

安全報告書

2021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
基本的な考え方	
安全方針	
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	6～8
(2) 各種会議等	9
(3) 避難訓練の実施	9
(4) 鉄道運行の安全の取り組み	10～11
(5) 交通事故防止啓発活動	12
7. その他	
(1) 新型コロナウイルス感染症対策	13
(2) 関係者との協議	13
(3) お客様のご意見等	13
(4) 保健衛生対策等	14
(5) 踏切通行に関わるお願い	14～16
8. 安全報告書に対するご感想・ご意見等について	17

1 ごあいさつ

日頃より、道南いさりび鉄道をご利用いただき誠にありがとうございます。

地域の皆様をはじめ関係の皆様には、弊社の事業運営に対し、格別のご理解とご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

弊社は、「鉄道輸送の安全性を最優先とする」という基本理念のもと、全社員が、お客様・地域住民・社員の命を守るという安全に対する使命を共有し、日々安全輸送確保のため、全力で取り組んでおります。

2021年度における安全対策実施状況については、輸送安全確保のために策定した安全推進計画に基づき、日常的な運行業務や施設設備の維持管理、修繕、更新に取り組むとともに、各種訓練の実施等により、安全性の向上に取り組んできました。

安全推進委員会及び安全衛生委員会を定期的を開催し、安全に関する施策、事象報告、危険事象などの審議を行うとともに、長時間労働、新型コロナウイルス感染症予防などの審議や各職場の安全パトロールを行いました。

研修・訓練等については、新入社員を対象とした安全研修、運輸部各課における月例の指導訓練や安全会議を実施し、運転事故防止、労働災害防止に努めました。

また、異常時対応力向上を目的として、車両火災を想定した訓練を実施し、お客様の避難誘導や本社、現地、指令間での情報共有の確認を中心に行いました。

冬期安全輸送対策として、触車事故防止、確実な予防除雪、荒天時の運行計画について安全統括管理者を中心とした「冬期対策」を策定し、安全安定輸送の確保に努めました。

国の運輸安全マネジメントガイドラインに基づく安全管理PDCAにより、安全管理体制に関する内部監査、マネジメントレビューを実施し、安全推進計画等に反映しました。

新型コロナウイルス感染症対策につきましては、全車両と各駅・各施設への抗菌ウイルスコーティングや消毒用アルコールの設置などを行いました。また、危機管理対応として、業務継続計画（BCP）について確認を行っています。

今後におきましても安全対策を徹底し、お客様に安全に安心して、また、便利で快適にご利用いただける鉄道を目指して参りますので、より一層のご支援とご協力をお願い申し上げます。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4項に基づき、鉄道輸送の安全確保のための取り組みや実態を取りまとめたものでありますので、どうか皆様の忌憚のないご意見やご感想をお聴かせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

2022年8月

道南いさりび鉄道株式会社

代表取締役社長 川越 英雄

2 安全の基本理念

道南いさりび鉄道では、【 安全の基本理念 】として

「鉄道輸送の安全性を最優先とする」

を掲げ、全ての社員が守るべき行動指針及び行動原則として、安全方針を定めています。私たちは、この安全方針の実践と浸透に努め、全社一丸となって取り組みます。

【 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、全社員が共有すべき使命である。
- ・ 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ことができる。
- ・ 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。

【 安全方針 】

(安全管理規程に定める「輸送の安全を確保するための基本的な方針」)

- 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あげられる。
- 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。

