

平成18年度

鉄道安全報告書



京浜急行電鉄株式会社

※この安全報告書は、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。

※この資料の内容は、平成18年度の状況を記載しております。

目次

▶ ごあいさつ	1
▶ 安全に関する基本的な事項と目標	
安全に関する基本的な方針・鉄道本部事業方針	2
安全に関する行動規範・コンプライアンス指針	3
安全目標	4
▶ 安全管理体制とその方法	
鉄道安全管理規程・安全統括管理者・運転管理者	5
安全管理体制図	6
安全管理の方法	7
緊急時対応の体制	8
安全管理体制の継続的な見直しと改善	9
▶ 重点的にすすめる安全対策の内容	
▶ 安全対策の実施状況	
重点的にすすめる安全対策の状況	11
その他の安全対策の状況	15
国土交通省令等の改正に対する状況	21
安全対策への設備投資	22
社員教育	23
各種訓練の実施	25
安全に向けた各種試験の実施	26
▶ 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策	
鉄道運転事故等の種類について	27
鉄道運転事故・輸送障害・インシデント等の発生件数	28
インシデントの概要	29
▶ お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い	
警察・消防との共同訓練の実施	30
全国交通安全運動で小学生に啓発活動	30
ご利用のお客さまへのお願い	31
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
▶ お客さまからのご意見	34

ごあいさつ



京浜急行電鉄(株) 取締役社長

石渡 恒夫

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。

当社線は、一日延べ約30万kmを走行し、約118万人のお客さまにご利用いただいております。通勤・通学の足として、また沿線のお客さまはもとより羽田空港アクセスの輸送機関として、都市生活を支える重要な役割を担うべく、安全で快適な輸送サービスの提供に努めております。

当社にとりまして、安全は何よりも優先されるべき、最も重要な課題であると考えており、安全に対する投資や社員教育等に積極的に取り組んでおります。

設備面につきましては、高機能ATSへの更新工事を始め、京急蒲田駅付近および大師線の連続立体交差事業の推進、法面や高架橋の防災対策工事等を積極的にすすめております。これらの投資を行うとともに、継続的な点検、補修も確実に行うことで、より安全な鉄道が構築できると考えております。

また、社員の教育や研修によって、ヒューマンエラー等による重大事故の防止および社員の緊張感の持続に努めております。

鉄道は、運転、施設、車両等といった多くのセクションがあり、それらが複雑に連携して、鉄道事業というシステムが成り立っております。安全を総合的に把握し管理すべく、平成18年10月に鉄道安全管理規程を制定しました。当社では、この規程に基づき、安全性向上のための施策を、継続的な改善と見直しを図って行く「PDCAサイクル」の手法を用いて、高水準の安全管理体制の実現を目指しております。

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

安全に関する基本的な事項と目標

当社は、公共交通を担う企業として、安全の確保が事業運営の第一の課題であると考えております。

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、安全に関する基本的な方針と、これを受けて鉄道本部における事業方針を策定しておりますが、いずれもその基本は、安全の確保が第一であるとしております。

その他にも、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、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。

◆安全に関する基本的な方針・鉄道本部事業方針

安全に関する基本的な方針 (経営方針から抜粋した要旨)

- 安全対策が何よりも優先される
- 安全管理体制および安全に向けた取り組みの強化
- 具体的な施策の推進
 - 高機能ATS(自動列車停止装置)※の導入
 - 橋梁の改修・トンネル補修・法面防護などによる防災対策工事
 - 車両の代替新造・更新

鉄道本部 平成18年度 事業方針 (抜粋)

- 重点課題
 - 安全対策の強化
 - 事故防止および安全確認体制の強化
 - 災害の防止および発生時の対策強化
 - テロ対策の強化

※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

※高機能ATS(自動列車停止装置)については11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、取締役社長および社員の安全にかかわる行動規範を定めています。

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、京急グループ・コンプライアンス指針、京急グループ・役員および従業員行動基準を策定しております。また、それらの主旨を常に意識し行動できるよう、社員全員に指針および基準を印刷したカードを携帯させております。



京急グループ・コンプライアンス指針 (抜粋)

お客さまに対して

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

京急グループ・役員および従業員行動基準 (抜粋)

お客さまに対して

私たちは、常にお客さまの安全を最優先に考え、サービスや商品を提供します。

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

◆安全目標

当社の鉄道事業の運営にあたり、**鉄道安全管理規程に基づく管理体制を維持**し、安全意識の徹底を図っていきます。また**責任事故ゼロを継続**すべく、取り組んでまいります。

安全管理体制とその方法

当社では、従来から、取締役社長以下鉄道本部を中心に、鉄道の安全の確保に関する体制をとっておりましたが、平成18年10月改正鉄道事業法等が施行されたことを受け、鉄道安全管理規程を制定し、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

平成18年10月1日の改正鉄道事業法等の施行により、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ました。

