



2018 年度

安全報告書



IRいしかわ鉄道株式会社

目 次

I. 安全・安定輸送に向けて	1
----------------	---

II. 安全の基本的方針と安全目標

1. 2018年度 安全目標	2
2. 安全行動指針	2
3. 2018年度 安全行動指針の具体的取り組み	2
4. 2019年度 安全目標	3
5. 2019年度 安全目標達成への重点取り組み	3

III. 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) 安全統括管理者との安全ミーティング	5
(4) 安全衛生委員会	5
(5) 安全ミーティング	5
(6) 顧問による安全講話	5

IV. 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
---------	---

V. 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) 協力会社との合同訓練会の実施【施設センター】	10
(7) 錬成道場の訓練参加【電気センター】	10
(8) 異常時想定訓練【津幡駅】	11
3. 資質管理	11
(1) アルコール検知器の使用	11
(2) 運転士の眼鏡確認	11
(3) S A Sの対応	11
(4) 乗務員の定期研修及び技能確認	11

VI. 安全対策

1. 踏切の安全対策	12
------------	----

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

VII. ご利用の皆様とともに

1. お客様との連携	1 5
(1) 踏切事故防止啓発活動	1 5
(2) 踏切非常ボタン操作体験	1 5
(3) AEDの設置	1 5
2. お客様へのお願い	1 6
(1) 踏切でのお願い	1 6
(2) 車内でのお願い	1 6
(3) ホームでのお願い	1 6
3. 安全の取り組みに対するご意見のご連絡先	1 7

本報告書では、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全への取組についてご紹介しています。

I | 安全・安定輸送に向けて

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しました。能登地域と加賀地域を結ぶ交通の要所に位置し、能登地域や金沢駅以西、さらには富山方面との旅客流動も多く、その輸送人員は1日あたり2万5千人を超える、通勤・通学など県民の日常生活に欠かすことのできない幹線区間であり、また日本海側の貨物輸送の広域ネットワークの一部をも担っており、我が国の経済活動の一翼を担っております。

開業以来当社では、「輸送の安全確保」を最優先に鉄道事業に取り組み、通勤、通学はもとより、買い物、観光・レジャーなど国内外の皆様の活動を支える重要な交通手段としての役割を果たしてきました。おかげ様でIRいしかわ鉄道では、これまで大きな事故もなく、開業4年目の2018（平成30）年6月2日には開業以来のご利用者が3,000万人に達成するなど、当初の見込みを上回るご利用のもと「安定的な経営」を続けております。

2018年度は、お客様の安全確保を最優先する意識を社員に醸成するため、「安全行動指針」の具体的取り組みを定め実践してまいりました。踏切での人身事故が3件発生しましたが、2018年度の安全目標である「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」を継続する事が出来ました。

2019年度においても、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みます。安全目標達成への重点取り組についてPDCA（P：計画、D：実行、C：確認、A：見直し・改善）サイクルを活用し、「気がかり事象」の提出等、会社をあげて、安全を最優先する「意識」or「思想」or「風土」のさらなる高揚を図ってまいります。

今後とも「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。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

II | 安全の基本の方針と安全目標

1 2018年度 安全目標

「重大事故ゼロ・重大インシデントゼロ」の継続

2 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 2018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組む活動」の定着による安全レベルの向上

<1> 安全風土の構築

- (1) 「気がかり事象」の取組みの進化
- (2) P D C A 展開による社員意識のレベル向上
- (3) 事故・災害等、異常時対応能力の向上
- (4) 「他山の石」等事例の活用再発防止
- (5) 「報告・連絡・相談」の徹底によるコミュニケーションの定着
- (6) 人材育成、技術の伝承

