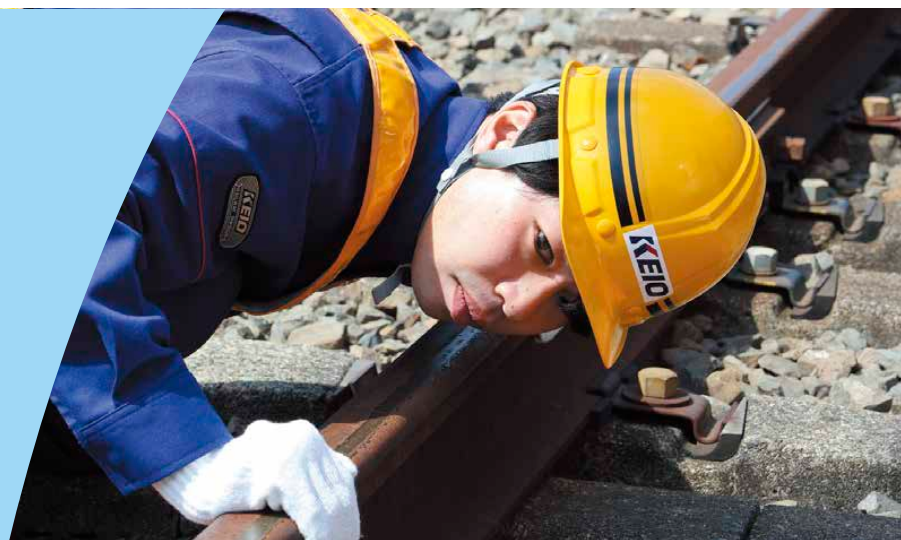


安全報告書 2025



「安全報告書2025」の公表にあたって

京王電鉄株式会社
代表取締役社長
社長 執行役員

つむら さとし
都村 智史



平素より京王電鉄をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社では、「『安全』は最大の使命であり、最高のサービスである」、「全社員が一丸となり継続的改善に取り組み、安全最優先の鉄道を創る」という「安全に関する基本方針」のもと、「日本一安全でサービスの良い鉄道」を目指し、日々の業務に取り組んでいます。

2024年9月には、鉄道車両の輪軸組立作業において、作業委託先のグループ会社による検査データの書き換えが判明し、お客さまをはじめステークホルダーの皆さまに、多大なるご迷惑をおかけしましたことを改めて深くお詫び申し上げます。事案について様々な視点から検証し、書き換えのできない仕組みやコンプライアンス教育などの再発防止策を実施しました。今後、輪軸組立作業に限らず、鉄道事業における全ての作業において同様の事案が発生しないよう、組織体制および組織風土を刷新し、安全管理体制を強化してまいります。

笹塚駅～仙川駅間連続立体交差事業につきましては、南北の地域の一体化を図るべく、全8工区で工事を進めております。また、ホームにおける安全性向上を目的として、井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半でのホームドア全駅整備を実施いたします。工事中は一時的にご不便をおかけすることも想定されますが、どうかご協力のほどよろしくお願いいたします。

そのほか、想定外事象への対応力強化としてブラインド訓練を実施したほか、安全性と生産性の向上を両立させるため、DXの活用を進めております。

今般策定した中期経営計画では、2030年度に向けて、「有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の削減」（ホームにおける発生件数3割減少、踏切における発生件数3割減少、部内原因による発生件数ゼロ）を安全目標に定めました。今後もより高度な安全・安心を追求してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2024年度に実施した当社の安全への取り組みをご理解いただくために作成したものです。ぜひ、ご一読いただき、忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。

安全報告書 2025

■ 安全方針・安全管理体制	4
■ 安全管理方法	6
■ 安全目標・安全重点施策	8
■ 人財の育成	12
■ 安全文化の構築	14
■ 危機に備えた訓練	16
■ 安全確保のための設備投資・修繕費	19
■ 施設・設備の取り組み	20
■ 日々の保守管理	31
■ DXの活用	33
■ 災害などへの備え	34
■ その他の取り組み	37
■ お客様・沿線の皆様へのお願い	38

安全方針・安全管理体制

「安全に関する基本方針」「安全に係る社員の行動規範」に基づき、経営トップをはじめ、鉄道部門以外の部長も交えた安全管理体制を構築し、安全最優先の鉄道づくりに取り組んでいます。

安全方針

当社では、「安全に関する基本方針」とそれに基づく「安全に係る社員の行動規範」を定めています。また、社長は社員に「基本方針・行動規範と安全について」を発出することで、安全に対する考え方を示しています。

安全に関する基本方針

- 「安全」は最大の使命であり、最高のサービスである。
- 全社員が一丸となり継続的改善に取り組み、安全最優先の鉄道を創る。

安全に係る社員の行動規範

- 全てにおいてお客さまの視点に立ち、安全確保を第一に行動する。
- 社員一人ひとりがルールを遵守し、判断に迷ったときは、自ら考え、最も安全と認められる行動をとる。
- 情報伝達は迅速かつ正確に行い、共有化を図る。
- 組織・職位を越えたコミュニケーションを構築し、全社員が連携して問題解決にあたる。



基本方針・行動規範と安全について

鉄道事業の最大の社会的使命は、将来にわたり持続的に「安全かつ確実な輸送サービスを提供すること」により、地域社会に貢献することです。鉄道事業の安全性がもたらす「安心・信頼」は、京王グループ全体を支えるバックボーンであり、全ての事業に共通した核心的な価値となっています。

私たちは、お客さまの尊い命をお預かりしている責任をしっかりと自覚するとともに、「安全」があらゆるステークホルダーから求められている最上位の価値であることを決して忘れてはなりません。

安全性向上の取り組みにゴールはありません。「安全に関する基本方針」「安全に係る社員の行動規範」を常に意識し、安全文化の構築と浸透を進めてください。

代表取締役社長 社長執行役員

都村 智史

安全管理体制

拡大鉄道安全管理委員会

社長

役割

輸送の安全の確保に関する業務全般を総理する。

鉄道安全管理委員会

役割

輸送の安全の確保に関する業務を統括する。

安全統括管理者
[鉄道事業本部長]

鉄道事業本部副本部長

計画管理部長

安全推進部長

新宿再開発推進室長

車両電気部長

工務部長

運転管理者
[鉄道営業部長]

経営企画部長

経理部長

人事部長

役割

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。

限定運転士指導管理者
[検車区長]

役割

車両電気部長および運転管理者の指揮の下、限定運転士の資質の保持に関する事項を管理する。

乗務員指導管理者
[乗務区長]

役割

運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。

安全方針・安全管理体制

2024年4月1日より、「安全行動規範アクションプラン」を運用しています。
これを基に、安全意識の向上を図るなど、安全性向上に努めています。

安全行動規範アクションプラン

「安全行動規範アクションプラン」とは

- 「安全に係る社員の行動規範」をより具体化したもの
- 社員個人の「意識」や「行動」の拠り所となるもの
- 鉄道事業部門社員が自ら宣言するという視点で策定したもの

安全に係る 社員の行動規範

全てにおいて
お客さまの視点に立ち、
安全確保を第一に
行動する。

社員一人ひとりが
ルールを遵守し、
判断に迷ったときは、
自ら考え、最も安全と
認められる行動をとる。

情報伝達は
迅速かつ正確に行い、
共有化を図る。

組織・職位を越えた
コミュニケーションを
構築し、全社員が連携して
問題解決にあたる。

安全行動規範アクションプラン

01 私たちは、安全・安定運行に向け「たゆまぬ努力」をしつつ、違和感を覚えたときは、躊躇せず「止める勇気」を持って行動します。



02 私たちは、自身の身を守りつつ、お客さまの安全を確保し、お客さまの安心に繋がる情報を提供します。



03 私たちは、しくみや構造などの本質を理解するとともに、訓練などで経験の引き出しを増やし対応力を磨きます。



04 私たちは、異常時においては、安全を最優先に自ら考え、状況に応じて最善をつくします。



05 私たちは、安全・安定運行に必要な情報や気づきを仲間に共有し、ミスは直ちに報告します。報告を受けた際はミスを責めずに真因をともに考えます。



06 私たちは、人命救助・被害拡大防止にチームプレイで対応するため、迅速に情報共有します。



07 私たちは、挨拶やお礼などで小さな関係を積み重ね、「素敵な指摘」をしあい、ともに成長します。



08 私たちは、社会や技術の変化を捉え、未来に向けた「KEIOクオリティ(サービス・品質)」の継続的向上にチャレンジします。



安全管理方法

安全管理規程を定め、輸送の安全を確保するためのさまざまな取り組みを行っているほか、内部監査や国の評価をもとに、安全管理方法の継続的改善を図っています。

鉄道安全管理委員会

安全統括管理者を中心に、運転管理者を含む鉄道事業本部の各部長がメンバーとなり、原則として毎月1回、また必要により臨時に開催し、事故などの原因の究明・対策の検討・検証などを行っています。また、他社で発生した重大な事故・トラブルについて、当社の対応状況を確認しています。

さらに、拡大鉄道安全管理委員会を社長出席の下、年2回開催し、安全重点施策をはじめとした安全管理体制全般の実施状況の評価（マネジメントレビュー）を行っています。



拡大鉄道安全管理委員会

社長による職場巡視

年に4回の安全推進運動を中心に、現業職場を巡視して安全管理状況を確認すると共に、一人でも多くの現業係員との意見交換を積極的に実施して、全社員が丸となった安全管理体制の構築に取り組んでいます。



意見交換会



若葉台工場の視察

安全統括管理者による職場巡視

年4回の安全推進運動や毎月の「安全再確認の日」を中心に、現業職場を巡視して安全管理状況を確認するとともに、現業係員とのコミュニケーションを図っています。また、大規模工事の施工管理状況や、自社および他社で発生したトラブルへの対応状況を確認しています。



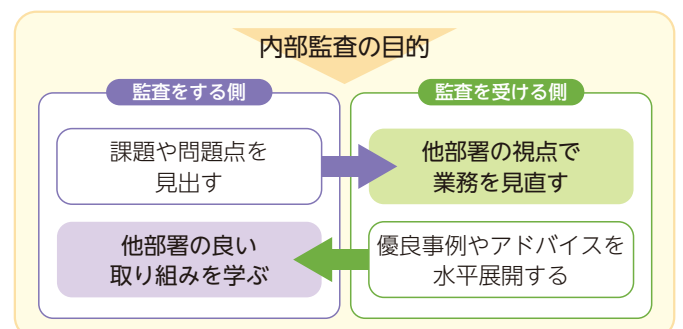
列車添乗視察



運輸指令所の視察

内部監査の実施

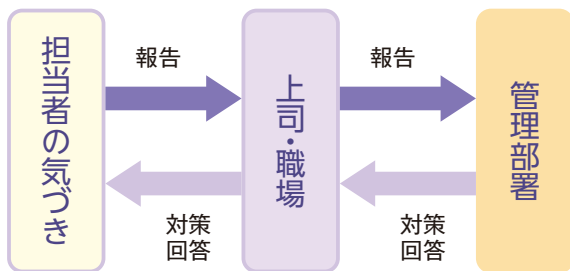
運輸安全マネジメントに基づく内部監査を毎年行い、安全管理体制が適正に機能していることを確認しています。社長、安全統括管理者ならびに部長、課長および現業長に対してインタビューや書類検査などを行い、監査で見出された課題や問題点は、鉄道安全管理委員会に報告し、共有しています。



安全管理方法

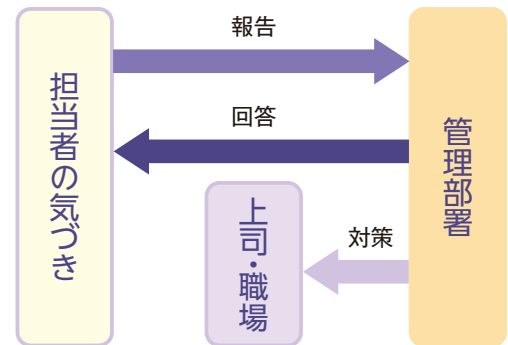
事故の芽、トラブル情報、ヒヤリ・ハット、セーフティⅡの収集

鉄道係員による取扱い上の支障、機器の故障、自然災害等起因する異常やそれらに対する措置の報告、また事故や労働災害が発生する恐れがあった「ヒヤリ・ハット」や、未然防止を図った「セーフティⅡ」の情報を収集・分析・対策を講じることで、安全性の向上に役立てています。