当社では、これを受け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、国土交通省に届出しました。

(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 坂巻 武彦※

(4) 運転管理者
取締役鉄道本部副本部長兼運転車両部長兼総合司令所長 大塚 宏幸※

(5) 鉄道安全管理規程の主な内容

目的等

安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持および向上を図ることを目的としています。

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います。

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います。

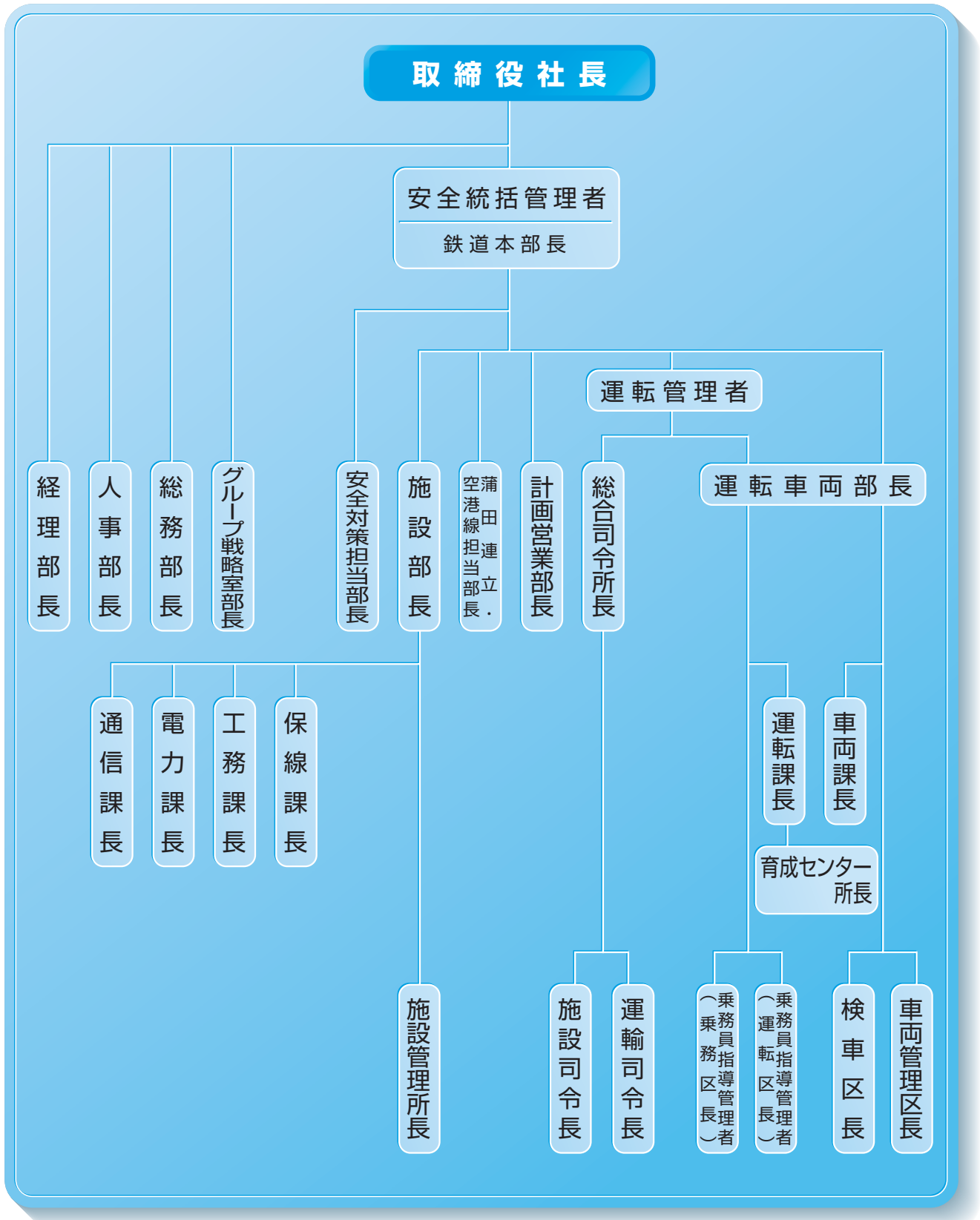
輸送業務にかかわる管理方法

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19年3月31日現在。平成19年6月28日付で、安全統括管理者は常務取締役鉄道本部長の大塚宏幸が、運転管理者は運転車両部長兼総合司令所長の亀卦川悟が選任されています。

◆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

これらの安全管理体制を、効果的に機能させるため、さまざま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に関する情報の共有化を図りながら、安全管理体制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。



■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始めとする、取締役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回し、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。



■総合司令所現業長会議

総合司令所長を中心として、運転・施設・車両等の各現業長等約40名が参加する会議を隔月で実施しており、現場の情報の共有化を図っております。



■改善提案制度

各職場における業務の向上・改善に関する提案を通じて、事故防止や労働安全衛生の改善を図っております。平成18年度では、「戸閉力弱め圧力測定治具の作成」、「簡易合成電車線用ハンガの改良」等の提案が、最優秀提案として表彰されました。



■鉄道安全管理規程説明会の実施

鉄道安全管理規程の制定に伴い、本社社員および現業長（ともに平成18年12月実施）を対象に説明会を実施し、周知徹底を図っております。



◆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、日頃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、この対策本部室が万一被災した場合を想定し、2か所に整備しています。



■緊急自動車の配置

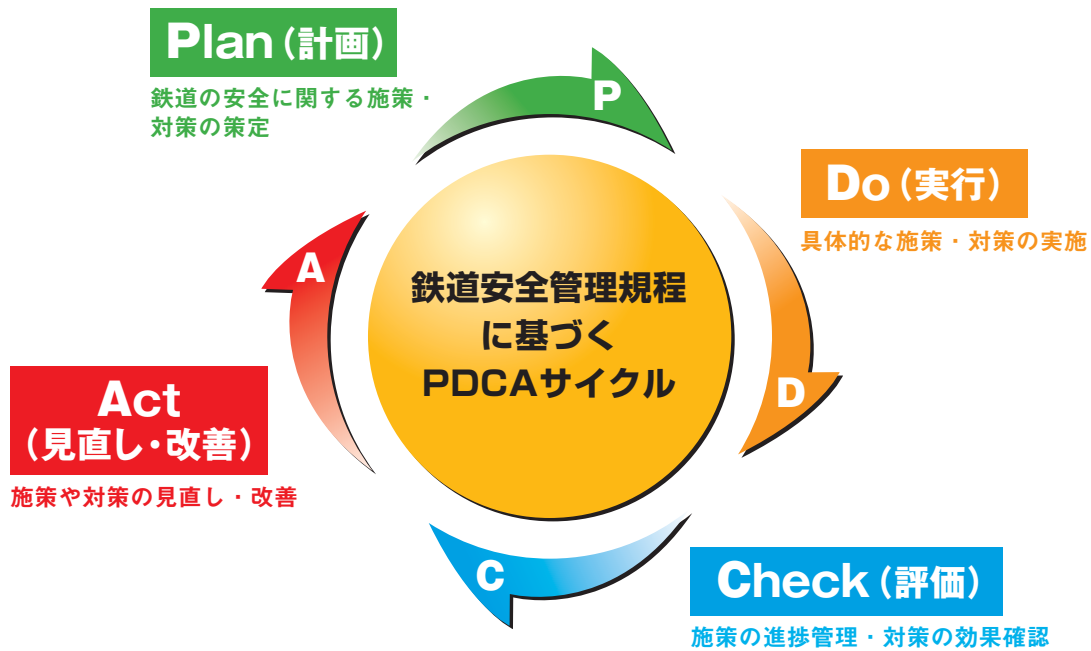
鉄道の事故や災害の応急作業は、緊急性を要する場合がありますので、道路交通法に定める緊急自動車の指定を受けた車両を沿線に10台配備し、緊急事態に備えております。



