

トップメッセージ

「安全報告書2024」の公表にあたって

京王電鉄株式会社 代表取締役社長 社 長 執 行 役 員

都村智史



日頃から、京王電鉄をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

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」、「全社員が一丸となり継続的改善に取り組み、 安全最優先の鉄道を創る」という「安全に関する基本方針」のもと、「日本一安全でサービスの良い鉄道」を目指し、 日々の業務に取り組んでいます。

2023年度は2022年度に続き、2021年10月に発生した京王線車内障害事件を受けた鉄道テロ対策として、リアルタイム伝送機能付き防犯カメラの設置を推進し、全車両・全駅への設置を完了しました。また、想定外事象への対応力を強化するため、総合事故復旧訓練をブラインド訓練とし、より実際に近い状況での訓練を行いました。さらに、笹塚駅〜仙川駅間連続立体交差事業の大規模工事を進めるとともに、ホームドア整備等のホーム安全対策、踏切障害物検知装置の新設等の踏切安全対策など、各種安全対策についても着実に推進しています。

自然災害対策では、昨今の災害の激甚化に対応すべく、降雨時の運転規制の判断指標として「実効雨量」**を導入したほか、大規模地震に備えて高架橋や盛土区間などの耐震補強工事や、コンクリート製の電力柱を鋼管柱に更新する工事を引き続き実施しました。

新型コロナウイルス感染症への対応について、お客様のご理解やご協力のおかげで、日々の安全・安定運行が確保でき、公共交通機関としての使命を果たすことができました。

2024年度も、「有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の前年比削減」を安全目標と定め、全てにおいてお客様の視点に立ち、安全確保を第一に行動してまいります。

また、あらゆるお客様が安全・安心・快適にご利用いただける鉄道サービスを提供し続けていくために、2023 年10月には運賃改定を実施させていただきました。今後も連続立体交差事業、ホームドアの全駅整備と段差隙間 解消、防犯・セキュリティ対策などを進め、より高度な安全・安心を追求してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2023年度に実施した当社の安全への取り組みをご理解いただくために作成したものです。ぜひ、ご一読いただき、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。

※実効雨量・・・降雨時に変化する土中水分量に相当するものであり、土砂災害との関連性がよい指標

安全報告書

2024

安全方針•安全管理体制	4
安全管理方法	6
■安全目標•安全重点施策	8
■ 人財の育成····································	12
■安全文化の構築 ※※※※	14
■危機に備えた訓練・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	16
安全確保のための設備投資・修繕費…	18
■ 施設・設備の取り組み	19
日々の保守管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	30
■ DXの活用····································	32
■ 災害などへの備え	33
■ その他の取り組み	36
■ お客様・沿線の皆様へのお願い	37

安全方針 安全管理体制

「安全に関する基本方針」「安全に係る社員の行動規範」に基づき、経営トップをはじめ、 鉄道部門以外の部長も交えた安全管理体制を構築し、安全最優先の鉄道づくりに取り組んでいます。

安全方針

当社では、「安全に関する基本方針」とそれに基づく「安全に係る社員の行動規範」を定めています。また、社長は社員に「基本方針・行動規範と安全について」を発出することで、安全に対する考え方を示しています。

安全に関する基本方針

- ●「安全」は最大の使命であり、最高のサービスである。
- ●全社員が一丸となり継続的改善に取り組み、安全最優先の鉄道を創る。

安全に係る社員の行動規範

- ●全てにおいてお客さまの視点に立ち、安全確保を第一に行動する。
- ◆社員一人ひとりがルールを遵守し、判断に迷ったときは、自ら考え、 最も安全と認められる行動をとる。
- ●情報伝達は迅速かつ正確に行い、共有化を図る。
- ●組織・職位を越えたコミュニケーションを構築し、全社員が連携して 問題解決にあたる。



基本方針・行動規範と安全について

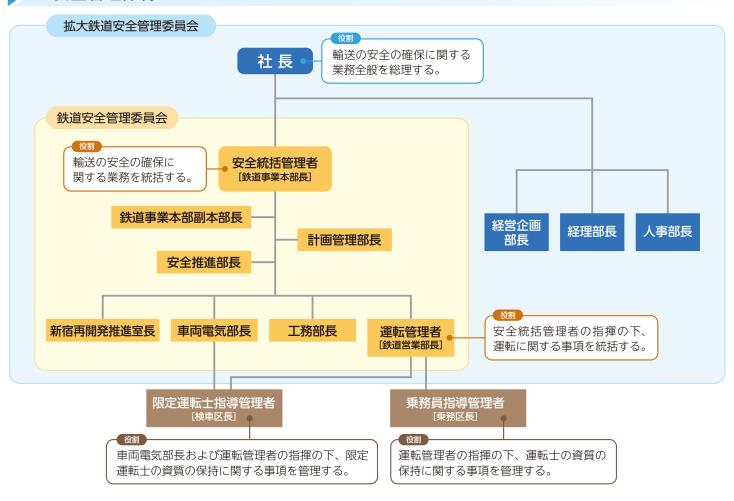
鉄道事業の最大の社会的使命は、将来にわたり持続的に「安全かつ確実な輸送サービスを提供すること」により、地域社会に貢献することです。 鉄道事業の安全性がもたらす「安心・信頼」は、京王グループ全体を 支えるバックボーンであり、全ての事業に共通した核心的な価値となっ ています。

私たちは、お客さまの尊い命をお預かりしている責任をしっかり自覚 するとともに、「安全」があらゆるステークホルダーから求められてい る最上位の価値であることを決して忘れてはなりません。

安全性向上の取り組みにゴールはありません。「安全に関する基本方針」 「安全に係る社員の行動規範」を常に意識し、安全文化の構築と浸透を 進めてください。

代表取締役社長 社長執行役員 都村 智史

安全管理体制



安全方針 · 安全管理体制

2023年度、鉄道事業本部(本社および現業職場)を中心に議論を行い、「安全行動規範アクションプラン」を策定しました。2024年4月1日より施行しています。

安全行動規範アクションプラン

「安全行動規範アクションプラン」とは

- ■「安全に係る社員の行動規範」をより具体化したもの
- ■社員個人の「意識」や「行動」の拠り所となるもの
- ■鉄道事業部門社員が自ら宣言するという視点で策定したもの

安全に係る 社員の行動規範

全てにおいて お客さまの視点に立ち、 安全確保を第一に 行動する。

社員一人ひとりが ルールを遵守し、 判断に迷ったときは、 自ら考え、最も安全と 認められる行動をとる。

情報伝達は 迅速かつ正確に行い、 共有化を図る。

組織・職位を越えた コミュニケーションを 構築し、全社員が連携して 問題解決にあたる。

安全行動規範アクションプラン

私たちは、安全・安定運行に向け「たゆまぬ 努力」をしつつ、違和感を覚えたときは、 躊躇せず「止める勇気」を持って行動します。



私たちは、自身の身を守りつつ、お客さまの 安全を確保し、お客さまの安心に繋がる 情報を提供します。



私たちは、しくみや構造などの 本質を理解するとともに、訓練などで 経験の引き出しを増やし対応力を磨きます。



私たちは、異常時においては、安全を 最優先に自ら考え、状況に応じて 4 最善をつくします。



私たちは、安全・安定運行に必要な情報や気づきを仲間に共有し、ミスは直ちに報告します。 報告を受けた際はミスを責めずに 真因をともに考えます。



私たちは、人命救助・被害拡大防止にチームプレイで対応するため、迅速に情報共有します。



私たちは、挨拶やお礼などで小さな関係を 積み重ね、「素敵な指摘」をしあい、 ともに成長します。



私たちは、社会や技術の変化を捉え、 未来に向けた「KEIOクオリティ(サービス・ 品質)」の継続的向上にチャレンジします。



N8

安全管理方法

安全管理規程を定め、輸送の安全を確保するためのさまざまな取り組みを行っているほか、 内部監査や国の評価をもとに、安全管理方法の継続的改善を図っています。

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、原則として毎月1回、また必要により臨時に 開催し、事故などの原因の究明・対策の検討・検証などを行ってい ます。また、他社で発生した重大な事故・トラブルについて、当社 の対応状況を確認しています。

