

安全・社会・環境報告書 2011 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 2007 CSR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年度からは、この2つを1冊にまとめ、「安全・社会・環境報告書 2008 CSRレポート」として発行しています。

今回の「安全・社会・環境報告書 2011 CSR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ました。また「東日本大震災からの復旧および支援活動」、継続して取り組んでいる「地球温暖化防止に向けた京王グループの取り組み」、および2010年度より取り組みを強化している「生物多様性の保全と啓発活動」については、特集記事で詳細な報告をしています。

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2010年度（2010年4月1日～2011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2006年度～2010年度のデータです。
- ◎活動事例は、一部2010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	
東日本大震災からの復旧および支援活動	6
地球温暖化防止に向けた京王グループの取り組み	8
生物多様性の保全と啓発活動	10
京王グループのCSR	12
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	17
●安全に関する基本的な方針	
●安全重点施策	
安全管理体制と安全管理方法	20
●安全管理体制	
●安全管理方法	
輸送の安全の実態	22
●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	26
●安全教育の実施	
●運転保安の向上	
●訓練の実施	
●安全講演会の実施	
お客さまとの連携	36
●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	38
社会性報告	
お客さまとともに①	40
お客さまとともに②	42
お客さまとともに③	44
株主さまとともに	45
社員とともに	46
地域社会とともに	48
協力会社・行政とともに	50
環境報告	
環境マネジメント	52
2014年度までの中期環境目標	54
環境負荷の把握	55
京王電鉄の活動事例	56
2010年度の活動実績と2011年度の環境目標	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	63
環境会計	64
本報告書に関する専門家の意見	65

会社概要

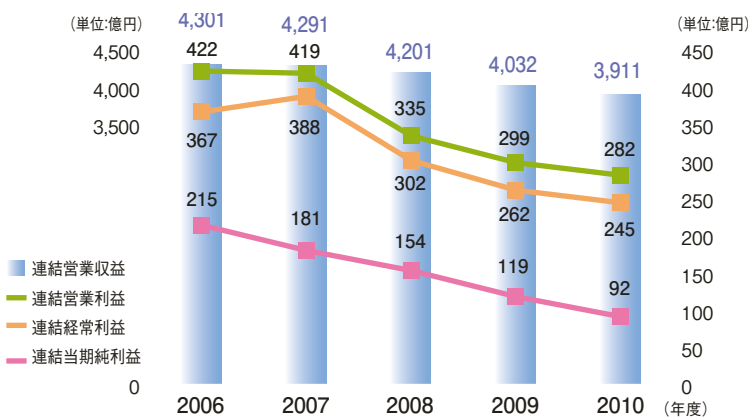
社名	京王電鉄株式会社
会社設立	1948年6月1日
本社所在地	〒206-8502 東京都多摩市関戸一丁目9番地1 (登記上の本店所在地 〒160-0022 東京都新宿区新宿三丁目1番24号)
資本金	590億23百万円
従業員数	2,386名(2011年3月31日現在)
営業内容	<p>[鉄道事業]</p> <p>路線 京王線、高尾線、相模原線、競馬場線、動物園線、井の頭線</p> <p>駅数 69駅</p> <p>営業キロ 84.7km</p> <p>輸送人員 年間6億2,543万人(2010年度実績)</p> <p>車両数 859両 (貨車5両および総合高速検測車1両を含む)</p> <p>[開発事業(土地、建物の賃貸業・販売業など)]</p> <p>新規賃貸資産の開発 賃貸資産の管理・営業 ショッピングセンターの管理・運営 住宅地等の販売</p>
グループ会社数	全43社

京王グループ会社一覧

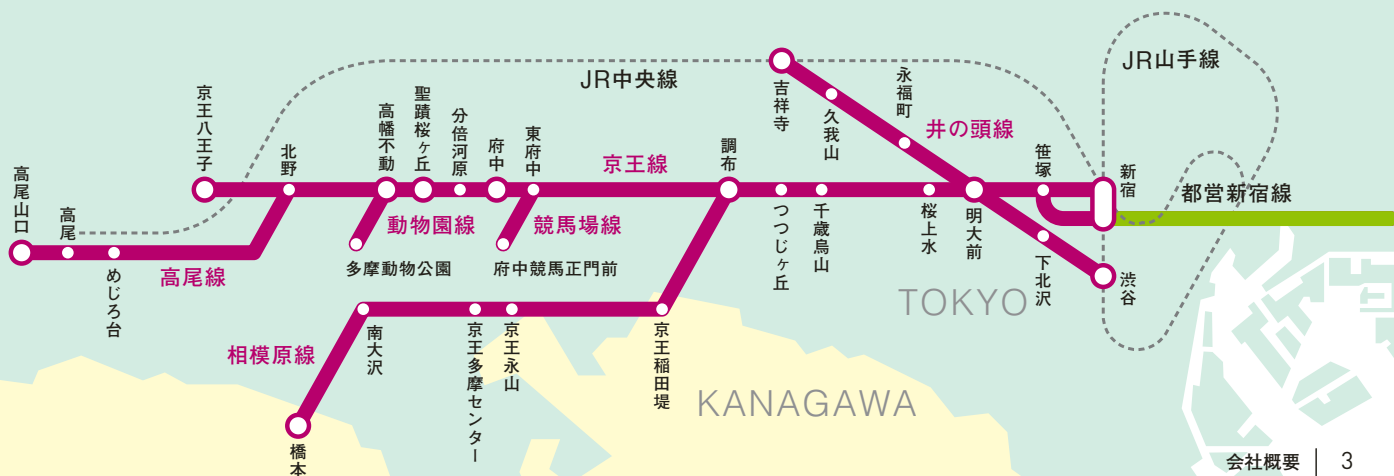
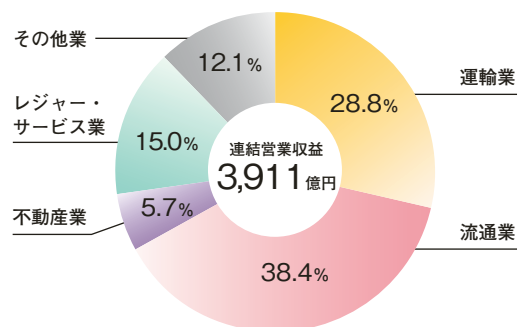
<p>運輸業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王電鉄(鉄道) ●京王電鉄バスグループ <ul style="list-style-type: none"> 京王電鉄バス 京王バス東 京王バス中央 京王バス南 京王バス小金井 ●西東京バス ●京王自動車 ●京王運輸 ●御岳登山鉄道* 	<p>不動産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王電鉄(開発) ●京王不動産 ●京王地下駐車場 <p>レジャー・サービス業</p> <ul style="list-style-type: none"> ●京王プラザホテル ●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*
<p>流通業</p> <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 ●京王商事* ●エリート* ●京王友の会* 	<p>その他業</p> <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 ●京王ウェルシィステージ ●新東京エリート*

※ 印は持分法適用会社です。なお、事業セグメント分類上、京王電鉄が重複して含まれています。(2011年9月末現在)

連結業績の推移



連結営業収益の構成比率



「信頼のトップブランド」を目指し、鉄道の安全性向上と

はじめに、この度の東日本大震災により被災された皆さまには、心からお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復興をお祈り申し上げます。京王グループでは、義援金の寄付、救援物資の提供、被災地復興イベントなど被害に遭われた方々への支援および被災地の復興に役立てていただくための支援を行いました。

鉄道部門では総力をあげて運行の再開・確保に取り組み、終夜にわたり運行し、バス部門と連携して、社会的使命を果たしました。

大震災により、京王沿線においても生活環境に大きな影響が生じましたが、私たちは沿線基盤の一翼を担うという使命感を持って、今後もグループ一丸となってその役割を果たしてまいります。

運輸安全マネジメントを着実に実施し、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。

鉄道事業では、昨年設置した安全推進部を中心に、さらなる安全文化構築に向け、運輸安全マネジメントを推進し、事業に携る者全員が、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。

一方ハード面ではATCシステム（自動列車制御装置）の全線整備を進め、相模原線に引き続き本年中に京王線、2012年度には井の頭線を切り替えます。

また、高架橋などの耐震補強工事、新宿駅においてホームドアの設置工事に着手するなど、安全対策の強化を進めてまいります。

さらに、東京都や調布市と協議しながら調布駅付近連続立体交差事業を進めてまいります。また笹塚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、都市計画手続や環境影響評価などを進めてまいります。

京王グループ全体で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推進してまいります。

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活動に取り組んでおります。

京王電鉄株式会社 取締役社長

永田正

環境に配慮した事業活動を推進します。



2011年4月、高尾の森「第11回 植樹祭」

東日本大震災後、政府による電力使用制限要請については、企業グループとして、義務付けの有無にかかわらずすべての事業所において取り組み、節電を推進しております。

鉄道やバスは、自家用車と比べて消費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、2010年度には大手民鉄16社中トップとなる96%を達成しております。駅施設では、太陽光発電システム、省電力型駅案内板、節水機能を備えた施設など積極的に導入してまいります。

今後も交通事業者の社会的責任として、限られた資源の有効活用や太陽光発電システム導入など自然エネルギーを利用した省エネルギー活動を一層進め、「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として使用エネルギーの高効率化推進でのCO₂排出量削減施策を実施しております。新規建物や既設建物の設備更新において、高効率空調の導入、照明LED化、太陽光発電をはじめとした自然エネルギーの使用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社が取得しています。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ているほか、ISO14001の規格に準じて環境省が策定したガイドラインであるエコアクション21に則した活動などグループ全体で環境マネジメントを継続的に運営しています。

環境教育活動として身近に自然と触れ合える「高尾の森親子体験スクール」の実施、子どもから大人まで利用できる「高尾の森わくわくビレッジ」で自然環境体験プログラムを展開しており、これらの中で、自然の大切さや資源の大切さを伝えております。

また、2010年には、鉄道会社として初めて「生物多様性行動指針」を制定し、自然と共生する社会に向けて、環境に配慮した事業活動を推進することを宣言いたしました。今年度も、高尾山・多摩川での「京王クリーンキャンペーン」の実施、「高尾の森わくわくビレッジ」での年間を通じた動植物の生態系調査・把握や、沿線の緑化などに取り組みます。

今後も京王グループ全体で、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。

「信頼のトップブランド」として、 住みやすい沿線づくりに貢献します。

鉄道事業における「さらなる安全性の向上」を進めるとともに、将来に向けた住みやすい沿線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）と考えております。

鉄道は安全・安心な社会インフラとして、地域社会の機能を担っております。災害などの発生時に早期の事業復旧を果たすことは、当社の社会的使命でもあります。当社では、リスクマネジメント体制を構築し、リスクに備えた事業継続計画（BCP）にもとづく定期的な訓練とマニュアルの策定・強化に取り組んでおります。

京王グループでは、沿線価値向上を掲げ、「住んでもらえる、選んでもらえる沿線づくり」に取り組んでまいりました。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、子育てサポートや生活サポートを行っております。子育てサポートでは、東京都認証保育所「京王キッズプラッツ」を運営し、小学生の保護者ニーズに応えたサービスを実施する民間学童保育施設「京王ジュニアプラッツ」を開業いたしました。生活サポートでは、住まい・家事・買物・セキュリティまで生活全般をサポートする「京王ほっとネットワーク」を沿線全域で展開しております。また2012年には、シニア層に安心で快適なライフステージを提供する「シニアレジデンス」を開業いたします。

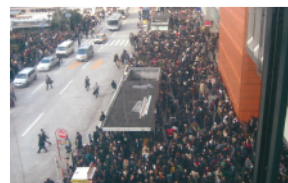
京王グループでは社会貢献活動として、毎年高尾山と多摩川で大勢の方に参加いただいております「京王クリーンキャンペーン」をはじめ、チャリティコンサート「京王音楽祭」、高尾の森での植林活動支援、子どもたちが京王グループの実際の仕事を楽しく学べる体験プログラム「京王キッズおしごと隊」などを、継続的に実施しております。

今回で7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・環境についての考え方や取り組みについて、イラストを交えながら、具体的に紹介させていただきました。

本報告書を多くの方にご高覧いただき、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。

鉄道の早期復旧、特産品販売など、グループ丸となった取り組み。

京王グループは、震災当日には、鉄道の早期運転再開やバスの終車延長を行うとともに、京王百貨店や京王プラザホテルでは帰宅困難なお客さまを受け入れるなど、それぞれの企業使命や業態に応じた活動を展開しました。また、チャリティイベントや被災地の特産品販売など、被災地の復興に向けた活動も行っています。



地震発生後の新宿駅西口の様子

3月11日～12日：交通インフラ復旧などの取り組み

東日本大震災当日、お客さまの帰宅手段を確保するため、京王線・井の頭線では安全確認の後、終夜運転を実施し、路線バスでも運行時間の延長を行いました。また、京王プラザホテル（新宿・多摩・八王子）では約2,000名の帰宅困難なお客さまに対し、宴会場等の施設を開放したほか、京王百貨店新宿店で

も翌日まで店内を開放するとともに、飲料や食料の提供を行い、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターでは、閉店とともに滞留されているお客さまの一時避難場所として、B館2階センターコートを開放し、鉄道の運行再開までご休憩いただきました。

京王電鉄・バス



終夜運転を行うとともに、バスとの連携を図る

地震発生直後、徒歩による全線および各基地内の点検を開始するとともに、本社鉄道事業本部内に災害対策本部を設置しました。22時10分には京王線・井の頭線で全列車運転を再開し、30～40分間隔で終夜運転を実施しました。

京王線・井の頭線の終夜運転に対応して、京王電鉄バスは主要路線で終車の延長を行いました。

西東京バスでも京王線の運転再開を受け終車を4時40分まで延長しました。



運転再開後の渋谷駅

京王百貨店 新宿店



鉄道の運行停止を受け、帰宅困難者の方々に店内を開放

閉店とともに、「鉄道の運転が再開するまで店内でお待ちいただけます」旨のご案内をしました。深夜も滞留されているお客さま約400名にはパンを配布。翌朝、全てのお客さまが帰宅されました。



店内カメラの映像より

京王プラザホテル（新宿）



鉄道の運行停止を受け、帰宅困難者の方々に宴会場とロビーラウンジを開放

地震発生直後には、地震発生のご案内と注意を館内放送（5ヵ国語）で行い、17時30分にはホームページに滞在中のお客さまの安否情報を掲示しました。また、帰宅困難な方々のために、3つの宴会場とロビーラウンジ2ヵ所を開放し、約1,600名の方に、スタッフが水とお茶を提供しました。

ショッピングセンター



京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンター震災当日の対応

閉店とともに、滞留されているお客さまの一時避難場所として、B館2階センターコートを開放し、鉄道の運行再開までご休憩いただきました。鉄道の運行再開の後、0時までに全てのお客さまが帰宅されました。

3月13日以降：輸送の確保や被災地支援などの取り組み

震災後は、計画停電の実施や物流の停滞などの事業制約があるなかで、鉄道および路線バスでは輸送の確保に尽力するとともに、高速バスでは新宿と仙台を結ぶ路線を早期に再開させ首都圏と被災地の交通手段の確保に努めました。また、京王グループ各社および社員一同による災害義援金の寄付や毛布・簡

易トイレなどの救援物資を運搬・提供しました。このほか、京王ストアなど食品や生活必需品を扱う店舗では、早期に営業を再開させ可能な限りの営業に努めたほか、被災地の復興に役立てていただくため、チャリティイベントの開催や東北地方の特産品販売などグループ一丸となって被災地の支援を行いました。



仙台行き高速バス



毛布・トイレなど救援物資の積みおろし



被災地復興支援物産展



Mr.マリックさんとの被災地復興イベントに、カレーを提供

今後の取り組み

京王電鉄では首都直下地震等が発生した場合でも公共輸送を確保するため、「大規模災害に関する事業継続基本方針」に則った「事業継続計画（BCP）」を策定し、事故発生に備えた訓練を実施しております。東日本大震災では、早期に危機管理本部を立ち上げ情報収集を行ったことで、お客さまへの様々な対応

