



# 安全報告書 2024

鉄道事業



街にいろどりを。人にときめきを。

<b>1. ごあいさつ</b>	<b>2</b>
<b>2. 安全方針と安全行動規範</b>	<b>3</b>
2-1. 安全方針	3
2-2. 安全行動規範	3
<b>3. 安全管理体制</b>	<b>4</b>
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
<b>4. 2024年度 事故・障害等に関するご報告</b>	<b>14</b>
4-1. 事故発生件数等	14
<b>5. 安全確保のための取組</b>	<b>15</b>
5-1. 安全設備	15
5-2. 安全設備投資	21
5-3. 安全運行を支える人財	25
5-4. 警察との連携	28
5-5. その他の安全に関する事項	28
<b>6. お客様・地域の皆様へのご協力をお願い</b>	<b>33</b>
6-1. 安全運行についてのお願い	33
6-2. 夜間作業へのご協力をお願い	33
6-3. ホームでのお願い	33
6-4. 乗車時および車内でのお願い	35
6-5. 踏切でのお願い	36
6-6. 不審者・不審物について	37
6-7. AED（自動体外式除細動器）について	37
6-8. 事故・災害等発生時の運行について	38
<b>7. お客様・地域の皆様とのコミュニケーション</b>	<b>39</b>

# 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、個人消費の持ち直しや設備投資の堅調な動きが見られるなど、景気が緩やかな回復基調にある中において、「安全・安心・快適のあくなき追求」の経営理念に基づき、安全かつ質の高い商品・サービスを提供し、地域のお客様に安心と快適を届けるべく事業活動を推進してまいりました。

2024年度は人流が順調に回復し、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。一方で、不安定な国際情勢による世界経済の減速リスク、金利や物価の上昇、慢性的な人手不足等により、依然として先行き不透明な状況が続きました。

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・成長と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。

2024年度は、線路工事従事者の列車との接触事故リスクを軽減する「列車接近検知アプリ」の開発協力や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、警察と合同によるさすまた使用方訓練や消防と合同で火災を想定した避難誘導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、2024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、常に携行できるようにカードを作成し、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。

安全方針	安全行動規範
<p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>静岡鉄道株式会社 取締役社長 川井 敏行</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めること。</li><li>(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。</li><li>(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。</li><li>(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。</li><li>(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。</li><li>(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。</li><li>(7) 常に問題意識を持ち、必要な変革を行うこと。</li></ol>

携帯用カード

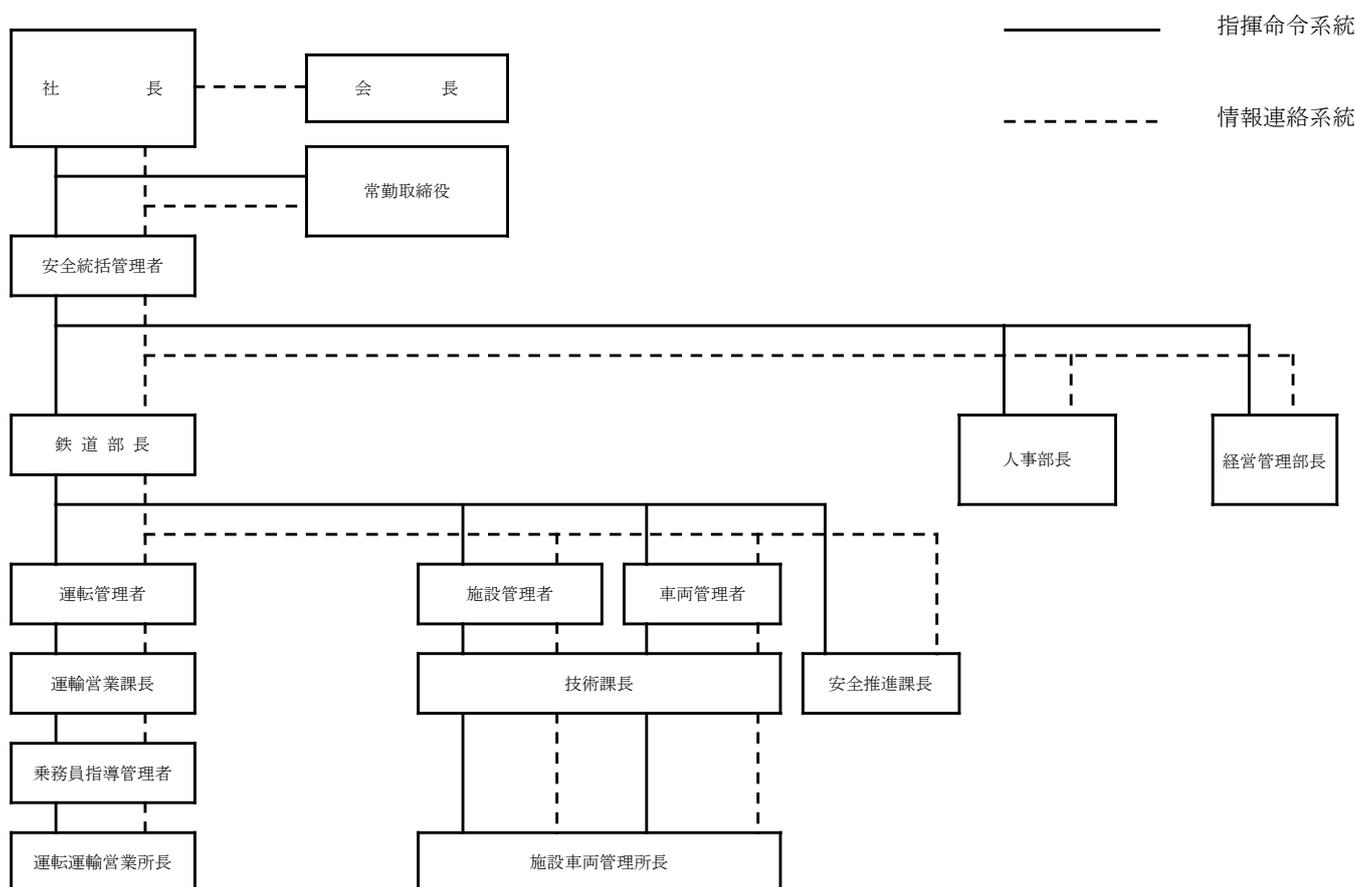
# 3. 安全管理体制

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 (2024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。2024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 (2024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（2024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 社外事例を活用した安全性向上

1. 社外で発生した事例を必要に応じて随時安マネ会議にて報告・分析

### ③ 様々な状況における対応方の理解向上

1. 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
2. 消防と合同での異常時対応訓練
3. 地震発生時の現地対策班の対応訓練

### ④ 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設備の更新
2. 点検・報告業務のシステム化の展開
3. 新たなDX化の検討
4. ヒヤリ・ハット総報告件数100件
5. 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

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。安全に関する施策や部方針等について、現場目線での気づきをもとに、建設的な意見交換を行うことができました。



営業・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。2024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

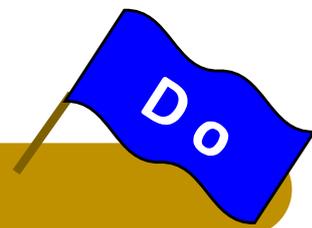
技術力発表会は技術係員の技術・安全に対する基本動作の発表の場を作り、さらなる知識・技能の向上に繋げるため実施しております。施設車両管理所1所としての連携強化を図りながら安全を追求していく場とするため、2024年度は、3区（保線区・電気区・車両区）一体となり、保線区が主担当の作業である道床交換を実施いたしました。



