

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/>

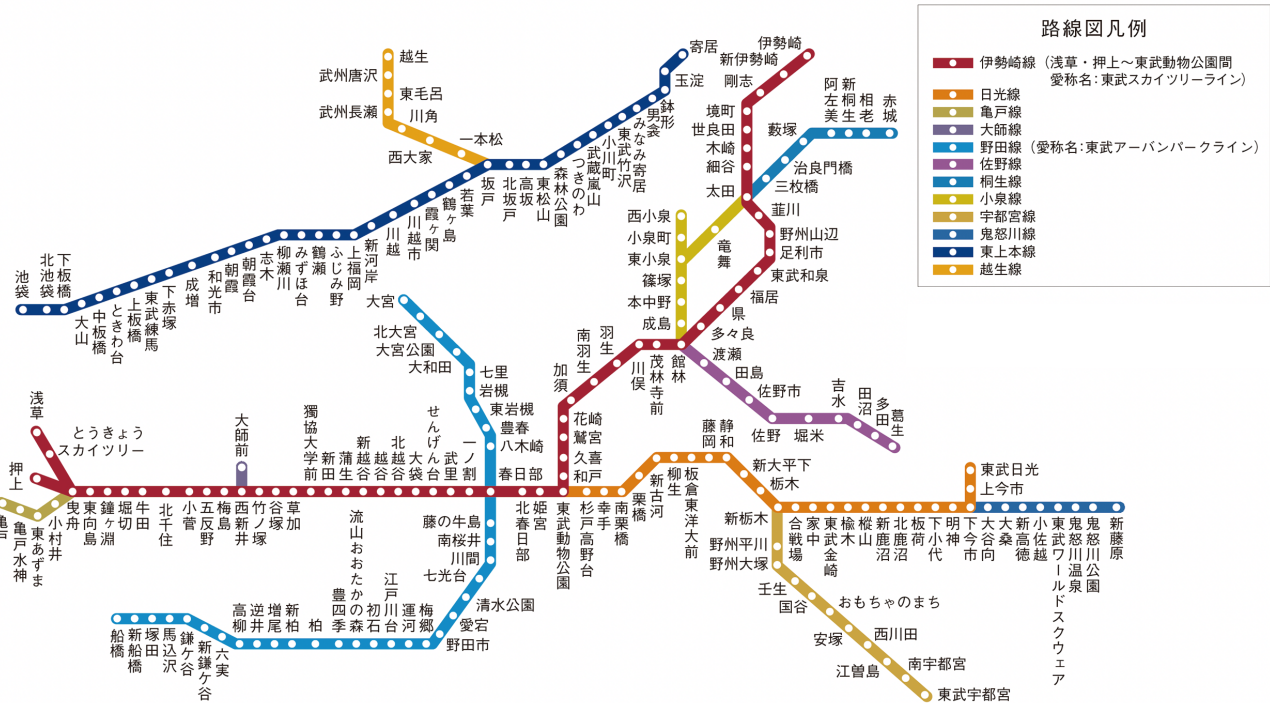
東武鉄道お客さまセンター（受付時間 9:00～18:00 年中無休ただし年末年始を除く）

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。



東武鉄道路線図



表紙 80000系
発行 東武鉄道株式会社
鉄道事業本部安全推進部
発行日 2025年6月発行

2025 安全報告書



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更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。

2024年度においては、とうきょうスカイツリー駅付近の高架化工事を推進し、踏切1か所を廃止しました。また、当社で新たに踏切滞留AI検知システムを導入し、AI 画像処理で踏切に滞留する人などを検知し事故防止への対策を実施するなど、安全性向上を図りました。さらに安全重点施策を中心に取り組み、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。自然災害への対応としては、高架橋や駅施設の耐震補強の実施や車両避難訓練など、安全対策を推進しました。また、人材育成において大きな外乱や変動に遭遇した際の自律的な対処能力を養うワークショップやシミュレーション訓練を実施し、「セーフティII（成功を増やす取組み）」浸透を推進しました。

本年度以降についても、更なる安全性向上・お客様の利便性向上を図るため、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の活用や人材教育として、テロ等の非常事態及び自然災害への対応能力向上を目的とした訓練を推進するなど、ハード・ソフト両面にわたり安全に関する取組みを継続してまいります。

今後も「安全対策に終わりはない」ことを常に念頭に置き、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2024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

鉄道事業法に基づき、安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準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、輸送の安全を確保するため、「安全方針」・「安全行動規範」を定めています。

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、2024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、2025年度以降も「重大事故・重大インシデントゼロ」の継続を目指し、「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。

2024年度安全重点施策

2024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
- (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 】

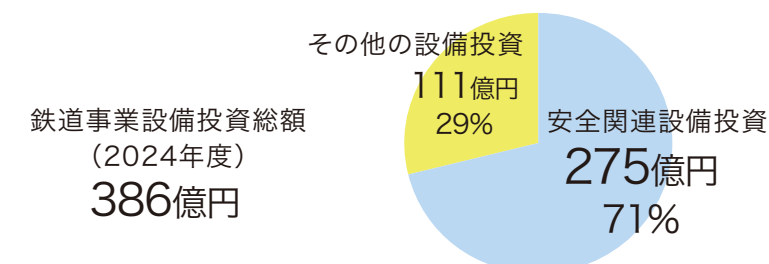
- (1)「事故の芽」・ヒヤリハット・良好事例等の収集・分析・活用による類似事象の再発・未然防止
- (2)コミュニケーションのさらなる充実
- (3)保守管理体制のさらなる充実

【 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

安全への投資

安全関連設備投資として、2024年度は総額275億円(鉄道事業設備投資の約71%)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。



2025年度安全重点施策

2025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 安全文化のさらなる醸成 】

- (1)過去の事故事例から安全の尊さを学ぶ教育の実施
- (2)技術伝承を目的とした教育のさらなる充実
- (3)「セーフティⅡ」を浸透させる取組みの実施

【 2 安全管理体制に基づく取組みの充実 】

- (1)訓練のさらなる充実
- (2)目的を持ったコミュニケーションのさらなる充実
- (3)「事故の芽」・ヒヤリハットの分析・活用による事故等の再発・未然防止
- (4)自然災害・テロに対する安全対策の推進
(大阪・関西万博に向けた警戒・警備体制の強化を含む)

