

鉄道安全報告書

令和6年度版



令和6年能登半島地震による切土崩壊（津起 86.650km）

令和6年1月1日 16:10 発生

令和6年4月6日 全線運転再開

令和7年 9月

のと鉄道株式会社

目 次

1. 経営責任者からのメッセージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 安全の確保に関する基本方針と安全目標・・・・・・・・・・ 2
 - (1) 安全の基本方針
 - (2) 安全目標
3. 令和6年度 鉄道運転事故及び輸送障害等の発生状況・・・・・・・・ 2
 - (1) 鉄道運転事故
 - (2) 輸送障害
 - (3) インシデント
 - (4) 行政指導
4. 安全重点施策の内容と進捗・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (1) 設備の改修
 - (2) 社員の教育訓練
 - (3) JRとの合同訓練
 - (4) 県警・IRいしかわ鉄道テロ合同訓練を見学して
 - (5) 雪害対策会議及び除雪体制
5. 安全管理体制と方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
 - 5-1 安全管理体制
 - (1) 安全管理組織
 - (2) 安全管理者等の役割
 - 5-2 安全管理体制に係る内部監査の実施と結果
 - 5-3 安全管理方法
6. 安全対策の実施費用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
7. 利用者・沿線住民の皆様にお願ひ・・・・・・・・・・・・・・ 9

安全報告書

1. 経営責任者からのメッセージ

日頃より弊社の鉄道をご利用いただき、厚く御礼申し上げます。

令和6年元日の能登半島地震、さらに同年9月の記録的豪雨は、沿線地域に甚大な被害をもたらし、私どもにとっても厳しい一年となりました。加えて本年8月には、大雨により線路法面が崩落し、一時的に運行を停止せざるを得ませんでした。早期復旧に努めたものの、その間ご利用のお客様には大きなご不便とご心配をおかけしましたことを、心よりお詫び申し上げます。

こうした災害の経験を踏まえ、弊社では大雨に対する運行抑止基準を従来より一段階厳しく適用し、運用しています。その結果、8月の大雨においては、法面が崩落する事態がありながらも重大事故を未然に防ぐことができ、安全基準を高める意義を改めて実感いたしました。自然災害の脅威は避け難いものの、それに備える不断の努力こそが鉄道事業者に課せられた責務であると考えております。

また、本年4月には「事件（テロ）・運転事故・災害応急処理手続き」を大幅に見直し、災害や異常時における初動対応体制を強化しました。教訓を風化させることなく改善につなげ、より確かな安全管理を実現してまいります。

安全の基盤は、設備の計画的な整備と日々の点検、そして社員の力にあります。線路や施設については計画的に整備を重ね、車両については日々の点検・検査をおこたらず確実に行っていきます。社員に対しては、職種ごとの教育訓練や研修を重ね、日常業務で得られた「ヒヤリハット」や「気がかりな事象」を共有し、改善につなげる文化を育ててまいりました。こうした積み重ねこそが、安全水準を一段と高める礎となるものです。

また、異常時対応力を高めるため、昨年度はJR西日本との合同訓練を実施いたしました。一方で、消防・警察との合同訓練については、各機関が災害対応に尽力される中で日程の調整に至らず、実施できませんでした。防災における相互連携の重要性は極めて高く、今後は体制を整えたうえで再開を図り、実効性のある訓練を積み重ねてまいります。

安全に対する意識を常に最も高いところに置くこと——これは経営者としての私の揺るぎない信念です。自然の脅威に無力であってはならず、挑み続ける姿勢こそが公共交通を担う鉄道の使命であると考えております。社員一人ひとりが成長し、責任ある行動を重ねることで、地域のお客様に安心してご利用いただける鉄道を守り抜く所存です。

私どもは、これからも地域社会と共に歩み、変化に柔軟に対応しながら、安全性の向上を追求してまいります。引き続きご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

