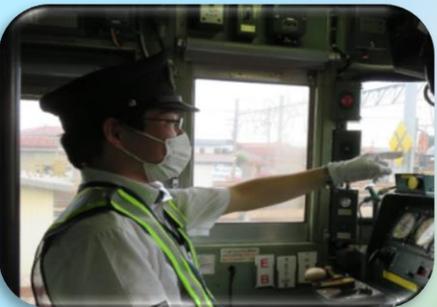


安全報告書 2025

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 運転適性検査・医学適性検査 10
 - ④ 知悉度把握試験・各種競技会 10
- (3) 自然災害への備え 10
 - ① 気象情報監視システムによるリアルタイムな監視 11
 - ② 気象予測会社との連携 11
 - ③ 雪害に対する備え 11
 - ④ 水害に対する備え 12

(4) 異常時等に遭遇した際の心得 13

5. 安全対策の実施費用 13

6. 鉄道運転事故及び輸送障害の発生状況 14

7. お客様への情報提供と事故防止啓発活動 15

(1) 運行状況 15
(2) 多言語放送によるご案内 16
(3) 踏切事故防止キャンペーン 16

8. ご利用者・沿線の皆様へのお願い 17

(1) 踏切を通るとき 17
(2) 踏切やその付近で異常を発見したとき 17
(3) ホームを歩くとき 17
(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 18
(5) 線路内に物を落としてしまったとき 18
(6) 不審な人や不審な物を発見したとき 18
(7) 車内で傷害などの危険な行為を見つけたとき 18

本報告書では、鉄道事業法第十九条の四に基づき、2024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、北陸新幹線金沢開業と同時に運行を開始し、これまで大きな事故もなく、2025年3月14日を持ちまして、開業10周年という大きな節目を迎えることができました。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。

2024年度は、北陸新幹線の敦賀延伸開業を迎え、北陸3県すべてに新幹線が通ることとなり、首都圏と北陸の相互アクセスが飛躍的に向上し、多くのお客様に当社をご利用いただき、利用者数は新型コロナ感染拡大前の利用状況に戻っています。

しかしながら、他社にて発覚した輪軸組立作業時の不正行為に端を発した、全鉄軌道会社の車両における輪軸の緊急点検の実施により、皆様にご心配をおかけすることとなりましたが、地域公共交通機関としての責務を踏まえ迅速な点検に取り組み、当社保有の全車両について、安全性に問題がなくお客様に安心してご利用いただけることを確認し、運行を継続してまいりました。

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ってまいります。

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・保守を確実に行ない、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」は変わる事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。



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、年度初めに具体的数値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。2024年度は、『列車事故（列車衝突・脱線・火災）』『お客様はもとより当社作業にかかわる作業員の死亡事故』等の発生はありませんでした。

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。

【2024年度 事故“ゼロ”目標】

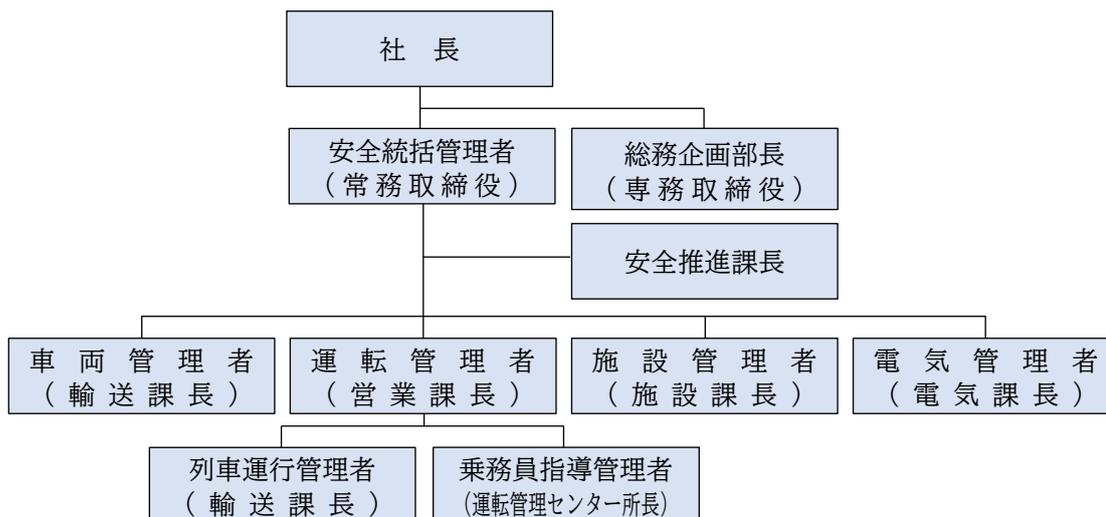
- ① 列車事故（列車衝突・脱線・火災）
- ② ホームにおける鉄道人身傷害事故
- ③ 踏切障害事故
- ④ お客様はもとより当社作業に関わる作業員の死亡事故

