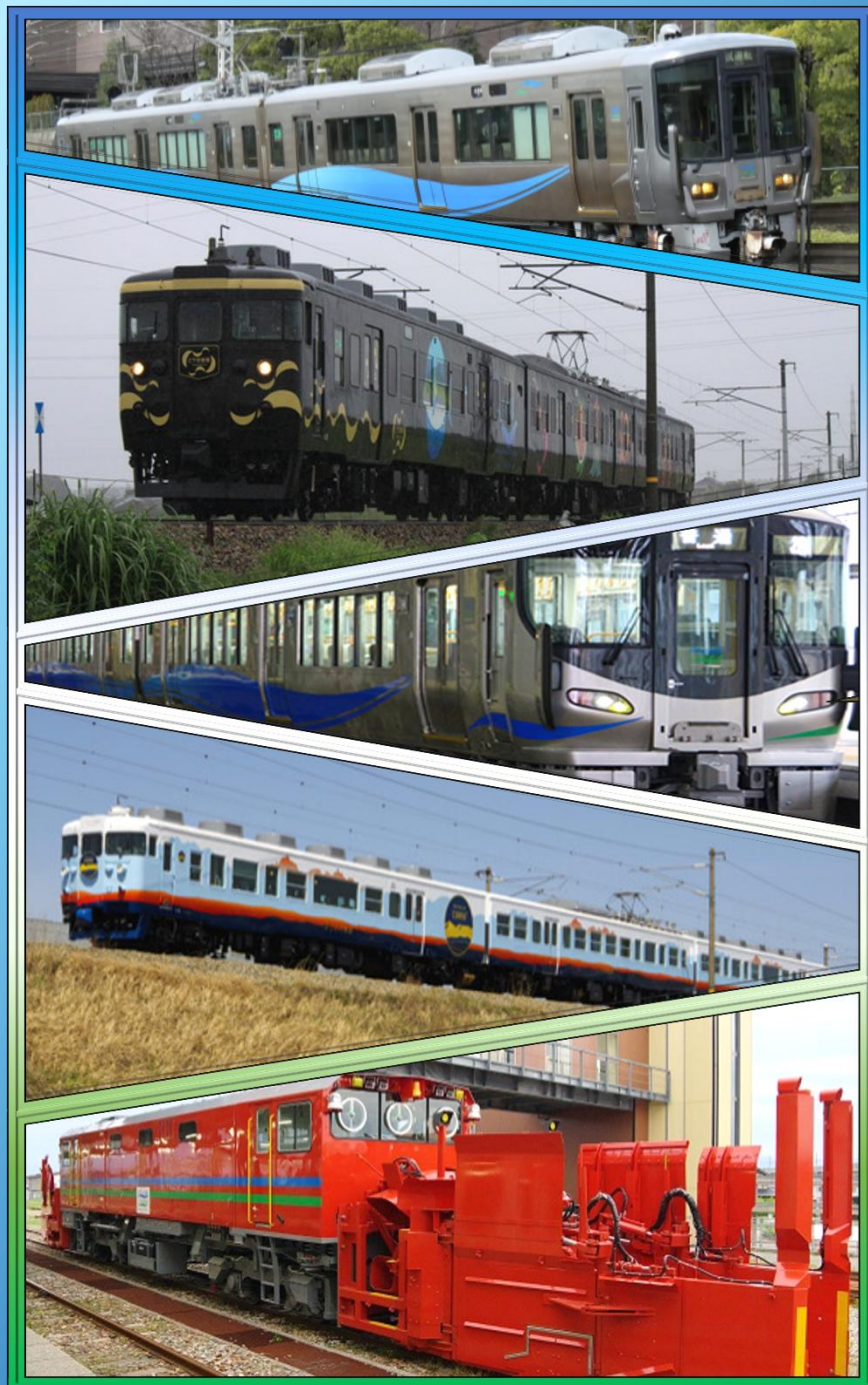


安全報告書 2026

Ainokaze Toyama Railway Safety Report



あいの風とやま鉄道株式会社

安全報告書 目次

ご利用のみなさまへ	1
-----------------	---

1. 安全の基本方針と安全目標.....2

(1) 安全の基本方針	2
(2) 安全目標	2

2. 安全管理体制と安全管理方法.....3

(1) 安全管理体制	3
① 安全管理組織	3
② 各管理者の役割	3
(2) 安全管理方法	4

3. 安全重点施策.....6

(1) 決められたルールを遵守し、意識ある確認と基本動作の実行	6
(2) 業務に対する知識・技能のレベルアップ	7
(3) 自然災害や異常時における対応能力の向上	7
(4) 安全管理体制を確立	8
(5) 安全に係る設備の充実	8

4. 輸送の安全確保.....9

(1) 乗務員養成	9
(2) 資質管理(主なもの)	10
① アルコールチェック	10
② 乗務員の私物携帯電話	10
③ SAS(睡眠時無呼吸症候群)検査	10
④ 運転適性検査・医学適性検査	10
⑤ 知悉度把握試験・各種競技会	10
(3) 安全対策	11
① 踏切の安全対策	11
② 車両の安全対策	13
③ 駅の安全対策	15

(4) 自然災害への備え	17
① 気象情報監視システムによるリアルタイムな監視	17
② 気象予測会社との連携	17
③ 雪害に対する備え	18
④ 水害に対する備え	19
⑤ 熱中症に対する備え	19
(5) 異常時等に遭遇した際の心得	19

5. 安全対策の実施費用.....20

6. 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況.....20

7. お客様への情報提供と事故防止啓発活動.....21

(1) 運行状況	21
(2) 多言語放送によるご案内	22
(3) 踏切事故防止キャンペーン	22

8. ご利用者・沿線の皆様へのお願い.....23

(1) 踏切を通るとき	23
(2) 踏切やその付近で異常を発見したとき	23
(3) ホームを歩くとき	23
(4) ホームから線路に人が転落した時など、異常を見つけたとき	24
(5) 線路内に物を落としてしまったとき	24
(6) 不審な人や不審な物を発見したとき	24
(7) 車内で傷害などの危険な行為を見つけたとき	24
(8) リチウムイオンバッテリー使用製品に異常がでたとき	25

