

<b>ごあいさつ</b> .....	1
<b>安全方針</b> .....	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(計画) .....	3
安全管理体制とその方法Do(実行) .....	4
鉄道安全監査の実施Check(評価) .....	14
安全管理体制の見直しと継続的な改善Act(見直し・改善) .....	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
対策本部室 .....	22
連続立体交差事業 .....	23
駅の安全対策 .....	24
車両の安全対策 .....	28
踏切道の安全対策 .....	30
施設の安全対策 .....	32
保守作業の安全対策 .....	34

## 3 神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた対応について

事故発生後における緊急再発防止対策 .....	35
今後の対応について .....	35

## 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・インシデントの発生件数 .....	36
-------------------------------	----

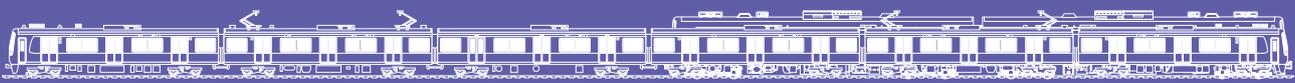
## 5 お客さまからのご意見

お客さまからのご意見による改善例 .....	37
------------------------	----

## 6 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 .....	38
ご利用のお客さまへお願い .....	40
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 .....	41
新型コロナウイルスの感染予防に関する取り組み .....	41





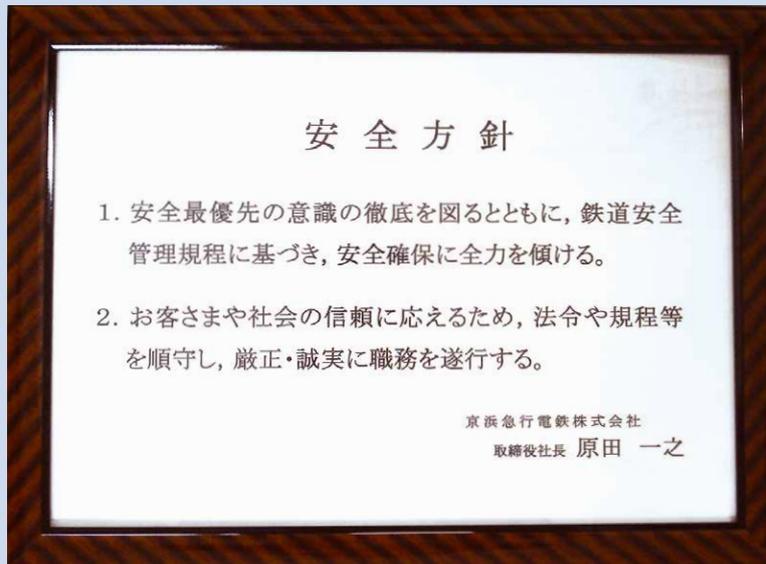
## 安全方針

当社では、鉄道安全管理規程※において、「事業の運営について、安全の確保を第一の課題として行う」と明確に定めております。また、当社の安全方針として「安全最優先」「鉄道安全管理規程に基づく安全確保」「法令や規程等の順守」を掲げ、その目標として、責任事故ゼロの継続を目指し取り組んでおります。

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

※鉄道安全管理規程については、P4をご参照ください。

- 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の構築・改善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。

#### 2019年度 鉄道本部 安全重点施策

『誇り高き鉄道員として責任を自覚し、積極的な行動によって安全・安定輸送を継続する』

- 【具体的な目標】
- 鉄道運転事故 有責事故0件
  - 輸送障害 内部要因0件(外部要因も減少)の継続
  - インシデント 0件の継続
- 【取組計画】
1. コンプライアンス意識を確実に浸透させる取り組みとその効果の確認
  2. 基本動作の理念を理解し、応用力を磨く取り組み
  3. 自然災害、事故・トラブル等の事案分析による、潜在リスクを予知する取り組み
  4. 意識・知識・技術の継承教育訓練のPDCAサイクルの推進
  5. 強靱なインフラを目指し、設備・施設を早期に充実させる取り組み



# Do (実行)

## ◆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。

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、社会規範の順守についてコンプライアンス指針等を定めております。

## 安全管理体制

### ① 鉄道安全管理規程・安全統括管理者・運転管理者

鉄道事業法等に基づき、各鉄道事業者は、鉄道の安全管理体制を確立するため、安全管理規程の制定や安全統括管理者の選任等が義務付けられております。

当社では、2006年10月に鉄道安全管理規程を制定、安全統括管理者・運転管理者を選任し、国土交通大臣に届け出しております。

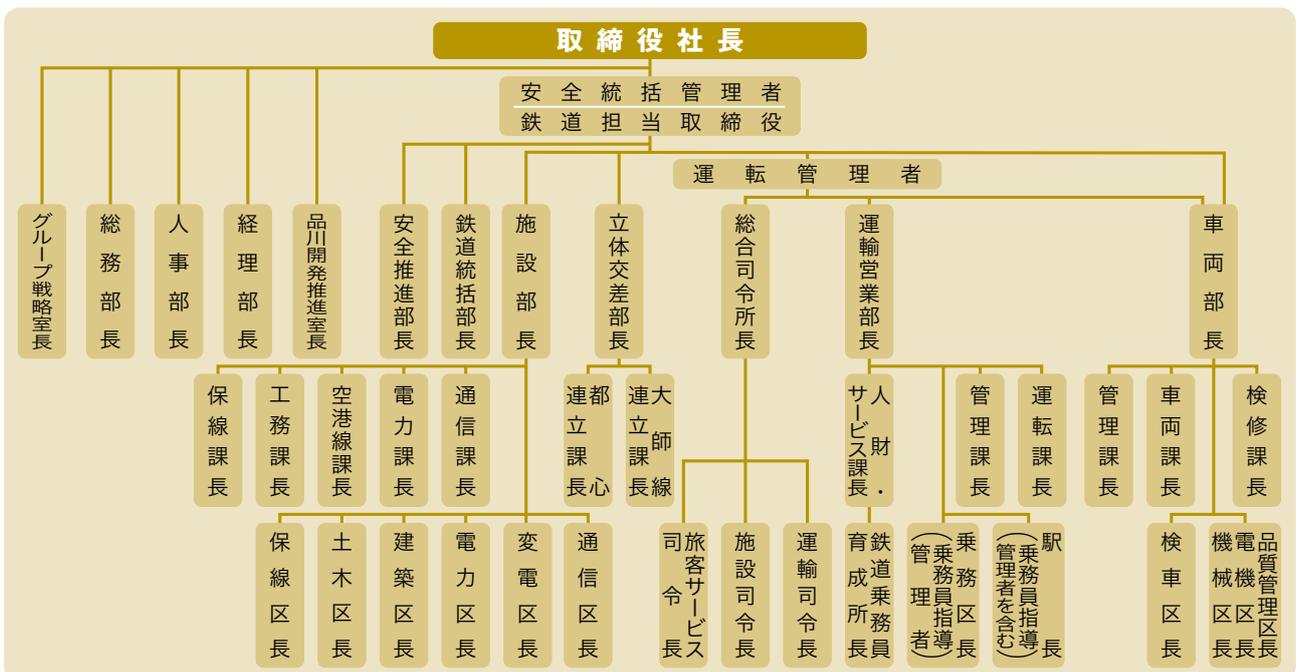
- 1 制定日** 2006年10月1日
- 2 規程名称** 鉄道安全管理規程
- 3 安全統括管理者** 取締役専務執行役員鉄道本部長\* **道平 隆**  
**運転管理者** 運輸営業部担当部長\* **北見 幸一**
- 4 鉄道安全管理規程の主な内容**

<b>目的等</b>	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。	<b>事業の実施および管理方法</b>	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。
<b>基本的な方針等</b>	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。	<b>輸送業務にかかわる管理方法</b>	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。

※2020年3月31日現在。

### ② 安全管理体制図

鉄道安全管理規程に定める、安全管理の体制は次のとおりです。



※2020年3月31日現在。



## 安全に関する会議等

安全管理体制を効果的に機能させるため、様々な会議や運動を実施するとともに、経営トップの意思をはじめとする鉄道の安全に関する情報の共有化を図りながら、安全管理体制の整備の推進や継続的な見直しを行っております。

### ① 鉄道事故防止対策委員会

鉄道事故の原因究明や、その対策、鉄道輸送の安全の確保に関する体制の見直し・改善の検討を行い、事故防止を図るため、1977年から毎月実施しており、この委員会の結果は、取締役社長へ報告されます。

また、ヒヤリハット情報の報告や、他社における事象を当社にあてはめた対応、検証について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、安全推進部を事務局として、各部の課長クラスの安全推進リーダーや課長補佐等の合計36名で鉄道安全推進チームを組織し、安全確保に係る情報の共有、各種懸案事項の整理・分析や鉄道安全監査等を実施しております。



### ③ 総合司令所現業長会議

総合司令所長を中心として、駅・運転・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。



### ④ 取締役社長・安全統括管理者による職場巡視

取締役社長や安全統括管理者をはじめとする、役員および鉄道本部内の各部長が、鉄道の安全を支える現業を巡視し、現場の取り組み状況を確認するとともに、意見交換を行い、社員の安全意識の高揚を図っております。



