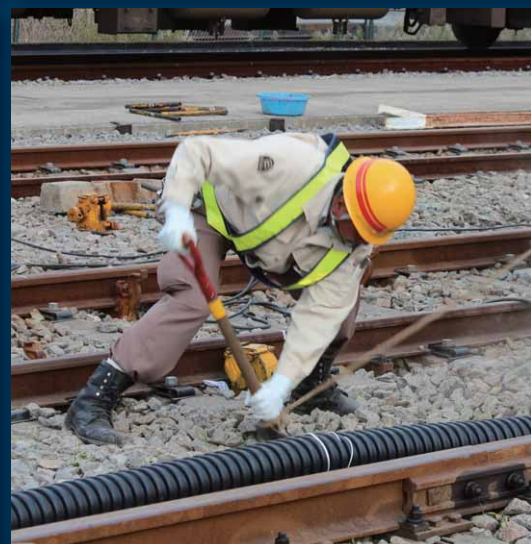


2014

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、2013年度の状況を記載しております。

ごあいさつ	1
-------------	---

安全方針 2

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
安全重点施策 Plan	3
安全管理体制とその方法 Do	4
鉄道安全監査の実施 Check	14
安全管理体制の見直しと継続的な改善 Act	15

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
連続立体交差事業	23
駅の安全対策	24
車両の安全対策	26
踏切の安全対策	27
施設の安全対策	28
保守作業の安全対策	29
国土交通省令等の改正に対する状況	30

3 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	31
-------------------------------	----

4 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	32
------------------------	----

5 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	32
ご利用のお客さまへのお願い	33
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	33

ごあいさつ

京浜急行電鉄株式会社
取締役社長

原田 一之



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。

当社グループは、すべての事業において安全・安心を最優先し、その確保に全力を傾けております。空気があることと同じように、当たり前「安全」であり続けることが大切です。特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、安全・安定輸送の確保に努めております。

2013年度においては、高架橋耐震補強工事や法面防護工事、総合司令所のシステム更新工事など、ハード面の安全対策を推進しました。一方、ソフト面での取り組みとして、訓練や教育の充実、規程類等の見直しなど、さまざまな取り組みを実施し、安全面の強化をしてまいりました。引き続き自然災害等への対策の強化、行政などと連携した各種訓練や教育の実施、お客さまの安全を確保する体制の見直しを継続的に行い、「安全な京急、信頼できる京急」というお客さまの期待に応え続けていけるよう、安全確保に努めてまいります。

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ければ幸いです。

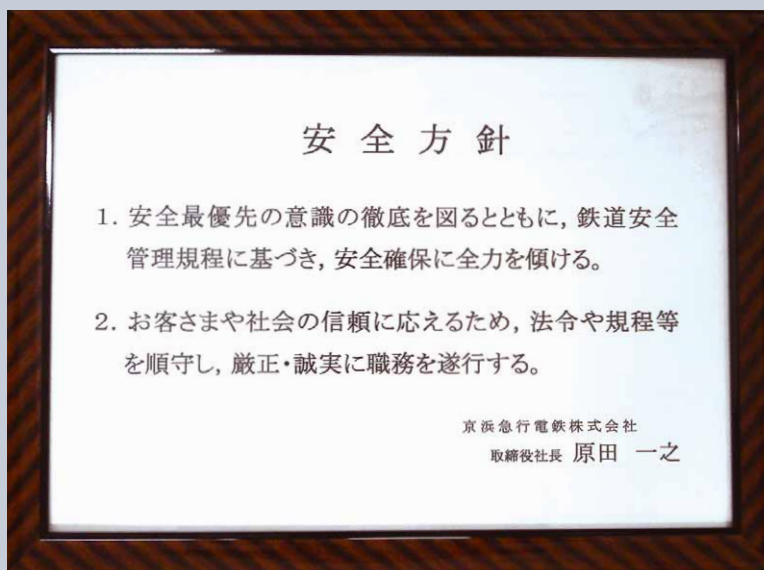
安全方針

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」と明確に定めております。また、当社の安全方針として「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」を掲げて安全管理体制を推進し、その目標として、責任事故ゼロの継続を目指し取り組んでおります。

なお、2008年5月に鉄道安全管理規程の見直しを行い、当社の安全に関する基本的な方針を鉄道安全管理規程に明文化いたしました。

※鉄道安全管理規程については、P4に解説があります。

- 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。**

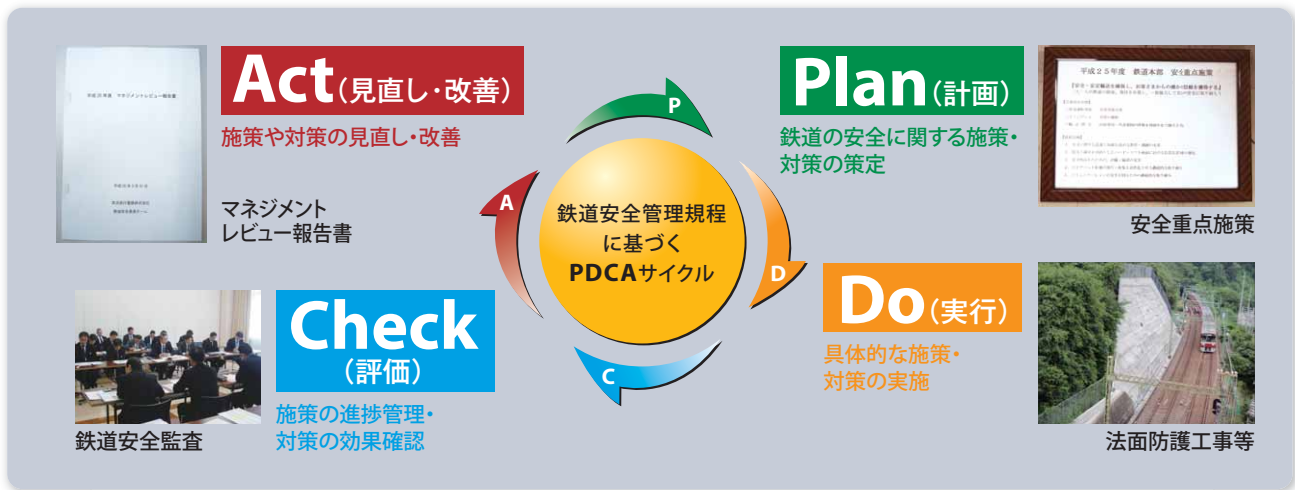


※2013年6月に安全方針の趣旨はそのままに、より分かりやすく平易な表現へと変更いたしました。

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。

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。

1 安全管理体制の構築・改善に向けた取り組み



Plan (計画)

