

2008

鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社



※この安全報告書は、鉄道事業法第19条の4に定める鉄道事業者による安全報告書で、当社における鉄道輸送の安全確保のための取り組みや安全の実態をまとめたものです。

※この資料の内容は、平成19年度の状況を記載しております。

KEIKYU
京急電鉄

目次

ごあいさつ	1
-------	---

1 安全方針・安全重点施策

安全に関する基本的な方針	2
鉄道本部事業方針	3
安全に関する行動規範・コンプライアンス指針	4
安全目標	5

2 安全管理体制とその方法

鉄道安全管理規程・安全統括管理者・運転管理者	5
安全管理体制図	7
安全管理の方法	8
緊急時対応の体制	11
安全管理体制の継続的な見直しと改善	12

3 安全対策の実施状況

高機能ATSの導入	13
京急蒲田駅付近連続立体交差事業	14
大師線連続立体交差事業	15
防災対策工事	16
その他の安全対策の状況	17
国土交通省令等の改正に対する状況	26
安全対策への設備投資	26
社員教育	27
各種訓練の実施	30
安全に向けた各種試験の実施	31

4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

鉄道運転事故・輸送障害・インシデント等の発生件数	32
--------------------------	----

5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い

警察・消防・国土交通省等との共同訓練の実施	34
全国交通安全運動で小学生に啓発活動	34
安全の取り組みの一般公開「京急ファミリー鉄道フェスタ」	34
ご利用のお客さまへのお願い	35
日常の安全確保のための作業にご理解・ご協力をお願いします	37

6 お客さまからのご意見

お客さまからのご意見による改善例	37
お問い合わせ先	37

ごあいさつ



京浜急行電鉄(株) 取締役社長

石渡 恒夫

日頃から、京急線をご利用いただき、誠にありがとうございます。

本年も昨年に引き続き、鉄道安全報告書を公表いたします。本年は、昨年の内容に加え、鉄道の安全管理体制をより強固にすることを目的として実施した様々な取り組みについても記載いたしております。

当社は、安全・安心の確保は何よりも大切なことと考えております。安全に対する投資や社員教育等に積極的に取り組むとともに、平成18年10月に制定しました鉄道安全管理規程の趣旨を十分に踏まえ、安全管理体制の構築・強化を図っております。

今後も全社一丸となって、様々な角度から、鉄道の安全を確保するための取り組み状況の確認を行い、継続的な改善と見直しを図ることで、より精度の高い安全管理体制を構築し、定着させてまいりたいと考えております。

おかげさまで、当社は平成20年2月に創立110周年を迎えることができました。これもひとえに、ご利用いただいておりますお客さまのご支援の賜物と感謝しております。我々は、この長い伝統を礎に、安全最優先の意識の徹底やコンプライアンス体制の強化を図るとともに、安全を重視する社風をさらに強固にするよう引き続き努めてまいります。

本報告書は、当社における安全確保に関する取り組み状況等を、皆さまにご理解いただくため作成したものです。ぜひ、ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただきますよう、お願い申し上げます。

1 安全方針・安全重点施策

当社では、鉄道安全管理規程^{*}において、「事業の運営について、安全の確保を第一の課題として行う」と明確に定めているほか、安全に関する基本的な方針として「安全最優先」「鉄道安全管理規程に基づく安全確保」「コンプライアンス(法令順守)」を掲げております。また、これを受けて、鉄道本部事業方針において、具体的な取り組み方針を定めております。

その他にも、鉄道安全管理規程に安全にかかわる行動規範を掲げているほか、コンプライアンス規程に基づき、法令・社会規範の遵守についてコンプライアンス指針等を定めております。

なお、平成20年5月に鉄道安全管理規程の見直しを行い、安全に関する基本的な方針をより明確化し、新たに鉄道安全管理規程に定義づけ、明文化するよう改めるとともに、鉄道本部の年度別事業方針を、安全重点施策として改め、安全配慮の明確化を図りました。

安全に関する基本的な方針（安全方針）

安全に関する基本的な方針（安全方針）

- ① 安全最優先の意識の徹底を図るとともに、鉄道安全管理規程に基づき、安全確保に全力を傾ける。
- ② 法令順守の理念の実現に向け、コンプライアンス規程に基づき、コンプライアンス体制の構築・強化を図る。

※この方針は、平成20年5月から鉄道安全管理規程に定義づけ、明文化し、周知を図っております。



※鉄道安全管理規程については5ページ・6ページに解説があります。

鉄道本部事業方針（安全重点施策）

鉄道本部 平成19年度事業方針

安全重点項目

「安全が無ければ全てが無い」の意識の徹底

業務重点項目

- PASMOの安定導入および利用促進
- ソフト、ハード両面における旅客案内の強化
- バリアフリー等の設備、車両の充実による快適性向上
- お客様のニーズに応えたサービスの提供
- テロへの警戒強化

中長期的課題

- 大規模工事（国際ターミナル駅（仮称）建設、蒲田連立事業、大師線地下化等）の円滑な進捗
- 沿線価値の増大による当社鉄道の利用促進

なお、平成20年度においては、鉄道本部の年度別事業方針を、鉄道本部安全重点施策として改め、安全配慮の明確化を図りました。

平成20年度 鉄道本部 安全重点施策（参考）

安全の確保

- 全員が協力一致して輸送の安全の確保に努める。
—安全は与えられるものではなく、一人一人が創るもの—

法令等の遵守

- ルールを遵守することは、安全確保の根幹であり、社会的責務である。
- 輸送の安全に関する法令および関連する規程の教育を計画的に策定・実施し、周知に努め、理解を深める。

良質なサービスの提供

- お客様の立場にたった案内の強化
- バリアフリー設備の一層の充実による快適性の向上
- 高機能ATSの導入や橋梁改良、トンネル補修、法面防護などの耐震や防災などの安全対策工事の推進
- テロをはじめとする警備、警戒の強化
- 大規模工事（国際ターミナル駅（仮称）建設、蒲田連立工事、大師線地下化等）の円滑な進捗
- 沿線価値の増大による鉄道の利用促進

※それぞれの安全対策の実施状況については13ページ～31ページに解説があります。

安全に関する行動規範・コンプライアンス指針

鉄道安全管理規程【行動規範】

鉄道安全管理規程に、全社員の安全にかかわる行動規範を定めております。

安全に関する行動規範（鉄道安全管理規程から抜粋）

- 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および関連する規程（本規程を含む。以下「法令等」という。）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 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- ④ 職務の遂行にあたっては、憶測によらず確認の励行に努め、疑いのある場合には、最も安全と思われる取り扱いを行う。
- ⑤ 事故、災害等が発生した場合は、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- ⑥ 情報は漏れなく正確、迅速に伝え、その共有化を図る。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処する。

京急グループ・コンプライアンス指針

京急グループでは、法令や社会規範に則り、京急グループを取り巻くすべての皆さまからの信頼にこたえ、企業市民として期待される社会的責任を果たすために、コンプライアンス規程に基づき、京急グループ・コンプライアンス指針、京急グループ・役員および従業員行動基準を策定しております。また、それらの主旨を常に意識し行動できるよう、社員全員に指針および基準を印刷したカードを携帯させております。



京急グループ・コンプライアンス指針（抜粋）

お客さまに対して

お客さまの豊かな生活のために、安全で、満足を得られるサービス・商品の提供に努めます。

京急グループ・役員および従業員行動基準（抜粋）

お客さまに対して

私たちは、常にお客さまの安全を最優先に考え、サービスや商品を提供します。

※京急グループ・コンプライアンス指針、京急グループ・役員および従業員行動基準は、当社ホームページでもご覧いただけます。
<http://www.keikyu.co.jp/corporate/compliance.shtml>

安全目標

当社の鉄道事業の運営にあたり、**鉄道安全管理規程に基づく管理体制を維持**し、安全意識の徹底を図っていきます。また**責任事故ゼロを継続**すべく、取り組んでまいります。

2 安全管理体制とその方法

当社では、従来から、取締役社長以下鉄道本部を中心に、鉄道の安全の確保に関する体制を構築しておりましたが、平成18年10月に改正鉄道事業法等が施行されたことを受け、鉄道安全管理規程を制定し、取締役社長や安全統括管理者、各管理者の責務や権限、管理の体制等を明確に定めております。

鉄道安全管理規程・安全統括管理者・運転管理者

鉄道事業法等に基づき、各鉄道事業者は、鉄道の安全管理体制を確立するため、安全管理規程の制定や安全統括管理者の選任等が義務付けられております。

当社では、平成18年10月に鉄道安全管理規程を制定、安全統括管理者・運転管理者を選任し、国土交通省に届出しております。

- ① 制定日 平成18年10月1日
- ② 規程名称 鉄道安全管理規程
- ③ 安全統括管理者
常務取締役鉄道本部長 大塚 宏幸※
- ④ 運転管理者
運転車両部長兼総合司令所長 亀卦川 悟※

※平成20年3月31日現在。平成19年6月28日までは、安全統括管理者は常務取締役鉄道本部長の坂巻武彦（現専務取締役グループ戦略室長）が、運転管理者は取締役鉄道本部副本部長兼運転車両部長兼総合司令所長の大塚宏幸（現常務取締役鉄道本部長・安全統括管理者）が選任されておりました。

