

車両の安全性向上

車両の安全対策

運転士異常時列車停止装置

運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、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(デッドマン装置)を全編成に採用しています。

また、車掌台には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



運転士異常時列車停止装置

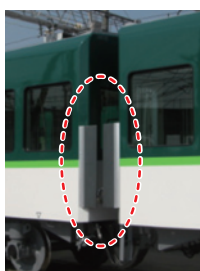
列車運転状況記録装置

万が一事故が発生した場合に、その原因究明や再発防止策の立案に役立てるため、時刻や速度などの列車の運転に関する基本情報、運転ハンドルやブレーキ操作などの運転士の操作に関する基本情報、ATSの動作状況などを記録する列車運転状況記録装置を京阪線・大津線的全運転台付車両に搭載しています。

連結面間転落防止装置(外幌)^{そとほろ}

お客さまが乗車時に車両の連結面間に転落される事故を防止するため、連結面間転落防止装置を京阪線全車両に設置しています。

なお、他社で発生した事故を踏まえ、先頭車同士の連結部にも対応する装置を開発し、当該部位からの事故も防いでいます。



連結面間転落防止装置

ホーム検知装置

扉操作誤りによる転落事故を防止するため、京阪線3000・10000・13000系、大津線600・700形全車、および鋼索線車両にホーム検知装置を設置しており、大津線800系についても順次施工中です。この機能を使用すると、万が一、車両がホームを行き過ぎて停車した場合でも、ホームと反対側の扉を開けようとした場合でも、扉が開かない仕組みになっています。



ホーム検知装置

より安全快適な車両を目指して

新型車両13000系の導入

環境への配慮やバリアフリーへの対応、安全性の向上に主眼をおいて開発した13000系車両を、平成24年4月より24両(4両×6編成)導入しています。環境面では、本車両と代替される従来車両(2600系)との比較で約35%の電力量を削減したほか、低騒音タイプの機器の採用などにより走行騒音を低減し、沿線環境に配慮しました。また、車いすスペースや液晶式車内案内表示器などを設置したほか、荷棚の高さを低くするとともに、乗降口の扉端部と足元などにオレンジ色のラインを設けるなど、バリアフリー対応を充実しました。安全面では、オフセット衝突対策も含めて車体強度を向上させたほか、事故や急ブレーキ時の車内での事故防止策を施しました。今後は、車内照明や前部標識灯(ヘッドライト)にLEDを採用した7両編成の車両を順次、増備していきます。



13000系



6000系車両のリニューアル

平成25年度からバリアフリー対策やインテリアのグレードアップ、停車駅案内や、ニュース・天気予報情報提供によるサービス向上などを目的に、6000系車両のリニューアル工事を進めています。

あわせて、老朽化した制御装置などの機器を改修することで、故障に対する予防保全ならびに機器の保守軽減を図ります。



6000系リニューアル



平成26年度 安全重点施策の目標

車両の安全性向上

13000系をさらに新造(7両×2編成)し、従来車両との置き換えを進めます。

また、6000系のリニューアルにおいては、車内インテリアの改造やバリアフリー対応に加え、電気機器の更新により信頼性の向上を図ります。