

2026 安全報告書



2026 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。

2025年度においては、安全重点施策で掲げた「安全性向上施策」として春日部駅付近において伊勢崎線下り線の仮線切替を実施し、10月から仮下り線および仮下りホームの使用を開始しました。

「訓練の更なる充実」では、関係機関と連携し、野田線の営業列車を使用した不審者対応訓練を6月に実施しました。また、各部門において、異常時対応能力の向上を目的として、シナリオを設けない実践的な「ブラインド訓練」に継続して取り組みました。加えて、環境変化や予期せぬ事態に直面した際にも柔軟かつ主体的に対応できる能力を養うため、ワークショップやシミュレーション訓練を行い、「セーフティII」の考え方の浸透を図りました。

「安全性向上施策」としては、連続立体交差化事業のほか、ホーム柵・車内防犯カメラの設置及び先進技術の活用を進めました。

また、非常停止ボタンの周知や踏切事故防止に向け、動画やポスターを新たに制作するなど、安全啓発にも積極的に取り組みました。

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2025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」は輸送の安全の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。

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、2025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、2026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。

2025年度安全重点施策

2025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

安全への投資

安全関連設備投資として、2025年度は総額347億円(鉄道事業設備投資の約71%)を投資し、踏切における事故を根本から解消することを目的に鉄道の立体化を推進するとともに、駅の安全対策としてホーム柵(可動式・固定式)等の整備、新造車両の導入のほか、線路・電気等施設の更新等、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。

鉄道事業設備投資総額
(2025年度)
487億円

その他の設備投資
140億円
29%

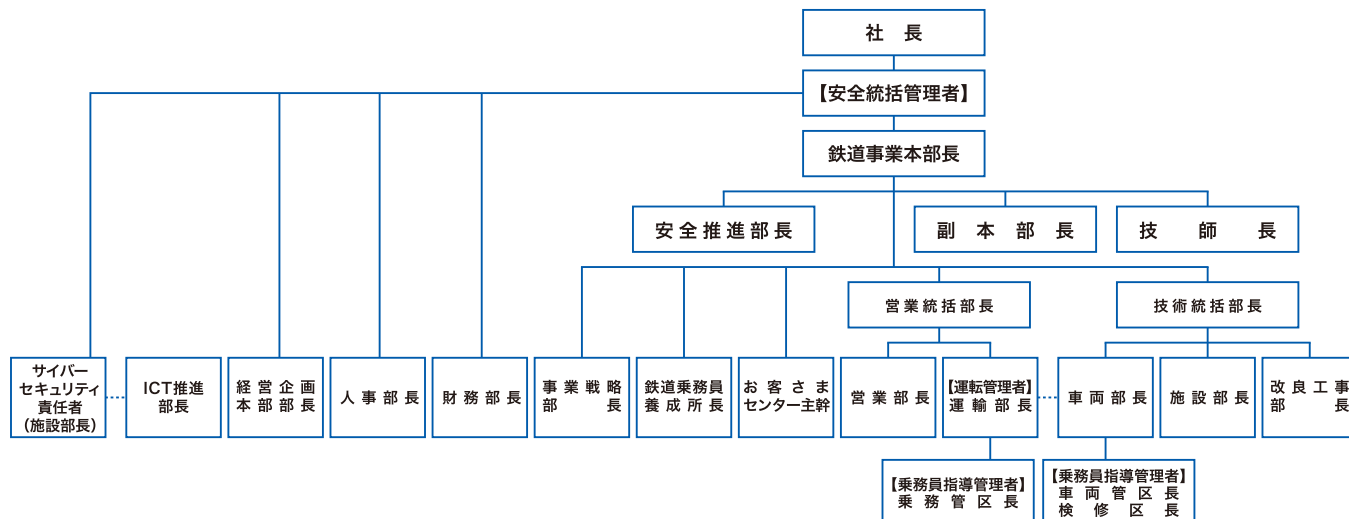
安全関連設備投資
347億円
71%

「輸送の安全」を推進する社内の体制

安全管理規程では、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。尚、サイバーセキュリティへの対応のため2026年4月1日付で安全管理規程を改訂しました。

【安全の確保に関する体制】

(2026年4月現在)

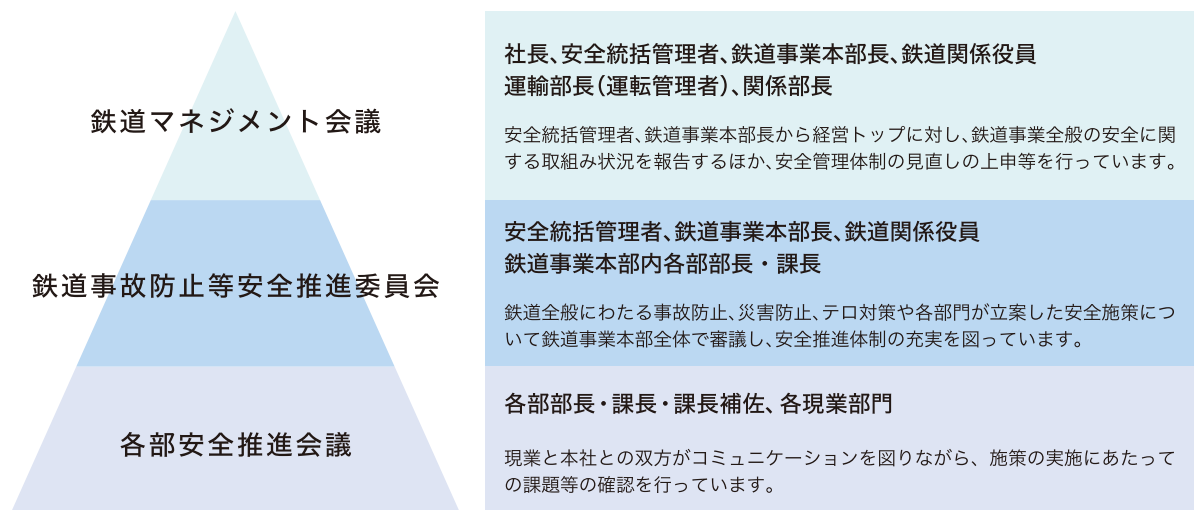


「輸送の安全」への取組みの確実な実施に向けて

「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ましたが、2026年4月1日に当社が3社を吸収合併しました。

