

2010

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21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(C-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
社員教育	27
各種訓練の実施	30
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・消防等との共同訓練の実施	34
安全啓発活動	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	
お問い合わせ先	37

ごあいさつ



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、安全・安心をすべての事業の根幹として位置づけております。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方針に基づき安全管理体制を構築し、安全に対する投資や社員教育等、ハード・ソフト両面において積極的な取り組みを行っております。また、取り組みの評価、見直しを行い、次の計画に活用することにより、安全管理体制の維持、改善を図っております。

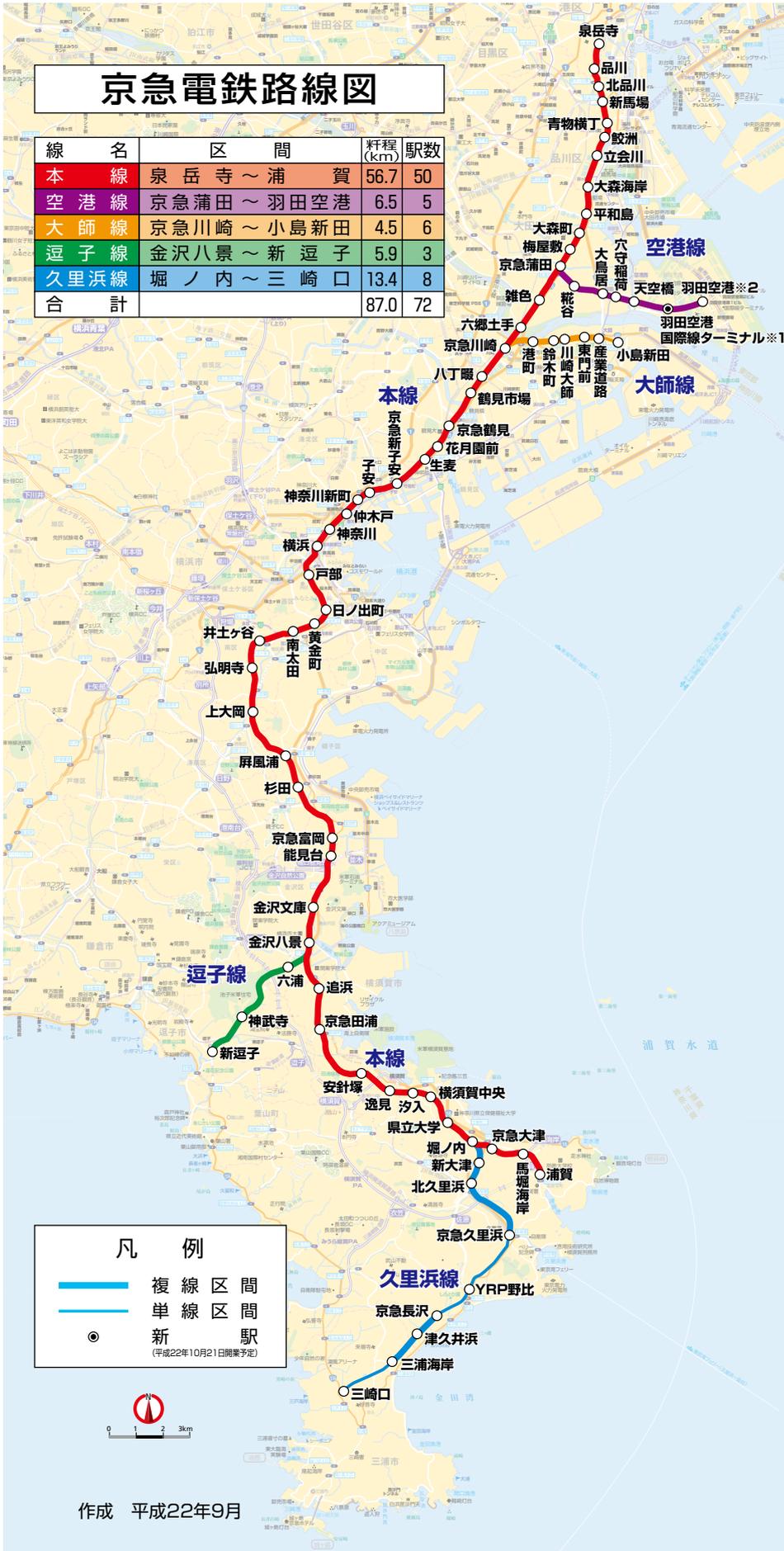
平成21年度においては、京急蒲田駅付近連続立体交差事業や、防災対策工事の推進、車両の代替新造や更新など、さまざまな安全対策投資を進めたほか、訓練や教育を充実させてまいりました。今年度も、鉄道本部安全重点施策を定め、さまざまな取り組みを進めているところです。

今後も、グループ一丸となって、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、ハード・ソフト両面における安全対策を進めるとともに、計画、実行、評価、改善のサイクルを継続することで、安全管理体制の持続的な強化を図り、さらなる安全の確保を実現し続けてまいります。

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	6.5	5
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	72



