

平成25年3月19日  
京阪電気鉄道株式会社

### 京阪電車の運輸業における

#### 『安全・安心』の提供」「運営体制の効率化」に関する取り組みについて

- 新型ATSを平成26年度より一部区間で使用開始、平成28年度に京阪線全線での導入完了を目指しています。
- ホーム異常通報装置は平成29年度に京阪線・大津線全駅での導入完了を目指しています。
- 複合利用施設での合同訓練を平成24年度より新たに開始するなど、災害・事故などの発生に備え、多面的に様々な想定の実施を実施しています。
- 宇治線で平成25年6月1日（土）よりワンマン運転を開始します。

京阪電気鉄道株式会社（本社：大阪府中央区、社長：加藤 好文）では、運輸業において、『安全・安心』の提供」「運営体制の効率化」を重視した事業戦略の下、京阪線におけるATSの全面更新（平成28年度完了予定）やホーム異常通報装置の全駅への展開（平成29年度完了予定）、列車事故や自然災害など不測の事態を想定した各種訓練の実施などに取り組むとともに、宇治線において、安全対策を十分に講じたうえでワンマン運転を平成25年6月1日（土）に開始します。

これらは、沿線の生産年齢人口の減少により、当社の旅客輸送人員が漸減傾向にある中、社会インフラである鉄道事業者に対する信頼の礎となっている「安全・安心」を確保するとともに、将来の経営環境の変化にも対応できる効率的な運営体制の構築を目指し、実施するものです。

京阪グループでは、「KUZUHAMALL」第2期開発計画など、「沿線の再耕」による沿線人口の増加を目指しており、運輸業においてもお客さまのニーズに合致したサービスを展開しています。一方で、『安全・安心』の提供」「運営体制の効率化」にも重点的に取り組むことにより、将来の京阪グループ発展に向けた礎を築いていきます。

詳細は別紙のとおりです。

(別紙)

## 1. A T S (自動列車停止装置) 全面更新

### (1) 新たに導入するA T Sシステム

多情報連続制御式A T Sシステム

### (2) 多情報連続制御式A T Sシステムの特徴

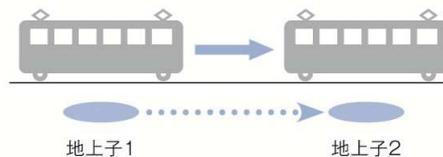
地上装置から列車に伝送された信号現示、転てつ器開通方向などの情報と、車上データベースに記憶された信号機位置、勾配などの情報に基づき、自車の制動性能と走行距離から上限速度を算出し、その上限速度値を用いて常時速度照査を行う。信号機や曲線などの情報に基づく制御に加え、踏切やホームでの異常発生時などにも対応する機能を有しており、従来にも増して安全性向上の実現が可能となる。



新型A T S概要図

### ※当社現行A T S (点制御式) の特徴

地上に設置した2つの地上子間の通過に要した時間を計測し、規定時間以下の時間で通過した場合は、速度超過と判断してブレーキを作動させる。



地上に設置した地上子間の通過時間を計測して標準時間と比較し、速度超過であれば自動的にブレーキを作動させるもの。

現行A T S概要図

### (3) 今後の導入予定

- |        |   |
|--------|---|
| 平成26年度 | 深草―出町柳間で使用開始                                  |
| 平成27年度 | 枚方市―深草間、交野線、宇治線で使用開始                          |
| 平成28年度 | 淀屋橋―枚方市間、中之島線、寝屋川車庫、淀車庫で使用開始<br>(京阪線全線での更新完了) |

### (4) 投資額 (概算)

約40億円 (平成21年度～平成28年度)

## 2. ホーム異常通報装置設置駅の拡大

### (1) ホーム異常通報装置の概要

お客さまがホームから線路上に転落された場合など、列車を緊急に停止させなければならない事態が発生したときに、駅係員やお客さまがホーム上に設置した非常通報ボタンを押すことにより、特殊信号発光機や警報ランプ、警報サイレンで乗務員および駅係員に異常を知らせるもの。

