

KEIO

安全報告書 2026



「安全報告書2026」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。

2025年度も、重大運転事故・インシデントを発生させることなく、安全輸送を確保することができました。引き続き、安全輸送に努めてまいります。今後とも、変わらぬご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

また、当社ではさらなる安全性向上に向け、各種の施策を推進しています。

笹塚駅～仙川駅間の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。あわせて、ホームドア整備を進めており、井の頭線は2020年代中頃、京王線は2030年代前半での全駅整備を実施いたします。工事期間中は一時的にご不便をおかけすることが想定されますが、どうかご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

新たなリスクへの対応にも取り組んでまいります。鉄道に限らず、各所においてモバイルバッテリーの発火事象が発生していることを踏まえ、全駅・全車両にファイヤーブランケットを配備しました。さらに、社会的な課題であるサイバーセキュリティの強化についても、当社における重要な課題として推進しています。加えて、安全性と生産性の向上を両立するため、DXの活用を引き続き進めてまいります。

2030年度に向けては、「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）を安全目標として定め、より高度な安全・安心の実現に取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2025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。よろしくお願い申し上げます。

安全報告書

2026

■ 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	9
■ 人財の育成	13
■ 安全文化の構築	15
■ 危機に備えた訓練	17
■ 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。

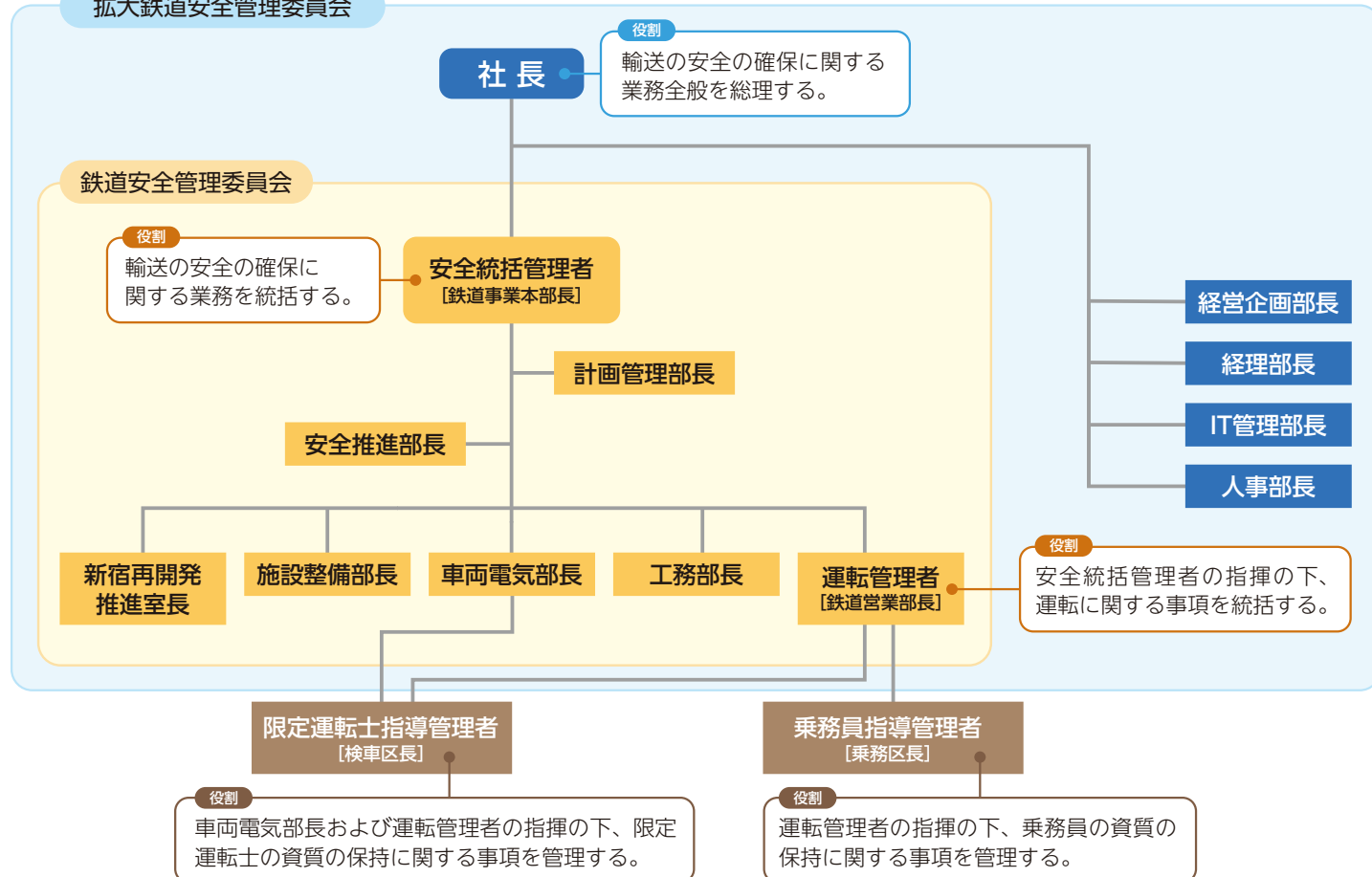
私たちは、お客さまの尊い命をお預かりしている責任をしっかりと自覚するとともに、「安全」があらゆるステークホルダーから求められている最上位の価値であることを決して忘れてはなりません。

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



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、全社員が一丸となった安全管理体制の構築に取り組んでいます。



列車添乗視察



変電所の視察

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。



電力指令所の視察



施設管理所での意見交換会

京王グループ安全統括管理者会議

京王グループ交通業各社が、さらに安全を推進することを目的に、各社で選任されている安全統括管理者が意見を交換する「京王グループ安全統括管理者会議」を開催しました。各社を取り巻く環境の変化への対応や、激甚化する自然災害への対応などについて情報交換を行い、輸送の安全を確保する取り組みを共有しています。

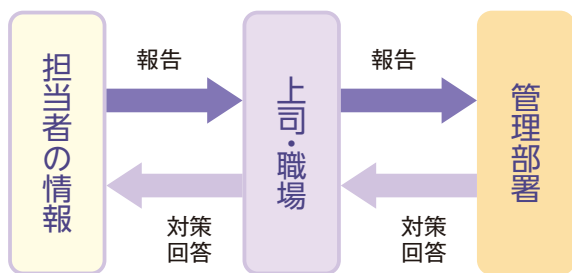


会議の様子

安全管理方法

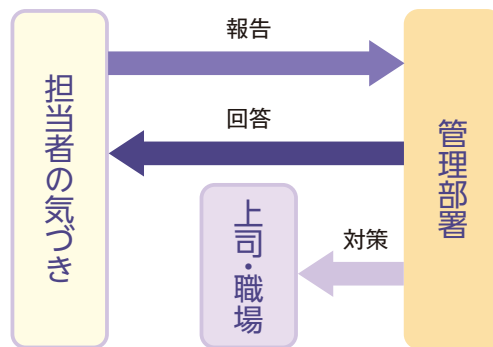
事故の芽、トラブル情報、ヒヤリ・ハット、セーフティⅡの収集

鉄道係員による取扱い上の支障、機器の故障、自然災害等に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し、風通しの良い組織づくりを進めています。



TOPICS

セーフティⅡの取り組みについて

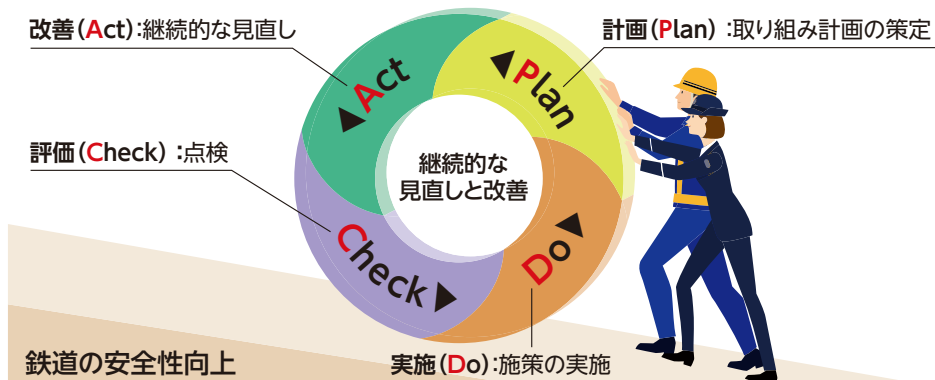
新しい安全確保の取り組みとして、2024年度よりセーフティⅡを取り入れています。従来からの取り組みであるヒヤリ・ハットは、ヒヤリとした経験を共有し、再発防止を目指すのに対し、セーフティⅡとは、普段の仕事が上手く行っている理由に着目し、ミス・事故の未然防止を目指す取り組みです。当社ではセーフティⅡとして「各々が普段の仕事で取り入れている工夫」を集めています。それぞれのセーフティⅡ情報を収集・共有することで、鉄道部門全体の仕事の質向上を図ります。ヒヤリ・ハットとセーフティⅡの両輪で、更なる安全性の向上に努めてまいります。



