

京都市高速鉄道

安全報告書 2024

Kyoto City Subway Annual Safety Report

ごあいさつ	2
1 輸送の安全に関する基本的な方針	3
2 輸送の安全に関する体制	
2-1 安全管理に係る組織体制	4
2-2 各管理者等の役割	5
2-3 安全管理の方法	6
3 輸送の安全に関する目標及び達成状況	7
4 輸送の安全の状況について	
鉄道運転事故等の発生状況	8
5 安全重点施策	10
令和5年度の実施及び達成状況	11
6 安全重点施策の実施内容	13
7 安全関連投資・修繕費の状況	33
8 お客様にお知らせとお願い	
8-1 駅構内でのお願いと安全・安心のための設備	34
8-2 車内でのお願いと安全・安心のための設備	37
8-3 だれもが安心して乗れる電車へ	39

・本報告書は鉄道事業法第19条の4及び鉄道事業法施行規則第36条の9の規定に基づき作成し、公表するものです。
・本報告書の内容は特に記載のない限り令和6年3月末日現在のものです。

日頃は、京都市営地下鉄を御利用いただきまして、誠にありがとうございます。

今般、運輸安全マネジメント制度に基づく、地下鉄の安全運行に関する、令和5年度
の取組結果を取りまとめましたので公表いたします。

本市地下鉄では、全てのお客様に「安全・安心・快適」に御利用いただくことを最優先に、法令を遵守し、日々、安全運行に努めております。

令和5年度は、「当局に起因する運転事故及び輸送障害をゼロにする」という目標を掲げ、5つの安全重点施策と30項目の実施計画に取り組みました。

しかしながら、令和5年9月、東西線東山駅構内にてシンナー臭がするとの通報を受け、安全確認のため、同駅の営業を一時中止し、お客様には駅構外に避難していただくとともに、列車については、同駅にて乗降の取扱いをせず通過するという事案を発生させました。幸い危険な状況には至らなかったものの、多数のお客様に御迷惑をおかけすることとなりました。

これにより、当局に起因する輸送障害が1件となり、令和5年度の目標を達成することができませんでしたが、発生した事案に対しては、再発防止対策を徹底し、引き続き、一層の安全性向上に向けた取組を実行してまいります。

加えて、お客様数は、コロナ禍前の水準には及ばないものの、インバウンドや日常利用の回復が見られ、一部で混雑する状況が生じております。このことを踏まえ、混雑対策に取り組むとともに、烏丸線ホームにおける安全対策、車内傷害事案や痴漢・盗撮といった犯罪への対策、また、更新時期を迎えた車両、設備の更新を引き続き、計画的に進めてまいります。

これからも、お客様に安心して御利用いただけるよう、全職員が一丸となって、「安全・安心・快適」、そして持続可能な地下鉄となるよう努めてまいります。

令和6年9月

京都市公営企業管理者
交通局長 北村 信幸



1 輸送の安全に関する基本的な方針

交通局では、「鉄道事業法」に係る運輸安全マネジメント制度に基づき、「安全管理規程」を定め、その中で安全第一の意識をもって事業を行う体制や、輸送の安全に関する基本的な方針を「行動規範」として掲げ、全職員が「行動規範」に基づき、輸送の安全の確保に取り組んでいます。

職員の安全に係る行動規範

- 一、一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 一、輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- 一、常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 一、職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをする。
- 一、事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- 一、情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- 一、常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