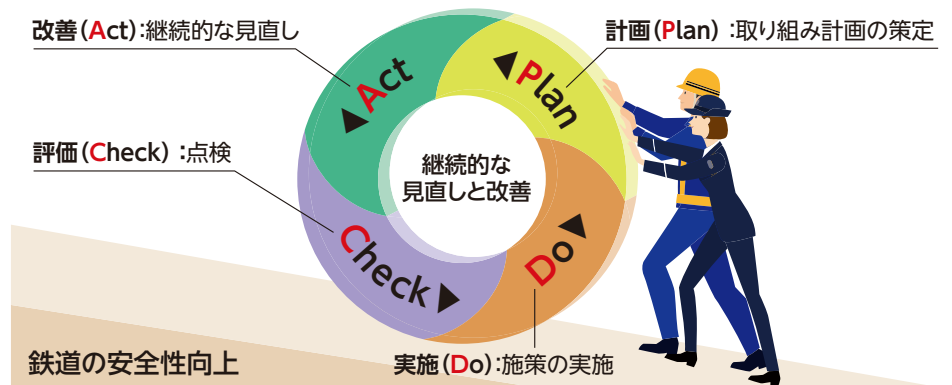
デジタル目安箱の運用

業務における気づきや疑問を、職制とは別のラインで相談できる「デジタル目安箱」を鉄道部門全体で運用開始し、風通しの良い組織づくりを進めています。



安全管理のPDCAサイクル(スパイラルアップモデル)

鉄道安全管理委員会を中心として、計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→改善(Act)サイクルを確実に実行することで、安全管理体制の継続的改善と安全性のさらなる向上を図っています。



国土交通省による運輸安全マネジメント評価

事業者の安全管理体制が適切に維持・改善され、有効に機能しているかを、社長・安全統括管理者等へのインタビューや文書・記録の確認を通じて国土交通省が評価・助言するもので、2007年より定期的に受検しています。

Ⅲ 第9回評価の主な内容 Ⅲ

実施期間

2024年5月13・21～23日

評価事項

- 経営トップは、現場社員に対しても積極的な聞き取りを行い、自ら行動し、自らの言葉で社内に情報を発信し、安全管理体制の更なる向上に主体的に関与していること
- 事故の再発防止策として、現場の意見をくみ取りながら、経営管理部門と現業実施部門で把握し検証していること

など計8項目

助言事項

- ヒヤリ・ハットに至らなかった成功事例「セーフティⅡ」の概念を教育訓練の中で周知することで事故の未然防止に繋がる仕組みづくりに努めること

期待事項

- 引き続きブラインド要素を含む訓練により、想定外の対応力の向上に努めること

安全目標・安全重点施策

経営計画に基づき毎年度、安全目標と安全重点施策を定め、
目標の達成に向けて、施策の進捗および実績の管理を行っています。

2024年度 安全目標・安全重点施策

2024年度 安全目標

有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の前年比削減

2024年度 安全重点施策

- 1. 事故や輸送障害、テロ行為の未然防止と被害軽減に向けた施策の推進**
 - (1) 事故・輸送障害の未然防止を図るため、声掛け・巡回強化や監視カメラ画像活用
 - (2) 車内防犯カメラ・ホーム上防犯カメラの運用体制確立
 - (3) 高機能型の踏切障害検知装置の更新と新設
 - (4) サイバー攻撃への防衛能力向上
- 2. 自然災害への対応力と危機管理体制の強化**
 - (1) 「実効雨量」を予測する仕組みの構築
 - (2) 適切なタイミングでの運転規制とお客様への情報提供
- 3. 現場対応力向上・危機管理体制強化に向けた取り組みの推進**
 - (1) ブラインド要素を拡大した訓練の実施
 - (2) 非常時対応強化策の実施
- 4. 踏切解消に向けた連続立体交差事業の推進**
 - (1) 京王線笹塚駅～仙川駅間における事業の推進
- 5. 耐震補強をはじめとした減災対策の実施**
 - (1) 高架橋やずい道などの耐震補強工事の実施
 - (2) コンクリート構造物の剥落防止工事の実施
- 6. ホームの安全対策向上**
 - (1) ホームドアの全駅整備に向け、井の頭線などで実施
 - (2) こどもスキマ転落防止プロジェクト(スキマモリ)の推進
- 7. 駅改良やバリアフリー対応の推進**
 - (1) 京王稲田堤駅の改良の推進

TOPICS

異常時の速やかな避難誘導に向けて

自然災害等により車両電源が喪失した状態で、車内放送によるお客様の避難誘導に支障をきたしてしまうことを懸念し、異常時に速やかに避難誘導を行えるよう、各乗務員室に「車両搭載型拡声器」を配備しています。



車両搭載型拡声器



使用イメージ

安全目標・安全重点施策

2024年度 輸送安全実績

鉄道運転事故などの発生件数(2020年度～2024年度)

2024年度は、鉄道運転事故が6件（対前年度4件増）、輸送障害が31件（対前年度7件減）発生しました。

また、重大運転事故・インシデントは発生しておりません。

重大運転事故とは

下記の「鉄道運転事故」に該当し、かつ有責事故のことをいいます。

インシデントとは

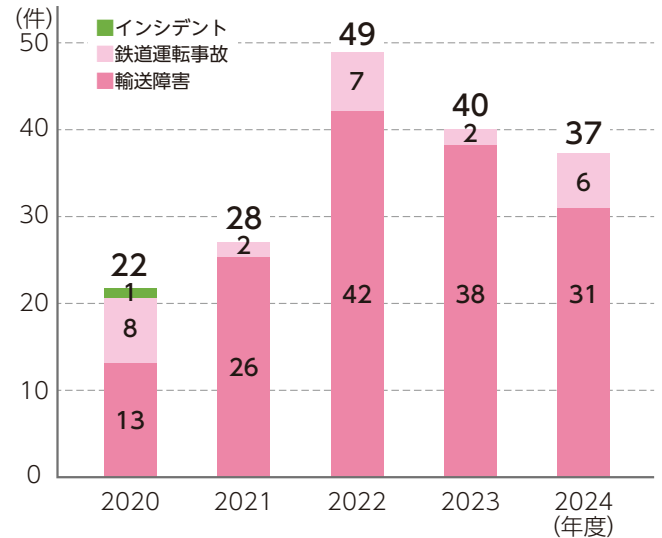
事故には至らなかったが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

鉄道運転事故とは

「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。

輸送障害とは

鉄道による輸送に障害が生じた事態で、鉄道運転事故以外の運休、また列車に30分以上の遅延が生じたものをいいます。

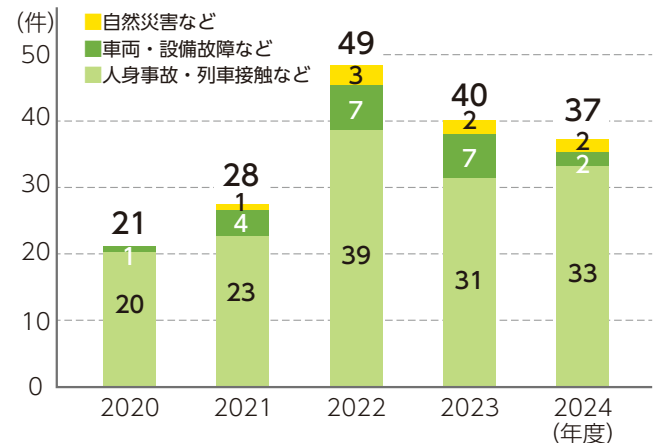


鉄道運転事故などの発生原因(2020年度～2024年度)

自然災害によるものが2件発生しました。強風や大雨などにより、列車の運行を取りやめることがあります。

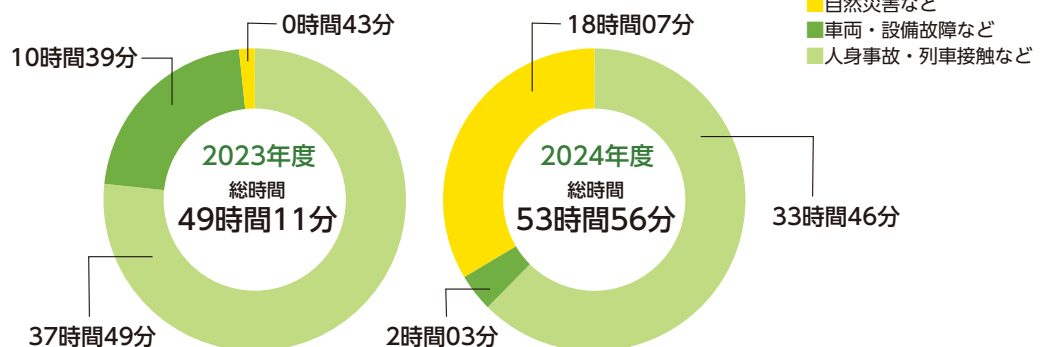
車両・設備故障によるものが2件発生しました。原因を分析し、対策を講じることで再発防止に努めます。

人身事故・列車接触等は、前年度に比べて増加しています。引き続き、駅構内や踏切道の巡回強化や駅係員および乗務員の声掛けなどの対策を行うほか、ホームドアの整備を進めます。



鉄道運転事故などに伴う運転見合わせ時間

2024年度の運転見合わせ総時間は、人身事故・設備故障等が減少しましたが、台風10号を始めとする自然災害による運転規制が増加したため、4時間45分の増加となりました。



安全目標・安全重点施策

2024年度に発生したトラブルおよびその後の対応

車両輪軸組立作業に関する特別保安監査の結果等による改善指示への対応

鉄道車両の輪軸組立作業において、委託先のグループ会社(京王重機整備(株))での不正行為が判明いたしました。安全確認作業の結果、運行に支障がないことは確認しておりますが、皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけいたしましたことを、深くお詫び申し上げます。管理体制・風土の刷新など、二度とこのようなことが起きないように再発防止を着実に実行し、社員一人一人が改めて「安全が最大の使命である」ことを徹底いたします。

1. 経緯

- 2024年9月12日、国土交通省より「鉄道車両における輪軸の緊急点検」が指示され、その調査において、目安値を逸脱している輪軸があること、および委託先の京王重機整備(株)においてプレス機から出力した圧力チャートと検査成績表の数値が異なり、作業記録の書き換えが判明しました。
- なお、全ての輪軸について、圧入作業後に超音波探傷を実施し傷がないことを確認していること、また、3カ月毎の定期検査で車輪の内面距離(バックゲージ)を測定して異常がないことをそれぞれ確認しており、安全性は確保されています。



プレス機による圧入作業



バックゲージ測定作業

2. 特別保安監査の結果等による改善指示と当社の取り組み

- 9月20日及び24日に、当社および京王重機整備(委託先)に対し、国土交通省による特別保安監査が実施
- その結果、10月30日、改善指示として4点の報告が求められ、2025年1月31日と3月28日に報告

(1) 規程類の実作業への反映に関する管理について

- ・委託先の輪軸組立作業に関するマニュアル類に目安値を逸脱した場合の取扱いを反映
- ・マニュアル類は監査等の機会において定期的に確認

(2) 委託先の教育・訓練の管理について

- ・整備要綱に基づく定期的な教育・訓練実施を確認
- ・メーカーや同業他社等への作業確認や意見交換等の機会を設け、問題の有無をチェック

(3) 委託先における作業記録の書き換えの防止

- ・検査成績表と圧入チャートの原本をセットで提出する仕組みの構築
- ・業務監査を通じ、品質管理の仕組みを検証

(4) 安全管理体制の点検と見直し

- ・規程類の遵守、作業に係る教育及び訓練、記録・保管の状況について、業務監査で確認
- ・合理性に欠ける検査項目・管理値があれば、検査項目自体の見直しや規程類を変更
- ・継続的なコンプライアンス教育や、作業における違和感など気づきを報告しやすい体制づくり