安全に関する有益な情報を、業務用の携帯端末から投稿できるようにしています。

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。



安全管理方法

サイバーセキュリティの確保

2026年4月に改正・施行された鉄道事業法施行規則に対応し、サイバーセキュリティの確保に関する事項を安全管理規程に加え、安全管理体制にIT管理部を組み入れました。

また、サイバーセキュリティ侵害リスクへの対応訓練として、国家サイバー統括室主催の演習への参加や、サプライチェーンがサイバー攻撃を受けたことを想定した対処訓練を、ブラインド型式で実施しています。その他、鉄道事業を支えるシステムのリスクアセスメントを実施するなど、サイバーセキュリティの強化に努めております。



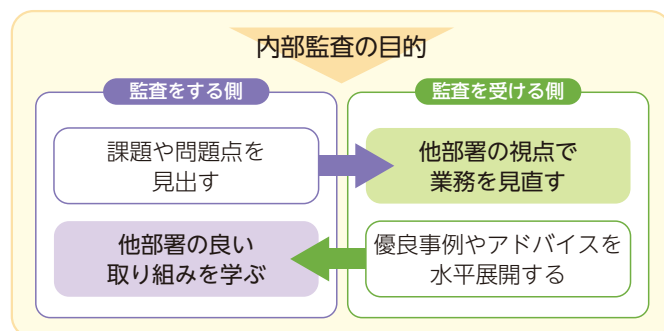
安全管理規程の変更を決める会議



鉄道システム部会

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。



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(→対応はP.7に記載)

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(→対応はP.17に記載)

安全目標・安全重点施策

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ています。毎年度の安全重点施策とガイドラインについて、施策の進捗および実績の管理を行っています。

安全目標と2025年度安全重点施策

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年度のガイドライン達成
(2024年度：37件 → 2025年度：33件)

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)緊急対応ルールの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)規程遵守の重要性と、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

TOPICS

ファイバーブランケットの配備について

主にリチウムイオン電池（モバイルバッテリー等）による火災発生時の迅速な初期対応や被害を軽減することを目的として、ファイバーブランケットを京王線・井の頭線の全駅・全列車に配備しました。火災発生時には当社社員が消火器で初期対応を行います。その後、周囲に燃え移る可能性がある場合はファイバーブランケットを広げ、発火物を覆って延焼を防止します。

モバイルバッテリーを持ち込む際は異常発熱などに注意いただくと共に、駅構内や列車内で火災を発見した際には、安全な場所へ避難いただき、駅係員・乗務員または警備員までお知らせください。



取扱い訓練の様子

安全目標・安全重点施策

2025年度 輸送安全実績

鉄道運転事故などの発生件数(2021年度～2025年度)

2025年度は、鉄道運転事故が3件（対前年度3件減）、輸送障害が30件（対前年度1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

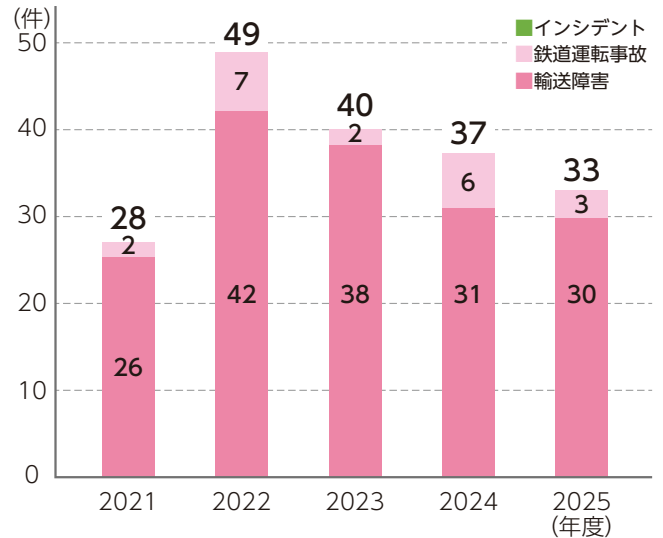
事故には至らなかったが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

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。

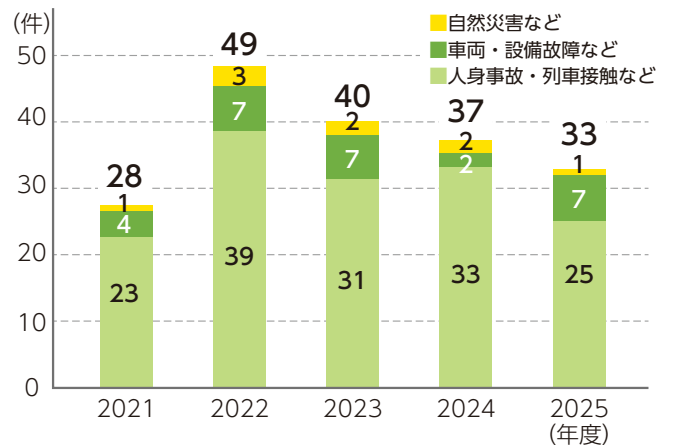


鉄道運転事故などの発生原因(2021年度～2025年度)

自然災害によるものが1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。

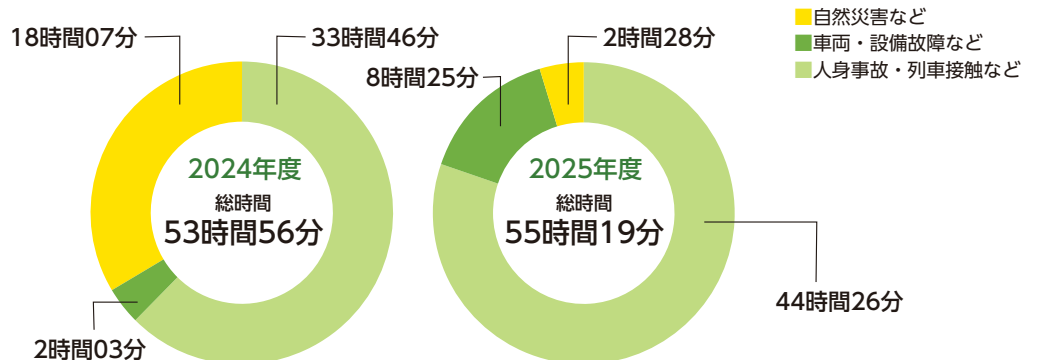
車両・設備故障などによるものが7件発生し、前年度に比べて増加しています。原因を分析し、対策を講じることで再発防止に努めます。

人身事故・列車接触等は、前年度に比べて減少しましたが、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

2025年度の運転見合わせ総時間は、自然災害による運転規制が減少した一方で、人身事故・設備故障等が増加したため1時間23分の増加となりました。



安全目標・安全重点施策

2025年度に発生したトラブルおよびその後の対処

鉄道敷地外からの倒木による輸送障害

発生日時 2025年8月7日(木)

支障時分 6時間34分

影響人員 約130,000人

発生事象

- 上り特急電車が倒木と接触したため、最寄り駅に緊急停車し車両点検を行った。
- 車両点検の結果、前面ガラスの破損と、パンタグラフの曲損等を認めたため、営業運転を打ち切った。

原因

- 鉄道敷地外の樹木が腐朽により線路側に倒れたものと推測されます。

対策

- 駅貼りポスターにより、沿線住民の方に適切な樹木管理の依頼を開始しました。
- 倒木した場合に鉄道施設等への影響が大きい樹木の所有者の方と交渉しながら伐採等を進めています。



曲損したパンタグラフ



破損した前面ガラスの応急復旧

KEIO

京王電鉄からの重要なお願い

線路のそばに樹木等の植物を所有されている方は、線路内に倒れないよう、適切な管理をお願いいたします

樹木等が線路側に倒れると、車両・鉄道施設の損傷、列車の脱線等により列車の運行に**大きな影響を与える可能性があります**。適切な管理(自然災害や樹木等の成長・腐朽により列車や鉄道施設に接触しないよう剪定・伐採等)をお願いいたします。

※倒木等により損害が発生した場合は、その費用を所有者の方にご負担いただく場合がございます

※倒木により列車の運行を支障するイメージ

緊急の場合は京王電鉄で伐採する場合があります

線路の近くで木を切る場合は、列車運行の安全確保のため当社との事前打合せ(線路近接協議)をお願いしております
京王ホームページよりお問い合わせください

詳しくは [京王 線路近接協議](#) **検索**

ご理解とご協力をお願いいたします

京王電鉄株式会社

駅掲出ポスター

安全目標・安全重点施策

安全目標と2026年度安全重点施策

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ています。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