【 3 安全性向上施策の推進 】

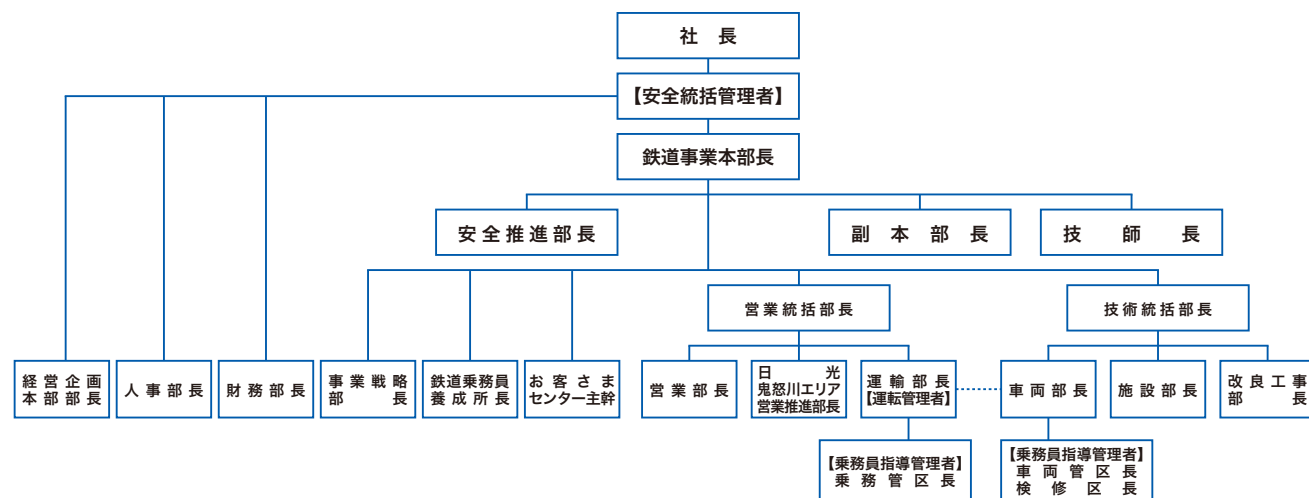
- (1)駅設備及び車両・踏切設備における事故防止対策の推進
- (2)先進技術を活用した安全性向上

「輸送の安全」を推進する社内の体制

安全管理規定では、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】

(2025年4月現在)

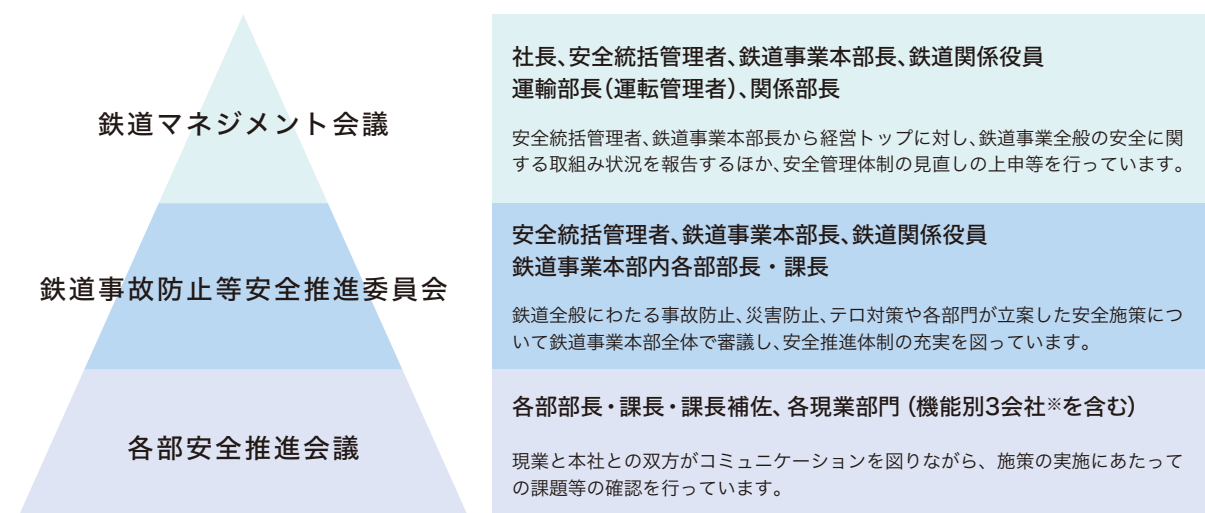


「輸送の安全」への取組みの確実な実施に向けて

「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。

【安全を推進し管理する社内の体制】



※当社では、東武ステーションサービス株式に駅業務を、東武インターテック株式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株式に線路施設・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更なるレベルアップを図っています。



【安全の日 取組み発表】

安全巡回

社長をはじめ鉄道関係役員が現場職場を巡回し、現場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。

全線を7つのエリアに分け、エリアごとに全職能の現場職場を巡回し、現場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。



【現場職場への安全巡回】

現場と本社との意見交換会

現場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。

2024年度は、各エリアごとで事故・自然災害等の不測の事態への備えについて職能を横断した意見交換を実施し、更なるコミュニケーションを図っています。



【現場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。

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。

「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場職場を巡回するほか、現場職場では職場ごとに工夫をこらした取組みを実施するなど、現場から本社までが一丸となって「輸送の安全」強化運動に取り組んでいます。

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」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。



【年末年始「輸送の安全」強化運動ポスター】

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。

2024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いました。



【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。2024年度は、「安全に関する講演会」「現業職場訪問」を実施し、安全推進活動について助言を受けたほか、安全意識の更なる向上を目的に同氏監修による「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」を実施しました。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いくことの重要性について学びました。



【講演会】

現業職場訪問

安全アドバイザーが各職能の職場を直接訪問し、現業社員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現状の課題の深掘りを行いました。また、アドバイスをいただくことで、更なる安全推進活動の一助としています。



【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】

事故の芽・「安全のたね（ヒヤリハット）」の収集

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、事故になリ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。

【分析する視点】

- Man(人)
- Machine(もの)
- Media(環境)
- Management(管理)

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）」をデータベースに登録することで、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、事故の再発防止、未然防止に努めています。

報告



分析



対策・改善



セーフティⅡの浸透

東武鉄道では、安全マネジメントの新しい考え方としてセーフティⅡの浸透に取り組んでいます。従来の安全マネジメントの考え方であるセーフティⅠと組み合わせて取り組むことで、より効果的に「輸送の安全」の維持・向上を図っています。

セーフティⅠ「失敗を減らす」の視点
(事後対応による安全管理)



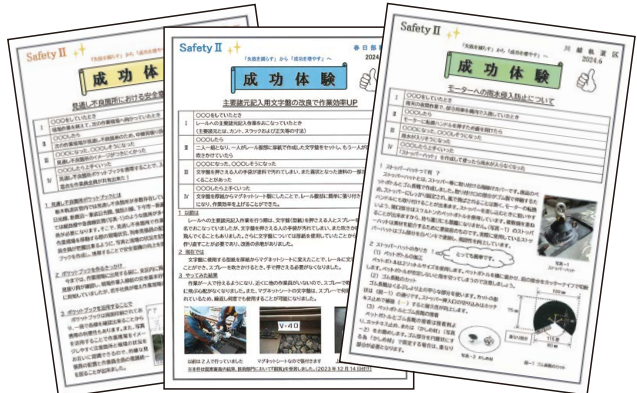
セーフティⅡ「成功を増やす」の視点
(予見努力による安全管理)

