

2025 年 安全報告書

開業10周年 & 全線開業1周年



IRしかわ鉄道



この「安全報告書 2025」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. 2024年度 安全目標	2
2. 経営理念と安全行動指針	2
3. 2024年度 安全行動指針の具体的な取り組み	2
4. 2025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懇話と活用	7
（2）PDCAの取り組み	7
（3）事業計画PDCA	7
2. 社員の教育・訓練	8
（1）総合事故対応訓練（地震）	8
（2）テロ対処訓練	9
（3）各現場における訓練	10

3. 資質管理	1 1
（1）乗務員のアルコール及び健康状態確認	1 1
（2）乗務員の私物携帯電話の電源「切」確認	1 1
（3）乗務員の眼鏡確認	1 1
（4）S A S の対応	1 1
（5）運転適性検査と医学適性検査の実施	1 1
（6）新人乗務員のフォローアップ研修	1 1

V. 安全対策

1. 踏切の安全対策	1 2
（1）障害物検知装置	1 2
（2）踏切遮断不良検知装置	1 2
（3）踏切支障報知装置	1 2
（4）オーバーハング型踏切警報機	1 3
（5）全方向閃光灯	1 3
（6）遮断かん折損防止器	1 3
（7）踏切監視カメラの設置	1 3
（8）視線誘導標設置と区画線塗色	1 3
（9）遮断かんL E Dユニット	1 3
2. 車両の安全対策	1 4
（1）車内非常ボタン（S O S ボタン）	1 4
（2）先頭車間転落防止ホロ	1 4
（3）車両異常挙動検知システム	1 4
（4）運転状況記録装置	1 4
（5）ドア誤扱い防止システム	1 4
3. 駅の安全対策	1 5
（1）C P ライン	1 5
（2）音声告知（オートボイス）	1 5
（3）内方線付き点状ブロック	1 5
（4）防犯カメラ	1 5
（5）ホームベンチの垂直化	1 6
（6）ホーム非常ボタン	1 6

（７）ホーム融雪装置（解けルモ）	16
4. 大規模災害への安全対策	17
（１）気象情報監視システム	17
（２）日本気象協会及び金沢地方気象台との連携	17

Ⅵ. ご利用の皆様とともに

1. お客様への啓発活動	18
（１）踏切事故防止啓発活動	18
（２）踏切安全活動	18
2. お客様との連携	19
（１）AEDの設置と使用訓練等	19
（２）緊急支援活動ワッペン	19
3. お客様へのお願い	20
（１）踏切でのお願い	20
（２）車内でのお願い	20
（３）線路付近でのお願い	20
（４）ホームでのお願い	21
4. 利便性の向上	22
（１）運行情報表示システムの整備	22
（２）案内放送の多言語化	22
5. 安全の取り組みに対するご意見のご連絡先	22

「2025年安全報告書の公表にあたり」

平素より IR いしかわ鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社では「安全こそ最大の使命」との決意のもと、地域、利用者の皆様に信頼され、安心してご利用いただけるよう最善を尽くし、「安全の確保」・「利便性の向上」・「経営の安定化」の3つの経営目標を掲げて日々の業務に取り組んでいます。

当社は昨年の2024年3月16日、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴い、金沢駅から福井県境までの区間を新たに引き受け、県・沿線自治体をはじめ関係各位の皆様のご支援もいただきながら、倶利伽羅駅から大聖寺駅までの県内全線開業を無事に迎えることができました。それに伴い、営業区間が17.8kmから64.2km、駅数は5駅から19駅、社員数も約3倍となり、より一層の安全の強化が求められる一年となりました。

テロ行為や犯罪に備えた取り組みとしては、IR いしかわ鉄道の全駅に防犯カメラを新たに設置するとともに、2025年1月22日には金沢駅において石川県警察と合同で現車を使用したテロ対処訓練を実施しました。お客様の避難誘導及び防護盾を使用した制圧や車内の不審物を警察のNBCテロ対策部隊による回収を警察と協力して実施しました。お客様の救護を最優先に行動しつつも、自分自身の身の安全を確保することの重要性を認識することができました。今後も異常時対応訓練の継続的な実施により、危機管理体制の強化を図ってまいります。

