

2022 安全報告書



2022 年 9 月

本報告書は、2021 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。



SR 埼玉高速鉄道
Saitama Railway

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多くのお客様にご利用いただいており、日々安全・安定輸送の確保に努めています。

令和 3 年度は、前年度からの新型コロナウイルス感染症の影響により、コロナ前と比べ輸送人員、運輸収入とも減少するなど厳しい経営環境の中、7 期連続の黒字を達成いたしました。社会生活を支える重要なインフラ事業である公共交通機関としての社会的責任を果たすべく、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」等に基づいた感染防止を図るなど、安定的な事業継続に努めました。

また、平成 26 年度に事業再生 ADR 手続きを実施し経常利益を黒字化したことにより、安全確保のため老朽化した設備等の更新や 8 両編成乗り入れ対応工事を行うなど、積極的な安全投資に取り組んでまいりました。令和 4 年度より一部列車の 8 両編成での運行を開始したほか、東急新横浜線との直通運転開始に向けた準備を引き続き進めているところです。

令和 3 年夏に延期となっていました東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に対応すべくあらゆる準備を重ねてまいりましたが、残念ながら無観客開催となり、多くのお客様をお迎えすることは叶いませんでしたが、開催期間中の警備体制の強化などを通じて、沿線警察署、消防署と連携強化を図りました。昨今の車内での傷害事件の発生等を踏まえ、今後も安全・テロ対策に万全を期してまいります。

各種取り組みの結果、当社は、平成 13 年 3 月の開業以来 21 年「鉄道運転事故ゼロ」を継続しています。安全最優先の意識を全社で共有し、これからもお客様に安心してご利用いただける鉄道であり続けるよう、一丸となって取り組んでまいります。

この報告書は、鉄道事業法第 19 条の 4 に基づき、私どもの令和 3 年度の安全に係る取り組みを「2022 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。

令和 4 年 9 月



埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役社長

荻野 洋

目 次

はじめに

1 安全を確保するための基本的な方針	- 3 -
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	- 3 -
2 - 1 安全を管理する社内体制	- 3 -
2 - 2 安全管理の方法	- 4 -
3 鉄道運転事故等に関する報告	- 6 -
3 - 1 鉄道運転事故	- 6 -
3 - 2 インシデント	- 6 -
3 - 3 電気事故	- 6 -
3 - 4 輸送障害	- 6 -
4 安全・安心への取り組み	- 7 -
4 - 1 新型コロナウイルス感染症への対策	- 7 -
4 - 2 列車の安全運行を支えるために	- 9 -
4 - 3 安全対策	- 11 -
4 - 4 防災対策	- 13 -
4 - 5 テロ対策	- 15 -
4 - 6 多客輸送対応	- 17 -
4 - 7 各種訓練・研修	- 17 -
4 - 8 その他の安全対策	- 18 -
5 その他の取り組み	- 19 -
5 - 1 お客様の声	- 19 -
5 - 2 こども 110 番の駅	- 19 -
5 - 3 授乳スペースの設置	- 19 -
5 - 4 サービス介助士	- 19 -
5 - 5 埼玉県防犯のまちづくり協定	- 19 -

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＞

- 一 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 二 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。
- 三 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 四 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。
- 五 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。
- 六 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。
- 七 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、いかなる時でも、鉄道輸送の責務である『安全・安定・安心輸送』をお客様に提供できるよう、更なる安全文化の醸成のため、令和4年度も安全目標を「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。

