

あんしんを羽ばたく力に——京急グループ



# 2026

## 鉄道安全報告書

京浜急行電鉄株式会社



ごあいさつ	1
安全方針	2

## 1 安全管理体制の構築・改善に向けた取り組み

鉄道安全管理規程に基づくPDCAサイクル	3
Plan(計画) 安全重点施策	3
Do(実行) 安全管理体制とその方法	4
Check(評価) 鉄道安全監査の実施	16
Act(見直し・改善) 安全管理体制の見直しと継続的な改善	17

## 2 安全対策の実施状況

安全対策への設備投資	18
自然災害対策	18
防犯・鉄道テロ対策	22
緊急時対応の体制	23
総合司令所	24
対策本部室	24
連続立体交差事業	25
駅の安全対策	26
車両の安全対策	30
踏切道の安全対策	32
施設の安全対策	34
保守作業の安全対策	36

## 3 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生件数	37
-------------------------	----

## 4 お客さまからのご意見

お客さまからのご意見による改善例	38
------------------	----

## 5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い

安全啓発活動	39
ご利用のお客さまへお願い	40
日常の安全確保のための作業にご理解・ご協力をお願いします	43



## ごあいさつ

京浜急行電鉄株式会社  
取締役社長

川俣 幸宏



日頃から、京急グループをご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は、2040年度に目指す将来像の実現に向け、さまざまな取り組みを推進しておりますが、そのすべての土台は「安全」と考えております。鉄道事業は公共性の高い社会基盤であり、ひとたび事故や輸送障害が発生すれば、多くのお客さまの生活や社会活動に大きな影響を及ぼします。その責任の重さを常に自覚し、安全の確保を経営の最重要課題として位置づけ、日々の業務にあたっております。

鉄道事業においては、鉄道安全管理規程に定めた安全管理体制のもと、安全最優先の意識を全社員に徹底するとともに、法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行することにより、安全・安定輸送の確保に努めてまいりました。また、PDCAサイクルのスパイラルアップを意識して継続的な点検と改善を重ねるとともに、取り組みの実効性を検証しながら、より高い安全水準の確保を図っております。

2025年度は、品川駅付近連続立体交差事業の推進、ホームドア整備の拡充、新造車両の導入、駅舎耐震補強工事、激甚化する自然災害への対策、踏切道安全対策の強化などを実施し、ハード面の充実を図りました。あわせて、異常時を想定した訓練や安全教育の充実を通じ、社員一人ひとりの知識・技能の向上を図るなど、ソフト面からの取り組みも強化しております。

今年度においても、安全対策の強化と品川駅付近連続立体交差事業の推進、ホームドアの整備や新造車両の導入など、総額449億円の設備投資を実施します。また、ハード・ソフト両面にわたるさまざまな取り組みを推進し、安全・安定輸送の確保をさらに強化するとともに、将来にわたり持続可能な鉄道事業の構築に努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全確保に関するさまざまな取り組み状況等を皆さまにご報告するものです。ぜひ、ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただければ幸いです。



## 安全方針

当社では、鉄道安全管理規程※において「事業の運営について、安全の確保を第一の課題として行う」と明確に定めております。

その基本方針を安全方針として定め、「安全最優先」「鉄道安全管理規程に基づく安全確保」「法令や規程等の順守」を掲げております。

また、安全方針を踏まえた目標として、有責事故0件の継続を目指し取り組んでおります。

※鉄道安全管理規程については、P4をご参照ください。

- 1 安全最優先の意識の徹底を図るとともに、  
鉄道安全管理規程に基づき、安全確保に全力を傾ける。**
- 2 お客さまや社会の信頼に応えるため、  
法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行する。**

### 安全方針

- 安全最優先の意識の徹底を図るとともに、鉄道安全管理規程に基づき、安全確保に全力を傾ける。
- お客さまや社会の信頼に応えるため、法令や規程等を順守し、厳正・誠実に職務を遂行する。

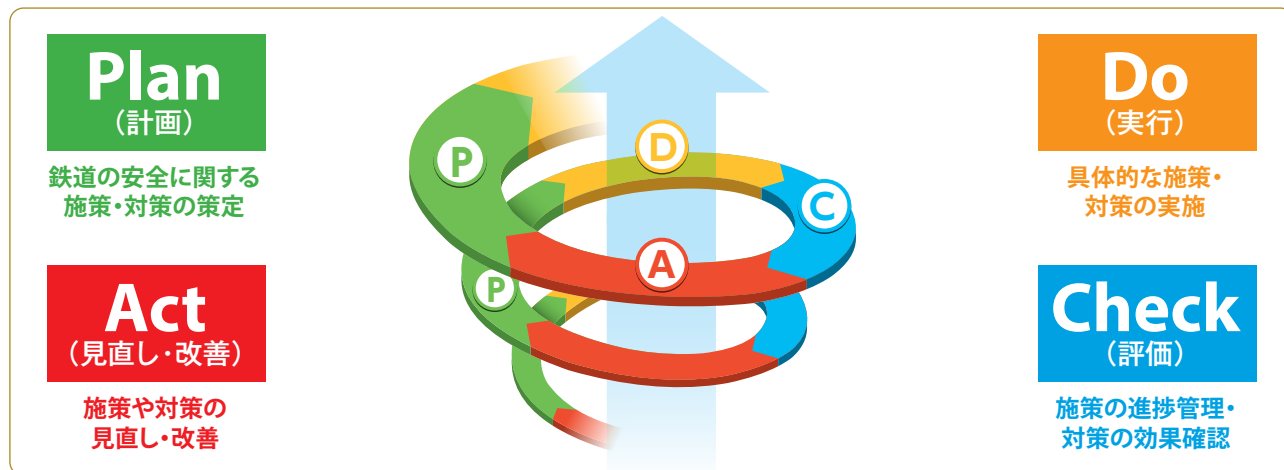
京浜急行電鉄株式会社  
取締役社長 川俣 幸宏



# 1 安全管理体制の構築・改善に向けた取り組み

安全管理体制は、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)の体制(PDCAサイクル)を繰り返していくことが大切です。当社では、鉄道安全管理規程をはじめ、現在行っている体制を常に見直し、改善に向けた取り組みを行っております。

## ◆鉄道安全管理規程に基づくPDCAサイクル



当社の安全管理体制の構築・改善に向けた取り組みを上記のPDCAサイクルに沿ってご紹介してまいります。



## Plan(計画)

### ◆安全重点施策

目標達成への具体的な取組計画を、鉄道本部安全重点施策において定めております。

#### 2025年度 鉄道本部 安全重点施策

#### こころをつなぎ、いのちを守ろう

- 【具体的な目標】
- 鉄道運転事故 有責事故0件の継続
  - 輸送障害 内部要因・外部要因とも減少
  - インシデント 0件の継続

- 【取組計画】
1. 振り返り(C)と見直し(A)、次の計画(P)への流れを意識して取り組みを推進する
  2. 基本作業に対する理解・意識を高めるとともに、作業内容・手順・環境の見直し・改善を行う
  3. 「コンプライアンス違反の撲滅」と「心理的安全性(話・助・挑・新)のある組織づくり」に向けた取り組みを推進する
  4. 事業を次世代につなぐため、車両・設備・施設を着実に整備するとともに、安全を確保したうえでの事業構造改革を推進する
  5. 想像力を働かせ「いつもと違うとき」への備えと対応力を向上させる  
(日常業務, 事故, 自然災害, テロ, サイバーテロ)



# Do (実行)

## ◆安全管理体制とその方法

当社では、取締役社長や安全統括管理者、各管理者の責務や権限、管理の体制等を明確にした、鉄道安全管理規程を、鉄道事業法等に従い定めております。

そのほかにも、鉄道安全管理規程に安全にかかわる行動規範を掲げているほか、コンプライアンス規程に基づき、法令、社会規範の順守についてコンプライアンス指針等を定めております。

## 安全管理体制

### ① 鉄道安全管理規程・安全統括管理者・運転管理者

鉄道事業法等に基づき、各鉄道事業者は、鉄道の安全管理体制を確立するため、安全管理規程の制定や安全統括管理者の選任等が義務付けられております。

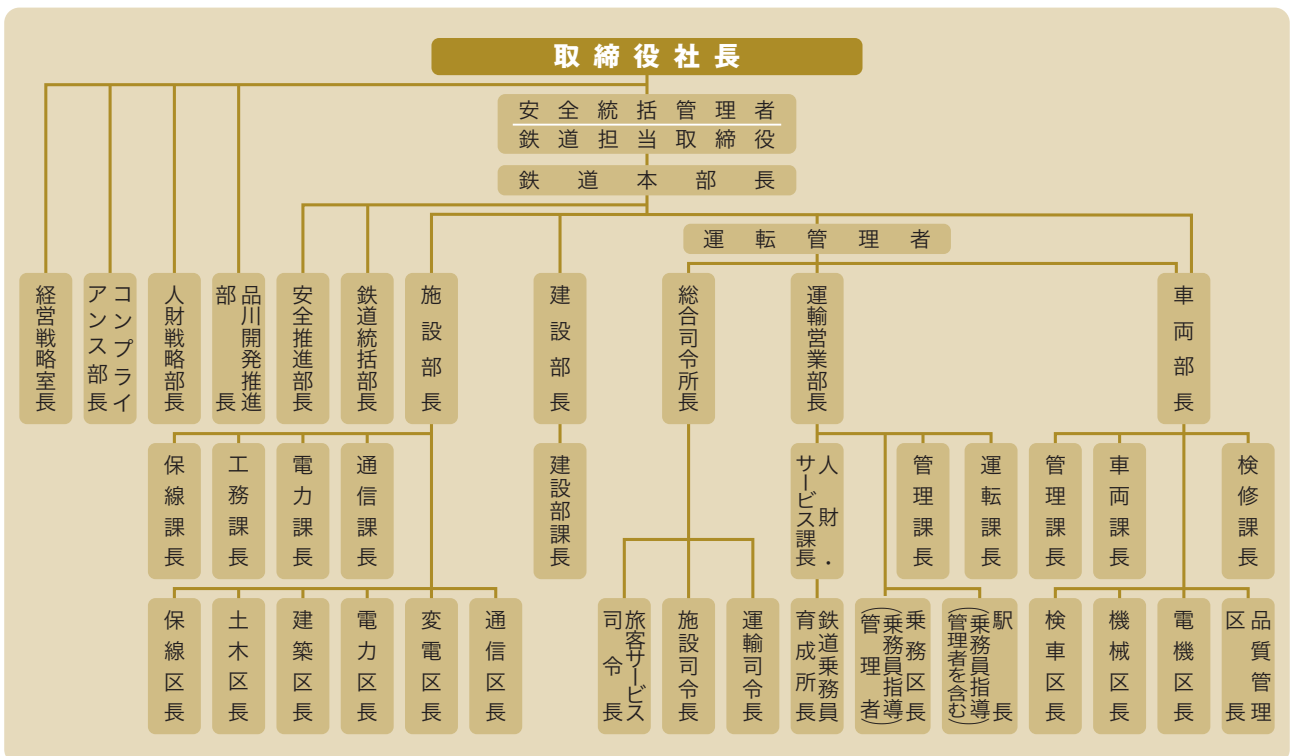
当社では、2006年10月に鉄道安全管理規程を制定、安全統括管理者、運転管理者を選任し、国土交通大臣に届け出しております。

- 1 制定日 2006年10月1日
- 2 規程名称 鉄道安全管理規程
- 3 鉄道安全管理規程の主な内容

目的等	安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持および向上を図ることを目的としております。	基本的な方針等	安全に関する基本的な方針や社員の安全にかかわる行動規範を定めております。
事業の実施および管理方法	組織体制、安全統括管理者等の責務、事故発生時の対応等を定めております。	輸送業務にかかわる管理方法	運転、施設、車両等の各セクションの管理方法について定めております。

### ② 安全管理体制図

鉄道安全管理規程に定める、安全管理の体制は次のとおりです。



※2026年3月31日現在



## 安全に関する会議等

安全管理体制を効果的に機能させるため、様々な会議や運動を実施するとともに、経営トップの意思をはじめとする鉄道の安全に関する情報を共有しながら、安全管理体制の整備の推進や継続的な見直しを行っております。

### ① 鉄道事故防止対策委員会

鉄道事故の原因究明やその対策、鉄道輸送の安全の確保に関する体制の見直し、改善の検討を行い、事故防止を図るため、1977年から毎月実施しており、この委員会の結果は、取締役社長へ報告されます。

また、ヒヤリハット情報の報告や、他社における事象を当社にあてはめた対応、検証についてもこの委員会を通じて行われます。



### ② 鉄道安全推進チーム

2008年1月から、鉄道安全管理規程に基づく安全管理体制構築のための取り組みを推進するため、安全推進部を事務局として、各部の課長クラスの安全推進リーダーや課長補佐等で鉄道安全推進チームを組織し、安全確保に係る情報の共有、各種懸案事項の整理、分析や鉄道安全監査等を実施しております。



### ③ 総合司令所現業長会議

総合司令所長を中心として、駅、運転、車両、施設等の各現業長や鉄道関係グループ会社の所長等約50名が参加する会議を隔月で実施しており、部門横断的に現業の情報を共有しております。



### ④ 取締役社長・安全統括管理者(鉄道本部長)による職場巡視

取締役社長や安全統括管理者(鉄道本部長)をはじめとする役員および鉄道本部内の各部長が、鉄道の安全を支える現業を巡視し、現場の取り組み状況を確認するとともに意見交換を行い、社員の安全意識を高めております。