本報告書では、鉄道事業法第十九条の四に基づき、2025年度の当社の安全確保に向けた取り組みについてご紹介しています。

ご利用のみなさまへ

日頃より、あいの風とやま鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社は、2015年3月14日の北陸新幹線金沢開業と同時に運行を開始し、2026年度は開業11年目となり、この間、大変多くのお客様のご利用をいただきました。

2025年度は開業10周年という記念すべき年であり、開業10周年記念セレモニーの開催から始まり、パターンダイヤの導入や観光列車「一万三千尺物語」のリニューアルの実施、県内各地域のイベントと連携した企画きっぷの展開などのサービスの向上や北陸三県の新たな交流を生み出す取組みができたほか、踏切の改良などをはじめとして鉄道施設・設備の整備も順調に進捗しました。また、大阪・関西万博やインバウンド等の追い風効果により、国内外から多くのお客様に当社をご利用いただき、利用者数は開業以来最多を記録しました。

これもひとえに、皆様方のご理解、ご支援の賜物であり、深く感謝申し上げます。引き続き「第2次経営計画」に基づき安全な運行と経営の安定化を図るとともに、社員一同、今後も安全運行を最優先に取り組み、地域に密着し、県内外の皆様に愛され、親しまれる鉄道会社として成長・発展していく所存です。今後ともなにとぞ、ご支援ご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。

当社では、これまで社員一人ひとりが密接に連携しながら課題解決に努めてまいりました。

また、「ヒトはミスするもの」を前提として「ヒューマンエラーを大きな事象につなげない」取り組みを進め、安全・安定運行を目指し、ルールの実行度把握や設備状態の点検・保守を確実に、事故の未然防止に努めております。

鉄道を経営する当社にとって、「安全性の確保」は変わることのない最優先の命題です。私たちは、法令遵守のもと、社員一人ひとりがこのことをしっかり自覚し、考動するとともにリスクに対する感性を磨くことにより、さらなる安全性の向上に向けて、全社員が一丸となって取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、当社における輸送の安全確保の取り組みや安全の実態について、自らを振り返るとともにお客様に広くご理解いただくために公表するものです。この報告書に対する皆様のご助言やご意見をお聞かせいただければ幸いに存じます。

「人の成長と地域社会の
未来を切り開く企業を目指して」



あいの風とやま鉄道株式会社
代表取締役社長 伍嶋 二美男

1. 安全の基本方針と安全目標

(1) 安全の基本方針

当社は、安全を最優先するため、「運転安全規範（あいの風規第 10 号）」を定めています。

また、安全意識の高揚と具体的行動の実践を図るため、安全に係わる行動指針として「安全綱領」と「具体的行動（安全考動）」を携行し、職場における点呼や会議にて「唱和」しています。

「安全綱領」

- (一) 安全の確保は、輸送の生命である。
- (二) 規程の遵守は、安全の基礎である。
- (三) 執務の厳正は、安全の要件である。

「具体的行動（安全考動）」

- 1. 私たちは、「基本動作の実行」と「確認の励行」で安全輸送に徹します。
- 2. 私たちは、「法令」及び「社内規程」を理解し、「遵守」します。
- 3. 私たちは、「最も安全と認められる考動」で職務を遂行します。

(2) 安全目標

また、「安全性の確保を最優先とし…」を経営理念として掲げ、年度初めに具体的安全目標を定めたうえで、その達成を目指して取り組みを進めています。2025 年度は、『列車事故（列車衝突・脱線・火災）』『ホームにおける鉄道人身障害事故』『お客様はもとより当社作業にかかわる作業者の死亡事故』の発生はありませんでしたが、『踏切障害事故』が 1 件発生しました。

今後も、着実な取り組みを推し進め目標達成を目指します。

経営理念

- 1. 鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先とし、多くの県民の身近な生活路線として、利用実態に即した利便性の確保を図る。
- 2. 組織を簡素化して、業務の効率化を図り、健全経営を目指す。
- 3. 県内公共交通機関のネットワークの結節拠点としての活用を図り、地域振興と住民福祉の向上を目指す。

【2025 年度 事故“ゼロ”目標】

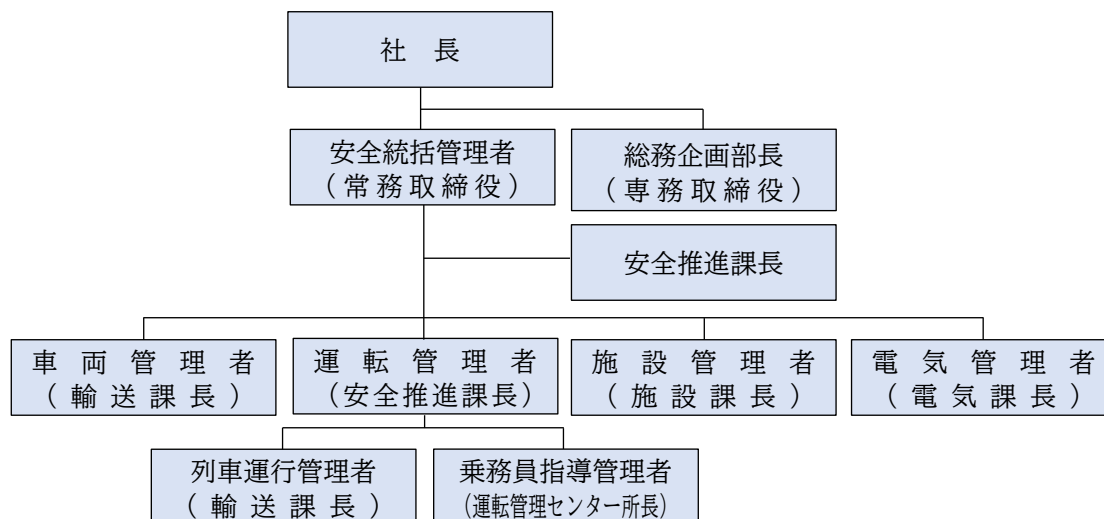
- ① 列車事故（列車衝突・脱線・火災）を発生させない
- ② ホームにおける鉄道人身傷害事故を発生させない
- ③ 踏切障害事故を発生させない
- ④ お客様はもとより当社作業に関わる作業者の死亡事故を発生させない

