

安全報告書 2019

KEISEI SAFETY REPORT



京成電鉄



安全報告書 2019 目次

1. ご利用の皆さまへ	1
2. 安全方針、安全目標及び安全重点施策	2
2-1 安全方針	
2-2 安全目標及び安全重点施策	
3. 安全管理体制と安全管理方法	4
3-1 安全管理体制	
3-2 安全管理方法と主な取り組み	
3-3 安全管理体制の見直し	
4. 安全対策の実施状況（ハード対策）	8
4-1 連続立体化工事の推進	
4-2 地震対策関連工事の推進	
4-3 鉄道施設・車両の検査	
4-4 ホーム上の安全対策	
4-5 踏切の安全対策	
4-6 異常気象時等の対策	
4-7 高速運転区間の安全対策	
4-8 安全対策投資	
5. 安全対策の実施状況（ソフト対策）	22
5-1 経営管理層による取り組み	
5-2 係員への教育	
5-3 ヒューマンエラー撲滅への取り組み	
5-4 緊急時対応訓練	
5-5 鉄道テロ対策	
5-6 その他の対策	
6. 輸送の安全の実態	36
6-1 鉄道事故等の発生状況	
6-2 主な鉄道事故等と再発防止策について	
6-3 台風24号に起因する塩害による輸送障害について	
7. お客様・地域の皆さまとの連携	42
7-1 お客様へのお願い	
7-2 沿線地域との協働	
7-3 人にやさしい鉄道を目指して	
8. 安全報告書へのご意見募集	50

1. ご利用の皆さまへ

いつも京成電鉄をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社では、「安全・安心」を第一に行動することを京成グループ行動指針に掲げ、輸送の安全の確保を最大の使命と認識し、事業運営にあたっております。私自身も社長に就任以来、「安全が全ての根幹である」ことを念頭に置き、自らが先頭に立ち、安全・信頼性向上に向けた施策を進めております。

さて、2018年度は、安全目標に「安全管理体制の自律的・継続的改善」と「鉄道施設の安全性と信頼性の向上」を掲げ、ハード・ソフトの両面から、安全対策を精力的に実施いたしました。

安全管理体制の自律的・継続的改善の強化につきましては、安全管理体制をより強固にするため、基本動作及び関係法令等の遵守・徹底、ヒヤリハット制度の活用、安全文化の醸成、保守管理の確実な実施と故障の防止、テロ対策等を踏まえた異常時対応の充実に資する取り組みなどを実施いたしました。

また、鉄道施設の安全性と信頼性の強化につきましては、ホームドアを空港第2ビル駅全ホーム、日暮里駅上りホームに新たに設置しました。この他にも、宗吾参道駅の駅舎耐震補強工事の完了など、安全対策投資を継続して行いました。

一方で2018年10月5日、台風24号に起因する塩害により、長時間にわたり全線で運転を見合わせるという大規模な輸送障害を発生させ、ご利用のお客様をはじめ関係の皆様にご迷惑とご心配をおかけいたしました。この経験を通して得た教訓を今後の改善に繋げ、安全を追求する体制の強靱化に取り組んでおります。

現在、当社グループは2019年度から3年間の中期経営計画「E4プラン」をスタートさせました。「E4プラン」においても耐震補強や法面補強等、災害に備えた鉄道施設の強靱化、駅ホーム上の安全対策の強化など、お客様の安全確保に取り組んでまいります。また2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、訪日外国人のお客様の増加が見込まれることから、全てのお客様が安全に安心してご利用いただけるよう環境整備に取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2018年度に実施した当社の輸送の安全を確保するために講じた措置等について、皆様にご紹介するために作成いたしました。ぜひ、ご一読いただき、皆様の忌憚のないご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。



京成電鉄株式会社
代表取締役社長
小林 敏也

2. 安全方針、安全目標及び安全重点施策

2-1 安全方針

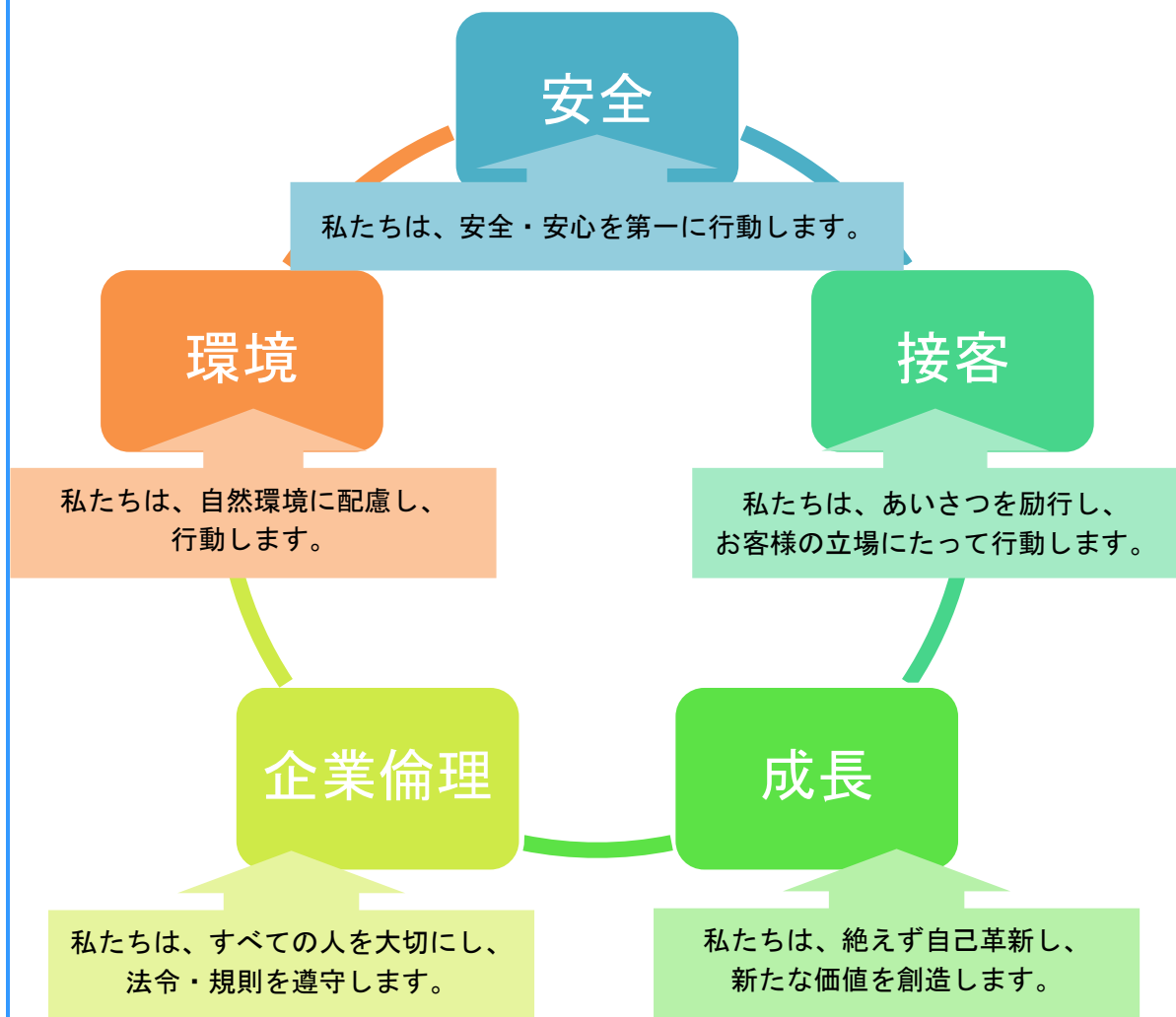
お客様に安全・迅速・快適に当社線をご利用いただけるよう、私たちは「①京成グループ経営理念」と「②京成グループ行動指針」に基づき、本社と各職場が一体となって安全を最優先とする体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両等を総合的に活用して輸送の安全を確保します。

①京成グループ経営理念

京成グループは、お客様に喜ばれる良質な商品・サービスを、安全・快適に提供し、健全な事業成長のもと、社会の発展に貢献します。

②京成グループ行動指針

京成グループ行動指針は「安全」、「接客」、「成長」、「企業倫理」、「環境」の5つの項目から成り立っております。



2-2 安全目標及び安全重点施策

2016年度より、中期経営計画「E3プラン（2016～2018年度）」をスタートさせました。2018年度も「安全かつ安心なサービスの提供」を鉄道における基本方針の一つとし、基本戦略として「安全・安心の確保並びにサービス品質の向上」に努めました。その具体的な取組みは、以下のとおりです。

（1）安全管理体制の自律的・継続的改善

ソフト面の安全目標として「安全管理体制の自律的・継続的改善」を掲げました。この安全目標に向けて、以下の各種施策（安全重点施策）に精力的に取り組みました。

- ・基本動作及び関係法令・作業手順等の遵守・徹底
- ・事故・ヒューマンエラー・ヒヤリハット情報の活用
- ・安全文化の醸成
- ・現業部門の安全に関する自律的・継続的改善の定着
- ・保守管理の確実な実施と故障の防止
- ・異常時対応の充実
- ・安全に関する内部監査の充実

計画した施策を推進するだけでなく、同業他社の事例を参照し随時見直しを行うなど、「PDCAサイクル」を、より有効に機能させることで、安全管理体制のスパイラルアップを図りました。

（2）鉄道施設の安全性と信頼性の向上

ハード面の安全目標として「鉄道施設の安全性と信頼性の向上」を掲げました。この安全目標を達成するため、以下の各種施策（安全重点施策）に取り組みました。

- ・災害対策の強化
- ・鉄道施設の更新・改良
- ・車両の保安度向上
- ・ホームにおける安全性向上
- ・列車無線装置の更新
- ・連続立体交差化事業等プロジェクトの推進 葛飾区内連続立体化工事

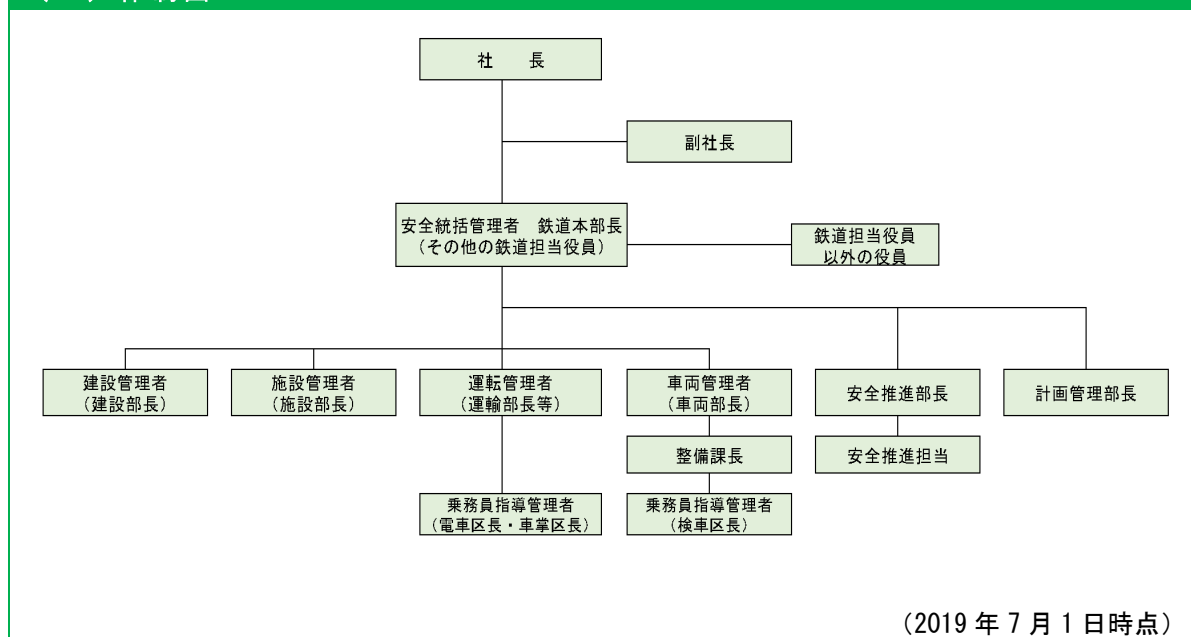
これらの施策を推進することにより、鉄道の運行、それを支える鉄道施設の安全性のさらなる向上を図りました。

3. 安全管理体制と安全管理方法

3-1 安全管理体制

当社は2006年10月に「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする安全管理体制を敷いています。

(1) 体制図



(2) 安全管理者の役割

社長	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	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
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します。
乗務員指導管理者	運転管理者又は車両管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理します。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項（特定工事の土木構造物新設、改良に関する事項を除く）を統括します。
建設管理者	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項のうち、特定工事の土木構造物新設、改良に関する事項を統括します。
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します。
安全推進部長	内部監査を実施し、安全管理体制が適切に運営されていることを検証するとともに、安全性向上のための施策を安全統括管理者に提言します。
計画管理部長	安全重点施策に伴う投資計画、予算計画、要員計画その他の必要な計画の検討にあたり、実現可能性の検証を行い、必要な見直し及び改善の措置を講じます。