▲取締役社長巡視



▲現業社員との懇談会



▲安全統括管理者(鉄道本部長)巡視



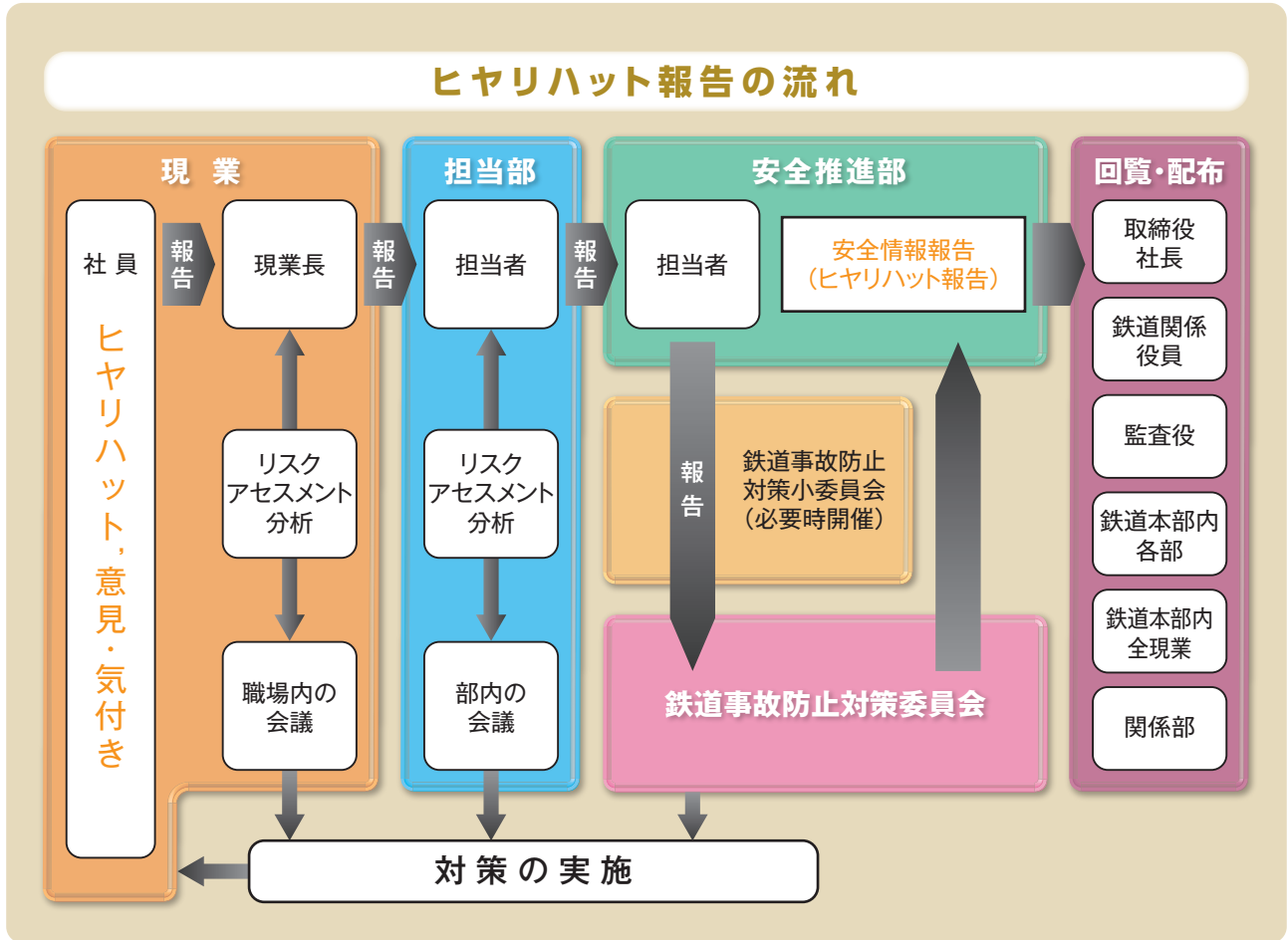
# ヒヤリハット・事故情報等の収集・活用

## ① ヒヤリハット

「ヒヤリハット」や安全に関する「意見・気付き」等、輸送の安全に係る情報については、体系的に集約、活用する体制を整備しております。2019年12月から「ヒヤリハット継続案件」を安全情報報告に追加し、進捗状況、対応状況が分かるようにしました。\*安全情報報告についてはP7をご参照ください。

DO(実行)

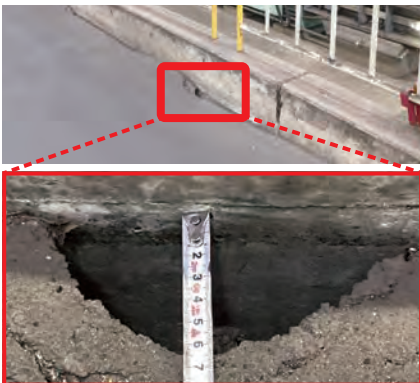
### ヒヤリハット報告の流れ



### 2025年度のヒヤリハット情報による改善例

#### 【車両部 久里浜工場社員からの意見に対する対応】

「久里浜工場内、検査庫通路を歩行中に東側通路端部の一部が陥没していることを確認した」という意見を受け、カラーコーンを設置し注意喚起を行った後、陥没か所を含む全体の路面の修理工事(修繕工事・補修工事)を行いました。これにより歩行者が足をはさみ転倒・けがをする恐れがなくなりました。



▲処置前



▲仮処置



▲処置後



## ② 安全情報報告

各職場の社員によるヒヤリハット情報、意見、気付きのほか、事故情報、関係官庁からの通達情報等のあらゆる安全情報を記載した「安全情報報告」を毎月取りまとめ、本社・現業各部署に配布・共有しています。これらの情報を共有することで、事故、トラブルの要因等を現業と本社が一体となって究明し対応を見直すなど、安全管理体制の構築に活用しております。また、2019年12月から「ヒヤリハット継続案件」を追加し、ヒヤリハットの進捗状況、対応状況が分かるようにしました。

安全情報報告	
第579回鉄道事故防止対策委員会資料(2025年10月) 鉄道本部 安全推進部作成	
第578回鉄道事故防止対策委員会議事録	P.3
○安全統括管理者指示事項その他	P.3
鉄道運転事故その他発生事案	
○2025年9月分	P.9
ヒヤリハット情報	
○ヒヤリハット報告書	P.25
【合計14件】	
○ヒヤリハット継続案件	P.41
【完了:6件、未完:13件】	
○ヒヤリハット活用報告	P.57
【運輸営業部】	
過渡・他社事故関係情報等	
○国交省等通達対応状況	P.59
【合計8件】	
・ 鉄道車内の座席に付着した液体により旅客が負傷などした事案を踏まえた注意事項について	
・ 東日本旅客鉄道新石碓き電区分所で発生した感電死傷事案について(注意喚起)	
・ エムボックスに落ちた乗客の杖を踏まえた対応について(協力依頼)	
・ 鉄道車内の座席に付着した液体により旅客が負傷などした事案に対する適切な対応について	
・ 西日本旅客鉄道株式会社における速度制限機種の設置について(注意喚起)	
・ 「動力車操縦者運転免許に関する命令」の取扱いについて	
・ 台風等に対応した安全確保の取組について	
・ 東急電鉄株式会社 田園都市線 列車衝突事故について(注意喚起)	
○他社事故関係情報	P.63
【各社報道発表17件】	
社長訓示	
○第44回鉄道事故総合対応訓練訓示	P.69
鉄道本部長総評	
○第44回鉄道事故総合対応訓練総評	P.71

## ③ 改善提案制度

各職場における業務の向上、改善に関する提案を通じて、事故防止や労働安全衛生の改善を行っております。2025年度は動画アプリ「THiNKs」が最優秀提案賞および特別賞として表彰されました。

### 2025年度業務改善部門「最優秀提案賞・特別賞」受賞

#### 動画アプリ「THiNKs」の開発・活用について

当社は、東京都交通局、京成電鉄株式会社、北総鉄道株式会社、芝山鉄道株式会社と相互直通運転を実施しており、複数の車両が乗り入れています。乗務員は全形式の教育を受けていますが、担当頻度に偏りがあることから、特に異常時対応に不安が生じる場合があります。

この課題解決と負担軽減を目的として、車両取り扱いに関する動画アプリを開発し、各乗務区の共有パソコンにて展開したほか、現在では乗務員が携帯するタブレット端末でも閲覧可能とし、当社を含む乗り入れ各社局すべての車両の取り扱いを随時確認できる環境を整備しています。取り扱い変更時も、迅速に更新・周知できるとともに、特定の担当者に依存しない運用体制を構築しました。

本アプリは乗り入れ各社局にも提供しており、会社間の垣根を超えた取り組みにより、当社単独では得られない価値を生み出し、鉄道業界全体の発展にも寄与する優れたアプリとなりました。





## 重大な事故等への対応

### ① 規程類の整備

東日本大震災および追浜～京急田浦駅間で発生した土砂崩落に伴う列車脱線事故を踏まえ、それまでの規程類を統合し、改善を加えた形で、事故、災害対策を定める「鉄道事故・災害対策規程」を2013年7月に制定しました。なお、国土交通省が策定した「運輸防災マネジメント指針」における防災の基本方針にあたるものとして、「鉄道事故・災害対策規程」第3条において「事故、災害等発生時の心得」を定めております。併せて、降雨、暴風、地震、津波、火災等、様々な状況に応じた規程類を整備し、事故、災害に備えております。

#### 事故、災害等発生時の心得（鉄道事故・災害対策規程 第3条）

- 1 人命を最優先に行動する。
- 2 応急処置および復旧にあたっては、職責を超えて一致協力するとともに、規程類の順守、確認の励行と連絡の徹底に努める。
- 3 定めのない場合、指示を仰げない場合は、冷静に状況を判断し、最も安全と思われる取り扱いを行う。
- 4 必要に応じ、旅客や公衆の協力を要請する。

## 法令順守

### ① 鉄道安全管理規程【行動規範】

鉄道安全管理規程に、全社員の安全にかかわる行動規範を定めております。

#### 安全に関する行動規範（鉄道安全管理規程から抜粋）

- 1 安全の確保を最優先とし、一致協力して輸送の使命を達成することに努める。
- 2 輸送の安全に関する法令および関連する規程(本規程を含む。以下「法令等」という。)をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。
- 3 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 4 職務の遂行にあたっては、憶測によらず確認の励行に努め、疑いのある場合には、最も安全と思われる取り扱いを行う。
- 5 事故、災害等が発生した場合は、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。
- 6 情報は漏れなく正確、迅速に伝え、その共有化を図る。
- 7 常に問題意識を持ち、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処する。



## ② 京急グループ・コンプライアンス指針

京急グループでは、法令や社会規範に則り、京急グループを取り巻くすべての皆さまからの信頼にこたえ、企業市民として期待される社会的責任を果たすために、コンプライアンス規程に基づき、「京急グループ・コンプライアンス指針」、「京急グループ・役員および従業員行動基準」を策定しております。また、それらの主旨を常に意識し行動できるよう、社員全員が指針および基準を記載したカードを携帯しております。



### 京急グループ・コンプライアンス指針 (抜粋)

お客さまに対して

お客さまの豊かな生活のために、安全で、満足を得られるサービス・商品の提供に努めます。

### 京急グループ・役員および従業員行動基準 (抜粋)

お客さまに対して

私たちは、常にお客さまの安全を最優先に考え、サービスや商品を提供します。

※京急グループ・コンプライアンス指針、京急グループ・役員および従業員行動基準は、当社ホームページでもご覧いただけます。  
<https://www.keikyu.co.jp/ir/policy/compliance.html>

## 社員教育

### ① 「安全の誓い」の唱和

社員の労働安全衛生意識を高めるため、毎月25日を安全衛生日と定め、朝礼や点呼時などに「安全の誓い」の唱和を実施しております。



▲事故資料展示室に掲げられたモニュメント

### ② 事故資料展示室の整備・教習

過去の鉄道事故の資料を通じて、事故、災害対応の体験を共有し、危機感を高めるとともに事故からの教訓を学ぶ、社員専用の教習施設として、事故資料展示室を2008年12月に整備しました。その後、継続して映像資料等を拡充しております。

それらの資料をもとに、鉄道本部各部の社員のほか、鉄道安全管理規程に規定する、鉄道本部以外の鉄道の安全に関与する部署の関係者も教習を受講しております。今後も、この資料室を積極的に活用してまいります。

※社員研修施設のため、一般公開は行っていません。





### ③ 京急グループ安全大会での講演会

毎年7月の全国安全週間に実施する京急グループ安全大会にあわせ、事故防止と安全意識の高揚を目的とした講演会を実施しております。

2025年度は働き方改革総合研究所株式会社 新田 龍氏から「働きがい改革」の進め方と題してご講演をいただきました。



### ④ 安全に関する講演会

毎年、社員の安全に関する意識・知識の向上を図るため「安全に関する講演会」を実施しております。

2025年度は日本郵船株式会社 海務グループ グループ長 進藤 航氏から「日本郵船における安全運航への取り組み」と題して、外航海運の概況、船内マネジメント、安全運航に関する国際規約・運用、事故の再発防止、安全推進活動、船員教育、保安対策などについて、ご講演をいただきました。



### ⑤ 移動制約者を理解するための研修

2021年7月26日に京急久里浜駅において、列車が白杖をお持ちのお客さまの手を扉に挟んだまま発車、お客さまが転倒し、怪我を負わせてしまったことを受け、2021年度から、横須賀市民生局福祉こども部障害福祉課点字図書館、横須賀市視覚障害者協会のご協力のもと、「移動制約者を理解するための研修」を実施しております。

