

安全・社会・環境報告書 2010 CSRレポート



編集方針

京王グループは、2005年度に初めて「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年度は、「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年度には「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。

今回の「安全・社会・環境報告書2010CSRレポート」は、「安全報告」「社会性報告」「環境報告」に関してよりわかりやすい情報開示を心がけるとともに、当社が力を入れている「鉄道車両と駅施設における省エネルギー化の取り組み」と社会の関心が高まっている「生物多様性保全と緑化推進の取り組み」について特集ページを設けました。

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2009年度（2009年4月1日～2010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2005年度～2009年度のデータです。
- ◎活動事例は、一部2009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
特集	
「事例で見る」鉄道車両と駅施設における省エネルギー化の取り組み	6
「沿線に見る」生物多様性保全と緑化推進の取り組み	8
京王グループのCSR	10
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	14
● 基本的な方針	
● 安全重点施策	
安全管理体制と方法	18
● 安全管理体制	
● 安全管理方法	
輸送の安全の実態	20
● 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	
安全施策の内容と進捗	24
● 安全教育の実施	
● 運転保安の向上	
● 訓練の実施	
お客さまとの連携	34
● お客さまの声	
● お客さまとのつながり	
● お客さまへのお願い	
グループ会社の安全対策	36
社会性報告	
お客さまとともに①	38
お客さまとともに②	40
お客さまとともに③	42
株主さまとともに	43
社員とともに	44
地域社会とともに	46
協力会社・行政とともに	48
環境報告	
環境負荷の把握	50
2014年度までの中期環境目標	51
環境マネジメント	52
2009年度の活動実績と2010年度の目標	56
環境負荷データと活動事例	58
京王グループ各社の活動事例	60
社会・環境コミュニケーション	62
環境会計	64
本報告書に関する専門家の意見	65

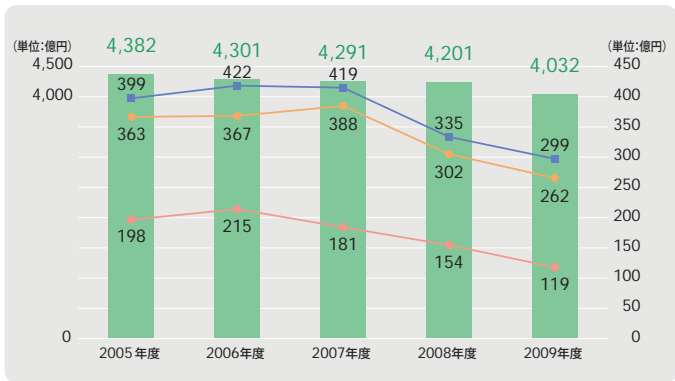
●● 会社概要

社名	京王電鉄株式会社
会社設立	1948年6月1日
本社所在地	〒206-8502 東京都多摩市関戸一丁目9番地1 (登記上の本店所在地 〒160-0022 東京都新宿区新宿三丁目1番24号)
資本金	590億23百万円
従業員数	2,402名 (2010年3月31日現在)
営業内容	【鉄道事業】 路線 京王線、高尾線、相模原線、競馬場線、動物園線、井の頭線 駅数 69駅 営業キロ 84.7km 輸送人員 年間6億3,317万人(2009年度実績) 車両数 887両 (貨車5両および総合高速検測車1両を含む) 【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 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
グループ会社数	全44社

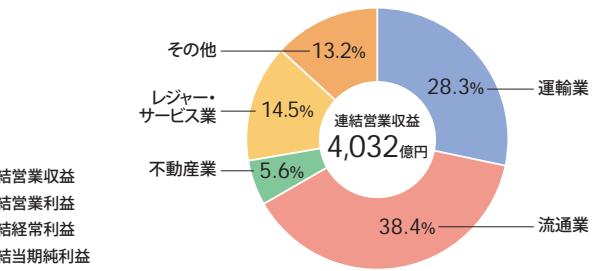
●● 京王グループ会社一覧

- | | |
|--|---|
| 運輸業 <ul style="list-style-type: none"> ●京王電鉄(鉄道) ●京王電鉄バスグループ <ul style="list-style-type: none"> 京王電鉄バス 京王バス東 京王バス中央 京王バス南 京王バス小金井 ●西東京バスグループ <ul style="list-style-type: none"> 西東京バス 多摩バス ●京王自動車 ●京王運輸 ●御岳登山鉄道※ | 不動産業 <ul style="list-style-type: none"> ●京王電鉄(開発) ●京王不動産 ●京王地下駐車場 |
| 流通業 <ul style="list-style-type: none"> ●京王百貨店 ●京王ストア ●京王書籍販売 ●京王リテールサービス ●京王電鉄(ショッピングセンター) ●京王バスポートクラブ ●京王アートマン ●京王食品 ●京王グリーンサービス ●京王商事※ ●エリート※ ●京王友の会※ | レジャー・サービス業 <ul style="list-style-type: none"> ●京王プラザホテル ●京王プラザホテル札幌 ●京王プレッソイン ●京王観光 ●京王エージェンシー ●京王レクリエーション ●レストラン京王 ●京王コスチューム※ |
| その他 <ul style="list-style-type: none"> ●京王設備サービス ●京王重機整備 ●東京特殊車体 ●京王建設 ●京王電鉄(情報通信) ●京王ITソリューションズ ●京王アカウンティング ●京王ビジネスサポート ●京王ユース・プラザ ●京王シンシアスタッフ ●京王子育てサポート ●京王ウェルシステージ ●新東京エリート※ | |

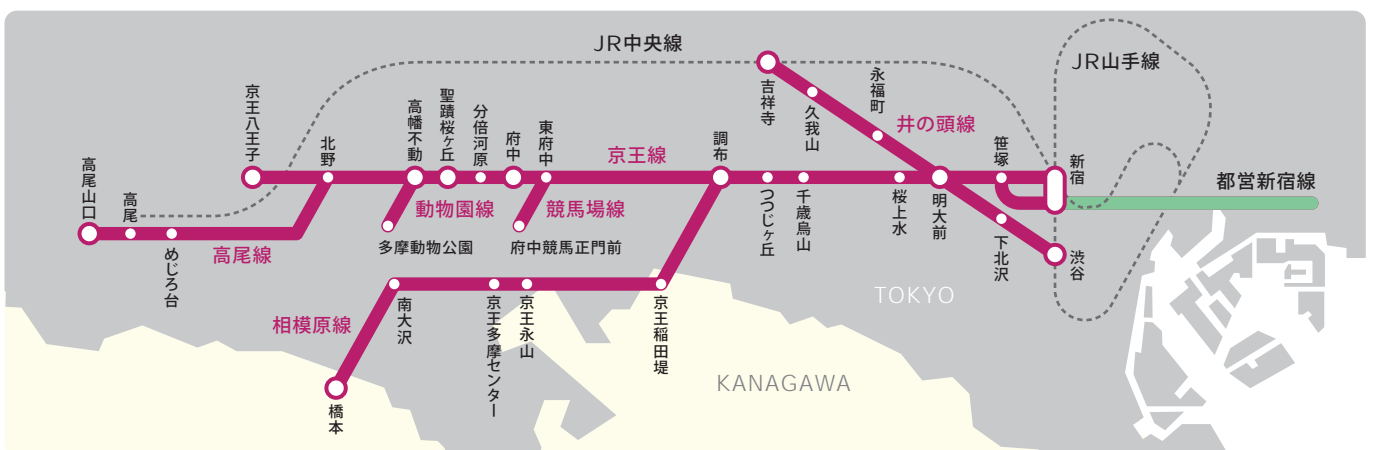
●● 連結業績の推移



●● 連結営業収益の構成比率



※ 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。(2010年8月末現在)



「鉄道の安全性」と「環境に配慮した事業活動」を推進します。

運輸安全マネジメントを着実に推進し、安全な鉄道の実現を目指してまいります。

まず、本年6月から8月にかけて連続して発生した踏切トラブルにより、皆さまにご心配をおかけしましたこととお詫び申し上げます。

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、安全な鉄道の実現を目指しております。

具体的には、ハード面では安全性向上投資として、信号システムへのATC(自動列車制御装置)の導入を進め、2010年度末には京王線全線で切替えを完了し、井の頭線も順次切替えてまいります。また、調布駅付近連続立体交差事業の2012年度完了を目指すとともに、高架橋などの耐震補強工事などを鋭意推進しております。

一方、ソフト面では、引き続き運輸安全マネジメントを推進いたします。また、鉄道教習所の活用やOJTを通して技術の継承を図り、質の高い鉄道従事員の育成を進めております。さらに、今回の一連のトラブルを踏まえて、よりヒューマンファクターを重視して、ソフト面を一層強化してまいります。

事業に携わる者全員が、鉄道事業のサービスの根幹が安全の確保であることを認識し、トップから現場まで全社一丸となって、安全の確保と事故の撲滅に向けて引き続き努力してまいります。

京王グループをあげて、エネルギーの効率的な利用に努め、「地球温暖化防止」をはじめとし、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通して、グループ全体で環境保全活動に取り組んでおります。

鉄道やバスは、自家用車と比べてエネルギー効率が高く、「環境にやさしい乗り物」と言われています。

鉄道では、消費電力を従来の車両と比べ30%削減できるVVVFインバータ制御装置の整備率向上を進め、2009年度には大手民鉄16社中トップとなる91%を達成しております。このほか駅施設では、自然エネルギーである太陽光発電、自然光の採り入れ、節水機能を備えた装置などを積極的に導

入してまいります。

バスでは、「アイドリングストップ運動」や「エコドライブ」の実施、CNGバスの導入とCNGスタンドの設置など、環境負荷の削減を進めております。

私たちは、「環境にやさしい乗り物」という評価に甘んじることなく、サービス・快適性を向上させ、お客さまにご利用いただくことで、「地球温暖化防止」に貢献してまいります。

開発部門では、環境法令対応として大規模事業所を中心に各種設備の省エネルギー化によるCO₂排出量削減施策を実施するとともに、新規建物建設や既存建物等の設備更新に際し、高効率機器への転換、空調機器のインバータ化、LED照明の採用、輻射熱対策、雨水利用や節水機能を備えた装置の導入など、環境に配慮した施策を進めてまいります。

ISO14001は、京王設備サービス、京王建設、京王地下駐車場、京王エージェンシーの4社で、また、国土交通省が推進しているグリーン経営認証を京王電鉄バスグループ5社と京王運輸で取得し、環境マネジメントを継続的に運営しています。

また、「高尾の森 親子森林体験スクール」の実施、子どもから大人までご利用いただける宿泊可能な体験型学習施設「高尾の森わくわくビレッジ」での自然を感じるプログラムの実施など、環境教育を進めております。

現在、自然環境において、生態系のつながりである生物多様性の保全が大きな課題となっており、私たちは、そのために施設の緑化、沿線の植栽などを推進するとともに、「生物多様性行動指針」を制定し、活動をより一層進めてまいります。

今後も、京王グループをあげて、エネルギー使用量削減をはじめとした環境関連法令を遵守するとともに、環境に配慮した事業活動を推進してまいります。

暮らしやすい環境づくりや、新たなサービスを提供することで、住んでもらえる、選んでもらえる沿線づくりを目指します。

鉄道事業における「安全性の確保」とともに、将来に向けた活力のある地域社会づくりに貢献していくことも京王グループの社会的責任(CSR)です。

京王グループでは、沿線が将来にわたり活力を維持できるサイクルをつくりあげるために、「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などの事業を進めております。生活サポートサービスを提供する「京王ほっとネットワーク」では、サービス内容や対象エリアを拡大するとともに、日々の生活に役立つ情報を提供してい

ます。さらに本年度、シニア層に安心して快適なライフステージを提供するシニアレジデンス事業に進出いたします。

また、京王グループでは、毎年多摩川と高尾山での「京王クリーンキャンペーン」、チャリティコンサート「京王音楽祭」、高尾の森での植林、子どもたちが楽しく学べるお仕事体験プログラム「京王キッズおしごと隊」など、社会貢献活動にも継続的に取り組んでまいります。

鉄道は、安全で快適な移動手段であることが求められると同時に、重要な社会インフラとして、地域社会の生活機能を支えており、災害などの発生時には早期の事業復旧が当社の社会的使命となります。そこでリスクマネジメント体制を構築し、発生が懸念されている首都直下型地震や流行が予想される新型インフルエンザに備えた、事業継続計画(BCP)とマニュアルの策定、強化に取り組んでおります。

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」を目指しております。引き続き、社会的責任を果たし、沿線地域に貢献することに着実に取り組んでまいります。

今回で6回目の発行となる本報告書では、京王グループの安全・社会・環境に対する考え方や活動の報告に加え、鉄道における省エネルギー化の取り組みや環境活動についてイラストを交えた新たな特集記事を加えました。

本報告書を多くの方々にご高覧いただき、ご意見、ご感想などをお聞かせいただきますよう、お願い申し上げます。



2010年4月、高尾の森「第10回 植樹祭」

京王電鉄株式会社 取締役社長

永田正



「事例で見る」鉄道車両と駅施設における省エネルギー化の取り組み

もっと地球にやさしい
鉄道を目指します。
鉄道事業の
省エネルギー化を通じた
地球温暖化防止活動。

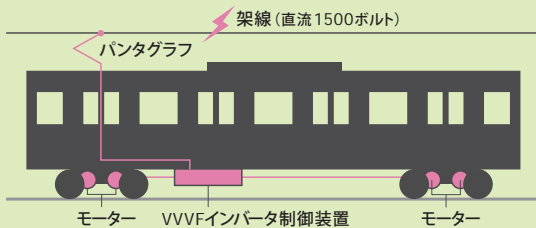
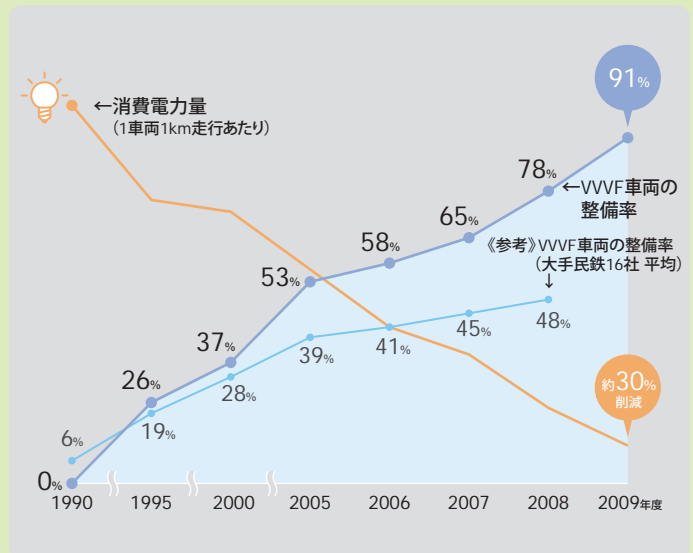
鉄道は、1人を1km運ぶのに排出するCO₂が自家用車などに比べて少なく、環境にやさしい輸送機関といわれています。しかし、京王グループのCO₂排出量は、鉄道車両や駅施設が大部分を占めていることも事実です。当社は、消費電力を大幅に低減できるVVVF車両の導入など、省エネルギー化の取り組みを進めています。今後も積極的に省エネルギー化を推進することで、地球温暖化防止に貢献し、より地球環境にやさしい鉄道を目指します。

鉄道車両の省エネルギー化

VVVF車両で消費電力量を30%削減

当社では1992年にVVVFインバータ制御装置を搭載した鉄道車両の導入を開始し、2009年度には、全車両に占めるVVVF車両の割合は大手民鉄16社中トップとなる91%に達しました。これにより1車両が1kmを走行する際の消費電力量は、VVVF車両導入前の1990年度に比べ、約30%削減しています。

VVVF車両の整備率と消費電力量の推移



VVVFインバータ制御装置 電車の加速力や速度などに応じて、電圧や周波数を変化させながらモーターを効率よく動かす装置です。

当社の主なVVVF車両



京王線8000系車両 (当初のVVVF車両)



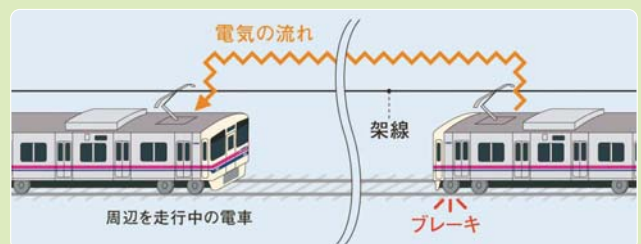
京王線9000系車両



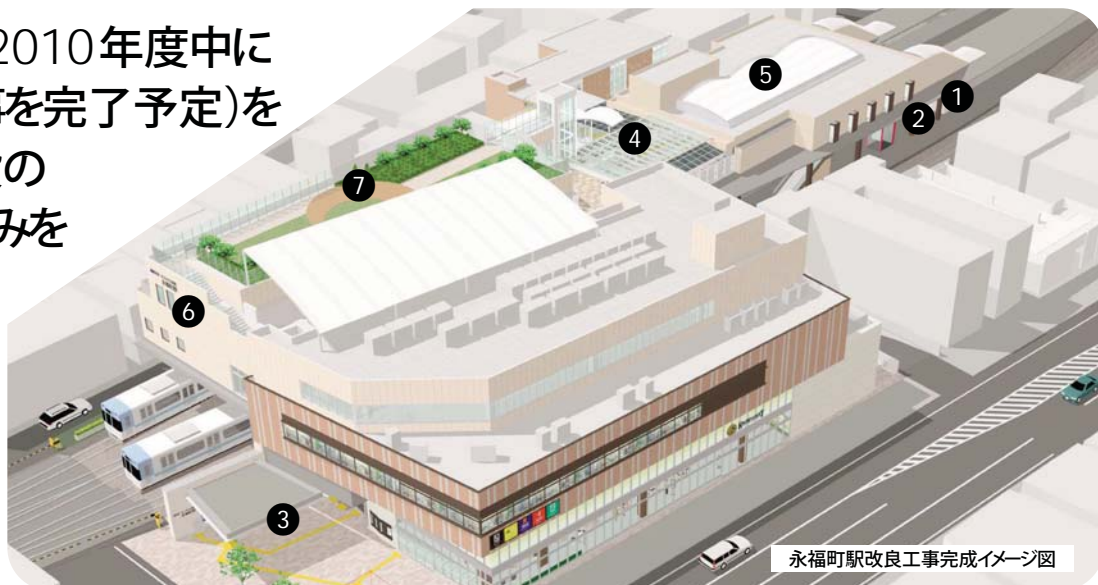
井の頭線1000系車両

電力をムダなく利用する回生ブレーキ

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動させ、発生した電力を再び架線に戻すことで、他の電車が使えるようにする装置です。電車同士で電力を相互利用できるため、省エネルギーにつながります。この回生ブレーキを、京王線・井の頭線すべての車両に装備しています。