過去の失敗から学び「失敗を減らす」視点に加えて、リスクや変動を予見して「成功を増やす」視点での取組み

- 想定外の事故・トラブルがあった場合の「対応力」 ▶ 「能力向上ワークショップ」等による訓練
- うまく仕事を進めるための「勘どころやコツ」 ▶ 「成功体験」・「良好事例」の共有

セーフティⅡ浸透への取組み

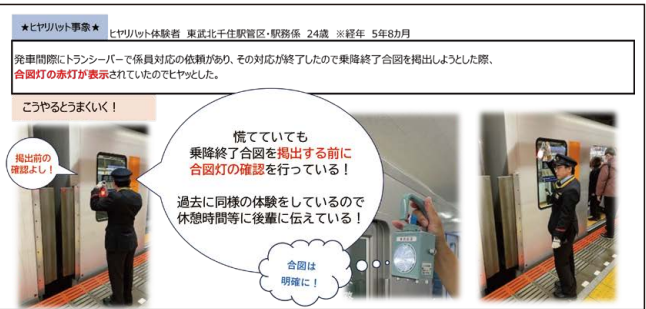
業務のコツや勘どころについて、ベテラン社員の工夫や若手社員の気づきなどを職場で収集し、各職場に水平展開をすることで、「成功を増やす」視点を養い、事故防止につなげています。



【技術部門における取組み】

「こうやるとうまくいく（良好事例）」の活用

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。



※冊子抜粋

収集した事例を冊子にし、職場内の教育で活用するなど、仕事の工夫やコツを周知しています。

【駅職場における取組み】

駅の安全対策

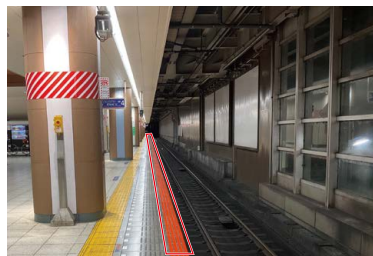
お客様が安全・安心に鉄道をご利用いただけるよう、駅係員・乗務員による安全確認を徹底するとともに、ホームからの転落事故を防止するため、様々な対策を実施しています。

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。



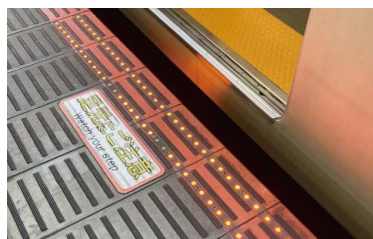
CPライン



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。

※CP=Color Psychology
色の心理効果の略

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。

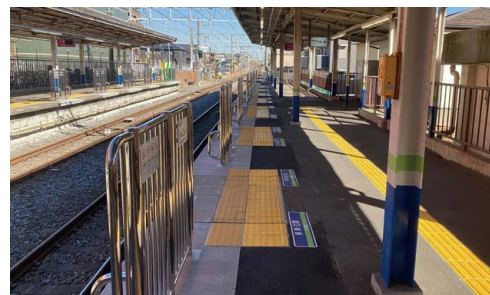
ホーム柵(可動式・固定式)

ホーム柵(可動式・固定式)は、駅ホームでの転落防止等、更なる安全性向上を目的に、これまで池袋駅をはじめ30駅に設置しました。2025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)
【蒲生駅】

ホーム柵(固定式)
【塚田駅】



転落支障報知装置/ホームステップ



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、乗務員及び駅事務室へ異常を知らせる装置です。

ホームステップは、線路に転落した際、ホームに上がるための設備です。

車両とホームの段差・隙間対策(くし状ゴム)



