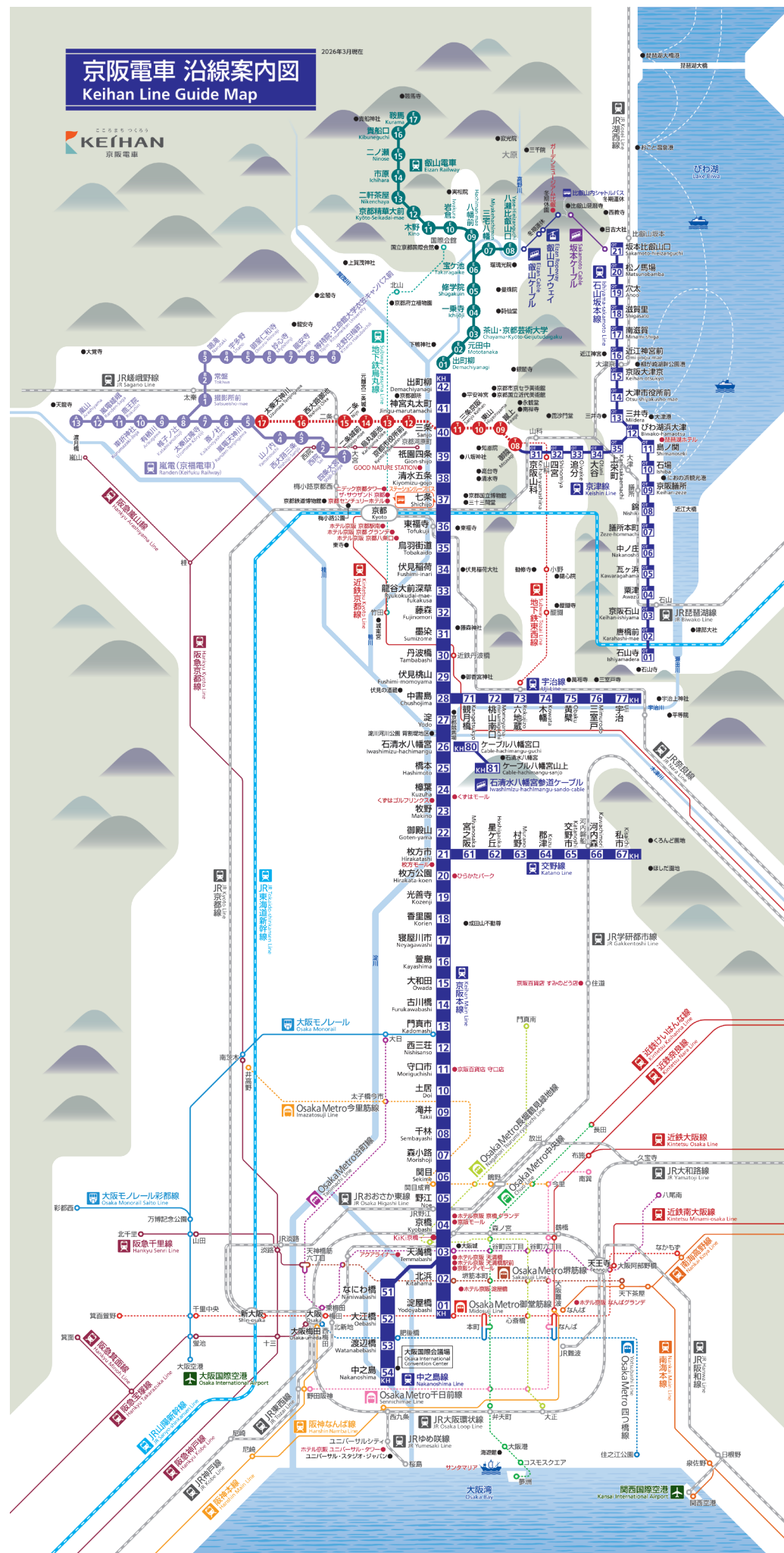




京阪電気鉄道株式会社 安全報告書 2026

Keihan Electric Railway Co.,Ltd. Safety Report 2026



ごあいさつ

平素より京阪電車をご利用いただき、誠にありがとうございます。
当社は、安全で安心な旅客輸送サービスの提供を最大の使命として
おります。安全管理規程に基づき、社長である私自らが先頭に立ち、現
場の社員一人ひとりに至るまで、一丸となって安全の確保に取り組ん
でおります。この度、2026年度の安全報告書を公表するにあたり、昨
年度の取り組みと今後の計画についてご報告させていただきます。



代表取締役社長

井上 欣也

昨年度は、継続的な安全目標として「責任事故ゼロ・インシデントゼロ」を掲げ、ハード・ソフト
の両面から安全性の向上に取り組みました。沿線の少子高齢化に伴うお客さまの減少という従
来からの課題に加え、激甚化する自然災害のリスクやサイバー攻撃など、鉄道を取り巻く事業環
境は厳しさを増しています。こうしたなか、安全対策の原資を確実に確保し、持続可能な鉄道輸
送サービスを維持するため、2025年10月に運賃改定を実施いたしました。この改定による収入
を原資として、ハード対策では、宇治川に続く木津川橋脚の補強工事を推進いたしました。また、
今後高い確率で発生が予測されている南海トラフ巨大地震等に備え、高架橋の耐震補強を加
速させるとともに、淀車庫の耐震補強を実施しました。さらに、祇園四条駅への可動式ホーム柵
の設置による安全性向上や、犯罪抑止を目的とした京阪本線全車両への車内防犯カメラ設置
(2028年度完了予定)など、お客さまに安心してご利用いただける環境整備に努めています。一
方、ソフト対策としては、発災時の対応力を高めるブラインド形式のBCP訓練を継続実施したほ
か、関連法令の改正に対応した鉄道システムのサイバーセキュリティ体制の強化を図りました。
加えて、2025年12月に竣工した「安全継創館」を活用した社員への教育を開始しております。こ
うした一連の取り組みの結果、昨年度の安全目標である「責任事故ゼロ・インシデントゼロ」を
達成いたしました。「2025大阪・関西万博」の開催期間中には、不慣れな国内外のお客さまが集
中するなか、安全・安心な輸送の提供を通じて、皆さまの快適な移動と万博の成功に貢献できた
ものと考えております。

今年度は、可動式ホーム柵を含むバリアフリー設備の継続的な整備に加え、車両・変電所の
更新やGoA2.5自動運転の導入に向けた検討を開始いたします。また、「安全継創館」を活用し
た教育で鉄道従事員としての使命感を再認識し、組織全体の安全文化を次代へつなぐことで、
さらなる安全性の向上を追求してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社における安全への取り組みを皆さまにご
理解いただくために作成したものです。本報告書をご一読いただき、忌憚のないご意見やご感
想をお聞かせいただければ幸いです。

CONTENTS

ごあいさつ	P.1
1.安全管理体制	P.3
(1) 基本理念・人物像・安全基本方針	P.3
(2) 安全管理体制	P.4
(3) 安全目標・安全重点施策	P.6
安全目標	P.6
安全重点施策の取り組みテーマ	P.6
(4) 安全管理体制の強化	P.7
監査の実施	P.7
安全意識の向上	P.7
現場における安全管理方法	P.8
ヒヤリ・事故の芽活動	P.9
2.鉄道事故等の発生状況	P.10
(1) 2025年度の事故・障害などの 発生状況	P.10
3.安全運行のための取組	P.11
(1) 走行中の列車の安全性向上	P.11
運行管理	P.11
脱線・転落防止対策	P.12
線路を遮る障害物の検知	P.12
大津線の運行管理	P.13
(2) 車両の安全性向上	P.14
車両の新造・リニューアル	P.14
車両の安全対策	P.15
(3) 駅の安全性向上	P.17
ホームの安全対策	P.17
(4) 踏切の安全性向上	P.19
踏切の安全対策	P.19
踏切での啓発活動	P.19
踏切の廃止	P.19
京阪本線(寝屋川市・枚方市) 連続立体交差事業	P.20

4.自然災害等に対する取組	P.21
(1) 自然災害(地震、風、雨など)・ 火災対策の推進	P.21
気象観測機器	P.21
雨量監視システム	P.21
早期地震警報システム	P.22
構造物の補強対策	P.22
火災対策	P.23
浸水害への対策	P.23
雷害対策	P.23
その他の対策	P.23
5.安全運行のための人材育成	P.24
(1) 鉄道従事員としての教育	P.24
(2) 各種訓練	P.25
(3) 技術の継承	P.26
(4) 動力車操縦者(運転士)の養成	P.27
6.その他の取組	P.29
(1) その他の取組	P.29
鋼索線(石清水八幡宮参道ケーブル)の 安全対策	P.29
ひらかたパークの安全対策	P.29
サイバーセキュリティ	P.29
非常時支援活動用ワッペン	P.29
(2) 安全投資	P.30
7.京阪電車からのお願い	P.31
(1) 京阪電車からのお願い	P.31

1 / 安全管理体制

(1) 基本理念・人物像・安全基本方針

京阪グループ経営理念体系のもと、鉄軌道事業と遊園地業に特化した当社の基本理念と、その基本理念を実現する人物像を定めています。また、全社員の安全意識の維持向上を図り、全社一丸となって安全確保に努めるため、「安全基本方針」を定めています。

基本理念	お客さまの安心のために、私たちは安全をさらに確固たるものにし、強さとやさしさ、進取の精神を持って、選ばれる鉄道を実現します。
人物像	「社会を支える鉄道のプロフェッショナルとして、自ら考え行動し自己を高め、次世代につなげていく」人物
安全基本方針	1. 安全最優先 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。 2. 法令遵守 輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。 3. 継続的改善 安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

