

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

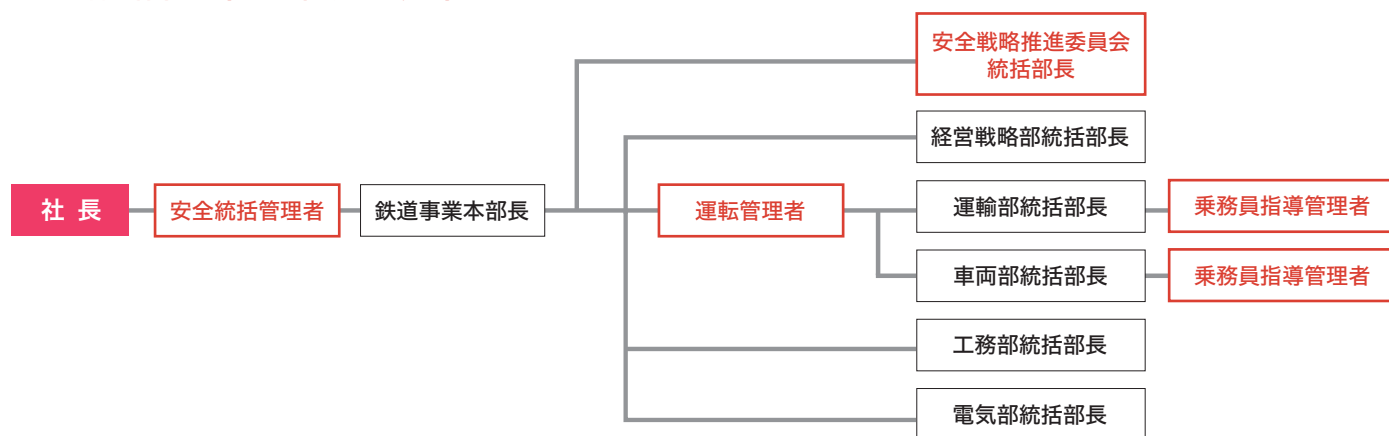
鉄道事業法に基づき、2006年10月に安全管理規程を制定しました（2021年12月1日改正）。安全管理規程では、安全に関する基本的な方針や安全管理体制、管理方法のほか、社長・安全統括管理者・各責任者の責務などが定められています。輸送の安全確保は、安全管理規程を基本に各部門の実施規程が定められ、現場における作業手順へとつながっています。

● 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（2023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、取締役等に必要の意見を述べる。

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、安全統括管理者、鉄道事業本部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

安全の取り組みが、経営トップ、安全統括管理者、各部門で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

保安監査

国土交通省関東運輸局が実施する「保安監査」は、運輸事業者の施設と車両の保守管理および運転の状況が適切であるかなど、輸送の安全を確保するための取り組みについて確認が行われます。

当社では2022年7月4日～8日にかけて監査が行われ、法令等に抵触する事案はありませんでした。さらなる安全確保に向けた取り組みを推進してまいります。

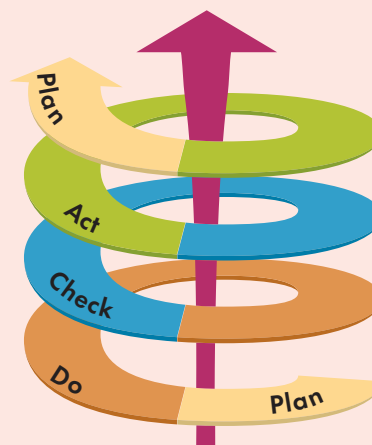
運輸安全マネジメント評価

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、2023年1月17日、18日、20日の3日間にわたり評価を受けました。指摘事項はなく、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維持向上に関するコメントをいただきました。