碎石運搬の様子



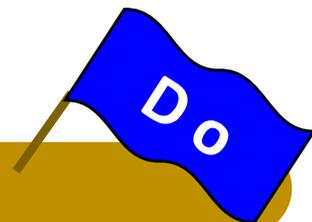
つき固め体験の様子



## ② 社外事例を活用した安全性向上

### 1. 社外で発生した事例を必要に応じて随時安マネ会議にて報告・分析

中部運輸局より提供される保安情報をもとに、当社における同種事象の発生可能性について、影響の大きさ・発生頻度・当社における発生可能性の観点から、鉄道部長・運転管理者・施設車両管理者が分析を行い、その結果を踏まえ、安全確保に向けた対応策を検討いたしました。



## ③ 様々な状況における対応方の理解向上

### 1. 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

#### ◆ 対応方針の決定と必要な設備・規程の整理

運行中列車内での不審者対応の可能性と必要なハード整備の検討を2023年度に実施したことを受け、2024年度はその対応方針の決定と必要な設備・規程の整理を実施しました。

対応方針：運行中に不審者を含む車内異常で非常押しボタンが押された場合は、次の駅まで運行を継続し、駅到着後に状況を確認する。

### 2. 消防と合同での異常時対応訓練

#### ◆ 火災を想定した避難誘導訓練

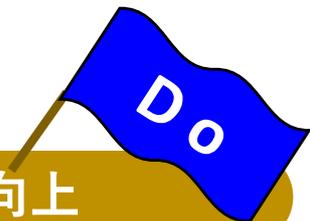
静岡市千代田消防署と合同で火災・災害等の発生時にご利用のお客様を安全に避難誘導することを目的に、避難誘導訓練を長沼営業所で行いました。本訓練は、「上り走行中沿線で火災を発見、倒壊し線路支障している」という想定のもと、当社運転士が列車防護と運転指令へ消防通報を依頼し、車内のお客様を火災から遠い車両へ誘導・避難させるとともに、現場に到着した消防隊・救助隊が救助活動するまでの対応要領について連携を確認しました。



長沼営業所での火災を想定した  
避難誘導訓練の様子

### 3. 地震発生時の現地対策班の対応訓練

地震発生時の対応強化を図るため、現地対策班のマニュアルを整備し、従来よりも具体的かつ実践的な作業内容としました。また、津波警報発令時の避難場所についても、静岡市の防災方針に基づき見直しを行いました。



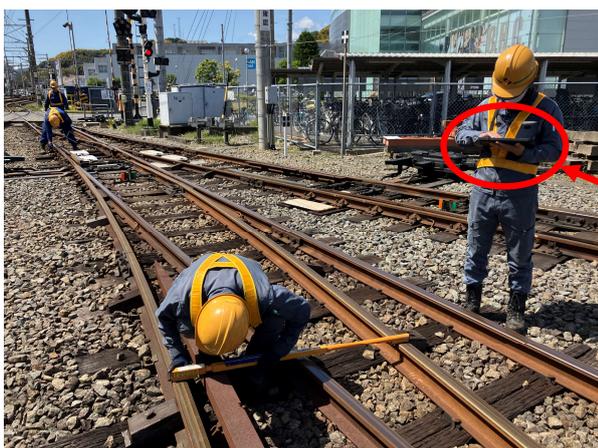
#### ④ DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上

### 1. 自動運転実現に向けた設備の更新（検討）

2024年度は、今後の自動運転化の実現を見据えた取り組みとして、自動運転に対応する各種装置に関する情報収集・調査・整理を実施しました。特に、保安装置やホーム設備、運転箇所における自動運転対応の必要条件を把握するため、すでに自動運転を導入している他社を訪問し、先進事例の見学と情報整理を行いました。今後は、運転保安装置等の検討を進め、実現に向けた設備計画の策定に取り組んでまいります。

### 2. 点検・報告業務のシステム化の展開

点検や報告に関する業務は、これまですべて紙ベースで行っていたため、点検時の記入の煩雑さや、点検後のとりまとめに多くの時間を要することが課題となっていました。こうした課題を解決するため、点検記録をデータで保存・蓄積し、振り返りや分析を容易に行えるようにすることで、安全性の向上につなげることを目的として、現場帳票システムを2024年度より導入し、運用を開始いたしました。今後は、本格的な運用を進めるとともに、さらなる業務改善と活用の促進に取り組んでまいります。



「現場帳票システム」使用時の様子



帳票画面

### 3. 新たなDX化の検討

業務の効率化および作業時間の短縮を図り、輸送における安全対策の強化、ならびに収支改善に向けた打ち合わせや要員体制の見直しに必要な時間を確保することを目的として、新たなDX化の検討を実施いたしました。検討にあたっては、効率化の効果規模、作業従事者数、導入のしやすさといった複数の要素を総合的に評価し、今後は日報作業の電子化や遺失物管理のシステム化など、さらなるデジタル化の推進に取り組んでまいります。

## 4. ヒヤリ・ハット総報告件数100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。

2024年度は全体を通して100件以上の報告を収集することを目標に取り組んでまいりました。結果として180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。2025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。



2024年度ヒヤリ・ハット報告（原因別）

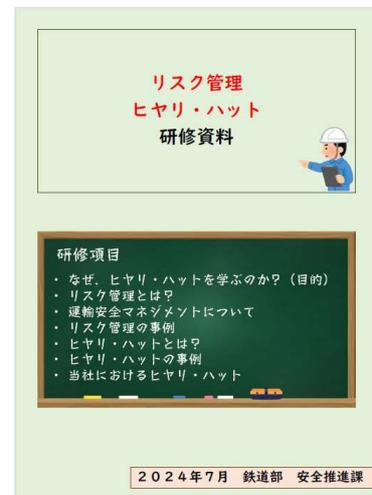
## 5. ヒヤリ・ハットに関する動画、eラーニング等を活用した教育

過去に実際に発生したヒヤリ・ハット事例やヒヤリ・ハットを報告する意義についてまとめた解説用教材を作成し、社内でも共有しています。併せて、eラーニング教材も作成し、内容の周知徹底を図る取り組みを進めております。

ヒヤリ・ハットの理解度向上や「本人の不安全行動」といったマイナスなイメージを払拭し、前向きに報告しやすい風土を醸成することを目的としています。

ヒヤリ・ハット事例の収集は、事故や災害の未然防止に役立つほか、社員一人ひとりの安全意識の向上にもつながります。

2025年度においても、さらなる報告数の増加に向けて、継続的に周知活動を実施してまいります。



作成した教材

## (2) 安全マネジメント推進委員会

Check

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。



会議の様子

## (3) 静鉄グループ運輸安全マネジメント委員会

Check

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、2024年度は第19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、常南交通株式会社 取締役社長 笹目様より「常南交通における外国人採用の取組み」と題し、特定技能バス運転士の採用に関して、採用活動において意識している点や特定技能人材の採用手法、さらに定着に向けたノウハウについてご講演をいただきました。また、グループ各社の安全報告書から前年度の取組内容について、安全統括管理者より発表があり、安全に関する課題やその対応策について、グループ内で活発な情報共有と意見交換が行われました。



会議の様子

## (4) 内部監査

Check

「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 (2025年度)



Act

2025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、2024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、2025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)	2025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"><li>・ 動画、eラーニング等を活用した安全重点施策の周知</li><li>・ 施設車両管理所が一体となった発表</li></ul>
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"><li>・ 外部研修センターでの安全体験研修</li></ul>
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"><li>・ 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</li><li>・ 消防と合同での異常時対応訓練</li><li>・ 南海トラフ地震臨時情報判定結果ごとの対応方確認</li><li>・ 従業員の安全意識の向上を目的とした鉄道事業における安全教育</li></ul>
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"><li>・ 日報作業の電子化</li><li>・ ヒヤリハット総報告件数100件</li><li>・ 動画、eラーニング等を活用したヒヤリ・ハット教育</li></ul>