凡例	
	複線区間
	単線区間
	新駅 (平成22年10月21日開業予定)

作成 平成22年9月

泉岳寺	せんがくし	(1.2)
品川	しながわ	(0.7)
北品川	きたしながわ	(0.7)
新馬場	しんばんば	(0.8)
青物横丁	あおものこちよう	(0.5)
鮫洲	さめず	(0.8)
立会川	たちあひかわ	(1.3)
大森海岸	おもりかひん	(0.9)
平和島	へいわじま	(0.8)
大森町	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	(1.0)
六郷土手	ろくごうどて	(1.2)
京急川崎	けいきゅうがさき	(1.3)
八丁畷	はちぢょうがけ	(0.7)
京急鶴見	けいきゅうつるみ	(1.5)
花月園前	はなづきまへ	(0.8)
生麦	なまむぎ	(1.4)
京急新子安	けいきゅうしんこや	(1.0)
子安	こや	(0.7)
神奈川新町	かながわしんまち	(0.5)
仲木戸	なかつきど	(1.0)
神奈川	かながわ	(0.7)
戸部	とべ	(1.4)
日ノ出町	ひのでちよう	(0.8)
黄金町	こがねちよう	(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	こうめいじ	(1.7)
上大岡	かみおおか	(2.2)
屏風浦	びょうぶら	(1.3)
杉田	すぎた	(1.3)
京急富岡	けいきゅうとみおか	(0.7)
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	かなざわはつがい	(1.9)
六浦	むつら	(2.8)
追浜	おっばま	(2.6)
京急田浦	けいきゅうたうら	(1.1)
安針塚	あしづか	(1.1)
逸見	えみ	(1.0)
汐入	しおいり	(0.7)
横須賀中央	よこすかちゆう	(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)
京急大津	けいきゅうおつ	(1.1)
馬堀海岸	まほりかひん	(1.3)
浦賀	うらが	(1.3)
京急久里浜	けいきゅうくりはま	(2.7)
YRP野比	やまべ	(1.3)
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	みづらかひん	(2.2)
三崎口	みさきぐち	()

() 駅間キロ程
 ※1 平成22年10月21日開業予定
 ※2 平成22年10月21日から「羽田空港国内線ターミナル」に改称予定

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、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」「コンプライアンス(法令順守)」を掲げて安全管理体制を維持し、責任事故ゼロの継続を目指し取り組んでおります。また、これを受けて、鉄道本部安全重点施策において、具体的な取り組み方針を定めております。

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。

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。



※鉄道安全管理規程については、6ページに解説があります。

安全重点施策

平成21年度 鉄道本部 安全重点施策

○安全の確保

「全員が協力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—

○法令等の順守

「ルールを順守することは、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、理解を深めるとともに、認識度の把握に努める。」

○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
- 駅設備の安全対策の一層の充実
- 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
- 高機能ATSの円滑な運用
- テロを始めとする警備、警戒の強化
- 大規模工事（国際ターミナル駅建設、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

○見直しや改善を意識した施策の推進

※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>

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
専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*
- 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。

- ⑥ 最近の安全管理規程の改正概要
平成21年6月 業務組織の改正に伴い一部修正しました。

※平成22年3月31日現在。平成22年6月29日付で、安全統括管理者は常務取締役鉄道本部長兼事業計画推進部長の原田一之が、運転管理者は運転車両部長兼総合司令所長の松田義明が選任されております。

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クラス等約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21年度では、「窓口処理機操作マニュアル」「ソルダリング(ハンダあげ)専用作業台とプリント基板固定治具の作製」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) 車両管理区 高橋正廣

これからの車両機器には、多くの半導体が使用され、プリント基板のハンダ作業が重要です。ハンダの劣化などで亀裂を発見した場合のハンダ作業が安全・確実にできる環境を、今回の提案で作製することができました。今後も今回の提案により車両故障を未然に防ぎ、安全・確実な作業を行ない、お客さまに安心してご乗車していただける車両を提供する仕事をしていきます。



