

鉄道安全報告書

令和 7 年度版



令和 8 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 7 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・・・・・・・・・・・・・・・・	5
	（１） 設備の改修	
	（２） 社員の教育訓練	
	（３） JR との合同訓練	
	（４） のと鉄道、警察・消防との合同訓練	
	（５） 雪害対策会議及び除雪体制	
5.	安全管理体制と方法・・・・・・・・・・・・・・・・	7
	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・・・・・・・・・・・・・・・・	9
7.	利用者・沿線住民の皆様をお願い・・・・・・・・	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。

鉄道事業者にとって、安全の確保はすべてに優先する責務です。ひとたび重大な事故が発生すれば、尊い生命を失うだけでなく、鉄道に寄せられてきた信頼そのものを失うことにもなりかねません。だからこそ、私たちは「事故を起こさない」ことを当然の前提として、日々の業務の一つひとつを確実に積み重ねていかなければならないと考えております。

安全には「これで十分」という到達点はありません。設備の適切な維持管理や確実な運転取扱いのもとより、異常時への備えや情報伝達、関係機関との連携など、平時から備えているものが、いざというときに確実に機能することが重要です。そのためには、訓練や教育を繰り返すだけでなくそこで得られた気づきや課題を検証し、次の改善につなげていくことが欠かせません。

それは、日常の安全管理においても同じです。事故や輸送障害として表面化した事象だけでなく、その前段階にある小さな異変や「ヒヤリハット」「気がかりな事象」に目を向け、社員が気づいたことを共有し、必要な対策につなげていく。こうした日々の積み重ねが事故を未然に防ぎ、組織全体の安全性を高めるものと考えております。報告書でも、こうした小さな事象を積極的に報告し、安全に対する感度を高める取組みを進めています。

また、能登半島地震やその後の豪雨災害を経験した私たちは、自然の脅威を前に、安全への備えに終わりが無いことを身をもって学びました。自然災害をはじめ、鉄道を取り巻くすべてのリスクをなくすことはできません。しかし、これまでの経験や教訓を次の備えに生かし、設備、ルール、訓練、情報伝達などを絶えず点検し、改善を重ねることで、そのリスクを少しでも小さくしていくことはできます。

そして、そうした設備や仕組み、これまで積み重ねてきた備えを、最後に機能させるのは「人」です。社員一人ひとりが知識や技能を高め、思い込みや慣れに陥ることなく、確認すべきことを確実に確認し、異常時には適切に判断し行動する。その力を組織として高め続けていくことが、安全を守ることにつながり、同時に、経営者である私が果たすべき責任であると考えております。

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。

これまで経験した災害や日々の運行から得た教訓を決して風化させることなく、一つひとつの備えを確かなものとし、地域の皆様に安心してご利用いただける鉄道を守り続けてまいります。引き続き、のど鉄道への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8年9月

のど鉄道株式会社
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7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7年度 鉄道運転事故及び輸送障害等の発生状況

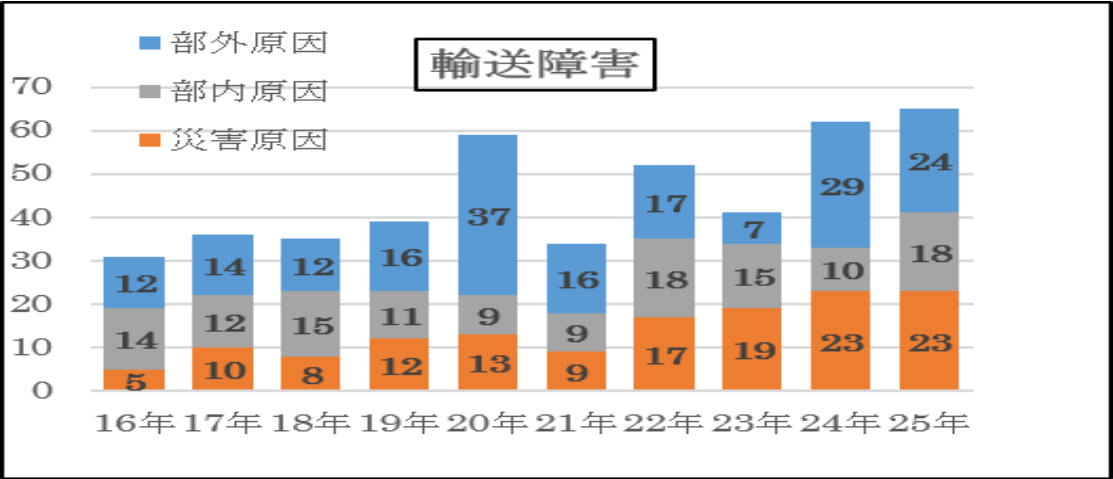
鉄道運転事故の発生はありませんでした。内訳として、輸送障害は65件(対前年107.8% 3件増)で、過去10年間で最多の件数であった。

