



安全・社会・環境報告書 2008 CSRレポート



京王電鉄株式会社

編集方針

京王グループは、2005年に初めて「社会環境報告書」を発行しました。2回目の発行となった2006年は、「安全」こそが当社の最大の使命であるという基本に立ち返り、安全性に関する記載を充実させ、タイトルも「安全・社会・環境報告書CSRレポート」と変更しました。また、2007年には「安全・社会・環境報告書 CSRレポート2007」とは別に、2006年の鉄道事業法の改正により公表が義務づけられた「安全報告書2007」を発行しました。今回は、この2つを1冊にまとめ、「安全・社会・環境報告書 2008 CSRレポート」として、体系的でわかりやすい内容としました。

京王グループは、今後も、お客さまに安全で快適なサービスを提供することに努めていきます。さらに、地域社会・行政・株主・社員といったステークホルダーと誠実な関係をつくり、地球環境保全に積極的に取り組むことで、「信頼のトップブランド」になることを目指します。

報告書の発行を通じて、様々な情報を開示し、皆さまとのコミュニケーションを図ることで、企業活動の継続的改善に努めてまいります。巻末にアンケートを挟み込みましたので、ご意見、ご感想などをいただければ幸いです。

【報告範囲・報告時期】

- ◎本報告書は、京王電鉄単体(鉄道事業部門、開発事業部門、一般管理部門)の2007年度(2007年4月1日～2008年3月31日)の報告書です。
- ◎本報告書は、鉄道事業法第19条の4により公表が義務づけられた「安全報告書」を兼ねています。
- ◎環境負荷データおよび環境会計データは、京王電鉄単体の2007年度のデータです。
- ◎活動事例は、一部2007年度以前・以後の事例、および京王グループの事例を含みます。

目次

■トップメッセージ	4
■京王グループのCSR	6
■安全報告	
●輸送の安全確保に関する基本的な考え方	10
基本的な方針	
安全重点施策	
安全対策のための投資実績	
●安全管理体制と方法	14
安全管理体制	
安全管理方法	
●輸送の安全の実態	16
事故・インシデント等の発生状況と再発防止措置	
行政指導等に対する措置の状況	
●安全施策の内容と進捗	20
安全教育の実施	
安全対策の実施状況	
運転の安全対策	
自然災害に対する安全対策	
踏切安全対策	
ホーム安全対策	
その他	
訓練の実施	
●お客さまとの連携	30
●グループ会社の安全対策	32
■社会性報告	
お客さまとつながりあう	34
社員とつながりあう	38
地域社会とつながりあう	40
株主とつながりあう	42
協力会社・行政とつながりあう	43
■環境報告	
地球とつながりあう	
京王電鉄の環境保全活動—鉄道事業	44
京王電鉄の環境保全活動—鉄道以外	46
グループ会社の環境保全活動	48
2007年度環境目標と活動実績	50
環境負荷の推移とレビュー	52
環境会計	53
2008年度環境目標	54
■報告書に関する専門家の意見	55

会社概要

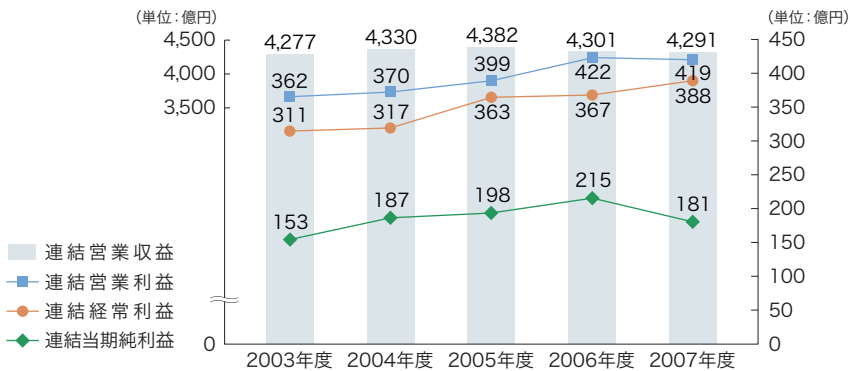
<p>社名 京王電鉄株式会社</p> <p>会社設立 1948年6月1日</p> <p>本社所在地 〒206-8502 東京都多摩市関戸1丁目9番地1 (登記上の本店所在地 〒160-0022 東京都新宿区新宿3丁目1番24号)</p> <p>資本金 590億23百万円</p> <p>従業員数 2,301名 (2008年3月31日現在)</p> <p>営業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業 ●開発事業 (土地、建物の賃貸業・販売業など) <p>鉄道事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線 京王線、高尾線、相模原線、競馬場線、動物園線、井の頭線 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅数 69駅 ●営業キロ 84.7km ●輸送人員 年間6億3,239万人 (2007年度実績) ●車両数 881両 (貨車5両および総合高速検測車1両を含む) <p>開発事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新規賃貸資産の開発 ●賃貸資産の管理・営業 ●ショッピングセンターの管理・運営 ●住宅地等の販売 <p>グループ会社数</p> <ul style="list-style-type: none"> ●全42社
---	--

京王グループ 会社一覧

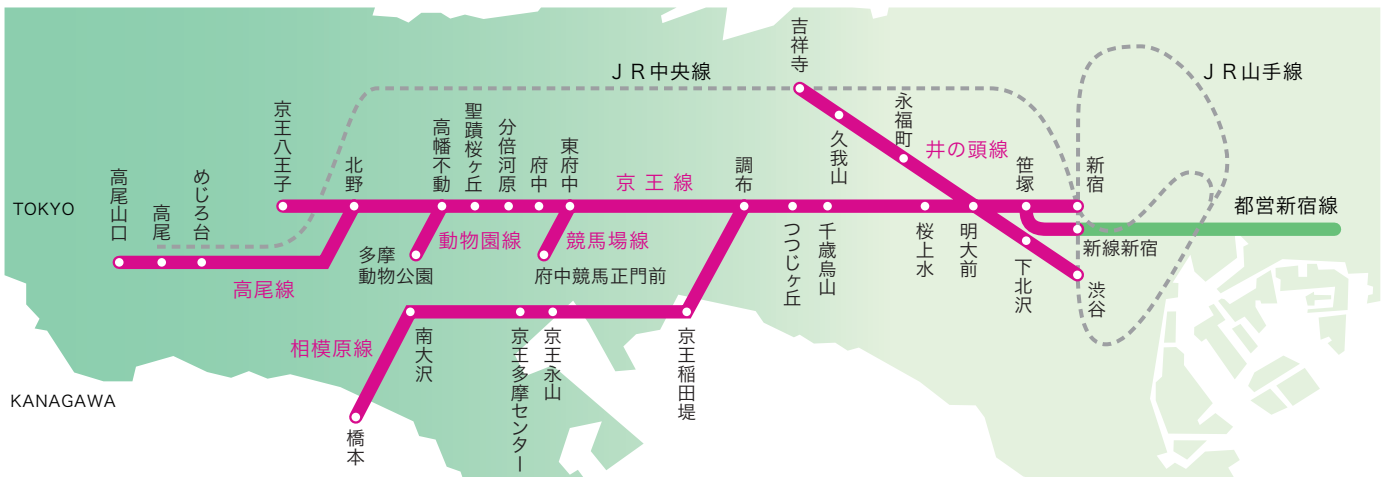
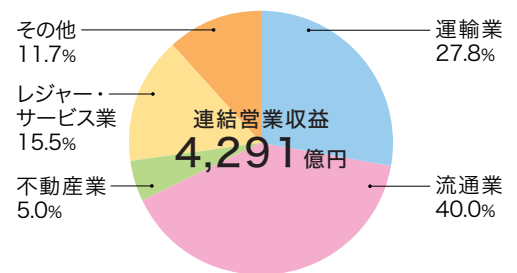
運輸業	流通業	不動産業	レジャー・サービス業	その他
京王電鉄 (鉄道)	京王百貨店	京王電鉄 (開発)	京王プラザホテル	京王設備サービス
京王電鉄バスグループ	京王ストア	京王不動産	京王プラザホテル札幌	京王重機整備
京王電鉄バス	京王書籍販売	京王地下駐車場	京王プレッソイン	東京特殊車体
京王バス東	京王リテールサービス		京王観光	京王建設
京王バス中央	京王電鉄 (ショッピングセンター)		京王エージェンシー	京王電鉄 (情報通信)
京王バス南	京王バスポートクラブ		京王レクリエーション	京王ITソリューションズ
京王バス小金井	京王アートマン		レストラン京王	京王アカウンティング
西東京バス	京王食品		京王コスチューム※	京王ビジネスサポート
多摩バス	京王グリーンサービス			京王ユース・プラザ
京王自動車	京王商事※			京王シンシアスタッフ
京王運輸	エリート※			京王子育てサポート
御岳登山鉄道※	京王友の会※			新東京エリート※

※印は持分法適用会社です。なお、事業セグメント分類上、京王電鉄が重複して含まれています。(2008年8月末現在)

連結業績の推移



連結営業収益の構成比率



■トップメッセージ

「鉄道輸送の安全性向上」と「沿線価値向上の取り組み」を推進し、「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」を目指します。

「運輸安全マネジメント」を推進し、安全な輸送を提供いたします。

当社をはじめ京王グループのすべての運輸事業者は、「『安全』は最大の使命、最高のサービスであり、すべてにおいて優先される」との信念のもとに事業を展開しております。当社では、「鉄道事業における安全性の確保」を最重要課題と位置づけ、「運輸安全マネジメント」を推進して、さらに安全な鉄道の実現を目指してまいります。

2007年度は「責任事故ゼロ」を安全目標に掲げ、安全性向上投資として、立体交差化の推進、信号システムのATC化、構造物の耐震補強などを中心に対前年100%増の380億円を投資しました。2008年度も前年度からの継続工事を中心に、さらに前年に比べ14%増の433億円の投資を予定しております。ソフト面においても、内部監査や事故の芽情報を活用し、PDCAサイクルを機能させて事故の未然防止策を講じるなど、引続き運輸安全マネジメントを推進いたしました。また、安全確保等に関する社員の資質を維持向上させるため、実際の現場と同等の設備を整えた鉄道教習所を活用した教育の充実を図りました。

これらの取り組みに加え、私自身も様々な機会を捉えて現場に出向き、係員と直接議論を重ねて安全意識の向上を図ったほか、社内報などを通じて「安全最優先」についてのメッセージを発信してきました。しかしながら、昨年もヒューマンエラーが原因と考えられる事故を発生させ、「責任事故ゼロ」の安全目標が残念ながら達成できませんでした。2008年度は、トップから現場まで全社一丸となって、「安全最優先」の意識をさらに高めていき、鉄道輸送の安全性を向上させる取り組みを積極的に進めてまいります。

グループをあげて、環境に配慮した事業活動を進めていきます。

京王グループでは、2004年12月「京王グループ環境基本方針」を制定しました。その後、当社本社ビルで環境マネジメントシステムを構築したのを皮切りに、現業事業所やグループ各社で同システムの構築を進め、環境保全活動をグループ全体に広げていきます。

さて、1人を1km運ぶ際の二酸化炭素の排出量は、鉄道が自家用車の9分の1、バスが自家用車の3分の1で済むといわれています。この「人と環境にやさしい乗り物」である鉄道、バスをより多くの方々にご利用いただけるよう、今後ともバリアフリー化をはじめとする鉄道・バスの快適性を向上していかなくてはなりません。環境負荷が小さいといわれる鉄道・バスですが、そうした評価に甘んじることなく、鉄道では、引続きVVVFインバータ制御車両を導入して電力使用量の削減を図っていきます。また、バスでは、アイドリングストップやエコドライブを励行し燃料消費量を削減するなど、様々な省エネルギー施策を実施し、二酸化炭素の排出量削減に取り組んでいきます。

さらに、鉄道・バス以外の京王グループ各社でもそれぞれの事業に適した環境保全活動を行っています。グループ各社のうち、すでにISO14001の認証を取得した京王建設、京王設備サービス、京王百貨店の3社に加え、昨年10月、新たに京王地下駐車場が認証を取得しました。また、国土交通省が推進しているグリーン経営ですが、昨年3月の京王電鉄バスグループ5社に続き、今年6月、京王運輸も認証を取得しました。

事業を継続していく限り、環境保全活動に終わりはありません。これからも、グループ各社の従業員一人ひとりの環境保全意識向上を図り、グループをあげて環境に配慮した事業活動を推進してまいります。

「信頼のトップブランド」を目指し、その基礎となるCSR[※]を果たします。

鉄道事業のさらなる安全性向上とともに、沿線地域社会貢献の一環として、生活しやすい沿線づくりも京王グループの取り組むべき重要な課題ととらえています。

※企業の社会的責任

少子高齢化が社会的問題と叫ばれて久しいですが、当グループでは、2007年4月、“子育てがしやすい沿線”づくりへの取り組みを開始しました。子育て支援事業を推進する「株式会社 京王子育てサポート」を設立し、今年3月に東京都認証保育所である「京王キッズプラッツ多摩川」を、今年4月には同じく「京王キッズプラッツ高幡」をそれぞれ開設しました。さらに、世田谷区が設置する「子育てステーション烏山」の運営を受託し、今年9月に開設しています。こうした取り組みにより、「子育て支援が充実した路線」として認知され、沿線にお住まいになる方々がさらに増えることで、沿線の活性化ひいては生活しやすい沿線づくりにつながるものと考えています。

このほか、コーポレート・ガバナンスの一層の充実やリスクマネジメントの一環として、大規模災害（首都直下型地震）や新型インフルエンザの発生を想定した事業継続計画（BCP）の策定といったCSRへの取り組みを推進してまいります。

京王グループは、「安全を最大の使命」とし、「信頼のトップブランド」を目指して、社会の多くの皆さまから信頼される企業グループになるよう様々な取り組みを行っています。今回で4回目の発行となる本報告書は、2006年に改正された鉄道事業法第19条の4の規定により公表が義務づけられた「安全報告書」を兼ねており、2007年度を中心とした当社の安全確保への取り組みについて詳しく記載しました。また、これまで同様、京王グループ各社の社会貢献や環境保全などの取り組みについてもまとめています。今後の事業活動改善に向け、本書ご高覧の折にはご意見、ご感想をお寄せいただければ幸いに存じます。

京王電鉄株式会社 取締役社長

加藤 真



■京王グループのCSR

社員一人ひとりが、社会から信頼されるブランドを築いていきます。

京王グループは、グループ理念として「信頼のトップブランド」になることを、社会に宣言しました。

2004年4月に制定した「京王グループ行動規範」のなかで、私たちは企業活動を通じて社会に貢献すること、事業に関わるすべてのステークホルダーを尊重すること、環境保全に取り組むことなど、企業の社会的責任(CSR)を果たしていく意思を表明しています。私たちは、社員一人ひとりが、CSRへの意識を高め行動することによって、社会から信頼されるブランドを築いていきます。

京王グループ 理念

私たち京王グループは、
つながりあうすべての人に誠実であり、環境にやさしく、
「信頼のトップブランド」になることを目指します。
そして、幸せな暮らしの実現に向かって
生活に溶け込むサービスの充実に日々チャレンジします。

2003年1月1日制定

京王グループ スローガン

あなたと あたらしい あしたへ——京王グループ

京王グループ行動規範

「信頼のトップブランド」になるため、私たちは以下のとおり行動します。

企業活動を通じて社会に貢献します

- お客様の幸せな生活に資する商品・サービスを提供します
- 常に商品・サービスの品質、安全性の向上を追求します
- 適時適切な情報開示に努めるとともに、お客様の声を事業活動に活かします

法令・社内規程を遵守し、健全・公正な企業活動を行って企業価値の向上に努めます

- 全てのステークホルダー（お客様・株主・取引先・社員などの関係者）に対して、相互に適正な利益を確保できるよう互いを尊重します
- 法令を正しく理解し、法令に則った手続きを行うことで、公的機関等と適切な関係を維持します
- 反社会的な組織、人物に対しては断固とした姿勢で臨みます
- 知的財産や情報の取扱いに細心の注意を払います
- 社員個人の権利を尊重し、社員同士が信頼しあえる風通しの良い職場づくりをします

社会の一員としての責任を果たします

- すべての人にやさしい環境づくりを進めます
- リサイクル、省エネなど環境保護に積極的に取り組みます
- 社会に貢献し、社会と共に発展するための活動に取り組みます
- 社会の変化に対応し、よき企業市民であるためのチャレンジをしつづけます

京王グループとのつながり



コーポレート・ガバナンスと内部統制

コーポレート・ガバナンスに対する考え方

「京王グループ理念」に基づき、つながりあうすべてのステークホルダーからの信頼を得て、企業価値向上を実現するため、コーポレート・ガバナンスの充実、強化に取り組んでいます。

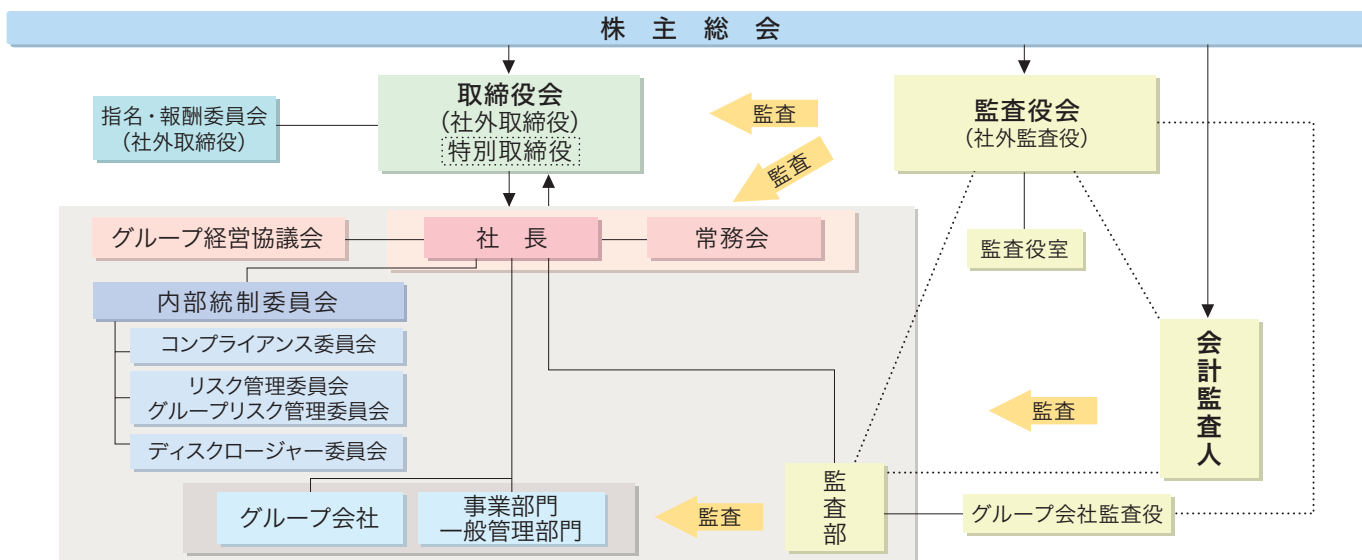
コーポレート・ガバナンス体制

取締役会は社外取締役2名および主要なグループ会社の社長等8名を含む18名で構成し、経営上の重要な事項についての決議や業務執行の監督を行うほか、特別取締役を選定し、迅速な意思決定を行っています。また、任意の諮問機関である指名・報酬委員会において役員的人事・報酬について審議するなど、ガバナンス体制の充実に努めています。さらに、グループ経営協議会、京王グループ社長会を定期的で開催し、グループガバナンス強化にも積極的に取り組んでいます。監査役会は、社外監査役3名を含む4名で構成しています。監査役は監査役会で定めた基本方針に基づき取締役の職務執行の監査を実施するほか、重要な会議での意見陳述などを行います。

