



鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社



※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、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。
※本報告書の内容は、平成23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
京急電鉄路線図	2
1 安全方針・安全重点施策	
安全方針	3
安全重点施策	4
安全に関する行動規範・コンプライアンス指針	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	6
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
安全管理体制の見直しと継続的な改善	12
3 安全対策の実施状況	
安全対策への設備投資	13
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
今後のホームからの転落防止対策の進め方	26
社員教育	27
各種訓練の実施	30
4 東日本大震災を踏まえた対応	
5 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	34
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	35
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
7 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

京浜急行電鉄株式会社 取締役社長

石渡 恒夫



日ごろから、京急線をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社グループにおいては、すべての事業において安全・安心を最優先し、その確保に全力をかたむけており、特に鉄道事業においては、安全最優先と法令順守を掲げた安全方針に基づき、安全・安定輸送の確保に全力で取り組んでおります。

昨年3月に発生した東日本大震災の影響による電力使用制限のなか、安定輸送の確保に努めました。夏の節電対策として、ダイヤの一部変更や編成車両数の削減、照明の一部消灯やエスカレーター等の使用停止などにより、ご利用のお客さまに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。

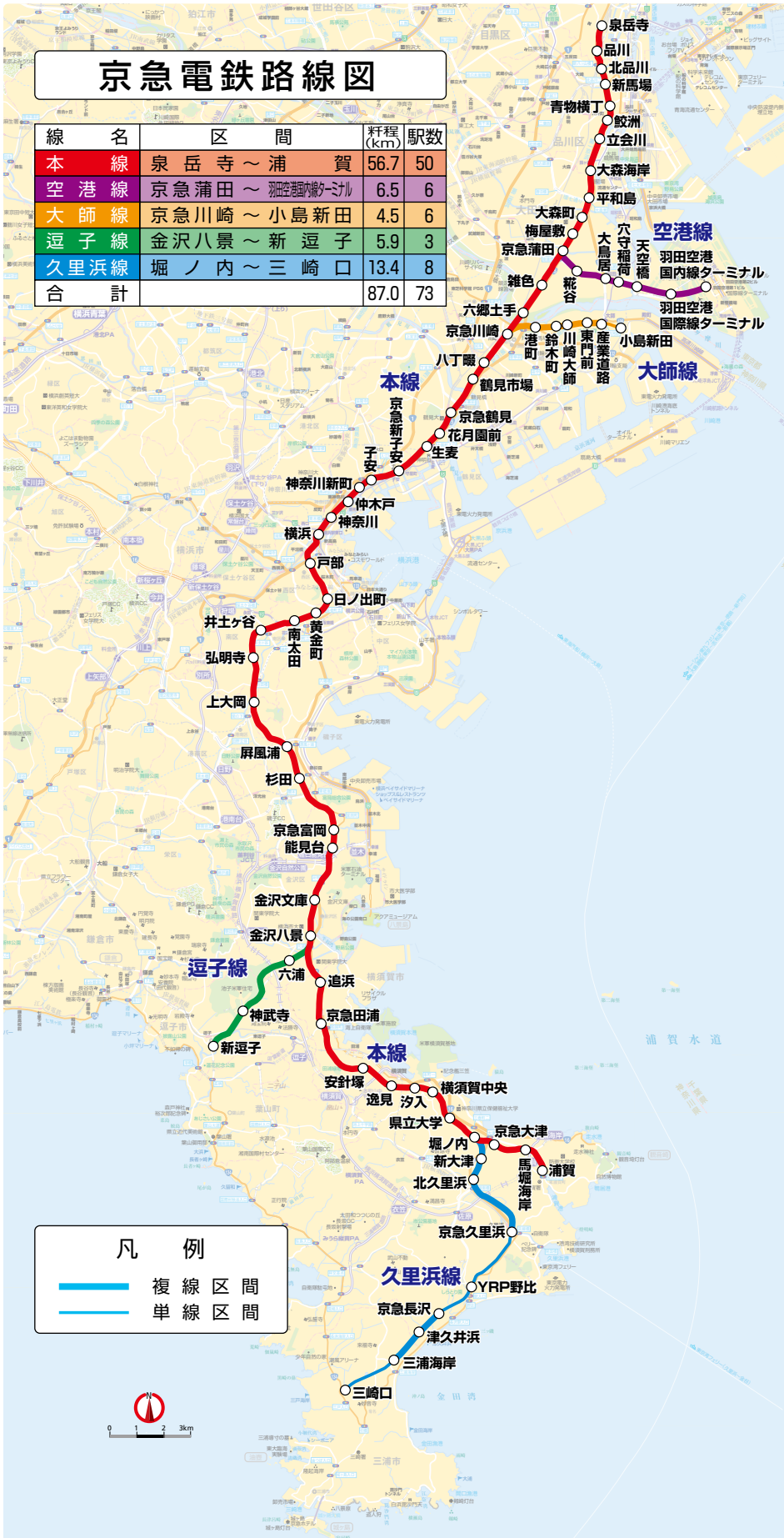
昨年の東日本大震災の発生を踏まえ、自然災害などの発生時においても安全に営業を継続できる運営体制として、高架橋耐震補強工事等の防災対策工事の推進、大規模地震を想定した訓練や教育の充実、避難誘導先の再整理や規程類の見直しなどを行いました。そのほか、平成23年度におきましては、京急蒲田駅付近連続立体交差事業や、C-ATSの機能向上による踏切道防護システムの導入、車両の代替新造・更新など、さまざまな安全対策への設備投資を実施したほか、訓練や教育を充実させ、ハード・ソフト両面からさまざまな取り組みを実施し、安全面の強化を推進してまいりました。引き続き、地震や津波等の災害発生時の対応に関する事項に対して、見直し、検討を加え、自然災害などの発生時における被害の最小化およびお客さまの安全を図ることができる鉄道システムの構築に努めてまいります。

