

安全報告書

2016年（平成28年度）版



道南いさりび鉄道株式会社
South Hokkaido Railway Company

目 次

1. ごあいさつ	1
2. 安全の基本理念	2
2-1 安全の基本理念に関する基本的な考え方	
2-2 輸送の安全に関する基本方針と安全目標の設定	
3. 安全管理体制の構築	3～4
4. 鉄道運転事故等の発生状況	5～6
5. 行政指導等	6
6. 安全確保の取り組み	
(1) 教育訓練等	7～8
(2) 各種会議等	9
(3) 踏切事故防止啓発	9
(4) 列車撮影者の対応	10
(5) 津波防災避難訓練の実施	10
(6) 安全投資と修繕	10
(7) お客様へのお願い	11～12
7. その他	
(1) 関係者との協議	13
(2) お客様のご意見等	13
(3) 保健衛生対策等	13～14
8. 安全報告書に対するご感想・ご意見等について	14

1 ごあいさつ

いつも道南いさりび鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より当社の事業運営にご理解とご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

昨年3月26日、北海道新幹線（新青森・新函館北斗駅間）の開業に伴い、JR北海道から経営分離される江差線を地域の公共交通機関として存続維持するため、新たに設立された第三セクター鉄道会社としてスタートしてから、1年が経過しました。

この間、当社の基本理念である「鉄道輸送の安全性を最優先とする」という命題のもと、役員から現場で作業にあたる社員まで、全社員がそれぞれの責務を果たしながら、安全文化の醸成と輸送の安全確保に努めてまいりました。

今後におきましても、お客様から信頼され、そして、安心してご利用になれる鉄道であり続けるため、さらなる安全文化の醸成に向け、全社員が一丸となって、日々、努力してまいりますので、皆様の変わらぬご理解とご協力を心よりお願い申し上げます。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、鉄道輸送の安全を確保するために2016年度において講じた取り組みや実態を取りまとめたもので、皆様から広くご意見をいただくため、公表するものです。

皆様からの声は、今後の安全輸送の充実と発展に向けた取り組みに反映させてまいりますので、忌憚のないご意見・ご感想をお聞かせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

2017年8月31日

道南いさりび鉄道株式会社
代表取締役社長 小 上 一 郎

「鉄道輸送の安全性を最優先とする」

2-1 安全の基本理念に関する基本的な考え方

- ・ 安全とは、「お客様、地域住民及び社員の命を守ること」であり、全社員が共有し、最優先で守るべき共通の価値観である。
- ・ 安全は「社会に対する責務」であり、安全を守り続けることで社会から信頼を得るものである。全ては安全に対する信頼から始まる。
- ・ 昨日までの安全が、今日からの安全を保障するものではなく、安全にゴールはない。
- ・ 安全を追求するために私たちが成すべきことは、地道に取り組んでいく不断の努力である。

2-2 輸送の安全に関する基本方針と安全目標の設定

安全運行体制を確保するにあたっては、安全に関する基本的な意思を社内で統一し共有する必要があることから、安全に関する基本方針及び毎年度の安全目標を設定しております。

(1) 安全に関する基本方針

- ① 安全は、輸送業務の最大の使命である。
- ② 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築き上げられる。
- ③ 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
- ④ 安全の確保のためには職責をこえて一致協力しなければならない。
- ⑤ 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

(2) 安全目標

- お客様・社員の死傷事故を発生させない
- 列車事故（衝突・脱線・火災）を発生させない
- 三大労働災害を発生させない

3 安全管理体制の構築

当社では、社長をトップとする安全管理体制を構築・運用しています。この組織体制の中で、安全管理体制推進の総責任者である安全統括管理者として運輸部長を配置し、取締役会に出席させ、安全に関する報告及び意見陳述を行わせるなど、安全統括管理者に求められる役割と責任を十分果たせるよう社内体制の強化を図っております。