内部統制システムの充実

京王グループは「信頼のトップブランド」を確立するため、内部統制システムの強化に努めています。2006年に施行された会社法を受けて、「コンプライアンスの確保」「財務報告の信頼性の確保」「業務の有効性・効率性の確保」「資産の保全」を目的として、「京王グループ内部統制システムに関する基本方針」を電鉄を含むグループ全社の取締役会で決議しました。また2007年には、内部統制に関する組織や機能を統括するための内部統制委員会を設置し、内部統制の充実に努めています。そのほか、今年度から適用が開始された財務報告に係る内部統制についても、責任部署を設けて、グループ全体で整備・運用を進めています。

コーポレート・ガバナンス体制



コンプライアンス

コンプライアンスに対する考え方

コンプライアンスは、一般的に「法令遵守」と訳されますが、法令遵守にとどまらず、社会の規範やルールまで含めて遵守することで、社会の期待に応えることが京王グループの取り組むべきコンプライアンスであると考えています。

コンプライアンスに取り組むことにより、不祥事の起きにくい風土をつくり、誠実な企業としてお客様や社会から一層の信頼を獲得していきたいと考えています。

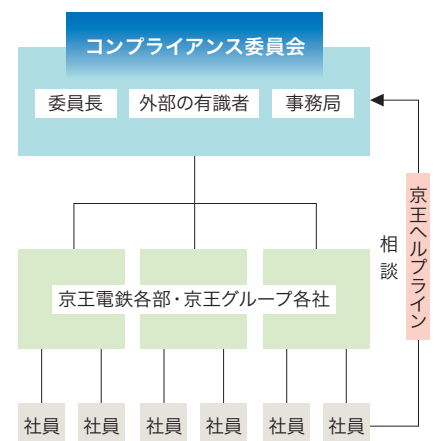
京王グループのコンプライアンス体制

「京王グループ行動規範」をグループ全体に浸透させ、継続的に取り組んでいくため「コンプライアンス体制」を構築しています。この体制の特徴として、「シンプルなコンプライアンス委員会」「誰もが相談しやすいヘルプライン」の2つがあげられます。

「コンプライアンス委員会」は、委員長、外部の有識者、事務局によるシンプルな組織となっています。委員長は取締役会によって選任され（現在は法務部分担役員が担当）、その諮問機関としての外部有識者（弁護士・会計士など）を置いています。事務局は、京王電鉄の法務部と広報部が務めています。

また、何かおかしいことに気づいたり、悩みを抱えたりした社員が、身近に相談できる窓口として、「京王ヘルプライン」があります。「京王ヘルプライン」は、京王電鉄の法務部コンプライアンス担当と外部の法律事務所の2カ所に設置しており、2006年4月に施行された公益通報者保護法にも対応しています。これらの周知を図るために、行動規範とヘルプラインの連絡先を明記した名刺大のカードを全社員に配布しています。さらに、コンプライアンスに関わるテーマについての電鉄およびグループ各社の実務担当者向け講習会を随時実施し、コンプライアンス・リスクの低減に努めています。

京王グループのコンプライアンス体制



リスクマネジメント

リスクマネジメントに対する考え方

鉄道事業を中心に企業活動を展開している京王グループでは、「お客様の安全」をリスク対策における最重要課題と認識しています。京王グループ理念にある「信頼のトップブランド」にふさわしいリスクマネジメントを実施するため、2005年8月から京王電鉄で先行して取り組みを開始し、2006年8月にはグループとしてのリスクマネジメント体制を構築しました。京王グループでは、リスクマネジメントとコンプライアンスを表裏一体のものとして運営し、リスクマネジメント活動について、コンプライアンスの視点からもチェックしながら推進する仕組みをとっています。また、リスクマネジメントの一環として、2007年9月から、当社事業地域で大規模災害が発生した場合の「事業継続計画」の検討を進めており、その基本方針を次のとおり決定しました。

大規模災害に関する事業継続基本方針

京王電鉄株式会社（以下「当社」という）は、当社事業地域において大規模災害が発生した場合、「信頼のトップブランド」を目指す企業として、地域の生活環境の早期回復のため、鉄道輸送を最優先に、各事業の速やかな復旧と事業の継続を図ります。

- (1) 災害の発生時は、お客さま、従業員および家族の生命・身体の安全を最優先に救助活動にあたります。
 - (2) 被害状況を迅速に調査し、必要な情報発信に努めるとともに、発生した被害の拡大防止と二次災害の発生防止を図ります。
 - (3) 災害の収束後、直ちに旅客輸送の実施に向けた活動を開始します。また、生活関連施設を始めとするその他の事業についても、速やかに営業が再開できるよう努めます。
 - (4) 地域における救護活動や避難行動の支援に協力します。
 - (5) 事業継続計画を常に見直し、改善していきます。
- 2008年8月1日制定

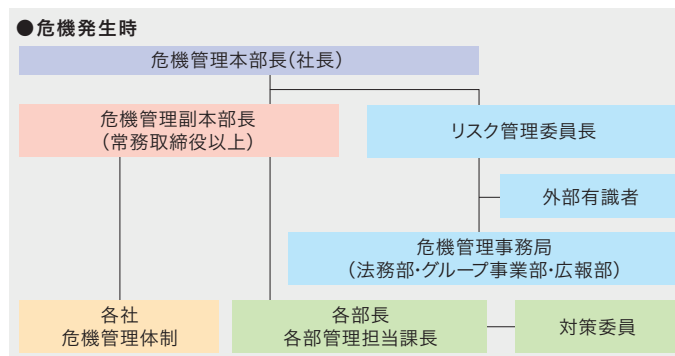
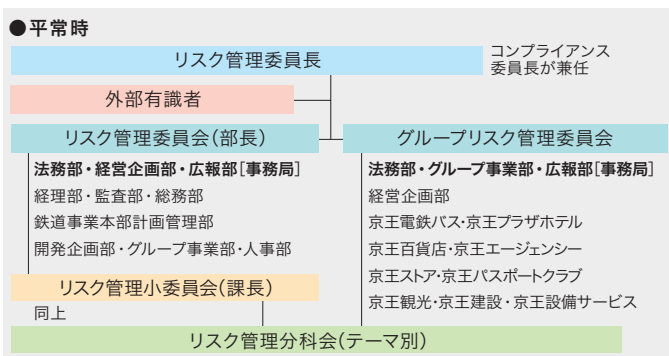
京王グループのリスクマネジメント体制

京王グループのリスクマネジメント体制は、平常時の体制と、危機発生時の体制の2つからなっています。平常時の体制は、京王電鉄の部長で構成する「リスク管理委員会」と、グループの主要会社の社長で構成する「グループリスク管理委員会」があり、ともにリスク管理委員長のもとで定例会議を開催し、リスク対策重点項目の設定や、リスク対策の実施状況の確認、リスクマネジメントに関する活動報告などを行います。リスク管理委員長は、コンプライアンス委員長が兼任し、コンプライアンスと表裏一体の活動ができる仕組みになっています。このほか、「リスク管理小委員会」「リスク管理分科会」などの組織を持ち、平常時のリスク対策を実効的に行えるようにしています。

一方、会社にとって重大な危機が発生した場合は、社長を本部長とする臨時組織「危機管理本部」を設置します。

危機への速やかな対応のため、常務取締役以上の役員1名を危機管理副本部長とし、リスク管理委員長と危機管理事務局が活動をサポートします。グループ各社で発生した危機のうち、重大なものについてはグループ各社の危機管理体制と京王電鉄内に設置する危機管理本部が一体となって対応します。

京王グループのリスクマネジメント体制



個人情報保護の取り組み

京王グループでは、2005年4月の「個人情報保護法」全面施行にあわせ、「京王グループ個人情報保護方針」を定め、ホームページ上で公開しています。また、個人情報の安全対策を重要な課題と認識し、個人情報が「漏れない」「なくさない」「盗まれない」「改ざんされない」を合い言葉に、各社での個人情報管理体制の強化を図ってきました。さらに2008年3月に「京王グループ個人情報ハンドブック第2版」を発行し、電鉄およびグループ各社の社員に配布するなど、社員の知識と意識向上のための継続的な取り組みを実施しています。



京王グループ
個人情報ハンドブック
第2版

■安全報告

輸送の安全確保に関する基本的な考え方

「責任事故ゼロ」の実現に向け、
「安全最優先」の徹底と、安全施策の実施を進めています。

当社は、全社一丸となって輸送の安全確保を実現するため、2006年10月に「安全管理規程」を制定し、全社員への周知徹底を図りました。さらに、自動列車制御装置(ATC)の導入や連続立体交差化工事の推進など、各種安全施策を積極的に展開して、「責任事故ゼロ」の目標達成を目指しています。

基本的な方針

■安全基本方針

当社では、運輸安全マネジメントを推進し、全社一丸となって、最優先で輸送の安全性の確保に取り組むため、安全管理規程の中に、安全に関する基本的な方針を定めています。

安全に関する基本的な方針

1. 安全の確保は、輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、安全の基礎である。
3. 執務の厳正は、安全の要件である。

また、安全に係る社員の行動規範を、次のとおり定めています。

安全に係る社員の行動規範

1. 生命の安全確保を第一に、行動する。
2. 推測に頼らず、確認の励行を行う。
3. 情報は、漏れなく、迅速、正確に伝える。
4. 問題意識を持ち、規程を遵守し、安全性向上のための変革に挑戦する。

これらに基づき、安全最優先の原則と関係法令遵守を徹底し、安全風土、安全文化を構築していきます。

■安全目標

2008年度安全目標 「責任事故ゼロ」

当社では2007年度にも、同じ目標を掲げていましたが、当社社員のヒューマンエラーが原因のひとつとなった、踏切道内における列車と乗用車との衝突事故や、列車過走時の誤開扉などの事故を発生させました。そのため安全に対して再度初心にかえり、より一層の安全最優先の企業風土構築に向けて、昨年に引き続き「責任事故ゼロ」を安全目標とします。

安全重点施策

■2007年度安全重点施策

2007年度は、次の項目について重点的に実施しました。

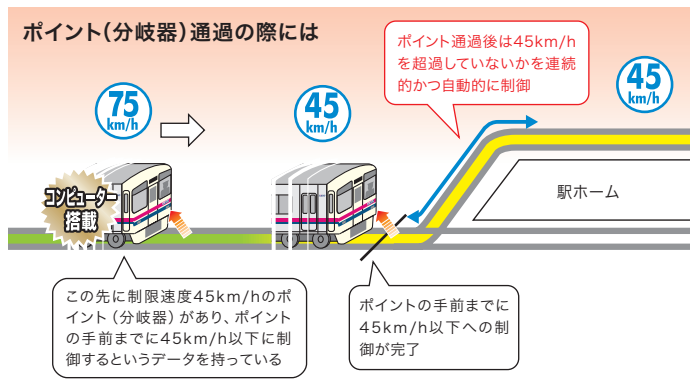
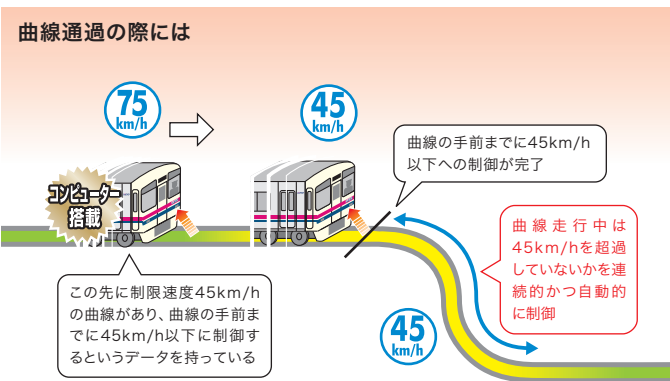
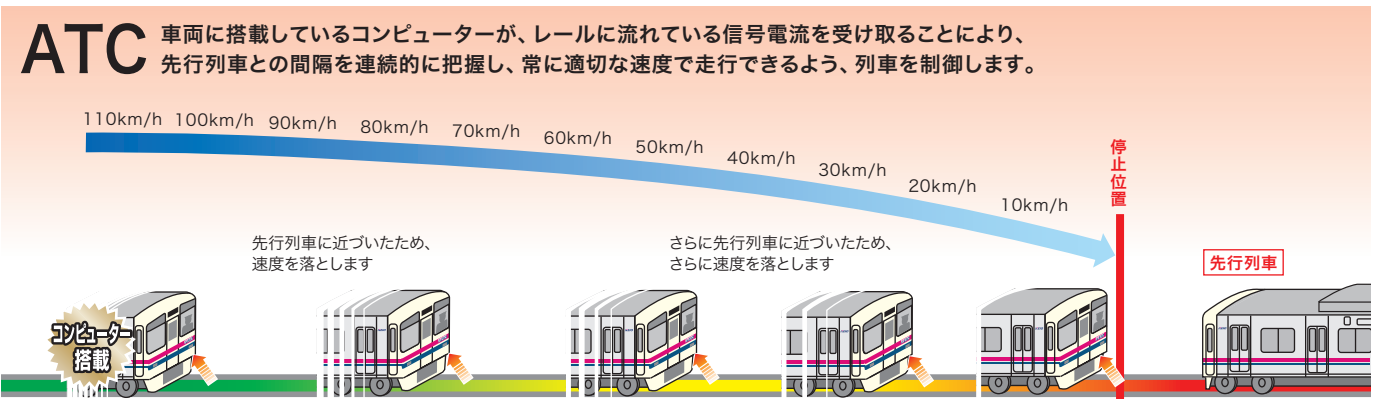
●「運輸安全マネジメント」の推進

- ・ヒヤリハット情報や、内部監査を活用して輸送の安全確保に関するPDCAサイクルを機能させ、事故の未然防止策を講じるなど、運輸安全マネジメントを継続的に推進しました。

- 安全確保に関する社員の資質を維持向上させるため、鉄道教習所を改修し、運転シミュレータやホーム訓練室など、実際の現場と同様の設備を導入し、2007年10月よりこれらを利用した新教育プログラムや異常時対応訓練を開始しました。詳細につきましては20～21ページをご覧ください。

● 自動列車制御装置 (ATC) の導入

- 国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」(平成18年 国土交通省令第13号)により、曲線・分岐器・線路終端等へ列車が進入する際に、安全上支障のない速度まで自動的に減速させることができる装置の導入が義務付けられました。現在の自動列車停止装置 (ATS) を改良することにより省令の改正に対応することは可能ですが、速度を断片的に「点」で管理するATSではなく、連続的かつ自動的に「線」で列車を制御することができ、安全性もさらに高いATCの導入に着手しています。京王線・井の頭線ともに2010年度の完成を目指しています。2007年度は国土交通大臣の認可取得や地上装置の設置(ケーブル敷設)および車両改造の着手などを実施いたしました。2008年度も引き続き、ケーブル敷設および車両改造を推進いたします。



輸送の安全確保に関する基本的な考え方

● 立体交差化の推進

[調布駅付近]

・東京都が整備を進めている都市計画道路と京王線との連続立体交差化を図るため、調布駅付近の連続立体交差事業を2012年度の完成を目標に東京都・調布市と協力しながら進めています。この事業の完成により、京王線の柴崎駅～西調布駅間の約2.8kmと相模原線の調布駅～京王多摩川駅間の約0.9kmを地下化し、鶴川街道や狛江通りなどとの立体交差化を図ることで、18カ所の踏切を廃止します。2007年度は、駅部分の掘削工事を開始するとともにシールドマシン(トンネル掘削機)の製作が完了しました。2008年度は、シールドマシンによるトンネル掘進の開始や調布駅仮橋上駅舎化を進めていきます。



シールドマシン

[笹塚駅以西における鉄道立体化]

・代田橋駅～八幡山駅付近が、平成20年度の連続立体交差事業の新規着工準備箇所として国の採択を受けました。今後は事業の認可・着手に向け、事業主体である東京都とともに、都市計画変更手続きや環境影響評価のための調査設計を行っていきます。

● 駅施設・高架橋などの保安度向上

[地下駅火災対策]

・地下鉄道の火災発生時の延焼防止、避難路の確保などを目的として改正された「東京都火災予防条例」および「国土交通省の鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、地下駅火災対策を行っています。現在、京王線新宿駅の排煙設備や防火区画の新設および、幡ヶ谷駅の緊急避難階段の新設工事を進めており、これらを2008年度中に完成させ、全ての対策を完了する予定です。

[構造物の耐震性向上]

・構造物の耐震性向上策を推進するため、吉祥寺駅高架橋の改築工事に着手しました。2010年度の工事完成を予定しており、2008年度は既設構造物撤去のための線路仮受けを実施します。

・阪神淡路大震災後の緊急耐震補強は1996年度に完了していますが、さらなる構造物の耐震性向上を図るため、新たな耐震設計に見合った高架橋柱やずい道の補強を行います。



吉祥寺駅高架橋

● 総合高速検測車の導入

2007年11月に、営業列車と同じ速度で走行しながら架線と軌道が同時に検測できる総合高速検測車(愛称:DAX(Dynamic Analytical eXpress))を京王線に導入しました。非接触方式の検測機器を使用して軌道や架線に直接触れることなく検測を行うもので、架線や軌道の磨耗・変形等のデータを、列車の走行時と同じ条件で収集できるように検測精度が向上するほか、日中の列車の合間に高速で走行しながら検測できるため、検測回数を増やすことが可能となりました。2008年4月から、この検測車を用いて軌道・架線検測を開始し、定期的・定量的に検測したデータをもとに、有効的に保守・補修作業を実施することで、運転保安の向上と乗り心地の改善を図っていきます。



総合高速検測車

● **気象情報システムの増強**

- 2007年10月から、観測した気象データを一元管理できる「気象情報システム」の稼働を開始するとともに、地震計、風速計などを更新・増設し、沿線エリア毎の気象状況に見合った、きめ細かい運転規制を可能としました。同時に気象庁の緊急地震速報を活用した早期地震警報システムを導入して、自然災害への対応を一段と強化しました。

● **AED (自動体外式除細動器) の整備**

- 2007年5月までに、京王線・井の頭線全69駅へAEDの設置を完了させました。(杉並区内の7駅は杉並区が設置しました。)

■ **2008年度安全重点施策**

上記の2007年度の安全重点施策の実績を踏まえ、2008年度は次の項目について重点的に実施し、安全目標の達成を目指していきます。

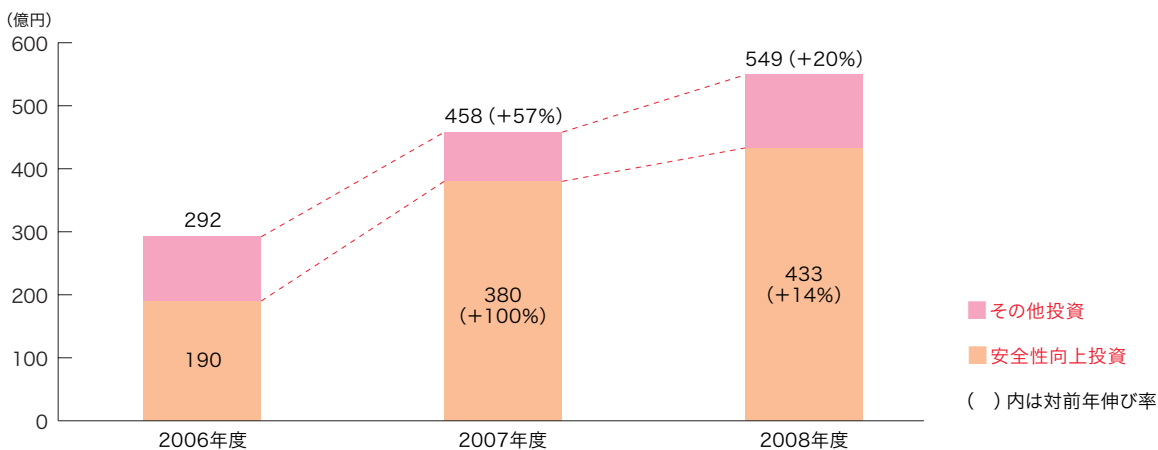
- ① 運輸安全マネジメントの推進 《前年度から継続実施》
- ② 連続立体交差化の推進 《前年度から継続実施》
- ③ 自動列車制御装置(ATC)の導入 《前年度から継続実施》
- ④ 駅施設・高架橋・車両などの保安度向上 《前年度から継続実施》
- ⑤ 総合高速検測車による検測の開始
- ⑥ 鉄道教習所を活用した人材の育成 《前年度から継続実施》

