

ロングレール化の実施

レールには、温度変化による伸縮に対応するため、継ぎ目が設けられています。「ゴトンゴトン」という列車特有の継続的な振動は、この継ぎ目によるもの。ロングレール化とは、このレールの継ぎ目を溶接して1本のレールにするものです。継ぎ目による騒音・振動が軽減され、より快適な乗り心地を実現します。

当社では、曲線部など、安全性が低下する部位を除き、積極的にロングレール化を推進しています。



道床交換作業

道床とは、線路に敷き詰められている碎石のこと。列車の重さを受け止めて分散させ、振動を和らげる働きをします。

何度も電車が通過するうちに碎石の表面や角が削れ、レールの横方向の高さにズレが生じるため、道床の状態を定期的にチェック・交換し、列車走行時の騒音・振動の低減を図っています。



散水装置などの設置

大谷・上関寺・上栄町・札の辻・浜大津・四宮車庫構内に散水装置を設置。さらに、800系3両、600形3両に塗油装置を設置しています。

これらの装置の設置により、レールと車輪の間で発生するキシリ音を低減させることができ、列車運行の低騒音化を実現しています。



列車騒音・振動の低減

警笛個所の見直しや、早朝深夜の駅の自動放送および閉扉時の警報音の音量低減など、音の発生源に関してきめ細かなチェックを実施。大津線では、800系車両に従来の空気式警笛よりも音色が柔らかく、騒音が低減できる電子警笛を採用しています。

さらに、車輪踏面の傷の早期発見と修理、曲線・勾配箇所や線路分岐点通過時の速度の抑制などによっても騒音・振動の低減を図っているほか、騒音・振動定期測定を行うことで、騒音・振動の大きい個所の把握にも努めています。

鋼橋の騒音対策工事

天満橋一森小路間の前島跨線橋(1線)、城北川橋(4線)において、鋼橋から列車走行音を低減できるコンクリート橋に改築する工事を行っています。

前島跨線橋は2005年度、城北川橋は2006年度の完成を予定しています。



▲城北川橋(完成予想図)

資源・エネルギーの使用削減

鉄道部材のリサイクル

使用後のPCまくらぎや保守作業で発生した銅線くずや鉄線くずなどの処理は、特定リサイクル会社に委託しています。

また、密閉式ニッカド電池・ニッケル水素電池・リチウム電池・小型シール鉛蓄電池などは他の電池と分別収集のうめメーカーに返却し、リサイクルを行っています。



乗車券のリサイクル

お客さまに購入していただくきっぷに関してもリサイクルを推進しています。使用済みのきっぷに関しては、自動改札機を通して回収後、パルプと磁性体に分離して古紙として再生しています。

当社では、京阪線全駅と改札内にトイレがある大津線の7駅のトイレに、きっぷをリサイクルしたトイレトーパーを設置しています。



ICカードシステム「PiTaPa」の導入

現在の主流である磁気カードおよびプリペイドカードをICカードに置き換えることにより、使い捨てられるカード本体の産業廃棄物の減少や、駅務機器の機械駆動減少による省エネルギー効果が期待できます。