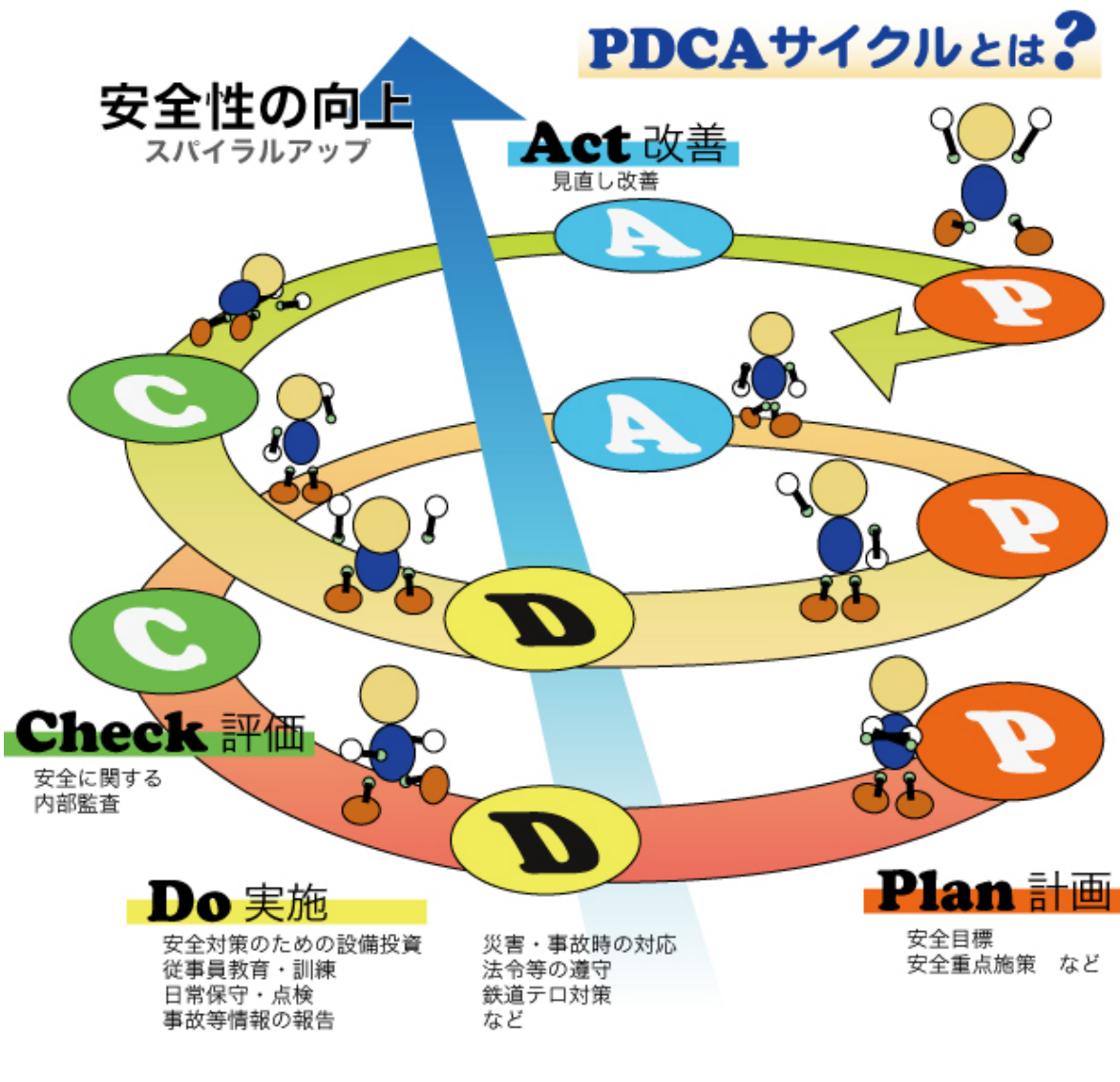
3-2 安全管理方法と主な取り組み

安全方針及び安全目標の下、輸送の安全を確実に確保・向上させるために安全統括管理者を中心に「PDCAサイクル」により安全管理体制を強化するように取り組んでいます。とりわけ、D（実施・実行）に対するC（点検・評価）とA（処置・改善）が重要であると考えており、特にここに力点を置いて取り組むことにより、安全管理体制のスパイラルアップを図っています。

※PDCAサイクルとは、

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> P（Plan 計画） D（Do 実施・実行） C（Check 点検・評価） A（Act 処置・改善） | <ul style="list-style-type: none"> 過去の事例などにより安全管理に係わる計画を作成する 計画に沿って実施・実行する 実施・実行した結果を内部監査により点検・評価する 点検・評価の結果を踏まえて、計画どおり実施されなかった箇所又は不具合な部分を改善する |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

以上の結果を次の計画に活かし、継続的に安全性を向上（スパイラルアップ）していくプロセス（過程）です。



(1) 安全推進会議の充実

安全に関する様々な課題を議論し、方向性を決定する機関として、安全統括管理者を議長とする「安全推進会議」を毎月開催しています。主に運転事故や輸送障害の原因分析、対応策の検討をはじめ、ヒヤリハット情報、安全管理体制の見直し、内部監査に関する事項を審議するとともに、他社で発生した事故事例を共有するなど、安全管理体制の更なる充実に努めています。これらの安全に係わる情報につきましては、社長にその都度報告していますが、2018年度は9月・3月開催の会議には社長自らが出席し、安全管理に対する取り組みの進捗状況を確認しました。



(2) 運転状況の把握と情報発信

日々の運転状況（遅れ、事故、故障等）は「運輸指令日報」により、翌朝には鉄道本部内関係部署や安全統括管理者、更には社長まで報告されます。

運輸指令室には情報担当を配置し、通常運行に支障をきたす事象が発生した場合は、直ちに携帯メール配信により関係者に周知し、速やかに対応する体制を整えています。運行情報は当社ホームページやツイッターを通じて公表・配信されるほか、ご利用のお客様に対しては駅の表示板や運行情報ディスプレイから他社線の情報を含め提供されます。

また、2019年3月26日から京成線の運行情報等を提供する公式スマートフォンアプリ「京成アプリ」を無料で配信しています。「京成アプリ」では、京成線・北総線・芝山鉄道線内を走る列車の位置がリアルタイムに表示される「列車走行位置」情報のほか、運転見合わせ等の運行状況に関する情報がある場合にプッシュ通知でお知らせする機能が提供されます。

さらに、ホームページ上においても同日から「列車走行位置」の情報を提供しています。なお、ホームページでは、訪日外国人のお客様にも簡単にご利用いただけるよう、日本語・英語の2か国語で情報を提供しています。

今後も京成電鉄では、京成線及び京成グループをより便利且つ快適にご利用いただけるよう、サービス向上に努めてまいります。



列車走行位置を提供する京成アプリ画面



運行情報ディスプレイ画面

(3) 緊急時対応体制

重大事故・災害が発生した場合は、対策本部を設置し、救護措置及び復旧対策にあたる体制を構築しています。2018年度は、気象庁および気象予報会社の予報に基づき、対策本部を2回設置しました。それ以外にも、予報の内容に合わせた規模の自主警戒を4回実施し、警戒体制を執りました。また、夏と冬の2回、事故・災害を想定した訓練を実施しています。

(4) 安全運動の実施

日々の安全活動に加え、お客様のご利用の多くなる時期に安全運動又は、安全総点検期間(春の全国交通安全運動・夏季輸送安全総点検・秋の全国交通安全運動・年末年始輸送安全総点検)を設けています。期間中は改めて安全意識の高揚を図るとともに、重点目標を設定し各職場にて総点検を実施しています。

これらの実施結果は、国土交通省関東運輸局に報告しています。

(5) 安全の確認体制

安全に関する確認体制については、各部門(運輸、車両、施設、建設)による確認のほか、安全推進担当による「巡視・内部監査」、当社及び京成グループの内部監査全般を専門に行う部門(内部監査部)による「内部監査」を実施しており、多角的に確認する体制をとっています。

(6) 内部監査の充実

内部監査は、毎年4月に安全に関する監査計画を決定し、これに基づき、各部門においてPDCAサイクルが有効に機能し、安全管理体制が適切に運営されているかをインタビュー及び書類確認等により検証します。

2009年度からは、それまで特定の項目に絞って監査していた方法を、安全に関する内部監査規則で定めた全ての監査項目を監査する方法へと見直し、安全管理体制全般の運営状況を確認する内部監査を実施しています。

2016年度からは、鉄道本部による内部監査の対象に現業部門を追加し、本社、現場が一体となり、安全管理体制が構築できるよう取り組みを強化しました。

また内部監査要員の資質の向上を目的に国交省・日本民営鉄道協会主催のセミナーに参加するとともに内部監査員の資質を把握するため、監査後、被監査部門にアンケートを実施しています。



内部監査の様子

3-3 安全管理体制の見直し

当社では、安全管理体制の機能全般について、原則として10月と3月の安全推進会議において、改善の必要性等の評価し、必要な見直しを行っています。

2019年3月の評価では、2018年10月の塩害による輸送障害、その他、異常時における基本動作の欠如が原因のミスなど、当社の安全管理体制の根幹を問われかねない事象が発生したことから、異常時対応に関する課題がハード・ソフト両面で露呈した、と判断しました。

これらを踏まえ、改めて一人ひとりの一つの作業ミスが安全・安定運行に与える影響を自覚し、作業にあたる必要性を再認識することが重要であると確認しました。

この評価に基づき、2019年4月以降の安全目標を、「安全管理体制の強靱化～私たちがつくり上げる安全～」としました。

引き続き、的確に安全管理体制の見直しを行い、輸送の安全確保に万全を期してまいります。

4. 安全対策の実施状況(ハード対策)

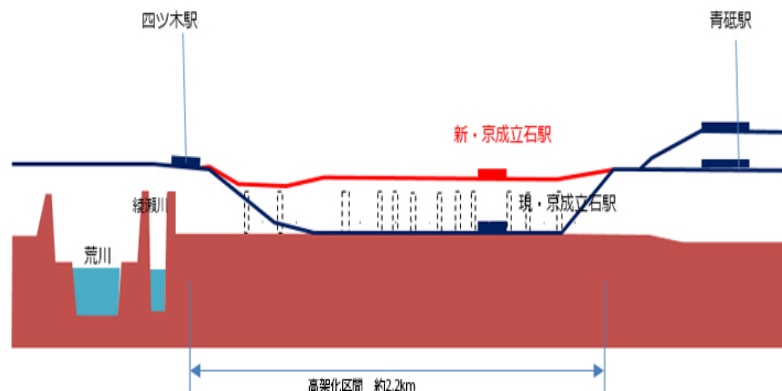
当社では、安全・安心で快適にご利用いただくことを目的に、安全重点施策の実施および施設・設備の維持管理に努めています。安全輸送の確保に関する計画についても重点施策を定め、進捗状況を確認し推進しています。

4-1 連続立体化工事の推進

道路と立体交差することにより多くの踏切が廃止され、運転保安度の向上につながります。現在、葛飾区内連続立体化工事を推進しています。

(1) 葛飾区内連続立体化工事

葛飾区内(四ツ木駅～青砥駅間)の連続立体交差事業について、残る用地の取得を進めるとともに、仮下り線工事を進めています。この事業が完了すると、平和橋通りなどの沿線にある11ヶ所の踏切が除却され、道路・鉄道それぞれの安全性が著しく向上するほか、踏切による交通渋滞が解消します。更に、これまで鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、魅力あるまちづくりが推進されます。



4-2 地震対策関連工事の推進

(1) 耐震補強工事の実施

阪神淡路大震災を契機に、高架橋耐震補強工事を実施していることに加え、2011年に発生した東日本大震災を踏まえ、高架橋以外にも橋脚、トンネル中柱、構造物の耐震補強工事を実施し、地震に対する安全性の向上に努めています。現在、トンネル中柱の工事は終了し高架橋柱、橋脚の工事を実施しています。

2018年度は宗吾参道駅の工事が完了しました。今後も、耐震補強工事を計画的に進めてまいります。



宗吾参道駅駅舎耐震補強の施工状況

(2) 法面補強工事の実施

鉄道線路は、平坦部、高架橋、盛土部、掘割部等さまざまな区間があり、そのうち盛土部、掘割部の線路脇には法面（のりめん）と呼ばれる斜面が設けられます。大雨等によってこの法面が崩れる土砂災害を防止するため、法面の土質や勾配などを勘案しコンクリートフレーム等を使用して補強工事を実施しています。これにより、法面を雨に強い構造物とし、運転保安度の向上を図りました。



京成臼井～京成佐倉間の法面補強

4-3 鉄道施設・車両の検査

(1) 軌道の検査、支持力強化

軌道は、列車の走行に必要なレール・道床・マクラギ等で構成されていますが、繰り返しかかる列車の重量や気象条件により、わずかながら日々変形します。そのため、日々の巡回点検をはじめ、軌道や路盤・分岐器・踏切などについては法令による定期検査、動揺測定等を行い、変形の発生した箇所は規定の数値に基づき速やかに補修し、列車の安全運行に努めています。

また、砕石で構成されている道床は、通過する列車の重量を支え、路盤に分散して伝えるクッションの役割を果たすと同時に、マクラギを支持し軌道がズレて変形しないようにする大切な役割を担っています。2018年度は527mの道床厚増加を実施し、軌道の支持力強化を図りました。