近年の異常気象などもあったが「災害原因」は前年と同件数、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おり、これからも全体的に輸送障害は増加傾向と推察します。また総運休本数83本(前年28本)、総遅延時分44時間42分(前年60時間58分)で運休本数、遅延本数は増加しているものの遅延時間は減少している。これは8月に発生した能登鹿島～穴水駅間、のり面崩落による運転見合わせでバス代行と区間運休を約2週間継続した結果である。一方、動物との接触は(3年間推移 5件→7件→10件)増加傾向にあり、猪対策の継続の必要性を感じている。その他、倒木竹については(3年間推移5件→0件→2件)昨年度の降雪は平年並みか、多いとの予報で、早期の倒木対策を講じた結果2件に抑えられたと感じている。

(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・・・65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・・・・・・・・・・18件
第三者による障害（線路横断、いたずら等）・・・・・・・・・・24件
社員（業者含む）取扱い誤り・・・・・・・・・・2件(再記)

(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。

※「列車の総遅延時分」・・・・・・・・・・44時間42分
「列車の運休本数」・・・・・・・・・・83本

※【年度別運転事故等の発生状況推移】

年 度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
鉄道運転事故	0	0	0
輸送障害	41（0）	62（2）	65（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。

※その他、以下のような輸送障害(設備災害)が発生しました。

今年の夏も異状気象が続き、8月11日大雨に伴い能登中島～穴水駅間で運転を見合せ、バス代行と臨時ダイヤにより8月24日まで対応した。8月25日から工事区間を徐行運転等で全線運転再開、この間、安全を確保しつつ運転再開を目指せたことで高い安全意識を持つことが、重要であることを改めて考えさせられました。また、のり面崩落の発見は偶然ではなく、安全感度の高さと勘所が発見に繋がったと思います。「安全・安定輸送」が究極の目的であるが、お客様の死傷事故に繋がらなかったことが何よりです。

【穴水～能登鹿島間のり面崩壊着工前】



【のり面崩壊 復旧工事完了後】



○令和7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) <信号取扱遅延>

【発生日時】 令和7年 4月27日 9:58頃

【概要】七尾輸送指令は、能登鹿島駅の進路支障 SRC 警報、場内信号 2R を出発信号 3R を含むと勘違いし、列車が能登鹿島駅到着したが出発信号機が現示しなかったことから穴水駅と打合せて 127D は能登鹿島駅2分延発した。

【原因】指令(能登鹿島駅)と穴水駅の列車順序と方向テコの打合せを欠いたため。

【対策】列車順序と方向テコの打合せを確実に行う。また、SRC の警報で同様の事象がないか指令員全員に周知・確認した。

(2) <信号取扱遅延>

【発生日時】 令和7年 5月1日 12:02頃

【概要】当直は、信号担当と引継ぎし当直機にて執務をしていた。602D の出発時刻を過ぎている事に気づき、出発信号機取扱い、本列車穴水駅1分駅発した。

【原因】出発時期にもかかわらず。所定の位置、信号制御盤前で待機していなかったため。

【対策】信号取扱いの際は、信号制御盤から離れず業務を遂行する。信号取扱いに専念し、他の作業は持ち込まない。引継ぎした際は、次作業の時計アラームを確認する。

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カ所） 踏切警報灯の交換（4カ所）
車 両	重要部検査1両（NT213）、エンジン整備、車両部品整備、 車両用冷房機器修繕

(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、現車を使用する訓練等により、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6年度に引き続き、7月15日夜間において田鶴浜～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。昨年は日中に実施したため省略した手順もあったが、実際に車両故障が発生し、駅間で運転不能を想定した訓練でした相互に協力し、概ね良好な訓練になった。

【合同訓練開会式】

【救援列車内の様子】



(4) のと鉄道、警察・消防との合同訓練

11月7日、輪島警察署、穴水消防署、のと鉄道合同の車内殺傷事案対処訓練及びお客様救護訓練を実施しました。車内事件発生時における社員の現場対応力向上と警察、消防との連携を確認することを目的とした訓練でした。実際の警察、消防の方々と交えての訓練だったので、実際の事案をイメージし易かった。連絡を受けた警察が到着するまでの間、社員自身の身を守りながら初期対応が出来るのか？ また、被疑者確保した後、消防との連携と対処方法がイメージ出来るよう、訓練を積み重ねて経験値を増やすことが対応力向上に繋がると確信している。

【訓練開会式の模様】

【被疑者と警察の対峙シーン】

【お客様救護の様子】



※のと鉄道、警察・消防との合同訓練の振り返りを踏まえ 2026 年2月 18 日、19 日、穴水消防署にて普通救命講習、座学及び実技訓練をして頂き 29 名の社員が受講、2026 年度は残りの社員を受講させる。自ら勇気をもって、救命措置が出来る社員を育成していく。

