

京都市高速鉄道

安全報告書 2025

Kyoto City Subway Annual Safety Report



京都市交通局

ごあいさつ	2
1 輸送の安全に関する基本的な方針	3
2 輸送の安全に関する体制	
2－1 安全管理に係る組織体制	4
2－2 各管理者等の役割	5
2－3 安全管理の方法	6
3 輸送の安全に関する目標及び達成状況	7
4 輸送の状況について	
鉄道運転事故等の発生状況	8
5 安全重点施策	10
令和6年度の実施及び達成状況	11
6 安全重点施策の実施内容	13
7 安全関連投資・修繕費の状況	33
8 安全・安心のための設備及び啓発の実施	
8－1 駅構内の実施	34
8－2 車内の実施	38
8－3 防災に関する実施	40
8－4 だれもが安心して乗れる電車へ	41

・本報告書は鉄道事業法第19条の4及び鉄道事業法施行規則第36条の9の規定に基づき作成し、公表するものです。
 ・本報告書の内容は特に記載のない限り令和7年3月末日現在のものです。

いつも、京都市営地下鉄を御利用いただき、誠にありがとうございます。

今般、運輸安全マネジメント制度に基づく、地下鉄の安全運行に関する、令和6年度の取組結果を取りまとめましたので公表いたします。

本市地下鉄では、全てのお客様に「安全・安心・快適」に御利用いただくことを最優先に、日々、安全運行に努めております。

令和6年度も、「当局に起因する運転事故及び輸送障害をゼロにする」という目標を掲げ、5つの安全重点施策から28項目の実施計画を策定し、輸送の安全の確保に取り組みました。

その結果、令和6年度は、運転事故や輸送障害を発生することなく安全運行することができました。引き続き、一層の安全性向上の取組を実行してまいります。

また、お客様数は、通勤定期券による御利用の回復や観光客の増加等によりコロナ禍前の水準を上回り、過去最高となりました。令和7年2月には、昼間時間帯の復便に加え、特に混雑が激しい烏丸線の平日8時台の朝ラッシュ時間帯において、平成9年のダイヤ改正（国際会館延伸時）以来、約27年ぶりに1往復増便を実施し、混雑対策に取り組みました。

引き続き、お客様に安心して御利用いただけるよう、烏丸線可動式ホーム柵の全駅設置など安全確保を最優先に、痴漢・盗撮や車内傷害事案などの犯罪対策、更新時期を迎えた車両や設備の更新、災害等に備えた設備の強化を計画的に進め、「安全・安心・快適」、そして持続可能な地下鉄となるよう、全職員一丸となって努めてまいります。

京都市公営企業管理者
交通局長 北村 信幸



交通局では、鉄道事業法に係る運輸安全マネジメント制度に基づき、安全管理規程を定め、その中で安全第一の意識をもって事業を行う体制や、輸送の安全に関する基本的な方針を「行動規範」として掲げ、全職員が「行動規範」に基づき、輸送の安全の確保に取り組んでいます。

職員の安全に係る行動規範

- 一、一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 一、輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- 一、常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 一、職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをする。
- 一、事故・災害等が発生したときは、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。
- 一、情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- 一、常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