令和四年四月

京都市公営企業管理者交通局長

北村 信幸

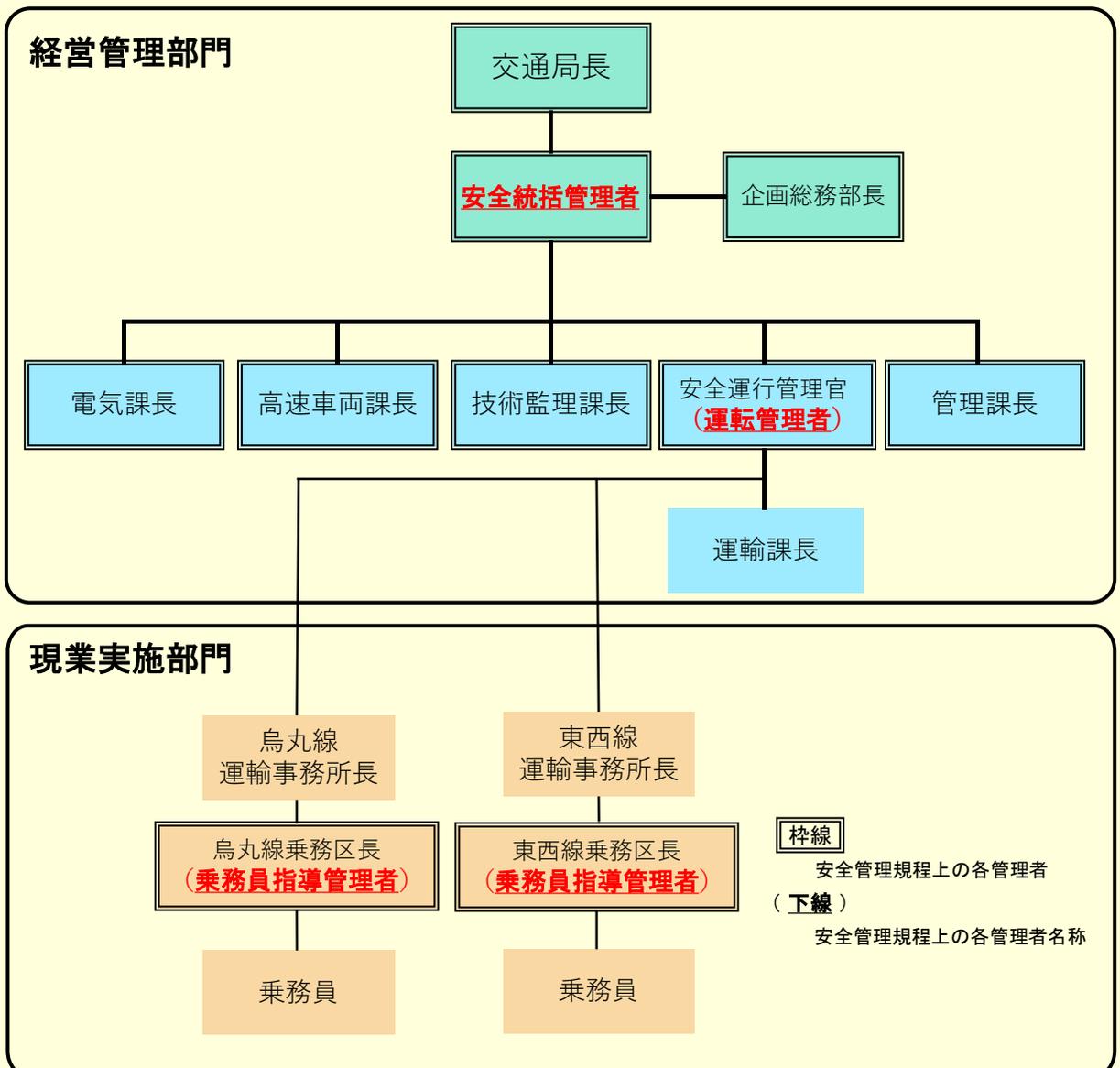
2 輸送の安全に関する体制

2-1 安全管理に係る組織体制

「安全管理規程」に基づき、

- ・ 「**安全統括管理者**」
- ・ 「**運転管理者**」
- ・ 「**乗務員指導管理者**」

を選任するとともに、交通局長を「最高責任者」とする安全管理の体制を確立しています。



2 輸送の安全に関する体制

2-2 各管理者等の役割

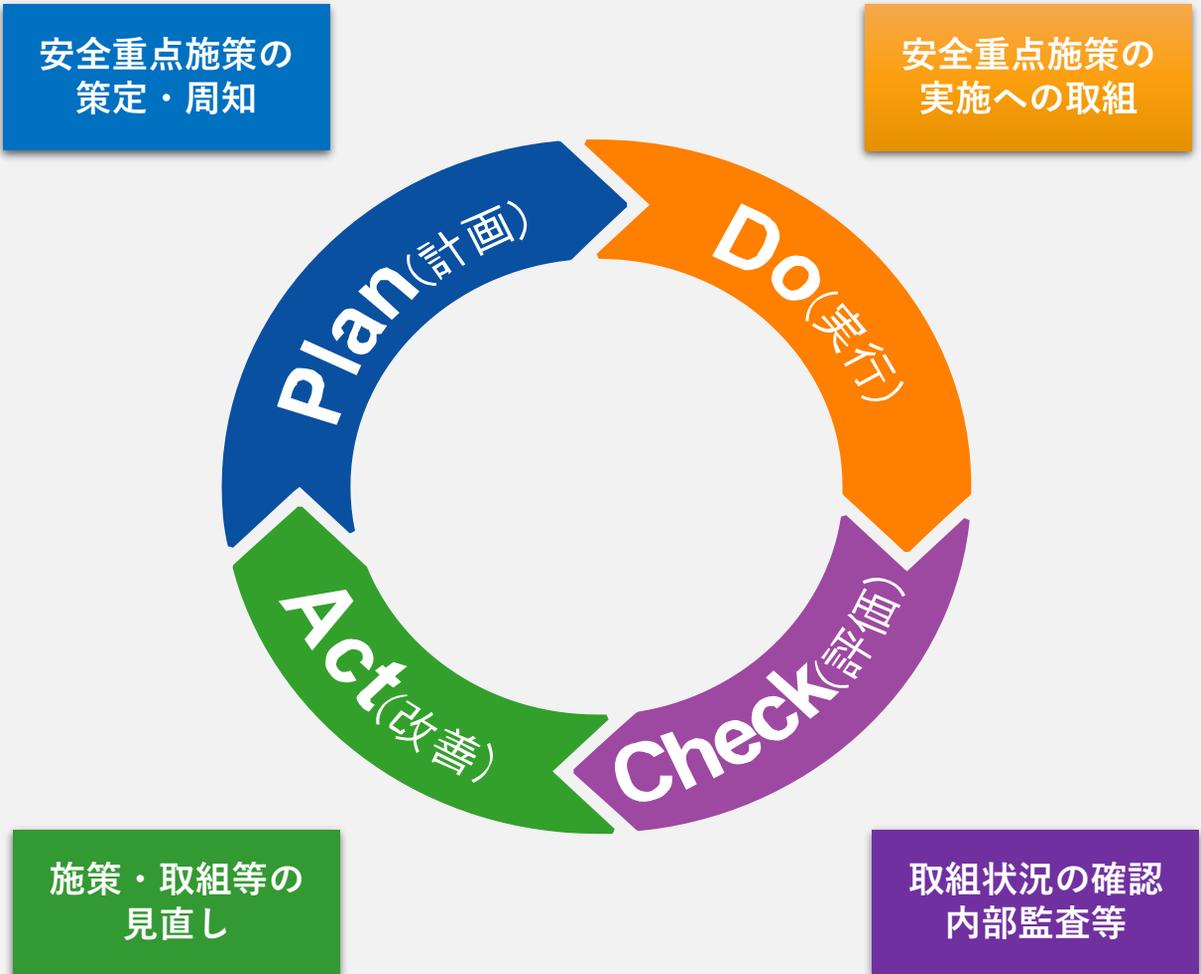
交通局長をはじめ、各管理者等には、輸送の安全の確保に関する役割を定めています。

役職	役割
交通局長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
安全運行管理官 (運転管理者)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務区長 (乗務員指導管理者)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。
技術監理課長	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
高速車両課長	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
電気課長	安全統括管理者の指揮の下、電気設備に関する事項を統括する。
管理課長	事故防止（内部監査）に関する事項を統括する。
企画総務部長	財務及び設備投資並びに要員に関する事項を統括する。

2 輸送の安全に関する体制

2-3 安全管理の方法

輸送の安全の確保に当たっては、P D C Aサイクル※を導入し、継続的な安全の確保・向上に努めています。



※ 事業の管理業務を円滑に行うための手法の1つ

3 輸送の安全に関する目標及び達成状況

(1) 令和5年度の結果

《目標》

有責による運転事故及び輸送障害をゼロにする。

《達成状況》

運転事故は0件でしたが、当局に起因する輸送障害※が1件発生したため、目標は達成できませんでした。

(その他、当局に起因しない輸送障害が1件発生しました。)

※ 詳細は8、9ページ参照

(2) 令和6年度の目標

《目標》

有責による運転事故及び輸送障害をゼロにする。

令和6年度も、より安全・安心に地下鉄を御利用いただけるよう職員一丸となって目標達成に向けて取り組みます。

4 輸送の安全の状況について

鉄道運転事故等の発生状況

国土交通省令「鉄道事故等報告規則」に基づき、

“鉄道運転事故”

“輸送障害”

“インシデント”

“電気事故”

が発生した場合は、近畿運輸局に報告を行います。

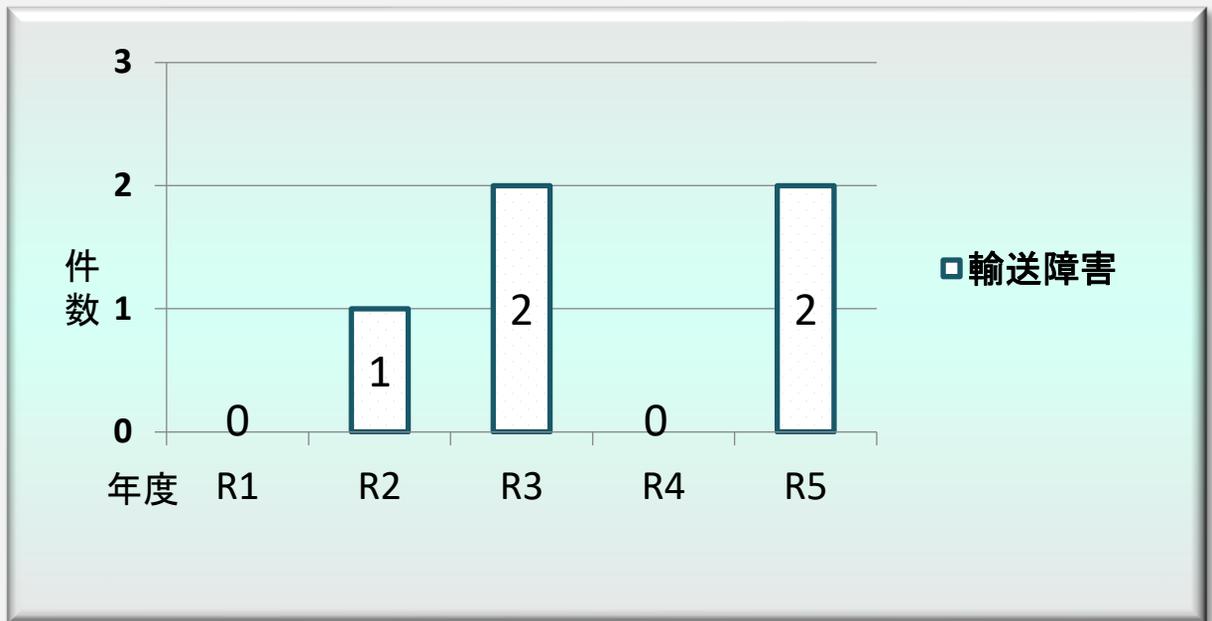
(1) 令和5年度の鉄道運転事故等の状況

鉄道運転事故	列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、鉄道人身障害（列車・車両の運転により生じたもの）、鉄道物損の各事故	0件
輸送障害	鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの（30分以上の遅延を生じたもの）	2件※
インシデント	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	0件
電気事故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故の各事故	0件