今後も、鉄道安全管理規程に定めた安全管理体制のもと、グループ全体の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に努めるとともに、計画・実行・評価・改善のPDCAサイクルを実行して、ハード・ソフト両面における安全対策を進めていくことにより、皆さまにとって安全・安心な鉄道であり続けるよう引き続き努めてまいります。

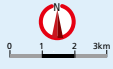
本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社におけるさまざまな安全確保に関する取り組み状況等を、皆さまにご理解いただくため作成したものです。ぜひ、ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただきますよう、お願い申し上げます。

京急電鉄路線図

線名	区間	料程(km)	駅数
本線	泉岳寺～浦賀	56.7	50
空港線	京急蒲田～羽田空港国際線ターミナル	6.5	6
大師線	京急川崎～小島新田	4.5	6
逗子線	金沢八景～新逗子	5.9	3
久里浜線	堀ノ内～三崎口	13.4	8
合計		87.0	73



凡例
 複線区間
 単線区間



- 泉岳寺 せんがくじ (1.2)
- 品川 しながわ (0.7)
- 北品川 きたしながわ (0.7)
- 新馬場 しんばなば (0.8)
- 青物横丁 あおものこちょう (0.5)
- 鮫洲 さめず (0.8)
- 立会川 たちあいはわ (1.3)
- 大森海岸 おおもりかいがん (0.9)
- 平和島 へいわしま (0.8)
- 大森町 おおもりまち (0.7)
- 梅屋敷 うめやしき (0.8)
- 京急蒲田 けいきゅうかた (1.4)
- 雑色 ぞうしき (1.2)
- 六郷土手 ろくごうどて (1.2)
- 京急川崎 けいきゅうかわさき (1.3)
- 八丁畷 はちちょうまち (0.7)
- 鶴見市場 つるみいちば (1.5)
- 京急鶴見 けいきゅうつるみ (0.8)
- 花月園前 けいげんえんまへ (0.8)
- 生麦 なまむぎ (1.4)
- 京急新子安 けいきゅうしんしやん (1.0)
- 子安 こやん (0.7)
- 神奈川新町 かながわしんまち (0.5)
- 仲木戸 なかきど (1.0)
- 神奈川 かながわ (0.7)
- 横浜 よこはま (1.2)
- 戸部 とべ (1.4)
- 日ノ出町 ひのでちょう (0.8)
- 黄金町 こがねちょう (0.9)
- 南太田 みなみおた (1.2)
- 井土ヶ谷 いどがや (1.4)
- 弘明寺 くれみょうじ (1.7)
- 上大岡 かみおおおか (2.2)
- 屏風浦 びょうぶうら (1.3)
- 杉田 すぎた (0.7)
- 京急富岡 けいきゅうとみおか (2.4)
- 能見台 のうけんたい (2.1)
- 金沢文庫 かなざわぶんこ (1.4)
- 金沢八景 かなざわはつげい (1.9)
- 六浦 むつらら (2.8)
- 追浜 おっばま (1.7)
- 京急田浦 けいきゅうたうら (2.6)
- 安針塚 あんしんづか (1.1)
- 逸見 へみ (1.0)
- 汐入 しおいり (0.7)
- 横須賀中央 よこすかちゅうおう (1.2)
- 県立大学 けんりつだいがく (1.2)
- 堀ノ内 ほりのうち (0.8)
- 京急長沢 けいきゅうながさわ (1.2)
- 津久井浜 つくいはま (1.5)
- 三浦海岸 みうらかいがん (2.2)
- 三崎口 みさきぐち ()
- 新大津 しんおおつ (0.8)
- 北久里浜 きたくりはま (0.9)
- 京急久里浜 けいきゅうくりはま (2.8)
- YRP野比 けいきゅうのり (1.3)
- 京急長沢 けいきゅうながさわ (1.3)
- 津久井浜 つくいはま (1.2)
- 三浦海岸 みうらかいがん (1.5)
- 三崎口 みさきぐち (2.2)

