

**KEIO**

安全・社会・環境報告書  
**2009** 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」を発行いたしました。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」と変更いたしました。また、2007年には「安全・社会・環境報告書2007CSRレポート」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。2008年度には、この2つを1冊にまとめ、「安全・社会・環境報告書2008CSRレポート」として発行しました。当社は「安全」が最優先事項であるという認識のもと、体系的でわかりやすい内容としました。さらに今回は、京王グループとして環境保全活動に取り組んでいることをご理解いただけるよう、トピックスページを設けました(p48～51)。

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、地域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2008年度(2008年4月1日～2009年3月31日)の報告です。

◎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2008年度のデータです。

◎活動事例は、一部2008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方針と安全重点施策	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	44
地球とつながりあう	
京王グループ各社の環境保全活動	48
2008年度環境目標と活動実績	52
環境負荷の推移	54
環境会計	55
2009年度環境目標	56
■報告書に関する専門家の意見	57

## 会社概要

社名	京王電鉄株式会社	● 駅数	69駅
会社設立	1948年6月1日	● 営業キロ	84.7km
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)	● 輸送人員	年間6億3,718万人(2008年度実績)
資本金	590億23百万円	● 車両数	880両(貨車5両および総合高速検測車1両を含む)
従業員数	2,397名(2009年3月31日現在)	開発事業	
営業内容	● 鉄道事業 ● 開発事業(土地、建物の賃貸業・販売業など)	● 新規賃貸資産の開発	
鉄道事業		● 賃貸資産の管理・営業	
● 路線	京王線、高尾線、相模原線、競馬場線、動物園線、井の頭線	● ショッピングセンターの管理・運営	
		● 住宅地等の販売	
		グループ会社数	● 全43社

## 京王グループ 会社一覧

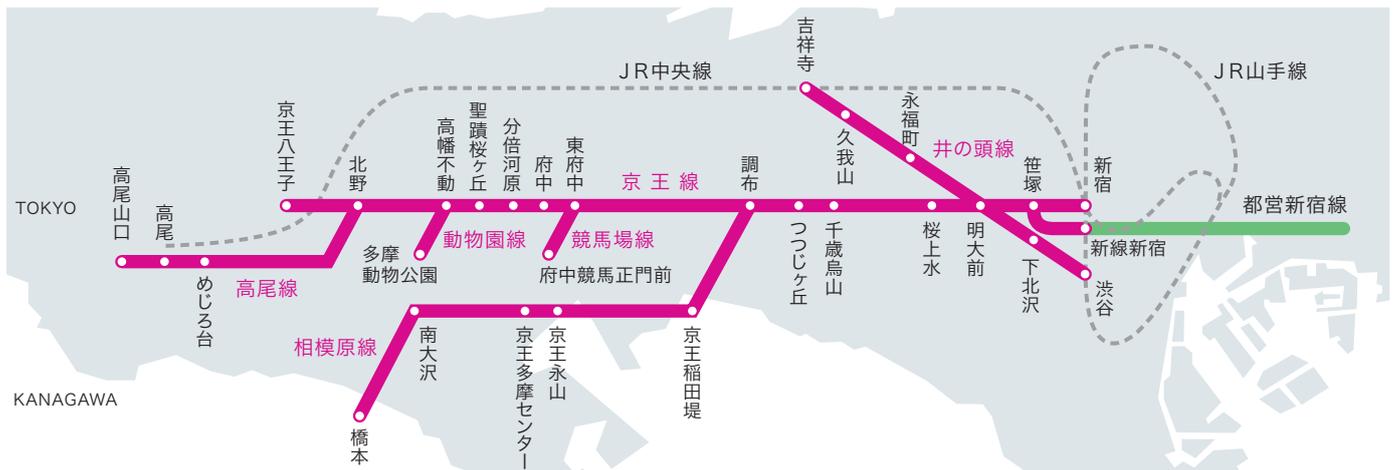
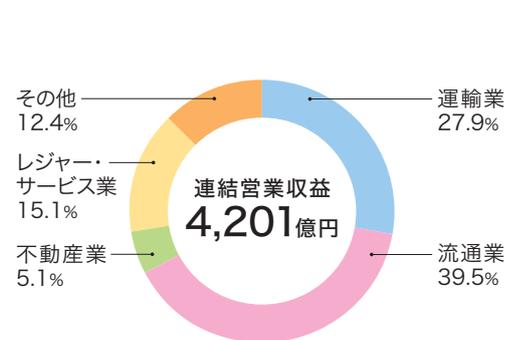
運輸業	流通業	不動産業	レジャー・サービス業	その他
京王電鉄(鉄道)	京王百貨店	京王電鉄(開発)	京王プラザホテル	京王設備サービス
京王電鉄バスグループ	京王ストア	京王不動産	京王プラザホテル札幌	京王重機整備
京王電鉄バス	京王書籍販売	京王地下駐車場	京王プレッソイン	東京特殊車体
京王バス東	京王リテールサービス		京王観光	京王建設
京王バス中央	京王電鉄(ショッピングセンター)		京王エージェンシー	京王電鉄(情報通信)
京王バス南	京王パスポートクラブ		京王レクリエーション	京王ITソリューションズ
京王バス小金井	京王アートマン		レストラン京王	京王アカウンティング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

\*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。(2009年8月末現在)

## 連結業績の推移



## 連結営業収益の構成比率



**「鉄道の安全性と利便性の向上」と「沿線価値の向上」で、信頼のトップブランドを目指します。**

### **運輸安全マネジメントを着実に推進し、一層安全な鉄道の実現を目指してまいります。**

当社をはじめ京王グループのすべての運輸事業者は「安全は最大の使命であり、最高のサービスである」との信念のもと、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、安全目標「責任事故ゼロ」の達成に向け、「運輸安全マネジメント」を着実に推進して、より一層安全な鉄道の実現を目指してきております。

具体的には、ハード面では安全性向上投資として2008年度は連続立体交差化の推進や、自動列車制御装置(ATC)の導入、駅施設・高架橋・車両の保安度向上などを中心に470億円の投資を行い、2009年度についても前年度からの継続工事を中心に400億円近くの投資を進めております。

一方、ソフト面においても内部監査や収集した事故の芽情報等を活用し、PDCAサイクルを機能させることで事故要因の根絶を目指し、業務手法の見直し・改善を鋭意推進しております。

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を計画的に実施しております。

さらには、これらの取り組みに加え、私をはじめ事業に携わる者全員が、鉄道サービスの根幹が安全の確保であることを認識し、「自分たちが安全を守る」という意識を一層強くもち、各職場において議論を重ねて創意工夫、努力し、共通の目標に向かって継続的に改善を図るなど、トップから現場まで全社一丸となってさらなる安全の確保と、事故の撲滅に向けて引き続き努力を行ってまいります。

### **京王グループ全体で、環境に配慮した事業活動を進めてまいります。**

京王グループでは2004年に「京王グループ環境基本方針」を制定し、環境マネジメントシステムを構築、順次グループ各社へ拡大し、環境活動にグループ全体で取り組んでおります。

鉄道やバスは、「環境に優しい乗り物」で、1人を1km運ぶ際の地球温暖化につながる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は、自家用車と比べ、鉄道は9分の1、バスは3分の1と言われています。

この鉄道やバスの安全性と快適性を強化して、より多くのお客さまにご利用いただくことが、環境改善につながるものと考えております。

また、環境に優しいとの評価に甘んじることなく、鉄道では、電力消費量の小さいVVVFインバータ制御車両の導入を継続するとともに、バスでは、アイドリングストップやエコドライブに努め、燃料消費量を削減しているほか、CNGバスを導入してCO<sub>2</sub>排出量を削減しています。

開発部門では、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターでの空調システムの高効率化をはじめ、新規物件建設や既存物件の設備更新等の際に、空調機のインバータ化、LED照明の採用、屋上緑化、雨水利用や節水装置導入など、環境にも配慮した設計・施工を進めております。

ISO14001の認証は、京王設備サービス、京王建設、京王百貨店、京王地下駐車場の4社に加え、本年3月に京王エージェンシーが取得しました。

また、国土交通省が推進しているグリーン経営の認証は、京王電鉄バスグループ5社

と京王運輸が取得しております。

このほか京王グループ全体で、省エネルギー化、廃棄物削減、資源リサイクルに取り組んでいます。また、「高尾の森わくわくビレッジ」で、小学生に対する環境教育を実施するなど、環境に対する社会貢献活動を実施しております。

今後も、京王グループをあげてエネルギーの使用の合理化に関する法律や東京都環境確保条例の改正に対応していくとともに、環境に配慮した事業活動を推進してまいります。

## 沿線価値の向上を目指し、企業の社会的責任を果たします。

鉄道事業におけるさらなる「安全性の確保」と「沿線価値の向上」に努めることが、京王グループの社会的責任(CSR)の大きなテーマと考えております。

京王クリーンキャンペーン、京王音楽祭、「高尾の森」ボランティア活動支援などに従来から取り組んでまいりました。

さらに、2007年度からは、社会問題となっている少子化への取り組みとして、子育て支援マンションや東京都認証保育所の運営、自治体の子育て支援施設の受託等、多角的に子育て支援事業を推進しております。

また、沿線における生活サポートサービスの充実を図るため、「京王ほっとネットワーク」の提供エリアを京王線・井の頭線に拡大するとともに、安全・安心の街づくりへの取り組みとして、「シニアセキュリティサービス」を開始いたしました。

引き続き、様々な世代の方々の生活ニーズに応えるサービスの充実を図り、暮らしやすい沿線づくりを進めてまいります。

鉄道は重要な地域インフラとして、地域社会の生活機能を支えており、災害などの発生時にも早期の事業復旧が求められます。リスクマネジメントならびにCSRの一環として、首都直下型地震や新型インフルエンザに備えた事業継続計画(BCP)の策定に取り組んでまいります。

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、信頼される企業グループとして社会的責任を果たし、沿線地域社会に貢献することに着実に取り組んでまいります。今回で5回目の発行となる本報告書は、京王グループの安全・社会・環境に関する考え方や活動について、具体的に報告することを目的にまとめたものです。本報告書を多くの方にご高覧賜り、ご意見、ご感想などをお聞かせいただきたく、お願い申し上げます。

京王電鉄株式会社 取締役社長

永田正



### 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。

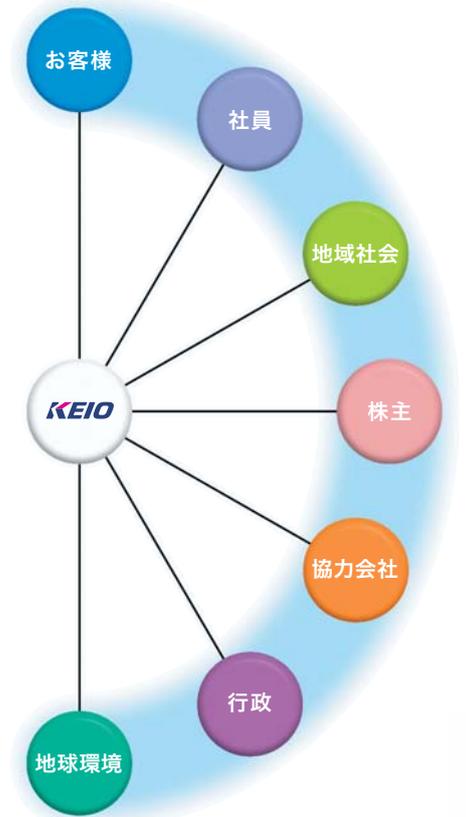
私たちは、社員一人ひとりが、CSRへの意識を高め行動することによって、社会から信頼されるブランドを築いていきます。