2025年度は4月30日に実施しました。



### ⑥ 職場内教習の実施

各現業においては、年間計画に基づき、机上、実習を併せた職場内教習を毎月行い、知識や技術の向上に努めております。この教習では、事故防止や異常時の取り扱い、ヒヤリハット情報を活用した教育等を実施しております。





## ⑦ 乗務員の養成

当社の乗務員は、運転士389名、車掌348名(2026年2月16日現在)が在籍しております。

運転士の養成は、国土交通省の指定を受けた動力車操縦者養成所である運輸営業部人財・サービス課鉄道乗務員育成所が行っており、学科4か月、技能6か月の10か月にわたる講習を行い、専門的な知識を習得させております。

車掌も同様に、車掌業務に必要な知識について、学科1か月、技能2か月の計3か月の講習を行っております。

当社では運転士教習用に実物大の模擬車両を使用した運転シミュレーターを1997年に、CG画像でドア操作体験ができる車掌シミュレーターを2006年に導入し、乗務員の知識、技能のさらなる向上を図っております。

また、運転シミュレーターに関してはC-ATSや踏切道防護システムに対応する改修を行っております。



▲運転シミュレーター



▲車掌シミュレーター

### 鉄道乗務員育成所入所から動力車操縦者運転免許取得までの流れ



#### 入所

学科講習4か月

##### 主な講習内容

- 安全の基本 ●鉄道車両 ●運転法規
- 信号線路 ●鉄道電気 ●運転理論
- 検査修繕 ●作業安全 ほか



#### 学科修了試験

技能講習6か月

##### 主な講習内容

- 運転技術 ●線路条件 ●車両点検
- 異常時の対応 ●応急処置 ほか



#### 技能試験

動力車操縦者  
運転免許の交付

##### メッセージ

#### 第69期電車運転士教習生

私たち第69期電車運転士教習生19名は、国家試験である動力車操縦者運転免許を取得するため、学科・技能講習を10か月間かけ学んでおります。

安全最優先の意識を徹底し、運転技術の習得はもとより、異常時・緊急時にも安全正確な判断を冷静にできる運転士を目指し、お客さまに安心安全を届けるため鉄道のプロフェッショナルとして日々研鑽してまいります。



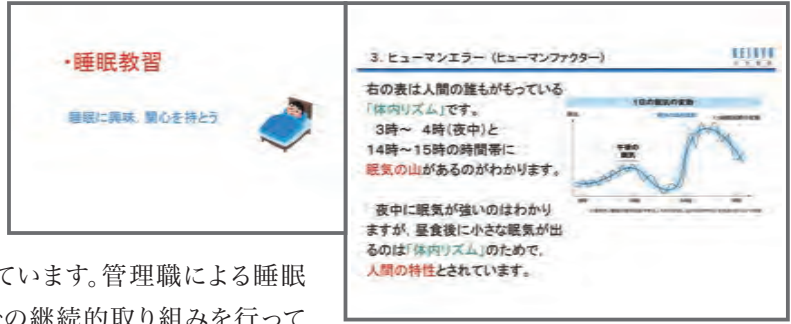


### ⑧ 睡眠管理に関する教育の実施

生活習慣を改善するため、各乗務区では睡眠改善プロジェクトを実施しています。毎日の乗務員による睡眠管理および年2回全乗務員が睡眠教習を受講し、睡眠に関する正しい知識と

体調管理の重要性について理解を深めています。管理職による睡眠インストラクターの資格取得など、職場での継続的取り組みを行って

おります。2024年度から乗務員だけでなく駅係員に対しても睡眠に関する教育を実施し、睡眠に関する正しい知識と体調管理の重要性について理解を深め、生活習慣のより良い改善を目指します。



### ⑨ サービス介助士の資格取得の取り組み

お客さまの身になった、安心して快適なサービスを提供するため、駅係員、乗務員全員が「サービス介助士」の資格を取得しており、サポートを必要とされるお客さまに、安心と信頼を提供しております。



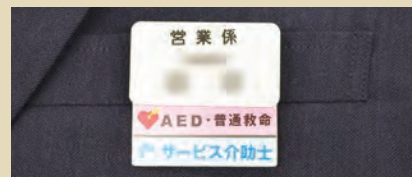
### ⑩ 普通救命講習の実施

全駅にAED(自動体外式除細動器)が設置してあり、駅係員や乗務員が普通救命講習を受講しております。さらに、定期的に駅内教習等において教習を行い、緊急時に備えております。



### サービス介助士・普通救命講習修了者の取得表示

駅係員、乗務員全員がサービス介助士の資格を取得しております。また、サービス介助士、普通救命講習を修了した有資格者であることが一目でわかるよう、名札に表示しております。



### ⑪ 護身術実技訓練の受講

お客さまと駅係員自身の安全を確保するため、地元警察署にご協力をいただき、護身術実技訓練を受講しております。





## 12 他部との連携および線路内作業の安全性向上に向けた取り組み

建設部員および施設部員等が列車乗務員室に添乗して、列車待避時に自分達が運転士からどのように見えているか、運転士目線の確認を行いました。また、運転士は実際に列車待避の体験を行いました。訓練後、安全確保に向けた理解度の向上および線路内作業の安全意識向上を図るため、意見交換会を実施しました。



▲列車待避の様子

## 13 線路内歩行訓練の実施

触車事故防止のため、職場内教習の一環で駅係員全員が線路内歩行訓練を実施しております。線路を歩行して安全な待避場所および危険か所を把握しております。



## 14 保守作業員等の教育

車両、施設係員に求められる技術力の向上を主な目的として、金沢検車区内に教育訓練線を設置しております。その中には、カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線も設置しております。年間計画に基づき、これらの施設を活用し、知識、技術力のレベルアップを目指した様々な教育訓練を実施しております。



▲カント(傾斜)をつけた脱線復旧訓練線(左)  
教育訓練線(右)

## 15 営業センターだよりの取り組み

営業センターでは、「営業センターだより」を発行しています。ちょっとした業務のコツやチェックポイントを社員間で共有することや、取扱い変更ポイント等、時機に応じたテーマを発信しております。



▲営業センターだより



## 各種訓練の実施

重大事故に対処すべく、日ごろから訓練を実施することが大切ですが、当社では、万一の重大事故や地震発生を想定した訓練を定期的の実施しております。

### ① 鉄道事故総合対応訓練

万一、重大事故が発生した際に迅速に対応できるよう、毎年秋に鉄道事故総合対応訓練を実施しております。2025年度は「踏切道付近で発生した倒木に衝突し列車が脱線、乗客に負傷者が発生し、線路、電路、通信設備などに被害が発生する」という設定で訓練を実施するとともに、ベテランから中堅や若年層社員への技術継承も行いました。

- 1 日 付 2025年10月16日
- 2 場 所 京浜急行電鉄(株)久里浜工場
- 3 参加人数 551人 ※訓練参加者227人、お客さまを含む見学者324人



### ② 鉄道本部防災訓練

大規模地震を想定した訓練として、毎年防災週間に実施しております。2025年度は相模湾沖を震源とする地震が発生し、災害が起きたことを想定した訓練を実施しました。今回の訓練では、列車運転区間の報告訓練、鉄道各施設の点検・被災状況の確認や状況報告訓練のほか、災害時の管理方法を定めている踏切道(京急川崎(大)第2踏切道、鈴木町第1踏切道、川崎大師第1踏切道)の状況確認、道路管理者等関係者へ連絡等を実施しました。

併せて、京急グループの取り組みとして、本社内に危機対策総本部を設置し、京浜急行バスや川崎鶴見臨港バスと運行情報を相互に共有する訓練を実施しました。

- 1 実施日 2025年9月1日
- 2 場 所 当社線全線



▲鉄道本部防災訓練

▲施設の点検・被災状況報告の様子

▲踏切道点検の様子



### ③ テロ対策訓練

鉄道を狙ったテロが発生した際に、迅速な対応がとれるよう、旅客の避難誘導體制や警察・消防との連絡通報体制を確認するために実施している訓練です。2025年度は他国において鉄道沿線設備爆破テロが発生したこと、また、当社沿線で国際会議が開催されることを受け、沿線設備の炎上・焼損や不審物が発見されたことを想定し、初動対応、関係か所・関係機関への連絡・通報方法の確認や避難誘導訓練を実施しました。

- 1 日付 2025年4月22日
- 2 場所 神奈川新町駅構内A地区車庫線
- 3 参加人数 225人 ※訓練参加者128人、見学者97人



#### メッセージ

#### 川崎保線区 保線係

今回のテロ対策訓練は、テロ警戒での線路巡回中に駅間において鉄道施設が炎上したため、お客さまの安全確保に向けた列車防護措置を行い、避難誘導・負傷者救護などを協力する訓練でした。日頃から定期的な線路巡回のほか、テロ警戒時にも線路巡回は行います。

今回の訓練を経験し、非常事態が発生しても冷静かつ確に行動できるよう区内で共有し、社員全員が迅速に対応できるようにします。



### ④ その他の訓練

各現業区における自主的な取り組みも含め、各訓練を積極的に実施しております。運転業務に携わる駅係員に対し実際に車両を走行させて行う実車訓練、施設部合同技能訓練や津波避難者受け入れに掛かる設備の設置訓練を実施しました。

また、春・秋に実施される全国交通安全運動に合わせ、駅係員による実設訓練や、車両基地内の訓練線等において車両部による異常時復旧訓練も実施しました。



▲実車訓練



▲施設部合同技能訓練



▲異常時復旧訓練

※P4～15でご紹介した取り組みのほか、様々な安全対策を実施しております。詳細はP18以降をご覧ください。



# Check (評価)

## ◆ 鉄道安全監査の実施

### 鉄道安全監査

鉄道の安全管理体制が適切に確立され、実施されているかを確認するために、毎年、鉄道安全監査を実施し、安全管理体制の見直し、改善につなげております。

2025年度鉄道安全監査では、取締役社長以下、鉄道の安全確保について重要な役割を担う各管理者に対して、書類や記録を確認したほか、取締役社長、安全統括管理者（鉄道本部長）および直接鉄道業務にかかわる管理者に対してはインタビュー形式による監査を行い、鉄道安全管理規程に基づく安全管理体制の構築状況について確認しました。また、現業長、現業社員へのヒヤリングを実施し、安全に関する取り組みの現況を確認しました。



▲ 取締役社長へのインタビュー



▲ 安全統括管理者（鉄道本部長）へのインタビュー



▲ 管理者へのインタビュー形式による監査



▲ 書類や記録の確認



▲ 書類や記録の確認



▲ 現業長・現業社員へのヒヤリング



# Act(見直し・改善)

## ◆安全管理体制の見直しと継続的な改善

### 安全管理体制全般の見直し(マネジメントレビュー)

鉄道の安全管理体制が有効に機能しているかについて総括する「安全管理体制全般の見直し(マネジメントレビュー)」を行い、年度末に安全管理体制の実態と課題を網羅した「安全管理体制全般の見直し報告書」を作成し、次年度の安全重点施策や各種取り組み等に反映させております。

なお、安全管理体制上の課題や指摘等に対する取り組み状況の途中経過を把握するため、年度途中に中間見直しを行い、年2回の見直しを行っております。



鉄道安全推進チーム

会議報告



鉄道事故防止対策委員会

社長報告

#### 2026年度 鉄道本部 安全重点施策

ところをつなぎ、いのちを守ろう

【具体的な目標】

- 鉄道運転事故 有実事故0件の継続
- 輸送障害 内部要因・外部要因とも減少
- インシデント 0件の継続

【取組計画】

1. 振り返り(C)と見直し(A)、次の計画(P)への流れを定めて取り組みを推進する
2. きまりの背景・理由を再認識するとともに、新たな設備の導入や業務変化に応じたきまりの見直しを推進する
3. 激甚化・顕現化する自然災害やテロを想定し、有事の際にお客さま、自分自身を守るための対応力を向上させるとともに、サイバーテロへの対応を充実させる
4. 「4つの壁」(現場・本社、世代、他部署、自分)の存在を意識し、「限界ある職場」と「風通しのよい組織」の両立に向けた取り組みを推進する
5. 事業を次世代につなぐため、車両・設備・施設を着実に整備するとともに、安全を確保し、たうえでの事業推進改革を推進する

#### 次年度の安全重点施策

方針や  
取り組みに  
反映

2025年度 安全管理体制全般の見直し報告書  
(年間総括)

2026年3月24日

京浜急行電鉄株式会社  
鉄道本部

#### 安全管理体制全般の見直し報告書



## 2 安全対策の実施状況

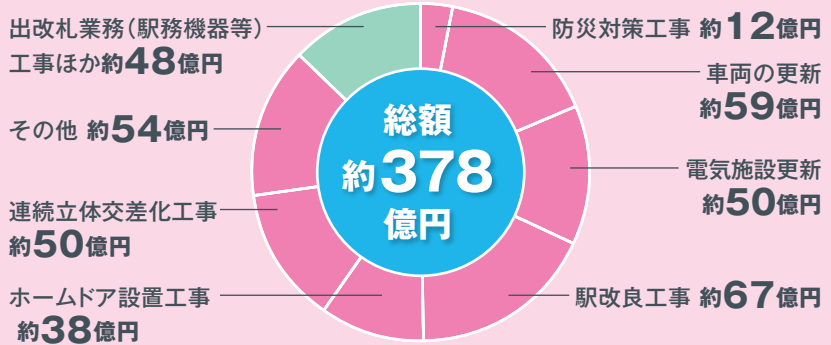
2025年度の取り組みをはじめ、様々な当社の安全対策を紹介します。

### ◆安全対策への設備投資

当社では、中長期的視点から設備投資を継続的に実施しており、2025年度実績では、総額約378億円の投資を行いました。その中でも、安全の確保に関わる設備投資については、約330億円で、これは投資総額の約87.3%にあたります。

