



安全報告書 2025

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. 2025年度 事故・障害等に関するご報告	1 5
4－1. 事故発生件数等	15
5. 安全確保のための取組	1 5
5－1. 安全設備	16
5－2. 安全設備投資	22
5－3. 安全運行を支える人財	26
5－4. 警察との連携	29
5－5. その他の安全に関する事項	29
6. お客様・地域の皆様へのご協力をお願い	3 4
6－1. 安全運行についてのお願い	34
6－2. 夜間作業へのご協力をお願い	34
6－3. ホームでのお願い	34
6－4. 乗車時および車内でのお願い	36
6－5. 踏切でのお願い	37
6－6. 不審者・不審物について	38
6－7. AED（自動体外式除細動器）について	38
6－8. 事故・災害等発生時の運行について	39
7. お客様・地域の皆様とのコミュニケーション	4 0

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、「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。

2025年度は、サステナブルな企業の実現に向け、様々な取り組みを実施しております。各種コラボキャンペーンの実施、静岡県草薙総合運動場 硬式野球場ネーミングライツの取得など地域活性化および沿線の賑わい創出を目的とした取組を実施してまいりました。今後も社会課題や環境課題の解決に取り組み、地域の持続的な発展、成長に貢献してまいります。

このほか、当社グループは長期経営構想で掲げる「グループと地域社会のサステナビリティの実現（SOCIAL GOOD COMPANY）」に向け、2026年度を初年度とする3ヵ年の「中期経営計画2028」を策定いたしました。2026年度においては、「中期経営計画2028」の達成に向けて全力で取り組んでまいります。

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。

2025年度は、輸送の安全確保に向けた人財育成と実践的な訓練に注力いたしました。JR東日本総合研修センターでの安全体験研修により、若手社員が鉄道安全の全体像を学び、安全文化の定着・向上に寄与すべく、真摯に取り組む姿勢の醸成に努めました。また、消防と合同での車内火災を想定した避難誘導訓練、および遠州鉄道・天竜浜名湖鉄道との初の3社合同脱線復旧訓練を通じて、関係機関との連携強化を図りました。

なお、本報告書は鉄道事業法第19条の4に基づき、2025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。

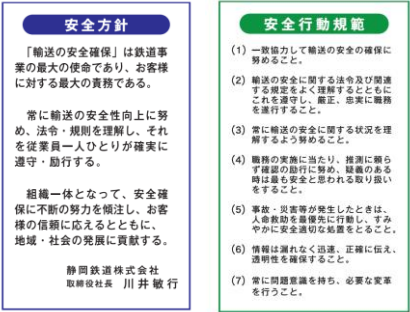
2-1. 安全方針

- ◆「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

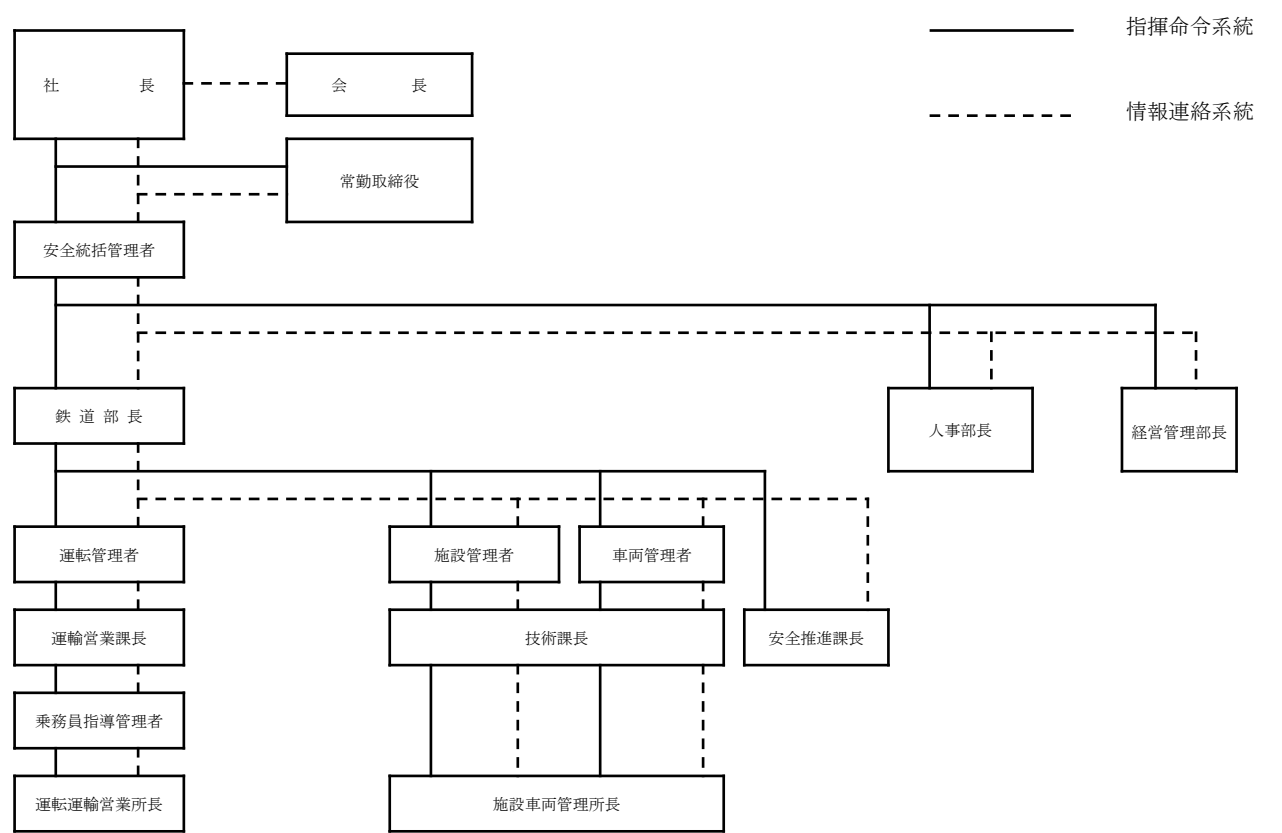
3. 安全管理体制

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

Act（改善）

- ・ 計画の見直し
- ・ 次年度計画への反映

Plan（計画）

- ・ 安全方針
- ・ 安全目標
- ・ 安全重点施策

Plan（計画）

Do（実行）

Act（改善）

Check（確認）

Check（確認）

- ・ 内部監査の実施
- ・ 安全マネジメント会議の実施
- ・ 取組の評価・振り返り

Do（実行）

- ・ 計画の実行
- ・ 取組の実施

（1）安全目標・安全重点施策（2025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。2025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（2025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（2025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. 動画、eラーニング等を活用した安全重点施策の周知
2. 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. JR東日本総合研修センターでの安全体験研修