2. 「輸送の安全」の維持・向上のために

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。

【実施内容】

- ・社長による訓示
- ・有識者講演会
- ・各部の取組み発表

※2025年度は8月4日に開催



【取組み発表】

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。



【栃木地区における安全巡回】

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。

2025年度は、各エリアごとにテーマを設定し、職能を横断した意見交換を実施しました。



【栃木地区における意見交換会】

安全監査（鉄道輸送の安全に関する内部監査）

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、安全監査を実施しています。

【2025年度重点監査項目】

- ①安全に関する教育・訓練の実施状況及び記録の作成状況
- ②ヒヤリハット・良好事例等の収集・活用状況
- ③自然災害、テロに関する取組み状況
(施策・訓練・教育・啓発等)

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)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。現状の課題の深掘りや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。

【実施内容】

- ・安全に関する講演会
- ・現業職場訪問
- ・能力向上ワークショップ



【安全講演会】



【能力向上ワークショップ】

「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。



【夏季「輸送の安全」強化運動ポスター】

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。

【実施内容】

- ・有識者講演会
- ・鉄道関係役員との意見交換



【意見交換会】

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）」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。

【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

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と組み合わせることで、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。

作業マニュアルである「わかりやすい仕事の手順」に“作業のひと工夫と勘どころ！”を新たに加えている。



【技術部門における取組み】

運輸部「10ミニッツ」発表

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、ヒヤリハットにとどめることができた「気づき」に着目し、事故防止につながる良好事例等を乗務員間で共有する取組みを行っています。

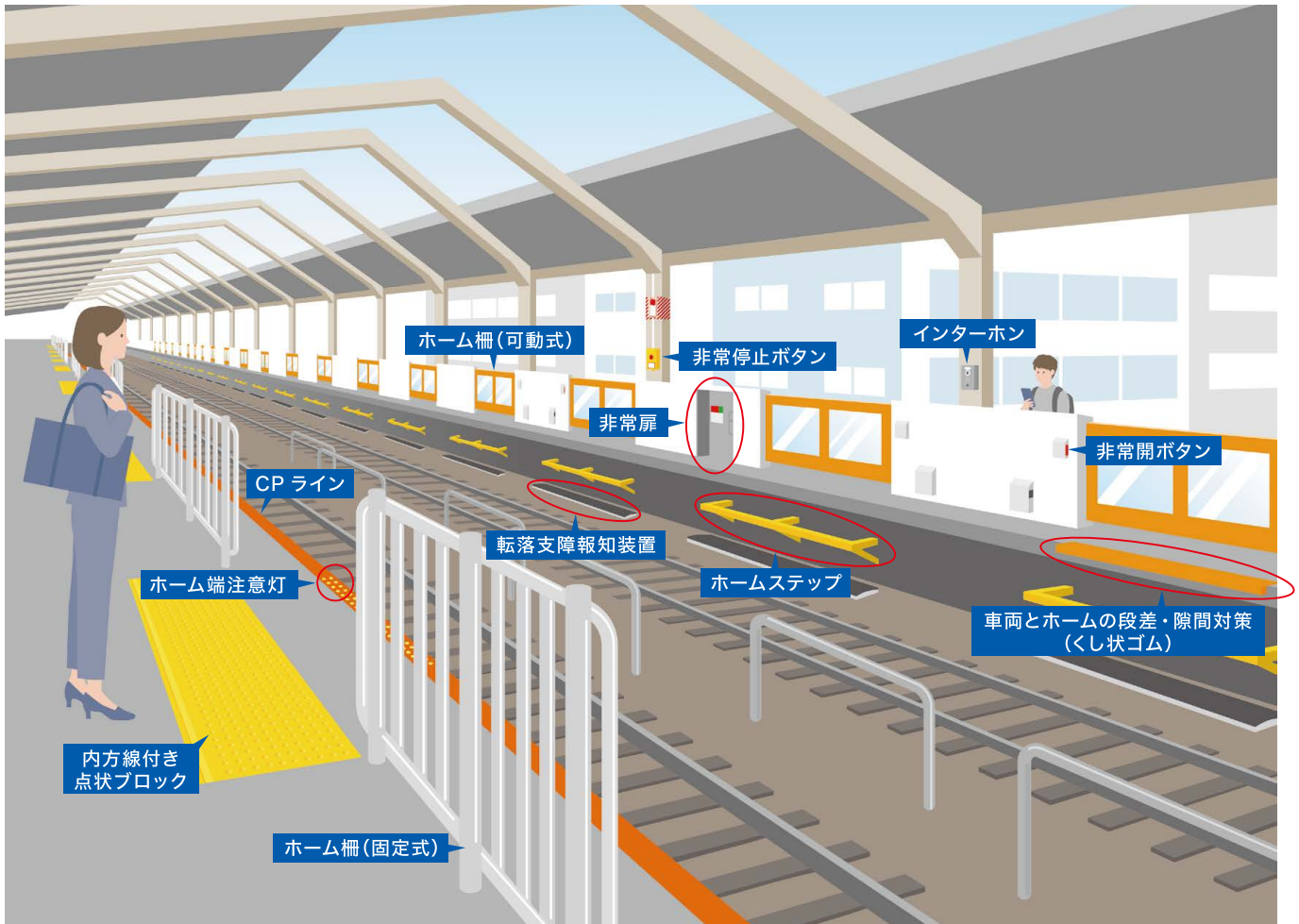
折返し時刻や種別、発車番線によって異なる池袋駅におけるドアの取扱いについて、イメージしやすいように動画を8パターン作成しています。

※「10ミニッツ」とは現業の取組みを約10分の発表内容にまとめ、本社・各乗務管区に情報共有する取組み。



駅の安全

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。



(イメージ)

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。

インターホン



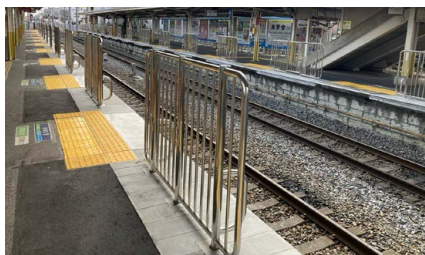
不審者・不審物等をお客様が発見した時等に、駅係員への連絡を迅速に行うため、主要駅のホーム階段付近に非常用インターホンを設置しています。

