

**「事故の反省と教訓、二度と繰り返さないために」
～東京メトロの「たゆみなき安全の追求」～**

2026年1月30日(金)
東京地下鉄株式会社
鉄道本部 安全・技術部
荏澤 裕

- 1 東京メトロの概要
- 2 私の主な経歴
- 3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓
- 4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み
- 5 まとめ

1 東京メトロの概要



東京メトロは、東京都区部を中心に9路線195.0km180駅の地下鉄を運営し、うち7路線で相互直通運転(361.6km)を実施しています。弊社は、東京に集う多くのお客様にご利用いただく公共交通機関として、人々の生活や経済活動を支えるという大きな役割を担っており、たゆみなき「安全」の追求を最も重要な使命としています。

営業路線 9路線
(銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線)

総路線距離 195.0キロ(営業キロ)
(7路線で相互直通運転を実施)

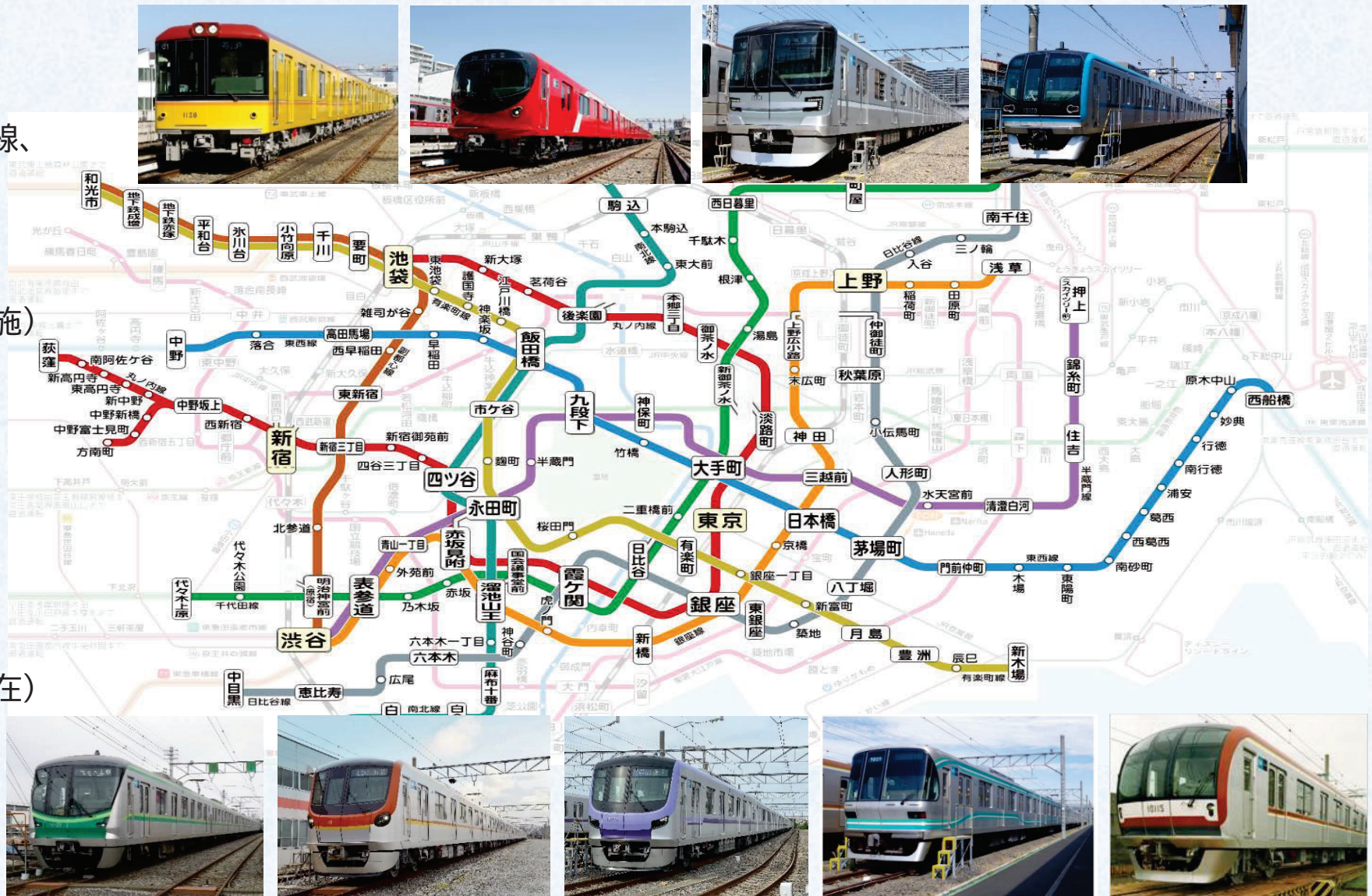
駅 数 180駅(うち地上駅21駅)

車両数 2,708両

1日平均輸送人員 684万人(2024年度)

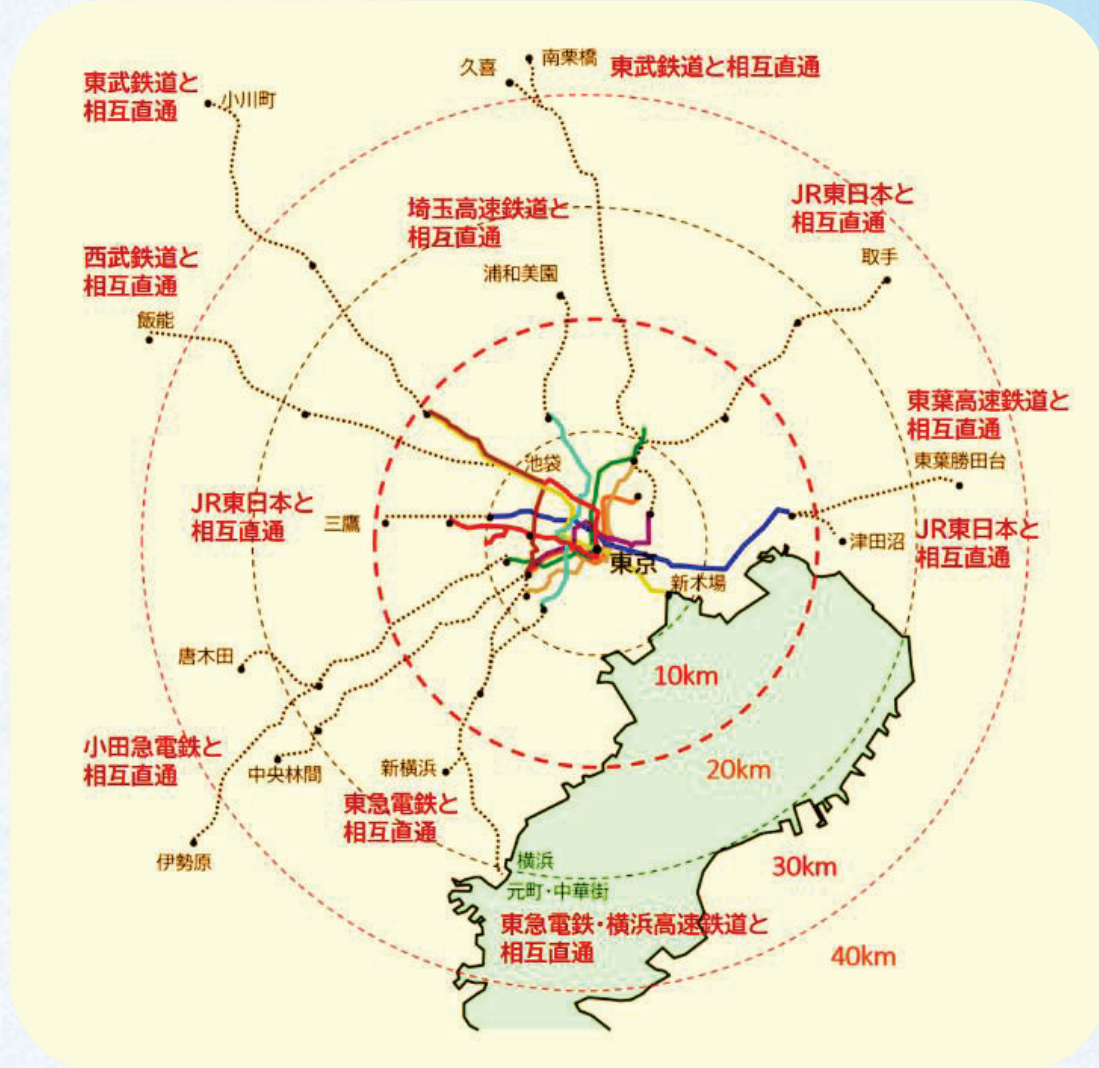
従業員数 9,462人

(2025年3月31日現在)

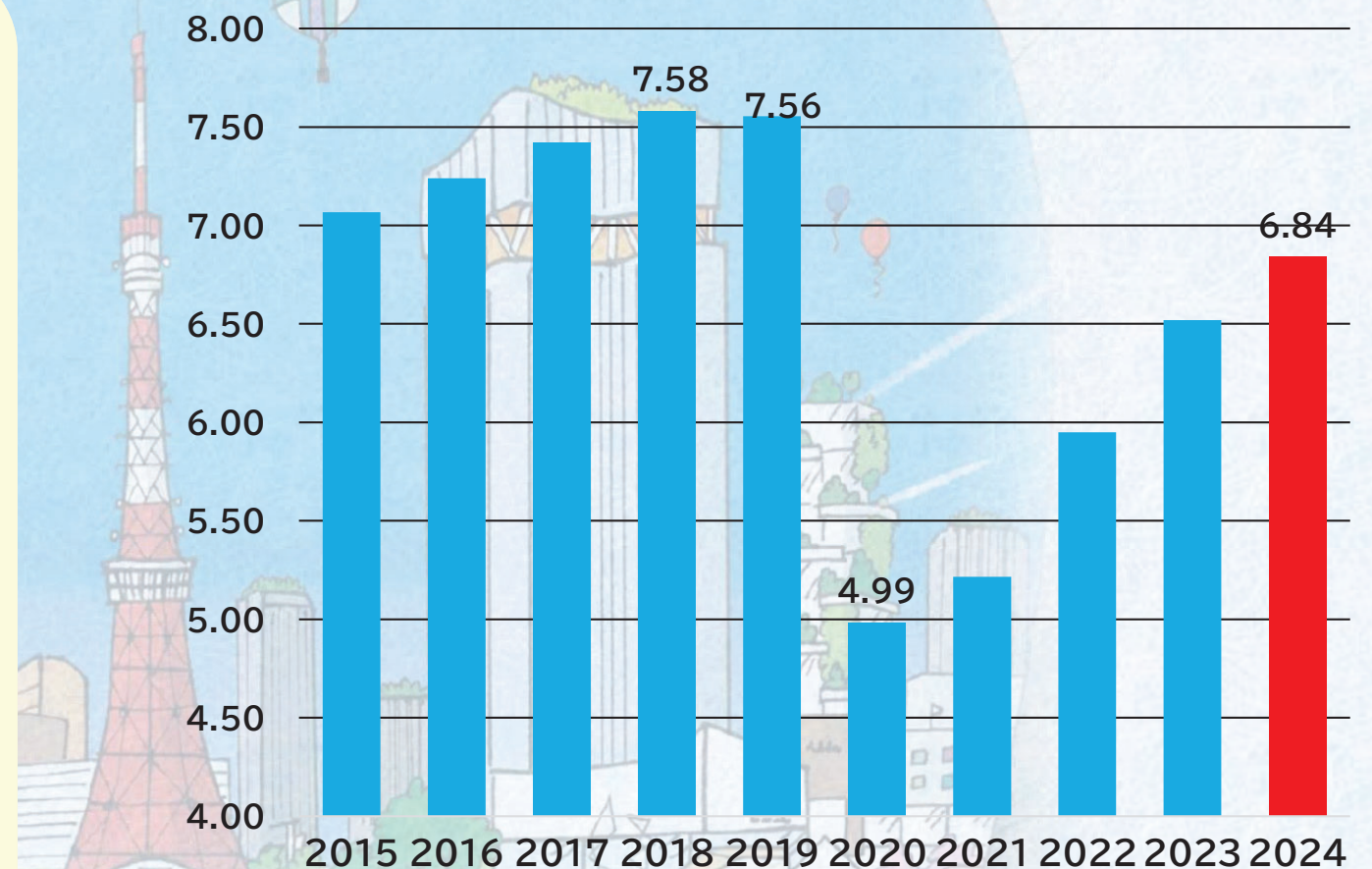


1 東京メトロの概要

郊外を走る鉄道各社との直通運転により、郊外から都心への移動の結節点として、広大なネットワークを構築（相互直通運転先含む総距離は556.6km、なお、東急車・相鉄車のみ相鉄線内まで直通運転のため、相鉄区間は含めていない。）



1日平均輸送人員数の推移(百万人)



1 東京メトロの概要

有楽町線延伸(豊洲・住吉間)及び南北線延伸(品川・白金高輪間)



■有楽町線延伸(豊洲・住吉間)

1. 建設キロ4.8km
2. 総建設費約2,690億円
3. 経由地豊洲～東陽町～住吉
4. 開業目標2030年代半ば



■南北線延伸(品川・白金高輪間)

1. 建設キロ2.5km
2. 総建設費約1,310億円
3. 経由地品川～白金高輪
4. 開業目標2030年代半ば



※新駅の名称は仮称。

※両路線の建設にあたっては、地下高速鉄道整備事業費補助に加え、鉄道・運輸機構による都市鉄道融資(財政融資資金)により実施予定。

※総建設費、開業目標等については、鉄道事業許可にあたり当社で取りまとめた現時点の内容であり、今後の検討や関係機関との協議等により、変更となる可能性があります。

2 私の主な経歴

- 1980年 4月 帝都高速度交通営団 入団
- 1984年 2月 中野電車区(丸ノ内線)運転士
 - 1995年3月20日 地下鉄サリン事件
- 1996年 4月 運輸部 運転課
 - 1998年3月11日 千代田線代々木上原～代々木公園間職員死亡
 - 2000年3月8日 日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故
- 2004年 4月 東京地下鉄株式会社設立
 - 安全・技術部 安全課
 - 2009年9月9日 東西線東陽町駅構内 保守用車衝突事故
(保安監査期間中の事故)
 - 2011年3月11日 東日本大震災
- 2013年 4月 運輸部 運転課長
 - 2014年11月 乗務管区監督者によるアルコール検査の不正(身代わり受検)
- 2016年 4月 半蔵門線乗務管区長
 - 2016年4月4日 半蔵門線九段下駅構内 ベビーカー引き摺り事故
- 2019年 6月 総合指令所長
- 2021年 4月 安全・技術部 安全推進担当部長
- 2022年 4月 安全・技術部 主管(現職) 主に安全繋想館、安全研修を担当