永福町駅(2010年度中に駅改良工事を完了予定)を例に駅施設の主な取り組みを紹介しします。



永福町駅改良工事完成イメージ図

① 省電力型案内看板で消費電力を60%削減

導光板を内蔵した構造を採用し、蛍光灯の本数を3分の1に減らすとともに、高効率なHf蛍光灯を使用することで、従来に比べ消費電力を約60%削減しています。



省電力型案内看板

② エスカレーターの速度制御で省エネルギー化

お客さまが利用されていない時には停止または低速運転を行い、ご利用時のみ通常で速度で運転を行うことで省エネルギー化を図っています。

③ ドライミスト防暑装置

永福町駅に設置を進めている「ドライミスト」は、人工的に作り出した霧(ミスト)が蒸発する際の熱を奪う気化熱によって、暑さを和らげる効果が期待できます。

④ 太陽光発電システム

永福町駅では、通路の屋根に自然光を採り込むことができる透過式太陽光発電パネルの設置を進めており、駅の照明や券売機の電力として利用します。また、当社ではこれまでに、明大前駅や若葉台駅など(合計で最大約120kW)にも設置しています。

※10kWの電力で、蛍光灯250本を点灯できるとされています。

⑤ 自然採光で省エネルギー化

ホームやコンコースの屋根に自然採光の工夫を行うことによる、照明の消灯や、照度センサーによる照明の自動制御など、駅施設における消費電力の削減に努めています。



自然採光による永福町駅コンコース

⑥ 節水効果80%のトイレ・雨水利用

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。また、永福町駅では、雨水を地下貯水槽に集め、ろ過して駅トイレの洗浄水に利用します。

⑦ 屋上庭園

屋上緑化の一環として、永福町駅ビルに屋上庭園の設置を進めています。屋上の緑化面や階下屋内では温度抑制効果が得られ、ヒートアイランド現象抑制にも効果が期待されています。



永福町駅ビルの屋上庭園(イメージ)

より一層環境にやさしい鉄道を目指して

計画管理部 計画担当課長 橋本正明

当社では、環境にやさしい鉄道を目指し、車両や駅の省エネルギー化に取り組んでいます。鉄道車両では、消費電力量を30%削減できるVVVFインバータ制御装置を搭載した車両の導入や既存車両の同装置への改造を積極的に進めており、2009年度の整備率は91%となりました。引き続き整備を進め、整備率100%を目指します。また、駅施設においても、太陽光発電システムをはじめとした自然エネルギーの活用や、省電力型設備の導入など、エネルギーの効率的利用に取り組んでいます。今後も環境にやさしく、より安全で快適な鉄道の実現に向けた取り組みを進めてまいります。



もっと地球にやさしい
沿線社会づくりに貢献します。
生物多様性に配慮した
京王グループの活動。

京王グループは、これまでも高尾山の植樹祭の支援をはじめ、「高尾の森わくわくビレッジ」(P49参照)での活動、線路わきの緑化など、地域社会や事業の特性に合わせて生物多様性に配慮した活動を行ってきました。さらに2010年9月には「生物多様性行動指針」を新たに制定し(P53参照)、社員の意識向上に向けた「生物多様性講演会」を開催するなど、積極的な取り組みを展開しています。

高尾の森わくわくビレッジ (京王ユース・プラザ)

「高尾の森わくわくビレッジ」では、高尾の緑豊かな環境のもと、様々な取り組みを行っています。

● 建物屋上に降った雨水を利用した水辺の造成(ビオトープ)

池にはトンボのヤゴ、めだか、カエルなどが生息し、自然に即した動植物の生育環境を保持しています。

● ビオトープの水循環ポンプの動力に、風力・太陽光発電を利用しています。

● 2009年4月から、手付かずであった施設内の雑木林で、間伐やアズマネ笹などの刈り取りを行い、植物や昆虫、小動物が健全に生育できる森林環境の確保と保全に努めています。

● 雑木林で集めた落ち葉と館内レストラン・野外炊事場から排出される野菜くずを利用して、敷地内にあるコンポストセンターで堆肥化しています。

● 「環境を学ぶエコキャンプ」

京王電鉄では、子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、環境にやさしい工夫を考えるきっかけづくりとなるキャンプを、2006年から毎年8月に実施しています。



水辺の造成(ビオトープ)



風力・太陽光
発電装置



エコキャンプの様子
(水質調査用の雨水採取)

「高尾の森」植林活動・ 親子森林体験スクール

京王グループは、高尾の森(裏高尾小下沢国有林)に50年かけて7万5千本の植樹を行う日本山岳会「高尾の森づくりの会」が主催する植林再生活動に賛同し、2002年「第2回植樹祭」から継続的な支援を行っています。第10回となる2010年4月の植樹祭では、オニグルミ、ブナ、ケヤキなど落葉広葉樹29種類、約1,600本の苗木提供を行い、京王グループからも46人の社員がボランティアとして参加しました。

また、春と秋には、間伐や下草刈りなどの作業体験を通じて、森林の果たす役割や保全整備を学ぶ「高尾の森 親子森林体験スクール」を開催しています。



植栽地整備の様子

生物多様性について 学べる場にしていきます

京王ユース・プラザ(株)社長
開発企画部 沿線事業担当課長 富田敏夫

高尾の森わくわくビレッジでは「環境方針」を定め、ここでご紹介した取り組み等を通して、来館者が自然とふれあうきっかけづくりを積極的に行っています。今後は、施設内の植物や昆虫・鳥などの生息調査を行い、生物多様性の保全に関する体験や学びの場としての“学習の拠点化”を目指して、池や雑木林の整備・活用策を検討していきます。

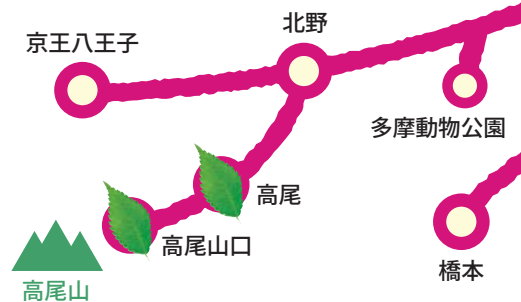


京王百草園

京王百草園は、江戸時代につくられ、多くの文人たちにも親しまれてきた日本庭園です。約26,000m²の園内には、約80種800本の梅の木をはじめ、藤、ツツジ、モミジなど多種多様な植生が広がり、季節ごとに変化のある風景を楽しむことができます。



藤の花と
新緑の季節



京王クリーンキャンペーン

地域の貴重な自然環境保全を目的に、1991年から春は高尾山、秋は多摩川(聖蹟桜ヶ丘周辺の河川敷)の清掃活動を、京王グループ社員をはじめ、地域の皆さまにも参加いただき、これまでに39回実施しています。



● 秋 多摩川の清掃活動
2009年11月に開催した多摩川河川敷では、775人の参加があり、360kgのゴミを回収しました。



● 春 高尾山の清掃活動
2010年5月に開催した高尾山では、924人の参加があり、170kgのゴミを回収しました。

駅売店の看板緑化

京王線明大前駅上りホームの売店「A LoT」を2010年3月にリニューアルオープンし、看板部分に自動的に水やりを行える緑化システムを導入しました。駅に癒しをもたらし、緑の大切さを発信しています。



駅売店「A LoT」の看板緑化

井の頭線を彩る花々

当社は、降雨による法面の崩壊を防ぐとともに、お客さまに沿線風景を楽しんでいただくことを目的にアジサイやツツジ、サザンカなどを植栽し、線路わきの緑化を進めてきました。



線路わきの緑化

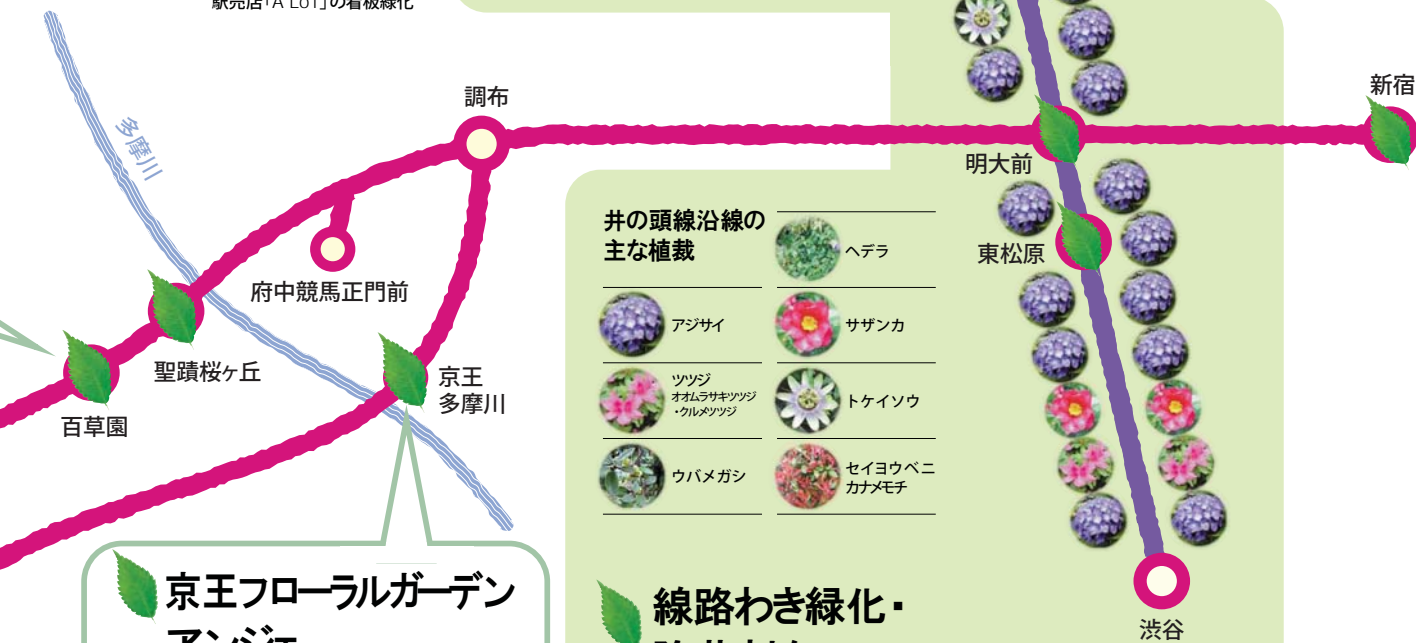
屋上緑化

(京王プラザホテル)

2008年12月に本館屋上(7階屋外プール横の約1,000m²)にて和風庭園を取り入れた緑化を行い、当ホテルの施設や周辺高層ビルからの景観向上、ヒートアイランド抑制効果を図りました。



本館7階の屋上緑化



京王フローラルガーデン アンジェ

京王多摩川駅のそばにある欧風庭園「京王フローラルガーデン アンジェ」では、ローズガーデン、ハーブガーデンなど15のゾーンがあり、四季折々の変化を感じることができます。特にマグノリアガーデンは、都内最大級の30種類200本を植栽しています。また、植物やガーデニングに関する情報発信、催しも行っています。



都内最大級のマグノリアガーデン

線路わき緑化・除草剤を使わない草刈

線路わきの植栽と除草剤を使わない人力での草刈は、1991年から継続的に取り組んでいます。

また、毎年6月ごろには、植栽したアジサイが見ごろを迎え、井の頭線東松原駅の線路わき斜面では、ライトアップを行っており、沿線の風物詩となっています。



東松原駅のライトアップ

生物多様性講演会

2010年7月に環境省自然環境局の方を講師として招き、京王グループ全社を対象に「企業における生物多様性への取り組み」の講演会を開催し、約100人が参加しました。

講演では、生物多様性に関する基礎知識、企業における事業としての取り組み、世論の認知度など幅広く説明していただきました。



講演会の様子

社員一人ひとりが
「信頼のトップブランド」
を目指します。

京王グループとの
つながり



京王グループは、グループとしての存在意義を明文化した「京王グループ理念」において「信頼のトップブランド」になることを宣言しています。

あわせて「京王グループ行動規範」において、「信頼のトップブランド」になるため、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「京王グループ理念」を具現化するため、社員一人ひとりがCSRへの意識を高め、グループの競争力強化に取り組むとともに、地域社会貢献活動を行うことで、企業価値と沿線価値の向上に努めていきます。

今後も、京王グループが長年培ってきた有形・無形の経営資源を維持・活用し、様々な施策に取り組むことで、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

●● コーポレート・ガバナンスと内部統制

基本的な考え方

「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。

*ステークホルダーとは、お客様・株主・取引先・社員などの関係者、つまり京王グループとつながりあうすべての方々のことです。

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7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、時機を捉えた迅速な意思決定を行っています。また、取締役会の諮問機関である指名・報酬委員会において役員の人事・報酬について審議し、経営の透明性向上を図るなど、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に開催し、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。

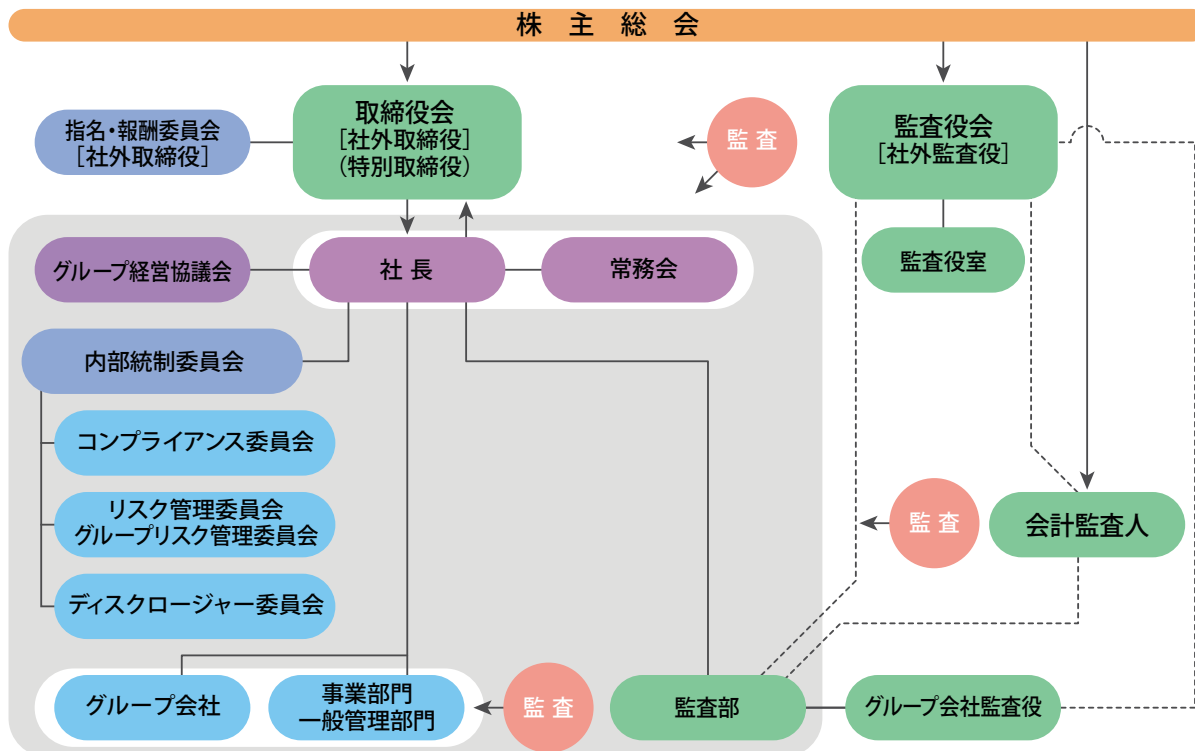
内部統制システムの強化

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。

当社は会社法に基づき「京王グループ内部統制システムに関する基本方針」を定めており、当社取

コーポレート・ガバナンス体制

締役会はその整備状況を確認・検証し、必要に応じた見直しを行っています。また、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ているほか、財務報告に関わ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・運用を進めています。



コンプライアンス

基本的な考え方

京王グループにとっての「コンプライアンス」とは、「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たいと考えています。

コンプライアンスの推進

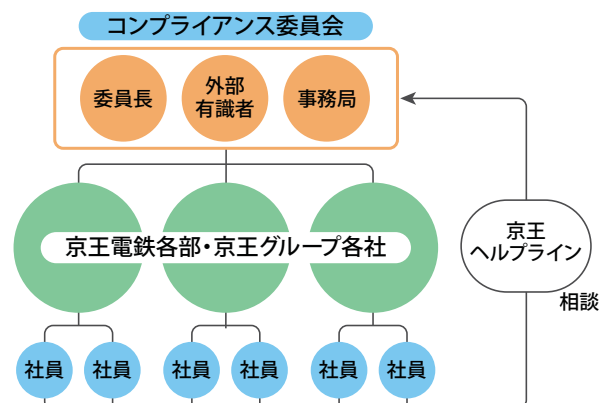
コンプライアンスの推進体制

京王グループでは、「コンプライアンス」の実践は、「京王グループ行動規範」の実践に他ならないと考えています。この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、当社の法務部と広報部が務めています。

コンプライアンス推進体制



ヘルプラインの運営

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上司に相談できない場合、身近に相談できる窓口として「京王ヘルプライン」(社内窓口: 当社法務部コンプライアンス担当、社外窓口: 弁護士事務所)を設けています。これらの周知を図るために、ヘルプラインの連絡先や仕組みを明記したヘルプラインカードを全社員に配布しています。このヘルプラインを通じて、課題の把握と対応を行っています。

主なコンプライアンス推進活動

「京王グループ行動規範」の浸透



京王グループコンプライアンスブック
(第二版)

「京王グループ行動規範」の浸透を図るため、「京王グループ行動規範」に基づく具体的な行動について、身近な事例を簡潔な文章とイラストで解説した「京王グループコンプライアンスブック」を発行・配布し、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。

コンプライアンス意識の啓発

当社および京王グループ各社の実務担当者向けに、コンプライアンスに関わるテーマについての講習会を実施するとともに、コンプライアンス関連の情報発信を行うことにより、継続的なコンプライアンス意識の啓発を図っています。

コンプライアンスアンケートの実施

2009年度は、当社の全社員を対象に「コンプライアンスアンケート」を実施し、課題の洗い出しを行うことで、今後の活動方針の策定につなげました。

個人情報保護の取り組み

京王グループは、個人情報の安全対策を重要な課題と認識し、「京王グループ個人情報保護方針」を定めるとともに、京王グループ各社において管理体制の強化を図ってきました。また、「京王グループ個人情報ハンドブック」の発行・配布や教育研修など、社員の知識と意識向上のための取り組みを継続的に実施しています。



京王グループ
個人情報ハンドブック
(第二版)

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

●● リスクマネジメント

基本的な考え方

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、「お客さまの安全」をリスク対策における最重要課題と認識しています。そこで、各種リスク発生の低減と防止を目的とした体制を整備し、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践することが、必要であると考えています。