## 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

京王グループとのつながり



## 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

## 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。

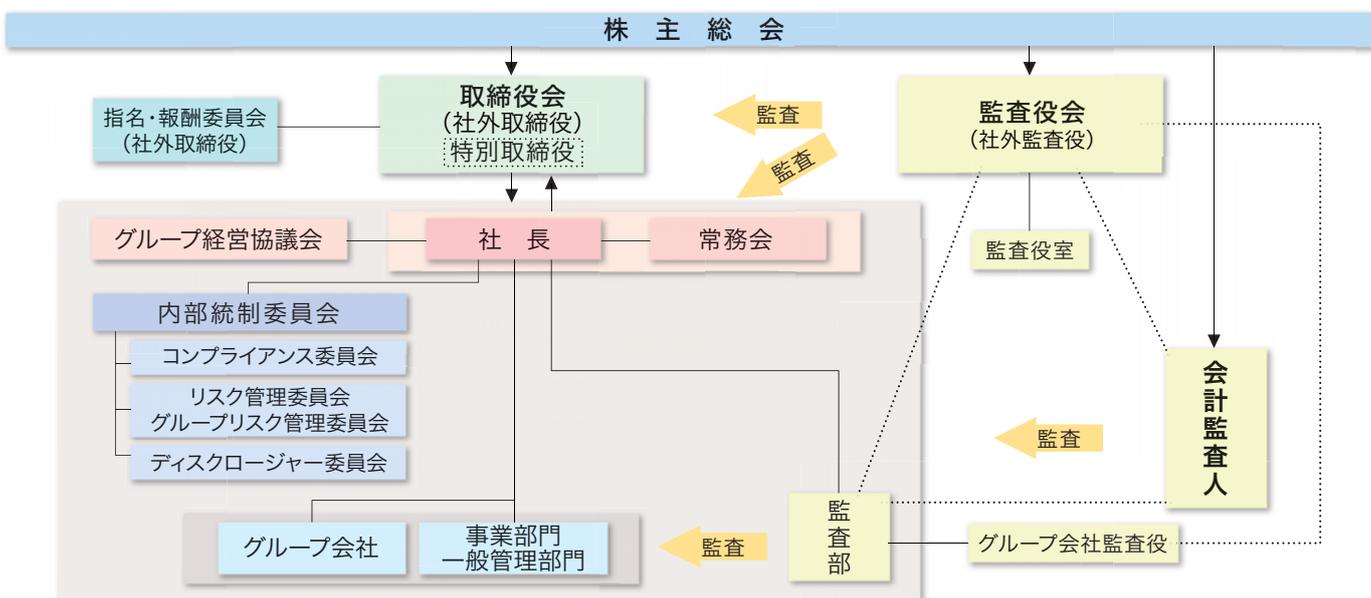
### コーポレート・ガバナンス体制

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、重要な会議で意見陳述などを行います。

### 内部統制システムの強化

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」を京王電鉄を含む京王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たほか財務報告に係る内部統制についても、責任部署を設けて、京王グループ全社で整備・運用を進め、内部統制の強化に努めています。

### 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さま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

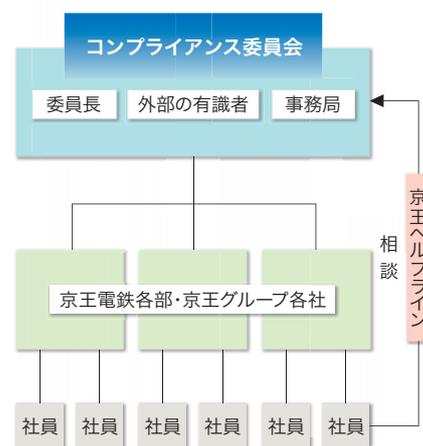
「京王グループ行動規範」をグループ全体に浸透させ、継続的に取り組んでいくため「コンプライアンス体制」を構築しています。この体制の特徴として、「シンプルなコンプライアンス委員会」「誰もが相談しやすいヘルプライン」の2つがあげられます。

「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。委員長には法務部分担役員が就き、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、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京王電鉄および京王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して認識しています。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月には京王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、2008年度に「地震などの大規模災害発生時」、「新型インフルエンザの発生時」に対する「事業継続基本方針」を策定しました。

### 京王グループのリスクマネジメント体制

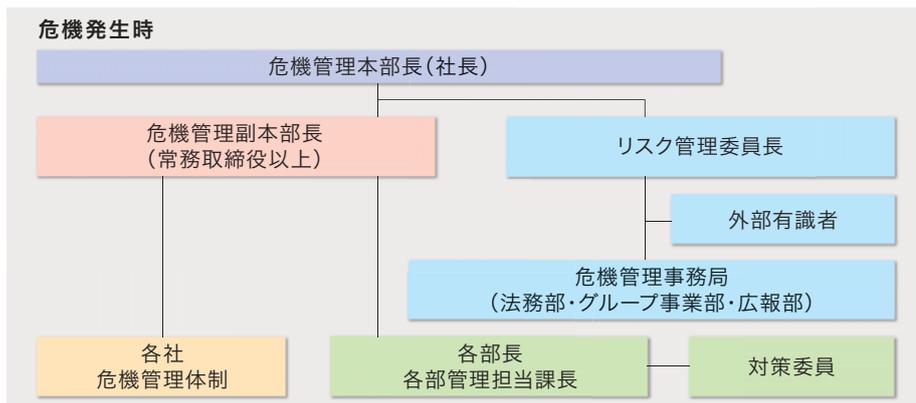
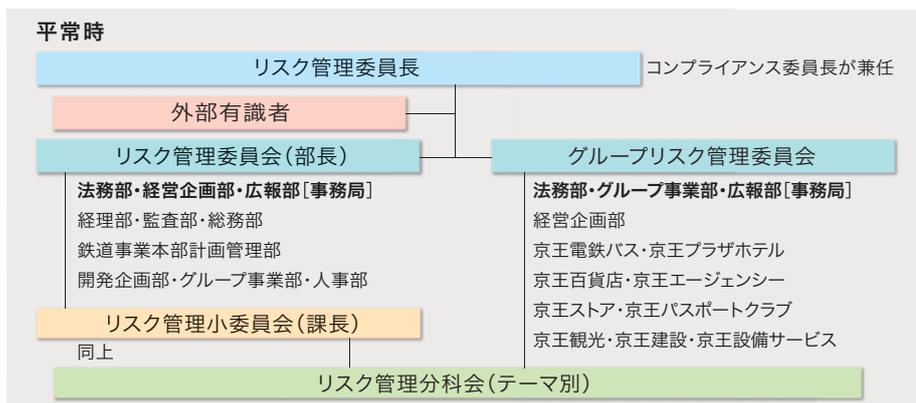
京王グループのリスクマネジメント体制は、平常時の体制と、危機発生時の体制の2つからなっています。平常時の体制は、京王電鉄の部長で構成する「リスク管理委員会」と、京王グループの主要会社の社長で構成する「グループリスク管理委員会」があり、ともにリスク管理委員長のもとで定例会議を開催し、リスク対策重点項目の設定や、リス

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。京王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京王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して認識し、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、京王グループ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、京王電鉄および京王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。

### 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) 災害発生時は、お客さま、従業員および家族の生命・身体の安全確保を最優先に、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) 災害等の収束後、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

### 新型インフルエンザ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、新型インフルエンザの人から人への感染が発生した場合、「信頼のトップブランド」を目指す企業として、地域の生活環境を維持するため、鉄道事業を最優先に、各事業の継続を図ります。

- (1) 平時から従業員に対する教育等を通じて感染予防を図るとともに、従業員および家族の生命・身体の安全確保と職場での感染の拡大防止に努めます。
- (2) 新型インフルエンザの流行の程度、行政および社会の要請等の状況を総合的に勘案し、需要に応じた鉄道の運行水準の維持に努めます。
- (3) 新型インフルエンザの流行状況等について継続的に情報収集を行い、感染の拡大防止に必要な情報や当社事業の継続状況等についての情報発信を行います。
- (4) 事業継続計画を常に見直し、改善していきます。

2009年3月30日制定



京王グループ  
個人情報ハンドブック  
第2版

## 「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、運転保安度の一層の向上に有効な設備投資の実施や人材育成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

#### 2009年度安全目標 「責任事故ゼロ」

昨年度は、当社社員のヒューマンエラーが原因のひとつとなった、列車の扉に杖を挟んだまま列車を発車させ、お客さまにお怪我を負わせる事故を発生させました。今年度は安全に対して再度初心に帰り、より一層の安全最優先の企業風土構築に向けて「責任事故ゼロ」を安全目標にしています。

目標達成に向け、教育訓練を通じ、安全第一を基本姿勢として業務に臨むことを徹底するとともに、各職場において作業の進め方を見直すなどの取り組みを行っています。

## 安全重点施策

### ■2008年度安全重点施策

2008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。

## ● 連続立体交差化の推進

[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年度の完成を目指して東京都・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の立体交差化を図ることで、18ヵ所の踏切を廃止します。2008年度は、トンネル掘削機(シールドマシン)による掘進を行い、国領駅～調布駅間で上り線トンネルが貫通し、さらに調布駅～西調布駅間においても掘進を開始しました。また、国領駅、布田駅、調布駅の駅部で掘削工事を進めたほか、調布駅で仮橋上駅舎の使用を開始しました。2009年度も引き続きトンネルの掘進や、国領駅、布田駅、調布駅の駅部で掘削工事を進めていきます。



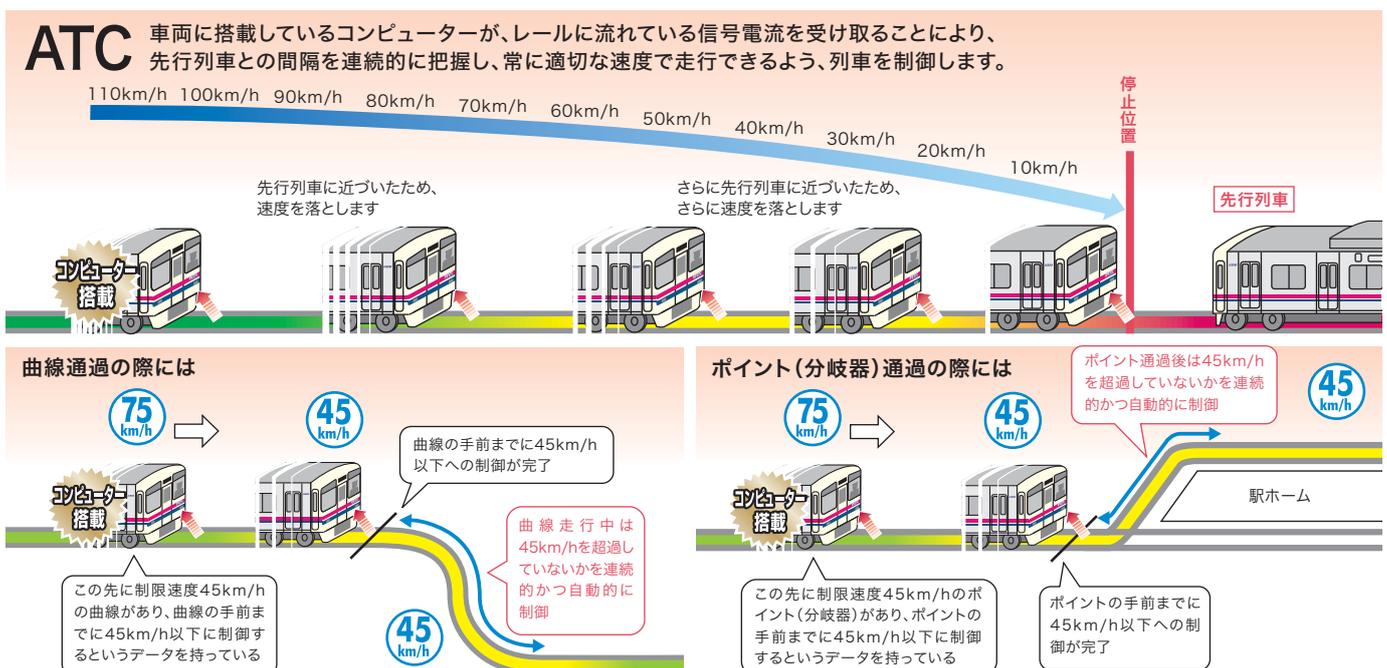
国領駅～調布駅間で掘進したトンネル部

[笹塚駅以西における鉄道立体化]

- 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た、代田橋駅～八幡山駅付近の連続立体化について、今年度は事業の認可・着手に向け、事業主体である東京都と協力しながら、都市計画手続きや環境影響評価などを進めていきます。
- 八幡山駅以西の鉄道立体化についても早期事業採択に向け、関係機関へ積極的に働きかけます。

## ● 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、速度管理が厳しくなるため、現行の所要時間や運転本数が維持できなくなることが想定されます。このため、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の導入を進めています。2008年度は信号ケーブルの敷設や車両の改造を進め、相模原線における地上装置の設置(ケーブル敷設)を完了し、夜間の走行試験を開始しました。2009年度も引き続き、ケーブル敷設および車両改造を推進し、相模原線でのATC切替を完了します。

### ● 駅施設・高架橋・車両などの保安度向上

#### [地下駅火災対策]

- 2003年度に韓国で発生した地下鉄火災を受け、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、京王線新宿駅の排煙設備や防火区画の新設、幡ヶ谷駅の緊急避難階段の新設工事などを行い、2008年度末で全ての地下駅火災対策を完了しました。

#### [構造物の耐震性向上]

- 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策を推進するため、新耐震設計に見合った高架橋柱やずい道の補強を引き続き行います。
- 吉祥寺駅では、高架橋の改築工事を引き続き進めています。2010年度の工事完成を予定し、2009年度は既存の高架橋の撤去や線路を仮受けするための工事を実施するほか、井ノ頭通り架道橋の桁の架け替えなどを進めていきます。

#### [車両新造]

- 京王線ではATC導入への対応や地下鉄道の火災対策基準に準拠した車両への対応などのため、2008年度は6000系の代替として9000系車両を60両導入しました。
- 井の頭線では、ATC導入および運転士異常時列車停止装置の整備などのため、2008年度は3000系車両の代替として1000系車両を25両導入しました。

### ● 総合高速検測車による検測の開始

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))を用いた検測を2008年4月から開始しました。非接触方式の検測機器を使用して軌道や架線に直接接触す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ため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。定期的・定量的に検測したデータをもとに、有効な保守・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。