3.お客様の安全のために

ホーム柵（可動式・固定式）



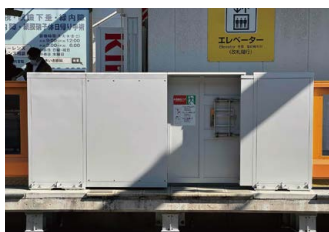
ホーム柵（可動式）【下赤塚駅】



ホーム柵（固定式）【豊四季駅】

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40駅に設置しました。2026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86駅を整備します。

非常扉



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、非常扉から脱出ができます。

非常開ボタン



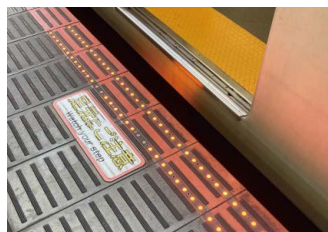
可動式ホーム柵設置駅で、車両の外に避難が必要となりホーム柵が開かない場合に使用するボタンです。ボタンを操作することで、ホーム柵が自動で開きます。

内方線付き点状ブロック



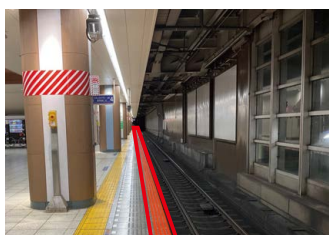
視覚に障がいのあるお客様にホームの内側であることをお知らせする、「内方線付き点状ブロック」の整備を推進し、1日のご利用者数3,000人以上の駅を基本に整備しています。

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。

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

転落支障報知装置/ホームステップ



転落支障報知装置は、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。

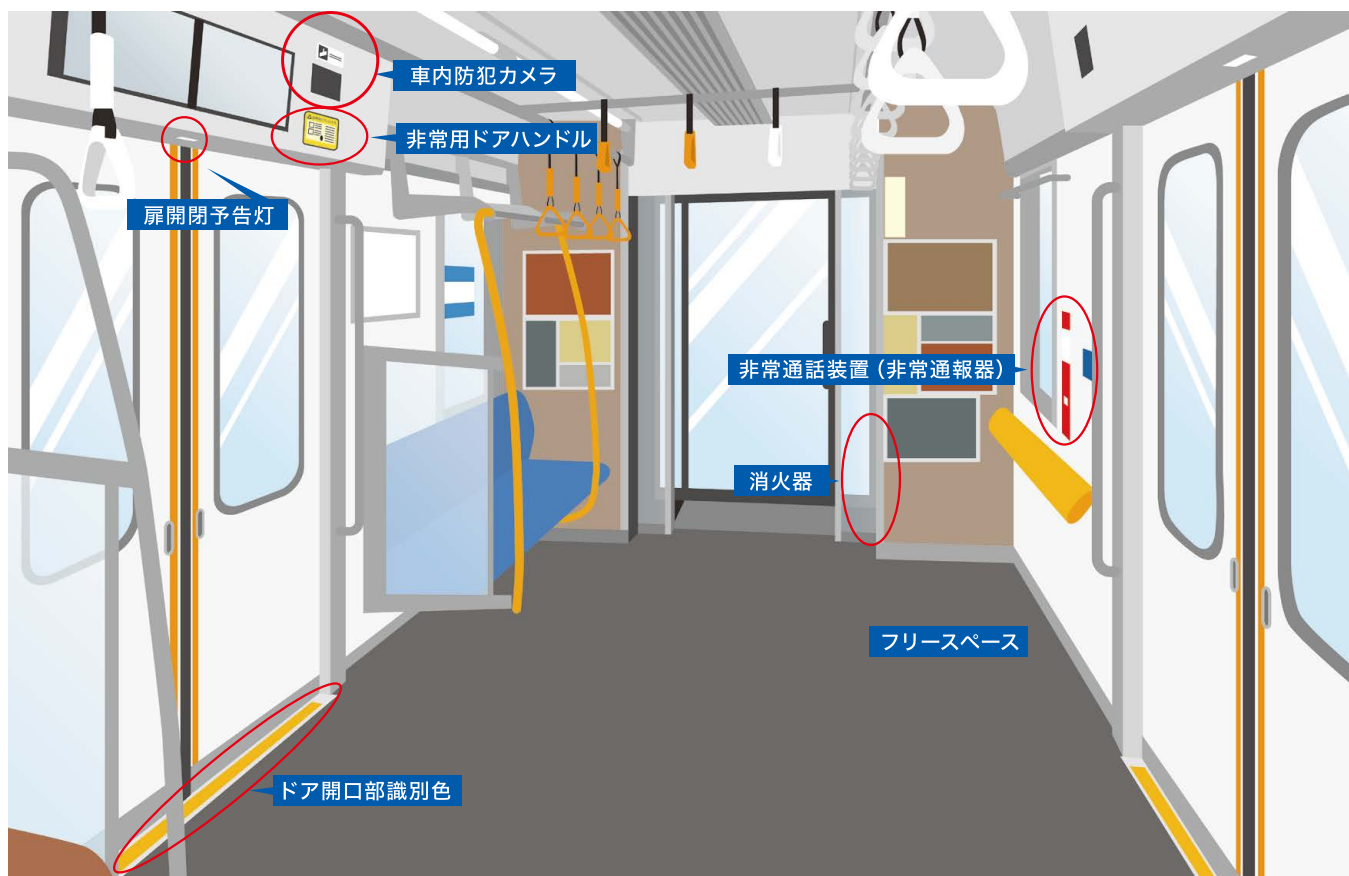
車両とホームの段差・隙間対策（くし状ゴム）



車いす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。

3.お客様の安全のために

車両の安全



(イメージ)

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)

