



2023 | 鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社



ごあいさつ	1
安全方針	2
<hr/>	
1 安全管理体制の構築・改善に向けた取り組み	
鉄道安全管理規程に基づくPDCAサイクル	3
Plan(計画) 安全重点施策	3
Do(実行) 安全管理体制とその方法	4
Check(評価) 鉄道安全監査の実施	14
Act(見直し・改善) 安全管理体制の見直しと継続的な改善	15
<hr/>	
2 安全対策の実施状況	
安全対策への設備投資	16
自然災害対策	16
防犯・鉄道テロ対策	20
緊急時対応の体制	21
総合司令所	22
対策本部室	22
連続立体交差事業	23
駅の安全対策	24
車両の安全対策	28
踏切道の安全対策	30
施設の安全対策	32
保守作業の安全対策	34
<hr/>	
3 神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた対応について	
事故発生後の再発防止対策	35
今後の対応について	35
<hr/>	
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・インシデントの発生件数	36
<hr/>	
5 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
<hr/>	
6 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い	
安全啓発活動	38
ご利用のお客さまへお願い	39
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	41
<hr/>	
7 新型コロナウイルスの感染予防に関する主な取り組み	
ご利用のお客さまへの対応	42
当社従業員への対応	43



京浜急行電鉄株式会社
取締役社長

川俣 幸宏



日頃から、京急グループをご利用いただき、誠にありがとうございます。

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、当社グループを取り巻く事業環境は急激に変化しました。本年5月から、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が2類から5類へ変更となりましたが、それまで長期間にわたり感染防止対策にご理解・ご協力をいただき、ありがとうございました。鉄道輸送人員も回復傾向にありますが、今後も従前の輸送水準には戻らないものと考えており、安全で安心していただけるサービスを提供し続けるために、事業構造の変革に取り組む所存でございます。

お客さまや社会の信頼に応え続けるために、鉄道事業においては、鉄道安全管理規程に定めた安全管理体制のもと、安全最優先の意識を徹底するとともに、法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行することにより、引き続き安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

2022年度は、ホームドアの設置や高架橋耐震補強工事、法面防護工事、車両の更新・改造、電気設備の改修工事等を実施したほか、安全に関する教育や異常時に備えた訓練、鉄道テロ対策、新型コロナウイルス感染症対策など、ハード・ソフト両面から対策を強化してまいりました。引き続き、安全が全ての土台であるとの認識のもと、さらなる安全性の向上に全力を尽くしてまいります。

なお、厳しい経営環境のもと、安全の継続に必要な不可欠な既存設備の維持管理、さらなる安全性向上に向けたホームドア等の整備を進めていくため、不足する費用の一部をお客さまにもご負担いただきたく、本年10月から運賃改定を実施させていただきます。ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、2022年度における当社の安全確保に関するさまざまな取り組み状況等を、みな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ければ幸いです。



安全方針

当社では、安全方針として「安全最優先」「鉄道安全管理規程に基づく安全確保」「法令や規程等の順守」を掲げ、その目標として、有責事故0件の継続を目指し取り組んでおります。

また、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」と明確に定めております。

※鉄道安全管理規程については、P4をご参照ください。

- 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 お客さまや社会の信頼に応えるため、
法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行する。**

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. お客さまや社会の信頼に応えるため、法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行する。

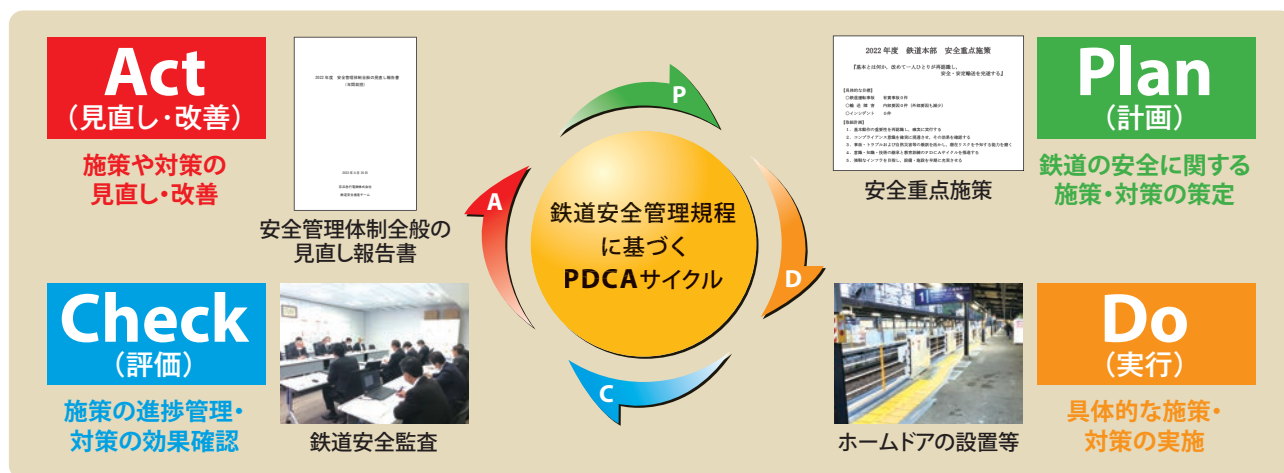
京浜急行電鉄株式会社
取締役社長 川俣 幸宏



1 安全管理体制の構築・改善に向けた取り組み

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)を繰り返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。

◆鉄道安全管理規程に基づくPDCAサイクル



当社の安全管理体制の構築・改善に向けた取り組みを上記のPDCAサイクルに沿ってご紹介してまいります。



Plan (計画)

◆安全重点施策

目標達成への具体的な取組計画を、鉄道本部安全重点施策において定めております。

2022年度 鉄道本部 安全重点施策

『基本とは何か、改めて一人ひとりが再認識し、安全・安定輸送を完遂する』

- 【具体的な目標】
- 鉄道運転事故 有責事故0件
 - 輸送障害 内部要因0件(外部要因も減少)
 - インシデント 0件
- 【取組計画】
1. 基本動作の重要性を再認識し、確実に実行する
 2. コンプライアンス意識を確実に浸透させ、その効果を確認する
 3. 事故・トラブルおよび自然災害等の教訓を活かし、潜在リスクを予知する能力を磨く
 4. 意識・知識・技術の継承と教育訓練のPDCAサイクルを推進する
 5. 強靱なインフラを目指し、設備・施設を早期に充実させる



安全に関する会議等

安全管理体制を効果的に機能させるため、様々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を共有しながら、安全管理体制の整備の推進や継続的な見直しを行っております。

① 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、1977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。

また、ヒヤリハット情報の報告や、他社における事象を当社にあてはめた対応、検証についてもこの委員会を通じて行われます。



② 鉄道安全推進チーム

2008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、安全推進部を事務局として、各部の課長クラスの安全推進リーダーや課長補佐等で鉄道安全推進チームを組織し、安全確保に係る情報の共有、各種懸案事項の整理、分析や鉄道安全監査等を実施しております。



③ 総合司令所現業長会議

総合司令所長を中心として、駅、運転、車両、施設等の各現業長や鉄道関係グループ会社の所長等約50名が参加する会議を隔月で実施しており、現業の情報を共有しております。



④ 取締役社長・安全統括管理者による職場巡視

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視し、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。



▲取締役社長巡視



▲現業社員との懇談会



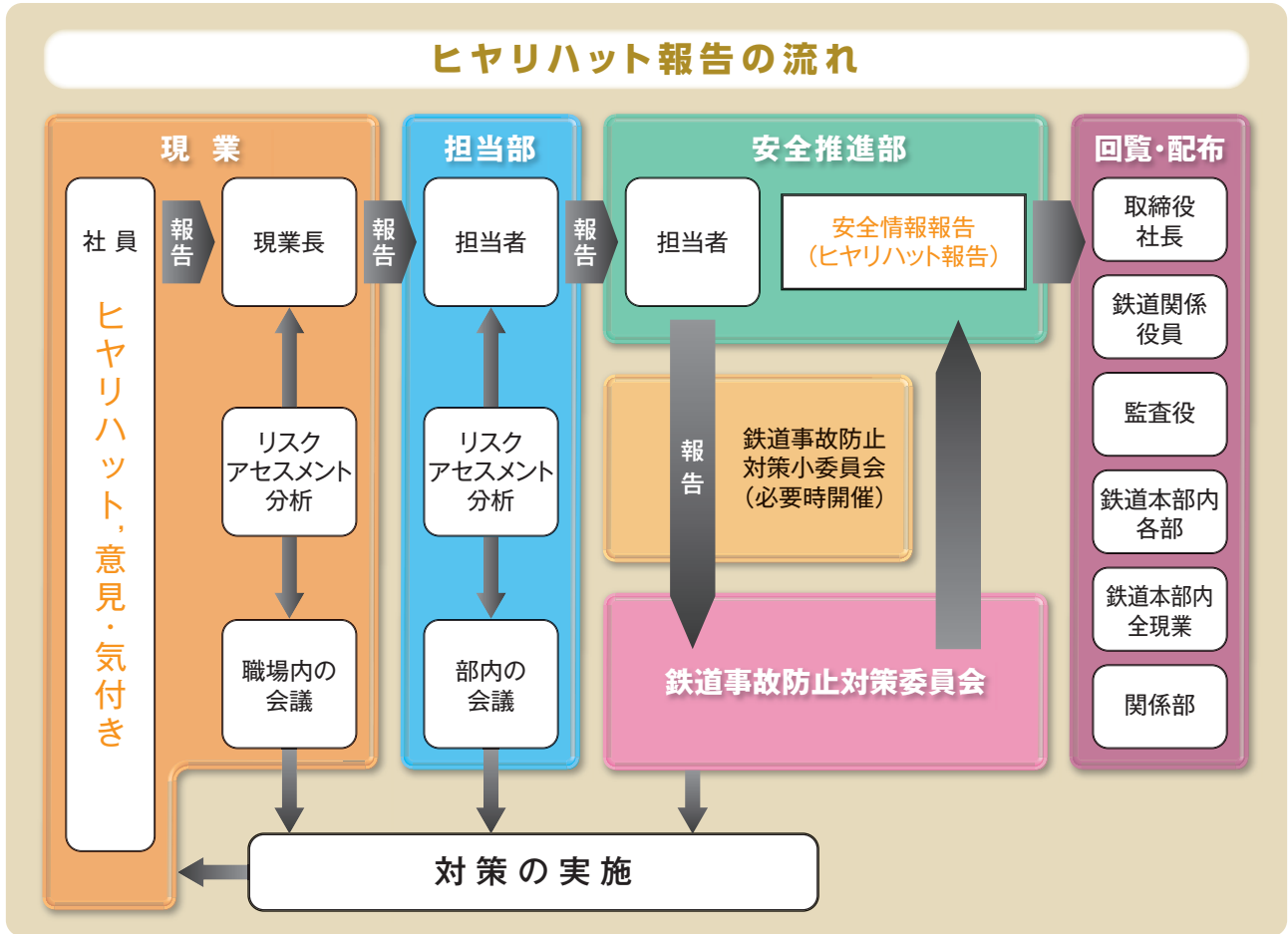
▲安全統括管理者巡視



ヒヤリハット・事故情報等の収集・活用

① ヒヤリハット

「ヒヤリハット」や安全に関する「意見・気付き」等、輸送の安全に係る情報については、体系的に集約、活用する体制を整備しております。2019年12月から「ヒヤリハット継続案件」を安全情報報告に追加し、進捗状況、対応状況が分かるようにいたしました。*安全情報報告についてはP7をご参照ください。



2022年度のヒヤリハット情報による改善例

【施設部現業社員からの意見に対する対応】

「新大津駅下りホームから線路内に立入るための階段を降りている際に、最下段の踏み板が腐食していることに気付かず転倒しそうになりヒヤリとした」という意見を受け、最下段の踏み板を撤去し、台座コンクリートをかさ上げすることにより、危険か所を改善いたしました。



▲改善前



▲改善後



② 安全情報報告

各職場の社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等のあらゆる安全情報を記載した安全情報報告を毎月編集し、本社・現業各部署に配布しています。これらの情報を共有することで、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。また、2019年12月から「ヒヤリハット継続案件」を追加し、ヒヤリハットの進捗状況、対応状況が分かるようにいたしました。