2025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. 2024年度 事故・障害等に関するご報告

## 4-1. 事故発生件数等

2024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7件

- ・部内原因 車両故障 2件
- ・部外原因 人身事故 2件、部外者線路立入 1件
- ・災害原因 台風による巴川橋梁水位規制（運休） 2件

### 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。

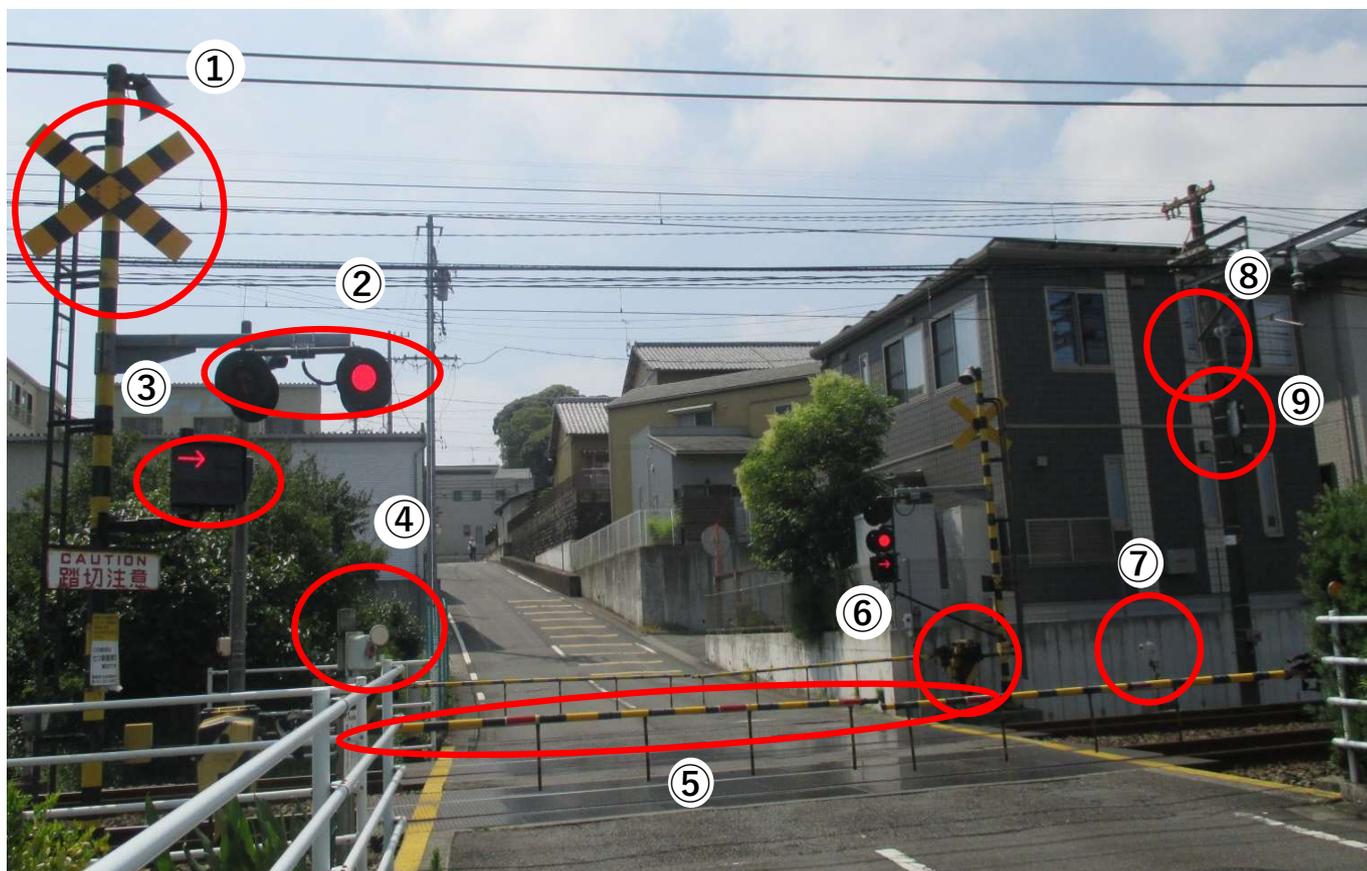
# 5. 安全確保のための取組

## 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



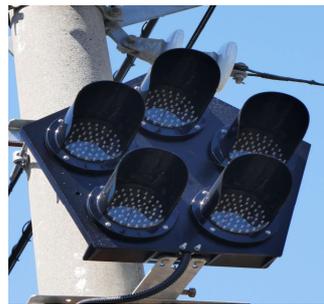
列車の通過に伴い、遮断かんを上下させる装置です。

#### 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



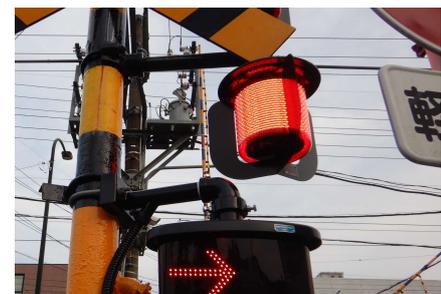
押すだけで無理なく遮断かんが屈折し、簡単に踏切外へ脱出できる遮断かんです。駅構内の踏切に使用されております。

#### オーバーハング型警報機



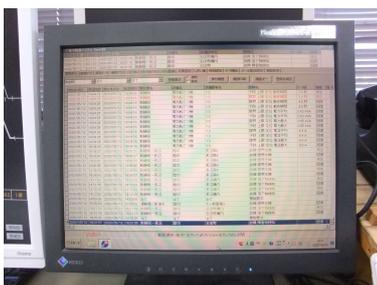
踏切を通行する車の運転手が遠くから踏切を確認できるよう、せん光灯を道路に張り出す形で設置した警報機です。