安全対策のための投資実績

当社では、鉄道事業における輸送の安全性の確保を、最優先の取り組みと位置づけており、2007年度は安全性向上投資として対前年100%増となる380億円を投資しました。2008年度も、対前年14%増の総額433億円を投資し、さらなる安全性の向上を図っていきます。

	鉄道事業全投資額	安全性向上投資	(安全性向上投資の割合)
2006年度(実績)	292億円(+53%)	190億円(+64%)	65%
2007年度(実績)	458億円(+57%)	380億円(+100%)	83%
2008年度(計画)	549億円(+20%)	433億円(+14%)	79%

()内は対前年伸び率



()内は対前年伸び率

安全管理体制と方法

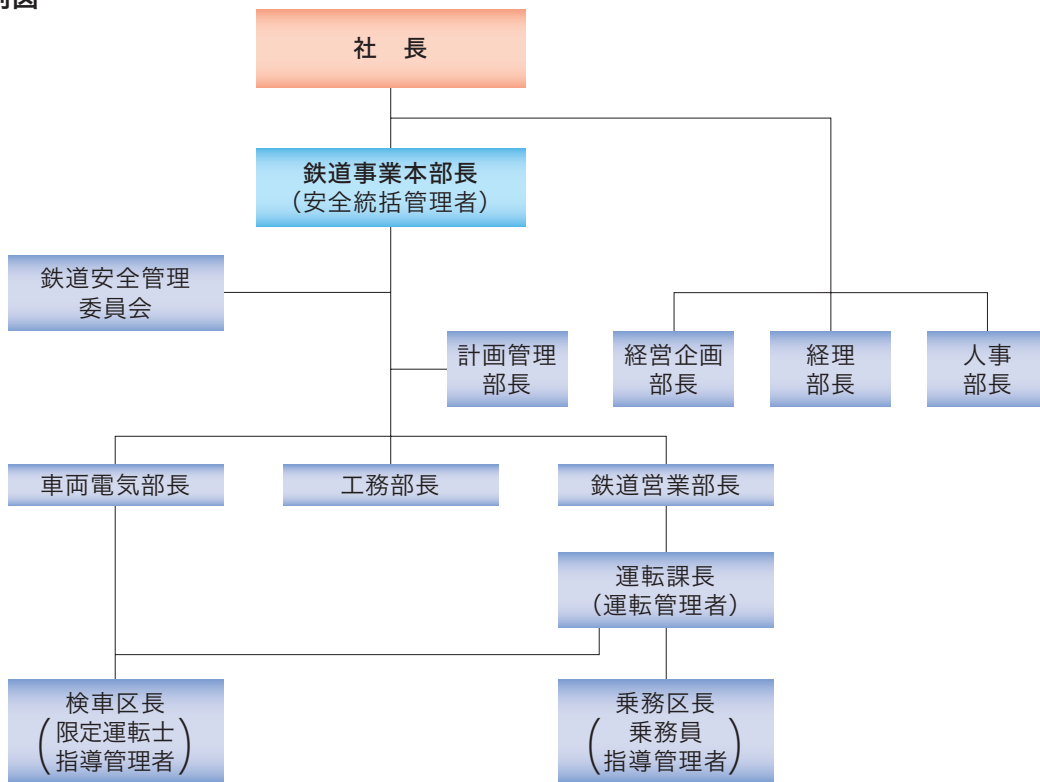
安全管理体制を確立するとともに、「輸送の安全」向上について、継続して積極的に取り組んでいます。

当社では、現場から社長に至るまで、全社的に安全を管理・推進していく体制を確立しています。この体制のもとで、輸送の安全を継続して向上させていくために、様々な取り組みを進めています。

安全管理体制

当社では安全管理体制を下の図のとおり構築しています。

安全管理体制図



それぞれに定められた役割は次のとおりです。

責任者名	役割
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
限定運転士指導管理者	車両電気部長の指揮の下、限定運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
鉄道営業部長	安全統括管理者の指揮の下、運転および営業に関する事項を統括する。 鉄道営業部長が運転管理者でない場合は、運転管理者の意見を尊重し、運転に関する事項を決定する。
工務部長	安全統括管理者の指揮の下、土木施設に関する事項を統括する。
車両電気部長	安全統括管理者の指揮の下、電気施設及び車両に関する事項を統括する。
計画管理部長	輸送の安全確保に必要な設備投資、収支、要員及び事故防止に関する事項を統括するとともに、安全統括管理者を補佐する。
経営企画部長	会社全体の視点から、輸送の安全確保に必要な投資に関する事項を統括する。
経理部長	会社全体の視点から、輸送の安全確保に必要な収支に関する事項を統括する。
人事部長	会社全体の視点から、輸送の安全確保に必要な要員に関する事項を統括する。

注1：限定運転士：お客様の乗車しない、車両基地内の運転にあたる運転士をいいます。

注2：資質：それぞれの業務に当たるのに必要な、適性・知識および技能をいいます。

安全管理方法

■鉄道安全管理委員会

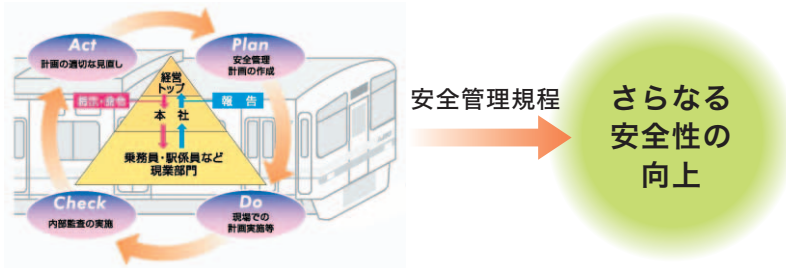
安全統括管理者を中心に、鉄道事業本部の各部長、運転管理者がメンバーとなり、月に1回定期的に開催し、事故原因の究明・事故対策の検討等を行っています。

《主な検討事項》

- ・鉄道運転事故等報告書／届出書、動力車操縦者資格管理報告書提出内容の協議
- ・内部監査の計画および結果報告
- ・事故発生時の再発防止策の検討

■PDCAサイクル

鉄道安全管理委員会を中心にして、計画(P)→実施(D)→評価(C)→見直し・改善(A)サイクルに沿って、報告・検証、安全性向上を図っています。



■ヒヤリハット報告制度

各職場においてヒヤリハット情報をとりまとめ、集計・分析・共有する制度を導入し、安全対策に役立てています。各場で集められた情報は、鉄道安全管理委員会において報告され、鉄道事業本部内での水平展開により共有化を図っています。

■緊急時対応体制

鉄道運転事故や自然災害の発生に備え、社内規程類を整備し、緊急時対応体制を構築しています。大規模事故や自然災害が発生すると、これに基づき対策本部を設置して、緊急・応急・復旧対策にあたります。

■トップによる現場巡視

夏季の安全輸送推進運動や年末年始の安全総点検などの安全運動期間中に、経営トップによる現場巡視を実施し、現業の管理職とのディスカッションを行うなど現場とのコミュニケーションを図ることにより、安全最優先の方針を徹底させています。

■内部監査の実施

内部監査員としての講習を修了した監査員による内部監査を毎年行い、安全管理体制が適正に機能していることを確認しています。2007年度は、社長、安全統括管理者ならびに鉄道事業本部の部長・課長および現業の管理職に対して書類検査やインタビューなどによる監査を行いました。監査で見出された事項については、鉄道安全管理委員会に報告され、共有化されています。



社長による現場巡視

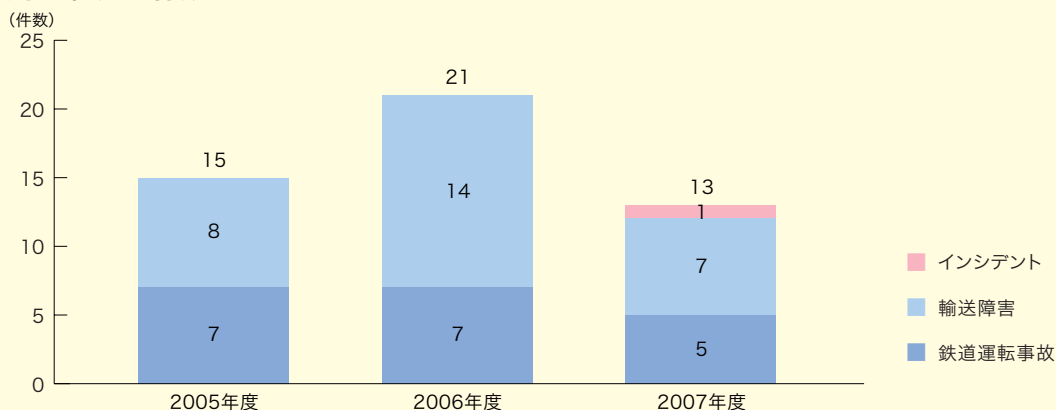
輸送の安全の実態

事故・インシデントの発生状況と再発防止策について報告します。

不測の事故や災害の発生時には、速やかに復旧作業を行うとともに、事故や災害の原因を調査分析し、再発防止措置を講じています。2007年度の事故等の発生状況は次の通りです。

事故・インシデント等の発生状況と再発防止措置

事故等の総発生件数



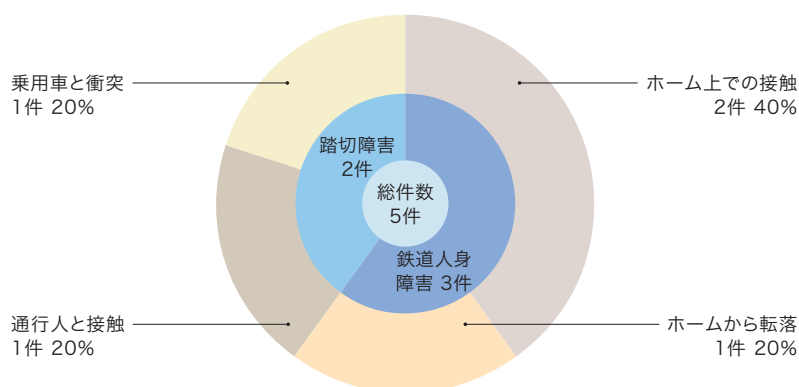
※鉄道運転事故とは、「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「道路障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。

※輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外の運休または列車に30分以上の遅延が生じたものをいいます。

※インシデントとは、事故には至らなかったが、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。

■鉄道運転事故の発生状況と再発防止対策

2007年度の鉄道運転事故の件数と内訳



2007年度は5件の鉄道運転事故が発生いたしました。

1. 鉄道人 身障害 (3件)

- ・ ホーム上で、疲労により目眩みがお客さまが列車に接触した。
- ・ ホーム上で、酔われたお客さまが列車に接触した。
- ・ 酔われたお客さまが誤ってホームから線路内に転落し、列車に接触した。

2. 踏切障害事故 (2件)

- ・ 踏切 を渡りきれなかった歩行者が列車に接触した。
- ・ 踏切 で脱輪した乗用車が列車と衝突した。

なお、これらの事故によりお客さまに多大な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。主な事故の詳細な内容は次の通りです。

● 踏切障害事故（乗用車と衝突）

発生日時：2007年6月30日（土）14時09分頃

発生場所：京王線 平山城址公園2号踏切道

概要：北野発 新宿行 準特急列車が平山城址公園～長沼駅間上り線を走行中、前方の平山城址公園2号踏切道上り線内に、乗用車が立ち往生しているのを発見しました。直ちに非常制動・非常警笛を施しましたが、間に合わず、先頭車が乗用車に衝突して停車しました。

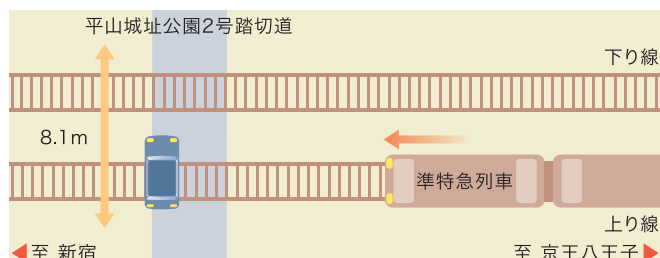
死傷者：なし

運転再開：2007年6月30日（土）15時49分

事故原因：普通乗用車が踏切横断時に脱輪したこと、および、列車のブレーキが間に合わなかったことによるものです。

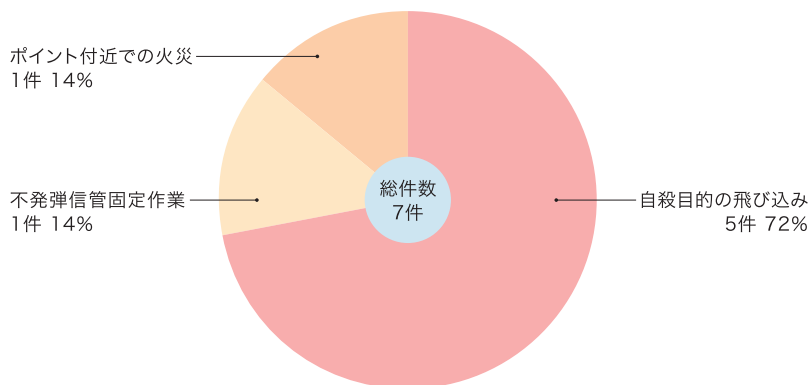
対策：

- 脱輪しても脱出しやすいように踏切端部に碎石を盛りスロープ状としました。
- 五角形の赤色灯列が回転する2灯循環式特殊発光信号機に加え、LED点滅式特殊発光信号機を併設し、視認性を向上させました。



■ 輸送障害の発生状況

2007年度の輸送障害の件数と内訳



■ 2007年度のインシデントの発生状況と再発防止対策

● 列車とホームの接触

発生日時：2007年12月10日（月）19時12分頃

発生場所：京王線 芦花公園駅1番線（下りホーム）

概要：

- 京王お客さまセンターに「芦花公園駅通過時に車体が摺るような音がした」旨のメール連絡があり、当該車両の番号が記載されていたため、車両およびホームの調査を開始しました。
- 調査の結果、当該列車10両編成中3両の車体に擦り傷がありました。また、芦花公園駅1番線ホームでも擦り傷を発見しました。

死傷者：なし

原因：当日は人身事故による運転見合わせがあり、当該列車は運転再開後の最初の急行系列車であったため、定員の250%を超える満員状態でした。芦花公園駅の曲線ホーム部分を低速で走行中、先行列車に接近したためブレーキをかけたことが引き金となり、お客さまが極端に片側に傾く片荷重状態となり、さらに空気バネの内圧差を調整する差圧弁※が働いたため、車体がカーブ内側に大きく傾き、ホームと接触したものと推定されます。

対策：当該車両を使用した調査、試験等の結果を受けて、以下の対策を行いました。

- 今回のように、複数の要因が重なる極めて確率の低い条件下においても、ホームと車体が接触しないよう、線路の傾き(曲線の内側と外側の線路の高低差)を減少させました。
- 当該車両および、当該車両と同種類の差圧弁を備えている車両の差圧弁を交換し、今回のような条件下でも車体が傾きにくくするようにしました。

※「差圧弁」とは、車体を支えている左右の空気バネの内圧差を縮小させ、車体を安定的な状態にするための装置です。

なお、今回の原因となった車両の傾きで脱線する危険性はありません。

■その他の事故の内容と対策について

列車が駅に停車する際に、ホームを行き過ぎて停車したにもかかわらず、車掌が誤って扉を開けてしまう事故が2件発生しました。そのうちの1件の詳細は次の通りです。

●列車過走時の誤開扉

発生日時：2007年6月30日(土) 13時10分頃

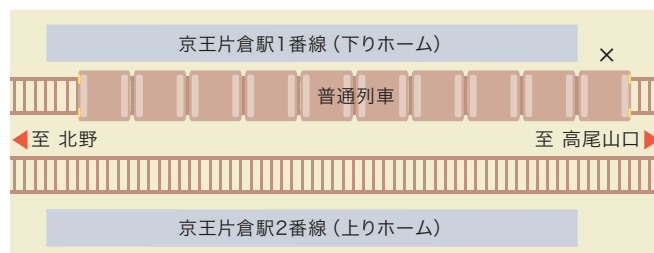
発生場所：高尾線京王片倉駅1番線(下りホーム)

概要：北野発 高尾山口行 普通列車(10両編成)が、京王片倉駅に停車する際、同駅を約1両分過走して停車し、先頭車両の一部がホームに入っていない状態で扉を開けました。

死傷者：なし

事故原因：車掌が編成両数を8両編成と勘違いし、全車両がホームに入っているものと思い込み扉を開けたためです。

対策：編成両数を記した「札」を作成して車掌に携帯させ、開扉時に編成両数を確認することとしました。



■自然災害による列車遅延

● 台風（雨・風）による影響

2007年9月7日および10月27日の台風接近にともなう降雨・風の影響により、一部区間で速度規制または一時運転見合わせを実施しました。

● 降雨による影響

2007年7月29日および7月30日の大雨の影響により、一部区間で速度規制を実施しました。

● 風による影響

多摩川橋梁付近他で、強風により速度規制または一時運転見合わせを実施した日が年間17日発生しました。

● 地震による影響

2007年7月12日に、橋本駅に設置した地震計が規定値を超える地震を観測しました。規則に基づき、一旦全列車を安全な場所に停車させた後、徐行運転を行うとともに、沿線の点検を実施したことにより、56本の列車が運休し313本の列車に3分以上の遅れが生じました。

※2007年10月から、地震計を増設し、既存のものとあわせて全線に均等配置しました。これにより、地震発生時の運転規制を、全線規制方式から区間毎の規制へと変更し、お客さまへの影響ができる限り小さくなるようにしました。

● その他の影響

2008年3月27日に京王線 国領～布田駅間の線路脇において、不発弾が発見されました。自衛隊による不発弾信管固定作業のため、つつじヶ丘～調布駅間で約30分間運転を見合わせました。この影響により、1本の列車が運休し54本の列車に3分以上の遅延が生じました。（不発弾の撤去は2008年5月18日に完了しました。）

■その他人身事故

2007年度の人身事故の件数は2006年度より微増しましたが、レスキュー隊等への要請を必要とする救出困難な事故が前年より少なかったため、1件あたりの平均停滞時間は僅かに減少しました。