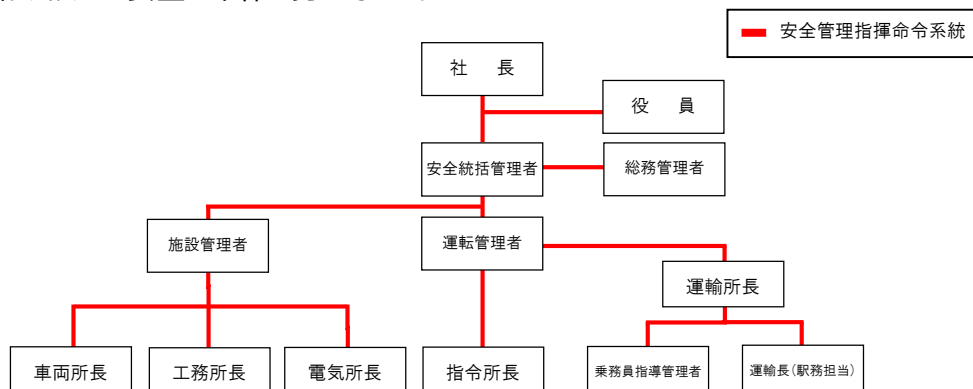
2 安全管理の体制と方法

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。



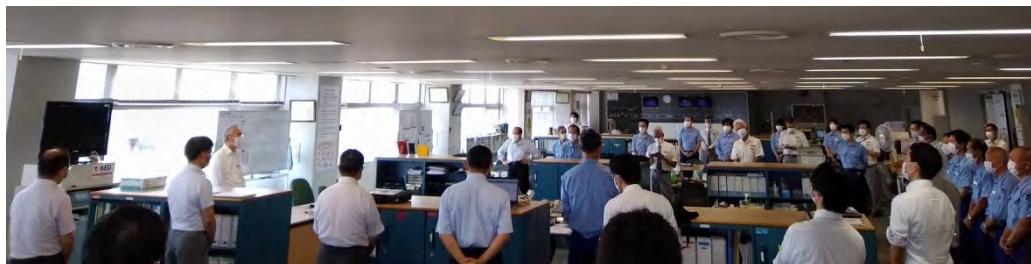
各管理者	権限と役割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運 転 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務系の育成及び資質の維持に関する事項を管理する。
施 設 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設及び車両に関する事項を統括する。
総 務 管 理 者	輸送の安全の確保に必要な投資計画、予算計画及び要員計画に関する事項を統括する。

2-2 安全管理の方法

安全管理規程の下、計画【Plan】を実行【Do】し、評価【Check】して改善【Act】に結びつけ、その結果を次の計画【Plan】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) 安全統括管理者による定例訓示の実施

毎月、安全統括管理者が現業部門に出向き、社員に向けて訓示を行うとともに、現業部門の点呼への立会いを実施しており、安全統括管理者と現業部門間での安全に関する情報を共有して、全社一体となった安全思想の醸成を図っています。



(2) 安全管理に関する会議の開催

役員と管理職により安全管理について話し合うとともに、安全統括管理者と現業部門とで安全運行に関する情報を共有する「安全推進会議」を毎月開催し、社内の安全管理情報の共有に努めています。

(3) 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。令和3年度は、6月に定期マネジメントレビュー会議を開催し、安全目標の具体的取り組み、安全への取り組み状況、輸送障害等の発生状況等を審議しました。



(4) 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各職場を巡視し、安全意識の高揚を図っています。



(5) 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令和 3 年 6 月に実施し、新型コロナウイルス感染症対策の継続実施状況や、業務の実施状況及び職場環境を確認しました。

(6) 安全管理規程に係る内部監査

安全管理体制の確認を目的として、令和 4 年 2 月に現業部門に対する内部監査を実施し、新型コロナウイルス感染症対策の実施状況【社員に関する対策】及び【お客様に関する対策】について、各職場とも適切に実施されていることを確認しました。

(7) 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・ハット活動の推進

結果として事故に至らなかった、「ヒヤリ・ハット情報」を収集・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、令和 3 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、他の職場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、その結果を社内に周知しています。



ウ 事故情報の共有化

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、引き続き安全・安定輸送の確保に努めて参ります。

3-1 鉄道運転事故

令和3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 インシデント

令和3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。

3-3 電気事故

令和3年度は、電気事故※は発生していません。

※電気事故とは、鉄道事故等報告規則に基づく感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故をいう。

3-4 輸送障害

令和3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。

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。令和3年度は新型コロナウイルス感染症対策について、変更・改善を加えながら継続して実施しました。