#### 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。

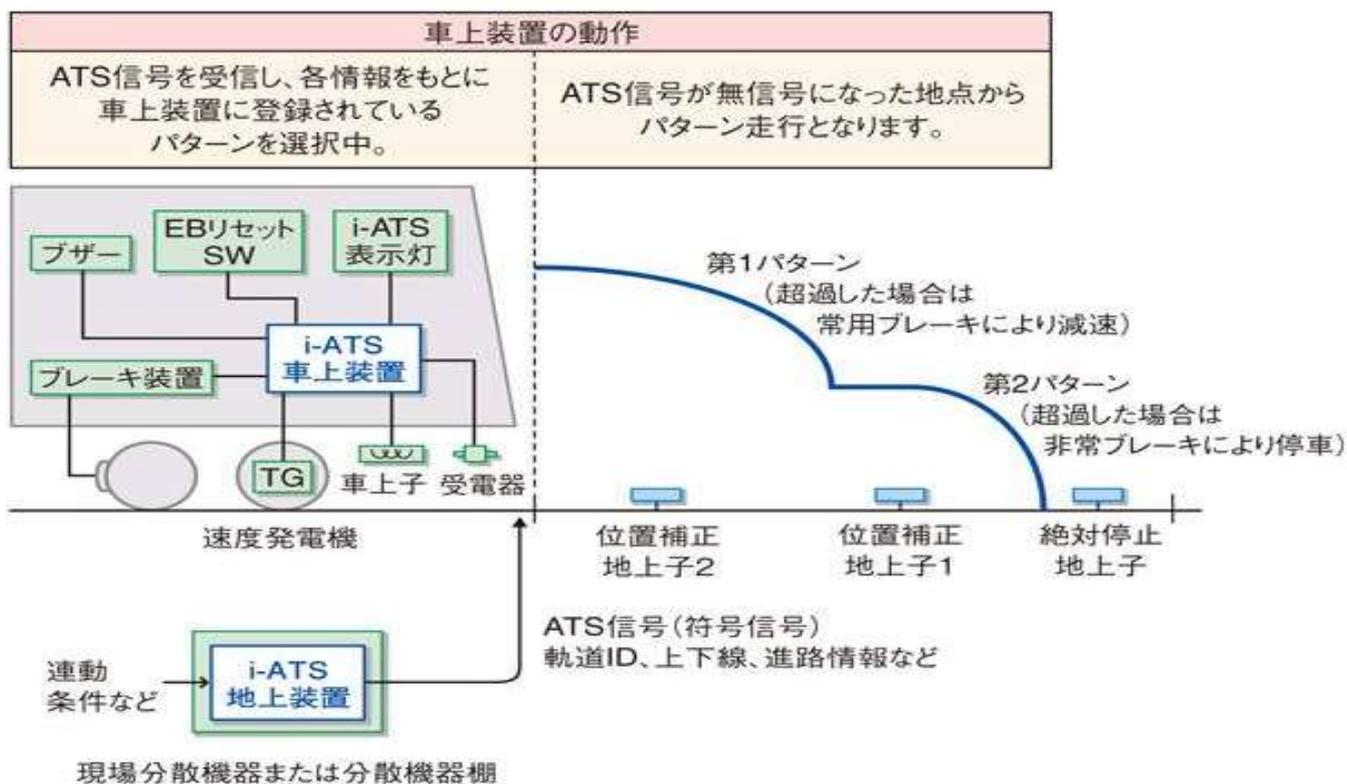


運行管理システム

#### ■ 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)

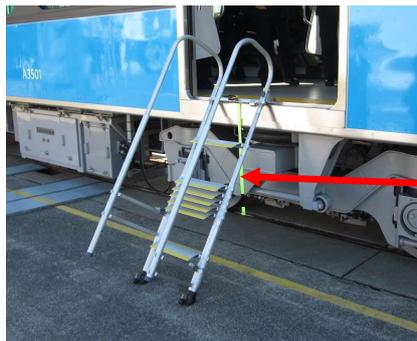


全15駅にAEDを設置しており、救急体制の充実を図っております。

## (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



車内で非常事態が発生したことを運転士に知らせる装置です。

### 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、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A3000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で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A3000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。



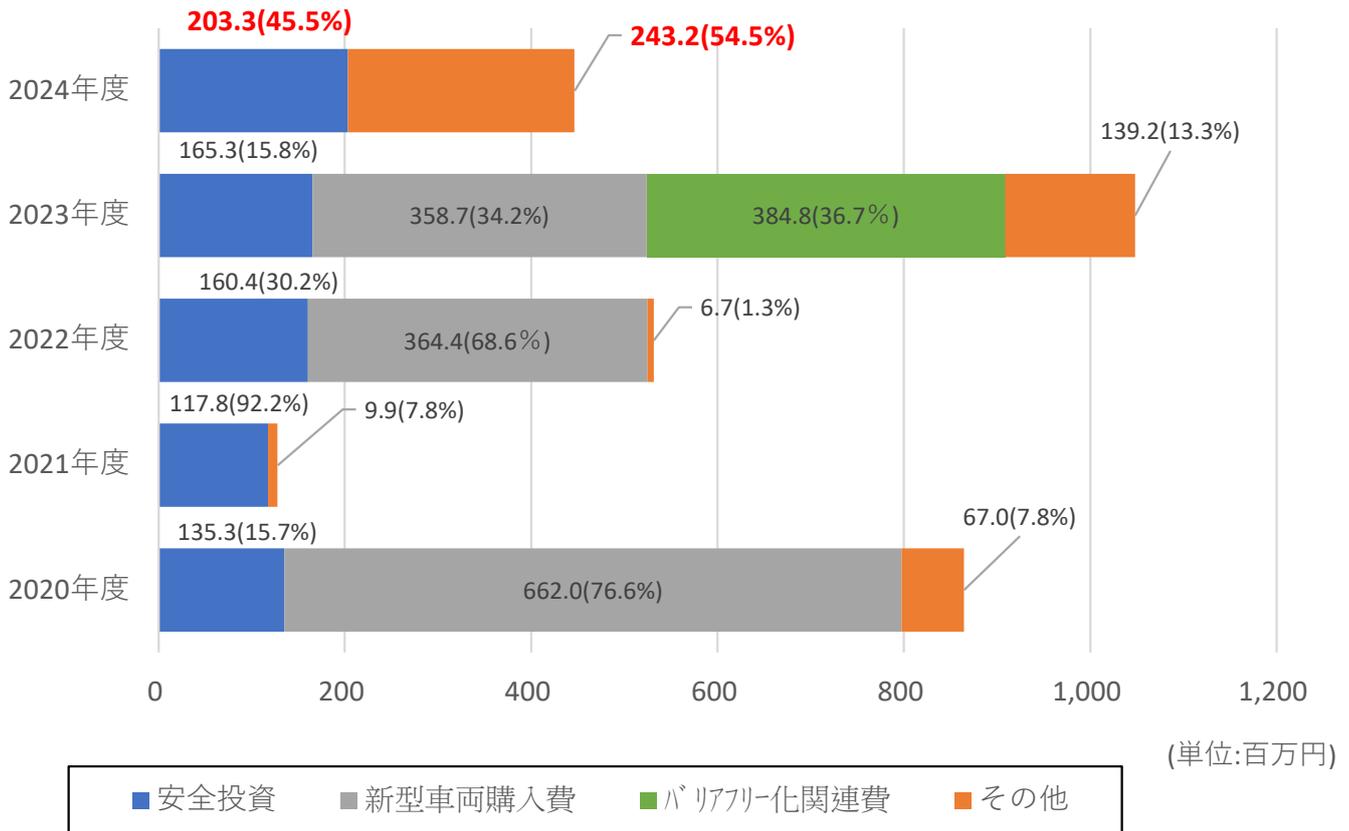
地震計

## 5-2. 安全設備投資

当社では、輸送の安全を確保するため、さまざまな安全対策に取り組んでおります。2024年度は、近年の中でも特に安全への投資に重点を置いた年でありました。その他の投資額が前年度比で増加しておりますが、計画に基づき駅遠隔制御装置を更新したためです。2024年度の事業全体の投資額約446百万円のうち、約203百万円と約45.5%が安全投資に充てられております。

今後も引き続き、お客様に「安全・安心」して電車をご利用いただけるよう、計画的かつ継続的に安全対策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



### ■ 2024年度の主な設備投資

#### <安全投資>

- ・踏切道改修工事 (KG化)
- ・合成マクラギ化工事 (分岐)
- ・電柱更新工事 (鋼管柱等)

