

2018 安全報告書

※ 本報告書は、2017年度に実施した安全のための取り組みを鉄道事業法に基づき公表するものです。

2018年9月
埼玉高速鉄道株式会社

はじめに

平素より埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線をご利用いただき、誠にありがとうございます。
埼玉高速鉄道株式会社を代表いたしまして、厚く御礼を申し上げます。

私たちは、東京都北区の赤羽岩淵駅からさいたま市緑区の浦和美園駅に至る
14.6km の鉄道を運営し、沿線の皆様の通勤・通学をはじめとする地域の足としての役
割のほか、埼玉スタジアム 2002 での Jリーグや日本代表戦等のサッカー試合開催日
において多くのお客様にご利用いただいております。安全・安定輸送をご提供できるよう努め
ております。

平成 29 年度は、社員教育、安全に関する会議、各種訓練等を実施し、社員一人
ひとりの安全に対する意識や技能の向上に努めたほか、2020 年の東京オリンピック・パラ
リンピック競技大会を見据え、埼玉県警察主催のテロ対応訓練への参加や沿線消防
機関との情報交換会の開催など、関係機関との連携強化を図りました。

その結果として、平成 13 年 3 月の開業以来 17 年「鉄道運転事故ゼロ」を継続して
おります。

この報告書は、鉄道事業法第 19 条の 4 に基づき、私どもの安全に係る取り組みを
「2018 安全報告書」としてまとめたものです。ご高覧いただくとともに、今後とも皆様の
お引き立てを賜りますようお願い申し上げます。

平成 30 年 9 月



埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役社長

萩野 洋

目次

はじめに

1 安全を確保するための基本的な方針

1 - 1 安全に係る行動規範	3
1 - 2 安全目標	3

2 安全管理の体制と方法

2 - 1 安全を管理する社内体制	4
2 - 2 安全管理の方法	5

3 鉄道運転事故等に関する報告

3 - 1 鉄道運転事故	7
3 - 2 輸送障害	7
3 - 3 インシデント	7
3 - 4 行政指導	7

4 安全・安心への取り組み

4 - 1 列車の安全運行を支えるために	8
4 - 2 安全対策	10
4 - 3 防災対策	12
4 - 4 テロ対策	13
4 - 5 多客輸送対応	14
4 - 6 各種訓練・研修	14
4 - 7 安全に係る投資	17

5 その他の取り組み

5 - 1 お客様の声	18
5 - 2 こども 110 番の駅	18
5 - 3 サービス介助士	18
5 - 4 埼玉県防犯のまちづくり協定	18

1 安全を確保するための基本的な方針

1 - 1 安全に係る行動規範

安全を確保するための基本的な方針として、「安全に係る行動規範」を定め、輸送の安全の確保に努めています。

<安全に係る行動規範>

- 1 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 2 輸送の安全に関する法令及び関連する規程類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。
- 3 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 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扱いをする。
- 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。
- 6 安全に係る情報はもれなく迅速、正確に伝え、共有化を図る。
- 7 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

1 - 2 安全目標

安全に係る行動規範のもと、さらなる安全文化を作り上げていくことを目的として、平成29年度は安全目標を「確認の励行」と定め、指差確認呼称や基本動作の徹底をするなど、全社員一丸となって取り組みました。