これらに加え、近年、激甚化する自然災害への対応にあたり、人命最優先の原則の他、「安全基本方針」を補足する「災害への対応方針」を2022年度に策定しました。

災害への対応方針	以下の方針に基づき、平時からの備えと災害発生時の対応を行います (1) 人命最優先 お客さま・社員の安全の確保を最優先します (2) 資産確保 事業活動に必要な資産の確保を図ります (3) 社外連携と情報発信 行政・関係先等との協力・連携、お客さまへの適切な情報発信に努めます (4) 早期運転再開 可能な限り旅客輸送サービスの提供を継続し、被災区間の早期の復旧を果たします
----------	--

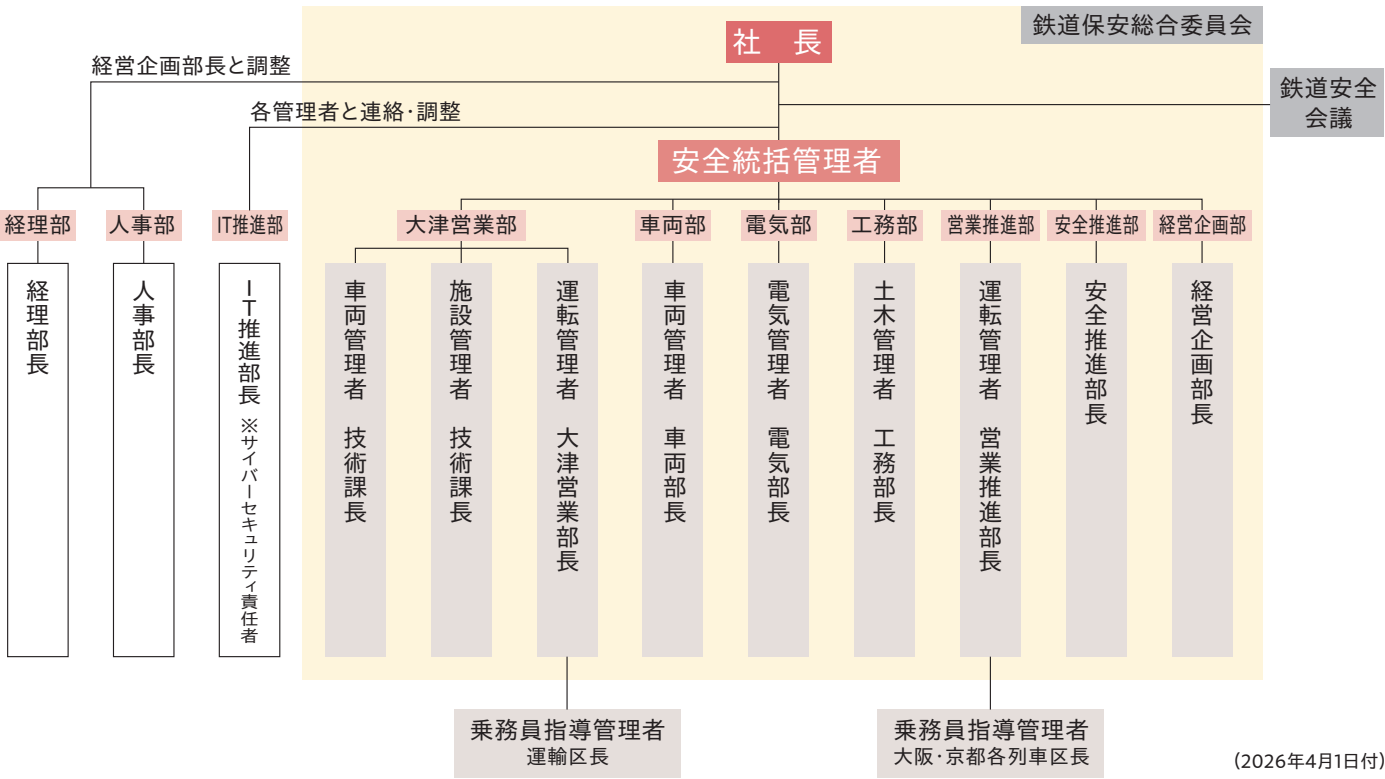
(2) 安全管理体制

安全管理規程に基づき、社長をトップとする安全管理体制を構築しており、鉄道安全会議、鉄道保安総合委員会などで鉄道の安全に関する事項を審議します。

安全統括管理者は輸送の安全確保に関する業務を統括・管理するため、各部門に管理者を置き、指揮します。

また、サイバーセキュリティを確保する体制を強化すべく、2026年4月1日付けの鉄道事業法施行規則改正に伴い、サイバーセキュリティ責任者を新設しました。

▶ 安全管理体制図



▶ 管理者などの役割

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
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および駅のホーム上または線路に近接して実施される業務(施設管理者が管理する業務を除く)の安全管理を統括する。
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
土木管理者 電気管理者 施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する
車両管理者	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
経営企画部長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全の確保に必要な設備投資等に関する事項を統括する。また、設備投資計画について、経営状況に鑑み、中長期経営計画を調整する
安全推進部長	安全統括管理者の指揮の下、事故・災害等の防止に関する事項および「保安監査規程」に定める保安監査および安全管理体制の運用状況確認を担当する
経理部長	経営企画部長が立案した予算計画について、全社的な年度予算を調整する
人事部長	経営企画部長が立案した要員計画について、全社的な要員計画を調整する
IT推進部長	各管理者と調整の下、情報システムに関する事項を担当する
※サイバーセキュリティ責任者	※サイバーセキュリティの確保に関する事項を統括する

▶鉄道安全会議

社長、安全統括管理者、鉄道担当役員、経営企画部長、安全推進部長、京阪ホールディングス(株)経営企画室経営戦略担当(グループ事業推進)部長ならびに叡山電鉄(株)、京福電気鉄道(株)および中之島高速鉄道(株)の代表者で構成される鉄道安全会議を毎月開催しています。鉄道業の安全管理体制を適切に運営することを目的として、グループ会社との情報共有も行っています。

▶鉄道保安総合委員会

鉄道保安総合委員会は1967年に設置した運転保安に関する審議を行う委員会を前身とし、原則毎週開催しています。社長、安全統括管理者、鉄道業の各管理者により、鉄道業の安全確保、事業計画および営業政策を企画、立案するとともに、事故、インシデント、ヒヤリハット情報などの分析と事故防止対策の審議を行っています。

▶社長、安全統括管理者の巡視

春・秋の全国交通安全運動、夏の安全運転推進運動、年末年始の輸送安全総点検、特別巡視など、機会あるごとに社長・安全統括管理者の現場巡視を実施しています。主要駅・列車区・車両基地・工事現場などの視察や現場の第一線で活躍している担当者との意見交換を行い、一体となって安全性向上に努めています。



▲現場巡視



▲巡視時の意見交換

▶安全安心中期計画

鉄道事業の大前提となる安全で安心な旅客輸送サービスの提供を実現させるため、計画的に取り組むべき内容を取りまとめたものです。毎年度見直し、更新した本計画に基づき、さらなる旅客輸送の安全性向上とそれを支える人材の育成に取り組んでいます。

◆安全マネジメントのPDCAサイクル



(3)安全目標・安全重点施策

安全目標

当社では、鉄道事業における最優先事項である安全で安心な旅客輸送サービスの提供をより一層強固なものにするため、「安全基本方針」に基づき「安全目標」を定めています。

2025年度は以下の目標を定めました。定量目標である責任事故ゼロ・インシデントゼロは達成することができました。

2025年度「安全目標」

●達成を目指す定性目標

社会の安全安心を支える鉄道従事員として、常に社会的信頼に応える行動をとる

●達成を目指す定量目標

1. 責任事故 ゼロ⇒**達成** 2. インシデント ゼロ⇒**達成**

語句の注釈

- ・責任事故:当社責任による運転事故や電気事故など
- ・インシデント:鉄道事故などが発生するおそれのある事態

安全重点施策の取り組みテーマ

当社では、「安全重点施策の取り組みテーマ」を定め、各部がこのテーマを基に「安全重点施策」を策定することで、安全管理体制の継続的改善に努めています。2025年度は、以下のテーマを定めました。

2025年度「安全重点施策の取り組みテーマ」

1. 事故の未然防止に向けたリスク感受性の向上
2. 事故・災害や故障等の影響を最小限にとどめる対応力の強化
3. 知識、技能の向上と次世代への継承

(4) 安全管理体制の強化

監査の実施

▶保安監査

1974年に設置した監査専門部署の流れをくむ安全推進部が鉄道の現業部門に対して、定期的な保安監査を実施しています。現場調査・書類調査・ヒアリング調査などを通じて、輸送の安全確保に関する業務が適正に行われているかをチェックし、監査の結果を社長、安全統括管理者、監査役に報告します。定期監査のほか、必要に応じて臨時の監査も行います。

また、安全推進部が実施する保安監査以外にも、各部管理職が自らの部門に対して行う部内監査も実施しています。

▶安全マネジメント監査

鉄道の現業部門だけでなく、安全管理体制に含まれる社長、安全統括管理者、経営企画部、安全推進部、人事部、経理部、およびIT推進部に対して、安全マネジメント監査を定期的に行っています。安全管理規程に則り、安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図っているかを確認しています。

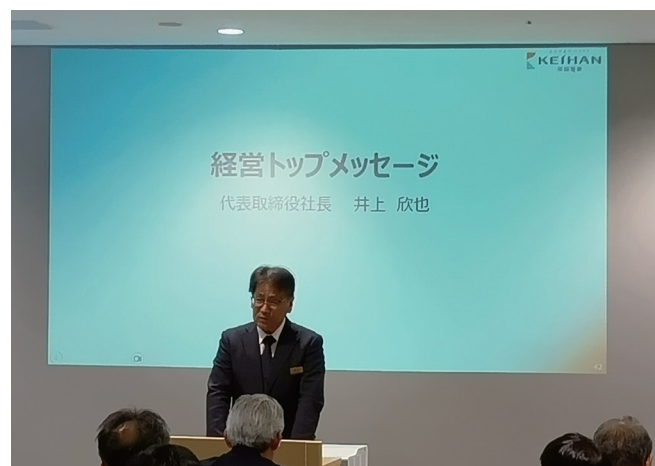


安全意識の向上

▶安全マネジメント・キックオフ

安全管理体制の強化に向けた年度単位の取り組みのスタートとして、安全安心に関するトップメッセージや次年度に向けた全社方針を社内に深く浸透させるとともに、鉄道従事員一人ひとりの安全意識の向上を図ることを目的に、毎年度末に「安全マネジメント・キックオフ」を開催しています。

