

2023 安全報告書

Sagami Railway Safety Report



ごあいさつ



相模鉄道株式会社
代表取締役社長

千原 広司

平素より相模鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。
ございます。

相模鉄道では、「安全・安心かつ快適に、お客さまを目的地にお運びする。」という企業理念のもと、全駅ホームドアの設置や連続立体交差事業を推進してまいりました。また、2022年3月に完了した星川・天王町駅付近連続立体交差事業に引き続き、同年11月には、運転保安度の向上や慢性的な交通渋滞の解消を図るため、鶴ヶ峰駅付近連続立体交差事業を着工いたしました。安全最優先で事業を鋭意進めてまいります。

一方で、近年の自然災害の頻発化・激甚化や列車内の粗暴行為等による様々なりスクに対しては、2022年度より制定した「防災の基本方針」のもと、実効性の高い訓練を実施するとともに関係規則の充実を図るほか、行政や自治体との協力体制を構築し連携を密にすることで、発災時における対応力の強靱化に取り組んでおります。

2023年3月18日に相鉄・東急直通線が開業いたしました。この開業により、神奈川県中央部・横浜市西部から新横浜駅へのアクセスや都心及び周辺地域との広域的な鉄道ネットワークが拡大し、利便性が格段に向上いたしました。今後も事業環境の変化に的確に対応するとともに、設備投資と社員一人ひとりの確実なスキルアップを図り、更なる安全性向上と快適な鉄道輸送サービスを提供できるよう尽力してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4項に基づき、当社における『安全・安心』に関する日々の取り組みを広くご紹介するため、公表するものです。お客さまにおかれましては、本報告書をご高覧いただき、更なる安全の向上のため忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

目次

基本方針

1. 私たちが心がけていること …… P.3

- 1 安全方針 **P**
- 2 防災の基本方針 **P**
- 3 安全重点施策 **P**

安全管理体制

2. 安全を守る社内のしくみ …… P.4

- 1 安全管理規程 **P**
- 2 経営管理層の取り組み **D**
- 3 異常発生時の体制 **D**
- 4 「事故の芽・種」活動の推進 **D**
- 5 安全監査（内部監査） **C**
- 6 安全の推進と見直し **A**

安全への取り組み

3. お客様の安全のために …… P.11

- 1 安全に関する設備投資
- 2 施設の安全対策
- 3 踏切の安全対策
- 4 車両の安全対策
- 5 地震に対する安全対策
- 6 鉄道テロ・不審者対策
- 7 感染症対策

教育訓練

4. 知識と技能の向上で安全を守ります …… P.18

- 1 各種訓練
- 2 人材の育成
- 3 事故を風化させない取り組み
- 4 安全研究と安全講演会

事故と対策

5. 事故等の発生状況をお知らせします …… P.25

- 1 鉄道運転事故等の発生状況
- 2 主な事故事例

情報提供

6. 私たちのパートナー「お客さまと沿線の皆さま」… P.27

- 1 お客さまへの情報提供
- 2 お客さまと沿線の皆さまとともに
- 3 お客さまと沿線の皆さまへのお願い



PDCA 【継続的改善のサイクル】

相模鉄道では、PDCAサイクルの推進による安全管理体制の向上に努めています。

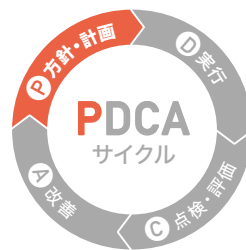
Plan … 方針・計画

Do … 実行

Check … 点検・評価

Action … 改善

1. 私たちが心がけていること



1 安全方針

安全管理体制を確立し、全社員一丸となって輸送の安全確保を積極的に推進するため、「安全方針」を定めています。

2022年度

安全方針

1. 私たちは、すべてにおいて安全を最優先します
2. 私たちは、法令を遵守し、執務を厳正に行います
3. 私たちは、常に安全の維持・向上に努めます
4. 私たちは、輸送の安全を通じて社会に貢献します

2 防災の基本方針

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中で、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う鉄道事業者は、発災時においてもできるだけ被害を軽減、拡大防止を図るとともに、業務活動の維持や早期回復、自然災害への対応力向上が求められています。2020年に策定された運輸防災マネジメント指針に従い、「安全方針」と並ぶものとして、2022年度より新たに「防災の基本方針」を制定しています。

2022年度

防災の 基本方針

私たちは、自然災害の発生時には、相互に協力し、お客さま及び社員の安全確保を第一義として、冷静に行動します

3 安全重点施策

「安全方針」に基づき「安全重点施策」を定めています。

2022年度

安全重点 施策

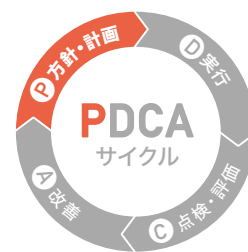
(1) リスク情報の確実な伝達と策定された対策の実施による事故防止

- ① 自社・他社の事故並びに事故の芽・種情報の確実な伝達を図るとともに、策定された対策の有効性の確認と周知を行うことにより、同種事象の発生を防止する。
- ② 自然災害の激甚化に対応するため、そのリスクを検証し関係規則類の習熟と実践的な教育・訓練を行うことにより、発災時の即応能力向上を図る。
- ③ 事故等発生時のヒューマンファクターの把握に努めるため、原因分析手法を活用し効果的な再発防止対策を講ずる。

(2) 確実なスキルの継承

- ① 良好な職場環境を整えることにより円滑なコミュニケーションを推進し、次世代につなげるための安全風土の醸成を図る。
- ② スキルの継承が促進されるよう、教育・訓練等の内容の工夫や見直しを図る。
- ③ 知識・技能の習熟度の確認を行い、技術の維持・向上を図る。

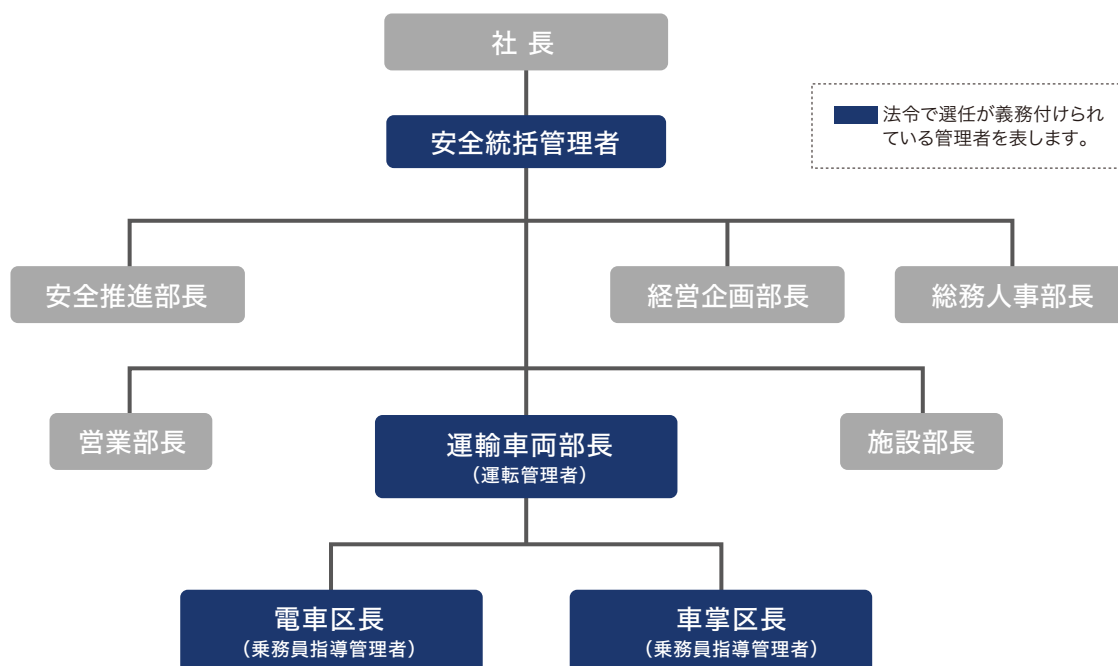
2. 安全を守る社内のしくみ



1 安全管理規程

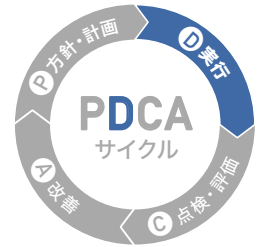
安全管理規程とは、鉄道事業法の一部改正に伴い2006年に制定したもので、輸送の安全を確保するための基本的な方針を定めたものです。

① 安全管理規程で定める安全の確保に関する体制



② 安全管理規程上の主な管理者等の責務

社長	鉄道事業の実施および管理の体制の整備ならびに管理の方法を確実にし、その結果必要となる改善を確実に行うとともに、輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
安全統括管理者	取締役の中から安全に関して十分な知識および経験を有する者が、社長により選任されます。 安全の確保を最優先とした上で、輸送業務および各管理部門を有機的に統括管理し、随時確認を行い、見直しおよび改善の措置を講じるとともに、役員および社員に対し、関係法令等の遵守と安全最優先の意識を徹底させます。
運転管理者 (運輸車両部長)	運転関係の係員、施設および車両を総合的に活用し、運行計画の設定および改定を行い、その安全性、実現性の検証を行うとともに、列車の運行管理、乗務員の教育および資質の保持その他運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者 (電車区長・車掌区長)	乗務員の資質(知識および技能)の維持管理、保持に関する定期的な確認および報告に関する事項を管理します。



