

2024

安全報告書



Seaside Line
シーサイドライン

ご利用のお客さまへ

いつも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、日ごろから当社軌道事業にご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

2023年度は、お客さまに安全・安心してご利用いただくため、安全重点施策に「オールシーサイドで挑む安全の確立」を掲げ社員一丸となり取組んでまいりました。

安全対策の主な取組みについてですが、設備面におきましては近年多発している鉄道車両内での犯罪行為を踏まえ、2022年度より実施してきた車両防犯カメラのリアルタイム化を引き続き進め、2024年度末には全編成で整備が完了する予定です。これにより非常時における車内状況を迅速に把握し、適切な対応が可能となります。

自然災害の備えとしましては、緊急地震速報受信時にお客さまがさらに安全に避難できるよう、列車の自動停止方法の改修を行いました。また、大地震を想定した旅客の避難誘導および故障車両の回送訓練や、鉄道災害などを想定した警察署、消防署との合同訓練を実施し、相互間の連携強化を図りました。

しかしながら長時間にわたる運休・遅延事例が2件発生し、ご利用のお客さまには大変ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫びするとともに、再発防止に向けた取組みをしっかりと行い、安全・安定輸送の確保に努力を重ねてまいります。

また、2019年に発生した新杉田駅鉄道人身障害事故を教訓として定めた6月1日の「シーサイドライン安全の日」においては、事故を決して風化させることのないよう、安全意識向上のための取組みを今後も継続して実施してまいります。

2024年度におきましても引き続き基本動作の励行に努めるとともに、安全・安定輸送の確保に向けた投資を確実にを行い、お客さまに安全・安心をご提供できる信頼される公共交通機関となるよう取組んでまいります。

本報告書をご一読いただき、当社の取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

猪俣 宏幸



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定め、各事務所に掲示し、全社員に周知徹底しています。

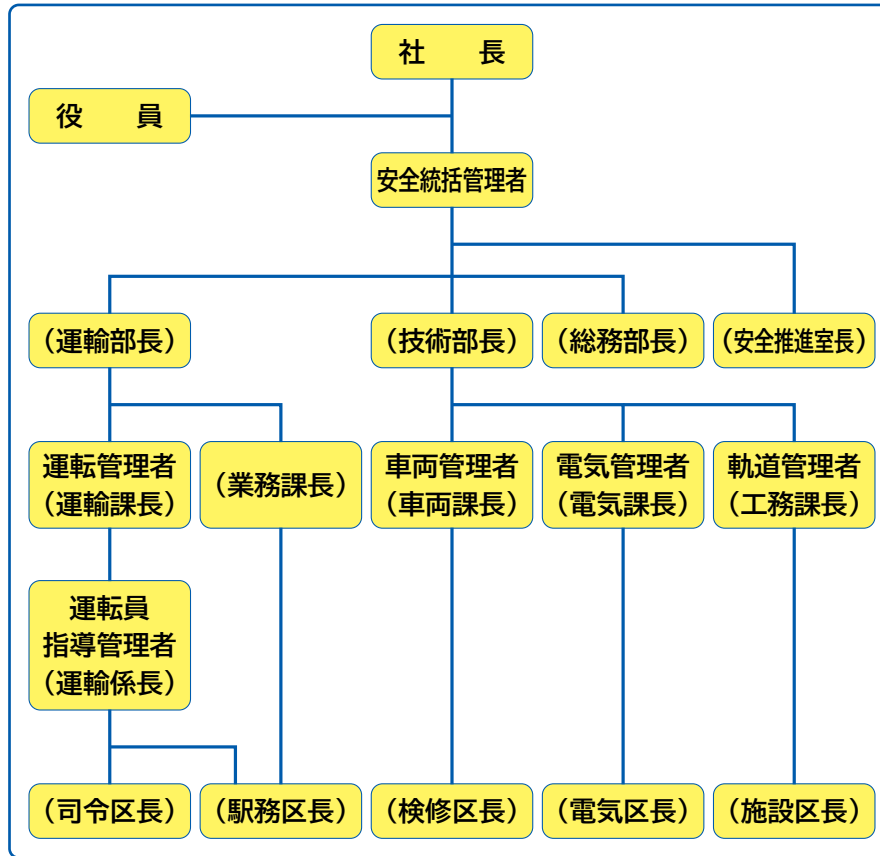
安全方針

- (1) 安全の確保は輸送の生命である。
- (2) 規程の遵守は安全の基礎である。
- (3) 執務の厳正は安全の要件である。
- (4) 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。
- (5) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- (6) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