安全重点施策

Plan

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。

2013年度 鉄道本部 安全重点施策

『安全・安定輸送を確保し、お客さまからの確かな信頼を獲得する』

一人一人が鉄道の使命、責任を自覚し、一致協力して京急の安全に取り組もう

- 【具体的な目標】
- 鉄道運転事故 有責事故0件
 - インシデント 0件の継続
 - 輸送障害 内部要因・外部要因の件数を対前年比で減少させる

- 【取組計画】
1. 安全に関する意識と知識を高める教育・訓練の充実
 2. 防災と減災を目的としたハード・ソフト両面における自然災害対策の強化
 3. 安全性向上のための、設備・施設の充実
 4. ヒヤリハット情報の報告・収集を活性化させる継続的な取り組み
 5. コミュニケーションの充実を図るための継続的な取り組み

※それぞれの安全対策の実施状況についてはP16～P29に解説があります。

安全管理体制とその方法

D。

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。

そのほかにも、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。

安全管理体制

1 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、2006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 2006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* 小倉 俊幸
- 運転管理者 運転車両部長兼総合司令所長* 松田 義明

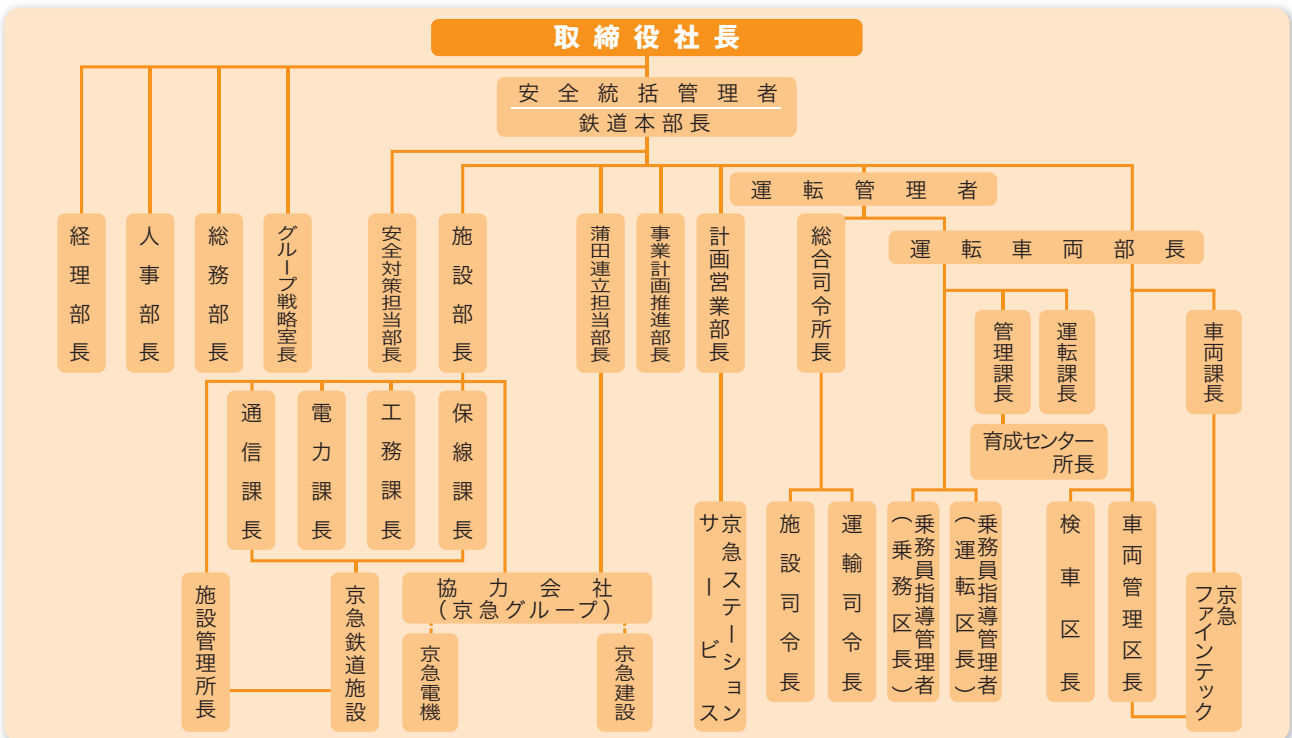
4 鉄道安全管理規程の主な内容

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。	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。
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。	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。

*2013年度末現在

2 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。

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課長補佐クラス等の合計約30名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、現業の情報の共有化を図っております。