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。

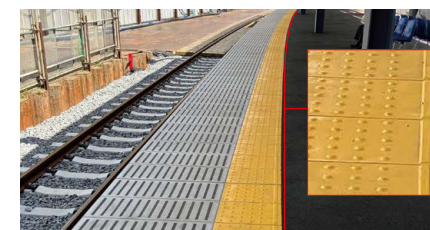
非常開ボタン



可動式ホーム柵設置駅で車両の外に避難が必要となりホーム柵が開かない場合に使用するボタンです。ボタンを操作することで、ホーム柵が自動で開きます。

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。



非常脱出ドア

可動式ホーム柵設置駅で車両の外に避難が必要となりホーム柵が開かない場合は、非常脱出ドアから脱出ができます。

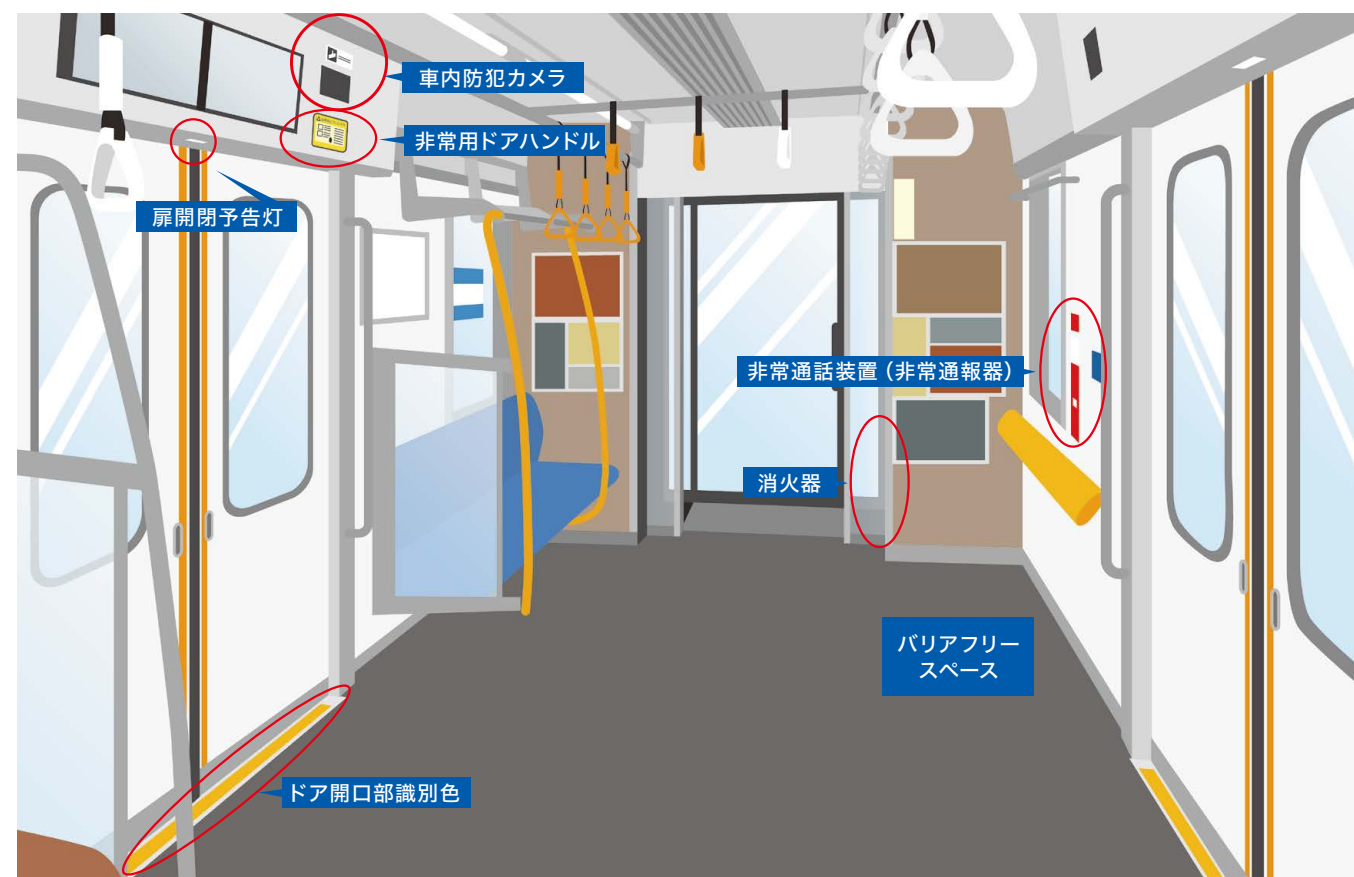


インターホン

不審者・不審物等をお客様が発見した時等に、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。



車両の設備



消火器



火災発生時の備えに、消火器を各車両に搭載しています。

非常用ドアハンドル



車内で緊急事態が発生した時に避難するため、各車両の扉付近に手で扉を開けることができる非常用ドアハンドルを設置しています。

車内防犯カメラ



一部の車両に防犯カメラを設置し、不審者等の監視をしています。また、防犯カメラの増設を進めています。

非常通話装置（非常通報器）・非常報知器



【非常通話装置】



【乗務員と通話可能】(イメージ)

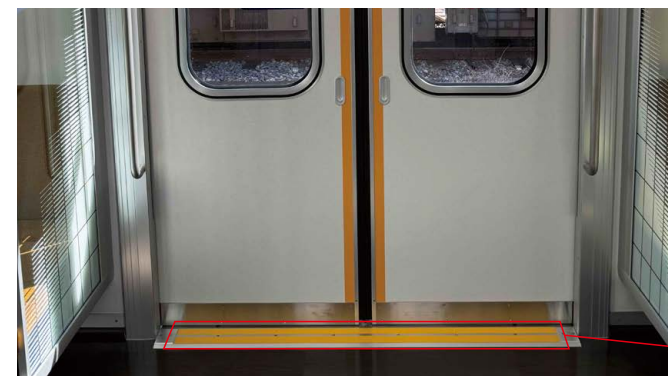


【非常通話装置(非常通報器)の場所を示す車内の掲示】

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話装置（非常通報器）または、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。非常報知器が押された際には、乗務員が現場を確認します。

車内バリアフリー

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、車イス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】



【扉開閉予告灯】

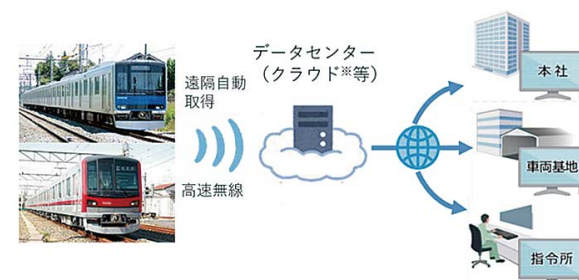


【車内多機能トイレ（一部特急車両に設置）】



【車イススペース】

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、迅速な対応を可能とすることで、更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。

【その他の安全対策】

転落防止用ホコ



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コを設置しています。

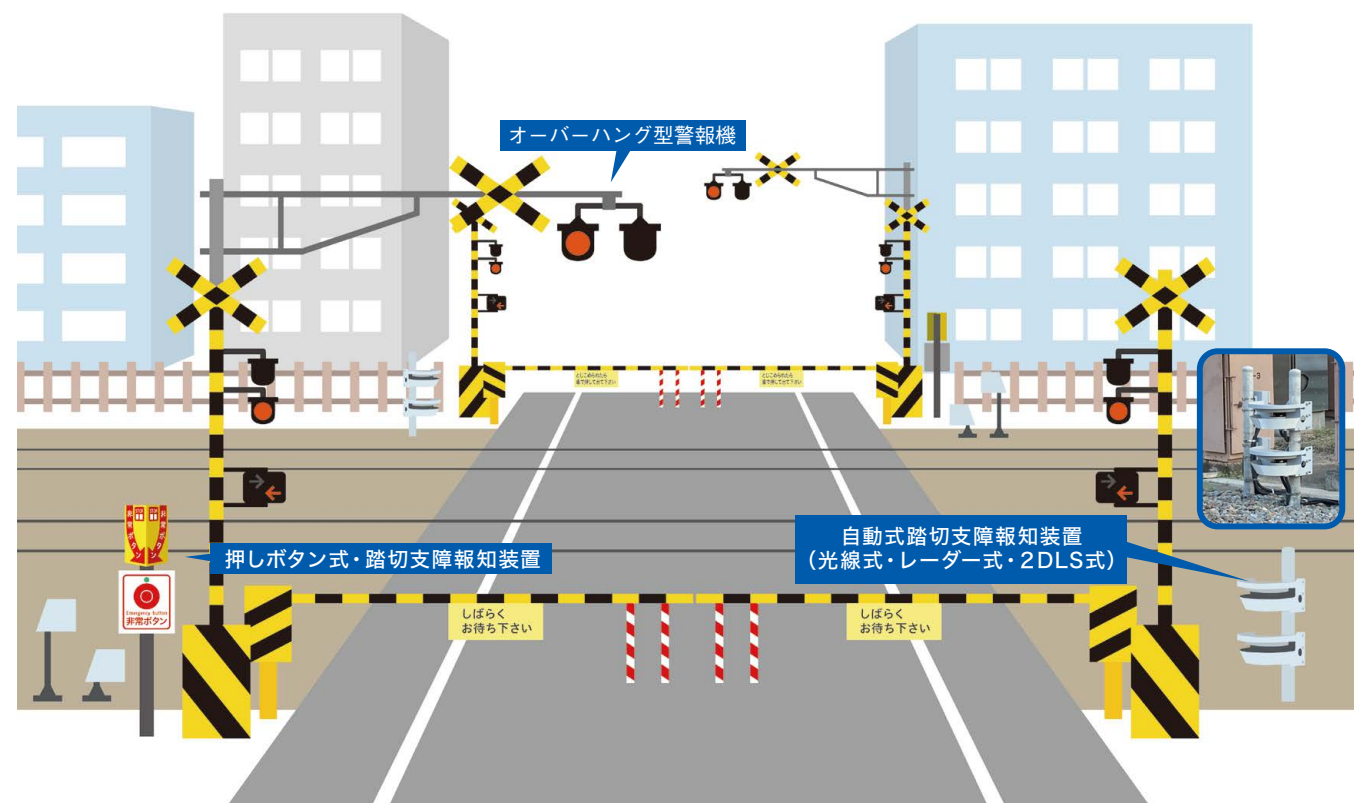
避難はしご



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。

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。



押しボタン式・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)。



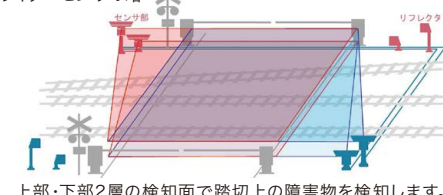
自動式踏切支障報知装置（光線式・レーダー式・2DLS式）

遮断中の踏切内に自動車や人などが立ち入った場合に、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。※ 2DLS式=二次元ライダーセンサの略