2026年3月に開催した「2026年度安全マネジメント・キックオフ」においては、定例の内容に加え、大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長 万博輸送管理センター長 安全統括部長の江口清司氏をお迎えし、「2025大阪・関西万博への来場者輸送について」と題してご講演をいただきました。江口氏のご講演は、それぞれの業務を推進するうえで大変参考になる内容であり、今後の安全安心な輸送に向けた意識をさらに高める有益な機会となりました。



▲社長によるトップメッセージ



▲安全統括管理者から安全目標の解説



▲大阪市高速電気軌道株式会社 江口清司氏

現場における安全管理方法

▶出勤申告時アドバイス

出勤申告時に乗務員に対して、監督者が過去の運転事故の事例や当日の注意事項など、タイムリーなワンポイントアドバイスを行うことで注意を喚起しています。ここでは、直接乗務員と対話することで精神状態や健康状態の確認も行っています。また、“指差喚呼”を監督者と乗務員が一緒に行うことで、安全意識・営業意識の向上を図っています。



▲出勤申告時の様子

▶アルコール検査

乗務員および社用自動車や設備を保守・点検するための特殊車両（保守用車）の運転業務に携わる者だけでなく、安全統括管理者配下の全係員に対して、業務開始前のアルコール検査を義務付けており、各部内にアルコール検査の責任者を選任するなどの管理体制を構築しています。



▶SAS(睡眠時無呼吸症候群)対策

SASとは、睡眠中に呼吸が止まる疾患です。睡眠中に10秒以上の無呼吸状態が1時間に5回以上、または7時間の睡眠中に30回以上あればSASと診断されます。主な症状は、昼間の耐えがたい眠気や集中力の低下などがあげられ、これらはヒューマンエラーにつながる恐れがあります。

上記症状に起因する事故・トラブルを抑止するため、運転士および保守用車の運転業務に携わる者全員にSASの簡易検査を実施しています。SASと診断された者に対しては、主治医と産業医の指導のもと、睡眠時にシーパップ装置(気道に空気を送り続けて気道を開存させる装置)を装着する対症療法を義務付けています。

▶KYT(危険予知トレーニング)

危険予知トレーニングを、頭文字である危険の「K」、予知の「Y」、トレーニングの「T」としてKYTと呼びます。KYTは、作業に従事する作業員が数名のチームとなり、事故や災害を未然に防ぐことを目的に、その作業に潜む危険を予想し、指摘し合う訓練です。鉄道部門では始業時などにチームごとにKYTを行い、事故防止に努めています。この活動によって、「作業における危険のポイント」や「チーム行動目標」を定め、それをチーム全員で“指差唱和”し、安全意識の向上を図っています。



▲KYTボード

ヒヤリ・事故の芽活動

▶情報の収集と活用

当社では、「ヒヤッとした」「ハッとした」事象（ヒヤリハット）に限らず、事故につながるかもしれない潜在する危険（事故の芽）を感性によって発見し、報告する「事故の芽報告」の取り組みを行っています。係員が日々行う日常業務の中から、リスク感受性を高めるために気付きの感性を養い危険箇所を早期に発見して、「事故の芽」として報告をすることを呼びかけています。

各職場から集約され、報告された情報は「ヒヤリ・事故の芽新聞」に掲載し、潜在する危険についての情報を共有します。また、「ヒヤリ・事故の芽会議」の審議を経て、優先度の高いものについて、設備の改善を実施し、事故の芽の早期除去に努めています。

※緊急を要する情報については、ヒヤリ・事故の芽会議を待たずに、関係部門に情報連携しています。

◆ヒヤリ・事故の芽報告件数

(2025年度) 単位: 件

当 社	営業推進部	42
	工務部	46
	電気部	62
	車両部	14
	大津営業部(営業課)	59
	大津営業部(技術課)	11
	安全推進部	3
	小計	237
委 託 ・ 協 力 会 社	工務関係	80
	電気関係	9
	車両関係	0
	大津関係	3
	小計	92
	合計	329

◆ヒヤリ・事故の芽活動 改善例

【場所】

柿木浜南踏切道

【状況報告内容】

門扉はあるが注意喚起の看板が無いため、一般の方が写真撮影のために無断で線路内に立ち入り、列車運行に支障をきたす。

【改善方法】

注意喚起看板を設置。

【ポイント】

他にも同様の箇所がないか点検。

改善前



改善後



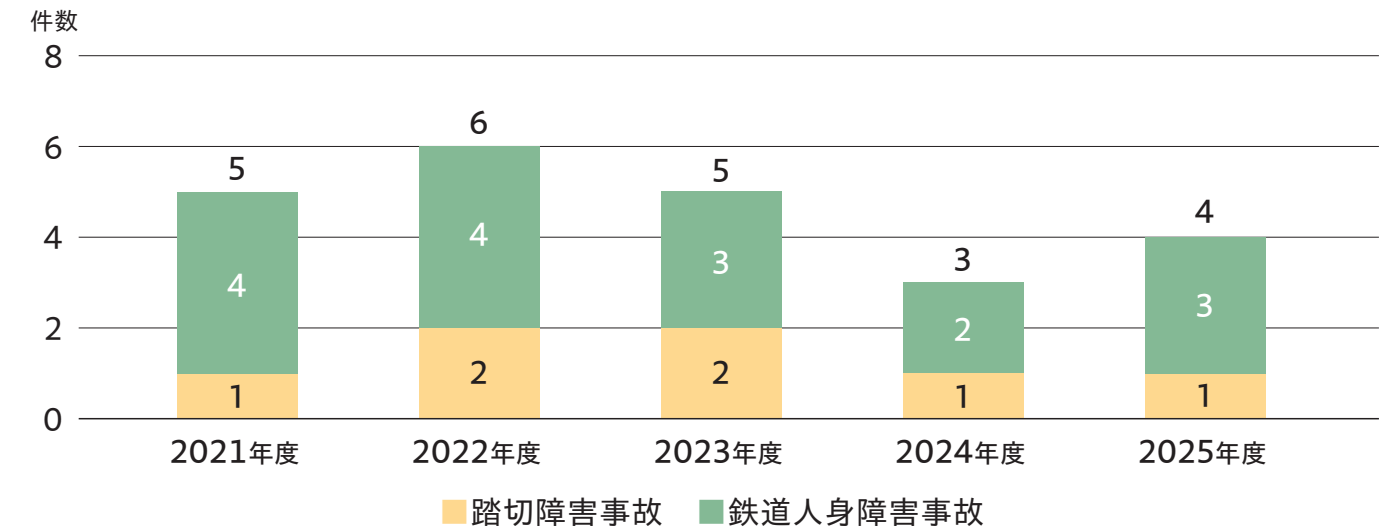
2 鉄道事故等の発生状況

(1) 2025年度の事故・障害などの発生状況

▶鉄軌道運転事故

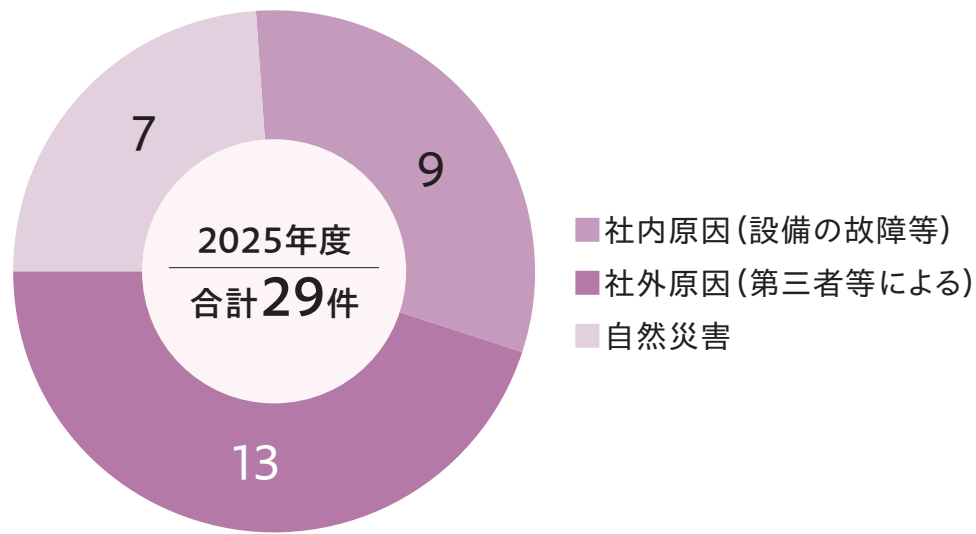
鉄軌道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故に分類された事故です。2025年度は、踏切障害事故が1件、鉄道人身障害事故が3件発生しました。その他の鉄軌道運転事故は発生していません。

◆鉄軌道運転事故件数の推移(件)



▶輸送障害

輸送障害とは、鉄軌道運転事故以外のもので、列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたものをいいます。2025年度は、29件発生しました。



▶インシデント

インシデントとは、事故には至りませんでしたが、事故につながる可能性のあった事態をいいます。2025年度はインシデントは発生していません。

3 安全運行のための取組

(1) 走行中の列車の安全性向上

運行管理

▶列車運行管理システム

京阪線では、駅の信号機やポイントなどをダイヤ情報に基づき自動的に制御する列車運行管理システムを導入しています。2024年度にシステムを更新し、機能の向上を図りました。