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。



▲社長巡視



▲係員との懇談会

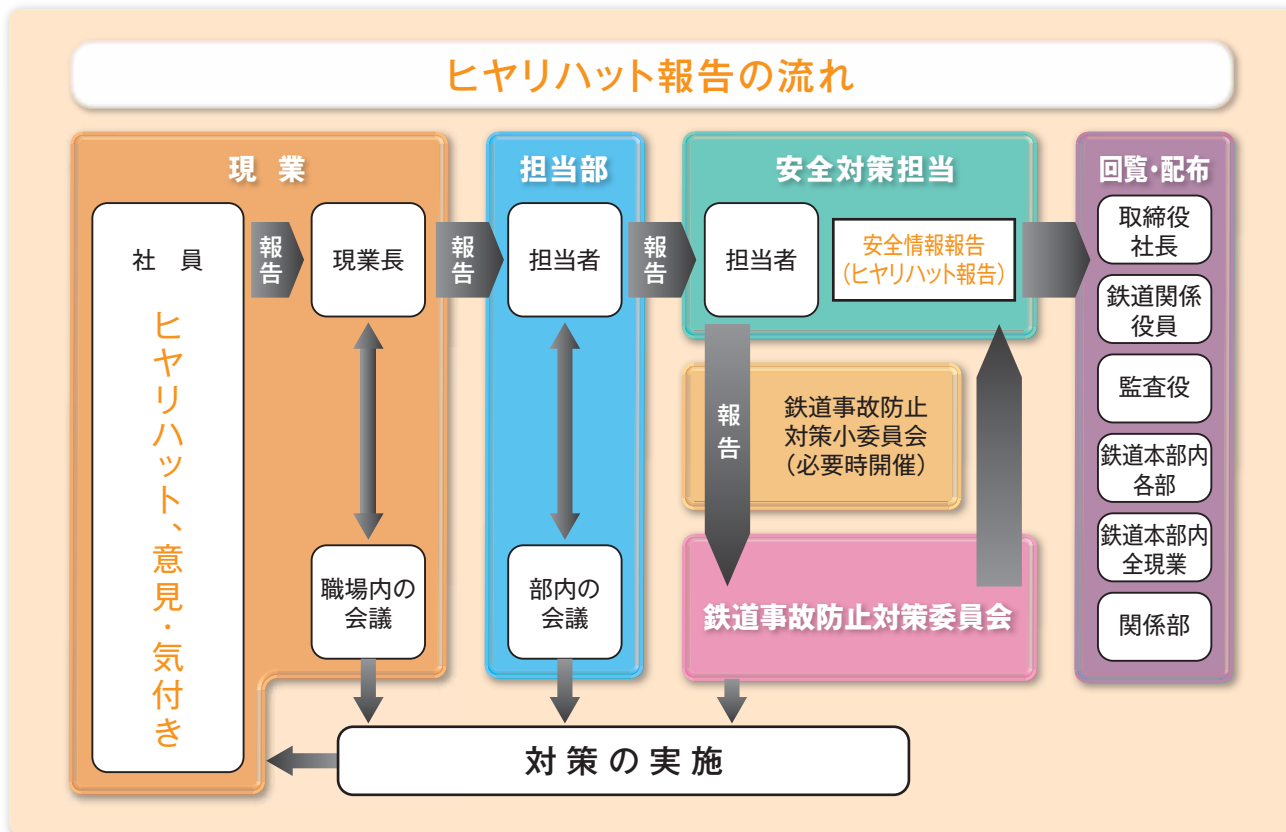


▲安全統括管理者巡視

■ 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。



2013年度のヒヤリハット情報による改善例

【配水管の部分に柵の設置】

京急田浦駅構内の通路側面に設置された配水管にぶつかりそうになったという事象を受けて, 配水管の部分に柵を設置いたしました。



【職員用通路の段差解消】

職員用通路に段差が生じており転倒しそうになったという事象を受けて, 縞鋼板を溶接付けし, 段差を解消いたしました。



② 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。



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。2013年度では、川崎電力区による「調整用ハンガ作り込み治具の作製」と川崎通信区による「単線区間踏切道警報時素測定用列車検知アダプターの作製」が、最優秀提案として表彰されました。

調整用ハンガ作り込み治具の作製

メッセージ 京急鉄道施設(株) 川崎電力区 村井 雅



▲調整用ハンガ作り込み治具

電力区では検査等で電車線の高さを調整するため調整用ハンガを使用しています。調整用ハンガは、亜鉛鍍金鉄線(4mm)のためペンチ等の工具を使用して作製していますが、熟練しないとイヤーの径が定まらなかったり、鉄線を巻きつける際、鉄線に傷をつけてしまったりすることがありました。そのため、誰でもイヤーの径を一定にでき、鉄線に傷をつけることなく容易に巻きつけることができる治具を作製しました。

今後も常に品質、作業性および安全性等を改善する意識を持ち、安全・安定輸送の確保に努めていきたいと思っております。



単線区間踏切道警報時素測定用列車検知アダプターの作製

メッセージ 京急鉄道施設(株) 川崎通信区 佐々木 健太



▲単線区間踏切道警報時素測定用列車検知アダプター

踏切の管理では、踏切が鳴り始めてから列車到着までの時間を測定する踏切警報時素測定があります。測定器の設置には信号配線確認を行うため、高い技術が必要とされる作業でした。今回の提案では「測定器に接続する」という簡単な作業だけで信号配線確認を無くすことに成功することができました。

今後も安全・安心を最優先し、安全性が更に向上する提案を行いたいと思っております。



■ 重大な事故等への対応

1 規程類等の見直し

2013年4月に降雨時・暴風時における運転規制値および規制対象区間の見直しを行うとともに、列車が運行不能または遅延が発生した場合において、代替輸送を行う場合の規程を制定いたしました。

また、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、既存の規程類を統合し、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。



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>

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日を安全衛生日と定め、朝礼や点呼時などに「安全の誓い」を唱和しております。



▲事故資料展示室に掲げられたモニュメント



▲駅での唱和の様子

2 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2008年12月に整備いたしました。その後も、更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。

鉄道本社内各部を中心に、延べ約3,000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、安全意識向上を図ってまいります。

※社員研修施設のため、一般公開は行っておりません。



3 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。

2013年は、(株)クオレ・シー・キューブ 岡田康子氏から『労災認定基準から見たパワーハラスメント』と題してご講演をいただきました。



4 安全に関する講演会

異常時における人間の心理状況について理解を深めるために、2013年5月、管理監督者クラスを対象として、(株)安全・安心研究センター代表取締役の広瀬弘忠氏から「災害や事故時における人間の行動と心理」と題してご講演をいただきました。



5 職場内教習の実施

駅・運転・車両・施設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。

メッセージ

(株)京急ステーションサービス 横須賀中央駅 井澤 早苗

駅係員として2年が経過いたしました。まだまだ経験不足であり、より一層知識を深めるために努力が欠かせません。毎月1回実施する職場内教習は大切な勉強の場であり、経験豊富な先輩方からアドバイスをいただけるので大変参考になり、お客さまに適切なお案内ができるよう接客力の向上に努めております。また、「異常時にどう行動するか」を再確認し、安全・安定輸送に向けて日々の業務のなかで意識して勤務しております。



6 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士336名、車掌364名(2014年4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用シミュレータを2006年に導入し、乗務員の知識・技能の更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