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 (営業課長)	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) 駅巡回時に危険箇所を発見し、駅構内にある第二小杉農道踏切付近の雑木が大きく茂り、列車の運転士側から踏切を見ても視界を遮る程の大きさであり、踏切付近に自動車がいることを早期に認識できず、最悪の場合、大きな事故に至る可能性がある。

⇒ 雑木の伐採を実施。見通しが良くなり、踏切付近にいる自動車の存在を早期に認識できるようになったことで、踏切内外で異常が発生した場合にも早期に対応することが出来るようになり、事故の未然防止が図られた。



・雑木に隠れ、自動車があることを認識できない



・雑木を伐採したことで、自動車の存在を早期に認識できるようにした



・自動車側からも列車の接近が見えない



・列車が遠方を走行していても認識できる

(例-2) 越中宮崎～市振間上り線、竹屋踏切の敷板を固定している四頭釘が浮いているのを作業中の社員が発見。列車が通過する際に釘に接触し、車両損傷のおそれがあるだけでなく、自動車が釘を踏み、パンクして踏切内で動けなくなり、最悪の場合大きな事故につながる恐れがある。

⇒ 釘の頭部が敷板面より低くなる様に、敷板を削ったうえで新たに釘を打ち込み、上部がフラットになるようにすきまパテで養生し、車両損傷及び事故の未然防止が図られた。



・浮いた釘の頭が折れ曲がり、レールに接近している



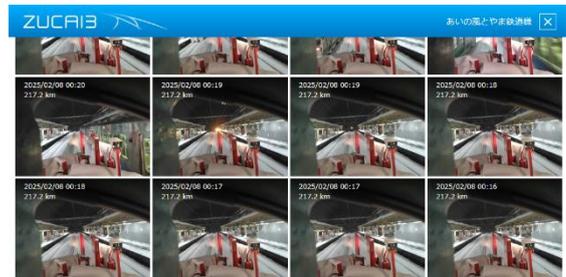
・釘を新たに打ち込み、釘の頭をレール面より低くなるように削り、平面化した

(例-3) 冬期間中において、除雪車による線路除雪を行う際、除雪車の現在位置や除雪の進捗状況の把握が困難。

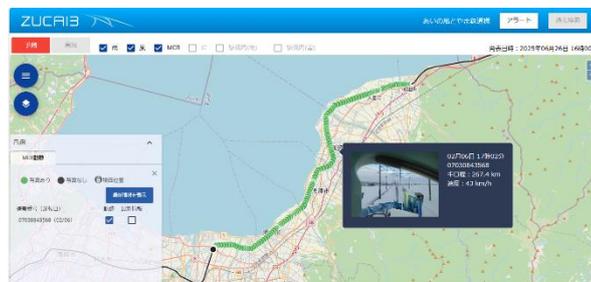
⇒ 当社が契約しているウェザーニューズ社が提供している MCR 動静管理サービスを試行し、除雪車の現在位置と進捗状況を、画像データでシステム上に自動送信することでリアルタイムに把握でき、効果的な運行計画の策定を図った。