リスクマネジメントの推進

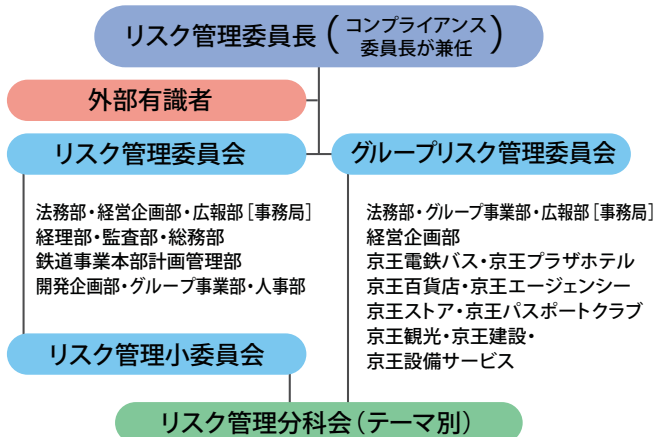
リスクマネジメントの推進体制

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

当社の部長で構成する「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っています。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。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。

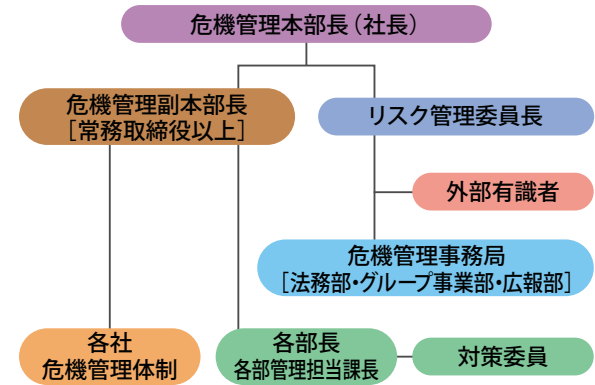
リスクマネジメント推進体制(平常時)



危機発生時の体制

危機への速やかな対応のため、当社社長を本部長とする臨時組織「危機管理本部」を設置するとともに、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。また、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グループ各社の危機管理体制と当社内に設置する危機管理本部が一体となって対応します。

リスクマネジメント推進体制(危機発生時)



主なリスクマネジメント推進活動

重要リスクの抽出・低減・防止

リスクマップにより重要リスクを抽出し、重点項目として設定した「自然災害による施設損壊」、「防犯対策の強化」等について、リスクの低減と防止のための活動を実施しています。

運輸安全マネジメントの推進

公共性の高い京王グループの運輸業各社においては、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」の推進に積極的に取り組んでいます。

事業継続計画(BCP)の取り組み

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」を策定しています。

また、2009年度に発生した新型インフルエンザに対する取り組みとして、社員等の感染状況の把握や予防啓発を行うとともに、感染予防品を確保し使用することにより、感染予防と拡大防止に努めました。

「安全の確保」に邁進いたします

当社では、遮断かんが閉まり切っていない踏切に列車が進入するインシデント^{*}を続けて発生させ、皆さまにご心配をおかけしましたこととお詫び申し上げます。

「安全の確保は輸送の生命である」という言葉の重みを常に感じ、ハード・ソフトの両面から安全対策を推進しています。安全性向上投資を着実に進めて、これから新しい設備への本格的な切り替えを迎えます。一方、安全を守るのは人であることを認識し、基本動作の徹底、「運輸安全マネジメント」の着実な推進、質の高い鉄道従事員の育成を進めます。

協力会社ともども一丸となって、運転事故・インシデントの撲滅に邁進し、「信頼のトップブランド」になることを目指します。

※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。

常務取締役
鉄道事業本部長(安全統括管理者)

川杉範秋



2010年6月14日、京王線中河原駅で停車駅を大幅に過走し、遮断かんが降下中の踏切に列車が進入するインシデントを発生させました。さらに、7月27日、井の頭線久我山駅で回送列車が大幅に過走し、踏切進入時に完全には遮断していなかった可能性があるインシデントを発生させました。

これに関し、7月30日、関東運輸局鉄道部長から警告書を受領しました。加えて、8月6日の早朝、井の頭線三鷹台駅付近の踏切道におきまして、警報機が鳴動せず、遮断かんも降下していない状態にもかかわらず、列車が進入するインシデントを発生させました。

お客様や近隣にお住まいの皆さまをはじめといたします関係各位には、ご心配とご不安をおかけいたしましたことを深くお詫び申し上げます。

当社では緊急安全管理体制をとり、全社をあげて再発防止策に取り組みます。基本動作の再徹底、作業マニュアル・チェック表の整備、危険箇所は複数人・相互での確認を進めてまいります。

●● 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

安全の確保は、輸送の生命である。
規程の遵守は、安全の基礎である。
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

生命の安全確保を第一に、行動する。
推測に頼らず、確認の励行を行う。
情報は、漏れなく、迅速、正確に伝える。
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

2010年度安全目標

「ゼロからの再出発」

2010年度は「責任事故ゼロ」の継続を目指しておりましたが、本年6月・7月・8月とインシデントを連続して発生させたことを受け、原点に戻り「ゼロからの再出発」として安全目標を改めて設定しました。これから、インシデントの撲滅を含めた運転無事故

を実現します。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

2009年度安全重点施策

2009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

≫ 事故の芽情報や、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。また、経営トップの職場巡視や教育訓練を通じて本社と現業とのコミュニケーションを活発化させました。

鉄道立体化の推進

〔調布駅付近連続立体交差事業〕

》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カ所の踏切を廃止します。2009年度は、トンネル掘削機(シールドマシン)による掘進を進め、国領駅～調布駅間でトンネルが貫通し、調布駅～西調布駅間および調布



調布駅 西側立坑

駅～京王多摩川駅間についてもトンネルの掘進を行いました。また、国領駅、布田駅、調布駅の駅部において、線路下の掘削と躯体築造を進めました。2010年度は、2012年度の事業完成を目指し、シールドマシンによる駅間のトンネル推進を完了させ、国領駅、布田駅、調布駅部分の躯体築造を進めます。

〔笹塚駅以西における鉄道立体化〕

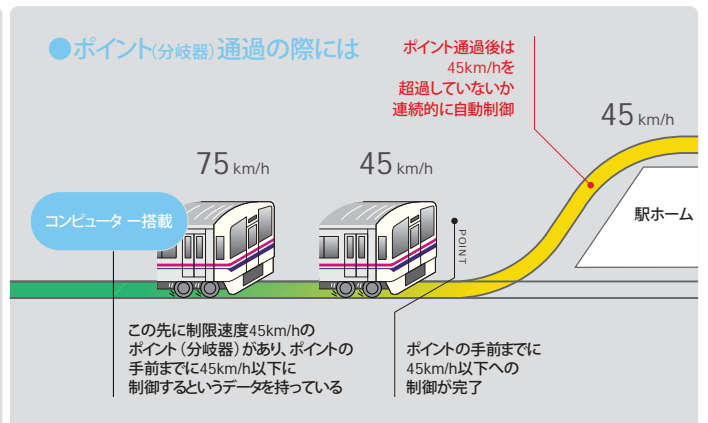
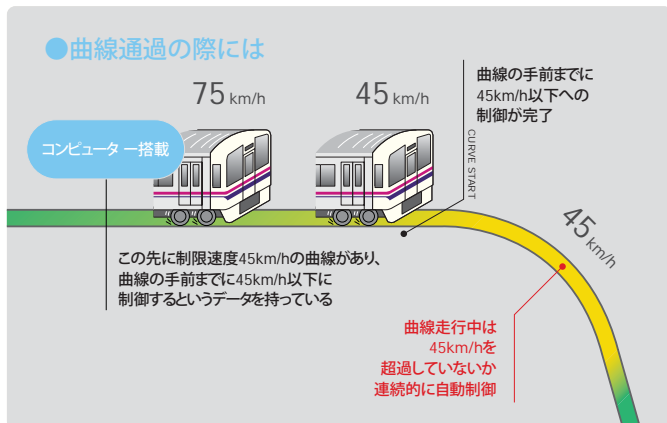
》笹塚駅以西の鉄道立体化について事業主体である東京都とともに、事業化に向け都市計画素案説明会を開催しました。2010年度も事業化に向け、事業主体である東京都と協力しながら、都市計画手続きや環境影響評価の手続きなどを進めています。

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(ATIS)を改良することにより省令の改正に対応す

ATC Automatic Train Control

●車両に搭載しているコンピューターが、レールに流れている信号電流を受け取ることで、先行列車との間隔を連続的に把握し、常に適切な速度で走行できるよう、列車を制御します。



2010年度安全重点施策

左記2009年度の安全重点施策の実績と、2010年度でのトラブルの連続発生を踏まえ、2010年度は次の項目について重点的に実施いたします。

- 1.安全意識のさらなる向上
 - (1)第一線係員への基本動作・作業手順の徹底
 - (2)「安全推進部」設立
 - (3)内部監査とマネジメントレビューの強化
 - (4)安全を守る質の高い鉄道従事員の育成
- 2.安全性向上のための設備改善の実施
- 3.災害への対応の強化

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。2009年度は相模原線（調布駅～橋本駅）で切替えを完了し、使用開始したほか、京王線、その他の区間においても地上装置の設置を進め、夜間の走行試験を開始しました。2010年度は京王線の信号システムのATC切替えを完了させます。井の頭線においては地上装置の設置など工事を推進させ、2011年度の切替えを目指します。

車両・高架橋などの保安度向上

〔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、駅耐震補強を完了させるほか、駅間などの高架橋柱やトンネル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、2010年度の工事完成を目指します。

〔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、2009年度は6000系車両の代替として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、2009年度は3000系車両の代替として1000系車両を45両導入しました。

災害の発生に備えた体制の見直し

≫ 首都直下型地震等の災害に備えた体制を整備したほか、降雨時の運転規制の変更など社内規程の見直しを行いました。

安全確保の基礎である人材の育成

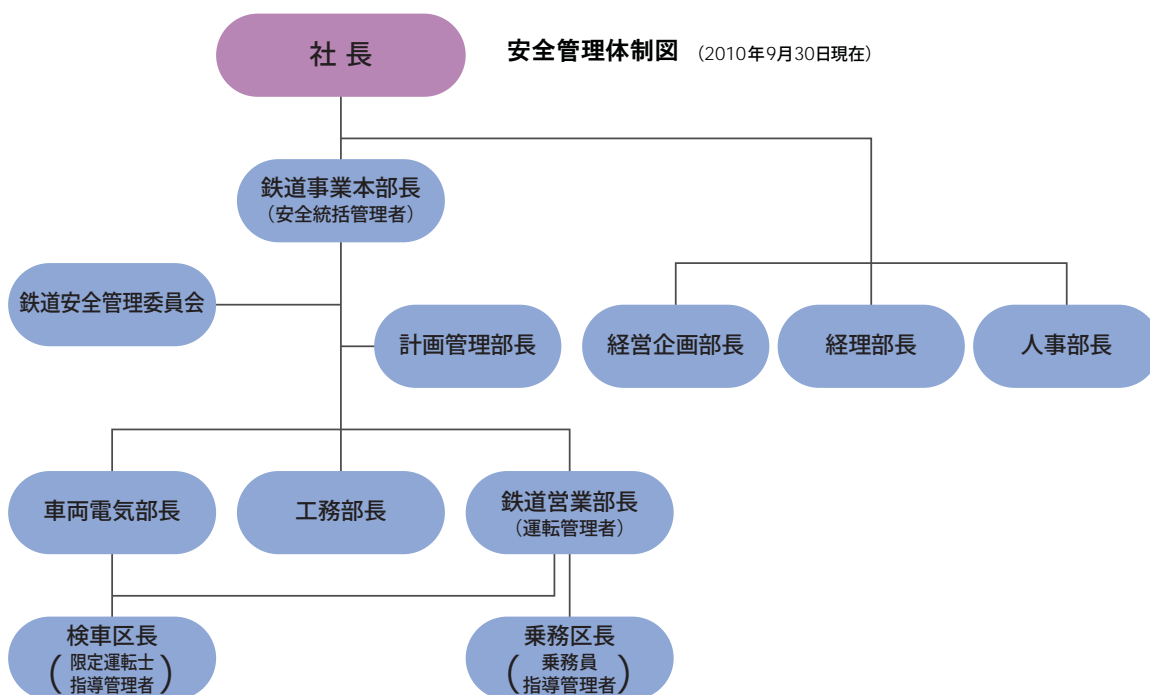
≫ 鉄道教習所の活用やOJTを通してより実践的な教育を行い、技術の継承を図るなど、安全確保の基礎である人材の育成を進めました。また若手乗務員に対してきめ細やかな指導が可能になるよう、乗務区の指導体制の強化を図りました。

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。



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、要員およ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、適正・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

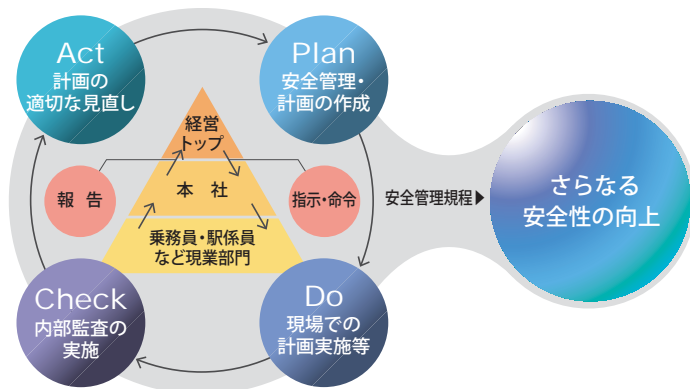
安全統括管理者を中心に、運転管理者を含む鉄道事業本部の各部長がメンバーとなり、月に1回定期的に開催し、事故原因の究明・事故対策の検討等を行っています。

《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、計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)サイクルに沿って、報告・検証、安全性向上を図っています。



事故の芽情報報告制度

各職場において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。

経営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、社長による現場巡視を実施し、現業の管理職と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。



社長による現場巡視

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・課長および現業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。

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。

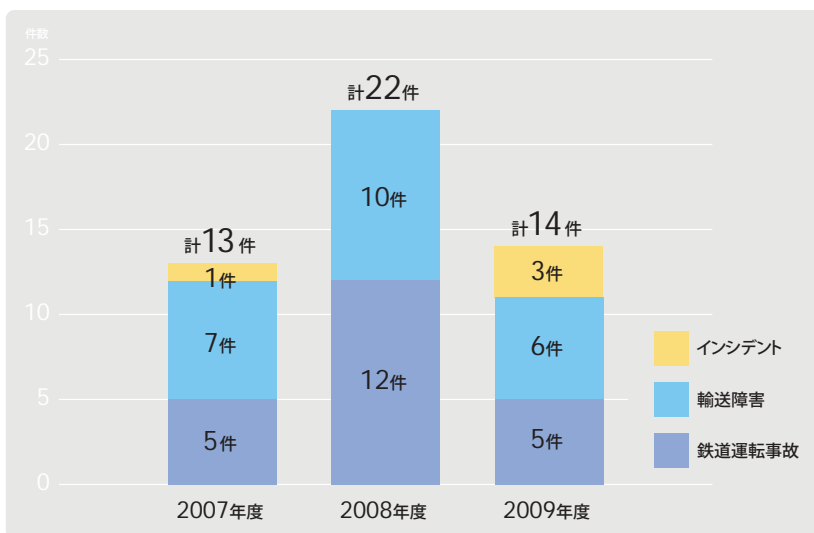
不測の事故や災害の発生時には、速やかに復旧作業を行うとともに、事故や災害の原因を調査分析し、再発防止措置を講じています。2009年度の事故等の発生状況は次の通りです。

●● 事故・インシデント等の発生状況と再発防止措置

当社に責任のある鉄道運転事故はありませんでした。

2009年度は3件のインシデントが発生しました。インシデント3件は以下の通りです。

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ものをいい、運休または列車に30分以上の遅延が生じた事故をいいます。

※ 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

2009年度は5件の運転事故が発生しました。

●踏切障害事故（3件）

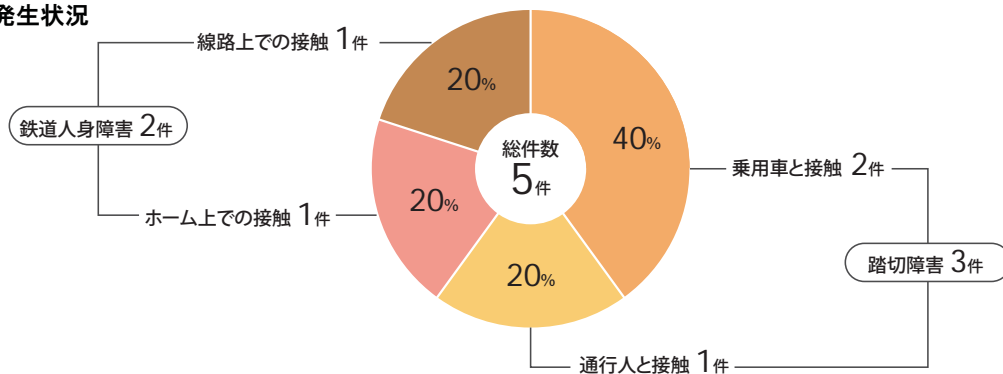
- ≫ 踏切外で停車中の乗用車が動き出し、列車の側面に接触した。(2件)
- ≫ 踏切の遮断かんを潜り、直前横断しようとした歩

行者が列車と接触した。

●鉄道人身障害（2件）

- ≫ ホーム上のお客さまがふらついて前のめりに倒れ、列車に接触した。
 - ≫ 線路内にうずくまっていた人が、列車に接触した。
- 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。

事故等の発生状況



2009年度に発生したインシデント

(3例)

1

列車の誤出発による 踏切道への 進入について

発生日時: 2009年5月25日(月) 23時52分

発生場所: 井の頭線 高井戸2号踏切道

概況: 吉祥寺発 渋谷行 普通列車の車掌は、富士見ヶ丘駅で定刻に到着した後、出発時刻は23時54分でしたが、23時52分頃に出発時刻と出発を許可するベルの鳴動を確認せず扉を閉めました。運転士も扉が閉まったことと、出発信号機の青信号は確認しましたが、列車種別選別表示灯*の点灯を確認せず運転を開始しました。運転士は当該踏切道手前約5mで踏切道の遮断を示す表示灯が消灯するのを発見し、非常警笛を鳴らし、非常ブレーキをかけましたが、踏切道を約20m過ぎて停車しました。列車が踏切道を通過中に遮断かんは上昇しました。

死傷者: なし

原因: 富士見ヶ丘駅出発時に、車掌が出発指示合図を確認しなかったこと、および運転士が列車種別選別表示灯の点灯を確認しなかったため。

対策: ◎ 基本動作の徹底と確認方法の変更をしました。
◎ 要注意駅に注意喚起看板を設置しました。
◎ ATCの導入に合わせ、出発時刻前には進行信号が現示せず、出発できない仕様に変更しました。

*列車種別選別表示灯とは、急行列車と普通列車を区別する表示灯です。富士見ヶ丘駅から普通列車が発車する時は、この表示灯が点灯することにより、当該踏切道の警報機および遮断かんの動作が行われます。

