

# 2013 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24年度の状況を記載しております。

**KEIKYU**  
京急電鉄

ごあいさつ	01
<b>1 安全方針・安全重点施策</b>	
安全方針	02
安全重点施策	03
安全に関する行動規範・コンプライアンス指針	04
<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	05
安全管理体制図	06
安全管理の方法	07
緊急時対応の体制	10
安全管理体制の見直しと継続的な改善	11
<b>3 安全対策の実施状況</b>	
安全対策への設備投資	12
防災対策工事	12
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
その他の安全対策の状況	16
国土交通省令等の改正に対する状況	24
今後のホームからの転落防止対策の進め方	24
社員教育	25
各種訓練の実施	28
<b>4 東日本大震災を踏まえた対応について</b>	
東日本大震災以前より実施していた地震に備えた対策	30
東日本大震災以後に見直し・改善を図った事例	30
<b>5 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た対応について</b>	32
<b>6 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・インシデントの発生件数	34
<b>7 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い</b>	
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
<b>8 お客さまからのご意見</b>	
お客さまからのご意見の一例	37
お問い合わせ先	37

京浜急行電鉄株式会社  
取締役社長

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。

昨年9月に追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故により、お怪我をされた方、ご利用のお客さま、沿線の皆さまに、多大なご迷惑、ご不便をおかけしましたことを、深くお詫び申し上げます。

この事故を踏まえ、全線にわたる再点検、再調査を実施し、安全を確認いたしました。さらに、より安全性を高めるために、崩落箇所と類似した斜面では、防護柵と落石検知装置を設置いたしました。また、自然災害対策の強化を図るため、運転規制の見直し、気象情報システムの拡充および雨量計の増設を行い、再発防止に全力で取り組んでおります。

自然災害等発生時の対応に関しましては、以前からさまざまな取り組みを実施しておりますが、平成24年度においては、上記の再発防止策のほか、高架橋耐震補強工事やトンネル補修工事の推進をはじめ、帰宅困難者向けの備蓄品の配備、規程類の見直しなど、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、自然災害等への対策強化や、お客さまの安全を確保する体制の構築に努めてまいります。

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。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、安全最優先の意識の徹底や、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。

# 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**」「**コンプライアンス(法令順守)**」を掲げて安全管理体制を推進し、その目標として、責任事故ゼロを目指し取り組んでおります。また、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。

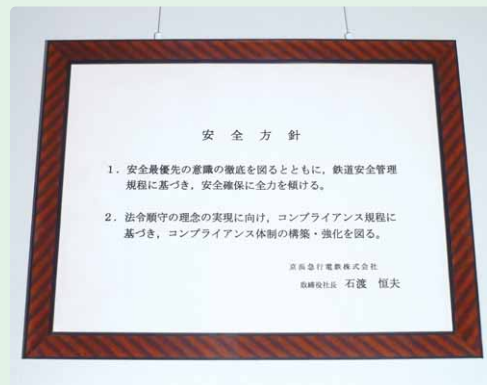
そのほかにも、鉄道安全管理規程に安全にかかわる行動規範を掲げているほか、コンプライアンス規程に基づき、法令・社会規範の遵守についてコンプライアンス指針等を定めております。

なお、平成20年5月に鉄道安全管理規程の見直しを行い、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。また、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。

※鉄道安全管理規程については、5ページに解説があります。

## 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。



※平成25年3月31日現在。平成25年6月27日付で安全方針を下記に変更しております。

- 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。



## 安全重点施策

### 平成24年度 鉄道本部 安全重点施策

#### 『一人一人が安全最優先を意識し、 一致協力して安全・安定輸送を確保する』

安全最優先は、鉄道の生命線であることを理解し、意識して仕事に取り組もう

#### 【具体的な目標】

- 鉄道運転事故 有責事故0件の継続
- 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. 安全に対する意識を向上させる教育・訓練の充実
2. 東日本大震災を踏まえた防災対策の推進
3. 京急蒲田駅付近連続立体交差事業の円滑な推進
4. 安全性向上のための、設備・施設の充実
5. 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取り組み
6. 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、12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/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※ 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。

