



相模鉄道株式会社

安全報告書

Sagami Railway Safety Report

2026



ごあいさつ

平素より相模鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。
ございます。

2025年度は、相鉄・東急直通線開業3年目を迎えたほか、ゆめが丘ソラトスの賑わいや星天qlayの全エリアのオープンにより、多くのお客さまに相鉄線をご利用いただいております。

また、運転保安度の向上や沿線地域の慢性的な交通渋滞の解消を図るため、鶴ヶ峰駅付近連続立体交差事業を鋭意推進しております。工事区間となっている沿線にお住まいの方々と列車運行に影響が出ないよう、安全最優先で事業を進めてまいります。

一方で、車両の座席に付着した液体により、複数のお客さまが怪我をされる事象が発生しました。これらを踏まえた防犯体制の強化を図るため、全車両への車内防犯カメラの設置を進めてまいります。また、軌道の状態検査や分岐器に対する速度制限設定工事において、確認の疎漏や部門間の連携不足等に起因する不適切な事象が発生しております。私たちは、改めて確認・報告・連携といった「基本」を愚直に積み重ね、安全を最優先とした作業を実践してまいります。

2026年度は、海老名駅改良工事の竣工やホームドアの全駅設置が完了するとともに、国際園芸博覧会の開催を控えているなど、新たな変化を迎えようとしております。「お客さまの喜びの実現」と「新しい豊かさの創造」に向け邁進するとともに、沿線環境の変化に対応し、安全で快適な鉄道輸送サービスを提供してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4項に基づき、当社における『安全・安心』に関する日々の取り組みを広くご紹介するため、公表するものです。お客さまにおかれましては、本報告書をご高覧いただき、更なる安全の向上のため忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。



相模鉄道株式会社
代表取締役社長

千原 広司

目次

基本方針

1. 私たちが心がけていること P.3

- 1 安全方針 **P**
- 2 防災の基本方針 **P**
- 3 安全重点施策 **P**

安全管理体制

2. 安全を守る社内のしくみ P.4

- 1 安全管理規程 **P**
- 2 経営管理層と現業職場のコミュニケーション **D**
- 3 安全最優先の風土づくり **D**
- 4 異常発生時の体制 **D**
- 5 安全への気づき活動の推進 **D**
- 6 安全監査（内部監査） **C**
- 7 安全の推進と見直し **A**

安全への取り組み

3. お客様の安全のために P.11

- 1 安全に関する設備投資
- 2 施設の安全対策
- 3 踏切の安全対策
- 4 車両の安全対策
- 5 保守管理
- 6 運行管理
- 7 自然災害への備え
- 8 テロへの備え

教育訓練

4. 知識と技能の向上で安全を守ります P.23

- 1 各種教育・訓練
- 2 人材の育成

事故と対策

5. 事故等の発生状況をお知らせします P.26

- 1 鉄道運転事故等の発生状況

情報提供

6. 私たちのパートナー「お客さまと沿線の皆さま」… P.27

- 1 お客さまへの情報提供
- 2 お客さま・沿線の皆さまへのお願い
- 3 災害時・緊急時Q&A

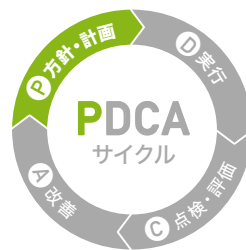


PDCA 【継続的改善のサイクル】

相模鉄道では、PDCAサイクルの推進による安全管理体制の向上に努めています。

Plan……方針・計画
Do………実行
Check……点検・評価
Action…改善

1. 私たちが心がけていること



1 安全方針

安全管理体制を確立し、全社員一丸となって輸送の安全確保を積極的に推進するため、安全方針を定めています。

2025年度 安全方針

1. 私たちは、すべてにおいて安全を最優先します
2. 私たちは、法令を遵守し、執務を厳正に行います
3. 私たちは、常に安全の維持・向上に努めます
4. 私たちは、輸送の安全を通じて社会に貢献します

2 防災の基本方針

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中で、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う鉄道事業者は、発災時においてもできる限り被害を軽減、拡大防止を図るとともに、業務活動の維持や早期回復、自然災害への対応力向上が求められています。

そのため、安全方針と並ぶものとして、防災の基本方針を制定しています。

2025年度 防災の 基本方針

私たちは、自然災害の発生時には、相互に協力し、
お客さま及び社員の安全確保を第一義として、
冷静に行動します

3 安全重点施策

安全方針に基づき、安全重点施策を定めています。

2025年度

安全重点施策

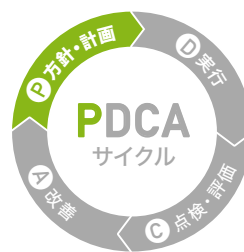
(1)基本作業の逸脱防止と同種事象の再発ゼロ

- ① 基本作業の重要性と定められた経緯を再確認するとともに、作業の本質や目的を理解することにより、基本作業の逸脱を防止する。
- ② 過去の事故の芽や他社の事故、事象に対する防止対策の有効性を検証し、所要の対策を実施する。
- ③ 事故の芽や事故等に対して原因分析手法を活用し、ヒューマンファクターを中心とした多角的な調査・分析を行い、実効性のある対策を確立する。
- ④ 事故の芽に至る前のヒヤリハットや気づきの抽出と共有を図る。

(2)事故・災害対応力の強靱化

- ① スキルの継承による目的と効果を明確にして、役職年代を問わず、相互にスキルアップを図るとともに、習熟度等の実状把握を踏まえた実践的かつ効果的な訓練の実施や知識・技術の向上に努める。
- ② 自社だけでなく他社とも連携し、過去を含めた自然災害や事故の情報を活用するとともに、様々な経験談や振り返りを活用する。また、自治体や行政機関と協力体制を構築し、対応力の強靱化を図る。
- ③ JR・東急との相互直通運転に伴う異常事象や輸送障害等のリスクに備えるべく研究を行い、安全・安定輸送を確保する。
- ④ 工夫やコツにより上手くいっていることの共有、視点を変えて物事をみることや想定外を想像することなど、Safety-IIの考え方を推進することにより、気づき力を向上させる。