安全目標・安全重点施策

安全目標と2025年度重点安全施策

本年度からスタートした2025年度～2030年度の中期経営計画を踏まえ、2030年度に向けた安全目標を掲げました。毎年3月下旬に安全統括管理者から安全目標と新年度の安全重点施策を鉄道部門内に通達し、周知徹底と安全意識の高揚を図っています。

安全目標

有責事故ゼロと運転事故・輸送障害発生件数の削減

2030年までの目標値

(数値目標は2024年度対比)

- ホームにおける発生件数 3割減少
- 踏切における発生件数 3割減少
- 部内原因による発生件数 ゼロ

2025年度のガイドライン

- 2024年度発生件数の5%減

2025年度 安全重点施策

1. 事故や輸送障害等の未然防止・被害軽減に向けた施策の推進

- (1)ホーム安全対策として、ホームドア整備、段差隙間対策の遂行
- (2)踏切道安全対策として、踏切障害検知装置の高機能化と、踏切道AIカメラの実証実験の実施
- (3)安全啓発活動、注意喚起看板整備、社員による声掛けを強化し、事故の未然防止を図る
- (4)セーフティⅡの浸透と、ヒヤリ・ハット表彰制度で社員の気づきと情報共有を強化し、人的ミスを防止する

2. 激甚化する自然災害や想定外事象への対応(想定外を想定内に)

- (1)耐震補強、豪雨対策等のインフラ強化を継続的に実施する
- (2)総合事故復旧訓練におけるブラインド訓練や各研修で、現場初動対応力と危機管理体制を強化

- (3)緊急対応ルール of 原理や背景の理解と実践、必要な見直しの実施

- (4)サイバー攻撃対策として、関係機関と連携した訓練を実施

3. 老朽インフラ対策の推進

- (1)インフラや設備の老朽化対策として、被害が甚大になると想定されるものは計画的に改修し、その他は状態基準保全(CBM)の考え方に基づき、更新周期の適正化を検討する
- (2)他社事例を参考に、自社施設や設備のトラブル未然防止対策に繋げる取り組みを継続

4. お客様からの信頼回復(組織風土の改善)

- (1)職制とは別のラインで相談できる「デジタル目安箱」を運用し、風通しの良い職場づくりを進める
- (2)合理性を欠く作業やルールを変更するなど、業務フローや規程類の見直しなどの業務改善の推進
- (3)規程遵守の重要性和、ルールやしくみの本質を教育し、異常時に安全最優先の判断ができる組織を構築

人財の育成

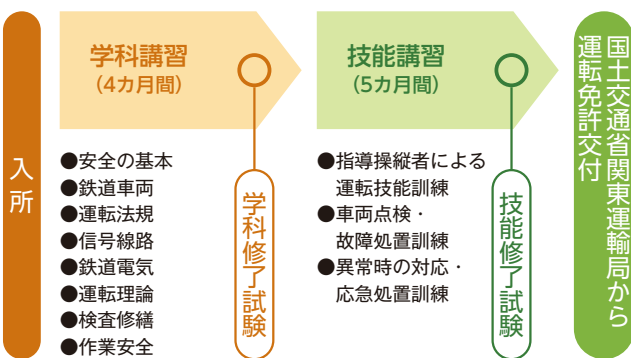
「鉄道従事員として自ら知識・技能の習得に努め、安全・安心・快適な鉄道であるための使命を果たせる人財を育成する」という教育方針に基づいて、近年は自ら考え行動できる資質を育成する教育に力を入れています。

乗務員の養成と技能の維持・向上

鉄道教習所は、国土交通大臣指定の動力車操縦者の養成所として、運転士に必要な知識・技能の教育を行っています。あわせて車掌の養成教育を行っています。

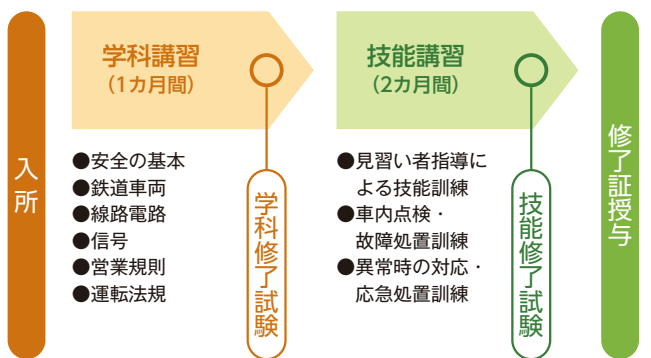
III 運転士の養成 III

運転士になるためには、駅係員、車掌を経験した後、学科講習と技能講習をあわせて約9カ月間受けて、試験に合格する必要があります。



III 車掌の養成 III

車掌になるためには、駅係員を経験した後、学科講習と技能講習をあわせて約3カ月間受けて、試験に合格する必要があります。



乗務員の技能の維持・向上

運転士・車掌になった後もフォロー教育や監督者による定期的な添乗指導のほか、各職場での勉強会や、個別の面談による指導を通じて、知識・技能の維持・向上を図っています。



シミュレータによる運転士訓練



シミュレータによる車掌訓練

乗務員の体調管理

乗務開始前に、監督者により健康状態を確認するほか、アルコールチェックを徹底しています。また、定期的に健康診断や適性検査を実施しています。



監督者による点呼



アルコールチェック



体温測定

人財の育成

駅係員・技術員の教育

駅に設置されている安全設備を再現したホーム訓練室や信号扱い訓練室、架線や踏切保安設備を再現した屋外訓練施設を使用し、異常時における対応力の強化に向けた訓練を行っています。また、異常時を想定した机上訓練やヒューマンエラー防止の教育を行っています。



ホーム訓練室



信号扱い訓練



屋外訓練施設



列車監視訓練



事故の聞き取り手法研修



ヒューマンエラー防止研修

競技会・講習会

技能レベル向上を目的とした競技会、技術継承を目的とした講習会、新たな技術に対応するための教育などを行っています。



技能競技会



講習会



クレーンの教育



いかなる時も、安全第一で
行動できる人財を
育成していきます

鉄道営業部
鉄道教習所教師

乗務員養成では、教材・車両を効果的に活用し、乗務員に必要な知識や技能を確実に習得させる共に、安全な鉄道を担う職責の重要性を理解させています。養成後も経験年数に応じ、スキルアップを目指した継続的な教育を行っています。今後も教師一丸となり、高い安全意識を持った乗務員を育てるべく、全力で取り組んでまいります。

安全文化の構築

社員の安全意識のさらなる高揚を目指して、「安全啓発室」を使用した安全教育を実施。
また、外部有識者やベテラン社員による講演会などを開催しています。

安全啓発室

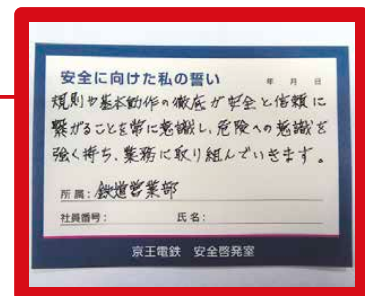
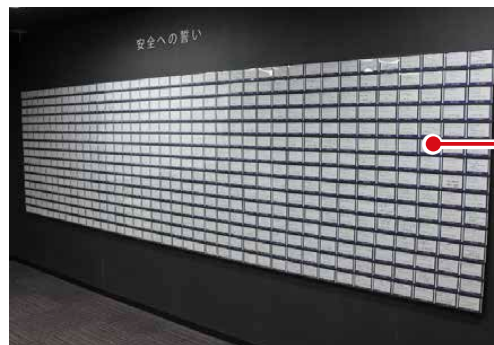
過去の鉄道事故やインシデントについて、デジタルサイネージを活用し、事故の経緯や原因などを学ぶことができます。事故の再発防止や未然防止に向けて、一人ひとりが考え、行動につなげることを目指しています。乗務員養成教育や新入社員教育をはじめ、各種教育・訓練に活用することで社員の安全意識のさらなる高揚を図っています。



事故展示室・デジタルサイネージ



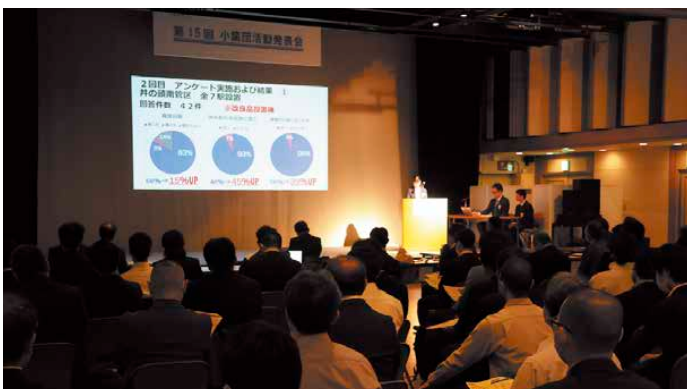
映像ルームでの教育



受講後に「安全に向けた誓い」を記入したカードを提出

小集団活動発表会

各職場で取り組んでいる安全性向上や業務改善活動についての発表会を開催し、社員の自発的な改善意欲を促し、業務の継続的改善を行っています。



職場の代表者による発表

車掌養成教育における安全性向上

車掌養成教育では、車掌見習は指導者とマンツーマンで乗務教育を行います。

その際に、車掌見習の視線をウェアラブルカメラを使用して可視化することで、より有効な指導を行い安全性の更なる向上を図る工夫としての発表がありました。



安全文化の構築

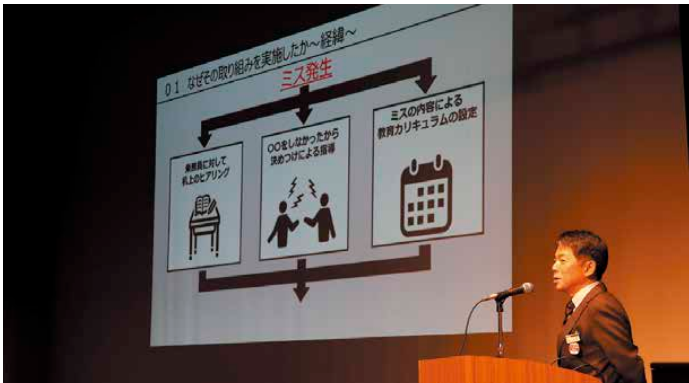
京王安全シンポジウム

テーマを「再発防止、そして未然防止へ（想定外を想定内へ）」とし、現業管理職による講演（ナレッジシェアリング）と外部有識者による講演（安全講演会）を実施しました。

ナレッジシェアリング

当社のベテラン社員が、過去の失敗経験だけでなく、成功体験や、うまくいったコツ等を共有する場として、2023年まで開催していた「京王失敗学会」を「ナレッジシェアリング」と改称して開催しました。

本年は「乗務員の育成」「車両改造」「設計デザインの工夫」の観点から、現業管理職3名が自身のナレッジについて講演を行いました。



安全講演会

日本航空株式会社で機長を務める和田 尚氏をお招きし、「チームとプレイヤー 〜エアラインパイロット訓練の新しい要素〜」をテーマに、想定される困難な状況下で、必要な原理原則を共有することで、自ら考え最善の答えを導き出すパイロットが必要であり、そのために「計画と手順（セーフティⅠ）」と「自発と創造（セーフティⅡ）」の必要性について、ご講演いただきました。



鉄道部門以外の社員および、社員の家族に向けた働きかけ

大規模な災害や事故が発生した場合に備え、鉄道部門以外の社員が駅などでお客様のご案内を行えるように教育しています。「応援者活動用ワッペン」「応援者対応ツール」などを使用した応援方法のガイダンスを実施しているほか、非常用設備の操作を体験できる安全講習会を定期的で開催しています。また、社員の家族向けに非常用設備の操作等を知っていただく「鉄道教習所見学会」を開催しました。