#### 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。

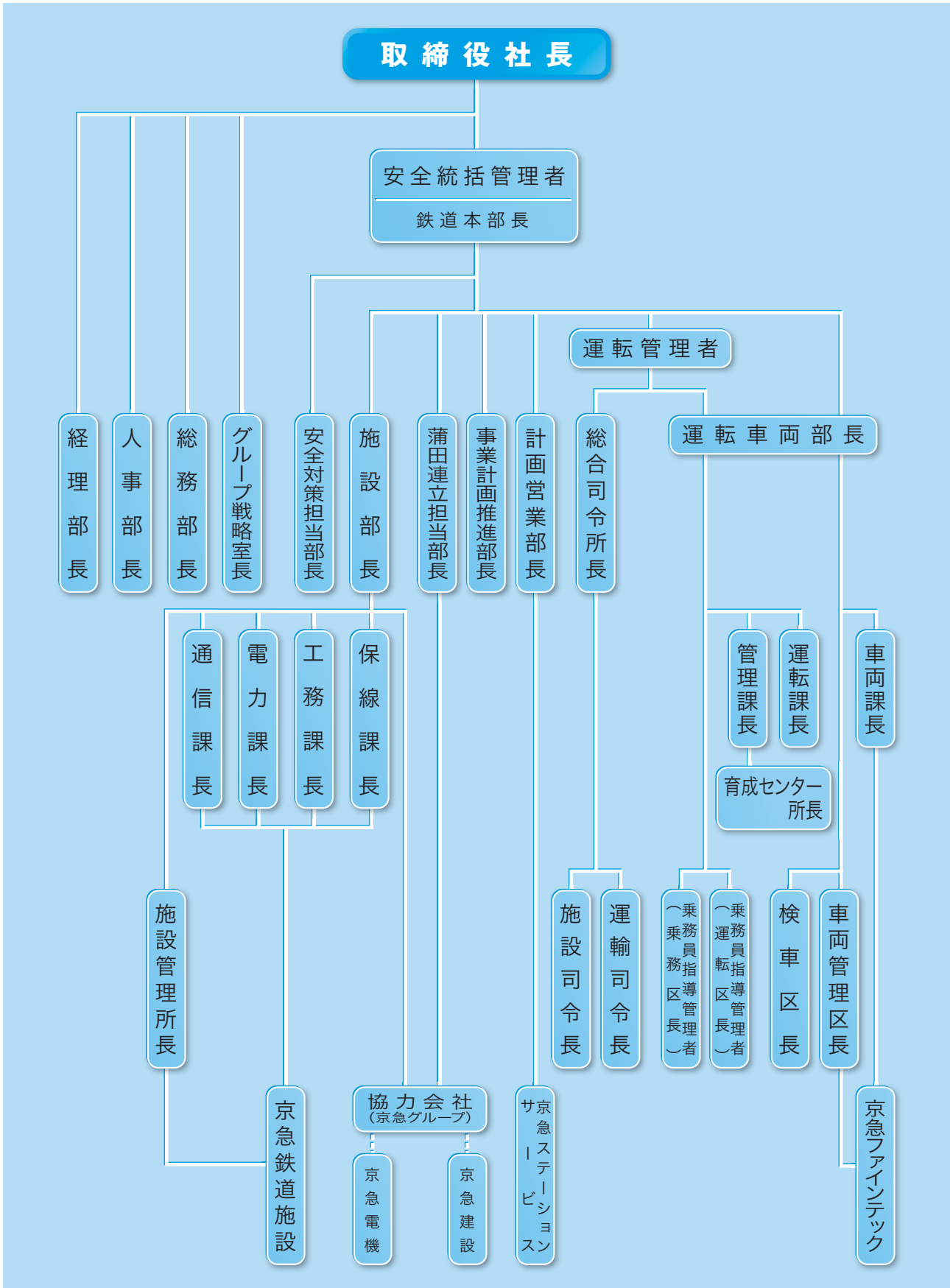
#### 輸送業務にかかわる管理方法

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。

※平成25年3月31日現在。

# 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行っております。平成24年度では、川崎電力区の「鳥害防止対策金具の作製」と「照明設備グループスイッチ設定内容詳細図」の提案が、最優秀提案として表彰されました。

「鳥害防止対策金具の作製」



▲改善前



▲改善後

### メッセージ

#### 京急鉄道施設(株) 川崎電力区 飯田 優

春先から5月末まで鳥の繁殖期をむかえ、電力区で管理している鉄柱ビームの中にも巣が作られます(改善前)。最近の巣の材料は鉄製の洗濯用ハンガーが多く使われ、そのハンガーが鉄柱と電車線等と接触し、短絡事故に繋がりがり輸送障害に至った事がありました。その対策のため以前は防鳥ネットを設置していましたが、鉄柱ビームを経年劣化で塗装する場合、一旦防鳥ネットを取外す必要があり、工事経費が多くかかっていました。そこで今回の提案では、電車線ビームの中の中心部に一本物の鉄棒を取付けました(改善後)。5年間の試験・経過観察の結果、実績を確認することができました。今後も現状の設備に満足することなく、常に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います。



## 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、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



▲駅での点呼の様子

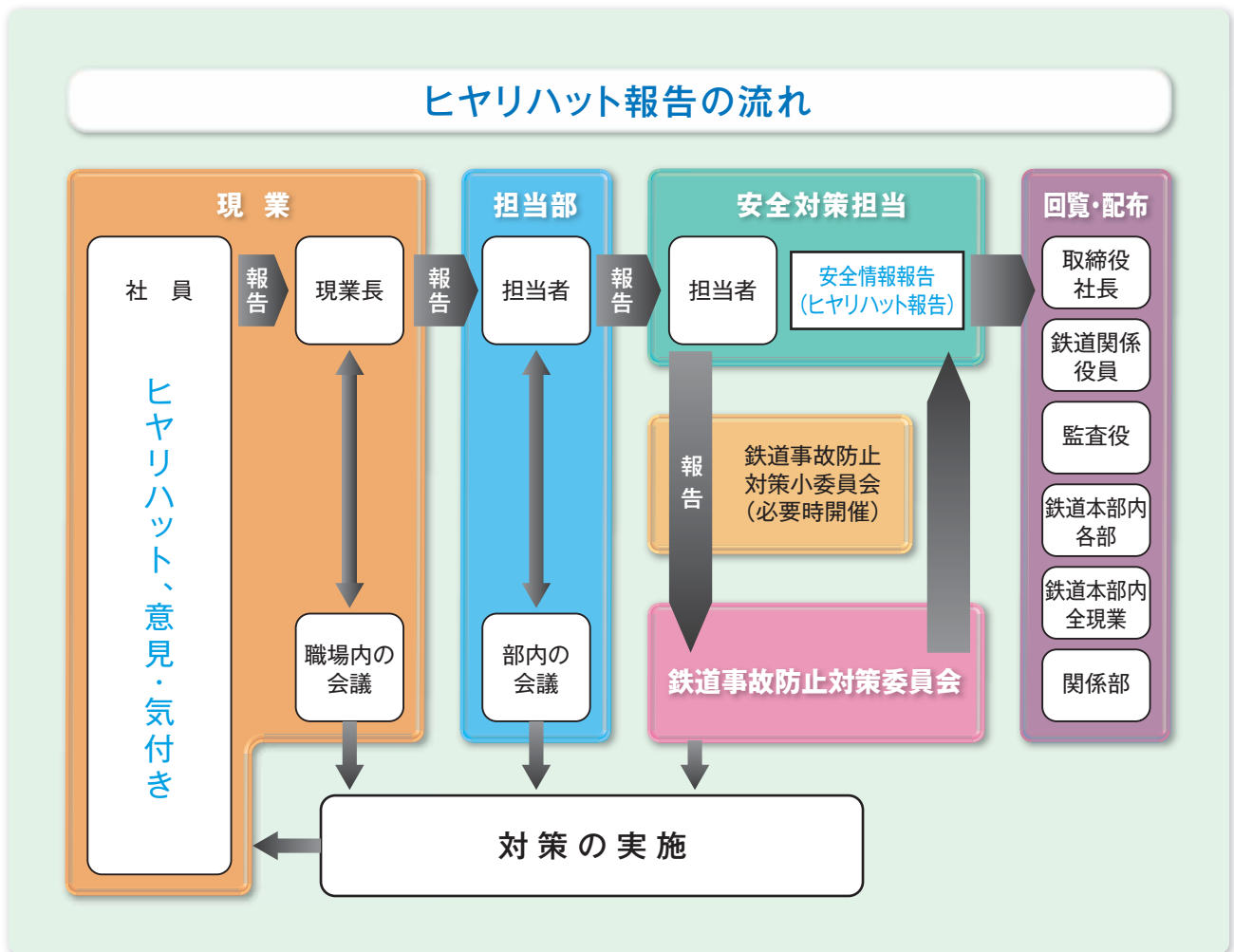
## 鉄道の安全に関する情報の公表(鉄道安全報告書)

