



安全報告書 2023

鉄道事業



街にいろどりを。人にときめきを。

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. ごあいさつ | 2 |
| 2. 安全方針と安全行動規範 | 3 |
| 2-1. 安全方針 | 3 |
| 2-2. 安全行動規範 | 3 |
| 3. 安全管理体制 | 4 |
| 3-1. 輸送の安全確保に向けた体制 | 4 |
| 3-2. 安全管理のためのPDCAサイクル | 5 |
| 4. 2023年度 事故・障害等に関するご報告 | 16 |
| 4-1. 事故発生件数等 | 16 |
| 5. 安全確保のための取組 | 17 |
| 5-1. 安全設備 | 17 |
| 5-2. 安全設備投資 | 23 |
| 5-3. 安全運行を支える人財 | 28 |
| 5-4. 警察との連携 | 31 |
| 5-5. その他の安全に関する事項 | 32 |
| 6. お客様・地域の皆様へのご協力をお願い | 36 |
| 6-1. 安全運行についてのお願い | 36 |
| 6-2. 夜間作業へのご協力をお願い | 36 |
| 6-3. ホームでのお願い | 36 |
| 6-4. 乗車時および車内でのお願い | 38 |
| 6-5. 踏切でのお願い | 39 |
| 6-6. 不審者・不審物について | 40 |
| 6-7. AED（自動体外式除細動器）について | 40 |
| 6-8. 事故・災害等発生時の運行について | 41 |
| 7. お客様・地域の皆様とのコミュニケーション | 42 |

1. ごあいさつ

安全・安心・快適のあくなき追求



代表取締役社長
川井 敏行

日頃より、静岡鉄道ならびに静鉄グループにご愛顧を賜り、誠にありがとうございます。また、地域の皆様におかれましては、鉄道事業運営に格別なるご理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社グループは、人流の回復やインバウンド需要が順調に回復し始める中、「安全・安心・快適のあくなき追求」の経営理念に基づき、安全で質の高い商品・サービスを提供し、地域のお客様に安心や快適をもたらすため事業活動を行ってまいりました。

2023年度は、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い、前期に比べ交通事業では輸送人員が増加するなど社会経済活動の復調がみられました。しかしながら、原材料価格の高騰や大幅な円安による物価上昇のためのコスト増など、依然として厳しい状況が続きました。

このような状況のなか、当社グループにおきましては「中期経営計画2025」に基づき、グループ全体の守るべき財務規律の定着と各社自律性の追求により事業の健全な維持・成長、従業員のウェルビーイング向上の実現に向けたアクションプランの実行に取り組んでおります。

当社鉄道事業におきましては、より一層安全への意識を高め、日々業務に取り組んでおります。輸送の安全確保に関する基本方針である「安全方針」や「安全行動規範」のもと、社員一丸となって安全輸送に注力し、法令や規程の遵守、自然災害へ備えております。そして、輸送の安全を確保することを最大の使命と考え、日々の業務において継続的改善によるスパイラルアップを図り、安全対策に努めております。

2023年度は、安全を支える人財育成に注力し、発表会の開催による従業員の安全意識向上に取り組んだほか、新型車両の導入完了、運行中の列車内等危険度が高い状況における不審者対応訓練等異常事態に備えた訓練も行いました。

なお、本報告書は鉄道事業法第19条の4に基づき、2023年度に実施いたしました安全重点施策、輸送の安全確保のために取り組んだ施策につきまして、皆様に広くご紹介し、安全輸送に役立てていくものであります。

今後につきましても、お客様からより信頼される鉄道事業者となるよう努めてまいります。内容につきまして、お気づきの点がございましたら、是非ご意見・ご感想をお寄せください。

2. 安全方針と安全行動規範

静鉄グループは、交通運輸事業だけでなく、すべての事業において「安全・安心・快適のあくなき追求」を経営理念としております。

鉄道事業では、2006年10月に「鉄道安全管理規程」を定め、輸送の安全を確保するための基本的な姿勢を示した「安全方針」、その行動の基本となる規範を示した「安全行動規範」を策定し、鉄道事業に従事する全社員が一丸となって輸送の安全を確保するための取組を行っております。

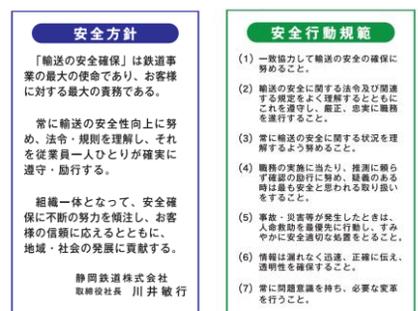
2-1. 安全方針

- ◆「輸送の安全確保」は鉄道事業の最大の使命であり、お客様に対する最大の責務である。
- ◆常に輸送の安全性向上に努め、法令・規則を理解し、それを従業員一人ひとりが確実に遵守・励行する。
- ◆組織一体となって、安全確保に不断の努力を傾注し、お客様の信頼に応えるとともに、地域・社会の発展に貢献する。

2-2. 安全行動規範

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めること。
- (2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規定をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行すること。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めること。
- (4) 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをすること。
- (5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとること。
- (6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保すること。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革を行うこと。

「安全方針」「安全行動規範」は、点呼時や朝礼の際に定期的に唱和することにより周知徹底を図っています。また、職場に掲示するだけでなく、常に携帯できるようカードを作成し、全社員に配布することで安全最優先の風土醸成に努めております。



携帯用カード

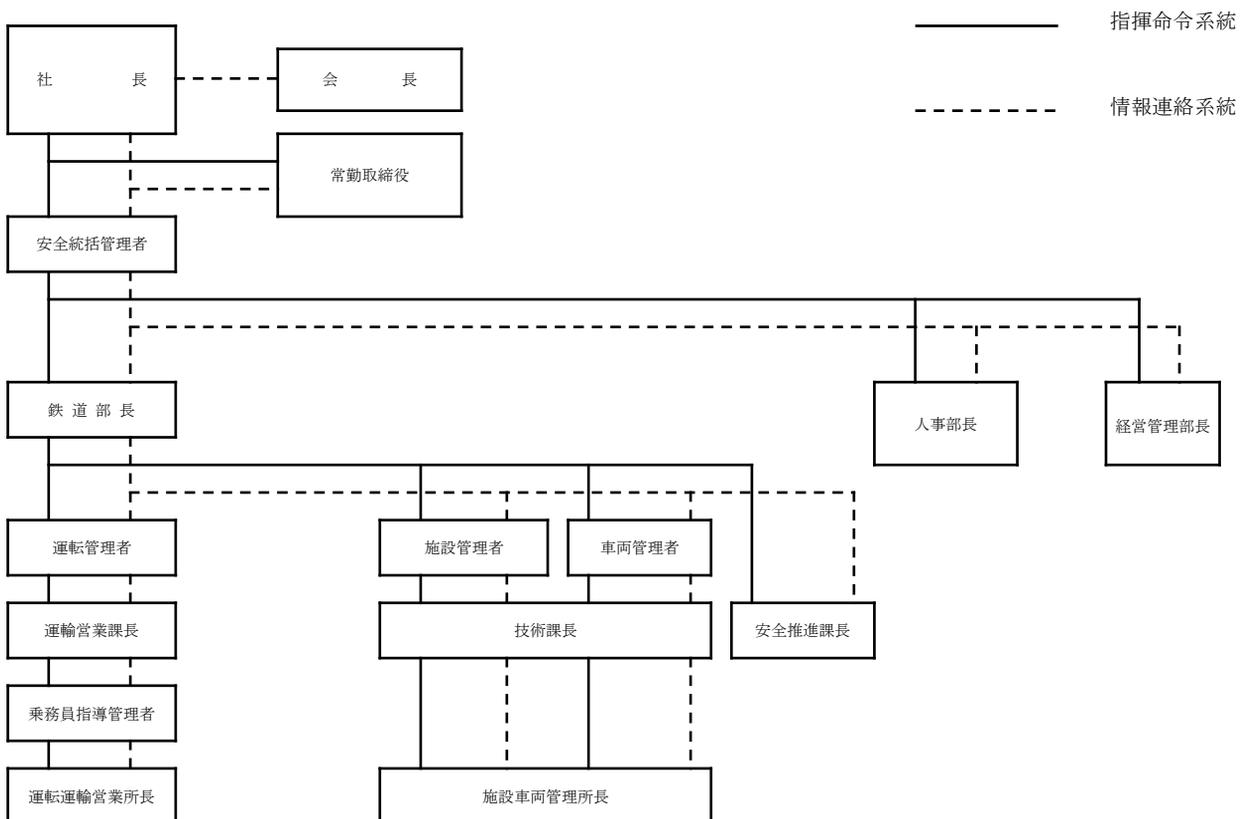
3. 安全管理体制

当社では、2006年に改正された鉄道事業法に基づき「鉄道安全管理規程」を制定しております。鉄道安全管理規程では、社長を最高責任者として各管理者の責任を明確にした上で各種施策を実行するとともに、その検証と改善を行うことで、安全性向上のためのPDCAサイクルを確実に実行し、輸送の安全水準の維持および向上に努めております。

3-1. 輸送の安全確保に向けた体制

| | |
|----------|---|
| 社長 | 輸送の安全確保に関する最終的な責任を有する。 |
| 安全統括管理者 | 輸送の安全確保に関する業務を統括する。 |
| 鉄道部長 | 安全統括管理者を補佐する。 |
| 運転管理者 | 安全統括管理者の指揮の下、運転に関する業務を統括する。 |
| 乗務員指導管理者 | 運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 経営管理部長 | 輸送の安全確保に必要な設備投資、財務に関する事項を統括する。 |
| 人事部長 | 輸送の安全確保に必要な要員に関する事項を統括する。 |
| 安全推進課長 | 安全統括管理者の指揮の下、内部監査、事故防止施策の推進に関する事項を統括する。 |

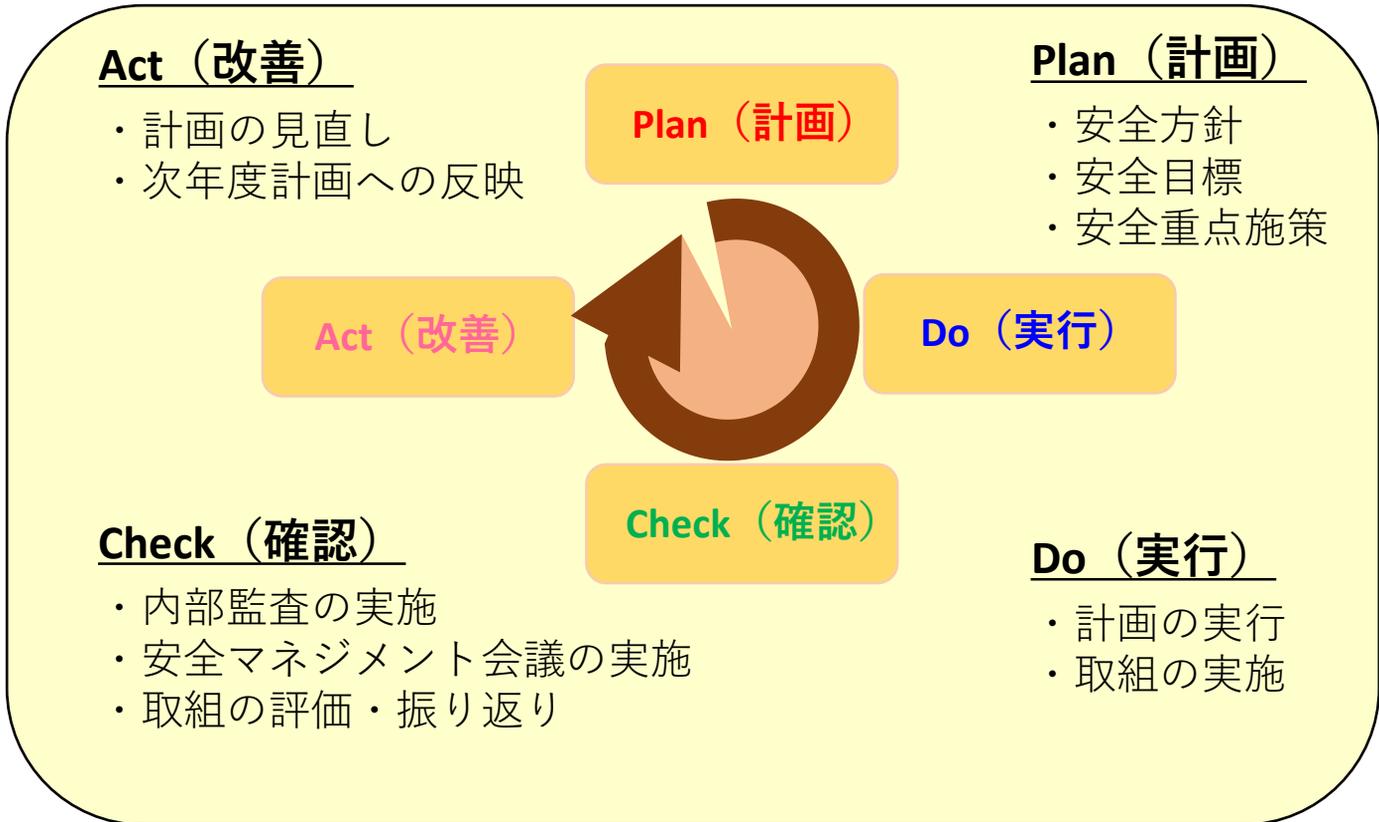
安全管理体制図



3-2. 安全管理のためのPDCAサイクル

輸送の安全を確保するためには安全管理体制にPDCAサイクルを組み込み、継続的に見直し・改善を図ることが重要となります。PDCAサイクルとは「計画を立て、それを実行し、そして自らの取組をチェックし、見直しを行う」ことであり、当社では、その考えに基づき各種取組を行っております。

