



いしかわ鉄道

# 安全報告書 2020



この「安全報告書 2020」は、鉄道事業法第19条の4に基づき作成しています。

## 目 次

<b>I. 安全・安定輸送に向けて</b>	1
<b>II. 安全の基本の方針と安全目標</b>	
1. 2019年度 安全目標	2
2. 安全綱領と安全行動指針	2
3. 2019年度 安全行動指針の具体的取り組み	2
4. 2020年度 安全目標	3
<b>III. 安全管理体制</b>	
1. 安全確保に向けた体制	4
2. 管理者の役割	4
3. 安全管理体制の強化	5
(1) 「安全の日」の制定	5
(2) 安全推進委員会	5
(3) 安全統括管理者ミーティング	5
(4) 安全衛生委員会	5
(5) 安全監査・安全マネジメント監査	5
(6) 顧問による安全講話	5
<b>IV. 鉄道運転事故等発生状況</b>	
1. 鉄道運転事故	6
2. インシデント	6
3. 輸送障害	6
<b>V. 輸送の安全確保の取り組み</b>	
1. 事故防止の取り組み	7
(1) 気がかり事象の提出懇意と活用	7

(2) P D C Aの取り組み	7
(3) 「安全診断チーム」の設置	7
2. 社員の教育・訓練	8
(1) I Rいしかわ鉄道 総合事故対応訓練	8
(2) 西日本旅客鉄道株式会社との合同訓練(伝令法) 【運輸課】	8
(3) 他会社の脱線復旧訓練への参加【運輸課・車両】	9
(4) 「合同訓練会」及び「ミニ訓練会」の実施【I Rいしかわ指令所】	9
(5) 電車を使用しての訓練【運転センター】	10
(6) 脱線復旧訓練【施設センター】	10
(7) 列車防護合同訓練【施設センター】	11
(8) 電気関係技能競技会の参加【電気センター】	11
(9) 携帯用特殊信号発光機による列車防護訓練【電気センター】	11
(10) 異常時想定訓練【津幡駅】	12
3. 資質管理	12
(1) アルコール検知器の使用	12
(2) 運転士の眼鏡確認	12
(3) S A Sの対応	12
(4) 乗務員の定期研修及び技能確認	12

## **VI. 安全対策**

1. 踏切の安全対策	13
(1) 障害物検知装置	13
(2) 踏切遮断不良検知装置	13
(3) 踏切支障報知装置	13
(4) オーバーハング型踏切警報機	14
(5) 全方向閃光灯	14
(6) 遮断かん折損防止器	14
(7) 踏切監視カメラの設置	14

(8) 集中監視システム	14
2. 車両の安全対策	15
(1) 車内非常ボタン（SOSボタン）	15
(2) 先頭車間転落防止ホロ	15
(3) 車両異常挙動検知システム	15
(4) 運転状況記録装置	15
(5) ドア誤扱い防止システム	15
3. 駅の安全対策	16
(1) CPライン	16
(2) 音声告知（オートボイス）	16
(3) 内方線付き点状ブロック	16
(4) 監視カメラ	16

## VII. ご利用の皆様とともに

1. お客様との連携	17
(1) 踏切事故防止啓発活動	17
(2) 踏切非常ボタン操作体験	17
(3) AEDの設置	17
2. お客様へのお願い	18
(1) 踏切でのお願い	18
(2) 車内でのお願い	18
(3) ホームでのお願い	18
3. 安全の取り組みに対するご意見のご連絡先	19

# 安全・安定輸送に向けて

平素は、IRいしかわ鉄道をご利用いただきましてありがとうございます。また、当社事業に格別のご理解とご支援を賜り、厚くお礼を申し上げます。

当社は2015（平成27）年3月14日、北陸新幹線の長野・金沢間の開業に伴い西日本旅客鉄道(株)から経営分離された並行在来線のうち富山県境から金沢駅までの区間を引き受け開業いたしました。昨年度は、開業5年目の取組として、新元号『令和』のヘッドマークを全車両に掲出するとともに、記念乗車券の発売等、地域の皆様と連携した各種イベントに取組んできました。2020年2月以降にコロナウィルス感染拡大の影響から国による不要不急の外出の自粛や移動の制限等の要請が行われるなど、厳しい経営環境に一変しています。一日も早くこの事態が終息し、地域住民の重要な交通手段としての役割を果たしていきたいと思います。

