2024 | 安全報告書

TOBU

2024 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向上を図っております。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。

2023年度においては、G7広島サミット開催に伴う警戒・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・消防及び自治体と連携した合同訓練を実施するなど、セキュリティ対策の充実を図りました。また、総合教育訓練センターの施設を活用し、過去に発生した事故を改めて学ぶとともに、二度と同じ過ちを繰り返すことのないよう、東武グループの社員を含めて安全教育を実施しました。さらに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」を中心に取り組み、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向上を図るため連続立体交差化事業、ホーム柵・車内防犯カメラの設置及び先進技術を活用して安全性の向上を図ってまいります。また、関係機関と連携したブラインド（シナリオレス）訓練など、より実践的な訓練を実施するとともに、過去の事故事例から得た教訓の活用だけでなく、外部有識者と連携した安全推進活動の取り組みを実施し、お客様の安全・安心に繋げてまいります。

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2023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

1.「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」を全職場で掲出しています。また、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。

【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。

1.「輸送の安全」確保に向けて

安全目標

「安全方針」及び「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、2023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」を確実なものとするため、2024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。

2023年度安全重点施策

2023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

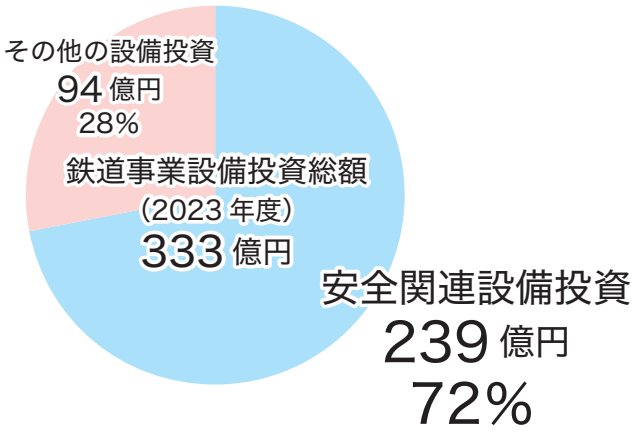
（1）「事故の芽」・ヒヤリハット・良好事例等の収集・分析・活用による類似事象の再発・未然防止
（2）コミュニケーションのさらなる充実
（3）保守管理体制のさらなる充実

【3】. 安全性向上施策の推進

（1）駅及び車両・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

安全への投資

安全関連設備投資として、2023年度は総額239億円(鉄道事業設備投資の約72%)を投資し、踏切保安整備及び駅の安全対策としてエレベーターやホーム柵(可動式・固定式)等の整備のほか、線路・電気等施設の更新、車両増強改良等、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。



2024年度安全重点施策

2024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
(3)「セーフティ II ※」を浸透させる取組みの推進

※セーフティ II とは、普段の仕事が滞りなく行われていることを「うまくいっていること」と認識し、「どのようにすればうまくいくか」を分析して、「うまくいくことが可能な限り多い状態」を目指す、という安全の考え方です。

【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)駅及び車両・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)先進技術を活用した安全性向上

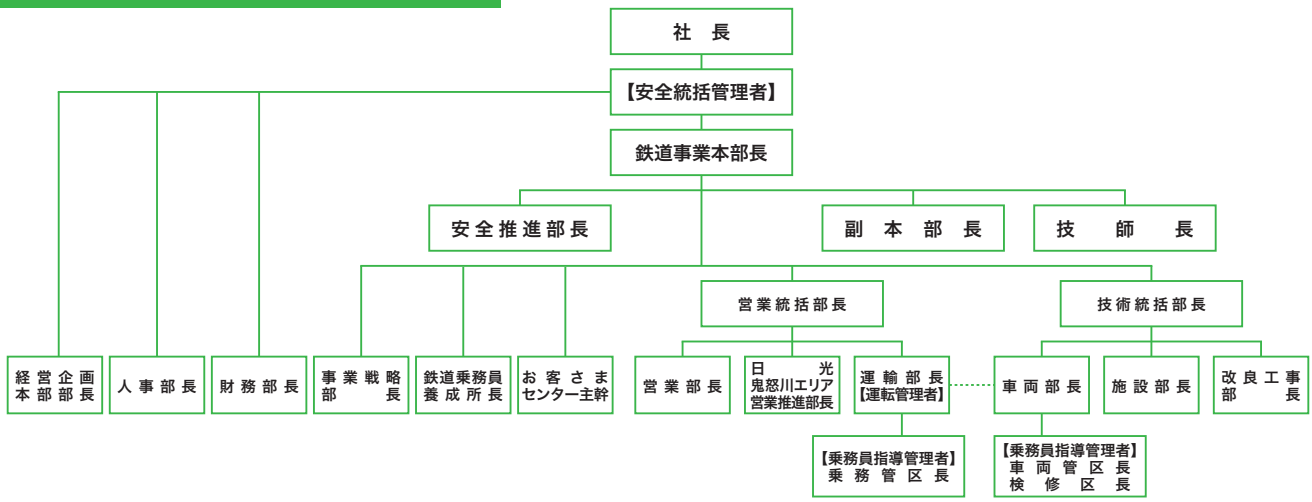
2.「輸送の安全」の維持・向上のために

「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・権限等を定めています。

【安全の確保に関する体制】

（2024年４月現在）

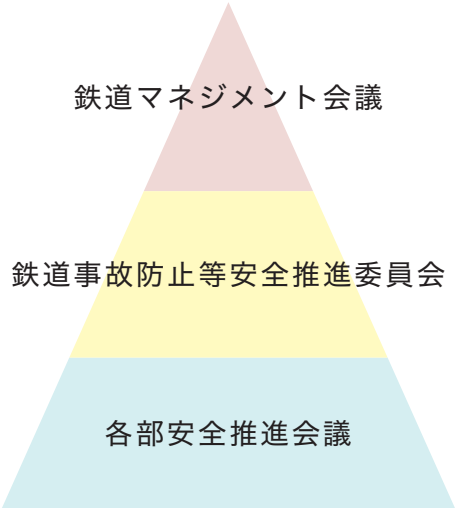


「輸送の安全」への取組みの確実な実施に向けて

「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、経営トップから現業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。

【安全を推進し管理する社内の体制】



鉄道マネジメント会議

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

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。

鉄道事故防止等安全推進委員会

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部長・課長

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。

各部安全推進会議

各部部長・課長・課長補佐、各現業部門（※機能別３会社を含む）

現業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。

※当社では、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。

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向上を図るために、毎年8月1日を「安全の日」と定めています。

当日は、社長が「安全に関する訓示」を行うとともに、日本大学危機管理学部の河本志朗氏より「鉄道におけるセキュリティについて」ご講演いただきました。また、社員一人ひとりの安全活動に対する意欲を高めるとともに、部門を越えた相互理解を促進することを目的とした、各部の「安全推進」に関する取組みについて発表会を開催し、各職場における今後の安全推進活動のさらなるレベルアップを図っています。

安全の日 講演会

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。

2023年度は、各エリアごとで事故・自然災害等の振り返りを行い、職能を横断した意見交換を実施し、さらなるコミュニケーションを図っています。

現業と本社との意見交換会

安全巡回

社長をはじめ鉄道関係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。

2023年度は、全線を7つのエリアに分け、エリアごとに全職能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向上を図っています。

現業職場への安全巡回

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。

2023年度も Web 開催とし、グループ各社と安全教育の実施状況について報告を行うとともに、鉄道関係役員との意見交換を行いました。

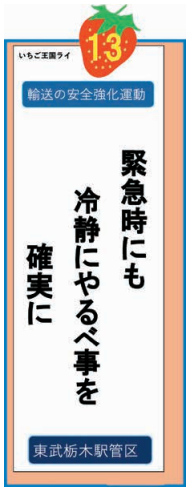
2.「輸送の安全」の維持・向上のために

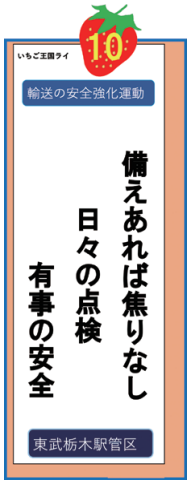
「輸送の安全」強化運動

安全性の向上と役職員一人ひとりの安全意識の向上を図ることを目的に、夏季及び年末年始「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定めた重点項目を点検するとともに、社長をはじめ役員が現業職場を巡回するほか、現業職場では職場ごとに工夫をこらした取り組みを実施するなど、現業から本社までが一丸となって「輸送の安全」強化運動を取り組んでおります。