安全情報報告	
鉄道本部長指示事項	P.3
鉄道運転事故その発生事業	P.5
ヒヤリハット情報	P.21
OCヤリハット情報	P.21
OCヤリハット継続案件	P.25
OCヤリハット発生情報	P.51
遺失・盗竊事故関係情報等	P.53
鉄道本部長指示・総評	P.57

③ 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行っております。2022年度は、運輸営業部京急久里浜駅による「急病人等お客さま対応方掲出およびパーテーションの活用」が、安全部門最優秀提案として表彰されました。

急病人等お客さま対応方掲出およびパーテーションの活用

2022年度業務改善部門「最優秀提案賞」受賞

救護したお客さまが、新型コロナウイルス感染症に感染していたことが後日判明するという事象が発生しました。幸い社員に感染者は出なかったものの、急病人等のお客さま対応については、お客さまと社員相互に感染リスクがあります。

本提案は、駅舎内に急病人、怪我人等対応時の注意点を掲出することで、社員の感染防止対策への意識付けを行うとともに、事象発生時、安全的確かつ迅速に対応できるようにしました。

また、ハンガーラックにビニールシートを貼り付けた飛沫防止パーテーションを作成、常置し、急病人、怪我人等のお客さま対応時に使用することで、お客さまと社員相互の感染リスクを低減させました。

運輸営業部 京急久里浜駅



重大な事故等への対応

① 規程類の整備

東日本大震災および追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故を踏まえ、それまでの規程類を統合し、改善を加えた形で、事故、災害対応を定める規程を2013年7月に制定いたしました。

併せて、降雨、暴風、地震、津波、火災等、様々な状況に応じた規程類を整備し、事故、災害に備えております。





法令順守

① 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。

② 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、社員全員が指針および基準を記載したカードを携帯しております。



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。

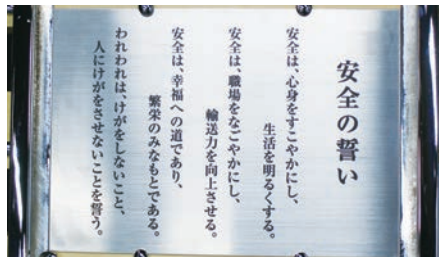
※京急グループ・コンプライアンス指針、京急グループ・役員および従業員行動基準は、当社ホームページでもご覧いただけます。
<https://www.keikyu.co.jp/ir/policy/compliance.html>



社員教育

① 「安全の誓い」の唱和

社員の労働安全衛生意識の高揚を図るため、毎月25日を安全衛生日として、朝礼や点呼時などに「安全の誓い」の唱和を実施しております。



▲事故資料展示室に掲げられたモニュメント



▲営業センターでの新入社員による唱和

② 事故資料展示室の整備・教習

過去の鉄道事故の資料を通じて、事故、災害対応の体験を共有し、危機感を高めるとともに事故からの教訓を学ぶ、社員専用の教習施設として、事故資料展示室を2008年12月に整備いたしました。その後、継続してビデオやスライド等の資料を拡充しております。

それらの資料をもとに、鉄道本部各部を中心とした社員や関係者が教習を受けております。今後も、この資料室を積極的に活用してまいります。

※社員研修施設のため、一般公開は行っておりません。



③ 安全に関する講演会

安全に対する意識、知識の向上を図るために、主に管理・監督者層と若年層の社員を対象として、外部講師を招き、講演いただいております。

2022年度は、2021年7月26日に京急久里浜駅において、列車が白杖をお持ちのお客さまの手を扉に挟んだまま発車、お客さまが転倒しお怪我をさせてしまう事故を発生させてしまったことを受け、2021年度に引き続き、横須賀市点字図書館、横須賀市視覚障害者協会のご協力のもと2022年5月26日に「視覚障がい者研修」を実施いたしました。



▲鉄道乗務員育成所での視覚障がい者研修

④ 職場内教習の実施

各現業においては、年間計画に基づき、机上、実習を併せた職場内教習を毎月行い、知識や技術の向上に努めております。この教習では、事故防止や異常時の取り扱い、ヒヤリハット情報を活用した教育等を実施しております。



⑤ 睡眠管理に関する教育の実施

生活習慣の改善を図るため、各乗務区では睡眠改善プロジェクトを実施しています。毎日の乗務員による睡眠管理および年2回全乗務員が睡眠教習を受講し、睡眠に関する正しい知識と体調管理の重要性について理解を深めています。管理職による睡眠インストラクターの資格取得など、職場での継続的取り組みを行っております。





⑥ 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士367名、車掌369名(2023年3月16日現在)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輸営業部人財・サービス課鉄道乗務員育成所が行っており、学科4か月、技能6か月の計10か月にわたる講習を行い、専門的な知識を習得させております。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3か月の講習を行っております。

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1997年に、CG画像でドア操作体験ができる車掌シミュレータを2006年に導入し、乗務員の知識、技能のさらなる向上を図っております。また、運転シミュレータに関してはC-ATSや踏切道防護システムに対応する改修を行っております。

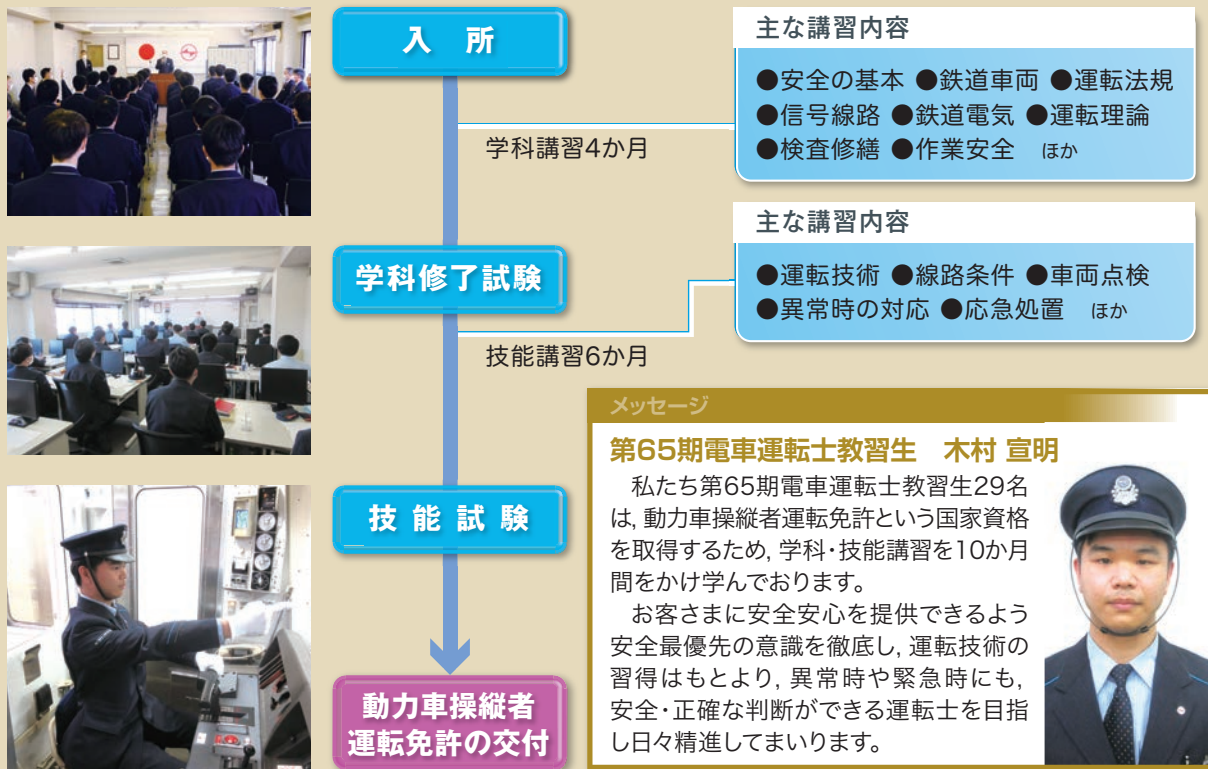


▲運転シミュレータ



▲車掌シミュレータ

鉄道乗務員育成所入所から動力車操縦者運転免許取得までの流れ



⑦ 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、乗務員全員が「サービス介助士」の資格を取得しており、サポートを必要とされるお客さまに、安心と信頼を提供しております。





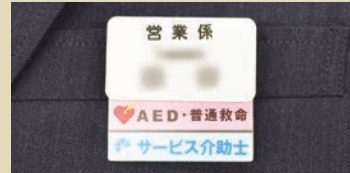
⑧ 普通救命講習の実施

全駅にAED(自動体外式除細動器)が設置してあり、駅係員や乗務員が普通救命講習を受講しております。さらに、定期的に駅内教習等において教習を行い、緊急時に備えております。



サービス介助士・普通救命講習修了者の取得表示

駅係員、乗務員全員がサービス介助士の資格を取得しております。また、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わかるよう、名札に表示しております。



⑨ 線路内作業の安全性向上に向けた取り組み

線路内作業の更なる安全性向上のため、部門が異なる現業社員間における意見交換会を実施しております。2022年度は、運転士と線路内作業員(施設部現業社員)が相互に、線路内において接近する列車の見え方と、運転士目線における線路内作業員の列車待避状況の見え方を各々体験してから意見交換を行い、安全確保に向けて認識を合わせるとともにお互いの業務に対する理解度向上を図りました。



▲運転士の列車待避体験



▲意見交換会

⑩ 線路内歩行訓練の実施

触車事故防止のため、職場内教習の一環で全駅係員が線路を歩行して安全な待避場所および危険か所を把握しております。



⑪ 保守作業員等の教育

車両、施設係員に求められる技術力の向上を図ることを主な目的として、金沢検車区内に教育訓練線を設置しております。その中には、カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線も設置しております。年間計画に基づき、これらの施設を活用し、知識、技術力のレベルアップを目指した様々な教育訓練を実施しております。



▲左:カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線
右:教育訓練線

メッセージ

新町検車区 戸辺 幸輝

私は新町検車区に配属されてから6年になり、主に鉄道車両の検修作業を担当しています。私が所属する月検査A班では3月を超えない期間ごとに運転台、制御器、パンタグラフ等の状態や機能検査を行い、必要に応じて修理、交換を行います。

毎月行われる職場内教習は、点検手順の再確認や自分の知らない新しい知識を身につけることができ、安全意識を向上させる大切な場です。

これからもお客さまに安心してご利用いただけるよう車両の検修作業に努めてまいります。





各種訓練の実施

重大事故に対処すべく、日ごろ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に行っています。

① 鉄道事故総合対応訓練

万一、重大事故が発生した際に迅速に対応できるよう、毎年秋に鉄道事故総合対応訓練を実施しております。2022年度は、「暴風雨の影響により、線路内に土砂および倒木が流入、走行中の列車が支障物に乗り上げ脱線し、周辺の各施設に被害が発生する」という設定で復旧訓練を実施するとともに、ベテランから中堅や若年層社員への技術継承も行いました。

なお、2022年度から「負傷された方への対応」や「周辺住民への対応」など、実際の事故現場では復旧以外にも様々な対応が必要であり、これまでの訓練を更にバージョンアップさせ、総合的に対応事項を確認する意図を込め、訓練名称を「鉄道事故復旧訓練」から「鉄道事故総合対応訓練」に変更いたしました。

- 1 実施日 2022年10月31日
- 2 場所 京浜急行電鉄(株)金沢検車区
- 3 参加人数 約180人



② 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。2022年度は、「南海トラフ地震に関する情報が発表された」ことを想定し、地震発生を予期した初動対応型訓練、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実施いたしました。今回も新型コロナウイルス感染症対策として、鉄道本部対策本部を2拠点に分け、三密回避を図りました。また今回は、駅間に列車が停止したことを想定し、お客さまの避難誘導のため次駅まで運転する訓練を新たに実施しました。

併せて、京急グループの取り組みとして、本社内に危機対策総本部を設置し、WEB会議システムを使用して京浜急行バスや川崎鶴見臨港バスと運行情報を相互に共有する訓練を実施いたしました。

- 1 実施日 2022年9月1日
- 2 場所 当社線全線



▲鉄道本部防災訓練(1拠点目)

▲鉄道本部防災訓練(1拠点目)

▲鉄道本部防災訓練(2拠点目)