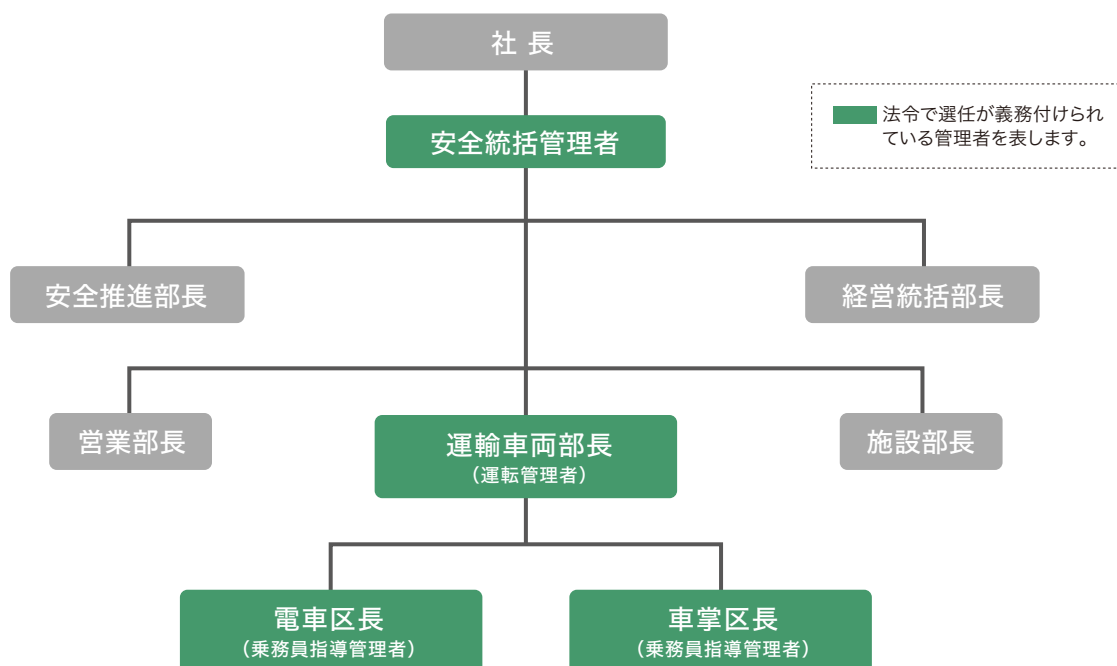
2. 安全を守る社内のしくみ



1 安全管理規程

安全管理規程とは、鉄道事業法の一部改正に伴い2006年に制定したもので、輸送の安全を確保するための基本的な方針を定めたものです。

① 安全管理規程で定める安全の確保に関する体制



② 安全管理規程上の主な管理者等の責務

社 長	鉄道事業の実施および管理の体制の整備ならびに管理の方法を確実にし、その結果必要となる改善を確実に行うとともに、輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
安全統括管理者	取締役の中から安全に関して十分な知識および経験を有する者が、社長により選任されます。 安全の確保を最優先とした上で、輸送業務および各管理部門を有機的に統括管理し、随時確認を行い、見直しおよび改善の措置を講じるとともに、役員および社員に対し、関係法令等の遵守と安全最優先の意識を徹底させます。
運輸管理者 (運輸車両部長)	運転関係の係員、施設および車両を総合的に活用し、運行計画の設定および改定を行い、その安全性、実現性の検証を行うとともに、列車の運行管理、乗務員の教育および資質の保持その他運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者 (電車区長・車掌区長)	乗務員の資質(知識および技能)の維持管理、保持に関する定期的な確認および報告に関する事項を管理します。

2 経営管理層と現業職場のコミュニケーション



① 職場巡視

定期的に社長、安全統括管理者、部長が「職場巡視」を行っています。経営管理層と現業係員がコミュニケーションを図ることで十分な意思疎通を行い、安全管理体制の確立に取り組んでいます。



② 部長懇談会

部門長である部長が現業係員の生の声を直接聞くために実施しているのが部長懇談会です。毎年全社員を対象に実施しており、安全に関する要望や意見が社員から直接部長に伝えられ、安全対策に反映されています。



3 安全最優先の風土づくり

① 安全シンポジウム

夏季安全輸送推進運動期間中には、安全統括管理者による講話と各職場の研究発表を行いました。この内容を職場に持ち帰り展開することで、安全管理体制の確立に役立てています。



② 安全講演会

安全意識を醸成するために、毎年外部講師をお招きし安全講演会を実施しています。この講演会により、鉄道会社の社員としての使命や職責の重要性を確認しています。2025年度は阪神・淡路大震災の経験を基にした、防災に関するご講演をいただきました。

また、この講演会に参加した社員全員に、アンケート調査を行い、社員の潜在的な「声」を拾い上げ、安全施策に活用しています。



③事故を風化させない取り組み

過去に発生した重大事故を題材とした教材や模型を製作し、安全意識を向上させるための各種教育に活用しています。緑園都市教習所には、1968年に当社で発生した「瀬谷駅構内列車衝突事故」を再現したジオラマを展示しています。このジオラマは、模型の電車を実際に操作することにより、事故の状況を忠実に再現することができます。さらには経営管理層を含む本社員の安全意識を向上させるため「瀬谷駅構内列車衝突事故」の概要をまとめたパネルを本社および緑園都市教習所に展示しているほか、当時の様子を再現した映像資料（DVD）を作成し各職場へ配布しています。この映像資料は、全社員が所持している業務用タブレットでも視聴することができます。

また、鉄道の歴史に残る過去の重大事故を漫画形式で表現した「THE CASE STUDY ～鉄道事故の『記録と記憶』～」vol.1～vol.4を発行しています。漫画形式を取り入れることで、視覚を通して繰り返し過去の重大事故に接することができるように、「記憶に残る教育教材」として活用しています。

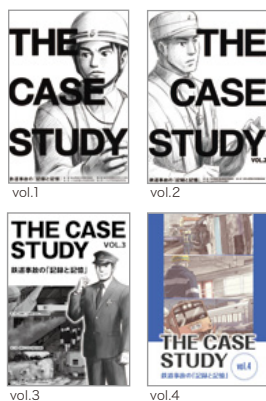
瀬谷駅構内列車衝突事故ジオラマ【緑園都市教習所】



パネルの展示【本社】



THE CASE STUDY



DVD



4 異常発生時の体制

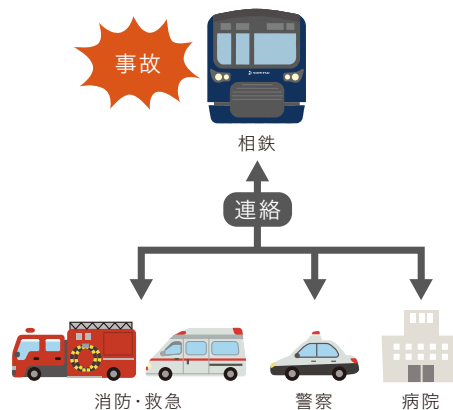


① 事故・災害等対策規則

列車運行に重大な影響を及ぼす自然災害や運転事故に対し、その予防措置や被害の拡大防止、早期復旧を図ることを目的として定めています。この中で「事故、災害および不測の異常事態が発生し、または発生する恐れがある場合の措置を定め、もって輸送の安全を確保し、相模鉄道の社会的使命を果たすことを目的とする。」と明記し、お客さまと社員の安全を第一とする行動をとるよう努めています。

② 運転事故等発生時における救急体制心得

運転事故等が発生した場合に、人命救助を最優先とした上で速やかに情報を収集し、社内および警察や消防との連絡を緊密にすることで緊急時における円滑な処置を行い、お客さまやマスコミの皆さまに適切な情報を提供するために定めています。この心得には異常時の緊急連絡体制のほか、最寄りの救急搬送先病院、警察署、消防署が記載されており、異常時でも迅速かつ的確な対応ができるよう体制を整えています。



③ テロ等妨害行為に対する取扱い心得

不審者や不審物の発見または爆破等の発生および予告など、テロ等妨害行為に対する取扱いを定めています。お客さまと社員の安全を第一に考え、被害の未然防止ならびに拡大防止を図っていきます。

④ 事故・災害等における報告および情報開示ガイドライン

事故および不測の異常事態が発生した場合の報告基準を定めることで、社内外への迅速な報告および周知を行い、事故等発生時の意思決定を迅速かつ正確に行うことを目的として定めています。

⑤ 異常発生時の情報伝達

運転事故や災害等が発生した場合には、「緊急連絡/安否確認システム」により社長をはじめとする関係者に速報します。

また、神奈川県内で震度5弱以上の地震が発生した場合、社員が安否情報をパソコンや携帯端末から登録することができ、管理者は速やかな社員の安否確認や、点検・復旧作業に呼集できる社員数の迅速な把握が可能となっています。

⑥ 大規模災害に関する事業継続計画（BCP）

大規模な自然災害により当社事業が甚大な被害を受けた場合であっても、事業継続および早期復旧を図ることを目的として策定しています。お客さまや社員、社員の家族および関係者の安全・安心の確保を第一とし、災害事故による被害からの早期復旧、沿線住民の生活基盤を確保し、地域社会の滞留を極力回避することを目的として行動します。

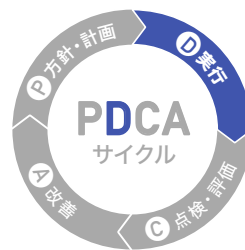
⑦ 南海トラフ地震に関する対策計画

南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づき、南海トラフ地震に関する臨時情報等が発表された場合における対応方を定めています。