運転指令所には中央装置を、各信号取扱駅には駅装置を設置し、これらを二重の光ケーブルでループ状に接続することで、障害が発生してもその影響を最小限に抑えることが可能です。



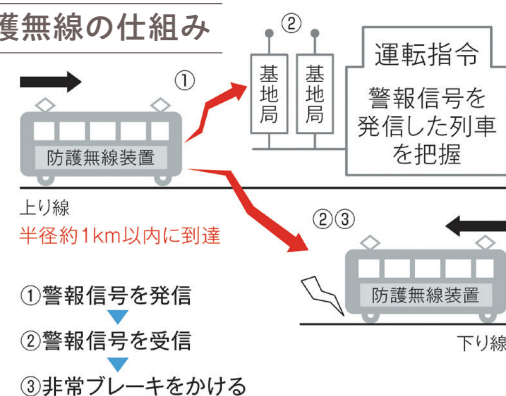
▲運転指令所

▶列車防護無線

事故・トラブルを他の列車に緊急通知するため、列車防護無線を京阪線の全列車に設置しています。乗務員が列車防護無線を送信するボタンを押すことにより、半径約1kmの範囲内にある列車の運転台に警報音を鳴動させ、列車の停止を義務づけています。

また、ワンマン運転（乗務員が単独で乗務する）区間では、運転士異常時列車停止装置（P.15参照）の動作と連動して自動的に列車防護無線を送信する機能を備えています。

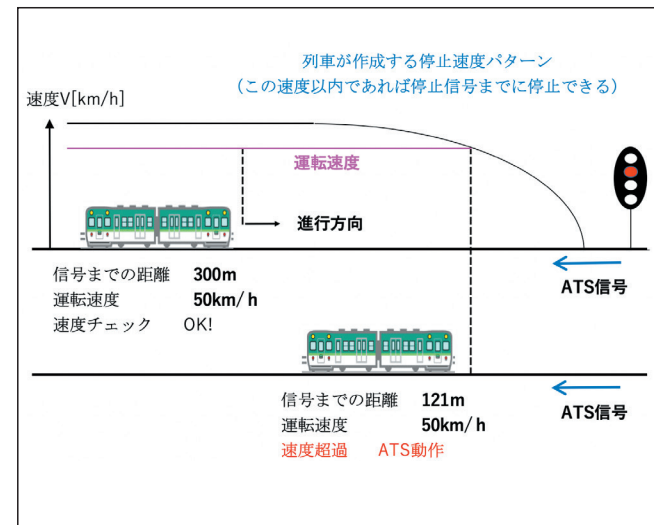
◆列車防護無線の仕組み



▶多情報連続式ATSシステム

京阪線の多情報連続式ATSでは、レールを速度指示情報の伝送媒体として利用し、列車が場所に応じた速度で走行しているかを常にチェックすることで、より高い安全性を確保しています。また、ホームや踏切の非常ボタン、踏切障害物検知装置などと連動させることで、緊急時の対応機能を高めています。

◆多情報連続式ATS概要図

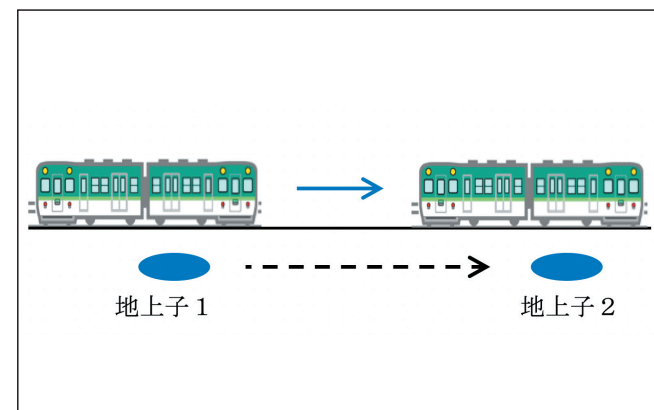


▶ATS（自動列車停止装置）システム

大津線では、定められた速度を超過して運転した場合に、直ちに列車を停止させ、列車との衝突や急曲線での脱線防止を目的としたATSを設置しています。

◆ATSの速度チェックの仕組み

レールの間に設置した地上子間の通過時間を計測して設定時間と比較することで、速度超過を検出し、自動的に非常ブレーキを作動させる。



脱線・転落防止対策

▶脱線防止ガード

車輪がレール上に乗り上がることを防止し、列車の脱線を防ぐ装置を設置しています。



▶橋上ガードレール

橋梁上やその付近で万が一列車が脱線した場合に、列車を橋梁下に転落させないための装置を設置しています。



▶輪重測定装置

車両側の対策として、車輪にかかる重量（輪重）を測定し、バランスを管理するための装置を京阪線と大津線の車庫に設置しています。



線路を遮る障害物の検知

▶限界支障検知装置

列車が何らかの原因で隣の線路にはみ出し、線路と線路の間に設置した検知棒に接触した時に、接近する列車を緊急に停止させるための装置で、急曲線などに設置しています。



▶土砂崩壊検知装置

線路脇の斜面から土砂などが流入したときに、接近する列車を緊急に停止させる装置を設置しています。

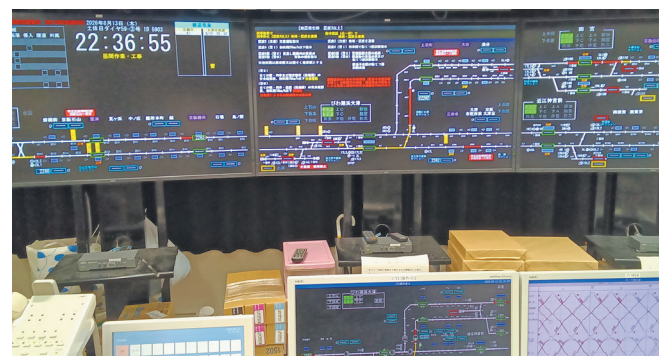


大津線の運行管理

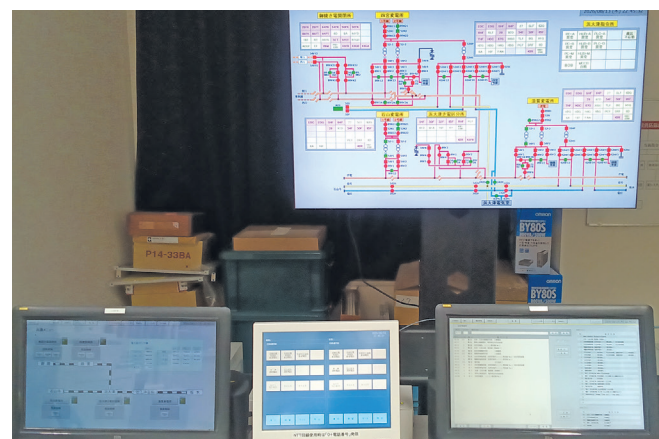
▶列車運行管理システム・電力管理システム

2015年度に列車運行管理システム・電力管理システムの更新を行い、保安度の向上を図っています。

列車運行管理システムにおいては、途中駅での列車遅延情報の表示など、新たな機能を追加し、より安定した運行管理ができるようにしています。



▲列車運行管理システム



▲電力管理システム

▶併用軌道監視装置

びわ湖浜大津駅付近の併用軌道（一般道路内に設置した線路）区間は、自動車交通の影響を受けやすいため、24時間体制で道路の状況を監視し、より安定的な列車運行に努めています。



▶自動車侵入検知装置

三井寺駅付近の併用軌道と専用軌道（専用敷地内に設置した線路）の境界から自動車が誤って専用軌道に侵入したとき、接近する列車を緊急に停止させるための装置を設置しています。

あわせて、自動車の進行方向を矢印灯で表示し、ドライバーに注意を促しています。



▲自動車侵入検知装置



▲矢印灯

(2)車両の安全性向上

車両の新造・リニューアル

▶新型車両13000系の導入

安全性の向上やバリアフリー対応、環境への配慮に主眼をおいて開発し、2025年度末時点で139両（3000系からの編入車両7両を除く）を導入しています。オフセット衝突（車体前方の一部のみに負荷が加わるような衝突）対策など車体強度を向上させたほか、事故や急ブレーキ時における車内での事故防止策を施しました。また、車内には、車椅子スペースや液晶式車内案内表示器を設置したほか、荷棚の高さを低くするとともに、乗降口の扉端部と足元などにオレンジ色のラインを設けるなど、バリアフリー対応を充実しました。



▲13000系車両



▲13000系車両の車内

▶7000系車両のリニューアル

2022年度からバリアフリー対応やインテリアの刷新、液晶型車内案内表示器の設置によるサービス向上などを目的にリニューアル工事を進めています。

あわせて、車内防犯カメラやホーム検知装置、戸挟み検知装置を設置するなど車内外の安全性向上を図ったほか、老朽化した制御装置などの機器を改修することで、故障に対する予防

保全を図っています。2026年度に7000系全編成（7両×4編成）のリニューアルが完了します。



▲7000系車両



▲7000系車両リニューアル後の車内

▶8000系車両のリニューアル

故障に対する予防保全を目的に、老朽化した制御装置などの機器を改修しています。

また、車内灯や行先表示器をLED化することで省エネと保守の省力化を図るとともに、2019年度竣工車両よりホーム検知装置の搭載も行っています。2025年度末時点で10編成中8編成のリニューアル工事が完了しています。



▲8000系車両のLED化された行先表示器

車両の安全対策

▶ 車内非常通報装置(※)

車内で非常事態が発生した際に、お客さまが乗務員に通報し、双方向で通話するための装置で、京阪線の3000系・6000系・7000系・7200系・8000系・9000系・10000系・13000系、大津線全車両に設置しています。