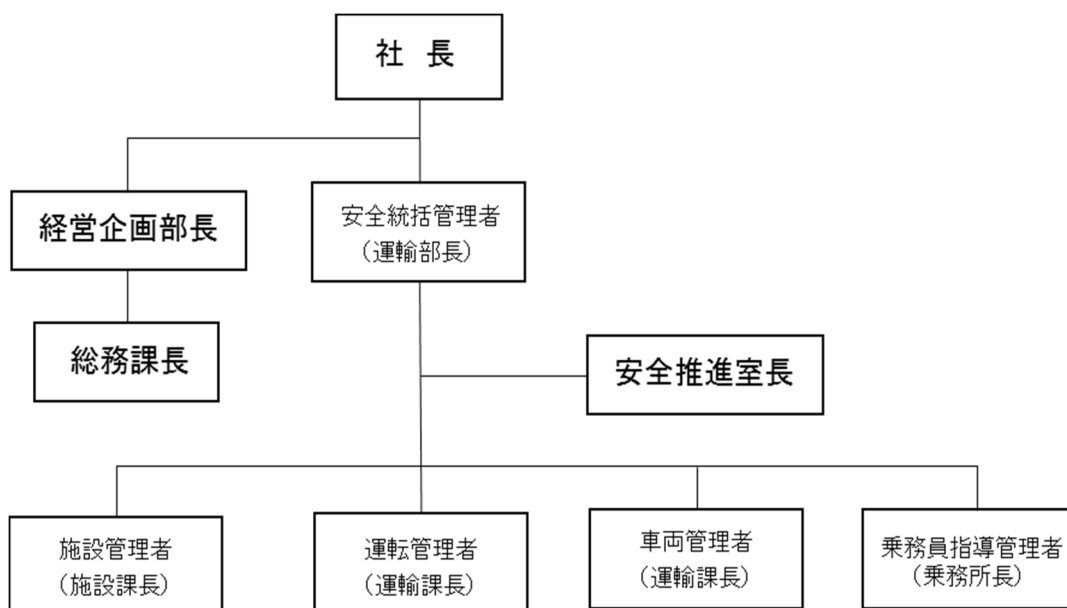
安全統括管理者である運輸部長は、社長の指示のもと、安全管理体制のP D C Aサイクルを回すための責務と権限を有することを自覚し、現場の状況を十分掌握し、必要な指示を的確に行っております。

【安全推進委員会の設置】

社長を委員長とする安全推進委員会を設置し、安全の原動力としてP D C Aサイクルを推進しております。

安全推進委員会においては、自社のみならず他社の事故情報やヒヤリ・ハット事象等、調査審議を行い安全体制構築の推進を図っております。社長は会社経営にあたり、安全推進委員会での審議結果を最大限尊重し、確実な実施を図っております。

【安全体制の組織概要】



【各安全管理者等の役割】

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保を確保するため業務全般を総理する。
安全統括管理者 (運輸部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。 毎年度策定する安全推進計画の着実な推進及びその実施 状況の確認を行う。
運 転 管 理 者 (運輸課長)	安全統括管理者の下、運転に関する事項を統括する。
施 設 管 理 者 (施設課長)	安全統括管理者の下、施設に関する事項を管理する。
車 両 管 理 者 (運輸課長)	安全統括管理者の下、車両に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者 (乗務所長)	運転管理者の下、乗務員の資質保持に関する事項を管理 する。
経 営 企 画 部 長	安全に関する投資、予算及び要員計画等を統括する。
総 務 課 長	安全に関する投資、予算及び要員計画等を管理する。

4 鉄道運転事故等の発生状況

鉄道事故等報告規則（昭和62年2月20日運輸省令第8号）に基づき、国土交通省北海道運輸局に報告した鉄道運転事故等の発生状況は、以下のとおりです。

(1) 鉄道運転事故

2016年度の発生はありませんでした。

鉄道運転事故	列車追突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいいます。
--------	---