令和7年9月

のと鉄道株式会社
代表取締役社長 中田哲也

2. 安全確保に関する基本方針と安全目標

(1) 安全の基本方針

安全・安心な輸送を最優先させるため、「安全行動規範」に定め、全社員に周知しています。

安全行動規範

- 1 一致協力して、輸送の安全確保に努めます。
- 2 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解すると共にこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- 3 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- 4 職務の実施にあたり、推測に頼らず、確認の励行に務め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- 5 事故・災害等が発生した時は、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全、適切な処置をとります。
- 6 情報は漏れなく迅速に、正確に伝え、透明性を確保します。
- 7 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

(2) 安全目標

令和 6 年度も引き続き、下記の安全目標に取組み、「安全行動規範」を遵守し、報告文化を構築し安全最優先に取り組んでまいりました。

区分	項目	内容
数値目標	鉄道運転事故・輸送障害	社員の取扱誤りによる鉄道運転事故「ゼロ」
行動目標	トップによる現場巡視と対話	年 4 回実施
	ヒヤリハットの取組み	報告文化を構築し継続実施

3. 令和 6 年度 鉄道運転事故及び輸送障害等の発生状況

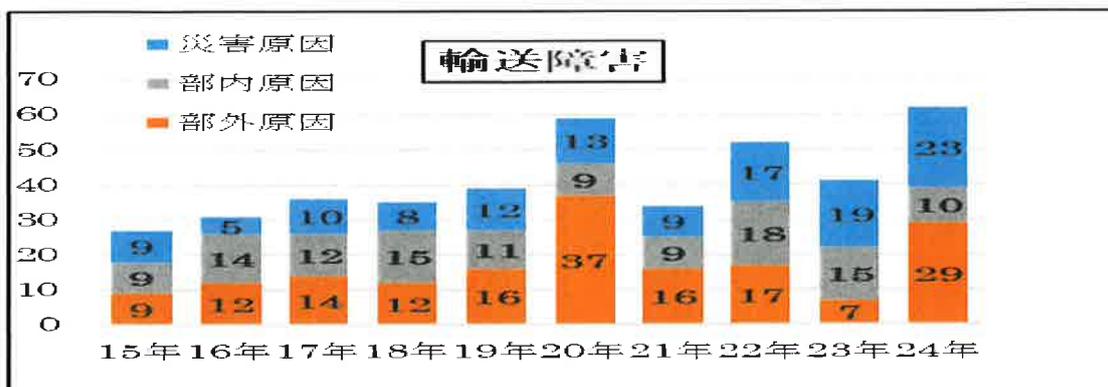
鉄道運転事故の発生はありませんでした。輸送障害等の発生は、令和 5 年度と比べると 62 件(対前年 151.2% 21 件増)で、過去 10 年間で最多の件数であった。これからも全体的に輸送障害は増加傾向にあり、近年の余震の多発及び異常気象など「災害原因」、車両及び地上設備の老朽化など「部内原因」に係る事象が増加している。また総運休本数 28 本(前年 53 本)、総遅延時分 60 時間 58 分(前年 34 時間)で運休本数は減少しているものの遅延本数や遅延時分は増加している。一方、動物との接触は(3 年間推移 4 件→5 件→7 件)増加傾向にあり、猪対策の継続の必要性を感じている。

倒木については(3 年間推移 1 件→5 件→0 件)輸送障害は発生していない。その他、冬期間は社員からの対策が、「気がかり事象」や「ヒヤリハット」に報告され、社員共有できる状態であったことから輸送障害は最小限に留めることが出来ました。

(1) 鉄道運転事故(列車衝突、列車火災、列車脱線、踏切障害事故等)

.....0件

(2) 輸送障害・・・62件



部外原因	列車妨害、踏切支障、線路支障など原因のもの
部内原因	車両など設備の故障、社員の取扱い誤りなどが原因のもの
災害原因	降雨、強風、地震などの自然災害が原因のもの

自然災害（地震、雨、雪、倒木等）による障害.....23件
 設備故障（信号、車両等）による障害.....15件
 第三者による障害（線路横断、いたずら等）.....17件
 社員（業者含む）取扱い誤り.....2件