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。
安全推進室長	安全統括管理者の業務を補佐し、安全性向上の施策を推進する。
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。
運 転 員 指 導 管 理 者	運転管理者の指揮の下、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。

輸送障害・事故等について

2023年度の発生状況は次のとおりです。

◆ 鉄道運転事故 0件

※衝突、脱線、火災、人身障害、物損にかかる事故

◆ 輸 送 障 害 2件

※列車の運休、または30分以上の遅延が発生したもの

ご利用のお客さまには、大変ご迷惑をおかけいたしました。

・東京電力停電に伴う受電停止および復電後のホームドア不具合

2023年9月26日(火) 19時15分

最大遅延 3時間11分

運転見合わせ 最大約1時間55分

・車両故障に伴う電車線地絡

2023年10月9日(月) 8時01分

最大遅延 1時間10分

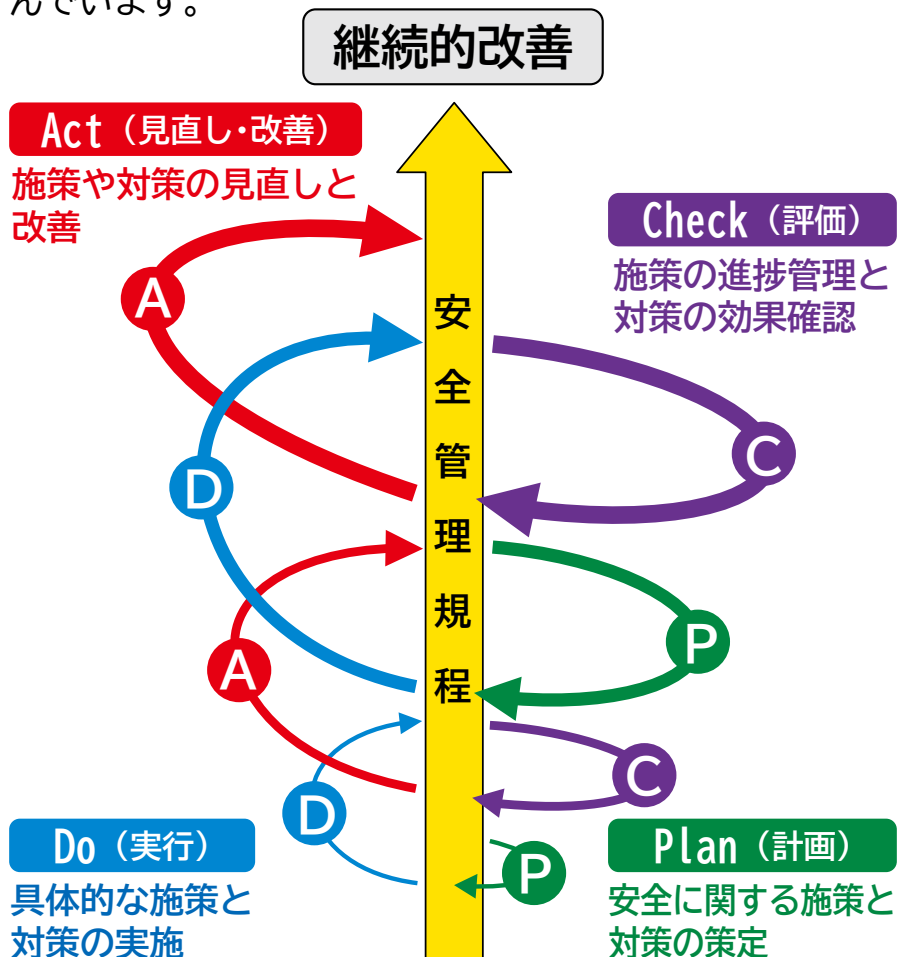
運転見合わせ 約1時間

◆ インシデント 0件

※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

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、見直しを図り、継続的改善に向け取り組んでいます。



Plan（計画）

◆ 2023年度 安全重点施策

オールシーサイドで挑む安全の確立

◆ 安全目標

- (1) 鉄道事故 有責事故 0件
- (2) インシデント 0件の継続
- (3) 軌道係員に起因する輸送障害件数
前年度（1件）発生件数以下

◆ 取組計画

- (1) 横断的なコミュニケーションの強化
- (2) 知識・技能の深化

Do（実行）

1 安全確保への取組み

(1) 安全に係わる会議等

安全管理体制を効果的に機能させるため、社長、安全統括管理者が主体となり、様々な会議において安全に係る情報の共有を図り、「事故の芽」を事前に摘みとる取組みを行っています。また、定期的に現場を巡視し、取組状況を確認するとともに意見交換を行い、社員の安全意識の高揚を図っています。



軌道事故防止対策委員会



社長巡視

(2) 「シーサイドライン 安全の日」の取組み