※緊急時に備えた各種訓練の実施状況については25ページ・26ページをご覧ください。

◆安全管理体制の継続的な見直しと改善

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)を維持してゆくことが大切です。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) 鉄道安全管理規程に、経営計画および設備投資計画の策定等を行う管理者として、グループ戦略室部長を追加し、周知しました(平成19年3月)。
- (2) PDCAサイクルの手法を用い、安全に対して適切なマネジメントを行うため、鉄道の安全に関する内部監査体制の整備を進めております(平成19年度中実施に向け、現在体制整備中)。
- (3) 「事故の芽」となる情報や、「ヒヤリハット」等、輸送の安全に関わる情報については、現在も収集、活用を図っておりますが、更に一歩進めて、全社的に共有する体制の整備を進めております(平成19年度中実施に向け、現在体制整備中)。

重点的にすすめる安全対策の内容

平成18年度は、安全対策の強化のため、具体的な施策の推進を図りました。大きく分けると高機能A T Sの導入、連続立体交差事業や防災対策工事の推進、車両の代替新造・更新等があげられます。その他、ソフト面の対策として、教習施設の充実や実践的な訓練の実施に取り組んで参りました。

- 高機能 A T S の導入
- 京急蒲田駅付近連続立体交差事業 等
- 防災対策工事
- その他の安全対策※

※その他の安全対策については15ページ～20ページに取り組み状況の解説があります

安全対策の実施状況

◆重点的にすすめる安全対策の状況

■高機能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を停止させるバックアップ装置で、当社では1号型ATSを昭和43年から導入しております。

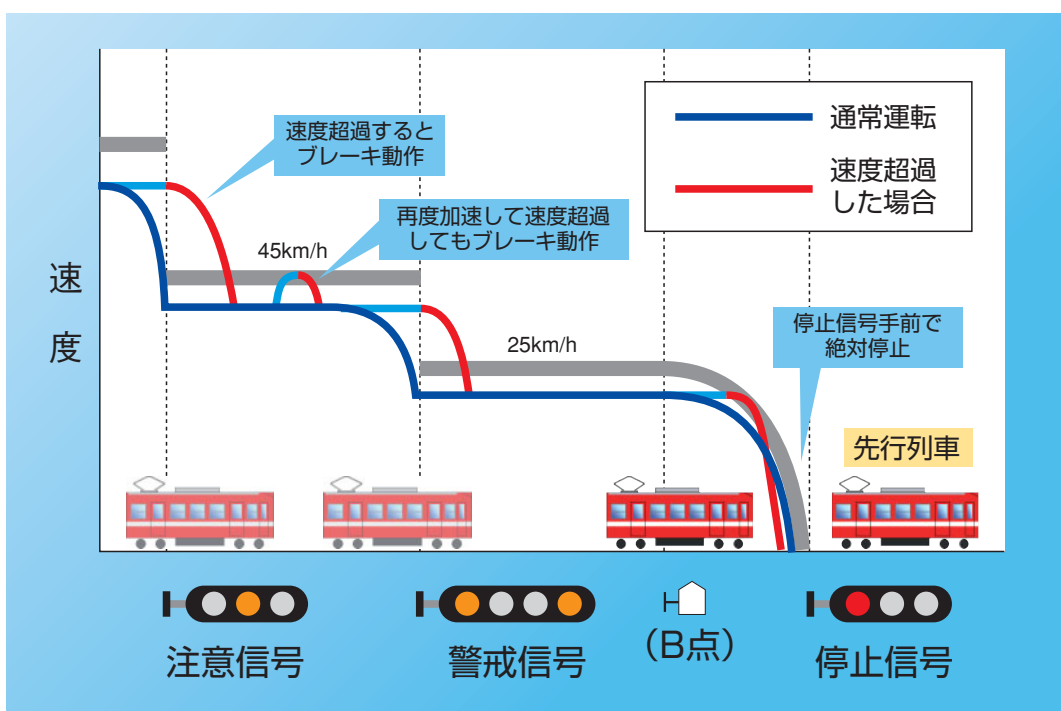
当社では、更なる安全性の向上を目指し、現行の1号型ATSから高機能ATS(C-ATS)への更新工事を進めております。

この高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証されているデジタル符号伝送方式を採用し、それぞれの信号区間の制限速度に合わせた、より細かい速度チェックが可能になり、信号区間内を連続的に制御することが可能になります。また、曲線や分岐器、線路終端等での速度制限にも対応し、保安度がさらに向上します。

平成18年度では、車両設備の更新工事を完了させたほか、地上設備の更新工事を進め、平成20年度中の運用開始に向けた準備工事を進めております。



高機能ATS(C-ATS)の動作概要



京急蒲田駅付近連続立体交差事業

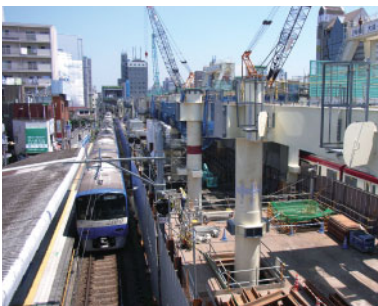
現在、京急蒲田駅付近で行っているこの事業は、平和島駅から六郷土手駅までの延長約4.7kmおよび京急蒲田駅から大鳥居駅までの延長約1.3kmの合計約6.0kmを立体交差化し、環状8号および国道15号(第一京浜)を含む28か所の踏切を廃止することで、踏切事故や道路渋滞を解消し、安全性向上や交通円滑化を図ります。

平成13年から事業に着手しており、平成18年度では、11月に京急蒲田駅下り線の切替工事を実施しました。平成19年度に入り、本設高架橋の施工や、京急蒲田駅から雑色駅間の仮線高架橋の施工を行う等、事業の完成に向けて現在鋭意工事が進められております。

