
安全報告書

2007



目次

1	ごあいさつ	1
2	安全管理体制	2
	•安全統括管理者のごあいさつ	
	•安全確保の方針	
	•安全基本方針	
	•安全管理体制図	
	•安全重点施策	
	•安全管理方法	
3	運転関係事故	7
4	安全への取り組み	9
	•人材対策	
	•設備対策	
	•技術の継承	
	•安全投資	
	•緊急時対応訓練	
5	お客さま、沿線の皆さまとともに	16
	•啓発活動	
	•お客さまへのお願い	
	•京阪線列車運行情報	
	•ご利用のお客さま・ 沿線の皆さまからのご意見	

ごあいさつ

平素より京阪電気鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。お蔭様で当社は、昨年、創立100年を迎えることができました。これもひとえに、創立以来ご愛顧いただいていたお客さま方のご支持の賜物でありまして、厚く感謝申し上げます。

当社は創立以来、輸送の安全確保を最大の使命として、安全意識の高揚を図るとともに、安全対策に積極的に取り組んで参りました。今後も「事故のない京阪」を継続させるための不断の努力が必要不可欠であると考えております。

当社の安全への取り組みの具体例としましては、昭和42年から現在まで約40年以上にわたり、鉄道担当の筆頭役員を委員長として、運転保安に関する審議を行う委員会を原則毎週開催して、社内横断的な安全管理に努めて参りました。また、安全管理には不可欠であるPDCAサイクルの内、おろそかになりがちであるチェック(C)機能を強化するため、昭和50年より専門部署を設置し、運転保安および旅客サービスに関する内部監査を実施して参りました。さらに、万一、大事故が発生した場合に備えて、毎年、国土交通省、警察署、消防署のご協力を得て、総合事故復旧訓練の実施等も行っております。

さて、昨年10月1日、運輸事業者の各種事故・トラブル等の発生状況を鑑みて、各事業者における安全管理体制の強化を目的として、改正鉄道事業法が施行されました。これを受けて当社におきましても、安全統括管理者を選任して国土交通大臣に届け出るとともに、「安全管理規程」を制定いたしました。その中で「安全基本方針」を掲げ、経営トップから現場まで一丸となった安全管理態勢の構築に取り組んでおります。今後も安全最優先の方針の下、関係法令を遵守して、安全管理態勢を継続的に改善し、より充実した安全管理態勢を維持していく所存でございます。

運輸業のみならず、安全管理をおろそかにしたために会社の信用が失墜した例が、後を絶ちません。とりわけお客さまの大切な命をお預かりする鉄道事業者にとって「安全最優先」は言うまでもありません。当社では従前より安全風土、安全文化が根付いているものと確信しておりますが、そのレベルを今まで以上に高めて、お客さまに安全を提供して参りたいと考えております。

当社は2007年版のCSR報告書に「安全への取り組み」と題して、当社における安全管理の体制、安全のための対策等を記載しておりますが、今回、鉄道事業法第19条の4に基づく安全報告書として改めてご報告いたします。この報告書に対するご意見やご助言などをいただくことができれば幸甚であります。

平成19年9月



京阪電気鉄道株式会社
代表取締役社長

上田成之助



安全管理体制

安全統括管理者 ごあいさつ

安全統括管理者として、「安全、安心の輸送完遂の確保」を最大の使命と考えております。当社の安全レベルを向上させるために、安全設備を充実させるだけでなく、管理体制、教育、訓練等による安全に対する意識付けを図り、鉄道会社としての社会的責任を果たしていきたいと考えております。



