

鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社

2015



※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、2014年度の状況を記載しております。

KEIKYU
京 急 電 鉄

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	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。特に鉄道事業においては、通勤・通学、羽田空港アクセスやレジャーなどの交通手段として、都市生活を支える重要な役割を担うべく、安全・安定輸送の確保に努めております。

2014年度においては、安全・安定輸送の確保のために、高架橋耐震補強工事、法面防護工事などの安全対策を推進するとともに、安全に関する教育や訓練の充実など、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。

今後も、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を図り、法令や規程を順守し、厳正・誠実に職務を遂行してまいります。また、安全対策の推進にあたっては、計画・実行・評価・改善のPDCAサイクルを基本として、安全・安定輸送を確保するためのさまざまな取り組みを進めることにより、「安全な京急・信頼できる京急」というお客様の期待に応え続けてまいります。

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。

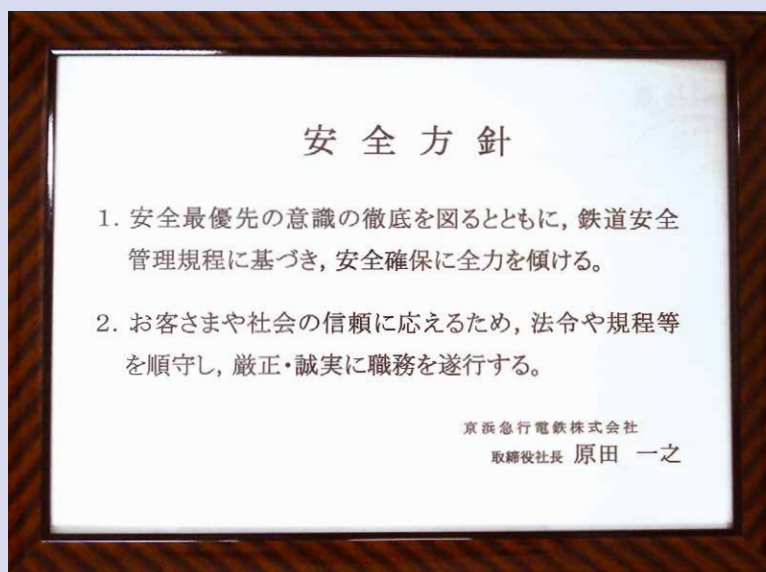
安全方針

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、そして、当社の安全に関する基本的な方針の「安全方針」を明文化しております。

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。

※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。**



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。

Plan (計画)

◆安全重点施策

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。

2014年度 鉄道本部 安全重点施策

『安全・安定輸送を継続し、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件の継続
- 輸送障害 内部要因0件の継続
- インシデント 0件

【取組計画】

1. 安全に対する意識・知識・技術を向上させる教育訓練の強化
2. ヒューマンエラーの防止につなげる取り組みの強化
3. リスクアセスメント等を活用した事故・ヒヤリハットの原因分析の深度化
4. 安全性向上のための、設備・施設を充実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～P30に解説があります。

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、安全確保にかかわる情報の共有、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、現業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