令和四年四月

京都市公営企業管理者交通局長

北村 信幸

2 輸送の安全に関する体制

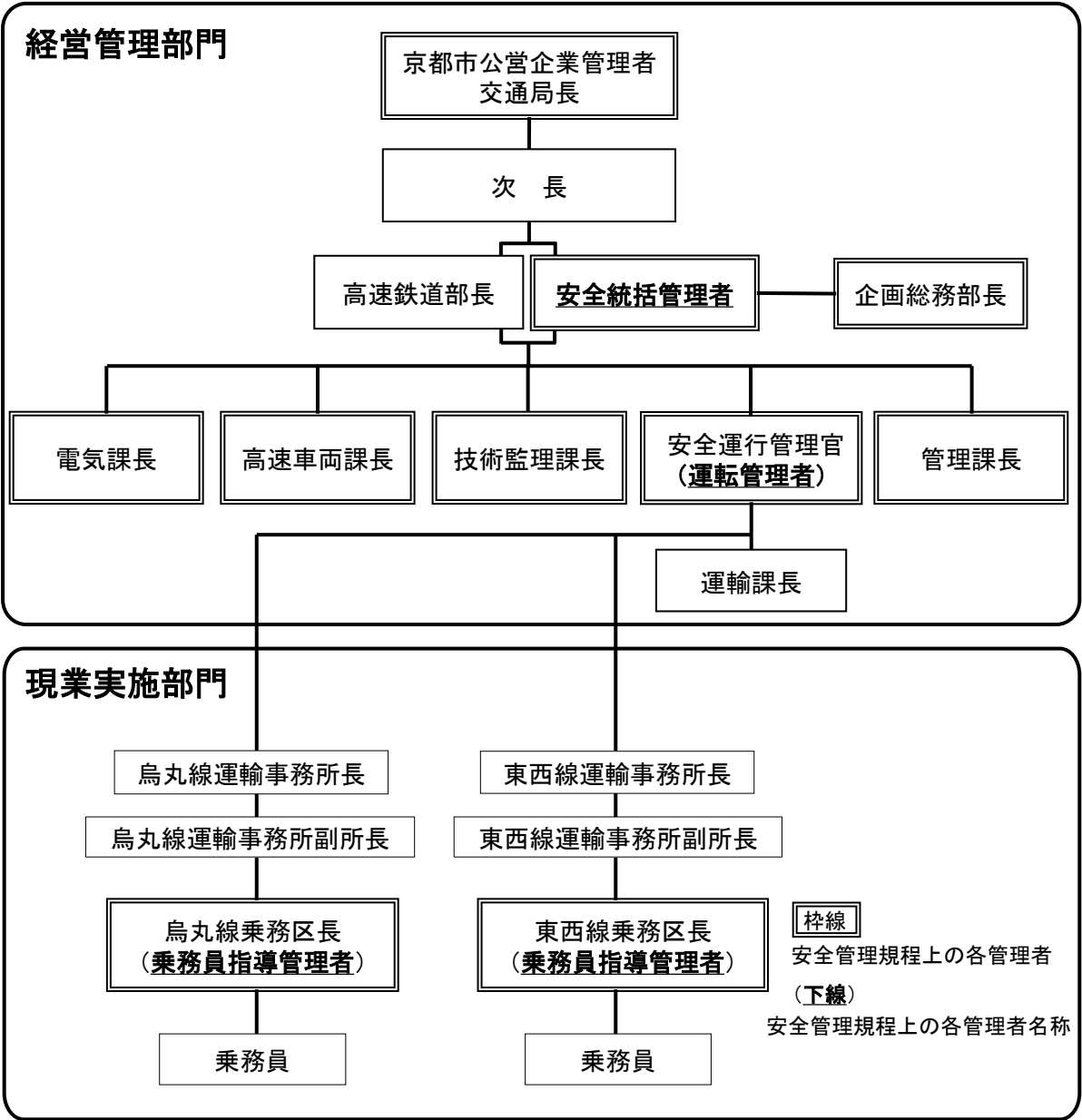
2-1 安全管理に係る組織体制

「安全管理規程」に基づき、

- ・「安全統括管理者」
- ・「運転管理者」
- ・「乗務員指導管理者」

を選任するとともに、京都市公営企業管理者交通局長を「最高責任者」とする安全管理の体制を確立しています。

※ 職名は令和7年4月1日現在



2 輸送の安全に関する体制

2 - 2 各管理者等の役割

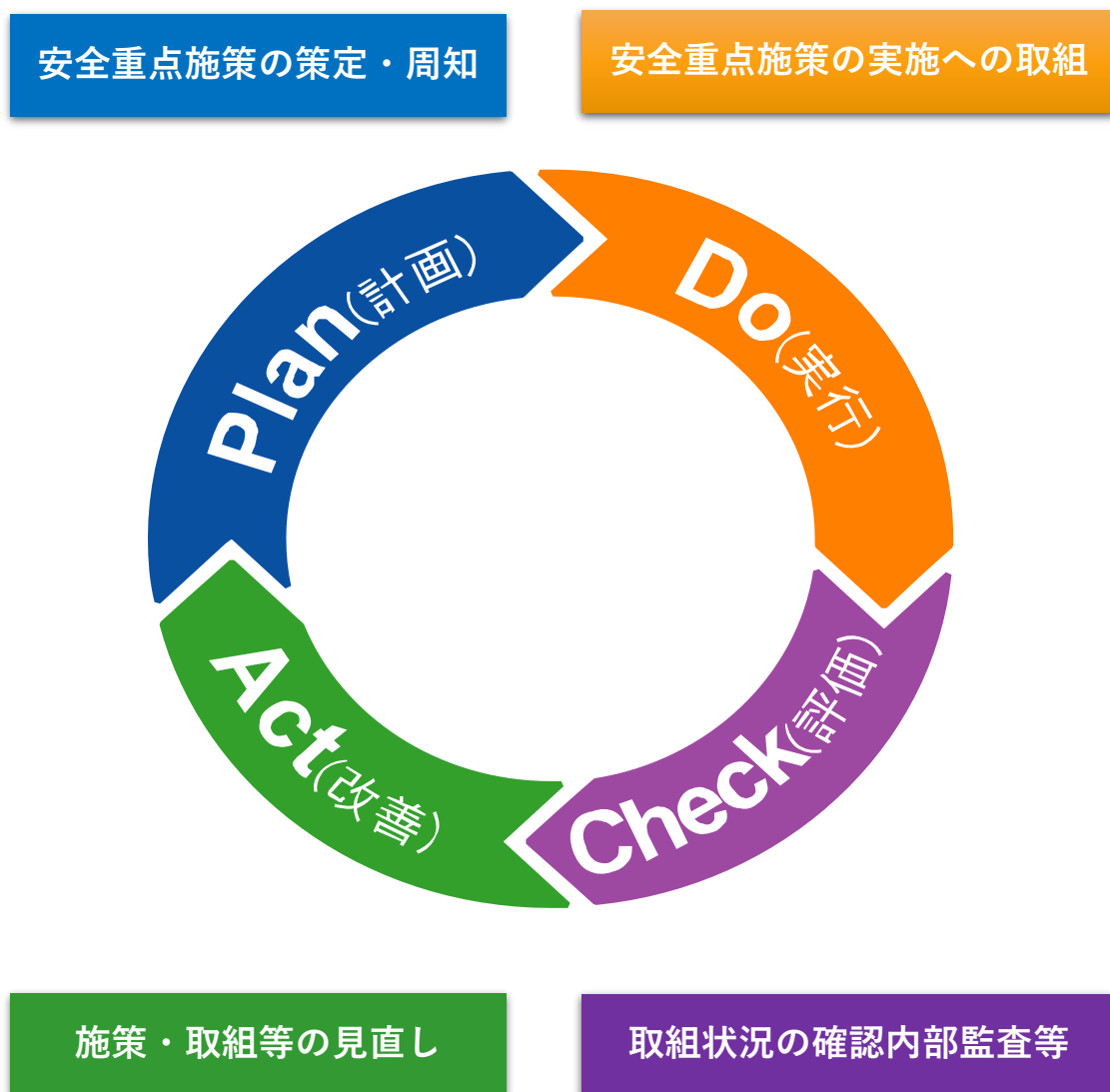
交通局長をはじめ、安全管理規程上の各管理者には、輸送の安全の確保に関する役割を定めています。

役職	役割
京都市公営企業管理者 交通局長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
企画総務部長	財務及び設備投資並びに要員に関する事項を統括する。
管理課長	事故防止（内部監査）に関する事項を統括する。
安全運行管理官 （運転管理者）	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。
乗務区長 （乗務員指導管理者）	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。
技術監理課長	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
高速車両課長	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
電気課長	安全統括管理者の指揮の下、電気設備に関する事項を統括する。

2 輸送の安全に関する体制

2-3 安全管理の方法

輸送の安全の確保に当たっては、PDCAサイクル※を導入し、継続的な安全の確保・向上に努めています。



💡 ※「PDCAサイクル」とは…事業の管理業務を円滑に行うための手法の1つ

(1) 令和6年度の結果

《目 標》

有責による運転事故及び輸送障害をゼロにする。

《達成状況》

**有責による運転事故及び輸送障害は、発生
しませんでした。**

(2) 令和7年度の目標

《目 標》

有責による運転事故及び輸送障害をゼロにする。

令和7年度も、より安全・安心に地下鉄を御利用いただけるよう職員一丸となって目標達成に向けて取り組みます。

4 輸送の状況について

鉄道運転事故等の発生状況

国土交通省令「鉄道事故等報告規則」に基づき、

鉄道運転事故

輸 送 障 害

インシデント

電 気 事 故

が発生した場合は、近畿運輸局に報告を行います。

(1) 令和6年度の鉄道運転事故等の発生状況

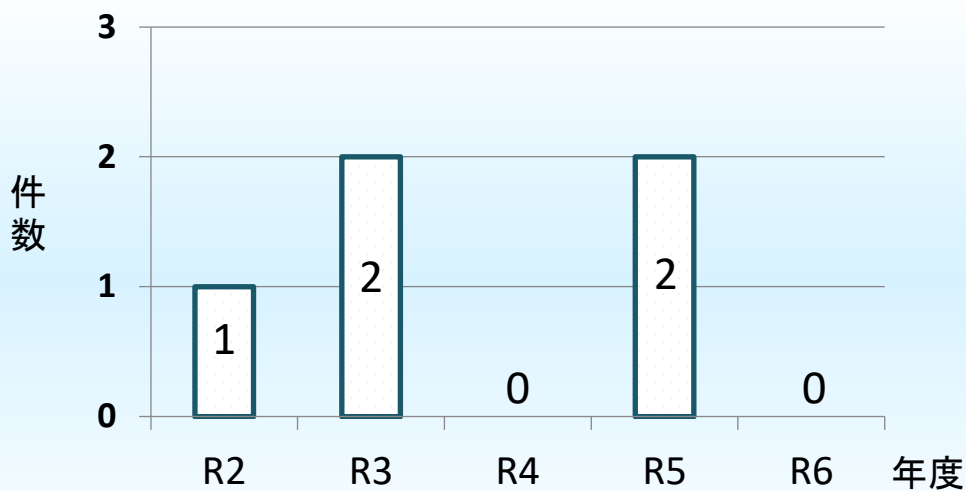
鉄道運転事故	列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害、道路障害、鉄道人身障害（列車・車両の運転により生じたもの）、鉄道物損の各事故	0 件
輸 送 障 害	鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの （30分以上の遅延を生じたもの）	0 件
インシデント	鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態	0 件
電 気 事 故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故の各事故	0 件

※令和6年度は、鉄道運転事故、輸送障害、インシデント、電気事故の発生はありませんでした。

4 輸送の状況について

(2) 過去5年間の鉄道運転事故等の推移

輸送障害の発生件数



※鉄道運転事故、インシデント、電気事故の発生はありません。

令和2年度（計1件）

烏丸線北大路駅における信号装置の故障によるダイヤ乱れ
(輸送障害)

令和3年度（計2件）

- ① 東西線御陵駅における連動装置の故障によるダイヤ乱れ
(輸送障害)
- ② 大雨による安祥寺川溢水に伴うダイヤ乱れ
(輸送障害)

令和5年度（計2件）

- ① 烏丸線松ヶ崎駅においてお客様が軌道階に降り、入駅中の列車と接触 (輸送障害 (無責))
- ② 東西線東山駅構内でのシンナー臭発生により、同駅の営業を一時中止 (輸送障害)

鉄道事業者としての最大の責務である“お客様に安全・安心・快適に御利用していただく”ため、次の5項目を「安全重点施策」として掲げました。

さらに、「安全重点施策」を細分化し、具体的な取組計画として、28項目の「実施計画」を策定し、各取組を着実に実行することにより輸送の安全の確保に取り組みました。

- 1 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚**
- 2 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等**
- 3 乗務時における安全対策の向上**
- 4 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施**
- 5 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新**

令和 6 年度の取組及び達成状況

★印は重点強化項目

安全重点施策	実 施 計 画	達成度	
1 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚	① 安全管理規程の周知・徹底及び安全意識の高揚を図る研修の実施	○	
	② 全職員への安全に関するアンケートの実施及び結果の活用	○	
	③ 様々な災害等に対する対応力向上のための訓練の実施	○	
2 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等	④ 車内傷害事案の発生を受けたテロ対策の強化	○	★
	⑤ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（運行管理部門）	○	
	⑥ 保守職員の技術継承による若手職員の育成	○	★
	⑦ 大型保守用機械の復旧訓練	○	
	⑧ 車両復旧訓練	○	
	⑨ 基本動作の徹底と確認	○	★
	⑩ 高齢の方や障害のある方への接遇・介助力の向上	○	★
	⑪ ヒヤリ・ハット情報の収集、分析及び活用	○	★
	⑫ 安全に関する会議の開催	○	
	⑬ 自然災害の発生に備えた対応	○	★