※ 輸送障害2件のうち、1件は無責（当局に起因しないもの）、1件は有責（当局に起因するもの）でありました。

4 輸送の安全の状況について

(2) 過去5年間の鉄道運転事故等の推移



令和2年度（計1件）

烏丸線北大路駅における信号装置の故障によるダイヤ乱れ
(輸送障害)

令和3年度（計2件）

- ① 東西線御陵駅における連動装置の故障によるダイヤ乱れ
(輸送障害)
- ② 大雨による安祥寺川溢水に伴うダイヤ乱れ (輸送障害)

令和5年度（計2件）

- ① 烏丸線松ヶ崎駅においてお客様が軌道階に降り、入駅中の列車と接触 (輸送障害 (無責))
- ② 東西線東山駅構内でのシンナー臭発生により、同駅の営業を一時中止 (輸送障害)

5 安全重点施策

鉄道事業者としての最大の責務である“お客様に安全・安心・快適に御利用していただく”ため、次の5項目を「安全重点施策」として掲げました。

さらに、「安全重点施策」を細分化し、具体的な取組計画として、30項目の「実施計画」を策定し、各取組を着実に実行することにより輸送の安全の確保に取り組みました。

- 1 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚
- 2 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等
- 3 乗務時における安全対策の向上
- 4 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施
- 5 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新

5 安全重点施策

令和5年度の取組及び達成状況

★印は重点強化項目

安全重点施策	実施計画	達成度	
1. 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚	① 安全管理規程の周知・徹底及び安全意識の高揚を図る研修の実施	○	
	② 全職員への安全に関するアンケートの実施及び結果の活用	○	
2. 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等	③ 市総合防災訓練等の実施時における取組	○	
	④ 地下鉄の防災訓練の実施	○	
	⑤ 車内傷害事案の発生を受けたテロ対策の強化	○	★
	⑥ 緊急地震速報システムの運用に関する訓練	○	
	⑦ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（運行管理部門）	○	
	⑧ 保守職員の技術継承による若手職員の育成	○	★
	⑨ 大型保守用機械の復旧訓練	○	
	⑩ 車両復旧訓練	○	
	⑪ 乗務時における基本動作の徹底と確認	○	★
	⑫ 高齢の方や障害のある方への接遇・介助力の向上	○	★
	⑬ 視覚に障害のあるお客様への対応	○	★
	⑭ ヒヤリ・ハット情報の収集、分析及び活用	○	★
	⑮ 安全に関する会議の開催	○	
	⑯ 自然災害の発生に備えた対応	○	★

5 安全重点施策

★印は重点強化項目

安全重点施策	実施計画	達成度	
3. 乗務時における安全対策の向上	⑰ 乗車時における扉挟み件数ゼロを目指した取組	○	
4. 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施	⑱ 定期内部監査	○	
	⑲ 緊急内部監査	※	
5. 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新	⑳ 烏丸線におけるホームの安全対策	○	★
	㉑ 駅舎における安全対策 <新規>	○	★
	㉒ 烏丸線新型車両の導入	○	★
	㉓ 水害に備えた設備の設置	○	★
	㉔ 軌道（レール）の更新	○	
	㉕ 信号保安設備の更新	○	
	㉖ 電力設備の更新	○	
	㉗ 電車線の更新	○	
	㉘ 鉄道施設、車両等の点検・整備の徹底	○	★
	㉙ 施設等のメンテナンス事業者との連携	○	★
㉚ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有(車両保守部門)	○		

(達成度について)

○：実施・達成できた

△：実施・達成できたがさらなる工夫が必要

×：実施不十分または実施・達成できなかった

※：実施するような事態は発生しなかった

6 安全重点施策の取組の内容

1. 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚

“安全が最優先”という意識を全職員で共有しています。

① 安全管理規程の周知・徹底及び安全意識の高揚を図る研修の実施

地下鉄に携わる全職員に対して、所属研修や定期教育訓練（職種毎に年に数回実施している教育訓練）等で安全管理規程の周知徹底を行うとともに、朝礼時や点呼時に「職員の安全に係る行動規範」（3ページ参照）の読み上げを行い、職員の安全意識の高揚を図っています。

② 全職員への安全に関するアンケートの実施及び結果の活用

令和5年9月～12月に、地下鉄に携わる職員の安全意識の浸透度、理解度を把握するために、全職員に対して「安全に関するアンケート」を実施し、業務遂行上、輸送の安全を何よりも優先するという意識が高いことを確認しました。

また、アンケートの結果を集約・分析して、今後の安全に関する取組に活用していきます。

2. 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等

様々な異常事案を想定した訓練を行っています。

③ 市総合防災訓練等の実施時における取組

- 令和5年6月6日（火）に、京都市防災危機管理室と関係機関における水害対応に係る情報伝達訓練に参加するとともに、6月13日（火）には、“京都市域に激しい雨が降り、浸水が発生するおそれが高まっている”との想定で、交通局の関係部署による情報伝達及び浸水防止対応訓練（駅出入口への止水板・水のう（土のう）の設置方法の確認）を行いました。
- 令和5年12月14日（木）に、京都市、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京都駅ビル開発株式会社等とともに、京都駅周辺地域における合同帰宅困難者対策訓練に参加しました。
- 令和6年1月17日（水）に、京都市域に震度6強以上の強い地震が発生したとの想定で、交通局の関係部署による初動措置及び連絡通報訓練を行いました。

6 安全重点施策の取組の内容

④ 地下鉄の防災訓練の実施

令和6年1月26日（金）の深夜に、中京消防署、中京警察署及び交通局による合同防災訓練を行いました。

訓練内容は、東西線烏丸御池駅出発直後の列車内で、“何者かが火災を発生させ、刃物を持ち車内に居座っている”との想定で、お客様の避難誘導、負傷者の救助、消火活動及び不審者確保の訓練を実施しました。



防災訓練の様子

⑤ 車内傷害事案の発生を受けたテロ対策の強化

（★令和5年度重点強化項目★）

他事業者において車内傷害事案が発生した際には、「特別警戒中」のビブス、腕章を着用しての巡回等、「見せる警備」を行い、警備の強化を図りました。

また、導入を進めている烏丸線新型車両（20系）に、車内防犯カメラを設置（令和5年度末時点、5編成）するとともに、烏丸線・東西線車両の運転台に防護盾、防刃手袋を配備し、事案発生時の対応体制を向上しました。



見せる警備（ビブス着用）



車内防犯カメラ



運転台に配備している防護盾



防犯カメラ設置ステッカー

6 安全重点施策の取組の内容

⑥ 緊急地震速報システムの運用に関する訓練

令和5年9月1日（金）に、緊急地震速報システム※を用いた、情報伝達及び初動対応訓練を行いました。

訓練では、緊急地震速報システムを実際に稼働させて、営業中の列車に対して「緊急地震速報」を自動配信するとともに、指令所から関係各所への一斉通報を行うなどの情報伝達訓練を実施しました。また、訓練実施に併せて、お客様への啓発放送を実施しました。