【実施区間】町屋～千住大橋、海神～京成船橋、勝田台～志津、京成酒々井駅構内



(2) 電気設備の検査

電気設備には、電車の動力に係わる高圧・変電設備、電線路等のほか、列車の安全運行に欠かせない信号機やATS等の運転保安設備も含まれます。これらの設備機器が常に所定の機能を維持・発揮できるよう、法令で定められた周期・項目に基づいた定期検査を行い、安全性・信頼性の確保に努めています。

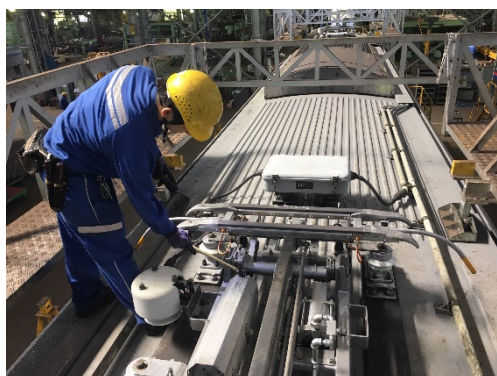


転てつ器点検

(3) 車両の検査

お客様にご乗車いただく車両は、安全で快適な空間を提供できるように、車両係員が保守点検を行っています。

車両の分解を伴う全般検査（8年以内）・重要部検査（4年または走行距離60万km以内）をはじめ、車両を分解せずに点検・機能確認を行う月検査（90日以内）、列車検査（10日以内）等、法令で定められた検査周期・方法で検査し、安全性を確保しています。



全般検査(集電装置点検)



月検査(台車点検)

(4) 施設及び車両の定期検査履行確認会議

鉄道の施設や車両は、安全を確保するために定期的に検査をしています。定期検査履行確認会議では、検査が適正に行われているか、周期、内容及び記録状況を確認しています。具体的には、定期検査記録表を確認し、法令等で定められた検査回帰内で検査を実施したかどうかを確認しています。さらに2014年度からは、管轄部署以外の鉄道本部内の管理職が定期検査に立ち会い、現場での測定が適正に記録されているかどうか実地踏査する取り組みを開始しました。引き続き、定期検査の法令等で定められた期間内での確実な実施の徹底を図ってまいります。



検査立会風景

4-4 ホーム上の安全対策

当社では、ホーム上における安全対策を精力的に実施すると共に、乗務員に教育を行うことなどにより、異常発見時には直ちに列車を止める体制を整えています。

(1) ホームドア・ホーム柵の設置

駅ホーム上のさらなる安全性向上のため、日暮里駅上り線ホーム（0番線）にホームドアを設置し、2018年12月から使用開始しました。また、空港第2ビル駅については全てのホームにホームドアを設置し、2019年3月から使用開始しました。当社におけるホームドアは、日暮里駅に続いて2駅目となります。なお上野駅においては、ホーム柵を設置しています。

さらに成田空港駅のホームドアについて来年度の稼働開始に向け、工事を推進しています。



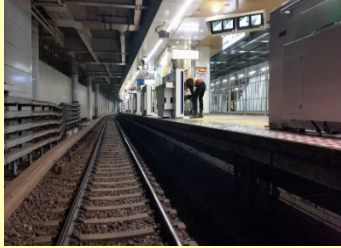
空港第2ビル駅ホームドア



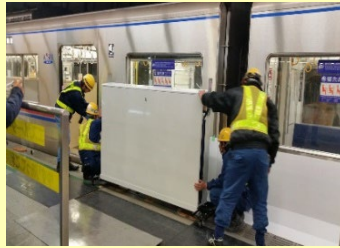
日暮里駅ホームドア

日暮里駅・空港第2ビル駅ホームドア使用開始時の様子

日暮里駅



準備作業



設置作業



ホームドア使用開始

空港第2ビル駅



準備作業



設置作業



ホームドア使用開始

社員の声

運輸部車掌区 橋本 智洋



空港第2ビル駅にもホームドアが設置されました。
当駅は不慣れな外国人のお客様やスーツケースを持ったお客様が多数ご利用されます。
ホームドアが設置されたことにより安全性が格段に向上しました。
最終的な安全確認は自身の判断で行ないますが、今後も基本動作・作業手順を遵守し、更に安全意識を高めて執務してまいります。

(2) 列車非常停止装置の設置

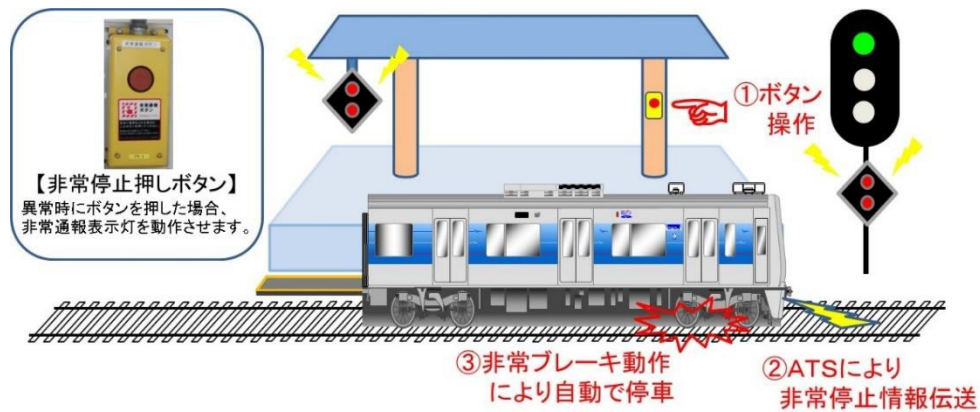
お客様が線路に転落した場合等の緊急時に、接近する列車に異常を知らせるため、列車非常停止装置を全駅に設置しています。

また、非常停止ボタンを目立たせるために、ゼブラ表示のシート貼付を順次行っています。



(3) 列車非常停止装置とC-A-T-Sの連動化

C-A-T-Sとホーム上の非常停止ボタンとを連動させる改修工事を現在実施しています。双方を連動させることにより、非常停止ボタンが操作された場合、自動的に列車のブレーキが動作し停止します。2018年度末までに京成上野～八千代台駅間が終了し、2019年度までに全駅整備完了を予定しています。



(4) 転落検知マットの設置

お客様がホーム上から軌道へ転落した際に付近の列車に異常を知らせるための設備として、京成高砂駅（1～4番線）に転落検知マットを設置しています。お客様が軌道へ転落した場合、列車停止表示灯が動作し、運転士に異常を知らせ、列車を安全に停止させます。



転落検知マット

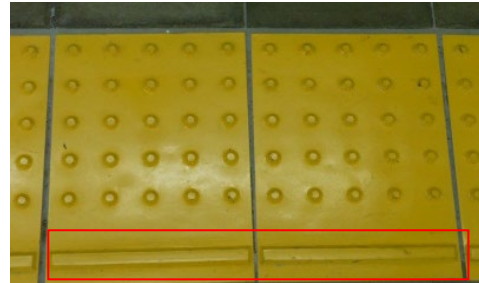
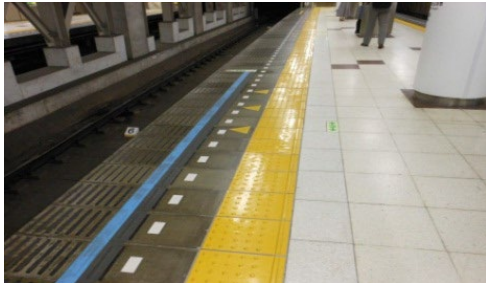


列車停止表示灯

(5) 内方線付点状ブロックの設置

全駅に点状ブロックを設置していますが、一日当りの乗降客数が1万人以上の駅には、ホーム内側部分に線状の突起を付け、ホームの内外を知らせる「内方線付点状ブロック」を優先的に設置しています。また、一日当りの乗降客数が1万人未満の駅についても、ホームの改修に併せて「内方線付点状ブロック」を順次設置しています。

2018年度末現在で、利用者が1万人以上の全39駅において、設置が完了しています。



(6) ホーム狭小箇所注意喚起シートの貼付

ホーム上の狭くなっている箇所には、ホームに黄色いラインを引くことでお客様に注意喚起を行っています。



(7) CP (Color Psychology) ラインの設置

お客様がホーム上から軌道へ転落することを防止するため、ホーム先端にライン（CPライン）を施し、色がもたらす心理効果を用いて、お客様に注意喚起を行っています。2018年度でホームドア・固定柵設置駅を除く全駅で設置完了しました。



(8) ホーム上のベンチの向きの変更

ホームからの転落事故を防止することを目的として、2019年2月以降、一部の駅を除きホームのベンチの向きを順次変更しました。また、合わせて新たな仕様に更新しました。

これは、駅のホームのベンチを線路に対し垂直に配置することが転落事故防止に効果があると考えられていることから、安全性向上のため実施したものです。2019年3月末までに、八千代台駅、青砥駅、京成成田駅をはじめ8駅においてベンチの向きを「線路に対し並行」から「線路に対し垂直」に変更しました。なお、他の駅においても順次設置を進めてまいります。

また、新しく設置されるベンチはリサイクルウッドを使用し環境に配慮したものになっているほか、肘掛けを付けて座席間を広く保ち、より快適にご利用いただける仕様となっています。



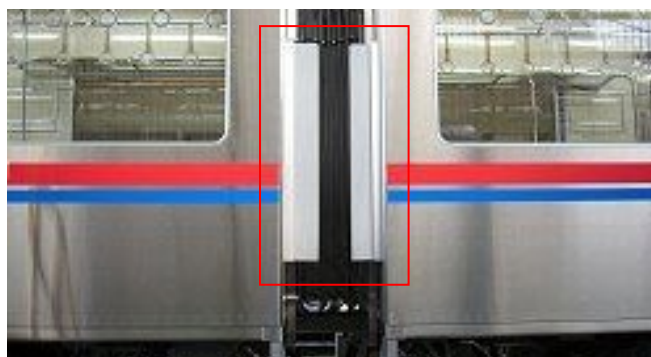
八千代台駅(変更前)



八千代台駅(変更後)

(9) 車両間転落防止用ホロの設置

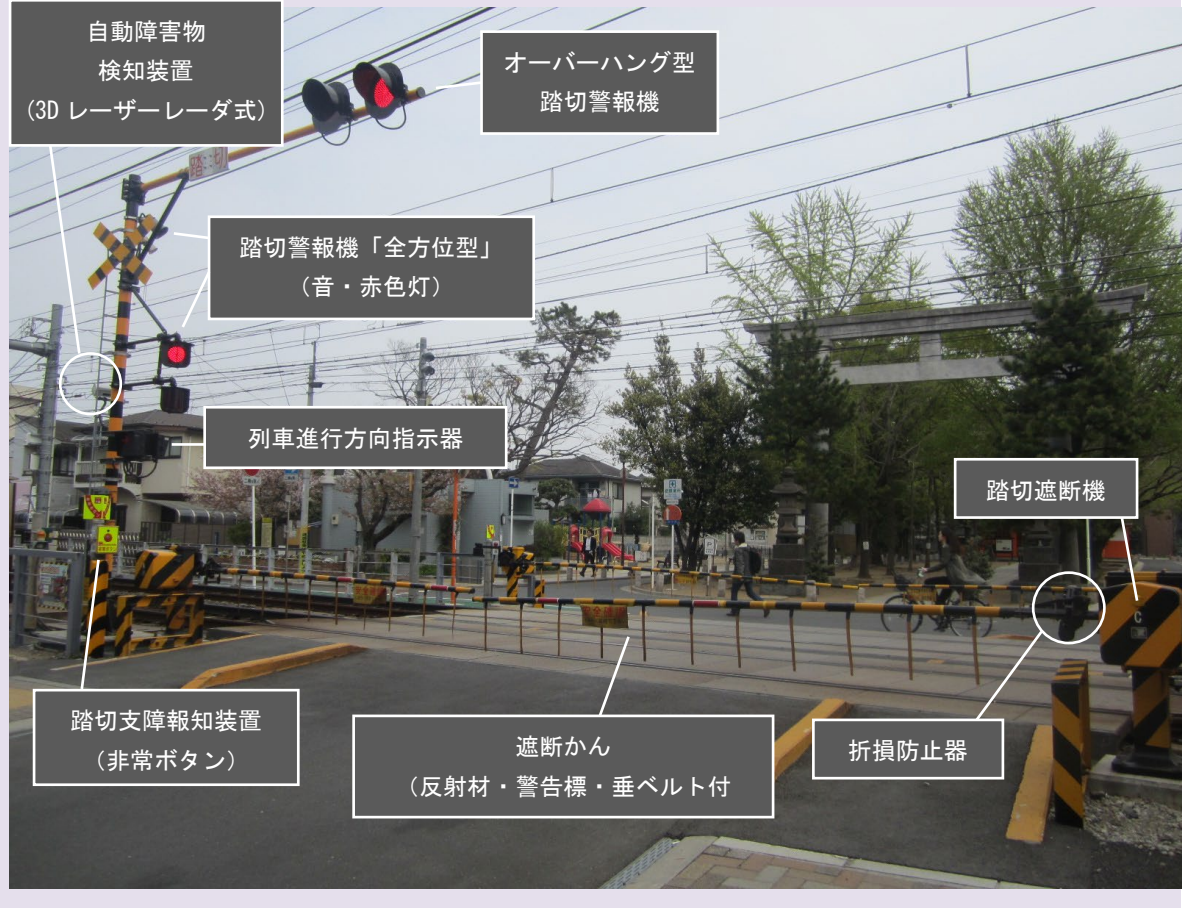
ホーム上のお客様が車両の連結部から線路に転落することを防止するために、車両連結部にホロを設置しています。2018年度末現在で、590両に設置し設置率は96%です。