⑤ 鉄道安全管理規程の主な内容

目的等

安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持および向上を図ることを目的としております。

基本的な方針等

安全に関する基本的な方針や社員の安全にかかわる行動規範を定めております。

事業の実施および 管理方法

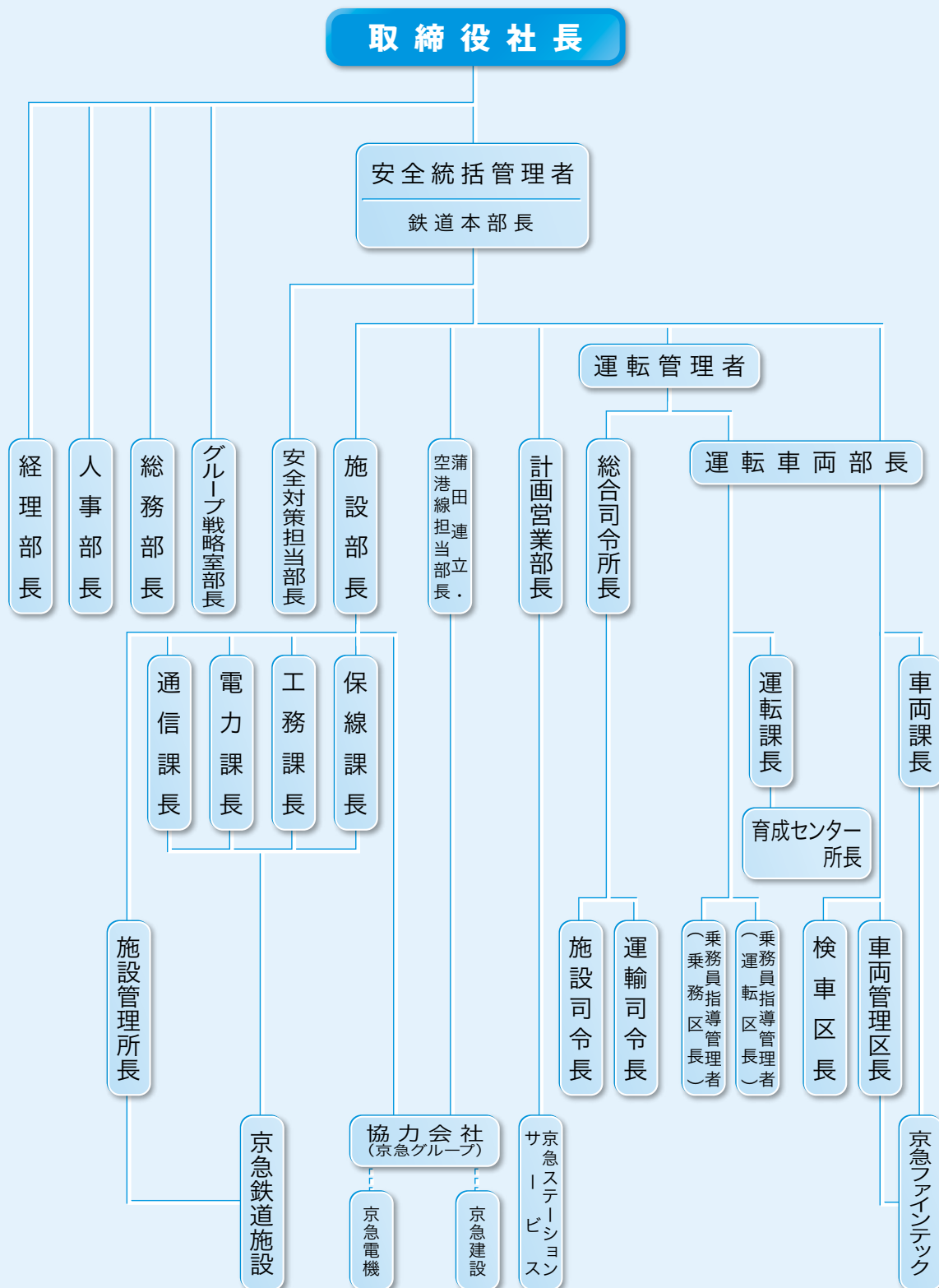
組織体制・安全統括管理者等の責務・事故発生時の対応等を定めております。

輸送業務にかかわる 管理方法

運転・施設・車両等の各セクションの管理方法について定めております。

安全管理体制図

鉄道安全管理規程に定める、安全管理の体制は次のとおりです。



安全管理の方法

これらの安全管理体制を、効果的に機能させるため、さまざまな会議や運動を実施するとともに、経営トップの意思をはじめとする鉄道の安全に関する情報の共有化を図りながら、安全管理体制の推進や継続的な見直しを行っております。

鉄道事故防止対策委員会

鉄道事故の原因究明や、その対策、鉄道輸送の安全の確保に関する体制の見直し・改善の検討を行い、事故防止を図るため、昭和52年から毎月実施しており、この委員会の結果は、取締役社長へ報告されます。



取締役社長・安全統括管理者等による職場巡視

取締役社長や安全統括管理者をはじめとする、役員および鉄道本部内の各部長が、鉄道の安全を支える現業を巡回し、現場の取り組み状況を確認するとともに、意見交換を行い、社員の安全意識の高揚を図っております。



▲社長巡視



▲係員との懇談会



▲安全統括管理者巡視

総合司令所現業長会議

総合司令所長を中心として、運転・施設・車両等の各現業長等約40名が参加する会議を隔月で実施しており、現業の情報の共有化を図っております



改善提案制度

各職場における業務の向上・改善に関する提案を通じて、事故防止や労働安全衛生の改善を図っております。平成19年度では、「延線巻取車ドラムシャフト取付け架台の製作」の提案が、最優秀提案として表彰されました。



鉄道安全推進チーム

平成20年1月から、鉄道安全管理規程に基づく安全管理体制構築のための取り組みを推進するため、安全対策担当を事務局として、各部の課長クラスの安全推進リーダーと担当者の約20名で鉄道安全推進チームを組織し、鉄道安全監査の実施や安全確保に係る情報の共有などを行っております。



鉄道安全監査

鉄道の安全管理体制の強化プロセスの確認として、現状を整理し、問題点を把握して、見直し改善へつなげる取り組みを行うため、昨年度から鉄道安全監査を実施しております。今回、第1回目となる平成19年度鉄道安全監査（一般監査）では、安全対策担当、蒲田連立・空港線担当、計画営業部、運転車両部（運転管理者、総合司令所を含む）、施設部に対してインタビュー形式による監査等を行い、鉄道安全管理規程に基づく安全管理体制の構築状況について確認を行いました。



「安全の誓い」の唱和

社員の労働安全衛生意識の高揚等を図るため、毎月25日を安全衛生日として、始業時に安全の誓いの唱和を実施しております。



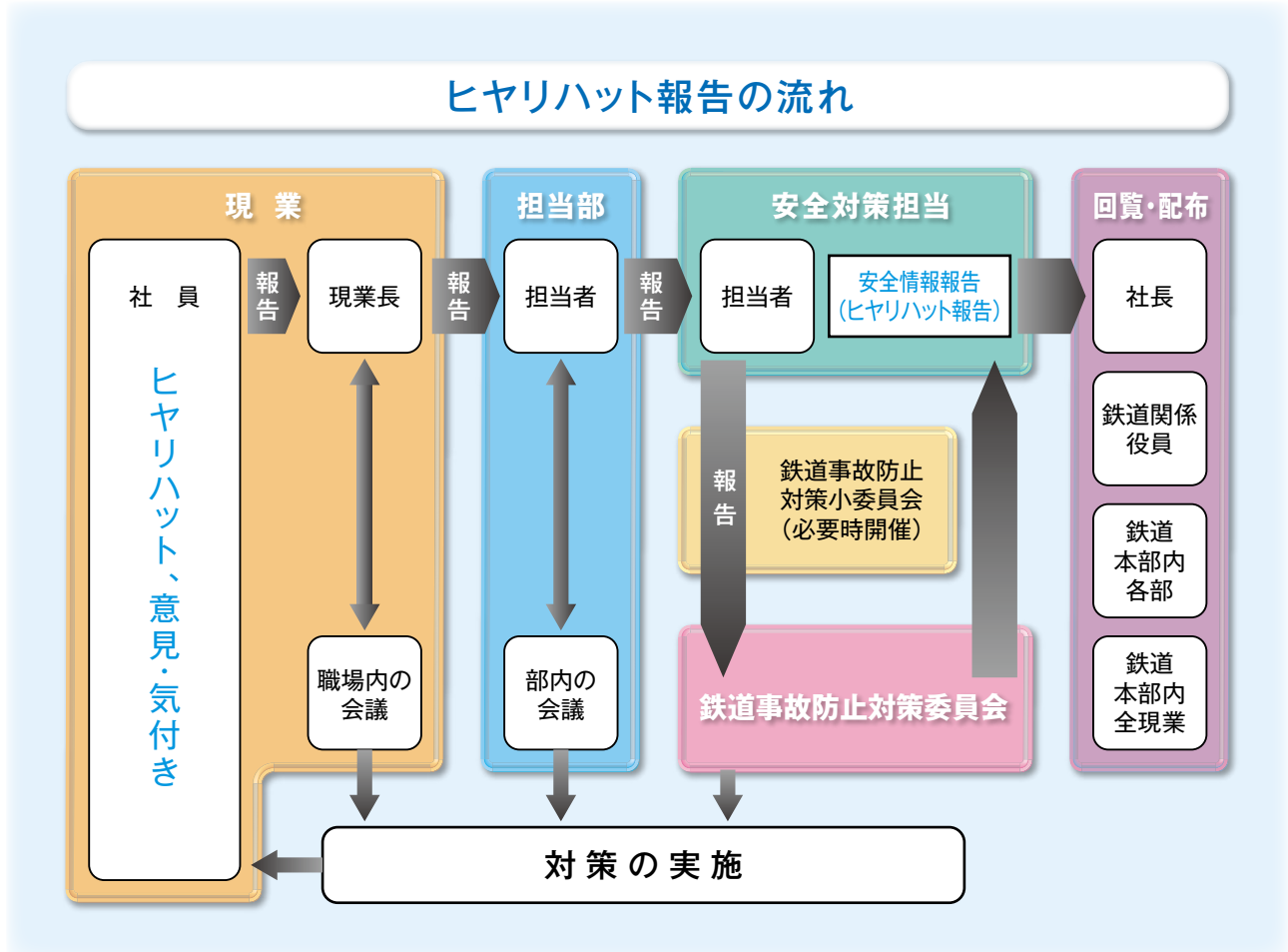
鉄道の安全に関する情報の公表（鉄道安全報告書）

当社の鉄道事業の安全確保のための取り組みや安全の実態について、皆様にご理解いただくため、平成18年度から、鉄道事業法に基づき鉄道安全報告書の公表を実施しております。