【座学講習の様子】

【実技講習の様子】



(5) 雪害対策会議及び除雪体制

昨年度より、のと鉄道独自の気象予報ツール「ウエザーニュース」から情報提供を受け、更に気象庁の降積雪予報、県や沿線市町の除雪体制を参考に 11 月 10 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

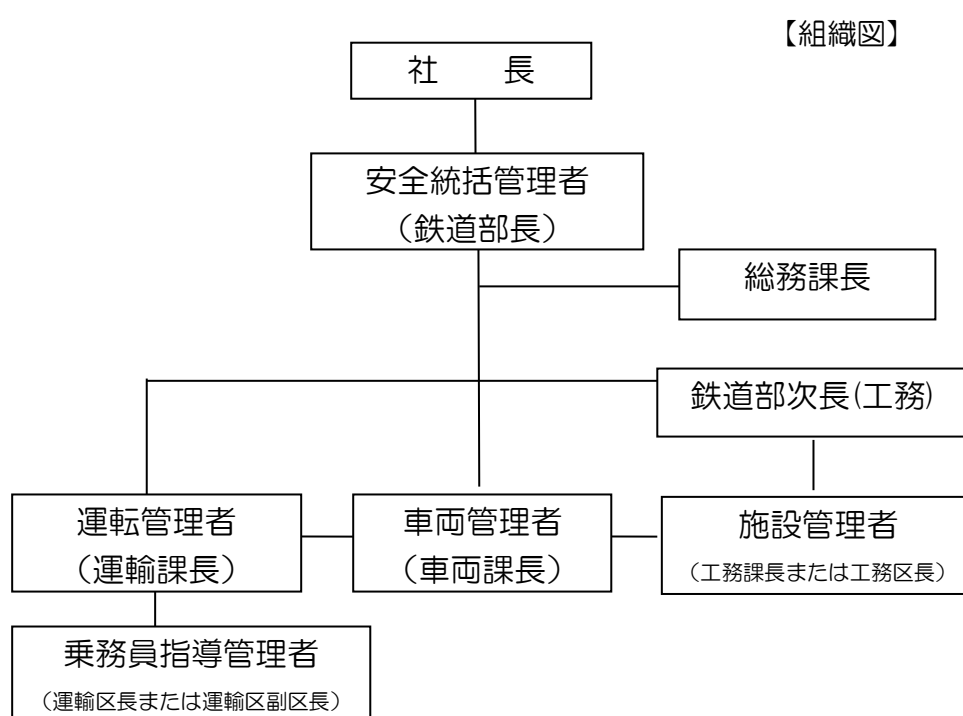
雪による線路内への倒木防止のため、鉄道敷地内の雑木伐採等（笠師保駅～穴水駅間）を行い、安全・安定輸送の確保に努めました。

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



(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。
総務課長	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。

区長)	
施設管理者 (鉄道部次長または工務課長)	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 8 年 2 月 12 日、輸送業務の実施に係る管理の方法の有効性・適合性について、特に係員の育成及び資質の維持管理について内部監査を実施しました。

その結果は、一部で十分な教育がされていない所があり、本来の目的である社員の技術・技能の維持管理のため粘り強く、後戻りしない教育計画と指導者の育成が重要と位置づけ、社員育成に繋げる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、鉄道部次長(工務)、総務課長、運輸課長、工務課長、車両課長、運輸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・障害等の報告を受け、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】

- ・異常時の連絡体制に係ること・・・観光列車の車両故障による運転休止・車両の減車など部内の連絡体制不備により、語り部利用のお客様が乗車出来なかった事象、輸送指令・穴水駅当直・旅行センター相互の情報共有と自ら情報を得る取組が重要と、結論付けた。
- ・踏切支障に係ること・・・穴水構内の入換作業中、踏切内の木片を踏んだ事象、地震復旧作業の廃材運搬車から落下した物と推定。社員へ事象を広く共有した。

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のお声もありますが、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7年度提出件数 18 件（前年9件）

（ヒヤリハット3件 気がかり事象 15 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7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	23,353 千円	重要部検査 1 両
施設関係	97,191 千円	レール・マクラギ交換
電気関係	6,460 千円	
合 計	127,004 千円	

※ 上記以外に災害復旧費 142,005 千円

7. 利用者・沿線住民の皆様にお願い

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。

その他、冬期はドライバーの運転誤りから重大な輸送障害が発生しています。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 7 年度 列車支障】

概況	運休	遅れ
列車支障（能登中島～笠師保間）トラックが線路内支障し、復旧に長時間かった。	4 本 (区間運休含む)	6 本 総遅延 183 分

上記、列車支障は下の写真にもあるように、ドライバーの運転ミスから道路の転落柵を破り、重大事故に繋がりがかねない事象でした。

※ 参考 令和 8 年 2 月 2 日 発生
能登中島～笠師保間 大型トラックが
線路内に転落するところでした。



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