事故発生時には、早期の運転再開を目指しますが、お客さまおよび係員の安全を最優先に作業いたしますので、ご理解をお願いいたします。

行政指導等に対する措置の状況

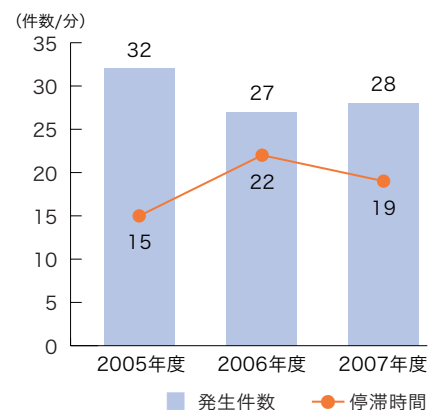
2007年度において、当社に対する行政指導等はありませんでした。

なお、2007年度は国土交通省より運輸安全マネジメント評価を受検しましたが、その結果、指摘事項はありませんでした。



不発弾の撤去

人身事故の発生件数と停滞時間



運輸安全マネジメント評価

安全施策の内容と進捗

ソフト面、ハード面の両面から、安全な鉄道の実現に取り組んでいます。

当社は「鉄道従事員として、自ら知識・技能の習得に努め、安全・安心・快適な鉄道であるための使命を果たせる人材を育成する」という教育方針に基づき、教育内容、施設の充実を図り、社員教育を進めています。また安全性を向上させる施策や緊急時の対応訓練など様々な安全施策を進めており、ソフト・ハードの両面から安全な鉄道の実現に取り組んでいます。

安全教育の実施

■鉄道従事員に対する教育

列車の運転に直接関係する作業を行う係員や、施設および車両の保守その他これに類する作業を行う係員に対しては、法令の定めに基づき、必要な知識および技能の保有度について年1回以上確認を行っています。

また、鉄道従事員に対し、求められる能力、人物像、資格などを明確化した「業務能力開発マップ」を策定して教育の目的を明確にし、事故や故障に対応する訓練や接遇力向上訓練など、現場で実際に行いにくい訓練を中心に、新たな教育カリキュラムを策定し、2007年度から実施しています。

鉄道教習所の改修

鉄道教習所は、施設の老朽化や、新しい研修カリキュラムの導入にあわせて2006年度から改修工事を進め、2007年9月に完成しました。改修後の施設には、実際のホームと駅を模擬したホーム訓練室と駅業務訓練室、CAI（コンピュータ支援教育）教室などを新設しました。

設備は限りなく本物に近い形で再現し、お客さまがいらっしゃる現場ではできないことも、現場と同様の環境の中で訓練することができます。

[主な設備]

● 運転シミュレータ（更新）

CG映像を活用した運転士訓練機能や車掌訓練機能があり、乗務員養成や追指導教育、異常時対応訓練などに使用します。営業線以外に車両基地内の画像もあり、昼・夜の設定をはじめ、降雨・降雪など気象状態の設定、踏切事故やお客さまの転落事故など50を超えるメニューがあります。

● 駅業務訓練室（新設）

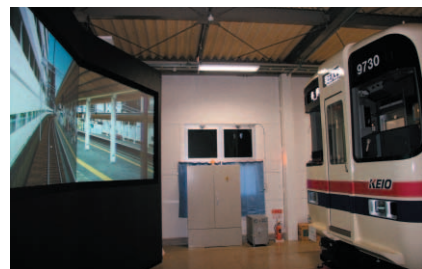
実在の駅を模した改札・駅事務室に実際の駅務機器を設置しており、PASMOの取扱い方や駅務機器の操作、窓口を使用した接遇向上訓練を実施するほか、収入金の締め切りなど駅後方業務の訓練も行います。

● ホーム訓練室（新設）

実際にホームに設置されている保安装置などを作動させて訓練を行います。ホームの高さの体感をはじめ、列車非常停止ボタンが作動した場合の対応方法、分岐器の点検、ホーム監視訓練などに使用します。

● 信号取扱訓練室（新設）

列車ダイヤが大きく乱れたときなどに実施する、信号操作の取扱い（てこ操作）訓練を行います。実際の信号扱所と同様の操作卓や教育用の大型モニターがあり、模擬的に信号機や転てつ器故障を発生させるとともに、列車遅延や臨時列車を設定できます。



運転シミュレータ



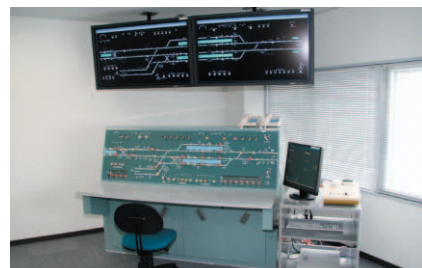
車掌シミュレータ



駅業務訓練室



ホーム訓練室



信号取扱訓練室

● 連動訓練室 (新設)

信号機や転てつ器の動作に係る通信機器の訓練室で、装置の仕組みを理解させるために、教師が設定した機器の故障などを検出し復旧する訓練に使用します。

● CAI教室 (新設)

鉄道の仕組みや事故防止について、CGを活用して機器の流れや動きを理解させる講義を行うための教室です。受講生用の40台のパソコンと、教師用のパソコン1台で構成されています。受講生は苦手科目などを個別に学習できるほか、教師は遠隔操作で各受講生の進捗の確認やテストの配信を行うことができます。

● 事故展示室 (新設)

当社・他社の主な事故事例を年表形式にまとめた「鉄道事故年表」をはじめ、個別の事例について当時の写真や新聞記事、図版を用いて解説した「事故展示パネル」などを設置しています。発生した鉄道事故から、事故の悲惨さを学び、「事故を絶対に起こしてはならない」ということを鉄道従事員に深く認識させるために新設しました。運転士の教習や鉄道事故事例をもとにした研修などで活用しています。

■ 運転士に対する教育

運転士になるためには、駅係員、車掌を経験したのち、約8ヵ月の学科や乗務の教習を受け、国家試験に合格しなければなりません。

運転士になったあとも、月平均3回の監督者同乗による直接指導のほか、年5回の安全や技術に関する講習を全ての運転士に行っています。なお、特に新任運転士に対しては、初めの3年間は監督者同乗による直接指導を月平均5回行い、技能、知識の習得を図っています。

列車の乗務に際しては、監督者は業務指示を行うだけでなく、健康状態を確認し、アルコールチェックを行います。また、年2回の健康診断と継続的な適性検査を行っています。

■ 運輸安全マネジメント教育

鉄道事業本部の鉄道従事員全員(保守業務の委託先社員を含む)に対して、安全管理規程の周知を中心とした運輸安全マネジメント教育を実施しています。安全に対する基本的な方針等を指導し、安全意識の高揚を図っています。

■ ヒューマンエラー防止に向けた教育

西日本旅客鉄道株式会社安全研究所発行の社員向け安全教材「事例でわかるヒューマンファクター」を鉄道事業本部従事員全員に配布し、ヒューマンエラーの防止に向け、現場における教育などで活用しています。また教材に掲載されている具体的な事例をポスターにして職場に毎月掲示し、ヒューマンエラー防止の啓発・促進を図っています。



連動訓練室



CAI教室



事故展示室



事例でわかるヒューマンファクター



ヒューマンエラー防止用ポスター

安全施策の内容と進捗

■協力会社への教育

軌道・土木・建築、電気、車両などの保守管理や施設改良工事を委託する協力会社の社員に対し、新人教育をはじめ、定期的な教育を実施しています。工事の実施にあたっては毎回作業前に安全教育を行っているほか、月1回安全総合点検や教育を実施し、現場の安全確認を行っています。このほか、作業中に列車の接近を見張る列車監視員に対しては、年1回の専門教育を実施しています。

■その他の教育

●救命講習

地元消防署と東京救急協会の協力により、定期的に救命講習を開催し、現在鉄道事業に従事する社員の2/3以上が救命技能認定証を取得しています。この中で、AEDの取扱いについての講習も行われ、実際に、駅構内等で倒れられたお客さまに心肺蘇生を行うなど人命救助の役に立っています。



救命講習

安全対策の実施状況

■運転の安全対策

●鉄道総合指令センター

鉄道総合指令センターは、列車の運行管理や、お客さまへの案内業務を行う「運輸指令所」と、電力の供給を管理する「電力指令所」の機能をもっています。これらは平常時だけでなく、事故や災害時にも迅速な対応ができるよう、連携を強化する体制を整えています。また、鉄道総合指令センターの建物は免震機能や落雷を防止するシステムを備えています。



運輸指令所

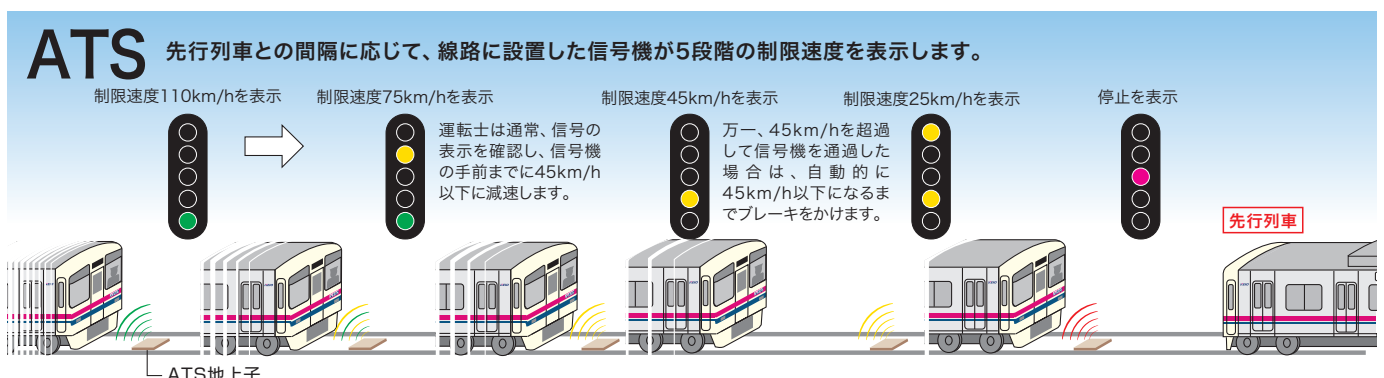
●ATSシステム

ATS(自動列車停止装置)は、列車が制限速度を超えて信号機を通過しようとしたときに、列車に自動的にブレーキがかかり速度を下げたり停止させる装置で、現在当社線全線で使用しています。

また、一旦受けた情報は、次の地上子まで記憶して、列車の速度を連続的にチェックし、制限速度を超えると自動的にブレーキがかかり、制限速度以下に下げます。



電力指令所



● 地上速度照査式過走防止装置

過走余裕距離が特に短い終端駅や、列車が同時に進入進出する駅などに設置しています。複数の地上子がそれぞれ列車の速度を照査し、制限速度以上で列車が通過したときは非常ブレーキを作動させて列車を停止させます。

● TNS装置

運転台に設置されたTNS(Train Navigation System)装置は、停車すべき駅に接近すると、まずブザーと表示で停車駅が近いことを知らせます。そのままブレーキを操作しないまま走行すると、さらにブザーが鳴動するとともに、自動的にブレーキが動作して誤通過を防止します。

● 誤出発防止装置

万が一、運転士が出発信号機を無視して出発した場合、ループアンテナが検知し、直ちにATSの非常制動情報を発信して、列車を停止させる装置です。出発信号機から分岐器までの余裕がなく、信号機直下の地上子では止まりきれない箇所に設置しています。

● 防護無線装置

列車の脱線や踏切内での自動車などの立往生等により、他の列車に支障をきたすおそれがある場合、乗務員が乗務員室にあるボタンを押し、無線による信号を発報する装置です。これを受報した現場付近の列車乗務員はただちに担当列車の停止手配を行い、事故を未然に防止します。

● 車両の緊急停止装置

運転士の体調が急変した場合などに備えて、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキがかかる運転士異常時列車停止装置や、車掌が強制的に非常ブレーキをかける装置を車両に搭載しています。運転士異常時列車停止装置は、2010年度までに全列車への整備完了を予定しています。

● 車両の脱線防止策

車両の輪重比(左右の車輪にかかる荷重のばらつき)が国の定める10%以内になるよう、輪重測定装置を導入し、調整を行っています。

車輪にあるひっかかり部分(フランジ)とレールの垂平面に対する角度は、国が推奨している70度を従来から採用しています。



新宿駅の過走防止装置



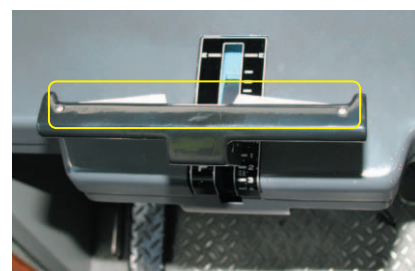
運転台に設置されたTNS車上装置



誤出発防止装置



乗務員室の列車防護無線装置



運転士異常時列車停止装置

安全施策の内容と進捗

● 線路の脱線防止策

国からの通達では半径200m以下の曲線に脱線防止ガードを設置することが定められていますが、当社では従来からその基準を上回る半径300m以下の曲線に設置しています。また、分岐器へのガード設置を進めており、低速で走行する車両基地内での設置を完了しました。このほか、車両基地内の急曲線部分にもガードの設置を完了しています。

軌道の平面性の検査については、曲線部の軌道のねじれを測定して脱線係数比を算出し、国の定める基準を満たしていることを確認しています。

このほか、レールの傷などをなくすため、レールを研削していますが、可能な限り新品のレールの断面に近づけるように施工しているほか、目に見えないレール内部もレール探傷装置で傷の有無を確認しています。

■ 自然災害に対する安全対策

● 気象情報システム

自然災害に早期に対応するため、地震計・風速計・雨量計・水位計を更新・増設し、測定データを運輸指令所など鉄道現業施設のモニターに表示する「気象情報システム」が2007年10月から稼働しています。これにより、運転速度規制の実施など、迅速な対応が図れるようになりました。



● 地震対策

沿線に設置した地震計が一定以上の地震を感知すると、全列車の乗務員に対し、地震の発生と安全な場所への停車を通知します。停車後は震度に応じて必要な点検を行い、運輸指令所の指示に従い、状況に応じて徐行運転から順次通常運転に復旧していきます。2007年10月の気象情報システムの導入にあわせて、地震計を5カ所から11カ所に増設し、全線にほぼ均等に配置することにより、従来の全線を規制する方式から区間毎の運転規制に変更し、お客さまへの影響がより少なくなるように努めています。阪神・淡路大震災後の緊急耐震補強については、1996年度に完了していますが、新たな耐震基準に見合う構造物とするため、引き続き高架橋柱やずい道などの耐震性向上策を行っています。

また、気象庁の緊急地震速報を活用した「早期地震警報システム」を2007年10月に導入しました。沿線に一定規模以上の地震の発生が予想されるとの緊急地震速報を当社の運輸指令所で受信した場合に、運行中の全列車に自動的に無線で警報を送り、乗務員が安全な場所に停車させます。

このほか、地震によって沿線の通信ケーブルが損傷した場合などに備え、衛星電話を各部署および緊急車両に43台配備しています。

● 風対策

ビル風や風の通り道など強風が予想される、沿線の橋梁や高架橋等に風速計を設置しています。2007年度は風速計を7カ所増設して17カ所として、監視強化を図りました。瞬間風速が15m/s以上を示した場合は段階的に速度規制を行い、瞬間風速が25m/s以上になった場合は運転を中止するなどの措置を行っています。

● 雪害対策

従来のひし形パンタグラフを、着雪面の少ないシングルアームパンタグラフに順次更新しています。電車線や信号高圧配電線には雪が積もりにくい形状のものを用いているほか、車両基地等の電車線には着雪・着氷を防ぐためにヒーターを内蔵した電線を使用しています。また、分岐器の床板や踏切障害物検知装置の発光器、受光器のフード部分にはヒーターを設置しています。



シングルアームパンタグラフ

■ 踏切安全対策

● 踏切解消への取り組み

運転保安向上のため、線路と道路の立体交差化や、踏切道の統廃合を行ってきました。特に、立体交差化については、1964年に京王線の新宿～初台間を地下化したのを皮切りに事業を順次進め、1993年3月に長沼・北野駅付近を、また1994年3月には府中駅付近をそれぞれ高架化しました。現在、東京都、調布市と協力しながら調布駅付近の連続立体交差化を進めています。

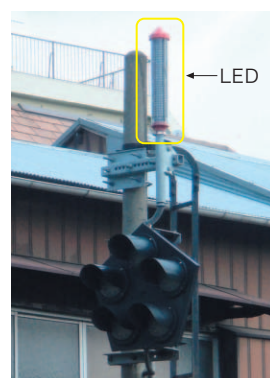
このほか、京王線笹塚駅以西のボトルネック踏切の解消に向け、関係機関と鉄道立体化事業の認可・着手に向け手続きを進めています。

このような立体交差化と踏切道の統廃合の結果、踏切数は1955年度の322カ所から2007年度末には、155カ所に減少しました。また、踏切に各種装置を順次設置して、保安度の向上に努めています。

● 踏切支障報知装置

踏切内で自動車が立ち往生するなどによって起こる列車との接触事故を避けるため、155カ所の全踏切道に踏切支障報知装置を設置しています。これは、踏切内で事故発生危険性が生じたとき、踏切内にある踏切支障報知装置のボタンを押すことにより、特殊発光信号機が作動して運転士に異常を知らせる装置です。なお、運転士への視認性を高めるため、一部の特殊発光信号機には、LED点滅式の特殊発光信号機を併設しています。

※ p17「踏切障害事故」をご覧ください。



LEDを併設した特殊発光信号機



踏切支障報知装置

【お願い】 踏切内で異常を発見した場合は、踏切脇に設置したこのボタンを躊躇なく押してください。

安全施策の内容と進捗

● 踏切障害物検知装置

自動車交通量の多い踏切内で自動車が立ち往生するなどして起こる列車との接触事故を避けるため、92カ所の踏切道に踏切障害物検知装置を設置しています。これは、遮断桿が下りた後、踏切内に何らかの障害物があることを検知した場合、発光信号機が作動して運転士に異常を知らせる装置です。

【お願い】 警報機が鳴り始めたときは、踏切内に入らないでください。万が一、車が踏切内に閉じ込められたときは、遮断桿を押すように車を前進させると、遮断桿があがりますのでそのまま脱出してください。

● 踏切道の歩道部分のカラー舗装化

踏切内における歩行者の安全確保のため、歩道のあるすべての踏切に、踏切内の車道と歩道を明確に区分するカラー舗装を実施しています。

● くぐり抜け防止啓発テープ

遮断桿が下りた後の踏切内への進入を防ぐため、全踏切の遮断桿にくぐり抜け防止の啓発テープを設置しています。

● 列車種別選別装置

当社では、京王線で6種類、井の頭線で2種類の列車種別があります。踏切の遮断時間が必要以上に長くならないように列車種別選別装置を設置し、警報開始位置を列車種別毎に変えています。

● 定時間警報装置

朝のラッシュ時間帯などで、先行列車への接近によって運行速度が低下することがあります。こういった場合に通常の踏切制御を行うと、踏切の遮断時間が必要以上に長くなってしまいうため、定時間警報装置を導入し、踏切が鳴り始める地点を通常の地点と変更して踏切の遮断時間の短縮を図っています。ラッシュ時に遮断時間が長くなりやすい京王線調布駅以東の踏切の制御に使用しています。

■ ホーム安全対策

● 間隙注意灯、スレッドライン

曲線ホームなど、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう場所での乗り降りにご注意いただくため、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯、スレッドラインを新宿駅など15駅に設置しています。

● 車両連結部の外幌

ホームから車両連結部へ転落する事故を防ぐために、すべての車両の連結部に外幌を設置しています。



踏切障害物検知装置



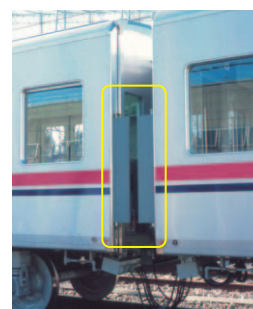
歩道部分カラー舗装化、くぐり抜け防止啓発テープ



列車種別選別装置



スレッドライン



車両連結部の外幌

● 転落検知装置

車両とホームとの間隔が広く開いてしまう駅などに、転落検知装置を設置しています。これは、万が一、お客さまがホームから転落した場合、ホーム下に設置したマットが検知し、駅係員や乗務員に転落を知らせる装置です。