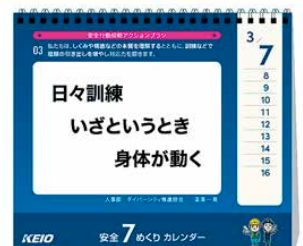
鉄道教習所での講習会の様子



非常用設備の操作体験

安全カレンダー

全社員から安全への思いをモチーフとした「川柳」「イラスト」を募集し、入賞作品で「カレンダー」を制作し、各職場に掲出しています。



危機に備えた訓練

鉄道運転事故や自然災害の発生に備え、さまざまな訓練を通じて、
事故・災害への対処能力を高めています。

総合事故復旧訓練

自然災害などによる脱線などの重大事故を想定し、訓練を行っております。2024年は3部形式とし、第1部 事故対応訓練については、想定外における社員の判断力を高めることを目的に、ブラインド訓練（参加者に事前にシナリオを知らせない訓練）として、事故対応能力向上を図りました。



安全統括管理者の挨拶



社長訓示

第1部 事故対応訓練



運転士による安全確認



避難用梯子の組立て



傷病者の避難



警察・消防と連携した避難誘導

危機に備えた訓練

第2部 事故復旧訓練



脱線車両の復旧



架線の復旧



線路の復旧



通信設備の復旧

第3部 訓練参加者による振り返り会議



振り返り会議の様子



発言する参加者



安全は一人で作る
ものではありません。
皆で創るものです

鉄道営業部 富士見ヶ丘乗務区
指導運転士

今回、完全ブラインド訓練ということで、様々な事態を想定してイメージトレーニングを行いました。車掌・駅掛員・運輸指令所との情報共有・連絡がうまくできず、避難誘導や対応が遅れてしまいましたが、より実践的な訓練を行うことができ、良い経験になりました。この経験を活かし、チーム京王として、「日本一安全でサービスの良い鉄道」を創ってまいります。

危機に備えた訓練

そのほかの訓練

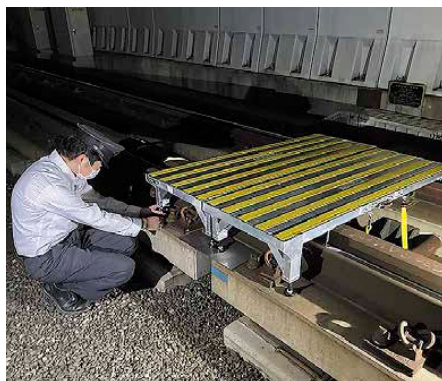
異常時の初動対応訓練

運輸指令所では、異常時における初動対応力の強化を目的として、参加者には事象を知らせず、異常時の環境に近い形で行うCRM訓練を実施しています。訓練終了後には、訓練の映像を見て振り返りを行っています。



異常時の避難誘導訓練

列車内から避難する必要が発生した場合に、一部の高架区間では、避難梯子の設置が難しい箇所もあるため、避難梯子を設置する土台となる、非常用渡し板を設置する訓練を実施しています。



雪害対応訓練

降雪時の安全運行に向けて、パンタグラフへの積雪を除去するための、除雪棒の使用方法や、耐雪ブレーキ使用時に車輪への影響を検査するサーモグラフィ測定の訓練を実施しています。



トバリ線断線復旧訓練

電力業務で保守管理を行っているトバリ線が断線した場合に備えて、復旧訓練を定期的実施しています。



マルチプルタイタンパー応急復旧訓練

線路の安全性を確保するため、終電～初電の間にマルチプルタイタンパーを用いて、道床つき固め作業を行っています。作業中における故障を想定し、応急復旧訓練を実施しています。



レールの応急復旧訓練

レールが折損した状況を想定し、速やかな運転再開を目指すため、レール切断、レール加工、レール交換、軌道状態検査など一連の作業を訓練しています。



安全確保のための設備投資・修繕費

「日本一安全でサービスの良い鉄道」を目指し、連続立体交差事業を推進するほか、駅や車両の安全対策、自然災害の備え、バリアフリー設備など、安全で快適なサービスの提供を目指して2024年度は、総額254億円の設備投資を行いました。

また、既存設備の維持・保全に必要な修繕費として、80億円を支出しました。



連続立体交差事業

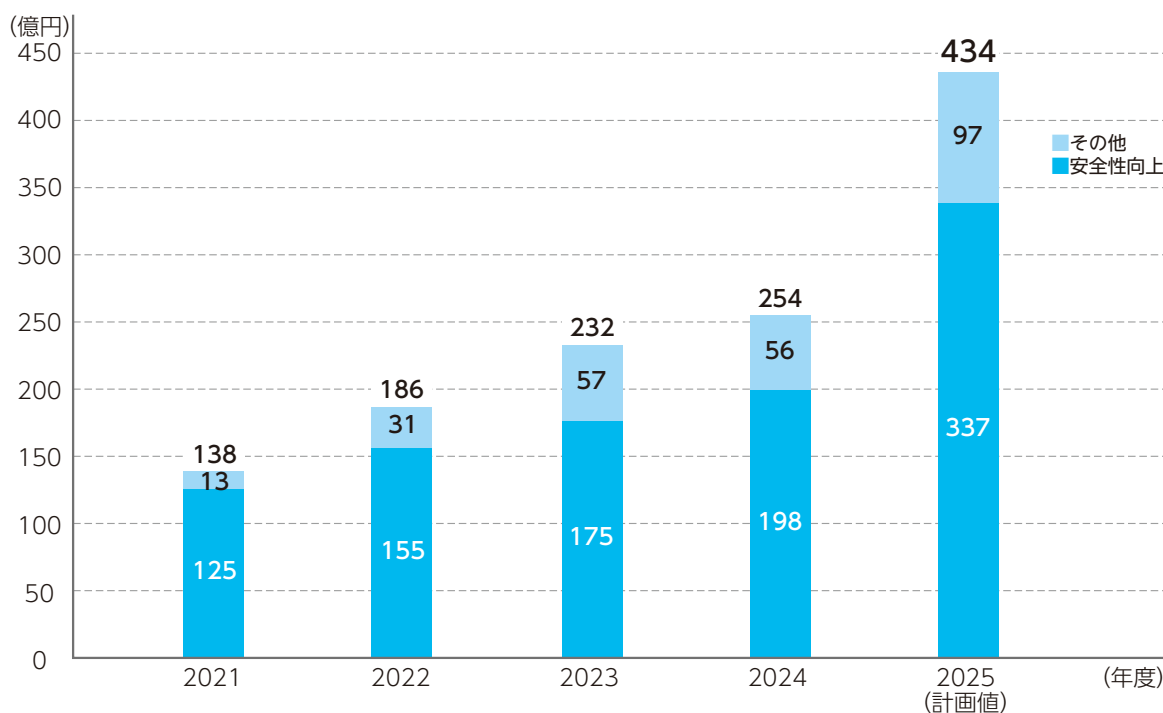


5000系車両

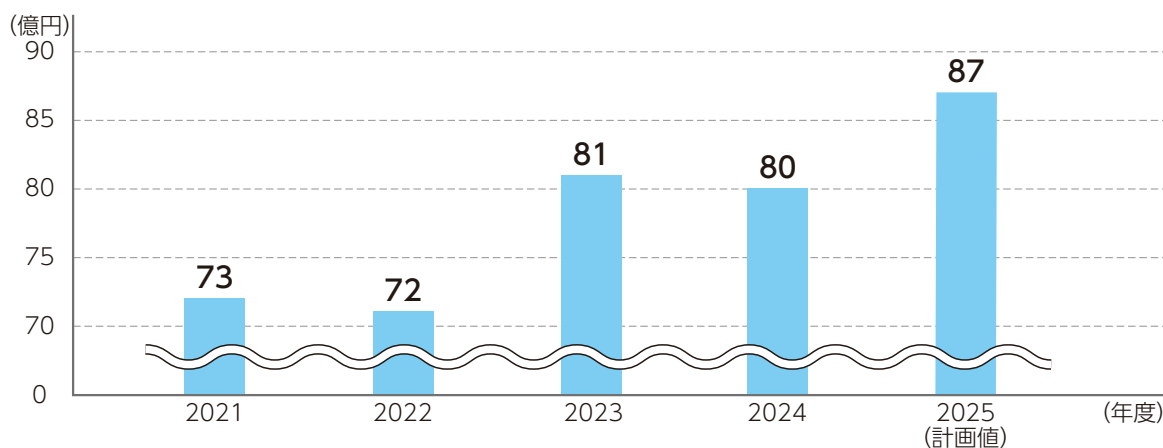


久我山駅ホームドア

設備投資額



修繕費



施設・設備の取り組み

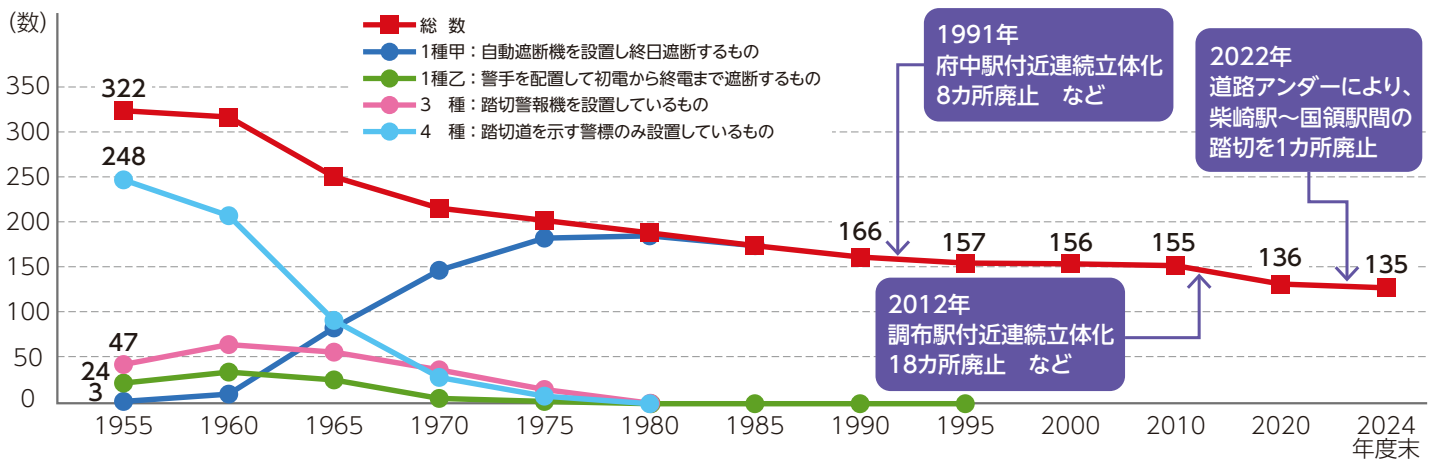
笹塚駅～仙川駅間の連続立体交差化の推進をはじめ、ホーム・踏切などにおける安全対策、お客様への鉄道運行情報提供など運行管理機能のさらなる充実を図っています。

立体交差化

運転保安の向上のため、線路と道路の立体交差化や踏切の整理統合を行ってきました。特に連続立体交差化については1964年の京王線新宿駅～初台駅間の地下化を皮切りに、複数の箇所で行った事業を実施し、直近では2012年8月に調布駅付近を地下化しました。この結果、踏切数は1955年度末の322カ所から2024年度末では135カ所に減少しています。