4-5 踏切の安全対策

踏切事故を未然に防ぐために様々な機器を設置し安全対策を実施しています。なお、当社線における現在の踏切数は、171ヶ所です。

踏切のさまざまな安全設備（例：京成八幡第3号踏切）



(1) 警報機

赤色の閃光灯と警報音により、列車の接近を知らせる装置です。列車の進行方向を表示する列車進行方向指示器や、踏切保安設備の故障を知らせる故障表示器などが設置されています。

踏切があることを遠くから視認できるように、道路上に張り出して閃光灯を設置した「オーバーハング型踏切警報機」を設置している踏切もあります。

また、全ての方向から閃光灯が見える、「全方位型閃光灯」の設置を進めています。



オーバーハング型踏切警報機



全方位型閃光灯

(2) 踏切遮断機

列車が通過する際、遮断かんによって踏切を遮断する装置です。垂れベルト、警告標（赤色の反射材）、安全確認幕を取り付け、視認性向上を図っています。

なお、万一自動車が踏切内に取り残された場合であっても、そのまま遮断かんを押して脱出することができます。また、遮断かんが斜め上に跳ね上がり、より安全に脱出できる「折損防止器」を備えた踏切も設置しています。

(3) 踏切支障報知装置（非常ボタン）

自動車の脱輪などにより踏切道を支障した場合、このボタンを押すと、後述する特殊信号発光機が明滅し、列車の運転士に異常を知らせます。

現在、設置対象である170ヶ所全踏切道に設置しています。

また2018年3月からは、夜間における踏切支障報知装置（非常ボタン）の視認性向上のため、発光型LED型の試験使用を開始しました。今後、通行量の多い踏切に使用していくことを検討しています。



発光型LED型

(4) 自動障害物検知装置

列車が接近してきた際に、踏切内に支障物（自動車など）を検知した場合に、列車の運転士に異常を知らせる装置です。

障害物を検知すると、後述する特殊信号発光機が明滅します。検知方式によって光式、レーザ式等があり、現在は新型装置（3次元レーザレーダ式）の設置を推進し、2018年度は、17ヶ所で更新・増設工事を実施し、合計50台稼働しています。



3次元レーザレーダ式自動障害物検知装置

(5) 特殊信号発光機

非常ボタンを操作した場合や自動障害物検知装置で異常を検知した場合、2灯の赤色灯を同時に明滅させて列車の運転士に異常を知らせます。

なお、列車接近時で遮断かんが降下しない場合にも、列車の運転士に異常を知らせます。現在、170ヶ所の踏切道に設置しています。



特殊信号発光機

(6) 緩急行選別装置

駅近くの踏切など、普通列車と優等列車等で踏切に接近する速度が異なる列車がある場合、警報開始から踏切到達までの時間に大きな差が出ないように、緩急行選別装置によって警報を開始するタイミングを調整し、踏切遮断時間の適正化を図っています。



(7) 踏切道のカラー舗装化

一部の踏切道においては、踏切道のカラー舗装化を実施し、踏切道内を通行する歩行者の安全確保のために、車道部分と歩道部分を視覚的に区分しています。



(8) 列車妨害対策

線路上に石等を置く、いたずらに踏切非常ボタンを操作するなどの列車妨害に対処するため、監視カメラや立看板を設置しています。監視カメラにつきましては2009年度から順次設置し、170ヶ所の踏切道へ設置が完了しています。また、これらの監視カメラについては、ネットワーク化をしており、遠隔操作による速やかな画像確認も可能です。なお、地元警察と連携を強化したこともあり、列車妨害の件数を減らすなどの効果が見られました。



4-6 異常気象時等の対策

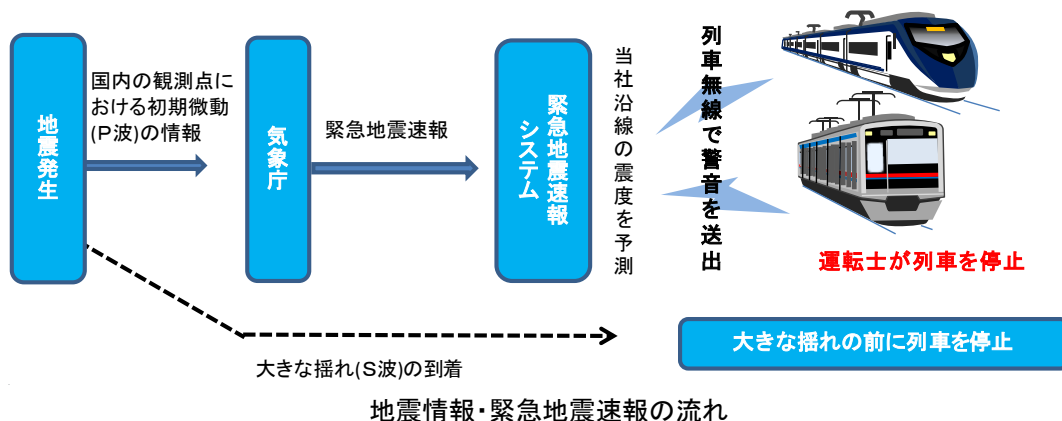
近年、地震、台風・ゲリラ豪雨等の異常気象が発生しています。当社では、計測器を沿線に設置するほか、システム等を導入することで、安全輸送に万全を期しています。

(1) 気象情報の活用

沿線に雨量計・風速計・地震計・積雪量計を設置し、規制値による速度制限や運転休止を実施しています。また、気象庁の気象情報の他に、民間の気象情報会社と契約し、沿線の気象状況(降雨・降雪・風)をきめ細かく把握することにより、台風等の荒天時の運転の規制・解除に活用しています。

(2) 地震情報の活用

沿線に地震計を12ヶ所設置して状況を把握し、震度4以上の地震を感知した場合には、安全確保のため列車を停止するなど運転規制を実施しています。
また、早期地震警報システム(初期微動から地震の規模と到達時刻を予測し、本震が到達する前に全列車を停止させるシステム)を導入し、地震による被害の抑制を図っています。



(3) 雪害対策の実施

大雪に伴う長時間に亘る運転見合わせ（2014年2月）を教訓とし、雪害対策として、沿線4ヶ所に積雪量計を設置し、運輸指令が集中監視するネットワークシステムを導入しました。これにより、沿線における降雪の状況を以前より詳細に把握し、適切な積雪対応を図ることができるようになりました。また、転てつ器の可動部に雪が混入することを防止するためにポイントカバーを設置しました。引き続き、降雪時における適正な運行管理に努めます。



ポイントカバー



積雪量計

(地上へのレーザーの跳ね返りで計測)

4-7 高速運転区間の安全対策

成田空港線の印旛日本医大駅～空港第2ビル駅間においては、スカイライナーが運転最高速度160 km/hで走行しています。また、一部区間では、当社線とJR線が併走することから、安全対策を実施しています。

(1) 列車非常停止装置

成田湯川駅および根古屋信号場に設置された列車非常停止装置を操作することにより、構内軌道回路に列車を非常停止させる信号を送信し、列車を安全に停止させます。

(2) 列車防護装置

駅間に約500m間隔で設置した列車防護装置を操作することにより、操作地点付近の列車に停止信号を現示します。



列車非常停止装置



列車防護装置

(3) 限界支障報知装置 (JR線併走区間の安全対策)

成田湯川駅～空港第2ビル駅間の一部には、JR線と隣接した併走区間があり、JR線列車が災害・事故等により当社線を支障したとき、迅速に周辺列車の停止手配を行うために限界支障報知装置を設置しています。万が一、当社線を支障した場合には自動的に列車を非常停止させる信号を送信し、列車を停止させます。



JR線並走区間

限界支障報知装置

(光ケーブルが損傷した場合、非常停止信号を送信)

4-8 安全対策投資

当社では安全対策を最も重要な施策として位置付け、毎年実施しています。輸送の安全を強化するため、例年、安全対策には鉄道事業の設備投資額の7～8割を充てています。

2018年度は、連続立体化工事、ホームドア設置工事、駅部や高架橋の耐震補強工事、法面補強工事、非常停止ボタンのC-A-T-S連動化工事、車両の新造、駅のリニューアル・バリアフリー化などを実施しました。

鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績) (単位:億円)

	2016年度	2017年度	2018年度	3カ年合計
設備投資総額	118	152	191	461
安全対策投資	90	105	118	313

※2019年度における安全投資額は152億円を予定しています。

5. 安全対策の実施状況(ソフト対策)

当社では、安全重点施策および日々の対策としての施設・設備の維持管理のほか、乗務員などの安全輸送を支える係員の養成・指導等を行っています。係員の養成・指導については、長年の経験と実績の積重ねを踏まえるとともに、新しい技術や方法を取り入れるなど、輸送の安全の水準を維持・向上してきました。

5-1 経営管理層による取組み

(1) 現場巡視

社長、安全統括管理者及び各管理者は、更なる改善点を探るため、随時、現場の第一線に出向き、輸送の安全確保の状況確認や係員とのコミュニケーションを図っています。

2018年度の社長による巡視は、概ね2ヶ月に1回実施する安全に関する定期的な巡視のほか、社長自らが精力的に職場巡視を数十回にわたり行いました。また大晦日終夜運転の際にも各職場の巡視を実施しました。巡視時には現場の生の意見を聞き現場実態の把握に努め、現業職場との直接的なコミュニケーションを通じて社長自身の安全への考え方を伝えたほか、鉄道施設の工事進捗状況の視察や、営業線上の列車への添乗を行い、安全性などの状況を確認しています。

安全に関する巡視状況(2018年度)	
5月	東中山駅、高砂検車区、津田沼保線区・電力区・信号通信区、西登戸保線分区、船橋競馬場保線分区、中山保線分区、
7月	日暮里駅、電力指令所、高砂電力区・信号通信区、日暮里保線分区、八広保線分区、堀切保線分区、
9月	柴又駅、千住大橋駅、立石駅、運輸指令室、材集分区、葛飾連立
12月	成田湯川駅、公津の杜駅、宗吾参道駅、酒々井駅、成田駅、車掌区宗吾支所、検車区・宗吾車両工場、宗吾変電所、湯川施設区、 大晦日終夜運転状況
3月	船橋駅、みどり台駅、千葉中央駅、学園前駅、ちはら台駅、黒砂変電所、千原線工務区・電気区、西登戸保線分区、津田沼食堂、谷津第5号踏切道

※そのほかにも随時、巡視を実施



5-2 係員への教育

(1) 運転関係係員教育

輸送の安全確保は車両、鉄道施設の充実だけでは実現できません。それを操作する人間が安全意識・必要な知識技能を備えて初めて可能になります。

当社では、運転士だけでなく、安全輸送を支える係員に対しても専門技能の習得や安全意識の向上を図るための教育訓練を実施しています。

教育訓練については、「教育訓練及び適性検査に関する実施基準」等に基づき体系的に実施しております。安全輸送を担う協力会社の管理者に対しても必要な教育等を実施し、技能保有状況を確認してから業務に就かせています。

現業長	管理職研修・職場内教育・ 運転取扱教育訓練・連動訓練
助役	監督者研修・職場内教育・ 運転取扱教育訓練・連動訓練
運転兼 駅務主任 信号士	運転取扱教育訓練・連動訓練 職場内教育
運転士	動力車操縦者養成 集合教育・少人数研修・追指導教育
車掌	集合教育・接遇研修・少人数研修・ 追指導教育
技術職	限定動力車操縦者養成 職場内教育・部門別集合教育 KYT(危険予知訓練)教習
協力会社	脱線復旧などの各種訓練
	工事安全推進協力会
	鉄道工事管理者講習会 安全講習会

(2) 動力車操縦者（運転士）の養成

列車を操縦する運転士は、国家資格である「動力車操縦者運転免許」を取得して初めて運転が許されます。当社研修所は、国土交通大臣の指定を受けた指定養成所です。運転法規や運転理論、車両の構造等の学科講習を4ヶ月、実車で運転士見習いとして技能講習を5ヶ月、計9ヶ月を経た後に行われる試験に合格した者が「動力車操縦者運転免許」を取得できます。研修所では免許取得後1、3、6年経過後にも追指導教育を行い、安全意識・知識・技能に対するフォローアップに努めています。



3000形運転シミュレータ

(3) 乗務員の点呼

乗務員の点呼では、乗務前に、監督者が乗務員に指示・伝達を行うことその他、乗務員の健康状態等を確認しています。乗務終了後には、監督者が乗務員より当日の作業状況等を確認し、状況により必要な改善措置（施設等の軽微な不具合やヒヤリハット報告に関わる対応など）を図っています。