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などを行っております。



「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

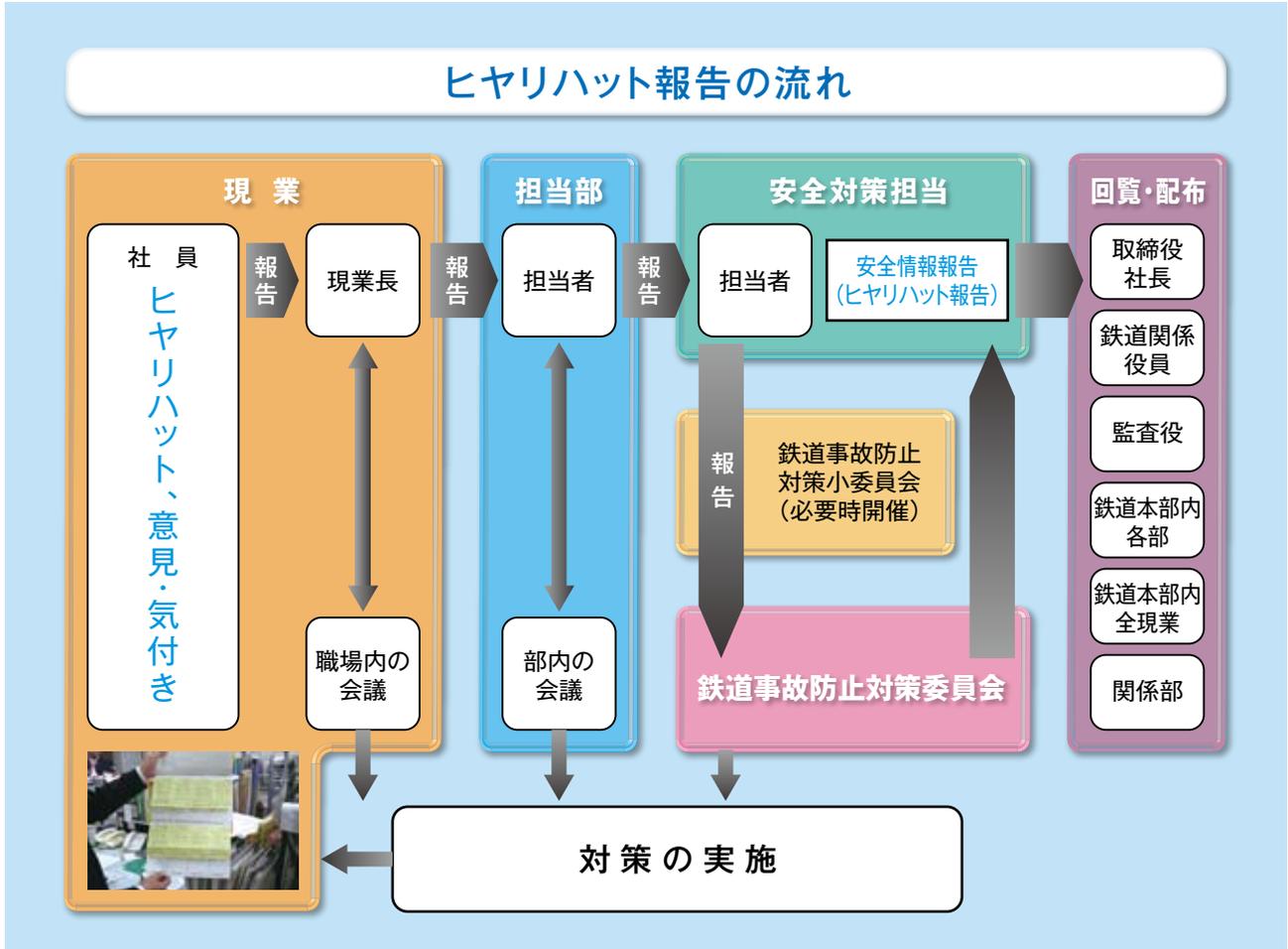
鉄道の安全に関する情報の公表(鉄道安全報告書)

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・活用する体制を整備いたしました。



平成21年度のヒヤリハット情報による改善例

【駅構内の階段下通路にカーブミラーを設置】

駅構内の階段下通路で，階段を昇るお客さまと降りてくるお客さまとが交錯しぶつかることがあるという事象を受けて，全線の類似箇所にはカーブミラーを設置いたしました。



【検査庫前通路に左右確認標記および看板・ロープの設置】

職員が使用している検査庫前の通路において，万一のヒューマンエラーによる触車事故を防止するため，通路入口付近に左右確認標記および看板・ロープを設置いたしました。



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21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。



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11台配備し、緊急事態に備えております。また、平成21年度には、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新たに配備いたしました。