■ PDCAサイクル



(1) 安全目標・安全重点施策 (2023年度)

安全方針に基づき、輸送の安全を確保するため、安全目標および安全重点施策を策定しております。2023年度は、以下の内容について、教育・訓練や施設の整備を実施いたしました。

■ 安全目標 (2023年度)

運転無事故の完遂

安全目標を達成するため、様々な安全性向上施策に取り組んでおります。その結果、有責事故は発生しておりません。

■安全重点施策（2023年度）

安全目標を達成するための具体的な取組計画を安全重点施策として定めております。

① 経営トップ～現場部門まで一丸となった安全最優先の意識向上

1. 安全統括管理者とのディスカッション
2. 動画、eラーニング等を活用した安全重点施策の周知
3. 施設車両管理所が一体となった発表

② 様々な状況における対応方の理解向上

1. 運行中の列車内等の危険度が高い状況における対応方確認、社内周知
2. 警察と合同で駅施設や車両内における異常時の対応方確認
3. 台風15号発生時の本来の対応方確認
4. ポイント転換要員を確保するための教育・検査

③ DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上

1. 自動運転実現に向けたロードマップ作成
2. 点検・報告業務のシステム化検討
3. ヒヤリ・ハット総報告件数80件
4. ヒヤリ・ハットに関する動画、eラーニング等を活用した教育

④ 自然災害、従業員の声を踏まえた安全投資の実現

1. 狐ヶ崎～桜橋駅間の法面補修工事完了

Do

① 経営トップ～現場部門まで一丸となった安全最優先の意識向上

1. 安全統括管理者とのディスカッション

安全統括管理者と現場社員が業務における課題や問題について直接議論し、安全に対する考え方や改善すべき点を共有することで、安全意識の向上に繋げております。議論をすることで、安全について改めて考えることや何を優先すべきかということを確認することができました。



営業系社員との
ディスカッションの様子



技術系社員との
ディスカッションの様子

2. 動画、eラーニング等を活用した安全重点施策の周知

安全重点施策は、鉄道部全社員で内容の共有を図るために解説動画を作成し、社内で共有をしています。さらに、eラーニングの教材を作成し、動画視聴と合わせて内容の周知徹底を図る取組を行っております。

(5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとること。

<鉄道事業>

| 中期到達目標（2023～2025年度） | 2024年度実施事項 |
|---------------------|---------------------------------------|
| | 【異常時対応訓練】警察と合同で運行中の列車内等の高度な状況における対応訓練 |
| 様々な状況における対応方の理解向上 | 【異常時対応訓練】消防と合同での異常時対応訓練 |
| | 【災害対応訓練】地震発生時の現地対策班の対応訓練 |



安全重点施策解説動画の様子

小テスト

1.安全重点施策の根拠について

時間の目安：3分 合格点：10点 満点：10点

問題 1: (配点 10点)

安全重点施策は何に基づいて設定されていますか。

- 労働基準法
- 鉄道事業法
- 経営理念
- 運輸安全マネジメント制度

次へ >

eラーニングの画面

3. 施設車両管理所が一体となった発表

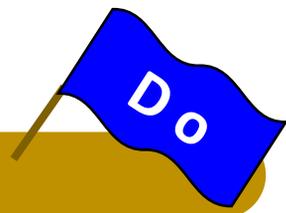
日頃の教育効果の確認や社員の意識向上を目的に運転・運輸および技術部門の社員を対象に発表会を実施しました。2023年度の発表会は、鉄道部外の本社従業員にも広く参加を呼びかけ、社内に鉄道部従業員の安全意識の高さを周知することができました。普段の業務や教育において実施していることでも、評価されることで緊張感が増し、基本動作の徹底がいかに大切か確認することができました。

◆ 技術力発表会

技術力発表会は技術係員の技術・安全に対する基本動作の発表の場を作り、さらなる知識・技能の向上に繋げるため実施しております。施設車両管理所1所としての連携強化を図りながら安全を追求していく場とするため、2023年度は、3区（保線区・電気区・車両区）一体となり、車両区が主担当の作業である台車入替を実施いたしました。



技術力発表会の様子



② 様々な状況における対応方の理解向上

1. 運行中の列車内等の危険度が高い状況における対応方確認

◆ 異常時対応訓練の実施

列車走行中に異常事態が発生した想定 of 異常時対応訓練を実施しました。走行中の列車内に不審者がいたという想定で、車内でお客様により非常通報ボタンが押されて列車が緊急停止をし、不審者の対応からお客様の避難誘導、運転再開までの一連の流れを確認しました。実際に緊急事態が発生した際にどのように対応したらよいかのイメージを作り、課題の洗い出しを行うことができました。



異常時対応訓練の様子

2. 警察と合同で駅施設や車両内における異常時の対応方確認

◆ 不審者対応訓練

静岡中央・静岡南・清水警察署と合同で、鉄道施設における突発事案対処訓練を新静岡駅で行いました。本訓練は、「電車内に不審な荷物を所持した乗客がいる」と利用者から届け出を受けた当社駅員が、110番通報と乗客の避難誘導を行い、現場に到着した警察官が逮捕するまでの対応要領などの連携を確認しました。



新静岡駅での不審者対応訓練の様子

3. 台風15号発生時の本来の対応方確認

◆ 台風対応図上訓練（運輸防災マネジメント）

各種災害の中で「豪雨災害」は当社でも発生リスクが高いため、訓練参加者がなすべき意思決定と役割行動を問い、その妥当性の検証を通じてタイムラインの理解を深めることを目的とした台風対応図上訓練を2023年度6月に実施しました。

当社は、2022年9月23日に起きた台風15号の影響により120mにわたる線路法面崩壊による狐ヶ崎～桜橋間の列車運行中止等の被害を受けました。今回の台風対応図上訓練では、タイムライン記載の項目が実際の状況下で十分な情報であるのか、追加修正が必要であるのかを判断するため、この2022年の台風被害を振り返り、既存のタイムラインと実際の行動、より望ましいとすべき行動についての話し合いを持ちました。課題を整理し、2024年度の運輸防災マネジメントに取り組んでまいります。

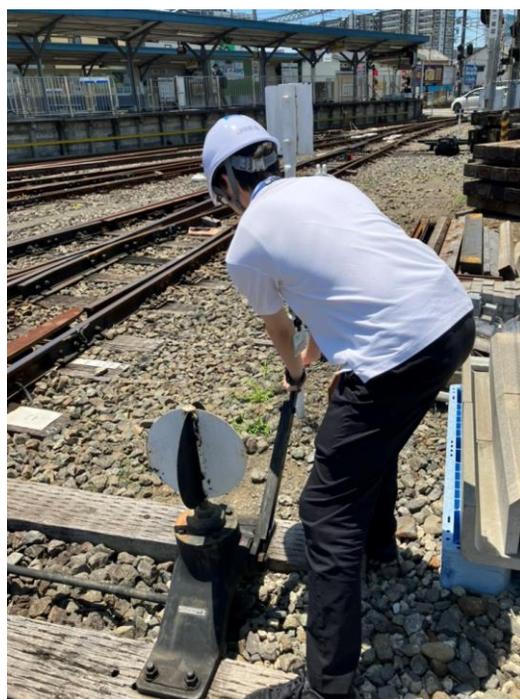


台風対応図上訓練の様子

4. ポイント転換要員を確保するための教育・検査

◆ 災害対応訓練

2022年9月に発生した台風15号による被害を受けて折り返し運転をする際、ポイント転換の業務対応者が不足していたため、交代要員が十分に確保できなかったという課題を踏まえ、転轍機の操作方法やルールに関する教育を実施しました。本社および現業の従業員が転轍機の操作が出来るようになることで、有事の際にポイント転換補助がスムーズに出来るようになり、災害などへの対応力を向上させることができました。



転轍機操作訓練の様子

③ DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上

1. 自動運転実現に向けたロードマップ作成

2023年度は、今後の自動運転化を見据え、国土交通省の取り組み状況の確認や自動運転の実施を検討している他事業者へのヒアリングなどを行いました。2024年度は、さらなる安全性の向上を目指して、連続制御ATSの全線展開を行うための設計を実施してまいります。連続制御ATSの全線展開は将来的な自動運転化にも必須であると考えています。今後も他社の動向や技術の進化を確認しながら、連続制御ATSを活かした自動運転の実現に向けた準備を進めてまいります。

2. 点検・報告業務のシステム化検討

現在、点検や報告に関する業務はすべて紙ベースで行っていますが、点検時の記入の煩雑さや点検後のとりまとめなどに時間がかかることが課題となっていました。これらの課題を解決するとともに、点検時の記録をデータで保存・蓄積していくことで、振り返りや分析を容易にし、安全性の向上につなげていくことができるようになります。2023年度は、複数のシステムを試用して導入の検討を進め、2024年度の導入に向けて準備を始めました。2024年度は、実際に機器を導入し、運用を始められるよう準備を進めてまいります。

3. ヒヤリ・ハット総報告件数80件

ヒヤリ・ハットとは、重大な事故や災害に直結しかねないような事例の認知を指します。今後起こり得る事故や災害を未然に防止するために、事例の認知・収集・対応が大切です。

当社ではヒヤリ・ハット情報の報告件数増加や質の向上を目的に、本社担当者が現場に行き、社員から直接ヒアリングを実施しております。また、報告案件への対応を事務所内に掲示することで対応が見える化しております。

2023年度は全体を通して80件以上の報告を収集することを目標に取り組みでまいりました。結果として140件を超える報告が収集でき、ヒヤリ・ハットを元に改善できた事例が多くございました。2024年度も安全意識をより一層高く持ち、安全に向けた改善を継続してまいります。