▲現業係員との懇談会

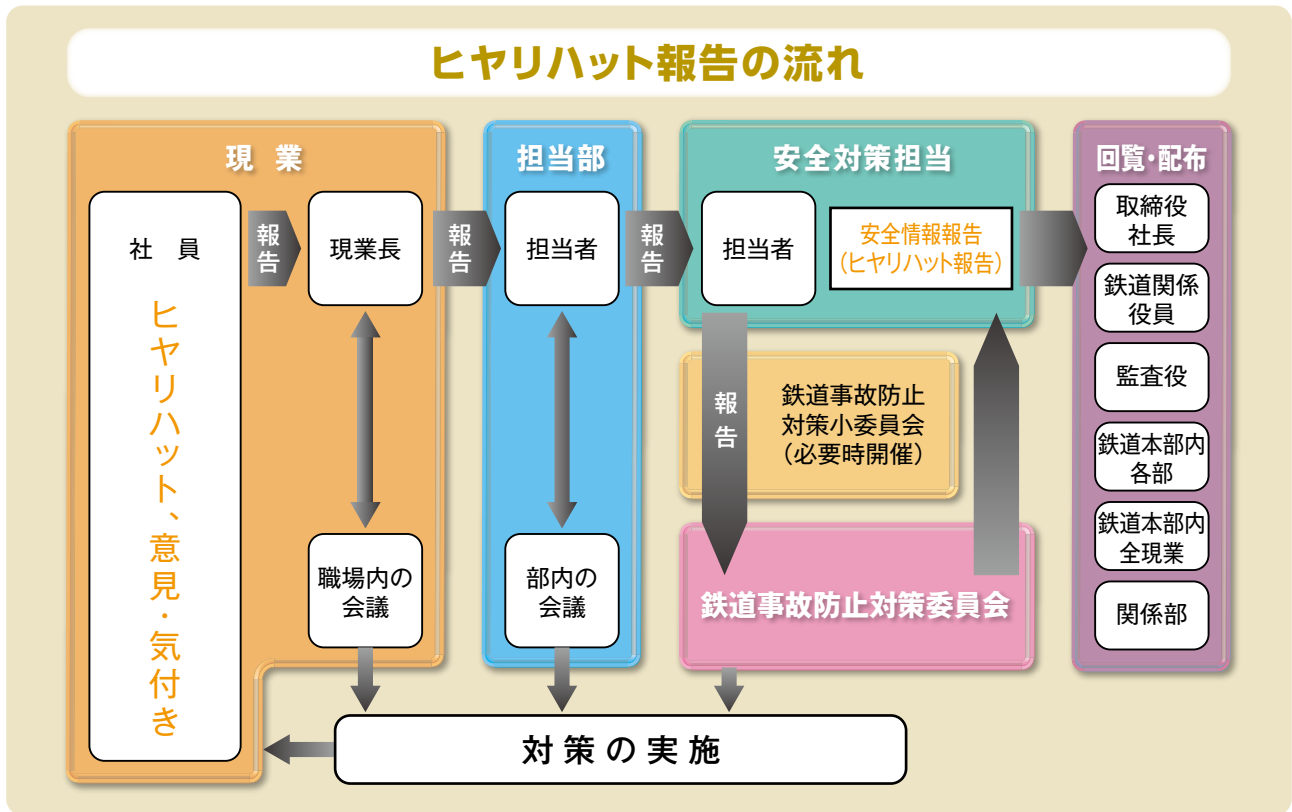


▲安全統括管理者巡視

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, 輸送の安全にかかわる情報については, 体系的に集約・活用する体制を整備しております。



2014年度のヒヤリハット情報による改善例

【鳩除けの剣山およびネットの設置】

横須賀中央駅下りホームの階段手すり・床・壁が鳩の糞で汚れており, お客さまの服が汚れてしまうかもしれないという意見・気付きを受けて, ホーム上家に鳩除けの剣山およびネットの設置をいたしました。



▲改善前



▲改善後



▲改善前



▲改善後

【職員用通路の側溝解消】

職員用通路に側溝があり通行時につまずき転倒しそうになったという事象を受けて, 側溝に蓋をしてつまずく危険性を解消しました。



▲改善前



▲改善後

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/company/csr/index.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, 教習

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3,300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、安全意識の高揚を図ってまいります。

※社員研修施設のため、一般公開は行っていません。



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。

2014年は、ビーアールエム研究所 所長 今泉發三氏から『注意力・ヤル気・元気を引き出す!“全脳活性化”および“潜在意識を意識した”労働安全対策』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、2014年5月、管理監督者クラスを対象として、静岡英和学院大学短期大学部・現代コミュニケーション学科准教授の重森雅嘉氏から「ヒューマンエラーの心理学」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 品川駅
小川 茜

毎月行われる職場内教習は、常に新しい知識を身につけることができ、また、実際の異常時を想定した実設訓練や対応方の再確認など、安全に対する意識を向上できるとも大切な場です。また他の職員との意見の交換を通して、お客さまによりよい適切なご案内ができるよう、上司や先輩方のご意見をいただきながら接客力の向上に努めております。



⑥ 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士339名、車掌340名(2015年3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 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55期電車運転士教習生 笠原 拓也

私たち第55期電車運転士教習生21名は、国家資格の動力車操縦者運転免許を取得するべく、学科・技能講習を10か月間かけて学びます。そして、安全・安心を最優先に考えお客さまや社会の信頼に応えるため、天候等に合わせた運転技術の習得と異常時や車両故障時にも冷静に対応できる運転士を目指します。



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、2014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)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

お客さまと駅係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 車両・施設関係係員等の教育

車両・施設係員に求められる技術力の向上を図ることを主に目的として、金沢文庫駅構内D地区に教育訓練線を設置しております。

その中には、カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線も設置しております。

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。



▲左:カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線
右:教育訓練線

各種訓練の実施

日ごろから事故等に対処すべく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。2014年度は、「崩落した土砂や倒木に衝突し列車が脱線、乗客に負傷者が発生し、線路・電気・通信設備が損壊する」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、2014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 2014年10月8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810人 ※訓練参加者約200人、お客さまを含む見学者約610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、2014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 2014年9月1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体制や警察・消防等との連絡通報協力体制を確認するため実施している訓練です。2014年度は、爆発物と思われる不審物を発見した場合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 2014年6月10日
- 2 場所 神奈川新町駅構内車庫線
- 3 参加人数 約130人



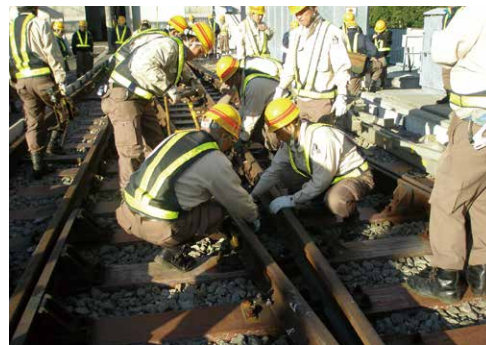
④ その他の訓練

各現業職場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。2014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鉄道施設の損傷を想定した施設部・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た駅係員や乗務員による実設訓練や、カント(傾斜)をつけた訓練線において、車両関係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