を的確に行うことができました。今回の経験を踏まえさらなる災害に対する強化を行います。



危機管理本部

お客さまからの声

京王グループ各社の対応について、様々な方からお褒めの言葉をいただきました。

京王電鉄

「夜中1時を過ぎていたのに、京王線新宿駅は非常に混んでいました。しかし社員の方がきちんと対応し、順序良く整理していたので、混乱もせず安全に乗車できました。」

「甲州街道を徒歩で帰宅していたところ、京王電鉄の社員が、わざわざ甲州街道まで出て来て、運転再開のアナウンスをしていました。おかげで、電車に乗って早く帰宅することができました。」

京王電鉄バスグループ

「府中駅では大勢の社員の方が案内に出てくださいっていて、経路を親身に考えてくださり、不安な中、大変勇気づけられました。乗務員さんも一人ひとり丁寧にやさしく対応してください、本当にありがたかったです。」

京王百貨店新宿店

「店内で大変良くしていただき、夜の12時過ぎまで居させていただきました。電車が動き出して帰ろうとすると、親切・丁寧に社員通用口まで送っていただきました。」

京王プラザホテル（新宿）

「宿泊客でない私に一晚身を落ち着かせる暖かい場所とお茶や水を提供して下さってありがとうございました。従業員の方々はお疲れだったでしょうに、礼儀正しくしっかりと、やはりさすがと思いました。」

「お客さまの安全を第一に、防災対策を推進します」



総務部
災害対策室課長
宮島 勉

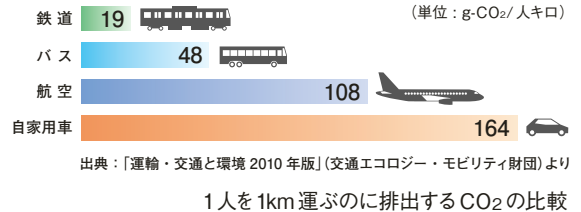
当社では2008年に「大規模災害に関する事業継続基本方針」を制定し、リスクマネジメント活動として「事業継続計画（BCP）」による危機管理体制を構築してきました。今後とも防災対策（初動訓練など）を行うことで、大規模災害時の初動対応に対する社員の意識向上を図るなど「お客さまの安全」を第一に取り組みを進めてまいります。

鉄道をはじめ、京王グループ一丸となって積極的なエネルギー削減を推進。

京王グループは、鉄道やバスをはじめ、ショッピングセンターやホテルなど、様々な事業における省エネルギー活動により、地球温暖化防止に貢献しております。今後も積極的な施策を展開するとともに、特に今夏は、グループ全社で、使用電力削減に取り組みました。

鉄道やバスは環境にやさしい乗り物

鉄道やバスは、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やバスにシフトしていただくことで、CO₂排出量削減が期待できます。京王グループは、鉄道やバスの安全・快適性を高めることで、より多くの方々にご利用いただけるよう努めています。



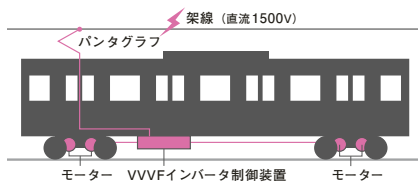
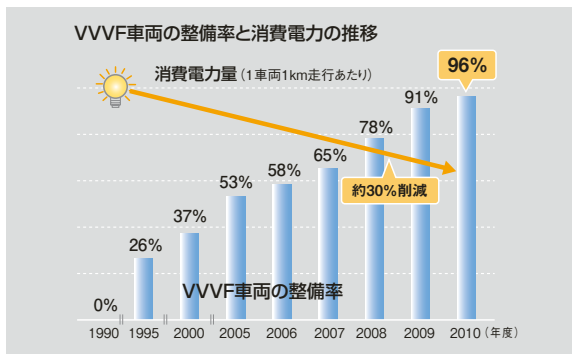
鉄道

■ 電車

電車の運行については、消費電力削減効果に優れたVVVFインバータ車両の整備率の向上などを推進しています。

VVVF車両で消費電力を30%削減

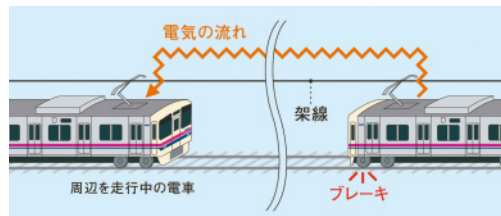
1992年にVVVFインバータ装置を搭載した鉄道車両の導入を開始し、2011年3月に整備率は96%に達しました。これにより1車両が1kmを走行する際の消費電力は、VVVF車両導入前の1990年度に比べ、約30%削減しています。



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。

電気をムダなく利用する回生ブレーキ

京王線・井の頭線の全車両に回生ブレーキを装備しています。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、発生した電力を架線に戻して他の車両が使えるようにすることにより、省エネルギーを図っています。



回生ブレーキ

環境対応型の変圧器を導入

上北沢変電所において鉄道業界初となる環境に配慮した「バーム・ヤシ脂肪酸エステル入変圧器」を導入しました。この変圧器は電車運行のための電気を供給するもので、従来の鉱油系絶縁油に代わって植物油由来の絶縁油を採用し、CO₂排出量を従来の変圧器と比べ65%削減します。



バーム・ヤシ脂肪酸エステル入変圧器

■ 駅施設

駅施設においては、省電力型案内看板などの導入に努めています。またリニューアルした永福町駅および新たにオープンした商業施設「京王リトナード永福町」では、太陽光発電システムをはじめ、施設内の温度上昇を抑える効果のある屋上庭園やドライミスト装置を設置しています。



自然光を採り込む透過式の太陽光パネル



省電力型案内看板で消費電力を60%削減



バス

CNG(圧縮天然ガス)バスの導入や供給専用ステーションの設置を進めてきました。また、デジタルタコグラフ*を利用したエコドライブの推進も図っています。

*速度とエンジン回転数を数値化し記録する装置です。



CNGバス供給専用ステーション



タクシー

ハイブリッド車や電気自動車を導入し、エネルギー削減に取り組んでいます。



電気自動車



ショッピングセンターなど

当社が所有する物件では、空調設備や照明等の省エネルギー化などに取り組んでいます。また、お客さまが床を踏むことで発電する「発電床®」を設置するなど、環境に対する意識啓発にも努めています。

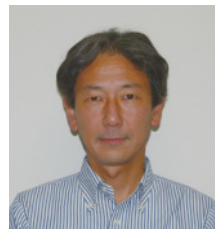


京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンター「発電床®」



京王クラウン街笹塚 LED照明の導入

「空調設備を中心に、省エネルギーを推進しました」



開発推進部
施設管理担当課長
河野 敏彦

東京都の環境確保条例によりCO₂削減義務を課されている大規模ビル8物件は、全て開発部門が管理し、主にこれらの物件に関する省エネルギー施策を進めております。物件の用途がホテル、オフィス、店舗と様々であるため、各物件に適した省エネルギー施策を採用し、テナントや各管理会社の協力を得ながら取り組んでおります。企業に対するCO₂削減や省エネルギーに対する社会的要請も高まっており、今後も積極的かつ継続的に取り組みを進めるように努めます。



百貨店、スーパーマーケットなど

京王百貨店や京王ストアなどのグループ各社では、LED照明の導入など、使用電力削減を進めています。



ベーカリー&カフェ ルバ LED照明の導入



京王百貨店 屋上ビアガーデン LED照明で消費電力を90%削減

今夏の取り組み

京王グループ全社で使用電力を削減

電気事業法による電気の使用制限(7月1日~9月9日)に対応するため、京王グループ全社で、使用電力の削減に取り組みました。具体的には、右記のような取り組みを実施しました。電車やバス、百貨店などをご利用のお客さまには、ご協力いただきありがとうございました。

- 鉄道などの運輸部門：
節電ダイヤによる運行、駅構内および車内照明の消灯、券売機の使用台数抑制など
- 大規模ビル8物件：
エレベーターの一部運休、空調設定温度の調整、照明の間引き・LED照明の導入など
- グループ各社：
店舗内照明の間引き、空調設定温度の調整など

生物多様性に富む沿線で事業を展開するグループとして、 保全と啓発を推進。

京王グループは、緑豊かな多摩地域と都心を結ぶ地域で事業を行っています。高尾山を舞台にした「高尾の森づくりの会」への支援や、「親子森林体験スクール」などの継続的な活動に加え、2010年度は、体験型学習施設「高尾の森わくわくビレッジ」での環境教育、沿線や駅ビル屋上の緑化を推進しました。今後も生物多様性の保全や啓発活動を積極的に展開していきます。

高尾の森わくわくビレッジを舞台にした活動

当社では、2010年9月に制定した「生物多様性行動指針」に基づいた取り組みの一環として沿線の自然環境把握と環境教育を推進しています。「高尾の森わくわくビレッジ」では、2010年から2011年7月にかけて秋・冬・春・夏の4回、敷地内の(財)日本生態系協会による動植物の生態系

調査を実施しました。この調査結果を今後の環境教育プログラムに役立てていきます。

当施設では、緑豊かな環境のもと、すでに体験型学習など様々な取り組みを行っています。

哺乳動物の生態調査 (アニマルハント)

周辺に生息している哺乳動物の生態を調査するイベントを開催し、雑木林でアカネズミの巣穴が多数発見されたほか、足跡を付ける仕掛けにタヌキやアライグマなどの足跡を確認することができました。



自然発見ゲーム

子どもから大人までゲームを通じて、楽しみながら身近な自然に触れ、生き物のことを学び、豊かな感性を育みます。



野生動物おにごっこ

自然界の動物たちはどのようにかわり合い、生きているのかをゲームを通じて体験的に学ぶことができます。



水質調査

生き物にとって無くてはならない大切な水ですが、水質を調べることにより身近な川や池の水環境を学ぶことができます。



「今後も、生物多様性の保全に協力していきます」

多摩動物公園 田畑直樹 園長



50年の歴史ある多摩動物公園は、京王電鉄とともに歩んできました。動物園では希少な野生動物の飼育繁殖に力を入れているばかりでなく、身近な哺乳類である、モグラやムササビ、鳥類から爬虫類、両生類、昆虫に至るまで多くの種類の飼育を手掛けています。また、園内で野鳥のカウンタを40年以上にわたり続けています。

こうした知識やノウハウは京王グループが進め

る京王沿線生物多様性の把握や保全活動に大いに役立つでしょう。そして、今後も一緒に生物多様性の保全に協力していけると確信しています。



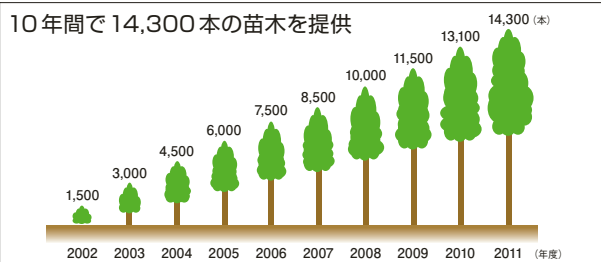
動物園線
ラッピング車両

高尾山を舞台にした活動

京王グループは、沿線地域の高尾山を舞台に、社員参加による植林活動や環境啓発活動を継続的に行っています。

高尾の森づくりの会支援

京王グループは、2002年から10年間にわたって、日本山岳会「高尾の森づくりの会」が主催する森林再生活動を支援しています。これは高尾の森（裏高尾小下沢国有林）に50年かけて75,000本の植樹を行う活動で、2011年の「第11回植樹祭」には、ヤマザクラ、ケヤキ、イロハモミジなど約1,200本の苗木を提供しました。京王グループ社員は、植樹祭への参加をはじめ、地ごしらえ、間伐、歩道整備、下草刈りなど、毎月1回の定例作業にも参加しています。



高尾の森 親子森林体験スクール 第7期開催

親子森林体験スクールは、京王グループと日本山岳会「高尾の森づくりの会」が共催する自然体験プログラムで、小学4年生～中学3年生のお子さまと保護者の方を対象にしています。2011年の第7期スクールには、40組の親子が参加し、植樹作業や水生生物・植物・昆虫観察など自然との触れ合いを通して森の大切さを学びました。



水生生物の観察



住む人と地球にやさしい井の頭線

京王グループは「Green Happiness 井の頭線」をテーマに、井の頭恩賜公園や玉川上水など緑が多い沿線地域で、暮らしやすく活気ある街づくりを進めていきます。

沿線の緑化

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



線路わきの緑化

屋上庭園「ふくにわ」

2011年3月にオープンした「京王リトナード永福町」は、地域の方の憩いの場として屋上庭園「ふくにわ」を併設しています。桜、キンカン、ユズなど季節の木々や草花が香るこの庭園は、環境省が主催する「平成22年度『みどり香るまちづくり』企画コンテスト」に入賞しました。



屋上庭園「ふくにわ」

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。

■ 京王グループとのつながり



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

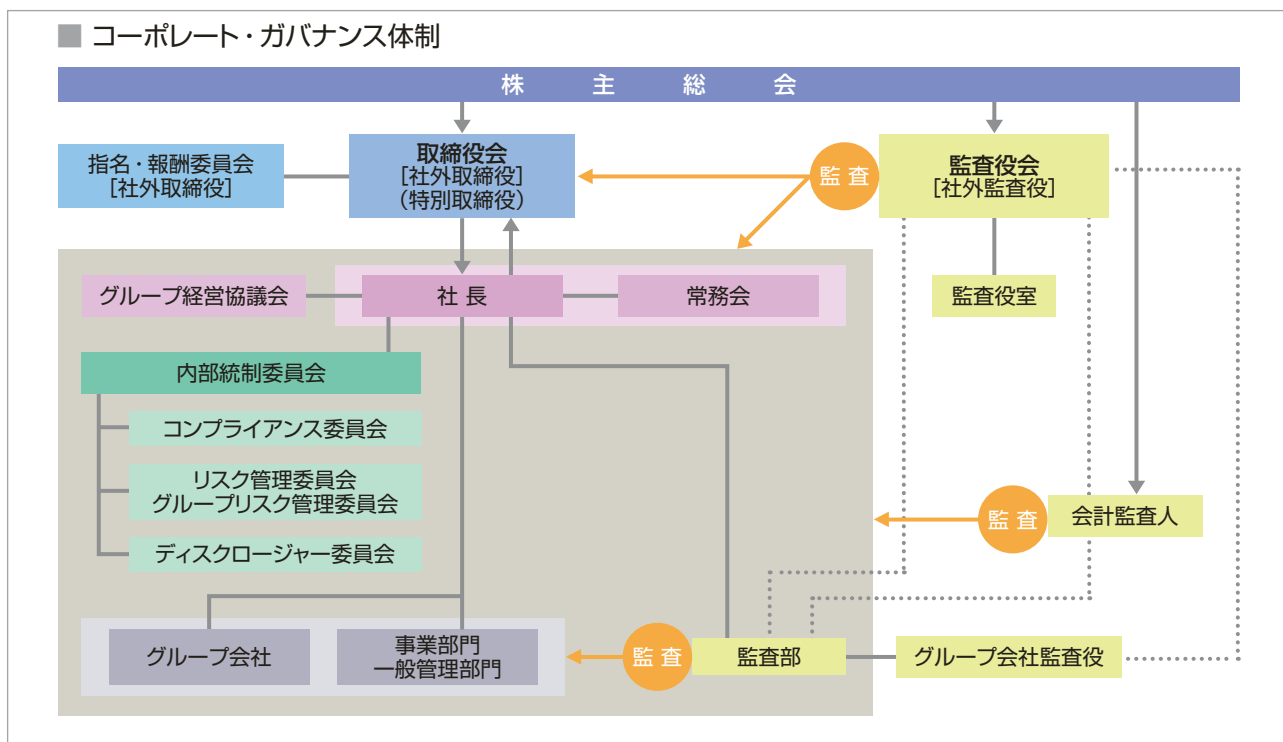
か、特別取締役を選定し、時機を捉えた迅速な意思決定を行っています。また、取締役会の諮問機関である指名・報酬委員会において役員の人事・報酬について審議し、経営の透明性向上を図るなど、ガバナンス体制の充実に努めています。さらに、グループ経営協議会、京王グループ社長会を定期的で開催し、グループガバナンス強化にも積極的に取り組んでいます。監査役会は、社外監査役3名を含む4名で構成しています。監査役は監査役会で定めた基本方針に基づき取締役の職務執行の監査を実施するほか、重要な会議での意見陳述などを行います。