本報告書は、2019年度の弊社における輸送の安全の確保に関する取組や鉄道事故等の発生状況と再発防止策を報告するものです。

2019年度は、すべてのお客様に安心してご利用いただけるよう、輸送の安全と安定運行の確保はもとより、お客様への「安全・安心」を更に確実なものにするため、安全目標をこれまでの「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」に加え「重大労災ゼロ」も掲げ、事故防止・労災防止等に取り組んできました。安全目標達成への重点取り組について箇所別に行動目標を定め、P D C Aサイクルを活用、また、「気がかり事象、ヒヤリ・ハット」の提出等、会社をあげて、安全を最優先する企業を目指し、目標を達成する事が出来ました。

2020年度は「安全対策に終わりはない」ことを常に意識しながら、日常業務に潜む「慣れ」を払拭し、「地道にコツコツと取り組む活動」等の定着による安全レベルの向上に努め、全社員が一丸となってお客様に安心してご利用いただける鉄道会社を目指してまいります。

今後も、当社の経営理念である「次代を見据え、地域と共に成長する鉄道会社を目指します。」の達成経営目標である「安全の確保」・「利便性の向上」・「経営の安定化」の三本柱を軸とし、各種事業の見直しを進め、経営の安定化を目指します。そのためにも、社員一人ひとりが自ら考え、組織として行動に移す、いきいきと活躍できる企業を目指していきます。

地域、利用者の皆様には引き続き温かいご声援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。



IRいしかわ鉄道株式会社

代表取締役社長 七野 利明

# 安全の基本の方針と安全目標

## 1

### 2019年度 安全目標

「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」「重大労災ゼロ」を実現します。

- 死傷事故-----人の死傷に関わる事故防止に努めます。(ホーム事故・労災事故等)
- 踏切事故-----踏切事故防止 啓発活動等、列車との衝突防止に努めます。
- 部内原因による輸送障害事故-----予兆管理で安全・安定輸送の確保に努めます。

2015年3月開業以来の安全目標「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」を目指し、全力で取り組んでまいりました。2019年度は社員の「重大労災ゼロ」も目標に掲げて取り組んだ結果、安全目標を達成する事が出来ました。

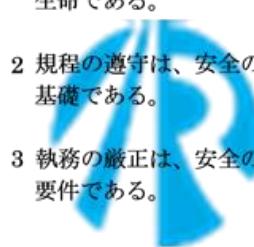
## 2

### 安全綱領と安全行動指針

「安全綱領」はIRいしかわ鉄道の安全の基盤であり、「安全行動指針」は当社の輸送の安全確保に関する基本的な指針を示したもので、社員一人ひとりがとるべき行動を示したものです。全社員に携帯用カードを配布することで、安全意識の向上を図っています。

#### 【安全綱領】

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



#### 【安全行動指針】

私たちは、お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、「安全こそ最大の使命」との決意のもと、その職として「安全行動指針」を定めます。

- 規程を遵守し、安全・正確な輸送を提供します。
- 基本動作の実行、確認の順序と連絡を徹底します。
- 知識・技能の向上のため、教育・訓練を実施します。
- 組織や職責を越えて一齊協力します。
- 鉄道施設・車両状態を的確に把握し、機能を維持します。

携帯用カード

## 3

### 2019年度 安全行動指針の具体的取り組み

日常業務に潜む「慣れ」を払拭し、「地道にコツコツと取り組む活動」等の定着に取り組みました。

### <1> 安全安定輸送を実現します。

- (1) お客様・社員の触車・感電・墜落（転落）防止に取り組みます。
- (2) 事故・災害等、異常時におけるお客様・社員の安全を最優先に行動します。
- (3) 設備・車両点検、運転取扱い等を確実に行い、社員の判断力向上に取り組みます。
- (4) 踏切管理の徹底、踏切障害事故防止に向けた啓発活動に取り組みます。

### <2> 安全マネジメント力を発揮します。

- (1) 規程類、ルール等を遵守し、実態に即したルール等に見直します。
- (2) 鉄道設備検査実績の確実なトレースで機能の維持に努めます。
- (3) 若手社員への人材育成教育、ベテランからの技術の継承を強化します。
- (4) 自らの体調管理等を徹底し勤務の厳正に取り組みます。

## 4 2020年度 安全目標

### 1. 安全目標

#### 「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」「重大労災ゼロ」を実現します

- ・死傷事故・・・人の死傷に関わる事故防止に努めます。（ホーム事故・労災事故等）
  - ・踏切事故・・・踏切事故防止啓発活動等、列車との衝突防止に努めます。
  - ・部内原因による輸送障害事故・・・予兆管理で安全・安定輸送の確保に努めます。
- ※ 死傷事故・踏切事故・輸送障害事故の数値目標は2019年度の事故件数未満とする。