2

列車の誤通過による 踏切道への 進入について

発生日時: 2009年9月26日(土) 7時30分

発生場所: 京王線 千歳烏山2号踏切道

概況: 新宿発 京王八王子行 急行列車の運転士は当該列車の種別を準特急と思い込み、停車駅である千歳烏山駅手前で加速したところ、車掌が種別誤認に気づき、車掌非常スイッチを操作しました。

運転士は千歳烏山駅ホーム中程を通過中、車掌非常スイッチ操作に気づき非常ブレーキをかけましたが、同駅を約280m過ぎて停車しました。当該列車が非常ブレーキで停車中に千歳烏山2号踏切道を通過しましたが、通過前当該踏切道の警報機は短時間のみ鳴動で、遮断かんは動作していませんでした。

死傷者: なし

- 原因: 運転士が千歳烏山駅の手前で、担当列車を準特急と勘違いしたこと、始発駅でTNS(トレインナビゲーションシステムの略で、運転士の誤通過を防止する装置)の起動確認を怠ったことによる。
- 対策:
 - ◎ 列車運転支援システムの作動状況を確認するため注意喚起看板・ステッカーを設置しました。
 - ◎ ハザードマップを活用して、車掌が異常を感じた時に、車掌非常スイッチを活用するバックアップ体制を図りました。
 - ◎ ATCの導入により、種別誤認・誤通過をなくします。

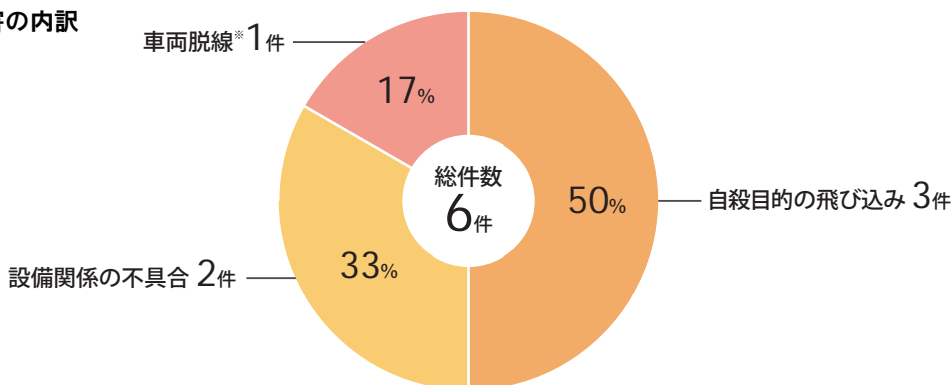
3

高幡不動車両基地内における車両脱線について

- 発生日時: 2010年2月12日(金) 5時56分
- 発生場所: 京王線 高幡不動車両基地
- 概況: 高幡不動車両基地内において、運転士が進行信号現示を確認後、高幡不動駅5番線に入線させるため運転していたところ、故障を知らせるチャイムが鳴動しましたポイント付近で新宿方から2両目の車両が脱線しました。
- 死傷者: なし
- 原因: 鉄道総合技術研究所の助言も得ながら調査を進めた結果、前夜から降雪後の、車輪とレールとの摩擦係数が小さい条件の下で、分岐器(ポイント)を通過した際に強いブレーキをかけたことにより、車輪が滑走して直進性を失い、本来進むべき線路とは違う方向に進み、異線進入を起こしたと推定されます。
- 対策: 今回と同様の条件がそろう可能性は、極めて低いものの、車輪の挙動が不安定になった場合でも、異線進入を防止できるよう対策工事を実施します。

輸送障害の発生状況

輸送障害の内訳



※輸送障害とインシデントを併発

自然災害による列車遅延

●台風(雨・風)による影響

2009年10月8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

2009年度はありませんでした。

●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

2009年度はありませんでした。

●落雷による影響

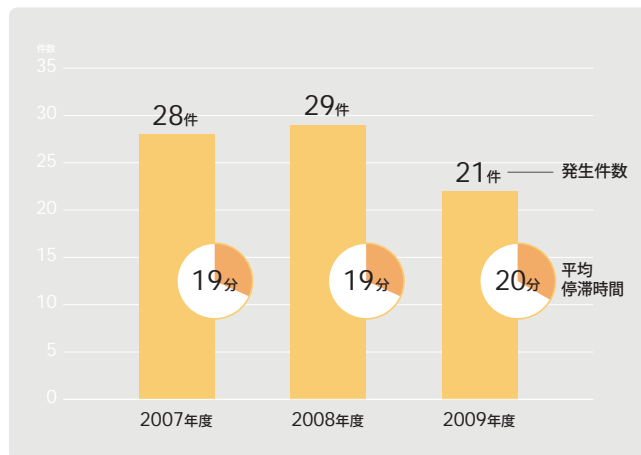
2009年度はありませんでした。

●降雪による影響

2010年2月18日の降雪の影響により、一部列車に運休や遅延が発生しました。

2009年度に発生した人身事故

人身事故の発生件数と平均停滞時間



人身事故について

2009年度の人身事故発生件数は21件で、前年度より8件減少しています。

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

2009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。

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・技術の習得に努め、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・ハード面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、「業務能力開発マップ」に基づき、異常時の適切な対応、接客や技術の向上、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、技術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。



運転シミュレータ

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、窓口を使用した接客力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。



駅業務訓練室

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。



ホーム訓練室

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。



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。



連動訓練室

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。



CAI教室

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。



事故展示室

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、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、安全管理規程や安全目標、安全重点施策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。



事例でわかるヒューマンファクター

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、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

●● 運転保安の向上

立体交差化と踏切安全対策

運転保安の向上のため、線路と道路の立体交差化や踏切の整理統合を行ってきました。特に連続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年に長沼・北野駅付近を、1994年には府中駅付近をそれぞれ高架化し、線路と道路の連続立体交差化を実現しました。

このような立体交差化や踏切の整理統合の結果、

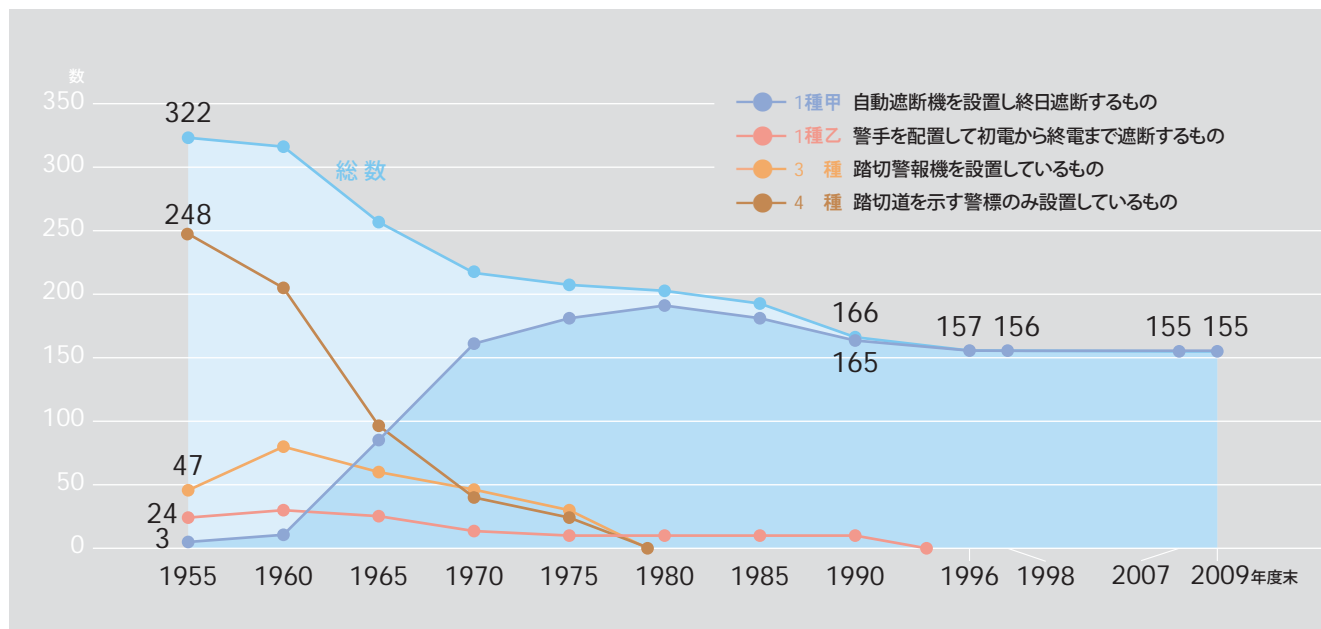
踏切数は1955年度の322カ所から2007年度末で155カ所に減少しています。

現在、東京都、調布市と協力しながら2012年度の完成を目指して、調布駅付近連続立体交差事業を進めています。

また、京王線笹塚以西の鉄道立体化については、事業主体である東京都とともに事業化に向け、都市計画手続きや環境影響評価などを進めていきます。

このほか、踏切に各種保安装置を設置し、保安度の向上に努めています。

種類別踏切数の推移



踏切障害物検知装置・発光信号機

踏切における列車と自動車などの接触事故を未然に防止するため、92カ所の踏切に踏切障害物検知装置を設置しています。踏切障害物検知装置が踏切内に何らかの障害物を検知すると、発光信号機が作動して運転士に異常を知らせます。



踏切障害物検知装置

踏切支障報知装置を設置しています。踏切内で閉じ込められるなどの緊急事態が生じた場合、踏切支障報知装置を押すと、発光信号機が作動して運転士に異常を知らせます。

踏切の歩道部のカラー舗装化

踏切内における歩行者の安全を確保するため、歩道のあるすべての踏切で車道と歩道を明確に区別するカラー舗装化を行っています。

くぐりぬけ防止啓発テープ

遮断かんが下りた後の踏切内への侵入を防ぐため、すべての踏切の遮断かんにくぐりぬけ防止の啓発テープを設置しています。

踏切支障報知装置・発光信号機

踏切における列車と自動車などの接触事故を未然に防止するため、155カ所のすべての踏切に



踏切支障報知装置



踏切歩道部のカラー舗装化



くぐりぬけ防止啓発テープ

定時間警報装置

朝間ラッシュ時間帯などで、列車が先行する列車に接近すると速度が低下し、踏切の遮断時間が長くなり過ぎてしまうため、踏切が閉まり始めるタイミングを遅らせる定時間警報装置を導入しています。

朝間ラッシュ時間帯に遮断時間が長くなりやすい京王線の調布以東の踏切に整備しています。

列車種別選別装置

京王線は6種類(特急、準特急、急行、快速、通勤快速、各駅停車)、井の頭線は2種類(急行、各駅停車)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、踏切の遮断時間が長くなり過ぎてしまうため、列車の種別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。

各種運転保安設備

鉄道総合指令センター

鉄道総合指令センターには列車の運行などを管理する運輸指令と、電力の供給を管理する電力指令の機能が集約され、平常時だけでなく、事故や災害発生時の対応を迅速に行えるよう、連携を強化する体制を整えています。

なお、鉄道総合指令センターの建物には、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〕

列車の運行を円滑に行うため、TTC(列車運行管理システム)により、列車の進路設定、出発指示合図などを自動制御しています。事故発生時などには、列車の位置や遅れなどを総合的に判断し、運行ダイヤの整理、復旧を図るとともに、運輸指令所から一括して運転状況などをお客さまにご案内します。



運輸指令所

また、沿線に設置された計測機器で観測された震度・風速・雨量などの様々な情報が運輸指令所に集約されるほか、気象庁の緊急地震速報を受信する機能を備えています。

〔電力指令所〕

列車運転用電力と駅設備や信号保安設備などに用いる付帯用電力を供給する、19カ所の変電所の運転状況や送電状況を、集中監視制御システムにより24時間体制で監視しています。

万一の事故や停電が発生した場合は、直ちに予備の施設に切り替え、列車運転への影響を最小限にするなど、電力の安定供給に努めています。



電力指令所

ATC(自動列車制御装置)

〔設置路線：相模原線〕

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」により、曲線・分岐器・線路終端等に列車が進入する際には、安全上支障のない速度まで自動的に列車を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。

これを受け、当社では従来のATS(自動列車停止装置)に比べてさらに安全性の高いATC(自動列車制御装置)の整備を進めています。

ATCとは、先行列車との間隔や曲線、分岐(ポイント)、下り勾配、停車駅など様々な条件をもとに、常に適正な速度で走行するよう列車をきめ細かく制御する装置です。設置路線では、列車速度が制限速度を超えることがなく、また、踏切の非常ボタンや障害物検知装置、駅ホームの列車非常停止ボタンとも連動し、非常の際には列車を自動的に停止させることができます。さらに、気象条件などにより、運輸指令所からの任意の区間に速度制限をかけることもできます。

相模原線では、2010年3月にATSからの切り替えを完了し、使用開始しました。

ATS(自動列車停止装置)

【設置路線：京王線(相模原線を除く)・井の頭線】

列車の速度が、信号機の現示に対応する制限速度を超えないように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をかけて列車を減速または停止させる装置です。現在、ATC(自動列車制御装置)へ切り替える工事を進めています。

●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。



過走防止装置

●誤出発防止装置

万が一、列車が停止信号を無視して出発した場合に、直ちにブレーキをかけて列車を停止させる装置です。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場所などに設置しています。



誤出発防止装置

TNS装置

TNS装置は運転台に設置されており、停車駅に接近するとブザーで停車駅であることを運転士に知らせます。その後、ブレーキ操作をせず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

キを作動させて誤通過を防止します。



TNS装置

防護無線装置

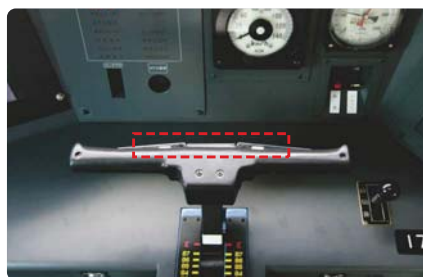
列車の脱線や踏切内での自動車などの立往生等により、他の列車の運行に支障をきたす恐れがある場合、乗務員が乗務員室にあるボタンを押し、無線による信号を発報する装置です。この信号を受報した列車の運転士は直ちに列車を停止させ、事故を未然に防ぎます。



防護無線装置

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作動す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

ホーム安全対策

間隙注意灯・スレッドライン

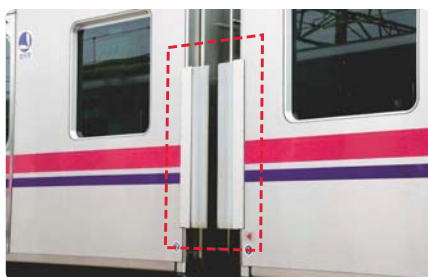
曲線ホーム等、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう駅など15駅では、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯やスレッドラインを設置しています。



スレッドライン

車両外幌

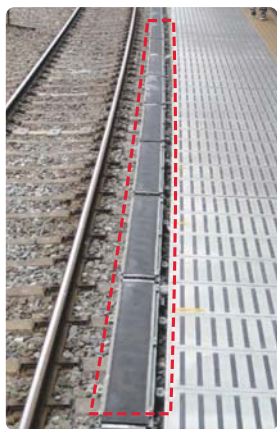
ホームから車両連結部へ転落する事故を防ぐため、すべての車両の連結部に外幌を設置しています。



車両外幌

転落検知装置

曲線ホーム等、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう駅など15駅に設置しています。万が一、お客さまがホームから転落した場合、この装置が転落を検知し、列車の乗務員や駅係員に知らせます。



転落検知装置

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で、接近する列車の乗務員や駅係員などに非常を知らせることができます。京王線・井の頭線69駅すべてのホームに約20m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

お客さまがホームから転落した際の緊急避難場所として、ホーム下退避スペースを増設しています。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



ホーム下ステップ

エレベーター出入口の転落防止柵

エレベーター出入口が線路の方向を向いている駅の一部で、ホームへの転落防止柵を設置しています。



エレベーター出入口の転落防止柵

地下駅火災対策

2003年に韓国で発生した地下鉄火災を受け、地下鉄における火災発生時の延焼防止や避難通路の確保などを目的として「東京都火災予防条例」や国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」が改正されました。

これに基づき当社では、新宿駅における排煙設備および防火区画の設置工事や幡ヶ谷駅における新たな避難通路の設置工事などを行い、2008年度にすべての地下駅火災対策を完了しました。



幡ヶ谷駅に新設した避難通路(上)と地上出口(下)

自然災害対策

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各鉄道現業事業所において、24時間体制で監視しています。

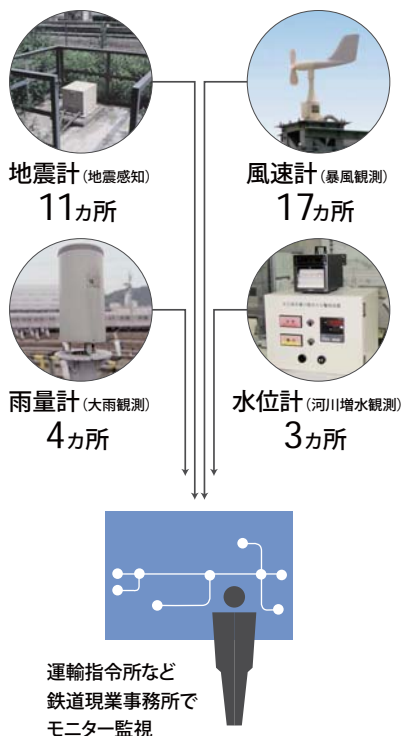
2007年度に地震計や風速計などを更新・増設し、エリアごとにきめ細かく気象状況を把握しています。

また、2009年7月からは気象情報会社からの降雨情報を入手するなど、気象に関する情報を幅広く把握するよう努めています。

地震対策

沿線11カ所に地震計を設置しています。地震計が一定以上の震度を感知すると、列車無線を通じて自動的に全列車に警報を送るシステムを1998年から導入しています。地震発生の際に聞いた乗務員は直ちに列車を安全な場所(最寄駅等)に停止させます。

自然災害対策



また、2007年に、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ました。震度4以上の地震発生が想定される場合、自動的に全列車に無線で警報を送り、乗務員は列車を安全な場所に停止させます。

このほか、1995年に発生した阪神・淡路大震災の翌1996年度までに緊急耐震補強を完了していますが、新たな耐震基準に見合う構造物とするため、引き続き高架橋柱などの耐震性向上策を行っています。井の頭線吉祥寺駅ではさらなる耐震性向上のため、2010年度の完成を目指し、高架橋の改築工事を進めています。



銅板巻きによる高架橋柱耐震補強

風対策

沿線17カ所に風速計を設置しています。瞬間風速が15m/s以上を観測した場合は速度規制を行い、瞬間風速が25m/s以上を観測した場合は列車の運転を中止するなどの措置を行います。

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ところ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。

雪対策

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。また、分岐器(ポイント)に電気融雪器を設置しているほか、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。



シングルアームパンタグラフ

脱線事故防止

車両の静止輪重

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%以内となるよう、輪重測定装置を導入し、調整しています。