※連続立体交差事業：2カ所以上の幹線道路を含む多くの道路と鉄道を連続的に立体化するものであり、道路整備の一環として施行する都市計画事業です

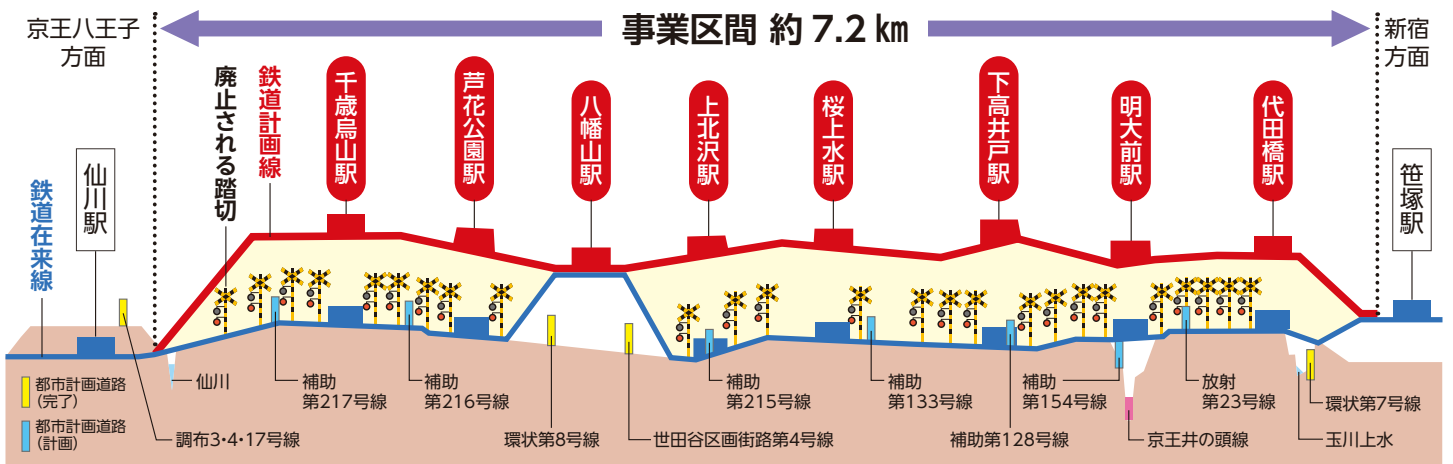
種類別踏切数の推移



京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業

事業主体である東京都と協力し、京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業を実施しています。2014年2月、国土交通省から都市計画事業の認可を取得し、用地取得や設計業務などを進めているほか、2018年10月から工事に着手しています。

この事業の完成により、笹塚駅～仙川駅間の約7.2kmを高架化し、25カ所の踏切を廃止するとともに、放射第23号線(井ノ頭通り)などとの立体交差化を図ります。



施設・設備の取り組み

TOPICS

京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業の進捗状況

2018年10月から「笹塚駅側取付部・代田橋駅付近」「明大前駅付近」「芦花公園駅付近」「仙川駅側取付部」、2021年4月から「下高井戸駅付近」「桜上水駅付近」、2022年10月から「千歳烏山駅付近」、2024年4月から「上北沢駅付近」で着工し、笹塚駅～仙川駅間のすべての区間で工事を進めています。

2024年度は、「明大前駅付近」「芦花公園駅付近」「千歳烏山駅付近」「仙川駅側取付部」で高架橋が新たに立ち上がり、「笹塚駅側取付部」「仙川駅側取付部」では、引き続き仮高架橋の設置を進めました。また、「芦花公園駅」では、上りホームの臨時改札の供用を開始するなど、高架橋構築時に支障する橋上駅舎の撤去と仮駅舎の構築を進めました。



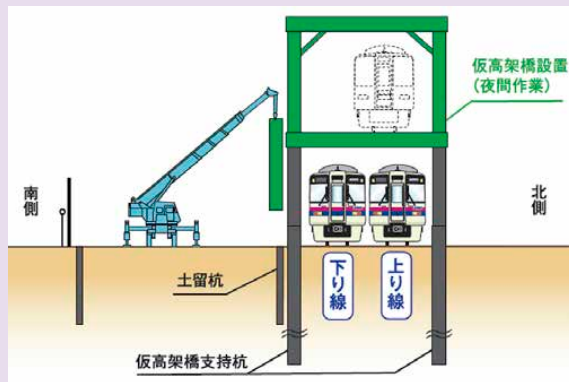
高架橋構築状況(明大前駅付近)



橋上駅舎解体状況(芦花公園駅)



仮高架橋設置状況(仙川駅側取付部)



仮高架橋設置断面図



多くの踏切を立体化するために、日々全力を尽くしています

工務部
連続立体交差工事事務所
技術員

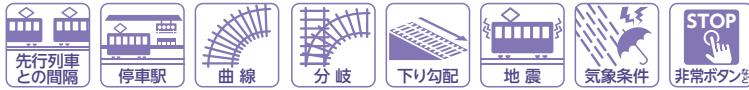
連続立体交差工事は、列車を運行させながら施工する必要があるため、さまざまな施工上の制約や課題が存在し、困難に直面することも多々あります。しかし、私たちは開かずの踏切の解消を実現し、京王線の安全性と利便性を向上させるために、日々全力を尽くして工事を進めています。

施設・設備の取り組み

ATC(自動列車制御装置)

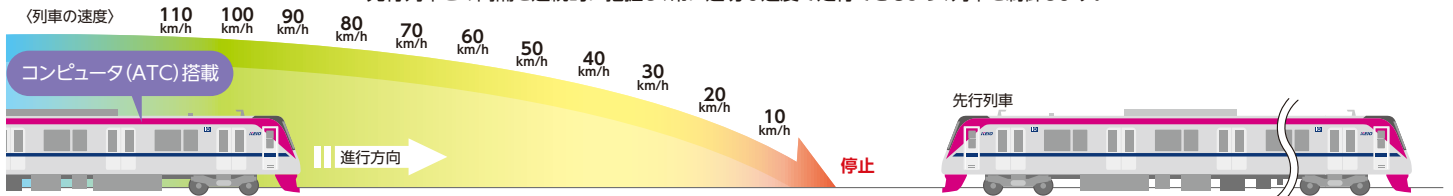
安全性の高いATC（自動列車制御装置）を2013年3月から当社全線で使用しています。

●ATCで列車を制御できる主な場面

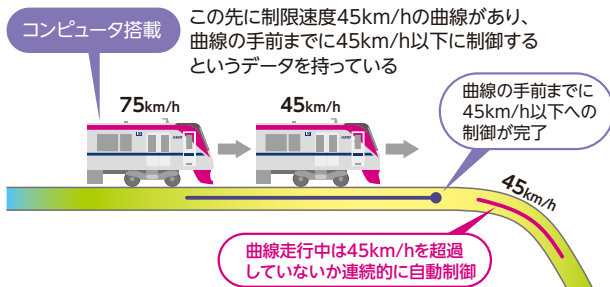


●ATCによる列車制御のイメージ

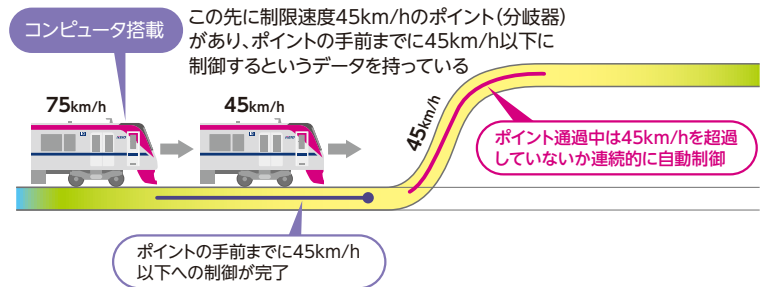
車両に搭載しているコンピュータが、レールに流れている信号電流を受け取ることで、先行列車との間隔を連続的に把握し、常に適切な速度で走行できるよう、列車を制御します。



●曲線通過の場合



●ポイント(分岐器)通過の場合



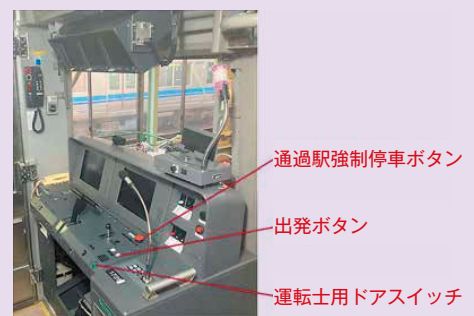
TOPICS

自動運転の取り組みについて

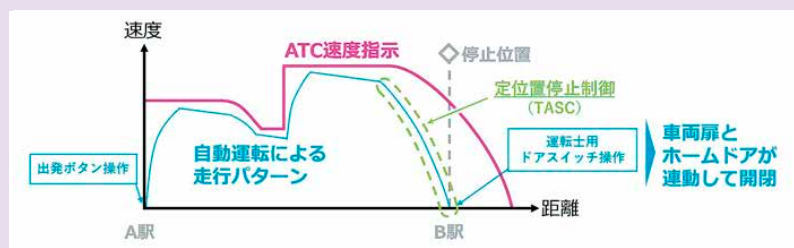
自動運転設備を活用したワンマン運転の実現に向け、2025年3月から井の頭線で自動運転の実証試験を開始しました。

2024年度は、1000系車両1編成に自動運転設備などを取り付ける改造工事を行いました。自動運転設備では、自動列車制御装置(ATC)の指示速度以下となるように目標速度を定め、自動的に加速・減速制御などの機能を備えます。また、駅停車時には定位置停止装置(TASC)で停車精度を向上させ、ホームドア設置計画へ対応します。

今後、試運転や機器の調整、他の編成の改造工事を進めるほか、京王線の設計も始めます。



改造後の運転台



ATCと自動運転の走行イメージ



1000系自動運転設備搭載車

施設・設備の取り組み

鉄道総合指令センター

免震構造となっている鉄道総合指令センターには、列車の運行などを管理する運輸指令所と、電力の供給を管理する電力指令所の機能が集約されています。平常時だけでなく、事故や災害発生時の対応を迅速に行えるよう、連携を強化する体制を整えています。

運輸指令所

列車の運行を円滑に行うため、TTC（列車運行管理システム）により、進路設定、出発指示合図などを自動制御しています。事故発生時などには、列車の位置や遅れなどを総合的に判断し、運行ダイヤの整理・復旧を図るとともに、駅の「お客さま案内ディスプレイ」や「車内案内表示器」などを通じて、一括してお客様に最新の情報をご案内しています。



電力指令所

列車運転用電力と駅設備や信号保安設備などに用いる付帯用電力を供給する20カ所の変電所の運転状況や送電状況を、集中監視制御システムにより24時間体制で監視しています。事故や停電が発生した場合は、直ちに予備の設備に切り替え、列車の運行への影響を最小限にするなど、電力の安定供給に努めています。

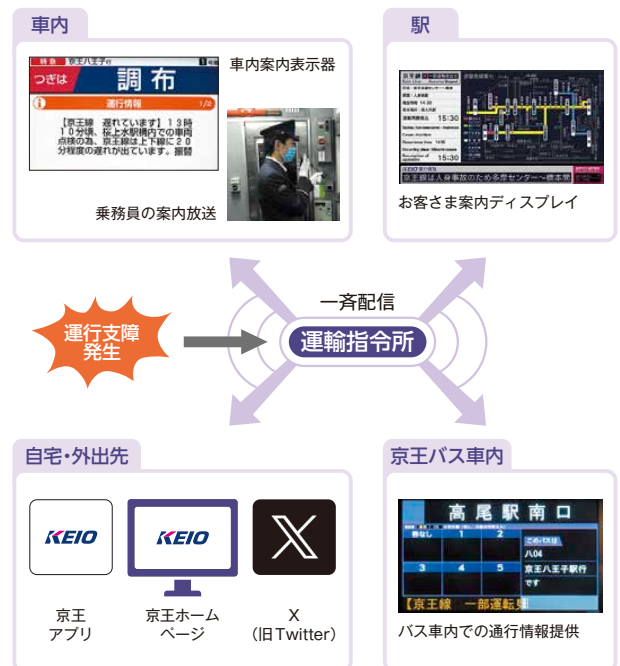


鉄道運行情報の提供

列車の運行に支障が生じた場合、文字情報・路線図・音声などで、鉄道運行情報をお届けしています。

文字情報については、ホームに設置の「行先案内盤」、車内に設置の「車内案内表示器」のほか、「京王アプリ」「X」での情報提供を行っています。路線図については、改札付近に設置している「お客さま案内ディスプレイ」および「京王ホームページ」にて提供しているほか、ディスプレイなどに表示される文字情報は、音声に変換され全駅で放送しています。これらの情報の一部については多言語（英語・中国語・韓国語）によるご案内も行っています。