2. 安全管理体制と安全管理方法

当社では、安全の確保を図るため、社長を最高責任者として体制を構築し、安全統括管理者である常務取締役をはじめとする各管理者の役割と権限を定めています。

(1) 安全管理体制

① 安全管理組織



② 各管理者の役割

管理者	役割
社 長	輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (常務取締役)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 (安全推進課長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (運転管理センター所長)	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。
列車運行管理者 (輸送課長)	運転管理者の指揮の下、輸送計画の作成及び指令業務に関する事項を統括する。
施設管理者 (施設課長)	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
電気管理者 (電気課長)	安全統括管理者の指揮の下、電気に関する事項を統括する。
車両管理者 (輸送課長)	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。
総務企画部長 (専務取締役)	設備投資、財務及び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、安全の確保に関する事項を推進する。

(2) 安全管理方法

① 安全の日の制定

毎月創業日の 24 日を「安全の日」と定め、社長を含めた各管理者等が現場に出向き、管理状況の確認や「社員の声」を聞き、安全の確保に努めています。

② 安全推進委員会

毎月、社長をトップとし各管理者及び各現場長による安全推進委員会を開催し、前月の事故、輸送障害、ヒューマンエラー（安全報告）の報告、ヒヤリハット情報の共有について意見交換を行い、必要な事項を関係する社員へ指示伝達しています。

③ 安全衛生委員会

毎月、安全衛生委員会を開催し労働災害防止に向けた取組を進めています。

④ 社員の声

現場で抽出された課題については、自箇所で工夫し解決を図りますが、自箇所のみでは対処できない規程の変更や設備の改修等については、本社安全推進委員会で検討し、方針決定を行っています。

社員の声 改善例

(例-1) 駅構内にある指定通路について、川が2本流れており、橋りょう脇には指定通路にもなっているグレーチング製の通路があり、転落防止ロープが張ってあるが弛んでおり、危険注意の塗色もなく、夜間や降積雪時には係員の転落につながり重大労災となる恐れがある。

⇒ ロープの張り替え及び通路の塗装を実施。ロープは従来使用していたものより太く目立つものに変更、弛みが出ないように張り替えを行い、グレーチング製の通路に注意喚起を促すため黄色に塗装したことにより、係員の転落防止を図った。



・経年劣化により転落防止ロープが地面に接触している他、グレーチングにも塗色が無いため、夜間や降積雪時に係員が転落する恐れがある



・より太く目立つ転落防止ロープに張り替え



・グレーチングに黄色の塗色を実施し注意喚起

(例-2) 駅構内の除草作業時に大きな穴を発見し、構内歩行中に足を穴に落とし転倒して擦傷、捻挫、骨折等の恐れがあるだけでなく、何らかの要因で穴が広がると線路設備に重大な影響がでる恐れがある。

⇒ 関係箇所へ連絡し迅速な埋め戻し作業を実施したことにより、躓き転倒による労災及び線路設備被害の未然防止が図られた。



- ・直径約 30cm、深さ約 120cm の大きい穴が空いており、労災だけでなく線路設備への被害が想定される



- ・陥没穴が広がらないよう埋め戻し作業を実施し労災及び線路被害の未然防止を図った

(例-3) 社員より、「指定通路の階段で躓き、前のめりに転倒しそうになった」とのリスク情報が入ったため当該通路を確認したところ、指定通路階段の一部石段が突起状に浮きがり、且つ石段が傾き斜め状になっている箇所を認めた。

⇒ 指定通路階段の修繕を実施。経年により剥げていた注意喚起塗装の再塗装並びに浮き上がっていた石段をフラット化し係員の転倒労災リスクの低減を図った。



- ・注意喚起塗装が剥げてしまっており、歩行中に足元へ注意を向けづらい



- ・注意喚起塗装の再塗装を実施



- ・3cm 程度の突起があり、石段もわずかに傾いている



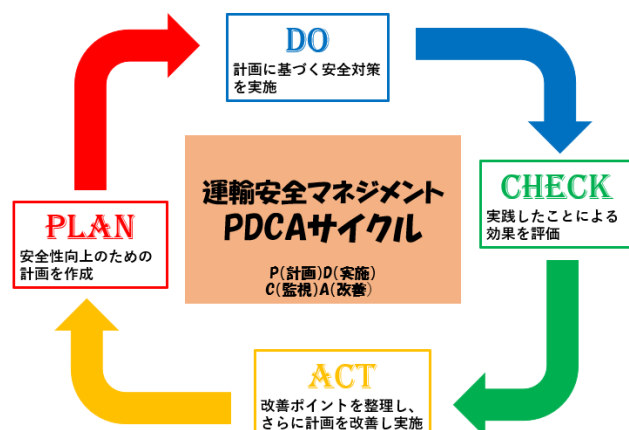
- ・突起を解消しフラットにすることで躓きを防止し、石段が傾かないようピンを打った

⑤ 内部監査

毎年、運輸安全マネジメント研修を修了した内部監査員の資格を持つ社員が内部監査を実施しています。

また、社長以下、管理者、現場長等が運輸安全マネジメントへの理解をより深めるため外部講師による最新事例に基づく研修を受講しています。

今後も、監査を通じ「PDCAサイクル」を廻し、継続的な改善に努めていきます。



3. 安全重点施策

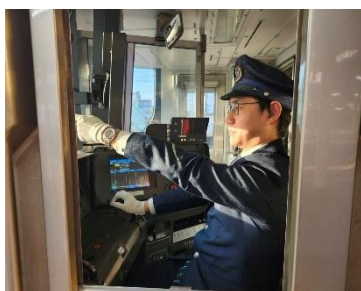
私たちが行う鉄道事業は、お客様の尊い命をお預かりしています。この責任を決して忘れず、安全最優先を積み重ねていくことが使命です。

安全の確保は、一人ひとりの社員が自身の役割を正しく理解し確実に実行することで成り立ちます。そのために、決められた「ルールへの遵守」、意識ある「基本動作の実行」、業務に対する「知識・技能の向上」に取り組み、列車の運行場面において判断に迷った時は、躊躇なく列車を止めるなど最も安全と認められる行動を実行しています。

(1) 決められたルールを遵守し、意識ある確認と基本動作の実行

ヒューマンエラーを防止するため、日頃から、指差喚呼を始めとする基本動作の重要性や決められたルールの経緯を再確認し、社員自ら納得して強い意志で遂行するよう、各現場にて教育・訓練を重ねるとともに、実施状況を点検しています。