⑧ 富士山噴火降灰に関する対策計画

富士山の噴火により相鉄線沿線に降灰が発生することを想定し、防災対策上必要な事柄についての対応方を定めています。

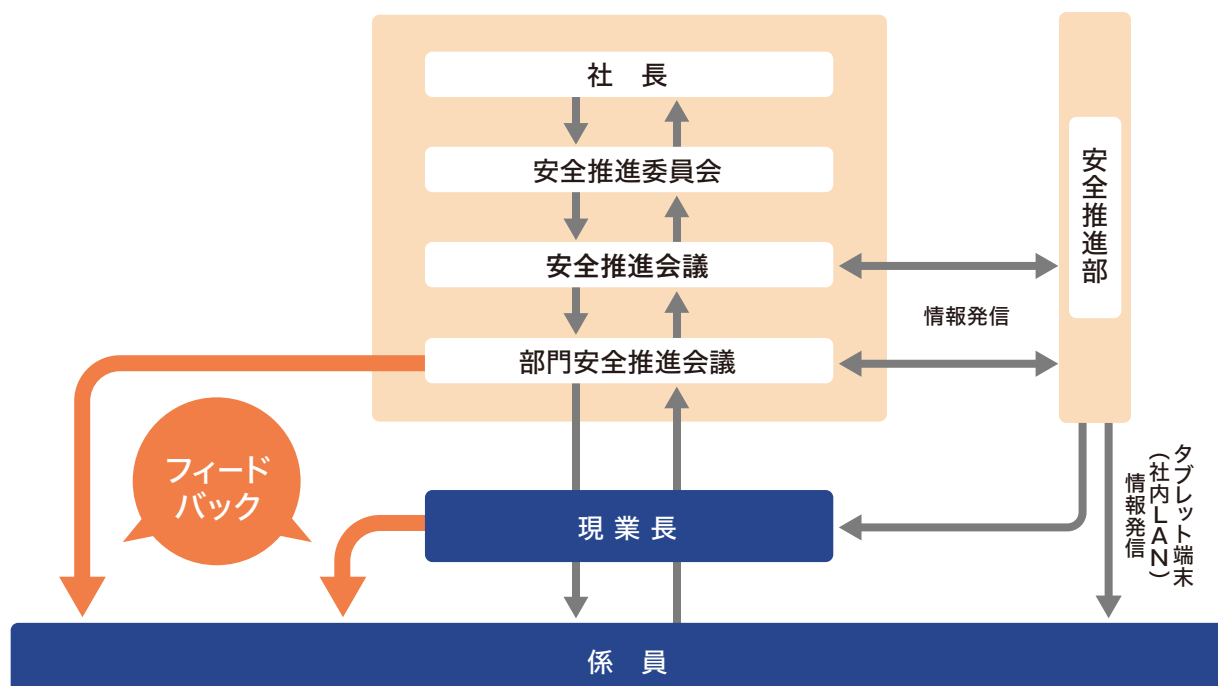
5 安全への気づき活動の推進



安全への気づき活動とは、「ひとりの気づきが、みんなの安全を守る」という信念のもと、事故にはならなかったが、放置しておくとならざるを得ない事故に繋がるおそれのある事象を速やかに報告し、その情報の水平展開と迅速な対策を実施することで、事故や災害を未然に防止するほか、情報を集計し分類・分析することにより、危険要因の傾向をつかみ安全施策に反映しています。

また、上手くいっていることやコツを共有することにより、Safety-IIの考え方を推進し、上手くいくことの最大化に取り組んでいます。

■ 事故の芽・気づきヒヤリハット情報の流れ



■ 原因分析手法勉強会

ヒューマンエラーを少しでも減らすためには、失敗した人を責めるのではなく、失敗に至った経緯や要因を分析し、効果的な防止対策を確立するとともに、失敗しにくい作業環境を整えていくことが必要となります。

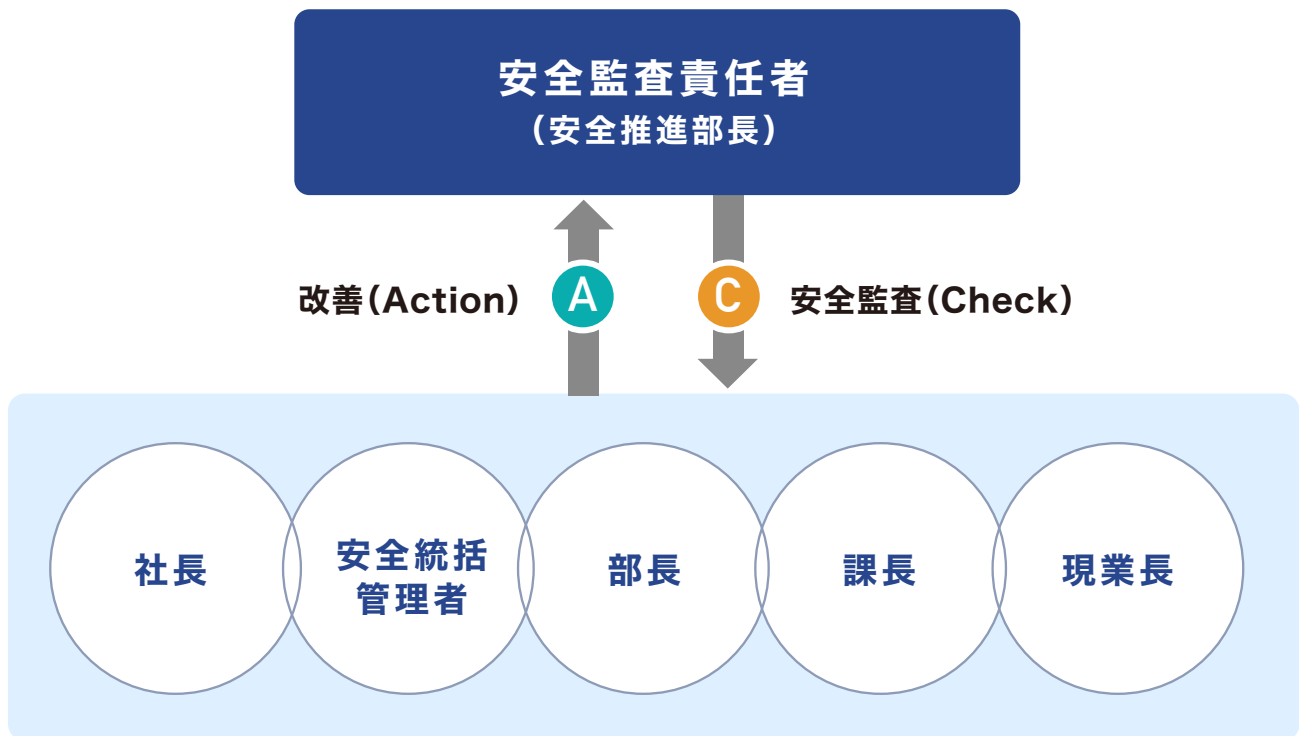
このため、人的要因による事故・事象が発生した際、一つの要因にとらわれることなく多角的な視点で背景要因を探ることで、効果的な事故防止対策を考案するための手法を学ぶ勉強会を実施しています。



6 安全監査(内部監査)



安全管理規程に基づき、安全管理体制が確立され適切に機能していることを確認するため、安全推進部長を安全監査責任者として安全監査（内部監査）を実施しています。



2025年度の重点監査項目

- ①部門安全重点施策の推進と進捗の状況
- ②規定や基準に基づく作業への取組状況
- ③気づき・ヒヤリハットの収集と活用の状況

■ 2025年度の安全監査

安全監査実施計画を策定し、設定した重点監査項目を中心に監査を実施しました。

結果、様々な課題認識を持ちながらも安全管理体制の維持・向上に努めていることや、引き続き上司・部下、本社・現業間のコミュニケーションや連携が図られていることがベースになっていることが確認されました。また、各種の課題解決には、主体的な取り組みや相互喚起が必要であると考えられることから、様々な場面において取り組み状況や改善状況を確認し、安全管理体制の強靱化を図っていくこととされています。