当社は、2019年に発生した、新杉田駅鉄道人身障害事故を教訓に、毎年6月1日を「シーサイドライン安全の日」と定め、事故の風化防止を目的に、全社員を対象に研修を行い安全意識の高揚を図っています。



研修会の様子

2 安全に係る情報の収集・活用

(1) ヒヤリ・ハット情報

事故に直結してもおかしくない一歩手前の情報を収集し、事故の未然防止に取り組んでいます。ヒヤリ・ハット情報は各職場に設置されたヒヤリ・ハットボックスなどにより収集しています。

(2) 提案制度

業務上の問題点や解決方法・改善策などを提案する制度で、お客さまサービスや、安全性の向上、業務の効率化などを目的として取り組みを行っています。

事例：サンドブラストキャビネットの製作（塗装作業時の研磨方法改善）

車両の運転台カバーについては、塗装の一部が剥がれているものが多数あり、これまで部分補修をしておりましたが、耐久性が低く再補修を繰り返していたため、吹付による全塗装をすることとしました。しかしながら、全塗装をするためには、塗装の密着性を良くするために古い塗装を全て剥離する必要があり、これまで機械で剥離できない箇所は、簡易的な手法のサンドブラスト作業を実施していましたが、作業効率が悪いなど様々な課題が多く、廃材を利用したサンドブラストキャビネットを自主製作し、作業の効率化を図りました。



簡易的なサンドブラスト



自主制作した
サンドブラストキャビネット

(3) お客さまからのご意見、ご要望

有益な情報のひとつとして活用し対策を行っています。ご意見、ご要望はホームページのほか、有人駅に設置した「お客さまアイデアボックス」によりお寄せいただいています。いただいた情報は社長以下全社員に周知し、情報共有を図っています。

3 社員教育

(1) 運輸事業の安全に関するシンポジウム

運輸事業者の安全に対する優れた取り組みなどを紹介する国土交通省主催によるシンポジウムで、安全意識の高揚を図ることを目的に毎年参加しています。

(2) 安全推進研修

安全意識の向上と安全に対する理解を深めることを目的に毎年全社員を対象に実施しています。2023年度は、外部の専門講師を招聘し、「フェールセーフ・リスク管理」について理解を深める研修を実施しました。



(3) 運転員の養成

当社は無人による自動運転を行っていますが、災害や異常時などにおいても継続的に安全な運行を確保するため運転員を養成しています。2023年度は3名の運転員を養成しました。

(迅速な対応ができるよう駅に運転員を配置しています。)