2 安全管理の体制と方法

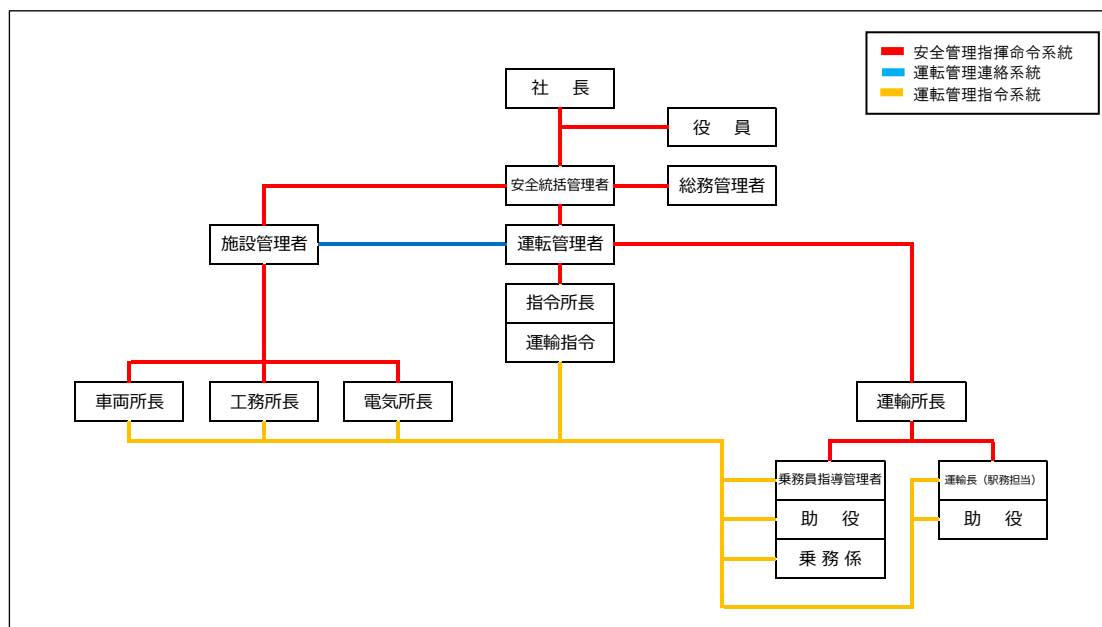
鉄道事業法に基づき、平成18年10月に「安全管理規程」を制定し、安全に関する管理体制や管理の方法を定めています。

2-1 安全を管理する社内体制

社長をトップとする安全管理体制を構築し、運用しています。

当社では、各管理者が、それぞれの権限と役割を明確にした上で、部門の意識を越えて連携を図り、輸送の安全の確保に努めています。

各管理者	権限と役割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	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	運転管理者の指揮の下、乗務係の育成及び資質の維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、鉄道施設及び車両に関する事項を統括する。
総 務 管 理 者	輸送の安全の確保に必要な投資計画、予算計画及び要員計画に関する事項を統括する。



2-2 安全管理の方法

安全管理規程の下、Plan【計画】を Do【実行】し、Check【評価】して Act【改善】に結びつけ、その結果を次の Plan【計画】に活かす PDCA サイクルを継続的に機能させ、安全性の向上に努めています。

(1) 安全管理に関する会議の開催

安全統括管理者と現業部門による安全運行に関する情報を共有する連絡会議、役員と管理職による安全管理について話し合う安全推進会議をそれぞれ毎月開催しています。

(2) マネジメントレビュー会議の開催

運輸安全マネジメント制度におけるガイドラインでは、経営トップが自社の安全管理体制が有効に機能しているかをマネジメントレビューとして評価し、必要により改善するよう求めています。平成 29 年度においては計 2 回の定期マネジメントレビュー会議を開催し、安全目標の達成状況、安全重点施策の実施状況、輸送障害等の発生状況及び訓練の実施状況等を審議しました。



(3) 役員巡視

夏季と年末年始の安全総点検実施期間中には、社長をはじめとする役員が現業職場を巡視し、安全意識の高揚を図っています。



(4) 安全統括管理者による職場巡回

安全管理規程に基づき、輸送に係る業務の実施及び管理の状況を確認するため、安全統括管理者による職場巡回を平成 29 年 6 月と平成 30 年 1 月に実施しました。平成 29 年度は、安全目標である確認の励行及び指差確認呼称の実施状況を確認しました。