★印は重点強化項目

安全重点施策	実 施 計 画	達成度	
3 乗務時における安全対策の向上	⑭ 乗車時における扉挟み件数ゼロを目指した取組	○	
4 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施	⑮ 定期内部監査	○	
	⑯ 緊急内部監査	※	
5 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新	⑰ 烏丸線におけるホームの安全対策	○	★
	⑱ 駅舎における安全対策	○	
	⑲ 烏丸線新型車両の導入	○	★
	⑳ 水害に備えた設備の設置	○	★
	㉑ 軌道（レール）の更新	○	
	㉒ 車両の車輪の更新	○	
	㉓ 信号保安設備の更新	○	
	㉔ 電力設備の更新	○	
	㉕ 電車線の更新	○	
	㉖ 鉄道施設、車両等の点検・整備の徹底	○	★
	㉗ 施設等のメンテナンス事業者との連携	○	★
	㉘ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有(車両保守部門)	○	

(達成度について)
○：実施・達成できた
△：実施・達成できたがさらなる工夫が必要
×：実施不十分または実施・達成できなかった
※：実施するような事態は発生しなかった

6 安全重点施策の取組内容

1 安全管理規程の全職員に対する周知・徹底及び安全意識の高揚

“安全が最優先”という意識を全職員で共有しています。

① 安全管理規程の周知・徹底及び安全意識の高揚を図る研修の実施

地下鉄に携わる全職員に対して、所属研修や定期教育訓練（職種毎に年に数回実施している教育訓練）等で安全管理規程や運輸安全マネジメントの取組について周知徹底を行うとともに、朝礼時や点呼時に「職員の安全に係る行動規範」（3ページ参照）の読み上げを行い、職員の安全意識の高揚を図っています。

② 全職員への安全に関するアンケートの実施及び結果の活用

令和6年9月～12月に、地下鉄に携わる職員の安全意識の浸透度、理解度を把握するために、全職員に対して「安全意識アンケート」を実施し、業務遂行上、輸送の安全を何よりも優先するという意識が高いことを確認しました。

また、アンケートの結果を集約・分析して、安全に関する取組の改善や研修の充実に活用しました。

2 輸送の安全を確保するための職員の教育・訓練等

様々な異常事案を想定した訓練を行っています。

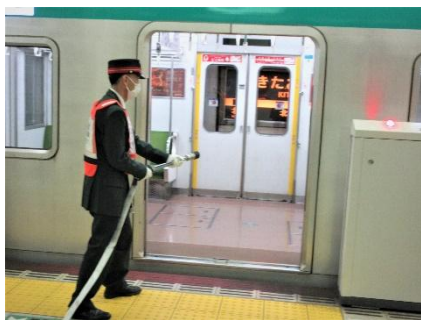
③ 様々な災害等に対する対応力向上のための訓練の実施

- 令和6年6月4日（火）に、“京都市域に激しい雨が降り、浸水が発生するおそれが高まっている”との想定で、交通局の関係部署による情報伝達及び浸水防止対応訓練（駅出入口への止水板・土のうの設置方法の確認等）を行いました。
- 令和6年12月17日（火）に、京都市、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京都駅ビル開発株式会社等とともに、京都駅周辺地域における合同帰宅困難者対策実働訓練に参加しました。
- 令和7年1月17日（金）に、“京都市域に震度6強以上の強い地震が発生した”との想定で、交通局の関係部署による初動措置及び連絡通報訓練を行いました。

③ 様々な災害等に対する対応力向上のための訓練の実施

令和6年12月13日（金）の深夜に、京都府警察北警察署、北消防署及び交通局による合同防災訓練を行いました。

訓練内容は、烏丸線北山駅～北大路駅間走行中の列車内で、“何者かが火災を発生させ、刃物を持ち車内に居座っている”との想定で、お客様の避難誘導、負傷者の救助、消火活動及び不審者確保の訓練を行いました。



防災訓練の様子

④ 車内傷害事案の発生を受けたテロ対策の強化

(★令和6年度重点強化項目★)

国土交通省からの通知を受け、オリンピック開催期間中に、「特別警戒中」のビブス、腕章を着用しての巡回等、「見せる警備」を行い、警備の強化を図りました。

現在、導入を進めている烏丸線新型車両（20系）に加えて、令和6年度からは、烏丸線既存車両（10系）及び東西線既存車両（50系）にも車内防犯カメラの設置（令和6年度末時点、烏丸線車両8編成、東西線車両1編成）を進めています。

また、令和5年に烏丸線・東西線車両の運転台に防護盾、防刃手袋の配備を完了し、乗務員に対する盾等の取扱い訓練を行いました。



車内防犯カメラ
(東西線50系車両)



運転台に配備している
防護盾と防刃手袋



見せる警備（ビブス着用）

⑤ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（運行管理部門）

地下鉄に乗り入れている鉄道事業者と交通局との間で、それぞれの車両の特性等を踏まえ、より質の高い運行管理を行えるよう、令和7年3月に、烏丸線と相互直通運転を行っている近畿日本鉄道株式会社と、東西線と直通運転を行っている京阪電気鉄道株式会社（大津線）との間で対面による意見交換会を実施し、現場の職員同士で意思疎通や情報共有を図りました。

また、令和6年12月には、京阪電気鉄道株式会社（大津線）と停電を想定した合同訓練を行い、車両の取扱方法や故障の処置手順を確認しました。

⑥ 保守職員の技術継承による若手職員の育成 (★令和6年度重点強化項目★)

ベテラン職員から若手職員への技術継承に努めています。

	令和6年度の取組内容
保線区※1	緊急時に使用する資材の使い方等の研修を4月に行いました。 地下鉄設備及び大型保守用機械取扱い等に関する研修を随時行いました。
車両工場※2	「過去に発生した烏丸線・東西線車両の重大故障」を題材とした研修を12月、1月、3月に行いました。
電気区※3	設備故障発生時の緊急対応研修を随時行いました。(烏丸線) 過去のトラブル対応を基にした研修を7月と12月に行いました。(東西線)
電力区※4	電車線の電圧を調整する変圧器タップの操作訓練を6月に行いました。



保線区での訓練



電気区での訓練



車両工場での研修

- 💡
- ※1 「保線区」とは… 地下鉄の土木・軌道設備の保守管理を行う部署
 - ※2 「車両工場」とは… 地下鉄車両の検査、修繕、管理等を行う部署
 - ※3 「電気区」とは… 地下鉄の信号・通信・電路設備の保守管理を行う部署
 - ※4 「電力区」とは… 地下鉄の電力設備の保守管理を行う部署

⑦ 大型保守用機械の復旧訓練

(1) 烏丸線の相互救援訓練

令和6年7月17日（水）と12月18日（水）に、竹田保線区と姉小路電気区が合同で、大型保守用機械※¹の故障を想定した相互救援訓練※²を行いました。



相互救護訓練（烏丸線）

(2) 東西線の相互救援訓練

令和6年7月16日（火）と12月26日（木）に、醍醐保線区と醍醐電気区が合同で、大型保守用機械の故障を想定した相互救援訓練を行いました。



相互救護訓練（東西線）



※1 「大型保守用機械」とは…

地下鉄の軌道設備や電気設備を保守するために用いる自走式機械（作業車）

※2 「相互救援訓練」とは…

一方の大型保守用機械が故障して自走不能となった場合、翌朝の列車運行に支障することがないように、他方の大型保守用機械で救援し、基地まで牽引・格納する訓練

⑧ 車両復旧訓練

(1) 烏丸線の車両復旧訓練

令和6年5月8日（水）及び11月6日（水）に、竹田検車区※が竹田車両基地において、地下鉄車両を使用し、脱線を想定した車両復旧訓練を行いました。



烏丸線での車両復旧訓練

(2) 東西線の車両復旧訓練

令和6年7月19日（金）及び11月29日（金）に、醍醐検車区が醍醐車庫において、地下鉄車両を使用し、脱線を想定した車両復旧訓練を行いました。



東西線での車両復旧訓練

💡 ※「検車区」とは…

地下鉄車両の保守管理を行う部署

竹田検車区は烏丸線車両、醍醐検車区は東西線車両を担当します。

⑨ 基本動作の徹底と確認

(★令和6年度重点強化項目★)