入 所

学科講習4か月

主な講習内容

- 安全の基本 ●鉄道車両 ●運転法規
- 信号・線路 ●鉄道電気 ●運転理論
- 検査修繕 ●作業安全 ほか



学科修了試験

技能講習6か月

主な講習内容

- 運転技術 ●線路条件 ●車両点検
- 異常時の対応 ●応急処置 ほか



技能試験

動力車操縦者
運転免許の交付

メッセージ

京浜急行電鉄株式会社 第54期電車運転士教習生 小村洋介

私たち第54期電車運転士教習生28名は、国家資格の動力車操縦者運転免許証を取得するため、学科・技能講習を10か月間かけて学んでいます。天候や時間帯に合わせた運転技術と異常時や故障時の対応等を習得し、お客さまに対して安全・安心を最優先に、安定輸送を提供できるよう日々の講習に励んでおります。



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、2013年度においても駅係員、乗務員のサービス介助士の資格取得を進めました。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。



▲高齢者体験中の様子

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

2007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、名札に表示しております。



9 護身術実技訓練の受講

お客さまと職員自身の安全を確保するため、地元警察署にご協力をいただき、護身術実技訓練を受講しております。



10 ホーム立哨技能測定・営業関係効果測定の実施

知識・技能向上による安全・安心の確保を目指し、全駅係員を対象とした実技形式によるホーム立哨技能測定と、ペーパーテスト形式による営業関係効果測定を年1回実施しております。



▲ホーム立哨技能測定の様子

11 保守作業員等の教育

保守作業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、金沢文庫駅構内D地区に教育訓練線を構築しております。

これらの施設を活用した職能別教育により、知識・技術力のレベルアップを目指したさまざまな教育訓練を年度計画に基づき、実施しております。

また、2013年12月にカント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線も構築し、教育訓練に利用しております。



▲左:カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線
右:金沢文庫駅構内 教育訓練線

各種訓練の実施

重大事故に対処するためには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。

① 鉄道事故復旧訓練

万一、重大事故が発生した際に迅速に対応できるよう、毎年秋に実施している総合訓練です。2013年度は、「動作中の踏切道内に侵入した自動車と衝突して列車が脱線、乗客に負傷者が発生し、線路・電気・通信設備が破損する」という設定で訓練を行いました。この訓練は、毎年、お客さまへの公開を行っており、2013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 2013年10月10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730人 ※訓練参加者約210人、お客さまを含む見学者約520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。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。また、2013年度は本社内に危機対策総本部を設置する訓練を、合わせて実施いたしました。

① 日 付 2013年8月30日

② 場 所 当社線全線



▲鉄道本部防災訓練



▲本社内に設置した危機対策総本部

3 テロ対策訓練

万一、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訓練です。2013年度は、鉄道テロなどにより「トンネル内で列車火災が発生した」と想定し訓練を実施いたしました。

- 1 日 付 2013年6月11日
- 2 場 所 金沢検車区
- 3 参加人数 約100人



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。2013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)合同技能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実設訓練や、2013年12月に新設したカント(傾斜)をつけた訓練線において、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)合同技能訓練



▲交通安全運動期間中の実設訓練



▲脱線復旧訓練

鉄道安全監査の実施

Check

■ 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。

2013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、書類や記録の確認による監査を行ったほか、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も行い、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。



▲書類や記録の確認



▲書類や記録の確認



▲インタビュー形式による監査



▲インタビュー形式による監査

2013年鉄道安全監査においては、事故対応経験等を活かして規程類の見直しを行っていることや部独自の資料を作成していること、適切な復旧機材等を導入していること等が評価されました。

今後は監査の更なる充実を図るため、教育・訓練に対する効果の確認や、その結果を次の教習や研修に活かす取り組み等の検討を進めてまいります。



安全管理体制の見直しと継続的な改善 Act

■ マネジメントレビュー

鉄道の安全管理体制が機能しているかについて総括するマネジメントレビューを行い、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、2010年度から、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回の見直しを行うこととしております。



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



安全重点施策

方針や
取り組みに反映



マネジメントレビュー報告書

■ 安全管理体制の見直し事項と課題

2013年度のマネジメントレビューを通じて、より安全管理体制を強固にしていくために、検討することが望ましいと考える事項は次のとおりです。

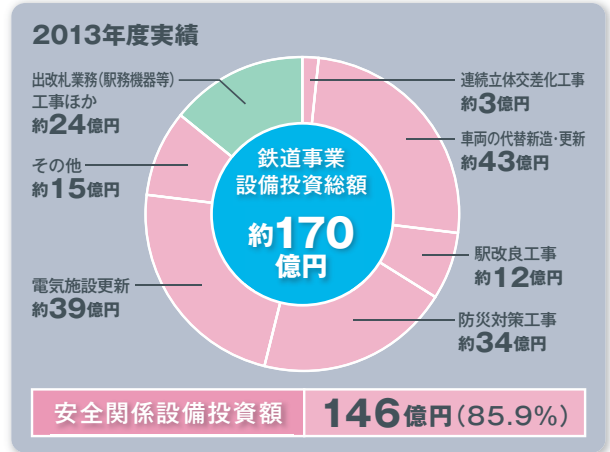
- ① 万一の事故がおきた時、迅速にまた安全に復旧ができるよう教育・訓練を実施することが重要であるという認識のもと、各部において安全に対する意識・知識・技術を向上させる教育・訓練を継続的に実施してまいります。
- ② 引き続き職員一人ひとりの安全に対する意識を高揚させるとともに、ヒューマンエラーの防止を意識付けさせるための方策を検討し、その対応を実施してまいります。
- ③ 本社部門と現業部門が一致協力して、多角的な事故分析等を行う現業のリスク管理要員に対して、更なる力量向上を図るための教育内容について検討を進めてまいります。

2 安全対策の実施状況

2013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、中長期的視点から安全対策への設備投資を継続的に実施しており、2013年度実績では、約170億円の鉄道事業設備投資を行いました。これらの投資は、様々な面で鉄道の安全対策に関する投資ということができますが、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、2013年度実績において約146億円で、これは鉄道事業における設備投資額のおよそ9割にあたります。



自然災害対策

地震対策

① 横浜～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～南太田駅間において、耐震補強工事を行っております。現在は、日ノ出町駅部分を2014年度中の完成に向け、鋭意工事を行っております。



② その他の耐震補強工事

耐震補強工事について、2013年度は泉岳寺～北品川駅間、青物横丁～鮫洲駅間、立会川～平和島駅間および鶴見市場～花月園前駅間の一部が完成し、引き続き工事を行ってまいります。

