

平成23年4月28日

関係各位

株式会社東京ドーム
舞姫事故調査委員会

「スピニングコースター舞姫」事故調査報告書について

本年1月30日、弊社施設「東京ドームシティアトラクションズ」にてお客様がお亡くなりになるという大変痛ましい事故が発生いたしました。

お亡くなりになられましたお客様には心よりご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族に衷心よりお詫び申し上げます。また、関係各位にも多大なるご迷惑をお掛け致しましたことを深くお詫び申し上げます。

弊社は、「舞姫事故調査委員会」（委員長：代表取締役社長 久代信次）を設置し、東京ドームシティアトラクションズの営業を休止し、事実関係の調査と事故原因の究明に努めてまいりました。また、二度とこのような事故を起こすことのないよう、外部の専門家の協力を得ながら、アトラクションに関する安全対策を総合的・抜本的に見直してまいりました。

本年3月28日には、事故原因等の調査と安全対策に関する中間報告をいたしました。が、今般事故調査原因等に関する社内調査を完了し、安全基準の設定、運行管理規定、オペレーションマニュアルの整備、施設面の整備および社内体制の構築等から成る安全対策を進めておりますので、ご報告申し上げます。詳しい内容につきましては、添付の報告書をご参照ください。なお、「舞姫」の営業は再開せず撤去する方針です。

また、当委員会の調査結果を踏まえ、事故の重要性に鑑み、担当執行役員の退任および平成23年2月から実施している減俸に加え、さらに同年5月から常勤取締役、執行役員全員に対する以下の通りの減俸処分を行うことを併せてご報告申し上げます。

代表取締役会長	月額報酬	30%カット	3か月
代表取締役社長	月額報酬	30%カット	3か月
代表取締役副社長	月額報酬	25%カット	3か月
専務取締役	月額報酬	25%カット	3か月
常務取締役	月額報酬	10%カット	3か月
その他執行役員	月額報酬	5%カット	3か月

以上

報道関係の方からのお問い合わせ先
㈱東京ドーム 広報IR室 中野・小山
〒112-8575 東京都文京区後楽1-3-61
TEL)03-3817-6029 FAX)03-3817-6022

平成 23 年 4 月 28 日

関係各位

スピニングコースター舞姫事故
調査報告書

(株)東京ドーム舞姫事故調査委員会

はじめに

平成23年1月30日、弊社アミューズメント部が運営する施設「東京ドームシティアトラクションズ」（以下「当該施設」といいます）のアトラクション「スピニングコースター舞姫」（以下「舞姫」といいます）が運行中、搭乗していた乗客1名の尊い生命を失ってしまうという大変痛ましい事故（以下「本件事故」といいます）が発生いたしました。

本件事故につきましては警察当局によって捜査が開始され、弊社は捜査活動に全面的に協力しておりますが、独自の立場から事実関係を調査し、事故原因の究明に努めると共に当該施設におけるすべてのアトラクションの総合的抜本的な安全対策を確立するため、平成23年1月31日、「舞姫事故調査委員会」（以下「当委員会」といいます。メンバーは別紙参照。）を設置いたしました。

当委員会は、平成23年2月1日を第1回とし、本日まで全体会を合計14回開催し、各顧問のご指導を得ながら、関係資料の収集・分析、事故現場の現地調査、当該施設の役職員とアルバイト25名に対する事情聴取（ヒアリング）及び合計401名（平成23年1月31日現在）に対するアンケート調査（回収：331件、回答率：82.5%）を行って事故発生の原因を調査し、かつ今後の事故防止対策について検討いたしました。

弊社は、これまでも、安全・安心こそが弊社グループの存立基盤であることを認識しておりましたが、本件事故を契機にして、真の安全・安心を確保するためには全組織が挙げて不断の努力を傾け、弊社グループ内に「安全文化」を築き上げなければならないことを再認識いたしました。

弊社は、ここに、事故発生の原因及び今後の事故防止対策を報告いたしますが、本報告書に記載した安全確保のための対策を着実に達成し、当該施設の営業を再開した後においても、上述の認識を持ち続け、常に日々新たな気持ちで「安全文化」を築き上げるための努力を継続する所存です。