平面図



工事の様子



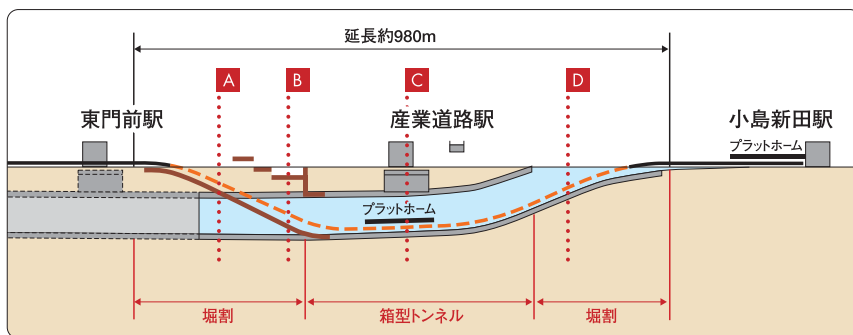
※本事業は、道路整備の一環として、「ガソリン税、自動車重量税等」の財源をもとに国土交通省の国庫補助により、東京都の都市計画事業として施行するものです。

■ 大師線連続立体交差事業

川崎市の都市計画事業として行われる、大師線連続立体交差事業（地下化）のうち、段階的整備として、平成18年2月から、東門前駅付近～小島新田駅付近の約980mの区間において地下化工事を行っております。この工事により、東京大師横浜線（産業道路）を含む3か所の踏切がなくなります。平成18年度は、本格的な工事着工に備えた各種準備工事を実施しました。

なお、大師線連続立体交差事業（地下化）は、大師線約5kmのほぼ全線を地下化することにより、計14か所の踏切を廃止し、安全性の向上と道路交通の円滑化を図るものです。

断面図



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

完成イメージ



※本事業は、川崎市の都市計画事業の道路整備の一環として、国土交通省の国庫補助を受けて施行するもので、その財源は主にガソリン税、自動車重量税等です。

■防災対策工事

(1) 横浜駅～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、横浜駅～南太田駅間において、耐震補強工事を行っております。平成21年度の完了に向けて鋭意工事を行っております。



(2) 法面防護工事

法面防護工事（落石防護柵、吹き付け等の補強）を推進し、平成18年度では、杉田駅～京急富岡間、逸見駅～汐入駅間、津久井浜駅～三浦海岸駅間のほか、浦賀駅構内駅舎裏で実施しました。

平成19年度に入り、井土ヶ谷駅～弘明寺駅間において防護工事を進めております。



▲杉田駅～京急富岡駅間



▲逸見駅～汐入駅間



▲津久井浜駅～三浦海岸駅間

◆その他の安全対策の状況

■駅の安全対策

(1)横浜駅改良工事

平成18年7月から、横浜駅新下りホームを使用開始しました。従来上下線が同一ホームで発着していましたが、下り専用ホームを設ける事により、朝夕の通勤時間帯におけるホームの混雑緩和を図りました。



(2)AED（自動体外式除細動器）の全駅設置

平成18年6月から主要15駅にAEDを設置、さらに平成18年11月に、全71駅に79台を設置しました。

※AEDの導入に際して、全駅の係員が普通救命講習を受講しています。



(3)非常通報ボタン（異常報知装置）の設置

ホーム上の「非常通報ボタン」を押すことで、運転士に危険を知らせることができる装置を設置し、事故の防止を図っています。平成18年は9駅への設置工事を実施、現在44駅に設置されております。



(4)足下灯の設置

電車とホームの間が開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したが、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、日ノ出町駅に設置、平成18年度中に試験使用を開始し、平成19年6月から使用を開始しました。



■車両の安全対策

(1)車両の代替新造・更新

毎年度、継続的に車両の新造を進めており、平成18年度は24両導入しました。また、あわせて車両の更新も行っております。

- ・新造 新1000形 24両(8両編成×2本、4両編成×2本)
- ・更新 1500形 20両



(2)非常脱出ハシゴの装備

平成18年度に新造した車両のうち1本(8両編成)には、万一車外へ脱出する際を考慮し、非常脱出ハシゴを装備しました。またこの非常脱出ハシゴは、救援車両や各駅にも装備しました。



(3)非常通報器等・消火器設置場所にステッカー貼付

車内の非常通報器や消火器の設置場所を、わかりやすくするため、全車両で表示を見直しました。

また、隣の車両へ設置している消火器の表示も、新たに行いました。



(4)転落防止幌・転落防止警報装置

車両の連結面からのお客さまの転落を防ぐため、一部の車両を除き転落防止幌を設置しております。また、先頭車両同士が連結する部分では、構造上転落防止幌を設置できないため、音声により警報する装置を設置している車両もあります。



(5)携帯型列車無線

運輸司令と乗務員室との間で通話ができる、列車無線装置について、乗務員室から離れて通話ができるよう、携帯型列車無線の搭載工事を進めており、平成18年度では128両に搭載しました。



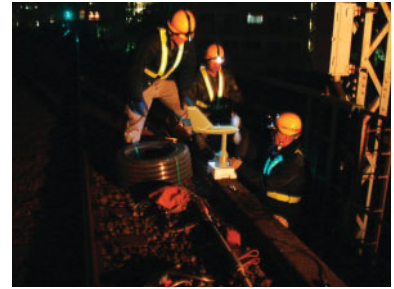
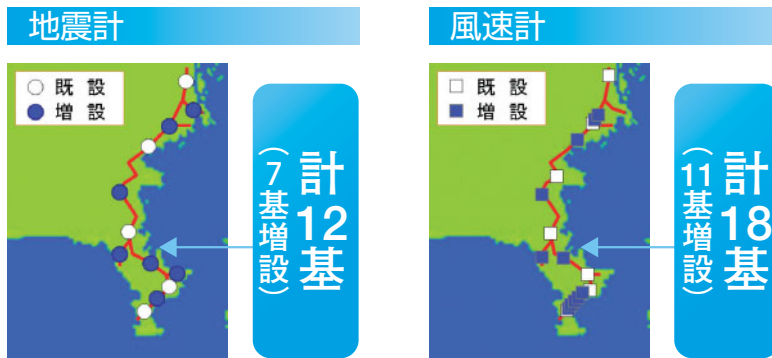
■施設の安全対策