内部統制システムの強化

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」と考えています。

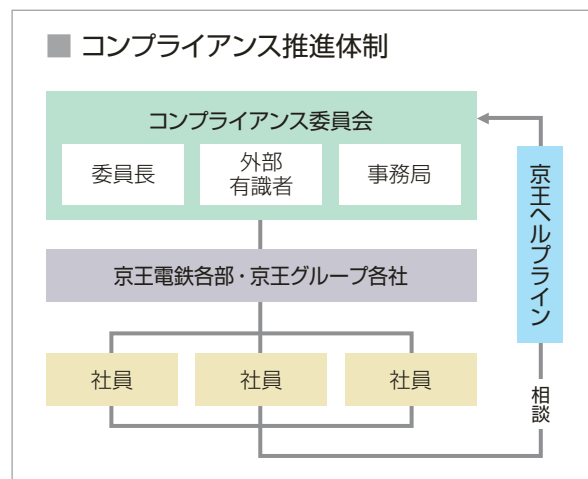
コンプライアンスに取り組むことにより、不祥事の起きにくい風土をつくり、誠実な企業としてお客さまや社会から一層の信頼を獲得したいと考えています。

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。



ヘルプラインの運営

業務に関するコンプライアンス上の疑問を抱いている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、社外窓口：弁護士事務所）を設けています。このヘルプラインは、グループ全社員はもとより、京王グループのお取引先企業で働く方も利用できます。またヘルプラインの周知を図るため、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。このヘルプラインの運用により、当社のコンプライアンス上の問題の早期発見と解決につなげています。

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。



京王グループ
コンプライアンスブック
(第二版)

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結果への対応

2009年度に当社の全社員を対象に実施した「コンプライアンスアンケート」の結果、明らかになった課題に対する改善策を実施し、社員のコンプライアンス意識の向上を図っています。

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。そのため各種リスクの低減および発生防止を目的とした体制を整備し、京王グループの理念である「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。

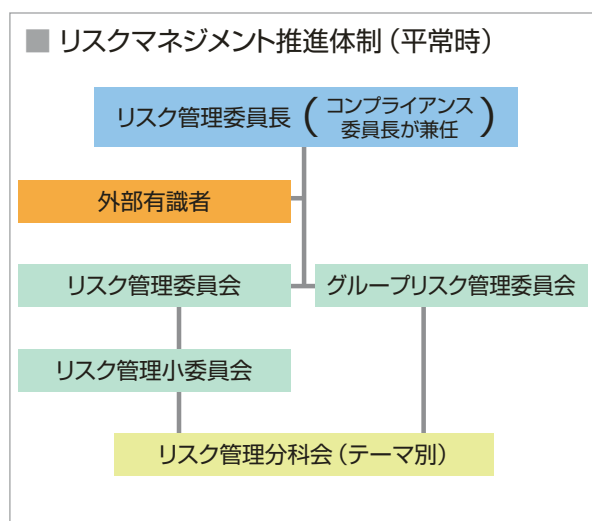
リスクマネジメントの推進

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。

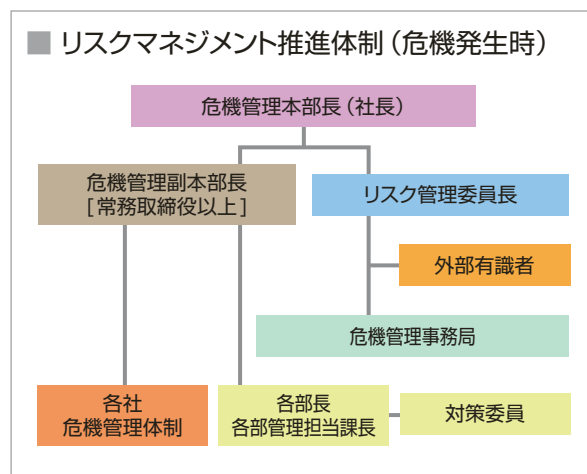
平常時の体制

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。



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。



主なリスクマネジメントの推進活動

重要リスクの抽出・低減・防止

各種リスクの発生頻度およびそのリスクが発生した場合の影響度を分析した「リスクマップ」により、優先的に対応すべきリスクを把握しています。「自然災害による支障発生への対応」「情報セキュリティ対策の強化」などをリスク対策重点項目に特定し、全社的な対応策を実施しています。

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。

2011年3月の東日本大震災の発生をうけて、より実効性の高い事業継続計画への見直しを行っています。

安全性の向上を目指して日々努力しています。

3月11日の東日本大震災により被災された皆様に心からお見舞い申し上げます。

当社の震災日の対応について、お客さまからお褒めの言葉を数多くいただきました。これからも、このお言葉を糧に安全管理規程に定めた安全方針を基に、安全管理体制の強化を図り、社員一人ひとりの安全意識を向上させてまいります。さらに、2011年度の安全目標を「ゼロからの積み重ねを継続」と定め、前年度下期からの取り組みをさらに強力に推進します。

鉄道事業における安全の確保は京王グループの基軸であり、グループ理念である「信頼のトップブランド」を実現するための最も優先すべき課題として再認識し、ヒューマンファクターを重視した運輸安全マネジメントに継続して取り組みます。

このために、トップから現業までの全員が、鉄道事業の根幹は「安全の確保」であることを再認識し、本社と現業社員のコミュニケーションをさらに充実させ、課題解決を図ることにより、安全性の向上を目指して日々努力しています。

常務取締役
鉄道事業本部長(安全統括管理者)
川杉 範秋



職場巡視で現業より報告を受ける安全統括管理者

輸送の安全確保に関する基本的な方針と安全重点施策

安全に関する基本的な方針

当社では、「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、運輸安全マネジメントを推進し、輸送の安全性向上に向けて継続的に取り組んできました。鉄道事業における安全の確保は、京王グ

ループの基軸であり、グループ理念「信頼のトップブランド」を実現するため、鉄道施設や車両および社員一人ひとりの安全意識の向上を図るため、基本的な方針を具体的に定めています。

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。

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。

安全重点施策

2010年度安全目標

2010年度の安全目標は「ゼロからの再出発」とし、また安全重点施策では安全意識のさらなる向上の施策をより詳細に変更して取り組んできました。鉄道事業において、最も優先すべき課題として、経営トップの職場巡視や教育・訓練を通じて本社と現場とのコミュニケーションを確保し、「安全第一」を基本とした安全意識のさらなる浸透を図るほか、ヒューマンエラーによる事故の発生を防ぐため、各職場で収集した事故の芽情報を集約して全社的な視野から対策を検討したり、現業職場における小集団活動などを通じた作業方法の見直しにより安全に向けた取り組みを強化してまいりました。

2010年度安全重点施策

- (1) 安全意識のさらなる向上
- (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

鉄道の安全に対するお客さまからの信頼の回復を目指し、新たに安全推進部を設立するなど「ゼロからの再出発」として各種の安全対策に取り組みました。

安全重点施策

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。

2010年度には事業区間内で計画したシールド掘進工事を全て完了するなど、これまでに躯体構築工事を全区間にわたりほぼ完了し、国領駅、布田駅、調布駅の駅舎建築工事、電気設備工事、開業設備工事など、2012年度に予定している鉄道の地下化切り替えに向けて、工事を順次実施しています。



調布駅 西側立坑

[笹塚駅以西における鉄道立体化]

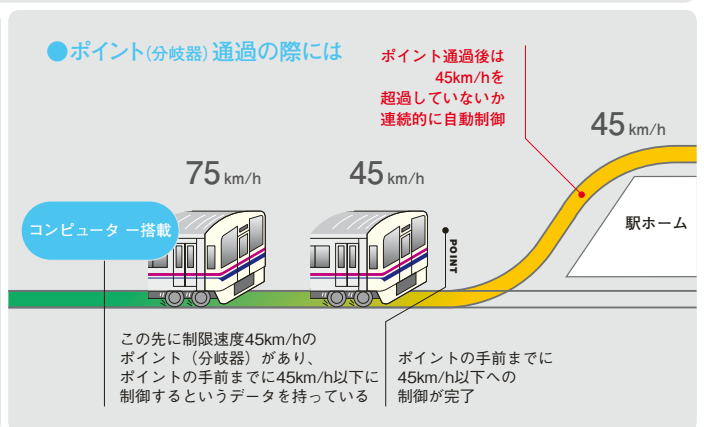
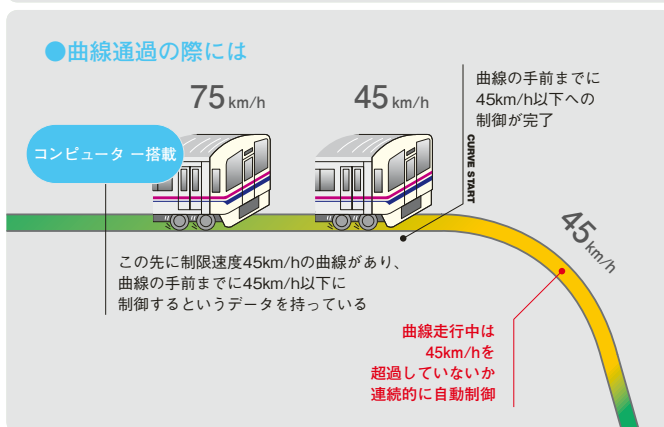
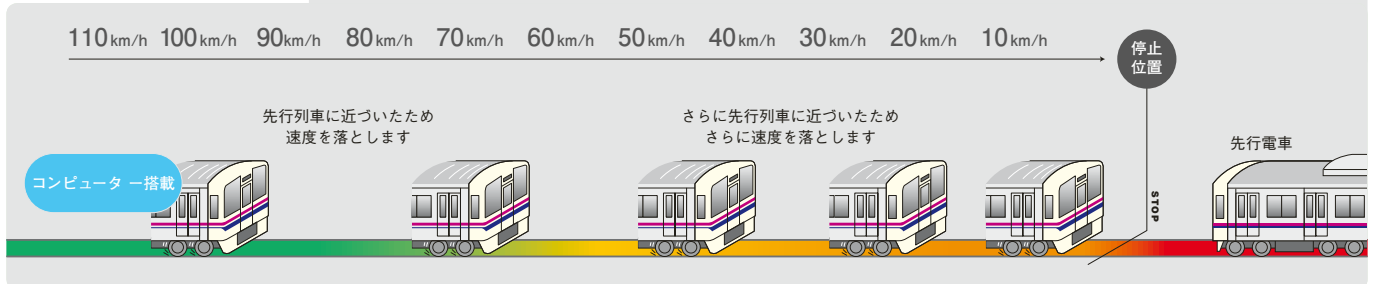
笹塚以西の鉄道立体化について、事業主体である東京都とともに、都市計画手続きや環境影響評価の手続きなどを進めています。2011年5月には、都市計画案および環境影響評価準備書の説明会を開催しました。今後も引き続き事業化に向けて、事業主体である東京都と協力しながら手続きなどを進めていきます。

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、2009年度には相模原線 (調布駅～橋本駅) で切り替えを完

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。



了して使用を開始し、2010年度は2011年の京王線での使用開始に向けて、地上装置の設置や夜間走行試験を行いました。今後も引き続き、2012年度の井の頭線での使用開始に向けて、工事を順次進めています。

車両・高架橋などの保安度向上

[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、6000系車両の代替として9000系車両を60両導入しています。

井の頭線では、ATC導入準備および運転士異常時列車停止装置の整備などのため、3000系車両の代替として1000系車両を導入しています。

[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、駅間など的高架橋柱やずい道耐震補強を引き続き行います。

災害への対応の強化

大規模災害に関する鉄道事業部門事業継続計画に基づき、地震発生時の通信手段を確保するための発電機の整備をはじめとする対策を実施しました。

(電話交換機用非常発電機を明大前電話交換所他7カ所)

2011年度安全目標



「ゼロからの積み重ねを継続」

2011年度は、2010年度下期からの取り組みをさらに強力に推進し、社員一人ひとりが、安全意識を常に持ち続け、各職場において議論を重ね、皆で創意工夫・努力することで、安全な鉄道を実現し、お客さまからの信頼と社員としての誇りをより高めることを目的としました。

2011年度安全重点施策

2010年度の安全重点施策の実績を踏まえ、2011年度は次の項目について重点的に実施いたします。

1. さらなる安全性の向上による信頼の回復

- (1) 組織体制の強化
- (2) 保安設備の強化
- (3) 人材の確保と育成

2. 故障や災害などのリスク対策の継続的实施

安全管理体制と安全管理方法

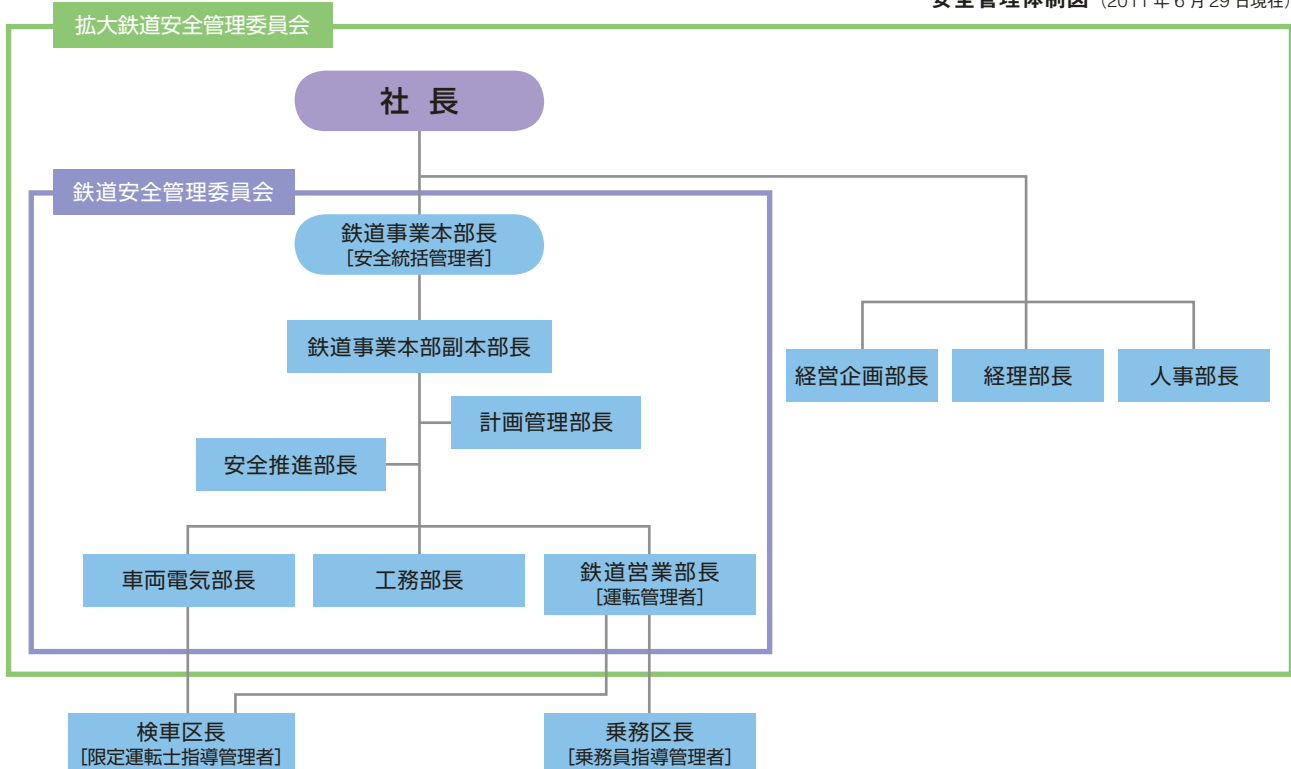
安全管理体制を確立するとともに、「鉄道事業における安全性の確保」を重要課題と位置づけ、積極的に取り組んでいます。

当社では、トップから現場の社員一人ひとりに至るまで、安全を最優先とする安全意識で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 (2011年6月29日現在)



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し、鉄道事業本部長を充てる。
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し、原則として鉄道営業部長を充てる。
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し、乗務区長を充てる。
限定運転士指導管理者	車両電気部長および運転管理者の指揮の下、限定運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
鉄道事業本部副本部長	安全統括管理者を補佐する。
計画管理部長	輸送の安全確保に必要な設備投資に関する事項、収支に関する事項および要員に関する事項を統括する。
安全推進部長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全の確保に関する体制および事故防止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、電気施設に関する事項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。