#### 2025年度 設備投資実績

安全対策への設備投資額  
約**330億円**  
(約87.3%)



### ◆自然災害対策

#### 地震対策

##### ① 耐震補強工事

2025年度は弘明寺～上大岡駅間弘明寺第2および第5高架橋の耐震補強工事を着手しました。

2026年度は引き続き、同高架橋の耐震補強工事を進めてまいります。



▲弘明寺～上大岡駅間耐震補強完了後

##### ② 法面防護工事

大雨等が原因でおこる土砂災害を防ぐため、法面防護工事を推進しており、2025年度は杉田～京急富岡駅間法面改修工事が完了しました。

今後も、定期的の実施している検査の結果に基づき、計画的に法面防護工事を推進してまいります。



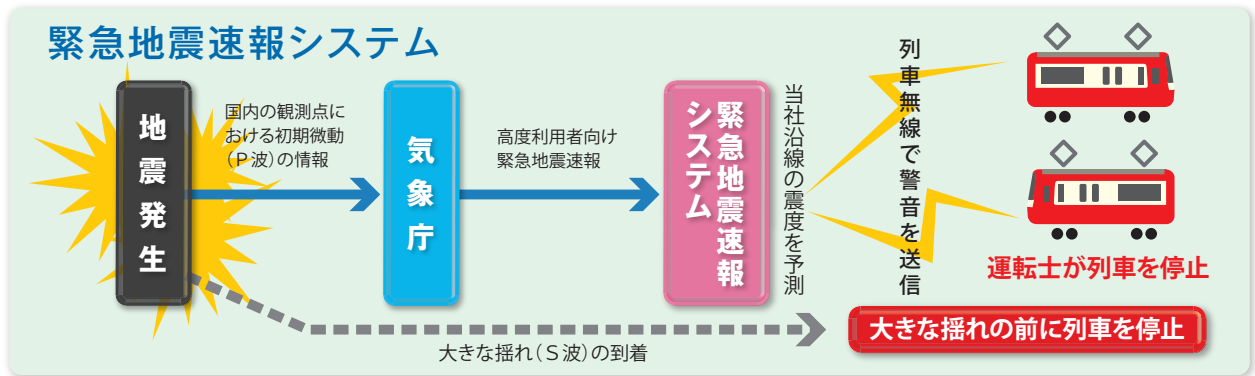
▲杉田～京急富岡駅間工事完了

##### ③ 緊急地震速報システム

気象庁が発表する緊急地震速報を利用し、当社線に被害が予測される場合に、全列車の運転台に自動的に警音を送信することにより、運転士に対して列車を安全と思われる場所への緊急停止を知らせる「緊急地震速報システム」を稼働させております。

また、2023年3月に緊急地震速報データを受信する回線を二重化し、受信不能を極力回避するよう増強しました。





※当社の緊急地震速報システムでは、いち早く列車に警音を送信するため、一般向けの緊急地震速報の情報とは異なる、迅速性に優れた「高度利用者向け緊急地震速報」の情報を活用しております。

## その他の自然災害対策

### ① 暴風時、大雨時における運転規制

区間ごとに風速、雨量が規制値に達した時点で、速度規制または運転見合わせを実施します。

#### <強風のときの対応について>

風速	観測区間における対応
25m/s以上	速度を落として運転
30m/s以上	運転見合わせ

#### <大雨のときの対応について>

雨量	観測区間における対応
毎時雨量30mm以上または連続雨量200mm以上	速度を落として運転
毎時雨量40mm以上または連続雨量300mm以上	さらに速度を落として運転
毎時雨量40mm以上かつ連続雨量300mm以上	運転見合わせ

※連続雨量とは、雨が降り始めてからの積算雨量のことです。

### 計画運休について

台風などにおける「計画運休」については、安全確保が絶対ではありますが、極力、輸送を確保します。やむを得ない場合には、計画的な運休を実施しますが、事前にホームページ等で情報提供を行います。運転再開にあたっては試運転列車などにより安全確認を実施した後、運転を再開します。

### ② 気象観測装置の整備

地震や強風、降雨など、気象状況を的確に把握するため、様々な観測装置を設置しております。また、気象庁の「降水ナウキャスト」等を活用した気象情報システムを設置し、気象情報などを収集して安全運行に活用しております。

### 気象状況の観測体制

#### 総合司令部



▲表示パネル



▲監視端末類



▲風速計(16か所)



▲震度計(13か所)



▲雨量計(10か所)



▲水位計(2か所)



▲レール温度計(5か所)



### ③ 落石防護柵と落石検知装置の設置

2012年9月24日に発生した、追浜～京急田浦駅間下り線側土砂崩落か所と類似した斜面(沢状地形)では、安全性を高めるために、落石防護柵および落石検知装置を設置して継続的に監視しております。



▲落石防護柵



▲落石検知装置

### ④ 自治体と津波避難協定の締結

金沢文庫現業事務所完成に伴い、横浜市金沢区と「津波発生時における施設等の提供協力に関する協定」を締結しております。この協定は、大津波警報または津波警報発令時に、緊急に避難する必要があるとき、津波避難者に対して金沢文庫現業事務所を一時避難場所として開放し、受け入れるものです。

### ⑤ 津波に関する警報等発令時の列車運転等の取扱要領の制定

自治体のハザードマップによると、当社沿線において津波浸水エリアがあることから、津波による浸水が予想される場合、適切な運転規制、避難誘導等による旅客の安全を確保する目的で制定しました。この取扱要領に基づき、浸水が予想される区間には、乗務員や線路内で作業する係員にも明確にわかるよう、津波浸水区間表示板を設置したほか、円滑な避難誘導の参考とするため「京急乗務員用防災マップ」を作成し、全乗務員と全駅に配備しております。



▲津波浸水区間表示板

### ⑥ 富士山等火山噴火への備え

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「除灰カート」を導入しました。また、各駅および各現業事業所等に除灰用の備品を配備しました。



▲除灰カート



▲除灰ブラシ



▲除灰用の備品

## お客さま対応の充実

### ① 全駅に災害時の緊急避難場所の案内図を掲出および事故等に備えた駅間避難誘導経路の整備

大規模火災が発生した場合、強い地震が発生した場合、大津波警報が発令された場合の緊急避難場所を全駅で掲出しております。さらに、案内図掲出場所の海拔を表示、各自治体の広域避難場所の変更に合わせて修正を随時行うとともに、外国人のお客さまに対する4言語表記および掲出場所に合わせ地図の方位を変更し、わかりやすい案内図に変更しております。

また、万一、駅間で列車事故等が発生した際に、駅係員や警察、消防関係者が迅速に初動対応できるよう、全線の駅間の線路周辺の状況をまとめた資料を作成し、全駅に配備しております。この資料は、沿線の警察署、消防署へも情報提供しております。



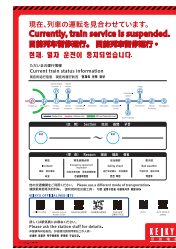
### ② 帰宅困難者向け備蓄品の配備

大規模災害発生時に帰宅が困難になったお客さま向けに飲料水、アルミ製ブランケット、レジャーシート、非常用トイレを全駅に備蓄しております。



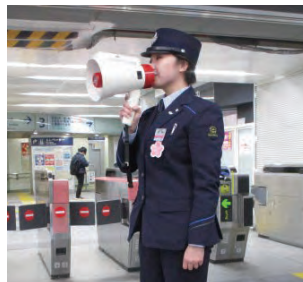
### ③ 運転見合わせや遅延時の4言語に対応したご案内掲出

運転見合わせや遅延が発生した場合には、運行していない区間、遅延している時間およびその理由を4言語で掲出しております。なお、掲出物には、当社ホームページ、JNTO(日本政府観光局)、NHK WORLD JAPANの二次元コードも併載し、訪日外国人のお客さま自身でも情報収集のしやすい環境を提供しております。



### ④ 駅案内用タブレット・翻訳機能付メガホンの配備および国旗入り名札の導入

列車運行情報等を駅係員が活用し、適切なお案内ができるよう、タブレット端末を全駅に配備しております。また、外国人のお客さまに対しても適切なお案内ができるよう、路線検索アプリの活用や4言語同時翻訳機能付メガホンを配備しております。2023年度からは、駅係員の名札にご案内が可能な外国語を標記しております。



### ⑤ 乗務員用タブレットの配備

全車掌が乗務員用タブレットを使用して、外国語にも対応した自動放送を行い、日本人および外国人のお客さまに対して適切なお案内に努めております。この装置は、乗換案内、啓発放送、異常時放送にも対応しております。

また、ダイヤ乱れ等の際、列車運行情報(TID)を車掌が把握し、お客さまへのご案内に活用しております。



### ⑥ 悪天候や地震に関するご案内

強風や大雨時における鉄道の速度規制や、地震発生時における鉄道の運行(対応)、また、ダイヤが乱れたときの運転調整や振替輸送をまとめた4言語対応のご案内をホームページに掲載しております。

<https://www.keikyu.co.jp/ride/pdf/akutenkou.pdf>



### ⑦ 運行情報表示装置の設置

列車の運行情報を路線図形式で分かりやすく表示するモニターを改札口付近に設置しております。現在、本線(品川駅ほか40駅)、空港線(梶谷駅ほか5駅)、逗子線(六浦駅ほか2駅)、久里浜線(新大津駅ほか5駅)の全線計56駅に設置しております。



### ⑧ アプリケーションを利用したサービスの提供

#### 1 京急線アプリによる情報提供

京急線アプリでは、「列車の運行情報」や「時刻表」、「乗換案内」などに加えダイヤ乱れ時の移動をサポートする便利な機能「迂回ルート検索」、「列車走行位置表示」等の情報を提供しております。また、当社と接続する他社線のアプリと連携し「時刻表」や「列車走行位置情報」を相互に提供しております。



▲列車走行位置表示画面

#### 2 移動制約者ご案内業務連絡用アプリの活用

2024年3月1日から、移動制約者ご案内業務連絡用アプリを導入し、今まで連絡メモや口頭伝達での連絡を主としていた、車いすや白杖などをご利用のお客さまへの列車乗降サポートに関する業務連絡をアプリ上で完結し、駅係員の対応効率化、負担軽減を図るとともに、よりスムーズなお案内につなげています。

また、2026年3月3日から4社局(当社・東京都交通局・京成電鉄・北総鉄道)移動制約者ご案内業務連絡用アプリが運用開始になり、乗降するお客さまの更なるサービス品質向上を目指します。



## ◆ 防犯・鉄道テロ対策

### ① 女性専用車の設定

当社では、社会情勢等を考慮し、お客さまのニーズに応える鉄道であるべきという観点から、平日朝のラッシュ時間帯、特急品川行き列車6本の先頭車両1両を女性専用車として運転しております。

※女性専用車は、小学生以下の男の子、お身体の不自由な方とその介助者の男性もご乗車いただけます。



### ② こども110番の取り組み

全駅において、トラブルに巻き込まれた被害児童のための緊急避難協力所として、警視庁および神奈川県警察と協力し、「こども110番」の取り組みを実施しております。この取り組みは、駅だけでなく京急グループの各店舗や営業所とともに実施しております。

また、全国の鉄道事業者で取り組んでいる「こども110番の駅」の取り組みも、併せて行っております。



▲「こども110番」ステッカー  
東京都内(左)  
神奈川県内(右)

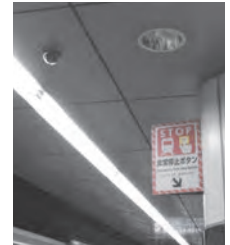
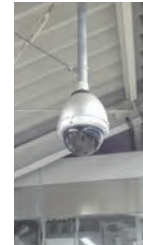
▲「こども110番の駅」  
ステッカー

### ③ 防犯カメラの増設

駅構内および車内への防犯カメラの増設を進めております。駅構内においては、2025年度末時点で923台設置しており、今後も増設を予定しております。

また、羽田空港第1・第2ターミナル駅および羽田空港第3ターミナル駅の一部の防犯カメラには、ホーム上等の放置物を検知する機能を備えております。

※車内の防犯カメラについては、P31①をご参照ください。



### ④ 駅係員・警備員による巡回

鉄道テロ対策の一環として、駅係員や警備員による巡回を行っております。駅係員の巡回時には、「警戒」と記された腕章を着用のうえ、実施しております。

また、状況に応じて、警備員の配備体制を変更し、駅や車内の警備体制を強化するとともに、全線各駅に防犯対策品を配備しております。

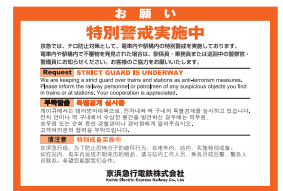
### ⑤ 駅事務室連絡用インターホンの活用

ホームから駅事務室へ、お問い合わせ等の連絡が出来るインターホンを全駅に設置しております。不審物等を発見した際の通報にもご利用いただけます。



### ⑥ 不審物発見時の啓発放送・ポスター掲示

駅係員や警備員による特別警戒を実施している旨の啓発放送、ポスターの全駅掲示等を実施し、不審物等を発見した際のお客さまへのご協力をお願いしております。



### ⑦ 非常用設備の表示

列車内における事案が相次いで発生していることを受けて2022年6月に策定された「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき、鉄道各社で共通化された表示ステッカーを非常通話装置、非常用ドアロック、ホームドア(非常脱出ドア、非常開ボタン)に貼付しました。

