

2009

# 鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社



◆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

**045-441-0999**

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。

※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20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
<b>1 安全方針・安全重点施策</b>	
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
<b>2 安全管理体制とその方法</b>	
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
<b>3 安全対策の実施状況</b>	
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	15
大師線連続立体交差事業	16
防災対策工事	17
その他の安全対策の状況	18
国土交通省令等の改正に対する状況	27
社員教育	28
各種訓練の実施	31
安全に向けた各種試験の実施	32
<b>4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策</b>	
鉄道運転事故・輸送障害・インシデント等の発生件数	33
<b>5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い</b>	
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
<b>6 お客さまからのご意見</b>	
お客さまからのご意見による改善例	37
お問い合わせ先	37

## ごあいさつ



京浜急行電鉄株式会社 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。

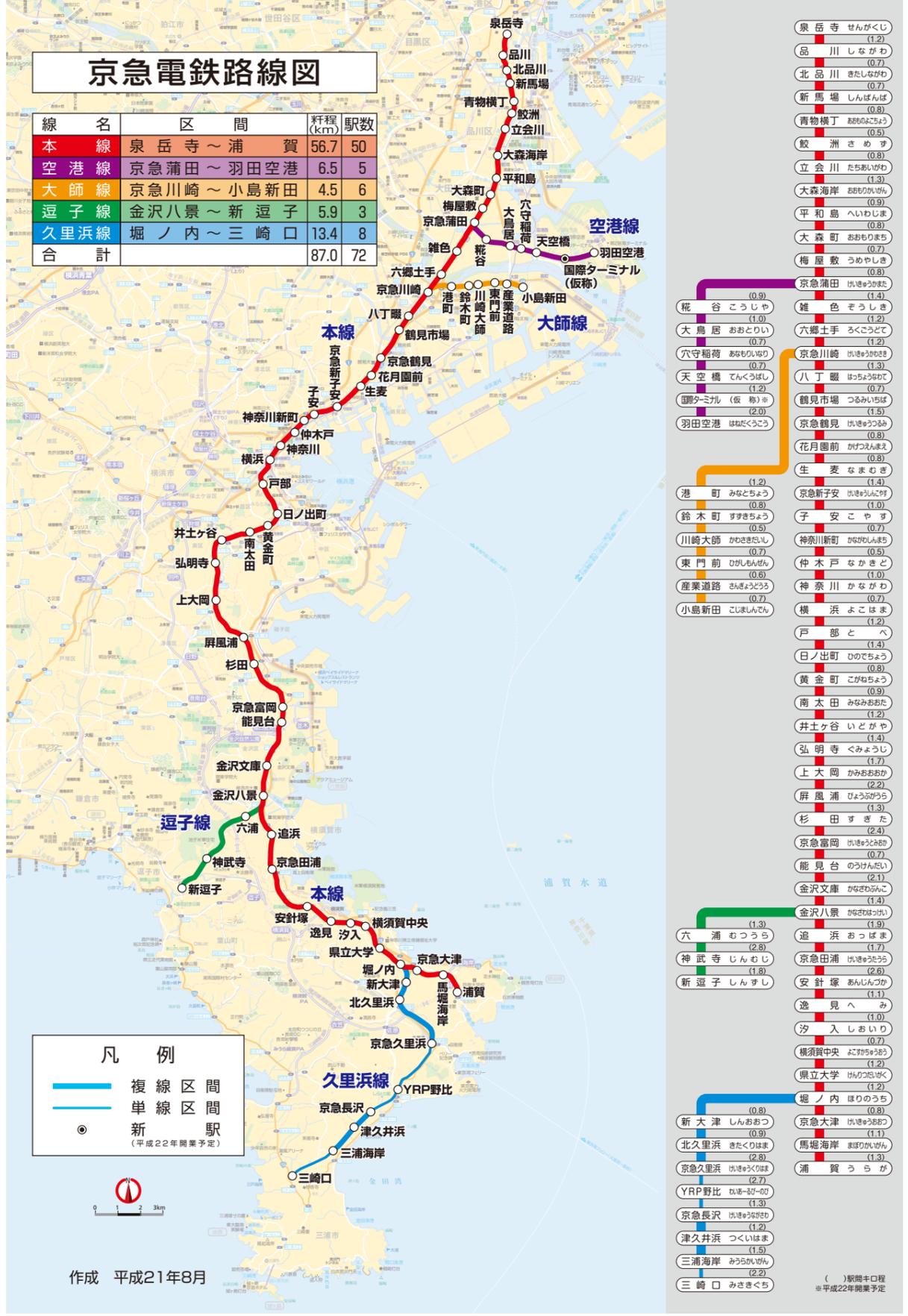
おかげさまで、当社は平成21年1月に開業110周年を迎えることができました。これもひとえに、ご利用いただいたお客さまのご支援の賜物と感謝しております。