MAP	車両ID	作業開始時刻	状況	種別	予定時刻	作業開始時刻	作業完了時刻	走行距離 (km)	走行速度 (km/h)	走行時間 (分)	走行距離 (km)	走行速度 (km/h)	走行時間 (分)	走行距離 (km)	走行速度 (km/h)	走行時間 (分)
<input type="checkbox"/>	001001	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001002	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input checked="" type="checkbox"/>	001003	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001004	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001005	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001006	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001007	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001008	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001009	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	001010	00:00	完了	SP	00:00	00:00	00:00	11.36	16.12	385.1	1	SP-E-F	<input type="checkbox"/>			

・システム上にて、除雪開始時刻から予想される除雪完了時刻を確認できる



・実際の除雪状況が画像データで送られてくるため、見るだけで積雪量を把握できる



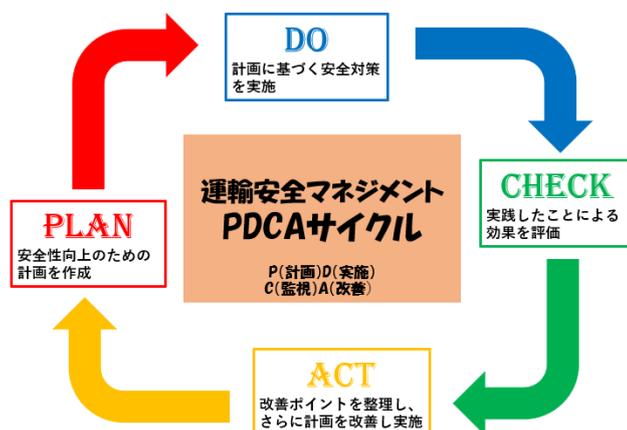
・除雪車に搭載した端末により、現在位置がシステム上に送信される

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。



・車掌による信号喚呼



・作業現場立ち入り前の基本動作確認



・車両係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



・ 異車種併結訓練



・ 列車防護訓練



・ 運転士のシミュレーター訓練



・ 車いすでの介助訓練



・ 転てつ装置調整訓練

(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。



・ 駅構内停電対応訓練



・ 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



・ 伝令法訓練

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



・富山県国民保護共同図上訓練

(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



・新入社員を対象とした安全教育

(5) 安全に係る設備の充実

安全性の向上を図るための設備の導入・更新および安全性の維持・確保のための鉄道部品の取り替えなどを実施しています。



・521系車両 車輪交換



・小杉～呉羽駅間 第1願海寺踏切 老朽踏切器具箱取り替え



・生地駅構内 吉田踏切の撤去及び新設



・新設した吉田踏切 踏切道を拡幅し歩行者用通路を新設



・投排雪保守用車の導入（ENR-1000系機械）

※ 降雪状況に応じた除雪ができるよう改良

ロータリー（投雪）とラッセル（排雪）を切替可能な除雪装置を備え、降雪状態に応じて適切な除雪を行うことができます。その他、想定を超えた雪圧が除雪翼に掛かった際にオペレーターへ知らせる過負荷警報装置の設置などの改良がなされています。

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。



・現車を使用した異常時対応訓練



・車両故障応急処置訓練

(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 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。