● 列車接近電光表示板・列車接近放送装置

列車が、ホームに接近していることを、電光表示と音声でお知らせする装置です。

● 列車非常停止ボタン

お客さまがホームから転落した場合などに、このボタンを押すことにより、駅係員または列車の乗務員などに非常を知らせ、接近する電車を停止させる装置です。このボタンは全駅のホームに約20m(列車1両分)間隔で設置しています。

【お願い】 ホームから転落したお客さまを発見したときは、列車非常停止ボタンを押してください。

● ホーム下退避スペース・ホーム下ステップ

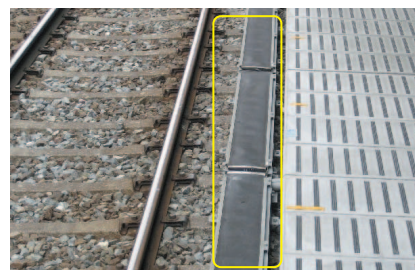
万が一、お客さまがホームから転落した際の緊急避難スペースとして、ホーム下退避スペースを増設しています。なお、退避スペースのないすべての箇所には、ホームに上がりやすくなるためのホーム下ステップを設置しています。

【お願い】 ホームから転落したときは、ホーム下退避スペースへ逃げてください。退避スペースのない場合は、ステップを利用してホームに上がってください。

● 駅係員呼出インターホン

ホーム上で急病の方を見かけた場合や、ご案内が必要な場合などに、駅係員と通話できるインターホンの設置を進めています。

【お願い】 ホームから物を落としたときは駅係員に連絡してください。絶対に線路内には立ち入らないでください。



転落検知装置



列車接近電光表示板



列車非常停止ボタン



芦花公園駅ホーム下退避スペース



駅係員呼出インターホン

■その他

● 車内非常通報器

電車内で急病人や車内トラブルなどが発生した際に、車内非常通報器の赤いボタンを押すことで乗務員に異常を知らせることができます。一部の車両では、乗務員との通話ができる機能も備えています。

【お願い】 車内で不審物等を見かけましたら、手を触れずそのまま駅係員か乗務員までお知らせください。

● AED (自動体外式除細動器)

急病人等への救命手当を円滑に行うため、心室細動(心臓のけいれん)が発生した際に、電気ショックにより細動をとめることができるAED(自動体外式除細動器)を全駅に設置しています。

● サービス介助士

お身体の不自由なお客さまや高齢のお客さまが安心して鉄道をご利用いただけるよう、駅係員・乗務員などに「サービス介助士」の資格取得を推進しています。

■鉄道テロへの対応

● 駅における不審者、不審物の監視

当社の全69駅に防犯カメラを設置しているほか、係員の巡回などにより不審者、不審物等の監視をしています。

● ゴミ箱の撤去

爆発物などによるテロを防止するため、駅のゴミ箱を撤去しています。

● 車両基地などへの不審者侵入対策

車両基地などへの不審者侵入を防止するために、センサーの設置や警備員の巡回などを実施しています。

● その他

各駅、施設において警戒体制を定め、警備を行っています。



車内非常通報器
(通話可能なタイプ)



全駅に設置されたAED



テロ防止用ポスター

訓練の実施

■総合防災訓練

●鉄道事業本部事故復旧訓練

当社では、脱線など様々な鉄道事故を想定し、鉄道事業本部全体で異常時の通報・連絡・お客さまの避難誘導など各種訓練を実施し、万が一の事態に備えています。2007年度は、稲城消防署と多摩中央警察署の協力をいただき、京王線の若葉台車両基地において、電車が踏切道上の障害物に衝突し脱線したとの想定のもと、事故復旧訓練を実施しました。



事故復旧訓練

■その他の主な訓練

●鉄道営業部

最寄の消防署・警察署と駅管区が合同で、テロや火災発生を想定した避難誘導・通報訓練を行いました。また、トンネル内での列車火災を想定した初期消火訓練、避難誘導訓練等も実施しました。



トンネル内列車火災訓練

●工務部・車両電気部

列車脱線時の事故処理方法等を検討するためのデータ収集などを目的として、南大沢基地において、消防署と合同で、クレーン車の軌道内進入および走行、脱線復旧、車両切断と搬出、運搬等の実験を実施しました。このほか、各職場単位で定期的に、クレーン等の取り扱い、脱線復旧、機器の故障処置・障害復旧訓練などを行っています。



脱線車両の切断および撤去訓練

■安全講演会

2008年2月に「事故の芽を摘む仕組みづくりと実践」をテーマに、西日本旅客鉄道株式会社安全研究所の白取所長を講師にお招きして安全講演会を開催しました。この講演は、鉄道に従事する社員として知っておくべき「ヒューマンファクター」、「ヒューマンエラー」についての見識を深め、各自の安全意識を高め、日常業務における安全輸送の実践につなげることを目的としたもので、当社社長をはじめ、約400名(請負工事施工会社社員も含む)の社員が参加しました。



安全講演会

お客さまとの連携

お客さまのご協力をいただき、より安全な鉄道づくりを進めています。

当社では、お客さまよりお寄せいただいた貴重なご意見に対し、適切な対応を図ることで、さらに安全な鉄道づくりにつなげています。また、お客さまのご理解と信頼をいただくために、様々な情報を提供しています。

お客さまの声

当社では「京王お客さまセンター」を設け、電話やメール、お手紙などによりお客さまからのご意見ご要望をいただいています。2007年度はご指摘、お褒めの言葉等あわせて約3,400件のご意見を頂戴し、うち約3,000件が鉄道に関するものでした。いただいたご意見に対しては速やかに回答させていただいているほか、担当部署においてサービス向上や従業員教育の資料にさせていただいています。

なお、昨年度の「安全報告書 2007」に対するご意見はございませんでした。

● お客さまの声を受けて行った主な改善例

お客さまからのご指摘	対応
京王堀之内駅のベンチで階段に近接しているものがあり、こどもがベンチに上ると階段下に落ちる可能性があり危険である。 (2007年5月16日受付)	ベンチの位置を移動し、階段から離れた場所に移しました。
柴崎駅のコンクリート柱にある足掛け棒が顔の位置にあるため危険である。 (2007年6月20日受付)	人の背の届く範囲の足掛け棒をすべて撤去しました。
南大沢駅の改札付近の床が雨天時滑りやすい。 (2007年7月18日受付)	庇を延長して雨が吹き込みにくくするとともに、床に滑り止め処理を行いました。

お客さまとのつながり

■ 広報誌

当社をはじめ京王グループの事業、業務、イベントや沿線情報についてお知らせする「京王ニュース」を毎月発行しています。

■ ホームページ

ホームページでは、京王グループの最新情報、電車・バスのご案内をはじめ、IR・企業情報や沿線情報等を掲載しています。

■ 列車運行情報システム

事故や災害などで列車の運行に大幅な遅延が発生した場合などに、全駅の改札口や列車内に設置している電光掲示板のほか、京王のホームページや携帯電話のサイト(京王ナビ)などにより、運行情報をお知らせするサービスを行っています。



京王ナビ

■こども110番の駅

京王線・井の頭線全駅を「こども110番の駅」にし、こどもが不審者等から助けを求めてきた場合に、保護し、事情を伺い、必要によりこどもに代わって110番通報やご家族への連絡などを行っています。

■京王お客さまセンター

2007年8月に、お客さまからのお問い合わせやご意見、ご要望を承る総合窓口として「京王お客さまセンター」を開設しました。お客さまや沿線住民の皆さまから、電話やメール、お手紙によって寄せられた声を集約・一元化することにより、お客さまへのサービス向上や今後の事業に生かしていきます。

お電話 042-357-6161 FAX 042-371-1469
受付時間9:00~19:00 年中無休(年末年始を除く)



こども110番の駅

[お客さまへのお願い]

踏切	踏切内で異常があった	踏切内にある踏切支障報知装置(非常ボタン)を押してください。
	踏切に車が閉じ込められた	遮断桿を押すように車を前進させると、遮断桿が斜め上に持ち上がりますのでそのまま脱出してください。
ホーム	ホームで異常があった	列車非常停止ボタンを押してください。
	ホームから転落した	ホーム下退避スペースに逃げてください。退避スペースのない場合はステップを使用してホームに上がってください。
	線路に物を落とした	駅係員呼出インターホンなどにより駅係員に連絡してください。絶対に線路内には立ち入らないでください。
電車内	電車に間に合わない	発車間際に駆け込み乗車をしますと、ホームで転んだり、ドアにはさまれたりして思わぬ怪我をすることがあります。無理をせず、次の電車をご利用ください。
	電車内で異常があった	車内非常通報器のボタンを押して乗務員へ連絡してください。なお、通話機能がない車両は、停車後に乗務員が対応いたしますので、指示に従ってください。
	駅ホーム・電車内で不審者・不審物を見つけた	そのまま手を触れず、駅係員・乗務員にお知らせください。

グループ会社の安全対策

京王グループ各社の安全への取り組みについて報告します。

京王電鉄バスグループ／西東京バスグループ

高齢者から子どもまで、身近な交通手段として利用されることが多いこともあり、京王電鉄バスグループおよび西東京バスグループでは、発車・停車時の車内転倒事故や右左折時の交通事故など、さまざまなリスクを排除・管理し、安全の確保に努めています。京王線沿線で主に事業を行う京王電鉄バスグループは、2006年に「運輸安全マネジメント」の取り組みを開始し、安全管理規程の制定、事故件数削減などの目標策定、安全に関する組織体制・指揮命令系統の構築などを行うとともに、これらに関する情報をホームページ※1で開示しています。また、2007年3月には、関東の民間バスでは唯一の「運転技術指導訓練車」を導入しました。運転技術指導訓練車には、運転の様子を映像と音声で記録する装置のほか、アイマークレコーダー、安全確認装置、燃費測定装置など、安全確認や省エネ運転をチェックできる装置が備えられています。画像と数値で確認できるため、運転者自身の「気づき」から「改善」につながる大きな特長です。今後もこういった現場レベルの改善と、運輸安全マネジメントの仕組みを連動させ、PDCAサイクルを効果的に回していくことで、より安全・快適な輸送手段の実現に努めます。

また、東京多摩西部を中心に路線バス事業を展開する西東京バスグループでも、2006年より「運輸安全マネジメント」の取り組みを開始。デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入による安全運転指導などを実施し、関連情報をホームページ※2で開示しています。

※1 <http://www.keio-bus.com/outline/page09.html> をご覧ください。

※2 <http://www.nisitokyobus.co.jp/company/management.html> をご覧ください。

京王自動車（タクシー・ハイヤー）

タクシー・ハイヤー会社にとっても、事故の撲滅は最重要課題のひとつです。京王自動車では、従来から会社と労働組合が一体になって、乗務員の危険予知トレーニングや個人指導など、様々な安全対策を講じてきました。2005年6月には、「ドライブレコーダー」を全車約1,000台に装備。これは、フロントガラスにカメラを設置し、運転中の進行方向の動画を記録する装置で、事故原因の分析やヒヤリハットの状況を映像で確認することができます。

京王自動車ではドライブレコーダーを、どうすれば事故防止に活用できるか、本社と現場が一体になって検討した結果、約210班・2,200人の乗務員が、各人の日常の運転画像やヒヤリハット映像を見ながら安全対策を検討する、乗務員参加型の新しい安全教育が生まれました。



運転技術指導訓練車のデータ再生画面



ドライブレコーダー



ドライブレコーダー

さらに事故処理や社員の安全教育を担当する安全運行部を2005年6月に立ち上げており、これが「運輸安全マネジメント」への迅速な取り組みを可能にしました。2007年2月には、重点施策・目標をまとめた安全報告書を発行し、各営業所の掲示板で情報開示を行っているほか、安全運行部で監査員を育成し、内部監査も進めています。また「エコドライブ管理システム※」を導入することにより、安全・環境視点での継続的な改善につなげています。

※エコドライブ管理システムの導入については、p48をご覧ください。



ドライブレコーダーを活用した乗務員参加型
安全教育

京王運輸（トラック）

京王運輸では、2005年に多摩営業所（引越センター）が財団法人全日本トラック協会の「安全性優良事業所」に認定され、2007年度までに江東営業所、世田谷営業所でも認定を取得しました。また、2008年12月には立川物流センターも認定を取得する予定で、これにより京王運輸の全事業所が認定を取得することになります。この認定制度は、全国6万社ともいわれるトラック運送事業者のなかで、お客さまがより安全性の高い事業者を選びやすくすることを目的としています。認定審査では「安全性に対する法令の遵守状況」「事故や違反の状況」「安全性に対する取り組みの積極性」の3つの切り口で、組織体制から業務の実態までを厳しくチェックされます。京王運輸では、業界に先駆けたデジタルタコグラフの導入をはじめ、アイドリングストップ、省エネ、点検の精度向上などに取り組んできました。2007年度の4事業所全体の事故件数（加害）は、2006年度に比べ65%に削減されています。



安全性優良事業所に交付される「Gマーク」が
貼付された京王運輸多摩営業所のトラック



Gマーク

■ 社会性報告

お客さまとつながりあう

京王グループは、すべてのお客さまに
快適にご利用いただけるよう努めています。

京王グループでは、すべてのお客さまに鉄道やバスなどの交通機関やショッピングセンターなどを快適にご利用いただけるよう、バリアフリー化をはじめとしたサービス向上策を推進しています。

京王電鉄（鉄道事業）の快適性向上

■ よりスムーズに移動していただくための取り組み

● エレベーター・エスカレーター

駅構内にエレベーター・エスカレーターの設置を進めています。エレベーターは47駅に、エスカレーターは32駅に設置しています。

● 車両とホームの段差縮小

車両とホームとの段差を小さくし、乗り降りをしやすくするために、新宿駅などではホームのかさ上げを行い、段差を縮小しています。また、車両とホームの間に渡す車いす用スロープ板を全駅に備えています。

● 幅広自動改札機

車いすをご利用のお客さまや大きな荷物をお持ちのお客さまなどにご利用いただけるよう、通路幅を広くした自動改札機を48駅に設置しています。

● 階段の明度差

階段の段差を視覚的に認識しやすいよう、階段踏面の端部にシールを貼付することなどにより、明度差をつけています。

■ よりわかりやすいご案内への取り組み

● サービススタッフ

電車のご利用に不慣れなお客さまにも安心してご利用いただけるよう、運賃や所要時間、乗り場や駅周辺の施設などの案内を専門に行う「サービススタッフ」を新宿駅、新線新宿駅、渋谷駅に配置しています。

● 列車運行情報サービス

事故や災害などで列車の運行に大幅な遅延が発生した場合、全駅の改札口や電車内に設置している電光表示板、「京王ホームページ」や携帯電話のサイト「京王ナビ」などで、運行情報をお知らせしています。

● 行先案内板

列車の発車時刻や種別・行先・停車駅などを文字でお知らせする行先案内板を27駅に設置しています。



エレベーター



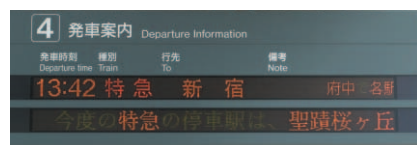
歩行路標識シール



サービススタッフ



電光表示板



行先案内板

● 触知総合案内板

どなたにも駅構内の施設配置をご確認いただけるよう、凹凸・点字・ピクトグラム(絵文字)を用いた案内板を41駅に設置しています。

● 誘導警告ブロック、点字などによる案内

誘導警告ブロックを全駅に設置しています。また、自動券売機には点字または音声案内機能を備えているほか、点字運賃表を全駅に、点字手すりを必要な駅すべてに設置しています。

● 音声音響案内

目の不自由なお客さまに駅施設の配置などを音声または音響でお知らせする設備を順次設置しています。ホーム階段では「鳥の鳴き声」、改札口は「ピンポン」などの音でお知らせしています。

● 筆談器

耳の不自由なお客さまにスムーズなご案内ができるよう、全駅に筆談器を備えています。

● 車内電光表示板・ドアチャイム

次の停車駅などを文字でお知らせするLED式の電光表示板と、ドア開閉を音でお知らせするドアチャイムを京王線9000系車両、8000系車両と井の頭線1000系車両の全編成に設置しています。また、7000系車両についても、車体改修にあわせて設置しています。2007年度以降に導入している車両には液晶画面を用いた案内表示板を搭載しており、駅のエレベーターや階段などの位置を画面で案内しています。

■ 安心・快適にご利用いただくための取り組み

● 多機能トイレ

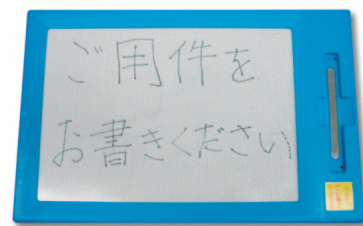
車いすをご利用のお客さまにもお使いいただけるトイレを61駅に設置しています。このうち、58駅のトイレは赤ちゃんをお連れのお客さまなどが安心してご利用いただけるよう、乳児専用のいす、またはベッドなどを設置した多機能のトイレになっています。これらのトイレのほとんどには、入口付近に点字による案内板を設置しているほか、オストメイト対応の水洗器具を設置しています。



触知総合案内板



音声音響案内



筆談器



多機能トイレ

お客さまとつながりあう

● ホーム待合室

電車が到着するまでの間、お客さまが快適にお待ちいただけるよう、冷暖房付きの待合室を47駅に設置しています。

● 新型ベンチ

おこさまからお年寄りの方までどなたにも快適にご利用いただけるよう、座面の高さや形状が異なる3タイプのベンチを導入しています。ベンチの支柱には立ち上がる際などにお使いいただける手すりを設けています。なお、材料の一部には使用済みパズネットカードをリサイクルしています。

● 車両冷房

車内の温度は温度センサーにより26℃を目安に調節しています。また、冷房が苦手なお客さまなどのために設定温度が2℃高い「弱冷房車」を導入しています。

● 女性専用車

2000年12月に実施した試験導入の結果を踏まえて、2001年3月から平日23時以降に新宿駅を出発する急行系列車の最後部1両を女性専用車として運転しています。2005年5月から平日朝間・夕間の通勤時間帯にも拡大しています。なお、女性専用車には、女性のお客さまのほか、小学生以下のお客さま、お身体の不自由なお客さまとその介助者の方をご乗車いただけます。

● おもいやりゾーン

人に優しい車内環境の整備を目的に、京王線・井の頭線全車両で車内の優先席を明確化するために優先席付近のつり革や座席の色をかえた「おもいやりゾーン」を設置しています。「おもいやりゾーン」付近では医療機器をご使用になっているお客さまをお守りするため、携帯電話の電源をお切りいただくようご案内しています。

● お忘れ物の取り扱い

駅や電車の中での忘れ物を保管するため、忘れ物取り扱い所を設置しています。また、「忘れ物管理システム」により、忘れ物の有無を全駅で確認いただけます。



ホーム待合室



新型ベンチ



女性専用車



おもいやりゾーン

■マナー向上への取り組み

●京王マナー川柳

1998年からスパイスの効いた川柳と、漫画家・やくみつるさんのユーモアあふれるイラストで、マナーの向上を呼びかけています。2001年からは川柳を一般公募しています。

●終日全面禁煙

健康増進法の施行にともない、受動喫煙を防止するための措置として、2003年5月から全駅で終日全面禁煙を実施しています。



マナー川柳

京王電鉄バスグループおよび西東京バスグループの快適性向上

京王電鉄バスグループおよび西東京バスグループでは、だれもが乗り降りしやすいバスを目指して、1998年からノンステップバスの導入を開始し、2008年3月末時点で720両に拡大。一部は、乗降時に車体が傾斜し、さらに乗降しやすいニーリングタイプとなっています。これに加え、240両のスロープ板付きワンステップバス、45両のリフト付きバスを導入しており、バリアフリー対応バスの導入率は、民間バス会社ではトップクラスの97.5% (全1,030両中1,005両)となりました。



