

# 安全・安心・快適 への取り組み



## 社会課題の認識

- ▶ 安全・安心な社会インフラの整備
- ▶ 移動制約の解消
- ▶ 多様な移動ニーズへの対応
- ▶ 気候変動への対応

## 取り組みの実施

- ▶ 輸送の安全にかかる安全管理体制の確立
- ▶ 車両・施設のバリアフリー化
- ▶ 座席指定列車の運行
- ▶ 広域的な鉄道ネットワークの形成
- ▶ 鉄道施設の強靱化

## 取り組みによる実績

- ▶ **2023年度 鉄道事業設備投資計画**
  - ・設備投資総額 **377億円**
  - ・うち安全投資額 **264億円 (70%)**
- ▶ **バリアフリー化 (2022年度整備率)**
  - ・駅 ホーム柵(可動式・固定式) **14駅**
  - ・バリアフリートイレ整備率 **99%**
  - ・車両 車いすスペース整備率 **85%**
- ▶ **鉄道施設の被災低減策 (2022年度実績)**
  - ・盛土法面耐震補強(成増～和光市駅間)
  - ・高架橋耐震補強 小管～五反野駅間ほか **13箇所**

## SDGsへの貢献



# 安全に対する考え方

東武鉄道では、安全に関する基本的な考え方として、「安全管理規程」において「安全方針・安全行動規範」を定め、「輸送の安全」を確保するために安全管理体制の確立に努めています。

## 安全方針

当社は、「社是・信条」を基に、次に掲げる方針に従い、お客様への「安全・安心」を確実なものとする。

- 1 「安全は東武グループすべての事業の根幹である」との信念のもと「安全を最優先」し、「信頼される東武鉄道」を目指す。
- 2 「東武グループコンプライアンス基本方針」の精神に基づき、関係法令および規程等を遵守する。
- 3 「安全対策に終わりはない」ことを常に念頭に置き、安全推進体制の継続的な見直しを進める。
- 4 役職員一人ひとりが気付きの感度を高め、自ら考え、自ら行動することにより安全文化を創造していく。

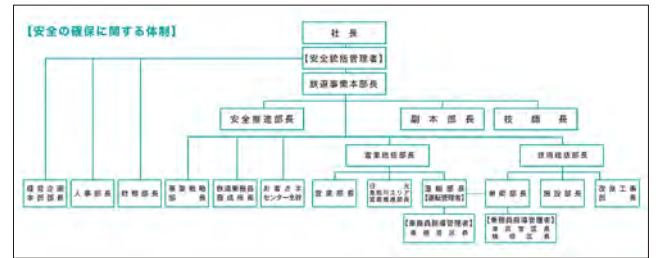
## 安全行動規範

- 1 役職員全員は、一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- 2 輸送の安全に関する法令および関連する規程等をよく理解するとともにこれを遵守し、忠実かつ正確に職務を遂行します。
- 3 常に輸送の安全に関する状況について、把握するよう努めます。
- 4 憶測に頼らず必要な確認の実行に努め、判断に迷った時は、最も安全と思われる取扱いをします。
- 5 事故・災害等が発生した場合、組織や職責に拘ることなく、その状況を冷静に判断し、人命救助を優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- 6 輸送の安全に関する情報は漏れなく迅速、正確に伝え、情報の共有化に努めます。
- 7 常に輸送の安全に関し、問題意識を持ち、必要な対策を実施するよう努めます。
- 8 輸送の安全に関する知識・技能の習得・習熟に努めます。

## 安全を推進し管理する社内体制

### ■「輸送の安全」を推進する社内の体制

鉄道事業法に基づき、安全管理体制を確立し、輸送の安全の維持及び向上を図ることを目的として、安全管理規程を制定しています。同規程では、鉄道事業における輸送の安全を確保するため、「安全方針」・「安全行動規範」をはじめ、社長が選任した安全統括管理者のもと、安全を推進し管理する社内の体制や各部門の責任者の役割・権限などを定めています。



### ■「輸送の安全」への取り組みの確実な実施に向けて

#### 「輸送の安全」に関する会議

輸送の安全の確保に向けて、以下の会議を通じて、経営トップから現場までが一体となって安全管理体制の見直し・改善を推進しています。これらの会議では安全に関する様々な取り組みを審議し、安全施策の確実な実施と自律的・継続的な改善(スパイラルアップ)を図っています。

