

安全管理体制

社長を最高責任者として、安全統括管理者である鉄道事業本部長をはじめとする各管理者の責務を明確にし、安全最優先の企業文化醸成のために、継続的改善を推進する安全管理体制を構築しています。

安全管理体制

規程と体制

安全管理規程を制定し、それに基づいた組織を構築し輸送の安全確保に努めています。

● 安全管理規程

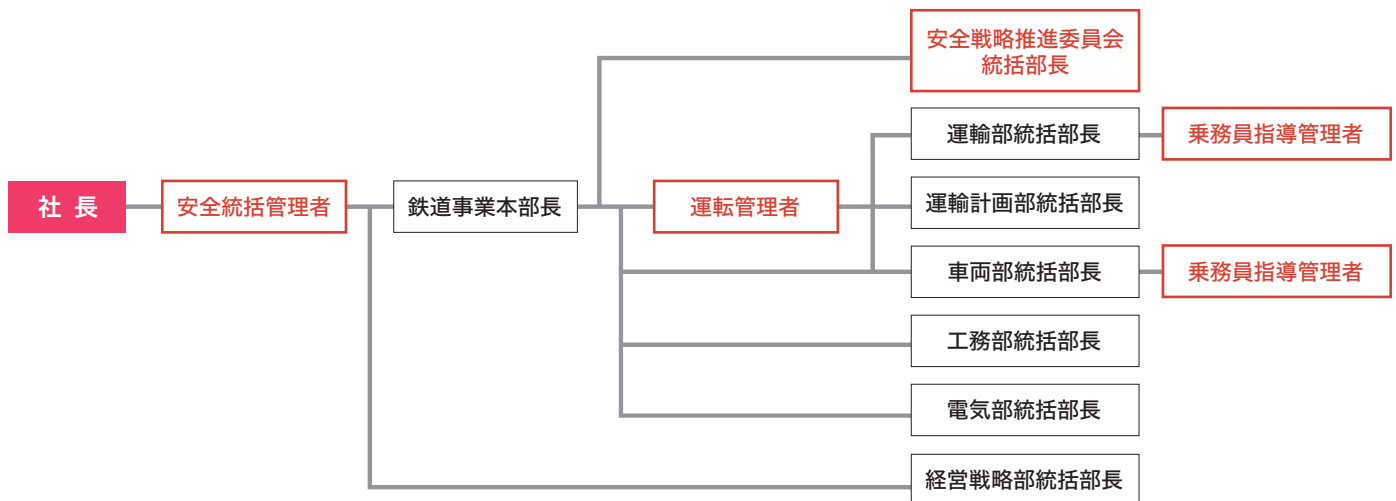
鉄道事業法に基づき、2006年10月に安全管理規程を制定しました（2021年12月1日改正）。安全管理規程では、安全に関する基本的な方針や安全管理体制、管理方法のほか、社長・安全統括管理者・各責任者の責務などが定められています。輸送の安全確保は、安全管理規程を基本に各部門の実施規程が定められ、現場における作業手順へとつながっています。

● 組織体制

鉄道事業本部の組織は、安全管理に関する専門部署「安全戦略推進委員会」を安全管理体制の事務局とし、鉄道事業の安全管理体制の強化、信頼性と事業継続性の向上を目的としています。

安全統括管理者、運転管理者は、鉄道事業法に定められた要件を満たす者の中から選出し、国に届け出ています。

▶ 安全管理体制図（2022年4月1日現在）



安全統括管理者
輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。従業員に対し、安全最優先の意識を徹底させるほか、安全の確保に関する事業運営上の重要な決定に参画し、取締役等に必要な意見を述べる。