車輪フランジ角度

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。

脱線防止ガード

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)にも順次設置しています。



脱線防止ガード

軌道の平面性

曲線部における軌道のねじれを測定し、国が定める平面性の基準値を満たすよう管理しています。

レールの研削

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。

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、係員や警備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、センサーの設備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。

●● 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。2009年度は、稲城消防署と麻生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、総合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実施しています。

その他の主な訓練

各現業職場において、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、地下鉄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、「事故の失敗から学ぶ～あなたはヒューマンエラーを克服できるか」と題し、JR東日本パーソネルサービス関口雅夫氏を講師にお招きして安全講演会を開催しました。当社社長をはじめ、約400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。2009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3,500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2009 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

①

お客さまからのご指摘 代田5丁目の変電所東側に、人がひとり歩ける程度の通路があります。この通路は崖の上であり、一部かなり高くなっているところもあるため、子どもが入り込んでしまうととても危険です。事故が起きる前に、入り込めないように対策を取ってください。(2009年10月14日受付)

対応 10月15日に注意看板を設置した後、10月27日に当該箇所を柵を設置し立入できないようにしました。

②

お客さまからのご指摘 浜田山駅構内の改札外タイル床部の一部が「ステンレス材」になっており、この「ステンレス材」には滑り止め等の処置がされていない。降雨による水滴等で、転倒は十分予想されます。(2009年12月7日受付)

対応 12月8日に、当該箇所のステンレス板に、滑り止めを施工しました。

●● お客さまとのつながり

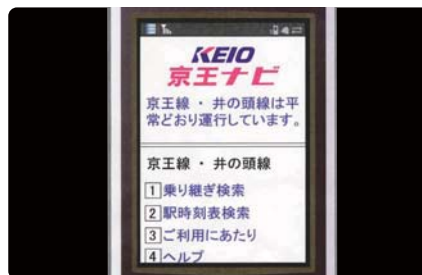
広報誌

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。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、子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、必要により子どもに代わって110番通報やご家族への連絡などを行っています。



こども110番の駅
認定ステッカー

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活かしていきます。

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)

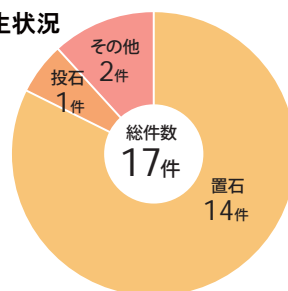
●● お客さまへのお願い

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	遮断かんを押すように車を前進させると、遮断かん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	発車間際の駆け込み乗車をなさいますと、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。不審物はそのままにして、手を触れないでください。

列車運行を妨害する行為

列車運行を妨害する行為には、線路への置石および物の放置、列車への投石等があります。このような行為は、列車往来危険、器物損壊罪などの犯罪行為であり、安全を脅かすものです。当社では防犯カメラや赤外線センサーの設置のほか、最寄りの警察署と連携して巡回を強化し、再発防止に努めています。

列車妨害発生状況



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 ほか

バスは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。

京王電鉄バスグループ

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年度に「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。

京王電鉄バスグループでは、安全運転、省エネ運転を目的として、2007年度よりデジタルタコグラフ^{※2}、ドライブレコーダー^{※3}を段階的に導入してきましたが、昨年度までに全車両へデジタルタコグラフの導入を完了いたしました。またドライブレコーダーについても路線バス全車両に導入いたしました。このほか、2006年度には関東の各民営バス会社に先駆けて「運転訓練車」を導入しております。「運転訓練車」は運転の様子を映像と音声で記録するとともに、アイマークレコーダー、安全確認装置、燃料測定装置などにより、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。これらの機器は乗務員への教育・研修に広く活用しております。

2009年度からは、バス停発車の際に乗務員の操作を軽減させ、より運転に集中できる環境を整えるために「バス停案内放送自動化装置」^{※4}を段階的に導入しているほか、左折時や進路変更時の事故防止を目的として左折チャイムの導入を引き続き進めるなど、さらなる輸送の安全性の向上に取り組んでおります。

今後も現場レベルの取り組みと、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てまいります。

※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 バス停案内放送自動化装置

バス停に停車しドア操作を行った後、任意の距離を走行すると、自動で次バス停の案内が流れる装置です。



ドライブレコーダー

西東京バスグループ

東京多摩西部を中心とした路線バス事業と都市間高速バス、空港連絡バスなどを展開する西東京バスでも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[※]で開示しています。

2009年度は、危険箇所へのカーブミラーの設置、後退時ハザード点灯、路肩灯LED化、夜間点灯式ロードコーンの設置、車内補助ミラーの設置、お客さまへの啓発活動など、事故防止対策委員会の調査・研究による事故傾向に対応した諸施策を推進しました。また、全運転士を対象とした定期事故防止研修など、様々な事故防止教育・訓練や収集したヒヤリハット情報の共有化を行いました。こうした活動の効果があらわれ、運輸安全目標である「有責事故件数対前年比10%以上削減」と「車内人身事故件数対前年比20%以上削減」を達成することができました。(有責事故件数対前年比▲21.5%、車内人身事故件数対前年比▲34.8%)

車載機器類では、安全運転、省エネ運転に効果のあるドライブレコーダーとデジタルタコグラフについて、2009年度は新たにドライブレコーダー78台、デジタルタコグラフ36台を導入しました。さらに

2010年度は、ドライブレコーダー92台、デジタルタコグラフ70台を導入する計画で、これによりドライブレコーダー、デジタルタコグラフとも全車両の約7割が導入済みとなります。

今後も運行管理者、運転士全員を対象とした様々な教育・訓練を継続するとともに、個別添乗指導の強化、交通・運転環境の自社努力による整備、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等車載機器類の活用、ヒヤリハット情報の収集・共有化などの事故防止対策を推進し、運輸安全マネジメント態勢をさらに充実させ、輸送の安全性の向上を目指していきます。

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



事故事例研究の様子



視覚障害者疑似体験の様子

京王自動車 (タクシー・ハイヤー)

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事故撲滅に取り組んできました。2005年には運転中の進行方向の動画を記録できるドライブレコーダーを他社に先駆けて全車に設置しました。これにより事故原因の分析やヒヤリハットの状況を画像で確認・検証できるようになり、ドライブレコーダーの画像を利用した乗務員参加型の安全教育を日々実施しています。

また2009年12月には、ドア開閉時の二輪車・自転車との接触事故を防止するため、全車の左後部ドアにLEDランプを装着しました。これはドアが開いたときに点灯し、後続車にドアが開いていることを知らせる装置です。

さらに全社一丸となって取り組む安全対策の一環として、社長以下の役員が各営業所を定期的にまわり、営業所員や乗務員の代表と自由に意見交換を行う「経営トップ安全ミーティング」を毎月実施しています。

今後も運輸安全マネジメントのさらなる推進に向けて、安全対策について継続的な改善を図っていきます。



LEDランプを装着した左後部ドア

京王運輸 (トラック)

京王運輸では、2008年12月に財団法人全日本トラック協会の「安全性優良事業所」の認定を全事業所が取得したことをきっかけに、安全運転の意識を高める「運転者講習会」の充実を図ってきました。参加できなかった運転者には、安全担当が各事業所に出向いて「運転者講習会」を行うことで、全員参加を促進しています。また、年2回の社内巡回指導では、運転日報・点呼記録簿・整備記録簿・その他帳簿関係の指導を安全担当が行い、その結果を経営会議で報告しています。

2009年10月1日から11月30日までの期間、初めての試みとして「模範運転推進運動」を実施しました。運転日報の評価点を基準に、デジタルタコグラフを利用して運転者の評価を行うことで、安全運転に対する意識の向上につなげました。今後はドライブレコーダーの導入も視野に入れ、安全対策を推進していきます。



「模範運転推進運動」のポスター

すべてのお客さまに
快適にご利用いただけるよう
駅施設の改良を
進めています。

当社では、エレベーターやエスカレーター、「たれでもトイレ」などバリアフリー設備の設置による駅施設のバリアフリー化をはじめ、冷暖房付きのホーム待合室やユニバーサルベンチなど、駅を快適にご利用いただくための取り組みを進めてきました。2010年度は、つつじヶ丘駅や東府中駅などで駅改良工事を進め、全駅で駅出入口からホームまでの段差を解消するほか(P39下のマップ参照)行先案内板とホームインターホンの全駅設置を完了する予定です。

① 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53駅に、エスカレーターは35駅に設置しています。



エレベーター

② たれでもトイレ

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、62駅に設置しています。これらのほとんどには、入口付近に点字案内板を設置し、オストメイト対応の水洗器具も整備しています。



「たれでもトイレ」(多機能トイレ)

③ 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55駅に設置しています。

④ 階段の明度差

階段の段差を視覚的に認識しやすいよう、階段踏面の端部に明度差をつけています。



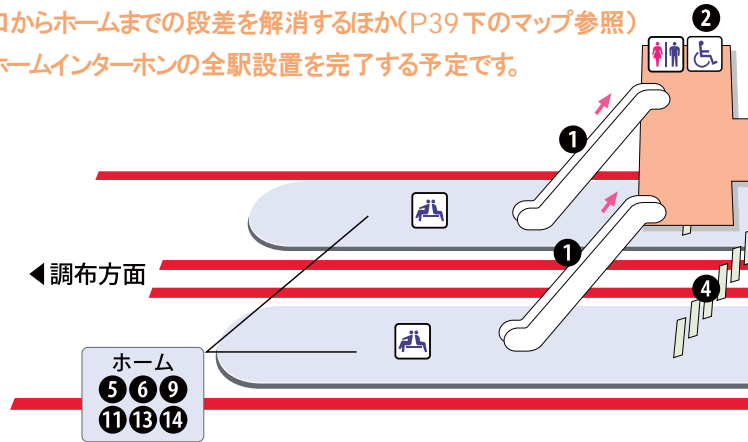
明度差のある階段

⑤ 誘導警告ブロック、点字案内

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、点字手すりが必要な駅すべてに設置しています。

⑥ 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。



⑦ 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49駅に設置しています。



触知総合案内板

⑧ 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。ホームの階段は鳥の鳴き声、改札口はチャイム音でお知らせしています。



音声音響案内

⑨ 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59駅に設置しています。



行先案内板

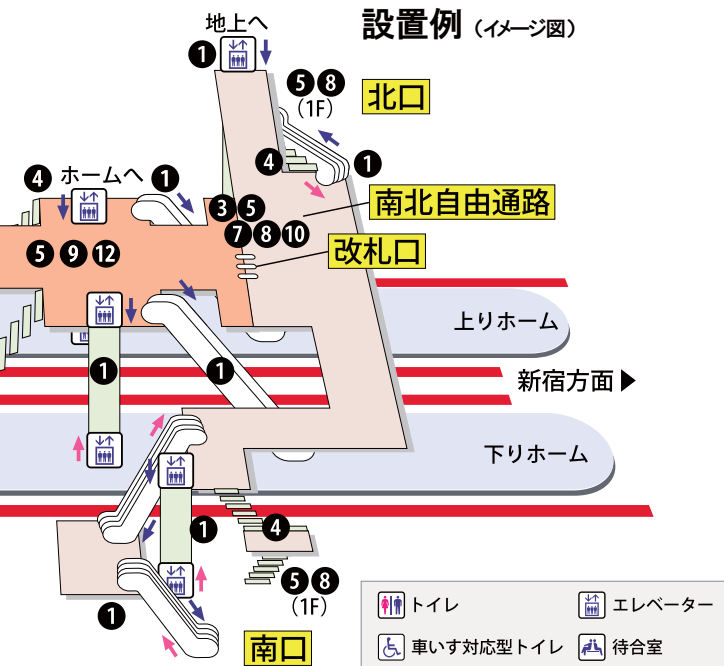
⑩ 列車運行情報サービス

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。



改札口の電光表示板

桜上水駅駅構内での設置例 (イメージ図)



11 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を57駅に設置しています。



ホームインターホン

12 外国語によるご案内

外国人のお客さまへのご案内の拡充を図るため、駅の看板などで4か国語表記(日・英・中・韓)によるご案内を行っています。



4か国語表記の案内板

13 ホーム待合室

電車が到着するまでの間、快適にお待ちいただけるよう、冷暖房付きの待合室を56駅に設置しています。



ホーム待合室

14 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。



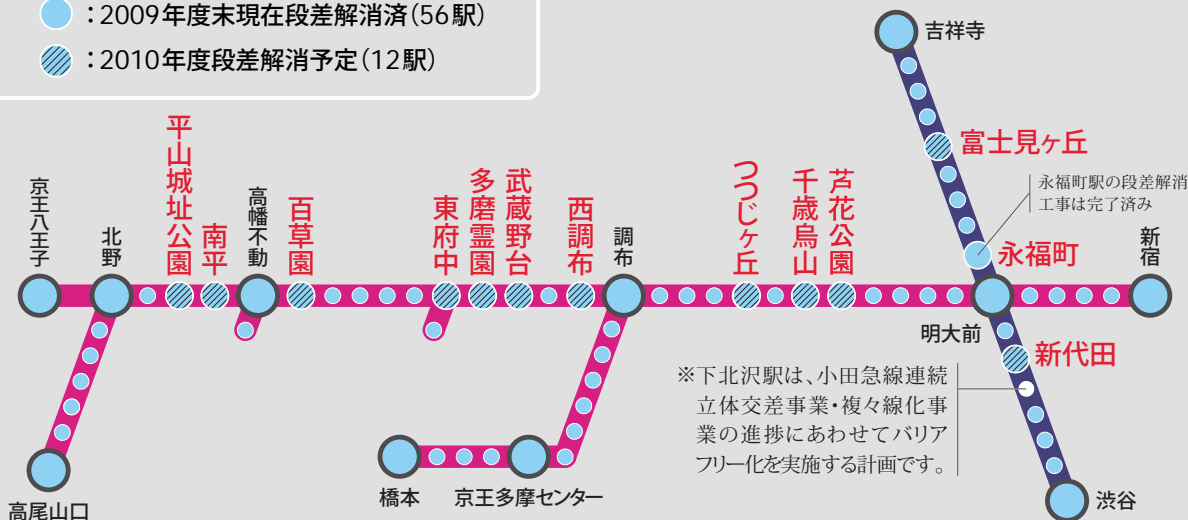
ユニバーサルベンチ

駅改良工事マップ

マップ上の13駅でバリアフリー化を目的とした駅改良工事を進めています。2010年度中に京王線・井の頭線の全駅※で段差解消を完了する予定です。

赤文字：駅改良工事実施中

- : 2009年度末現在段差解消済(56駅)
- : 2010年度段差解消予定(12駅)



※下北沢駅は、小田急線連続立体交差事業・複々線化事業の進捗にあわせてバリアフリー化を実施する計画です。

快適で利便性の高い 車内環境にするために、 車両設備の充実を 図っています。

当社では、新造車両の導入や既存車両のリニューアルにより、快適性・利便性の向上に取り組んでいます。
2009年度は京王線に60両、井の頭線に45両、合計105両の新造車両を導入しました。
これらの車両はエネルギー効率の良いVVVFインバータ制御装置を搭載し、省エネルギー化を図るとともに、車いすスペースをはじめ、車内案内表示器、ドアの開閉を音でお知らせするドアチャイムを設置するなど、バリアフリーにも配慮した、どなたにもご利用いただきやすい車両となっています。

● ユニバーサルデザイン

新造車両では、ユニバーサルデザインの考えを取り入れ、吊り手や荷棚の高さを低くし、手すりや吊り手は握りやすい形状にしています。さらに座席端部に仕切り板を設置するなど、車内の快適性向上を図っています。



ユニバーサルデザインによる車内一例

● 車いすスペース

車いすをご利用のお客さまのために、車内に車いすスペースを設置しています。



車内車いすスペース

● 車内点字シール

目の不自由なお客さまが、ご乗車になっている車両の番号・位置がわかるよう、車両のドアに点字シールを貼付しています。



車内点字シール



京王線9000系車両の設備例

● ドアチャイム

ドアの開閉を音でお知らせするドアチャイムを設置しています。

● 情報提供・ご案内の充実

車内に液晶画面を用いた案内表示器を搭載した車両を順次導入しており、画面では停車駅や運行情報、ホームの階段位置などをご案内しています。また、車外の行先表示器をフルカラー化し、乗り換え情報を表示するなど、情報提供の充実を図っています。さらに外国人のお客さまへのご案内の拡充を図るため、案内表示器では4カ国語表記(日・英・中・韓)によるご案内を行っているほか、一部の車両では、車内自動放送を導入し、日本語と英語による停車駅や乗り換えなどのご案内を実施しています。



液晶画面を用いた案内表示器

● 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、設定温度が2℃高い「弱冷房車」を設けています。

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を使ったポスターを、駅や車内に掲示してマナーアップを呼びかけています。2001年からは川柳の一般公募を開始し、これまでに43回におよぶ募集を行いました。

また2009年には、同様の取り組みを行っている阪急電鉄株式会社とタイアップした特別企画「電車・バス マナー川柳東西戦」を実施しました。応募作品の中から、東（当社）と西（阪急）の「横綱」「大関」「関脇」を決める番付を行い、マナーへの関心を高めることで、一層のマナー向上につなげています。

「京王マナー川柳」入選作品より



● UVカットガラス

一部の車両には、紫外線・赤外線をカットするUVカットガラスを採用しており、肌にもやさしい仕様になっています。



UVカットガラスを使用した窓

● おもいやりゾーン

京王線・井の頭線の全車両で、優先席を明確化するために、吊り手や座席の色を変えた「おもいやりゾーン」を設置しています。また、「おもいやりゾーン」付近では、ペースメーカーなどをご使用の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。



各車両端にある「おもいやりゾーン」と優先席案内ステッカー

女性専用車

2001年から、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、2005年からは平日の朝・夕方の通勤時間帯にも拡大しています。女性専用車は、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。



女性専用車案内ステッカー

京王グループ各社のバリアフリーへの取り組みと、 お客さまの声への対応について報告します。

バリアフリー（京王プラザホテル）

京王プラザホテルのバリアフリー推進は1988年に世界リハビリテーション会議の会場となったことがきっかけとなりました。会議開催に合わせ、ユニバーサルルームを15室設置しました。その後、目や耳に障がいのあるお客さまへの対応を推進し、2002年3月には、ホテルをご利用いただいたお客さまの声などをもとにデザインした新しいユニバーサルルーム10室を増設しました。ユニバーサルルームは、客室内の設備を音声でご案内する「トーキングサイン」、車椅子のままでも来訪者を確認できる「液晶ドアスコープ」、必要に応じて取り外しできるスロープや取手、電話筆談装置などを備えています。

2009年度は、ホテルの外構階段に2段手すりと足元灯を設置するとともに、段差のある入口をスロープ化することで共用部分のバリアフリー化を推進しました。

また、2004年からチャリティイベント「ボランティア・プラザ」を開催しています。2010年2月18日に開催した第7回ボランティア・プラザでは、京王プラザホテルのバリアフリーや環境保全への取り組みのご紹介をはじめ、補助犬のデモンストレーションなど、ご来場いただいた皆さまに、イベントを通じて「楽しみながら」バリアフリーやエコロジーを身近に感じていただきました。



