



2025 安全報告書

(鉄・軌道事業)

～ 令和6年度の取組 ～

令和7年9月



東京都交通局



— 目 次 —

1	ごあいさつ	1
2	安全方針と安全重点施策	2
2-1	安全方針	
2-2	令和6年度（2024年度）の安全重点施策	
3	安全重点施策の取組状況	4
4	事故等の発生状況	7
5	安全管理体制	11
5-1	安全管理規程	
5-2	安全管理体制	
5-3	主な管理者の役割	
5-4	安全対策推進委員会	
5-5	安全管理体制の見直し	
6	安全対策の実施状況	15
6-1	人材育成・研修	
6-2	安全活動	
6-3	訓練	
6-4	職員表彰制度	
6-5	設備対策	
6-6	安全投資の内訳	
7	震災対策	38
7-1	地震対策	
7-2	帰宅困難者対策	
7-3	日暮里・舎人ライナーの震災対策	
8	お客様の声	42
8-1	お客様の声の活用	
8-2	こども110番の駅	
8-3	お客様へのマナーの呼び掛け	
8-4	持込みを禁止する危険物のお知らせ	
8-5	都営交通の運行情報のお知らせ	
9	安全報告書への御意見募集	45

＜東京都交通局の鉄・軌道事業＞

- 鉄道：地下鉄（浅草線、三田線、新宿線及び大江戸線）
- 軌道：東京さくらトラム（都電荒川線）及び日暮里・舎人ライナー

※この「2025 安全報告書（鉄・軌道事業）」は、主に令和6年度の取組を掲載しています。



1 ごあいさつ

日頃から都営交通を御利用いただきまして、誠にありがとうございます。

おかげさまで、令和6年度は都営交通全体（都営地下鉄4路線、都営バス、東京さくらトラム（都電荒川線）及び日暮里・舎人ライナー）で、1日当たり約342万人のお客様に御利用いただきました。

交通事業者にとって、お客様の安全・安心の確保はサービスの基本であり、最も重要な使命です。私たちは、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底するため、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、安全風土の醸成と安全を最優先にする組織づくりに努めています。

また、安全性向上のため、施設・設備、車両等の適切な維持管理を行うほか、テロや激甚化する自然災害への対策、各種訓練等を通じて、安定的な輸送を支える基盤整備に努めております。

今後ともお客様から信頼・支持されるため、災害に強く事故のない都営交通を実現してまいります。

令和6年度は、3か年の局事業運営の指針である「東京都交通局経営計画2022」の最終年度であり、都営交通の全ての車両において車内防犯カメラの設置を完了するなどテロ対策の強化や、通風口への浸水防止機の設置等浸水対策の強化を推進してまいりました。

令和7年3月に策定した「東京都交通局経営計画2025」の初年度に当たる今年度についても、お客様が安心して都営交通を御利用いただけるよう、ハード・ソフト両面から安全に関する投資を実施するとともに、東京都の主要施策と幅広く連携し、様々なステージにおいて東京の発展に貢献してまいります。

この報告書は、当局の鉄道事業・軌道事業における輸送の安全確保に関する取組、事故の発生状況と再発防止対策などについてまとめたものです。この報告書の内容や当局の安全の取組について、是非、御意見をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。

令和7年9月 東京都交通局長

堀越 弥栄子





2 安全方針と安全重点施策

東京都交通局は、輸送の安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を定めています。安全が最優先であるという意識を徹底させるため、「安全方針」を職場に掲示するなどして職員への周知を図るとともに、これを具体化した「安全重点施策」を毎年度策定し、安全の確保に努めています。

2-1 安全方針



安全方針

私たちは、都民やお客様の信頼に応えるため、
安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、
災害に強く、事故のない都営交通を実現します。

このため

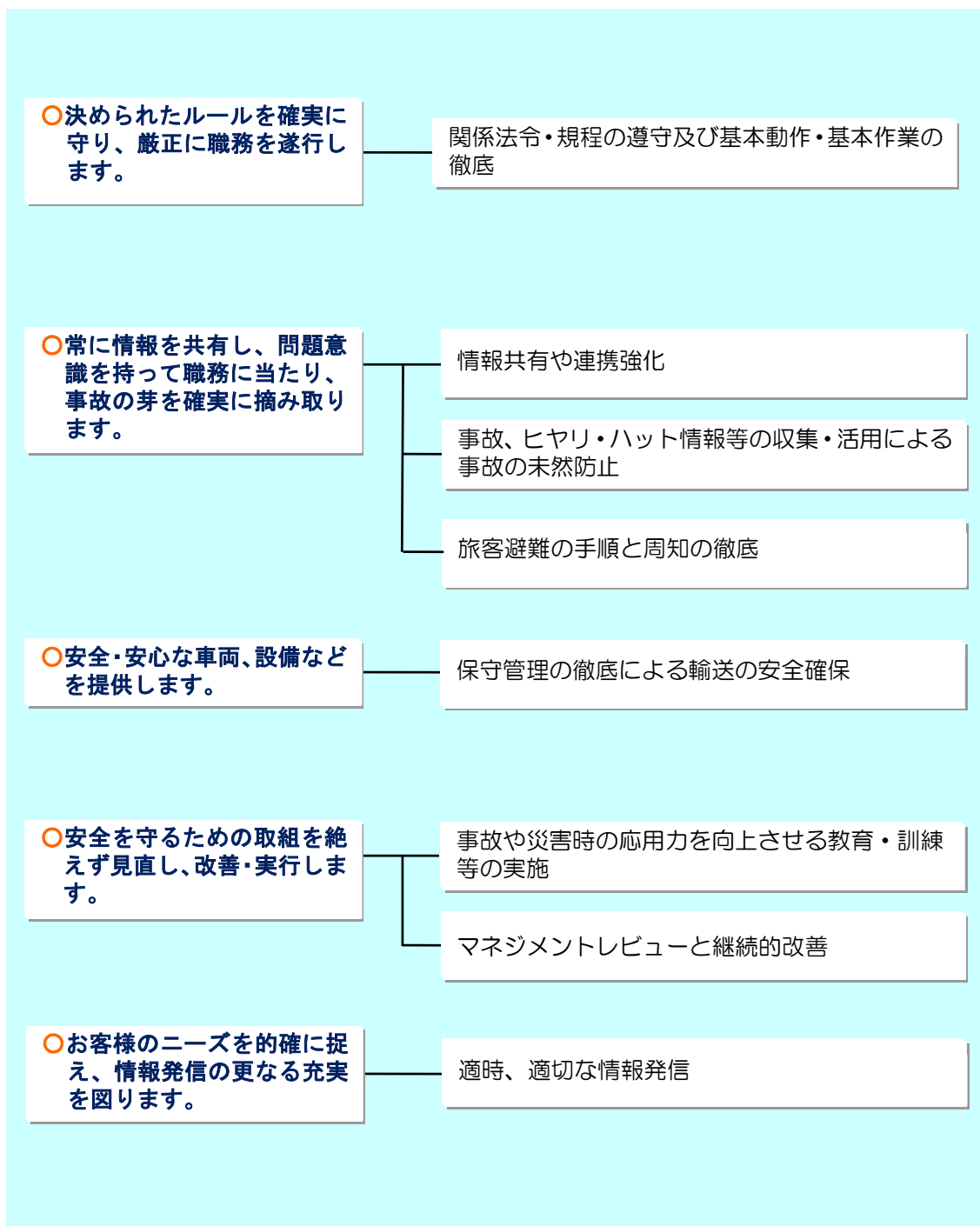
- 決められたルールを確実に守り、厳正に職務を遂行します。
- 常に情報を共有し、問題意識を持って職務に当たり、
事故の芽を確実に摘み取ります。
- 安全・安心な車両、設備などを提供します。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善・実行します。



2-2 令和6年度（2024年度）の安全重点施策

令和6年度の安全重点施策は、基本動作・基本作業の徹底をはじめとしたこれまでの取組を継続しつつ、お客様が必要とする情報発信の更なる充実を図ることを新たに設定いたしました。

■ 安全重点施策





3 安全重点施策の取組状況

部門ごとに具体的な目標を設定し、その達成に向けて取り組んでいます。

令和6年度の主な取組について紹介します。

○ 決められたルールを確実に守り、厳正に職務を遂行します。

■ 関係法令・規程の遵守及び基本動作・基本作業の徹底

基本動作・基本作業の徹底のため、規程やルールが制定された経緯や背景を職員に理解させる取組を実施しました。

また、各部門とも管理監督者の巡回等を実施し、安全管理の取組状況を確認しました。

○ 常に情報を共有し、問題意識を持って職務に当たり、事故の芽を確実に摘み取ります。

■ 情報共有や連携強化

大規模災害を想定した情報伝達訓練を実施しました。

部門ごとの状況を相互に報告し、コミュニケーションを充実させることにより、対応力強化に努めました。

また、警察や消防等と連携し、異常時を想定した訓練を実施しました。

■ 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用による事故の未然防止

ヒヤリ・ハット事例集を活用した研修を実施し、潜在リスクや再発防止について討議を行い、事故の未然防止に努めました。

局内や他社の事故事例等を職員一人ひとりが自分事として捉えられるよう各部門に展開し、安全研修等に活用しました。

■ 旅客避難の手順と周知の徹底

緊急事態発生時の判断基準や駅到着時における避難誘導経路の確保など、実践的な訓練を行い、適切な判断が行えるよう対応力の向上を図りました。



○ 安全・安心な車両、設備などを提供します。

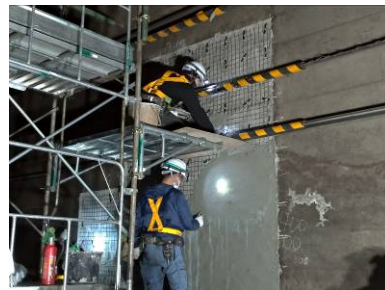
■ 保守管理の徹底による輸送の安全確保

◆ 地下鉄構造物の長寿命化

地下鉄構造物に対しては、これまで日常点検や定期検査に基づき、必要な補修を行ってきましたが、これに加え、現在では計画的な補修を行っていく予防保全型の管理手法を導入し、長寿命化を図っています。

経年や塩害※による地下鉄構造物の劣化に対しては、剥落防止及び機能回復を図るため、トンネル、高架区間及び駅部について健全性を調査の上、止水・塩害対策を計画的に進めています。

※塩害とは
コンクリート中に塩分を含んだ水が浸透し、鋼材が腐食・膨張して、コンクリートにひび割れ・剥落などの損傷を生じさせる現象です。



▲トンネル内壁面の修復工事

◆ 地震対策

施設の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図るための更なる耐震対策として、地下鉄駅の中柱の耐震補強を進めています。

◆ 浸水対策

換気口に設置している浸水防止機の更新や駅出入口の浸水対策工事を計画的に進めています。

◆ 車両の更新

車両の安全性・信頼性の更なる向上を図るため、老朽化した車両の更新を進めています。令和6年度は大江戸線1編成及び日暮里・舎人ライナー4編成を更新しました。

◆ 駅施設の更新

故障の分析結果を踏まえ、点検の強化や設備の更新及び修繕を効果的・効率的に実施しています。



○ 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善・実行します。

- 事故や災害時の応用力を向上させる教育・訓練等の実施
局地的豪雨災害など激甚化する自然災害等を組み入れたブラインド型訓練を実施しました。
また、想定外の事故や災害等を題材としたグループ討議やディスカッション形式の研修を実施しました。

■ マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビュー（経営トップによる見直し）に基づき、有効性に重点を置いた内部監査の継続的改善を図るため、PDCAサイクルを確実に機能させるとともに、監査員の改善提案について対応を検討することにより、引き続き運輸安全マネジメントのスパイラルアップを図っています。

また、近年において頻発化、激甚化する自然災害も輸送の安全を脅かす要因として捉え、防災・減災に向けた取組についても継続的改善を図ります。

なお、令和6年度の重点監査項目は、次のとおりです。

- ・他部署の情報を職場内でどのように共有し活用しているかの内容確認

○ お客様のニーズを的確に捉え、情報発信の更なる充実を図ります。

- 適時、適切な情報発信
輸送障害等の発生時において、関係部署と連携の下、現場状況を的確に把握し、お客様への速やかな情報提供を行うとともに、復旧等の見込みについても適宜発信するよう努めました。



4 事故等の発生状況

令和6年度の鉄道事故等の発生状況を御報告します。

鉄道事故等については、原因・背景を分析し、再発防止に努めています。

■ 鉄道事故等の種類について

○鉄道事故等報告規則に該当する事故等について

(1) 鉄道運転事故

列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、鉄道人身障害事故*及び鉄道物損事故をいいます。 ※自殺によるものを除く。

(2) 輸送障害

鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。

○軌道事故等報告規則に該当する事故等について

(1) 運転事故

車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故*及び物損事故をいいます。 ※自殺によるものを除く。

(2) 輸送障害

軌道による輸送に障害を生じた事態であって、運転事故以外のものをいいます。

○鉄道及び軌道で共通する事故等について

(1) インシデント

(鉄道) 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をいいます。

(軌道) 運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

(2) 電気事故

感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故及び供給支障事故をいいます。

(3) 災害

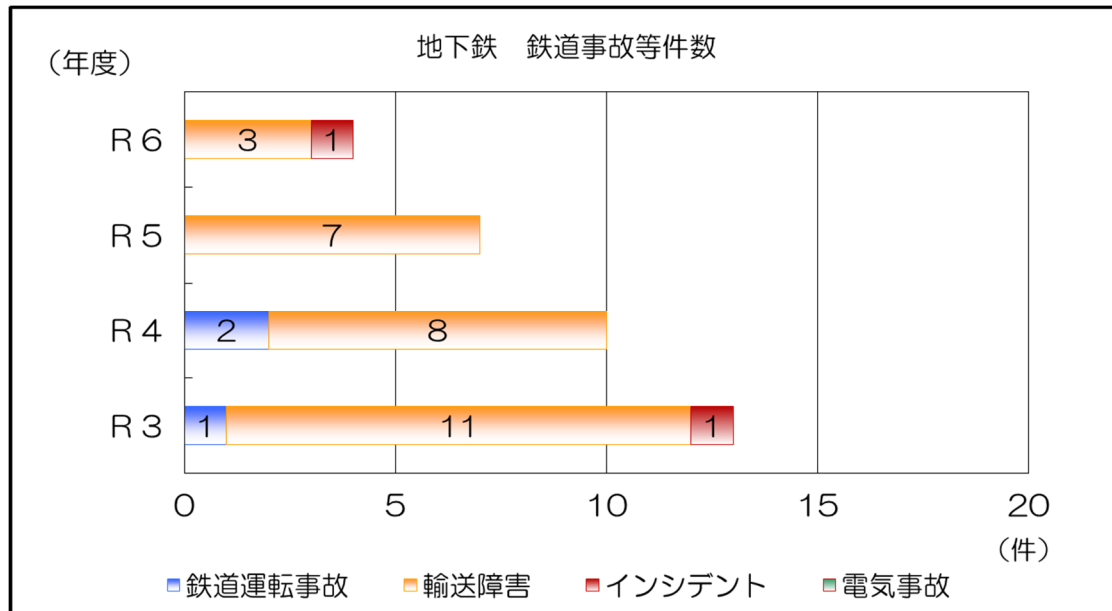
暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により、鉄道(軌道)施設又は車両に生じた被害をいいます。

地下鉄(4路線)、東京さくらトラム(都電荒川線)及び日暮里・舎人ライナーにおける事故等の発生状況は、次のとおりです。



■ 地下鉄

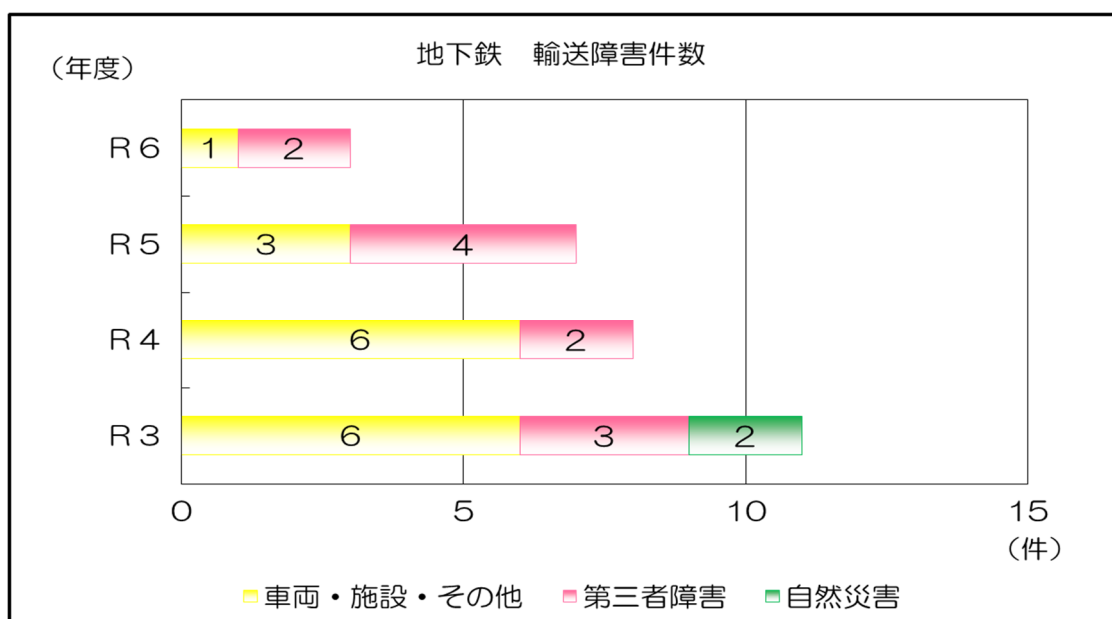
鉄道事故等の発生件数は4件で、内訳は輸送障害が3件、インシデントが1件でした。鉄道運転事故及び電気事故は発生していません。



◆ 輸送障害

輸送障害は3件発生し、内訳は鉄道係員に起因するものが1件、第三者障害が2件でした。

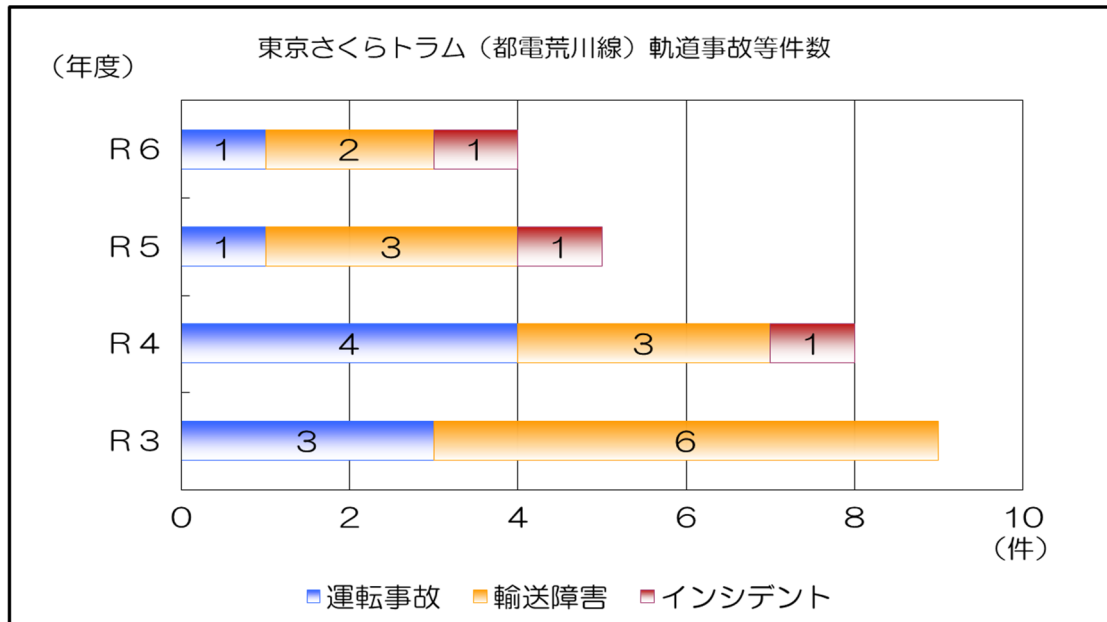
第三者障害のうち、1件が列車内でのモバイルバッテリーの発火、1件がアルミ風船の浮遊によるものでした。





■ 東京さくらトラム（都電荒川線）

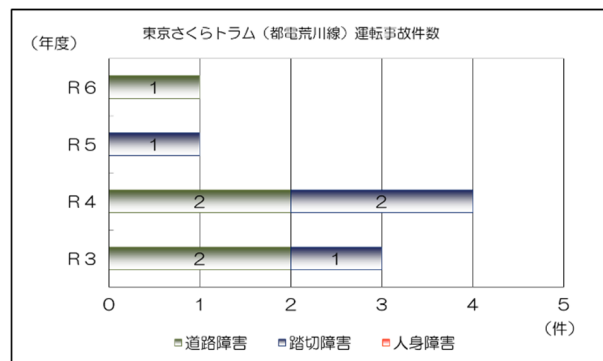
軌道事故等の発生件数は4件で、内訳は運転事故が1件、輸送障害が2件、インシデントが1件でした。



