



安全報告書 2022

鉄道事業



Shizu
tetsu

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. 2022年度 事故・障害等に関するご報告	13
4-1. 事故発生件数等	13
5. 安全確保のための取組	14
5-1. 安全設備	14
5-2. 安全設備投資	20
5-3. 安全運行を支える人財	24
5-4. 警察との連携	27
5-5. その他の安全に関する事項	28
6. お客様・地域の皆様へのご協力をお願い	32
6-1. 安全運行についてのお願い	32
6-2. 夜間作業へのご協力をお願い	32
6-3. ホームでのお願い	32
6-4. 乗車時および車内でのお願い	34
6-5. 踏切でのお願い	35
6-6. 不審者・不審物について	36
6-7. AED（自動体外式除細動器）	36
6-8. 事故災害等発生時の運行について	37
6-9. 感染症対策について	37
7. お客様・地域の皆様とのコミュニケーション	38

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、ウィズコロナへの移行に伴い人流が回復し始める中、「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。

2022年度、新型コロナウイルス感染症による行動制限が緩和され、前期に比べ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、2022年9月に発生した台風15号による被害や原材料価格の高騰、電気料の上昇などによるコスト増加の影響で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、2022年度を当社グループの利益確保や財務体質立て直しに重点を置いた「2カ年計画」の最終年度に位置づけ、各事業の業績を着実に回復させることに注力したアクションプランに沿った取り組みを推進してまいりました。

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、輸送の安全確保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。

2022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、さすまたを使用した不審者対応訓練等の車内外での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、2022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・快適のあくなき追及」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。

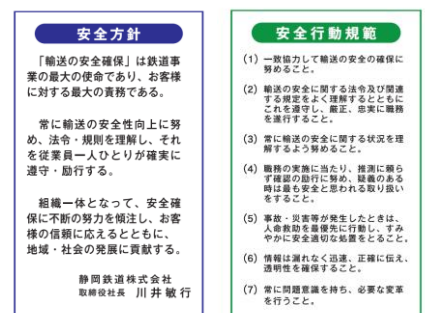
2-1. 安全方針

- ◆「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、それを社員一人ひとりが確実に遵守・励行する。
- ◆組織一体となって、安全確保に普段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および関連する規程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すること。
- (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

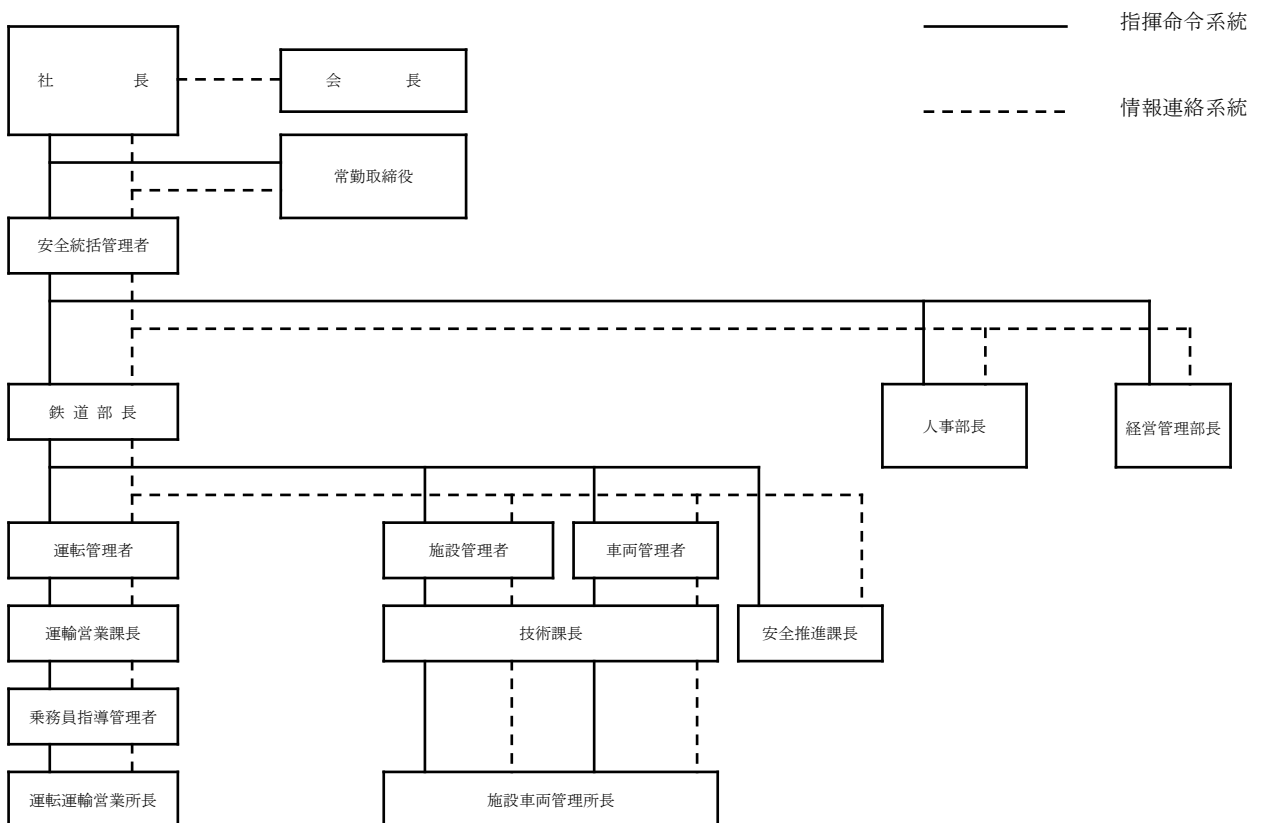
3. 安全管理体制

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 (2022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。2022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 (2022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（2022年度）

安全目標を達成するため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 安全態勢の強化

1. 有益なヒヤリ・ハット情報の収集
⇒本人の不安全行動の報告件数 年50件以上
2. 先進技術を使った安全対策の導入検討
3. 安全パトロールの実施（労災事故の撲滅）

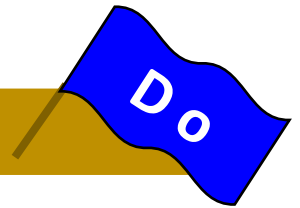
② 安全態勢を支える人財づくり

1. 技術力発表会の実施 異常時対応発表会の実施
2. 安全に関する教育の実施
3. 合同訓練の実施
4. 災害発生時想定図上訓練の実施

③ 安全輸送に関する設備更新

1. 中期投資計画の作成（2023年～2025年）

① 安全態勢の強化



1. 有益なヒヤリ・ハット情報の収集

◆本人の不安全行動の報告件数 年50件以上

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を見える化しております。

2022年度は本人の不安全行動を50件以上収集することを目標に取り組んで参りましたが、目標件数に達することができませんでした。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。2023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参ります。