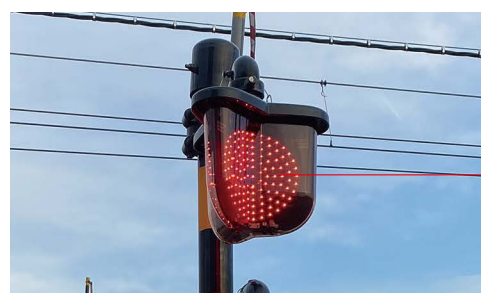
【2DLS式】



上部・下部2層の検知面で踏切上の障害物を検知します。

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。



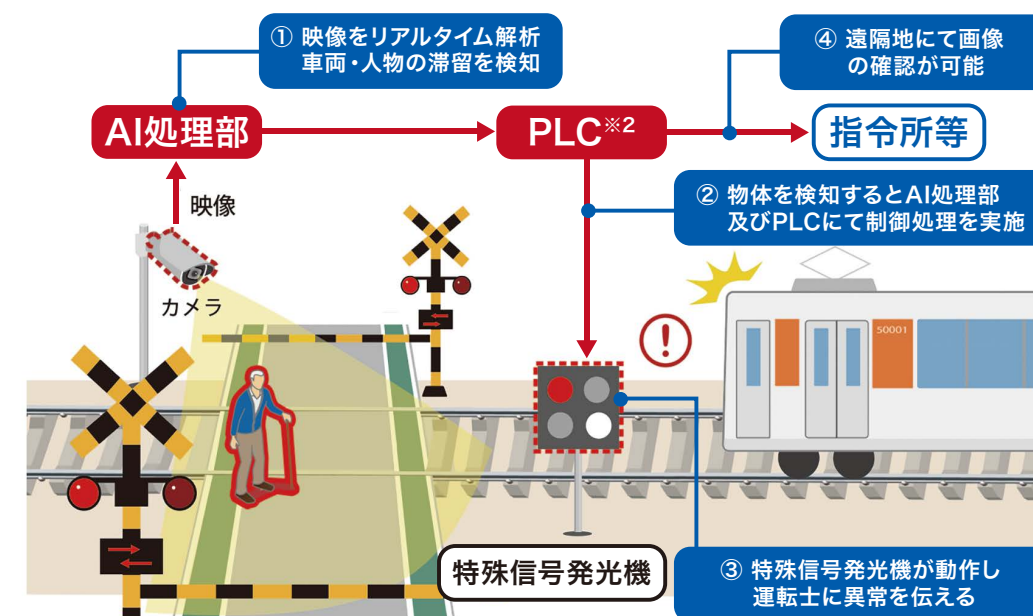
【全方向型閃光灯】



【オーバーハング型警報機】

踏切滞留 AI 検知システム

本システムは、骨格検知技術や AI エッジ技術などを活用し、踏切に設置したカメラの映像をその場で高精度かつリアルタイムに AI 画像処理することで、踏切遮断かん降下後、踏切内に滞留する人を検知し、直ちに特殊信号発光機※1と連動して接近する列車の運転士へ異常を知らせることができます。2025年1月に当社沿線4か所に設置しました。これにより、踏切内での人、自転車等の滞留に起因する事故の削減が期待されます。

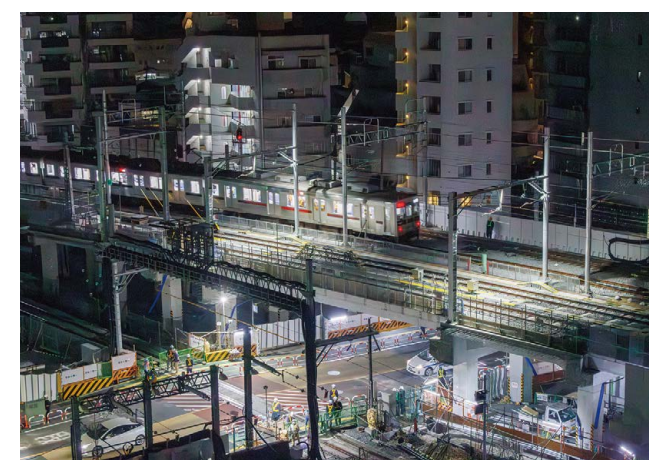


※1 踏切道内における異常を列車の運転士へ伝える信号装置。異常発生時に点灯して停止信号を現示する。

※2 プログラマブルロジックコントローラの略

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。



【とうきょうスカイツリー駅付近連続立体交差事業】

とうきょうスカイツリー駅付近は、2025年3月より下り高架区間の使用を開始しました。これにより、本事業区間にあった伊勢崎線第2号踏切を除却しました。(上り線は2022年11月より使用開始)

今後は、留置線の高架化に向けて地平線路の撤去工事と高架橋構築工事、新下りホームの供用に向けた土木・建築工事を行ってまいります。



【春日部駅付近連続立体交差事業】

伊勢崎線下り線の仮線化を目指し、仮下りホーム工事・軌道工事等を進めています。(上り線の仮線は2024年5月より使用開始)