(5) 安全管理規程に係る内部監査

安全性の向上を目的として、平成 30 年 2 月に内部監査を実施しました。重点項目として安全目標の取り組み状況を監査した結果、各職場とも目標達成に向けて取り組んでいることを確認しました。



(6) 安全に関する情報共有

ア 運輸安全マネジメントに係る報告

列車の運行に影響が及んだ事態、もしくはその可能性があった事態を「運輸安全マネジメントに係る報告」として各種対策を実施決定の上、安全推進会議で報告し、社内において情報展開をしています。

イ ヒヤリ・ハット推進活動

結果として事故に至らなかったが、「ヒヤリとした」「ハットした」情報等を「情報提供カード（危険情報、ヒヤリ・ハット情報）」として収集・分析して、事故の未然防止に活用しています。

また、より活発かつ有意義なヒヤリ・ハット活動を構築及び推進するため、「ヒヤリ・ハット活動推進委員会」を平成 27 年 9 月に発足させ、平成 29 年度においては計 4 回の委員会を開催しました。委員会では、他所の活動状況やヒヤリ・ハット情報を共有するほか、各職場においてヒヤリ・ハットの原因について議論し、その結果を社内掲示板で周知しています。

ウ 事故情報の共有化（他山の石）

他鉄道事業者の事故情報を「他山の石」として社内掲示板に掲出し、情報の共有化を図りました。この情報を基に各職場で事例研究の材料とするなど、事故の未然防止に努めています。

3 鉄道運転事故等に関する報告

開業以来、鉄道運転事故ゼロを継続しており、平成 29 年 10 月には、8 期 16 年連続となる「鉄道等運転無事故事業者」の表彰を関東運輸局長より受けました。引き続き、安全・安定輸送の確保に努めていきます。

3 - 1 鉄道運転事故

平成 29 年度は、鉄道運転事故※は発生していません。

※鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則（省令）に基づく列車衝突事故、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、鉄道物損事故をいう。

3 - 2 輸送障害

平成 29 年度は、輸送障害※は発生していません。

※輸送障害とは、省令に基づき国土交通省（関東運輸局）への報告対象となる列車の運休または 30 分以上の遅れをいう。

3 - 3 インシデント

平成 29 年度は、インシデント※は発生していません。

※インシデントとは、省令に基づく鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいう。

3 - 4 行政指導

平成 29 年度は、行政指導は受けていません。

4 安全・安心への取り組み

お客様の安全・安心を確保するため、全ての部門が連携し、列車の運行を支えています。また社員に対し、定期的に教育、訓練等を実施して資質の維持向上を図るほか、異常時に迅速に対応できるよう努めています。

4-1 列車の安全運行を支えるために

(1) 運輸部門

列車の運行管理とお客様の輸送を行っています。

ア 指令所

列車の位置情報とダイヤ情報により自動進路制御を行う PTC (Programmed Traffic Control) により運行管理するとともに、ダイヤが乱れた場合には、正常ダイヤに戻すための運転整理を行います。また、異常発生時には各部門に迅速かつ的確な指示を行い、お客様に対してホームページを通じて運行状況を提供しています。



イ 運輸所

(ア) 駅務担当

駅係員は、お客様のご案内をはじめ、異常時の列車停止手配や災害等発生時の避難誘導など、多岐にわたる業務を行っているほか、駅構内の案内表示等を通じて、運行状況などの情報を提供しています。また、朝の通勤時間帯に、駅係員が改札付近に立って「あいさつ運動」を行っており、お客様に愛される鉄道会社を目指すと同時に、「見せる警備」としての役割も果たしています。



(イ) 乗務担当

乗務員は、列車の運転のほか車内放送を通じてお客様へのご案内をしています。通常は ATO (Automatic Train Operation) による自動運転で運行していますが、車両の故障等により手動運転を行わなければならない場合に備え、運転技量を維持することを目的とした手動運転訓練や、車両を用いた教育訓練を定期的に行っています。また、適性検査や SAS (睡眠時無呼吸症候群) の簡易スクリーニング検査を定期的実施し、資質管理の維持に努めているほか、乗務前には対面点呼とアルコール検査を実施し、心身状態と酒気の有無を確認しています。