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/csr/compliance.html>

2

安全管理体制とその方法

当社では、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した、鉄道安全管理規程を、鉄道事業法等に従い定めております。

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、国土交通大臣に届け出しております。

- 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兼事業計画推進部長※1 小倉 俊幸
- 4 運転管理者
運転車両部長兼総合司令所長 松田 義明
- 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。

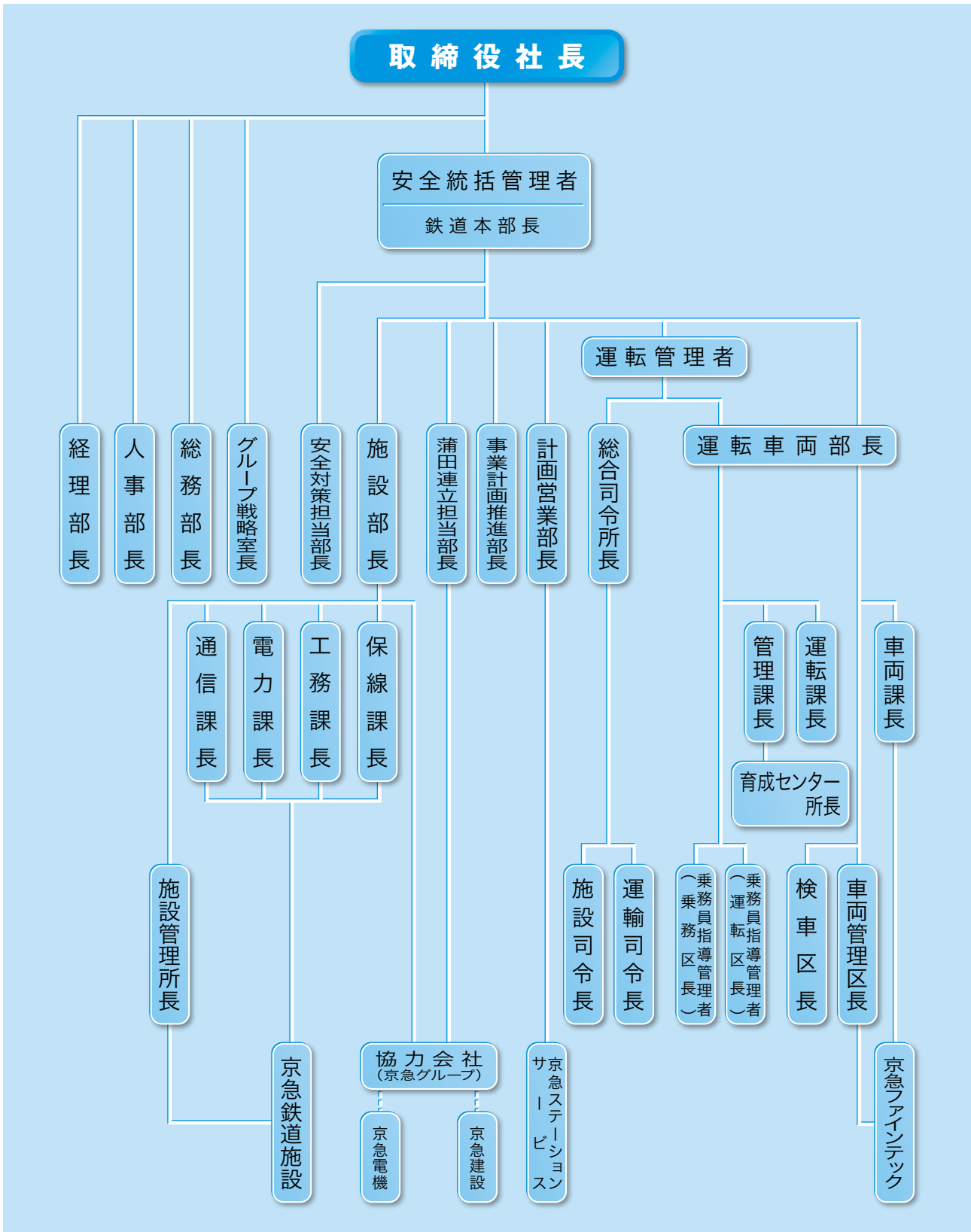
輸送業務にかかわる管理方法

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。

※1 平成24年3月31日現在。平成24年6月28日付で取締役の使用人委嘱の変更により、安全統括管理者 小倉俊幸の役職が、常務取締役鉄道本部長兼事業計画推進部長から常務取締役鉄道本部長に変更となりました。

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

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の共有化を図りながら、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。

▶ 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。

ヒヤリハット情報の報告もこの委員会を通じて行われます。



▶ 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。



▲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、駅・運転・施設・車両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23年度では、新町検車区の「非常用バッテリーおよび運搬用収納箱の作製」の提案が、最優秀提案として表彰されました。