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。

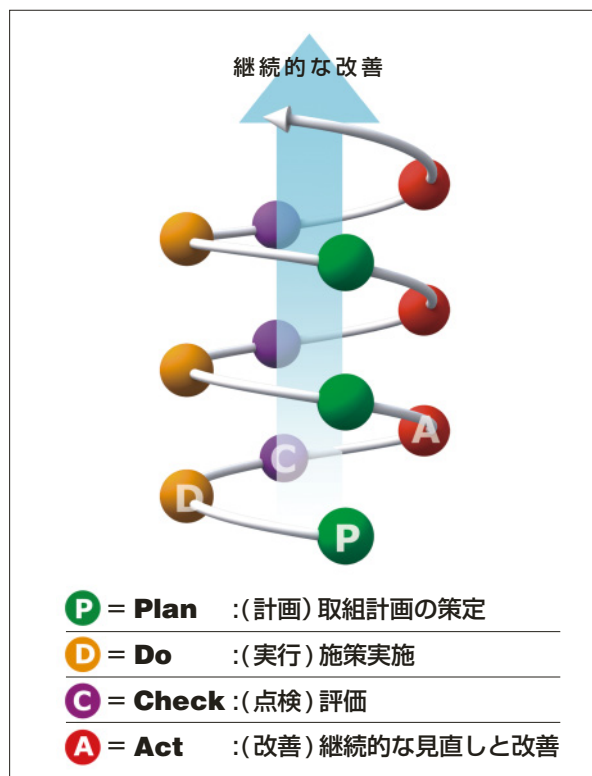
また、拡大鉄道安全管理委員会を年に2回開催し、社長出席のもと、鉄道の安全性向上のための重点施策やその他、安全管理体制全般の実施状況の評価に関する事項の検討等を行っています。

●主な検討事項

- 事故発生時の再発防止策の検討
- 事故の芽情報の検討
- 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

PDCA サイクル

鉄道安全管理委員会を中心にして、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。



「運輸安全マネジメント」PDCAサイクル図

事故の芽情報（ヒヤリハット）

「鉄道輸送に支障を及ぼすおそれのある事柄」や「事故には至っていないが事故につながる可能性があった事柄」を「ヒヤリ・ハット」情報として幅広く収集し、分析・評価を行ったうえで、鉄道安全管理委員会において報告するなど、事故を未然に防止し取り組んでいます。報告された案件について、現場にフィードバックすることで情報の共有化を図り、安全性の向上に役立てています。

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。

経営トップによる職場巡視

毎月行なわれている「安全再確認の日」や夏季の安全輸送推進運動および年末年始の安全総点検を中心に、社長を始めとする役員が現場を巡視して安全管理の状況を確認するとともに、現業職員との意見交換会を実施してコミュニケーションを図っています。



社長による職場巡視

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。

輸送の安全の実態

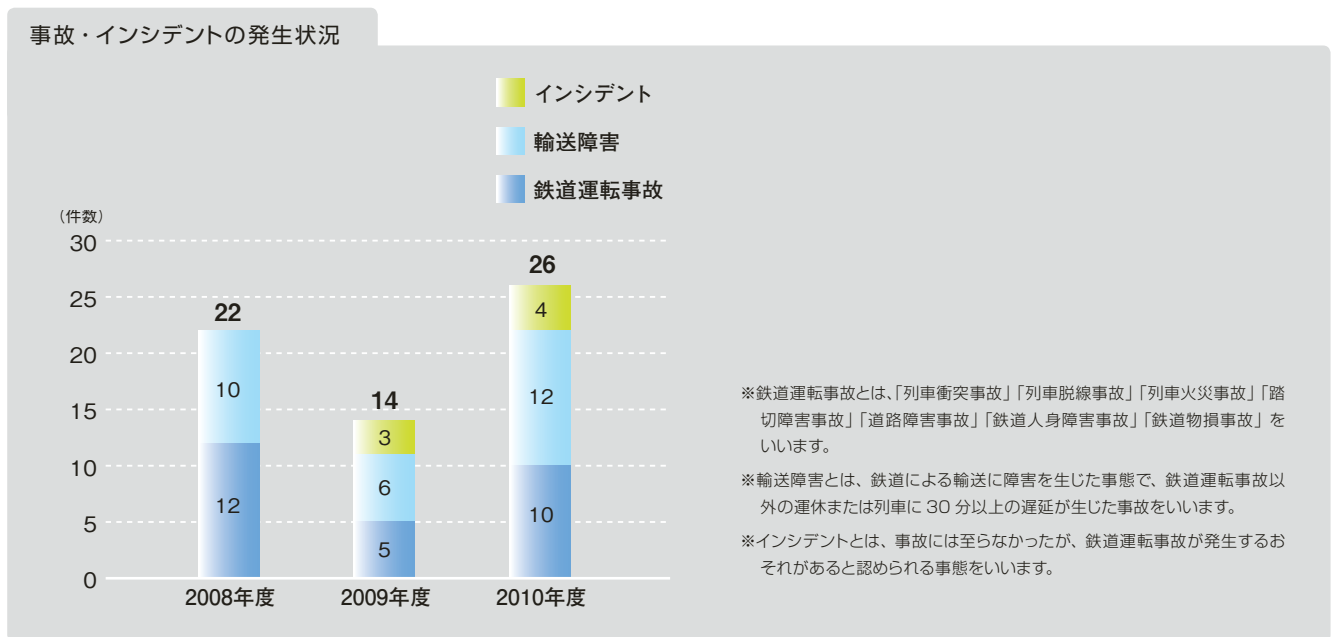
事故・インシデントの発生状況と再発防止策について報告します。

不測の事故や災害の発生時には、速やかに復旧作業を行うとともに、事故や災害の原因を調査分析し、再発防止措置を講じています。2010年度の事故等の発生状況は次のとおりです。

事故・インシデント等の発生状況と再発防止措置

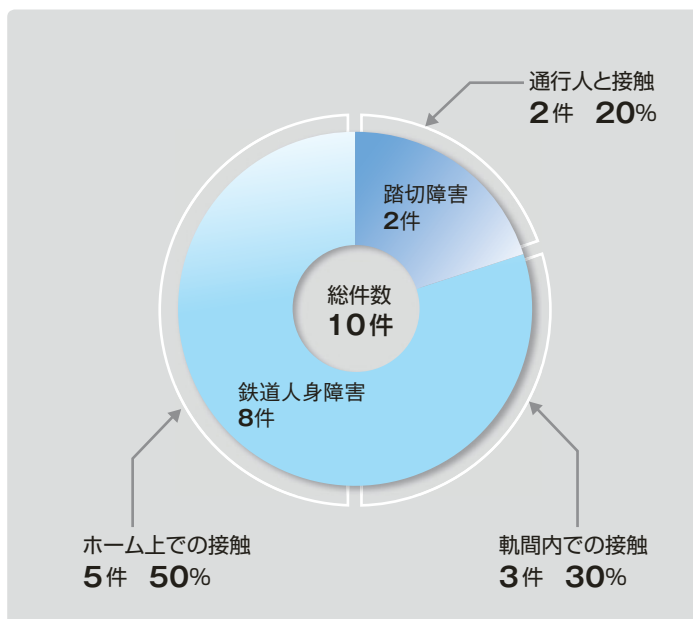
当社に責任のある鉄道運転事故はありませんでした。

2010年度は4件のインシデントが発生しました。インシデント4件は以下のとおりです。



鉄道運転事故の発生状況

2010年度は10件の鉄道運転事故が発生しました。



●踏切障害事故（2件）

- 踏切道内の歩行者が列車に接触した。（1件）
- 遮断されている踏切を直前横断しようとした歩行者が、列車に接触した。（1件）

●鉄道人身障害（8件）

- 立眩みを起こした人に接触されたお客さまが電車とホームの間に挟まれた。（1件）
- ホーム上のお客さまがふらついて列車に接触した。（4件）
- 線路内に立入っていた人が列車に接触した。（3件）

※これらの事故や障害により、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。

2010年度に発生したインシデント

1 ヒューマンエラーが原因による踏切道への進入について

- (1) **発生日時** : 2010年6月14日(月) 20時05分
- 発生場所** : 京王線 分倍河原3号踏切道
- 概況** : 高尾山口発 新宿行 各駅停車担当の運転士は、当該列車の種別を準特急だと思い込み、中河原駅にて本来停車のためにブレーキ操作すべき箇所でブレーキをかけませんでした。同駅を通過中に各駅停車であることに気づき、ブレーキをかけましたが、約280m過ぎて停車しました。その後の調査で、分倍河原3号踏切道が完全に遮断されていない状態で列車が進入したことが判明しました。
- 死傷者** : なし
- 原因** : 運転士が中河原駅の手前で、担当列車を準特急と勘違いしたことと、高幡不動駅で乗務交代時に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)の起動確認を怠ってしまったため。
- 対策** : ① 全運転士に対し事実の周知徹底を行い、列車種別を錯覚しやすい危険箇所を再徹底しました。
② 列車担当時のTNS装置の起動確認を再徹底しました。
③ 京王全線に導入を予定しているATCの誤通過防止機能により、開いている踏切道に列車が進入することがないように自動制御します。
-
- (2) **発生日時** : 2010年7月27日(火) 10時50分
- 発生場所** : 井の頭線 久我山1号踏切道
- 概況** : 富士見ヶ丘発 吉祥寺行 臨時回送列車担当の運転士は、久我山駅を通過駅と思い込み、本来停車のためにブレーキ操作すべき箇所でブレーキをかけませんでした。車掌は停まる気配が感じられなかったため、車掌非常ブレーキを操作し、同駅を約190m過ぎて停車しました。その後の調査で、久我山駅1号踏切道が完全に遮断されていない状態で列車が進入したことが判明しました。
- 死傷者** : なし
- 原因** : 運転士が回送列車は久我山駅に停まらないと認識していたことと、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)を起動させるカードを所持していなかったため。
- 対策** : ① 夏季安全輸送推進運動の実施期間を1ヶ月間延長し、社長以下の会社幹部による職場巡視や点呼の立会いを行い、安全への意識を再確認させました。
② 毎月27日を「安全再確認の日」と定め、安全統括管理者以下、本社管理職による職場巡視を行い、安全意識の継続と事実の風化防止に努めています。
③ 基本動作に「次駅停車喚呼」を追加し、列車種別・停車駅の意識付けを全乗務員に徹底しました。
④ 臨時回送列車が走行する可能性のある全区間のTNSカードを作成し、担当運転士に所持させました。

輸送の安全の実態

- (3) **発生日時** : 2010年8月6日(金) 4時53分
発生場所 : 井の頭線 久我山3号踏切道
概況 : 富士見ヶ丘発 吉祥寺行 各駅停車担当の運転士は三鷹台駅に停車中、前方の三鷹台1号踏切道の遮断桿が降下していないことを認めました。現場付近で夜間作業を行っていた係員に状況を説明し確認したところ、同踏切道の電源スイッチが「切」位置となっていました。その後の調査で、同系統の電源である久我山3号踏切道も遮断されていない状態で、列車が通過したことが判明しました。
死傷者 : なし
原因 : 作業員が夜間作業終了後に、踏切装置電源を「入」とし、踏切道の動作を確認後、誤って「切」にしてしまったため。
対策 : ① 踏切電源スイッチについては、複数で確認し操作するようにしました。
 ② 作業員全員にチェック表を持参させました。

2 システムの不具合が原因による踏切道への進入について

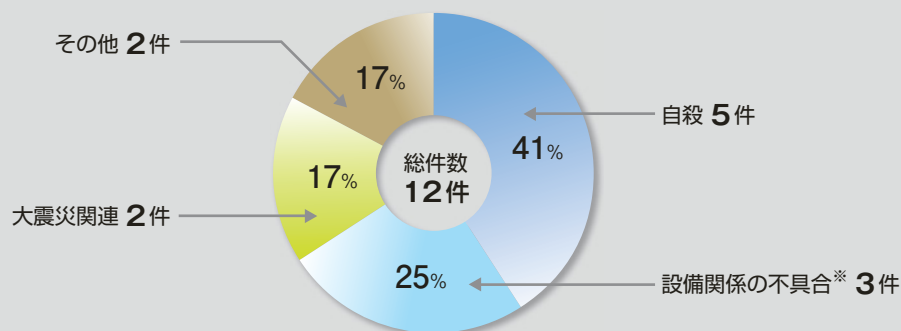
- (1) **発生日時** : 2011年3月10日(木) 10時43分
発生場所 : 京王線 飛田給11号踏切道
概況 : お客さまからの以下の申し出がありました。
 ① 飛田給11号踏切道で警報が鳴り、踏切が閉まった。
 ② 警報は鳴動していたが、直ぐに遮断桿が上昇した。
 ③ 再度遮断桿が閉まり始めたが、片方の遮断桿が閉まった時点で下り列車が通過した。これを受けて調査した結果、当該列車が通過した際には、踏切警報機は動作していましたが、遮断桿は完全に閉まりきっていないことが判明しました。
死傷者 : なし
原因 : 踏切制御装置の誤動作のため
対策 : ① 踏切制御装置のシステムユニットを新しいものと取り替えました。
 ② 故障の際の復旧手順について、メーカーを含めて再確認しました。

※ 2010CSRレポートに一部掲載されています。

輸送障害の発生状況

※ 1件はインシデントを併発

輸送障害の内訳



自然災害による列車遅延

●台風(雨・風)による影響

2010年度はありませんでした。

●降雨による影響

大雨の影響により、運転速度規制を実施した日が年間3日発生しました。

●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12日発生しました。

●地震による影響

2011年3月11日14時46分頃発生した東日本大地震の影響により、京王・井の頭全線で運転を見合わせました。安全確認後、22時10分に運転を再開し、終夜運転を行いました。

●落雷による影響

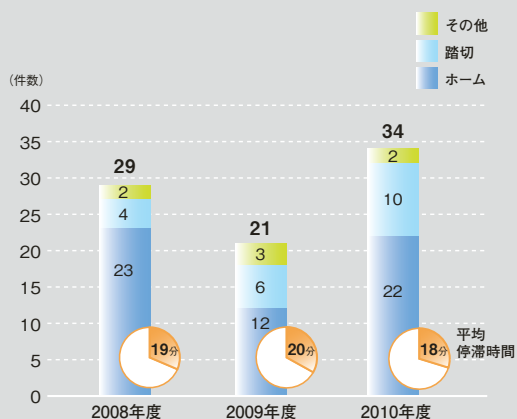
2010年6月29日に発生した落雷による瞬間停電により、一部列車に遅延が発生しました。

●降雪による影響

2011年2月11日および14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。

2010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

2010年度の人身事故発生件数は34件で、前年度より13件増加しております。

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いたしますので、ご理解をお願いいたします。

行政指導等に対する措置

2010年6月14日、京王線中河原駅および7月27日、井の頭線久我山駅にて、停車駅を大幅に過走し、完全に遮断されていない踏切道を通過する事象(インシデント)を発生させてしまいました。これらにより7月30日に国土交通省関東運輸局より警告書を受領しました。

また、2011年3月10日にも、京王線武蔵野台駅付近の踏切道で、踏切システムの不具合により、踏切遮断機が遮断を完了していない状態で列車が通過する事象を発生させてしまいました。これにより3月11日に国土交通省関東運輸局より警告書を受領しました。

お客さまや近隣にお住まいの皆様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掛けしましたことを深くお詫びいたします。

当社では、緊急安全管理体制をとり、基本動作の徹底を図るとともに、正しい作業を確実に実施する業務管理体制の整備、人材育成とモチベーション向上・管理職の実務能力向上等改善活動の活性化に取り組んでおります。さらに施設面でも、ATC導入や踏切制御装置システムの更新等、全社をあげて再発防止対策に取り組んでおります。

安全施策の内容

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。

安全教育の実施

鉄道従業員への教育

鉄道事業本部では、「鉄道従業員として、自らの知識・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いて部署・職位別の教育訓練を行っています。具体的には、実務に即した訓練など専門分野に関するものや、昇進者を中心とした部門共通の研修などを進めています。

安全推進部人材育成担当が部門全体の教育訓練を総括し、鉄道従業員のさらなる資質の向上に努めています。

鉄道教習所

鉄道教習所は国土交通大臣指定の動力車操縦者の養成所として、運転士に必要な知識・技能の教育を行っているほか、事故事例のパネルや、CAI（コンピュータ支援教育）教材の製作など、2006年度の大規模改修以降も、部門全体に活用できる教育施設の充実を図っています。