※ 緊急地震速報システムについては、38ページを御覧ください。

⑦ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（運行管理部門）

地下鉄に乗り入れている鉄道事業者と交通局との間で、それぞれの車両の特性等を踏まえ、より質の高い運行管理を行えるよう、令和5年6月に烏丸線と相互直通運転を行っている近畿日本鉄道株式会社、令和6年2月には東西線と直通運転を行っている京阪電気鉄道株式会社（大津線）との間で対面による意見交換会を実施し、現場の職員同士で意思疎通や情報共有を図りました。

加えて令和5年12月、電力指令を中心に、京阪電気鉄道株式会社（大津線）を交えて停電を想定した合同訓練を行い、車両の取扱方法や故障の処置手順を確認しました。

また、交通局と振替輸送の協定を結んでいる鉄道事業者（西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京阪電気鉄道株式会社）の間において、台風接近時等、異常事態の発生が見込まれる場合には、事前に、直通電話やメール等により各事業者と情報共有を図り、いざという時に迅速に対応できるよう備えました。

6 安全重点施策の取組の内容

⑧ 保守職員の技術継承による若手職員の育成

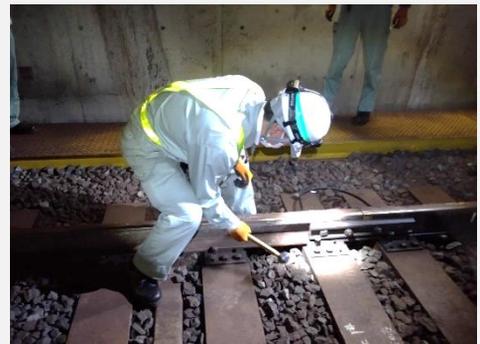
(★令和5年度重点強化項目★)

ベテラン職員から若手職員への技術継承に努めています。

令和5年度の取組内容	
保線区※1	緊急資材に使用する資材の使い方等の研修を随時（4月～8月）行いました。 地下鉄機械設備に関する研修を2月に行いました。
車両工場※2	「過去に発生した烏丸線・東西線車両の重大故障」を題材とした研修を11月に行いました。
電気区※3	設備故障発生時の緊急対応研修を随時行いました。（烏丸線） 過去のトラブル対応を基にした研修を8月と12月に行いました。（東西線）
電力区※4	き電開閉所の直流高速度遮断器の手動投入方法についての研修を7月と1月に行いました。



保線区での訓練の様子



電気区での訓練の様子



車両工場での研修の様子



- ※1 「保線区」 : 地下鉄の土木・軌道設備の保守管理を行う部署
- ※2 「車両工場」 : 地下鉄車両の検査、修繕、管理等を行う部署
- ※3 「電気区」 : 地下鉄の信号・通信・電路設備の保守管理を行う部署
- ※4 「電力区」 : 地下鉄の電力設備の保守管理を行う部署

6 安全重点施策の取組の内容

⑨ 大型保守用機械の復旧訓練

(1) 烏丸線の相互救援訓練

令和5年7月18日（火）と12月14日（木）に、竹田保線区と姉小路電気区が合同で、大型保守用機械※¹の故障を想定した相互救援訓練※²を行いました。



訓練の様子（烏丸線）

(2) 東西線の相互救援訓練

令和5年7月18日（火）と12月6日（水）に、醍醐保線区と醍醐電気区が合同で、大型保守用機械の故障を想定した相互救援訓練を行いました。



訓練の様子（東西線）



※1 「大型保守用機械」…

地下鉄の軌道設備や電気設備を保守するために用いる自走式機械（作業車）

※2 「相互救援訓練」…

一方の大型保守用機械が故障して自走不能となった場合、翌朝の列車運行に支障がないように、他方の大型保守用機械で救援し、基地まで牽引・格納する訓練

6 安全重点施策の取組の内容

⑩ 車両復旧訓練

(1) 烏丸線の車両復旧訓練

令和5年6月7日（水）及び12月6日（水）に、竹田検車区※が竹田車両基地内において、地下鉄車両を使用し、車両脱線を想定した車両復旧訓練を行いました。



烏丸線での訓練の様子

(2) 東西線の車両復旧訓練

令和5年7月25日（火）及び10月19日（木）に、醍醐検車区が醍醐車庫において、地下鉄車両を使用し、車両脱線を想定した車両復旧訓練を行いました。



東西線での訓練の様子



※「検車区」とは・・・

地下鉄車両の保守管理を行う部署

竹田検車区は烏丸線車両、醍醐検車区は東西線車両を担当します。

6 安全重点施策の取組の内容

⑪ 乗務時における基本動作の徹底と確認

(★令和5年度重点強化項目★)

管理職員や研修所の教師による延べ2,805回の列車添乗により、乗務員が確認指差喚呼※などの基本動作を実施できているかの確認を行いました。

また、定期教育訓練（職種毎に年に数回実施している教育訓練）において、過去に発生した危険な事案を題材として、乗務員が自ら考え、気づく機会を設けることを目的に、全乗務員が参加するグループディスカッション形式の訓練を、烏丸線は12月、東西線は1月に行いました。



確認指差喚呼の様子



グループディスカッションの様子



※「確認指差喚呼」とは・・・

信号、標識、計器、作業対象を確認するために、指を差す動作をして、その名称と状態を声に出して確認することを言います。これにより、何もしない場合と比べて、作業の誤りの発生を減少させる効果があるとされています。

⑫ 高齢の方や障害のある方への接遇・介助力の向上

(★令和5年度重点強化項目★)

高齢の方や障害のある方に、安心して地下鉄を御利用していただけるよう、「交通サポートマネージャー」の資格を有する地下鉄職員を養成するため、財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が実施する研修を受講しました。

令和5年度は、6月に29名の職員が受講し、資格を取得しました。

これにより、資格を取得した職員は合計217名となりました。



交通サポートマネージャー研修の様子

研修していただいた講師の方々から、受講した職員の接遇・介助力が格段に良かったとの御意見を頂いております。これからも接遇向上に努めてまいります。

6 安全重点施策の取組の内容

⑬ 視覚に障害のあるお客様への対応

(★令和5年度重点強化項目★)

地下鉄では、駅係員から目の不自由なお客様へ、駅構内の誘導や乗降補助の希望について積極的に聞きする、“お声かけ”の強化を行っております。

令和5年度は、4月26日(水)に公益社団法人京都府視覚障害者協会と共同で、烏丸線北大路駅で共同啓発活動を実施し、“視覚障害者や盲導犬の利用者に対するお声かけ”をお願いしました。

⑭ ヒヤリ・ハット情報の収集、分析及び活用

(★令和5年度重点強化項目★)

ヒヤリ・ハット情報※の収集に努め、収集した情報を各所属における研修や課内会議の議題として情報の共有を図るとともに、主な事案の発生原因を分析し、安全性の向上に活用しました。また、ヒヤリ・ハット情報を取りまとめた「ヒヤリ・ハット事例集」の更新を行い、職員に周知しました。

※「ヒヤリ・ハット情報」とは・・・



事故に至らないものの、事故を引き起こすかもしれないと思ってヒヤリとした、ハットした事例のことを言います。

⑮ 安全に関する会議の開催

(1) 『安全対策委員会』 (毎月開催)

安全統括管理者をトップとし、高速鉄道部長、安全運行管理官及び所属長で構成された委員会を毎月開催し、安全に関わる情報共有を行うとともに、当局で発生した輸送障害等の対策内容や進捗状況について討議しました。