(2) インシデント

2016年度の発生はありませんでした。

(3) 輸送障害

2016年度の輸送障害は6件発生しました。

部内原因は施設障害が4件で、軌道に関するものが2件、電気設備に関するものが2件でした。

部外原因は2件で、倒木が1件、雪害が1件でした。

<部内原因によるもの>

① 8月4日 「施設障害（電気）」（上磯駅～矢不來信号場）

五稜郭～木古内駅間の配電が停止、調べたところトランスの絶縁不良を発見しました。トランスの取り替えにより正常動作となり、運転を再開しました。この事象を受け、検査の結果により不良と判断された他のトランスについては計画的な取り替えを実施していきます。

② 11月15日 「施設障害（電気）」（茂辺地駅構内）

停電作業を終え電源を入れた際、茂辺地駅の転てつ器が動作しない事象が発生、調べたところブレーカーが落ちているのを発見しました。

ブレーカーを再投入して運転は再開しましたが、電源を入れたときのブレーカー動作を検証すると、使用経年等による不具合が起きたと想定できたため、ブレーカーを取り替えました。同じ回路構成である他2駅についても計画的にブレーカーの取り替えを実施していきます。

③ 1月2日 「施設障害（土木）」 （札幌駅～木古内駅）

札幌駅～木古内駅で軌道短絡が発生、調査するとレールとレールをつなぐ継目板（鉄板）が折損していました。継目板を取り付け運転再開しました。今後も継続的に線路巡回にて状況確認していきます。

④ 1月24日 「施設障害（土木）」 （七重浜駅構内）

七重浜駅構内で作業中の社員がレールとレールをつなぐ継目板（鉄板）が折損しているのを発見しました。応急措置機材を設置し徐行により運転再開、その後レール交換、溶接を行い本復旧しました。今後も継続的に線路巡回にて状態確認していきます。

<部外原因によるもの>

① 10月20日 「倒木」 （釜谷駅構内）

上り列車の運転士が釜谷駅を発車しようとした際、下り線側の斜面から木が倒れているのを発見、列車を抑止し撤去作業を行い運転再開しました。

② 2月27日 「雪害」 （渡島当別駅構内）

渡島当別駅構内で分岐器が動作しない事象が発生、現地を調査したところ、付近に雪の塊が介在していました。これを取り除き正常動作となり運転再開しました。

輸送障害	鉄道における輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもので、列車の運転を休止したものの又は旅客列車については30分以上、それ以外の列車については1時間以上の遅延を生じたものをいいます。
部内原因	車両の設備等の故障、社員の取扱い誤りが原因のものです。
部外原因	線路内支障（立入など）、飛来物などが原因のものです。
自然災害	降雨、強風、地震など、自然災害が原因のものです。

※ 計画的な列車運休のため、報告対象の輸送障害に該当しませんが、8月30日に接近した台風10号により当社線内において倒木、停電が多数発生したことを受け、安全確保を最優先とし計画的に列車運休を決定しております。そのうえで、社員及び関連会社により懸命な復旧作業に努め、早期に列車の運転を確保することができました。

5. 行政指導等

2016年度に行政指導等はありませんでした。

6. 安全確保の取り組み

列車の安全運行体制とお客様の安全確保を図るため、2016年度には以下の取り組みを進めてきました。

なお、2017年度以降も引き続き、社員の教育訓練や安全に係わる各種会議の開催、地域等と連携した異常時訓練の実施など、「鉄道輸送の安全性を最優先する」という「安全の基本理念」の更なる徹底に向けた取り組みを進めてまいります。

(1) 教育訓練等

① 運転士の訓練

- ・ 定例訓練
年度計画に基づき、全運転士を対象に毎月実施しました。
- ・ シミュレーター訓練
年度計画に基づき、JR北海道函館運輸所において、運転シミュレーターによる異常時取扱い訓練を実施しました。(年2回/人)

② 施設系統社員の教育

- ・ 施設保守係員の教育
年度計画に基づき、施設を保守管理する社員（協力会社の社員を含む）に対して、保守管理の重要性について定期的に机上・実技で教育を実施しました。特に、線路閉鎖工事等の運転取扱いに関する教育・訓練を定期的に実施しました。
- ・ 電気保守係員の教育
毎月実施している電気安全会議で、「電気関係社員における教育及び訓練等実施要領」に基づき、電気社員の教育及び訓練を実施しました。また、毎年4月に実施している電気社員安全教育でインシデント教育や三大労働災害防止の指導をしました。