▶ 運転士異常時列車停止装置

運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する装置で、運転台のある全車両に設置しています。

また、車掌室には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチを設置しています。



▶ 列車運転状況記録装置

事故・トラブルが発生した場合に、その原因究明や再発防止策の立案に役立てるため、列車の速度や位置、時刻、運転士のハンドル操作状況、ATSの動作状況などを記録する装置で、全編成に設置しています。

▶ ドライブレコーダー

事故発生時に、必要に応じて現場の状況を確認するため、全編成に設置しています。

▶ 車両の転動防止ブレーキ

勾配のある駅等での停車時に、扉が開いた状態で車両が転動するのを防止するため、京阪線、大津線のすべての車両に転動防止ブレーキ機能を設けています。

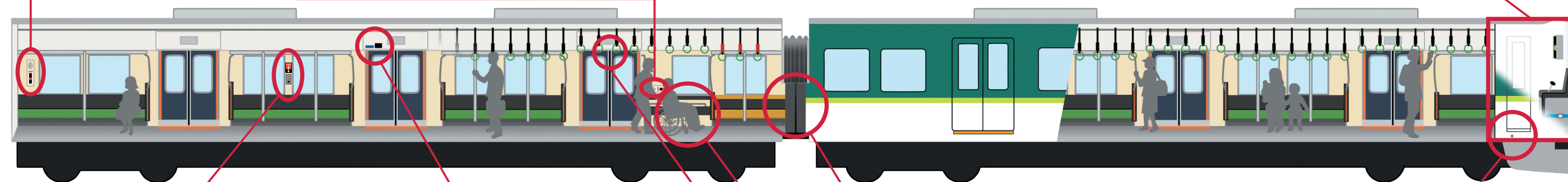
▶ 車掌知らせ灯の視認性向上

全ての扉が閉まったことを確認する車掌知らせ灯の見誤りによる事故を防止するため、知らせ灯の大型化、高輝度化など、視認性の向上を図っています。



▶ 非常脱出ハシゴ

非常時におけるお客さま避難誘導のさらなる迅速化を図るため、京阪線全編成及び大津線800系車両の乗務員室に非常脱出ハシゴを設置しています。



▶ 非常ベル(※)

非常時に車内から乗務員に通報する手段に用いるもので「入」にすると運転士、車掌の乗務する運転室の非常ベルが鳴動し、「切」にするまで鳴り続けます。1000系・2200系・2400系・2600系車両に設置しています。

※車内非常通報装置、非常ベルは国土交通省のガイドラインに沿った共通ステッカーで表示をしています。



▶ 車内防犯カメラ

車内のセキュリティ強化と犯罪抑止のため、京阪線の一部車両に車内防犯カメラを設置しています。2028年度末までに京阪線全車両への設置が完了する予定です。



▶ 戸挟み検知精度の向上

扉に人や物が挟まることによる事故を防止するため、京阪線全車両と大津線600系・700系において戸挟み検知精度の向上を図っています。さらに、従来は検知が困難であった細い杖等の挟み込みを可視光レーザーにより検出する戸挟み検知装置を、7000系、13000系(一部を除く)に設置しています。

▶ 連結面間転落防止装置

ホーム上のお客さまが誤って車両の連結面間に転落する事故を防止するための装置で、京阪線全車両に設置しています。



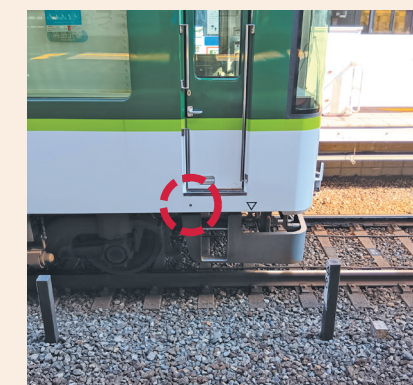
▶ 車椅子スペース

車両の出入口扉付近に車椅子スペースを設置しています。2025年度末時点で589両の車両に設置しており、今後、全ての新造・改造車両に設置を進めていきます。また、2017年3月からはベビーカーご使用のお客さまにもご利用いただけるようベビーカーマークも明示しています。



▶ ホーム検知装置

扉操作誤りなどにより、ホームがない場所で扉を開けることによる転落事故を防止するための装置で京阪線の3000系・10000系・13000系および6000系・7000系・8000系の一部の編成、大津線全編成、鋼索線車両にホーム検知装置を設置しています。

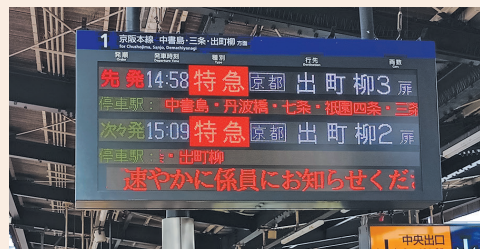


(3) 駅の安全性向上

ホームの安全対策

▶ 列車接近表示装置

お客さまに列車の接近をお知らせします。京阪線全駅、大津線6駅（御陵駅を除く）に設置しています。



▶ ホーム足下灯

ホームと車両の隙間が大きい箇所には、乗降時のお客さまに点滅して注意喚起するLED照明設備を設置しています。



▶ 注意喚起ライン

お客さまに視覚的、心理的にホーム端部の危険性を訴え、ホームからの転落および列車との接触を防止するラインです。



▶ ホーム異常通報装置

お客さまがホームから軌道上に転落された場合など、列車を停止させなければならない事態が生じたとき、ホーム上に設置した非常通報ボタンを押すと、乗務員および駅係員に特殊信号発光機（大津線、警報灯）や警報ランプ、警報サイレンで異常を知らせ、事故を未然に防止する装置で全駅（御陵駅を除く）に設置しています。



▲非常通報ボタン

▶ ITV（監視用モニター）

乗務員が直接お客さまの乗降の様子を確認しづらい箇所には、監視カメラを設置し、安全確認を行います。



▶ ホーム注意喚起放送

ホームと車両の隙間からの転落や閉扉時の事故を防止するため、一部の駅では列車のホーム進入時および閉扉時に自動音声による注意喚起放送を実施しています。

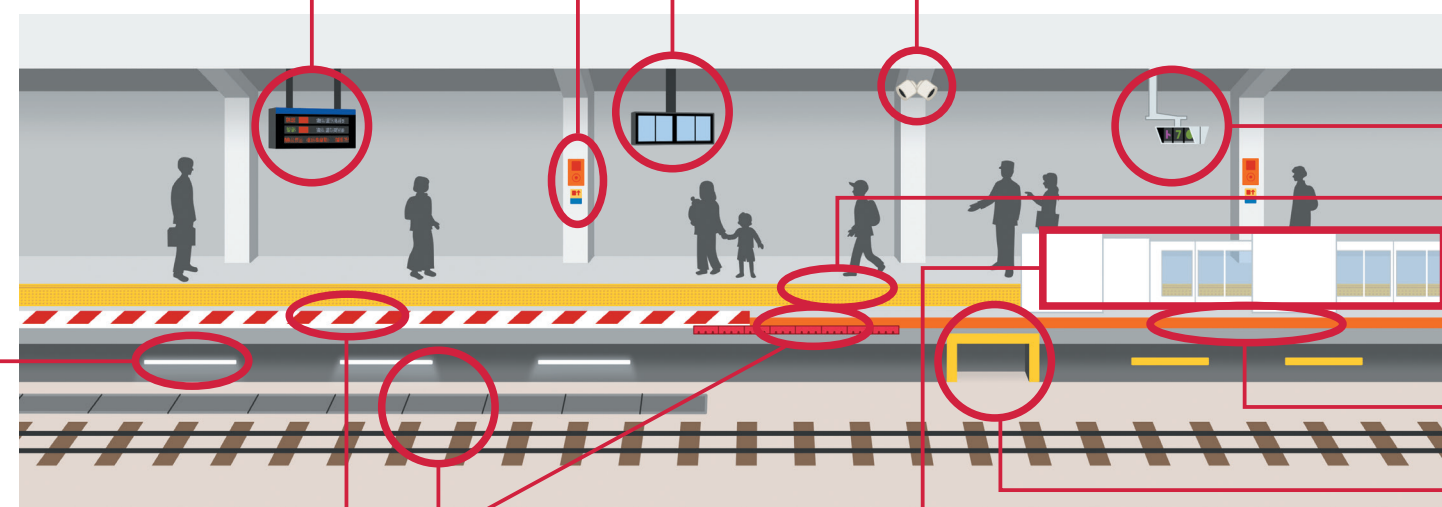
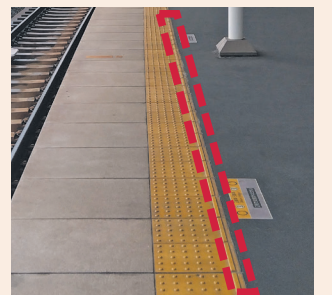
▶ 戸閉合図装置

駅係員が車掌に列車の扉を閉めるタイミングを知らせ、扉事故を防止する装置です。京阪線14駅に設置しています。



▶ 内方線

目の不自由なお客さまにホームの内側がどちらかをお知らせするブロック（線上の突起）で、全駅に設置しています。



▶ ホーム転落検知装置

お客さまがホームから軌道上に転落された場合など、ホーム下軌道内に設置した検知マットが検知すると、乗務員および駅係員に警報ランプや警報サイレンなどで異常を知らせ、事故を未然に防止する装置です。