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. 南海トラフ地震臨時情報判定結果ごとの対応方確認
4. 静岡鉄道㈱全従業員の安全意識向上を目的とした鉄道事業における安全教育

④ DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上

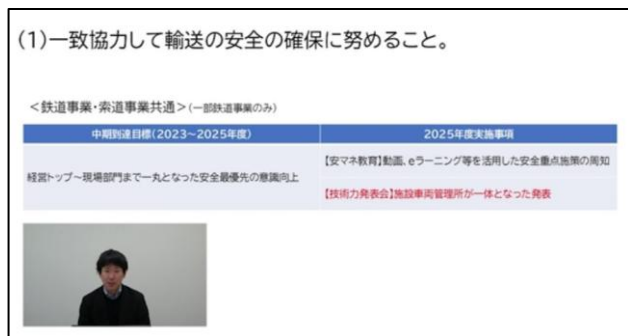
1. ヒヤリ・ハット総報告件数100件
2. ヒヤリ・ハットに関する動画、eラーニング等を活用した教育

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. 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、社内でも共有をしています。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。



安全重点施策解説動画の様子



eラーニングの画面

2. 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。2025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、2025年度は、3区（保線区・電気区・車両区）一体となり、電気区が主担当の作業である信号機交換を実施いたしました。

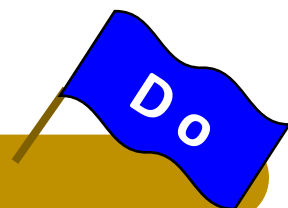


器具箱の作業の様子



信号機交換の様子

② 社外事例を活用した安全性向上



1. J R 東日本総合研修センターでの安全体験研修

若手社員を対象に、J R 東日本総合研修センターで実施される「安全体験研修」に参加し、鉄道の安全運行の仕組みを学ぶ講義や、指差喚呼、列車停止演習等の動作訓練を通じて、「鉄道の安全」の全体像を体験し、安全意識の向上を図りました。

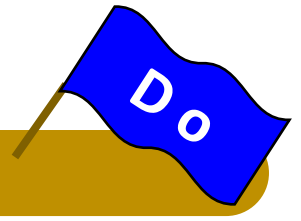
また、「事故の歴史展示館」を見学することで、過去の教訓、自分以外の人が起こしたエラーや事故から学ぶことの重要性を認識し、安全文化の醸成に貢献する姿勢を養いました。



指差喚呼訓練の様子



列車停止演習の様子



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

◆ 対応方針に基づいた異常時対応訓練の実施

2024年度に決定した下記対応方針を受け、警察との連携強化を図り、事件・事故発生時の迅速な対応とインフラの早期回復を実現するため、2025年度においては警察と合同で異常時対応訓練を実施しました。走行中の列車内で訓練を実施し、対応方針における「次の駅まで運行を確認、駅到着後に状況を確認する」の内容をより実践的に訓練しました。

対応方針：運行中に不審者を含む車内の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。



対応訓練の様子

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、「運行中における車内での出火」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、車内のお客様を避難誘導するとともに、車内の煙の動きや窓を開け煙を逃がすなど、運行中の対応について確認をしました。また、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。



車内火災を想定した避難誘導訓練の様子

3. 南海トラフ地震臨時情報判定結果ごとの対応方確認

南海トラフ地震臨時地震臨時情報の発令から発災までの対応について、2025年4月に改訂した鉄道地震防災規程に基づき訓練を実施しました。ZoomやLINE WORKS等のコミュニケーションツールを活用して情報の見える化と共有を行い、進捗状況の把握・確認を図りました。

4. 静岡鉄道(株)所属全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の実施

事故や災害、車内急病人などの異常事態が発生したときに、運転士や駅係員への迅速な連絡と安全なお客様の避難誘導・救助を実現するための安全教育を実施しました。列車非常停止時の避難訓練、車内通報、踏切・ホーム非常停止ボタン押下訓練等を通じて、社員として迅速かつ適切な行動を取れるよう安全意識の向上を図りました。



梯子を使わない避難訓練の様子



非常停止ボタン押下訓練の様子

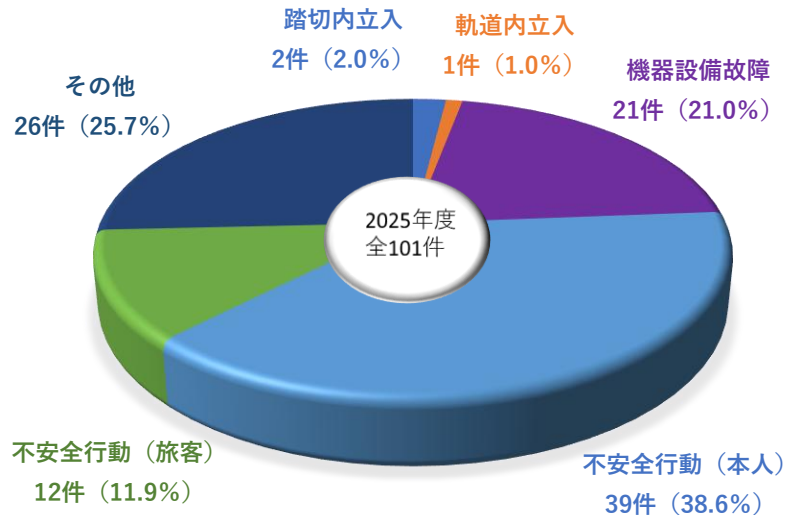
④ DXの推進・自発的に事故の芽を発見する意識向上

1. 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に掲示することで対応を見える化しております。

2025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101件の報告が収集でき、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。2026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。



2025年度ヒヤリ・ハット報告（原因別）

2. 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。

2026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

◆ 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) 駅へ進入中、ホーム先端の狭い部分で列車を待っているお客様がおり、線路側へ近く感じたため徐行で進入した。

改善前



線路から離れたところに案内板が設置されていた。



改善後



お客様の目に届きやすい線路の近くへ移動させた。

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。

(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、2025年度は第20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、西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 安全推進部次長 井関様より「福知山線列車事故を原点とした安全性向上の取り組み」と題し、組織全体で安全を確保する仕組みや、安全最優先の企業風土の構築等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

「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。

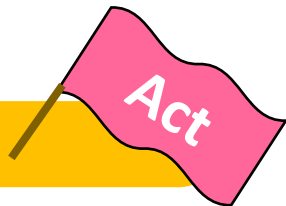


社長巡視



安全統括管理者巡視

(6) 安全目標・安全重点施策(2026年度)



2026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、2025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、2026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2026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