(1)地震計・風速計の増設

地震や強風の状況を的確に把握するため、地震計および風速計を増設しました。

地震計：既設 5 基→12基 ※ 7 基増設

風速計：既設 7 基→18基 ※11基増設



▲風速計設置工事の様子

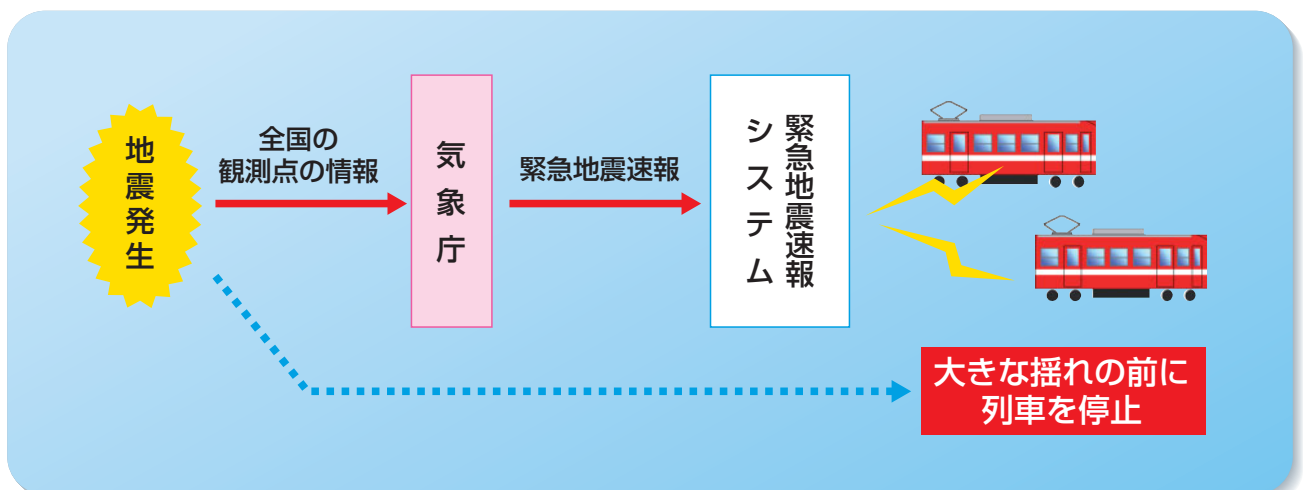
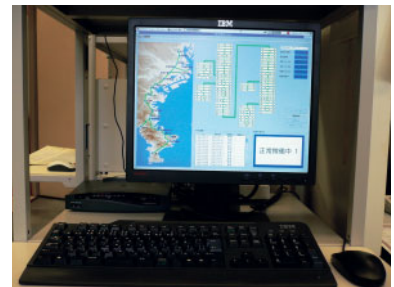


▲設置した地震計観測器

※風速計は、同一場所に2基以上（六郷土手駅～京急川崎駅間に3基・三崎口駅付近に2基）設置している所があります。

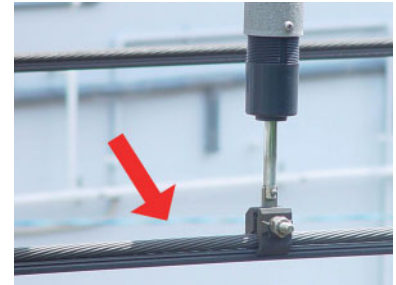
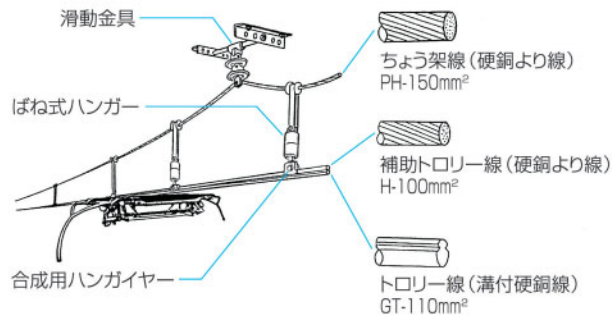
(2)緊急地震速報システムの設置

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月から設置しました。



(3) 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、順次更新を進めています。平成18年度では、京急久里浜駅～YRP野比駅間で、工事を実施しました。



▲合成電車線

(4) 電車線張力調整装置の更新

電車へ電気を送る電車線は、常に一定の力で引っ張っておく必要がありますが、温度変化等を考慮し、錘やバネにより張力を調整する装置が必要です。当社では、平成18年度までに、42か所について滑車式のものからバネ式のものに更新を行い、万一装置が破損した際の安全性向上を図りました。



■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います。

平成18年度は、約70台増設し、平成19年3月末時点で約160台設置しております。その後も増設を行っており、平成19年度末には、約210台体制とする予定です。



(2) 駅係員・警乗警備員による巡回

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



(3) 駅事務室連絡用インターホンの活用

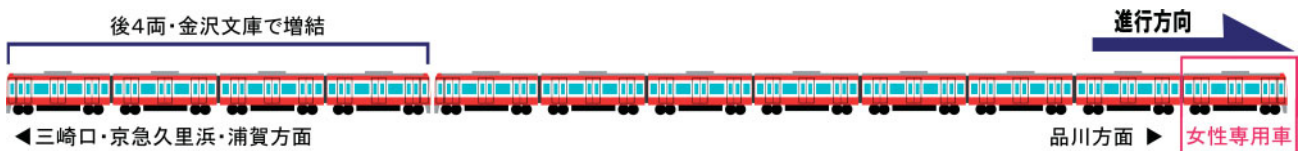
ホームから駅事務室へ、お問合せ等の連絡が出来るインターホンを全駅に設置しております。不審物等を発見した際の通報にも利用していただけます。



■防犯対策

(1) 女性専用車の導入

京急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5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。