2014年度は、新たに新馬場～青物横丁駅間、平和島～大森町駅間および京急川崎駅の工事を推進しております。



▲泉岳寺～北品川駅間



▲立会川～大森海岸駅間



▲平和島駅構内

3 法面防護工事

法面防護工事を推進しており、2013年度では、南太田～井土ヶ谷駅間上り線側、京急田浦～安針塚駅間下り線側、津久井浜～三浦海岸駅間上り線側にて工事を完了しております。



▲南太田～井土ヶ谷駅間 上り線側



▲京急田浦～安針塚駅間 下り線側



▲津久井浜～三浦海岸駅間 上り線側

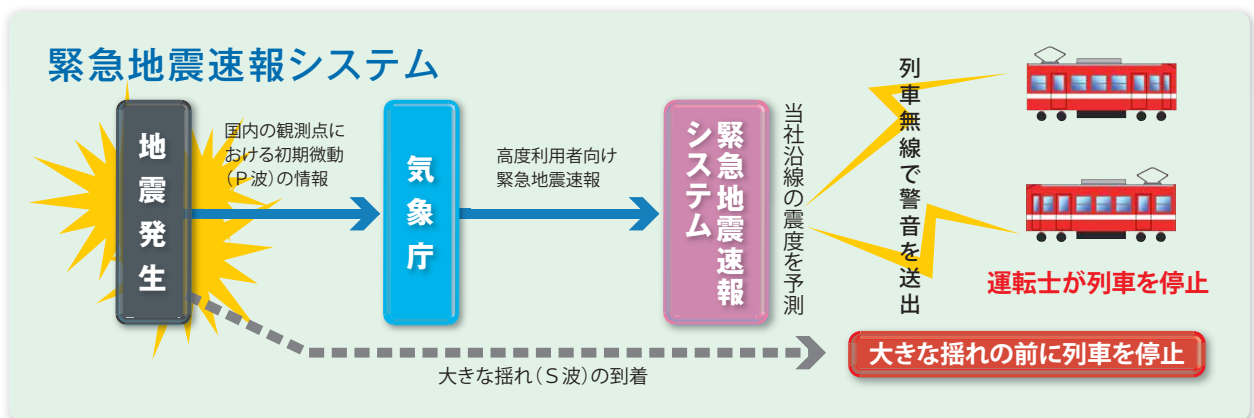
4 トンネル補修工事

トンネル等構造物は、以前より抜本的な対策工事を実施し、2013年度にほぼ完了いたしました。引き続き2014年度以降も、経年劣化に対し継続的に補修工事を進めてまいります。



5 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2006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。

その他の自然災害対策

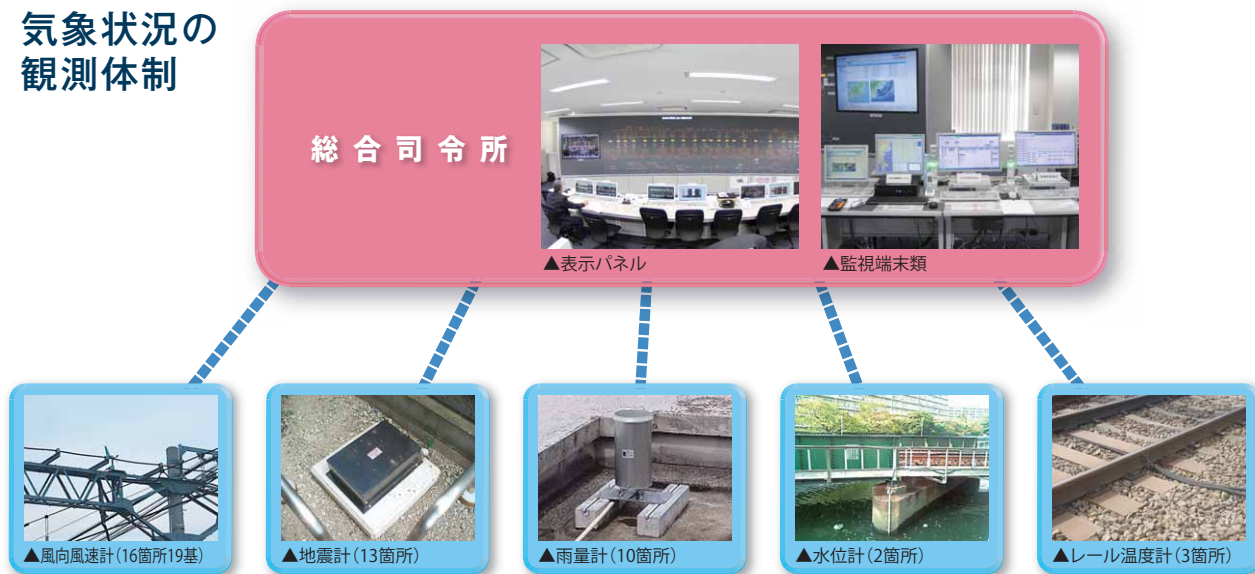
① 運転規制の見直し

全線(斜面のない泉岳寺～京急川崎駅間, 空港線を除く)に対象を拡大し, 区間ごとに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することいたしました。

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および財団法人日本気象協会の気象情報システム(マイコス)を導入し, 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



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～京急田浦駅間土砂崩落箇所と類似した斜面(沢状地形)では, より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いたしました。



④ 自治体と津波避難協定の締結

金沢文庫現業事務所改築工事完成に伴い, 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」を締結いたしました。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生じたとき, 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。(2014年2月19日付)



▲金沢文庫現業事務所 外観

■ 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年度に避難誘導先の再整理を行いました。

また、2013年度には各自治体の広域避難場所の変更に伴い、避難誘導先を見直すとともに、これまでの震度5強以上の地震が発生した場合、大規模火災が発生した場合、津波のおそれがある場合の3種類に加え、案内図掲出場所の海拔を新たに表示し、全駅に掲出いたしました。



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、備蓄を進めております。2012年度に全駅に、飲料水、アルミ製ブランケット、レジャーシートを配備いたしました。



③ 災害発生時の対応に関するポスターの作成

災害発生時の対応について、お客さまに対し周知するためにポスターを作成し、車内に掲出しております。



④ 運行情報案内表示器の設置

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、品川駅・京急蒲田駅・羽田空港国内線ターミナル駅・横浜駅の4駅に設置しております。