2022年度ヒヤリ・ハット報告（原因別）

◆ヒヤリ・ハット改善事例

(ヒヤリ・ハット) ボックス間に人が立つと、運行中車両の運転席からでは長沼駅側(丸)と歩道側(三角)のどちらにいるか判別が難しい

改善前



★運転席から見た際の判別について

こうして改善

★ボックス間に仕切り板を新たに設置



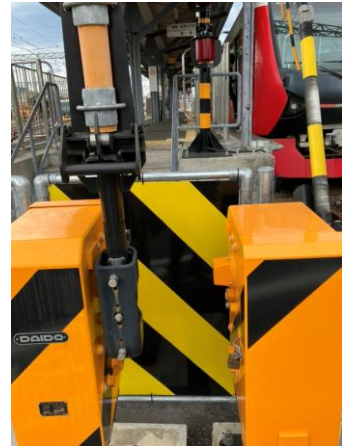
改善後



駅内にいる



駅外にいる

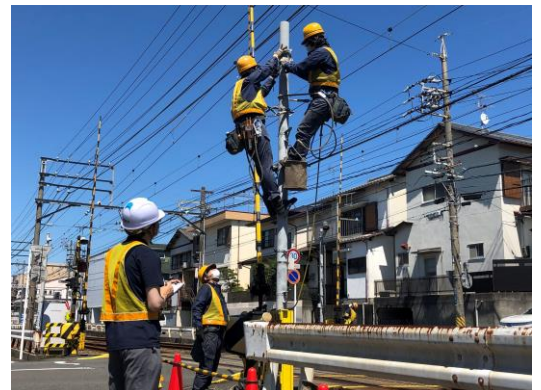


駅の様子

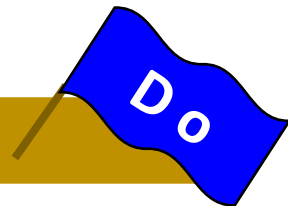
当社では今後もヒヤリ・ハット事例の認知・収集・対応を継続し、社員・お客様が共に安心して利用できる環境づくりに努めて参ります。

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。



安全パトロール実施の様子



② 安全態勢を支える人財づくり

1. 各種発表会の実施

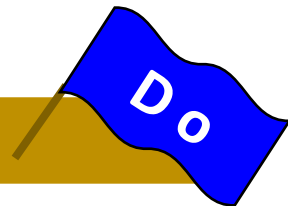
日頃の教育効果の確認や社員の意識向上を目的に運転・運輸および技術部門の社員を対象に発表会を実施しました。2022年度の発表会は、鉄道部外の本社従業員にも広く参加を呼びかけ、社内に鉄道部従業員の安全意識の高さを周知することができました。普段の業務や教育において実施していることでも、評価されることで緊張感が増し、基本動作の徹底がいかに大切か確認することができました。

◆ 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、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吊架線張替えを実施いたしました。



技術力発表会の様子



② 安全態勢を支える人財づくり

2. 安全に関する教育の実施

◆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。



ディスカッションの様子

◆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



踏切内異常発生時にボタンを押す様子

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、2022年度は第17回目の開催となりました。新型コロナウイルス感染症の影響で昨年度はオンラインでの開催でしたが、本年度は対面での開催となりました。

当日は株式会社フジドリームエアラインズ取締役で安全統括管理者である荒金修様に「FDAにおける安全の取組み～航空業界の安全対策～」と題して、各社の事業規模・体制に応じた「身の丈に合った」安全管理体制を構築することを地方航空会社ならでは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。



荒金修様による講演の様子

Check

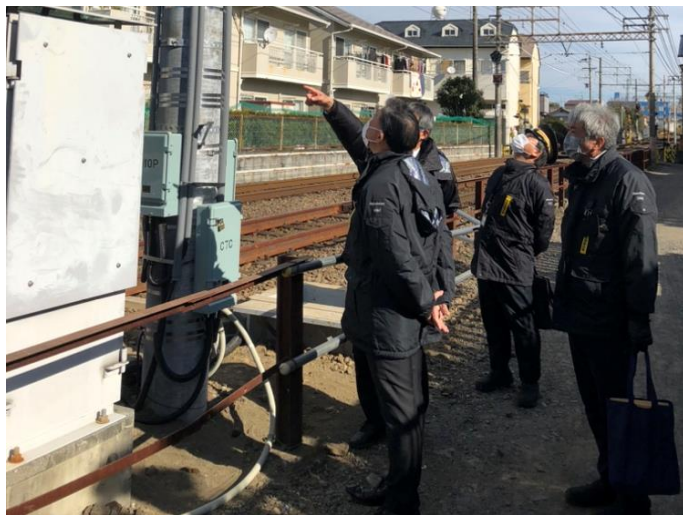
(4) 内部監査

「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

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 (2023年度)



Act

2023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、2022年度安全目標および安全重点施策について振り返りを行いました。その結果、2023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3年間で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)	2023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	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">・安統管ディスカッション・動画、eラーニング等の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技術力発表会
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">・高度な状況における対応方確認、社内周知・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・台風15号発生時の本来の対応方確認による災害対応強化・ポイント転換要員を確保するための教育・検査
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ロードマップ作成・点検・報告業務のシステム化検討・ヒヤリハット総報告件数80件・動画、eラーニング等を活用したヒヤリハット教育
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	<ul style="list-style-type: none">・狐ヶ崎～桜橋駅間の法面補修工事完了

2023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. 2022年度 事故・障害等に関するご報告

4-1. 事故発生件数等

2022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15号の被害）
- ・車両故障（戸閉ランプ不点）