監査後、安全監査責任者が安全統括管理者および社長に監査結果を報告しています。



7 安全の推進と見直し

① 安全管理体制に関する会議

安全管理規程に基づき、輸送の安全を確保し鉄道の社会的使命を達成するため、安全統括管理者を委員長とする安全推進委員会をはじめ、安全管理体制に関する各種会議を開催しています。これにより、PDCAサイクルによる安全管理体制の確実なスパイラルアップを推進します。



- P … Plan【方針・計画】
- D … Do【実行】
- C … Check【点検・評価】
- A … Action【改善】

安全推進委員会
委員長：安全統括管理者
委員：各部長

安全方針や安全重点施策等の決定や、各部の安全対策の実施状況が報告されます。安全推進委員会での審議事項を安全統括管理者が社長に報告し、指示を受けます。

安全推進会議
議長：安全推進部長
委員：各部の安全推進担当課長

当社で発生した不具合等について検討し安全対策を確立するとともに、他の鉄道事業者での事故事例についても、その状況を当社に置き換えて防止対策を講じています。これらは「鉄道の安全に関する対応状況」として一元的に管理しています。また、事故の芽・気づきヒヤリハット情報が各部から報告され、対策の有効性を確認しています。

事故防止委員会
委員長：安全推進部長
委員：安全推進部長が指名した者

運転事故等が発生した場合に、原因を究明し、その再発防止対策を確立するとともに、被害の軽減に寄与することを目的として開催します。

部門安全推進会議
議長：部門長
委員：各部ごとに指名

安全推進委員会や安全推進会議での決定事項を部内で周知するとともに、各部の安全重点施策の決定と見直しを図ります。

② マネジメントレビューの実施

PDCAサイクルによるスパイラルアップを図るため、安全推進委員会では安全管理体制の見直し（マネジメントレビュー）を実施しています。定期的に安全方針や安全重点施策等の実施状況を確認し、この結果を踏まえて必要な見直しを行っています。

3.お客さまの安全のために

さらなる
安全の向上を
図ります。



1 安全に関する設備投資

① 2025年度の安全に関する設備投資(実績)

2025年度は、78億円の安全に関する設備投資を実施しました。

新型車両の導入

老朽化した8000系および9000系車両の代替として、13000系1編成8両を導入しました。



13000系車両

万騎が原トンネルの耐震補強

さらなる耐震性能向上のため、万騎が原トンネル中柱の耐震補強を進めました。



万騎が原トンネルの耐震補強

変電所の機器更新

保安度の向上を図るため、かしわ台変電所および西谷変電所の機器更新を行いました。



直流高速度遮断器

鶴ヶ峰駅付近連続立体交差化

地域の一体化や踏切事故と交通渋滞の解消を図るため、鶴ヶ峰駅を含めた上下線約2.8kmの地下化を進める工事を推進しました。



事業区間

② 2026年度の安全に関する設備投資(計画)

2026年度は、91億円の安全に関する設備投資を行い、さらなる安全の向上を図ります。

ホームドアの設置

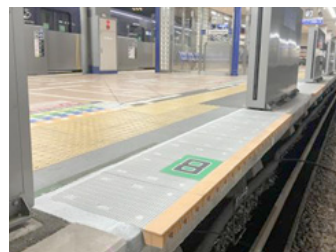
駅ホームにおける安全性向上のため、ホームドアを順次設置しており、今年度は海老名駅に設置します。これにより、相鉄線における全駅での設置が完了します。



上星川駅ホームドア

ホーム隙間対策

車両とホームの隙間を狭めるため、隙間解消ゴムをホーム先端に設置します。今年度は横浜駅・星川駅・鶴ヶ峰駅・三ツ境駅・相模大塚駅・緑園都市駅・羽沢横浜国大駅の計7駅で設置予定です。



隙間対策を施したホーム先端

車内防犯カメラ

車内のセキュリティ向上を目的として、全車両に防犯カメラの設置を進めており、今年度内には、全車両への設置が完了する予定です。



車内防犯カメラ

鶴ヶ峰駅付近連続立体交差化

今年度も引き続き、鶴ヶ峰駅を含めた上下線約2.8kmの地下化を進め、地域の一体化や踏切事故と交通渋滞の解消を図るための工事を進めていきます。

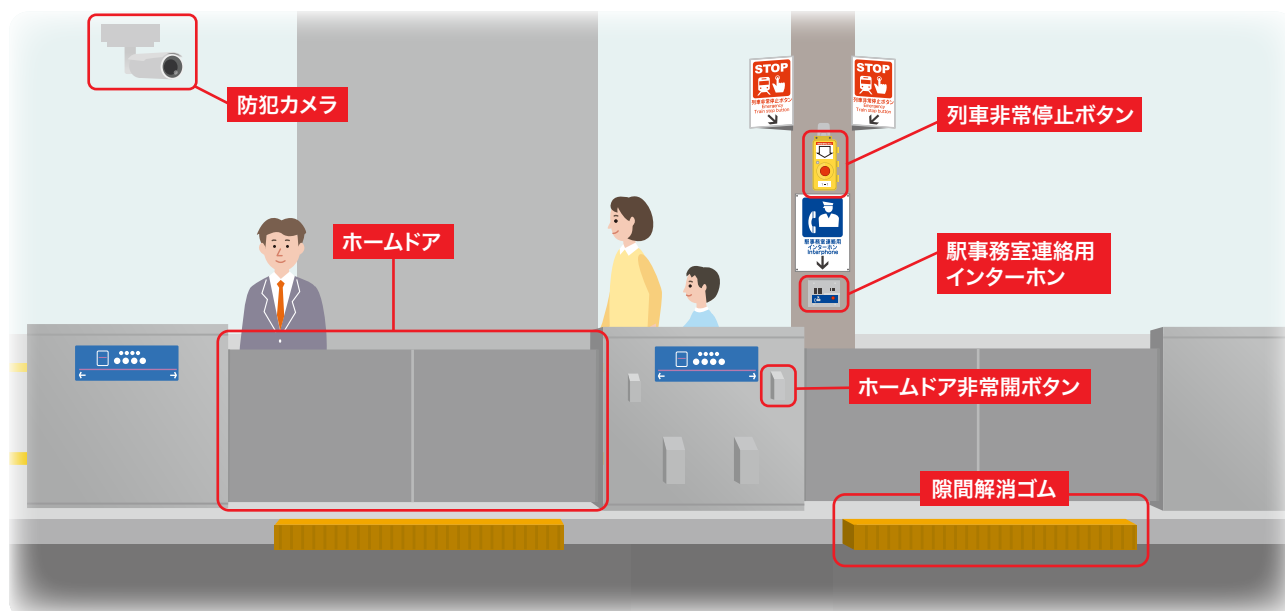


組立中のシールドマシン

2 施設の安全対策

■ ホーム上での事故を防止するための取り組み

ホームからの転落、走行中の列車への接触を防止する取り組みとして、順次全駅にホームドア導入を進めています。また、事故防止のため、異常が発生した際に走行中の列車を緊急に停止させることができるよう、列車非常停止ボタンを設置しています。この他にも、隙間解消ゴムを設置し車両とホームの隙間を狭めることで安全性を高めています。



ホームドア

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、ホームドアを設置しています。



ホームドア非常開ボタン

ホームドアの車両側には「非常開ボタン」が設置されており、非常の際にこのボタンを押すことでホームドアを開扉できます。



列車非常停止ボタン

異常が発生した場合に、この非常停止ボタンを押すことで、駅係員や付近を走行する列車の乗務員に異常を知らせ、列車を緊急に停止させます。



駅事務室連絡用インターホン

ホーム上で不審物を発見した場合や気分が優れない場合等に、お客さまと駅係員が連絡を取り合うことで、迅速な対応を可能とします。



隙間解消ゴム

車両とホームの隙間を狭め、お客様が安全に電車に乗り降りするため、隙間解消ゴム（くし状ゴム）を設置しています。



防犯カメラ

ホーム上で事故やトラブル等が発生した場合、リアルタイムで状況を把握することで、迅速な対応につなげます。



3 踏切の安全対策

自動車が通行する踏切には、自動障害物検知装置を設置しています。また、全ての踏切に列車の運転士に踏切内の異常を知らせる踏切非常ボタンを設置しており、踏切事故防止に努めています。