なお、点呼は安全を確保するための原点であり、全ての乗務員が点呼での指示・伝達事項を確実に理解することが極めて重要です。従って、監督者と乗務員による対面点呼において適切な注意喚起を図ることや、乗務員が指示・伝達事項を見易く・分かり易いように情報を掲示することなどの創意工夫を継続的に図っています。その一環として、他社事例の活用にも力を入れており、本社が他社事例の情報を把握次第、速やかに監督者へその事例と当社の乗務員が教訓とすべき情報を連絡し、点呼を通じて乗務員へ注意喚起を図っています。

また、点呼で乗務員の健康状態を的確に確認するため、全ての乗務員を対象にアルコール検知器による測定を義務化するとともに、監督者の状態監視によって覚せい剤や危険ドラッグ等の薬物使用等の兆候がないことを確認しています。



乗務員の点呼



写真記録付アルコール検知器による測定

(4) 技術職のKYT（危険予知訓練）活動

鉄道施設・車両の保守部門では、作業を安全確実に実施するためにKYT活動を実施しています。KYT活動とは、作業前に危険要因を予知し、作業時に指差喚呼等によりヒューマンエラーによる事故や災害を未然防止するものです。あわせてKYT活動の推進者となる「KYTトレーナー研修会」にも参加しています。



作業前の準備体操



「ゼロ災でいこう ヨシ」タッチ&コール

(5) 「安全教習」の実施

「安全教習」は「安全意識の更なる向上」を目的として、安全推進担当が直接、現業員全員及び請負社員を対象に実施しています。

独自の教習資料により、安全の重要性を社員一人ひとりに伝え、安全管理体制が浸透するよう努めています。

近年においては、ヒューマンエラーに関する実験等を講義に取り入れ、ヒューマンエラーに対する注意喚起を行っています。

（6）「安全講演会」の開催

2019年2月に西日本旅客鉄道株式会社安全研究所の河合篤氏を講師に迎え、「安全講演会」を実施しました。2018年度においては、ヒューマンファクターに関する基礎的研究を踏まえ、鉄道従事員のヒューマンエラーについて分かりやすい言葉で講演をしていただきました。なお、「安全講演会」には当社の管理職・現業長を中心に多くの部署から幅広く出席したほか、京成グループ各社からも参加しました。今後も現業の職員を中心により多く受講できるよう継続して実施し、安全意識の向上に努めてまいります。



（7）「安全推進かわら版」の発行

鉄道本部所属員向けに安全に関する情報を記載した「安全推進かわら版」を2011年4月より原則毎月発行し、安全意識の向上を図っています。

月	内容
4月	平成30年度 安全目標
5月	津田沼車庫テロ訓練
6月	職場表彰実施
7月	スカイライナー異常時合同訓練
8月	ヒヤリハットが出しやすい職場づくり
9月	防御に関する研修会開催
10月	休刊
11月	塩害による輸送障害が発生
12月	安全推進発表会
1月	異常時総合訓練
2月	安全講演会
3月	塩害の再発防止対策～耐塩化ケーブルヘッド交換～

安全推進かわら版
8月号 (No.89) - 発行 H30.8.00 -

安全の取組み 千佳大橋駅のヒヤリハット取組み
事例紹介

CHECK! 職員が自分の手でヒヤリハットをまとめて共有!

毎月ヒヤリハット通信を作成
スローガンを設定

提出されたヒヤリハットから
管内のヒヤリハット共有

他の管内のヒヤリハットも紹介
気になった事例を写真でわかりやすく

全員でヒヤリハットに取組む!

お願い：職場の安全に対する取組みを紹介させてください！安全推進担当までご連絡ください！

「安全推進かわら版」発行者：京成電鉄株式会社 計画管理部 安全推進担当

(8)「安全推進発表会」の実施

現場における輸送の安全確保に関わる活動の積み上げによるボトムアップと部門間の情報共有を強化する取り組みとして、「安全推進発表会」を実施しています。この安全推進発表会は、現場における自律的な人材（現場で明らかとなった課題、潜在している課題等を本社部門に対して報告・上申するとともに、自発的に適切な改善ができる人材）を育成し、安全に関するPDCAサイクルの推進を図るとともに、部署横断的な情報共有を図ることを目的として開催しています。



社員の声

建設部建設課 薩摩 明俊



今回、建設課連立担当より、「葛飾連立工事における直営での仮設物点検について」と題し、職員自らが仮設物の点検を行うことで、安全意識の向上を図った事例について発表を行いました。

建設課では、大規模工事の管理を行い、建設会社が工事を行っています。そのため、職員が実際に現場で手を動かすことが、現業職場に比べて少ないため、職員が持ち回りで仮設物の点検を行うこととしました。その結果、様々な視点からの気づきや注意事項がありがたくなり、一人ひとりの安全意識向上につながりました。

今後も安全意識の向上を図り、安全・安定輸送の確保に繋がってまいります。

(9) 「事故事例展示パネル」の制作

鉄道の安全に関わる規程類や設備の多くは、過去の事故を教訓として定められ、また改良が加えられ、設置されています。一方、過去の事故を知るベテラン社員の退職が進む中で、如何にして知識や技術を若い世代に伝承していくかが課題となっています。当社では、過去の事故の教訓を風化させない語り部の役割を担うものとして、事故事例展示パネルを研修所内に導入しています。なお事故事例については、当社の事例に加え、社会的な影響が大きかった事例を取り上げています。

この事故事例展示パネルの内容については、電子化も行い、社内ネットワーク上で閲覧することを可能にしました。



(10) 「エリアワーキング（地区別現業意見交換会）」の実施

鉄道本部内の各部門間の意思疎通を行い、連携の強化をはかるべく、「エリアワーキング」を実施しています。

これは、全線を大きく3つのエリアに分け、現業職場を持つ運輸部・車両部・施設部の各職場から選出されたメンバーが、一つのテーマをもとに意見交換を行うことにより、部門を越えた人間関係の構築並びに意見・考え方の水平展開を目的としています。

なお、2018年度は、「塩害による輸送障害に関する課題や対策」及び、「職場毎の知識・技能伝承に向けた取り組み」について、議論を行い、部門間の連携強化を図りました。



5-3 ヒューマンエラー撲滅への取り組み

(1) ヒヤリハット情報の活用

見過ごすと事故につながるおそれのある事象を把握するため、各部の「ヒヤリハット情報」を収集しています。2018年度はヒヤリハット情報の活用を安全重点施策の中に取り入れた結果、前年比147件増となる1105件の報告があり、年度目標を達成しました。

このヒヤリハットを基に事象の発生頻度と影響度を視覚的に認識し、自分自身の行動やお客様への案内に反映させるべく、部門ごとに「リスクマップ」を作成し活用しています。

その他、社内ネットワーク上でデータベース化し、全ての職場で常時閲覧できるようにしています。関係用語などのキーワードを入力することにより、関係事例も検索できるようにしており、以前に発生した事例が再発することのないよう努めています。

(2) 事故・故障等減件目標達成職場の表彰制度の設定

事故・故障等を減らすための目標件数は、従来各部門が独自に設定していましたが、ヒューマンエラー等に関しては目標を「ゼロ」とするなど形式的なものになりがちでした。

こうした状況を改め、安全推進担当が減件目標を設定・提示し各部門が目標達成に向け取り組んでおります。

目標達成時には「表彰状・賞金」をもって表彰されます。



電車区

駅職場

工務課・保線課

(3) ヒューマンエラーの重点項目の設定及び巡視

昨年度に発生したヒューマンエラーを分析し、「作業の立会いと作業内容のチェック」を2018年度の「ヒューマンエラー重点項目」として設定しました。この項目について安全推進担当が夜間作業等の立会いを行い、ヒューマンエラーが誘発されやすい環境になっていないかを確認しました。その際、必要に応じて助言や指導を行い、発生件数が減少するよう努めています。

(4) ヒヤリハット表彰制度の設定

「(1) ヒヤリハット情報の活用」に記載のとおり、当社ではヒヤリハット情報の収集を行っており、近年は飛躍的にその報告件数が増加しています。しかしながら、未だ職場毎に報告件数にバラツキがみられ動機付けが必要なこと、また、数値目標に対しては一般的にやられ感を醸成する懸念がありました。

そこで、2016年度報告分より、積極的に取り組んだと認められる職場を表彰する「ヒヤリハット表彰制度」を導入し、持続的かつ自律的にヒヤリハット報告を促しています。



高砂駅

日暮里駅

上野駅

5-4 緊急時対応訓練

(1) 異常時総合訓練

2018年12月18日（火）に車両部宗吾車両基地（千葉県印旛郡酒々井町）において、「年末年始輸送安全総点検」を推進する一環として異常時総合訓練を実施し、当社社員、協力会社、佐倉警察署、酒々井消防署合同で約150名が参加しました。

事故復旧訓練

○事故想定内容

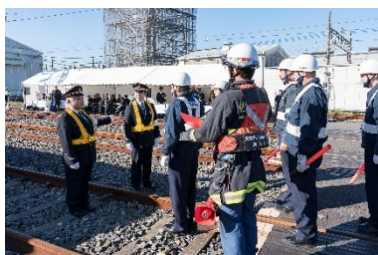
大型台風により軌道に土砂が流入し隧道付近で列車が脱線、車内のお客様が負傷。併せて、当社にて発生した塩害による送電障害を教訓とし、脱線とは異なる箇所と同時に電力設備に被害が発生。

○訓練内容

事故対策本部、現地対策本部の設置／列車防護、連絡通報／負傷者救出、旅客の誘導案内（佐倉警察署・酒々井消防署と合同）／報道対応手順／スマートフォンを使用した画像配信／協力会社、警察、消防との連携／緊急出動と復旧作業／事故車両の収容（脱線復旧機材による脱線復旧）

この訓練は、社員一人ひとりが安全意識及び危機管理意識の高揚に努め、輸送の安全確保と異常時対応能力の向上を図ることを目的に毎年実施しています。

なお昨年に引き続き当社の鉄道本部以外の社員も参加し避難誘導の補助等を行ったほか、外国人の方にも参加いただき、インバウンド旅客の対応力強化を図りました。



(2) 京成・北総異常時合同訓練

2018年7月20日(金)に北総鉄道(株)印旛車両基地において、北総鉄道線内での事故想定に基づく合同訓練を実施し、当社社員、北総鉄道(株)、千葉県警察本部、印西警察署合同で約150名が参加しました。

この訓練は、2010年の成田スカイアクセス開業に伴い、運行を担っている京成電鉄(株)と北総鉄道(株)との間で開催された安全統括管理者会議において、合同訓練を実施することとなったことから、毎年「夏季輸送安全総点検」期間中に実施しているものです。

2018年の訓練では、東京2020オリンピック・パラリンピック大会を控えていることから、万一に備え、テロ発生時における対応力を一層強化するため、スカイライナーの車内で異臭(薬品)発生と乗客の中に不審者がいることを想定し、千葉県警察本部・印西警察署と連携して訓練を行いました。

○訓練内容

京成・北総両対策本部の設置/AE形、印西牧の原車庫への回送/事故発生時の初動連絡体制の確認/運輸指令間、電力指令間の連絡訓練/AE形非常梯子取扱い及び乗客降車、負傷者の救出/AE形と北総一般車両の推進運転/AE形連結器の取扱い訓練/バス代行輸送手配/マスコミ(記者会見)対応/不審物(薬品)の撤去



(3) 非常召集訓練

事故発生時の正確な情報収集と、的確迅速な情報伝達を行う体制を確認するため、2018年7月24日(火)早朝に非常召集訓練を実施しました。これは、「夏季輸送安全総点検」の一環として、事故想定と列車の不通区間(津田沼~八千代台駅間)を設定、現業及び本社社員が伝達された情報をもとに不通区間を迂回して所定の場所に集合し、到着時刻や連絡伝達方及び、状況に対する指示などを確認しました。

なお、本社内に事故対策本部を、事故発生場所に近い車掌区に現地対策本部を設定し、実施しました。



5-5 鉄道テロ対策

テロを未然に防ぐ、或いは被害を軽減するために、テロに繋がるような異常を発見できるよう事前に対策を講じるとともに、テロ発生時に即座に判断、対処できるように鉄道テロ対策訓練を実施しています。

当社では、駅構内や列車内の巡視、車内放送による啓蒙放送など、テロ対策の警備を実施しています。

(1) 防犯カメラの設置

全駅構内及びスカイライナー全車両に防犯カメラを設置し、不審者等の監視をしています。なお、2016年度から、スカイライナーの客室内に設置した防犯カメラの撮影範囲を、従来の荷物室周辺から客室全体へと拡大し、監視体制を強化しています。

車両基地等においてもカメラ監視による警備強化のほか、周辺道路において不審者・不審自動車等への警戒に努めています。



(2) 防護盾・防刃手袋の配備

2018年度からスカイライナーの乗務員室に防護盾・防刃手袋を配備しています。2018年度においては、防護盾講習会の開催や各種訓練にて使用方法を確認し、テロ等発生時に、お客様の安全を確保できる体制づくりに努めています。



(3) テロ対応訓練

◎2018年5月16日(水)：車両部整備課津沼車庫

目的：走行中の京成電鉄車両内において、テロ行為による爆発が発生したことを想定し、テロ発生時における当社社員の対応強化、安全意識の高揚及び警察を始めとした関係者間の連携力強化を図る。