本年も昨年に引き続き、鉄道安全報告書を公表いたします。当社は、安全・安心の確保は何よりも大切なことと考えております。安全に対する投資や社員教育等に積極的に取り組むとともに、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、継続的な見直しと改善により強化を図っております。

平成20年度においては、保安度をさらに向上させた新型・高機能ATSの使用開始、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、訓練や教育を充実してまいりました。

今後も、全社一丸となって、ハード・ソフト両面における安全対策を進めるとともに、会社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を図り、安全を重視する社風をさらに強固にするよう引き続き努めてまいります。

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



# 1 安全方針・安全重点施策

当社では、鉄道安全管理規程※において、「事業の運営について、安全の確保を第一の課題として行う」と明確に定め、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20年度 鉄道本部 安全重点施策

#### ○安全の確保

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

#### ○法令等の順守

「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、周知に努め、理解を深める。」

#### ○良質なサービスの提供

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

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

### 平成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（仮称）建設、蒲田連立工事、大師線地下化等）の円滑な進捗
- 沿線価値の増大による鉄道の利用促進

#### ○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～32ページに解説があります。

## 安全に関する行動規範・コンプライアンス指針

### ■ 鉄道安全管理規程【行動規範】

鉄道安全管理規程に、全社員の安全にかかわる行動規範を定めております。

#### 安全に関する行動規範（鉄道安全管理規程から抜粋）

- ① 安全の確保を最優先とし、一致協力して輸送の使命を達成することに努める。
- ② 輸送の安全に関する法令および関連する規程（本規程を含む。以下「法令等」という。）をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- ④ 職務の遂行にあたっては、憶測によらず確認の励行に努め、疑いのある場合には、最も安全と思われる取り扱いを行う。
- ⑤ 事故、災害等が発生した場合は、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- ⑥ 情報は漏れなく正確、迅速に伝え、その共有化を図る。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処する。



### ■ 京急グループ・コンプライアンス指針

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



#### 京急グループ・コンプライアンス指針（抜粋）

##### お客さまに対して

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

#### 京急グループ・役員および従業員行動基準（抜粋）

##### お客さまに対して

私たちは、常にお客さまの安全を最優先に考え、サービスや商品を提供します。

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



## 安全管理の方法

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40名が参加する会議を隔月で実施しており、現業の情報の共有化を図っております。



### 改善提案制度

各職場における業務の向上・改善に関する提案を通じて、事故防止や労働安全衛生の改善を図っております。平成20年度では、「振替輸送系統図の作成」「60kgレール化のためのPCまくらぎおよび締結装置の設計・製作」の提案が、最優秀提案として表彰されました。

#### メッセージ

京急鉄道施設(株) 川崎保線区 山田 正

今回の提案によりコスト削減や工期の短縮が可能となることが実感でき、柔軟な発想の大切さを知ることができました。今回のまくらぎがこれから数十年京急の電車を支えていくことを思うと仕事への達成感を感じます。



