

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

運転状況記録装置

万が一の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運転状況記録装置の設置をし、京阪線・大津線とも全運転台付車両に取付け完了しました。

連結面間転落防止装置（外幌）

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

ヒューマンエラーによる扉事故を防止するため、京阪線3000、10000、13000系全車と大津線の一部車両にホーム検知装置を設置しています。万が一、車両がホームを行き過ぎて停車した場合や、ホームと反対側の扉を開けようとした場合に、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

新造車両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4両×5編成の20両導入しました。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。



13000系



8000系車両リニューアル

平成21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を目的に8000系特急車両のリニューアルを行いました。他にも車端部のロングシート化した座席に背もたれの高さを頭位置付近まで確保したハイバックタイプのロングシートの採用や安全面からご要望の多かったつり革を設置するなど、乗り降りのしやすさとワンランク上の快適さを合わせ持つ車両を目指しました。

平成24年度に10編成全てのリニューアルが完了しました。



8000系リニューアル

平成25年度 安全重点施策の目標

車両の安全性向上

13000系車両をさらに新造します。また、車内インテリアの改造や車内案内表示器の搭載、車いすスペースの設置などのバリアフリー対応を盛り込んだ6000系車両のリニューアルを行います。