

「安全報告書 2021」を 2021年9月13日（月）に発行します！

2020年度に実施した輸送安全の確保に関する取組を紹介いたします

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）は、2020年度に実施した輸送安全の確保に関する取組について、お客様や関係者の方々に広くご理解いただくため、「安全報告書 2021」を2021年9月13日（月）に発行します。

本報告書では、安全方針や安全管理体制、中期経営計画で定めた安全文化の醸成に向けた取組、駅・ホームの安全対策、事故発生時の非常体制の確立や災害対策、鉄道事故等の発生状況等の情報及び新型コロナウイルス感染予防等、東京メトロの取組を幅広く紹介しています。

また、「安全報告書 2021」は、当社ホームページにて PDF 形式でご覧いただけるほか、同ホームページから冊子の発送申込も受け付けています。

URL https://www.tokyo-metro.jp/safety/prevention/safety_report/index.html

「安全報告書 2021」の概要は、下記のとおりです。

記

1 主な内容

- ・ トップメッセージ
- ・ 安全方針
- ・ 新型コロナウイルス感染予防の取組
- ・ 安全管理体制
- ・ 安全文化の醸成
- ・ 安全設備・輸送改善
- ・ 危機管理
- ・ 人財育成
- ・ 安全に関する年間の取組
- ・ 鉄道事故等への対応
- ・ 安全性向上への取組

2 形 式

A4 判 オールカラー 32 ページ



以 上

安全設備・輸送改善

お客様に安心してご利用いただくために、駅・ホーム等での様々な設備投資や対策によって、安全水準の維持・サービス向上に取り組んでいます。

安全・サービスへの投資

2020年度設備投資金額の内訳

安全対策への投資として、ホームドアの整備等による駅・ホームの安全性向上のための取組をはじめとして、地震、浸水、停電等の対策や、乗降内等への侵入防止対策及びセキュリティシステムの強化などによるセキュリティ対策を実施しています。また、サービスへの投資として新型車両の導入や駅の大規模改修などによる乗客性の向上や混雑、遅延対策を推進しています。



駅とホームの安全対策

ホームドア

ホームドアの整備の進捗、乗降内への侵入、列車との接触等を防止します。

全180駅中
147駅整備済

整備率
82%



路線別のホームドア整備率 (2021年3月末日現在)

路線	整備率	全駅整備完了
丸の内線	100%	全駅整備完了
丸の内線	100%	全駅整備完了
丸の内線	23%	22駅中5駅
丸の内線	43%	23駅中10駅
丸の内線	100%	全駅整備完了
丸の内線	100%	全駅整備完了
丸の内線	79%	14駅中11駅
丸の内線	100%	全駅整備完了
丸の内線	100%	全駅整備完了

「見守る目」の強化

駅社員による、声かけ・サポート・運動の実施や、駅社員・乗客の適切な配置を行うなどホームドアの整備と併せてホームの安全性向上に取り組んでいます。また、高齢のお客様の身体の不自由なお客様に安心してご利用いただくよう、全駅社員が「サービス動物」の資格取得に取り組んでいます。



可動ステップ

ホームと車両の高低差を解消し可動ステップの設置を推進しています。ステップは、乗降ホームの下に格納され、車両ドア・ホームドアの開閉操作で注進します。



転落検知マット

新線内への転落を検知した場合、非常停止装置が作動して列車を停止させます。



注意喚起シート

ホーム乗降部の歩行が危険であることをお客様にお知らせすることを目的として、乗降ホームの床面に注意喚起シートを設置しています。乗降ホームの床面に設置し、乗降ホームの床面を滑りやすくすることで、乗降時の安全性向上を図っています。



非常停止ボタン

お客様がホームから転落された場合などの緊急時にボタンを押すことで非常停止装置が作動し列車を停止させます。



転落防止ゴムの設置

ホームと車両の高低差を解消することで乗降内への転落を防止します。



駅係員よびだしインターホン

ホームで急いで乗車した場合は、駅係員・乗客を見つけたときなどに、このインターホンのよびだしボタンを押すことで駅係員に迅速に連絡することができます。



ホーム線路警告ブロック

駅員がホームにお客様が線路のある方向を歩いている場合、ホーム線路警告ブロックが作動します。



自動体外式除細動器(AED)

急病者への必要心臓蘇生活動が迅速に行えるよう、東京メトロの全駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。



危機管理



地震・災害やテロが発生した際は、非常体制のもと、速やかに対応を行います。また、地域防災ネットワークによる横断的な連携体制を整備し、同時多発的な事象にも柔軟に対応します。

事故発生時の非常体制の確立

非常体制の種別と発令基準

事故・災害等を大きく3圏に分けて、非常体制の発令の基準を定めています。

第1種非常体制	第2種非常体制	第3種非常体制
主な発令基準 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道乗客が死亡し、死亡者多数の傷病者が発生した 大規模な浸水が発生した 重大な不測の乗客被害が発生した。または発生するおそれがある 	主な発令基準 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道乗客が死亡した 自然災害による大規模な停電が発生した 地震発生、緊急避難による大規模な乗客被害が発生した 不測の乗客被害が発生した 	主な発令基準 <ul style="list-style-type: none"> 乗客被害、大規模な浸水被害等が発生した 乗客被害による乗客被害発生のおそれがある 不測の乗客被害が発生するおそれがある 乗客被害から乗客の被害が生じた 乗客被害から乗客の被害が生じた
事故・災害等対策本部部長 社長	事故・災害等対策本部部長 鉄道本部長又は安全・技術部長	事故・災害等対策本部部長 総合指令所長又は安全・技術部長

対策本部が設置された場合の情報伝達系統及び指揮命令系統

より迅速に情報伝達するための、以下の情報伝達系統を定めています。(第1種非常体制の場合)

