

行い、事故防止に努めています。この活動によって、「作業における危険のポイント」や「チーム行動目標」を定め、それをチーム全員で「指差唱和」し、安全意識の向上を図っています。

それに対し、指差喚呼とは、作業の各要所で一人ひとりが確認すべき動作や物に対して、腕を伸ばして指差し、しっかりした声を出して喚呼し、安全性・正確性を確認する動作です。

一般的に作業を行う時に指差喚呼する場合は、何もしない場合に比べてミスの発生率が6分の1以下になるということが示されています。



KYTボード

## 走行中の列車の安全性向上

### 運行管理

#### ▶ 自律分散式列車運行管理システム (ADEC)

京阪線では、駅の信号機やポイント、行先表示器、案内放送などをダイヤ情報に基づき自動的に制御する列車運行管理システムを導入しています。

運転指令所に中央制御装置を設置し、各信号取扱駅に駅制御装置を分散して設置しています。また、それらを二重の光ファイバーでループ状に接続することで、障害が発生してもその影響を最小限にとどめます。



運転指令所

## 平成 29 年度 安全重点施策

### 安全管理体制の強化

職場におけるコミュニケーションや社内監査などを充実させ、情報共有の場を多くすることで、鉄道従事員としての使命、職責を確認し、その浸透を図ります。

また、列車事故や自然災害を想定した訓練など、各種訓練を実施します。

お体の不自由なお客さまやお困りのお客さまへのお声かけや見守りを強化し、ホームからの転落事故などの防止を強化するとともに、過去の重大事故などの再発防止策の再確認の取り組みを通じて、事故の教訓や対策の風化防止を図ります。

#### ▶ 列車防護無線

事故・トラブルを他の列車に緊急で周知するため、列車防護無線を京阪線の全列車に設置しています。乗務員が列車防護無線を送信するボタンを押し、半径約 1 km の範囲内にある列車の運転台に警報音を鳴動させます。

また、ワンマン運転（乗務員が単独で乗務する）区間では、運転士異常時列車停止装置（P.18 参照）の動作と連動して自動的に列車防護無線を送信する機能を備えています。

#### ◆ 列車防護無線の仕組み