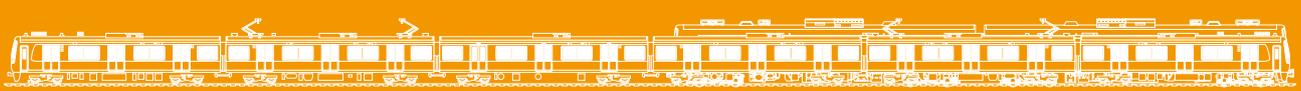
▲取締役社長巡視



▲現業職員との懇談会



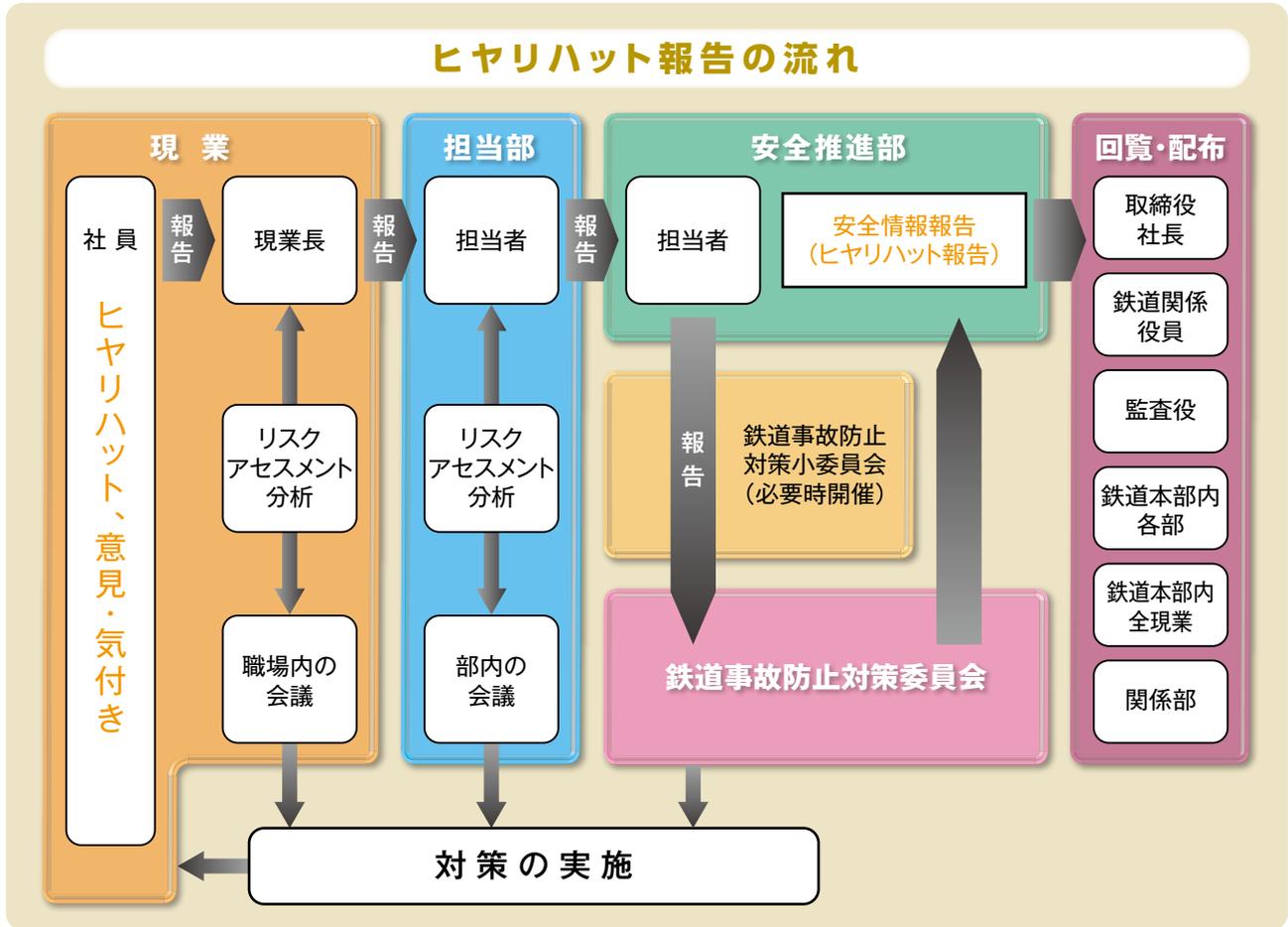
▲安全統括管理者巡視



# ヒヤリハット・事故情報等の収集・活用

## ① ヒヤリハット

「ヒヤリハット」や安全に関する「意見・気付き」等，輸送の安全に係る情報については，体系的に集約・活用する体制を整備しており，2019年12月より「ヒヤリハット継続案件」を安全情報報告に追加し，進捗状況・対応状況が分かるようにしました。



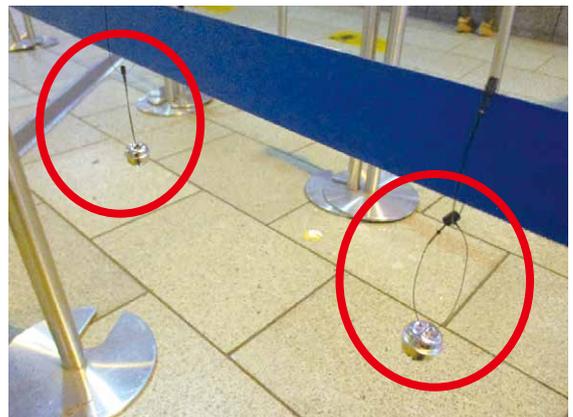
### 2019年度のヒヤリハット情報による改善例

#### 【視覚障害のあるお客さまへの対応】

品川駅において，日頃から声かけや見守りに努めておりますが，混雑時に出札窓口前で使用しているパーテーションのベルト部分に視覚障害のあるお客さまが接触し転倒しそうになるのを見かけたため，点状ブロックなども設置できない場所であることから，鈴を取り付け，音により周知することで危険性を低減させました。



▲改善前



▲改善後



## ② 安全情報報告

各職場の社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。



## ③ 改善提案制度

各職場における業務の向上・改善に関する提案を通じて、事故防止や労働安全衛生の改善を行っております。2019年度は、車両部電機区による「ES925主幹制御器脱着用置き台の作製」が、安全部門最優秀提案として表彰されました。

### ES925主幹制御器脱着用置き台の作製

#### 2019年度改善提案「最優秀提案賞」受賞

ES925主幹制御器(マスコン)は、車両の「力行・ブレーキ操作(速度の調整)」を行う装置であり、先頭車両に搭載されています。このマスコンは「重量55kg」あり、定期検査時に車両より脱着して点検・手入れを行っています。

以前はマスコンを取外す際に1人の作業者がマスコンを支え、別の作業者が4本の「取付ボルト」を外すなど、不安定な状態でマスコンの脱着を行っていましたが、マスコンを支えきれずに落下すると手を挟みケガをする恐れがありました。今回の「主幹制御器脱着用置き台の作製」により、安定した状態からマスコンを脱着することができるようになり、安全・作業性の向上と作業時間の短縮が行えました。

今後も、改善意識を持ち基本作業の中から、安全につながることは改善して安全・安定輸送の向上に努めてまいります。

車両部電機区 竹端 輝



▲改善前



▲改善後



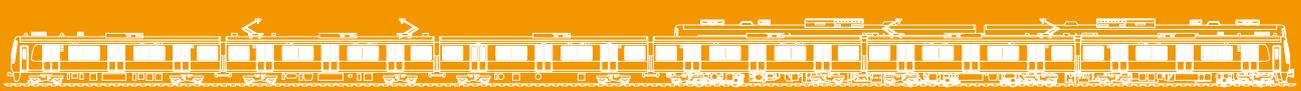
## 重大な事故等への対応

### ① 規程類等の見直し

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

また、東日本大震災および追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故を踏まえ、既存の規程類を統合し、改善を加えた形で、事故・災害対応を定める規程を2013年7月に制定いたしました。





## 法令順守

### ① 鉄道安全管理規程【行動規範】

鉄道安全管理規程に、全社員の安全にかかわる行動規範を定めております。

#### 安全に関する行動規範(鉄道安全管理規程から抜粋)

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



### ② 京急グループ・コンプライアンス指針

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



▲営業センターでの新入社員による唱和

### 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、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、延べ約5,100名(2019年12月現在)を超える社員や関係者が教習を受けております。今後も、この展示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、一般公開は行っておりません。



### ③ 京急グループ安全大会での講演会

毎年7月の全国安全週間に実施する京急グループ安全大会にあわせ、事故防止と安全意識の高揚を目的とした講演会を実施しております。2019年度は、シフトブレイン・ジャパン株式会社取締役・古橋麻美氏から『安全行動をするための脳づくり～ゼロ災害のための脳力アップトレーニング～』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

安全に対する意識・知識の向上を図るために、2019年5月、管理監督者クラスと若年層の社員を対象として、西日本旅客鉄道株式会社 常任技術理事 安全研究所長から「鉄道の安全とヒューマンファクター」と題してご講演いただきました。



### ⑤ 職場内教習の実施

各現業においては、年間計画に基づき、机上・実設を併せた職場内教習を毎月行い、知識や技術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。



### ⑥ 睡眠管理に関する教育の実施

生活習慣の改善を図るため、各乗務区では睡眠改善プロジェクトを導入しています。毎日の乗務員による睡眠管理および全乗務員が睡眠教習を年2回受講し、睡眠に関する正しい知識と体調管理の重要性について理解を深めています。管理職による睡眠インストラクターの資格取得など、職場での継続的取り組みを行っております。





メッセージ

車両部機械区 鈴木 慈将

私は電車の台車枠の点検手入れの業務を担当して6年になります。配属された当初は、仕事を教わることの毎日でしたが、現在では後輩に教えることの方が多くなりました。相手に対して仕事を教えることの大切さと、難しさを実感しながら日々業務に励んでいます。

台車枠は、電車の安全走行を担う重要な部品であり、万が一走行中に破損してしまうと大事故に繋がります。破損を防ぐために定期検査の中で、磁粉探傷検査を行っています。磁粉探傷検査とは非破壊検査法の一つで、台車枠を磁化器で磁化し、蛍光磁粉液を塗布しブラックライトを照射すると肉眼ではみえないような傷を発見することができます。検査中は集中力が必要で大変ですが、誇りと責任を持ち安全輸送のために今後も貢献していきます。



⑦ 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士337名、車掌337名(2020年3月16日現在)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輸営業部人財・サービス課鉄道乗務員育成所が行っており、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います。

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。また、運転シミュレータに関してはC-ATSや踏切防護システムに対応する改修を行っています。



▲運転シミュレータ



▲車掌用シミュレータ

鉄道乗務員育成所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

第61期教習生 島崎 将吾

私たち第61期電車運転士教習生26名は、国家資格の動力車操縦者運転免許を取得するため、学科講習4か月・技能講習6か月間をかけて学んでいます。

異常時や緊急時でも落ち着いて安全・正確な判断、処置を実践できる知識・技能を習得し、日々の安全への感性を磨き、お客さまに安全・安定輸送を提供できる運転士を目指します。