※この鉄道安全報告書の内容についてのご意見・ご要望も、ぜひお寄せくださいますようお願い申し上げます。

ヒヤリハット報告

「事故の芽」となる情報や、「ヒヤリハット」等、輸送の安全に係る情報については、従来から各現業において収集、活用を図っておりましたが、この体制をさらに一歩進め、報告を体系的に集約する体制の整備を行いました。



平成19年度のヒヤリハット情報による改善例

【京急川崎駅自動ドアの改修】

お客さま対応コーナーでお待ちいただいていたお客さまが開きかけたドアに接触したという事象(なお、幸いお怪我はされませんでした。)を受けて、自動ドア戸袋部分に保護棒を設置しました。



【京急蒲田駅東口階段の改良】

作業中、階段を上って歩道に出ようとしたところ、品川方面から来るお客さまと接触そうになった、という報告から、お客さま相互にも係ることだったので、階段の仕切部分を改良しました。



安全情報報告

各職場の職員によるヒヤリハット情報, 意見・気付きのほか, 事故情報, 関係官庁からの通達情報, 各種報道情報等の, あらゆる安全情報を記載した「安全情報報告」を編集し, これらの情報を共有化することで, 事故・トラブルの要因等を現業と本社が一体となって究明し対応の見直しを図るなど, 安全管理体制の構築に活用しております。



緊急時対応の体制

当社では, 万一の事故発生時に備えて, 緊急時の体制を整えており, 実際に事故が発生した場合に機能するよう, 日頃から整備や訓練を行っております。

対策本部室の整備

地震災害や風水害, 重大事故発生の際に, 情報の共有や的確な指示・伝達が行えるよう, 常設の対策本部室を設置しております。なお, この対策本部室は万が一被災した場合を想定し, 2か所に整備しております。



緊急自動車の配置

鉄道の事故や災害の応急作業は, 緊急性を要する場合がありますので, 道路交通法に定める緊急自動車の指定を受けた車両を沿線に10台配備し, 緊急事態に備えております。

※緊急時に備えた各種訓練の実施状況については30ページ・31ページをご覧ください。



緊急時支援活動用ワッペン

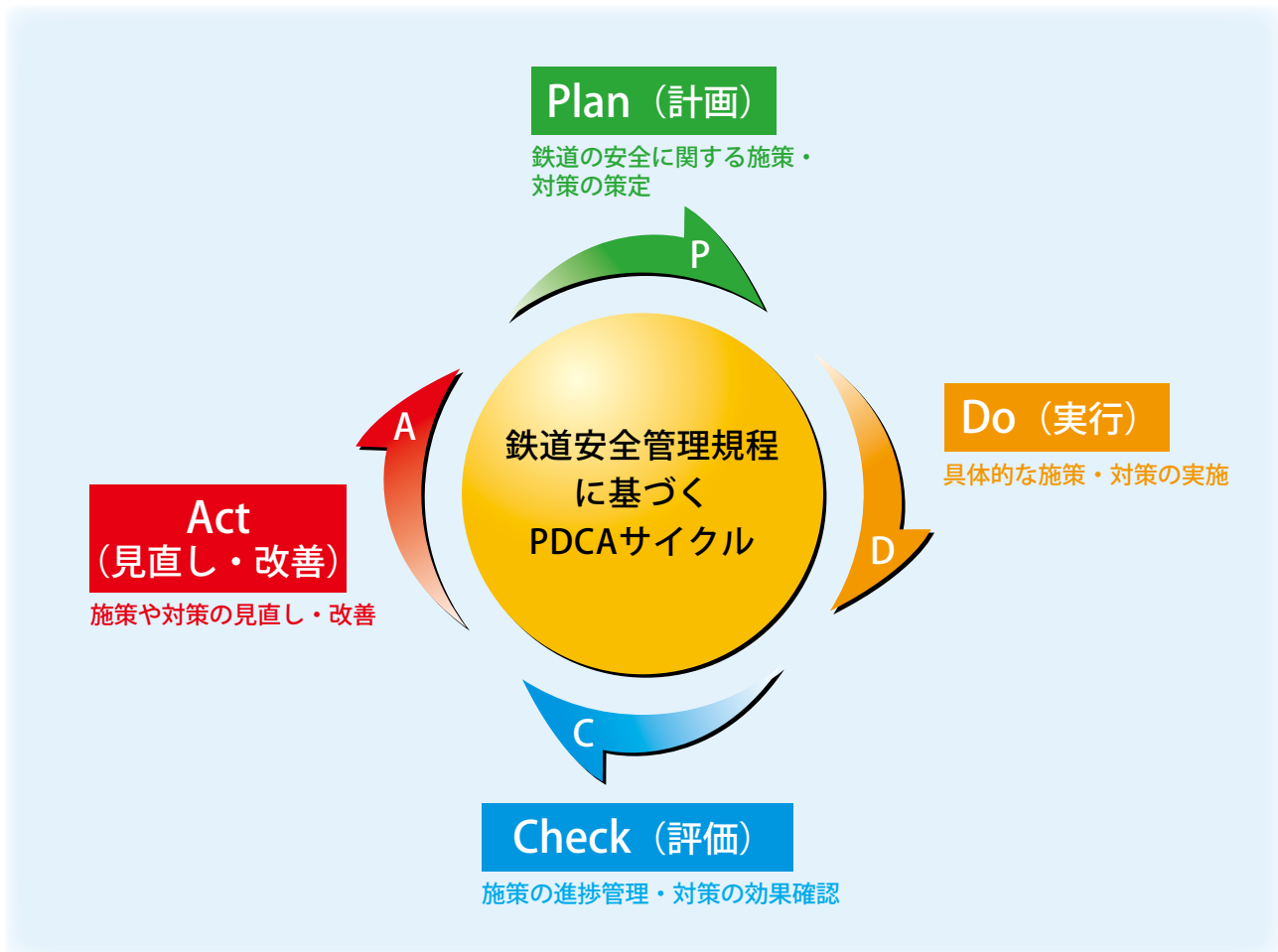
通勤時および私用などで当社線を利用している際に, 事故や災害などに遭遇し, 急遽現場にて支援活動を行う際の緊急時支援活動用ワッペンを配布しています。このワッペンは常に携帯しており, 緊急時には胸元に貼り付け支援活動を行います。



▲訓練で使用した様子

安全管理体制の継続的な見直しと改善

安全管理体制は、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)の体制(PDCAサイクル)を維持していくことが大切です。当社では、鉄道安全管理規程をはじめ、現在行っている体制を常に見直し、改善に向けた取り組みを行っております。



安全管理体制の見直し事項と課題

- ① 安全に関する基本的な方針や重点的に進める施策について、より明確になるよう、見直しを図ります。(平成20年5月に、新たに鉄道安全管理規程に定義づけ、明文化するよう改めるとともに、鉄道本部の年度別事業方針を、鉄道本部安全重点施策として改め、安全配慮の明確化を実施)
- ② PDCAサイクルの手法を用い、安全に対して適切なマネジメントを行うための内部監査の取り組みとして、鉄道安全監査を鉄道の管理部門に対し実施しました。今後は適用範囲を広げて実施すべく整備を進めております。
- ③ ヒヤリハット情報、安全情報報告のさらなる有効活用を図るべく検討を行っております。(平成20年度中実施に向け、現在体制整備中)
- ④ 各部が日々の見直しにより、継続的に改善している内容をはじめとする安全管理の取り組みを題材とした、総括的な安全管理体制の見直し(マネジメントレビュー)の仕組みを構築すべく整備を進めております。

3 安全対策の実施状況

平成19年度は、安全対策の強化のため、具体的な施策の推進を図りました。大きく分けると高機能ATSの導入、連続立体交差事業や防災対策工事の推進、車両の代替新造・更新等があげられます。その他、ソフト面の対策として、教習施設の充実や実践的な訓練の実施に取り組んで参りました。ここでは、平成19年度の取り組みをはじめ、さまざまな当社の安全対策をご紹介します。

高機能ATSの導入

ATS(自動列車停止装置)は、運転士が誤って停止信号を現示する区間に入らない様に、停止信号の手前に自動的に列車を停止させるバックアップ装置で、当社では1号型ATSを昭和43年から導入しております。

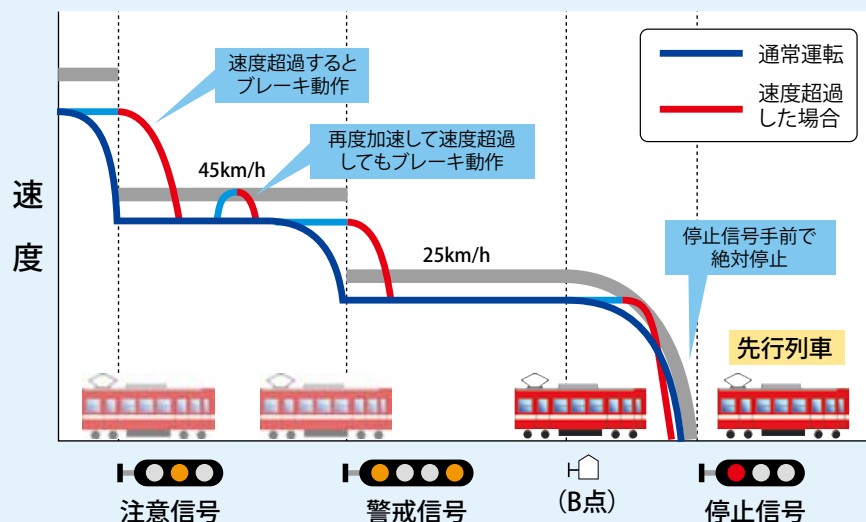
また、当社においては現在、さらなる安全性の向上を目指し、現行の1号型ATSから高機能ATS(C-ATS)への更新工事を進めております。