■ 情報伝達手段の充実

① 本社に対策本部室を設置

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、2011年度に本社に対策本部室を設置いたしました。



② 警視庁緊急時直通電話・衛星電話・JR電話(鉄道電話)の導入

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、2011年度に総合司令所に警視庁緊急時直通電話・衛星電話を導入いたしました。

また、2012年度には本社の対策本部室に警視庁緊急時直通電話・衛星電話を増設するとともにJR電話(鉄道電話)を新たに導入いたしました。



防犯・鉄道テロ対策

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

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。2013年度末時点で629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。



④ 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。



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でき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。



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。



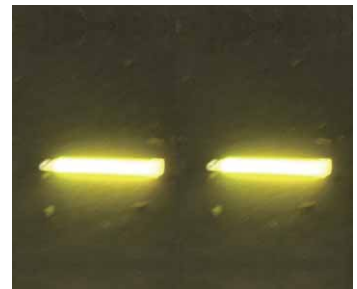
② 緊急時支援活動用ワッペン

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。



③ 駅間における簡易ライトの設置

万一、事故や停電等が発生した際に、トンネル内におけるお客さまの避難誘導を考慮し、足元の注意喚起を促すとともに誘導方向を示す簡易ライトを、穴守稲荷駅・天空橋駅・羽田空港国際線ターミナル駅・羽田空港国内線ターミナル駅の4駅に配備しております。



▲駅間における簡易ライト
(使用時イメージ)

④ 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。



▲非常脱出ハシゴを設置した様子



▲各駅や駅間に設置した非常脱出ハシゴ

⑤ 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、2009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を受領しました。



総合司令部

総合司令部では刻々と変わる運行情報や沿線の気象状況、駅の旅客動向を一元化し、安全・安定輸送に努めております。2013年12月、総合司令部のシステム更新工事が完了いたしました。

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)を設置するとともに、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を拡充いたしました。

今後は、各駅の列車接近案内表示装置や自動放送装置等の制御を行っている現地機器を更新し、情報伝送速度の向上と更なる信頼性向上を図ってまいります。



② 施設司令

施設司令では、光ネットワークの採用による高速・大容量化や中央処理装置の二重化構成による信頼性の向上を図りました。

また、全体システムの表示できる系統表示盤および大画面表示装置の導入、遠方監視制御装置の省スペース化を行ったほか、災害時等司令機能喪失時に子局での司令業務を継続するため、可搬型簡易遠制装置を導入いたしました。

機能の拡充により、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、信頼性・安全性の向上を図りました。



③ 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、総合司令部と本社に整備しております。

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。

※本社の対策本部室については、P19をご参照ください。



▲対策本部室



▲駅映像伝送システム

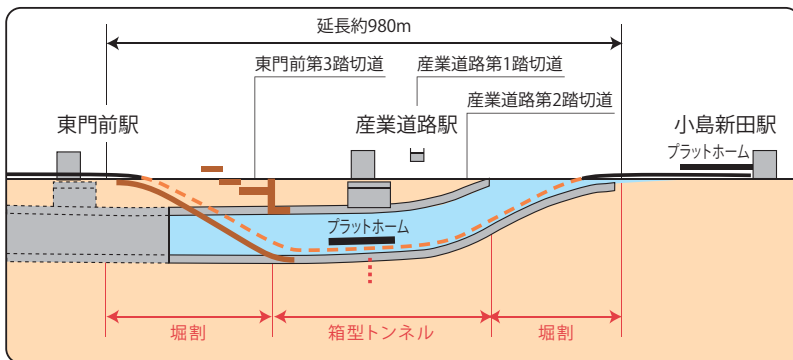
連続立体交差事業

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、段階的整備区間として、2006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箇所(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。2014年度は、2013年度に引き続き、土留杭打ち・工事桁架設・掘削・躯体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箇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



※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。

② 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箇所の踏切を除却するもので、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2001年から着手しており、2012年10月に全線高架化したことにより、事業区間の28箇所すべての踏切が廃止され、鉄道と道路の安全性が大きく向上したほか、踏切による交通渋滞が解消しました。

引き続き、本線における取付け区間の線路移設および上り線仮設高架橋の撤去等を行い、2016年度末(予定)の事業完成に向け、工事を進めてまいります。

平面図



▲上下線が立体化された箱根駅伝で有名な国道15号踏切

※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。

駅の安全対策

① ホーム隙間・段差解消工事

ホームと車両床面との隙間および段差を少なくし、乗降時の安全性と利便性をより高める工事を推進しております。2012年度に完成した能見台駅下りホーム、港町駅上りホームに加え2013年度は追浜駅下りホームで工事が完了したほか、現在は日ノ出町駅構内の上下ホームの工事を実施しております。



▲追浜駅 下りホーム

② 内方線付き点状ブロックおよび内方線の設置

乗降人員が一日10万人以上の品川駅・京急川崎駅・横浜駅・上大岡駅における内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備は2012年度迄に完了しております。さらに、一日10万人未満の駅のうち青物横丁駅・立会川駅・横須賀中央駅・新逗子駅・京急久里浜駅については、2013年度に内方線の設置を完了いたしました。

2014年度は、北品川駅・新馬場駅・鮫洲駅・六郷土手駅・大鳥居駅・天空橋駅・羽田空港国内線ターミナル駅・神武寺駅に内方線の設置を完了させる予定です。

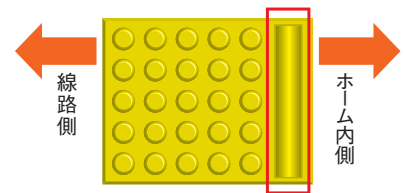
今後、国の基準に定められていない、乗降人員1万人以下の駅も含め、全駅の内方線整備を進めてまいります。



▲上大岡駅 上りホーム



▲京急久里浜駅 下りホーム



▲内方線付きJIS規格点状ブロック

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、現在17駅に設置しております。



④ 車イス・ベビーカーステッカーの貼付

ステッカーの貼付により、車イス・ベビーカーご利用のお客さまへ、ホームで電車をお待ちの際はストッパーをおかけいただくよう、お願いしております。



⑤ 非常停止ボタンの設置

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当社全駅に設置し、事故の防止を図っております。また、視認性を向上させるために、大型の押ボタン用表示板を設置しております。



6 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。



7 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、2013年度には神奈川県地域自殺対策緊急強化交付金事業として汐入駅・横須賀中央駅・および県立大学駅に新たに導入いたしました。現在全線で15駅、4箇所の踏切道に設置しております。