◆ 運転事故

運転事故は道路障害事故の1件でした。

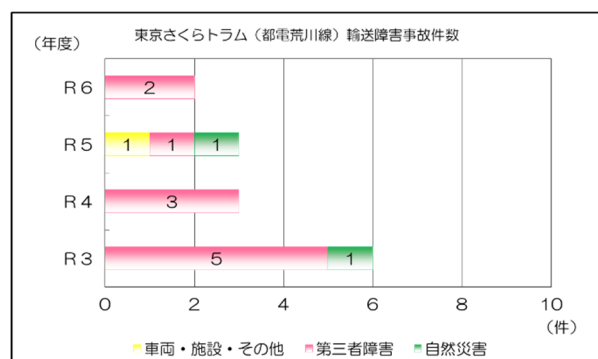
なお、踏切障害事故及び人身障害事故は発生していません。



◆ 輸送障害

輸送障害は2件発生し、全て第三者障害でした。

第三者障害のうち、1件が沿線火災、1件がアルミ風船の浮遊によるものでした。

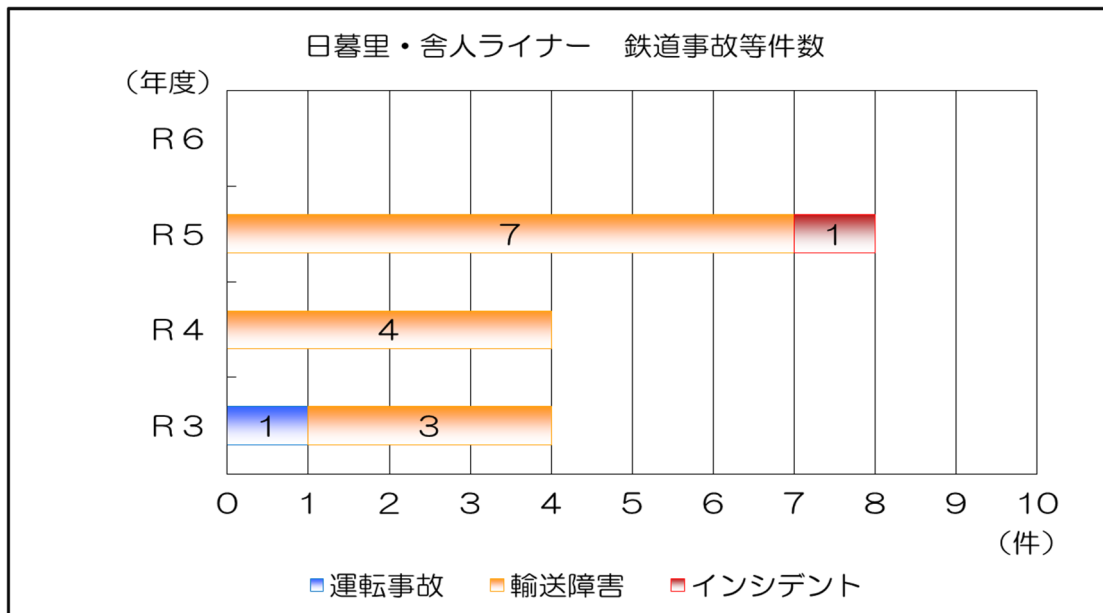




■ 日暮里・舎人ライナー

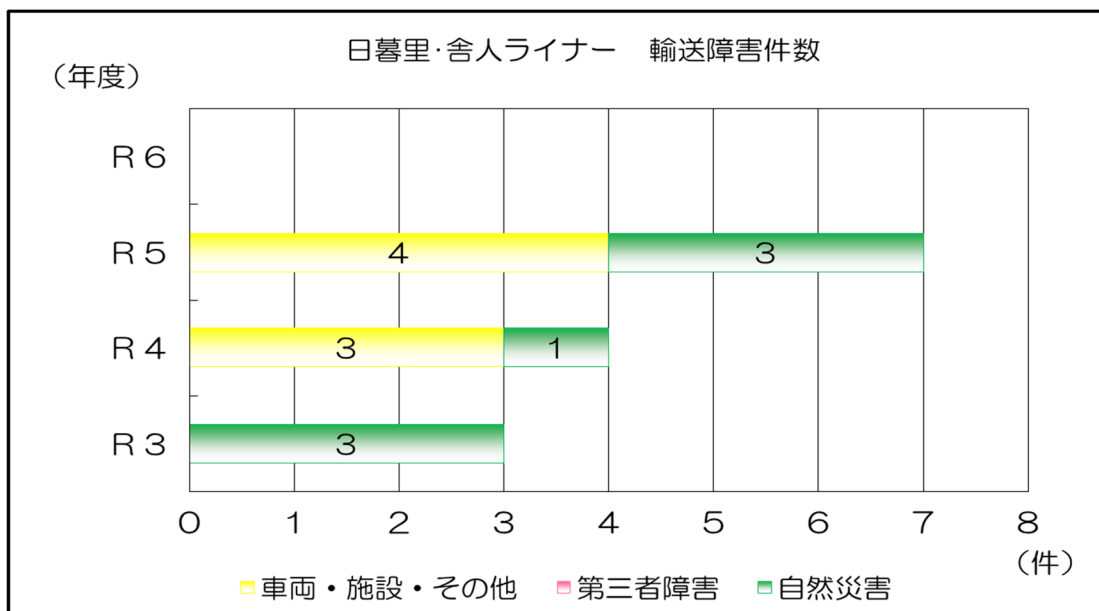
鉄道事故等の発生件数は0件でした。

※日暮里・舎人ライナーは軌道事業ですが、鉄道事故等報告規則を準用しています。



◆ 輸送障害

輸送障害の発生件数は0件でした。



5 安全管理制度

鉄道事業法及び軌道法に基づき、安全管理規程を制定し、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定めることにより、輸送の安全水準の維持及び向上を図っています。

5-1 安全管理規程

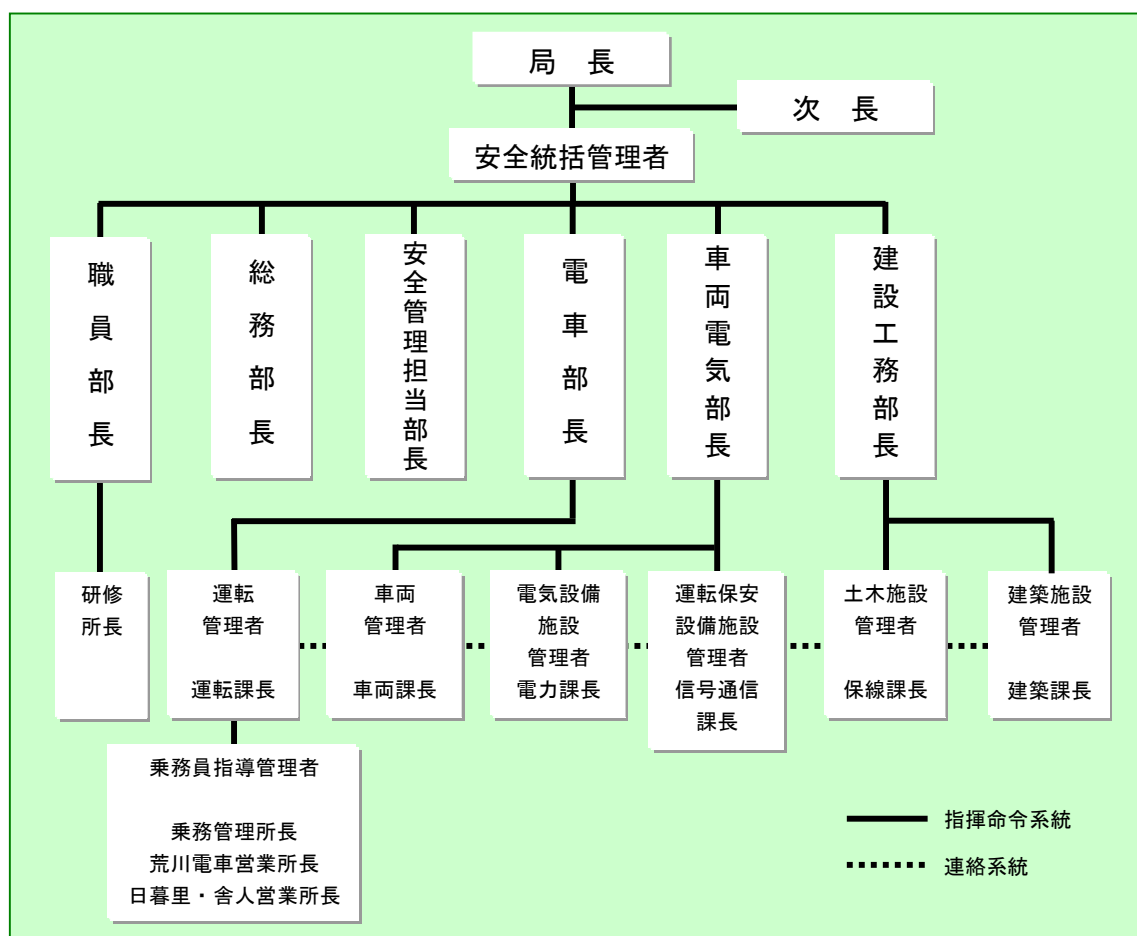
安全管理規程は、安全方針及び安全重点施策を中心とした安全性の向上を図るための取組を定めるとともに、安全統括管理者を中心とした運転管理者等の各管理者による安全管理の責任体制、その管理方法等を規定したものです。

安全管理規程については局ホームページに掲載しておりますので、右記QRコードからアクセスして御覧ください。



安全管理規程(鉄・軌道事業) ▶

5-2 安全管理制度





5-3 主な管理者の役割

役 職	役 割
局 長	○ 輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。 ○ 輸送の安全を確保するために、鉄・軌道事業の実施及び管理の状況を把握し、必要な改善を行う。 ○ 安全統括管理者の意見を尊重し、適切な処置を講じる。
安全統括管理者	○ 鉄・軌道施設、車両及び運転に係る安全性並びに相互間の整合性を確保するとともに、安全確保を最優先し、輸送業務を実施及び管理する部門を統括管理する。 ○ 職員等に対し、関係法令等を遵守させるとともに安全重点施策を確実に実施させ、安全第一の意識を徹底させる。 ○ 輸送の安全確保に関する事業運営上の重要な決定に参画し、必要な意見を述べる。
運転管理者	○ 運転関係の係員、鉄・軌道施設及び車両を総合的に活用し、安全で安定した輸送を確保するため、運行計画の設定及び変更、乗務員及び車両の運用、列車又は電車の運行の管理、乗務員の育成及び資質の保持その他運転に関する業務を管理する。
乗務員指導管理者	○ 乗務員の資質（適性、知識及び技能）の充足状況を定期的に確認し、運転管理者に報告する。
施設管理者 電気設備施設管理者 運転保安設備施設管理者 土木施設管理者 建築施設管理者	○ 輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう施設を整備し、維持管理する。 ○ 工事、検査及び保守作業に係る係員の資質について定期的に確認する。
車両管理者	○ 輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう車両を維持管理する。 ○ 車両の保守に係る係員の資質について定期的に確認する。