### ⑧ 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、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

### ⑨ 普通救命講習の実施

全駅にAED(自動体外式除細動器)が設置してあり、駅係員や乗務員が普通救命講習を受講しております。さらに、定期的に駅内教習等において教習を行い、緊急時に備えております。



## サービス介助士・普通救命講習修了者の取得表示

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わかるよう、名札に表示しており、駅係員、乗務員全員がサービス介助士を取得しております。



### ⑩ 護身術実技訓練の受講

お客さまと社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。



### ⑪ 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

### ⑫ 保守作業員等の教育

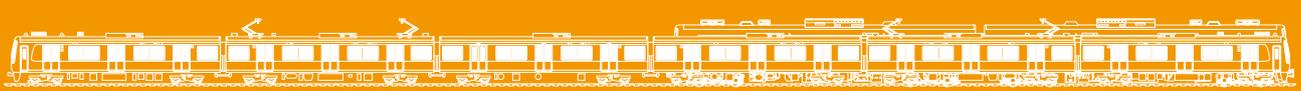
車両・施設係員に求められる技術力の向上を図ることを主な目的として、金沢文庫駅構内に教育訓練線を設置しております。

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。

年間計画に基づき、これらの施設を活用し、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

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にも実施しております。

### ① 車両部・施設部合同技能訓練

万一、重大事故が発生した際に迅速に対応できるよう、毎年秋に鉄道事故復旧訓練を実施しておりますが、2019年度は、神奈川新町第1踏切道で発生した事故を受け中止とし、車両部・施設部合同で一般のお客さまへの公開をしない技能訓練を実施しました。「地震の影響により、走行中の列車が脱線、周辺諸設備が損傷する」という設定で、ベテランから中堅社員や若年層社員への技術継承を目的とした訓練を行いました。

- 1 日 付 2019年10月10日
- 2 場 所 京浜急行電鉄(株)金沢検車区
- 3 参加人数 約220人 ※訓練参加者約100人、見学者約120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。2019年度は、南海トラフ地震に関する情報が発表されたことを想定し、地震発生を予期した初動対応型訓練、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、本社内に危機対策総本部を設置し、テレビ会議システムを使用するなど京浜急行バスと運行情報を相互に共有する訓練を合わせて実施いたしました。

- 1 日 付 2019年8月30日
- 2 場 所 当社線全線



▲鉄道本部防災訓練



▲本社内に設置した危機対策総本部



### ③ テロ対策訓練

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。2019年度は、羽田空港第3ターミナル駅において、東京モノレール株式会社と合同で、駅構内に爆発物と思われる不審物を仕掛けられた情報がある旨の連絡を受けた想定で訓練を実施いたしました。

訓練終了後、社員の鉄道テロに対する意識の高揚を図るため、警視庁警備部警備第一課(危機管理対策官)より『テロを許さない街づくり ～官民一体となったテロ対策～』と題して講話をいただきました。

- 1 日 付 2019年5月15日
- 2 場 所 羽田空港第3ターミナル駅構内
- 3 参加人数 約120人(京急電鉄のみ)



### ④ その他の訓練

各現業区における自主的な取り組みも含め、各種訓練を積極的に実施しております。駅係員による振替輸送受託時における改札規制訓練、施設部合同技能訓練、大津波警報発令時における津波避難誘導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および運転業務に携わる駅係員に対し、実際に車両を走行させて行う実車訓練、車両係員による異常時復旧訓練も実施いたしました。



▲改札規制訓練



▲施設部・協会会社合同技能訓練



▲津波避難誘導訓練



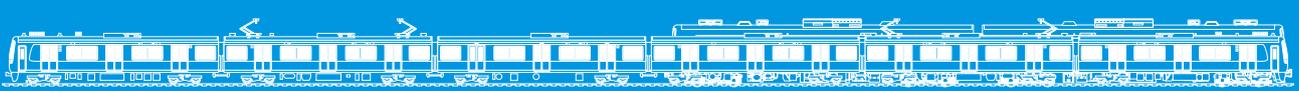
▲全国交通安全運動期間中の実設訓練



▲異常時復旧訓練



▲実車訓練



# Check (評価)

## ◆ 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、実施されているかを確認するために、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。

2019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。また、監査の有効性を高めるため、取締役社長・安全統括管理者へのインタビューおよび現業長・現業職員へのヒヤリングを実施し、安全に関する取り組みの現況を確認しました。



▲社長へのインタビュー



▲安全統括管理者へのインタビュー



▲管理者へのインタビュー形式による監査



▲現業長・現業職員へのヒヤリング



▲管理部門への書類や記録の確認1



▲管理部門への書類や記録の確認2

2019年度鉄道安全監査においては、教育訓練内容の充実や従来の方にとらわれない若年層への技術継承の取り組み、労働災害を防止するためのVR(バーチャルリアリティ)による危険体験教育の導入等が評価されました。



# Act(見直し・改善)

Act(見直し・改善)

## ◆安全管理体制の見直しと継続的な改善

### 安全管理体制全般の見直し

鉄道の安全管理体制が有効に機能しているかについて総括する安全管理体制全般の見直しを行い、年度末に安全管理体制の実態と課題を網羅した「安全管理体制全般の見直し報告書」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、年度途中で中間見直しを行い、年2回の見直しを行うこととしております。



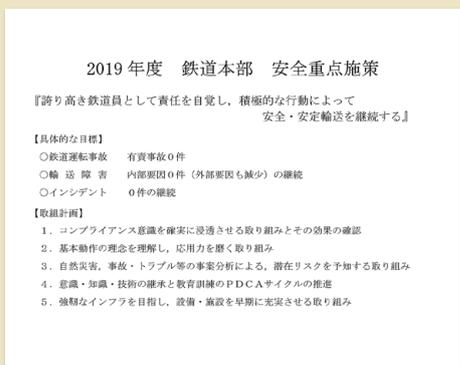
鉄道安全推進チーム

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



安全管理体制全般の  
見直し報告書

## 安全管理体制の見直し事項と課題

2019年度の安全管理体制全般の見直しを通じて、より安全管理体制を強固にしていくために、次のとおり取り組んでまいりました。

- ①全社員にコンプライアンス意識が浸透する取り組みを継続的に実施してまいります。
- ②鉄道の安全を守るため、社員一人ひとりが安全・安定輸送に対する意識を高め、日常の作業が常に事故につながる恐れがあることを理解し、基本作業を確実に実践する取り組みを継続してまいります。
- ③従来からの事案分析や教育訓練などの取り組みのほか、自部署のみならず、お互いの業務に関心を持ち、日常業務の中に潜む小さな事故の芽も共有し、トラブル等を未然に防いでいく取り組みを強化してまいります。



## 2 安全対策の実施状況

2019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、中長期的視点から設備投資を継続的に実施しており、2019年度実績では、総額約226億円の投資を行いました。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、約190億円で、これは投資総額の約84%にあたります。



### ◆自然災害対策

#### 地震対策

##### ① 耐震補強工事

高架橋柱の耐震補強工事について、2019年度は平和島駅構内、弘明寺～上大岡駅間を施工しました。2020年度以降は、新馬場駅構内、平和島駅構内の高架橋柱を進めてまいります。



▲鮫洲～立会川駅間



▲弘明寺～上大岡駅間



▲京急久里浜～YRP野比駅間

##### ② 法面防護工事

法面防護工事を推進しており、2019年度では、横須賀中央～県立大学駅間上り線側および安針塚～逸見駅間上り線側にて工事を完了し、追浜駅構内上り線側で工事を進めています。

今後も、定期的実施している検査の結果に基づき、計画的に法面防護工事を推進してまいります。

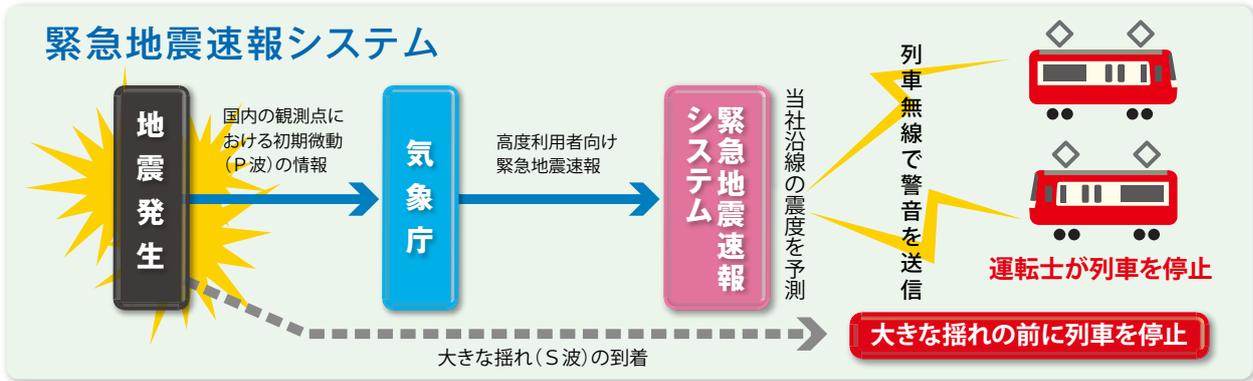


▲横須賀中央～県立大学駅間  
上り線側(施工後)

##### ③ 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と思われる場所に緊急停止させる「緊急地震速報システム」を2006年8月に設置し、稼働させております。





※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信するため、一般向けの緊急地震速報の情報とは異なる、迅速性に優れた高度利用者向け緊急地震速報の情報を利活用しております。

## その他の自然災害対策

### ① 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～京急田浦駅間下り線側土砂崩落箇所と類似した斜面(沢状地形)では, 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継続的に監視しております。





#### 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」を締結しています。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。

また、11月5日が「津波防災の日」とされたことを踏まえ、津波避難誘導訓練を実施しています。※訓練の様子については、P13をご参照ください。



▲金沢文庫現業事務所 外観

#### ⑤ 津波に関する警報等発令時の列車運転等の取扱要領の制定

自治体のハザードマップによると、当社沿線において津波浸水エリアが多くあることから、津波による浸水が予想される場合、適切な運転規制、避難誘導等による旅客の安全を確保する目的で制定しました。この取扱要領に基づき、浸水が予想される区間には、乗務員や線路内で作業する係員にも明確にわかるよう、津波浸水区間表示板を設置したほか、円滑な避難誘導の参考とするため京急乗務員用防災マップを作成し、全乗務員と全駅に配備しています。