8 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(81台)に設置しております。

※全駅の係員が普通救命講習を受講しております。
普通救命講習については、P11をご参照ください。

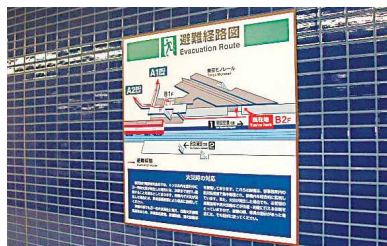


9 地下駅の火災対策

地下駅の大鳥居駅、天空橋駅、羽田空港国際線ターミナル駅、羽田空港国内線ターミナル駅においては、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

10 地下駅構内への浸水対策

防潮対策として、2013年度に天空橋駅地上入口、避難階段入口および機械室入口に防潮設備を設置し、地下駅構内への浸水対策を実施いたしました。



▲天空橋駅地上入口



▲防潮設備使用時

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、2013年度は20両導入いたしました。

- 2013年度新造 新1000形 20両



▲新1000形

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。

2013年度更新・改造車両

- 更新 600形 8両 2100形 16両
- 改造 1500形 6両 2100形 4両



▲2100形

③ ドア先端部の黄色表示・ドア注意ステッカー

2012年度から当社所有の全車両の、ドア先端部内側に黄色表示を行い、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。



④ 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。



▲訓練で使用した様子

⑤ 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。

⑥ 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新1000形4両編成に装備しております。



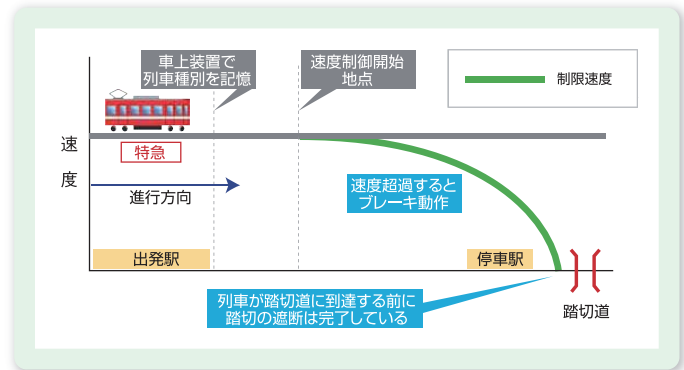
▲転落防止幌

踏切の安全対策

① 踏切道防護システムの導入

2009年2月から運用している高機能ATS (C-ATS)の機能を更に向上させることにより、2012年6月に踏切防護システムの導入が全線で完了いたしました。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、踏切遮断機の遮断が完了した後に列車が踏切道を通るように列車を制御し、踏切道における安全性を更に向上させたものです。

※C-ATSについては、P28をご参照ください。



▲踏切道防護システムの動作概要

② 踏切保安装置・踏切支障報知装置等の設置

踏切事故防止対策として、当社線にあるすべての踏切道(90箇所)については、警報機・遮断機を設置しております。また、踏切支障報知装置(※1)をすべての踏切道に設置しており、その内64箇所には障害物検知装置(※2)を設置しております。

なお、夜間における踏切道の視認性を高めるため、照明設備を設置しており、監視カメラも設置しております。

※1 非常ボタンの操作または障害物検知装置により発光信号(赤色灯の明滅)を現示し、列車に危険を知らせる装置

※2 踏切道上に自動車などの障害物があった場合、これを自動的に検知し、発光信号を現示させる装置



▲警報機・遮断機



▲障害物検知装置



▲非常ボタン



▲発光信号機

③ 脱線防止レール・脱線防止ガード・踏切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。

また、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。



▲脱線防止ガード

④ カラー舗装化の実施

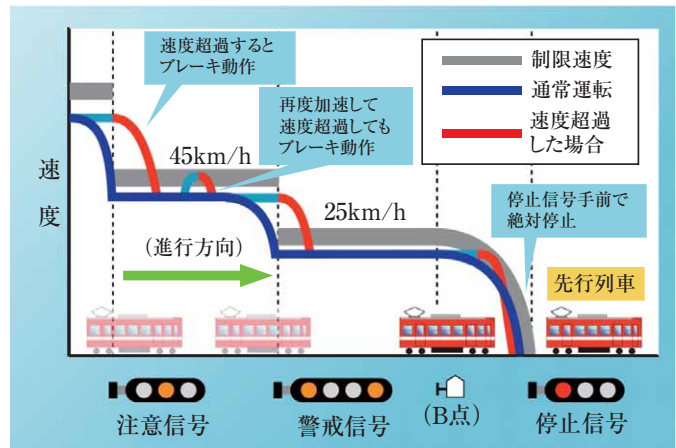
港町～鈴木町駅間の踏切道など一部の踏切道では、踏切道内における歩行者の安全確保のため、車道部分と歩道部分を視覚的に区分するカラー舗装化を実施しております。



施設の安全対策

① C-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しました。



▲C-ATSの動作概要

② 軌道検測車・レール深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、定期的な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ます。



▲マルチプルタイタンパー

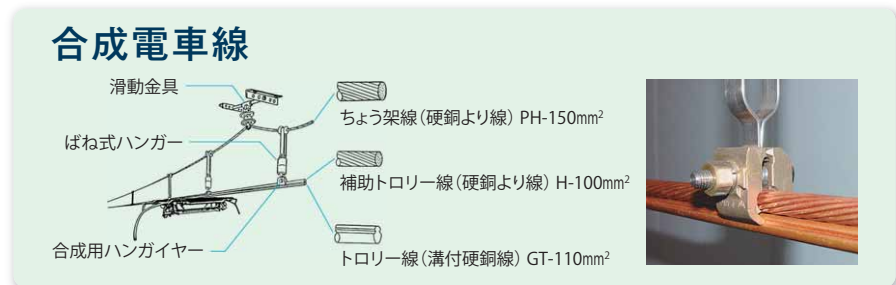
③ 線路の改良・更替

軌道の安全を図るため、全線にわたりレール更替や分岐器更替、また機械による道床(砕石)更替等を計画的に実施しております。



④ 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。



⑤ 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。



⑥ 変電所の改良

当社線に22箇所ある変電所等については、順次更新・改良工事を計画し、2013年度は南太田変電所特別高圧充電判別装置ほか改良工事を実施し、電力の安定供給を図りました。