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。

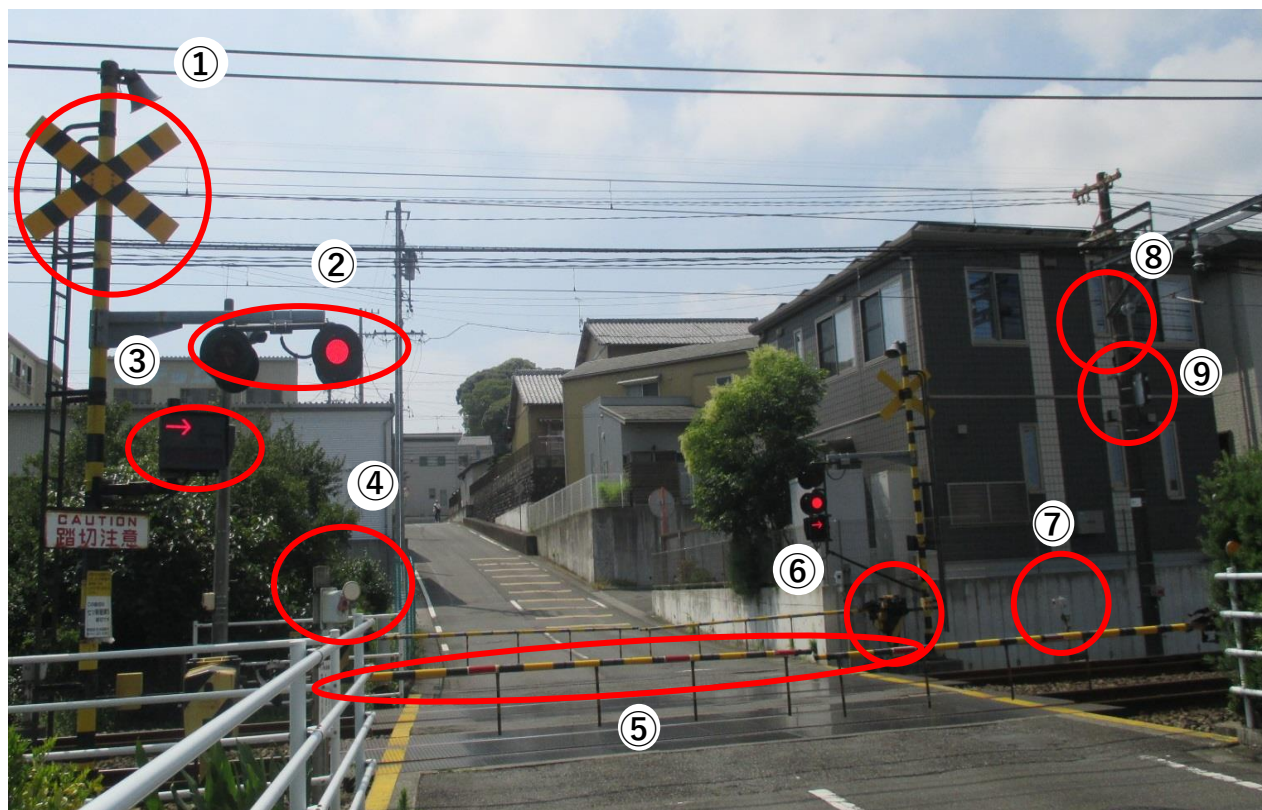
5. 安全確保のための取組

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



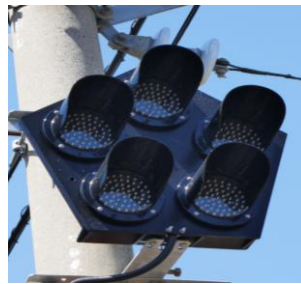
列車の通過に伴い、遮断かんを上下させる装置です。

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-ハング型警報機



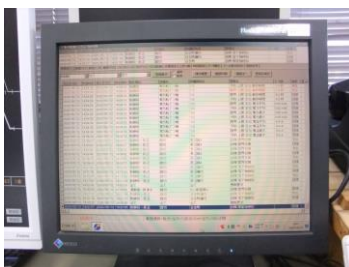
踏切を通行する車の運転手が遠くから踏切を確認できるよう、せん光灯を道路に張り出す形で設置した警報機です。

