

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

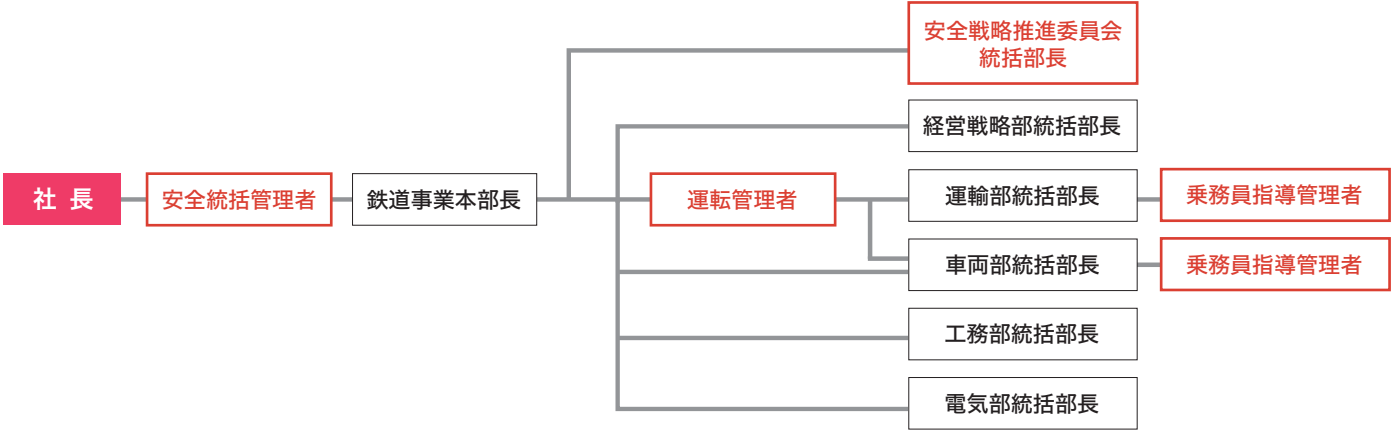
鉄道事業法に基づき、2006年10月に安全管理規程を制定しました（2024年4月1日改定）。安全管理規程では、安全に関する基本的な方針や安全管理体制、管理方法の他、社長・安全統括管理者・各責任者の責務などが定められています。輸送の安全確保は、安全管理規程を基本に各部門の実施規程が定められ、現場における作業手順へとつながっています。

●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（2024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他、安全の確保に関する事業運営上の重要な決定に参画し、経営トップ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」を確実に行っていくことで、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。

▶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。

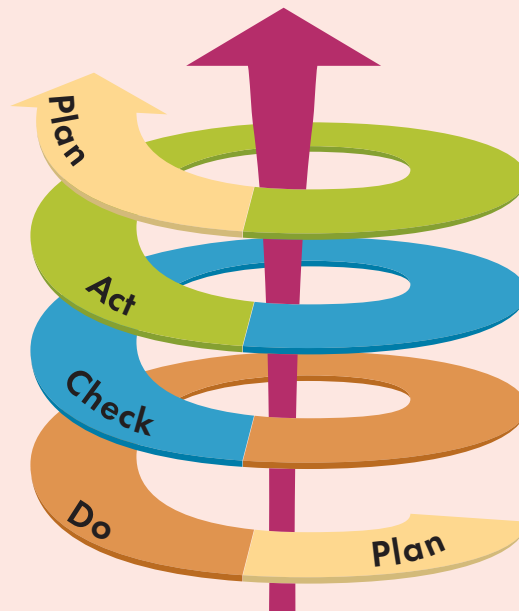
Act（改善）

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



● 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、報告、審議するとともに、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