【清水公園～梅郷間連続立体交差事業】

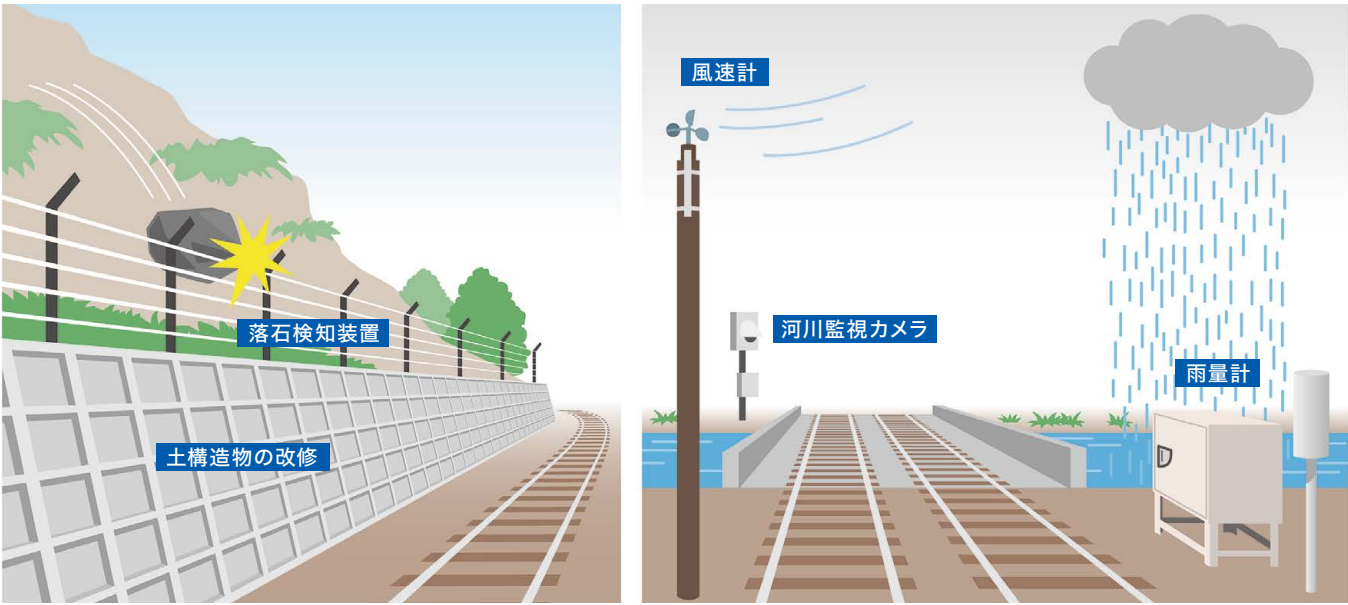
清水公園駅～愛宕駅間の内約370mの区間においてロングレール化工事を実施しました。また、愛宕駅及び野田市駅付近にて、境界フェンスの設置や舗装等、高架下整備を進めています。



【大山駅付近連続立体交差事業】

大山駅付近では、2024年11月9日(土)・14日(木)に「東武鉄道東上本線(大山駅付近)連続立体交差事業」の工事説明会を開催いたしました。現在は、家屋調査及び仮線工事に向けて準備を進めています。

自然災害対策（地震対策・大規模災害含む）



豪雨対策

のりめん
法面改修

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。

【法面改修（藤岡～静和間）】



重要設備のかさ上げ

過去の浸水被害実績を基に、変電所等の重要設備をかさ上げて浸水対策を行っています。

【基礎かさ上げ後】



河川監視カメラ

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。

【河川監視カメラの映像】



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。

【浸水深マーキング（鷺宮～花崎間）】



地震発生対応

地震発生時には、当社沿線17か所に設置した地震計で観測した情報を基に、運行管理所の情報表示装置に地震警報が表示され、速やかに地震の大きさに応じた運転規制を行います。あわせて気象庁から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する「早期地震警報システム」の運用も行っています。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。

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。

また、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。



【高架橋耐震補強】

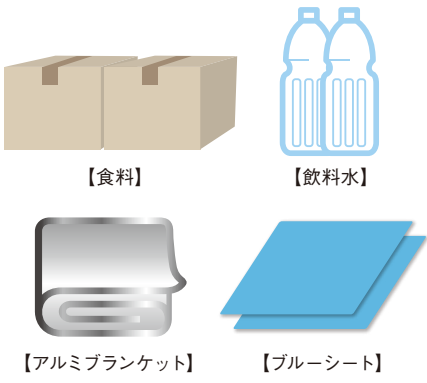
大規模災害に対する備え

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。

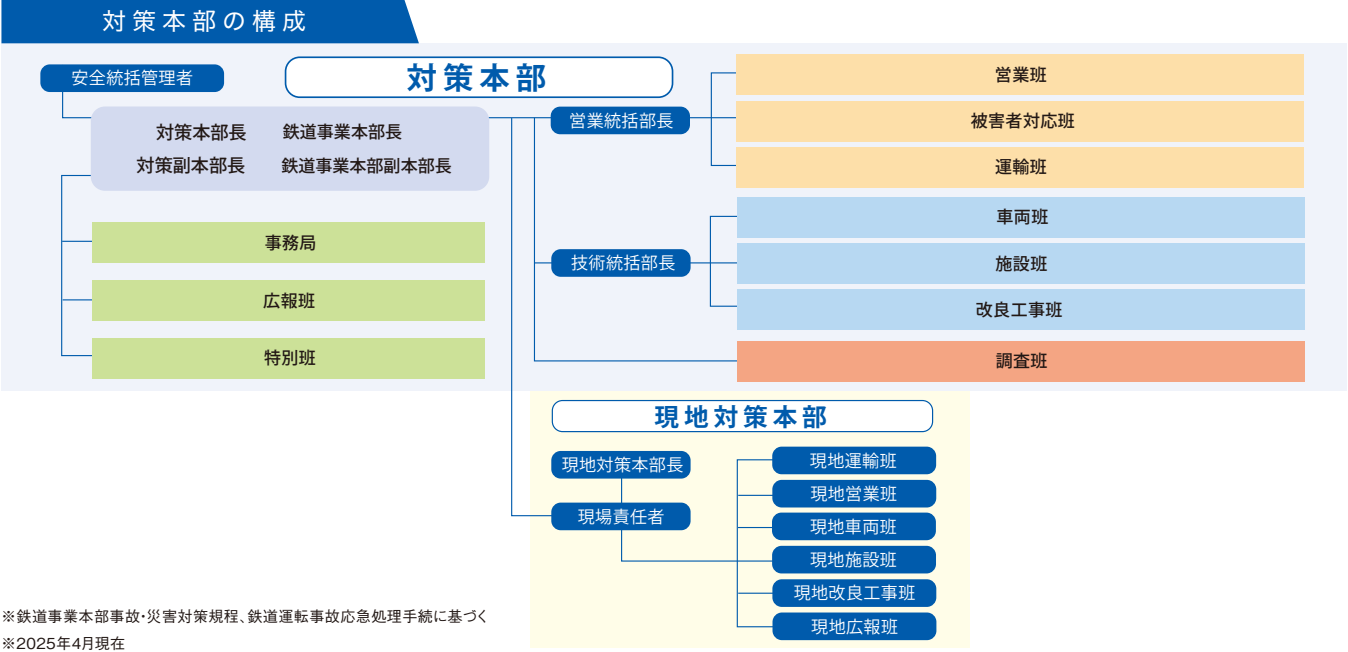
各駅への備蓄品の配備

大規模災害時における帰宅困難者対策として、お客様用備蓄品（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）に配備しています。