2 経営管理層の取り組み

① 職場巡視

定期的に社長、安全統括管理者、部長が「職場巡視」を行っています。経営管理層と現業係員がコミュニケーションを図ることで、十分な意思疎通を行い、安全管理体制の確立に取り組んでいます。



社長巡視



安全統括管理者巡視

② 安全シンポジウムと研究発表

夏季安全輸送推進運動期間中には、安全統括管理者による講話と各職場の研究発表を行いました。この内容を職場に持ち帰り展開することで、安全管理体制の確立に役立てています。



安全シンポジウム①



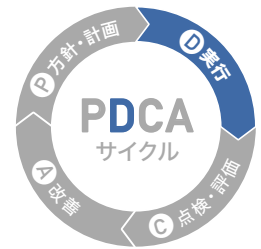
安全シンポジウム②

③ 部長懇談会

部門長である部長が現業係員の生の声を直接聞くために実施しているのが「部長懇談会」です。毎年全社員を対象に実施しており、安全に関する要望や意見が社員から直接部長に伝えられ、安全対策に反映されています。



部長懇談会



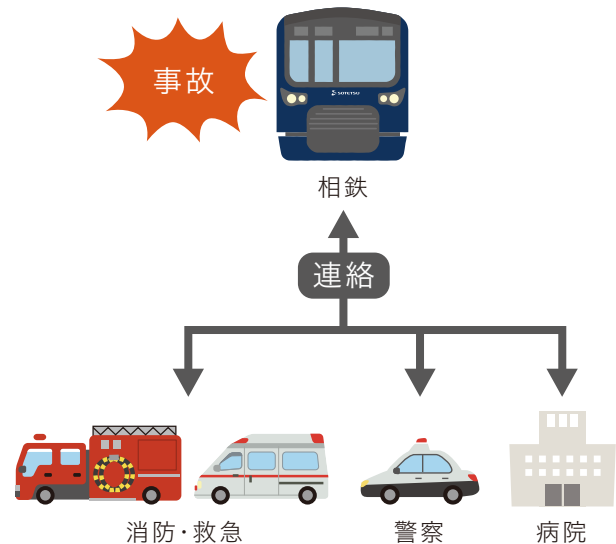
3 異常発生時の体制

① 事故・災害等対策規則

列車運行に重大な影響を及ぼす自然災害や運転事故に対し、その予防措置や被害の拡大防止、早期復旧を図ることを目的として定めています。この中で「事故、災害および不測の異常事態が発生し、または発生するおそれがある場合の措置を定め、もって輸送の安全を確保し、相模鉄道の社会的使命を果たすことを目的とする。」と明記し、お客さまと社員の安全を第一とする行動をとるよう努めています。

② 運転事故等発生時における救急体制心得

運転事故等が発生した場合に、人命救助を最優先とした上ですみやかに情報を収集し、社内および警察や消防との連絡を緊密にすることにより、緊急時における円滑な処置を行い、お客さまやマスコミの皆様適切な情報を提供するために定めています。この心得には異常時の緊急連絡体制のほか、最寄の救急搬送先病院、警察署、消防署が記載されており、異常時でも迅速かつ確かな対応ができるような体制を整えています。



③ テロ等妨害行為に対する取扱い心得

不審者や不審物の発見または爆破等の発生、および予告などテロ等妨害行為に対する取扱いを定めています。お客さまと社員の安全を第一に考え、被害の未然防止ならびに拡大防止を図っていきます。

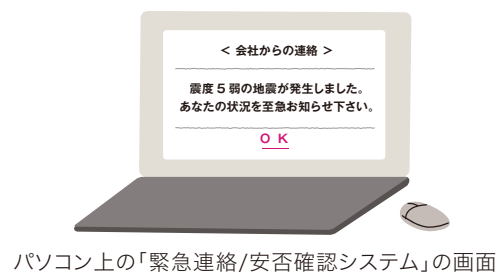
④ 事故・災害等における報告および情報開示ガイドライン

事故および不測の異常事態が発生した場合の報告の統一をすることで、社内外への迅速な報告および周知を行い、事故等発生時の意思決定を迅速かつ正確に行うことを目的として定めています。

⑤ 異常発生時の情報伝達

運転事故や災害等が発生した場合には、「緊急連絡 / 安否確認システム」により社長をはじめとする関係者に速報します。

また、神奈川県内で震度5弱以上の地震が発生した場合、社員が安否情報をパソコンや携帯端末から登録することができ、管理者は速やかに社員の安否確認や点検・復旧作業に呼集できる社員数の迅速な把握が可能となっています。



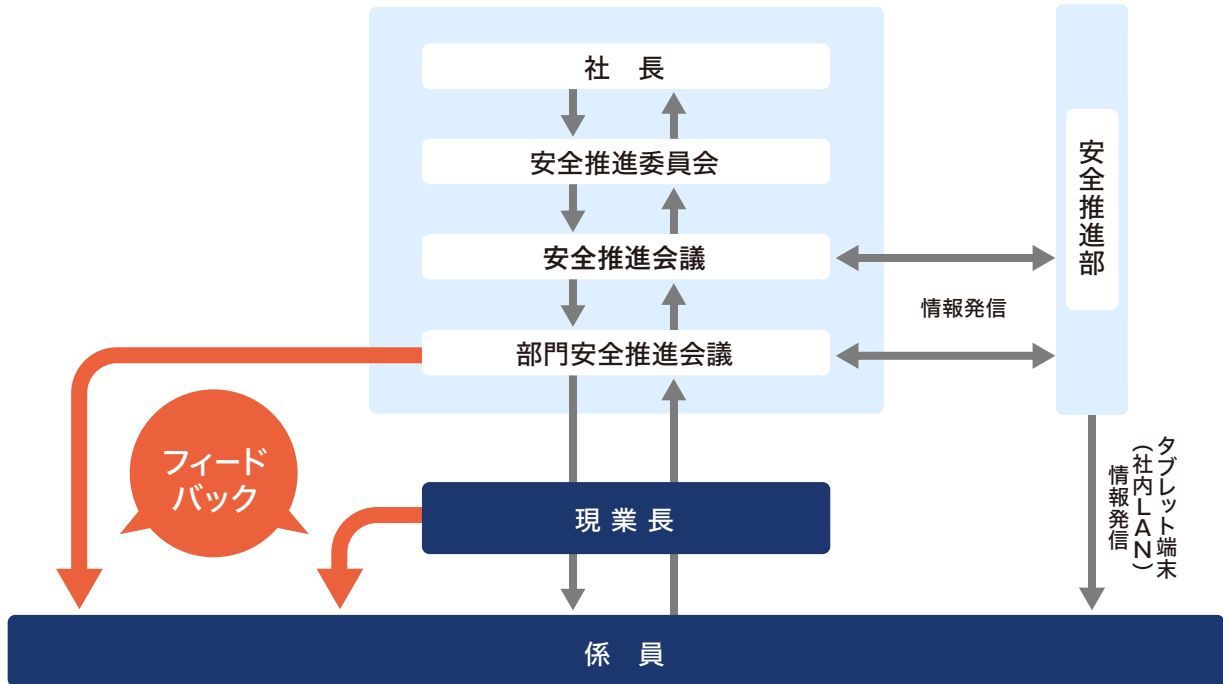
パソコン上の「緊急連絡/安否確認システム」の画面



4 「事故の芽・種」活動の推進

事故の芽・種活動とは、「ひとりの気づきが、みんなの安全を守る」という信念のもと、事故にはならなかったが放置しておくこと事故につながるおそれのある事象を速やかに報告し、その情報の水平展開と迅速な対策を実施することで、事故や災害を未然に防止するほか、情報を集計し分類・分析することによって、危険要因の傾向をつかみ安全対策に反映させています。

