

脱線防止対策

脱線防止対策として、平成12年3月に発生した営団地下鉄（現：東京メトロ）「日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故」を教訓として、急曲線（曲線半径400m未満）など脱線の危険性のある箇所に安全設備を設置し、車輪の輪重管理を徹底しています。

輪重測定装置

車両の脱線に対する安全性を向上させる目的で、平成13年より京阪線と大津線の車庫にそれぞれ輪重測定装置を設置しています。左右の車輪にかかる重量のバランス（静止輪重差）を厳密に管理しています。



輪重測定装置による管理

脱線防止ガード

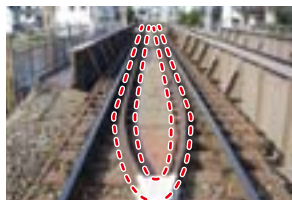
車輪の乗り上がりを防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。



脱線防止ガード

橋上ガードレール

橋梁上やその付近で列車が脱線した場合、列車が橋梁下に転落しないための設備です。

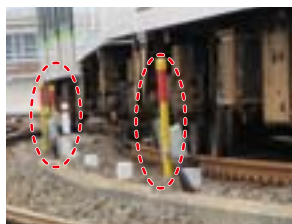


橋上ガードレール

限界支障検知装置

曲線半径200m以下の曲線部に設置しており、列車が何らかの障害で対向線路にはみ出し限界支障検知棒に接触したとき、特殊信号発光機を明滅させ、対向および後方列車に異常を知らせます。

京津線13カ所（検知棒78本、特殊信号発光機34機）、石山坂本線15カ所（検知棒102本、特殊信号発光機40機）に設置しています。



限界支障検知装置

併用軌道

併用軌道監視装置

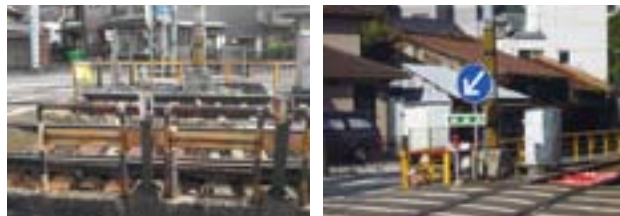
京津線の「浜大津駅～上栄町駅間615m」および石山坂本線の「浜大津駅～三井寺駅間380m」の区間は併用軌道（道路上に敷設された軌道）のため、日々変化する道路状況を速やかに把握し、より安定的な列車運行ダイヤが確保できるよう、24時間体制で監視業務を行っています。



併用軌道監視装置

自動車侵入検知装置

石山坂本線の三井寺駅上手の併用軌道と専用軌道（専用の敷地内に敷設された軌道）の境界から、夜間などに自動車が専用軌道に誤侵入する可能性があります。そのため、LED表示板や矢印灯でドライバーに注意を促し、間違えて侵入することを防いでいますが、万一侵入したとき早期に検知し、接近する電車に知らせることで事故を未然に防止する装置です。



三井寺併用境界

平成25年度 安全重点施策の目標

走行中の列車の安全性向上

平成28年度の全線での稼働を目指し、京阪線において新型ATSの設置を進めており、これに伴う車両関連工事を実施します。

また、線路、電気施設においては、分岐器および道床の改良、電車線の自動張力調整装置の新設などを実施します。