訓練内容：初動通報訓練、避難誘導、爆発物除去、警察による座学教養

協力：千葉県警察、千葉県警機動隊



(4) テロ対策合同訓練

◎2019年2月13日(水)：車両部整備課高砂車庫

目的：走行中の京成電鉄車両内において、テロ行為による爆発が発生したことを想定し、テロ発生時における当社社員の対応強化、安全意識の高揚及び消防、警察を始めとした関係者間の連携力強化を図る。

訓練内容：初動通報訓練、避難誘導、傷病者の救出・搬送等

協力：東京消防庁第七消防方面本部及び方面内各消防署、装備部航空隊、本田消防団、警視庁葛飾警察署・亀有警察署、葛飾区、東京 DMAT (東京曳舟病院)



お客様の避難誘導の様子



不審物処理の様子

(5) その他のテロ対策

国土交通省等の指導の下、テロ対策に取り組んでいます。

1. 不審物の発見等に関するご協力の啓蒙放送を実施しています。
2. 警備員や従事員等が「警備」の腕章を着用し、駅構内等を巡回警備しています。
3. 中が見えるゴミ箱を使用しています。



5-6 その他の対策

(1) 運行情報ディスプレイ

列車の運行情報や大規模災害時の緊急放送などを表示する「運行情報ディスプレイ」を改札口付近に設置し、最新情報を視覚的に提供することで、お客様案内サービスの向上を図っています。

全65駅77ヶ所への設置を完了しており、自社線や近隣の他社線で運転見合わせ等の運行支障が発生した際、文字情報と路線図にて支障区間などを4カ国語（日・英・中・韓）で表示することができ、また、NHKによる非常災害時緊急放送を放映することができます。



運行情報ディスプレイ



ディスプレイ画面

(2) 異常時におけるお客様の誘導対策

駅での夜間における異常時対応として、全駅にLEDヘッドライトを配備しています。また、災害や事故等により、列車が駅間で長時間停車した際のお客様の避難誘導用として、非常用セーフティライトやメガスピーク（多言語対応メガホン）、LEDランタンを全駅に、列車降車用の非常梯子を主要駅等にそれぞれ配備しています。



LEDヘッドライト



セーフティライト



非常梯子



メガスピーク（多言語対応メガホン）



LEDランタン

(3) 京成グループ技術発表会（電気部門）

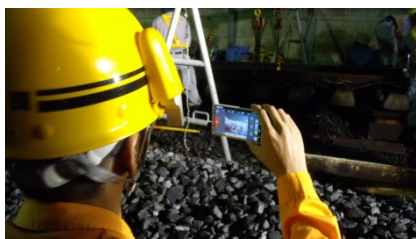
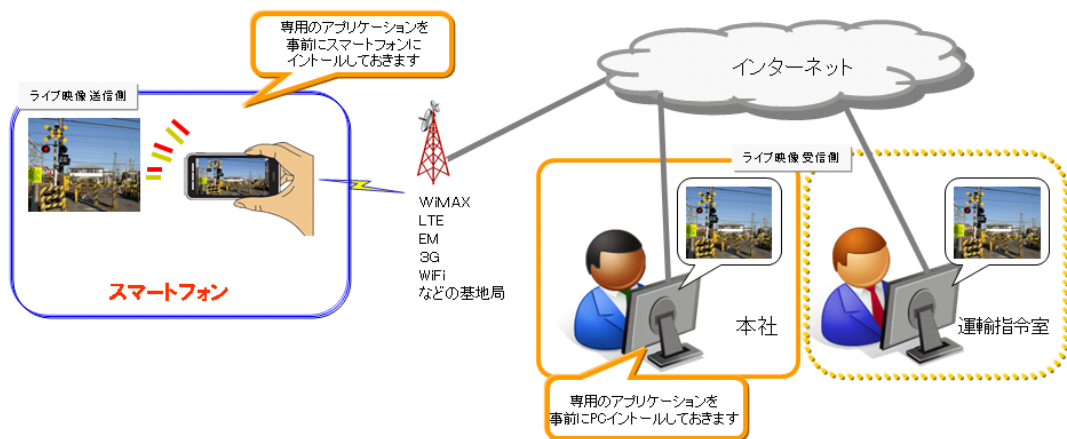
京成グループ4社（京成電鉄・新京成電鉄・北総鉄道・京成電設工業）では、各社間の技術交流を目的とした京成グループ技術発表会を実施しています。実技による作業内容を発表し、相互に評価を行うことで、技術力の向上と連携の強化を図っています。

2018年度においては、10月に発生した塩害による輸送障害を受け、ケーブルヘッド交換作業等をテーマに実施しました。



(4) 画像配信システム

災害や事故等発生時、動画で現場の状況を対策本部等に配信するシステムを導入しています。現場に派遣された社員が撮影した映像を映し出すことにより、正確で、より迅速な判断や処置が可能となります。撮影端末は主要駅や施設基地に配備し、異常時にはこの端末を携帯し、現場へ駆けつけます。現在、送信用の撮影端末（スマートフォン）を主要駅や現業区に85台配備しています。



スマートフォンにて送信する画像



運輸指令室等で受信する画像

(5) IP無線・大型タッチディスプレイ

2018年台風24号による輸送障害時に、現地での情報・状況が現場から本社、そして災害対策本部へと迅速に共有されなかったために、必要な情報が全て集約されるのに時間を要しました。そのことを受け、より確実な情報共有を可能にする設備の拡充として、IP無線を鉄道本部本課及び現業各拠点に、大型タッチディスプレイを鉄道本部に導入しました。

IP無線・大型タッチディスプレイは各種訓練時にも積極的に取り入れ、異常時において有効活用できるよう訓練しています。

情報共有のための設備導入に向け、トライアルと導入を進める。

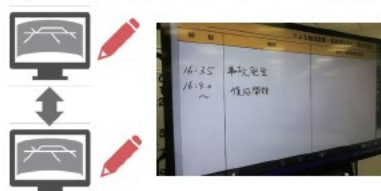
・IP無線(2018年度末に各拠点に導入)



- ・関係者間での一括での情報伝達
⇒指示事項を迅速に伝達
- ⇒通信設備寸断時の情報共有に活用



・大型タッチディスプレイ(2018年度末に導入)



- ・ディスプレイ間での情報共有が可能
- ・ディスプレイへの直接書き込み、記載内容の保存が可能

- ⇒情報共有の円滑化
- ⇒輸送障害時の業務効率化

(6) 緊急時支援活動ワッペンの作成

社員が通勤及び私用で当社線を利用している時に、大規模災害や事故に遭遇し、急遽支援活動を行う場合に使用するワッペンを作成し社員全員に配布しています。



(7) 帰宅困難者への対応

当社では、内閣府が取り纏めた「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会最終報告」に基づき、震災等の大規模災害が発生した際の帰宅困難者対応に取り組んでいます。具体的には、沿線自治体との協議会の中で、異常時の連絡体制の確認や発災時の避難誘導施設の選定等について順次打合せており、現在、①千葉駅周辺、②津田沼駅周辺、③船橋・西船橋駅周辺、④成田駅周辺、⑤新鎌ヶ谷駅周辺、⑥市川市、⑦葛飾区、⑧墨田区の帰宅困難者対策協議会に参画しています。

(8) 駅における備蓄品の配備

全駅において、大規模災害時に帰宅が困難になったお客様に対し、特に援護が必要と思われる高齢者や障害者、乳幼児、妊婦等向けに、備蓄品（食料品、飲料水、アルミブランケット、簡易トイレ）を配備しています。



6. 輸送の安全の実態

鉄道事故等は以下のように分類されています。

◆鉄道の事故

- ・ 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、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故
- ・ 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）
- ・ 電気事故

◆災害

- ◆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）

6-1 鉄道事故等の発生状況

2018年度において発生した鉄道事故等は以下のとおりです。

(1) 鉄道運転事故

2018年度に発生した鉄道運転事故は、鉄道人身障害事故が3件発生しました。原因別の発生件数は以下のとおりです。

（事故件数は省令に基づき、国土交通省に届出を行った鉄道事故の件数です。）

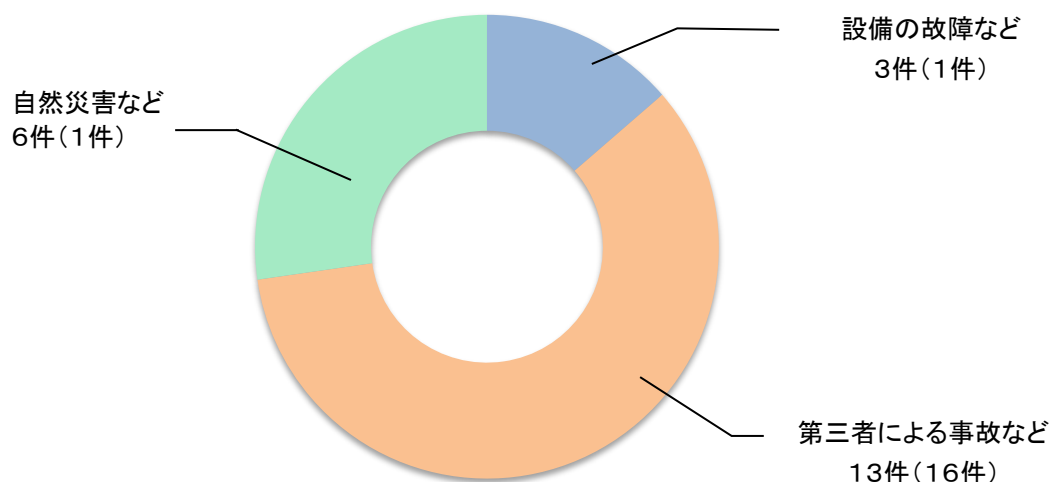
- ・ 鉄道人身障害事故

ホーム上でふらつき列車と接触した事象 3件

踏切には自動障害物検知装置を、ホームには非常停止ボタンを設置しているほか、各種啓蒙活動等を通じ、お客様の安全確保に努めています。

(2) 輸送障害

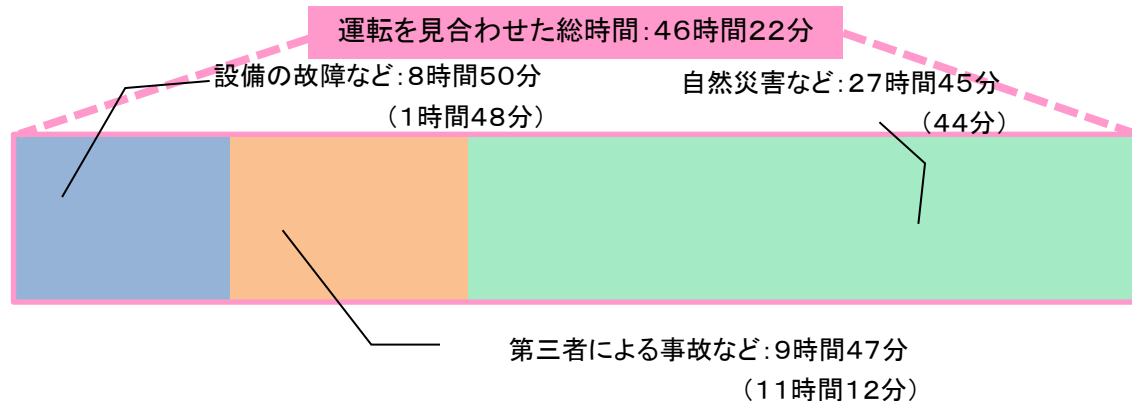
2018年度に発生した輸送障害は4件増加し、22件です。原因別の発生件数は以下のとおりです。



※()は、前年の件数。

(3) 運転を見合わせた時間

鉄道運転事故、輸送障害に伴い、2018年度に運転を見合わせた時間を上記の原因別で分けると以下のとおりです。10月に発生した塩害(自然災害)による輸送障害が25時間17分発生し、総時間では32時間38分増加しました。



※()は、前年の時間数。

(4) インシデント

2018年度は発生しませんでした。

6-2 主な鉄道事故等と再発防止策について

駒井野信号場における転てつ器不転換について

発生日時：2018年6月25日（月） 10時50分ごろ

発生場所：駒井野信号場構内

概況：運輸指令室手動制御卓モニタに、駒井野信号場12番イ転てつ器転換不良発生が表示され、運輸指令より京成成田～空港第2ビル間及び京成成田～芝山千代田間で運転見合わせを指示し、第10A12列車は空港第2ビル～駒井野信号場間上り第1中間閉そく信号機手前に停止。11時47分、当該列車は運輸指令の指示により、空港第2ビル駅まで退行運転を実施しました。13時27分、12番イ転てつ器を定位側に固定し、本線列車（東成田線は除く）は運転を再開しました。その後、12番イ転てつ器内部の配線が誤っていることが判明、17時00分、配線を正規な状態に戻し復旧、17時41分、全線で運転を再開しました。