### 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約20名で鉄道安全推進チームを組織し、鉄道安全監査の実施や安全確保に係る情報の共有などを行っております。



### 「安全の誓い」の唱和

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



▲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

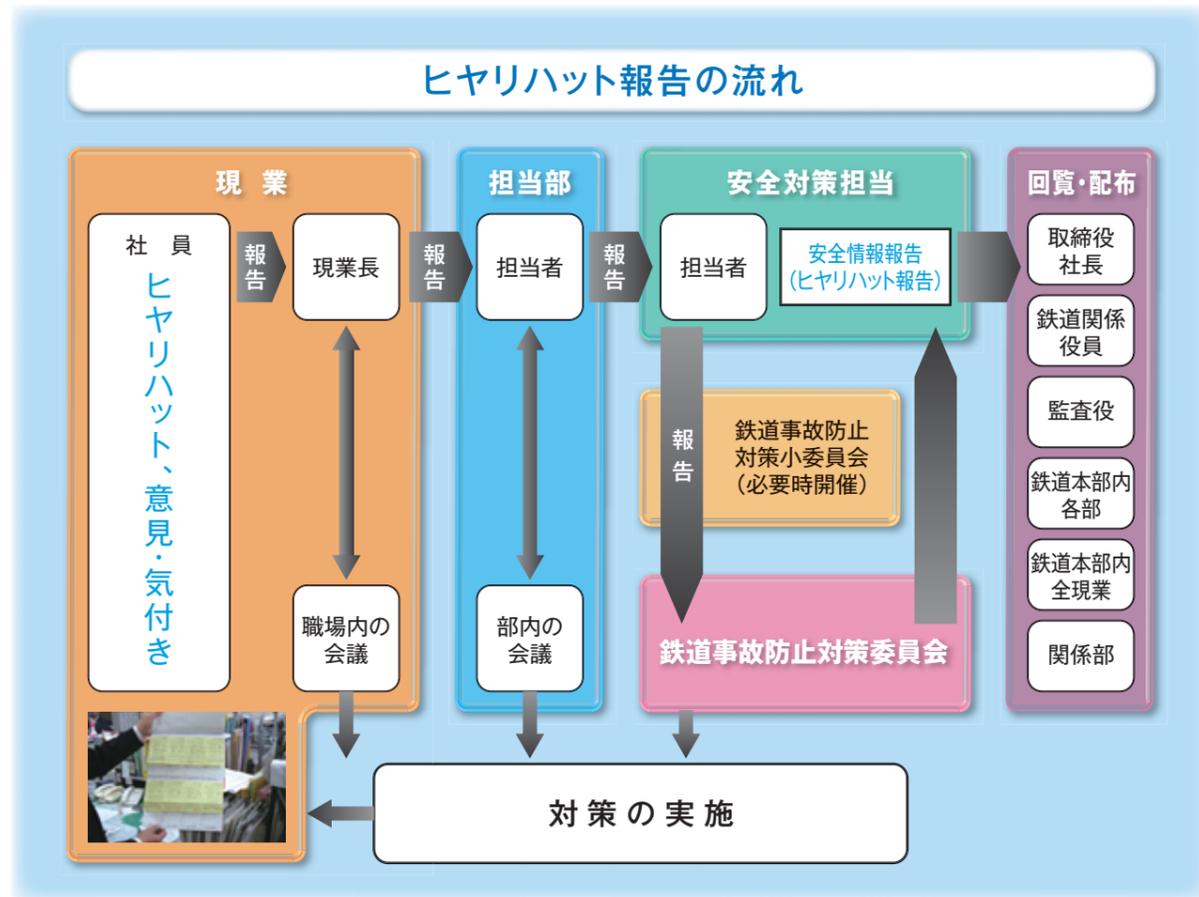
### 鉄道の安全に関する情報の公表(鉄道安全報告書)

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、皆様にご理解いただくため、平成18年度から、鉄道事業法に基づき鉄道安全報告書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、従来から各現場において収集、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いたしました。



### 平成20年度のヒヤリハット情報による改善例

#### 【駅構内の排水溝のフタの交換】

駅構内の排水溝のミゾに、ハイヒールのかかとが引っかかったという事象の報告を受けて、全線で類似箇所を調査、ミゾを小さくする改良を行いました。



#### 【金沢文庫駅職員専用通路の除去】

職員用として使用していた通路（警報機設置）において、万一のヒューマンエラーによる事故を防止すべく、至近の橋上駅舎および跨線橋を使用することとし通路を除去いたしました。



## ■ 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場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

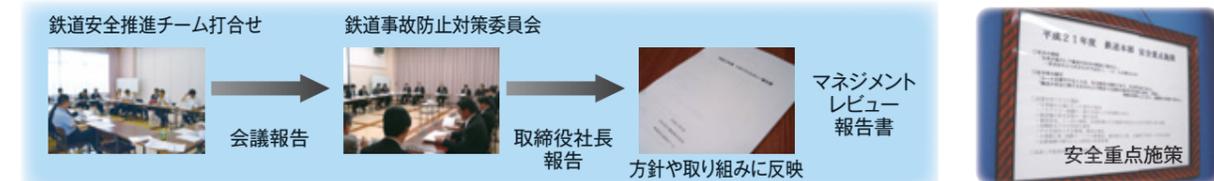
鉄道の安全管理体制の強化プロセスの確認として、現状を整理し、問題点を把握して、見直し・改善へつなげる取り組みを行うため、毎年、鉄道安全監査を実施しております。