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。

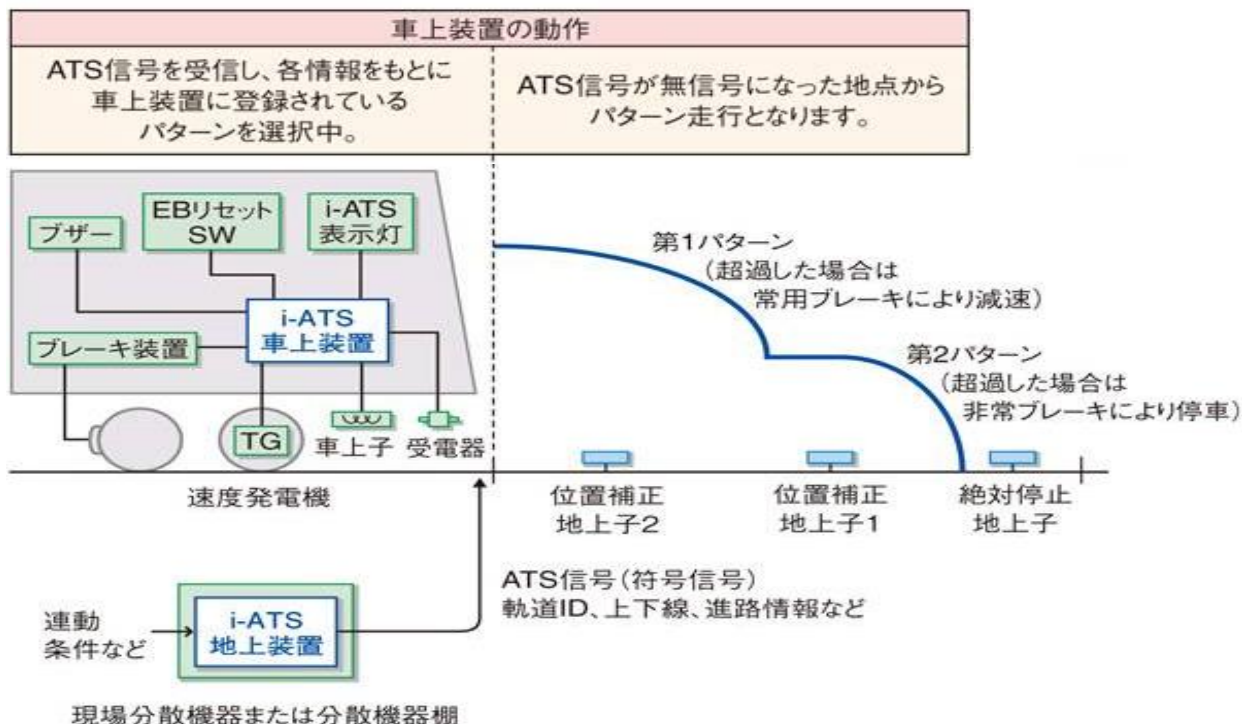


運行管理システム

■ 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。



A3000形



1000形

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。

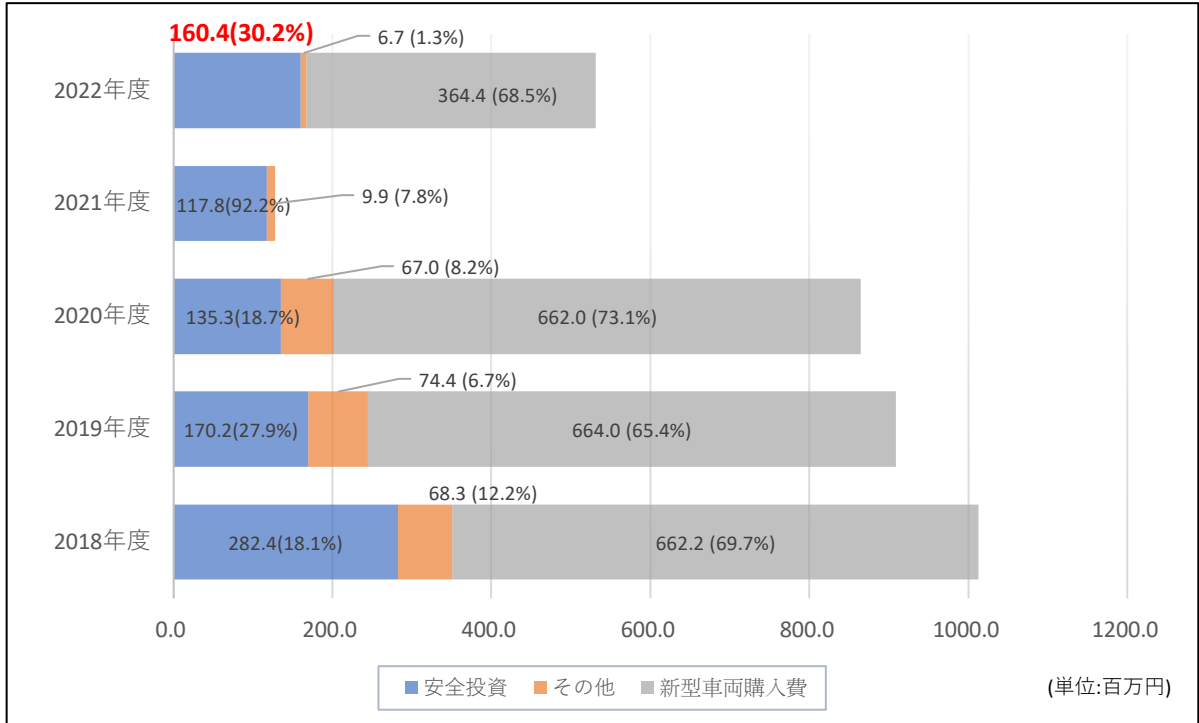


地震計

5-2. 安全設備投資

当社では、輸送の安全を確保するため様々な安全対策を実施しております。2022年度は購入計画に基づき新型車両の購入をしたため、設備投資総額が昨年比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。2022年度につきましては、事業全体約531百万円の内、約160百万円と約30.2%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



■2022年度の主な設備投資

<安全投資>

- ・鉄道車両更新 (A3000形1編成)
- ・CTC装置更新 (長沼駅装置・中央装置)
- ・3D障害物検知 (上原踏切)
- ・レール重軌条化 (37kg→50N)

2022年の導入実績

◆ 木マクラギ → PCマクラギ化工事



施工中



施工後

◆ 3D障害物検知工事（上原踏切）



3D障害物検知装置は、2022年9月10日に設置し、運用を開始しております。この装置は、踏切内に停滞した歩行者などといった障害物を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保安装置です。

新型車両 A3000形について

当社では、新型車両A3000形を2022年に1編成導入しました。2022年度の新型車両の導入、予備部品等に約364百万円投資いたしました。

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。



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。



前面構造

台車

安全で実績のあるポルスタ付台車を採用しております。

※ポルスタ：枕梁



ポルスタ付台車

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調節照明を採用。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。



