



# 2023 | 安全報告書





# 東武鉄道からご利用のお客様へ

## 2023 安全報告書の発行にあたって

平素は東武鉄道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

東武鉄道では、「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、「鉄道輸送の安全」を最も重要な使命として、「信頼される東武鉄道」を目指し、役員をはじめ社員一人ひとりが安全性の向上に取り組んでおります。

当社では、毎年8月1日を「安全の日」と定め、全社をあげて「輸送の安全」の確保の重要性について理解を深め、安全を最優先する意識のさらなる高揚を図っております。また、安全に関する基本的な考え方として「安全方針・安全行動規範」を定め、安全管理体制の確立に努めてまいりました。今後も、継続的な見直しを図るとともに、安全文化の創造に向けた取組みを推進してまいります。

2022年度においては、日米豪印(クアッド)首脳会合開催に伴う警戒・警備体制の強化を図ったほか、テロ等非常事態を想定した警察・消防との合同訓練を実施しました。さらに、自然災害を想定した代行バス輸送訓練、車両避難訓練を実施するなど、安全重点施策である「安全文化の創造」「安全管理体制の充実」「安全性向上施策の推進」を中心に取組み、安全目標である「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続を達成いたしました。

本年度以降についても、お客様のさらなる安全性・利便性向上を図るため、新型踏切支障報知装置への更新やホーム柵の設置拡大に取り組むとともに、車内防犯カメラの設置を推進いたします。また、現業職場訪問を通じて、外部有識者に現場の安全推進活動に対し助言を受けるなど、更なる安全意識の向上を図るほか、異常時対応能力の向上を目的として、より実践的なブラインド(シナリオレス)訓練を実施してまいります。

新型コロナウイルス感染症については、公共事業を担う事業者としての「社会的責任」を果たすべく、監督官庁及び関係自治体と連携し、感染拡大防止に取り組んでまいりました。2023年5月8日に新型コロナウイルス感染症が5類に位置付けられたことから、お客様への感染防止対策の呼びかけを終了しております。感染症対策にご協力いただき、深く感謝申し上げます。

今後も安全対策に終わりはないことを常に念頭におき、安全目標である「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続に向け安全性向上施策を着実に実行してまいります。また、「安全」を事業運営上の基盤として「地域社会とともに持続的な発展」を目指し全社一丸となって取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2022年度に実施した鉄道輸送の安全のための取組みを、皆様に広く紹介するために作成いたしました。

本報告書をご一読いただき、当社の「安全への取組み」について、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。



東武鉄道株式会社  
取締役社長

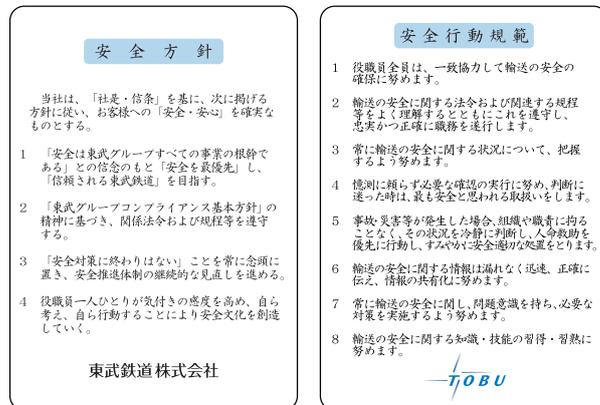
都筑 豊



# 「輸送の安全」確保に向けて

## 安全方針と安全行動規範

「安全方針」は当社の輸送の安全確保に関する基本的な方針等を示したもので、「安全行動規範」は輸送の安全確保に向けて役員から社員まで一人ひとりがとるべき行動を示したものです。この「安全方針」「安全行動規範」を全職場で掲出するとともに、全社員に携帯用カードを配布することで、安全意識の向上を図っています。



携帯用カード

## 2022年度安全目標

「安全方針」および「安全行動規範」に基づき、社内に安全風土、安全文化を構築・確立させ、安全最優先の原則と関係法令等の遵守を徹底し、

### 「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続

という安全目標を掲げ、様々な安全性向上施策に取り組みました。その結果、2022年度は「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続を達成しました。今後ともお客様への「安全・安心」を確実にものとするため、2023年度以降も「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続をめざし、「輸送の安全」の確保に向けての取組みを積極的に推進していきます。

## 2022年度安全重点施策

2022年度安全重点施策を以下のように定め、これらの項目について重点的に取り組み、安全性向上のために様々な施策を実施しました。

### 【1】.安全文化の創造

- (1)安全風土をさらに醸成させる人材の育成、技術の伝承
- (2)実践的な教育の充実による対応能力の向上

### 【2】.安全管理体制の充実

- (1)「事故の芽」・ヒヤリハット・良好事例等の収集・活用による類似事象の再発・未然防止
- (2)コミュニケーションのさらなる充実
- (3)保守管理体制のさらなる充実

### 【3】.安全性向上施策の推進

- (1)ホームドア設置の拡大等、駅および車両・踏切における安全性向上
- (2)自然災害・感染症等に対する安全対策の推進
- (3)テロ等の非常事態に対する安全対策の推進

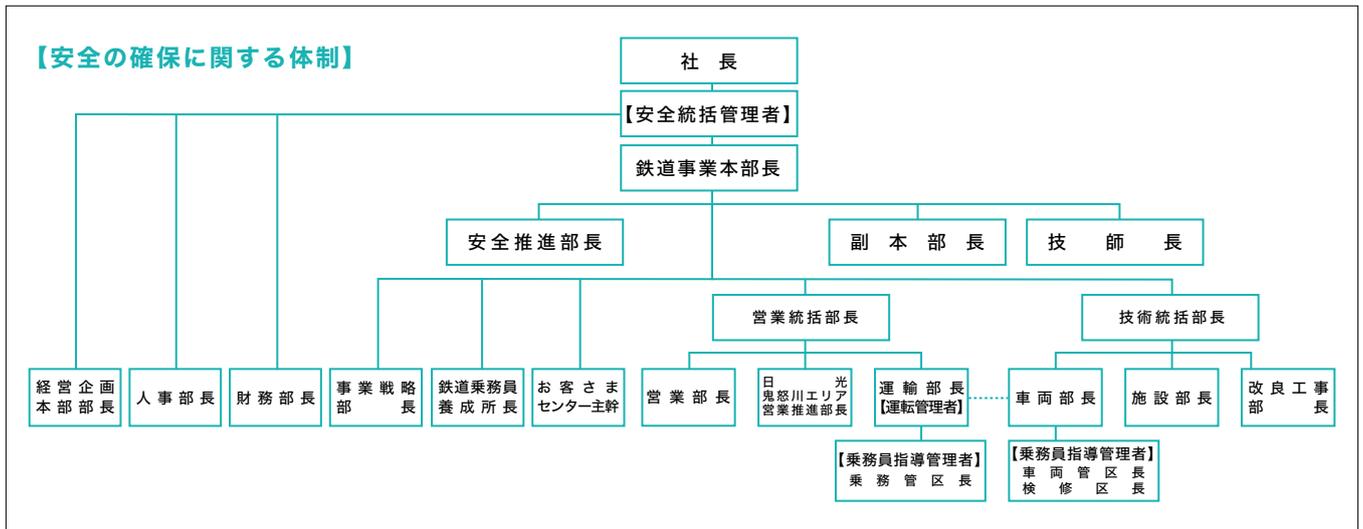


# 「輸送の安全」の維持・向上のために

## 「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、輸送の安全の維持およ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・権限等を定めています。

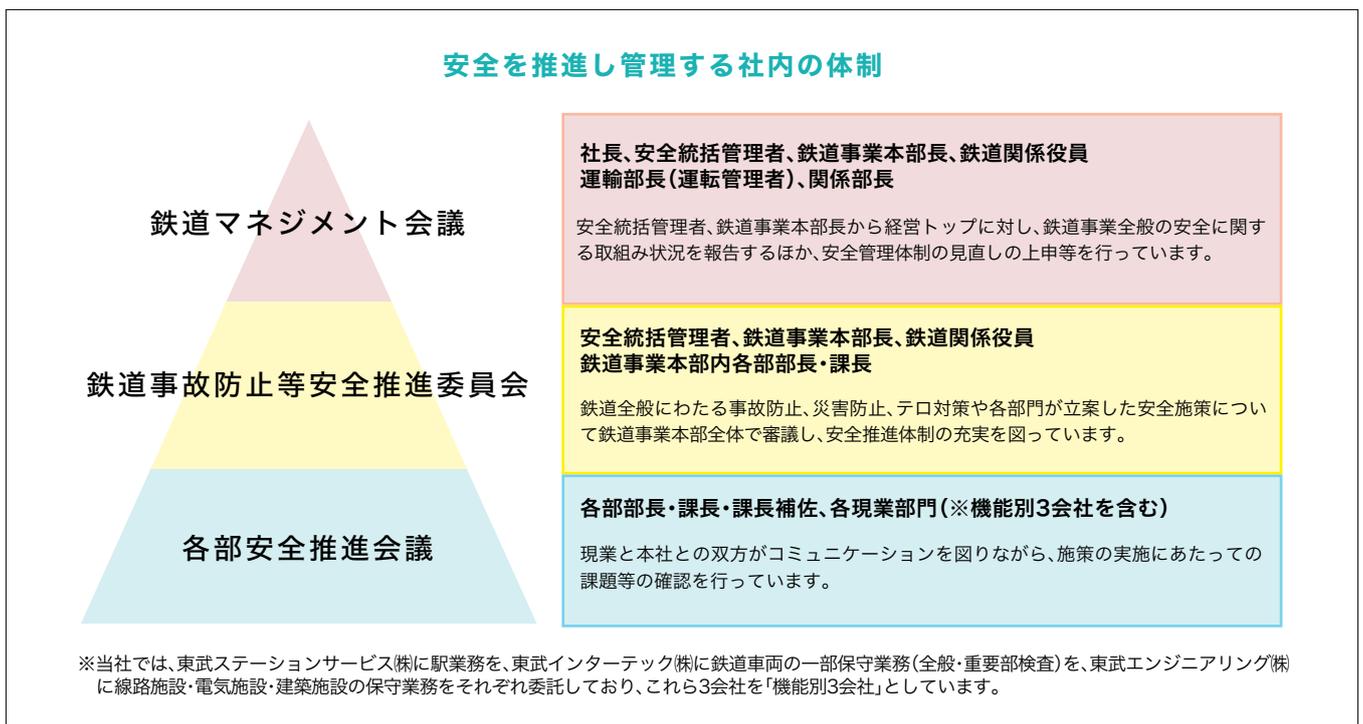
(2023年4月現在)