### 2. 安全行動指針

1. 規程類を遵守し、安全・正確な輸送を提供します。
2. 基本動作の実行、確認の励行と連絡を徹底します。
3. 知識、技能の向上のため、教育・訓練を実施します。
4. 組織や職責を越えて一致協力します。
5. 鉄道施設・車両状態を的確に把握し、機能を維持します。

### 3. 安全目標達成への重点取組み

日常業務に潜む「慣れ」を払拭し、「地道にコツコツと取組む活動」等の定着による安全レベルの向上に取り組みます。

#### 1 安全の確保（運転事故防止・労働災害防止）

- (1) 規程類、マニュアル類の根拠を理解し、「考動」する教育を促進します。
- (2) 基本作業・基本動作を実行し、「安全意識の向上」を図ります。

#### 2 安定輸送

- (1) 異常時の対応能力を高め、情報の共有・迅速な復旧による正常運転の確保に努めます。
- (2) 設備・車両管理を徹底し、的確なメンテナンスによりリスクの低減に努めます。

#### 3 コミュニケーション

「気がかり事象」の提出「PDCA」の活発な展開により、社員・系統間の「共有意識の向上」を図ります。

#### 4 人材育成

若手社員への人材育成教育、ベテランからの技術の継承を強化します。

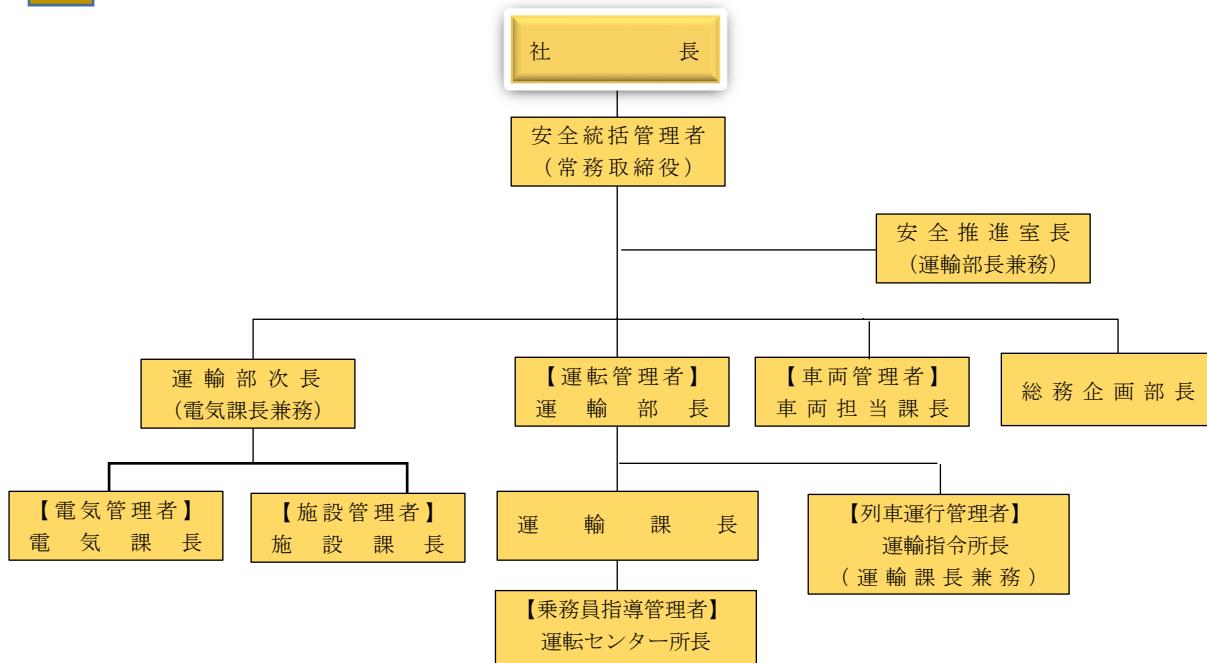
※「地道にコツコツと取組む活動」等とは、気がかり事象を活用した全員参加型のリスク管理及びPDCA展開による各系統の取り組みの深度化・活性化をいいます。

# 安全管理体制

鉄道事業法に基づき、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持および向上を図ることを目的として、2014（平成26）年10月1日に鉄道安全管理規程を制定しました。

同規程では、鉄道事業における輸送の安全を確保するため、「鉄道安全規範」・「安全行動指針」をはじめ、社長が選任した安全統括管理者のもと、安全を推進し管理する社内の体制や各部門の責任者の役割・権限などを定めています。