異常時などは、車掌が運輸指令所からの連絡やタブレット端末を活用して、お客様に必要な情報をよりスムーズにご案内できるよう努めています。また、京王バス車内でも鉄道の運行情報を提供しています。



車内や駅構内の非常時における早期状況把握

非常時において、状況を速やかに共有できるよう、駅係員・乗務員などの情報連絡ツールとして、ライブコミュニケーションプラットフォーム「Buddycom（バディコム）」を導入しています。

※「Buddycom」はサイエンスアーツ社の登録商標です



バディコムによる情報連絡イメージ

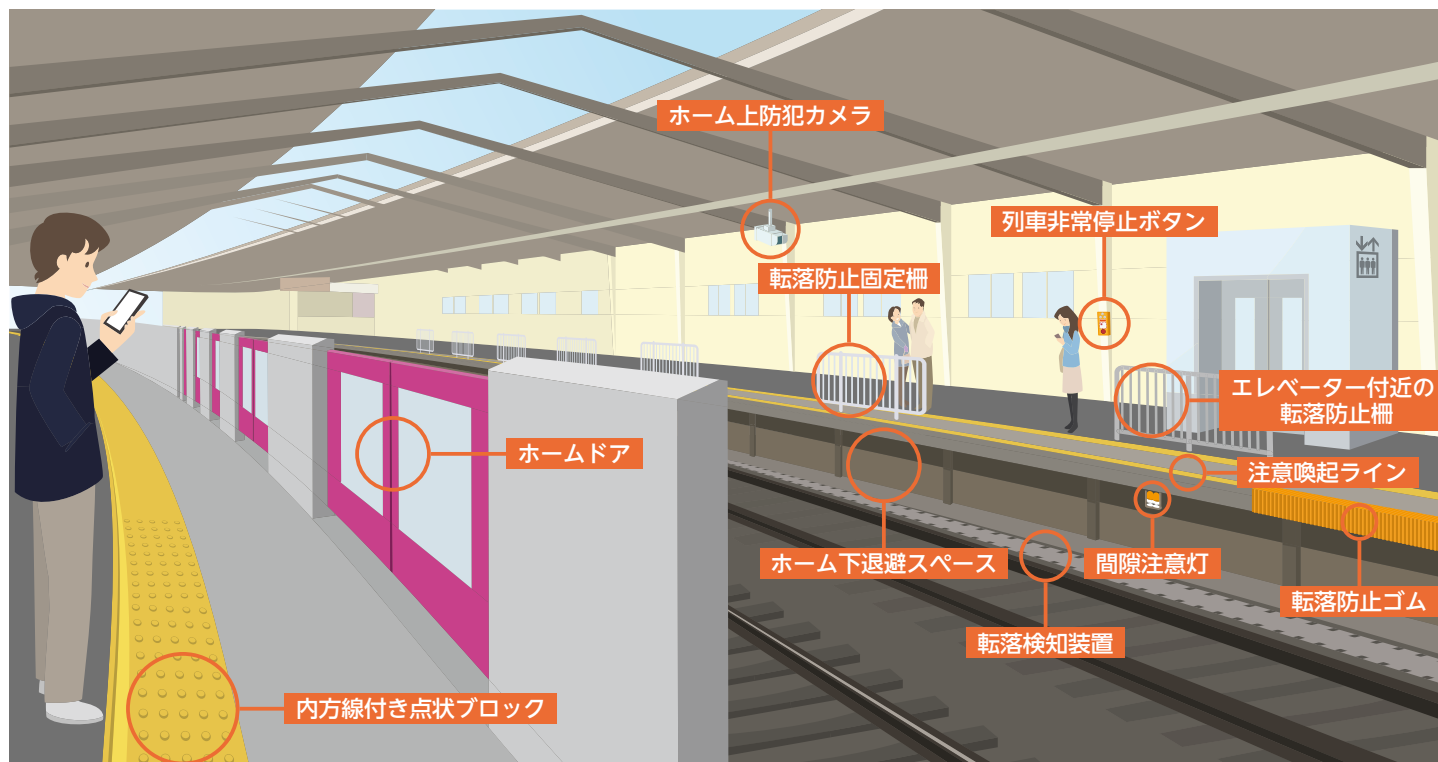


バディコムの活用状況

施設・設備の取り組み

ホームの安全対策

ホームでの安全を確保するため、さまざまな対策に取り組んでいます。



ホームドアの全駅整備とホームと車両床面の段差・隙間解消

お客様のホームからの転落やホーム上での列車との接触事故を未然に防止するため、ホームドアの全駅整備を進めています。井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半の全駅整備完了を目標に進めています。

2024年度は永福町駅・久我山駅で使用を開始しました。2025年度は駒場東大前駅・池ノ上駅・東松原駅・浜田山駅・高井戸駅・富士見ヶ丘駅・京王多摩川駅などの整備を進めます。

またホームドア整備に合わせ、ホームと車両床面の段差・隙間の解消を進めています。



久我山駅ホームドア



ホームドア車両間扉



ホームドア非常開ボタン

転落防止固定柵

お客様のホームからの転落防止を目的として、終端部や狭隘部のほか、乗客が滞留する駅などのホームの一部に固定柵を設置しています。



施設・設備の取り組み

ホーム上防犯カメラ

ホーム上で事故やトラブルが発生した場合、リアルタイムに状況を把握し、速やかな対応につなげます。全駅への設置を完了しています。



列車非常停止ボタン

お客様がホームから転落された場合などに、このボタンを押すことで接近する列車の乗務員や駅係員などに異常を知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させます。全駅のホームに設置しています。



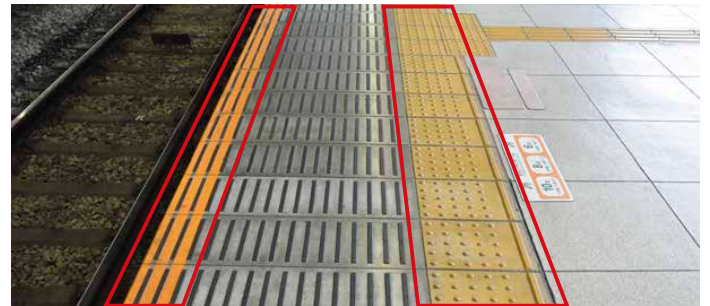
転落防止ゴム

車両とホームとの間が広く空いている駅では、お客様が乗降の際に転落しないよう、隙間を狭くするための転落防止ゴムの設置を進めています。



注意喚起ライン・内方線付き点状ブロック

線路への転落や、列車への触車防止を図るため、ホーム端をオレンジ色に塗装し、注意喚起を行っているほか、目の不自由なお客様の転落防止対策として、ホーム縁端部にある警告ブロックにホームの内側を示す内方線を整備しています。



間隙注意灯・転落検知装置

曲線ホームなど、車両とホームとの隙間が広く空いている箇所には、光の点滅で隙間をお知らせする間隙注意灯を設置しているほか、線路に転落した場合に備え、付近の列車を自動的に停止させる転落検知装置を設置しています。



ホーム下退避スペース・ステップ

お客様がホームから転落された場合の緊急避難場所として、ホーム下に退避スペースを整備しています。また、退避スペースのない箇所には、ホームに上がりやすくなるためのステップを設置しています。



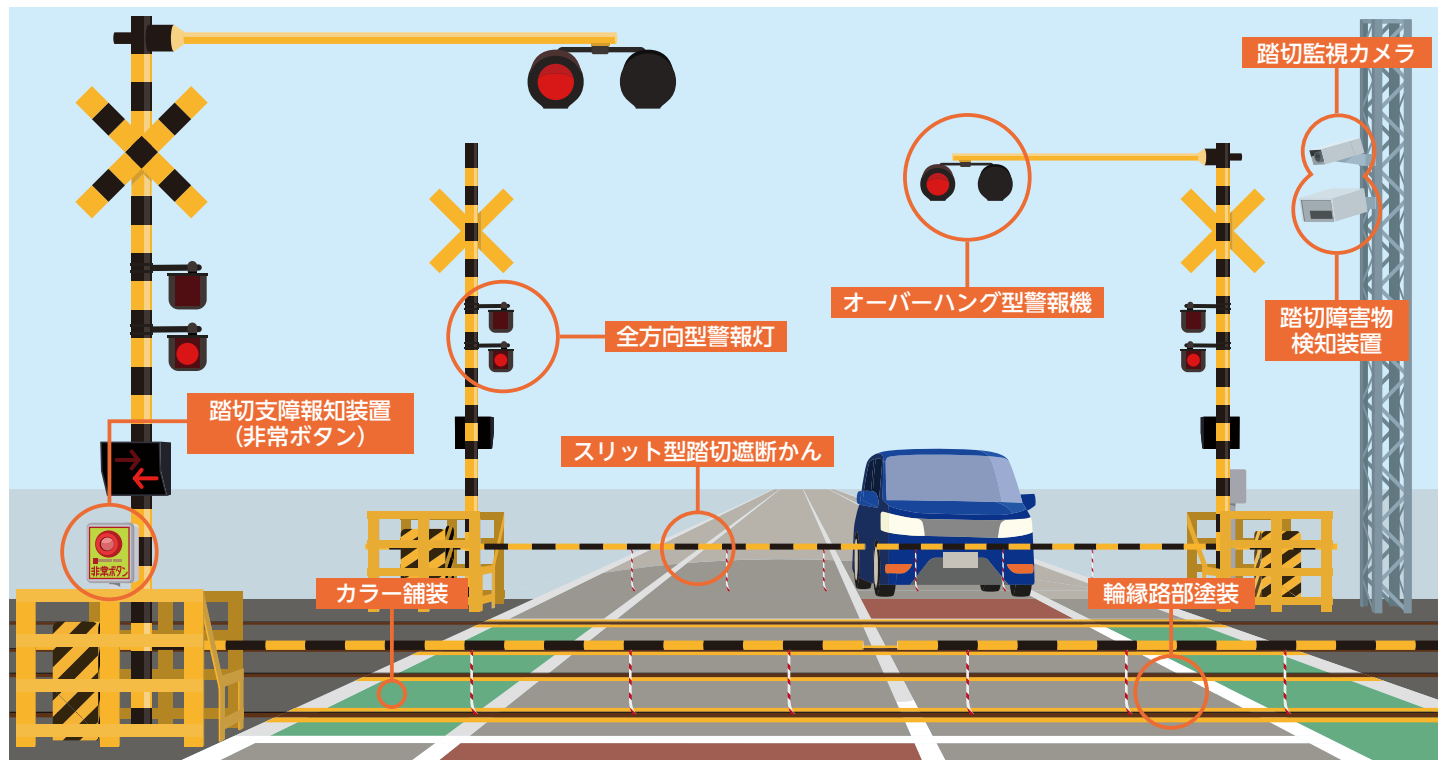
ホーム下退避スペース

ホーム下ステップ

施設・設備の取り組み

踏切の安全対策

踏切での安全を確保するため、各種保安装置を設置しています。



踏切支障報知装置 (非常ボタン)

列車との接触事故を未然に防止するため、全ての踏切に設置しています。踏切内に自動車や歩行者が閉じ込められた時に、ボタンを押すと、運転士に異常を知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させます。また、一部の踏切には、渡りきれずに閉じ込められた場合に、踏切内から操作できる非常ボタンも設置しています。



踏切支障報知装置 (非常ボタン)



踏切内の踏切支障報知装置 (非常ボタン)

踏切障害物検知装置

踏切での列車と自動車などとの接触事故を未然に防止するため、93箇所の踏切に設置しています。踏切内に何らかの障害物を検知すると、運転士に異常を知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させます。従来の光線式より検知性能の高い高機能型（エリア検知式）への更新、新設を進めています。