## 「輸送の安全」への取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。



## 安全の日

全社をあげて「鉄道の安全」の取組みについて再確認し、役員から社員一人ひとりが安全を最優先する意識の高揚を図るために、毎年8月1日を「安全の日」と定めています。

2022年度は、株式会社ジェイアール総研サービスの柴田徹氏より「安全管理体制のさらなる充実を図るための方向性について」ご講演いただくとともに、社長より「安全に関する訓示」を行いました。他社線列車内での傷害事件を踏まえたテロ対策の重要性や、新型コロナウイルス感染症への対応、ならびに昨今の激甚化する自然災害への備えについて、社内およびグループ各社へメッセージを発信し、安全を最優先する意識の更なる高揚を図りました。

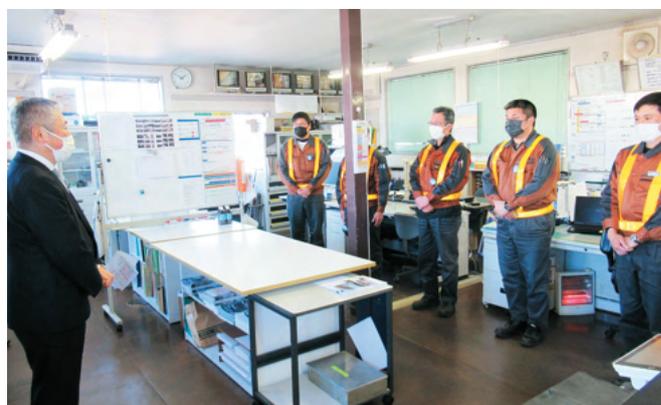


「安全管理体制のさらなる充実を図るための方向性について」講演会

## 安全巡回

社長・安全統括管理者・鉄道事業に係る役員が現業職場を巡回し、現業社員と直接対話を行い、安全に関する取組みや実作業の確認を実施しています。

2022年度は、全線を7つのエリアに分け、エリアごとに全職種の現業職場を巡回し、現業社員とのコミュニケーションを通して安全意識の高揚を図っています。



現業職場への安全巡回

## 現業と本社との意見交換会

現業部門管理者と社長をはじめ鉄道関係役員、本社各部門の関係者が意見交換を行い、安全に関する情報の共有化、連携の緊密化に取り組んでいます。

2022年度は、全線を7つのエリアに分け、エリアごとに意見交換会を実施しコミュニケーションの充実を図りました。



現業と本社との意見交換会

## 東武グループ交通事業者安全推進連絡会

安全に関する取組みを東武グループ内で情報共有する、「東武グループ交通事業者安全推進連絡会」を開催しました。本連絡会は、東武グループ各社の安全管理体制の充実を図ることを目的として、2011年度から開催しています。

2022年度は、新型コロナウイルス感染予防のため Web 開催とし、グループ各社とテロ・傷害事件等、非常事態発生時の対応方について意見交換を行いました。

### 》》》 「輸送の安全」強化運動

安全性の向上と一人ひとりの安全意識の高揚を図ることを目的に、夏季および年末年始に「輸送の安全」強化運動を実施しています。本運動期間中は鉄道事業本部としての点検項目を定め、輸送の安全について現業から本社までが一丸となって取り組むとともに、社長をはじめ役員が現業職場を巡回し各職場における安全意識の高揚を図っています。

また、各種工事を行う協力会社と「事故防止および災害防止に係る連絡会議」を開催し、協力会社と連携した安全管理体制の確認を行っています。



「輸送の安全」強化運動

### 》》》 運転業務研究発表会での発表

2022年11月に開催された一般社団法人日本鉄道運転協会主催の第43回運転業務研究発表会において、「“Update”～職人世代と共に学ぶ、究極のアップグレード術～」をテーマに、ベテランの記憶のアップデートと新人の知識向上による事故防止に向けた取組みを研究した結果を発表し、会長賞を受賞しました。今後も専門家の意見を交えながら、更に研究を続け事故の減少に向け取り組んでまいります。



運転業務研究発表会での発表

### 》》》 事故の芽・「安全のたね(ヒヤリハット)」・「こうやるとうまくいく(良好事例)」の活用

社内基準に基づき抽出した事象を「事故の芽」とし、多面的に分析(4M4E分析)することで、同種事象の再発防止に努めています。また、事故になりかねないヒヤリとしたり、ハッとした経験を「安全のたね(ヒヤリハット)」として収集しています。これを発生場所ごとに図にまとめた「ヒヤリハットマップ」を作成し、要注意箇所を「見える化」しています。

さらに、業務における成功事例を「こうやるとうまくいく(良好事例)」として収集・活用し、更なる安全意識の向上を図っています。



ヒヤリハットの活用(ヒヤリハットマップの作成)

### 》》》 事故の芽・ヒヤリハットデータベースシステムの活用

各職場で発生した「事故の芽」や「安全のたね(ヒヤリハット)」をデータベースへ登録することで、他職場で発生した事象について共有できる環境を整備しています。共有した事象を「他山の石」として積極的に活用することにより、類似事象への注意喚起を図るほか、他職場の良い取組みを取り入れるなど、事故の未然防止、再発防止に努めています。



他職場でのヒヤリハットの活用

【「安全のたね(ヒヤリハット)」情報からの改善事例1】

**ヒヤリ** 立ち止まり防止標示の設置

東武動物公園駅では、朝ラッシュ時間帯の下りホーム階段下に多くのお客様が滞留していました。そこで、階段下に立ち止まらないよう注意を促す標示を設置したところ、お客様の滞留が減り、より安全にご利用いただける環境に改善しました。

Before



After



  
この付近に  
立ち止まらないで  
ください  
Please do not stop here

【「安全のたね(ヒヤリハット)」情報からの改善事例2】

**ヒヤリ** ポケット版待避禁止区域一覧の作成

線路の保守を担当する部門では主に線路内で作業を行うため、列車が接近したときは速やかに安全な箇所へ移動(待避)する必要があります。現場によっては待避を禁止する区域も存在することから、待避禁止区域を容易に確認できる一覧表をポケットサイズで作成し、より安全に作業できるよう改善しました。

待避禁止区域設定箇所一覧					川越工務施設管理所 川越軌道区 2022年7月1日現行
区間	線別/山・海	キロ程	延長	記事欄(目安)	
北池袋駅構内	下り線・山側	→0km905m～→0km943m	38m	2号RCから北池袋ホーム下	
北池袋～下板橋間	上り線・海側	→0km605m～→0km635m	30m	4RC～5RC間	
上板橋駅構内	上り線・海側	3km910m～3km970m	60m	上板橋駅ホーム、駅舎隣付近	
上板橋～東武練馬間	下り線・山側	4km474m～4km495m	21m	門厚脇フェンスから33RC間	
東武練馬駅構内	上り線・海側	5km428m～5km456m	28m	東武練馬ホーム端から40RC間	
成増～和光市間	上下線ダブル	9km839m～9km946m	107m	線路	
和光市駅構内	下り線・山側	9km922m～9km934m	12m	メトロ踏段脇	
和光市駅構内	下り内線・ダブル	10km720m～10km743m	23m	メトロ引上側	
志木駅構内	下り外線・山側	15km925m～15km960m	35m	換気扇所隣付近	
みずほ台駅構内	下り線・山側	18km595m～19km610m	15m	みずほ台駅ホーム中央付近	
みずほ台～鶴瀬間	下り線・山側	19km715m～19km750m	45m	109RCから寄居方	
上福岡～新河岸間	下り線・海側	24km290m～24km320m	30m	上福岡引上踏段	
新河岸～川越間	上下線	27km033m～27km068m	35m	不老川橋梁内	
新河岸～川越間	上り線・海側	28km085m～28km150m	65m	旧産産施設脇	
川越市駅構内	上り線・海側	29km374m～29km409m	35m	大谷石積みカ所	
川越市駅構内	下り線・山側	29km526m～29km539m	13m	157号RCから池袋方付近	
吾々園～鶴ヶ島間	上下線	33km649m～33km728m	79m	小野川橋梁内	
高坂～東松山間	下り線	45km099m～45km386m	287m	都農川橋梁内	
東毛呂駅構内	単線・山側	8km644m～8km682m	38m		