2024年8月31日までの3年間に重大事故の発生がなかったとして、北陸信越運輸局から鉄道等運転無事故事業者表彰を受けました。引き続き、安全安定輸送の実現に取り組み、地域から信頼される県民の鉄道会社として、末永く親しまれ、愛される鉄道会社となるように努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、2024年度に実施した当社の安全への取り組みをご理解いただくために作成したものです。ぜひ、ご一読いただき、ご意見、ご感想をお聞かせ下さいますよう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

内田 滋一

安全の基本的方針と安全目標

1

2024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。
- ・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2023年度の事故件数未満とする。

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。2024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

経営理念と安全行動指針

「経営理念」は会社があるべき姿を記載したものであり、「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。

経営理念

「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。」

1. 私たちは、お客様の安全を最優先に考案します。
2. 私たちは、県、沿線市町などと連携し、更なる利便性の向上、経営の安定化に努めます。
3. 私たちは、地域を支える鉄道として、地域の発展、福祉の向上に貢献します。
4. 私たちは、地域から愛され、信頼される鉄道会社を目指します。
5. 私たちは、互いに協力し、一丸となって取り組みます。



しりかわ鉄道

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。



しりかわ鉄道

携帯用カード

3

2024年度 安全行動指針の具体的な取り組み

日常業務での「法令順守」、「慣れの払拭」、「基本動作の徹底」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」しました。
- (2) 基本作業・基本動作を実行し、「安全管理の向上」を図りました。

2 安定輸送

- (1) 教育・訓練を実施し、危機対応力（異常時・自然災害、テロ行為等）の強化に努めました。
- (2) 車両・鉄道施設・運行管理に起因する輸送障害の防止に努めました。

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」を図りました。
- (2) 知識、技能の向上と次世代への継承を図りました。

4 2025年度 安全基本方針



2025年度 安全基本方針



いしかわ鉄道

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。

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。

【労働災害】社員の死傷に関わる三大労災（触車・感電・墜落）防止に努めます。

※ 死傷事故・踏切事故・輸送障害事故・労働災害の数値目標は2024年度の事故件数未滿とする。

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、マニュアル類のルールを遵守し、最も安全な「考動」をします。
- (2) 基本動作・基本作業を実行し、安全の確保に努めます。

2 安定輸送

- (1) 教育・訓練を実施し、異常時対応力（事故・自然災害、テロ行為等）を強化します。
- (2) 車両・鉄道施設・運行管理に起因する輸送障害を低減します。

3 人材育成・コミュニケーション

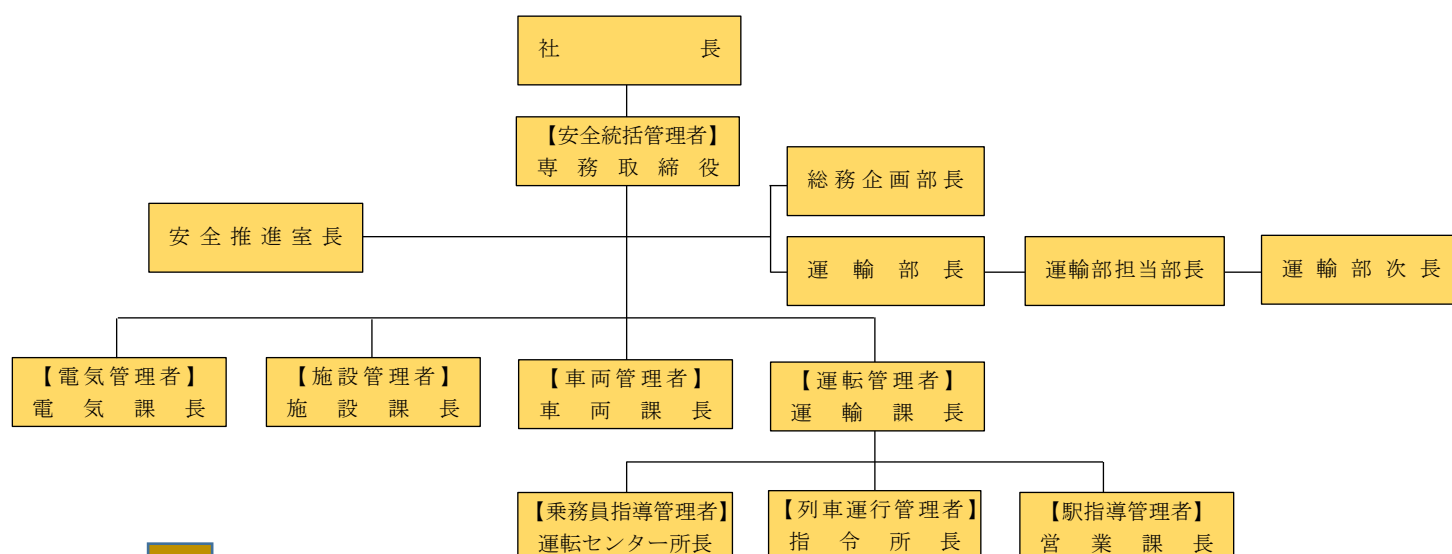
- (1) 職場内教育を充実し、執務の厳正を実行します。
- (2) 「気がかり事象・ヒヤリハット」の提出、「他山の石（事故・労災）」等の積極的な活用により、社員・箇所で相互に連携し、リスクを抑え込みます。
- (3) 知識、技能を向上し、次世代社員への継承を行います。