※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

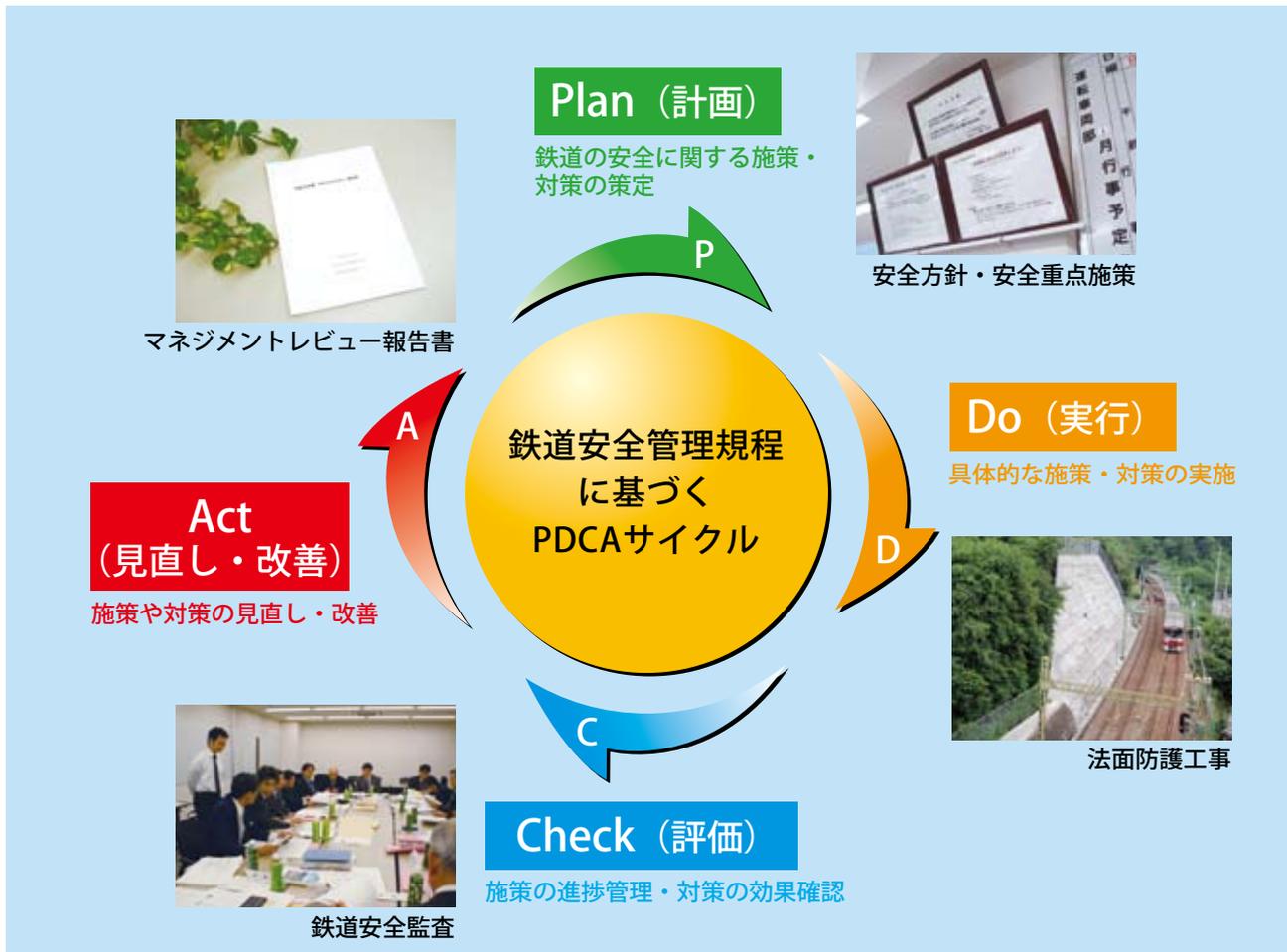
職員が通勤時および私用などで当社線を利用している際に、事故や災害などに遭遇し、急遽現場にて支援活動を行う際の緊急時支援活動用ワッペンを配布しております。このワッペンは常に携帯しており、緊急時には胸元に貼り付け支援活動を行います。



▲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

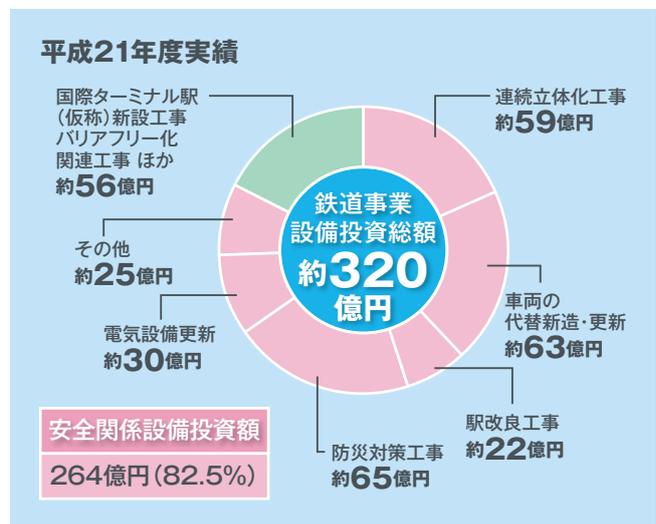
- ① ヒヤリハット情報, 安全情報報告のより一層の水平展開と活用を進めるべく, 継続的に検討しております。
- ② 総括的な安全管理体制の見直し(マネジメントレビュー)の仕組みについては, 年度途中での進捗状況の把握や, 鉄道安全監査の結果などが速やかに反映できるようにするなど, 見直しの仕組みについてさらなる充実・強化を図ります。
- ③ 一人ひとりの安全意識の更なる徹底を図るための取り組みの実施について検討しております。
- ④ 事故などの分析および背後要因の検討などについて, 鉄道本部全体として取り組める仕組みの構築に向け検討しております。

3 安全対策の実施状況

平成21年度は、安全対策の強化のため、連続立体交差事業や防災対策工事、車両の代替新造・更新など具体的な施策の推進を図りました。その他、ソフト面の対策として、教育の充実や実践的な訓練の実施に取り組んでまいりました。ここでは、平成21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、平成21年度実績では、320億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21年度実績において約264億円で、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。