今後も、意識をこめた基本動作と決められたルールを遵守し、ヒューマンエラーの防止に努めてまいります。



・運転士による信号確認喚呼



・駅社員による指差確認喚呼



・施設社員による指差確認喚呼

(2) 業務に対する知識・技能のレベルアップ

安全確保の基礎となる業務に対する知識の習得、技能の向上に努めています。

また、過去の重大事故や他社で発生した事故から学び、安全に対する意識を高め、同種事故の発生防止に取り組んでいます。



・駅係員による信号制御訓練



・軌陸車訓練



・列車防護訓練



・線路内落下物拾得訓練



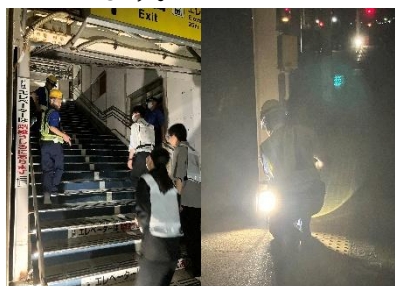
・車いすでの介助訓練



・転てつ装置鎖錠訓練

(3) 自然災害や異常時における対応能力の向上

自然災害や異常時において迅速で的確な対応ができるよう、普段から情報の収集や異常時の対応等で得た知見の共有や水平展開を図り、連絡体制、マニュアル等を整え、各種訓練に取り組んでいます。



・停電対応訓練



・車両の脱線復旧訓練



・エレベーターからのお客様救出訓練



・車両からのお客様降車対応訓練



・本社社員の図上演習訓練



・全系統による異常時対応机上訓練

また、相互の連携強化を目的に、隣接する鉄道会社や外部機関（警察・消防等）と訓練等を実施しています。



・消防による救命講習を受講



・他の鉄道会社との異常時合同訓練



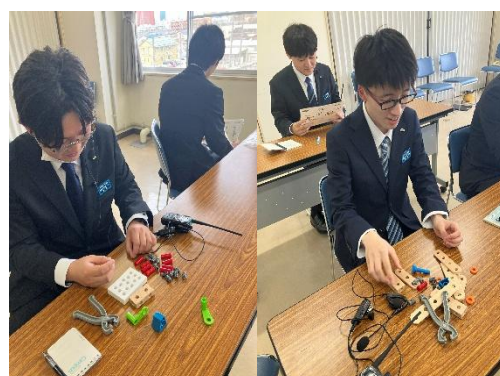
・警察との人身事故対応勉強会

(4) 安全管理体制を確立

運輸安全マネジメント制度の趣旨に基づき、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を強化し、列車事故「0」、感電、墜落、触車（三大労災）などの重大な労働災害「0」を継続しています。



・外部講師による運輸安全マネジメント研修



・新入社員への無線機を使用したコミュニケーション訓練

(5) 安全に係る設備の充実

安全性の向上および安全性の維持・確保のための鉄道部品の取り替えや線路、踏切設備の改修、修繕などを実施しています。



・呉羽～富山駅間 第2小竹踏切遮断桿取り替え



・除雪車両 経年によるさびが発生



・防さび加工を実施



・生地～西入善駅間 新村踏切 踏切設備の整備



・整備後の新村踏切 踏切道を拡幅し歩行者用通路を新設



・東滑川～魚津駅間早月川橋梁 経年によるさびが発生



・防さび塗装を実施

4. 輸送の安全確保

(1) 乗務員養成

当社では、運転士・車掌の養成を自社の乗務員養成所にて行っています。

新たに運転士を養成する場合には、車掌に対して社内選考試験を実施し、合格者を乗務員養成所にて教育し、国土交通省が実施する「動力車操縦者運転免許試験」を受験しています。

また、試験に合格し免許の交付を受けた後も単独乗務に向けて訓練・教育を重ね、運転士指導担当による見極め試験に合格して初めて単独乗務できるようにしています。



・現車を使用した車両故障応急処置訓練



・免許伝達授与式

(2) 資質管理（主なもの）

① アルコールチェック

列車の運転に直接関係する乗務員をはじめとする運転に従事する社員には、点呼時にアルコール検知器により呼吸濃度を計測し、酒気を帯びていないかを点呼執行者と相互に確認し安全な運行管理を行っています。



② 乗務員の私物携帯電話

業務中の私物携帯電話については、乗務前に必ず電源「切」として乗務鞆に収納しています。業務中は点呼時に貸与される業務用携帯電話を連絡手段として使用しています。

③ SAS（睡眠時無呼吸症候群）検査

運転士に対して3年に1回、SAS（睡眠時無呼吸症候群）の簡易検査を行い、強い疑いがある場合には精密検査を行いSASによる事故防止を図っています。

④ 運転適性検査・医学適性検査

鉄道に関する技術上の基準を定める省令に定められており、適正については、運転関係業務適性検査準則等を定め、運転に従事する社員の管理を行っています。

⑤ 知悉度把握試験・各種競技会

社員の知識・技能レベルの確認を行うことで個人把握の充実を図り、弱点を補う指導・教育を行い実務能力の向上につなげています。



・施設関係技能競技会



・車両応急処置競技会



・駅業務知悉度把握試験表彰式



・電気関係技能競技会

(3) 安全対策

① 踏切の安全対策



障害物検知装置

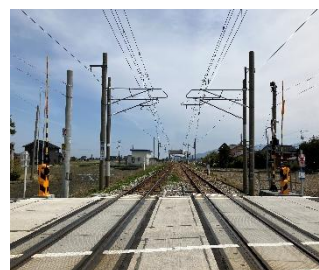
踏切における事故を防止するため、障害物を検知した場合に踏切に設置している特殊信号発光器を動作させ運転士に知らせる障害物検知装置を設置し事故防止を図っています。障害物検知装置には、発光器と受光器間の光線が遮られることにより障害物を検知する「光電式」、踏切道面にループ状の電線コイルを埋め込み、自動車等の金属体を検知する「ループコイル式」、踏切全体をレーザーでスキャンして検知する「三次元レーザーレーダ（3D）式」があります。