(2) こども110番の取り組み

京急線の全駅において、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

■その他の安全対策

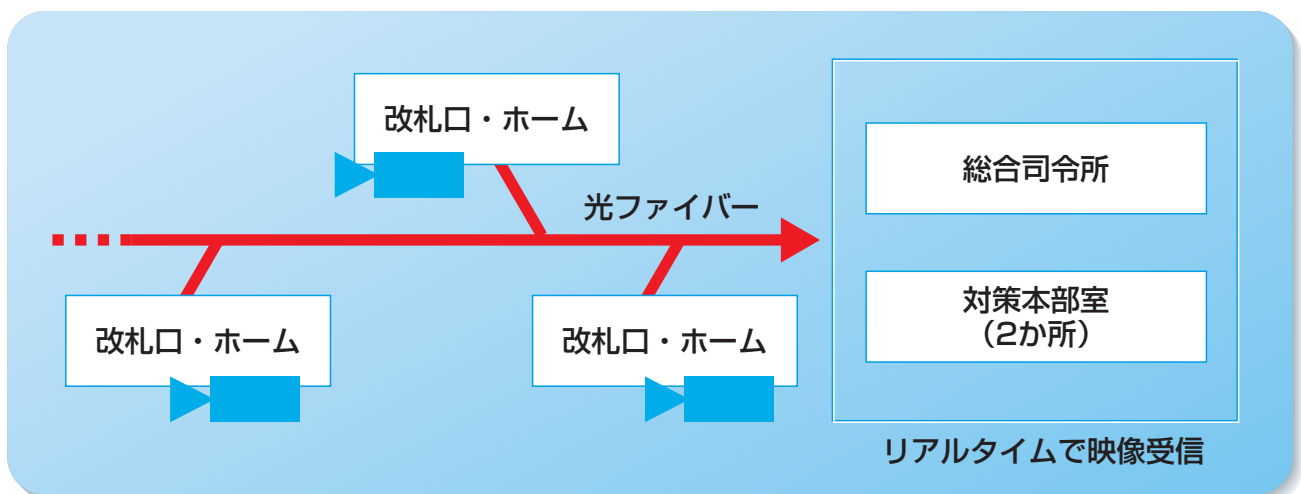
(1) アルコールチェッカーの導入

社員の健康状態については、出勤時に監督者が確認するほか、アルコールチェッカーを導入し、酒気を帯びていないことを確認しております。



(2) 駅映像ネットワークの整備

総合司令部や、事故・災害時に備え事前に整備されている対策本部室2か所にて、主要駅のホームや改札口付近の映像を、光ファイバーを用いリアルタイムで確認することができるシステムを、平成18年11月から稼動しております。



◆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・施行されています。当社は、5年以内（平成23年6月まで）に対応する予定です。

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

急曲線区間には、省令に定める基準による2か所、独自の基準による19か所のほか、独自の基準により従来から設置している5か所の合計26か所に整備を完了*しています。

また、線路終端部44か所も、従来から整備を完了*しています。

なお、分岐区間（ポイント）および踏切部については、現在進めている高機能ATSの導入に合わせて整備する予定です。

(2)運転士異常時列車停止装置(運転士の異常発生時に列車を自動的に停止させる装置)

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

(3)運転状況記録装置

総合司令所の記録装置は従来から整備を完了しているほか、車両にも、現在進めている高機能ATSの導入に合わせて整備する予定です。

(4)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)

全ての運転台に整備する予定です。

*現行の1号型ATSにより先行的に整備しています。なお、高機能ATSの導入時に更新します。

◆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18年度実績では、297億円の鉄道事業設備投資を行いました。これらの投資は、さまざまな面で鉄道の安全対策に関係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18年度実績において約208億円で、これは鉄道事業における設備投資額のおよそ7割にあたります。

	鉄道事業 設備投資額	安全関係 設備投資額	%
平成18年度実績	297億円	208億円	70.0%
平成19年度計画	301億円	222億円	73.8%

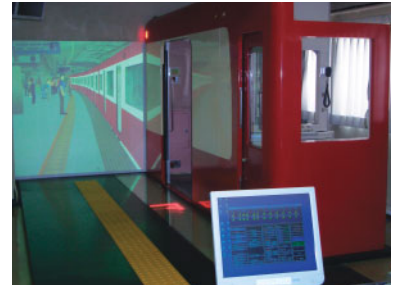
◆社員教育

■運転士・車掌の養成

当社の乗務員は、運転士319名、車掌320名（平成19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、運転車両部運転課育成センターが行っており、学科4か月・技能5か月の計約9か月にわたる研修を受け、専門的な知識を身につけます。また、車掌も同様に、車掌業務に必要な知識について、学科1か月・技能2か月の計約3か月の研修を行います。

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平成9年から導入しておりますが、平成18年度においては、車掌用シミュレータを導入し、乗務員研修の更なる向上を図りました。



育成センター入所から動力車操縦者運転免許取得までの流れ



■サービス介助士の資格取得の取り組み

お客さまの身になった、安心して快適な駅を提供するため、駅係員の「サービス介助士」の資格取得を進めており、平成19年3月現在で191名、その後も資格取得を進め平成19年6月現在では、226名の有資格者がおります。

※サービス介助士は、NPO法人日本ケアフィットサービス協会が認定する資格で、お年寄りやお体の不自由なお客さまのご案内に必要な知識や技能を身に付けております。



▲高齢者体験中の様子

■普通救命講習の実施

AED(自動体外式除細動器)の設置にあわせ、全駅の係員が普通救命講習を受講し、定期的に駅内教習等による実技訓練を行い、緊急時に備えております。



▲AED訓練中の様子

■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おいて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19年は、東京大学名誉教授・工学院大学教授の畑村洋太郎先生から失敗をどう活かすかをテーマにした「失敗学のすすめ」についてのご講演をいただきました。



(2)総合司令所現業長会議での講演会

万一、鉄道事故等が発生した場合には、お客さまへの影響を最小限に留めるため、復旧作業と平行して、原因究明と再発防止のための調査を行う必要があります。そのため、鉄道事故等の調査の要領を理解しておく必要があります。平成19年3月に事故調査の専門家をお招きして、「鉄道事故等の調査について」のご講演をいただきました。