③ テロ対策訓練

鉄道を狙ったテロ等が発生した際に、迅速な対応が取れるよう、お客さまの避難誘導体制や、警察、消防等との連絡通報協力体制を確認するため実施している訓練です。2022年度は、2021年に他社で発生した車内刺傷事案を受け、「走行中の列車内の旅客が突然刃物を持ち出し、注意した旅客と口論になり、仲裁に入った旅客を含む複数名がケガをした」、「車両のドアがホームドアからずれた状態で停止し、車内のお客さまの避難誘導に支障がある」状況を想定して訓練を実施いたしました。

また、訓練終了後、警察から、各種犯罪行為の動向や、酩酊者への対応、防具の使い方等について講話をいただきました。

- ❶ 実施日 (1)2022年7月21日
(2)2023年2月2日
- ❷ 場 所 (1)大師線京急川崎～小島新田駅間および京急川崎駅
(2)本線京急蒲田～神奈川新町駅間および京急蒲田駅
- ❸ 参加人数 (1)約130人
(2)約130人



▲京急川崎駅での訓練の様子



▲京急蒲田駅での訓練の様子

④ その他の訓練

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。大津波警報発令時における津波避難誘導訓練や、駅係員や乗務員による実設訓練、運転業務に携わる駅係員に対し実際に車両を走行させて行う実車訓練等を実施いたしました。

なお、例年実施している振替輸送受託時における改札規制訓練は、2022年度は新型コロナウイルス感染症対策のため、中止いたしました。



▲施設部合同技能訓練



▲異常時復旧訓練



▲実車訓練

※P4～13でご紹介した取り組みのほか、様々な安全対策を実施しております。詳細はP16以降をご覧ください。



Check (評価)

◆ 鉄道安全監査の実施

鉄道安全監査

鉄道の安全管理体制が適切に確立され、実施されているかを確認するために、毎年、鉄道安全監査を実施し、安全管理体制の見直し、改善につなげております。

2022年度鉄道安全監査では、取締役社長以下、鉄道の安全確保について重要な役割を担う各管理者に対して、書類や記録を確認したほか、取締役社長、安全統括管理者および直接鉄道業務にかかわる管理者に対してはインタビュー形式による監査を行い、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いたしました。また、現業長、現業社員へのヒヤリングを実施し、安全に関する取り組みの現況を確認いたしました。

2022年度鉄道安全監査においては、新型コロナウイルス感染症対策として、マスク着用、手指消毒等、基本的な対策を徹底的に講じ、実監査で実施いたしました。



▲取締役社長へのインタビュー



▲安全統括管理者へのインタビュー



▲管理者へのインタビュー形式による監査状況



▲書類や記録の確認



Act(見直し・改善)

◆安全管理体制の見直しと継続的な改善

安全管理体制全般の見直し

鉄道の安全管理体制が有効に機能しているかについて総括する安全管理体制全般の見直しを行い、年度末に安全管理体制の実態と課題を網羅した「安全管理体制全般の見直し報告書」を作成し、次年度の安全重点施策や各種取り組み等に反映させております。

なお、安全管理体制上の課題や指摘等に対する取り組み状況の途中経過を把握するため、年度途中に中間見直しを行い、年2回の見直しを行っております。



鉄道安全推進チーム

会議報告



鉄道事故防止対策委員会

社長報告

2023年度 鉄道本部 安全重点施策

基本とは何か、一人ひとりが再認識し、
安全・安定輸送を完遂する

- 【具体的な目標】
- 鉄道運転事故 有責事故0件の継続
 - 輸送障害 内部要因・外部要因とも減少
 - インシデント 0件の継続

- 【取組計画】
1. 「なぜそうなのか」を理解・意識し、基本動作を確実に実行する
 2. コンプライアンス・ハラスメントに関する理解を一層深めて実践する
 3. 次世代に引き継ぐハード・ソフトを構築する

次年度の安全重点施策

方針や
取り組みに
反映

2022年度 安全管理体制全般の見直し報告書
(年間総括)

2023年3月30日

京浜東北線株式会社
鉄道安全推進チーム

安全管理体制全般の 見直し報告書



2 安全対策の実施状況

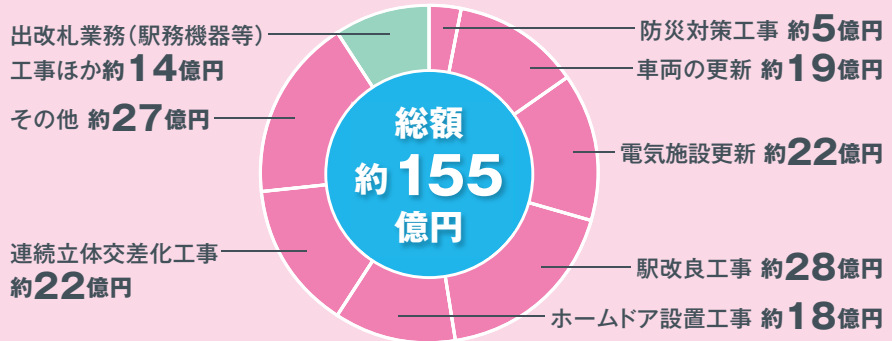
2022年度の取り組みをはじめ、様々な当社の安全対策を紹介いたします。

◆安全対策への設備投資

当社では、中長期的視点から設備投資を継続的に実施しており、2022年度実績では、総額155億円の投資を行いました。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、141億円で、これは投資総額の約91%にあたります。

2022年度 設備投資実績

安全関係設備投資額
約**141億円**
(約91.0%)



◆自然災害対策

地震対策

① 耐震補強工事

高架橋柱の耐震補強工事について、2022年度から日ノ出町～黄金町駅間、黄金町～南太田駅間の耐震補強工事を進めております。

2023年度は弘明寺～上大岡駅間の耐震補強工事を進めてまいります。



▲日ノ出町～黄金町駅間

② 法面防護工事

大雨等が原因でおこる土砂災害を防ぐため、法面防護工事を推進しており、2022年度は安針塚～逸見駅間上り線側を施工いたしました。

今後も、定期的の実施している検査の結果に基づき、法面防護工事を推進してまいります。



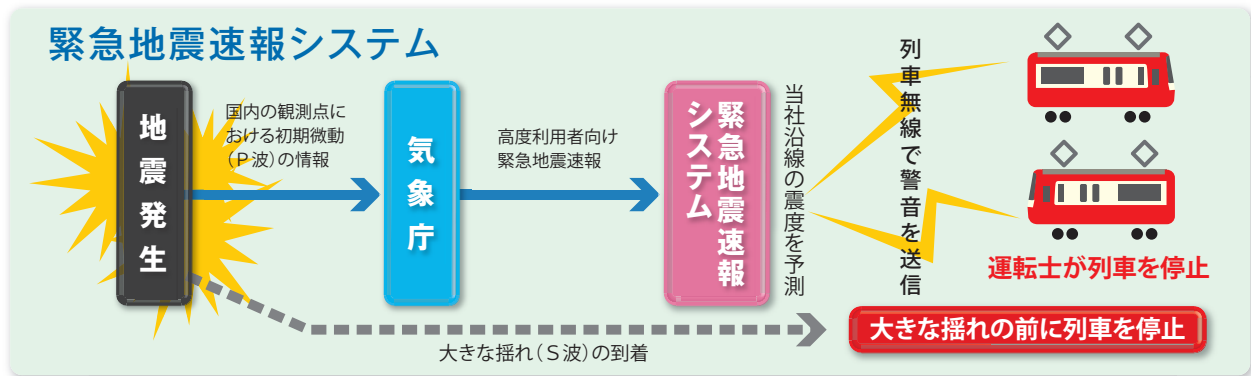
▲安針塚～逸見駅間(施工完了後)

③ 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、運転士に対して列車を安全と思われる場所への緊急停止を知らせる「緊急地震速報システム」を稼働させております。

また、2023年3月に緊急地震速報データを受信する回線を二重化し、受信不能を極力回避するよう増強しました。





※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信するため、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」の情報を利用しております。

その他の自然災害対策

① 暴風時、大雨時における運転規制

区間ごとに風速、雨量が規制値に達した時点で、速度規制または運転見合わせを実施いたします。

<強風のときの対応について>

風速	観測区間における対応
25m/s以上	速度を落として運転
30m/s以上	運転見合わせ

<大雨のときの対応について>

雨量	観測区間における対応
毎時雨量30mm以上または連続雨量200mm以上	速度を落として運転
毎時雨量40mm以上または連続雨量300mm以上	さらに速度を落として運転
毎時雨量40mm以上かつ連続雨量300mm以上	運転見合わせ

※連続雨量とは、雨が降り始めてからの積算雨量のことです。

計画運休について

台風などにおける「計画運休」については、安全確保が絶対ではありますが、極力、輸送を確保いたします。やむを得ない場合には、計画的な運休を実施いたしますが、事前にホームページ等で情報提供を行います。運転再開にあたっては試運転列車などにより安全確認を実施した後、運転を再開いたします。

② 気象観測装置の整備

地震や強風、降雨など、気象状況を的確に把握するため、様々な観測装置を設置しております。また、気象庁の「降水ナウキャスト」等を活用した気象情報システムを設置し、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

総司令部



▲表示パネル



▲監視端末類



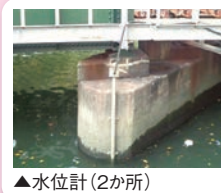
▲風速計(16か所)



▲震度計(13か所)



▲雨量計(10か所)



▲水位計(2か所)



▲レール温度計(5か所)



③ 落石防護柵と落石検知装置の設置

2012年9月24日に発生した、追浜～京急田浦駅間下り線側土砂崩落か所と類似した斜面(沢状地形)では、安全性を高めるために、落石防護柵および落石検知装置を設置して継続的に監視しております。



▲落石防護柵



▲落石検知装置

④ 自治体と津波避難協定の締結

金沢文庫現業事務所完成に伴い、横浜市金沢区と「津波発生時における施設等の提供協力に関する協定」を締結しております。この協定は、大津波警報または津波警報発令時に、緊急に避難する必要があるとき、津波避難者に対して金沢文庫現業事務所を一時避難場所として開放し、受け入れるものです。

また、11月5日が「津波防災の日」とされたことを踏まえ、津波避難誘導訓練を実施しております。



▲金沢文庫現業事務所 外観

⑤ 津波に関する警報等発令時の列車運転等の取扱要領の制定

自治体のハザードマップによると、当社沿線において津波浸水エリアが多いため、津波による浸水が予想される場合、適切な運転規制、避難誘導等による旅客の安全を確保する目的で制定いたしました。この取扱要領に基づき、浸水が予想される区間には、乗務員や線路内で作業する係員にも明確にわかるよう、津波浸水区間表示板を設置したほか、円滑な避難誘導の参考とするため「京急乗務員用防災マップ」を作成し、全乗務員と全駅に配備しております。



▲津波浸水区間表示板

お客さま対応の充実

① 災害時の緊急避難場所の案内図を全駅に掲出

東日本大震災の対応を踏まえ、2011年度から大規模火災が発生した場合、強い地震が発生した場合、大津波警報が発令された場合の緊急避難場所の掲出を全駅に行いました。

さらに、案内図掲出場所の海拔を表示、各自治体の広域避難場所の変更に伴って修正を随時行うとともに、外国人のお客さまに対する4言語表記および掲出場所に合わせ地図の方位を変更し、わかりやすい案内図に変更しております。

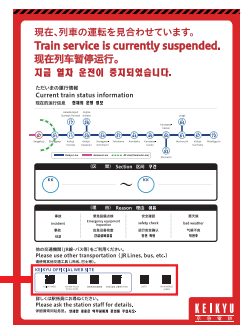


② 帰宅困難者向け備蓄品の配備

大規模災害発生時において、帰宅が困難になったお客さま向けに備蓄しており、全駅に、飲料水、アルミ製ブランケット、レジャーシート、非常用トイレを配備しております。

③ 運転見合わせや遅延時の4言語に対応したご案内掲出

運転見合わせや遅延が発生した場合には、運行していない区間、遅延している時間およびその理由を4言語で掲出しております。なお、掲出物には、当社ホームページ、JNTO(日本政府観光局)、NHK WORLD JAPANの二次元コードも併載し、訪日外国人のお客さま自身でも情報収集のしやすい環境を提供しております。