[主な設備]

●運転シュミレータ

コンピュータ・グラフィック（CG）映像を活用した運転士訓練機能および車掌訓練機能があります。昼夜、降雨などさまざまな条件が設定でき、乗務員の教育や異常時対応訓練などを行っています。



運転シュミレータ

●駅業務訓練室

実際の駅を模擬し、駅で使用している自動券売機や自動改札機などを設置しています。駅では行うことが難しい収入金の締切業務などの教育や接遇向上訓練を行っています。



駅業務訓練室

●ホーム訓練室

実際のホームを模擬し、列車非常停止ボタンや転落検知装置などの機器を設置しています。これらの機器を実際に動作させて、異常時における迅速かつ的確な対応ができるよう訓練を行っています。



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、

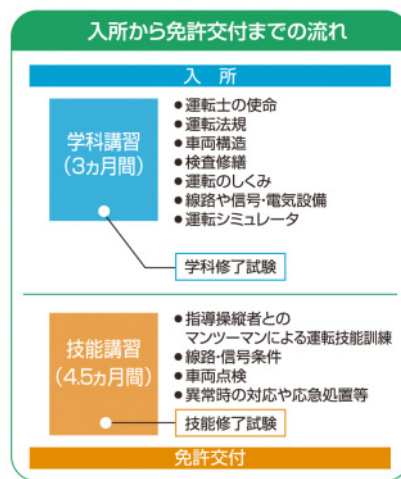
事故の悲惨さを学び、「事故を絶対に起こしてはならない」ということを鉄道従事員に深く認識させるために設けています。運転士の教習や鉄道事故事例をもとにした研修などで活用しています。



事故展示室

運転士の養成

運転士になるためには、駅係員、車掌を経験し、国土交通大臣指定の動力車操縦者の養成所である鉄道教習所で学科講習と技能講習を合わせて約8ヵ月間受け、試験に合格しなければなりません。運転士になった後も3年間のフォロー教育および監督者による定期的な添乗指導などを行い、知識・技能の維持・向上を図っています。



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。

安全施策の内容

【 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。工事の実施に当たっては作業前に毎回行う安全作業指示に加えて、当社の社員と合同で安全総合点検を実施し、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も専門教育を実施しています。

【 その他の教育 】

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。

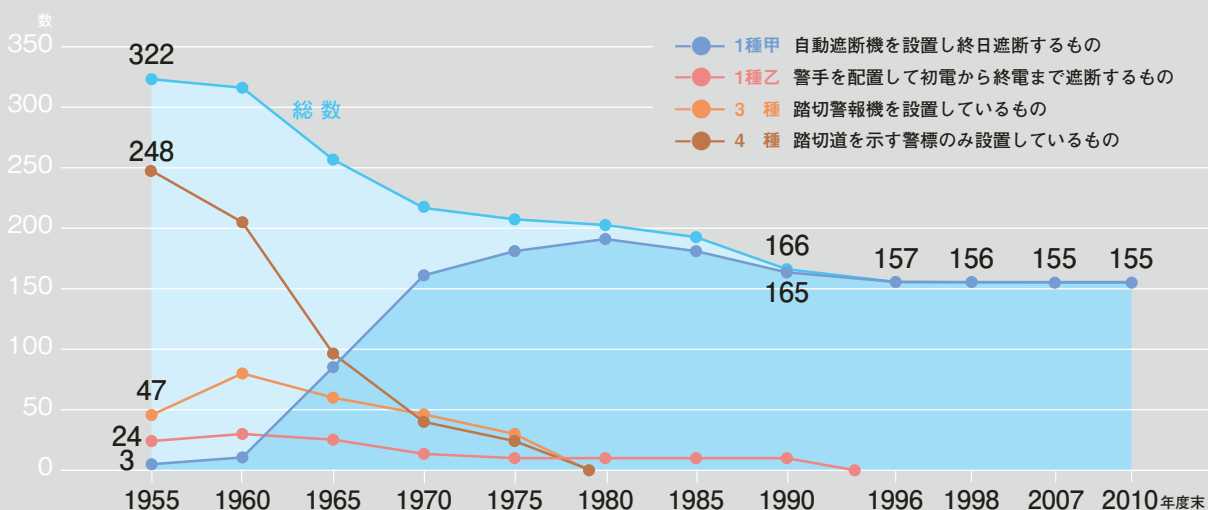
このような立体交差化や踏切の整理統合の結果、踏切数は1955年度の322カ所から2007年度末で155カ所に減少しています。

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

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、95ヵ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（非常ボタン）

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ヵ所のすべての踏切に踏切支障報知装置（非常ボタン）を設置しています。踏切内



踏切支障報知装置



で閉じ込められるなどの緊急事態が生じた場合、非常ボタンを押すと、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。



踏切歩道部のカラー舗装化

くぐりぬけ防止啓発テープ

遮断桿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桿にくぐりぬけ防止の啓発テープを設置しています。



くぐりぬけ防止啓発テープ

安全施策の内容

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駅・車両の電光掲示板などを通じて、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。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。

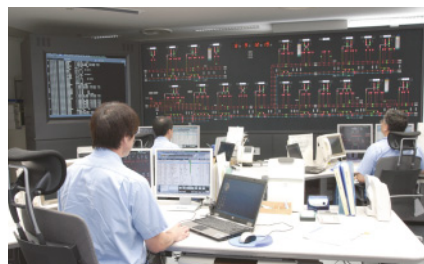


運輸指令所

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、20ヵ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）への切り替え準備を進めています。

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

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合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

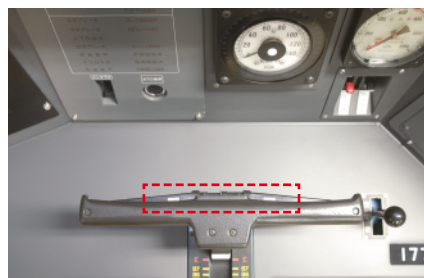
列車の脱線や踏切内での自動車などの立往生等により、他の列車の運行に支障をきたす恐れがある場合、乗務員が乗務員室にあるボタンを押し、無線による信号を発報する装置です。この信号を受報した列車の運転士は直ちに列車を停止させ、事故を未然に防ぎます。



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

安全施策の内容

ホーム安全対策

点字ブロック

点字ブロックを全駅・全ホームに整備しています。このうち一部駅のホームについては、ホームの内側と線路側を判別できる内方線をあわせて設置しています。未整備駅についても今後、順次整備する計画です。



内方線付き点状ブロック

間隙注意灯・スレッドライン

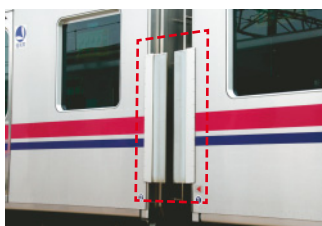
曲線ホーム等、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう箇所がある15駅では、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯やスレッドラインを設置しています。



スレッドライン

車両外幌

ホームから車両連結部への転落事故を防ぐため、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箇所がある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された場合、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 (マットスイッチ)

列車非常停止ボタン

お客さまがホームから転落された場合などに、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・ステップ

お客さまがホームから転落された際の緊急避難場所として、ホーム下退避スペースを整備しています。また、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

ホーム上のエレベーター出入口が線路側を向いている駅の一部で、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

ホームドア

ホームにおけるお客さまの安全性向上のため、京王線の新宿駅に、ホームドアを設置します。2012年度に3番線、2013年度に1番線および2番線での使用開始を予定しています。ホームドアの可動扉部分には、透明な窓を設けることにより視認性を高め、足元を見やすくします。



新宿駅に設置するホームドア(イメージ)

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

自然災害対策



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。

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、乗務員が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。



鋼板巻きによる高架橋柱耐震補強



鋼柱増設によるずい道耐震補強

安全施策の内容

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

パンタグラフは従来のひし形のものより着雪面の少ないシングルアームパンタグラフを採用しています。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。2010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、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。

安全講演会の実施

2011年2月に安全管理体制の強化を目的とした「安全講演会」を開催しました。

今回は、立教大学 教授 芳賀 繁氏を講師にお迎えして、「ヒューマンエラーの心理学」～事故防止と安全管理～と題し、開催しました。社長はじめ、京王グループ会社（請負工事施工会社含む）の社員が参加しました。



安全講演会

お客さまとの連携

お客さまのご協力をいただき、より安全な鉄道づくりを進めています。

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

お客さまの声

当社では「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おります。2010年度はご指摘、お褒めの言葉等あわせて約5,200件*のご意見を頂戴し、うち4,700件*は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。

(※メール受信数)

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

桜上水駅南側の線路脇の柵が剥がれていて、紐で補修されている状態です、自転車なども通っているのが危険だとおもしご連絡しました。しっかりした補修をお願いします。(2010年4月28日受付)

当社の対応

ご指摘のありました線路柵は、4月29日に補修を行いました。

2

お客さまからのご指摘

芦花公園駅上りホーム上の柵と階段部分の壁面との間に20～30cm隙間があり、この隙間をすり抜けると道路とは1m弱の高低差があります。幼稚園児くらいの子どもなら通ってしまうので、事故が起きる前に対策を取ってください。(2010年8月1日受付)

当社の対応

芦花公園駅の柵と壁面との隙間は、8月2日に閉鎖し、8月3日より本施工いたしました。

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。



京王のホームページ

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)

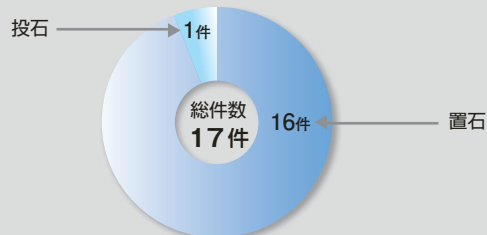
お客さまへのお願い

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。
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。
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。

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



グループ会社の安全対策

京王グループ各社の安全への取り組みについて報告します。

京王電鉄バスグループ

運輸安全マネジメント

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。

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

乗務員の研修など現場での取り組み

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、全車両へのデジタルタコグラフの導入と、路線バス全車両へのドライブレコーダーの導入を完了しています。また、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」を導入しました。「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。さらに2009年度からは、安全運転中央研究所が主催する「バス運転実技4日コース」に乗務員を参加させ、一般道では体験できない運転上の危険等を体験し学ぶことで、安全運転に対する意識の向上を図っています。

2010年度には、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を路線バス全車両に導入したほか、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ています。また、路線バスに車内確認用の補助ミラーを設置し、ミニバス車両後部座席には握り棒を設置しました。

※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、一定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。

さらなる安全性向上に向けて

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いきます。



運転訓練車と訓練の様子

西東京バス

運輸安全マネジメント

東京多摩西部を中心とした路線バスおよび都市間高速バス、空港連絡バス等を展開する西東京バスでは2006年度より「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。

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

乗務員の研修など現場での取り組み

2010年度は、事故防止対策委員会による事故惹起傾向・ヒヤリハット情報に対応した再発防止策および未然防止策の実施、運行管理者研修および全乗務員を対象とした事故防止研修、特にドライブレコーダーの映像教材等による研修・教育の実施やナスバネット(一般適性診断)、事故惹起者等に対する特別研修や個別指名添乗等を実施しました。

このほか、社内アンケート調査により事故傾向の乗務員と無事故乗務員との運転行動・特性の違いを明らかにし、事故防止教育等に活用しました。

こうした活動の結果、有責事故件数を前年比10件削減(▲7.4%)しました。

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、積極的に導入を進め、2011年度には全車両への導入を完了する予定となっています。

さらなる安全性向上に向けて

今後も乗務員に対する教育・訓練を引き続き実施し、惹起した全有責事故について報告書・図面・写真等から読み解き、自ら事故原因の分析・未然防止策を編み出させる教育を実施するほか、事故の未然防止への取り組みとして、ヒヤリハット情報の確実な報告を徹底させます。このほか、自己の運転行動と特性を把握させるため適性診断を引き続き実施します。

また、運行管理者に対する指導・教育の機会を増やし内容も充実させるほか、ヒヤリハット情報の確実な収集・分析・活用・周知や、デジタルタコグラフの結果に基づいた乗務員の個別指導ならびに添乗を徹底します。加えて、惹起事故の原因分析(なぜなぜ分析等)を行うことによって再発防止策を編み出し、確実に実行していきます。



ドライブレコーダーの映像を使った研修

京王自動車(タクシー・ハイヤー)

運輸安全マネジメント

京王自動車では、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。また、今年度「運輸安全マネジメント」の基本方針として、会社全体の安全風土の構築とそのための「安全最優先」の意識の徹底を明確にする文言の見直しを行いました。特に事故の背後要因等の多角的な事故分析による乗務員の「焦り」と「疲労」による事故の削減に加え、運転の基本動作の再徹底による追突事故や一時停止不履行に起因する事故の削減に取り組むこととし、事故惹起者への指導から事故を未然に防ぐことを強化しています。

小集団活動による安全への取り組み

同社では、ドライブレコーダーの画像を乗務員同士で確認しあうとともに、車庫内での実技研修を行うなど、就業時間中に行う小集団活動を通じて安全運転に取り組んでいます。

乗務員の研修など現場での取り組み

本年3月にはドライブレコーダーを従来の衝撃を感知したときのみ録画するタイプから常に録画し続ける「常時記録型」のものに代替しました。それにより乗務員にドライブレコーダーの「日常画像」を見せ、自身の運転の癖や運転の基本動作の実施状況を確認させ、運転の質を高める取り組みを開始しました。



新型ドライブレコーダーのモニタリング画面

安全性の向上に向けて

運輸安全マネジメントの推進に加え、2009年12月にはドア開閉時の二輪車・自転車との接触事故防止のため、全車の左後部ドアにLEDランプの装着を完了し、事故防止に役立てています。



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受け、交通事故ゼロを目標に各講習会に参加しています。

2010年度は、初めての試みとして、自動車メーカーの研修コースに京王運輸専用のコースを設定していただき、同社のトラックを持ち込んで研修を行いました。当日は、各営業所から選出された運転者が、様々な道路条件を想定しながら実践走行を行い、その後、講師による講義と実践走行のレビューを受けました。

また2011年度には、ドライブレコーダーをテスト導入し、さらなる安全対策を推進していきます。

お客さまとともに ①

すべてのお客さまに快適にご利用いただけるよう、駅施設の整備に取り組んでいます。

当社では、エレベーターやエスカレーターをはじめ、「だれでもトイレ」などのバリアフリー化施設や、「行先案内板」「ユニバーサルベンチ」などの利便性が向上する施設を整備し、すべてのお客さまに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。2011年6月までに京王線・井の頭線全駅※で段差解消を完了し、駅出入口から各ホームまで、階段などの段差を通ることなく移動できるようになりました。

※ 下北沢駅は、小田急線の連続立体交差化工事の進捗にあわせてバリアフリー化を行っていく計画です。

バリアフリー設備

エレベーター・エスカレーター・スロープ

駅の出入口から各ホームまで、階段などの段差なく移動できるよう、エレベーターやスロープを設置しているほか、エスカレーターの設置を進めています。エレベーターは62駅に、エスカレーターは41駅に設置しています。



エレベーター

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66駅に設置しています。これらのほとんどには、入口付近に触知案内図を設置し、オストメイト対応の水洗器具も整備しています。



だれでもトイレ

触知案内図・点字による案内

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（案内用図記号）を用いた案内図を64駅に設置しています。



触知案内図

誘導・警告ブロック

目の不自由なお客さまを誘導・注意喚起するブロックを全駅に設置しています。ホーム縁端部にある警告ブロックにはホームの内側を示す内方線の整備を進めています。



警告ブロック(内方線付き)

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、改札口などはチャムでお知らせしています。



音声音響案内

電光表示・放送による列車接近案内

列車が駅に接近していることを電光表示および放送でお知らせしています。

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65駅に設置しています。

自動券売機の蹴込み

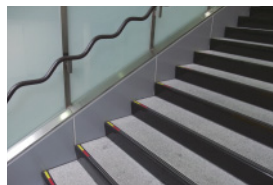
車いすをご利用のお客さまに配慮し、つま先部分に蹴込みを設けた自動券売機を設置しています。