4 各種訓練・教習の実施

(1) 鉄道災害などを想定した合同訓練

鉄道災害などが発生したことを想定し、警察、消防との協力・連携体制の確認を行いました。



トリアージ



救急搬送



犯人逮捕

(2) 旅客避難誘導訓練

災害発生に伴い、列車が駅間に停止したことを想定し、お客さまの避難誘導訓練を実施しました。



非常口開扉訓練

(3) 軌道事故復旧訓練

大地震発生を想定し、旅客の避難誘導および各設備点検や、故障車両の回送訓練を夜間に本線を使用して実施しました。



避難誘導訓練



故障車両の処置

(4) 転てつ器（ポイント）取扱い訓練

故障により、自動で転てつ器（ポイント）が切り替わらなくなった場合に速やかに運行再開できるように、手動により切り替える訓練を実施しました。



(5) 東日本大震災を教訓にした訓練

大地震が発生したことを想定し、避難経路を確認する避難訓練を実施しました。



(6) 消防署指導による救命救急訓練

お客さまの命に危険があった場合を想定し、心臓マッサージやAEDの使用方法について指導を受けました。



(7) 警察署指導による護身術訓練

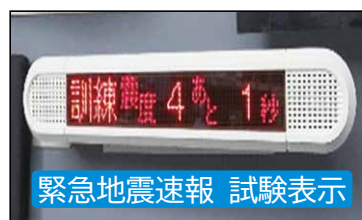
駅係員の身を守るため、警察署指導による護身術訓練を実施しました。



5 自然災害対応の取組み

(1) 緊急地震速報受信装置の改修

緊急地震速報の受信時、揺れの大きさに応じてお客さまへ安全に避難していただくため、列車の自動停止方法について改修し、震度4受信時には各駅にて自動停止するようになりました。



- ・震度5弱以上
走行中の列車を即時停止
- ・震度4(改修により機能追加)
発車前の列車は出発停止、
走行中の列車は次の駅まで進み停止

導入事例として気象庁のホームページで紹介されました
https://www.data.jma.go.jp/eew/data/nc/katsuyou/jirei/jirei_001.html
(QRコードはこちら⇒)



6 安全への投資

安全・安定運行確保のため、日常の修繕をはじめ、様々な設備の更新を行っています。2023年度は設備投資に約5.1億円、修繕に約3.2億円を充てており、その一部をご紹介します。

(1) 車両防犯カメラの更新

防犯カメラの安定稼働維持と併せ、遠隔によるリアルタイム映像の確認を可能とするシステムに順次更新し、非常時における車内状況を迅速に把握し、適切に対応できる体制を整えています。なお、2024年度末に全編成で更新が完了する予定です。



(2) 電気作業車の更新

夜間作業で本線および基地内の各種測定や移動などに使用する重要な車両で、安定稼働の維持と作業の効率化を図るために更新を行いました。



(3) 運行管理システムの更新

ダイヤ情報に基づき、列車追跡を行い進路制御や出発制御など、司令の自動制御を担う運行管理システムは、稼働14年が経過し、運行の安定稼働を維持するため3年計画で更新を行い、今年度完了しました。



Check（評価）

◆ 内部監査の実施

安全管理体制が適切に確立され、関係法令や規程と適合しているか、また実施体制、手順などが確立され有効に機能しているかを確認するため毎年度実施しています。



Act（見直し・改善）

◆ マネジメントレビューの実施

経営トップ（社長）が安全管理体制全般について1年を振り返り、課題を網羅し、次年度の安全重点施策や、取組みなどに反映させています。



サービス向上への取組み

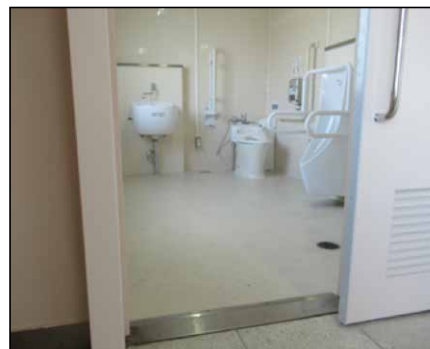
(1) 多言語インターホンシステムの導入

音声・映像による通話のほか、キーボード入力・音声入力による文字でのやりとりや13言語に対応した自動翻訳機能により、外国人のお客さまに加え、音を聞き取りづらい高齢者や障がい者の方にも簡単にご利用いただくことが出来るよう全駅に導入しました。