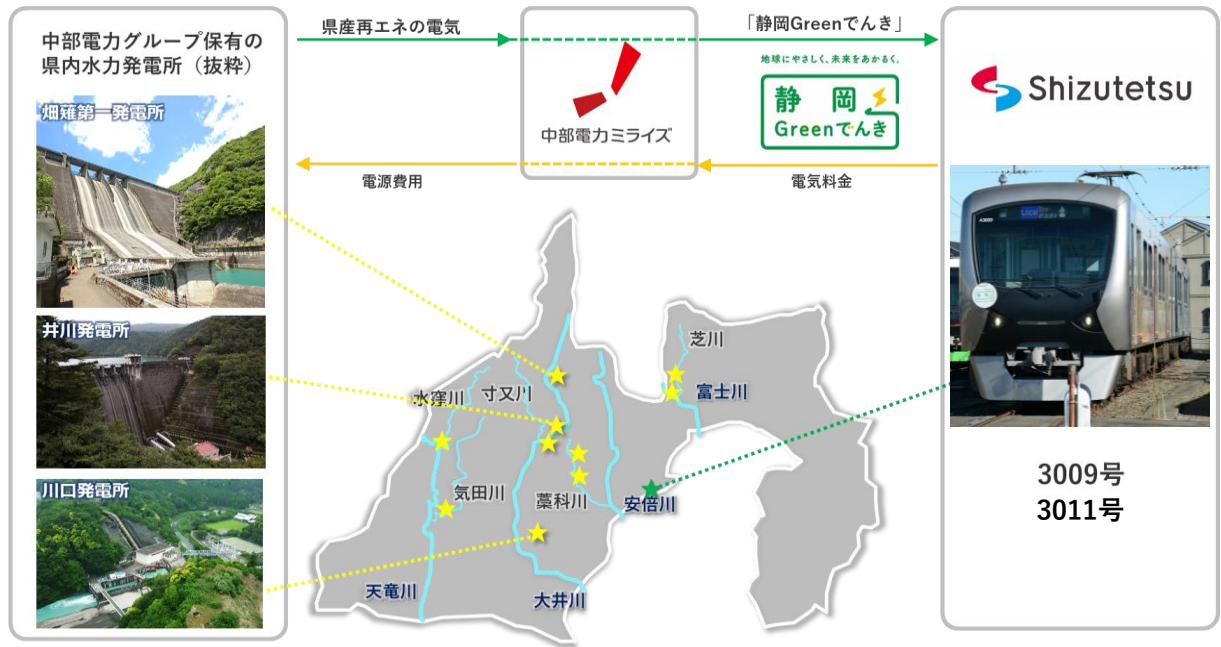
標識灯

■新型車両のうち、2編成分を再生可能エネルギー100%で運行

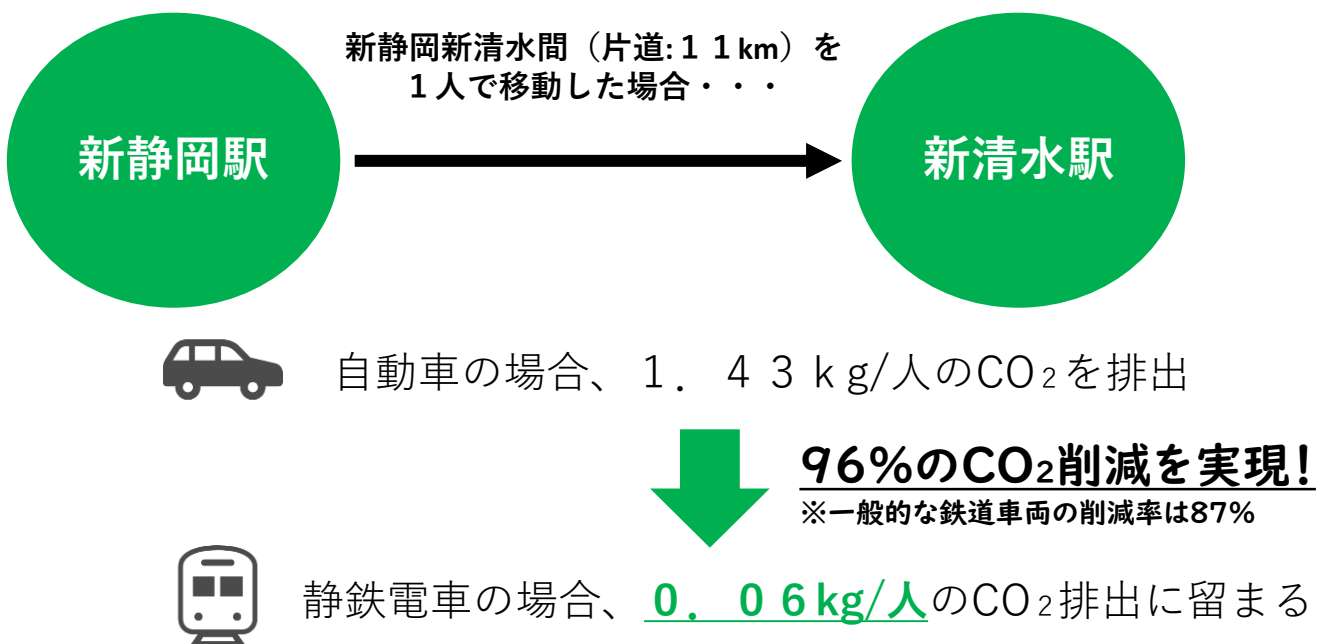
2020年度導入した新型車両A3000形の第9号目車両のA3009号に続き、2023年2月25日（土）に導入した第11号目車両のA3011号は、中部電力ミライズ㈱のご協力により、静岡県内の鉄道会社で初めて、県内に立地する大井川・天竜川・富士川・安倍川の各水系にある水力発電所の再生可能エネルギー由来の環境価値を活用した静岡県産のCO2排出量ゼロの電気「静岡Greenでんき」で運行を可能とした車両です。

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

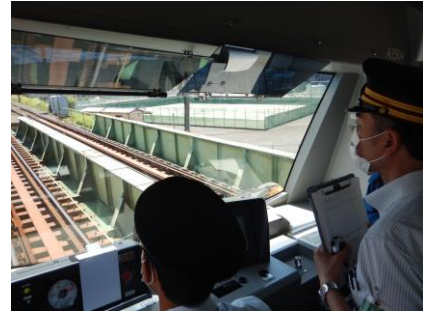
日常の安全対策と同じように、決して忘れてはいけないものは、自然災害や事故への対応です。万が一の事故に備え、運転士は非常処置訓練を定期的に行い、お客様の安全を最優先に取り組んでおります。



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げています。



(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。2022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。



日吉町踏切啓発の様子



中吉田第二踏切啓発の様子

(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。

(3) 不審者対応訓練



さすまた使用訓練の様子



不審者対応訓練の様子

さすまたを使用した不審者対応訓練を静岡中央・南・清水警察署と協力し、新静岡駅で行いました。本訓練は、2022年6月に受けたさすまた使用訓練の実践編として実施し、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もとに、警察への通報・お客様を避難させる間の時間稼ぎを駅係員がさすまたを使って行いました。

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。

2022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ロ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。



応急復旧訓練の様子



沿線地図を用いた情報収集

(2) 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2022年度6月にオンラインで実施しました。

令和元年10月に静岡県に上陸した台風情報をもとに、行政の浸水・洪水ハザードマップを使用し、連絡体制や対応手順を確認しました。



オンラインでの台風対応図上訓練の様子

実際に、2022年9月23日に起きた台風15号の影響により、当社は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。台風対応図上訓練で培った知識を活かし対応することができましたが、法面補修・折り返し運行、代替バス輸送など想定を超える事象に対する課題が見つかったため、今回のケースを参考に2023年度の運輸防災マネジメントに取り組んで参ります。



代替バス輸送の様子

(3) 津波図上訓練 (運輸防災マネジメント)

南海トラフ地震等の発生に伴い、津波が発生したことを想定し、異常時の対応力向上を目的とした図上訓練を実施しました。津波が発生した際の連絡体制やその対応手順を、運転部門および技術部門が合同訓練により確認しました。



津波図上訓練の様子

(4) 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

(5) 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

(6) 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。

新型コロナウイルス感染症の影響で、2022年度はオンラインで置石の危険性やその影響についての講演活動を行いました。啓発活動を継続して行っており、発生件数は年々減少しておりますが、2022年度は2件発生いたしました。今年度は置石啓発に特に力を入れて取り組んで参ります。

<直近3年間の置石発生件数>

年度	件数
2020	0件
2021	0件
2022	2件



オンラインによる置石防止啓発活動実施時の様子

(7) 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

企業・機関
最優秀
安全発表賞
2022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)