安全戦略推進委員会統括部長
安全統括管理者の業務を補佐するため、輸送業務の実施および管理の方法を確認し、事故の再発防止対策等安全性の向上を図る施策を推進する。

運転管理者
列車の運行管理、乗務員の資質管理等、運転に関する事項を管理する。

乗務員指導管理者
運転士および車掌の資質の保持に関する事項を管理する。

安全管理の確認体制と方法

安全最優先の企業文化醸成のために、「PDCA サイクル」を確実にやっていくことで、継続的改善を推進する考え方を取り入れた形で、安全管理体制を構築しています。

● 経営会議・取締役会

発生した事故やその対策、事故防止のための安全対策工事等の進捗状況などを、社長をはじめとした経営陣が経営会議・取締役会で定期的に確認し、見直し・改善を図っています。

● 安全・事業推進会議

安全・事業推進会議を月に一度開催しています。会議には、社長、安全統括管理者、鉄道事業本部長をはじめ各部門の責任者が出席し、輸送の安全を確保する方針・対策について、審議報告するとともに、安全に関する情報を水平展開しています。

● 内部安全監査

各部門の安全の取り組みが適切に機能していることを確認するために、安全戦略推進委員会が中心となって、内部安全監査を毎年実施しています。また、各部門でも定期的に部内監査を実施しており、これらの結果からも、安全管理体制の適切な見直し、改善を図っています。



内部安全監査の様子

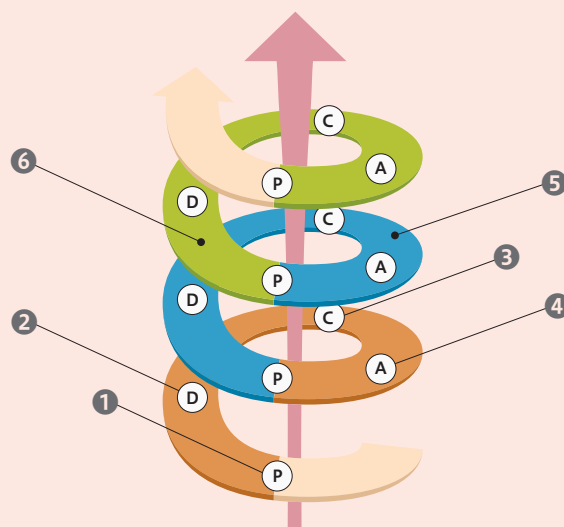
運輸安全マネジメント評価

国土交通省が実施する「運輸安全マネジメント評価」は、運輸事業者の安全管理体制が適切に構築され、機能しているか、定期的に評価、助言が行われるものです。

当社では、2018年7月30日、31日の2日間にわたり評価を受け、経営トップをはじめ社員が一丸となって安全確保に取り組んでいることを評価していただくとともに、安全管理体制の継続的な改善に向けた助言をいただきました。

▶ 安全管理体制の PDCA サイクル (スパイラルアップモデル)

Plan (計画)、Do (実施)、Check (点検・評価)、Act (改善) を繰り返すことで、安全管理業務を継続的に改善していきます。



- 1 P (Plan) …………… 計画**
 過去の事例などにより安全管理に係わる計画を作成する。
 - 安全方針
 - 安全重点施策 など
 - 経営会議・取締役会
- 2 D (Do) …………… 実施**
 計画に沿って実施・実行する。
 - 災害・事故時の対応
 - 法令遵守・鉄道テロ対策
 - 安全対策のための設備投資
 - 従業員教育・訓練
 - 日常保守・点検
 - 事故情報の報告 など
- 3 C (Check) …………… 点検・評価**
 実施・実行した結果を点検・評価する。
 - 内部安全監査
 - 経営幹部による現場巡視 など
- 4 A (Act) …………… 改善**
 点検・評価の結果を踏まえ、計画通り実施されなかった部分を改善する。
 - 安全対策のための修繕・改良工事
 - 従業員教育・訓練
 - 法令遵守・鉄道テロ対策
 - 日常保守・点検 など
- 5 PDCA サイクルにより課題を把握し、レベルアップ**
- 6 新たな課題と改善点を発見し、解決。さらにレベルアップ**