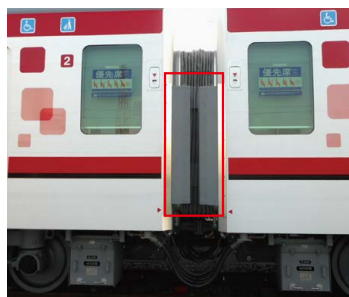


【非常通話装置(非常通報器)の場所を示す車内の掲示】

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。

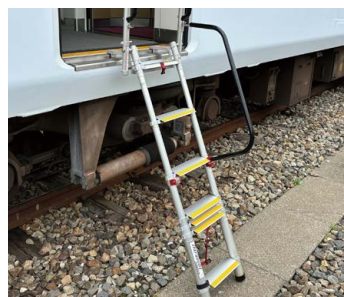
3.お客様の安全のために

転落防止用ホコ



お客様のホーム上から車両間(車両連結部)への転落防止を目的として、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。

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」、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)を採用しています。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】



【扉開閉予告灯】



【車内多機能トイレ(一部特急車両に設置)】

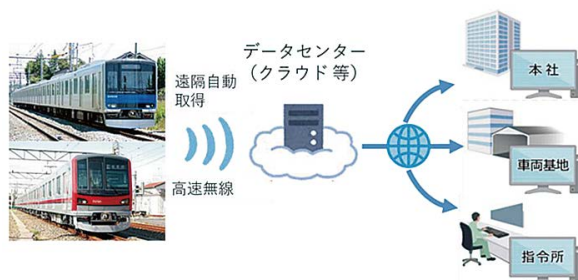


【車いすスペース】

【その他の安全対策】

【車上データ有効活用システム「Remote」】

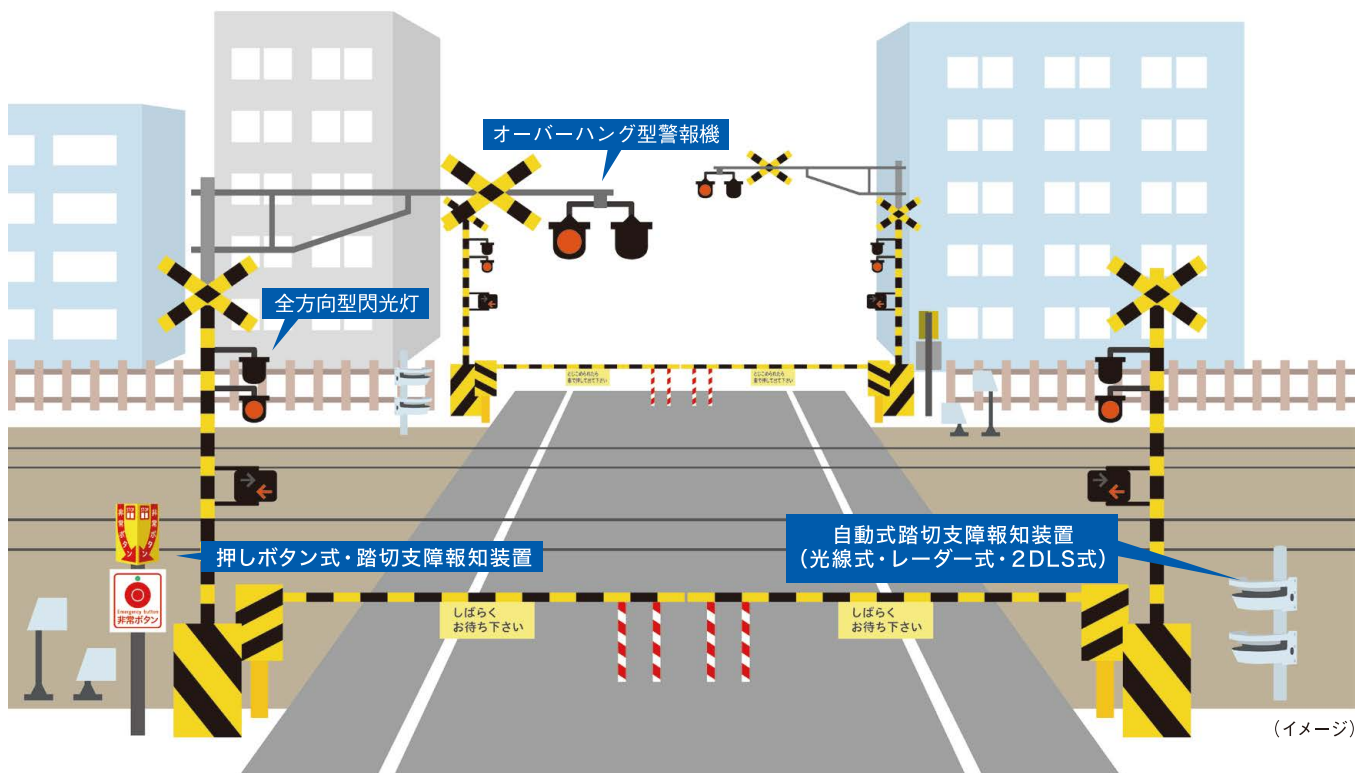
お客様に安全・快適な車両を提供し続けるために走行中の車両の機器状態をリアルタイムに取得、蓄積、分析し、有効活用するシステム「Remote」を導入しています。車両の機器状態を常時把握し、迅速な対応を可能とすることで、更なる安定運行の確保や輸送サービスの向上に努めています。



3.お客様の安全のために

踏切の安全

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)

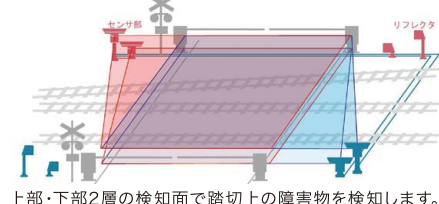
遮断中の踏切内に自動車が立ち入った場合に、レーザーで自動的に検知し、接近してくる列車の運転士に踏切で異常があることを知らせます。

2DLS式※は検知範囲が広くっており、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

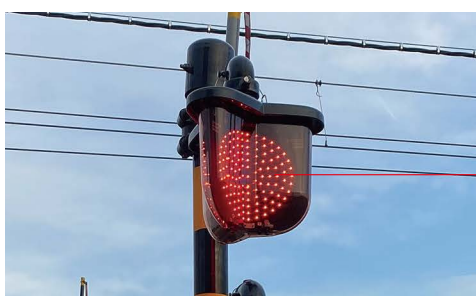


【2DLS式】



その他の対策・取組み

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。このほか、一部の踏切において新たに進出喚起装置を設置し、音声によって注意喚起を行っています。