安全統括管理者
取締役専務執行役員
西田 寛

安全確保の方針

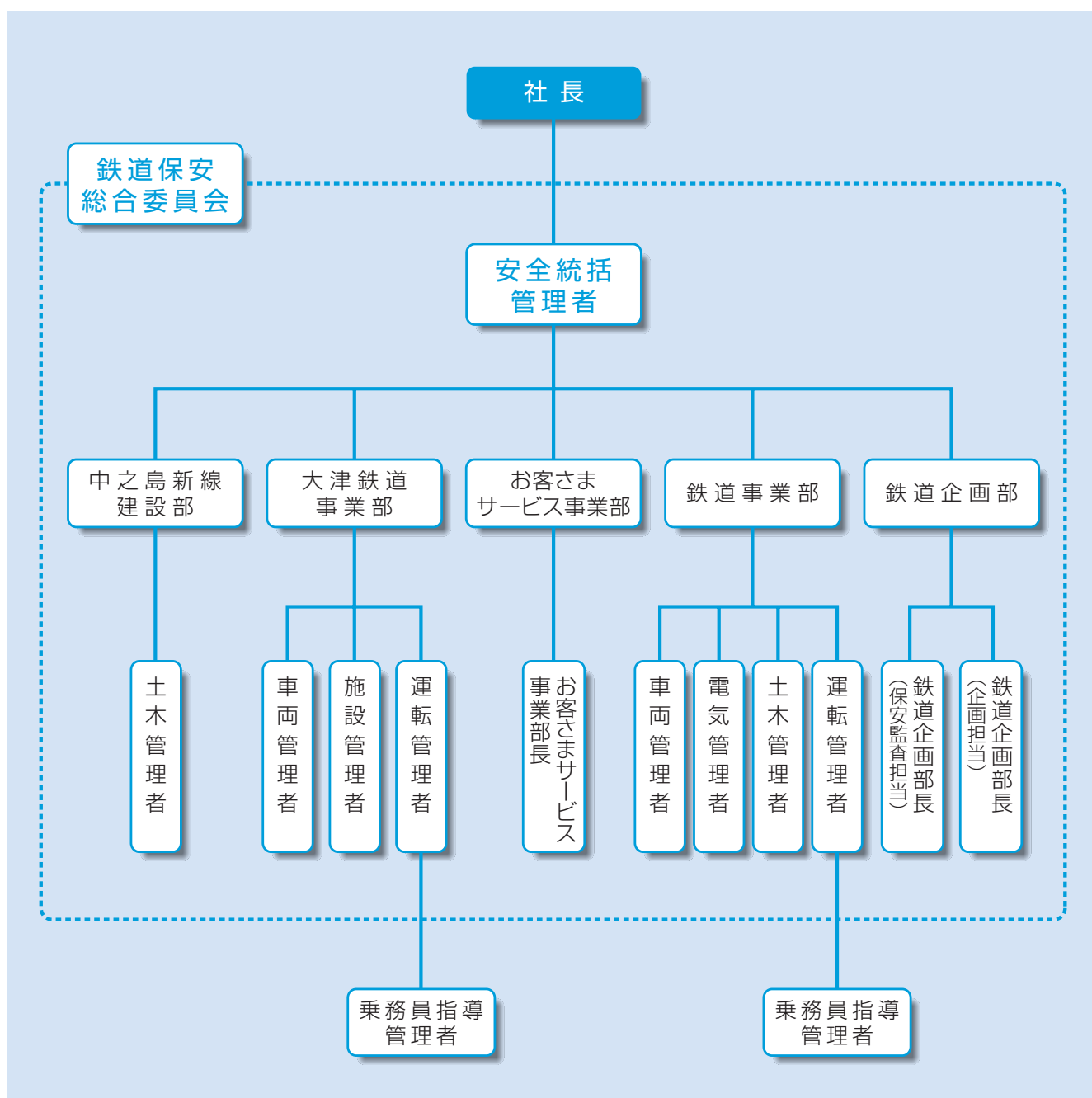
平成17年に航空機、鉄道等で事故が多発しました。それを受けて公共交通にかかわるヒューマンエラー事故防止対策として、「運輸の安全性向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法案」が施行され、運輸事業者者に常に安全を最優先する事業運営の仕組みの構築（安全管理規程の制定）が義務付けられました。これ

を受けて当社においても安全管理規程を制定し、安全に関するマネジメントシステムを新たに構築しました。その中で、安全第一の意識をもって事業活動をおこなう体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両および社員を総合活用して輸送の安全を確保するための基本方針を以下のとおり定めました。

安全基本方針

- (1) 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。
- (2) 輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

安全管理体制図



安全管理体制

安全重点施策

鉄道企画部（企画担当）

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 事故の防止対策等安全性の向上を図るため、各部門へのアンケート、ヒヤリング、調査を実施し、輸送の安全確保に必要な要因を検討分析し、安全に関する設備投資計画、予算計画を立案する。