#### <その他>

- ・駅遠隔制御装置更新

# 「安全投資」の導入実績について

## ◆ 踏切道改修工事（KG化）



施工前

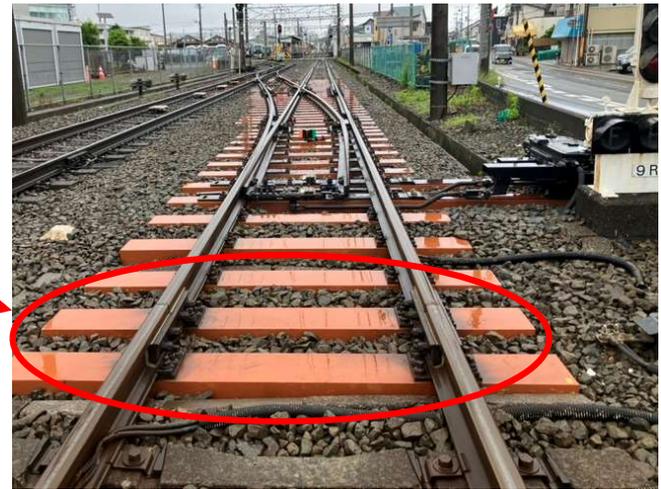


施工後

## ◆ 合成マクラギ化工事（分岐）



施工前



施工後

## ◆ 電柱更新工事（鋼管柱）



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。

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～

### 車体構体

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。



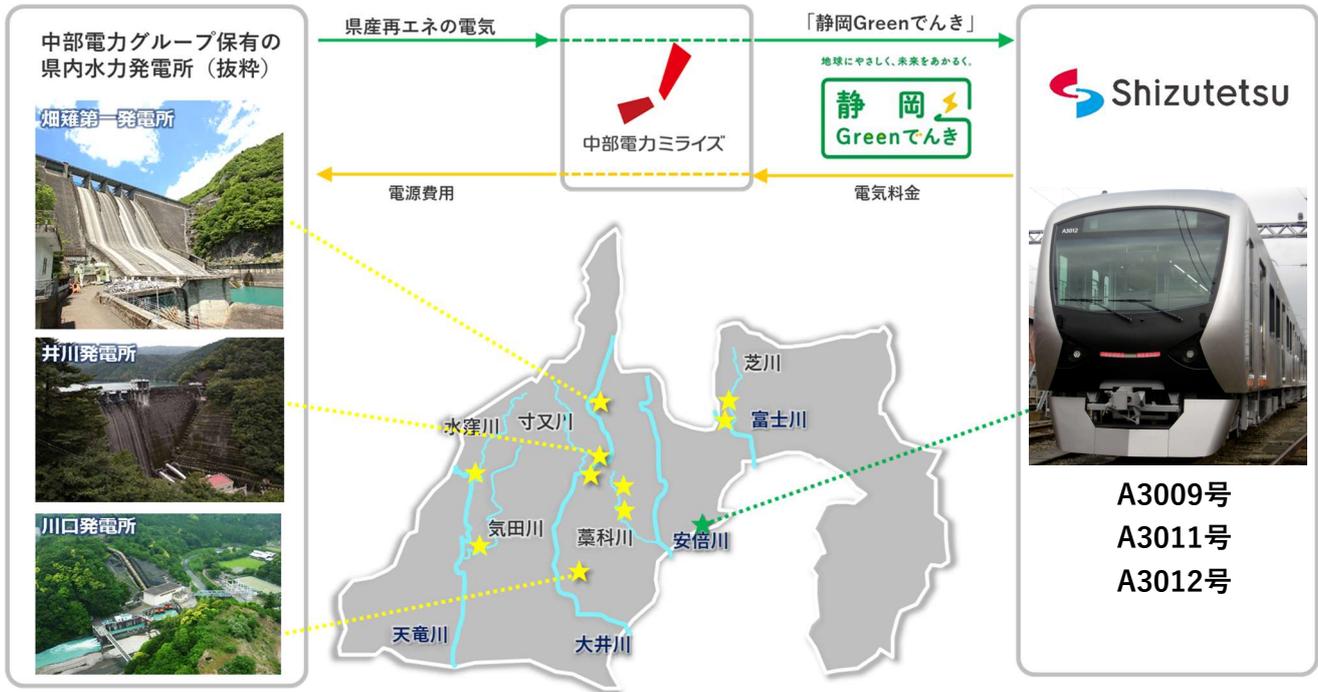
標識灯

## ■ 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

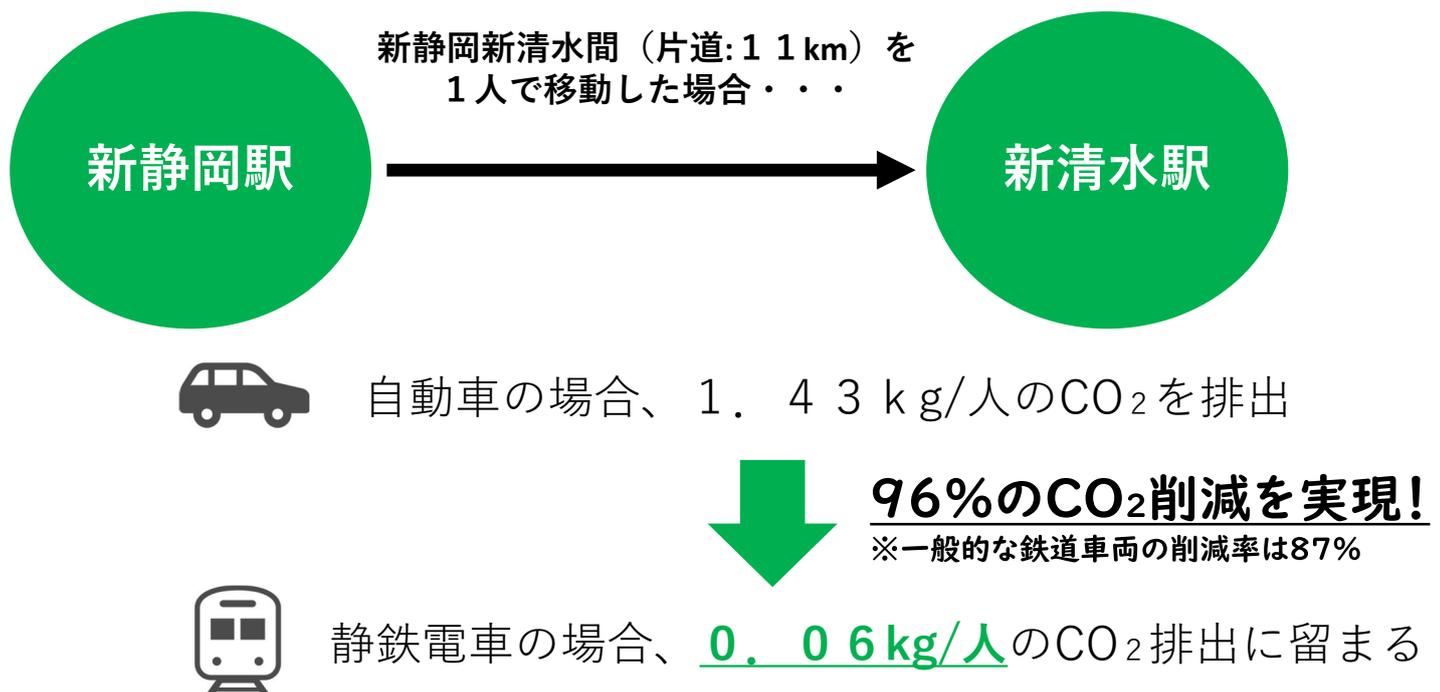
2020年度に導入した新型車両A3000形の第9号目車両のA3009号、2022年度に導入した第11号目車両のA3011号に続き、2024年2月23日（金）に導入した第12号目車両のA3012号は、中部電力ミライズ(株)のご協力により、静岡県内の鉄道会社で初めて、県内に立地する大井川・天竜川・富士川・安倍川の各水系にある水力発電所の再生可能エネルギー由来の環境価値を活用した静岡県産のCO2排出量ゼロの電気「静岡Greenでんき」で運行を可能とした車両です。