ホテルの外構階段に2段手すりと足元灯を設置

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）

京王電鉄バスグループおよび西東京バスグループでは、どなたにも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、2010年度3月末現在で861両に拡大しました。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、91両のスロー

プ板付きワンステップバス、48両のリフト付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98.9%（1,011両中1,000両）となりました。



ノンステップバス（ニーリングタイプ）

お客さまの声への対応

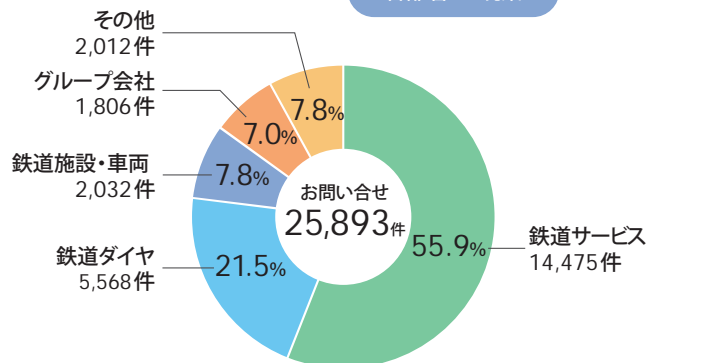
京王グループは、お客さまからのお問い合わせ、ご意見・ご要望にお応えするために「京王お客さまセンター」を2007年に開設しました。同センターは、お客さまからいただいたお問い合わせに回答するとともに、ご意見・ご要望を分析して各部署へフィードバックすることで、お客さま満足度の高いサービスの実現につなげています。2009年度は、電話やメール、お手紙によって25,893件の声をお寄せいただきました。

京王お客さまセンターのしくみ

【業務内容】

- 運賃、料金、列車時刻、沿線案内など
お客さまからのご質問への回答
- お客さまからのご意見・ご要望の受付および回答
- お客さまからのご意見・ご要望の分析と、
各部署へのフィードバック
- 全社的なCS推進に関する企画立案と実施

お客さまの声



積極的なIR活動により、株主さまとコミュニケーションを図っています。

株主さまに、当社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月に「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」などの発行を通じて、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。



「IR・企業情報」ホームページ



インベスターズガイド「けいおう」

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。

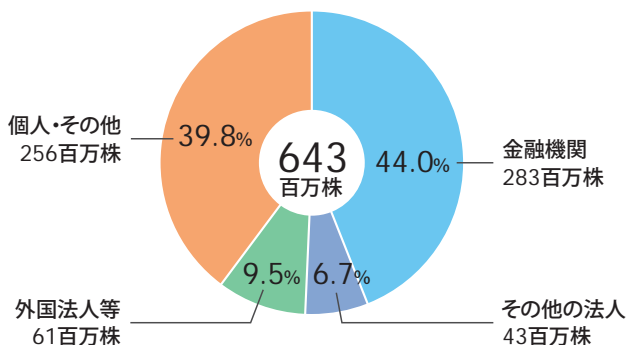
2006年4月1日制定

株主の状況

当社の2010年3月31日現在の株主数は38,958名です。全体の約7割が、沿線の個人株主です。

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	38,958名

株主別所有株式の概況



多数の株主さまにご出席いただいている株主総会

第89期定時株主総会を2010年6月29日に京王プラザホテル八王子にて開催し、800名を超える株主さまにご出席いただきました。当日は、京王グループの2009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、わかりやすい株主総会の運営を心がけました。



第89期定時株主総会

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。

当社は「信頼のトップブランド」を目指していますが、実際には、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

当社の社員数は2,402名、京王グループ全体の社員数は約1万3千名(ともに2010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。当社の2010年3月末における女性社員は、出向者を含め186名、うち主任以下の総合職は46名、課長職は8名、課長補佐職は11名となっています。

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、関係会社特

例認定*を取得し、グループ会社の障がい者雇用も拡大しています。2010年6月現在、当社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2.25%となり、75名が社内施設の清掃業務などに従事しています。

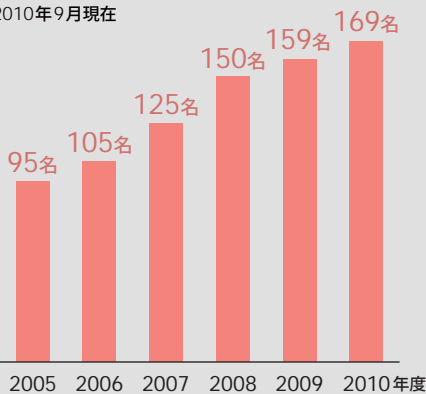
* 関係会社特例認定: 親会社、特例子会社、関係会社が一定の要件を満たしており、公共職業安定所長の認定を受けた場合、同一の事業主とみなし、雇用率を合算できる制度。
現在の対象会社: 京王電鉄バス、京王バス東、京王バス中央、京王バス南、京王百貨店、京王エージェンシー、京王重機整備

高齢者再雇用

2001年度から老齢厚生年金支給開始年齢の65歳への段階的な引き上げが開始され、それともなって2006年4月に「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」が改正されました。このような動きに対して、当社は定年退職した社員を再雇用する「継続雇用制度」を2006年に創設しました。2010年6月現在、再雇用社員は122名となっています。

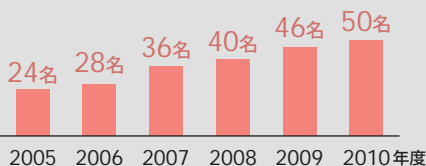
当社の女性籍人数の推移

2010年9月現在



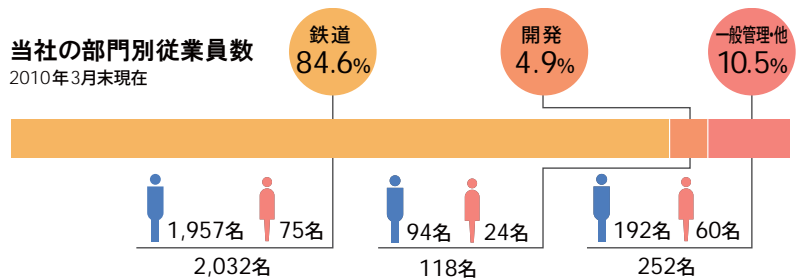
当社の女性総合職籍人数の推移

2010年9月現在



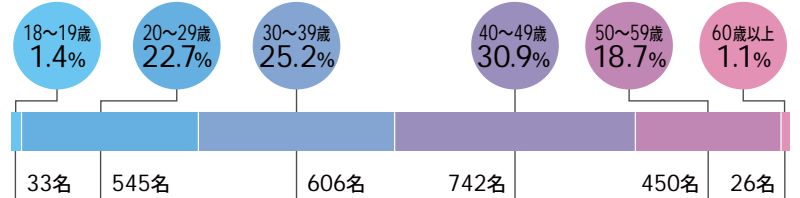
当社の部門別従業員数

2010年3月末現在



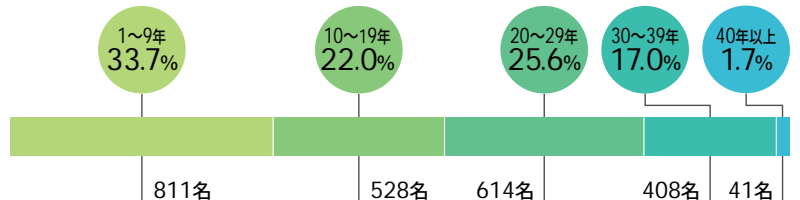
年齢別従業員構成

2010年3月末現在



勤続年数別従業員構成

2010年3月末現在



労働安全衛生

メンタルヘルスケアの充実

京王グループは、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」のケアを導入しました。さらに、2007年には社外の臨床心理士による相談窓口を開設し、2008年からは保健師単独での職場訪問を開始しました。

誰もが働きやすい職場づくり

ワーク・ライフ・バランスへの取り組み

当社は、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」などに取り組んでいます。

育児支援

京王グループ社員の育児を支援し、仕事と育児の両立を支援するため、2006年に事業所内保育所「サクラさーくる」を開設しました。京王グループ社員17名(2010年7月現在)が、この施設を利用しながら仕事に励んでいます。

また、子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。現在では、この制度を利用した女性社員が延べ27名、男性社員が3名(2010年9月現在)、女性社員については、過去5年間では出



事業所内保育所「サクラさーくる」

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することで「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」として認められ、厚生労働大臣の「2009年認定事業主」として、次世代認定マーク「くるみん」を取得しました。



次世代認定マーク「くるみん」

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。2009年からは、セクハラだけでなく、パワーハラスメント等にも対応する相談窓口を設け、研修も様々なハラスメントを取り上げる内容へと変更しました。



セクシャル・ハラスメント防止ポスター

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に、子育て支援サービス、生活サポートサービスの事業を展開しています。また、「京王音楽祭」、「京王キッズおしごと隊」など、様々な社会貢献に取り組んでいます。

子育て支援事業の展開

子育て世代が暮らしたくなる街づくりを推進するため、京王グループは2007年4月、京王沿線における子育て支援サービス全般を運営するグループ会社「(株)京王子育てサポート」を設立しました。京王子育てサポートは、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、同年4月に東京都認証保育所「京王キッズプラッツ高幡」、9月に東京都認証保育所「京王キッズプラッツ烏山」、さらに2010年4月には東京都認証保育所「京王キッズプラッツ南大沢」を開設しました。いずれの保育所も駅から近い便利な場所に位置し、利用者の方々から好評をいただいています。

また、同社は世田谷区の子育て支援施設「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」等を受託運営しているほか、高幡不動では幼児教室「京王キッズプラッツネクスト」の運営を行っています。

このほか、子育てしやすい機能やデザインを取り入れた子育て支援マンション「京王アンフィール高幡」の建設や、「京王沿線 子育てファミリーお出かけマップ2010」の配布など子育て支援に関する様々な取り組みを行っており、今後も沿線地域社会の活性化に向けて、様々な子育て支援事業を展開していきます。



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」1号店を開設し、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、お買い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」や、「家事代行」、ネットスーパー「お買いもの代行」、緊急通報・安否確認・定額電話を組み合わせた「シニアセキュリティ」などを事業化し、沿線全域で展開しています。さらに2010年4月には、「パソコン・デジタル家電訪問サポート」、同年6月には「京王・ALSOKホームセキュリティ」を開始しました。

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、求められているサービスを把握し、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「京王ピンクリボンキャンペーン2010」を実施しました。乳がん検診の大切さを“あなたの大切な人に伝えたい”との願いから、女性の健康を支援するピンクリボン



ピンクリボンハンドブック

活動を応援していきます。乳がん検診についての情報や、セルフチェックの方法などを分かりやすく説明した「ピンクリボンハンドブック」を京王線・井の頭線各駅で配布するとともに、後援をいただいた自治体と共同で、駅頭での配布活動も行いました。

食育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、2010年2月13日から14日まで、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターで「2010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、当社をはじめ多摩地区の企業・学校・農協など9団体が構成した「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20の団体が料理ショーや体力診断などを行い、2日間で1,400名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。



2010たま食育フェスタinせいせき

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。2009年度の入場料は、財団法人 日本対がん協会「乳がんをなくす ほほえみ基金」と、NPO法人 乳房健康研究会に寄付しました。



京王音楽祭

子ども向け職業体験プログラム 「京王キッズおしごと隊」

夏休み期間中に、小学生のお子さまと保護者を対象に京王グループへの理解を深めていただくことを目的とした「京王キッズおしごと隊～ぼくの、わたしのお仕事体験～」を実施しました。職業体験プログラムは、当社のほか京王食品、京王グリーンサービス、京王プラザホテル(新宿)、京王エージェンシー、京王設備サービス(杉並公会堂)、京王子育てサポートの6社が参加、応募数3,000組を超える中から当選した105名の子どもたちは、駅員さん、お花屋さんやパン屋さんなど実際の職場で仕事を行い、緊張しながらも“働くこと”を楽しく体験しました。



京王キッズおしごと隊

軌道工事などの安全性確保のために、
協力会社への安全教育を
実施しています。

当社は、軌道工事や土木・建設工事を
委託する協力会社に対して、
資格認定や安全教育を行い、
工事の安全性確保に努めています。

●● 協力会社への安全教育

鉄道設備の軌道・土木・建築、電気工事や、車両などの保守管理、改良工事を委託する協力会社の社員に対して、定期的に労働安全や輸送の安全に関する教育を実施しています。特に、工事の監督者に対しては資格の認定を実施し、資質・技能・知識について確認を行っています。また、工事の実施に当

たっては、作業前に毎回行う安全教育に加えて、月1回、当社の社員と合同で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。

沿線地域社会の
発展に向けて、
行政とのコラボレーションを
進めています。

当社は、「住んでもらえる、選んでもらえる」
沿線地域社会づくりに向けて、PFI事業など自治体との
積極的なコラボレーションを進めています。
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、
行政とのコラボレーションを行っています。

●● 行政とのコラボレーション

杉並公会堂

2006年6月、杉並区のPFI事業として杉並公会堂がリニューアルオープンしました。クラシック音楽を中心とした1,186席の大ホールをはじめ、190席の小ホールや5つのスタジオなどを備えています。また、地下2階から屋上までを吹き抜けにした建物の中心部に、自然の光と風を取り入れることができるほか、屋上緑化や雨水利用トイレなど、環境に配慮した施設となっています。京王設備サービスは、「地域の人々に愛される施設」を目標に、施設の維持管理やコンサート・イベントなどの企画・運営を手がけ、沿線地域社会の文化振興に貢献しています。



杉並公会堂

稲城市立iプラザ

2009年10月に稲城市のPFI事業として、市民の「であい、ふれあい、まなびあい」のための複合施設「稲城市立iプラザ」が開業しました。「コミュニティ」「生涯学習」「青少年健全育成」の拠点として、図書館やホールなどが整備されており、多くの市民の方々に利用されています。京王設備サービスは建物の維持管理とともに、省エネルギーや廃棄物リサイクルなどに取り組んでいます。



稲城市立iプラザ

高尾の森わくわくビレッジ

京王ユース・プラザは、東京都からPFI方式により「高尾の森わくわくビレッジ」の運営を受託し、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施設運営を行っています。

「高尾の森わくわくビレッジ」は、廃校となった都立高校の建物を改修し、宿泊施設、活動施設(野外活動・スポーツ・文化学習)、レストラン等を備えた総合的な社会教育施設として、2005年4月にオープンしました。豊かな自然環境を活かして野外・自然体験活動の「機会」と「場」を提供するとともに、自然とのふれあいを大切に考え、施設として環境方針も定め、自然環境にやさしく、温かみのあるサービスを提供しています。小学校から大学までの学校団体に教育の場として活用していただいているほか、地域の団体やご家族など多くの方々にご利用いただき、好評を得ています。



高尾の森わくわくビレッジ



野外・自然体験活動の様子

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、コミュニティバスや循環バスなどの路線を開設しています。京王電鉄バスグループと西東京バスグループは、住みやすい街づくり、利便性の高い街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。



調布市ミニバス

地域路線バスの運行状況

名称	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

2010年3月31日現在

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
推進していきます。

当社の事業として、列車の運行・駅施設の運営を行う「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」の2つの事業部門があり、このほかに会社全般の管理業務を行う「一般管理部門」があります。これらの事業部門は、それぞれ事業形態が異り、主な環境負荷も異なります。そのため、各事業部門で重点課題を特定し、環境負荷の低減を推進しています。

地球温暖化防止に向けた取り組み

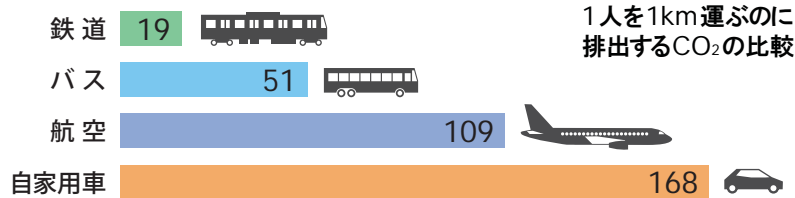
鉄道は、自家用車などと比べてエネルギー効率の優れた交通手段です。他の交通手段から鉄道へ転換していただくことによって、CO₂排出量削減へ期待できることから、すべてのお客さまに安全・快適にご利用いただけるよう努めています。

当社全体の事業を見ると、鉄道事業におけるCO₂排出削減のため、VVVFインバータ制御車両導

入など、今後も車両の省エネルギー化に努めてまいります。

開発事業部門においても、テナントと協力のうえ省エネルギー機器を導入するなど、積極的にCO₂削減に取り組んでまいります。

この他に一般管理部門も含めた会社全体で地球温暖化防止に貢献していきます。



(単位: g-CO₂/人キロ) 出典: 「運輸・交通と環境2009年版」(交通エコロジー・モビリティ財団)より

事業部門	環境負荷の集計対象
鉄道事業部門(電車・駅)	環境負荷の集計対象は、列車の運行、駅など鉄道事業に関わる事業所(本社を除く)です。
開発事業部門	環境負荷の集計対象は、自社で直接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。
本社ビル・一般管理部門	環境負荷の集計対象は、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。

INPUT	対前年度比
電気	279,870千kWh -2.7%
都市ガス	31千m ³ -16.2%
LPG	257千kg +8.7%
石油系燃料	57kl -6.5%
水	343,991m ³ -0.0%
事務用紙	6,241千枚 +2.7%

OUTPUT	対前年度比
一般廃棄物	1,097t -18.6%
産業廃棄物	1,208t -13.6%
CO ₂ 排出量	155,985t-CO ₂ -3.1%

INPUT	対前年度比
電気	52,211千kWh -1.1%
都市ガス	242千m ³ -0.4%
LPG	- -
石油系燃料	2kl +29.8%
水	317,148m ³ -7.2%
事務用紙	393千枚 -14.9%

OUTPUT	対前年度比
一般廃棄物	3,505t -3.5%
産業廃棄物	330t +4.7%
CO ₂ 排出量	29,486t-CO ₂ -1.1%

INPUT	対前年度比
電気	1,914千kWh -8.9%
都市ガス	27千m ³ +3.8%
LPG	- -
石油系燃料	20kl +17.6%
水	15,905m ³ -20.5%
事務用紙	9,650千枚 -1.9%

