

2025年
安全報告書



株式会社ハピラインふくい

安全推進室

目次

1	ごあいさつ	1
2	安全方針と安全重点施策	2
2-1	安全の基本方針	2
	■携帯カードの配布	2
	■事業所への掲示	3
	■本社の取組み	3
2-2	安全重点施策	3
	■安全重点施策の概要	3
2-3	リスクトップ3の取組み	4
2-4	安全施策の取組み状況	5
	■教育・訓練等	5
	■踏切安全の取組み	7
	■混雑時のホームでの安全対策について	7
	■冬期の体制について	8
	■資質管理について	9
3	鉄道運転事故および輸送障害の発生状況	10
3-1	鉄道運転事故	10
3-2	インシデント	10
3-3	輸送障害	10
3-4	行政指導等	11
4	安全管理体制	12
4-1	安全管理体制	12
	■安全管理体制	12
	■各管理者の責務	12
4-2	安全管理方法	13
	■「安全の日」の取組み	13
	■安全推進会議	13
	■経営トップ層による現場との関わり	14
5	安全対策の実施状況	15
5-1	異常時等に遭遇した際	15
5-2	自然災害に備えて	15
5-3	設備の安全	16
	■踏切支障報知装置	16
	■全方位方警報機	16
	■CPライン	16
	■ホーム非常通報装置	17
	■車内非常ボタン（SOSボタン）	17
	■先頭車間転落防止ホロ	18
	■ドア誤扱い防止装置	18
	■運転士支援装置	18

6	利用者・住民の皆さま、関係者との連携.....	19
6-1	運行状況.....	19
6-2	お客様へのお願い.....	19
	■踏切の通行の際には.....	19
	■車内での異常時の際には.....	19
	■列車内、駅構内での緊急事態には.....	20

1 ごあいさつ

＝お客様、地域の皆さまへ＝

平素より、当社の鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は2024年3月16日に開業し、無事に開業1周年を迎えることができました。これもひとえに、皆さまのご支援とご愛顧のおかげであり、心より感謝を申し上げます。

開業前は、様々な準備に追われる中で、試行錯誤を繰り返しながらも、無事に鉄道の運行を開始することができました。開業後も、安全・安心な輸送を確保し、多くのお客様にご利用いただいております。

当社は、「安全で安心な輸送」を第一に考え、日々の運行に努めております。具体的には、最新の安全技術を導入し、定期的なメンテナンスを行うとともに、乗務員の訓練や安全教育にも力を入れ、万全の体制で皆さまをお迎えしております。

今後とも、公共交通として安全かつ便利で快適な輸送サービスを提供してまいります。

当社としましては、「安全で安心な鉄道」を第一に、「末永く親しまれ愛される鉄道」そして「選ばれる鉄道」となるよう、また、「ふくいとあしたの架け橋に。」なれるよう、社員一丸となって取り組んでまいります。

引き続き、皆さまのご支援とご協力をよろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長

小川 俊昭



2 安全方針と安全重点施策

2-1 安全の基本方針

当社では、安全の基盤として「安全綱領」および「安全行動指針」を制定し、輸送の安全確保に向けた基本的な方針として、社員一人ひとり取るべき行動を明確にしています。これらの指針は、点呼や会議の冒頭で唱和することで、職場全体への浸透と社員の意識定着を図っています。

「安全綱領」

- (一) 安全の確保は、輸送の生命である。
- (二) 規程の遵守は、安全の基礎である。
- (三) 執務の厳正は、安全の要件である。

「安全行動指針」

私たちは、お客様の安全を最優先し、安全のプロとして誇りと責任をもって安全行動指針を実践します。

- 1 安全確保のため規程を理解・遵守します。
- 2 安全最優先のもと、一致協力して事故防止に努めます。
- 3 的確かつ迅速な情報伝達を行います。
- 4 事故・災害等が発生したときには、人命最優先で行動します。