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います。

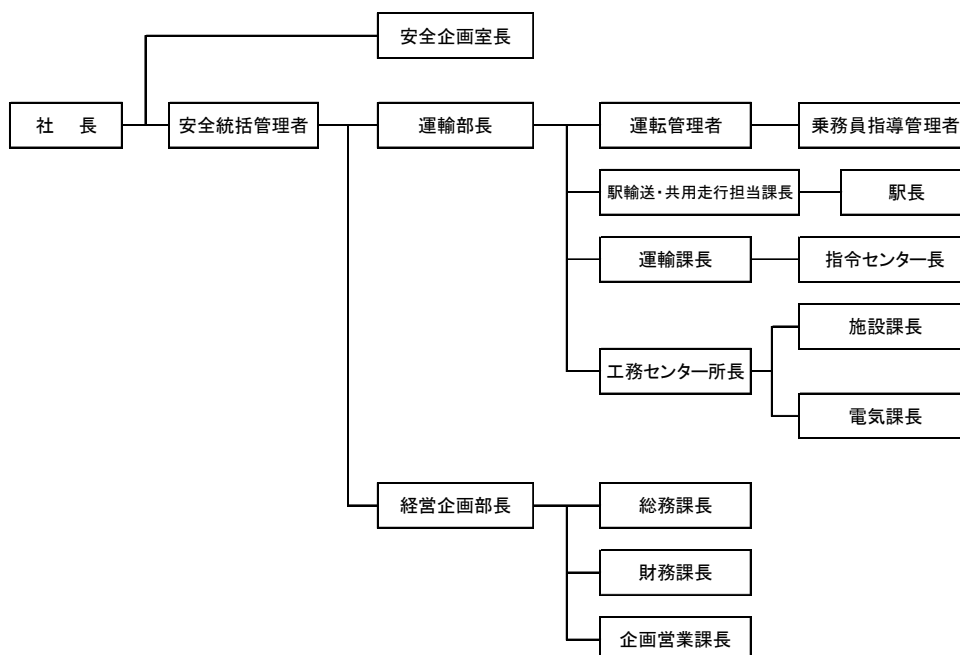
安全統括管理者である運輸部長は、社長の指示のもと、安全管理体制のPDCAサイクルを推進する責務と権限を有することを自覚し、現場の状況を十分掌握し、必要な指示を適切に行っています。

【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PDCAサイクルを推進しています。

安全推進委員会においては、自社及び他社を含めた事故、輸送障害、事象等に対する調査審議を行い安全構築の推進を図っています。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た上で、確実な施策実施を図っています。

【安全管理体制】



令和4年4月1日現在

【各安全管理者等の役割】

役 職	役 割
社 長	輸送の安全を確保するため業務全般を総理します。
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します。 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います。
安 全 企 画 室 長	輸送の安全を確保するための計画の策定等、安全性向上に寄与する取り組みの推進を行います。
運 転 管 理 者 (運輸課担当課長)	安全統括管理者の下、運転に関する事項を統括します。
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します。

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、2021年度、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

発生はありませんでした。

鉄道運転事故	列車衝突事故、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

発生はありませんでした。

（３）輸送障害

18件発生しました。

部内原因によるものは、ポイント不転換による施設障害が1件、車両のブレーキハンドルに関するものが1件でした。

鉄道外原因及び自然災害によるものは16件で、主なものとして1月から2月にかけての大雪による列車運休や鹿の衝撃による列車支障が前年に比べ増加しました。

<部内原因による主なもの>

2022年1月18日 「施設障害（電気）」 （七重浜駅構内）

6時17分、七重浜構内ポイント11号で不転換が発生。何度か転換を試みるも不転換が解消しないため、社員を現地へ向かわせたところ、ポイント切換え部に鉄の棒が介在しているのを確認、これを取り除き7時4分不転換が解消となりました。鉄の棒は電気融雪器を押さえる止め金具の一部のクサビで、それが外れて基本レールとトングレーン間に挟まっていたことが原因でした。この影響により、4本の列車に最大34分の遅れが発生しました。

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です。
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。
鉄道外原因	線路内支障（飛来物など）、線路内立入り、動物などが原因のものです。
自然災害	降雨、強風、地震、雪害などが原因のものです。

5. 行政指導等

2021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、2021年度には以下の取り組みを進めてきました。

なお、2022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いきます。

（1）教育訓練等

① 運転士の教育、訓練

・ 定例訓練

年度計画に基づき、運転士の知悉度の向上を目的とし、基本の取扱い、異常時の取扱いについて、全運転士を対象に毎月実施しました。

加えて、現車を使用した指導訓練を年2回実施しました。

・ 異常時訓練

運転士の異常時での取扱い及び安全意識の向上を図るため、避難訓練を実施しました。

・ 添乗指導

年度計画に基づき、全運転士を対象に基本作業・基本動作の定着、深度化を図るため、添乗指導を実施しました。（年3回以上／人）

- ・シミュレーター訓練

年度計画に基づき、J R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1回/人)



添乗指導



シミュレーター訓練

② 輸送指令員の教育、訓練

- ・定例訓練

輸送(指導・計画)年間スケジュールに基づき全指令員を対象に異常時対応方や過去に発生した事例検討等を教育内容に組み込んだ指導訓練を実施しました。

- ・J R北海道新幹線運行管理センターとの合同訓練

P R C 訓練機を活用し共用区間に対しての異常時等を想定した手配訓練を実施しました。

- ・指令員による列車巡回

列車運行の安全を確保するために、線路脇支障木の状況や空転が発生する滑りやすい箇所の確認等を行いました。

③ 施設系統社員の教育、訓練

- ・施設社員

毎年の法定講習のほか、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、定期的に机上・実技で保守管理についての教育・訓練を実施しました。特に、他社における事故・事象等について類似事故防止指導を含め実施しました。