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。 |
| ○駅指導管理者 | 運転管理者の指揮の下、駅業務に関する事項を統括する。 |
| ○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。 |
| ○運輸部長 | 鉄道の管理、運輸に関する事項を統括する。 |
| ○運輸部担当部長 | 運輸部長を補佐する。 |
| ○運輸部次長 | 運輸部長を補佐する。 |

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を行い、訓示の内容を現場でも掲示し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経営者に対して、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・安全統括管理者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。

2024年度は小松～栗津駅間の新今江踏切にて、列車と踏切に進入してきた自動車が衝撃する踏切障害事故が2件発生しました。いずれの事故も踏切設備の故障等や人的要因の原因も無く、遮断された踏切内に自動車が進入し、防ぐことの出来なかった事故です。当社として、踏切に設置してある遮断かんにLED装置を取り付けて視認性を向上させました。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。

2024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

「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。

2024年度に当社管内で発生した輸送障害の内訳は次の24件でした。

運転規制	その他災害	踏切支障	踏切障害 事故	線路内支障
11 件	3 件	2 件	2 件	1 件
機器扱い 誤り	電力設備 支障	車両設備 作業	その他	信号・通信 設備故障
1 件	1 件	1 件	1 件	1 件

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

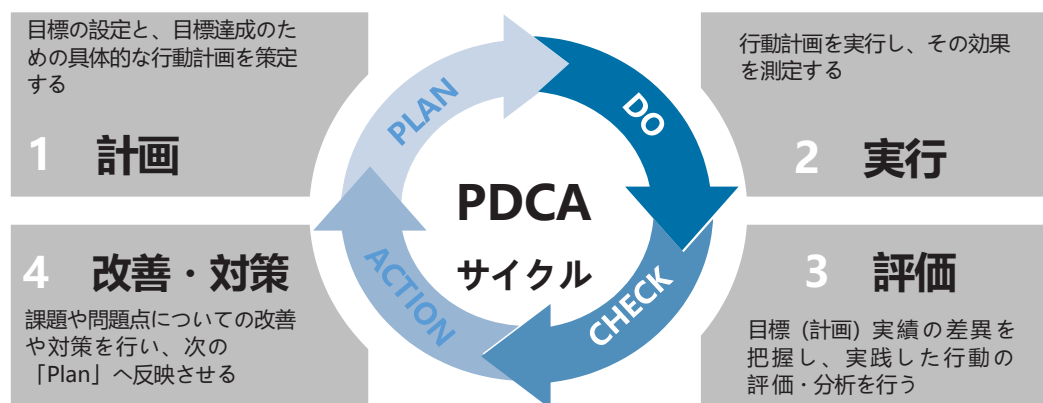
全社員が業務中に気になった事象や、ヒヤリハットなどの事故の芽情報を「気がかり事象」として提出し、各部門が工夫を凝らした方法・手法により水平展開を行ない、その原因や対策を実行し、事故防止を図っています。