2回目となる平成20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）の仕組みの構築

各々が日々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）を行う仕組みとして、平成20年度から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」を作成する仕組みを構築しました。



## 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。\*緊急時に備えた各種訓練の実施状況については、31ページ・32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、安全情報報告のさらなる有効活用を図るべく、継続的に検討しております。
- 2 鉄道安全監査については、平成20年度から、鉄道部門のみならず鉄道の安全の確保に関係する部門に対しても実施しましたが、今後は継続的に実施している安全に向けた様々な取り組みが、有効に機能しているかについても確認するなど、さらなる改善を図るべく検討しております。
- 3 総括的な安全管理体制の見直し(マネジメントレビュー)の仕組みを平成20年度に構築しましたが、結果を次年度以降の見直しに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。(平成21年度中実施に向け、現在体制整備中)
- 4 一人ひとりの安全意識の状況を具体的に把握する仕組みの構築を図ります。(平成21年度中実施に向け、現在体制整備中)

## 3 安全対策の実施状況

平成20年度は、安全対策の強化のため、保安装置の更新、連続立体交差事業や防災対策工事など具体的な施策の推進を図りました。特に、高機能ATS(C-ATS)は、平成21年2月に工事を完了し、運用を開始しました。その他、ソフト面の対策として、教習施設の充実や実践的な訓練の実施に取り組んでまいりました。ここでは、平成20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。

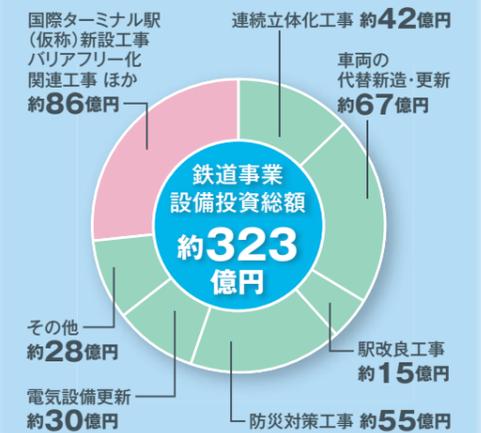
### 安全対策への設備投資

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20年度実績では、317億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、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20年度実績において約267億円で、これは鉄道事業における設備投資額のおよそ8割にあたります。

	鉄道事業 設備投資額	安全関係 設備投資額	割合(%)
平成20年度 実績	317億円	267億円	84.1%
平成21年度 計画	323億円	237億円	73.5%

※割合(%)は、端数処理上の表記のため実際の計算と合わない場合があります。

#### 平成21年度計画



### 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。



#### メッセージ

京急鉄道施設(株)  
金沢文庫通信区 林田 仁

C-ATSの導入にあたっては、既設設備の機能を確保しながら切替作業を実施するため、信号機毎に異なる作業内容を詳細に把握し、列車運行に支障をきたさぬよう細心の注意を払いながら関係者一丸となって作業を実施しました。



### C-ATSの主な特徴

より詳細な情報が伝送可能であるデジタル方式を採用

1号型ATS  
情報量: 少

C-ATS  
情報量: 多

停止信号手前で絶対停止

連続的な速度照査(スピードチェック)

- 1号型ATS: 任意の地点で速度照査
- C-ATS: 常に速度照査

信号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)

急曲線区間、分岐器、線路終端部における速度照査

C-ATSとは

**C-ATS** Automatic・自動  
Train ……列車  
Stop ……停止装置

**Common**…共通  
(相互乗り入れ各者共通の車上装置)

**Continuous**…連続  
(点制御から連続制御)

**Control**…速度制御  
(速度超過に対し制限速度以下まで制御)

速度超過すると制限速度までブレーキ動作

再度加速して速度超過してもブレーキ動作

絶対停止パターン(停止信号までに必ず止まる事ができるコンピュータで計算した速度データ)による制御

停止信号手前で絶対停止

① 連続的な速度照査を行っているため、制限速度を超えると常に制限速度までブレーキ動作。再度加速をして速度超過してもブレーキ動作し、また必要以上に減速されることもない。

② 停止信号に対しては、信号手前の地点(B点)から絶対停止パターン制御信号が車上に送信され、停止信号手前で停止する。また、停止パターンを超えた場合は非常ブレーキで列車を停止させる。