》》》 他社事故事例への対応

他社で発生した重要な事故事例については、鉄道事業本部内各部署で、当社の対応状況を確認するとともに、鉄道事故防止等安全推進委員会(5月、11月)で共有し、類似事象の未然防止を図っています。

## 外部有識者との安全推進活動

当社の安全アドバイザーである株式会社社会安全研究所の芳賀繁氏とともに各種安全推進活動を実施しています。2022年度は、「現業職場訪問」を行い、各職場での安全推進活動について助言を受けたほか、安全意識のさらなる向上を目的に「部門別 能力向上ワークショップ」を実施しました。



## 各部門での安全への取組み

各部門では、列車の安全運行を支えるために、様々な安全への取組みを実施しています。

### 【取組み事例1】

#### 「視覚に障がいのあるお客様への対応に関する社員教育」の実施

視覚障がい者団体の協力を得て、駅のプラットフォームや列車内等の鉄道関連施設において、視覚に障がいのあるお客様の体験を通じてご案内や介助をし、視覚障がい者の行動特性などを理解し今後の業務に活かすための社員教育を実施しました。



線路上からホームの高さや車両の大きさに触れる体験



模擬踏切道での脱出体験

### 【取組み事例2】

#### 事故防止グッズバイキングの設置

運輸部門では、乗務員が携帯する列車種別標に着脱可能な「事故防止グッズ(様々な注意喚起が記載された札)」を複数種類作成しました。

各乗務員がその日の要注意作業や注意したいと思うことを考え、必要と思うものを選んで使用し、事故防止と安全意識の向上を図っています。



## 安全監査(鉄道輸送の安全に関する内部監査)の実施

安全監査は、各部門の安全管理体制の構築・改善における取組みの適合性および安全管理体制の有効性を確認し、社内全体の安全管理体制を継続的に改善する仕組みを確立することを目的としています。監査の実施にあたっては、監査責任者(安全推進部長)をはじめとする監査担当者がヒアリングや記録の閲覧等を行います。

2022年度は、重点監査項目を

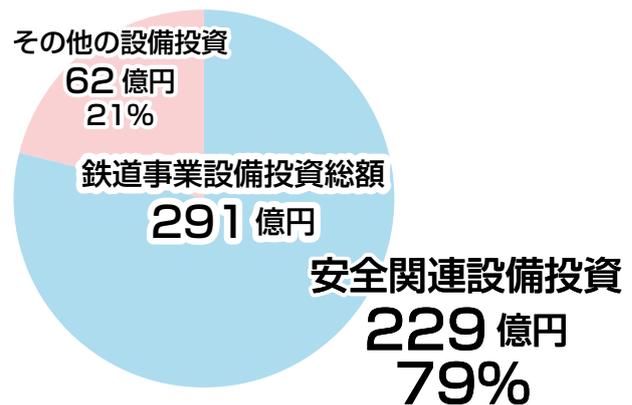
- (1) 自然災害に関する取組みについて
- (2) 同業他社の車内傷害事件を受け実施した取組みについてと定め、各部門での取組み状況や課題について確認し、改善に向けた提案等の助言を行っています。



安全監査

## 安全への投資

安全関連設備投資として、2022年度は総額229億円(鉄道事業設備投資の約79%)を投入し、踏切および駅の安全対策のほか、線路・電気等施設の更新、増強改良等、様々な設備対策を実施し、安全対策の強化・向上を図っています。



## 2023年度安全重点施策

2023年度は、安全目標である「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続を目指して、以下の項目について重点的に実施してまいります。

### 【1】.安全文化の創造

- (1) 安全風土をさらに醸成させる人材の育成、技術の伝承
- (2) 実践的な教育の充実による対応能力の向上

### 【2】.安全管理体制の充実

- (1) 「事故の芽」・ヒヤリハット・良好事例等の収集・分析・活用による類似事象の再発・未然防止
- (2) コミュニケーションのさらなる充実
- (3) 保守管理体制のさらなる充実

### 【3】.安全性向上施策の推進

- (1) 駅および車両・踏切における安全性向上
- (2) 自然災害・テロ・感染症等に対する安全対策の推進
- (3) G7広島サミットに向けた警戒・警備体制の強化

# IV お客様の安全のために

## テロ等非常事態対策・対応訓練

国土交通省の作成した「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止するため、防犯カメラや非常用インターホンの設置、侵入防止対策、警備腕章を着用しての巡回等、各種取組みを実施しています。



### VIEW 1 【防犯カメラ設置】

車内や主要駅および無人駅、車両基地や踏切に防犯カメラの設置を進めています。



車内・駅の防犯カメラ

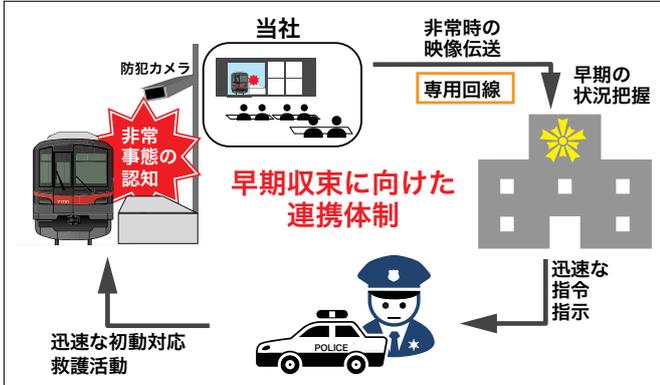
### 【侵入防止対策】

主要な車庫や留置線に対して、侵入防止フェンスの新設・警告看板の設置や照明の強化、防犯カメラの増設等様々な対策を進めています。



【非常時映像伝送システム】

警視庁、埼玉県警察本部と協力し、テロ等非常事態発生時に駅防犯カメラ映像を警察に伝送する「非常時映像伝送システム」を構築し、テロ等非常事態発生時における早期の状況把握と、事態の早期収束に向けた連携体制を整備しています。



VIEW 2 【警備腕章、警備ベスト等を着用しての巡回】

テロの未然防止を図るため「見える警備」の一環として、警備腕章、警備ベスト等を着用し、巡回警備を行っています。



VIEW 3 【テロ対策・テロ対応訓練】

不審者・不審物への対応能力の向上を目的として、テロ等非常事態の発生を想定した対応能力向上訓練や護身術講習を、警察・消防機関と連携して行っています。また、列車の走行中を想定して、乗務員による初動対応やお客様の避難誘導、刃物に対する防御方法等についても訓練を行っています。