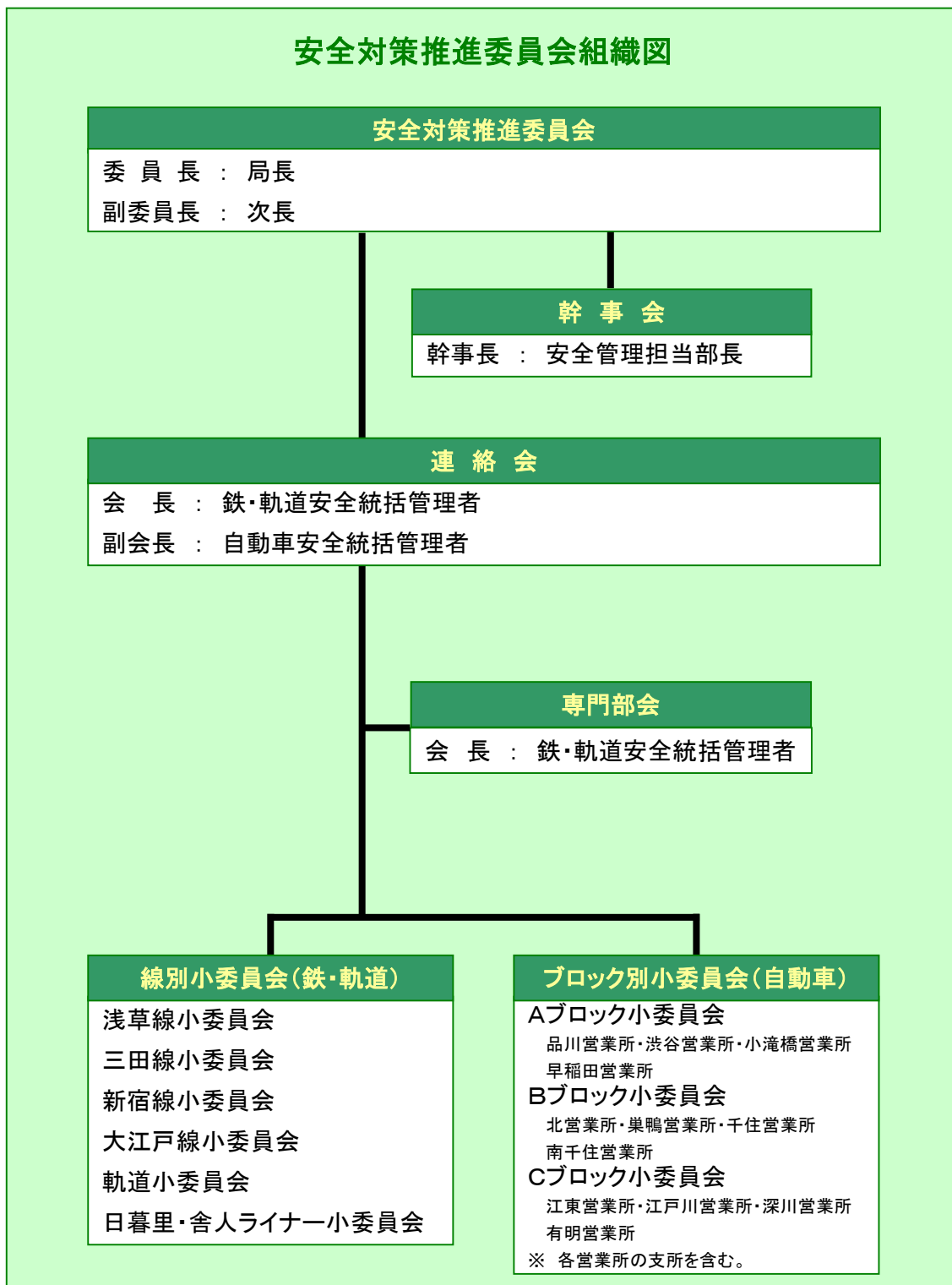


5-4 安全対策推進委員会

安全に係る基本方針及び重点施策の決定機関です。

定期的な開催に加え、緊急案件が発生した際には臨時に開催することにより、安全に係る情報の共有を図るとともに、対応策を迅速に決定します。

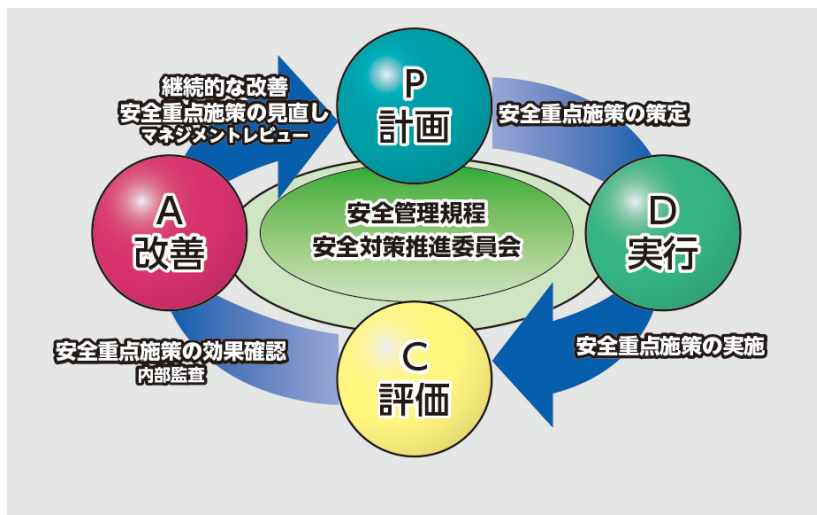
安全対策推進委員会組織図





5-5 安全管理体制の見直し

安全管理の質的向上を図るため、安全対策推進委員会で安全重点施策等の計画を策定（Plan）し、全部門で実行（Do）に移し、内部監査の結果などを踏まえて、マネジメントレビュー（Check）を行い、継続的な改善（Act）に結び付けています。



■ 安全マネジメント内部監査

令和6年度の安全マネジメント内部監査は、事業所管理部門も監査対象とした上で、9月上旬から11月下旬にかけて、局長、安全統括管理者及び各部門に対して実施しました。

また、内部監査の一部部門で、外部有識者の助言を受け、更なる気付き力の向上に努めました。

なお、令和6年度の重点監査項目として、「他部署の情報を職場内でどのように共有し活用しているかの内容確認」を設定しています。



▲内部監査の様子

■ マネジメントレビュー

令和7年3月の安全対策推進委員会において、令和6年度の内部監査結果、安全重点施策実施状況、安全統括管理者の意見等を基に、安全管理体制が有効に機能しているかを局長が確認するためのマネジメントレビューを行いました。この結果を踏まえ、令和7年度の安全重点施策を策定しました。



6 安全対策の実施状況

6-1 人材育成・研修

■ 人材育成の基本方針

これまで築き上げてきた技術や、培ってきた安全に対する意識を更にレベルアップして、次代を担う職員へと確実に継承するため、OJTを推進するとともに、局事業に関わる様々なテーマ別研修の充実を図り、プロフェッショナル職員の育成に努めます。

■ 安全研修の充実

お客様に、安全かつ安心して都営交通を御利用いただけるよう、「安全に対する強い意識と使命感を持った職員」を育成する研修の充実に取り組んでいます。

- (1) 各職層・各職種研修で、安全研修を実施しています。特に「事故防止科研修」は、管理監督者層及び指導職層の職員に受講させています。
- (2) 「フォローアップ科」研修[※]を、経験年数3年目の乗務員及び地下鉄駅係員を対象に実施しています。
- (3) 「アドバンスト科」研修[※]を、経験年数10年目の乗務員及び地下鉄駅係員を対象に実施しています。
- (4) 安全研修の内容を充実させるため、平成19年度に設置した「事故から学ぶ展示室」（16ページ参照）の内容を更新し、活用しています。さらに、地下鉄及び東京さくらトラム（都電荒川線）乗務員の養成研修をはじめ、幅広い研修で運転シミュレータを活用し、異常時対応能力を強化しています。

※「フォローアップ科」研修：乗務員又は地下鉄駅係員経験が3年を経過した者を対象とし、ヒューマンエラーによる重大事故への危機意識を高め、その資質の向上を目的として実施する研修です。

※「アドバンスト科」研修：乗務員又は地下鉄駅係員経験が10年を経過した者を対象とし、安全意識の向上を図るとともにコミュニケーション力を強化し、その資質の向上を目的として実施する研修です。



◆ 事故から学ぶ展示室

事故防止対策を強化し、安全意識の高い職場風土を作るため、平成19年11月に「事故から学ぶ展示室」を研修所に設置し、研修に活用しています。ここでは、過去の事故事例のパネルや映像などの展示を通じて、事故を振り返るとともに、事故から学んだ教訓を風化させることなく、職員一人ひとりの安全意識の向上を図っています。なお、この「事故から学ぶ展示室」は、一般公開しておりません。



▲事故から学ぶ展示室

◆ 運転シミュレータ

地下鉄及び東京さくらトラム（都電荒川線）乗務員の安全運転能力と事故や故障時の異常時対応能力を強化するため、地下鉄運転多機能シミュレータ、新宿線運転シミュレータ及び東京さくらトラム運転シミュレータを導入しています。



▲地下鉄運転多機能シミュレータ

■ 事故防止科研修（講演会）

「都営交通 安全の日」の取組の一つとして、毎年管理監督者、関連団体職員等を対象に、「事故防止科研修」として講演会を実施しています。

令和6年度は、国立研究開発法人 産業技術総合研究所 人工知能研究センターNEC産総研人工知能連携研究室 副連携研究室長 中田 亨 氏をお招きして、『労働災害とヒューマンエラー ～人の多様性とマネジメントのコツ～』をテーマに御講演いただきました。

この研修は、2日間で552名が受講しました。

○ 実施日：令和6年6月18日及び同月19日



▲事故防止科研修



■ その他主な事故防止に向けた研修等

当局職員及び工事受注者合同による事故防止に向けた研修等を実施し、安全情報の共有や安全意識の更なる向上に努めることにより、事故の未然防止を図っています。

令和6年度の実績は下記のとおりです。

車両電気部では、11月（電気総合管理所）と2月（新宿線電気管理所）の2回に分けて合同安全会議を開催しました。

また、建設工務部合同工事安全連絡会を3月に都民ホールにて開催しました。

実施日	研修名
令和6年11月29日	車両電気部合同安全会議（電気総合管理所）
令和7年2月14日	車両電気部合同安全会議（新宿線電気管理所（4所合同））
令和7年3月7日	建設工務部合同工事安全連絡会（都民ホール）

6-2 安全活動

■ 安全を最優先する安全意識の徹底

「安全方針」を全職場に掲出し、安全最優先の意識の浸透に努めています。



▲ 安全方針掲示



▲ ネームプレートケース版

■ 都営交通 安全の日

お客様の安全・安心の確保を最優先にする姿勢及び決意を示す取組として、平成19年から、6月13日を「都営交通 安全の日」と定めています。

この日は、浅草線浅草橋駅における死亡事故（平成6年）と東京さくらトラム（都電荒川線）の衝突事故（平成18年）という2つの重大事故が発生した、私たちが決して忘れてはならない日です。

安全性の更なる向上に向け、安全の日を中心に6月の1か月間を「基本動作・基本作業徹底月間」とするなど、様々な取組を行っています。



▲ 安全の日ポスター



■ 夏季及び年末年始の取組

夏季及び年末年始の輸送安全総点検を毎年実施しています。

期間中は局長、次長、総務部長及び安全統括管理者による事業所への巡回を行い、各部門から期間中の取組について報告を受けるとともに、事業所職員との意見交換を通じて、安全意識を共有する等、更なる安全確保に向けて取り組んでいます。

