



2023 年 安全報告書



この「安全報告書 2023」は、鉄道事業法第 19 条の 4 に基づき作成しています。

目 次

ごあいさつ	1
-------	---

I. 安全の基本的方針と安全目標

1. 2022年度 安全目標	2
2. 安全綱領と安全行動指針	2
3. 2022年度 安全行動指針の具体的な取り組み	2
4. 2023年度 安全基本方針	3

II. 安全管理体制

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) 安全推進会議	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) 安全ミーティング	5

III. 鉄道運転事故等発生状況

1. 鉄道運転事故	6
2. インシデント	6
3. 輸送障害	6

IV. 輸送の安全確保の取り組み

1. 事故防止の取り組み	7
(1) 気がかり事象の提出態勢と活用	7
(2) PDCA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) 総合事故対応訓練	8
(2) 刺股・護身術訓練	9
(3) 他鉄道会社との伝令法合同訓練【運輸指令・運転センター・津幡駅】	10
(4) 他会社の脱線復旧訓練への参加【運輸課・車両】	10
(5) 「他社との異常時訓練」及び「実務能力向上」の実施【運輸指令】	11
(6) 電気センターと設備指令による事故対応合同訓練【設備指令】	11
(7) 電車を使用した異常時対応訓練【運転センター】	12
(8) MCロータリー操縦訓練及び、脱線復旧訓練【施設センター】	12
(9) 軌陸両用車を使用した異常時発生訓練【電気センター】	13
(10) 駅設備を用いた訓練の実施【津幡駅】	13
(11) 列車防護合同訓練【運輸・設備指令・運転・施設・電気センター】	14
3. 資質管理	14
(1) アルコール検知器の使用	14
(2) 乗務員の私物携帯電話の電源「切」確認	14
(3) 運転士の眼鏡確認	15
(4) SASの対応	15
(5) 運転適性検査と医学適性検査の実施	15
(6) 乗務員の定期研修及び技能確認	15
(7) 新人乗務員のフォローアップ研修	15

V. 安全対策

1. 踏切の安全対策	16
(1) 障害物検知装置	16
(2) 踏切遮断不良検知装置	16
(3) 踏切支障報知装置	16
(4) オーバーハング型踏切警報機	17
(5) 全方向閃光灯	17
(6) 遮断かん折損防止器	17
(7) 踏切監視カメラの設置	17
(8) 集中監視システム	17

(9) 視線誘導標設置と区画線塗色	17
2. 車両の安全対策	18
(1) 車内非常ボタン（SOSボタン）	18
(2) 先頭車間転落防止ホロ	18
(3) 車両異常挙動検知システム	18
(4) 運転状況記録装置	18
(5) ドア誤扱い防止システム	18
3. 駅の安全対策	19
(1) CPライン	19
(2) 音声告知（オートボイス）	19
(3) 内方線付き点状ブロック	19
(4) 監視カメラ	19
4. 安全設備投資	20

VI. ご利用の皆様とともに

1. 新型コロナウイルス感染防止	21
(1) 注意喚起・啓蒙活動の実施	21
(2) 社員のマスク着用等	21
(3) 列車内の感染予防対策	21
2. お客様との連携	21
(1) 踏切事故防止啓発活動	22
(2) AEDの設置と使用訓練	22
(3) 緊急支援活動ワッペン	22
3. お客様へのお願い	23
(1) 踏切でのお願い	23
(2) 車内でのお願い	23
(3) ホームでのお願い	23
4. 安全の取り組みに対するご意見のご連絡先	24

ごあいさつ

平素から、I R 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。

全世界を震撼させ、社会構造にも変革をもたらした新型コロナウイルスも今年5月8日には、感染法上の分類が2類から5類に移行されました。当社をめぐる経営環境も、コロナ禍前には未だ及ばぬものの、その回復の足取りも確かになりつつあります。この間、変わらず当社線をご利用いただいたお客様をはじめ、ご支援、ご協力をいただいた皆様には、この場を借りて感謝申し上げます。