1月

鉄道部の仕事は社会的機能を維持するうえで必要なエッセンス・ワークである。社会的機能を維持するうえで必要な仕事であることを自覚し、緊張感をもっていかねばならない。
オミクロン株が群衆グループ内でも伝播を促しており、いつたれが感染してもおかしくない状況であるので、感染することを前提に仕事を進めなくてはならない。
現場は特に緊張感が高い中働いていると思うが、前向きに取り組み、力を合わせて乗り越えていきたいと思います。

3月

2021年度も最終月となったが、無事故で1年を終わることができそう。絶えず固く一貫して安全を追求した結果であるため感謝申し上げる。
コロナウイルスの影響が働く私たちに大きく作用したが、その職場の緊張感を維持できたことは所長としてのリーダーシップによるものであるため、こちらもあわせて感謝申し上げます。
春闘の結果、鉄道現場の処遇を一部改善させてもらうことになった。安心して働ける状況を作り、安全を維持するためとして、新たな体制・環境で新年度のスタートを切る。4月の人事異動で生じる際を見えないよう協力して頑張っていきたいのでよろしくお願ひしたい。

2月

有意義な企画となった運転運輸発表会は、鉄道で働く人々の安全への取り組みの姿を鉄道部外の社員と再認識できた。また、公共交通を司る会社に従事する社員としての責任感を再認識できた。
内閣府が示した重要インフラの情報セキュリティ対策に係る第四次行動計画には、鉄道会社も対象に含まれている。当社がまだ十分でないサイバーセキュリティへの取り組みを今後検討していく。

原材料価格が高騰しており、発注時と納品時で価格が異なる可能性がある。今後は原油価格の高騰に伴うその他部品の価格高騰も予測されるため、オミクロン株の影響は大きい。必要なものは貯蔵しておくような備えをしてほしい。

～運輸安全マネジメント推進委員会の目的～

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に設置された委員会です。
鉄道・物流における安全への意識をより一層向上させるため、月一「安全社長」発表会を実施して安全意識や日々の課題への対応確認をしております。

本年度の安全重点施策

安全重点施策とは… 鉄道部が毎年定める、鉄道・業務事業における達成すべき目標である安全目標を達成するための取り組み。安全重点施策に基づき、日々の安全を追求してまいります。

安全目標 運転無事故の完遂

1. 安全態勢の強化

- ◆有益なヒヤリ・ハット情報の収集
- ◆先進技術を使った安全対策の導入検討
- ◆安全ポイントの更新

安全重点施策

2. 安全態勢を支える人材づくり

- ◆技術力発表会の実施
- ◆安全に関する教育の実施
- ◆合同訓練の実施
- ◆災害発生想定回上訓練の実施

3. 安全軌道に関する設備更新

- ◆中期投資計画の作成

運転運輸発表会

2月22日、日頃の業務知識・技術に加え、従業員が自ら身に付けた能力などを披露する場として、後沿営業所にて「**運転運輸発表会**」が開催されました。
事故・火災が発生したことを想定した**非常急用の様子**について、従業員の皆様に披露させていただきました。
ご利用者の皆様の命を預かる交通事業者の立場として、万が一非常事態が発生してしまった際には、**お客様の命を守るため**に迅速で適切な対応が求められます。
非常時に乗り合わせた従業員の皆様にも、避難誘導等に対応にご協力をお願いする場合がございます。その内容についても紹介をさせていただきます。
実施後のアンケートでは、運転士の仕事内容がわかりやすかった等好意的なご意見を頂戴することができました。



自走不可を想定した車両を運搬するための列車を連結する様子

技術力発表会

3月23日、各沿営業所にて**技術力発表会**が実施されました。技術部門の作業の様子は皆様多くの方目には触れるものではありませんが、鉄道部の技術部門の姿を技術内の皆様に知っていただくことを目的として実施いたしました。
また、鉄道部にごまいます3区(車両区・電気区・保線区)の技術部門が一体となって安全を追求するための連携強化を図る場となりました。
当日は、日々の作業で事故が起こらないよう、安全のために毎日行っているKY(危険予知)活動やレール交換・自動列車停止装置(ATIS)の設置等の実際の作業を皆様に紹介させていただきました。
ご参加いただきました皆様、ありがとうございました。



当日のレール交換作業の様子

索道(ロープウェイ)異常時対応発表会

3月23日、日本平ロープウェイ・日本平駅にて、営業係・技術係・ガイドの連携、対応の確実な目的とした**索道異常時対応発表会**が実施されました。
この発表会は、営業係側から保安装置が故障・線路が緊急停止したことを想定し、初動対応の連携を確認するために行いました。更には故障が発生した場合の早期復旧が不可欠であることが判明し、予備駆動機を使用して線路に復旧してお客様を救助するという報告はあまり経験のない状況での対応確認を行いました。
ロープウェイは強く線路が揺れる際には、一定の基準のもと運行を休止する等、営業係が安全のために管理判断を必ずする必要があります。
どんな時でも安全を優先できるような意識を日々営業を行って参ります。



予備駆動機を使用した線路復旧の様子

脱線復旧訓練

鉄道部の技術部門では、日々様々な訓練を重ねていますが、今回の安全ニュースでは**脱線復旧訓練**についてご紹介いたします。
去3月16日に発生した東北地方の地震により脱線した東北新幹線が、4月14日より運行を再開することが決定しましたが、列車の脱線は世論からの注目度も高い事故となります。事故が起こらないのが一番ですが、もし起こってしまった場合を想定して対応を行うことも重要です。
脱線復旧訓練は、地震により脱線が起きた際に、技術部門に属する3区(車両区・電気区・保線区)が連携して行う合同訓練です。
ジャッキで車体を持ち上げ、軌条(線路)に戻すという作業ですが、車体の重量が重く、水平を保たなければ列車が転倒する重大な危険が伴う作業のため、訓練を安全に行うために慎重な判断が必要となります。
訓練に携わる人数も多いため、連携を積み、万が一に備えた訓練を実施しております。

軌道運転軌道に向けて

2022年4月より、道路交通法施行規則の一部改正が、社会車の運転の際にも「歩道・自転車専用」が義務づけられました。
自ランバーの車が公道を走行する際に、歩道に侵入するなどの原因として、歩道外でも安全運転に留意するとともに、歩道は歩道に侵入しないよう一人ひとりが強い意識をもって歩道の境界と歩道に侵入しないようお願ひいたします。



(8) 感染症対策

ご利用のお客様だけでなく社員も感染症等に感染しないよう、マスクの着用や設備・機器の消毒を実施しました。また、A3000形（新型車両）は冷房使用中約4分、暖房では約6分で室内の空気が入れ変わる仕組みとなっており、2022年度1000形は窓を開けて常時（荒天時は除く）換気して運行いたしました。なお、駅停車時には全列車扉を開けて換気を徹底いたしました。