対応能力向上訓練



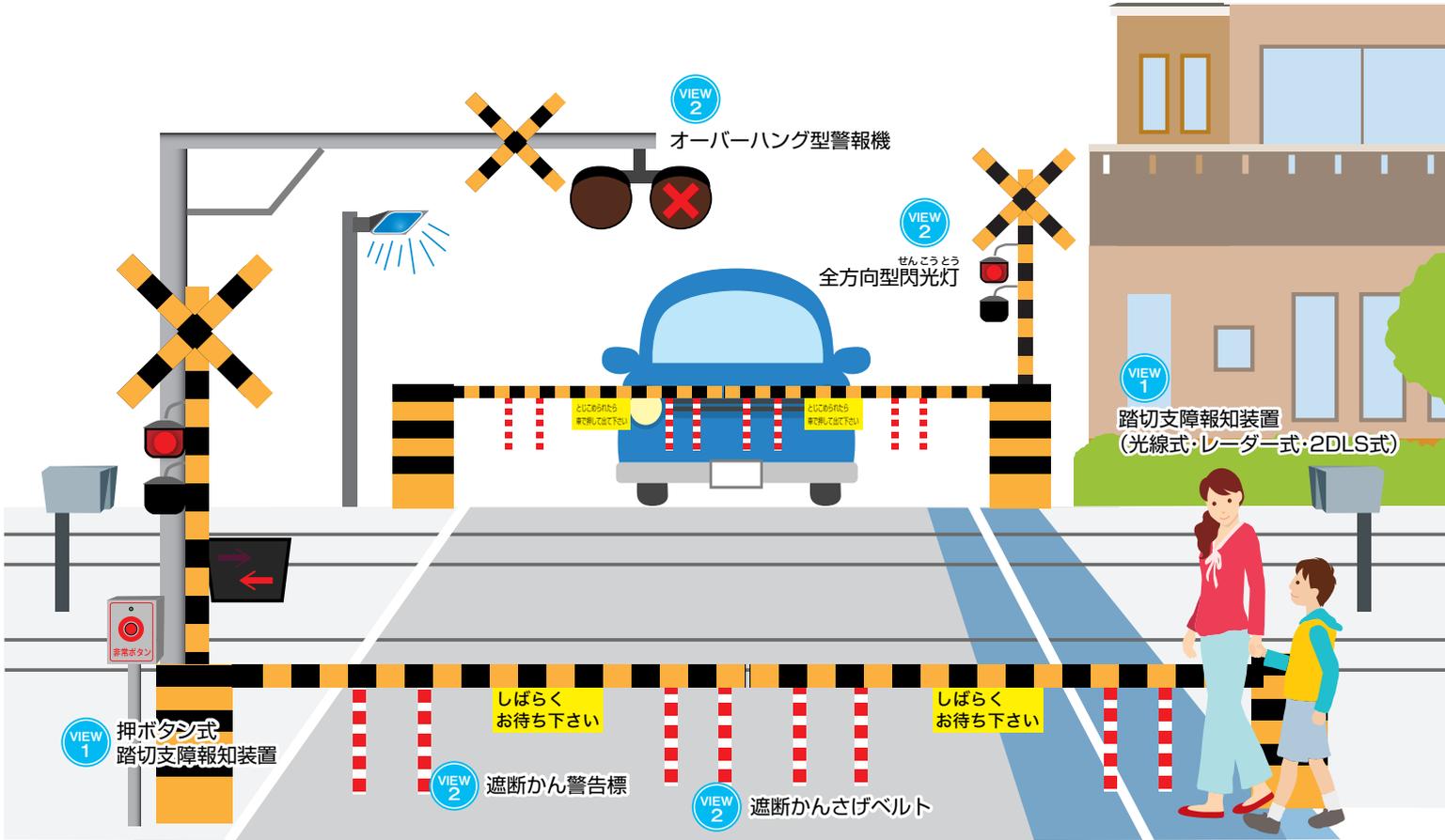
不審物対応訓練



## 設備対策

### 踏切の安全対策

踏切における事故の未然防止を目的に、各種設備対策を実施するとともに、関係機関と協力した踏切の拡幅や立体交差化を推進しています。



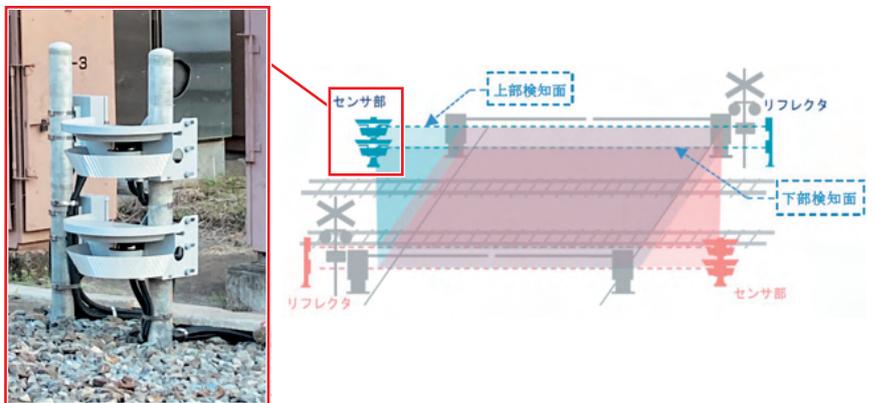
#### VIEW 1 【踏切支障報知装置】

##### 【押ボタン式】



「非常ボタン」を押すことにより、接近してくる列車の運転士に、踏切で異常があることを知らせます。(全踏切の脇に設置)

##### 【2DLS 式(新型踏切支障報知装置)】



センサ部から照射したレーザー光をリフレクタで反射させることにより上部・下部2層の検知面で踏切上の障害物を検知します。検知範囲が広く、転倒した人なども検知することができ、安全性が向上しています。

**VIEW 2 【視認性向上および遮断時のくぐり抜け防止】**

道路からの視認性向上および警報中の踏切横断の防止を目的として、全方向型閃光灯やオーバーハング型警報機を導入しています。また、全ての踏切遮断かんに「遮断かんさげベルト」「遮断かん警告標」を設置しています。



オーバーハング型警報機



全方向型閃光灯



遮断かんさげベルト・遮断かん警告標

**【立体交差化の推進】**

**【竹ノ塚駅付近高架化工事】**

東武スカイツリーライン竹ノ塚駅付近(西新井～谷塚駅間)では、足立区が施行する都市計画事業として、2023年度の事業完成を目指して事業を推進しています。



**【春日部駅付近高架化工事】**

東武スカイツリーライン・東武アーバンパークライン春日部駅付近(一ノ割～北春日部駅間、八木崎～藤の牛島駅間)では、埼玉県が施行する都市計画事業として、事業を推進しています。



**【清水公園駅～梅郷駅間高架化工事】**

東武アーバンパークライン清水公園駅～梅郷駅間では、千葉県が施行する都市計画事業として、事業を推進しています。



**【とうきょうスカイツリー駅付近高架化工事】**

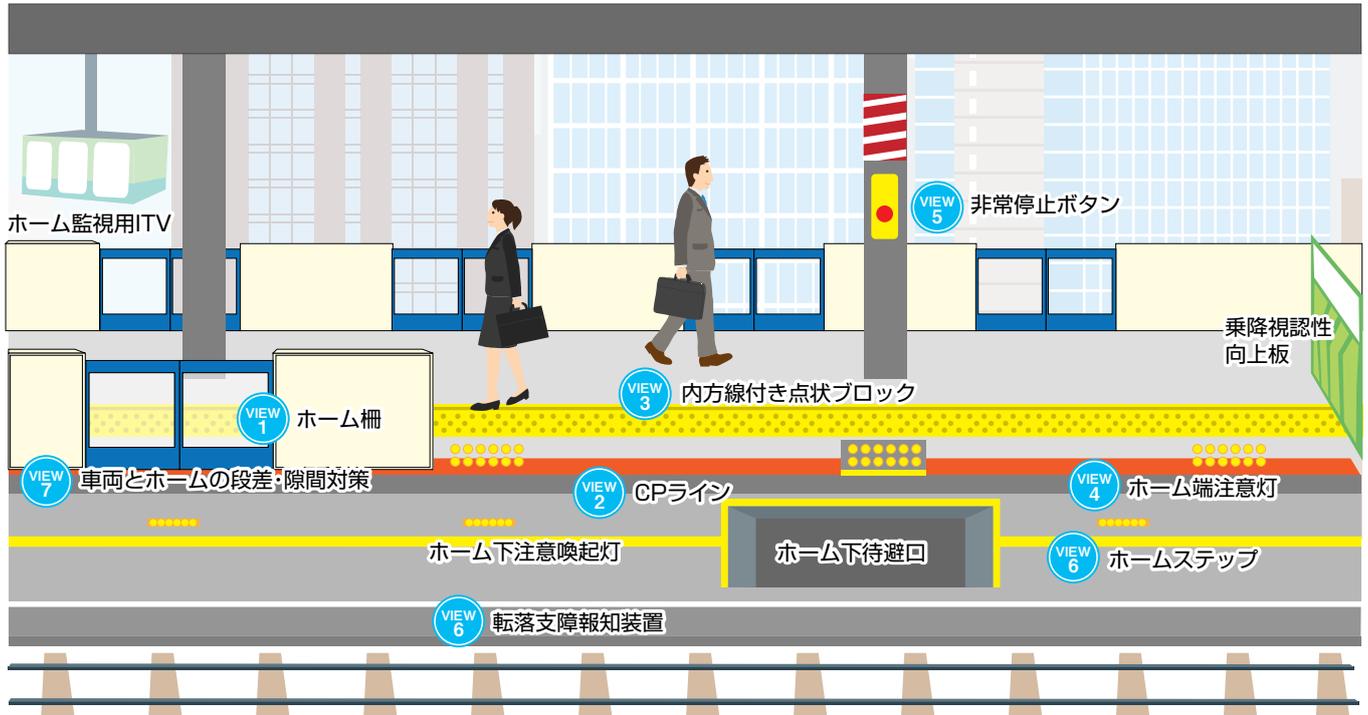
東武スカイツリーラインとうきょうスカイツリー駅付近(とうきょうスカイツリー～曳舟駅間)では、墨田区が施行する都市計画事業として、事業を推進しています。



引き続き踏切の廃止を目的に、立体交差化の推進について関係自治体との協議を進めてまいります。

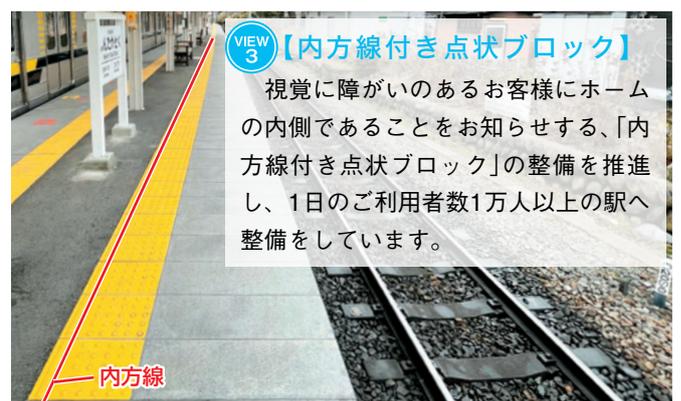
## 駅的安全対策

お客様が安全・安心に鉄道をご利用いただけるよう、駅係員・乗務員による安全確認を徹底するとともに、ホームからの転落事故を防止するため、様々な対策を実施しています。



### VIEW 1 【ホーム柵(可動式・固定式)】

ホーム柵(可動式・固定式)は、駅ホームでの転落防止等、さらなる安全性向上を目的に設置するもので、これまで池袋駅をはじめ14駅で使用を開始しています。2023年度以降も計画的に整備を進め、2035年度までに、整備済みの駅を含め計85駅を整備します。



