

安全報告書

2025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
3. 安全管理体制の構築	3
4. 鉄道運転事故等の発生状況	4～5
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) 暴漢対応訓練、列車火災避難・誘導訓練の実施	8
(3) 伝令法による救援訓練	8
(4) 鉄道運行の安全の取り組み	9
(5) 交通事故防止啓発活動	9
7. その他	
(1) 関係者との連携	10
(2) 保健衛生対策等	10～11
(3) 踏切通行に関わるお願い	11～12
8. 安全報告書に対するご感想・ご意見等について	13

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、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」ことを掲げ、お客様・地域住民・社員の命を守るという使命を全社員が共有し、日々安全輸送の確保に努め取り組んでおります。

2025年度においても、輸送の安全確保のために策定した安全推進計画に基づく安全重点施策に沿って、日常的な運行業務や施設設備の維持管理、修繕、更新を行うとともに、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。

7月30日カムチャツカ半島沖を震源とする地震による津波警報発令時や12月8日の青森県東方沖地震（震度5強）発生時において、お客様、社員の安全を最優先に避難、誘導の対応を行うとともに、各関係設備の点検を行い異常ないことを確認後に運転再開しました。

また、「労働安全衛生規則」が改正され熱中症予防対策が義務化されたことから、安全推進委員会、安全衛生委員会において協議を行い「熱中症対策対応マニュアル」を制定するなど、熱中症予防対策を強化してまいりました。

さらに、他社において、発生した信号システムの不備による列車衝突事故を受け、施設、信号設備についても適切に点検・維持管理を行うとともに、データ管理を徹底し、同種事故等の防止に努めてまいりました。

このような状況等も踏まえながら、安全推進委員会において、安全に関する施策、危険事象などの審議や対策の決議等を行うとともに、安全衛生委員会において、リスクアセスメント、長時間労働、労働災害などの審議や各現場、各職場の安全パトロールを行い職場環境の整備を行ってきました。

また、安全統括管理者を中心として異常時対応力向上に向け、警察、消防と連携した訓練の実施や、降雨、大雪などの自然災害に対して、安全、迅速な輸送手配により、安全で安定した鉄道輸送の確保に努めました。

運輸安全マネジメントガイドラインに基づき安全推進計画の策定、トレース、内部監査、安全管理アドバイザー会議、マネジメントレビューを実施し、安全管理のPDCAに取り組んでまいりました。

今後におきましても、安全対策を徹底し、お客様に安全と安心をお届けすることはもとより、便利で快適な鉄道輸送を目指してまいりますので、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、よろしく願い申し上げます。

2026年6月 道南いさりび鉄道株式会社

代表取締役社長 小林 利行

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。

【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」)

- 一 安全は、輸送業務の最大の使命である。
- 二 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。
- 三 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。
- 四 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。
- 五 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。

安全重点施策

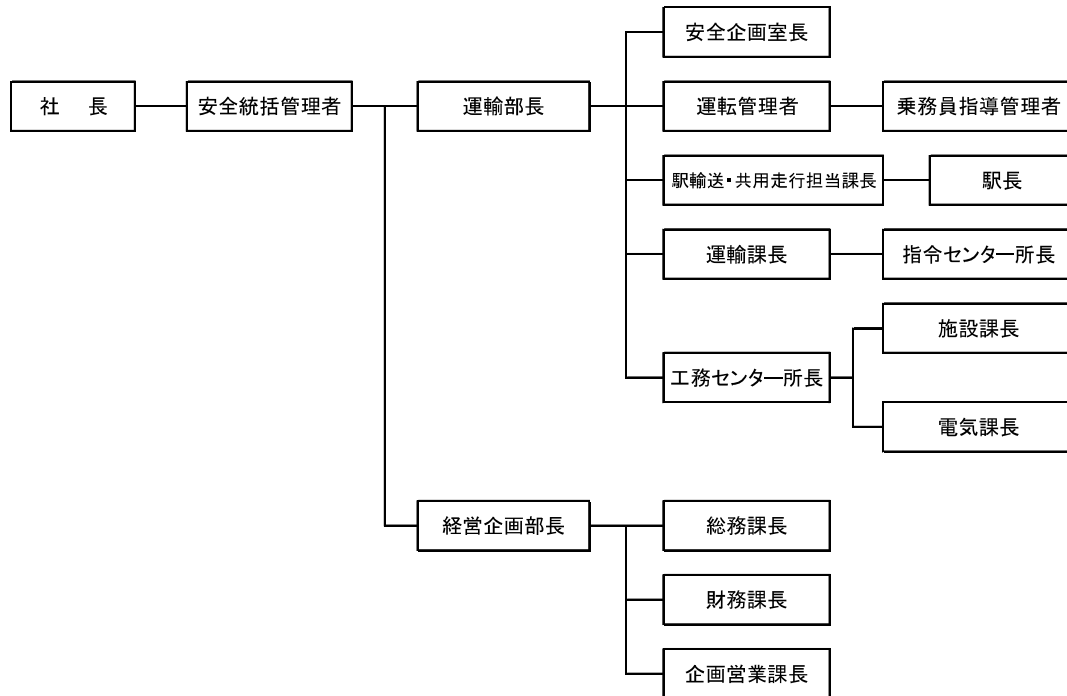
- (1) 命を守るために取るべく行動の定着
- (2) 命を守るための仕組み作りと取り組み強化
- (3) 安全管理体制の維持強化
- (4) 安全を保持するための設備投資、修繕の実施
- (5) 環境変化への柔軟な対応
- (6) 安全衛生委員会を核とした労働安全衛生の取り組み強化