■ 「事故の芽・種」情報の流れ



■ 「事故の芽・種」情報の例

第2022-12号 事故の芽・種報告用紙

■ 現業長入力シート

区・所名	営業総務サービス課 いずみ野駅区
発生日時	2022年 6月 28日 (火) 3時 50分頃 天候 晴
所属	営業総務サービス課 いずみ野駅区
場所	いずみ野駅
内容	「駅務員A担当(車番)は、3:45に起床し、車庫を出た後、3:50ごろから構内巡回を開始した。本事故の発生(車番)は、検閲もなかったことから発車後の所定検閲である(4:00)にEV-ESOCを稼働させると非常停止や検閲の原因にもなる可能性があると考え、ラッシュ内のEV-ESOCの稼働を慎重として、所定の検閲に基づき巡回を開始した。 4:05(車)に駅事務室に戻り、各駅からの起床報告を受け、チェックや日報の記入等の作業を行わず、後戻りしていたラッシュ内のEV-ESOCについては見逃してしまっていた。 4:30(車) シャッターを開閉し、構内巡回の検閲、検閲後、車庫に戻り、電圧Vの操作盤により起動確認を行った。その後、各駅からのシャッター、テンハーブの異常報告を受けた。 5:40(車) 410列車車庫よりホーム上のESOCが稼働していないこと気づき、運転前各所へ報告、直ちに運転前各所よりすみ野駅に連絡があり、連絡を受けて検閲を念入りに行った。検閲が完了した後にEV-ESOCの稼働を行った。確認したところ、稼働していない(構内)よりホームESOC(57名(ホームへ53名、改札内へ4名)、EV-1名(ホームへ)、下りホームESOC:15名(ホームへ12名、改札内へ3名)、EV-0名のお客さまが利用(停止中のESOCを上る客はいた。)
原因	・全停後は、所定検閲前にESOCを稼働すると電圧が遮断され停止する可能性があることを考慮して稼働を慎重に行っていたが、そのことを念頭に置かなかった。 ・(停電解除時検閲前に、ESOCを稼働し、再送電の際に緊急停止した過去について聞いていたことから、4:10以降に電圧を入れる予定だった。 ・EV-ESOCの稼働状況については、駅内巡回で検閲することが定められていなかった。
対策	・日報確認時および引き継ぎの際に当日の停電作業時間について確認を行う。 ・指導の範囲は、停電作業の時間が終了し、送電開始されて16分を確認した後、巡回検閲により実施する。 ・起床報告記録簿のシャッター-駅事務室欄に、EV-ESOCの稼働についての報告およびチェックを必ず行う。また報告の際も、管理盤にて稼働していることを確認の上、報告する。 ・2022年7月6日より2週間、本事故と対策について車庫担当者に伝達を図り、同乗車の再発防止を図る。

写真、イラスト添付欄(内容を青で表裏で書きにくい場合はここで表現してください)

発生可能性	項目	課(所)長コメント
その他	人的要因	2022年7月29日(金)開催の営業部門安全推進会議において要請し、承認された。

発生可能性・項目別は、以下の分類にしたがって記入してください。
 ●発生可能性: 車両・インフラ、乗客・通勤者・児童、その他
 ●項目: 人的要因、設備的要因、環境的要因、管理的要因、第三者的要因、ファインプレー、その他(複数選択可)

第2022-27号 事故の芽・種報告用紙

■ 現業長入力シート

区・所名	施設部 電気課 通電区
発生日時	2023年 3月 16日 (木) 9時 0分頃 天候 晴れ
所属	施設部 電気課 通電区
場所	通電区
内容	通電区駐車庫に作業車を後退させる際、「同乗者は下車し誘導する」という過去の事故の事案があるが、「大丈夫であろう」と油断し、乗車した車庫係員を配慮せず後退させ、隣に駐車していた電力区作業車の左前部に接触させてしまった。 このように、取り決めの厳しさを知らず、慣れた場所でもあり大丈夫であろうと油断し、下車せず誘導員を配慮しなかったことがあるかを反省会の中で区員に確認したところ、約7割の人が「このようなことがあった」との回答があった。 油断というものは多くの人に存在するが、同乗車への対策、取り決めを守るなどい事故に繋がらないことを改めて再確認し、事故の芽・種活動の意味をしっかりと考え、安全意識の向上に努めるよう区員全員で確認した。

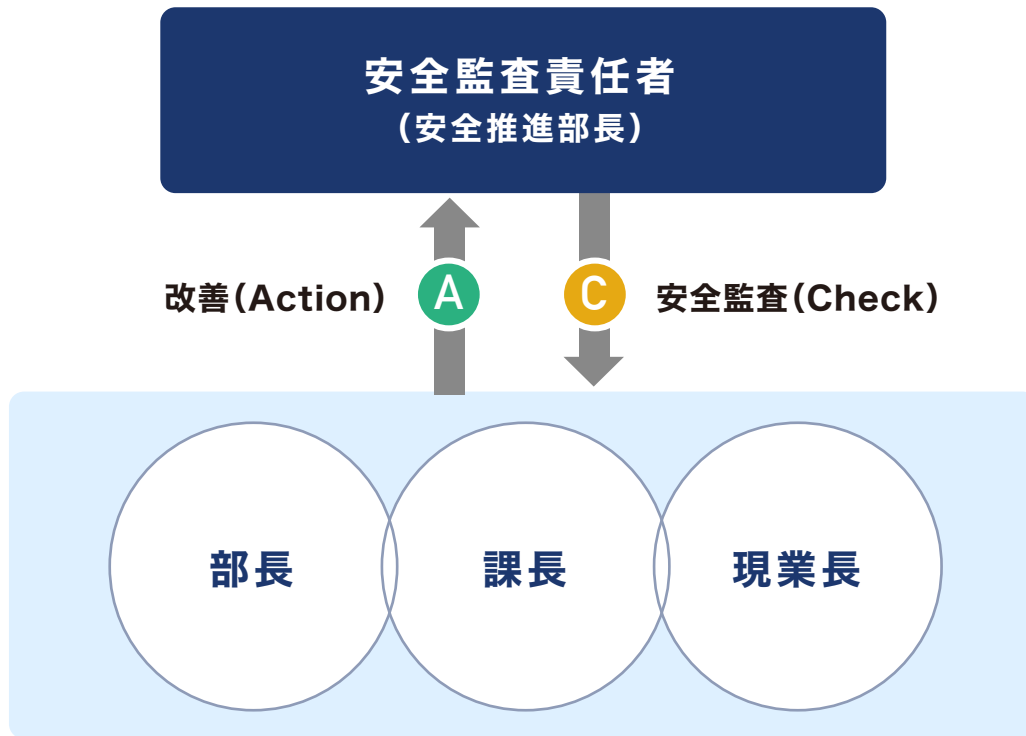
発生可能性	項目
その他	人的要因

発生可能性・項目は、以下の分類にしたがって記入してください。
 ●発生可能性: 車両・インフラ、乗客・通勤者・児童、その他
 ●項目: 人的要因、設備的要因、環境的要因、管理的要因、第三者的要因、ファインプレー、その他(複数選択可)



5 安全監査(内部監査)

安全管理規程に基づき、安全管理体制が確立され適切に機能していることを確認するために、安全推進部長を責任者として安全監査(内部監査)を実施しています。



2022年度の重点監査項目

- ① 部門安全重点施策の推進と進捗の状況
- ② 原因分析手法の推進とリスク情報の活用状況
- ③ スキル継承の取組状況

■ 2022年度の安全監査

安全監査実施計画を策定し、「重点監査項目」を定めて適合性だけでなく各項目に対する有効性のチェックを実施しました。

その結果、各部門や担当において、各々の課題を認識しながら職場特性に応じて工夫した取り組みを行っていることを確認できました。また、所属社員はもとより協会社とも良好なコミュニケーションを図り、課題解決やスパイラルアップに努めていることを確認できました。

今後も現状に満足することなく、確認された課題への積極的な取り組みはもとより、各部門の充実点の更なる深度化や他社他部門の取り組みを参考にするとともに、PDCAサイクルの主体的かつ有効的な運用を図るなど、さらなる安全文化の醸成により強靱な安全管理体制の構築に努めることが必要であると、安全監査責任者より安全統括管理者に報告がありました。

6 安全の推進と見直し



① 安全管理体制に関する会議

安全管理規程に基づき、輸送の安全を確保し鉄道の社会的使命を達成するために、安全統括管理者を委員長とする『安全推進委員会』をはじめ、各種の安全管理体制に関する会議を開催しています。これにより、PDCAサイクルによる安全管理体制の確実なスパイラルアップを推進します。



- P … Plan【方針・計画】
- D … Do【実行】
- C … Check【点検・評価】
- A … Action【改善】



② マネジメントレビューの実施

PDCAサイクルによるスパイラルアップを図るために、安全推進委員会で安全管理体制の見直し（マネジメントレビュー）を実施しています。定期的に安全方針や安全重点施策等の実施状況を確認し、この結果を踏まえて必要な見直しを行っています。



3. お客さまの安全のために

さらなる
安全の向上を
図ります。



1 安全に関する設備投資

① 2022年度の安全に関する設備投資（実績）

2022年度は、67億円の安全に関する設備投資を実施しました。

ホームドアの設置

ホームドアを瀬谷(1・4番線)、三ツ境、南万騎が原、緑園都市、弥生台、いづみ野の各駅に設置しました。2022年度までに18駅に設置が完了しました。



線路の改良

本線の軌道改良を実施したことで、列車走行の安全性が強化されました。



鶴ヶ峰駅付近連続立体交差化

鶴ヶ峰駅を含めた上下線約2.8kmの地下化を進め、地域の一体化や踏切事故と交通渋滞の解消を図るための工事に着手しました。

新型車両の導入

8000系電車の代替として、相鉄・東急直通用の21000系2編成16両を導入しました。



21000系

② 2023年度の安全に関する設備投資（計画）

2023年度は61億円の設備投資を行い、さらなる安全の向上を図ります。

ホームドアの設置

今年度は、いづみ中央、ゆめが丘、星川、天王町、西横浜、平沼橋、上星川、和田町の8駅にホームドアを設置します。これにより全駅27駅中26駅(海老名駅を除く)に設置が完了します。(海老名駅は駅改良工事に合わせて2027年度内の設置を予定)