自動券売機の蹴込み

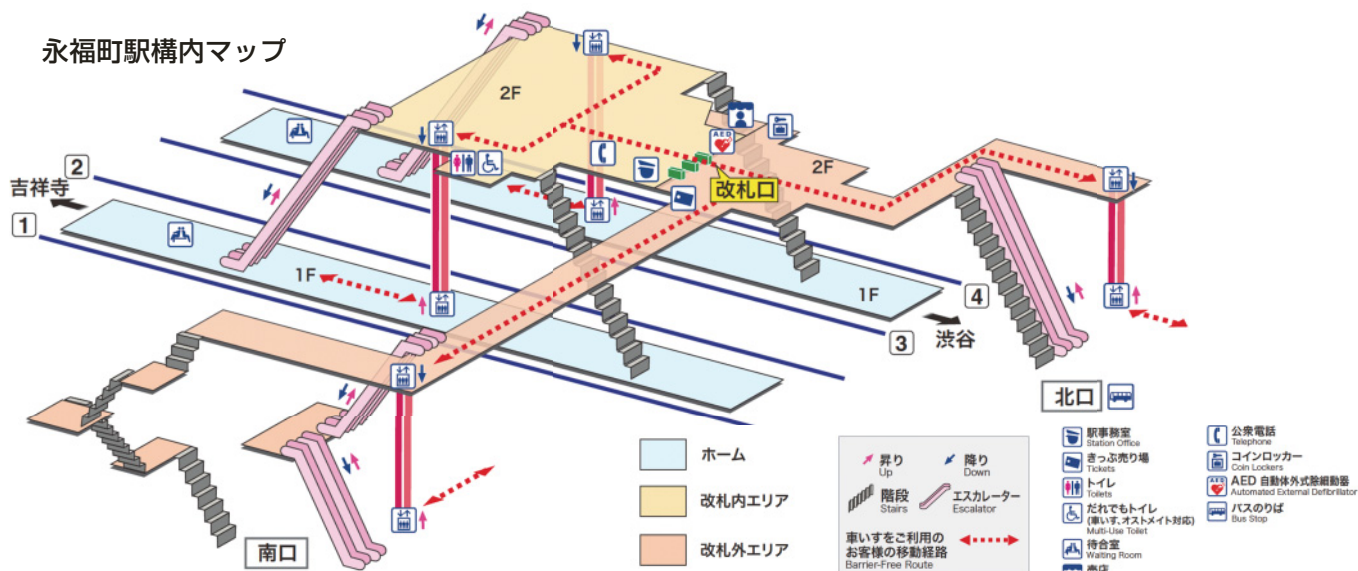
階段の明度差

階段の段差を視覚的に認識しやすいよう、全69駅の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

永福町駅構内マップ



車両とホームの段差縮小

電車の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69駅に備えています。

利便性・快適性の向上

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68駅に設置しています。



行先案内板

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59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、使用済みパズ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

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69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

駅係員呼出インターホン

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64駅に設置しています。



駅係員呼出インターホン

外国語による情報提供

外国人のお客さまへのご案内の拡充を図るため、駅の看板や電車内の案内表示器などで4ヵ国語表記(日・英・中・韓)による案内を行っています。また、一部の車両には自動放送装置を導入し、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。

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。

サービス介助士

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

お客さまとともに ②

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。車内にユニバーサルデザインを採り入れるとともに、「車いすスペース」をはじめ、「案内表示器」やドアの開閉を音で知らせる「ドアチャイム」を設置するなど、快適で利便性の高い車内環境にするための取り組みを進めています。また、車内放送やポスター・ステッカーの掲出などにより、お客さまへマナー向上へのご協力を呼び掛けています。

車内設備例

ユニバーサルデザイン

新造車両の導入や既存車両のリニューアルでは、ユニバーサルデザインの考え方を採り入れ、つり革や荷棚の高さを低くし、手すりやつり革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、どなたにも、ご利用しやすい車内環境の整備を進めています。



ユニバーサルデザインによる車内一例

車内車いすスペース

車いすスペースを京王線 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、順次設置を進めています。



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・位置が分かるよう、車両のドアに点字シールを貼付しています。また、各ドア上部に車両の番号をお知らせするシールを貼付しています。



車内点字シール

車内案内表示器・ドアチャイム

次の停車駅などを文字でお知らせする案内表示器（LEDまたは液晶画面）と、ドアの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、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、順次設置を進めています。



LED 式の電光表示板



液晶画面を用いた案内表示器



京王線9000系車両

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。

おもいやりぞーン

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変えた「おもいやりぞーン」を設置しています。「おもいやりぞーン」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。



おもいやりぞーン



優先席案内ステッカー

京王マナー川柳

1998年からスパイスの効いた川柳と、漫画家・やくみつるさんのユーモアあふれるイラストで、マナーの向上を呼び掛けています。2001年から、川柳の一般公募を行っており、これまでに46回実施しています。



「京王マナー川柳」入選作品より

女性専用車

2000年に実施した試験導入の結果を踏まえて、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て運転を開始し、2005年から平日朝間・夕間の通勤時間帯にも拡大しました。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もご乗車いただけます。



女性専用車案内ステッカー

お客さまとともに ③

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。

京王プラザホテル

ユニバーサルルーム

京王プラザホテルのバリアフリー推進は、1988年にアジア地域初の「世界リハビリテーション世界会議」の会場に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、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をさらに10室設置しました。このユニバーサルルームには、客室内の設備を音声でご案内する「トーキングサイン」、車いすのまま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もできるスロープや取っ手、電話筆談装置などを備えています。また、盲導犬・介助犬・聴導犬の受け入れを、京王プラザホテル全館で行っています。

チャリティイベント「ボランティア・プラザ」

京王プラザホテルのバリアフリーやエコロジーの取り組みを多くの方々に知っていただき、それを社会貢献につなげることを目的に、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。2011年2月9日の第8回「ボランティア・プラザ」では、補助犬デモンストレーション、ユニバーサルルーム見学ツアー、チャリティバザーなどを行い、収益金は日本赤十字社をはじめとするボランティア団体に寄付しました。



補助犬デモンストレーション

京王電鉄バスグループ／西東京バス

京王電鉄バスグループおよび西東京バスでは、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、2011年3月末現在で993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、46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99.8%となっています。



ノンステップバス（ニーリングタイプ）

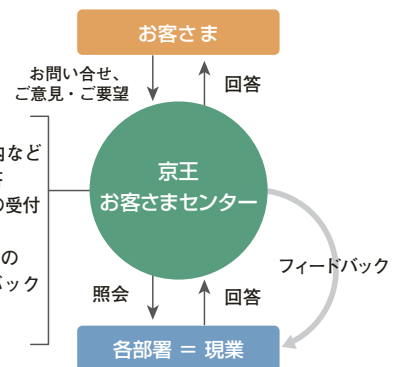
お客さまの声への対応

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。2010年度は、電話やメール、お手紙によって32,543件の声をお寄せいただきました。

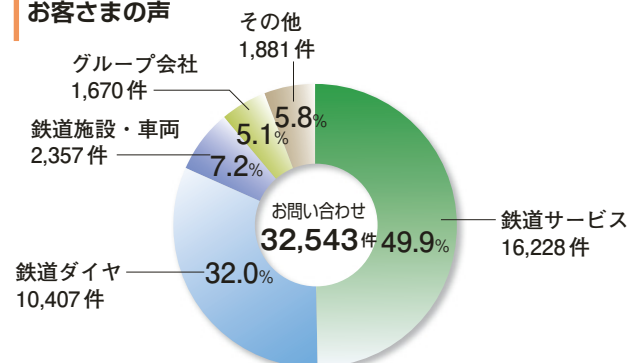
京王お客さまセンターのしくみ

【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



株主さまとともに

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。

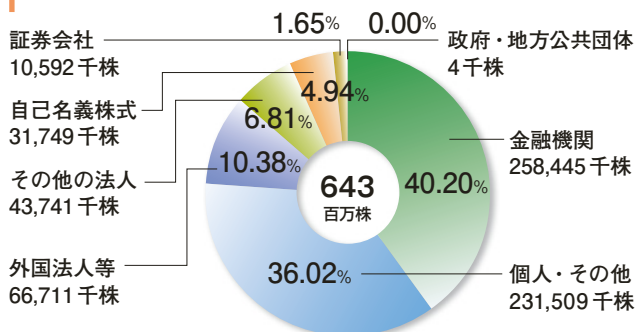
2006年4月1日制定

株主の状況

当社の2011年3月31日現在の株主数は40,054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	40,054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90期定時株主総会を2011年6月29日に京王プラザホテル八王子にて開催し、1,000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2010年度における事業の経過や業績について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90期定時株主総会

社員とともに

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、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2,386名、京王グループ全体の社員数は約1万3千名（ともに2011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2011年3月末における女性社員は161名、うち主任以下の総合職は36名、課長補佐職は8名、課長職は6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「(株)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。2011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8社を含めた障がい者雇用率は2.04%となり、96名が社内施設の清掃業務などに従事しています。

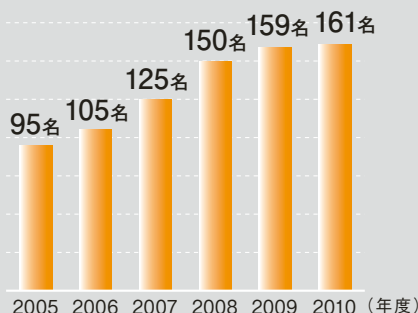
*関係会社特例認定：親会社、特例子会社、関係会社が、一定の要件を満たしており、公共職業安定所長の認定を受けた場合、同一の事業主とみなし、雇用率を合算できる制度。

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、京王設備サービス

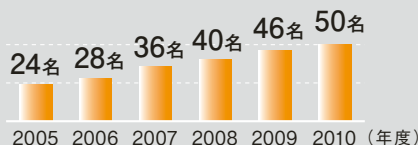
高齢者再雇用

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、それにともなって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。2011年6月現在、再雇用社員は134名となっています。

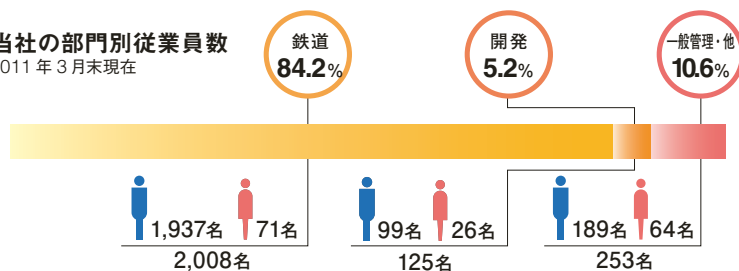
当社の女性在籍人数の推移



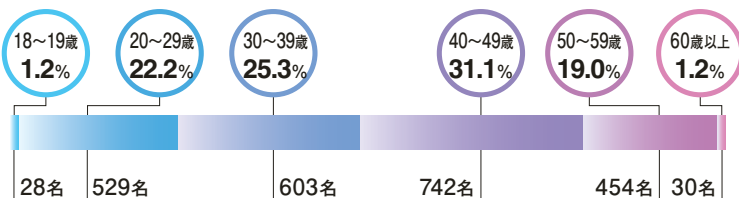
当社の女性総合職在籍人数の推移



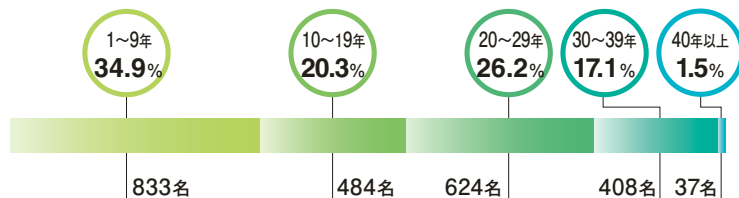
当社の部門別従業員数
2011年3月末現在



年齢別従業員構成
2011年3月末現在



勤続年数別従業員構成
2011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15名（2011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」を設けています。これまでに、この制度を利用した女性社員が延べ31名、男性社員が3名（2011年7月現在）、女性社員については、出産後全員がこの制度を利用し、ほぼ全ての社員がその後復職しています。



事業所内保育所「サクラさーくる」

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

地域社会とともに

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、様々な社会貢献活動に取り組んでいます。今後も、沿線の活性化に向けたサービスや活動を拡大し、沿線価値の向上を図っていきます。

子育て支援事業の展開

乳幼児保育の支援

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「(株)京王子育てサポート」を設立しました。同社は、東京都認証保育所「京王キッズプラッツ」を、沿線の京王多摩川、高幡不動、千歳烏山、南大沢、永福町に開設しています。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、世田谷区の子育て支援複合施設「子育てステーション烏山」において、一時預かり、親子ひろば、病後児保育の受託運営も行っています。



京王キッズプラッツ

学童保育の支援

京王グループは2011年7月、民間学童保育施設「京王ジュニアプラッツ」を千歳烏山に開設しました。保育所運営で培った実績をもとに、沿線にお住まいの保護者のニーズに応えたサービスを提供するとともに、「知育(学習)」「徳育(社会性)」「体育(健康増進)」のバランスのとれたプログラムで、小学生のお子さまの安心安全で有意義な放課後生活を提供し、健全な成長をサポートしています。

子育て支援マンションなど

京王グループは、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「京王安フィール高幡」の建設や、「京王沿線子育てファミリーおでかけマップ2011」の配布など、様々な子育て支援事業を展開しています。

生活サポートサービス

京王ほっとネットワーク

「京王ほっとネットワーク」は、お客さまの様々なニーズを収集し、暮らしに役立つサービスを提供していくサービスカウンターとして、2007年に高幡不動、その後は桜上水、永福町に店舗を開設しました。

現在、京王線・井の頭線沿線全域で、浴室やキッチンのリニューアルから鍵の交換、畳の張り替えまで幅広く対応する『住まいの“ほっと”サービス』、キッチン・バス・トイレの掃除など日常家事のお手伝いをする『家事の“ほっと”サービス』、高齢者を見守る「シニアセキュリティ」や大事なお住まいを守る「京王・ALSOKホームセキュリティ」などの『安心の“ほっと”サービス』を提供しています。店舗周辺地域では京王ストアなどでの買い上げ商品の宅配や、インターネット・電話・ファックスでの注文に対応する『お買物の“ほっと”サービス』を実施しています。

また、日々の暮らしに役立つ相談会・セミナーを開催するなど、沿線にお住まいの方々に自己実現の場をご提供します。

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、2011年2月19日から20日まで、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターで「2011 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・学校などで構成した「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19の団体が、ブース展示、実演、発表などを行い、2日間で1,500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。



たま食育フェスタ

高尾山峰中（ぶちゅう）修行体験合宿

豊かな自然に囲まれた高尾山で、子どもたちが座禅、法話、写経、水行など、普段はなかなか体験できない高尾山薬王院の修行体験を通して、「新しい友達をつくる」「自然に触れて自然を大切にする」「心に残る思い出をつくる」ことを目的に実施しています。1970年から2010年まで38回を数えています。



高尾山峰中修行体験合宿

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職業体験プログラム「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。京王電鉄、京王プラザホテル（新宿）、京王百貨店、京王食品、京王レクリエーションなどグループ11社が参加、募集160組に対し応募数は3,200組を超えました。参加した子どもたちは、実際の職場で仕事をし、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

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。2010年度は情熱のスペイン物語をテーマに開催し、入場料は公益財団法人 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

シニアレジデンス

沿線にお住まいのシニア層に安心して快適なライフステージを提供するため、京王グループは2010年8月、「京王ウェルシステージ（株）」を設立しました。同社は、「個性を尊重し、人生最高の時期をいつまでも元気で健やかに謳歌していただける、安心・安全・快適な住まいを提供する」という基本コンセプトのもと、グレードの高い居室と共用施設を有するシニアレジデンスにおいて、入居者の身体状況に応じて、生活サポートや介護などの様々なサービスを提供していきます。第1号施設となるシニアレジデンスは「アリストージュ経堂」として、2012年夏に世田谷区経堂で開業する予定です。



アリストージュ経堂完成予想図

協力会社・行政とともに

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・土木・建設・電気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。

協力会社への安全指導教育

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作業指示に加えて、当社の社員と合同で安全総合点検を実施し、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も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1,190席の大ホールをはじめ、194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