■曲線区間(80km/h速度制限の場合)での動作概要

① 曲線区間に制限速度以下に進入するため、あらかじめ速度制限を受ける。

② 曲線区間では設定された速度制限を受ける。

③ 曲線区間外に列車が出たことを検知して、信号現示による速度制限を受ける。

※このC-ATSの機能(急曲線区間、分岐区間(ポイント)、線路終端部)は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令の基準に対応したものです。なお、踏切部については、今後C-ATSの機能向上により対応します。国土交通省令等への対応については、27ページをご覧ください。

### 京急蒲田駅付近連続立体交差事業

現在、京急蒲田駅付近で行っているこの事業は、平和島駅から六郷土手駅までの延長約4.7km、および京急蒲田駅から大鳥居駅までの延長約1.3kmの合計約6.0kmを立体交差化し、環状8号線および国道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。

平成13年から事業に着手しており、平成20年度は、5月に京急蒲田～雑色駅間の環状8号線踏切付近の上り本線を高架化したほか、本設高架橋を施工いたしました。平成22年に予定している上り本線・空港線の高架化替に向けた工事を進める等、事業完成に向けて現在鋭意工事を進めております。

#### 平面図



#### 工事の様子

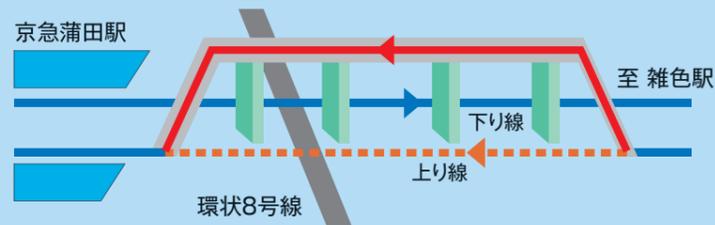


※本事業は、道路整備の一環として、国土交通省の国庫補助により、東京都の都市計画事業として施行するものです。

### 環状8号線踏切の上り本線を高架化しました

平成20年5月18日から、環状8号線踏切付近の上り本線を高架化しました。これにより、環状8号線踏切を含む合計4か所の踏切は、下り本線のみでの通過となり、踏切道における安全性の向上が図られたほか、遮断時間が約4割減少しました。

#### 高架化後のイメージ



### 大師線連続立体交差事業

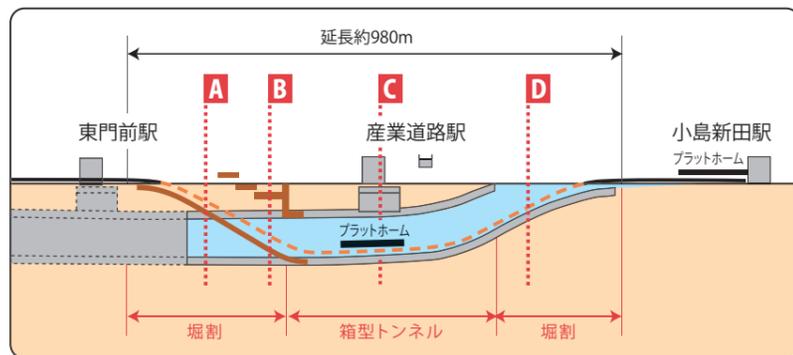


▲完成イメージ

川崎市の都市計画事業として行われている、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います。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20年度は、産業道路駅ホームの仮設工事や土留杭打ち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 D 江川ふれあい公園前



▲工事の様子

※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います。平成21年度の完了に向けて鋭意工事を行っています。



#### その他の高架橋耐震補強工事

高架橋の耐震補強工事については、京急久里浜駅構内において完了いたしました。

平成21年度は京急川崎～八丁畷駅間のほか、引き続き三浦海岸～三崎口駅間の耐震補強工事を進めています。なお、平成21年5月に六郷土手～京急川崎駅間の六郷川橋梁も完了いたしました。



▲京急久里浜駅構内



▲三浦海岸～三崎口駅間



▲六郷川橋梁

#### 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20年度では、南太田～井土ヶ谷駅間、井土ヶ谷～弘明寺駅間、京急田浦～安針塚駅間などで実施しました。

また、平成19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21年度に入り、京急大津～浦賀駅間、京急久里浜～YRP野比駅間などにおいて法面防護工事を進めています。