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」等を開催し、協力会社とともに連携した安全管理体制の確認を行っています。

夏季・年末年始「輸送の安全」強化運動ポスター





現業職場での取り組み
（横断幕・ポスター・日めくりカレンダー）

安全監査（鉄道輸送の安全に関する内部監査）

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及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。

2023年度は、重点監査項目を

（1）自社及び他社事故事例等を踏まえた安全管理体制の実施状況について

（2）自然災害に関する取り組みについて
（施策・訓練・教育・啓発等）

（3）テロ対応、警戒・警備の取り組みについて

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

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。

2023年度は、「安全に関する講演会」、「現業職場訪問」を開催し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「能力向上ワークショップ」を実施しました。

【安全に関する講演会】

「セーフティⅡを目標にした安全マネジメント」
～「失敗を減らす」から「成功を増やす」へ～
と題した「講演会」を実施しています。

「セーフティⅡ」という考え方に基づいて「うまくいっていること」を分析・共有することで、自律的な判断力と柔軟性を養って行きます。

講演会

【現業職場訪問】

各職能の職場を安全アドバイザーが直接訪問し、現業管理者との意見交換を通じて現業の実作業や安全推進活動の取組み内容について、改善点や継続すべき点などアドバイスを受けることで管理者一人ひとりの視野が広がり、職場でのさらなるレベルアップを図ることを目的として実施しています。

現業職場訪問

【能力向上ワークショップ】

能力向上ワークショップでは、異常時等における正解のないジレンマ（こちらを立てればあちらが立たず）状況の中で、二者択一の設問に対し自らが瞬時に判断し、その理由について相互に意見交換を交わすことで、自らの考えを持って対応する力を身に付け、また、常に自分と異なる意見があることを認識することを目的に実施しています。

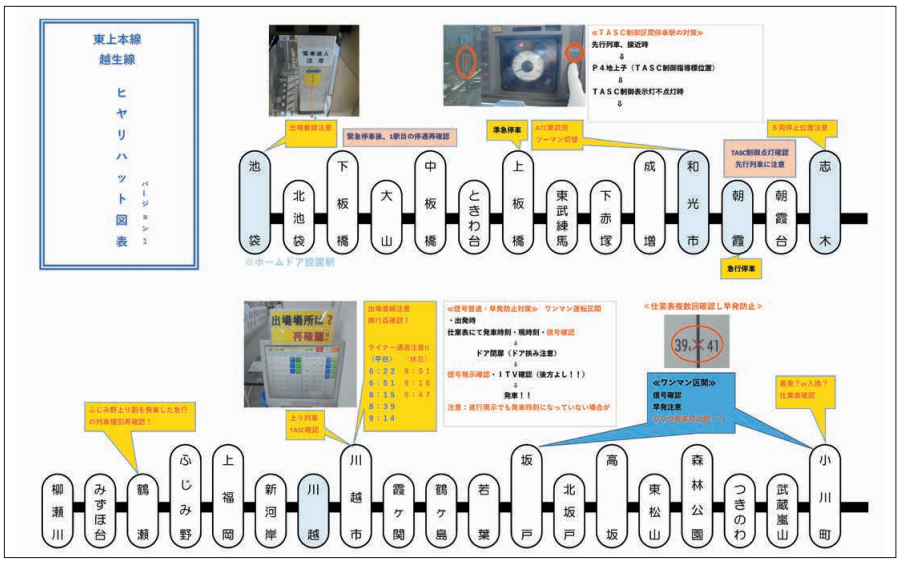
能力向上ワークショップ

2.「輸送の安全」の維持・向上のために

― 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 ―

輸送の安全に関して発生したすべての事象から、社内基準に基づき抽出したものを「事故の芽」とし、多面的な分析(4M4E 分析)により原因究明・対策を行うことで、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」するとともに、「携帯用ヒヤリハットマップ」を配布しています。

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、さらなる安全意識の向上を図っています。



携帯用ヒヤリハットマップ

折り畳んだ状態

― 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。

ヒヤリハットデータベースから抽出した事象

車　掌

(他職場での事象)

(発生内容)

便乗区間を間違えて途中で降車しそうになった。

(発生理由)

便乗前の詰所で、次出勤ダイヤを手帳に記入していたため、そのダイヤの乗り出しの便乗区間が曳舟までだったためその記憶から、間違えて途中で下車しそうになった。

(本人の対応・気づいた点)

一緒に便乗する運転士が隣にいたが、曳舟に着いても降車しようとしないため不審に思い、仕業表を確認して気づいた。

運転士

(他職場での事象)

(発生内容)

半蔵門線直通列車を担当後、日比谷線直通列車を担当のため交代場所に向かい、無意識のうちに半蔵門線直通車両用のマスコンキーを用意して交代列車の到着を待っていた。到着列車を確認したときに所定のマスコンキーと違うことに気付き、所定のマスコンキーを取出しメトロ乗務員と交代した。

(発生理由)

交代時の所持品の不確認。

(本人の対応・気づいた点)

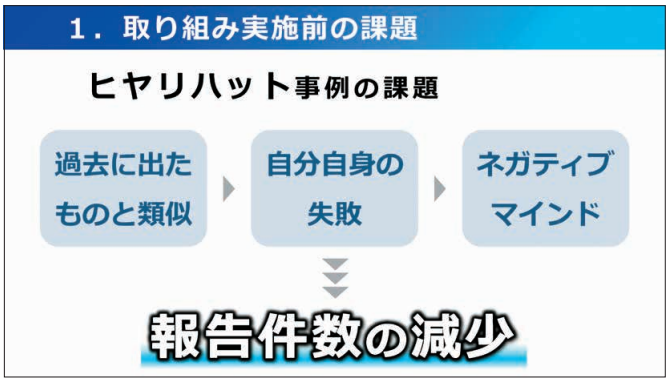
交代前に時刻と共に、列車番号(車種)とマスコンキーの確認を行う。

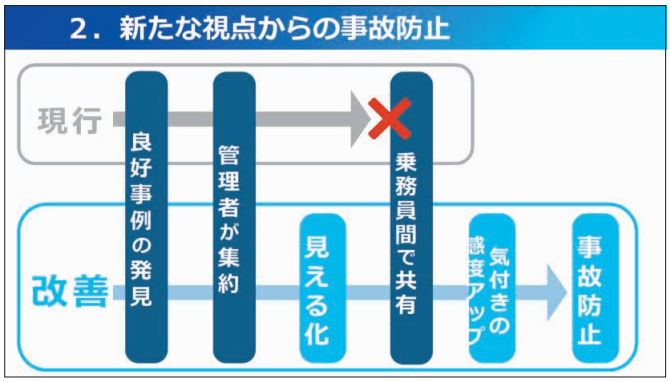
他職場でのヒヤリハットの活用

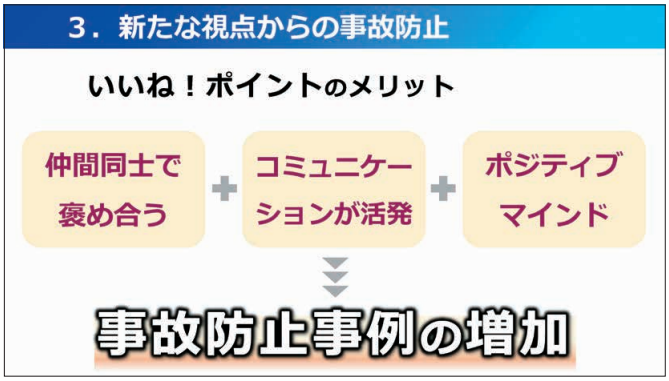
各部現業での取り組み

【運輸部10ミニッツ発表】「褒める文化の定着～ポジティブマインド効果～」

乗務員が経験した「ヒヤリハット」＝「自分自身の失敗」ネガティブマインドから、「いいね！」＝ポジティブマインドへ発想を転換し、事故防止に繋げる良好事例を乗務員間で共有しようと考えました。ポジティブな角度から物事を見ることで気付きの感度を高め、「良好事例の見える化」活動によりコミュニケーションも活発になり、事故防止と同時に職場環境の改善を図っています。