※ホームドアについては、P27①をご参照ください。

※非常通話装置については、P30②をご参照ください。



▲非常通話装置

▲非常用ドアロック

▲ホームドア



## ◆ 緊急時対応の体制

当社では、万一の事故発生に備えて、緊急時の体制を備えており、実際に事故が発生した場合に機能するよう、日ごろから整備や訓練を行っております。

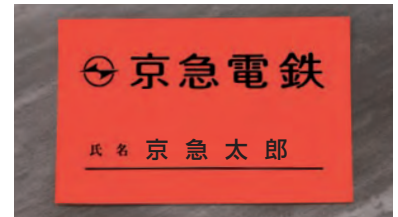
### ① 緊急自動車の配備

鉄道の事故や災害の応急作業は、緊急性を要する場合がありますので、道路交通法に定める緊急自動車の指定を受けた車両を沿線に14台配備し、緊急事態に備えております。



### ② 緊急時支援活動用ワッペンの携帯

社員が通勤時および私用などで当社線を利用している際に、事故や災害などに遭遇し、急遽現場にて支援活動を行う際の緊急時支援活動用ワッペンを配布しております。このワッペンは常に携帯しており、緊急時には胸元に貼り付け支援活動を行います。



### ③ 情報伝達用携帯電話の配備

業務中の情報伝達ツールとして全駅にスマートフォンを配備しております。緊急時にはビジネスチャットアプリを使用した画像、動画伝送ツールとして役立てており、画像、動画の伝送訓練を定期的実施し、緊急時において迅速に対応できるよう努めております。

また、ビジネスチャットアプリは総合司令部から各駅への情報伝達手段としても活用しております。



### ④ 可搬型蓄電システムの導入

停電時において駅係員や乗務員が使用する情報伝達用携帯電話、タブレット等を充電できるよう、可搬型蓄電システムを駅や信号扱所、乗務区に計22台配備しております。



### ⑤ 簡易ライト・LEDランタンの配備

万一、災害、事故や停電等が発生した際に、夜間の駅間やトンネル内で停止した列車からの、お客さまの避難誘導を考慮し、2016年4月に簡易ライト、2017年3月にLEDランタンを全線各駅に配備しました。



▲簡易ライトおよびLEDランタン



▲駅間におけるLEDランタン(使用時イメージ)

### ⑥ 簡易担架の配備

事故や災害などの際に、障がい者等の避難誘導に使用する簡易担架を駅および車両に配備しました。

お身体が不自由なお客さまがいらっしゃった場合、お手伝いをお願いする場合がございますので、みなさまのご理解・ご協力をお願いいたします。





## ◆ 総合司令所

### ① 運輸司令

運輸司令には、当社線全線の列車運行状況のほか気象情報等の各種情報をリアルタイムに表示できる運行表示盤(大画面モニタ)を設置しております。

ダイヤ乱れ等が生じた場合は各信号扱所と連携、運転整理を行い早期に正常ダイヤへ戻すなど、安全・安定輸送の確保に努めております。



### ② 施設司令

施設司令には、当社線全線の列車運行と各駅の電気設備等に必要な電気を安定供給するために、全変電所の状態がリアルタイムに表示できる系統表示盤を設置しており、司令員が24時間監視、制御を行っております。

今後も、施設司令業務の更なる正確化、自動化、迅速化、効率化を実現するとともに、日々の安全・安定輸送の確保に努めてまいります。



### ③ 旅客サービス司令

旅客サービス司令は、列車運行・気象・災害情報や啓発・広告文などを当社線の駅、列車内のメッセージ表示器や当社ホームページに配信し、お客さまにお知らせしております。また、情報伝達用携帯電話を利用し、列車運行に関する様々な事象の発生、経過情報やお客さまのご案内に必要な情報を駅、乗務区、関係部署の社員へ連携しております。

その他、振替輸送の受託、依頼や列車の運行情報などを直接他社局と連携しております。



## ◆ 対策本部室

### ① 対策本部室の整備

地震災害や風水害、重大事故発生の際に、情報の共有や的確な指示、伝達が行えるよう、常設の対策本部室を整備しております。なお、この対策本部室は総合司令所のほか、本社にも設置しております。対策本部室には、泉岳寺駅を除く全駅の映像を基幹ネットワークを用いリアルタイムで確認できる駅映像伝送システムを整備しております。また、大規模災害時に別途設置される危機対策総本部等との情報共有を円滑にするため、WEB会議システムを整備しております。



▲総合司令所対策本部室



▲本社対策本部室

### ② 警視庁緊急時直通電話・衛星電話・JR電話(鉄道電話)、有事への備え

災害時などの通信規制による固定電話や携帯電話の使用不能時でも関係機関への連絡が行えるよう、総合司令所と本社対策本部室に警視庁緊急時直通電話、衛星電話、およびJR電話(鉄道電話)を設置しております。

さらに、弾道ミサイルの飛来時などに迅速に対応するため、国からの緊急情報等を専用回線を利用して受信する緊急情報ネットワークシステム(エムネット)を総合司令所、本社対策本部室ほか1か所に整備し、有事に備えております。





## ◆連続立体交差事業

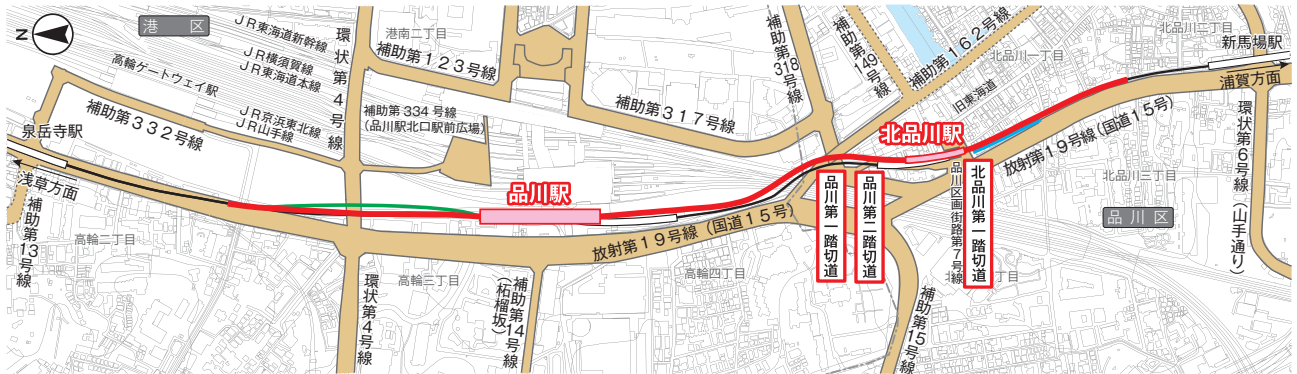
### 品川駅付近連続立体交差事業

泉岳寺～新馬場駅間においては、品川第1踏切道(八ツ山通り)をはじめとする3か所の踏切道が存在し交通渋滞の要因となっております。そのため、東京都の都市計画事業として同区間を高架化し、踏切道を除却します。

また、品川駅の地平化および2面4線化を図り、利便性および安全性の高い駅へと再編します。

2025年度は、八ツ山跨線々路橋の架設、仮線高架橋の構築、既設高架橋の仮設化を進めました。2026年度は、泉岳寺～品川駅間仮南行線への切替(平面図緑線部)、品川駅大屋根の撤去および北品川駅部本設高架橋の構築など、事業区間全域で安全に工事を進め早期完了を目指してまいります。

※連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。



▲品川駅地平化イメージ



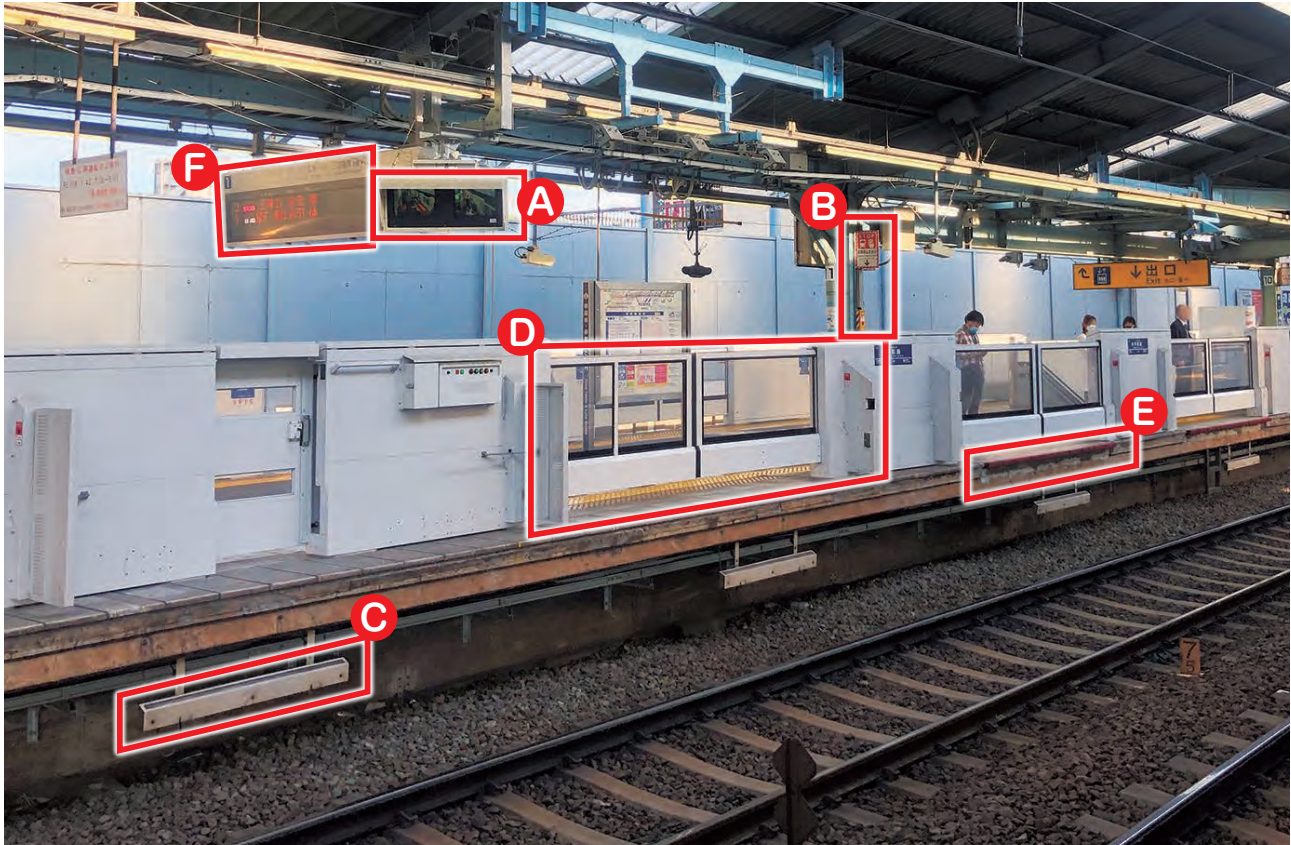
▲仮線高架橋の構築状況



▲八ツ山跨線々路橋の架設状況



## ◆駅の安全対策



### ▲監視カメラ(ITV)・乗降視認性向上板の設置

車掌がドア操作時に安全を確認しやすいように監視カメラ(ITV), 乗降視認性向上板を設置しております。



### ●非常停止ボタン

ホーム上の非常停止ボタンを押すことで、運転士・車掌および駅係員に危険を知らせることができる装置を全駅に設置しております。また、視認性を向上させるために、押しボタンを示す大型の表示板を設置しております。また、お客さまの申告等に即時対応を可能とするため、駅事務室内にも非常停止ボタンを設置しております。



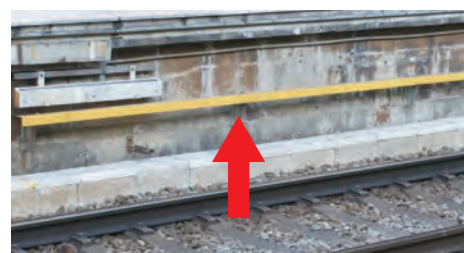
### ◎足下灯(そっかとう)

ホームと車両の隙間が空いている駅においては、従来からの足元を照らす照明をつけておりますが、より気付きやすくするため自動点滅式の足下灯(そっかとう)を設置し、注意喚起を行っており、現在14駅に設置しております。



### ■ホームステップ

万一、お客さまがホームから転落した際に、ホーム下等への避難が困難な場所で速やかにホーム上へ避難できるように、ホームステップを設置しております。





## ㊦ホームドアの設置

2010年度に羽田空港第3ターミナル駅にホームドアを導入後、2025年度は大森町駅、六郷土手駅、大師橋駅および小島新田駅にホームドアを設置し、計21駅にホームドアの設置が完了しました。ホームドアは、久里浜工場にて列車に搬入し、終列車後に設置駅まで運搬を行います。また、終列車後から始発列車までの短時間にホームドアの設置作業を行うため、あらかじめ取り付け位置に近い場所で積み降ろしを行うなど、効率よく作業を行います。

2028年度までに新馬場駅、鮫洲駅など新たに計20駅について、ホームドアの設置を進めてまいります。

※非常用設備の表示については、P22⑦をご参照ください。



▲大森町駅



▲大師橋駅



▲運搬の様子

## ㊦曲線ホームの隙間対策

曲線ホームでは、直線ホームに比べて隙間が広がってしまうため、赤色のクシ状ゴムをこれまでに平和島駅2・4番線、川崎大師駅2番線、日ノ出町駅1・2番線、追浜駅1番線、安針塚駅1番線に設置しております。また、車椅子利用者の単独乗降を目的として、羽田空港第3ターミナル駅、横浜駅等においてスロープ付きのクシ状ゴムの設置を推進しております。

