

安全報告書 2023

東急電鉄 安全への取り組み



人へ、街へ、未来へ。



東急電鉄

ごあいさつ

東急電鉄株式会社
取締役社長

ふくた せいいち
福田 誠一



日ごろから、当社鉄軌道事業にご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社は安全を最重要事項に位置付け、お客さまに東急線を安全に、安心してご利用いただけるよう努めております。2021年度を初年度とする中期事業戦略「3つの変革・4つの価値」の下で、コロナ禍前と同水準の安全対策や防災・減災対策の投資を継続するとともに、状態監視保全（CBM：Condition Based Maintenance）やローカル5Gなどの新たなテクノロジーへの投資も実施するなど、継続的な価値の提供にチャレンジしてまいりました。

2023年3月18日には東急新横浜線が新線開業。横浜市西部地区および神奈川県央部と東京都心部との速達性が向上し、新横浜駅での新幹線へのアクセスが可能となるなど、利便性が向上いたしました。

2023年度も鉄道インフラを適切に維持・更新し、公共交通としての使命を果たし続けてまいります。

現在、鉄道業界を取り巻く事象として、大規模地震や河川氾濫など自然災害の頻発化および激甚化、また、テロ行為や列車内での粗暴行為などの発生が懸念されております。安全・安心の確保、事業継続の観点からも、未然防止やお客さまへの影響を最小化する施策に重点的に取り組んでおります。

当社は、ホーム上でのお客さまの安全確保のため、ホームドア、センサー付固定式ホーム柵を2019年度に全駅※に設置完了し、線路転落件数が大幅に減少いたしました。引き続き、耐震補強や浸水対策といった自然災害に備える改善や、列車内防犯カメラの高機能化による粗暴行為対策などを実施し、ハード面のさらなる安全性向上を推進してまいります。

また、設備の状態をモニタリングし故障リスクを可視化するデータ分析力の向上や、事故・災害・テロ発生時の警察・消防との連携訓練、ワンマン運転路線での避難誘導訓練など、有事の際にお客さまへの影響を最小限にとどめるための取り組みも継続し、ソフト面での対応力向上も着実に進めてまいります。

加えて、これらハード・ソフト両面の取り組みを相互直通各社とも連携して取り組み、広域鉄道ネットワーク全体として安全性を高めてまいります。

最後となりますが、本誌は、2022年度の当社における安全の取り組みをとりまとめた報告書です。安全のさらなる向上のために、ぜひご一読いただき、ご意見や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。

※世田谷線・こどもの国線を除く

安全の確保は鉄道事業の最大かつ最重要の責務である

鉄軌道事業において「安全の確保」は何よりも優先されます。輸送の安全の確保に関する理念および行動規範を「安全方針」として定めています。また、輸送の安全の確保に向けた当社の課題を抽出し、それらの課題を解決するため達成すべき目標を定め、そのために優先して行う取り組みを「安全重点施策」として定めています。「安全方針」「安全重点施策」を基に、安全意識を再徹底する中でリスク感度を醸成させ、安全の維持・向上を図ってまいります。

安全方針制定後、東日本大震災、東横線列車衝突事故など重大な事故災害が発生しており、風化防止やさらなる安全への取り組みが必要となったため、2021年12月に安全方針を15年ぶりに改定いたしました。また、自然災害の激甚化を受け、運輸防災マネジメントに関して明記しました。

安全方針

「安全の確保」は鉄道事業の最大かつ最重要の、お客さまに対する責務である。私たちは東横線列車衝突事故などを決して忘れず、全社一丸となって、この責務を誠実に果たし社会に貢献する。

- ・一人ひとりがルールを遵守し、正則作業を確実に遂行するとともに、判断に迷ったときは、自ら考え、臆せず最も安全と思われる取り扱いをする。
- ・事故災害などが発生したときは、人命を最優先に考えて行動し、速やかに安全適切な処置をとる。
- ・部門をこえて協力一致し、情報を迅速に伝え、安全の障害となる問題を速やかに解決する。
- ・鉄道事業を担う誇りと問題意識を常に持ち、必要な改善を継続し、安全の取り組みを進化させる。

(2021年12月1日改定)

安全重点施策

- (1) 三現主義の徹底（現地・現物・現人）
- (2) 事故災害等の未然防止
- (3) 早期復旧体制の強化による影響最小化
- (4) 研修や訓練等による人的対応力の向上

安全を確保するため、従業員一人ひとりが全力で安全を追求し、さまざまな取り組みを行っています。

経営陣から第一線の従業員まで、全社一丸となって、日々の安全運行とお客さまの安全を確保するための体制を整えています。また、安全運行を支えるシステムや設備の整備、保守・管理を徹底し、日々確実な業務の遂行に努めています。

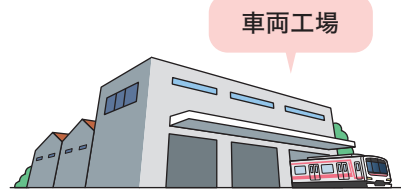
危機管理



- 万が一のとき迅速に対応し、お客さまの安全を守ります。
- もしもの場合に備えて、訓練等のさまざまな対策を実施しています。

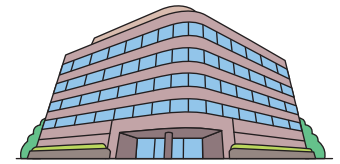


設備とシステム



車両工場

- さまざまな設備やシステムが安全運行を支えます。

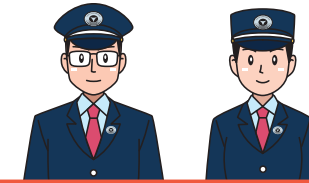


本社



運輸司令所

人材育成



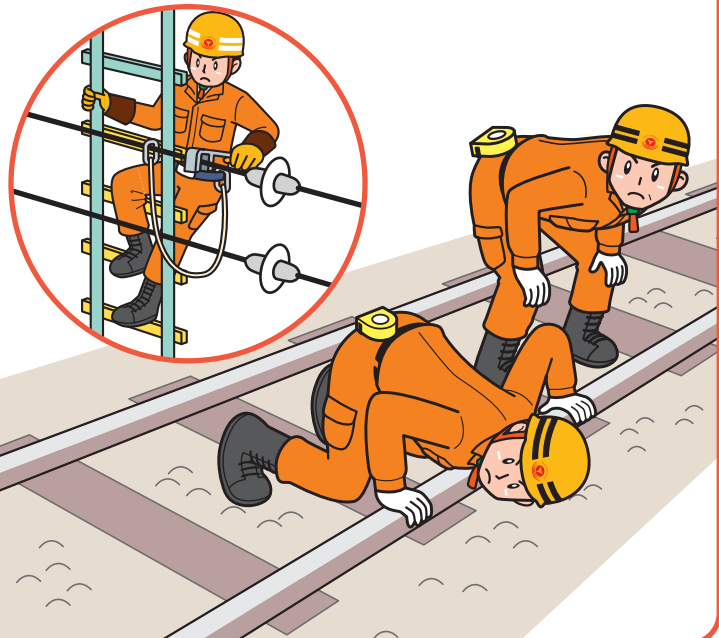
- 技術と技能の維持・向上に励み、あらゆる場面での対応力の強化に取り組んでいます。



保守管理

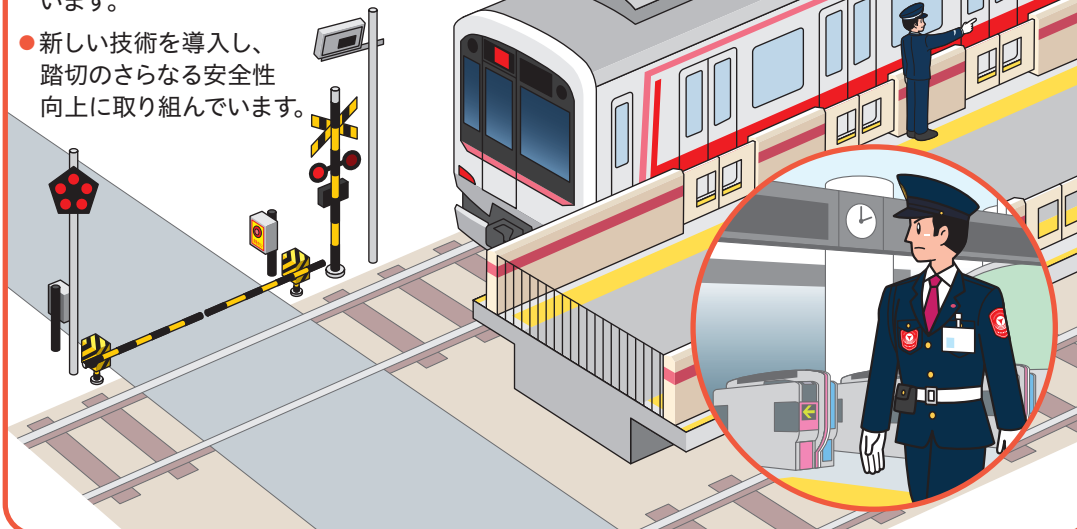


- 細心の注意を払い、日々保守・管理を行っています。



施設の安全対策

- 全てのお客さまに安心してご利用いただけるように、さまざまな対策を実施しています。
- 新しい技術を導入し、踏切のさらなる安全性向上に取り組んでいます。



目次

ごあいさつ	2
安全方針・安全重点施策	3
目次	5
安全管理体制	6
安全管理体制	6
規程と体制	6
安全管理の確認体制と方法	7
保安監査	7
運輸安全マネジメント評価	7
危機管理	8
事故・災害などが発生した時の体制	8
災害に備えた対策	9
異常時の運転規制	10
コミュニケーション	12
現業・本社一体での問題点早期把握と情報の伝達	12
お客さまからの声による改善	12
安全意識向上のための取り組み	13
事故・障害発生状況と事象	14
事故・障害	14
事故・障害の発生状況	14
輸送障害等の事象	14
輸送の安全確保に向けて	15
保守管理	15
定期的な確認・検査	15
設備とシステム	16
安全に関する設備投資	16
安全運行を守るシステム	16
状態保全(CBM:Condition Based Maintenance)支援システムの導入	17
施設の安全対策	18
ホームの安全対策	18
全駅へのホームドア設置	20
駅構内の安全対策	20
車両・車内の安全対策	21
踏切の安全対策	22
地下トンネル区間の安全対策	22
ワンマン運転時のさまざまな安全対策	23
人材育成	24
乗務員の養成と資質管理	24
安全をつくる意識向上と技術伝承	24
緊急事態に備えたさまざまな訓練	25
震災への備え	28
お客さまとともに	29
お客さまのさらなる安全に向けて	29
サービス介助士資格取得講座の実施	29
お客さまへのお声かけの取り組み	29
バリアフリーアプリの導入	29
感染症予防の取り組み	29
お客さまとの情報コミュニケーション	30
お客さまへの情報発信	30
輸送障害発生時の振替輸送のご案内	30
東急線アプリ	31