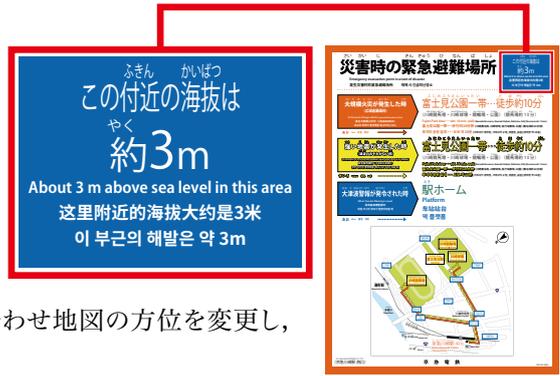


### お客さま対応の充実

#### ① 災害時の緊急避難場所の案内図を全駅に掲出

東日本大震災の対応を踏まえ、2011年度から大規模火災が発生した場合、強い地震が発生した場合、大津波警報が発令された場合の緊急避難場所の掲出を全駅に行いました。

さらに、案内図掲出場所の海拔を表示、各自治体の広域避難場所の変更に伴って修正を随時行うとともに、近年、訪日外国人が増加傾向にあるため、4言語表記および掲出場所に合わせ地図の方位を変更し、わかりやすい案内図に変更いたしました。



#### ② 帰宅困難者向け備蓄品の配備

大規模災害発生時において、帰宅が困難になったお客さま向けに備蓄しており、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したほか、2015年度から、非常用トイレについても追加配備しました。

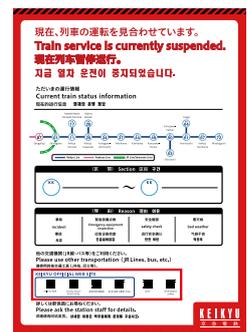
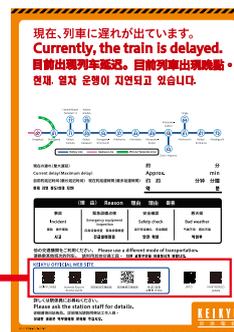
#### ③ 災害発生時の対応に関するポスターの作成

悪天候や地震のときの運行について、お客さまに周知するため、2019年度から4言語表記のポスターを作成し、車内に掲出してあります。



#### ④ 運転見合わせや遅延時の4言語に対応したご案内掲出

運転見合わせ(2018年度開始)や遅延(2019年度開始)が発生した場合には、運行していない区間・遅延している時間およびその理由を4言語で掲出しております。なお、掲出物には、当社ホームページ、JNTO(日本政府観光局)、NHK WORLD JAPANのQRコードを載せ、訪日外国人のお客さま自身でも情報収集のしやすい環境を提供しております。





### ⑤ 悪天候や地震のときの運行に関する小冊子の作成

強風や大雨時における鉄道の速度規制や、地震発生時における鉄道の運行(対応)、また、ダイヤが乱れたときの運転調整や振替輸送をまとめた小冊子を、2019年度から4言語表記で作成し、各駅のリーフレット置き場へ配置しております。



### ⑥ 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、羽田空港第3ターミナル駅、羽田空港第1・第2ターミナル駅、京急川崎駅、京急鶴見駅、京急新子安駅、京急東神奈川駅、横浜駅、上大岡駅、金沢文庫駅、金沢八景駅、京急久里浜駅の13駅に設置しております。



### ⑦ 駅案内用タブレット・翻訳機能付メガホンの導入

お客さま対応の充実を図るため、駅案内用タブレット端末を全駅に導入しています。(72駅106台)

ダイヤ乱れ等の際に、列車運行情報(TID)を駅係員が把握し、適切なお案内を可能にしました。また、増加する訪日外国人のお客さまに対しても適切なお案内ができるよう、翻訳や路線検索アプリを活用しているほか、4言語同時翻訳機能付メガホンを導入しました。



### ⑧ 京急線アプリの配信

京急線アプリでは、「列車の運行情報」や「時刻表」、「乗換案内」などの情報提供をするとともに、ダイヤ乱れ時の移動をサポートする便利な機能、「迂回ルート検索」、「列車走行位置表示」、駅構内の混雑状況を確認することができる「駅視-vision」も追加し、お客さまに安心して鉄道をご利用頂けるよう努めております。また、当社と接続する他社線の「時刻表」や「列車走行位置情報」の提供を相互に行う、他社線アプリとの連携も実現しました。



▲京急線アプリ初期画面



▲迂回ルート検索画面



▲列車走行位置表示画面



▲混雑状況画面

### ⑨ 乗務員用タブレットの導入

車内放送およびお客さま対応の充実を図るため、乗務員用タブレット端末を導入しています。(3乗務区240台)

ダイヤ乱れ等の際に、列車運行情報(TID)を車掌が把握し、ご案内に活用しています。また、英語による乗換案内・啓発放送・異常時放送に対応した簡易放送アプリを活用し、増加する訪日外国人のお客さまに対しても適切なお案内に努めております。





## ◆ 防犯・鉄道テロ対策

### ① 女性専用車の導入

当社では、社会情勢等を考慮し、お客さまのニーズに応える鉄道であるべきという観点から、平日朝ラッシュ時間帯の品川行き快特(金沢文庫までは特急)列車6本の先頭車両1両を女性専用車として運転しております。

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



### ② こども110番の取り組み

全駅において、トラブルに巻き込まれた被害児童のための緊急避難協力所として、警視庁・神奈川県警察と協力し、「こども110番」の取り組みを実施しております。この取り組みは、駅だけでなく京急グループの各店舗や営業所とともに実施しております。

また、全国の鉄道事業者で取り組んでいる「こども110番の駅」の取り組みも、あわせて行っております。



▲「こども110番」ステッカー (左) 東京都内、(右) 神奈川県内

▲「こども110番の駅」ステッカー

### 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。2019年度末時点で848台設置しており、今後も増設を予定しております。

また、羽田空港第3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。



### ④ 駅係員・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るとともに、全線各駅に防犯対策品を配備しております。



### 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。



### 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。

**お願い**  
**特別警戒実施中**

京急では、テロ防止対策として、電車内や駅構内の特別警戒を実施しております。電車内や駅構内で不審物を発見された場合は、駅係員・乗務員または巡回中の警備員・警備員にお知らせください。お客様のご協力をお願いします。

**Request STRICT GUARD IS UNDERWAY**  
We are keeping a strict guard over trains and stations as anti-terrorism measures. Please inform the railway personnel or patrollers of any suspicious objects you find in trains or at stations. Your cooperation is appreciated.

**부탁드립니다 특별경계 실시중**  
계이급에서는 테러방지대책으로, 전차내와 역 구내의 특별경계를 실시하고 있습니다. 전차 안에서 역 구내에서 수상한 물건을 발견하신 경우에는 역무원, 승무원 또는 순회 중인 경찰관이나 경비원에게 알려주세요. 고객여러분의 협력을 부탁드립니다.

**请注意 特别戒备实施中**  
京急急行線、为了防止恐怖分子的破坏行为，在电车内、站内，实施特别戒备。如在站内、电车内发现不明来历的物品，请与站内工作人员、乘务员或巡警、警务人员联系，希望您能跟我们合作。

京浜急行電鉄株式会社  
Keihin Electric Express Railway Co., Ltd.



## ◆ 緊急時対応の体制

当社では、万一の事故発生に備えて、緊急時の体制を備えており、実際に事故が発生した場合に機能するよう、日ごろから整備や訓練を行っております。

### ① 緊急自動車の配置

鉄道の事故や災害の応急作業は、緊急性を要する場合がありますので、道路交通法に定める緊急自動車の指定を受けた車両を沿線に12台配備し、緊急事態に備えております。



### ② 緊急時支援活動用ワッペン

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 簡易ライト・LEDランタンの配備

万一、災害・事故や停電等が発生した際に、夜間の駅間やトンネル内で停止した列車より、お客さまの避難誘導を考慮し、2016年4月に簡易ライト、2017年3月にLEDランタンを全線各駅に配備いたしました。



▲簡易ライトおよびLEDランタン



▲駅間におけるLEDランタン(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、すべての駅および沿線の駅間距離の長い場所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避難誘導経路の整備

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、全線各駅に配備しております。この資料は、沿線の警察署・消防署へも情報提供しております。



### ⑥ 動画伝送システム

事故および自然災害発生時における現場の状況をリアルタイムに対策本部等で確認することができる動画伝送システムを備えております。



## ◆ 総合司令所

### ① 運輸司令

運輸司令には、当社線全線の列車運行状況のほか気象情報等の各種情報をリアルタイムに表示できる運行表示盤(大画面モニタ)を設置し、安全・安定輸送に努めています。



### ② 施設司令

施設司令には、当社線全線の列車運行と各駅の電気設備等に必要なた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板を設置しており、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ます。



### ③ 旅客サービス司令

旅客サービス司令では、列車運行・駅営業における様々な情報を集約し、列車の運行に関する情報をお客さまに随時提供しているほか、状況に応じて各駅へ取り扱いについての指示を行っています。また、イブニング・ウィング号やモーニング・ウィング号、ウィングシート車の運休時の対応を行っています。さらに、当社主催の各種イベントのほか、沿線各地で行われるイベントの情報を集約し、各駅への情報共有およびお客さまへの情報提供に努めています。



## ◆ 対策本部室

### ① 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整備しております。なお、この対策本部室は総合司令所のほか、本社にも設置しております。

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。また、大規模災害時に別途設置される危機対策本部等との情報共有を図るため、2017年度からテレビ会議システムを導入しました。



▲総合司令所対策本部室



▲本社対策本部室

### ② 警視庁緊急時直通電話・衛星電話・JR電話(鉄道電話)、有事への備え

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年度より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も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。