▶ 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。



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。

Do（実施）

計画に沿って実施・実行する。

Check（点検・評価）

実施・実行した結果を点検・評価する。

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。

PDCA サイクルにより課題を把握し、レベルアップ

新たな課題と改善点を発見し、解決。さらにレベルアップ



乗務員の駅到着から発車までの作業を確認



車両機器点検方法を確認



現業職場で、事故未然防止策などを説明



本社で、全社一丸での取り組みを説明

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

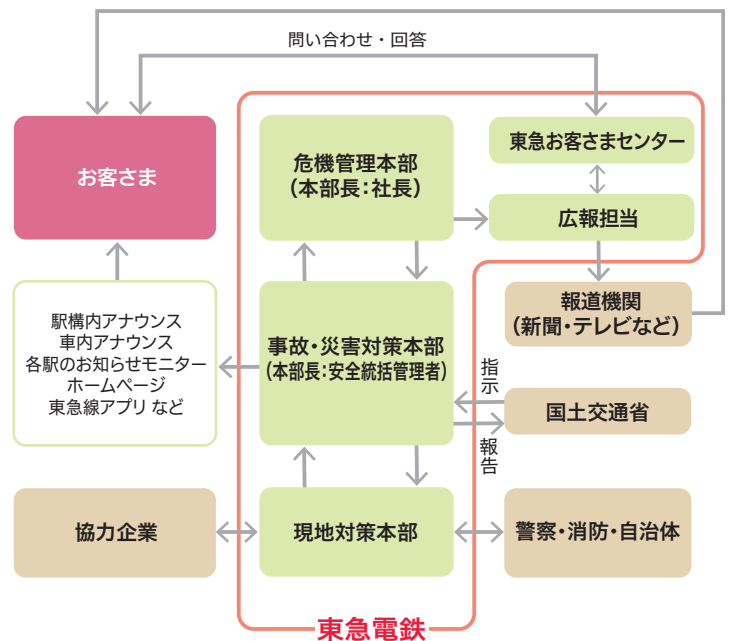
- 震度5弱の地震を観測したとき
- 運行支障が生じる事件、事故、その他要因による事象が発生したとき、または発生が予想されるとき など

※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、お客さまへの情報発信、社内および関係箇所との連絡体制を構築しています。



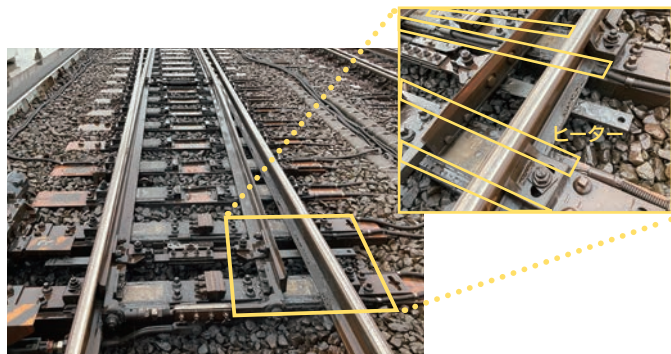
● 設備故障時の復旧体制

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。

災害に備えた対策

● 電気融雪器設置による安全対策

積雪や凍結によってポイント転換ができなくなることを防ぐ目的で、電気融雪器を全線に設置しています。



電気融雪器のヒーター部分

● 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

● 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）のうち耐震補強の優先度の高いものについては、2021 年度で補強が完了しています。現在、さらなる減災対策として災害時の復旧性の向上を目的とした補強を実施しています。

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の耐震補強工事は、4 橋中 3 橋実施済みで残り 1 橋については鋭意推進中です。