平成23年4月28日

（株）東京ドーム舞姫事故調査委員会
委員長 久 代 信 次

第1章 事故原因

当委員会は、平成23年3月28日に、弊社ウェブサイトにて、『「スピニングコースター舞姫」における事故原因等の調査と安全対策に関するご報告』（以下「中間報告」といいます）を関係各位に対し公表いたしました。当委員会における本件事故の原因についての認識は、中間報告と変更はございませんが、詳細は以下の通りであります。

第1 事故時の運行

「舞姫」の運転者（以下「運転者」という）は、乗車口で被害者を含む4名のお客様を、搬器5号車（以下「本件搬器」という）に案内し、被害者らが乗車された後、お客様自身で安全バーを手許に引いてもらうよう注意し、被害者を含む4名の腹部あたりに安全バーがあたっているかを目視によって確認して発車ボタンを押した。

運転者は、発車後、次の搬器を出す目安を確認するために数メートルは本件搬器を目視で追いかけたが、何ら異常に気づかず、被害者が本件搬器から転落し地面に衝突した音によって事故に気づいた。

第2 事故時の本件搬器の状態

被害者が転落した後の本件搬器が降車口に戻ってきたとき、被害者が乗車していた座席の安全バーは上がっており、ロックがはずれた状態であることが判明した。

一旦安全バーがロックされれば、降車口まで安全バーが解除されることはない。また、現在安全バーに不具合は認められていない。

よって、当委員会は、当該安全バーのロックがはずれた状態であったのは、最初からロックがなされていなかったからであると推論する。

第3 事故原因

運転者は本件搬器の運転にあたり、被害者が安全バーによって座席に確実に固定されているかどうかを確認し、それが確認されない以上本件搬器を発車させてはならなかったわけであるが、安全バーを腹部あたりまで下ろしたことを目視で確認したにとどまったため、安全バーがロックされておらず被害者が座席に固定されていない状態にあったことに気づかず、本件搬器を発車させてしまったことに因り、被害者が搬器の回転による遠心力に耐えられず転落するに至ったものと認められる。

第4 安全性の確認方法

「舞姫」導入当時は、安全バーのロックを担当者が手で触って確認（以下「触診」という）していたが、事故当時にはこれが行われていなかった。当委員会は「舞姫」を運行した経験のある社員らに確認したところ、平成12年3月18日に「舞姫」を導入してから約2年間は、安全バーのロックをほとんどの者が触診によって確認していたが、平成14年を過ぎると、触診によって確認し

ていた者は約半数にとどまり、平成18年以降はほとんどが触診で確認しなくなっていたことが判明した。

第5 確認方法の変化

安全バーのロックの確認方法は次のような原因が輻輳して変化したものと認められる。

1 規定・マニュアルの不備

「舞姫」の運行に関する規定・マニュアルに、

- ①「安全バーがロックできない場合にお客様を乗車させてはならない」旨の定めがなく、かつ、
- ②「安全バーのロックを確認する」と記載されてはいるが、その具体的確認方法が記載されていなかった。

2 教育システムの不備

お客様の案内、安全確認、搬器の運転など（以下「オペレーション」という）を、単にOJT（具体的な仕事を通じてなされる現場教育）の際における口頭の指導によって教育していた。このように教育システムが確立されていなかったため、安全バーのロックを触診により確認するという当初の実務慣行は次第に形骸化し、目視による確認へと変更され、それをもって足りると指導されるようになった。

3 触診の問題点

「舞姫」の搬器の横幅は1250mmであり、2名が横に並んで座るように座席が設けられているため、担当者が奥の座席に座るお客様のロックを触診で確認するためには、体を乗り出して安全バーに触ることになるが、そうすると、手前のお客様に担当者の身体が触れることもあり、女性客からのクレームもあった。

他方において小柄な担当者は触診を行うためには搬器のバンパーに乗らないと安全バーに手が届かないが、このような確認方法は危険を伴い（そのため、平成17年にはバンパーに乗ることが禁止された）、またお客様から身体を触られたりして不愉快な思いをするおそれがあった。

このように、触診によるロックの確認は、一方ではお客様の安全を確保するために必要ではあるが、他方ではお客様に不愉快な思いをさせるという難点があり、かつ担当者も危険を感じ、もしくは不愉快な思いをするといういくつかの矛盾を包蔵している。

お客様の安全を第一にしつつ、このような状況を打開するとすれば、

- ① 担当者に触診の重要性を徹底して教育することはもちろんのこと、
 - ② 触診によるロックを実施した結果、お客様の意向を損ねてクレームが生じた場合、担当者に責任を転嫁せず上位者が対応すること、あるいは、
 - ③ 下記第7記載のとおりハード面に工夫を凝らし、担当者の負担を軽減すること、
- などが考えられる。