地下鉄サリン事件

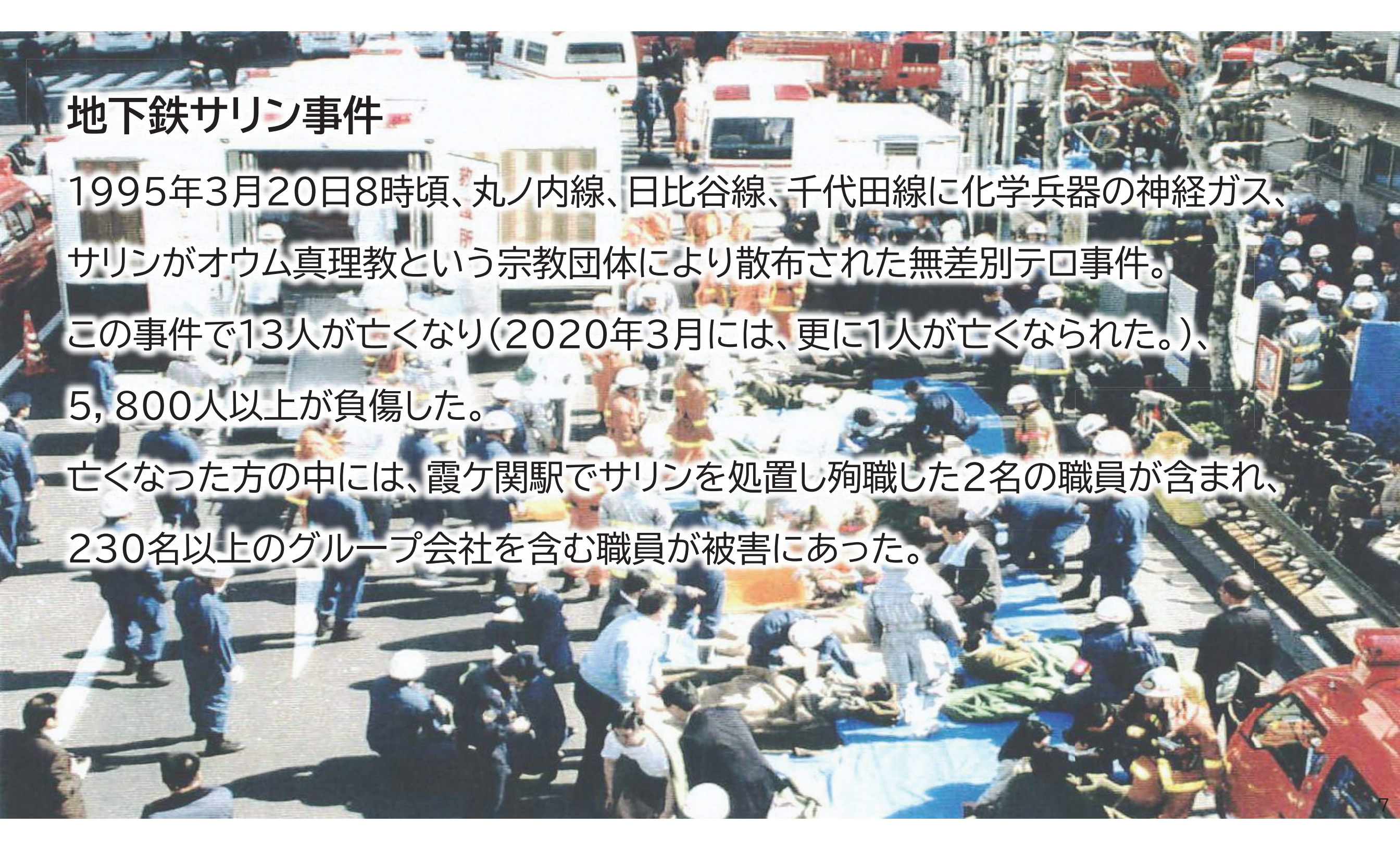
1995年3月20日8時頃、丸ノ内線、日比谷線、千代田線に化学兵器の神経ガス、サリンがオウム真理教という宗教団体により散布された無差別テロ事件。

この事件で13人が亡くなり(2020年3月には、更に1人が亡くなられた。)、

5,800人以上が負傷した。

亡くなった方の中には、霞ヶ関駅でサリンを処置し殉職した2名の職員が含まれ、

230名以上のグループ会社を含む職員が被害にあった。



千代田線代々木上原～代々木公園間 職員死亡

1998年3月11日 24時32分、
代々木変電所機器改良に伴う付帯工事の監督のため、4名で現場に向かう途中、
最終列車が代々木上原駅を発車して列車はもう来ないものと思い込み、
B線軌道側を背向で歩行、B線の最終となる回送列車の接近に気付くのが遅れて
触車した。

この事故により、3名の職員が死亡した。

日比谷線中目黒駅構内 列車脱線衝突事故

2000年3月8日 9時01分、

北千住駅発菊名駅行列車が中目黒駅到着直前に最後部車両第1台車の車輪が脱線し
反対線路を進行してきた中目黒駅発竹ノ塚駅行列車の進行方向から4、5両目車両に接触
6両目車両に衝突した。

これにより竹ノ塚駅行の列車にご乗車のお客様のうち5名の方の尊い命が犠牲となり
失われ

双方の列車にご乗車の64名のお客様が負傷されるという未曾有の大惨事となった。

東西線東陽町駅構内 保守用車 留置車両に衝突

2009年9月9日 4時04分、

九段下駅構内のポイントで保守用車の脱線事故が発生したため、落合駅付近でまくらぎ交換工事を行っていた保守用車が格納場所である九段下駅器材線への格納が不可能となった。

このため深川車両基地に移動の際、東陽町駅構内の本線車両の留置箇所が変更となっていることを失念し、留置車両に衝突した。

留置していた本線車両の第9・10車両間の連結器が破損し、第10車両が走行不能となったため、第1～第9車両は自力運転により、深川車両基地に入庫、第10車両を同駅C線区間に留置し、運転を再開した。

終車後C線区間に留置した第10車両を救援列車と併合し、深川車両基地に入庫した。

この事故により、188本の列車が運休し、290,000人のお客様にご迷惑をおかけした。

乗務管区監督者によるアルコール検査の不正(身代わり受検)

2014年11月上旬、現場社員から本社あてに、出勤時に行うアルコール検査を他人に行わせている者がいるという報告があった。このため、記録が存在する過去1年間(2013年11月～2014年11月)の検査実施時の顔写真データ(検査実施と同時に撮影され、その都度データが保管される)を確認したところ、当該者の顔が写っていないまたは他人の顔が写っているデータが複数確認された。これを受け、全乗務管区の検査状況を調査したところ、9名について、のべ17回(1名あたり最大4回)にわたり、身代わり受検させていたことが判明した。

なお、当該社員については、営業列車に乗務した事実はなかった。

半蔵門線九段下駅構内 ベビーカー引き摺り事故

平成 28 年4月4日(月)15 時1分頃、

男性旅客がベビーカーを抱えて乗車しようとしたときにドアが閉まり、ベビーカーの前輪左側がドアに挟まってしまったが、担当車掌はそのことに気が付かず、列車は発車した。

挟まったベビーカーは、ホーム終端の策に衝撃し、破損した。

担当車掌は、乗務を終えて所属事務室にもどり、初めてベビーカーを挟んだまま発車したことを知った。

幸いベビーカーに乳児は乗っておらず、負傷された方は、いなかった。

3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓

日比谷線列車脱線衝突事故調査検討会 報告書の提言

今回の脱線事故の要因も、様々な因子の影響が複合的に積み重なったものと考えられる。このことは、各技術部門が相互に連携・協調を図ることが、列車運行の安全確保のために極めて重要である。各鉄道事業者においては、異なる技術部門間の情報の共有化や連携の強化に一層努めるべきである。

事故の発生は大きな社会的影響を及ぼすことになる。当事者となった鉄道事業者は大きな社会的批判を受けることとなり、熱心に再発防止対策に取り組んできた。一方で、当事者ではない鉄道事業者においては、他社の事故事例を自社の安全対策に反映させてはこなかった面がある。これからの鉄道界全体の安全レベルの維持・向上を考えると、各鉄道事業者は、他社の事故事例をもとに、自社の安全対策を再点検する目を持つことが重要である。

多くの犠牲を伴ったこの事故を風化させず、教訓として将来の安全性の向上に活かしていくためにも、このような継続的な取り組みが行われることを強く求める。

3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓

概要

2000年3月8日 9時1分、日比谷線北千住駅発菊名駅行列車が中目黒駅到着直前に最後部車両第1台車の車輪が脱線し反対線路を進行してきた中目黒駅発竹ノ塚駅行列車に衝突した。

これにより、5名の方の尊い命が犠牲となり、64名のお客様が負傷されるという未曾有の大惨事となった。

原因

鉄道事故調査検討会による調査の結果、脱線の要因として、

- ① 静止輪重のアンバランス
- ② 摩擦係数の増大
- ③ 台車のばね特性
- ④ レール研削形状

等の複数の因子の影響が複合的に積み重なったことによるものと推定された。

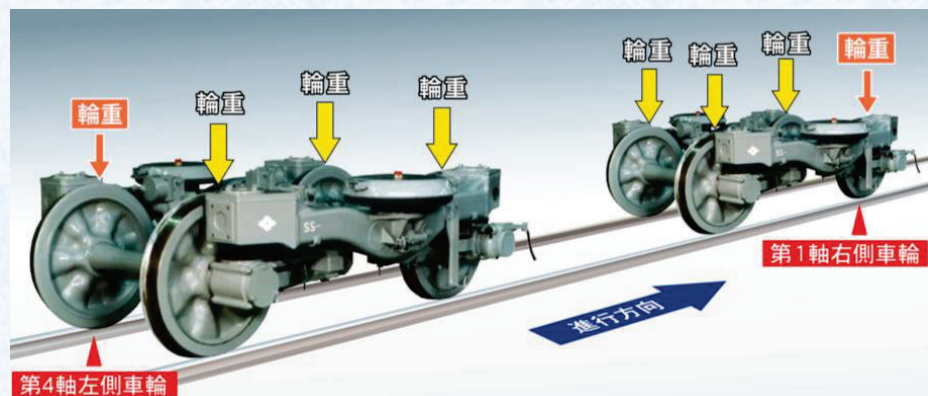
「静止輪重のアンバランス」については、過去に発生した事故をきっかけに議論されていた。



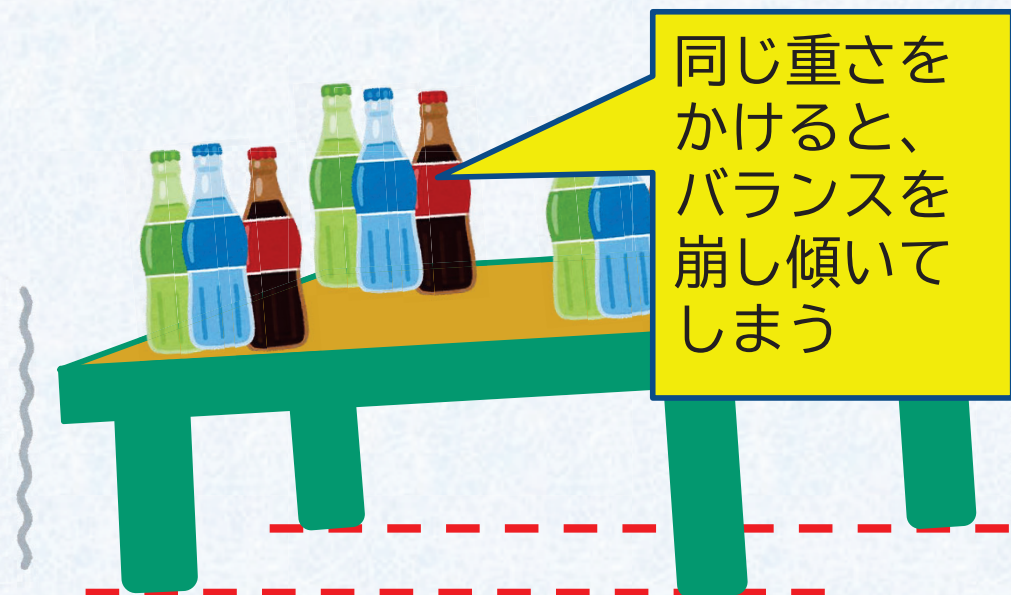
3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓

参考：静止輪重のアンバランスとは・・・

車両には8つの車輪があり、その1車輪毎に重さがかかっています。この重さのバランスが崩れていたことが事故原因の一つと推定されました。これが、輪重のアンバランスです。



例えると、下図のようにテーブルの脚の長さが変わってしまうと、同じ重さがかかった場合テーブルが傾いてしまいます。これが静止輪重のアンバランスです。



3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓

■ 事故概要(1回目)

発生日時 1992年10月15日 22時36分頃

発生場所 鷺沼車両基地No.22分岐器から23番線

事故状況

当該列車が23番線に向けて進行していたところ、No.22分岐器を6両目が通過した際、検車区運転担当は異常を感じ停車した。床下点検をしたところ、進行方向6両目のNo.2台車と7両目のNo.2台車の脱線を確認した。



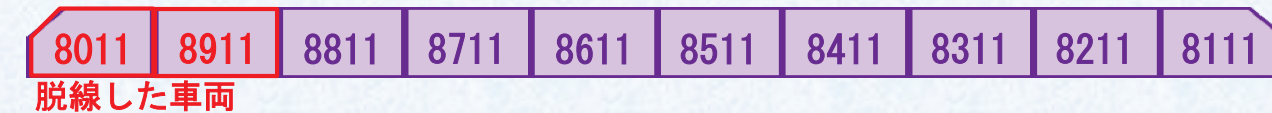
■ 事故概要(2回目)

発生日時 1992年12月28日9時13分頃

発生場所 鷺沼車両基地No.16分岐器から17番線

事故状況

当該車両は17番線に向けて進行していたところ、No.16分岐器を1両目が通過した際、検車区運転担当は異常を感じ停車した。床下点検をしたところ、1両目の最後部軸及び2両目のNo.2台車がそれぞれ脱線した後、復線したことを確認した。



脱線した半蔵門線8000系車両

事故原因

調査の結果、軌道、車両双方に構造的欠陥はなく、単独で脱線を誘発する原因は認められなかった。そのため、車両、分岐器の動的状態の重なりと考えられ、車両側は空気ばねの内圧変化から輪重変化による脱線と推測された。