2025年度も各課一人ひとりが安全重点施策の具体的取り組みと連携により施策を実践してまいりました。今後も安全重点施策を継続して実践し、積み重ね、進化・発展させてまいります。

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。

【安全管理体制】



【安全推進委員会の設置】

安全推進委員会では、自社及び他社を含めた鉄道運転事故、インシデント、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。

【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、2025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
--------	---

(2) インシデント 発生はありませんでした。

(3) 輸送障害 15件発生しました。

部内原因によるものは3件発生しました。車両故障によるもの1件、踏切支障検知装置の故障によるもの1件、排雪列車の故障によるもの1件でした。

鉄道外原因によるものは2件発生しました。踏切道1件、熊と衝撃1件でした。自然災害によるものは10件発生しました。

津波警報によるもの1件、地震によるもの1件、降雨によるもの1件、落ち葉によるもの1件、降雪によるもの6件でした。

<部内原因による主なもの>

2026年1月18日 「部内その他」 （七重浜駅～東久根別駅間）

追分道路踏切において、踏切内の支障物を検知する大形支障物検知装置に故障が発生し、電気社員が現地到着後、処置を行って回復となり運転を再開しました。

この影響により、回送を含む旅客2本が運休となったほか、貨物列車3本に67分～37分の遅延が発生しました。

輸送障害の分類

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、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。

<津波警報発令時の対応について>

7月30日カムチャツカ半島沖を震源とする地震により津波警報が発令されたため、列車を最寄りの駅、信号場へ停車させ、その後、運転士がお客様を避難箇所へ避難させました。また、社員についても函館市の避難箇所へ避難させ、一部社員はいさりび指令でお客様対応をすることとしましたが、情報の共有、対策本部の設置について課題があったことから、防災業務実施計画の見直しを行いました。

12月8日青森県東方沖地震（震度5強）についても、地震後の施設、電気設備の点検を行い、安全を確認後、運転再開しましたが、震度が地域で違ったことにより社員の安否確認がスムーズにできなかったため、地震発生時の安否確認（震度5弱）等の取り扱いを変更しました。



対策本部での打ち合わせ状況



社員によるお客様救済状況

(4) クマと衝撃した際の対応

<クマと衝撃し走行不能となった事象>

11月10日21時15分頃、釜谷駅～渡島当別駅間において下り列車と熊が衝撃し非常ブレーキが緩解できず走行不能となり、その場で待機することとなりました。クマは瀕死の状態ではあったが、少しずつ移動している状況であったため警察、自治体に連絡し、翌朝9時50分頃、ハンターによりクマの駆除が完了しました。

その後、エアー漏れ箇所の応急処置を行い運転再開となりました。



列車と衝撃し瀕死のクマ



少しずつ移動するクマ

5. 行政指導等

2025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、2025年度には以下の取り組みを進めてきました。

(1) 教育訓練等

① 運転士の教育・訓練

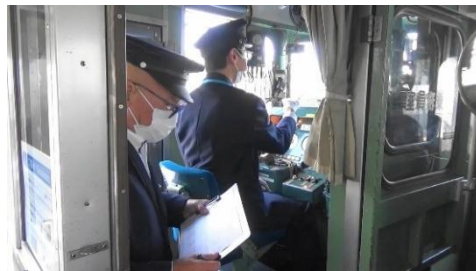
- ・指導訓練・指導添乗を年度計画に基づき、安全性の維持向上と基本動作、基本作業の深度化を図るとともに異常時の各取扱いについて、全運転士を対象に実施しました。