【全方向型閃光灯】



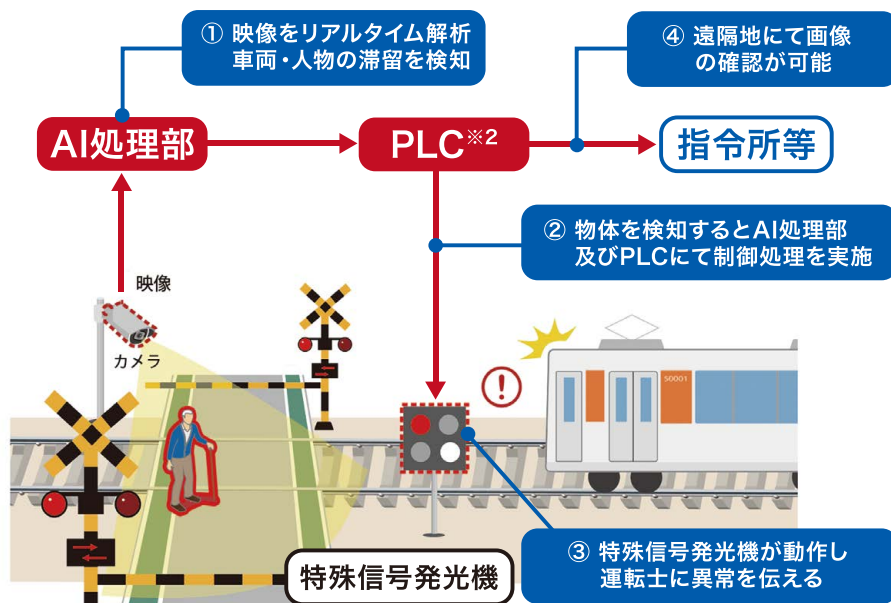
【オーバーハング型警報機】

3.お客様の安全のために

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年度末現在：計8か所)

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を図っています。



※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顯示する。

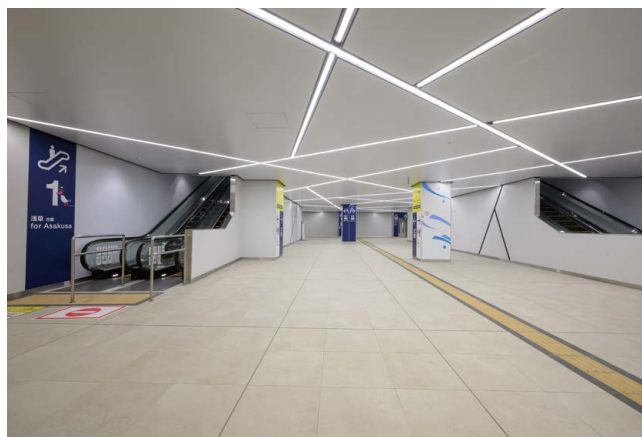
※2 プログラマブルロジックコントローラの略

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、沿線各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において、2025年12月に東口改札及び新下りホームの供用を開始しました。



【とうきょうスカイツリー駅東口改札内コンコース】

春日部駅付近連続立体交差事業

伊勢崎線春日部駅付近において、2025年10月に下り線の仮線切替えを実施し、仮下り線および仮下りホームの使用を開始しました。



【伊勢崎線仮下り線および仮下りホーム】

大山駅付近連続立体交差事業

大山駅付近において、高架化工事に支障する施設撤去のほか、中板橋方(栄町付近)では、現在の区道と線路を移設するための工事を進めています。



【区道と線路の移設工事】

清水公園～梅郷間連続立体交差事業

清水公園駅～愛宕駅間において、旧155号踏切道に代わる付替え道路の整備を進めています。



【付替え道路の整備】

せんげん台～武里間(都) 大場大枝線架道橋新設工事

せんげん台～武里間(都) 大場大枝線架道橋新設工事は、2025年8月に工事着手し、工事桁支持杭の打設工事を進めています。



【完成イメージ】

3.お客様の安全のために

各種訓練

異常時総合訓練



【電気保全部門の訓練】



【脱線車両復旧訓練】

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。

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、定期的に実車を使用した訓練を実施しています。



【車内での乗務員点呼訓練】

災害を想定した確認・訓練

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。

また、東日本大震災が発生した3月に、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、列車の一旦停止訓練等を実施しています。



【対策本部設置訓練】

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、駅から一時滞在施設までの避難誘導を行いました。



【幸手駅における帰宅困難者対応訓練】

視覚に障がいのあるお客様へのご案内教育



【ホーム上の歩行体験】



【ホームの高さ確認】

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を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。

テロ等非常事態対策

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止するため、防犯カメラの設置や、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/防刃手袋/さすまた/アームガード