対 策

車体の高さや空気ばねの内圧を調整し、バランスの良い輪重を保持する。

この時、輪重バランス測定のため「輪重測定装置」の導入についても議論されたが、導入されることはなかった。

3 日比谷線列車脱線衝突事故の教訓

すでに東急では、静止輪重のアンバランスが原因で脱線事故を発生させ、その対策として輪重管理の徹底が図られていた。

東急東横線横浜駅脱線事故

発生日時 1986年3月13日 7時28分頃

発生場所 東急東横線横浜駅構内 下り線

事故概要 元住吉駅発桜木町駅行、下り急行列車(8両編成)が横浜駅発車後約25m地点(速度約28km/h)で最後部車両が乗り上がり脱線を起こし、車掌の非常ブレーキ処置により66m進行して急停車した。

事故原因

- ① 輪重不均衡(静止輪重のアンバランス)
- ② 横浜駅で一気に乗客が降車したため、荷重が急変した
- ③ S字の急カーブでの低速走行

以上の条件に台車がうまく追従しなかった低速脱線と推測された。

負傷の有無 負傷者なし

事故後に東急が取った対策

- ① 輪重比10%以内 (輪重0.9~1.1)に管理
- ② 半径450m未満の曲線への脱線防止ガードの設置

当時の営団は、この事故事例を生かすことができず、日比谷線列車脱線衝突事故を発生させてしまうことになった。



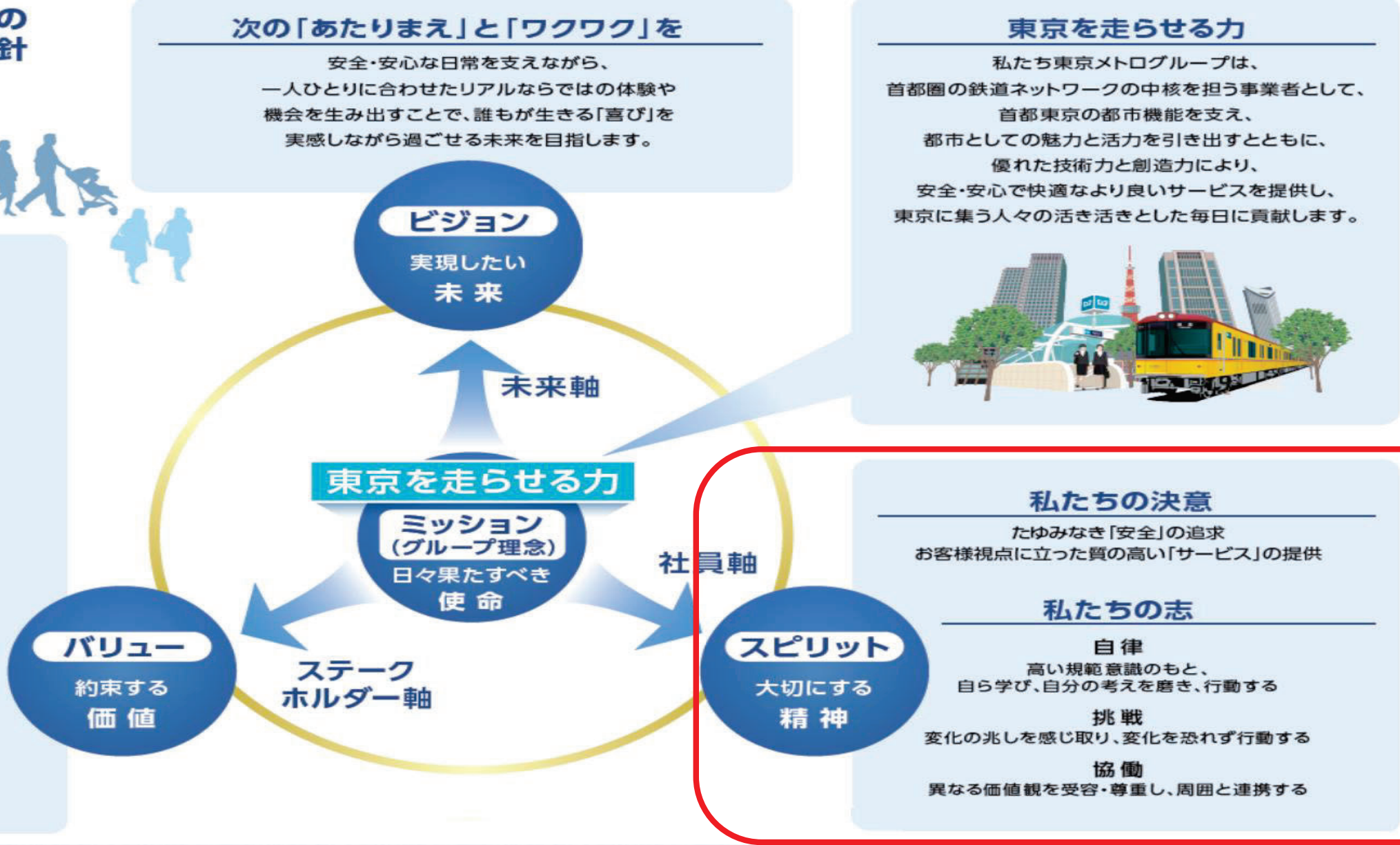
4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

経営指針

東京メトログループの経営指針



- 強靱な交通インフラを構築し、安全で安心な輸送で世界をリードして行きます
- 快適で利便性の高い移動体験を提供し、一人ひとりの毎日に寄り添ったサービスを展開します
- 多くの「ひと」と「まち」をつなぎ、沿線地域の豊かさを創出します
- 環境先進企業として、脱炭素・資源循環型社会の実現を牽引します
- 人権を尊重し、DE&Iを推進することで、人と技術の可能性を最大限に活かします



「スピリット(大切にする精神)」

お客様の安全を第一に、たゆみなき「安全」の追求・お客様視点に立った質の高い「サービス」の提供からなる「私たちの決意」と、自律・挑戦・協働からなる「私たちの志」を大切にします。

私たちの決意

たゆみなき「安全」の追求

2000年3月8日、中目黒において日比谷線列車脱線衝突事故を起こしました。

私たちは、事故の反省に立って、このような悲惨な事故を決して繰り返さないという固い決意を持ち、輸送の安全に対する意識の改革や設備改良に取り組んできました。

私たちは「安全」を確保するためには、全社員がお客様の安全を第一に、たゆまぬ努力を継続することが必要であると考えます。

日比谷線列車脱線衝突事故を風化させることなく、職種を問わず、新人からベテランに至る全社員が、安全を最優先する意識を持ち、組織能力としての「現場力」を高めるとともに、新技術の開発や導入などにより、さらなる安全文化を築き上げることが私たちの大きな務めです。

たゆみなき「安全」の追求、これが鉄道を運行する私たち東京メトログループの使命です。

お客様視点に立った質の高い「サービス」の提供

東京メトログループでは、様々なお客様の声に耳を傾け、お客様の声を具体的なサービスに反映するよう努めてきました。

一方、少子高齢化、駅周辺の再開発、訪日外国人の増加などによる社会の構造変化等に伴い、お客様のニーズはますます多様化し、今後一層これらに対応する質の高い「サービス」の提供が求められています。

このような認識のもと、「お客様の声」がグループ理念を実現する貴重な経営資源であることを全社員が心に留めながら、「地下鉄をわかりやすく快適に」ご利用いただくため、様々なアイデアを形にしていきます。

東京メトログループは、こうした取組みを通じて、鉄道業界におけるお客様満足度ナンバーワンとなることを目指します。

私たちの志

自律
挑戦
協働

高い規範意識のもと、自ら学び、自分の考えを磨き、行動する
変化の兆しを感じ取り、変化を恐れず行動する
異なる価値観を受容・尊重し、周囲と連携する

「たゆみなき安全の追求」

自社に起因する輸送障害の発生件数・支障時間を減少させていくとともに、日常の業務において安全を最優先に、予防保全、事故の未然防止を念頭に、**自ら考え行動を起こすことにより、更なる安全文化の醸成に取り組むことが必要**となります。

安全文化の醸成

安全を最優先とする企業風土の形成

- 東京メトログループ全役員・社員を対象に行う安全繋想館の活用及び中目黒慰霊地への慰霊による**安全研修**や3月8日を「安全の日」として社長訓示、講演会を通じ、過去の重大事故の反省と教訓を心に刻み、二度と繰り返さないという決意をもって、「安全を最優先とする」意識に基づき、自ら考え行動する企業風土を形成します。
- 事故防止オープンセミナー及び安全推進発表会を開催し、社員一人ひとりの安全活動に対する意欲向上を図るとともに、部門を越えた相互理解を促進します。

ヒューマンファクター概念の浸透

- ヒューマンファクター（人間の行動特性）に関する概念や分析手法の理解を深めるため、ヒューマンファクターに関する基礎講座を開設するとともに、**安全活動意識のさらなる高揚**を図ることで、ヒューマンエラーの減少に取り組めます。
- また、研究活動を通じて、同領域の専門性を有した社員を育成し、その社員を中心に関連諸活動の連携強化を図ることにより、活動の活性化と成果の最大化を目指します。

部門間連携強化による“総合力”の発揮

- 総合研修訓練センターでの研修プログラムやOJTによる知識・技能の習得と実地を通じ、安全確保について適時・適切な対応力を備えた人財の育成に取り組めます。
- 事故・災害等を想定した全社的な「異常時総合想定訓練」を定期的実施し、お客様の避難誘導や応急救援、技術系社員による設備復旧などを通じて異常時の対応能力の向上を図ります。また、「**部門横断訓練**」を路線ごとに実施し、部門間の連携強化に努めます。

PDCAサイクルによる安全管理体制の強化

- 運輸安全マネジメント制度に基づき、**安全内部監査**を核としたPDCAサイクルを着実に実行することで、安全管理体制の見直しを継続的に行い、さらなる安全性の向上と体制の強化を図ります。

安全方針

安全に関する基本的な方針は、安全管理規程に定めるほか、お客様へ向けた安全とサービスに関する考え方として経営体系に位置付けられた「私たちの決意」「たゆみなき『安全』の追求」をもとに定められています。

社長は、輸送の安全の確保を第一の課題として、「たゆみなき安全の追求」のために、安全に関する基本的な方針を次のとおり定める。

(1) 安全の最優先

過去の悲惨な事故を繰り返してはならないという強い決意のもと、自らの使命と責任を認識し、安全を最優先する意識を持つ。

(2) 継続的改善による事故未然防止及び災害対応

自ら業務の改善に努めるとともに、予防保全を推進することにより、事故の未然防止及び災害による被害の防止に取り組み、東京メトログループ一体となって安全を追求する。

輸送の安全に係る役職員等の行動規範

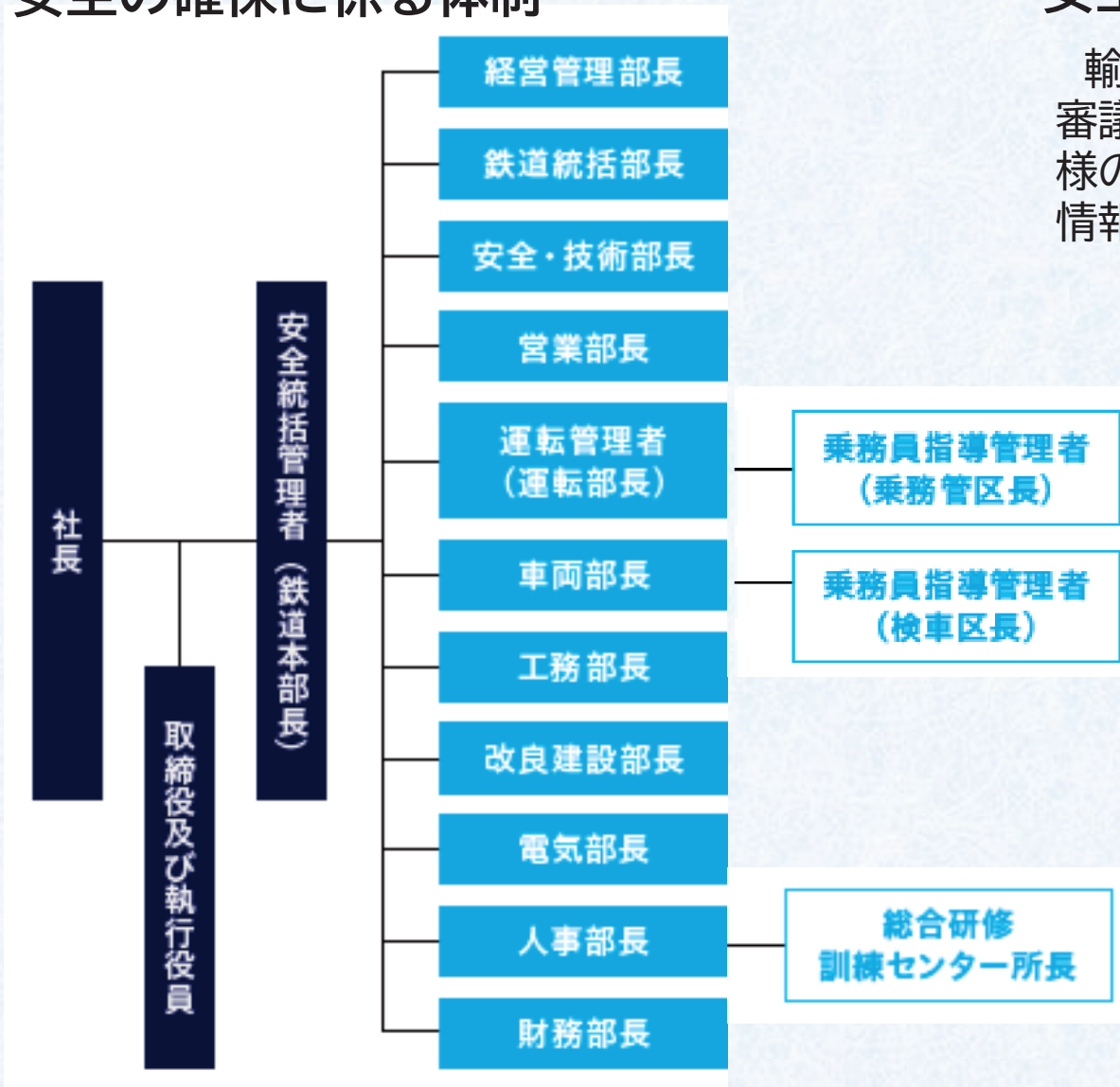
- (1) 安全の確保を最優先とし、一致協力して輸送の使命を達成することに努める。
- (2) 輸送の安全に関する法令及びこれに関連する規程類をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。
- (3) 職務の遂行に当たり、憶測によらず確認を励行し、疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いを行う。
- (4) 事故、事故のおそれがある事態、災害その他輸送の安全の確保に支障を及ぼすおそれがある事態が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、相互に協力して速やかに安全かつ適切な処置をとる。
- (5) 輸送の安全に関する状況を理解するとともに、安全に係る情報を迅速かつ正確に関係各所に伝達し、その共有化を図る。
- (6) 積極的な情報交換及び意思疎通により組織を越えて連携し、常に問題意識を持って継続的に業務の改善を行う。
- (7) 輸送の安全に関する設備を充実させるとともに、適切な維持管理により、常に健全な状態に保つことに努める。
- (8) 知識の習得、技術・技能の維持・伝承に努めるとともに、事故に至る前の事象に関する情報の収集・活用により、事故の未然防止を図る。
- (9) 平時から自然災害の発生に備えることにより、被害及び旅客の混乱の防止並びに早期復旧に努める。