管理職員や研修所の教師による延べ2,533回の列車添乗により、乗務員が確認指差喚呼※などの基本動作を確実に実施しているかの確認を行いました。

また、定期教育訓練（職種毎に年に数回実施している教育訓練）において、過去に発生した危険な事案を題材として、乗務員が自ら考え、気づく機会を設けることを目的に、全乗務員が参加するグループディスカッション形式の訓練を、烏丸線は12月、東西線は1月に行いました。



確認指差喚呼の様子



グループディスカッションの様子

※「確認指差喚呼」とは…

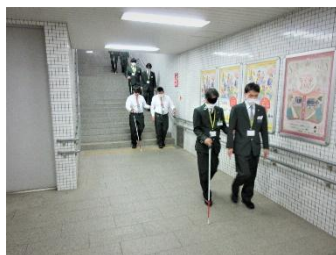
信号、標識、計器、作業対象を確認するために、指を差す動作をして、その名称と状態を声に出して確認することを言います。これにより、何もしない場合と比べて、作業の誤りの発生を減少させる効果があるとされています。

⑩ 高齢の方や障害のある方への接遇・介助力の向上

(★令和6年度重点強化項目★)

高齢の方や障害のある方に、安心して地下鉄を御利用していただけるよう、「交通サポートマネージャー」の資格を有する地下鉄職員を養成するため、財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が実施する研修を受講しました。令和6年度は、12月に13名の職員が受講し、資格を取得しました。これにより、資格を取得した職員は合計230名となりました。

地下鉄では、駅係員から目の不自由なお客様へ、駅構内の誘導や乗降補助の希望について積極的にお聞きする、“お声かけ”の強化を行っております。



交通サポートマネージャー研修

研修していただいた講師の方々から、受講した職員の接遇・介助力が格段に良くなったとの御意見を頂いております。これからも接遇向上に努めてまいります。

⑪ ヒヤリ・ハット情報の収集、分析及び活用

(★令和6年度重点強化項目★)

ヒヤリ・ハット情報※の収集に努め、収集した情報を各所属における研修や課内会議の議題として共有を図るとともに、主な事案の発生原因を分析し、安全性の向上に活用しました。また、ヒヤリ・ハット情報を取りまとめた「ヒヤリ・ハット事例集」を作成して、職員に周知しました。

💡※「ヒヤリ・ハット情報」とは…

事故に至らないものの、事故を引き起こすかもしれないと思って **ヒヤリ**とした、**ハッ**とした事例のことを言います。

⑫ 安全に関する会議の開催

(1) 『安全対策委員会』（毎月開催）

安全統括管理者をトップとし、高速鉄道部長、安全運行管理官及び所属長で構成された委員会を毎月開催し、安全に関わる情報共有を行うとともに、当局で発生した輸送障害等の対策内容や進捗状況について討議しました。

(2) 『業務推進ワーキング』（延べ4回開催）

乗務員や駅係員及び保守係員の現場職員が、日常業務を遂行する上で気になっていることや、安全性を向上させるために考えていることなどを述べ、それに対して安全統括管理者や部長級職員が実施に当たっての課題や効果について意見を述べるなど、経営管理部門の職員と現場職員との意見交換を実施し、安全意識の共有と向上に努めました。

⑬ 自然災害の発生に備えた対応

(★令和6年度重点強化項目★)

様々な自然災害を想定した対策や訓練を行うとともに、自然災害の発生が見込まれる場合には、お客様と職員の安全確保を最優先に取り組んでいます。

- 過去に発生した水害による東西線の運休事案を踏まえ、水害発生のおそれがある場合には、高速鉄道部内や地下鉄に乗り入れている近畿日本鉄道株式会社及び京阪電気鉄道株式会社との連絡を密にするとともに、重点警戒箇所と位置付けている、竹田駅・六地蔵駅・石田駅・御陵駅・三条京阪駅・京都市役所前駅の6駅及び安祥寺川近接の山科設備事務所に職員を追加配置するなど、被害を未然に防ぐ体制をとることとしています。

- 令和6年5月に京阪電気鉄道株式会社や京都府、京都市の関係機関と交通局が合同で、大雨による安祥寺川の溢水を想定した止水板の設置訓練を行いました。



止水板の設置訓練

- 災害の発生が予想された時には、情報収集に努め、状況に応じて、職員による警戒態勢を確保しました。

警戒実績：5月28日（火）台風1号の接近

11月2日（土）台風から変わった低気圧と前線による大雨

2月8日（土）、19日（水）大雪（送電の前倒し等の実施）

3 乗務時における安全対策の向上

⑭ 乗車時における扉挟み件数ゼロを目指した取組

【令和 6 年度の目標】

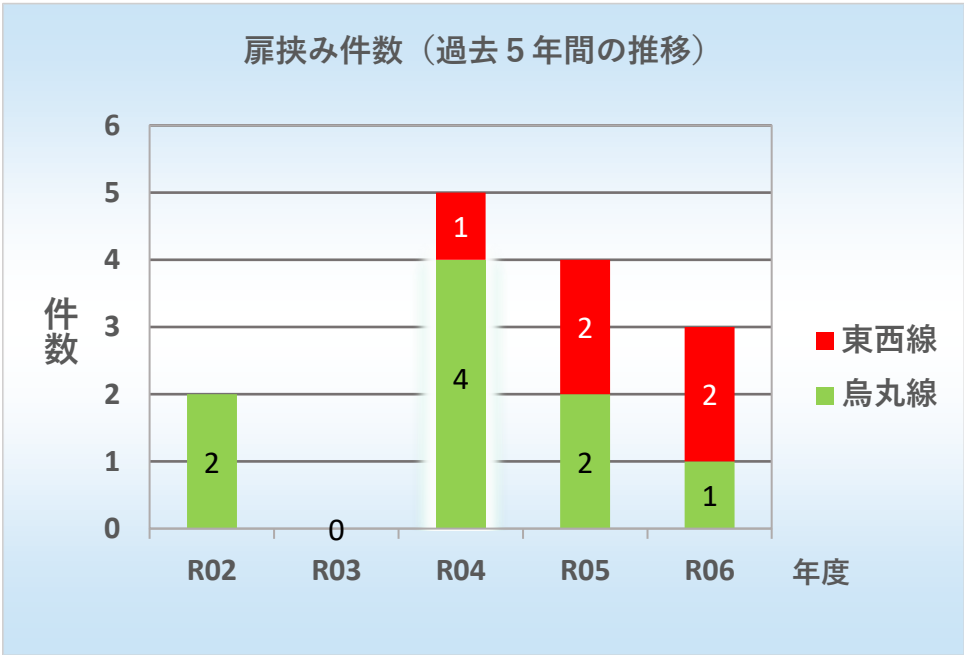
乗車時におけるお客様の扉挟み件数を 1 桁とする。

目標の達成に向け、以下の取組を行いました。

- 1. 運転士による閉扉時の安全確認等、車掌業務の補助（烏丸線）
- 2. 管理職員による乗務員の扉開閉操作等、基本動作実施状況の点検（延べ 1,007 回実施）
- 3. 駅構内及び車内にて駆け込み乗車防止の啓発放送の実施

【令和 6 年度の乗務員の見落とし等による扉挟み件数】 3 件

扉挟みの発生原因は、乗務員の確認不足や誤操作によるものであり、基本動作、確認の徹底はもとより、余裕を持った扉操作に努め、扉挟み件数ゼロを目指して取り組んでまいります。



4 輸送の安全に関する内部監査の実施及び必要な是正または予防措置の実施

安全管理の取組状況を確認するため、定期的に内部監査を行っています。

⑮ 定期内部監査

<< 経営管理部門 >>
 令和 6 年 9 月 3 日（火）に行った、高速鉄道部管理課長をリーダーとした監査チームによる内部監査

被監査者	重点監査事項
交通局長 企画総務部長 安全統括管理者 安全運行管理官 運輸課長 技術監理課長 高速車両課長 電気課長	○ 安全対策の取組について ○ 安全意識の向上に向けた取組について ○ テロ・自然災害発生時に対する取組について



