



安全のための対策

安全で快適な輸送を維持するためには、安全のためのインフラの設置、保守・管理が不可欠です。さまざまな機器の設置や多部門にわたる取り組みにより、安全の確保を推進しています。

電気関連の安全対策

自動列車停止装置=ATS(Automatic Train Stop)

当社のATS方式は、列車の走行速度を軌道内に設けた2個の地上子間を通過する時秒によって判定する方式で、速度照查地点において決められた速度を超えていると、直ちに非常ブレーキが自動的に動作する方式です。昭和42年に関西鉄初のATSとして設置され、現在に至るまで運転保安に寄与しています。停止信号までに列車を停止させるATS、列車が誤って出発または入場しようとした時に列車を停止させるATS、制限速度を超過した時に列車を停止させるATS等様々な種類があります。

平成18年、鉄道に関する技術基準を改正する省令が国土交通省より公布され施行されました。その内容は、曲線・分岐器等、重大な事故を起こすおそれのある箇所へ列車が進入する速度を制限する装置の設置を義務づけており、当社でも設置を進めています。

曲線部におけるATS設置

JR西日本福知山線における脱線事故を受け、国土交通省から速度超過防止用ATS等の緊急整備について通達があり、その通達を受けて当社全区間におけるATS整備の必要性について検討した結果、大津線1カ所の曲線が該当し、設置しました。該当箇所以外の曲線についても、京阪線10カ所・大津線6カ所にATSを自主設置し、安全性を確保しています。今後も運転速度向上時等、ATS設置の必要性を検討し、順次整備しています。

駅誤通過防止装置

停車駅の誤認を防ぐため、接近する列車の種別により、駅手前に設置した表示灯に「停」または「通」の電光文字を表示するとともに、ATSと連動させ、停車列車の駅誤通過を防止する装置で、京阪線の9駅に設置しています。



駅誤通過防止装置

作業用列車接近報知器

線路内で保守や工事を行っている作業員に、ランプの消灯と警報ブザーにより列車の接近を知らせる装置で、京阪線に500カ所以上設置されており、保守作業員の安全確保に寄与しています。



作業用列車接近報知器

保線の安全対策

線路の保守

線路の保守は、日々のたゆまざる検査や確認が肝要です。その検査結果等から総合的に検討し早期の補修および改良を計画・実施し、線路の保守に努めています。



線路巡回

線路巡回は、線路を保守する上で、特に重要なものです。列車の安全運行を確保するため、毎日欠かさず線路状態を確認しています。



定期検査

年間保守計画に基づき軌道施設の損傷発生の有無を定期的に検査しています。(写真は、分岐器状態検査)



線路の補修

定期検査結果や軌道検測データを総合的に勘案し、計画的に補修および改良を実施しています。(写真は、通り整正作業)

脱線防止対策

脱線防止対策として、平成12年3月に発生した東京外口日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故を教訓として、曲線半径400m以下の曲線など脱線の危険性がある箇所に安全設備を設置しています。



脱線防止ガードレール

車輪の乗り上がり防止して、列車が脱線することを防ぐための設備です。



橋上ガードレール

橋梁上やその付近で列車が脱線した場合、脱線した列車が橋梁下へ転落しないための設備です。

memo

鉄道事業では、運転部門が乗務員(運転士と車掌)を中心に電車の運転を支えています。それに対して、電気、保線、車両、土木等の技術部門は、運転の土台となるインフラを支えています。具体的には以下のような役割があります。

- ・電気部門 電気の供給、信号等安全機器の保守等
- ・保線部門 線路の保守整備等
- ・車両部門 車両の整備等
- ・土木部門 土木構造物の保守等

(注)各部門の機能をわかりやすく記載したもので、当社の組織名とは一致しておりません。