2023年度ヒヤリ・ハット報告（原因別）

◆ ヒヤリ・ハット改善事例

集められたヒヤリ・ハット事例のうち、実際に改善につなげた事例を紹介します。

(ヒヤリ・ハット) 歩行者が遮断中の踏切をくぐり、無理やり横断する件が2件起こった。

改善前



小学生が電車出発時に直前横断

改善後



タレベルトの設置



小学生への踏切マナー教室の実施

(ヒヤリ・ハット) トイレ建屋と広告の隙間から子供が出入りしようとしている。

改善前



子供が通り抜けられる隙間

改善後



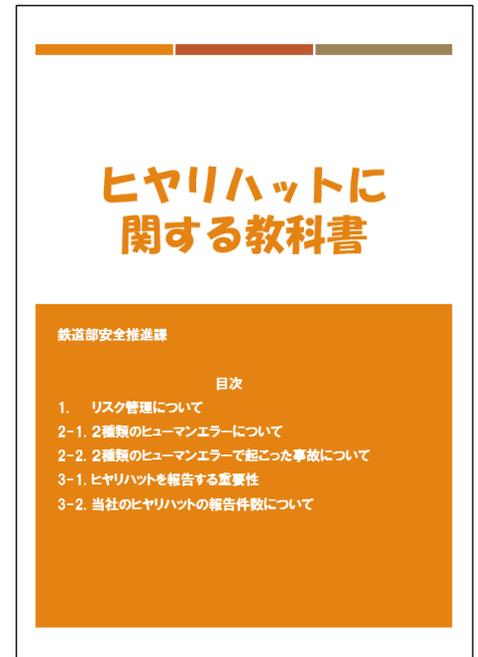
安全柵の設置



当社では今後もヒヤリ・ハット事例の認知・収集・対応を継続し、社員・お客様が共に安心して利用できる環境づくりに努めてまいります。

4. ヒヤリ・ハットに関する動画、eラーニング等を活用した教育

過去に実際に起こったヒヤリ・ハットの事例やヒヤリ・ハットを報告する意義などをまとめた解説用の教材を作成し、社内で共有をしています。合わせて、eラーニング教材を作成し、内容の周知徹底を図る取組を行っております。ヒヤリ・ハット事例の収集は、事故や災害発生の未然防止に役立つほか、社員の意識向上にもつながるため、2024年度もさらなる報告数の向上に向けて、周知徹底を図ってまいります。



作成した教材の例

④ 自然災害、従業員の声を踏まえた安全投資の実現

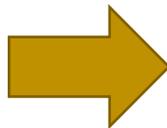
1. 狐ヶ崎～桜橋駅間の法面補修工事完了

◆ 安全投資の事例

2023年8月に着工した、2022年9月の台風15号の影響により流出した狐ヶ崎～桜橋駅間の法面補修工事が完了しました。法面の強化や再発防止の目的で、格子枠ブロックおよび水路を設計して工事をしました。



工事前の様子



竣工時の様子



Check

(2) 安全マネジメント推進委員会

この会議は、安全統括管理者を中心とした各管理者で構成され、事故や故障に関する報告と教育訓練の実施状況、ヒヤリ・ハット情報やその対策等、安全に関する事故の共有と安全管理体制の見直しを目的として毎月1回、経営トップまで参加して実施しております。



会議冒頭に「安全方針」を唱和する様子



会議の様子



Check

(3) 静鉄グループ運輸安全マネジメント委員会

運輸安全マネジメント体制をグループ横断的に構築していくことを目的に2006年から開催しているもので、2023年度は第18回目の開催となりました。本年度も静岡鉄道株式会社の会議室にて対面での開催となりました。

当日は、しずてつジャストライン株式会社尾形常務取締役、東急バス株式会社運輸事業部安全技術部安全グループ課長田邊利崇様に「東急バスにおける安全への取り組み」と題して、安全管理体制の構築や安全風土の醸成などの視点から講演いただきました。その他、各社の安全報告書の中から前年度に取り組んだ内容を安全統括管理者が発表するなど、グループ内で安全に関する課題の共有、対応策について議論することができました。



会議の様子



Check

(4) 内部監査

「運輸安全マネジメント」における取り組みが適切に実行できているかを確認するため毎年1回内部監査を行っております。

監査項目は、国土交通省が策定した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」および当社の「鉄道・索道 安全管理規程」とし、監査対象は社長および安全統括管理者、その他各管理者です。内部監査では、各管理者が輸送の安全確保に関する業務にどのように関与し、安全管理体制の構築・改善に取り組んでいるかを確認しており、効果的な取組は評価し、改善が必要であれば助言をするなど、継続的改善に努めております。

(5) 社長および安全統括管理者巡視

Check

社長および安全統括管理者は、国土交通省が定めた年末年始輸送安全総点検期間（12月10日～1月10日）やその他機会において、現業職場を巡視し、輸送の安全確保への取り組み状況や実作業の確認、現業職員との意見交換を行い、綿密に安全管理体制の確認を行っております。



社長巡視



安全統括管理者巡視

(6) 安全目標・安全重点施策 (2024年度)

2024年2月に開催された「安全マネジメント推進委員会」において、2023年度安全目標および安全重点施策についての振り返りを行いました。その結果、2024年度の安全目標は「運転無事故の完遂」とし、安全重点施策は基本理念と中期到達目標を整理したうえで選定しました。基本理念は安全行動規範の内容と一致させ、その理念に合った2025年度に到達すべき目標を中期到達目標としています。

■ 安全目標

運転無事故の完遂

■ 安全重点施策

| 基本理念 | 中期到達目標 (2023~2025) | 2024年度実施事項 |
|---|------------------------------|--|
| 一致協力して輸送の安全の確保に努めること | 経営トップ～現場部門まで一丸となった安全最優先の意識向上 | <ul style="list-style-type: none"> 安全統括管理者とのディスカッション 動画、eラーニング等を活用した安全重点施策の周知 施設車両管理所が一体となった発表 |
| 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めること | 社外事例を活用した安全性向上 | <ul style="list-style-type: none"> 社外で発生した事例を必要に応じて随時運輸安全マネジメント推進委員会にて報告・分析 |
| 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとること | 様々な状況における対応方の理解向上 | <ul style="list-style-type: none"> 警察と合同で運行中の列車内等の危険度が高い状況における対応訓練 消防と合同での異常時対応訓練 地震発生時の現地対策班の対応訓練 |
| 常に問題意識を持ち、必要な変革を行うこと | DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上 | <ul style="list-style-type: none"> 自動運転実現に向けた設備の更新 点検・報告業務のシステム化の展開 業務効率化を目的とした新たなDX化の検討 ヒヤリハット総報告件数100件 動画、eラーニング等を活用したヒヤリ・ハット教育 |

2024年度も、目標達成に向け社員一丸となって安全確保に努めてまいります。

4. 2023年度 事故・障害等に関するご報告

4-1. 事故発生件数等

2023年度の事故等の発生を以下の通り報告します。

①鉄道運転事故

該当事象なし

②輸送障害（30分以上の遅延や運休）

該当事象2件あり

- ・自然災害（台風2号の影響）
- ・人身事故（長沼第7踏切）

③電気事故

該当事象なし

④災害

該当事象なし

⑤インシデント（事故の兆候）

該当事象なし

⑥行政指導等

該当事象なし

（1）鉄道の事故

- | | |
|---------|--|
| ①鉄道運転事故 | 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身傷害事故、鉄道物損事故 |
| ②輸送障害 | 鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外のもの |
| ③電気事故 | 感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷、供給死傷事故 |

（2）災害

暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設または車両に生じた被害

（3）インシデント

鉄道運転事故等が発生する恐れのあるもの。

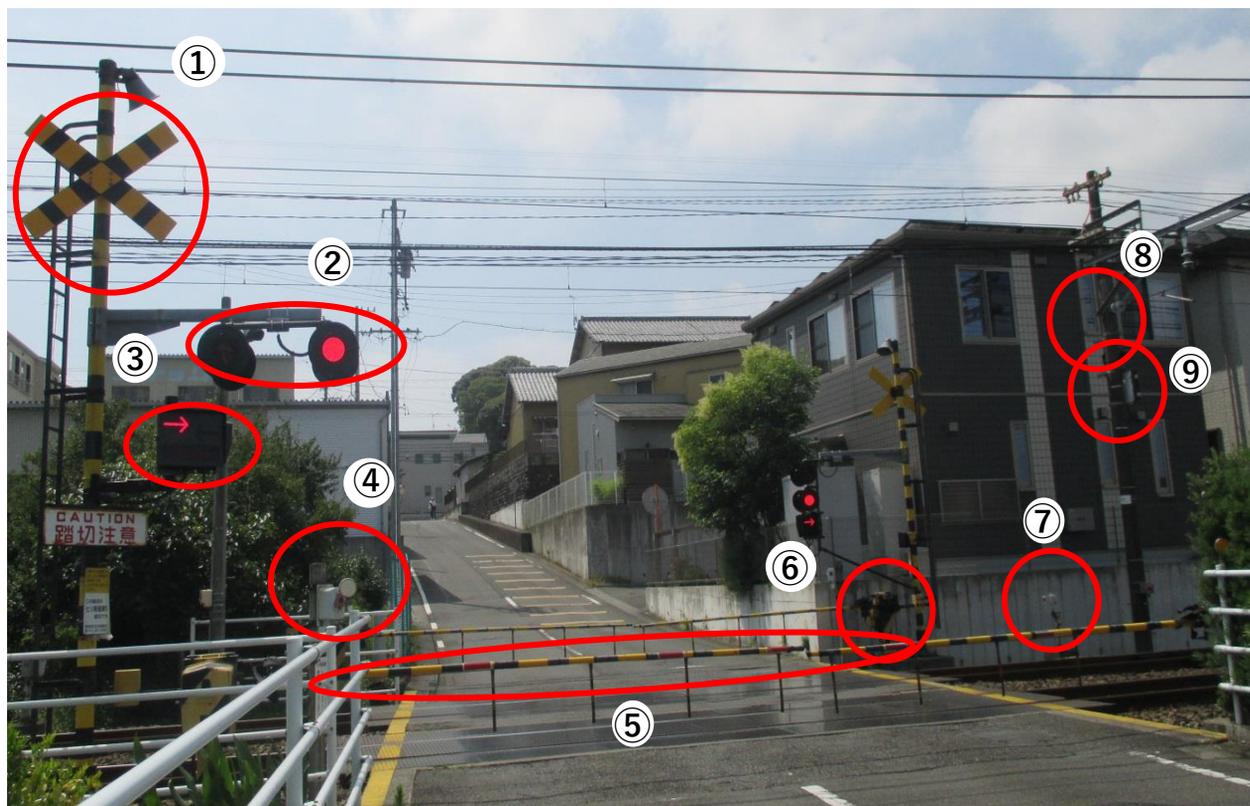
5. 安全確保のための取組

5-1. 安全設備

安全で快適な鉄道運行を支えるために、ソフト・ハード両面から輸送の安全を確保するための取組を行っております。

(1) 踏切設備

当社では49箇所全ての踏切に踏切支障報知装置を設置しております。また、特に交通量の多い踏切や曲線部等にある9箇所については、障害物検知装置も併設しております。更に、近年、踏切内で置石や落下物による運行支障が多く発生していることを受け、49箇所全ての踏切に監視カメラを設置しております。



① 警標（クロスマーク）



道路通行者に踏切があることを知らせるための目印です。

② 踏切せん光灯



踏切が動作しているときは、赤色の光が交互に点滅して道路通行者に列車が近づいていることを知らせる装置です。

③ 列車進行方向指示器



道路通行者に対し、通過する列車の進行方向を知らせる装置です。

④踏切支障報知装置（非常ボタン）



異常時にボタンを押すと接近してくる列車に異常を知らせることができます。全踏切への設置が完了しております。

⑤踏切遮断かん



遮断機に取り付けられている「竿」のことです。黄色と黒のほか、赤と白の遮断かんも設置しております。

⑥踏切遮断機



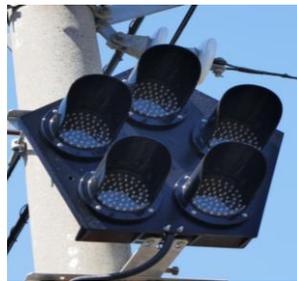
列車の通過に伴い、遮断かんを上下させる装置です。

⑦踏切障害物検知装置



踏切内における障害物をレーザー光線により自動的に検知して、接近してくる列車に異常を知らせる装置です。

⑧特殊信号発光器



異常時は赤色灯が時計回りに点灯し、列車の運転士に停止を知らせる信号機です。

⑨踏切動作反応灯



踏切遮断かんが降下し、完全に遮断されると点灯します。LED化により視認性を向上させております。

・その他の踏切設備

屈折型遮断かん



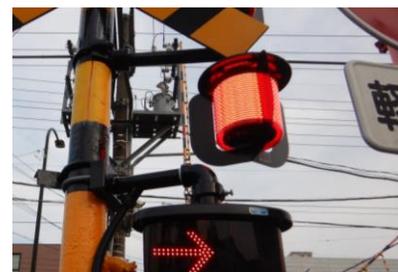
押すだけで無難なく遮断かんが屈折し、簡単に踏切外へ脱出できる遮断かんです。駅構内の踏切に使用されております。