この高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証されているデジタル符号伝送方式を採用し、それぞれの信号区間の制限速度に合わせた、より細かい速度チェックが可能になり、信号区間内を連続的に制御することが可能になります。また、曲線や分岐器、線路終端等での速度制限にも対応し、保安度がさらに向上します。

平成19年度では地上設備の更新工事や各種試験を実施し、(車両設備の更新工事は、平成18年度中に完了)平成20年度中の運用開始に向けた準備工事を進めております。



高機能ATS (C-ATS)の動作概要



京急蒲田駅付近連続立体交差事業

現在、京急蒲田駅付近で行っているこの事業は、平和島駅から六郷土手駅までの延長約4.7km、および京急蒲田駅から大鳥居駅までの延長約1.3kmの合計約6.0kmを立体交差化し、環状8号および国道15号（第一京浜）を含む28か所の踏切を廃止することで、踏切事故や道路渋滞を解消し、安全性向上や交通円滑化を図ります。

平成13年から事業に着手しており、平成19年度では、12月に京急蒲田駅上り線の切替工事を実施しました。平成20年度に入り、京急蒲田駅～雑色駅間上り線の高架切替工事や本設高架橋の施工を行う等、事業の完成に向けて現在鋭意工事を進めております。

平面図



工事の様子



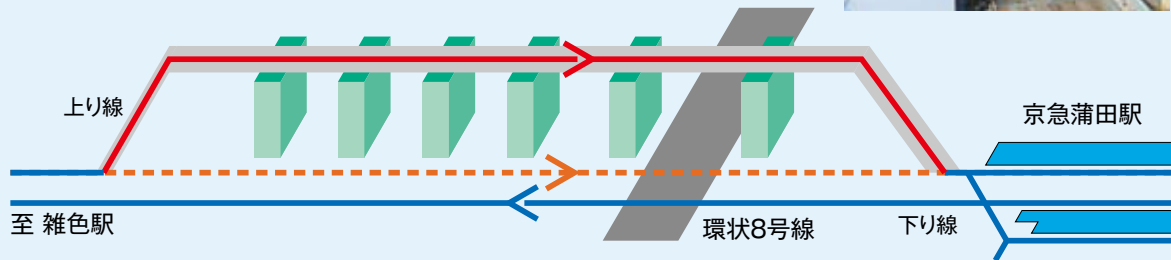
※本事業は、道路整備の一環として、「ガンリン税、自動車重量税等」の財源をもとに国土交通省の国庫補助により、東京都の都市計画事業として施行するものです。

環状8号線踏切の上り本線を高架化しました

平成20年5月18日から、環状8号線踏切付近の上り本線を高架化しました。これにより、環状8号線踏切を含む合計4か所の踏切は、下り本線のみでの通過となり、踏切道における事故の減少や遮断時間の減少が図られました。



高架化後のイメージ



大師線連続立体交差事業

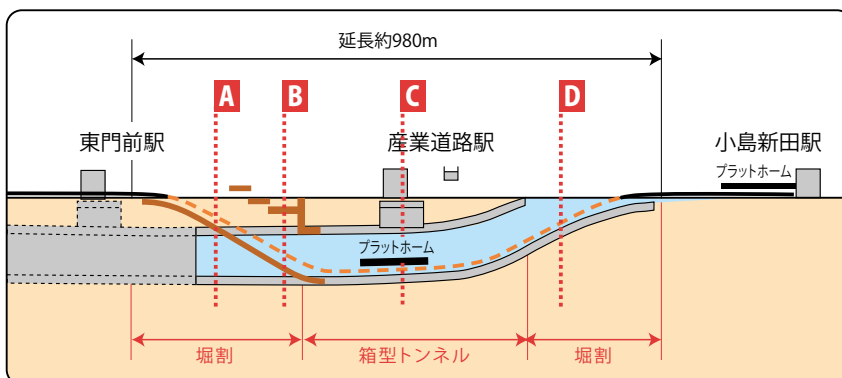


▲完成イメージ

川崎市の都市計画事業として行われる、大師線連続立体交差事業(地下化)のうち、暫定的整備として、平成18年2月から、東門前駅付近～小島新田駅付近の約980mの区間において地下化工事を行っております。この工事により、東京大師横浜線(産業道路)を含む3か所の踏切がなくなります。平成19年度は、掘削に向けて山留杭打設工事を実施しました。

なお、大師線連続立体交差事業(地下化)は、大師線約5kmのほぼ全線を地下化することにより、計14か所の踏切を廃止し、安全性の向上と道路交通の円滑化を図るものです。

工事の様子



▲工事の様子

A 東門前第2踏切付近 **B** 東門前第3踏切付近 **C** 産業道路駅 **D** 江川ふれあい公園前

※本事業は、川崎市の都市計画事業の道路整備の一環として、国土交通省の国庫補助を受けて施行するもので、その財源は主にガソリン税、自動車重量税等です。

防災対策工事

横浜駅～南太田駅間高架橋耐震補強工事

地震発生時の高架橋の安全性を向上させるべく、横浜駅～南太田駅間において、耐震補強工事を行っております。平成21年度の完了に向けて鋭意工事を行っております。



その他の高架橋耐震補強工事

高架橋の耐震補強工事については、品川駅引上線においても実施しております。平成20年度は、三浦海岸駅～三崎口駅間などにおいて補強工事を進めております。



法面防護工事

法面防護工事(落石防護柵, 吹き付け等の補強)を推進し、平成19年度では、南太田駅～井土ヶ谷駅間, 弘明寺駅～上大岡駅間などで実施しました。

また、(財)鉄道総合技術研究所の協力により、沿線の法面の安全性について健全度の調査を行いました。

平成20年度に入り、井土ヶ谷駅～弘明寺駅間, 金沢八景駅～追浜駅間, 京急田浦駅～安針塚駅間などにおいて防護工事を進めております。



▲南太田駅～井土ヶ谷駅間



▲弘明寺駅～上大岡駅間



▲馬堀海岸駅～浦賀駅間

トンネル補修工事

将来にわたり列車の安全運行を確保するため、トンネルの点検を定期的実施しておりますが、平成20年度においては、戸部駅～日ノ出町駅間, 逸見駅～汐入駅間, 京急田浦駅～安針塚駅間など計5か所で、補修工事(覆工背面空隙注入工, 断面補修工, 漏水防止工)を実施する予定です。

その他の安全対策の状況

駅の安全対策

① AED (自動体外式除細動器) の全駅設置

安全に安心してご利用いただける駅を目指し、AED(自動体外式除細動器)を、全71駅(79台)に設置しております。

※AEDの導入に際して、全駅の係員が普通救命講習を受講しております。

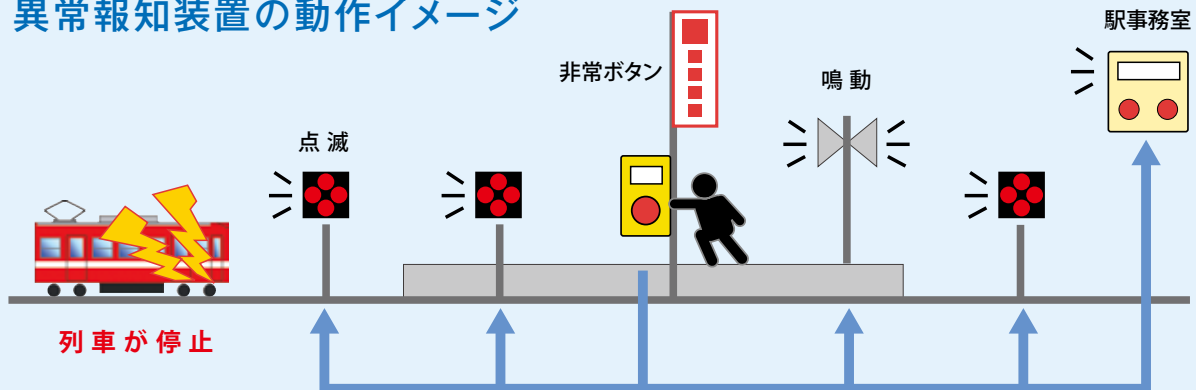


② 非常通報ボタン (異常報知装置) の設置

ホーム上の「非常通報ボタン」を押すことで、運転士に危険を知らせることができる装置を設置し、事故の防止を図っております。平成19年は8駅への設置工事を実施、現在52駅に設置されております。



異常報知装置の動作イメージ



③ 足下灯の設置

電車とホームの間が空いている駅においては、従来から足元を照らす照明を取り付けておりますが、より気づきやすくする自動点滅式の足下灯(そっかとう)を設置し、注意喚起を行っております。平成19年度は、能見台駅、追浜駅、川崎大師駅、北久里浜駅への設置工事を実施、平成18年度に設置した日ノ出町駅とあわせ、現在5駅に設置されております。