ルミエール府中

2007年12月に「府中市民会館」はPFI事業による建て替えて、コンベンションホールや中央図書館などの複合施設「ルミエール府中」に生まれ変わりました。2011年3月末までの市民の方のご利用は、図書館だけでも累計で345万人に達し、府中市の重要施設の一つとなっています。京王設備サービスは、この建物の維持管理を行うにあたり、節電、雨水の再利用による節水、発生ゴミの資源化など、環境に配慮した業務運営に努めています。



ルミエール府中

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。



はちバス(片倉駅にて)

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	3
ちゅうバス	府中市	京王バス中央	2003年12月	5路線 (6コース)
ハチ公バス	渋谷区	京王バス東	2004年9月	2
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

2011年3月31日現在

環境マネジメント

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／生物多様性行動指針

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。

また、「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。当社およびグループ各社では、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

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めます。

2004年12月9日制定

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)

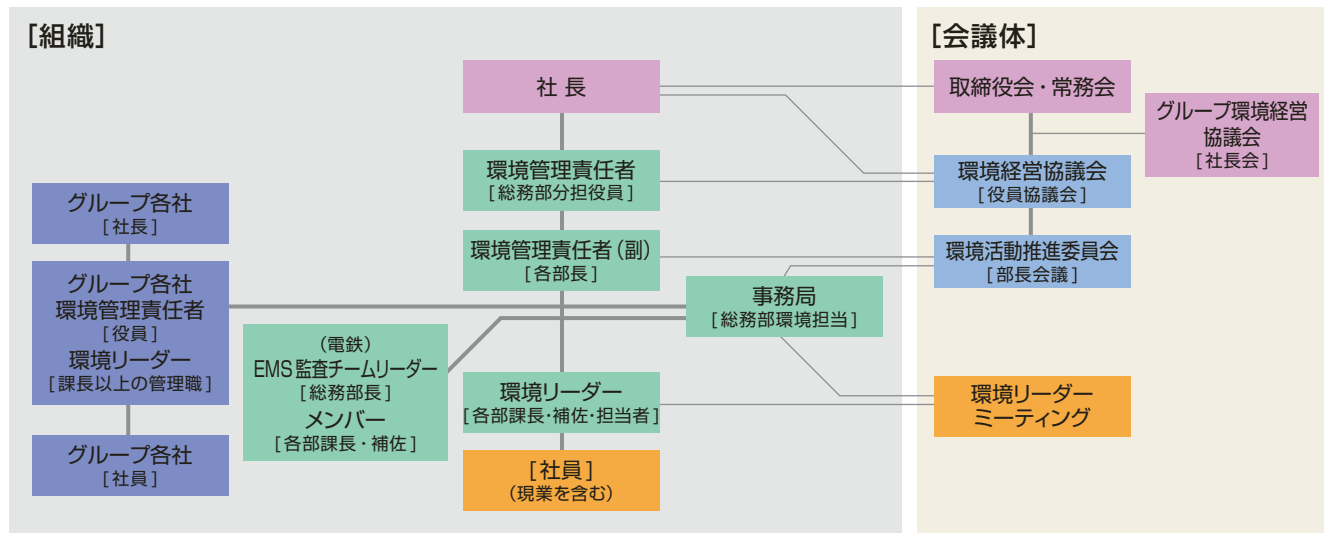
京王グループ各社は、それぞれの事業形態に合わせた環境マネジメントシステムのもとで活動の継続的改善に向けたPDCAサイクルを回しています。

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。2011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	認証取得 (4社) ●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 準拠した活動 (8社) ●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	認証取得 (6社) ●京王電鉄バス ●京王バス東 ●京王バス中央 ●京王バス南 ●京王バス小金井 ●京王運輸
エコアクション21	準拠した活動 (23社) ●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。2010年度は、本社20部門から各2名のEMS監査員を選出し、新任監査員はトー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、提案事項1件(不適合の指摘事項なし)の指摘がありました。

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。2010年度は、生物多様性講演会をはじめ、環境マネジメント教育、廃棄物適正処理セミナー、廃棄物処理施設視察会など3種類・6回のセミナー等を開催しました。

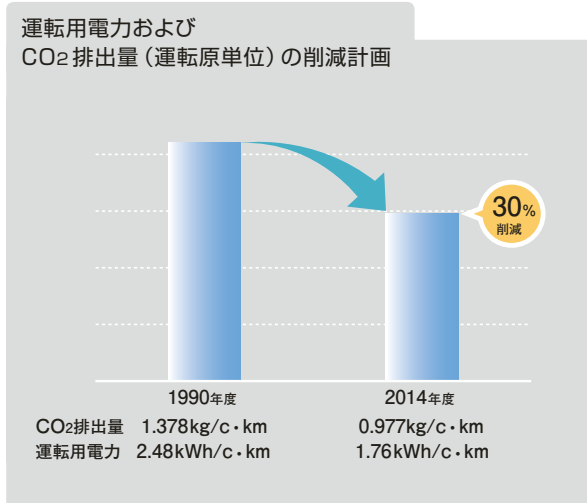
2014年度までの中期環境目標

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。

鉄道事業部門のエネルギー 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1km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。



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用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。

開発事業部門のCO₂排出量削減計画

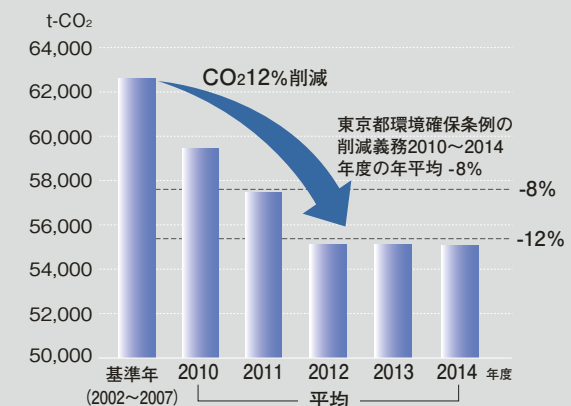
東京都環境確保条例の対象となる大規模ビル8物件*¹では、空調設備やボイラー設備等の省エネルギー化などにより、積極的なCO₂排出量削減に努めています。条例では基準値*²に対し、2010～2014年度に年平均

8%のCO₂排出量削減義務を課しています。当社は2012年度に基準に対して12%の削減を目指しており、これにより都の削減義務の達成を図ります。

また、この目標の達成をより確実なものとするために、京王グループの所有する都内中小物件のCO₂排出削減量をクレジットとして売買できる「都内中小クレジット*³」を活用する予定です。

- *1 京王プラザホテル新宿、京王プラザホテル八王子、京王プラザホテル多摩、京王品川ビル、京王八王子明神町ビル、京王百貨店新宿ビル、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンター、京王八王子ショッピングセンター
- *2 「基準値」とは、2002～2007年度のうち任意の連続した3ヵ年におけるCO₂排出量の平均値をいいます。
- *3 都内中小事業所の省エネルギー対策によるCO₂削減量を、総量削減義務のある大規模事業所が利用できる仕組み。

大規模ビル8物件のエネルギー使用量削減実績と目標



省エネルギー法による エネルギー使用状況の届出

2010年4月に改正省エネルギー法が施行され、当社は2009年度より、エネルギー使用状況を省庁に届け出ています。2010年度（2010年4月～2011年3月）までの実績は約464kℓ*で、床面積あたりの原単位は47ℓ/m²でした。これは2009年度に対して4.4%削減した計算になります。

*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。

環境負荷の把握

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。

当社ではISO14001に準じたEMS活動に取り組んでいます。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。これらの部門は、それぞれ運営形態が異なり、主な環境負荷も異なります。そのため、各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。


※以下の数値は、当社のEMS活動の範囲を対象としており、東京都環境確保条例および改正省エネルギー法で定められた開示の対象とは一部異なります。

2010年度の環境負荷と5年間のレビュー

鉄道事業部門 (電車・駅)

INPUT		対前年度比	
電力	290,133 千kWh	+3.7%	
都市ガス	234 千m ³	-16.4%	
LPG	14 千kg	-20.0%	
石油系燃料	50kℓ	-12.6%	
水	344,792m ³	+0.2%	
事務用紙	7,027 千枚	+12.6%	

OUTPUT		対前年度比	
一般廃棄物	1,076t	-1.9%	
産業廃棄物	1,183t	-2.1%	
CO ₂ 排出量	162,852t-CO ₂	+4.4%	


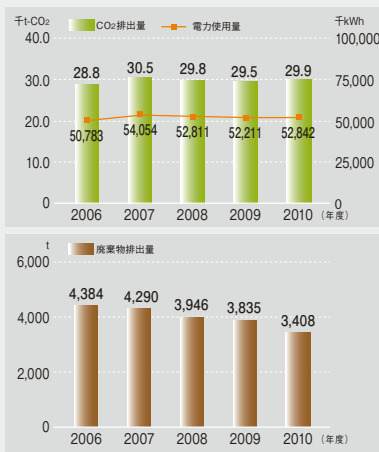



集計対象は、列車の運行、駅など鉄道事業に関わる事業所です。(本社除く)
 鉄道事業の主な環境負荷である電力使用(=CO₂排出)については車両や駅の省エネルギー化を進めてきましたが、猛暑や駅のバリアフリー化にともなう昇降装置の設置などにより若干増加しました。
 廃棄物については、微減となりました。

開発事業部門

INPUT		対前年度比	
電力	52,842 千kWh	+1.2%	
都市ガス	244 千m ³	+0.8%	
LPG	—	—	
石油系燃料	5kℓ	+150.0%	
水	315,453m ³	-0.5%	
事務用紙	432 千枚	+9.9%	

OUTPUT		対前年度比	
一般廃棄物	3,109t	-11.3%	
産業廃棄物	299t	-9.4%	
CO ₂ 排出量	29,851t-CO ₂	+1.2%	


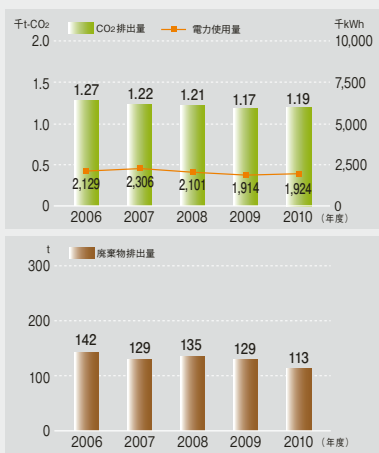



集計対象は、自社管理のショッピングセンターおよび京王フローラルガーデンです。
 今回、計画停電への対応のためショッピングセンターの自家発電で重油を使用したことから、石油系燃料の使用が突出して増加しました。CO₂排出量も、約1.2%増加しました。
 廃棄物については、テナントの協力を受けて削減しました。

本社ビル・一般管理部門

INPUT		対前年度比	
電力	1,924 千kWh	+0.5%	
都市ガス	27 千m ³	0.0%	
LPG	—	—	
石油系燃料	18kℓ	-10.0%	
水	15,294m ³	-3.8%	
事務用紙	10,422 千枚	-0.3%	

OUTPUT		対前年度比	
一般廃棄物	89t	-14.4%	
産業廃棄物	24t	-4.0%	
CO ₂ 排出量	1,187t-CO ₂	+1.9%	

本社、診療所、研修施設、社員クラブを対象としています。
 電力使用量は、空調機器の効率的な運転、LED照明化、センサーによる点灯・消灯などを導入することにより、記録的猛暑の中でも微増に止まりました。
 廃棄物については、昨年に引き続き更なる分別の徹底と社内教育を進めたことにより削減しました。

京王電鉄の活動事例

当社では、事業部門別に様々な環境活動を実施しています。

鉄道事業部門

省エネルギー施策

※ 省エネルギーの取り組みについてはP8をご覧ください。

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。

【車両・部品洗浄水の節水】

若葉台工場では、車両や部品の洗浄等に用いる水の使用量を削減するため、「処理水再利用装置」を導入しています。この装置で、使用済みの水の汚れを取り除き、洗浄水などに再利用しています。現在、洗浄に用いる水の約40%はこの装置により処理されたものです。



車両洗浄水の節水

騒音・振動対策

【車輪フラット発生の早期発見】

車輪の振動を自動的に検出するセンサーを京王線・井の頭線に各1カ所設置し、車輪フラットによる騒音・振動を早期に発見・改善しています。また、レールを溶

接して継目箇所を少なくしているほか、鉄橋に防音材などを使用することで、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ブレードを設置し、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

省エネルギー施策

東京都環境確保条例のCO₂排出量削減義務の対象となる当社単独所有の大規模ビル8物件のCO₂排出量について、基準値から2012年度までに12%の削減を目指しております。これにより、2010～2014年度における年平均8%（一部6%）の削減義務達成を図ります。そのために、現在まで省エネルギー施策を実施しております。

省エネルギー施策は主に2つの方法、①省エネルギー化工事（高効率設備への更新等）と②施設運用改善（照明や空調の効率的稼働等）があります。①として、建物全体のエネルギー使用量において大きな比率を占める空調設備を中心に、省エネルギー効果が高い工事は補助金を取得しながら工事を実施しました。京王プラザホテル新宿、京王品川ビルでは、空調・熱源設備を高効率な仕様へ更新し、合理的に空調機の運転を制御できるシステムを導入しました。また、京王プラザホテル札幌・八王子はボイラーの更新、京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターではヒートポンプ給湯システムを追加導入しました。②では、照明器具の間引き、トイレの暖房便座・エアータオルの使用停止・空調機の設定温度変更など、各建物関係者の協力を得ながら実施しました。

また、都外の物件や、都内の中小物件でも同様の取り組みを進めております。CO₂削減義務の達成に向けて、今後これまでの取り組みを東京都のCO₂排出量取引制度によって活用していくことも検討しています。

企業に対するCO₂削減や省エネルギーに対する社会的要請も高まっており、今後も積極的かつ継続的に取り組みを進めるように努めます。

本社ビル・一般管理部門

省エネルギー施策

【オフィスの省エネルギー化】

空調エリア別インターバル運転（交互運転）をはじめ、照明の一部消灯、パソコンの省電力設定などで200kWの節電効果を上げています。特に今夏は、中央監視でオペレータが監視して、使用最大電力を超えないようコントロールしました。



本社節電の様子

【トイレ照明の省エネルギー化】

トイレに人感熱センサーを導入し、照明の省エネルギー化を図っています。

【共用部照明のLED化】

通路やトイレの照明をLED化しました。



通路照明

【非常口や非常階段の照明省エネルギー化】

非常口誘導灯をLED照明に変更しました。また、夜間は非常階段を自動消灯することで、省エネルギー化を図っています。

省エネルギー診断の受診

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2010年5月に受診し、「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半分程度」という評価をいただきました。

2010年度の活動実績と2011年度の環境目標

2010年度は、環境目標をほぼ達成しました。2011年度は、さらに活動のレベルアップを図ります。

2010年度の活動実績／2011年度の環境目標

目標分類	環境目標	2010年度活動実績
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 38ヵ所（電鉄16部署、グループ22社）
		・廃棄物処理状況の監査（一般廃棄物・産業廃棄物）15件（電鉄4部署 グループ11社）
		・「生物多様性行動指針」の制定
2. 地球温暖化対策	本社ビルの環境施策	・年間電力使用量 1,442kWh（前年度比0.35%減）
		・LEDを導入 非常口誘導灯・ダウンライト
		・人感センサースイッチを導入して従業員トイレを消灯
		・本社ビルにて昼休みの消灯率93%を全期間で達成
	節電対策	・省電力型案内看板設置 11駅 44台
		・高効率照明機器の導入設置 9駅 5踏切
		・既存の京王線車両7000系18両をVVVFインバーター制御装置に更新
		・VVVFインバーター制御装置の整備率 96%を達成
	自然エネルギーなどの利用推進	・太陽光発電装置を設置 永福町駅3.3kW・芦花公園駅10.0kW
		・京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターに太陽光発電の街路灯を設置
・京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターに床発電装置を設置		
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84%	
	・京王百草園の廃棄物排出量削減 前年度比13.8%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1,870t（前年度比1.7%減）	
	・ショッピングセンター（7ヵ所）の分別排出徹底	
緑化推進	・「永福町駅ビル」において屋上庭園「ふくにわ」、壁面の緑化を実施	
	・聖蹟桜ヶ丘駅西口のタクシー乗り場、屋根上を緑化	
節水施策	・節水型小便器を2駅に導入、大便器節水システムを16駅に導入	
	・雨水利用システムの導入、永福町駅に設置	
環境に配慮した電気設備の導入	・低騒音・低電磁波・フロンガスを使わない変電所を新設し、従来機器の一部を更新した設備を導入	
3. 資源循環	紙資源の削減	・年間使用枚数10,807千枚 7%増
	廃棄物再資源化推進	・再資源化率 85.6%
	グリーン購入	・備用品等の購入に占める割合 京王電鉄：事業推進部58%、経理部81%、法務部89%、計画管理部65%、開発事業部門58% 京王グループ：45.5%（目標46.2%）
	磁気式乗車券のリサイクル	・リサイクルベンチ設置 22台
	工事発生資材のリサイクル	・PCまくら木 車庫線での再利用および他社への売却 6,432本
		・レール 他社への売却 96本（2,400m）
	廃棄予定パソコンのリサイクル	・リサイクル率100%（296台）
廃棄物のリサイクル	・京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターから排出される廃プラスチック、食品残さ、古紙のリサイクル率72.7%	
4. 生物多様性	環境保全活動の実績	・「京王クリーンキャンペーン高尾山」、「京王クリーンキャンペーン多摩川」の清掃活動を2回実施
		・「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45名参加
		・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） 年6回
生態系調査	・多摩動物公園の協力で多摩地域の生きものの調査を実施	
	・「高尾の森わくわくビレッジ」敷地内の生態系調査を実施	
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	・法務部で延べ21名参加、環境担当で延べ28名参加
	環境関連活動のPR	・PRポスターを年間11回掲出 ・ニュースリリースを年間9回発信 ・社内報へ年間9回掲載
	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（1泊2日）を8月に実施 ・京王グループ全体で環境教育を新入社員に実施