本報告書は、2006年の鉄道事業法の改正により公表が義務付けられた「安全報告書」として、東急電鉄の安全に関する情報を体系的に記載しています。

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

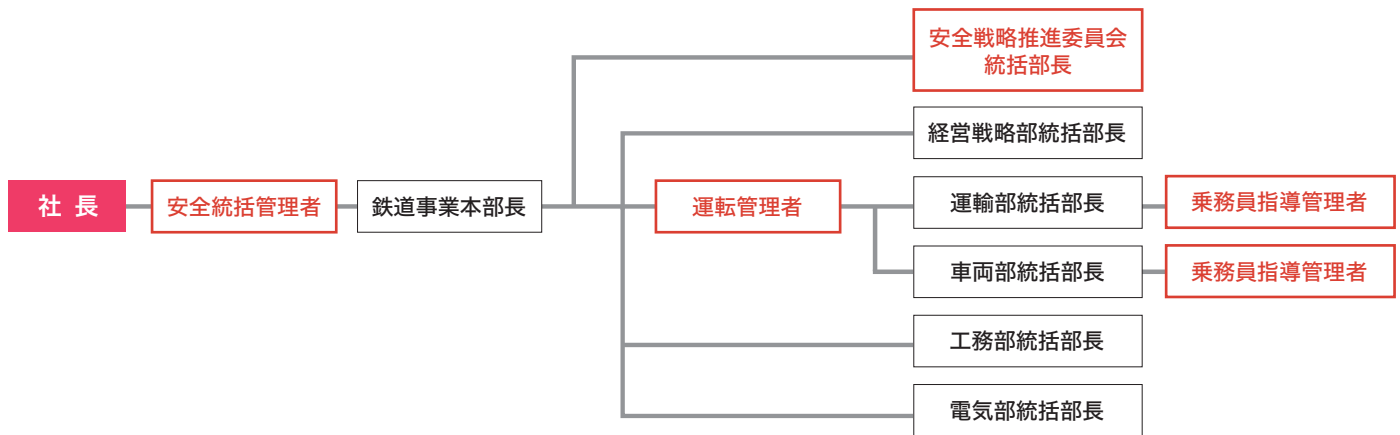
規程と体制

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。

▶ 安全管理体制図（2023年4月1日現在）



● 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、国に届け出えています。

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 going 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。

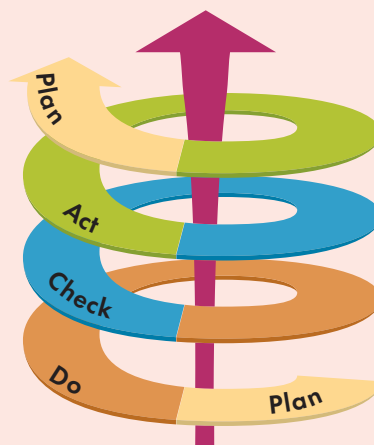
運輸安全マネジメント評価

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



現場職場で、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

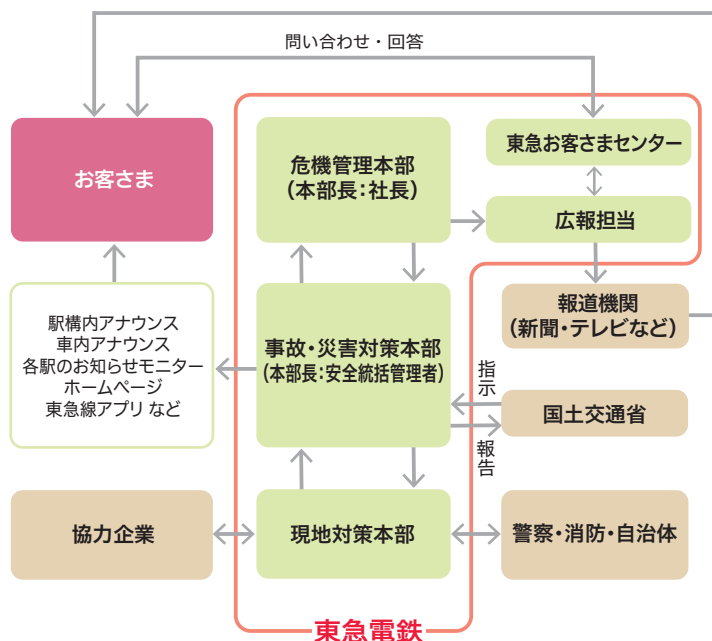
- 震度5弱の地震を観測したとき
- 運行支障が生じる事件、事故、その他要因による事象が発生したとき、または発生が予想されるとき など