ホームの隙間対策工事

ホームと車両の隙間からの転落事故防止のため、隙間解消の櫛型ゴムを設置しています。今年度は、南万騎が原、緑園都市の2駅に設置を予定しています。



線路の改良

今年度も引き続き、本線の軌道改良を実施し、列車走行の安全性強化を図ります。



鶴ヶ峰駅付近連続立体交差化

今年度も引き続き、鶴ヶ峰駅を含めた上下線約2.8kmの地下化を進め、地域の一体化や踏切事故と交通渋滞の解消を図るための工事を進めていきます。



2 施設の安全対策

■ ホーム上での事故を防止するための取り組み

ホームからの転落、走行中の列車との接触を防止する取り組みとして、順次全駅にホームドア導入を進めています。2022年度末までに18駅の設置を完了しました。また、万が一転落した時のために、列車非常停止ボタンやホームステップを設置することで事故防止を図っています。このほか、楕型ゴムを設置し車両とホームの隙間を狭めることで安全性を高めています。

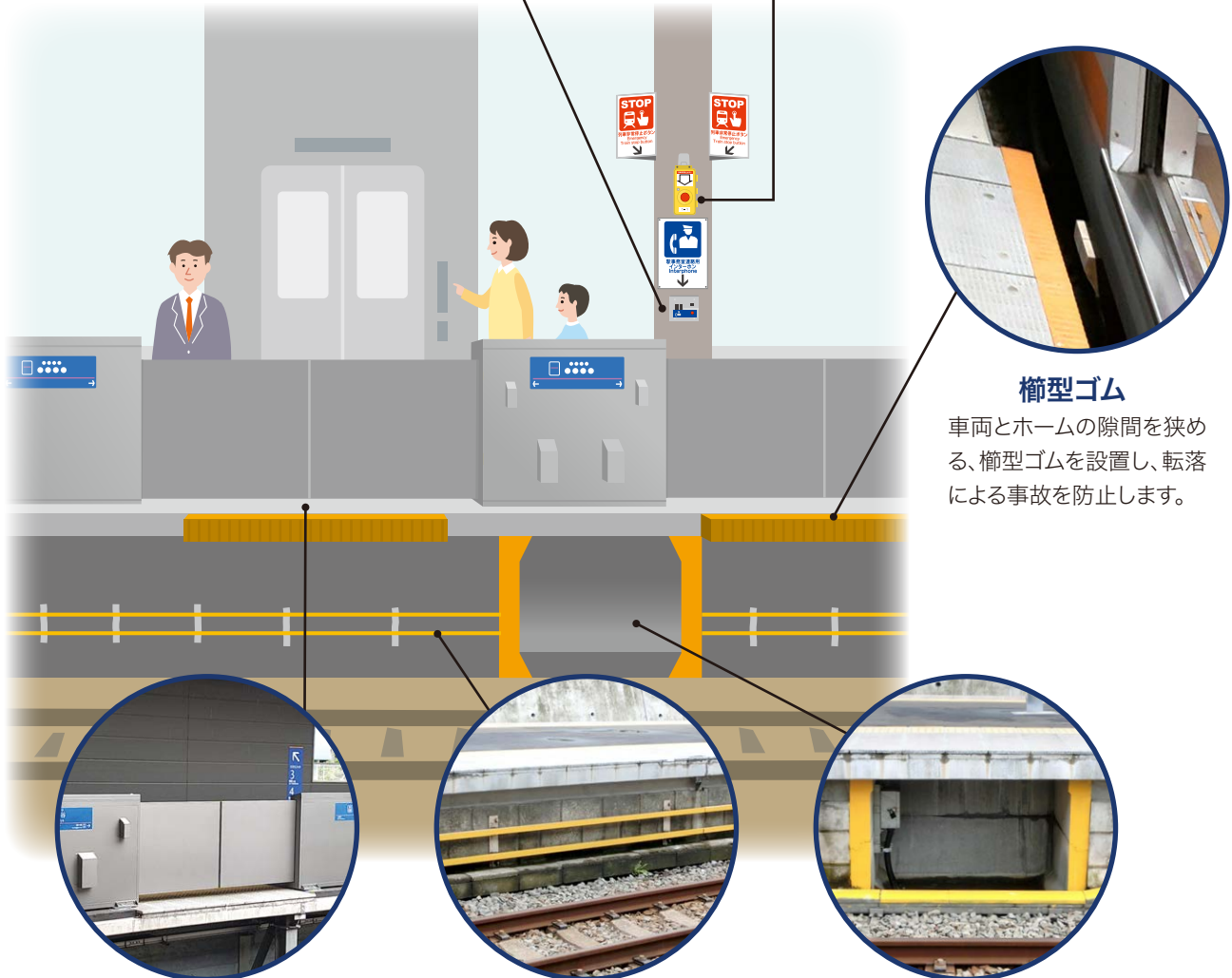
駅事務室連絡用 インターホン

ホーム上で不審物を発見した場合や気分が優れない時等に、ホーム上のお客さまと駅係員が連絡を取り合うことで、迅速な対応を可能とします。



列車非常停止ボタン

お客さまがホームから転落する等の事態が発生した場合に、お客さままたは係員がボタンを操作することで、駅係員や付近を走行する列車の乗務員に異常を知らせ、列車を緊急に停車させます。



楕型ゴム

車両とホームの隙間を狭める、楕型ゴムを設置し、転落による事故を防止します。

ホームドア

ホーム上からお客さまの転落や列車への接触を防止します。

ホームステップ

ホームから転落した場合に、ホームへ上がりやすくするためのステップです。

ホーム下待避スペース

ホームから転落した場合に、ホーム下へ待避するためのスペースです。

3 踏切の安全対策

自動車が通行する踏切には、自動障害物検知装置を設置しています。また、全ての踏切に列車の運転士に踏切内の異常を知らせる踏切非常ボタンが設置されており、踏切事故防止に努めています。



青色LED照明

自殺防止のため、気持ちを落ち着かせる効果があるとされる青色の照明を設置しています。



オーバーハング型踏切警報機

遠くからでも踏切の存在が分かるように、高い位置に警報灯を設置しています。



全方向踏切警報灯

360度どの角度からも点滅が確認できます。



自動障害物検知装置

踏切内で立ち往生している自動車等の障害物を検知します。



2Dレーザレーダ式障害物検知装置

踏切付近へ相対的に設置し、それぞれのレーザレーダの反射率により検知することで従来の検知装置に比べ、より安全性を高めています。(一部踏切に設置)



踏切非常ボタン

非常時にボタンを押すと、列車の運転士に異常を知らせます。

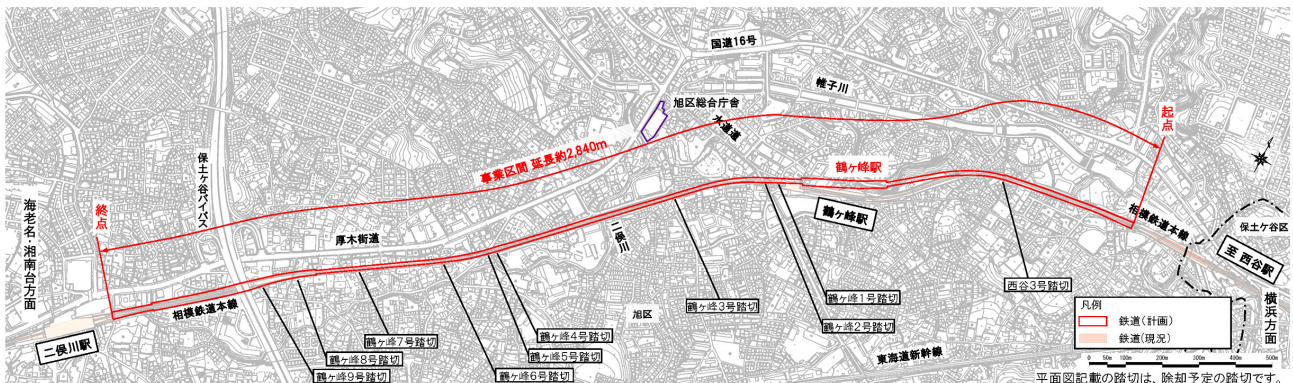
■ 相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業

西谷駅～二俣川駅間の約2.8kmを地下化により立体交差化し、交通の円滑化による都市機能の充実を主な目的とする横浜市の都市計画事業です。2022年度上期から事業を開始し、2033年度の事業完了を予定しています。地下化により10箇所の踏切が除却され、慢性的な交通渋滞の解消や、災害時等における緊急活動の円滑化、分断されたまちの一体化を図るとともに、踏切事故の解消による運転保安度の向上を図ります。