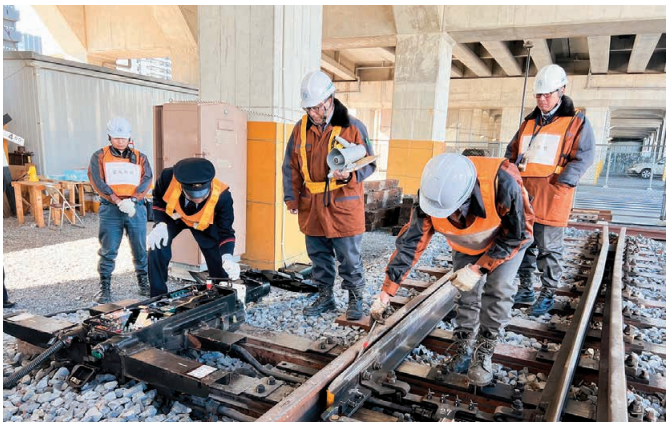






【施設部】「有事災害に備えた各職能合同ブラインド訓練の実施」～駅管区・乗務管区・軌道区・電気区～

異常時に職能を越えて協力する体制を創出するために合同訓練を実施しています。過去の事故事例を参考にしながら、実際に障害が発生した時を想定し「連絡体制確認訓練」や「駅係員、乗務員による初期対応訓練」、「工務・電気係員による障害復旧訓練」をブラインド（シナリオレス）訓練として実施することにより、臨場感・緊張感を高め状況に応じた判断力等、総合的な異常時対応能力の向上を図る効果的な訓練となっています。


各職能合同ブラインド訓練

訓練後の振り返り意見交換会

3. 列車の安全・安定運行のために

列車の安全運行

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、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、列車運行に関する業務に加え、お客様の立場に立った案内放送を行うなど、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

【駅】

多くのお客様にご利用いただいている駅では、お客様の安全と列車の安全運行を支えるため、乗務員と連携して安全確保に努めています。また、車両により段差のある乗降口ではご案内に注意し、お客様に安心して快適にご利用いただけるように努めています。

指差確認喚呼

お客様への声かけ

【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。

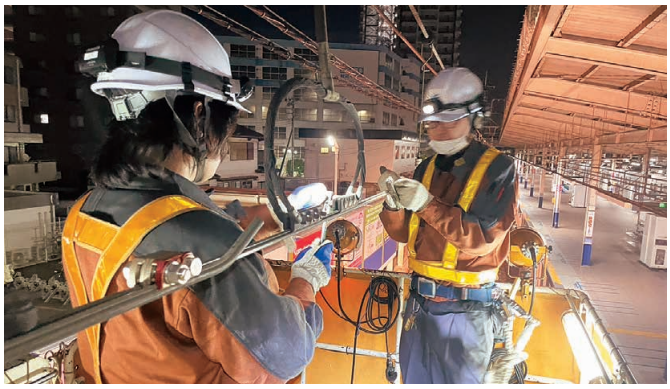
電車のパンタグラフ点検

蒸気機関車の走り装置点検

【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、事故発生時には安全を最優先に、列車の運行確保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。また、気象異常時に迅速に対応するなど、総合的な指令業務を行っております。

電気指令所では、電気設備全般の集中監視並びに停送電管理を行っています。また、異常時等においては、運行管理所と連携して、早期復旧対応ができるよう指示・支援を行っております。

運行管理所

電気指令所

Pick UP 【「声かけ・サポート運動」及び「プラットホーム事故０（ゼロ）運動」】

2023年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し、お客様へのお声かけを積極的に推進しました。また、2023年12月1日～2024年1月31日において、プラットホーム上での列車との接触やホームからの転落防止について注意喚起を行うとともに、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、「プラットホーム事故0（ゼロ）運動」を実施しました。

声かけ・サポート運動

プラットホーム事故0（ゼロ）運動

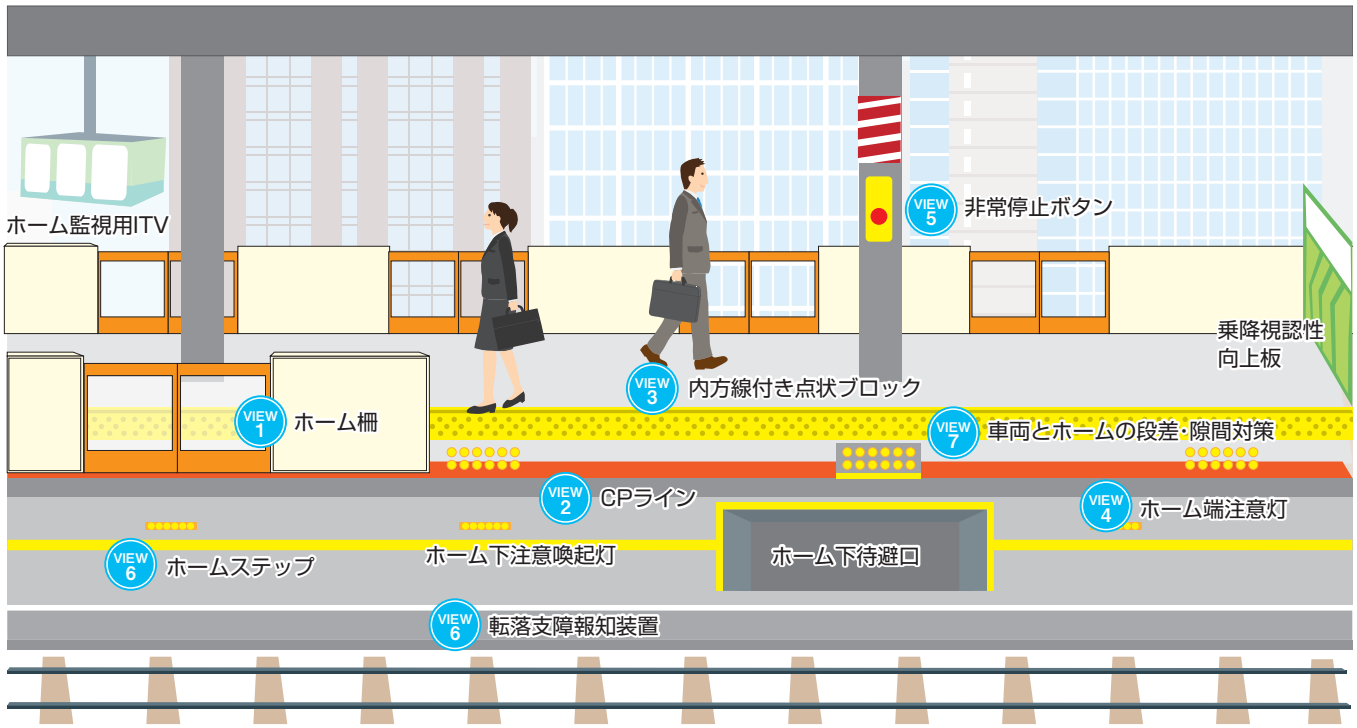
4. お客様の安全のために（安全確保）

交通事故や自然災害等の
偶発的、突発的な脅威

設備対策

駅の安全対策

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、これまで池袋駅をはじめ21駅に設置しました。2024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。

ホーム柵（可動式）　（越谷駅）

ホーム柵（固定式）　（馬込沢駅）

VIEW 2 【CP（Color Psychology）ライン】

お客様にホーム端部であることを視覚的に注意喚起することを目的に、ホーム端に塗装を施した「CP ライン」を整備しています。

（北千住駅）

VIEW 3 【内方線付き点状ブロック】

視覚に障がいのあるお客様にホームの内側であることをお知らせする、「内方線付き点状ブロック」の整備を推進し、1日のご利用者数3,000人以上の駅を基本に整備しています。