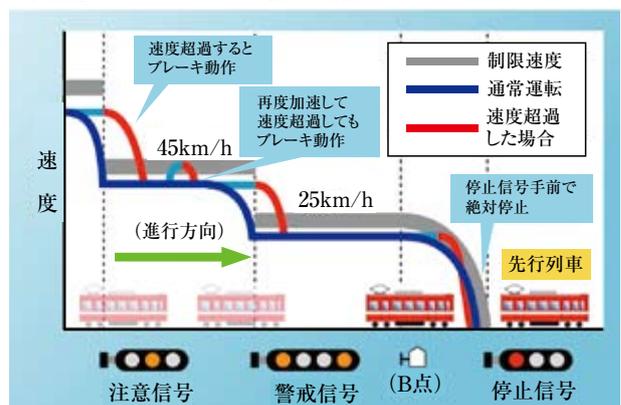


高機能ATS (C-ATS) の導入

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。当社では、昭和43年から1号型ATSを導入し、運転士の安全運転をバックアップしてきましたが、さらなる安全性の向上を目指し、新型の高機能ATSに更新する工事を進め、平成21年2月14日、当社全線で運用を開始しました。

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、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。

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延長約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。

工事は平成13年から着手しており、平成20年5月に環状8号線踏切付近の上り線高架化を実施したことに続き、平成22年5月には、工事区間全線の上り線を高架化しました。引き続き、平成22年秋の環状8号線踏切付近の下り線高架化、平成24年度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



本線平和島～六郷土手駅間および空港線京急蒲田～大鳥居駅間の上り線を高架化しました

平成22年5月16日から、本線平和島～六郷土手駅間および空港線京急蒲田～大鳥居駅間の上り線を高架化しました。これにより、京急蒲田(空)第1踏切道(国道15号)や梅屋敷第4踏切道(多摩堤通り)など全区間の踏切は、下り列車のみの通過となって踏切の安全性が向上したほか、遮断時間が約4割減少しました。



▲上り線の立体化が完了した京急蒲田(空)第1踏切道と京急蒲田駅

※本事業は、道路整備の一環として、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。

大師線連続立体交差事業

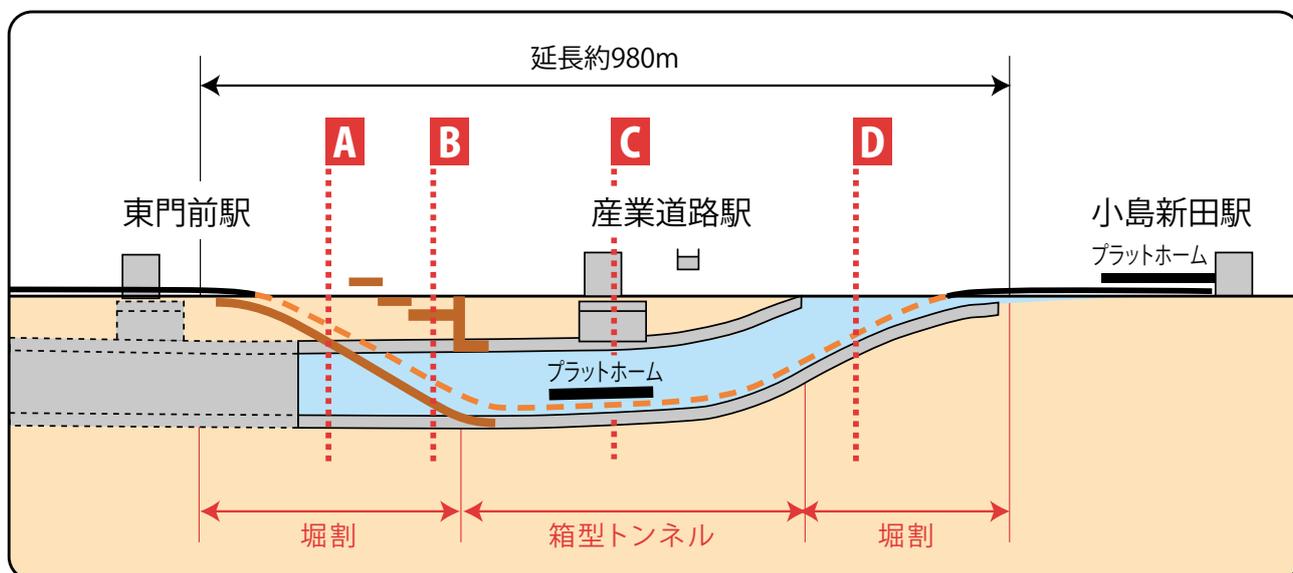


▲完成イメージ

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、暫定的整備として、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、東京大師横浜線（産業道路）を含む3か所の踏切道がなくなります。平成21年度は、産業道路第1踏切道～第2踏切道付近にかけての線形変更工事（踏切部を単線化）および工事桁架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か所の踏切道を廃止し、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



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



▲線形変更工事（踏切部を単線化：産業道路～小島新田駅間）



▲工事桁仮設工事

※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～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。平成21年度に駅部を除く駅間の補強工事が完了いたしました。引き続き、駅部の完成に向け鋭意工事を行っております。