(2) 野島公園駅トイレの利便性向上

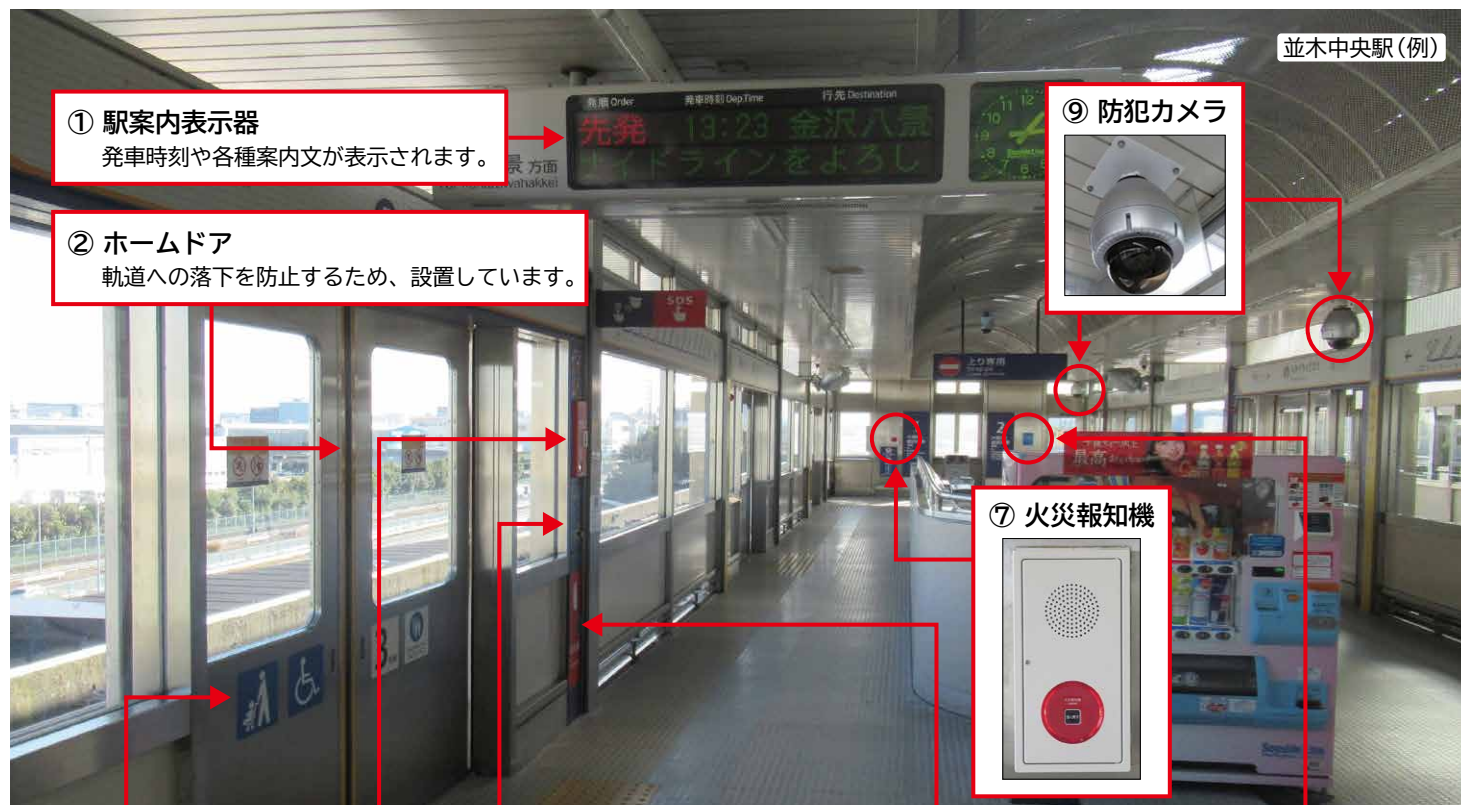
業務用を一般開放している野島公園駅のトイレについて、段差の解消や手すりの新設、引き戸への変更などを行い、利便性向上を図りました。