さらに、弾道ミサイルの飛来時などに迅速に対応するため、国からの緊急情報等を専用回線を利用して受信する緊急情報ネットワークシステム(エムネット)を総合司令所・本社対策本部室ほか1か所に導入し、有事に備えております。





## ◆ 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である大師線連続立体交差事業のうち、段階的整備区間として、東門前駅付近～小島新田駅付近の約980mの区間を、2019年3月に地下へ切替えました。これにより、4か所あった踏切道のうち産業道路第1踏切道（東京大師横浜線）を含む3か所が除却され、東門前第2踏切道が廃止されたことで、踏切事故の解消や、道路交通の円滑化が図られました。なお、廃止された東門前第2踏切道については、川崎市により跨線人道橋を整備し、2019年9月に供用開始しました。

また、新たに地下駅となった大師橋駅では、お客さまに安心してご利用いただけるよう、火災対策設備などの安全対策を実施しました。

2020年度は、引き続き地上部の鉄道施設の撤去工事や、大師橋駅の駅舎工事などを施工してまいります。

※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。



▲ 跨線人道橋整備状況



▲ 地下区間列車運行状況



### ② 品川駅付近連続立体交差事業

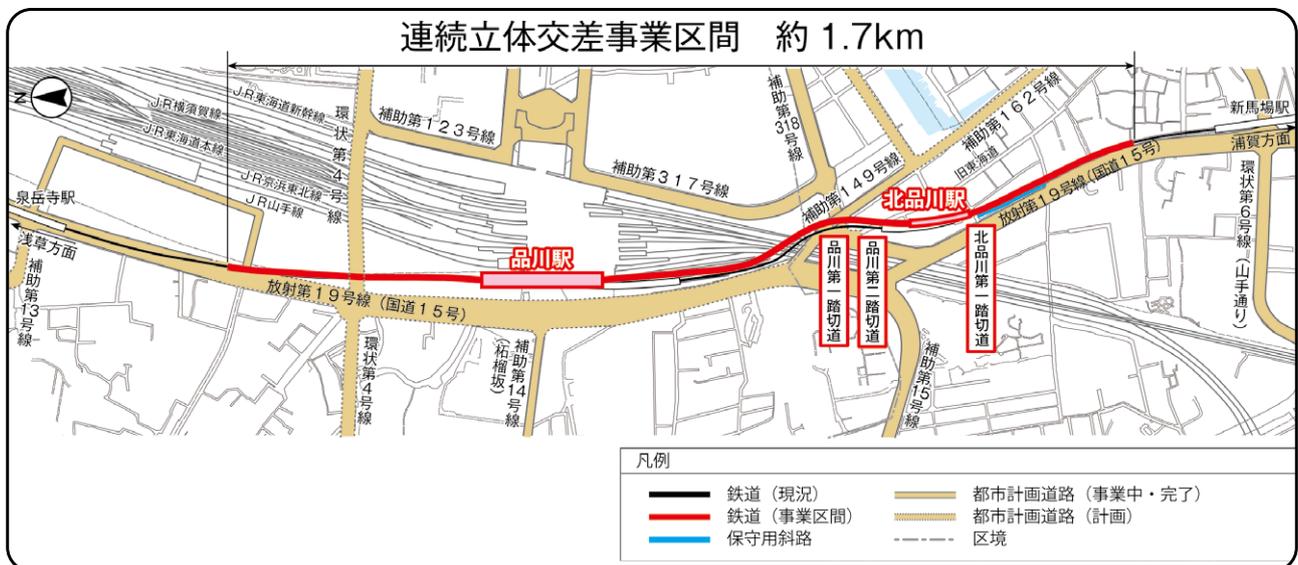
泉岳寺～新馬場駅間においては、品川第1踏切道（ハツ山通り）をはじめとする計3か所の踏切道が存在し交通渋滞の要因となっております。そのため、東京都の都市計画事業として同区間を高架化し、3か所の踏切道を除却いたします。

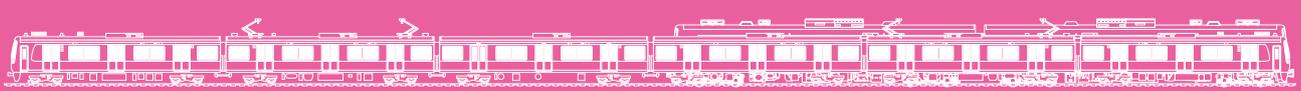
また、品川駅の地平化および2面4線化を図り、利便性および安全性の高い駅へと再編いたします。

2020年度は、都市計画の手續きとして、同区間の連続立体交差事業に関する事業認可の告示がなされ、詳細設計を進めるとともに、早期事業完了に向けて工事着手いたします。

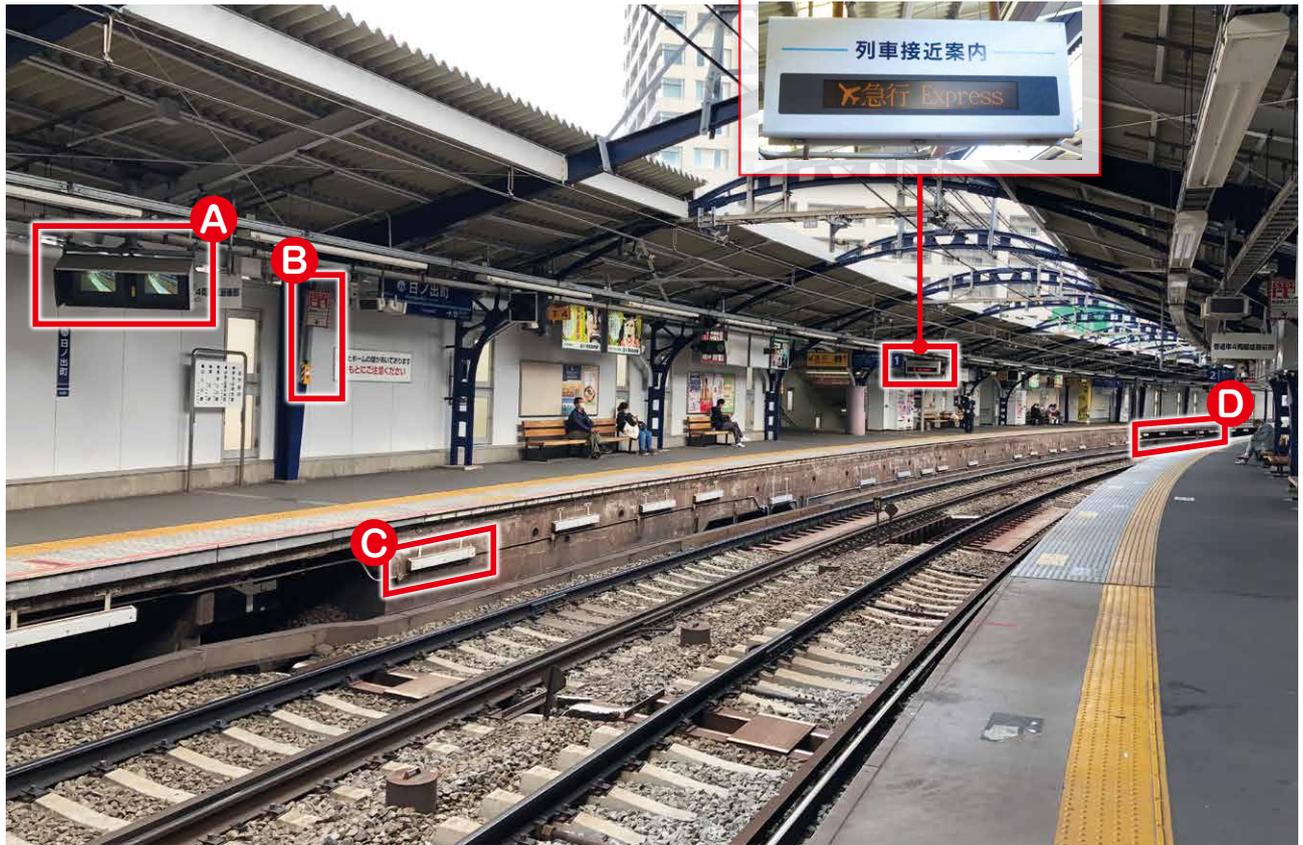
※連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。

#### 平面図





## ◆駅の安全対策



### Ⓐ 監視カメラ (ITV)・乗降視認性向上板の設置

車掌がドア操作時に安全を確認しやすいように監視カメラ (ITV)、乗降視認性向上板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全駅に設置し、事故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。なお、2017年度より、お客さまからの申告等に即時対応を可能とするため、駅事務室内にも非常停止ボタンを順次設置しております。



### Ⓒ 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、2019年度末現在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ですぐ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。





## ■ 内方線の設置

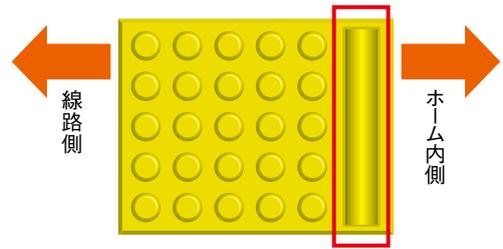
内方線の設置が必要な全ての駅への設置が完了しています。



▲上大岡駅 下りホーム



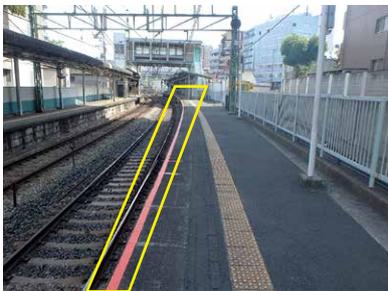
▲京急久里浜駅 下りホーム



▲内方線付きJIS規格点状ブロック

## ■ CPライン(Color Psychology)の設置

ホームの先端に赤いラインを明示し乗降時のお客さまの注意喚起を図るため、「CPライン」を設置しています。2019年度末現在、10駅に設置しております。



▲北品川駅 上りホーム



▲鶴見市場駅 上りホーム



▲横須賀中央駅 下りホーム

## ■ 品川駅下り1番線整列位置の変更

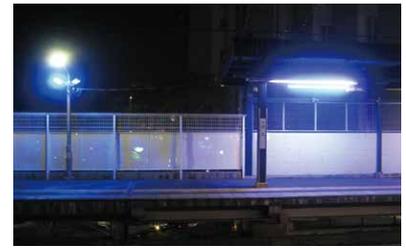
品川駅下り1番線の整列位置は従来「泉岳寺または品川駅始発の快特・特急列車」と「都営線からの快特・特急および羽田空港行列車」の2種類としておりましたが、誤乗車やお客さま同士の接触事故を防止し、安全にご乗車いただくため、「横浜方面への都営線からの快特・特急」「羽田空港行きのすべての列車(エアポート快特・快特・エアポート急行)」「横浜方面への泉岳寺・品川始発の列車と品川で後ろ4両増結される車両」「普通列車」の4種類に変更いたしました。