オーバ-ハング型警報機



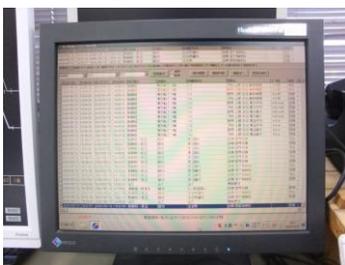
踏切を通行する車の運転手が遠くから踏切を確認できるよう、せん光灯を道路に張り出す形で設置した警報機です。

全方向踏切せん光灯



多方向（360°）から列車の接近が確認できる踏切せん光灯です。

踏切集中監視装置



全踏切の状態を監視し、異常の有無を瞬時に運転指令に知らせる装置です。

踏切監視カメラ



踏切内の画像を24時間録画しており、夜間や雨天でも鮮明に録画することができます。

3D障害物検知装置（上原踏切）



踏切内に停滞した歩行者など、障害物を3Dセンサーで検知して、自動的に列車の運転士に知らせる装置です。

(2) 運転保安設備

① 列車運行の安全対策

■ 運行管理システム

列車の運行は、運行管理システムによって管理されています。このシステムはダイヤの作成・保存が容易に行え、臨時ダイヤ時の駅扱い（係員の手動操作による列車の出発・到着の操作）が不要となりました。

また、PRC（自動進路制御装置）で何らかの異常が発生した場合は、出発信号機、場内信号機の信号制御の手動介入がCTC（列車集中制御装置）で遠隔操作出来るほか、車両故障時等異常時に出発信号一斉停止できる機能など、運転整理機能も備え、安全運行の向上を図っております。

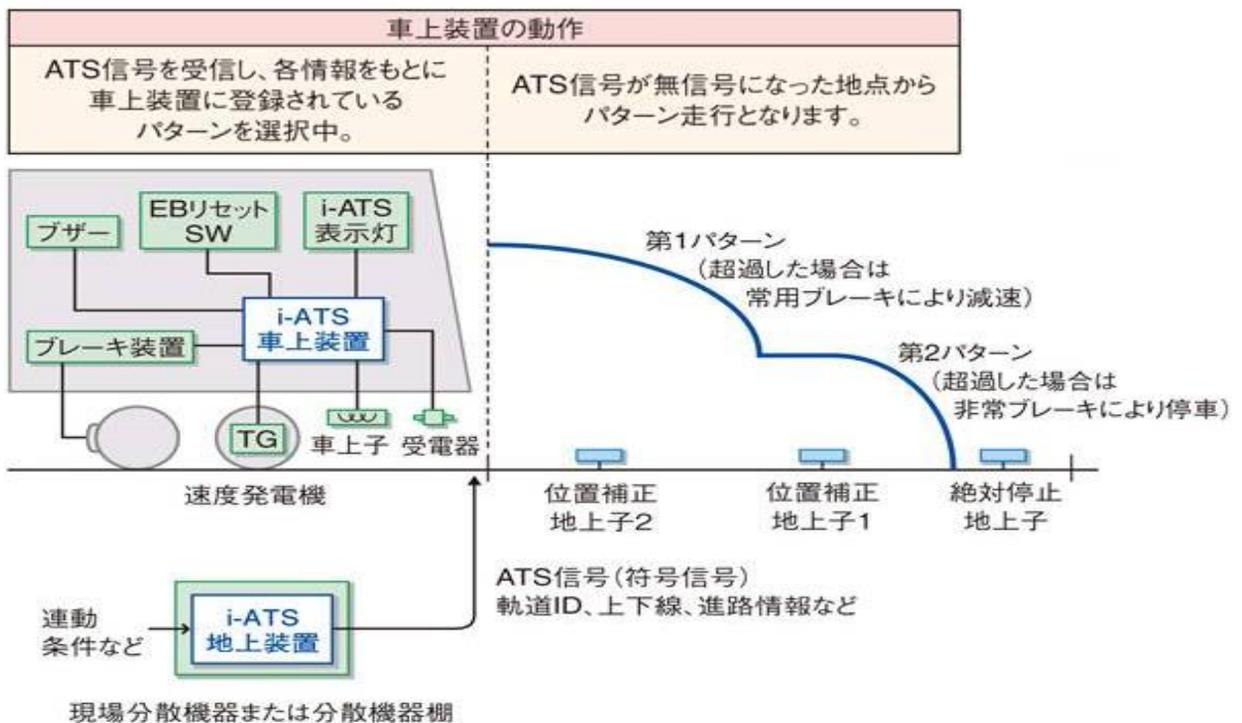


運行管理システム

■ 運転保安設備

・ 連続制御ATS（自動列車停止装置）の設置

連続制御ATSは、駅での誤通過防止、分岐器通過時の速度制限機能、終端駅での確実な停止機能など高い安全性を確保しております。当社では地上設備・車上設備共に全線・全車両に設置が完了しております。



絶対停止地上子：パターン走行中に地上子を超えた場合、非常ブレーキが動作します。

位置補正地上子1：補正位置に設置し、通過時に停止位置までの距離を補正します。

位置補正地上子2：制御長が長い場合のみ設置し、通過時に停止位置までの距離を補正します。

(3) 駅構内設備

落下物検知センサー



線路に人が転落した場合など、センサーで自動的に検知して接近してくる列車に異常を知らせるセンサーです。

障害物検知マット



踏切内に設置したマット上に人が滞留していると、接近する列車に異常を知らせる装置です。

非常通報ボタン



線路に人が転落した場合など、接近してくる列車に異常を知らせる装置です。

列車接近表示器



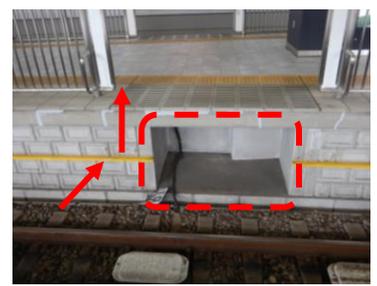
列車が駅に接近していることを知らせる装置です。

案内表示装置



運行情報など様々な情報を案内する装置です。

昇降ステップ・退避スペース



誤って線路内に転落した場合に退避するための設備です。

ホームスレッドライン (新静岡駅)



ホーム上に設置したLEDが点滅し、列車の進入・出発をお知らせいたします。

ホーム転落防止柵



線路への転落防止のため、固定柵を全15駅全てに設置しております。

AED (自動体外式除細動器)



全15駅にAEDを設置しており、救急体制の充実を図っております。

(4) 車両関連設備

避難はしご

事故や災害・故障等によりお客様が駅ホーム以外で降車する場合に備え、客室内に設置しております。



避難はしご設置の様子



避難はしごは、座席の下に格納しております。

非常通報装置



事故や災害・故障等によりお客様が駅ホーム以外で降車する場合に備え、客室内に設置しております。

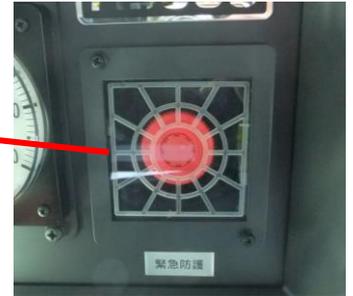
脱線復旧設備 (LUKAS)



万が一脱線した場合に迅速に対応できるように、脱線復旧設備を備えております。

緊急防護スイッチ

新型車両 A 3 0 0 0 形の運転台には、緊急時に非常ブレーキ・警笛吹鳴・発報信号現示等の列車防護を一括して行う緊急防護スイッチを設置しております。



緊急防護スイッチ

ドライブレコーダー、車内防犯カメラ

事故などが発生した場合の原因究明など、映像を確認することにより早期に行えるように、全車両へドライブレコーダーを設置しております。また、新型車両 A 3 0 0 0 形では、車内の安全確保のため車内防犯カメラを合わせて設置しております。



ドライブレコーダー



車内防犯カメラ

(5) 防災設備

① 強風対策設備

台風や低気圧接近時など強風時に運転規制の判断基準として、風向風速計を橋梁に設置しております。なお、当社では風速が25 m/秒以上となった場合は列車の運行を見合わせます。



風向風速計

② 降雨対策設備

近年はゲリラ豪雨など集中豪雨が多く発生していることから、沿線2箇所に雨量計を設置し、降雨量を計測するシステムを導入しております。また、橋梁には河川の水位を確認するため監視カメラを設置しております。



雨量計



巴川水量監視カメラ

③ 地震対策設備

■ 緊急地震速報システム

地震による被害を最小限に抑えることを目的として運転指令室に「緊急地震速報システム」を設置しております。気象庁が発信する「緊急地震速報」を受信すると列車無線と接続し、震度4以上の地震の発生が予測される場合には、自動的に全列車に発報信号を発信し、地震の主要動が到達する前に列車を減速させて被害の軽減を図るシステムです。

■ 地震計

地震が発生した場合、地震動の加速度（ガル）をもとに列車の運転に関する規制を行っております。地震が発生し、震度4以上を感知した場合、自動的に全列車に停止信号を発信します。



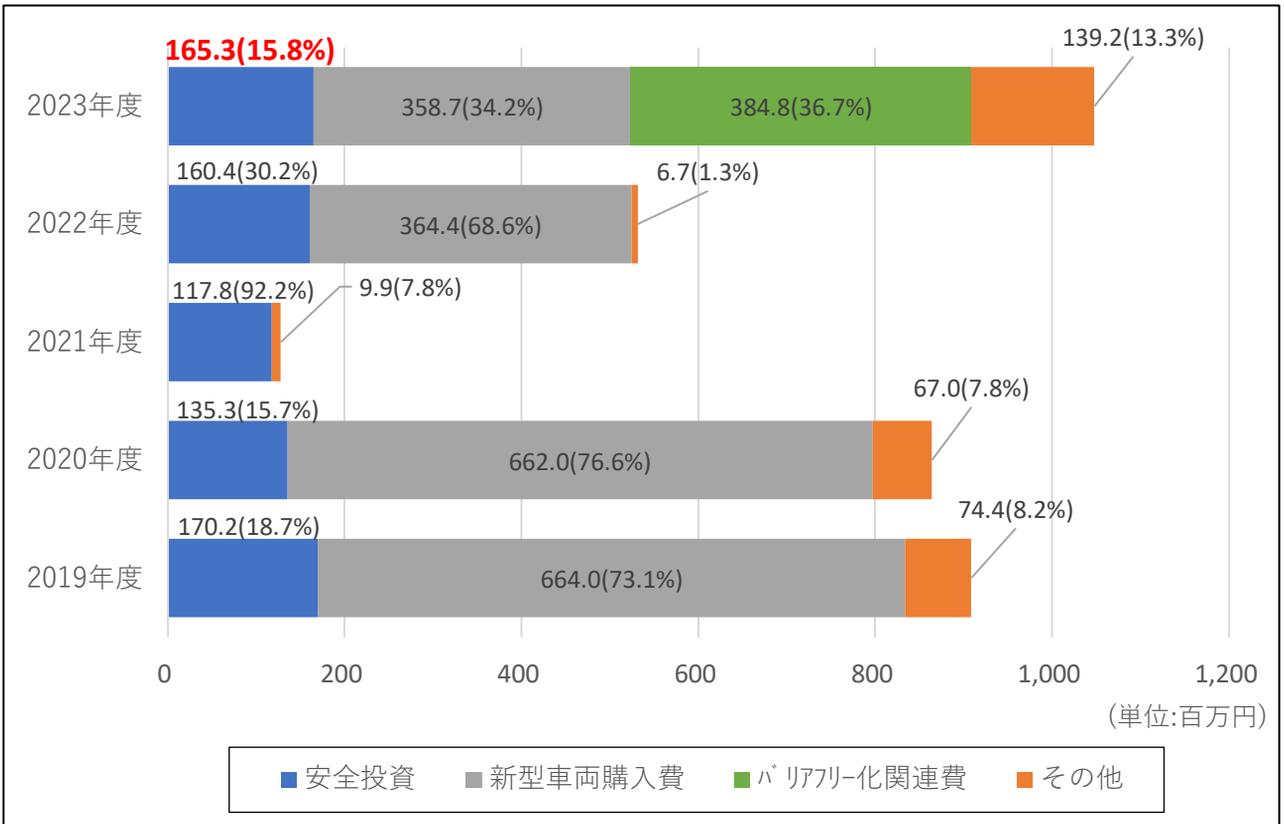
地震計

5-2. 安全設備投資

当社では、輸送の安全を確保するために様々な安全対策を実施しております。2023年度は計画に基づき新型車両を購入したり、新たに駅のバリアフリー化工事に着手したため、設備投資総額が昨年度で増加しておりますが、コロナ禍以前と同額近くを鉄道事業における安全への投資に充てております。またバリアフリー化工事を行うなかでも、構内踏切を廃止するなど、安全に配慮した工事を実施いたしました。