さて、輸送の安全確保の取組みとしては、6月に金沢東警察署の方々を講師として招き、運転士や車掌と駅で働く係員を中心に刺股・護身術訓練を実施しました。社員ひとりひとりの防犯意識を向上させると共に、お客様の救護を最優先に行動することを改めて学ぶことが出来ました。他にもあいの風とやま鉄道と6月に伝令法合同訓練を実施しました。会社間の境界付近で車両が故障した想定で、列車を駅から発車させて救援を行い、会社間での連携と異常時対応能力を向上させることができました。毎年11月に実施している異常時対応訓練につきましても、警察と消防の行政機関とより連携を深めることができました。

また、昨年度から引き続き、安全対策の一環として設備投資にも力を入れてきました。社員の労働災害防止の観点から、経年設備箇所（手摺・階段・歩行路・橋梁等）を調査し、それらの不具合を修繕し、3大労災（触車・感電・墜落）の発生を未然に防ぐことが出来ました。

2023年度におきましても、現状に満足することなく、安全、安定輸送に最大限の努力を払っていきます。皆様のご理解とご協力を賜り、より一層の安全管理体制の構築に尽力し、さらに安全性向上に取り組んでまいります。

この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4項に則り、輸送の安全確保のための取組み等を広くご理解いただくために公表するものです。

お客様におかれましては、本報告書をご高覧いただき、率直なご意見や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。



IR いしかわ鉄道株式会社
代表取締役社長

七野 利明

安全の基本的方針と安全目標

1

2022年度 安全目標

安全こそ最大の使命であり、

「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、全力で取り組んできました。2022年度も、「重大事故ゼロ」「重大インシデントゼロ」「重大労災ゼロ」の3つの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し、安全意識の向上を図っています。

【安全綱領】

- 1 安全の確保は、輸送の生命である。
- 2 規程の遵守は、安全の基礎である。
- 3 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、その礎として「安全行動指針」を定めます。

1. 規程等を遵守し、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。

携帯用カード

3

2022年度 安全行動指針の具体的な取り組み

日常業務での「慣れの払拭」、「地道にコツコツと取り組む活動」により安全レベルの向上に取り組みました。

I 安全の基本方針と安全目標

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した。
- (2) 基本作業・基本動作を実行し、「安全意識の向上」を図りました。

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した。
- (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した。
- (3) 鉄道テロ行為及び列車妨害行為への対応能力向上に努めました。

3 コミュニケーション

「気がかり事象」の提出や安全目標に対する「PDCA」の活発な展開により、社員・系統間の「共有意識の向上」を図りました。

4 人材育成

若手社員への人材育成教育については、ベテランからの技術の継承を強化しました。

4

2023年度 安全基本方針

2023 年度安全基本方針



IR いしかわ鉄道株式会社

安全行動指針

私たちは、お客様のかけがえ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、その礎として「安全行動指針」を定めます。

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・基本作業を実行し、確認の励行と連絡を徹底します。
3. 事故・自然災害等が発生した場合は、併発事故の阻止とお客様の救護を最優先に行動します。
4. 教育・訓練を実施し、知識・技能・判断力の向上を図ります。
5. 組織や職責を越えて一致協力します。

I. 安全目標

安全こそ最大の使命であり、「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。
 - ・踏切事故・・・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2022年度の事故件数未満とする。

II. 安全目標達成への重点取組み

運転安全規範を基に次のように取組みます。

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」します。
- (2) 基本動作・基本作業を実行し、「安全管理の向上」を図ります。

2 安定輸送

- (1) 教育・訓練を実施し、異常時・自然災害等の対応能力向上に努めます。
- (2) 鉄道テロ行為等への対応能力向上に努めます。
- (3) 踏切事故防止のため、踏切事故防止啓発及び踏切設備の整備に努めます。