4-1 新型コロナウイルス感染症への対策

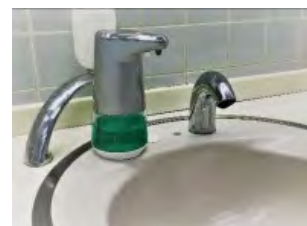
鉄道連絡会が取りまとめた「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づいた各種対策、対応を継続して実施しました。

【社内での主な対策】

マスクの着用、手洗いの励行、アルコール消毒など基本的な対策は継続し、共用部において非接触の取組を導入しました。



アルコール消毒の啓発



非接触石鹸

【お客様向けの主な対策】

券売機非接触式ディスプレイの導入や、車内換気を周知するための窓開けシールを貼付するなど、変更・改善を加えながらコロナ対策を実施しました。



非接触ディスプレイ

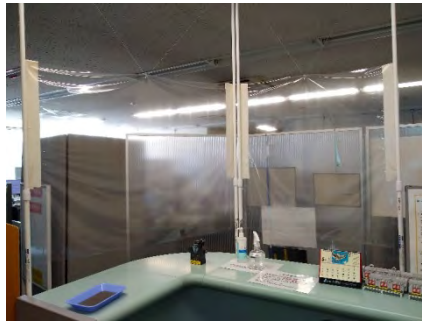


車両の窓開け



窓開けステッカー

また、お客様と社員の飛沫接触を防止するためのパーテーションや、社員による定期的な消毒を継続して実施しました。



パーテーション



社員による消毒

その他、令和3年度においては次の項目の対策・対応を実施しました。

(1) 車両内消毒の継続

令和3年度も、定期的な車両内消毒作業を継続して実施しました。



(2) ゴールデンウィーク期間中の感染拡大防止に資する取組の実施要請

令和3年4月26日に埼玉県からの要請を受け、ゴールデンウィーク期間中の平日ダイヤの減便を実施しました。

(3) 新型コロナワクチンの職域接種を実施

各自治体によるワクチン接種が進められる中、他企業の協力を得て職域接種を実施し、希望する全社員及びその家族を対象に3回実施しました。

4-2 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（運行管理装置）により制御するとともに、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



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、輸送サービスの最前線でお客様をお迎えし、お客様に愛される鉄道会社を目指すとともに、「見せる警備」としての役割も果たしています。

(イ) 乗務担当



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（自動列車運転装置）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を実施し、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、定期的に車両洗浄を実施し、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、安全性の向上はもちろん、騒音や振動といった社会環境負荷低減への配慮に努めています。

なお、当社では分解しない状態で行う列車検査（10 日以内）と月検査（3 か月以内）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

線路やトンネルなどの構造物、駅舎などの建築物の保守管理を行っています。

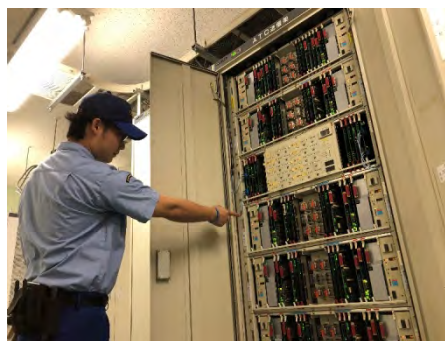
線路は1年、トンネルなどの構造物は2年の基準期間で定期的に検査を実施しているほか、線路は毎月徒歩巡回及び列車巡回を実施しています。建築物は4か月に1回の巡回検査と、法令に基づく消防設備等の点検を実施しています。



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。



4-3 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するものです。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。



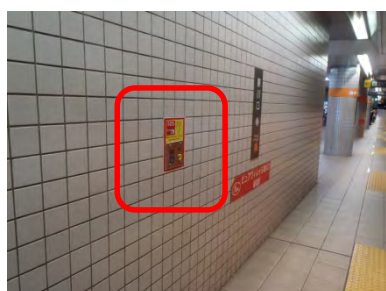
閉扉状態



開扉状態（乗降時）

イ インターホン・緊急連絡押ボタン

駅務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。



ウ 自動体外式除細動器（AED）

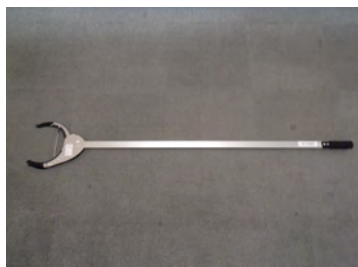
全駅の駅事務室に AED が設置されており、救急体制の充実を図っています。

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。



エ 防護具の配備

全駅の駅事務室には、お客様の身を守るための防護盾や刺股を配備しており、暴漢等に対する備えを図っています。



（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。当社車両の車内には、非常通報器の上部に大型のＳＯＳシールを貼付し、明瞭化を図っています。