④ 悪天候や地震に関するご案内

強風や大雨時における鉄道の速度規制や、地震発生時における鉄道の運行(対応)、また、ダイヤが乱れたときの運転調整や振替輸送をまとめた4言語対応の案内をホームページに掲載しております。



⑤ 運行情報配信システム表示装置の設置

列車の運行状況を路線図で分かりやすく表示しております。現在、本線(品川駅ほか20駅)、空港線(羽田空港第3ターミナル駅ほか2駅)、逗子線(逗子・葉山駅)、久里浜線(京急久里浜駅)の全線計26駅に設置しております。



⑥ 駅案内用タブレット・翻訳機能付メガホンの配備

お客さま対応の充実を図るため、駅案内用タブレット端末を全駅に配備しております。(72駅108台)ダイヤ乱れ等の際に、列車運行情報(TID)を駅係員が把握し、適切なご案内を可能にしております。また、訪日外国人のお客さまに対しても適切なご案内ができるよう、路線検索アプリを活用しております。

また別途、4言語同時翻訳機能付メガホンを配備しております。



⑦ 京急線アプリによる情報提供

京急線アプリでは、「列車の運行情報」や「時刻表」、「乗換案内」などの情報を提供するとともに、ダイヤ乱れ時の移動をサポートする便利な機能「迂回ルート検索」、「列車走行位置表示」等を追加し、お客さまに安心して鉄道をご利用いただけるよう努めております。また、当社と接続する他社線のアプリと連携し「時刻表」や「列車走行位置情報」を相互に提供しております。



▲京急線アプリトップ画面



▲迂回ルート検索画面



▲列車走行位置表示画面



▲駅改札混雑状況画面

⑧ 乗務員用タブレットの配備

車内放送およびお客さま対応の充実を図るため、乗務員用タブレット端末を配備しております。(3乗務区240台)

ダイヤ乱れ等の際に、列車運行情報(TID)を車掌が把握し、ご案内に活用しております。また、英語による乗換案内・啓発放送・異常時放送に対応した簡易放送アプリを活用し、外国人のお客さまに対しても適切なご案内に努めております。





◆ 防犯・鉄道テロ対策

① 女性専用車の設定

当社では、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、平日朝のラッシュ時間帯、快特品川行き(金沢文庫までは特急)列車1本と特急品川行き列車5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

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、警視庁および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、併せて行っております。



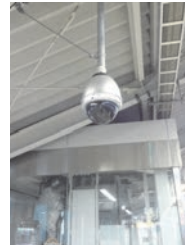
▲「こども110番」ステッカー
(左)東京都内
(右)神奈川県

▲「こども110番の駅」ステッカー

③ 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。2022年度末時点で855台設置しており、今後も増設を予定しております。

また、羽田空港第1・第2ターミナル駅および羽田空港第3ターミナル駅の一部の防犯カメラには、ホーム上等の放置物を検知する機能を備えております。



④ 駅係員・警備員による巡回

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

また、状況に応じて、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るとともに、全線各駅に防犯対策品を配備しております。

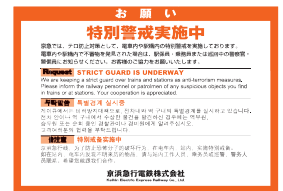
⑤ 駅事務室連絡用インターホンの活用

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ご利用いただけます。



⑥ 不審物発見時の啓発放送・ポスター掲示

駅係員や警備員による特別警戒を実施している旨の啓発放送、ポスターの全駅掲示等を実施し、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。



⑦ 非常用設備の表示

列車内における事案が相次いで発生していることを受けて2022年6月に策定された「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき、鉄道各社で共通化された表示ステッカーを非常通話装置、非常用ドアロック、ホームドア(非常脱出ドア、非常開ボタン)に貼付いたしました。

※ホームドアについては、P25①をご参照ください。

※非常通話装置については、P28②をご参照ください。



▲非常通話装置



▲非常用ドアロック



▲ホームドア



◆ 緊急時対応の体制

当社では、万一の事故発生に備えて、緊急時の体制を備えており、実際に事故が発生した場合に機能するよう、日ごろから整備や訓練を行っております。

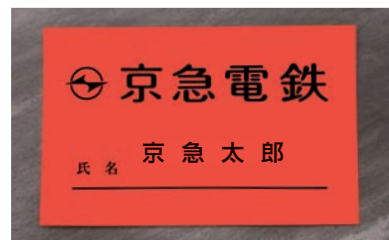
① 緊急自動車の配備

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13台配備し、緊急事態に備えております。



② 緊急時支援活動用ワッペンの携帯

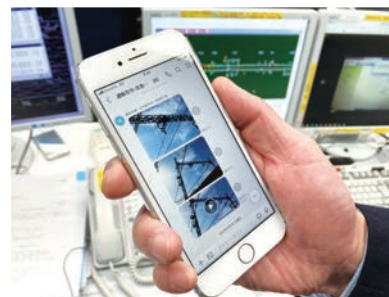
社員が通勤時および私用などで当社線を利用している際に、事故や災害などに遭遇し、急遽現場にて支援活動を行う際の緊急時支援活動用ワッペンを配布しております。このワッペンは常に携帯しており、緊急時には胸元に貼り付け支援活動を行います。



③ 情報伝達用携帯電話の配備

業務中の情報伝達ツールとして全駅でスマートフォンを配備しております。緊急時にはビジネスチャットアプリを使用した画像、動画伝送ツールとして役立てており、画像、動画の伝送訓練を定期的実施し、緊急時において迅速に対応できるように努めております。

また、ビジネスチャットアプリは総合司令部から各駅への情報伝達手段としても活用しております。



④ 可搬型蓄電システムの導入

停電時において駅係員や乗務員が使用する情報伝達用携帯電話、タブレット等を充電できるよう、可搬型蓄電システムを駅や信号扱所、乗務区に計22台配備いたしました。



⑤ 簡易ライト・LEDランタンの配備

万一、災害、事故や停電等が発生した際に、夜間の駅間やトンネル内で停止した列車からの、お客さまの避難誘導を考慮し、2016年4月に簡易ライト、2017年3月にLEDランタンを全線各駅に配備いたしました。



▲簡易ライトおよびLEDランタン



▲駅間におけるLEDランタン(使用時イメージ)

⑥ 事故等に備えた駅間避難誘導経路の整備

万一、駅間で列車事故等が発生した際に、駅係員や警察、消防関係者が迅速な初動対応ができるよう、全線の駅間の線路周辺の状況をまとめた資料を作成し、全線各駅に配備しております。この資料は、沿線の警察署、消防署へも情報提供しております。

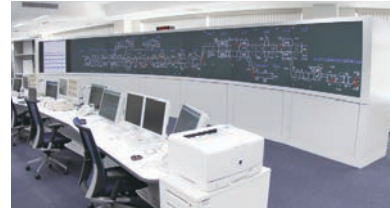




◆ 総合司令所

① 運輸司令

運輸司令には、当社線全線の列車運行状況のほか気象情報等の各種情報をリアルタイムに表示できる運行表示盤(大画面モニタ)を設置しております。また、ダイヤ乱れ等が生じた場合は早期に正常ダイヤへ戻すための支援機能もあり、安全、安定輸送に努めております。



② 施設司令

施設司令には、当社線全線の列車運行と各駅の電気設備等に必要な電気を安定供給するために、全変電所の状態がリアルタイムに表示できる系統表示板を設置しており、司令員が24時間監視、制御を行っております。

今後も、施設司令業務の更なる正確化、自動化、迅速化、効率化を実現するとともに、日々の安全、安定輸送の確保に努めてまいります。



③ 旅客サービス司令

旅客サービス司令は、列車運行・気象・災害情報や啓発・広告文などを当社線の駅、列車内のメッセージ表示器や京急ホームページに配信し、お客さまにお知らせしております。また、情報伝達用携帯電話を利用し、列車運行に関する様々な事象の発生、経過情報やお客さまのご案内に必要な情報を駅、乗務区、関係部署の社員へ連携しております。

その他、振替輸送の受託、依頼や列車の運行情報などを直接他社局と連携しております。



◆ 対策本部室

① 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整備しております。なお、この対策本部室は総合司令所のほか、本社にも設置しております。対策本部室には、泉岳寺駅を除く全駅の映像を基幹ネットワークを用いリアルタイムで確認できる駅映像伝送システムを整備しております。また、大規模災害時に別途設置される危機対策総本部等との情報共有を図るため、WEB会議システムを整備しております。



▲総合司令所対策本部室



▲本社対策本部室

② 警視庁緊急時直通電話・衛星電話・JR電話(鉄道電話)、有事への備え

災害時などの通信規制による固定電話や携帯電話の使用不能時でも関係機関への連絡が行えるよう、総合司令所と本社対策本部室に警視庁緊急時直通電話、衛星電話、およびJR電話(鉄道電話)を設置しております。

さらに、弾道ミサイルの飛来時などに迅速に対応するため、国からの緊急情報等を専用回線を利用して受信する緊急情報ネットワークシステム(エムネット)を総合司令所、本社対策本部室ほか1か所に整備し、有事に備えております。





◆ 連続立体交差事業

① 大師線連続立体交差事業

川崎市の都市計画事業である大師線連続立体交差事業のうち、段階的整備区間として、東門前駅付近～小島新田駅付近の約980mの区間を、2019年3月に地下へ切替えました。これにより、産業道路第1踏切道(東京大師横浜線)を含む4か所の踏切が除却され、踏切事故の解消や道路交通の円滑化が図られました。

2022年度は、大師橋駅駅舎の基礎構築、小島新田駅ホームの本設上家設置、トンネル坑口の浸水防止壁の設置などを行いました。2023年度は、引き続き大師橋駅の駅舎および小島新田駅の駅舎、ホーム等の工事を進めてまいります。※連続立体交差事業は「川崎市が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。



▲大師橋駅駅舎の基礎構築



▲小島新田駅ホームの本設上家設置



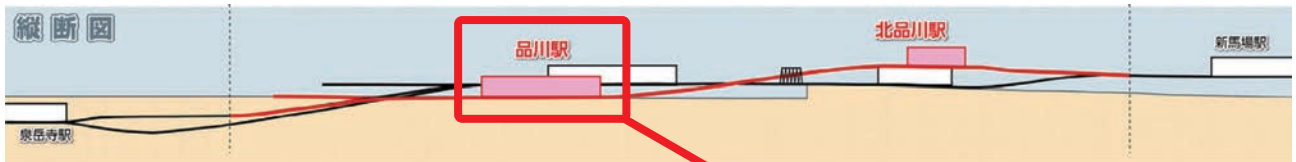
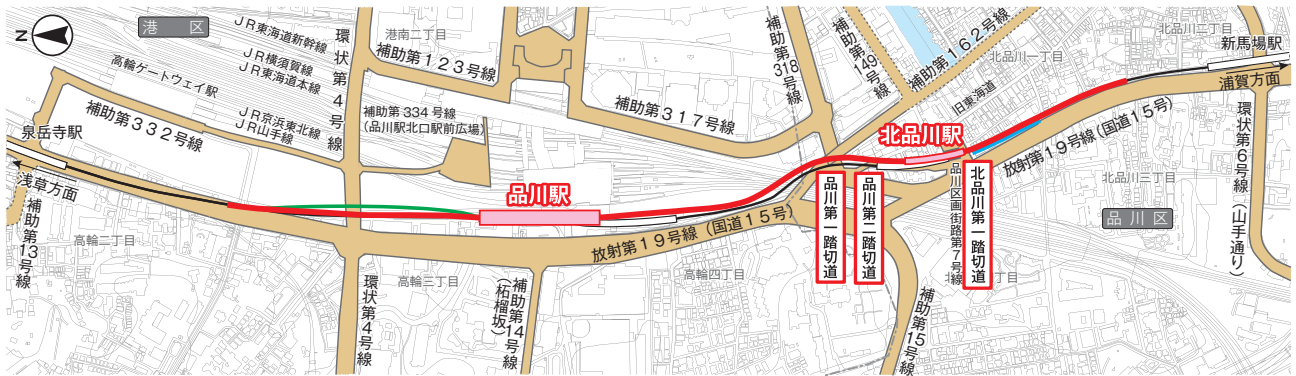
▲トンネル坑口の浸水防止壁の設置