ノンステップバス

社員とつながりあう

多様性に配慮し、誰もが働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

京王電鉄は「信頼のトップブランド」を目指していますが、実際に、お客さまや取引先、地域社会とつながっているのは、一人ひとりの社員です。私たちは、社員一人ひとりが、社会人として正しい姿勢で、仕事を通じて社会に貢献できるよう、誰もが働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

雇用に関する基本情報

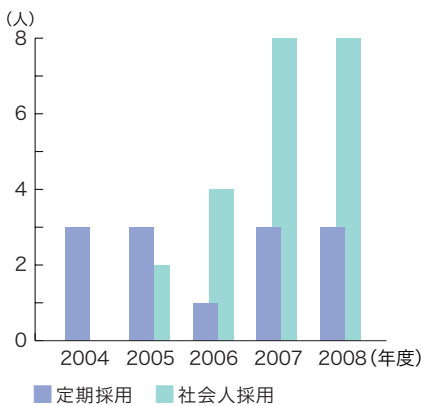
京王電鉄の社員数は2,301名、京王グループ全42社の社員数は13,041名(ともに2008年3月31日現在)です。

多様性に配慮した雇用制度

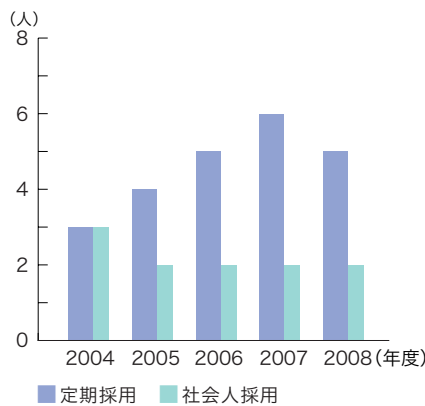
● 女性の登用

1987年以降、京王グループは毎年4年制大学卒の女性を総合職として採用してきました。京王電鉄の2008年3月末における女性社員は、電車乗務員を含め125人(5.4%)、うち総合職は51名、課長職は7名、課長補佐職は10名となっています。また、2007年4月には女性初のグループ会社の代表取締役社長が誕生しました。

京王電鉄の女性採用実績(鉄道現業)



京王電鉄の女子総合職採用推移



● 障がい者の雇用

障がい者の雇用促進は、企業の社会的責任を果たす上で非常に重要な課題です。それに対応するため、2004年12月に特例子会社「京王シンシアスタッフ」を設立しました。2006年12月からは、グループ会社に対しても順次関係会社特例を取得し、障がい者雇用を拡大しています。

2008年6月現在、京王電鉄および関係会社特例認定[※]を取得したグループ7社を含めた障がい者雇用率は2.25%となりました(法定雇用率1.8%)。現在障がい者38名が社内施設の清掃業務などに従事しています。

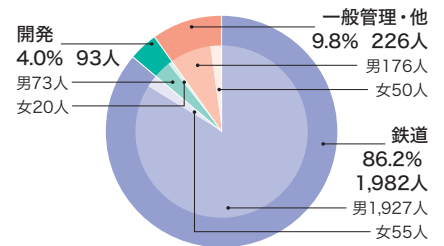
[※]関係会社特例制度：親会社、特例子会社、関係会社が、一定の要件を満たしている場合、同一の事業主とみなし、雇用率を合算できる制度。

現在の対象会社：京王電鉄バス、京王バス東、京王バス中央、京王バス南、京王百貨店、京王エージェンシー、京王重機整備

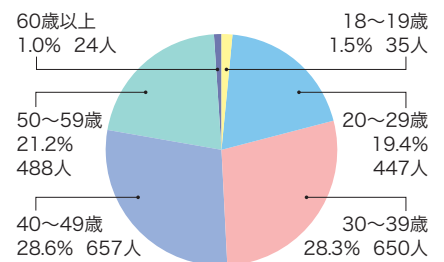
● 高齢者再雇用

京王電鉄では、2001年度から始まった、高齢厚生年金支給開始年齢の65歳への段階的な引き上げや、それに伴う2006年4月の「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」の改正に対応し、定年退職した社員を再雇用する「継続雇用制度」を創設しました。今後は、継続社員の職域拡大を図っていくことにより、全社的に高齢者のための職場を確保し、将来予測される継続雇用希望者の増加に対応していきます。

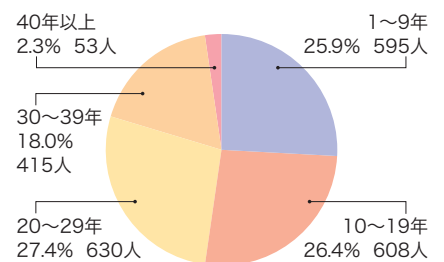
部門別従業員数



年齢別従業員構成



勤続年数別従業員構成



シンシアスタッフ作業風景

労働安全衛生

●メンタルヘルスキアの拡充

京王グループでは、1998年から「ストレスチェック」「心の健康調査」「メンタルヘルスマネジメントセミナー」を実施し、個人および組織の健康度把握、セルフケア、産業保険スタッフによる「心の病」のケアに努めてきました。2004年には社外の精神科医によるケアを導入し、2007年には社外の臨床心理士による相談窓口を開設しました。さらに2008年4月より、保険師による職場訪問を開始。現在は、産業保険スタッフ、精神科医、臨床心理士、保険師の連携によって、社員の心の健康と、組織の健康維持に努めています。

誰もが働きやすい環境づくり

●ワーク・ライフ・バランスへの取り組み

京王電鉄では、働きやすい職場環境の醸成が、個人の仕事および社会生活の充実、企業の活性化につながるという考えのもと、適切な労働時間管理のための「Web勤怠管理システム」の導入や、「夏期有給休暇取得奨励」などに取り組んできました。また、2007年には21世紀職業財団が募集した「男性の育児参加促進事業実施事業主」の指定を受け、セミナーの開催による意識啓発などに取り組まれました。

●育児支援

女性が働きやすい職場づくり、グループ社員の育児支援による仕事と育児の両立を促すため、2006年9月に事業所内保育所「サクラさーくる」を開設しました。生後57日目から6歳（就学前）までのこどもを保育対象とし、定員20名のところ、京王電鉄をはじめ常時15名前後のグループ社員が利用しながら、仕事に励んでいます。

また、こどもの養育後も引続き勤務する意思のある社員が育児に専念できるよう、こどもが満1歳に達して以降最初の4月15日まで休職できる制度を設けています。女性社員については、過去5年間では出産後全員がこの制度を利用し、その後復職しています。男性社員については利用実績がありませんが、男性社員が積極的に育児に関わることは、次世代育成や社内の相互理解につながるという考えのもと、満2歳以下のこどもを持つ男性社員を対象に「男性社員育児参加計画書」を作成・配布しています。計画書の提出者には奨励品が贈られ、提出された計画書や実績をもとに「男性社員育児参加報告書」を作成する予定です。

●セクシュアル・ハラスメント対策

京王グループ各社では、1999年の男女雇用機会均等法の改正を受け、セクハラ防止のための研修や相談窓口の設置を行いました。さらに2006年度より、時間の経過に伴い対応方法が変化してきたことなどを受け、社員へ周知徹底を図るためのポスター掲示や、相談窓口の変更などを行いました。



社員の仕事と家庭の両立支援セミナー



育児ガイドブック



セクシュアル・ハラスメント防止ポスター

地域社会とつながりあう

「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」づくりを目指して、子育て支援や、生活サポートサービス、環境教育に取り組んでいます。

少子高齢化が進むなか、活力のある京王沿線をつくりあげるため、

子育て世代が暮らしたくなる街づくりや、高齢者が生き生きと暮らせる街づくりに、積極的に取り組んでいます。

また、「高尾の森わくわくビレッジ」では、次世代を担うこどもたちの環境教育を展開しています。

子育て支援事業の展開

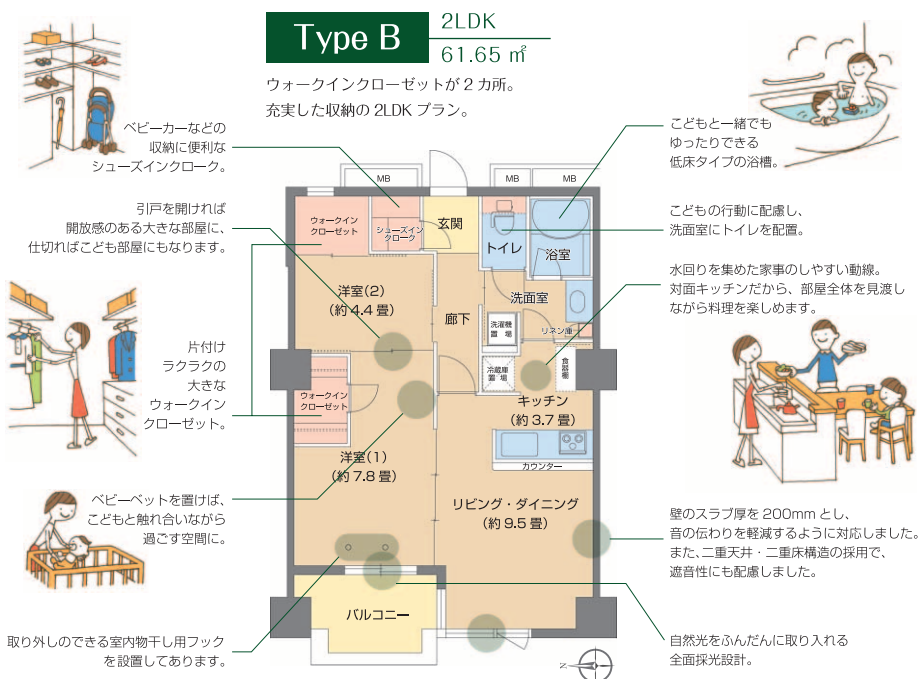
京王グループは、子育て世代が暮らしたくなる街づくりを推進するため、2007年4月、京王沿線における子育て支援サービス全般の運営を行うグループ会社「京王子育てサポート」を設立しました。また、2008年3月には、子育て支援マンション「京王アンフィール高幡」を竣工。これは8階建て全25戸の賃貸マンションで、住居部分には子育てしやすい機能やデザインを取り入れており、4月には、京王子育てサポートの運営する東京都認証保育所「京王キッズプラッツ高幡」、および幼児教室「京王キッズプラッツネクスト高幡」が開設されています。

同社は、2008年3月に東京都認証保育所「京王キッズプラッツ多摩川」を開設しているほか、2008年9月から世田谷区が開設する子育て支援施設「子育てステーション烏山」において、親子で遊び交流を深める「おでかけひろば」、一時預かりを行う「ほっとステイ」等を受託運営しました。また、同施設内に東京都認証保育所「京王キッズプラッツ烏山」を開設し、子育て支援の拠点を目指しています。

今後も沿線で保育所や子育て支援施設などの施設の開設を進め、様々な子育て支援事業を展開していきます。



京王アンフィール高幡



子育て支援マンション「京王アンフィール高幡」の間取り例

http://www.keio.co.jp/news/backnumber/news_release2007/080331v02.pdf



京王キッズプラッツ

生活サポートサービス「京王ほっとネットワーク」

沿線にお住まいの方々の様々なニーズに応える生活サポートサービスを展開するため、2007年3月、京王高幡ショッピングセンター内に「京王ほっとネットワーク」を開設しました。「京王ほっとネットワーク」では、暮らしに役立つ相談会・セミナーや京王それいゆ倶楽部のサークル活動を開催して、自己実現の場を提供するとともに、お買上げ商品の宅配サービスを通じて、お客さまとの間に信頼関係を築き、潜在的なニーズを収集しています。そのニーズに応じて、2007年11月に住まいのメンテナンス「住まいのサポートサービス」、2008年4月に家事代行「ホームほっとサービス」を事業化しました。これらのサービスでは、住まいの小規模修繕、引越し・不用品処分、庭木のお手入れなど住まいに関する様々な「困った」の解決や、キッチン・バス・トイレの掃除や部屋の片付けなど日常家事のお手伝いと、幅広いメニューを提供しています。

今後も沿線地域へのサービス提供を通じて、沿線の方々が困っていること、して欲しいサービスを把握し、サービスエリアやメニューを拡充することで、生活サポートサービスのネットワークを構築し、生活利便性を高め、沿線価値の向上を図っていきます。



家事代行「ホームほっとサービス」

環境を学ぶエコキャンプ～ぼくらのエコ宣言～

高尾の森わくわくビレッジは、東京都から委託を受け、京王グループと社会教育の分野で実績のある東京YMCAグループが協働して運営している社会教育施設です。

昨年に引き続き、こどもたちが身近な環境について考えるきっかけづくりとして2007年8月3日～4日の1泊2日で「環境を学ぶエコキャンプ～ぼくらのエコ宣言～」を開催し、小学生52名と有志の社員13名が参加しました。

キャンプではこどもたちが楽しみながら環境について感じ、考えることに重点を置き、生ゴミ削減コンテストや川の水質調査などを行い、普段の生活の中で気軽に始められる身近なエコや環境に優しい工夫について考えるきっかけを提供しました。また、有志の社員は終業後や休日に講義や実技のトレーニングを受け、こどもたちをサポートするリーダーとして参加しました。社員参画型の地域・社会貢献活動として今後も継続することで、企業のCSR体質の強化にもつながっていくと考えています。



旬の野菜を収穫

沿線社会の暮らしを楽しんでいただくために

● チャリティコンサート「京王音楽祭」

お客さまや沿線地域への感謝・還元イベントとして、東京オペラシティでのチャリティコンサート「京王音楽祭」を1993年より開催しています。そのほかにも聖蹟桜ヶ丘駅周辺での「せいせきフェスティバル」など幅広いイベントを実施しています。

● 京王それいゆ倶楽部

沿線シニア世代を対象に、2004年にスタートした会員制クラブ「京王それいゆ倶楽部」は、京王電鉄と沿線団体・協力企業が連携して、著名人による各種フォーラムや沿線散策、観劇などのイベントをはじめ、会員主体のサークル活動を推進し、沿線コミュニティクラブとして定着を図っています。2008年3月現在、会員数は約1,500人となっています。



京王音楽祭

株主とつながりあう

積極的なIR活動により、株主の皆さまとコミュニケーションを図っています。

株主の皆さまに、京王電鉄およびグループ各社に対するご理解を深めていただけるよう、積極的なIR活動に取り組んでいます。

適時適切な情報開示

株主・投資家の皆さまへの情報開示を行うにあたっての基本的な考え方として、2006年4月「ディスクロージャー・ポリシー」を制定し、本ポリシーに掲げる内容の実現を図るため、ディスクロージャー委員会を設置しました。ディスクロージャー委員会は、四半期ごとの業績開示にあわせて開催し、決算資料の内容確認を行うほか、年間を通じて適時適切な情報開示を行っています。

具体的には、四半期ごとの業績開示をはじめ、年2回の決算説明会の開催、インベスターズガイド「けいおう」やアニュアルレポートの発行を通じて、財務や株式、営業の概況に関する情報を積極的に開示しています。これらの開示資料やニュースリリース等については、ホームページ上でも公表するなど、個人株主・投資家の皆さまにもわかりやすい情報開示に努めています。

● ディスクロージャー・ポリシー

当社は、株主・投資家の皆様に、当社の企業価値を適正に評価していただくため、適時適切な情報開示に取り組んでまいります。

- (1) 金融商品取引法、会社法および東京証券取引所の定める適時開示に係る規則等に従い情報を開示いたします。
- (2) (1)に該当しない情報についても、株主・投資家の皆様の判断に大きな影響を及ぼすと考えられる重要な決定事実、発生事実などの情報は積極的に開示いたします。
- (3) 情報の開示は迅速に行うとともに、株主・投資家の皆様に公平に伝達されるよう努めます。
- (4) 開示情報の内容については、正確性、明瞭性、継続性を重視いたします。
- (5) 開示した情報に対する株主・投資家の皆様からの声を社内で共有し、適切に経営に反映させるよう努めてまいります。

インサイダー取引防止への取り組み

京王グループのすべての連結子会社で「インサイダー取引防止規程」を制定しています。これは、役職員が京王電鉄株式を売買する際に、事前に届出・照会する制度で、さらにこの制度について教育研修を実施するなど、証券市場の信頼性確保のための取り組みを行っています。

株主数の状況

京王電鉄の2008年3月31日時点の株主数は40,019名です。1年前の2007年3月31日時点と比較すると、沿線の個人株主を中心に2,852名増加しました。

多数の株主に出席いただいている株主総会

第87期定時株主総会を平成20年6月27日に京王電鉄本社会議室にて開催し、1,400名を超える株主の皆さまにご出席いただきました。当日は、京王グループの平成19年度における事業の経過および業績についてビデオ映像で報告するなど、株主の皆さまにわかりやすい運営を心がけました。



インベスターズガイド「けいおう」

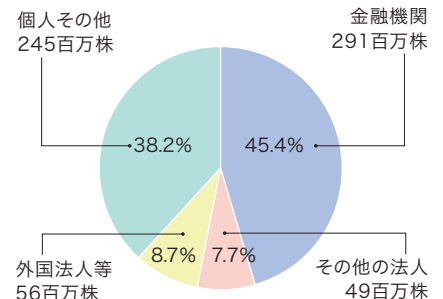


「IR・企業情報」ホームページ

■ 株式の状況

発行可能株式総数	1,580,230,000株
発行済株式総数	642,754,152株
株主数	40,019名

■ 株主別所有株式の概況



第87期定時株主総会

協力会社・行政とつながりあう

工事の安全性確保や沿線地域社会の発展に向けて、協力会社や行政とのコラボレーションを進めています。

京王電鉄では、協力会社や行政に対しても「信頼のトップブランド」となるべく、積極的なコラボレーションを進めています。軌道工事や土木・建設工事を委託する協力会社に対して安全教育を実施し、工事の安全性確保に努めています。また、グループの総合力を生かし「沿線地域社会の発展に貢献できること」、そして「京王グループ理念に合致する事業であること」という視点を持ち、自治体とのコラボレーションを行っています。

協力会社とつながりあう

軌道工事をはじめとする保守管理や施設改良工事を委託する協力会社の社員に対しては、定期的に各種の安全教育を実施しています。また、別途、作業中に列車が近づいた際、作業員に列車の接近を知らせる列車監視員に対しては、年1回の教育を実施しています。

※詳しくはp22「協力会社への教育」をご覧ください。

行政とつながりあう

● 稲城市新文化センター

市民の「であい、ふれあい、まなびあい」の複合施設づくりに向けた稲城市のPFI事業者公募に対して、京王設備サービスはNTTデータ、他3社と共同で参加し落札しました。この施設は「コミュニティ」「生涯学習」「青少年健全育成」の拠点と位置付けられ、図書館やホールなども併設されており、大勢の市民の利用が見込まれています。そのなかで京王設備サービスは建物の維持管理を担当し、「省エネルギー」「ごみリサイクル」などを提供し、沿線地域社会の発展に向けて2009年10月の開業を目指し準備を進めています。



稲城市新文化センター

● コミュニティバス

東京都内では、地方自治体を中心となって数多くのコミュニティバス路線を開設しています。京王電鉄バスグループ・西東京バスグループは、住みやすいまちづくりに貢献するため、コミュニティバスの運行を積極的に受託しています。

1986年に日野市で初めて運行を開始し、その後、多摩市、調布市、あきる野市、杉並区、日の出町、小金井市、国分寺市、八王子市、府中市、渋谷区、羽村市に運行を拡大しています。