さらに、拡大鉄道安全管理委員会を社長出席の下、年2回開催し、 安全重点施策をはじめとした安全管理体制全般の実施状況の評価(マ ネジメントレビュー)を行っています。



拡大鉄道安全管理委員会

社長による職場巡視

夏季安全輸送推進運動と年末年始輸 送安全総点検を中心に、現業職場を巡 視して保安設備の構造や安全管理状況 を確認するとともに、一人でも多くの 現業係員との意見交換を積極的に実施 して、全社員が一丸となった安全管理 体制の構築に取り組んでいます。



意見交換会



若葉台工場の視察

安全統括管理者による職場巡視

年4回の安全推進運動や毎月の「安全再確認の日」を中心に、現業職場を 巡視して安全管理状況を確認するとと もに、現業係員とのコミュニケーションを図っています。また、大規模工事 の施工管理状況や、自社および他社で 発生したトラブルへの対応状況を確認 しています。



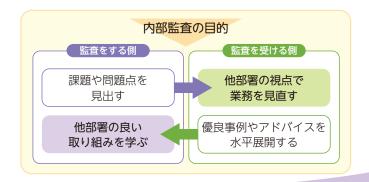
駅施設の視察



変電所の視察

内部監査の実施

運輸安全マネジメントに基づく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部長、課長および現業長に対してイ ンタビューや書類検査などを行い、監査で見出された課題や 問題点は、鉄道安全管理委員会に報告し、共有しています。



安全管理方法

事故の芽、トラブル情報、ヒヤリ・ハットの報告

鉄道係員による取扱い上の支障、機器の故障、自然災害などに起因する異常やそれらに対する措置の報告、また、事故や労働災害が発生する恐れがあったヒヤリ・ハットなどを幅広く収集・分析し、対策を講じることで、安全性の向上に役立てています。

実はとヤツ! とするんです。

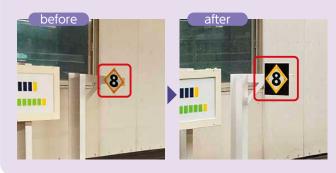
ヒヤリ・ハット情報の収集ポスト



ヒヤリ・ハットカード

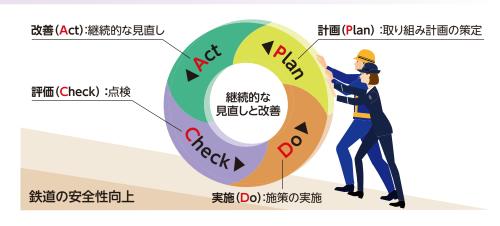
ヒヤリ・ハット改善事例

列車停止目標が、付近の建物外壁(白壁)と同化し視認性が 悪いことから、反射テープの貼付と列車停止目標本体後部に 黒色板を貼付することで視認性を向上させた。



安全管理のPDCAサイクル(スパイラルアップモデル)

鉄道安全管理委員会を中心として、 計画 (Plan) →実施 (Do) →評価 (Check) →改善 (Act) サイクル を確実に実行することで、安全管理 体制の継続的改善と安全性のさらな る向上を図っています。



国土交通省による運輸安全マネジメント評価

事業者の安全管理体制が適切に維持・改善され、有効に機能しているかを、社長・安全統括管理者等へのインタビューや文書・記録の確認を通じて国土交通省が評価・助言するもので、2007年より定期的に受検しています。

||| 第9回評価の主な内容 |||

実施期間

2024年5月13 · 21~23日

評価事項

- ●経営トップは、現場社員に対しても積極的な聞き取りを行い、 自ら行動し、自らの言葉で社内に情報を発信し、安全管理体 制の更なる向上に主体的に関与していること
- ●事故の再発防止策として、現場の意見をくみ取りながら、経 営管理部門と現業実施部門で把握し検証していること

など計8項目

助言事項

●ヒヤリ・ハットに至らなかった成功事例「セーフティⅡ」の 概念を教育訓練の中で周知することで事故の未然防止に繋が る仕組みづくりに努めること

期待事項

●引き続きブラインド要素を含む訓練により、想定外の対応力 の向上に努めること

経営計画に基づき毎年度、安全目標と安全重点施策を定め、 目標の達成に向けて、施策の進捗および実績の管理を行っています。

2023年度 安全目標•安全重点施策

2023年度 安全目標

有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の前年比削減

2023年度 安全重点施策

- 1. 事故やテロ行為の未然防止に向けた施策の推進
 - (1)人身事故の未然防止を図る声掛け、巡回等の強化
 - (2)防犯カメラの全車両・全駅ホームへの設置
 - (3) 高機能型の踏切障害物検知装置の更新と新設
 - (4)サイバー攻撃への対策の強化
- 2. 自然災害への対応力と危機管理体制の強化
 - (1)大規模噴火を想定した対策の強化
 - (2)長雨の評価指標を「実効雨量」へ変更
- 3. 現場対応力向上などに向けた取り組みの推進
 - (1)ブラインド要素を取り入れた訓練の実施
 - (2) 想定外の事象に対する初動対応強化策の実施

- 4. 新型コロナウイルス等感染症対策の徹底
 - (1)社員とお客様の感染防止対策の徹底
- 5. 踏切解消に向けた連続立体交差事業の推進
 - (1)京王線笹塚駅~仙川駅間における事業の推進
- 6. 耐震補強をはじめとした減災対策の実施
 - (1)高架橋やずい道などの耐震補強工事の実施
 - (2)コンクリート構造物の剥落防止工事の実施
 - (3)防雷設備や架空地線の整備
- 7. ホームの安全対策向上
 - (1)ホームドアの全駅整備に向け笹塚駅などで実施

TOPICS

車内からの速やかな避難誘導に向けて

自然災害などの影響により、 車両故障や列車脱線事故等が 発生し、お客様が列車から避 難する状況となった場合を想 定して、速やかに設置ができ る「可搬型はしご」を各駅に 配備しています。また、安全・ 確実な避難誘導が行えるよう、 訓練を実施しています。



可搬型はしごを運搬している様子



可搬型はしごを使用した避難誘導訓練

2023年度 輸送安全実績

鉄道運転事故などの発生件数(2019年度~2023年度)

2023年度は、鉄道運転事故が2件(対前年度5件減)、輸送 障害が38件(同4件減)発生しました。インシデントは発生 しておりません。

また、重大運転事故は発生しておりません。

重大運転事故とは

下記の「鉄道運転事故」に該当し、かつ有責事故のことをいいます。

■インシデントとは

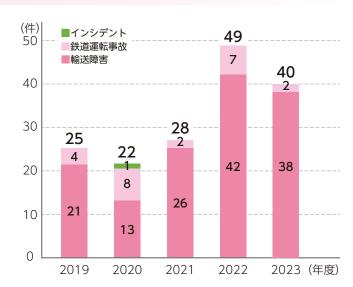
事故には至らなかったが、鉄道運転事故が発生するおそれがある と認められる事態をいいます。