・光電式



・3次元レーザーレーダ式



・ループコイル式

踏切遮断不良検知装置

踏切遮断不良検知装置は、何らかのトラブルで遮断かんが完全に降下しない場合にそのことを検知して、踏切に設置している特殊信号発光器を動作させ運転士に知らせます。

踏切支障報知装置

踏切支障報知装置は、踏切の異常発生を運転士に知らせるもので、いわゆる「踏切非常ボタン」のことです。自動車等が踏切内で立往生していたり、踏切内で人が倒れているなどの異常を発見した際、直ちにボタンを押していただくことにより、踏切に設置している特殊信号発光器を動作させ、運転士に知らせます。



・踏切非常ボタン



・特殊信号発光器

オーバーハング型踏切警報機

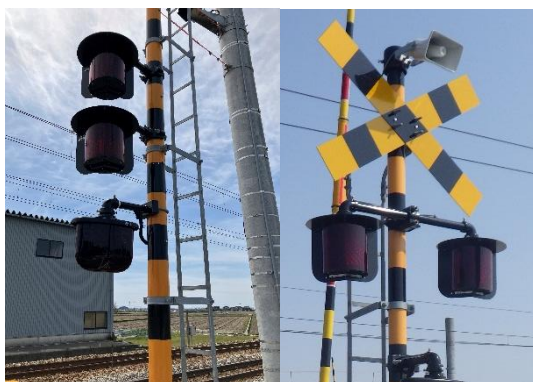
道路の真上に閃光灯を設置し、自動車などから踏切を認識しやすくしたオーバーハング型踏切警報機を一部の踏切に採用しています。



・オーバーハング型踏切警報機

全方向閃光灯

踏切を通行する自動車や歩行者から踏切の状態を認識しやすくするため、360度全方向から視認できる閃光灯を一部の踏切に採用しています。



・全方向閃光灯

遮断かん折損防止器

踏切が遮断しているとき、内側からゆっくりと遮断かんを押すと踏切の外へ脱出することができます。



・遮断かん折損防止器



・内側から遮断かんを押すと斜め上に押しあがり、踏切の外へ出ることが出来る



歩行者専用通路カラー舗装

自動車などの車両に対し「歩行者専用の通行帯」であることを視覚的に強調し注意喚起と速度抑制を図り、歩行者が安心して踏切を通行できるよう、一部の踏切のカラー舗装を実施しています。



・カラー舗装前



・カラー舗装後

② 車両の安全対策



車内非常ボタン（SOS ボタン）

列車内で急病人や非常事態が発生した場合にボタンを押していただくことでブザーが鳴り、お客様から乗務員に異常発生を知らせることが出来ます。また、一部の車両には乗務員と直接通話できる機能が付いています。



・乗務員と通話可能な車内非常ボタン



すぐに向かいます。

連結部転落防止ホロ

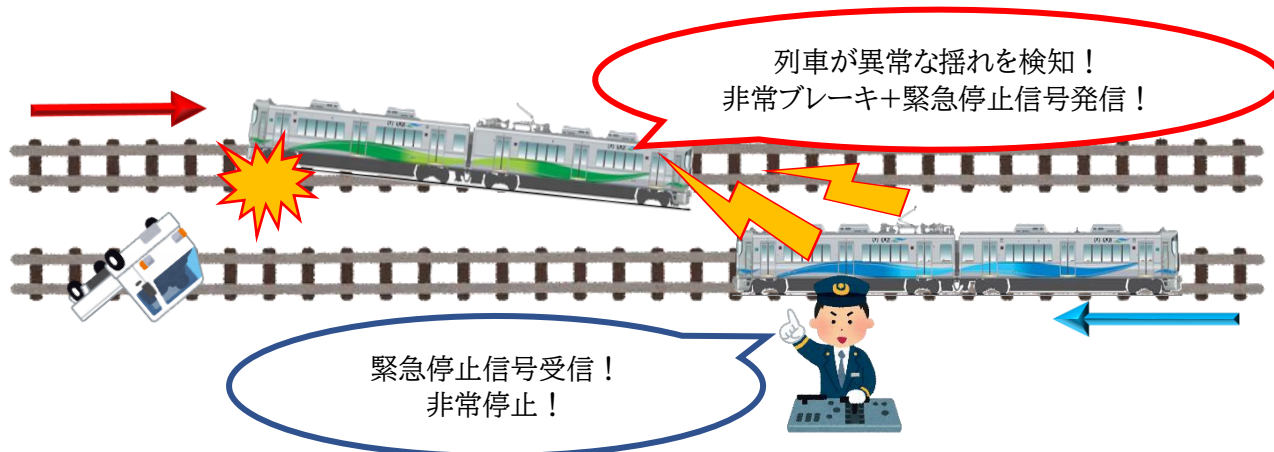
ホームのお客様が誤って車両の連結部から線路内に転落することを防止するため、転落防止ホロを搭載しています。また、目の不自由な方へ注意喚起音声を流し、誤って連結部から転落しないよう事故防止を図っています。



・連結部転落防止ホロ「危険です。ここは、車両連結部です。」と音声で注意喚起

車両挙動検知システム

列車の異常な揺れ（脱線・衝突・転覆）を検知し自動的に列車を非常停止させるシステムです。非常ブレーキを動作させると同時に列車の周囲に緊急停止信号を発信し、他の列車の運転士に緊急事態発生を知らせて併発事故を防止します。