駅・車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。



【防護楯】



【防刃手袋】

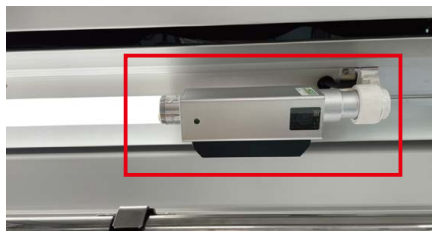


【さすまた】



【アームガード】

防犯カメラ



【駅・車内の防犯カメラ】

主要駅及び無人駅や車内に防犯カメラの設置を進めています。

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。

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

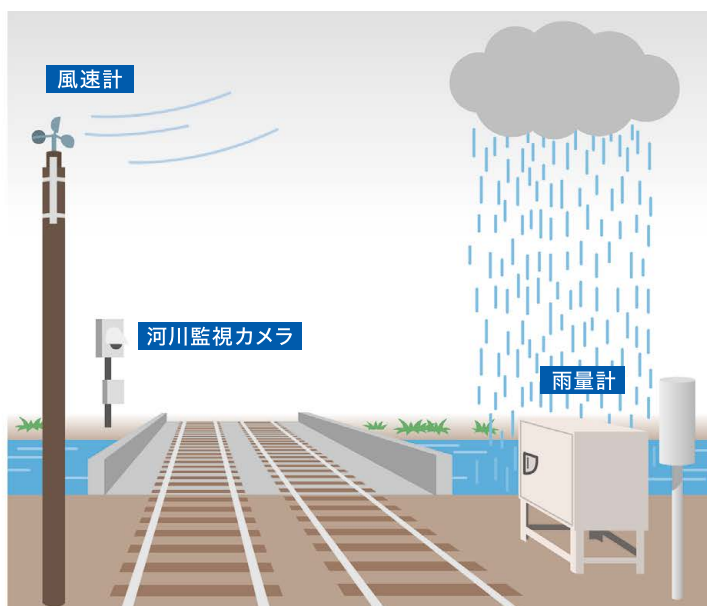
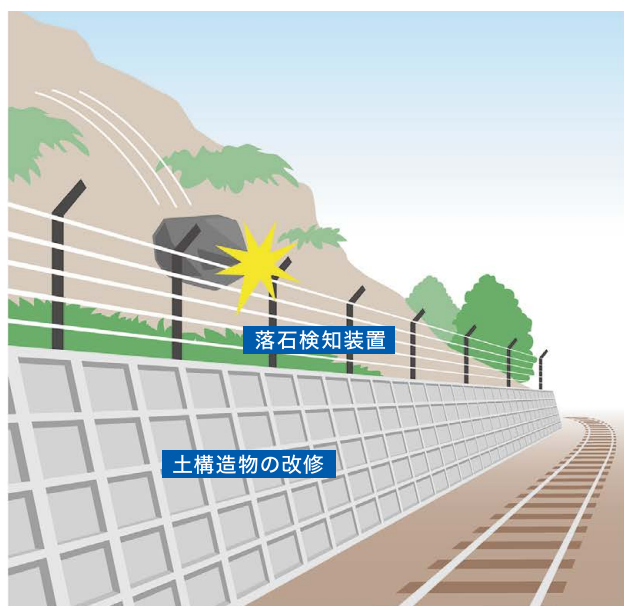
不審者・不審物への対応能力の向上を目的として、テロ等非常事態の発生を想定した対応能力向上訓練や護身術講習を、警察・消防機関と連携して行っています。また、駅構内や列車内で傷害事件等が発生したことを想定して、乗務員による初動対応やお客様の避難誘導、刃物に対する防御方法等についても訓練を行っています。

【走行中の列車における対応訓練
(江戸川台駅～運河駅間)】

【東武宇都宮駅における対応訓練】



【川越駅における対応訓練】



(イメージ)

豪雨対策

のりめん
法面改修

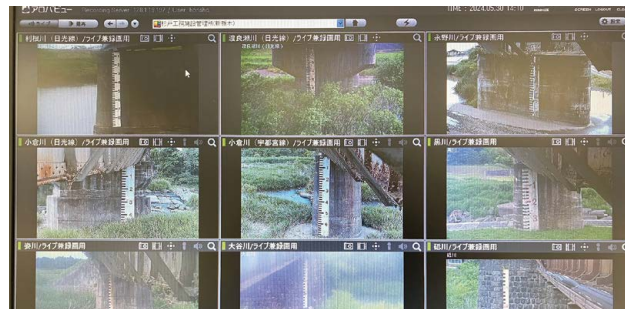
定期的な検査の結果等に基づき、対策が必要な場所については、法面改修等の土構造物改修工事を実施しています。