お客さまの安全を支える設備

1 駅の安全設備

(1) ホーム



① 駅案内表示器

発車時刻や各種案内文が表示されます。

② ホームドア

軌道への落下を防止するため、設置しています。

⑨ 防犯カメラ



⑦ 火災報知機



③ 車椅子・ベビーカー スペース乗車位置

1, 3, 5号車のホームドア
に表示してあります。

④ 非常停止ボタン

緊急時、カバーを
上に持ち上げ、中
のボタンを押すと、
列車が止まります。
装置の上には、写
真付きで使用方法
を表示しています。



⑤ インターホン

黄色のボタンを押すと
駅係員と通話ができ
ます。



⑥ 消火器

ホームに2か所設置されてい
ます。



⑧ 海拔表示

津波からお客さまを守るた
め、横浜市との協定により
海拔5m以上のコンコース、
ホームが一時避難施設に
なっています。



(2) 改札・コンコース・券売機・自由通路



2 車両の安全設備

(1) 車内



- ① 防犯カメラ
各車両に2台設置
しています。



② 非常口

赤いカバーを開けるとブザー
がなり列車が停止します。
非常口階段は白いカバーの中
に設置されています。

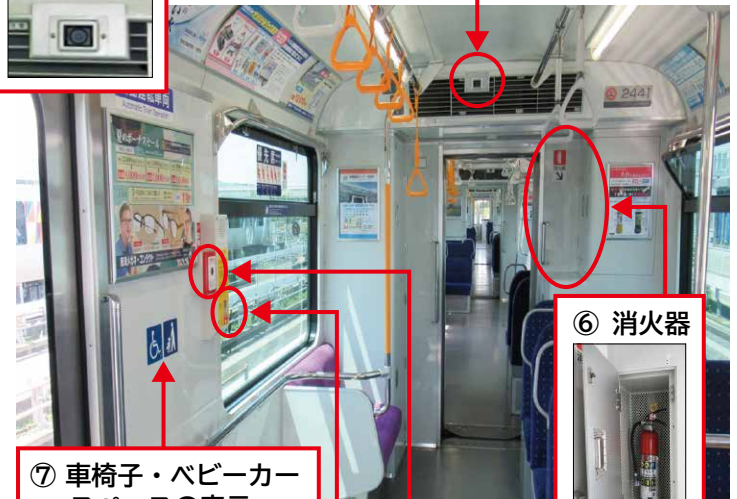


③ 非常設備案内

インターホン、消火器の設置位置を
2か国語で案内しています。



- ⑦ 車椅子・ベビーカー
スペースの表示
(1, 3, 5号車)