基本理念	中期到達目標 (2026～2028)	2026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	・運輸安全マネジメント教育体系の構築 ・施設車両管理所が一体となった発表
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	「良好」な取組みの複数発見・水平展開による労働環境の継続的改善/規定の理解度の向上	・より実践的な状況での異常時確認訓練
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/重大事象の多面的分析	・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 ・ヒューマンファクターの観点を取り入れた静鉄版分析・対策策定の手引きの作成・周知
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実践的な訓練	・異常時における安全確保の精度向上：警察と合同での対応訓練の継続 ・消防と合同での旅客誘導を含む異常時対応訓練

2026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. 2025年度 事故・障害等に関するご報告

4-1. 事故発生件数等

2025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 1 件
- ・踏切障害（自転車荷籠との接触、負傷者なし、運休 14 本、遅延 3 分～63 分）

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 1 件
 - ・部外原因 人身事故 2 件、不審物対応 1 件、急病人対応 1 件
 - ・災害原因 津波警報発令に伴う運休 1 件、台風 15 号の影響による運休 1 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 1 件
- ・施設障害（踏切無遮断通過）

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。

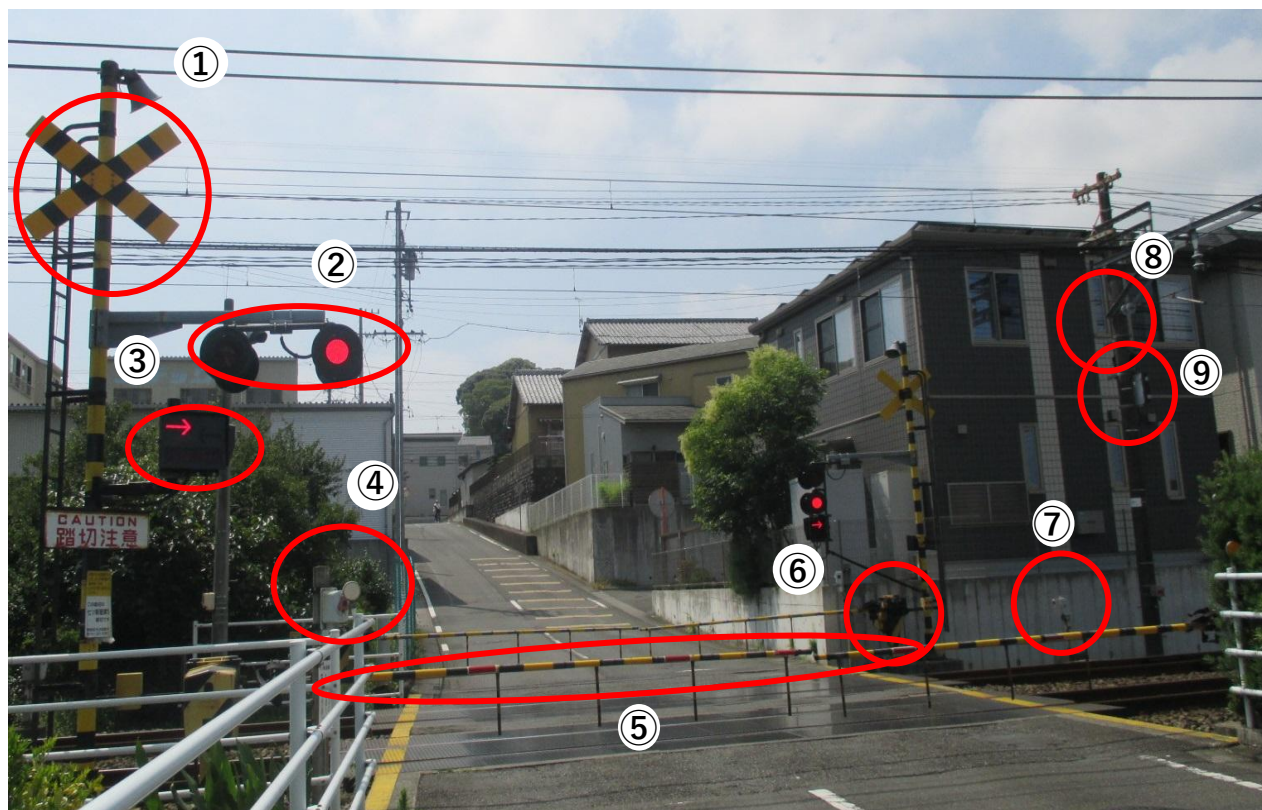
5. 安全確保のための取組

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



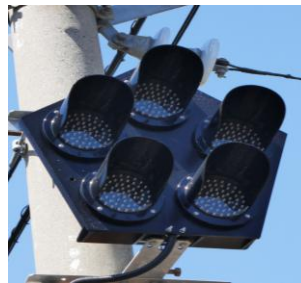
列車の通過に伴い、遮断かんを上下させる装置です。

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



異常時は赤色灯が反時計回りに点灯し、列車の運転士に停止を知らせる信号機です。

※次ページにて追加説明あり

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



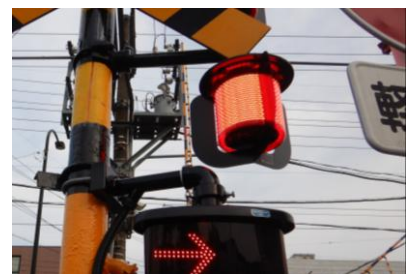
押すだけで無理なく遮断かんが屈折し、簡単に踏切外へ脱出できる遮断かんです。駅構内の踏切に使用されております。

オーバ-ハング型警報機



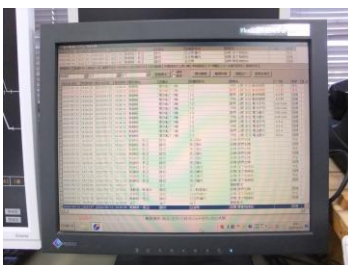
踏切を通行する車の運転手が遠くから踏切を確認できるよう、せん光灯を道路に張り出す形で設置した警報機です。

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。

※⑧特殊信号発光器について

従来、踏切支障装置の押下のみで発光動作を行っていましたが、踏切遮断機の遮断降下不良時にも発光動作を行うよう改修いたしました。現在、3箇所の踏切において改修が完了しており、全踏切における特殊信号発光器の改修に向けて順次対応を進めることで、更なる安全性向上に取り組んでおります。