経営管理部門の内部監査の様子

● 監査結果

指摘事項はありませんでした。主な監査意見は次のとおりです。

- 運輸系職場においては、ヒューマンエラーの再発防止に向けて、個人への意識の浸透をいかにして行うかなど、訓練や添乗指導を継続的に実施し、職員一人ひとりへの確実な周知に尽力していることが確認できました。
 また、技術系職場においても、工夫しながら独自の訓練を行い、再発防止や復旧に向けての検討及び日々の情報共有の徹底の重要性を認識しつつ、技術継承に向けた訓練や研修を定期的の実施するなど、積極的な取組が継続して行われていることが確認できました。（16 ページ～18 ページ参照）
- 運輸系職場、技術系職場ともに災害・浸水発生時における課題について分析を行い、有事に備えた対策・再発防止に向けた取組が行われていることが確認できました。

6 安全重点施策の取組内容

《 現業実施部門 》

令和6年8月27日（火）に行った、高速鉄道部管理課長をリーダーとした監査チームによる内部監査。

被監査部署	重点監査事項
東西線乗務区※ 醍醐保線区 電力区	○ 運輸系職場における基本動作の徹底、安全性向上に向けた取組について ○ 安全マネジメント体制を維持するための取組について



現業実施部門の内部監査の様子

● 監査結果

指摘事項はありませんでした。主な監査意見は次のとおりです。

- 乗務員の点呼において、健康状態を確認するとともに、日々のコミュニケーションを積み重ねることで、情報共有、安全意識の向上に取り組んでいることが確認できました。
- 醍醐保線区において、職員間の対話、コミュニケーションが取れており、また、他所属の職員との合同訓練や工夫した研修を定期的を実施することで、技術伝承に努めていることが確認できました。
- 電力区において、所属内の研修、訓練を行いつつ、他所属、他社との合同訓練を実施することにより職員のスキルアップ、有事の際における安全の確保を意識づけていることが確認できました。

【内部監査の結果】

各部門において、今年度の重点監査事項について、積極的かつ継続的に安全性の向上に取り組み、安全管理体制が適切に維持、機能していることを確認しました。

※「乗務区」とは… 乗務員が所属する部署

⑩ 緊急内部監査

緊急内部監査を要する事態は発生しませんでした。

5 輸送の安全を確保するための鉄道施設、車両等の整備・更新

安全に関わる施設や設備について、強化、更新を行っています。

⑪ 烏丸線におけるホームの安全対策

(★令和6年度重点強化項目★)

(1) 可動式ホーム柵の設置

現在、烏丸線全15駅中4駅（北大路駅、烏丸御池駅、四条駅、京都駅）に、可動式ホーム柵を設置しています。



可動式ホーム柵（京都駅）



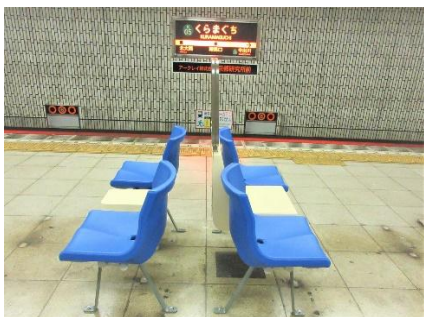
可動式ホーム柵（北大路駅）

(2) 可動式ホーム柵未設置駅における安全対策

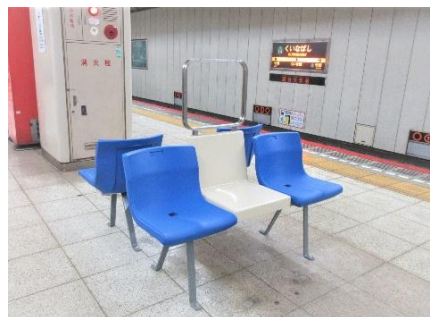
ホーム柵未設置駅において、ホームからの転落防止を目的とし、ホームにあるベンチを線路に対して垂直となる向きへの付け替えを実施しました。

令和6年度は5駅（松ヶ崎駅、鞍馬口駅、九条駅、十条駅、くいな橋駅）で実施し、ホーム柵未設置駅の対策を完了しました。

付け替え後の駅ホームベンチ



（鞍馬口駅）



（くいな橋駅）

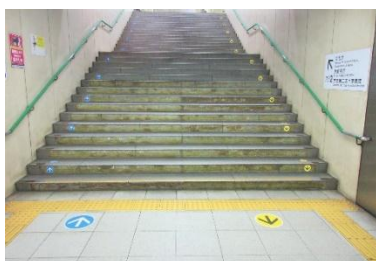
※なお、新型コロナウイルスの影響で延期していた、烏丸線への可動式ホーム柵の全駅設置計画について、令和7年度から再開しました。

⑱ 駅舎における安全対策

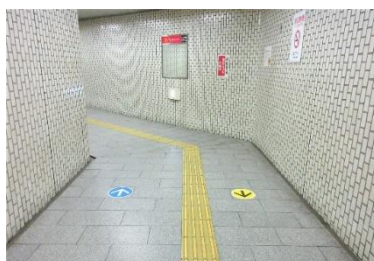
混雑時のスムーズな階段利用を促すため、2 駅（丸太町駅、太秦天神川駅）において、階段通行区分サインを新設しました。

通行区分サイン

<丸太町駅>

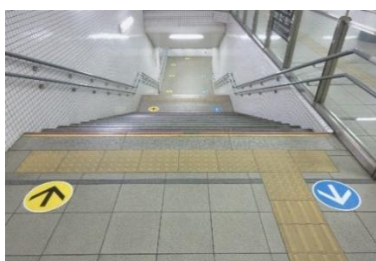


階段



階段へ向かう通路

<太秦天神川駅>



階段



階段踊り場

エスカレーターを立ち止まって利用することを啓発する「エスカレーターマナーアップ 合同キャンペーン」を、令和6年7月25日（木）に京都駅（西日本旅客鉄道株式会社と合同）、7月29日（月）に四条駅（阪急電鉄株式会社と合同）にて実施しました。

また、令和6年8月1日（木）京都駅構内において、一般社団法人京都府理学療法士会の御協力で作成したうちわを配布し、エスカレーター利用時のマナーアップを呼びかけました。



キャンペーンの様子（京都駅）



配布したうちわ

6 安全重点施策の取組内容

⑱ 烏丸線新型車両の導入

(★令和6年度重点強化項目★)

自動列車運転装置（ATO※）を搭載した新型車両の導入について、第6編成の車両基地への搬入を令和6年5月に行い、令和6年7月19日（金）に営業運行を開始しました。

また、第7編成の車両基地への搬入を令和6年11月に行い、令和7年3月21日（金）に営業運行を開始しました。

第6編成、第7編成にも車内防犯カメラを設置して、安全対策の向上を図っています。



竹田車両基地への搬入



搬入後の試験



※「ATO」とは…

Automatic Train Operationの略称で、列車の加速や速度制御、定位置停止などを自動的に行う装置

⑳ 水害に備えた設備の設置

(★令和6年度重点強化項目★)

昨今のゲリラ豪雨の多発や、道路冠水等の事案を踏まえ、より大規模な降雨があった場合にも対応できるよう、平成28年度から止水板の設置や補強を行うなど、令和元年度末時点で14駅36か所に止水板を設置して、浸水対策を図ってきました。

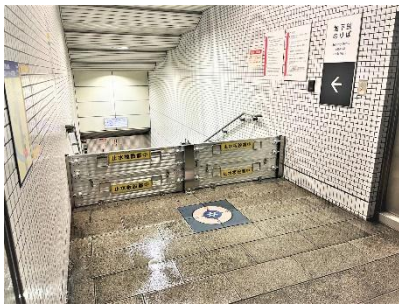
更に、平成30年5月に公表された「京都市水害ハザードマップ」に基づき、令和2年度から令和5年度の4年間で、新たに8駅16か所の出入口への止水板の設置と、既に設置している4駅9か所の出入口の止水板について、嵩上げによる補強を行うことにより、更なる浸水対策の強化を図りました。

令和6年度は、令和元年10月に新たに公表された白川の浸水想定区域図に基づき、白川に近接する東山駅1番出入口（28ページ参照）に止水板を設置しました。また、東山駅に併設されている東山変電所（28ページ参照）についても一体的に止水板の設置を行いました。