引き続き、クシ状ゴムによる曲線ホームの隙間対策や車椅子利用者の単独乗降対策を進めてまいります。



▲スロープ付きのクシ状ゴム



▲横浜駅2番線

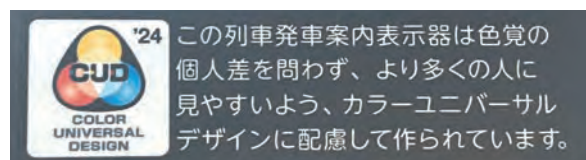
## ㊦列車発車案内表示装置・列車接近案内表示器

列車の発車時刻、種別および各種案内情報等を表示する列車発車案内表示装置やお客さまに対して列車の接近を知らせる列車接近案内表示器を設置しております。

なお、2023年度から一部駅にNPO法人カラーユニバーサル機構の認証(CUD認証)による色覚障害をお持ちの方でも色を識別しやすいLEDユニットを採用した列車発車案内表示装置を設置しております。



▲青物横丁駅





## ■ 内方線の設置

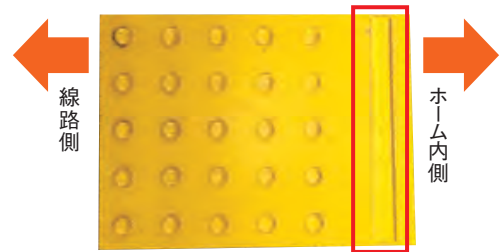
内方線の設置が必要なすべての駅への設置が完了しております。



▲上大岡駅 1番線



▲京急久里浜駅 1・2番線



▲内方線付き点状ブロック

## ■ CP(Color Psychology)ラインの設置

乗降時のお客さまの注意を促すため、ホームの先端に赤いライン「CPライン」を設置しております。



▲能見台駅 1番線



▲鶴見市場駅 2番線



▲横須賀中央駅 1番線

## ■ 駅ホームベンチの安全対策

駅ホームのベンチはほとんどが線路に向けて着席するよう設置してありましたが、ホームドアの無い駅では立ち上がった勢いで線路内に転落するおそれがあるため、線路と平行な向きに着席するベンチの整備を進めております。



▲立会川駅



▲馬堀海岸駅

## ■ 死傷事故の減少に向けた青色照明の設置

自殺による死傷事故の減少に向けて、人の精神を落ち着かせるといわれる青色照明を2008年2月に弘明寺駅構内に導入して以降、2025年度時点で17駅、踏切道4か所に設置しております。





### ■ 自殺防止の取り組み

駅ホームでの自殺防止の一環として、一般社団法人「日本ののちの電話連盟」のご協力を得て、全駅ホーム端部に相談窓口の看板を設置しております。

また、厚生労働省の協力を得て京急の取り組みと相談窓口を紹介するポスターを全車両に掲出してあります。

このほか、駅の列車発車案内表示装置や主要駅改札口付近に設置されているモニターでの相談窓口のご案内など啓発活動に努めました。



### ■ AED(自動体外式除細動器)の全駅設置

安全に安心してご利用いただける駅を目指し、AED(自動体外式除細動器)を、泉岳寺駅を除く全72駅(82台)に設置しております。

※2025年度は、10人のお客さまを救護する際に使用しました。

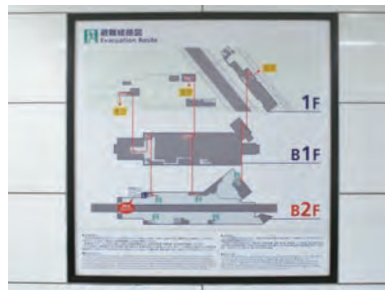


### ■ 地下駅の火災対策

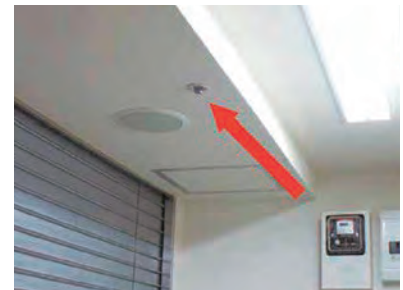
地下駅の大鳥居駅、天空橋駅、羽田空港第3ターミナル駅、羽田空港第1・第2ターミナル駅および大師橋駅においては、屋内消火栓設備や排煙設備の整備などの火災対策を行っております。また、2003年に韓国テグ市で発生した地下鉄火災事故を受け改正された国土交通省令等に基づき、蓄光明示物、誘導案内看板、スプリンクラー等を設置しております。



▲蓄光明示物



▲避難経路図



▲地下駅の火災対策「スプリンクラー」

### ■ 地下駅構内への浸水対策

空港線、大師線のトンネル区間については、浸水対策としてトンネル入口部に浸水防止扉や浸水防止壁を設置しております。また、大鳥居駅、天空橋駅、大師橋駅地上出入口についても、浸水対策として防水シートや防水シャッターを設置しております。



▲大鳥居駅防水シャッター



▲天空橋駅防水シート



▲大師橋駅地上出入口(小島新田方)

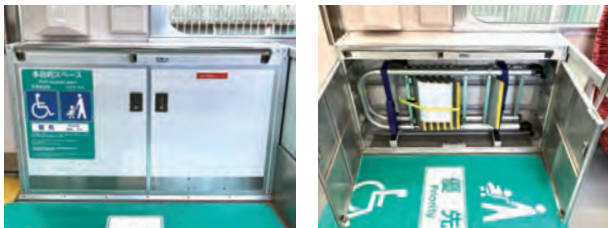


## ◆車両の安全対策



### Ⓐ非常脱出ハシゴの整備

万一、事故等が発生した際に、お客さまのホーム以外における車外への避難誘導を考慮し、非常脱出ハシゴを2007年度の新造車両から搭載しているほか、すべての駅および駅間距離の長い場所の沿線にも設置しております。



### Ⓑドア注意ステッカー・ドア先端部の黄色表示

全車両に、ドア内側戸先に黄色表示を行い、ドア開閉の動きをわかりやすくしているほか、ドアに「ドア注意ステッカー」を貼付するなど、安全性、快適性に配慮しております。



### Ⓒ非常通話装置

車内で非常事態等が発生した場合に乗務員に通報する装置として、全車両に乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しております。

※非常用設備の表示については、P22⑦をご参照ください。





## ① 車内防犯カメラ

お客様の安全、安心と快適にご利用いただけるよう、2020年度の新造車両から録画式の車内防犯カメラを搭載しており、2023年度からはリアルタイムに映像が確認できる通信式の車内防犯カメラを順次導入しています。

本防犯カメラ映像の取扱いについては、当社ホームページに掲載している「プライバシーポリシー」をご覧ください。

※「プライバシーポリシー」<https://www.keikyu.co.jp/privacypolicy.html>



▲録画式



▲通信式

## ■ 非常装置のご案内ステッカー

車内に設置されている非常事態を通報する「非常通話装置」や、非常時に使用する「消火器」の位置を表したステッカーをドアの上部に貼付しております。



## ■ 車両の新造・更新

2025年度は16両の新造車両を導入しました。また、既存車両の24両について、車体・客室設備の更新、火災対策基準への対応、バリアフリー化などを行い、安全性、快適性の向上に努めております。

### ●2025年度

新造 1000形 16両

更新 1000形 24両



▲車体更新後の車内（多目的スペースのステッカー・フロアシット貼付）

## ■ 車両の転落防止幌・転落防止警報装置の装備

車両の連結面からのお客様の転落を防ぐため、転落防止幌を設置しております。

また、転落防止幌が設置できない先頭車両同士が連結した場合における、ホームから連結部分への転落防止対策として、警報音と音声で注意を促す装置を1000形4両編成に装備しております。



▲転落防止幌

## ■ ドライブレコーダー

荒天時の沿線設備状況の把握や事故発生時の状況確認等を目的として2025年度から通信式ドライブレコーダーを順次設置しています。



▲ドライブレコーダー

## ■ 列車無線電源二重化

非常事態を知らせる列車無線の発報信号動作中に、列車無線装置への電源が遮断された場合には、自動で予備電源（充電電池）に切り換わる装置を全乗務員室に装備しております。

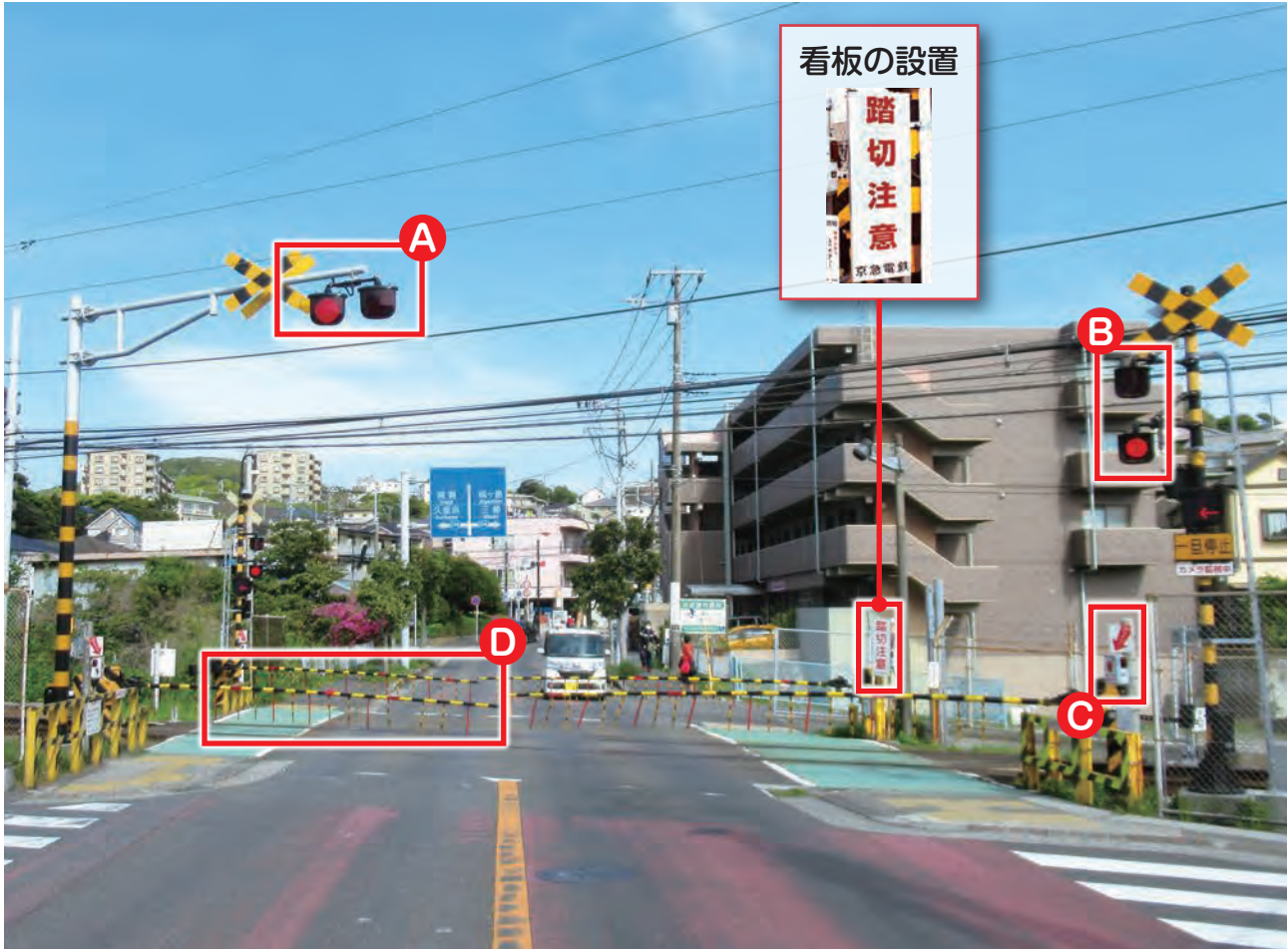
## ■ 携帯型列車無線機

運輸司令と乗務員との間で通話ができる列車無線装置については、通話音質の良い空間波列車無線装置（SR）を使用しており、車両に搭載した無線機のほか、乗務員は携帯型列車無線機を携行しております。





## ◆踏切道の安全対策



### ① オーバーハング型警報機

踏切道を通行する自動車や歩行者が遠くからでも踏切の存在が分かるように、高い位置に警報灯を設置しております。



### ② 全方向型踏切警報灯

どの角度からでも点滅が確認できる全方向型踏切警報灯を設置しております。



### ③ 非常ボタン

踏切道の非常ボタンを押すことで、踏切道内に異常があることを列車の運転士に知らせることができるボタンであり、すべての踏切道に設置しております。また、非常ボタンの取付位置を分かり易くするため、表示板も設置しております。



### ④ 垂れベルト

踏切警報機動作後の遮断かん降下に合わせてベルトが垂れ下がり、通行者に対して遮断開始の注意喚起および遮断かんの視認性向上を目的に、一部踏切道に設置しております。





### ■ 警報機・遮断機

当社線にあるすべての踏切道(86か所)に設置しております。また、自動車が通行する踏切道において、遮断かんの折損を防止する装置を設置しており、自動車が立ち往生した際に、遮断かんを斜め上に押し上げて脱出することが可能になっております。



### ■ 踏切道監視カメラの設置

踏切道における事故抑止と異常時における状況確認を迅速に行うため、すべての踏切道に監視カメラを設置しております。



### ■ 発光信号機

非常ボタンの操作または障害物検知装置が障害物を検知すると赤色灯の明滅により、列車の運転士に対して異常を知らせるための信号機であり、すべての踏切道に設置しております。