(3) インシデント（事故に至らない事故の兆候）・・・発生はありません。

(4) 行政指導等・・・ありません。

※「運転を見合わせた時間の合計」.....60時間58分
 「列車の運休本数」.....28本

※【年度別運転事故等の発生状況推移】

年 度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
鉄道運転事故	0	0	0
輸送障害	52 (1)	41 (0)	62 (2)
インシデント	0	0	0

() は社員の取扱い誤りによる障害件数を示します。

○令和6年度は社員の取扱い誤りによる輸送障害が2件発生しました。事象の概要と対策については以下のとおりです。

(1) <部内その他>

【発生日時】 令和6年 7月 17日 9:29頃

【概要】 9601D 和倉温泉駅定刻到着後、ドアを開いて客扱いの際、ホームに工事用のロープが張られていることから停止位置誤りに気付いたが、問題なしと判断し客扱い終了後、運転を継続した。(和倉温泉 4 名降車、乗車なし)

【原因】 地震の復旧工事で、仮の停止目標を設置していたが、いつもの階段下の意識が高く停止目標を見ていなかったため。

【対策】 停止位置変更は都度当直より指示・運転時刻表標にも注意札を添付、停止位置不良時の取扱いを定め、指導文書で運停士・指令員の取扱いを周知した。

(2) <部内その他>

【発生日時】 令和6年 8月 4日 20:07頃

【概要】 147D 穴水駅到着時、時刻表が下り本線着のところ上り本線の現示を認め機外に停車した。上り本線正当と指示を受け入駅、穴水駅 3 分延着した。調査したところ、前日の 147D も誤った時刻表を使用していたことが判明、時刻表と違った上り本線に進入したことが判明した。

【原因】 当直が誤った時刻表を作成したことと、8/3 の 147D 運転士が時刻表を確認せず穴水駅上り本線へ入駅したため。

【対策】 時刻表作成時は記録・対照などダブルチェックを実施する。運転士は運転の基本「時刻表」を喚呼、指差確認の励行「基本動作遵守」を注意喚起、運転士に再周知した。

4. 安全重点施策の内容と進捗

(1) 設備の改修

これまで下記の内容の設備の取替、改修等により安全性向上を計画的に進めてまいりました。

線路設備	レール更換、マクラギ交換 (PC、並) 線路内支障木伐採
電気設備	踏切関係機器点検整備、踏切警報機柱の交換 (3 力所) 踏切警報灯の交換 (4 力所)
車 両	全般検査 2 両 (NT301、302)、重要部検査 (NT203、204)、エンジン整備、車両部品整備、車両用冷房機器修繕

【西岸～能登中島間のり面崩壊】



安全確保のため徐行運転

【猪対策（2年間対策未実施 継続の必要性）】



猪の通り道に「トウガラシ入りポット」を設置

(2) 社員の教育訓練

安全の要は社員です。輸送指令員、運転士、駅係員、車両・工務係員の教育訓練はそれぞれの職種に合わせて実施、訓練の内容は異常時の取扱、事故事例の研究、現車を使用しての訓練等により、技術・技能の習得を中心に行いました。

輸送指令員・駅係員	月1回、(1時間/1回)	異常時の取扱、規程等
運転士	隔月1回、(2時間/1回)	異常時の取扱、規程等 シミュレーター訓練、現車訓練
車両・工務係員	年6回、(3時間/1回)	異常時の取扱、機器の取扱、規程、作業方法等

上記のほか、全社員対象に年2回(2時間/1回)の事故防止研修を行いました。

(3) JRとの合同訓練

令和5年度に引き続き、9月18日日中において田鶴浜～和倉温泉間で車両故障による「伝令法の取扱訓練」をJR合同で実施しました。本来なら夜間の実施を予定していましたが、調整できずダイヤの関係で省略した手順もあったものの、相互に協力し、概ね良好な訓練でした。