幡ヶ谷駅に新設した避難通路(上)と地上出口(下)



吉祥寺駅高架橋



総合高速検測車

### ● 鉄道教習所を活用した人材の育成

- ・安全第一をキーワードに鉄道事業本部の鉄道従業員全員に対し、安全マネジメント教育を実施したほか、それぞれの職種に応じ、実際の現場と同等の設備を使って、事故や故障発生などの異常時における適切な処置に関する事項等を中心とした教育を計画的に行いました。

## ■2009年度安全重点施策

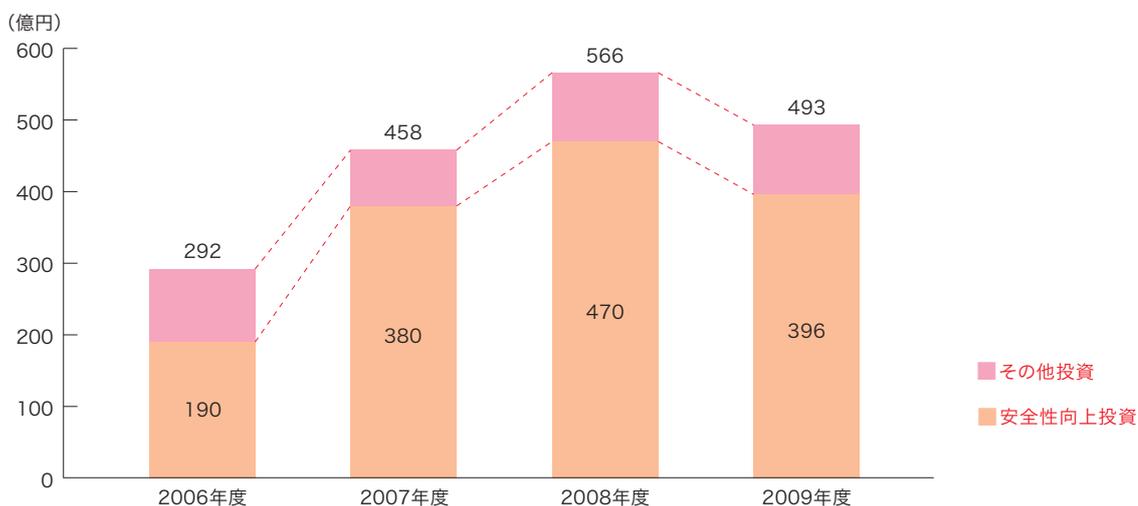
上記の2008年度の安全重点施策の実績を踏まえ、2009年度は次の項目について重点的に実施し、安全目標の達成を目指します。

- ①運輸安全マネジメントの推進
- ②安全性向上のための設備改善の実施
  - ・調布駅付近連続立体交差事業
  - ・代田橋駅～八幡山駅付近連続立体交差事業
  - ・ATCの導入
  - ・車両・車両基地・高架橋などの保安度向上
- ③災害の発生に備えた体制の見直し
- ④安全確保の基礎である人材の育成

## 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、2008年度は安全性向上投資として対前年24%増となる470億円を投資しました。2009年度も、総額396億円を投資し、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	190億円	65%
2007年度(実績)	458億円	380億円	83%
2008年度(実績)	566億円	470億円	83%
2009年度(計画)	493億円	396億円	80%



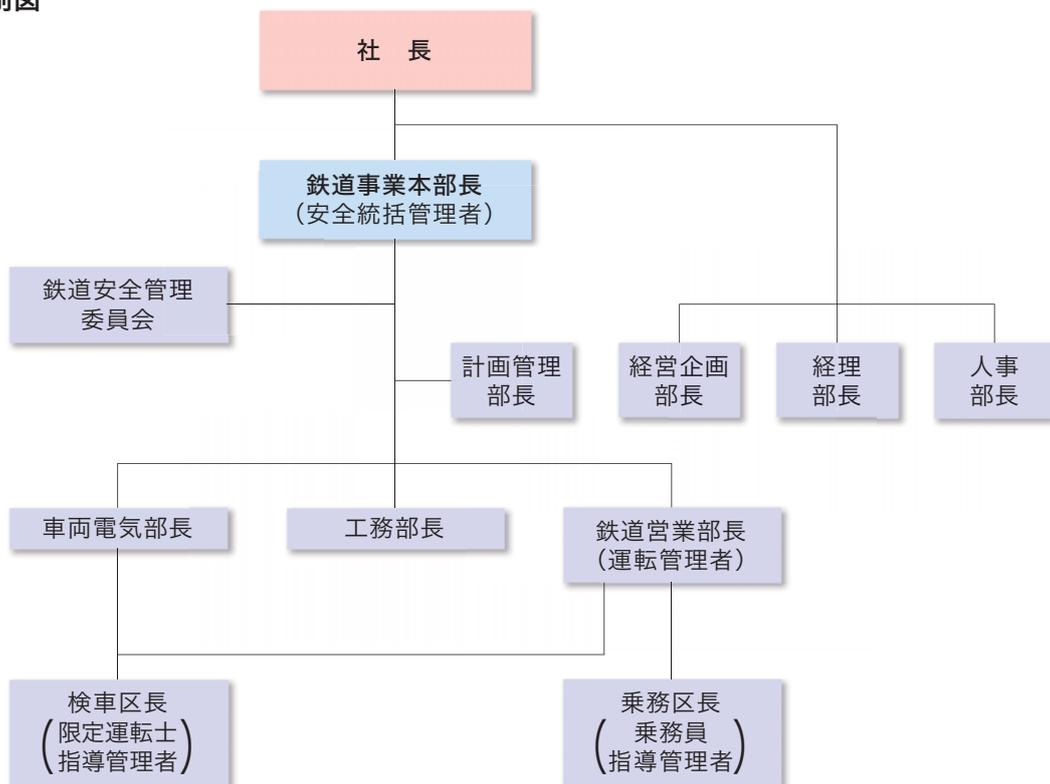
安全管理体制を確立するとともに、「**輸送の安全**」向上について、**継続して積極的に取り組んでいます。**

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。
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。
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。
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、電気施設および車両に関する事項を統括する。
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: お客さまの乗車しない、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

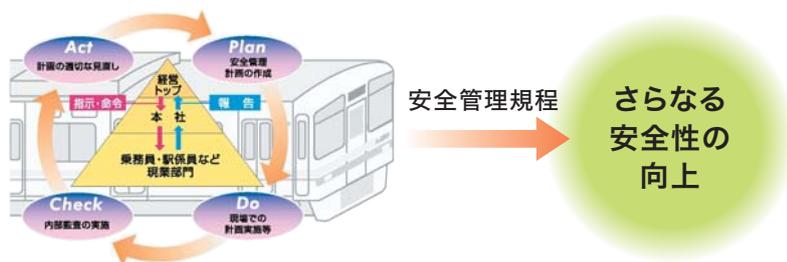
安全統括管理者を中心に、運転管理者を含む鉄道事業本部の各部長がメンバーとなり、月に1回定期的に開催し、事故原因の究明・事故対策の検討等を行っています。

#### 《主な検討事項》

- 鉄道運転事故等報告書／届出書、動力車操縦者資質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(事故の芽)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。各部署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、現場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。社長、安全統括管理者ならびに鉄道事業本部の部長・課長および現場の管理職に対してインタビューや書類検査などによる監査を行い、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。



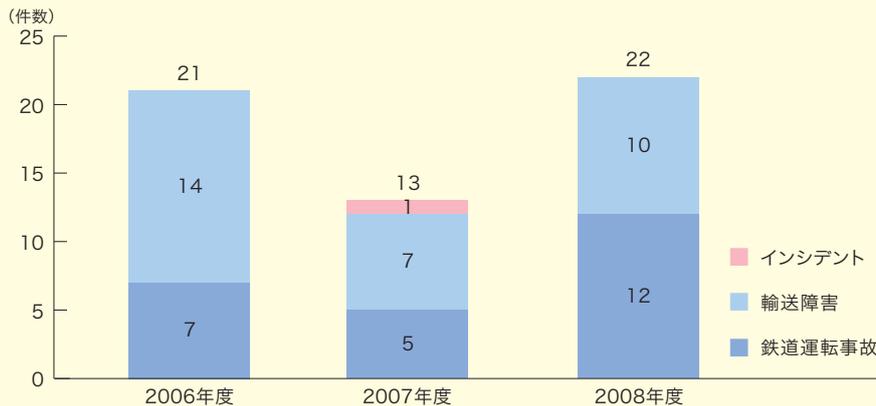
社長による現場巡視

## 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。2008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



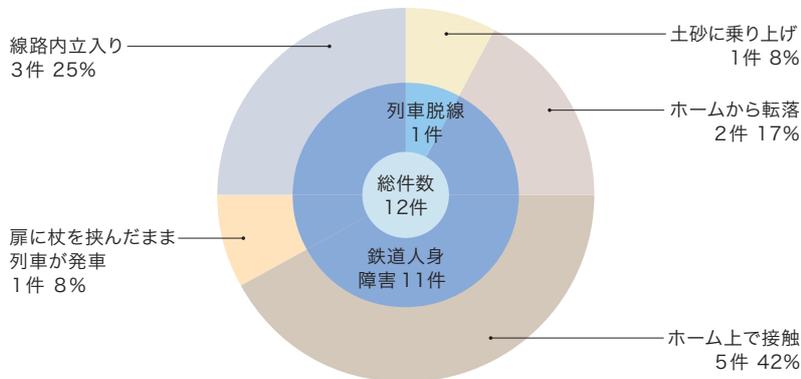
※鉄道運転事故とは、「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「道路障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。

※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

#### 2008年度の鉄道運転事故の件数と内訳



#### 2008年度は12件の運転事故が発生いたしました。

1. 列車脱線事故 1件
  - ・高尾山口駅～高尾駅間にて、集中豪雨により法面が崩壊し、線路内に流入した土砂に列車が乗り上げ脱線した。
2. 鉄道人身障害 11件
  - ・酔われたお客さまが誤ってホームから線路に転落し、列車に接触した。(2件)
  - ・ホーム上で酔われたお客さまが列車に接触した。(4件)
  - ・ホーム上で立ちくらみがしたお客さまが列車に接触した。(1件)
  - ・扉に杖を挟んだまま発車し、引き抜こうとしたお客さまが転倒した。(1件)
  - ・線路内に立入った人が列車に接触した。(3件)

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。

● 列車脱線事故(「平成20年8月末豪雨」にともなう法面崩壊により線路に流入した土砂に列車が乗り上げて脱線)

発生日時:2008年8月28日(木)23時52分頃

発生場所:高尾線 高尾山口駅～高尾駅間

概要:高尾山口駅発 高幡不動駅行 普通列車が高尾山口駅～高尾駅間を走行中、前方の高尾第一トンネル出口付近で土砂が線路を覆っ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、土砂に乗り上げ先頭車が脱線して停車しました。

死傷者:なし

運転再開:2008年8月30日(土)6時18分

事故原因:短時間における局地的な大雨により、トンネル出口付近の法面が崩壊して土砂が線路内に流入し、列車が乗り上げたため。

対策:当社では、これまでも線路脇の法面の防護など施設整備面での強化や、沿線の気象状況に対応した列車運行の取り扱いを定めるなどの対策をとってきました。

しかし、今回の大雨が、気象庁が「平成20年8月末豪雨」と命名するほどの、過去に経験のない、予測をはるかに超えた短時間における局地的な大雨であったため、土砂崩れが発生するような状況に至っていることを把握できなかったことが原因と考えています。

2009年3月に公表された運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書の提言をふまえて以下のような対策を行いました。

- 運転規制については、異常気象による局地的な集中降雨を想定して、雨量による具体的な基準を設けて実施するよう見直しました。
- 気象情報については、自社の観測値だけでなく、外部機関からの情報も幅広く入手し、巡回点検や運転規制に活用することとしました。

● 鉄道人身障害(扉に杖を挟んだまま発車し、これを引き抜こうとしたお客さまが転倒)

発生日時: 2008年4月1日(火)15時50分頃

発生場所: 聖蹟桜ヶ丘駅2番線(上りホーム)

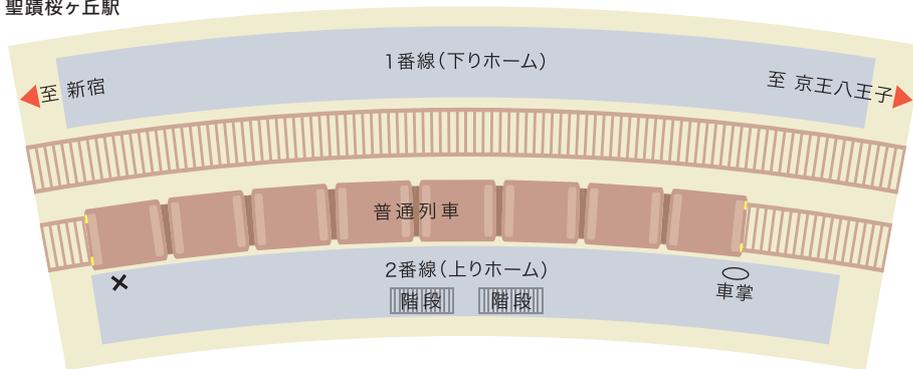
概要: 高尾山口駅発 新宿駅行 普通列車の車掌は、聖蹟桜ヶ丘駅2番線において乗降終了後一旦扉を閉めましたが、階段付近から駆け込み乗車があったため再度扉を開きました。このとき先頭車付近にいたお客さまは扉が開いたため乗車しようとしたのですが、乗り込む直前に扉が閉まったため、とっさに杖を差し入れました。車掌は杖を挟んだことに気付かず列車を発車させてしまいました。このため、お客さまは杖を引き抜こうとし、杖を離れたところ反動でホーム上に転倒し軽傷を負われました。