(2) 施設部門

法令に基づき定めた期間内で、車両や施設の検査とメンテナンスを実施しています。

ア 車両所

車両の保守管理を行っているほか、定期的に車両洗淨を実施し、車両の衛生環境の保持も行っています。また、車両の走行に直接関与する車輪の形状を正常に維持するために車輪転削を実施し、安全性の向上に努めています。

なお、当社では在姿状態で行う列車検査と月検査を実施し、分解を伴う重要部検査と全般検査は東京地下鉄株式会社に委託しています。



イ 工務所

駅舎、線路やトンネルなどの保守管理を行っています。

また、線路と建築物は1年、トンネルなどは2年を超えない期間内で定期的に検査を実施しています。また、線路は毎月列車及び徒歩巡回を実施しているほか、建築物は4か月に1回巡回検査を実施しています。



ウ 電気所

電気設備全般の保守管理を行うほか、電力設備などの状況監視をしています。

電車の運行になくてはならない電気設備は、検査の種類によって1か月～6年を超えない期間内で定期検査を実施しています。



4-2 安全対策

(1) 運行に関する安全対策

ア ATC（自動列車制御装置）

信号保安設備として、列車速度を制限速度以下に制御するATCを採用しています。先行列車との間隔や線路の条件に応じた制限速度の情報を運転席に表示し、制限速度に従い自動的にブレーキを作動させ減速し、列車の衝突や脱線を防ぎます。

イ ATO（自動列車運転装置）

乗務員の運転支援として、ATOによる自動運転を行っています。このシステムは乗務員が出発操作をすると、次駅の停止位置まで自動運転します。自動運転中に異常等を発見した場合は、乗務員が手動でブレーキ操作をすることにより、列車を停止させることができます。

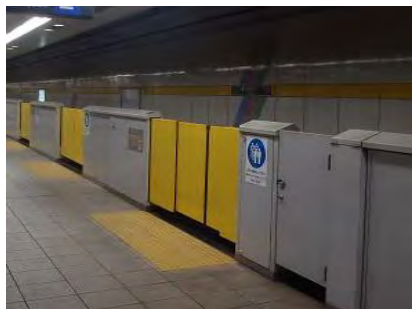
ウ 列車防護無線装置

列車の故障や脱線事故等が発生した際に、二次災害を防止するため、付近の列車を緊急停止させる「列車防護無線装置」を設置しています。乗務員が防護発報ボタンを押すと、列車無線システムを通じて緊急信号が発信され、他の列車は信号を受信すると、自動的に非常ブレーキが作動し停止します。万が一停電した場合でも、バッテリーにより発報が可能です。