※「輸送の安全」とは、列車の運転のみならず、お客様が利用される施設や自然災害対策設備などを含むお客様の安全に係る全てのものを指している。

安全管理体制

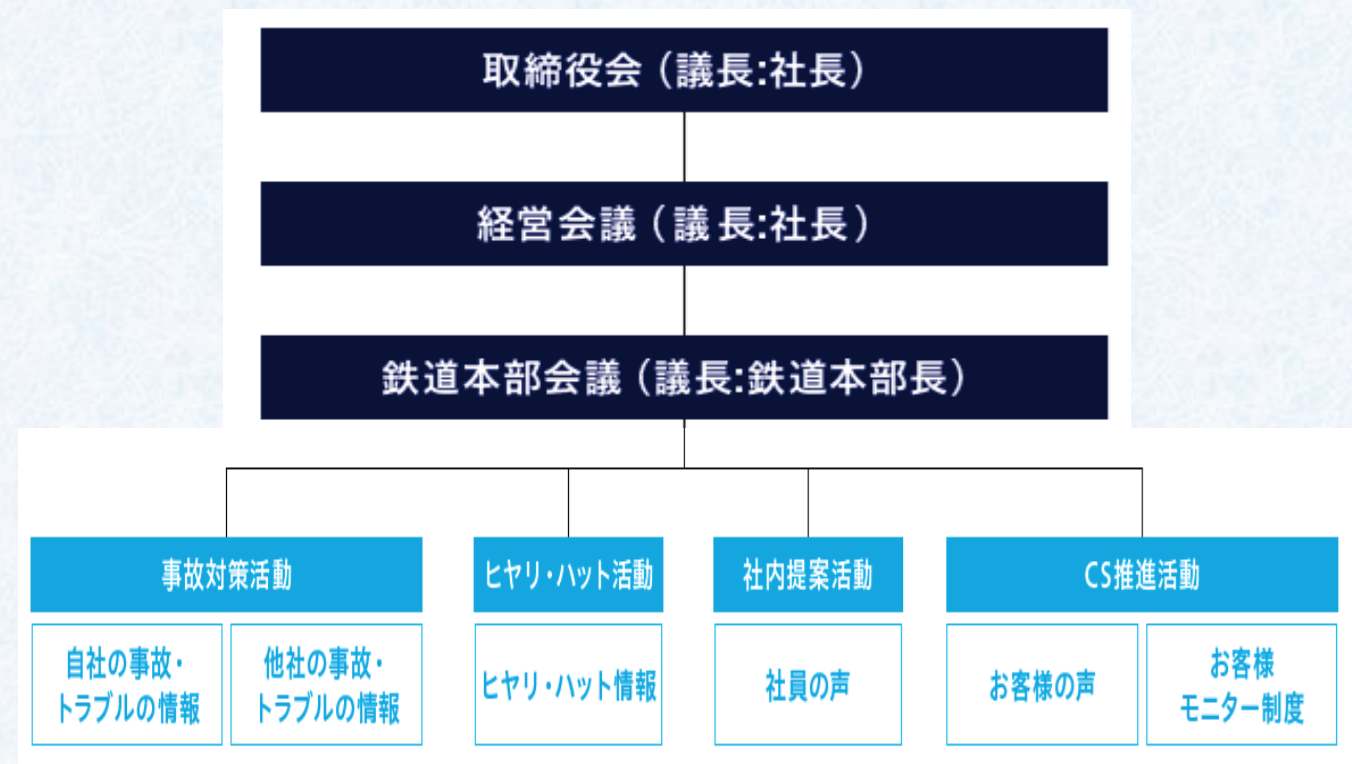
社長を最高責任者とする安全管理体制を確立しています。
また、社員と経営層が積極的にコミュニケーションを取ることで、安全意識の共有・向上に努めています。

安全の確保に係る体制



安全管理の方法

輸送の安全の確保に係る取組については、鉄道本部会議の後、経営会議で審議し、重要な事項に関しては、取締役会で決定します。各会議体には、お客様の声や現場の情報を受けた各種活動の進捗状況などが定期的に報告され、情報の共有と対策の水平展開を行い安全管理の徹底に努めています。



安全文化の醸成

東京メトログループ全役員・社員を対象に行う安全繋想館を活用した安全研修などを通じ、過去の重大事故の反省と教訓を心に刻み、二度と繰り返さないという想いを繋ぎ、全役員・社員が「安全を最優先とする」意識をもって行動できる企業風土を形成します。

安全を最優先とする企業風土の形成

「安全の日」に係る取組

2000年3月8日に発生させた日比谷線列車脱線衝突事故を教訓に、事故を心に刻み、二度とこのような大事故を繰り返さないよう、鉄道の最も重要な使命である「安全」を誓う日として、3月8日を「安全の日」と定め、慰霊、社長からの訓示、外部講師による講演会を実施しています。

2024年度は8.12連絡会 事務局長 美谷島邦子氏を外部講師として招き、「安全の鐘を鳴らし続けて」と題した講演を行いました。



安全繋想館を活用した研修

安全繋想館は、決して忘れてはならない日比谷線列車脱線衝突事故はもちろんのこと、過去の事故の教訓を風化させることなく「安全」への強い想いを未来に繋ぎ、安全意識の高い企業風土を築き上げていくことを目的に、総合研修訓練センター内に開設しました。

この施設を活用し、東京メトログループ全役員・社員が「安全研修」を継続的に受講しています。事故の重さを心に刻み、職責を再認識するとともに、人が起こす過ち(ヒューマンエラー)には必ずその背景・要因があることを理解し、事故を未然に防ぐために自ら考え、気づくことができる社員の育成に取り組んでいます。

2024年度は計6,439名の役員・社員へ研修を行いました。

安全推進発表会

東京メトログループでは「企業価値向上活動表彰」として「安全推進」、「サービス向上」、「業務改善・収益性向上」の3部門で発表会を開催しています。安全推進発表会は、「安全」に関する各部門の優れた取組について、グループ全体へ向けた発表と表彰の機会を提供することにより、社員一人ひとりの安全活動に対する意欲を高めるとともに、部門を越えた相互理解を促進することを目的として開催しています。



事故防止オープンセミナー

日比谷線列車脱線衝突事故をはじめ、過去の重大事故を経験していない社員の増加を踏まえ、事故の反省や教訓から事故発生のメカニズムや規則を遵守する大切さを学び、事故を風化させることなく、これからの安全輸送に繋げる取組として「事故防止オープンセミナー」を開催しています。

2024年度は鉄道本部長及び鉄道本部副本部長より第1部「安全・安定運行のために 社員のために」、株式会社 社会安全研究所 代表取締役所長 首藤 由紀氏を外部講師として招き、第2部「発生した事故等から見たヒューマンファクター」と題してセミナーを行いました。



安全文化の醸成

ヒューマンファクター概念の浸透

ヒューマンファクター(人間の行動特性)に関する概念や分析手法の理解を深め、ヒューマンエラーの減少に取り組んでいます。また、研究活動を通じて同学術領域の専門性を有した社員を育成し、その社員を中心に関連諸活動の連携強化を図ることで、活動の活性化と成果の最大化を目指します。

ヒューマンファクター対策推進委員会

2016年4月4日に発生した半蔵門線九段下駅におけるベビーカー引き摺り事故を受け、事故に至る事象を明確にし、対策の検討を漏れなく行うために、ヒューマンファクターに着目した分析手法を導入しました。この分析手法による原因分析の結果から、各事象の背後要因の特性や傾向を特定するとともに、ヒューマンエラーに起因する事故等の再発防止に向けた取組を推進することを目的にヒューマンファクター対策推進委員会を設置しました。安全・技術部担当役員を委員長、関係各部の部長及び外部有識者を委員として年2回開催し、事故原因の分析及び策定した対策の有効性を確認することで、事故の防止に努めています。

部門間連携強化による総合力の発揮

総合研修訓練センターでの研修プログラムやOJT等による知識・技能の習得と実施を通じ、安全かつ適切な対応力を備えた人財の育成に取り組んでいます。更に高いレベルの危機管理能力を発揮するため、部門間の連携強化を目的とした研修、訓練を実施しています。

部門横断訓練

過去に発生した事故事例を題材に、各部門の担当者が集まり、事故の発生から営業運転再開まで早期復旧を目指して訓練を実施しています。この訓練は、社員の能力を総合的に確認する場として、部門の枠を越えた連携の強化により、異常時の迅速な対応能力向上を目的としています。現地対策本部への報告や本部からの指示、同時に行動する関係各部の動きを体感するとともに、訓練終了後はディスカッションを行い気づきを共有しています。2024年度は計16回の訓練を実施しました。

PDCAサイクルによる安全管理体制の強化

運輸安全マネジメント制度に基づき、PDCAサイクル(Plan:輸送の安全の確保に関する計画「安全防災対策の重点目標」を策定、Do:計画を着実に実行、Check:進捗状況を「安全内部監査」で評価、Act:評価結果から見直し・改善を図り次年度計画に反映)を着実に実行することで、安全管理体制の見直しを継続的に行い、更なる安全性の向上と体制の強化を図っています。

安全管理体制に係る内部監査

2024年8月1日から11月19日の期間において、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に基づき、本社部門3か所、現業部門25か所、グループ会社2か所及び安全統括管理者への安全内部監査を実施しました。上記ガイドラインに記載されている14項目のほか、中期経営計画実行、自然災害の頻発化・激甚化、他社線で発生した車内傷害事件、八丁堀駅多機能トイレの機能不備によるお客様の発見遅れの事案を踏まえ、重点監査項目として以下の3項目の取組状況を確認しました。

(ア)「東京メトロプラン2024」の安全に係る事項の周知・浸透状況の確認及び安全防災対策の重点目標に基づく各職場における取組状況の確認(安全重点施策)

(イ) 災害発生に備える体制強化に関する取組状況の確認(運輸防災マネジメント指針)

(ウ) 重大な事故等に関する対応状況の確認(重大な事故等への対応)



4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

安全重点施策



訓示第1号

2025年度 安全防災対策の重点目標

東京メトロは、首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う交通事業者であり、安全・安定輸送の実現と強靱で安心な交通インフラの構築を目指すことが最も重要な使命です。お客様や地域・社会から信頼される鉄道会社として、東京メトログループ全役員・社員が一体となり、高いプロ意識を持って安全で円滑な輸送の確保に万全を期す必要があります。

東京メトロは、昨年10月に東京証券取引所プライム市場に上場しました。2004年の東京地下鉄発足からこれまでの間、上場に向けて様々な取組を進めた皆さんの努力に対して、感謝申し上げます。

しかし、9月には関東運輸局からの鉄道車両における輪軸の緊急点検の指示を受け、点検したところ、社内で定める圧入力値の基準値を超過していたことに加え、記録の一部数値の改ざんがあったことが判明しました。

このことは、お客様の信頼を著しく損なうもので、ご利用のお客様及び関係者の皆様にご迷惑をおかけすることになりました。

また、地絡による作業員負傷、駅構内火災、車両床下発煙など長時間にわたる輸送障害も発生させました。私たちはこれらを厳粛に受け止め、お客様の安全を第一にたゆみなく安全を追求し、部門間で連携して日々の業務に取り組まなければならないことを肝に銘じる必要があります。

様々な環境変化のなかで、これからも皆さん一人ひとりが「自律」「挑戦」「協働」することを期待しています。

本年度の「安全防災対策の重点目標」は、新たにスタートする中期経営計画の取組を着実に実施することを念頭に、次のとおり定めました。お客様の安全を最優先するという不変の意識を持ち、それぞれの部署において重点目標の達成に向けた具体的な目標及び計画を定め、四半期ごとに達成状況の評価と計画の見直しに取り組み、鉄道事業の根幹であり輸送の生命である安全・安定輸送を実現しましょう。

1 自社に起因する事故等の防止

作業手順とその根拠を再確認するとともに、作業に潜む危険の芽を摘み取るよう教育・訓練を実施し、新技術の導入や新技術開発への挑戦に取り組み、安全性を高め、鉄道設備全般の故障の兆候を把握し解決を図ることで、自社に起因する類似事象の事故等を防止しましょう。

2 ヒューマンエラー対策の推進

一人ひとりが規程類の理解と基本動作の徹底を図り、自部門のみならず他部門の事故事例やヒヤリ・ハット体験を共有し、発生原因とその背後要因を組織として主体的に分析することで、ヒューマンエラー対策の推進と事故に直結させない体制・環境の更なる強化に努めましょう。

3 事故・災害・事件対応の充実

事故等の発生時においては、情報ツールを最大限に活用し、関係部署と連携し早期復旧に努めるとともに、速やかな情報共有、お客様への適時適切な情報提供及び避難誘導に努めましょう。また、緊急事態発生時の対応訓練の充実、局所的な自然災害等への備え、警戒・警備の実施によるテロ行為の未然防止、犯罪等トラブル発生時の対応等、自ら考えてお客様の安全確保に取り組ましましょう。

4 請負工事及び委託作業における事故防止

お客様の安全を最優先に鉄道事業者としての使命を持ち、施工に関わる全ての関係者が連携し、事前の現場調査を行い要注意箇所を把握・共有することで、安全意識の統一を図りましょう。さらに、新線建設に着手したことから過去に発生した重大災害及び労働災害を風化させることなく、十分な打合せ及び指導を行い、事故の未然防止に努めましょう。

2025年4月1日

社長 山村 明義

お客様の安全を最優先するという不変の意識を持ち、それぞれの部署において**重点目標の達成に向けた具体的な目標及び計画を定め、四半期ごとに達成状況の評価**と計画の見直しに取り組み、鉄道事業の根幹であり輸送の生命である安全・安定輸送を実現しましょう。