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」 「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

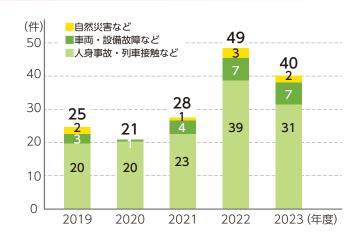
鉄道による輸送に障害が生じた事態で、鉄道運転事故以外の運休、 また列車に30分以上の遅延が生じたものをいいます。



鉄道運転事故などの発生原因(2019年度~2023年度)

自然災害によるものが2件発生しました。列車運行の安全確保が難しい場合、運転を取り止めることがあります。

車両・設備故障などによるものが7件発生しました。原因を分析し、対策を講じることで再発防止に努めます。人身事故・列車接触などは、前年度に比べて減少しています。引き続き、駅構内や踏切道の巡回強化や駅係員および乗務員の声がけなどの対策を行うほか、ホームドアの整備を進めます。



鉄道運転事故などに伴う運転見合わせ時間

2023年度の運転見合わせ 総時間は、人身事故などが減 少したほか、自然災害による 影響が少なかったこともあり、 対前年度で9時間51分の減 少となりました。



2023年度に発生したトラブルおよびその後の対処

9000系 車両グランドスイッチ配線の溶損

発生日時 2023年9月22日(金)9時10分

発生場所 新線新宿駅5番線

支障時分 1時間00分

支障区間 新線新宿駅~笹塚駅間

影響人員 14,000人

発生事象

●新線新宿駅5番線を発車時に、乗務員より、ブレーキが解除できない状態であると連絡。

- ●車内のお客さまをホーム上の安全な場所へ誘導し、車両点検後、回送列車として若葉台車両基地に入庫。
- ●入庫後の点検で、運転台車両のグランドスイッチ配線の溶損を確認。

■当該グランドスイッチの役割

ATC(自動列車制御装置)回路を構成するためのスイッチで、車両のモーターや空調などで使用した電気を接地端子台から車輪を通してレールへ流しているもの。

※レールへ流れた電気は変電所 に帰ります





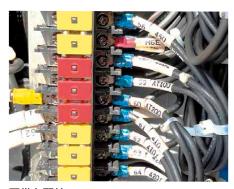
内部

原因

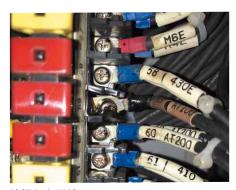
● ATC を構成する「グランドスイッチ」について、経年劣化に伴い接触不良が 発生し、発熱。配線が溶損し、都営新宿線 ATC 装置の電源が喪失したため。

対策

- ■緊急対策として、都営新宿線に乗り入れている車両のグランドスイッチ(全 40箇所)について一斉緊急点検を実施し、異常がないことを確認。
- ●暫定対策として、グランドスイッチを新品に交換。
- ●恒久対策として、グランドスイッチについて、現在の「押し込み型」より「ナイフ型」に変更する工事を実施。工事が完了するまで、接触抵抗測定により、 健全性を確認。



正常な配線



溶損した配線

2024年度 安全目標・安全重点施策

2022年度にスタートした中期3カ年経営計画に、安全性を向上していく施策を掲げています。

2024年度に向けた中期3カ年経営計画(2022年度~2024年度)

- 新型コロナウイルス感染症対策の取り組みの徹底
- 事故や輸送障害、テロ行為の未然防止と被害軽減に向けた施策の実施
- 京王線(笹塚駅〜仙川駅間)連続立体交差事業の推進
- 耐震補強をはじめとした減災対策の実施
- ホームドア・ホームと車両の段差隙間対策の整備

(鉄道の安全性向上への取り組みを抜粋)

毎年3月下旬に安全統括管理者から新年度の安全目標と安全重点施策を鉄道部門内に通達し、周知徹底と安全意識の高揚を図っています。

2024年度 安全目標

有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の前年比削減

2024年度 安全重点施策

- 1. 事故や輸送障害、テロ行為の未然防止と被害軽減に向けた施策の推進
 - (1)事故・輸送障害の未然防止を図るため、声掛け・巡回 強化や監視カメラ画像活用
 - (2) 車内防犯カメラ・ホーム上防犯カメラの運用体制確立
 - (3) 高機能型の踏切障害検知装置の更新と新設
 - (4)サイバー攻撃への防衛能力向上
- 2. 自然災害への対応力と危機管理体制の強化
 - (1)「実効雨量」を予測する仕組みの構築
 - (2)適切なタイミングでの運転規制とお客様への情報提供
- 3. 現場対応力向上・危機管理体制強化に向けた取り 組みの推進
 - (1)ブラインド要素を拡大した訓練の実施
 - (2)非常時対応強化策の実施

- 4. 踏切解消に向けた連続立体交差事業の推進 (1)京王線笹塚駅~仙川駅間における事業の推進
- 5. 耐震補強をはじめとした減災対策の実施 (1)高架橋やずい道などの耐震補強工事の実施
 - (2)コンクリート構造物の剥落防止工事の実施
- 6. ホームの安全対策向上
 - (1)ホームドアの全駅整備に向け、井の頭線などで実施 (2)こどもスキマ転落防止プロジェクト(スキマモリ)の推進
- 7. 駅改良やバリアフリー対応の推進
 - (1)京王稲田堤駅の改良の推進

人財の育成

「鉄道従事員として自ら知識・技能の習得に努め、安全・安心・快適な鉄道であるための使命を果たせる 人財を育成する」という教育方針に基づいて、近年は自ら考え行動できる資質を育成する教育に力を入れています。

乗務員の養成と技能の維持・向上

運転士の養成

Ш

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ます。 あわせて車掌の養成教育を行っています

運転士になるためには、駅係員、車掌を経験した後、学科 講習と技能講習をあわせて約9カ月間受けて、試験に合格す る必要があります。 学科講習 技能講習 (4カ月間) (5カ月間) ●安全の基本 ●指導操縦者による ●鉄道車両 運転技能訓練 ●運転法規 ●車両点検・ ●信号線路 故障処置訓練 修了試験 ●鉄道電気 ●異常時の対応・ ●運転理論 応急処置訓練 ●検査修繕



乗務員の技能の維持・向上

●作業安全

Ш

運転士・車掌になった後も フォロー教育や監督者による定 期的な添乗指導のほか、各職場 での勉強会や、個別の面談によ る指導を通じて、知識・技能の 維持・向上を図っています。



運転シミュレータによる運転士訓練



運転シミュレータによる車掌訓練

乗務員の体調管理

乗務開始前に、監督者により健康状態を確認するほか、アルコールチェックを徹底しています。また、定期的に健康診断や適性検査を実施しています。



監督者による点呼



アルコールチェック



体温測定

人財の育成

駅係員・技術員の教育

駅に設置されている安全設備を再現したホーム訓練室や信号扱い訓練室、架線や踏切保安設備を再現した屋外訓練施設を使用し、異常時における対応力の強化に向けた訓練を行っています。また、異常時を想定した机上訓練やヒューマンエラー防止の教育を行っています。



ホーム訓練室



信号扱い訓練



屋外訓練施設



列車監視訓練



事故の聞き取り手法研修



ヒューマンエラー防止研修

競技会·講習会

技能レベル向上を目的とした競技会、技術継承を目的とした講習会、新たな技術に対応するための教育などを行っています。



技能競技会



講習会



クレーンの教育

VOICE))