（春日部駅）

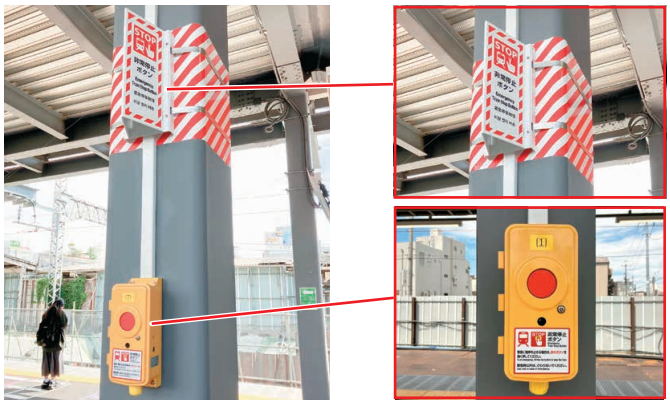
VIEW 4 【ホーム端注意灯】

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。

（大山駅）

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。



（春日部駅）

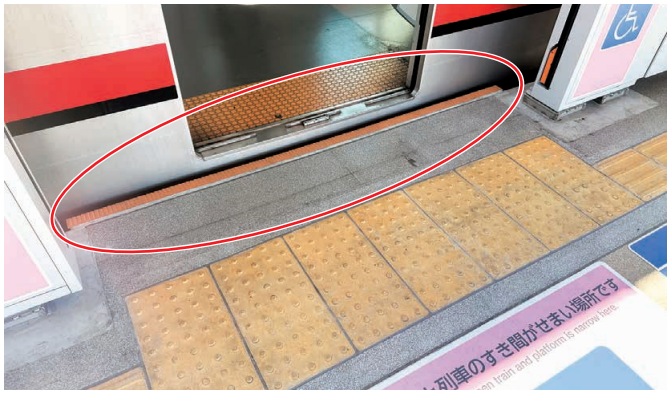
VIEW 6 【転落支障報知装置】

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。

（とうきょうスカイツリー駅）

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。

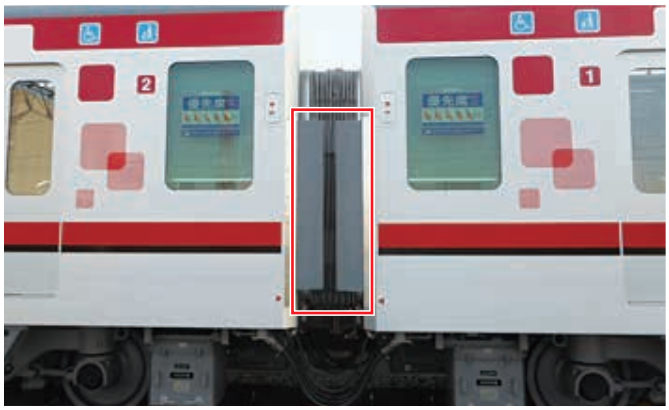


（五反野駅）

車両の安全対策

VIEW 1【転落防止用ホロ】

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ロを設置しています。



転落防止用ホロ

VIEW 2【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。

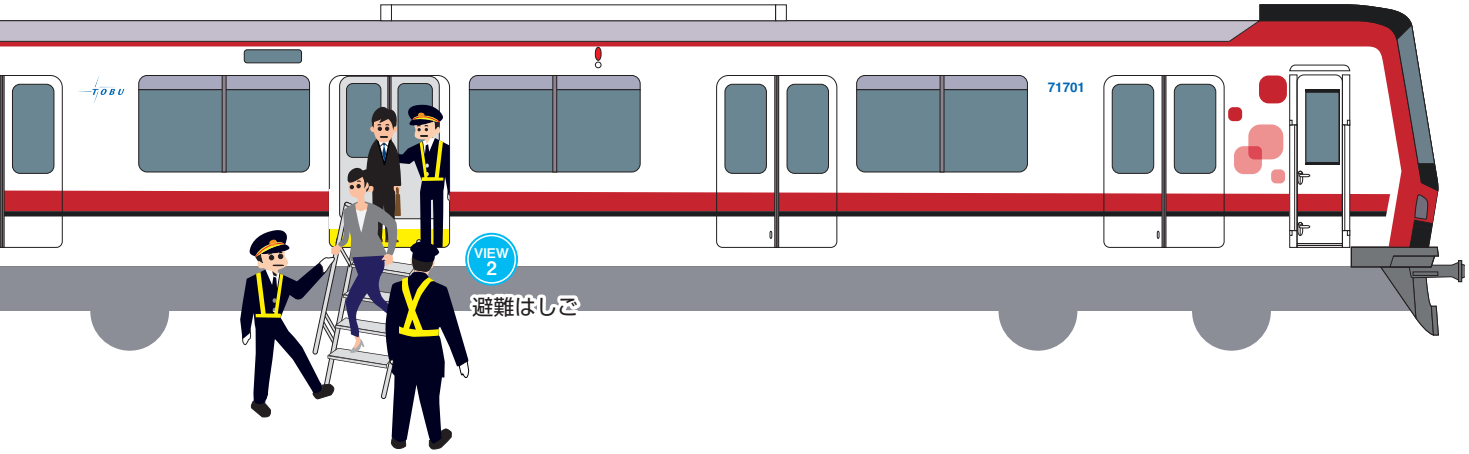
避難はしご

VIEW 3【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。

非常通報器（通話可能）

非常報知器（通報のみ）



VIEW 4 【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

ドア開口部識別色

扉開閉予告灯

車内多機能トイレ（一部特急車両に設置）

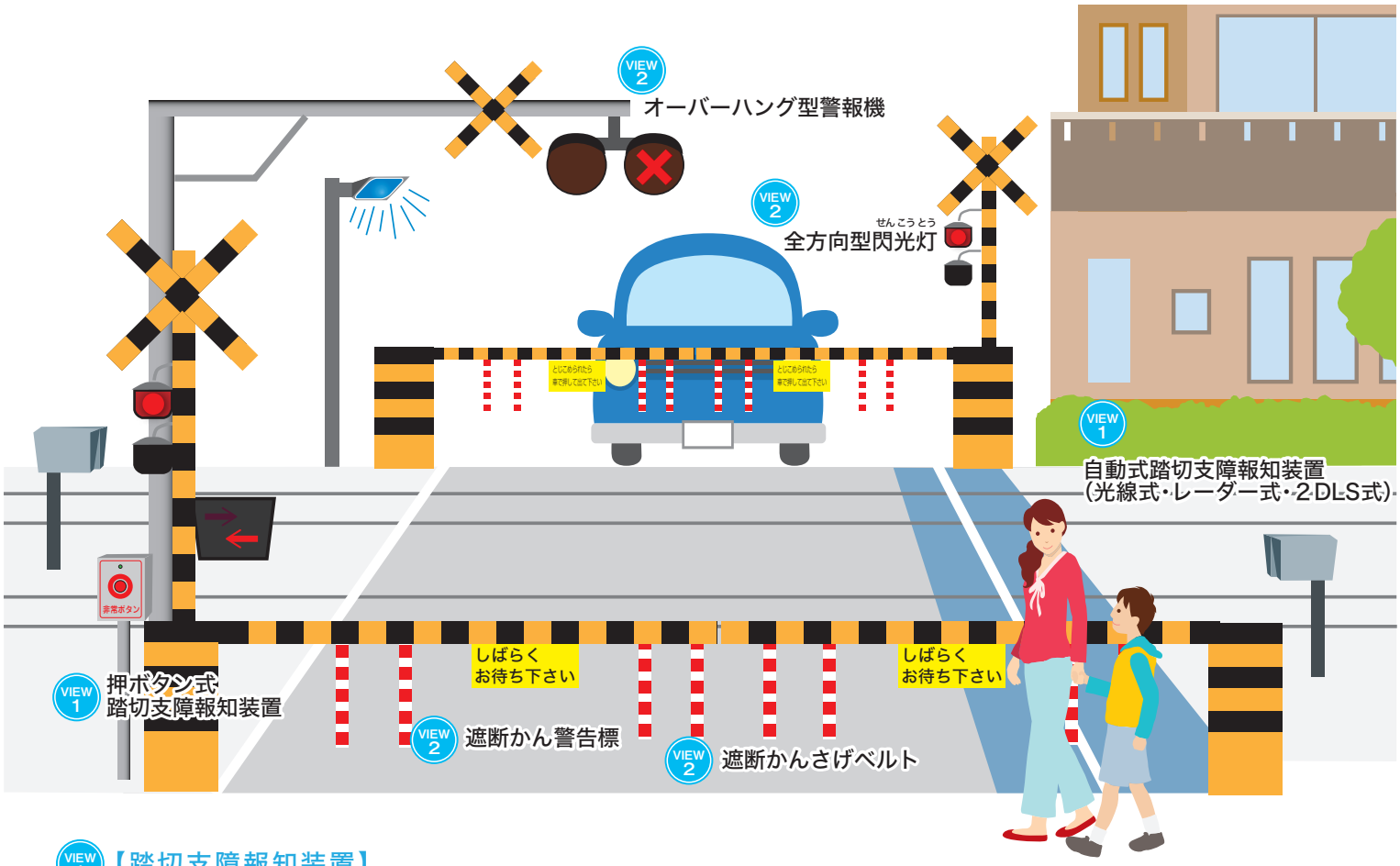
車いすスペース

【車上データ有効活用システム（Remote）】

お客様に安全・快適な車両を提供し続けるために走行中の車両の機器状態をリアルタイムに取得、蓄積、分析し、有効活用するシステム「Remote」を導入しています。車両の機器状態を常時把握し、迅速な対応が可能とすることで、さらなる安定運行の確保や輸送サービスの向上に努めています。

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。



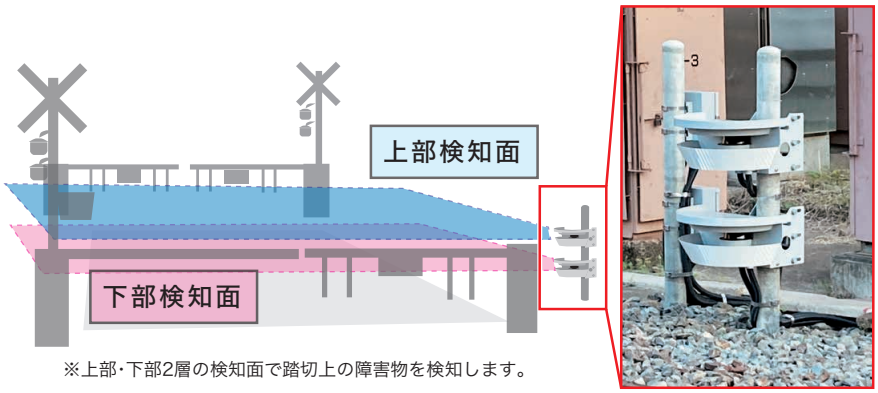
VIEW 1【踏切支障報知装置】