(2) 『業務推進ワーキング』 (延べ4回開催)

乗務員や駅係員及び保守係員の現場職員が、日常業務を遂行する上で気になっていることや、安全性を向上させるために考えていることなどを述べ、それに対して安全統括管理者や部長級職員が実施に当たっての課題や効果について意見を述べるなど、経営管理部門の職員と現場職員との意見交換を実施し、安全意識の共有と向上に努めました。

6 安全重点施策の取組の内容

⑯ 自然災害の発生に備えた対応

(★令和5年度重点強化項目★)

様々な自然災害を想定した取組や訓練を行うとともに、自然災害の発生が見込まれる場合には、お客様と職員の安全確保を最優先に取り組んでいます。

- 平成25年に発生した台風18号の水害による東西線の運休を踏まえ、水害発生のおそれがある場合には、高速鉄道部内や地下鉄に乗り入れている近畿日本鉄道株式会社及び京阪電気鉄道株式会社との連絡を密にするとともに、竹田駅・六地藏駅・石田駅・御陵駅・三条京阪駅・京都市役所前駅の6つの駅を大雨時の重点警戒箇所と位置付け、職員を追加配置するなど、被害を未然に防ぐ体制をとっています。
- 令和5年6月に京阪電気鉄道株式会社（大津線）と交通局が合同で、大雨による安祥寺川の溢水を想定した止水板の設置訓練を行いました。



止水板の設置訓練

- 台風接近時等、大雨が予想された時には、情報収集に努め、状況に応じて、職員による警戒態勢を確保しました。
(警戒実績：6月2日（金）台風2号、8月15日（火）台風7号)
- 令和5年1月に発生した大雪を踏まえ、大雪や積雪に伴う災害が予想される場合に被害を最小限にとどめられるよう、対応等を定めた「大雪時の取扱い」を策定しました。

6 安全重点施策の取組の内容

3. 乗務時における安全対策の向上

⑰ 乗車時における扉挟み件数ゼロを目指した取組

【令和5年度の目標】

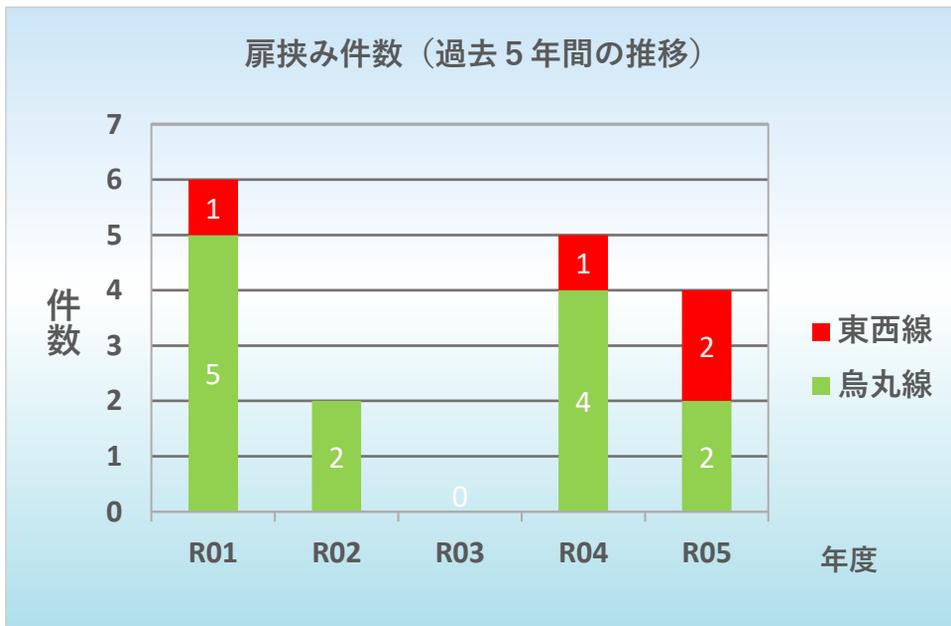
乗車時におけるお客様の扉挟み件数を1桁とする。

目標の達成に向け、以下の取組を行いました。

1. 運転士による閉扉時の安全確認等、車掌業務の補助（烏丸線）
2. 駆け込み乗車防止の啓発放送
3. 管理職員による乗務員の基本動作実施状況の点検
（延べ1,125回実施）

【令和5年度の扉挟み件数】 4件

扉挟みの発生原因は、確認不足や誤操作によるものであり、基本動作、確認の徹底はもとより、余裕を持った扉操作に努め、扉挟み件数ゼロを目指して取り組んでまいります。



6 安全重点施策の取組の内容

4. 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施

安全管理の取組状況を確認するため、定期的に内部監査を行っています。

⑱ 定期内部監査

◀ 経営管理部門 ▶

令和5年8月30日（水）に行った、高速鉄道部管理課長をリーダーとした監査チームによる内部監査

被監査者	重点監査事項
交通局長	○ 職場職員における安全意識の向上に向けた取組について
企画総務部長	
安全統括管理者	
安全運行管理官	○ テロ・自然災害に対する取組について
運輸課	
技術監理課	○ 安全対策の取組について
高速車両課	
電気課	



経営管理部門の内部監査の様子

● 監査結果

指摘事項はありませんでした。主な監査意見は次のとおりです。

- ・ 運輸系職場においては、ヒューマンエラーの再発防止に向けて、継続的な添乗指導や定期教育訓練等を通じて様々な工夫を行い、職員一人ひとりへの確実な周知に尽力していることが確認できました。
また、技術系職場においても、工夫しながら独自の訓練を行い、再発防止や復旧に向けての検討の重要性を認識しつつ、技術継承に向けた研修・訓練を各職場で行うなど、積極的な取組が継続して行われていることが確認できました。
(16ページ、19ページ参照)
- ・ 災害、浸水による輸送障害事案について、運輸系職場、技術系職場ともにその評価と課題について分析を行い、有事に備えた対策・再発防止に向けた取組が行われていることが確認できました。

6 安全重点施策の取組の内容

《 現業実施部門 》

令和5年11月15日（水）に行った、高速鉄道部管理課長をリーダーとした監査チームによる内部監査。

被監査部署	重点監査事項
運転指令区 烏丸線乗務区※ 竹田検車区	<ul style="list-style-type: none">○ 安全マネジメント体制を維持するための取組について○ 日誌、引継簿、報告書、作業日報、検査報告書等、必要書類の適切な管理・保管に関する取組について



現業実施部門の内部監査の様子

● 監査結果

指摘事項はありませんでした。 主な監査意見は次のとおりです。

- ・ 運転指令区において、職員同士のミーティングや訓練により、情報共有や意見交換、引継ぎがしっかり行われ、また、マニュアルに沿って業務を遂行し、書類等も適切に作成、管理されていることが確認できました。
- ・ 烏丸線乗務区において、多くの乗務員がいる中で、情報の伝達方法や安全意識の高揚に苦労しながら、乗務区助役と乗務員、乗務員同士のコミュニケーションが取れていることが確認できました。
- ・ 竹田検車区において、所属内での連携が非常によく、災害時等の対応についても整理し共有されており、細かな不具合にも丁寧に対応して、記録が保存されていました。また、マニュアルや検査記録等の書類もしっかりと作成され、整理されていることが確認できました。