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）設置しています。緊急時は、非常通報器でお知らせください。



イ 列車乗務員室モニタ

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。

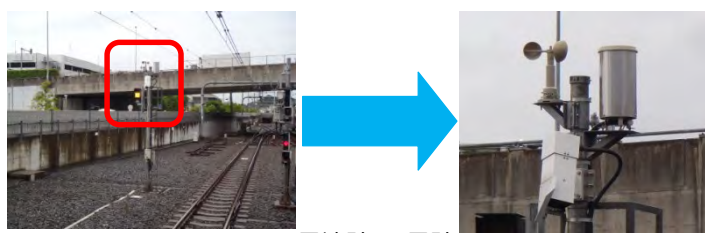


列車乗務員室モニタ

4-4 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・雨量計

(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。

(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が設置できるほか、大規模地震等により荒川や新河岸川が陥没し、トンネル内に浸水が予測・発生される場合に、トンネル断面を閉鎖し、他のトンネルへの浸水を防止するための防水ゲートを、近接する赤羽岩淵駅と川口元郷駅に設置しています。



止水板



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るほか、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うことができ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、防災設備などに電力を約 4 時間供給します。

4-5 テロ対策

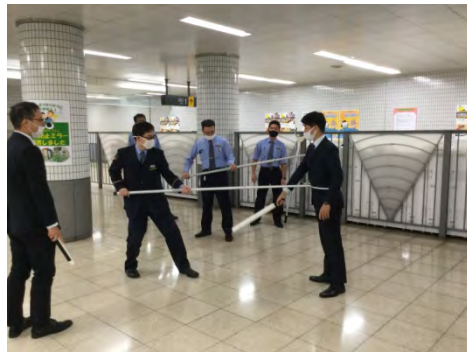
(1) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う鉄道テロ対策

令和3年6月30日に国土交通省からの要請を受け、大会期間中の鉄道テロ対策について、警察とのテロ対策訓練の実施や、期間中の警戒体制を強化するほか、お客様に対し、構内放送やポスター等により不審物等の発見に係る協力依頼を実施しました。



(2) 他社線列車内傷害事件を受けた対策

令和3年8月及び10月に他社線列車内で発生した傷害事件を受け、当社においても、対策を実施しました。走行中に発生した場合は、運転を継続し、次駅に停車することを徹底するほか、警察と連携して類似事案想定訓練等を実施しました。



(3) 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引き続き強化しています。
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。



(4) 中身の見えるゴミ箱

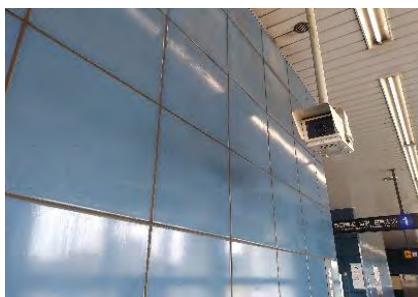
駅務員の目の届く場所に中身の見えるゴミ箱を設置しているほか、定期的に巡回点検を実施しています。



中身の見えるゴミ箱

(5) 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、警戒の強化を図っています。



駅構内監視カメラ



また、当社の全車両には、防犯カメラを設置し、「防犯カメラ作動中」と表示しています。



列車内監視カメラ

（６）非常時伝送システム

埼玉県警察本部が整備を進めた、テロ等の非常事態が発生した際に、駅構内の監視カメラの映像を警察に伝送する「非常時映像伝送システム」を設置しています。非常事態発生時には本システムを活用することで、迅速な情報連携により早期の初動対応が図られるよう体制を整備しています。