安全・安心を 提供できる人財の 育成に努めています

鉄道営業部 鉄道教習所教師

乗務員養成では、運転業務に必要な学科・技能講習だけではなく、運転シミュレータを活用した異常時対応訓練や過去の鉄道運転事故事例で安全の重要性を学ぶなど、多岐にわたる教育を行っております。教育をとおして知識と技能の向上に努め、お客様に安全・安心を提供できる人財を育成します。

安全文化の構築

社員の安全意識のさらなる高揚を目指して、「安全啓発室」を使用した安全教育を実施。 また、外部有識者やベテラン社員による講演会などを開催しています。

安全啓発室

過去の鉄道事故やインシデントについて、デジタルサイネージを活用し、事故の経緯や原因などを学ぶことができます。 鉄道事故の悲惨さを実感することで、一人ひとりが考え、行動につなげることを目指しています。乗務員養成教育や新入社 員教育をはじめ、各種教育・訓練に活用することで社員の安全意識のさらなる高揚を図っています。





講演会の開催

年に数回、外部有識者による講演会を開催しています。

防犯•防災講演会

名古屋工業大学大学院 社会工学専攻教授の渡辺 研司氏をお招きし、「多様化し複雑化する災害・事故・事件の背景と課題」をテーマに、鉄道を取り巻くリスク環境や地域社会との連携の重要性、危機レベルに応じた指揮命令・意思決定体制の構築、重要インフラとしてのサイバーテロへの対応や災害時における民間企業の果たすべき役割などについて、ご講演いただきました。



渡辺 研司氏に よるご講演の様子

安全講演会

株式会社ジェイアール総研サービス 総務部 部長 柴田 徹氏をお招きし、「運輸安全マネジメントとリスク管理 ~再発防止・未然防止の充実~」をテーマに、リスク管理において再発防止とともに未然防止を図ることが重要であり、そのためには日常の業務・作業の中で「気づく」力を養わなければならないこと、失敗だけでなく、うまくいっていることからも学ぶ視点(Safety II)から安全性向上に向けて、終わりなき改善に取り組む必要性などについて、ご講演いただきました。



柴田 徹氏に よるご講演の様子

安全文化の構築

京王失敗学会

当社のベテラン社員やOBが、過去に体験した事故やヒヤリ・ハット、また、そこから学んだ教訓を自ら語ることで、後輩社員に安全文化を伝承する講演会「京王失敗学会」を開催しています。先輩社員の業務における失敗は、後輩社員にとって共感できる内容、想像力の不足を気付かされる内容が多く、安全文化の構築に大いに役立っています。



ベテラン社員が 失敗体験を語る 様子

小集団活動発表会

各職場で取り組んでいる安全性向上や業務改善活動についての発表会を開催し、社員の自発的な改善意欲を促し、 業務の継続的改善を行っています。



職場の代表者による発表

ホーム上家 安全対策設備の設置

墜落等の危険が伴う、ホーム上家上での作業を、より安全で効率的に行うため、危険個所の見える化を行った後、具体的な対策として安全対策設備を設置しました。取付けの工夫や、高耐久な固定用金物を常設することで、命綱の確実かつ容易な設置が可能となりました。





鉄道部門以外の社員および、社員の家族に向けた働きかけ

大規模な災害や事故が発生した場合に備え、鉄道部門以外の社員が駅などでお客様のご案内を行えるように教育しています。「応援者活動用ワッペン」「応援者対応ツール」などを使用した応援方法のガイダンスを実施しているほか、非常用設備の操作を体験できる安全講習会を定期的に開催しています。また、社員の家族向けに非常用設備の操作等を知っていただく「鉄道教習所見学会」を開催しました。



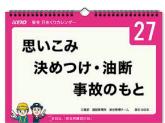
鉄道教習所での講習会の様子



非常用設備の操作体験

安全 日めくりカレンダー

安全への取り組みや思いを全社員から「川柳形式」と「イラスト」で募集、入賞作品で「日めくりカレンダー」を作成し、各職場に掲出しています。



27日 (川柳)



30日 (イラスト)

危機に備えた訓練

鉄道運転事故や自然災害の発生に備え、さまざまな訓練を通じて、 事故・災害への対処能力を高めています。

総合事故復旧訓練

自然災害による脱線などの重大事故を想定し、訓練を行っています。2023年度は、ブラインド訓練(参加者に事前に シナリオを知らせない訓練)とし、より実際の状況に近い訓練とすることで、対応力向上を図りました。



安全統括管理者の挨拶



列車防護



被害状況の確認



警察と連携した避難誘導



消防と連携した負傷者の救出



線路の復旧



脱線車両の復旧



会場全体の様子



社長訓示





日々の訓練を通し、 揺るぎない安全を 追及します

鉄道営業部 高幡不動乗務区 運転士

常日頃からイメージトレーニングを行い、如何なる状況 下でも最善の判断で行動に移せるようにしています。また、 乗務中に気になることがあった時は車掌と相互に確認して 迅速な対応・報告を行うように心掛けています。現状に満 足することなく日々の変化に柔軟に対応し「日本一安全・ 安心で快適な鉄道」を目指します。

危機に備えた訓練

そのほかの訓練

異常時の初動対応訓練

運輸指令所では、異常時における 初動対応力の強化を目的として、参 加者には事象を知らせず、異常時の 環境に近い形で行うCRM訓練を実施 しています。訓練終了後には、訓練 の映像を見て振り返りを行っています。



異常時の避難誘導訓練

列車内から避難する必要が発生した場合に、一部の高架区間では、避難梯子の設置が難しい箇所もあるため、避難梯子を設置する土台となる、非常用渡し板を設置する訓練を実施しています。



雪害対応訓練

降雪時の安全運行に向けて、パンタグラフへの積雪を除去するための、除雪棒の使用方法や、降雪による車輪への影響を検査するサーモグラフィによる測定の訓練を実施しています。



トロリ線断線復旧訓練

電力業務で保守管理を行っている トロリ線が断線した場合に備えて、 復旧訓練を定期的に実施しています。



(マルチプルタイタンパー応急復旧訓練)

線路の安全性を確保するため、終電 ~初電の間にマルチプルタイタンパー を用いて、道床つき固め作業を行っ ています。作業中における故障を想 定し、応急復旧訓練を実施しています。



レールの応急復旧訓練

レールが折損した状況を想定し、 速やかな運転再開を目指すため、レー ル切断、レール加工、レール交換、 軌道状態検査など一連の作業を訓練 しています。



安全確保のための設備投資・修繕費

「日本一安全でサービスの良い鉄道」を目指し、連続立体交差事業を着実に推進するほか、駅や車両の安全対策、自然災害への備え、バリアフリー設備など、安全で快適なサービスの提供を目指して2023年度は、総額232億円の設備投資を行いました。