3 人材育成・コミュニケーション

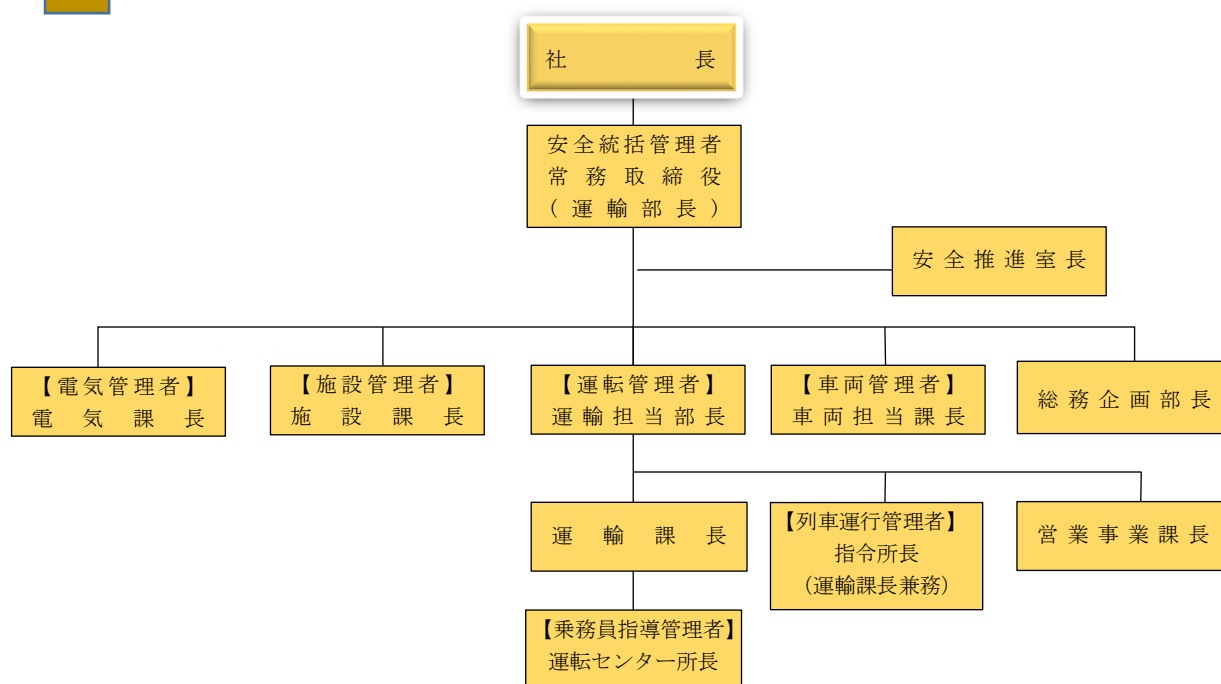
- (1) 「気がかり事象・ヒヤリハット」の提出、「他山の石」等の活発な活用により、社員・系統間の「安全意識の向上」を図ります。
- (2) 若手社員への人材育成教育、ベテランからの技術の継承を更に強化します。

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。 |
| ○運輸管理者 | 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 | 運輸管理者の指揮の下、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 | 運輸管理者の指揮の下、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、文書管理に関する事項を総括する。 |

Ⅱ 安全管理体制

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 > 安全推進会議

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、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対策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りや、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 > 安全ミーティング

現場社員と経営トップとのコミュニケーション強化を図るため、社長・常務が各箇所の安全ミーティングに赴き、安全最優先の徹底と現場箇所と意見交換を実施し、縦断的・横断的コミュニケーションを図ることにより、安全意識を社内のすみずみまで浸透させ、事故につながりかねない情報をしっかり把握し事故防止に努めています。経営トップによる「安全ミーティング」は2022年10月から実施しています。