令和6年度末時点で、20駅54か所に止水板を設置しています。

6 安全重点施策の取組内容

⑳ 水害に備えた設備の設置(前ページのつづき)



東山駅 1 番出入口



東山変電所

㉑ 軌道（レール）の更新

軌道（レール）については、定期的にレールの摩耗量を測定し、摩耗量の大きな区間を計画的に更新しています。令和 6 年度は、烏丸線の北山駅～北大路駅間及び丸太町駅構内、東西線の山科駅～蹴上駅間のレールを交換しました。



烏丸線のレール交換



東西線のレール交換

㉒ 車両の車輪の更新

令和 6 年度は、烏丸線車両 4 両の車輪はめ替えを行いました。



車輪はめ替え更新後の検査



<車輪はめ替え前>



<車輪はめ替え後>

②③ 信号保安設備の更新

信号保安設備の更新やオーバーホール（設備を分解して点検や清掃、修理を行うこと）は、高い信頼性と安定性を確保するため、装置毎に計画を策定して行っています。

令和6年度は、烏丸線竹田駅の連動装置及び北山駅から烏丸御池駅間の信号機器、並びに東西線京都市役所前駅及び烏丸御池駅のATC装置※1、連動装置※2等の信号保安設備を更新しました。

※1 「ATC装置」とは…

列車の速度が制限速度を超過した場合に、自動的にブレーキを作動させて制限速度以下に抑える装置（Automatic Train Controlの略称）

※2 「連動装置」とは…

駅構内の信号機と転てつ機を関連付け、全体的な保安機能を実現し、列車を安全に運行させるための装置



連動制御盤

②④ 電力設備の更新

電力設備の更新は、高い信頼性と安定性を確保するため、変電所や電気室の装置毎に計画を策定して行っています。

令和6年度は、烏丸線竹田車両基地検車棟に設置している電気室の電力設備を更新しました。

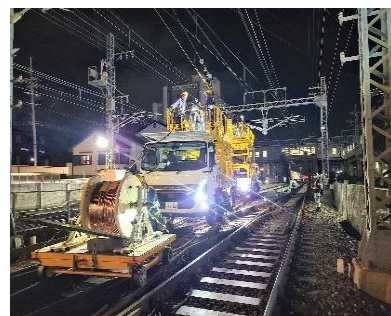


更新した電力設備（竹田車両基地）

②⑤ 電車線の更新

電車線※3の更新は定期検査の結果をもとに、摩耗等が進んだ箇所から順次計画を策定して行っています。

令和6年度は、烏丸線竹田駅構内の一部区間について、トロリー線※4の部分張替を行いました。



部分張替したトロリー線

※3 「電車線」とは… 列車の走行に必要な電力を供給する電線設備の総称

※4 「トロリー線」とは… 列車のパンタグラフを通して給電する接触電線

②6 鉄道施設、車両等の点検・整備の徹底

(★令和6年度重点強化項目★)

(1) 鉄道施設の不具合の確実な把握と対応

毎年実施している分岐器※¹検査の結果により、烏丸線の竹田駅及び東西線の御陵駅の分岐器の交換を行いました。



分岐器交換作業

(2) 車両部品の予防的な交換・補修

車両故障による事故や輸送障害を未然に防止するため、各部品が故障する可能性を検証し、予防的な交換と補修を行いました。



走行時の異音を低減するための連結器への注油作業

(3) 車両の台車における“ひび”への対応

平成28年度及び平成30年度に、東西線車両の台車にひびが見つかるインシデントが発生したことを受け、目視点検の強化や磁粉探傷検査※²の範囲拡大により、早期に発見できる体制としています。

また、走行を補助するための台車部品である排障器腕※³について、走行時の揺れにより発生する力を低減させる構造に改良しました。



交換した排障器腕



※1 「分岐器」とは…列車の進路を切り替えるための装置。

※2 「磁粉探傷検査」とは…磁気を帯びた磁粉を利用して、表面の傷などを検出する方法で、小さな傷や複雑な形状の部位でも検出できます。

※3 「排障器腕」とは…車両の先頭部に取り付けられ、線路上の障害物を排除し、車両の損傷や脱線を防止する排障器等の部品を取り付けるための腕の形状をしたもの。

②7 施設等のメンテナンス事業者との連携

(★令和6年度重点強化項目★)

車両や施設の検査、メンテナンスについては、安全に直結することから、検査等の重要性の認識を共有するとともに、故障や作業ミスを未然に防ぐため、委託している全事業者との情報共有や整備基準・作業マニュアルの再点検など、安全性の向上に向けた取組を行いました。

- (1) 車両においては、大規模な定期検査である「全般・重要部検査」の中で、検査開始前に、それまでの車両の状態及び重点整備内容について、委託している事業者と綿密な打ち合わせを行い、情報を共有しました。令和6年度は、烏丸線で4回、東西線で4回行いました。



(醍醐検車区)

- (2) 軌道（レール）や構造物においては、メンテナンスを委託している事業者に対し、各検査における整備基準の周知徹底や、検査や巡視点検により発見された注視箇所等の情報共有を適宜実施しました。



(竹田保線区)



(醍醐保線区)

- (3) 変電所の定期検査においては、作業前ミーティングの際に、委託している事業者に対して、作業マニュアルの確認を行いながら、安全な作業に必要な注意事項の指示を行いました。令和6年度は、烏丸線で4回、東西線で5回行いました。



(電力区)

②⑧ 地下鉄に乗り入れている鉄道事業者との情報共有（車両保守部門）

車両保守技術の更なる向上に向けて、当局と地下鉄に乗り入れている鉄道事業者（近畿日本鉄道株式会社及び京阪電気鉄道株式会社）の車両保守部門による意見交換等を行い、故障状況や日常の保守方法、保守計画等について情報の共有を行いました。

（１）京阪電気鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

令和６年８月２６日（月）及び令和７年３月６日（木）に、東西線と直通運転を行っている京阪電気鉄道株式会社の錦織検車区職員と当局醍醐検車区職員間で、お互いの車両で発生した故障等を題材として、対面による情報交換及び意見交換を行いました。

また、更新装置の問題及び対策予定、車内機器・設備の整備方法、車庫設備、試験装置の更新計画、車両復旧機材や訓練等についても、情報交換及び意見交換を行いました。



京阪電気鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

（２）近畿日本鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

令和６年９月１３日（金）及び令和７年３月１４日（金）に、烏丸線と相互直通運転を行っている近畿日本鉄道株式会社の西大寺検車区職員と当局竹田検車区職員間で、お互いの車両で発生した故障等を題材に、対面による情報交換及び意見交換を行いました。