また、既存設備の維持・保全に必要な修繕費として、81億円を支出しました。





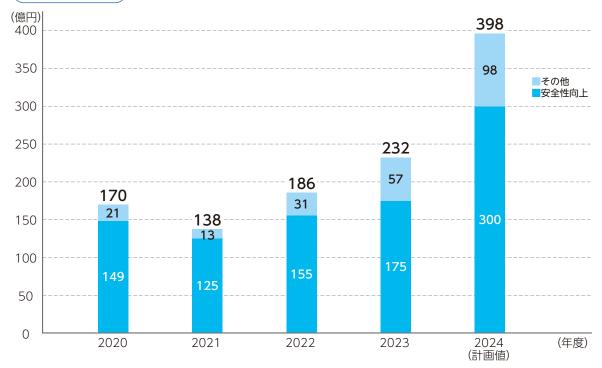


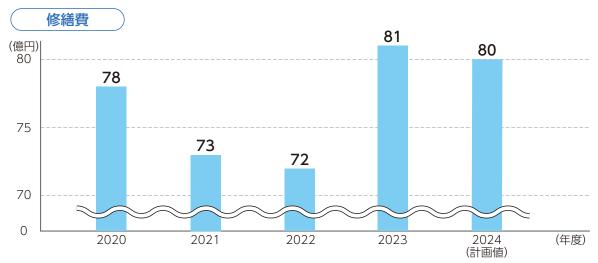
5000系車両



渋谷駅1番線降車ホーム

設備投資額





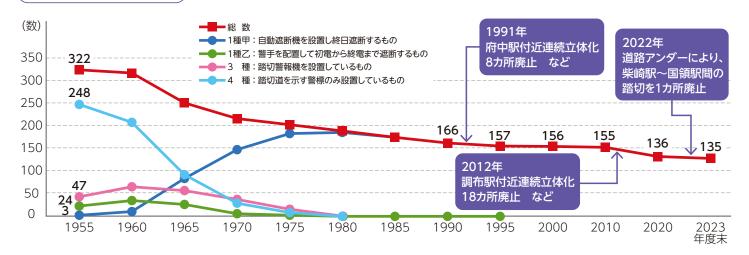
笹塚駅〜仙川駅間の連続立体交差化の推進をはじめ、ホーム・踏切などにおける安全対策、 お客様への鉄道運行情報提供など運行管理機能のさらなる充実を図っています。

立体交差化

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年の京王線新宿駅~初台駅間の地下化を皮切りに、複数の箇所で事業を実施し、直近では2012年8月に調布駅付近を地下化しました。この結果、踏切数は1955年度末の322カ所から2023年度末では135カ所に減少しています。

※連続立体交差事業:2カ所以上の幹線道路を含む多くの道路と鉄道を連続的に立体化するものであり、道路整備の一環として施行する都市 計画事業です

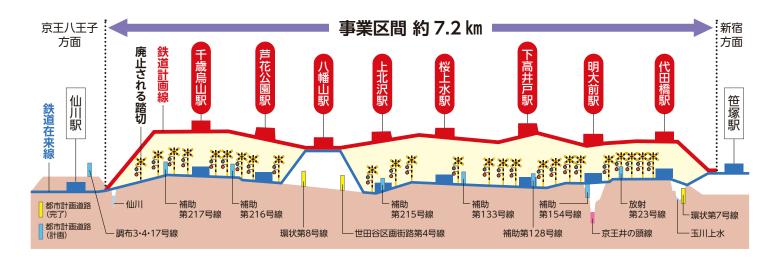
種類別踏切数の推移



京王線(笹塚駅~仙川駅間)連続立体交差事業

事業主体である東京都と協力し、京王線(笹塚駅〜仙川駅間)連続立体交差事業を実施しています。2014年2月、国土交通省から都市計画事業の認可を取得し、用地取得や設計業務などを進めているほか、2018年10月から工事に着手しています。

この事業の完成により、笹塚駅〜仙川駅間の約7.2kmを高架化し、25カ所の踏切を廃止するとともに、放射第23号線 (井ノ頭通り) などとの立体交差化を図ります。





京王線(笹塚駅〜仙川駅間)連続立体交差事業の進捗状況

2018年10月から「笹塚駅側取付部・代田橋駅付近」「明大前駅付近」「芦花公園駅付近」「仙川駅側取付部」、 2021年4月から「下高井戸駅付近」「桜上水駅付近」、2022年10月から「千歳烏山駅付近」、そして2024年4 月から「上北沢駅付近」も着工となり、笹塚駅~仙川駅間のすべての区間で工事を進めています。

2023年度は、「明大前駅付近」「桜上水駅付近」「芦花公園駅付近」「千歳烏山駅付近」で高架橋が新たに立ち上がり、「笹塚駅側取付部」「仙川駅側取付部」では、引き続き仮高架橋の設置を進めています。



基礎杭構築状況(下高井戸駅付近)



高架橋構築状況(桜上水駅付近)



仮高架橋設置状況(仙川駅側取付部)



仮高架橋設置状況断面図



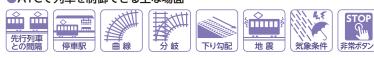
現場と周辺の環境に 配慮しながら工事を 進めています

工務部 連続立体交差工事事務所 技術員 線路に近接した工事となるため、列車の安全運行を第一に工事を進めています。また、周辺には道路や民家もあるため、工事による土や粉塵などの飛散防止処置を行い、生活環境の保全に努めています。昨年度から駅舎の切替え工事も始まったことから、お客様に快適に駅をご利用いただけるよう、安全に配慮して事業を進めてまいります。

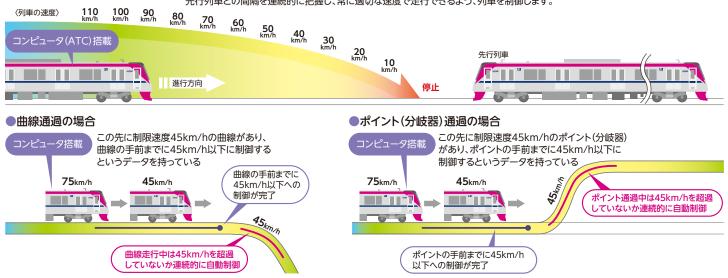
ATC(自動列車制御装置)

安全性の高いATC(自動列車制御装置)を2013年3月から当社全線で使用しています。

●ATCで列車を制御できる主な場面



●ATCによる列車制御のイメージ車両に搭載しているコンピュータが、レールに流れている信号電流を受け取ることにより、 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。



鉄道総合指令センター

免震構造となっている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所と、電力の供給を管理する電力指令所の機能が集約されています。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。

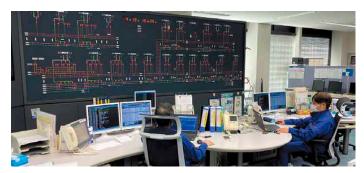
運輸指令所

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、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、駅の「お客さま案内ディスプレイ」や「車内案内表示器」などを通じて、一括してお客様に最新の情報をご案内しています。



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20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。事故や停電が発生した場合は、直ちに予備の設 備に切り替え、列車の運行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。



鉄道運行情報の提供

列車の運行に支障が生じた場合、文字情報・路線図・音声などで、鉄道運行情報をお届けしています。

文字情報については、ホームに設置の「行先案内盤」、車内に設置の「車内案内表示器」のほか、「京王アプリ」「X」での情報提供を行っています。路線図については、改札付近に設置している「お客さま案内ディスプレイ」および「京王ホームページ」にて提供しているほか、ディスプレイなどに表示される文字情報は、音声に変換され全駅で放送しています。これらの情報の一部については多言語(英語・中国語・韓国語)によるご案内も行っています。

異常時などは、車掌が運輸指令所からの連絡やタブレット端末を活用して、お客様に必要な情報をよりスムーズにご案内できるよう努めています。また、京王バス車内でも鉄道の運行情報を提供しています。











京王バス車内



車内や駅構内の非常時における早期状況把握

非常時において、状況を速やかに共有できるよう、駅係員・乗務員などの情報連絡ツールとして、ライブコミュニケーションプラットフォーム「Buddycom (バディコム)」を導入しています。