メッセージ

京浜急行電鉄(株) 新町検車区 長嶋 謙二

何らかの原因により架線停電した時、車両搭載のバッテリーで対応していますが、時間とともにバッテリー容量が低下し、停電が復帰しても、補助電源装置(SIV)を起動する電圧が無くなってしまった場合、車両は動くことができなくなってしまいます。この「非常用携帯バッテリー」は、補助電源装置(SIV)が起動できなくなった場合、検車係員が現場へ急行し、補助電源装置(SIV)を起動させるためのものです。製作に当たって、持ち運びを容易にするのに苦労しましたが、簡単な操作手順で早期復旧が可能となりました。今後もお客さまに安心してご利用いただけるよう努めていきます。



▲非常用バッテリーおよび運搬用収納箱

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合計約30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、各種懸案事項の整理・分析などを図っております。



「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、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



▲乗務区での点呼の様子

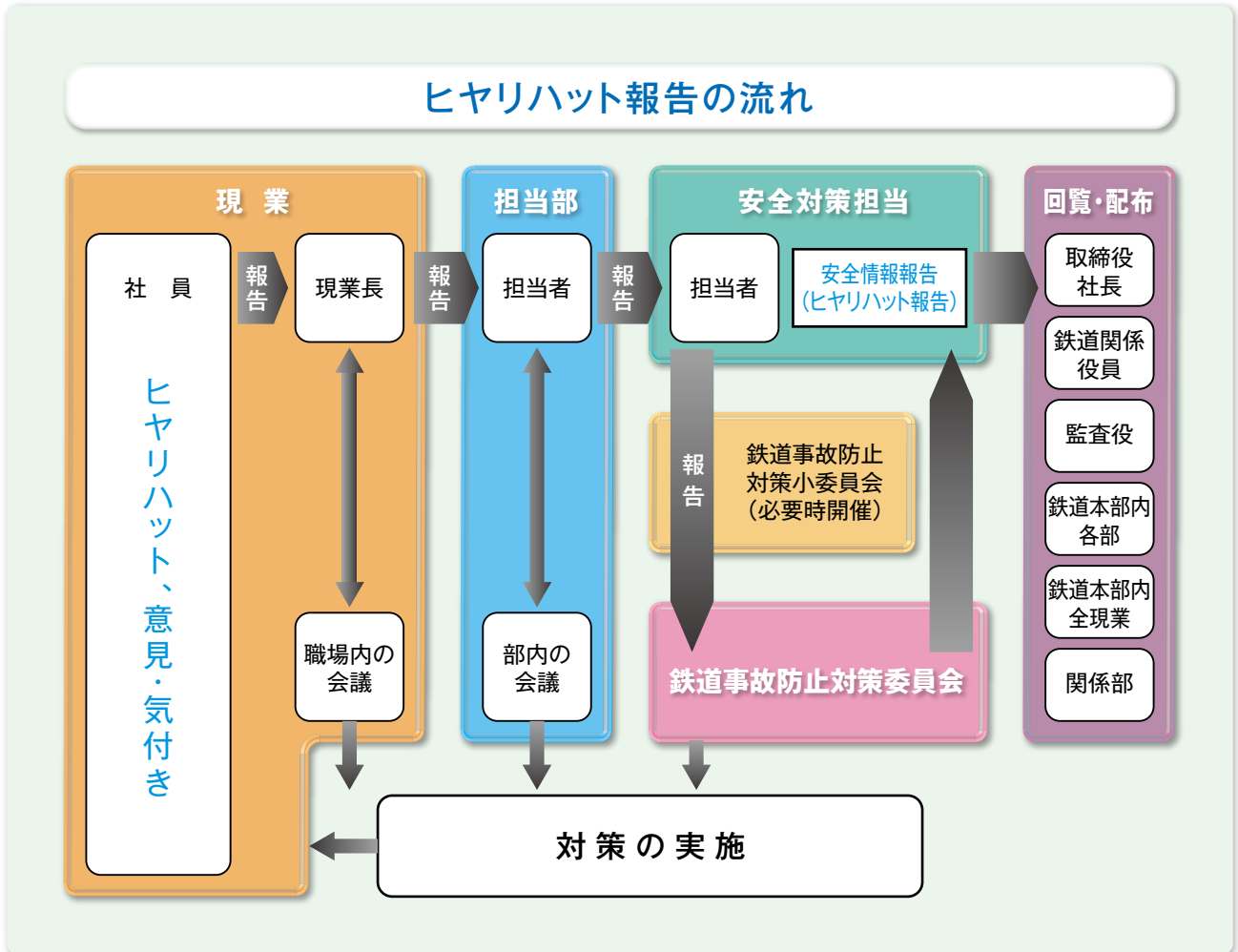
鉄道の安全に関する情報の公表(鉄道安全報告書)

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、皆さまにご理解いただくため、平成18年度分から、鉄道事業法に基づき鉄道安全報告書を公表しております。