③ 冬期除雪社員の教育

- ・ 入冬期前研修
冬期体制に入る前に、管理職社員及び冬期パートナー社員に安全手順と触車事故防止の講習会を開催しました。
- ・ 折返し研修
実際の列車の運転台から線路や駅構内を視察することによる危険度合いの体得と指令を見学させる事により打合せの重要性を理解させました。

④ 車両の保守管理を行う社員の教育

年度計画に基づき、毎月机上の指導訓練を実施しました。内容は、過去の重要な車両故障事例とその原因や背後要因を学ぶ「撲滅故障ゼロ」及び安全教育であり、車両の保守管理の要点や日々作業の安全対策などについて、スキルの向上を図りました。

(2) 各種会議等

① 安全管理アドバイザー会議

第三者による外部からの視点を確保するため、外部有識者等からなる安全管理アドバイザー会議を設置し、鉄道輸送の安全性確保のための維持管理方法など、安全対策全般について助言を受けました。



アドバイザー会議委員による線路設備に対する安全確認の様子 (H29.03.09)

② 安全推進委員会

社長を委員長とした安全推進委員会を2ヶ月に1回開催し、障害等の発生状況や再発防止対策を審議しました。

③ 安全統括管理者安全ミーティング

危険な事象や安全を脅かす事象について、特に緊急性の高い事案については安全統括管理者を中心に速やかにメンバーを招集し、優先的に問題点を見つけ出し対策を講じました。

【主な取り組み】平成28年10月07日

冬期の安全対策について各部門の責任者が集まり、触車事故防止の徹底、予防除雪の実施計画等の検討を行いました。

(3) 踏切事故防止啓発

全国交通安全運動実施期間（春：4月6日～15日、秋：9月21日～30日）に合わせて、踏切事故防止啓発を鉄道警察隊の協力を得て沿線の踏切で実施しました。



運転手に啓発用ティッシュを配付しながら注意喚起している様子

(4) 列車撮影者の対応

- ・ カシオペア号や四季島等運転に伴い、釜谷駅、七重浜駅構内等に入場禁止ロープ及び注意書き表示を設置しました。
- ・ 線路内及び近隣敷地内への立入防止等、中央署・木古内署へ警備巡回を依頼するとともに、社員による沿線巡回を実施しました。



釜谷駅・七重浜駅における撮影者の様子（沿線巡回による指導を実施）

(5) 津波防災避難訓練の実施（平成 28 年 10 月 31 日）

東日本大震災における教訓を受け制定した「津波対応マニュアル」の検証や地域との連携強化を目的とした津波避難訓練を実施しました。

場所：木古内町泉沢地区

参加人数：乗客 28 人（渡島総合振興局、函館市、北斗市、木古内町より参加）、係員等 26 人

関係機関：木古内警察署、木古内消防署、JR 北海道、報道機関 9 社



泉沢駅構内における訓練の様子

○列車には運転士 1 名しか乗務していないため、緊急時はおお客様のご協力を得ることが必要不可欠であることを再確認し、関係機関及び沿線からの参加者に呼びかけました。