(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。

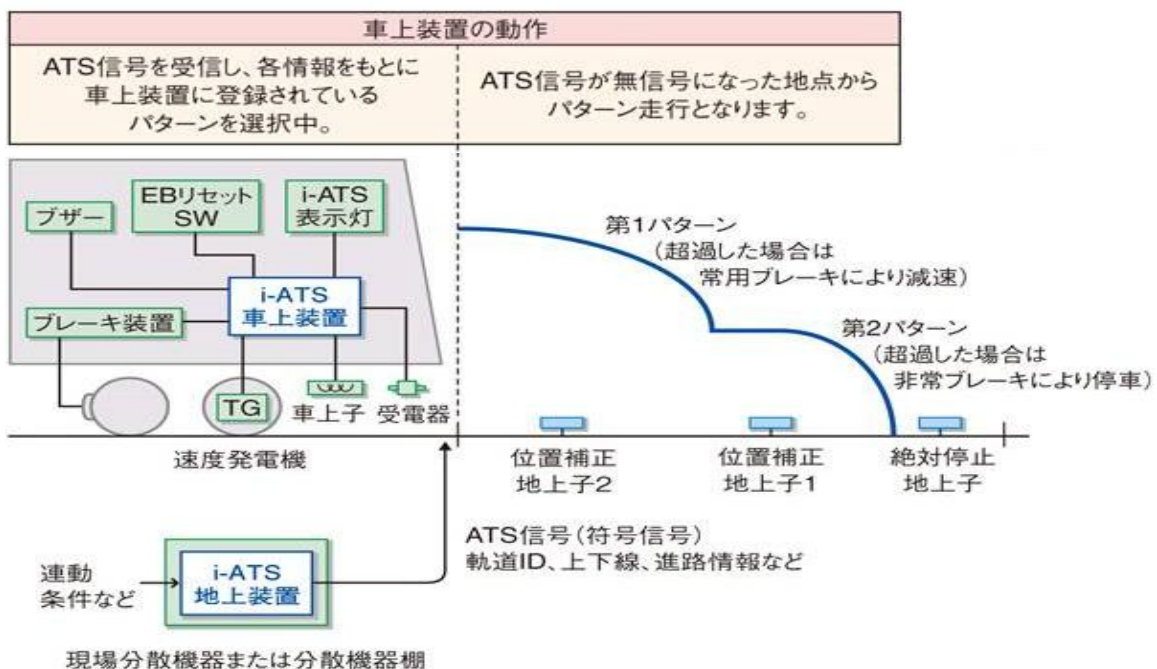


運行管理システム

■ 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)

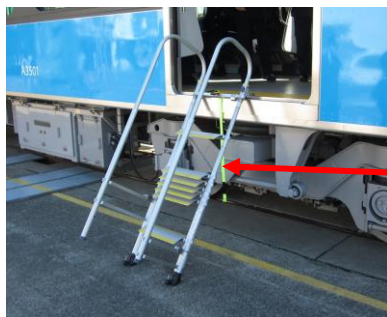


全15駅にAEDを設置しており、救急体制の充実を図っております。

(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 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25m/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。



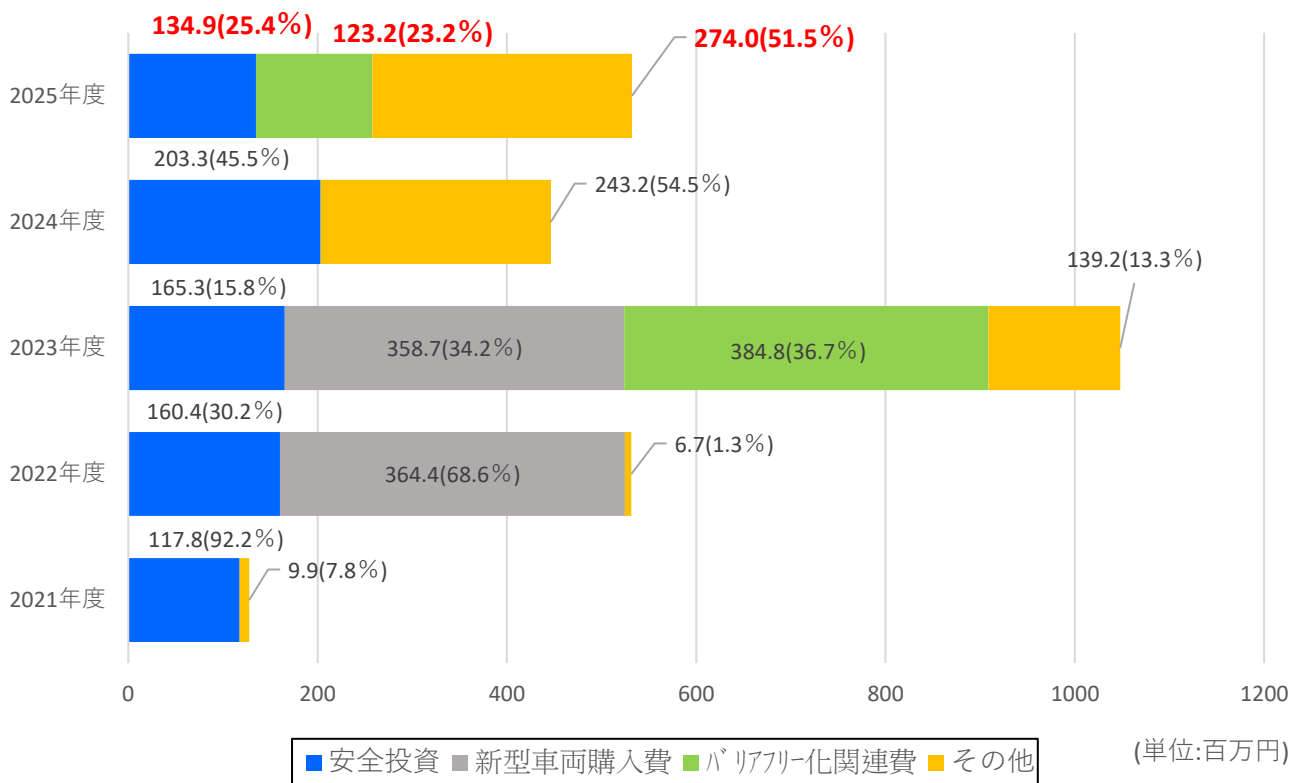
地震計

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。2025年度は、その他の投資額が昨年より増加しておりますが、タッチ決済対応の自動改札機を導入したほか、全15駅の自動改札機監視盤の更新をしたためです。また、新たに駅のバリアフリー化工事に着手しており、設備投資総額が昨年比より増加しておりますが、その中でも安全を第一に考えた施工を徹底しております。2025年度の事業全体の投資額約532百万円のうち、約135百万円と約25.4%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