⑥ 消火器



④ 非常用インターホン

各車両に1台
設置してい
ます。
カバーをあけ、
ボタンを押す
と係員と通話
ができます。



⑤ 非常停止ボタン

各車両に1台
設置してい
ます。
赤いボタンを
押すと列車が
停止します。



(2) 車外

① 接触検知装置

先頭車両に設置され、
障害物が当たると、
非常ブレーキにより
停止します。



② 走行タイヤ

万が一パンクした場合にも安全に走行が
できるように、金属製の車輪が入って
います。



3 軌道等の安全設備

(1) 緊急地震速報受信装置

地震発生直後、震源近くで地震を感知し、強い揺れが発生する前に列車を自動で停止させる装置です。

※表示は訓練中のものです



(2) 地震計

検知装置により実際の震度を司令区に表示します。



(3) 風速計

軌道上の2か所（並木中央、八景島）に設置しています。風速は司令区に表示され、風速に応じて列車運行の可否を判断します。



(4) タイヤパンク検知装置

並木中央駅の軌道上に敷設し、列車通過時にタイヤがパンクしていないかを検知しています。異常があった場合は、司令区に警報と異常個所が表示されます。



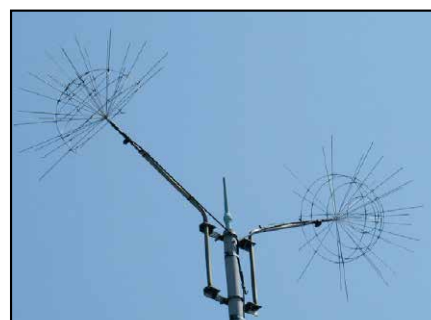
(5) ロードヒーター

降雪による凍結防止のため、軌道上のタイヤが走行する路面を温める装置です。



(6) 防雷装置

列車運行に係る重要設備を落雷から守るための装置で、本社屋上に設置しています。



お客さまへのお願い



駆け込み乗車はおやめください

駆け込み乗車は、列車の遅れの原因ともなり大変危険です。おやめください。



優先席について

各車両に「優先席」を設けております。乳幼児をお連れの方、妊娠している方、お年寄りの方、お身体のご不自由な方、内部障がいのある方には席をお譲りください。



携帯電話のご使用について

各車両に「優先席」を設けております。「優先席付近」では、混雑時には携帯電話の電源をお切りいただき、その他の場所では、マナーモードに設定のうえ通話をご遠慮ください。



車内マナーにご協力を

- ・ドア付近は乗り降りのお客さまのため、広くお開けください。
- ・ヘッドホンの音漏れにご注意ください。
- ・混み合った車内では、お荷物により周りのお客さまのご迷惑となりませんように、前に抱えたり、網棚にのせるなど、ご配慮ください。



ベビーカーのご利用について

- ・左記のベビーカーマークは安心してご利用いただける場所や設備（エレベーターや車両スペース）を表しています。
- ・ベビーカーは、折りたたまずにご乗車いただけます。
- ・エスカレーターや階段はベビーカーからお子さまを降ろしてご利用ください。
- ・周囲の方との接触や通行の妨げなど、ベビーカーの操作にはお気を付けください。
- ・止めている間は、ストッパーをかけ、手も添えてください。
- ・お困りの際は、駅係員へお申し出ください。



マタニティマーク

このマークを見かけたら、座席をお譲りください。
※マタニティマークをご希望の方は、新杉田駅・並木中央駅・金沢八景駅の窓口にお申し出ください。



ヘルプマーク

このマークを見かけたら、座席をお譲りください。ヘルプマークは障害や疾患があることが外見からは分からない方が支援や配慮を必要としていることを知らせるマークです。

※当社ではヘルプマークの配布は行っておりません。配布につきましては、ご自宅のある自治体にお問い合わせください。



不審物について

不審物を発見したときは、手を触れずに駅係員かお近くのインターホンにてお知らせください。



終日禁煙

終日禁煙です。タバコはご遠慮ください。
(電気加熱式タバコ、電子タバコ含む)

Seaside Line

シーサイドライン

- 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の規定に基づき事業年度ごとに報告するものです。

対象期間 2023年4月～2024年3月

- 本報告書に関するご意見につきましては、以下のお問い合わせ先までお寄せください。

安全推進室 安全推進課 045-787-7056 (平日9:00～17:00)

ホームページ <http://www.seasideline.co.jp>

※トップページ右上「各種お問い合わせ」から「よくあるご質問・お問合せ」の「お問合せページ」送信フォームより、ご意見をお寄せください。

 **株式会社横浜シーサイドライン**

〒236-0003 横浜市金沢区幸浦二丁目1番地1

2024年6月発刊



ユニバーサルデザイン(UD)の考え方に基づき、より多くの人に見やすく読みまちがえにくいデザインの文字を採用しています。