※本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」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、活用を図っていましたが、この体制をさらに一歩進め、報告を体系的に集約・活用する体制を整備しております。



平成23年度のヒヤリハット情報による改善例

【ホーム柱の土台を囲むポールを設置】

お客さまがホームの柱の土台につまずいてしまったという事象を受けて、品川駅のホーム柱のコンクリート土台を囲むようにポールを設置しました。



【職員用の階段にスリップテープを貼付】

階段を下りるとき、段差と階段の網目を見間違え、踏み外しそうになったという事象を受けて、階段に黄色のテープを貼り、段差がわかるようにしました。



▲改善前

▲改善後

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」を毎月編集し、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。



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、毎年、鉄道安全監査を実施しております。

平成23年度鉄道安全監査(一般監査)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、書類や記録の確認のほか、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いたしました。



総括的な安全管理体制の見直し(マネジメントレビュー)

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て、総括的な安全管理体制の見直し(マネジメントレビュー)を行うため、安全管理体制の実態と課題を網羅した「マネジメントレビュー報告書」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、平成22年度より、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、年度途中で中間見直しを行い、年2回の見直しを行うこととしております。

鉄道安全推進チーム打合せ



会議報告

鉄道事故防止対策委員会



取締役社長報告



方針や取り組みに反映

マネジメント
レビュー
報告書



安全重点施策

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、日ごろ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、この対策本部室は万一被災した場合を想定し、2か所に整備しておりましたが、東日本大震災における対応を踏まえ、平成23年度に本社に増設いたしました。



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12台配備し、緊急事態に備えております。また、脱線復旧機材を搭載した軌陸車・トラックタイプの緊急自動車を配備しております。

※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

職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。



▲訓練で使用した様子

安全管理体制の見直しと継続的な改善

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 東日本大震災ならびに計画停電を踏まえた対応状況について、引き続き精力的に進めていくとともに、適時適切に見直し・改善が図られるような仕組みを検討しております。
- ② 各部において、文書・記録の作成と管理や維持についての取り組みを検討しております。
- ③ ヒヤリ・ハット情報の報告・収集を更に活性化させるための方策について検討しております。

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約4.7km、および京急蒲田駅から大鳥居駅まで延長約1.3kmの合計約6.0kmを立体交差化し、環状8号線および国道15号（第一京浜）を含む28か所の踏切道を廃止するもので、事業により踏切事故や道路渋滞を解消し、安全性の向上や交通の円滑化を図ります。

事業は平成13年から着手しており、平成22年5月には事業区間全線の上り線を高架化したことに続き、同年9月には環状8号線付近の下り線を高架化し、環状8号線踏切を廃止しました。これにより鉄道と道路の安全性が大きく向上した他、踏切による交通渋滞が解消しました。