鉄道安全監査

鉄道の安全管理体制が適切に確立されて、実施されているかの確認をするために、毎年、鉄道安全監査を実施し、安全管理体制の見直し・改善へつなげております。

2014年度鉄道安全監査では、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。



▲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

2014年度鉄道安全監査においては、外部研修などへ参加した社員が参加者以外の社員へ教育を行っていることや、本課員と現業若年層との意見交換会を実施し積極的にコミュニケーションを図っていること、安全に関する意識調査の結果について、詳細に分析を行い、更なる安全意識の高揚を図るための教育を行っていること、外部研修への参加、各職場での勉強会の実施等、ヒヤリハット情報の分析を行う社員に対して、力量向上を図るための教育を積極的に実施していること等が評価されました。

Act(見直し・改善)

◆安全管理体制の見直しと継続的な改善

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。



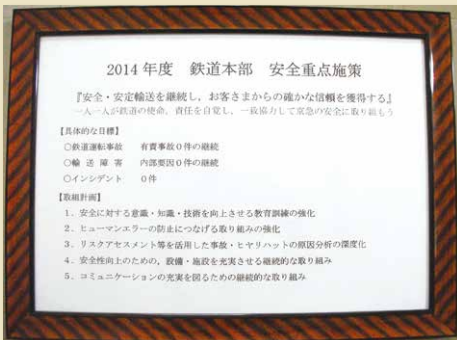
鉄道安全推進チーム

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

2014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。

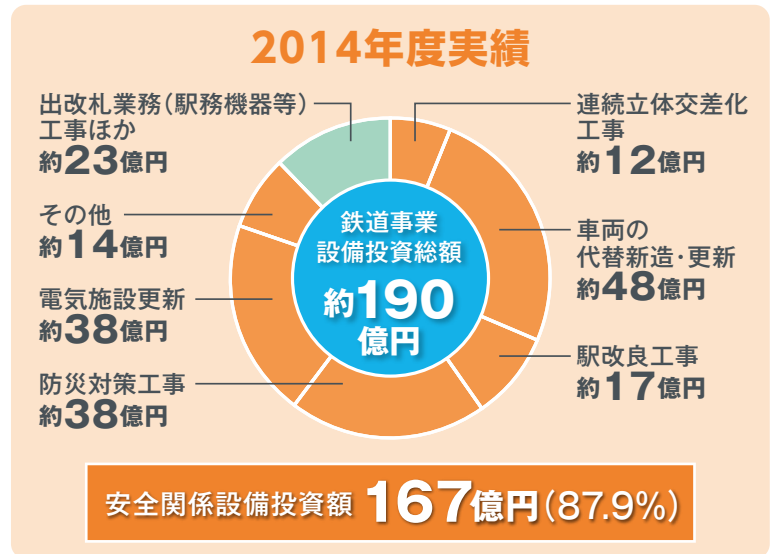
- ①安全管理体制を強固にしていくために、社員一人ひとりが安全意識を高め、意識を持った指差確認喚呼の励行等、基本作業の確実な励行が不可欠である。ヒューマンエラーの防止に向けた、基本作業の確実な励行の意識付け等の方策を検討のうえ、全ての社員に対し、日常の作業が常に重大事故につながる恐れがあることを更なる指導・教育により周知徹底を図ってまいります。
- ②本社部門・現業部門を問わず、ヒヤリハット分析を行う全ての社員に対して、リスクアセスメントの考え方・手法等の教育を継続的に実施していくとともに、事故・トラブル等の発生後の対応検討を行う全ての社員が、リスクマネジメントに関する考え方を理解するなど、再発防止等を目的としたリスク管理に対する多くの知見を得られる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

2014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、2014年度実績では、約190億円の鉄道事業設備投資を行いました。これらの投資の中でも、特に安全に密接な関係のある設備投資については、2014年度実績において約167億円で、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い、2014年度に補強を完了しました。現在は、日ノ出町駅部の改良工事等を2015年度中の完成に向け、鋭意工事を行っております。



▲施工中 日ノ出町駅



▲施工完了 日ノ出町～黄金町駅間



▲施工完了 黄金町～南太田駅間

② その他の耐震補強工事

2014年度は泉岳寺～北品川駅間、新馬場～鮫洲駅間、大森海岸～大森町駅間、京急川崎駅および鶴見市場～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。

2015年度は、新たに京急鶴見駅、弘明寺～上大岡駅間および上大岡駅の工事を推進しております。



▲新馬場～鮫洲駅間



▲大森海岸～大森町駅間



▲鶴見市場～花月園前駅間

③ 橋上駅舎耐震補強工事

2013・2014年度で穴守稲荷駅の橋上駅舎耐震補強工事が完了いたしました。(○は斜材増設)