(6) 安全投資と修繕

線路・電路及び鉄道設備の安全性の維持管理のため、軌道強化、老朽取替等の設備投資、検査結果等を適正に反映した修繕を実施しました。

(7) お客様へのお願い

① 踏切・線路内立ち入り等の事故防止

踏切の無理な横断や、線路内無断立ち入りによる列車との事故は、多くの場合、生命にかかわる重大な結果を招きます。

当社では、沿線の行政機関や警察署等のご指導とご協力をいただきながら事故防止を呼びかけました。

② 踏切通行に係わる主な注意事項

《踏切の前では必ず「一旦停止」して安全確認!!》

踏切の前では必ず一旦停止して、前方の滞留状況などもよく確かめて、安全を確認してから通行して下さい。

踏切内が詰まっている時は、たとえ警報機が鳴っていなくても進入しないで下さい



踏切の前では
必ず一旦停止

《警報機が鳴り始めたら、無理な横断はしない!!》

警報機が鳴り始めたら、踏切内は**進入禁止**です。

決して無理な横断はせず、踏切前で必ず止まってください。

《制限表示の高さを超える車は絶対進入しない!!》

踏切には高さ制限(4.5m)があります。
制限を超えると感電や架線切断等、
大事故の危険があります。



クレーン車・ユニック車のアームのしまい忘れ等に注意して下さい。

③ 踏切でのトラブル対処法

《踏切事故防止啓発用リーフレット》



！ もしも踏切で閉じこめられたら ！



あわてず車を
そのまま前進させましょう



車でそのままポールを
押して脱出してください

！ もしも踏切で車が動かなくなったら ！



※無事に列車を止め
列車やお客様に被害がなければ
損害金はいただきません。

すぐに非常ボタンか発煙筒で列車を止める手配をしてください。



急ブレーキをかけてから
列車が完全に停止するまで約600m



警報機が鳴り、しゃ断ポールが降り始めた頃に踏切内でトラブルが発生すれば残された時間は極めて短いです。

7. その他

(1) 関係者との協議

- ・ 北海道警察函館方面本部と J R 北海道函館支社、J R 貨物北海道支社 函館ブロックが設置していた連絡協議会に、開業後、構成メンバーとして新たに参加し、緊密な連絡体制の保持とともに、情報交換を行い、鉄道施設における公安維持と鉄道輸送業務の円滑化を図りました。
- ・ 北海道警察函館方面本部と当社線における事件・事故の抑止及び対応に関する協定を締結、平常時から緊密な協力体制を構築するとともに、お客様の安全の確保と円滑な列車運行を目指してきました。
- ・ 「消防機関と J R といさりび鉄道の 3 者協定」を締結し、鉄道災害における安全対策の向上に向けて連携を強化し、より迅速かつ効果的な消防活動を実施することで、鉄道利用者の安全確保に努めました。
- ・ 「函館市交通安全計画策定会議」及び「北斗市通学路交通安全対策会議」の委員として、地域や学校、保護者、行政機関と連携しながら安全対策を推進しました。

(2) お客様のご意見等

混雑時や繁忙期の定期列車及び団体列車へ乗車し、お客様への観光案内を行うと共に、現状サービスの確認やご意見を収集しました。

また、グッズ類の販売を行うなど、サービスの改善に努めました。

(3) 保健衛生対策等

- ・ 新型インフルエンザ対策特別措置法に基づき当社として「新型インフルエンザ等対策業務計画」の策定に取り組みました。
- ・ 社員の健康管理として定期健康診断と人間ドックの管理・懇話を実施するとともに、産業医による職場巡回を活用した健康相談と健康指導に取り組みました。
- ・ 季節に応じた、熱中症予防対策・スズメバチ等蜂刺され防止対策・感染予防対策してノロウイルス対策などに取り組みました。

- ・ 労働者の危険又は健康障害対策としてリスクアセスメント対策、受動喫煙対策、メンタルヘルス対策などに取り組みました。
- ・ 安全管理体制の確立のため安全衛生委員会を設置し、安全と健康の確保、快適な作業環境の形成を促進しました。

8. 安全報告書に対するご感想・ご意見等について

安全報告書の内容や当社の安全への取り組みに対するご感想・ご意見等につきましては、電話や郵送のほか、ホームページの「お問い合わせ」サイトなどでお伺いしておりますので、どうぞお寄せください。

いただきましたご感想・ご意見等は、お客様へのサービス向上・充実等に役立てていきます。

<お問い合わせ先>

道南いさりび鉄道株式会社

〒040-0063 函館市若松町1 2 番 5 号

TEL 0138-83-1977 FAX 0138-83-1978

ホームページ <http://www.shr-isaribi.jp/>

※ ホームページからは、画面下の「お問い合わせ」にアクセスいただき、ご意見等をお寄せください。

※ 電話によるお問い合わせは、月曜～金曜日の9時00分～17時00分をお願いいたします。