※地震発生時の震度は、当地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。



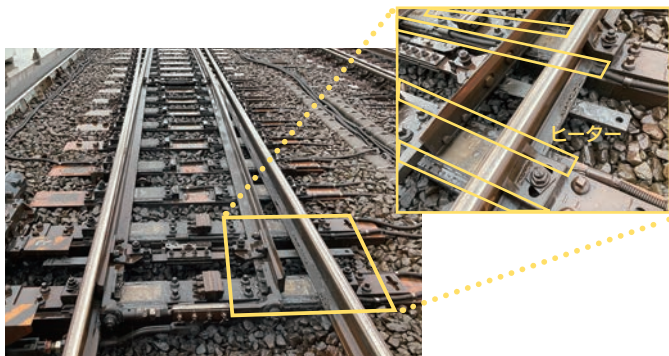
● 設備故障時の復旧体制

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

● 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）

● 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

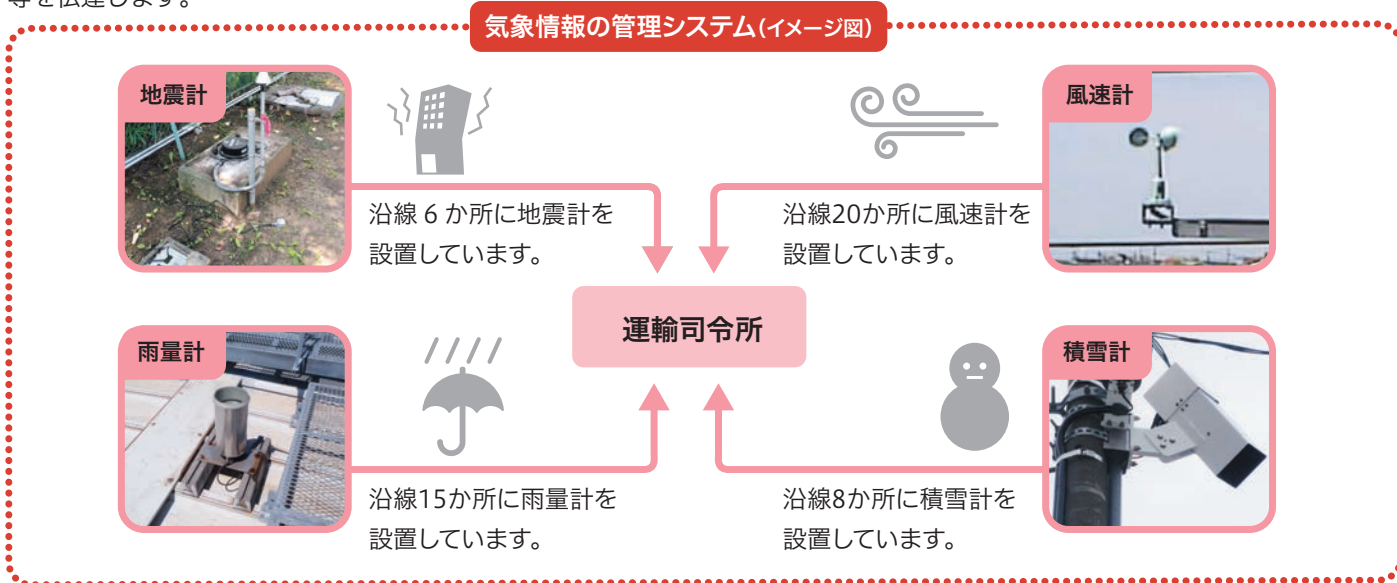
対策後の通風口

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。



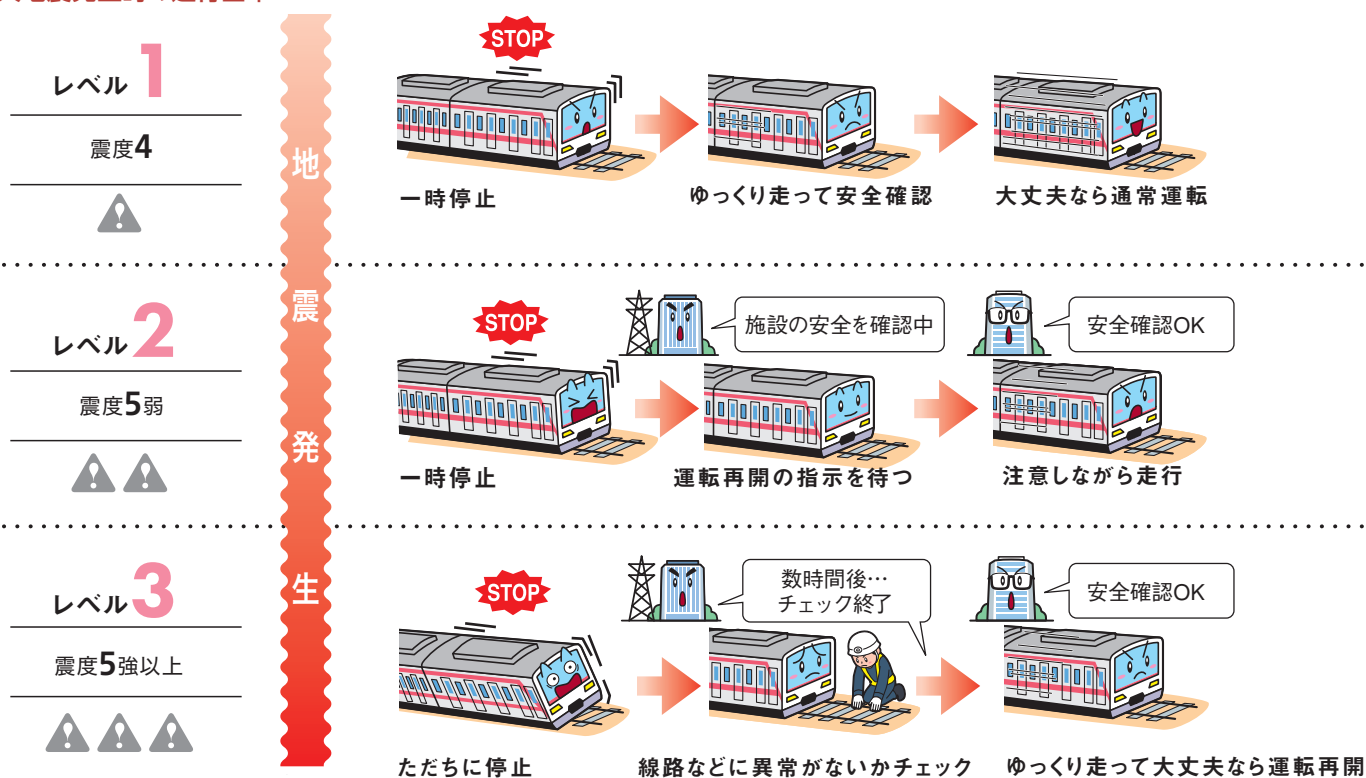
● 東急線の運行基準

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。

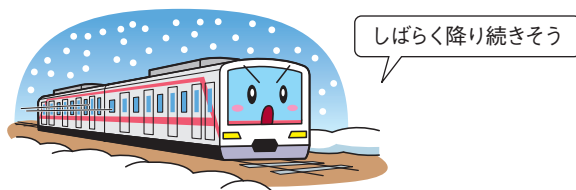
▶ 大地震発生時の運行基準



▶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



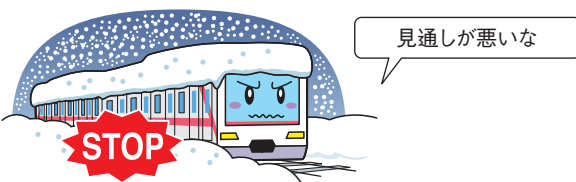
レベル 2
積雪が11cm以上で、
なお降り続く予想のとき

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。

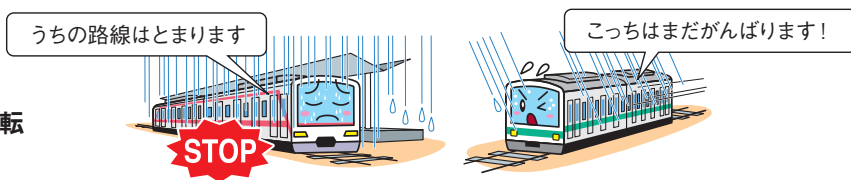
レベル 1
雨量が1時間で30mmまたは、
連続5時間で150mm以上に達し、
なお降り続く場合

計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転



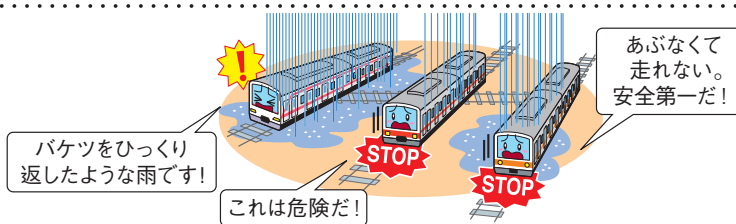
レベル 2
雨量が1時間で50mmまたは、
連続5時間で200mm以上に達し、
なお降り続く場合

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

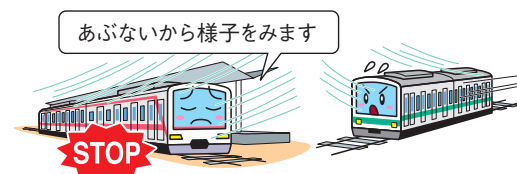
レベル 1
風速20m/s

計測された路線の
一部区間で
速度を落として運転



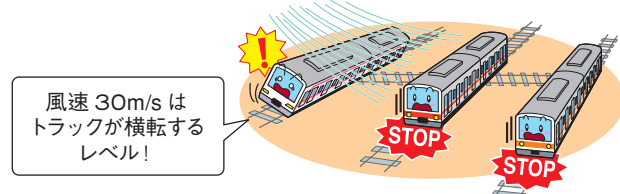
レベル 2
風速25m/s

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がない駅がある。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。



事故・障害 発生状況と 事象

事故や障害を分析し、安全確保の取り組みにつなげています。
不測の事故や障害が発生した場合には、
原因を徹底的に分析し、
根本的な解決策を講じています。

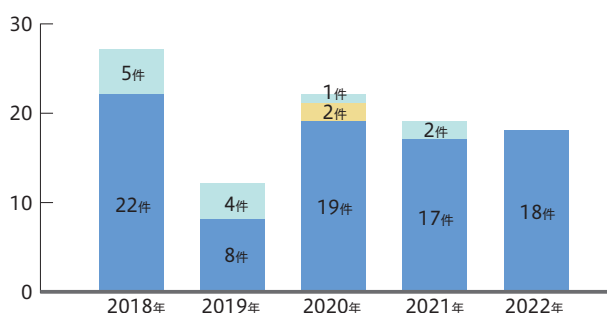
事故・障害

事故・障害の発生状況

列車運行の安全性を高めるため、保安設備の設置や保守点検作業の質の向上などを図っていますが、不測の事故や障害が発生することがあります。東急線全線で2022年度に発生した輸送障害等は18件でした。輸送障害のうち当社起因の9件について、引き続き再発防止に取り組んでいくとともに、今後もホームや踏切での事故防止に努めていきます。

● 鉄道運転事故、インシデント、輸送障害の件数

過去5年間に当社線で発生した鉄道運転事故、インシデント、輸送障害の件数です。



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(列車または車両の運転によりお客さまの死傷を生じた事故)、鉄道物損事故に該当するもの。

インシデント: 鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のこと。

輸送障害: 鉄道による輸送に障害を生じた事態(列車の運転を休止したもので、または30分以上の遅延を生じたもので、鉄道運転事故以外)

輸送障害等の事象

事象①輸送障害：目黒駅信号装置故障

信号機が停止信号を継続

〈発生日時〉2022年8月16日(火)14時10分ごろ

〈発生場所〉目黒線目黒駅 〈支障時分〉1時間22分

〈運休本数〉33本 〈影響人員〉約15,200名

〈原因〉信号機器の故障 〈対策〉機器仕様の見直し



故障した信号機器

事象②輸送障害：三軒茶屋変電所機器故障

渋谷駅～梶が谷駅間で停電が発生

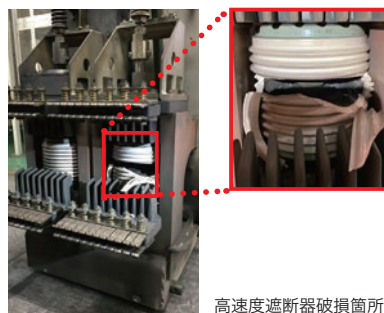
〈発生日時〉2022年10月20日(木)17時56分ごろ

〈発生場所〉田園都市線三軒茶屋駅 〈支障時分〉3時間24分

〈運休本数〉田園都市線144本、大井町線66本

〈影響人員〉約141,600名 〈原因〉高速度遮断器破損

〈対策〉機器点検の周期を短縮、機器の制御システム改修(予定)



高速度遮断器破損箇所

事象③輸送障害：世田谷線車両故障

初電前の電車線霜取り運転時、機器故障で走行不能

〈発生日時〉2023年1月25日(水)4時42分ごろ

〈発生場所〉世田谷線山下駅～松原駅間

〈支障時分〉1時間35分 〈運休本数〉13本

〈影響人員〉約1,500名 〈原因〉制御機器の破損

〈対策〉機器交換周期の見直し



世田谷線300系車両の床下制御機器の破損箇所

輸送の 安全確保に 向けて

保守管理

定期的な確認・検査

法令等で定められた基準を基に作成した社内規程に従い、設備等の保守管理を行っています。

● 線路の保守

レールの交換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。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、超音波探傷や巡視による目視確認等さまざまな検査を行っており、計画的に交換を実施し安全運行を確保しています。



分岐器レールの交換作業



レール切断作業

● 車両の保守

元住吉、長津田、雪が谷大塚、上町にある検修施設で、車両の使用状況に応じて定期的に車両の検査を行っています。また、4年に一度、車両総合事務所で車両を分解して、検査・メンテナンスを行っています。各機器の異常の有無やブレーキの効き具合、台車・車軸・連結器の探傷試験、車輪の摩耗など、走行に関する全てを確認しています。



