

2020 安全報告書

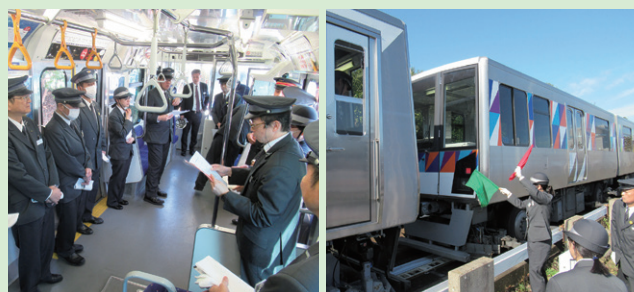
(3) 大地震を想定した訓練

2020年3月11日(水)大地震が発生したことを想定し、最寄り駅への列車一旦停止、諸設備の状況確認、ならびに社員の安否確認訓練を実施しました。



(4) 列車併結訓練

2019年11月18日(月)～20日(水)の3日間、列車が本線上で故障したことを想定し、救援列車との併結訓練を実施しました。



(5) 合同防災訓練

2019年11月3日(日)新杉田駅複合施設において、地震による火災発生を想定し、各施設関係者と合同による避難誘導訓練を実施しました。



8. 内部監査 (CHECK:評価)

2019年11月27日(水)～12月20日(金)の間、安全管理体制が適切に機能していることを確認するため、社長、安全統括管理者、総務部長および各管理者に対し内部監査を実施しました。



9. 更なる安全を目指して (ACT:改善)

年度末に安全管理体制の実態と課題を網羅した「マネジメントレビュー」を作成し、次年度の安全重点施策や取り組み等に反映させています。

10. お客様の安全を支える設備

輸送の安全を支える設備として、ホームドア、ITVモニター、CTC装置(列車集中制御装置)、ATC装置(自動列車制御装置)、ATO装置(自動列車運転装置)、気象観測装置(地震計、風速計)、非常停止ボタン、インターホン、防犯カメラ等を設置しています。

主な設備

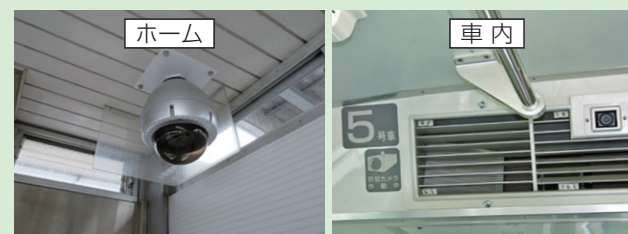
(1) ホームドア

線路への転落を防止するため、全駅に設置されています。異常が発生した場合、早期な対応が可能となるよう、各ホームドア上部に異常表示ランプの設置を進めております。現在、新杉田、鳥浜、市大医学部、金沢八景の4駅に設置が完了しており、今後、他駅への展開を計画しています。



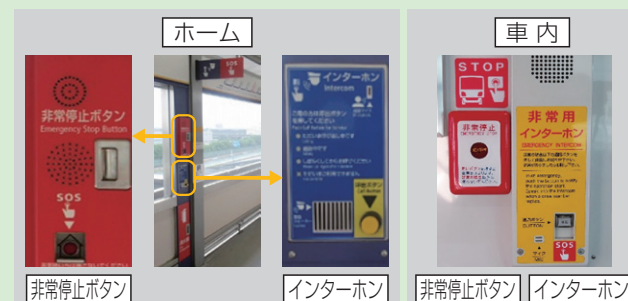
(2) 防犯カメラ

お客さまに安心してご利用いただくため、犯罪予防を目的に全駅のホーム・コンコースおよび車内に設置し、常時録画をしています。



(3) 非常停止ボタンおよびインターホン

緊急時に備え、全駅のホーム中程および車内に設置しています。



11. お客様へのお願い

- 以下の場合はホーム、車内のインターホンで係員にお知らせください。
 - (1) ドアに荷物が挟まった場合
※荷物は引き抜かないでください。
 - (2) 体調が優れない場合
 - (3) 不審物を発見した場合
- 車内では、つり革、手すりにおつかまりください。危険回避のため、急ブレーキをかける場合があります。
- 発車間際の駆け込み乗車はご遠慮ください。
- 携帯電話・スマートホンを操作しながら駅構内を歩くのは危険です。また、ご使用の際は、周りのお客様へのご配慮をお願いいたします。
- エスカレーターでは、歩かず手すりにおつかまりください。

安全報告書に対するご意見・ご感想をお寄せください。
お問い合わせ先 安全推進課 045-787-7056 (平日9:00～17:20)
ホームページ「よくあるご質問」 <http://www.seasideline.co.jp>



株式会社横浜シーサイドライン



1. ご利用のお客様へ

平素よりシーサイドラインをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。
また、「2020安全報告書」をご覧いただき、重ねてお礼申し上げます。

はじめに、2019年6月1日の新杉田駅鉄道人身障害事故により、お怪我をされたお客さまにお見舞いとお詫びを申し上げますとともに、現在も治療を継続されているお客様の一日も早いご快癒を心よりお祈りしております。

また、ご利用のお客さま、沿線住民の皆さまをはじめ、多くの方にご迷惑とご心配をおかけしましたことを、深くお詫び申し上げます。

事故の再発防止策については、既に必要な対策を講じておりますので安心してご利用いただくことができます。

本事故を教訓に「安全に絶対はない」ことを改めて深く認識し、事故の未然防止に対する取り組みを更に推進させ、お客さまに安心してご利用いただけるシーサイドラインを実現するため、社員一丸となり一層の努力をしております。