② 品川駅付近連続立体交差事業

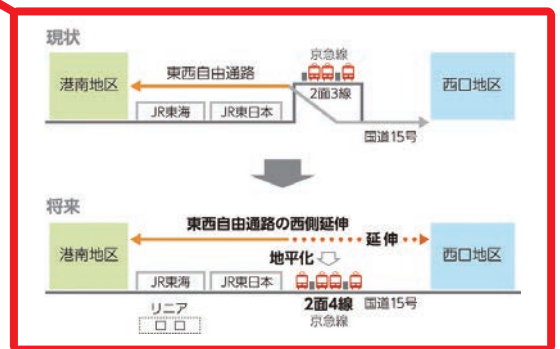
泉岳寺～新馬場駅間においては、品川第1踏切道(八ツ山通り)をはじめとする3か所の踏切道が存在し交通渋滞の要因となっております。そのため、東京都の都市計画事業として同区間を高架化し、踏切道を除却いたします。

また、品川駅の地平化および2面4線化を図り、利便性および安全性の高い駅へと再編いたします。

2022年度は、品川駅の仮設化工事を進めました。2023年度も引き続き安全に工事を進め早期事業完了を目指してまいります。※連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。



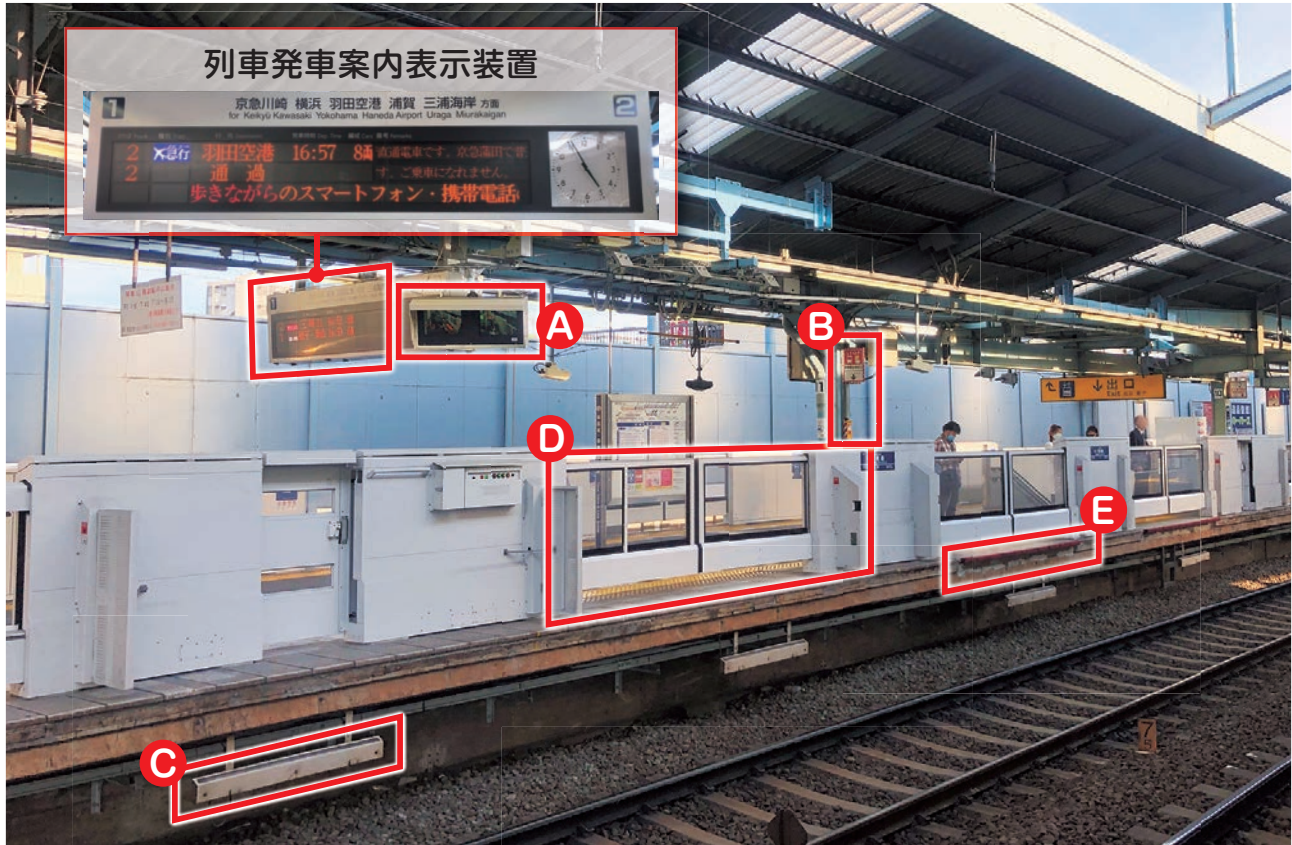
▲品川駅付近の外観(2023年3月)



▲品川駅地平化イメージ



◆ 駅の安全対策



Ⓐ 監視カメラ(ITV)・乗降視認性向上板の設置

車掌がドア操作時に安全を確認しやすいように監視カメラ(ITV), 乗降視認性向上板を設置しております。



Ⓑ 非常停止ボタン

ホーム上の非常停止ボタンを押すことで、運転士・車掌および駅係員に危険を知らせることができる装置を全駅に設置し、事故防止を図っております。また、視認性を向上させるために、押しボタンを示す大型の表示板を設置しております。なお、2017年度から、お客さまの申告等に即時対応を可能とするため、駅事務室内にも非常停止ボタンを設置いたしました。



Ⓒ 足下灯(そっかとう)

ホームと車両の隙間が空いている駅においては、従来からの足元を照らす照明をつけておりますが、より気付きやすくするため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、現在16駅に設置しております。



■ 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、ホーム下等への避難が困難な所で速やかにホーム上へ避難できるように、ホームステップを設置しております。





㊦ホームドアの設置

2010年度に羽田空港第3ターミナル駅にホームドアを導入後、2022年度は京急東神奈川駅、日ノ出町駅および汐入駅にホームドアを設置し、計12駅にホームドアの設置が完了いたしました。ホームドアは、久里浜工場にて列車に搬入し、終列車後に設置駅まで運搬を行います。また、終列車後から始発列車までの短時間にホームドアの設置作業を行うため、あらかじめ取り付け位置に近い場所で積み降ろしを行うなど、効率よく作業を行います。

今後は、梅屋敷駅、八丁畷駅、生麦駅、弘明寺駅、杉田駅、金沢文庫駅および金沢八景駅のホームドア設置を進めてまいります。

※非常用設備の表示については、P20⑦をご参照ください。



▲日ノ出町駅



▲汐入駅



▲運搬の様子

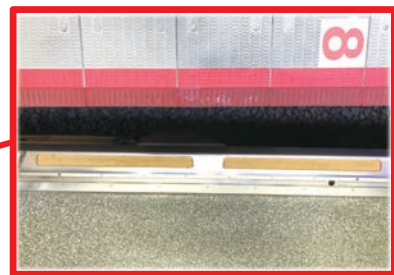
㊦曲線ホームの隙間対策

曲線のホームでは、直線のホームに比べて隙間が広がってしまうため、赤色のクシ状ゴムを設置しており、これまでに平和島駅2・4番線、川崎大師駅2番線、京急鶴見駅1・2番線、追浜駅1番線、安針塚駅1番線に、また車椅子利用者の単独乗降を目的として羽田空港第3ターミナル駅1・2番線の6両および8両列車の最後部乗降口に設置しております。

2022年度は、日ノ出町駅1・2番線に設置いたしました。引き続き、クシ状ゴムによる曲線ホームの隙間対策を必要に応じて進めてまいります。



▲日ノ出町駅 1番線



▲京急鶴見駅 2番線



▲追浜駅 1番線



■ 内方線の設置

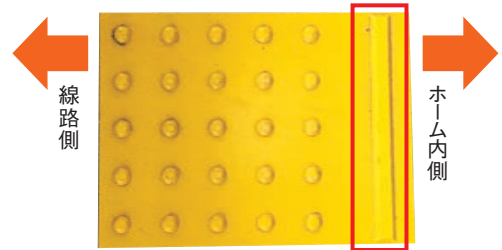
内方線の設置が必要なすべての駅への設置が完了しております。



▲上大岡駅 1番線



▲京急久里浜駅 1・2番線



▲内方線付き点状ブロック

■ CP (Color Psychology) ラインの設置

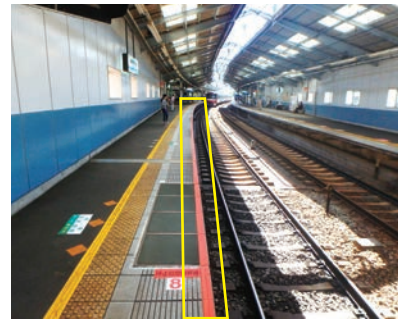
乗降時のお客さまの注意喚起を図るため、ホームの先端に赤いライン「CPライン」を設置しております。



▲川崎大師駅 2番線



▲鶴見市場駅 2番線



▲横須賀中央駅 1番線

■ 駅ホームベンチの安全対策

駅ホームのベンチはほとんどが線路に向けて着席するよう設置してありましたが、ホームドアの無い駅では立ち上がった勢いで線路内に転落するおそれがあるため、線路と平行な向きに着席するベンチの整備を進めております。2022年度は川崎大師駅、六浦駅ほか4駅に整備し、安全性の向上を図りました。



▲川崎大師駅



▲六浦駅

■ 死傷事故の減少に向けた青色照明の設置

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照明を2008年2月に弘明寺駅構内に導入して以降、順次設置を進め、2022年度末現在で、21駅、4か所の踏切道に設置しております。





■ 自殺防止の取り組み

駅ホームでの自殺防止の一環として、一般社団法人「日本ののちの電話連盟」のご協力を得て、全駅ホーム端部に相談窓口の看板を設置しております。

また、厚生労働省の協力を得て京急の取り組みと相談窓口を紹介するポスターを全車両に掲出してあります。

このほか、駅の列車発車案内表示装置や主要駅改札口付近に設置されているモニターでの相談窓口のご案内、駅でのチラシ配布など啓発活動に努めました。



■ 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、泉岳寺駅を除く全72駅(82台)に設置しております。

※2022年度は、25人のお客さまを救護する際に使用いたしました。
※全駅の係員が普通救命講習を受講しております。P11⑨をご参照ください。



■ 地下駅の火災対策

地下駅の大鳥居駅、天空橋駅、羽田空港第3ターミナル駅、羽田空港第1・第2ターミナル駅および大師橋駅においては、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、2003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、誘導案内看板、スプリンクラー等を設置しております。



▲蓄光明示物



▲避難経路図



▲地下駅の火災対策「スプリンクラー」

■ 地下駅構内への浸水対策

空港線糀谷～穴守稲荷駅間および穴守稲荷駅から先のトンネル区間については、浸水対策としてトンネル入口部に浸水防止扉や浸水防止壁を設置しております。また、大鳥居駅地上入口および天空橋駅地上入口についても、浸水対策として防水シートや防水シャッターを設置しております。



▲大鳥居駅西口(シャッター開)