## 1 安全確保に向けた体制



## 2 管理者の役割

- |           |                                  |
|-----------|----------------------------------|
| ○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  | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。             |
| ○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する。 |
| ○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する。      |
| ○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する。      |
| ○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する。      |
| ○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する。      |
| ○乗務員指導管理者 | 運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。 |
| ○列車運行管理者  | 運転管理者の指揮の下、指令業務に関する事項を管理する。      |
| ○総務企画部長   | 設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。           |

#### 3 安全管理体制の強化

##### <1> 「安全の日」の制定

会社をあげて「鉄道の安全」を最優先する意識の高揚を図るために、毎月14日を「安全の日」と定め、社長から朝礼の場で、安全の日の訓示と各センター等から安全重点取り組み項目を全社員へ伝達しています。



##### <2> 安全推進委員会

社長、安全統括管理者及び各系統別の管理者が出席し、月1回開催しています。

この会議では、当社で発生した輸送障害等の発生状況、他鉄道会社で発生した事故の要因及び事故防止対策や「気がかり事象」を審議し、関係各センターで情報の水平展開を図り、安全管理体制の向上に努めています。

##### <3> 安全統括管理者ミーティング

安全統括管理者を中心に各系統の管理者が出席し、安全の取り組み状況や課題について共有するために、四半期毎にミーティングを実施しています。

##### <4> 安全衛生委員会

産業医を交え、月1回の安全衛生委員会を開催し、労災に関する気がかり事象のリスクの見積の実施や、労働安全・衛生に関する重要事項、職場環境の改善等を審議し、社員の健康管理や労働災害防止に努めています。

##### <5> 安全監査・安全マネジメント監査

安全推進室が鉄道の現業部門に対して、安全監査を実施しています。現場調査・書類調査・ヒヤリング調査などを通じて、輸送の安全確保に関する業務が適正かつ効率的に行われているかをチェックし、監査の結果を社長、安全統括管理者に報告します。

安全マネジメント監査は、安全管理体制が適切に運営され、有効に機能しているかを監査し、必要により見直しを実施するため、毎年実施しています。

##### <6> 顧問による安全講話

全社員を対象に、顧問の安全についての講話を5年間継続して実施しています。前年度の振り返りや安全の取り組みについて講話され、社員1人ひとりの安意識のレベル向上に繋がっています。



# 鉄道運転事故等発生状況

## 1

### 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、法律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と、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。

2019年度は、鉄道運転事故は発生していません。今後も引き続き鉄道運転事故の発生防止に努めてまいります。

## 2

### インシデント

「インシデント」とは、鉄道運転事故には至らなかったものの鉄道事故が発生する状況であったと認められる事態をいいます。

2019年度は、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

### 輸送障害

2019年度に当社管内で発生した輸送障害の内訳は次の5件でした。

死傷（自殺）	踏切保安関係	運転規制	その他
1件	1件	2件	1件

※「輸送障害」とは、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、旅客列車にあっては30分以上、旅客列車以外の列車については1時間以上の遅延を生じたものなどをいいます。

# 輸送の安全確保の取り組み

## 1 事故防止の取り組み

### < 1 > 気がかり事象の提出懇意と活用

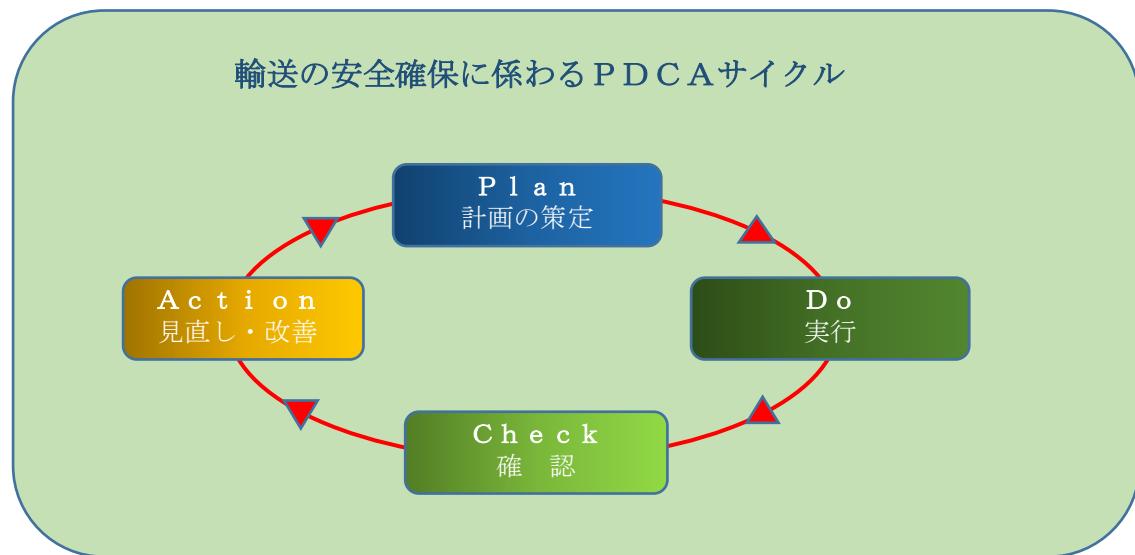
全社員が業務中に気になった事象や、ヒヤリハットなどの事故の芽情報を「気がかり事象」として提出し、各部門が工夫を凝らした方法・手法により水平展開を行ない、その原因や対策を実行し、事故防止を図っています。