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24年度のヒヤリハット情報による改善例

#### 【乗務員室鞆置き台に緩衝材を貼付】

乗務員室内のハンドスコッチ収納蓋と鞆置き台の角に手を挟みそうになったという事象を受けて、鞆置き台の角部に緩衝材を貼付しました。



#### 【ハンドホール枠の段差解消】

職員が作業中にハンドホール枠につまづき転びそうになったという事象を受けて、ハンドホール枠を撤去し、段差を解消しました。





## 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・気づきのほか、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24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。



## 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。



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、3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12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、28ページ・29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。





# 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

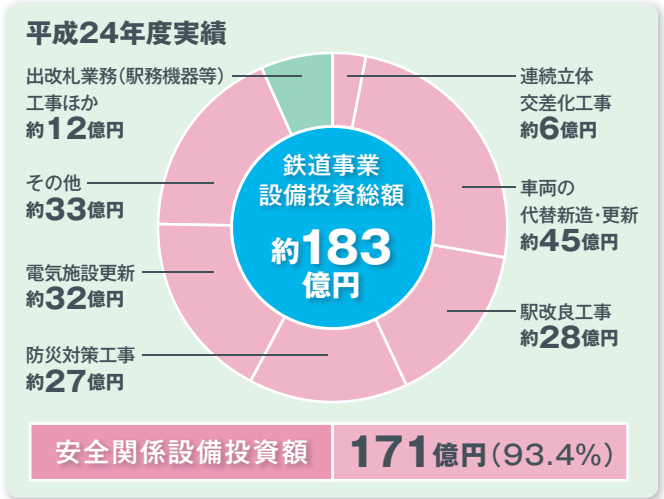
- ① 「防災」とともに、万一被害が発生した場合でも最小限に食い止める「減災」の両方の視点から、ハード・ソフト面においてさまざまな取り組みを進め、自然災害への備えの充実を図ってまいります。
- ② 職員一人ひとりの安全に対する意識を高揚させることに重点の1つを置き、教育を引き続き実施してまいります。

# 3 安全対策の実施状況

平成24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24年度実績では、約183億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24年度実績において約171億円で、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。



## 防災対策工事

※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た対応については32ページ・33ページをご参照ください。

### ▶ 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、黄金町駅部を中心に、平成26年度の完成に向け、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、平成24年度は鶴見川橋梁が完成し、上大岡駅構内高架橋は店舗のリニューアル工事に合わせ、一部が完了いたしました。

平成25年度は、泉岳寺～北品川駅間、立会川～大森海岸駅間および鶴見市場～花月園前駅間をはじめ、補強工事を進めております。



▲上大岡駅構内高架橋



▲鶴見川橋梁

## 法面防護工事

法面防護工事(落石防護柵, 吹付法枠等の補強)を推進しており、平成24年度は、津久井浜～三浦海岸駅間上り線側は完成し、京急田浦～安針塚駅間下り線側においては引き続き工事を進めております。

平成25年度は、南太田～井土ヶ谷駅間等において法面防護工事を新たに進めております。

また、平成24年9月24日に発生した追浜～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、類似した斜面(沢状地形)に対して落石防護柵と落石検知装置の整備を図り、安全性の向上を図りました。



▲津久井浜～三浦海岸駅間

## トンネル補修工事

トンネル等構造物の経年劣化に対しては、以前より抜本的な補修工事を実施してまいりました。平成24年度では、戸部～日ノ出町駅間、南太田～井土ヶ谷駅間、京急田浦～安針塚駅間、汐入～横須賀中央駅間、横須賀中央～県立大学駅間、馬堀海岸～浦賀駅間、穴守稲荷～羽田空港国際線ターミナル駅間、京急久里浜～YRP野比駅間で、補修工事(覆工背面空隙注入工, 断面補修工, 漏水防止工)を実施いたしました。