「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）

押ボタン式

遮断中の踏切内に自動車や人などが立入った場合に、レーザーで自動的に検知し、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。

2DLS 式は検知範囲が広く、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。

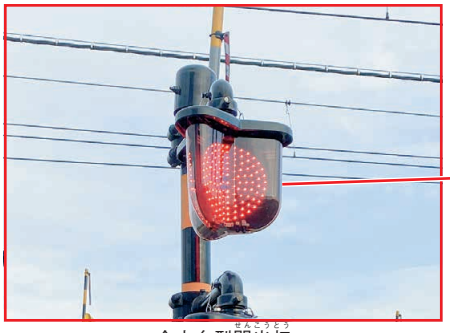


※上部・下部2層の検知面で踏切上の障害物を検知します。

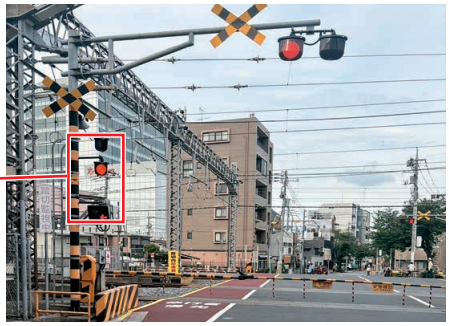
自動式（2DLS 式）

VIEW 2 【視認性向上及び遮断時のくぐり抜け防止】

道路からの視認性向上及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（せんこうとう）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。



全方向型閃光灯（せんこうとう）



オーバーハング型警報機

遮断かんさげベルト・遮断かん警告標

【立体交差化の推進】

踏切における事故を抜本的に解消するとともに、高架下空間の活用等により都市の活性化や発展に寄与することを目的に、沿線４か所において鉄道の立体交差化を推進しています。

【竹ノ塚駅付近高架化工事】

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、連続立体交差事業を推進し、2024年3月に事業が完了しました。

【春日部駅付近高架化工事】

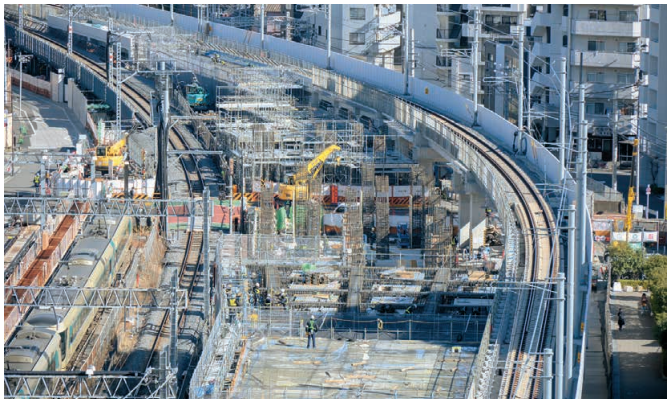
春日部駅付近（一ノ割～北春日部駅間、八木崎～藤の牛島駅間）では、埼玉県が施行する都市計画事業として、引き続き連続立体交差事業を推進しています。

【清水公園駅～梅郷駅間高架化工事】

清水公園～梅郷駅間では、千葉県が施行する都市計画事業として、連続立体交差事業を推進し、野田市駅の新下りホーム及び新駅舎の供用を開始しました。

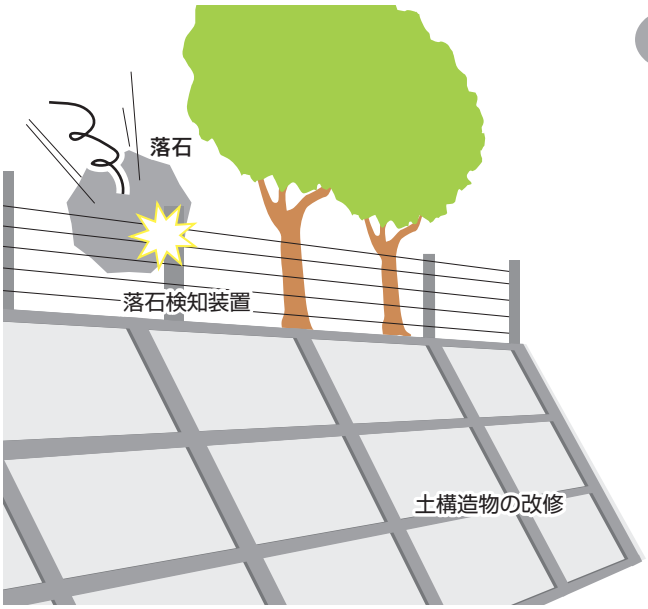
【とうきょうスカイツリー駅付近高架化工事】

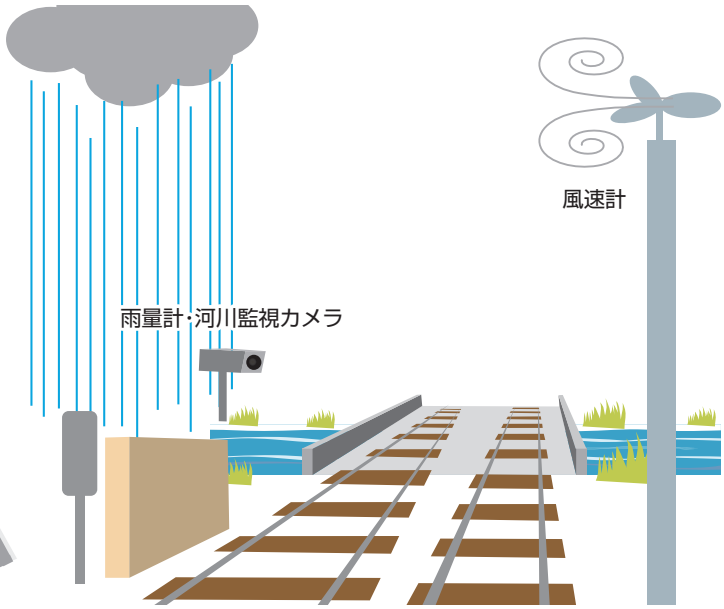
とうきょうスカイツリー駅付近（とうきょうスカイツリー～曳舟駅間）では、墨田区が施行する都市計画事業として、引き続き連続立体交差事業を推進しています。