④ スレッドライン

横浜駅では、赤い光の点滅で列車の接近を知らせるスレッドラインをホーム全長にわたり設置し、お客さまに注意喚起を行っております。



5 ホームステップ

万一、お客さまがホームから転落した際に、ホームに上がりやすくするため、ホーム下に待避スペースがない場所には、ステップを設置しております。



6 地下駅の火災対策

地下駅の大鳥居駅、天空橋駅、羽田空港駅においては、屋内消火栓設備や排煙設備の整備などの火災対策を行っております。また、平成15年に韓国テグ市で発生した地下鉄火災事故を受け改正された国土交通省令等に基づき、蓄光明示物や誘導案内看板の設置、売店の不燃化やスプリンクラー設置などを行っております。



▲蓄光明示物



▲避難経路図



▲売店内スプリンクラー

車両の安全対策

1 車両の代替新造

毎年度、継続的に車両の新造を進めており、平成19年度は16両導入しました。また、この新造車両から、ドア内側戸先に黄色の表示を行い、ドア開閉の動きをわかりやすくしました。

- 新造 新1000形 16両(8両編成×2本)



2 車両の更新・改造

現有車両についても、車体や制御装置の更新・改造や火災対策基準への対応、バリアフリー化などを行い、安全性、快適性の向上に努めております。

- 更新・改造 1500形 32両(8両編成×2本, 6両編成×2本, 4両編成×1本)



3 非常脱出ハシゴの装備

平成18年度以降に新造した車両には、万一車外への脱出を考慮し、非常脱出ハシゴを装備しております。またこの非常脱出ハシゴは、救援車両や各駅、駅間の長い場所の沿線にも設置しました。

※各駅や駅間に設置した非常脱出ハシゴについては25ページをご覧ください。



④ 非常通報器・消火器設置場所にステッカー貼付

車内の非常通報器や消火器の設置場所を示す表示をわかりやすいものに交換しました。



⑤ 転落防止幌・転落防止警報装置

車両の連結面からのお客さまの転落を防ぐため、一部の車両を除き転落防止幌を設置しております。また、先頭車両同士が連結する部分では、構造上転落防止幌を設置できないため、音声により警報する装置を設置している車両もあります。



⑥ 携帯型列車無線

運輸司令と乗務員室との間で通話ができる、列車無線装置について、乗務員室から離れても通話ができるよう、携帯型列車無線の搭載工事を進め、平成19年度に250両を改造、これによりすべての運転台への搭載が完了しました。



■ 施設の安全対策

① 気象観測装置の整備

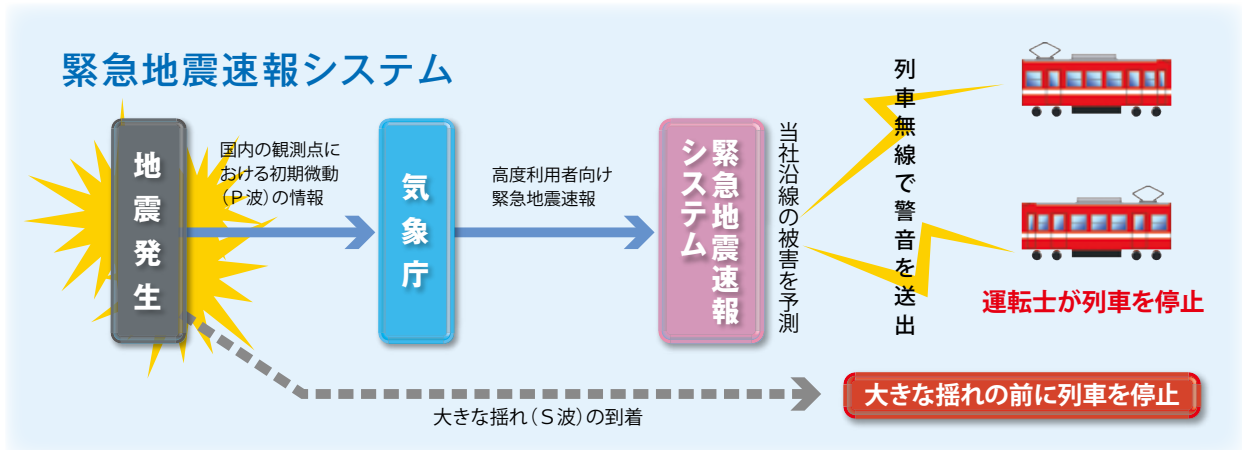
地震や強風、降雨等、気象状況を的確に把握するため、さまざまな観測装置を設置しております。また、財団法人日本気象協会の気象情報システム(マイコス)も活用し、気象情報などの収集を図っております。

気象状況の観測体制



② 緊急地震速報システム

気象庁が発表する緊急地震速報を利用し、当社線に被害が予測される場合に、全列車の運転台に自動的に警音を送信することにより、運転士が列車を安全な場所に緊急停止させる「緊急地震速報システム」を平成18年8月に設置し、稼動させております。



※当社の緊急地震速報システムでは、いち早く列車に警音を送出するため、一般向けの緊急地震速報の情報とは異なる、迅速性に優れた高度利用者向け緊急地震速報の情報を利活用しております。

③ 車止めの更新

軌道終端部の車止めについて、新型のもの(バッファーストッパー)を導入、平成19年度は小島新田駅、久里浜工場信号所において更新をしました。



④ 軌道検測車・レール探傷車などの保守用車の配備

軌道の状態やレールの傷を検査するため、軌道検測車、レール探傷車を配備し、定期的に検査を実施しております。また、軌道の保守作業を行うため、マルチプルタイタンパー、バラストフィニッシャーなどの保守用車も配備しており、平成19年度においても、モーターカーやダンプトローリーなどの新造、更新を行いました。



⑤ 脱線防止レール・脱線防止ガードの設置

曲線などにおける脱線を防止するため、半径300m以下の曲線などにおいて、脱線防止レールまたは脱線防止ガードを設置しております。



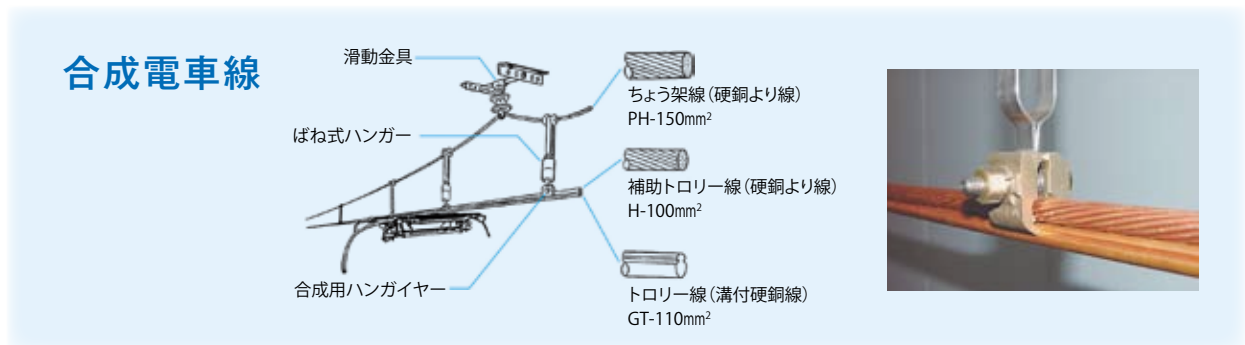
⑥ 線路の改良・更新

軌道の安全を図るため、レール交換や道床交換、分岐器更新を実施しております。また、軌道強化として横浜駅～南太田駅間において曲線改良およびレールの重量化などを行い、平成19年度も引き続き実施してまいります。



⑦ 合成電車線の導入

電車へ電気を送る電車線については、当社独自の断線しにくい合成電車線を採用、順次更新を進めております。平成19年度では、京急久里浜駅～YRP野比駅間で、工事を実施しました。



⑧ 電車線張力調整装置の更新

電車へ電気を送る電車線は、常に一定の力で引っ張っておく必要がありますが、温度変化等を考慮し、錘やバネにより張力を調整する装置が必要です。当社では、一部の装置を滑車式のものからバネ式のものに更新を行い(42か所)、万一装置が破損した際の安全性向上を図りました。



⑨ 変電所の更新

当社線に20か所ある変電所については、順次更新工事を計画しており、平成18年から平成20年度にかけて公郷変電所の更新工事を進めています。また平成21年度の竣工を目指し、新町変電所の更新工事にも着手、電力の安定供給と環境対策の向上を図っています。



⑩ 自動電話交換局の更新

業務用社内電話等の電話局である自動電話交換局の更新を進めており、平成19年度には川崎自動電話交換局の建替え、機器更新を行いました。平成20年度は、堀ノ内自動電話交換局の工事を実施します。

⑪ 列車無線地上設備の更新

運輸司令と乗務員室との間で通話出来る列車無線の地上設備について、伝送路の光ケーブル化など、機器の更新を行っております。

⑫ POTVの更新

駅において、車掌や駅係員がドア操作時に側面を確認する監視カメラ(POTV)を53駅121台設置しておりますが、順次カメラおよびモニターの更新を行っており、視認性向上を図っております。



踏切の安全対策

① 踏切保安装置・踏切支障報知装置の設置

踏切事故防止対策として、当社線にあるすべての踏切(117か所)については、警報機・遮断機を設置しております。また、踏切道上に自動車などの障害物があった場合に検知して、発光信号(赤色灯の点滅)により列車に危険を知らせる踏切支障報知装置を手動のものを含め92か所に設置しております。なお、平成20年度以降、歩行者のみ通行する踏切道においても手動のものを設置する工事を進め、すべての踏切道へ踏切支障報知装置を設置する予定です。