平成25年度以降も、継続的に補修工事を進めてまいります。





## 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の約4.7km、および京急蒲田駅から大鳥居駅までの約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号線を含む4か所の踏切道を廃止しました。平成24年10月21日に下り線を全線高架化したことで、箱根駅伝で全国的に有名な国道15号(第一京浜)を含む24か所の踏切道を廃止、これにより、事業区間の28か所全ての踏切道が廃止され、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26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



### 上下線が立体化された環状8号線踏切

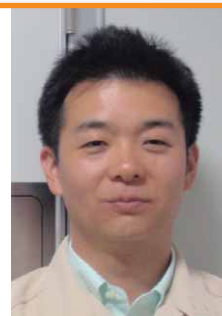


※連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。

### メッセージ

#### 京浜急行電鉄(株) 蒲田連立担当 堂前 芳崇

京急蒲田駅付近連続立体交差事業は、昨年の10月21日に全線高架化されました。前夜の切替工事は、工事関係者約1,900人を要し、終車から始発までの夜間3時間50分の限られた時間内で完了し、無事に始発列車を運行することができました。特に苦労したことは、切替工事中での工事作業管理です。1年以上前から切替工事の検討会を開催して、想定されるあらゆる事態(機器故障や緊急事態)を事前に抽出し、その対応を計画して対策しておくことで、安全に切替工事ができるように備えました。その甲斐あって切替工事は、ほぼ計画した通りの工程で安全に実施することができました。改めて、工事関係者の方々に感謝するとともに、切替工事作業にご理解いただいた住民の方々にお礼申し上げます。今後も、安全作業の努力を怠ることなく、連続立体交差事業の進捗に取り組んでいきますので、工事にご協力をお願いいたします。





## 大師線連続立体交差事業

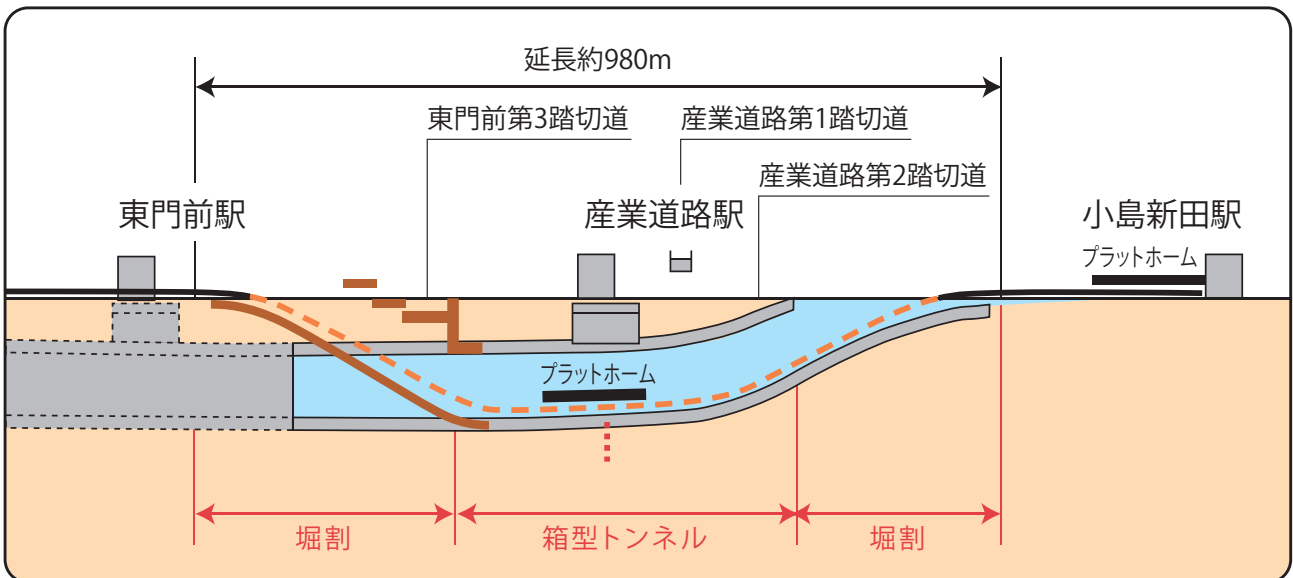


▲完成イメージ

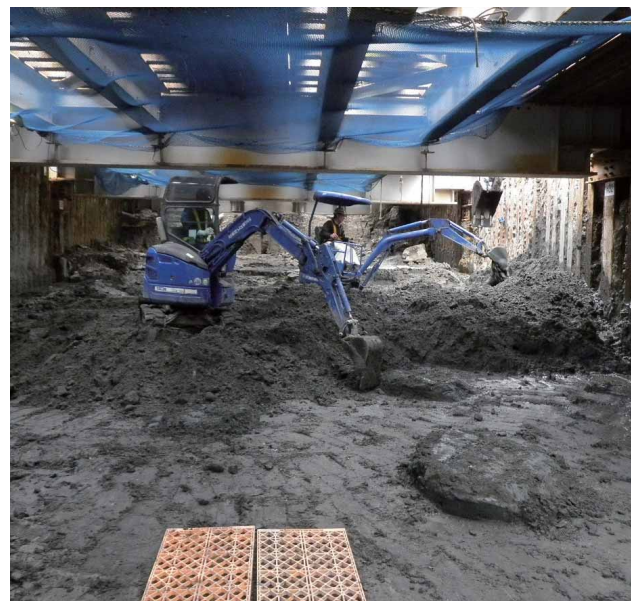
川崎市の都市計画事業として行われている、大師線連続立体交差事業(地下化)のうち、段階的整備区間として、平成18年9月から、東門前駅付近～小島新田駅付近の約980mの区間において地下化工事を行っております。この工事により、産業道路第1踏切道(東京大師横浜線)を含む3か所(東門前第3踏切道・産業道路第1・第2踏切道)の踏切道がなくなります。平成24年度は、土留杭打ち・工事桁架設・掘削・躯体工事を進めました。