(2) 駅・ホームの安全対策

ア ホームドア

お客様が誤って線路に転落することがないように、全駅にホームドアを設置しています。



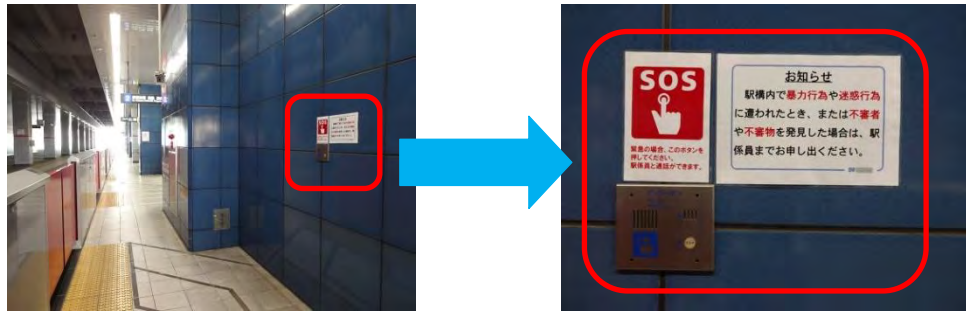
閉扉状態



開扉状態（乗降時）

イ インターホン・緊急連絡押ボタン

駅係員と通話ができるインターホンをホームに設置しています。また、駅のコンコース、トイレ内、ホームには緊急連絡押ボタンを設置しています。



インターホン・緊急連絡押ボタン

ウ 自動体外式除細動器（AED）

全駅の駅事務室に AED が設置されており、救急体制の充実を図っています。

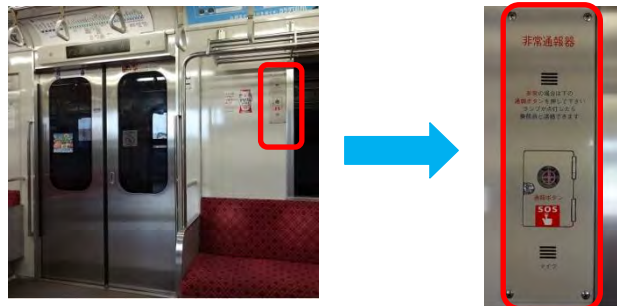
AED（Automated External Defibrillator）とは、心電図上で心室細動（心臓が脈打たず細かく震え、全身に血液を送り出せない状態）となった場合に、心臓に電気ショックを与えて規則正しいリズムを取り戻させる医療機器のことです。一般の方も使用できますので、必要な時にお使いください。また、緊急時はお近くの埼玉高速鉄道社員までお知らせください。

（3）車両の安全対策

ア 非常通報器

列車内で急病や火災、迷惑行為などが発生した場合に、乗務員に通報できる非常通報器を車内に設置しています。

非常通報器は、各車両の客室内壁面に 4 箇所（2 号車・5 号車は、車椅子スペースにも 1 箇所）設置しております。緊急時は、非常通報器でお知らせください。



非常通報器

イ 列車乗務員室 ITV モニタ

運転席に設置したモニタには、1 編成全ての車両ドアとホームドアの状況が表示されます。乗務員は、この映像でお客様の乗降を確認しています。

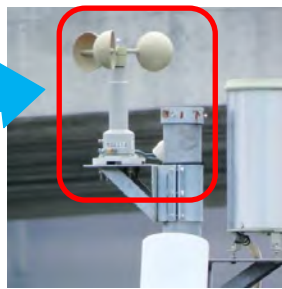


列車乗務員室 ITV モニタ

4-3 防災対策

(1) 地震・気象対策

観測機器により常に地震、雨量、風速、気温等を監視し、それらの数値が規制値に達した場合、指令所は運転規制を指示します。また、地震発生時には大きな揺れが到達する前に 1 秒でも早く列車を安全に停止させるため、早期地震警報システムを導入しています。予測震度 4 以上が表示された場合、速やかに全列車を停止させます。



風速計



早期地震警報システム

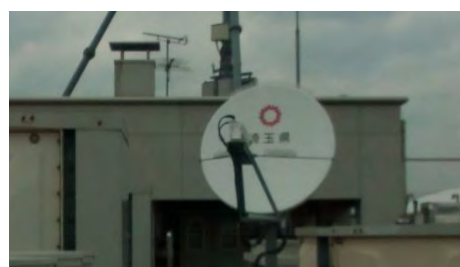
(2) 通信障害対策

大規模な災害などで一般回線が混み合い、通信が制限された場合でも業務が継続できるよう、社内通信用に鉄道電話を、外部通信用に災害時優先電話や衛星電話を導入しています。

また、災害時の情報収集・伝達を行うため、埼玉県により、防災行政無線（衛星系・地上系）が設置されています。これは、県をはじめとする関係機関と通信ができる設備です。



衛星電話



防災行政無線

(3) 浸水対策

地下駅構内への浸水のおそれがある場合、事前にお客様を安全な場所へ誘導いたします。また、地下駅の地上出入口には、台風や大雨による浸水を防止するための止水板を設置できるほか、荒川に近接する赤羽岩淵駅と川口元郷駅には、トンネル断面を閉鎖し、荒川からの浸水を防止する防水ゲートを設置しています。