1 自社に起因する事故等の防止

2 ヒューマンエラー対策の推進

3 事故・災害・事件対応の充実

4 請負工事及び委託作業における事故防止

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「ヒューマンファクター対策推進委員会」の設置

「安全文化の醸成」の主な取り組みとして、外部有識者を加えたヒューマンファクター対策推進委員会を開催している。

本委員会は、ヒューマンエラー対策として2019年度以降に発生した輸送障害等についてヒューマンファクター(人的要因)の分析結果から、各事象の背後要因を抽出し、鉄道本部内におけるヒューマンファクターの傾向を特定するとともに、今後のヒューマンファクターが起因となる事故等の防止に向けた取り組みについて取組事項を明確にするものである。

(ア)鉄道事業法に基づく運輸局届出対象の自社起因による輸送障害等及びヒューマンエラーとして対策等確認の必要がある案件について、VTA、m-SHELLモデルによる「なぜなぜ分析」を行い背後要因及びその対策を共有する。

(イ)分析結果から判明した背後要因について、鉄道本部内におけるヒューマンファクターの傾向を特定する。

(ウ)特定したヒューマンファクターの傾向について鉄道本部内で共有、水平展開しヒューマンファクターが起因となる事故等の防止に向けた改善事項を明確にする。

(エ)対策推進委員会における取り組み事項に関する進捗、効果、浸透等の状況を確認する。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「ヒヤリ・ハット活動」の経緯

運輸安全マネジメント制度の導入に伴い2006年から「ヒヤリ・ハット情報収集・改善活動」を開始した。鉄道事業における事故を未然に防止するため、事故には至らなかったものの、鉄道係員等が「ヒヤリとした」「ハットとした」経験から、事故を誘発する潜在的な要因の排除を目指している。

2006年10月 鉄道事業法の改正に伴い安全管理規程を9月に制定し、運輸安全マネジメント制度の運用を開始
12月 ヒヤリ・ハット情報の収集・活用を全社的に開始した。

2008年 6月 SWANイントラネットにヒヤリ・ハットサイトを開設した。

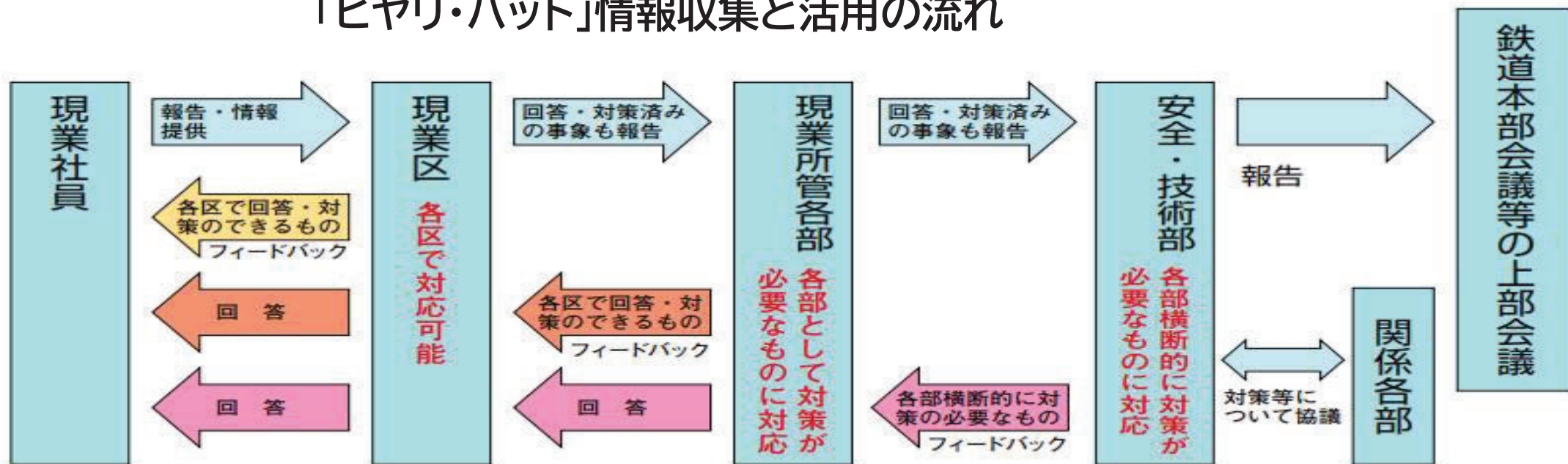
2010年 1月 優れたヒヤリ・ハット情報に対しての賞詞制度を導入した。

2012年 4月 グループ会社、取引先におけるヒヤリ・ハット情報の収集・活用を開始した。

2025年 4月 「見やすい」「使いやすい」「分かりやすい」をコンセプトにサイト全体を更新した。
ヒヤリ・ハット投稿アプリを開始した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「ヒヤリ・ハット」情報収集と活用の流れ



ヒヤリハットシステム

迅速なヒヤリハット情報の共有、収集、対応が可能



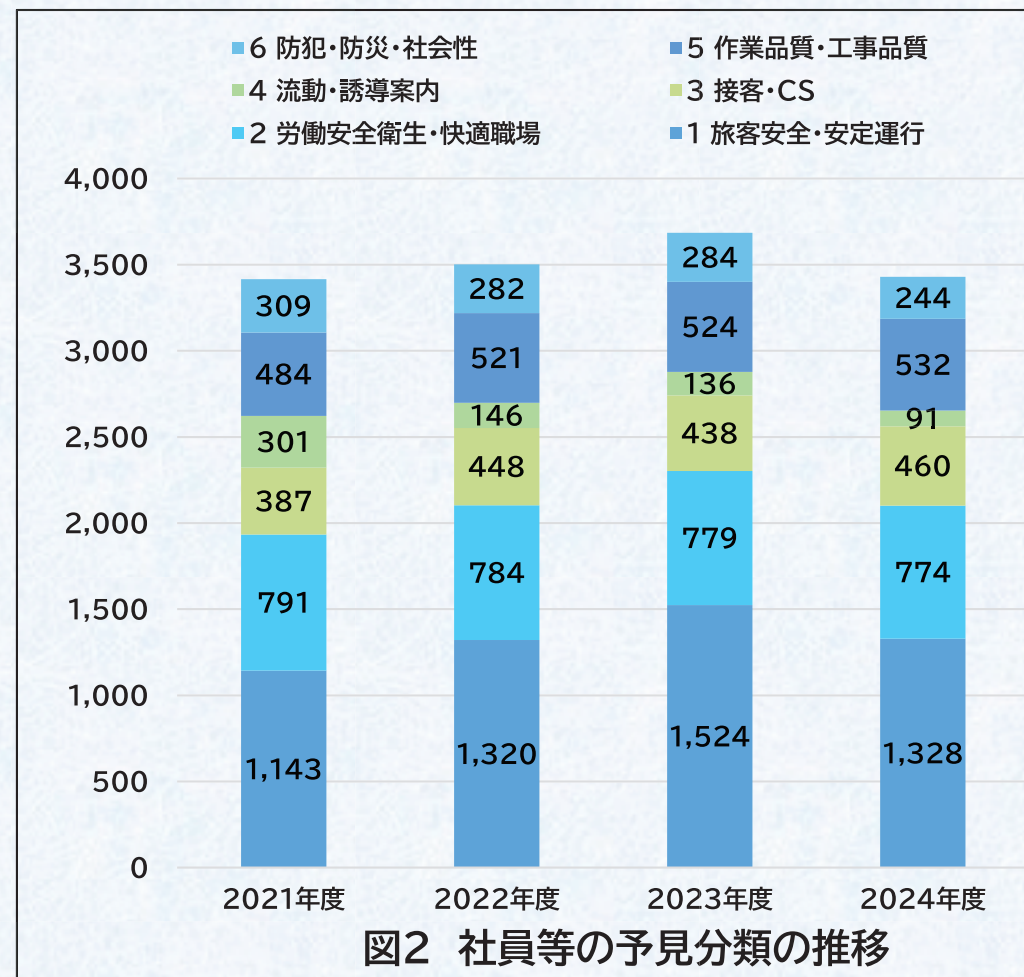
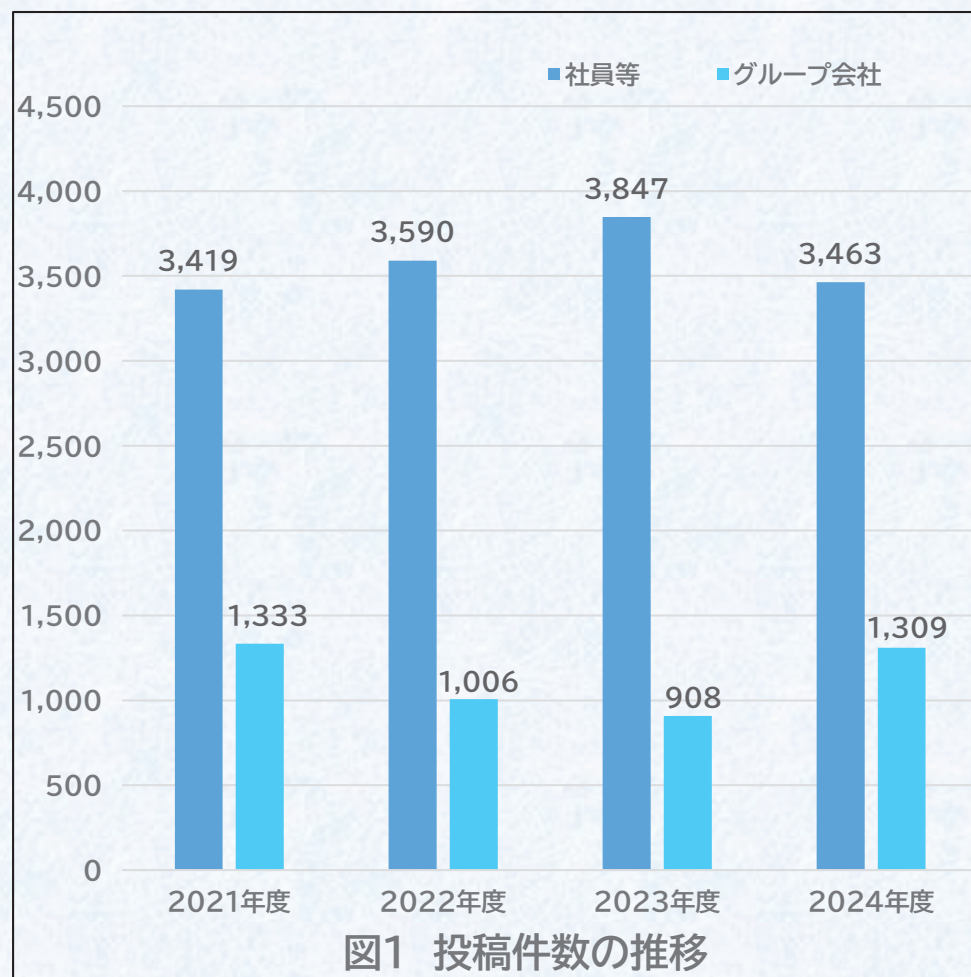
ヒヤリハット情報の入力・閲覧



ヒヤリハット情報の閲覧・対処入力

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

社員とグループを合わせて例年約5,000件のヒヤリ・ハット情報が投稿されている。(図1 参照)
社員の「気づき」が具体的な改善に繋がり、ヒヤリ・ハットを通じて「お客様の安全」「労働災害防止」「ヒューマンエラーの未然防止」に繋げることを重視している。(図2 参照)



4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

ヒヤリ・ハット担当者連絡会議

ヒヤリ・ハット情報収集・改善活動のひとつとして、「ヒヤリ・ハット担当者連絡会議」（事務局：安全・技術部）を毎月開催し、営業部、運転部、車両部、工務部、改良建設部、電気部、人事部の担当者がヒヤリ・ハット情報を収集して対策や改善策を検討している。

各部の担当者が集まることで多様な視点が生まれ、部署単独では対応が難しい案件の解決にもつながっている。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「優れたヒヤリ・ハット情報」に対しての賞詞制度



投稿されたヒヤリ・ハット情報の優良投稿者に対して安全・技術部長から賞詞表彰を行っている。

2025年度からは、社内報へ賞詞受賞の職場を紹介することで、更なる投稿促進、ヒヤリ・ハット活動の活性化を図っている。

HOME > 職場の話題 > 2025年度第2四半期「ヒヤリ・ハット情報」賞詞が決定

2025年度第2四半期「ヒヤリ・ハット情報」賞詞が決定

From 安全・技術部安全推進担当

2025.11.17

PRINT



10月30日、2025年度第2四半期「ヒヤリ・ハット情報」賞詞を決定しました。

安全・技術部では、思わずヒヤリとするようなエピソードを「ヒヤリ・ハット情報」として東京メトログループの社員の皆さんから収集し事故防止の取り組みに活用しており、その中からお客様の安全、列車の安全・安定運行、労働災害の防止に大きく貢献したヒヤリ・ハット情報を投稿した社員のいる職場に賞詞を贈呈しています。

2025年度第2四半期は1,165件の投稿から、以下の職場が賞詞案件として選ばれました。

〈「ヒヤリ・ハット情報」賞詞受賞職場〉

表参道駅務管区明治神宮前地域

新宿駅務管区新宿地域

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

ヒヤリ・ハット新サイト開発

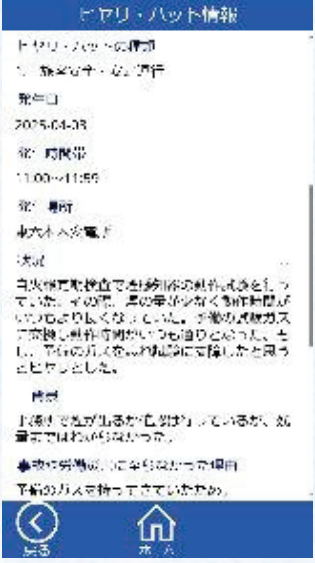
ヒヤリ・ハット活動を促進するにあたり、社員が気軽にヒヤリ・ハットを投稿できるようヒヤリ・ハット投稿サイトの改修を行った。さらにP Cを貸与されていない社員も気軽にヒヤリ・ハットに触れることができるように業務用 i P a d などから投稿、閲覧できるアプリを開発し更なる安全啓発活動を実施している。また、ヒヤリ・ハット投稿の促進、活動の活性化の取組として、外部有識者からの講演を開催している。

新サイト



イラストや写真を多数採用することでデザインや見た目の簡素化だけでなく、機能性も向上した。

アプリケーション



現在、業務用タブレットやスマートフォンが現場で活用され、気軽にヒヤリ・ハットに触れられるようアプリケーションの開発も行った。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「ヒヤリ・ハット投稿」による改善事例

