

半蔵門線九段下駅におけるベビーカー引き摺り事故への取り組みについて

2016年4月4日（月）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につきまして、本日、国土交通省に本事故に対する「現時点での再発防止対策」と「外部有識者を交えて、ヒューマンファクターの分析による事故原因の究明及び抜本的な対策を講ずる」ことを報告いたしましたのでお知らせいたします。

ご利用のお客様に大変ご心配とご迷惑をおかけいたしましたことを深くお詫び申し上げますとともに、二度とこのような事故を発生させないよう更なる安全管理を徹底してまいります。

現時点での対策と本事故の原因究明に向けた取り組みは下記のとおりです。

記

1 今回の問題点

今回の事故にかかる問題点は、「ベビーカーがドアに挟まれていることに気がつかなかった点」及び「異常時において列車停止手配が取れなかった点」であると考えております。

2 現時点での再発防止策

(1) 全乗務員に対する教育訓練の強化

全乗務員に対して、事故後直ちに再発防止に向けた教育・訓練を実施いたしました。また、今後も乗務員に対する教育・訓練の強化を図ってまいります。詳細は別表をご参照ください。

(2) 設備補完等による安全性向上

今回の事故を踏まえ、設備補完等による安全対策を講じてまいります。安全対策の詳細は別表をご参照ください。

3 対策検討体制の確立

4月5日（火）に「ベビーカー引き摺り事故再発防止対策推進会議」を設置し、車掌の行動と再発防止対策をまとめてきましたが、今回の事故原因の究明及び抜本的な対策を講じるには、ヒューマンファクターの分析が重要と考えられるため、本会議では5月6日（金）から外部有識者を交え、更に原因を深掘りし対策に反映させてまいります。また、ソフト・ハード両面にわたる横断的な対策を推進し、進捗管理を実施してまいります。

「ベビーカー引き摺り事故再発防止対策推進会議」の詳細は別紙をご参照ください。

◎今回の事故を受けて講じる安全対策一覧

【ベビーカーがドアに挟まれていることに気がつかなかった点に対する対策】

対策	内容	効果	進捗状況及び対応スケジュール
監視業務の重要性の徹底	点呼時教育及び少人数教育により、今回の事故を周知し、教育を実施します。 補習教育により、列車監視業務の重要性の徹底を図ります。	列車監視業務の重要性の徹底	教育：4/5～完了（点呼時・少人数教育） 4/19～30（補習教育） 巡回：緊急対策として実施中 教育・巡回ともに定期的に実施
教育訓練の効果確認を目的とした巡回指導の強化	教育が乗務員の作業に活かされているか監督者による巡回で確認します。	列車監視業務の重要性の徹底	
車両の戸挟み検知精度向上	車側灯が点灯する管理値を変更します。（現行15mm⇒10mm） 戸先ゴムの形状等を検討します。	検知精度の向上	4/12～4/25完了 平成28～29年度予定
注意喚起シートの貼付	ホーム先端～白線部分に注意喚起シートを貼付します。	車掌の安全確認注意喚起 列車への旅客接触・軌道内転落予防 車掌の視認性向上	半蔵門線九段下駅当該ホーム4/25完了 反対側ホーム4/27完了予定 その他の駅は今年度中完了予定
ホーム警備員の増配置	ホーム警備員の増配置を行います。	確実な列車停止処置の支援	半蔵門線九段下駅4/5配置 その他の駅は順次拡大中
ホームドア導入の推進	ホームドア未設置路線への早期導入を推進します。	列車への旅客接触・軌道内転落防止 戸挟みによる引き摺り防止	銀座線※1 平成29～30年度予定 千代田線 平成30～32年度予定 日比谷線 平成32～34年度予定 半蔵門線及び東西線※2 平成29年度から優先駅へ先行設置 ※1大規模改良工事を行う新橋駅渋谷行き方面ホーム および渋谷駅は平成33年度設置予定 ※2旅客接触、軌道内転落等の発生状況及び乗降人員 の状況を踏まえ先行設置駅を選定

【異常時において列車停止手配が取れなかった点に対する対策】

対策	内容	効果	進捗状況及び対応スケジュール
実車を使用した緊急停止訓練の実施	営業線回送列車を使用し、駅発車後、監督者が車内非常通報ブザーを鳴動させ、異常を認めた車掌が非常ブレーキスイッチを操作する緊急停止訓練を実施します。	確実な列車停止処置の徹底	4/11～4/14完了 車掌業務従事者約950名を対象に銀座線、日比谷線、東西線、千代田線、半蔵門線、有楽町線にて実施
	車掌見習訓練において、教育期間を2日間延長し、訓練線を利用した非常ブレーキ操作訓練を実施します。	確実な列車停止処置の徹底	次回養成時（6月上旬）より開始
	訓練線又は営業線回送電車を使用した非常ブレーキ操作訓練を実施します。	確実な列車停止処置の徹底	今年度以降定期的に実施
車内非常通報ブザー鳴動時の取扱いの明確化	駅発車後にホーム区間を進出し終えるまでに車内非常通報ブザーが鳴動した場合、車掌は非常ブレーキスイッチを扱うよう具体的に定めます。	車掌による列車出発後における非常停止処置取扱いの徹底	4/12文書による通知、4/13～点呼時教育により徹底
非常停止合図器とATCの連動化	非常停止合図器が操作された際に自動停止できるよう連動化を図ります。 これまで駅構内火災発生時に駅通過扱いの必要があるため導入していませんでしたが、自動停止後、状況に応じてすぐに運転再開できる仕組みとします。 ホームドア設置まで時間を要する路線から早急に連動化します。	確実な列車停止処置の強化	日比谷線 平成29年度末設置予定 東西線 平成29年度末設置予定 千代田線※1 平成30年度中設置予定 半蔵門線 平成29年度末設置予定 ※1ホームドア設置時期と重複するため、綾瀬～大手町間から連動化
トンネル内への非常停止合図確認灯増設	非常停止合図器とATCの連動化が平成29年度以降となる箇所において、トンネル内に非常停止合図確認灯を増設します。	運転士による列車出発後における非常停止処置強化	日比谷線・東西線・千代田線・半蔵門線 今年度中完了予定

※赤字の対策は4/5に発表した再発防止策から追加したものを指します。

「ベビーカー引き摺り事故再発防止対策推進会議」について

1 目的

事故原因の究明及び抜本的な対策を講じるため、外部有識者を交えてヒューマンファクターの分析に基づいた説明を行います。また、ソフト・ハード両面にわたる横断的な対策を推進し、進捗管理を実施いたします。

2 メンバー

【外部有識者】

- ・安部 誠治（関西大学社会安全学部教授、運輸安全委員会業務改善有識者会議座長）
- ・首藤 由紀（株式会社社会安全研究所所長、前運輸安全委員会委員）

【東京メトロ】

- ・安全統括管理者、鉄道本部営業部及び運転部担当取締役、鉄道本部車両部及び電気部担当取締役
- ・安全・技術部長、運転部長、鉄道統括部長、営業部長、車両部長、電気部長、人事部長、広報部長

3 スケジュール

4月5日（火）より19回開催（4月27日現在）

5月6日（金）より外部有識者参加

3か月を目途に原因究明及び対策について取りまとめる予定です。

4 本会議を踏まえた対応

この会議で決定した施策については順次実施してまいります。原因究明結果を踏まえ、教育や訓練等に反映するほか、ヒューマンファクターによる分析手法を鉄道全体の安全性向上に反映していきます。