死傷者: (負傷) 1名

事故原因: 車掌の発車時の車体側面確認が不十分であったため。

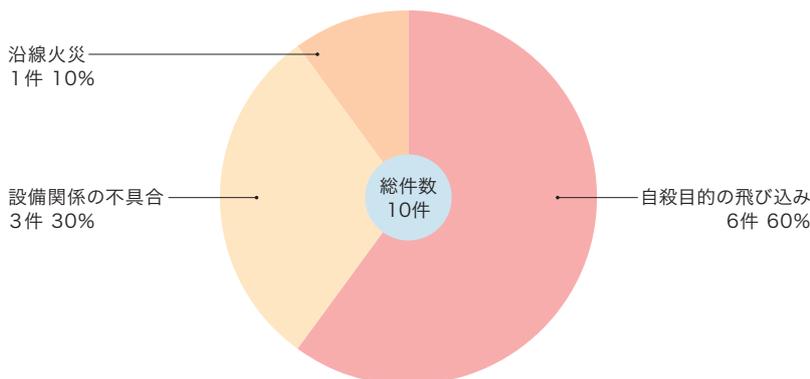
- 対策:
- 全車掌に対し、閉扉後に車両に近接して立っているお客さまへの対応について改めて教育を行い、列車を発車させないことを徹底しました。
  - 運転士に対し、車掌を補助するために運転士用の後方確認ミラーが付いている駅、および指定された駅において、後方を確認することを義務付けました。

聖蹟桜ヶ丘駅



■ 輸送障害の発生状況

2008年度の輸送障害の件数と内訳



## ■自然災害による列車遅延

### ●台風(雨・風)による影響

2008年度はありませんでした。

### ●降雨による影響

2008年7月8日、8月5日および9月6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。

なお、8月28日に発生した高尾線での列車脱線事故では、発生から北野駅～高尾山口駅間が不通となりました。8月29日12時43分に北野駅～高尾駅間で運転を再開し、全線での運転再開は8月30日6時18分となりました。

### ●風による速度規制

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24日発生しました。

### ●地震による影響

2008年度はありませんでした。

### ●落雷による影響

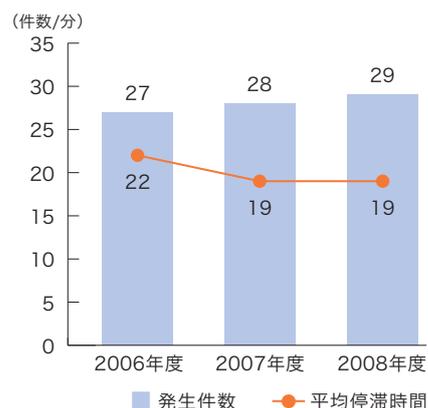
2008年6月9日、8月21日および9月7日の落雷の影響により踏切保安装置故障が発生し、一部の列車に遅延が生じました。

## ■人身事故による列車遅延

2008年度に人身事故は29件発生しました。

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。

人身事故の発生件数と平均停滞時間



## 行政指導等に対する措置の状況

2008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、2008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。



運輸安全マネジメント評価

## 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設備の整備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、先に策定した「業務能力開発マップ」に基づき、異常時の適切な対応、接遇や技術の向上、鉄道関連法規の確認など、様々な分野の教育訓練を実施し、鉄道従事員として必要な知識、技能の向上を図っています。

### 鉄道教習所での教育訓練

鉄道教習所では、乗務員の養成をはじめ、鉄道法規や事故防止など部門共通の研修等のほか、各専門分野における部署毎の教育訓練も実施しています。それらの教育訓練に実効性を持たせるため、現場にあるものと同様な機器やシミュレータなどを活用しており、お客さまがいらっしゃる現場ではできないことが可能となっています。

### [主な設備]

#### ● 運転シミュレータ

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・降雪など気象条件の設定、踏切事故やお客さまの転落事故を模擬した設定など50を超えるメニューがあります。

#### ● 駅業務訓練室

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力の向上のための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

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

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

信号機や転てつ器の動作に係る信号・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調査し復旧する訓練に使用します。

### ● CAI教室

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。受講者用の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。受講者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者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

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設けています。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、国土交通省指定の動力車操縦者の養成所である鉄道教習所で約8カ月の学科や乗務の教習を受け、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、監督者は当日の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、乗務員は年2回の健康診断を受診しているほか、継続的に適性検査を実施しており、乗務員の安全管理を図っています。

## ■ 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。会社の安全に対する取り組みなど安全に対する基本的な方針等の指導や、実際に発生した事故事例を扱うなど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や安全講演会で紹介された内容をもとにポスターを作成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

### ■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約2/3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と、電力の供給を管理する電力指令の機能が集約されており、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

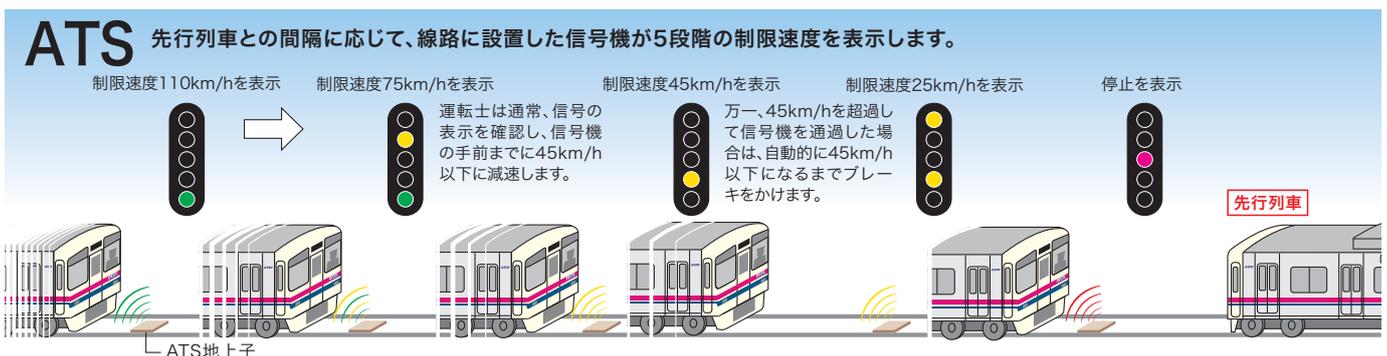
#### ●ATSシステム

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。車両に搭載した車上子が信号機の手前にある地上子を通る際、車上の受信機の発振回路に変化を与え、発振周波数を変える現象を利用して地上と車上との情報の授受を行っています。

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、停車駅に接近すると、ブザーと表示で停車駅に近いことを運転士に知らせます。その後ブレーキを操作しないままさらに停車駅に接近すると、ブザーとあわせて、自動的にブレーキを動作させ誤通過を防止します。

### ● 誤出発防止装置

万が一、運転士が停止信号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、他の列車の運行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。この信号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。

### ● 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)とレールの水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。



過走防止装置



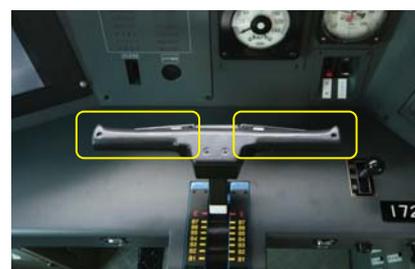
TNS装置



誤出発防止装置



防護無線装置



運転士異常時列車停止装置

### ● 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（ポイント）にも順次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すよう管理しています。

このほか、レールの傷などをなくし、安定した列車の走行と騒音を軽減する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、沿線に地震計・風速計・雨量計・水位計を設置しています。それぞれの計器で観測されたデータは運輸指令所をはじめとする鉄道現業事務所において24時間体制で監視しています。2007年10月に地震計や風速計を更新・増設し、エリアごとにきめ細かく気象状況を把握しています。

また、2009年7月からは民間の気象情報会社からの降雨情報も入手するなど、気象に関する情報を幅広く入手するよう努めています。

### ● 地震対策

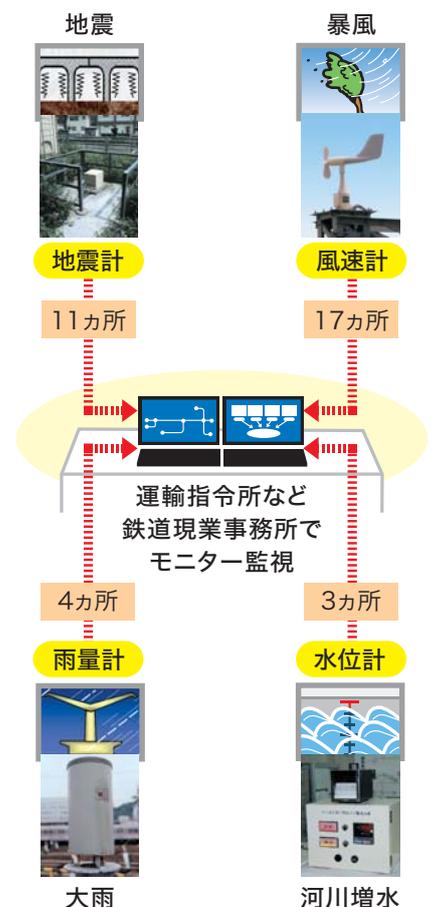
沿線に設置した地震計が一定以上の地震を感知すると、列車無線を通じて自動的に全列車の乗務員に対し、地震の発生と安全な場所への停車を通知します。停車後は震度に応じて必要な点検を行い、運輸指令所の指示に従い、状況に応じて徐行運転から順次通常運転に復旧していきます。2007年10月の気象情報システムの導入にあわせて、地震計を5カ所から11カ所に増設し、全線にほぼ均等に配置することにより、従来の全線を規制する方式から区間毎の運転規制に変更し、お客さまへの影響がより少なくなるように努めています。阪神・淡路大震災後の緊急耐震補強については、1996年度に完了していますが、新たな耐震基準に見合う構造物とするため、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」を導入しており、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、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計17カ所の風速計を設置しています。瞬間風速15m/s以上を観測した場合は段階的に速度規制を行い、瞬間風速25m/s以上を観測した場合は運転を中止するなどの措置を行っています。



### ● 降雨対策

降雨の状況に応じた運転規制については、従来から基準を定めていましたが、2009年7月からは、短時間かつ局地的な大雨にも対応できるよう雨量情報の収集を大幅に強化して、運転規制区間を18区間に細分化したほか、速度規制基準も一層明確化するなど、これまで以上にきめ細やかな運用を開始しました。

### ● 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。

### ● 雷対策

線路内の電気設備への落雷を防止する対策として電車線より一段高い所に避雷針の役割を果たす「架空地線」と呼ばれる防護線の設置を進めています。

## ■ 踏切安全対策

### ● 踏切解消への取り組み

運転保安度向上のため、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年に京王線の新宿駅～初台駅間を地下化したのを皮切りに事業を順次進め、1993年3月に長沼駅・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。また、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2008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、踏切内で事故発生の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。



シングルアームパンタグラフ



LEDを併設した特殊発光信号機



踏切支障報知装置

### ● 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未然に防止するため、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。



踏切障害物検知装置

### ● 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。



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

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。速度の速い列車に踏切の警報開始点を合わせる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、列車の種類や速度に合わせて踏切を制御する列車種別選別装置を設置し、踏切の遮断時間短縮に努めています。

### ● 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、踏切が閉まり始めるタイミングを遅らせ、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东の踏切の制御に使用しています。



列車種別選別装置

## ■ ホーム安全対策

### ● 間隙注意灯、スレッドライン

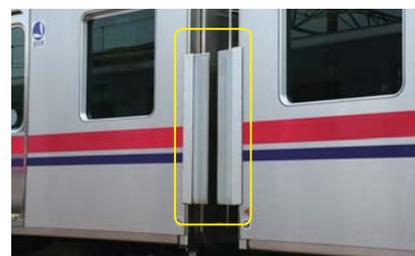
ホームが曲線で、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう場所での乗り降りにご注意いただくため、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯、スレッドラインを新宿駅など15駅に設置しています。



スレッドライン

### ● 車両連結部の外幌

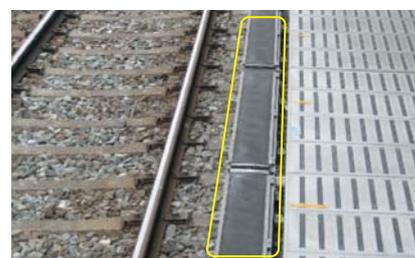
ホームから車両連結部へ転落する事故を防ぐために、すべての車両の連結部に外幌を設置しています。