止水版



防水ゲート

(4) 火災対策

各駅の駅事務室には、万が一の火災に備え、情報伝達、お客様への案内放送並びに火災対策設備の監視及び制御を行うため、防災管理室を設置しています。また、消火栓をはじめ、自動火災報知設備、非常放送設備、熱・煙感知器、防煙防火シャッター、排煙設備等を整備しています。また、消防隊用連結送水管放水口及びスプリンクラーを設置しています。万が一のときも、迅速な避難誘導と消火活動を行える体制を整えています。なお、地下駅には、非常灯や誘導灯とは別に暗闇で一定時間発光する蓄光式誘導標識を設置しています。



防災管理室

(5) 停電対策

外部からの電力供給が途絶えた場合に備え、非常用発電機を設置しています。全線の非常照明、トンネル排水設備、防災設備に電力を約4時間供給します。

4-4 テロ対策

(1) 見せる警備

社員による駅構内や列車内、車両基地等の巡回を強化しています。また、お客様に対し、駅構内の案内表示や放送、車内放送等で不審者・不審物発見時に関する協力をお願いしています。



(2) 中身の見えるゴミ箱

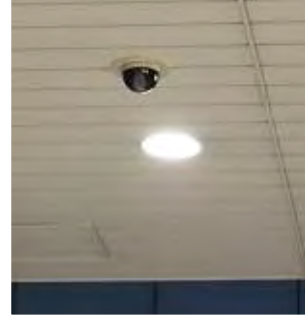
駅係員の目の届く場所に中身の見えるゴミ箱を設置しているほか、定期的に巡回点検を実施しています。



中身の見えるゴミ箱

(3) 監視カメラ

鉄道テロや犯罪の防止、防災などのため、全駅に監視カメラを設置しており、警戒体制の強化を図っています。



監視カメラ

4-5 多客輸送対応

埼玉スタジアム2002の最寄り駅となっている浦和美園駅では、サッカー試合開催時等の多客時は、列車の増発や駅係員の増員、警備員の配置のほか警察機関との連携を図っています。平成29年度は、サッカー試合開催時に99万7千人のお客様にご利用いただきました。

4-6 各種訓練・研修

事故・災害等発生時の人命救助と迅速な運行再開、臨機応変かつ迅速に判断できる能力強化を目的とし、さまざまな訓練を実施しています。また、社内の第三者が現業訓練を評価する現業訓練第三者評価を実施し、各種訓練に、より一層の緊張感を持たせています。

(1) 消火器・消火栓取扱訓練

火災発生時の消火活動を適切に行うため、火災発生を想定した消火器・消火栓取扱訓練を実施しました。



(2) 大規模地震発生時の対応訓練

当社では、大規模地震が発生した場合には、全区間の線路を徒歩で点検します。このため9月1日の防災の日にあわせ大地震発生を想定した線路点検の手順を確認する訓練を実施しました。本訓練は、東日本大震災発生時の対応にも活かされました。

(3) 事故等発生時の対応訓練

車両に故障が発生した場合の処置能力の向上を目的として、故障車両と救援車両を連結する併合訓練を実施しました。



(4) 救命講習

さいたま市消防局の協力の下、お客様への応急対応技術の習得を目的として、救命講習を定期的に受講しています。この講習では、AED の取扱いについても訓練しました。

(5) 保守用車脱線復旧訓練

列車運行後の夜間の保守作業に使用する保守用車の脱線事故が発生した場合に備え、処置能力の向上を目的として、脱線復旧訓練を実施しました。



(6) シナリオ非提示型シミュレーション訓練

社員一人ひとりが、臨機応変かつ迅速に判断し行動できる能力を強化するため、シナリオを提示しない状況下で異常発生時の取扱・対応を記述させる「シナリオ非提示型シミュレーション訓練」を机上訓練として実施しています。各種運動に併せ、平成 29 年度は計 5 回の訓練を実施しました。

