

日常の安全と危機管理に向けた取組

□ 鉄道施設の維持管理

安全運行を支えるために、車両や線路、信号設備、電力設備等の鉄道施設について、技術部門が技術基準に基づき計画的に点検・保守を行い、適切な状態を維持しています。特に東京メトロ特有の取組として、トンネルの長寿命化があります。外部有識者の指導を仰ぎながら、全路線のトンネルの詳細調査・劣化診断・将来予測などを行っており、トンネル内は地上部に比べ環境の変化が少なくコンクリートの劣化が進行しにくいことが判

明しています。

一方、漏水が発生している部分（特に地下水に塩分が含まれる場合）は、劣化の進行が早まるリスクがあるため、日常の巡回や2年ごとに行う通常全般検査、20年ごとに行う特別全般検査、検査に基づく補修・補強工事を確実に継続するとともに、塩害対策工事などの長寿命化技術の研究にも積極的に取り組み、トンネル維持管理レベルを高め、トンネルの長寿命化を図ります。

□ 安定運行の管理

列車の運行に際し、駅・総合指令所等の連携のもと、駅間又はホーム上それぞれにおいて、駅係員・乗務員（運転士・車掌）が

お客様の安全確認を行い、必要に応じ総合指令所の指示を受け、安全・安定輸送に努めています。

ホーム転落・接触の防止

お客様のホームからの転落・列車との接触事故を防止するため、ホームドア(1)の設置を進めているほか、曲線のホームと列車の間隔が大きい箇所に可動ステップや転落防止ゴムを設置し、間隙を小さくしています。



転落防止ゴム

火災対策

2004年に改正された火災対策基準に基づき、ホームから地上までの二方向避難路の確保や排煙設備(2)、避難する方向を示す蓄光式明示物(3)を設置しています。また、床面から2mの位置で停止し、防煙とともにお客様の避難通路を確保する二段落としシャッター(4)の整備、車両天井材の耐燃措置、車両の貫通扉の設置による延焼防止など、大火源火災に対する安全性を向上させています。



排煙設備



シャッター



AEDの設置

急病人などへの救急救命活動を円滑に行えるよう、東京メトロの全ての駅と事務所などにAED(自動体外式除細動器)(14)を設置しています。

非常停止ボタンの設置

お客様の転落や不審物の発見などの緊急事態に備え、電車を緊急停止させる非常停止ボタン(15)をホーム上に設置しています。



非常停止ボタン

Metro's Voice | 私たちが安心を支えています。

車両部の中には、車両を分解して点検・修理する工場と、日常的な点検・修理をする検車区があります。どちらの業務にも共通していることは、強い使命感と責任感を持って作業することです。車両という大きなものを点検しているため、チームワークを大事しながら作業中の声掛けや作業終了箇所を何度も確認することで、作業の見落としがないかを徹底します。車体の小さなネジ1本の緩みも故障や事故につながる可能性があるため、気を張り巡らせて作業に集中し、東京メトロの安全・安定輸送を支えています。



環境配慮型車両 13000系の前で

浸水対策

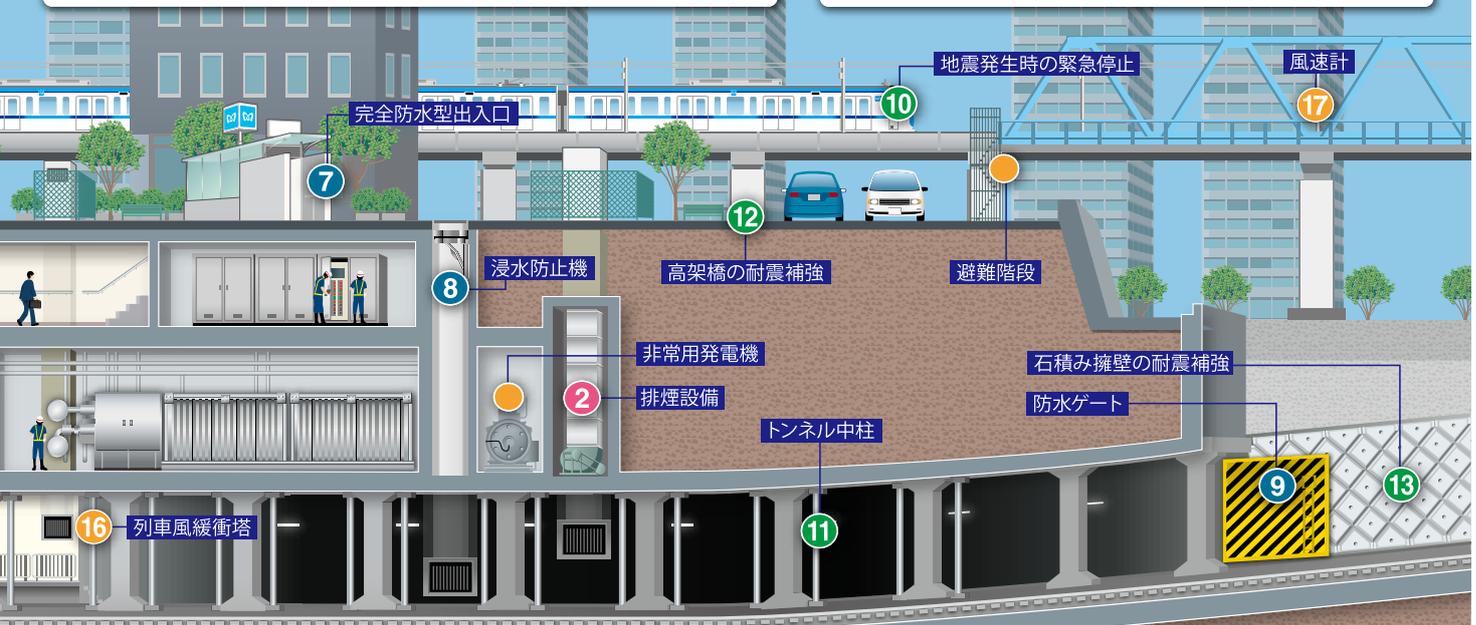
大雨による浸水に備え、浸水のおそれが高い駅出入口は歩道面より高い位置に設置(5)しているほか、止水板(6)や防水扉(7)を各出入口に設置しています。また、道路面などに設置している換気口には遠隔操作により換気口を閉鎖する浸水防止機(8)を整備しています。さらにトンネルの断面を閉鎖することができる防水ゲート(9)を要所に設置しています。



出入口と防水扉

地震対策

東京メトロ沿線の6か所に設置している地震計で震度5弱以上を検知したときは、全列車を自動的に緊急停止(10)させます。また、これまでに完了している阪神・淡路大震災被害状況に応じたトンネル中柱(11)、高架橋等(12)の緊急耐震補強工事に加え、首都直下型地震等に備えた高架橋柱及び地上部の石積み擁壁(13)の耐震補強工事を実施しています。



列車風対策

列車の進入・進出時に強い風が発生する駅では、お客様の転倒事故などを防止するため、トンネル内から直接地上部に風を放出する緩衝塔(16)を設置して風速を低減させているほか、強風への注意を促す掲示や音声案内装置の設置、手すりの増設などを行っています。

強風対策

風の影響を受けやすい湾岸部や橋りょうには、風速計(17)を設置し、総合指令所での監視のもと、風速に応じた運転規制を行っています。