### 【安全を推進し管理する社内の体制】



<p>社長、安全統括管理者、鉄道事業本部長、鉄道関係役員、運輸部長(運転管理者)、関係部長</p> <p>安全統括管理者、鉄道事業本部長から経営トップに対し、鉄道事業全般の安全に関する取り組み状況を報告するほか、安全管理体制の見直しの上申等を行っています。</p>
<p>安全統括管理者、鉄道事業本部長、鉄道関係役員、鉄道事業本部内各部長・課長</p> <p>鉄道全般にわたる事故防止、災害防止、テロ対策や各部門が立案した安全施策について鉄道事業本部全体で審議し、安全推進体制の充実を図っています。</p>
<p>各部長・課長・課長補佐、各現業部門(※機能別3会社を含む)</p> <p>現場と本社との双方がコミュニケーションを図りながら、施策の実施にあたっての課題等の確認を行っています。</p>

※ 東武鉄道では、東武ステーションサービスに駅業務を、東武インターテックに鉄道車両の一部保守業務(全般・重要部検査)を、東武エンジニアリングに線路施設・電気施設・建築施設の保守業務をそれぞれ委託しており、これら3会社を「機能別3会社」としています。

当社の安全に関する取り組みの詳細については「2023安全報告書」をご覧ください。当社ホームページ( <https://www.tobu.co.jp/> ) からご覧いただけます。

# 安心してご利用いただくための取り組み

全てのお客様に、より安心して、より円滑に鉄道をご利用いただくために、駅施設や車両のバリアフリー化を積極的に進めています。

## 駅施設のバリアフリー化

### ホーム柵（可動式・固定式）の整備

ホーム柵（可動式・固定式）の整備については、「東武本線・東上線の都心直通区間※1」と「東武アーバンパークラインの全駅」、計99駅の整備を計画し、2023年3月末時点で14駅の整備を完了しています。今後は、2023年3月より収受を開始した「鉄道駅バリアフリー料金」を活用することで整備を促進し、2035年度までに計85駅の整備を計画しています。



ホーム柵（可動式） 獨協大学前

ホームドア  
整備数  
計14駅

### 段差の解消

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づきエレベーター等による段差解消を進めています。

基本方針の整備対象駅に対する段差の解消の整備率は、2023年3月末時点で98%となっています。



エレベーター（新桐生駅）

段差の  
解消率  
98%  
128/130  
駅<sup>※2</sup>

### バリアフリースイートの整備

エレベーター等による段差解消と同様に、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の整備対象駅に対する整備率は2023年3月末時点で99%となっています。

2022年度はおもちゃのまち駅にバリアフリースイートを整備しました。



バリアフリースイート（おもちゃのまち駅）

バリアフリー  
トイレ整備率  
99%  
128/129  
駅<sup>※3</sup>

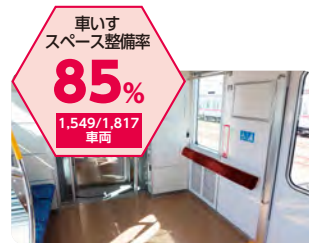
※1 押上・浅草～東武動物公園駅～久喜・南栗橋駅間、池袋～森林公園駅間  
※2 ご利用者数が3,000人/日以上かつ自治体が策定するバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上かつ対象  
※3 トイレ未設置の北大宮駅を除く

## 車両のバリアフリー化

### 車いすスペース・車両案内表示器の整備

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の整備目標に沿って、車いすスペース、車両案内表示器の設置を進めています。

2023年3月末時点で車いすスペース、車両案内表示器の整備率は、それぞれ85%・81%となっています。



車いすスペース（70000系）



車両案内表示器（70000系）

## テロ・防犯対策

国土交通省が作成した「鉄道テロへの対応ガイドライン」に基づき、「不審者・不審物の対応マニュアル」を整備するとともに、鉄道テロの発生を抑制するため、防犯カメラの設置、侵入防止対策、非常用インターホンの設置及び警備腕章を着用しての巡回等を実施しています。