■携帯カードの配布

全社員に安全行動指針を記載したカードを配布するとともに、氏名札の裏面にも同様の内容を記載し、常に意識できるよう工夫しています。



■事業所への掲示

B2サイズのポスターを作成し、全事業所へ配布しました。事業所での唱和の際に活用できるよう、掲示を通じて意識の向上を図っています。

■本社の取組み

本社では、月初めに安全祈願を行った後、「安全行動指針」を唱和しています。唱和後には、社長より安全に関する取り組みについてのご講話をいただいております。



2-2 安全重点施策

当社では、「安全を最優先に、お客様が求める品質と価値を提供する」ことを基本方針とし、以下の最大目標のもと、安全確保に向けた取り組みを推進しています。

【最大目標】

「お客様が死傷する重大な事故を発生させない」

「従業員の重大な労働災害を発生させない」

■安全重点施策の概要

(1) 安全性の維持・向上 ～「お客様の命を守る」「仲間の命を守る」～

自分の命を守ることを最優先に行動し、次に仲間の命を守る行動をとることが重要です。その先に、お客様の命を守る事が可能になります。そのためには、「安全が確認できない場合や不安を感じた場合には、作業や列車を止める」という判断と行動を徹底することが必要です。

(2) 組織でのチーム運営

チーム運営の基本方針は、「1人の100歩より、100人の1歩で、誰もが輝けるチームに」です。最大の成果を上げるためには、「フロント（経営者）」「現場の監督（所長）」「選手（実務者）」が同じ目標に向かい、それぞれの役割を果たすことが求められます。

(3) 「100-1=100」の実現

ミスを防ぐためには、確認の徹底とルールの遵守が不可欠です。しかし、人は誰でもミスをする可能性があり、時には効率を優先してルールを逸脱することもあります。重要なのは、ミスを重ねたり、ミスの後に適切な対応を取らずに重大事故につながることを防ぐことです。

(4) チャレンジ

チャレンジは、やりがいの源です。一気に100歩進むことも素晴らしいですが、「昨日より今日、少しでも安全や技術を高める」ことも立派なチャレンジです。小さな一歩を積み重ねることが、安全文化の醸成につながります。

2-3 リスクトップ3の取組み

「お客様の死傷」や「従業員の重篤な怪我」につながる重大リスク事象の中から、特に重要な3つの事象を抽出し、「リスクトップ3」として特定しています。これらについては、抽出・分析評価・低減策の策定・抑え込みという一連の仕組みを構築し、箇所長主導で継続的に実施することで、重大事故の未然防止を図っています。

【重大リスク管理（リスクトップ3）の視点】

1. 従業員・お客様の命に関わる、または重篤な怪我につながる事象を抽出する
2. 抽出した事象に対する具体的なリスクを、従業員が理解・共有している
3. 従業員の意見を踏まえ、箇所長が自身の知見に基づき常時見直しを行っている
4. 低減策の実施状況や必要な見直しを、箇所長が責任を持って管理している

【重大リスク管理の具体的な取組み】

1. 各箇所における既知のリスクや、箇所長の視点から見た潜在的リスクの中から、命に関わる・重篤な怪我につながる項目を抽出
2. 抽出したリスクについて、「どのような時に、どのようなことが起こるか」を想定
3. 想定されたリスクに対し、発生を防止・抑制するための低減策や仕組みを策定
4. 策定した低減策や仕組みについて、定期的に確認・見直しを実施
5. 異動等があっても、重大リスク管理の状況を確実に引き継ぎ、継続的に運用
6. 抑え込みの取組状況を年表形式で記録し、継続的な改善と共有を図る

2-4 安全施策の取組み状況

■教育・訓練等

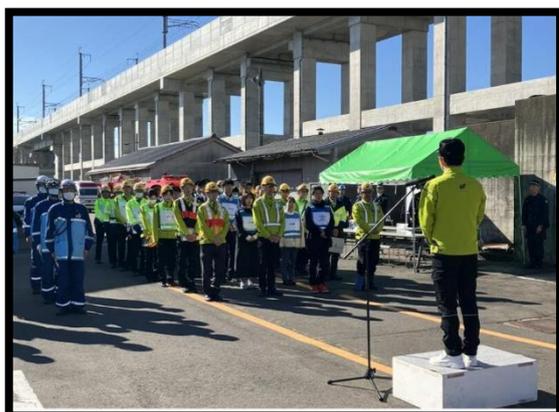
(1)警察・消防、他会社との訓練

[総合事故対応訓練]