2023年度につきましては、事業全体約1,048百万円の内、約165百万円と約15.8%が安全投資となっております。今後も、お客様に「安全・安心・快適」に電車をご利用いただけるよう、計画的に安全への投資を進めてまいります。

■ 投資額における安全対策費の比率



■ 2023年度の主な設備投資

<安全投資>

- ・踏切道改修工事（春日町第1踏切）
- ・合成マクラギ化工事（巴川橋梁）
- ・電柱更新（鉄柱化）工事（長沼～県総合運動場駅間）
- ・法面補修工事（狐ヶ崎～桜橋駅間） ※安全重点施策

<新型車両購入>

- ・鉄道車両更新（A3000形1編成）

<バリアフリー化関連>

- ・古庄駅バリアフリー化工事

<その他>

- ・自動券売機更新

「安全投資」の導入実績について

◆ 踏切道改修工事（春日町第1踏切）



施行前



施工後

◆ 合成マクラギ化工事（巴川橋梁）



施工前



施工後

◆ 電柱更新（鉄柱化）工事（長沼～県総合運動場駅間）



施工前



施工後

「新型車両」 A3000形について

当社では、新型車両A3000形を2023年度に1編成導入し、2015年度から9年間に渡った新型車両導入が完了しました。2023年度は、新型車両の導入に約359百万円を投資いたしました。

新型車両となり、都会的なデザインへ外観を一新したことに加え、更なる安全性の向上を図るため、設備についても最新の機器を装備しております。



2023年度に導入したA3012号

安全性の向上 ～更なる安全を確保するための車体構造と最新機器を設備～

車体構造

高強度および耐食性に優れたステンレス車体、正面衝突・側面衝突・オフセット衝突に強い車体構造設計です。



前面構体

台車

安全で実績のあるボルスタ付台車を採用しております。

※ボルスタ：枕梁



ボルスタ付台車

モニタ装置（車両情報統合装置）

車載機器の状態監視機能により故障時の早期対応が可能になり、液晶画面となったことで視認性も向上いたしました。



車両状態

滑走防止装置を設置し、雨天時等に車輪の滑りを軽減しております。



滑走防止装置

省エネ・快適性 ～既存車両と比べ環境負荷の軽減、約50%の省エネ化～

VVVF制御装置

効率的なモーター制御と回生ブレーキ制御により省エネ化を実現。装置の二重化により安全性も向上しました。



照明・標識灯のLED化

車内照明にはLED間接照明を採用。各標識灯にもLED表示器を採用したことで省エネルギー化を実現いたしました。



車内照明

全閉内扇式三相かご形誘導電動機

効率的なモーターにより省エネ化を実現し、全閉内扇構造としたことで低騒音・省メンテナンス化を図っております。



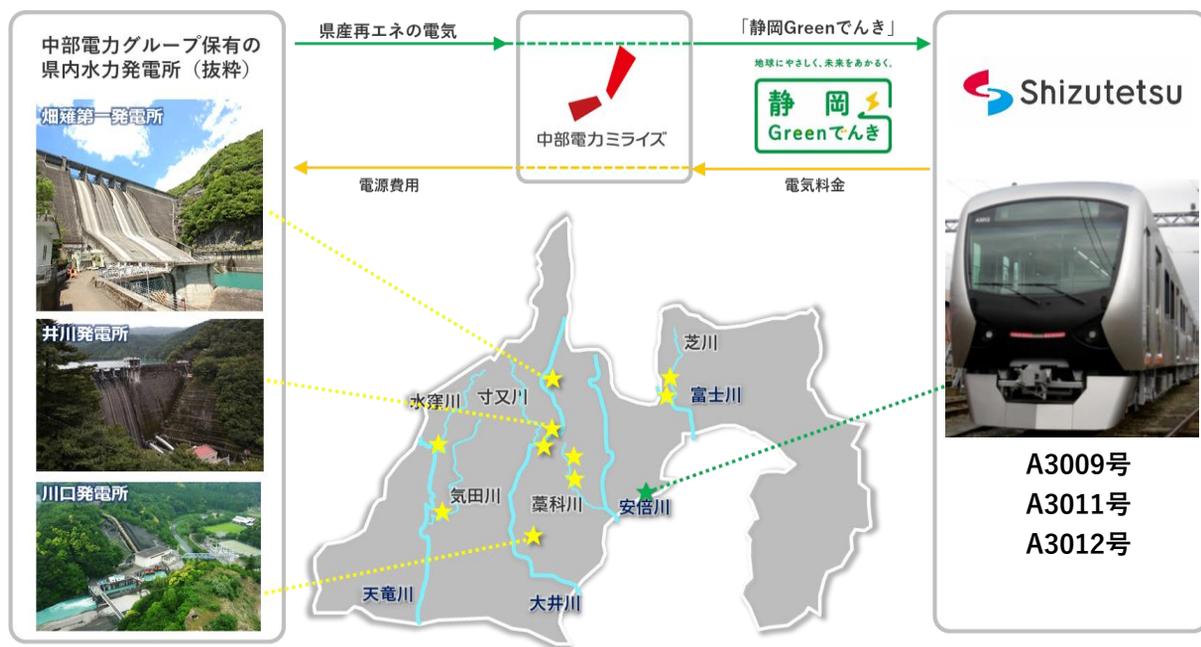
標識灯

■ 新型車両のうち、3編成分を再生可能エネルギー100%で運行

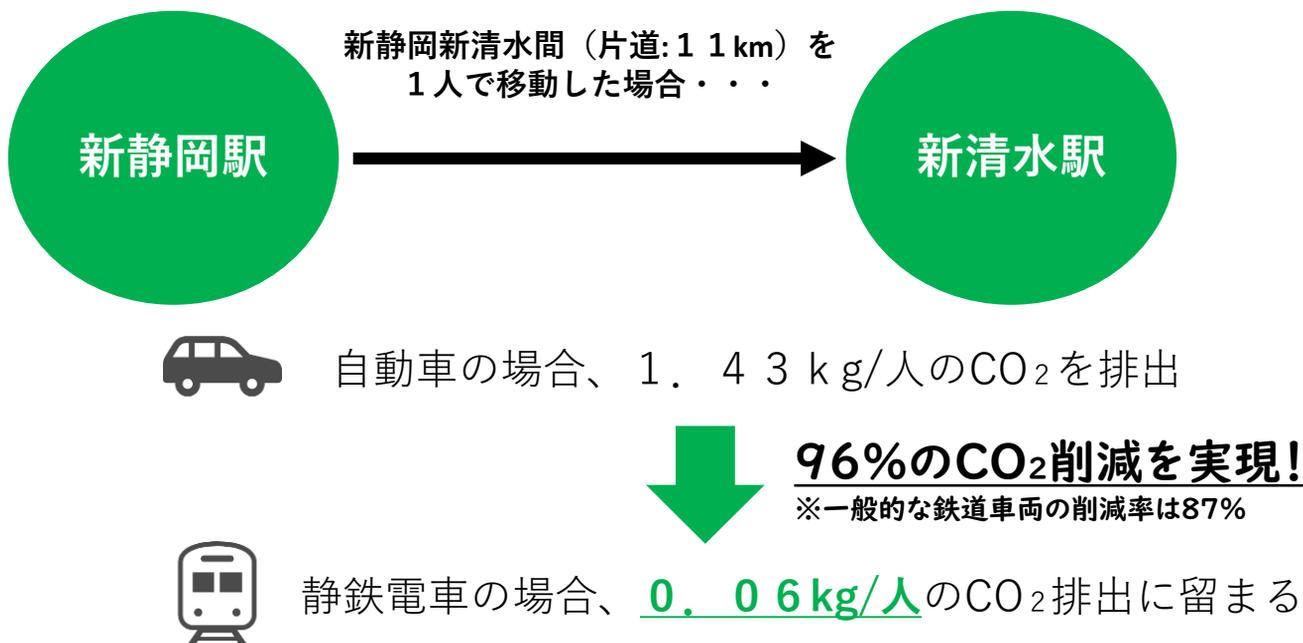
2020年度に導入した新型車両A3000形の第9号目車両のA3009号、2022年度に導入した第11号目車両のA3011号に続き、2024年2月23日（金）に導入した第12号目車両のA3012号は、中部電力ミライズ㈱のご協力により、静岡県内の鉄道会社で初めて、県内に立地する大井川・天竜川・富士川・安倍川の各水系にある水力発電所の再生可能エネルギー由来の環境価値を活用した静岡県産のCO2排出量ゼロの電気「静岡Greenでんき」で運行を可能とした車両です。

新型車両A3000形は、旧型車両の1000形と比較し、約50%の省エネを計画した車両ですが、A3009号・A3011号・A3012号は更なるCO2削減を目指した車両となっております。

※「静岡Greenでんき」は2021年9月1日(水)よりご提供いただいております。



★A3000形の省エネ実現率について



※ 国土交通省環境政策課「運輸部門における二酸化炭素排出量」および当社車両走行実績をもとに作成
 ※ CO2排出量は1人あたりの数値に換算したものです

「古庄駅」バリアフリー化工事について

2019年から設計を開始し、5年の工期を経てバリアフリーに対応した駅として古庄駅が生まれ変わりました。バリアフリー化にあたり、より安全性の向上を目指して構内踏切を廃止し、上り側ホームと下り側ホームの両方にスロープを新設しました。さらに、どなたでもご利用いただける多機能トイレを上り側駅舎に設置いたしました。当社では、引き続き全ての方がご利用しやすい駅を目指して、各駅のバリアフリー化工事を進めてまいります。

<工事内容>

① 駅構内の移動の円滑化

- ・勾配 1/12 のスロープの新設
- ・点字ブロックによる駅構内の誘導
- ・券売機・多目的トイレ前に、車椅子を利用されるお客様が転回しやすいようにスペース確保

② ホームの安全確保

- ・従来のホームからホーム幅を広げ、電車を待つお客様のスペースをより広く確保
- ・内方線付き点字ブロックと転落防止柵を設置し、お客様の安全な誘導と線路への転落の防止

③ 構内踏切の廃止

- ・駅構内の踏切を廃止し、ホームごとに出入口を設けることで安全性を確保

④ 多機能券売機の設置

- ・バリアフリー、英語への対応

⑤ 全ての方が利用しやすい多機能トイレ

- ・車椅子を利用されるお客様でも利用しやすいスペースの確保
- ・ボタンで開閉する電動ドア
- ・オストメイト設備の新設
- ・倒れた場合でも押しやすいよう、足元に設置した非常通報ボタン

⑥ 環境に配慮した設備

- ・全ての照明のLED化

⑦ 駐輪場のリニューアル

- ・従来より多くの自転車が駐輪可能な駐輪場



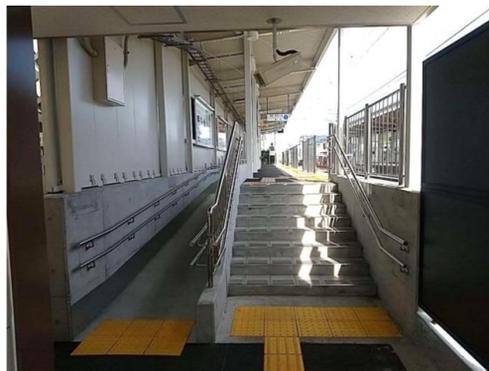
廃止された構内踏切



リニューアルした駅の外観
(構内踏切に代わり、上下線別に入口を設けた)



スロープの設置



5-3. 安全運行を支える人材

(1) 運転士/運転指令/運転助役

運転士は天候や混雑状況など周囲の状況を考慮し、列車を安全に目的地まで運転するよう努めております。常に変化する運行状況は、運転指令がリアルタイムで把握しており、事故発生時などは安全確保を最優先として早期復旧手配を行います。また、毎日の安全運行には健康管理が欠かせませんが、出退勤時には、運転助役が健康状態を確認するほか、工事状況等運転する際の注意点を伝えております。