### ■ 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、2019年度末現在で、21駅、5か所の踏切道に設置しております。



### ■ 「いのちの電話」看板の設置

駅ホームでの自殺抑止の一環として、一般社団法人「日本のいのちの電話連盟」のご協力を得て、全駅ホーム端部に、相談窓口の看板を設置しております。



### ■ 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。

※2019年度は、21人のお客さまを救護する際に使用しました。  
※全駅の係員が普通救命講習を受講しております。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、羽田空港第3ターミナル駅、羽田空港第1・第2ターミナル駅、大師橋駅においては、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

穴守稲荷駅から先のトンネル区間については、浸水対策として、トンネル入口部に、浸水防止扉を設置しております。天空橋駅地上入口についても、浸水対策として防水シートを設置しております。

2016年度から、大鳥居駅の大雨による浸水対策工事に着手し、大鳥居駅(西口・東口)地上出入口の防水シャッターの設置が完了しております。

2018年度から、大鳥居駅トンネル入口(京急蒲田方、羽田空港第1・第2ターミナル方)の浸水防止扉設置工事に着手しました。

2020年度は引き続き、大鳥居駅トンネル入口の浸水防止壁設置工事を実施して、浸水対策を進めていきます。



▲大鳥居駅西口(シャッター開)



▲大鳥居駅西口(シャッター閉)



## ■ ホームドアの設置

2010年度に羽田空港第3ターミナル駅にホームドアを初導入し、以来2019年度までに羽田空港第1・第2ターミナル駅、京急蒲田駅、横浜駅および上大岡駅にホームドアを導入いたしました。ホームドアは、久里浜工場にて搬入を行い、終列車後に営業車両を使い設置駅まで運搬を行います。また、終列車後から始発列車までの短時間にホームドアの設置作業を行うため、あらかじめ取り付け位置に近い場所で積み降ろしを行うなど、効率よく作業を行います。今後、2020年度中に京急川崎駅のホームドア設置を進めてまいります。



▲京急蒲田駅



▲横浜駅



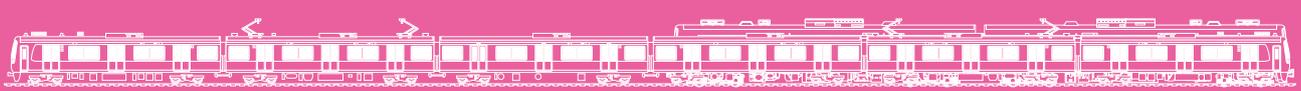
▲上大岡駅

## ■ 曲線ホームの隙間対策

曲線のホームでは、直線のホームに比べて隙間が広がってしまいます。2019年12月川崎大師駅上りホームに、隙間対策としてホームの先端にクシゴム(赤いゴム)を設置いたしました。

設置後の状態を確認し、各部署と連携を図り2020年度も引き続き、曲線ホームの隙間対策を進めてまいります。





## ◆車両の安全対策



### Ⓐ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。



### Ⓑドア注意ステッカー・ドア先端部の黄色表示

2012年度から全車両に、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・快適性に配慮しています。



### Ⓒ非常通報器

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、2019年度末現在、全車両790両に乗務員との通話が可能な非常通報器を設置しております。





### ■ 非常装置のご案内ステッカー

車内に設置されている非常事態を通報する「非常通報器」や、非常時に使用する「消火器」の位置を表したステッカーをドアの上部に貼付しています。



### ■ 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、2019年度は14両導入したほか、現有車両についても、車体や客室設備の更新・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います。

- 2019年度 新造 新1000形 14両
- 更新 新1000形 8両



▲新1000形

### ■ 列車無線電源二重化

非常事態を知らせる列車無線の発報信号動作中に、列車無線装置への電源が遮断された場合には、自動で予備電源(充電電池)に切り換わる装置を全乗務員室に装備しております。

### ■ 携帯型列車無線機

運輸司令と乗務員との間で通話ができる列車無線装置については、通話音質の向上を目的に導入した、空間波列車無線装置(SR)に対応した携帯型列車無線機の使用を2016年6月より開始しました。



▲訓練で使用した様子(SR)

### ■ 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。

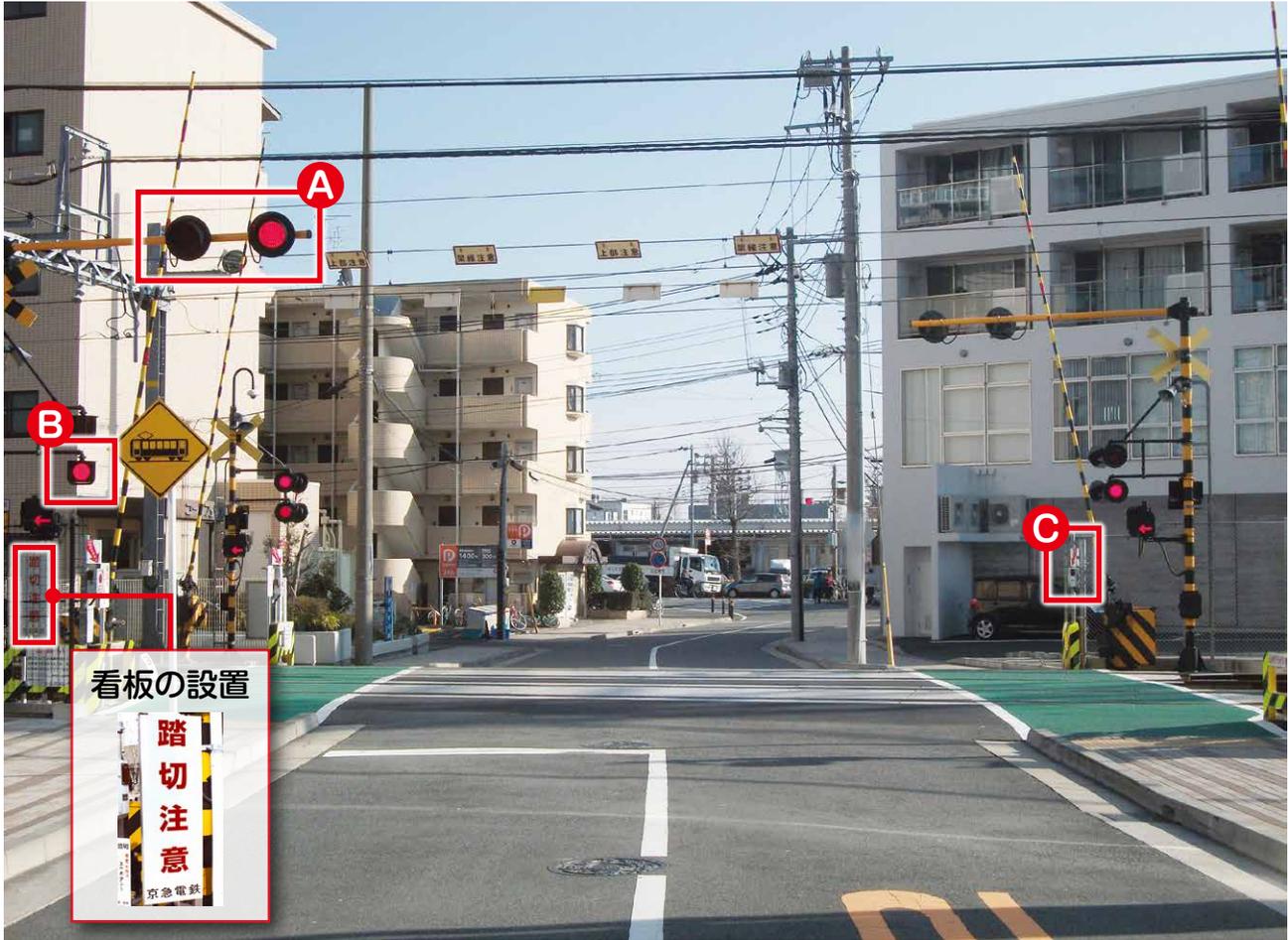
また、転落防止幌が設置できない先頭車両同士が連結した場合における、ホームから連結部分への転落防止対策として、警報音と音声で注意を促す装置を新1000形4両編成に装備しております。



▲転落防止幌



## ◆踏切道の安全対策



### Ⓐ オーバーハング型警報機

踏切道を通行する自動車や歩行者が遠くからで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

どの角度からで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列車の運転士に知らせることができるボタンであり、全ての踏切道に設置しています。また、非常ボタンの取付位置を分かり易くするため、表示板も設置しています。





### ■ 警報機・遮断機

当社線にあるすべての踏切道(86か所)に設置しております。



### ■ 踏切道監視カメラの設置

踏切道における事故防止と異常時における状況確認を迅速に行うため、すべての踏切道に監視カメラを設置しています。



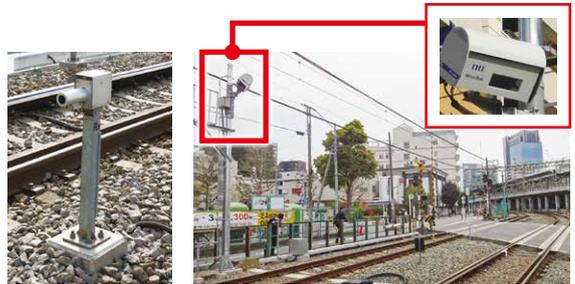
### ■ 発光信号機

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赤色灯の明滅により、列車の運転士に対して異常を知らせるための信号機でありすべての踏切道に設置しております。