運輸安全マネジメント評価の様子

危機管理

事故・災害などが発生した時の体制

事故・災害などが発生した場合に備え、警戒体制および復旧体制として、事故・災害の規模に応じて、特別体制、第1種(A)体制、第1種(B)体制、第2種体制、第3種体制の5つの体制を定めています。そのうち、特別体制、第1種(A)体制、第1種(B)体制が予想される場合は、事故・災害対策会議を招集します。会議内で必要と判断された場合は、事故・災害対策本部を設置し、以下の情報伝達・通報系統の体制を取ります。

● 警戒体制および復旧体制の種別と発令基準例

特別体制、第1種(A)体制、第1種(B)体制が発令される具体的な基準例です。

▶ 特別体制

- 特別警報が発表されたとき
- 復旧に相当日数を必要とする災害が発生したとき
- はん濫発生情報、はん濫危険情報が発表されたとき など

▶ 第1種(A)体制

- 震度5強以上の地震を観測したとき
- 地震による被害が軽微で早期復旧が可能であるとき
- 長時間の運行支障が生じる事件、事故、その他要因による事象が発生したとき、または発生が予想されるとき など

▶ 第1種(B)体制

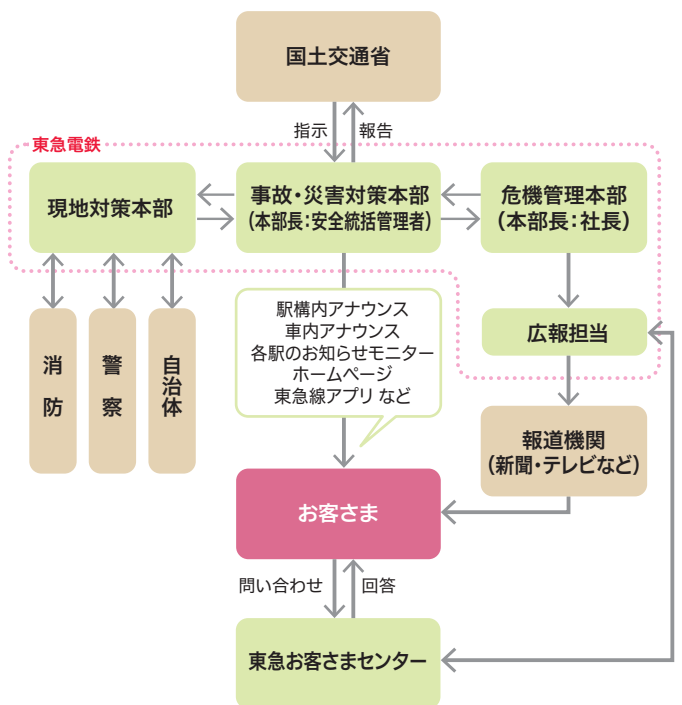
- 震度5弱の地震を観測したとき
- 運行支障が生じる事件、事故、その他要因による事象が発生したとき、または発生が予想されるとき など

※地震発生時の震度は、当社地震計の測定値による

※大雨、暴風、大雪、河川はん濫については、気象庁や気象会社の予測を基に体制発令の判断をします。

● 事故・災害発生時の情報伝達・通報系統

事故・災害が発生した際、社内および関係箇所との連絡体制を構築しています。



● 設備故障時の復旧体制

設備が正常に動作するように、日々の点検整備を実施していますが、万が一設備故障が発生した時は早期に現場へ到着し復旧対応ができるよう、保守担当の事務所を東急全線に分散配置する体制としています。