### ■ 障害物検知装置

自動車が通行する踏切道(64か所)において、立ち往生を自動的に検知する装置を設置しております。なお、一部の踏切道では、検知機能を強化した三次元レーザレーダ方式等を設置し、踏切道における安全性を高めております。



### ■ 踏切脱線防止ガード

自動車が通行する踏切道(64か所)においては、列車の進行方向約24mの区間に踏切脱線防止ガードを両側のレールに設置し、万一、自動車等と衝突した際の脱線を防止しております。



### ■ 踏切道の改良

踏切道内の安全性を高めるため、地元自治体と連携し、踏切長の短縮化、歩道部の拡張、カラー舗装化などの改良を進めております。



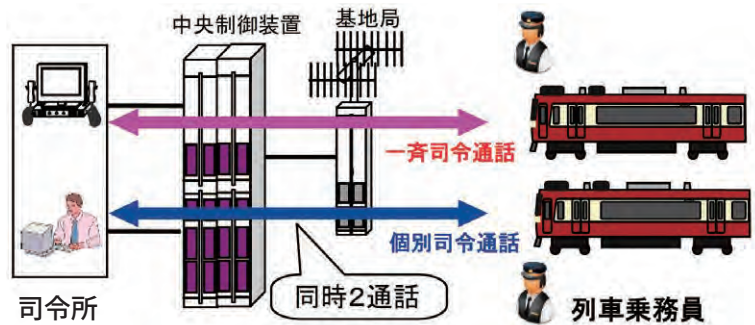


## ◆ 施設の安全対策

### ① 列車無線デジタルSRの整備

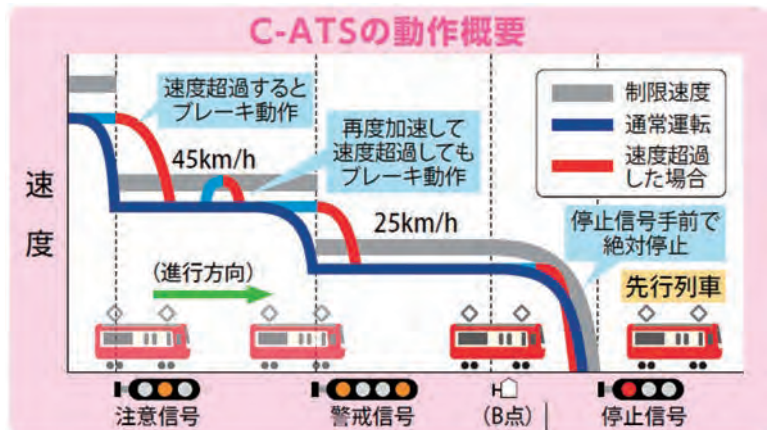
列車無線装置は、従来のIR(誘導無線)方式からSR(空間波)デジタル方式に改良を実施し、運輸司令と乗務員間の通話音質を向上させるとともに、乗務員に対して文字による情報伝達ができるシステムを装備しております。また、従来は1回線のみ通話機能を、2回線同時通話できるものとし、迅速な情報連絡が行えるようにしております。

なお、非常時に周囲の列車に対して停止手配を執る防護無線についてもデジタル化を行い、より信頼度の高いシステムとしております。



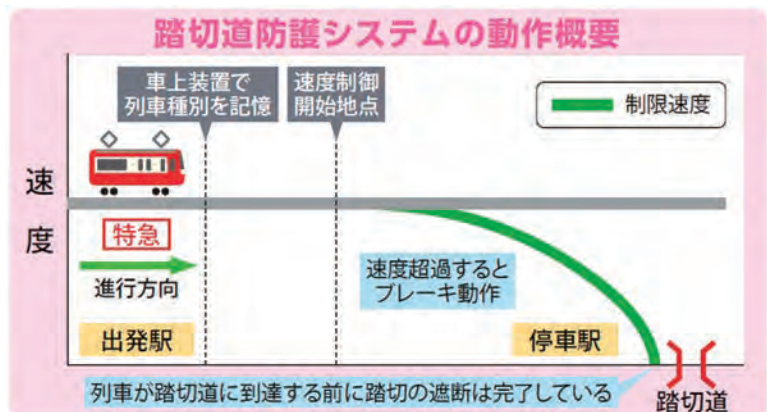
### ② C-ATSの整備

ATS(自動列車停止装置)は、運転士が誤って停止信号を現示する区間に進入しない様に、停止信号の手前に自動的に列車等を停止させるバックアップ装置です。1968年から導入した1号型ATSを更新し、2009年から運用を開始した高機能ATS(C-ATS)は、高い信頼性と安全性が実証され、新幹線でも採用されている伝送方式を採用、それぞれの信号区間の制限速度に合わせたより細かい速度照査(スピードチェック)が可能になったほか、信号区間内を連続的に制御することができます。また、急曲線区間や分岐区間(ポイント)、線路終端部などでの速度制限にも対応し、保安度がさらに向上しました。



### ③ 踏切道防護システムの整備

C-ATSの機能向上による「踏切道防護システム」を当社全線に整備しております。このシステムは、駅に停車すべき列車が誤って駅を通過した場合に、踏切道手前までに列車を停止させるか、踏切道に到達する前に踏切遮断機の遮断が完了するように列車を制御し、踏切道における更なる安全性を向上させるものです。



### ④ 制動操作支援システムの整備

発光信号現示時における乗務員の制動操作を支援するため、C-ATSの活用により45 km/h以下に減速するシステムを、交通量が多く渋滞や歩行者の滞留が多い踏切道等に導入しております。



### ⑤ 運行管理支援システムの設置

当社線の駅における信号取扱業務を、自動進路制御機能などで支援する運行管理支援システムを設置し、更なる運転保安度の向上と安全・安定輸送の維持を図っております。



▲運行管理支援システム(運行支援卓)

### ⑥ 軌道検測車・レール探傷車などの保守用車の配備

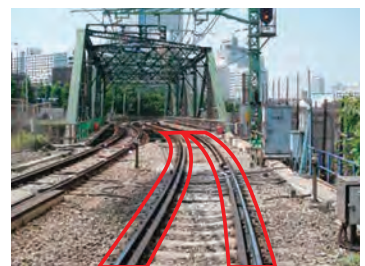
軌道の状態やレールの傷を検査するため、軌道検測車、レール探傷車を配備し、定期的に検査を実施しております。また、軌道の保守作業を行うため、マルチプルタイタンパー、バラストフィニッシャー、レール削正車などの保守用車も配備しております。



▲レール削正車

### ⑦ 脱線防止レール・脱線防止ガード

曲線などにおける脱線を防止するため、当社基準に則り、半径300m以下の曲線などにおいて、脱線防止レールまたは脱線防止ガードを設置しております。



▲脱線防止ガード

### ⑧ 線路の改良・交換

軌道の強化と乗り心地の向上のためレールの重量化(長さ1m当りのレール重量を50kgから60kgに交換)を行い、線路の改良を推進しております。2024年度からは大森海岸～平和島駅間上り線のレール交換を行い、今後も推進していきます。

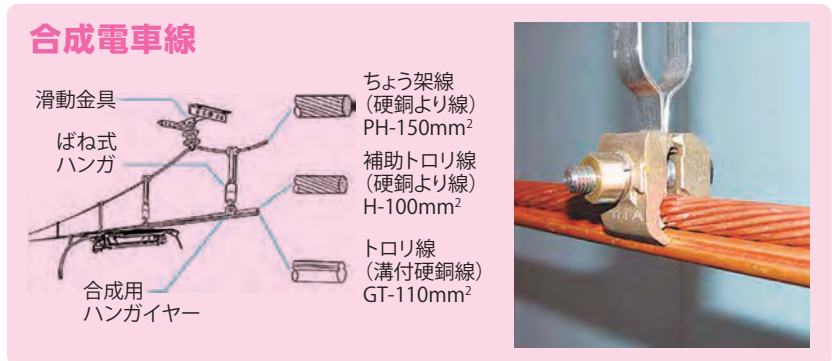
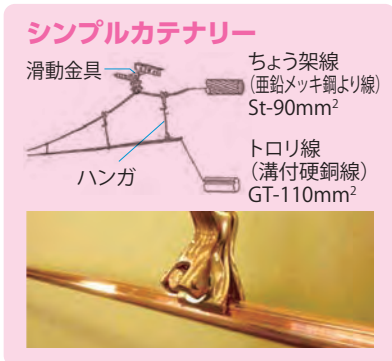
また、軌道の安全性能を維持するため、定期的に各種検査を実施するほか、全線にわたりレール、まくら木、分岐器交換、および機械による道床(碎石)交換等を計画的に実施しております。



▲PCまくら木交換

### ⑨ 合成電車線の採用

電車へ電気を送る電車線は、一般的にはシンプルカテナリー方式を採用していますが、電車線断線事故を防止するため、当社では補助トロリ線をトロリ線の上に添えて電氣的、機械的に2本の電線を一体化させた、当社独自の合成電車線を採用しております。合成電車線は、安全安定輸送の確保に不可欠な設備であることから、計画的に更新を進め、安全性の向上に努めてまいります。





### ⑩ 防雷設備の設置

落雷による人的被害や設備の損傷を防ぐため、京急蒲田駅、神奈川新町駅および金沢文庫駅に設置しております。また、高架橋上の高い位置にある電車線設備を落雷の直撃から守るため梅屋敷～雑色駅間、京急蒲田～糀谷駅間に架空地線を設置しております。



### ⑪ 監視カメラ(ITV)の更新

駅において、車掌や駅係員がドア操作時に側面を確認する監視カメラ(ITV)用モニタを59駅461台設置しております。なお、順次カメラおよびモニタの更新を行い、視認性を向上しております。



## ◆ 保守作業の安全対策

### ① 夜間作業確認システムの整備

夜間作業時の線路閉鎖、給停電作業における作業開始前後の確認手続きについて、保安度の向上を図るため、運輸司令システムおよび電力管理システムと連携した夜間作業確認システムを整備しております。

### ② 列車接近警報装置の設置

触車災害を防止することを目的に、線路内で保守作業を行う作業員に対して、列車の接近を表示灯の点滅で知らせる装置の設置を進めております。



### ③ 保守用車のハンドスコッチ確認装置の整備

留置した保守用車の逸走を防止する車輪止め(ハンドスコッチ)のかけ忘れおよび外し忘れを防止するため車内に確認装置を整備しております。



▲ハンドスコッチ



▲ハンドスコッチ格納表示灯



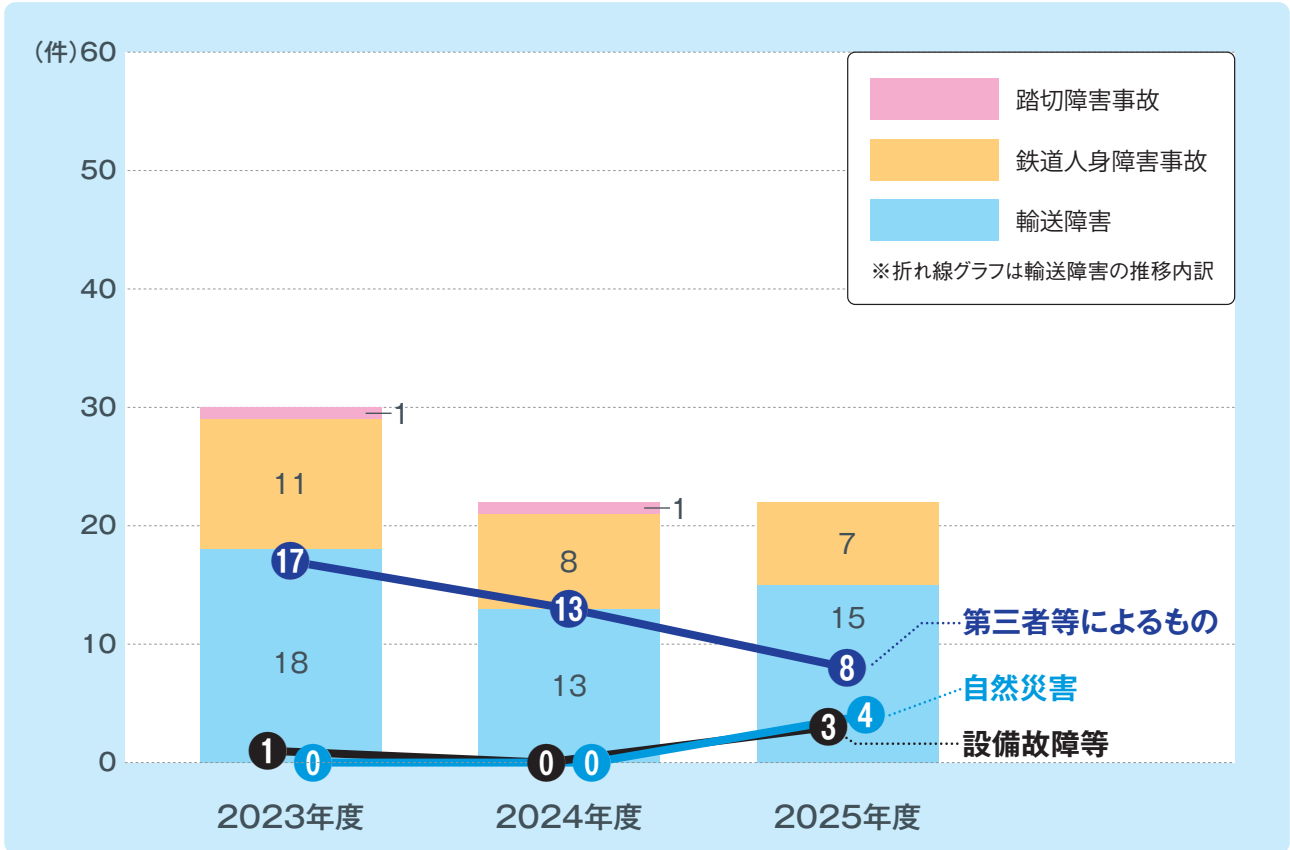
### ③ 鉄道運転事故等の発生状況と再発防止策

2025年度に発生した鉄道運転事故等は、次のとおりです。

ご利用のお客さまおよび沿線の皆さまには大変ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

さらなる安全対策を推進することにより、鉄道運転事故等の防止に取り組んでまいります。

#### ◆ 鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生件数



※このページの鉄道運転事故は、鉄道事故等報告規則第3条第1項に定める「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「道路障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。また、警察から自殺と判断されない事故は、鉄道運転事故として計上されます。