2026年度のガイドライン

- 2024年度発生件数の10%減

2026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、ホームドア整備および段差隙間対策を推進
- (2) 笹塚駅～仙川駅間連続立体交差事業の推進
- (3) 踏切道における輸送障害の未然防止に向け、踏切道AIカメラを増設
- (4) パトロール強化による事故の未然防止
- (5) 車内放送やスキマモリ等による、お客さまへの安全へのご協力の呼びかけ

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) 高架橋の耐震補強、ホーム改修などを継続的に実施
- (2) 総合事故復旧訓練(ブラインド訓練)などにより対応力向上、危機管理体制を強化
- (3) 列車運行に支障を及ぼすおそれがある沿線樹木について対応
- (4) ITリテラシー向上を図り、サイバー攻撃への対応力を強化

3. DX施策・老朽インフラ対策の推進

- (1) 計画的改修とともに、状態基準保全(CBM化)を推進し、保守の高度化を実現
- (2) AI・DXの活用により生産性向上を図り、持続可能な体制を具体化
- (3) 事故やトラブル事例を教訓とし、トラブルを未然に防止する対策を継続

4. ルールやしくみの本質の理解

- (1) ルールやしくみの本質を理解し、安全な行動を主体的に実行できる組織風土の醸成
- (2) 業務フローや規程類の継続的な改善を推進

人財の育成

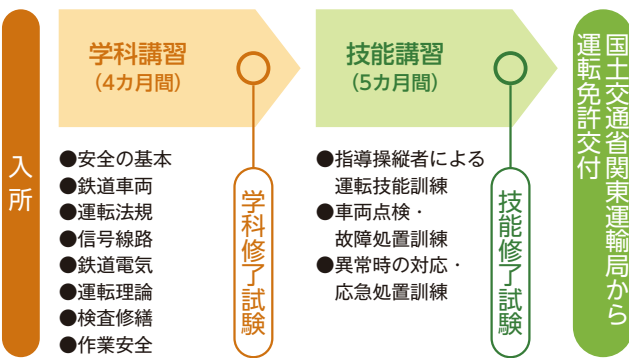
「鉄道従事員として自ら知識・技能の習得に努め、安全・安心・快適な鉄道であるための使命を果たせる人財を育成する」という教育方針に基づいて、近年は自ら考え行動できる資質を育成する教育に力を入れています。

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。

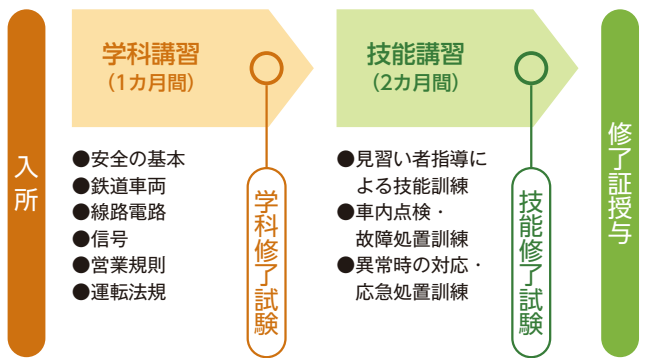
III 運転士の養成 III

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。



安全運行に向けた人財管理

監督者は乗務員に対し、日々の乗務開始前に始業点呼を実施しています。点呼では当日の運行計画や携行品の相互確認を行うほか、アルコールチェックや体温測定などを一元管理し、当日の乗務員の状態を確認しています。また、定期的な健康診断や適性検査を通して、安全運行に向けた人財管理を行っています。



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のほか、競技会や講演会を通して、知識・技術レベルの向上を図っています。



ホーム訓練室



信号扱い訓練



屋外訓練施設



列車待避訓練



事故の聞き取り手法研修



ヒューマンエラー防止研修



技能競技会



講習会



クレーンの教育

VOICE))



冷静に判断し、
安全最優先に対処できる
乗務員を育成しています

鉄道営業部
鉄道教習所教師

乗務員養成では、運転に携わる者として必要な知識や技能の習得、安全意識の向上に対する教育を行っており、座学だけでなくシミュレータや実車を用いた訓練も取り入れています。また、当社や他社で起きた過去の事故事例を伝えると共に風化させない文化を作り、教育を通じてこの先も安全を第一に行動できる人財育成に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

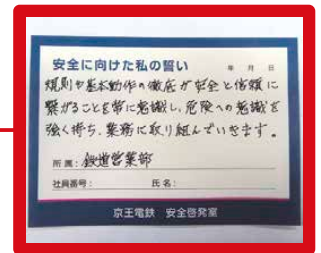
過去の鉄道事故やインシデントについて、デジタルサイネージを活用し、事故の経緯や原因などを学ぶことができます。事故の再発防止や未然防止に向けて、一人ひとりが考え、行動につなげることを目指しています。乗務員養成教育や新入社員教育をはじめ、各種教育・訓練に活用することで社員の安全意識のさらなる高揚を図っています。



安全啓発室



映像ルーム



デジタルサイネージ



事故・トラブルと対策の年表

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。

金賞受賞チームの発表内容

通信設備台帳の分類見直しとそれに伴う設備管理システム改修について

まとめ・展望

検索時間
50%以上
短縮化☺
玄人になれば0分台も夢では無い！

改修前
2分強

改修後
1分～2分!!☺

異常時用お客様向け振替救済ツールの新設について

動画を見てみよう

動画内容

QRコードを読み取って実際の動画をご確認ください！

安全文化の構築

京王安全シンポジウム

2025年度は全体テーマを「気づき、動かす」としました。現業の第一線で活躍する社員による講演（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

各部署の第一線で活躍する中堅社員3名が、個人の経験から培った業務のコツや工夫（セーフティⅡ）など、マニュアルにすることが難しい内容を共有しました。それぞれ「日々の作業メモを活用する」、「最後は必ず自身の目で見て確認する」、「前例踏襲から脱却し行動を起こす」をテーマに、自らの苦い経験などを織り交ぜながら、なぜこれらが大切なのか、わかりやすく講演を行いました。



安全講演会

帝塚山大学 心理学部心理学科 准教授の森泉 慎吾氏をお招きし、「ルール違反の心理学」をテーマに、心理学の知見に基づき「職場でのルール違反防止について」、「安全に関するルールそのものの意味や機能」のほか、事故リスクに関する観点からご講演いただきました。いただいた知見を業務に落とし込み、より健全な組織風土を醸成し、安全性向上を目指してまいります。



鉄道部門以外の社員への安全教育

事故の未然防止や被害拡大防止を目的とし、鉄道部門以外の社員についても安全意識の向上を図るため安全教育を実施しています。2025年度のKPIとして、鉄道部門以外の全社員への安全教育100%を掲げ、達成しました。非常用設備の操作が躊躇なく行えるよう、操作体験を行う安全講習会を定期的で開催しているほか、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についても駅などでお客様のご案内が行えるようガイダンスを実施しています。



鉄道教習所での講習会の様子



非常用設備の操作体験

鉄道教習所見学会

社員のご家族向けに駅や踏切・車内の非常設備などを知っていただく「鉄道教習所見学会」を開催しています。



鉄道教習所見学会の様子

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

自然災害や重大事故を想定した訓練を鉄道事業本部全体で行っています。ブラインド訓練（シナリオを参加者に知らせず、その場で対応を考え、判断させる訓練）による対応力の強化や新しく導入した機材の訓練のほか、各職場合同で訓練を行うことで有事の際に連携して対応する体制の確認も行っています。



安全統括管理者の挨拶



ブラインドによる対応訓練



踏切遮断機の復旧訓練



鋼管連結式台棒の設置訓練



マクラギの入れ替え訓練



パンタグラフの緊締訓練



救援列車の併合訓練



参加者による訓練の振り返り



社長訓示



基本動作を徹底し、
責任と誇りをもって
安全輸送を遂行します

鉄道営業部 桜上水乗務区
指導運転士兼車掌

安全性向上のため、日々の基本動作の徹底と異常時に備えたイメージトレーニングに取り組んでいます。今回の総合事故復旧訓練では、現場での迅速な判断と職場間での連携の重要性を改めて実感しました。想定外の事象が発生した時でも冷静に行動できるよう、訓練を振り返り、「日本一安全でサービスの良い持続可能な鉄道」を創ってまいります。