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。

自然災害対策（地震対策・大規模災害含む）



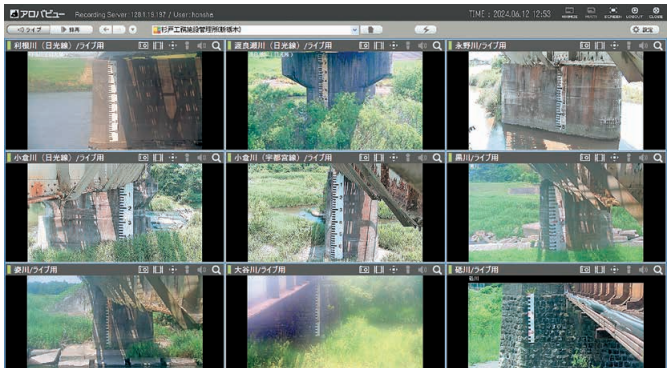


【豪雨対策】

定期的な検査の結果等に基づき、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。

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、水位や河川の増水状況を確認する河川監視カメラを設置しています。

法面改修　（藤岡～静和間）



河川監視カメラの映像

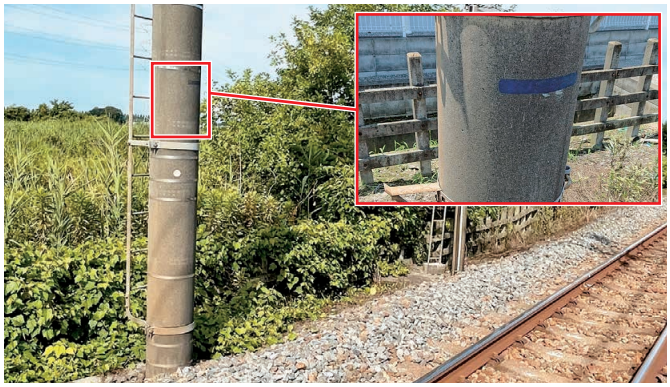
【重要設備のかさ上げ】

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。

【浸水深マーキング】

浸水ハザードマップ情報から、電路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。

基礎かさ上げ後



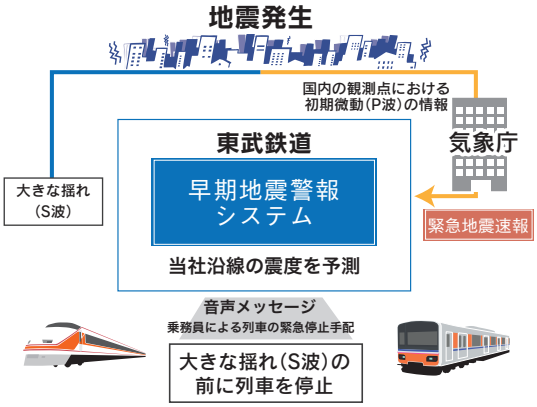
浸水深マーキング　（鷲宮～花崎間）

地震発生対応

「早期地震警報システム」は緊急地震速報が発信されると、自動的に音声メッセージで列車の乗務員に通報します。音声メッセージを受けた乗務員は速やかに列車を安全な場所に停止させます。

また、当社沿線の地震計で震度4以上を観測すると運転規制を行うとともに、駅構内や各施設の点検等、安全確認を行っています。

なお、高架橋、長大橋梁、駅施設等では計画的に耐震補強工事を実施しています。



耐震補強工事　（小菅～五反野間）

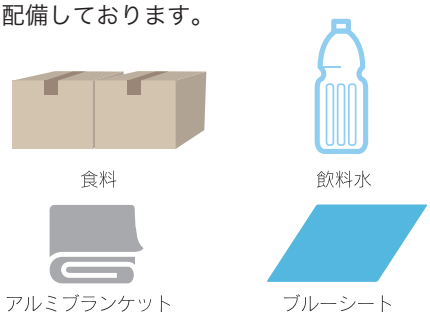
大規模災害に対する備え

【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接近や大雨による浸水被害が予想される場合等には、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、前日までに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】

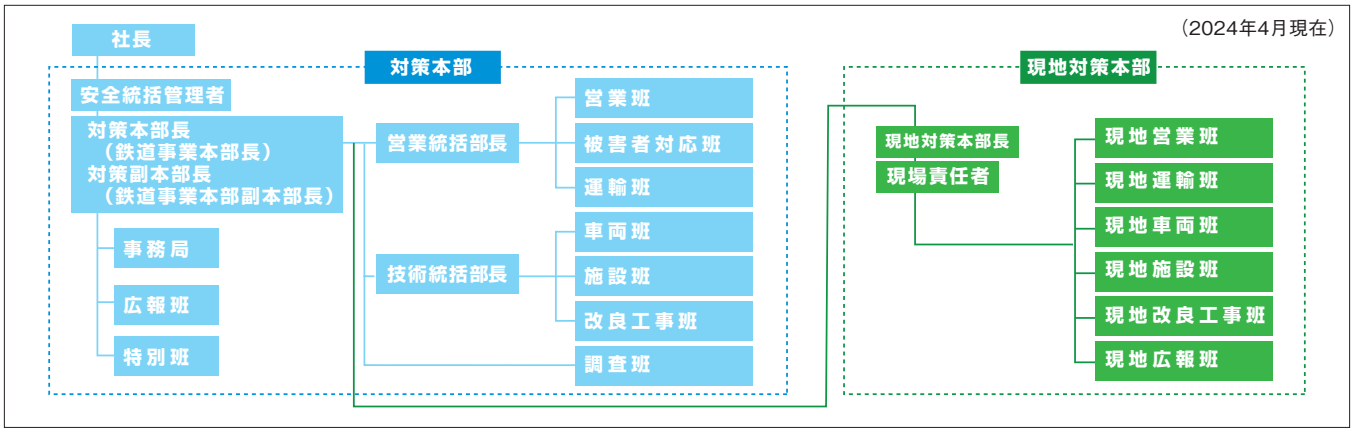
大規模災害時における帰宅困難者対策として、旅客用備蓄品（食料、飲料水、アルミブランケット、ブルーシート）を全駅（委託駅、無人駅等を除く）に配備しております。