鉄道企画部（保安担当）

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全マネジメント監査を円滑に実施し、安全マネジメント態勢のチェック体制を確立する。
- 鉄道各部門のヒヤリハットを集約し、有効活用できる体制を作る。

鉄道事業部運転担当

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.内部コミュニケーションの改善

- 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を整備する。
- 教育・指導の機会を中心に乗務員とのコミュニケーションを改善する。

鉄道事業部工務担当

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全管理規程に関連する規程類（細則・基準等）を整備する。
- 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。
- 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。

3.安全関連投資の実施

- 耐震補強工事／高架橋補強、橋梁耐震補強
- 火災対策設備工事／地下駅防災シャッター新設、地下駅居室排煙設備新設

鉄道事業部電気担当

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全管理規程に関連する規程類（細則・基準等）を整備する。
- 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。
- 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。

3.安全関連投資の実施

- 総合指令所システム更新／列車運行管理システム・電力管理システム
- ホーム上安全対策工事／列車接近表示器新設、ホーム異常通報装置新設

鉄道事業部車両担当

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全意識の向上と事故防止策

- 運転保安に関係する「事故の芽情報」についてヒヤリハットを集約し、事故の未然防止を図る。
- 全係員対象の「運転保安に関する意見交換会」を実施し、現場と管理側のコミュニケーションを図る。

3.安全関連投資の実施

- 車両代替更新／中之島線開業に伴う新型車両製作
- 車両機器の更新／列車無線機、ATS受信器、
主電動機
- 運転状況記録装置新設

大津鉄道事業部

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全管理規程に関連する規程類（細則・基準等）を整備する。
- 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。
- 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。
- 乗務員指導管理者による乗務員の資質要件の適切な管理を行う。

お客さまサービス事業部

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全管理規程について業務研修会等で部員に教育し周知徹底する。
- ヒヤリハットの報告体制を確立する。

3.触車事故の防止

- 安全教育の徹底により、線路内および接近作業時における触車事故を防止する。

中之島新線建設部

1.安全基本方針の周知徹底

- 職場内掲示を徹底するなどして、安全基本方針の周知徹底を図る。

2.安全管理体制の確立

- 安全管理規程について職場ミーティングなどを通じ部員に教育し周知徹底する。
- 中之島高速鉄道からの受託業務の施行に際し、建設部門と保守部門との情報共有を徹底する。
- 天満橋駅の新線取付部において、保守部門との協議・調整を確実にし、無事故で新線開通を迎える。



安全管理体制

安全管理方法

保安監査

当社では鉄道の運転保安および旅客サービスが適切に行われているかどうかチェックする保安監査（内部監査）を実施しています。昭和50年から実施しており、当社の安全運行の伝統の表れです。監査員は、定期的に巡視を行い、運輸従事者の執務状況や線路等の状況、電気機器類の稼働状況、車両の検査状況などについて、安全に対する不安要素がないかチェックを行っています。問題点は直ちに関係部署に対応を求めるとともに、問題の処理が完了するまでチェックを継続します。監査結果は社長、安全統括管理者、鉄道保安総合委員会に報告し、事故の抑止に努めています。

また、安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢が、適切に確立され、実施され、維持され、機能しているかについても、保安監査の中で確認をしています。安全統括管理者は、見直しが必要な事項については、鉄道保安総合委員会で審議し改善を図ります。

鉄道保安総合委員会

当社では、安全統括管理者を委員長とし、鉄道部門の長からなる「鉄道保安総合委員会」を設置し、輸送の安全確保、鉄道業の事業計画について安全・正確・迅速・快適の原則に則り審議を行っています。また、自社の事案だけでなく、他社の事例で運転保安に係る事例も議題として取り上げ、安全施策等の強化を図ってきました。なお、当社の安全への取り組みには長い歴史があり、鉄道保安総合委員会の前身である「運転保安委員会」は昭和42年に創設され、平成17年に鉄道保安総合委員会に発展解消されるまで合計1101回開催されています。また、鉄道保安総合委員会は合計48回開催されています（平成19年3月31日現在）。