※「Buddycom」はサイエンスアーツ社の登録商標です



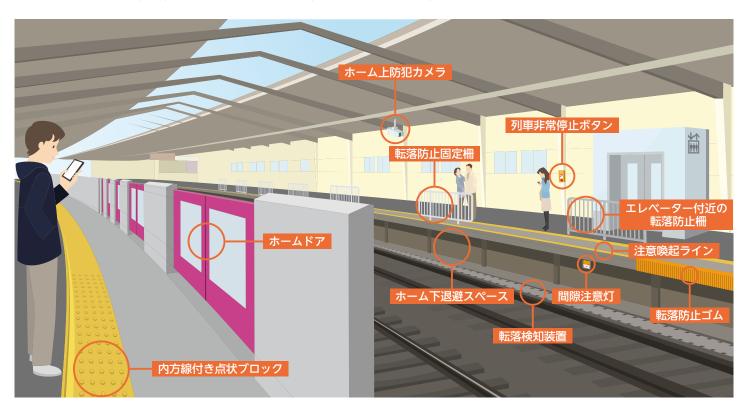
バディコムによる情報連絡イメージ



バディコムの活用状況

ホームの安全対策

ホームでの安全を確保するため、さまざまな対策に取り組んでいます。



ホームドアの全駅整備とホームと車両床面の段差・隙間解消

お客様のホームからの転落やホーム上での列車との接触事故を未然に防止するため、ホームドアの全駅整備を進めています。井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半の全駅整備完了を目標に進めています。また、ホームドア整備に合わせ、ホームと車両床面の段差・隙間の解消を進めています。2023年度は、渋谷駅、神泉駅、笹塚駅、三鷹台駅で使用を開始しました。

これらのホームドアは、「戸袋スライド式非常口」を採用しています。2024 年度は、永福町駅、久我山駅などの整備を進めます。



笹塚駅ホームドア



ホームドア車両間扉



ホームドア非常開ボタン

転落防止固定柵

お客様のホームからの転落防止を目 的として、終端部や狭隘部のほか、乗 客が滞留する駅などのホームの一部に 固定柵を設置しています。



ホーム上防犯カメラ

ホーム上で事故やトラブルが発生した場合、リアルタイムに状況を把握し、速やかな対応につなげます。2023年度に、全駅への設置を完了しています。



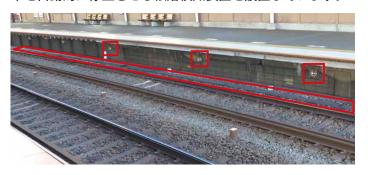
転落防止ゴム

車両とホームとの間が広く空いている駅では、お客様が 乗降の際に転落しないよう、隙間を狭くするための転落防 止ゴムの設置を進めています。



間隙注意灯•転落検知装置

曲線ホームなど、車両とホームとの隙間が広く空いている箇所には、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯を 設置しているほか、線路に転落した場合に備え、付近の列車を自動的に停止させる転落検知装置を設置しています。



列車非常停止ボタン

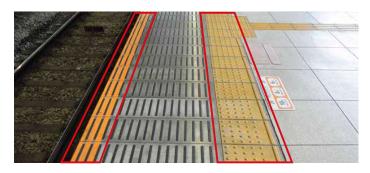
お客様がホームから転落された場合などに、このボタン を押すことで接近する列車の乗務員や駅係員などに異常を 知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させます。 全駅のホームに設置しています。





注意喚起ライン・内方線付き点状ブロック

線路への転落や、列車への触車防止を図るため、ホーム端をオレンジ色に塗装し、注意喚起を行っているほか、目の不自由なお客様の転落防止対策として、ホーム縁端部にある警告ブロックにホームの内側を示す内方線を整備しています。



ホーム下退避スペース・ステップ

お客様がホームから転落された場合の緊急避難場所として、ホーム下に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

踏切の安全対策

踏切での安全を確保するため、各種保安装置を設置しています。



踏切支障報知装置(非常ボタン)

列車との接触事故を未然に防止するため、全ての踏切に 設置しています。踏切内に自動車や歩行者が閉じ込められ た時に、ボタンを押すと、運転士に異常を知らせるととも に、付近の列車を自動的に停止させます。また、一部の踏 切には、渡りきれずに閉じ込められた場合に、踏切内から 操作できる非常ボタンも設置しています。



踏切支障報知装置(非常ボタン)



踏切内の踏切支障報知装置 (非常ボタン)

踏切障害物検知装置

踏切での列車と自動車などとの接触事故を未然に防止するため、93箇所の踏切に設置しています。踏切内に何らかの障害物を検知すると、運転士に異常を知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させます。従来の光線式より検知性能の高い高機能型(エリア検知式)への更新、新設を進めています。





高機能型(エリア検知式)踏切障害物検知装置

スリット型踏切遮断かん

自動車などによる折損を防止するため、屈折可能なスリット型踏切遮断かんを導入しています。



踏切監視カメラ

全ての踏切に監視カメラを設置しています。また、映像 を用いた行動分析による事故未然防止を検討しています。



カラー舗装

踏切の歩道部分へカラー舗装を行うほか、線路間にスペースがある箇所では、立ち止まり禁止を明示し、事故防止を図っています。



全方向型警報灯・オーバーハング型警報機

どの角度からも点滅が確認できる全方向型警報灯の導入 を進めています。また、一部の踏切には道路上の高い位置 に警報機を設置しています。



輪縁路部塗装

自転車などの車輪が線路の溝に落ちることを防止するため、 輪縁路部を塗装し、注意喚起を図っています。



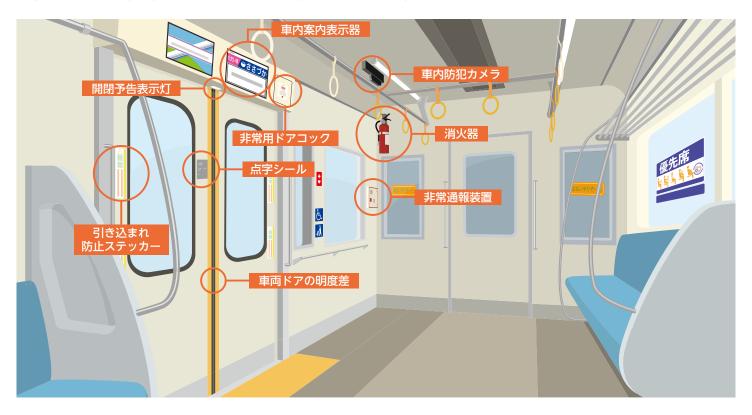
注意喚起看板の更新

踏切内での立ち止まり禁止や、う回路のご案内など、わかりやすい看板への更新を進めています。



車両の安全対策

車内での安全を確保するため、さまざまな設備を設置しています。



車内防犯カメラ

リアルタイム伝送機能付き「車内防犯カメラ」を、全て の車両に設置しており、車内の異常を早期に把握できます。



非常用ドアコック

車内で異常が発生した時に避難ができるよう、各車両の 扉付近に手動で扉を開けられる、非常用ドアコックを設置 しています。



ドアの安全対策

戸袋に手や荷物などが引き込まれることを防止するため、 引き込まれ防止ステッカーにより注意喚起しています。なお、 「引き込まれ」や「はさまれ」を検知した場合、車両外側に あるランプの点灯で乗務員に知らせます。