▲穴守稲荷駅 下りホーム側



▲穴守稲荷駅 下りホーム側



▲穴守稲荷駅 跨線橋部

④ 法面防護工事

法面防護工事を推進しており、2014年度では、杉田～京急富岡駅間下り線側、追浜～京急田浦駅間下り線側、六浦～神武寺駅間下り線側にて工事を完了しています。



▲杉田～京急富岡駅間 下り線側



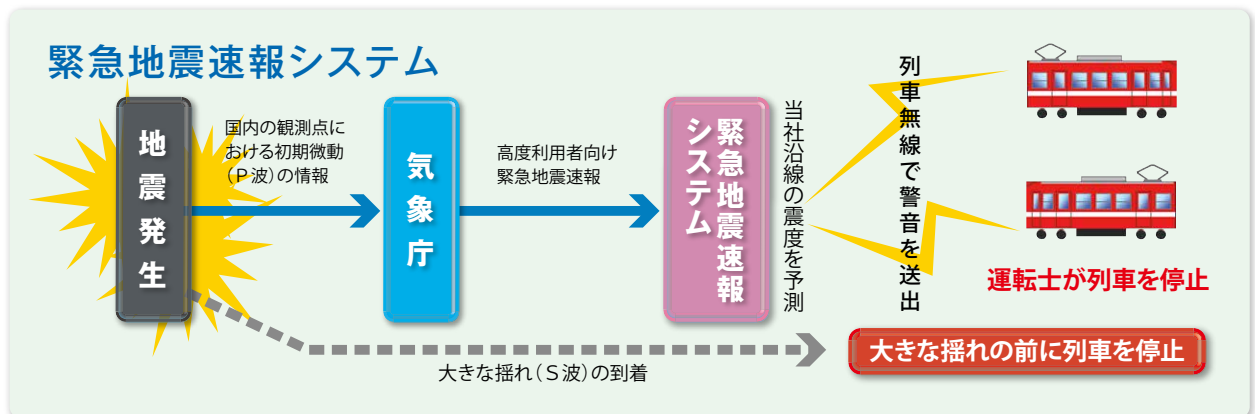
▲追浜～京急田浦駅間 下り線側



▲六浦～神武寺駅間 下り線側

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、当社沿線で大きな揺れが予想される場合、全列車の運転台に自動的に警音を送出することにより、運転士が列車を安全な場所に緊急停止させる目的で緊急地震速報システムを2006年8月に導入し、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。

その他の自然災害対策

① 暴風時、降雨時における運転規制

区間ごとに風速、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いたします。

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しております。



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常時掲出

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。

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表示、全駅に常時掲出しております。

また、2013年度・2014年度に各自治体の広域避難場所の変更に伴い、避難誘導先の見直しをしております。



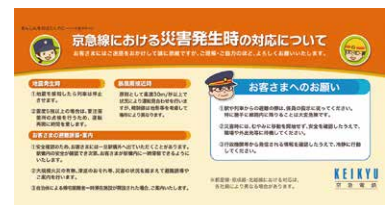
② 帰宅困難者向け備蓄品の配備

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。また、非常用トイレについても追加配備しております。



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・京急川崎駅・京急鶴見駅・京急新子安駅・仲木戸駅・横浜駅・上大岡駅・金沢文庫駅・京急久里浜駅の11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、

▲「こども110番の駅」ステッカー (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。2014年度末時点で664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。



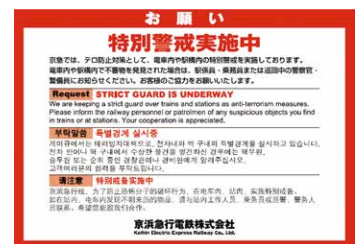
⑤ 駅事務室連絡用インターホンの活用

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、緊急時の体制を整備しており、実際に事故が発生した場合に機能するよう、日ごろから訓練や点検を行っております。

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。



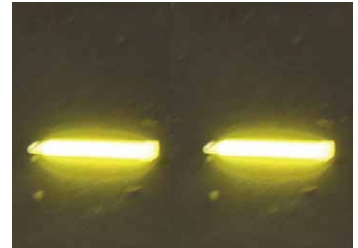
② 緊急時支援活動用ワッペン

社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しております。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。



◆ 総合司令所

① 運輸司令

運輸司令は、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)を設置してあります。また、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もあり、安全・安定輸送に努めています。



② 施設司令

施設司令は、当社線全線の列車運行と各駅の電気設備等に必要な電気を安定供給するために、全変電所の状態がリアルタイムに表示できる系統表示盤を設置しており、司令員が24時間監視・制御を行っています。

今後も、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、日々の安全・安定輸送の確保に努めていきます。



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、この対策本部室が万一被災した場合を想定し、本社にもその機能を整備しております。