OUTPUT	対前年度比
一般廃棄物	104t -4.5%
産業廃棄物	25t -3.8%
CO ₂ 排出量	1,165t-CO ₂ -3.7%

※環境負荷の経年変化とレビューについては、P58・59をご覧ください。

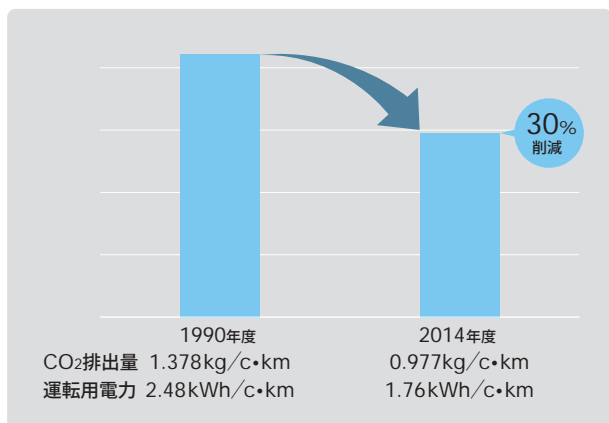
持続可能な社会づくりに向けて、2014年度までの中期環境目標を設定しました。

持続可能な社会づくりには、私たちの暮らしや事業の前提となっている地球環境を保全する必要があります。当社は、事業の継続的な発展と、地球環境の保全を通じて、持続可能な社会づくりに貢献するため、2014年度までの事業計画の一環として、中期環境目標を設定しました。今後は、目標の達成に注力するとともに、長期的な視点に立った環境目標の策定に取り組んでいきます。

鉄道部門のエネルギー使用量削減計画

鉄道の運転用電力について、車両のVVVFインバータ制御化など省エネルギー化を推進することにより、2014年度における運転原単位(1車両1キロ走行あたりの消費電力量)を1990年度比で30%削減することを目指します。

運転用電力およびCO₂排出量(運転原単位)の削減計画



鉄道で使用する電力は、電車の運転用電力と、駅の照明、昇降機、空調、信号機などに使用する付帯電力に大別できます。

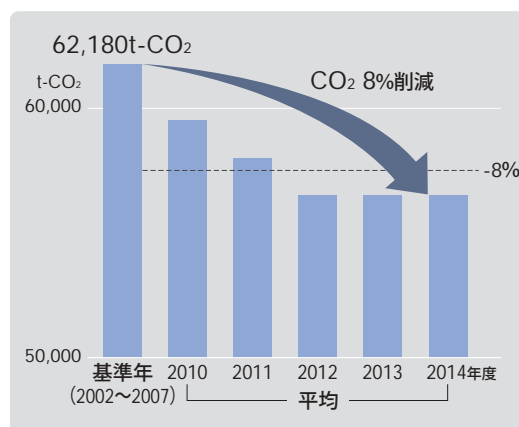
当社では、運転用電力削減のために最も有効な施策である車両のVVVFインバータ制御化を積極的に進めており、2009年度には全車両のうち91%がVVVF車両となっています。2010年度には96%、2012年度には全車両がVVVF車両となる計画です。

開発部門のCO₂排出量削減計画

都内に所有する大規模事業所8物件のCO₂排出量を、基準年に対し2010～2014年に平均8%削減します。

これは、東京都環境確保条例に対応するもので、当社とテナントの協力による省エネルギー活動や高効率エネルギーシステムの導入によって達成する予定です。

大規模事業所・8物件のCO₂削減計画



省エネルギー法によるエネルギー使用状況の届出

当社は、2010年7月に改正省エネルギー法によるエネルギー使用状況を経済産業省に届け出ました。2009年4月から2010年3月までの実績で、原油換算52,475kℓでした。

この値には鉄道の電力は含まれず、主に当社の所有する賃貸物件のエネルギーです。

今後、このエネルギー量をもとに、エネルギー削減に取り組みます。

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、地球温暖化防止や生物多様性の保全、循環型社会の構築に向けて取り組むことが重要です。

京王グループは「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。

環境基本方針

当社では、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。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継続的運用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

生物多様性行動指針

当社は、「生物多様性の保全と持続可能な利用の確保」に関する社会の関心が高まるなか、「京王グループ環境基本方針」に基づき、2010年9月に

「生物多様性行動指針」を制定しました。当社では、生物多様性に配慮した事業を行うとともに、社員やお客さまなど様々なステークホルダーと連携した取り組みを展開していきます。

京王グループ環境基本方針

生物多様性行動指針

生物多様性行動指針

私たちは、生活に身近な事業を展開していくなかで、自然の恩恵を継続的に享受していることを認識し、持続可能な利用や自然と共生する社会の実現に向け、生物多様性に配慮した事業活動を行います。

1. 事業活動がおよぼす環境への影響把握

事業活動と生物多様性とのかかわり(恵みと影響)を把握するように努め、取り組みの必要性に対する認識を高めます。

2. 自然環境の確保と保全

事業活動における自然環境への影響の回避または低減に取り組むとともに、緑化を推進し、地域の豊かな自然環境の確保と保全に努めます。

3. 資源循環の推進

資源の利用が生物多様性におよぼす影響を低減するために、グリーン購入など環境に配慮した調達や3R活動(リデュース・リユース・リサイクル)を推進し、環境負荷低減に努めます。

4. ステークホルダーと連携した生物多様性の保全

従業員をはじめ、取引先企業、お客さまなど多くのステークホルダーと連携し、情報の発信と収集を行いながら生物多様性の保全に努めます。

2010年9月8日制定

環境マネジメントシステム(EMS)

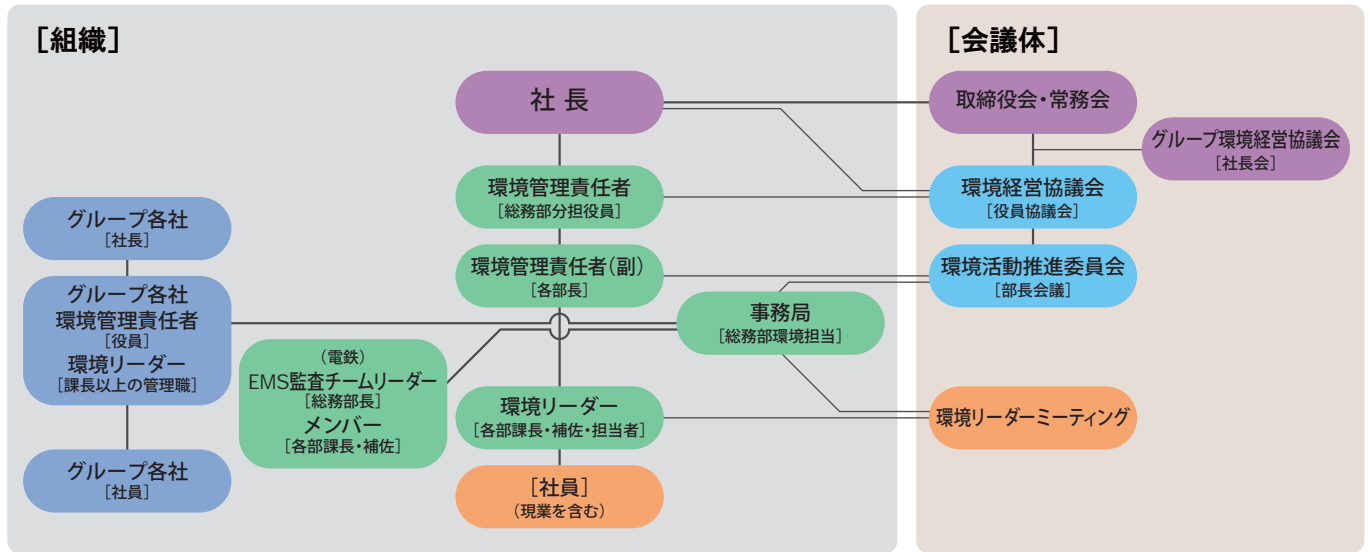
京王グループ各社は、それぞれの事業形態に合わせた環境マネジメントシステムのもとで活動の継続的改善に向けたPDCAサイクルを回しています。

当社は、2004年度に本社において環境マネジメントシステムの構築を開始し、その後現業へ拡大しました。2010年度は、全員参加で7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。

グループ各社の環境マネジメントシステム構築状況は、ISO14001認証取得4社、ISO14001に準じたシステム構築8社、グリーン経営認証取得6社、エコアクション21に準じたシステム構築23社となっています。

京王グループ環境マネジメントシステム推進体制図



京王グループ各社のEMS構築状況

分類	会社名
ISO14001	<p>認証取得(4社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王設備サービス ●京王建設 ●京王地下駐車場 ●京王エージェンシー <p>準拠した活動(8社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王百貨店 ●京王重機整備 ●東京特殊車体 ●京王ITソリューションズ ●京王アカウンティング ●京王ビジネスサポート ●京王ユース・プラザ ●京王子育てサポート
グリーン経営認証	<p>認証取得(6社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王電鉄バス ●京王バス東 ●京王バス中央 ●京王バス南 ●京王バス小金井 ●京王運輸
エコアクション21	<p>準拠した活動(23社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●西東京バス ●京王自動車 ●京王ストア ●京王書籍販売 ●京王リテールサービス ●京王パスポートクラブ ●京王アートマン ●京王食品 ●京王グリーンサービス ●京王不動産 ●京王プラザホテル ●京王プラザホテル札幌 ●京王プレッソイン ●京王観光 ●京王レクリエーション ●レストラン京王 ●京王シンシアスタッフ ●京王商事 ●新東京エリート ●エリート ●京王友の会 ●京王コスチューム ●御岳登山鉄道

EMS内部監査

当社の本社部門では、ISO14001に準じた活動の一環として、内部監査を実施しています。2009年度は、本社ビル内の全19部門(各部署およびグループ3社)のうち16部門から各2名のEMS監査員を選出し、新任監査員はホームマツ環境品質研究所の教育を受けました。内部監査は、2部署の監査員が被監査部署をチェックする体制で、これを相互に実施しました。その結果、軽微な不適合1件、提案事項3件の指摘があり是正処置を行いました。

環境教育

京王グループ全体で、環境関連法令や環境マネジメントシステムに関するレベルアップを図るため、積極的に環境教育を実施しています。2009年度は、5種類・10回のセミナー等を開催しました。また、2010年7月には、生物多様性講演会*を開催しました。

*生物多様性講演会については、P9をご覧ください。

2009年度環境教育実施状況

内容	参加者	開催月
① 改正環境法令対策セミナー (改正省エネルギー法、改正東京都環境確保条例への対応) 第1回 電鉄役員およびグループ会社向けの“トップセミナー” 第2回 環境リーダーなど実務者を対象としたセミナー	30名 104名	7月 8月
② EMS内部監査員養成セミナー(対象:新任EMS監査員)	17名	9月
③ 廃棄物適正処理セミナー(対象:電鉄各部・グループ各社)	114名	11月
④ EMS構築に関する勉強会(ISO14001を基にしたEMS) (対象:鉄道現業・京王重機整備・東京特殊車体)	15名 (5回)	1~3月
⑤ 廃棄物処理施設視察会(視察先:「彩の国資源循環工場」)	38名	3月

廃棄物適正処理セミナーを開催

2009年11月、当社およびグループ会社の担当者を対象に「廃棄物の適正処理に関するセミナー」を開催しました。環境コンサルタントを講師に招き、廃棄物に関する基礎知識から実務レベルにおける産業廃棄物のリスク、マニフェストの適正運用について周知徹底を図りました。



廃棄物適正処理セミナー

廃棄物処理施設視察会を実施

2010年3月、当社およびグループ17社から38名が参加し、「2009環境研修 廃棄物処理施設視察会」を実施しました。食品や蛍光管など処理特性の異なる廃棄物の処理施設が複数あることから、埼玉県の民間活用モデル施設を視察地としました。参加者は廃棄物ごとの分別・処理の実態を「見て」、現地関係者から「聴いて」、廃棄物処理全体像の理解

を深め、日常の適正な分別廃棄とマニフェスト運用の重要性を再認識しました。



廃棄物処理施設視察

電子マニフェストの導入

当社本社ビルでは、紙のマニフェストを発行していましたが、2010年6月に電子マニフェストへ運用を移行しました。これにより廃棄物処理過程の確実な把握が可能になったほか、マニフェストの保存と報告が不要になり、業務の効率化を図りました。

2009年度の活動実績を受け、
2010年度は活動の
レベルアップを図ります。

当社は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。2009年度は、車両へのVVVFインバータ制御装置の整備率向上やグリーン購入の促進などの施策を実施

2009年度の環境目標と活動実績／2010年度の目標

2009年度

目標分類	環境目標	実績
① 環境推進体制	環境活動監査	各種環境施策の実施状況監査 16部署実施（電鉄4部署、グループ12社） 廃棄物処理状況の監査（一般廃棄物・産業廃棄物）7部署実施（電鉄3部署、グループ4社）
	本社ビルの環境施策	年間電気使用量 1,447千kWh(前年度比10.9%減) 空調機を省エネルギー効果の高い設備に更新 本社ビルにて昼休み消灯率88%を全期間で達成
② 地球温暖化対策	節電施策	省電力駅看板設置 6駅・26台 VVVFインバータ制御装置を搭載した新造車両を導入（京王線9000系車両60両、井の頭線1000系車両45両） 既存の京王線7000系車両16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78%から91%へ
	廃棄物削減	ICカード移行促進による磁気乗車券利用削減 ICカード利用率80.8% 京王百草園にて廃棄物排出量削減 前年度比20%減 京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンター 廃棄物分別の徹底 年間排出量97t(前年度比4.5%減) 京王八王子ショッピングセンター、フレンテ南大沢 食品廃棄物処理をリサイクル業者へ委託開始
	節水施策	節水型小便器設置 2駅・13基
	環境に配慮した電気設備の導入	変電所においてフロンガスを使わない水冷式整流器と低騒音変圧器を設置（三鷹台変電所・高尾変電所）
③ 資源循環	紙資源の削減	裏紙使用の推進により、年間使用枚数7,469千枚（前年度比19.6%減）
	廃棄物再資源化促進	再資源化率 86.1%達成
	グリーン購入促進	備用品等の購入に占める割合 京王電鉄：開発事業部門59%、計画管理部70%、経理部70%、法務部87% 京王グループ：45.5%
	磁気乗車券のリサイクル	リサイクルベンチ設置 74台
	工事発生資材のリサイクル	PCまくら木 車庫線で再利用1,612本、売却900本
	廃棄予定PCのリサイクル	リサイクル率 100%達成
④ 生物多様性	環境保全活動の実施	「京王クリーンキャンペーン」の実施(11月7日開催) 5月は雨天のため中止 高尾の森づくりの会主催の植林活動参加 京王グループで36名参加 高尾の森 親子森林体験スクールの実施(4~6月・9~11月) 年6回
⑤ 環境コミュニケーション	環境関連イベントへの参加促進	環境担当部門から参加 11名
	環境関連活動のPR	PRポスターの掲出(年11回) ニュースリリースの発信(年7回) 社内報への掲載(年8回)
	環境教育活動	「高尾の森わくわくビレッジ」でエコキャンプ実施 8月 京王グループ全体の新入社員教育に、環境活動を取り入れ 4月

し、目標をほぼ達成しました。さらに2010年度も、「環境推進体制」「地球温暖化対策」「資源循環」「生物多様性」「環境コミュニケーション」の5分野で、より高い目標を掲げて、取り組みを強化していきます。

2010年度

環境目標

継続実施 各種環境施策の実施状況監査

継続実施 廃棄物処理状況の監査

生物多様性行動指針の制定

継続実施 年間電気使用量 前年度実績以下(新宿三丁目ビル含む)

非常口誘導灯のLED化

継続実施 90%

継続実施

京王線7000系車両の省エネルギー化(VVVFインバータ制御化)を推進

太陽光発電装置の新規設置を検討

京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターにて、太陽光と風力発電の併用型街路灯を設置

継続実施

継続実施 前年度目標以下に削減

継続実施

京王ショッピングセンター(7箇所)の分別排出徹底

継続実施

雨水利用システムの新規設置の検討・推進

変電所において環境配慮型の変圧器・整流器を導入

駅・踏切・ずい道の照明器具を省エネルギー型に置換検討・推進

継続実施 3Rの推進 印刷枚数カウントを10,100千枚以下

継続実施 再資源化率 85%

継続実施 備用品等の購入に占める割合

京王電鉄：開発事業部門70%、計画管理部70%、経理部75%、法務部80%

京王グループ：46.2%

継続実施

継続実施

継続実施 リサイクル率 100%

継続実施 年2回(5月は高尾山、11月は多摩川)

継続実施 4月

継続実施 年6回

「高尾の森わくわくヒレッジ」での自然環境把握

継続実施 8名

継続実施 PRポスターの掲出(年5回)

継続実施 ニュースリリースの発信(年6回)

継続実施 社内報への掲載(年6回)

継続実施 8月

継続実施 4月、5月

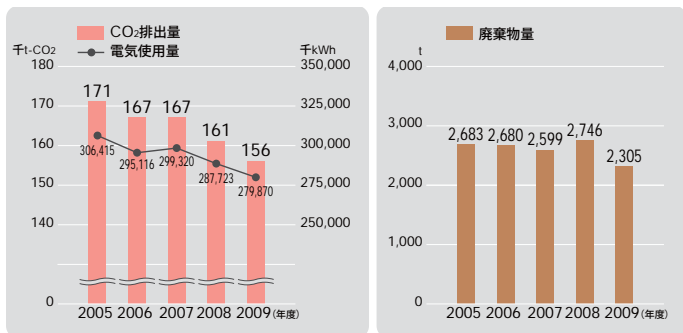
当社では、事業部門別に目標を設定し、環境負荷の低減に努めています。

●● 鉄道事業部門（電車・駅）

5年間の推移

環境負荷の集計対象は、列車の運行、駅など鉄道事業に関わる事業所です（本社除く）。鉄道事業の主な環境負荷であるCO₂排出量は、車両の省エネルギー化、駅での省エネルギー化*などにより、対前年比3.1%低減しました。廃棄物についても、ゴミの分別、リサイクルなどにより、対前年比16.1%低減しました。いずれも、5年間のグラフのとおり減少傾向で推移しています。

* 省エネルギーについてはP6・7をご覧ください。



活動事例

省資源・廃棄物削減

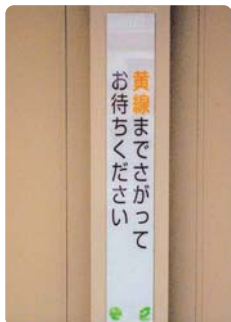
[まくら木のリサイクル]

井の頭線を中心に進めている、省力化軌道工事*にともなうまくら木の交換により不要となったPC（コンクリート）まくら木を、当社車庫線に再利用したり、他の鉄道会社に売却することで、有効活用しています。

*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。

[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。



ペットボトルをリサイクルした駅案内板

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箇所を設置し、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。



車輪の削正

[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

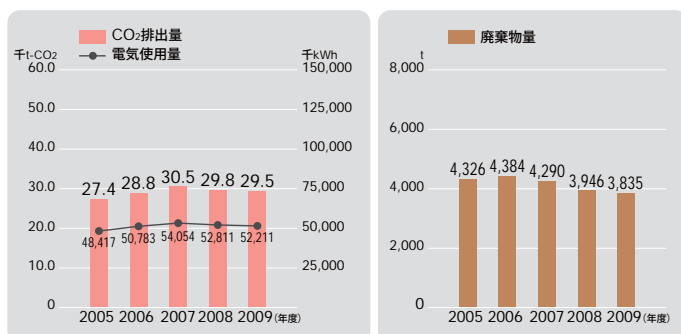
[シンナーの回収]