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、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



▲躯体工事



▲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 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。平成24年度は、能見台駅下りホーム、港町駅上りホームが完成いたしました。

平成25年度は、追浜駅下りホームで工事が完了したほか、日ノ出町駅構内の上下ホームの工事を予定しております。



▲港町駅上りホーム



▲能見台駅下りホーム

#### 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)を当社全駅(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。



#### ③ 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。



#### 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。現在17駅に設置しております。





## ⑤ 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。

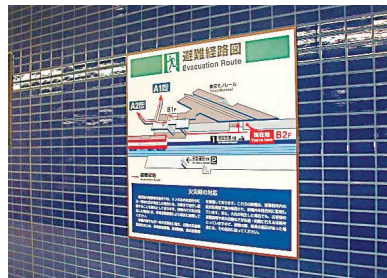


## ⑥ 地下駅の火災対策

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、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24年度は20両導入いたしました。また、平成24年度から当社所有の全車両に、ドア内側戸先の黄色表示を行い、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。

- 平成24年度新造 新1000形 20両  
(8両編成×1本 6両編成×2本)



▲ドア注意ステッカー・  
ドア内側戸先の黄色表示

### 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 20両 (8両編成×1本 4両編成×3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23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。



▲訓練で使用した様子

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替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

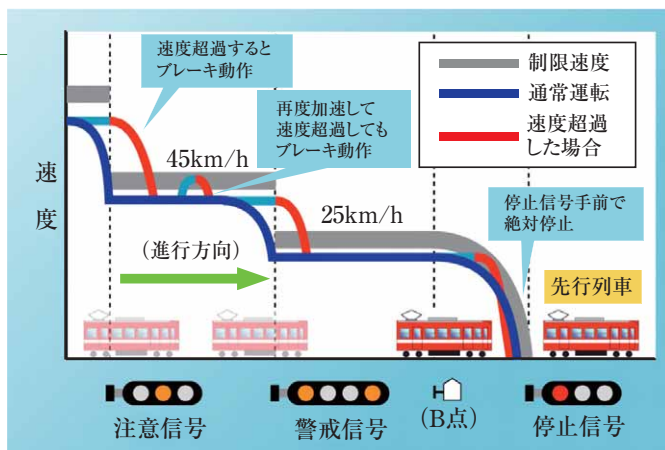
運転中の列車の状況(力行やブレーキ操作、速度など)を記録する装置については、C-ATS車上装置の機能で対応しているほか、新造車両についてはより高機能な装置を整備し全車両で対応しております。

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。

昭和43年から導入した1号型ATSを更新し、平成21年2月14日より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



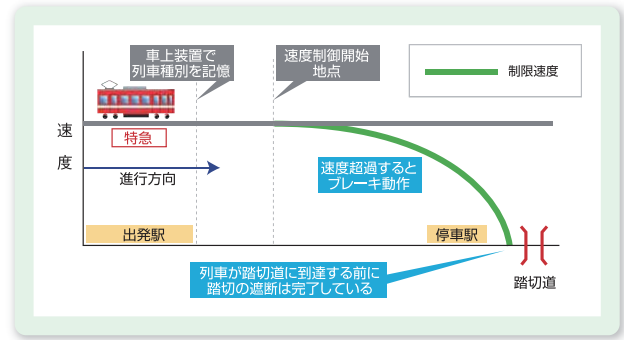
▲C-ATSの動作概要

細かい速度照査(スピードチェック)が可能になったほか、信号区間内を連続的に制御することができます。また、急曲線区間や分岐区間(ポイント)、線路終端部などでの速度制限にも対応し、保安度がさらに向上いたしました。



## 2 踏切道防護システムの導入

平成24年6月、C-ATSの機能向上による「踏切道防護システム」の当社全線整備が完了いたしました。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、踏切道における更なる安全性を向上したものです。



▲「踏切道防護システム」動作概要

## 3 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

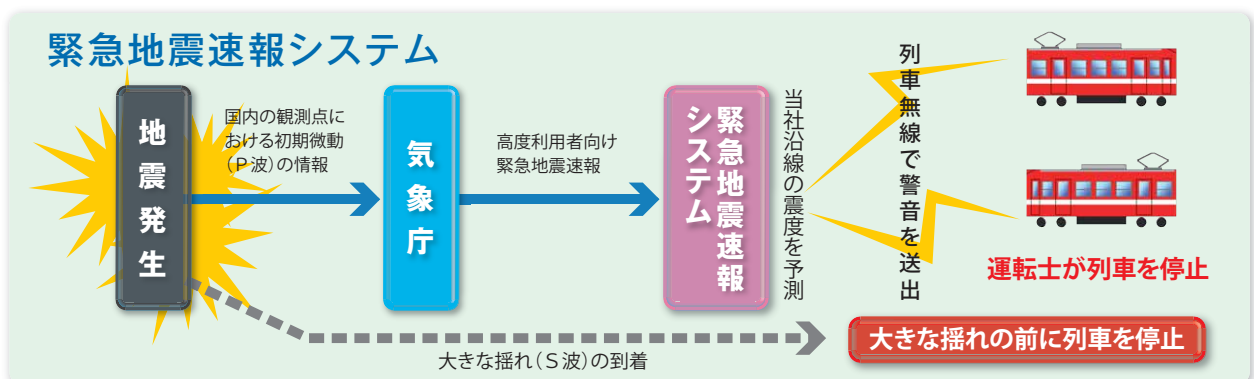


※1 平成25年度に1か所増設し、16か所19基設置しております。

※2 平成25年度に2か所増設し、10か所に設置しております。

## 4 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、稼働させております。



※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。

### 5 軌道検測車・レール探傷車などの保守用車の配備

軌道の状態やレールの傷を検査するため、軌道検測車、レール探傷車を配備し、定期的に検査を実施しております。また、軌道の保守作業を行うため、マルチプルタイタンパー、バラストフィニッシャーなどの保守用車も配備しております。