ロッキング橋脚：大井町線旗の台～北千束間（中原架道橋）耐震工事前と工事後

● 地下区間の浸水対策

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



対策前の通風口



対策後の通風口

● 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（田園都市線鷺沼駅～たまプラーザ駅）



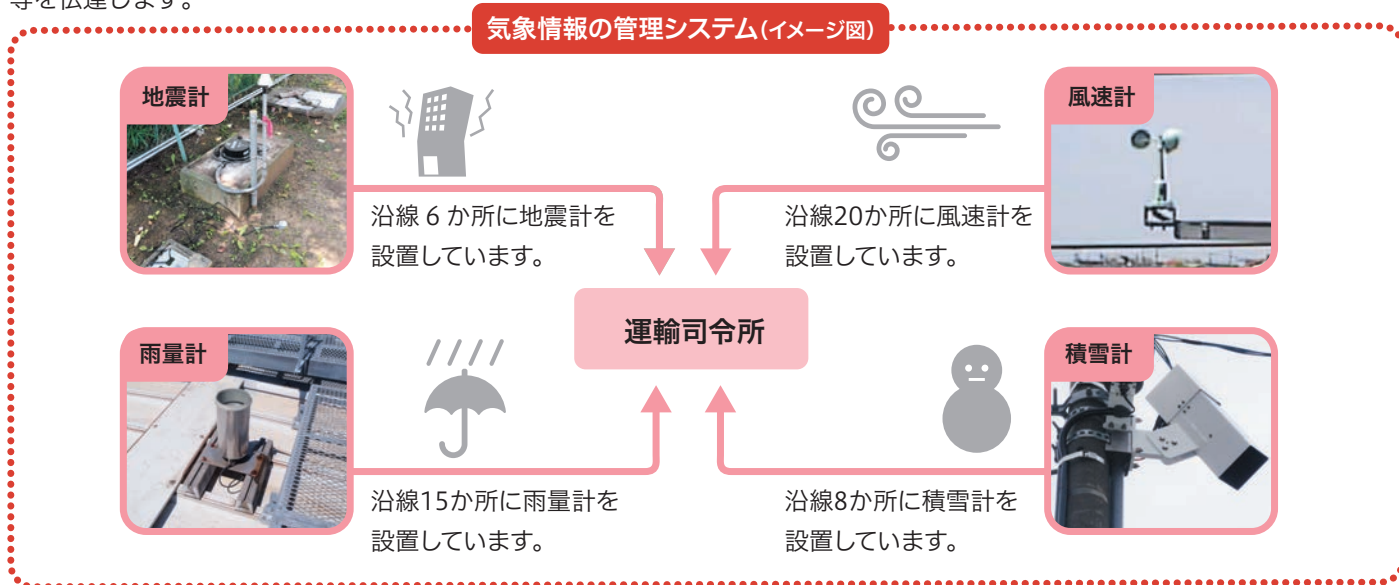
対策後の斜面（同区間）

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。



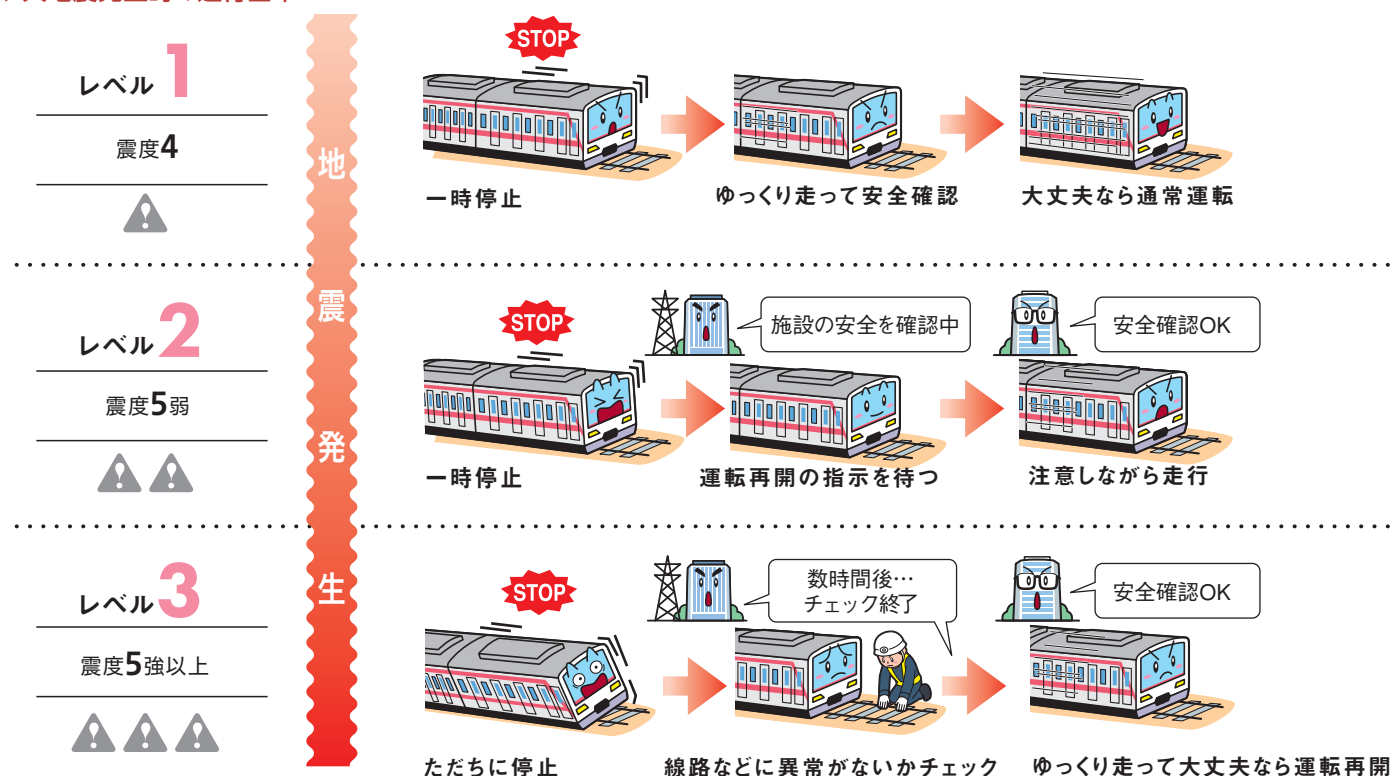
● 東急線の運行基準

悪天候時や地震が起きた際の安全確保のために、運行基準を設けています。運転本数を減らす、運行を休止するなどの場合があります。



計画運休の実施：台風などの悪天候が見込まれる場合、運転規制による駅間での列車の長時間停車や、駅でのお客さまの滞留などの防止を目的に、あらかじめ運休を決定し、お知らせすることがあります。