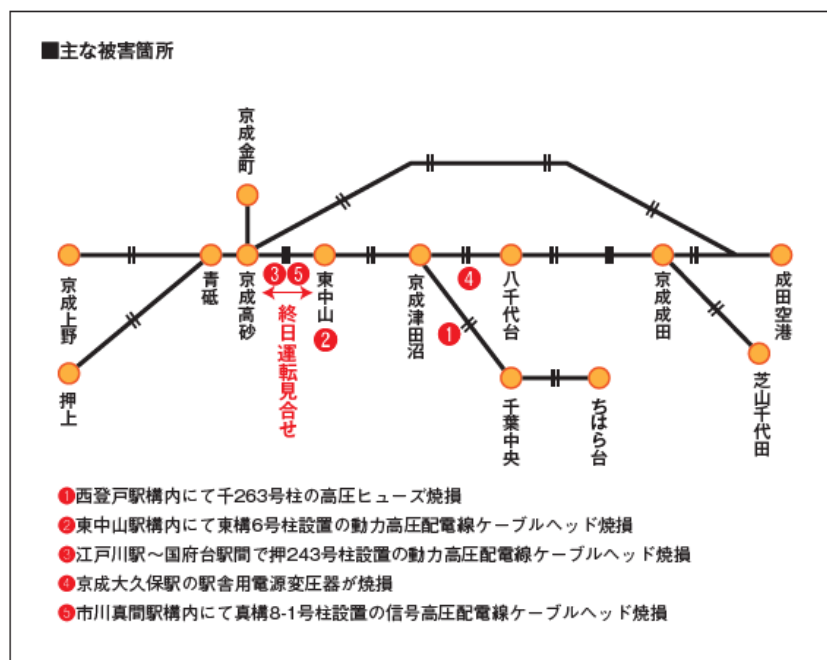
原因：電気転てつ器内部配線の誤配線。工事会社が電気転てつ器にケーブルを接続するため内部端子のナットを緩めた際、転てつ器内部の配線が端子から外れ、誤った箇所へ接続されたため。

対策：①電気転てつ器取り付け時に端子を緩める際、内部配線が抜けなくなるよう、内部の配線を固定しました。
②電気転てつ器の取り付け時、転てつ制御継電器及び転てつ防護継電器の電圧測定を試験項目として追加しました。
③上記について、7月5日に協力会社4社を集めた安全会議を実施し、周知徹底を行いました。なお、協力会社に対し、メーカーからの入荷時及び竣工時に当該端子部の写真を撮り、記録として残すことを指導しています。

6-3 台風24号に起因する塩害による輸送障害について

概況

記録的な暴風を伴い、2018年9月30日夜～10月1日未明に首都圏へ最接近した台風24号の影響により強風で巻き上げられた海水の塩分が電気設備に吹き付けられました。10月5日、電気設備に付着した塩分により漏電が起きる「塩害」が原因とみられる停電が各地で発生し、当社線全線でおよそ10時間にわたり運転を見合わせてしまう大きな輸送障害を発生させてしまいました。

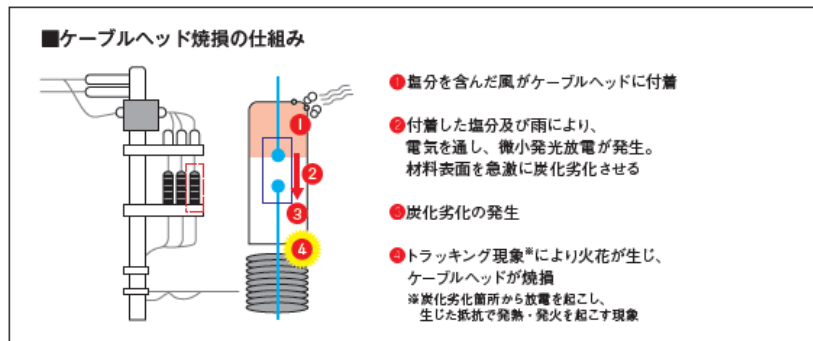


発生原因

2018年9月30日夜～10月1日未明にかけて関東付近を通過した台風24号の影響により、駅構内にある架空絶縁電線とケーブルを接続しているケーブルヘッド（接続端子）に海側から風で運ばれた塩分が付着。

その後、同月5日朝から降り続いた雨によって、ケーブルヘッドの絶縁性能を著しく低下させ、ケーブルヘッド表面に微弱電流が流れてケーブルヘッド絶縁材の炭化及び劣化が進行。同箇所の放電から生じる抵抗により、発熱・発火が起きる「トラッキング現象」で火花が発生し、ケーブルヘッドの焼損を引き起こしてしまいました。これにより変電所から送電された高圧配電線が絶縁不良によりショートしたため、変電所からの送電がストップ、高圧配電線の停電に至りました。





応急対策・恒久対策

● 応急対策

10月5日の塩害発生当日は被害箇所付近の停電処置をとった上で、11時52分頃より復旧に向けた作業を開始。焼損したケーブルヘッド、電源変圧器、高圧ヒューズの交換作業を実施しました。10月16日までには全被害箇所の交換が完了しています。

10月5日に発生した塩害を原因とする輸送障害を受けて、ケーブルヘッド、電源変圧器、高圧ヒューズ、高圧開閉器等の清掃が計画されました。作業は10月5日より順次実施し、11月29日の京成上野駅～日暮里駅間の清掃作業をもって、全線において清掃が完了しています。

● 恒久対策

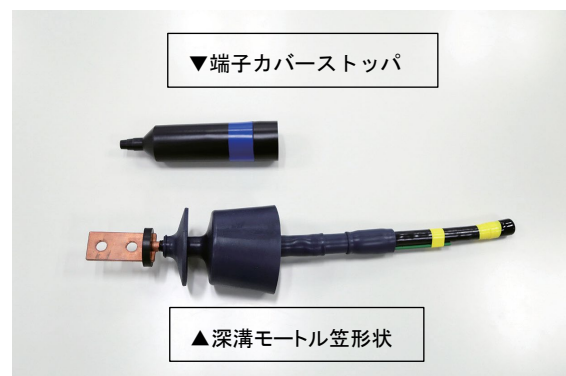
今回の塩害以前に交換されていた202個の耐塩型ケーブルヘッドについては被害が確認されていないこと、また他社からのヒアリング結果を受けて、速やかなケーブルヘッドの耐塩化が急務であると再認識した鉄道本部では、次年度台風シーズン前である2019年5月末までと期間を定めて、ケーブルヘッドの耐塩化工事の実施を決定しました。

従来のケーブルヘッドは、笠の役割を果たす溝の深さが足らず、塩分や水分が付着し易くなってしまいう構造の課題を抱えていました。そのため、今回のように付着していた塩分が雨で水分を含むことにより絶縁性能が低下。ケーブルヘッド表面を電気が通ってしまう状態に陥ってしまいました。そこで、耐塩型ケーブルヘッドは素材をシリコンゴムに変更することで水や塩分を弾く撥水性を確保するとともに、十分な笠の深さを備えた「深溝モートル笠形状」に変更。2方向から導通を防ぐ仕組みとなっています。

また、本事象を振り返り、今後対応すべき課題を取りまとめ、毎月の安全推進会議でその進捗管理をしています。

さらに塩害による輸送障害の状況や当日の対応、明らかになった課題や当事者へのインタビューをまとめた「塩害対策記録集」を作成しました。これは、当時の状況と対策等を確実に記録し、知識と技能の伝承に繋げることで、本件を風化させず、将来に活かしていくために作成したもので、各部門に配布しています。

以上のような取り組みにより、本事象を重要な教訓としてさらに強固な安全体制を築けるよう努めています。



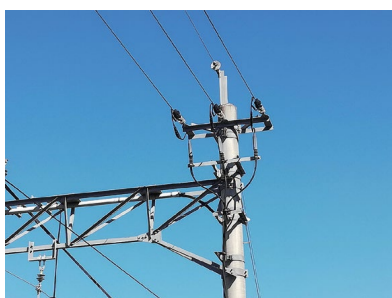
当社現業職員による耐塩型ケーブルヘッド交換

通常は協力会社の作業全体の施工管理や当日の立会責任者としての業務に従事する当社現業職員より、「技能向上や知識定着のために、実際の交換作業を実施すべきではないか」という意見が上がり、電力課と現業職員による耐塩型ケーブルヘッド交換が行われました。

通常の保守業務等もある中、現業職員による作業手順や図面作成、部材手配等の準備や現場調査が進められ、2019年3月8日に作業が実施されました。

作業箇所は学園前駅～ちはら台駅間の「千急138号柱」海側ケーブルヘッド 3 本(動力高圧配電線)が対象となり、当日は高砂電力区・津田沼電力区・津田沼電力区佐倉支所・千原線電気区・湯川施設区、電力課及び、安全推進担当の視察者を含む合計16名が参加しました。

8時の打ち合わせから進められた本作業は、現地での KY 活動、検電・接地等を経て、11時頃より実際にケーブルヘッド交換を開始。作業者の年齢や実務経験は幅広い層で構成され、適宜ベテラン社員から高所作業上の注意点やケーブルヘッド交換に際しての指導を受けながら施工する等、安全かつ効率的に行われました。また、作業者全てに高所作業を経験させるため、適宜地上での列車見張り員と高所作業員を交代する等、知識・技能の伝承に向けた工夫がなされていました。



施行前の作業箇所



作業前のミーティング



ケーブルヘッド交換の様子

社員の声

施設部 津田沼電力区 小林 直弥



今回、当社現業社員による耐塩型ケーブルヘッド交換作業に参加しました。

施工計画から材料の選定、また普段行わない不慣れな作業であることから、事前に技術的な練習等を参加者全員で実施しました。それらを通じて、組織として技術部門の私たちがお客様に貢献できることへの意識・安全で正確な作業への意識を高めることが出来ました。特に実作業においては危険度の高い柱上での作業となり、高所作業員、そしてそれをサポートする作業員共に緊張感のある仕事ができたと感じます。

今回の経験は、お客様に提供すべき安全・安定輸送の大切さと使命について改めて考え直す機会になりました。さらに、自らの仕事はもちろんのこと、協力会社の皆様も安全に正確に作業に当たっていただける様に、この経験を一人ひとりが活かしていかなければならないと感じました。

7. お客様・地域の皆さまとの連携

皆さまのご協力も安全確保には欠かせません。

朝夕ラッシュ時の整列乗車、駅ホームや踏切での非常ボタンによる通報など皆さまの行動により事故が防止されています。これらにより安全輸送も確保されています。引き続き安全輸送へのお客様お一人おひとりのご理解ご協力をお願いします。

7-1 お客様へのお願い

当社では、事故防止のために、放送・掲示物等を通して皆さまのご協力をお願いしています。

(1) 列車妨害行為の禁止について

線路上に石等を置く、踏切の非常ボタン（踏切支障報知装置）をいたずらに押すなどの列車妨害行為が少なからず発生しています。線路上に石を置く、列車にものを投げる、落書きをすることや、いたずらに踏切非常ボタンを押すことは法に触れる犯罪行為です。当社においても踏切監視カメラを170ヶ所の踏切に設置しており、監視しています。また、これらの行為を目撃された場合は、最寄りの駅又は警察にお知らせください。



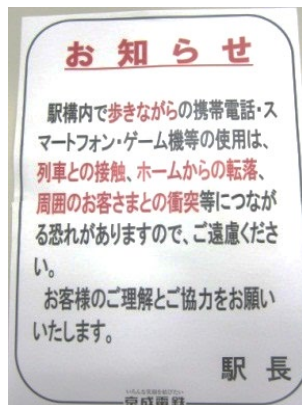
(2) ながら歩きについて

近年、携帯電話・スマートフォンを操作しながら歩行するお客様が増加しています。

駅構内で歩きながらの携帯電話・スマートフォン・ゲーム機等の使用は、列車との接触、ホームからの転落、周囲のお客様との衝突等につながる恐れがありますので、ご遠慮ください。ご理解・ご協力をお願いいたします。



京成電鉄 新京成電鉄 北総鉄道 関東鉄道



docomo au SoftBank Y!mobile TCA

(3) 駅非常停止ボタン装置について

お客様がホームから軌道に転落する事故が増えています。ホームでは電車から離れて歩いてください。なお、列車を緊急に止める必要があると判断したときは「非常停止ボタン」を押し、係員にお知らせください。また、線路へは決して下りないようお願いします。



(4) 踏切でのお願い

踏切事故の大半は無理な横断によるものです。踏切を渡るときには無理をせず、警報機が鳴ったら渡らないようお願いします。また、電車が通過した後も反対側からの電車が来ないか、特に注意してください。列車を緊急に止める必要があると判断したときは、「踏切支障報知装置（非常ボタン）」を押してください。この際、列車が停止したことを確認できずに踏切内へ入ることは大変危険です。踏切内へは入らないようお願いします。

踏切事故対策として、踏切を無理に横断して列車の運行に支障が生じた踏切道や交通量の多い踏切道の中から選定した踏切道において、警察と合同で啓蒙用のポケットティッシュを配布するなど、踏切における事故防止を図っています。

また、すべての踏切道に啓蒙看板を設置し、視覚的に注意喚起も図っています。

その他、近年は、特に高齢者の方が踏切道内に取り残される事象も多く発生しているため、駅長が近隣施設に訪問し、啓蒙活動を実施することで、事故防止に努めています。



踏切支障報知装置（非常ボタン）



啓蒙看板デザイン



踏切安全教室の実施



踏切道での啓蒙看板

(5) 列車内でのお願い

列車内で不審物を発見した場合は、手を触れず直ちに駅係員又は乗務員までお知らせください。また、非常の場合にも車内の「非常通報ボタン」を押し、乗務員にお知らせください。