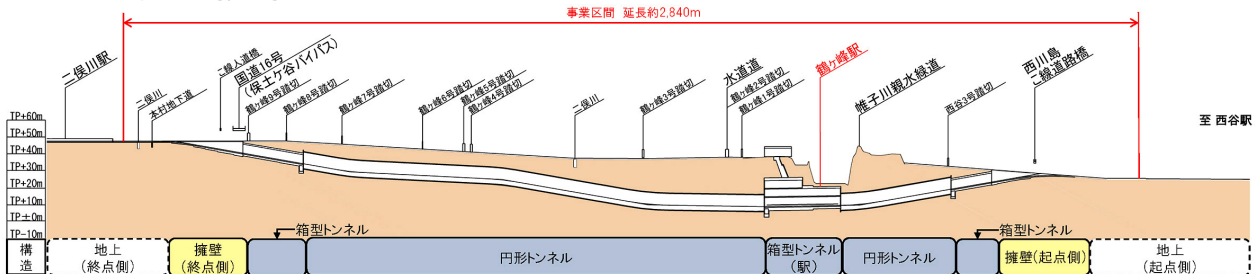
< 事業概要 >

区間	起点：旭区西川島町 終点：旭区二俣川2丁目
延長	約 2.8 km
構造型式	地下式、地表式
駅施設	鶴ヶ峰駅 ホーム延長：約 210m ホーム幅員：約 4m～6m
踏切除去数	10 箇所

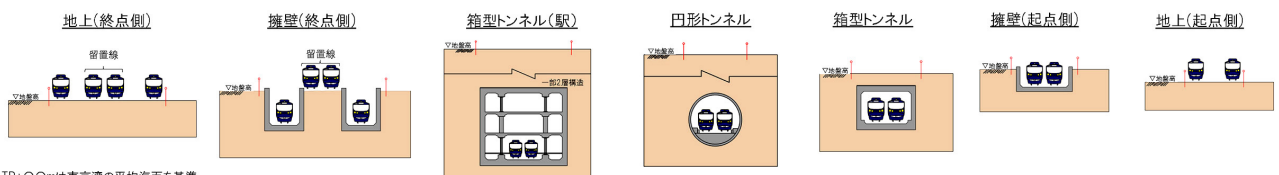
< 工事区間平面図 >



< 工事区間縦断面図(参考) >



< 工事区間断面図(参考) >



TP+〇〇mは東京湾の平均海面を基準として測られた高さとなります。

4 車両の安全対策

① 車内非常ボタンの設置

非常事態が発生した際は、車内非常ボタンにより乗務員へ通報・通話することができます。



② 消火器の設置

各車両に消火器を常備しています。



③ 車内防犯カメラの設置

列車内の安全性を高めるため、新型車両より防犯カメラの設置を進めています。



④ 難燃性素材の使用

列車火災発生時の被害拡大を防止するため、車両の座席や床等に燃えにくい材料(難燃性素材)を使用しています。

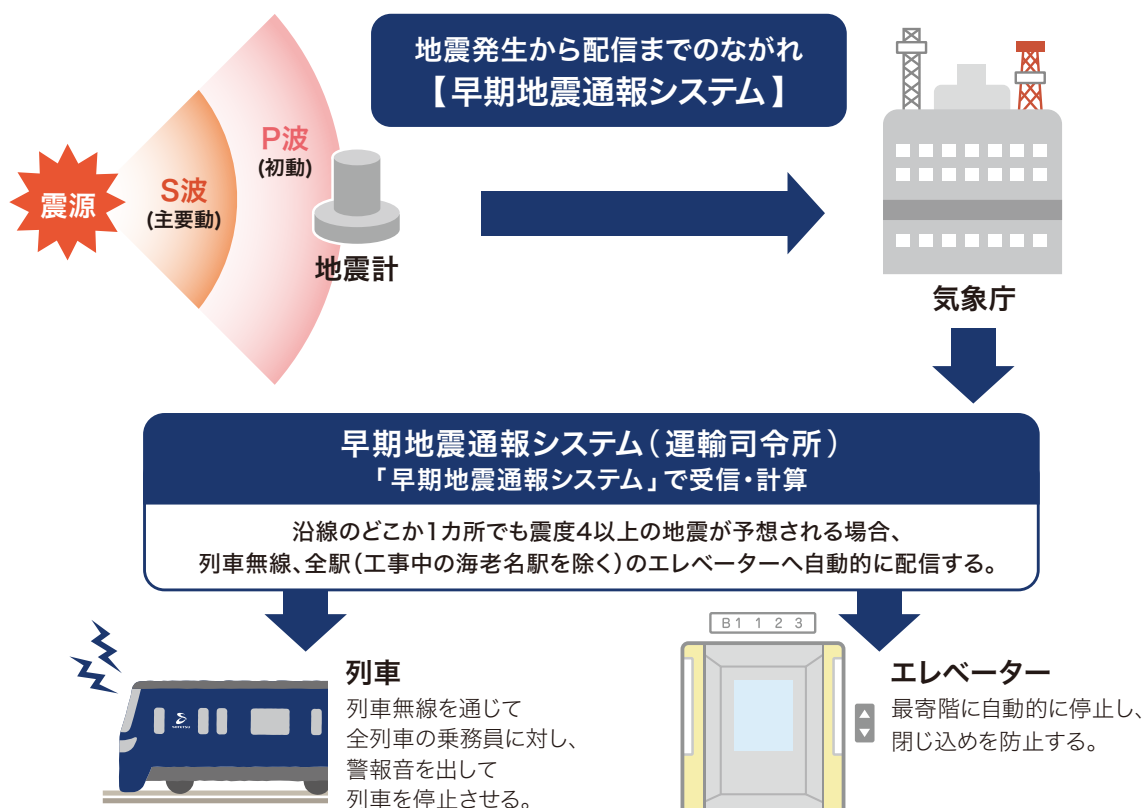


5 地震に対する安全対策

■ 早期地震通報システム

気象庁が発信する『緊急地震速報』を運輸司令所にて受信し、相鉄線沿線で震度4以上の揺れが予想される場合、列車無線を通じて全列車の乗務員に対して警報音を出し、列車を停止させ被害の軽減を図るシステムです。この警報は、全駅に設置されている「列車無線モニタ」でも確認でき、より迅速で適切な対応をすることができます。また、『早期地震通報システム』の情報を全駅（工事中の海老名駅を除く）のエレベーターにも配信し、エレベーターがこの情報を受信すると自動的に最寄階に停止してドアが開き、お客さまの閉じ込め防止を図る『早期地震エレベータ停止システム』も導入しています。

※「緊急地震速報」は、震源が近い場合に情報の提供が間に合わない等、システム上の限界があります。



■ 地震発生時の取扱い

当社では地震対策として、沿線6カ所に地震計を設置しています。これにより、点検区間を細分化（約5kmに1カ所の割合）され運転再開までの時間短縮を図ります。また、観測した震度により避難誘導の実施など適切に対応し、お客さまの安全確保に努めます。

■ 相鉄沿線災害時帰宅支援マップ

大規模地震などの災害発生時に長時間にわたり運転を見合わせた際のお客さまの帰宅支援や沿線付近の避難所、一時滞在施設などのご案内を目的として相鉄線各駅で無料配布しています。



相鉄沿線
災害時
帰宅支援マップ

■ 帰宅困難者対策

帰宅が困難になったお客さまのために主要駅に飲料水、簡易型ブランケット等を備蓄しています。



帰宅困難者対策

6 鉄道テロ・不審者対策

鉄道テロ防止のため、国土交通省や警察・消防等の関係機関と連携し、テロ・不審者対策を実施しています。

① 粗暴犯対応訓練の実施

粗暴犯への対応方について社会的関心・要請が高くなっていることから、2022年5月にいずみ野駅において神奈川県警察本部および泉警察署の協力のもと実施しました。



粗暴犯対応訓練



粗暴犯対応訓練

② 湘南台駅三社局合同鉄道テロ対応訓練

湘南台駅において、三社局（相鉄、小田急、横浜市交通局）合同による鉄道テロ対応訓練を開催しました。また、事前の訓練として藤沢北警察署のご協力のもと、実技講習会に参加しました。



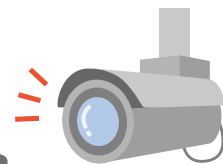
湘南台駅三社局合同鉄道テロ対応訓練

③ 目に見えるテロ対策

鉄道テロ防止のため駅係員や乗務員による駅構内、列車内の巡回を強化しています。また、犯罪抑止を目的として、ホームや改札口、自動券売機付近に録画機能付き防犯カメラを全駅に設置、駅の構内放送や車内放送および駅に設置されている電光掲示板等で、不審者・不審物の発見・通報について日頃からお客さまにご協力をお願いしているほか、列車内の車内防犯カメラ設置を進めています。さらに、駅構内に勤務する鉄道係員以外の相鉄グループ社員や、駅をはじめとする鉄道施設内で作業する協力会社の方々に対してテロ防止の趣旨を理解いただき「テロ防止協力者ワッペン」の着用をお願いしています。



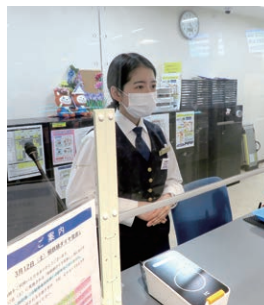
テロ防止協力者ワッペン



防犯カメラ

7 感染症対策

新型コロナウイルス対応中は、安心してご利用いただくために、駅の改札窓口では飛沫防止のためにビニールシートの設置と券売機の消毒、車内は消毒・抗菌対策を施すなど、お客さまの感染予防対策に取り組みました。