(3)薬物乱用啓発講習会

昨今、各地で発生する薬物使用事故を鑑み、本社員と現場の管理者を対象に、厚生労働省麻薬取締官OBによる「薬物乱用防止啓発講習会」を実施し、覚せい剤や麻薬等の基礎知識や乱用事例についてご講演をいただきました。



◆各種訓練の実施

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

■鉄道事故復旧訓練

事故の対処を目的として、毎年秋に実施している総合訓練です。平成18年は、踏切道での自動車との衝突による脱線事故を想定した訓練を行いました。この訓練は、毎年、お客さまへの公開を行っており、平成18年度は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18年10月19日
- (2) 場 所 京急ファインテック久里浜事業所
- (3) 参加人数 約900名

※訓練参加者約250名、お客さまを含む見学者約650名



■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います。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行いました。

- (1) 日 付 平成18年9月1日
- (2) 場 所 当社線全線
- (3) 参加人数 約980名



■その他の訓練

春・秋に実施される全国交通安全運動に合わせて、各現業区における自主的な取り組みも含めて、各種訓練を積極的に実施しております。平成18年度では、駅係員や乗務員による異常時の取り扱いや非常脱出ハシゴの取り扱い訓練、検車係員による脱線復旧訓練等を実施しました。

その他、鉄道を狙ったテロに対処すべく、平成19年度に入り、6月にNBCテロ※を想定したテロ対策訓練を実施しております。

※NBCテロ=核、生物・化学兵器等によるテロ。平成19年6月に実施した訓練では、化学薬品によるテロを想定し実施しました。



▲実設訓練の様子



▲テロ対策訓練の様子

◆安全に向けた各種試験の実施

■新型車止め（バッファーストッパー）の性能試験実施

現在導入を検討している、新型車止め（バッファーストッパー）について、その性能を確認すべく、平成19年4月に、廃車車両を使用した衝突試験を実施し、その性能を確認しました。なお、この実験は、独立行政法人交通安全環境研究所に、性能評価を依頼しました。



鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

平成18年度に発生した鉄道運転事故等は、次のとおりです。

◆鉄道運転事故等の種類について

■鉄道運転事故

鉄道運転事故には、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、鉄道物損事故があります。

■輸送障害

鉄道による輸送に障害が発生した事態で鉄道運転事故以外のものをいいます。

■電気事故

感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故をいいます。

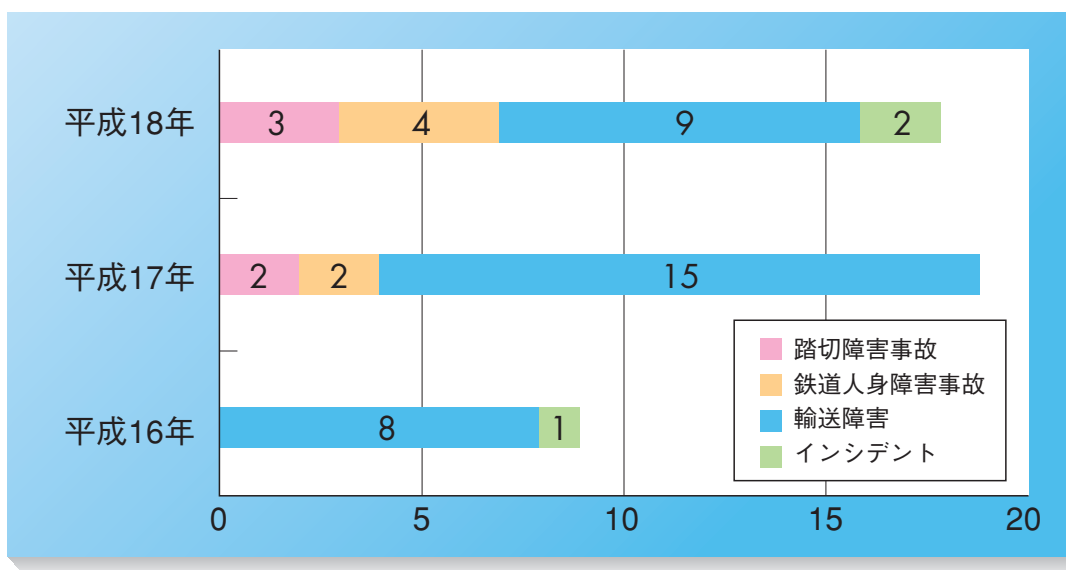
■災害

暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象または大規模な火事もしくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設または車両に生じた被害をいいます。

■インシデント

鉄道運転事故が発生する恐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・インシデント等の発生件数



◆鉄道運転事故

平成18年度の鉄道運転事故は、遮断中の踏切道への立ち入り等による**踏切障害事故が3件**、線路内への立ち入り等による**鉄道人身障害事故が4件**で、**計7件発生**しております。

※踏切事故防止対策として、117か所全ての踏切に警報機・遮断機を設置している他、踏切道上に自動車などの障害物があった場合に検知して、発行信号(赤色灯の点滅)により列車に危険を知らせる踏切支障報知装置を、手動のものを含め92か所に設置しております。

※警報機が鳴り始めたときは、大変危険ですから、絶対に踏切の中には入らないでください。ご協力をお願いします。詳しくは、32ページをご参照願います。



▲踏切支障報知装置

◆輸送障害

平成18年度の輸送障害は、列車妨害、車両破損等により**計9件発生**しております。

◆インシデント

平成18年度のインシデントは **2件発生**しております。

◆電気事故・災害

平成18年度に、電気事故および災害は発生しておりません。

◆インシデントの概要

平成18年度に発生したインシデントの詳細は、次のとおりです。

- (1)平成19年1月9日(火) 24時51分頃、神奈川新町駅構内において、京急蒲田駅発神奈川新町駅行回送列車の運転士が、作業用の軽便トロ台を発見し非常ブレーキをかけたが間に合わず、列車と接触した。