その他の耐震補強工事

耐震補強工事については、六郷土手～京急川崎駅間の六郷川橋梁において完了いたしました。平成22年度は引き続き、三浦海岸～三崎口駅間高架橋の補強工事を進めております。なお、平成22年5月に穴守稲荷～羽田空港駅間トンネル部中柱の補強工事も完了いたしました。



▲六郷川橋梁



▲三浦海岸～三崎口駅間



▲穴守稲荷～羽田空港駅間

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, 切崩し)を推進し、平成21年度では、杉田～京急富岡駅間、追浜～京急田浦駅間、京急大津～浦賀駅間などで実施しました。

また、昨年度に引き続き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22年度に入り、弘明寺駅構内、北久里浜～京急久里浜駅間などにおいて防護工事を進めております。



▲杉田～京急富岡駅間



▲追浜～京急田浦駅間



▲京急大津～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を実施しているほか、平成21年度では、戸部～日ノ出町駅間、京急田浦～安針塚駅間、逸見～汐入駅間で、補修工事(覆工背面空隙注入工, 断面補修工, 漏水防止工)を実施しております。平成22年度以降も、継続的に工事を進めてまいります。



その他の安全対策の状況

駅の安全対策

1 金沢文庫駅改良工事

金沢文庫駅では、朝ラッシュ時の混雑を緩和するため、上りホームほかの改修工事を行っております。平成21年度は上りホームの線路を移設しホームを拡幅しました。引き続きホームおよび駅の改良工事を進めてまいります。



2 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。



3 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21年度は鮫洲駅、逸見駅、京急大津駅、馬堀海岸駅、YRP野比駅への設置工事を実施、現在58駅に設置しております。



4 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21年度は、県立大学駅、港町駅への設置工事を実施、現在14駅に設置しております。



5 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 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21年度は32両導入いたしました。また, この新造車両は, 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ているほか, 手すりの形状を変更するなど, バリアフリーに配慮しております。

- 平成21年度新造 新1000形 32両(4両編成×8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 600形 16両(8両編成×2本)
- 改造 1500形 12両(6両編成×2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いたしました。

※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 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、機能向上を進めております。平成22年6月現在、260台の内、56台（21.5%）の機能向上を完了しております。

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の整備を進めております。平成22年6月現在、260両の内、203両（78.1%）に設置しております。



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。



施設の安全対策

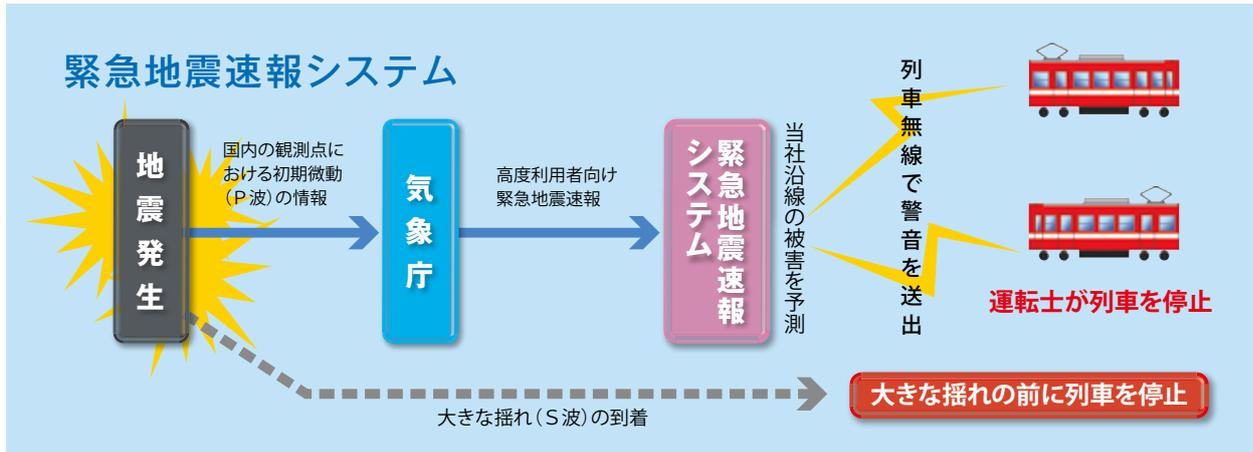
1 気象観測装置の整備

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、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。



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 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21年度は、バラストフィニッシャー、レール洗浄車を更新いたしました。