また、輸送安全総点検期間以外においても、夜間における保守作業や工事現場などへの巡回を積極的に行っています。



▲局長による現場巡回

6-3 訓練

災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上を図るため、日頃から職場単位で個別に訓練を行っています。さらに、大規模災害発生時や異常時を想定し、各職場が連携し合同での総合訓練も実施しています。

■ 異常時総合訓練

異常時を想定し、列車防護、お客様の避難誘導、救出援護、連絡通報、脱線復旧、施設復旧等を内容とした大規模で実践的な訓練を実施しています。

令和6年度は、地震による脱線を想定し、有事の際の対応力・技術力の向上を目的に訓練を実施しました。

また、本訓練には深川消防署にもご参加いただいております。

○実施日・場所：令和6年10月17日 大江戸線木場車庫

○想定：ポイント走行中、早期地震警報システムの鳴動と異常な揺れを感じた直後に衝撃、異音を確認し、列車が停止した。

○内容：列車防護、情報伝達、お客様の避難誘導、負傷者の救出、脱線復旧及び施設復旧に係る訓練



▲避難誘導訓練



▲負傷者救出訓練



▲リアクションプレート交換訓練



▲転てつ機フロンドロッド交換訓練

■ 自然災害対応訓練

集中豪雨による駅出入口からの浸水を想定し、止水板や土のうの設置及び各部門間の情報伝達を確認するための訓練を実施しています。

○実施日・場所：令和6年6月20日 三田線巣鴨駅A3出入口

○想定：東京23区内に大雨洪水警報が発令され、駅出入口から雨水の浸水あり



▲情報伝達訓練



▲土のう積み訓練

■ 局災害対策本部運営訓練

風水害の発生を想定した局災害対策本部の運営訓練を実施しています。

令和6年度は、線状降水帯による局地的な集中豪雨など突発的な風水害が発生した想定で、付与された災害の状況下において、各部が取り得る対策を検討し、資料を作成・報告することで、災害対応における各部の課題を発見するブラインド形式にて実施しました。

○ 実 施 日：令和6年7月30日



▲局災害対策本部運営訓練

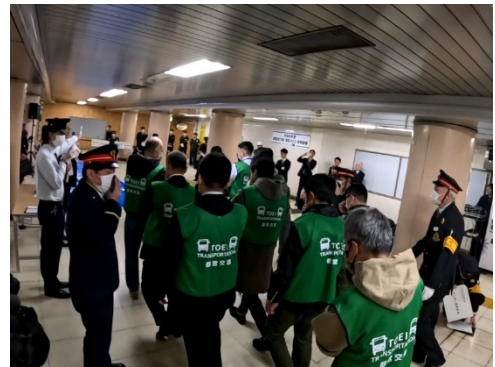


■ 都営地下鉄・東京メトロ合同訓練

都営地下鉄職員及び東京メトロ社員が相互に連携を図り、連絡通報、異常時対応等の手順を確認する訓練を実施しています。

令和6年度は、大手町駅にて不審物が発見された想定の下、両社局が協力して警察・消防等への連絡通報、駅構内におけるお客様の避難誘導などの対応訓練を実施しました。

- 実施日：令和6年12月17日
- 訓練場所：三田線大手町駅



▲駅構内の避難誘導対応

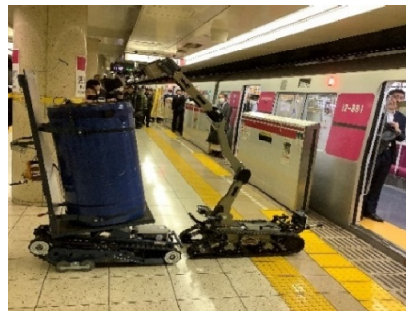
■ 不審者・不審物対応訓練

警察等関係機関と連携しながら、さすまた等の取扱い訓練を実施するなど、異常時対応力の強化を図りました。

また、警察・消防と連携して、核物質（N）、生物剤（B）及び化学剤（C）といった物質を兵器として使用したテロ災害（いわゆるNBC災害）を想定したお客様の安全確保や、避難・誘導、係員の二次災害の防止などの訓練を実施しました。



▲テロ対応訓練



▲爆発物・テロ対処訓練



▲NBC訓練

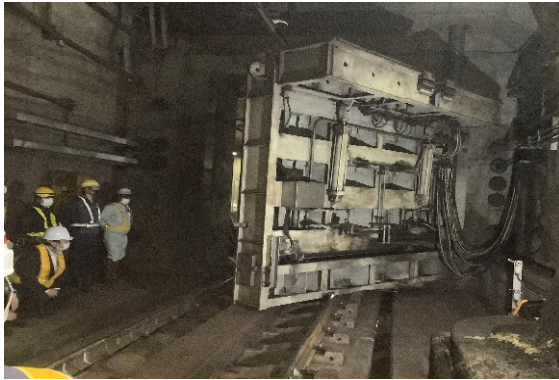
【実施日・場所】

実施日	線名	訓練名称
令和6年 6月 7日	新宿線	鉄道三社局合同防犯訓練
令和6年11月15日	浅草線	テロ対応訓練
令和6年11月27日	大江戸線	爆発物・テロ対処訓練
令和6年12月10日	日暮里・舎人ライナー	さすまた・防護盾及びテロ対処合同訓練
令和7年 2月 4日	三田線	テロ対応訓練
令和7年 2月23日	新宿線	不審者対応訓練
令和7年 2月25日	日暮里・舎人ライナー	NBC対応訓練



■ その他の訓練

大規模地震を想定した列車停止訓練や災害時情報伝達訓練、大型台風による風水害を想定した車両避難訓練、トンネル内の冠水を想定した防水扉取扱訓練等を実施しました。



▲大江戸線防水扉取扱訓練



▲大規模水害を想定した車両避難訓練（三田線）

【実施日・訓練名】

実施日	線名	訓練名称
令和6年 6月29日	東京さくらトラム（都電荒川線）	車両退避訓練
令和6年 8月30日	三田線	車両避難訓練
令和6年10月 6日	日暮里・舎人ライナー	車両避難訓練
令和6年10月 9日	三田線	列車火災対応訓練
令和6年12月16日	日暮里・舎人ライナー	雪害対応訓練
令和7年 1月18日	東京さくらトラム（都電荒川線）	雪害対応訓練
令和7年 1月31日	新宿線	防水扉取扱訓練
令和7年 1月31日	大江戸線	防水扉取扱訓練



6-4 職員表彰制度

交通局では昭和41年以降、職員から業務に関する改善及び工夫についての提案を募集し、優秀な提案を表彰する職員提案制度を設けています。この提案の中には、輸送の安全に役立つ提案も多く寄せられ、その中の優秀なものは知事からの表彰に推薦しています。

また、重大事故の発生を未然に防止したとき、天災その他非常事態に際し、他の職員等の模範と認められる行為があったときなどに表彰を行う職員表彰制度を設けています。

■ 職員提案制度による受賞提案

令和6年度の主な受賞提案は、次のとおりです。

- ◆ ホームの安全性向上 都営地下鉄全駅のホームドア早期整備完了
(都営地下鉄全ホームドア整備推進チーム)

【提案のポイント】

都営地下鉄全駅（全4路線106駅）でホームドア設置率100%を達成しました。整備後は全路線で転落事故ゼロを実現しています。

(平成23年度70件→令和5年度0件)

整備においては、営業車両を活用したホームドアの搬入など短期間での整備に努めました。特に5社局で相互直通運転する浅草線においては、車両側の機器を必要としないQRコードを用いたホームドア開閉連動技術を株式会社デンソーウェーブと共同開発し、短期間での整備はもとより大幅な設置コストの削減を実現しました。なお、本技術は特許を公開し、他の鉄道事業者のホームドア整備推進に貢献しています。

【注】QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。



▲平成12年 三田線



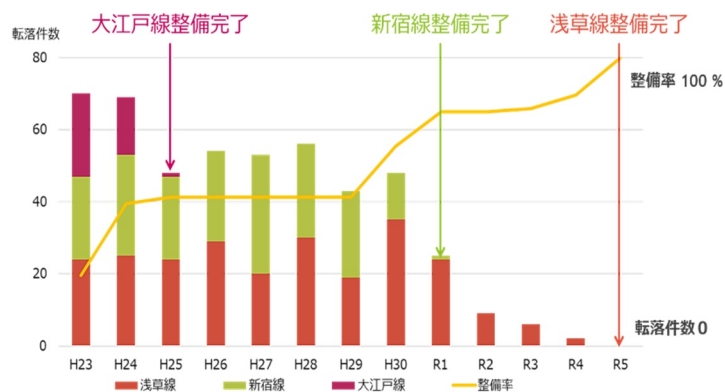
▲平成25年 大江戸線



▲令和元年 新宿線



▲令和6年 浅草線



▲転落事故件数の推移

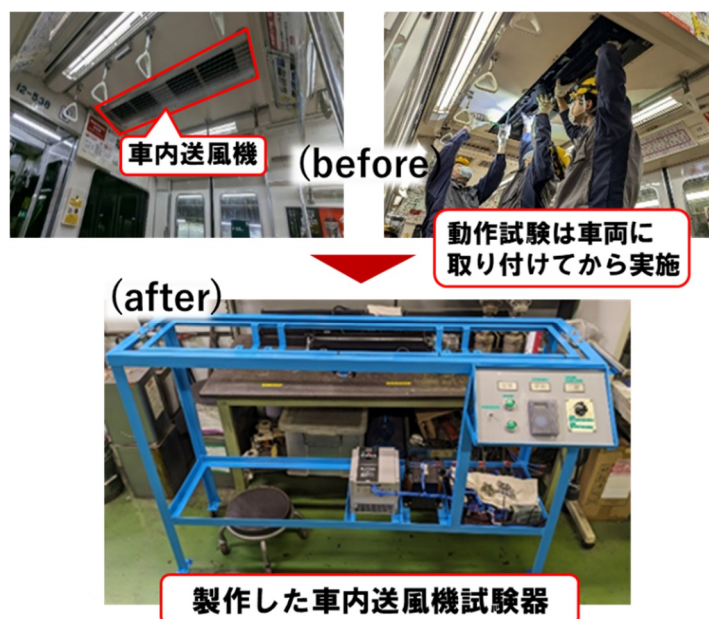
※三田線は平成12年整備完了

◆ くるっとrack 楽！車内送風機試験器
(木場月検改善グループ)

【提案のポイント】

地下鉄車両の天井部には、鉄道車両内の空気を攪拌する車内送風機が設置されています。送風機の分解整備後における動作試験時などは、送風機を車両の天井に取り付けて行う必要がありますが、再調整が必要な場合は複数回の取付・取外しが必要となる一方、送風機自体は大きいもので長さ2m、重量は10kgにもなるため、職員の負担になっていました。