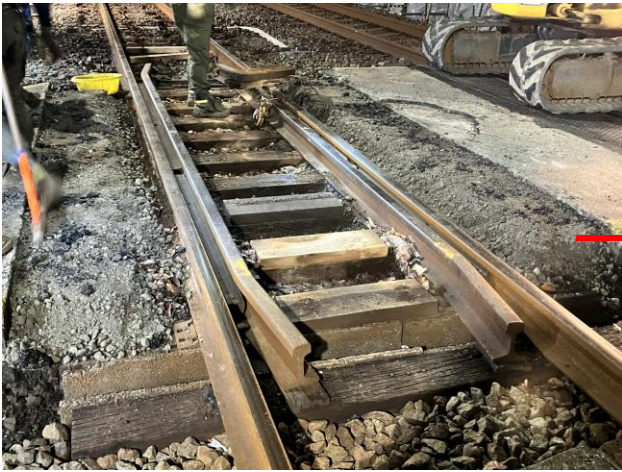
■ 2025年度の主な設備投資

< 安全投資 >

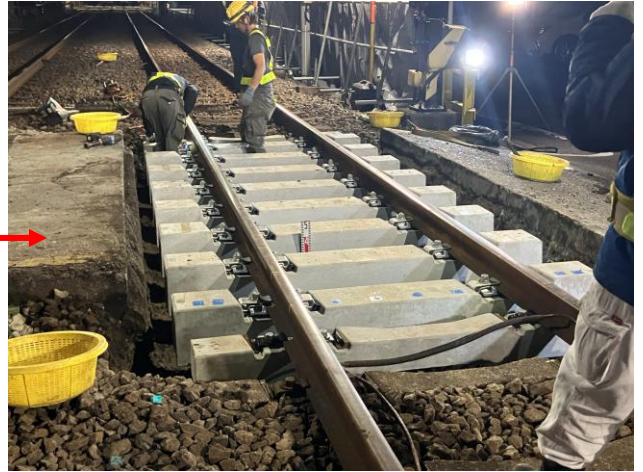
- ・ PCマクラギ化工事（踏切）
- ・ 合成マクラギ化工事（分岐）
- ・ 踏切遮断機更新工事

「安全投資」の導入実績について

◆ 踏切内のPCマクラギ化工事（相生町第一踏切）



施工前



施工後

◆ 合成マクラギ化工事（分岐（桜橋駅～入江岡駅間））



施工前



施工後

◆ 踏切遮断機更新工事（桜井戸第二踏切）



施工前



施工後

A3000形について

当社では、安全性、省エネルギー性能、ユニバーサルデザインなど、最新鋭の設備を搭載したA3000形を12編成導入しております。省エネルギー性能では、旧型車両の1000形と比べ50%以上の消費電力の削減を図っております。また、高剛性のステンレス車体による低騒音化および快適性、ベビーカー・車いすスペースを確保した車内空間など、安全性と環境と人への優しさを盛り込んだ設計になっております。



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 ～旧型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。