車両連結部の外幌

### ● 転落検知装置

ホームが曲線で車両とホームとの間隔が広く開いてしまう駅など15駅に、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、駅係員や列車の乗務員に転落を知らせる装置です。



転落検知装置

### ● 列車接近電光表示板・列車接近放送装置

列車が、駅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。



列車接近電光表示板

### ● 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。



列車非常停止ボタン

### ● 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するためのホーム下ステップを設置しています。



ホーム下退避スペース

### ● ホームインターホン

ホーム上で緊急事態が発生した場合や、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。



ホームインターホン

## ■その他

### ● 車内非常通報器

電車内で急病人やトラブルなどが発生した際に、車内非常通報器の通報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。

### ● 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、駅係員の6割以上が「サービス介助士」の資格を取得しており、より一層の取得者の増加を目指しています。

### ● 救護室の設置

駅や車内で具合の悪くなった方にご利用いただける、ベッドを備えた救護室を約6割の駅に設置しており、駅改良計画にあわせて整備を進めています。

## ■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

## 訓練の実施

### ■総合防災訓練

#### ●鉄道事業本部総合事故復旧訓練

当社では、毎年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。2008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。



総合事故復旧訓練

#### ●防災訓練

地震の発生を想定した、各種情報の送・受達や列車の減速運転などの訓練を定期的に行っています。

### ■その他の主な訓練

各現場職場において、定期的に教育訓練を実施しています。

#### ●鉄道営業部

駅係員は転てつ器が故障した場合の対応訓練、乗務員は踏切事故を想定した訓練などを実施しています。また、最寄りの消防署・警察署と合同で、テロや列車火災発生を想定した避難誘導・通報訓練や、地下駅での火災を想定した初期消火訓練、避難誘導訓練等も実施しています。

#### ●工務部・車両電気部

各職場単位で定期的に、レールの折損や架線の断線、信号機の倒壊、列車の脱線などの復旧やクレーン等の取り扱い、機器の故障処置訓練などを行っています。

### ■安全講演会

2009年2月、「ヒューマンエラーによる事故・トラブルを防ぐ」と題し、中央大学工学部の中條武志教授を講師にお招きして安全講演会を開催しました。この講演は日常業務とヒューマンエラーとの関係を十分に理解し、これを防止するための「エラーブルー化」という手法を学び、「責任事故ゼロ」に向けて意識を高め、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300名（請負工事施工会社社員含む）の京王グループ社員が参加しました。



安全講演会

## 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。2008年度はご指摘、お褒めの言葉等あわせて約3,900件のご意見を頂戴し、うち約3,400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・社会・環境報告書 2008 CSRレポート」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
<p>工事中の調布駅ホームの乗車位置を示すマークが確認しづらく、混雑時にお客さまが錯綜することもあるので改善してほしい。 (2008年4月29日受付)</p>	<p>調布駅では、終電後にホームを取り外すなど工事中のため乗車位置を示すマークは簡易な表示となっていました。ホーム内の工事が進捗したことから、他の駅と同タイプのマークに変更しました。</p>
<p>近所の線路際の柵に、隙間が広く線路に入れる構造になっている箇所があるが、危険ではないか。 (2008年5月24日受付)</p>	<p>ご指摘をいただいた箇所の周辺では、線路と隣地との境界のうち、道路に接する部分には高さのあるフェンスを設けていますが、民家の塀が設置されている部分では、隙間の広い柵を設置しています。当該箇所は民家が取り壊され空き地となり、自由に立ち入ることができるようになったため、この部分の柵にネットを取り付けて隙間をなくしました。</p>
<p>調布駅仮駅舎に登る階段の幅が広く、中央部ではつかまるところがないため、混雑時には年配者が転倒する危険がある。 (2008年10月10日受付)</p>	<p>階段の両脇には手すりが設置されていましたが、階段の中央部にも手すりを増設しました。</p>

### 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。事故や災害などで列車の運行に遅延が生じた場合には、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

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」を開設しています。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 FAX042-371-1469

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	警報機が鳴り始めた	踏切内に入らないでください。
	踏切内で異常があった	踏切脇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	ホームから転落した人を発見した	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	ホーム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	車内非常通報器の通報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	駅係員・乗務員にお知らせください。不審物には、そのまま手を触れないでください。

## 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、様々なリスクを排除・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、関東の民営バスでは唯一の「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。また、安全運転、省エネ運転を目的として2007年度より本格的にデジタルタコグラフ※2、ドライブレコーダー※3を導入しました。2009年度にはデジタルタコグラフは全車に導入し、ドライブレコーダーは約9割の車両に導入します。さらに、左折時や進路変更時の事故防止として左折チャイムを導入し、さらなる輸送の安全性の向上に取り組んでいます。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」の取り組みを開始し、関連情報をホームページ※4で開示しています。2008年度は、運輸安全マネジメントをさらに充実させるため、運輸安全マニュアルを制定したほか、内部監査や事故防止のための新たな安全対策を積み重ねてきました。今後もデジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの活用やヒヤリハット調査により、事故等の情報を収集・分析・共有化し、事故防止対策を実施し、運輸安全マネジメントを推進していきます。

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

※2 デジタルタコグラフ

速度とエンジン回転数を数値化し記録する装置です。

※3 ドライブレコーダー

車内外に設置されたカメラとマイク(集音装置)により映像・音声情報を記録・再現する装置です。

※4 <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となって、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、本社と現場が一体と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



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

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。

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

## TOPICS

### ● NASVA安全マネジメントセミナーで「タクシー事業の安全対策」講演

2008年11月25日、東京都千代田区の東京国際フォーラムにおいて、第3回NASVA安全マネジメントセミナー（主催：独立行政法人自動車事故対策機構、通称NASVA）が開催され、運輸事業本部長が「タクシー事業の安全対策」と題して講演を行いました。このセミナーは、「安全風土の定着に向けて」をメインテーマに、トラック、バス、ハイヤー・タクシー事業者向けに行われたもので、事業者500名以上に加え、監督官庁の国土交通省からも多数の参加者がありました。講演の中で「輸送の安全の確保は会社経営において最重要課題であり、経営トップから運転者まで全社一丸となって輸送の安全の確保に全力を注ぐことが重要である。輸送の安全の確保によって顧客の信頼を勝ち得ることができる」と訴えました。

## 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しました。これにより京王運輸の全事業所が認定を取得しました。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。また、安全対策として、年2回の社内巡回指導と交通KYT(危険予知訓練)の実施を随時受け付け、安全担当者が営業所へ出向いて実施、実施者の運転行動目標を全営業所へ写真付きで展示し、運転手の安全意識向上に取り組んでいます。交通事故の発生は、2006年21件、2007年13件、2008年10件と3年連続で減少しています。今後も安全で安心できるトラック輸送を目指します。



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



交通KYT実施報告

Gマーク

## 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。

### 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51駅に、エスカレーターは33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53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、階段踏面端部に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45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。



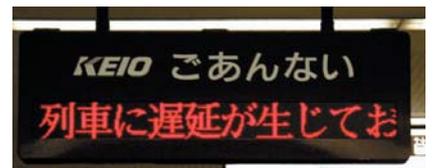
エレベーター



明度差のある階段



サービススタッフ



列車運行情報サービス



行先案内板

### ● 触知総合案内板

どなたにも駅構内の施設の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47駅に設置しています。

### ● 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。ホームの階段では「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、京王線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。



触知総合案内板



音声音響案内

## ■ 安心・快適にご利用いただくための取り組み

### ● だれでもトイレ

車いすをご利用のお客さまや小さなお子さま連れのお客さまにも安心してご利用いただける多機能のトイレを61駅に設置しています。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。



だれでもトイレ

### ● 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55駅に設置しています。



ホーム待合室

### ● ユニバーサルベンチ

お子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「ユニバーサルベンチ」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スネットカードをリサイクルしています。



ユニバーサルデザインを取り入れたベンチ

● 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」を設けています。

● 女性専用車

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おり、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もご乗車いただけます。



女性専用車

● おもいやりゾーン

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するなど、人に優しい車内環境の整備に努めています。



おもいやりゾーン

● 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、お忘れ物取り扱い所を設置しています。また、「お忘れ物管理システム」により、お忘れ物の有無を全駅で確認いただけます。

TOPICS

お客さまとの社会・環境コミュニケーションを推進しています。

京王グループの社会・環境活動を紹介するポスターを制作し、お客さまとのコミュニケーションを図っています。「電車・バスの環境優位性」「高尾の森の再生支援」「環境を学ぶエコキャンプ」「京王音楽祭」など毎月異なるテーマを選定し、駅の「京王PRボード」や電車の車内に掲載しています。2008年4月より開始し、2009年3月までに11回掲載しました。今後もCSR活動をPRしていきます。



## ■マナー向上への取り組み

### ●京王マナー川柳

1998年から川柳と、漫画家・やくみつるさんのユーモアあふれるイラストで、マナーの向上を啓発しています。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。



京王マナー川柳

## 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、2009年3月末時点で781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、173両のスロープ板付きワンステップバス、47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98.6%（全1,015両中1,001両）となりました。



ノンステップバス(ニーリングタイプ)



## 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

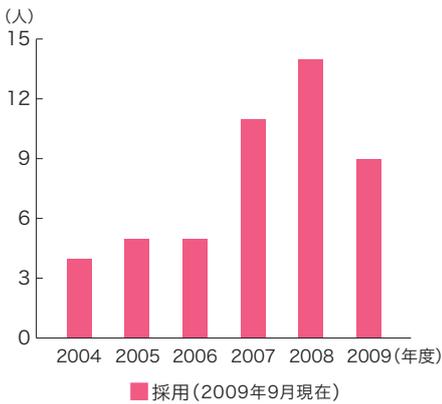
京王電鉄の社員数は2,397名、京王グループ全体の社員数は約1万3千名(ともに2009年3月31日現在 臨時従業員数を除く)です。

### 多様性に配慮した雇用制度

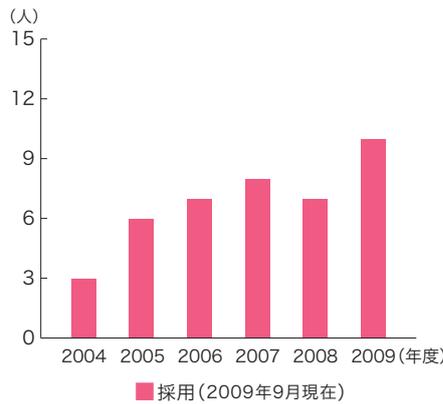
#### ● 女性の登用

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2009年3月末における女性社員は、電車乗務員を含め150名(6.3%)、うち総合職は40名、課長職は6名、課長補佐職は6名となっています。

京王電鉄の女性入社実績(鉄道現業)



京王電鉄の女性総合職入社推移



#### ● 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年からは、グループ会社に対しても関係会社特例認定※を取得し、障がい者雇用を拡大しています。2009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京王グループ7社を含めた障がい者雇用率は2.21%となり、74名が社内施設の清掃業務などに従事しています。

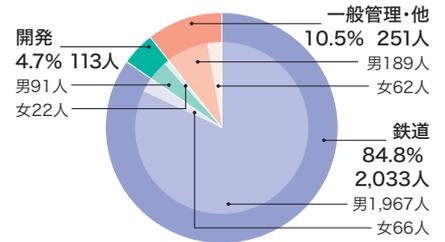
※関係会社特例制度：親会社、特例子会社、関係会社が、一定の要件を満たしている場合、同一の事業主とみなし、雇用率を合算できる制度。

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

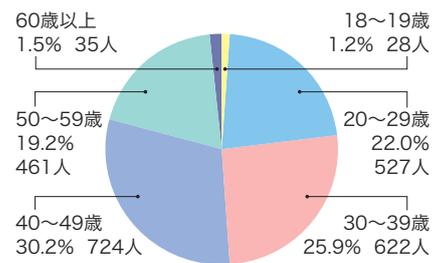
#### ● 高齢者再雇用

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。

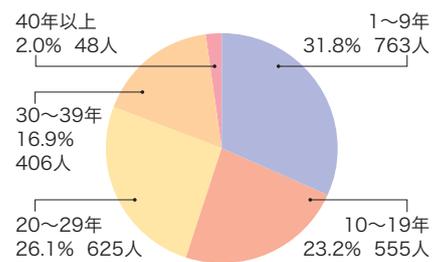
部門別従業員数



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

### ●メンタルヘルスケアの拡充

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、産業保健スタッフによる「心の病」のケアを導入し、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年より、保健師単独での職場訪問を開始しています。

## 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、「夏季有給休暇取得奨励」などに取り組んできました。

### ●育児支援

女性が働きやすい職場づくり、京王グループ社員の育児の両立を促すため、2006年に事業所内保育所「サクラさーくる」を開設しました。京王電鉄をはじめ常時10名前後の京王グループ社員が利用しながら、仕事に励んでいます。