(7) SR 安全推進発表会

現業各所が安全への取り組みを決め、年間を通して実践した成果の発表を行いました。安全に対する取り組みを具体的に実行したことにより、社員一人ひとりが安全に対する意識を高めることに繋がりました。



(8) 関係機関との連携

ア 第 27 回突発重大事案総合訓練

2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、公共交通機関でのテロ事案を想定し、突発重大事案発生時における初動措置に万全を期すことを目的として、平成 29 年 7 月 20 日の深夜に埼玉県警察が主催する第 27 回突発重大事案総合訓練に参加しました。当日は営業終了後の本線トンネル内において、実際に施設を使用し、警察・消防との連携を図るための実践的な訓練を行いました。



イ 事業所自衛消防隊訓練発表会

平成 29 年 10 月 26 日に川口市消防局が主催する第 40 回事業所自衛消防隊訓練発表会屋内消火栓の部に駅係員 5 名が参加しました。発表会を通じ自衛消防隊の消防技術の向上と士気の高揚を図りました。



ウ 沿線消防署との合同消防訓練

平成 30 年 3 月 1 日に春季全国火災予防運動期間に合わせ浦和美園車両基地内総合事務所から火災が発生した想定でさいたま市消防局緑消防署との合同消防訓練を実施しました。訓練後、消防署員による消火器・消火栓の取扱いについての講習を受講しました。



工 消防活動に関する情報交換会

当社線沿線の消防機関である、さいたま市消防局緑消防署及び川口市消防局合同情報交換会を平成 29 年 11 月に、川口市消防局との情報交換会を平成 30 年 2 月に、それぞれ実施しました。当日は会議室での情報交換のほか車両や駅、トンネル等の施設を確認し、沿線消防機関との連携強化に取り組みました。



4-7 安全に係る投資

(1) トンネル照明設備の更新

万が一列車が駅間に停止し走行できなくなった場合、お客様を最寄りの駅まで避難誘導するために設けているトンネル照明設備を更新しました。また、この更新に合わせて照明の LED 化を行いました。

(2) その他の安全対策

平成 29 年度は、車両 3 編成の重要部検査、車輪旋盤点検、レール探傷、レール交換、レール削正、無停電電源装置の蓄電池交換、列車無線基地局のオーバーホールのほか、排水ポンプ設備及び駅誘導灯の更新を行いました。

5 その他の取り組み

5-1 お客様の声

各駅にご意見箱を設置しているほか、当社ホームページ等でお客様のご意見を賜っております。いただいたご意見は社内で展開し、安全とサービスの向上に役立てております。

5-2 こども 110 番の駅

当社の全駅を「こども 110 番の駅」として、お子様が助けを求めてきた場合には保護し、警察を要請する等の対応をしています。

お困りの際は、お近くの駅係員にお知らせいただくか、お気軽に駅事務室にお越しください。



5-3 サービス介助士

お年寄りやお体の不自由なお客様も安心してご利用いただけるよう、駅係員のサービス介助士資格取得を進めています。今後も有資格者の資格更新及び増員を進めていきます。

5-4 埼玉県防犯のまちづくり協定

当社は、埼玉県及び埼玉県警察本部と「埼玉県防犯のまちづくりに関する協定」を平成 30 年 2 月に締結し、地域のセーフティステーションとして、また地域防犯の目として、日常業務を通じた防犯活動を実施していきます。





埼玉高速鉄道
Saitama Railway

埼玉高速鉄道株式会社 2018 安全報告書

2018 年 9 月発行

埼玉高速鉄道株式会社
鉄道統括部 安全管理課
<http://www.s-rail.co.jp/>