鉄道事故発生時におけるお客様の救出・救護、警察・消防への通報・連携、社内の連絡体制の構築を目的として、訓練を実施しました。

2024年度は、踏切事故を想定し、車内のお客様が多数負傷された状況を前提に、警察・消防と連携した救出・救護訓練を行いました。

【開会式】



【避難梯子によるお客様の救出】



【警察・消防との打ち合わせ】



【現地対策本部の設置】



【救護所の設置】



[テロ対応訓練]

テロ発生時の会社間の連携訓練に参加しました。(福井駅で実施)



[不審者対応訓練]

不審者対応訓練に参加しました。(芦原温泉駅で実施)



(2)異常時の訓練

[伝令法訓練]

隣接会社と会社間境界で発生した異常事態を想定し、救援列車運転のための机上訓練を実施しました。

[脱線復旧訓練]

車両管理センターでは、JR西日本と合同で脱線復旧訓練を実施しています。



■踏切安全の取組み

全国交通安全運動期間中に通行量の多い踏切で踏切通行者に対して安全啓発活動を実施しました。



■混雑時のホームでの安全対策について

サンドーム福井でコンサートが開催される際、最寄り駅である鯖江駅では、コンサート終了後に多くのお客様が一斉に移動されるため、ホーム上が大変混雑し、危険な状況となることがあります。当社では、安全確保と混雑緩和のため、以下の対応を行っています：

- ・本社社員を現地に派遣し、駅対応要員を増員
- ・駅ラッチ外に警備会社を活用したお客様への案内誘導
- ・下り(福井方面)と上り(敦賀方面)をご利用のお客様を駅の入場口で分けて誘導
- ・下り列車の停止位置を通常より手前に変更し、下りホームの混雑を緩和

これらの取り組みにより、事故の防止とお客様の安全確保に努めています。

【下りホームの混雑状況】



【下り列車専用停止位置目標】



■冬期の体制について

当社では、12月1日から2月末日までを「冬期間」と位置づけ、雪害発生時に迅速かつ的確な対応ができるよう体制を整えています。

(1)雪害対策本部の設置

冬期間中は、早期の情報収集と手配の万全を期すため、運輸部長を対策本部長とする「雪害対策本部」を本社に常設しています。

(2)雪害対策本部の役割

対策本部長は、現地からの情報および気象予測に基づく降雪情報をもとに総合的な判断を行い、以下の対応を決定します。

- ・ 除雪に必要な時間帯の列車運転休止
- ・ 要員の手配
- ・ 現地からの要請に基づく代行輸送や給食手配など

(3)雪害対策会議の開催

以下のいずれかに該当する場合、雪害対策会議を開催します。

- ・ 施設課長が気象予測や降積雪の状況により、総合的な手配が必要と判断した場合
- ・ 管理駅長・現場長からの要請があり、必要と判断した場合
- ・ 他社の状況により、必要と判断した場合

〈2025年冬期の対応実績〉

2025年2月4日から10日まで、および2月17日から24日までの2回にわたり、大型寒波が福井県内に到来しました。これに伴い、計12回の雪害対策会議を開催し、迅速な対応に努めました。

【ラッセル車による除雪風景】



【社員による除雪風景】



【ホーム除雪作業後】



【雪の重みによる倒木の発生】



■資質管理について

(1)アルコールチェックの実施

乗務員に対しては、点呼時にアルコール検知器を使用して呼気中のアルコール濃度を測定し、酒気帯びの有無を確認しています。



(2)運転適性検査・医学適性検査の実施

鉄道に関する技術上の基準を定める省令に基づき、社内規程を整備し、運転適性および医学適性の管理を適正に実施しています。

(3)運転士養成の実施

2025年度は、2名の運転士を養成しました。両名とも国家試験である「動力車操縦者運転免許」を取得し、現在は日々の乗務業務に従事しています。



3 鉄道運転事故および輸送障害の発生状況

3-1 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、鉄道運転事故報告規則により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、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。

2024年度は、2025年1月19日(日)王子保駅～武生駅間松森踏切内に侵入してくる自動車と列車の側面が衝撃する踏切障害事故1件が発生しました。

〔運転休止〕 8本(旅客列車)

〔列車遅延〕 旅客:14本(227分～12分)、貨物:3本(325分～110分)

〔影響人員〕 約1,000名



3-2 インシデント

「インシデント」とは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。2024年度インシデントは発生していません。今後も引き続きインシデントの発生防止に努めてまいります。