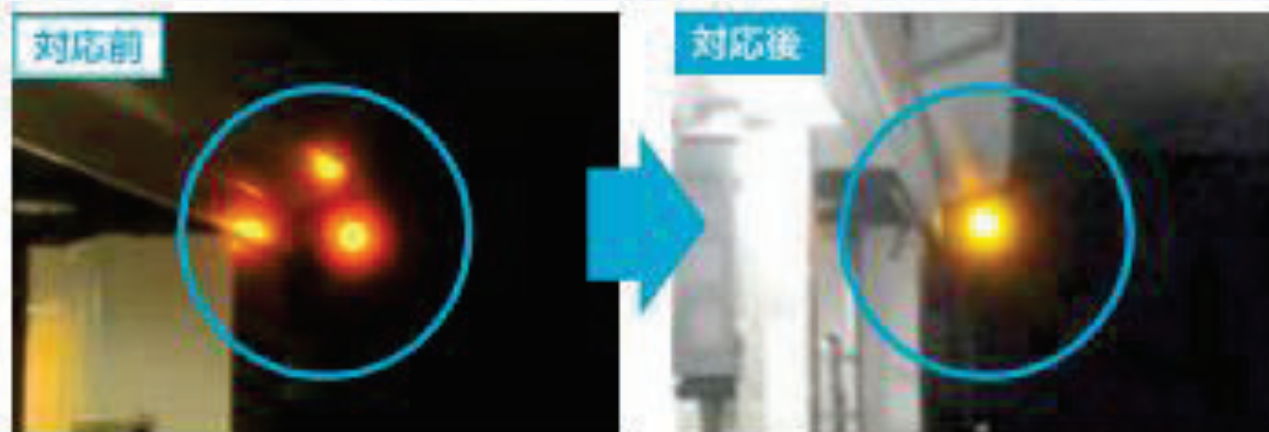


出入口と歩道に段差があるため、お客様が転倒し負傷する可能性があることから、工務部に依頼し、段差の改修工事(スロープ化)を行った。

東西線工務区の作業において、カラスが巣を作らないようエキスパンドメタルの防護用ネットを監視カメラに取り付けた。

丸ノ内線電機区の点検作業において、タラップを降りようとしたところ、低圧架線をタラップの棧とまちがえてつかんでしまったことから、低圧架線に絶縁性のビニールチューブを割り入れトラテープを貼りつけるとともに、付近に照明を増設した。

王子神谷運転事務室において、運転士が出場しようとしたところ携帯すべき行路表が見当たらないことがあったことから、所定の置き場として仕業別小ロッカーを新設した。



丸ノ内線赤坂見附駅において、改良工事で天井部に化粧板が設置されたことにより、運転士用レピーター(鉄道信号)の光がその化粧板に反射して複数の光に見えてしまうようになったことから、光が反射しないように別の化粧板に交換した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

東西線竹橋駅A線の非常停止合図器が左カーブの内側に設置されており視認性が低いことから、視認性の高い外側へ移設した。(ほか1箇所)



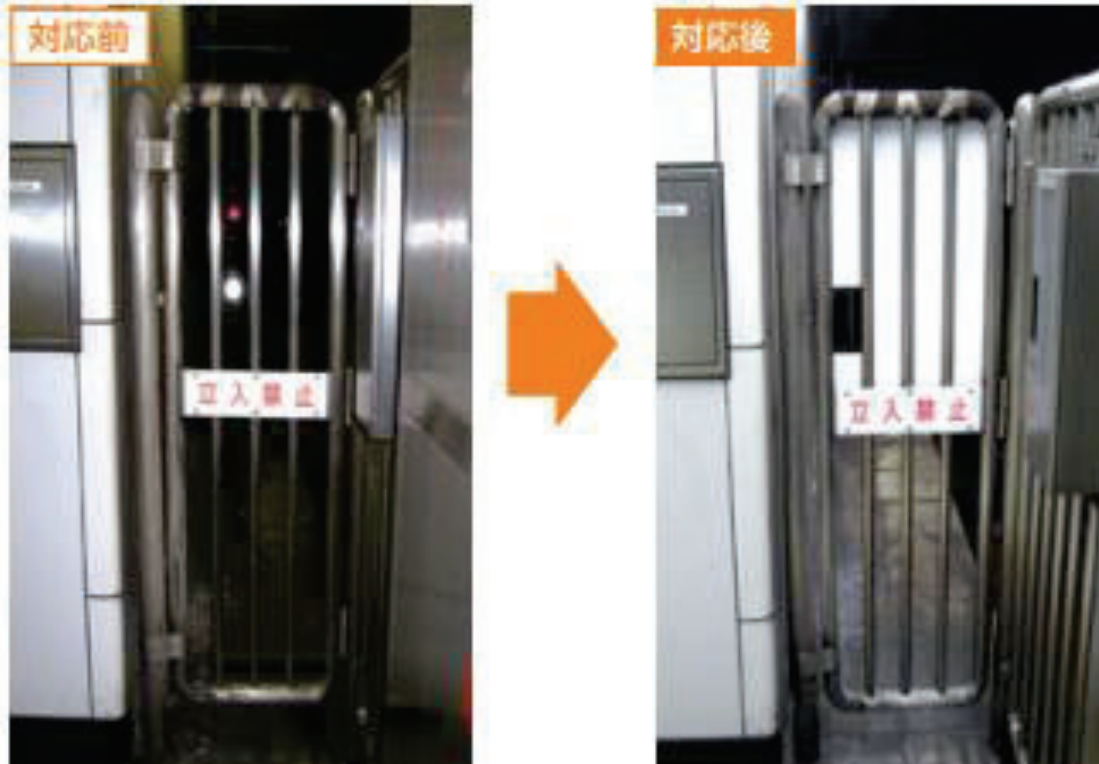
反対車線の列車の前照灯を、駅係員による閉扉合図と見間違えて、ドアを閉めそうになった。見間違いを防止するため、車掌から見やすい位置に戸閉合図器を新たに設置した。

有楽町線飯田橋駅において、新設された運転士用運行表示器がホームドア異常表示灯と誤認しやすいことから、運行指示器の移設を行った。

六本木一丁目駅において、車椅子のお客様のご乗車時に使用している渡り板が、一部の車両へはかかりにくく、脱落する恐れがあったことから、脱落防止付きの渡り板を購入した。

南北線市ヶ谷留置線において、乗務員が昇降台を降りたところ、直下のU字溝に足をとられ転倒しそうになったことから、溝蓋を設置した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み



ホーム整理の際に、入換信号機がホーム端の安全柵の隙間から見え
てしまうことにより、列車の車側灯と重なり紛らわしい状況であっ
たことから、安全柵の隙間を埋める処置を行った。

車掌が使用する安全確認用テレビに天井の蛍光灯が反射し、お客様の安全確認がしにくくなっていたため、反射防止板
を設置した。

有楽町線豊洲駅構内の留置線から乗務する際に使用する木製の階段が不安定であったため金属製の階段に変更した。

飯田橋駅の有楽町線、南北線方面から東西線方面へ向かう通路が一部隆起し、段差があったため補修した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

銀座線三越前駅で、ホーム前方を確認したところ、照明が暗く、車側が確認しづらい箇所があったため、照明の蛍光灯を移設して視認性を向上させた。

半蔵門線押上駅の出発反応標識が点灯した際、車側に反射しドアを閉めても、ホーム整理モニターで確認すると車側灯が点灯しているように見える状況であったことから、出発反応標識レンズ部分に切れ目加工をして改善した。



有楽町線和光市駅折返しのために駅構内運転中、入換信号機の現示が朝日に当たり眩しく見づらいう状況だったため、クリアレンズに交換して視認性を向上させた。



4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

対応前



対応後



副都心線新宿三丁目駅～北参道駅を巡回中、列車待避した箇所に開口部を確認したため、開口部閉塞用の蓋を設置した。

対応前

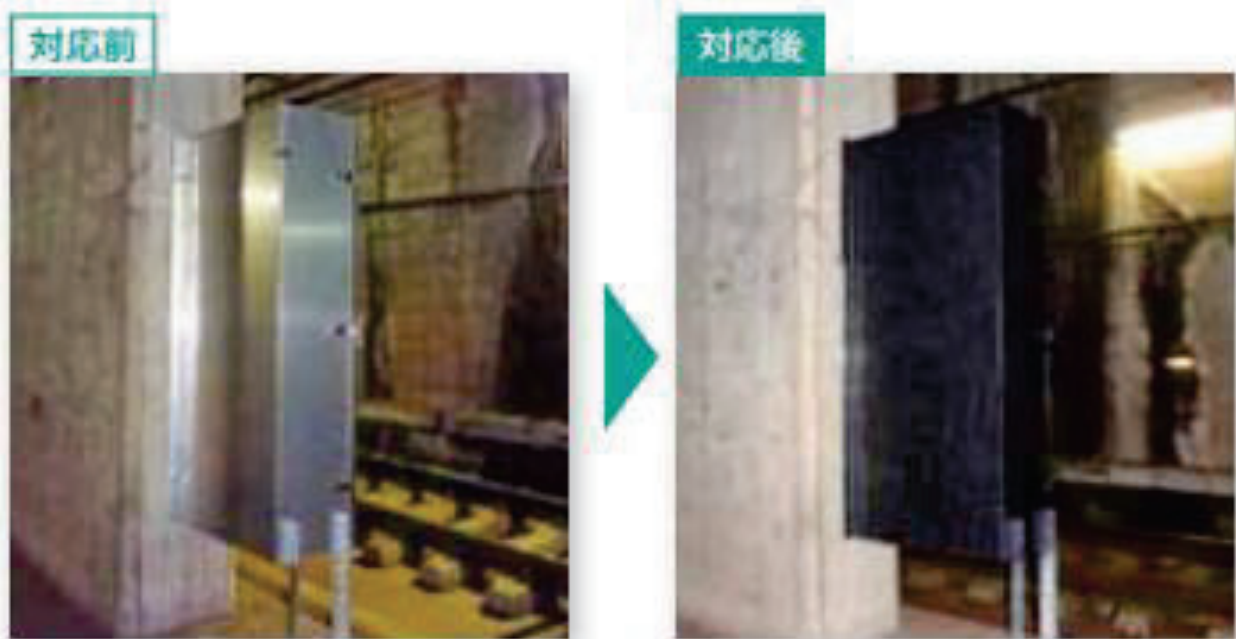


対応後

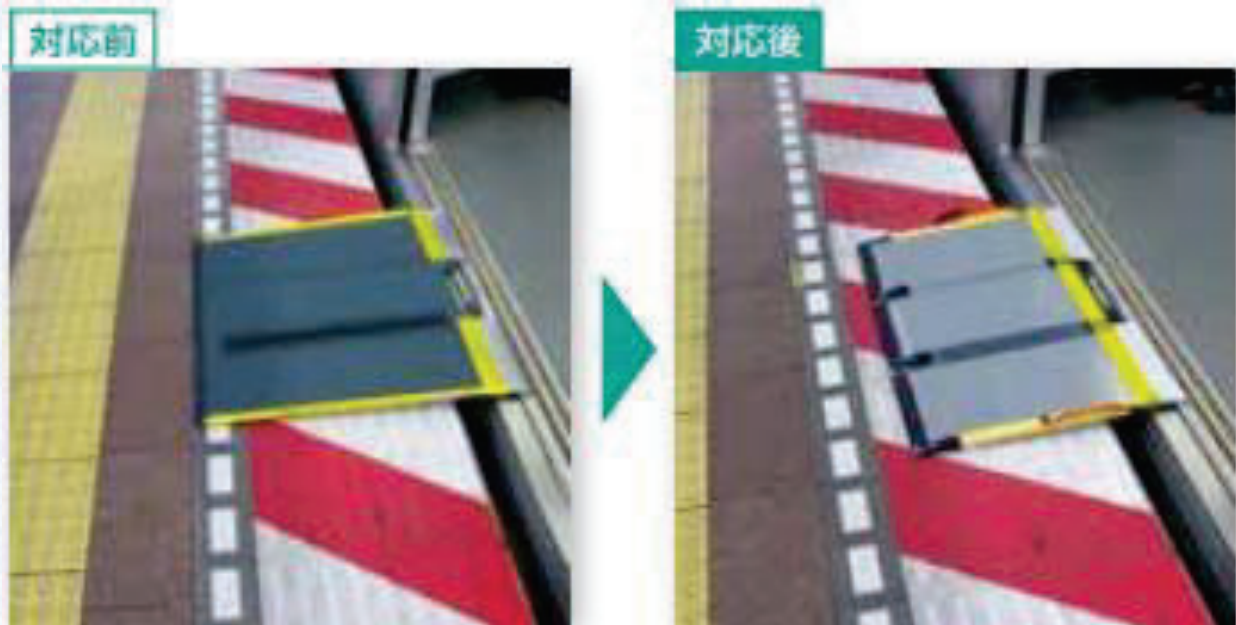


王子神谷車両基地昇降台にて、つまずき事象が発生した際、基地内の一斉点検を行ったところ、一部の昇降台にぐらつきを認めたため、壁面に固定するタイプの昇降台に取り換えを行った。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み



南北線東大前駅に設置された非常梯子格納用の鉄箱に対向車両の尾灯が反射してしまい、非常停止合図が表示しているように見える状態であったことから、鉄箱に反射防止用の塗料を塗布した。



東西線葛西駅ホームの階段付近では、車椅子のお客様用の渡り板を設置するとホーム上で車椅子のお客様の方向転換をするスペースを十分に確保することができなかったことから、従来より短い渡り板を新たに採用した。これにより、車椅子のお客様の方向転換が容易になり、安全に乗降ができるようになった。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

対応前

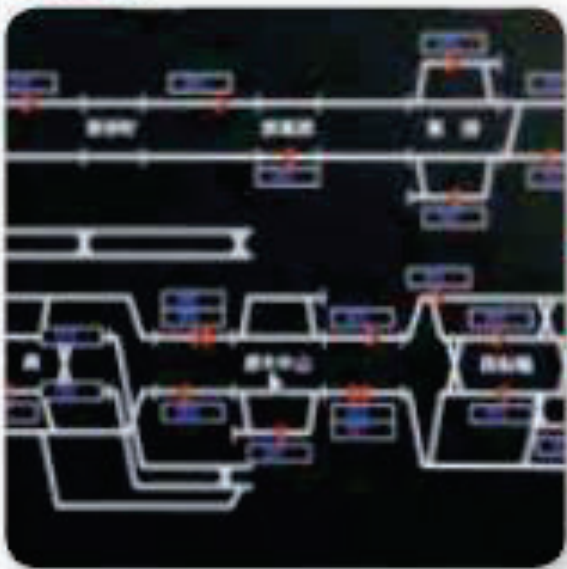


対応後



綾瀬車両基地内にある線路を横断する際、レール溝部の詰め物が腐食して隙間が広がった ことによりレール溝に躓く事象が多発していたため間隙部を充填し、補修を行った。

対応前



対応後



駅にある運行情報モニタのバック画面が黒く、ダイヤ乱れ発生時には列車番号が濃い青色で表示されるため、視認性が悪いことから、車椅子ご利用のお客様のご利用列車確認を見間違ふおそれがあった。そこで、濃い青色から白色に変更することにより、表示の視認性を上げて確認しやすくした。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み