コミュニティバスの運行状況

名称(愛称)	行政	運行	開始	コース数
日野市ミニバス	日野市	京王電鉄バス	1986年 8月	7
多摩市ミニバス	多摩市	京王電鉄バス	1997年11月	2
調布市ミニバス	調布市	京王バス東	2000年 3月	2
すぎ丸	杉並区	京王バス東	2000年11月	2
ハチ公バス	渋谷区	京王バス東	2004年 9月	1
CoCoバス	小金井市	京王バス中央	2003年 3月	4
ぶんバス	国分寺市	京王バス中央	2003年 3月	3
ちゅうバス	府中市	京王バス中央	2003年12月	5路線(6コース)
はちバス	八王子市	西東京バス	2003年 3月	2
るのバス	あきる野市	西東京バス	2000年10月	2
東京オリンピック号	日の出町	西東京バス	2008年 6月	1
はむらん	羽村市	多摩バス	2005年 5月	3



羽村市コミュニティバス「はむらん」

■ 環境報告

地球とつながりあう—京王電鉄の環境保全活動—鉄道事業

企業の社会的責任の一環として、グループ環境経営を推進しています。

かけがえない地球環境を守り、後世に引き継いでいくために、

私たち企業としても環境負荷の少ない「循環型社会」の構築を目指すことが不可欠です。

京王グループでは「京王グループ環境基本方針」のもと、鉄道事業をはじめとする各部門やグループ各社が事業形態に合わせて、環境保全活動に積極的に取り組んでいます。

鉄道の環境優位性

鉄道は、自家用車などと比べ環境負荷が少なく、エネルギー効率に優れた交通手段です。他の交通手段からの利用転換による環境負荷低減が期待できることから、鉄道の利用促進に向けて、すべてのお客さまに安全・快適にご利用いただけるよう努めています。

鉄道事業の地球温暖化防止対策

鉄道および駅などの施設を、よりエネルギー効率良く運営することで、地球温暖化防止に貢献しています。

● 車両の省エネルギー化

電力を効率的に利用するため、回生ブレーキ※1やVVVFインバータ制御装置※2を装備した車両を導入しています。

※1 回生ブレーキ (搭載率: 100%)

回生ブレーキとは、電車がブレーキをかけた際にモーターを発電機として作用させ、発生した電力を架線に戻してほかの電車が使えるようにするものです。

※2 VVVFインバータ制御装置 (搭載率: 65%)

VVVFインバータ制御装置とは、架線に流れる直流を交流に変換し、電車の加速力や速度に応じて電圧や周波数を変化させながら交流モーターを動かすものです。回生ブレーキとともに使用することで、従来の車両に比べて約30%のエネルギーが節約できます。2010年度の全車両VVVF化を目指して整備を進めています。

● 駅の省エネルギー化

太陽光発電システムを明大前駅・若葉台駅・高幡不動産車両基地に設置し、自動券売機や照明などの電力として使用しています。また、ホームやコンコースの屋根に自然光を採り入れることができる部材を使用することで、照明の消灯に努めています。さらに、お客さまが近づいた際にのみ電源が入る券売機や、お客さまを感知して自動運転するエレベーターの導入も進めています。

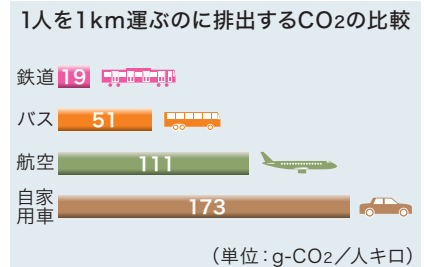
省資源・廃棄物削減

● 乗車券のリサイクル

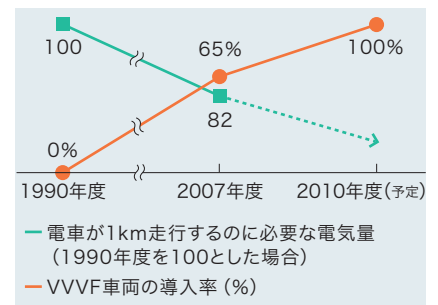
各駅で回収された使用済みきっぷ(普通券・回数券)をトイレトペーパーに再生し、全駅で使用しています。

● まくら木のリサイクル

井の頭線を中心に進めている、省力化軌道工事※に伴うまくら木の交換により不要となったPCまくら木(コンクリートのまくら木)を他の鉄道会社に売却し、有効活用しています。



出典: 「運輸・交通と環境2007年版」
(交通エコロジー・モビリティ財団)より



高幡不動産車両基地の太陽光発電システム



※まくら木周辺の砕石をアスファルトセメントで固定することで軌道狂いを防止し、保守の省力化を図るための工事です。

● 車両・部品洗浄水の節水

若葉台工場では「処理水再利用装置」を導入し、車両や部品の洗浄等に使用した水の汚れを取り除き、再使用しています。現在、洗浄に用いる水の約40%は本装置により処理されたものです。

騒音・振動の低減

● 車輪フラット発生の早期発見

雨天時の走行中にブレーキをかけた際、車輪に「フラット」と呼ばれる平らな部分が発生すると、騒音・振動が大きくなります。京王線・井の頭線では、車輪の振動を自動的に検出するセンサーを沿線の各1ヵ所に設置し、車輪フラットによる振動・騒音を早期に発見し、車輪を削正することで騒音・振動の低減に努めています。

● 鉄桁防音対策

鉄製の桁を用いている橋梁においては、下面および側面に防音材を設置するとともに、レールとまくら木の間には防振タイプレートを設置し、騒音・振動の低減に努めています。

● ロングレール化

200m以上のロングレールを使用し、レールの継目箇所を少なくすることで、列車の騒音や振動が減り、乗り心地も向上します。これまでに、曲線半径400m以上の敷設可能区間は、長大橋梁を含めロングレール化を完了しています。

化学物質の削減

● シンナーの回収

若葉台工場では、台車や車体を清掃するロボットの清掃時に排出されるペンキが混ざったシンナーから、シンナーを分離・回収する「溶剤再生装置」を導入しています。回収したシンナーを再使用することで、シンナーの購入量は導入前に比べて半減しました。

環境保全

● 線路わきの環境保全

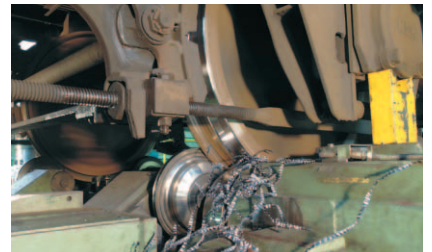
1991年度から、線路わきの雑草には除草剤を一切使用せず、人力による草刈りを行っています。また、井の頭線を中心に線路わきの斜面にサザンカ・ツツジ・アジサイなどを植栽し緑化を進めています。

● 工場排水の浄化、再利用による節水

工場で車両洗浄などに使用して排出された汚水については、東京都下水道局が定める放流基準値を満たすように排水処理設備で油類・有機物を除去し、下水に放流しています。



処理水再利用装置



車輪の削正



地球とつながりあう—京王電鉄の環境保全活動—鉄道以外

当社のそのほかの環境保全の取り組みについて報告します。

「環境保全に対する考え方」と環境基本方針

環境保全に対する考え方

京王電鉄では、2000年11月に環境基本方針を定め、環境法令遵守はもちろんのこと、各事業の特性に応じた省エネルギー化や廃棄物削減、資源リサイクルなどを積極的に推進してきました。その後、環境問題に対する社会的関心が一段と高まるなか、環境保全への取り組みはグループ共通の課題であるとの認識から、2004年12月に「京王グループ環境基本方針」を制定しました。グループ社員一人ひとりが環境方針の内容、なかでも自分の業務に関わりがある項目について十分理解し、仕事に活かしていけるよう、環境教育などを通じて浸透を図っています。

京王グループ環境基本方針

私たちは、「環境にやさしく」というグループ理念に基づき、環境問題を地球規模で考え、持続的発展が可能な社会の実現を目指して、環境保全に配慮した事業活動を行います。

1. 地球温暖化防止のため、エネルギーの効率利用に努めます。
2. 循環型社会実現のため、廃棄物の削減、リサイクル
および適正処理を図るとともに汚染の予防に努めます。
3. 環境に関する法令、条例、協定などを遵守します。
4. 地域社会との調和を目指し、騒音、振動の抑制
ならびに緑化活動の推進に努めます。
5. より良い環境の実現に向けて、地域や社会の環境保全活動に積極的に参加します。
6. 従業員一人ひとりの環境意識向上を図るため、啓蒙・教育活動を実施します。
7. これら環境保全活動を推進するため、鉄道をはじめとするすべてのグループ会社の事業活動において環境マネジメントシステムを構築し、継続的改善に取り組みます。

2004年12月9日制定

京王電鉄本社ビルの地球温暖化防止対策

京王電鉄本社ビルは、2004年度に環境マネジメントシステムの構築を開始しました。活動内容を継続的に改善し、2004年度以降2006年度までは、本社ビルの電力使用量は前年を下回りました。しかし、2007年度は増加に転じたため、あらためて重点テーマとして「省エネルギー」を設定。空調温度の調整や照明のこまめな消灯といったビル全体での取り組みに加え、部署ごとに注力する省エネルギー活動を定めました。2008年度は、全員参加で5回目の環境PDCAサイクルを回し、地球温暖化防止に努めます。

京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターの環境保全

京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターでは、積極的な環境保全活動を推進すると同時に、沿線の身近な地域環境の保全が地球環境の保全につながるという考えを、テナントやお客さまと共有しながら、活動を推進しています。

● テナントの分別意識啓発

テナント店長会などでゴミ分別の重要性を説明するとともに、2005年1月から分別徹底と排出量抑制のために、ゴミの処理費用を重量に応じた負担とする形に変更しました。また、排出量の少ないテナントを基準にできるよう、全館・全店舗のごみの排出量を開示しています。

● お客さまへの働きかけ

地域のお客さまにショッピングセンターや各店が取り組む環境活動を報告するとともに、お客さまにもエコ活動に参加いただくきっかけづくりの場として「せいせき環境展」を2005年から毎年開催しています。2008年は、環境に配慮した空調設備の仕組みを体験していただくイベントを実施しました。今後もイベント開催を通じて地域の皆さまとともに環境保全活動の推進を図っていきます。

● 省エネシステムの導入

2006年12月、多摩市内の大型ショッピングセンターとしては初めてとなる太陽光発電システムの導入に続き、2008年3月には、高効率空冷ヒートポンプを導入しました。これにより、従来の水冷パッケージ+蒸気ボイラシステムと比べて、約32%のCO₂削減効果と約41%のランニングコスト削減が可能になりました。

なお、今回の空調システムの導入に際し、財団法人ヒートポンプ・蓄熱センターからCO₂排出量削減に寄与したとして、特別感謝状が贈呈されました。

沿線地域での環境保全活動

● 京王クリーンキャンペーン

地域の貴重な自然環境の保全を目的に、春は高尾山、秋は多摩川の清掃を行う「京王クリーンキャンペーン」を1991年から実施しています。グループ社員をはじめ、沿線地域の皆さまにも参加いただいています。

● 高尾の森再生支援

京王グループは、社団法人 日本山岳会「高尾の森づくりの会」が、高尾小下沢国有林で行っている植林活動の趣旨に賛同し、2002年の「第2回植樹祭」から継続的な支援を行ってきました。2008年4月13日に開催された「第8回植樹祭」では、ヤマザクラ、ケヤキ、モミジ等の苗木約1,500本を提供したほか、植樹活動にボランティアとして参加しています。



せいせき環境展



高効率空冷ヒートポンプ



京王クリーンキャンペーン



植樹祭の様子

地球とつながりあう—グループ会社の環境保全活動

京王グループ各社の環境保全の取り組みについて報告します。

京王百貨店

京王百貨店では、2003年に新宿店でISO14001の認証を取得し、現在は全社でISO14001による環境保全の取り組みを進めています。具体的には、電気使用量の削減、印刷用紙および包装用品の削減、ゴミの減量化ならびに分別の徹底、そして環境に配慮した「地球にやさしい商品」の開発・販売を重点課題としています。電気使用量の削減に関しては、事務部門でクールビズやウォームビズに取り組むとともに、店内でも照明や空調機の省エネ化を推進しています。印刷用紙の削減については、両面、縮小コピーの励行をはじめ、資料の共有化や電子化を推進しています。包装用品の削減については、日本百貨店協会が提唱する「スマートラッピング※1」を推進しています。2006年にはオリジナルマイバッグの販売を開始し、その収益を日本山岳会「高尾の森づくりの会」に寄付しています。2007年5月末からは、新宿店地下1階生鮮・グロスリー売場で、保冷剤に「クールアイスエコ※2」を導入し、お買い物のゴミ削減を進めています。また、独自の基準に基づいて環境に配慮した商品を認定し「地球にやさしい商品」として展開しています。



クールアイスエコ

- ※1 お客さまのご要望に沿い、必要なものはきちんと包装し不要な場合は簡易な包装とします。
- ※2 内容物（スーパー次亜水）を除菌剤・消臭剤として再利用できるため、保冷剤のゴミ削減につながります。スーパー次亜水は、有機物と接触すると分解して普通の水になるため、そのまま下水に流せます。

京王電鉄バスグループ

バスも鉄道のように自家用車に比べ環境負荷の少ない公共交通機関です。京王電鉄バスグループでは、1997年よりアイドリング・ストップ運動を開始し、翌年以降導入の新車にはアイドリング・ストップ装置を装着しています。車両に関してはCNG（圧縮天然ガス）バスを47台導入しているほか、2006年度はPM（粒子状物質）やNOx（窒素酸化物）の排出が少ない「尿素式車両」を6台導入しました。またデジタルタコグラフなどの導入による乗務員のエコドライブ教育にも積極的に取り組み、2007年3月には、京王電鉄バスグループ5社・全12営業所が、環境保全活動に関する認証「グリーン経営認証※」を取得しました。これを通過点として、今後も環境保全活動を発展させるとともに、接遇の向上、路線網の充実、深夜バスなど輸送力の増強、「環境定期券」「ちびっこ50円キャンペーン」といった割引運賃制度など、サービスの向上を通じて環境負荷の少ない交通機関の利用促進を図っています。

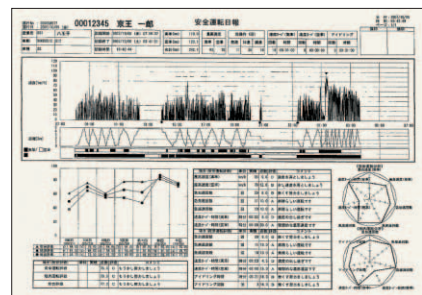


CNGバス

- ※国土交通省の外郭団体「交通エコロジー・モビリティ財団」が作成したグリーン経営推進マニュアルに基づいて、燃費改善やエコドライブ教育など、継続的かつ計画的な環境保全活動を実施していることが認められた団体に認証が与えられます。

京王自動車（タクシー・ハイヤー）

京王自動車では、積極的にエコドライブを推進し、計画的かつ継続的に環境負荷を低減するために、デジタルタコグラフを利用した「エコドライブ管理システム」を導入しています。これは各車両のデジタルタコグラフに記録された発進・加速・減速・アイドリング時間などのデータをもとに、各乗務員のエコドライブ度を5段階評価するシステムです。デジタルタコグラフのカードを入れると、パソコンで即座に評価を行い、評価をプリントアウトできます。入庫後すぐに、数値によって客観的な評価を見ることができるので、安全・環境の改善に効果的です。このシステムは2007年2月、全車約1,000台に搭載を完了しました。さらに同社では、事故や燃料費の削減メリットが乗務員に還元される仕組みとして、「無事故・無違反賞」「エコドライブ賞」を設定することでドライバーのモチベーションを高め、全員参加の安全・環境活動を促進しています。2007年度の燃料使用量は、2006年度比で264,000リットル削減されました。



デジタルタコグラフの出力結果

京王運輸（トラック）

京王運輸では、CNG車や優・超低公害車の導入、大型化による積載効率の向上、環境4原則（排気ガスの削減、燃費の向上、騒音の低減、エアコンの良好な効き具合）に基づく点検整備などを実施しています。また、運転面では全車にデジタルタコグラフを導入し、車両・運転手別の燃費管理・不要なアイドリング防止・急発進急停止の抑制のほか、外部団体の省燃費運転教育に参加するなど、エコドライブ教育を推進しています。2008年6月には、多摩、江東、世田谷、立川の全4営業所で「グリーン経営認証」を取得、さらなる環境保全と経営のグリーン化を目指し全社員一丸となって環境保全活動に取り組んでいます。



グリーン経営認証

京王設備サービス

京王設備サービスが関わる「ビル総合管理」「総合設備工事」の各事業分野で環境への負荷を低減する活動として、ISO14001の認証取得に取り組んでいます。すでに、神泉本社・京王百貨店事業所・京王プラザホテル札幌営業所・北野余熱利用センター（八王子市指定管理者物件）および工事業部門の計5拠点で認証を取得しています。また、ISO9001取得にも早い時期から取り組み、計20拠点で認証を取得。環境保全とあわせて最高の品質をお客様にお届けするため、積極的な取り組みを行っています。



北野余熱利用センター

京王建設

京王建設は2003年11月、全事業所でISO14001の認証を取得しました。現在の主な環境負荷低減活動として、工事部門では産業廃棄物の総排出量の削減およびリサイクルの促進、現場周辺の環境および地形状況を考慮した環境保全活動（騒音・振動・粉塵・悪臭等の防止）を実施しています。また、本社全体で電気使用量の削減、事務用品におけるグリーン製品の購入を実施しているほか、営業部門では環境関連知識の向上を目的とした勉強会の開催、設計部門では環境配慮設計（省エネ設備機器・エコ材料の使用や緑化の提案）の推進をそれぞれ実施しています。さらに、府中駅および本社周辺のボランティア清掃活動を行うなど、環境負荷の低減に努めています。



府中駅付近の清掃活動

その他のグループ会社

2007年3月から、グループ18社が環境マネジメントシステム構築を開始しました。2008年度は、環境保全のPDCAを回した前年の活動結果をふまえ、16社※が新たに環境目標を設定し、活動を改善・継続しています。

※西東京バス、多摩バス、京王食品、レストラン京王、京王プラザホテル、京王不動産、京王リテールサービス、京王バスポートクラブ、京王書籍販売、京王観光、京王ストア、京王レクリエーション、京王プレッソイン、京王アートマン、京王自動車、京王プラザホテル札幌の16社。その他2社について、京王運輸は別途記載のとおり2008年6月にグリーン経営認証を取得しました。また、京王エージェンシーは、2008年度からISO14001認証取得に向けた取り組みを開始しています。

2007年度環境目標と活動実績

社員一人ひとりの積極的な取り組みにより、 2007年度の環境目標を、ほぼ達成しました。

京王電鉄は2004年度から毎年、環境目標を設定し、目標達成に向けた活動を行っています。2007年度の環境目標に対する活動実績は、前年よりも夏期の気温が高く、冬期の気温が低かったため本社ビル全体の電気使用量が増加したこと、および業務の必要上、紙の使用量が増加したことを除いて、概ね目標を達成することができました。これを受け、社会状況などを反映した2008年度環境目標※1を設定し、引き続き、積極的に環境保全活動に取り組んでいきます。 ※1 2008年度環境目標は、p54をご覧ください。