そこで、重量物である送風機を都度持ち上げて車両に取り付けることなく動作試験が行えるように、車内送風機試験器を製作しました。



実車への取付・取外し作業が1回となり、職員の負担、事故のリスクが軽減しました。



6-5 設備対策

■ 駅の安全対策



◆ ホームドアの整備〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

ホーム上の安全対策を強化するため、浅草線、三田線、新宿線、大江戸線及び日暮里・舎人ライナーの全駅にホームドアを設置しています。

中でも浅草線は、相互直通運転をしている鉄道事業者が多く、車両形式が多岐にわたるため、車両の大規模改修を必要としない新技術であるQRコードを用いたホームドア制御システムを開発・導入しています。



▲QRコードを用いたホームドア（浅草線）

◆ 非常停止ボタン〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

お客様がホームから転落した場合などに、駅付近の列車を非常停止させる非常停止ボタンを全駅に設置しています。



地下鉄については、緊急時にお客様に素早く非常停止ボタンを操作していただけるよう、約20m間隔で設置しています。

【地下鉄各線及び日暮里・舎人ライナーの非常停止ボタン】



▲地下鉄各線ホームドア



▲日暮里・舎人ライナー

◆ 接近表示器〈地下鉄〉

お客様に列車の接近を知らせる表示器をホームに吊り下げ式として、またホームドア本体に設置しています。

【地下鉄各線の接近表示器】



▲地下鉄各線接近表示器



▲接近表示器（大江戸線）



◆ 駅係員呼出インターホン〈地下鉄〉

ホーム上で緊急事態が発生した場合やお客様の御案内が必要な場合等に、駅係員へ迅速に連絡ができるよう、駅係員呼出インターホンを地下鉄全駅に設置しています。



▲駅係員呼出インターホン



▲駅係員呼出インターホン（拡大図）▲



▲駅係員呼出インターホン

◆ 視覚障がい者誘導用ブロック〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

全駅のホームに誘導用の線状ブロックとホーム縁端部を示す警告用の点状ブロックを敷設しています。

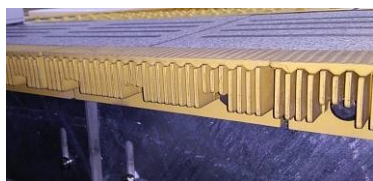


▲誘導・警告用のブロック

◆ ホーム転落対策（くし状ゴム、可動ステップ）〈地下鉄〉

列車とホームとの隙間が広く開いている場所での転落防止を図るため、くし状ゴム（転落防止ゴム）（新宿線及び三田線）や可動ステップ（三田線三田駅の一部）を設置し、隙間を減らす対策を講じています。

また、浅草線の必要な箇所にくし状ゴムの設置を進めています。



くし状ゴム

可動ステップ ▶



◆ 蓄光式避難誘導明示物〈地下鉄〉

火災予防条例に基づき、火災時に煙の滞留等があった場合でも避難方向が識別できるように、蓄光式の避難誘導明示物を地下駅に設置しています。



▲蓄光式避難誘導明示物

◆ I T Vモニター装置〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

列車がホームを出発する際や停車中に、乗務員がお客様の乗り降りやホーム上の安全を確認するために、I T Vモニター装置を設置しています。

自動運転の日暮里・舎人ライナーでは、指令所で監視及び確認を行っています。



▲ I T Vモニター装置（新宿線）



▲ I T V車上モニター装置（大江戸線車両）

◆ 駅構内監視カメラ装置〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

お客様が安心して駅構内を御利用いただくことを目的に駅構内監視カメラ装置を設置しています。このうち運転用カメラは列車ドアの開閉等を行うためお客様の乗降を監視するものです。

また、コンコース等には駅構内の状況やエスカレーター等の動作状況を監視するカメラも設置しています。



◆ 防災監視盤〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

各駅の駅務室に防災監視盤を設置しています。ＩＴＶモニターや放送装置などによって、お客様の避難誘導に迅速に対応できるようになっています。

日暮里・舎人ライナーの無人駅は、指令所で監視及び対応を行っています。



▲防災監視盤（大江戸線都庁前駅）



▲ＩＴＶモニター装置
（日暮里・舎人ライナー指令所）

◆ お困りの方への声掛け等のキャンペーン

当局では、目が不自由な方などのお困りの方への声掛け等の支援を呼び掛ける啓発ポスターを作成し、地下鉄各駅等に掲示して、都営交通を御利用のお客様に広く協力を呼び掛けるとともに、全職員が一丸となり、率先して、目の不自由な方やお困りの方への声掛け等の支援を実施しています。

また、首都圏の鉄道事業者と連携して、御利用のお客様に対しても、目が不自由な方などのお困りの方へ助け合いの協力を呼び掛ける「声掛け・サポート」運動強化キャンペーンを実施しました。

○ 実施期間：令和6年9月2日から同年10月31日まで

「声掛け・サポート」運動強化キャンペーン実施ポスター ▶



◆ AED（自動体外式除細動器）

お客様が急に心肺停止状態になられた場合に対応するため、地下鉄及び日暮里・舎人ライナーの全駅並びに荒川電車営業所にAEDを設置しています。

また、全ての駅係員及び乗務員が救急救命講習を定期的に受講し、緊急時に対応できるよう態勢を整えています。



▲AED



■ 車両の安全対策



◆ 消火器の設置

全ての車両に消火器を設置しています。

また、消火器のある場所に「消火器」の案内を標記しています。

車内消火器（大江戸線）▶



◆ 非常通報器〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

列車内で異常事態が発生した場合に、非常通報器を通じてお客様から乗務員又は指令員に通報できるようになっています。日暮里・舎人ライナーでは、指令所に通報



します。

また、SOSステッカーや設置位置を示す矢印を非常通報器ごとに、視認性の良い位置に設置しています。

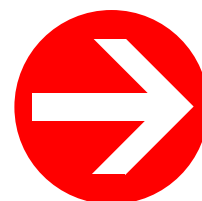


▲SOSステッカーと矢印、非常通報器（大江戸線）

SOSステッカー▶



設置位置矢印▶



▲非常通報器（新宿線）



▲非常通報器（大江戸線）



▲非常通報器
（日暮里・舎人ライナー）

◆ 列車無線〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

乗務員と指令所の指令員とが随時連絡できるようになっています。

◆ 袖仕切り板の大型化〈地下鉄〉

急停車や衝突事故等の際、お客様の倒れ込みによるけがなどを防止するため、座席端部の袖仕切り板を順次大型化しています。

平成17年度以降に導入された車両は、導入時から大型化しています。

それ以前からある車両は平成26年度から、順次大型化を進めています。



▲大型袖仕切り板（大江戸線）



◆ 車両連結部の転落防止ほろ〈地下鉄〉

車両連結部への転落を防止するため、転落防止ほろを設けて車両間の隙間を小さくしています。浅草線及び新宿線の車両に設置しています。



▲転落防止ほろ（新宿線）



▲転落防止ほろ（拡大）

◆ 車内防犯カメラの設置〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

車両内でのいたずらや迷惑行為等、犯罪行為の未然防止のほか、テロ対策等に向けた更なるセキュリティ強化を図るため、車内防犯カメラの設置を進め、令和6年度中に全車両に防犯カメラの設置を完了いたしました。



▲車内防犯カメラ（大江戸線）

◆ 非常発報装置〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

緊急時に架線の送電を止める必要が生じたとき、乗務員が非常発報ボタンを操作することにより、指令所に異常を通報するものです。通報を受けると、自動的に送電を停止し、安全を確保します。

■ 安全確保のための保安設備

◆ 列車運行管理〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

列車運行制御装置（PTC）を導入しています。

これは、転てつ器（ポイント）及び信号機を指令所において集中的に制御し、列車の運行状況を監視しながら、列車の運転が効率的にできるよう運行管理するものです。

総合指令所には、全線の運行状況を表示する「運行表示盤」が置かれ、列車の動きが一目で分かるようになっています。

また、各所に設置された、地震計及び風速計の気象観測データに基づき、安全を確保するための運転規制等を行います。



▲総合指令所



◆ A T C（自動列車制御装置）〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

列車内に車内信号装置があり、先行列車との間隔、進路、曲線制限速度等の条件によって決定される運行速度を、列車の速度が超えると、A T Cが列車速度を制御して自動的にブレーキをかけて減速又は停止させることにより、運行の安全を確保するものです。

地下鉄（三田線、新宿線及び大江戸線）及び日暮里・舎人ライナーに導入しています。



▲新宿線の運転席

◆ C－A T S（改良型自動列車停止装置）〈地下鉄〉

列車の運転速度が、線路脇に設置された信号機に示される信号の許容速度を超えると、自動的にブレーキをかけて減速又は停止させる従来型のA T Sの機能に加え、曲線制限速度や進路の条件による制御を加え、A T Cと同様なきめ細かな速度制御機能を付加したC－A T Sを浅草線に導入しています。

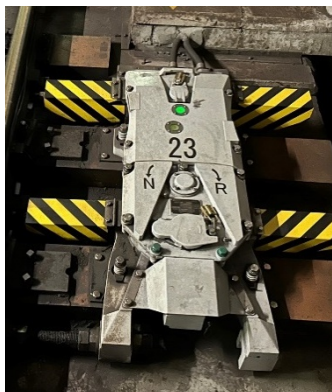


▲C－A T Sの運転台表示器

◆ 新型転てつ機の導入〈地下鉄〉

線路の進行方向を切り替える転てつ機について、従来は異常の警報が出てから現地へ急行し復旧作業を行う必要がありましたが、新型転てつ機は電圧やモータートルク等の詳細な状態を遠隔監視できるモニタ機能を備えているため、事前に異常の兆候等を把握することで、障害発生を未然に防ぐことが可能になりました。

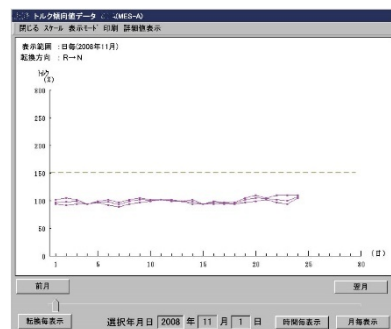
このように保守性の高い新型転てつ機を平成28年度から導入し、今後も重要な駅への導入を進めていきます。