非常通報装置

車内の異常を乗務員に知らせる装置を全車両に設置しています。また、一部の車両では、乗務員と直接通話ができる非常通報器を設置しています。



5000系新造車両の導入

5000系車両を2024年3 月に追加導入しました。

車内防犯カメラ、通話式 車内非常通報装置を設置す るなど、車内の安全性向上 を図っています。また、車 上蓄電池を搭載することで 停電時においても自力走行 を可能としています。



車内の安全確保のためのお知らせ動画

車両やホームドアにある非常用設備の取扱方法や、車両 からの避難方法をまとめた動画を、車内ドア上の液晶ディスプレイで放映しています。また、京王ホームページにも 動画を掲載して、お客様の認知度向上を図っています。



火災への備え

列車火災時の延焼を防止するため、不燃性・難燃性の素材を使用しているほか、初期消火に対応するため、各列車 に消火器を設置しています。



車両搭載避難はしご

事故やトラブルで 駅間に緊急停車し、 長時間にわたる停車 が予想される場合、 お客様に車内から車 外へ安全に避難いた だくため、非常用の 避難はしごを搭載し ています。



駅の安全対策

防犯カメラ

駅構内の状況確認や犯罪行為などの抑止を目的として、 全駅に防犯カメラを設置し、本社、運輸指令所において確 認することができます。





地下駅火災対策

地下駅では複数の避難経路を確保するほか、新宿駅や調 布駅などにおいて排煙設備および防火区画の設置工事を行 うなど、火災対策を行っています。





幡ヶ谷駅の非常口階段

新宿駅のウォータースクリーン

避難経路図

火災や震災時などの避難誘導のため、駅構内に避難経路 図を表示しています。地下駅については蓄光タイプのパネ ルにより、暗所でも確認できるものになっています。





巡回警備

トラブルや死傷事故を未然に防止するため、社員・警備 員による巡回を実施しております。テロ・暴漢への抑止力 や非常時の早期情報共有を目的として、警備員はウェアラ ブルカメラを装着しています。





ウェアラブルカメラ

脱線防止対策

脱線防止ガード

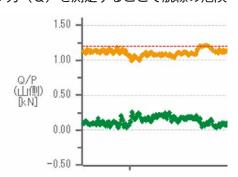
半径300m以下の曲線に設置しています。また、一部のポイント(分岐器)や踏切にも設置しています。



PQモニタリング台車(京王線)

列車が曲線を走行中に、車輪がレールを下方向に押す力 (P)と横方向に押す力(Q)を測定することで脱線の危険

性(脱線係数)を 常時監視すること が可能な「PQモ ニタリング台車」 を京王線の1編成 に導入しています。



日々の保守管理

車両や施設、軌道、設備などについて、計画的な保守管理を行うことで、 日々の鉄道の安全運行を支えています。

車両

列車を安全に運行するために定期検査を行っています。日常的な検査は検車区(京王線は若葉台・高幡不動、井の頭線は富士見ヶ丘)で実施し、大規模な検査と修理は若葉台工場で実施しています。

検車区

10日を超えない期間に行う「列車検査」や、3カ月を超えない期間に行う「月検査」のほか、臨時の小規模な修理や車両の清掃を行っています。



若葉台工場

4年または走行距離が60万kmを超えない期間に行う「重要部検査」、8年を超えない期間に行う「全般検査」のほか、大規模な修理やリニューアル工事を行っています。



電気設備

変電所・架線などの電気設備について、計画的な検査を実施しているほか、検査結果に基づき補修・交換を行っています。



変電所の点検



架線の点検



架線の点検

運転保安設備

信号保安設備や踏切保安設備について計画的な検査を実施しているほか、検査結果に基づき補修・交換を行っています。



踏切保安設備の点検



踏切保安設備の点検



転てつ器の点検

日々の保守管理

軌道

日中に総合高速検測車や測定機器を用いたさまざまな点検を行い、終電後には点検結果に基づき、軌道のゆがみの整正 や各種部品の交換などを行っています。京王線の道床つき固めには、マルチプルタイタンパーという大型の作業車を使用 しています。



レール交換



マルチプルタイタンパー



道床のつき固め

構造物

高架橋・トンネル・橋梁・擁壁などの構造物については、定期的に目視検査や打音検査を実施するとともに、必要に応じて補修工事を実施しています。



高架橋の点検



トンネル天井部の点検



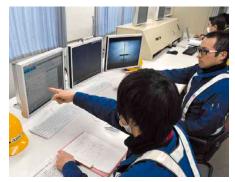
橋梁の点検

総合高速検測車

実際の列車と同じ速度で走行しながら、架線と軌道の状況を同時に検測することができる総合高速検測車を京王線に導入しています。検測で得られたデータを保守計画に反映し、安全性・乗り心地の向上を図っています。



総合高速検測車



総合高速検測車車内



総合高速検測車屋根上

DXの活用

土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化に向けて検査システムの構築を進めるほか、 新型通勤車両「2000系」に車両情報管理装置を採用します。

土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化

鉄道事業における構造物の機能を維持し、長寿命化を図るため、土木構造物や電力設備などの検査情報や補修履歴などを 集約し、地図上に表示させることで、迅速な判断や高度な分析を可能とするシステム(GIS プラットフォーム)を開発しま した。今後は、災害時などにおける、円滑な情報連携のため、総合防災システムも組み込むなど、機能拡充を進めます。



《土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化イメージ》

点呼管理システム

アルコールチェック、検温、予備眼鏡チェックなど、点呼時の必須項目を一元管理し、乗務員の状態を確認することで、 安全・安定運行を確保しています。



車両情報管理装置

車両機器を常に監視できる車両情報管理装置を採用し、車両不具合時の早期対応や、蓄積したデータを予防保全に活用し、さらなる安全性・安定性の向上とともに鉄道オペレーションの高度化・効率化を進めています。



災害などへの備え

激甚化する自然災害などに対して、監視体制を構築しているほか、 耐震補強工事などの施設改良を推進しています。

気象情報システム

自然災害などに迅速に対応するため、沿線に地震計・風速計・雨量計・水位計・レール温度計を設置しています。それぞれの計器で蓄積されたデータを運輸指令所をはじめとする各鉄道現業事務所において、24時間体制で監視するとともに規定値超過による運転規制や点検巡回の実施状況もモニターに表示されます。

地震計 11カ所



緊急地震速報



風速計 17カ所



雨量計 8カ所



レール温度計



水位計 3カ所



地震への備え

沿線の地震計で、一定以上の震度を感知すると、全列車に警報を送り、列車を停止させます。さらに、気象庁の「緊急地震速報」を活用し、震度4以上の地震発生が想定される場合、自動的に全列車に警報を送り、乗務員が列車を安全な場所に停止させます。また、新たな耐震基準に適合した構造物とするため、橋梁、盛土区間や高架橋柱、トンネルを対象とした耐震補強を実施しています。



耐震補強を実施した高架橋柱



多摩川橋梁耐震補強

災害などへの備え

大雨への備え

沿線に設置した雨量計や水位計の観 測データに加えて、気象情報会社から 提供される解析雨量のデータを活用し ています。2種類の評価指標(時間雨 量・実効雨量)を用いて降雨状況を把 握し、より精度の高い、速度規制、運 転中止の判断を行っています。また、 線路脇斜面の改修工事や、施設の浸水 対策を進めています。