また、お子様が戸袋に手を引き込まれる事故が多くなっていますので、ご注意ください。



(6) 声かけ・サポート運動について

鉄道をご利用になるお客様が安全・安心に駅をご利用いただくため、「声かけ・サポート運動」を実施しています。

2016年12月に公表されました、国土交通省による「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめのソフト対策としても、視覚に障がいをお持ちのお客様へ駅係員による声掛けと見守りの実施を求められています。

駅ホームから線路上へ転落する事故を防止するため、視覚に障がいをお持ちのお客様へは、駅係員等よりお声かけをし、乗車及び降車の誘導案内を実施することがあります。また、ご利用のお客様におかれましても、お困りの方に対して、お声かけ・サポートのご協力をお願いします。

○盲導犬ユーザー等対応講習の開催○

2017年に引き続き、2018年4月6日、船橋競馬場駅構内において、(公財)日本盲導犬協会 神奈川訓練センター 普及推進部員様を招聘し「盲導犬ユーザー等対応講習」を開催しました。

講習では、駅係員、乗務員、技術系社員、本社社員を対象とし、盲導犬や白杖をご利用のお客様への声かけや誘導體験を実施し、声かけ等の強化と接遇能力の向上を図りました。

今後も全てのお客様が安全に、そして安心・快適にご利用いただける環境整備に努めます。



7-2 沿線地域との協働

(1) こども110番の駅

全国の鉄道事業者と共同で、「こども110番の駅」の取組みを全駅で行っています。「こども110番の駅」のステッカーを見て、お子様が助けを求めてきた場合、お子様を保護し、お子様に代わって110番通報を行うなどの対応により安全を確保するのが目的です。

被害に遭った時だけでなく、日頃から安全・安心への配慮に心がけ、安全・安心な地域づくりに貢献するとともに、こどもにとって楽しく、フレンドリーでやさしい駅を目指しています。お子様が、駅やその周辺、電車の中などで、身の危険を感じたら、すぐに近くの駅係員に知らせるよう日頃から教えてあげてください。



(2) 宗吾車両基地 キッズフェスタの実施

2018年12月に、日頃よりご乗車いただいている沿線の皆さまへの感謝をこめ、宗吾車両基地にてキッズフェスタを実施し、約1500名の親子にご参加いただきました。車体吊上げ見学や非常停止ボタン装置の体験、架線を点検する特殊車両の乗車体験など、普段見学することのできない車両基地で貴重な体験ができるイベントを実施することで、沿線の皆さまと直接触れ合い、鉄道事業への理解を深めていただきました。



(3) 啓蒙活動の実施（春の全国交通安全運動の一環として）

2018年4月に沿線の自動車学校で踏切事故防止の指導方についての啓蒙活動を行いました。また、沿線の小学校に踏切の安全通行等について、児童への指導をお願いするとともに、小学生新入生児童に安全標語等をデザインした下敷きを配布し、踏切事故防止についての啓蒙活動を実施しました。

(4) 電車安全教室の実施

列車の安全運行には地域のお客様のご協力がないと実現できません。そのため、沿線の小学生を対象に「列車の安全運行に関するルールやマナー」について学習していただく、電車安全教室を実施しています。電車安全教室の中では、「置石行為による危険性」や「踏切の渡り方」などについて、寸劇を交えながら、そのルールやマナーの重要性を伝え、安全運行の確保のため、地域の皆様と共に取り組んでいます。



(5) 踏切安全教室の開催

2018年の全国交通安全運動期間中、京成ドライビングスクールにおいて葛飾警察署と合同で「踏切安全教室」を開催しました。踏切安全教室では、主に沿線にお住まいの方々を対象とし、踏切道を安全に渡っていただくための講習に加えて、踏切道における歩行体験や、万が一に備えた踏切非常ボタンの操作体験などを行いました。



7-3 人にやさしい鉄道を目指して

(1) 「サービス介助士」

当社では2005年度から「サービス介助士」の資格取得を推進しています。2018年度末現在、資格取得者が796名となり、京成線各駅に配置しているほか、乗務員でも資格取得者の増加に努めています。資格取得者配置駅には、駅長室ドア入り口に「安心のサービス介助マーク」を掲出しています。

この資格は、ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様に対し、適切かつ安心していただけるサービスが提供できるよう、介助に関しての基礎的な知識と技能を習得するもので、NPO法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する民間資格です。



(2) AED（自動体外式除細動器）設置

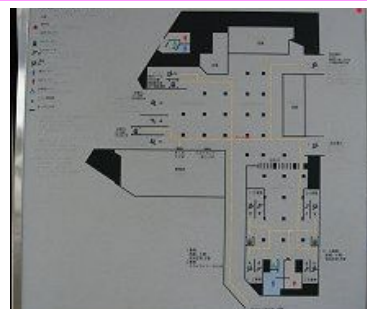
お客様に安心してご乗車頂くため、AED（自動体外式除細動器）を京成線全駅への設置が完了しています。また、スカイライナーには全編成に搭載しています。

AEDは、突然の心停止（心臓突然死）から命を救うための機器で救急車が到着するまでの間に、AEDを使用して救急処置を施し、救命率を向上させることを目的として設置しているものです。



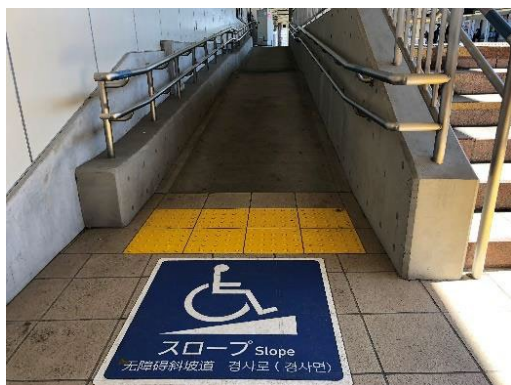
（３）駅構内触知図の設置

目の不自由なお客様にも安心して駅をご利用いただくため、全駅に駅構内触知図を設置しています。



（４）施設のバリアフリー化

バリアフリー設備の設置により、ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様をはじめ、全てのお客様に快適に駅をご利用いただけるよう、エレベーター、スロープ、多機能トイレの設置等を行い、駅のバリアフリー化を進めています（一日当りの乗降客数が3千人以上の駅58駅中、2018年度末現在で56駅において1ルート以上の移動円滑化された経路を確保しています。）。



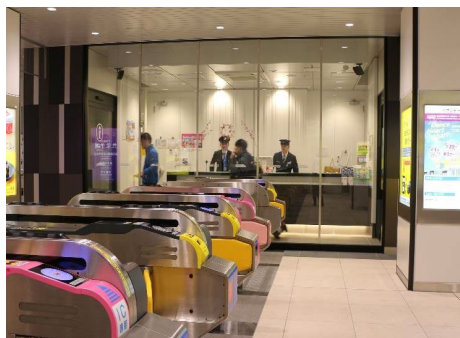
バリアフリー化の施工状況

（５）ウォークインタイプのお客様案内カウンターの導入

2013年度から他社線との接続があり、かつ優等列車が停車する駅を中心に、駅の改修に併せ、ウォークインタイプのお客様案内カウンターを設置しています。ガラス張りで開放感を持たせると共に、間接照明で落ち着いた空間を演出しました。

これにより、お客様とより身近なご案内が可能になったほか、複数名のお客様に対しスムーズなご案内も可能となりました。2019年3月19日に京成上野駅のリニューアルが完了し、同駅にもウォークインタイプのお客様案内カウンターが新設されました。現在、京成上野駅、京成八幡駅、京成成田駅、京成津田沼駅に導入が完了しています。

今後も、お客様に良質なサービスを提供できるよう、利便性の向上に努めてまいります。



京成上野駅のお客様案内カウンター



京成津田沼駅のお客様案内カウンター

(6) 車両のバリアフリー化

① スカイライナー（AE形）車両への車椅子スペースの増設

スカイライナー（AE形）車両について、現在5号車に1箇所設置している車椅子スペースを2箇所に増設しました。2018年度の工事により、全編成への増設が完了しました。



② 通勤型車両へのスタンションポールの増設

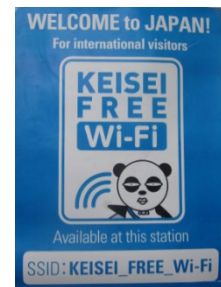
3400形、3700形について、立席のお客様の支えとなり、着席しているお客様が立つ際に利用することもできるスタンションポールの座席中央部分への増設を行い、2019年8月に完了しました。



(7) 訪日外国人への対応について

① 無料Wi-Fiサービスの導入

通信会社との契約がお済みでない訪日外国人のお客様に対して、簡単な登録を行うことで一定時間、無料でご利用いただけるWi-Fiサービスを京成線内15駅で提供しております。また、パスポートのご提示にて、入手した接続ID・パスワードにより、スカイライナー車内でも無料Wi-Fiサービスをご利用いただけます。



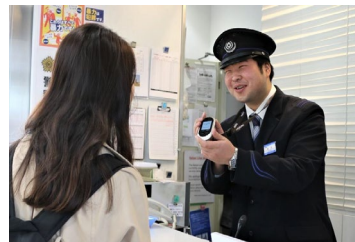
② ご案内用タブレットの導入

京成線内全駅にお客様ご案内用のタブレット（iPad）を導入しています。このタブレットには、多言語音声翻訳機能を搭載しており、訪日外国人のお客様に対して多言語でのご案内が可能となるほか、地図や乗換検索、筆談アプリなども搭載しているため、多種多様なシーンでわかりやすく正確にご案内できるよう活用しています。



③ ご案内用74言語対応の携帯型自動音声翻訳機の導入

2019年3月28日(木)に、74言語対応の携帯型自動音声翻訳機「POCKETALK®(ポケトーク)W」を京成線全駅に計90台導入しました。話した内容を選択した言語に瞬時に翻訳し、自動音声でご案内できるものです。小型・軽量で持ち運びが可能であり、改札口から離れて業務を行う駅係員が携帯することで、ホーム等においても多言語での迅速なご案内が可能となります。



④ コンシェルジュの配置

京成上野駅、日暮里駅、押上駅、空港第2ビル駅、成田空港駅の5駅及び、成田空港第3ターミナル内に、英語での対応が可能なコンシェルジュを配置し、駅の周辺情報やお乗り換えなどの情報をご案内しています。



⑤ 駅の行き先表示器に中国語・韓国語を追加

2019年3月9日(土)より、スカイライナー停車駅の行先表示器の表示言語に、中国語(簡体字)・韓国語を新たに追加しました。

これまで行先表示器の表示言語は日本語および英語でしたが、中国・韓国からの訪日外国人のお客様が増加傾向にあることを踏まえ、列車の経由・種別・行先を4言語で表示することでより分かりやすくご利用いただけます。



⑥ 異常時における多言語案内の充実

ダイヤ乱れや運転見合わせが発生した際に、不慣れな外国人旅客が運行状況を把握することができるように駅頭案内用ホワイトボード等をはじめとした視覚的な案内設備の多言語化を図り、ホームページ運行情報へ誘導するQRコードを作成しました。

最新の運行情報はこちらをご覧ください。
See latest operating information here.
请在此处查看最新运行信息。
最新运行资讯请参阅此处。
최신 운행 정보는 이쪽을 확인해 주십시오!



(8) 京成上野駅リニューアルについて

京成上野駅において、2017年4月から取り組んできたリニューアル工事が2019年3月に完了しました。京成上野駅のリニューアルは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて訪日外国人をはじめお客様の更なる増加が見込まれることを踏まえ、機能の拡充および魅力的な空間の創出を行うことで、サービス向上を図ることを目的に実施したものです。京成電鉄では、今後もお客様サービスの向上と、沿線地域の魅力向上に努めてまいります。



コンコース



スーツケースを持っていても通りやすい、幅広自動改札機

8. 安全報告書へのご意見募集

京成グループをご利用いただいた際に、お客様が感じた様々なことがらをお聞かせいただき、さらなる安全とサービスの向上を図るために「ご意見・ご要望箱」を開設しています。

「ご利用上の注意」をご確認のうえ、下記の専用メールアドレスからご送信ください。

なお、安全報告書に関するご意見やご感想につきましても、今後の安全に関する取組み及び報告書の内容に活かしてまいりたいと考えていますので、ぜひお聞かせくださいますようお願いいたします。

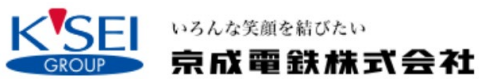
ご利用上の注意

○ご送付頂きましたメールの内容は平日の営業日に確認させていただきます。また、回答させていただく場合、送付いただきました内容につきまして、担当部署において事実確認・調査を行うため、ご回答までにお時間を頂戴することがあります。

○弊社より送付した電子メールの内容を、弊社の許可無く転用・二次使用することは固くお断りします。

○頂戴したメールに記載されたお客様の個人情報は、当社「[個人情報保護方針](#)」に従い、お客様との連絡以外の目的では、使用いたしません。

E-Mailアドレス >> bm@keisei.jp



編集・発行：京成電鉄株式会社 鉄道本部 安全推進部 安全推進担当
2019年9月発行