危機に備えた訓練

そのほかの訓練

運転シミュレータを使用した訓練

各乗務区に設置されている運転シミュレータを使用し、乗務員の技能向上を図るほか、異常時の対応方を確認しています。



ファイヤーブランケットを使用した訓練

モバイルバッテリーが発火した想定で、消火までの手順を確認しています。ファイヤーブランケットを使用する際の注意点などの助言を消防関係者からいただきました。



東京都交通局車両との重連回送訓練

当社線内または都営新宿線内における両者の車両故障に備え、車両同士の重連回送を想定し、連結作業の訓練を行いました。



2000系車両の取扱い習熟訓練

車両を管理する社員を対象として、2000系導入にともない新規に採用した戸閉装置や塗油器を中心に、異常時を想定した取扱い訓練を実施し習熟を深めています。



ミリング式レール削正車の取扱い習熟訓練

2026年1月に導入したレール削正車の運用開始に際して、メーカーが講師となり、操作方法を習熟するとともに、トラブルの際の対応方法について実地訓練を行いました。



レール緊張器の取扱い訓練

冬季にロングレールを更换する際は、温度変化によるレールの伸縮に適切に対応するため、緊張器を用いて施工をする必要があります。冬季到来前に緊張器の取扱い教育を実施しました。



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持続可能な鉄道」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2025年度は、総額409億円の設備投資を行いました。
また、既存設備の維持・保身に必要な修繕費として、88億円を支出しました。



連続立体交差事業



2000系車両



浜田山駅ホームドア



京王多摩川駅改良工事

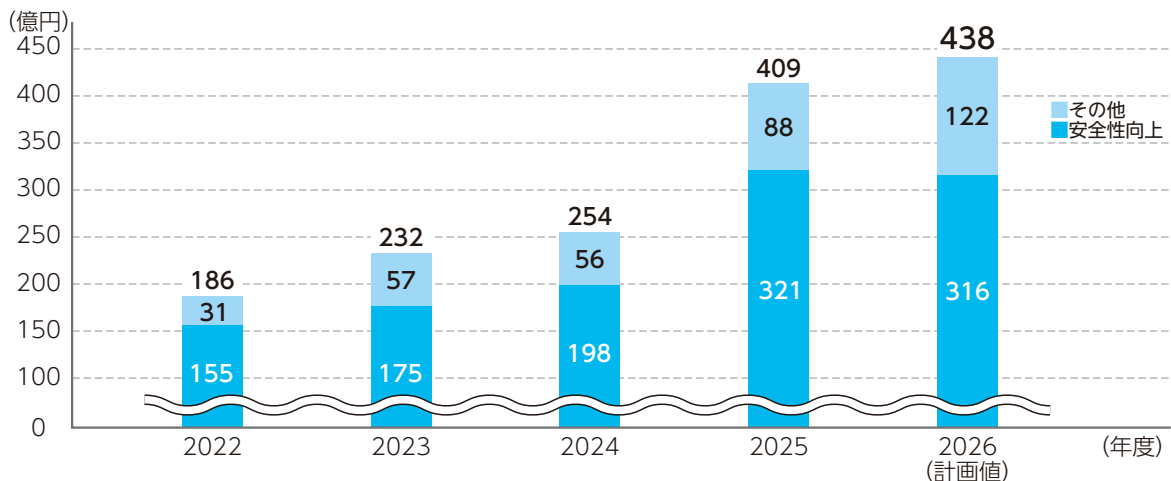


法面改修工事

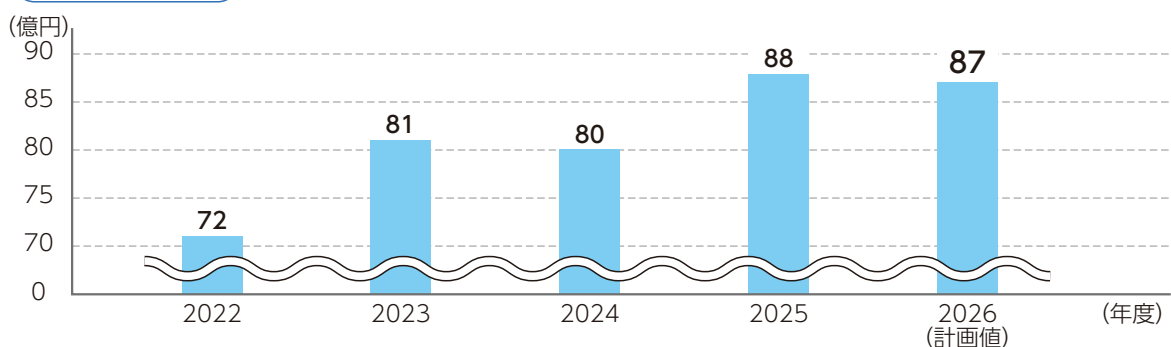


連動装置の更新

設備投資額



修繕費



施設・設備の取り組み

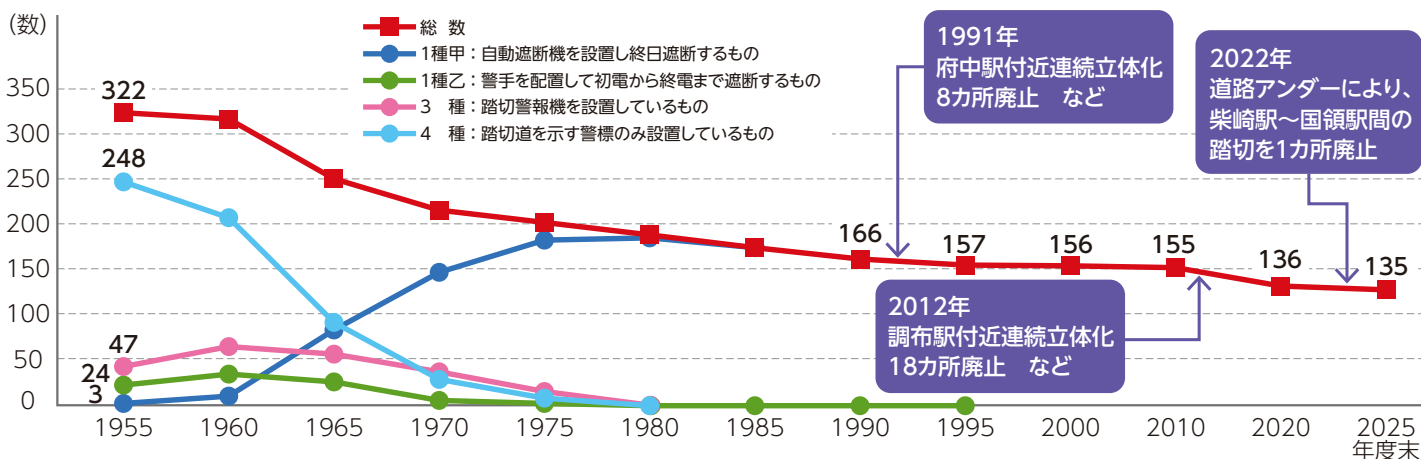
笹塚駅～仙川駅間の連続立体交差化の推進をはじめ、ホーム・踏切などにおける安全対策、お客様への鉄道運行情報提供など運行管理機能のさらなる充実を図っています。

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2025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。



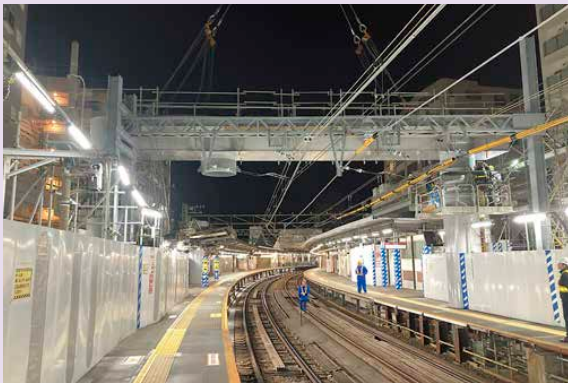
施設・設備の取り組み

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月から用地を取得できた箇所より鉄道工事に着手しております。2024年4月に「上北沢駅付近」についても着工し、笹塚駅～仙川駅間の全ての工区で工事を進めています。各工区では高架橋の構築に向け工事を進めており、順次、高架橋の躯体が立ち上がっています。

2025年度は、桜上水駅、上北沢駅、芦花公園駅の地下に仮旅客通路の整備を開始し、「笹塚駅～代田橋駅付近」「仙川駅側取付部」では、引き続き仮高架橋の構築を進めています。



橋桁構築作業の様子(下高井戸駅付近)



高架橋構築状況(千歳烏山駅付近)



仮高架橋構築状況(仙川駅側取付部)



仮旅客通路整備状況(芦花公園駅)

VOICE))



工事の安全と
周辺環境を守りながら
工事を進めています

工務部
連続立体交差工事事務所
技術員

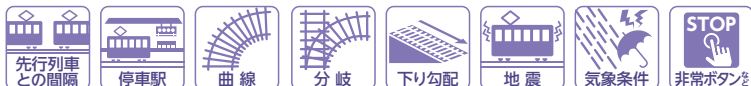
連続立体交差工事は、線路に近接した作業が多く、列車の安全運行を第一に施工を進めています。また、周辺には道路や民家が多く、低振動・低騒音の重機を使用することにより、近隣にお住まいの方々の生活環境保持に努めています。今後も、高架化による交通渋滞の解消、安全・安定輸送の向上を目指して事業を進めてまいります。