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、情報伝達・通報系統の体制を構築します。

● 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

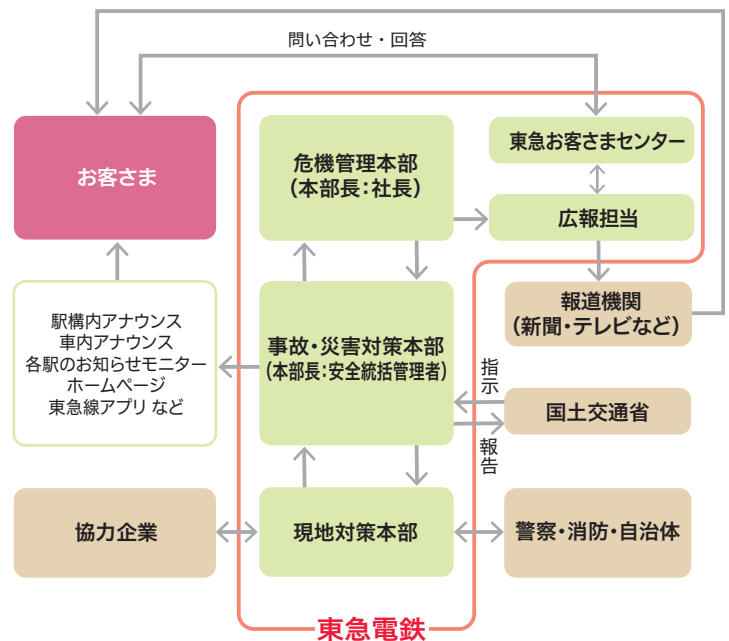
- 震度5弱の地震を観測したとき
- 運行支障が生じる事件、事故、その他要因による事象が発生したとき、または発生が予想されるときなど

※地震発生時の震度は、当社地震計の測定値によります。

※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。

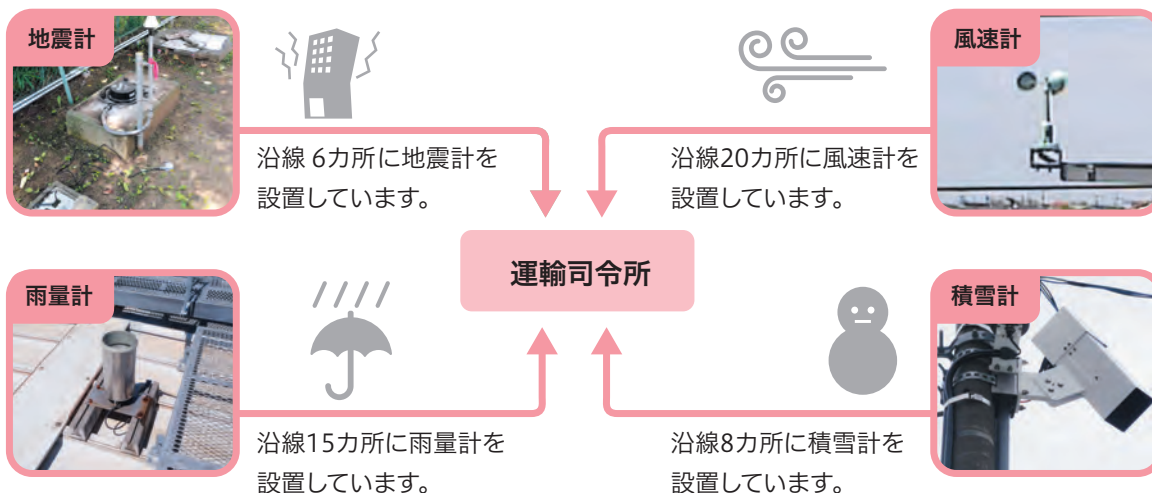
異常時の運転規制

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)