3-3 輸送障害

輸送障害とは、鉄道によ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を輸送障害と定義しており、そのうち”列車の運転を休止したものと、旅客列車では30分以上、旅客列車以外の列車では1時間以上の遅延をしたものをいいます。

2024年度に発生した輸送障害は28件でした。部内原因によるものが5件発生しています。今後は、部内原因による事象の防止に努めてまいります。

運転士取扱い誤り	車両設備故障	信号・通信設備故障	踏切支障	線路内支障
2	1	2	2	9
その他支障	運転規制	車両設備災害	線路設備災害	信号・通信設備災害
1	6	1	3	1

「線路内支障」の主な原因は、鹿や猪などの野生動物との接触によるものです。これらの接触事故を防止するため、動物の出没が多い箇所に、動物が嫌がる音を発する装置を設置し、対策を講じています。

【超音波発生装置】

- ・2025年3月、動物による線路内支障の防止を目的として、鹿や猪などが嫌う超音波を発生する装置を、湯尾～南条間に試行的に23台設置しました。今後も引き続き効果の検証を行いながら、さらなる展開を図っていく予定です。



- ・動物との衝突による車両損傷を防止するため、これまで冬期間のみ装着していた電気連結器カバーを通年で装着することとしました。

【電気連結器カバー】



3-4 行政指導等

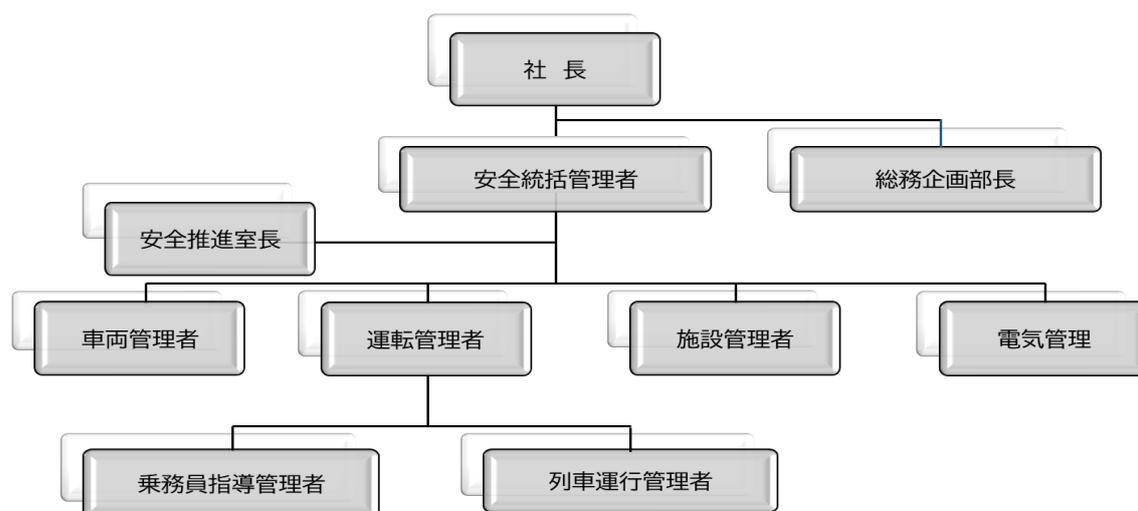
行政指導等は、ありませんでした。

4 安全管理体制

4-1 安全管理体制

鉄道事業法に基づき、2023年(令和5年)11月1日に安全管理規程を制定しました。安全管理規程に社長をトップとする安全管理体制を以下のように定め、各管理者の責任を明確にした安全管理体制を構築します。

■安全管理体制



■各管理者の責務

社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
安全推進室長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全確保に関する事項を推進します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質（適性・知識・技能）の維持に関する事項を管理します。
列車運行管理者	運転管理者の指揮の下、輸送計画の作成および指令業務に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括します。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括します。
電気管理者	安全統括管理者の指揮の下、電気に関する事項を統括します。
総務企画部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括します。

4-2 安全管理方法

■「安全の日」の取り組み

安全を最優先する意識の高揚を図り、具体的に安全行動に資することを目的に毎月16日を「安全の日」と決めました。安全に関する取組を重点的に実施する日としています。



主な取り組み内容

- (1) 会社幹部による点呼立ち合い
- (2) 点呼等を利用した安全ミーティングの実施
- (3) 安全行動指針の唱和
- (4) 「安全の日」看板の掲出

■安全推進会議

安全推進会議は、社長、安全統括管理者および各管理者と現場長が出席し、毎月1回開催しています。また、総合安全推進会議は、安全推進会議のメンバーに副センター長、施設管理室長を加えたメンバーで年2回開催しています。