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

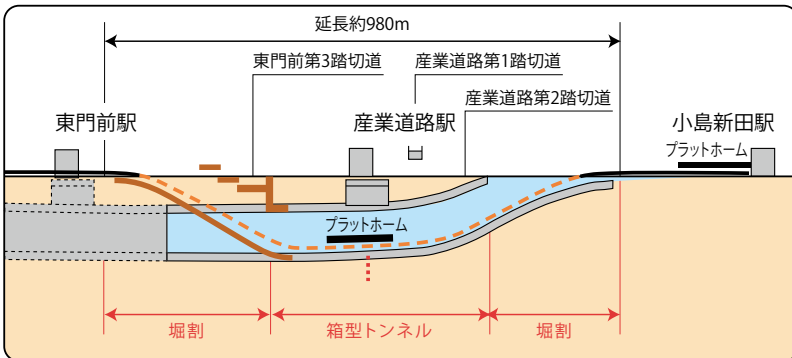
◆連続立体交差事業

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。2015年度は、2014年度に引き続き、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。

縦断面図



※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。

▲大師連立躯体工(BOX断面出来形)

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の鉄道と道路を立体交差化し、環状8号線および国道15号(第一京浜)を含む28箇所の踏切を除去するもので、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号踏切跡

※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

監視カメラ(POTV)
車掌がドア操作時に安全を確認する監視カメラ(POTV)を設置しております。

非常停止ボタン
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、押しボタンを示す大型の表示板を設置しております。

列車接近案内表示装置
列車接近案内
急行 Express

足下灯(そっかとう)
ホームと車両の隙間が空いている駅においては、従来からの足元を照らす照明をつけておりますが、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。

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、ホーム下等へ避難困難な箇所を、速やかにホーム上へ避難できるように、ホームステップを設置しております。

■ ホームの隙間・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年度は能見台駅下りホーム・港町駅上りホーム、2013年度は追浜駅下りホーム、2014年度は日ノ出町駅上下ホームの工事が完了しております。



▲日ノ出町駅 下りホーム



▲追浜駅 下りホーム



▲能見台駅 下りホーム

■ 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年度迄に完了しています。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駅についても設置を進めております。

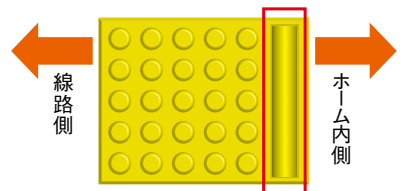
今後、国の基準に定められていない、乗降人員1万人以下の駅も含め、全駅の内方線整備を進めてまいります。



▲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

■ ホーム柵の設置

羽田空港国際線ターミナル駅に設置しております。



■ 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。



■ AED(自動体外式除細動器)の全駅設置

安全に安心してご利用いただける駅を目指し、AED(自動体外式除細動器)を、泉岳寺を除く全72駅(81台)に設置しております。

※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。



■ 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

■ 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完了し、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・更新・改造

毎年度、継続的に車両の新造を進めており、2014年度は26両導入したほか、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。

- 2014年度 新造 新1000形 26両
- 更新 2100形 24両 8両編成×3本
- 改造 1500形 6両 6両編成×1本



▲新1000形

② 非常通報装置・非常通話装置

車内で非常事態等が発生した場合に乗務員に通報する装置として全車両に非常通報装置を設置しております。また、乗務員との通話が可能な非常通話装置を2014年度末現在、全車両数790両のうち654両に設置しております。



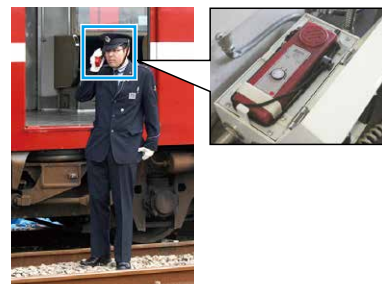
③ ドア先端部の黄色表示・ドア注意ステッカー

2012年度から当社所有の全車両に、ドア内側戸先に黄色表示を行い、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は、乗務員室から離れても通話できる機能を持つ、携帯型列車無線機をすべての乗務員室に搭載しております。



▲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、バックアップ充電池へ自動切替する装置を全乗務員室に設置しております。