2024年度は、全社員が参加し5,941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

2024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 > 事業計画PDCA

事業計画である「安全の確保」・「利便性の向上」・「経営の安定化」について、各課が選定目標、目標達成イメージを定め、それらに対してPDCAサイクルを回し、四半期ごとの経営会議で議論し、進捗状況を会社全体で共有しています。

2 社員の教育・訓練

各現場では、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（地震）

2024年11月15日に当社車両センター構内で、警察・消防及び全系統を対象に総合事故対応訓練を実施しました。訓練内容は、金沢～西金沢駅間で震度7の地震が発生、列車が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としました。当社では昨今多発する自然災害等に備えて、関係機関との連携を深めるとともに社員一人ひとりの異常時対応能力を向上させ、日々の安全・安定運行に努めてまいります。



< 総合事故対応訓練開会式 >



< 運転士による列車防護 >



< 警察と運転士の打合せ >



< 避難梯子によるお客様救助 >



< 現地対策本部からの指示 >

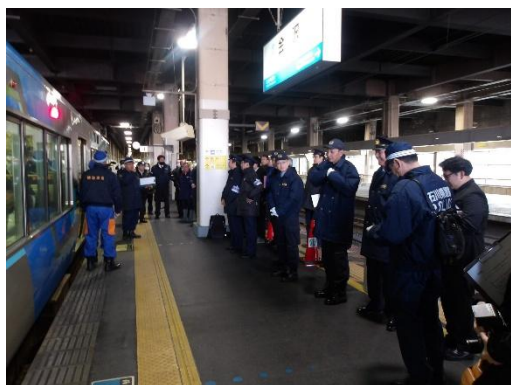


< 消防隊による救助活動 >

IV 輸送の安全確保の取り組み

＜2＞ テロ対処訓練

2025年1月22日に発生したJR長野駅での殺傷事件と、2025年日本国際博覧会の開催を控えていることから、石川県警察と合同で2月14日に金沢駅にて列車を使用したテロ対処訓練を実施しました。車内で不審者が刃物を持って暴れた際に車掌がお客様を避難させつつ、座席のシートを盾代わりにして周囲の安全を確保し、その間に防護盾を装備した駅員が、警察が到着するまでの時間を稼ぎました。また、車内に不審物が置かれた想定で、警察のNBCテロ対策部隊が回収等を実施する等の訓練も実施しました。お客様の安全を確保するとともに乗務員自身の安全を守るための重要性を社員全員に周知させることができました。また、警察との連携を強化することでより日々の安全運行に努めてまいります。



＜訓練開始前の説明＞



＜車掌の車内巡回時の質問＞



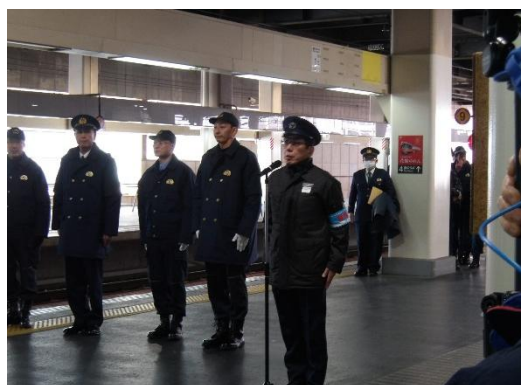
＜乗客の車内からの脱出時＞



＜車掌による犯人牽制＞



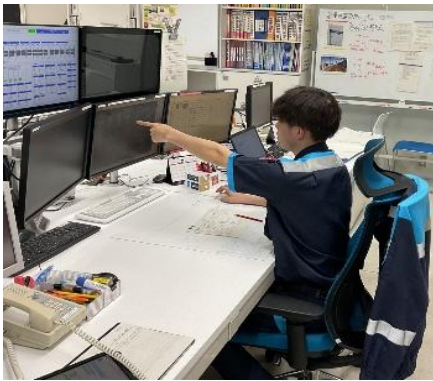
＜駅員と車掌による犯人牽制＞



＜閉会式の内田社長挨拶＞

＜3＞ 各現場における訓練

各現場では毎年安全行動指針に基づいて駅、指令所、運転・車両・施設・電気センターごとに訓練計画を作成しています。社員の異常時対応能力を向上させることで、異常時における列車の早期運転再開を実現することができました。また、自箇所のための訓練だけでなく、系統を超えて自然災害を想定した合同異常時対応訓練も実施し、系統間での連携を図ったことで、大雨・台風・大雪といった自然災害発生時に社員一丸となって対応にあたることができました。そして、隣接する鉄道会社と合同訓練や競技会を実施することで、会社の境界で発生した列車故障等の異常時にも対応することができました。