緊急時の対応体制

当社では、鉄道・軌道における、非常災害に対処するため、災害の予防、警戒、応急措置、復旧、その他必要な取り扱いを鉄道災害対策規則に定め、正常な運行の確保を図っています。また、非常災害発生のおそれがあるか、発生した場合で、通常の組織によりがたいと認めるときは、非常災害組織を設置します。

経営トップによる現場巡視

年末年始輸送安全総点検など各種運動期間中や実設訓練などいろいろな機会に、社長・安全統括管理者自らが現場を巡視し、安全の確保のためのリーダーシップを発揮しています。





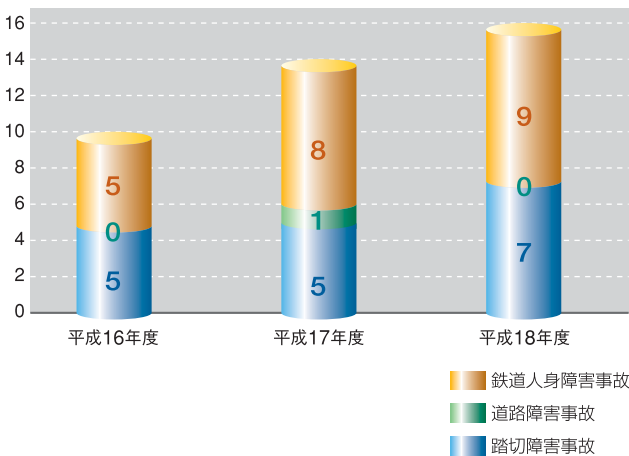
運転関係事故

鉄軌道運転事故

過去3年間の運転事故件数は、下記のとおりです。
重大事故はありませんでした。

運転事故（届出数）			
	平成16年度	平成17年度	平成18年度
重大事故	0	0	0
踏切障害事故	5	5	7
道路障害事故	0	1	0
鉄道人身障害事故	5	8	9

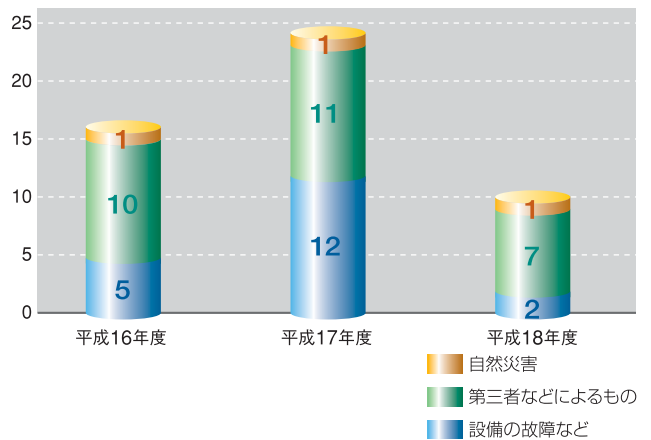
重大事故とは「列車衝突事故」、「列車脱線事故」および「列車火災事故」等をいう



輸送障害

運転休止や、30分以上遅れがあった場合の件数は、下記のとおりです。平成18年度は、法令改正により基準が変更されたことなどにより、大幅に減少しました。

輸送障害（届出数）			
	平成16年度	平成17年度	平成18年度
設備の故障など	5	12	2
第三者などによるもの	10	11	7
自然災害	1	1	1
輸送障害全体数	16	24	10



