

安全報告書 2020

-KEISEI SAFETY REPORT-



KEISEI GROUP 京成電鉄

いろいろな笑顔を結びたい

京成グループ理念

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。

グループ行動指針

(安全) 私たちは、安全・安心を第一に行動します。

(接客) 私たちは、あいさつを励行し、お客様の立場にたって行動します。

(成長) 私たちは、絶えず自己革新し、新たな価値を創造します。

(企業倫理) 私たちは、すべての人を大切にし、法令・規則を遵守します。

(環境) 私たちは、自然環境に配慮し、行動します。

グループスローガン

いろんな笑顔を結びたい 京成グループ

目次

- ご利用の皆さまへ・・・P 1
- 2019年度安全方針・目標・重点施策・・・P 2
- 2019年度安全対策への投資・・・P 3
- 安全管理体制・・・P 3
- 駅の安全性の向上・・・P 6
- 踏切の安全対策・・・P 8
- 気象災害への対応・・・P 10
- 鉄道施設と列車の安全・・・P 11
- 地震・異常気象時における列車の運行基準・・・P 12
- 教育・訓練等・・・P 14
- その他の対策・・・P 20
- 感染症対策の推進・・・P 21
- 情報提供の充実・・・P 22
- 輸送の安全の実態・・・P 23
- 人にやさしい鉄道を目指して・・・P 26
- 沿線地域との交流・・・P 27
- お客様へのお願い・・・P 28
- 安全報告書へのご意見募集・・・P 29

□ 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、2019年度は安全目標に「安全管理体制の強靱化～私たちがつくり上げる安全～」と「安全・安心を届ける鉄道施設の保安度向上」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。まず、組織改正により7月に安全推進部を発足させ、安全対策のための体制を強化しました。そのうえで、具体的には塩害対策やホームドア設置に向けた工事の推進、高架橋・法面・トンネル等の補強工事を実施したほか、異常時を想定した訓練の実施や安全教育の拡充にも取り組みました。

一方で昨年度は、猛暑時における駅間停車列車の発生や秋に頻発した台風による被害をはじめ、機器故障やその他自然災害に伴う長時間の運転見合わせにより、ご利用のお客様や関係の皆さまに多大なるご迷惑とご心配をおかけいたしました。各事象を振り返り、再発防止に向けた必要な対策を速やかに実施するとともに、得られた教訓を生かしながら安全を追求する体制の更なる強靱化に取り組んでおります。

また新型コロナウイルス感染症の対応では、本社内に対策総本部を設置し、国土交通省や地方自治体等と連携し、お客様が安心して当社をご利用できるよう数々の感染防止策を推進しております。

現在、当社グループでは2019年度から3年間の中期経営計画「E4プラン」に取り組んでおります。今後も計画に基づき耐震補強や法面補強等、自然災害に強い鉄道施設の整備、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。昨今は、災害の激甚化や世界的な感染症の拡大など、いわゆる「想定」を超える事象が増加しており、鉄道運行の安全をも脅かしかねない状況も懸念されます。そうした「想定外」も「想定」し対応することができるよう、柔軟な想像力と発想力により充実した安全対策の推進に向けて、全社員が高い意識を持って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2019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

□ 2019年度安全方針・目標・重点施策

2019年度より、中期経営計画「E4プラン（2019～2021年度）」をスタートさせました。当計画では、「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。上記に基づき、2019年度は以下の通り、安全方針・安全目標・安全重点施策を定め、具体的な取り組みを実施しました。

◆安全方針

「京成グループ経営理念」・「京成グループ行動指針」

◆安全目標

安全目標 (ソフト)	安全管理体制の強靱化～私たちがつくり上げる安全～
安全目標 (ハード)	安全・安心を届ける鉄道施設の保安度向上

◆安全重点施策

安全管理体制の強靱化 ～私たちがつくり上げる安全～ (ソフト)	安全・安心を届ける鉄道施設の保安度向上 (ハード)
<ul style="list-style-type: none"> (1) 異常時対応力の強靱化 (2) 基本動作及び関係法令・作業手順等の遵守・徹底 (3) 事故・ヒューマンエラー・ヒヤリハット情報の活用 (4) 安全文化の醸成 (5) 現業部門の安全に関する自律的・継続的改善の充実 (6) 保守管理の確実な実施と故障の防止 (7) 安全に関する内部監査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 塩害対策の推進 (2) 災害に備えた戦略的な鉄道施設の整備 (3) 鉄道施設・車両の保安度向上 (4) ホームにおける安全性向上 (5) 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

□ 2019年度安全対策への投資

2019年度は、お客様により安全・快適にご利用いただけるよう、鉄道施設の強靱化や機能向上などの安全対策の強化、空港輸送の輸送力増強、新形式車両の導入や駅施設のリニューアル、バリアフリー化工事などのサービス向上に取り組みました。