### 6 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。



### 7 線路の改良・更新

軌道の安全を図るため、全線にわたりレール更新や分岐器更新、道床(碎石)更新等を計画的に実施しております。



### 8 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-150mm<sup>2</sup>  
補助トロリー線(硬銅より線) H-100mm<sup>2</sup>  
トロリー線(溝付硬銅線) GT-110mm<sup>2</sup>

### 9 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。



### 10 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24年度に南太田変電所の66kVガス絶縁開閉装置および川崎変電所交流高圧配電設備の更新が完了し、より一層の電力の安定供給を図っております。また、電力管理システムの更新工事は、引き続き実施しているところです。



▲南太田変電所 66kVガス絶縁開閉装置



▲川崎変電所 交流高圧配電設備



## ① 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。



## 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（90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）をすべての踏切道に設置しており、その内64か所には障害物検知装置（※2）を設置しております。

※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 踏切道の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

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。

※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24年度は、横浜～日ノ出町駅間、京急久里浜～YRP野比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。



## 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。

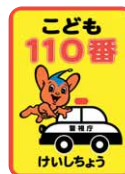
※女性専用車は、小学生以下の男の子、お身体の不自由な方とその介助者の男性もご乗車いただけます。



#### 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

▲「こども110番の駅」  
ステッカー

## 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24年度は、3月末時点で611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体物を検出する「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年度より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順次整備しております。



### 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。



### 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を受領しました。



### 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、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。



## 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。

#### 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平成24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、一定時間操作がない場合には動作するよう機能を追加し、平成23年5月にすべての運転台の整備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)

平成23年3月にすべての運転台の設置が完了しております。

## 今後のホームからの転落防止対策の進め方

#### ① 内方線付き点状ブロックの設置

乗降人員が一日10万人以上の品川駅・京急川崎駅・横浜駅および上大岡駅において内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を完了いたしました。さらに、一日10万人未満の駅のうち内方線の設置されていない八丁畷駅・京急鶴見駅・生麦駅・弘明寺駅・金沢文庫駅・県立大学駅について平成24年度に内方線の設置を完了いたしました。

平成25年度は、横須賀中央駅および京急久里浜駅の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。



▲内方線付きJIS規格点状ブロック

#### ② バリアフリー教育の実施

駅係員、乗務員に対し、サービス介助士の資格取得の取り組みを進めております。(P26)また、駅教習等において障がい者のお客さまに対する介助についての教習を行っております。

#### ③ ひと声マナーキャンペーンの実施

国土交通省と連携し、目が不自由なお客さまの転落事故防止と優先座席の利用マナー向上のための「ひと声マナーキャンペーン」を実施、ポスターや車内放送等により、お客さまへ周知を図りました。

#### ④ 車両の転落防止警報装置の装備

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。(P18)

## 社員教育

### 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士356名、車掌379名(平成25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





## 保守作業員の教育

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教育訓練を年度計画に基づき、定期的にさまざまな教育訓練を実施しております。



▲教育訓練線を使用した訓練の様子



▲金沢文庫駅構内 教育訓練線

## 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、平成24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

## 普通救命講習の実施

全駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しており、駅係員や乗務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 京急蒲田駅 阿部 竜也

私たち駅係員は、普通救命講習を受講しております。緊急時にはどのような対応をとるべきか職場内教習で議論し、日々の業務向上を心掛け、非常時に遭遇する事を想定して勤務しております。

急病人発生時には、早期のAED実施が人命救助に繋がりますので、準備を整えております。これからもお客さまに安心して鉄道をご利用いただけるよう努めてまいります。



▲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。



▲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24年は、朝日大学 経営学部ビジネス企画学科 横井祐一氏から『「考える」「仕掛け」で安全を創る』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

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、平成25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。



## 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2,700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

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。平成24年度は、9月に追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故と復旧作業の経験を踏まえ、当初予定していた訓練内容を見直し充実させ、訓練の設定を車との衝突事故から土砂崩落による脱線事故に変更し、実施しました。この訓練は、毎年、お客さまへの公開を行っており、平成24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24年11月29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850人  
※訓練参加者約230人、お客さまを含む見学者約620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。また、東日本大震災発生以後、毎年3月11日は列車停止訓練等を実施しております。

- ① 日 付 平成24年8月31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、平成24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、神奈川県警察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24年6月12日
- ② 場 所 京急川崎駅大師線ホーム
- ③ 参加人数 約100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24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、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



# 4 東日本大震災を踏まえた対応について

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、当社沿線の震度計において、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おりましたが、この震災を踏まえ、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(P12)
- ・地震計の設置(P19)
- ・鉄道本部防災訓練(P28)
- ・法面防護工事(P13)
- ・緊急地震速報システムの導入(P19)
- ・トンネル補修工事(P13)
- ・事故等に備えた駅間の線路周辺状況図の整備(P23)

## 東日本大震災以後に見直し・改善を図った事例

### 災害発生時のお客さま対応の充実

#### ① 災害時の緊急避難場所案内図を全駅に掲出

東日本大震災の対応を踏まえ、平成23年度に避難誘導先の再整理を行いました。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種類に分類し、それぞれにおいて駅ごとに緊急避難場所を設定し、案内図を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、平成24年度は全駅に、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・パンフレットの作成