＜指令による異常時対応訓練＞



＜駅での駅解放扱い訓練＞



＜駅での列車緊急停止訓練＞



＜運転センターの併結訓練＞



＜車両センターの脱線復旧訓練＞



＜施設センターの脱線復旧訓練＞



＜電気センターの転てつ器取替＞



＜指令所内での合同異常時対応訓練＞



＜他会社との伝令法訓練＞

IV 輸送の安全確保の取り組み

3 資質管理

< 1 > 乗務員のアルコール及び健康状態確認

乗務員は乗務前に必ず当直助役と対面でアルコール検知器によるアルコール確認と健康状態の確認を徹底することで日々の安全運行に努めています。また、アルコールと健康状態の記録は当直記録簿で管理し、見落としが発生しないように努めています。

< 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。その記録を当直記録簿で管理し、乗務中の私物携帯電話の使用防止に努めています。

< 3 > 乗務員の眼鏡確認

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（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。また、車掌においても同様に当直助役が乗務点呼で着用を確認しています。

< 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い、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 > 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。



光式



三次元式



ループ式

< 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かん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。



< 踏切非常ボタン >

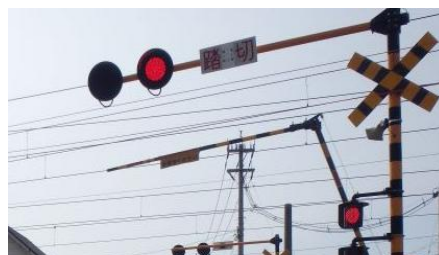


< 特殊信号発光器 >

V 安全対策

< 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 > 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。



< 9 > 遮断かんLEDユニット

11月と12月に2件発生した新今江踏切での事故を受けて、新今江踏切内の遮断かん4本にLEDユニットを取り付けました。LEDの点滅により、踏切の遠方や斜め方向からの遮断かんの視認性を高め、列車の接近を警告することで、踏切事故の防止に努めます。



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。



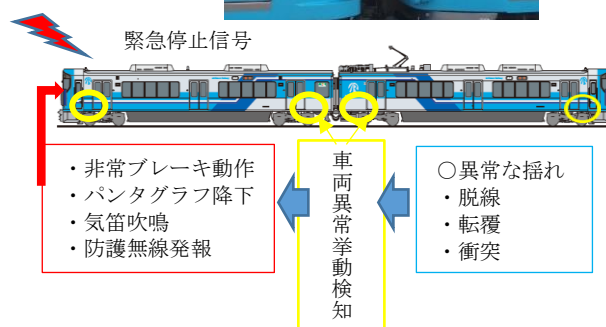
< 2 > 先頭車間転落防止ホロ

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

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）を記録するものが設置されています。

< 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。

V 安全対策

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目的で設置しています。



<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、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。



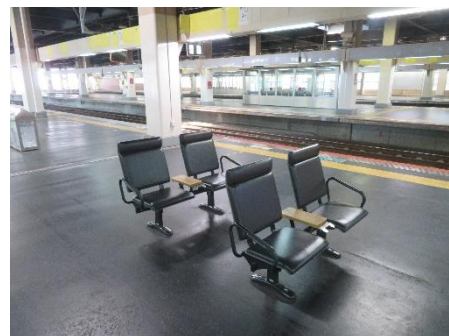
<4> 防犯カメラ

IR いしかわ鉄道の全駅において、ホーム上等に防犯カメラを設置しています。指令所内でカメラ映像を確認し、異常があれば駅係員等の手配等を行い、お客様の安全確保に努めています。