③ 駅の安全対策



自動音声告知

混雑時間帯に、ホーム幅が狭くなっている場所に対し人間の動きをセンサーで検知し音声でホーム幅が狭くなっている旨の注意喚起を行う自動音声装置を設置しています。

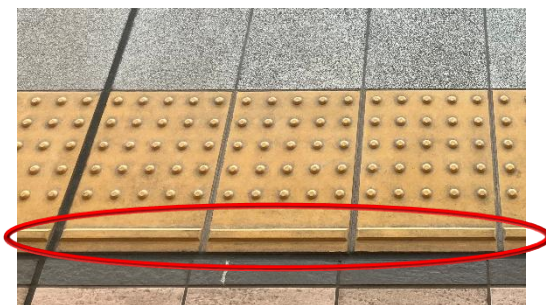


・ 音声にて「この先、ホーム幅が狭くなります。ご注意ください。」と注意喚起

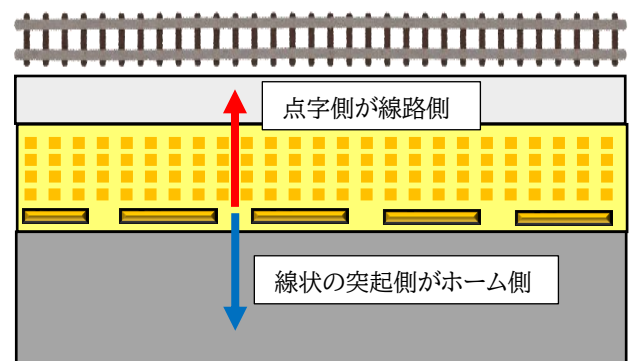
内方線付き点字ブロック

目の不自由な方がホームから転落されることを防止し、安心して駅をご利用いただけるよう、内方線付き点字ブロックを設置しています。

これは、従来の点字ブロックに線状の突起が加わったもので、線状の突起がある方がホーム側であることを示しています。



・ 内方線付き点字ブロック



防犯カメラ

あいの風とやま鉄道のすべての駅において、ホーム上などに防犯カメラを設置しています。指令所内でリアルタイムにカメラ映像が確認でき、異常があれば速やかに係員を手配し、駅をご利用されるお客様の安全確保に努めています。



・ホーム防犯カメラ



・防犯カメラ作動中のシールによる注意喚起

ホーム非常ボタン

お客様やキャリーケースなどの大きな荷物等がホームに転落した場合やホーム上で火災等のトラブルが発生した場合などの緊急時に、ボタンを押していただくことで列車の運転士や駅係員に緊急事態を知らせることができる装置です。



・ホーム非常ボタン



・黄色いパトランプが点灯し運転士に知らせる

(4) 自然災害への備え

ゲリラ豪雨・台風等の水害や雪害に備え、気象会社による気象予測情報を導入しているほか、当社気象情報監視システムにより各地の気象情報がリアルタイムに確認できる仕組みを構築し、迅速かつ的確な対処に務めています。

また、雪害に備えた冬期前点検及び訓練を行うとともに、12月1日から2月末日までの期間において雪害対策本部を設置して対応にあたりました。

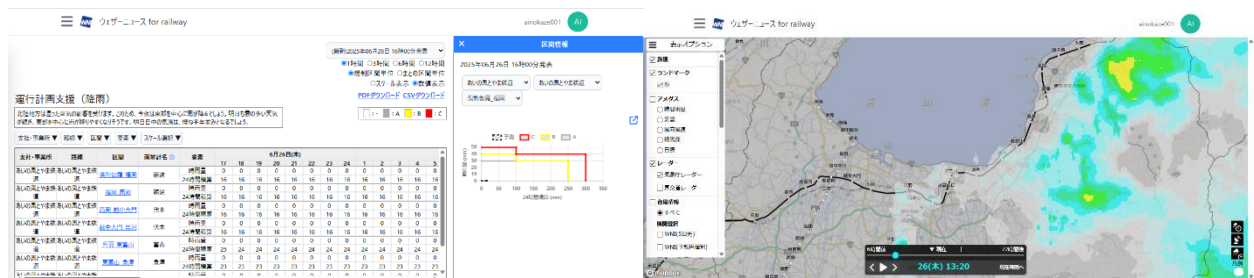
① 気象情報監視システムによるリアルタイムな監視

各地の気象観測端末を一元管理しています。また、徐行区間や運転休止区間が表示されます。(スマートフォンやタブレット端末でも確認できます)



② 気象予測会社との連携

当社は、雨・風・雪の情報収集手段として、ウェザーニューズ社と連携し情報提供を受け、同社サービスのウェザーニュース for railway (「強風に関する警戒レベル」「降雨予測」「積雪予測」) による各予報を活用し、総合的な判断のもとで列車の運転計画を作成し、お客様へ情報発信しています。



③ 雪害に対する備え

冬期間における各種取扱いを取りまとめた「雪害対策要領」を定め、雪に備えています。

また、投排雪保守用車の操縦訓練やパンタグラフの着雪除去訓練を積み、実作業場面で確実に実行できるよう取り組んでいます。



・ 軌道モーターカー



・ 投排雪保守用車（ENR-1000）



・ パンタグラフ着雪除去を想定した訓練



・ 除雪機の操縦訓練



・ 投排雪保守用車操縦訓練



「雪害対策本部」

12月1日から翌年2月末日の冬期間に設置され、大雪が予想された場合等に列車運行の見直し、線路除雪等の計画を行います。

現地からの情報収集や気象予報（ウェザーニュース for railway）を基に安全な運行管理で雪害対応を行っています。

また、2025年度冬期間中は、大雪の影響により列車に遅延や運転休止が発生し、お客様にご迷惑をおかけしましたが、公共交通機関としての責務を踏まえ、迅速な除雪作業に取り組みました。



④ 水害に対する備え

排水路の改修や定期的な清掃及び、被災箇所の修繕を行っています。



- ・ 2023 年 7 月豪雨により、俱利伽羅～石動駅間で道床流出が発生



- ・ 流出した箇所を盛土で復旧するとともに表面をコンクリートで補強することでのり面の強度を向上させ、土砂流出の再発防止を図った

⑤ 熱中症に対する備え

昨今の気温上昇より、社員の熱中症リスクを低減させるための取組みを実施しました。



- ・ 導入したスポーツメーカー製の当社オリジナル空調服



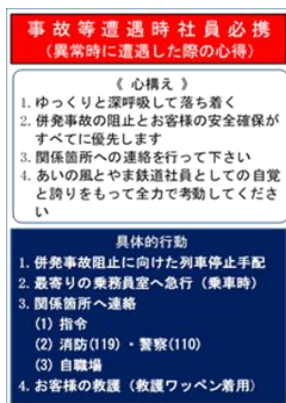
- ・ 空調服を着て作業する様子



- ・ 体の内部の温度の上昇を測定し光と振動で警告するデバイスを導入

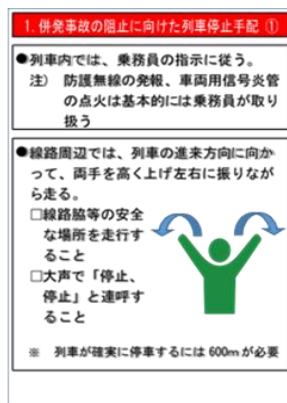
(5) 異常時等に遭遇した際の心得

異常時等に遭遇した場合には、的確な判断と迅速な行動が求められます。当社では、「事故遭遇時社員必携」と「救護ワッペン」を全社員に携行させ、社員として安全最優先に行動できるよう、また、あいの風とやま鉄道の社員であるという証のワッペン装着で異常時対応に努めること、また、他社で発生した異常時に遭遇した時にもワッペンを活用し、鉄道員として積極的に協力を申し出て事態の対応に当たるよう教育を行っています。