そうするためには、管理者がこのような打開策を策案し、指導マニュアルを整備すべきであった。しかし、アミューズメント部はこのことを意識せず、担当者に運用を任せてしまった結果、ロックの確認方法が人によりまちまちになり、触診による確認方法を用いる担当者と安易な目視によるロックの確認方法を用いる担当者とは混在するようになった。このため、やがて、より楽なやり方である目視による確認方法が一般的となったのである。

4 不十分な安全意識

弊社の職制上、当該施設の管理の職責を担う地位にある者は舞姫の運転方法について知識を持つべきであるが、その多くは当該施設の巡回視察の際に具体的なオペレーションに注意を払わず、安全バーの確認の方法がまちまちであることや、指導が目視の方法によって行われつつある状況に気がつかなかった。

また、オペレーションの変更は上位管理者に報告されず、当該施設は組織全体として安全確認の方法に関する情報を共有していなかった。

このようにアミューズメント部全体において安全に対する意識が不十分であったのである。

第6 安全策の不徹底と事故責任

以上の通り当該施設の安全に対する意識が不十分であったことは、管理者が適切な安全策の策案、検討を怠る原因となり、機能的で、網羅的な教育システムを構築することを妨げた原因となったのである。教育方法も成文的な規定・マニュアルに体系化されずOJTによる教育に偏向した結果、安全バーのロックの確認方法については統一的かつ徹底的な教育がなされなかった。

こうして運転者に対して、目視による確認という安全度の低い方法が指導され、ないしはかかる方法が是認・黙認される結果になったのである。

このため、安全バーで被害者が固定されていないことに運転者が気づかず本件搬器を発車させてしまったとしても、それは不十分な指導に基づくものであったと言うべきであり、運転者が本件事故の原因となった行為を回避し結果を未然に防止する可能性は低かったと言わなければならない。

したがって、このように不十分な管理、指導を許容してきた弊社は、本件事故の責任を負わなければならないのである。

第7 その他の問題点

1 ハード面の問題点

仮に、「舞姫」に以下に記載するようなハード面での構造・機能を有していたなら、本件事故は防げたかもしれず、かつ弊社としてそれに気づかず運用し続けた点も問題である。

この意味で「舞姫」が実際には以下に記載するような構造・機能を欠いていたことは、本件事故の直接の原因とは言い難いけれども、本件事故に類す

る事故の再発を防止するうえでは重要な影響を持つものである。

- ・安全バーがロックされなくては発車できない構造であること、
- ・安全バーを代替補完するシートベルトなど（補完する安全機能）が備えられていること、
- ・目視だけではロックがかかっているかどうかを確実に判定できないので、ロックがかかるとランプが点いたり音が鳴るなどの機能があること。

2 乗車規定の表示とオペレーション上の問題点

「舞姫」入退場口には、乗車規定案内看板が設置されていた^{*1)}。

当該看板に掲げられた乗車規定には、利用を控えていただくお客様として「安全バーの使用できない方」との記載があるが、内容が抽象的であり、危険性の警告としては不十分である。

仮に、乗車規定案内看板の記載内容が警告として十分な内容であり、わかりやすく、これらの規定がなぜ必要なのかを担当者に教育し、担当者がそのとおり案内していたとすれば、本件事故においても被害者ご自身が乗車を控えられるか担当者が乗車をお断りすることができたかもしれない。

しかしながら、以上のとおり乗車規定の表示は不十分であり、また、アミューズメント部は担当者に対して乗車規定の趣旨を十分に教育してこなかった。

この点もアミューズメント部の問題状況として重視する必要がある。

*1) 乗車規定案内看板に記載されている事項は次の通りである。

身長120cm以上の方よりご利用になれます。

- ・ただし、7才までの方には付添（中学生以上）が必要です。
- ・下記の方はご利用いただけません
 - ・乗車規定に満たない方
 - ・酒気を帯びている方
 - ・安全バーの使用できない方
 - ・心臓の悪い方
 - ・血圧に異常のある方
 - ・首・脊髄・腰などに異常のある方
 - ・骨折治療中・ギブスをされている方
 - ・妊娠中の方
 - ・その他気分のすぐれない方
- ・65歳以上の方のご利用は出来ません。