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。

また、当社の防災に対する取り組みと安全報告書ダイジェスト版の合本パンフレットを各駅で配布いたしました。



#### ④ 運行情報案内表示器の設置

平成23年度に設置した品川駅・羽田空港国内線ターミナル駅・横浜駅に加え、平成24年度は京急蒲田駅に新たに設置いたしました。

当社および他社の運行状況を路線図で分かりやすく表示しております。



▲運行情報案内表示器

## 訓練の充実

### ① 防災訓練の充実

防災訓練内容の見直し、改善を図るため、平成24年度から緊急自動車点検訓練、周辺案内図の掲出訓練等を追加し、訓練内容を充実させました。



### ② 列車停止訓練等の実施

東日本大震災発生以後、毎年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、列車停止訓練等を実施しております。



## 規程類等の見直し

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、要注意箇所の点検」としておりましたが、平成24年度に「震度5強以上は列車を停止させ、要注意箇所の点検」と改めました。

## 情報伝達手段の拡充

### 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、平成23年度に本社に対策本部室を増設いたしました。



### 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、平成23年度に警視庁緊急時直通電話を導入いたしました。

また、平成24年度には警視庁緊急時直通電話を増設するとともに、JR電話(鉄道電話)、鉄道本部内の衛星電話を新たに導入いたしました。



# 5 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た対応について

平成24年9月24日(月)23時58分に追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故により、沿線の皆さまに多大なるご迷惑をおかけしたことを深くお詫び申し上げます。この事故を踏まえた再発防止対策をご報告いたします。今後とも、安全・安定輸送の確保に向け引き続き取り組んでまいります。

## 【事故概要】

- ◎該当列車 下り 特急 三浦海岸行 8両編成
- ◎状況 1～3号車がトンネル手前で崩れた土砂に乗り上げて列車が脱線
- ◎乗車人数 約700名
- ◎運転再開 復旧作業および安全確認が完了したことから、9月27日(木)7時25分に上下線とも運転を再開

## 事故発生場所における斜面对策

【事故発生から運転再開までの暫定対策】

- ① 防護柵の設置(高さ3m)
- ② 落石防止網の設置
- ③ 有人監視(24時間体制)および異常報知装置の設置
- ④ 斜面における不安定な土砂の除去および伐木



▲防護柵・落石防止網



▲有人監視(24時間体制)

【通常運転再開までの恒久対策】

(平成24年11月30日(金)までに完了)

### ① 当該斜面の整正

斜面上の不安定な物を取り除き、コンクリートで表面を固めました。



▲整正前



▲整正後

### ② 防護柵の強化

木製部分を鋼製にするとともに、高さを嵩上げ(3m→5m)いたしました。



▲強化前(木製・高さ3m)



▲強化後(鋼鉄製・高さ5m)

### ③ 落石検知装置の設置

傾きを検知する機器(傾斜計)を防護柵の柱に設置し、万一土砂等の落下を検知した場合は、表示器により運転士に知らせ、列車を停止させるよう整備いたしました。

※落石検知装置の設置に伴い、有人監視は終了いたしました。



▲落石検知装置



▲表示器



## 事故発生場所以外における斜面对策

全線において、専門機関による隣接地を含めた斜面の再調査を実施し、安全を確認いたしました。

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の設置を完了いたしました。



## 自然災害対策の強化

### 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）を対象を拡大し、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 気象情報システムの拡充

気象庁の「降水ナウキャスト」等を活用した気象情報システムを新たに導入いたしました。

これにより、降水予測や土砂災害危険度予測が可能となり、運転規制および巡回強化を実施するための判断に活用いたします。



### ③ 雨量計の増設

全線の降雨量をより細かく把握するため、従来の8か所に加え、新たに2か所（上大岡、YRP野比）に雨量計を増設いたしました。

線路点検の実施等、綿密な警戒体制の判断に活用いたします。



## 今後の対応について

今後も精力的に課題の解決に向け対応していくとともに、「防災」「減災」の両方の視点から、ハード・ソフト面においてさまざまな取り組みを進めてまいります。

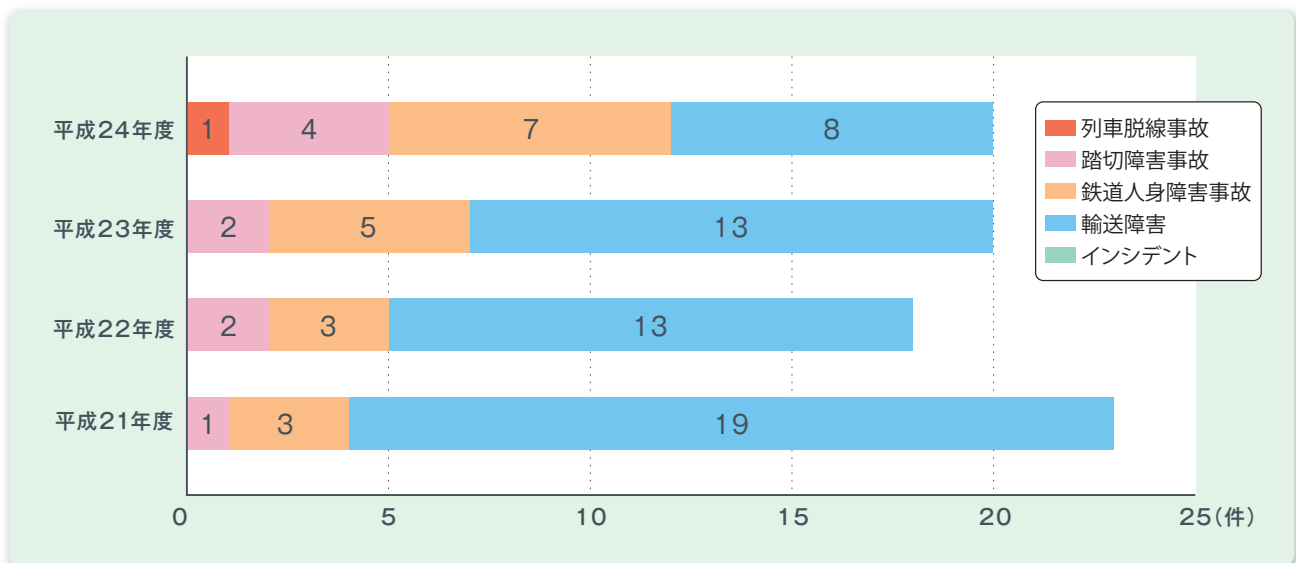
また、すでに改善が図られたものについては、変更内容等については、一人一人が確実に把握をするよう、教育・訓練等の更なる充実に努めてまいります。