▲警報機・遮断機



▲踏切支障報知装置



▲非常ボタン

② 踏切ガードの設置

自動車の通行する踏切道においては、列車の進行方向約24mの区間に脱線防止ガードをレールの両側に設置し、万一、自動車等と衝突した際の脱線を防止しております。



③ 踏切道への照明・監視カメラの設置

夜間における踏切道の視認性を高めるため、照明設備の設置を行っております。また、監視カメラの設置も行っております。



④ カラー舗装化の実施

品川駅～北品川駅間の踏切など一部の踏切では、踏切内における歩行者の安全確保のため、車道部分と歩道部分を視覚的に区分するカラー舗装化を実施しております。



※踏切事故防止対策として、連続立体交差事業については14ページ・15ページをご覧ください。

■ 保守作業の安全対策

① 夜間作業確認システムの整備

夜間作業時の線路閉鎖・給停電作業時における作業開始前後の確認手続きについて、保安度の向上を図るため、運輸司令システムおよび電力管理システムと連携した夜間作業確認システム(線路閉鎖作業については専用携帯電話(GPS携帯)により作業位置を地図上に表示する、作業位置確認システムを併設)を整備し、平成20年度中の使用開始を目指しております。

② 列車接近警報装置の設置

線路内で保守作業を行う作業員に対して、列車の接近を表示灯の点滅で知らせる装置の設置を進め、触車災害の防止を図っております。平成19年度は、仲木戸駅～横浜駅間、京急富岡駅～金沢文庫駅間、京急久里浜駅～YRP野比駅間に設置しました。



③ 線路内作業員安全通路の整備

点検などで線路を巡回する作業員の触車事故防止を図るため、線路脇に安全通路の整備を行っております。平成19年度には、汐入駅付近の汐留第1架道橋に橋側歩道を設置しました。



④ 保守用車のハンドスコッチ確認装置の整備

万一、留置した保守用車のブレーキが緩み、逸走するような事故が発生することを防止するため、車輪止め(ハンドスコッチ)のかけ忘れおよび外し忘れを防止する確認装置を整備しました。

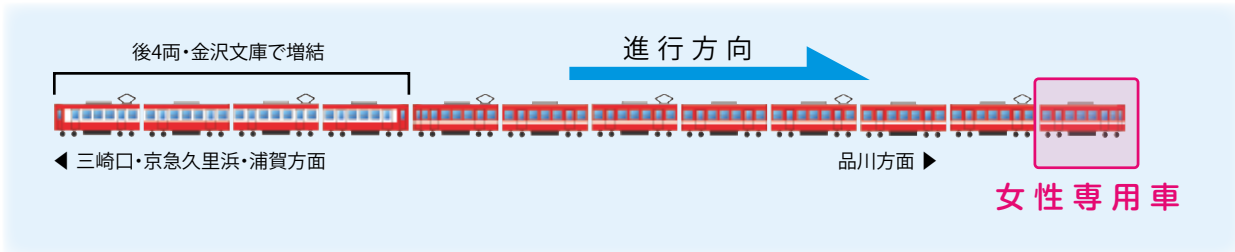


防犯対策

① 女性専用車の導入

京急では、社会情勢等を考慮し、お客さまのニーズに応える鉄道であるべきという観点から、平日朝ラッシュ時間帯の品川行き快特（金沢文庫までは特急）列車6本の先頭車両1両を女性専用車として運転しております。

※女性専用車は、小学生以下の男の子、お身体の不自由な方と、その介助者の男性もご乗車いただけます。



② こども110番の取り組み

京急線の全駅において、トラブルに巻き込まれた被害児童のための緊急避難協力所として、警視庁・神奈川県警察と協力し、「こども110番」の取り組みを実施しております。この取り組みは、駅だけでなく京急グループの各店舗や営業所とともに実施しております。

また、全国の鉄道事業者で取り組んでいる「こども110番の駅」の取り組みも、あわせて行っております。



▲こども110番ステッカー
(左)東京都内、(右)神奈川県内

鉄道テロ対策

① 防犯カメラの増設

駅構内への防犯カメラの増設を進めております。

平成19年度は、約80台増設し、平成20年3月末時点で約240台設置しております。今後も増設を予定しており、平成20年度末には約320台体制とする予定です。



② 駅係員・警乗警備員による巡回

鉄道テロ対策の一環として、駅係員や警乗警備員による巡回を行っております。また、駅係員の巡回時には、「警戒」と記された腕章を着用の上、実施しております。

また、平成20年5月からは、警備員の配備体制を変更し、駅や車内の警備体制の強化を図っております。



※防犯対策の一環として、警備員・駅係員の巡回警備を行っております。36ページをご覧ください。

③ 駅事務室連絡用インターホンの活用

ホームから駅事務室へ、お問い合わせ等の連絡が出来るインターホンを全駅に設置しております。不審物等を発見した際の通報にも利用していただけます。



④ 駅構内売店販売員の協力体制

駅構内においては、駅係員、警備員だけでなく、売店の販売員も「テロ防止協力者ワッペン」を着用し、不審物等の警戒や発見時の通報など、テロ対策に協力体制をとっております。



⑤ 不審物発見時の啓蒙放送・ポスター掲示

駅係員や警備員による特別警備を実施している旨の啓蒙放送、ポスターの全駅掲示を実施し、不審物等を発見した際のお客さまへのご協力をお願いしております。

■ その他の安全対策

① アルコールチェッカーの導入

社員の健康状態については、出勤時に監督者が確認するほか、アルコールチェッカーを導入し、酒気を帯びていないことを確認しております。



② 駅映像ネットワークの整備

総合司令所や、事故・災害時に備え事前に整備されている対策本部室2か所にて、主要駅のホームや改札口付近の映像を、光ファイバーを用いリアルタイムで確認することができるシステムを整備しております。



③ 乗務員の睡眠時無呼吸症候群 (SAS) の検査

睡眠時無呼吸症候群 (SAS) による睡眠障害に起因する事故等の防止のため、平成19年度中に、すべての乗務員に対してスクリーニング検査を実施し、乗務員の健康状態の把握に努めております。

④ 非常脱出ハシゴの整備

万一の事故等により、お客さまのホーム以外における車外への避難を考慮し、非常脱出ハシゴを新造車両に搭載するほか、すべての駅および駅間の長い場所の沿線にも設置しました。



国土交通省令等の改正に対する状況

鉄道の安全性向上に向けて、随時、国土交通省令等が改正されておりますが、主な改正に対して、次のとおり対応を進めております。

平成18年7月施行 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の一部改正

他社で発生した重大事故を受けて、平成18年7月から改正・施行されております。当社は、5年以内(平成23年6月まで)に対応する予定です。

① 列車を自動的に減速または停止させる装置(カーブ等で速度超過による重大事故を防ぐ装置)

急曲線区間には、省令に定める基準による2か所、独自の基準による19か所のほか、独自の基準により従来から設置している5か所の合計26か所に整備を完了[※]しております。また、線路終端部44か所も、従来から整備を完了[※]しております。

なお、分岐区間(ポイント)および踏切部については、現在進めている高機能ATSの導入に合わせて整備する予定です。

[※]現行の1号型ATSにより先行的に整備しております。なお、高機能ATSの導入時に更新します。

② 運転士異常時列車停止装置(運転士の異常発生時に列車を自動的に停止させる装置)

全運転台に、デッドマン装置(運転士が力行中にハンドルから手を放すと非常ブレーキがかかる装置)を装備しておりますが、今後、機能の向上を図ります。

③ 運転状況記録装置

総合司令所の記録装置は従来から整備を完了しているほか、車両にも現在進めている高機能ATSの導入に合わせて整備する予定です。

④ 車上の発報信号設備の自動給電設備(発報信号の予備電源を自動切換する設備)

すべての運転台に整備すべく工事を行っており、平成19年度には10両が完了しております。

安全対策への設備投資

当社では、中長期的視点から安全対策への設備投資を継続的に実施しており、平成19年度実績では、273億円の鉄道事業設備投資を行いました。これらの投資は、さまざまな面で鉄道の安全対策に関係する投資ということが出来ますが、その中でも、特に安全に密接な関係のある設備投資については、平成19年度実績において約214億円で、これは鉄道事業における設備投資額のおよそ8割にあたります。

	鉄道事業設備投資額	安全関係設備投資額	%
平成19年度実施	273億円	214億円	78.3%
平成20年度実施	315億円	253億円	80.3%

社員教育

■ 運転士・車掌の養成

当社の乗務員は、運転士343名、車掌340名(平成20年3月末現在)が在籍しております。

運転士の養成は、国土交通省の指定を受けた動力車操縦者養成所である、運転車両部運転課育成センターが行っており、学科4か月・技能5か月の計約9か月にわたる講習を受け、専門的な知識を身につけます。また、車掌も同様に、車掌業務に必要な知識について、学科1か月・技能2か月の計約3か月の講習を行います。

当社では、運転士教習用に、実物大の模擬車両を使用した運転シミュレータを平成9年から、CG画像でドア操作体験ができる車掌用シミュレータを平成18年から導入し、乗務員の知識・技能のさらなる向上を図っております。