踏切非常ボタン

列車との接触事故を防止するため、全ての踏切に非常ボタンを設置しています。



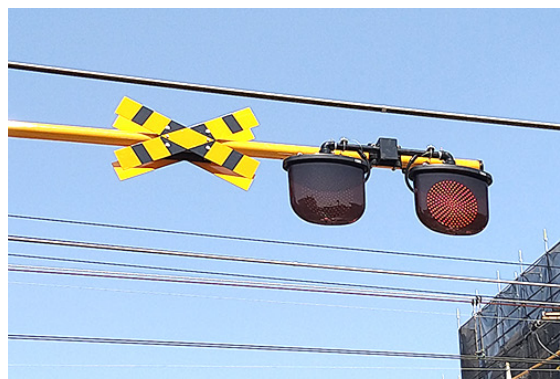
全方向踏切警報灯

踏切の警報状態を認識しやすくするため、どの角度からも点滅が確認できる全方向踏切警報灯を設置しています。



オーバーハング型踏切警報機

踏切を通行する自動車等が遠くからでも踏切の存在を認識できるよう、高い位置に警報灯を設置しています。



自動障害物検知装置

踏切内で立ち往生している自動車等の障害物をセンサーが検知し、付近の列車に異常を知らせます。



レーザレーダ式障害物検知装置

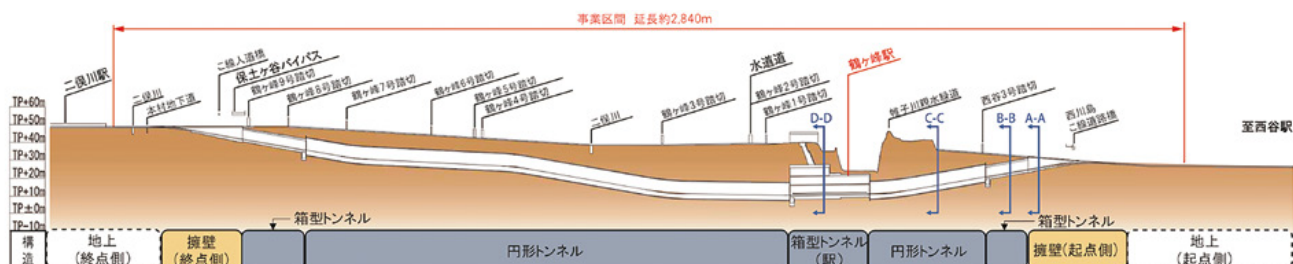
踏切付近に相対的に設置し、それぞれのレーザレーダの反射率により検知することで従来の検知装置に比べ、より安全性を高めています。

(一部踏切に設置)



鶴ヶ峰駅付近連続立体交差事業

本事業は、西谷駅から二俣川駅間の約2.8kmについて鉄道を地下化することで、全10箇所の踏切を除却します。これにより、道路・鉄道それぞれの安全性が一層向上します。



4 車両の安全対策



車内非常通報装置

非常事態が発生した際は、非常ボタンを押すことで乗務員へ通報および通話をすることができます。



非常用ドアコック

異常が発生した際に、ドアを開扉して避難ができるよう、ドア上または座席の下に非常用ドアコックを設置しています。



ドア上



座席下

消火器

車内での火災発生時に備え、各車両に消火器を設置しています。



車内防犯カメラ

列車内の安全性を高めるため、防犯カメラの設置を進めています。



非常はしご

異常発生時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、非常はしごを搭載しています。



難燃性素材の使用

列車火災発生時の被害拡大を防止するため、車両の座席や床等に燃えにくい材料（難燃性素材）を使用しています。



5 保守管理

車 両

定められた検査周期毎に検査を行い、法令に基づく社内規程類に従って車両部品の整備や交換を行っています。



連結器の検査



ブレーキ装置の検査



パンタグラフの検査

軌 道

様々な検査機器を用いて定期的に検査を行い、検査結果に基づき、レールの歪みの整正や部品の交換をしています。



軌道の検査



軌道の整正



軌道の整備

構 造 物

トンネル・橋梁・擁壁等の構造物は、定期的に目視検査や打音検査を行い、検査結果に基づき、補修工事を実施しています。



橋梁の検査



トンネルの検査



ドローンによる検査

電気設備

変電所・架線等の電気設備は、定期的に検査を行い、検査結果に基づき、補修・交換を実施しています。



電力設備の検査



電車線の検査



電車線の交換

運転保安設備

信号や踏切等の運転保安設備は、定期的に検査を行い、検査結果に基づき、補修・交換を実施しています。



信号設備の検査



踏切設備の検査



転てつ器の検査

6 運行管理

■ 運輸司令所

運輸司令所では、列車などの運行を24時間体制で管理し、日々の安定輸送に取り組んでいます。また、輸送障害等が発生した際は、関係各所への指示や他社の司令とも連携し、迅速かつ的確に行動しています。



■ 電力司令所

電力司令所では、変電所の遠隔制御を行うほか、各変電所の運転状態や電車線・高圧配電線等への送電状況を24時間体制で監視しています。



7 自然災害への備え

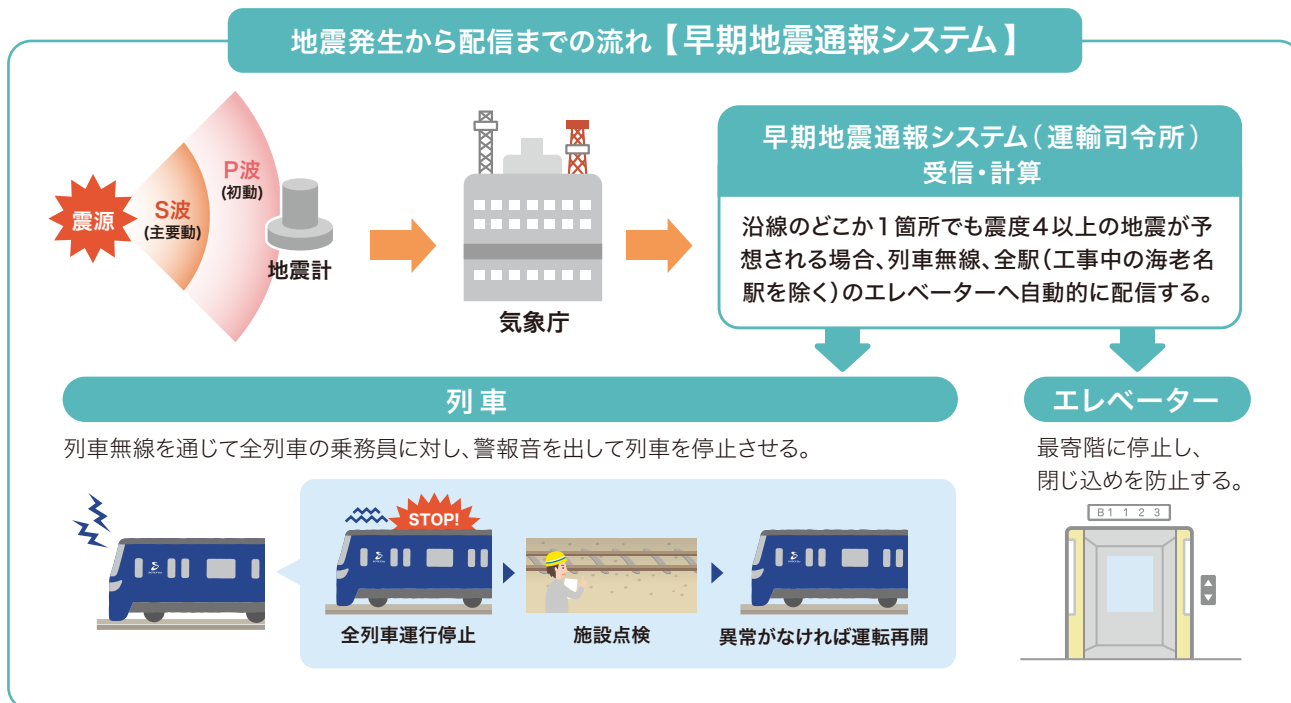
① 地震への備え

■ 地震発生時の取扱い

当社では地震対策として、沿線6箇所に地震計を設置しています。これにより、点検区間が細分化（約5kmに1箇所の割合）され、運転再開までの時間短縮を図ります。また、観測した震度により避難誘導の実施など適切に対応し、お客さまの安全確保に努めます。