2019年度は、全社員が参加し3,276件の「気がかり事象」が提出され、全ての案件について、対策やコメントを社員に返しています。

これにより社員一人ひとりの安全性の向上を図っています。

### < 2 > P D C Aの取り組み

2019年度安全目標の重点取り組みをP D C Aサイクルに基づいてチェック（確認）を行い、達成出来なかった項目について、アクション（見直し・改善）を図り、翌月への計画プランに反映し、継続的に安全性向上に取り組んでいます。



### < 3 > 「安全診断チーム」の設置

P D C Aサイクルの推進策として、「安全診断チーム」を設置し、他箇所のP D C Aサイクルの進捗状況を半年に1度、相互に診断することにより、P D C Aサイクルの実行度を向上させ、安全レベルの向上を目指しています。

### 2 社員の教育・訓練

各センターでは、年間訓練計画に基づき、定期的に訓練及び教育を行っています。

#### <1> IRいしかわ鉄道 総合事故対応訓練

2019年11月に当社車両基地において、全社員を対象に総合事故対応訓練を実施しました。訓練内容は、東金沢駅～森本駅間の福久往来踏切で列車と自動車が衝突したとの想定で行い、対策本部の設置、併発事故の防止、負傷者の救護誘導、正確な情報伝達を目的に実施しました。今年度も警察・消防の署員の方々にアドバイザーとして参加して頂きました。訓練後の振り返りでは事故発生時のお客様の心理状態についてご指導を受けました。



<お客様救護訓練>



<総合事故対応訓練開会式>

#### <2> 西日本旅客鉄道株式会社との合同訓練（伝令法）【運輸課】

運輸課では10月28日夜半から29日早朝にかけてJR七尾線津幡駅～本津幡駅間で車両故障のため運行不能のなった列車を、現車を走らせて救援する訓練を行いました。訓練では各系統間の連絡打合せと、一つひとつ取扱いを確実にチェックして、異常時対応力の向上を図りました。



<IR 運輸指令との伝令法施行の打合せ>



<伝令者降車確認>

## V 輸送の安全確保の取り組み

### <3> 他会社の脱線復旧訓練への参加 【運輸課・車両】

IRいしかわ鉄道線を走行している西日本旅客鉄道株式会社の特急車両の脱線を想定した訓練に参加しました。

実際に車両を脱線させ、安全第一の早期復旧を目指し、作業員の連携による復旧作業を確認しました。また、今年度は新入社員を見学させることで脱線復旧の手順を学ばせました。



<683系電車脱線復旧訓練 JR乙丸基地>

### <4> 「合同訓練会」及び「ミニ訓練会」の実施 【IRいしかわ指令所】

指令所では、異常時対応のレベル向上と他部門との連携・情報共有を目的に、運転センター・電気センター・施設センター・津幡駅との合同訓練を3回実施しました。その他、9月にあいの風とやま指令との会社境界口(俱利伽羅駅～石動駅間)での車両故障を想定した伝令法訓練(スマート訓練)を行ない、会社間での取扱い方や相互の打合せ方等、詳細について協議する事が出来ました。また、毎週、火・木・土曜日を「訓練の日」と定めミニ訓練を実施しています。運輸指令・設備指令相互間においての指令間協議の重要性と情報共有を意識しながらの訓練となっています。今年度は155回の訓練を実施しており更なる連携強化に繋がりました。