2007年度 環境目標と活動実績

重点項目	環境目標
1.省エネルギー	(1) 本社ビル全体の電気使用量を前年度以下に抑制
	(2) 車両機器の省エネルギー装置への置換え検討・推進
	(3) オフィスビルの電気使用量を前年度以下に抑制
	(4) 各ショッピングセンターにおける照明・空調機器等の省エネルギー化
	(5) 設備更新による省エネルギー化（空調設備更新検討、トイレの節水施策実施）
2.紙の使用量削減	(1) 使用量（総務部購入分）500万枚以内
	(2) 現業事業所におけるコピー用紙購入量を前年比1%削減
	(3) 経理部購入用紙の購入量を前年度以下に抑制
3.廃棄物削減 リサイクル	(1) ゴミ再資源化率80%以上
	(2) 新型リサイクルベンチの導入
	(3) IC乗車券の利用促進による廃棄物の削減
	(4) 工事発生資材のリサイクル
	(5) 従量課金制や分別の徹底による廃棄物リサイクルの推進
	(6) 廃棄予定パソコンのリユースの可能性検討
	(7) 京王リサイクルパッケージシステムへの加入促進
	(8) 独自の重点ルール設定によるゴミ分別の徹底（京王電鉄診療所、平山管理センターでも実施）
4.水の使用量削減	(1) 本社ビル社員食堂の水道使用量を前年度以下に抑制
5.グリーン購入	(1) グループ共同購買におけるグリーン購入の促進および環境の整備
6.環境教育 啓発活動 その他	(1) 環境保全意識向上のための現業教育および廃棄物処理施設の見学実施
	(2) 新規配属者の環境保全意識啓発のための教育の実施
	(3) 環境社会教育プログラム（環境を学ぶエコキャンプ、小学生向け）の実施
	(4) リサイクルシステム提携先の施設や契約農家を利用・紹介するエコツアーの実施
	(5) 社会環境活動のPR実施（ポスター制作ほか）
	(6) 「高尾の森づくりの会」の活動支援（植樹）や「高尾の森子どもキャンプ」（環境教育）の実施

活動部署	活動実績
本社共通	電気使用量1,611千kwh/年(前年度比2.9%増)
車両電気部	エネルギー効率の良いVVVF制御装置を搭載した9000系車両を30両導入 既存の7000系車両28両をVVVF制御装置に更新
開発企画部 開発推進部	既存物件の改修時に、省エネ機器への更新を積極的に進めたほか、テナントへの啓発活動を実施
SC営業部	京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターで、空調機器およびエレベーターの一部を更新、省エネルギー化を実施
総務部	洗面所の自動水栓化などにより、水道使用量前年度比3.1%減
本社共通	紙購入量5,684千枚(目標値13.7%オーバー)
車両電気部	2007年度は各職場で購入量を把握するとともに、削減ルールを策定。2008年度に削減に向けた取り組みを実施予定
経理部	前年度比6.5%減
本社共通	再資源化率84.7%
鉄道営業部	26駅に計194基設置 ICカード乗車券“PASMO”利用率68.9%(2007年3月サービス開始)
工務部	省力化軌道工事により交換したPCまくら木1,000本を同業他社に売却、再利用
SC営業部	京王府中ショッピングセンターで従量課金制による廃棄物回収を開始
経営企画部	対象パソコン266台。使用期間の関係でリユースできないため、リサイクル
事業推進部	新たに、グループの店舗1店が加入
人事部	診療所・管理センターを含め廃棄物分別の重点ルールを設定、周知徹底
人事部	前年度比3.2%減
グループ戦略部※2	グリーン購入比率 電鉄:45.6%(前年度比0.6%増) (金額比) グループ全体:49.1%(前年度比0.5%増)
工務部	5月に沿線の廃棄物処理施設「エコプラザ多摩」を見学、部員18名が参加
開発企画部 開発推進部	管理物件見学の際に、当該物件における環境への取り組みについての説明を実施 8月初旬、1泊2日で「環境を学ぶエコキャンプ」を高尾の森わくわくビレッジで実施。小学生52名、社員ボランティア13名が参加
事業推進部	4月に1回、5月に2回 計3回実施
広報部	PRポスターを5種類制作、ニュースリリースを4回発行 4月に開催された植樹祭に参加、広葉樹1,000本を提供。8月「高尾の森こどもキャンプ」を実施

※2 「グループ戦略部」は、2008年6月の組織改正で「グループ事業部」に名称変更しました。

環境負荷の推移とレビュー

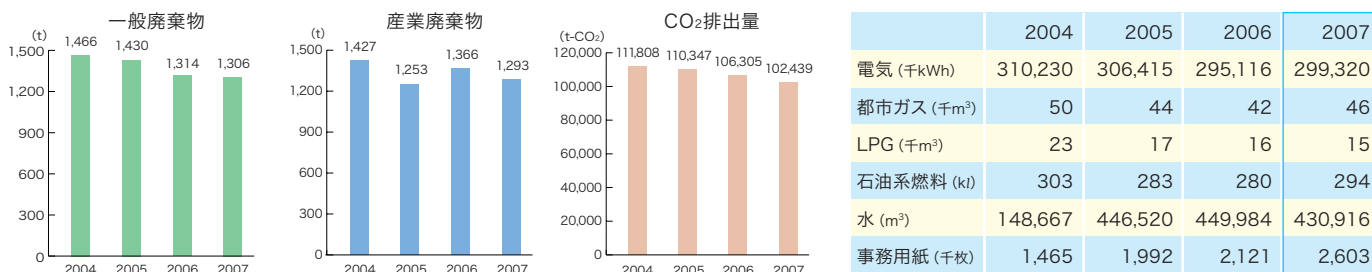
事業部門ごとに環境負荷を把握し、 負荷低減に向けた活動を進めています。

京王電鉄では、従来から積極的に環境負荷の削減に取り組むとともに、2004年度からは事業部門ごと※の環境負荷を把握し、負荷低減に向けた活動を推進してきました。2004年度から2007年度の環境負荷の推移をご報告します。

※京王電鉄の事業として「鉄道事業部門」、土地・建物の賃貸業・販売業を行う「開発事業部門」、および会社全般の管理業務を行う「一般管理部門」があります。これらの各部門は、それぞれ事業形態および重要な環境負荷が異なるため、部門ごとの集計としています。

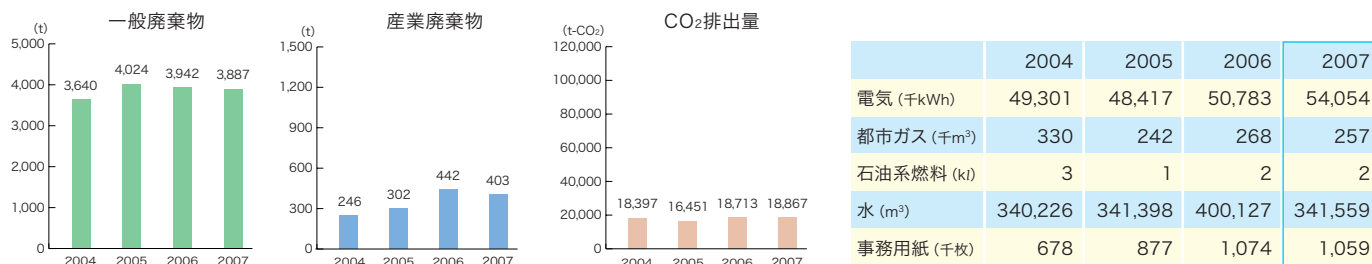
鉄道事業部門の現業事業所

集計対象は電車の運行、駅など鉄道事業に関わる事業所です（本社除く）。
本報告書で開示し始めた2004年度以降着実に電力消費を減らしてきましたが、2007年度は気候の影響などを受け若干増加しました。
2004年度の水使用量については一部事業所での数値を把握できていませんでした。



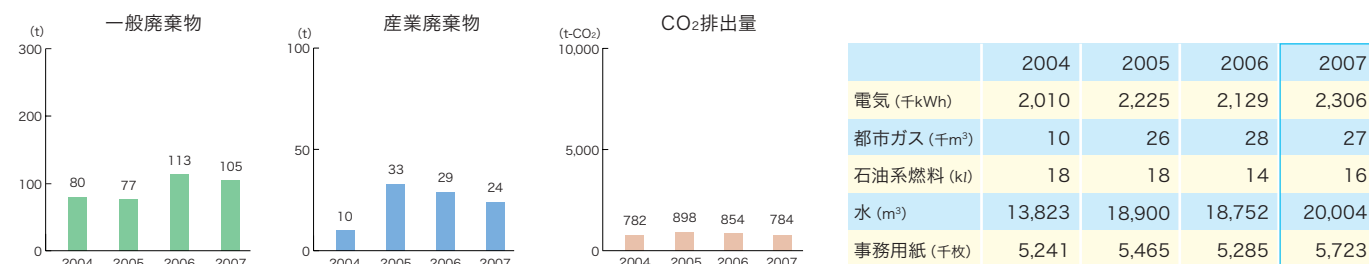
開発事業部門の管理物件

集計対象は、自社で管理しているショッピングセンターおよび京王フローラルガーデンです。2007年度は廃棄物は若干減らすことができましたが、電力量が新店舗開業により増加しました。



本社ビル・一般管理部門

集計対象は本社ビル、診療所、平山管理センター（研修施設）、京王クラブ（社員クラブ）です。2007年度は廃棄物を若干減らすことができました。CO₂排出量は2005年度から社員クラブを含めたため2004年度と比べ増加しましたが、2006年度、2007年度と減らしています。



環境会計

2007年度は、連続立体交差化による踏切の解消、車両の省エネルギー化、乗車券のICカード化による廃棄物の削減など、約120億円の環境投資を行いました。

京王電鉄では環境負荷の削減を目指し、従来から車両や各種機器の省エネルギー化や廃棄物のリサイクルなどに取り組んでいます。

2004年度から環境会計を公表しており、環境保全コストは2004年度約44億円、2005年度約65億円、2006年度は約105億円、そして2007年度は約120億円と推移しています。2007年度は、騒音・振動防止や踏切解消のための「連続立体交差化工事」の推進、地球温暖化防止のための「省エネルギー車両の新造、VVVF制御への改造」、利便性向上のほか使用済み乗車券など廃棄物削減に資する乗車券のIC化などを実施しました。

【対象期間】 2007年4月1日～2008年3月31日

【対象範囲】 京王電鉄株式会社の鉄道事業部門、開発事業部門、一般管理部門で発生した環境保全コストを対象としています(グループ各社で発生したコストは含んでいません)。

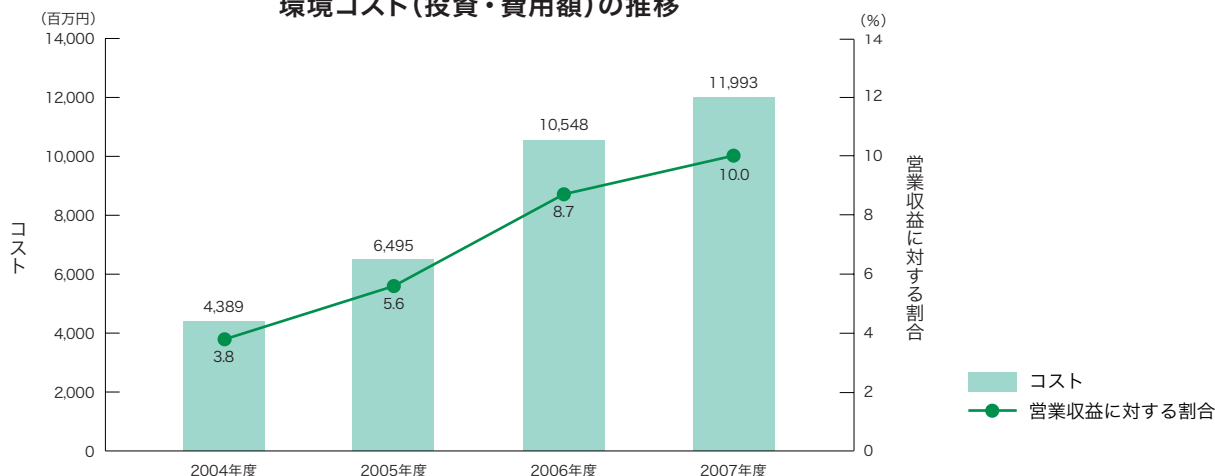
【算定基準】

1. 「環境省環境会計ガイドライン(2005年度版)」および「民鉄事業環境会計ガイドライン(2008年度版)」を参考に集計しています。
2. 環境保全コストとして確実に把握したものについてのみ計上しています。
3. 減価償却費は計上していません。

環境保全コスト		(単位：百万円)							
分類	主な取り組み内容	2004年度		2005年度		2006年度		2007年度	
		投資	費用	投資	費用	投資	費用	投資	費用
(1) 事業エリア内コスト		3,110	1,086	4,695	1,640	7,887	2,488	8,813	3,045
内訳	(1)-① 公害防止コスト	1,099	513	2,082	813	3,641	1,539	5,170	1,338
	(1)-② 地球環境保全コスト	1,815	25	1,779	183	2,673	325	3,173	331
	(1)-③ 資源循環コスト	196	548	834	644	1,573	624	470	1,376
(2) 管理活動コスト	環境マネジメントシステム関係、教育、周辺緑化	105	79	59	95	51	115	26	103
(3) 社会活動コスト		0	6	0	7	0	7	0	8
合計		3,216	1,172	4,753	1,742	7,938	2,610	8,838	3,155
コスト総計		4,389		6,495		10,548		11,993	

百万円未満切捨

環境コスト(投資・費用額)の推移



2008年度環境目標

2008年度の環境目標を設定しました。 目標の実現に向けて、積極的に取り組んでいきます。

京王電鉄では、2007年度の活動実績※を受け、2008年度の環境目標を設定しました。

この目標を事業の現場に落とし込み、社員一人ひとりが目標の実現に向けて取り組んでいきます。

※2007年度環境目標と活動実績については、p50～51をご覧ください。

2008年度 主な環境目標

重点項目	目 標	活動部署
1.省エネルギー	(1) 本社ビル全体の電気使用量を前年度以下に抑制(継続)	本社共通
	(2) 車両新造・改造時に、機器の省エネルギー装置への置換え検討・推進	車両電気部
	(3) 京王百貨店新宿ビルのCO ₂ 排出量を前年度比2%削減	開発企画部 開発推進部
	(4) 本社事務室の節電の徹底(昼休みの消灯率85%以上)	鉄道営業部
	(5) 省エネルギー機器導入によるCO ₂ 排出量削減(2005～09年度5年間で2.9%)	SC営業部
2.紙の使用量削減	(1) 使用量(総務部購入分)を500万枚以内に抑制(継続)	本社共通
	(2) 経理部購入用紙の購入量を前年度以下に抑制	経理部
3.廃棄物削減 リサイクル	(1) ゴミ再資源化率80%以上	本社共通
	(2) IC乗車券の利用促進による磁気乗車券等の廃棄物削減	鉄道営業部
	(3) 園内のゴミ排出量を前年度比3%削減	百草園 (鉄道営業部)
	(4) 工事発生資材(まくら木等)のリサイクル	工務部
	(5) 従量課金制導入やテナントへの減量指導による廃棄物削減	SC営業部
	(6) 京王リサイクルパッケージシステムから生まれた消臭剤の品質管理マネジメント構築	事業推進部
4.水の使用量削減	(1) 駅施設における節水の検討(節水型トイレの効果検証や雨水利用など)	工務部
5.グリーン購入	(1) グループ共同購買におけるグリーン購入の促進および環境の整備	グループ事業部
	(2) 部で購入する備用品を対象としたグリーン購入の推進	法務部
6.環境教育 啓発活動 その他	(1) 産業廃棄物の分別ルールの構築と教育	若葉台工場 (車両電気部)
	(2) 軌道周辺の環境美化	施設管理所 (工務部)
	(3) 賃貸ビル運営管理における環境啓発活動の実施(対管理会社)	開発企画部 開発推進部
	(4) 環境に関するPR活動(ポスター制作、ニュースリリース)の回数前年度より増	広報部
	(5) 「高尾の森づくりの会」の活動支援(植樹)や「高尾の森 親子森林体験スクール」(環境教育)の実施	

■ 報告書に関する専門家の意見

報告書の継続的改善につなげるため、外部識者のご意見をいただきました。

当報告書は、京王電鉄にとって4回目の報告書となります。

報告内容や構成など、報告書の継続的な改善につなげるため、昨年度に引き続き、外部識者のご意見をいただきました。



京王電鉄株式会社「安全・社会・環境報告書 2008 CSRレポート」
についての第三者所感

平成20年9月1日

東海大学大学院 人間環境学研究科長
理学博士 内田 晴久

地球温暖化を中心に、急激な地球環境の変化が心配される今日、私たちがどのようにして未来へ向け持続可能な社会を構築していくかが大きな課題となっています。地球に暮らす人々すべてが取り組んでいかなければならない問題です。

民間企業においては、自然環境の保全と社会の持続的発展のために何ができるのか、それぞれの企業が、それぞれの企業活動を通じて何をすべきかを真剣に考えていくことが求められています。それは企業自身が持続し、発展していくためにも欠かせない取り組みであると考えられます。

鉄道事業とそれに関連する企業活動は、多くの企業の中でも大きな特色を有しています。すなわち、地域に根ざした活動であり、地域と共にその将来を考えていかなければならないということでしょう。

この度、京王電鉄の報告書を拝読させていただき、どのようにして社会貢献をしていくべきか、グループ全体での強い意欲と絶え間ない努力を見て取ることができました。鉄道事業のみならず、不動産をはじめ流通、サービスなど多様な事業展開がなされている中で、第一に安全の確保、そして健全・公正な活動を通じたステークホルダーに対する利益の創出、自然環境と社会環境への対応など、それぞれの側面で、大変多くの取り組みがなされていることがわかります。

安全に関する取り組みについては、今年度から本報告書にあわせて記載されているわけですが、安全性の向上を社会に対して着実に進めていくことは大変重要なことです。技術面での拡充においては、その管理方法も含め、様々な取り組みが行われ、またわかりやすく紹介されています。しかし、前年度あるいは過去の複数年と比較してどれほどの改善・拡充が進んだのか、具体的なインシデント内容との関係、またいつまでに何をどこまでやり遂げようとしているのかが示されると、さらなる信頼を構築していくことにつながるものと思われれます。

安全面のみならず自然保護・環境保全への取り組みにおいても、法律や国の定めなどによる基準に対して、コンプライアンスとして厳格な取り組みが行われようとしていることがよく理解されます。しかし、その規制値や方法を守ることのみならず、それらが求めている目的や課題を読み取り、それに対して十分な施策を検討していくことがこれからは大切であると同時に、それらを踏まえた報告書作りも期待されることでしょう。

持続可能な社会の構築に貢献する取り組みを展開していく上では、企業活動を通じて、個々の課題の本質を見極めた取り組みが大切です。鉄道事業は、先にも述べたように地域とのつながりが大変強いことから、地域の特長を生かす形で、地域と共に未来のあるべき姿を追い続けること、またそのための主導的な活動を今後益々深めていかれることに期待したいと思います。

以上

(表紙の説明)

緑豊かな自然の中を駆け抜ける電車。

京王電鉄は、東京都心部と自然豊かな多摩西部とを結び、

多くの方々に安全で快適、そして環境にやさしい交通手段「鉄道」を提供しています。

世界的に環境保全の重要性が叫ばれる中、

私たちはこの豊かな自然を次世代に継承していきたいと考えています。

そのために、この安全で環境負荷の小さい鉄道を発展させ、

より多くの皆さまに安心してご利用いただけるよう努めていきます。



京王電鉄株式会社

〒206-8502

東京都多摩市関戸1丁目9番地1

安全・社会・環境報告書に関するお問い合わせ

総務部 環境担当

Tel. 042-337-3038

Fax. 042-374-9816

www.keio.co.jp



この安全・社会・環境報告書の用紙は、FSC認証紙を使用しています。
印刷は水なし印刷で、インクにはNonVOCインクを使用し、環境負荷の低減を図っています。

発行2008年9月