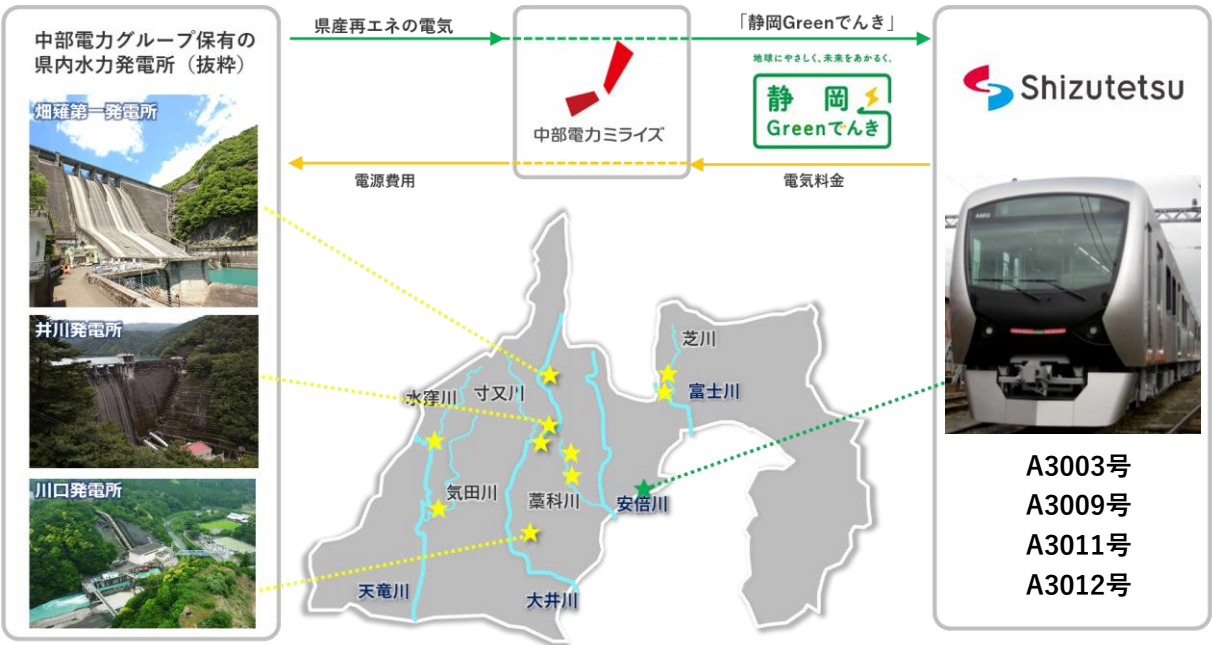
標識灯

■ A3000形車両のうち、4編成分を再生可能エネルギー100%で運行

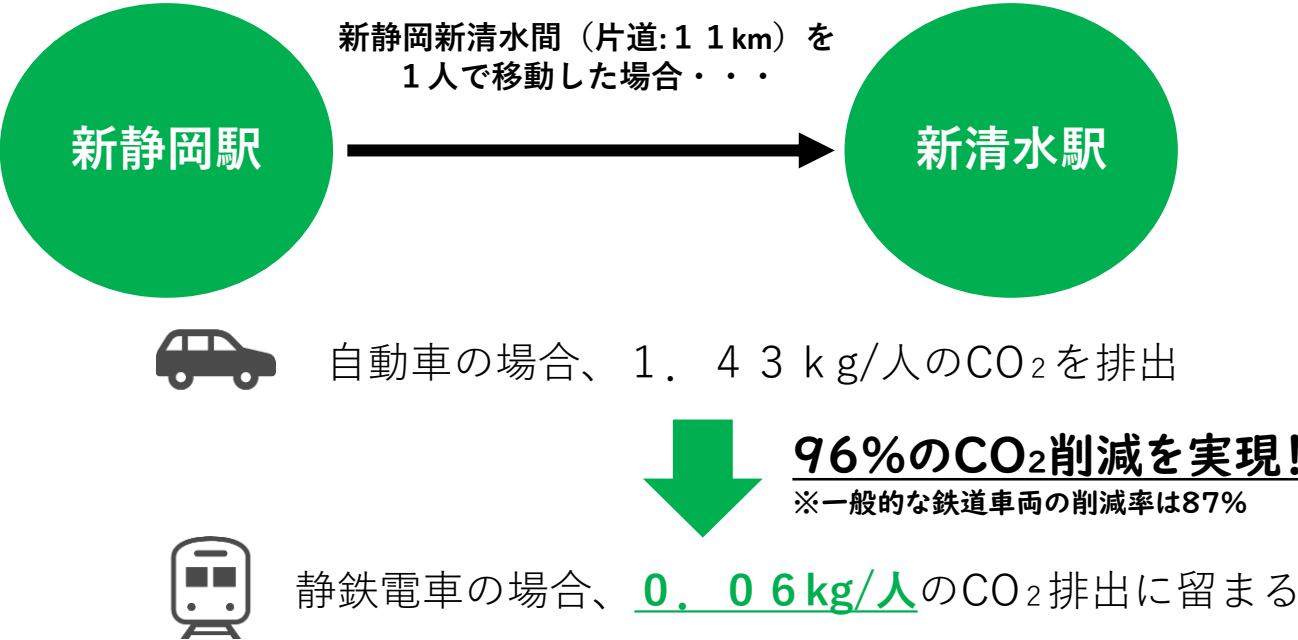
A3000形車両のうち、A3003号、A3009号、A3011号、A3012号は、中部電力ミライズ㈱のご協力により、静岡県内の鉄道会社で初めて、県内に立地する大井川・天竜川・富士川・安倍川の各水系にある水力発電所の再生可能エネルギー由来の環境価値を活用した静岡県産のCO2排出量ゼロの電気「静岡Greenでんき」で運行を可能とした車両です。

A3000形車両は、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、A3003号・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。



養成教育の様子

② 運転士非常処置訓練

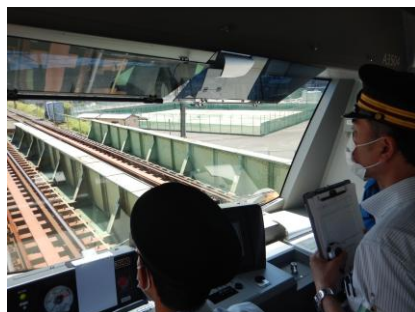
日常の安全対策と同じように、決して忘れてはいけないものは、自然災害や事故への対応です。万が一の事故に備え、運転士は非常処置訓練を定期的に行い、お客様の安全を最優先に取り組んでおります。



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

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。

2025年度は、春は日吉町踏切において静岡中央警察署と合同で実施し、秋は中吉田第二踏切において静岡南警察署と合同で実施いたしました。



(春) 日吉町踏切啓発の様子



(秋) 中吉田第二踏切啓発の様子

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。



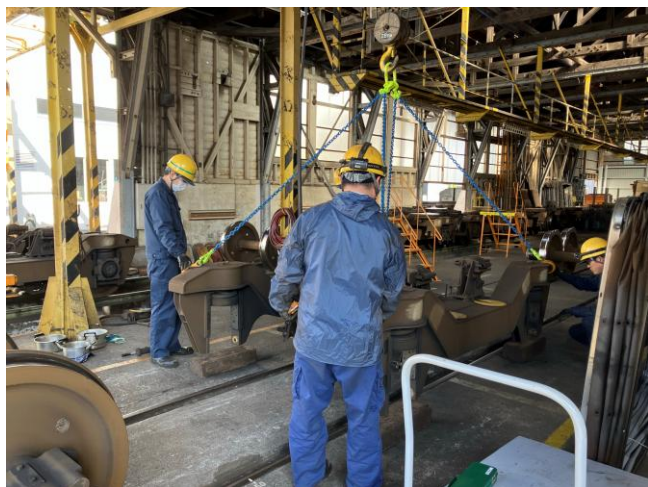
沿線地図を用いた情報収集訓練



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) 遠州鉄道・天竜浜名湖鉄道との合同脱線復旧訓練

当社、遠州鉄道株式会社、天竜浜名湖鉄道株式会社の3社合同で脱線復旧訓練を実施いたしました。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に当社で定期的実施している訓練であり、2025年度においては初の3社合同での訓練とすることで、他社鉄道会社との連携の強化を図りました。



3社合同訓練の様子

(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2024年度より保護メガネの導入を開始いたしました。

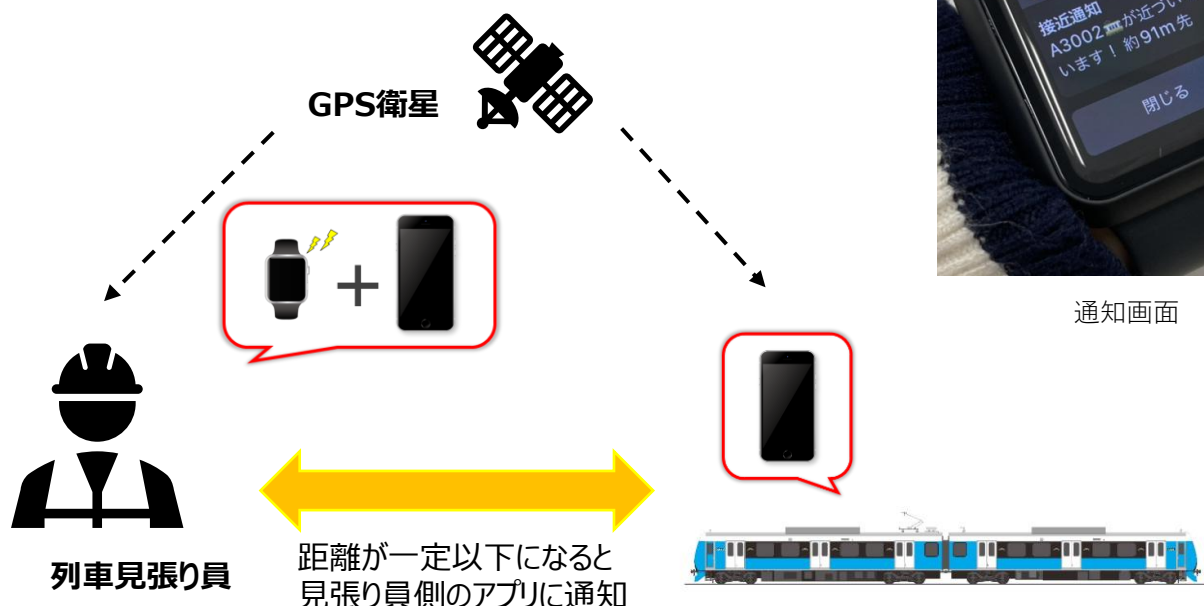


保護メガネ装着時の様子

(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。



通知画面

(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。



中身が見えるゴミ箱



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ります。そのため、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。