引き続き平成24年10月の全線下り線高架化を目指し、早期事業完成に努めます。

平面図



上り線を立体化した国道15号踏切と京急蒲田駅



上下線の立体化が完了した環状8号線踏切



※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。

大師線連続立体交差事業

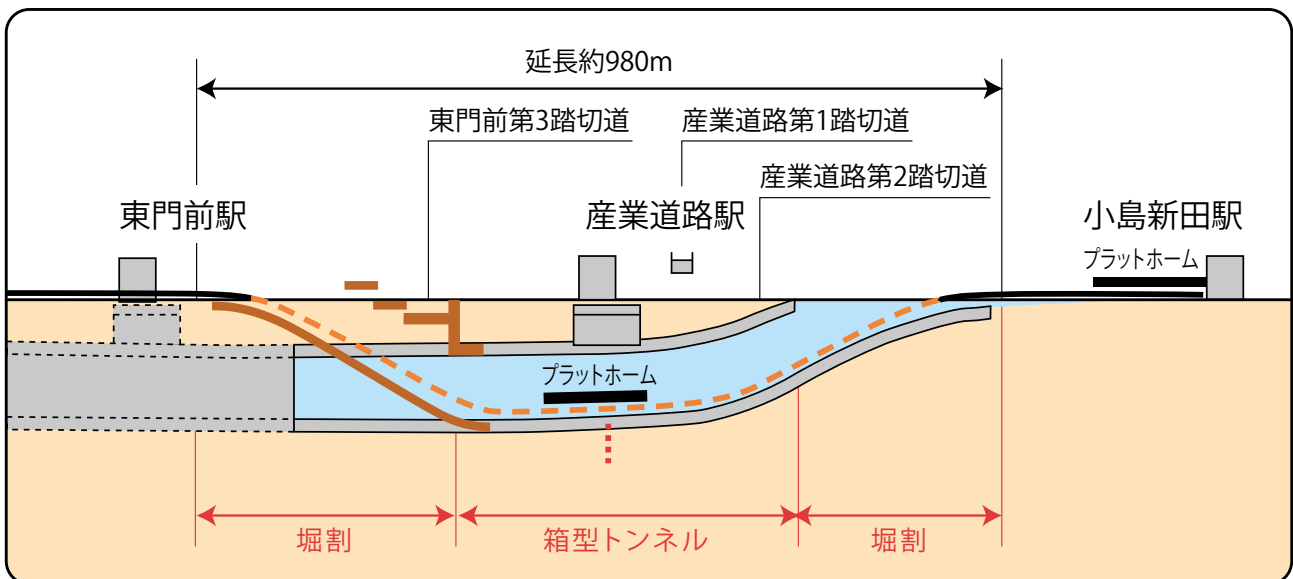


▲完成イメージ

川崎市の都市計画事業として行われている、大師線連続立体交差事業(地下化)のうち、段階的整備として、平成18年9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、産業道路第1踏切道(東京大師横浜線)を含む3か所(東門前第3踏切道・産業道路第1・第2踏切道)の踏切道がなくなります。平成23年度は、平成22年度に引き続き、土留杭打ち・工事桁架設・掘削工事を進めております。

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か所の踏切道を廃止し、踏切事故や交通渋滞を解消し、安全性の向上や道路交通の円滑化を図るものです。

工事の様子



▲防水工事



▲掘削工事

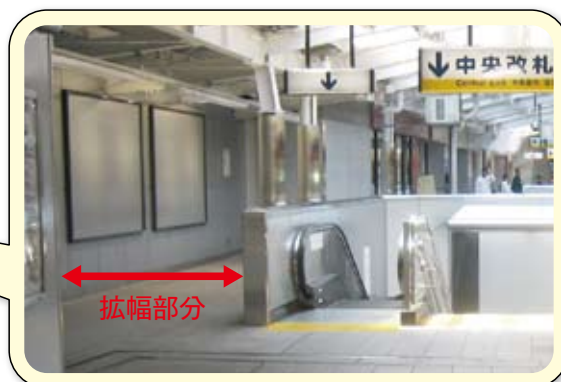
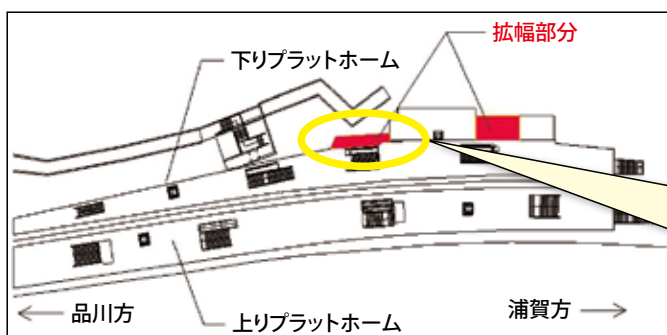
※連続立体交差事業は「川崎市が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。

その他の安全対策の状況

駅の安全対策

① 横浜駅下りホーム一部拡幅工事

横浜駅は、平成18年度に下り専用ホームを新設しましたが、旅客の安全性および利便性をより一層高めるため、階段脇の通路を一部拡幅しました。



② 六浦駅上りホーム隙間対策工事

六浦駅上りホームは、東急車輛製造(株)(現(株)総合車両製作所)からの車両出荷のため、ホームと列車の間が広く空いておりましたが、平成23年度に線路工事とホーム改良工事を実施し、隙間を縮めました。



▲新設した振分装置



③ 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、泉岳寺を除く全72駅(81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。



④ 非常停止ボタン(異常報知装置)の設置

ホーム上の「非常停止ボタン」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23年度は天空橋駅、羽田空港国内線ターミナル駅、小島新田駅、六浦駅、三浦海岸駅、三崎口駅に設置工事を実施、現在72駅全てに設置しております。また、視認性を向上させるために、押ボタン用表示板を改良いたしました。



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、万一の場合の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ております。

※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 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、音声等により注意を促す装置を設置している車両もあります。



⑤ 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、携帯型列車無線をすべての運転台へ搭載しております。



⑥ 運転士異常時列車停止装置(デッドマン装置)

運転士の異常発生時に列車を自動的に停止させる装置(デッドマン装置)は、従来から全運転台に装備しておりますが、弱いブレーキ中や惰行中にも、一定時間操作がない場合には動作するよう、全運転台で機能向上を図っております。

⑦ 列車無線電源二重化

列車無線装置の主たる電源回路および蓄電池からの電源が遮断された場合に、バックアップ充電電池へ自動切換する設備を全運転台に整備しております。



⑧ 運転状況記録装置

運転中の列車の状況(力行やブレーキ操作、速度など)を記録する装置については、C-ATS車上装置の機能で対応しているほか、新造車両についてはより高機能な装置を整備し全車両で対応しております。



④ 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。



⑤ 線路の改良・更新

軌道の安全を図るため、レール更新や八丁畷～鶴見市場駅間の道床更新や分岐器更新を実施しております。



⑥ 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しており、順次更新を進めております。

合成電車線

滑動金具
ばね式ハンガー
合成用ハンガイヤー
ちょう架線(硬銅より線) PH-150mm²
補助トロリー線(硬銅より線) H-100mm²
トロリー線(溝付硬銅線) GT-110mm²