### ■ 障害物検知装置

自動車が通行する踏切道において、立ち往生を自動的に検知する装置を64か所の踏切道に設置しています。なお、一部の踏切道では、検知機能を強化した三次元レーザレーダ方式を導入し、踏切道における安全性向上を図っております。



### ■ 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。



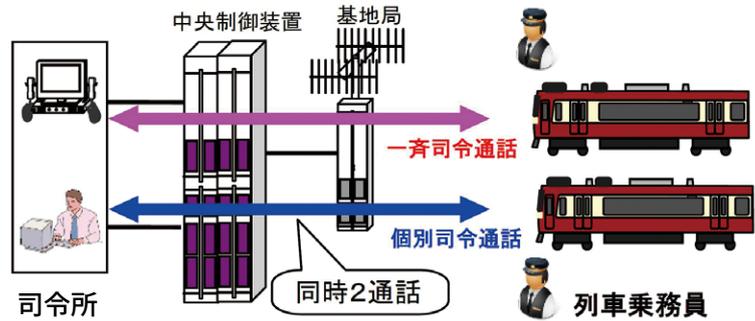


## ◆ 施設の安全対策

### ① 列車無線デジタルSRの導入

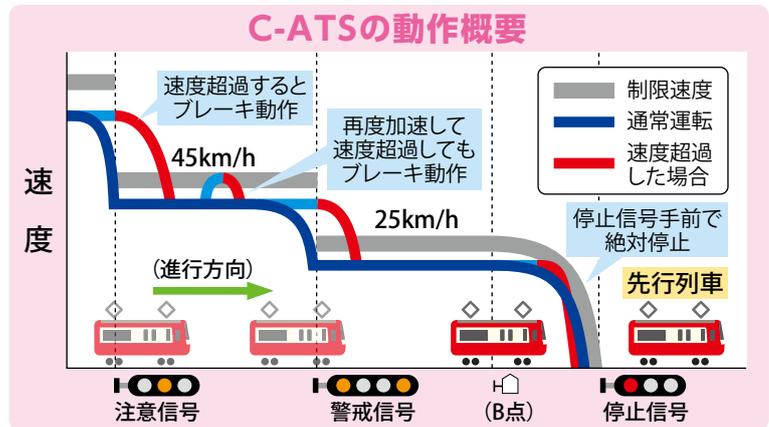
列車無線装置は、従来のIR(誘導無線)方式からSR(空間波デジタル)方式に改良を実施し、司令と乗務員間の通話音質の向上を図るとともに、今後は、乗務員に対して文字による情報伝達手段の導入に加えて、従来、1回線のみ通話機能を、2回線同時通話できるものとし、迅速な情報連絡が行えるようにしてまいります。

なお、非常時に周囲の列車に対して停止手配を執る防護無線についてもデジタル化を行い、より信頼度の高いシステムとしております。



### ② C-ATSの導入

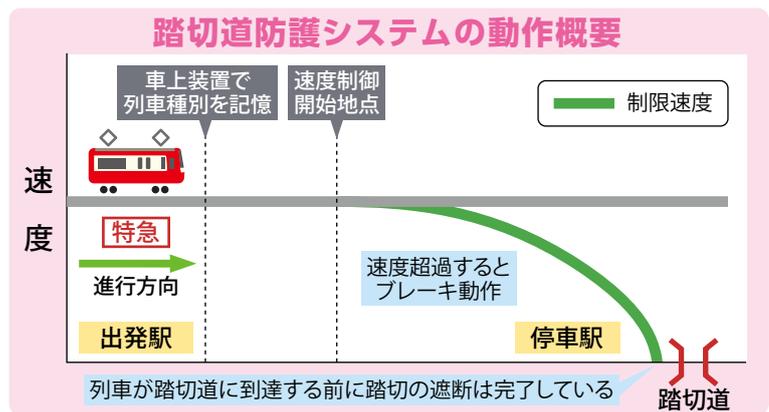
ATS(自動列車停止装置)は、運転士が誤って停止信号を現示する区間に進入しない様に、停止信号の手前に自動的に列車等を停止させるバックアップ装置です。1968年から導入した1号型ATSを更新し、2009年から運用を開始した高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証され、新幹線でも採用されている伝送方式を採用、それぞれの信号区間の制限速度に合わせてより細かい速度照査(スピードチェック)が可能になったほか、信号区間内を連続的に制御することができます。また、急曲線区間や分岐区間(ポイント)、線路終端部などでの速度制限にも対応し、保安度がさらに向上しました。



### ③ 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、踏切道に到達する前に踏切遮断機の遮断が完了す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、②をご参照ください。



### ④ 運行管理支援システムの導入

当社線の各駅における信号取扱業務を、自動進路制御機能などで支援する運行管理支援システムを導入し、更なる運転保安度の向上と安全・安定輸送の維持を図っています。



▲運行管理支援システム(運行支援卓)



### 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、レール削正車などの保守用車も配備しております。



▲軌道検測車

### ⑥ 脱線防止レール・脱線防止ガード

曲線などにおける脱線を防止するため、一般的な基準より厳しい基準とし、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

### ⑦ 線路の改良・交換

軌道の強化と乗り心地の向上のためにレールの重量化(長さ1m当りのレール重量を50kgから60kgに交換)を行うことにより、線路の改良を推進しております。また、軌道の安全を図るため、定期的に打音検査を実施するほか、全線にわたりレール・まくら木・分岐器交換、および機械による道床(碎石)交換等を計画的に実施しております。

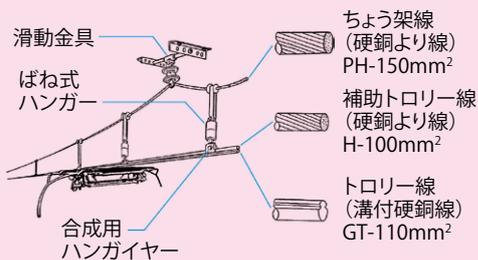


▲PCまくら木交換

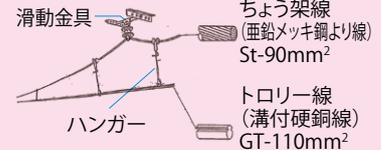
### ⑧ 合成電車線の導入

電車へ電気を送る電車線は、一般的にはシンプルカテナリー方式を採用していますが、災害時の電車線断線事故を防止するため、当社では補助トロリー線をトロリー線の上に添えて電氣的・機械的に2本の電線を一体化させた、当社独自の合成電車線を採用しております。今後も合成電車線への更新工事を順次進め、列車の安全・安定輸送を図ってまいります。

#### 合成電車線



#### シンプルカテナリー



## ⑨ 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。また、電車線設備を落雷の直撃から守るため梅屋敷～雑色駅間・京急蒲田～糎谷駅間に架空地線を設置しています。



## ⑩ 監視カメラ(ITV)の増設・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(ITV)用モニタを54駅400台設置しております。なお、順次カメラおよびモニタの増設・更新を行い、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。

2019年度は、横須賀中央～県立大学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)を設置しています。また、車輪止めのかけ忘れおよび外し忘れを防止するため車内に確認装置を整備しております。



▲ハンドスコッチ



▲ハンドスコッチ格納表示灯



# ③ 神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた対応について

2019年9月5日(木)11時43分頃に神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故により、ご利用のお客さま、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。

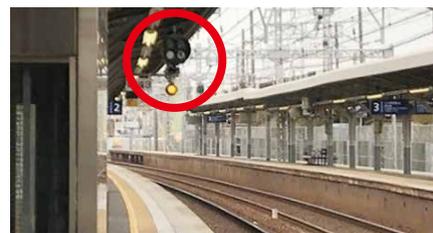
## 【事故概要】

- 該当列車 下り 快特 三崎口行 8両編成
- 状況 山側から侵入してきたトラックの荷台部分に列車が衝突、周辺設備を損傷させながら1～3号車が脱線
- 乗車人数 約500人
- 運転再開 復旧作業および安全確認が完了したことにより、  
9月7日(土)13時13分に上下線とも運転を再開(徐行運転を継続中)

## ◆事故発生後における緊急再発防止対策

### ① 運転士作業基準の見直し【担当:運輸営業部】

発光信号機現示時のブレーキ操作について、従来の「発光信号現示があったときは、すみやかに停止すること。」から「発光信号の現示があったときは直ちに非常ブレーキを使用して停止すること。視認した発光信号機の外方に確実に停止できる場合のみ、常用ブレーキの使用も可とする。」に変更しました。



### ② 発光信号機の見通し距離調査を実施【担当:施設部】

発光信号機の設置ルールを余裕を持った距離に変更しました。



### ③ 発光信号機の増設【担当:施設部】

発光信号機の見通し距離調査を実施し、視認性を向上させるため、増設しました。



▲神奈川新町第1踏切道(下り線)に対する発光信号機の増設等

### ④ 「大型自動車に対する交通規制」を要望【担当:施設部】

事故の一つの要因と考えられる大型自動車が踏切で右左折しにくい側道について、関係機関に対し「大型自動車に対する交通規制」を要望しました。

## ◆今後の対応について【担当:安全推進部】

この度の列車脱線事故の教訓から安全性向上のため、ハード面ではさらなる安全設備の充実を図り、ソフト面ではヒヤリハット報告に対する進捗・対応状況等、フィードバック管理を徹底してまいりました。また、部署の垣根を越えた繋がりをもさらに強固なものにするとともに、事故の芽を摘む感性を磨き、さらなる安全風土の構築に取り組むよう進めてまいります。