大手町駅務管区内で、ホーム列車監視業務中に再開扉釦と閉扉確認釦を押し間違えることがあった。ワイヤレス戸閉合図器は押釦が色分けされていたが、柱固定の戸閉合図器の押釦は同色であったことから、柱にもワイヤレス戸閉合図器と同様の色分けを行い、誤認しないようにした。



日比谷線で新型車両の13000系が導入された際、前照灯がLED化され明るくなったことで、ホーム先端にある「立入禁止」の看板に光が反射してホームの監視業務がしづらく、お客様の安全に影響する可能性があることから、「立入禁止」の看板の色を黒色に変更することで、反射を軽減した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

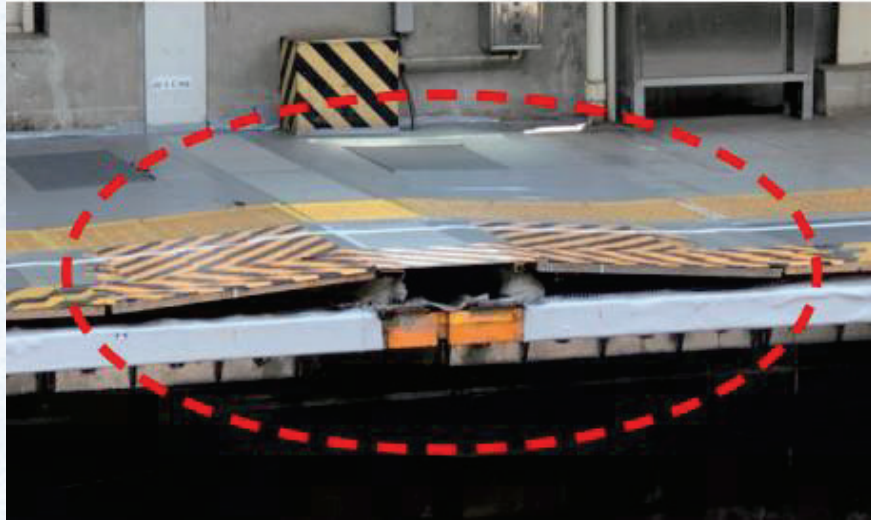
千代田線代々木上原駅に設置されているポイント打合せ電話が傾いており、本線上に倒れて運行に支障する可能性があることから、ホーム柵内へ移設処置を実施した。



千代田線新御茶ノ水駅の出発反応標識が、可動式ホーム柵・侵入防止柵とほぼ同じ高さがあり、点灯した際に侵入防止柵に反射し可動柵異常表示灯が点灯しているように見える状況であったため、侵入防止柵に反射防止テープを取り付け改善した。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

処置前



処置後



日比谷線南千住駅のホームドア取り付け工事に伴うホーム床板工事中において段差が生じ、お客様の通行に支障があったため、段差箇所にスロープを設置し、段差の解消に努めた。



有楽町線池袋駅の改札口コンコースに旅客案内装置を設置したところ、非常誘導灯が見づらくなった。このため、非常時の誘導経路が分かるよう非常誘導灯の移設を行う。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「安全内部監査」の状況

安全内部監査は、中期経営計画とあわせ3年間で安全管理体制に係る全職場に対して監査を実施する。

（本社10か所、現業73か所、グループ会社7か所）

2025年度は、安全統括管理者及び本社部門、現業部門、グループ会社（合計29か所）に対して実地監査を実施した。（計画になかった部において部長の異動があった1か所は、書面監査を実施）

重点監査事項

(1) 中期経営計画の安全に係る事項、安全方針の周知・浸透状況の確認及び訓示1号「安全防災対策の重点目標」に基づく各職場における取組状況の確認

(2) 災害発生に備える体制強化に関する取組状況の確認

(3) 事件や事故に対する取組状況の確認及び不正に関する取組状況（課題や実態の把握）

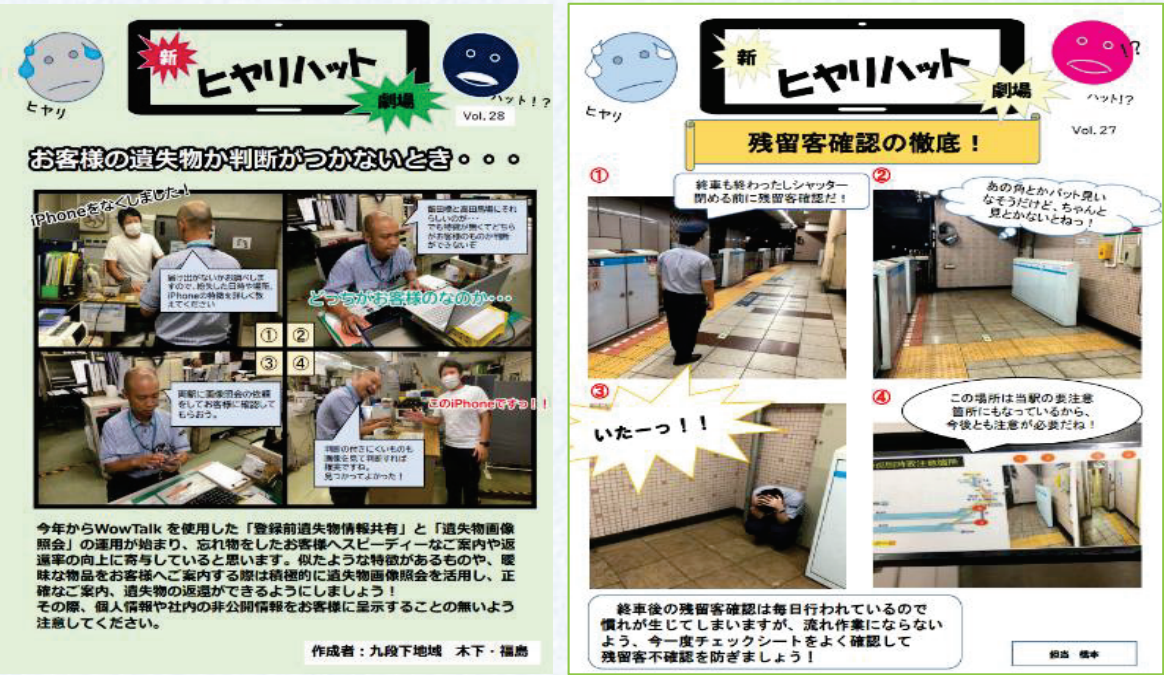
ア 車内傷害事件を受けての取組状況

イ 輪軸組立作業における点検結果を踏まえ、課題の共有方法や業務実態の把握方法の確認

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「優れた取組み」の具体的な事例（2025年度、安全内部監査）

ヒヤリハット劇場



ヒヤリ・ハット情報を分析し、区独自の「ヒヤリ・ハット劇場」を作成し、掲示することで情報の見える化を行い、投稿促進に力を入れていた。

音のコレクション

周知・制作方法



共有データ一覧

① 非常停止合図器と警報盤	⑦ エスカル(昇降機)呼び出し	⑬ 非常警報屏
② ワイヤレス戸閉合図器(非常)	⑧ 音声案内付触知案内図	⑭ 避難通路のセンサー反応
③ 一斉発車待ちブザー	⑨ 火災・煙感知器(作成中)	⑮ エレベーター非常ボタン
④ 可動式ホーム柵 システム表示盤	⑩ 駅員よびだしインターホン	⑯ 旅客用トイレ非常ボタン
⑤ 転落検知マット	⑪ 指令電話(個別呼び出し)	⑰ 駅事務所インターホン
⑥ IFC連絡合図	⑫ 指令電話(通常着信)	

他職場の良い取組を取り入れ、駅構内の設備音をまとめた「音のコレクション」等独自の取組を行い、他職場の業務改善にも寄与する取組を実施していた。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

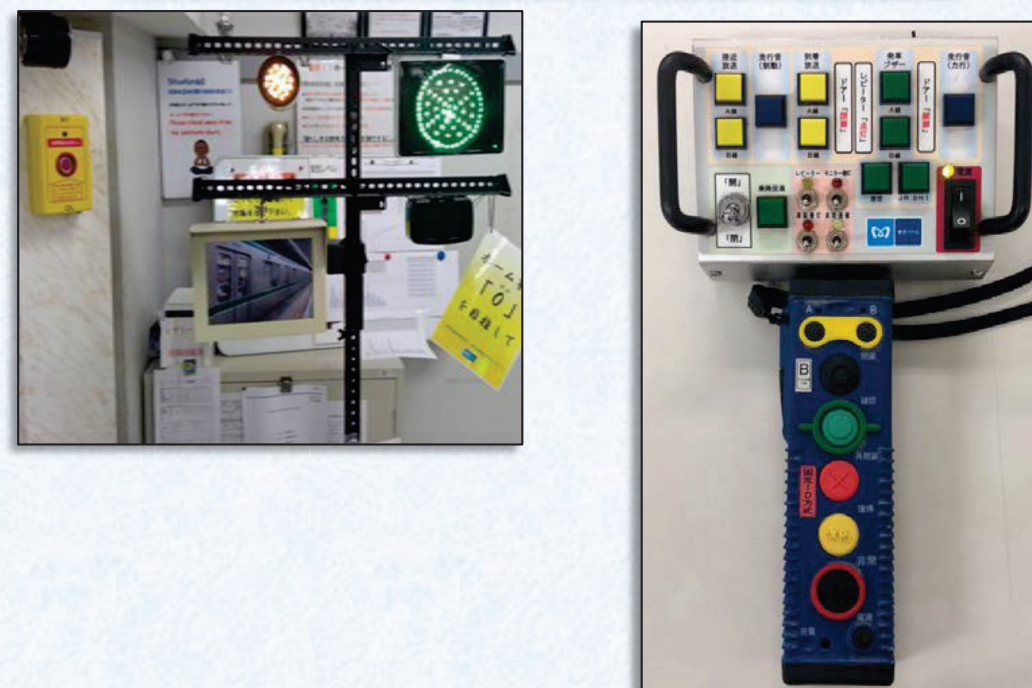
「優れた取組み」の具体的な事例（2024年度、安全内部監査）

防災対策を強化した取組



止水板設置の優先順序や格納位置等を明記した区独自の「池マップ」に関して、2024年8月21日に発生した豪雨による市ヶ谷駅雨水流入の事象などを都度盛り込んで更新しており、さらにタブレットでいつでも閲覧できるよう改善したことで、異常が発生した際、迅速な初動対応がとれるよう体制が整備されていた。

同種事故未然防止の取組

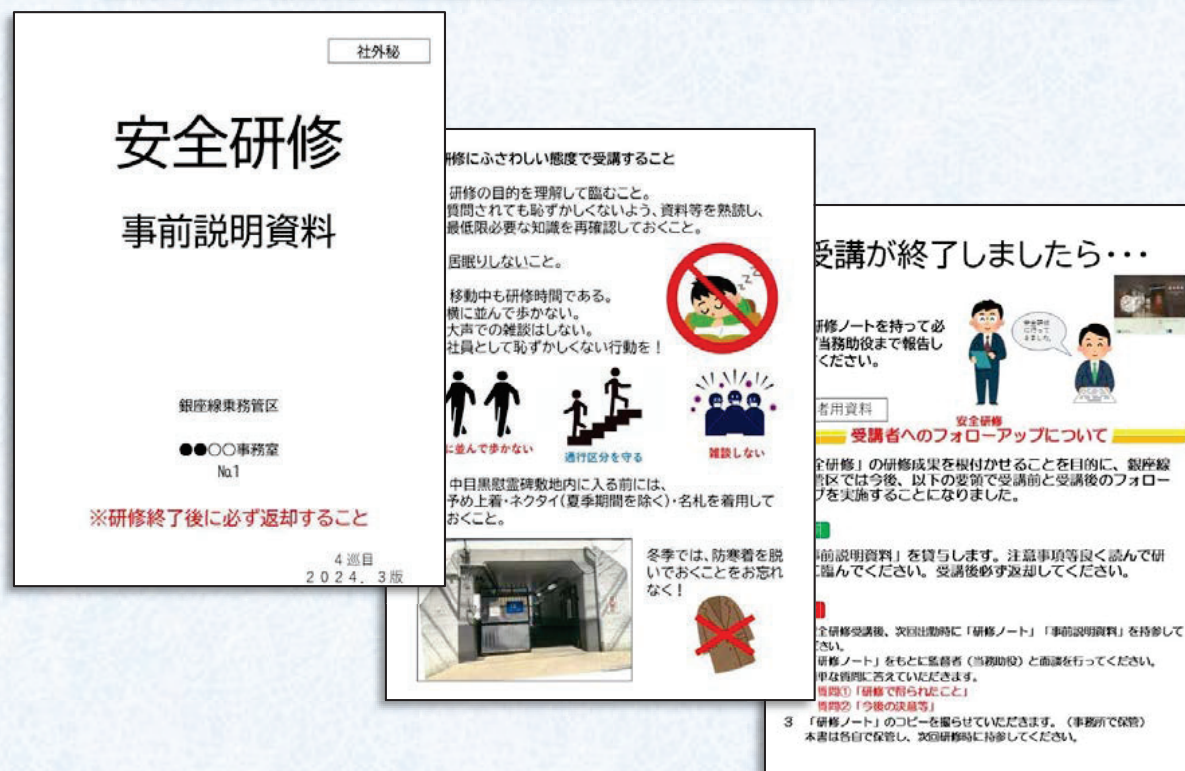


ホーム列車監視業務における不良事案の再発防止対策として、区独自の更なる安全対策として合図器及び出発反応標識のシミュレーターを作成し、新入社員教育を含む各種教育・訓練を行える環境を整え、誤操作・合図誤表示による自社起因による事故防止に対する優れた取組を行っていた。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「優れた取組み」の具体的な事例（2024年度、安全内部監査）

安全意識の向上に繋がる取組



安全研修事前説明資料を用いて、安全研修受講前に監督者から受講者に対し、研修受講の目的を理解させているとともに、受講後のフォローアップも図るなど、たゆみなき「安全」の追求に向けた安全文化の醸成に、熱心に取組んでいた。