車両を制御する運転台点検



台車点検

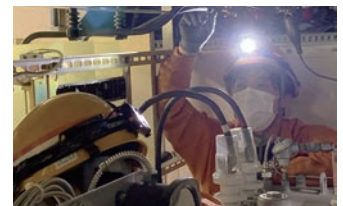
安全で快適な鉄道運行のために、ハードとソフトの両面から安全確保への取り組みを行っています。お客さまの視点でリスクを把握し、各種安全対策を充実させるとともに、緊急時に迅速・確実に対応できるよう訓練を重ね、二次災害防止を図ります。

● 電気設備の保守

電気設備は、列車や駅で使われる電力を送るための変電所や架線・高圧配電線、明るくきれいな照明や多機能な案内装置、お客さまと列車の安全を守る保安装置や列車無線、ホームドアなど多岐にわたり、使われている技術も多様なため、各設備を専門とする技術者により点検整備を行っています。



軌陸車を使用した架線設備点検



変電設備の補修作業

● 構造物・建築物等の検査

高架橋・トンネル等の土木構造物、駅舎・屋根等の建築物について、目視や打音等により定期的に検査を行い、落下リスク等の低減に努めています。検査結果はデータベース化して、維持管理に役立てています。火災時にお客さまの安全を守るための消防設備・換気設備や、駅を快適にご利用いただくための空調設備・昇降機設備等についても定期的に検査を行い、安定運用の維持に努めています。



構造物（ホーム）検査

▶ 空間データ活用について

レーザースキャナによる3次元点群データと高解像度カメラの画像データを取得・解析することにより、列車が安全に走行できる空間の確保や構造物の維持管理に役立てていきます。



取得した3次元点群データの事例



計測車両

設備とシステム

安全に関する設備投資

中長期的な計画のもとで、安全への設備投資を実施しています。多額の費用がかかる施設更新や車両更新などは計画的に進め、事故などにより緊急対策が必要な場合には機動的に対策を行います。

● 2022 年度の安全投資実績

2022 年度は、主に豪雨や地震などの各種自然災害対策、テロなどに備えたセキュリティ強化、新型車両の導入などの設備投資を行い、安全輸送と快適性の向上に努めました。

分類	主な工事内容	金額 (億円)
保安防災対策	ホーム安全、踏切安全対策、列車無線・ATC 設備更新、列車運行管理システム更新、構造物耐震補強、浸水対策、降雨対策、構造物長寿命化、土木施設更新、建築設備更新	153
車両関係	老朽車両設備更新、車両機器改修・更新、セキュリティ強化	44
安定輸送対策	軌道整備、電気設備更新、CBM 導入トライアル	71
計		268

● 2023 年度の安全投資計画

2023 年度は、主に豪雨や地震などの各種自然災害対策、施設物・構造物の長寿命化工事、無線式列車制御システムの導入推進などの設備投資を行い、「安全・安心」を向上させていきます。

分類	主な工事内容	金額 (億円)
保安防災対策	ホーム安全、踏切安全対策、列車無線・ATC 設備更新、列車運行管理システム更新、構造物耐震補強、浸水対策、降雨対策、構造物長寿命化、土木施設更新、建築設備更新、無線式列車制御システムの導入推進	213
車両関係	老朽車両設備更新、車両機器改修・更新、セキュリティ強化	42
安定輸送対策	軌道整備、電気設備更新、CBM 導入トライアル	84
計		339

安全運行を守るシステム

さまざまなシステムにより、列車走行中の事故を防いでいます。

● 保安装置

列車間の安全な間隔を確保するための装置です。

ATC (Automatic Train Control / 自動列車制御装置) 【導入路線：東横線、目黒線、東急新横浜線、田園都市線、大井町線、こどもの国線】

列車が制限速度を超えないよう、自動的にブレーキがかかり、制限速度まで減速させるシステムです。① 先行列車との間隔を保つ速度制御、② カーブ区間での速度制御などの機能があります。このため、ATC 導入路線では制限速度超過の可能性はなく、高い安全性を確保しています。

ATS (Automatic Train Stop / 自動列車停止装置) 【導入路線：池上線、東急多摩川線】

先行列車との間隔に応じた信号機の指示速度を超えて列車が進行した場合、列車に自動的にブレーキをかけ停止させるシステムです。なお、カーブ区間やポイント部の手前では、先行列車との距離にかかわらず、列車が制限速度を超えて進入するのを防ぐシステムも導入しています。

● 防護無線システム・非常停止ボタン

事故などの緊急時に、発生場所付近を走行する列車に警報を発信し、列車を緊急停止させることで二次災害や影響の拡大を防止します。非常停止ボタンや列車の乗務員室に設置された防護無線装置のボタンを押すと、半径 1km 以内を走行中の全列車においてブザーが鳴動し、運転士が列車を緊急停止させます。軌道線である世田谷線を除く全路線に導入済みです。
※非常停止ボタンについては P.18 参照

● 定位置停止支援装置

駅停車時に列車を定位置に停止させるために、定位置停止支援装置を設置しています。導入路線は、東横線、目黒線、東急新横浜線、池上線、東急多摩川線です。

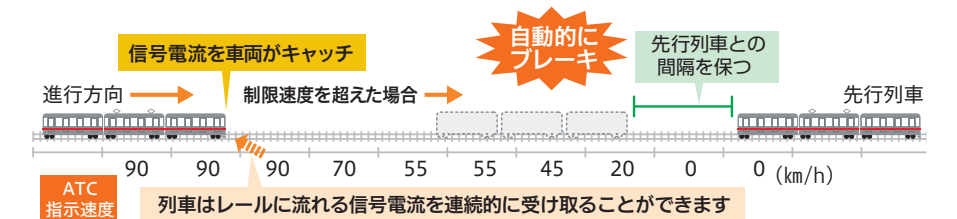
● 世田谷線の安全対策

軌道線である世田谷線では、軌道信号機と車内警報装置により、電車間の安全性を向上させています。

ATC の仕組み

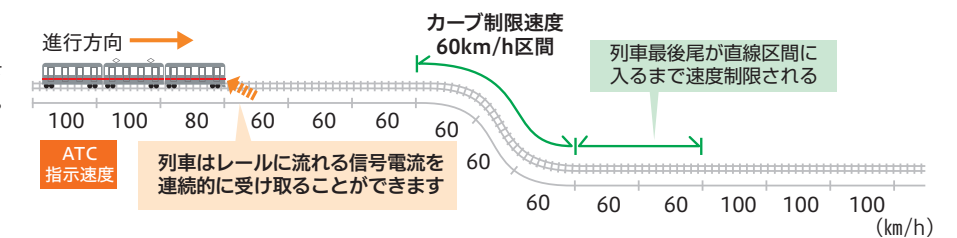
① 先行列車との間隔を保つ速度制御機能

線路に流れている信号電流により、後続列車は先行列車に近づくとき、自動的に減速する制御をしています。

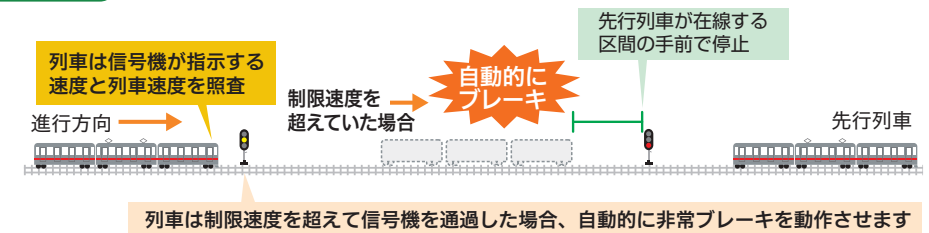


② カーブ区間での速度制御機能

カーブ区間での制限速度を基準に配列される信号電流により、自動的に減速します。



ATS の仕組み

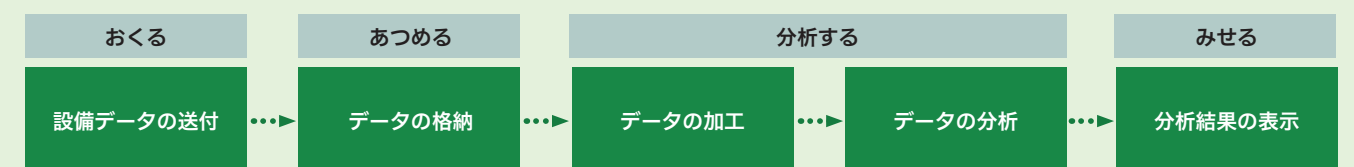


状態保全 (CBM : Condition Based Maintenance) 支援システムの導入

2023 年度より、遠隔で取得した一部鉄道設備 (転てつ器、レール) に関するデータを蓄積・分析することで設備のリスクを可視化することができる「状態保全支援システム」の運用を開始しました。データに基づいた故障の未然防止による運行品質の維持・向上、適切な設備更新計画の策定・実行によるコスト抑制、円滑な技術伝承の実現を目指します。

他にも、鉄道 4 社 (小田急電鉄・東京メトロ・JR 東日本・東急電鉄) で共通使用できる保線管理システムの導入を予定しています。営業列車に搭載する線路設備モニタリング装置で、高頻度に線路状態のデータを取得し、線路の悪化傾向を精度よく事前に把握して、最適なタイミングでのメンテナンス実施の実現を目指すものです。

状態保全支援システムの仕組み



施設の安全対策

ホームの安全対策

① 非常停止ボタン



非常停止ボタン

列車との接触事故を防ぐため、東急線 83 駅のホーム*に非常停止ボタンを設置しています。ボタンを操作すると、付近を走行する列車は異常を知らせる信号を受信し、運転士は列車を緊急停止させます。お客さまはボタンを操作しても絶対に線路へ降りないでください。 ※目黒線、世田谷線を除く