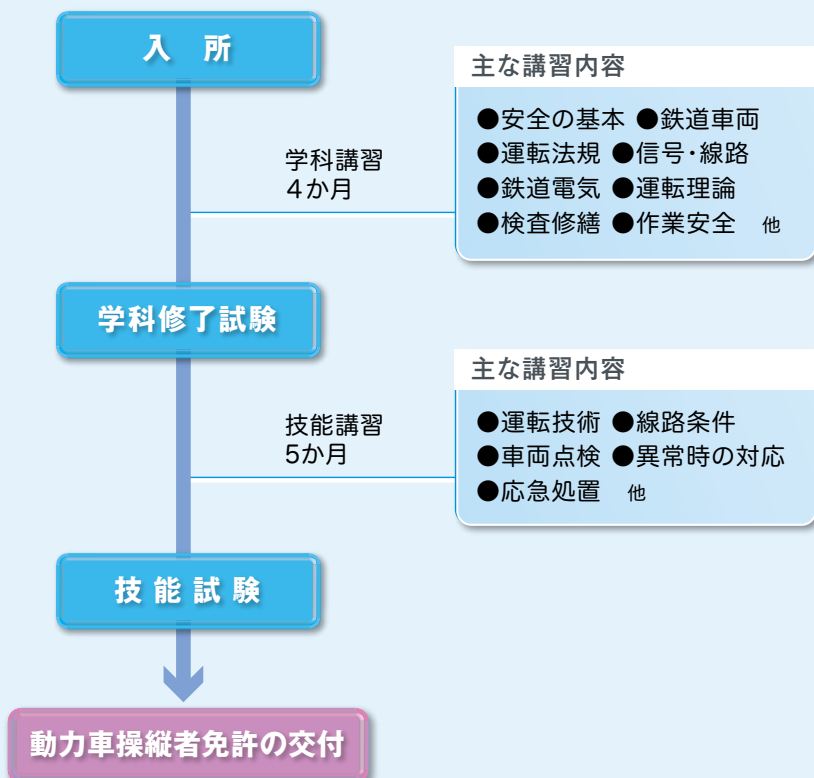


▲運転シミュレータ



▲車掌用シミュレータ

育成センター入所から動力車操縦者運転免許取得までの流れ



サービス介助士の資格取得の取り組み

お客さまの身になった、安心して快適なサービスを提供するため、駅係員の「サービス介助士」の資格取得を進めており、平成20年3月末現在で336名(駅長を含む駅係員のうち56%)、その後も資格取得を進め平成20年5月末現在では、497名(同62%)の有資格者がおります。



▲高齢者体験中の様子

普通救命講習の実施

AED(自動体外式除細動器)の設置にあわせ、全駅の係員が普通救命講習を受講し、定期的に駅内教習等による実技訓練を行い、緊急時に備えております。



▲AED訓練の様子

サービス介助士・普通救命講習修了者の取得表示

平成19年12月から、サービス介助士・普通救命講習を修了した有資格者であることが一目で認知できるよう、名札に表示を行っております。



乗務員のアナウンス研修の取り組み

① アナウンス研修の実施

車掌全体の車内アナウンスのさらなるレベルアップを図るため、録音した車内アナウンスを元に講師からアドバイスを受けるなどの研修を平成19年6月に実施しました。平成20年も継続して実施しております。



② 車掌アナウンスコンクールの実施

アナウンス研修を踏まえ、基本放送や異常時放送のわかりやすさ等を競うことで、技術のレベルアップを図るコンクールを平成19年11月に実施しました。



■ 他社発行の参考図書の配布

西日本旅客鉄道株式会社のご協力により、同社安全研究所が発行した社員教育用の冊子「事例でわかるヒューマンファクター」を頒布していただき、机上教習に役立てております。



■ 各種講演会の実施

① 京急グループ安全大会での講演会

毎年7月の全国安全週間において実施する京急グループ安全大会にあわせ、事故防止と安全意識の高揚を目的とした講演会を実施しております。平成19年は、東京大学名誉教授・工学院大学教授の畑村洋太郎先生から失敗をどう活かすかをテーマにした「失敗学のすすめ」についてのご講演をいただきました。



② ヒューマンエラーに関する講演会

西日本旅客鉄道株式会社より頒布いただいた社員教育用の冊子の理解をさらに深めるために、平成20年3月、管理者クラスを対象として同社安全研究所の白取健治所長から、「事例でわかるヒューマンファクター ～ヒューマンエラーを少しでも減らすために～」と題してご講演をいただきました。



各種訓練の実施

重大事故に対処すべく、日頃から訓練を実施することが大切ですが、当社では、万一の重大事故や地震発生を想定した訓練を定期的の実施しております。

■ 鉄道事故復旧訓練

事故の対処を目的として、毎年秋に実施している総合訓練です。平成19年は、土砂崩壊による脱線事故を想定した訓練を行いました。この訓練は、毎年、お客さまへの公開を行っており、平成19年度は100名のお客さまにご見学いただいております。

- ① 日 付 平成19年10月23日
- ② 場 所 京急ファインテック久里浜事業所
- ③ 参加人数 約1,100人
※訓練参加者約229人、お客さまを含む見学者約871人



■ 鉄道本部防災訓練

大規模地震を想定した訓練として、毎年防災週間に実施しております。東海地震の警戒宣言発令を想定した予知対応訓練、その後地震が発生し、災害が起きたことを想定する発災対応訓練を行いました。

- ① 日 付 平成19年8月30日
- ② 場 所 当社線全線



テロ対策訓練

万が一鉄道を狙ったテロが発生した際に、機敏な対応が取れるよう、お客さまの避難誘導體制や警察・消防等との連絡通報協力体制を確認するため、NBCテロを想定した*テロ対策訓練を実施しました。

- ① 日 付 平成19年6月15日
- ② 場 所 京急川崎駅構内
- ③ 参加人数 約230人



また、北海道洞爺湖サミットの開催を控えた平成20年6月には、爆発物によるテロを想定したテロ対策訓練を実施しております。

- ① 日 付 平成20年6月6日
- ② 場 所 京急ファインテック久里浜事業所
- ③ 参加人数 約350人

*NBCテロ=核・生物・化学兵器等によるテロ。



その他の訓練

春・秋に実施される全国交通安全運動に合わせて、各現業区における自主的な取り組みも含め、各種訓練を積極的に実施しております。平成19年度では、駅係員や乗務員による異常時の取り扱いや、検車係員による脱線復旧訓練等を実施しました。



▲交通安全運動での訓練の様子



▲脱線復旧訓練の様子

安全に向けた各種試験の実施

死傷事故の減少に向けた構内照明の試験導入

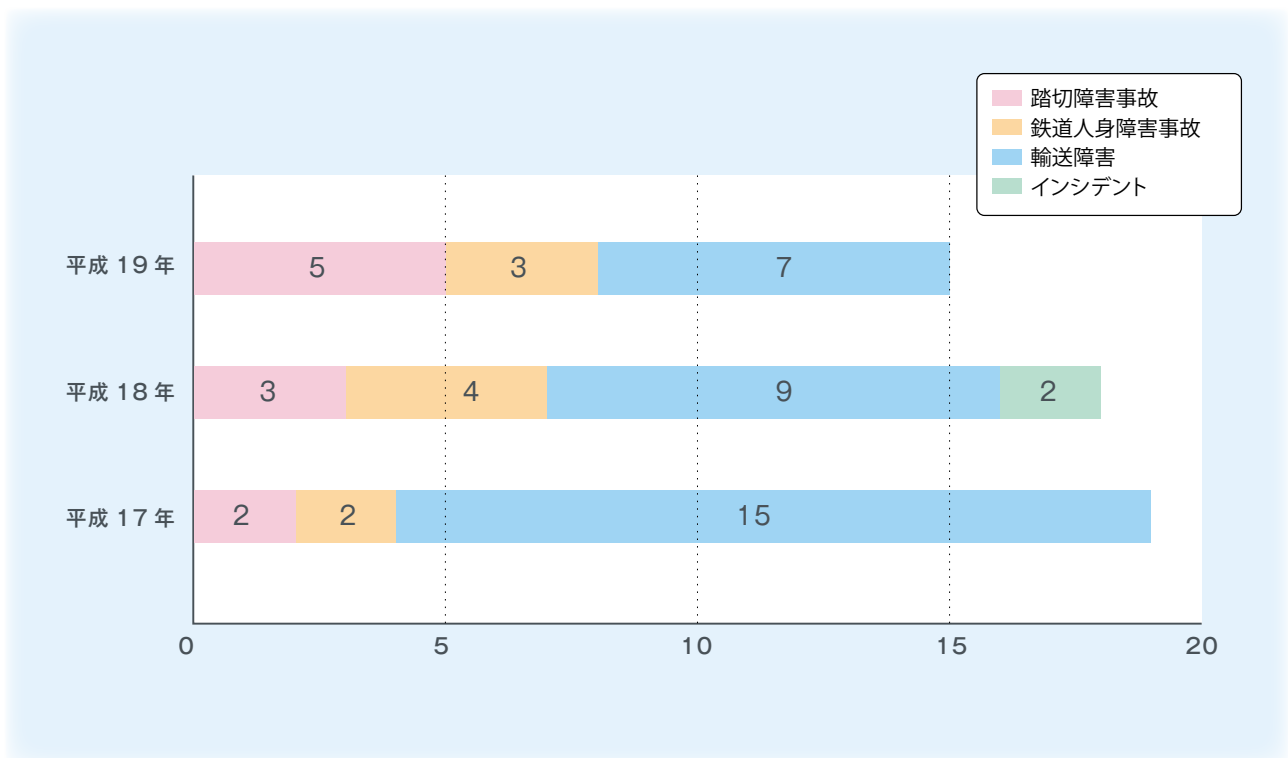
自殺による死傷事故の減少に向けて、人の精神を落ち着かせるといわれる青色の構内照明を試験的に導入(通常列車が停止しない場所)し、その効果について確認しております。



4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成19年度に発生した鉄道運転事故等は、次のとおりです。

鉄道運転事故・輸送障害・インシデント等の発生件数



■ 鉄道運転事故

平成19年度の鉄道運転事故は、遮断中の踏切道への立ち入り等による**踏切障害事故が5件**、線路内への立ち入り等による**鉄道人身障害事故が3件**で、計**8件**発生しております。

※踏切事故防止対策については22ページをご覧ください。また、連続立体交差事業については14ページ・15ページをご覧ください。

※警報機が鳴り始めたときは、大変危険ですから、絶対に踏切の中には入らないでください。ご協力をお願いします。詳しくは、36ページをご参照ください。

■ 輸送障害

平成19年度の輸送障害は、列車妨害、電線路故障等により、計**7件**発生しております。

■ インシデント・電気事故・災害

平成19年度に、インシデント、電気事故および災害は発生しておりません。

鉄道運転事故等の種類について

鉄道運転事故

鉄道運転事故には、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故があります。

輸送障害

鉄道による輸送に障害が発生した事態で鉄道運転事故以外のものをいいます。

電気事故

感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故をいいます。

災害

暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象または大規模な火事もしくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設または車両に生じた被害をいいます。