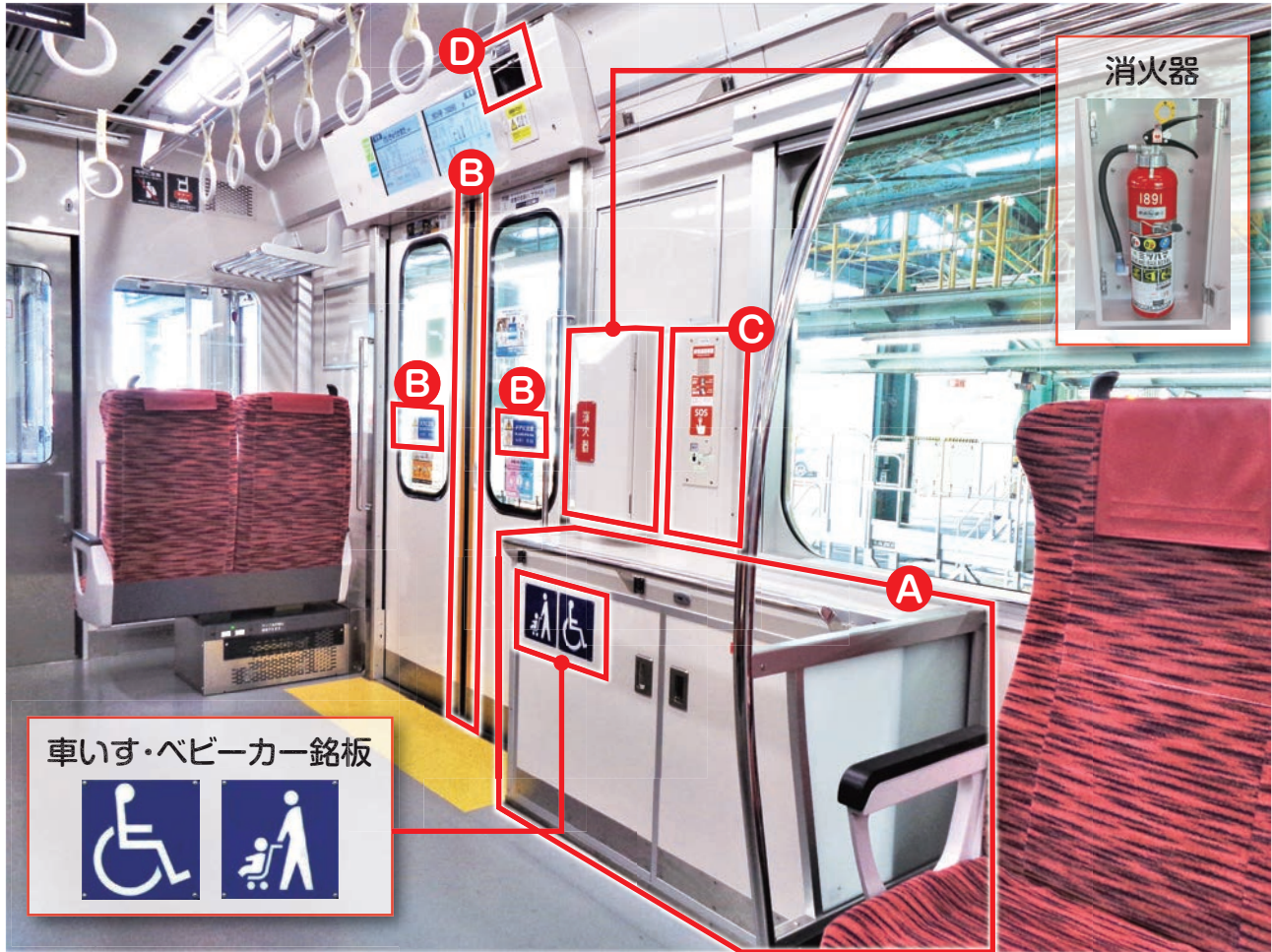
▲大鳥居駅西口(シャッター閉)



▲大鳥居駅トンネル入口(京急蒲田方)



◆車両の安全対策



Ⓐ非常脱出ハシゴの整備

万一、事故等が発生した際に、お客さまのホーム以外における車外への避難誘導を考慮し、非常脱出ハシゴを2007年度の新造車両から搭載しているほか、すべての駅および駅間距離の長い場所の沿線にも設置しております。



Ⓑドア注意ステッカー・ドア先端部の黄色表示

全車両に、ドア内側戸先に黄色表示を行い、ドア開閉の動きをわかりやすくしているほか、ドアに「ドア注意ステッカー」を貼付するなど、安全性、快適性に配慮しております。



Ⓒ非常通話装置

車内で非常事態等が発生した場合に乗務員に通報する装置として、全車両に乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しております。
※非常用設備の表示については、P207をご参照ください。



Ⓓ車内防犯カメラ

お客さまの安心、安全と快適にご利用いただけるよう、車内防犯カメラを2020年度の新造車両から搭載しております。





■ 非常装置のご案内ステッカー

車内に設置されている非常事態を通報する「非常通話装置」や、非常時に使用する「消火器」の位置を表したステッカーをドアの上部に貼付しております。



■ 車両の更新・改造

毎年度、継続的に車両の更新・改造を進めております。車体、機器、客室設備の更新、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。

●2022年度

更新 1000形 8両



▲1000形

■ 列車無線電源二重化

非常事態を知らせる列車無線の発報信号動作中に、列車無線装置への電源が遮断された場合には、自動で予備電源(充電機)に切り換わる装置を全乗務員室に装備しております。

■ 携帯型列車無線機

運輸司令と乗務員との間で通話ができる列車無線装置については、通話音質が向上した空間波列車無線装置(SR)を使用しており、車両に搭載した無線機のほか、携帯型列車無線機を使用しております。



▲使用イメージ

■ 車両の転落防止幌・転落防止警報装置の装備

車両の連結面からのお客さまの転落を防ぐため、転落防止幌を設置しております。

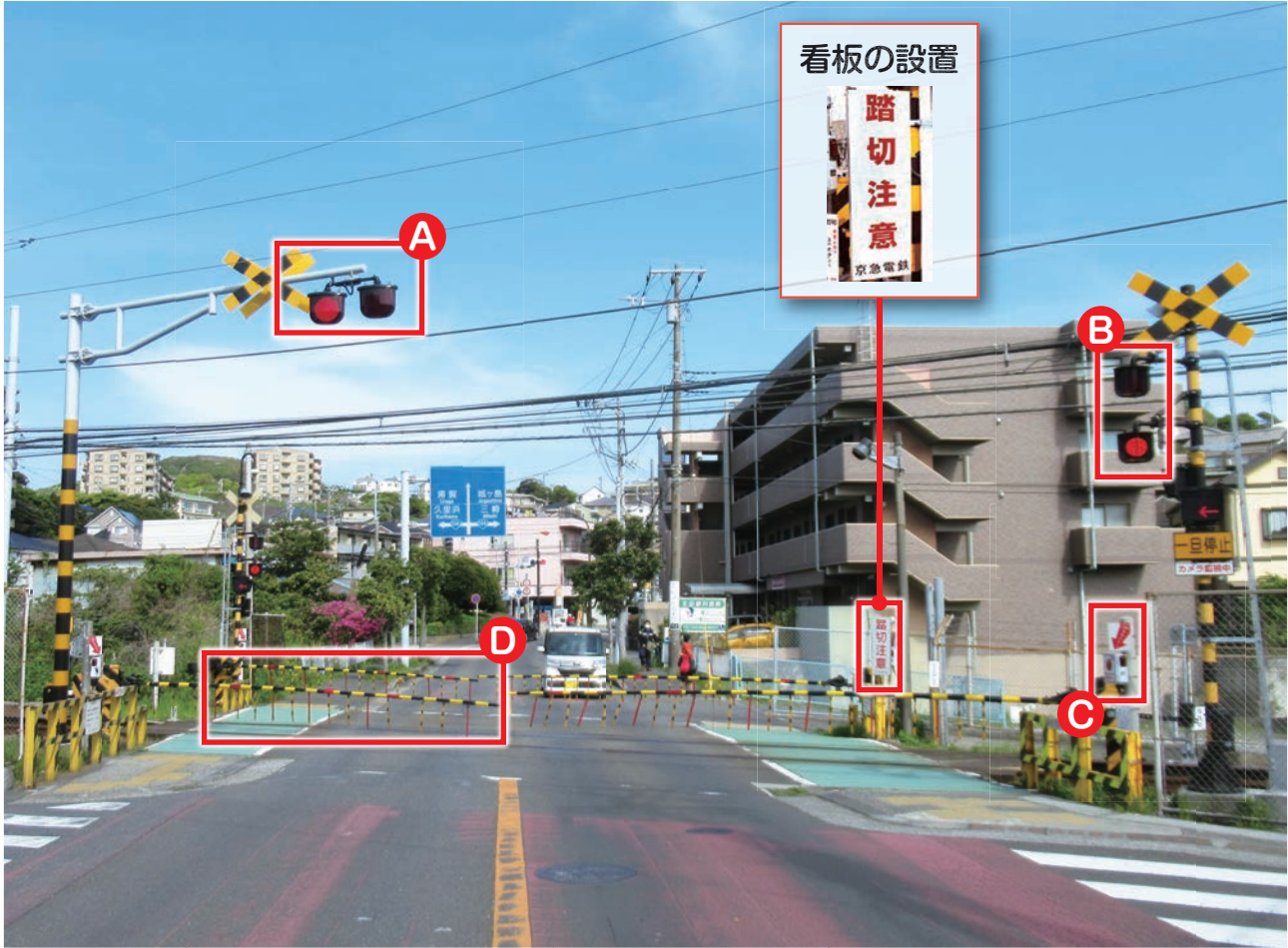
また、転落防止幌が設置できない先頭車両同士が連結した場合における、ホームから連結部分への転落防止対策として、警報音と音声で注意を促す装置を1000形4両編成に装備しております。



▲転落防止幌



◆踏切道の安全対策



A オーバーハング型警報機

踏切道を通行する自動車や歩行者が遠くからでも踏切の存在が分かるように、高い位置に警報灯を設置しております。



B 全方向型踏切警報灯

どの角度からでも点滅が確認できる全方向型踏切警報灯を設置しております。



C 非常ボタン

踏切道の非常ボタンを押すことで、踏切道内に異常があることを列車の運転士に知らせることができるボタンであり、すべての踏切道に設置しております。また、非常ボタンの取付位置を分かり易くするため、表示板も設置しております。



D 垂れベルト

踏切警報機動作後の遮断かん降下に合わせてベルトが垂れ下がり、通行者に対して遮断開始の注意喚起および遮断かんの視認性向上を目的に、一部踏切道に設置しております。





■ 警報機・遮断機

当社線にあるすべての踏切道(86か所)に設置しております。また、自動車が通行する踏切道において、遮断かんの折損を防止する装置を設置しており、自動車が立ち往生した際に、遮断かんを斜め上に押し上げて脱出することが可能となっております。



■ 踏切道監視カメラの設置

踏切道における事故抑止と異常時における状況確認を迅速に行うため、すべての踏切道に監視カメラを設置しております。



■ 発光信号機

非常ボタンの操作または障害物検知装置が障害物を検知すると赤色灯の明滅により、列車の運転士に対して異常を知らせるための信号機であり、すべての踏切道に設置しております。



■ 障害物検知装置

自動車が通行する踏切道において、立ち往生を自動的に検知する装置を64か所の踏切道に設置しております。なお、一部の踏切道では、検知機能を強化した三次元レーザーレーダ方式等を設置し、踏切道における安全性向上を図っております。



■ 踏切脱線防止ガード

自動車が通行する踏切道(64か所)においては、列車の進行方向約24mの区間に踏切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。



■ カラー舗装化

一部の踏切道では踏切道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。



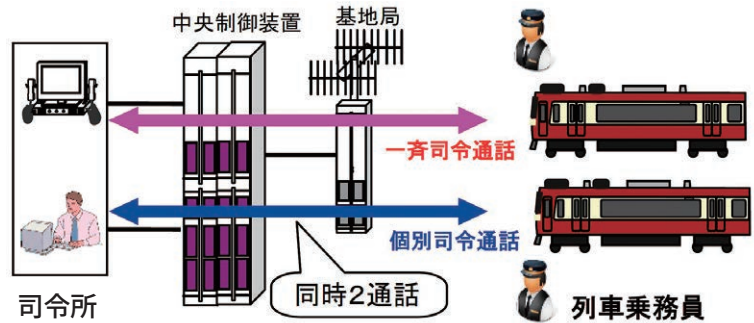


◆ 施設の安全対策

① 列車無線デジタルSRの整備

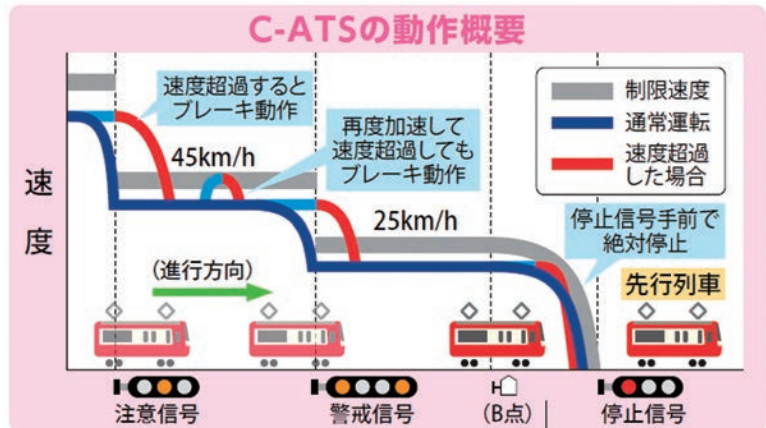
列車無線装置は、従来のIR(誘導無線)方式からSR(空間波)デジタル方式に改良を実施し、司令と乗務員間の通話音質を向上させるとともに、乗務員に対して文字による情報伝達ができるシステムを装備しております。今後は、1回線のみ通話機能を、2回線同時通話できるものとし、迅速な情報連絡が行えるようにしてまいります。