審議事項

- 1 安全に関する重点方針等、基本的な取組み事項の審議、周知および報告
- 2 重点的な課題に対する取組みの評価と評価を踏まえた取組み事項の審議、周知および報告
- 3 運転事故、労働災害等の再発防止に関する対策等の審議、周知および報告
- 4 他会社における運転事故、重大労働災害に関する情報の周知および報告
- 5 安全マネジメント態勢に関する事項等、安全に関する重要事項の報告および審議
- 6 その他安全に係る事項の報告および審議

■経営トップ層による現場との関わり

経営トップ層は「安全の日」に現業部門の点呼立会いを行っており、その際には現業部門の社員との安全に関するだけでなくフリーディスカッションの場を設けています。各現場の安全に関する取組状況を確認・把握するとともに、現業部門の思いや悩みについて直接、意見交換するなどコミュニケーションの深化を図っています。

【「安全の日」の現場支援、点呼立ち合い計画表】							安全推進室
支援日 立会い者	10月16日(水)	11月18日(月)	12月18日(水)	1月16日(木)	2月17日(月)	3月17日(月)	
社 長	⑪今庄施設管理室	②武生駅	①福井駅	⑦運転管理センター	⑧車両管理センター	⑩福井施設管理室	
常 務	⑦運転管理センター	⑥指令所	⑧車両管理センター	⑫電気管理センター	⑩福井施設管理室	⑪今庄施設管理室	
総務企画部長	①福井駅	⑩福井施設管理室	②武生駅	⑨施設管理センター	⑦運転管理センター	⑫電気管理センター	
総務課長	⑧車両管理センター	①福井駅	⑩福井施設管理室	②武生駅	⑫電気管理センター	⑨施設管理センター	
運輸部担当部長(運輸)	⑦運転管理センター	⑥指令所	⑫電気管理センター	⑦運転管理センター	③敦賀お客様カウンター	②武生駅	
運輸部担当部長(施設)	⑪今庄施設管理室	⑩福井施設管理室	⑩福井施設管理室	⑨施設管理センター	⑩福井施設管理室	⑩福井施設管理室	
営業課長	①福井駅	②武生駅	①福井駅	⑤芦原温泉駅	④鯖江駅	③敦賀お客様カウンター	
電気課長	⑫電気管理センター	⑥指令所	⑫電気管理センター	⑫電気管理センター	⑫電気管理センター	⑫電気管理センター	

5 安全対策の実施状況

5-1 異常時等に遭遇した際

緊急時対応用ワッペンを全社員に配布しました。社員が業務中以外(通勤時等)に緊急事態に遭遇した場合の応急措置にあたる際、社員であることを示すためものとして携帯するようにしています。

表面



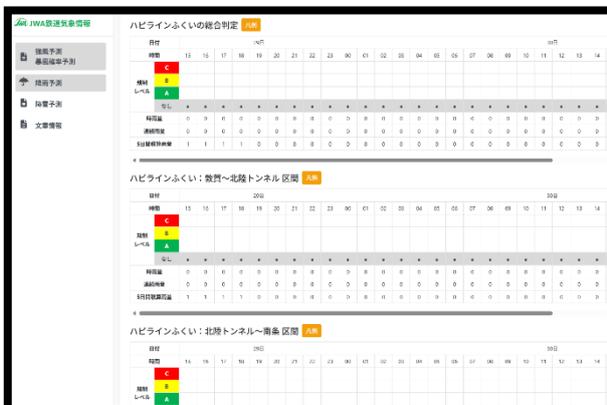
裏面

- 使用の目的
 - ・事故、災害に遭遇した際に、社員であることを明示し、お客様の救護等にあたる。
- 携帯及び使用方法
 - ・常に携帯するよう心掛ける。
 - ・事故遭遇時は、腕又は胸部の目立つ場所に貼り付ける。
 - ・使用後は、この使用済ワッペンを添えて会社に申し出て、新たなワッペンを受け取る。
- 紛失防止
 - ・社員は、紛失防止に努め、紛失した場合は直ちに会社に届け出る。
 - ・会社は、社員が紛失していないことを定期的に確認する。