- ・電気社員

「電気関係係員の教育及び訓練等実施要領」に基づき、年間計画を策定し、毎月実施している電気安全会議で、電気社員の教育及び訓練を実施しました。

また、毎年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（触車・感電・墜落）防止について指導しました。

④ 冬期除雪社員の教育、訓練

- ・入冬期前研修

冬期体制に入る前に、本社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及び労働災害事故防止に対する過去の事故事例を参考に教育を実施しました。また、要注意除雪箇所を指導し、脱線防止に努めました。

- ・折返し研修

冬期間前半に他会社で発生した「待避誤り」等の事象を自箇所置き換え「他山の石」として検証し、基本動作・基本作業の重要性について再指導しました。

また、構内巡回を行い、冬期パートナー社員の作業実態の把握と指導を行いました。

⑤ 車両検修社員の教育、訓練

- ・ヒューマンエラー防止

車両の検査・修繕作業については、項目毎に記載されているダブルチェックシートを活用し、2名でのチェック体制により、一つ一つ確実に確認することで、事故防止を図っています。

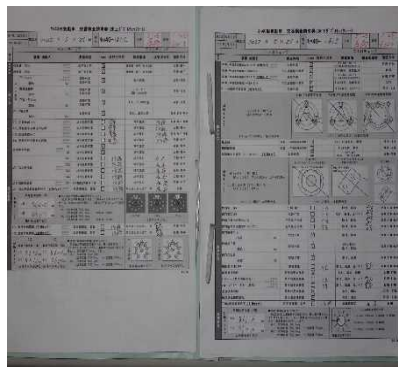
また、常に感受性を持った作業を心掛け、予防保全に努めています。

- ・車両検修社員教育

年度計画に基づき、撲滅故障ZERO教育では過去の重要な車両故障事例、原因や背後要因を学ぶとともに、他社で発生した労働災害事例等も活用し、知識・技能の向上と労働災害防止を図っています。



ダブルチェックの状況



ダブルチェックシート



撲滅故障 ZERO 教育

(2) 各種会議等

① 安全推進委員会

安全推進委員会は2ヶ月に1回開催し、輸送障害等の発生状況や再発防止対策を審議しました。

② 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関係者を招集し、問題点の洗い出しと対策を議論しました。

【主な取り組み】

避難訓練や冬期輸送計画のトレースを行い、問題点や改善点などを審議し、改善を図りました。

③ 安全衛生委員会

安全衛生委員会を毎月開催し、安全と健康の確保及び快適な作業環境の形成や就業環境の向上のための審議や各職場に対する安全パトロールを実施しました。

(3) 避難訓練の実施

事故発生時に、それぞれの部署で自らがマニュアルや手順書に基づき行動することが出来ることと、現地と本社間の連携強化を目的に、トンネル内の列車脱線火災を想定した避難訓練を行いました。