お願い

- ・走行中に立ち上がったたり、身体・手足を外に出さないでください。
- ・手荷物はお足元においてください。
- ・運転中は安全バーを閉めて、ハンドルを握ってください。
- ・背筋を伸ばして、背中と頭を背もたれにぴったりと押しつけてください。
- ・乗り物が途中で停車した場合、場内放送または係員が到着するまでその場でお待ちください。
- ・身体の不自由な方は、係員にお尋ねください。
- ・落下物の破損・紛失等については一切責任を負いかねます。ご注意ください。
- ・係員の指示に従ってください。

しょうがいをお持ちの方へ

内容により、ご利用方法が異なりますので、お近くの係員へご相談下さい。

第2章 安全対策の立案と実施

当委員会は、中間報告において、当該施設の安全対策確立の柱として次の6点を掲げました。

- ① 各アトラクションが依拠すべき安全基準の設定
- ② 安全基準に基づくオペレーションマニュアルの整備
- ③ 安全基準に基づく施設面の整備
- ④ 社内教育体制の整備とオペレーションマニュアル厳守の徹底
- ⑤ 安全対策の履行状況全体に対する適切なモニタリングシステムの整備
- ⑥ 安全の確保を最優先とするにふさわしい組織と人員配置の追求

当委員会は、本報告書において、下記のとおり、これら6点の具体的内容をご報告いたします。

第1 各アトラクションが依拠すべき安全基準の設定

1 安全理念・安全基本方針の策定

弊社グループでは、かねてよりコンプライアンス行動規範において「1. 私たちは、社会にとって有益かつ安全なサービスと商品を提供します。」と定め、グループの役職員が遵守すべき規範としてきた。

しかし、今回の事故を受けて弊社全役職員は、安全こそが弊社グループの存立基盤であることを強く認識しなければ、時の経過とともに安全に対する思いが風化し、再び事故を起こしてしまうおそれがあることを自覚した。

そこで、二度と事故を起こさないために、まず、経営会議にて以下のとおりの安全理念と安全基本方針を定めた。

「安全理念」

東京ドームグループは、お客様と「感動」を共有するために、安全を第一に考え、行動します。

「安全基本方針」

- 安全で楽しい施設とサービスの提供を追求し続けます。
- 安全について私たち自身で基準を設定し遵守します。
- 安全のための教育訓練に積極的に取り組みます。

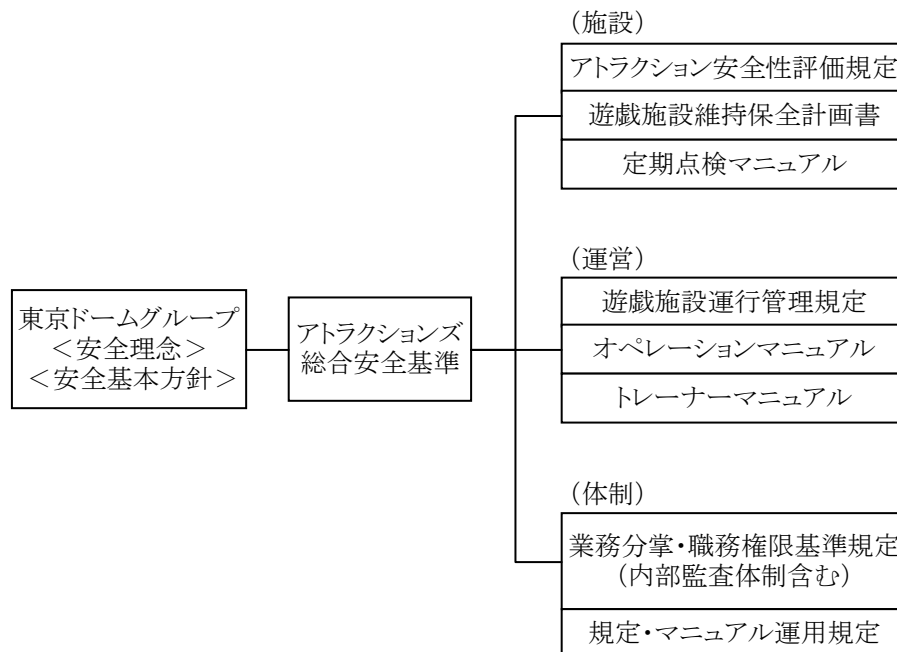
2 安全基準の設定

上記安全理念および安全基本方針を受けて、東京海上日動リスクコンサルティング株式会社（以下「TRC」という）のアドバイスのもと、アミューズメント部が、弊社独自のアトラクションズ総合安全基準（以下「安全基準」という）を起案し、弊社は、本年5月中旬までに、これを経営会議における審議を経て策定する。