施設・設備の取り組み

ATC(自動列車制御装置)

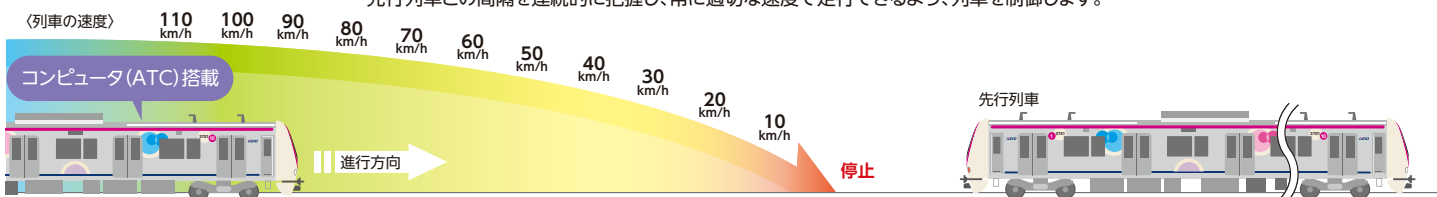
安全性の高いATC(自動列車制御装置)を2013年3月から当社全線で使用しています。

●ATCで列車を制御できる主な場面

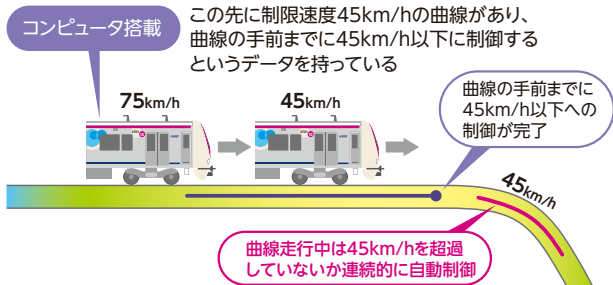


●ATCによる列車制御のイメージ

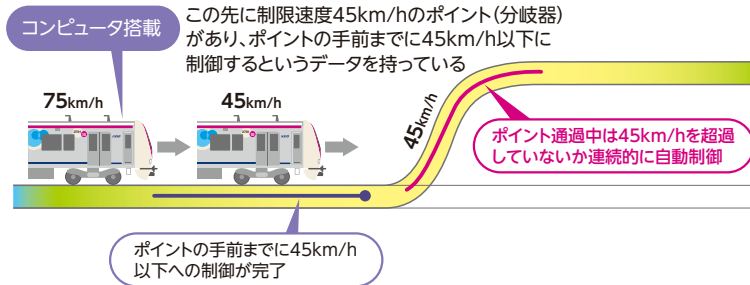
車両に搭載しているコンピュータが、レールに流れている信号電流を受け取ることにより、先行列車との間隔を連続的に把握し、常に適切な速度で走行できるよう、列車を制御します。



●曲線通過の場合



●ポイント(分岐器)通過の場合

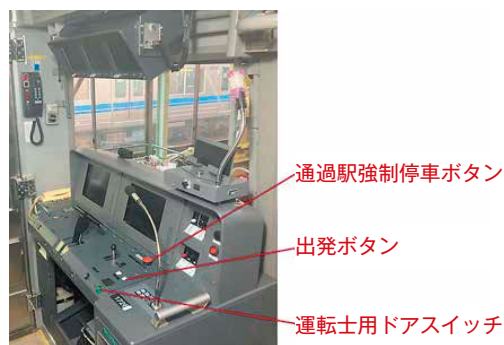


自動運転の取り組みについて

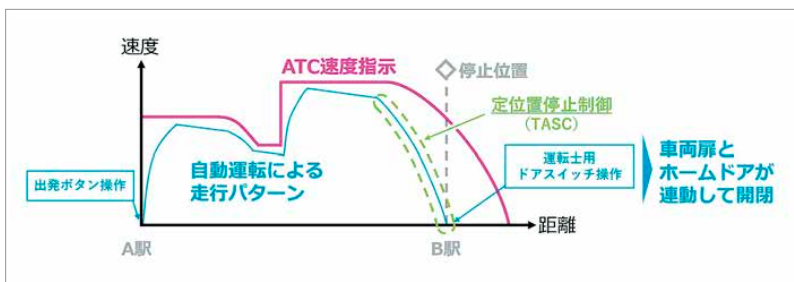
自動運転設備を活用したワンマン運転の実現に向け、2025年3月から井の頭線で自動運転の実証試験を開始しました。

自動運転設備では、自動列車制御装置(ATC)の表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。2025年度末までに、井の頭線車両において、全29編成のうち7編成に自動運転設備を取り付ける改造工事を行いました。

また、自動的に駅の定位置に停車させる定位置停止制御装置(TASC)を備えるほか、減速制御機能などを向上させることで細やかなブレーキ制御を実現しており、安全性・省エネ性の向上を図っています。



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に、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

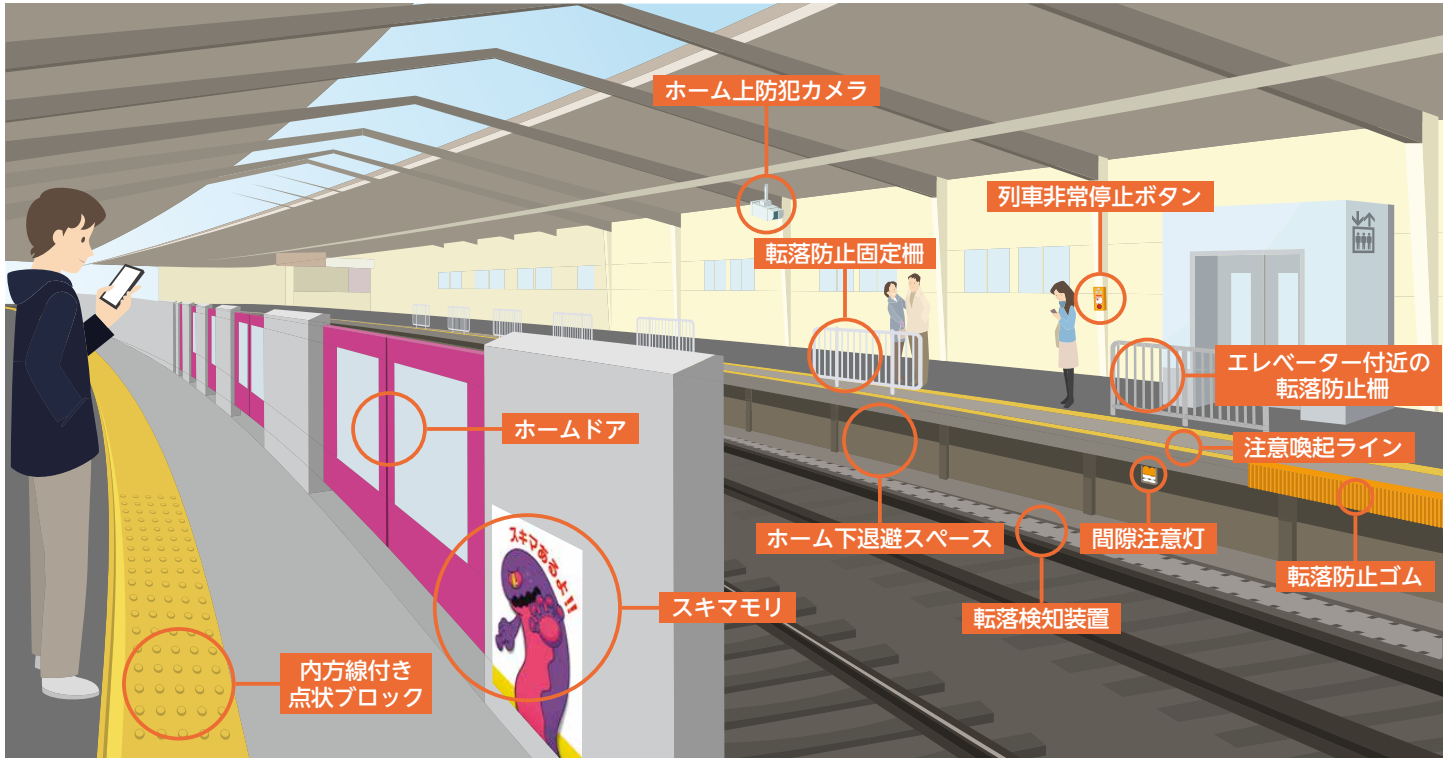


バディコムの活用状況

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。

2025年度末までに、井の頭線は17駅中13駅に、京王線は52駅中7駅に整備が完了しています。2026年度は新代田駅・西永福駅・井の頭公園駅・幡ヶ谷駅・仙川駅・北野駅・稲城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。その他、一部の駅に転落防止固定柵を設置しています。