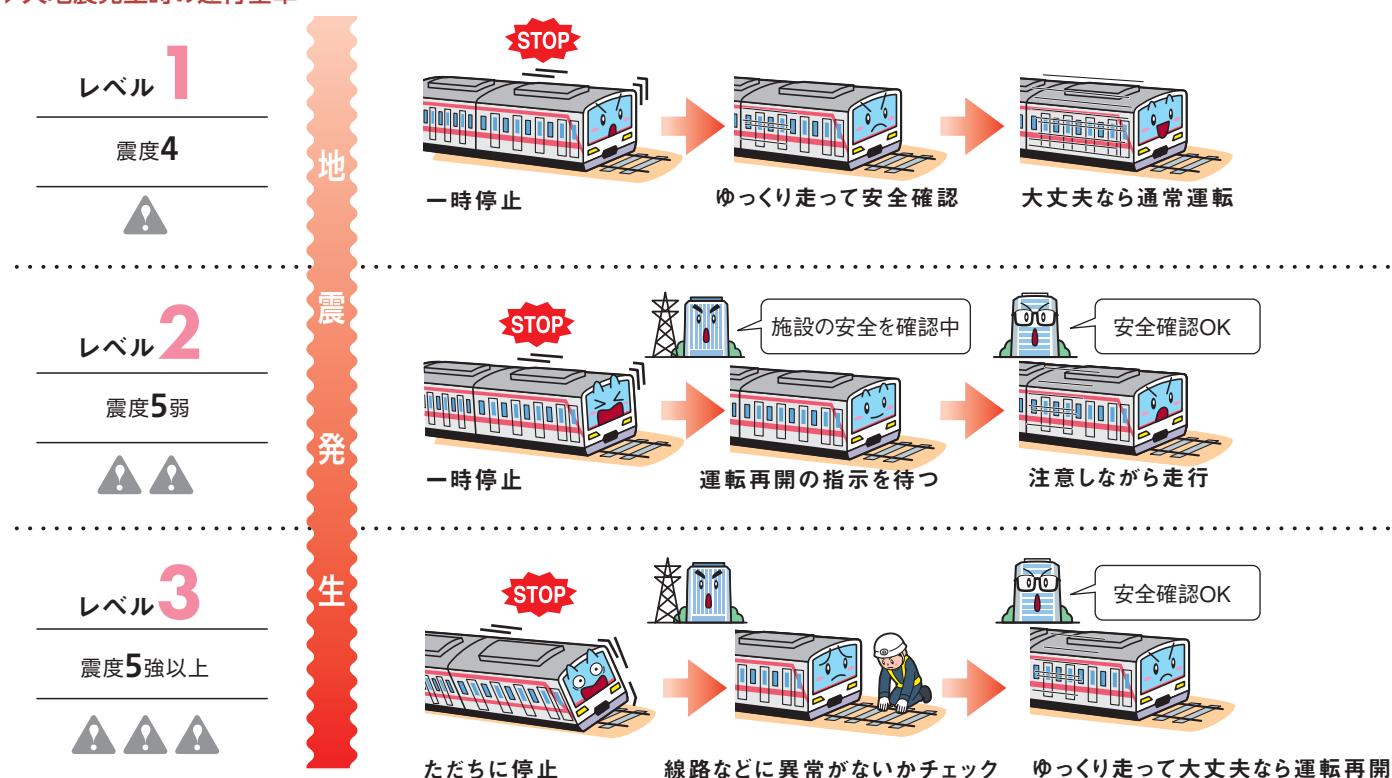
● 東急線の運行基準

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。速度を落とす、緊急停止、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

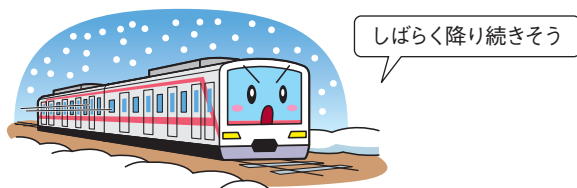


▶大雪時の運行基準

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

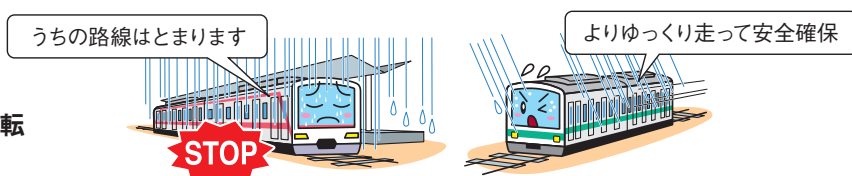
計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転