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。

2022年度も、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。

2022年度も、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

2022年度に当社管内で発生した輸送障害の内訳は次の7件でした。

車両設備故障	運転規制	電力設備支障	その他災害
2件（1件）	2件	1件	2件

（ ）内は他会社の車両で発生した事象

※「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態勢と活用

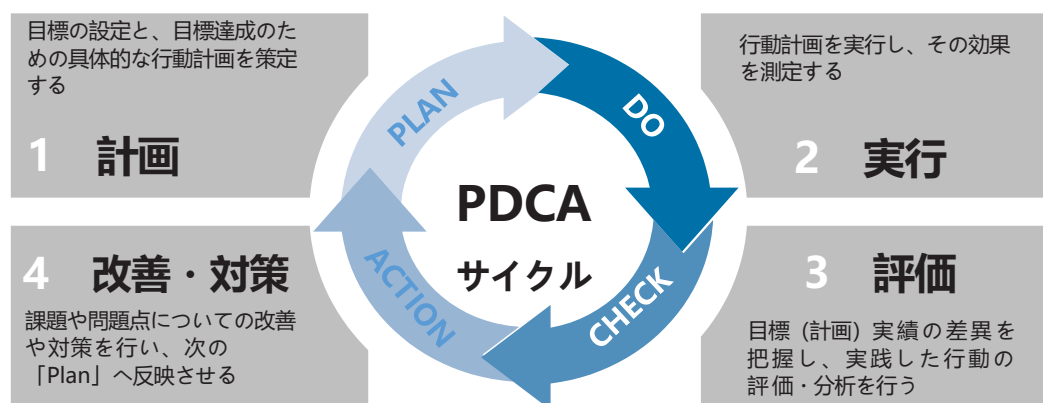
全社員が業務中に気になった事象や、ヒヤリハットなどの事故の芽情報を「気がかり事象」として提出し、各部門が工夫を凝らした方法・手法により水平展開を行ない、その原因や対策を実行し、事故防止を図っています。

2022年度は、全社員が参加し3, 462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 > PDCAの取り組み

2022年度安全目標の重点取り組みをPDCA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、Action（改善・対策）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

PDCA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PDCA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、PDCA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。

IV 輸送の安全確保の取り組み

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 > 総合事故対応訓練

2022年11月11日に当社車両基地において、警察・消防及び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、森本駅～津幡駅間の中田踏切付近を走行中に震度7の地震が発生し、線路から脱線したという想定の下、対策本部の設置、負傷者の救護誘導と正確な情報伝達を目的に実施しました。昨年度に引き続き、警察・消防の署員の方々にも訓練に参加して頂き、行政機関とIRいしかわ鉄道の連携を深めることができました。今後も訓練を継続し、安全・安定輸送の確保に努めていきます。