もしも線路上に人が転落したら、非常停止ボタンを押して通報してください。

② 点状ブロック



目の不自由なお客さまに安全にご利用いただけるよう、ホーム上にホームの端を示す点状ブロックを設置しています。このうち、ホームドアが設置されていない駅には、どちらがホームの内側かわかるよう点状ブロックの内側に線状の突起（内方線）がある内方線付き点状ブロック（ホーム縁端警告ブロック）を設置しています。



③ 駅係員よびだしインターホン・防犯ボタン



駅係員よびだしインターホン



駅係員、警備員によるお手伝いが必要となった際に通報いただける、駅係員よびだしインターホンや防犯ボタンを、ホーム上やトイレに設置しています（押しでも列車は止まりません）。

駅構内で不審物や不審者を発見した時や、トラブル発生時、また具合が悪そうなお客さまを見かけた際に押してください。

④ ホーム先端部塗装



ホームの先端部をオレンジ色に塗装し、線路転落や、列車とホームとの隙間への転落を防ぐため、お客さまへの注意喚起を行っています。

⑤ ホームドア



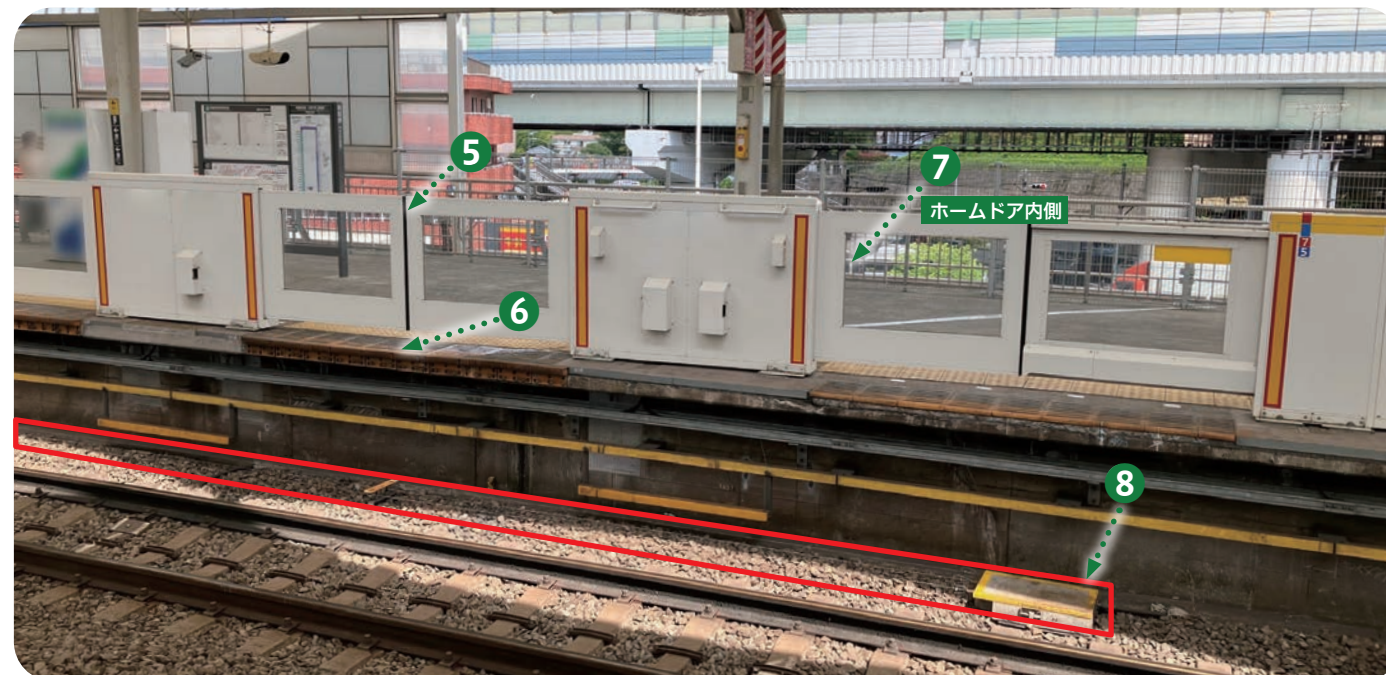
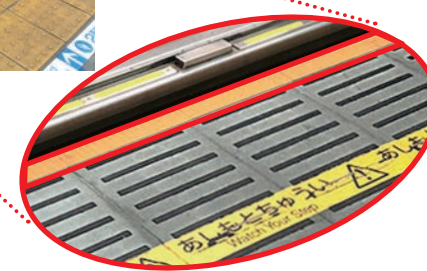
お客さまがホームから転落したり、列車と接触したりする事故を防止するため、東横線・目黒線・東急新横浜線・田園都市線・大井町線の全駅にホームドアを設置しています。また、池上線・東急多摩川線の全駅には、センサー付固定式ホーム柵を設置しています。

⑥ 転落防止ゴム



お客さまが足を踏み外して列車とホームとの隙間に転落しないように、ホームの側面に隙間を狭めるための転落防止ゴムの設置を順次進めています。

また、ホームに足元注意ステッカーの表示を行っています。



⑦ 隙間転落注意喚起サイン



過去に、ホームと車両の隙間への転落が発生している箇所やその周囲に「こども隙間転落防止プロジェクト」のオリジナルキャラクター「スキマモリ」のサインを貼り付け、注意喚起を行っています。

⑧ 転落報知器

ホームの下に転落報知器を設置しています。万一お客さまがホームと列車のすき間から転落すると、センサーが作動し駅係員や乗務員に警報音で知らせます。



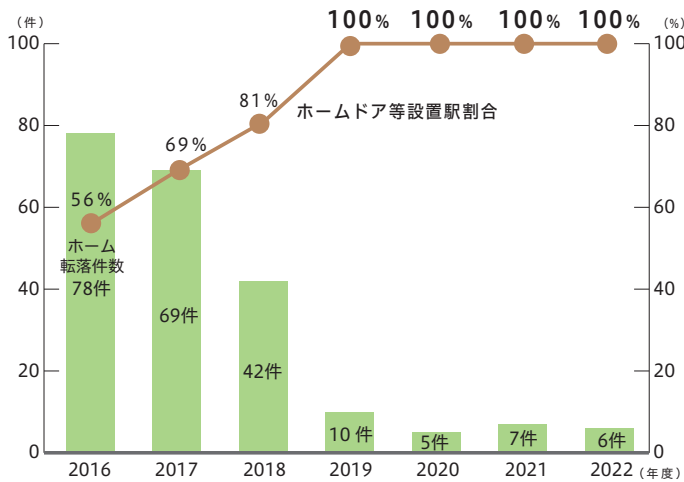
全駅へのホームドア設置

2019年度末までに東急線全駅※にホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置を完了させ、ホーム上の安全性向上、安定運行に大きく寄与しています。

※世田谷線・こどもの国線を除く

▶ホーム転落件数とホームドア等設置駅割合の推移

ホームドア等の設置に伴い、ホームからの転落件数が大きく減少しています。



●安全にご利用いただくための、お客さまへのお願い

より安全にホームドアをご利用いただくために、お客さまへのお願いや注意喚起を、さまざまな形で行っています。

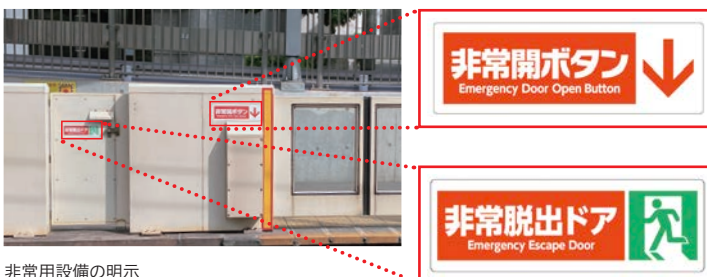
ホームドアから身を乗り出したり、ホームドアに物を立て掛けたりすることによる事故などを防止するため、注意事項をステッカーにして貼付し、お願いと呼びかけを行っています。



ホームドアの注意事項ステッカー

●非常用設備の明示

お客さまに日ごろから、非常用設備を認識していただけるよう、国土交通省のガイドラインに沿ったピクトグラムを明示を順次行っています。



非常用設備の明示

駅構内の安全対策

お客さまに安心してご利用いただけるよう、さまざまな対策を行っています。

●防犯カメラ

駅構内の状況確認や犯罪抑止を目的として、ホーム、改札口、券売機、定期券うりばなどに防犯カメラを設置しています。



駅構内の防犯カメラ

●地下駅の火災対策

国土交通省の基準に基づき、2通路以上の避難通路の確保や、火災時におけるホーム階の排煙のための非常電源設備の設置などの対策を、全ての地下駅で実施済みです。



避難通路（非常口のご案内）の表示を大きく分かりやすくしました

●停電対策

列車運行に必要な電力は、沿線に設置した複数の変電所から供給しており、一部の变電所が停電しても列車の運行は確保できます。また、全ての電力供給がストップし、駅間で列車が停止する状況になった場合でも、車両に搭載したバッテリーにより車内の非常照明や放送設備などは正常に機能します。

地下駅では停電に備えて非常用発電機を設置しており、トンネル内を含めた非常照明や駅放送設備など、防災上必要な機能が確保されています。



停電時に稼働する駅の非常用発電機

●駅係員、警備員などによる安全確認

日ごろから、定期的に駅係員および警備員などが駅構内を巡回し、不審物、施設の不備などお客さまに危険がおよぶ箇所がないか、確認、警備を実施しています。

また、お客さまの流れの変化などに対応し、警備体制の見直しを行っています。

駅構内の総合案内板、駅構内図や駅周辺案内図などの掲示物については、落下を未然に防ぎ、お客さまの安全を確保するため、定期的に目視と触手による点検を実施しています。



駅構内の巡回



駅構内の掲示物

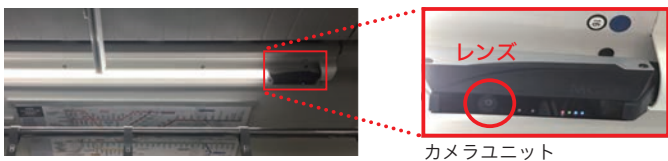
車両・車内の安全対策

お客さまに安心してご乗車いただけるよう、さまざまな安全対策を行っています。

● 車内防犯カメラ

LED蛍光灯一体型の防犯カメラを全車両に導入しています。遠隔地からでも映像を確認することが可能です。全車両への導入を通して、車両内のセキュリティ向上および車両内トラブル発生時の対応の迅速化を図っています。

