

## 踏切障害物検知装置(3D式・レーザー式)の設置100%を7月に達成します

～さまざまな安全対策により、運転事故件数、輸送障害件数、ホーム転落事故件数が大幅に減少～

東急電鉄株式会社

当社は、ご利用のお客さまの安全・安心を追求する取り組みとして、2021年7月に全踏切(※1)に踏切障害物検知装置(3D式またはレーザー式)の設置100%を達成します。

当社はこれまでも、全駅のバリアフリールート整備100%達成、大手民鉄初のホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置100%(※2)、当社保有車両への車内防犯カメラの設置100%などに取り組み、ホーム・車内・踏切の安全対策を積極的に推進しています。

そのような中、国土交通省鉄道局が2020年10月および12月(追加公表)に発表した「鉄軌道輸送の安全に関わる情報(令和元年度)」(※3)において、東急線の「列車走行キロ当たりの運転事故件数」がJR(在来線)7社および大手民鉄16社の中で最少となり、また「30分以上の遅延の原因となる輸送障害件数(原因が当社の事象)」は唯一の0件となりました。これを当社の安全への取り組み成果の一つと踏まえ、今後も引き続きお客さまに安心してご利用いただけるよう、さらなる努力を継続していきます。

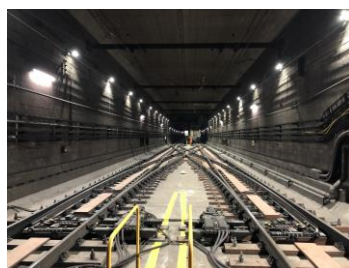
なお、2020年度の当社のホーム転落事故件数は、2021年1月末時点で5件と、前年度(2019年度)1年間の10件を下回るペースで過去最少の件数となることが見込まれています。事故の未然防止を目指した当社の安全への各種取り組みが運転事故件数、輸送障害件数、ホーム転落事故件数の大幅な減少に寄与していると認識しています。

また、事故の未然防止に加え、異常発生時における早期の運行復旧については、2017年に電気トラブルによる輸送障害が複数発生して以降、田園都市線の異常発生時の折り返し機能強化のため増強工事に取り組んできました。2021年度上期に渋谷駅～二子玉川駅間で列車の折り返し運転が可能な設備の供用を開始し(※4)、二子玉川駅での大井町線との接続が可能となることで、迂回ルートを確保し、お客さまへの影響を低減します。なお、この設備により二子玉川駅～中央林間駅間での折り返し運転についても、運行本数が増加します。

当社は、これからも安全対策を強化するとともに、終電時刻の繰り上げも活かしながら、夜間作業による保守点検・管理を徹底し、事故の未然防止ならびに異常発生時における早期復旧体制をたゆまず強化していきます。また、今後もあらゆるお客さまにとって「安全」「安心」「快適」な鉄道サービスの提供を目指していきます。



(3D式障害物検知装置)



(用賀折り返し設備)



(夜間作業の様子)

詳細は別紙のとおりです。

(※1)(※2)世田谷線・こどもの国線を除く

(※3)2006年10月1日に施行された「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年法律第19号)により新たに加えられた鉄道事業法第19条の3(軌道法第26条において準用する場合を含む。)の規定に基づき、国土交通省により毎年度整理して公表されている。 [https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr8\\_000037.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr8_000037.html)

(※4)現在は渋谷駅～用賀駅間での折り返しが可能

以上

【別紙】

●鉄道事業運転事故件数および輸送障害数

年 度	運転事故件数 (軌道は除く)	輸送障害件数 (軌道は除く)	
		原因が当社	原因が当社以外
2019年度	3 件	0 件	8 件
2018年度	5 件	3 件	18 件
2017年度	8 件	9 件	21 件

(凡例)  : 大手民鉄において、列車走行キロあたり最も事故が少ない項目

●ホームドア・センサー付固定式ホーム柵



(ホームドア)

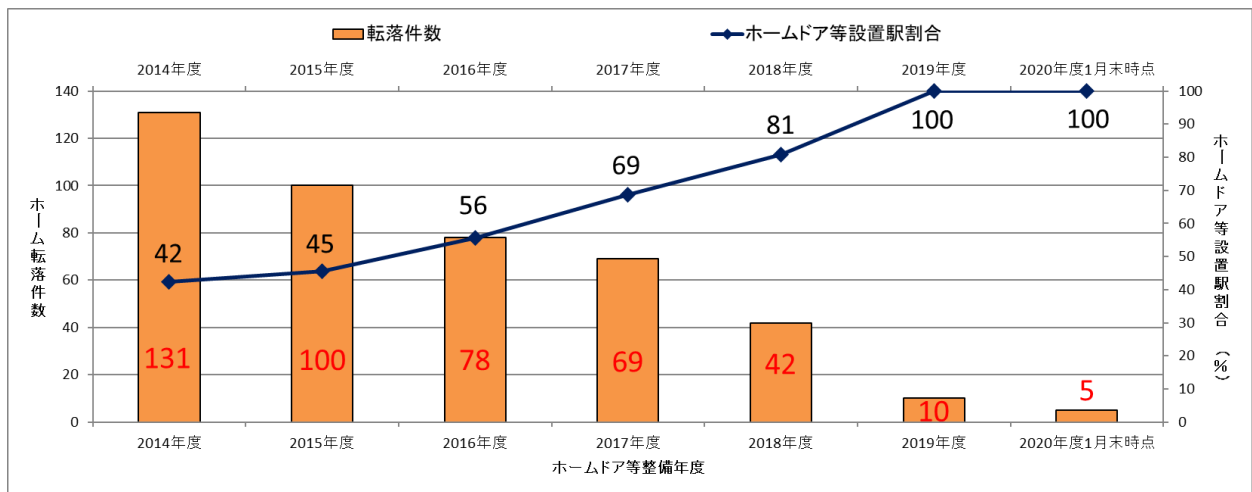


(センサー付固定式ホーム柵)