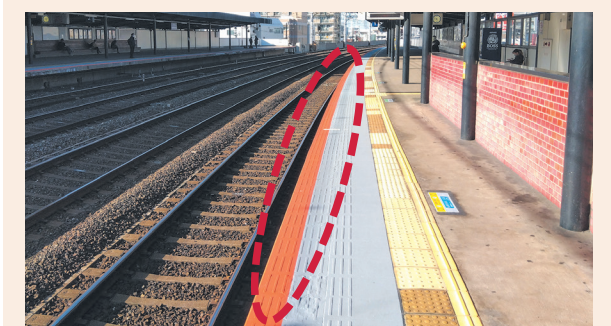
▶ 可動式ホーム柵

お客さまのホームからの転落や列車との接触事故を防止するため、可動式ホーム柵（大開口腰高式）を2021年度以降、京橋駅1・2番線、枚方市駅3・4番線、守口市駅2・3番線、萱島駅2・3番線、祇園四条駅1・2番線に設置しています。



▶ CPライン（注）

ホームの端部を明示することで、お客さまのホーム通行時における安全性を向上するとともに、車掌が列車の扉を閉める際、お客さまの乗降状態を視認しやすくすることを目的に設置しています。



（注）CPとは、「Color Psychology（色彩心理）」の略で、人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うものです。

▶ くし状ゴム

ホームと車両の隙間の大きい箇所に設置し、隙間を小さくしています。

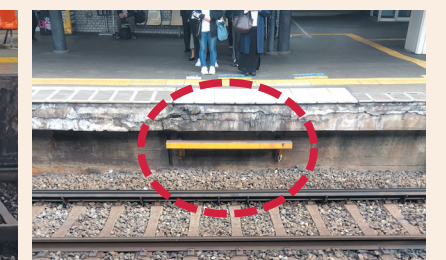


▶ ホーム下待避スペース・ステップ

お客さまが軌道内に転落した場合に安全が確保できる待避スペースや、ホームへ上がるためのステップを設けています。



▲ホーム下待避スペース



▲ステップ

(4) 踏切の安全性向上

踏切の安全対策

▶ 全方向踏切 警報灯

どんな方向からも見やすい警報灯です。



▶ 列車進行方向指示器

どちらから列車が接近しているかを表示する装置で、LED化により視認性を高めています。



▶ 踏切支障報知装置

通行人などが踏切道にて転倒その他の理由により、列車を停止させなければならない事態が生じたとき、非常ボタンを押すことにより列車に対して特殊信号発光機の停止信号を現示させる踏切保安装置です。京阪線の全踏切道に設置、大津線では11カ所の踏切道に設置しています。



▶ 踏切監視カメラ

踏切の状況確認や記録を目的とした監視カメラを設置しています。京阪線の全踏切道に設置しています。



▲ 踏切監視カメラが撮影した画像

▶ オーバーハング 型警報機

遠くから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います。



▶ スリット形遮断かん

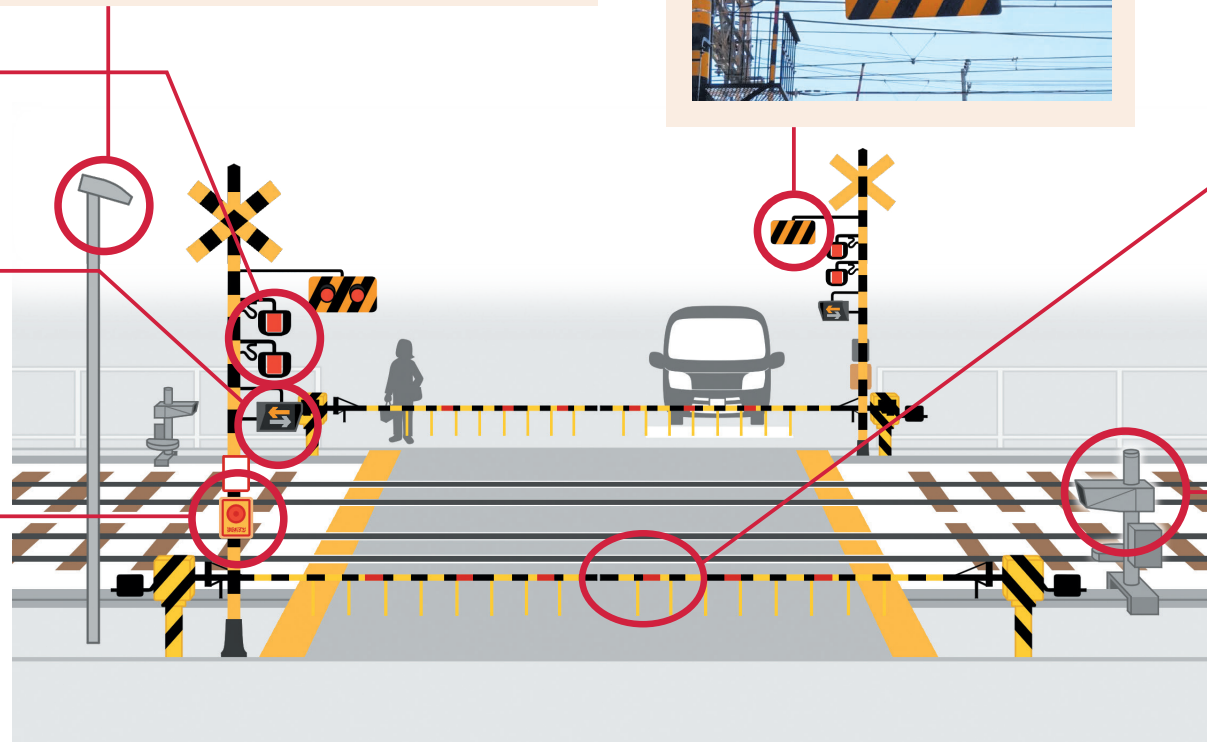
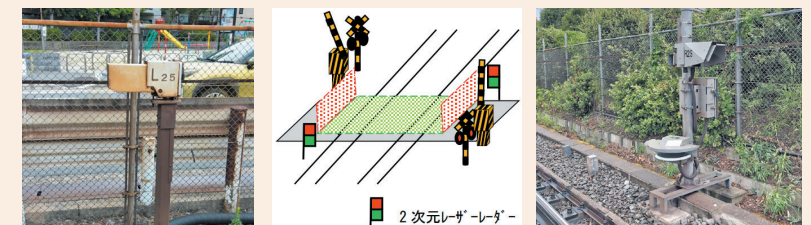
折れずに元の状態に戻りやすい遮断かんのことで、自動車などによる折損を防止します。また、踏切道内で歩行者が立ち往生した際にも効果を発揮します。2025年度末時点で京阪線17カ所、大津線9カ所の踏切道に採用しています。



▶ 踏切障害物検知装置

踏切警報機作動中に障害物を検知すると、特殊信号発光機の停止信号を現示させるとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させる装置です。京阪線110カ所中92カ所、大津線109カ所中39カ所の踏切道に設置しています。

また、2020年から丹波橋通踏切道と京町踏切道において、2次元レーザーレーダ式障害物検知装置の本使用を開始しました。これは、踏切道内の一定の高さの平面と踏切道出入口の垂直方向に赤外線パルスレーザを照射する方式で、従来の装置より検知機能を高めています。



踏切での啓発活動

踏切を通行する歩行者や自動車の運転者等に、踏切の無理な横断をしないよう啓発活動を行っています。



踏切の廃止

ご利用が少なく迂回が可能な踏切については、道路管理者ならびに周辺住民の皆さまと協議し、廃止することで、踏切事故の防止に努めています。

2025年度に石山坂本線の第三種踏切（遮断機のない踏切）を1カ所廃止しました。



▲ 廃止後

京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業

2013年12月の事業認可を受けて、大阪府の都市計画事業として京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業に着手しました。

この事業は、香里園駅・光善寺駅・枚方公園駅の3駅を含む京阪本線約5.5kmを高架化するもので、21カ所の踏切が除去されることで、交通渋滞の緩和や運転保安度の向上につながります。

2022年度より鉄道工事に着手しており、現在は、起終点部および香里園駅部において仮線・仮駅工事を施工しています。



▲ 香里園駅部における仮駅工事



▲ 終点方取付部付近における斜面切取工事

4 自然災害等に対する取組

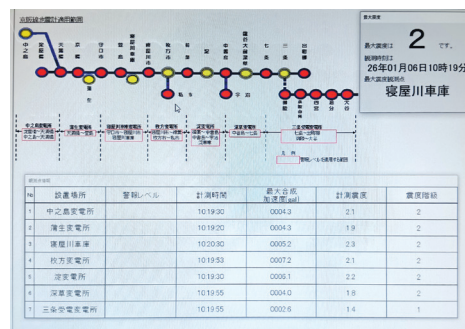
(1) 自然災害(地震、風、雨など)・火災対策の推進

気象観測機器

風速計15カ所(うち京阪線11、大津線4)、雨量計8カ所(うち京阪線5、大津線3)、地震計8カ所(うち京阪線7、大津線1)、河川監視カメラ4カ所(うち京阪線2、大津線2)、急傾斜法面監視カメラ9カ所(京阪線のみ)を沿線に設置し、気象状況の観測と要注意箇所監視をしています。