▲井土ヶ谷～弘明寺駅間



▲井土ヶ谷～弘明寺駅間



▲京急田浦～安針塚駅間

#### 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に行っているほか、平成20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21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年度に入り、5月に上りホーム浦賀方の線路を移設しホームを1.67m拡幅しました。今後、ホーム中央部の拡幅をはじめとした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20年は穴守稲荷駅への設置工事を実施、現在53駅に設置しております。



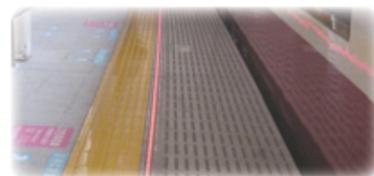
#### 4 足下灯の設置

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20年度は、北品川駅、平和島駅、鶴見市場駅、京急鶴見駅、花月園前駅、逸見駅、横須賀中央駅への設置工事を実施、現在12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20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20年度新造 新1000形 32両(8両編成×3本,4両編成×2本)



#### 2 車両の更新・改造

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

●更新 1500形 24両(8両編成×3本)  
●改造 600形 8両(8両編成×1本)  
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26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、音声により警報する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、機能向上を進める予定です。

7 発報信号設備の電源二重化

万一の事故発生時に、付近の列車に事故発生を知らせる発報信号設備が事故の影響で何らかのトラブルにより電源が断たれた場合でも、予備電源に自動切換する設備の整備を進めております。平成20年度は72両が完了し、平成21年6月現在、90両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

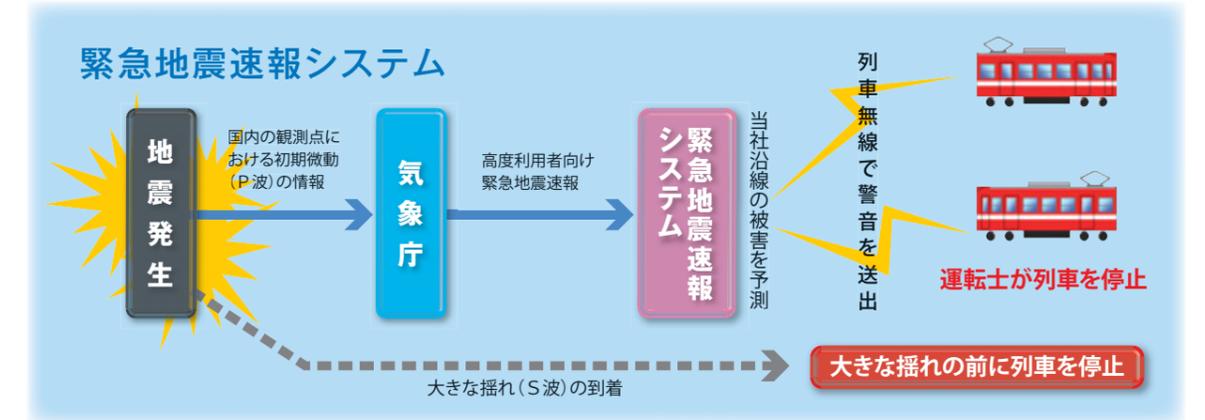
1 気象観測装置の整備

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20年度においても、道床更替用のホッパー車編成などを新造いたしました。



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。



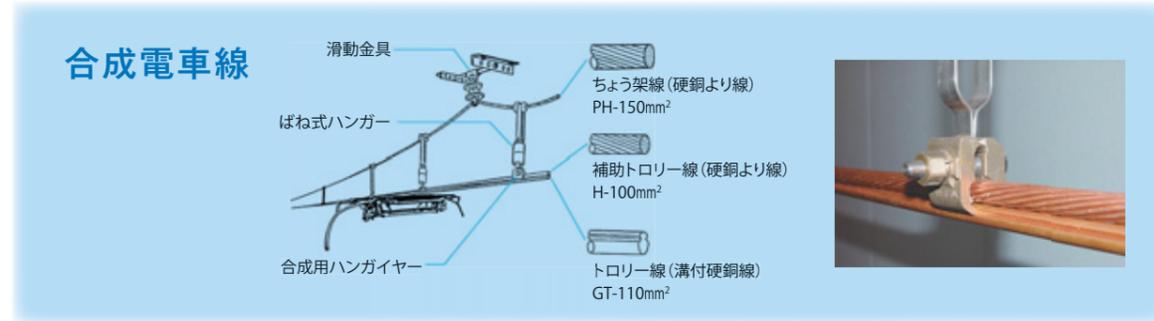
5 線路の改良・更新

軌道の安全を図るため、レール更新や井土ヶ谷～弘明寺駅間の道床更替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20年度では、金沢文庫～金沢八景駅間(副本線)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、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(49か所)、万一装置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19年度から平成21年度にかけて新町変電所の更新工事を進めており、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20年度には泉岳寺自動電話交換局の機器更新を行いました。平成21年度は、堀ノ内自動電話交換局の機器更新工事を実施いたします。