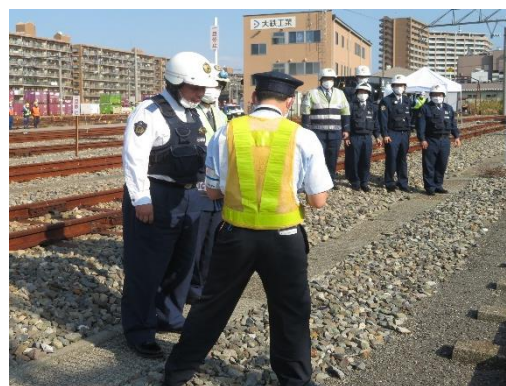
< 総合事故対応訓練開会式 >



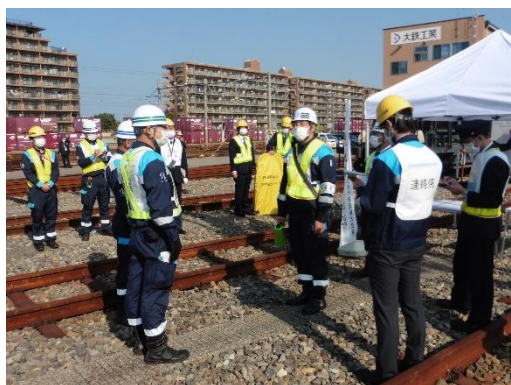
< 運転士による非常停止手配 >



< 消防隊到着 >



< 現地連絡責任者と警察打合せ >



< 現地対策本部の設置 >



< 警察・消防隊員と協力して救助活動 >

＜ 2 ＞ 刺股・護身術訓練

近年多発する殺傷事案を受け、今年度は乗務員や駅員の防犯意識を高めるために、2022年6月9日に金沢東警察署の方々を講師として招き、刺股・護身術訓練を実施しました。普段使用する機会がない刺股を講師の指導の下で実際に使用し、二人一組でそれぞれ護身術を実演するなど社員一人ひとりの防犯意識を向上させることができました。これらの知識を活用し、お客様の救護を最優先に行動していきます。



＜ 刺股・護身術訓練開会式 ＞



＜ 刺股の使い方実演 ＞



＜ 2 人が協力して犯人役の警察官に実演 ＞



＜ 護身術により相手の手を振りほどく ＞



＜ 社員同士による実演 ＞

IV 輸送の安全確保の取り組み

＜ 3 ＞ 他鉄道会社との伝令法合同訓練 【運輸指令・運転センター・津幡駅】

あいの風とやま鉄道とは6月12日に、J R西日本とは10月29日に伝令法合同訓練を実施しました。いずれも会社間の境界付近で車両故障のため、運行不能となった列車を駅から列車を発車させて救援をする想定で実施しました。今後も会社間での連携を深め、隣接会社との異常時対応力の向上を図っていきます。



＜運転士と駅係員の打合せ＞



＜伝令者の搭乗確認＞

＜ 4 ＞ 他会社の脱線復旧訓練への参加 【運輸課・車両】

7月7日から7月8日にかけて、J R西日本金沢総合車両所主催の521系4次車（七尾線車両）を用いた脱線復旧訓練に参加しました。合同復旧も想定されることから、手順・合図等の共通認識を図ることで、異常時対応能力の向上を図りました。また、9月21日にはJ R西日本金沢支社主催の応急処置競技会に参加しました。日々の業務で培った実力を試すとともに、J R西日本やハピラインふくい社員との意見交換等を通じて知識の向上を図りました。引き続き、他社との連携を強化していきます。



＜脱線復旧訓練＞



＜応急処置競技会＞

＜5＞ 「他社との異常時訓練」及び「実務能力向上」の実施 【運輸指令】

運輸指令では、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、各箇所との合同訓練を実施しました。他社指令所や貨物会社との意見交換会を行い、会社間での取扱い方や相互の打合せ方等詳細について議論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、異常時対応能力の向上を日々図っていきます。



＜訓練時の様子＞

＜6＞ 電気センターと設備指令による事故対応合同訓練 【設備指令】

若手社員の異常時対応能力向上には多種の訓練を積み重ねる必要があるため、設備指令では毎月電気センターと事故対応の合同訓練を行いました。時期に応じた事故を想定し、所長や副所長が適時にアドバイスをし、若手社員に対してその場での気づきを促しました。また、訓練後の振り返りでは共通認識や問題点等を洗い出し、実場面で生かせるように検討を行いました。日々の訓練を活用し、異常時に強い社員を育成していきます。



＜電力訓練風景＞



＜信通訓練風景＞

IV 輸送の安全確保の取り組み

＜ 7 ＞ 電車を使用した異常時対応訓練 【運転センター】

運転センターでは、2022年10月19日からの3日間に現車走行訓練を実施しました。乗務員の異常時対応能力の向上と迅速な行動に繋げることを目的とし、走行中に発生しうる停止位置誤り、車内急病人、ドア故障、そして近年多発する車内殺傷事案を想定した内容で実際に体験し、取扱い方や乗務員間・関係箇所との連絡の重要性を再認識しました。これらの訓練を活用し、様々な事象に対応できる社員を育成していきます。