【法面改修（藤岡駅～静和駅間）】

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】

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】

浸水深マーキング

浸水ハザードマップ情報から、電柱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（鷺宮駅～花崎駅間）】

5. 自然災害対策

地震対策

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。



【食料】



【飲料水】



【アルミブランケット】



【ブルーシート】

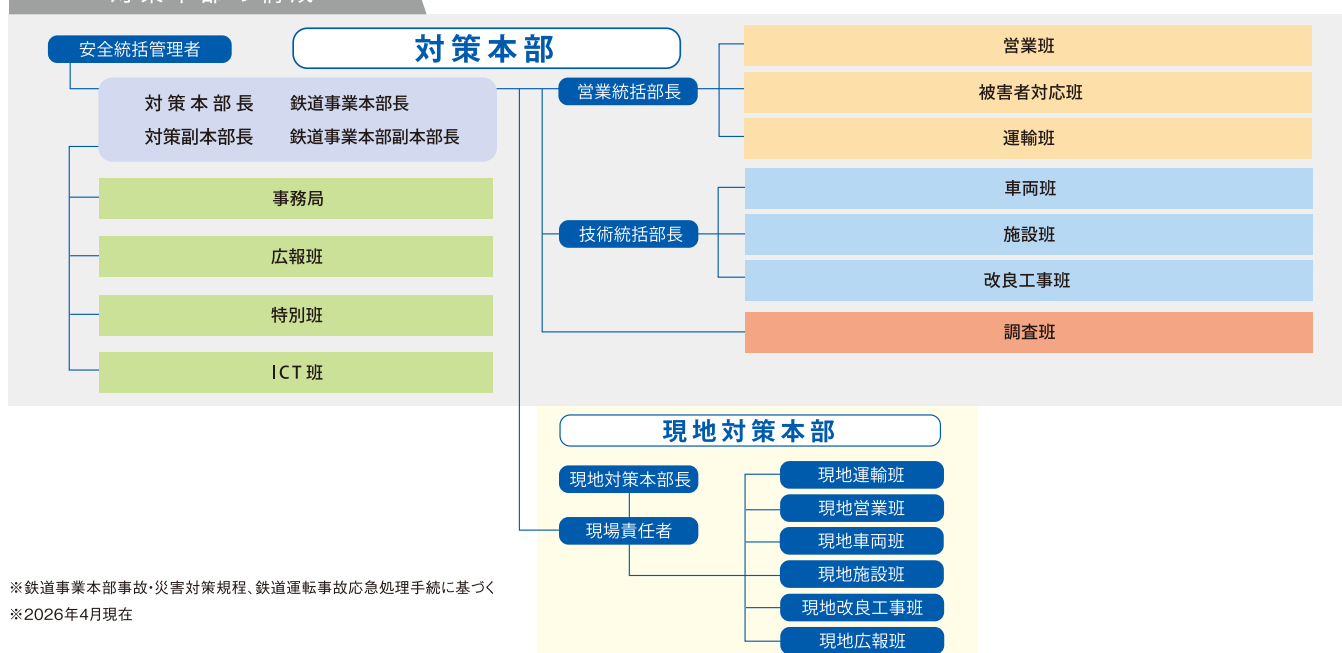
各駅への備蓄品の配備

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。

対策本部の構成



※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
※2026年4月現在

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

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。



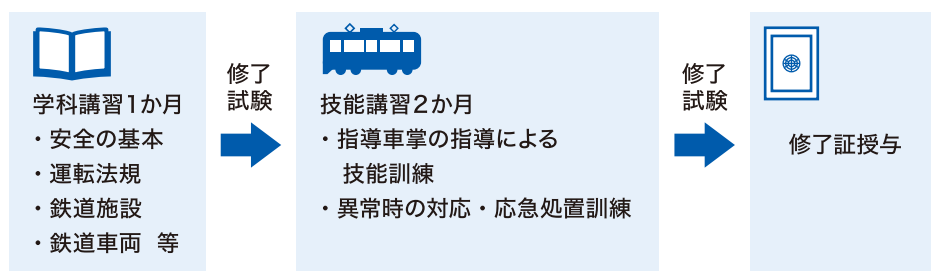
【駅係員の教育（基本動作の習得・機器の取扱い）】

乗務員の養成

鉄道乗務員養成所では、車掌の養成ならびに国土交通大臣の指定を受けた動力車操縦者養成所として運転士の養成を行い、乗務員に必要な知識・技能の教習を行っています。

車掌の養成

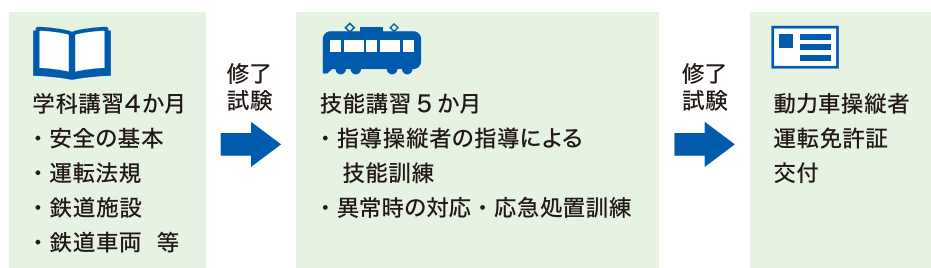
駅係員を経験後、学科講習と技能講習を受け、各種試験に合格することで車掌となります。



【鉄道運転訓練シミュレータを活用した訓練】

運転士の養成

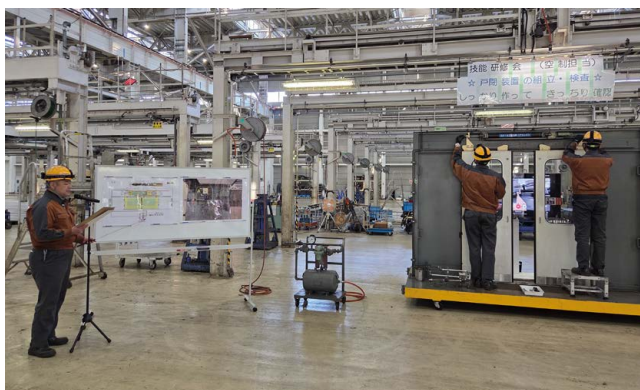
駅係員と車掌を経験後、学科講習と技能講習を受け、各種試験に合格することで運転士となります。



6.人材育成

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、2025年度からは作業リーダーを対象に、異常時の対応能力向上を目的とした机上シナリオシミュレーションを、3か年計画で実施しています。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。



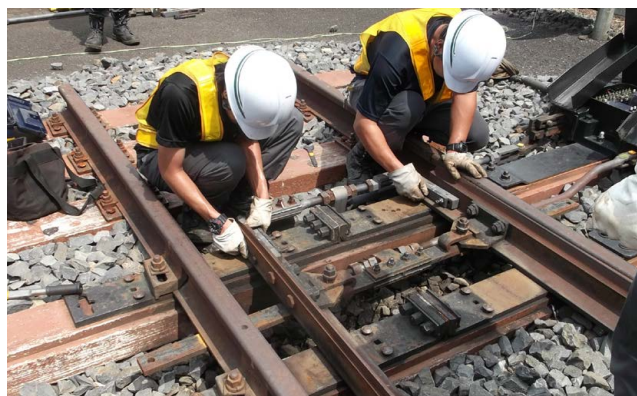
【技能研修会(南栗橋工場 制御機械場)】



【技能研修会(南栗橋工場 回転機械場)】



【レール折損時における応急復旧訓練】



【分岐器割出し事故を想定した復旧および情報伝達訓練】

事故から学ぶ展示室

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】

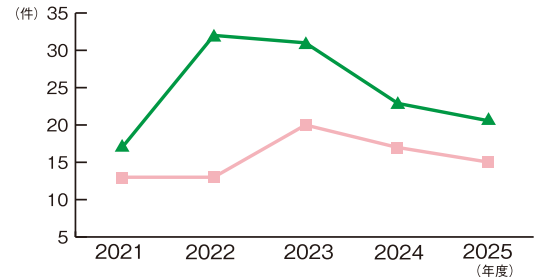
鉄道運転事故

鉄道運転事故の件数

2025年度に当社で発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が15件、鉄道人身障害事故が21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

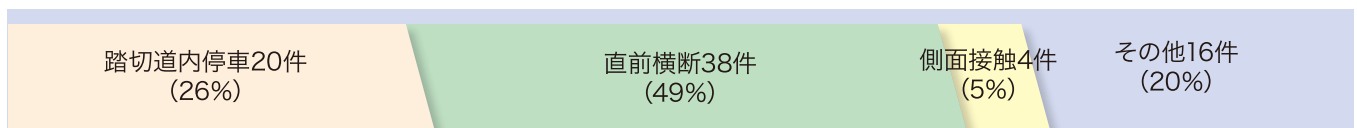
踏切障害事故 —■— 鉄道人身障害事故 —▲— 列車脱線事故 —●—



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78件で、その主な原因は踏切道内停車、直前横断などです。

【踏切障害事故の原因別の件数と内訳】 総件数78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年間の鉄道人身障害事故件数は124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。