4－6 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、列車の増発や駅務員の増員、警備員の配置のほか警察機関との連携を図っています。令和３年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により観客動員数に制限があるなか、安心してご利用いただけるよう十分な輸送力を確保し、お客様をお迎えしました。

4－7 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）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。それに備えるため、防災週間にあわせ令和３年９月３日に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。本訓練は定期的に実施しており、東日本大震災発生時の対応にも活かされました。

（２）事故等発生時の対応訓練

運行中の列車や夜間作業で使用する保守用車に故障が発生した場合の早期復旧や処置能力の向上を目的として、車両基地において実車を使用した事故復旧訓練を実施しました。



（３）異常時（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「異常時（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。令和３年度は２回の訓練を実施し、経過時間を意識させる回答形式とし、早期運転再開への認識を確認しました。

(4) 関係機関との連携

令和3年度は、新型コロナウイルス感染症対策を取りながら関係機関と連携を図り、社内に対処可能な訓練を実施しました。

ア 津波防災の日に係る緊急地震速報訓練

令和3年11月に早期地震警報システムにて予測震度5弱を発信し、指令所より列車無線による緊急停止指示等の指令発信・受信訓練を行いました。



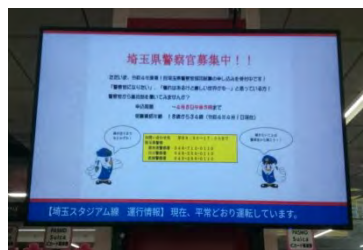
イ 自衛消防隊活動表彰

令和3年度の自衛消防隊訓練発表会は中止されましたが、これまでの取組や功績が評価され、埼玉県消防協会から表彰を受けました。



ウ 広報依頼・連携協力

デジタルサイネージ、ポスター及び放送等での広報など、警察や埼玉県等への協力を積極的に行いました。



4-8 その他の安全対策

8両編成列車の乗り入れに対応するため、設備工事を行いました。



浦和美園駅 施工前

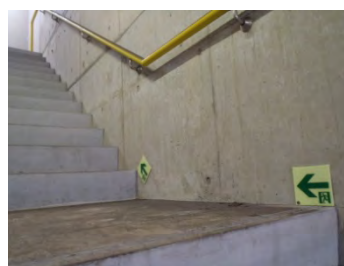


浦和美園駅 施工後



発車案内装置

また、地下駅の延長ホーム部の避難階段には避難誘導経路の追加明示を行いました。



そのほか、令和3年度の車両保守として3編成の全般検査※1と車輪旋盤点検※2を行い、施設保守として老朽化した設備等の更新や、レール探傷、レール交換、レール削正等を行いました。

※1 パンタグラフ、台車、車輪など車両の主要部分を取り外して、電車の全般にわたって行う検査

※2 走行安全性を確保するため、車輪を定期的に削正する装置の点検

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受けつけています。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います。

5-2 こども110番の駅

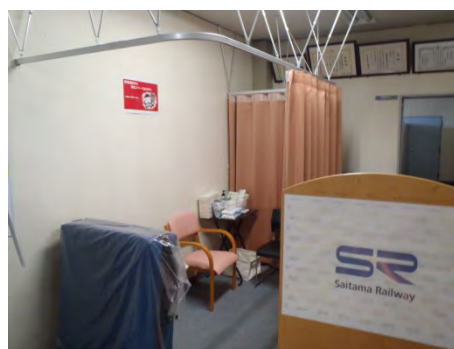
当社の全駅を「こども110番の駅」として、お子様が助けを求めてきた場合には保護し、警察に連絡する等の対応をしています。

お困りの際は、お近くの駅務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 授乳スペースの設置

ご利用のお客様や沿線の子育て世帯を支援するため、各駅の駅事務室内に授乳スペースを設置しました。



5-4 サービス介助士

お年寄りやお身体の不自由なお客様も安心してご利用いただけるよう、駅務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。

5-5 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ます。



埼玉高速鉄道
Saitama Railway

埼玉高速鉄道株式会社 2022 安全報告書

2022 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
<https://www.s-rail.co.jp/>