④ 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



・電気関係技能競技会



・駅知悉度把握試験表彰式

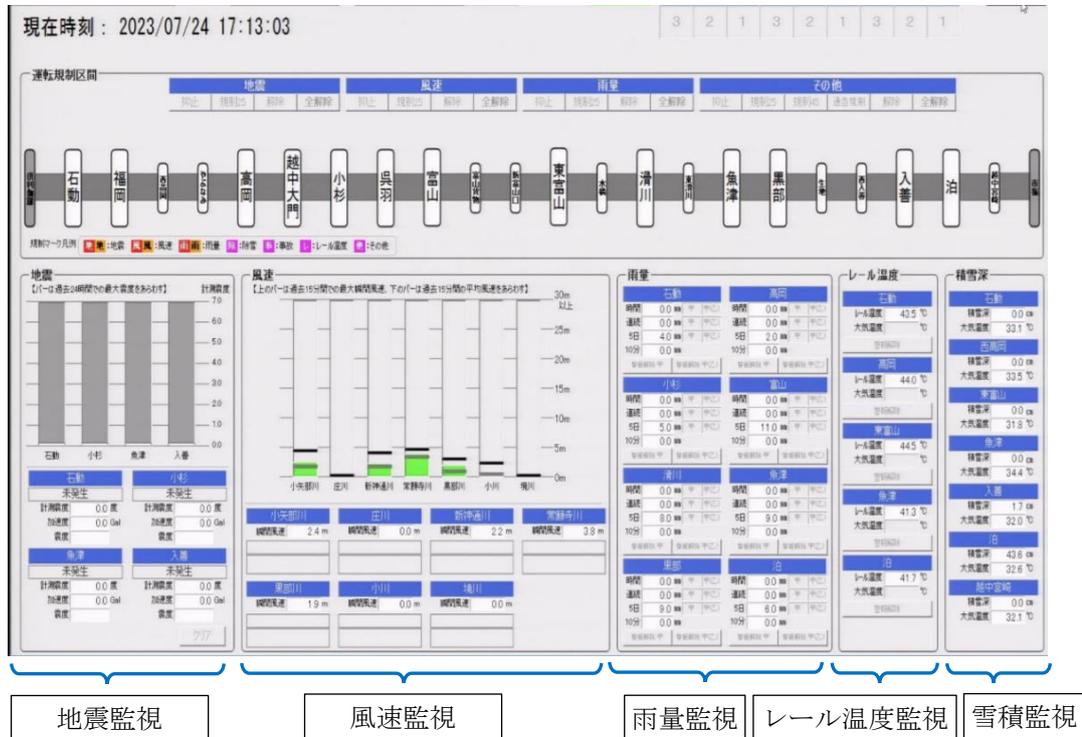
(3) 自然災害への備え

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



・ 除雪車の操縦訓練



・ 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



「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2月上旬には、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。



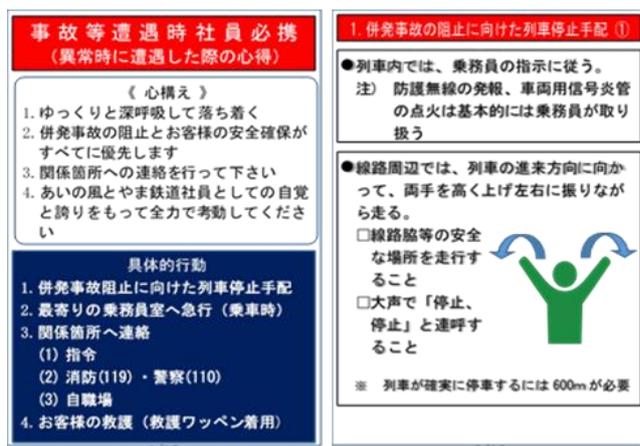
④ 水害に対する備え

排水路の改修や、定期的な清掃を行っています。

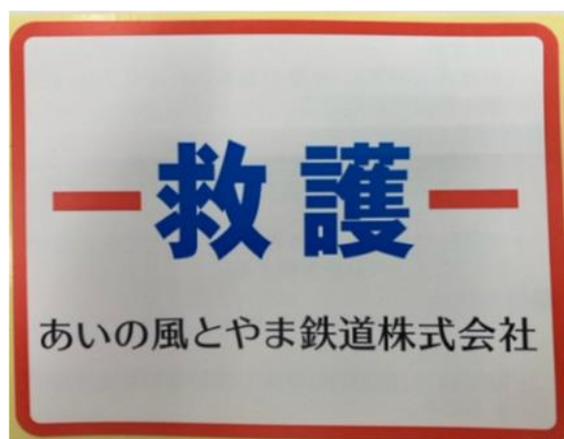


(4) 異常時等に遭遇した際の心得

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考動できるよう、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。