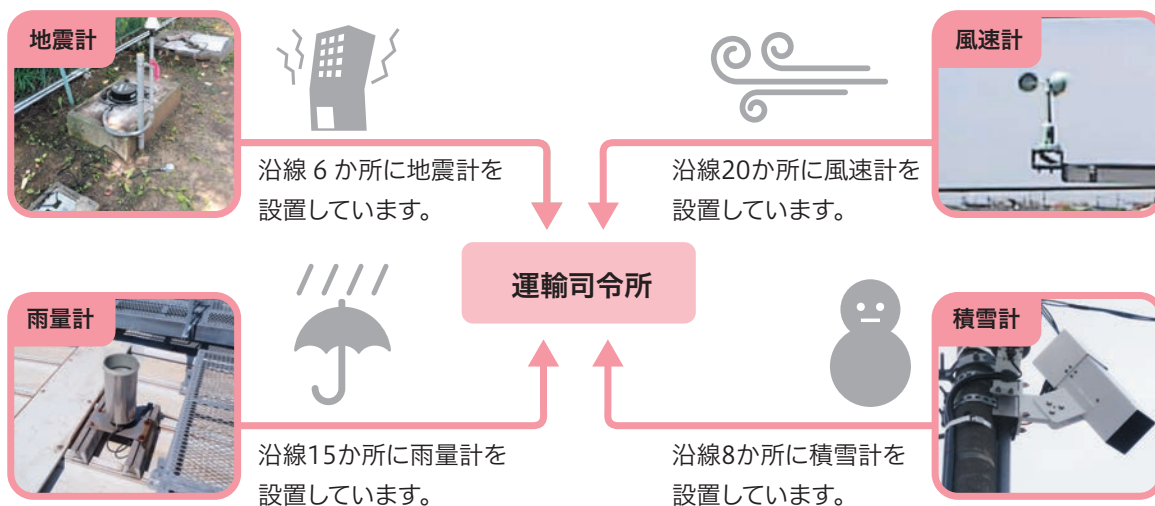
異常時の運転規制

輸送の安全を確保するため、日々気象情報等を収集し、自然災害に対するさまざまな対策を行っています。

● 気象情報システム

運輸司令所には、東急線沿線の気象情報等の集中監視システムがあります。東急線各所に設置した地震計や風速計、雨量計、積雪計の情報は運輸司令所に集約され、規程で定められた計測値により、運転中止を含む運転規制の指示や各部門へ警戒体制等を伝達します。