運転士



運転指令



運転助役

① 運転士養成教育

列車を運転するためには国家資格である「動力車操縦者運転免許」を取得する必要があるため、当社では毎年計画に基づき運転士を養成しております。

訓練生は、まず教習所で3ヶ月間の学科講習を受け、その後、当社鉄道線で指導運転士のもと約6ヶ月間の技能教習を行います。そして、その後の動力車操縦者運転免許試験に合格することで運転士としてのスタートを切ることができます。



動力車操縦者運転免許技能試験の様子

② 運転士非常処置訓練

日常の安全対策と同じように、決して忘れてはいけないものは、自然災害や事故への対応です。万が一の事故に備え、運転士は非常処置訓練を定期的に行い、お客様の安全を最優先に取り組んでおります。



運転士非常処置訓練の様子

③ 運転士年代別教育

安全を維持するためには、安全を支えるための強い意志と正しい判断力をもった人財の育成が重要です。当社では、運転士を対象に安全運行に関する意識調査や添乗による運転状況の確認、経験年数別・職名別の教育計画を策定し、教育訓練を実施しております。



運転士年代別教育の様子

④ 運転士の健康管理

出勤点呼や朝礼時に、監督者による健康状態の確認を行うほか、出退勤時にはアルコールチェックを実施しております。また、運転士については、健康診断のほかに脳ドックや睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査も定期的を実施しております。

■ 運転士の定期検査

視野などの視機能の細部にわたる検査および運転中の脳梗塞等の発生を未然に防止するため、頭部MRI・MRA検査、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査を3年に一度実施しております。



アルコールチェックの様子

(2) 駅務係

駅で働く社員は、切符や定期券の販売や精算、駅構内でお困りの方への案内などをおこなっております。事故や災害が発生した際には、安全確認やお客様の案内、避難誘導等、安全で快適にご利用いただくため日々取り組んでおります。



駅務係

(3) 保線係

快適な乗車には線路の保守は欠かせません。軌道（線路）の検査は定期的に行っており、レールの歪みなどが無いか、まくら木に異常がないか細かくチェックします。また、線路巡回を週に1回以上行っており、軌道状態だけでなく、沿線状況の変化を把握し、安全輸送に支障があると判断した場合は即座に対応しております。



(4) 電気係

信号や踏切の保安設備は、列車運行の安全確保に欠かせない設備であり、これらの機器はつねに正常に動作していることが求められます。技術の進歩により遠隔地から機器の状態を確認できるようになりましたが、その一方で、メンテナンスを担当する社員には高度で幅広い技術が必要なため、教育や訓練を積み重ね、輸送の安全確保に繋がっています。



(5) 車両係

お客様にご乗車いただく車両は、安全で快適な空間を提供できるよう、車両係員が定期的に点検を行っています。車両の分解を行う全般検査（8年または6年に1回）、重要部検査（4年または3年に1回）、庫内検査（45日以内）、列車検査（7日以内）など、法令で定められた検査周期で検査を実施して、安全確保に努めています。



(1) 踏切事故防止啓発

踏切事故は、自動車等による遮断かんが降りる間際の横断、無謀通行、運転操作の誤りなど、道路通行者に起因するものが大半を占めております。そのため、当社では毎年2回、全国交通安全運動の期間中に、沿線警察署などと合同で「踏切事故防止啓発活動」を実施しております。

2023年度は、春は浜田踏切において清水警察署と合同で実施し、秋は日吉町踏切において静岡中央警察署と合同で実施いたしました。



(春) 浜田踏切啓発の様子



(秋) 日吉町踏切啓発の様子

(2) 意見交換会の実施

事故、輸送障害が発生した際の早期運転再開および二次災害防止策について事前に共有を図ること、または鉄道施設内でテロ等の行為が発生した場合に迅速な対応ができる体制を構築するため、静岡県警察と対応手順等について確認を行っております。感染症対策のため今回は書面での開催となりましたが、異常時の対応をスムーズに行うため、引き続き連携を確認してまいります。

5-5. その他の安全に関する事項

(1) 総合防災訓練の実施（運輸防災マネジメント）

大規模地震が突発的に発生した場合を想定して、発災初期における情報収集と情報伝達、収集した情報をもとに対処方法の決定・指示・お客様の避難誘導手順の確認など、全社員が参加する総合防災訓練を行い、非常時の対応力強化を図っております。

2023年度は、地震発生時の初動対応確認である情報伝達訓練や地震により吊架線とトオリ線を結ぶハンガーが外れた際の応急復旧訓練、避難誘導訓練などを実施しました。発災時を各自がイメージし、どのように動くべきかを改めて考える機会になりました。



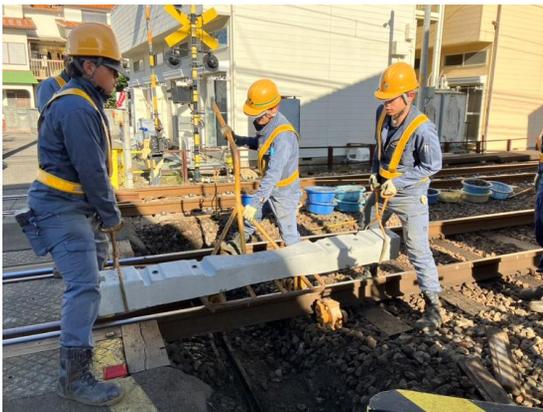
沿線地図を用いた情報収集訓練



応急復旧訓練の様子

(2) 安全パトロールの実施

規程・ルールに沿った業務遂行の確認、労災事故撲滅のため、安全パトロールを実施しております。各現場を視察した指導員が現状を把握し、改善指導を行うことで、安全体勢の強化を行っております。



安全パトロール中作業の様子

(3) 安全設備使用訓練の実施

社員を対象として、鉄道施設の仕組みや緊急時の対応を学ぶ研修を実施しました。通勤や休日時にも自社路線を利用する社員が多いことから、有事の際、社員として迅速かつ適切な対応をとることを可能とするために研修を実施しております。



緊急時の避難方法をレクチャー・体験する様子



踏切非常ボタンを体験する様子

(4) 合同訓練の実施

災害等の発生により列車が脱線したことを想定し、対応手順の確認や早期復旧の実現を目的とした訓練を静岡鉄道と天竜浜名湖鉄道合同で天竜浜名湖鉄道天竜二俣駅構内で実施しました。当社では、長沼車庫で定期的このような訓練を行っていますが、今回初めて、長沼車庫以外での訓練となりました。訓練後の意見交換会を含めて連携強化も図ることができ、充実した訓練となりました。



「天竜浜名湖鉄道」との合同訓練の様子

(5) テロ対策

テロ行為への対策として、駅・車両基地には録画機能付きの防犯カメラを設置しております。また、不審物警戒の為、駅設置のごみ箱は中身が見えるものを設置しており、警戒強化期間中は駅係員が特別警戒腕章を着用して各駅の巡回を行っております。



中身が見えるゴミ箱



各駅巡回の様子

(6) 踏切監視カメラ

静岡清水線の全49箇所全ての踏切に監視カメラを設置しております。各踏切の周辺の様子を鮮明な映像で記録しており、運転指令や本社事務所など、離れた場所からもリアルタイムに状況を確認することができるため、事故等の発生時に迅速な対応が可能となりました。



本社事務所モニタ



モニタからの様子

(7) 置石防止啓発

置石は、発生すると列車に遅延が生じるだけでなく、置石をした本人も怪我等をする可能性があるため、沿線の小学校を中心に置石防止啓発を継続して実施しております。

2023年度は、前年に2件の小学生による置石が発生したため、特に力を入れて置石啓発活動を行いました。その結果、2023年度に人為的な置石発生はありませんでしたが、走行中の列車に対する投石などの事例があったため、引き続きマナー啓発に努めてまいります。

<直近3年間の置石発生件数>

| 年度 | 件数 |
|------|----|
| 2021 | 0件 |
| 2022 | 2件 |
| 2023 | 0件 |



沿線小学校における置石防止啓発活動実施時の様子

(8) 安全ニュースの発行

安全に関する取り組みをまとめた「安全ニュース」を定期的発行しております。毎月開催される運輸安全マネジメント推進委員会における社長の発言やヒヤリ・ハット事例の紹介・募集などを掲載しております。鉄道事業の社員だけでなく、全社員が閲覧可能なグループウェアに掲載することで、会社全体で安全意識の高揚に努めております。

安全ニュース

企画・編集 鉄道部 安全推進課 2023年4月発行

運輸安全マネジメント推進委員会 社長訓示(一部抜粋)

運輸安全マネジメント推進委員会は、経営トップが親身して取り組むべき重要な委員会として、安全推進体制を適切に構築するための役割を担っています。鉄道・物流における安全への意識をより一層向上するため、月に一度社長、会長を交えて安全懇話会や日々の課題への対応確認をしております。

4月号ヒヤリハット紹介

今月ご紹介するヒヤリハットは、電車ホームにおける車いすに関するヒヤリハットです。車いすのお客様が乗降補助をする際、車輪が少し動きヒヤッとした、という内容でした。もちろん、乗降車庫は車いすのお客様にご乗車いただけるよう、係員がお手伝いしていただいておりますが、車いすの操作には十分な注意が必要です。ご存知の方も多かもしれませんが、駅ホームは線路側に向かって傾斜が下り傾斜となっております。当社従業員は、車いすのお客様対応をする際にはホームと並行し車いすを停めるよう確認しております。しかし、車いすは車輪がついているため、思わぬタイミングで車輪が動き出すことも珍しくありません。車輪が動かないことを確実に確認するよう、安全確保を引き続き確認してまいります。

各種表彰

中部運輸局長表彰
 運輸安全マネジメント推進委員会において、今年度も表彰いただきました。

運転運送部 河野征彦 運転士
 責任事故が無く、動力車操縦者としての経験を20年以上有している50歳以上の者

厚生労働省大臣顕彰
 施設車両管理所 吉田一哉 保線係長
 表彰要件) 職長として10年以上の経験があり、安全管理に関する部下の指導教育を積極的に活動している者

1月

新年から歴史的な寒波があり、非常に寒い日が続いている。気象に関わる会社事故事例の調査結果を注意深く見させていただく。今回の会社事故事例は規則に則り、安全が確保されるとお客様を降ろす必要を判断することで事態の悪化を防ぐことが可能であったが、我々も同様の事態に陥る可能性を視野に入れて対応していなければいけません。また、今年度の年末年始輸送安全総検査に対してお疲れを申しあげ、今年もあと2か月、引き続き安全のための取組を続けていただければと思います。

2月

今年度人数が大きく減ることや安定したオペレーションが実施でき、無事故を継続することが出来ている。現在は春季労使交渉中であるが、みなさんの安定的な生活を守ることが安全につながるという意識で笑顔に輝いてほしい。

日本人は互いの思いやりで繋がっている一方で人の衝動を抑えられない傾向がある。それが悪い意味で働いてしまうことが言えずに危険が放置され、事故発生につながりかねない。目上の人であってはおかしいと思ふことはおかしな発言であるように、言い合える関係づくりをすることが大切である。そのように関係づくりが安全を守ることに一歩につながることを常に意識していただき、互いにアドバイスできる職場にしたいと思うようよろしくお願い致します。

3月

本年も無事故を継続していただいた皆様に感謝申し上げます。無事故の継続が収益に対する多大な貢献となります。当社グループ全体の事業に安全の精神が貫かれているため、より一層安全な環境として次年度も更に強く使命感を強くしているところである。交通輸送における春闘は安全を守るという意味で特別な意味があるため、本年も出来る限り積極的に従業員皆さんの声を聴き、実現に向けて動いていく。鉄道部においては今年度は昨年度と比較して労働組合が大幅に下がったことを痛く思う。特に春闘では12月から大変化し中継られた人員で無事故で運行いただいていることに感謝を申し上げます。収支面で非常に貢献度の高い事業であるため、頑張ってくださいいただければと思います。この1年間に感謝を申し上げます。来年度もよろしくお祈りいたします。