⑥ 車両の転落防止幌・転落防止警報装置の装備

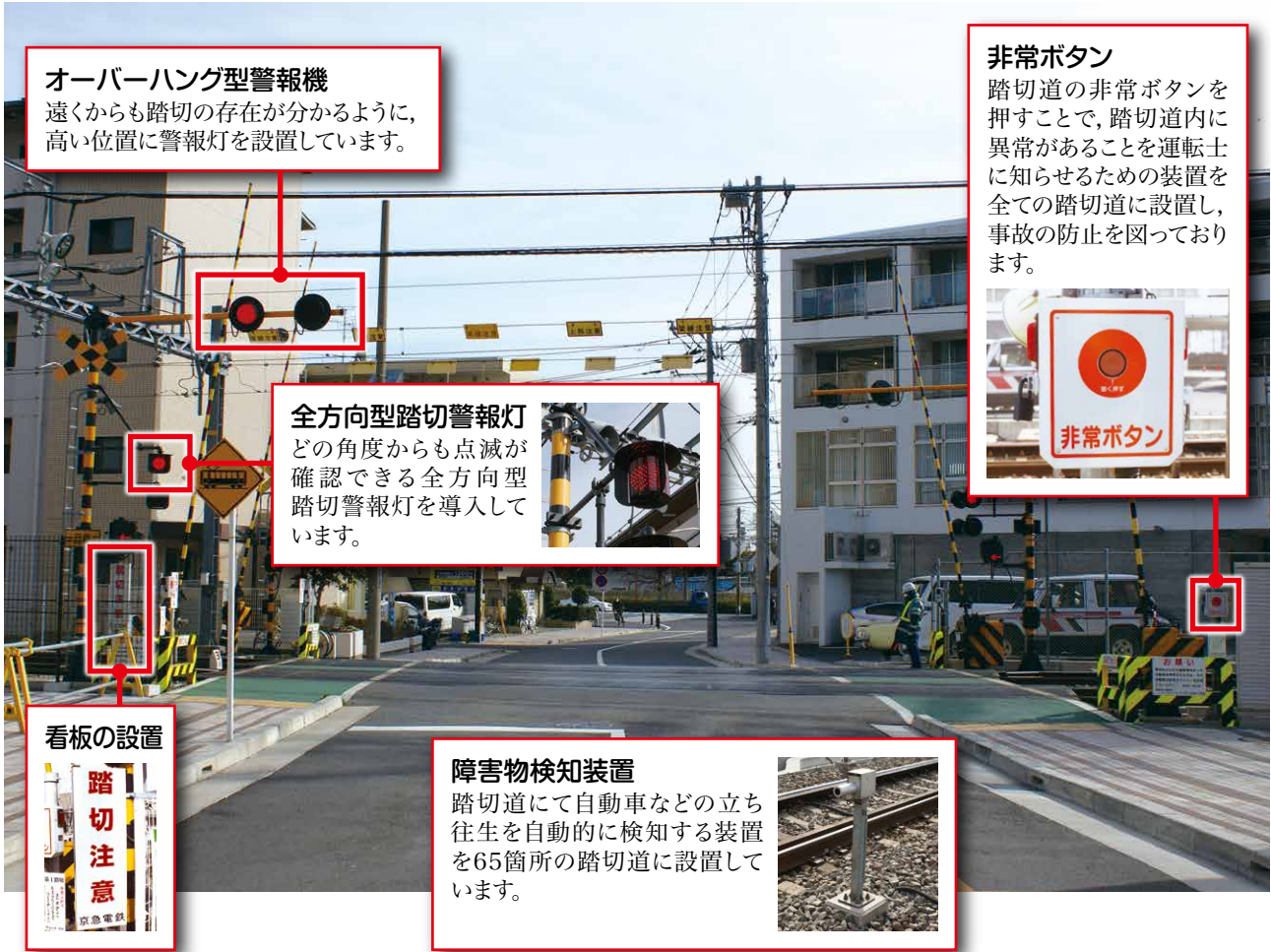
車両の連結面からのお客さまの転落を防ぐため、転落防止幌を設置しております。

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



オーバースタック型警報機

遠くからも踏切の存在が分かるように、高い位置に警報灯を設置しています。

全方向型踏切警報灯

どの角度からも点滅が確認できる全方向型踏切警報灯を導入しています。

非常ボタン

踏切道の非常ボタンを押すことで、踏切道内に異常があることを運転士に知らせるための装置を全ての踏切道に設置し、事故の防止を図っております。



看板の設置



障害物検知装置

踏切道にて自動車などの立ち往生を自動的に検知する装置を65箇所の踏切道に設置しています。



■ 警報機・遮断機

当社線にあるすべての踏切道(90箇所)に設置しています。



■ 発光信号機

非常ボタンの操作または障害物検知装置が障害物を検知すると発光信号(赤色灯の明滅)を発光し、列車の運転士に対して異常を知らせる信号機を全ての踏切道に設置しています。