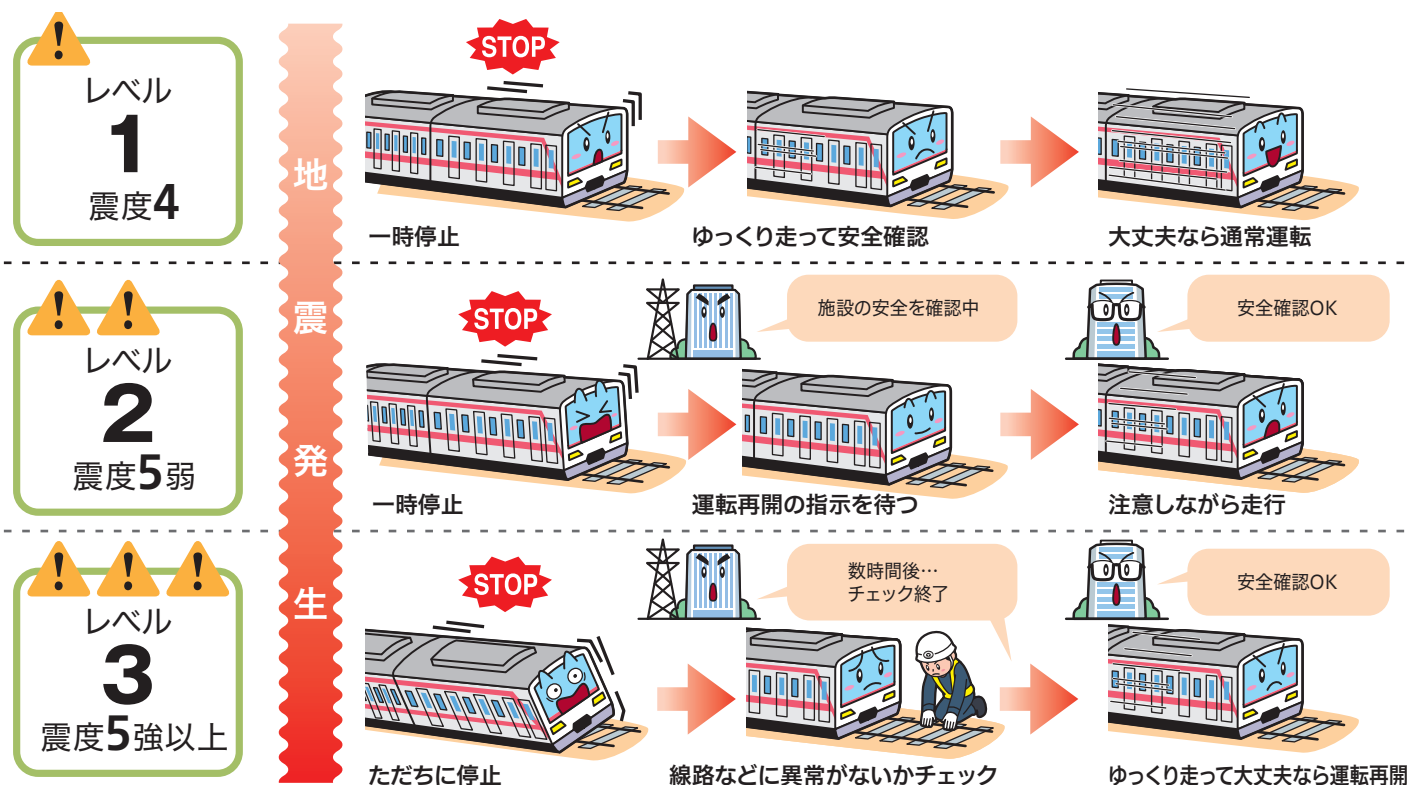
気象情報の管理システム(イメージ図)



● 東急線の運行基準

大きな地震が来ることが予想された場合、東急線では列車の運転を止めることになっており、大規模地震が起きた場合は、下記の基準で運行します（震度 1～3 の地震が発生した場合には、安全を確認しながら運行します）。

▶ 大地震発生時の運行基準



● 高架橋、橋梁、トンネル、駅施設の耐震補強工事

当社所有の高架橋柱（約 6,400 本）の耐震補強については、耐震診断に一部誤りがあり、耐震補強の優先度が低いと判断した柱の一部に優先度が高い柱があることが判明しました。優先度が高い柱については、2021 年度で補強が完了しています。

また、2018 年度の耐震省令の改正によって新たに追加されたロッキング橋脚を有する橋梁は、2021 年度より、耐震補強工事を鋭意推進中です。



長津田第一高架橋耐震工事前

耐震工事後

● 地下区間の浸水対策

大雨時、屋外にある換気口や駅出入口から地下施設への浸水を防ぐため、換気口のかさ上げや止水板設置などの対策を行っています。



対策前の換気口



対策後の換気口

● 構造物の長寿命化対策

構築以来数十年を経過した構造物（高架橋、トンネルなど）に対し詳細調査を実施し、予防保全を目的とした長寿命化工事を順次行っています。



長寿命化対策前



長寿命化対策後

● 法面補強による土砂災害対策

大雨時、土砂が線路内に流入しないように、線路脇の斜面をコンクリートなどで補強する対策を行っています。



対策前の斜面
(池上線洗足池駅～石川台駅)



対策後の斜面（同区間）

コミュニケーション

現業・本社一体での問題点早期把握と情報の伝達

問題点の把握や情報の収集・共有などについて、さまざまな取り組みを行っています。

● 現場巡視

社長をはじめ、経営陣が定期的に現場を巡視し、安全に関する取り組みを確認することで、経営陣と現場が一体となって問題解決に取り組んでいます。また、毎月19日は「安全の日」として、各部門の部課長が現場を巡視しています。