■ 地震発生時の運転規制

当社では「早期地震通報システム」を導入しており、当社沿線に大きな揺れが予測される場合に、全列車の運転士に対して列車を安全と思われる場所へ緊急停止するよう自動音声配信されます。大きな地震が発生した場合は、震度別の取扱いを行うことで安全運行を確保しています。停止した列車の中でも地震の揺れを感じるおそれがありますので、お立ちのお客さまは手すりやつり革にしっかりつかまり、揺れがおさまるのをお待ちください。その後、係員の指示に従うようお願いします。



■ 防災訓練

大規模地震に備え、ターミナル駅での混乱防止訓練や列車の一旦停止訓練、施設点検等の防災対応訓練のほか、様々な訓練を実施しました。



災害対策本部設置

■ 津波対応訓練

地震発生により、東京湾において大津波警報が発表された想定で避難誘導訓練を実施しました。



避難誘導

■ 相鉄沿線災害時帰宅支援マップ

大規模地震などの災害発生時に長時間にわたり運転を見合わせた際の、お客さまの帰宅支援や沿線付近の避難所、一時滞在施設などへのご案内を目的として相鉄線各駅で無料配布をしています。



■ 帰宅困難者対策

帰宅が困難になったお客さまのために主要駅に飲料水、簡易型ブランケット等を備蓄しています。



② 異常気象時の備え

■ 雨による運転規制

列車の安全運行を確保するために、降雨量に応じた規制値を設け運転規制を行っています。

速度を落として運転

1時間あたりの降雨量、または降り始めからの総雨量が規制値を超えたとき



規制値未満となった場合、
通常運行へ復帰

運転休止

1時間あたりの降雨量、および降り始めからの総雨量が運転休止を必要とする規制値を超えたとき



規制値未満となった場合、施設点検を実施。
異常がないことを確認した後、
通常運行へ復帰

■ 風による運転規制

列車の安全運行を確保するために、風速に応じた運転規制を行っています。

速度を落として運転

瞬間風速が規制値を超えたとき



規制値未満となり、
一定時間を経過した後、通常運行へ復帰

運転休止

瞬間風速が運転休止を必要とする規制値を超えたとき



規定値未満となり、一定時間を経過した後、
異常がないことを確認し、通常運行へ復帰

■ 計画運休対応訓練

台風等の接近による列車の運行に大きな影響（駅間での列車の長時間停車等）があると判断した場合における計画運休および自治体から避難指示が出た場合に備え、訓練を実施しています。



全体会議

8 テロへの備え

鉄道テロ防止のため、国土交通省や警察・消防等の関係機関と連携し、テロ対策を実施しています。

① テロ対策訓練の実施

「テロ等妨害行為に対する取扱い心得」に基づき、不審者・不審物を発見した際の対応を警察と連携して行うことにより、お客さま及び係員等の安全を最優先に考えて行動し、被害の未然防止と拡大防止を図る目的で訓練を実施しました。



警察官への状況報告



現場検証

② 鉄道テロ合同訓練

不審者や不審物を発見した際、関係機関との連携強化により即応力・対処能力を向上させ、被害の最小限化を図る目的で訓練を実施しました。



負傷者救出



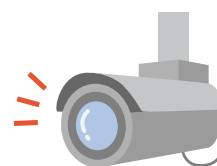
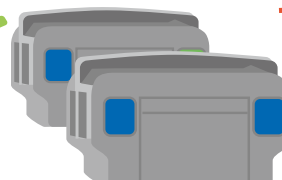
現場検証

③ 安全対策

鉄道テロ防止のため、駅係員や乗務員による駅構内、列車内の巡回を強化しているほか、犯罪抑止を目的として、ホームや改札口、自動券売機付近に録画機能付き防犯カメラを全駅に設置しています。また、駅の構内放送や車内放送、駅に設置している電光掲示板等で、不審者・不審物の発見・通報について、日頃からお客さまにご協力をお願いしています。さらには駅構内で勤務する鉄道係員以外の相鉄グループ社員や、駅をはじめとする鉄道施設内で作業する協力会社の方々に対して、テロ防止の趣旨を理解していただき「テロ防止協力者ワッペン」の着用をお願いしています。



テロ防止協力者ワッペン



防犯カメラ

4. 知識と技能の向上で安全を守ります

1 各種教育・訓練

① 異常時総合訓練

踏切でトラックと衝突したとの想定で、相模大塚駅構内において、異常時総合訓練を行いました。訓練を実施することで、万が一事故が発生した場合の連絡体制や避難誘導、車両や施設の復旧が迅速に行えるよう現場対応力の向上に努めています。



車両点検



負傷者救出



脱線復旧



電車線復旧

② トンネル内列車火災 避難誘導訓練

トンネル内で列車火災が発生したとの想定で、ゆめが丘駅～湘南台駅間にある湘南台トンネルにおいて、列車からの避難誘導訓練を実施しました。



車内模擬発煙



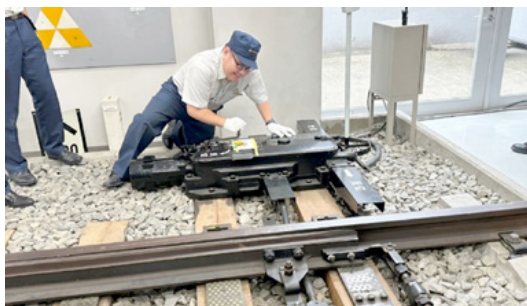
避難誘導

③ 駅係員の教育・訓練

駅係員の訓練は、管区単位で定期的実施する「信号扱い訓練」「業務研究会」「異常時訓練」と年4回実施する「全管区信号扱い訓練」等があります。

■ 異常時訓練

転てつ器（ポイント）の故障を想定した、電気転てつ器の手動取扱い訓練を実施しています。



■ 信号扱い訓練

トラブル等により運輸司令部で信号が集中制御できないことを想定した訓練を実施しています。



④ 技術員の教育・訓練

工務関係係員、電気関係係員、車両関係係員についても、定期的に様々な訓練を実施しています。ここではその一部をご紹介します。

工務関係係員の教育・訓練

保守用車両教育 (MC、RCC、MTT脱線復旧訓練)

保守用車両の教育として、手動油圧式脱線復旧装置を用いたMC（本体）、RCC（遠隔操作車）及びMTT（マルチプルタイタンパー）の脱線復旧訓練を実施しました。熟練操作者から説明を受けた後、実際に操作を行うことで習熟を図りました。



保守・検査業務教育

保守作業や検査業務の教育として、実際に使用されている設備を用い、保守や検査に関する教育訓練を実施し、技術の継承に努めています。



電気関係係員の教育・訓練

電車線断線を想定した事故復旧訓練（電力区）

電車線が断線したことを想定し、復旧訓練を実施しました。事故発生時の連絡対応および出動前の復旧機材の準備、現地での異常時対応を行うことで、早期復旧体制の確立と技能向上を図り、事故現場においても適切に対応出来るよう努めています。



転てつ器故障による緊急出動と早期復旧訓練 (通信区)

転てつ器が故障しポイント不転換が発生したことを想定し、緊急出動、現状把握および復旧処置訓練を実施しました。早期復旧処置技術の向上を図り、異常時からの早期復旧に努めます。