車両故障は突発的に起こります。本番の異常時対応に向けた訓練は、繰り返す行うことで成果が得られます。今後も充実した訓練に取り組めます。

【解放扱い】



田鶴浜駅事務室内

【合同訓練開会式】



田鶴浜駅にて

(4) 県警・IR いしかわ鉄道テロ合同訓練を見学して

2月14日、IR 金沢駅で実施された石川県警と IR 合同のテロ訓練を見学した。テロ（暴力）行為に対して、車内事件発生時における社員の現場対応能力向上と県警との連携を確認することを目的とした訓練でしたが、連絡を受けた警察が到着するまでの社員の初動対応がいかに大切か？ 対応方法も正解はないと考えているが、訓練を積み重ねて経験値を増やさなければなりません、またワンマン運転ゆえのリスクも課題として浮かび上がりました。対処方法には正解はありませんが、訓練を積み重ねて経験値を増し対応力向上に繋げていきます。

当社では、震災の警備などで輪島警察署が対応できないとのことで実施できませんでしたが、ワンマン運転ゆえの課題を整理し今年度は是非実施したい。

【狂暴犯に社員が対応】

【警察官が狂暴犯を制圧】



(5) 雪害対策会議及び除雪体制

気象庁の降積雪予報、県や沿線市町の除雪体制を参考に 12 月 9 日に雪害対策会議を開催、弊社除雪計画をもとに、雪害に対する準備、除雪機械（ラッセル車）による線路除雪、駅構内等ホーム及びポイントの除雪には、社員の安全対策を講じながら事故防止に努め総出動体制とし、また、降雪による線路内への倒木防止のため、鉄道敷地内の雑木伐採等（笠師保駅～穴水駅間）を行い、安全・安定輸送の確保に努めました。

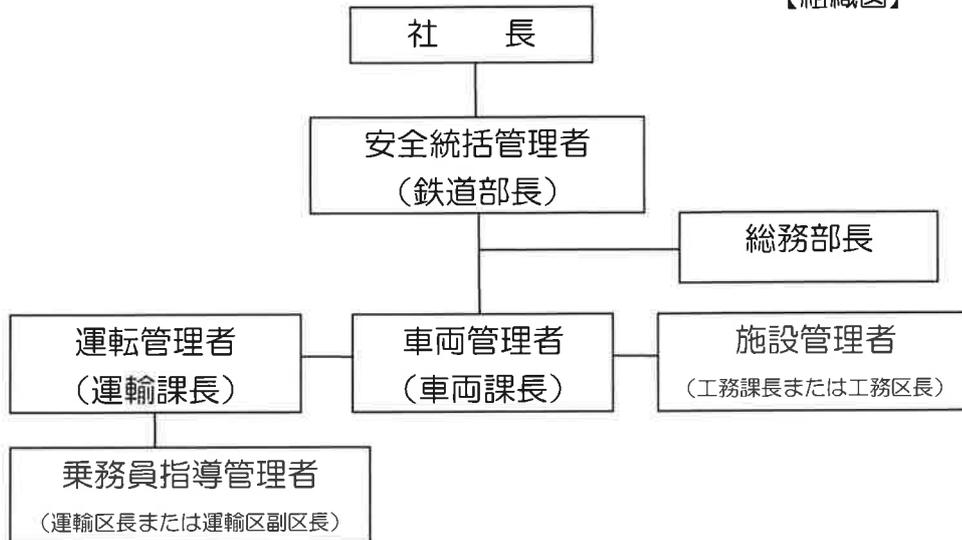
一方、冬期踏切事故防止のため、例年通り 5 箇所の冬期間踏切交通止めを実施し、また、18 箇所の除雪を業者に委託し、6 箇所は社員で除雪することとし、スリップ等による踏切内での発進不能、脱輪等による踏切事故の発生を防止しました。

5. 安全管理体制と方法

5-1 安全管理体制

(1) 安全管理組織

【組織図】



(2) 安全管理者等の役割

役職	役割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (鉄道部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。
運転管理者 (運輸課長)	安全統括管理者の指揮下、列車の運行、運転士の資質の保持その他運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者 (運輸区長または運輸区副区長)	運転管理者の指揮下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
施設管理者 (工務課長または工務区長)	安全統括管理者の指揮下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者 (車両課長)	安全統括管理者の指揮下、車両に関する事項を統括する。