本報告書は、軌道法第26条において準用する鉄道事業法第19条の4の規定に基づき、2019年度の当社の安全管理体制や安全の取り組みなどを報告するものです。

ぜひ、ご一読いただき、当社の取り組みについてご理解を深めていただければ幸いです。

株式会社横浜シーサイドライン
代表取締役社長

三上 章彦



2. 安全方針

当社では、輸送の安全を確保するための安全方針を掲げ、各事務所に掲示し、社員全員に周知徹底しています。

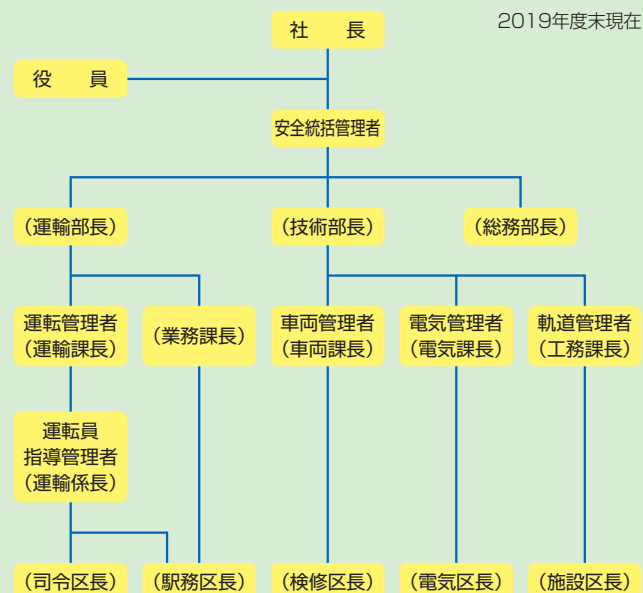
安全方針

- 安全の確保は輸送の生命である。
- 規程の遵守は安全の基礎である。
- 執務の厳正は安全の要件である。
- 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取る。
- 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

3. 安全管理体制

(1) 安全管理体制図

社長をトップとする安全管理体制を構築して責任者の責務を明確にし、それぞれが、安全確保のための役割を担っています。

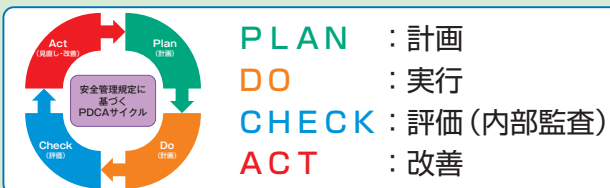


(2) 責任者と責務

責任者	責務
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。
運輸管理者	安全統括管理者の指揮の下、運輸に関する事項を統括する。
運転員指導管理者	運輸管理者の指揮の下、運転員の資質の保持に関する事項を管理する。
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。
電気管理者	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。
軌道管理者	安全統括管理者の指揮の下、軌道施設に関する事項を統括する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

4. 輸送の安全を向上・改善するしくみ

輸送の安全をより向上させるため、計画(PLAN)→実行(DO)→評価(CHECK)→改善(ACT)のサイクルにより安全管理体制を維持し、常に見直し、継続的改善に向け取り組んでいます。



5. 輸送障害・事故等について

(1) 鉄道事故(衝突、脱線、火災など、または死傷者の発生に至る事故)

発生日時：2019年6月1日(土) 20時15分頃

場所：新杉田駅構内

列車：新杉田発 並木中央駅行き
第2009B列車(5両編成)

負傷者：乗客17名

概況：当該列車は、始発駅の新杉田駅を発車後、本来の進行方向と反対方向に進行し、線路終端部の車止めに時速約25kmで衝突し停止した。

原因：ATO(自動列車運転装置)の地上装置・車上装置間では、進行方向切替に係る情報は伝達されていたが、車両の進行方向を伝える回路(F線)に断線があり、モーター制御装置には伝わらなかったこと、この場合、モーター制御装置は直前の進行方向を維持する仕様となっていたこと等が判明。

運休：発生から、6月4日(火)11時までの間

対策：①列車の進行方向回路に異常が発生すると、出発しないようにするとともに、司令所でもその状況を確認できるよう回路を変更しました。
②モーター制御装置は進行方向回路に異常がある場合は制御を行わないようにするとともに、万が一動いても、即座に車両に非常ブレーキがかかるよう機能の変更をいたしました。

(2) 輸送障害(列車の運休、または30分以上の遅延が発生したもの)

輸送障害は2件(自然災害)発生しました。

①2019年9月9日(月)

台風15号の影響により、始発～9時35分の間、運休が発生しました。

②2019年10月11日(金)

台風19号の影響により、13時48分～終車の間、運休が発生しました。

(3) インシデント(鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められるもの)

インシデントの発生はありませんでした。

6. 2019年度 安全重点施策(PLAN:計画)

2019年度は以下の3つを掲げ、取り組んでまいりました。

2019年度 安全重点施策

- コミュニケーションと情報共有の拡充
- 知識と技能の向上に向けた教育訓練の充実
- 安全第一の職場風土の向上

7. 具体的な取り組み例(DO:実行)

(1) 経営トップのコミュニケーションの状況

社長、運輸部長および技術部長は、夏季および年末年始の輸送安全総点検実施時の機会を捉え、職場巡視を実施し安全意識の高揚を図りました。また、現業所属員とフリートーキング形式によるランチミーティングを実施し、コミュニケーションと、情報共有の拡充を図りました。



(2) 軌道事故復旧訓練(対策本部設置訓練)

2020年3月9日(月)、「軌道事故・災害対策規程」に基づき、6月1日に発生した新杉田駅鉄道人身障害事故を教訓とし、更なる改善を目的に対策本部長(社長)を中心とした対策本部設置訓練を実施しました。