2023年度 鉄道部 安全重点施策

本年度は鉄道部の安全重点施策を一新し、安全行動規範を基本理念とした施策に変更をいたしました。本年は以下の重点施策の下、運転無事故の完遂に努めます。

安全目標：運転無事故の完遂

| 基本理念 | 中期目標項目 (2023-2025年度) | 2023年度実施項目 |
|--|------------------------------|---|
| (1) 一斉協力して輸送の安全の確保に努めること | 経営トップ・現場部門まで一丸となった安全最優先の意識向上 | 動画、eラーニング等の活用(鉄道)施設車両管理所が一体となった技術力発表会の実施 |
| (5) 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとること | 様々な状況における対応力の理解向上 | 高度な状況における異常発生時の対応訓練 各局・各現場での対応力確認による災害対応強化 |
| (7) 常に問題意識を持ち、必要な改革を行うこと | DXの推進・自発的に事故の発生を防止する意識向上 | DX推進による業務効率化(鉄道)自動運転実現へのロードマップ(常運)ドローンを使用した点検導入に向けた検討 |
| (8) 輸送の安全を確保するための施設・設備投資を適切に行うこと | 自然災害、従業員の声を踏まえた安全投資の実現 | (鉄道)既・構・橋・橋脚間の法面補修工事完了(常運)2号付近の通路整備完了 |

安統管ディスカッション

関係職員目録での安全に対する意見交換する機会として、年に一度、静岡中央警察署と協力し、安統管ディスカッションを実施しております。現場の従業員は勤務交替に沿って数回を設けているため、直接安全統括管理者と意見を交換する機会がほとんどありません。そのため、現場の生の声の発信に際する貴重な機会となりました。

今回は(長沼車両工場)の老朽化「日本平ロープウェイ」運送部の修繕についてなど、日頃現場で発生している課題や不安要素を共有し、今後の安全統括の意思が共有されたことで、今後はいかに課題の解消をしてまいります。

索道異常時対応発表会

2月28日、日本平ロープウェイにて、異常時対応発表会を実施いたしました。風が強く、索道の動きを示す傾度計が基準を上回った想定で、索道の緊急停止及び運行再開という一連の流れを実際に索道を動かして実施しました。

実際の状況では、2名の乗客と日本平にございます運転員が索道に連絡を取り合うことが必要となるため、無難による情報伝達を合わせて訓練し、有事の際に冷静な対応が出来ることを確認いたしました。

技術力発表会

1月31日、長沼営業所にて技術力発表会を実施いたしました。今回は架線や踏切を管理する電気系の作業を鉄道部解説の下、皆様に見ていただきました。

静鉄電車は身近な存在ながら、鉄道現場各各の作業内容は専門性が深く、内容が難しいと感じられた方も多くはありますが、今回の発表会をきっかけに、少しでも興味を持っていただけたら幸いです。気温の低い一日となりましたが、ご参加いただいた皆様、ありがとうございました。

不審者対応訓練

1月27日、静岡中央警察署と協力し、新静岡駅にて不審者対応訓練を行いました。本訓練は、6月20日に実施の恐怖法シミュレーションされた訓練の実践として行いました。不審者に扮した警察官が停車中の車両で刃物を振り回しているという情報を元に、警察への通報・お客様の避難させる際の時間確保を駅員が訓練を使って行いました。

実践的な状況下で訓練を通じて実施する難しさを体感したため、今後も継続した訓練に取り組んでまいります。

6. お客様・地域の皆様へのご協力のお願い

6-1. 安全運行についてのお願い

■ 線路内に物を置いたり、列車に向かって石を投げたりしないでください。

線路上への置石または物を放置するいたずらは、犯罪であり法律で罰せられます。また、この行為により、列車故障や脱線事故、列車の踏んだ破片が通行人や通行車両に当たった場合は、人命に関わる事故に繋がる可能性もあります。これらの行為は、列車運行に遅れが生じ、ご乗車のお客様にもご迷惑が掛かりますので、絶対にやめてください。

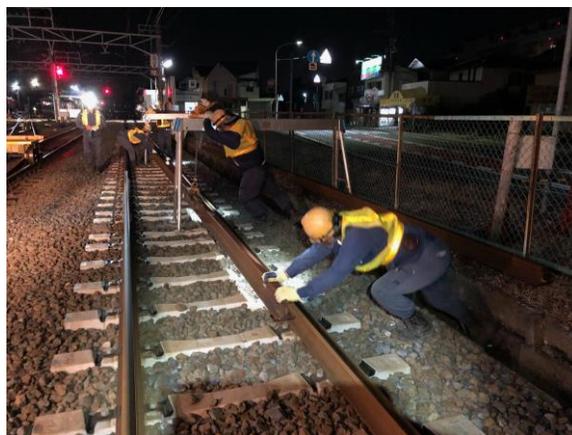
6-2. 夜間作業へのご協力のお願い

■ 夜間作業にご理解とご協力をお願いします。

安全な運行を行うためには様々な鉄道施設の改良・保守・点検が必要です。線路や架線の交換など、作業内容によっては電車が運行している時には実施できないものがあるため、深夜に作業を実施しております。

作業に関しましては、極力、騒音・振動を低減させ、短時間で終わるように努めております。

沿線にお住いの皆様にはご迷惑をお掛けすることがあるかと思いますが、ご理解ご協力をお願いいたします。



夜間作業の様子

6-3. ホームでのお願い

■ かけこみ乗車はおやめください。

かけこみ乗車は転倒やドアに挟まれたりする思わぬ事故につながり大変危険です。また、列車運行の遅れの原因となり、他のお客様のご迷惑にもなりますので、おやめください。

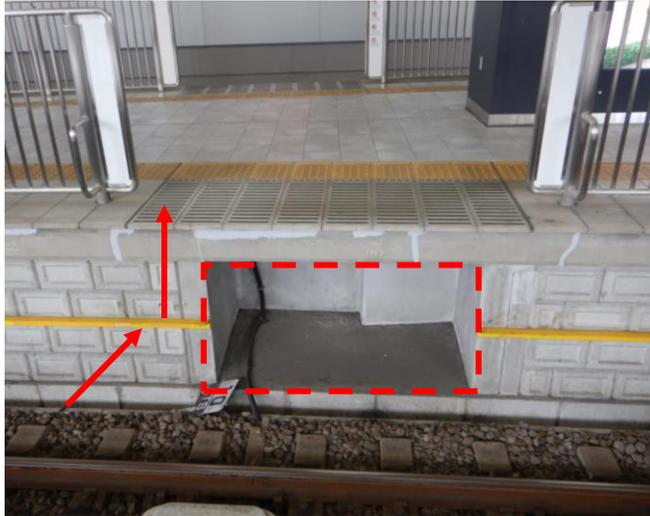
■ 歩きながらの携帯電話（スマートフォン）の使用はおやめください。

歩きながらの携帯電話（スマートフォン）の使用は、他のお客様との接触、ホームからの転落、ドアとの接触の恐れがあり、大変危険です。ご利用の際は、周囲へのご配慮と注意をお願いいたします。

■ 線路内には入らないでください。

- ・ 線路に転落したお客様を発見した場合は「非常通報ボタン」を押してください。
(ボタンを押しても線路には絶対に降りないでください。)
- ・ 物を線路に落としても自ら拾わず係員にお知らせください。
(駅係員が不在の駅はインターホンでお知らせください。)

※線路内に転落してしまった場合は、ホーム下退避スペースに逃げるか、昇降ステップを利用して直ちにホーム上へ避難してください。



ホーム下退避スペースと昇降ステップ



非常通報ボタン

■ 黄色の点字ブロックの内側にお下がりください。

走行中の列車が通過する際には風圧がかかるため、思わぬ転倒等により列車と接触するおそれがあります。ホームでお待ちの場合は、柵に寄りかかったりせず、黄色の点字ブロックの内側に下がってお待ちください。また、列車から降りた後も黄色の点字ブロックの内側をお歩きください。

■ ホームの傾きにご注意ください。

ホームには雨水等の水はけを良くするための傾斜がついております。ホームで電車をお待ちの際、ベビーカーや車いすをご利用の場合は、ブレーキ等をしっかりと掛けて、目を離さないようにご注意ください。また、キャリーケースについても転倒のおそれがありますので手を離さないようにしてください。

■ お困りのお客様へご協力をお願いします。

ホーム等においてお困りのお客様へ駅員が声かけを行っておりますが、全てのお客様に安全にご利用いただくためにもお困りの方を見つけたら声掛け等のご協力をお願いいたします。

6-4. 乗車時および車内でのお願い

■ 駅到着時はドアから手を離してください。

手や手荷物がドアに触れていると、戸袋に引き込まれ思わぬ怪我をする恐れがあります。ドアが開く際は手や手荷物をドアから離してお待ちください。

■ 列車とホームのすき間にご注意ください。

列車とホームの間にはすき間があります。乗り降りの際にすき間に足を落とし怪我をするおそれがありますのでご注意ください。特に小さなお子様をお連れの場合は、手をつないで足元に注意して乗り降りしてください。

■ 周りのお客様にご配慮をお願いします。

車内は狭い空間に多くのお客様がご乗車しております。転倒などによりご自身が怪我をしたり、持っている荷物などが他のお客様に当たり怪我をさせてしまうおそれがあります。車内を移動する際は周りに注意して移動してください。また、車内は全席・全車両禁煙です。

■ 座席はゆずりあってご利用ください。

列車にはお年寄りや体の不自由な方、妊娠されている方のために優先席を設置しております。（当社では基本的に全車両、全席優先席のお願いをしております。）

一人でも多くのお客様にご着席いただく為、手荷物は空いている座席に置かず、膝の上か棚の上に置くようお願いいたします。また、静鉄グループでは「ヘルプマーク」の普及活動に取り組んでおります。このマークを付けている方を見かけたら、席を譲る、駅などでは声をかける、災害時は安全に逃げるための支援をするといったご協力をお願いいたします。



ヘルプマーク

■ 携帯電話（スマートフォン）による通話をご遠慮ください。

狭い車内での携帯電話（スマートフォン）を使用した通話は周りのお客様のご迷惑となる場合があります。乗車時は電源を切るかマナーモードにするなどご配慮をお願いいたします。

6-5. 踏切でのお願い

■ 周囲の安全を確認してから横断してください。

踏切を横断するときには、一旦止まって左右を確認してから横断してください。車で横断する場合には、前方のスペースを確認してスペースが無い場合には踏切の横断はしないでください。

■ 警報機が鳴り始めたら踏切内へ入らないでください。

警報機が鳴り始めたら列車が接近していますので、無理に横断せず列車の通過を待ってから横断してください。また、踏切を横断している時に警報機が鳴り始めたら、その場に留まらず、速やかに踏切の外に出てください。また、万が一、車が踏切内に閉じ込められた時には、そのまま遮断かんを押して脱出してください。

■ 車の積載物の落下にご注意ください。

踏切内に車の積載物が落下した場合、列車故障や脱線事故、列車の踏んだ破片が歩行者や通行車両に当たるなど人命に関わる事故につながる可能性があります。また、これにより列車運行に遅れが生じ、ご乗車のお客様にもご迷惑が掛かりますので、踏切を通過する際には積載物が落下しないよう注意して運転してください。

■ 異常を発見した時は、迷わず「非常ボタン」を押してください。

非常ボタンを押すことで、接近してくる列車に異常を知らせることができます。踏切内に車が閉じ込められているなど異常を発見した際には非常ボタンを押してください。ただし、異常時以外は絶対に使用しないでください。いたずらで押した場合でも、安全確認のため列車は止まり、運行に遅れが生じます。また、いたずらで押したことが判明した場合には、法律により罰せられる可能性があります。非常ボタンを押した場合は、踏切の名前とボタンを押すに至った状況の報告もお願いいたします。



踏切非常ボタン

2020年度、全49踏切に設置完了

6-6. 不審者・不審物について

■ 不審者・不審物を発見した時は駅係員または運転士にお知らせください。

不審物発見時には次の3つの原則がありますのでご注意ください。

- ① 触れない
- ② 嗅がない
- ③ 動かさない



当社では、駅ホーム案内表示装置でお客様へ不審物の発見について呼びかけをおこなっております。

万が一、車内で不審物や不審者を発見された時は、列車内に設置の非常通報ボタンでお知らせください。



列車内非常通報ボタン

6-7. AED（自動体外式除細動器）について

■ 全15駅にAEDを設置しております。

AED（自動体外式除細動器）は静岡清水線全15駅に設置しております。また、運転士や駅係員など鉄道事業に係る社員は消防署のご協力のもと、普通救命講習を定期的に受講しております。