車両関係係員の教育・訓練

搬送台車取扱い訓練

電車の車輪が故障により通常走行ができなくなった場合に、車両に装着して回送させるための搬送台車の取扱い訓練を実施し、異常時対応力の向上に努めています。



脱線復旧訓練

電車が脱線した場合を想定し、緊急自動車による出動から車両の復旧までを含めた訓練を実施し、機材の取扱い習熟、早期復旧体制の確立を図っています。

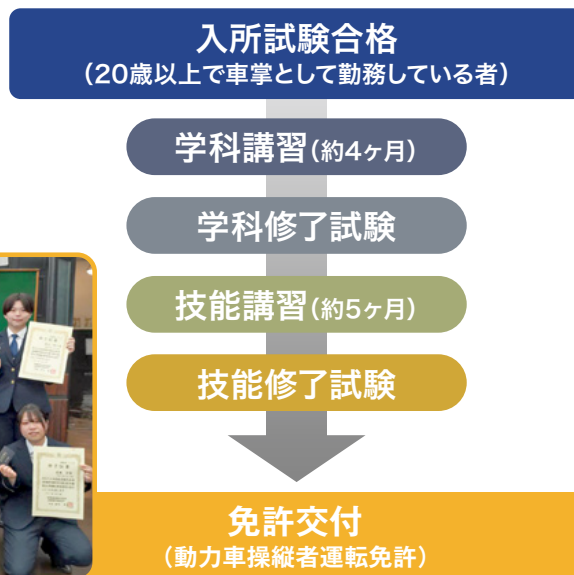
2 人材の育成

① 社内教育

鉄道輸送の安全確保ならびにサービス向上を図るため、階層別および職能別教育を計画的に実施しています。組織への自身の関わり方や目標・課題の設定と取り組みを考えさせ、日常の業務や行動の変革、自らの成長に結びつける教育内容とし、異常時をはじめとした厳しい環境の変化に対応できる人材を育成しています。

② 乗務員の養成と教育

運転士の養成は、動力車操縦者養成所である緑園都市教習所で行います。約9ヶ月間にわたる運転士養成教育では、お客さまから信頼され、「安全・安心」をご提供するために、運転士の職務に関する知識を高め、技能を習熟し、職責を自覚させるとともに、規定を忠実に守り厳正に職務を遂行するための教育を行っています。



また、単独乗務後の運転士教育においては、知識・技能の向上に資する教育をはじめ、実際の乗務中にはあまり遭遇しない車両故障や踏切障害事故、異常気象時の運転等を「運転シミュレータ装置」により、あたかも現実のような臨場感あふれる状況を再現し、反復訓練しています。これまでに「運転士ヒューマンエラー教育教材」、「運転事故教育教材」を導入し、ヒューマンエラーを防止するための教育にも力を注いでいます。車掌の養成は、約2ヶ月をかけて必要な知識・技能を修得しています。車掌用シミュレータ装置では、駅でのドア扱い時に発生する様々な状況を再現し、異常時においても迅速に対応できるよう訓練を行っています。



運転士用シミュレータ



車掌用シミュレータ

③ 協力会社に対しての教育

技術系職場では、各種安全に関する運動の際に、協力会社も参加し、工事を安全かつ確実に実施することを目的とした教育および情報共有を行い、安全最優先の徹底を図っています。

また、「工事作業資格認定制度」を導入し、所定の資格を有する責任者・列車監視員を配置することで、工事現場において不安全行為や作業場所に危険箇所がないように、安全管理を行っています。



5. 事故等の発生状況をお知らせします

1 鉄道運転事故等の発生状況

2025年度は合計6件の輸送障害が発生しました。発生原因のうち2件が第三者によるものでした。

鉄道運転事故 2025年度の鉄道運転事故は0件でした。2024年度の鉄道運転事故はありませんでした。

踏切障害事故	0件 (2024年度比 ±0件)
鉄道人身障害事故	0件 (2024年度比 ±0件)

[鉄道運転事故]
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、鉄道物損事故の7つをいいます。

インシデント 2025年度のインシデントは0件でした。2024年度のインシデントはありませんでした。

インシデント	0件 (2024年度比 ±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をいいます。

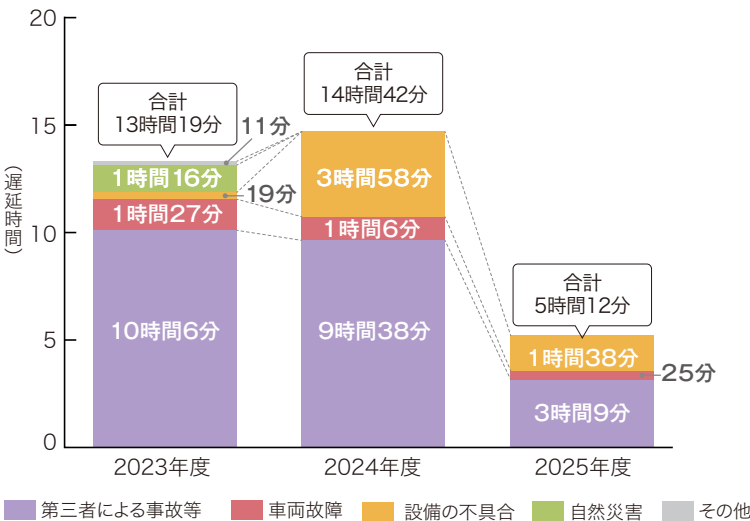
輸送障害 2025年度の輸送障害は6件でした。2024年度に比べ7件減少しました。

自殺によるものと推定される軌道内への侵入	2件 (2024年度比 -4件)
車両故障等	2件 (2024年度比 -2件)
設備の不具合等	2件 (2024年度比 ±0件)
自然災害	0件 (2024年度比 ±0件)
その他	0件 (2024年度比 -1件)

[輸送障害]
列車の運休や30分以上遅延した事態のうち、鉄道運転事故以外のものをいいます。

■最大遅延時間の合計

2025年度の鉄道運転事故等に伴うそれぞれの最大遅延時間の合計は5時間12分となり、2024年度に比べ9時間30分減少しました。



第三者による事故等	2件	3時間09分
車両故障	2件	25分
設備の不具合	2件	1時間38分
自然災害	0件	0分
その他	0件	0分
合 計	6件	5時間12分

事故等について発生までの過程や原因を究明し、必要な再発防止対策を講じています。



6. 私たちのパートナー 「お客さまと沿線の皆さま」

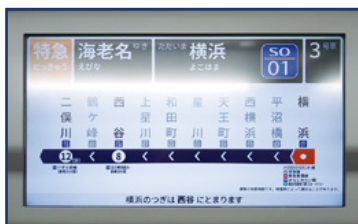
1 お客さまへの情報提供

① 運行情報の提供

お客さまにリアルタイムで相鉄線の運行情報を提供できるよう、総合的な運行情報システムを構築しています。相鉄線が運転を見合わせる場合や10分以上の遅れまたは遅れが見込まれる際、運行情報を相鉄グループのウェブサイトやスマートフォン用アプリ「相鉄線アプリ」でご案内しているほか、X(旧Twitter)を利用した運行情報の提供サービスを行っています。さらに全駅の改札口付近に運行情報を提供する「運行情報ディスプレイ」を設置しています。また、近郊各社の運行情報も「他社線運行情報」としてウェブサイトや各駅の運行情報ディスプレイでご案内しています。このほか、11000系、12000系、13000系、20000系、21000系の車内表示器でも運行情報を提供しています。

1 車内表示器

11000系、12000系、13000系、20000系、21000系ではドア上に設置した液晶画面で運行情報を提供しています。運行情報の更新時にはメロディ音でお知らせしています。