高機能型 (エリア検知式) 踏切障害物検知装置

施設・設備の取り組み

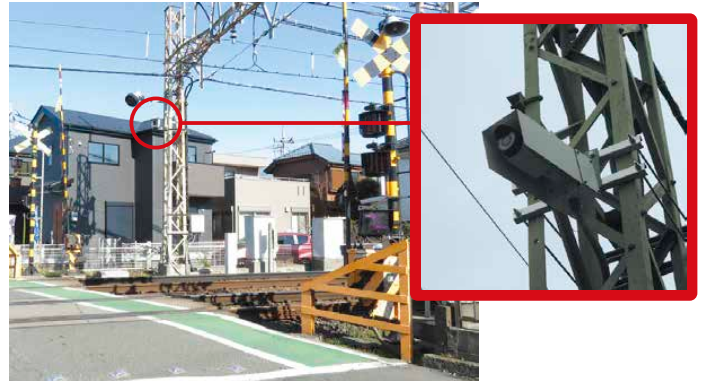
スリット型踏切遮断かん

自動車などによる折損を防止するため、屈折可能なスリット型踏切遮断かんを導入しています。



踏切監視カメラ

全ての踏切に監視カメラを設置しています。また、映像を用いた行動分析による事故未然防止を検討しています。



カラー舗装

踏切の歩道部分へカラー舗装を行うほか、線路間にスペースがある箇所では、立ち止まり禁止を明示し、事故防止を図っています。



全方向型警報灯・オーバーハング型警報機

どの角度からも点滅が確認できる全方向型警報灯の導入を進めています。また、一部の踏切には道路上の高い位置に警報機を設置しています。



輪縁路部塗装

自転車などの車輪が線路の溝に落ちることを防止するため、輪縁路部を塗装し、注意喚起を図っています。



注意喚起看板の更新

踏切内での立ち止まり禁止や、う回路の案内など、多言語での表記に対応した看板への更新を進めています。



多言語看板

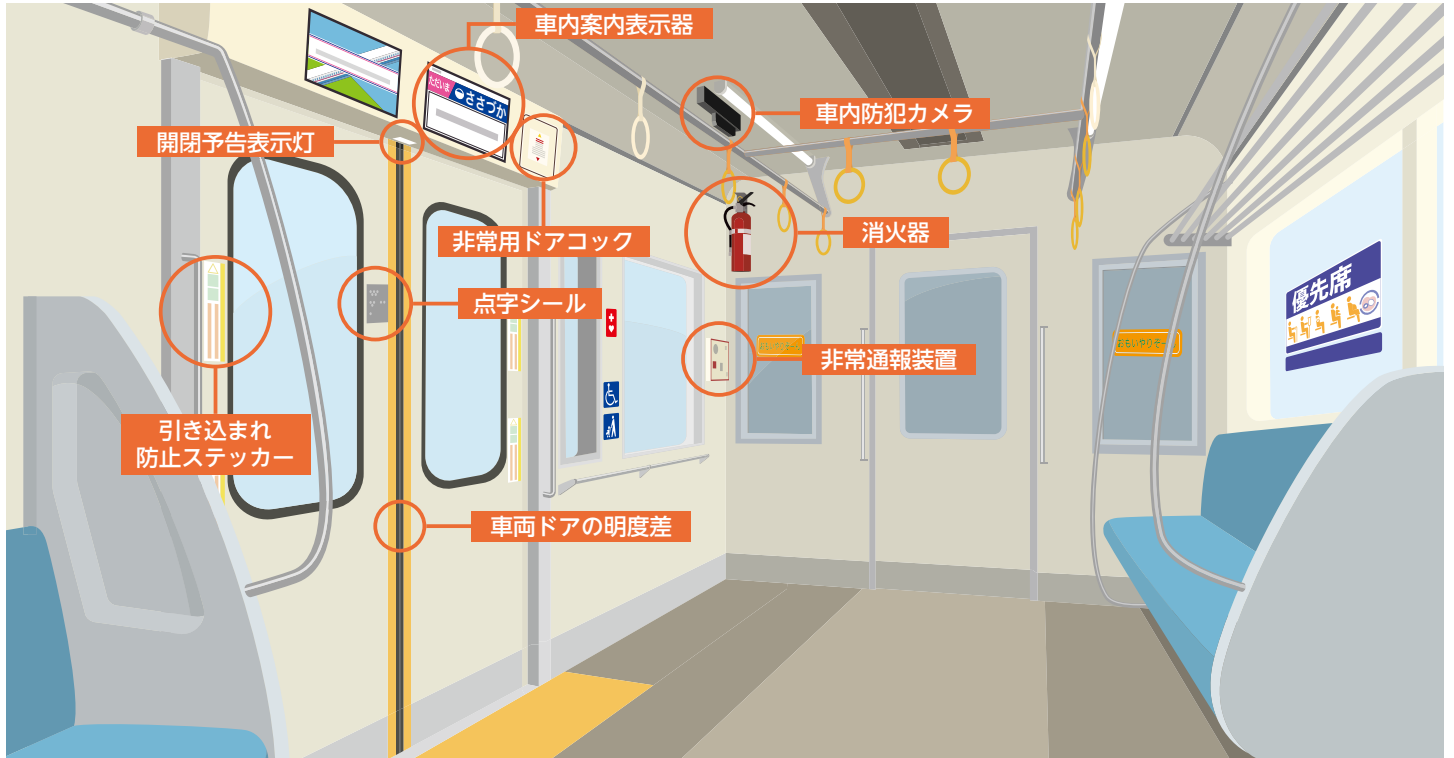


う回路案内看板

施設・設備の取り組み

車両の安全対策

車内での安全を確保するため、さまざまな設備を設置しています。



車内防犯カメラ

リアルタイム伝送機能付き「車内防犯カメラ」を、全ての車両に設置しており、車内の異常を早期に把握できます。



非常用ドアコック

車内で異常が発生した時に避難ができるよう、各車両の扉付近に手動で扉を開けられる、非常用ドアコックを設置しています。



施設・設備の取り組み

ドアの安全対策

戸袋に手や荷物などが引き込まれることを防止するため、引き込まれ防止ステッカーにより注意喚起しています。また「はさまれ」を検知した場合、車両外側にあるランプの点灯で乗務員に知らせます。



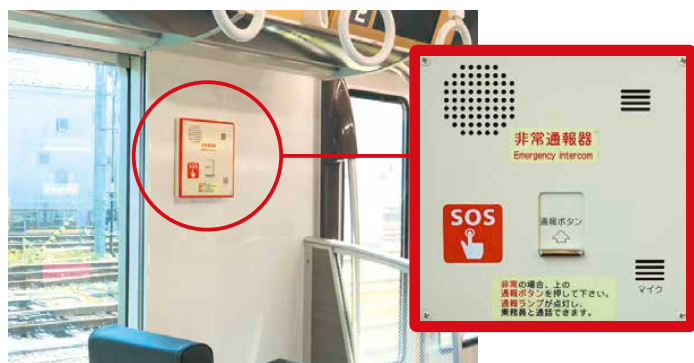
車内の安全確保のためのお知らせ動画

車両やホームドアにある非常用設備の取扱方法や、車両からの避難方法をまとめた動画を、車内ドア上の液晶ディスプレイで放映しています。また、京王ホームページにも動画を掲載して、お客様の認知度向上を図っています。



非常通報装置

車内の異常を乗務員に知らせる装置を全車両に設置しています。また、一部の車両では、乗務員と直接通話ができる非常通報器を設置しています。



火災への備え

列車火災時の延焼を防止するため、不燃性・難燃性の素材を使用しているほか、初期消火に対応するため、各車両に消火器を設置しています。



車両搭載避難はしご

事故やトラブルで駅間に緊急停車し、長時間にわたる停車が予想される場合、お客様に車内から車外へ安全に避難いただくため、非常用の避難はしごを搭載しています。



新型車両2000系の設計

2026年初めに新型車両2000系を導入します。車内防犯カメラ、通話式車内非常通報装置を設置し、安全性向上を図っています。また、車両機器を常に監視できる車両情報管理装置を採用し、車両不具合時の早期対応や蓄積したデータを予防保全に活用し、さらなる安全性向上を図ります。



施設・設備の取り組み

駅の安全対策

防犯カメラ

駅構内の状況確認や犯罪行為などの抑止を目的として、全駅に防犯カメラを設置し、本社、運輸指令所において確認することができます。



地下駅火災対策

地下駅では複数の避難経路を確保するほか、新宿駅や調布駅などにおいて排煙設備および防火区画の設置工事を行うなど、火災対策を行っています。



幡ヶ谷駅の非常口階段

新宿駅のウォータースクリーン

避難経路図

火災や震災時などの避難誘導のため、駅構内に避難経路図を表示しています。地下駅については蓄光タイプのパネルにより、暗所でも確認できるものになっています。



巡回警備

トラブルや輸送障害を未然に防止するため、社員・警備員による巡回を実施しています。テロ・暴漢への抑止力や非常時の早期情報共有を目的として、警備員はウェアラブルカメラを装着しています。



ウェアラブルカメラ

脱線防止対策

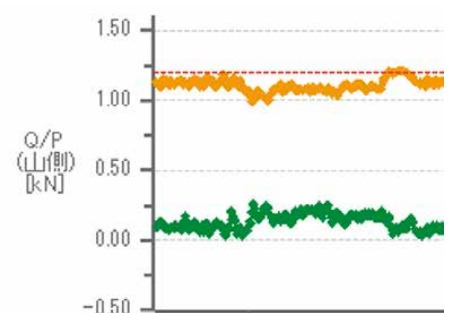
脱線防止ガード

半径300m以下の曲線に設置しています。また、一部のポイント（分岐器）や踏切にも設置しています。



PQ モニタリング台車(京王線)

列車が曲線を走行中に、車輪がレールを下方方向に押す力（P）と横方向に押す力（Q）を測定することで脱線の危険性（脱線係数）を常時監視することが可能な「PQモニタリング台車」を京王線の1編成に導入しています。



日々の保守管理

車両や施設、軌道、設備などについて、計画的な保守管理を行うことで、
日々の鉄道の安全運行を支えています。

車両

列車を安全に運行するために定期検査を行っています。日常的な検査は検車区（京王線は若葉台・高幡不動、井の頭線は富士見ヶ丘）で実施し、大規模な検査と修理は若葉台工場で実施しています。

検車区

10日を超えない期間に行う「列車検査」や、3カ月を超えない期間に行う「月検査」のほか、臨時的な小規模な修理や車両の清掃を行っています。



若葉台工場

4年または走行距離が60万kmを超えない期間に行う「重要部検査」、8年を超えない期間に行う「全般検査」のほか、大規模な修理やリニューアル工事を行っています。



電気設備

変電所・架線などの電気設備について、計画的な検査を実施しているほか、検査結果に基づき補修・交換を行っています。



変電所の点検



架線の点検



架線の点検

運転保安設備

信号保安設備や踏切保安設備について計画的な検査を実施しているほか、検査結果に基づき補修・交換を行っています。



踏切保安設備の点検



踏切保安設備の点検



転てつ器の点検

日々の保守管理

軌道

日中に総合高速検測車や測定機器を用いたさまざまな点検を行い、終電後には点検結果に基づき、軌道のゆがみの整正や各種部品の交換などを行っています。京王線の道床つき固めには、マルチプルタイタンパーという大型の作業車を使用しています。



レール交換



マルチプルタイタンパー



道床のつき固め

構造物

高架橋・トンネル・橋梁・擁壁などの構造物については、定期的に目視検査や打音検査を実施するとともに、必要に応じて補修工事を実施しています。



高架橋の点検



トンネル天井部の点検



橋梁の点検

総合高速検測車

実際の列車と同じ速度で走行しながら、架線と軌道の状況を同時に検測することができる総合高速検測車を京王線に導入しています。検測で得られたデータを保守計画に反映し、安全性・乗り心地の向上を図っています。



総合高速検測車



総合高速検測車車内



総合高速検測車屋根上

DXの活用

土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化に向けて検査システムの構築を進めるほか、
新型通勤車両「2000系」に車両情報管理装置を採用します。