< あいの風指令との訓練 >

### < 5 > 電車を使用しての訓練 【運転センター】

運転センターでは、10月に3日間現車走行訓練を実施しました。毎月、知識面を中心とした定例訓練と、日々の自己研鑽をコツコツ行うことで無事故を継続しておりますが、課題としては異常時の経験不足が挙げられます。そこで若手乗務員に不安に感じている事がないかアンケートしニーズを把握したうえで、走行中に発生しうる停止位置不良、非常ブザー鳴動、ドア故障、ホームでの落とし物等の事象を実際に訓練列車として仕立て走行訓練を行いました。これにより日頃から気になっている事象に対する取扱いや、お客様へのご案内並びに指令との連絡体制について現地で学び、自分の取扱いがこれで良かったか振り返り確認する訓練を実施しました。



<訓練開始の打合せ>



<異常時発生時刻の記録>

### < 6 > 脱線復旧訓練 【施設センター】

施設センターでは、除雪作業用機械の運用の際に、大雪による脱線事故を想定し、営業列車への影響を最低限に抑えるため、実際の作業用機械を使用した臨場感のある復旧訓練を実施しました。昨今は暖冬が続いているが、2017年度のような大雪に備え、異常時の対応能力の低下を防止するため、毎年冬季前となる11月頃に訓練を行っています。また、合わせてレール折損や陥没など、お客様への影響が大きい、設備の故障等の対応訓練を実施することにより、列車遅延の縮小や、社員の異常時対応能力の向上を目的とした取り組みを行っています。



<MCロータリー車脱線復旧作業>



<MCロータリー車操縦>

## V 輸送の安全確保の取り組み

### <7> 列車防護合同訓練 【施設センター】

当社では、安全行動指針の根幹である、「安全こそ最大の使命」を基に、お客様の安全を最優先とするため、異常時の際に列車を緊急停止させます。脱線事故等による死傷事故から、お客様をお守りするため、実際に列車を使用した臨場感のある訓練を行っています。この訓練には、弊社の各関係区所の社員はもちろん、協力会社様にもご参加いただくことにより、IRいしかわ鉄道線の安全を確保するという思いを一つにして、弊社をご利用いただくお客様に、安心・信頼して頂ける企業づくりを行っています。



<現車を使用した携帯用特殊信号発光機による列車防護訓練>

### <8> 電気関係技能競技会の参加 【電気センター】

西日本旅客鉄道金沢支社が主催する、電気関係技能競技会に毎年参加し、障害発生時の早期復旧のための技能向上に努めています。

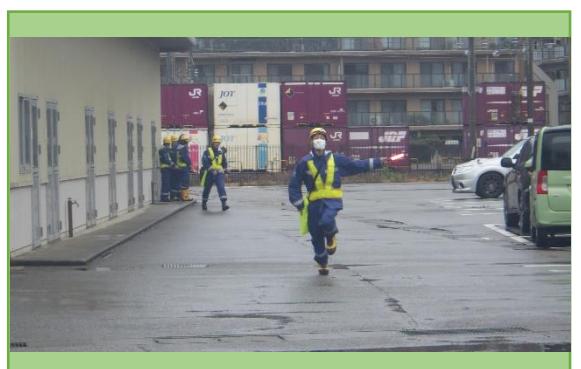
9月の技能競技会には、信号関係では電気転てつ機の故障復旧作業を、電車線関係ではトロリ線の断線復旧作業に参加しました。日頃の訓練の成果が発揮され、事故復旧作業が安全に行われました。



<トロリ線断線復旧作業>

### <9> 携帯用特殊信号発光機による列車防護訓練 【電気センター】

電気センターでは、毎月1回「電気教育の日」を設けて、社員の知識・技能の向上のため教育訓練を実施しております。7月には列車防護訓練を実施し、携帯用特殊信号発光機を発光させながら走行し、運転士への通告訓練を実施しました。列車防護や列車停止手配が必要となる事象が発生した場合は、躊躇することなく携帯用特殊信号発光機を発光させて列車防護をしなければなりません。発光面が運転士にはっきり認識できるよう全員で訓練しました。



<携帯用特殊信号発光機による列車防護>

## V 輸送の安全確保の取り組み

### <10> 異常時想定訓練

#### 【津幡駅】

津幡駅では4月に、長雨による土砂崩壊発生により列車を折り返し等のため、転線作業を想定したシミュレーション訓練を行いました。

また、金沢駅方に乗越し転てつ器が設備されていますが、これを鎖錠する方法について実設訓練を行いました。



<入換標識の進路確認>



<鎖錠実設訓練>

## 3

### 資質管理

#### <1> アルコール検知器の使用

運転士・車掌は乗務点呼の際にアルコール検知器により呼気濃度を測定し、酒気を帶びていないか、乗務員と当直助役が相互に確認し、厳正な管理を行っています。

#### <2> 運転士の眼鏡確認

動力車操縦者の運転免許の条件に「矯正眼鏡を使用すること」と記載されている運転士に対して、当直助役が乗務点呼で眼鏡の着用と、コンタクトレンズ使用の場合は予備眼鏡の所持を確認しています。