5-2 自然災害に備えて

近年多発している自然災害に備え、当社では豪雨・強風・台風・大雪などへの対策として、気象会社による気象予測情報を導入しています。さらに、当社独自の気象感知システムにより、各観測計の情報を指令所でリアルタイムに確認できる仕組みを構築し、事故の未然防止に努めています。

また、雪害への備えとしては、冬期前の点検および訓練を実施するとともに、12月1日から2月末日までの期間に雪害対策本部を設置し、万全の体制で対応にあたりました。



5-3 設備の安全

[踏切設備]

■踏切支障報知装置

踏切支障報知装置は、踏切の異常発生を運転士に知らせるものです。通行車両が踏切内立ち往生時や異常を発見した際にボタンを押していただくことにより、踏切に設置している特殊信号発光器に赤（停止）を点滅させて運転士に知らせます。



■全方位方警報機

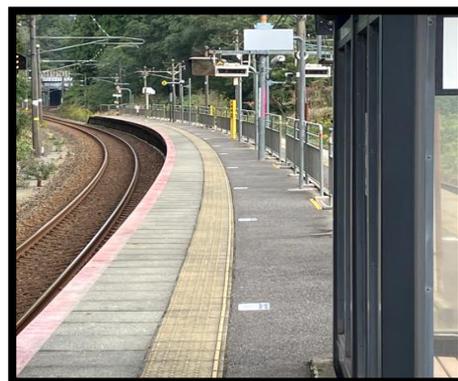
360度どの方向からでも点滅が確認できる構造となっており、踏切を横断中でも、警報機の作動をすぐに視認できるようになっています。



[ホーム設備]

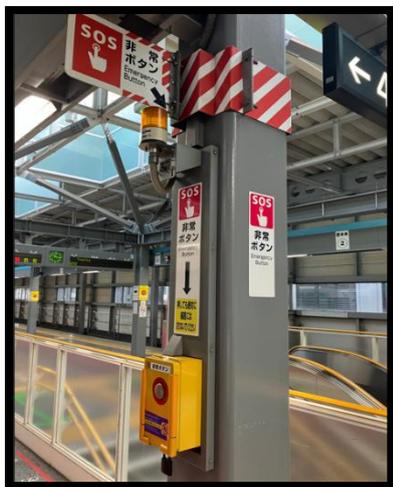
■CPライン

CP (Color Psychology、色彩心理) ラインとは、視覚的・心理的にホーム先端部の危険性を認識していただき、ホーム内側への歩行を促す目的で設置しています。



■ホーム非常通報装置

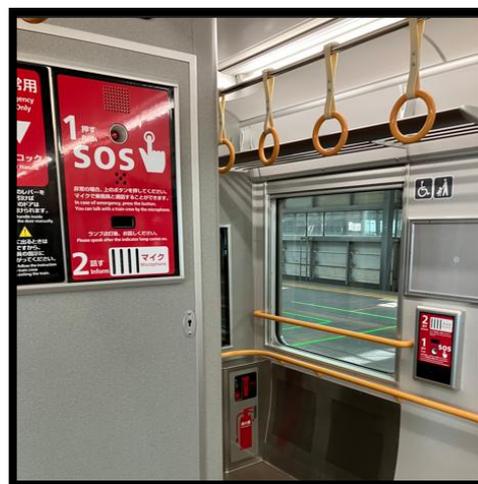
お客様がホームから転落された場合、乗務員や駅係員に異常を知らせることができる「ホーム非常ボタン」を福井駅に整備しています。



[車両設備]

■車内非常ボタン（SOSボタン）

車内で急病人や非常事態が発生した場合に、お客様から乗務員に通報できるように非常通報装置を全車に配備しています。ボタンを押すことにより、ブザーが鳴動し、乗務員と直接通話ができます。北陸トンネル内では、乗務員が通話できないため、指令員が対応します。