VIEW 4 【ホーム端注意灯】



お客様の転落防止を目的としてホームの乗車位置付近に設置し、点滅にあわせて「足元にご注意ください」という音声を流し注意喚起を行っています。

VIEW 5 【非常停止ボタン】



列車を緊急停止させることを目的として、ホーム上の複数か所に「非常停止ボタン」を設置しています。赤白の注意看板の傍に設置しています。

VIEW 6 【転落支障報知装置】



お客様がホームと車両との間に誤って転落してしまった時に自動的に検知し、乗務員および駅事務室へ異常を知らせる装置です。

VIEW 7 【車両とホームの段差・隙間対策】



車イス等をお使いのお客様に、より安全にご利用いただけるよう、ホームの先端部を改修し、ホームと車両乗降口の段差・隙間を縮小しています。

**Pick UP** 【「声かけ・サポート運動」および「プラットフォーム事故0（ゼロ）運動」の実施】

2022年度も9月1日～10月31日に「声かけ・サポート運動」強化キャンペーンを実施することにより、協力会社を含めお客様へのお声かけを積極的に推進しました。また、2022年12月1日～2023年1月31日において、お客様に安全に駅をご利用いただくため、プラットフォーム上での列車との接触やホームから線路への転落について注意喚起するとともに、危険と感じたときは非常停止ボタンを押していただくことを目的として、「プラットフォーム事故0（ゼロ）運動」を実施しました。



声かけ・サポート運動

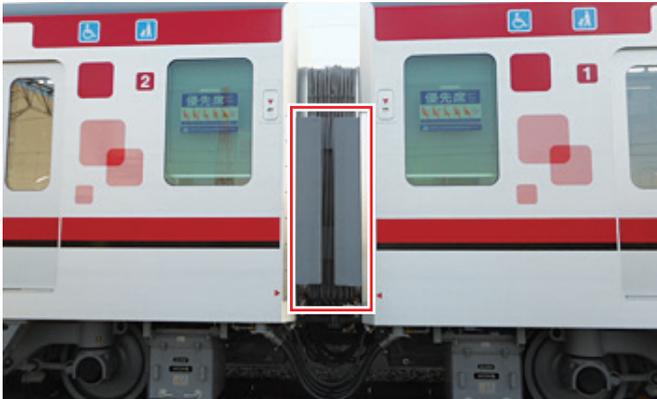


プラットフォーム事故0（ゼロ）運動

車内の安全対策



VIEW 1 【転落防止用ホ口】



転落防止用ホ口

お客様がホーム上から車両間(車両連結部)への転落を防ぐことを目的に、車両間のすき間に転落防止用のホ口を設置しています。

VIEW 2 【非常通報器・非常報知器】



非常通報器・非常報知器

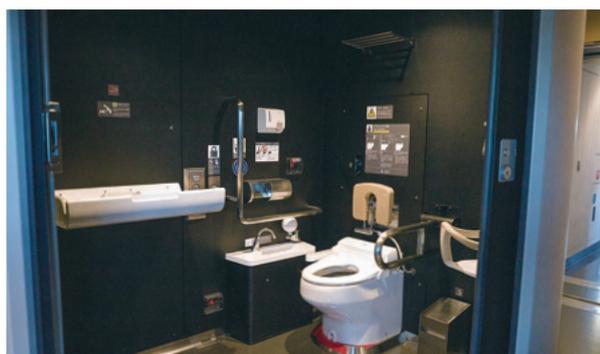
列車内で異常があった場合に、乗務員と直接通話ができる非常通報器を設置しています。また、車両により乗務員に対して異常を知らせる非常報知器を設置しています。

VIEW 3 【車内バリアフリー化】

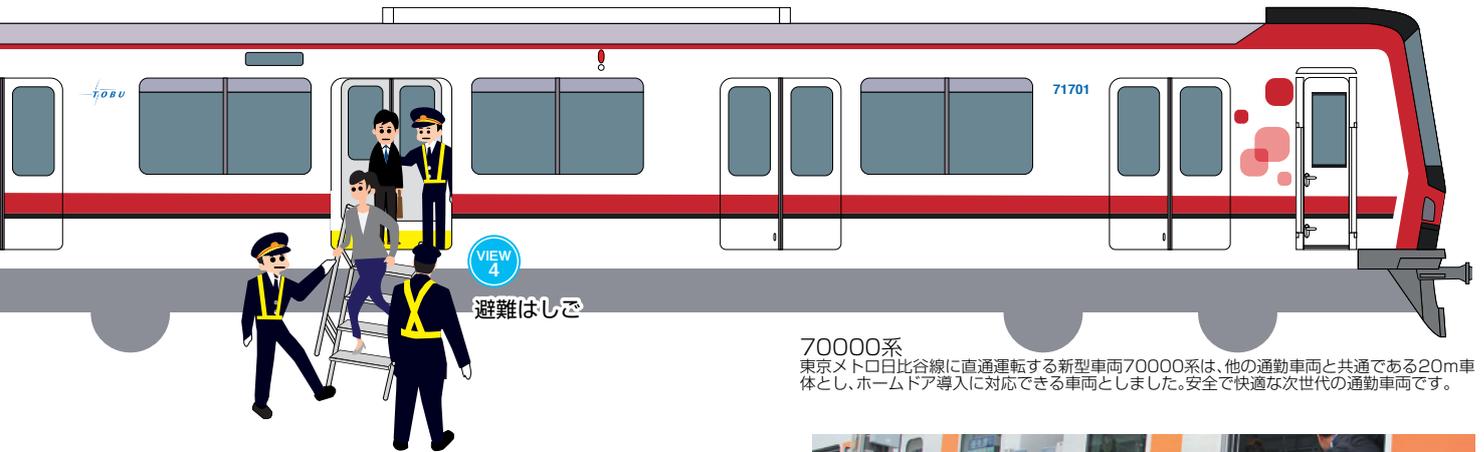
視覚に障がいのあるお客様にドアが開いていることをお知らせする「ドア誘導音」や、ドア位置が分かるように「ドア開口部識別色」(床を黄色に塗色)としています。また、聴覚に障がいのあるお客様にドアが開閉するタイミングが分かるようにドア付近上部のランプが点滅する「扉開閉予告灯」を設置しています。また、一部の特急車両には、車いすのお客様がご利用しやすい空間を確保した「多機能トイレ」を設置しています。



ドア開口部識別色



車内多機能トイレ(一部特急車両に設置)



70000系  
東京メトロ日比谷線に直通運転する新型車両70000系は、他の通勤車両と共通である20m車体とし、ホームドア導入に対応できる車両としました。安全で快適な次世代の通勤車両です。

**VIEW 4 【避難はしご】**

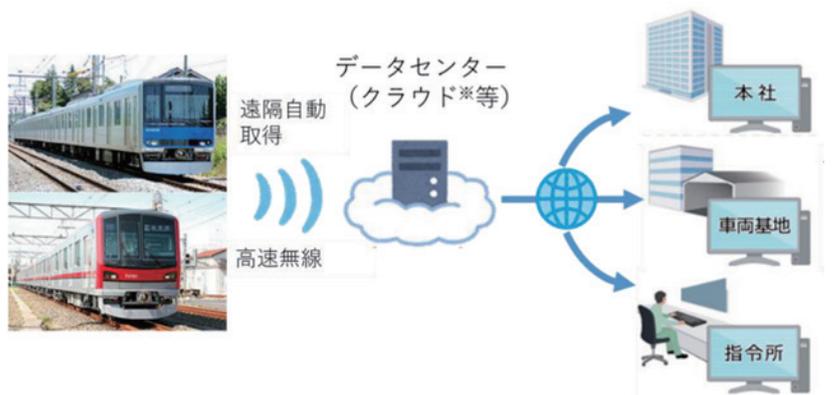
事故・災害等による長時間におよぶ駅間停車時において、お客様が車両から安全に降車できるよう、車両への避難はしごの設置を進めています。



避難はしご

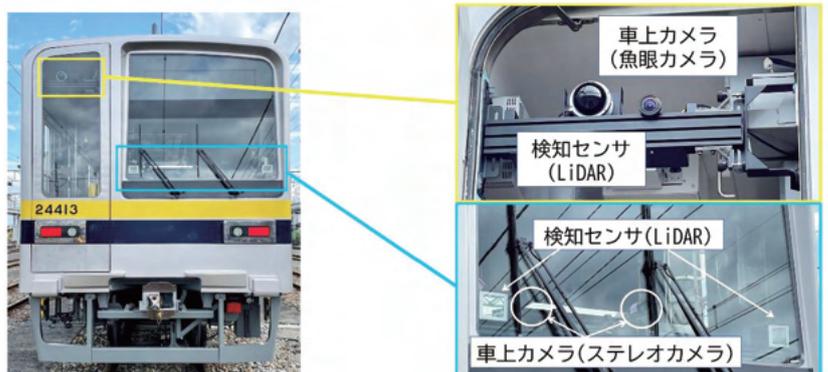
**【車上データ有効活用システム (Remote)】**

安全性の向上や保守作業の効率化を図ることを目的に、走行中の車両の機器状態や乗車率・車内温度・走行パターン等のデータを把握し分析するシステム「Remote」を2021年度から一部の車両に導入しています。さらなる安定運行の確保や輸送サービスの向上、省エネ運転の推進にも活用しています。



**【前方障害物検知システム】**

鉄道の自動運転 (GoA3) の実現に向けて、前方障害物検知システムを日光線、鬼怒川線、宇都宮線を走行する営業列車 (1編成) に仮設搭載し、検証を進めています。