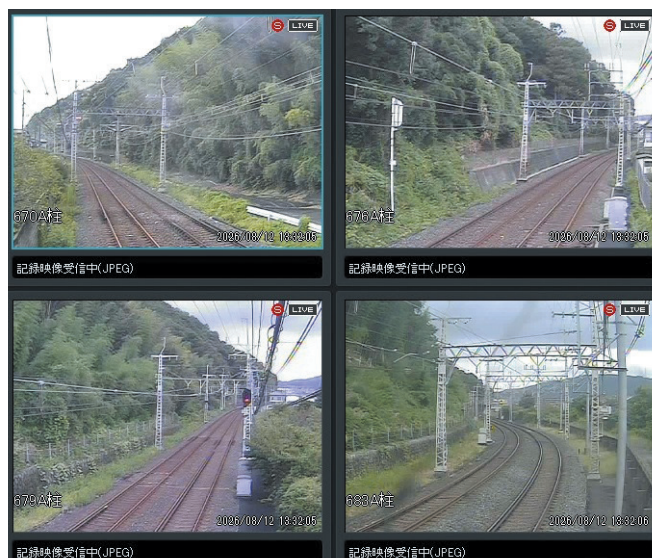
▲風速計



▲地震観測システム



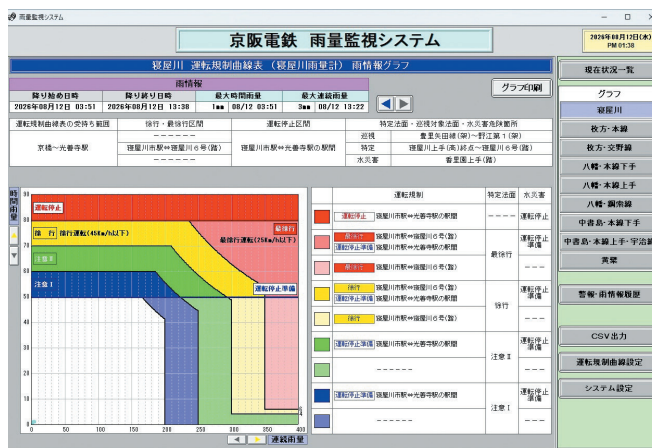
▲河川監視カメラ(上)とその映像(下)



▲急傾斜法面監視カメラの映像

雨量監視システム

京阪線5カ所、大津線3カ所に設置した雨量計のデータをもとに、線路脇の法面の降雨に対する強度を勘案して運転規制を行います。

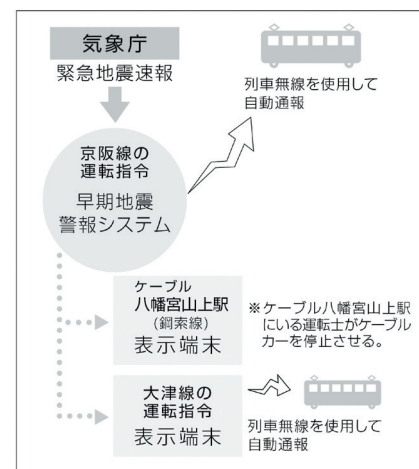


▲雨量計(上)と雨量監視システム(下)

早期地震警報システム

京阪線の運転指令所にシステムを設置し、気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、列車無線を使用して音声メッセージなどを全列車に自動的に通報することにより、大きな揺れが到達するまでに列車を停止させ、被害の最小化を図っています。また、大津線・鋼索線にも表示端末を設置し、システムから地震情報を受信できるようにしています。

◆早期地震警報システムの概要図



構造物の補強対策

▶高架橋および駅の耐震補強

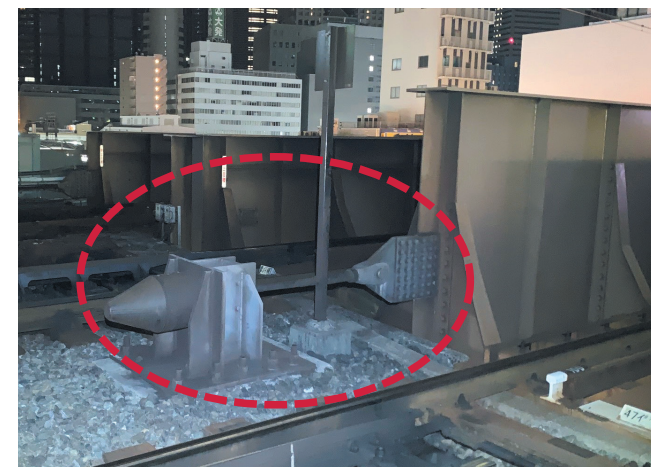
地震に対する安全性を向上させるため、耐震補強を進めています。



▲補強工事後

▶落橋対策

大規模地震時に橋桁が橋台から落下するのを防ぐため、落橋防止装置を設置しています。



▶橋脚の洗掘対策

大雨に伴う増水時でも河川の流れによって橋脚が傾斜しないよう、橋脚補強を実施しています。京阪本線の宇治川橋梁(石清水八幡宮駅～淀駅間)では2016年10月から2018年6月に2橋脚、2023年10月から2024年6月に1橋脚の補強工事を実施し、洗掘対策を完了しています。現在は、木津川橋梁(石清水八幡宮駅～淀駅間)の洗掘対策を進めており、2024年10月から2026年6月に2橋脚の補強工事が完了しました。



▲補強工事前の橋脚



▲補強工事後

火災対策

▶防火防煙シャッター

火災時の被害拡大を防止するため、防火防煙シャッターをはじめとした火災対策設備を設置しています。



▲防火防煙シャッターが下りた状態

▶地下駅の防災監視システム

地下駅に設けた消火設備、排煙設備、避難誘導設備、通報設備、警報設備などの防災設備の状況を24時間一元監視しています。

浸水害への対策

台風や線状降水帯などの発生により、集中豪雨で線路等が冠水した場合においても鉄道輸送が継続できるように、以下の取り組みを実施しています。

▶完全耐水形電気転てつ機

完全耐水形転てつ機は、従来の簡易耐水形転てつ機のカバーを改良することにより耐水性を強化し、従来型では困難であった電気転てつ機が完全に水没した場合でも、確実に動作することが可能です。以前、冠水被害にあった箇所から、鉄道輸送に大きく影響を及ぼす転てつ機を優先して導入をすすめ2025年度末時点で28台導入しています。



▲完全耐水形転てつ機

▶止水板

豪雨などの異常な自然現象や水道管破裂などの非常災害時に河川および道路から駅構内や地下線への水の流入を防止するため、京阪線14駅83カ所ならびに京阪線西端踏切道、大津線安祥寺踏切道付近に止水板を設置しています。



雷害対策

▶防雷設備

高架区間の一部や寝屋川車庫に防雷設備を設置し、雷害防止対策の強化を図っています。



▲守口変電所付近

その他の対策

▶軌道自転車

地震発生後や台風通過時の施設点検をより迅速に行えるよう導入しました。2020年度末時点で3カ所に配備しています。



5 / 安全運行のための人材育成

(1) 鉄道従事員としての教育

▶安全マネジメント教育・安全意識調査

事故情報等を活用した事故等の防止対策の検討体制の強化を目的に2012年度から外部有識者を招いて様々な安全マネジメント教育を実施しています。

安全ディスカッションは、現業各部門の日常業務における悩みや疑問、意見に対して、外部有識者からの助言を得ることで、安全意識の向上に取り組んでいます。



要因分析講習会は、事故・トラブル事例などを題材に、いろいろな部門の係員が幅広い視点で議論し、直接的な原因につながる様々な背後要因に気づく能力を向上させることを目的に実施しています。2018年度からは、将来の安全マネジメントを担う人材を育成するための集中講義を実施し、2022年度からは、学んだ事を各職場で実践するワークショップを開始しています。

また、安全に対する社員の考え方や理解度を把握し、今後の安全活動をより効果的に進められるよう、安全に関する意識調査を実施しています。



▶総合研修センター

当社では、基本理念を実現する人材を養成するため、2020年11月に開設した総合研修センターにおいて、様々な研修を実施しています。

同センターの運転シミュレータには、CG映像による機器の動作・配置確認機能や、ホーム上の状態を再現できる車掌訓練機能などを搭載しています。これにより、運転士をはじめ車掌、駅係員に対しても、異常時や故障対応などの実践的な訓練を行えるよう設備を充実させています。さらに、屋外訓練施設においては技術部門が現場に即した訓練を実施しているほか、各部門に共通して必要な基礎スキルの習得や部門間連携を強化する研修も実施しています。

また、2025年12月には同センター内に「安全継創館」を開設し、過去の事故等の歴史、教訓から学び、鉄道従事員としての使命感と組織全体の安全文化の醸成を図っています。



(2) 各種訓練

当社では、万が一の事故や災害などでも迅速に対応できるよう、様々な事態を想定した訓練を定期的に実施しています。

▶ 総合事故復旧訓練

2025年10月に錦織車庫で事故発生時の対応訓練を実施しました。この訓練では、併用軌道上の交差点で自動車との衝突事故を想定しました。お客さまの救護および避難誘導、情報連携、復旧作業と事故発生時の対応力向上を目的としています。



▶ 鉄道テロ対応訓練

2026年2月に淀駅の第4番ホームで訓練を実施しました。この訓練では、京都府伏見警察署と京阪電鉄が合同で、列車内で刃物を所持する不審者が暴れるという緊急事態発生を想定し、迅速にお客さまを安全な場所に避難させることを目的としています。また、警察より列車内に設置している防護盾を使用した護身術の指導を受けました。



▶ 事業継続計画(BCP)訓練

地震や津波などの自然災害に対し、適切に対応できる能力の向上を目的とした訓練を毎年実施しています。2026年3月に「大津市北部を震源とする震度5強の直下型地震(琵琶湖西岸断層帯)が発生し、京阪線、大津線、鋼索線の列車運行が見合わせとなる想定」の机上訓練を行い、震度に応じた点検方法の確認、各部の対応状況をデジタルツールの活用によりリアルタイムで情報共有ができることを確認しました。



▶ 複合使用建物防災訓練

地震や火災などの発生を想定し、駅と駅に隣接するグループ商業施設などが合同で災害対応を訓練するもので、通報訓練、初期消火、避難誘導訓練を実施し、初動時の対応を体得するとともに関係事業者との連携を図り、防災体制の確立と防災意識の向上、災害発生時における人的・物的被害の軽減を目的としています。



(3) 技術の継承

▶ 工務部門

軌道を保守管理するには、検査から施工、仕上がりの確認に至るまで特殊な技術、知識が必要であり、その技術、知識の維持を図るために、2004年より技術継承プログラム委員会を立ち上げ、夏場・冬場のレール伸縮に起因した事案を防止する軌道管理や自然災害に対する防災訓練などのテーマに基づき、年度ごとに策定した年間計画に沿って実務研修や机上研修を継続的に実施しています。