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。

（2024年4月現在）



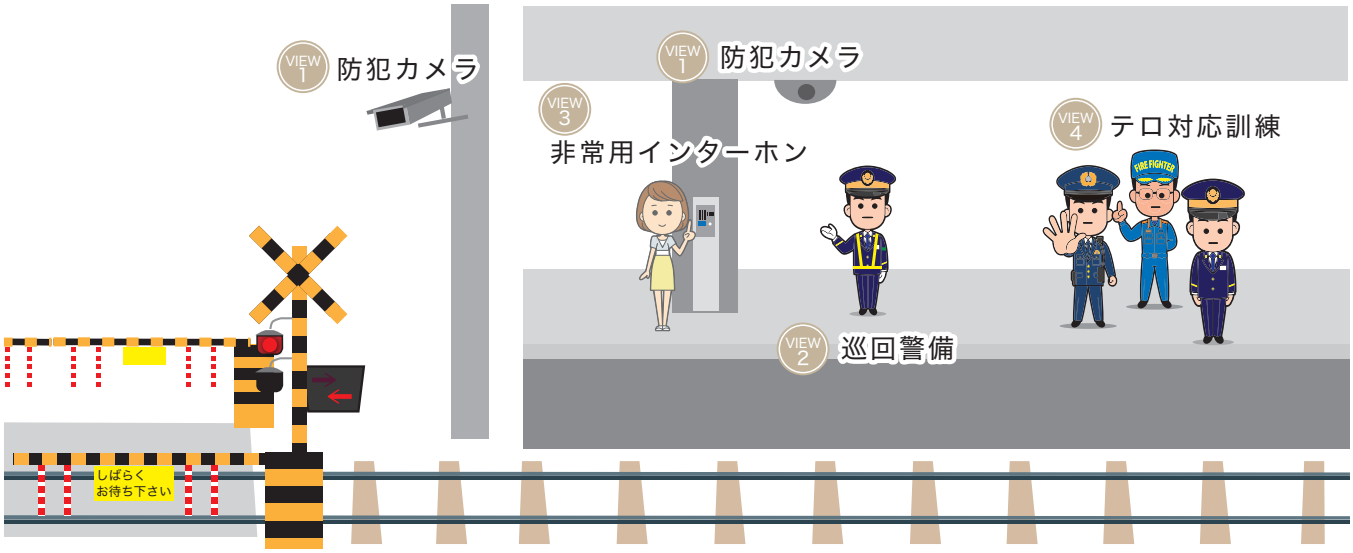
※鉄道事業本部事故・災害対策規程、鉄道運転事故応急処理手続に基づく

5. お客様の安全のために（セキュリティ確保）

侵入や盗難、破壊など悪意を持って行われる人的な脅威

テロ等非常事態対策

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】

車内や主要駅及び無人駅、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

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「見せる警備」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【非常用インターホンの設置】

不審者・不審物等をお客様が発見したとき等に、駅係員への連絡を迅速に行うため、主要駅のホーム階段付近に非常用インターホンを設置しています。

VIEW 4 【テロ対策対応訓練】

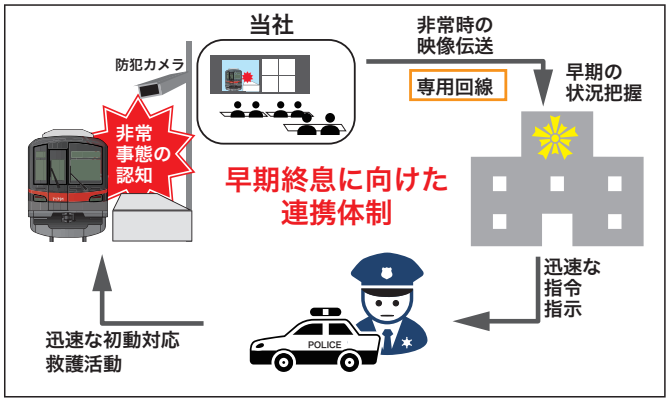
不審者・不審物への対応能力の向上を目的として、テロ等非常事態の発生を想定した対応能力向上訓練や護身術講習を、警察・消防機関と連携して行っています。また、列車の走行中に車内で傷害事件等が発生したことを想定して、乗務員による初動対応やお客様の避難誘導、刃物に対する防御方法等についても訓練を行っています。

対応能力向上訓練

不審物対応訓練

【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。



【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や警告看板の設置、照明や防犯カメラの増設等、様々な対策を進めています。

6. 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機教材を用いた訓練を実施することで、教育効果の向上を図っています。

シミュレータ教育

【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的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係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、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。

車掌による訓練線ホームでの実地訓練

車両検修係による訓練線ホームでの応急処置訓練

技術部門における教育・訓練

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、知識や技能の継承・向上を目的に様々な訓練・教育を実施しています。また、実践的な訓練の一環として、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、異常時における判断能力の向上を図っています。

技能研修会（南栗橋工場　空制職場）

技能研修会（南栗橋工場　回転機職場）

電気保全部門の訓練

線路保全部門の教育

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、南栗橋車両管区及び森林公園検修区で実施しました。

脱線車両復旧訓練

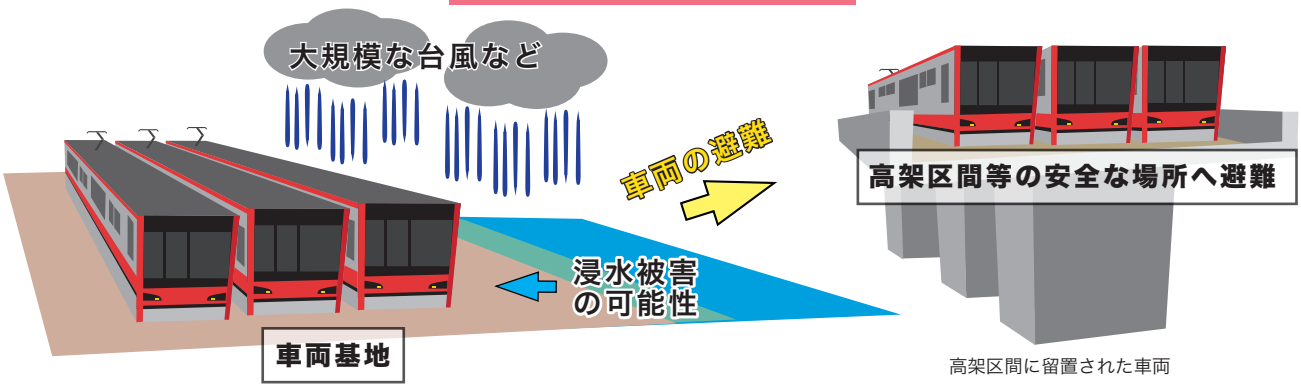
踏切設備復旧訓練

【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、大型の台風接近や大雨による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に実施しています。

車内での乗務員点呼訓練

【避難車両イメージ】



高架区間に留置された車両

【ジャンクション駅における避難誘導訓練】

「防災の日」及び「防災週間」に合わせ、大規模な地震発生による負傷者及び帰宅困難者の発生を想定し、警察・消防・自治体・同業他社と合同でけが人対応・避難誘導・帰宅困難者対応訓練を実施しています。2023年度は東武栃木駅で実施し、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。

避難誘導訓練

関係機関合同対応訓練

【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、要注意箇所並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

「視覚に障がいのあるお客様への対応教育」

視覚障がい者団体と協力し、鉄道関連施設において、視覚に障がいのあるお客様の行動の特性や、ご案内するうえでの注意点等を理解するための社員教育を実施しました。

車両からの乗降体験

模擬踏切道での脱出体験

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。

【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、当社及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

7. 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。

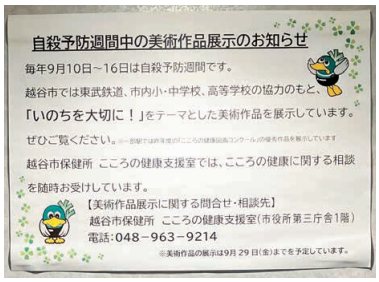
【「いのちの電話」ポスターの掲出】

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

【自殺対策強化月間・自殺予防週間】

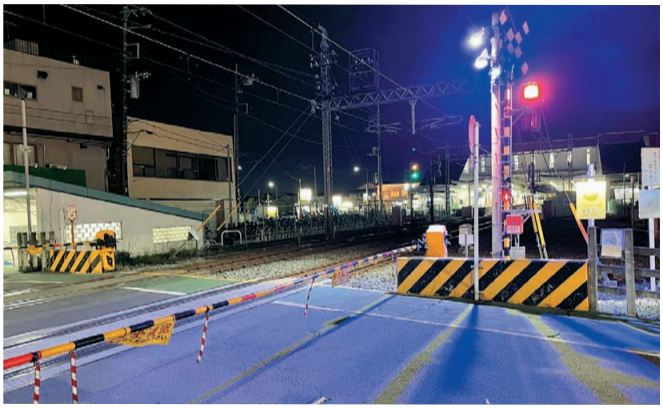
自殺対策強化月間・自殺予防週間実施中に、沿線に住む小中学生が自殺防止を呼びかける美術品を作製し、駅に展示しています。