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

## 5-3. 安全運行を支える人財

### (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り、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

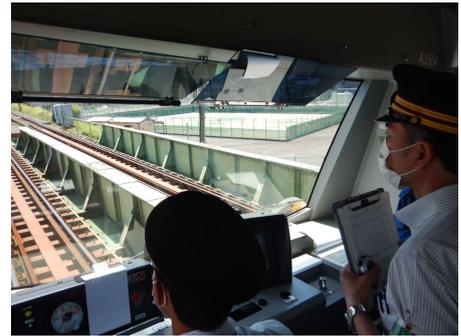
日常の安全対策と同じように、決して忘れてはいけないものは、自然災害や事故への対応です。万が一の事故に備え、運転士は非常処置訓練を定期的に行い、お客様の安全を最優先に取り組んでおります。



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年に一回）、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。



## 5-4. 警察との連携

### (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。

2024年度は、春は中吉田第二踏切において静岡南警察署と合同で実施し、秋は浜田踏切において清水警察署と合同で実施いたしました。



(春) 中吉田第二踏切啓発の様子



(秋) 浜田踏切啓発の様子

### (2) 対応手順の確認

静岡県警察とは事故や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、事前に情報共有を図っております。あわせて、鉄道施設内においてテロ等の行為が発生した場合に迅速な対応が可能となる体制を構築するため、対応手順等の確認も行っております。

## 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。



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) 保護メガネの導入

運転時における視認性の向上、日差しからの眼球保護、および疲労の軽減を目的として、運転士に対し保護メガネの導入を開始いたしました。

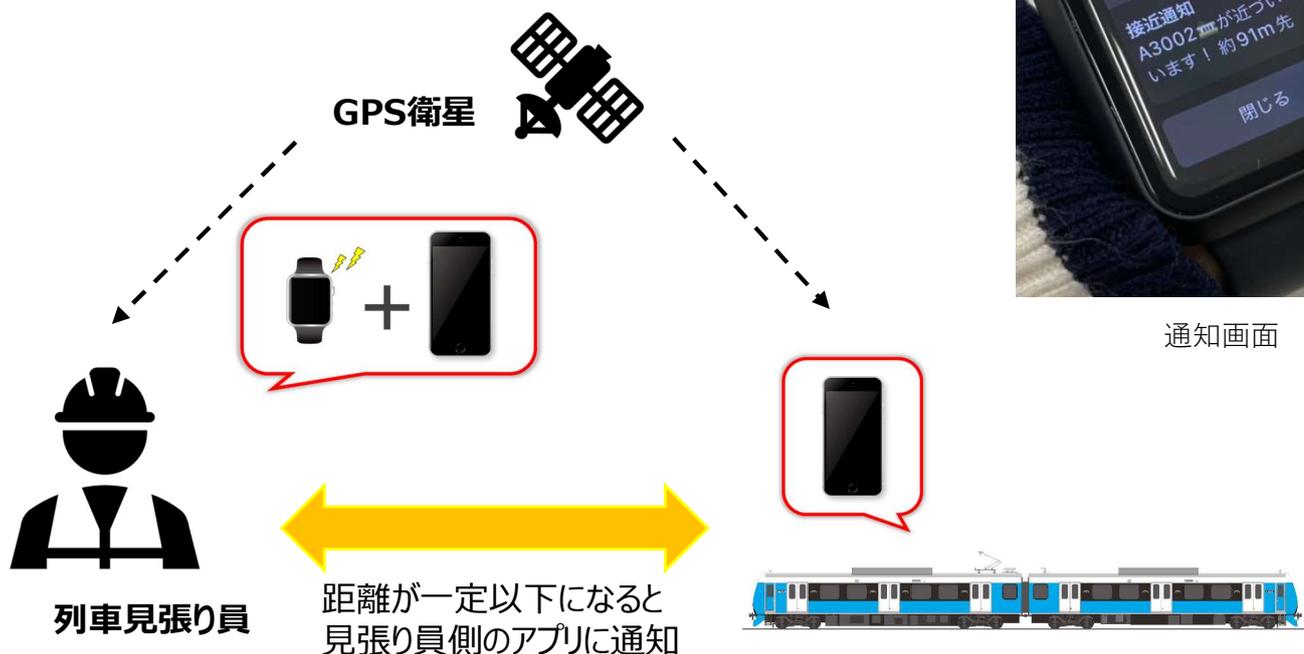


保護メガネ装着時の様子

## (5) 「列車接近検知アプリ」の開発協力/導入

株式会社リアルグローブ様に対して開発協力を行い、「列車接近検知アプリ トレりん」が2024年にリリースされました。

本アプリは、線路工事従事者と列車との接触事故リスクを軽減することを目的に、新たな視点から開発されたものです。開発にあたっては、当社がヒアリングやテストアプリの試験などの段階において協力を行いました。2024年度より本稼働を開始し、保安度の向上を図っております。



## (6) 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。



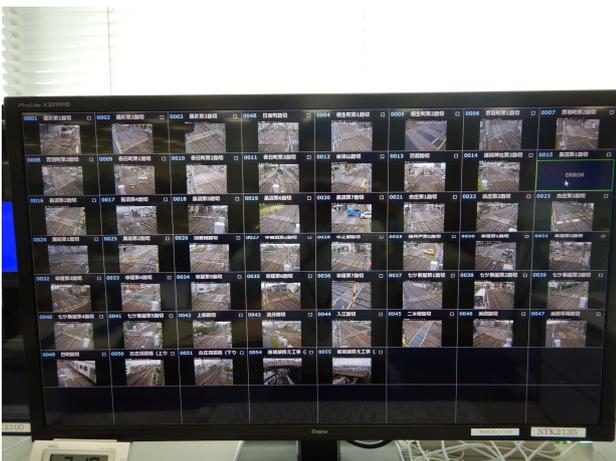
中身の見えるゴミ箱



各駅巡回の様子

## (7) 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

## (8) 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。

2024年度は、前年に発生した小学生による投石事案を受け、特に重点的に置石・投石防止に向けた啓発活動を実施しました。その結果、2024年度中は人為的な置石・投石の発生はありませんでした。

<直近3年間の置石発生件数>

年度	件数
2022	2件
2023	0件
2024	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

## (9) 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」を定期的に発行しております。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

1月～3月 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とは?**

運輸安全マネジメント推進委員会は、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を適切に構築するための設置されている委員会です。  
鉄道・常道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・会長を交えて安全態勢や日々の諸問題への対応確認をしております。

**1月**  
大きな災害や事故が発生し、安全管理について振り返る年が始まりました。  
直近の事案では、JR東日本の架線事故と高松平電気鉄道信号設備の不備があった。後者は、**経年劣化を放置してしまった点に問題がある**。日頃の定期点検が、法令で決められているからやっているという風になっていないか、点検の目がおざなりになっていないかという点に気を付けなければならない。どこがおかしなところがあるのではないかと「**常に疑ってかかる**」を徹底することの大切さを痛感した。

**2月**  
来月から実施する「僕のヒーローアカデミア」のイベントについて、情報発信がうまくいき、ポジティブな声を多くもらっている。ブランド活動というものは、そこで働く従業員が**仕事や会社に誇りを持って**やるようになるものである。鉄道会社としては、人に注目してもらうことが、**安全活動へつながる**のである。  
全国的にもかなり注目をされている内容であり、これまで我々の経験がないほどの事例に対して、活動の意義をきちんと理解し、静岡を訪れるお客様に安全に楽しんでいただけるよう、準備をよろしく願います。