AED（新静岡駅）



普通救命講習受講の様子

6-8. 事故・災害等発生時の運行について

■ 運行情報をお知らせしております。

ホームページやSNSを使用して運行情報をお知らせしております。列車が事故や故障、災害等により遅延（10分以上）や運休している時、または臨時ダイヤで運行している場合は、運行情報を更新いたしますので、お出かけの際にはぜひご確認ください。

- ・ 静鉄電車ホームページにおける「運行情報」
(<http://train.shizutetsu.co.jp/>)



静鉄電車ホームページ



静鉄電車ホームページ

- ・ 静鉄電車運行情報（公式X）



静鉄電車運行情報（公式X）

各駅のポスターでX（旧Twitter）などSNSのQRコードを読み取ることができます。



新静岡駅掲示のポスター

@shizutetsu_pr



7. お客様・地域の皆様との コミュニケーション

日頃、鉄道をご利用いただいているお客様や地域の皆様のご協力を得ながら「安全・安心・安定輸送」に取り組んでおります。皆様への感謝とともに、鉄道に対する理解を一層深めていただけるよう様々な取組を実施しております。

■ 近隣学校への訪問

置石などの列車妨害や踏切事故の防止、登下校中のお子様の命を守ることを目的に、沿線の小学校を対象とした「鉄道安全教室」を実施いたしました。2023年度は各学校の実態に合わせて、オンラインもしくは対面形式で、沿線の4校で置石防止啓発を実施したほか、その他の沿線学校にはマナー啓発チラシを配布することで幅広い啓発活動を行うことができました。今後も安全に鉄道を利用していただくための啓発の場として、引き続き実施を計画してまいります。



小学校に配布したチラシ

■ こども110番の駅

こどもを狙った犯罪の防止や安全な地域づくりなどを目的として、全国の鉄道事業者と共に「こども110番の駅」の取組を実施しております。当社では、終日係員を配置している新静岡駅と新清水駅でステッカーを掲示し、駅に子供が助けを求めてきた場合に、保護すると共に、子供に代わって110番通報を行うなどの対応をとります。

しずてつ電車をご利用のみなさまへ

安全に電車に乗っていただくために、しずてつ電車から、みなさんに5つのお願ひがあります。しっかり守って、楽しくご利用ください。

1 発車前のかけこみ乗車はとっても危険です!

- いそいで乗ると、ドアにはさまれてケガの原因になります。余裕をもって乗りましょう。
- しずてつ電車は日中6分～7分ごとの運転となっています。発車ベルがなってもあわてずに、次の電車に乗りましょう。
- ペーパークーモドアにはさまれないよう注意しましょう。

2 電車のドアがひらくときとびからはなれてください!

- ひらくドアに手や腕を触れていると、戸袋に引き込まれる原因となります。危険ですので、ドアが開くときはドアから離れましょう。
- 抱えているお子さんの手や腕も注意しましょう。

3 警報機がなったら踏切の中へ入らないでください!

- 踏切事故の原因となり、大変危険ですので、警報機が鳴り始めたら絶対踏切の中に入るのをやめましょう。
- 踏切の途中で警報機が鳴り始めたら踏切の外へ移動しましょう。
- 踏切では一旦停止して、左右の安全確認を十分に行いましょう。

4 列車・線路にいたずらをしないでください!

- 列車や線路へのいたずらは、列車の遅れや脱線などの重大事故につながります。絶対にいたずらはやめましょう。
- 線路内に入ると列車と接触したりして大変危険です。線路内に入るのには絶対にやめましょう。

5 電車に乗るとき、降りるときは電車とホームのすき間に注意してください!

- 電車とホームにすき間がある場所があります。乗るとき、降りるときは足下に気をつけましょう。

Shizuoka Railway



■ マナー啓発動画

静岡清水線の沿線校である静岡デザイン専門学校と連携して、電車内のマナーを啓発する動画を制作いたしました。25名の学生が授業内で制作した動画の中から、最優秀賞と優秀賞を選考し、2023年11月1日～2024年3月31日までの期間、A3000形車両内の扉上サイネージや新静岡駅、草薙駅、新清水駅に設置のデジタルサイネージにて放映いたしました。



最優秀賞受賞作品

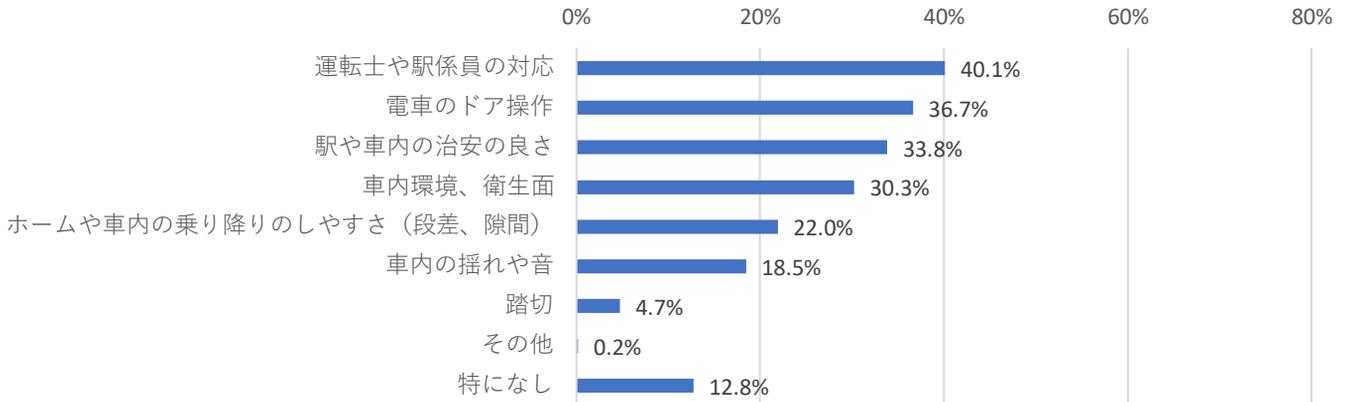


優秀賞受賞作品

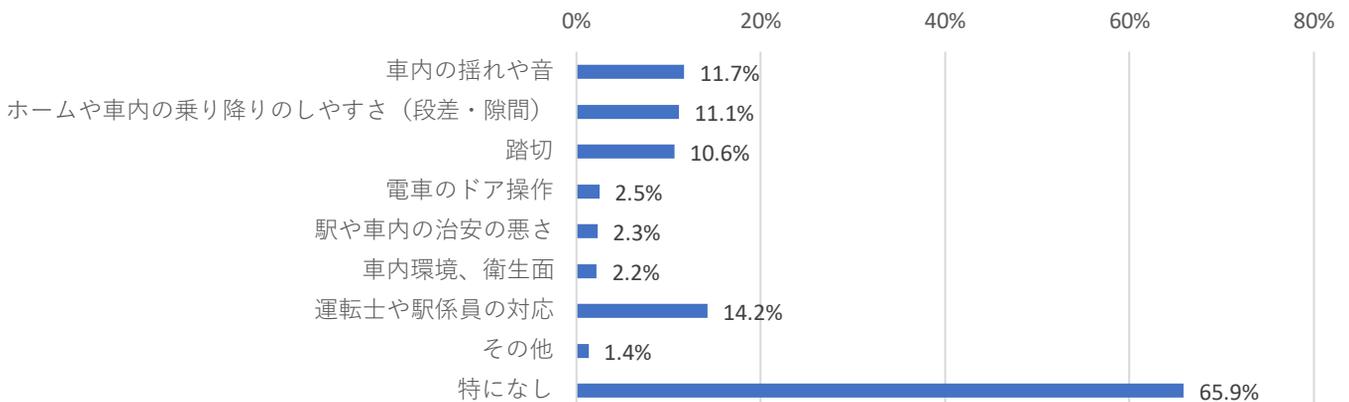
■ お客様からのご意見について

LuLuCaアプリをご登録いただいているお客様にアンケートを実施、当社が行う安全対策や乗車マナーについて、ご評価をいただきました。

静鉄電車を利用した際に「安全・安心」を感じた点は何ですか？（複数回答可）（1034人回答）

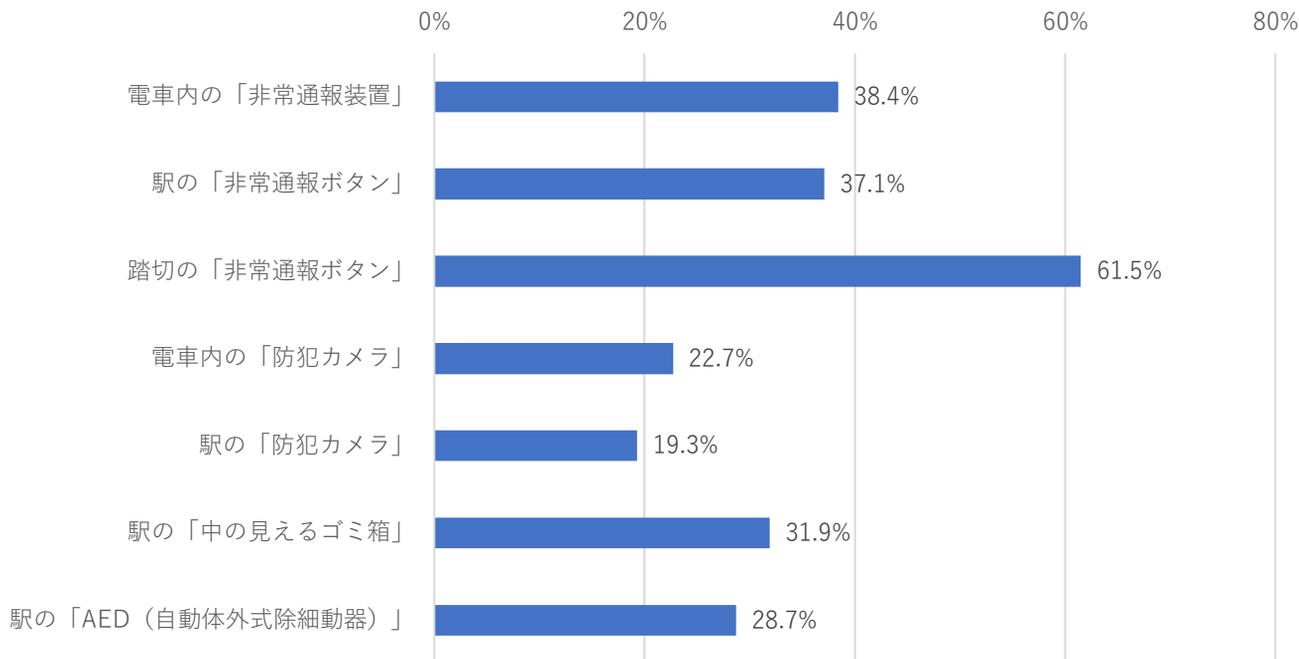


静鉄電車を利用した際に「危険・不安」を感じた点は何ですか？（複数回答可）（1034人回答）



「安全・安心」については、運転士や駅係員の対応などソフト面に係る評価をいただきました。「危険・不安」については、多数の方に「特になし」と評価をいただきました。

電車内やホームに設置されている以下のものについて、設置している位置をご存知ですか？
(1034人回答)



電車内「非常通報装置」



駅「非常通報ボタン」



踏切「非常通報ボタン」



電車内「防犯カメラ」



駅「防犯カメラ」
(新静岡駅)



駅「中の見えるゴミ箱」



駅「AED」

踏切の非常通報ボタン以外は、設置場所認知度が50%を下回る結果となりました。今後、これらの認知度をさらに高めていけるよう広報活動を展開してまいります。大変貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。当社では、ご利用いただくすべてのお客様に安心してご乗車いただけるよう引き続き安全対策・マナー啓発に取り組んでまいります。

安全報告書のご感想、
または安全への取組に関する
ご意見をお寄せください。

静岡鉄道株式会社 鉄道部 安全推進課
TEL (054) - 254 - 5137
FAX (054) - 273 - 0658
E-MAIL stktetsu@shizutetsu.co.jp