⑦ 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、重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し、ワイヤーロープ等が破損した際の安全性向上を図っております。



⑧ 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、平成23年度に大師変電所の1号整流装置用66kVガス絶縁開閉装置の更新が完了いたしました。また、南太田変電所の66kVガス遮断器を更新し電力の安定供給と環境対策の向上を図っております。



⑨ 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55駅392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。



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23年度は、横浜～戸部駅間、六浦～神武寺駅間に設置いたしました。



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23年度には、金沢八景～追浜駅間下り線側で歩行通路の整備を行いました。



▲金沢八景～追浜駅間

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ております。



防犯対策

① 女性専用車の導入

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

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23年度は、3月末時点で562台設置しております。今後も増設を予定しております。
 羽田空港国際線ターミナル駅には映像からカートや不審物等の不動態物を検出する「放置物探知機能」を一部の防犯カメラに導入しております。



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。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。



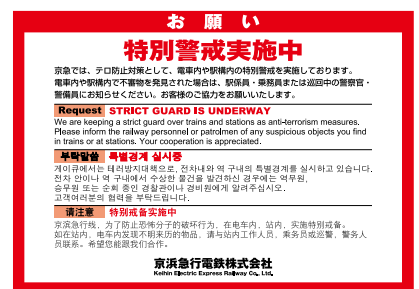
③ 駅事務室連絡用インターホンの活用

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ご利用いただけます。



④ 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

公共交通事業者として、法令を順守すること、更に現業係員の健康状態を把握し、安全・安定輸送を確保するため、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・駅映像伝送システムの整備

総合司令所や本社など、事故・災害時に備え事前に整備されている対策本部室3か所に、主要駅のホームや改札口付近の映像を、基幹ネットワークを用いリアルタイムで確認することができる駅映像ネットワークシステムを整備しております。それに加え、平成23年度は泉岳寺駅を除く全駅の映像を確認できる駅映像伝送システムを整備しております。



③ 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距離の長い場所の沿線にも設置しております。



④ 事故等に備えた駅間の線路周辺状況図の整備

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いたしました。この資料は、駅係員が現地調査を重ね編集したもので、沿線の警察・消防へも情報提供しており、平成21年5月には、神奈川県警察本部から地域警察活動に寄与するものとして感謝状が送られました。



⑤ 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弘明寺駅構内に導入して以降、順次設置を進め、平成23年度には、横浜市と協働して自殺防止に取り組む事業として、横浜市内の能見台駅および井土ヶ谷～弘明寺駅間の踏切道1箇所青色照明を設置し、現在全線で12駅、4箇所の踏切道に設置しております。引き続き、その効果や保守性などについて検証しております。



社員教育

乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士342名、車掌367名(平成24年6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管理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9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平成9年に、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。



▲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



職場内教習の実施

駅・運転・施設・車両の各現業においては、年間指導計画に基づき、机上・実設を併せた職場内教習を毎月行い、知識や技能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の再確認のほか、ヒヤリハット情報を活用した教育を行うなど、社員の安全意識向上も図っております。



▲職場内教習の実施

接客研修の実施

接客業務時における、お客さまに対する接客スキルの向上を目的として、駅係員や運転部門の助役職、主任職に対して、接客研修を実施いたしました。今後も更なるスキルアップを目指し、実施していきます。



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23年は、(株)社会安全研究所 代表取締役 所長の首藤由紀氏から「緊急時の人間行動」と題してご講演をいただきました。



② 安全に関する講演会

ヒューマンエラーによる事故の防止について理解を深めるために、平成24年4月、管理監督者クラスを対象として、(株)JR東日本パーソナルサービス 顧問の関口雅夫氏から「咄嗟の判断その時どう動く! 職場や自分に安全への“おごり”はないか」と題してご講演をいただきました。



事故資料展示室の整備

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、事故資料展示室を平成20年12月に整備いたしました。その後も、さらなる活性化を図るため、ビデオやスライド等の資料拡充を図っております。

鉄道本部内各部を中心に、約2,500名を越える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いきます。

※社員研修施設のため、一般公開は行っていません。



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23年度は、フェンスを突き破り線路内に侵入した自動車との衝突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23年度は約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23年11月1日
- ② 場 所 (株)京急ファインテック久里浜事業所
- ③ 参加人数 約780人
※訓練参加者約180人、お客さまを含む見学者約600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実施いたしました。

- ① 日 付 平成23年9月1日
- ② 場 所 当社線全線



テロ対策訓練

万一の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、平成23年度は、爆発物によるテロを想定したテロ対策訓練を実施いたしました。