2 運行情報ディスプレイ

全駅の改札口付近に設置し、運行情報や沿線情報などをお知らせしています。



3 ウェブサイト

ウェブサイトでは以下の情報などを掲載しています。

- 相鉄線運行情報
- 路線・運賃検索
- 相鉄線全駅の時刻表
- 路線図

<https://www.sotetsu.co.jp/train/>



4 相鉄線アプリ

「相鉄線アプリ」では、

- 運行情報
- 駅情報
- 列車走行位置
- 遅延証明書
- バス情報

等を提供しています。
<https://www.sotetsu.co.jp/train/sotetsuline-app/>



ホーム画面

列車走行位置

5 X(旧Twitter)

Xによる運行情報配信サービスを行っています。
アカウント
@sotetsu_pr
をフォローしてください。



ウェブサイトでの遅延証明書の発行について

相鉄グループウェブサイトや相鉄線アプリで列車の遅延証明書を発行しています。
相鉄グループウェブサイトでは、過去7日分までの閲覧(発行)ができます。

2 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

ホーム上でのお願い



駆け込み乗車は大変危険です。思わぬケガの原因となりますので、次の電車をご利用ください。



駅のホームには、『傾き』があります。ベビーカーや車いすは、しっかりとブレーキをかけてください。

※ホームでお待ちの際は、線路と平行にブレーキをかけてお待ちください。



歩きながらの携帯電話・スマートフォン・その他電子機器等の操作はおやめください。周囲のお客さまとの衝突等に繋がる恐れがあり、大変危険です。



思いやりの声かけが誰かのサポートになります。どなたにも安心してご利用いただけるよう、お手伝いの必要な方がいらっしゃいましたら、『声かけ・サポート』をお願いいたします。

踏切でのお願い

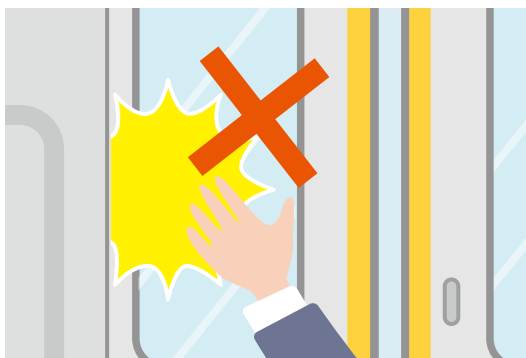


踏切警報機が鳴り出した後の無理な横断は、踏切事故の原因となり大変危険ですのでおやめください。



踏切内で異常を認めたら、非常ボタンを押してください。ベビーカー、シニアカー、車椅子等が踏切内で立ち往生した場合、ご本人だけではなく周りで発見した方もすぐに非常ボタンを押してください。

列車内でのお願い



ドアが開く際は、手やお荷物をドアから離すようお願いいたします。手やお荷物が戸袋へ巻き込まれ、思わぬケガや破損の原因となります。

列車妨害行為禁止のお願い



線路上にものを置いたり、列車にものを投げたり、落書き等のいたずらをする事は犯罪です。絶対に行わないでください。

エスカレーターでのお願い



エスカレーターをご利用のお客さまが、『つまづく』、『転倒する』といった事故が多く発生しています。エスカレーターは、ステップ上に立ち止まって利用することを前提に設計されています。事故防止のため、事故から身を守るために、エスカレーターでは立ち止まり、手すりにつかまりましょう。

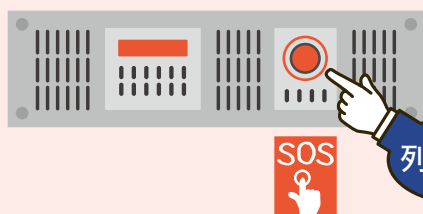
夜間作業へのご協力について



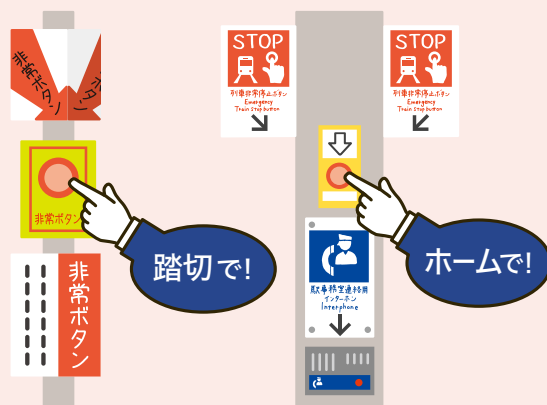
深夜時間帯には、レールや架線の交換、信号機やトンネルの点検等の作業を行っています。これらの作業は安全な運行を確保するためには必要不可欠なもので、列車が運行している間には実施できないものです。ご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

緊急時には、このボタンを押してください！

※絶対に線路に降りないようお願いいたします。



列車内で!



ホームで!

3 災害時・緊急時Q&A

災害時・緊急時Q&Aは相鉄グループウェブサイト、駅の運行情報ディスプレイ、車内広告等でご案内しています。

災害時・緊急時Q&A **車内で異常が発生したら？**

Q 車内で事件やトラブルが発生したらどうしたらいいにゃん？

A 車内に「非常ボタン」が設置されています。非常ボタンを押すことで、乗務員に異常を知らせることができます。

非常ボタンの使い方

① ためらわずボタンを押し、マイクに向かってお話しください。

② 設置場所は車内掲出のステッカーをご確認ください。

相模鉄道株式会社 (車内での携帯電話のご利用マナーにご協力ください。)

Q. 車内で異常が発生したら？

A 車内に「非常ボタン」が設置されています。非常ボタンを押すことで、乗務員に異常を知らせることができます。

【非常ボタンの使い方】

ためらわずボタンを押し、マイクに向かってお話しください。

災害時・緊急時Q&A **電車から避難する時は？**

Q 電車から避難する場合はどうしたらいいにゃん？自分でドアを開けられるにゃん？

A ドア上または座席の下に「非常用ドアコック」が設置されています。非常用ドアコックでドアを開けることができます。

非常用ドアコックの設置場所

① 走行中は絶対に操作しないでください。
② 係員の指示があった場合は、それに従ってください。
※ドアを開けて車外に出る時は、他の電車や降りる場所に十分ご注意ください。

相模鉄道株式会社 (車内での携帯電話のご利用マナーにご協力ください。)

Q. 電車から避難する時は？

A ドア上または座席の下に「非常用ドアコック」が設置されています。非常用ドアコックでドアを開けることができます。

災害時・緊急時Q&A **緊急時にホームドアが閉まっていたら？**

Q 車両のドアが開いてもホームドアが閉まったら出られないにゃん。どうすればいいにゃん？

A 緊急時には、ホームドアの車両側に設置された「非常開ボタン」を押してください。手でホームドアを開けることができます。

非常開ボタンの設置場所

① 係員の指示があった場合は、それに従ってください。
※一部の駅でステッカーの表示が異なります。

相模鉄道株式会社 (車内での携帯電話のご利用マナーにご協力ください。)

Q. 緊急時にホームドアが閉まっていたら？

A 緊急時には、ホームドアの車両側に設置された「非常開ボタン」を押してください。手でホームドアを開けることができます。

災害時・緊急時Q&A **駅以外の場所で電車から降りる時は？**

Q 駅じゃない場所で電車から降りなければいけない場合はどうするにゃん？

A 電車がやむを得ず駅間で停車し、線路に降りなくてはならない場合に備えて、車両にはしごを備えています。

はしごを使って降りる場合 **はしごを使わずに降りる場合**

① 係員の指示があった場合は、それに従ってください。
※車いすをご利用のお客さまやお身体の不自由なお客さまが降車される際は、お手伝いをお願いすることがあります。

相模鉄道株式会社 (車内での携帯電話のご利用マナーにご協力ください。)

Q. 駅以外の場所で電車から降りる時は？

A 電車がやむを得ず駅間で停車し、線路に降りなくてはならない場合に備えて、車両にはしごを備えています。

※電車から降りる際には、係員の指示に従ってください。



相鉄お客様センター

☎ 045-319-2111

平日 9:00～19:00／土日祝 9:00～17:00
※年末年始は除く

FAX 045-319-2191

<https://www.sotetsu.co.jp/support/>

相鉄 サポート

検索



発行：相模鉄道株式会社 安全推進部

〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14 <https://www.sotetsu.co.jp> [2026年6月発行]