＜直近４年間の置石発生件数＞

年 度	件 数
2 0 2 2	2 件
2 0 2 3	0 件
2 0 2 4	0 件
2 0 2 5	1 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

企画・編集
2025年4月発行
鉄道部
安全推進課

1月

年末年始輸送安全総点検が無事終了し、確実な実施に感謝する。寒い時期の夜間作業は安全に配慮するとともに、いかにして暖を取るが重要なポイントである。I-reporter（点検・報告業務のシステム化）※1の操作は手袋を外す必要があり大変なため、音入りの活用を含めた改善を検討しほしい。

事故故障では他社にも同様の事例があり、今後の不具合に備えた情報共有のネットワークづくりも有効である。年度末の工事が続く中、安全第一で作業を進めていくであろう。

I-reporterって何！？

※1 I-reporterの説明

I-reporterは、点検および報告業務の電子化を実現するシステムです。日頃使慣れている紙やExcel帳票を、そのまま電子帳票として活用でき、これまで廃止が困難であった紙の手書き業務を電子化するにより、業務の効率化・品質向上・スピードアップおよびコスト削減を可能にしました。

2月

日本経済新聞で、JR東日本が2026年3月に民営化後初の運賃改定を検討しているとの記事があった。老朽化したインフラの維持が目的であり、人口減少や作業員の高齢化・人手不足が背景にある。今後はDXの活用がより重要なこと。点検作業の精度が老朽化対策の鍵であり、マンリ化せず確実に行うことが求められる。設計ミスの発見事例からも、常日の丁寧な点検の重要性が分かる。

また中部運輸部の運輸安全マネジメント評価も好成績と捉え、しかり対応する。安全投資が決議されたことを踏まえ、年度末に向けて安全輸送の意欲を高め、新年度を迎えたい。



I-reporterの画面

4月号ヒヤリハット紹介

3月

今年一年、安全・安心の実現に向けて全員が協力して取り組んできたことに感謝する。先日、10年ぶりに中部運輸部のマネジメント評価が実施された。みなさんの尽力もあり、高評価を得ることができた。一方で、すべてが万全だったわけではなく、業務事業が遂行できなかった場合の代替輸送の確実な課題も確認された。さまざまな事態を想定し、危機管理体制構築する重要性を再認識した。PDCA活動も評価されたが、引き続き着実に実行していく。

2025年12.3日のヒヤリハット(事故の事情欄)の中から鉄道部への投票により、ベストヒヤリハットを選定しました。

4月号のベストヒヤリハットは、「長沼沼子でドア扱い時に車両外側で異音を感じて、新清水到着後に付近を確認すると車庫付付近から異音を聴けたため運転指令に連絡し、車両交換を実施。点検の結果、空気圧縮機の不具合があった。」という内容でした。

以前にも同様の事象に対応した運転士の経験により、焦げ臭さの原因が空気圧縮機であると判断され、異常が起こる前に対応することができた。安全に対する感謝の意が表れた、とても素晴らしいことだと思います。

今後も、重大事故を未然に防ぐことを目的に、ヒヤリ・ハット事例の収集に取り組んでまいります。



I-reporterの画面



Air Brake



2025年度 鉄道部 安全重点施策

2025年度の重点施策は、2024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。

● 2025年度安全重点施策の概要

● 2025年度安全重点施策の推進体制

● 2025年度安全重点施策の推進スケジュール

● 2025年度安全重点施策の推進責任者

基本理念	中期到達目標 (2023～2025年度)	2025年度実施項目
(1) 一貫協力して輸送の安全の確保に努めること	経営トップ一現場専門まで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 ・施設工事管理所が一体となった技術力発表会の実施
(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	・JR日本本社総合研修センターでの安全体験研修
(5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先として行動し、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	・南海・阿万地震臨時情報判定結果などへの対応方確認 ・(鉄道) 静岡鉄道所所属全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員の養成
(7) 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	(鉄道) 日報作業の電子化(索道) 新たなDX化の検討
(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	(索道) デジタル傾斜計設置(索道) 駐車場南面崩落箇所への対策検討(索道) 久能山駅倉庫耐震補強工事設計

一部抜粋

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、当社の安全統括管理者である三浦専務とディスカッションを実施しました。

今回は「他の従業員が挙げているヒヤリハットを自分事として取り入れられて勉強になる」「技術職が不審者対応をする想定をしてもいいと思った」等、鉄道部が実施している安全に対する施策・部方針について建設的な意見が多く出ました。

次年度以降も、安統管や鉄道部長からの情報共有機会を積極的に設けるようにいたします。



令和6年度安全優良職長厚生労働大臣顕彰

運転運輸営業所 坂口佳已運転指令
〔表彰要件〕

- ・職長等としての実務経験通算10年以上
- ・過去5年以上、休業4日以上 の災害が発生していない
- ・職務に必要な資格を有するとともに、能力向上教育等の各種安全衛生教育を十分に受講し、安全管理、作業指揮等の能力が優秀である
- ・安全管理に関する部下の指導教育又は安全管理に関する知識・技能の普及や部下に積極的に活動している



安全ニュース（2025年4月号）

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。

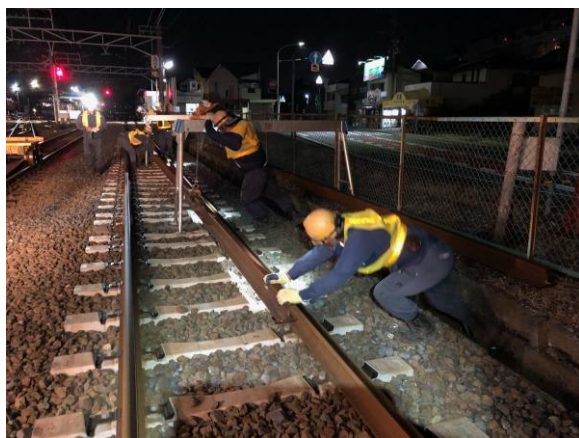
6-2. 夜間作業へのご協力のお願い

■ 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。

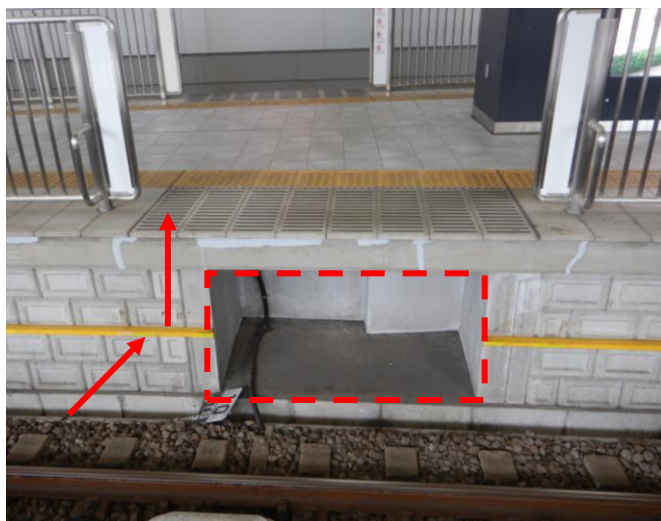
■ 歩きながらの携帯電話（スマートフォン）の使用はおやめください。

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）による通話はご遠慮ください。

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。

※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方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いり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