3 規定・マニュアル類の体系化

弊社は、安全を確保し続けるためには、規定・マニュアル類が重要であり、

それらの体系的・網羅的な整備と管理を行うことが必要であることを強く認識し、アミューズメント部が主導して、規定・マニュアル類を下記の通り体系化する。



第2 安全基準に基づく遊戯施設運行管理規定、オペレーションマニュアルの整備

1 遊戯施設運行管理規定

運行管理規定は、遊戯施設およびその利用者の安全確保を図ることを目的とする当該施設の基本的な規定であることから、アミューズメント部は、財団法人日本建築設備・昇降機センターによる手引きに従い遊戯施設運行管理規定を作成しているが、さらにその内容に関し安全基準との整合性を精査のうえ同規定を起案し、弊社は、これを本年5月中旬までに経営会議における審議を経て策定する。

2 オペレーションマニュアル

アミューズメント部は、TRCおよびマニュアル制作の専門会社の協力の下、各アトラクションのオペレーションマニュアルをすべて見直し、本年5月中旬までに、上記運行管理規定、安全基準および各アトラクションの仕様書と整合性があり、かつ、アルバイトでも理解しやすくより安全性を確実なものとするオペレーションマニュアルを起案し、弊社は、これを必要な社内手続を経て策定する。

3 乗車規定の案内

アミューズメント部は、本年6月までに、各アトラクションの乗車規定の案内に関し、仕様書やオペレーションマニュアルとの整合性を確認しながら、表現や表示方法、表示媒体等を工夫して、わかりやすく、かつお客様が強く意識できるように表示し、かかる乗車規定を厳格に守るオペレーションを行うこととして、お客様の安全を確保する。

なお、これに関連して、障がいをお持ちのお客様についても、できる限り

ご乗車いただけるよう努めるものの、安全上の理由に基づく具体的な乗車規定を設け、安全が確保できないと判断される場合には乗車をお断りするなど、お客様の安全を第一としたオペレーションを実施する。

第3 安全基準に基づく施設面の整備等

1 リスクアセスメントとそれに基づく改修工事

アミューズメント部とTRCが各アトラクション毎にリスクアセスメント（危険箇所の洗い出し・評価・対策検討）を行い、運行時等におけるお客様のリスク、始業点検時等における従業員のリスクの両面について安全対策を検証した結果に応じて、弊社は、各アトラクションのハード面の改修を実施する。今後も、アトラクション新設時などに、同様のリスクアセスメントを行うこととする。

2 遊戯施設維持保全計画書

アミューズメント部は、財団法人日本建築設備・昇降機センターより示されている手引きを参考に維持保全計画書を作成しているが、さらにその内容に関し安全基準および各アトラクションの仕様書との整合性を精査のうえ、同計画書を起案し、弊社は、これを本年5月中旬までに経営会議における審議を経て策定する。

3 定期点検マニュアル

アミューズメント部は、維持保全計画書と整合性の取れた一体的なものとして安全を確保するための定期点検マニュアルを起案し、弊社は、本年5月中旬までに、これを必要な社内手続を経て策定する。