インシデント

該当するものは、ありません。

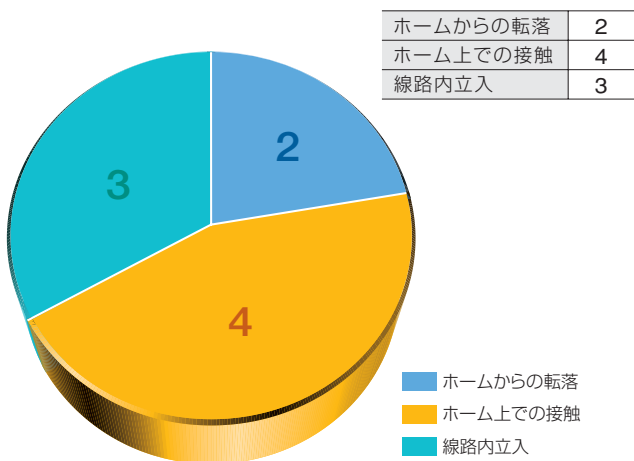
memo

インシデントとは？

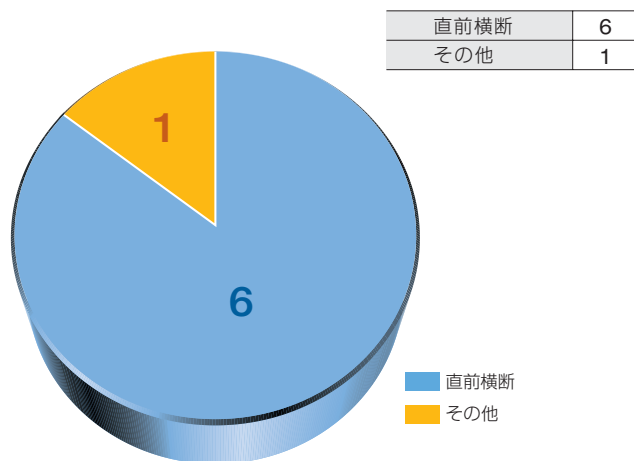
事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

運転関係事故

平成18年度鉄道人身障害原因別内訳



平成18年度踏切障害事故原因別内訳



自然災害

年度	件数	概要
平成16度	1件	台風接近に伴い、突風で停電
平成17度	1件	降雪による列車遅延
平成18度	1件	落雷による停電



安全への取組み

人材対策

運転士の養成

■研修所の設置

電車の運転は、一瞬の動揺・判断ミスが重大事故につながるため、資質の高い運転士の養成が必要不可欠です。電車を運転するためには、国家試験に合格しなければなりません。当社では鉄道事業部内に研修所を設置し、国土交通大臣の指定を受け国家試験を実施する「動力車操縦者養成所」として、運転士の養成を行っています。

■運転士登用選考試験

研修所に入所するには、満20才以上で、運転士登用選考試験に合格しなければなりません。試験内容は、適性検査、身体検査、筆記試験（一般常識・業務知識）、面接となっています。種々の難関をクリアした者だけが登用試験に合格します。



運転シミュレーター（研修所別棟内）



研修所での授業



運転士技能講習

■運転士になるための教育

研修所では運転法規や鉄道車両等8科目の学科講習の他、シミュレーターによる電車の運転、事故の模擬学習、電車が加速する時の電気の流れやブレーキをかけた時の空気の流れといった技術面の知識も教育しています。また、心身の修養、行動力・判断力の育成、規律ある集団生活等、人間形成教育にも力を入れています。

学科試験合格後、約3ヵ月半の運転士指導員によるマンツーマンの講習を受け、実地の技能を習得します。技能試験に合格すると、近畿運輸局長から運転士の免許が交付されます。

■運転士任命後の教育

運転士任命後3年目および6年目には、特別教育を実施し、資質向上に努めています。

なお、車掌や駅サービス係は国家資格ではありませんが、運転士の養成と同様に研修所で教習を行います。学科教習を修め、現場の指導員のもとで研修につき、その後試験に合格した者が車掌や駅サービス係として業務に従事します。

日々の安全運行のために

乗務員の出勤点呼時のチェック体制の更なる充実を図るため、当社ではアルコールチェックを運転士及び車掌を対象に実施しています。また、運転士に関しては、SAS（睡眠時無呼吸症候群）の検査も行っています。



アルコールチェック

安全への取り組み

設備対策

電気部門の安全対策

■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、速度照査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年に関西民鉄初の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にATS設置の必要性を検討し、順次整備していきます。

■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、大津線に50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

工務部門の安全対策

■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月に発生した東京メトロ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未満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

車輪の乗り上がりを防止して、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。

■雨量計（法面監視用）の設置

設定した雨量を超えると警報を発する装置を設置しています。現在、寝屋川・枚方・八幡・中書島の4カ所に設置し、社内回線で担当事務所のパソコンを結び、一元管理しています。

■衝撃検知装置

自動車が防護柵または橋梁に激突し、柵に異常が発生した時に直ちに駅に知らせ、柵の異常が著しい時には列車にも知らせる装置です。現在、国道1号架道橋（野江-関目間）と国道163号架道橋（関目-森小路間）に設置しています。また、現地に設置しているカメラで監視も行っています。