飛沫感染防止カーテン

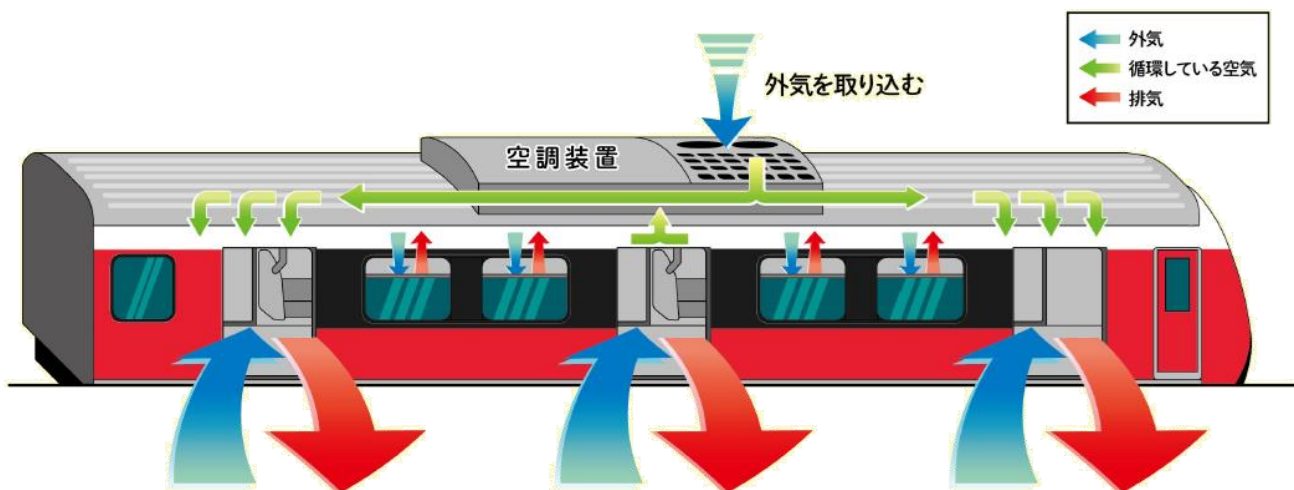


自動券売機消毒



駅構内における消毒液の設置

車両内換気の仕組み



※イラストはイメージです。※イメージ図は、車両の構造を模式化したものです。

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。

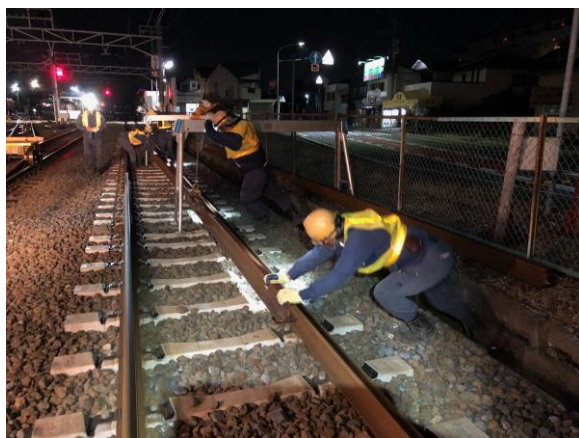
6-2. 夜間作業へのご協力のお願い

■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。

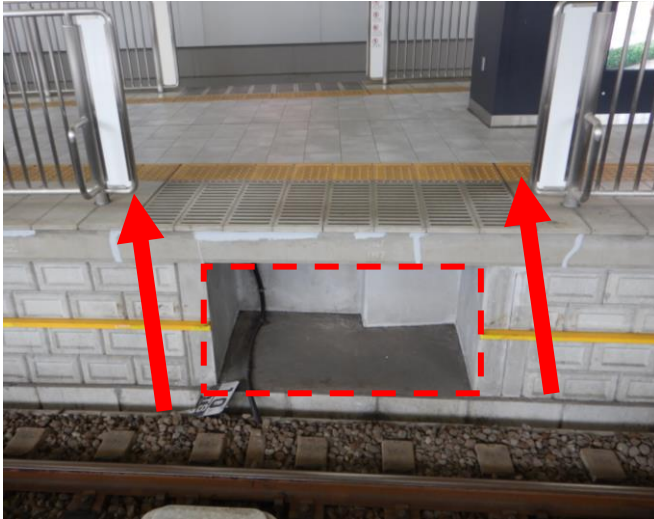
■歩きながらの携帯電話等の使用はおやめください。

歩きながらの携帯電話（スマートフォン含む）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等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

2020年度、全49箇所に設置完了

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。



非常通報ボタン

6-7. AED（自動体外式除細動器）

■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

6-8. 事故・災害等発生時の運行について

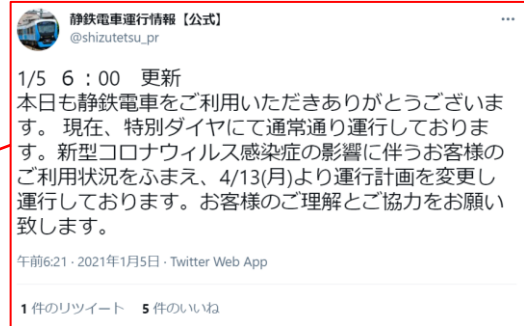
■ 運行情報をお知らせしております。

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。

- ・ ホームページ「運行情報」：静鉄レールウェイ (<http://train.shizutetsu.co.jp/>)



ツイッター



実際の発信例

- ・ 各駅でツイッターのQRコードを読み取ることができます。



新静岡駅



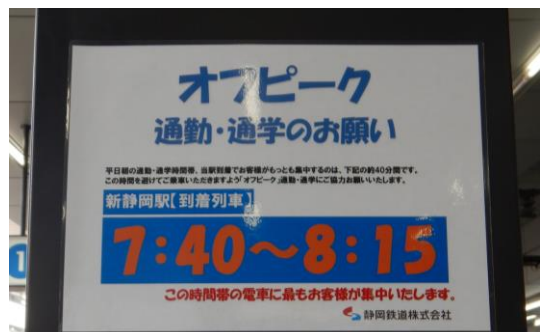
6-9. 感染症対策について

■ ご利用の際にマスクの着用等感染防止にご協力いただきました。

感染症の流行に備え、列車内ではマスクを着用し、会話は極力控えるようお願いしております。また、通勤・通学でご利用のお客様については、列車の利用時間を前後にずらすなど「分散乗車」にご協力いただき、誠にありがとうございました。