## 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200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、踏切道に自動車などの障害物があった場合に検知して、発光信号(赤色灯の明滅)により列車に危険を知らせる踏切支障報知装置を手動のものを含め102か所の踏切道に設置しております。なお、平成20年度は、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、10か所の踏切道へ踏切支障報知装置を設置しました。



▲警報機・遮断機



▲踏切支障報知装置



▲非常ボタン

### 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。今後、生麦～京急新子安駅間、屏風浦～杉田駅間の踏切道において、カラー舗装化を予定しております。



※踏切事故防止対策として、連続立体交差事業については、15ページ・16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20年度は、生麦～神奈川新町駅間、YRP野比～津久井浜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20年度には、六浦～神武寺駅間の線路脇に歩行通路を整備いたしました。



### 4 保守用車のハンドスコッチ確認装置の整備

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



## 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20年度は、約47台増設し、平成21年3月末時点で約340台設置しております。今後も増設を予定しており、平成21年度末には約390台体制とする予定です。



### 2 駅係員・警乗警備員による巡回

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

また、平成20年5月から、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。



メッセージ

**京急サービス(株) 鉄道事業部  
鉄道警備センター 渡辺 信男**

私たち鉄道警備員は、駅や車内において不審者や不審物の発見といったテロ対策だけでなく、迷惑行為の抑止や不慣れなお客さまへのご案内など、お客さまが安全・安心に京急をご利用頂けるよう、日々取り組んでおります。

### 3 駅事務室連絡用インターホンの活用

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



### 4 駅構内売店販売員の協力体制

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



### 5 不審物発見時の啓発放送・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

総合指令所や、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 乗務員の睡眠時無呼吸症候群 (SAS) の検査

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

### ④ 非常脱出ハシゴの整備

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



### 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、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。



## 国土交通省令等の改正に対する状況

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

### ■ 平成18年7月施行 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の一部改正

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

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

急曲線区間には、省令に定める基準による2か所、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か所について、C-ATSにより整備を完了しております。また、線路終端部44か所、分岐区間(ポイント)156か所も、C-ATSにより整備を完了しております。  
なお、踏切部については、C-ATSの機能向上により整備する予定です。

#### 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)

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

#### ③ 運転状況記録装置

総合指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)

すべての運転台に整備すべく工事を行っており、平成20年度末時点では72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344名(平成21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か月の計約9か月にわたる講習を行い、専門的な知識を身につけさせております。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か月の計約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



### 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。

#### メッセージ

(株)京急ステーションサービス 神奈川新町駅 下保 智之

講習に参加することで、応急手当と救命処置の重要性について学ぶことができます。

この講習は複数人で受講するために、救命処置が正しくできているのか、問題点を指摘しながら覚えることができます。また、現場で急病人を見つけた際に、少しでも素早い対応が取れるのではないかと思います。



▲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20年6月に実施しました。平成21年度も継続して実施しております。



## 2 車掌アナウンスコンクールの実施

アナウンス研修を踏まえ、基本放送や異常時放送のわかりやすさ等を競うことで、技術のレベルアップを図る、第3回車掌アナウンスコンクールを平成20年11月に実施しました。



## ■ 他社発行の参考図書の配布

西日本旅客鉄道株式会社のご協力により、同社安全研究所が発行した社員教育用の冊子「事例でわかるヒューマンファクター」を活用して、机上教習を行っております。



## ■ 各種講演会の実施

### 1 京急グループ安全大会での講演会

毎年7月の全国安全週間に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20年は、日本鉄道技術協会専務理事の岩沙克次氏から、「安全マネジメントを考えるーヒューマンエラーを中心にー」と題してご講演をいただきました。