**3月**  
昨年5月に新型コロナが5類に移行したこともあり、人流が本格的に復活した。特に**常道事業は、年間で過去最高の輸送人員**となった。鉄道事業も、定期・不定期ともに利用人員が大幅に伸びた。運営改定やダイヤ改正も予定通り推移した中で、1年間無事故に努めた皆さまの努力を労いたいと思う。  
また、2023年度安全重点施策の安統管ディスカッションで出た意見を反映させた「電車運転時の西日を避けるためのサンダース導入」を高く評価している。24年度も重点施策を遂行していく中で**新たなもの・革新的なもの**が導入されることを期待する。

### 2024年度 鉄道部 安全重点施策

2024年度の重点施策は、2023年度から項目を一部変更した4つの項目をピックアップいたしました。本年は以下の重点施策の下、**運転無事故の完遂に努めて参ります。**

安全目標: 運転無事故の完遂	基本理念	中期到達目標 (2023～2026年度)	2024年度実施項目
(1) 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	・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発表会の実施
(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		社外事例を活用した安全性向上	・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
(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、すみやかに安全態勢へ処置をとること		様々な状況における対応方の理解向上	・高度な状況における警察や消防との合同訓練 ・地震発生時の対応訓練
(6) 問題意識を持ち、必要な変更を行うこと		DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上	・DX推進による業務効率化(鉄道)自動運転実現に向けた設備の更新
(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		(索道)2号柱土砂崩れ箇所補修工事 (索道)久能山駅寄耐震補強工事 一部抜粋

**年々年初始点検**  
事業者の自主点検等を通じ安全性の向上を図ることを目的として、国土交通省が定めた年々年初始点検期間(12月10日～1月10日)やその他機会において、社長および安全統括管理者が現場職場を巡視し、輸送の安全確保への取り組み状況や業務体制の確認、現場職員との意見交換を行い、**安全管理体制の検証**を行いました。  
年々年初始点検は1月10日をもって終了いたしました。年間を通して引き続き安全輸送に取り組んで参ります。

**安統管ディスカッション**  
現場従業員目線での安全に対する意見交換をする機会として、2月21日(水)に当社の安全統括管理者である田中常務とディスカッションを実施しました。現場の従業員は直接、**安統管と意見を交換する機会**はそれほど多くございません。そのため、現場の生の声を経営者に届ける貴重な機会となりました。  
今回は「鉄道と常道での交流を深め、それぞれの安全への対策・教訓を学べる場が欲しい」などのソフト面と「割った線路下り一人の住が車イスの方が下りる位置にあり、狭くて危険である」などハード面について日頃現場従業員が気になっている安全対策の意見が出ました。今後は計画的に諸問題の解消を参ります。

**日本平ロープウェイ応急下降訓練**  
2月20日(火)に大規模地震や事故発生等により、ロープウェイの運行が不能となり、応急下降によってお客様を撤避より救助する訓練を日本平消防と合同で行いました。今回は、**現在の設備によってから初めて訓練が約70mある2号柱付近を発生場所と想定**しました。  
新しい機器で初めて最深度で応急下降を実施したことで、**音階の訓練(1号柱：高さ5m)では見えていなかった課題**が明らかになりました。  
課題の原因が判明し、6月に再度日本平消防との合同訓練を実施いたします。

# 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。

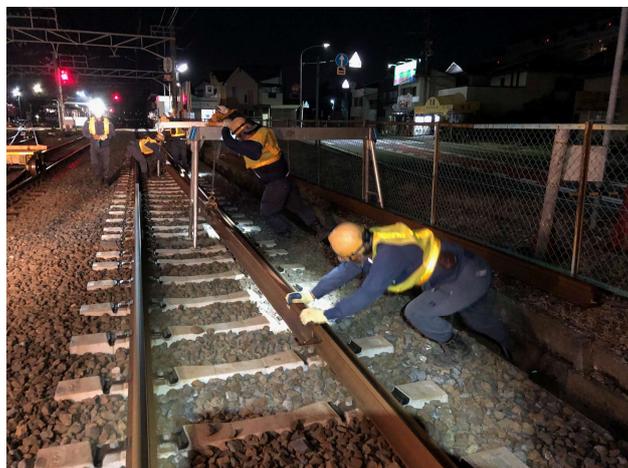
## 6-2. 夜間作業へのご協力のお願い

### ■ 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。

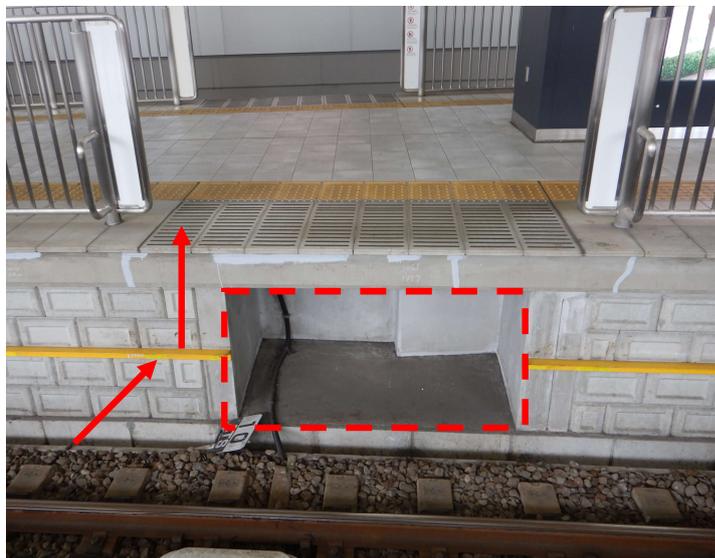
### ■ 歩きながらの携帯電話（スマートフォン）の使用はおやめください。

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。



## 6-5. 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。

※運行中に不審者対応を含む車内異常により非常通報ボタンが押下された場合は、原則として次駅まで運行を継続し、駅到着後に状況確認を行う対応としております。これは、当社が全列車ワンマン運転であり、かつ駅間距離が短いことから、途中で列車を停止させるよりも、駅に到着してからのほうが安全かつ円滑に対応可能であるとの判断によるものです。



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】

@shizutetsu\_pr

静岡鉄道公式運行情報です。列車の運行に10分以上の遅れや運転見合わせが発生した場合に、運行情報をツイートします。最新の情報を更新しておりますが、実際の運行状況と異なる場合があります。また、返信やフォロー等は行いませんのでご了承ください。

📍 静岡市葵区鷹匠一丁目1番1号

🌐 [train.shizutetsu.co.jp](http://train.shizutetsu.co.jp)

📅 2020年2月からXを利用しています

0 フォロー中 4,455 フォロワー

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



# 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。2024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3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

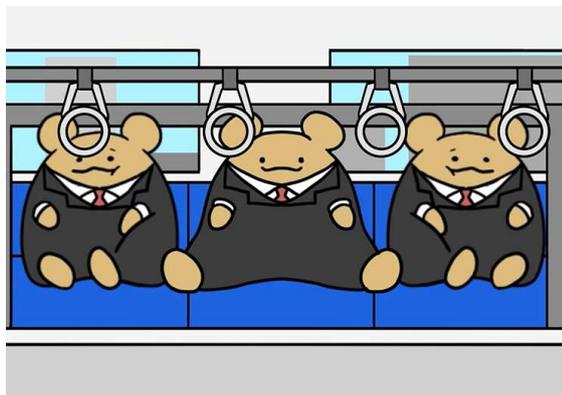
## ■ こども110番の駅

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。



## ■ 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。31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、2024年11月6日～2025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

## ■ 静鉄グループカスタマーハラスメントについて

「安全・安心・快適のあくなき追求」を経営理念として、お客様や社会と共に歩みながら、持続可能なサービスと価値の提供に努めております。こうした事業活動の中で、従業員とお客様の人権が互いに尊重され、従業員が安心してお客様へのサービスを維持・向上し提供できるよう、「カスタマーハラスメントに対する方針」を策定いたしました。また、日本民営鉄道協会においても、鉄道業界におけるカスタマーハラスメント対策に取り組むべく、基本方針が策定されております。お客様におかれましても、本方針の趣旨をご理解いただき、思いやりのあるご対応にご協力をお願いいたします。