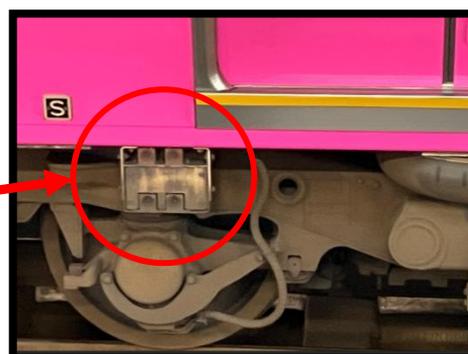
■先頭車間転落防止ホ口

先頭車両同士を連結した箇所において、ホームからの転落を防ぐためのホ口を設置しています。



■ドア誤扱い防止装置

車両に設置しているセンサでホームを検知することにより、ホーム側のドアのみを開閉可能としています。



■運転士支援装置

運転士による取扱い誤りの防止を目的として、本システムを開発・整備しました。乗務員に貸与しているタブレットのGPS機能を活用し、運転線区内の注意が必要な箇所に接近した際に、運転士へ注意喚起のメッセージを音声で通知します。

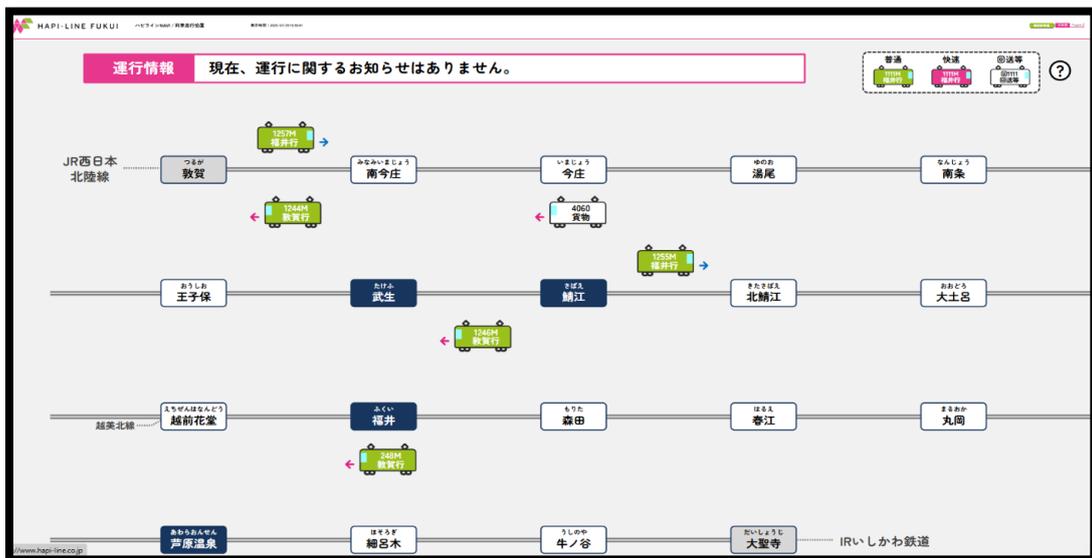


6 利用者・住民の皆さま、関係者との連携

6-1 運行状況

列車の運行情報や計画運休については、当社ホームページのほか、運行状況をお知らせする「ハピライン NAVI」でもご確認いただけます。

<https://trainlocation.hapi-line.co.jp/>



6-2 お客様へのお願い

■踏切の通行の際には

- ・踏切の警報機が鳴り始めたら、決して踏切を渡らないでください。
- ・万が一、踏切内で車が動かなくなった場合は、迷わず非常ボタンを押してください。
- ・車が遮断棒の内側に閉じ込められた場合は、遮断棒を車で押して脱出してください。
- ・踏切内に閉じ込められている人を見かけたら、ためらわず非常ボタンを押して通報してください。

■車内での異常時の際には

車内での緊急時に乗務員へ知らせるSOSボタンを設置しています。異常時には、SOSボタンを押して通報してください。すぐに乗務員が対応します。



■列車内、駅構内での緊急事態には

列車内、駅構内で緊急事態が発生した際は、乗務員や駅係員に連絡していただくとともに110番にご通報ください。



本報告書のご感想、弊社の安全への取組に対するご意見をお寄せください。

〒910-0005 福井県福井市大手一丁201 番地 2
TEL:0776-20-0294(9:00~17:00、平日のみ) FAX:0776-20-2303

弊社 HP からのご意見をお寄せいただけます。

<https://www.hapi-line.co.jp/guide/contact/>



株式会社ハピラインふくい

安全報告書

2025年9月