【内部監査の結果】

各部門において、今年度の重点監査事項について、積極的かつ継続的に安全性の向上に取り組み、安全管理体制が適切に維持、機能していることを確認しました。



※「乗務区」：乗務員が所属する部署

⑱ 緊急内部監査

緊急内部監査を要する事態は発生しませんでした。

6 安全重点施策の取組の内容

5. 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新

安全に関わる施設や設備の新たな設置及び更新をしています。

⑳ 烏丸線におけるホームの安全対策

(★令和5年度重点強化項目★)

(1) 可動式ホーム柵の設置

烏丸線4駅（北大路駅、烏丸御池駅、四条駅、京都駅）に、可動式ホーム柵を設置しています。現在、コロナ禍の影響による厳しい経営状況の中、全駅への設置計画を休止していますが、方針そのものに変更はなく、お客様数も回復基調にあることから、再開に向けて検討を進めていきます。



可動式ホーム柵（京都駅）



可動式ホーム柵（北大路駅）

◇可動式ホーム柵設置のこれまでの経過

- ・平成26年12月 烏丸御池駅
- ・平成27年10月 四条駅
- ・平成27年12月 京都駅
- ・令和5年1月 北大路駅にて供用開始

6 安全重点施策の取組の内容

(2) 自動列車運転装置（ATO※）を搭載した新型車両導入

列車を自動で定位置に停車させるための自動列車運転装置（ATO）を搭載した新型車両について、令和5年度においては、第4編成が9月から、第5編成が1月から営業運行を開始しました。

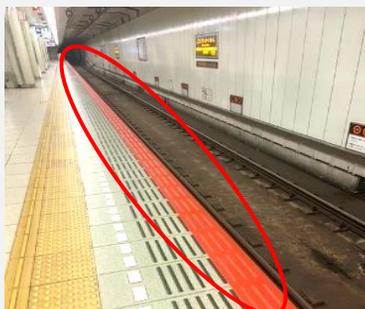


※「ATO」とは・・・

Automatic Train Operationの略称で、列車の発進、加速、速度制御、定位置停止などを自動的に行う装置

(3) お客様への注意喚起の実施等

ホームからの転落防止や整列乗車を促すため、注意喚起（CP）ラインの更新、整列乗車サインの新設と更新、ホーム柵未設置駅のホームにあるベンチの線路に対して垂直となる向きへの付け替えを行いました。



注意喚起（CP）ライン



整列乗車サイン



(実施前)



(実施後)

駅ホームベンチの付け替え

6 安全重点施策の取組の内容

⑳ 駅舎における安全対策<新規>

(★令和5年度重点強化項目★)

混雑時のスムーズな階段利用を促すため、4駅において、階段通行区分サインを更新（四条駅、京都駅）及び新設（北大路駅、烏丸御池駅）しました。



階段通行区分サイン

地下鉄に不慣れなお客様に対して、烏丸御池駅における乗換えの負担を軽減するため乗換案内サインを更新及び新設しました。



乗換案内サイン（烏丸御池駅）

エスカレーター利用時の事故防止を目的として、烏丸線・東西線全駅の110か所のエスカレーターに利用マナー向上のサインを新設しました。



エスカレーターサイン

6 安全重点施策の取組の内容

⑫ 烏丸線新型車両の導入

(★令和5年度重点強化項目★)

新型車両の導入については、第4編成の車両基地への搬入を令和5年7月に行い、令和5年9月27日（水）に営業運行を開始しました。

また、第5編成の車両基地への搬入を令和5年11月に行い、令和6年1月30日（火）に営業運行を開始しました。

第4編成、第5編成にも車内防犯カメラを設置して、安全対策の向上を図っています。



竹田車両基地への搬入



搬入後の試験

⑬ 水害に備えた設備の設置

(★令和5年度重点強化項目★)

昨今のゲリラ豪雨の多発や、道路冠水等の事案を踏まえ、より大規模な降雨があった場合にも対応できるよう、平成28年度から止水板の設置や補強を行うなど、令和元年度末時点で14駅36か所に止水板を設置して、浸水対策を図ってきました。

更に、平成30年5月に公表された「京都市水害ハザードマップ」に基づき、令和2年度から令和5年度の4年間で、新たに8駅16か所の出入口への止水板の設置と、既に設置している4駅9か所の出入口の止水板について、嵩上げによる補強を行うことにより、更なる浸水対策の強化を図る計画を策定しました。

令和5年度は、新たに醍醐駅及び太秦天神川駅の出入口各1か所に止水板を設置するとともに、三条京阪駅に既設の止水板1か所の嵩上げを行い、計画していた内容を完了しました。令和5年度末時点で、19駅53か所※に止水板を設置しています。

(※民間ビルとの合築の出入口1か所含む（丸太町駅6番出入口）)



太秦天神川駅4番出入口



醍醐駅2番出入口



三条京阪駅1番出入口(嵩上げ)

6 安全重点施策の取組の内容

②4 軌道（レール）の更新

軌道（レール）については、定期的にレールの摩耗量を測定し、摩耗量の大きな区間を計画的に更新しています。令和5年度は、烏丸線の十条駅～くいな橋駅間及び東西線の山科駅～御陵駅間のレールを交換しました。



烏丸線のレール交換



東西線のレール交換

②5 信号保安設備の更新

信号保安設備の更新やオーバーホール（設備を分解して点検や清掃、修理を行うこと）は、高い信頼性と安定性を確保するため、装置毎に計画を策定して行っています。

令和5年度は、東西線の京都市役所前駅及び烏丸御池駅のA T C装置※1、連動装置※2等の信号保安設備について、令和6年度の更新に向けた事前工事を進めました。



※1 「A T C装置」…

列車の速度が制限速度を超過した場合に、自動的にブレーキを作動させて制限速度以下に抑える装置のことです。

（Automatic Train Controlの略語です）

※2 「連動装置」…

駅構内の信号機と転てつ機を関連付け、全体的な保安機能を実現し、列車を安全に運行させるための装置のことです。



連動制御盤

②6 電力設備の更新

電力設備の更新は、高い信頼性と安定性を確保するため、変電所や電気室の装置毎に計画を策定して行っています。

令和5年度は、烏丸線くいな橋駅に設置している電気室の電力設備を更新しました。



更新した電力設備（くいな橋駅）

6 安全重点施策の取組の内容

②7 電車線の更新

電車線※¹の更新は定期検査の結果をもとに、摩耗等が進んだ箇所から順次計画を策定して行っています。令和5年度は、烏丸線松ヶ崎駅～北山駅間（上り線）について、トロリー線※²の部分張替を行いました。



部分張替した電車線



※1 「電車線」とは…

列車の走行に必要な電力を供給する装置のことを言います。

※2 「トロリー線」とは…

列車のパンタグラフを通して給電する接触電線のことを言います。

②8 鉄道施設、車両等の点検・整備の徹底

（★令和5年度重点強化項目★）

(1) 鉄道施設の不具合の確実な把握と対応

毎年実施している分岐器検査の結果により、烏丸線の国際会館駅及び、東西線の御陵駅の分岐器の交換を行いました。



分岐器※交換



※「分岐器」とは…列車を他のレール上へ移動させるための装置のことです。

(2) 車両部品の予防的な交換・補修

車両故障による事故や輸送障害を未然に防止するため、各部品が故障する可能性を検証し、予防的な交換と補修を行いました。

<交換・補修した部品>

- 走行時の異音を低減するための注油
- 車両の連結幌の交換 など



連結幌の交換



連結器の注油

(3) 車両の台車における“ひび”への対応

平成28年度及び平成30年度に、東西線車両の台車にひびが見つかるインシデントが発生したことを受け、目視点検の強化や磁粉探傷検査※の範囲拡大により、早期に発見できる体制としています。