※プライバシーの保護について
防犯カメラを設置している車両であることをお客さまへ周知するステッカーを、車内に掲出しています。記録映像の閲覧については、閲覧できる社員を限定するなど、関係法令や社内規程に則り厳重に管理します。



カメラユニット

● 引き込まれを防止する ドア素材

2020系、3020系、6020系などの新造車両には、ドア自体にすべる素材を採用しており、開扉時の引き込まれを防止しています。また、引き込まれに加え、乗降時のはさまれも防止するため、乗降口端部と戸先を容易に認識できる黄色いラインの注意喚起シールも貼付しています。



● ドア引き込まれ 注意喚起ステッカー

ステンレス製のドアには、すべる素材を使用した車内ステッカーを貼付しており、イラストによる注意喚起も実施しています。



● ガラス破損のリスク低減策

車両ドアは、ドアガラス破損防止のため強化ガラスおよび複層ガラスを使用しています。また、一部の車両には割れたガラスが飛散ないように透明の飛散防止フィルムを貼り付けて安全性向上を図っています。飛散防止フィルムには夏場の遮熱、冬場の断熱にも高い効果があり、空調消費電力量を削減し省エネ効果もあげています。



飛散防止フィルム

● 車内非常通報ボタン

具合の悪いお客さまや車内の異常を乗務員に知らせる装置で、車両連結部付近や窓の横、車いすスペースに設置しています（位置は車両により異なります）。



※東横線・田園都市線、大井町線の6000系と6020系、9020系、目黒線、東急新横浜線、池上線、東急多摩川線、世田谷線、こどもの国線では乗務員と通話することができます。



ご乗車中、周囲で具合の悪いお客さまがいらっしゃる場合や、車内で異常が発生した場合に押してください。

● 緊急ブレーキ装置

万が一、運転士の体調が急変したときに安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキがかかる装置を全車両に搭載しています。

● 誤開扉防止策・列車の転動防止策

列車が走行中、もしくは動き出した後に扉が開くことがないように、誤開扉防止策と列車の転動防止策の2つの対策を行っています。

誤開扉防止策とは、「列車の発車直後に誤ってドアを開ける操作をしてもドアが開かない仕組み」で、全線の車両に導入しています。

列車の転動防止策とは、「ドアが開いた状態で運転士が誤ってブレーキを緩めてしまった際に列車が転動しない仕組み」で、全線の車両※に導入しています。

※こどもの国線を除く

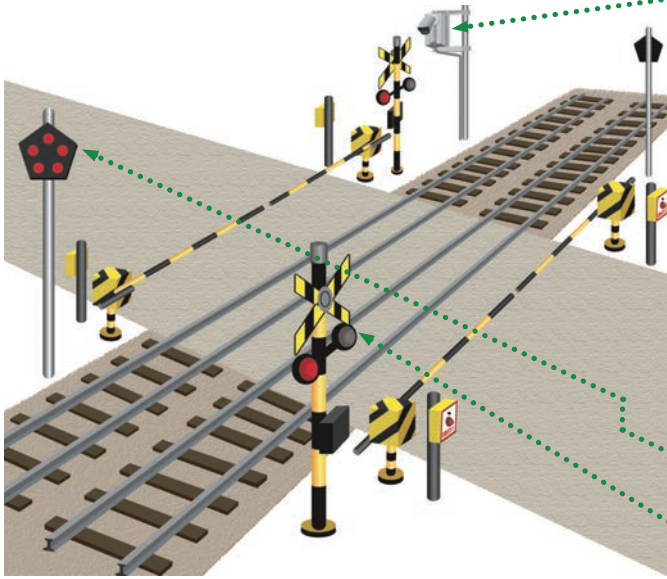
安全MEMO

電車のドアに手やかばんをはさんでも、ドアは自動では開きません。ケガをされる可能性があり大変危険です。
かけこみ乗車はおやめください。



踏切の安全対策

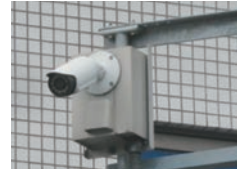
踏切での事故を防ぐために、さまざまな対策を行っています。



踏切監視カメラ

踏切事故の抑止手段、事故発生時の状況確認手段を確立する必要性が高まっていることから、全線※で踏切監視カメラを設置しています。

※こどもの国線を除く



非常ボタン



踏切内に人や車が立ち往生してしまったときなど緊急の場合に、非常ボタンを押すと、特殊信号発光機が赤く点滅して接近する列車の運転士に異常を知らせます。全ての踏切に設置しています。

特殊信号発光機



また、東横線・目黒線・大井町線・こどもの国線では、ATCと連動しているため、接近する列車を自動的に減速させます（田園都市線・東急新横浜線には踏切はありません）。

3D式、光線式踏切障害物検知装置

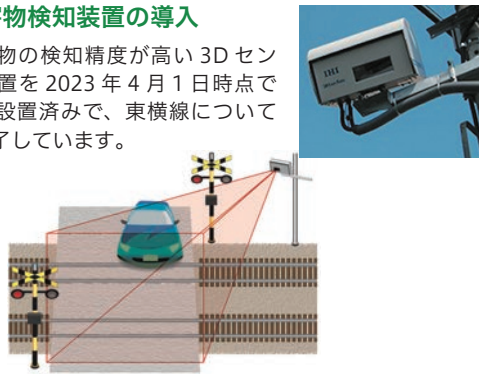
踏切障害物検知装置は、自動車などが踏切で立ち往生した場合にセンサーが検知し、接近する列車の運転士に異常を知らせる信号を送る装置です。当社では、2021年7月に自動車通行禁止の踏切を含む全135カ所の踏切※に設置を完了しました。

※世田谷線・こどもの国線を除く

▶3D式踏切障害物検知装置の導入

当社では、障害物の検知精度が高い3Dセンサーを使用した装置を2023年4月1日時点で107カ所の踏切に設置済みで、東横線については100%設置が完了しています。

引き続き3D式踏切障害物検知装置の導入を行っていきます。



3D式踏切障害物検知装置の検知イメージ



非常ボタンは、踏切内に人や車などが立ち往生しているなど緊急の場合に押してください。

警報灯

通行する車や人が踏切から一定の距離以上離れていても視認できるように警報灯を設置しています。視認性の向上施策として、車のドライバーから見えやすい全方位警報灯を一部の踏切道に導入しています。



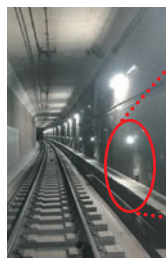
一部の踏切道に導入している全方位警報灯

地下トンネル区間の安全対策

列車が地下トンネル区間で緊急停止した際、安全に避難できるように対策を行っています。

●トンネル照明の設置

お客さまが避難のためにトンネル内を歩行する際、足元を確認しやすいようトンネル区間全てに照明を設置しています。



トンネル照明

●蓄光看板

トンネル区間において、蓄光式の案内板を設置しています。これにより異常発生時に照度が限られた状況においても隣駅までの距離が分かり、お客さまを安全に駅まで誘導できます。

〈設置区間〉

東横線：渋谷駅～代官山駅間、東白楽駅～横浜駅間
 目黒線：目黒駅～洗足駅間
 東急新横浜線：新横浜駅～日吉駅間
 田園都市線：渋谷駅～二子玉川駅間、つきみ野駅～中央林間駅間
 池上線：戸越銀座駅～旗の台駅間
 東急多摩川線：多摩川駅付近～沼部駅間



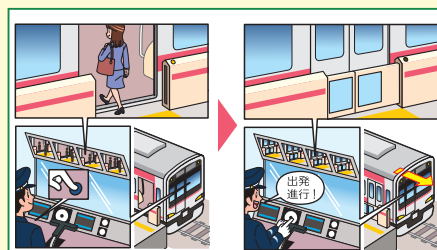
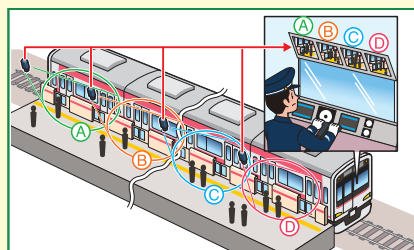
蓄光看板

ワンマン運転時のさまざまな安全対策

東急線は、目黒線、池上線、東急多摩川線でワンマン運転を実施しており、2023年3月から、目黒線から直通する東急新横浜線にワンマン運転を拡大しました。また、東急新横浜線との直通運転にあわせて、東横線でも実施しています。

ワンマン運転時も安全に運行できるよう、ホームドアや信号システムなどの設備に加え、運輸司令部や駅からの応援体制を含めたバックアップ体制の構築など、安全対策に取り組んでいます。

● 運転席には、お客さまの乗降が分かるモニターが設置されています



ホームに設置したカメラでお客さまの乗降を撮影し、運転席のモニターに投影します。

運転席のモニターを確認して運転士がドアの開閉を行います。

● 車内非常通報ボタンは運輸司令部ともつながっています

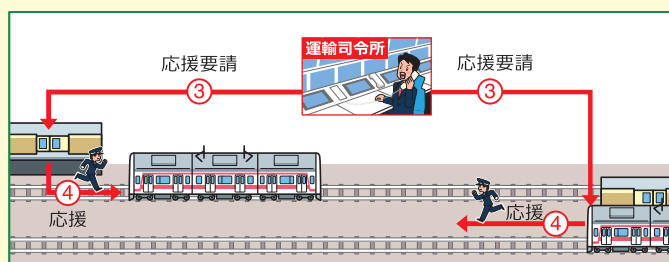


車内非常通報ボタンは、1車両に1～4カ所設置されています。ボタンを押すと運転士が応答します。運転士が応答できない場合は運輸司令部に自動で転送され、運輸司令部の司令員が応答します。