※ ○ 目標を達成 △ 目標を未達成

当社は2004年度から毎年、新たな環境目標を設定し、活動のレベルアップを図ってきました。2010年度は、鉄道の運転電力削減に向けてVVVF車両の導入率を96%に向上したほか、「生物多様性行動指針」を制定するなど、目標をほぼ達成しました。2011年度もさらなる活動のレベルアップをしていきます。

自己評価*	2011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
○	
○	・継続実施 年間電力使用量 前年度実績以下(京王新宿三丁目ビル含む)
○	・継続実施 省エネルギー化
○	
○	・継続実施 消灯率90%以上
○	・継続実施 省電力型案内看板の導入
○	・継続実施 高効率照明機器の導入
○	・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
○	
○	
○	・省エネルギー化の推進実施
○	
△	
○	
○	・継続実施
○	・継続実施
○	・継続実施 前年度実績以下
○	・継続実施
○	・継続実施 駅壁面の緑化を推進
○	
○	・継続実施 駅トイレの節水化を推進
○	
○	
△	・継続実施 前年度実績以下
○	・継続実施
△	・継続実施 備用品等の購入に占める割合 京王電鉄：カード戦略部80%以上、事業推進部70%以上、経理部75%以上、法務部80%以上、計画管理部70%以上 京王グループ：45%
○	・継続実施
○	・継続実施 軌道工事で発生する関連部材のリサイクルを推進
○	・継続実施 軌道工事で発生する関連部材のリサイクルを推進
○	・継続実施 リサイクル率100%
○	・継続実施
○	・継続実施 年2回(5月は高尾山、11月は多摩川)
○	・継続実施
○	・継続実施 年6回
○	
○	・継続実施(生態系調査の実施後、調査結果をもとに新たな環境教育プログラムを検討予定)
○	・継続実施
○	・継続実施
○	・継続実施
○	・継続実施
○	・継続実施
○	

京王グループ各社の活動事例

京王グループ各社では、業態に応じた環境負荷の低減を推進しています。

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環境活動を進めています。さらに、棚田での活動など生物多様性保全の取り組みを進めているグループ会社もあります。

運輸業の取り組み

京王電鉄バスグループ

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11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、2009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、2010年度は路線バス車両の燃費効率が2005年度比で11.1%向上し、年間でおよそ143万8千ℓの軽油を削減することができました。

また、自然エネルギーの利用拡大に向けて、2010年に完成した桜ヶ丘営業所の新事務所屋上に、最大発電能力10kWの太陽光発電パネルを設置しました。所内の空調や厨房、洗濯機などで利用しています。

^{*}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。



新事務所の屋上に太陽光発電パネルを設置

西東京バス

西東京バスは、アイドリング・ストップ装置をほぼ全車両（2011年3月末現在で97.8%）に装着しているほか、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ます。また、エコドライブ（アイドリング・ストップ実施やエンジン回転数の抑制等）推進のため、デジタルタコグラフを2007年度から順次導入し、同データに基づき運行管理者が乗務員の個別指導を実施しています。デジタルタコグラフは、2011年度に全車両への導入が完了する予定です。

京王自動車（タクシー・ハイヤー）

京王自動車は、2010年度にハイブリッドカーを5台導入しました。また、横須賀市の「EV（電気自動車）タクシー導入モデル事業」に参加し、電気自動車タクシーを横須賀営業所で2台運行しています。停車時に自動的にエンジンを停止させるアイドリング・ストップ車両も引き続き導入しており、2011年7月末現在で導入台数はタクシー826台中257台となりました。

エコドライブについてはEMS（エコドライブ管理システム）を全車に搭載し、各乗務員の急発進・急加速・急停車の有無やアイドリング時間を数値化しています。今年度より、この数値を活用した「エコドライブ表彰制度」を設け、目標を達成した営業所を表彰することで、全社員のエコドライブを推進しています。

京王運輸 (トラック)

京王運輸は、従来から「エコドライブ講習会」や「省燃費運動」などを開催し、燃費効率向上に取り組んでいます。2011年7月からは、東京都トラック協会主催のグリーン・エコプロジェクトに参加しています。

「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、本年は14名の運転者が参加しました。この講習会は、同社運転者とインストラクターが乗車をして行います。1回目の走行は普段通りの運転を行い、2回目の走行はインストラクターの指示通りに運転を行います。インストラクターからの結果報告と助言を受けた参加者は、環境に対する意識が変わり、日常のエコドライブ推進に役立っています。

4月21日～6月20日までの2ヵ月間は、震災などの影響による燃料不足を受け、運転手一人ひとりの燃費に対する目的意識を持たせることを目的に「省燃費運動」を展開しました。



運転講習会

流通業の取り組み

京王ストア

京王ストアは、エコバッグを販売して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。



オリジナルエコバッグ

京王百貨店

スマート・クール・バッグの販売

日本百貨店協会の主催・作成によるソフトクーラーバッグ「スマート・クール・バッグ」の販売を行い、2011年7月1日から8月3日の間に250個をお買い上げいただきました。売上金の一部は震災の復興支援として、日本赤十字社に寄付しました。

※現在は販売を終了しています。



スマート・クール・バッグ



その他グループ会社の取り組み

京王観光

農作業体験と棚田観察

京王観光では、2000年から長野県の棚田で、田植えや稲刈り、脱穀・精米といった農作業体験と棚田観察を続けています。この活動は、「国土・環境保全」、「生態系の維持」、「日本古来の農耕文化の継承」などを目的としており、これまでに300名以上の社員や家族、友人が参加しました。



棚田での田植えの様子



棚田での稲刈りの様子

御岳登山鉄道

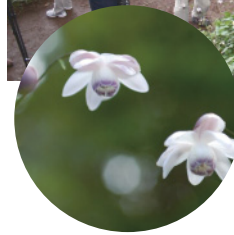
花粉の少ない森づくりの支援

現在、多摩地区の森林の約6割がスギ・ヒノキの人工林で、国産材の需要低迷により伐採・植替えが遅れています。東京都は「花粉発生源のスギの伐採」と「花粉の少ないスギへの植替え」を推進するための募金活動を展開しています。御岳登山鉄道では、「ハイキングイベント」や「けんていイベント」などを通じて、参加されるお客さまの環境意識啓発を行うとともに、参加費の一部を寄付するなどして「花粉の少ない森づくり募金」に協力しています。2010年度の活動を通じて、花粉の少ないスギ約75本を植える協力ができた

計算になります。また、約5万株が自生するレンゲショウマ（山野草）の保護活動として、観光協会と協力し、下草刈りや歩行路の整備を行いました。



見ごろを迎えたレンゲショウマ



イベントの開催

[ハイキングイベント]

2010年度は、エコイベントと銘打って、御岳山や周辺の山を同社社員と御岳山ビジターセンターの解説員の方や、ボランティア解説員の方と一緒に歩く、初心者から上級者まで楽しめるハイキングイベント等、10本を開催しました。年間参加者170名の参加費から、1名につき100円を寄付しました。



ハイキングイベント

[けんていイベント]

春には「花ごよみけんてい」、秋には「花めぐり・もみじ狩りけんてい」を開催しました。「けんていイベント」の応募券は7,159枚集まり、1枚につき10円を寄付しました。



けんていイベント

社会・環境コミュニケーション

コミュニケーションや啓発活動を通じて、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、啓発活動や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。

環境を学ぶエコキャンプ

小学生を対象にした1泊2日の「環境を学ぶエコキャンプ」を、高尾の森わくわくビレッジ*で開催しています。このキャンプは2006年にスタートし、第6回となる今年は、8月19日～20日に実施しました。子どもたちが環境について考えるきっかけになるだけでなく、社員ボランティアがキャンプ活動をサポートすることで、社員の意識啓発にもつながっています。

※高尾の森わくわくビレッジについては、P51をご覧ください。



第6回環境を学ぶエコキャンプの様子

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。2010年度は、「高尾の森親子森林体験スクール」、「京王ピンクリボンキャンペーン」など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。



高尾の森 親子森林体験スクール



京王ピンクリボンキャンペーン

京王クリーンキャンペーン

沿線地域の環境保全を目的に、春は高尾山、秋は多摩川の清掃活動を行っています。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けるよう、駅のポスター、京王ホームページ、京王ニュースで呼びかけています。この活動は1991年にスタートし、これまでに41回実施しました。



京王クリーンキャンペーン高尾山



京王クリーンキャンペーン多摩川

2010年度に開始した社会貢献活動

本社ビルにおける新たな社会貢献の取り組みとして、不要になった書籍・使用済みの切手やカード類の回収・寄付を開始しました。回収した書籍・切手・カード類の売上金は、NPO「シャプラニール」が、バングラデシュやネパール、インドの子どもたちを支援する活動に役立てられます。

環境会計

環境保全活動のレベルアップに向けて、2010年度は89億円の環境投資・費用を行使しました。

当社は環境負荷の削減を目指し、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のレベルアップを図るために、従来から積極的な環境投資を行ってきました。2009年度まで概ねVVVF関連の投資が完了したこ

とから、2010年度の地球環境保全コストが減少し、全体も89億円に減少しております。

2010年度の環境保全コスト(投資・費用額)

(単位：百万円)

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			6,690	2,040
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 ◎ 省力化軌道 ◎ 草刈 ◎ ストレート屋根置換 ◎ 節水コマ	4,966	680
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	◎ VVVF化 ◎ 導光式看板整備 ◎ 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 ◎ 幅広改札機 ◎ 冷凍機点検 ◎ 消火設備補修	1,582	89
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 ◎ 車両清掃費 ◎ PASMO 関連費用 ◎ 座面シート更換	141	1,270
(2) 管理活動コスト	● 景観保持 ● 自然保護・緑化 ● 教育・啓発	◎ 緑化 ◎ 植栽管理 ◎ 環境アセスメント ◎ 環境報告書制作 ◎ 環境啓発広告作成 ◎ 社内教育	42	132
(3) 社会活動コスト	● 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	0	3
合計			6,732	2,176
コスト総計			8,909	

[対象期間]

2010年4月1日～2011年3月31日

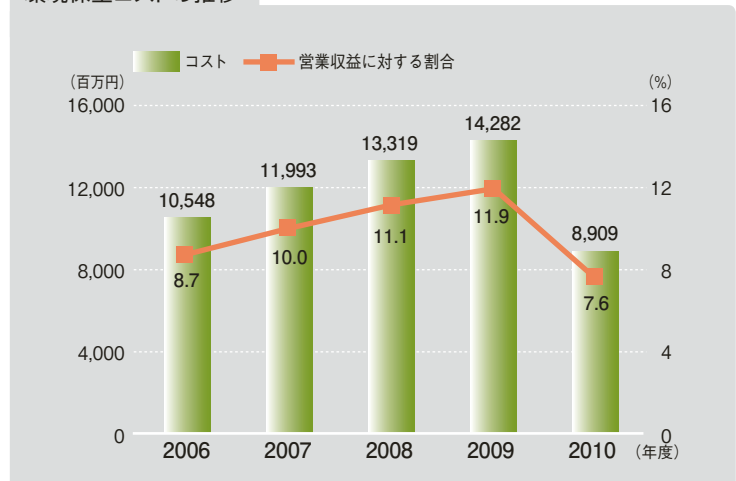
[対象範囲]

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]

- 「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。
- 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。
- 減価償却費は計上していません。

環境保全コストの推移



本報告書は、当社にとって7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。

「全体最適」のグループ経営が求められているなか、 京王グループ一体となったCSR活動を高めてもらいたい

CSR活動はややもすると「横並び」意識で進められることが多い。「他社並み」「業界並み」で、責任を果たしているとする姿勢である。しかし、京王グループのCSR活動はそうした姿勢とは異なり、「企業グループ」として、「鉄道事業」として、CSR活動の本質を絶えず追求しようとする確固たる意志を感じる。それは様々な活動の随所に表れている。

中核となる鉄道事業は安全第一が至上命題である。その一環として信号システムへのATC（自動列車制御装置）導入にあたって2011年末での京王線全線完了、井の頭線でも2012年度の完成は評価できる。また調布駅付近連続立体交差事業では、18ヵ所の踏切を廃止し、2012年度の地下化切り替えを目指している。調布近辺での踏切にかつて難渋した者として、より早い完工を願いたい。

鉄道事業は安全を追求しながら、同時に質の高いサービスを提供してこそ、利用者からの高い満足が得られる。その点で、駅施設の段差解消、多機能トイレ、幅広自動改札機、ユニバーサルベンチの設置などは評価されてよい。顧客満足は、利用者の徹底的な観察による想像力から生まれる。さらなる顧客満足を実現して欲しい。

京王グループを挙げての環境への取り組みは特筆できるものである。エネルギー効率のよいVVVFインバータ制御装置を搭載した鉄道車両は全車両の9割を超え、大手民鉄16社中トップである。これにより従来車両に比べ消費電力がさらに約30%削減されている。所有する大規模事業所8物件におけるCO₂削減計画にも横並び脱却が見て取れる。東京都環境確保条例で義務づけられたCO₂削減水準を大きく上まわる削減を

目指している。駅施設でも様々な省エネルギー化の工夫がされており、評価できる。本社ビルのエネルギー診断で、「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」との評価を得たことも、努力が実った証拠だろう。

沿線の豊かな自然を保護する活動も心温まるものだ。高尾山の植林活動への支援・参加、春は高尾山、秋は多摩川で実施される「京王クリーンキャンペーン」、「高尾の森わくわくビレッジ」など、どの活動にも地域住民のみならず社員がボランティアとして参画しているのが嬉しい。評者はCSR活動には今後ますます社員の参画が必要と考えており、その意味でも評価できる。

沿線の地域がどれだけ魅力溢れているかは、鉄道会社の姿勢と活動によって大きく左右される。その点で、京王線沿線近くに住む者として、子育て支援事業、生活サポートサービスの展開、チャリティコンサート、「キッズおしごと隊」、線路わきアジサイの植栽等、京王グループの活動を多くしたい。

「横並び」ではない京王グループのCSR活動の水準は総じて高いといえる。しかし、CSR活動に上限はない。鉄道の安全性は「完璧」を目指して欲しいし、環境への取り組みは世界の範になって欲しい。沿線地域の活性化は京王グループの活動はもとより、沿線住民との「協働」によってさらに高まるだろう。

京王グループのCSR活動の特徴は、グループ一体となっている点にある。各社ごとの活動ではなく、グループを横断する活動には、経営の意志が感じられる。「全体最適」のグループ経営こそ、いま求められる経営のスタイルである。現水準に満足せずに、より高みを目指して欲しい。

2011年9月



一橋大学大学院商学研究科教授
商学博士

伊藤 邦雄

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171万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 2011 年 9 月