＜車内急病人対応＞



＜列車内殺傷事案等＞

＜ 8 ＞ MCロータリー操縦訓練及び、脱線復旧訓練 【施設センター】

施設センターでは、一昨年のような大雪に備え、毎年冬季前となる11月頃に実技訓練を実施しました。除雪作業用機械を運用する際に、想定外の大雪により、作業機械が脱線した場合でも、お客様がご利用される営業列車への影響を最低限に抑えるため、速やかに復旧出来るように訓練を実施しました。また、レールの折損や、線路が陥没した場合の復旧訓練等、多様な事象に迅速に対応できる技術力の高い社員の育成に取り組んでいます。



＜MC 操縦訓練＞



＜脱線復旧訓練＞

＜ 9 ＞ 軌陸両用車を使用した異常時対応訓練 【電気センター】

電車線路の検査や修繕には、道路と線路の両方を走行できる軌陸両用車という工事用車両を使用します。この軌陸両用車で異常時発生時には迅速に対応しなければ、電車への安定な電力供給が行われなくなり、お客様へのサービスも低下してしまいます。そのため、軌陸両用車を用いた異常時発生時の訓練を定期的の実施し、早急な復旧体制の構築に対応していきます。



＜軌陸両用車復旧訓練＞

＜ 10 ＞ 駅設備を用いた訓練の実施 【津幡駅】

今年度から津幡駅は以西延伸時を見据えた人材育成のために、本社営業事業課から指導係となる社員を派遣し、定期的に普段使用しない駅設備を用いた実践的な訓練を実施してきました。今後も、社員一人ひとりの異常時対応能力を向上させるとともに、以西延伸後の中心となる人材を育成することを目的として教育を実施していきます。



＜信号取扱い訓練＞

IV 輸送の安全確保の取り組み

< 1 1 > 列車防護合同訓練 【運輸・設備指令、運転・施設・電気センター】

当社の安全行動指針の根幹である、「安全こそ最大の使命」を基に、お客様の安全確保を最優先に確保するため、緊急時に列車を速やかに停車させ、併発事故防止による死傷事故を未然に防止する事を目的とした訓練を、訓練列車を使用し10月27日に実施しました。訓練の際には、当社の社員はもちろん、協力会社にも参加いただき、安全・安定輸送を確保していきます。



<列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>

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、その結果をデータとして保存しています。また、酒気を帯びていないか、乗務員と当直助役が相互に確認し、運行の安全を確保しています。



< 2 > 乗務員の私物携帯電話の電源「切」確認

乗務員の業務中の私物携帯電話の取扱いについて、当社では乗務点呼前に私物携帯電話の電源を「切」としています。そして、乗務表に記載し、点呼時に当直助役と相互に電源「切」を確認して、乗務鞆に収納しています。当直記録簿でも毎日項目を確認し、記録を保管管理しています。

＜ 3 ＞ 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。

＜ 4 ＞ SASの対応

運転士に対して、健康診断時等において年2回のSAS（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、SASによる事故の未然防止を図っています。

＜ 5 ＞ 運転適性検査と医学適性検査の実施

列車又は車両の運転に直接関係する作業に従事する係員については、法令で定められた運転適性検査と医学適性検査を実施しなければなりません。運転適性検査は36ヶ月に1回、医学適性検査は1年度に1回実施し、それらの記録を各現場と安全推進室で管理しています。

＜ 6 ＞ 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。

＜ 7 ＞ 新人乗務員のフォローアップ研修

新人運転士・車掌への教育・訓練を充実させるため、新任から3ヶ月、6ヶ月、1年目にフォローアップ研修を実施しています。

初心に戻る気持ちを忘れずに、乗務中に不安に思ったことや根拠が分からず不安に思っていることなどを解消し、職責の重要性を再確認させる目的で、安全意識・知識・技能のフォローアップに努めています。