<2> 安全性向上の推進

- (1) 駅設備の点検強化とお客様のホーム上の安全確保
- (2) 不具合シートによる迅速な車両保守
- (3) 鉄道設備検査実績の確実なトレースで機能の維持

4

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」も目標に掲げました。

5

2019年度 安全目標達成への重点取り組み

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す。

<1> 安全安定輸送を実現します。

- お客様・社員の触車・感電・墜落（転落）防止に取り組みます。
- 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。
- 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。
- 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發揮します。

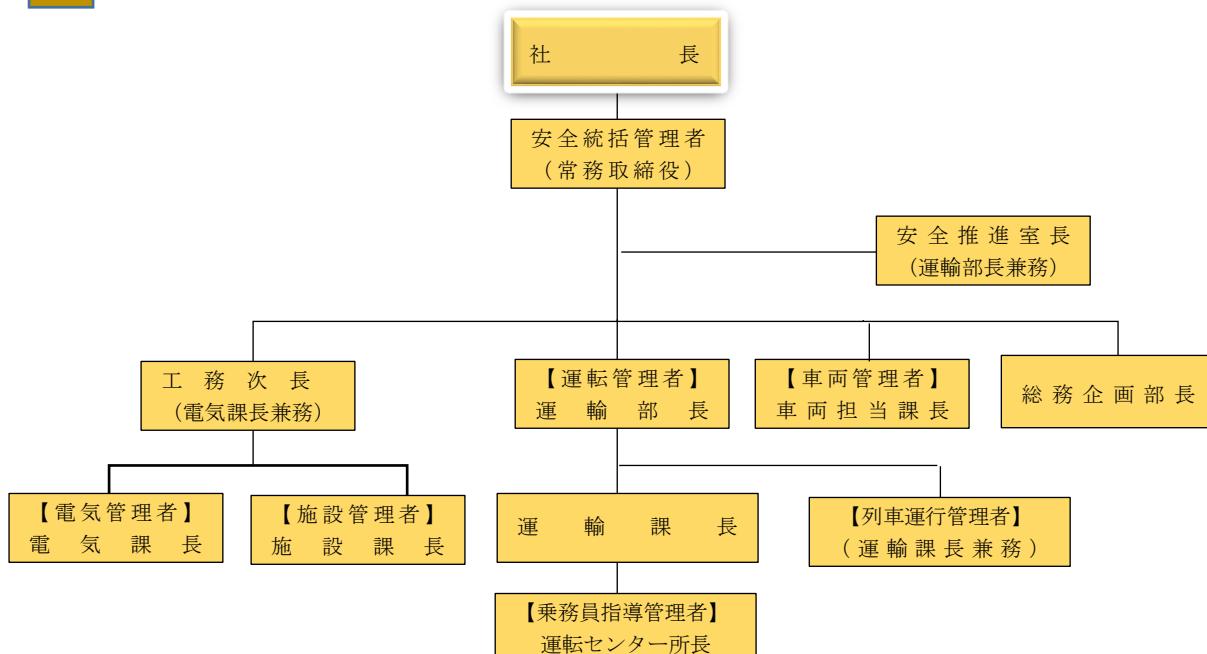
- 規程類、ルール等を遵守し、実態に即したルール等に見直します。
- 鉄道設備検査実績の確実なトレースで機能の維持に努めます。
- 若手社員への人材育成教育、ベテランからの技術の継承を強化します。
- 自らの体調管理等を徹底し勤務の厳正に取り組みます。

III | 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、社長から全員朝礼の場で、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、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> 安全統括管理者との安全ミーティング

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、四半期毎に安全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> 安全ミーティング

各センターでは、毎月1回安全ミーティングを開催し、自箇所から提出された「気がかり事象」の周知及び対策の検討を図るとともに、P D C Aの取り組み状況や、前月の振り返り、また翌月の目標について社員の意見を取り入れながらP D C Aサイクルを展開しています。



<6> 顧問による安全講話

全社員を対象に、山岸顧問の安全についての講話を4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人ひとりの安全意識のレベル向上に繋がっています。