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

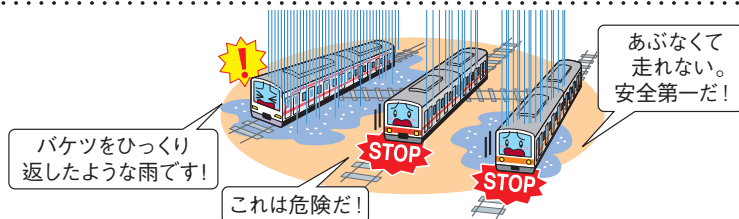
計測された路線で
速度を落として運転



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

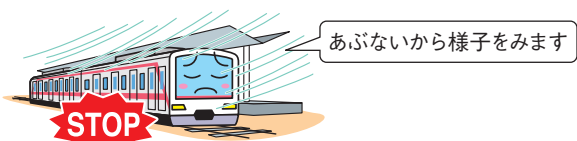
計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転



レベル 2

風速25m/s

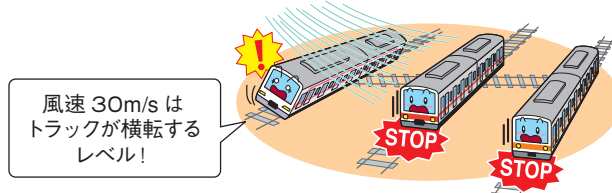
計測された区間で
一時運転を
見合わせ



レベル 3

風速30m/s

計測された路線で
運転を中止



災害に備えた対策

● 地震対策

▶ 耐震補強工事の推進

当社所有の高架橋柱のうち耐震補強の優先度の高いものについては、2021 年度に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り、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、2023 年度に完了しました。

現在、さらなる対策として災害時の安全性と復旧性の向上を目的とし、高架橋柱と擁壁の耐震補強工事を実施しています。



ロッキング橋脚：東横線学芸大学駅～都立大学駅間（放射 3 号架道橋）耐震工事前と工事後

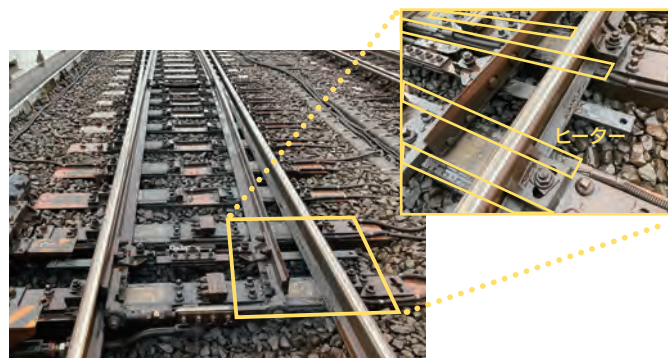


擁壁補強：田園都市線用賀駅～二子玉川駅間 擁壁補強工事前と工事後

● 大雪対策

▶ 電気融雪器設置による安全対策

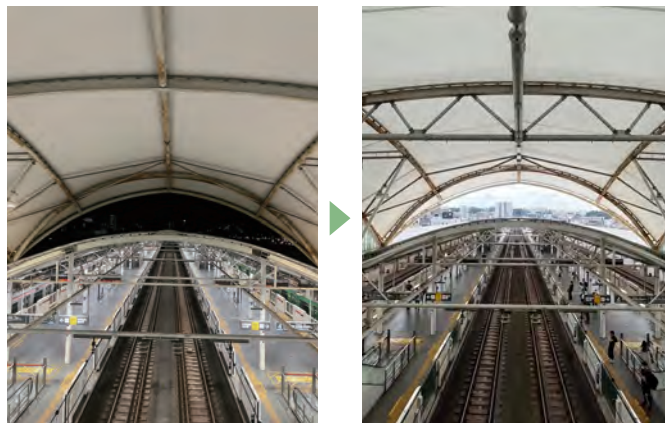
積雪や凍結によってポイント転換ができなくなることを防ぐ目的で、電気融雪器を全線に設置しています。