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。



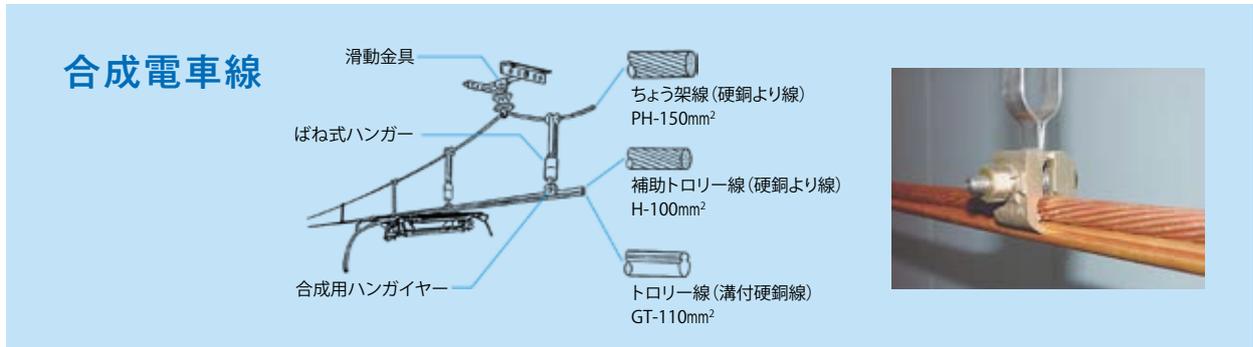
⑤ 線路の改良・更新

軌道の安全を図るため、レール更新や南太田～井土ヶ谷駅間4号隧道浦賀方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。平成21年度では、津久井浜～三崎口駅間で、工事を実施いたしました。



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21年度に新町変電所の更新工事を完了し、電力の安定供給と環境対策の向上を図っております。



⑨ 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21年度には堀ノ内自動電話交換局の機器更新を行いました。

⑩ 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駅約380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道(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、踏切支障報知装置(※1)を102か所の踏切道に設置しており、その内85か所には障害物検知装置(※2)を設置しております。今後、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てまいります。

※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

2 踏切脱線防止ガードの設置

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、照明設備を設置しております。また、監視カメラも設置しております。



4 カラー舗装化の実施

品川～北品川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。平成21年度は、八丁畷～鶴見市場駅間など5箇所の踏切道において、カラー舗装化を実施いたしました。



※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21年度は、新馬場～青物横丁駅間、屏風浦～杉田駅間など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21年度には、京急田浦～安針塚駅間上り線側、県立大学～堀ノ内駅間堀ノ内第2架道橋下り線側、堀ノ内～京急大津駅間堀ノ内開渠上下線に歩行通路を整備いたしました。



▲京急田浦～安針塚駅間



▲県立大学～堀ノ内駅間



▲堀ノ内～京急大津駅間

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いたしました。



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21年度は、約100台増設し、平成22年3月末時点で約440台設置しております。今後も増設を予定しております。



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。また、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

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、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 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いたしました。



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照明を弘明寺駅構内に試験的に導入し、平成20年度から継続的に試験を行い、その効果や保守性などについて検証しております。平成21年度には、八丁畷～鶴見市場駅間の踏切道1箇所および屏風浦駅に青色照明を設置したほか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4駅および2箇所の踏切道に青色照明を設置し、現在全線で7駅、3箇所の踏切道に設置しております。



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。

● 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(省令に定める基準による2か所、より厳しい独自の基準による19か所のほか、従来から設置している5か所の合計26か所)および線路終端部(44か所)、分岐区間((ポイント)156か所)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、踏切遮断機の遮断動作が終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、C-ATSの機能向上により対応する予定です。

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)

すべての運転台(260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、機能の向上を進めており、平成22年6月末時点では56台が完了しております。

③ 運転状況記録装置

総合司令所の記録装置はすでに整備を完了しております。また、車両では、C-ATSの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、全車両が対応しております。

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)

すべての運転台(260両)に整備すべく工事を行っており、平成22年6月末時点では203両が完了しております。

社員教育

乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士338名、車掌381名(平成22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



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 他



学科修了試験

技能講習5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 他



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)
電車運転士教習生(第51期生) 村田 大輔

電車運転士になるためには、約9ヶ月間で知識・技能を身につけなければなりません。特に運転するにあたっては、法規・車両等を熟知しなければお客さまに、安全・安心・快適輸送を提供できませんので、日々努力し、一生懸命取り組んでいきます。



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、平成20年度に全ての駅係員が取得いたしました。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。また、転入者や新入社員に対しても、随時資格取得を進め、常に100%の有資格者を目指します。



▲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、全ての駅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、名札に表示しております。



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。



車掌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基に講師からアドバイスを受けるなどの研修を平成21年度も実施しました。



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21年は、早稲田大学ビジネススクール教授、株式会社ローランド・ベルガー会長の遠藤功氏から「現場力と労災防止」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22年4月、管理監督者クラスを対象として、ノンフィクション作家・評論家の柳田邦男氏から「ヒューマンエラーと組織事故～進化する安全の課題～」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。

※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21年度は、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21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21年10月27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1,100人
※訓練参加者約220人、お客さまを含む見学者約880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21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、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。

- ① 日 付 平成21年6月9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400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21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電力係員による電車線・ちょう架線断線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