土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化

鉄道事業における構造物の機能を維持し、長寿命化を図るため、土木構造物や電力設備などの検査情報や補修履歴などを集約し、地図上に表示させることで、迅速な判断や高度な分析を可能とするシステム（GISプラットフォーム）を開発しました。今後は、災害時などにおける、円滑な情報連携のため、総合防災システムも組み込むなど、機能拡充を進めます。



検査情報や補修履歴などを集約し、地図上に表示させることで情報を共有化



《土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化イメージ》

画像解析(AI)を用いた踏切輸送障害防止策

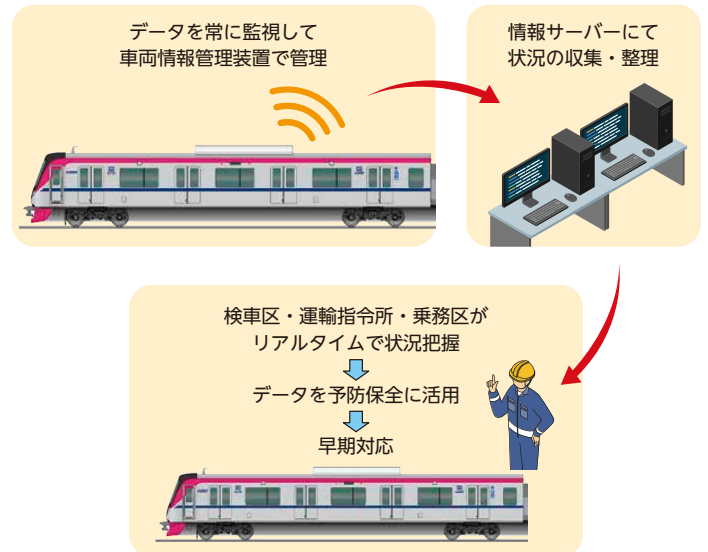
踏切道での不審な行為に対して、映像で踏切道進入前の動きを解析することで、不審な行為を予測・対応し踏切道における輸送障害の減少を目指し、2025年度より試験導入を行います。



画像解析画面

車両情報管理装置

車両機器を常に監視できる車両情報管理装置を採用し、車両不具合時の早期対応や、蓄積したデータを予防保全に活用し、さらなる安全性・安定性の向上とともに鉄道オペレーションの高度化・効率化を進めています。



点呼管理システム

アルコールチェック、検温、予備眼鏡チェックなど、点呼時の必須項目を一元管理し、乗務員の状態を確認することで、安全・安定運行を確保しています。



《アルコールチェッカー》

《検温》

《予備眼鏡確認》



《管理用端末》

災害などへの備え

激甚化する自然災害などに対して、監視体制を構築しているほか、耐震補強工事などの施設改良を推進しています。

気象情報システム

自然災害などに迅速に対応するため、沿線に地震計・風速計・雨量計・水位計・レール温度計を設置しています。それぞれの計器で蓄積されたデータを運輸指令所をはじめとする各鉄道現業事務所において、24時間体制で監視するとともに規定値超過による運転規制や点検巡回の実施状況もモニターに表示されます。



地震への備え

沿線の地震計で、一定以上の震度を感じると、全列車に警報を送り、列車を停止させます。さらに、気象庁の「緊急地震速報」を活用し、震度4以上の地震発生が想定される場合、自動的に全列車に警報を送り、乗務員が列車を安全な場所に停止させます。また、新たな耐震基準に適合した構造物とするため、橋梁、盛土区間や高架橋柱、トンネルを対象とした耐震補強を実施しています。



耐震補強を実施した高架橋柱



多摩川橋梁耐震補強

災害などへの備え

大雨への備え

沿線に設置した雨量計や水位計の観測データに加えて、気象情報会社から提供される解析雨量のデータを活用しています。2種類の評価指標（時間雨量・実効雨量）を用いて降雨状況を把握し、より精度の高い、速度規制、運転中止の判断を行っています。また、線路脇斜面の改修工事や、施設の浸水対策を進めています。



法面改修



変電所の止水板

降雪への備え

着雪面の少ないシングルアームパンタグラフの採用や、車両基地などの架線には着雪・着氷を防止するため、ヒーターを内蔵した電線を使用しています。また、全てのポイント（分岐器）には電気融雪機を設置しているほか、一部のポイントには融雪能力の高い温水式融雪機も導入しています。



シングルアームパンタグラフ



電気融雪機

強風への備え

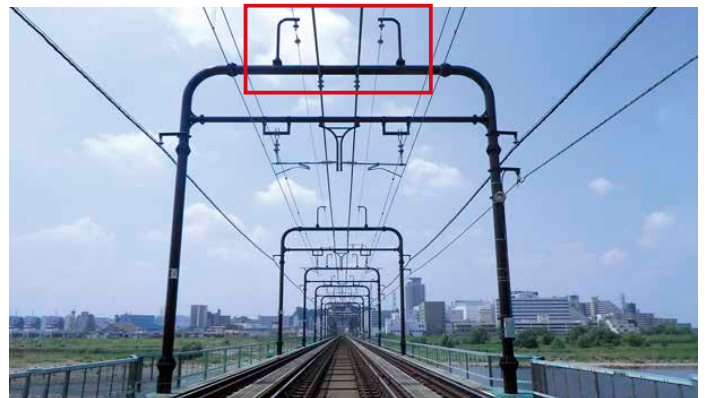
高架橋や橋梁などに風速計を設置しています。観測された瞬間風速に応じて速度規制、運転中止を実施しています。井の頭線の盛土部や高架部の一部に防風柵を設置しています。



防風柵

落雷への備え

き電線より一段高いところに避雷針の役割を果たす「架空地線」と呼ばれる防護線の設置を完了したほか、電子機器の耐雷性強化を図っています。



架空地線

災害などへの備え

噴火への備え

富士山をはじめとする火山の噴火に備え、線路上に積もった火山灰を除去するカートを導入しています。また、沿線の拠点に除灰用の備品を配備しています。



除灰カート



除灰用の備品

事業継続計画(BCP)の制定と改善

大規模地震などの災害発生時、お客様や社員の安全確保を最優先に、迅速な被害調査や早期の運転再開が行えるように事業継続計画を定めています。計画に基づき訓練の実施や備蓄を行っているほか、定期的に計画の改善を図っています。



各拠点に設置の防災備蓄倉庫



事業継続計画書

帰宅困難者対策

大規模災害などにより、帰宅が困難になったお客様への対応として、全駅に備蓄品（食料、飲料水、アルミロールマットなど）を配備しています。



食料・飲料水の備蓄



アルミロールマット



鉄道の安全運行のために
に尽力しています

工務部
施設管理所 土木担当
技術員

近年、気候変動の激甚化に伴い、局所的な豪雨による被害が懸念されています。このような背景から、鉄道の安全運行のため法面の豪雨対策に取り組んでおり、鉄道総合技術研究所と共同で、全線の排水系統や地形の弱点をスクリーニングし、豪雨の法面崩壊リスクを縮減する対策の検討、実施をしています。

その他の取り組み

お客様に安心してご利用いただけるよう係員の知識・技能の向上に努めているほか、さまざまな安全啓発活動を通じて、事故防止の取り組みを行っています。

救急救命対応の充実

異常時に迅速な救護ができるようにするため、救命講習を受講し、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（AED）の使用方法などを習得しています。AEDは全駅に、包帯や止血パッドなどの応急救護品は全乗務員室および全駅に配備しています。



救命講習の様子



駅設置のAED



応急救護品セット

お客様サポートの充実

盲導犬を帯同したお客様や白杖を使用するお客様を適切にご案内するため、講習会を実施しています。また、接遇スキル向上のため、ユニバーサルマナー検定（鉄道）の受講を推進しています。



講習会の様子



講習会の様子



有資格者の胸章

安全啓発活動

交通安全運動期間中に、踏切の無理な横断などを行わないように呼びかけを行うほか、高齢者施設・学校などを訪問し、安全な鉄道利用を呼びかけています。



京王れーるランドでの安全教室



小学校での安全教室



踏切事故防止啓発活動

お客様・沿線の皆様へのお願い

鉄道の安全確保に向け、お客様・沿線の皆様のご協力をお願いいたします。



駅構内

列車非常停止ボタン

ホームから線路に転落した人を見つけた時や、暴漢に遭遇した時などは、躊躇せずホーム上の黄色の装置にある、赤色の列車非常停止ボタンを押してください。付近の列車を緊急停止させることができます。また、設置個所をわかりやすくするための明示も進めています。



駅係員呼出インターホン

線路に物を落とした時や、不審者や不審物を発見した時、具合の悪いお客様を見かけた時などは、青色の駅係員呼出インターホンをご利用ください。駅係員と通話することができます。



転落防止・触車防止

ホームからの転落や電車との接触を防止するため、ホームをお歩きの際は、黄色い点状ブロックの内側までお下がりください。電車をお待ちの際は、ホームドアやホーム柵に寄りかからないようお願いいたします。



ホームドア非常開ボタン

ホームドア設置駅で車外に避難が必要となりホームドアが開かない場合は、ホームドア非常開ボタンの操作をお願いいたします。ホームドア非常開ボタンを操作しますと、ホームドアが自動で開きます。



ドアの側面にあります

隙間転落防止

ホームと列車には「スキマ」があります。特に、曲線ホームでは「スキマ」が大きくなります。ホームドア設置駅では「スキマ」の認識が難しくなるケースもあります。特にお子さまの乗り降りの際「スキマ」にご注意いただきますようお願いいたします。



子ども隙間転落防止プロジェクトキャラクター「スキマモリ」

エスカレーターご利用時の注意

エスカレーターご利用時は駆け上がったたり、駆け下りたりしないでください。お客様自身の転倒の恐れがあるほか、他のお客様に接触して転倒させる恐れがあります。エスカレーターでは立ち止まっていただくようお願いいたします。





お客様・沿線の皆様へのお願い

車内

車内非常通報装置

具合が悪くなったお客様がいた場合や、非常事態が発生した場合は、車内非常通報装置のボタンを押してください。乗務員に異常を知らせることができます。



非常用ドアコック

非常時に操作する際は、係員の指示に従ってください。車両扉の近くにあるドアコックを操作することで、扉を手動で開けることができます。



踏切

踏切支障報知装置(非常ボタン)

踏切警報機が鳴り始めてからの横断は、大変危険ですのでおやめください。踏切内に取り残された人や車両を見かけた場合、周囲の方は踏切内には入らず、非常ボタンの操作をお願いいたします。



赤色のボタンです



踏切を渡る際の注意

踏切のレール部分にベビーカーや自転車などの車輪が挟まらないようにご注意ください。転倒する恐れがあります。特に斜めの踏切では、レール部分に車輪が挟まりやすいため、タイヤを浮かしたり、自転車を押して渡っていただきますと、より安全です。



その他

危険物の持ち込み禁止

他のお客様に危害を及ぼす恐れのある危険物の持ち込みは固くお断りいたします。持ち込みが禁止されている物については、事前にホームページや駅に掲出しているポスターなどでご確認いただくか、駅係員までお尋ねください。



列車妨害行為の禁止

列車への投石や落書き、線路上に石などを置く妨害行為は犯罪であるだけでなく、重大な事故につながりかねない危険な行為です。また、いたずらで列車非常停止ボタン、非常用ドアコックなどを操作すると法律により罰せられます。



カメラ映像等の管理・運用について

お客様に安全に安心して当社鉄道施設をご利用いただくこと、また、効率的なメンテナンス実施等を図るため、各種防犯カメラを活用しております。カメラ映像・カメラ画像およびそのデータは、「京王グループ個人情報保護方針」および「京王電鉄個人情報保護方針」に基づき、カメラ映像を閲覧できる担当者を限定し第三者等への漏えい防止等に努め、お客様の大切な個人情報の管理・運用をしております。

安全報告書に関するお問い合わせ先

京王電鉄株式会社

〒206-8502
東京都多摩市関戸一丁目9番地1

京王ホームページ

<https://www.keio.co.jp>

京王お客さまセンター

TEL 03-3325-6644
平・土休日 9:00~18:00 12/30~1/3を除く

編集 安全推進部(2025年6月発行)