IV | 鉄道運転事故発生状況

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。

2018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。

2018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

2018年度に当社管内で発生した輸送障害の内訳は次の10件でした。

死傷（自殺）	電力設備支障	信号通信関係	運転規制	その他支障
3件	3件	2件	1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。

V | 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懃と活用

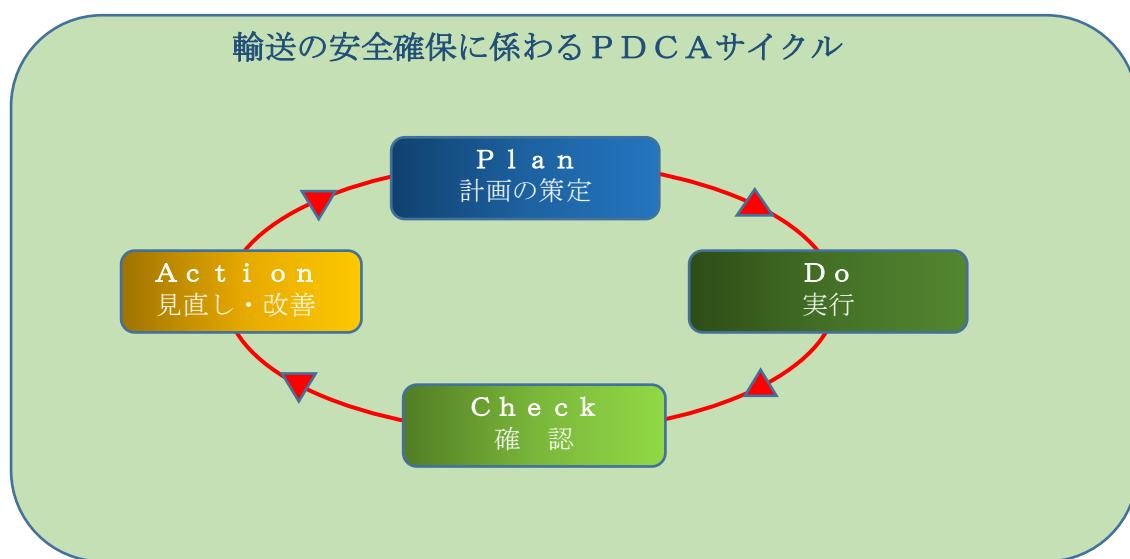
全社員が業務中に気になった事象や、ヒヤリハットなどの事故の芽情報を「気がかり事象」として提出し、各部門が工夫を凝らした方法・手法により水平展開を行ない、その原因や対策を実行し、事故防止を図っています。

2018年度は、全社員が参加し3,446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意識の向上を図っています。

<2> PDCAの取り組み

安全基本方針の重点取り組みをPDCAサイクルに基づいてチェック（確認）を行い、実行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

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。

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> JRいしかわ鉄道 総合事故対応訓練

2018年11月14日に当社車両基地において、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で自動車と衝突し電車が脱線した想定で行い、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。2018年度は、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、訓練後の振り返りでは事故発生時の初動体制についてご指導を受けました。



＜お客様救護訓練＞



＜現地対策本部の設置＞

<2> 西日本旅客鉄道株式会社との合同訓練（伝令法）【運輸課】

2018年10月3日夜半～4日早朝にかけて、JR七尾線津幡～本津幡駅間で車両故障により停車した列車に対し、救援する列車を走らせて行いました。合同訓練では会社間の連絡打合せや運転の取扱いを一つひとつ確認し、起こり得る異常時に備えています。



＜合同訓練開会式の様子＞



＜伝令法施行の通告券交付＞

<3> 他会社の脱線復旧訓練への参加 【運輸課・車両】

IR いしかわ鉄道線を使用している JR 貨物車両及び西日本旅客鉄道特急車両の脱線を想定しての西日本旅客鉄道の訓練に参加しました。

実際に電気機関車を脱線させ、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、西日本旅客鉄道では脱線復旧装置を取り替えたとのことであり、最新の機材で IR521 系車両と構造の違う復旧要領を確認しています。