#### <3> S A S の対応

運転士に対して、年2回のS A S（睡眠時無呼吸症候群）チェック表によりチェックを行い、簡易検査が必要と認めた場合には簡易検査を実施し、更に疑いがある場合には精密検査を行っています。また3年に一度は必ず簡易検査を実施し、S A Sによる事故の未然防止を図っています。

#### <4> 乗務員の定期研修及び技能確認

運転士・車掌は3年に一度定期研修と技能確認を実施し、定期研修では、運転業務の知識確認を行い、技能確認では、運転取扱いを確認しています。

# 安全対策

## 1

### 踏切の安全対策



#### <1> 障害物検知装置

踏切における事故を防止するため、障害物検知装置を設置し事故防止を図っています。

障害物検知装置には、発光器と受光器間の光線が遮られることにより障害物を検知する光式と、踏切道面にループ状の電線コイルを埋め込み、自動車等の金属体を検知するループコイル式、また踏切全体をレーザーでスキヤンして感知する三次元レーザーレーダ式障害物検知装置があります。

障害物検知装置で検知した場合は、踏切に設置している特殊信号発光器に赤（停止）を点滅させ運転士に知らせます。



#### <2> 踏切遮断不良検知装置

踏切遮断不良検知装置は、何らかのトラブルで遮断桿が完全に降下しない場合にそのことを検知して、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。



#### <3> 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。

#### <4> オーバーハング型踏切警報機

道路の真上に閃光灯を設置し、通行する自動車などから踏切を認識しやすくしたオーバーハング型踏切警報機を採用しています。オーバーハング踏切は、交通量の多い弥勒縄手踏切に設置しています。



#### <5> 全方向閃光灯

通行車両から踏切状態を認識しやすくするため、全方向から視認できる全方向閃光灯を採用し、踏切事故防止に努めています。



#### <6> 遮断かん折損防止器

踏切が遮断しているとき、内側からゆっくりと遮断かんを押すと外に出ることができます。主に、自動車が通行する踏切に導入しています。

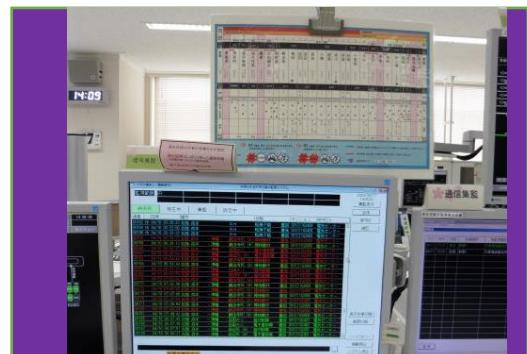


#### <7> 踏切監視カメラの設置

踏切道で事故等が発生した場合の早期状況把握及び障害復旧の迅速化を目的とし、交通量の多い2カ所の踏切に設置しています。

#### <8> 集中監視システム

運輸指令所の設備指令において全踏切の状態を監視しています。踏切に異常が生じると踏切故障が表示され、運輸指令を介して走行中の列車の緊急停止手配や、運転士に踏切故障の通告をします。



## VI 安全対策

### 2 車両の安全対策



#### <1> 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、全車両に非常通報装置を設置しています。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。



#### <2> 先頭車間転落防止ホロ

ホームのお客様が、誤って車両の連結部から線路内に転落することを防止するため、車両の連結部には転落防止ホロを設置しています。



#### <3> 車両異常挙動検知システム

このシステムは列車の異常な揺れ（脱線・衝突）を感知し、自動的に列車を緊急停止させるシステムです。また、緊急停止信号を発信し、他の列車の運転士にも危険を知らせ、併発事故を防止しています。



#### <4> 運転状況記録装置

運転状況記録装置とは、列車の運行に関するデータ（時刻・速度・位置・制御・ブレーキ・ATS動作等）を記録するもので、車両技術基準により設置が義務付けられています。

#### <5> ドア誤扱い防止システム

ホームの無い箇所で乗務員がドア開扱いすることを防止する目的で設置しています。車両の前頭部に設置された超音波センサーにより、編成両端のホームの有無を検知し、編成全体がホーム内に停車している場合のみドア開扱いが可能となります。