スキマモリ

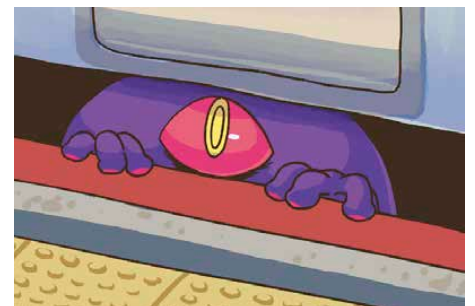
ホームから転落すると、大きな怪我に繋がる可能性の高いお子さまに向けた取り組みとして、2024年度より「子ども隙間転落防止プロジェクト」に参画しています。スキマモリというキャラクターを用い、保護者だけでなくお子さまご本人に隙間への注意を呼び掛けています。



東松原駅ホームドア



転落防止固定柵



スキマモリ

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。



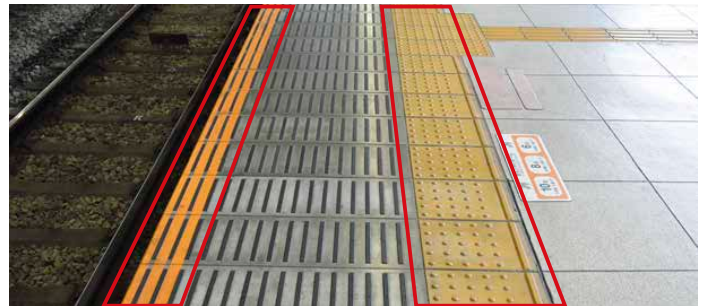
転落防止ゴム

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。



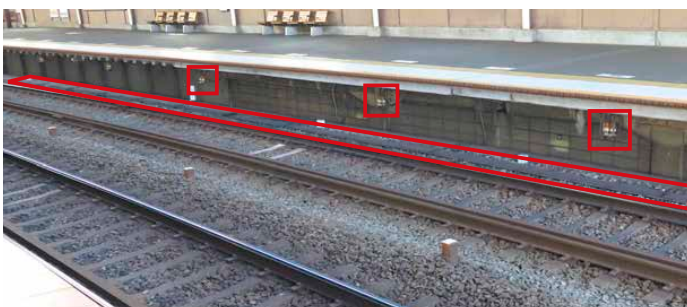
注意喚起ライン・内方線付き点状ブロック

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。



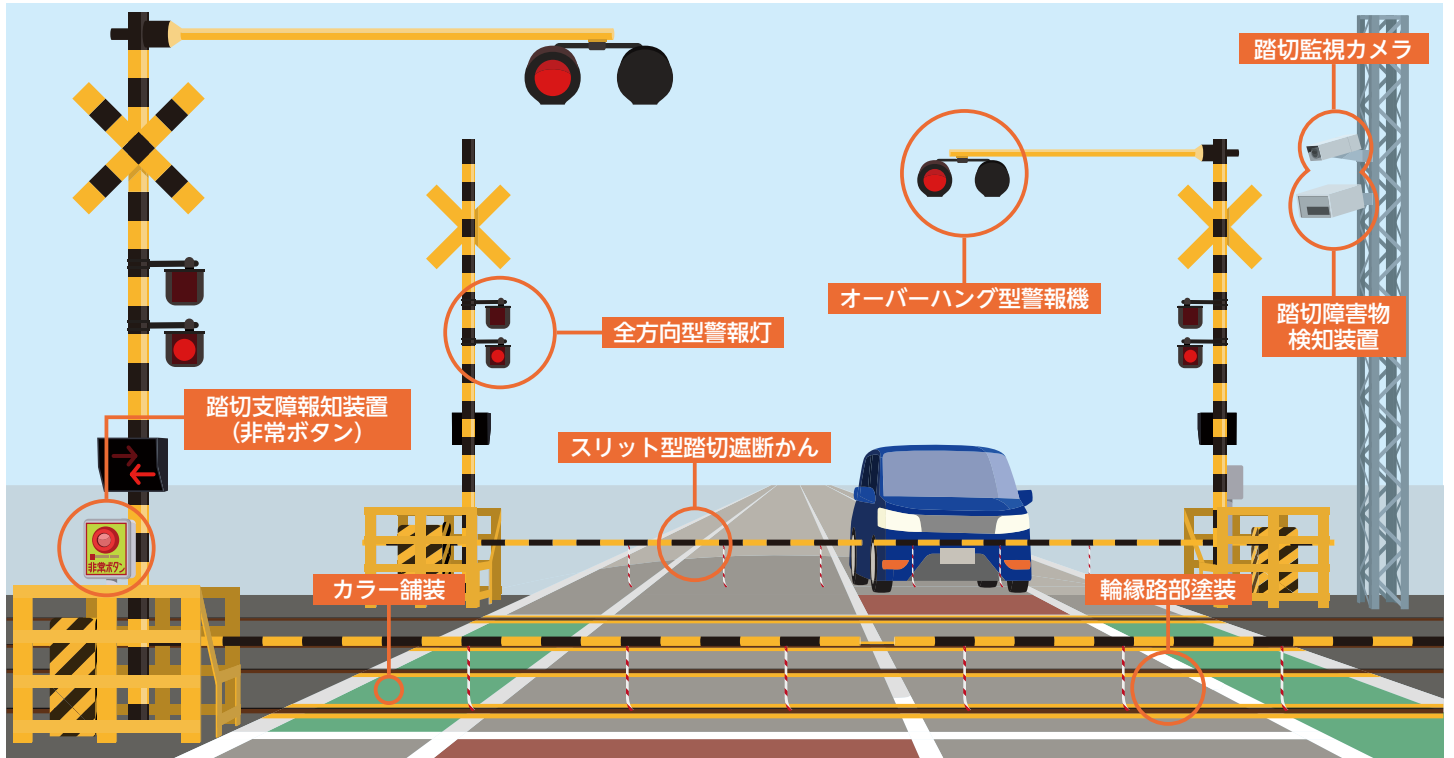
ホーム下退避スペース

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、101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。



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)



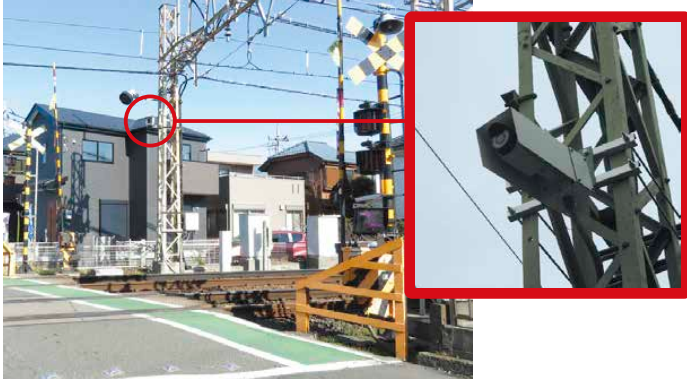
高機能型 (エリア検知式) 踏切障害物検知装置



施設・設備の取り組み

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。



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、映像で踏切進入前の動きを解析し、不審な行為を予測・対応することで、踏切道における輸送障害の減少を目指しています。2025年度より導入し、実証実験を重ねています。