車両部門の安全対策

■車両検査

車両の検査は法的に定められた期間内（京阪線は、10日ごと、3ヵ月ごと、4年または走行距離60万キロごと、8年ごと。大津線は、10日ごと、3ヵ月ごと、3年ごと、6年ごと。）に実施しており、日々安全運行に努めています。また車両の脱線防止対策として、車両基地内3カ所に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量バランス（静止輪重差）を厳密に管理しています。



輪重測定装置

■連結間転落防止外幌

お客さまが乗車時に車両の連結間に転落される事故を防止するため、平成12年から車両連結間に転落防止外幌を順次装備しています。平成19年3月31日現在、対象666両中、613両に設置済みです。



連結間転落防止外幌

■運転士異常時列車停止装置

運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する運転士異常時列車停止装置を全車両に採用しています。また、車掌室には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



運転士異常時列車停止装置（手を離すと非常ブレーキが作動します）

安全への取組み

自然災害に備えた安全対策

■気象観測装置

当社では、各種気象観測装置として風速計15カ所、雨量計9カ所（法面監視用含む）、地震計7カ所を沿線に設置し、観測データによって適切な運転規制を行い、暴風・豪雨等による異常な自然現象による運転事故の発生を未然に防止しています。

踏切事故防止のための安全対策

■踏切障害物検知装置、踏切支障報知装置

車両が通行する踏切において、踏切警報機作動中に踏切内で障害物を検知すると、特殊信号発光機を点滅させて運転士に知らせるとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させる踏切障害物検知装置を京阪線96踏切、大津線40踏切に設置しています。その他の踏切においては、踏切内にて列車を停止させなければいけない事態が生じた時、非常ボタンを押すことにより運転士に知らせる踏切支障報知装置を京阪線18踏切に設置し、事故を未然に防止しています。



踏切障害物検知装置



踏切支障報知装置

■踏切事故防止のために

踏切の闪光灯や方向指示器をLED化し、通行者の視認性を高めることにより保安度の向上に努めています。また、踏切道を通行するドライバーや歩行者に対して注意をよびかける啓蒙活動も行いました。



列車進行方向指示器(LED型)

駅の安全対策

■ホーム異常通報装置

お客さまがホームから線路上に転落された場合に、ホーム上に設置した非常通報ボタンを押すと、列車の乗務員および駅係員に表示灯と警報ブザーで異常を知らせ、事故を未然に防止するために設けた装置で、京阪線13駅、大津線26駅に設置しています。



ホーム異常通報装置

■ホーム転落検知装置

線路のカーブがきつく電車とホームのすきまが広い駅において、列車が停車中にお客さまがホームから線路上に転落された場合、線路に敷設された検知マットにより検知し、列車の乗務員および駅係員に異常を知らせるホーム転落検知装置を京阪線4駅、大津線1駅に設置しています。



ホーム転落検知装置

■ITV(監視用モニター)装置

車掌が列車の扉を閉める際に、ホームにおけるお客さまの乗り降りの様子を確認するITV、エスカレータ・エレベータの乗降口を監視するITV等、駅構内のさまざまな場所にカメラを設置して、お客さまが安全に駅をご利用いただけるようにしています。また最近では、改札・券売機・乗越精算機にカメラを設置し、映像を常時記録することにより犯罪防止を図っており、順次増設を進めています。

■戸閉合図装置

駅係員から車掌に列車の扉を閉める時機を知らせる装置で、京阪線12駅に設置されています。ラッシュ時やイベント開催の多客時等に使用され、扉開閉時の事故防止に役立っています。



戸閉合図装置 (ホーム上屋に設置)

大津線の安全対策

■併用軌道監視装置

大津線では、京津線の一部(浜大津駅～上栄町駅約600m)および石山坂本線の一部(浜大津駅～三井寺駅約400m)が併用軌道(道路上に敷設された軌道)であり、交通渋滞、不法駐車等で電車の通行に支障を及ぼすことが多いため、道路監視用カメラ(12台)を設置し運転指令所でのモニターテレビ(11台)により電車の運行状況や道路状況を監視しています。特に浜大津駅～三井寺駅間は夜間に駐車違反車で列車が通行不能になることがあり、指令所でモニターテレビを通して不法駐車をしようとする自動車を発見した場合、駐車違反である旨を放送装置により自動車のドライバーに告知して注意を促しています。