### 3 駅の安全対策



#### <1> CPライン

CP (Color Psycholog、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もので、2018年度に東金沢、森本、津幡駅に設置しました。



#### <2> 音声告知（オートボイス）

ホーム幅が狭くなっている箇所に対し、音声で告知する装置を設置しました。これは、人間の動きを自動感知して、ホーム幅が狭くなっている旨の注意喚起を音声にてお客様にお知らせしています。特に目の不自由なお客様の方には有効なホーム転落防止対策です。



#### <3> 内方線付き点状ブロック

目の不自由なお客様がホームから転落されることを防止し、安全かつ安心して駅を利用できるようにするため、津幡駅及び俱利伽羅駅に内方線付き点状ブロックを設置しています。内方付き点状ブロックとは、従来の点状ブロックに線状の突起が加わったもので、線状の突起がある方向が安全なホーム側を示しています。



#### <4> 監視カメラ

雪害対策として、津幡駅・俱利伽羅駅に監視カメラを設置しています。線路内やポイント付近の積雪状況をいち早く確認が出来、早期対応が出来るようになりました。



## ご利用の皆様とともに

1

### お客様との連携

#### <1> 踏切事故防止啓発活動

春・秋の全国交通安全運動では、所轄の警察署と合同で、踏切を通行される方々にリーフレットを配布しながら踏切事故防止に向けた啓発を実施しました。また、沿線の小・中学校を訪問し、踏切事故防止のご協力をお願いしています。



#### <2> 踏切非常ボタン操作体験

踏切に設置している踏切非常ボタンの模擬装置を実際にお客様に操作していただくことで、踏切における事故防止に向けた啓発を実施しています。



#### <3> AEDの設置

AED (Automated External Defibrillator: 自動体外式除細動器) は、心臓突然死から人命を救うため、心臓に電気ショックを与え心臓本来のリズムを取り戻す機器です。

当社では、東金沢駅、森本駅、津幡駅にAEDを設置しています。

AEDを使うことによって大切な命が救われる可能性が高まります。医療従事者以外の方でも使用が認められており、もしもの場合は御利用ください。



## 2 お客様へのお願い

### <1> 踏切でのお願い

#### 警報機が鳴り始めた時は

電車が接近しています。無理な横断は大変危険ですので、電車の通過を待ってから横断してください。

#### 踏切内で車両等が立ち往生した時、又は踏切およびその付近で異常を発見した時は

非常ボタンを押してください。運転士に異常が知られ電車が止まります。

※非常ボタンを押した時は、非常ボタンの下に掲示してあるフリーダイヤルにご連絡ください。



### <2> 車内でのお願い

#### 車内でお客様が急病になられた場合や、迷惑行為を発見した場合は

緊急時に乗務員へ知らせるSOSボタンを設置しています。（車内非常ボタン）

#### 車内で火災が発生した場合は

火災に備え、車内に消火器を設置しています。



### <3> ホームでのお願い

#### 各駅ホーム点状ブロック付近では

目の不自由なお客様のホームからの転落事故防止のため、各駅のホームに点状ブロックを設置しています。列車をお待ちの際には、点状ブロックの上に立ったり、お荷物を置かないようしてください。



#### 歩きながらの携帯電話のご使用は

ホームからの転落事故につながったり、電車や他のお客様と接触したりする恐れがあり大変危険ですのでお控えください。



## VII ご利用の皆様とともに

### 線路内に物を落とされた時は

駅係員及び乗務員にお知らせください。線路内に下りることは、電車との接触事故に繋がる恐れがあり大変危険ですのでお止めください。

### 電車にご乗車される時は

整列乗車にご協力をお願いします。また発車間際の駆け込み乗車は転倒・転落に繋がり大変危険ですのでお止めください。電車の遅れの原因となります。ホームには列車の編成に合わせて乗車位置が示されています。

### 不審物等を発見した時は

万一、駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせず、駅係員又は乗務員にお知らせください。

不審者対策として、各駅に防犯カメラを設置。また、不審物対策として全面に透明パネルを配置した視認性の高いゴミ箱を各駅に配置しています。



### 3

### 安全の取り組みに対するご意見のご連絡先

安全報告書のご感想、当社の安全への取り組みに対するご意見をお寄せください。

I R いしかわ鉄道株式会社

TEL 076-256-0560 FAX 076-256-0561 9:00～18:00 (土・日・祝を除く)

ホームページ URL : <http://ishikawa-railway.jp/>