安全統括管理者（2021年12月当時）による巡視の様子

● 意見交換会

社長や安全統括管理者などの管理者が全職場を訪問し、現場の従業員とリラックスした雰囲気の中で、忌憚のない意見を交換して、課題の改善につなげています。



現場の従業員と社長（2021年7月当時）との意見交換会の様子

● 「事故情報モニター」の活用

事故の概要や再発防止に向けた本社からの指示内容を、関係する従業員が迅速かつ正確に把握し、確実に実施することが重要です。そのツールとして「事故情報モニター」を用いて現場へ一斉配信しています。



乗務員が事故情報モニターを確認している様子

● ヒヤリ・ハット情報の収集・共有

ヒヤリ・ハット情報（事故には至らなかったものの、ヒヤリとしたりハットとしたという情報）について、鉄道事業は各部門が連携することで成り立つという考えのもと、各部の取り組みを部門横断の取り組みにするため、ヒヤリ・ハットに関する担当者会議を設置し、会議の中で共有された情報を、全社へ情報発信するとともに、定期的に経営陣に報告しています。

お客さまからの声による改善

駅やお客さまセンターなどに寄せられる「お客さまの声」は、毎週、社長をはじめとした経営陣に報告の上、さまざまな取り組みに活かしています。

お客さまの声

乗車時に孫がホームと電車の上に落ちそうになった。安心・安全が第一だと思うので、至急何らかの対応をしてもらいたい。



対策

ホームと列車の隙間が大きい箇所を中心に、転落防止ゴム等の設備面での隙間転落対策を行っております。さらに、ご利用者である保護者さまやお子さまにも「隙間」を認知していただくため、当該箇所にスピーカーの取り付けを行い、音声での注意喚起を開始しました。



お客さまの声を社長および副社長（2022年6月当時）に報告している様子

安全意識向上のための取り組み

従業員一人ひとりの安全意識を向上するために、さまざまな取り組みを行っています。

● 安全共創館の開設

2021年12月に、安全最優先で行動できる従業員を育成することを目的とした安全教育施設を開設しました。「安全を共に創り上げていく」意味を込めて「安全共創館」という名称としました。安全教育プログラムも強化し、従業員の安全意識向上を図ります。



1 意識する

【導入ゾーン】

安全意識の啓発を行う導入ゾーン



2 学習する

【過去の事故の教訓ゾーン】

過去の事故の教訓を学習するゾーン



3 体感する

【過去の事故の教訓ゾーン】

過去の事故の教訓を体感するゾーン



4 探求する

【事故アーカイブゾーン】

事故アーカイブを探求するゾーン



5 共創する

【共創ゾーン】

安全を共に創り上げていく文化を醸成する共創ゾーン

● 東急安全の日

2014年2月に発生した東横線元住吉駅列車衝突事故を風化させないために、社員一人ひとりが事故を振り返り、事故と向き合う場として、東急安全の日を開催しています。2022年2月に「第8回東急安全の日」をオンライン開催し、約1,100名が参加しました。

渡邊社長（当時）および安全統括管理者である城石副社長（当時）より当社社員に向けたメッセージがあり、経営から現場第一線まで一丸となり、安全への決意を確認しました。

プログラムはこのほか、当社における最近の安全に関する状況を確認するとともに、異常気象による事故災害等の事案が増加傾向にあることを踏まえ、経験談や考えを共有し、心構えや今できることは何か考える場として、第一線で活躍している社員が集まり、パネルディスカッションを行いました。



渡邊社長（当時）



城石安全統括管理者（当時）



パネルディスカッションの様子

● 安全かわら版

安全戦略推進委員会では、鉄道事業本部の安全に関する取り組みとして「安全かわら版」を定期的に発行しています。各号ごとに旬な情報を中心に各職場の安全に対する施策を紹介したり、事故の未然防止につながった“ファインプレー”などを鉄道事業本部全体に共有し、安全に対する意識向上に努めています。