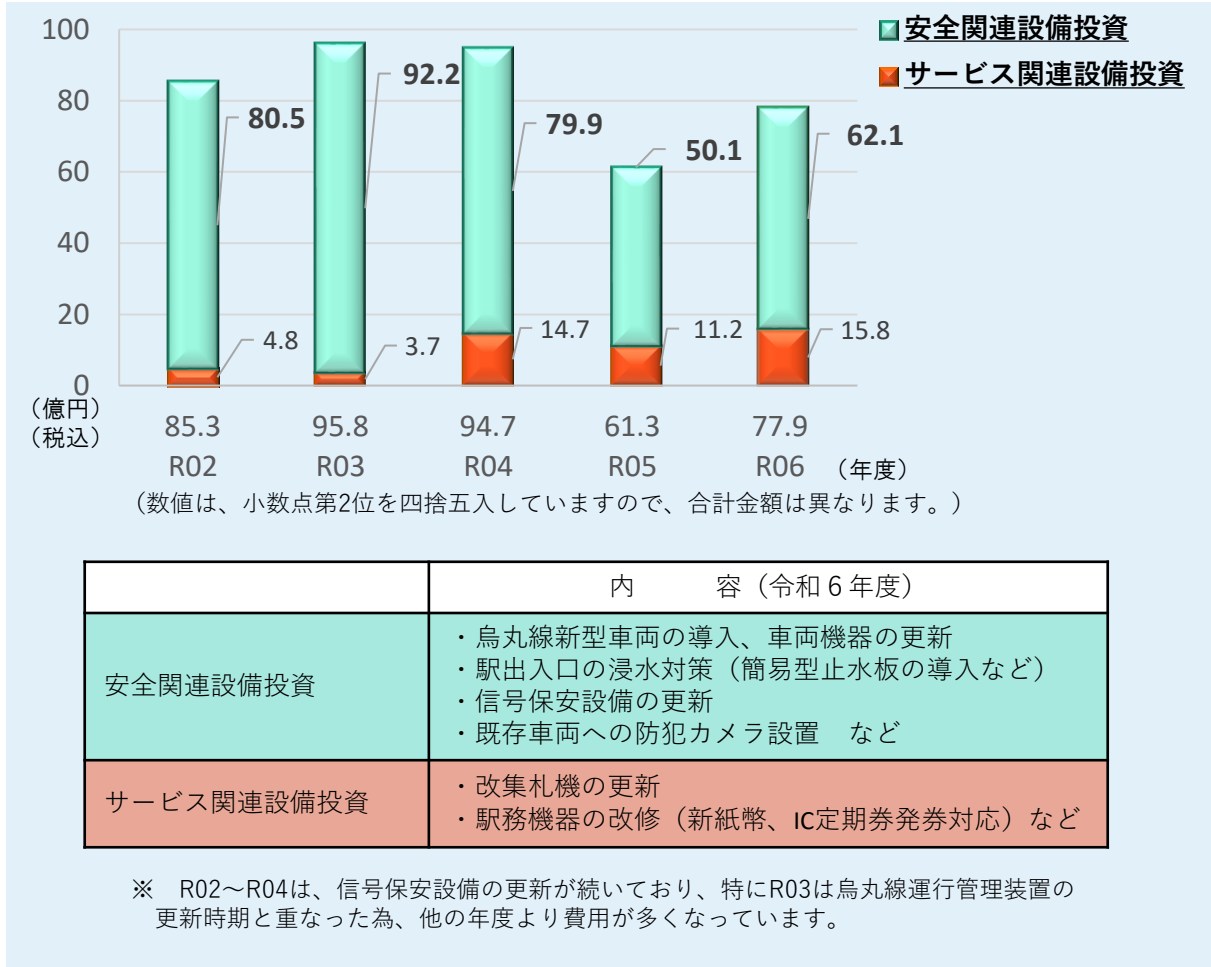


近畿日本鉄道株式会社との情報交換及び意見交換

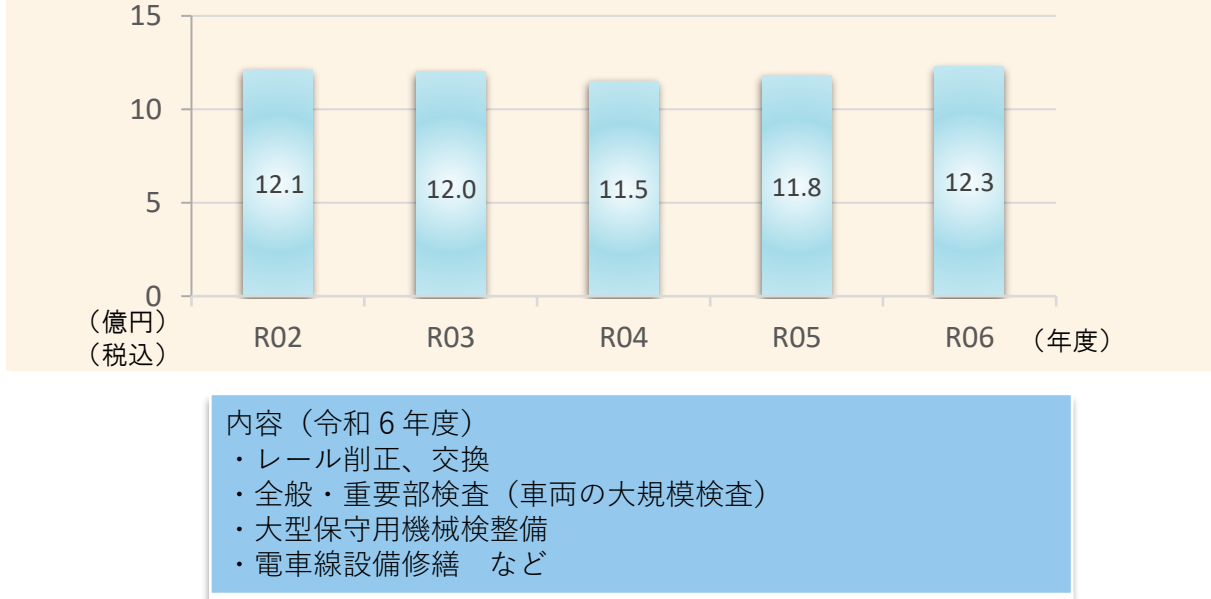
7 安全関連投資・修繕費の状況

安全に関わる設備投資や修繕については、必要な施策を計画的に実施しています。

(1) 地下鉄の設備投資に占める安全関連設備への投資



(2) 施設・車両の修繕費

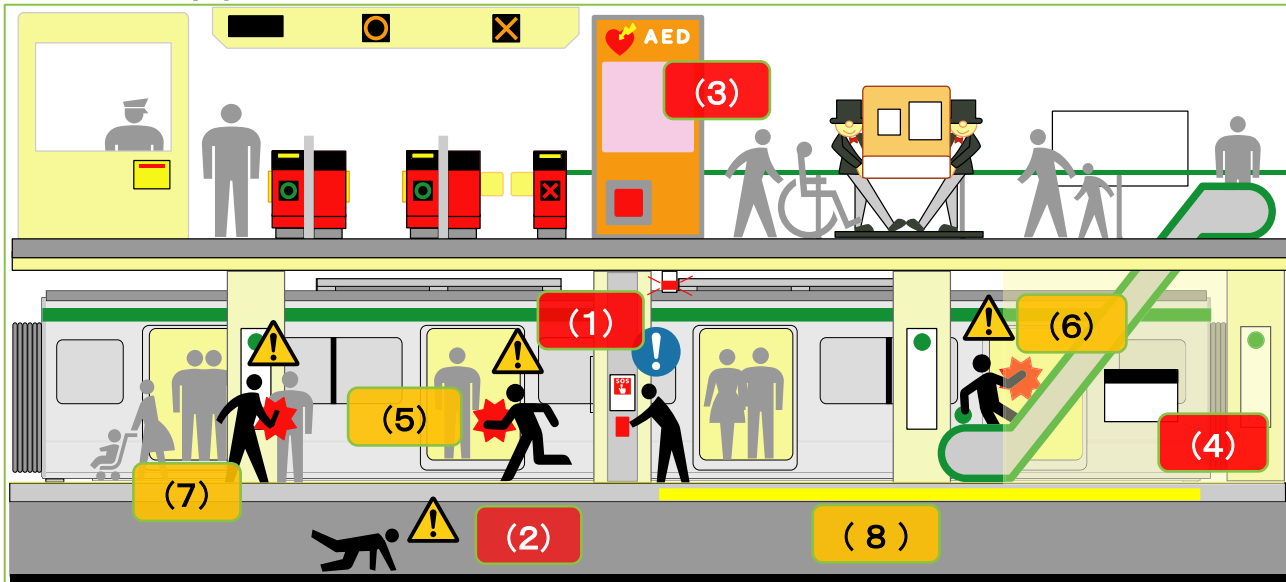


8 安全・安心のための設備及び啓発の取組

お客様に安全・安心・快適に地下鉄を御利用いただくため、次の設備を設置するとともに、様々な啓発に努めています。

8－1 駅構内の取組

<イメージ図>



(1) 非常停車ボタン[烏丸線]

烏丸線では、ホームから誤って転落された場合に備え、非常停車ボタンを設置しています。非常停車ボタンを押下すると、列車を停止させることができます。

非常停車ボタンの横には、駅務室と通話ができるインターホンを設置しています。



【参考】

東西線では、全ての駅にホームドアを設置しているため、非常停車ボタンはありませんが、駅務室と通話ができるインターホンを設置しています。



（２）ホーム下避難場所〔烏丸線〕

烏丸線では、ホームから誤って転落された場合に備え、ホーム下に退避場所を設置しています。



（３）ＡＥＤ（自動体外式除細動器）

お客様が駅構内や車内で心停止状態等になった場合に備え、ＡＥＤを地下鉄全駅の有人改札口付近に設置しています。
必要とされる場合は、どなたでも御利用できます。



（４）避難経路図（浸水時推奨避難出口の案内）

駅構内に浸水が発生した場合に備え、避難経路図を設置し、浸水時推奨避難出口（浸水の被害が比較的少ない出口）を案内しています。



(5) 電車への乗降時

かけこみ乗車や発車間際の降車は、扉に挟まれたり、他のお客様との衝突や転倒等の原因となり、大変危険ですのでおやめください。



(6) エスカレーターの御利用時

エスカレーターは、障害のあるお客様、大きな荷物をお持ちのお客様等も利用されます。もともとエスカレーターは立ち止まって乗るためのもので、歩いたり走ったりしますと、他のお客様との接触や転倒等、思いがけない事故の原因となり大変危険です。皆様が安心して御利用できるよう、手すりにつかまり、黄色い線の内側に立ち止まって御利用ください。