● トラブル時は、運輸司令部から車内放送や応援者要請を行います



トラブルなどでやむを得ず駅と駅の間で停車した場合、運転士または運輸司令部から車内放送で状況をお知らせします。



避難誘導が必要な場合、最寄り駅などから応援者が駆け付けます。運輸司令部は、必要に応じて警察、消防に対応を依頼します。

人材育成

乗務員の養成と資質管理

当社には、国土交通省の指定を受けた養成所として「鉄道研修センター」があり、ここで多くの運転士・車掌を養成してきました。今後も、お客さまの「安心」「信頼」のために、「安全」を守る乗務員の養成に全力で取り組んでまいります。

● 運転士・車掌の養成

運転士・車掌の養成は、「鉄道研修センター」で所定の学科を学んだ後、各乗務職場に配属され指導運転士・指導車掌のもとマンツーマンで乗務しながら技能を習得していきます。



運転シミュレーターを使った訓練

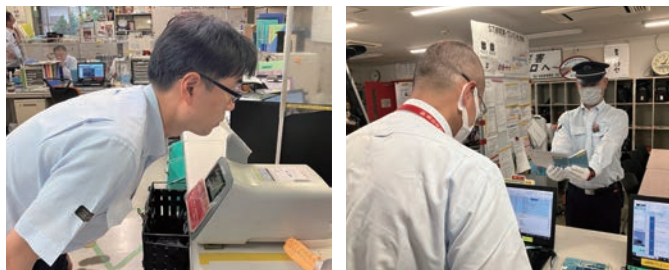
現車乗務員室を使った訓練



運転士養成における現車訓練

● アルコール検知器による確認と健康管理

乗務員は、乗務前に必ず監督者による健康状態の確認を受けるほか、アルコール検知器による確認を徹底しています。また、定期的に健康診断も実施しています。



乗務前にアルコール検知器による確認を行い、監督者が管理を徹底しています

点呼時には監督者が乗務員の健康チェックを行います

安全をつくる意識向上と技術伝承

現場での作業における安全意識向上に向けた取り組みや、設備や施設のメンテナンス作業などに必要な技術を伝承するための取り組みを行っています。

● 危険体感研修

危険体感研修は、墜落制止用器具（安全带）の装着や高所歩行、高所からの工具落下や感電などの体験をすることを通じて、作業上発生しうる危険なポイントを伝える訓練です。経験の浅い若手社員に対し、事故防止の意識向上を図るために実施しています。



高所歩行体験で高さ約2mの狭い通路を歩行する疑似体験の様子

墜落制止用器具（安全带）を装着した疑似体験の様子

● 競技会・講習会

技術部門では、設備の更新に伴う機器の性能向上により、部品などの故障や劣化による取り替えが少なくなってきた現状を踏まえ、組織の技術力強化やベテランから若手への技術伝承、従業員のモチベーション向上などを目的として、競技会や講習会を定期的に行っています。



車両部門での技能競技会：車輪の打音検査作業

工務部門での緊急時の列車防護訓練：列車見張員による接近する列車の運転士へ緊急停止を合図するための旗振り訓練



電気部門での軌道カート運転訓練

電気部門での技能競技会：電車線の張り替え作業

緊急事態に備えたさまざまな訓練

万が一、不測の事態が発生したときには、冷静かつ迅速・的確に事故の処理ができるよう、日ごろからさまざまな訓練を行っています。

● 運転事故総合訓練

毎年1回、鉄道事故が発生した際の併発事故の防止、負傷者の救護、関係部署への連絡通報、お客さまの避難誘導、復旧作業などを迅速・確実に行うために「運転事故総合訓練」を実施しています。2022年度は10月13日に現場での処置対応を長津田検車区の車庫内で実施し、社長、安全統括管理者をはじめ鉄道事業本部の各部門、約150名が参加しました。本社では現場と同時並行での情報伝達訓練も実施し、約40名が参加しました。



車内で負傷されたお客さまを布担架を使って搬送
車両係員による脱線車両の復旧作業



電気係員による電車線張り替え作業
保線係員による線路の歪み修正作業

● 異常時運転取扱訓練

春と秋の年2回、職場ごとに「異常時運転取扱訓練」を実施しています。駅係員は、対向列車や後続列車を緊急に停止させる列車防護、ポイントが故障した場合を想定した信号係員による手動操作、ホーム案内時の列車緊急停止合図などの訓練を行っています。

また運転士と車掌は、列車防護、負傷者の救護、運輸司令所への連絡通報、お客さまの避難誘導などの訓練を行っています。



白杖ご利用のお客さまの避難誘導
信号炎管を使用した列車緊急停止訓練

● 事故・災害対策本部設置・初動対応訓練

管理職を中心に従業員が参加して、万が一の事故・災害発生時に迅速かつ適切に対応ができるよう、対策本部の設置と初動対応訓練を定期的の実施しています。



管理職を中心とした本社での訓練

● 運輸部避難誘導訓練

- 日時：2023年2月18日終電後
- 場所：東横線 横浜駅
- 目的：2023年3月18日から開始した東横線のワンマン運転実施に伴い、輸送障害等によって駅間で停車した際の車内旅客の避難誘導方法について、乗務員・駅係員・運輸司令所との連携を確認
- 概要：横浜駅上り線を発車した列車が架線停電により駅間で停止。運輸司令所からの車内放送実施、車いすをご利用のお客さまのご案内、線路内を歩行する旅客の避難誘導を乗務員と駅係員が連携し実施



駅係員による線路内誘導

列車の非常はしごを使った避難準備

● 警察・消防との連携

社内の定期的な訓練だけでなく、警察署や消防署と連携したお客さまの避難誘導などの訓練を職場単位で実施しています。



消防隊による消火活動



煙が充満する車内からの避難誘導

▶ 警察署、他の鉄道事業者との連携訓練実施状況(2022年度)

日程	場所	内容	連携先
2022年5月17日	二子玉川駅	帰宅困難者の受け入れを想定した訓練	世田谷警察署・玉川消防署
2022年6月29日	横浜駅	AEDを使用したお客さま救護訓練	西消防署
2022年7月27日	上町駅	列車内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	世田谷警察署
2022年11月2日	宮崎台駅	駅構内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	宮前警察署・宮前消防署 ⇒P.27①参照
2022年12月7日	元住吉車庫	列車火災が発生したことを想定した訓練	中原消防署
2023年2月2日	溝の口駅	駅構内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	高津警察署 ⇒P.27②参照
2023年2月2日	二子玉川駅	駅構内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	玉川警察署
2023年2月5日	長津田駅	駅構内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	緑警察署
2023年2月12日	新横浜駅	列車内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	港北警察署・港北消防署・相模鉄道 ⇒P.27③参照
2023年3月3日	新綱島駅	駅構内におけるNBCテロが発生したことを想定した訓練	港北消防署
2023年3月20日	二子玉川駅	駅構内におけるNBCテロが発生したことを想定した訓練	玉川警察署・田園調布警察署・碑文谷警察署 高津警察署・玉川消防署 ⇒P.27④参照
2023年3月24日	長津田駅	駅構内における刃物を持った粗暴犯がいることを想定した訓練	緑警察署・JR東日本

安全MEMO

サイバーセキュリティ対策

サイバーセキュリティ関連の課題認識とリスク評価を行い、日々進化する攻撃手法に対応できるよう、技術的、物理的な対策強化を適時行っています。



安全MEMO

異常時用名札ワッペン

従業員が、通勤時など当社線を利用中に事故や災害に遭遇した際には、この「名札ワッペン」を左胸などに貼り付け支援活動を行います。お客さまや外部の関係者に対して支援者が当社の従業員であることを明示し、円滑な支援活動ができるよう備えています。



① 駅構内粗暴行為対応訓練

- 実施日：2022年11月2日
- 場 所：宮崎台駅構内
- 目 的：粗暴行為発生時の避難誘導および警察、消防と関係機関の連携確認
- 概 要：宮崎台駅構内で刃物を持った不審者による粗暴行為を想定。駅係員による関係各所への連絡、駅構内のお客さまの避難誘導、警察による犯人確保と消防によるお客さまの救護訓練を実施
- 参加者：宮前警察署・宮前消防署・東急電鉄 計約50名



駅係員の通報で駆け付けた警察と消防



消防隊による負傷者救護の様子

② 駅構内粗暴行為対応訓練

- 実施日：2023年2月2日
- 場 所：溝の口駅構内
- 目 的：粗暴行為発生時の避難誘導、警察との連携確認および訓練による受傷事故防止
- 概 要：刃物を持った不審者による粗暴行為を想定。駅係員によるお客さまの避難誘導訓練と警察による犯人確保訓練を実施
- 参加者：高津警察署、東急電鉄 計約30名



刃物による粗暴行為発生の様子



警察により確保された粗暴犯

③ 列車内粗暴行為対応訓練

- 実施日：2023年2月12日
- 場 所：新綱島駅～新横浜駅間下り線
- 目 的：車内粗暴行為発生時の警察、消防との連携確認
- 概 要：刃物を持った不審者による列車内での粗暴行為を想定。乗務員、駅係員、警察、消防、相模鉄道と連携して、お客さまの避難誘導訓練を実施
- 参加者：港北警察署・港北消防署・相模鉄道・東急電鉄 計約200名