静鉄グループポスター

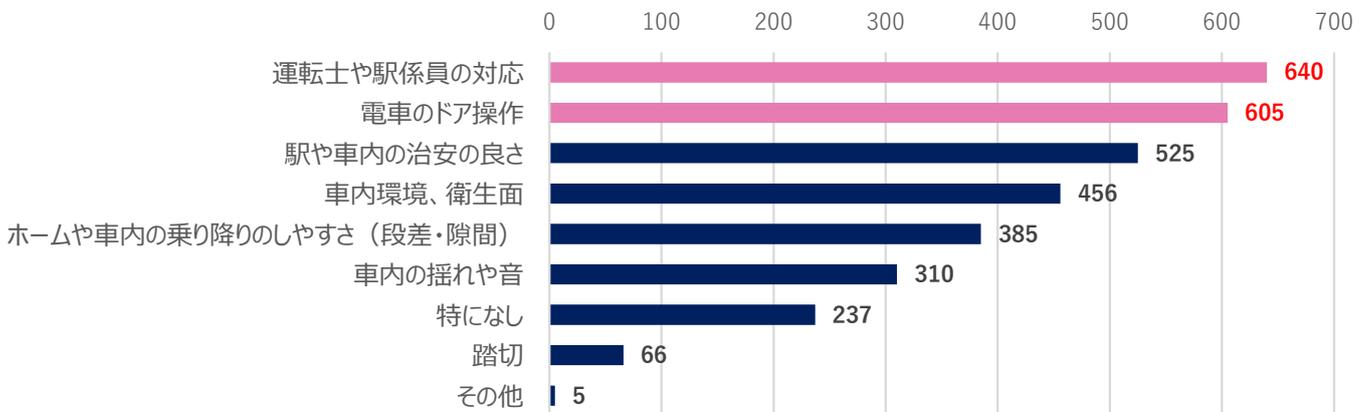


日本民営鉄道協会ポスター

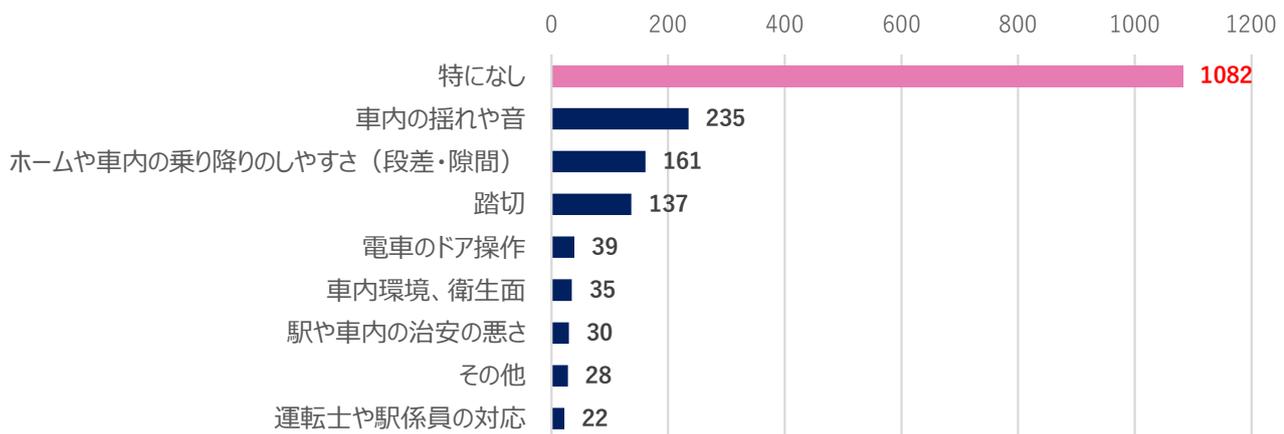
## ■ お客様からのご意見について

駅や車内掲示の告知物、LuLuCaアプリより2024年度静鉄電車「利用者アンケート」を実施し、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）（1632人回答）

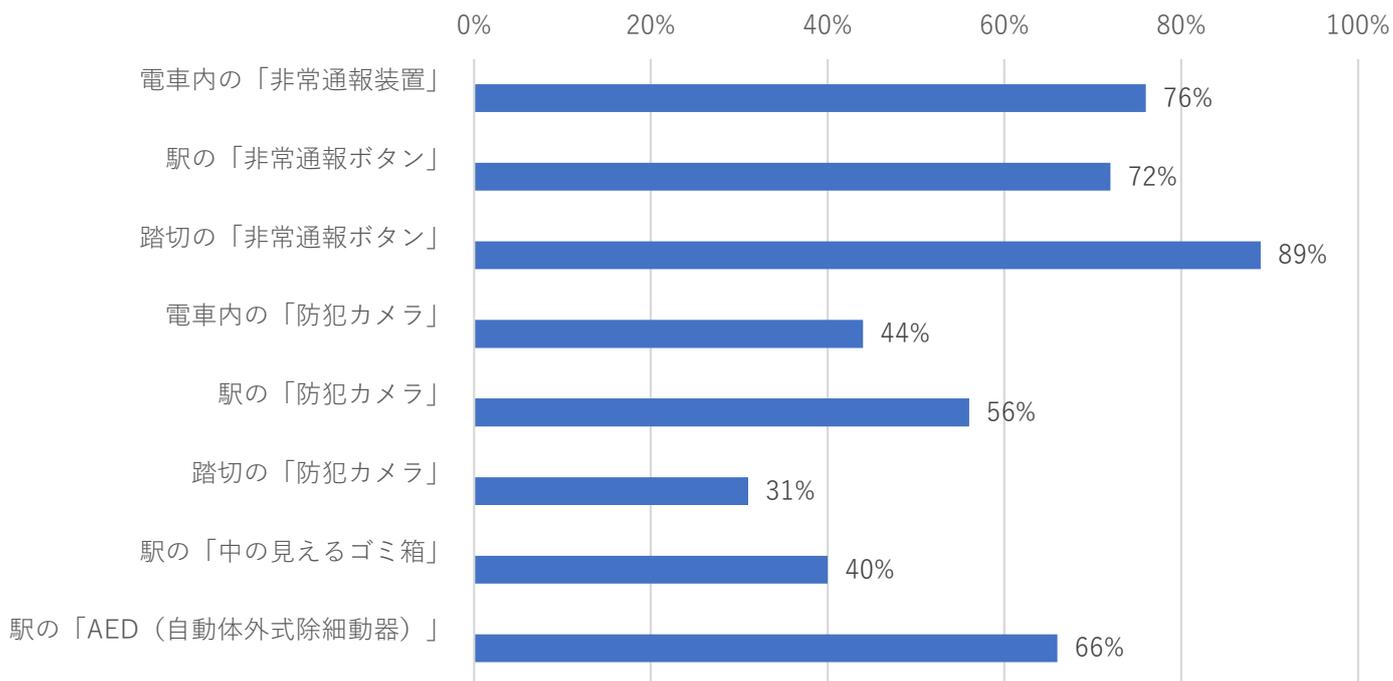


### 静鉄電車を利用した際に「危険・不安」を感じた点は何ですか？（複数回答可）（1632人回答）



「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？  
(1632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」

電車内・踏切の「防犯カメラ」と駅の「中の見えるゴミ箱」以外は、設置場所認知度が50%を上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](mailto:stktetsu@shizutetsu.co.jp)