■ 踏切脱線防止ガード

自動車が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います。



■ カラー舗装化

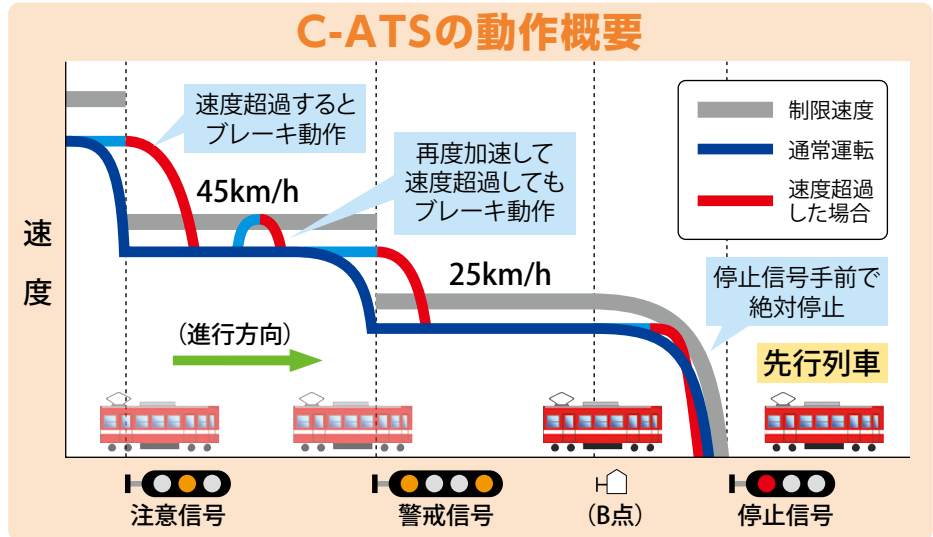
一部の踏切道では踏切道内における歩行者の安全確保のため、車道部分と歩道部分を視覚的に区分するカラー舗装化を実施しています。



◆ 施設の安全対策

① C-ATSの導入

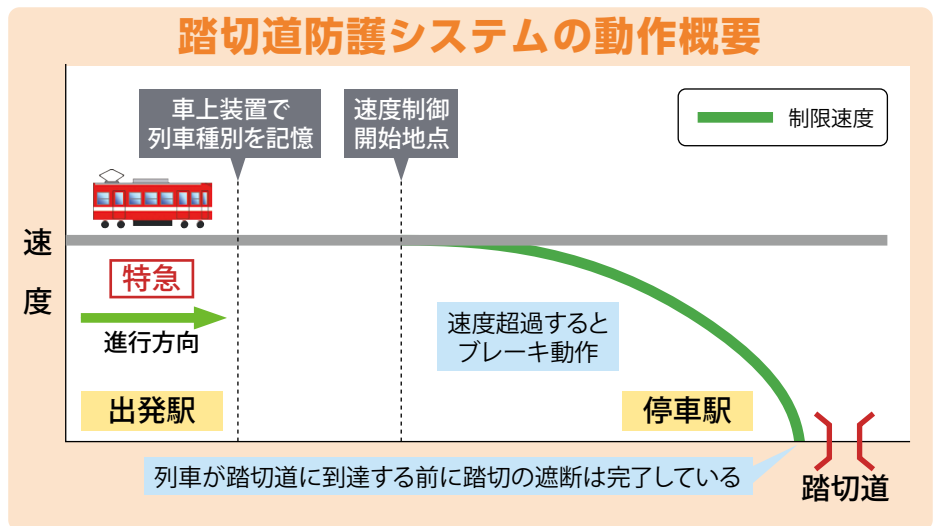
ATS(自動列車停止装置)は、運転士が誤って停止信号を現示する区間に進入しない様に、停止信号の手前に自動的に列車等を停止させるバックアップ装置です。1968年から導入した1号型ATSを更新し、2009年から運用を開始した高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証され、新幹線でも採用されている伝送方式を採用、それぞれの信号区間の制限速度に合わせたより細かい速度照査(スピードチェック)が可能になったほか、信号区間内を連続的に制御することができます。また、急曲線区間や分岐区間(ポイント)、線路終端部などでの速度制限にも対応し、保安度がさらに向上しました。



② 踏切道防護システムの導入

2012年6月、C-ATSの機能向上による「踏切防護システム」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。

※C-ATSについては、①をご参照ください。



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、定期的には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

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。



▲脱線防止ガード

⑤ 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。



⑥ 変電所の改良

当社の変電所は東京電力(株)より22kVまたは66kVで受電し列車運転用電力として直流1,500V, また信号, 電灯, 動力高圧配電用として交流6,600Vに変換しています。

変電所の中には、受電設備(東京電力(株)から22kVまたは66kVの電気で受ける設備), 変成設備(受電設備で受け取った電気を直流1,500Vの列車運転用電力に変換する設備), 交流高圧設備(受電設備で受け取った電気を交流6,600Vの信号, 電灯, 動力高圧配電用として送電する設備)などの設備があります。

受電設備においては、ガス遮断器(ガスを使用して異常時に故障した回路と切り離す設備)から機能向上と環境にも配慮した真空遮断器(ドライエアを使用して異常時に故障した回路と切り離す設備)への更新を推進しております。これからも安全性向上のため順次更新計画を立て、電力の安定供給を図っていきます。