### 2 ヒューマンエラーに関する講演会

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21年4月、管理監督者クラスを対象として、JR東日本パーソネルサービス顧問の関口雅夫氏から、「あなたは『ヒューマンエラー』を克服できるか、過去の事例から～人間の弱点を検証する」と題してご講演をいただきました。



## 各種訓練の実施

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

### ■ 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20年度は、踏切道での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20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20年10月29日
- 2 場所 (株)京急ファイナテック久里浜事業所
- 3 参加人数 約1,450人  
※訓練参加者約200人、お客さまを含む見学者約1,250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20年9月2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20年6月6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350人



なお、平成21年6月にも、同様に爆発物によるテロを想定したテロ対策訓練を実施しております。

- ① 日付 平成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

春・秋に実施される全国交通安全運動に合わせて、各現業区における自主的な取り組みも含め、各種訓練を積極的に実施しております。平成20年度では、駅係員や乗務員による異常時の取り扱いや、検車係員による脱線復旧訓練等を実施いたしました。



▲交通安全運動での訓練の様子



▲運転士車両実習の様子

### 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。



## 安全に向けた各種試験の実施

### 死傷事故の減少に向けた構内照明の試験導入

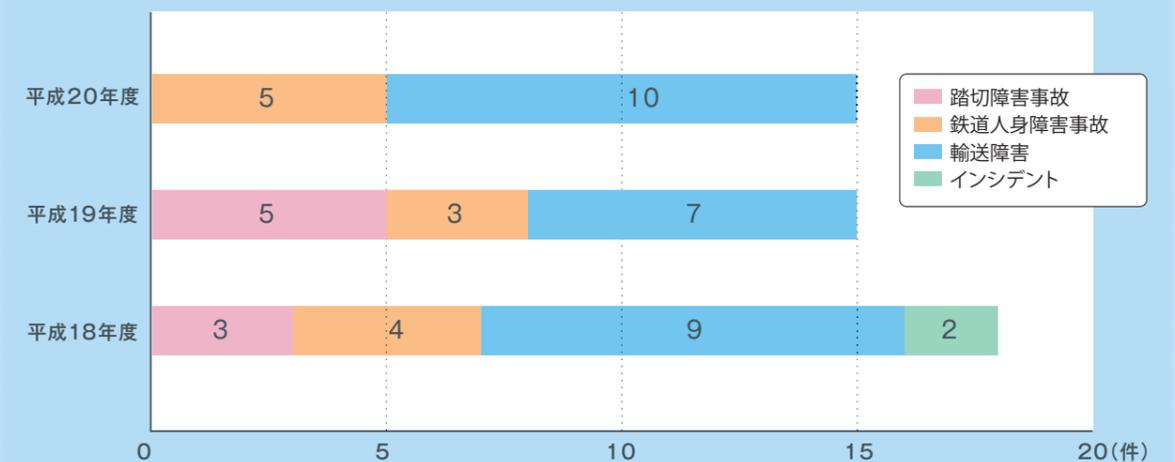
自殺による死傷事故の減少に向けて、人の精神を落ち着かせるといわれる青色の構内照明を試験的に導入し、その効果や保守性などについて検証しております。平成20年度から継続的に試験を行っており、現在弘明寺駅(2種類)、八丁畷駅のほか、一部の踏切道に試験設置しております。



## 4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成20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(踏切障害事故, 鉄道人身障害事故等)

平成20年度の鉄道運転事故は、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20年度の輸送障害は、沿線火災、列車妨害等により、**計10件発生**しております。

### インシデント・電気事故・災害

平成20年度に、インシデント、電気事故および災害は発生していません。

## 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。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。

### 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。

※鉄道事故復旧訓練等の各種訓練については、31ページ・32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、電車の運転台での記念撮影や保守用車の公開などを通じて、鉄道への理解を深めていただいております。



#### 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21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100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、18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。



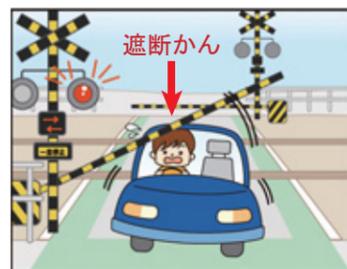
## 警報機が鳴り始めた踏切内には、入らないでください

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。



## 6 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

#### 京急ウィング号の警乗警備

「京急ウィング号の車内での迷惑行為防止のために警戒を強化して欲しい」とのお客さまからのご要望から、防犯対策の強化を図るため、警備員による警乗警備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。