5-2 安全管理体制に係る内部監査の実施と結果

令和7年2月10日、輸送業務の実施に係る管理の方法の有効性について、内部監査を実施しました。

その結果は、能登半島地震の経験を踏まえ4月1日付で「事件(テロ)・運転事故・災害応急手続の改訂」、「一部の緊急連絡簿の修正と整理」、により初動体制や社員の参集基準、現場責任体制の明確化を図った。

5-3 安全管理方法

【労働・安全会議の開催】

会社全体の事故防止会議で、社長、鉄道部長、総務部長、総務課長、運輸課

長、工務課長、車両課長、運輸区長、工務区長等が出席して月 1 回開催してきました。

内容は、前月一ヶ月間の事故・障害等の報告をうけ、再発防止策を検討するとともに、「ヒヤリハット」や「きがかりな事象」の要注意事項について意見交換を行い、安全に関して必要な事項は、直ちに実施するよう会議で決定します。

【主なヒヤリハット事象】

- ・信号扱いに係ること・・・臨時列車設定時のダイヤ入力時、他の列車と田鶴浜駅で「番線競合」を発見、正当な番線に修正した。
- ・踏切故障に係ること・・・指令は能登鹿島駅信号不良警報の連絡を受け、故障監視装置より穴水駅構内 下出踏切の故障を確認、穴水駅の入替作業時に踏切スイッチのオフを失念、一旦踏切故障通告(徐行)の手続きを行った。

事故や障害に至らない些細な事柄も隠さず報告する社内の体質づくりを進めてきました。昨年度から「ヒヤリハット」に至らない「きがかりな事象」も報告して頂く取組みを実施しています。報告数が少ないことは逆に安全であるのではないか？というお声もありますが、ここ数年、社員の安全感度は確実に向上してきています。今後も報告は会社の財産であるという意識をもって、「事故ゼロ」への定着化を図ってまいります。

令和 6 年度提出件数 9 件（前年 24 件）

（ヒヤリハット 2 件 きがかり事象 7 件 ）

【地域との共生】

地域づくり協議会を中心とし、能登鹿島駅・西岸駅・能登中島駅・笠師保駅・田鶴浜駅各駅の草刈り、花壇整備等美化に取り組んでおります。

【田鶴浜駅清掃活動】



【能登鹿島駅清掃活動】



6. 安全対策の実施費用

令和 6 年度の安全対策に伴う費用（主に設備保守費・設備投資）は下記のとおりです。

項目	金額	備考
車両関係	102,659 千円	全般検査 2 両 重要部検査 2 両
施設関係	91,136 千円	レール・枕木交換
電気関係	6,038 千円	
合計	199,833 千円	

※ 上記以外に災害復旧費 927,604 千円

7. 利用者・沿線住民の皆様へお願い

毎年、春と秋の全国交通安全運動に合わせて、踏切通行のマナーについて通行量の多い踏切や児童が多く通行する木場・大町踏切を中心に継続して啓発活動を行っています。踏切横断の際は、一旦停止を必ず行い、遮断機及び警報機をしっかりと確認し通行をお願いします。

また、田畑への行き来、春の山菜取り、秋の苔取り等で線路内へ入る人を見受けます。鉄道敷地内への侵入により列車が緊急停止する事象も発生しており、線路立ち入りは大変危険ですので絶対おこなわないようご協力をお願いします。

【令和 6 年度 踏切支障】

概況	列車の遅れ
小牧踏切（能登中島～西岸間）踏切保安設備故障	40 分

上記、踏切支障は踏切遮断機に軽自動車衝突し、近隣の方が非常ボタン押下し、特殊信号発光機を認めた列車が停止、衝突を免れた事象

※ 参考 平成 22 年 9 月 23 日 発生
西岸駅構内別所踏切 軽四トラック
との衝突事故



お問い合わせ

〒927-0026 石川県鳳珠郡穴水町字大町チ 24 番地 2

のと鉄道株式会社

TEL 0768-52-4422 Fax 0768-52-4455