画像解析画面

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。



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。



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。



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

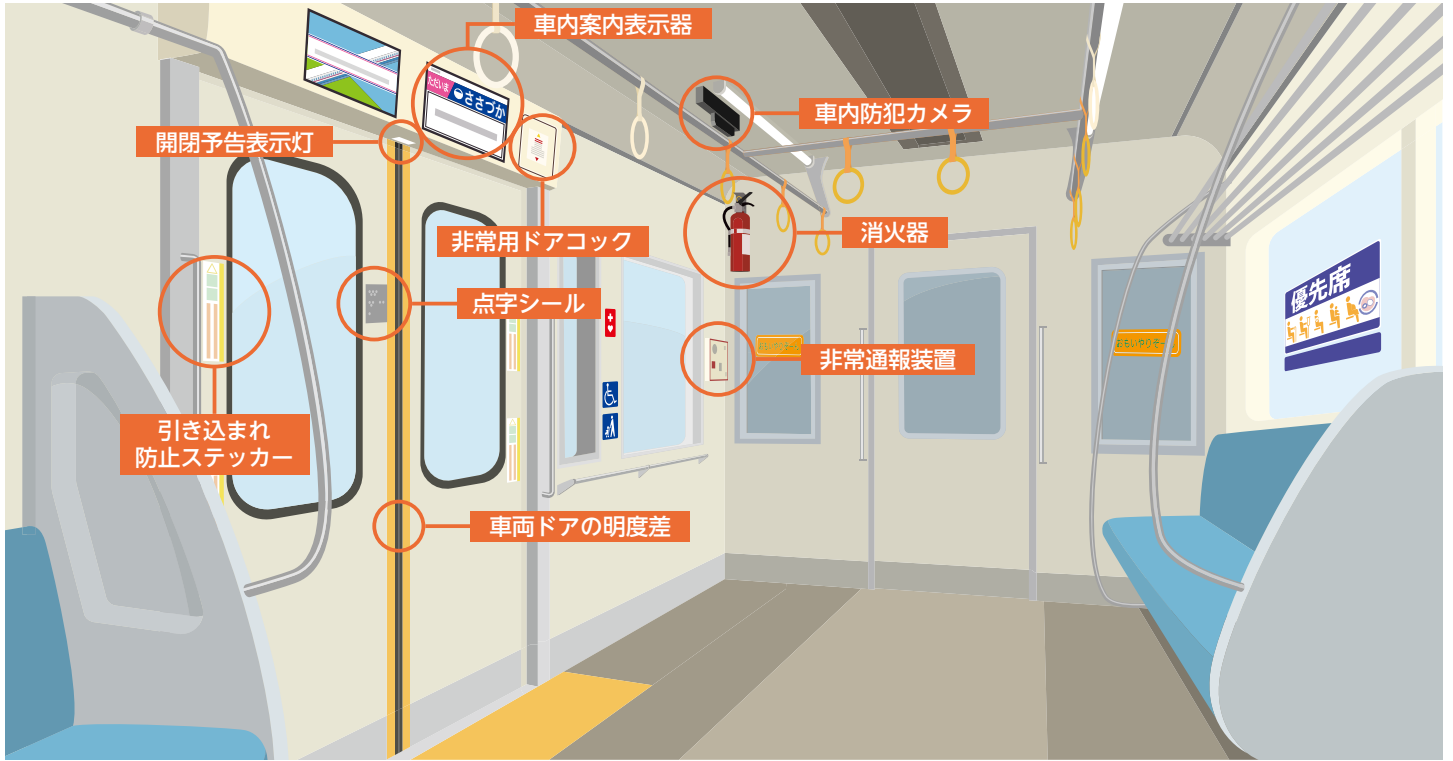


う回路案内看板

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。



TOPICS

2000系の運行開始

2026年1月、新型通勤車両「2000系」が運行を開始しました。車内防犯カメラ、車内非常通話装置を設置し、安全性の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、さらなる安全性の向上を図っています。

また、従来より環境性能をさらに高める施策としてフルSiC素子を用いた新型のVVVFインバータ制御装置を導入し、消費電力のさらなる削減や車両の軽量化を図っています。

そのほか、子育て世代やシニア世代など、年齢や性別、また目的を問わず、あらゆるお客さまが安全・快適に鉄道をご利用いただけるよう、5号車に当社初となるひだまりスペース(大型フリースペース)を設置しています。



中河原駅-聖蹟桜ヶ丘駅間を走行する2000系車両



2000系車両の5号車外観



ひだまりスペース

施設・設備の取り組み

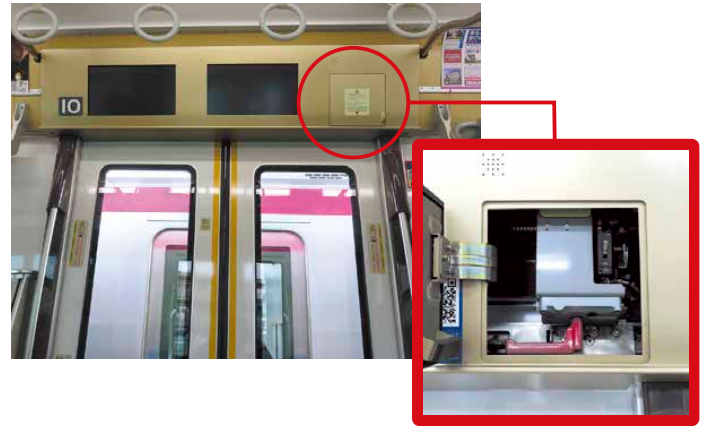
車内防犯カメラ

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で扉を開けられる、非常用ドアコックを設置しています。



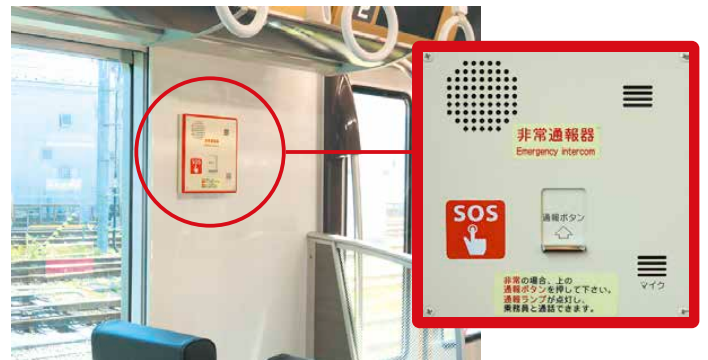
ドアの安全対策

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。



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。



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を設置するなど、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

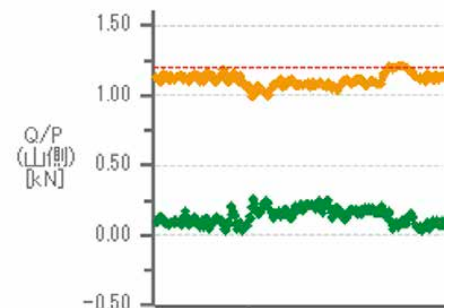
脱線防止ガード

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車両管理所（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か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。



車両管理所(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。



軌道

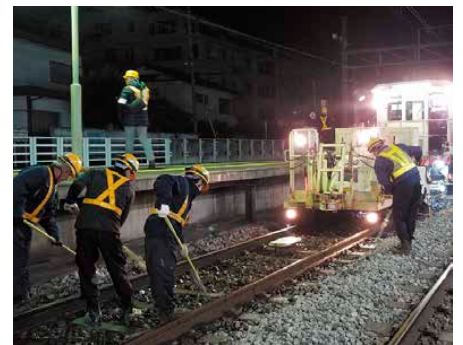
日中に総合高速検測車や測定機器を用いたさまざまな点検を行い、終電後には点検結果に基づき、軌道のゆがみの整正や各種部品の交換などを行っています。京王線の道床つき固めには、マルチプルタイタンパーという大型の作業車を使用しています。



総合高速検測車



マルチプルタイタンパー



道床のつき固め

レール削正車の導入

2026年1月から、超合金チップを備えた切削装置によってレール頭頂面を削る方式（ミリング式）を備えたレール削正車の運用を開始しました。これにより騒音や振動を減らす効果が期待されており、列車の乗り心地が向上すると共に、車両台車への負荷を軽減し、列車の安全性が向上するほか、レールの交換頻度が抑制されることで保線作業の省力化にもつながります。



ミリング式のレール削正車

切削装置



日々の保守管理

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



転てつ機の点検

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



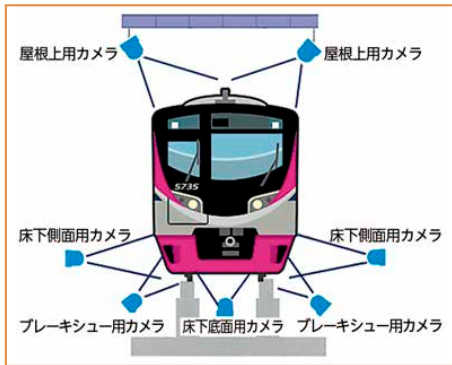
橋梁の点検

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。

AIカメラによる車両の外観点検

目視による車両の点検を、屋根上や床下に設置されたカメラで撮影した映像による点検に置き換え、要点検箇所をAIにより抽出し、異常の有無を自動で判定することによって、作業の安全性や点検精度の向上を実現します。



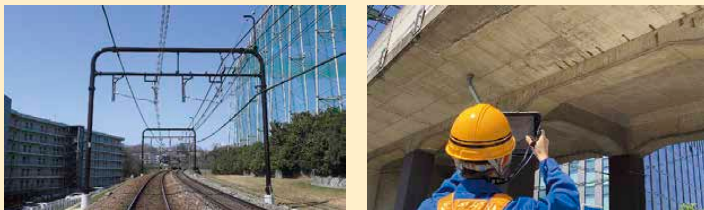
《AIカメラによる外観点検イメージ》



確認用モニター

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）を活用しています。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、機能拡充を進めています。