また、こどもの出生後も引き続き勤務する意思のある社員が育児に専念できるよう、「育児休職制度」を拡充しました。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。

2009年には、次世代育成支援対策推進法に則った行動計画を達成し、「仕事と子育ての両立支援に積極的に取り組んでいる企業」として厚生労働大臣の認定事業主（「2009年認定事業主」）となり、次世代認定マーク「くるみん」を取得しました。

### ●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、時間の経過にともな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。



サクラさーくる



次世代認定マーク「くるみん」



セクシュアル・ハラスメント防止ポスター

## 「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<sup>※</sup>」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。

※高尾の森わくわくビレッジの活動については、51ページをご覧ください。

### 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「京王アンフィールド高幡」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」を開設したほか、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。



子育てステーション烏山



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。そして、2009年3月には桜上水駅北口に2号店をオープンしました。「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、小修繕からリフォームまで住まいの「困った」を解決する「住まいのサポートサービス」や、家事代行「ホームほっとサービス」を事業化し、沿線全域で展開しています。さらに、ネットスーパー「お買いもの代行サービス」や、緊急通報、安否確認通報、定額電話を組み合わせた「シニアセキュリティサービス」など様々な取り組みを始めています。

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。



京王ほっとネットワーク桜上水店

### 京王ピンクリボンキャンペーン

安心して暮らしやすい沿線を目指して「母の日 京王ピンクリボンキャンペーン2009」を実施しました。「母の日」を母親が自分自身の健康を省みる機会と位置づけ、乳がん検診の大切さの理解や早期発見の重要性の啓発を図るキャンペーンとして、京王線・井の頭線各駅にピンクリボンハンドブックを設置配布したほか、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターにおいて、トークショーや相談コーナーなどの啓発イベントを実施しました。

※ピンクリボン：乳がんの早期発見、検診の受診を呼びかける活動のシンボル。1980年代にアメリカから始まり、日本はもちろん全世界に広まっている啓発活動です。



ピンクリボンハンドブック

## 食と健康をテーマに地域と連動したイベントを開催

沿線地域の方々に、楽しみながら食と健康の大切さを知っていただく機会として、2009年2月13日～15日、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターで「2009たま食育フェスタ in せいせき」を開催しました。このイベントは、京王電鉄をはじめ多摩地区の企業・学校・農協など7団体が構成する「たま食育フェスタ実行委員会」が主催したもので、当社は鉄道会社・商業施設として、沿線地域への告知や会場の提供など、全面的なバックアップを行いました。当日は、食や健康、農業に関連する約30の団体が、料理ショーや地場品即売、体力診断など行い、3日間で2,000人を超えるお客さまにご来場いただきました。今後も、地域と連動した食育イベントを展開していきます。



2009 たま食育フェスタ in せいせき

## 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1994年より開催しています。2008年度の入場料は全額「財団法人 骨髄移植推進財団」に寄付しました。

### ● 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。2009年4月現在、会員数は約1,600人となっています。



京王音楽祭

### ● ネットワーク多摩

京王電鉄が加盟する産官学の地域連携組織「社団法人 学術・文化・産業ネットワーク多摩」では、「自然と環境に優しい国際学園都市圏多摩の構築」を統一テーマに、「大学間連携事業の深化」「多摩地域の人材育成と地域教育力の向上」「留学生の学びやすい国際学園都市圏多摩の構築」「環境と福祉に優しいまちづくり」の事業を展開しています。その中で、2009年度は「高尾の森わくわくビレッジ」で自然豊かな多摩地域ならではの体験型プログラムを大学生が考え、次世代を担う小学生に伝える「体験型環境教育プロジェクト」のイベントを予定しています。



「社団法人 学術・文化・産業ネットワーク多摩」、産官学の連携組織として、広く市民も巻き込みながら、多摩地域の活性化のために事業を創造します。

## 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、京王電鉄および京王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。

2006年4月1日制定

### 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は「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2009年3月31日時点の株主数は40,406名です。1年前の2008年3月31日時点と比較すると、沿線の個人株主を中心に387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88期定時株主総会を2009年6月26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2008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」

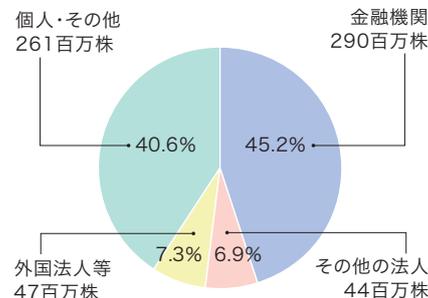


「IR・企業情報」ホームページ

#### ■ 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…………… 40,406名

#### ■ 株主別所有株式の概況



第88期定時株主総会

## 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、京王グループの総合力を活かし「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回の専門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

#### ● 行政主体の地域路線バス

東京都内では、地方自治体を中心となって数多くの地域に密着したバス路線（コミュニティバスや循環バス）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、利便性のあるまちづくりに貢献するため、下記バス路線を受託・運行しています。

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、小金井市、国分寺市、八王子市、府中市、渋谷区、羽村市、新宿区で運行しています。

#### 地域路線バスの運行状況

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	8
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
るのバス	あきる野市	西東京バス	2000年10月	2
すぎ丸	杉並区	京王バス東	2000年11月	2
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
はちバス	八王子市	西東京バス	2003年 3月	2
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)
ハチ公バス	渋谷区	京王バス東	2004年 9月	1
はむらん	羽村市	西東京バス	2005年 5月	3
新宿WEバス	新宿区	京王バス東	2009年 9月	1



府中市コミュニティバス「ちゅうバス」

## 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。

かけがえのない地球環境を守り、後世代に引き継いでいくためには、企業の社会的責任として、地球温暖化防止や循環型社会の構築に向けて取り組んでいくことが重要になります。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京王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。

### 環境基本方針と環境マネジメントシステム

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京王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。京王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、環境教育の実施や、環境マネジメントシステムの導入によって、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. これらの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。

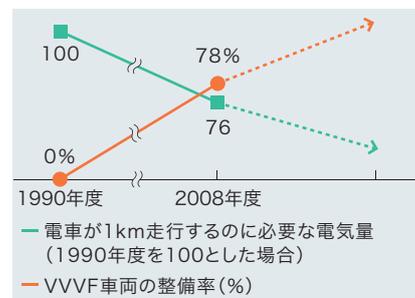
2004年12月9日制定

#### ■環境マネジメントシステム(EMS)

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。2009年度は、全員参加で6回目となるPDCAサイクルを回し、地球温暖化防止や資源リサイクルなどのレベルアップに努めています。2007年3月には、京王グループの18社が環境マネジメントシステムの構築を開始しました。2008年6月に京王運輸がグリーン経営認証を、2009年3月に京王エージェンシーがISO14001の認証を取得し、残り16社※は環境目標を設定し、活動を改善・継続するPDCAサイクルを回しています。なお、京王グループでは、このほかに京王設備サービス、京王建設、京王百貨店、京王地下駐車場の4社が、ISO14001の認証を取得しています。

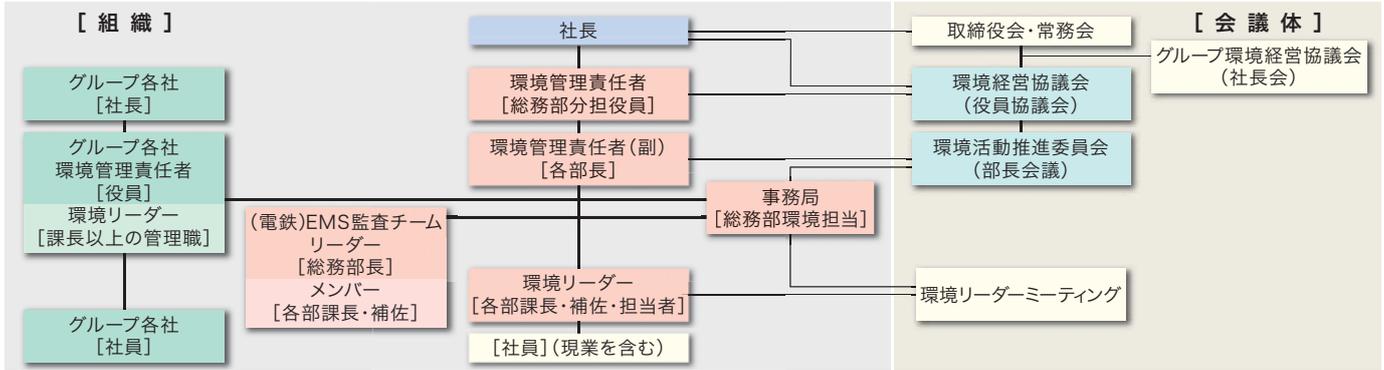


出典:「運輸・交通と環境2008年版」  
(交通エコロジー・モビリティ財団)より



※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

環境マネジメントシステム推進体制



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。

● 太陽光発電システムの導入

太陽光発電システムを明大前駅・若葉台駅・高幡不動車両基地に設置し、自動券売機や照明などの電力として使用しており、永福町駅にも設置する予定です。

● 駅の省エネルギー化

駅では、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スカレーターの導入も進めています。

省資源・廃棄物削減

● 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。

● ペットボトルのリサイクル

駅売店などで回収された飲料用ペットボトルをリサイクルし、全駅の案内板として使用しています。

● 駅トイレの節水

駅のトイレには、従来型に比べ約80%の節水効果のある節水型の小便器を導入しています。今後、駅改良等にあわせて順次設置を進めていきます。

※1 回生ブレーキ(整備率: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(整備率:78%)

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。



高幡不動車両基地の太陽光発電システム

※まくら木周辺の碎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。



節水タイプのトイレ



リサイクル案内板

### ● 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カ所に設置し、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。



車輪の削正

## 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。

## 沿線地域の環境保全

### ● 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。刈り草やせん定枝は、肥料や飼料としてリサイクルし、資源の有効活用に努めています。



## 京王電鉄本社ビルの環境保全

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、継続的に環境改善に取り組んできました。特に「紙・ゴミ・電気・水」に関しては、「環境活動における社内推奨ルール」にもとづき、各部署で「本来業務で環境を実現できる」目標を設定し、全員参加で取り組んでいます。

## 京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターの環境保全

### ● 壁面緑化を採用した「さくらゲート」をオープン

「京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンター」に、新館「さくらゲート」が2009年3月にオープンしました。「さくらゲート」では「癒しと健康」をテーマに、エステティックとフィットネスを融合させた女性専用の上質なプライベートサロンをはじめ、ゴルフショップや美容室、落ち着いた空間でカフェタイムを楽しめるお店など全5店を出店しました。自然と調和したイメージでデザインし、外装の一部に壁面緑化を採用しました。

### ● ヒートポンプの導入に対して高い評価

2008年7月17日、財団法人ヒートポンプ・蓄熱センター主催の「第11回蓄熱のつどい」にて、同団体から感謝状が贈られました。これは、環境保全や省エネルギーに資するヒートポンプ・蓄熱システムの積極的な導入や普及、技術開発などに貢献した企業や団体に対して贈られるものであり、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターの空調システムを高効率空冷ヒートポンプ方式へ更新した取り組みが高く評価されました。

## 地域社会と一体になった環境保全活動

### ● 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。京王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、裏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。2009年4月12日に開催された「第9回植樹祭」では、ヤマザクラ、ケヤキ、モミジなど25種類の落葉広葉樹の苗木約1,500本を提供したほか、植林活動にボランティアとして参加しています。

### ● 環境を学ぶエコキャンプ

こどもたちが、日常生活の中で気軽に始められる身近なエコや、環境に優しい工夫を考えるきっかけづくりとして、2006年から継続的に高尾の森わくわくビレッジで「環境を学ぶエコキャンプ」を開催しています。キャンプには、こどもたちの活動をサポートするため、有志の社員が参加しています。



さくらゲート



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



環境を学ぶエコキャンプ

京王グループ各社は、事業を通じて暮らしやすい地域づくりに貢献するとともに、業態にあわせた環境保全活動に取り組んでいます。

## 京王電鉄バスグループ

環境対応型車両の導入や、環境負荷の少ない交通機関としてサービス向上を通じた利用促進を図っています。

京王電鉄バスグループでは、自動的にエンジンを停止させるアイドリング・ストップ装置を1998年以降導入の車両に装着しています。また、従来の軽油よりも環境負荷の少ないCNG(圧縮天然ガス)を燃料とする車両49台を導入したほか、専用のCNGスタンド「京王エコ・ステーション永福町」を設置しました。2006年度からは順次、世界で最も厳しいとされる排出ガス規制「新長期規制」に適した車両を導入し、排出ガス中のCO<sub>2</sub>や有害物質の削減に取り組んでいます。

一方、社員教育の一環として、デジタルタコグラフを用いた乗務員のエコドライブ教育を行うなど、意識改革にも積極的に取り組み、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制度「グリーン経営認証<sup>※1</sup>」を取得しました。さらに、自家用車に比べ環境負荷の少ないバスをより身近な移動手段としていただくために「環境定期券<sup>※2</sup>」「ちびっこ50円キャンペーン」といった割引運賃制度を通じて、利用促進を図っています。