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。



※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
※2025年4月現在

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。

防護楯/さすまた/防刃手袋

車内・駅構内においてお客様の避難誘導を行う係員が身を守るため、装備品を配備しています。

【駅】



【防護楯】



【さすまた】

【車両】



【防護楯】



【防刃手袋】

防犯カメラ

車内や主要駅及び無人駅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】



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。



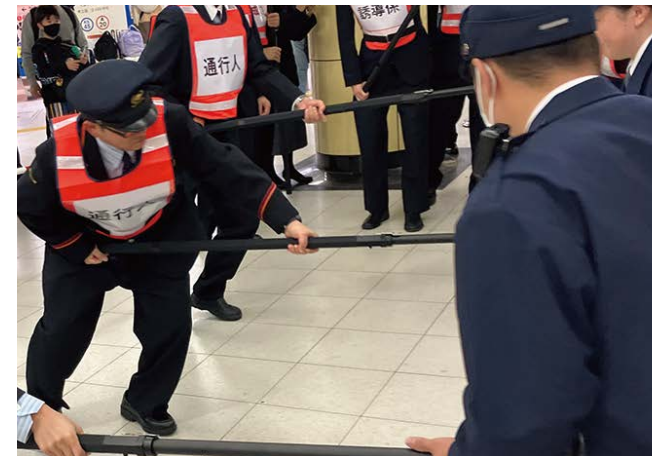
侵入防止対策

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。



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、駅構内や列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。



【押上駅における対応訓練】



【七里駅における対応訓練】



【流山おおたかの森駅における対応訓練】



【新鎌ヶ谷駅における対応訓練】



【下板橋駅構内における対応訓練】



【川越市駅構内における対応訓練】

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。

各部における教育訓練

乗務員（運転士・車掌）

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においてシミュレータを活用しています。



【運転士】



【車掌】

駅係員

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）】



訓練線の活用

総合教育訓練センターでは、社員の更なる技能向上を図るため、訓練線を活用し、普段営業線ではでき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

車両部門では、故障の発生に繋がる要注意作業や、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。また、2024年度は想定外の事象への対応能力向上のため、机上のシナリオシミュレーションのワークショップを実施しました。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。



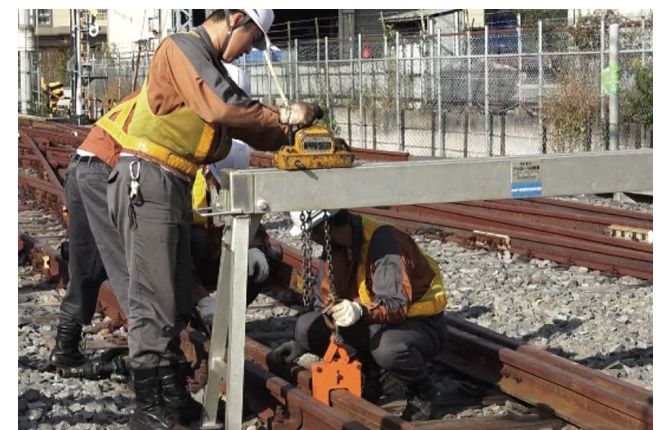
【技能研修会（南栗橋工場）】



【車両部 シナリオシミュレーション】



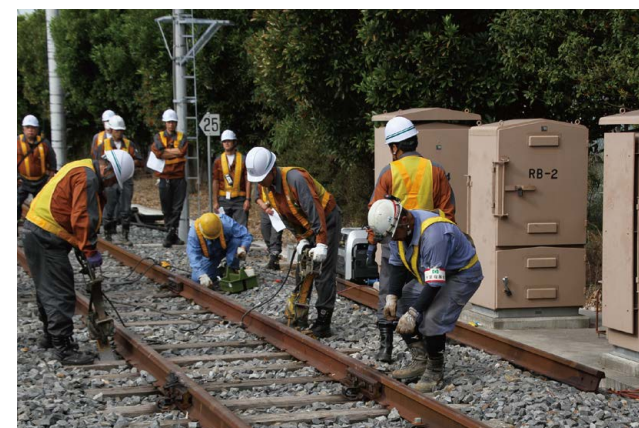
【電気保全部門 ブラインド訓練ふり返し】



【線路保全部門 レール更換訓練】

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。



【軌道整備】

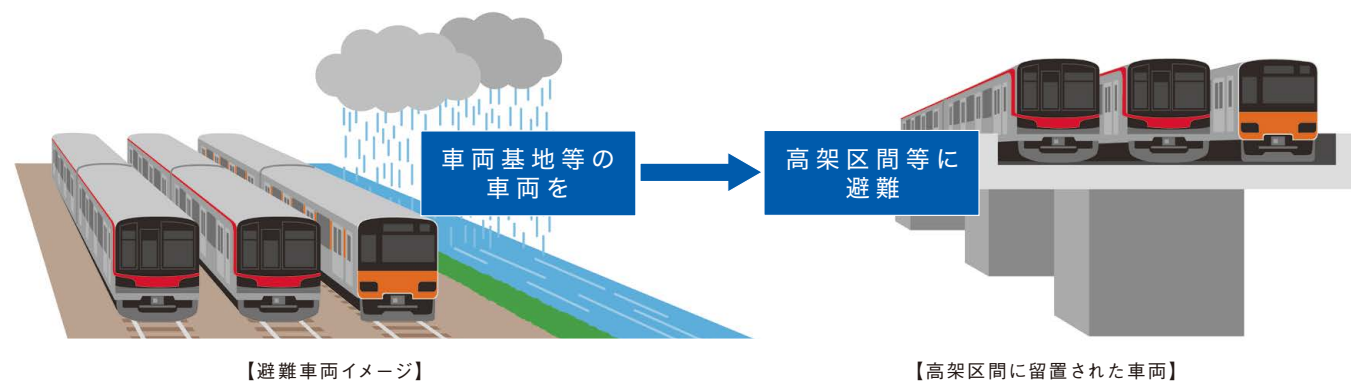
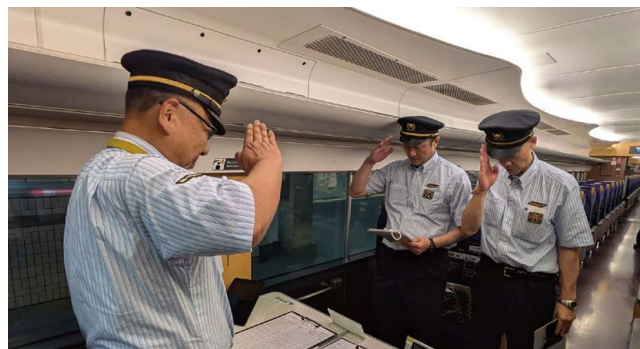


【併結訓練】

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。

【車内での乗務員点呼訓練】



駅における避難誘導訓練

大規模災害による帰宅困難者や、テロや火災の発生を想定し、警察・消防・同業他社・地域の皆様と合同で、様々な訓練を実施しています。帰宅困難者対応においては、駅からの一時滞在施設までの避難誘導を行いました。



【大宮駅周辺帰宅困難者訓練（関係事業者合同訓練）】

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・招集体制、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。