また、総合司令所の運用開始に合わせて電力管理システムの更新工事および当該工事に伴う各変電所内光ケーブル回線工事を実施いたしました。



▲南太田変電所 特別高圧充電判別装置

⑦ 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412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。

2013年度は、屏風浦～杉田駅間、YRP野比～京急長沢駅間に設置いたしました。



③ 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。



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。

2006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

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(省令に定める基準による2箇所、より厳しい独自の基準による19箇所のほか、従来から設置している5箇所の合計26箇所)および線路終端部(44箇所)、分岐区間(ポイント156箇所)には、C-ATSにより列車を自動的に減速または停止させる装置の整備を完了しております。

なお、駅に停車すべき列車が誤って駅を通過してしまった場合に、踏切遮断機の遮断が完了していない踏切道に進入するおそれのある箇所については、踏切道防護システムを2012年6月までに全線に整備を完了しております。

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)

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、3秒以上マスコンハンドルから手を離すと非常ブレーキが動作するよう、全運転台で機能向上を図っております。

③ 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 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)

2011年3月にすべての運転台の設置が完了しております。

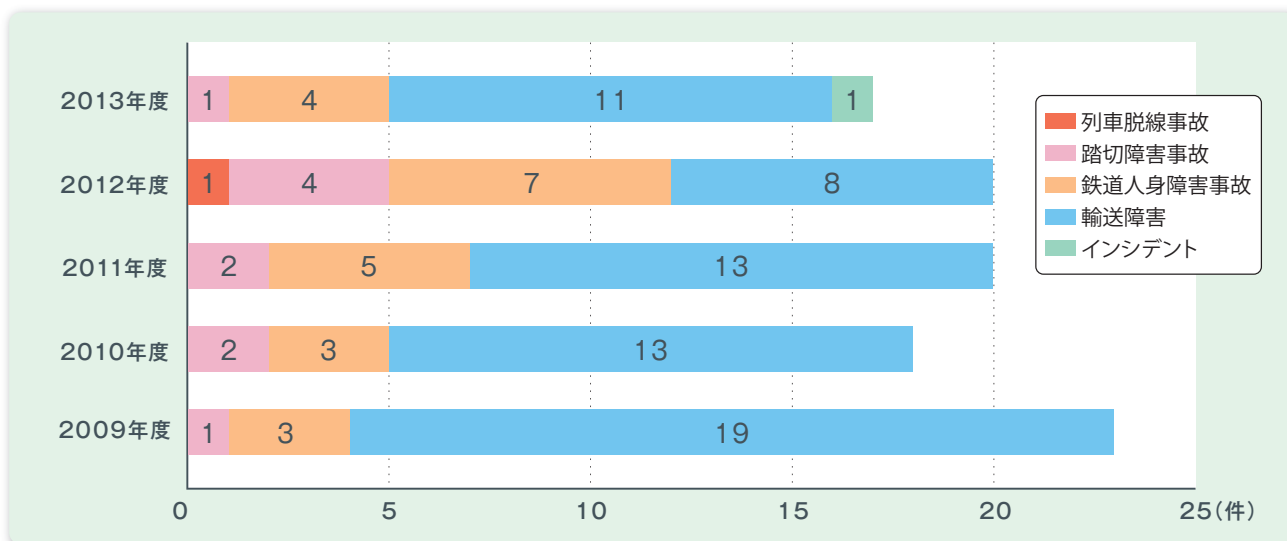


3 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

2013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、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

2013年度の鉄道運転事故は、踏切障害事故が1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4件、発生しております。

輸送障害

2013年度の輸送障害は、台風26号による運転休止、雪害による列車遅延等により、11件発生しております。

インシデント

2013年度のインシデントは、1件発生しております。

インシデントの概要 2014年1月26日(日)4時52分頃、久里浜工場信号所を定時に出発した回送列車が、北久里浜第2踏切道手前に差しかけたところ、運転士が同踏切道の警報機および遮断機が動作していないのを確認、非常ブレーキ手配を執ったが、列車は踏切道に侵入停止した。

原因：久里浜工場信号所構内分岐器更换に伴う、信号保安設備工事の作業にて行った警報機使用停止処置の解除をしなかったため。

- 再発防止策**
- 警報機使用停止処置の解除は、複数名で確認する。
 - 警報機使用停止処置を行う際は、記録表に記載し確認する。

4 お客さまからのご意見

当社は、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、安全対策を実施しております。

お客さまからのご意見による改善例

■ 神武寺駅構内踏切に垂れベルトの新設

「神武寺駅構内の踏切に対して、遮断時に横断できないような工夫をしてもらいたい」とのお客さまからのご意見から、踏切に垂れベルトを設置いたしました。



▲設置前



▲設置後

5 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。また、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」

沿線の皆さまに日ごろの感謝をこめて、(株)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、保守用車の公開、車両の点検・修理の様子などを通じて、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いております。





ご利用のお客さまへお願い

■ 発車間際の駆け込み乗車はご遠慮ください

■ 黄色い線の内側をお歩きください

■ 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

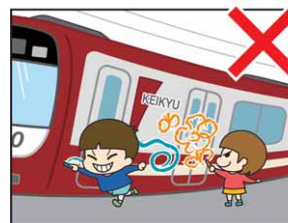
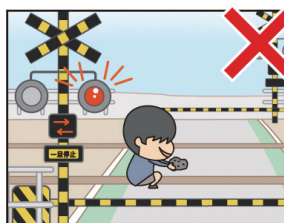
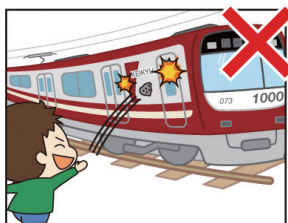
非常停止ボタンは当社線全駅に設置しております。

※非常停止ボタンについては、P24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。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。



■ 不審物発見時は乗務員・駅係員・警察官・警備員へお知らせください

■ 踏切でのトラブルの際は非常ボタンを押してください

非常ボタンは当社線の全踏切道に設置しております。

※非常ボタンについては、P27をご参照ください。



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

■ 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

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・ご協力をお願いします。

KEIKYU



京急ご案内センター

京急ご案内センター

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

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。

発行：京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部安全対策担当