▲新型転てつ機



▲モニタ監視機器



▲日ごとのモータートルクの値を示す画面

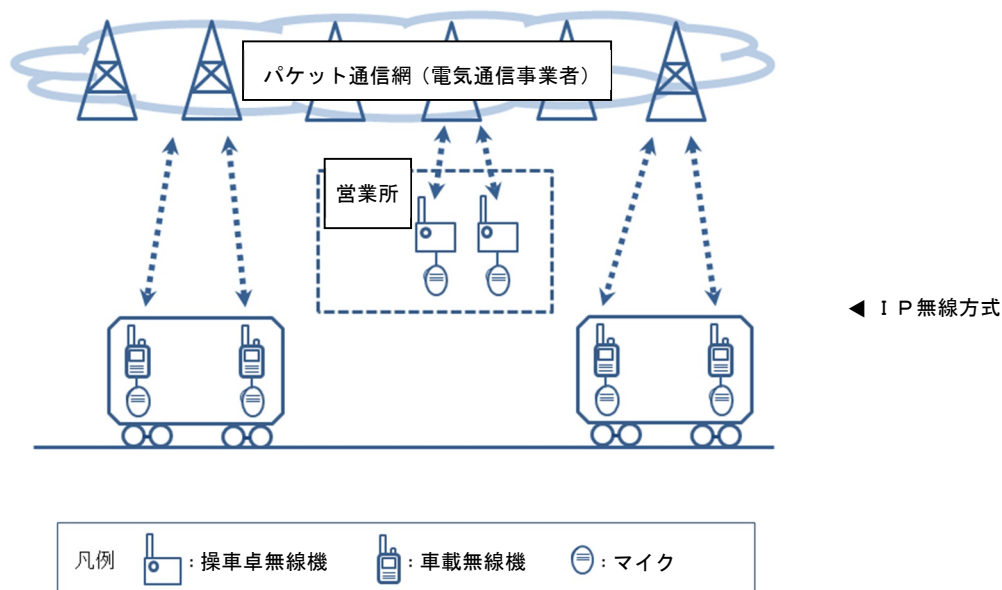


- ◆ 運転士異常時列車停止装置
運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置を全車に設置しています。
- ◆ 運転状況記録装置
事故時の速度やブレーキ等の運転状況が分かる記録装置を全車に設置しています。
- ◆ 列車防護無線装置〈三田線・新宿線及び大江戸線〉
緊急時に列車から電波を発信し、付近を走行する列車に停止を求める装置を設置しています。電源の二重化により信頼性を高めています。
- ◆ ドライブレコーダーカメラ〈東京さくらトラム（都電荒川線）〉
事故時の状況が分かるように、ドライブレコーダーカメラを車両の8か所に設置して安全対策に活用しています。



ドライブレコーダー搭載車両（側面・前方カメラ）▶

- ◆ 電車無線設備へのＩＰ無線方式導入〈東京さくらトラム（都電荒川線）〉
営業所と電車の間で随時連絡できる電車無線に、国内の路面電車としては初めて、電気通信事業者の携帯電話パケット通信網を利用し、クリアな音質で安定した通信が可能な、ＩＰ無線方式の設備を導入しています。





◆ 限界支障検知器〈三田線・大江戸線〉

脱線事故時に事故箇所の近くにいる列車を自動的に停止させるものです。

三田線及び大江戸線の複線シールド区間並びに三田線高架部の上下線路の中間に 50m 間隔で設置しています。



▲限界支障検知器

◆ 脱線防止ガード〈地下鉄及び東京さくらトラム（都電荒川線）〉

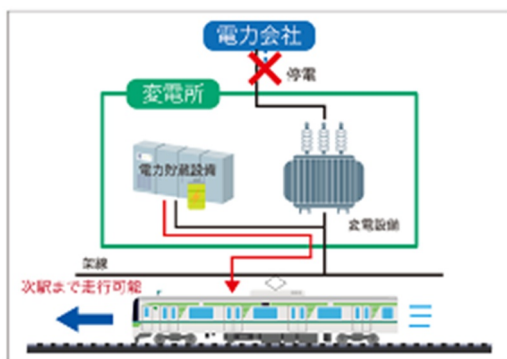
脱線事故を防止するため、急曲線部に設置しています。カーブの内側レールに沿い、L 型の鋼製ガード等を設置しています。



▲脱線防止ガード

■ 非常時における走行電源の確保〈新宿線〉

橋りょう部のある新宿線では、お客様の円滑な避難に役立つよう、停電時にも一定の電力を確保できる電力貯蔵設備を整備し、駅間に停車した列車を次駅まで走行させることができます。



▲停電時の電力の流れ



▲電力貯蔵設備



■ 車両、施設等の維持管理

◆ 実施基準に基づく検査周期の遵守

安全・確実な列車運行を確保するため、各種基準に基づき検査、点検及び工事を行っています。



▲軌道変位検査（軌道検測車）



▲架線摩耗検査



▲列車検査

◆ 土木構造物の経年劣化対策〈地下鉄〉

土木構造物の経年劣化に伴うコンクリートの剥落等を防止するため、トンネルや高架部において、現況調査の上、剥落対策工事及び漏水対策工事を実施しています。



▲剥落対策工事

◆ 線路の安全性の向上〈地下鉄〉

線路の安全性向上のため次のような対策を行っています。

・電食対策

トンネル内の漏水がレールにかかると電食と呼ばれる腐食が発生し、急曲線部では破断が生じるおそれが高まります。これを防止するため急曲線部の電食箇所についてレール交換を行うとともに、トンネルからの漏水を止める工事を進めています。

・継ぎ目対策

レールの継ぎ目は騒音や振動の発生源となることから、極力溶接してロングレールにしています。この溶接箇所に微小な凹凸があるとこれを乗り越える際に繰り返し荷重がかかり、破断の原因になります。これを防ぐためレール溶接部に特化したレール削正工事を行い、レール破断に至る微小な凹凸の除去を行う取組を行っています。



▲溶接部の削正状況



■ 災害に対する備え

◆ 浸水対策〈地下鉄〉

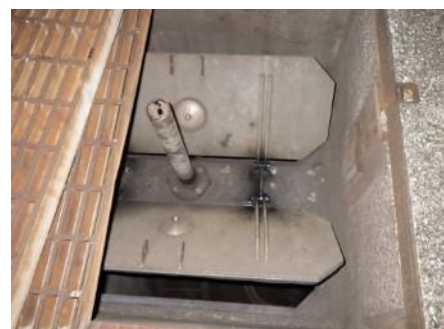
地上からの水の流入防止に加え、地下鉄ネットワークを通じた浸水被害の拡大を防止するため、東京都交通局浸水対策施設整備計画に基づいて対策を進めています。

駅出入口などの開口部からの浸水を防ぐ止水板並びに防水扉及び換気口・通風口からの浸水を防ぐ自動浸水防止機を設ける取組を行っています。

さらに、浸水被害の拡大防止のため、トンネル内にも防水ゲートの設置等を行っています。



▲駅出入口の防水扉



▲通風口の浸水防止機

◆ 強風対策〈地下鉄及び日暮里・舎人ライナー〉

高架部や橋りょう部などを走行する際、強風の影響による事故を未然に防ぐため、風速計を、地下鉄は三田線地上部及び新宿線荒川橋りょう部の各1か所に、日暮里・舎人ライナーは荒川橋りょう部の1か所に設置しています。



▲新宿線荒川橋りょうに設置している風速計



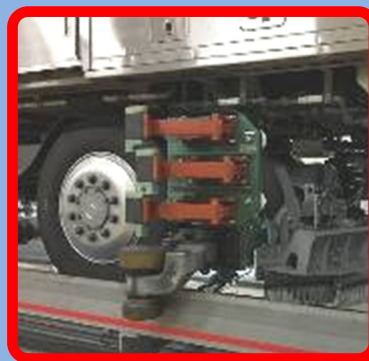
◆ 雪害対策〈日暮里・舎人ライナー〉

全編成への除雪ブラシ設置に加え、電車線への雪や霜の付着、電車線の凍結等による輸送障害を防止するため、一部編成に「霜取り装置」を搭載しています。

また、冬季（１２月～３月）の間、降雪や架線凍結に備え、気象観測機器を増設し、きめ細かな状況把握に努めています。



▲装着車両



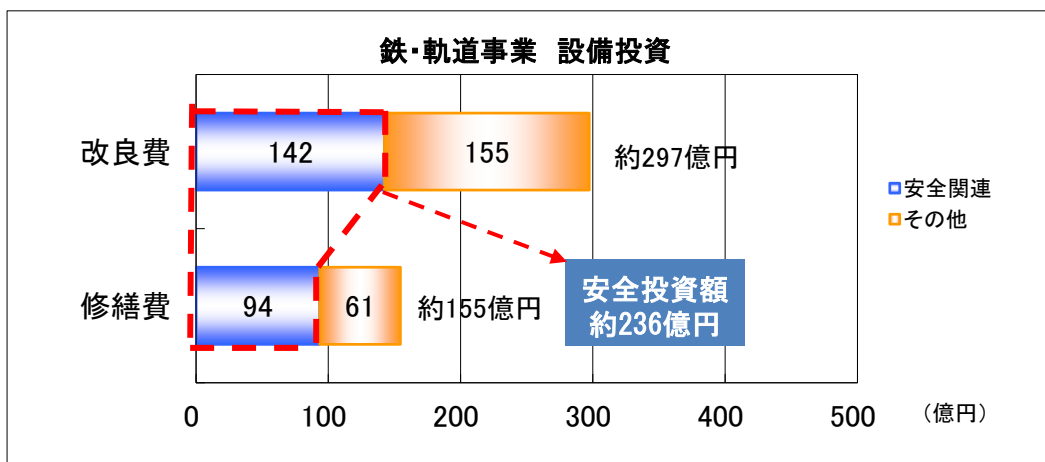
▲霜取り装置（拡大図）

◆ 排煙設備の整備など地下鉄駅構内の火災対策〈地下鉄〉

地下駅については、国土交通省や東京消防庁の定めた基準等に基づき、排煙設備の整備や避難経路の確保等、火災に対する安全性の確保を図っています。

6-6 安全投資の内訳

令和６年度は、安全関連設備の改良及び修繕に約２３６億円を投入し、新型車両の導入、浸水対策、耐震対策等を実施しました。



注：億未満の金額を四捨五入しており、合計額に一致しない場合があります。



7 震災対策

東日本大震災の発生を契機に、東京都では東京都帰宅困難者対策条例の制定（平成25年4月1日施行）をはじめ、首都直下地震等による東京の被害想定や東京都地域防災計画の修正が行われました。

これを踏まえ、交通局においても、施設の耐震対策や帰宅困難者対策等において、災害発生に備えた対応を進めています。

7-1 地震対策

■ 施設の耐震対策

高架部及び橋りょうの橋脚補強、ホームの中柱の補強、落橋防止装置の設置等、阪神・淡路大震災級の直下型地震に対応した耐震補強は完了しています。さらに、東日本大震災での教訓を踏まえ、施設の安全性をより一層高め、早期の運行再開を図るため、引き続き、地下鉄駅の中柱の耐震補強を進めています。



■ ゾーン地震計〈地下鉄〉

早期に運転を再開させるために地下鉄内16か所に地震計を設置しています。地下鉄4線を16の地域（ゾーン）に分けて震度を測定することで、震度に応じた点検作業を行うことができるため、運転再開までの時間を短縮することができます。