ビニールシートの設置



券売機の消毒作業



車内の消毒作業

4. 知識と技能の向上で安全を守ります

1 各種訓練

① 津波対応訓練

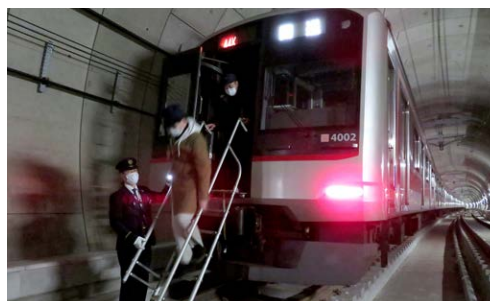
南海トラフ地震発生により、東京湾において大津波警報が発表されたとの想定で避難誘導訓練を実施しました。



津波対応訓練

② トンネル内火災避難誘導訓練

相鉄・東急直通線開業に先立ち、トンネル内で火災が発生したとの想定で、新線区間である羽沢横浜国大駅～新横浜駅間にある羽沢トンネルにおいて、列車からの避難誘導訓練を行いました。また、訓練車両についても他社の車両を使用することで、自社以外の車両でも適切に対応できるようにしています。



トンネル内火災避難誘導訓練

③ 防災訓練

九都県市合同防災訓練の一環として、当社でも各種訓練を実施しています。この訓練では、南関東を震源とする強い地震が発生した場合を想定して以下の訓練を実施しています。



防災訓練

① ターミナル駅 混乱防止訓練	関係事業者との情報受伝達訓練、 避難誘導訓練等（関係自治体等と合同）
② 発災対応訓練	列車の一旦停止訓練・施設の点検訓練・ 対策本部設置訓練等
③ 異常時情報 共有訓練	「緊急連絡 / 安否確認システム」を 使用した発信訓練
④ 画像伝達訓練	施設の点検訓練に合わせて、業務用 タブレット端末を使用した画像伝送訓練
⑤ 安否確認訓練	大規模地震等が発生した場合の 「緊急連絡 / 安否確認システム」の運用訓練

④ 駅係員の訓練

駅係員の訓練は、管区単位で定期的実施する「信号扱い訓練」「業務研究会」「異常時訓練」と年4回実施する「全管区信号扱い訓練」等があります。

訓練概要

- 1 転てつ器(ポイント)の故障を想定した「電動転てつ器手動取扱い訓練」
- 2 火災・地震等の発生により駅構内からお客さまを安全に避難誘導するための「避難誘導訓練」
- 3 トラブル等により運輸司令所で信号が集中制御できないことを想定した「信号扱い訓練」



⑤ 乗務員の訓練

列車が故障して動けないことを想定し、救援列車との併結訓練を実施しています。

訓練概要

異常時における運転士と車掌の打合せや、連結準備から解放までの手順を確認しました。



⑥ 技術系係員の訓練

工務系係員、電気系係員、車両系係員についても、定期的に様々な訓練を実施しています。ここではその一部をご紹介します。

工務系係員の訓練

異常時復旧訓練

復旧に向けた連絡通報の訓練を実施しました。予め事故の内容を知らせずより実践に近い形で行うことで、緊急時における迅速な判断や異常時の対応能力の向上を図っています。



異常時復旧訓練

保守用車全般教育

保守用車の事故が発生した際、冷静に対応するための知識と技能の向上を目的とした訓練を実施しました。車両の構造について説明を受けた後、実車を用いた脱線復旧訓練を行うことで、緊急時において迅速な対応が実行できるよう努めています。



保守用車全般教育

電気系係員の訓練

吊架線断線を想定した事故復旧訓練

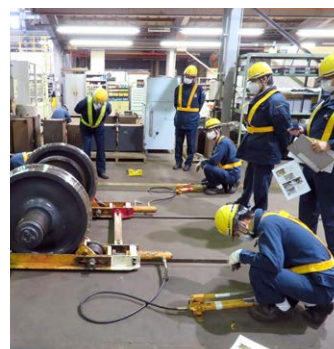
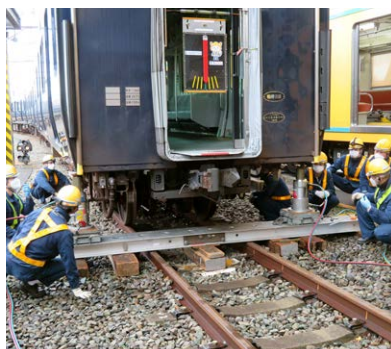
訓練施設でトロッコ線を吊っている吊架線を、実際に断線させて復旧訓練を実施しました。事故発生時の連絡対応および出勤前の復旧機材の準備、現地での異常時処理を行うことで、早期復旧体制の確立と技能向上を図り、事故現場においても適切に対処出来るよう努めています。



車両系係員の訓練

脱線復旧および搬送台車取扱訓練

電車が脱線した場合および電車の車輪が回転しなくなり、通常走行ができなくなってしまうことを想定し訓練を行いました。これにより、事故発生時の早期復旧体制の確立を図るとともに、使用機材の取扱い習熟および各担当間の連携の確立を図っています。



2 人材の育成

① 社内教育

鉄道輸送の安全確保ならびにサービス向上を図るため、階層別および職能別教育を計画的に実施しています。組織への自身の関わり方や目標・課題の設定と取り組みを考えさせ、日常の業務や行動の変革、自らの成長に結びつける教育内容とし、異常時をはじめとした厳しい環境の変化に対応できる人材を育成しています。

② 乗務員の養成と教育

運転士の養成は、動力車操縦者養成所である緑園都市教習所で行います。約9ヶ月間にわたる運転士養成教育では、お客さまから信頼され、「安全・安心」をご提供するために、運転士の職務に関する知識を高め、技能を習熟し、職責を自覚させるとともに、規定を忠実に守り厳正に職務を遂行するための教育を行っています。



また、単独乗務後の運転士教育においては知識・技能の向上に資する教育はもちろん、実際の乗務中にはあまり遭遇しない車両故障や踏切障害事故、異常気象時の運転等を「運転シミュレータ装置」により、あたかも現実のような臨場感あふれる状況を再現し、反復訓練しています。これまでに「運転士ヒューマンエラー教育教材」、「運転事故教育教材」を導入し、ヒューマンエラーを防止するための教育にも力を注いでいます。

車掌の養成は、約2ヶ月をかけて必要な知識・技能を修得させています。車掌用シミュレータ装置では、駅でのドア扱い時に発生する様々な状況を再現し、異常時においても迅速に対応できるよう訓練しています。



運転士用シミュレータ



車掌用シミュレータ

③ 協力会社に対する教育

技術系職場では、各種安全に関する運動の際に、職場ごとに協力会社も参加し、お客さまと列車の安全確保を目的とした安全教育および情報共有を行い、知識と技能の向上を図っています。

また、「工事作業資格認定制度」を導入し、所定の資格を有する責任者・列車監視員を配置することで、工事現場において不安全行為や作業場所に危険箇所がないよう徹底しています。



協力会社教育

④ アルバイト駅係員に対する教育

アルバイト駅係員に対しては、安全教育を実施するとともに、社員同様定期的にチェックリスト等を活用して基本動作の確認を行い、安全意識、安全作業の向上を図っています。

⑤ 指差確認喚呼効果体感ソフト活用研修

普段実感しにくい指差喚呼のエラー防止効果を実際に体感し、基本動作の重要性の理解を深めるため、指差確認喚呼効果ソフト『シムエラー（エラーをシミュレーションできるという意味）』を活用しています。



シムエラーソフト

⑥ 原因分析手法勉強会

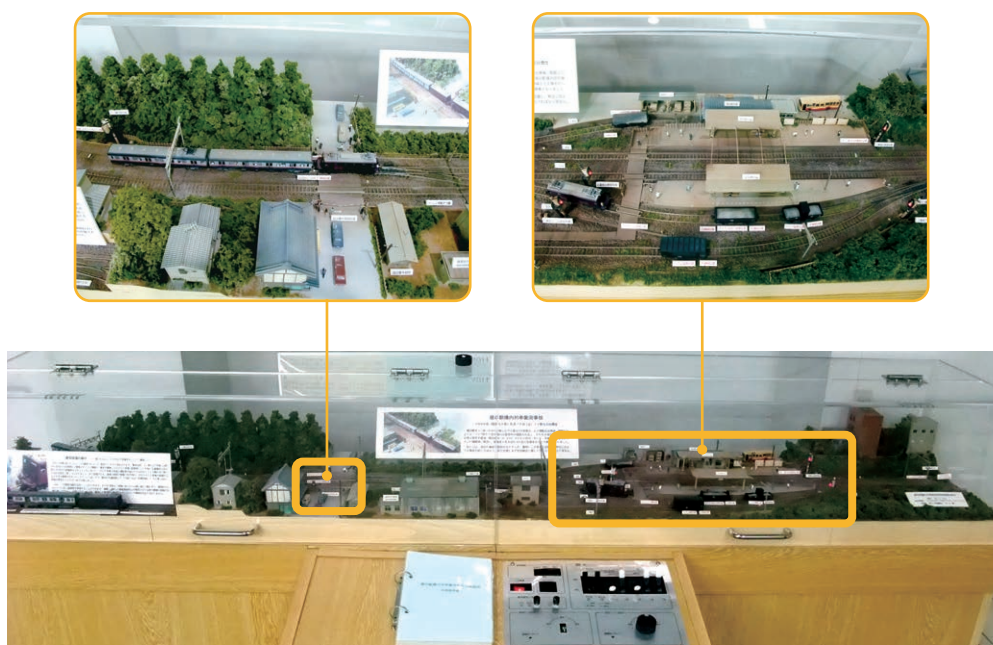
事故等が発生した際に、「なぜ」起こったのかを本人と本人を取り巻く要因の中から見つけ出す「原因分析手法」を取り入れています。これは、M-SHELL モデルを用いて情報収集から原因分析、対策の検討に至るまで客観的に分析し、効果的な安全対策を推進するものです。この手法を継続的な運用に資する教育体制を定めて実施しています。