▶ 大地震発生時の運行基準



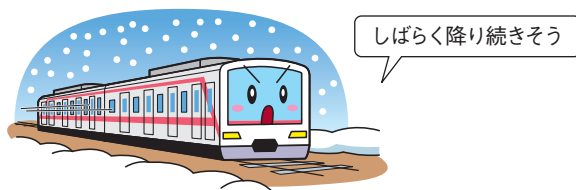
大雪時の運行基準

レベル 1

積雪が6cm以上で、
なお降り続く予想のとき



速度60km/h以下で運転



レベル 2

積雪が11cm以上で、
なお降り続く予想のとき



速度40km/h以下で運転
(世田谷線は25km/h以下)



レベル 3

見通しが悪く、ブレーキに
余裕がないなど、運転の継続が
困難と判断したとき



運転を中止



大雨時の運行基準

雨量が1時間で20mm以上に達し、なお降り続く場合、周辺に注意して運転します。

レベル 1

雨量が1時間で30mmまたは、
連続5時間で150mm以上に達し、
なお降り続く場合



計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転

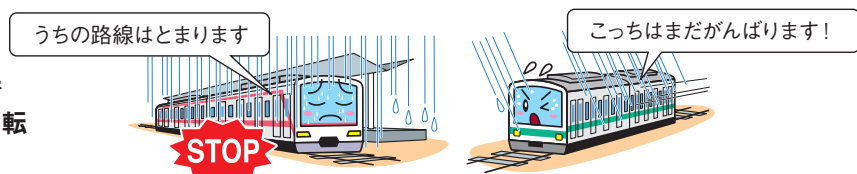


レベル 2

雨量が1時間で50mmまたは、
連続5時間で200mm以上に達し、
なお降り続く場合



計測された路線で
速度を落として運転

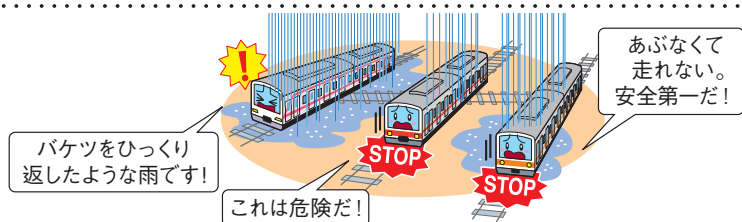


レベル 3

雨量が1時間で50mm以上かつ、
総雨量が300mm以上に達し、
なお降り続く場合



計測された路線で
運転を中止



強風時の運行基準

レベル 1

風速20m/s



計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転



レベル 2

風速25m/s



計測された区間で
一時運転を
見合わせ

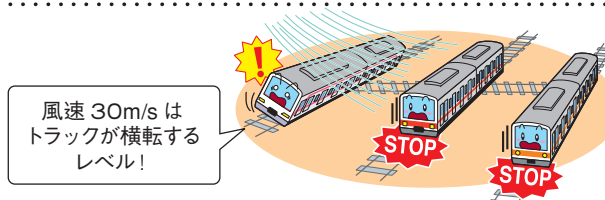


レベル 3

風速30m/s



計測された路線で
運転を中止



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。



現場巡視で安全の取り組みを聞く社長

● 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

● 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生かしています。また、顧客満足度調査などから、お客さまにとっての最善策を考え、新たな価値を生み出す施策につなげています。

お客さまの声



先日、救命講習を受けた。利用している世田谷線は無人駅で AED が無い駅がある。人命にかかわることなので、どこの駅にも設置してほしい。防犯カメラもあるので無人駅でも設置できるのではないかと思います。

対策

これまでは世田谷線の無人駅を除いた東急線各駅に AED を設置していましたが、このたび、お客さまに安心してご利用いただけるよう、世田谷線の無人駅にも AED を設置しました。



顧客満足度調査結果報告会の様子



世田谷線ホームに設置した AED

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。

● 安全共創館での研修

2021年12月に、安全最優先で行動できる人財の育成を強化し、安全力のさらなる向上を目指すため、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。安全共創館で全社員を対象とした研修を実施することにより、安全意識の醸成と、さらなる向上を図ります。



1 意識する

安全意識の啓発を行う



2 学習する

過去の事故の教訓を学習する



3 体感する

過去の事故の教訓を体感する



4 探求する

事故アーカイブを探求する



5 共創する

安全を共に創り上げていく文化を醸成する

● 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。2023年2月に「第9回東急安全の日」を3年ぶりにライブ開催し、会場では約470名、オンラインでは約600名が参加しました。福田社長および安全統括管理者である伊藤鉄道事業本部長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。

プログラムはこの他、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、運輸司令所長による安全教育、東急バス安全技術部長によるバスの安全対策の講演などが行われました。



二度と同様の事故を起こさない決意を語る福田社長



一人ひとりの意識や行動が重要と語る伊藤鉄道事業本部長



バスの安全対策について講演する、東急バス安全技術部依田部長



安全教育について講演する、東急電鉄運輸司令所吉野所長

● 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。