▲ゾーン地震計



▲計測震度計

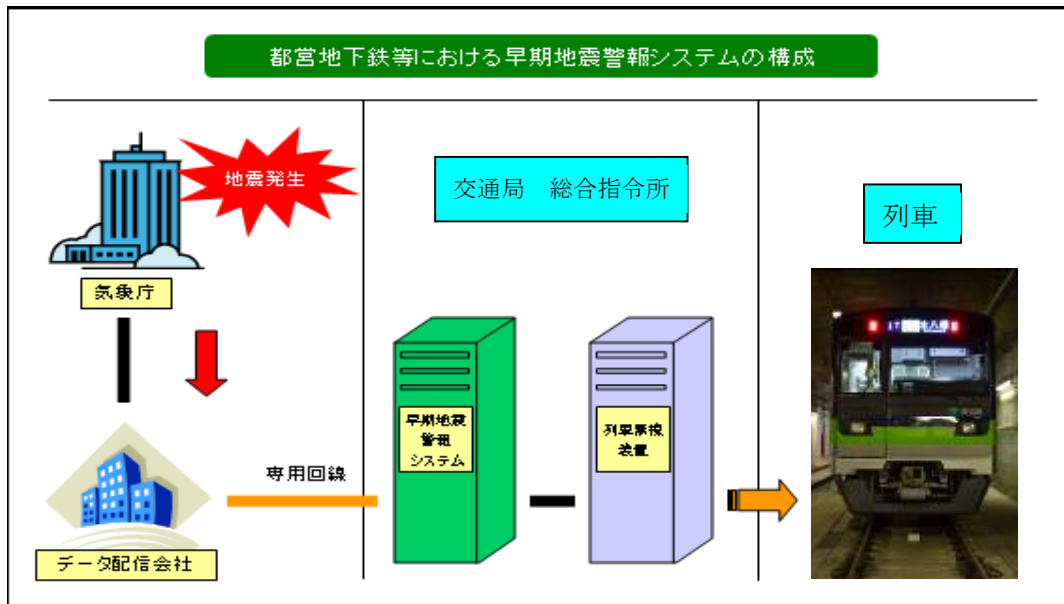
※ 東京さくらトラム（都電荒川線）及び日暮里・舎人ライナーについては、計測震度計を設置しています。



■ 早期地震警報システム

気象庁から配信される「緊急地震速報」を活用し、大きな揺れが到達する前に列車無線で乗務員に通報し、列車を停止させるシステムです。

このシステムは、平成19年9月から運用を開始しており、地震発生時の迅速な対応及び二次災害の低減が可能となりました。



日暮里・舎人ライナーでは、令和4年3月から、緊急地震速報を受信した際の列車の一斉停止を自動化しました。

■ 地震発生時の取扱い

把握した震度に応じ、各列車への運転規制の指示及び施設の点検を実施します。

区 分	震度4	震度5弱以上
地 下 鉄	25km/h以下の徐行運転	直ちに運転を中止し、指令所の指示により前方の安全を確認しつつ5km/h以下で次駅まで走行した後、待機
東京さくらトラム (都電荒川線)	20km/h以下の徐行運転	直ちに運転を中止し、停留場間に停車する場合は、安全な場所に停車
日暮里・舎人 ライナー	20km/h以下の徐行運転	直ちに運転を中止する。



■ リスタート機能付きエレベーター

震災時等におけるエレベーター内への閉じ込めリスクを軽減するため、地震の揺れを感知し階間で停止した場合、安全を確認でき次第、最寄階でドアを開放するリスタート機能を設置しています。



▲大江戸線落合南長崎駅

■ エレベーター用防災キャビネット

エレベーターが震災等で緊急停止し、室内に取り残されたお客様が、救助を待つ間に利用できる非常用防災用品（飲料水、食料、簡易トイレ、ブランケット、ホイッスル、ライト及び救急用品）を収納した防災用キャビネットを、地下鉄及び日暮里・舎人ライナーの全エレベーター内に設置しています。



▲三田線春日駅



▲新宿線市ヶ谷駅

7-2 帰宅困難者対策

■ 災害対策用備蓄品の配備

首都直下地震等の大規模地震発生時に、駅構内でお客を一時的に保護するために必要な災害対策用備蓄品（飲料水、防寒用ブランケット、簡易マット、簡易・携帯トイレ及び簡易ライト）を地下鉄の各駅並びに日暮里・舎人ライナーの日暮里駅及び西日暮里駅に合計約5万人分配備しています。



▲災害対策用備蓄品

7-3 日暮里・舎人ライナーの震災対策

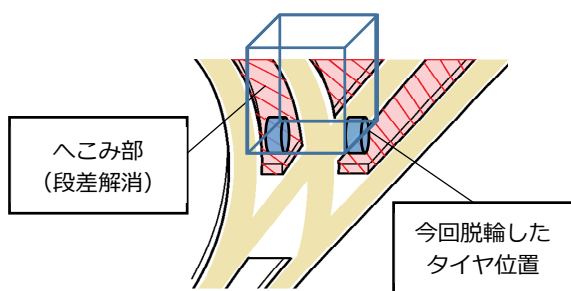
■ 緊急地震速報受信時一斉停止の自動化

令和3年10月7日に発生した千葉県北西部を震源とする地震を踏まえ、地震発生時により迅速に列車を減速・停止させることで安全性を向上させるため、それまで緊急地震速報を受信した際に手動で列車を一斉停止させていたものを、令和4年3月に自動化しています。



■ 走行路中央部の段差解消

地震の発生に伴い、車輪が走行路から逸脱した場合の衝撃を緩和し、お客様の安全性を向上させることを目的として、令和5年3月に、分岐部の走行路中央部の段差を解消しました。



▲ 段差解消の一例（イメージ）



▲ 段差解消設置状況(熊野前)

■ 運輸安全委員会の勧告に基づく対策

令和5年2月に運輸安全委員会から事故調査報告書が公表され、2つの勧告がなされました。

このうち、乗客の安全確保を最優先とした異常時対応の整理については、異常時対応マニュアルの改定及び職員への周知徹底、訓練の実施等の対応を行い、対応力の向上を図っています。

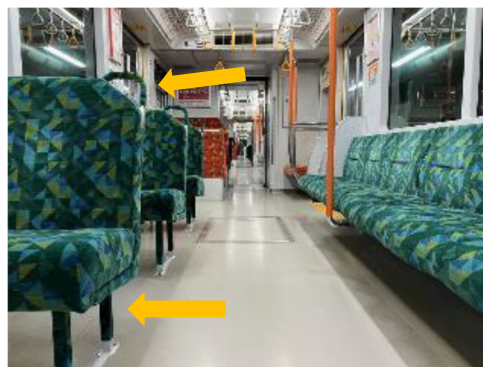
また、事故現場付近の地震時の列車脱輪防止対策については、具体的な対策の検討を行いました。

■ 日暮里・舎人ライナー300形車両のお客様防護対策

お客様への防護対策として、車内座席の金属露出部へのモケット貼付けを実施しました。



▲ 対策前



▲ 対策後

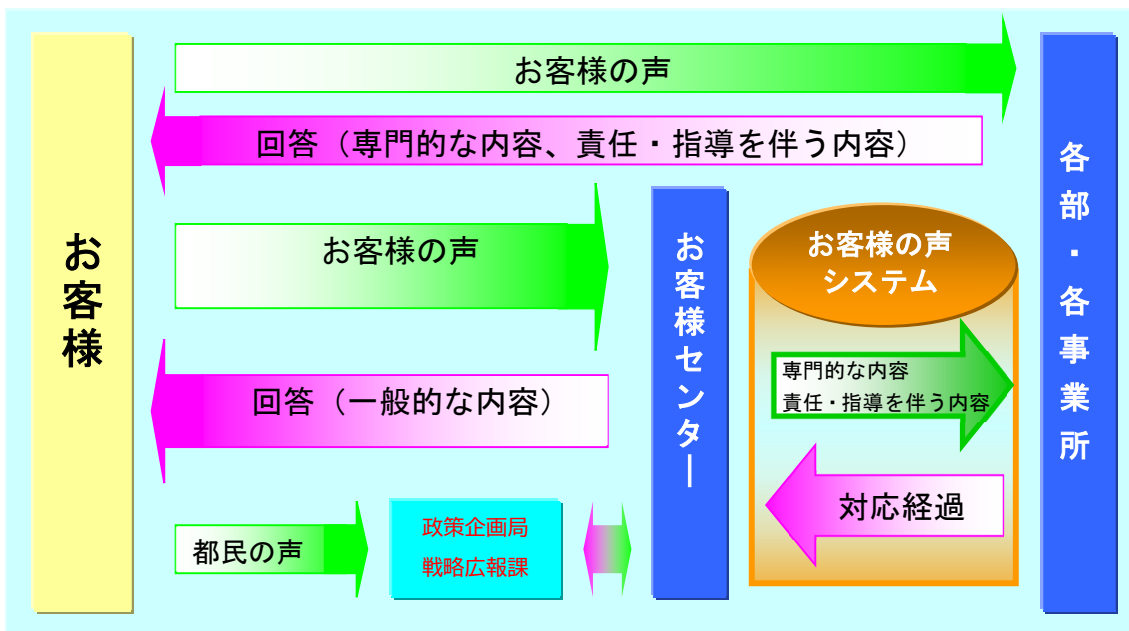


8 お客様の声

8-1 お客様の声の活用

お客様サービスの一層の向上を図るために、都営交通を御利用いただいているお客様の御意見、御要望等を当局全体の情報として活かしています。頂戴したお客様の声は、都営交通お客様センターで集約し、その内容や措置状況を検討した上で、局全体に周知し、サービスの向上・充実に役立てています。

当局ホームページでは、運行情報等の提供とともに、お客様の声を受け付けています（お問合せ先は、45ページを御覧ください。）。



▲お客様の声の流れ

8-2 こども110番の駅

「こども110番」のステッカーを見て、子供が助けを求めてきた場合、駅係員が子供を保護し、子供に代わって110番通報などを行います。

地下鉄全駅、荒川電車営業所並びに日暮里・舎人ライナー日暮里駅及び西日暮里駅で取り組んでいます。



▲「こども110番」のステッカー



8-3 お客様へのマナーの呼び掛け

都営交通をより安全かつ快適に御利用いただくために、駆け込み乗車や歩きスマホの防止、優先席の適正な利用などの啓発のためのマナーポスター及び動画を作成し、交通マナーへの御理解と御協力をお願いしています。

また、小学生にも交通マナーを知っていただくため、「楽しく乗ろう！交通マナーブック」を作成し、都内の全ての小学校に配布するとともに、授業等で活用していただいています。



▲マナーブック



▲マナーポスター（駆け込み乗車防止）



▲マナーポスター（歩きスマホ防止）



▲マナーステッカー（エスカレーター歩行防止）



8-4 持ち込みを禁止する危険物のお知らせ

駅及び車内への危険物の持ち込みは法令等により禁止されています。各駅、各停留場等に御案内ポスターを掲載し、周知しています。なお、お客様の安全のため手荷物の点検をお願いすることがございます。

▲ポスター（持ち込みを禁止する危険物について）

8-5 都営交通の運行情報のお知らせ

都営交通の運行情報等の発信

都営交通では、災害時における復旧の見通しや運転再開等を含め、都営交通の運行情報等をリアルタイムに発信しています。詳しくは次の「都営交通公式X・都営交通アプリ」のQRコードからアクセスしてください。

【都営交通公式X・都営交通アプリの紹介】



9 安全報告書への御意見募集

交通局の取組に関する御意見につきましては、次のお問合せ先までお寄せください。

【都営交通お客様センター】

電話番号 03-3816-5700

【東京都交通局ホームページ】

<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>

※ トップページにある「お問い合わせ」から「ご意見・ご要望」送信フォームで、御意見をお寄せください。



▲ とあらん

都電マスコットキャラクター