3 事故を風化させない取り組み

過去に発生した重大事故を題材とした教材や模型を製作し、安全意識を向上させるための各種教育に活用しています。緑園都市教習所には、1968年に当社で発生した「瀬谷駅構内列車衝突事故」を再現したジオラマを展示しています。このジオラマは、模型の電車を実際に操作することにより、事故の状況を忠実に再現することができます。さらに、経営管理層を含む本社員の安全意識を向上させるため「瀬谷駅構内列車衝突事故」の概要をまとめたパネルを本社および緑園都市教習所に展示しているほか、当時の様子を再現した映像資料を制作しDVDとして各職場に配布しています。

また、鉄道の歴史に残る過去の重大事故を漫画形式で表現した「THE CASE STUDY 鉄道事故の『記録と記憶』」vol.1～vol.3を発行しています。漫画形式を取り入れることで、視覚を通して繰り返し過去の重大事故に接することができるようになり、「記憶に残る教育教材」として活用しています。

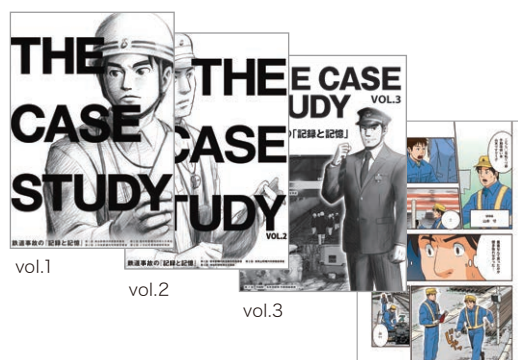
瀬谷駅構内列車衝突事故ジオラマ【緑園都市教習所】



パネルの展示【本社】



THE CASE STUDY



DVD



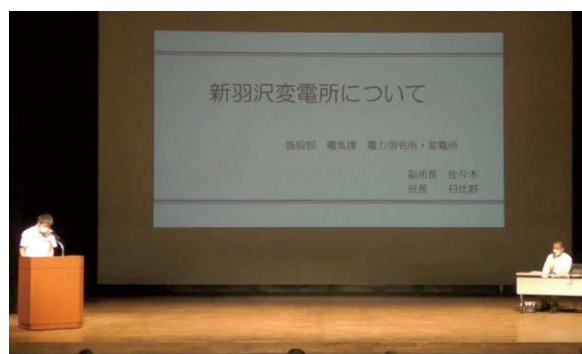
4 安全研究と安全講演会

① 安全研究

各職場では、業務上の体験をもとに様々な安全研究を行い、輸送の安全確保に向けた取り組みを積極的に実施しています。その成果を車両系係員は車両センター研究発表会で、施設系係員は施設部業務報告会で発表しています。その中で優れた研究については、外部の発表会に応募しています。過去にはその発表会において優秀な成績を収めたこともあり、係員は日夜安全研究に励んでいます。



安全研究①



安全研究②

② 安全講演会

安全意識を醸成するために、毎年外部講師を招いて安全講演会を実施しています。この講演会により、鉄道会社の社員としての使命や職責の重要性を確認しています。2022年度は社員182名参加のもと、東日本旅客鉄道株式会社様に自然災害に関するご講演をいただきました。また、この講演会に参加した社員全員に、アンケート調査を行い、社員の潜在的な「声」を拾い上げ、安全対策に活用しています。



安全講演会

5. 事故等の発生状況をお知らせします

1 鉄道運転事故等の発生状況

2022年度は合計16件の鉄道運転事故等が発生しました。このうち10件が第三者による原因のものでした。

鉄道運転事故 2022年度の鉄道運転事故は4件でした。2021年度に比べ1件増加しました。

踏切障害事故	1件 (2021年度比 +1件)	[鉄道運転事故] 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、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故の7つをいいます。
鉄道人身障害事故	3件 (2021年度比 ±0件)	

インシデント 2022年度のインシデントは0件でした。2021年度と比べ増減はありませんでした。

車両障害(輸送障害)	0件 (2021年度比 ±0件)	[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事態をいいます。
------------	------------------	---

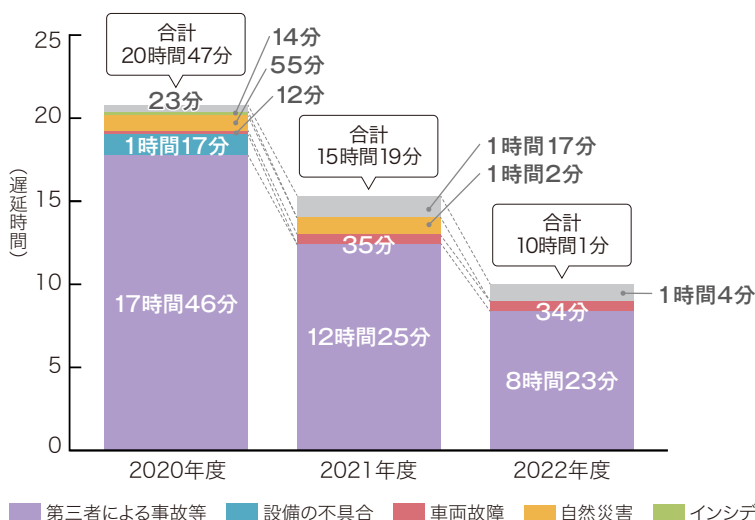
輸送障害 2022年度の輸送障害は12件でした。2021年度と比べ4件減少しました。

自殺によるものと推定される軌道内への侵入	4件 (2021年度比 -4件)	[輸送障害] 列車の遅延または運休により、最大の待ち時間が30分以上となった事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。
車両故障	5件 (2021年度比 ±0件)	
設備の不具合	0件 (2021年度比 ±0件)	
自然災害	0件 (2021年度比 -1件)	
その他	3件 (2021年度比 +1件)	

■最大遅延時間の合計

2022年度の鉄道運転事故等に伴うそれぞれの最大遅延時間の合計は10時間1分となり、2021年度に比べ5時間18分の減少となりました。

第三者による事故等	8件	8時間23分
設備の不具合	0件	0分
車両故障	5件	34分
自然災害	0件	0分
インシデント	0件	0分
その他	3件	1時間4分
合計	16件	10時間1分



事故等について発生までの過程や原因を究明し、必要な再発防止対策を講じています。



2 主な事故事例

2022年度に発生した鉄道運転事故等のうち、下記の輸送障害について概要をお知らせします。

輸送障害	
発生日時	2022年6月27日(月) 11時15分頃
事象種別	輸送障害
場 所	湘南台駅
概 要	6776列車は湘南台駅にて出発準備としてブレーキ試験を実施中、運転台の画面に故障を知らせる表示がされました。一度、非常ブレーキを使用したところ故障を知らせる表示が消えたため、再度ブレーキ試験を実施したところ1両のブレーキ空気圧が0kpaを表示しました。その後、繰り返しブレーキ試験を実施しましたが当該車両のブレーキ空気圧は0kpaのままだったため、当該列車を運休といたしました。※kpa:ブレーキの圧力を表す単位
原 因	ブレーキ装置の一部部品の動作不良が発生したもの
影 響	<ul style="list-style-type: none">●最大遅延 1分●運休本数 1本●遅延本数 1本
対 策	<ul style="list-style-type: none">●ブレーキ部品を交換しました。

6. 私たちのパートナー 「お客さまと沿線の皆さま」

1 お客さまへの情報提供

① 運行情報の提供

お客さまにリアルタイムで相鉄線の運行情報を提供できるように、総合的な運行情報システムを構築しています。相鉄線に10分以上の遅れや運転見合わせが発生したとき、または遅れが見込まれる場合に運行情報を相鉄グループのホームページやスマートフォン用アプリ「相鉄線アプリ」でご案内しているほか、Twitter(ツイッター)を利用した運行情報の提供サービスを行っています。さらに全駅にLCD表示器で運行情報を提供する「運行情報ディスプレイ」を設置しています。また、近郊各社の運行情報も「他社線運行情報」としてホームページや各駅の運行情報ディスプレイでご案内しています。このほか、11000系、12000系、20000系、21000系の車内表示器でも運行情報を提供しています。