<電気機関車脱線復旧訓練 富山貨物駅>



<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のため、異常時を想定した訓練を年4回実施しています。運転センター・電気センター・施設センター・津幡駅との合同での系統を越えた訓練を実施し、取扱いにおける共通認識や問題点を洗い出して、実場面で活かせるように検討を行なっています。

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。異常時において使用する指令業務標準や設備要覧・踏切一覧表・車両応急処置の手引き等を一つ一つ確認しています。輸送指令・設備指令相互間においての連携強化や情報の共有を意識しながらの訓練となっています。ミニ訓練においての気づきや問題点はファイル化し全員に周知しています。



設備指令⇒輸送指令
「○○踏切、故障発生です！」



ビデオを使用しての説明
「下本線出発信号機は中線側にあります」

〈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、2018年9月27日、28日の2日間、電車を使用しての訓練を実施しています。乗務員の異常時対応能力向上を図るため、列車火災、架線垂下、地震等異常時を想定し、その取扱い、連絡体制について教育しています。



〈消火訓練〉



〈車内非常押しボタン対応訓練〉

〈6〉 協力会社との合同訓練会の実施

施設センターでは、協力会社である大鉄工業株式会社と合同で、異常時対応のレベル向上のために春及び冬前に、冬装備の除雪車の脱線復旧訓練を実施しています。機器等取扱いにおける共通認識や、問題点等を共有化することにより異常時の早期復旧に対する知識、技能の向上に努めています。

【施設センター】



〈MCロータリー車脱線復旧訓練〉

〈7〉 錬成道場の訓練参加

西日本旅客鉄道金沢支社金沢電気区の錬成道場（電力・信通の訓練センター）の訓練会に毎月参加し、異常時対応（高圧ケーブル復旧・軌道回路障害復旧・電気転てつ障害復旧・通信障害復旧等）や、障害発生時の早期復旧等、若手社員の知識・技術向上を図っています。

【電気センター】



〈電気転てつ器障害復旧訓練〉

<8> 異常時想定訓練

【津幡駅】

津幡駅では、駅構内の作業線において駅運転係員の各種異常時対応訓練を実施しました。信号機故障（異常短絡）、MC ロータリーの構内除雪を想定した訓練や津幡駅で発生しうる伝令法の対応訓練を実施しました。また若手社員を中心に鉄道人身事故対応訓練を実施しました。訓練では、人命救助を第一に警察・消防関係者及び社員等が行う死傷者の救出活動等の安全を確保すべく緊張感を持って対応し、現地の責任者としての理解を深めています。



<鎖錠による進路構成>



<人身事故対応訓練>

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> SASの対応

運転士に対して、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。

<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、運転操縦を確認しています。

VI | 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、踏切異常の発生を運転士に知らせるものです。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。



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。



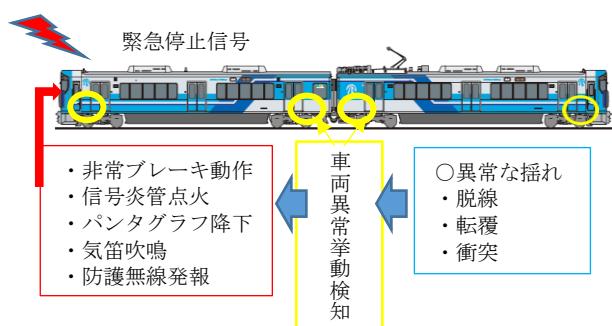
<2> 先頭車間転落防止ホロ

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）を感じ、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・A T S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。

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。特に視覚障害者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

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

2018年度雪害対策として、津幡駅・俱利伽羅駅に監視カメラを設置しました。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るようになりました。



VII | 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ますので、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

緊急時に乗務員へ知らせる S O S 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、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/>