実務研修では、経験豊富な社員が中心となって若手社員に訓練を行い、保線作業の要領や災害発生時の対応などの技術継承に努めています。

2020年度には車庫内に訓練設備を新たに設けました。これにより、夜間の限られた時間で実施する必要があるレール交換作業などを、時間的制約のない日中に訓練として行うことができ、教育効果の向上を図っています。



▲ 軌道の保守作業実務研修

机上研修では、軌道に関するあらゆるテーマを取り上げ、研究発表や議論を通して、知識の習熟に努めています。



▲ 軌道に関する研究発表会

▶ 電気部門

各個人の電気設備などに関する技能習熟度チェックリストを基に、各自の習熟度を確認して技術指導を実施し、技術の継承に努めています。

また、作業者の安全確保や障害発生時の迅速な復旧を目指すため、主に若年者を対象に「障害復旧訓練」を実施しています。

毎年開催する「業務研究発表会」では、様々な課題の対策を発表し議論することで、技術力の向上に努めています。



▲ 電気転つ機据付用品の取付・調整訓練



▲ 搬送台車を用いた架線自動車緊急脱出訓練



▲ 電気に関する研究発表会

▶車両部門

車両保守に必要な技術力を継承するため、年間教育訓練計画に基づき実践的な教育と訓練を実施しています。

車庫には、緊急自動車を配備しているほか、緊急時連絡体制を定め、非常呼出訓練を実施するだけでなく、災害や事故などで車両が脱線した場合や故障などで走行できなくなった場合に備えた訓練などを通じて、現場力の向上に努めています。



▲脱線復旧訓練

さらに隔年ごとに、各担当が抱える課題の対策を研究して発表する「業務研究発表会」と各職場が培った技能を発表する「技能発表会」を開催しています。



▲業務研究発表会



▲技能発表会

(4)動力車操縦者(運転士)の養成

▶運転士が誕生するまで

当社は、国土交通大臣から動力車操縦者養成所の指定を受け、法令で定められた講習や国家試験を実施しています。満18歳以上の者で動力車操縦に関して必要な身体検査や適性検査および筆記試験、技能試験などに合格すれば、地方運輸局長から動力車操縦者運転免許が交付されます。



▲学科講習



▲技能講習(車庫)

▶運転士の教育

運転士が備えるべき知識・能力の維持向上を目的に、運転教習シミュレータを導入しています。シミュレータでは、運転事故や車両故障の模擬訓練のほか、早期地震警報システムによる列車無線の速報受信時や実際に地震の揺れを感知した場合の運転方法なども訓練することができます。

また、運転士任命前特別教育、任命後6ヵ月特別教育、1年6ヵ月特別教育、3年特別教育、6年特別教育、10年特別教育を実施し、運転に関する規程の復習や新たな目標を定めるグループディスカッション、シミュレータを用いた緊急時の対応訓練を行います。



▲運転教習シミュレータ

運転士養成の流れ

第1次選考 身体検査

第2次選考 適性検査(クレペリン検査など)

第3次選考 能力選考試験(一般常識・業務知識)・面接

養成所(研修課)への入所

学科講習

8科目の学科講習、運転教習シミュレータによる電車の運転知識、人間形成教育などを行います。

筆記試験

技能講習

運転士指導員がマンツーマンの指導を行います。(約3ヵ月半)

技能試験

動力車操縦者運転免許の交付

近畿運輸局長から動力車操縦者運転免許が交付されます

特別講習

輸送のさらなる意識の向上を目的として、運転士任命前特別教育、任命後6ヵ月特別教育・1年6ヵ月特別教育・3年特別教育・6年特別教育・10年特別教育を実施しています。

6 / その他の取組

(1) その他の取組

鋼索線(石清水八幡宮参道ケーブル)の安全対策

鋼索線は鋼索(ワイヤロープ)に繋がれた車両(ケーブルカー)を巻上装置で巻き上げて運転する仕組みになっています。

そのため、運転士は山上側にある運転室で巻上装置の操作を行い、車掌はケーブルカーの車内に乗務し、運行中の前方確認や扉操作を行います。

このように運転士が車内にいないことや急勾配で運転するため、特にロープの点検・整備には細心の注意を払い安全の確保に努めています。

▶ 鋼索線事故想定訓練

不測の事故・トラブルに備え、お客さまの避難誘導や連絡系統を確認する訓練を実施しています。2025年度は12月に実施しました。



ひらかたパークの安全対策

当社が運営する「ひらかたパーク」では、鉄道技術部門が安全性を確認し、一部の遊戯機のメンテナンスを寝屋川車両基地で行っています。鉄道会社直営の強みを活かし、高い技術レベルで遊戯機の安全を支えています。



サイバーセキュリティ

2026年度の鉄道事業法施行規則改正に先立ち、2023年度より「列車運行管理」「電力管理」等の重要システムで外部リスクアセスメントと技術的対策を実施し、堅牢性を向上させています。今年度は新たに「列車制御」「信号制御」「踏切制御」の各システムへ評価対象を拡大しています。また、サイバー攻撃を想定し、国土交通省や警察等との迅速な情報連携体制を構築しています。

非常時支援活動用ワッペン

当社社員が私服で当社線を利用中に事故・災害などの非常事態に遭遇した際、このワッペンを着用し、支援活動を行います。鉄道従事員であることを周囲に明示し、円滑な支援活動ができるよう備えています。



(2) 安全投資

2025年度は、鉄道設備投資(実績額)157億円のうち92億円を安全関連設備に投資し、13000系車両新造、可動式ホーム柵整備、7000系車両改修などを実施しました。

2026年度は、運転保安度の維持・向上やお客さまのサービス向上などを目的として、総額約182億円の鉄道設備投資を行います。そのうち、約120億円を安全関連設備に投資し、引き続き13000系車両新造、レール削正車更新、可動式ホーム柵整備などを実施する予定です。

なお、2025年10月からの運賃改定の実施に合わせ、2023年度から導入した「鉄道駅バリアフリー料金制度」は廃止しましたが、可動式ホーム柵やモニター付きインターホン等のバリアフリー設備の整備は引き続き実施いたします。

2025年度の主な実績

- ・13000系車両新造
- ・可動式ホーム柵整備(祇園四条駅)
- ・橋本変電所建替更新
- ・10000系、13000系ワンマン仕様統一
- ・7000系、7200系車両のリニューアル
- ・木津川橋梁洗掘対策

2026年度の主な計画

- ・レール削正車更新
- ・13000系車両新造
- ・可動式ホーム柵整備(寝屋川市駅)
- ・橋本変電所建替更新
- ・10000系、13000系ワンマン仕様統一
- ・7200系車両のリニューアル
- ・木津川橋梁洗掘対策

7 京阪電車からのお願い

(1) 京阪電車からのお願い

▶ お困りの方へのお声かけ強化

京阪電車では、お身体の不自由なお客さまやお困りのお客さまにお声かけし、鉄道を安心してご利用いただけるよう努めています。ご利用のお客さまにおかれましても、お困りの方を見かけられましたら、お声をかけていただきますようご協力をお願いいたします。

▶ ホームでのお願い

◆ 駆け込み乗車はおやめください

発車間際の駆け込み乗車や手荷物、傘、杖などを閉まる扉に差し出す行為は大変危険です。列車の安全運行にご協力ください。

◆ 歩きスマホなどはおやめください

歩きながらのスマートフォンや携帯電話、ゲーム機などの操作は、列車との接触事故や線路内への転落、お客さま同士の衝突などにつながる恐れがあります。大変危険ですのでおやめください。

◆ 黄色い点字ブロックの後ろでお待ちください

線路側への接近は、列車との接触事故や線路内への転落につながる恐れがあります。通行する際も黄色い点字ブロックの後ろをご通行ください。また、点字ブロックは、目の不自由な方のための大切な警告ブロックです。立ち止まったり、荷物を置いたりしないようにお願いします。

◆ 絶対に線路内に立ち入らないでください

線路内へ物を落としたときなどは、係員にお知らせください。線路内に立ち入ることは大変危険です。

◆ 線路内に転落されたお客さまを発見されたとき…

直ちに列車を停止させなければなりません。すぐに係員へお知らせいただくかホームの非常通報ボタンを押してください。

▶ エスカレーターでのお願い

◆ 立ち止まってください

エスカレーターでは、バランスを崩したりするなどして、転倒やほかのお客さまと接触する恐れがあります。2列で立ち止まってご利用ください。

◆ お荷物などもしっかりとお持ちください

エスカレーターでは、キャリーバッグなどのお荷物を落とされると大変危険です。お荷物はしっかりと持ちください。



▶ 車内でのお願い

◆ 車内で非常事態が発生したら…

非常ボタンを押すか、非常通報装置で乗務員にお知らせください。

▶ 踏切でのお願い

◆ 警報機が鳴り始めたら…

絶対に踏切内に入らないでください。列車はすぐ近くまで来ています。

◆ 踏切内に閉じ込められたら…

直ちに踏切の外へ脱出してください。自動車であれば、そのまま遮断かんを押して脱出してください。

◆ 踏切で異常を発見したら…

非常ボタンがある場合は、強く押してください。非常ボタンがない場合は、踏切名表示看板に記載の非常時連絡先に電話でお知らせ願います。

◆ 絶対に線路内に立ち入らないでください

踏切から線路内に立ち入ることは大変危険です。絶対におやめください。



安全報告書へのご意見受付

お客さまからのご意見・ご要望やお問い合わせを、電話や当社ホームページなどでお受けする総合窓口「京阪電車 お客さまセンター」を設置しています。安全報告書へのご意見なども、同センターにお寄せください。

【京阪電車お客さまセンター】

《平日》9:00～19:00 《土日祝》9:00～17:00

年中無休 (12/30～1/3を除く)

<https://www.keihan.co.jp/contact/> TEL:06-6945-4560