## 京王自動車(タクシー・ハイヤー)

運転を客観的に評価できるデジタルタコグラフを全車に搭載し、エコドライブを効果的に推進しています。

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、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。2008年度の燃料使用量は、2007年度比で134,446リットル削減されました。

## 京王運輸(トラック)

環境対応型車両の導入や、「省燃費講習会」への参加など「地球にやさしく、企業にやさしく、環境にやさしい」トラック運転を目指しています。

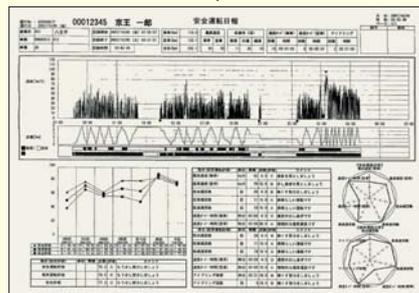
京王運輸では、環境にやさしく効率的なエネルギー利用への取り組みとして、CNG車両や優・超低公害車両の導入をはじめ、「人と地球にやさしい」省エネ対策として年間2回の「省燃費講習会」を実施しております。これは実際に運転手がテストコース走行で、通常運転時の燃料使用量と省燃費講習後、インストラクター同乗によるアドバイスを受けながら運転、1日・1ヵ月・1年間での燃料費比率を、当日の運転手実例に基づいて説明していただき、参加運転手も驚く講習会です。今まで4回の参加ですが、今後も定期



「京王エコ・ステーション永福町」

※1 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。

※2 京王バスの定期券をお持ちのお客さま、および同伴する同居のご家族が、土・日・祝日に路線バス全線(高速バスや一部の系統を除く)を1回の乗車あたり、大人100円、小児50円でご利用いただける制度です。



デジタルタコグラフの出力結果

燃料削減量	(単位:リットル)		
	2006年度 (前年度比)	2007年度 (前年度比)	2008年度 (前年度比)
全体削減量	182,197	264,000	134,446
1台当たり削減量	190.0	276.7	142.1

的に実施し省エネ運転を広げ、「地球にやさしく、企業にやさしく、環境にやさしい」トラック運転を目指します。

また、2009年度には、2007年10月に導入したデジタルタコグラフを活用し、アイドリングオーバー、急発進・急加速・急停車、エンジンの回転オーバーなどの運転解析結果（発生件数）を個人別・営業所別に掲示することで、運転手自身に安全とエコに対する目的意識をもたせることを目標としています。



省燃費講習会

## 京王百貨店

### 事務部門での省エネ・省資源はもちろん、お客さまと一体になった環境保全活動も推進しています。

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。

お客さまと一体になった活動としては、包装用品の削減のために、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。

#### ● 新宿店「新宿区ごみ減量およびリサイクル功労者」として表彰

レストランや社員食堂、食品売場などから出る生ゴミの減量を目的として、1997年に新宿店の屋上に乾燥式の生ゴミ処理機を設置。その後、大学の土壌研究室とともに乾燥生ゴミの肥料化を実現しました。2006年2月、生ゴミ処理機による減量ならびにリサイクルの仕組みが認められ、新宿区長より感謝状を贈られました。これは新宿区が、ごみの減量と、循環型社会形成の実現に向けて、ごみの減量およびリサイクルの推進に積極的に貢献している事業者や地域住民を表彰しているものです。

※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。



京王百貨店が販売しているオリジナルマイバッグ。2007年6月から、新色としてベージュ、グリーンが加わりました。



生ゴミ処理機で、生ゴミを肥料化しています。

## 京王ストア

### マイバッグ運動とグリーンカードで、お客さまと一体になった環境負荷低減を推進しています。

京王ストアでは、エコバッグを販売し、お客さまにマイバッグご持参の呼びかけを行っています。また、レジ袋を不要とお申し出いただいたお客さまのご協力にお応えするため、グリーンカード（スタンプカード）を発行。スタンプが貯まると、当社のお買い物券としてご利用いただけます。1回のお買物でスタンプ1個をさしあげることで、環境負荷低減を推進しています。



## 京王地下駐車場

廃棄物処理場の視察などを通じて、社員の環境意識啓発を図っています。

京王地下駐車場は2007年10月にISO14001の認証を取得していますが、2009年6月には、ISO推進委員会が同社社員や京王モール(同社が運営する新宿の地下街)の店長、従業員を対象に、廃棄物処理法のマニフェスト(産業廃棄物の管理伝票)に則ったゴミの最終処理施設(東京港埋立地)を視察しました。45名の参加者は、自社で排出したゴミの行き着く施設を自分の目で確かめるとともに、残り少ない東京の埋立地を実感することで、ISO14001のしくみに沿って、さらなるゴミの削減が必要であることを再認識しました。

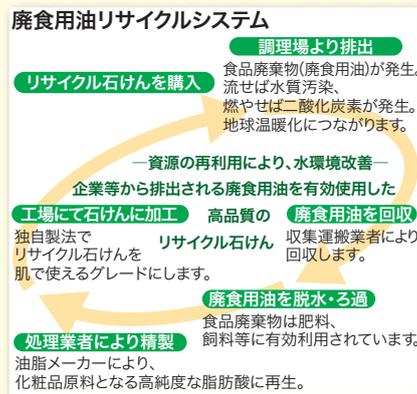


東京港埋立地の視察

## 京王プラザホテル

厨房の使用済みてんぷら油のリサイクル、空調機の改善による消費電力削減、屋上緑化によるヒートアイランド抑制などの省エネに取り組んでいます。

日本の外食産業や食品メーカー等から回収される廃食用油は年間約20~30万トン発生していると言われています。京王プラザホテルでは、食品廃棄物等の減量とともに館内各厨房で使い終わったてんぷら油(廃食用油)を手洗い用の液体石鹸に再生し従業員スペースで利用しています。また、消費電力の削減を目的として既存の空調機に高効率モーターを取り付ける改良や、駐車場と従業員スペースの蛍光灯器具をインバーター式に更新するなど様々な省エネ対策に取り組んでいます。このほか、2008年12月には、本館屋上のうち約1,000㎡(7階屋外プール横側)を、枯山水の和風庭園も取り入れた緑化を行い、当ホテル施設や周辺高層ビルからの景観向上ならびにヒートアイランド抑制効果を図りました。



本館7階部分の屋上緑化

## 京王プラザホテル札幌

割り箸を塗り箸に変更し、CO<sub>2</sub>排出の削減につなげるなど、社員一丸となって「環境にやさしいホテル」を目指しています。

京王プラザホテル札幌では、これまでレストランや宴会場で年間約70万膳の割り箸を使用していました。割り箸の削減を図るため、これに代わるものを調査研究。デザイン性や高級感を満たしている「塗り箸」を、日本橋にある老舗より選定しました。この塗り箸は、2008年7月より順次切替えを進め、現在全てのレストランおよび宴会場で使用しています。塗り箸を繰り返し使うことで、ゴミの削減が図られるだけでなく、新たに木材を使用しないことで、年間13トンのCO<sub>2</sub>削減が見込まれています。



デザインに趣向をこらし高級感を持たせた塗り箸

## レストラン京王

インターネットを利用した新発注システムを導入し、伝票のペーパーレス化を目指しています。

レストラン京王では、2008年8月にインターネットを利用した発注システムを導入し、仕入伝票のペーパーレス化を進めています。従来は、紙の仕入伝票をもとに手入力していましたが、これによって、仕入伝票の発注枚数は月間3,500枚から100枚となり、97%を削減した計算になります。今後は、紙の伝票ゼロを目指します。

## 京王設備サービス

「ビル総合管理」「鉄道施設管理」「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に取り組んでいます。

京王設備サービスが関わる「ビル総合管理」「鉄道施設管理」「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事業所・北野余熱利用センター事業所（八王子市指定管理者物件）、および工事事業部門の計5拠点で、ISO14001の認証を取得しています。また、ISO9001の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さまにお届けするため、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事業所

## 京王建設

工事部門、オフィス部門、設計部門、営業部門、それぞれが目標を設定して環境負荷低減に取り組んでいます。

京王建設は2003年11月、ISO14001の認証を取得。マネジメント活動の一環として、工事部門では、産業廃棄物排出量の削減・リサイクルの推進・現場周辺の環境保全活動、オフィス部門では電気使用量の削減・事務用品におけるグリーン製品購入、営業部門では環境関連知識向上のための勉強会の実施、設計部門では環境配慮設計の提案などに関して、それぞれ目標を設定し取り組んでいます。

また、府中市との協定による府中駅周辺のボランティア清掃活動、府中本社ビル周辺の自主的清掃活動を継続しているほか、2008年10月に作業服を一新した際、アフリカの植林活動支援寄付につながる「グリーンベルト運動」を賛助する作業服メーカーを選定するなど、積極的な環境・社会貢献活動も展開しています。



## 京王ユース・プラザ

自然環境を活かした体験型学習の場「高尾の森わくわくビレッジ」は、施設運営においても環境にやさしい取り組みを行っています。

京王ユース・プラザは、東京都から委託を受け、社会教育の分野で実績のある東京YMCAグループと協働して「高尾の森わくわくビレッジ<sup>※</sup>」を運営しています。「高尾の森わくわくビレッジ」は、自然環境を活かした野外・自然体験活動の「機会」と「場」を提供する宿泊可能な体験型学習施設です。自然とのふれあいを大切に考え、施設としての「環境方針」を定め、自然環境にやさしく、温かみのあるサービスの提供を目指しています。当施設では、快適性と省エネルギーの観点から、都市ガスを燃料にガスエンジンを動かしたコージェネレーションシステムを導入し、発電時に発生する廃熱を冷暖房や給湯に有効利用しているほか、各機器の運営についても、年間管理計画を策定し、タイマーで稼働時間を制御するなどエネルギーの効率的な利用に努めています。さらに、野外炊さん場で自然にやさしい洗剤を使用しているほか、ゴミの減量・リサイクルの推進など様々な取り組みを行っています。

※高尾の森わくわくビレッジでの活動については、p47をご覧ください。



高尾の森わくわくビレッジ

## 社員一人ひとりの積極的な取り組みにより、 2008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年度は夏季の気温が高く、冬季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、目標を達成できませんでしたが、2008年度は夏季の気温が低かったことと、社員一人ひとりの積極的な取り組みにより達成できました。引き続き2009年度環境目標※を設定し、積極的に環境保全活動に取り組んでいきます。

※2009年度環境目標はp56をご覧ください。

### 2008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	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 本社ビル全体の電気使用量を前年度以下に抑制</li> <li>(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</li> <li>(3) 京王百貨店新宿店のCO<sub>2</sub>排出量を前年度比2%削減</li> <li>(4) 本社事務室の節電の徹底(昼休みの消灯率85%以上)</li> <li>(5) 省エネルギー機器導入によるCO<sub>2</sub>排出量削減</li> </ul>
2.紙の使用量削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 使用量(総務部購入分)を500万枚以内に抑制(本社プリンタ・現業の使用量を除く)</li> <li>(2) 経理部購入用紙の購入量を前年度以下に抑制</li> </ul>
3.廃棄物削減 リサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) ゴミ再資源化率80%以上</li> <li>(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</li> <li>(3) 園内のゴミ排出量を前年度比3%削減</li> <li>(4) 工事発生資材(まくら木等)のリサイクル</li> <li>(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</li> </ul>
4.水の使用量削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>(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)</li> </ul>
5.グリーン購入	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 京王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</li> <li>(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</li> </ul>
6.環境教育 啓発活動 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 産業廃棄物の分別ルールの構築と教育 若葉台工場</li> <li>(2) 軌道周辺の環境美化 施設管理所</li> <li>(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)</li> <li>(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</li> <li>(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</li> </ul>