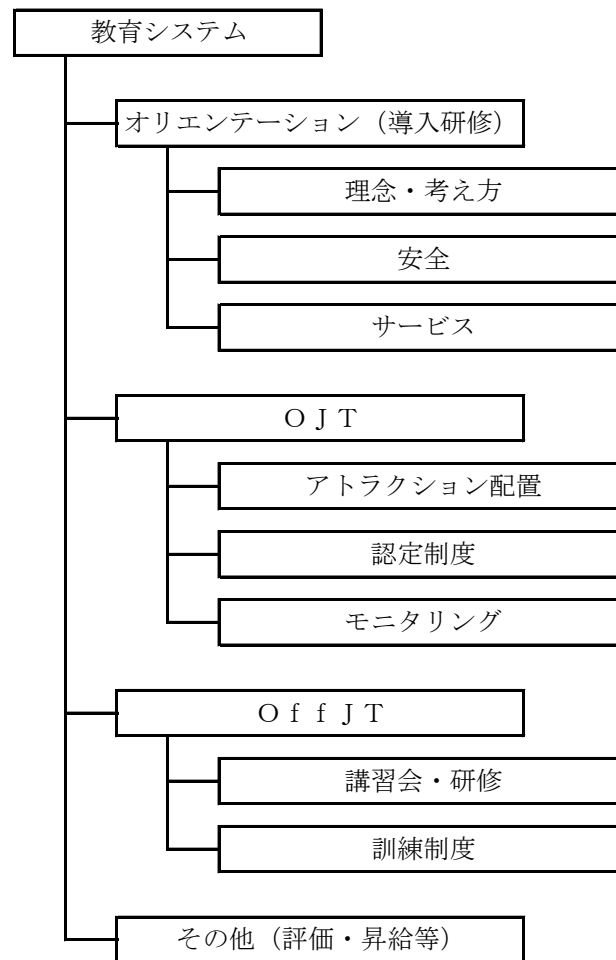
第4 社内教育体制の整備とオペレーションマニュアル厳守の徹底

1 教育システムの構築

安全は、アルバイトを含めた従業員一人ひとりの「安全に対する思い」（安全に対する意識）があって初めて確保されるのであって、いかに完璧なマニュアルを作成しても、アルバイトを含めた従業員一人ひとりがそれを軽視したり、適切に理解できなかつたりすると安全は確保されない。したがって、教育システムの再構築は最重要課題である。

弊社は、本年5月中旬までに、アミューズメント部において、人材育成支援の専門会社である有限会社ジェイシップのアドバイスを得ながら以下の体系に基づく教育システムを構築する。

＜教育システム体系図＞



2 運転者・トレーナー認定制度

遊戯施設の運転者（運転または操作を直接行い、またお客様の安全を直接管理する立場にある者）は、運転業務に必要な知識と技能を有し、健康であり、緊急時の対処に必要で適正な判断力を備えることなどが求められている。

このため、弊社は、本年5月中旬までに、アミューズメント部において、社員、アルバイトをこの要件を満たす人材に育成していくための仕組みを各アトラクション毎に構築する。

また、アルバイトを教育するトレーナーの育成も重要であり、弊社は、アミューズメント部におけるトレーナー認定制度も併せて構築する。



3 教育・トレーニングの実施と安全を確保するオペレーションの確立

弊社は、上記各教育システムに従って、本年5月末日までに、安全面において各アトラクションの万全なオペレーションができるよう、社員、アルバイトを教育、訓練する。

4 ヒューマンエラー防止研修の実施

弊社は、アミューズメント部の全社員を対象として、ヒューマンエラー防止研修（2日間研修、講師：㈱ミヤマコンサルティンググループ 斎藤貞雄氏）を実施した（実施日：本年4月5・6日、20・21日、22・23日）。

5 規定・マニュアル類の作成・改定・承認の手続き

弊社は、本年8月までに、規定・マニュアル運用規定を策定して、マニュアルを作成・改定等する場合は、部署長の承認を必要とし、場合によってはさらに他部署が関与するような手続きを整備し、各種マニュアルが担当者にて独自に作成・改定されることを防ぎ、安全確保のため一元管理する体制を確立する。

第5 安全対策の履行状況全体に対する適切なモニタリングシステムの整備

各種規定・マニュアルに則り当該施設の整備・点検・運営が適切に行われているかについて、モニタリングを強化するため、弊社は、安全対策の履行状況について、アミューズメント部幹部が部署内監査を行い、独立した立場で社長直轄の内部監査部門である審査法務部がアミューズメント部の安全対策の履行状況全体を監査し、さらに監査役の業務監査が加わる三重の監査体制とした。なお、将来的には、後述のとおり弊社内に総合的な安全管理体制構築の推進を所轄する新たな部署を設置する予定であり、その時点で改めて監査体制を見直すこととする。

第6 安全の確保を最優先とするにふさわしい組織と人員配置の追求

1 アミューズメント部の位置づけ

弊社は、アミューズメント部を東京ドームシティの集客機能を担う中核的組織として位置付け、今後、それにふさわしい安全対策の確立など関係諸施策を実施する。

2 アミューズメント部内のコミュニケーションを充実させ、安全に対する意識とモチベーションを維持向上させるための施策

当該施設は年中無休で、アミューズメント部の従業員は、早番・遅番勤務にならざるを得ないため、全員が一同に会することは物理的に困難であって部署内コミュニケーションが十分でなかった。そこで、弊社は、本年5月末日までに、お客様に一番近いアルバイトが感じたヒヤリ・ハット事例や他社の事故事例が、アミューズメント部の部署長を含めた管理者に迅速に伝わるような仕組みを構築する。