再発防止対策

- 夜間作業の確認書の記載項目や打合せ方法を見直し、搬入搬出路や作業場所の確認の徹底を図りました。
 - 夜間作業について、さらに確実に行うため、平成19年度中に、夜間作業の確認を行うシステムの導入を計画しています。
- (2)平成19年1月27日(土) 12時35分、品川駅構内の引上線において、品川駅発浦賀駅行に充当する予定の車両が入換を開始しホーム手前で停止したが、入換順序が異なるため、引上線に戻すべく再度入換を開始したところ、ポイントが転換し、直ちに非常ブレーキをかけたが間に合わず、脱線した。

再発防止対策

- 運転に係る係員を対象に研修を実施し、職責の重要性と業務知識の向上、事故防止の徹底を図りました。
- 列車運転のチェック表を見直し、進路取り違い防止の徹底を図りました。
- 現在進めている高機能ATSの導入により、入換運転時の安全性向上を図ります。

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。日頃から、お客さまや沿線の皆さまを始め、警察や消防、自治体との連携やご協力が欠かせません。当社では、関係機関との共同活動による訓練等を実施しております。また、お客さま・沿線の皆さまにおかれましては、安全の確保に向けたご協力をお願いします。

◆警察・消防との共同訓練の実施

鉄道事故復旧訓練の際には、地元の警察・消防と協力し、共同で訓練を実施しております。万一事故が発生した場合における、連絡・協力体制の強化を図るためだけでなく、日頃からの相互の意思疎通や、知識技能の向上にも役立っております。

また、平成19年度に入り6月に京急川崎駅で実施したテロ対策訓練の際にも、地元の警察・消防・自治体と共同で実施しました。

◆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130校を対象に、事故防止啓発のグッズを配布しております。



※鉄道事故復旧訓練等の各種訓練については、25ページ・26ページをご参照願います。

◆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・進出の際、ホームの端を歩くことは大変危険ですので、黄色い線の内側をお歩きください。



■ホームで異常を見かけたら、非常通報ボタンを押してください

ホームから人が転落した等の異常を見かけたら、非常通報ボタンを押してください。

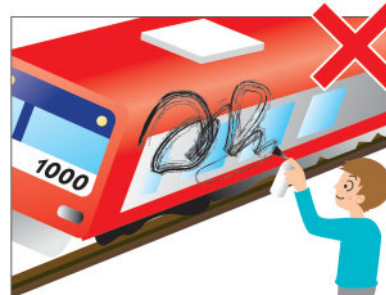
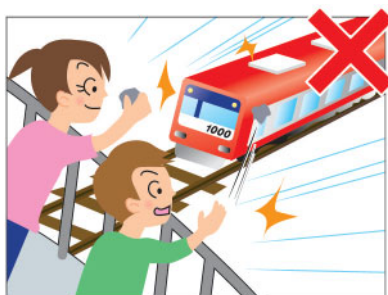


■ベビーカーをご利用のお客さまは他のお客さまのご迷惑にならないようにお願いします

ベビーカーをご利用になるお客さまは、他のお客さまのご迷惑にならないよう、ベビーカーはお客さま自身の責任においてご利用ください。

■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。また、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。



■踏切でのトラブルは非常ボタンを

踏切で、自動車が動かなくなった等の異常が発生したとき、非常ボタンが設置されている踏切では、速やかに非常ボタンを押してください。



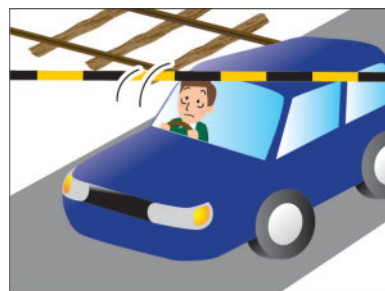
■警報機が鳴り始めた踏切内には、入らないでください

警報機が鳴り始めたときは、大変危険ですから、絶対に踏切の中には入らないでください。また、踏切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、遮断桿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、遮断桿を押し上げて脱出してください。



■不審物発見時は駅係員・警備員へ

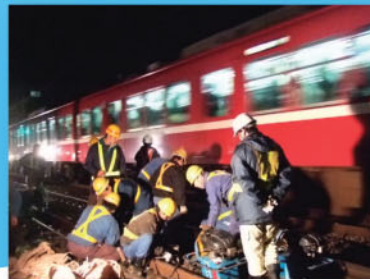
駅構内や車内で、不審物を発見したときは、手を触れずに、お近くの乗務員・駅係員、巡回中の警察官・警備員にお知らせください。駅構内の売店販売員も、テロ対策に協力しております。なお、ホーム上では、駅事務室連絡用インターホンで駅係員へ連絡できます。

◆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ゆくには、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事もございますが、鉄道の安全の確保に大切な作業を行っておりますので、ご理解・ご協力をお願いします。



総合力で、鉄道の安全を支えております。日常の安全確保のための作業にご理解とご協力をお願いします。



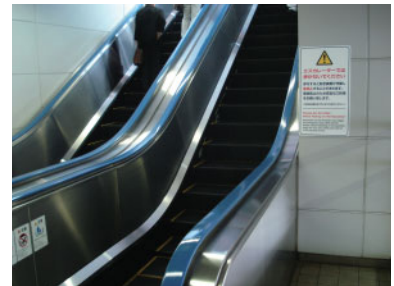
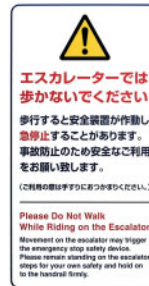
お客様からのご意見

お客さまから頂いたご意見をもとに、安全対策に反映させていただいた例もございます。今後も、お客さまからの貴重なご意見を参考にさせていただきます。

◆お客さまからのご意見による改善例

■エスカレーターに注意看板を設置しました

「エスカレーターで、追い越しをする人がおり、非常に危険。ポスター等によるマナー啓発活動を進めるべきでは」という、お客さまからのご意見に基づき、現在、エスカレーター設置駅において、「歩行注意案内板」の設置を進めております。



※エスカレーターで歩行することは大変危険です。事故防止のため、安全なご利用をお願いします。

◆お問合せ先

各種お問合せや、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、この安全報告書の内容についてのご意見・ご要望も、ぜひお寄せくださいますようお願い申し上げます。



京急ご案内センター

※おかけ間違いのないようご注意ください。

03-5789-8686

045-441-0999

営業時間：平日 9:00～19:00 土・休日 9:00～17:00