なお、非常時に周囲の列車に対して停止手配を執る防護無線についてもデジタル化を行い、より信頼度の高いシステムとしております。



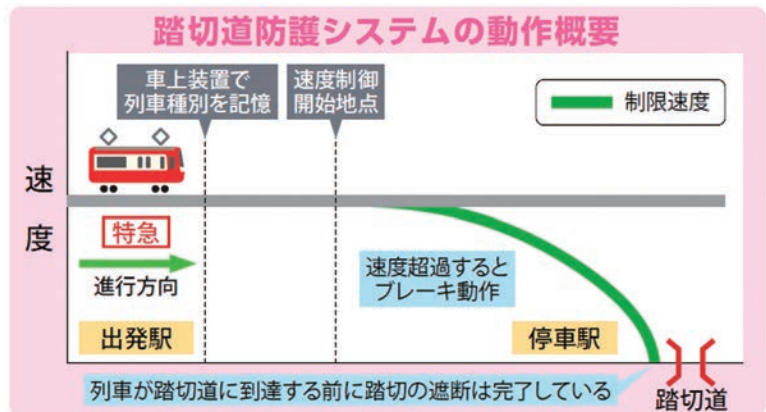
② C-ATSの整備

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進入しない様に、停止信号の手前に自動的に列車等を停止させるバックアップ装置です。1968年から導入した1号型ATSを更新し、2009年から運用を開始した高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証され、新幹線でも採用されている伝送方式を採用、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照査(スピードチェック)が可能になったほか、信号区間内を連続的に制御することができます。また、急曲線区間や分岐区間(ポイント)、線路終端部などでの速度制限にも対応し、保安度がさらに向上いたしました。



③ 踏切道防護システムの整備

C-ATSの機能向上による「踏切道防護システム」を当社全線に整備しております。このシステムは、駅に停車すべき列車が誤って駅を通過した場合に、踏切道手前までに列車を停止させるか、踏切道に到達する前に踏切遮断機の遮断が完了するように列車を制御し、踏切道における更なる安全性を向上させるものです。



④ 運行管理支援システムの設置

当社線の各駅における信号取扱業務を、自動進路制御機能などで支援する運行管理支援システムを設置し、更なる運転保安度の向上と安全・安定輸送の維持を図っております。



▲運行管理支援システム(運行支援車)



⑤ 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, レール削正車などの保守用車も配備しております。



▲マルチプルタイタンパー

⑥ 脱線防止レール・脱線防止ガード

曲線などにおける脱線を防止するため, 一般的な基準より厳しい基準を設け, 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。



▲脱線防止ガード

⑦ 線路の改良・交換

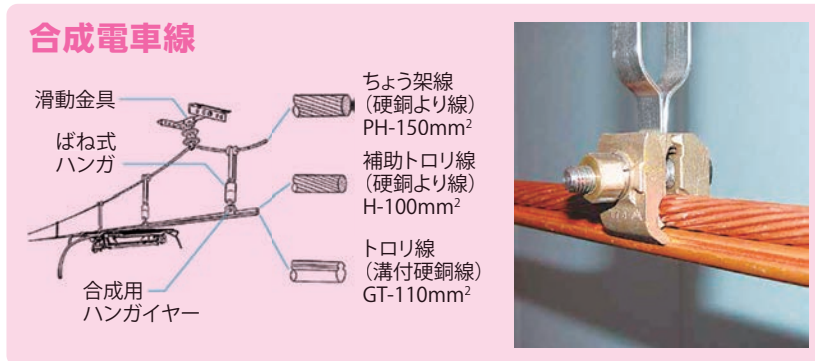
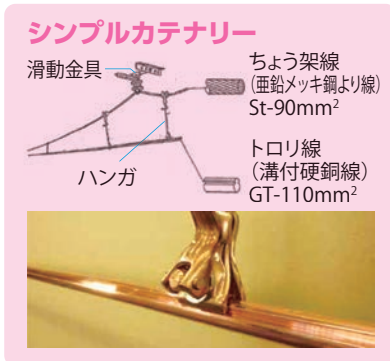
軌道の強化と乗り心地の向上のためにレールの重量化(長さ1m当りのレール重量を50kgから60kgに交換)を行い, 線路の改良を推進しております。また, 軌道の安全を図るため, 定期的に打音検査を実施するほか, 全線にわたりレール, まくら木, 分岐器交換, および機械による道床(砕石)交換等を計画的に実施しております。



▲PCまくら木交換

⑧ 合成電車線の採用

電車へ電気を送る電車線は, 一般的にはシンプルカテナリー方式を採用していますが, 電車線断線事故を防止するため, 当社では補助トロリ線をトロリ線の上に添えて電氣的, 機械的に2本の電線を一体化させた, 当社独自の合成電車線を採用しております。今後も合成電車線への更新工事を順次進め, 列車の安全, 安定輸送に努めております。





⑨ 防雷設備の設置

落雷による人的被害や設備の損傷を防ぐため、京急蒲田駅と金沢文庫駅に設置しております。また、高架橋上の高い位置にある電車線設備を落雷の直撃から守るため梅屋敷～雑色駅間、京急蒲田～糀谷駅間に架空地線を設置しております。



⑩ 監視カメラ(ITV)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(ITV)用モニタを56駅420台設置しております。なお、順次カメラおよびモニタの更新を行い、視認性向上を図っております。



◆ 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を整備しております。

② 列車接近警報装置の設置

触車災害を防止することを目的に、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ております。



③ 保守用車のハンドスコッチ確認装置の整備

留置した保守用車の逸走を防止する車輪止め(ハンドスコッチ)のかけ忘れおよび外し忘れを防止するため車内に確認装置を整備しております。



▲ハンドスコッチ



▲ハンドスコッチ格納表示灯



③ 神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた対応について

2019年9月5日(木)11時43分頃に神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故により、ご利用のお客さま、沿線の皆さまに多大なるご迷惑をおかけしたことを深くお詫び申し上げます。

2021年2月18日(木)、運輸安全委員会から鉄道事故調査報告書が公表され、事故調査の専門家が必要と考える再発防止策は、これまで当社が実施してきた対策と一致しており、当社の対応について一定の評価をいただいております。

引き続き、二度と同様の事故を起こさぬよう再発防止に努め、改善を図ってまいります。

【事故概要】

- 該当列車 下り 快特 三崎口行 8両編成
- 状況 山側から侵入してきたトラックの荷台部分に列車が衝突、周辺設備を損傷させながら1～3号車が脱線
- 乗車人数 約500人
- 運転再開 復旧作業および安全確認が完了したことにより、9月7日(土)13時13分に上下線とも運転を再開

◆事故発生後の再発防止対策

① 運転士作業基準の見直し

発光信号現示時のブレーキ操作について、従来の「発光信号現示があったときは、すみやかに停止すること」から「発光信号の現示があったときは直ちに非常ブレーキを使用して停止すること。視認した発光信号機の外方に確実に停止できる場合のみ、常用ブレーキの使用も可とする」に変更いたしました。

② 発光信号機見通し距離の見直し

発光信号機の設置ルールを、より余裕を持った見通し距離に変更いたしました。

③ 発光信号機の増設

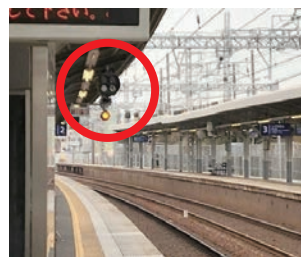
変更した設置ルールに基づき、当該踏切道以外の踏切道についても、必要な箇所に発光信号機を増設いたしました。

④ 制動操作支援システムの導入

発光信号現示時における乗務員の制動操作を支援するため、高機能ATS(C-ATS)の活用により、45km/h以下に減速するシステムを、交通量が多く渋滞や歩行者の滞留が多い踏切道等に順次導入しております。

⑤ 「案内表示および迂回経路を示す誘導看板」の設置を要請

当該大型トラックが通行したと思われる通行経路上に、大型車の進入を抑制するための案内表示および迂回経路を示す誘導看板の設置を道路管理者である横浜市へ要請し、設置されました。



▲神奈川新町第1踏切道(下り線)に対する発光信号機の増設



▲国道15号への迂回看板

◆今後の対応について

この列車脱線事故の教訓から安全性向上のため、ハード面ではさらなる安全設備の充実を図り、ソフト面ではヒヤリハット報告に対する対応状況の継続的な確認等を実施してまいりました。今後も、部門を越えた繋がりをさらに強固なものにするとともに、事故の芽を摘む感性を磨き、さらなる安全風土向上に取り組んでまいります。



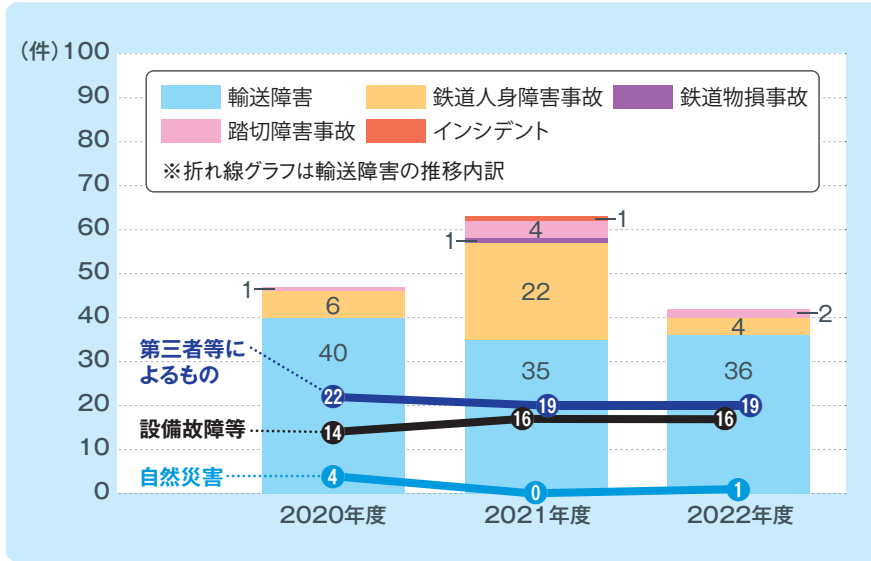
4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

2022年度に発生した鉄道運転事故等は、次のとおりです。

ご利用のお客さまおよび沿線の皆さまには大変ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

さらなる安全対策を推進することにより、鉄道運転事故等の防止に取り組んでまいります。

◆ 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生件数



※鉄道運転事故とは、「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」をいいます。また、警察から自殺と判断されない事故は、鉄道運転事故として計上されます。

※輸送障害とは、列車または車両の運転に障害を及ぼしたもので、鉄道運転事故に該当しないものをいいます。また、上記発生件数には、国土交通省に報告義務のないものについても含まれております。

※インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

鉄道運転事故・輸送障害

2022年度の鉄道運転事故は、ホーム上や線路内、または踏切道内にて旅客や公衆が誤って接触したこと等による、鉄道人身障害事故4件(2021年度は22件)と踏切障害事故が2件(2021年度は4件)発生しました。

また、輸送障害については、36件(2021年度は35件)発生しました。

■ 南太田変電所における停電に対する対応

南太田変電所におけるリレー故障により、横浜変電所から弘明寺変電所間で停電が発生、横浜～上大岡駅間で運転を一時見合わせました。

対策として、不具合のあったリレーを交換するとともに、全変電所の点検を実施し、異常のないことを確認いたしました。

■ 京急長沢駅～津久井浜駅間における列車と倒木の接触に対する対応

同区間走行中に上り列車の運転士が、線路内にあった倒木を発見し、直ちに非常ブレーキ操作を行いました。間に合わず、倒木と接触し停止いたしました。

対策として、全線において倒木等の恐れがある樹木の確認を行い、伐採等の対策を実施いたしました。

インシデント

2022年度のインシデントは、0件でした。



5 お客様からのご意見

当社は、お客様からのご意見、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ております。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、安全対策を数多く実施しております。