指導訓練（毎月全員）



机上での指導訓練

指導添乗（年3回以上／人）



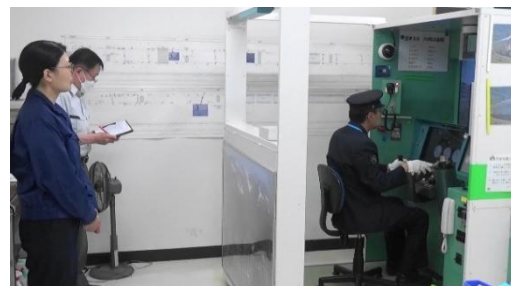
添乗による実務指導

・シミュレータ訓練

- 運転士の異常時における取扱い及び安全意識の向上を図るため、継続してシミュレータによる、異常時の取扱い訓練を全運転士を対象に実施しました。（年2回／人）



訓練運転士



指導員

② 輸送指令員の新人養成

新人輸送指令員に運行システム（PRC）及び取り扱いについて、訓練機にてマンツーマンで教育後、制御卓にて見習いとして実践教育しました。



PRC 訓練機の教育



PRC 制御卓の実務指導

③ 施設社員の教育・訓練

毎年の法定講習の受講のほか、年度計画に基づき、毎月実施している「安全の日」において机上・実技で保守管理についての教育・訓練を実施しました。他社における事故・事象等について当社に置き換え、事故防止指導を実施しました。また、若手社員への実務指導を実施しました。



施設課 安全の日



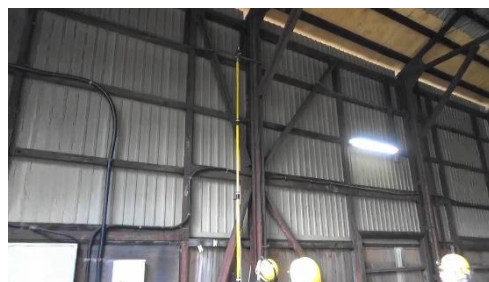
継ぎ目板取替え指導

④ 電気社員の教育・訓練

年間計画に基づき、毎月実施している電気安全会議では、インシデント教育、三大労働災害（触車・感電・墜落）防止と、過去の事故及び他社事故事例を議論するとともに、感電事故を防止する実設訓練を行い同種事故防止対策の徹底について教育及び訓練を実施しました。



電気課安全会議



アース棒設置訓練

⑤ 車両検修社員の教育・訓練

年度計画に基づき、毎月実施している撲滅故障ZERO教育で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りました。また、新人社員教育については、検修社員全体で取り組み、安全の仕組みに加え知識・技能の向上に向け実務指導を取り組み実施しました。



撲滅故障 ZERO 教育



若手社員実務指導

(2) 暴漢対応訓練、列車火災避難・誘導訓練の実施

車内で暴漢が現れたときの対応訓練、及び列車火災発生時の関係部署、関係機関（警察、消防）と連携し、お客様、社員の迅速な避難・誘導を実践できるよう列車火災事故を想定した訓練を行いました。



お客様を避難・誘導



お客様を車外へ避難

(3) 伝令法による救援訓練

列車が駅間で走行不能となった場合に備え、救援列車により救援（伝令法）するため、関係部署が連携した訓練を実施しました。



代用手信号で発車



故障車両と連結



故障車両を収容

(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、各種検測車による検査を実施し、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、品質向上に努めるとともに、各種システム等を活用した技術継承を行っております。



レール温度測定



踏切設備点検

【保守管理システム】

- ① 保線管理システム（TRAMS）の活用
- ② 電気設備管理システム（DEEC S）の活用
- ③ 車両保守管理システムの活用

(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、4月に沿線小学校（6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。



新入学児童



クリアファイル

- ② 踏切事故防止啓発活動

4月、9月、11月に踏切事故防止キャンペーンの実施と7月、12月に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。



春の踏切キャンペーン



冬の踏切キャンペーン

7. その他

(1) 関係者との連携

北海道警察函館方面本部と運転保安連絡会において当社線での「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JR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避難誘導訓練等を通して連携を強化し、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。



道警・JR北・JR貨・当社による運転保安連絡会

(2) 保健衛生対策等

①熱中症予防対策として熱中症予防対策グッズを各車両、社用車、本社、各現業機関に配置し、使用した場合はその都度補充できる体制としました。また、ファンベストを着用して作業できるようにしました。



熱中症対策グッズ



ファンベスト

②社員の健康管理として、定期健康診断の実施と人間ドック受診の慫慂を行いました。

毎月開催の安全衛生委員会において、産業医による生活習慣病等の予防及び対策の指導に加え、健康相談と健康指導を行いました。

③特定化学物質のリスクアセスメント強化に向け、特定化学物質を扱う本社、現業機関において化学物質管理者、保護具着用管理責任者を選任し、特定化学物質による健康被害、適切な取り扱い、保管等管理について定期的に巡回し、安全衛生委員会において情報の共有化を図るなど体制を強化しました。

(3) 踏切通行に関わるお願い

「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。

○ 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 ❗

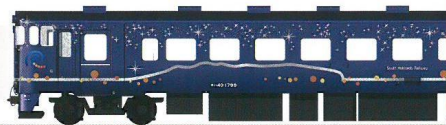


※無事に列車を止め
列車やお客様に被害がなければ
損害金はいただきません。

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。

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 <https://www.shr-isaribi.jp/>

- ※ 電話によるお問い合わせは、祝祭日を除く月曜～金曜日の9時～17時に
お願いいたします。
- ※ ホームページからは、画面上の「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。