法面改修



変電所の止水板

降雪への備え

着雪面の少ないシングルアームパンタグラフの採用や、車両基地などの架線には着雪・着氷を防止するため、ヒーターを内蔵した電線を使用しています。また、全てのポイント(分岐器)には電気融雪機を設置しているほか、一部のポイントには融雪能力の高い温水式融雪機も導入しています。



シングルアームパンタグラフ





電気融雪機

強風への備え

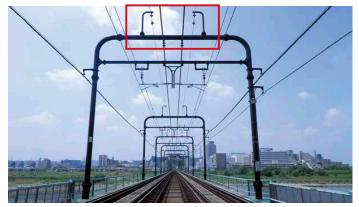
高架橋や橋梁などに風速計を設置しています。観測された瞬間風速に応じて速度規制、運転中止を実施しています。 井の頭線の盛土部や高架部の一部に防風柵を設置しています。



防風柵

落雷への備え

き電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完了したほか、電子機器の耐雷性強化を図っています。



架空地線

災害などへの備え

噴火への備え

富士山をはじめとする火山の噴火に備え、線路上に積もった火山灰を除去するカートを導入しています。また、沿線の 拠点に除灰用の備品を配備しています。







除灰用の備品

除灰カート

事業継続計画(BCP)の制定と改善

大規模地震などの災害発生時、お客様や社員の安全確保を 最優先に、迅速な被害調査や早期の運転再開が行えるように 事業継続計画を定めています。計画に基づき訓練の実施や備 蓄を行っているほか、定期的に計画の改善を図っています。



各拠点に設置の防災備蓄倉庫



事業継続計画書

帰宅困難者対策

大規模災害などにより、帰宅が困難になったお客様への 対応として、全駅に備蓄品(食料、飲料水、アルミロール マットなど)を配備しています。



食料・飲料水の備蓄



アルミロールマット



現場主導で自然災害を 意識し、安全・安心を 最優先で効率化を 推進しています

工務部 施設管理所 土木担当 技術員 これまでも降雨による警戒や運転規制は行ってきましたが、 より実態に即した評価指標である「実効雨量」を導入すること で、土壌中の水分の変化量を算出でき、科学的根拠に基づいた、 より適切な警戒や運転規制が可能となりました。

また、GISプラットフォーム(K-PaS)や、気象情報システムとの連携を図り、情報共有が容易になりました。

その他の取り組み

お客様に安心してご利用いただけるよう係員の知識・技能の向上に努めているほか、 さまざまな安全啓発活動を通じて、事故防止の取り組みを行っています。

救急救命対応の充実

異常時に迅速な救護ができるようにするため、救命講習を受講し、心肺蘇生法、自動体外式除細動器(AED)の使用方法などを習得しています。AEDは全駅に、包帯や止血パッドなどの応急救護品は全乗務員室および全駅に配備しています。







駅設置のAED



応急救護品セット

お客様サポートの充実

盲導犬を帯同したお客様や白杖を使用するお客様を適切にご案内するため、講習会を実施しています。また、接遇スキル向上のため、ユニバーサルマナー検定(鉄道)の受講を推進しています。



講習会の様子



講習会の様子



有資格者の胸章

安全啓発活動

交通安全運動期間中に、踏切の無理な横断などをしないように呼びかけを行うほか、高齢者施設・学校などを訪問し、 安全な鉄道利用を呼びかけています。



安全啓発活動の様子



非常用設備啓発活動の様子



踏切事故防止啓発活動の様子

お客様・沿線の皆様へのお願い

鉄道の安全確保に向け、お客様・沿線の皆様のご協力をお願いいたします。



駅構内

列車非常停止ボタン

ホームから線路に転落した人を見つけた時や、暴漢 に遭遇した時などは、躊躇せずホーム上の黄色の装置 にある、赤色の列車非常停止ボタンを押してください。 付近の列車を緊急停止させることができます。また、 設置個所をわかりやすくするための明示も進めています。



駅係員呼出インターホン

線路に物を落とした時や、不審者や不審物を発見した時、具合の悪いお客様を見かけた時などは、青色の 駅係員呼出インターホンをご利用ください。駅係員と 通話することができます。





転落防止・触車防止

ホームからの転落や電車との接触を防止するため、ホームをお歩きの際は、黄色い点状ブロックの内側までお下がりください。電車をお待ちの際は、ホームドアやホーム柵に寄りかからないようお願いいたします。





ホームドア非常開ボタン

ホームドア設置駅で車外に避難が必要となりホームドアが開かない場合は、ホームドア非常開ボタンの操作をお願いいたします。ホームドア非常開ボタンを操作しますと、ホームドアが自動で開きます。



ドアの側面にあります

スキマモリ

ホームと列車には「スキマ」があります。特に、曲線ホームでは「スキマ」が大きくなります。ホームドア設置駅では「スキマ」の認識が難しくなるケースもあります。乗降の際、「スキマ」にご注意いただきますようお願いいたします。



エスカレーターご利用時の注意

エスカレーターご利用時は駆け上がったり、駆け下りたりしないでください。お客様自身の転倒の恐れがあるほか、他のお客様に接触して転倒させる恐れがあります。エスカレーターでは立ち止まっていただくようお願いいたします。





お客様・沿線の皆様へのお願い

車内

車内非常通報装置

具合の悪くなった お客様がいた場合や、 非常事態が発生した 場合は、車内非常通 報装置のボタンを押 してください。乗務 員に異常を知らせる ことができます。



非常用ドアコック

非常時に操作する 際は、係員の指示に 従ってください。車 両扉の近くにあるド アコックを操作する ことで、扉を手動で 開けることができる ようになります。



踏切

踏切支障報知装置(非常ボタン)

踏切警報機が鳴り始 めてからの横断は、大 変危険ですのでおやめ ください。踏切内に取 り残された人や車両を 見かけた場合、周囲の 方は踏切内には入らず、 非常ボタンの操作をお 願いいたします。



赤色のボタンです



踏切を渡る際の注意

踏切のレール部分にべ ビーカーや自転車などの 車輪が挟まらないように ご注意ください。転倒す る恐れがあります。特に 斜めの踏切では、レール 部分に車輪が挟まりやす いため、タイヤを浮かし たり、自転車を押して 渡っていただきますと、 より安全です。



その他

危険物の持ち込み禁止

他のお客様に危害を及ぼ す恐れのある危険物の持ち 込みは固くお断りいたしま す。持ち込みが禁止されて いる物については、事前に ホームページや駅に掲出し ているポスターなどでご確 認いただくか、駅係員まで お尋ねください。



列車妨害行為の禁止

列車への投石や落書き、 線路上に石などを置く妨害 行為は犯罪であるだけでな く、重大な事故につながり かねない危険な行為です。 また、いたずらで列車非常 停止ボタン、非常用ドア コックなどを操作すると法 律により罰せられます。



カメラ映像等の管理・運用について

お客様に安全に安心して当社鉄道施設をご利用いただくこと、また、効率的なメンテナンス実施等を図るため、各種防犯カメラを活用しております。カメラ映像・カメラ画像およびそのデータは、「京王グループ個人情報保護方針」および「京王電鉄個人情報保護方針」に基づき、カメラ映像を閲覧できる担当者を限定し第三者等への漏えい防止等に努め、お客様の大切な個人情報の管理・運用をしております。

安全報告書に関するお問い合わせ先

京王電鉄株式会社

T206-8502

東京都多摩市関戸一丁目9番地1

京王ホームページ https://www.keio.co.jp

京王お客さまセンター TEL 042-357-6161

平・土休日 9:00~18:00 12/30~1/3を除く

編集 安全推進部(2024年8月発行)