3 適切な管理監督体制の確立

アミューズメント部は、従業員それぞれの役割を検証し（安全管理として漏れはないかなど）、合理的で効果的な管理監督体制を構築して、管理者が現場の状況を把握していないという事態を防ぐ。

4 安全を確保するために必要な人員の配置

アミューズメント部は、社員及びアルバイトのアトラクション毎の配置人員数、役割、メンテナンス従業員の人員数等について検証し、必要な社内手続を経て、安全を確保するために適正な数の人員を各アトラクションに配置する体制を構築する。

5 技術部門の独立

弊社は、当該施設全般の維持保全・安全管理体制を強化するため、本年4月27日、アミューズメント部内に新たに「技術グループ」を設置し、遊戯施設の電気関係にも対応するため、「技術グループ」内に「施設・電気」セクションを設置した。

6 総合的な安全管理体制（安全マネジメントシステム）の構築

弊社は、弊社グループにおける、お客様および役職員に対する総合的な安全管理体制構築の推進を所轄する新たな部署を設置する予定である。

当該部署は、年次総合安全計画の策定、総合安全活動に関する企画立案（ユニバーサルデザインの観点からの調査・研究・企画立案を含む）、総合安全活動の推進、安全監査、年次総合安全報告書の策定などを担当し、安全確保の施策全般に関するスパイラルアップのPDCAサイクルをまわす仕組みを作り、機能・維持していくことにより、弊社における安全文化構築の牽引車となる。

なお、当該部署の担当取締役は統括安全管理者に就任することとし、経営において安全面を重視して判断する責任を負う。

第7 その他

1 緊急連絡体制の整備

事故等が発生した場合の緊急時の対応体制・連絡体制を見直し整備する。
また、緊急時対応訓練も計画し、定期的に実施する。

2 事故を風化させないための施策

(1) 安全の日および安全週間について

弊社グループは、毎年1月30日を「安全の日」として全役職員が本件事故を思い起こし、「安全理念」「安全基本方針」を確認するとともに、同日から1週間を「安全週間」として、運用を含む各施設の安全の総点検を実施する。

(2) 「舞姫」の撤去とその一部を保管、展示

「舞姫」は現在、警察に差押を受け、現状のまま保管することが義務づけられているが、捜査当局から還付されても、ご遺族、そして点検や運行業務にあたる社員らの感情に配慮し、運行の再開はできないものと考えており、撤去する方針である。

ただし、今回の事故を風化させず、常に安全に対する意識を高めるための方策として、例えば、「舞姫」の一部をしかるべき場所で保管して展示し、社員、アルバイトに見学させるなどして、安全啓発・教育の素材とする。

(3) 「安全祈願の碑（仮称）」の設置

当該施設内に「安全祈願の碑（仮称）」を設置し、安全に対する思いを日々新たにする。

第3章 営業再開について

弊社は、以上のとおりの対策を着実に実施し、具体的な安全対策が確立したアトラクションから営業を再開させていただきたいと考えております。

そこで、営業を再開する場合は、確立した安全対策の内容と営業再開するアトラクションおよびその時期を弊社ウェブサイト (<http://www.tokyo-dome.jp/>) にて、お知らせいたします。

以 上

「舞姫事故調査委員会」の構成メンバー
(平成23年4月1日現在)

委員長	代表取締役社長 執行役員	久 代 信 次
副委員長	代表取締役副社長 執行役員	朝 井 正 昭
委 員	専務取締役 執行役員	北 田 英 一
	常務取締役 執行役員	本 田 顯 治
	常務執行役員 業務部長	野 村 龍 介
	執行役員 審査法務部長	谷 口 好 幸
	執行役員 人事部長	山 田 幸 雄
顧 問	グループ戦略室長	久 岡 公一郎
	監査役 丸の内中央法律事務所 弁護士	堤 淳 一
	日本大学 理工学部教授 博士(工学)	町 田 信 夫
	早稲田大学 理工学術院教授 博士(工学)	小松原 明 哲
事務局	審査法務部	嶋 村 孝
	審査法務部	岡 田 洋 美
	審査法務部	平 井 はるみ