現地対策本部で打合せする様子



本社対策本部で打合せする様子

(4) 鉄道運行の安全の取り組み

線路・電路及び鉄道設備の安全確保のため、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。

① 高速軌道検測車（ＪＲ北海道から借用）による軌道変位検査

高速軌道検測車で軌道の変位を年４回測定しています。

この高速軌道検測車は、高速でしかも精度の高い軌道変位を測定することができ、このデータを軌道の保守管理に活用しています。



② 超音波レール探傷車（ＪＲ北海道への委託）によるレール細密検査

超音波レール探傷車は、走行しながらレール内部のキズを見つけます。



この探傷車により見つけたキズは、その程度により計画的にレール交換しているため、突然レールが断裂するような事象を未然に防止しています。

③ マルチプルタイタンパー（ＭＴＴ）による軌道整正

マルチプルタイタンパー（ＭＴＴ）は、線路の高低(凸凹)や通り(左右)を効率よく直します。

ＭＴＴによる軌道状態の改善効果は大きく、乗り心地のよい安全な線路維持の強い味方です。



④ 保線管理システム（T R A M S）の活用

このシステムを使用することにより、各種の検査データ管理やこのデータを活用した軌道補修計画など、線路の安全確保のために有効に活用しています。

⑤ 電気設備管理システム（D E E C S）の活用

外注化している検査業務をシステム上で管理することにより、不良箇所を把握して修繕や取替を行い、設備の維持管理を実施しています。

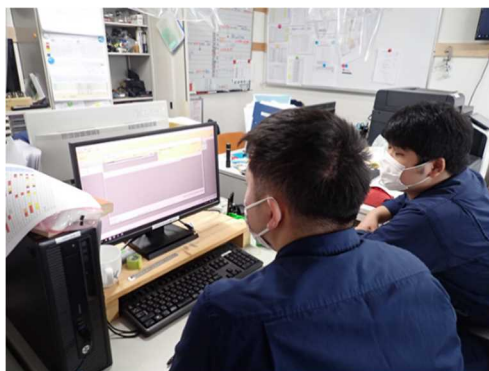


設備の点検結果及び不良箇所の確認

⑥ 車両保守管理のシステム管理と技術継承の取り組み

車両保守管理システムの活用により、車号別に日々の検査データを管理し、車両の特性を把握することで車両の品質向上に努めています。

新入社員は、机上教育と現車実習を反復して経験させ、指導担当者が見極めながら知識・技術の向上を図っています。



車両保守管理システム入力



新入社員教育の様子

(5) 交通事故防止啓発活動

① 沿線小学校への事故防止啓発

全国交通安全運動実施期間に合わせて、沿線小学校（7校）の新入学児童に対して、交通事故防止啓発用クリアファイルを配布する等、事故防止の呼びかけを行いました。

② 踏切事故防止啓発活動

地元ラジオ放送から「踏切前一旦停止」のお願いなど安全な踏切横断について呼びかけを行いました。

また、各駅に設置してある、飲料水自動販売機の電光掲示板を活用し、踏切事故防止の呼びかけを行いました。



交通事故防止啓発用クリアファイル



久根別駅の飲料水自動販売機の電光掲示板を活用

7. その他

(1) 新型コロナウイルス感染症対策

新型コロナウイルスに関する対策会議において、各種感染症対策等を協議し、取り組みを進めました。

主な対策として、運転士及びアテンダントスタッフの乗務中のマスク着用、車両及び駅舎内設備の消毒、本社及び各現業所における執務室内の間仕切り、アルコール消毒液、マスクの配備、業務継続計画（BCP）のための体制づくりなどに取り組むとともに、各駅および車内への抗ウイルスコーティングの実施、Web 会議の活用、在宅勤務、テレワークなどを実施し、駅待合室及び列車内に感染防止対策への協力を呼びかけるポスター掲出を行いました。

(2) 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る連絡協議会に、構成メンバーとして参加し、緊密な連絡体制の保持により、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」により、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 北海道と道南いさりび鉄道の 3 者協定による「鉄道災害による安全対策に関する協定」により、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。

「北海道交通安全運動推進会議」、「函館市交通安全対策会議」、及び「北海道運輸局踏切事故防止キャンペーン実行委員会」の委員として、行政機関と連携しながら安全対策を推進しました。

第 4 種踏切（警報器・しゃ断機のない踏切）については、非常に危険であり、全国でも事故が発生していることから、使用頻度の非常に低い踏切について、行政機関と協議しながら踏切廃止等の取り組みを進めています。

(3) お客様のご意見等

アテンダントスタッフが定期列車や団体列車に乗車し、お客様への観光案内や、現状サービスに対するご意見を伺うとともにホームページの「お問い合わせ」フォームによりご意見を収集し安全性の向上に努めております。

(4) 保健衛生対策等

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・恊働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を行いました。

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、新型インフルエンザ感染防止対策、ノロウイルス感染予防対策に取り組みました。

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として健康計画ストレスチェックを実施しました。

また、お客様や家族の命を守るための知識とスキル習得を目的に普通救命講習会を実施しました。

労働環境の改善については、現在、経済産業省で推奨している優良な健康経営を実践している大企業や中小企業の法人を顕彰する「健康経営優良法人」の認定を取得しました。

安全衛生委員会においては、時間外勤務の縮減、有給休暇の計画的な取得にも取り組みました。

(5) 踏切通行に関わるお願い

踏切通行に関する列車との障害事故の多くは、自家用車のドライバーの命にかかわる重大な結果を招きます。

「踏切通行に関する主な注意事項」と「踏切でのトラブル対処法」については、ホームページにも掲載しておりますが、少しでも交通事故防止への啓発になればと、この安全報告書にも記載しますので活用していただきますようお願いいたします。

○ 踏切通行に関する主な注意事項

《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(4.5 m)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。

○ 踏切でのトラブル対処法



踏切でのトラブル対処法



！ 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



車でそのままボールを
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、しゃ断ボ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。



道南いさりび鉄道

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」フォーム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、安全性の向上及びお客様へのサービス向上・充実等に役立ててまいります。

<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、画面右上の「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。