＜５＞ ホームベンチの垂直化

ホームから線路に転落する事象の多くはお酒を飲みすぎたお客様が突然線路に向かってまっすぐ歩き始め、そのまま転落するといった原因が約６割を占めているとの分析結果があります。そのため、転落を防ぐために一部駅のベンチは線路と垂直になるように配置を変更する安全対策を実施しています。



＜６＞ ホーム非常ボタン

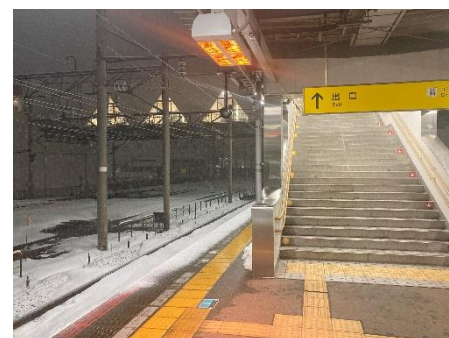
お客様がホームから線路に転落された場合等の緊急時に列車の運転士や駅係員に知らせることができるホーム非常ボタンが金沢駅と松任駅と小松駅の有人駅に設置されています。ボタンを押すと緊急停止を知らせる信号が動作し、それを見た運転士が列車を非常停止させる仕組みとなっています。



＜７＞ ホーム融雪装置（解けルモ）

東金沢駅ではホーム上の凍結によりお客様が転倒し、お怪我をされるといった事象を防止する対策として、ホーム融雪装置「解けルモ」を導入しました。

これは遠赤外線力で路面上の雪や氷を融雪し、凍結を防止します。自動でセンサーが積雪を感知、融雪を開始し、雪がやんだこともセンサーで自動感知して運転を停止させることができます。



V 安全対策

4 大規模災害への安全対策

< 1 > 気象情報監視システム

昨今多発する自然災害に迅速に対応するべく、気象情報監視システムの見直しを2023年度に実施しました。各現場に情報監視端末を設置し、モニター画面で「地震・風速・雨量・レール温度・積雪深」を確認できるとともに、それぞれの値に対応した運転規制区間を表示することにより、現場間での情報共有に努めることができました。



< 本社設置の気象情報監視端末 >

< 2 > 日本気象協会及び金沢地方気象台との連携

システムの改修の他に日本気象協会と契約を結び、「強風予測、暴風確率予測」「降雨予測」「降雪予測」の情報を提供していただいております。台風発生時や災害が見込まれる場合は「異常気象(注意)警戒情報」が発信されます。また、金沢地方気象台とも連携し、災害が見込まれる場合に関係資料を提供していただき、気象台が主催する対策会議にもリモート等で参加しています。これらの情報を対策会議で活用し、異常気象時における列車の運行計画を決定し、お客様へ情報を発信しています。

ご利用の皆様とともに

1

お客様への啓発活動

< 1 > 踏切事故防止啓発活動

春・秋の全国交通安全運動では、金沢東警察署と連携して森本駅付近にある交通量が多い弥勒縄手踏切にて、警察官が車を一旦停止させて社員が交通安全運動のチラシを配布し、踏切一旦停止の呼び掛けを行う踏切啓発活動を実施しています。また、沿線付近の小・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。



< 春と秋の全国交通安全運動時の踏切啓発活動 >

< 2 > 踏切安全活動

10月19日に金沢駅で日頃のご利用に対する感謝と「鉄道の日」を記念し、当社と利用者の方々や地域の皆様が交流する「秋の鉄道フェスタ」を開催しました。その会場で踏切非常ボタン操作体験会場を設置し、普段は使用する機会のない踏切非常ボタンを親子で実際に操作していただき、踏切でトラブルがあった時の対応を学んでいただき、踏切事故防止の取り組みを多くの方々に知っていただきました。



< 踏切非常ボタン設営準備 >



< 体験会の様子 >

VI ご利用の皆様とともに

2 お客様との連携

< 1 > AEDの設置と使用訓練等

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、AEDを改札口付近に設置してある駅は加賀温泉駅・小松駅・松任駅・金沢駅・東金沢駅・森本駅・津幡駅の8駅があり、小舞子駅のみ東側（山側）改札待合室内に設置してあります。