安全意識の向上に繋がる取組

■危険予知体感教育 洗浄線入線時における様々な危険要因を理解させる（危険状態の設定は、取引先の主任、副主任があたる）



26番線洗浄線手前一旦停止位置にて、危険状態や危険行動を運転操作者の視線でどう映るかを体験（13名体験）

- ・危険な線路横断
- ・ホースのはみ出し
- ・外板清掃作業継続
- ・準備作業（バケツ）
- ・ドア（車内から外へ）

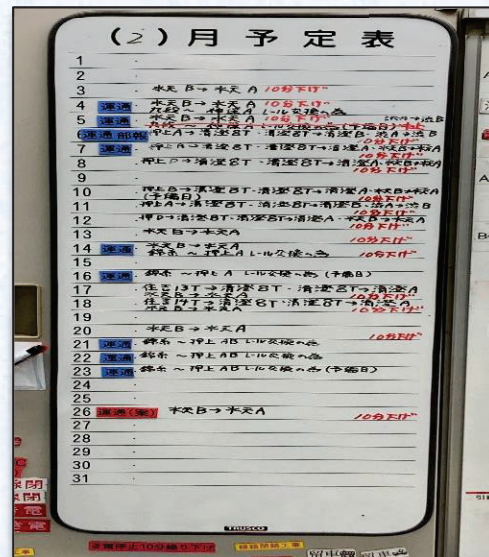
■前面洗浄台動作/格納状態及び操作盤取扱い（記録管理含む）



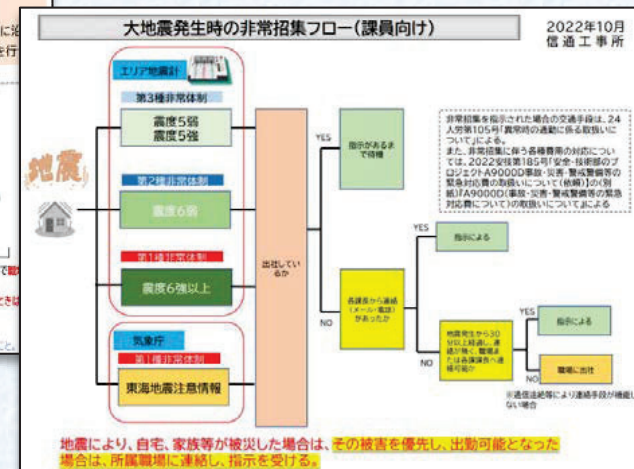
外板清掃担当者9名
洗浄台動作/格納状態及び操作配電盤取扱い、故障時の対応として、操作の中断、速やかな報告の厳守について、教育を実施

安全防災対策の重点目標「請負工事及び委託作業における事故防止」に係る取組として、車両清掃を行う取引先社員の教育に関して、外国人社員が増え言葉や文字では伝わり難い部分があるため、危険予知体感教育として洗浄線に入線する車両の運転台に添乗、運転士目線による危険箇所を体感させて、安全意識の向上を図るよう取組んでいた。

大規模水害対策・同種事故未然防止の取組



防災対策を強化した取組



47

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

「優れた取組み」の具体的な事例（2024年度、安全内部監査）

同種事故等未然防止の取組

教育実施内容

警報機器の種類機能（操作方法）

警報装置その他使用する機器の使用方法について、ローカルシステム機器の種類他

不審者に対する対応（発見要領と通報等）

不審者又は不審な物件を発見した場合に取るべき処置に関すること

警備業務対象施設の業務概要

その他当該警備業務を適正に実施するために必要な知識及び技能に関すること

全社員研修(職業業務)時間割及び担当 11/13～17 新木場研修訓練センター				
1限目	09:30 ～10:30	オリエンテーション 資格品検査 現在教育 身土開書・通勤経路記入	指導教	
2限目	10:35 ～11:35	現在教育 南千住駅可動機業務説明	指導教	
3限目	12:25 ～13:25	現在教育 可動機警備実践訓練	指導教	
4限目	13:30 ～14:30	現在教育 パリアフリーアプリ	指導教	
5限目	14:35 ～15:30	接客マナー研修 コンプライアンス研修 (休憩及びお茶会)	副所長	
6限目	15:30 ～16:30	安全警備館	担当	
	16:30～	連絡事項等 バス 17:00	担当	



安全意識の向上に繋がる取組



警備部門・清掃部門共にヒヤリ・ハット活動に力を入れ、事故災害の防止に努めている

独自の安全研修を実施しており、警備員に関してはホーム上での業務が多く行われていることから、総合研修訓練センターを利用し、ホームドア開固定時の取扱いや、技能向上に資する教育が行われていた。清掃部門では、定型的な清掃作業の中にどのようなリスクがあるか、どのようにリスクを低減させるか、といった内容でそれぞれ取組んでいた。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

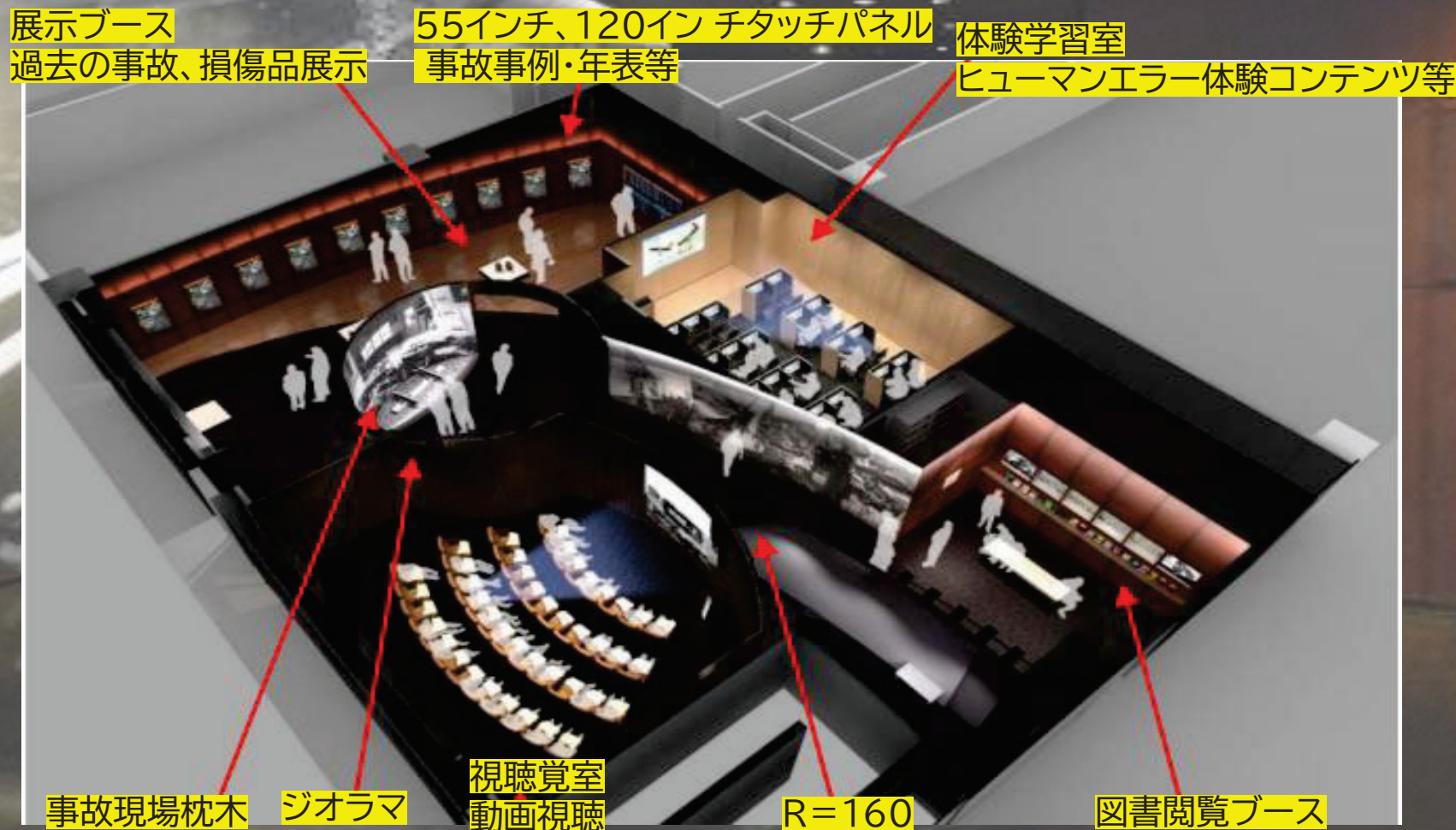
「更なる取組みを期待する事項」の具体的な事例

- 安全内部監査結果を展開し、他職場の取組みを参考にして自職場に置き換え、更なる安全性向上の施策を検討すること。
- ヒヤリ・ハットの投稿について、投稿するスキームを浸透させ、事象の周知と処置・対策により事故防止につなげる一助とすること。
- 職場独自で作成したウェブサイトについて、システム作成者が人事異動等で規模が縮小することが懸念されるので、職場内外への幅広い展開を期待する。
- 要注意箇所や軌道内ハザードマップにおいて、若手社員や経験の浅い社員が理解しやすいように、当該写真添付や具体的な行動指針の明記を期待する。

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

安全繫想館

2016年度から総合研修訓練センター内に「安全繫想館」を開設、「安全繫想館」を活用した安全研修を2016年6月から繰り返し継続して実施している。



4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

安全研修

東京メトログループの社長を含めた全ての役員・社員約12,000名を対象に2年間で1巡することを基本に研修内容を変更しながら繰り返し継続して実施、2025年10月30日から通算5巡目を実施している。

安全研修の目的

「日比谷線列車脱線衝突事故の反省と教訓を心に刻み、二度と繰り返さないという決意をもって、お客様の安全を第一に社員自らが「気づき、考え、行動」することで安全文化の向上に取り組む。」

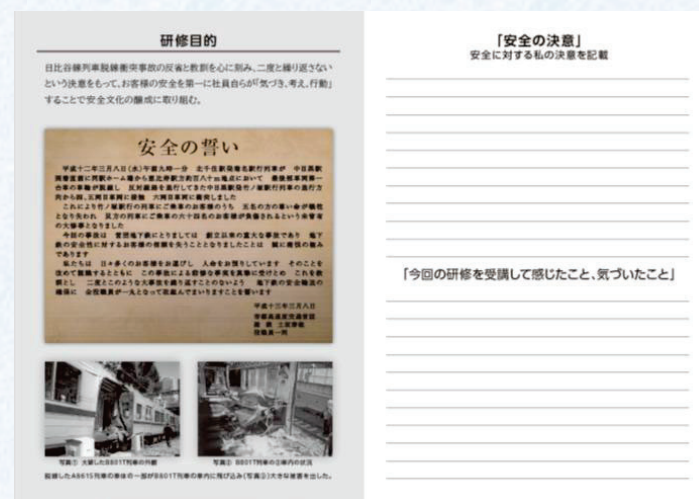
5巡目安全研修のテーマ

①「安全への想いを未来に繋ぐ」・・・

- (1)これまで繋がれてきた「安全への想い」
- (2)加害者側からの「日比谷線列車脱線衝突事故」

②「被害者視点で仕事に取り組む」・・・

- (1)過去の事件・事故のご遺族、被害者の気持ちを知る
- (2)慰霊に行くご遺族の気持ちを知る
- (3)中目黒の慰霊碑に込められた願い
- (4)日比谷線列車脱線衝突事故でご子息を亡くされたご遺族の気持ち



受講生に配布する研修ノート

4 「安全文化の醸成」に向けた取り組み

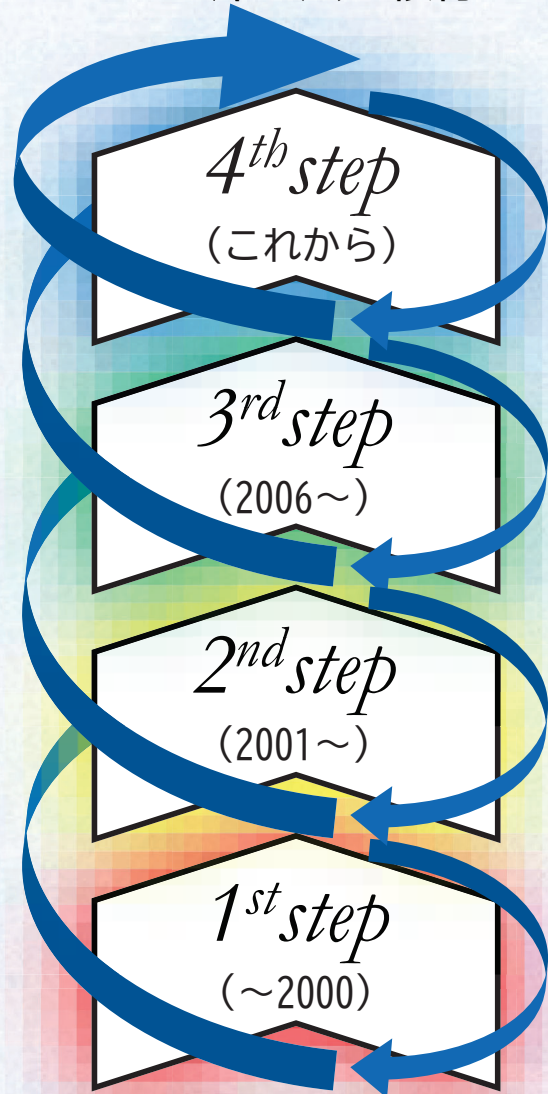
中目黒慰霊碑

東京メトログループの役員・社員にとって慰霊碑は、被害に遭われた方、ご遺族、社会に対して安全を誓い、約束する場所である。安全研修では、慰霊を行った後、安全に対する決意を「私の決意」として研修ノートに書き留めている。

5 まとめ

更なる安全管理体制の充実を目指して

安全に関する取組みは今までも継続して推進しており、現在の当社の状況は3rdstep(※)の状況にあることから、4thstepを目指し、更に安全管理体制を充実させ、現業社員、グループ会社社員まで安全を軸に「自ら考え行動を起こすことができる現場」を目指し、安全文化がさらに深く広く根付くよう活動を強化していきます。



安全管理体制の状況

- 日常の業務において予防保全を念頭に置き、自ら考え行動を起こすことができる状況
- 安全を組織の目標とし、安全目標のPDCAに力点を置く状況
- 部門間の連携・協調、他社事例を学ぶことの重要性を理解する状況
- 輸送の安全の確保として執務の厳正、規程の遵守に力点を置く状況

目指すべき姿

現在の当社の状況

2000年3月8日
日比谷線列車
脱線衝突事故

運輸安全マネジメントとして推進

※ ベビーカー引き摺り事故再発防止
対策推進委員会外部有識者の意見

第29回 航空輸送技術講演会



ご清聴ありがとうございました

今後も我々東京メトロ社員は、たゆみなき「安全」の追求を使命に
安全・安定輸送の実現に努めて参ります。