## 死傷事故防止対策

人身事故の防止に向け、各種設備対策を実施するとともに、関係機関と協力した啓発活動を行っています。

### 【「いのちの電話」ポスターの掲出】

一般社団法人「日本のいのちの電話連盟」にご協力をいただき、駅や踏切に相談窓口のポスター等を掲出しています。



「いのちの電話」ポスター（駅ホーム）



「いのちの電話」ポスター（踏切）

### 【自殺対策強化月間・自殺予防週間】

自殺対策強化月間・自殺予防週間実施中に、沿線に住む小中学生が自殺防止を呼びかける美術品を作製し、駅に展示しています。

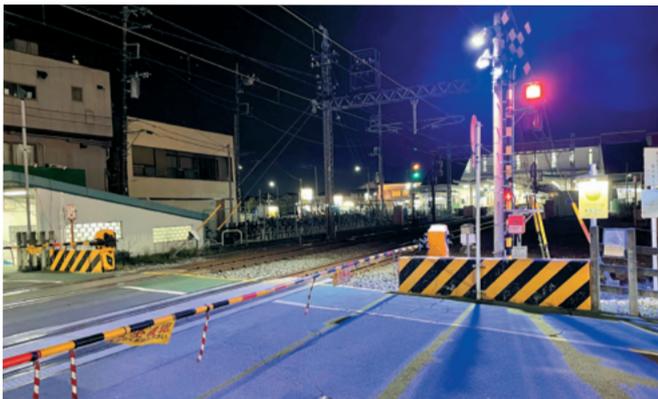


自殺対策強化月間・自殺予防週間生徒作品



### 【青色照明の設置】

人身事故防止対策として、心理的な鎮静効果があるとされる青色照明を一部の駅や踏切に設置しています。



踏切青色照明

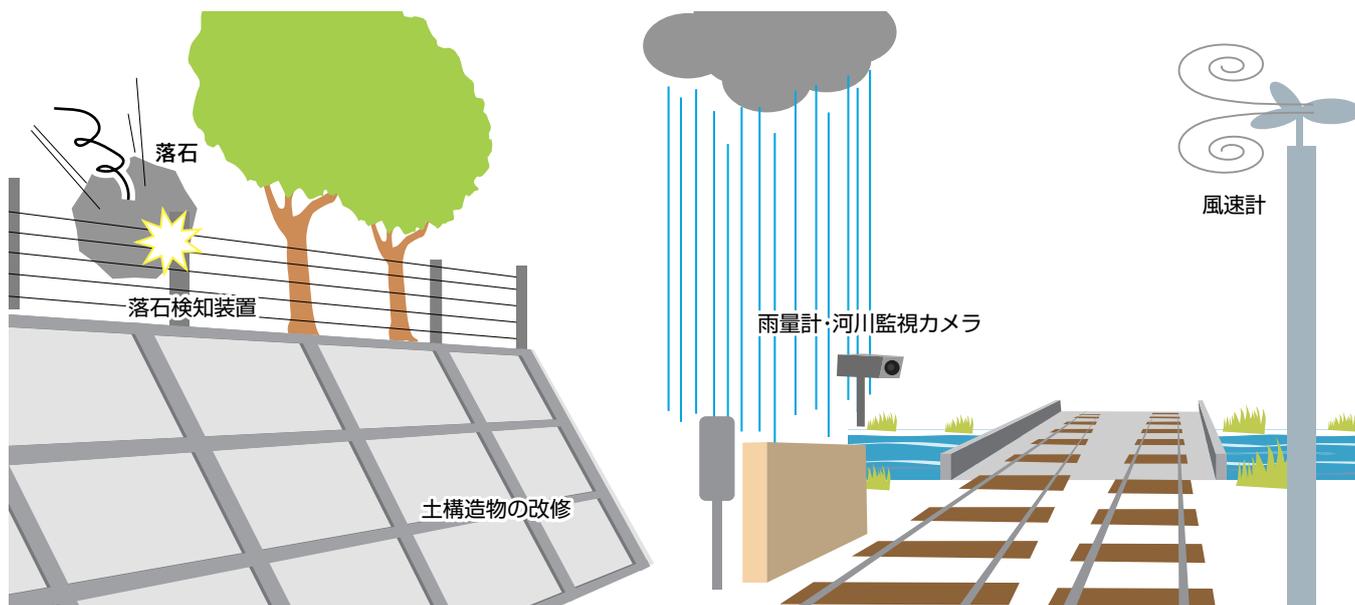
### 【アロマディフューザーの設置】

駅でのトラブル防止の一助として、リラックス効果が期待されるミント系の香りのアロマディフューザーを一部の駅に設置しています。



アロマディフューザー

## 自然災害対策



### 【豪雨対策】

当社沿線に設置した雨量計で降雨量を観測しており、降雨量により運転規制を実施するとともに、河川監視カメラを設置し、水位や増水の状況を確認しています。

また、対策が必要な場所については法面改修等の土構造物改修工事を実施しています。



河川監視カメラの映像



法面改修

### 【重要設備のかさ上げ】

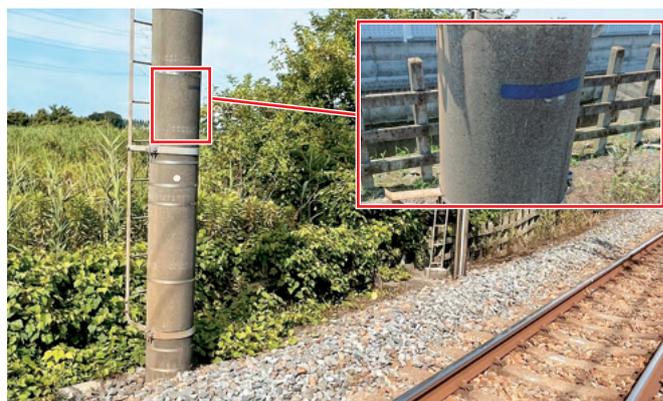
過去の浸水被害実績をもとに、変電所等の重要設備をかさ上げし浸水対策を行っています。



基礎かさ上げ後

### 【浸水深マーキング】

浸水ハザードマップ情報から、電柱に浸水レベルのマーキングを実施し「見える化」をしました。

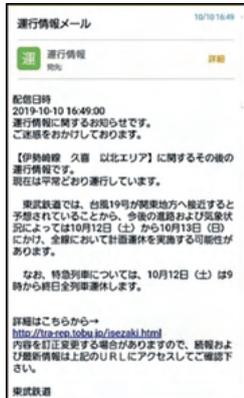


浸水深マーキング

## 大規模災害に対する備え

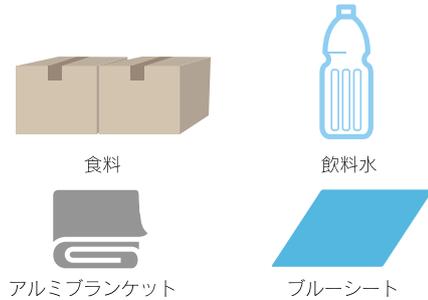
### 【計画運休の実施】

鉄道運行に支障を与えるような大型の台風が接近する場合等には、事前に公表して計画的に列車の運行を取りやめる計画運休を実施する場合があります。実施にあたっては、原則として2日前までに計画運休実施の可能性について、前日までは計画運休実施について情報発信を行うなど、社内で定めた計画運休タイムラインに則り対応する体制を整備しています。



### 【各駅への備蓄品の配備】

大規模災害時における帰宅困難者対策として、旅客用備蓄品（食料、飲料水、アルミブランケット、ブルーシート）を全駅（委託駅、無人駅等を除く）に配備しております。



### 【車両避難計画・車両避難訓練】

浸水ハザードマップを活用し、大規模な台風等で浸水被害が懸念される車両基地等については、留置している車両を浸水の及ばない高架区間等に避難させる車両避難計画を整備しています。車両の浸水被害を防ぐことで、事業継続へのリスクを低減させます。なお、車両避難訓練を定期的を実施しています。



車内での乗務員点呼訓練



車両基地等の車両を



高架区間等に避難

避難車両イメージ

高架区間に留置された車両

### 【代行バス輸送訓練】

大規模な事故・災害等により長時間の運転見合わせが見込まれる場合を想定し、川越観光自動車株式会社と連携し、お客様をバスで輸送する代行バス輸送訓練を実施しました。



### 【ジャンクション駅における避難誘導訓練】

「防災の日」および「防災週間」に合わせ、大規模な地震発生による負傷者および帰宅困難者の発生を想定し、警察・消防・自治体・同業他社と合同で人が対人・避難誘導・帰宅困難者対応訓練を実施しています。2022年度は伊勢崎駅で実施し、改札内コンコースから一時滞在施設までの避難誘導等を行いました。



### 【災害を想定した確認・訓練】

東日本大震災が発生した3月に、災害発生時の再確認として、お客様の避難誘導経路、避難誘導場所、連絡・召集体制、要注意箇所ならびに点検方法の確認等を実施するとともに、災害発生時の訓練として、現場画像共有システムを活用した本社と災害現場の状況画像の共有訓練、列車の一旦停止訓練等を実施しています。