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】

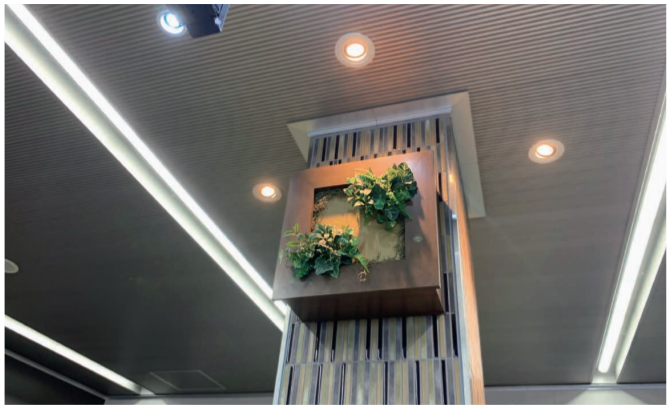
人身事故防止対策として、心理的な鎮静効果があるとされる青色照明を一部の駅や踏切に設置しています。



踏切青色照明

【アロマディフューザーの設置】

人身事故防止対策として、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

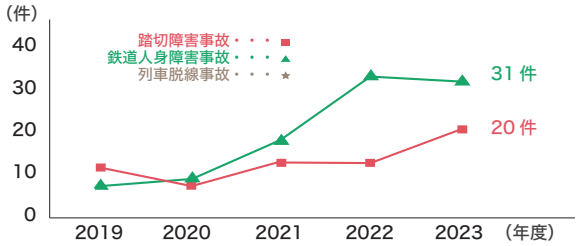
8. 事故の発生状況

鉄道運転事故

鉄道運転事故の件数

2023年度に当社で発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が20件、鉄道人身傷害事故が31件でした。

※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



踏切障害事故の主な原因

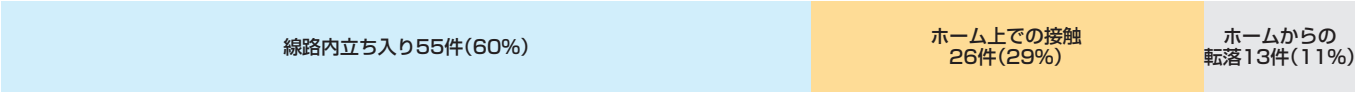
踏切障害事故とは踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突・接触した事故のことです。当社で発生した直近5年間の踏切障害事故件数は63件で、その主な原因は踏切道内停車、直前横断などです。

CHECK 【踏切障害事故の原因別の件数と内訳】
総件数 63件

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。当社で発生した直近5年間の鉄道人身傷害事故件数は94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です。

CHECK 【鉄道人身障害事故の原因別の件数と内訳】
総件数 94件

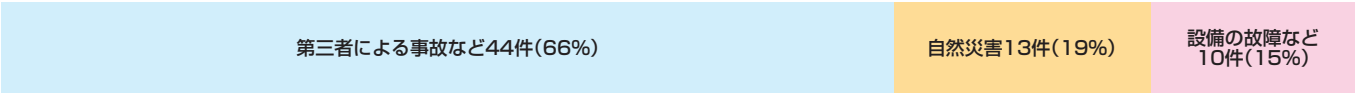


輸送障害

当社で発生した2023年度の輸送障害は合計67件で、その主な原因は第三者による事故(人の敷地内立入りなど)、自然災害などです。

※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67件



インシデント

2023年度はインシデントの発生はありませんでした。

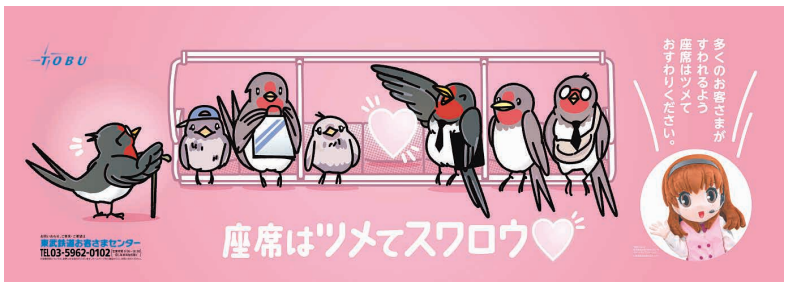
※インシデント…鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態、閉そく違反、信号違反等、信号冒進、本線逸走、工事違反、車両脱線、施設障害、車両障害、危険物漏えい、その他

9. 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

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。

【列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。

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

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、列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

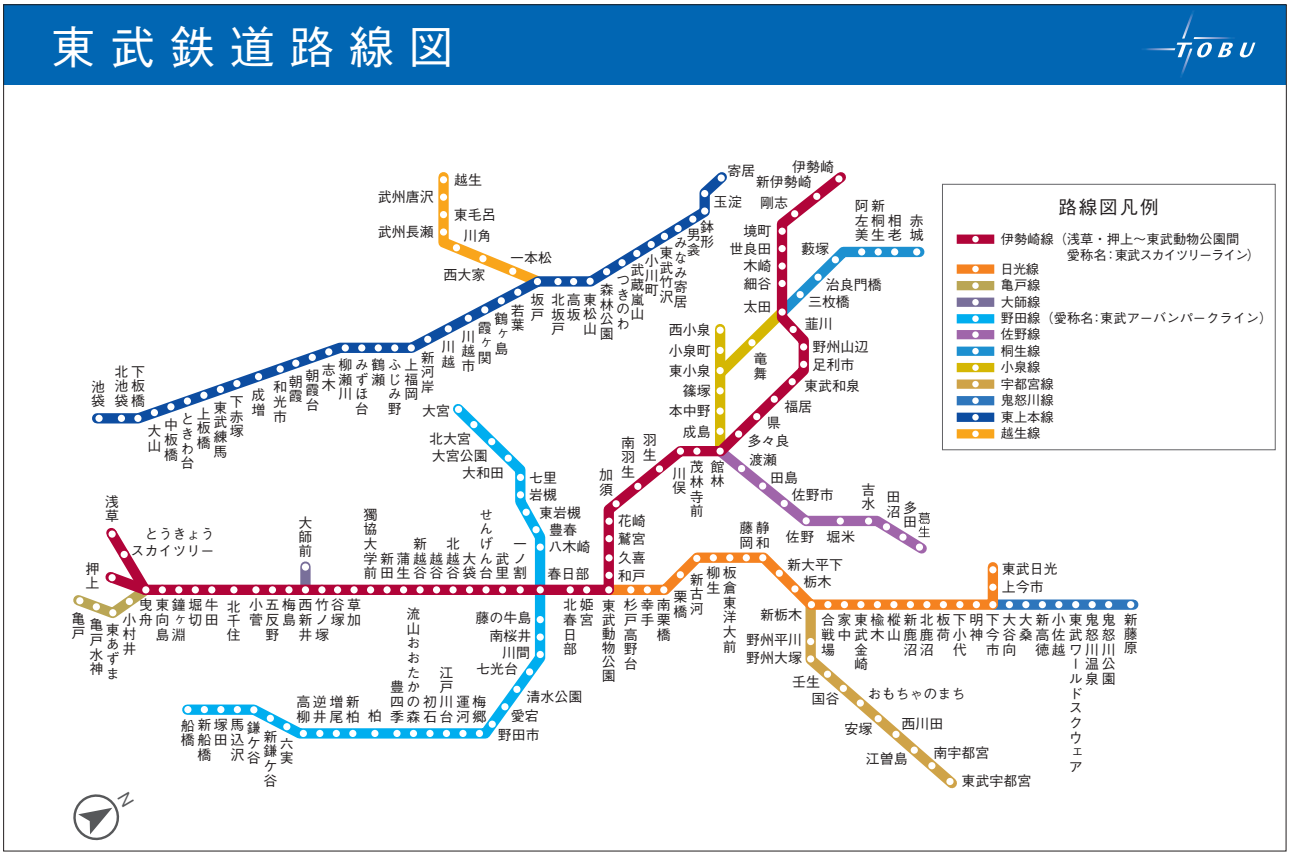
車全体が出るまで進んでください

本報告書に関するお客様のご意見をお寄せください

東武鉄道公式ホームページ　https://www.tobu.co.jp/

東武鉄道お客さまセンター（受付時間 9:00～18:00 年中無休ただし年末年始を除く）
TEL：０３-５９６２-０１０２

※営業時間につきましては、変更になる場合もございます。ホームページをご確認のうえ、お問い合わせください。



表紙　大桑駅
発行　東武鉄道株式会社
　　鉄道事業本部安全推進部
発行日　2024年9月発行