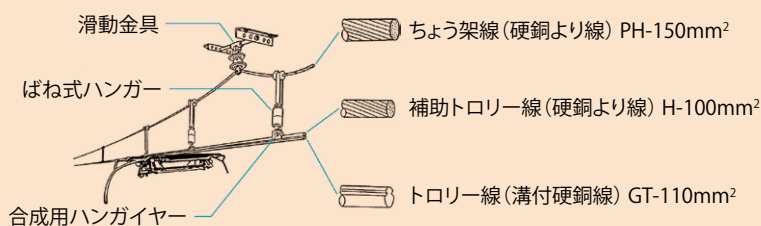


▲川崎変電所 受電設備

⑦ 合成電車線の導入

電車へ電気を送る電車線については、補助トロリー線をトロリー線の上に添え一体化し、電氣的・機械的に2本の電線を合成した当社独自の合成電車線を採用しています。この電車線は断線しにくく信頼性の高い構造であり、順次更新を進め列車の安全・安定輸送を図っております。

合成電車線



⑧ 防雷設備の設置

落雷による人的被害や設備の損傷を防ぐため、京急蒲田駅と金沢文庫駅に設置しています。



⑨ 監視カメラ(POTV)の更新

駅において、車掌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。

2014年度は、金沢八景～追浜駅間、京急川崎～港町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。



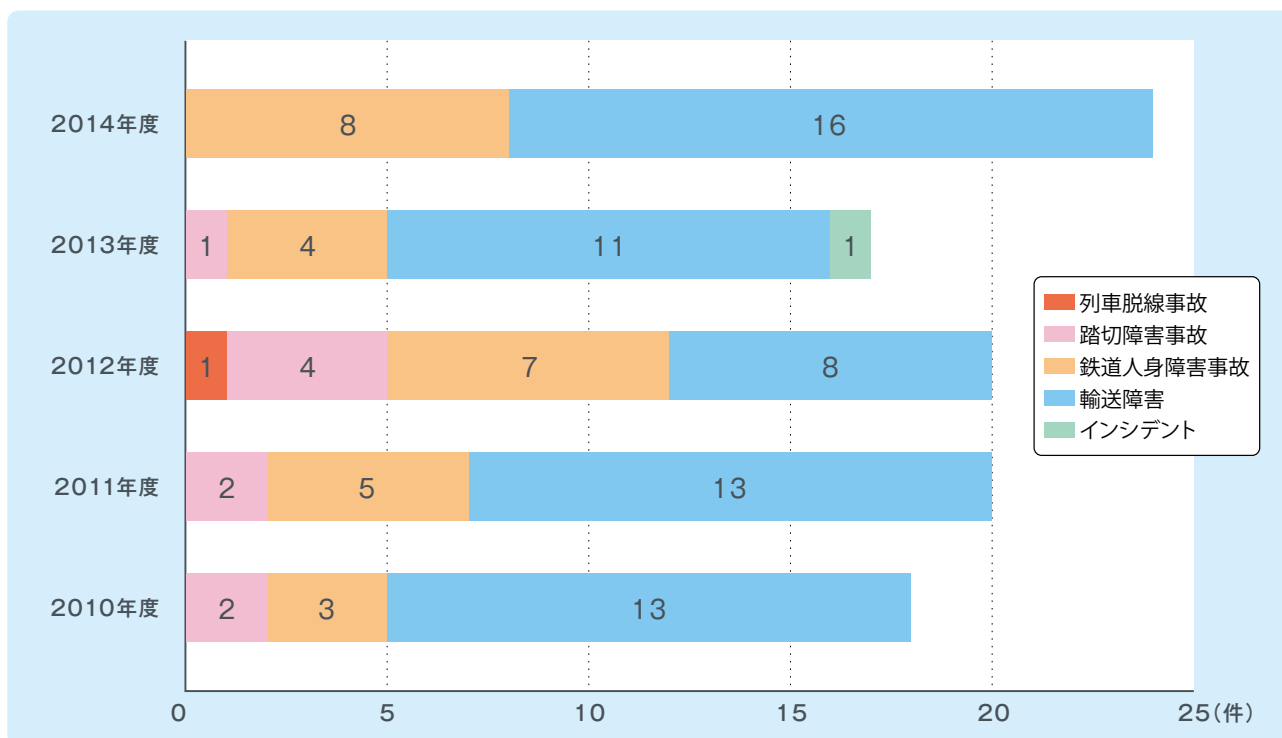
3 | 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

2014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。

引き続き、安全対策を推進することにより、鉄道運転事故等の防止に取り組んでまいります。

◆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

2014年度の鉄道運転事故は、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8件、発生しております。

輸送障害

2014年度の輸送障害は、落雷による運転休止、台風18号による運転休止等により、16件発生しております。

インシデント

2014年度のインシデントは、0件でした。

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

金沢文庫駅東口前舗装を 滑り止め舗装に変更

「金沢文庫駅東口から階段を降り切った場所からタクシー乗り場付近まで、路面が緑になっている場所がある。濡れるととても滑りやすく危険なので、対応してほしい。」とお客さまからのご意見から、滑り止め舗装に変更いたしました。



▲滑り止め舗装に変更

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

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

黄色い線の内側をお歩きください

車いす・ベビーカーご使用で、ホームで電車をお待ちの際は、必ずストッパーをおかけいただくようお願いします。



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

◆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