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

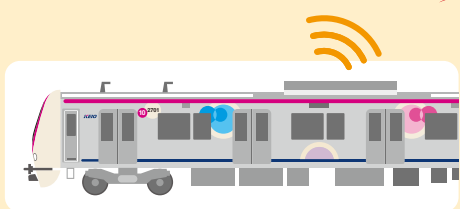


《土木構造物や電気設備の維持管理業務デジタル化イメージ》

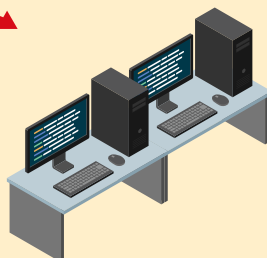
車両情報管理装置

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。

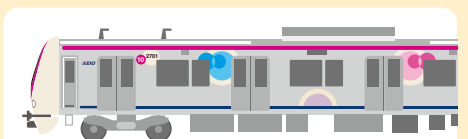
データを常に監視して
車両情報管理装置で管理



情報サーバーにて
状況の収集・整理



検車区・運輸指令所・乗務区が
リアルタイムで状況把握
データを予防保全に活用
↓
早期対応

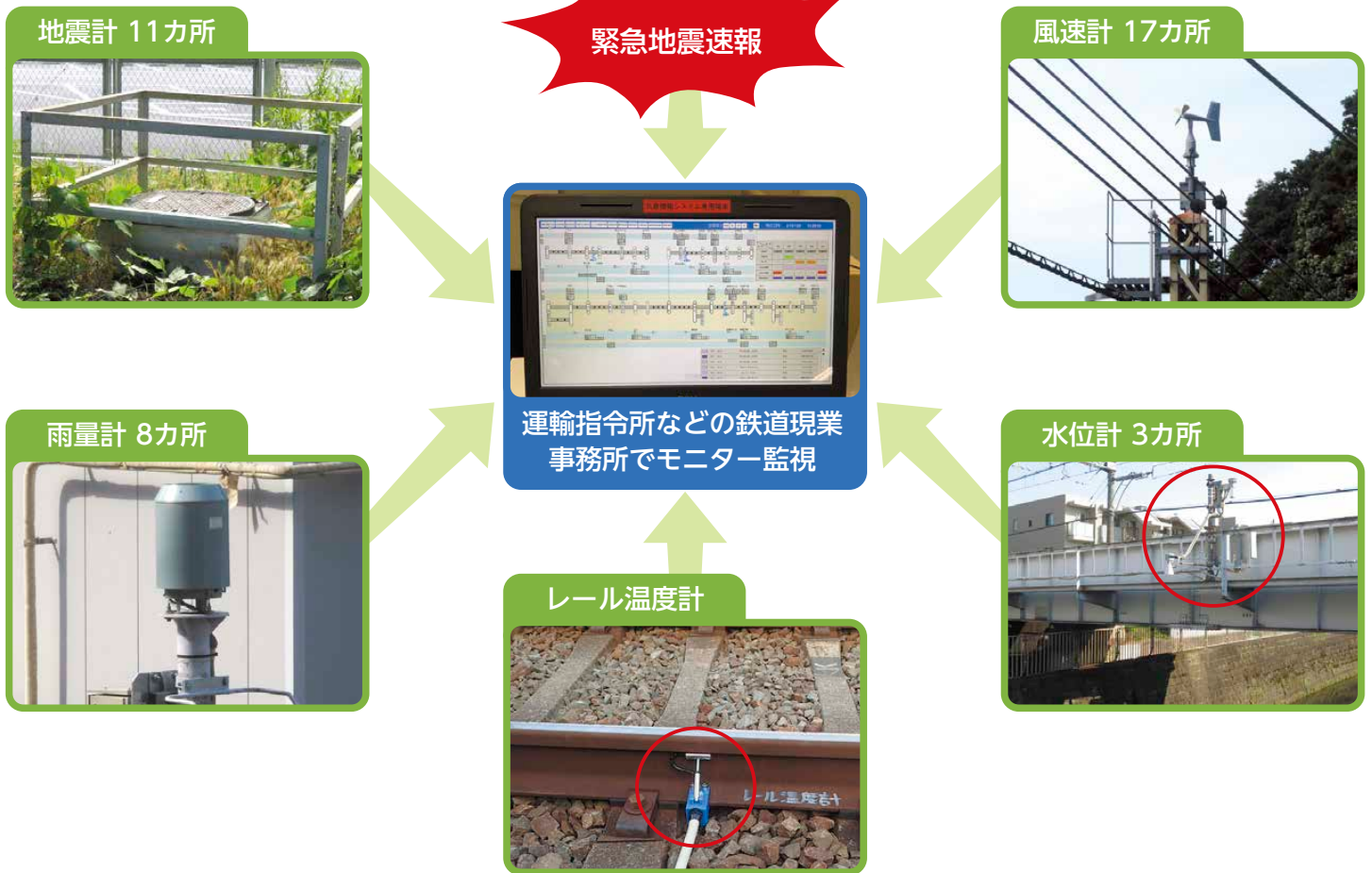


災害などへの備え

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知すると、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、トンネル内などの一部の地点を除き、主要なポイント（分岐器）全てに電気融雪器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



電気融雪器

強風への備え

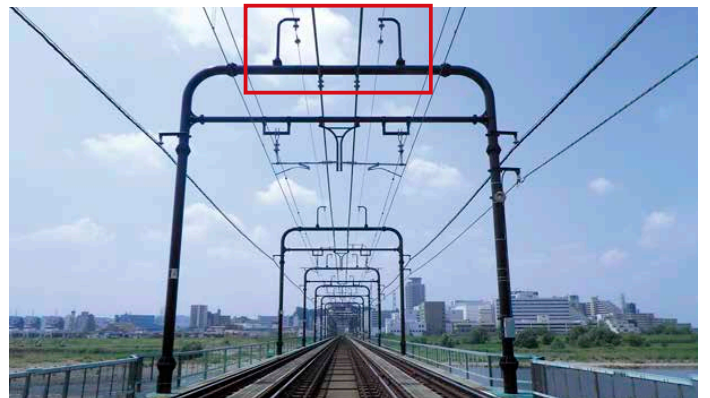
高架橋や橋梁などに風速計を設置しています。観測された瞬間風速に応じて速度規制、運転中止を実施しています。井の頭線の盛土部や高架部の一部に防風柵を設置しています。



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
チャレンジしています！



工務部 施設管理所
土木担当 維持管理チーム
技術員

激甚化する豪雨等の自然災害に対応するため、Webカメラを活用した遠隔でのリアルタイム監視や、斜面監視装置による地盤変位計測を通じて崩壊予測を行い、迅速かつ確かな判断・行動につなげるなど、異常時における安全かつ確実な点検体制の構築に挑戦しています。

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、接客スキル向上のため、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し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



踏切警戒の様子

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。



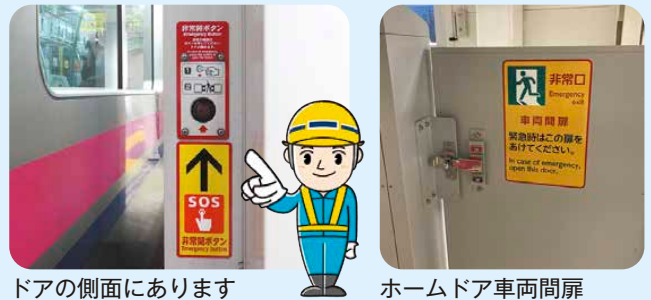
転落防止・触車防止

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。



ホームドア設置駅での車両からの避難

車外に避難が必要になったものの、ホームドアが開いていない場合、ホームドア非常開ボタンを操作しホームドアを開けることができます。また、ホームドア車両間扉を開けて避難することもできます。



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リ、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。



おもいやりゾーン

各車両に、お年寄りの方、体の不自由な方、乳幼児をお連れの方などのため優先席を設けております。混雑時には携帯電話の電源をお切りいただくなど、ご配慮をお願いいたします。



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。



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。



お客様・沿線の皆様へのお願い

その他

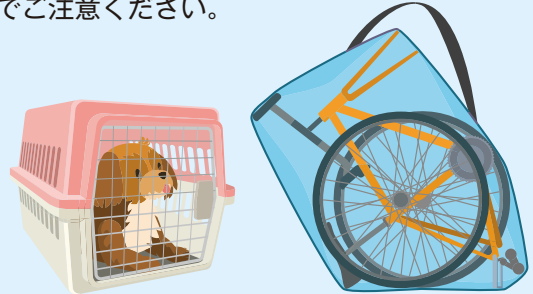
危険物の持ち込み禁止

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ください。また、駅係員までお尋ねください。



持ち込みに条件があるもの

鉄道施設内へのペットや自転車等の持ち込みには、大きさや収納など、一定の条件を満たす必要がありますのでご注意ください。



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。



近接工事について

線路の近くで工事を行う際には法人・個人問わず、鉄道事業者とあらかじめ打ち合わせが必要になります。内容などにより協議に時間を要する場合がありますので余裕を持ってお申し込みください。



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(2026年6月発行)