また、9月には防災週間に合わせ、大規模災害の発生を想定し、安否確認訓練や現業部門と連動した対策本部設置訓練等の災害対応訓練を実施しています。



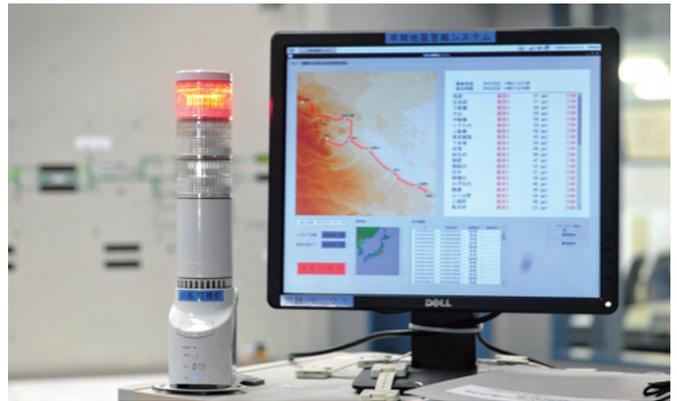
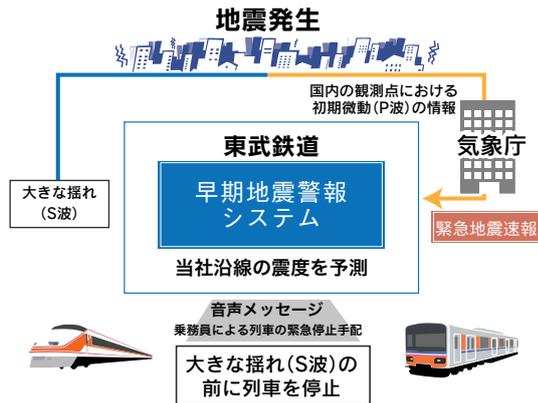
対策本部設置訓練

## 地震対策

### 地震発生対応

「早期地震警報システム」により気象庁から緊急地震速報が発信され、当社沿線で大きな揺れが予想される場合には、自動的に音声メッセージで列車の乗務員に通報される仕組みとなっています。音声メッセージを受けた乗務員はすみやかに列車を安全な場所に停止させます。

また、当社沿線に設置した地震計で震度を把握し、震度4以上を観測すると運転規制を行うとともに、駅構内や各施設を点検し、安全確認をしています。



早期地震警報システム

### 【耐震補強工事の実施】



高架橋、長大橋梁、駅施設等で計画的に耐震補強工事を実施しています。

### 【緊急通行車両】



大規模災害時における対応の迅速化を図るため、通行禁止区間等の走行が可能になる「緊急通行車両」の登録を行っています。

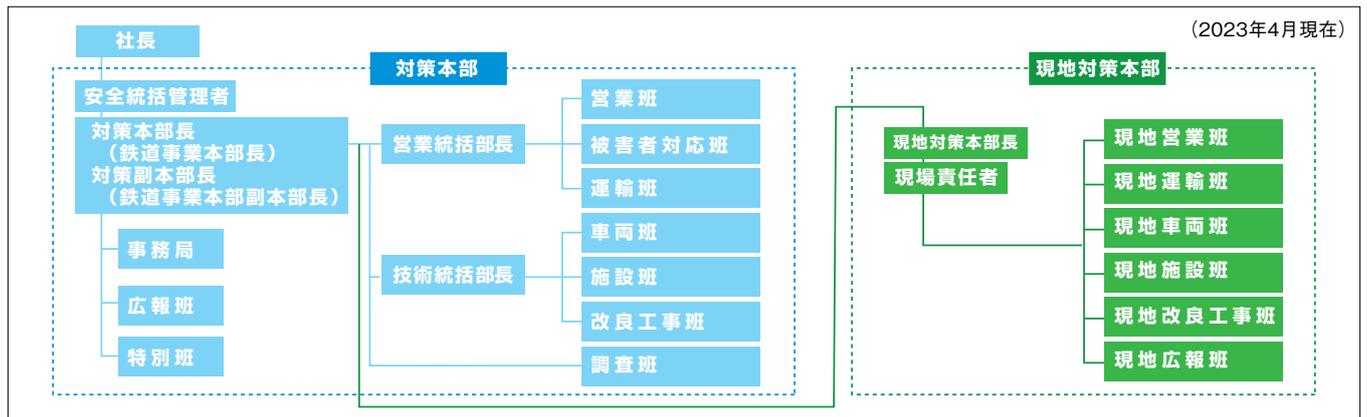
### 【災害優先電話】



「衛星電話」や「警視庁直通電話」等を設置するとともに、災害優先電話を導入しています。

## Pick UP 【事故・災害等発生時の対応体制】

重大な事故・災害やテロ等非常事態が発生した際は、社内規程に基づき対策本部を設置し、速やかに対応処置を行います。



(2023年4月現在)

※鉄道事業本部事故・災害対策規程、鉄道運転事故応急処理手続に基づく

## 社員教育

輸送の安全を確保することを目的として社内の教育関係規程に基づき、必要な知識・技能の習得のための社員への教育訓練を行っています。駅係員・乗務員・技術係員等全職種に関する教育を、総合教育訓練センターにおいて実施することで、教育効果の向上を図っています。

### シミュレータ教育の実施

#### 【乗務員（運転士・車掌）の教育訓練】

鉄道乗務員養成所では、机上教育と鉄道運転訓練シミュレータを活用した乗務員の養成教育を実施しています。また、養成教育のほかにも、現役乗務員に対する教育訓練においてシミュレータを活用しています。



運転士の教育



車掌の教育

#### 【駅係員の教育訓練】

列車の到着から発車までの基本動作や安全確認方法、事故が発生した際の対処方法について、机上教育を行うとともに鉄道運転訓練シミュレータを活用した訓練を実施しています。また、自動券売機や自動改札機等の駅に関する機器の取扱方法等についても、専用の訓練施設において実機を使用した訓練を実施することで、より実践的な教育を実施しています。



駅係員の教育（基本動作の習得・機器の取扱い）



### 訓練線での教育

総合教育訓練センターでは、社員のさらなる技能向上を図るため、総合訓練線を活用し、普段営業線では出来ない実地訓練を中心に、より実践的な教育を実施しています。



車両検修員による訓練線ホームでの応急処置訓練



訓練線ホーム上での異常時訓練

## 技術部門における教育・訓練

技術部門(車両・施設)では、日頃から様々な教育・訓練を実施しています。車両部門では、故障の発生に繋がる要注意作業や作業頻度は低いものの技術継承が必要な作業をテーマとして事前学習や練習を行い、その成果を披露する「技能研修会」を実施することで知識と技能の向上に努めています。

施設部門では実践的な訓練の一環として、訓練シナリオを用意せず、社員がトラブルの状況を判断し自ら考えながら設備の復旧を目指す「ブラインド(シナリオレス)訓練」を実施し、異常時における対応能力の向上を図っています。



「モックアップ」を活用した技能研修会の様子(車両部門)



台車の実物を活用した技能研修会の様子(車両部門)



電気保全部門の訓練



線路保全部門の訓練

## eラーニングによる教育

さらなる安全管理体制の充実に向けて運輸安全マネジメント制度を理解する目的で、「安全マネジメントeラーニング」を実施しています。

## 指差確認喚呼効果体感ソフトを用いた教育

ヒューマンエラーを防止するための基本動作である「指差確認喚呼」の効果を体感することにより、指差確認喚呼の重要性と必要性を理解する教育を実施しています。

## Pick UP 異常時総合訓練

踏切において列車と車が衝突した事故や、自然災害を想定した異常時総合訓練を、南栗橋車両管区および森林公園検修区で実施しました。



お客様の避難誘導訓練



レール損傷対応訓練

## 列車の安全運行を支えるために

当社では、乗務員・駅係員をはじめ車両・施設の技術部門と各指令が連携することで、列車の安全・安定運行を支えています。

### ≫≫ 運転士・車掌

運転士は、天候や混雑度など変化する周囲の状況を判断し、列車を安全・快適かつ正確に目的地まで運転するよう努めています。また、車掌はドアの開閉や運転士への出発合図などの列車運行に関する業務に加え、お客様の立場に立った丁寧な案内放送を行うなど、運転士と協力してお客様に安心してご利用いただけるように努めています。



運転士



車掌

### ≫≫ SL運行

SLの運行は、機関士・機関助手・車両係・SL車掌といった、SL・客車の専門知識を備えた社員が互いに協力し合い、安全輸送を支えています。引き続き、鉄道産業文化遺産の保存と活用を図るため、SL運行に関する知識・技能の向上と、SL運行技術の継承に努めていきます。



SL 機関士



SL 車掌



SL 入換作業



車両係

## ≫ 駅

多くのお客様にご利用いただいている駅では、ホーム上のお客様の安全と列車の安全運行を支えるため、列車の進入進出時の安全確認、ならびに列車を安全に発車させるための乗務員への合図の掲出等、乗務員と連携して安全確保に努めています。また、お客様に安心して快適にご利用いただけるよう、分かりやすいご案内や放送、お困りのお客様への積極的な声かけ等に努めています。



列車出発時の安全確認



SL 併結作業

## ≫ 車両部門

車両部門では、列車の安全運行のため、様々なメンテナンスを定期的に行っています。



床下機器点検



台車点検

## ≫ 施設部門

施設部門では、線路・変電・電路・信号・通信等の設備の保守・改良を行っています。列車が運行している間に実施できない工事については、運行が終了した夜間に行い、昼夜を問わず列車の安全運行を支えています。



線路部門



電気部門(電路)