1 車内表示器

11000系、12000系、20000系、21000系では、ドア上に設置した液晶画面で運行情報を提供しています。運行情報の更新時に、メロディ音でお知らせしています。



2 運行情報ディスプレイ

相鉄線全駅の改札口付近に設置し、運行情報や沿線情報をお知らせしています。

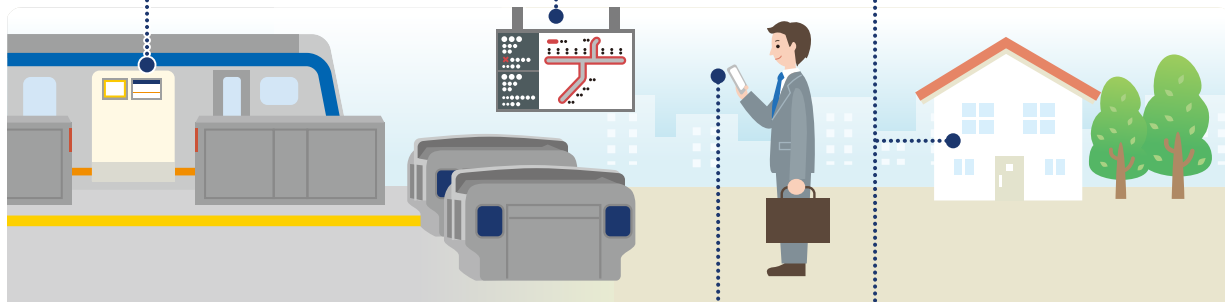


3 ホームページ

ホームページでは下記等を掲載しています。

- 相鉄線運行情報
- 相鉄線全駅の時刻表
- 路線・運賃検索
- 路線図

www.sotetsu.co.jp/train/

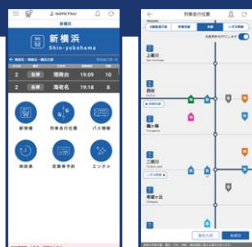


4 相鉄線アプリ

「相鉄線アプリ」では、

- 運行情報
- 遅延証明書
- 列車走行位置
- バス情報
- 駅情報

等を提供しています。
<https://www.sotetsuline-app.jp/>



ホーム画面 列車走行位置

5 Twitter(ツイッター)

当社では、Twitterによる運行情報配信サービスを行っています。

アカウント
[@sotetsu_pr](https://twitter.com/sotetsu_pr)
をフォローしてください。



ホームページや相鉄線アプリでの遅延証明書の発行について

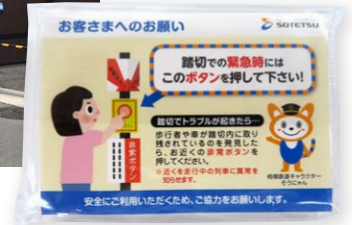
相鉄グループのホームページや相鉄線アプリで列車の遅延証明書を発行しています。ホームページでの遅延証明書は、過去7日分までの閲覧(印刷)ができます。

② 踏切での安全啓発活動

春・秋の全国交通安全運動期間中、踏切を通行する歩行者に、踏切でのトラブルを発見した際は非常ボタンを押していただけるよう記載した安全啓発グッズ(ポケットティッシュ)の配布を行っています。



安全啓発活動



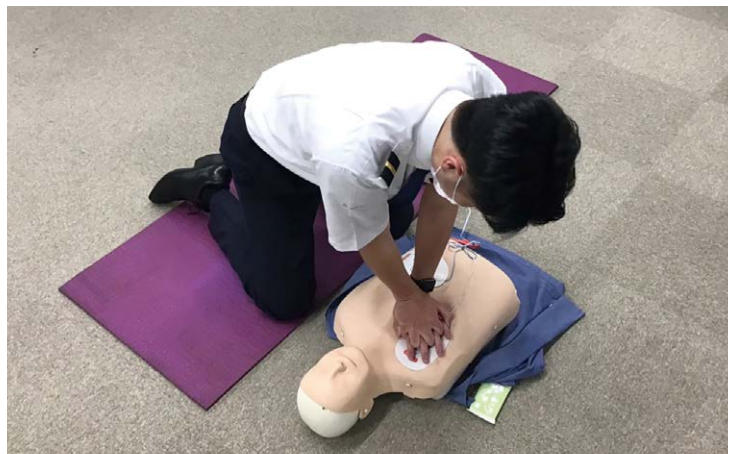
安全啓発
ポケットティッシュ

2 お客様と沿線の皆さまとともに

① サービス介助士と普通救命講習

高齢のお客さまや体の不自由なお客さまをはじめ、すべてのお客さまに安心・快適にご利用いただくため、全駅係員が「サービス介助士」の資格を取得しています。

また、当社では全駅にAED(自動体外式除動器)を設置しており、応急手当や救命措置が適切に行えるよう、駅係員をはじめとした全社員が普通救命講習を受講しています。



普通救命講習

② 相鉄お客様センター

お客さまや沿線にお住まいの方々から寄せられたお問い合わせやご意見、ご要望を集約し、事業部門にフィードバックすることによって、よりよいサービスの提供や事業の展開につながっています。

相鉄お客様センター

TEL 045-319-2111

平日 9:00~19:00

土日祝 9:00~17:00

※年末年始は除く

FAX 045-319-2191

URL www.sotetsu.co.jp/support/

相鉄 サポート

検索

3 お客さまと沿線の皆さまへのお願い

ホーム上でのお願い



駆け込み乗車は大変危険です。思わぬケガの原因となりますので次の電車をご利用ください。



駅のホームには、『傾き』があります。ベビーカーや車いすは、しっかりとブレーキをかけてください。

※ホームでお待ちの際は、線路と平行にブレーキをかけてお待ちください。



歩きながらの携帯電話・スマートフォン・その他電子機器等の操作はおやめください。他のお客さまとぶつかったり、ホームからの転落の原因となり、大変危険です。



思いやりの声かけが誰かのサポートになります。どなたにも安心してご利用いただけるよう、お手伝いの必要な方がいらっしゃいましたら、『声かけ・サポート』をお願いします。

踏切でのお願い

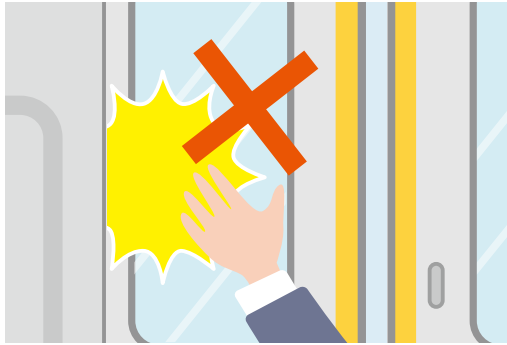


踏切警報機が鳴り出した後の無理な横断は、踏切事故の原因となり大変危険ですのでおやめください。



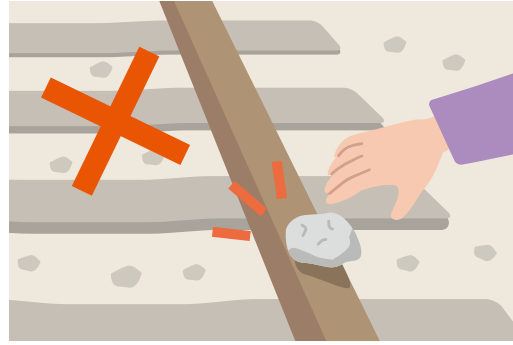
踏切内で異常を認めたら、非常ボタンを押してください。ベビーカー、シニアカー、車いす等が踏切内で立ち往生した場合、ご本人だけではなく周りで発見した方もすぐに非常ボタンを押してください。

列車内でのお願い



ドアが開く際は、手やお荷物をドアから離すようお願いいたします。指や手が戸袋へ巻き込まれ、思わぬケガの原因となります。

列車妨害行為禁止のお願い



線路上にものを置いたり、列車にものを投げたり、落書き等のいたずらをするのは犯罪です。絶対に行わないでください。

エスカレーターでのお願い



エスカレーターをご利用のお客さまが、『つまづく』、『転倒する』といった事故が多く発生しています。エスカレーターは、ステップ上に立ち止まって利用することを前提に設計されています。事故を防止するため、事故から身を守るために、エスカレーターでは立ち止まり、手すりにつかまりましょう。

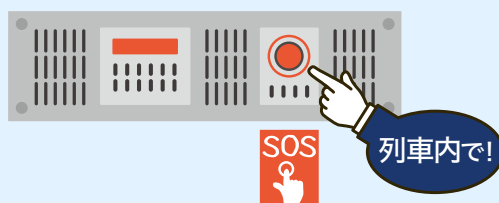
夜間作業へのご協力について



深夜時間帯には、レールや架線の交換、信号機やトンネルの点検等の作業を行っています。これらの作業は安全な運行を確保するためには必要不可欠なもので、列車が運行している間には実施できないものです。ご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いします。

緊急時にはこのボタンを押してください！

※絶対に線路に降りないようお願いいたします。





相模鉄道株式会社 安全推進部

〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14 <https://www.sotetsu.co.jp> [2023年6月発行]