### (2) 現在の設置状況（平成24年度末時点）

京阪線44駅

大津線26駅（全駅導入済み）

### (3) 今後の設置予定

平成25年度 京阪線16駅に設置

～29年度（京阪線・大津線全駅での設置完了）

※鋼索線は除く

### (4) 投資額（概算）

約3億円（平成25年度～平成29年度）

※宇治線ワンマン運転化に伴う宇治線7駅設置に係る約1億円含む



## 3. 各種訓練の実施

### (1) 目的

列車事故、自然災害など緊急時における対応力（お客さまの安全確保や二次災害防止、正確な情報伝達、施設の復旧、運転再開など）の強化

### (2) 主要な訓練

#### ①災害対応訓練

重大な自然災害の発生を想定し、年1回実施。

当社では、東日本大震災発生を受け、東南海・南海地震発生に備えた防災避難計画を見直し、同地震に伴う津波の襲来リスクのある大阪エリアの地下線部分における列車運行やお客さまの避難誘導に関する取扱いを変更している。これを踏まえ、最近2回の訓練は、見直し後の防災避難計画に基づく手順の確認と実効性の検証に重点を置いて実施した。

《平成24年度実績》

平成25年2月21日（木） 東南海・南海地震発生を想定

（大阪府沿岸部に大津波警報・避難勧告が発令されたとの想定のもと、大阪エリア地下線部分では列車を最寄り駅に移動させるとともに、近隣ビルへのお客さまの避難誘導について訓練。その他、全線でも列車が緊急停止したとの想定で対応を確認）

（参加人数：約240人）

《平成25年度実施予定》

平成26年2月

地震、津波発生を想定予定

## ②事故復旧訓練

万が一の重大な列車事故の発生を想定し、年1回実施。

警察署・消防署と共催することで、関係機関との協力体制についても確認を図っている。

《平成24年度実績》

平成24年11月9日（金）

踏切における列車脱線事故発生を想定

（近畿運輸局・京都府伏見警察署・京都市伏見消防署合同／参加人数：約140人）

《平成25年度実施予定》

平成25年11月

踏切における列車脱線事故を想定して実施予定

## ③複合利用鉄道施設防災訓練

地震や火災などの発生を想定し、駅と駅に隣接するグループ商業施設などが合同で災害対応を訓練するもので、年数回程度実施（平成24年度より）。

各施設ごとでは定期的に訓練などを実施し、災害対応力を備えているものの、隣接施設と合同で災害対応訓練を実施することにより、施設横断的な連絡体制などを確認し、さらなる安全の向上を図っている。

《平成24年度実績》

平成24年11月20日（火）

寝屋川市駅・高架下店舗合同

（地震ならびに地震に伴う高架下店舗火災発生を想定）

（寝屋川消防署合同／参加人数：約40人）

平成25年2月20日（水）

三条駅・駅ビル等合同

（地下駅ホームでの火災発生を想定）

（京都市東山消防署合同／参加人数：約80人）

平成25年3月5日（火）

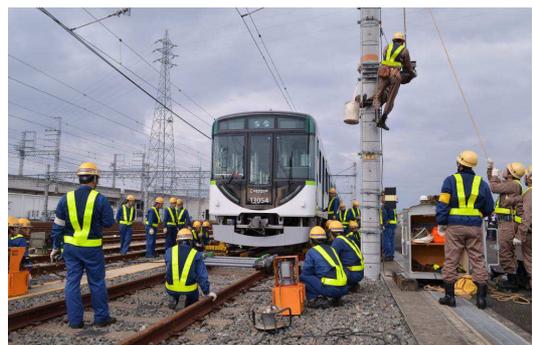
丹波橋駅・駅ナカ商業施設合同

（駅ホームでの火災発生を想定）

（京都市伏見消防署合同／参加人数：約60人）

《平成25年度実施予定》

8カ所で訓練計画を策定中



訓練の様子

#### 4. 宇治線ワンマン運転化

(1) 開始日

平成25年6月1日(土)

(2) 区間

宇治線(中書島-宇治、7.6km、8駅)

(3) 主な安全対策

(駅における安全対策)

ホームミラーの新設(6駅8ホーム)

ホームモニタの新設(6駅8ホーム)

ホーム異常通報装置の新設(7駅14ホーム)

足下灯照明のLED点滅化(3駅4ホーム)

転落検知マットの設置(3駅4ホーム)

(電車の安全対策)

ホーム検知装置の使用(10000系6編成、13000系5編成)

運転士異常時列車停止装置と列車防護無線の連動化(10000系6編成、13000系5編成)

(4) 投資額(概算)

約4億円(平成24年度)

※ワンマン運転に対応した新型車両13000系5編成(20両)は導入済み(平成24年春より順次営業運転開始)

(5) これまでのワンマン運転化実績

平成14年11月30日 京津線ワンマン運転開始

平成15年10月4日 石山坂本線ワンマン運転開始

平成19年9月22日 交野線ワンマン運転開始

以上