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ャ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、交通量の多い弥勒縄手踏切と福久往来踏切に設置しています。



< 8 > 集中監視システム

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。

< 9 > 視線誘導標設置と区画線塗色

交通量が多い踏切には、踏切内であることを示す区画線と歩行者通路が塗装されています。ドライバーの目線から停車禁止の区間を把握することができ、歩行する方々も安心して踏切を横断することで、踏切内でのトラブルの減少に努めています。



V 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。



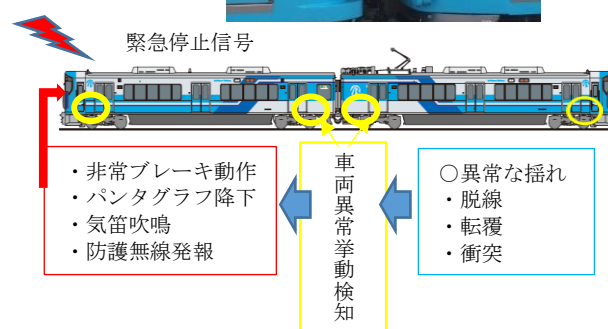
< 2 > 先頭車間転落防止ホロ

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

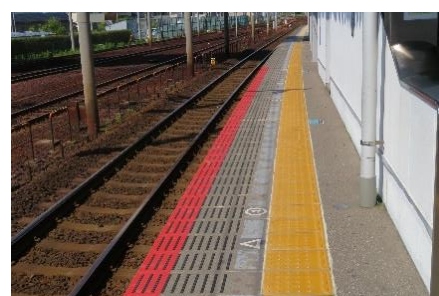
ホームの無い箇所で乗務員がドア開扱いすることを防止する目的で設置しています。車両の前頭部に設置された超音波センサーにより、編成両端のホームの有無を検知し、編成全体がホーム内に停車している場合のみドア開扱いが可能となります。

3 駅の安全対策



< 1 > CPライン

CP（Color 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もので、東金沢、森本、津幡駅に設置しています。



< 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ています。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、全ての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・倶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。

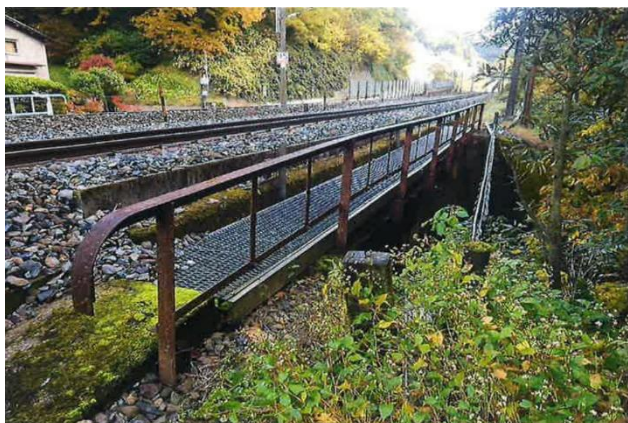


V 安全対策

4 安全設備投資

経年設備箇所の工事

社員の労働災害防止の観点から、IR いしかわ鉄道管内の経年設備箇所（手摺・階段・歩行路・橋梁等）を調査し、それらの不具合を修繕し、3大労災（触車・感電・墜落）の低減に努めました。



<転落防止手すり（工事前）>



<転落防止手すり（工事後）>



<階段手すり（工事前）>



<階段手すり（工事後）>



<転落防止柵（工事前）>



<転落防止柵（工事後）>

ご利用の皆様とともに

1

新型コロナウイルス感染防止

<1> 注意喚起・啓蒙活動の実施

駅構内および当社ホームページにおいて感染予防のための啓発ポスターの掲出を行っているほか、駅構内・車内放送にて、お客様への手洗い・マスクの着用及び、通勤時間帯の混雑状況をお知らせし、分散乗車へのご協力をお願いしています。