電気融雪器のヒーター部分

▶ ホーム上家の耐雪補強

ホーム上建物（ホーム上家）について、積雪時のさらなる安全性の向上を図るため、建築基準法に定められている積雪荷重以上の積雪にも耐えられるよう、耐雪補強を行っています。対象となる全 32 駅は、2023 年度末までに補強が完了しています。



東横線・目黒線元住吉駅ホーム上家耐雪補強工事 工事前と工事後

● 大雨対策

▶ 法面・擁壁補強による土砂災害対策

大雨時の土砂災害対策として、線路脇の斜面をコンクリートなどで補強する工事を推進しています。



対策前の斜面（田園都市線すずかけ台駅～南町田グランベリーパーク駅）



対策後の斜面（同区間）

● 浸水対策

▶ 地下区間、電気設備の浸水対策

大雨時、屋外にある換気口・駅出入口から地下施設や各設備への浸水を防ぐため、換気口のかさ上げや止水板設置、防水扉への改修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



止水板設置前



止水板設置後

● 雷害対策

▶ 直撃雷への対策

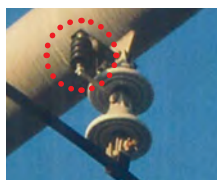
東急線で過去に落雷被害が発生した箇所や、一般的に雷が発生しやすいとされる、一級河川とその前後の高架橋区間を対象として、避雷器増設・碍子保護装置と架空地線の設置を行っています。



避雷器



架空地線



碍子保護装置

▶ 誘導雷への対策

全ての電気機器（信号機器室、踏切設備、変電所など）に対し、電源側、機器それぞれに避雷器を設置し、誘導雷への対策を行っています。



避雷器

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。



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。

▶ 取り組み具体例

【各部署の速やかな連携による事故未然防止】

田園都市線たまプラーザ駅周辺の線路内に小学生3人が立ち入っているのを、駅に停車中の運転士が発見。速やかに関係箇所へ連絡し、駅係員が小学生を保護しました。この事象を受け、工務部が速やかに仮の柵を設置し、その後本設の柵を設置しました。

当該箇所は当初から植栽があったが、線路内に侵入可能な状態であったことから、より安全性を高めるために柵を設置しました。



速やかに設置した仮の柵



本設の柵

【早急な点検整備の実施】

池上線の運転士が乗務中、特定の箇所ですべてとは異なる車両の動揺に気づき上司に報告し、すぐに保線部門に確認を依頼しました。保線区係員による点検の結果、線路の整正が必要な状態だったことから、当該箇所の道床締め固め※作業を行いました。

※列車の走行により繰り返し荷重がかかり不安定になった線路の道床砕石（バラスト）を、締め固めて安定状態に戻すこと。

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

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、2021年12月に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」という意味を込めて「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。2024年2月に「第10回東急安全の日」を開催し、会場では約500名、オンラインでは約700名が参加しました。福田社長および伊藤安全統括管理者より当社社員に向けたメッセージが発信されました。村上安全戦略推進委員会統括部長および佐藤運転管理者からは、事故を振り返り、安全風土に関する講話が行われ、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。

プログラムはその他、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、事故当時勤務していた社員による「元住吉駅列車衝突事故、こどもの国駅上家落下事故の経験者と語ろう」をテーマに、事故発生から現在に至るまでの実態や思いを語るパネルディスカッションを行いました。



福田社長



伊藤安全統括管理者



村上安全戦略推進委員会統括部長（当時）



佐藤運転管理者（当時）

● 安全かわら版

安全戦略推進委員会では、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”などを全社および協力会社に共有し、安全に対する意識向上に努めています。