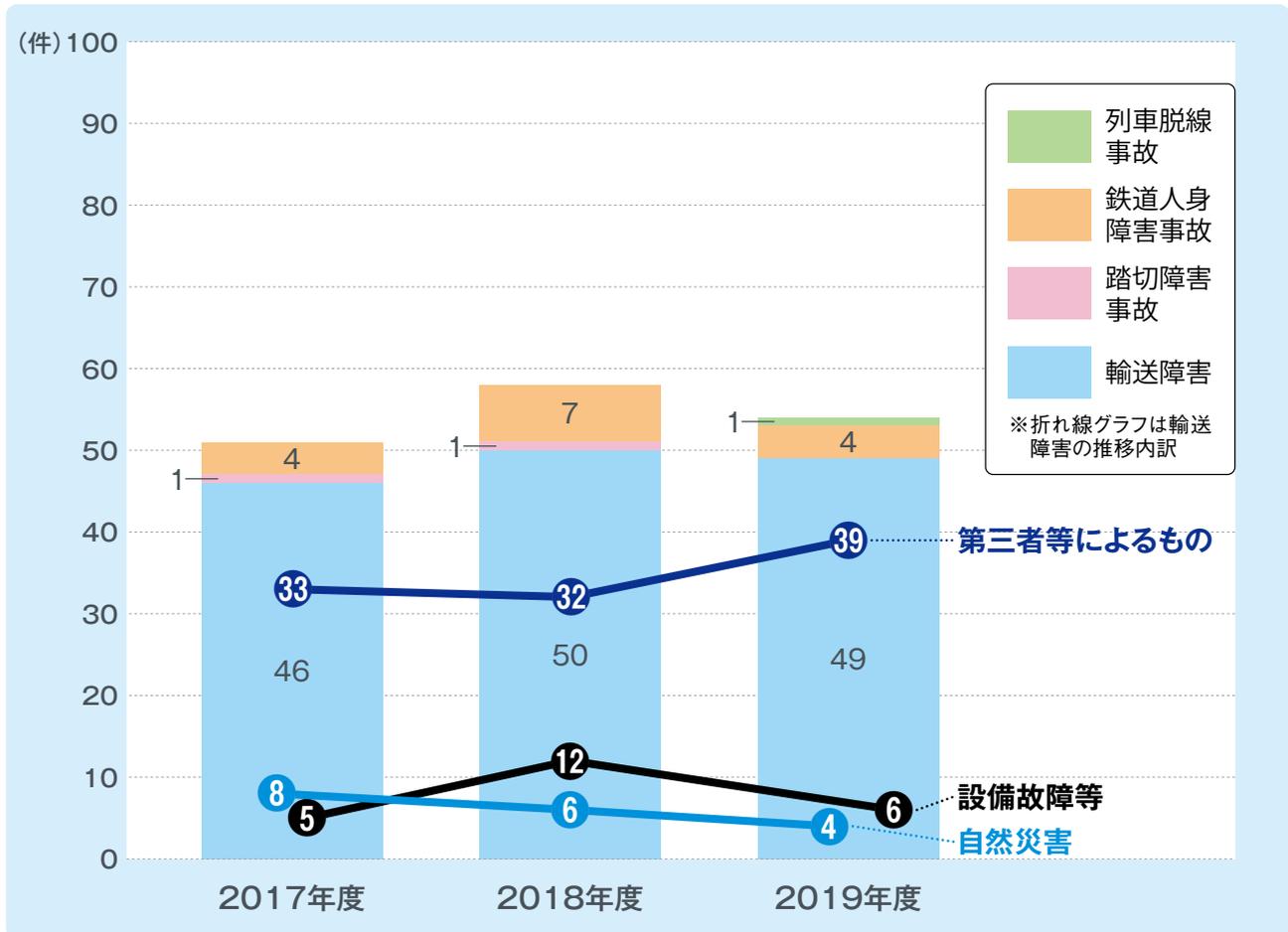
## 4 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

2019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。

さらなる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」「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。

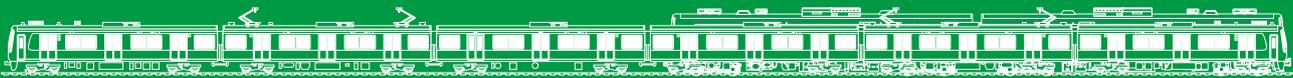
※インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

### 鉄道運転事故・輸送障害

2019年度の鉄道運転事故は、神奈川新町第1踏切道での列車脱線事故が1件、旅客や公衆が誤って列車と接触したこと等による鉄道人身障害事故が4件(2018年度は7件)発生し、踏切障害事故は、0件でした。また、輸送障害については、49件(2018年度は50件)と横ばい傾向にあります。

### インシデント

2019年度のインシデントは、0件でした。



# 5 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、安全対策を数多く実施しております。

## ◆お客様からのご意見による改善例

### 乗車目標フロアシートの設置

お客様からのご意見を受け、全駅を目標に「乗車目標フロアシート」の設置を進めています。



### ■ 「歩かずに2列でご利用ください」フロアシート

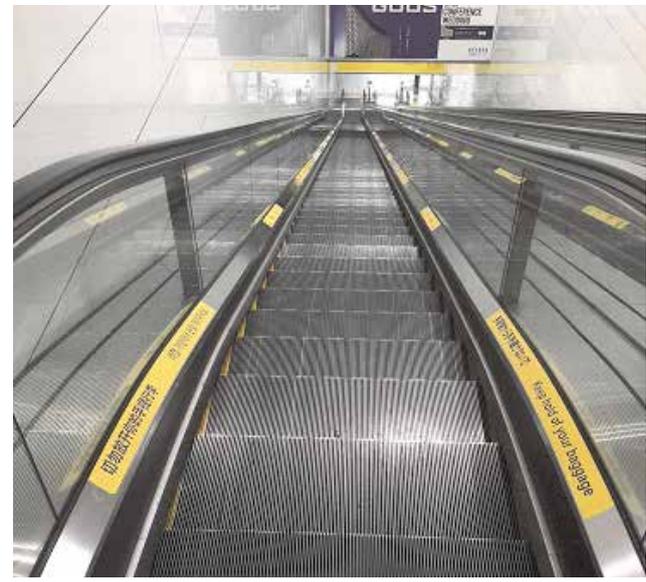
エスカレーターにおける手荷物の落下やお客様同士の接触による転落事故等を防止する目的で、エスカレーター設置駅の乗降口に設置しました。4言語を用いて、エスカレーターでの「歩かずに2列で利用」を積極的に推進しています。



▲羽田空港第1・第2ターミナル駅

### ■ 羽田空港第3ターミナル駅「手荷物から手を離さないで」フロアシート・シール

羽田空港第3ターミナル駅は大きな手荷物をお持ちのお客様がご利用されるため、エスカレーターから荷物が落下すると危ないというご意見があり、「手荷物落下注意」のフロアシート・シールを設置いたしました。





## 6 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、京浜急行電鉄(株)久里浜工場を会場として、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。



#### 踏切道の非常ボタン操作体験

踏切道内に取り残された人や車両を発見した場合に、躊躇せず非常ボタンを押していただき踏切事故を未然に防ぐことを目的に、京急ファミリー鉄道フェスタにおいて模擬踏切非常ボタンを設置し、一般の方々にボタンを押していただく操作体験を実施しました。また、2020年1月に京急グループ本社1階にオープンした京急ミュージアムにも設置しました。

なお、登校途中の小学生が、踏切道内で立ち往生している自動車に気づき、非常ボタンを押し、事故を未然に防ぐ事例がございました。



勇気ある行動に対して、後日、駅長が小学校へお礼に伺いました。

今後も、踏切事故防止活動の推進に努めてまいります。





## 行政・鉄道事業者協力キャンペーン



①「駆け込み乗車防止」キャンペーン  
2019年4月1日(月)～4月30日(火)



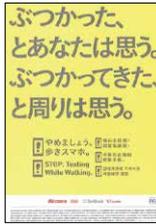
②「ベビーカー利用に関する」キャンペーン  
2019年5月1日(水)～5月31日(金)



③「みんなで手すりにつかまろう」キャンペーン  
2019年7月22日(月)～8月31日(土)



④「声かけ・サポート」運動強化キャンペーン  
2019年10月7日(月)～11月30日(土)



⑤「やめましょう、歩きスマホ」キャンペーン  
2019年11月1日(金)～11月30日(土)



⑥「プラットホーム事故0(ゼロ)運動」  
2019年12月1日(日)～2020年1月10日(金)

## ◆ご利用のお客さまへお願い

### 声かけ・サポートにご理解・ご協力をお願いします

当社では、お客さまに安心してご利用いただけるよう、お困りの方に対してお声かけに努めております。ご利用のお客さまにも、お困りの方に対して、お声かけのご協力をお願いします。

2019年度は、視覚障がいのあるお客さまから感謝のお言葉をいただいたほか、ホームからの転落事故や、振込め詐欺被害などを未然に防止することができました。

### 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

### 黄色い点状ブロックの内側をお歩きください

### エスカレーターでは歩行せず手すりにつかまってください

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いたします



### 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、P24をご参照ください。





## 踏切道内に閉じ込められた人や車を発見した場合は、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、P30をご参照ください。



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

## 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

## 計画運休について

台風などにおける「計画運休」については、安全確保が絶対ではありますが、極力、輸送を確保いたします。やむを得ない場合には、計画的な運休を実施いたしますが、事前にホームページ等で情報提供を行います。運転再開にあたっては試運転列車などにより安全確認を実施した後、運転を再開いたします。

## ◆日常の安全確保のための作業にご理解・ご協力をお願いします

鉄道の安全を支えていくには、日常のメンテナンスが欠かせません。沿線にお住まいの皆さまには、ご迷惑をおかけすることもございますが、鉄道の安全の確保に大切な作業を行っておりますので、ご理解・ご協力をお願いします。

## ◆新型コロナウイルスの感染予防に関する取り組み

### 駅設備や電車車内での対策

- 定期消毒作業(抗菌剤によるコーティング・消毒液による清掃)  
駅設備：自動券売機・自動改札機・待合室・階段手すりなど  
電車車内：手すり・つり革
- アルコール消毒液の設置
- 改札カウンターおよび待合室の自動ドア開放による換気
- 呼び出し用インターホン、飛沫対策シールド等の設置
- 全てのトイレにハンドソープ設置
- 外気導入空調による車内換気
- 車庫線での全ドア開けによる車内換気
- 感染予防をお願いする放送



▲車内消毒作業



▲駅設備消毒作業

### 当社従業員の取り組み

- 自らも感染しない、感染させない行動
- マスクの着用
- 手洗い、手指消毒の徹底
- 駅事務室各所の消毒

(2020年6月現在)



▲改札シールド



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 9:00～19:00 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 鉄道本部安全推進部