インシデント

鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態をいいます。

5 お客様・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い

鉄道の安全の確保は、当社の取り組みだけでは充分とはいえません。日頃から、お客様や沿線の皆さまを始め、警察や消防、自治体との連携やご協力が欠かせません。当社では、関係機関との共同活動による訓練等を実施しております。また、お客様・沿線の皆さまにおかれましては、安全の確保に向けたご協力をお願いします。

警察・消防・国土交通省等との共同訓練の実施

鉄道事故復旧訓練の際には、地元の警察・消防や国土交通省等と協力し、共同で訓練を実施しております。万一事故が発生した場合における、連絡・協力体制の強化を図るためだけでなく、日頃からの相互の意思疎通や、知識技能の向上にも役立っております。

※鉄道事故復旧訓練等の各種訓練については、30ページ・31ページをご参照ください。

全国交通安全運動で小学生に啓発活動

毎年、全国実施される交通安全運動に当社も参加し、沿線の皆さまに事故防止の啓発を行っております。また、昭和53年から毎年、春の全国交通安全運動の一環として、沿線の小学校約120校を対象に、事故防止啓発のグッズを配布しております。



安全の取り組みの一般公開「京急ファミリー鉄道フェスタ」

沿線の皆さまに日頃の感謝をこめて、京急ファインテック久里浜事業所を会場として、京急ファミリー鉄道フェスタを毎年開催しております。普段は体験できない車両機器や信号機の操作体験、電車の運転台での記念撮影や保守用車の公開などを通じて、鉄道への理解を深めていただいております。



ご利用のお客さまへのお願い

安全に鉄道をご利用いただくために、ぜひご協力をお願いします。

■ 駆け込み乗車はご遠慮ください

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険です。ドアが閉まりかけたときは、無理をせず、次の電車をお待ちください。

■ 黄色い線の内側をお歩きください

列車が進入・進出の際、ホームの端を歩くことは大変危険ですので、黄色い線の内側をお歩きください。



■ ホームで異常を見かけたら、非常通報ボタンを押してください

ホームから人が転落した等の異常を見かけたら、非常通報ボタンを押してください。

※非常通報ボタン(異常報知装置)については17ページをご参照ください。



■ 列車にいたずらをしないでください

列車に石を投げたり、線路に石を置いたり、駅や車両への落書きは、絶対にしないでください。また、このような行為は犯罪です。見かけたときは、駅係員や警察へご連絡ください。



■ 不審物発見時は駅係員・警備員へ

駅構内や車内で、不審物を発見したときは、手を触れずに、お近くの乗務員または駅係員、巡回中の警察官・警備員にお知らせください。駅構内の売店販売員も、テロ対策に協力しております。なお、ホーム上では、駅事務室連絡用インターホンで駅係員へ連絡できます。

■ 踏切でのトラブルは非常ボタンを押してください

踏切で、自動車が動かなくなった等の異常が発生したとき、非常ボタンが設置されている踏切では、速やかに非常ボタンを押してください。



■ 警報機が鳴り始めた踏切内には、入らないでください

警報機が鳴り始めたら、大変危険ですから、絶対に踏切の中には入らないでください。また、警報機が鳴っていないときも、必ず左右の安全を確かめてから渡ってください。



■ 万一踏切内に閉じ込められた場合は、遮断桿を押し上げて踏切外へ脱出してください

自動車を運転しているときに、万一踏切内に閉じ込められてしまった場合は、遮断桿を押し上げて脱出してください。



■ ベビーカーをご利用のお客さまは他のお客さまのご迷惑にならないようお願いします

ベビーカーをご利用になるお客さまは、他のお客さまのご迷惑にならないよう、ベビーカーをお客さま自身の責任においてご利用ください。

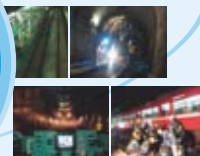
- 混雑時は他のお客さまへのご配慮をお願いします。
- 列車をお待ちの際はストッパーをおかけのうえ、ベビーカーから目を離さないようご注意ください。
- 駆け込みなどの無理なご乗車はおやめください。

日常の安全確保のための作業にご理解・ご協力をお願いします

鉄道の安全を支えていくには、日常のメンテナンスが欠かせません。沿線にお住まいの皆さまには、ご迷惑をおかけする事もございますが、鉄道の安全の確保に大切な作業を行っておりますので、ご理解・ご協力をお願いします。



総合力で、鉄道の安全を支えております。日常の安全確保のための作業にご理解とご協力をお願いします。



6 お客さまからのご意見

当社は、平成18年9月に、お客さまからのご意見・ご要望を一元管理するため、京急ご案内センターを開設しました。ご案内センターに寄せられたご意見・ご要望をもとに、施設の改良など、安全対策を実施しております。

お客さまからのご意見による改善例

■ 線路際の柵を設置しました

「沿線の小学生が線路に近づくおそれがあるのでは」という、お客さまからのご意見に基づき、現状を調査のうえ、線路際の柵を整備しました。

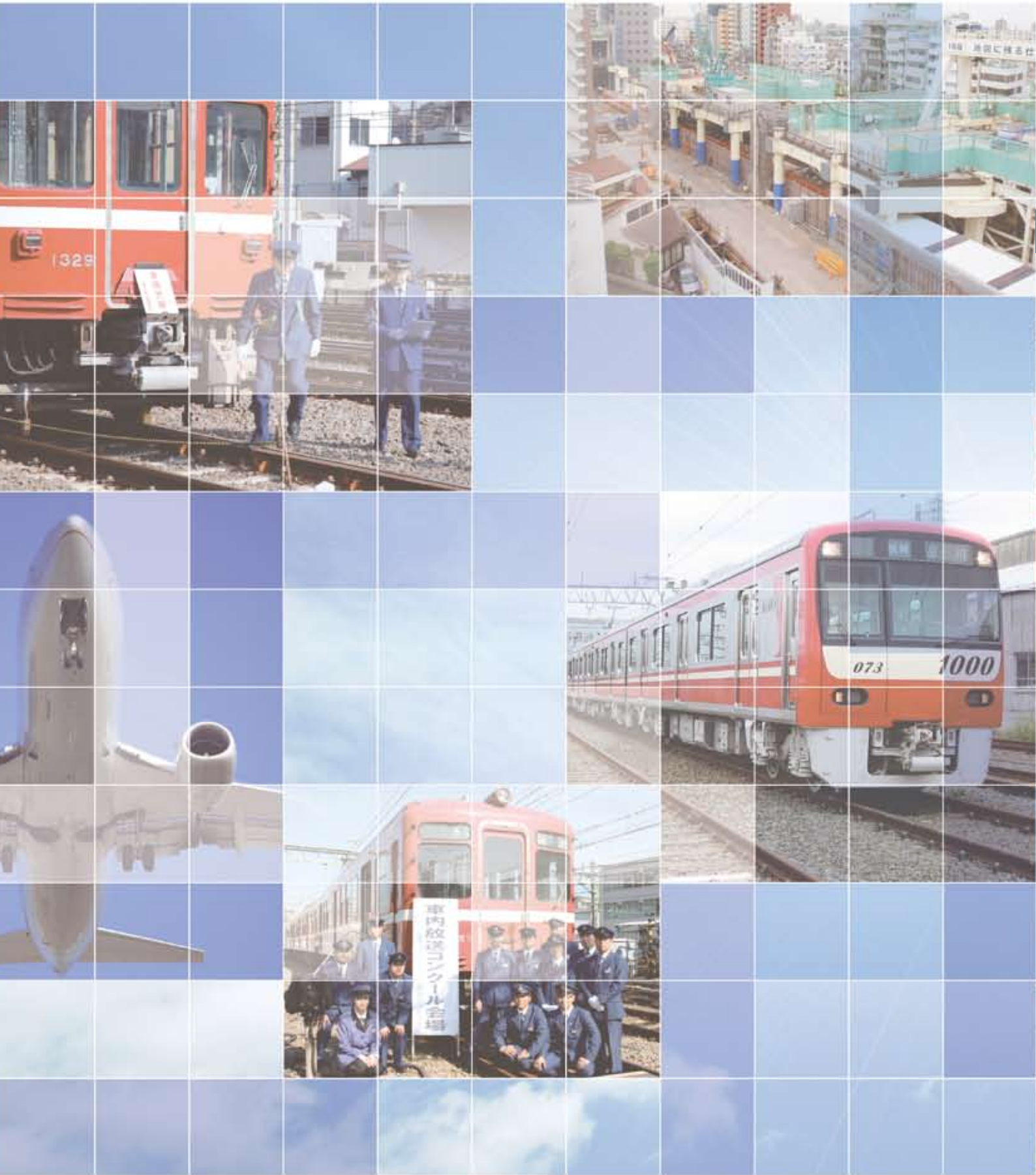


お問い合わせ先

各種お問い合わせや、当社に関するご意見・ご要望につきましては、京急ご案内センターへお寄せください。また、この鉄道安全報告書の内容についてのご意見・ご要望も、ぜひお寄せくださいますようお願い申し上げます。

※京急ご案内センターの電話番号は、裏表紙をご覧ください。





ご意見・ご要望などのお問い合わせはこちらです



京急ご案内センター

03-5789-8686 または 045-441-0999

営業時間：平日 7:30~21:00 土・日・祝日 9:00~17:00 ※おかけ間違いのないようご注意ください。