## 》》 運行管理所・電気指令所

運行管理所では、総合的な指令業務を行っており、運行管理システムにより信号や列車の進路を遠隔集中制御しています。また、事故発生時などには安全確保を最優先に、列車の運転見合せや早期復旧手配等の指示を行うとともに、お客様への情報配信を行っています。加えて、防災システムにより、沿線の風速・雨量・震度の監視も行っており、気象異常時に迅速に対応しています。

電気指令所では、列車の安全運行に必要な電気設備全般の集中監視ならびに通常時・異常時における停送電管理を行っています。また、事故発生時や異常時には運行管理所と連携して情報収集を行い、安全確保を最優先した早期復旧対応ができるよう指示・支援を行っています。



運行管理所



電気指令所

### 【事故から学ぶ展示室・安全への誓い】

過去に発生した重大事故を風化させることなく、鉄道事故の怖さを知り、二度と同じ過ちを繰り返すことのないよう、尊い犠牲の上に得られた貴重な教訓を後世に引き継ぐことを目的に、「事故から学ぶ展示室」「安全への誓い」を総合教育訓練センター内に設置しています。

同センターには、当社および他社において発生した重大事故の中から安全対策面で一つの契機となり、かつ、教訓となった事故や多数の死傷者を発生させ社会に大きな影響を与えた事故等を選定し、当時の写真や新聞記事等を展示しています。また、デジタルサイネージを導入し事故内容を視覚的にわかりやすく伝えるため、教材の映像化を行い、社内研修等で活用しています。



事故に関するパネル展示(デジタルサイネージ)



安全への誓い



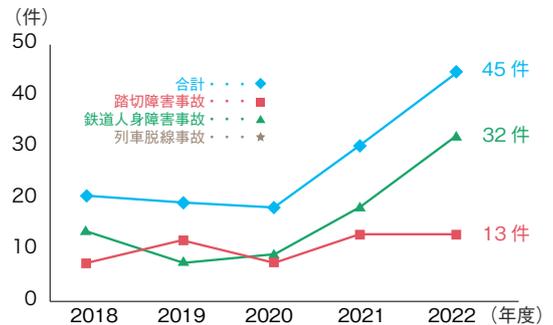
## 事故の発生状況

### 鉄道運転事故

#### 》》》 鉄道運転事故の件数

2022年度に当社で発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が13件、鉄道人身障害事故が32件、合計45件でした。なお、右のグラフは、最近5年間で発生した鉄道運転事故件数の推移です。

※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



#### 》》》 最近5年間の踏切障害事故の主な原因

踏切障害事故とは踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突・接触した事故のことです。当社で発生した最近5年間の踏切障害事故件数は49件で、その主な原因は踏切道内停車、直前横断など、以下のグラフのとおりとなっています。

#### CHECK 【踏切障害事故の原因別の件数と内訳】

総件数 49件

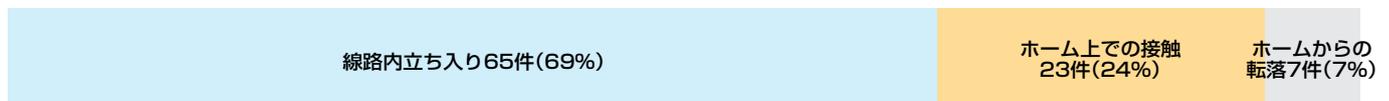


#### 》》》 最近5年間の鉄道人身障害事故の主な原因

鉄道人身障害事故とは列車又は車両の運転により、人の死傷を生じた事故のことです。当社で発生した最近5年間の鉄道人身事故発生件数は95件で、その主な原因は線路内立ち入り、ホーム上での接触など、以下のグラフのとおりとなっています。

#### CHECK 【鉄道人身障害事故の原因別の件数と内訳】

総件数 95件



### 輸送障害

当社で発生した2022年度の輸送障害は合計75件で、その主な原因は第三者による事故(人の敷地内立ち入りなど)、自然災害となっています。

※輸送障害・・・鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外のもの

#### CHECK 【輸送障害の原因別の件数と内訳】

総件数75件



【参考】【運転を見合わせた時間】

2022年度に発生した鉄道運転事故、輸送障害により列車の運転を見合わせた時間は119時間56分で、その原因は以下のグラフのとおりとなっています。

【運転を見合わせた時間の原因別内訳】  
総時間 119時間56分

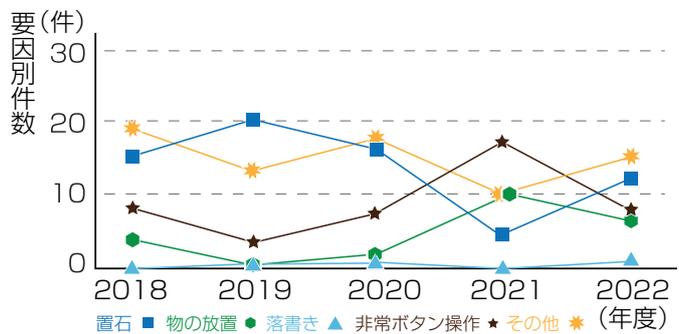


※「運転を見合わせた時間」とは、直接の原因となった列車が、その発生から運転再開までに要した時間を合計したものです。

【列車の運行を妨害する行為】

列車の運行を妨害する行為には、線路への置石や物の放置、車両への落書きなどがあり、近年その総数は減少傾向にあります。このような行為は、列車往来危険罪、器物損壊罪等の行為であり、鉄道の安全を脅かす大変危険なものです。関係警察署と連携してこれらの行為の防止に取り組むとともに、防犯カメラの設置や警備員等による巡回の強化を図っています。

【最近5年間列車妨害発生件数の推移】



**Pick UP** 事故対策事例 ～ホーム安全確認用モニタの大型化～

乗務員がホームの安全確認を行うためのモニタをより大画面かつ縦型のものとし、視認性向上を図りました。



インシデント

2022年度はインシデントの発生はありませんでした。

※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、閉そく違反、信号違反等、信号冒進、本線逸走、工事違反、車両脱線、施設障害、車両障害、危険物漏えい

## VI ご利用のお客様、沿線の皆様とともに

### CS 活動の推進

当社では、「東武鉄道お客さまセンター」を設け、日頃より当社線をご利用いただいているお客様をはじめ、沿線にお住まいの皆様からのお問い合わせにお答えするとともに、お気づきの点やご提案などを今後の経営に反映させ、より一層皆様に選んでいただける東武鉄道を目指しています。

また、お寄せいただいたマナー改善に関するお声を参考に、安全・安心・快適に鉄道をご利用いただける環境づくりをお客様とともに目指していくため、駅や列車内へのマナー啓発ポスター掲出等で、お客様のご理解とご協力を呼びかけています。



### 事故防止啓発活動の推進

#### 【警察等との合同啓発活動】

沿線警察署等と合同で、踏切や駅構内を通行される皆様に事故防止啓発グッズを配布しながら、駅や踏切での事故防止について啓発活動を実施しました。



警察と協力した啓発活動

#### 【ラジオでの情報発信】

一人でも多くのお客様に事故防止の重要性を知っていただくことを目的に、ラジオ放送(Nack5)を利用した情報発信を実施しました。



ラジオ放送(Nack5)による情報発信

#### 【小学生の事故防止ポスターの掲出】

沿線小学校にご協力いただき、児童が描いた事故防止啓発ポスターを、駅の構内や踏切付近に掲出することで事故防止とマナー向上を呼びかけています。



沿線小学生による事故防止啓発ポスター

## お客様へのお願い

### 踏切でのお願い

#### 【警報機が鳴り始めた時は】

列車が接近しています。無理な横断は大変危険ですので、電車の通過を待ってから横断してください。

#### 【踏切で事故、トラブルがあった時は】

非常ボタンを押してください。運転士に異常を知らせます。

※非常ボタンを押した時は、非常ボタンの下に掲示してあるフリーダイヤルにご連絡ください。



#### 【万が一、車が踏切内に閉じ込められた時は】

遮断かんを押すように車をゆっくり前進させ、そのまま脱出してください。



ゆっくりと押し出すように



そのままゆっくりと前進



車全体が出るまで進んでください

### 車内でのお願い

#### 【車内で急病人、トラブルの際は】

車内非常ボタン(非常通報器・非常報知器)を押してください。乗務員と通話ができます。一部の車両では乗務員へ異常を知らせます。



非常通報器



非常報知器



車内非常通報器の通話ボタンを押して



乗務員に異常の内容を伝えてください

### ホームでのお願い

#### 【歩きながらのスマートフォン等のご使用は】

ホームからの転落事故につながったり、列車や他のお客様と接触したりする恐れがあり大変危険ですのでおやめください。

#### 【線路内に物を落とされた時は】

駅係員にお知らせください。むやみに線路内に下りることは、列車との接触につながる恐れがあり大変危険ですのでおやめください。

#### 【ホームから転落したお客様を発見した時は】

非常停止ボタンを押してください。付近を走行する列車に緊急停止の警報が発信されます。



#### 【電車に乗車される時は】

整列乗車にご協力をお願いいたします。また、発車間際の駆込み乗車は転倒・転落事故につながるだけでなく、列車の遅れの原因となり他のお客様のご迷惑にもなりますのでおやめください。

#### 【お困りのお客様へのお声かけ】

当社社員がお困りのお客様への積極的な声かけを行っておりますが、さらに安全に鉄道をご利用いただくため、ご利用のお客様にもお困りのお客様へのお声かけのご協力をお願いいたします。