併用軌道監視モニターテレビ

■限界支障検知装置

曲線半径200m以下の曲線部に設置しており、列車が何らかの障害で対向線路にはみ出し限界支障検知棒に接触したとき、特殊信号発光機を明滅させ、対向および後方列車に異常を知らせます。

京津線13カ所(検知棒78本、特殊信号発光機34機)、石山坂本線15カ所(検知棒102本、特殊信号発光機40機)に設置しています。

■自動車侵入検知装置

三井寺の併用軌道(道路上に敷設された軌道)と専用軌道(専用の敷地内に敷設された軌道)の境界(三井寺併専用境界)付近は、道路構造上、夜間に自動車が誤侵入する可能性があります。三井寺併専用境界付近には、自動車侵入検知装置のほかにも大津線独自で作成したLED表示板および矢印灯で夜間、自動車のドライバーに注意を促して誤侵入防止に努めています。



三井寺併専用境界

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

工務部門 線路および土木構造物の保守整備等

車両部門 車両の整備等

(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いません。

安全への取り組み

技術の継承

■電気部門の取り組み

電気部門では、安全作業や障害発生時の迅速な復旧等を目的とした「実設訓練」「障害復旧訓練」を毎年実施しており、係員の技術力向上に努めています。また、当社に出入りする請負業者に対しても、業務研修会を開催し、安全面・技能面における教育・訓練を行っています。



協力業者に対する業務研修会



実設訓練の様子

■工務部門の取り組み

工務部門では平成16年より技術継承プログラム委員会を立ち上げ、現地研修(年2回)および机上研修(年4回)を実施し、技術力の向上に努めています。



現地研修

現地研修では、専門知識や経験が豊富な現場責任者が中心となって講師を務め、若手社員の技術力向上および技術継承に努めています。



机上研修

机上研修では、軌道に関するあらゆるテーマを取り上げ、発表や議論を通して、知識の習熟に努めています。

■車両部門の取り組み

車両部門では作業手順書などを作成して技能・技術力の保持に努めていますが、今後の大量定年時代を鑑み平成13年11月から実施している技術勉強会を、より技能の継承にシフトしたものとして行っています。

その他では指導者育成の研修会を開催し、修了者の指導により、技能継承が合理的に行えるようにしています。また中央職業能力開発協会より、高度熟練技能者として7名が認定を受けています。



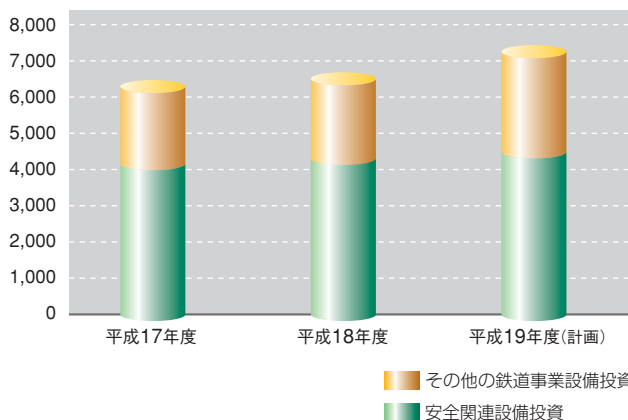
技能継承の勉強会



安全投資

単位:百万円

	平成17年度	平成18年度	平成19年度(計画)
安全関連設備投資	4,049	4,141	4,487
その他の鉄道事業設備投資	2,362	2,492	2,663
合計	6,411	6,633	7,150



緊急時対応訓練

安全のための訓練

■総合事故復旧訓練

列車事故など不測の事態を常に想定し、万全の体制を整備することが、鉄道を安心してご利用いただくために必要不可欠です。そのために当社では緊急時における対応力の強化を目的とした訓練を定期的に行っています。平成18年12月、「踏切から侵入した自動車が線路上を走行し列車と衝突、列車が脱線した」という事故を想定した「総合事故復旧訓練」を実施しました。警察署や消防署の協力のもと合計180名が参加し、人命救助・避難誘導・二次災害防止・正確な情報伝達がスムーズかつ確実に出来るよう、対応能力の強化を図りました。