列車内掲示



駅構内掲示

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、沿線の小学校を中心とした「鉄道安全教室」を実施いたしました。2022年度は新型コロナウイルス感染拡大により対面での実施はできませんでしたが、沿線の3校にオンライン上での置石防止啓発を実施したほか、その他沿線学校には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おります。



各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。23名の学生が授業内で制作した動画の中から、最優秀賞を選考し、2022年11月21日～2023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

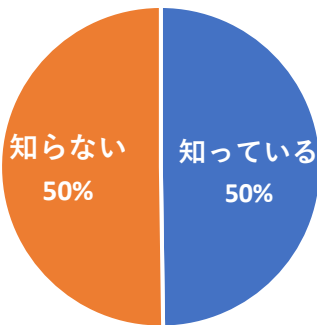


優秀賞受賞作品

■お客様からのご意見について

当社のハウスカードLuLuCaカードモニターに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。

ホーム及び車内非常ボタンの設置位置をご存知ですか

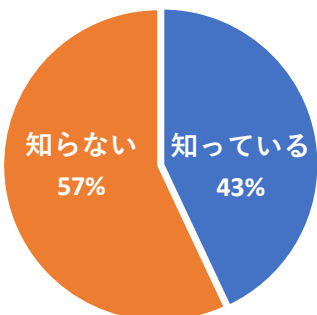


2023年1月より、非常用設備等をお客様にとってわかりやすく表示するため、「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に沿ったデザインに更新いたしました。



車内非常ボタンの案内表示

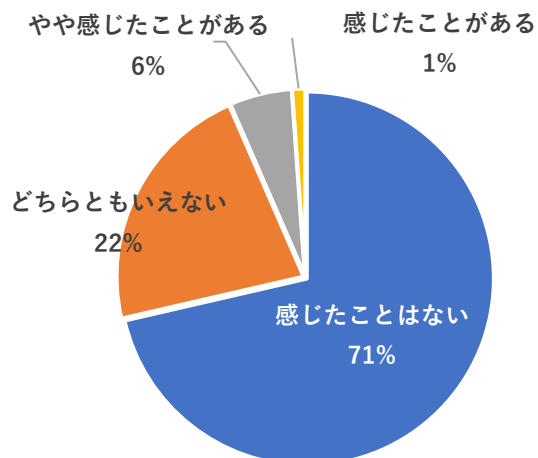
防犯カメラ(駅構内・車内)や中の見えるゴミ箱の設置を行っていることをご存知ですか



防犯カメラ作動中の案内表示

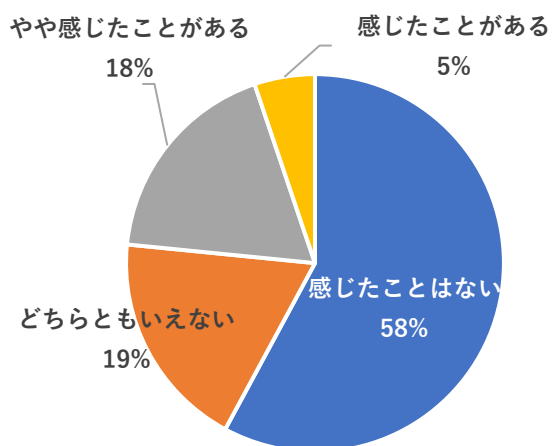
静鉄電車を利用する際に不安を感じることがありますか

「静鉄電車を利用する際に不安を感じることがありますか」という質問では、約7割のお客様が感じたことがないと回答をいただきました。

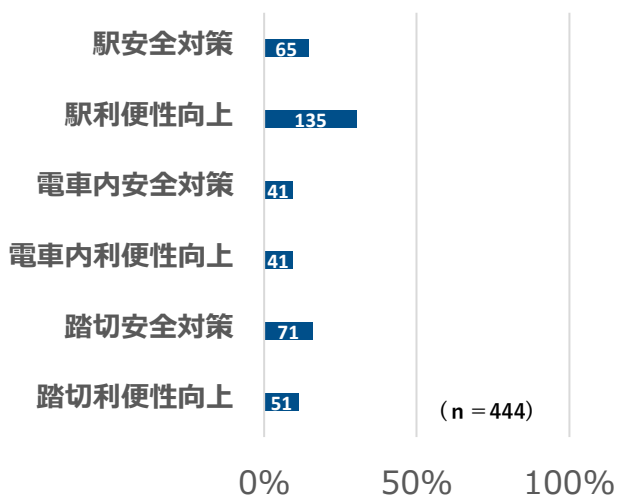


踏切を通行した際に危険を感じたことはありますか

「静鉄電車の踏切を通行した際に危険を感じたことがありますか」という質問では、約6割のお客様が感じたことがないと回答をいただきました。



当社の鉄道施設で改善要望箇所はありますか（複数回答可）

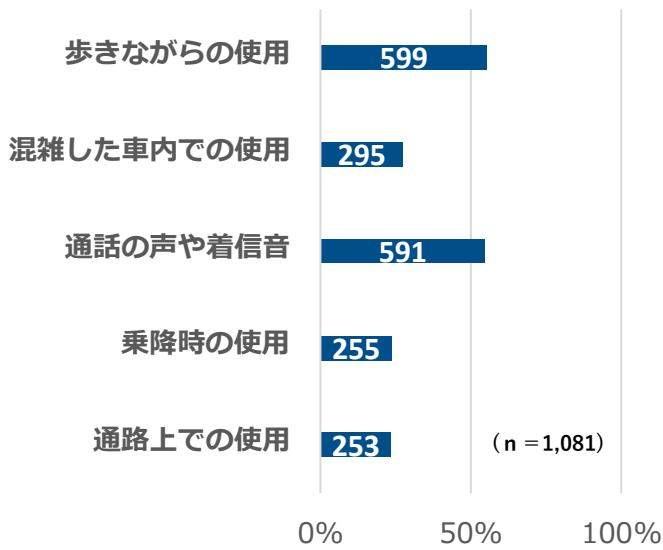


2022年9月より、古庄駅のバリアフリー化に取り組んでおります。



古庄駅のバリアフリー化工事の様子

携帯端末(スマートフォン等)の使用で、迷惑に感じる行為は何ですか(複数回答可)



歩きスマホや通話の声や着信音が迷惑に感じると回答したお客様が多い結果となりました。

大変貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。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参ります。

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