## 6 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成24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

平成24年度の鉄道運転事故は、**列車脱線事故が1件**、踏切道で列車と自転車が接触したこと等による**踏切障害事故が4件**、列車と旅客等が接触したこと等による**鉄道人身障害事故が7件**※発生しております。

※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た対応については、32ページ・33ページをご参照ください。

### ▶ 輸送障害

平成24年度の輸送障害は、列車妨害、台風17号による運転休止等により、計8件発生しております。

### ▶ インシデント

平成24年度のインシデントは、0件でした。

## 7

## 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、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。



## 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

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。

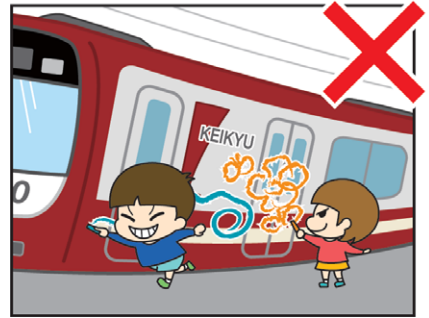
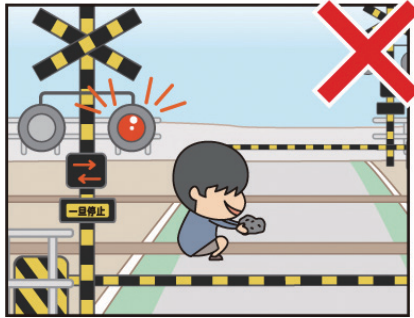
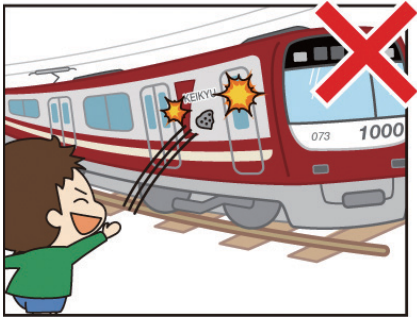
※非常停止ボタン(異常報知装置)については、16ページをご参照ください。





## ▶ 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・警察官・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

当社線すべての踏切には非常ボタンが設置されております。踏切で自動車が動かなくなった、閉じ込められている人を発見した等の非常事態が発生したときは、すみやかに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。



## ▶ 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皆さまは、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皆さまは、他のお客さまのご迷惑にならないようお願いいたします。

- 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必ずおかけのうえ、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。



## 8 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の一例

#### 1 お客さまからのご意見

始発駅で電車に乗るため、並んで待っていたところ、誤って手荷物を線路に落としてしまった。電車を担当する運転士が、線路に降りて拾おうか迷っている自分を制止し、荷物を拾ってくれた。自己の職務を遂行し、乗客の安全を守る運転士に感謝します。

#### 当社の対応

お褒めのお言葉に満足することなく、今後も皆さまから愛される鉄道を目指し、努力してまいります。また線路にもものを落とした際は、線路に降りることなく、お近くの当社職員にお申し出くださいますようお願いいたします。なお、線路内の落し物については、安全確保のため、ただちに対応できない場合がございます。

#### 2 お客さまからのご意見

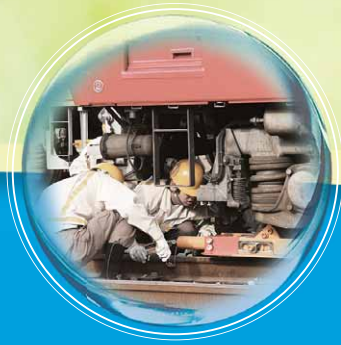
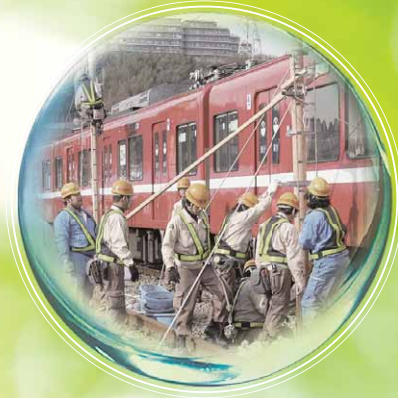
品川第2踏切道に、注意書きの看板があるが、止めている針金の一部が外れている。事故があってからでは遅いので、早急に修繕してほしい。

#### 当社の対応

ご指摘のあった看板の留め金の右側がはずれていることを確認し、該当箇所を修繕いたしました。

## 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。



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。  
※営業時間は変更になる場合がございます。