活動部署	活動実績
本社共通	電気使用量1,530kwh/年(前年度比5.0%減)
車両電気部	エネルギー効率の良いVVVFインバータ制御装置を搭載した9000系車両を60両導入 既存の7000系車両32両をVVVFインバータ制御装置に更新 VVVFインバータ制御装置整備率65%から78%へ
開発企画部 開発推進部	前年度比3%削減
鉄道営業部	本社部門昼休み消灯率95%達成
SC営業部	せいせきB館の空調機14台を省エネ型機器に更新 せいせきA館のエレベーター3台のインバータ化を実施 京王八王子ショッピングセンターの誘導灯32台を省エネ型に更新 「さくらゲート」に壁面緑化を施し、あわせて灌水システムを設置
本社共通	08年度 757万枚(前年度比0.4%減) 07年度 760万枚(本社プリンタ・現業の使用量を含む)
経理部	2008年度より四半期報告制度の法制化の本格導入にともない一人当たりの使用量が14.3%増
本社共通	ゴミ再資源化率85%
鉄道営業部	ICカード乗車券利用乗車率77.4%(前年度比8.5%増)
京王百草園(鉄道営業部)	ゴミ排出削減目標達成 前年度比3%削減
工務部	省力化軌道工事により更换したPCまくら木4,250本および締結装置類を中古品とし同業他社へ売却
SC営業部	従量課金制度については、08年7月より京王クラウン街多摩センター、08年8月より京王クラウン街橋本で本稼働開始、 さらに09年3月より京王八王子ショッピングセンターでプレ稼働開始により、管轄全ショッピングセンターでの導入を完了 京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターでは前年度比4.5%減、京王府中ショッピングセンターでは前年度比7.5%減
工務部	節水型男子小便器を桜上水駅3基、調布駅3基、山田駅2基、京王片倉駅2基設置完了
グループ事業部	京王電鉄社内向け「グリーン購入周知・拡大」(1回)、京王グループ会社向け「グリーン購入の内容説明・周知および 拡大の働きかけ」(1回) (対象品の購入比率) 金額比:京王電鉄47.6% 京王グループ全体52.4% 品数比:京王電鉄44.3% 京王グループ全体47.5%
法務部	グリーン購入対象商品73.2%(件数比)達成
車両電気部	産業廃棄物の分別ルールを策定し、関係者に教育を実施
工務部	京王線・井の頭線全線において、春・秋2回、計659千㎡の草刈りを実施 部内行事として、府中駅～平山城址公園駅間において軌道内外の清掃活動を実施
開発企画部 開発推進部	環境啓発活動4回実施
広報部	環境活動取り組みポスターを6回掲載(前年度5回掲載) 社会環境活動への取り組みPRのニュースリリースを6回発行(前年度5回発行)
広報部	クリーンキャンペーンを年2回計画 春は雨天中止 秋は11月8日に実施 「高尾の森づくりの会」主催の植樹祭で1,500本の植林 「高尾の森 親子森林体験スクール」の実施(4月～6月、9月～11月)

## 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2008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。  
なお、電気使用量をCO<sub>2</sub>排出量に換算する係数は省令の値(0.555t-CO<sub>2</sub>/千kWh)としています。

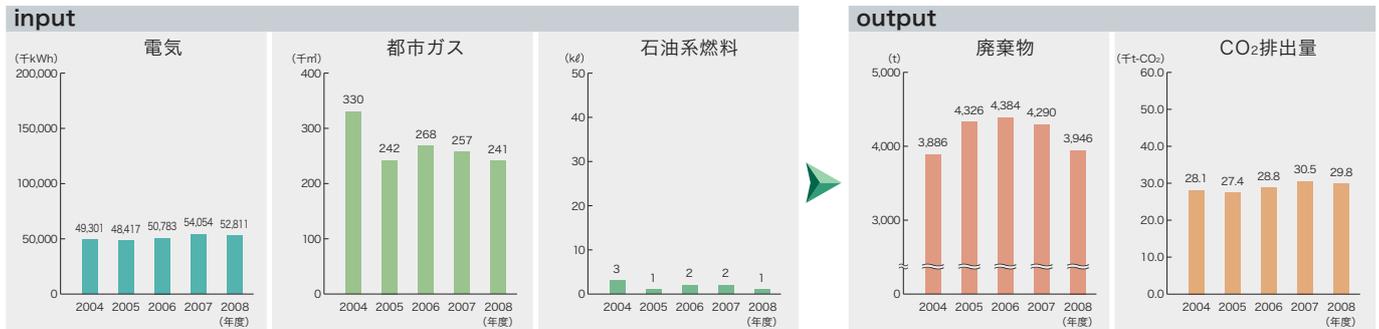
### 鉄道事業部門(電車・駅)

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)。



### 開発事業部門

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年度は電氣量が新店舗開業により増加しましたが、2008年度は一般的に削減することができました。



### 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。CO<sub>2</sub>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、その後は減少傾向です。



2008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133億円の環境投資・費用を行使しました。

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年度約105億円、2007年度は約120億円、2008年度は133億円となりました。2008年度も、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。

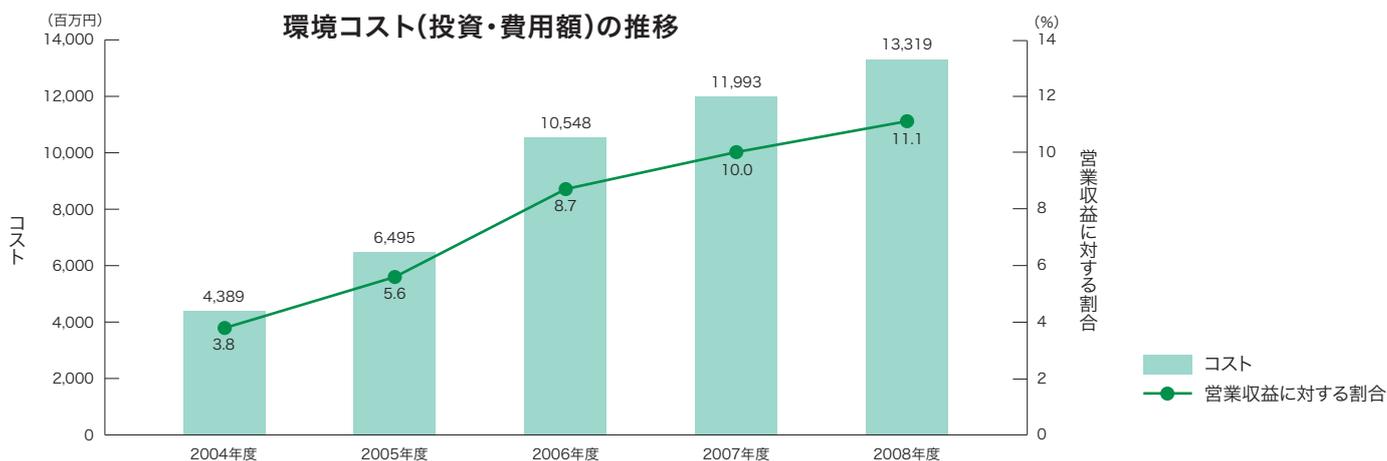
**[対象期間]** 2008年4月1日～2009年3月31日

**[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。(京王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		2008年度	
		投資	費用	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	10,476	2,739
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	4,747	1,342
	(1)-② 地球環境保全コスト	1,815	25	1,779	183	2,673	325	3,173	331	5,725	43
	(1)-③ 資源循環コスト	196	548	834	644	1,573	624	470	1,376	3	1,353
(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	0	99
(3)社会活動コスト		0	6	0	7	0	7	0	8	0	4
合計		3,216	1,172	4,753	1,742	7,938	2,610	8,838	3,155	10,476	2,843
コスト総計		4,389		6,495		10,548		11,993		13,319	

百万円未満切捨



## 2009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、2008年度の活動実績※を受け、2009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。

※2008年度環境目標と活動実績については、p52～53をご覧ください。

### 2009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は前年度を維持	本社共通
	(2) 本社ビル空調設備更新	総務部
	(3) 商品購入による環境意識の向上	計画管理部
	(4) 節電の徹底(昼休み消灯率85%)、省電力駅名看板設置	鉄道営業部
	(5) 車両新造・改造計画の立案時に、省エネ装置へ置換え検討・推進	車両電気部
	(6) 電気設備新設および更新時に環境に配慮した機器の導入を検討する	車両電気部
	(7) 現業での省エネ意識向上と活動推進	車両電気部
	(8) 京王百貨店新宿ビルCO <sub>2</sub> 年間排出量削減(前年度比1%削減)	開発企画部
2.紙の使用量削減	(1) 裏紙使用の推進	本社共通
	(2) 給茶機用紙コップの節約	本社共通
	(3) 本社ビルのゴミの再資源化率85%以上(前年度の目標:80%)	本社共通
3.廃棄物削減 リサイクル	(1) 機器撤去時のリサイクル実施	カード戦略部
	(2) IC移行促進による磁気乗車券利用削減、リサイクル等による廃棄物の削減(リサイクルベンチ)	鉄道営業部
	(3) ゴミの排出量削減(お客さまの持ち込みゴミを含め3%削減)	京王百草園 (鉄道営業部)
	(4) 工事発生資材のリサイクル	工務部
	(5) 廃棄物排出量の削減と分別の徹底	SC営業部
4.水の使用量削減	(1) 駅施設における節水の導入	工務部
5.グリーン購入	(1) グリーン購入促進および環境の整備	グループ事業部
	(2) エコマーク・グリーン購入商品の推進およびEMSの啓発	経理部
	(3) グリーン購入の推進 環境配慮製品を率先して選択する	法務部
	(4) グリーン購入の推進 全購入量(件数ベース)の75%以上	開発企画部
6.環境教育 啓発活動 その他	(1) 環境関係に関する監査の実施	監査部
	(2) 廃棄予定のPCリサイクル	経営企画部
	(3) 環境イベントへの参加促進	法務部
	(4) 環境に関するPR活動の回数を前年度よりも拡大する	広報部
	(5) 環境保全活動の実施	広報部
	(6) 環境教育活動(新入社員教育)	人事部
	(7) 環境教育の実施	鉄道営業部

本報告書は、京王電鉄にとって5回目の発行となります。  
報告内容や活動の継続的な改善につなげるため、2005年度版より、  
外部識者のご意見をいただいています。

### 戦略的なCSR活動を展開するとともに、 多くの方々に気軽に読んでもらえる報告書づくりを



「安全・社会・環境報告書 2009 CSRレポート」についての  
第三者所感

2009年9月1日

東海大学大学院 人間環境学研究科 教授  
理学博士 内田 晴久

私が上北沢に生まれたのは、東京タワーの誕生と同じ頃の昭和三十年代のはじめ、まだ鮮やかな緑色の車両がのどかな田園風景の世田谷を快走する時代でした。井の頭線では、最新のステンレスカーがレインボーカラーの顔を持って登場した時でもありました。中学からの二十数年間、毎日の通学で京王線には大変お世話になりました。その後8年ほど海外に在住し、現在は神奈川県に住んでいますが、上北沢の実家を訪れるたびに、昔と変わらない懐かしい駅の通路や、日々変化していく車窓からの眺めなど、京王線のこの半世紀の移り変わりが、懐かしさとともに新たな発見や驚きとして私をいつも楽しませてくれています。

この半世紀を振り返ってみると、人々のライフスタイルは大きく変わるとともに、社会の価値観も多様化し、また技術革新も大きく進んできました。そのような中、鉄道会社に求められるものも、単に輸送交通機関としての機能のみならず、沿線地域とのかかわりの中で、様々な事業へと展開・発展してきたことと思います。今後、企業の社会的責任として、将来に向けて具体的にどのような活動を展開していくべきかがますます問われていくこととなります。企業の特徴を活かし、また経営にとってもプラスになると同時に社会の持続可能性に着実に貢献するといった、いわゆる戦略的なCSR活動が求められています。

この度、京王電鉄の報告書を読ませていただき、信頼のトップブランドとして、また社会的責任として、京王電鉄の様々な活動が至るところで行われていることが伝わってきました。鉄道事業では、環境への配慮の下、安全を第一に考える経営を具体的に進めていくことは、実際、大変な努力が必要であると思われまます。報告書を読んでいくと、VVVFインバータ制御装置を装備した車両への置き換えやATSからATCシステムへの変更等、多額の投資が必要なものを含め、様々な施策が着実に進んでいることが理解されます。また京王グループ各社においても、事業内容に応じた様々な施策とそれらの効果が具体的に報告されており、2008年度から新たにに取り組んでいる多くの施策があることがわかります。

地球温暖化の第一の原因であるとされるCO<sub>2</sub>の排出量も減少しており、不断の努力の結果が如実に現れています。環境への対応コストは増加の傾向となっておりますが、企業としての収益増やブランドづくりに大きく貢献していると同時に、今後、ますます重要な役割を担っていくものと思われまます。人材育成のための取り組みも様々なものが新たにスタートしており、企業活動の根幹となる人材育成が今後さらに充実していくことで、京王グループ全体の将来も期待されます。

こうした報告書が、京王線や京王グループ各社のサービスを利用されている多くの方々をはじめ、ステークホルダー全員に読まれていくことがとても大切であると思われまます。なぜならば、報告書の記載内容とおして、京王グループの取り組みが理解できることのみならず、利用する方々にとっても、持続可能な社会を一緒に作りあげていく上で多くの参考となる情報が得られると思うからです。お客さまやスタッフの生の声などを写真とともに紹介するなど、読み手にとってより親近感のある紙面づくりを工夫していくことは、より多くの方々に読んでいただくための一つの方法です。信頼のトップブランドとして、そして沿線を中心とした地域の持続可能な社会づくりへ向けたリーディングカンパニーへとますます発展していくことを一利用者としても期待したいと思われまます。

(表紙の説明)

鉄道は、環境負荷の少ない交通手段です。

京王電鉄の鉄道事業は、

東京都心部と自然豊かな多摩地区を結ぶ「京王線」と「井の頭線」からなり、

1日約176万人のお客さまにご利用いただいています。

環境保全の重要性に対する認識が高まるなか、

私たちは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。

そのためにも、より環境負荷を低減する施策を実行するとともに、

さらなる安全性・快適性の向上に取り組み、

多くの方々に鉄道を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](http://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2009年9月