東西線の台車の点検



※「磁粉探傷検査」とは…磁気を帯びた磁粉を利用して、表面の傷などを検出する方法で、小さな傷や複雑な形状の部位でも検出できます。

6 安全重点施策の取組の内容

②9 施設等のメンテナンス事業者との連携

(★令和5年度重点強化項目★)

車両や施設の検査、メンテナンス等については、安全に直結することから、検査等の重要性の認識を共有するとともに、故障や作業ミスを未然に防ぐため、委託している全事業者との情報共有や整備基準・作業マニュアルの再点検など、安全性の向上に向けた取組を行いました。

(1) 車両においては、大規模な定期検査である「全般・重要部検査」の中で、検査開始前に、それまでの車両の状態及び重点整備内容について、委託している事業者と綿密な打ち合わせを行い、情報を共有しました。令和5年度は、烏丸線で4回、東西線で4回行いました。



(竹田検車区)



(醍醐検車区)

(2) 軌道（レール）や構造物においては、委託している事業者に対し、各検査における整備基準の周知徹底や、検査や巡視点検により発見された注視箇所等の情報共有を適宜実施しました。



(竹田保線区)



(醍醐保線区)

(3) 変電所の定期検査においては、作業前ミーティングの際に、委託している事業者に対して、作業マニュアルの確認を行いながら、安全な作業に必要な注意事項の指示を行いました。令和5年度は、烏丸線で4回、東西線で5回行いました。

6 安全重点施策の取組の内容

③〇 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（車両保守部門）

車両保守技術の更なる向上に向けて、当局と地下鉄に乗り入れている鉄道事業者（近畿日本鉄道株式会社及び京阪電気鉄道株式会社）の車両保守部門による意見交換等を行い、故障状況や日常の保守方法、保守計画等について情報の共有を行いました。

（1）京阪電気鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

令和5年9月8日（金）及び令和6年1月31日（水）に、東西線と直通運転を行っている京阪電気鉄道株式会社の錦織検車区職員と当局醍醐検車区職員とで、お互いの車両で発生した故障等を題材として、対面による情報交換及び意見交換を行いました。

また、前照灯、車両機器の整備方法、若手への技術継承、車両復旧訓練、故障時の連絡体制等についても、情報交換及び意見交換を行いました。



京阪電気鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

（2）近畿日本鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

令和5年10月13日（金）及び令和6年3月22日（木）に、烏丸線と相互直通運転を行っている近畿日本鉄道株式会社の西大寺検車区職員と当局竹田検車区職員とで、お互いの車両で発生した故障等を題材に、対面による情報交換及び意見交換を行いました。

また、若手への技術継承、車両復旧訓練、故障時の連絡、車両機器の整備方法、車両後部推進運転等についても、情報交換及び意見交換を行いました。



近畿日本鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

7 安全関連投資・修繕費の状況

安全に関わる設備投資や修繕については、必要な施策を計画的に実施しています。

(1) 地下鉄の設備投資に占める安全関連設備への投資

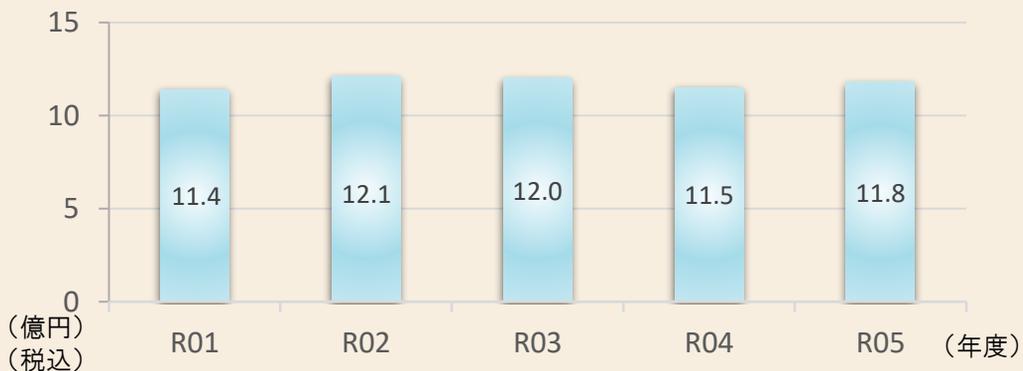


(数値は、小数点第2位を四捨五入していますので、合計金額は異なります。)

	内 容 (令和5年度)
安全関連設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 烏丸線新型車両の導入、車両機器の更新 ・ エレベータ設備の更新 ・ 駅構内・出入口の改修 ・ 信号保安設備の更新 など
サービス関連設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改集札機更新 ・ 行先案内表示 (烏丸線) 設備の更新 など

※ R02～R04は、信号保安設備の更新が続いており、特にR03は烏丸線運行管理装置の更新時期と重なった為、他の年度より費用が多くなっています。

(2) 施設・車両の修繕費



内容 (令和5年度)

- ・ レール削正・交換
- ・ 全般・重要部検査 (車両の大規模検査)
- ・ 保守用車両点検整備
- ・ 電車線設備修繕 など

8 お客様にお知らせとお願い

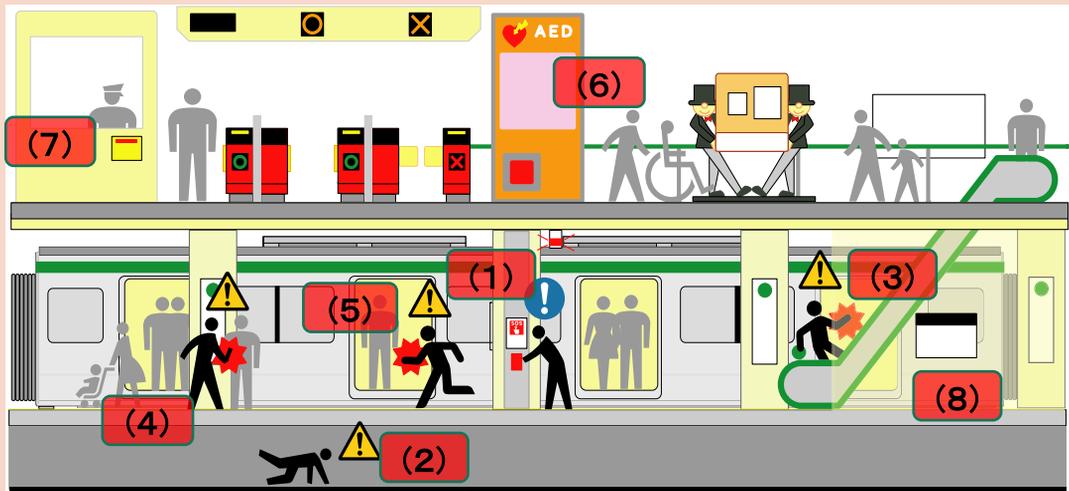
お客様に安全・安心・快適に地下鉄を御利用いただくためのお知らせとお願いです。

8-1 駅構内でのお願いと安全・安心のための設備

ホームで列車をお待ちいただく際には、危険ですので黄色い点字ブロックの内側でお待ちください。

なお、黄色い点字ブロックは視覚に障害のあるお客様が御利用されますので、点字ブロックの上で立ち止まったり荷物を置かないようお願いします。

駅構内の設備等は以下のとおりです。



(1) 非常停車ボタン[烏丸線]

烏丸線では、ホームから誤って転落された場合に備え、非常停車ボタンを設置しています。転落したお客様を発見された時には、すぐに最寄りの「非常停車ボタン」を押してください。