📅 2020年2月からXを利用しています >

0 フォロー 5,602 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

@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。2025年度は各学校の実態に合わせ対面形式で、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。42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、2026年4月1日から1年間、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をしております。



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

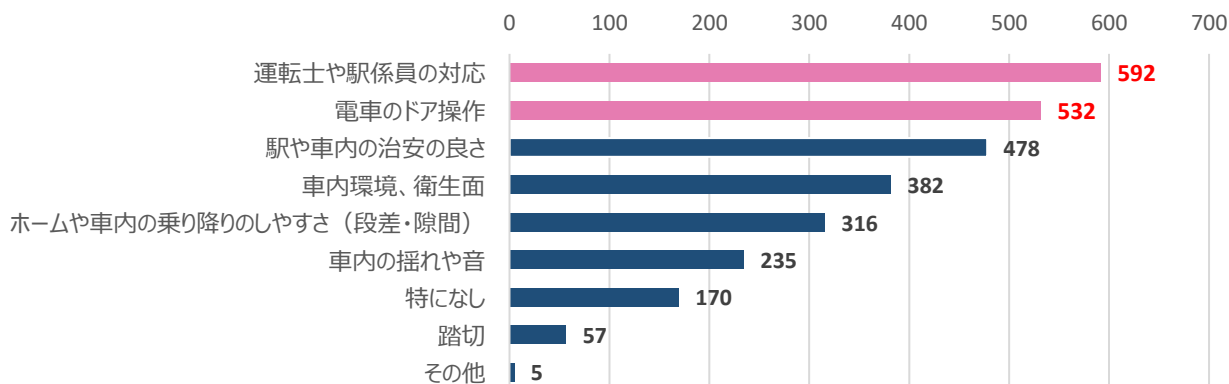


日本民営鉄道協会ポスター

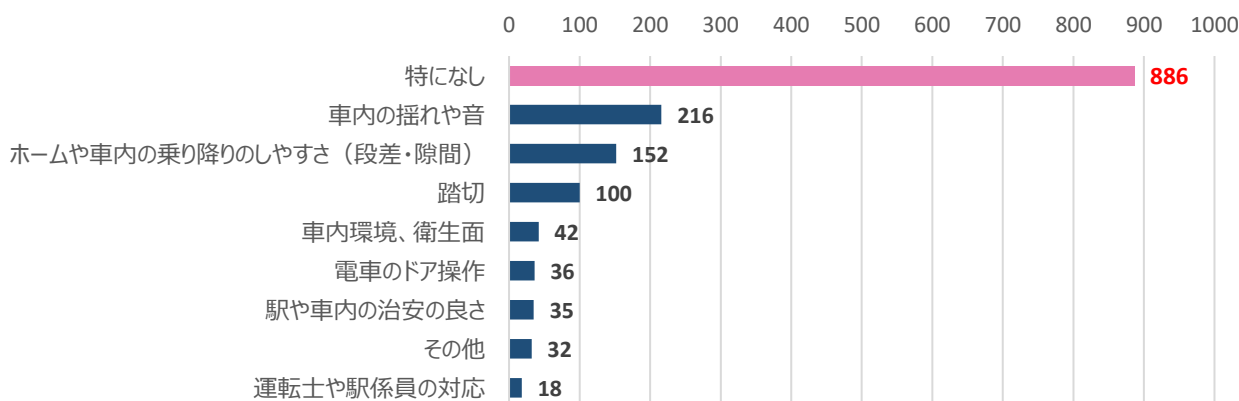
■ お客様からのご意見について

駅や車内掲示の告知物、LuLuCaアプリより2025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）（1395人回答）

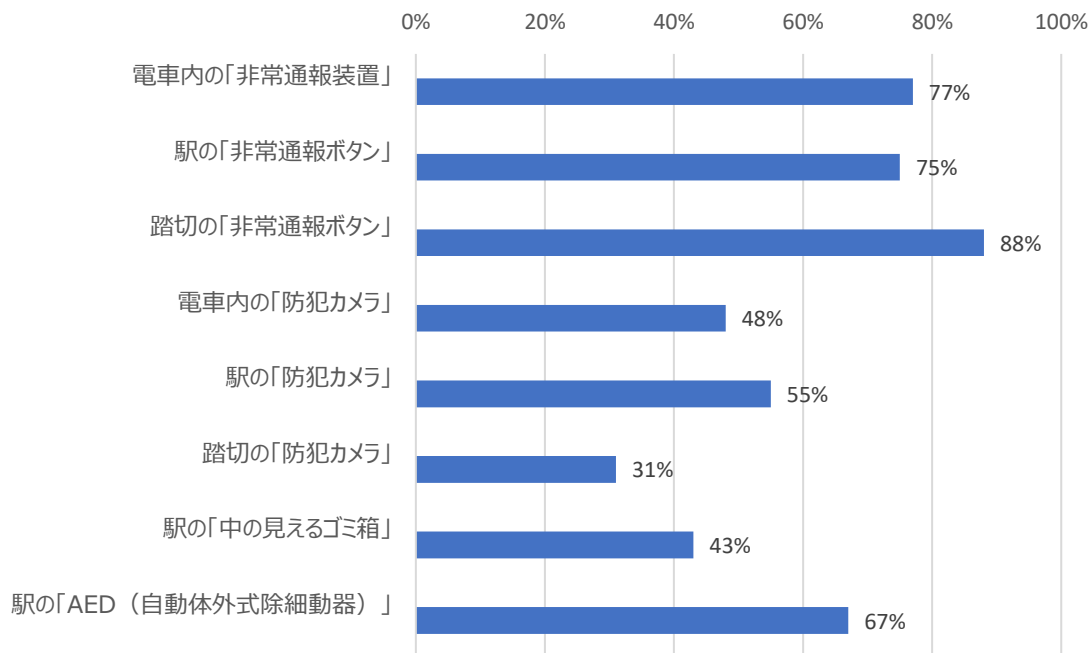


静鉄電車を利用した際に「危険・不安」を感じた点は何ですか？（複数回答可）（1395人回答）



「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？
(1395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
T E L (054) - 254 - 5137
F A X (054) - 273 - 0658
E - MAIL stktetsu@shizutetsu.co.jp