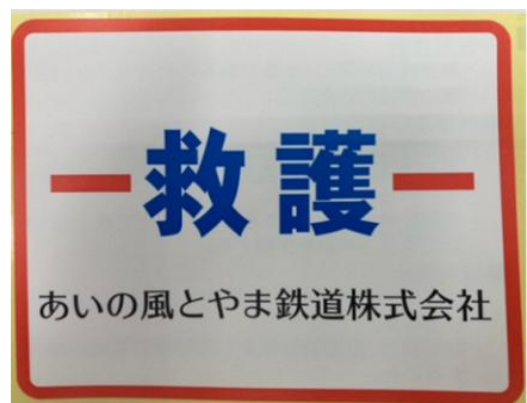


1/16

事故遭遇時社員必携



2/16



救護ワッペン

5. 安全対策の実施費用

線路や車両等、鉄道設備の安全性の維持・確保のため、投資・修繕を計画的に実施しております。2025年度は1,652,171千円（千円以下切捨）となりました。

項 目	金 額 (千円以下切捨)	備 考
老朽設備取替額	890,370 千円	・橋りょうペイント塗替 ・変電所変圧器取替 ・踏切しゃ断機取替 等
保安防災対策額	141,410 千円	・熱風式融雪装置改良工事 ・踏切保安装置改良 ・電気融雪器修繕 等
安全・安定輸送額	49,910 千円	・トンネル内がいし清掃 ・運行管理システム、旅客案内システム保守 等
保安度向上額	570,481 千円	・踏切拡幅工事 ・レール交換 ・分岐器・マクラギ交換 等

引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう取り組んでまいります。

6. 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況

2025年度に発生した鉄道運転事故、輸送障害の発生状況は次のとおりです。

I. 鉄道運転事故（列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害事故など）
踏切障害事故が1件発生しました。

II. インシデント
ありませんでした。

※ インシデントとは、鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態のことです

III. 輸送障害
18件発生しました。

※ 輸送障害とは、鉄道事故等報告規則に定める、旅客列車に30分以上の遅れや運転休止となった件数です

〈 内 訳 〉

踏切障害事故	運転規制 ※1	踏切支障	線路内支障	車両設備故障	線路設備故障
1 件	4 件	2 件	1 件	2 件	1 件
電力設備故障	信号通信設備 故障	車両設備災害	踏切保安設備 災害	その他	
1 件	1 件	1 件	3 件	1 件	

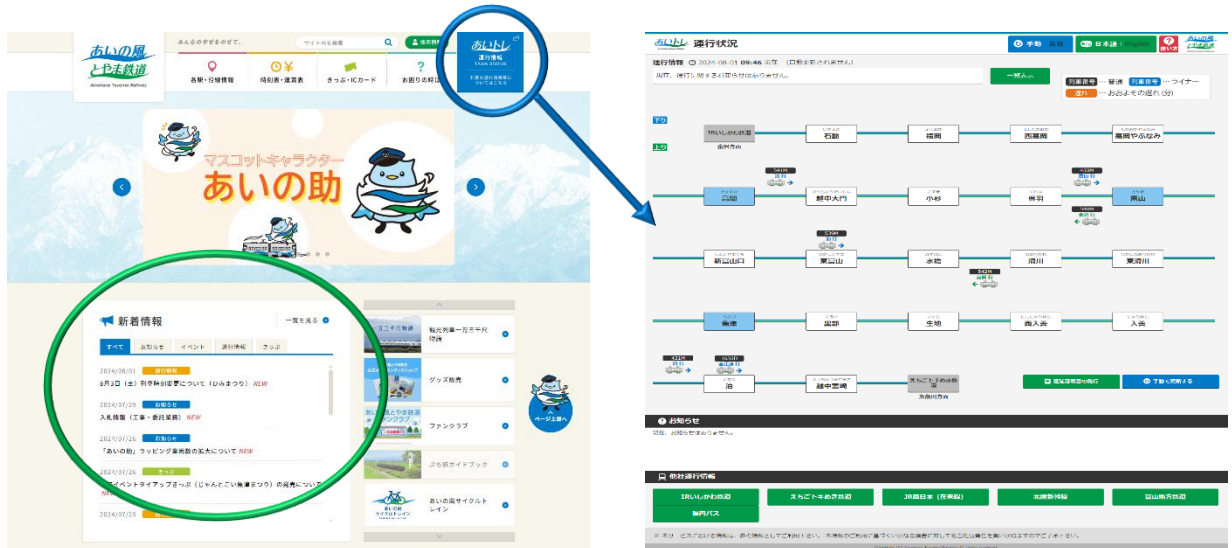
※1 大雨・強風・地震等の影響により、観測値が列車の運転規制値に達したときに、徐行等を実施したもの

IV. 行政指導等
ありませんでした。

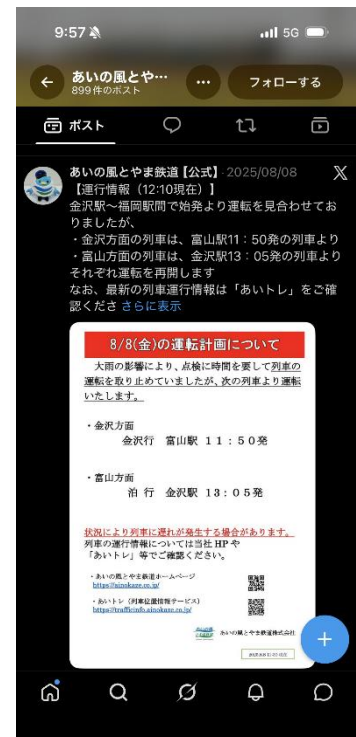
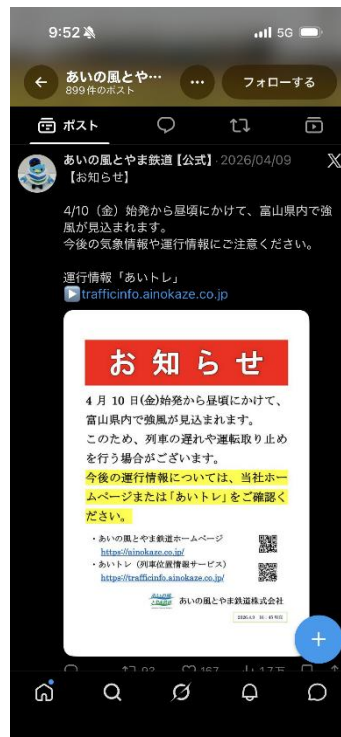
7. お客様への情報提供と事故防止啓発活動