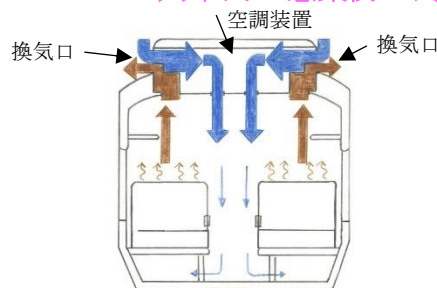
<2> 社員のマスク着用等

お客様と濃厚接触のおそれの高い駅員や乗務員に対して、マスクの着用と手洗いの励行を指示し、感染防止に努めております。また、各駅窓口には、駅員とお客さまとの非接触シートを活用しています。



<足元待機表示シート>

<3> 列車内の感染防止対策



①換 気

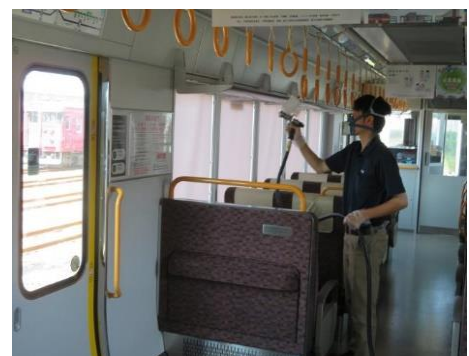
列車上部の空調装置により、換気口を通じて常時列車内の空気と外の空気とを入れ替えています。

およそ6～8分で、列車内の空気と外の空気との入れ替えが完了します。

<列車内の空気（茶色）と外の空気（青）の入れ替えの様子>

②消毒・抗菌

つり革や手すりへのアルコール消毒を随時行っているほか、お客さまが触れる箇所（座席シートなど）をはじめとする車内全面に、「抗ウイルス・抗菌加工」を施しています。これによりウイルスや菌が分解されるため、安心して列車をご利用いただけます。



<抗ウイルス・抗菌加工の様子>

VI ご利用の皆様とともに

2 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、沿線の小・中学校、公民館を訪問し、踏切事故防止のご協力をお願いしています。

<2> AEDの設置と使用訓練

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ますので、もしもの場合は御利用ください。

12月1日に、自衛消防訓練においてAEDの使用訓練を開催しました。

社員がお客様の救命処置を的確に行うことが出来るように、心肺蘇生・AED操作方法などの実技訓練を行って緊急時に備えています。



<3> 緊急支援活動ワッペン

社員が通勤および私用で当社線を利用している時に大規模災害や事故に遭遇し、急遽支援活動にあたる際に、一目で当社社員であることが判別できるようワッペンを作成し、全社員に配布しています。



3 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さ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

緊急時には乗務員へ知らせるSOSボタンを押してください。（車内非常ボタン）

車内で火災が発生した場合は

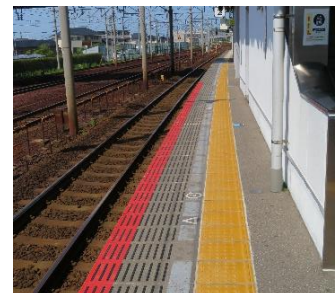
車内に設置してある消火器を使用してください。



< 3 > ホームでのお願い

各駅ホーム点状ブロック付近では

目の不自由なお客さま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にしてください。



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。お控えください。



●ホームで歩きながら、電車に乗り降りする際のスマートフォンの操作は危険です。お止めいただきますようご協力をお願いします。
●線路に携帯電話等を落とされた場合は、乗車・運転士が駅員にご連絡ください。
●線路へ降りることは危険です。絶対に線路へ降りないようお願いいたします。

IRいしかわ鉄道（株）

VI 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。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。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しています。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。



4

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 9:00～17:45 (土・日・祝を除く)

お問い合わせページ URL : <http://www.ishikawa-railway.jp/inquiry/>

QR コード