※このページの輸送障害は、鉄道運転事故等報告規則第3条第3項および第5条第4項に定める鉄道運転事故以外のもので、運休または30分以上の遅延を生じたものをいいます。

※このページのインシデントは、鉄道事故等報告規則第4条第1項に定める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・輸送障害

2025年度の鉄道運転事故は、ホーム上や線路内、または踏切道内にて旅客や公衆が誤って接触したこと等による、鉄道人身障害事故7件(2024年度は8件)と踏切障害事故が0件(2024年度は1件)発生しました。

また、輸送障害については、15件(2024年度は13件)発生しました。

#### インシデント

2025年度のインシデントは、0件でした。



## 4 お客さまからのご意見

当社は、お客さまからのご意見、ご要望を一元管理するため、京急ご案内センターを開設しております。ご案内センターに寄せられたご意見、ご要望をもとに、施設の改良など、安全対策を数多く実施しております。

### ◆お客さまからのご意見による改善例

#### ご意見

京急東神奈川駅校内の下りホームに関して動線が非常に悪く、下りホーム乗降客が階段や通路で鉢合わせたり、ぶつかったりしてトラブルになる。階段の昇り降りを仕切るため、手すりを設置したり通路にペイントをするなどしてほしい。

#### 改善例

階段の昇り降りを仕切るための案内サインを3箇所増設しました。

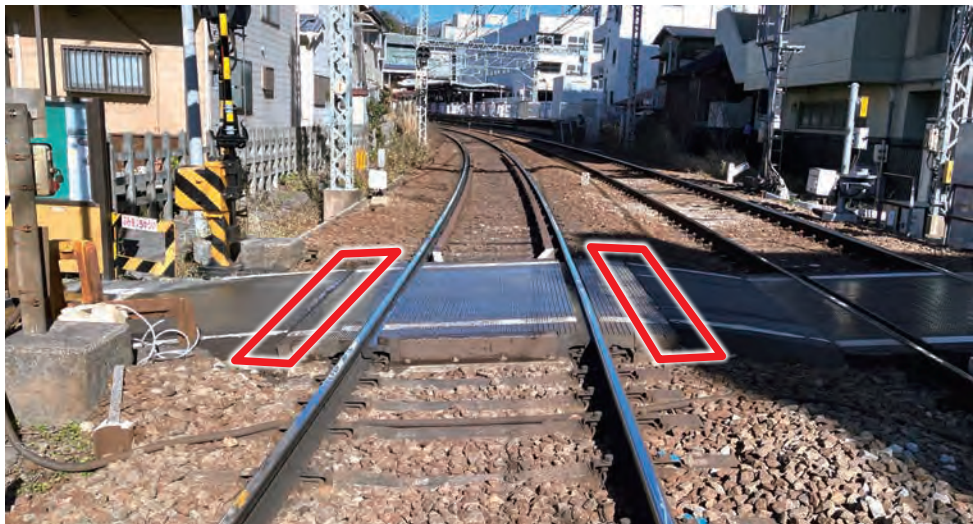


#### ご意見

追浜第1踏切道の踏切道と道路部の段差につまずいて転びそうになった。

#### 改善例

踏切板を剥がし、軌道整備（線路のつき固め）を行い段差を解消しました。





# 5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い

鉄道の安全の確保は、当社の取り組みだけでは充分とはいえません。日ごろから、お客さまや沿線の皆さまをはじめ、警察や消防、自治体との連携や協力が欠かせません。

お客さま・沿線の皆さまにおかれましては、安全の確保に向けたご協力をお願いいたします。

## ◆安全啓発活動

### 全国交通安全運動で小学生に啓発活動

毎年、全国で実施される交通安全運動に当社も参加し、沿線の皆さまに事故防止の啓発を行っております。また、1978年から毎年、春の全国交通安全運動の一環として、沿線の小学校約120校を対象に、事故防止啓発のグッズを配布しております。



### マナー啓発ポスターの掲出

駅および車内におけるマナー対策として、親しみやすいキャラクターをデザインした「マナー侍」シリーズのポスターを掲出しております。定期的に内容(テーマ)を変更しており2025年度は「ドア付近の滞留」に関するポスターを全駅、全車両に掲出し、お客さまへマナー啓発を行っております。



### 踏切道の安全確保に向けた啓発活動

踏切道における安全確保のため、車内、全駅にポスターを掲出しております。

また、2025年度も、警察ご協力のもと、駅係員、乗務区係員ほか当社関係者が発光信号機動作の特に多い踏切道や駅構内等で「安全に横断!踏切キャンペーン」を実施しました。

※踏切道でのお願いについては、P42をご参照ください。



▲キャンペーンの様子



▲キャンペーンの様子

### 国、自治体や他鉄道事業者との共同キャンペーン

- 「かけこみ乗車防止キャンペーン」 4月1日～4月30日
- 「声かけ・サポート運動強化キャンペーン」 9月1日～10月31日
- 「エスカレーター歩かず立ち止まろうキャンペーン」 7月22日～8月31日
- 「ベビーカー利用に関するキャンペーン」 11月1日～11月30日
- 「やめましょう、歩きスマホキャンペーン」 11月1日～11月30日
- 「プラットフォーム事故0(ゼロ)運動」 12月1日～2026年1月10日



5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い



## ホームページでの啓発活動

### ① 「安全への取り組み」ページ

当社ホームページ内に「安全への取り組み」ページを2023年3月に新設し、各種訓練、キャンペーン、運動やお客さまへのお願いなどについて掲載しております。

※「安全への取り組み」<https://www.keikyū.co.jp/ride/safety/>




### ② 京急電鉄公式チャンネル【Keikyū Movie】

YouTubeの京急電鉄公式チャンネルに「安全を、一緒に。」をテーマに当社乗務員が自ら企画、出演、制作した動画を配信しております。

#### ・非常通話装置の使い方

<https://www.youtube.com/watch?v=YFnz0eJ8NDw>

非常通話装置は全車両に設置しております。

※P30  をご参照ください。



#### ・非常停止ボタンの使い方

<https://www.youtube.com/watch?v=QAU0UfQ1ukQ>

非常停止ボタンは全駅に設置しております。

※P26  をご参照ください。



## ご利用のお客さまへお願い

### 駅・ホーム・車内等でのお願い

#### ● 声かけ・サポートにご理解・ご協力をお願いします

当社では、お客さまに安心してご利用いただけるよう、お困りのお客さまに対して積極的にお声かけを行うとともに、周囲のお客さまからも、お困りの方に対して、お声かけのご協力をお願いしています。

#### ● 不審物発見時は乗務員・駅係員・警察官・警備員へお知らせください

駅構内や車内で不審な物を発見したときは、手を触れずに乗務員・駅係員、巡回中の警察官・警備員にお知らせください。





● 列車に乗り降りする際は、列車とホームの「スキマ」にご注意ください

列車とホームには「スキマ」があります。特に、曲線ホームではその「スキマ」が大きくなりますので、列車に乗り降りする際には足元にご注意ください。

※こども隙間転落防止プロジェクト「スキマモリPJ」 <https://www.omcd.ac.jp/sukimamori/>

スキマモリだよ！  
よろしくね



● 携帯電話・スマートフォンを操作しながら駅構内を歩くのは危険です

駅構内等における携帯電話・スマートフォンのながら歩きによるお客さま同士の衝突や線路への転落等の事故を防止するため、操作しながらの歩行はおやめください。

● 黄色い点状ブロックの内側をお歩きください

電車をお待ちの際、また、電車からお降りの際は黄色い点状ブロックの内側をお歩きください。



● ホームから人が転落した等の異常を見かけたら、非常停止ボタンを押してください

非常停止ボタンは全駅に設置しております。

※P26 Bをご参照ください。



● 車いす・ベビーカーご使用で、ホームで電車をお待ちの際は、必ずストッパーをおかけください



● 発車間際の駆け込み乗車はご遠慮ください

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険です。ドアが閉まりかけたときは、無理をせず、次の電車をお待ちください。

● エスカレーターでは歩行せず手すりにおつかまりください

お客さまに安全にご利用いただくため、エスカレーターご利用の際は歩行せず、手すりにつかまりご利用ください。エスカレーターを駆け上がると、他のお客さまとの接触や思わぬ非常停止につながり大変危険です。



● 体調が悪い時は無理をなさらず、次の駅で降りて、駅係員にお申し出ください



### ● 線路内への落とし物にご注意ください

落とし物をしてもすぐには拾得できません。  
もし線路内に落とし物をされた場合は、駅係員  
または警備員にお知らせください。  
線路内には絶対に降りないでください。



### ● 車内での荷物の置き方・持ち方のお願い

荷物は背負わず手に持つか網棚に載せてください。  
また、荷物を網棚に載せる際は奥まで載せてください。

### ● 分散乗車にご協力ください

ドア付近に立ち止まりますと、後からご利用のお客さまがご乗車できませんので、ご乗車しましたら車内  
中ほどまでお進みください。  
また、ご乗車の際、左右を見て空いているドアからご乗車ください。

### ● 列車内への「危険品」の持ち込み規制が強化されています

硫酸・塩酸などの危険品については、密閉した容器に収納している場合であっても、バッテリー液や  
トイレ用強力洗剤等の小売店等で通常購入できる日用品を除き、列車内への持ち込みは一切禁止となつて  
おります。なお、可燃性液体そのものも列車内への持ち込みは一切禁止です。詳しくは当社ホームページ  
の「旅客営業規則」をご参照ください。

## ご利用のお客さまへお願い

### 踏切道でのお願い

踏切警報機が鳴り始めてから無理に進入すると障害物と判断し、発光信号機が  
動作します。運転士は発光信号機が動作すると、直ちに非常ブレーキを使用し発光  
信号機の手前に停止するよう運転操作をおこないます。

踏切遮断機が動作してからの横断は、横断する方自身が危険にさらされる状況  
をまねくとともに、急ブレーキにより列車内のお客さまが転倒する恐れや乗り心地  
の悪化につながります。また、安全確認ができるまで列車が低速で走行することに  
より、踏切道の遮断時間が長くなり、列車の遅延にもつながります。



### ● 踏切警報機が鳴り始めたら踏切道には入らないでください

### ● 万一、踏切道内に取り残された人・自転車・車等を見かけ たときは、非常ボタンを押してください

非常ボタンは全踏切道に設置しております。  
※P32📄をご参照ください。





## ご利用のお客さまへお願い

### ご利用の列車内で事故・災害発生時のお願い

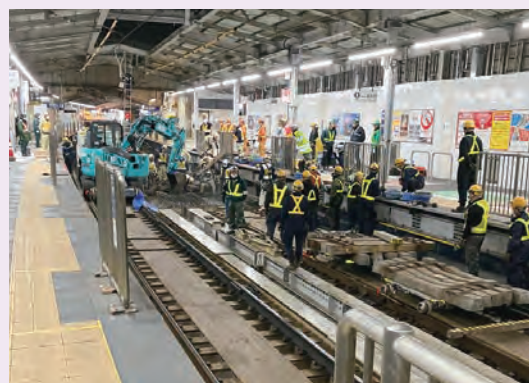
- 異常を発見したら非常通話装置で乗務員へ状況を伝えてください
- 非常通話装置は全車両に設置しております  
※P30📍をご参照ください。
- 車外へ避難する場合は係員の指示に従ってください
- お身体が不自由なお客さまがいらした場合は、お客さまにお手伝いをお願いする場合があります
- 線路外への避難は係員の指示により、お客さまに誘導のお手伝いをお願いする場合があります



5 お客さま・沿線の皆さま・関係者との連携やお願い

### 日常の安全確保のための作業にご理解・ご協力をお願いします

鉄道の安全を支えていくには、日常のメンテナンスが欠かせません。  
沿線にお住まいの皆さまには、ご迷惑をおかけすることもございますが、鉄道の安全の確保に不可欠な作業を行っておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。



# KEIKYU

京急電鉄

各種お問い合わせ、ご意見・ご要望  
などのご連絡はこちらです



京急ご案内センター

**03-5789-8686** または **045-225-9696**

受付時間／9:00～17:00 年末年始は休業

※おかけ間違いのないようご注意ください。  
※営業時間は変更となる場合がございます。

発行：京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部安全推進部

〒220-8625 神奈川県横浜市西区高島1丁目2番8号 <https://www.keikyu.co.jp>

※本報告書は、鉄道事業法第19条の4に定める鉄道事業者による安全報告書です。  
※当社における鉄道輸送の安全確保のための取り組みや安全にかかわる情報をまとめたものです。  
※本報告書の内容は、2025年度の状況を記載しております。

2026年6月発行