訓練終了後、職員の鉄道テロに対する意識の高揚を図るため、神奈川県警本部よりテロに関する講話をいただきました。

- ① 日 付 平成23年7月8日
- ② 場 所 京急川崎駅大師線ホーム
- ③ 参加人数 約120人



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。平成23年度では、駅係員による振替輸送受託時における改札規制訓練や施設部・京急鉄道施設(株)合同の復旧訓練等を実施いたしました。

また、春・秋に実施される全国交通安全運動に合わせて、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も実施いたしました。



▲振替輸送受託時における改札規制訓練



▲施設部・京急鉄道施設(株)合同復旧訓練



▲交通安全運動期間中の訓練

4

東日本大震災を踏まえた対応

平成23年3月11日(金)14時46分頃発生した東日本大震災で、当社沿線震度計において、最大震度5強175ガルを観測しました。東日本大震災以前より地震に備えた対策を実施してはいたが、この震災の対応を踏まえ、見直し・改善を図った事例をご紹介します。

東日本大震災以前より実施していた地震に備えた対策

- ・耐震補強工事(P16)
- ・法面防護工事(P16)
- ・トンネル補修工事(P16)
- ・地震計の設置(P20)
- ・緊急地震速報システムの導入(P20)
- ・事故等に備えた駅間の線路周辺状況図の整備(P25)
- ・防災訓練(P30)

東日本大震災後に見直し・改善を図った事例

① 本社に対策本部室を増設

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、以前は2箇所に対策本部室を設けておりましたが、東日本大震災における対応を踏まえ、本社に対策本部室を増設いたしました。



② 避難誘導先の再整理

東日本大震災の対応を踏まえ、避難誘導先の再整理を行いました。状況により3種類に分類し、それぞれにおいて避難誘導先を選定いたしました。



③ 規程類の見直し

従来の当社の規程では、「震度6以上または100ガル以上は列車を停止させ、要注意箇所の特検」としておりましたが、東日本大震災後に規程類の見直しを行い、「震度5強以上は列車を停止させ、要注意箇所の特検」と改めました。



④ 列車停止訓練の実施

東日本大震災から1年が経過する、平成24年3月11日に、地震災害発生時の対応を再確認するとともに、防災意識の高揚を図ることを目的として、列車停止訓練を実施いたしました。



◆ 今後の対応について

現在、お客さまへの情報提供や、関係機関等との情報伝達手段の拡充などの対応を鋭意進めております。

今後も精力的に課題の解決に向け対応をしていくとともに、すでに見直し・改善が図られたものについては、変更内容等について、一人一人が確実に把握をするよう、教育・訓練等の更なる充実に努めてまいります。引き続き、規模の大きい地震が発生したときに備え、より高いレベルの安全性を確保できるよう努めてまいります。



▲運行情報案内表示器



▲衛星電話



▲警視庁 緊急時直通電話

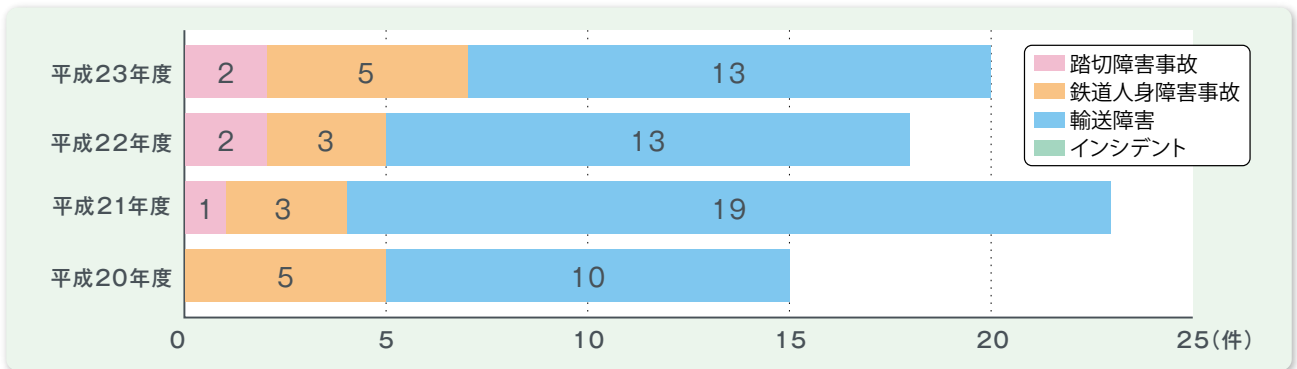
5

鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成23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方々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。

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。

※輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休または30分以上の遅延が生じたものをいいます。

※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（踏切道障害事故，鉄道人身障害事故等）

平成23年度の鉄道運転事故は、踏切道で列車とバイクが接触したこと等による**踏切障害事故が2件**，列車と旅客が接触したこと等による**鉄道人身障害事故が5件発生**しております。

※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。ご利用のお客さまへのお願いについては、35ページをご参照ください。

輸送障害

平成23年度の輸送障害は、沿線火災，車両破損，台風15号による運転休止等により、**計13件発生**しております。



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

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。