非常停車ボタンの横には、駅務室と通話ができるインターホンを設置しています。



【参考】

東西線では、全ての駅に床面から天井までのホームドアが設置されているため、非常停車ボタンはありませんが、駅務室と通話ができるインターホンを設置しています。



8 お客様のお知らせとお願い

(2) 「ホーム下避難場所」表示 [烏丸線]

線路へ転落されたお客様を発見された際は、転落された方を無理にホーム上に引き上げようとせず、ホーム下の避難場所に誘導し、駅係員または乗務員にお知らせください。

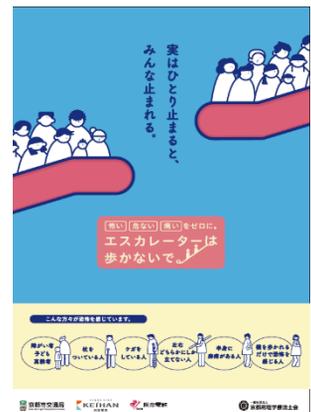
また、転落された場合は、無理にホームへ上がろうとせずにホーム下に退避したまま、駅係員（または乗務員）の救援をお待ちください。



(3) エスカレーターの御利用時

エスカレーターは、障害のあるお客様、大きな荷物をお持ちのお客様等も利用されます。もともとエスカレーターは立ち止まって乗るためのもので、歩いたり走ったりしますと、他のお客様との接触や転倒等、思いがけない事故の原因となり大変危険です。皆様が安心して御利用できるよう、手すりにつかまり、黄色い線の内側に立ち止まって御利用ください。

なお、ベビーカー等は折りたたんでご利用いただくか、エレベーターを御利用ください。



(4) ホームの移動時

ホームでは走らず、黄色い点字ブロックの内側をお歩きください。

ホームの端を歩いたり、スマートフォン、携帯電話、ゲーム機器等を使用しながらの移動は、列車や他のお客様との接触または転倒、線路上への転落などの事故の原因となり、大変危険ですのでおやめください。

また、線路内に物を落とした場合は、御自身で拾おうとせず、駅係員にお申し出ください。



(5) 電車への乗降時

駆け込み乗車や発車間際の降車は、扉に挟まれたり、他のお客様との衝突や転倒等の原因となり大変危険ですのでおやめください。



8 お客様にお知らせとお願い

8-2 車内でのお願いと安全・安心のための設備

列車は安全運転を心がけていますが、やむを得ず急停車する場合がございます。車内で座席にお座りでない時は、安全のため、つり革・手すりをお持ちください。

(1) 車内通報装置

車内には、緊急の場合に乗務員に通報できる車内通報装置を設置しています。

車内で異常を発見されたときや不審物を発見されたときなど緊急の場合には、すぐに最寄りの「車内通報装置」（車内通報器・非常通報器）の通報ボタンを押してください。ブザーが鳴り、乗務員と通話ができます。

（烏丸線では一部、乗務員への通報機能のみの車両（1車両あたり1か所）があります。）

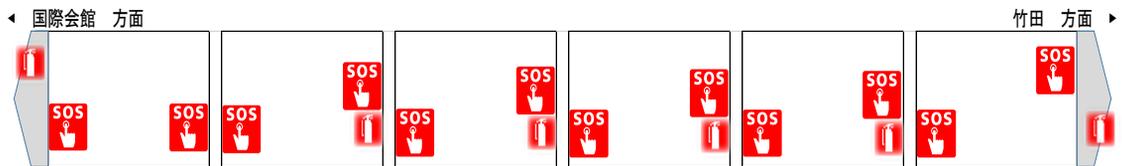
車内通報装置は各車両に設置しており、付近に左下図のようなサインを掲示しています。



【車内通報器】



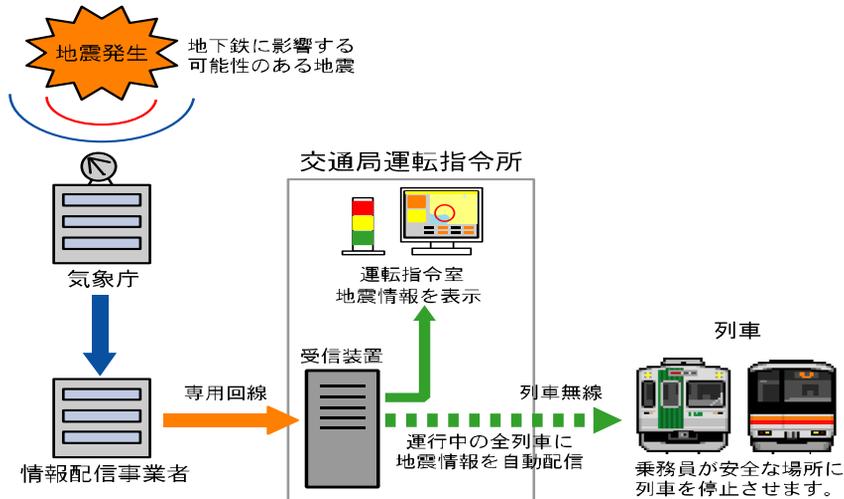
【消火器】



(2) 緊急地震速報を受信した場合

地震発生時に緊急地震速報を受信した場合には、お客様の安全確保を第一に、まずは列車の速やかな減速・停止を行うため、お客様への御案内は列車停止後となります。車内で座席にお座りでない時は、列車が停止するまでつり革・手すりにはしっかりとつかまりいただきますようお願いいたします。

地震発生時には、乗務員・駅係員の指示に従い、落ち着いて行動していただきますようお願いいたします。



💡 緊急地震速報とは？

地震の発生直後に、震源に近い地震計でとらえたデータを解析して、震源の位置や規模を推定。これに基づき各地の地震到達時刻や震度等を予測し、迅速に知らせるものです。平成21年3月から緊急地震速報システムを導入しています。

(3) Jアラートを受信した場合

Jアラート（全国瞬時警報システム）によって、弾道ミサイルが発射され、日本に飛来する可能性があるという情報が伝達された場合には、走行中の列車は次の駅で停車し、駅に停車中の列車はその駅で停車したままとなります。

その後、Jアラートからの情報により、安全が確認できた時点で運行を再開します。Jアラート受信時は、乗務員・駅係員の指示に従い、安全が確認できるまでは、車内または駅構内にとどまっていただきますようお願いいたします。

8 お客様にお知らせとお願い

8-3 だれもが安心して乗れる電車へ

“ちかん・盗撮は、重大な犯罪です”

交通局では、「だれもが安心して乗れる電車へ」をコンセプトとした 京都府警察鉄道警察隊の「ちかん・盗撮 ZERO～あなたができることは、ゼロじゃない～」の活動に協力して、ポスターや放送による啓発活動など、ちかん・盗撮撲滅に向けた取組を行っています。

また、令和5年度は、京都女子大学と共同でポスターを作成し、様々な視点での啓発にも取り組みました。

ちかん・盗撮の被害に遭ったとき、被害を目撃したときは、警察、職員への通報をお願いします。社会全体で、ちかん・盗撮の犯罪をなくしましょう。



【京都府警察鉄道警察隊啓発ポスター】



【京都女子大学と共同作成による啓発ポスター】

Kyoto City Subway Annual Safety Report



この報告書に関するお問い合わせ先

京都市交通局 高速鉄道部 運輸課

〒616-8104 京都市右京区太秦下刑部町1-2番地
TEL 075-863-5224 FAX 075-863-5229

京都市高速鉄道安全報告書 2024
令和6年9月発行



乗れば始まる エコライフ
- 環境に優しい 市バス・地下鉄 -