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。

今年度から全社員を対象に消防本部が開催している普通救命講習を受講することといたしました。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、心肺蘇生・AED操作方法などの実技訓練や講習を行って、緊急時時に行動できる社員の育成を行っています。

他にも社員全員での避難誘導訓練の実施や消火器の操作訓練等も実施しております。緊急時には当社社員が率先してお客様への安全を最優先に行動できるように日々訓練を重ねています。

< 2 > 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。社員一丸となって異常時対応を行うことによって、迅速な運転再開を目指します。



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

列車が接近しています。無理な横断は大変危険ですので、列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列車が止まります。

※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）

SOSボタン以外でもお客様による判断でお手持ちの携帯電話から110番通報をしてください。鉄道会社と警察は連携し、迅速に対応にあたります。

車内で火災が発生した場合は

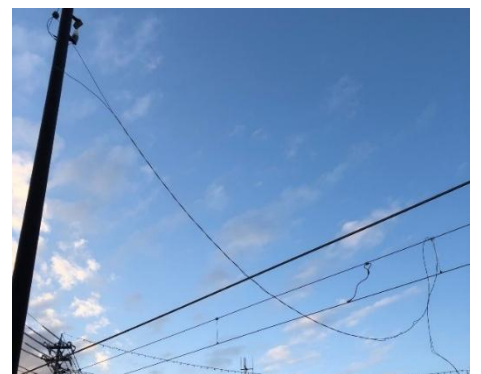
車内に設置してある消火器を使用してください。



< 3 > 線路付近でのお願い

線路付近で電柱が倒れている、架線が切れて垂れ下がっているのを発見した場合は

感電の恐れがありますので、付近には絶対に近づかず、お問い合わせサイトまたは、電話にてご連絡をください。

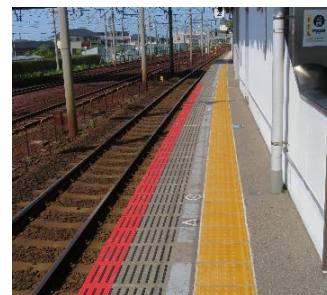


VI ご利用の皆様とともに

< 4 > 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。



ホーム上で危険を認めた時は

お客様がホームから線路に転落した場合やホーム上で危険と判断された時は、ホーム備え付けのホーム非常ボタンを押してください。非常ボタンが設置されていない駅等では列車に対して頭上で両手を振って危険を伝えてください。
※ホーム非常ボタン設置駅：小松駅・松任駅・金沢駅



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、列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。



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、列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。

●ホームで歩きながらや、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のでお止めいただき、安全に気を付けてください。
●線路に携帯電話等を落とされた場合は、車掌・運転士が駅員にご連絡下さい。
●線路へ降りることは危険ですので、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）

列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。



4 利便性の向上

< 1 > 運行情報システムの整備

駅に設置するディスプレイやホームページを通じて、利用者の皆様にリアルタイムに運行状況や遅延情報を提供できるシステムを導入しています。



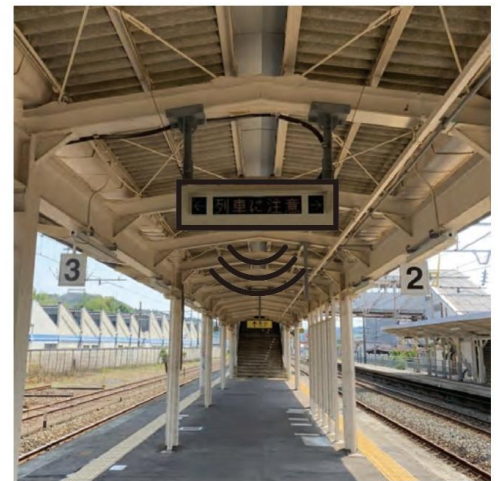
< 改札付近に設置のディスプレイ >



< リアルタイムで閲覧可能な運行情報 >

< 2 > 案内放送の多言語化

列車の遅延時間や運行情報は、駅ホームの放送案内設備を用いて音声で案内します。また、訪日外国人が円滑に移動できるよう、車内放送及び駅案内放送に英語を追加しています。



5 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 (平日のみ)

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

QR コード