(「令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰」  
内閣総理大臣表彰受賞の様子)

●ホームドア等設置駅数とホーム転落件数



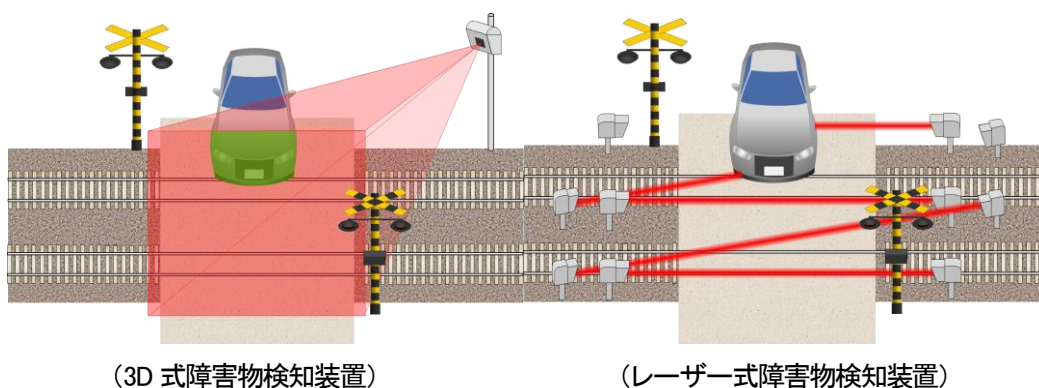
●踏切障害物検知装置

・踏切障害物検知装置設置数(世田谷線、こどもの国線を除く)

路線名	踏切数	3D式障害物検知装置	レーザー式障害物検知装置	未設置数 (2021年7月までに 対応)
東横線	22	14	7	1
目黒線	6	6	0	0
田園都市線	0	-	-	-
大井町線	32	15	16	1
東急多摩川線	24	16	8	0
池上線	51	42	9	0
計	135	93	40	2

・踏切障害物検知装置作動イメージ図

踏切障害物検知装置とは踏切で立ち往生している自動車などの障害物をセンサーで検知し、接近する列車の運転士に異常を知らせる装置です。当社では、踏切における更なる安全向上策として、「3D式障害物検知装置」の設置100%に向け、引き続き取り組んでいきます。



(3D式障害物検知装置)

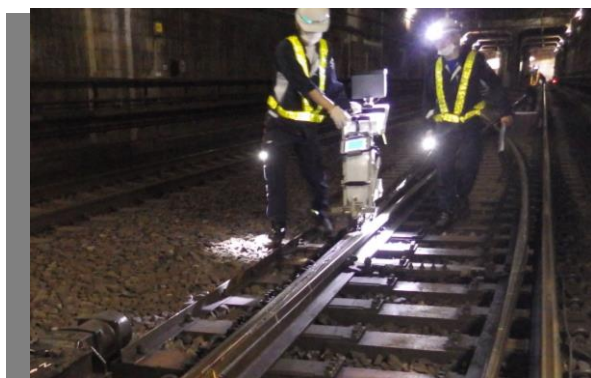
(レーザー式障害物検知装置)

●夜間作業

・線路の保守

日々多くの列車運行により、繰り返し荷重を受けるレールは、目視確認やレール内部の傷を発見する超音波探傷等の検査および計画的な交換やレールを適切な形状に削るレール削正等の作業を行っています。また、マルチプルタイタンパという保守用機械により、まくらぎを支える砂利を均等に締め固め、車両の揺れ等の軽減を図っています。

線路の保守はミリ単位の高度な技術が求められる、精密で重要な作業です。さまざまな検査や作業を行い、線路の健全性維持に努めています。



(レール超音波探傷検査)



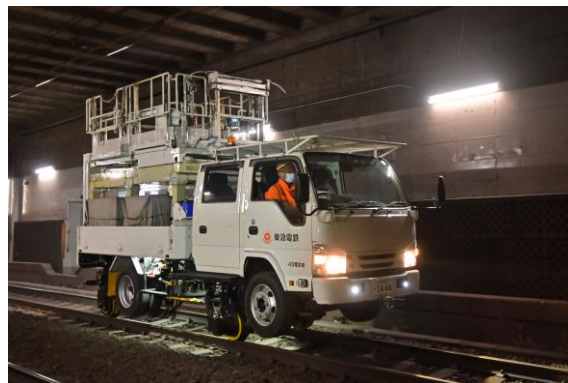
(レール削正車)

#### ・電気設備の保守

架線、変電所、配電設備、信号設備、踏切、列車無線、ホームドアなど、多岐にわたる設備の検査と修繕業務を行っています。架線(電車線)の摩耗計測や張り替えには道路と線路の両方を走ることが可能な「架線整備車(軌陸車)」を用いるなど、終電後の限られた時間内にメンテナンスできるように効率化を図っています。



(架線メンテナンス)



(軌陸車)

#### ・構造物・建築物等の検査

高架橋・トンネル・橋梁・駅舎・ホーム屋根等について、目視・打音・触診等による検査を定期的に行い、構造物等の状態を把握し、適切な予防措置により維持管理を行っています。また、お客さまの安全や駅を快適にご利用いただくための各種設備については、終電後の時間を利用するなどした検査も行っています。



(トンネル打音検査)



(ホーム仕上材触診検査)