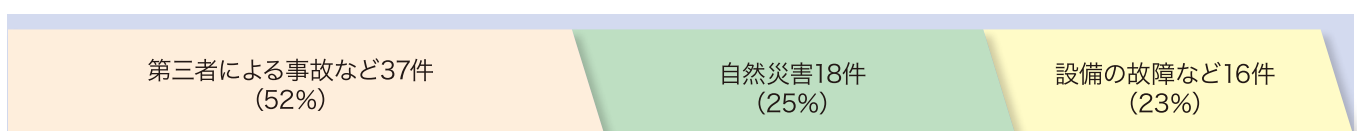
【鉄道人身障害事故の原因別の件数と内訳】 総件数124件



輸送障害

当社で発生した2025年度の輸送障害は71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

【輸送障害の原因別の件数と内訳】 総件数71件



インシデント

2025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

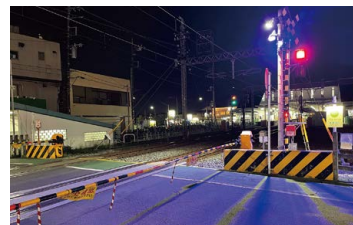
一般社団法人「日本いのちの電話連盟」にご協力をいただき、駅や踏切に相談窓口のポスター等を掲出しています。



【踏切】

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。



踏切安全に関する啓発活動

踏切道における注意喚起および安全啓発を目的として、新たにポスターや動画、特設サイトを制作し広く情報発信を行いました。



8.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」を設置し、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、より一層皆様を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。2025年度は、9月1日～10月31日を「声かけ・サポート」運動強化キャンペーン期間とし、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。



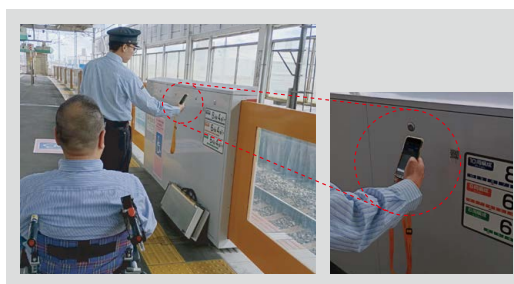
危険物持込禁止

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。

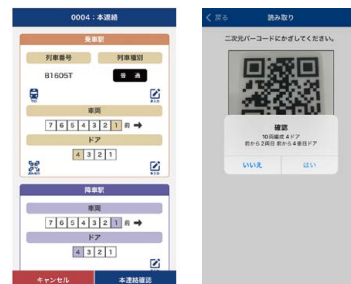


社員専用連絡アプリ

車いす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ヘ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】

8.ご利用のお客様、沿線の皆様とともに

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。



●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でおやめください。

●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、発車間際の駆け込み乗車は転倒・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。

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。

●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】



【遮断かんが持ち上がります】



【車全体が出るまで進んでください】

動画ライブラリ



【踏切安全について】



【非常通話装置】

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（非常通話装置・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。



【非常通話装置】

●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。



東武鉄道公式ホームページにおいて、新たに安全に関する動画ライブラリを設置し、踏切安全や非常通話装置操作等に関する動画を公開しています。是非ご覧ください。



<https://www.tobu.co.jp/anzen/movie/>

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。

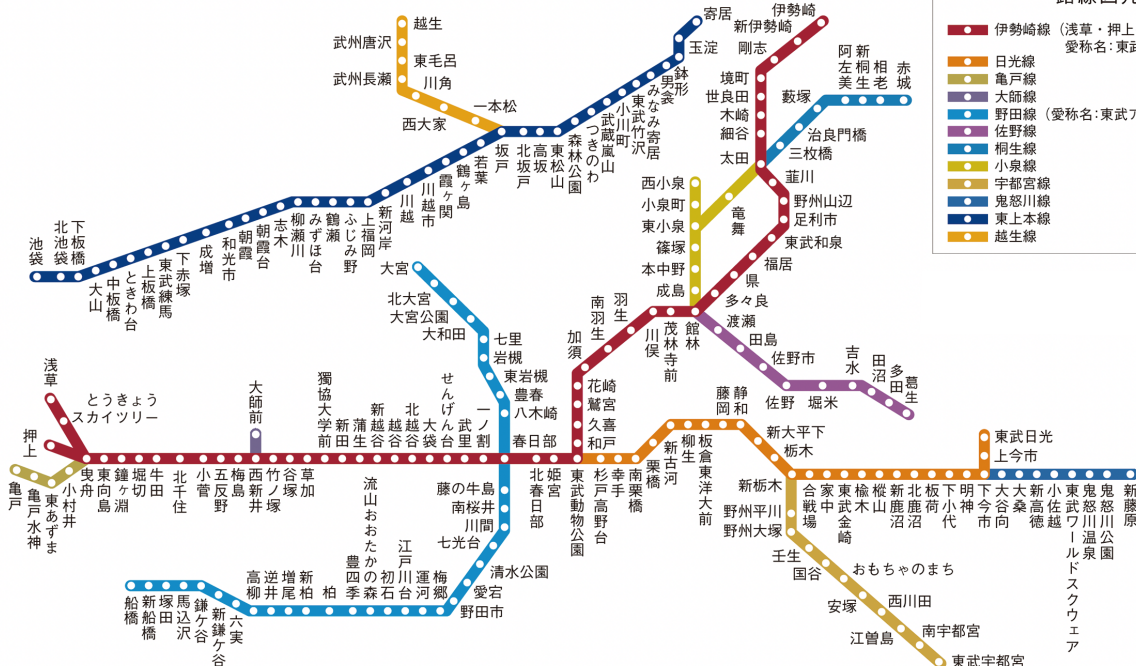


東武鉄道路線図



路線図凡例

- 伊勢崎線（浅草・押上～東武動物公園間
愛称名：東武スカイツリーライン）
- 日光線
- 亀戸線
- 大師線
- 野田線（愛称名：東武アーバンパークライン）
- 佐野線
- 桐生線
- 小泉線
- 宇都宮線
- 鬼怒川線
- 東上本線
- 越生線



表紙 90000系車両(2026年運行開始予定)

発行 東武鉄道株式会社
鉄道事業本部安全推進部

発行日 2026年6月発行