なお、ベビーカーは折りたたんで御利用いただくか、エレベーターを御利用ください。



(7) ホームの移動時

ホームでは走らず、黄色い点字ブロックの内側を通行してください。

ホームの端を歩いたり、スマートフォン、携帯電話、ゲーム機器等を使用しながらの移動は、列車や他のお客様との接触や転倒、線路上への転落などの事故の原因となり、大変危険ですのでおやめください。

また、線路内に物を落とした場合は、御自身で拾おうとせず、駅係員にお申し出ください。



(8) 点字ブロックに関して

黄色い点字ブロックは、視覚に障害のある方の大切な道しるべです。

点字ブロックの上で、立ち止まったり荷物を置いたりしないようお願いします。



8－2 車内の取組

(1) 非常通話装置

車内には、緊急の場合に乗務員と通話できる「非常通話装置」を設置しています。車内で異常を発見されたときや不審物を発見されたときなど緊急の場合は、すぐに最寄りの「非常通話装置」の通報ボタンを押してください。ブザーが鳴り、乗務員と通話ができます。

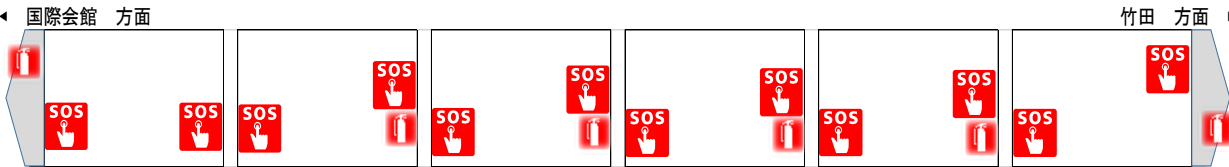
非常通話装置は各車両に設置しており、付近に **SOS** のサインを掲示しています。



【消火器】



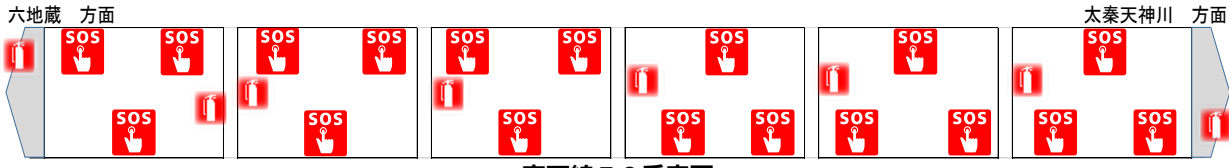
【非常通話装置】



烏丸線 10系車両



烏丸線 20系車両 (新造車)



東西線 50系車両

(2) 非常用ドアコック

車内には、非常の場合に、車両扉を手で開けるための「非常用ドアコック」を各車両の扉付近に設置しています。

※ただし、走行中は操作しないでください。

また、みだりに車外へ出ることは大変危険です。

乗務員に通報し、必ず乗務員の誘導にしたがってください。



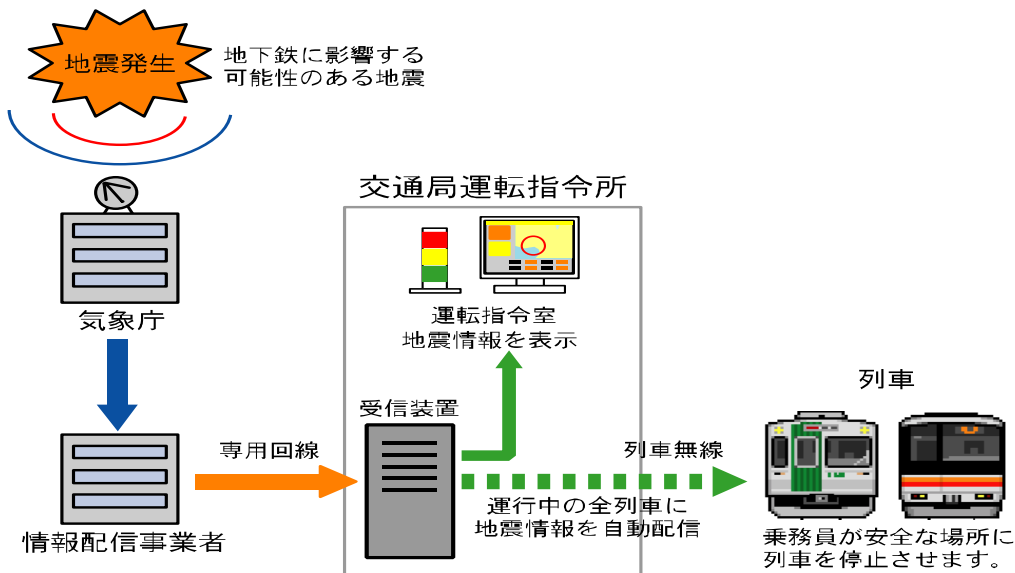
【非常用ドアコック】
(東西線 50系車両)

8－3 防災に関する取組

(1) 緊急地震速報を受信した場合

地震発生時に緊急地震速報を受信した場合は、お客様の安全確保を第一に、まずは列車の速やかな減速・停止を行うため、お客様への御案内は列車停止後となります。車内で座席にお座りでない時は、列車が停止するまでつり革・手すりにしっかりとおつかまりください。

地震発生時は、乗務員・駅係員の指示に従い、落ち着いて行動してください。



💡 緊急地震速報とは…

地震の発生直後に、震源に近い地震計でとらえたデータを解析して、震源の位置や規模を推定。これに基づき各地の地震到達時刻や震度等を予測し、迅速に知らせるものです。平成21年3月から緊急地震速報システムを導入しています。

(2) Jアラートを受信した場合

Jアラート（全国瞬時警報システム）によって、弾道ミサイルが発射され、日本に飛来する可能性があるという情報が伝達された場合は、走行中の列車は次の駅で停車し、駅に停車中の列車はその駅で停車したままとなります。

その後、Jアラートからの情報により、安全が確認できた時点で運行を再開します。

Jアラート受信時は、乗務員・駅係員の指示に従い、安全が確認できるまでは、車内または駅構内にとどまっていただきますようお願いいたします。

8 安全・安心のための設備及び啓発の取組

8-4 だれもが安心して乗れる電車へ

(1) ちかん・盗撮撲滅に向けた取組

“ちかん・盗撮は、重大な犯罪です”

交通局では、「あなたの手で、ひっくり返そう。」をコンセプトとした京都府警察鉄道警察隊の「ちかん・盗撮 ZERO～あなたができることは、ゼロじゃない～」の活動に協力して、ポスター掲出や放送による啓発活動など、ちかん・盗撮撲滅に向けた取組を行っています。

また、令和6年度は、京都女子大学と共同でポスターを作成し、様々な視点での啓発にも取り組みました。ちかん・盗撮の被害に遭ったとき、被害を目撃したときは、警察、職員への通報をお願いします。



【京都府警察鉄道警察隊啓発ポスター】



【京都女子大学と共同作成した啓発ポスター】

(2) こども110番の駅

お子様を犯罪の被害から守るための「こども110番の駅」の取組を地下鉄全駅で行っています。

お子様が助けを求めてきた場合は保護し、110番通報を行います。





Kyoto City Subway Annual Safety Report



乗れば始まる エコライフ
- 環境に優しい 市バス・地下鉄 -



この報告書に関するお問い合わせ先

京都市交通局 高速鉄道部 運輸課

〒616-8104 京都市右京区太秦下刑部町1-2番地
TEL 075-863-5224 FAX 075-863-5229

京都市高速鉄道安全報告書 2025
令和7年9月発行