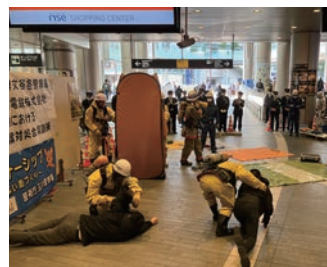
消防隊による負傷者救護の様子



④ 駅構内 NBC テロ訓練

NBC：N (nuclear) 核、B (biological) 生物、C (chemical) 化学物質

- 実施日：2023年3月20日
- 場 所：二子玉川駅構内
- 目 的：1995年3月20日発生の「地下鉄サリン事件」の風化防止と、同種事象発生時の駅係員によるお客さまの避難誘導および警察、消防との連携強化
- 概 要：駅構内において不審者3名により危険物質がまかれ、お客さま数名が倒れた事態を想定。駅係員によるお客さまの避難誘導、警察による犯人確保と消防によるお客さまの救護訓練を実施
- 参加者：玉川警察署、田園調布警察署、碑文谷警察署、高津警察署、玉川消防署、東急電鉄 計約60名



消防隊による救助の様子



警察による危険物質回収

震災への備え

2011年3月11日に発生した東日本大震災を踏まえ、事業継続計画を構築するとともに構造物の耐震補強工事に取り組んでいます。

当社では原則、震度4以上の地震が発生した場合には、全列車を一旦停止させた上で、徐行運転や施設等の点検などにより安全を確認します。確実に安全を確保した上で、早期の運転再開ができるよう努めていきます。

また、大震災の影響を踏まえ、事業の継続力の向上によりお客さまの安全確保と災害に強い東急線を目指します。

● 事業継続計画（BCP）の継続的改善

大規模地震や災害発生時にお客さまの安全を確保することを優先とし、適切な避難誘導や正確かつ迅速な情報提供、早期の運転再開に資するように事業継続計画を構築しています。今後も減災対策の推進や災害を想定した訓練の実施により事業の継続力を高めていきます。

● 代替通信手段の設置

大規模災害発生時に通常の通信手段が使用不能となった場合の通信手段として「管内間電話」「JR 電話」「衛星電話」「衛星無線」「警視庁緊急時直通電話」を導入しています。



衛星無線通話訓練

● 帰宅が困難なお客さまへの対応

大規模地震などの災害が発生した際、帰宅が困難になったお客さまへの対応として、保存食、簡易ブランケット、簡易トイレが全ての駅に確保されており、飲料水については、災害対応飲料自販機を設置しています。

また、一時滞在施設へ移動されるまでの一時的な待機場所として、点検が終了した駅構内の一部をお客さまに提供し、警察・消防と連携を図りながらお客さまの安全を確保できるよう努めます。その他、行政機関主催の災害対策会議などへ積極的に参加し連携を図っています。



保存食



簡易トイレ



簡易ブランケット



備蓄飲料水



災害対応飲料自販機

ディスプレイに記された「災害救援ハーター」が目印

お客さまと ともに

お客さまとのコミュニケーションを通して、さらなる安全確保に努めるとともに、お客さまにより安心してご利用いただけるよう、さまざまな情報を発信しています。

お客さまのさらなる安全に向けて

サービス介助士資格取得講座の実施

お年寄りやお身体の不自由なお客さまにも安心して東急線をご利用いただけるように「おもてなしの心と介助技術」を学んでいます。鉄道の現業で活躍する駅係員と乗務員がサービス介助士の資格を取得しており、取得率は2023年3月31日現在100%です。



お身体の不自由な方の行動を体験



車いすの操作方法を教習

バリアフリーアプリの導入

駅係員が車いすをご利用のお客さまなどをご案内する際、ホームドアなどに貼られているQRコードを業務用スマートフォンで読み取ることで、お客さまが降車する予定の駅へスムーズに正確な情報を伝えます。

※一部の相互直通乗り入れ駅とも連絡可能



QRコードを読み取り、お客さまの乗車位置を降車駅へ伝達

お客さまへのお声かけの取り組み

ホームからの転落事故防止を目的として、視覚障がいをお持ちのお客さまをお見かけした際は、駅係員や警備員からお声かけをするとともに、列車への乗降の誘導案内を実施しています。



駅係員から白杖をご利用のお客さまへのお声かけ

●「声かけ・サポート」運動の実施

2016年11月より「声かけ・サポート」運動を実施しています。お困りになっているお客さまへ駅係員よりお声かけをするだけでなく、ご利用のお客さまにもお困りの方に対して助け合いのご協力を呼びかけています。

視覚に障がいのある方は、自分に声をかけられていることがおわかりになりにくいいため、「盲導犬を連れた方、…」「白い杖をお持ちの方、…」など、本人を特定できる特徴を添えてお声かけすることで、気付いていただきやすくなります。

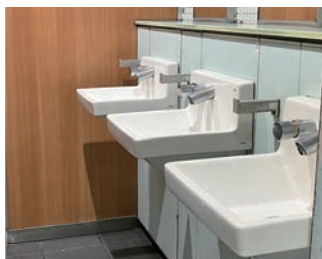
さらに、「大丈夫ですか?」「お手伝いしましょうか?」などの言葉でお声かけください。特に危険を察知した場合には、ためらわずにサポートをお願いします。



感染症予防の取り組み

駅構内トイレ手洗器の非接触・自動水栓化100%※を2021年2月3日に完了しました。また、全個室内にシートクリナーを設置しています。

※東白楽駅、荏原中延駅、世田谷線(上町駅除く)、こどもの国線は構内トイレがありません。多機能トイレ内の補助的手洗器・オストメイトは一部手動水栓です。



手洗器の自動水栓



個室内のシートクリナー

QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。

お客さまとの情報コミュニケーション

お客さまへの情報発信

お客さまに安全にご利用いただくため、イベント、車内モニター、ポスターなどを通してさまざまな情報を発信しています。

● 安全対策やテロ対策に関する情報発信

安全・安心に東急線をご利用いただくため、車内モニターや駅貼りポスターを利用して安全に対する取り組みをお伝えしています。また、車内に設置されているさまざまな安全設備について、非常時にお客さまにお願いしたい操作やご注意くださいポイントを紹介した「おしえて！東急線 走行中の車内で緊急事態が発生したとき編」を当社ホームページなどでお知らせしています。



「走行中の車内で緊急事態が発生したとき」のお願いを車内モニターで放映



東急電鉄ホームページ「おしえて！東急線」
<https://www.tokyu.co.jp/oshiete/>



YouTube [公式] 東急電鉄チャンネル
https://www.youtube.com/watch?v=JG_43h1UhbA&list=TLGGfR5cY6Z4EkIyODA0MjAyMw&t=5s

● イベントなどでの“安全コミュニケーション”

保護者さまに加え、お子さまに列車乗降時のホームと列車の「隙間」を認知していただくことを目的とした「こども隙間転落防止プロジェクト」を行っています。駅にポスターを掲出している他、東急グループの学童保育で、アニメーション放映やゲームを用いて、安全啓発を行いました。

<http://www.omcd.ac.jp/sukimamori/>



学童保育で行った安全啓発イベントの様子



駅に掲出したポスター

輸送障害発生時の振替輸送のご案内

輸送障害が発生した際に、お客さまご自身が行動選択しやすいよう情報提供の充実を図っています。

● お客さまへのご案内の強化

輸送障害が発生した際、駅係員によるご案内のほか、「東急線アプリ」や当社ホームページにて振替輸送や迂回ルートをお知らせしています。

近隣路線の駅までの徒歩ルートや近隣バス停のご案内などを掲載した駅周辺マップを作成し、当該駅※での配布のほか、ホームページや「東急線アプリ」に掲載しています。

※他社線との接続駅、こどもの国線を除く



近隣の鉄道・主なバス ご案内 (たまプラーザ駅・江田駅)

<https://www.tokyu.co.jp/railway/station/info/ukai/>

輸送障害が発生した場合は、振替輸送や迂回ルートのご利用をお願いします。

東急線アプリ



東急線の運行情報、各駅の時刻表や列車走行位置、また、運休や遅延などの運転支障が生じた際に便利な迂回ルート検索など、東急線に関するさまざまな情報やサービスを発信するスマートフォン向けアプリケーション「東急線アプリ」を提供しています。

● 車両別混雑度のご案内

東横線、目黒線、田園都市線について、車両別混雑度をご確認いただけます（平日ダイヤでの運行時のみ）。また、田園都市線の一部車両では、車両別の混雑度や車内温度をリアルタイムで表示しています。



車両別混雑度画面



リアルタイムの車両別混雑度と車内温度表示画面

● 「ホームと車両床面の段差・隙間」のご案内

ホームと車両の段差が 3cm 以下、隙間が 7cm 以下の乗降口はピンクの表示としています。



「段差・隙間」は各駅ごとに表示

東急線アプリのダウンロードはこちらから

iPhone から
アクセス



Android から
アクセス



各スマートフォンの OS バージョンの対応情報は
リンク先のページにてご確認ください。

※Apple、Apple ロゴ、および iPhone は、米国その他の国で登録された Apple Inc. の商標です。App Store は、Apple Inc. のサービスマークです。iPhone の商標は、アイホン株式会社のライセンスにもとづき使用されています。

※Google Play、Google Play ロゴ および Android は、Google LLC の商標です。



1975 ~2023

8500系車両

1975年から新玉川線(当時)用に製造された通勤用車両。当時の技術を集大成した車両と認められ、1976年、「鉄道友の会」のローレル賞を受賞。2023年1月に東急線から引退。

東急グループご案内窓口 東急お客さまセンター

TEL : 03-3477-0109
月~金 9:00 ~ 17:00
土日祝 9:00 ~ 17:00
(年末年始などを除く)

「安全報告書 2023 東急電鉄 安全への取り組み」
2023年7月発行
東急電鉄株式会社
鉄道事業本部 安全戦略推進委員会
〒150-8533 東京都渋谷区神泉町 8-16
<https://www.tokyu.co.jp/railway/>

制作 : 東急株式会社 セラン事務局