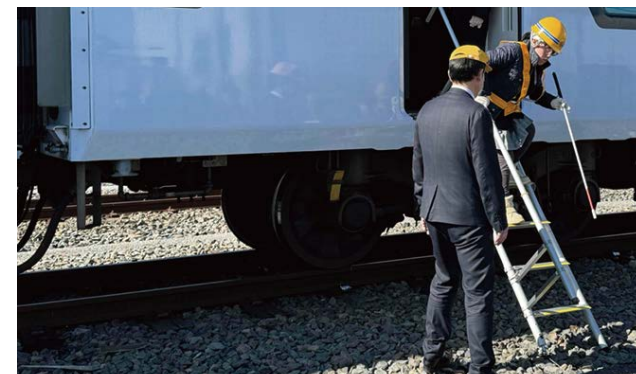
また、9月には防災週間に合わせ、大規模災害の発生を想定し、安否確認訓練や現業部門と連動した対策本部設置訓練等の災害対応訓練を実施しています。



【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。



【避難はしご降車体験】



【模擬踏切道での歩行体験】

e ラーニングによる教育

更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、社内教育等で活用しています。



【事故に関するデジタルサイネージ】



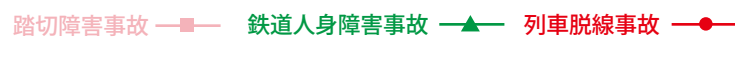
【安全への誓い】

鉄道運転事故

鉄道運転事故の件数

2024年度に当社で発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が17件、鉄道人身障害事故が23件でした。

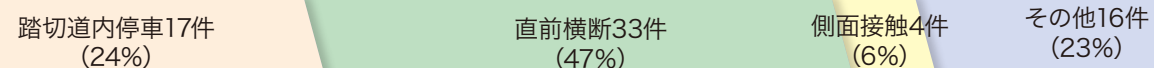
※鉄道運転事故…列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故



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70件で、その主な原因は踏切道内停車、直前横断などです。

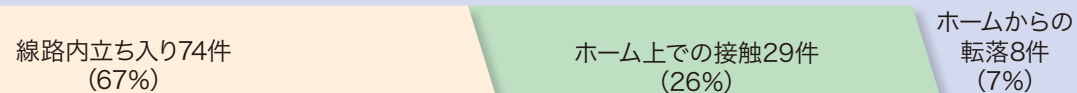
CHECK 【踏切障害事故の原因別の件数と内訳】 総件数70件



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111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111件



輸送障害

当社で発生した2024年度の輸送障害は合計57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57件



インシデント

2024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

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。

事故防止対策

「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。

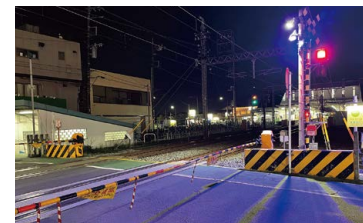


【踏切】

【改札】

青色照明の設置

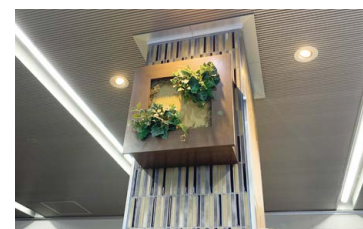
人身事故防止対策として、心理的な鎮静効果があるとされる青色照明を一部の駅や踏切に設置しています。



【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】

事故防止啓発活動の推進

自治体との合同啓発活動

沿線自治体と合同で、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。



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。



プラットフォーム事故0 (ゼロ) 運動

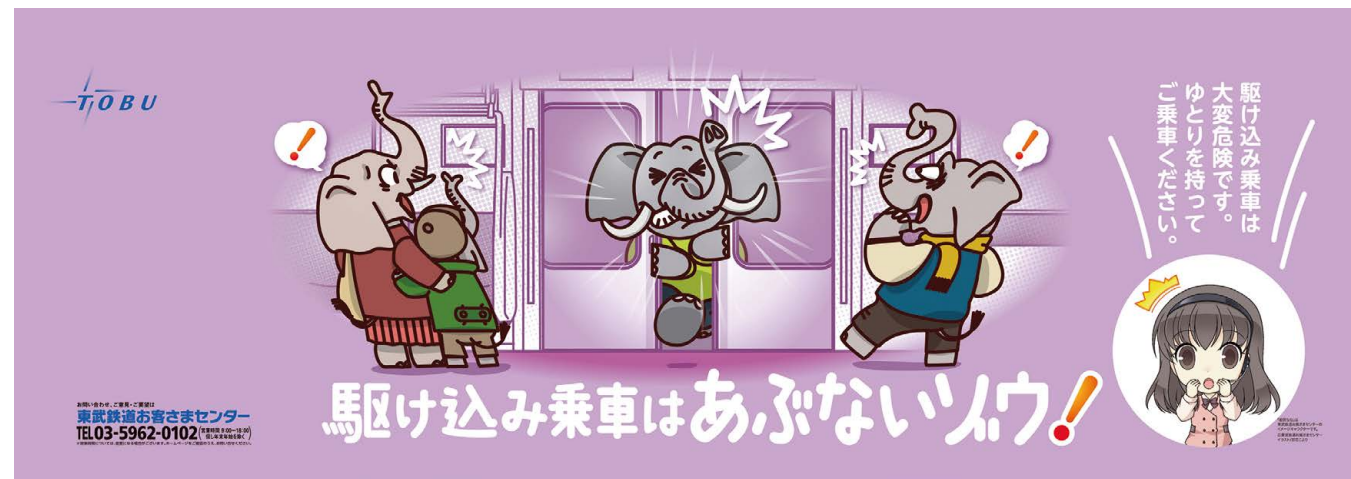
お客様に安全に駅をご利用いただくために、プラットフォーム上での列車との接触やホームから線路への転落について注意喚起をするとともに、危険と感じた時は非常停止ボタンを押していただくことを目的として、「プラットフォーム事故0 (ゼロ) 運動」を実施しています。



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。



「声かけ・サポート」運動

2016年11月より「声かけ・サポート」運動を実施しています。2024年は、9月2日～10月31日を「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンとし、広報活動を強化して展開いたしました。

当社社員がお困りのお客様へ積極的な声かけを行っておりますが、駅や車内でお困りのお客様や、危険に気がついていないお客様などをお見掛けした際は、お客様にもお声がけやお手伝いのご協力をお願いいたします。



危険物持ち込み

駅及び車内への危険物の持ち込みは、法令等により禁止されています。持ち込みが禁止されているものについては、当社ホームページなどで事前にご確認ください。また、不審物等を発見された場合は近寄らず、直ちに係員にお知らせください。



バリアフリー（社員専用連絡アプリ）

車イスや白杖等を利用されるお客様や電車の乗り降りに介助を必要とされるお客様をご案内する際に、駅係員が乗車駅で入力した乗車列車や乗車位置などの情報を降車駅に共有できる「社員専用連絡アプリ」を導入しました。駅設備に表示している二次元コードを業務用スマートフォンで読み取り、お客様の乗車位置情報を降車駅へリアルタイムに情報を伝えます。



【アプリ使用イメージ】



【アプリ画像イメージ】

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。

●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。



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。



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。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】



【遮断かんが持ち上げります】



【車全体が出るまで進んでください】