事故遭遇時社員必携



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。2024年度は493,268千円（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	214,409 千円	・電気系設備改修工事 ・変電所断路器取替 ・地震計設備老朽取替 等
保安防災対策額	180,031 千円	・電車線路災害復旧工事 ・踏切保安装置改良 ・踏切舗装改良 等
安全・安定輸送額	93,798 千円	・踏切制御子のH型化 ・超音波探傷器の更新 ・光ケーブルの新設 等
車両その他額	5,028 千円	・車両予備品の購入

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

2024 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）
発生しませんでした。

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
2 2 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 〉

運転規制 ※1	踏切支障	線路内支障	電力設備支障	ホーム支障	その他支障
4 件	1 件	1 件	1 件	1 件	2 件
車両設備故障	電力設備故障	線路設備作業	電力設備作業	疾 病	車両設備災害
1 件	1 件	2 件	1 件	1 件	1 件
その他災害 ※2	その他				
4 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

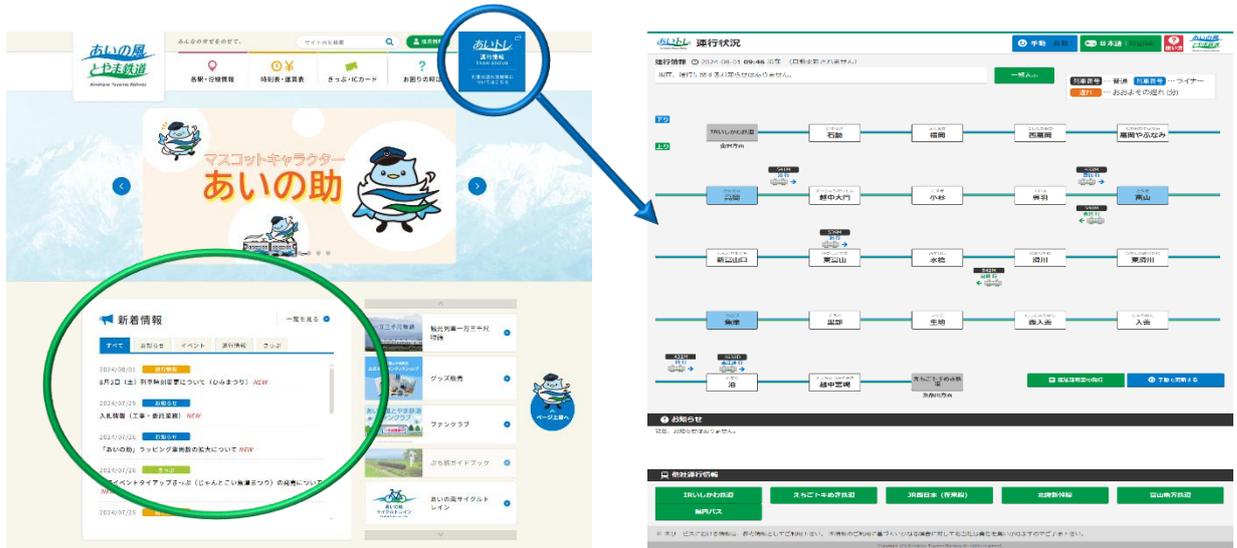
※2 大雪・落雷等の影響により、列車の運行に遅延等が発生したもの

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」にてご確認いただけます。



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



・踏切待ちをしている方々に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。





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>



あいの風
とやま鉄道

Ainokaze Toyama Railway