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。

開発事業部門

5年間の推移

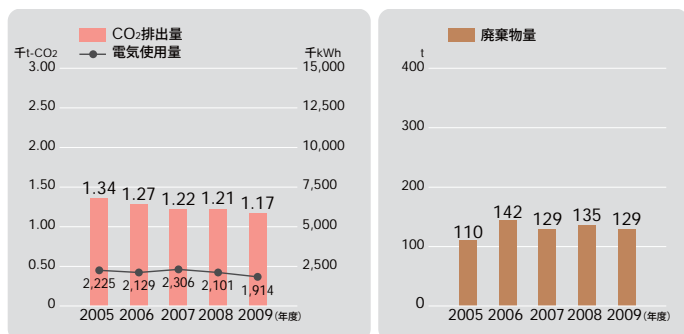
環境負荷の集計対象は、自社で管理しているショッピングセンターおよび京王フローラルガーデンです。2007年度、新店舗展開の電気使用量増加にともない、CO₂排出量が増加しましたが、その後は減少しております。2009年度は、省エネルギー改修工事がひととおり完成し、対前年比1.1%低減しました。廃棄物についても、対前年比3.5%低減しました。



本社ビル・一般管理部門

5年間の推移

環境負荷の集計対象は、本社ビル、診療所、研修施設、社員クラブです。CO₂排出量は、空調機更新、積極的な省エネルギー活動などにより、対前年比3.7%低減しました。廃棄物についても、分別の徹底や減量活動の効果などにより、対前年比4.4%低減しました。5年間のグラフにおいても、減少傾向が確認できます。



本社ビルでの活動事例

省エネルギー

[省エネルギー診断を受診]

クールビズ・ウォームビズの実施、休み時間消灯、照明器具・空調システムの更新などの省エネルギー施策を実施しています。また、2010年5月には、財団法人省エネルギーセンターによる省エネルギー診断を受診しました。その結果、「単位面積あたりのエネルギー消費量は通常事務所ビルの約半分程度」という講評を受けました。今後も新たな省エネルギー施策に取り組みます。

[照明紐導入による節電]

事務所や打合せコーナーの照明器具は紐を取り付け、トイレや給湯室の照明はスイッチによりいずれも使用時のみ点灯するなど、必要最小限の点灯を行っています。



照明紐を導入した打合せコーナー

[LED照明への変更]

共用部照明器具に、エネルギー効率に優れたLED照明(一部インバータ化)162台を導入し、消費電力を44.5%削減しました。

[夜間のエレベーター停止]

エレベーターの利用を控えるために、階段利用の「2アップ3ダウン」を推奨するとともに、21時以降のエレベーターの運転を停止しています。

省資源・廃棄物削減

[紙の繊維を壊さないシュレッダーの導入]

通常シュレッダーを使用すると、紙の繊維が切断されて再資源化が困難になります。繊維が長く残り再生紙の原料としてリサイクルしやすい「ひきちぎり破碎方式」のシュレッダーを9台導入しています。

京王グループ各社は、
それぞれの業態に応じて、
環境負荷の低減に努めています。

エコドライブの推進

京王電鉄バスグループ 西東京バスグループ

京王電鉄バスグループは、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)を燃料とする車両を50台導入したほか、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」に適合した車両を導入し、排出ガス中のCO₂や有害物質の削減に取り組んでいます。こうした活動により、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[※]」を取得しました。一方、昨年度までにデジタルタコグラフを全車両に導入したほか、社員教育の一環として、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んでいます。この結果、2009年度では乗合バス車両の燃費効率が前年比6.7%向上し、年間でおよそ66万4千リットルの軽油を削減することができました。

また、西東京バスグループでも、京王電鉄バスグループ同様、排出ガス規制「新長期規制」に適合した車両を導入し、排出ガス中のCO₂や有害物質の削減に取り組んでいるほか、2007年度から導入を開始したデジタルタコグラフのデータを活用しながら、全乗務員に対してのエコドライブ教育実施や指導を徹底した結果、2009年度では乗合バス車両の燃費効率が前年比3.8%向上し、年間でおよそ16万4千リットルの軽油を削減することができました。

※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)

京王自動車は、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」を全車両に搭載し、積極的にエコドライブを推進しています。これは各車両のデジタルタコグラフに記録されたデータをもとに、

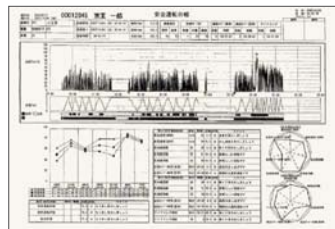
京王グループの運輸業各社では、
エコドライブを推進し、輸送の省エネルギーに取り組んでいます。
また、小売業各社では、お客さまと一体になった
省資源活動を進めています。

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、急発進・急加速・急減速の有無やアイドリング時間を数値化することができます。デジタルタコグラフの記録カードをパソコンに入れると、即座に評価結果をプリントアウトできるため、車庫に戻った後、すぐに客観的な検証を行うことができます。

また、停車時に自動的にエンジンを停止させるアイドリング・ストップ車両をタクシーに導入しており、2010年7月末現在で導入台数は854台中203台となりました。



デジタルタコグラフ



評価結果

京王運輸 (トラック)

京王運輸は、「エコドライブ講習会」「燃費向上運動」などを開催し、燃費効率の向上と経費削減に取り組んでいます。

「エコドライブ講習会」は、交通エコロジー・モビリティ財団認定の講習会で、運転者の安全とエコに対する意識向上を目的としたものです。「人と地球にやさしい」をテーマに毎年実施しており、現在の受講者数は21名と全運転者数の30%弱になりました。

また、社内運動の一環として、9月21日から11月20日までの間に「燃費向上運動」を実施しました。これは、車両の燃費効率4.0%向上を目指すコンテスト形式の活動で、全営業所が目標を達成しました。

京王運輸は、2010年6月にグリーン経営認証の更新を受け、さらに積極的に環境保全活動に取り組んでいます。

●● 包装材の削減

京王百貨店

京王百貨店は、お客さまのご要望を確認したうえで、包装の簡略化(スマートラッピング)や手提げ袋の削減などを推進しています。また2006年10月より、繰り返しご使用いただけるようにオリジナルマイバッグの販売を行い、2007年10月からは当社の包装紙と同じ鳩をモチーフにした新柄をご用意しました。オリジナルマイバッグの収益は、日本山岳会自然保護委員会「高尾の森づくりの会」に寄付しています。



オリジナルマイバッグ

京王ストア

京王ストアは、エコバッグを販売し、お客さまにマイバッグで持参の呼びかけを行っています。また、レジ袋不要とお申し出いただいたお客さまのご協力に感謝し、グリーンカード(スタンプカード)を発行しています。スタンプが貯まると、京王ストアのお買い物券としてご利用いただけます。

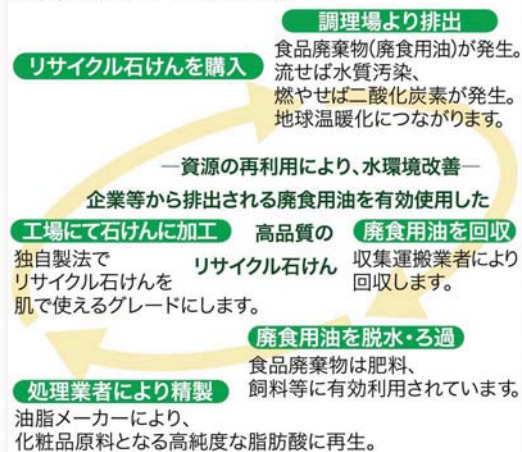
●● 廃食用油のリサイクル

京王グループ8社

京王グループ8社[※]は、レストランなどで使用した廃食用油を、石けんや家畜の飼料原料にリサイクルしています。2009年度の総排出量は255,758kgで、天ぷら店(座席数30)約761軒の年間排出量分の廃食用油をリサイクルした計算になります。

※京王電鉄、京王プラザホテル、レストラン京王、京王レクリエーション、京王リテールサービス、京王百貨店、京王ストア、京王設備サービス

廃食用油リサイクルシステム



●● エネルギーの「見える化」と打ち水

京王プラザホテル

京王プラザホテルでは、厨房に積算計を設置し、水・電気・ガスの使用量の数値をグラフ化して「見える化」を行っています。いつ、どれだけ使用しているか、どれだけ無駄が発生しているかを把握することで、職場の環境意識が高まりました。

また、新宿企業ボランティア連絡会の主催で、2006年から実施されている「打ち水会」にも参加しています。2010年8月4日の夕方、京王プラザホテル前の歩道で実施された打ち水会に参加するとともに、植栽用の井戸水を提供しました。打ち水は、蒸発する際に地表の熱を奪うことで周囲の気温を低下させる効果があり、最大で4℃地表温度を低下させることができました。



打ち水会の様子

コミュニケーションを通じて、
社会との信頼関係づくりに
つなげています。

京王グループは、持続可能な社会づくりに向けて、積極的に活動を推進するとともに、情報発信を行うことも重要だと考えています。京王グループの社会・環境に対する活動や考え方を、お客さまをはじめとする様々なステークホルダーにお伝えし、コミュニケーションを活性化することで、社会から信頼される存在を目指しています。

●● 社会・環境ポスター

2008年4月より、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。2009年度は、環境をテーマに「高尾の森 親子森林体験スクール」、社会貢献につながる「京王ピンクリボンキャンペーン」な

ど、毎月異なるテーマで京王グループの活動をピックアップし、駅の「京王PRボード」に掲示しました。今後も、積極的に京王グループのCSR活動をアピールしていきます。

あなたとつくる 優しい社会

2009年度
キャッチフレーズ

01 京王ウインターニーストーナメント

うれしい汗も、くやしい汗も、
きっと明日につながっていく。

あなたとつくる優しい社会

02 春休み「親子見学会」

大切なのちを運ぶ電車のことを
たくさんの人に知ってほしい・・・

あなたとつくる優しい社会

03 京王キッズクラブ

子どもたちを、「安心」と「安全」と
「愛情」で包みたい。

あなたとつくる優しい社会

04 京王シニアスタッフ

いっしょに働こう、
いっしょに暮らそう、
そして、いっしょに歩もう。

あなたとつくる優しい社会

05 コミュニティバス

あの街で、この街で、
毎日のくらしの足を、支えています。

あなたとつくる優しい社会

06 高尾山峰中修行体験会

滝に打たれ、座禅を組み、
自分の心と向き合いました。

あなたとつくる優しい社会

07 京王ピンクリボンキャンペーン

乳がん検診の
大切さを広げたい。

あなたとつくる優しい社会

08 京王キッズおしごと塾

働くて、どんなこと？
小学生のための
職業体験プログラム。

あなたとつくる優しい社会

09 京王音楽隊～チャリティコンサート～

音楽は、人と人を優しく結びます。

あなたとつくる優しい社会

10 京王グリーンサービスフェアトレード

たとえば、バラを買うことがケニアの
人々の生活向上につながっています。

あなたとつくる優しい社会

11 高尾の森 親子森林体験スクール

森は生きている！
森の学校には、
驚きと感動と発見が
いっぱいです。

あなたとつくる優しい社会

京王クリーンキャンペーンの募集

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に、多くの方にご参加いただくため、駅のポスター、京王ホームページ、京王ニュースで参加者を募集しています。



京王クリーンキャンペーン2009秋のポスター

高尾の森 親子森林体験スクールの募集

日本山岳会「高尾の森づくりの会」との共催で、森林作業や自然観察などを通じて自然の大切さを学ぶ「高尾の森 親子森林体験スクール」を春と秋に開催しています。より多くの方にご案内できるよう、京王ホームページや京王ニュースでお知らせしています。



高尾の森 親子森林体験スクール第4期募集チラシ

2009年度に開始した社会貢献活動

ペットボトルのキャップ回収によるワクチン購入支援

当社本社ビルでは、ペットボトルのキャップを回収し、NPO法人「エコキャップ推進協会」に届けています。

2009年12月から約半年間で58,000個のキャップを回収し、発展途上国の子どもたち72名分のポリオワクチン購入に充てられました。



回収されたペットボトルのキャップ



ペットボトルキャップアートで回収の呼びかけ

広報部 企画宣伝担当課長
駒寄健夫

京王グループでは「京王クリーンキャンペーン」や「高尾の森 親子森林体験スクール」等、自然の大切さを感じながら環境保全活動に取り組んでおります。これらグループの社会・環境に関する活動は駅ポスター等を通じて皆様にご報告させていただき、環境活動にご理解・ご協力いただくとともに、次世代にも環境にやさしい心をつなげていきたいと考えております。



2009年度は、143億円の環境投資・費用を行使しました。

当社は環境負荷の削減を目指し、従来から車両や駅などの省エネルギー化、廃棄物のリサイクルなどに取り組んできました。さらに2004年度には、環境投資・費用によって得られた効果を定量的に把

握・公表するために環境会計を導入しました。

2009年度は、VVVF車両の導入による省エネルギー化推進や連続立体交差による踏切の解消などに約143億円の環境保全投資・費用を行使しました。

2009年度の環境保全コスト(投資・費用額)

単位:百万円(百万円未満切捨)

内容	主な取り組み	具体的内容	投資	費用
(1)事業エリア内コスト			11,732	2,358
① 公害防止コスト	●騒音振動防止 ●大気汚染防止 ●水質汚濁防止	◎連続立体交差化 ◎車両新造 ◎草刈 ◎アスベスト処理費 ◎水性塗料 ◎PCB機器保管庫新設 ◎変圧器PCB含有検査	5,565	798
② 地球環境保全コスト	●省エネルギー化 ●モーダルシフト ●オゾン層破壊防止	◎車両新造 ◎VVVF化 ◎駅空調機省エネルギー対策 ◎ビル空調のインバーター化 ◎エレベーター・エスカレーター新設 ◎車両新造 ◎冷凍機点検 ◎車両冷房機更新	6,162	164
③ 資源循環コスト	●廃棄物処理・処分 ●廃棄物減量 ●廃棄物リサイクル	◎駅清掃費 ◎廃車車両解体撤去費 ◎ICカード移行費用 ◎座面シート交換 ◎リサイクルトイレトイペーパー購入	5	1,396
(2)管理活動コスト			64	121
	●景観保持 ●自然保護・緑化 ●教育・啓発	◎法面改修 ◎植栽管理 ◎樹木剪定 ◎PRポスターの提出 ◎環境報告書制作 ◎サービス介助士受験 ◎社内教育		
(3)社会活動コスト			0	4
	●自然保護・緑化 ●環境保全の寄付 ●社会的取り組み	◎「京王クリーンキャンペーン」実施 ◎各種寄付 ◎「環境を学ぶエコキャンプ」実施		
合計			11,798	2,484
コスト総計			14,282	

[対象期間]

2009年4月1日～2010年3月31日

[対象範囲]

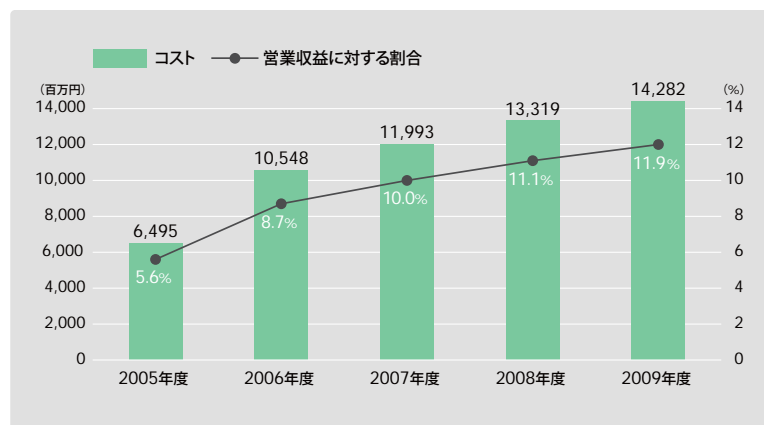
京王電鉄株式会社の鉄道事業部門、開発事業部門、一般管理部門で発生した環境保全コストを対象としています。

(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



本報告書は、当社にとって6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年度より、外部有識者の意見をいただいています。

地域社会とともに発展する企業としての 取り組みに期待

地球環境問題、とりわけ二酸化炭素(CO₂)の排出抑制の観点から、改めて鉄道の役割が見直されています。最近、目的地までの経路をインターネット等で検索すると、料金や必要とする時間に加え、1人あたりのCO₂排出量までもが示され、料金よりもCO₂排出量でもって経路を決めている人もいます。

あたり前のようですが、電車は線路の上を走ることから、一度路線が決まると、世代を超えて長い間、その上を走り続けることとなります。それゆえ、鉄道は我々の毎日の生活には欠かせない大切な要素となっているのですが、駅および周辺のグループ企業の活動も含め、電車を動かし、その機能を維持するために、ハード・ソフトの両面からの様々な工夫がなされているということを想うことはなかなか無いのではないのでしょうか。

今年度の報告書を拝見させていただいて印象深かったのは、信頼のトップブランドを目指す企業であることを具体的に実感させるように、「安全」に関する記載ページが詳細な説明とともに充実しているということです。普段あまり気にせず電車を利用できるというその舞台裏に、多くの安全確保へ向けた取り組みがあるということがこの報告書を通じて理解できます。

安全性の追求に終りはありません。現状を踏まえ、常に改善を繰り返し、100%の安全実現に挑戦していくことのみであり、その結果として、我々は不安もなく快適に毎日の移動手段の一つとして利

用できる、あるいは、沿線に形作られた社会の中であたり前のごとく日常生活を送れるようになるということです。

VVVFインバータ制御といった、大きく節電が可能となる車両の導入が9割以上となったようですが、その上で、CO₂の削減とともにエネルギーの消費(1車両1キロ走行あたりの消費電力量)を2014年までに30%(1990年度比)まで削減していこうとする目標設定は、環境保全への取り組みの決意の表れでもあり、大変評価されることと思います。是非、目標達成を期待したいと思います。

また、京王沿線の街づくりとして、子育て支援事業の展開、生活サポートサービスなど沿線の活性化に積極的に取り組んでいることは非常に評価でき、今後も継続していくことが望まれます。

さらに、西には高尾山をはじめとする緑豊かな地域があることから、ユニークな鉄道事業者としての「生物多様性行動指針」を新たに制定されたことは、都心とのつながりがあることを考えれば、沿線の地域社会を中心とした環境保全活動を広く社会に発信する基盤づくりにつながるものとして、大きく期待されます。

こうした取り組みは、地域とともに多くの世代を超えて発展する企業としての大切な役割になります。安全と安心は全ての基礎になります。それが確保されてこそ環境保全や地域の活性化などを考えられるようになるのではないのでしょうか。明るい未来に向けて、持続可能な地域社会づくりのための京王グループの今後の取り組みに大いに期待したいと思います。

2010年9月
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



(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175万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

東京都多摩市関戸一丁目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2010年9月