総合事故復旧訓練

■脱線復旧訓練

車両部門では、不測の事故等で車両が脱線した場合に備え、脱線復旧訓練を実施しています。平成18年度は年間3回(7月・12月・3月※)実施しました。また地下線等の狭い場所でも対応可能な新型の脱線復旧機材を平成18年度より導入しています。



※平成18年12月は、総合事故復旧訓練を兼ねています。

脱線復旧訓練

■地下線内火災想定訓練

地下線走行中に車両から発煙したことを想定し、「地下線内火災想定訓練」を運転士・車掌・駅係員・操車助役を対象に実施しています。最終列車発車後、訓練のために実際に地下線内で列車を走行させ、お客さまの救出、避難誘導、消火作業が迅速・的確に行えるよう、緊迫した訓練を行っています。冷静な判断力、作業員の連携を養い、万々に備えています。





お客さま、沿線の皆さまとともに

啓発活動

踏切事故防止キャンペーン(毎年11月1日~10日)

■オープニング・セレモニー

ひらかたパークの人気者“ピピンとポピー”が、踏切道の正しい渡り方教室を開催しました。



■踏切道での啓発活動

踏切道で通行人・通行車両のドライバーに、「みんなでなくそう、踏切事故」のティッシュ・ペーパーを配布し、踏切事故防止をアピールしました。

■パネル展示

駅構内に踏切事故の写真を展示し、踏切事故の悲惨さを訴えました。



全国交通安全運動(春・秋)

■踏切道での啓発活動

踏切道で通行人・通行車両のドライバーに、踏切事故防止のチラシおよびノベルティを配布し、踏切事故防止をアピールしました。



お客さまへのお願い

ホームでのお願い

■駆け込み乗車はおやめください

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険です。列車の安全運行にご協力ください。

■黄色い線の内側でお待ちください

列車との接触事故や、ホーム下への転落につながる恐れがあります。また、黄色い線は、目のご不自由な方の大切な誘導路です。立ち止まったり、荷物を置かないようにお願いします。

■絶対に線路内に立ち入らないでください

ホーム下へ物を落とされたときなどは、必ず係員にお知らせください。線路内は大変危険です。電車は急には止まりません。

■ホームから転落されたお客さまを発見されたときは・・・

直ちに列車を停止させなければいけません。すぐに係員にお知らせください。ホーム異常通報装置があれば、非常通報ボタンを押してください。



踏切道でのお願い

■警報機が鳴り始めたら・・・

絶対に踏切道内に入らないでください。電車はすぐ近くまで来ています。

■踏切道内に閉じ込められたら・・・

直ちに、踏切道外へ脱出してください。自動車であれば、ボディーで遮断桿を押して脱出してください。

■踏切道で異常を発見されたとき・・・

非常ボタンがある場合は、それを強く押ししてください。非常ボタンが無い場合は、踏切道名表示看板に記載の非常時連絡先に電話でお知らせ願います。



車内でのお願い

■車内で非常事態が発生したとき

非常ボタンを押すか、車内非常通報装置で乗務員にお知らせください。



京阪線列車運行情報

京阪線（京阪本線・鴨東線、交野線、宇治線）の列車の運行に、概ね30分以上の遅れ・運転見合わせが発生または見込まれる場合は、ホームページ【京阪線列車運行情報】でお知らせいたします。

パソコンでは <http://www.keihan.co.jp/>

携帯電話では <http://www.keihan.co.jp/traffic/k/>

ご利用のお客さま・沿線の皆さまからのご意見

京阪電車では、お電話や駅などでご意見をいただいたものにつきましては、とりまとめた上、安全統括管理者に報告する態勢を取っています。いただいたご意見・ご要望は、安全性向上やサービス向上に役立てております。

メールでのご意見は、下記からお願いします。

お客さまからよくいただくご質問につきましては、回答をまとめています。まずは、こちらで内容をお確かめください。

【お客さまからのご意見・ご要望】

<http://www.keihan.co.jp/opinion.html>