(1) 運行状況

あいの風とやま鉄道の列車の運行情報や計画運休については、当社 HP にてお知らせしているほか、リアルタイムで運行状況をお知らせする「あイトレ」にてご確認ください。



このほか、当社公式 X (旧 Twitter) でも、列車に遅れが発生した場合や遅れが見込まれる場合にお知らせしています。



(2) 多言語放送によるご案内

海外からのお客様へのご案内には、駅係員・車掌による英語アナウンスのほか、「多言語放送アプリ」による自動放送案内を実施しています。



(3) 踏切事故防止キャンペーン

毎年度、春及び秋の全国交通安全運動期間には、「踏切事故防止キャンペーン」と題し、現業箇所において、交通量の多い踏切を中心に歩行者・自転車・自動車に向けて踏切安全啓発チラシを配布し、安全に対する呼びかけ活動を行っています。



・鉄道 0B 会の皆様による啓発活動



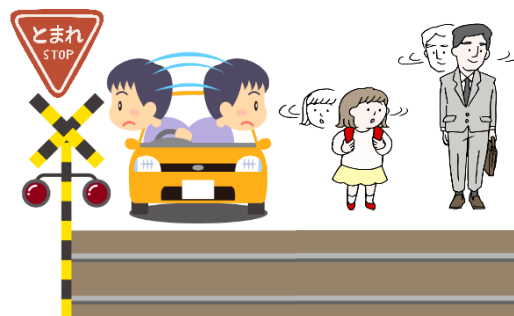
・運輸局と合同で啓発活動を行う様子



8. ご利用者・沿線の皆様へのお願い

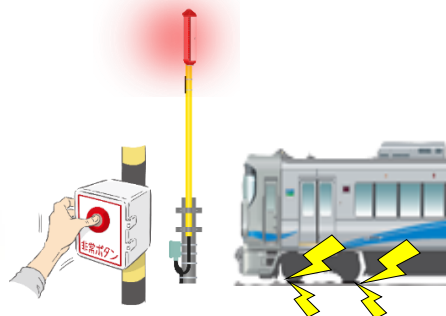
(1) 踏切を通るとき

踏切を横断する際は、必ず一旦停止し、左右及び前方の確認をしっかりと行ってください。また、注意表示のある踏切では表記事項について特段の注意をお願いいたします。



(2) 踏切やその付近で異常を発見したとき

踏切内で車が動けなくなったり、踏切及びその付近で異常を発見した時は、近くの非常ボタンを押してください。列車の運転士に異常を知らせ、列車を緊急停車させます。



(3) ホームを歩くとき

歩きながらの携帯電話・スマートフォンのご使用は、ホームからの転落、お客様同士の衝突や列車との接触の恐れがあります。大変危険ですのでお控えください。また、ホームを歩かれる時や列車をお待ちいただく際は、黄色い点字ブロックの内側までお下がりください。



(4) ホームから線路に人が転落した時など、異常を見つけたとき

お客様がホームに転落されたときは、ホームの柱などに非常ボタンが設置されている駅があります。非常ボタンを押すと駅に進入してくる列車の運転士や駅員に通報できますので、列車を緊急に止める必要があるときは非常ボタンを押してください。また、ホーム上で火災を発見したときには、併せて火災報知器も使用してください。

その際は、大変危険ですので絶対に線路には降りないでください。



(5) 線路内に物を落としてしまったとき

線路内に物を落とされたときは、駅係員もしくは乗務員にお知らせください。むやみに線路に下りられることは、列車と接触する恐れがあり大変危険ですのでお止めください。

(6) 不審な人や不審な物を発見したとき

駅構内や車内など鉄道施設内で不審者・不審物を発見された場合は、決して近寄らずに駅係員又は乗務員にお知らせください。

(7) 車内で傷害などの危険な行為を見つけたとき

車内で刃物を振り回す、油をまいて火をつける、紙袋の中を傘で何度も突いているなどの危険な行為や疑わしい行為、痴漢や盗撮などの犯罪行為を見つけたときは、ためらわずに車内 SOS ボタンを押して乗務員に知らせてください。緊急を要する場合は、110 番に通報してください。



(8) リチウムイオンバッテリー使用製品に異常がでたとき

駅構内や列車内でご利用になる場合は、落として衝撃を与えることがないように、十分に注意してください。劣化等により膨張していたり高温となっているものは、駅構内及び列車内での使用をお控えください。

万が一、発火や発煙を見かけたら、落ち着いて安全を確保し速やかに係員にお知らせください。

【リチウムイオン電池使用製品例】



・スマートフォン



・タブレット



・ノートパソコン



・モバイルバッテリー



・ハンディファン



・ワイヤレスイヤホン



・スマートウォッチ



・携帯ゲーム機



・デジタルカメラ など





本報告書のご感想、弊社の安全への取組に対する
ご意見をお寄せください。

〒930-0001 富山市明輪町 1 番 50 号

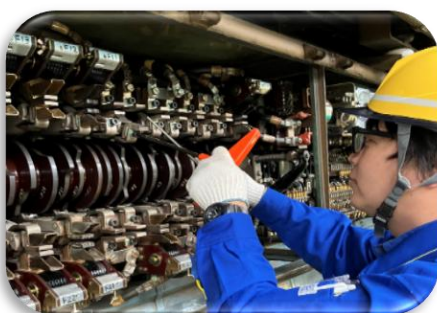
あいの風とやま鉄道株式会社

TEL 076-444-1300

(営業時間: 平日 8:30~17:15)

弊社 HP からのご意見をお寄せいただけます。

<http://ainokaze.co.jp/guide/contact>





Ainokaze Toyama Railway