▲電車線・ちょう架線断線復旧訓練

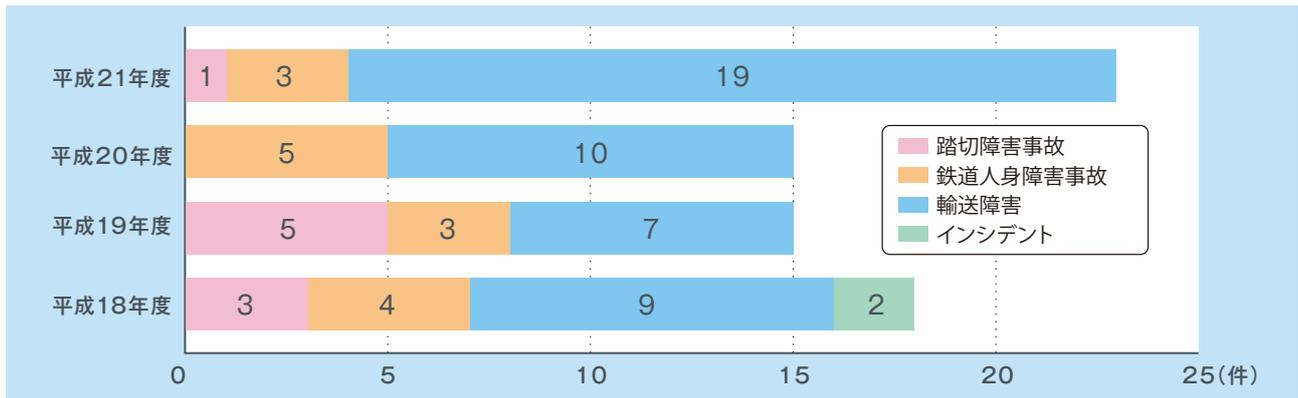


▲交通安全運動での訓練の様子

4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成21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21年度の鉄道運転事故は、踏切道で列車と自動車とが接触した**踏切障害事故が1件**、ホームで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3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21年度の輸送障害は、線路上への自転車の放置等による列車妨害3件、踏切道での自動車の支障等によるもの4件、布団等の飛来物によるもの等4件その他により、**計19件発生**しております。

発生した輸送障害のうち、主な2件について概要と再発防止策をお知らせいたします。

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。

① 保守用車によるポイント破損

平成21年4月8日(水)3時37分頃、品川駅構内において、保守用車の入換作業を行う際、転てつ器の開通方向を十分確認しないまま進行、当該転てつ器の付属品を破損、約1時間30分運転を支障し、約1万人のお客さまに影響を与えました。

再発防止策

打合せ方法を見直すとともに、入れ換えがある転てつ器手前で必ず一旦停止するなど、正当方向への開通確認の徹底、規程や手順の徹底を図りました。

② 工事箇所での落下物による停電

平成21年4月14日(火)13時01分頃、雑色駅付近において、工事で使用していた梯子が風にあおられ落下し、雑色駅下りホーム上家とちよう架線に引っかかったため、変電所の安全装置が作動して停電、約2時間40分運転を支障し、約4万5千人のお客さまに影響を与えました。

再発防止策

工事区間における緊急点検、安全教育を実施しました。また、梯子を確実に緊縛するかボルトで固定するなどの落下防止対策、工事箇所におけるプラスチック製防護柵の使用やちよう架線の防護処置を行うこととしました。

● インシデント・電気事故・災害

平成21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。

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。日ごろから、お客様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。当社では、関係機関と共同で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・消防等との共同訓練の実施

各種訓練の際には、地元の警察・消防等と協力し、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、日ごろ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。

① 軌道内災害対応訓練

(横須賀消防署)

日付 平成21年11月26日

場所 久里浜運転区構内



② 軌道事故対応訓練

(川崎・臨港・幸消防署ほか)

日付 平成22年2月4日・5日

場所 京急川崎駅構内



③ 横浜駅テロ対策訓練

(戸部警察署・鉄道警察隊ほか)

日付 平成22年2月17日

場所 横浜駅きた通路



※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。

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、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。



安全・マナー教室の実施

これからの未来を担う子どもたちに、鉄道の安全のために協力していただきたいことや乗車マナーについて知っていただくために、平成22年5月の京急ファミリー鉄道フェスタにおいて「安全・マナー教室」を実施し、約120名にご参加いただきました。

この教室では、ビデオ上映のほか、実際の電車を使った、戸袋引き込まれの危険性確認や、ホームの非常通報ボタンや踏切道の非常ボタンの操作体験を通じて、子どもたちに安全について関心を高めていただきました。



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・進出する際、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。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・警備員へお知らせください

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。

● 踏切でのトラブルの際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、すみやかに非常ボタンを押してください。



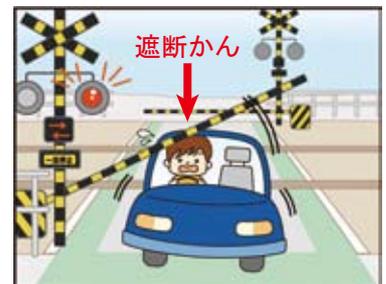
● 警報機が鳴り始めた踏切内には、入らないでください

警報機が鳴り始めたら、大変危険ですので、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、遮断かん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、遮断かんを押し上げて踏切外へ脱出してください。



● 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。



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、安全対策を実施しております。

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、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。

※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。





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。