◆お客様からのご意見による改善例

ご意見

北品川駅付近に住んでおり、品川駅付近連続立体交差事業の騒音に悩まされている。工事はこれから先何年も続くことから、周辺住民に寄り添いながら工事を進めていただきたい。

改善例

既に設置していたフラットパネルの仮囲い(高さ3m)に防音材を設置いたしました。また、駅の上屋と壁の隙間に防音シートと工事中の騒音源に吸遮音パネルを設置いたしました。さらに後日、フラットパネルの高さを5mに嵩上げし防音材を設置、北品川駅ホーム背面にも防音シートを設置いたしました。



▲改善前



▲改善後



▲改善前



▲改善後



6 お客さま・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。日ごろから、お客さまや沿線の皆さまをはじめ、警察や消防、自治体との連携や協力が欠かせません。

お客さま・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いたします。

◆安全啓発活動

全国交通安全運動で小学生に啓発活動

毎年、全国で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、1978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。



安全の取り組みの紹介や体験イベントの実施

例年、京浜急行電鉄(株)久里浜工場を会場として、京急ファミリー鉄道フェスタを開催し、当社の安全への取り組みと鉄道への理解を深めていただくイベントを実施しておりましたが、2020年以降は新型コロナウイルス感染拡大防止のため一般開放は中止しております。一方で、少人数でのイベント貸切列車での工場見学や乗務員体験などのイベントを実施しております。



マナー啓発ポスターの掲出

駅および車内におけるマナー対策として、親しみやすいキャラクターをデザインした「マナー侍」シリーズのポスターを掲出しております。定期的に内容(テーマ)を変更しており、2022年度は「新型コロナウイルス感染拡大防止」と「エスカレーターのマナー」に関するポスターを全駅、全車両に掲出し、お客さまへマナー啓発を行っております。



踏切道の安全確保に向けた啓発活動

踏切道における安全確保のため、車内、全駅および発光信号機動作が多い踏切道にポスターを掲出いたしました。

また、2022年度は、警察ご協力のもと、乗務員、駅係員ほか当社関係者が発光信号機動作の特に多い踏切道で「安全に横断!踏切キャンペーン」を実施いたしました。



▲踏切道掲出状況



▲キャンペーンの様子



▲キャンペーンの様子



国、自治体や他鉄道事業者との共同キャンペーン

- ・「かけこみ乗車防止キャンペーン」 4月1日～4月30日
- ・「ベビーカー利用に関するキャンペーン」 5月1日～5月31日
- ・「声かけ・サポート運動強化キャンペーン」 9月1日～10月31日
- ・「エスカレーター歩かず立ち止まろうキャンペーン」 7月25日～8月31日
- ・「やめましょう、歩きスマホキャンペーン」 11月1日～11月30日
- ・「プラットホーム事故0(ゼロ)運動」 12月1日～2023年1月10日

◆ご利用のお客さまへお願い

駅・ホーム等でのお願い

● 声かけ・サポートにご理解・ご協力をお願いします

当社では、お客さまに安心してご利用いただけるよう、お困りのお客さまに対して積極的にお声かけを行うとともに、周囲のお客さまからも、お困りの方に対して、お声かけのご協力をお願いいたします。

● 不審物発見時は乗務員・駅係員・警察官・警備員へお知らせください

駅構内や車内で不審な物を発見したときは、手を触れずに乗務員・駅係員、巡回中の警察官・警備員にお知らせください。

● 発車間際の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。

● 携帯電話・スマートフォンを操作しながら駅構内を歩くのは危険です

駅構内等における携帯電話・スマートフォンのながら歩きによるお客さま同士の衝突や線路への転落等の事故を防止するため、操作しながらの歩行はおやめください。

● 黄色い点状ブロックの内側をお歩きください

電車をお待ちの際、また、電車からお降りの際は黄色い点状ブロックの内側をお歩きください。

● エスカレーターでは歩行せず手すりにおつかまりください

お客さまに安全にご利用いただくため、エスカレーターご利用の際は歩行せず、手すりにつかまりご利用ください。エスカレーターを駆け上がると、他のお客さまとの接触や思わぬ非常停止につながり大変危険です。





- 車いす・ベビーカーご使用で、ホームで電車をお待ちの際は、必ずストッパーをおかけください



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

非常停止ボタンは全駅に設置しております。
※P24⑤をご参照ください。



- 線路内への落とし物にご注意ください

落とし物をしてもすぐには拾得できません。
もし線路内に落とし物をされた場合は、
駅係員または警備員にお知らせください。
線路内には絶対に降りないでください。



- 体調が悪い時は無理をなさらず、次の駅で降りて、駅係員にお申し出ください

踏切道でのお願い

踏切警報機が鳴動後に無理に進入すると障害物と判断し、発光信号機が動作します。運転士は発光信号機が動作すると、直ちに非常ブレーキを使用し発光信号機の手前に停止するよう運転操作をおこないます。

踏切警報機が動作してからの横断は、横断する方自身が危険にさらされる状況をまねくとともに、急ブレーキにより列車内のお客さまが転倒する恐れや乗り心地の悪化につながります。また、安全確認ができるまで列車が低速で走行することにより、踏切道の遮断時間が長くなり、列車の遅延にもつながります。

- 踏切道の警報機が鳴動したら踏切道には入らないでください
- 万一、踏切道内に取り残された人・自転車・車等を見かけたときは、非常ボタンを押してください

非常ボタンは全踏切道に設置しております。
※P30⑥をご参照ください。





ご利用の列車内で事故・災害発生時のお願い

- 異常を発見したら非常通話装置で乗務員へ状況を伝えてください
- 車外へ避難する場合は係員の指示に従ってください
- お身体が不自由なお客さまがいらした場合は、お客さまにお手伝いをお願いする場合があります。
- 線路外への避難は係員の指示により、お客さまに誘導のお手伝いをお願いする場合があります。



◆ 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こともございますが、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、ご協力をお願いいたします。





7 新型コロナウイルスの感染予防に関する 主な取り組み

※2023年5月8日の新型コロナウイルス感染症の第2類から第5類への指定変更に伴い、一部の取り組みを終了しております。

◆ご利用のお客さまへの対応

■ 定期消毒作業(抗菌剤によるコーティング・消毒液による清掃)

新型コロナウイルスの感染予防を図るため、電車車内の手すり、つり革、車内の座席シートおよび空調フィルターに抗ウイルス、抗菌剤によるコーティングをいたしました。また、自動券売機、自動改札機、待合室、階段手すり、旅客トイレ、エスカレーター手すり、エレベーター押しボタンなどの駅設備には定期消毒を実施いたしました。このほか、改札カウンターおよび待合室の自動ドア開放による換気、感染予防をお願いする放送、すべてのトイレにハンドソープの設置、呼び出し用インターホン、飛沫対策シールド等の設置、全72駅にお客さま向けアルコール消毒液の設置をいたしました。



▲駅消毒液設置



▲駅設備消毒作業



▲飛沫対策シールド



▲呼び出し用インターホン

■ 外気導入空調による車内換気

当社の車両はすべて(100%)に外気導入空調を設置し常時車内換気を行っているほか、概ね10分間隔以内の駅停車時にドア開閉による空気の入れ替えが行われております。

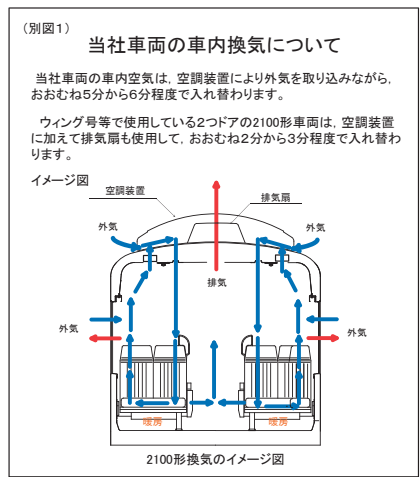
また朝、夕のウィング号は、停車駅が少ないため駅間乗車時間が長くなりますが、空調装置に加えて排気扇を使用し強制換気を実施(別図1参照)、座席にも余裕がありますので是非ご利用ください。



▲車内消毒清掃



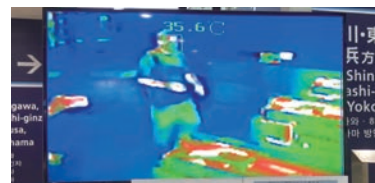
▲座席コーティング



▲当社車両の車内換気について

■ 体温測定システムの設置

お客さまに安心して駅をご利用いただくため、訪日外国人のお客さまの乗車も多い、羽田空港第3ターミナル駅2階改札口に体温測定システムを設置いたしました。



▲体温測定システム

■ 混雑を避けたオフピーク乗車のご協力依頼

当社ホームページにて、車内換気や感染対策について紹介するとともに、座席指定制の各ウィング号のご紹介、主要駅(品川駅、横浜駅)の平日朝夕ラッシュ時のご利用状況を紹介するなど、快適なご利用へのご案内や、ラッシュ時間帯を避けたオフピーク乗車にご協力をお願いいたしました。

■ 企画乗車券ご利用のお客さまへの取り組み

「みさきまぐろぎっぷ」などのおトクなきっぷは、沿線自治体や各加盟店舗との調整、受け入れ体制および感染拡大防止対策の整備状況の確認を実施するとともに、加盟店の混雑状況表示システムを活用するなど、安全、安心にお出かけいただけるよう、対策に取り組みました。

■ 京急ミュージアムの感染対策

京急ミュージアムでは、館内設備や備品などの定期的な除菌を行うとともに、入館人数制限やWEB事前予約を行うなど、感染対策を徹底いたしました。



◆当社従業員への対応

お客さまに感染させない、自らも感染しない行動として、手洗い、手指消毒の徹底、出退勤時の検温等社員の健康管理、駅事務室各所の消毒、換気を実施、執務室入口等に消毒液を設置、執務室内、食事スペースにアクリル板を設置し、トイレには手指用の石鹸と消毒液および便座用消毒液を設置いたしました。

■京急グループ本社エントランス・執務室の対策

本社入口に検温機能付消毒ディスペンサー、受付にはアクリル板を設置し、安心して来館できるよう措置を講じました。また、執務室内、本社社員食堂にも消毒液、アクリル板を設置いたしました。



▲検温機能付消毒ディスペンサー



▲本社受付

■現業休憩所の追加・喫煙人数の制限

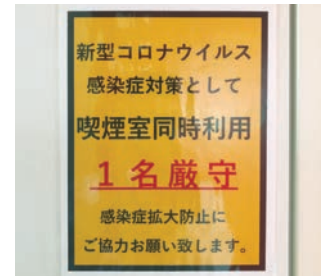
乗務区では、休憩所を増やすため会議室の一部を休憩所として活用し、三密回避に努めております。また、マスクを外す場面である喫煙所では、人数制限を実施いたしました。



▲休憩所の追加



▲利用の注意喚起



▲喫煙所利用人数制限

■現業社員食堂の対策

マスクを外す場面である食堂では、アクリル板を設置し、4人席は対角線の座席配置、横並び座席では間隔を空けた利用制限を実施いたしました。



▲入口の消毒液



▲4人席の利用制限



▲横並び座席の利用制限

■会議・イベント・訓練の対応

会議の場面では、WEB会議を行うなど大人数での対面を避け、対面開催の際には、人数制限の実施や広い会議室を使用するなど、三密を避けて実施いたしました。また、イベントでは消毒液の設置などの対策を実施、訓練では基本的な感染症対策のほか、人数制限を講じ実施いたしました。



▲WEB会議状況



▲イベント会場への消毒液設置

KEIKYU

京急電鉄

各種お問い合わせ、ご意見・ご要望
などのご連絡はこちらです



京急ご案内センター

03-5789-8686 または **045-225-9696**

受付時間／9:00～17:00 年末年始は休業

※おかけ間違いのないようご注意ください。
※営業時間は変更となる場合がございます。

発行：京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部安全推進部

〒220-8625 神奈川県横浜市西区高島1丁目2番8号 <https://www.keikyu.co.jp>

※本報告書は、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す。
※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にかかわる情報をまとめたものです。
※本報告書の内容は、2022年度の状況を記載しております。

2023年6月発行