防犯カメラ



非常用インターホン



テロ対応訓練

## 気候変動リスクに備えた対策

### ■物理リスクの検証

TCFDの提言に基づき、異常気象の増加に伴う水災リスクとして、鉄道事業に関する駅舎、線路、電気設備、車両等が洪水によって、どの程度財務的影響（損害）を受けるかを分析しました。

また、災害発生により運行に支障が生じた場合の収入への影響についても分析しました。

「持続可能な社会」と「地域分断社会」(P5参照)を比較した結果、「持続可能な社会」では、被害額が少ないとわかりました。そのため、持続可能な社会を実現して気温上昇を2℃未満に抑えることは、当社が事業を営むうえで、水災リスク低減の観点からも重要と認識しました。

なお、集中豪雨や台風等の気候変動リスクに備え、被災の防止・低減を図るため以下の対策を実施しています。

### ■鉄道施設の被災低減対策

自然災害に対する防災・減災対策(改修・補強)を実施しています。

- ・法面部・橋脚部の各種補強対策
- ・設備機器の浸水対策
- ・適時の状況把握対策(風速計・雨量計・河川監視カメラの設置等)



法面補強



設備機器のかさ上げ

### ■被災時におけるお客様輸送手段の確保、復旧体制

被災による運転見合わせ時には、沿線のバス会社などの協力のもと、速やかに代替輸送として、バスによる列車代行輸送を実施し、お客様の移動手段の確保に努めています。



代行バス輸送訓練

また、復旧体制に関しては、東武鉄道だけでなく、グループ会社や協力会社など、強固なバリューチェーンを活かし、速やかな運行再開を図るほか、平時に



災害復旧作業

においては被災時を想定した訓練の実施等により、有事の際に速やかに対応処置が行える体制を構築しています。

### ■駅間停車や被災回避の対策(計画運休)

台風接近など、風雨により列車の安全運行に影響するおそれがある場合、事前にお知らせして、駅間停車や被災の回避対策として、列車運行をとりやめる「計画運休」を実施しています。

お客様の安全確保と被災の軽減、そして通常運行へ速やかに戻せるよう努めています。

### ■留置線車両の浸水対策(車両の避難)

気候変動リスクに備え、留置線車両の水災を防ぐための対策として、浸水被害が想定される留置線車両を高架区間へ避難する対策を取っています。有事の際に速やかに対応できるように定期的に水害回避の訓練を実施するとともに社員一人ひとりのさらなる知識・技能の向上を図り、安全意識の醸成を図っています。



高架区間に避難した車両



運転指令による避難列車のシステム入力作業

## ■快適にご利用いただくための取り組み

### より快適で使いやすい鉄道を目指して

#### 座席指定列車の運行

通勤・通学やお子様連れのご家族などの都心への快適な移動ニーズに応えるため、座席指定列車を運行しています。

#### ■TJライナー

「TJライナー」は、池袋駅からの着席サービス向上を目的に2008年から座席定員制列車として東上線にて運行を開始し、毎日多くのお客様にご利用いただいています。2016年には朝の通勤時間帯に上り列車の運行を開始、2023年3月に土休日の上り列車を新設するなど、さらにご利用いただきやすいサービスを提供しています。



TJライナー

#### ■THライナー

「THライナー」は、2020年から運行を開始した東武線・東京メトロ日比谷線直通運転の座席指定列車です。都心と郊外エリアを結ぶ直通運



THライナー

転の優位性を活用し、東武伊勢崎線 久喜～東京メトロ日比谷線 恵比寿駅(下り列車は日比谷線 霞ヶ関駅発)間で運行しています。

#### 広域的な鉄道ネットワークの形成

2023年3月の相鉄・東急新横浜線の開業により、神奈川県央地域及び横浜市西部から東京23区西部、東京多摩北部、埼玉中央地域・西部地域に至る広域的な鉄道ネットワークが形成されました。

相鉄・東急の新横浜線は、相鉄、東急、東武、東京メトロ、都営地下鉄、埼玉高速鉄道と直通運転を行い、地域間の連携と活性化を図ります。

7社局14路線を結ぶ広大な鉄道ネットワークを形成することで、所要時間の短縮、乗換回数の減少など交通利便性・速達性が向上するとともに、東海道新幹線の新横浜駅へのアクセスが向上し、首都圏から関西・中京方面への出張や旅行などがさらに便利になりました。