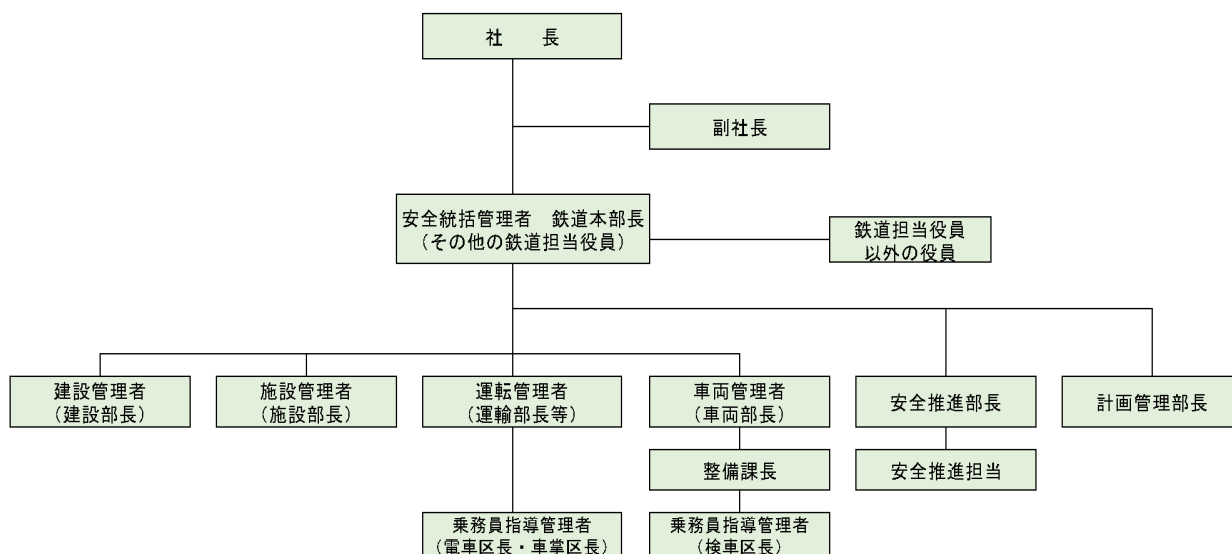
鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績) (単位：億円)

	2017年度	2018年度	2019年度	3カ年合計
設備投資総額	152	191	217	560
安全対策投資	105	118	145	368

□ 安全管理体制

当社では、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。

◇ 体制図

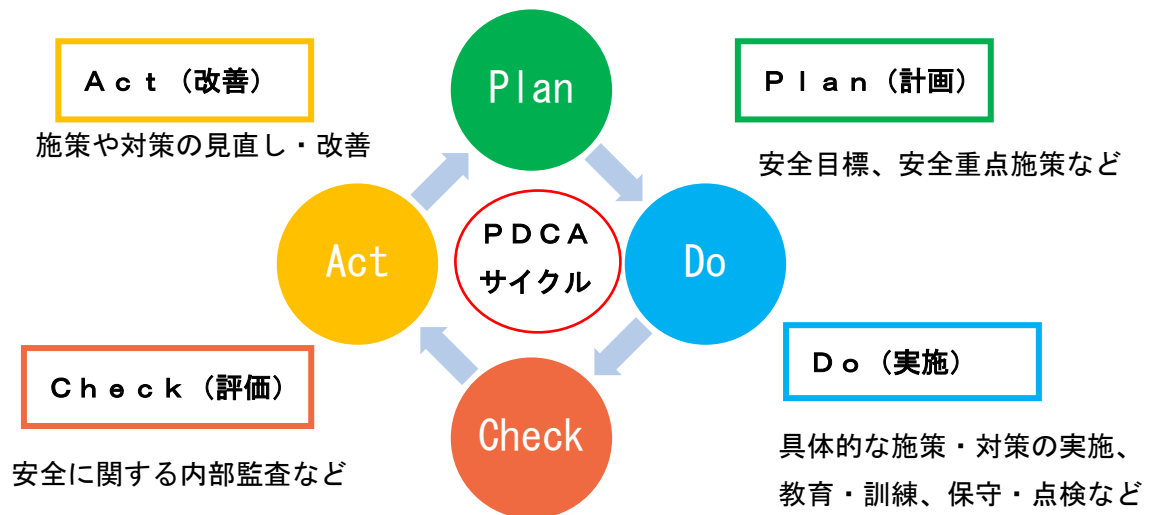


◇ 主な安全管理者の役割

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。

安全管理方法

安全方針および安全目標のもと、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。特にCheckとActに力点を置いて取り組むことで、安全管理体制のスパイラルアップを図っています。



社長・安全統括管理者などによる積極的な職場巡視

社長・安全統括管理者は、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。



安全推進会議の開催

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。



内部監査の実施

内部監査を実施し、監査計画に基づき、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および書類確認等により検証します。



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・復旧対策にあたる体制を構築しています。2019年度は、8月6日に発生した青砥変電所停電および台風15号・19号の際に対策本部を設置しました。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、本社内に新型インフルエンザ等対策総本部を設置しました。



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、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、必要に応じさらに応援要員を派遣し、直ちに携帯メール配信により関係者に周知、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案内表示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、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2019年度には京成アプリのバージョンアップを行い、運転見合わせ・遅延発生区間の表示や車両・駅の詳細情報の拡充を図りました。今後もお客様のニーズに応え、使いやすく、充実した内容となるよう更新していく予定です。

さらに、これら運行情報は多言語にも対応し、外国人のお客様へのご案内にも努めています（京成アプリは日本語のみ）。



HPにおける京成線運行情報画面



列車走行位置を提供する京成アプリ画面

□ 駅の安全性の向上

【ホームドア】

日本の空の玄関口となる成田空港駅において、多くの荷物をお持ちになる国内外のお客様の安全確保と利便性向上のため、2020年7月より3番線、5番線の使用開始しました。1番線、2番線、4番線につきましても使用開始に向けてホームドアの設置に取り組んでいます。

2018年 2月	日暮里駅下りホーム
2018年12月	日暮里駅上りホーム
2019年 3月	空港第2ビル駅全ホーム
2020年 7月	成田空港駅3・5番ホーム
2020年 9月	成田空港駅1・2・4番ホーム



成田空港駅 5 番線



成田空港駅 5 番線ホームドア設置風景

【CPライン】

ホーム先端に赤色系のラインを施し、転落防止の注意喚起を行っています（ホームドア・固定柵設置駅を除く全駅設置済み）。



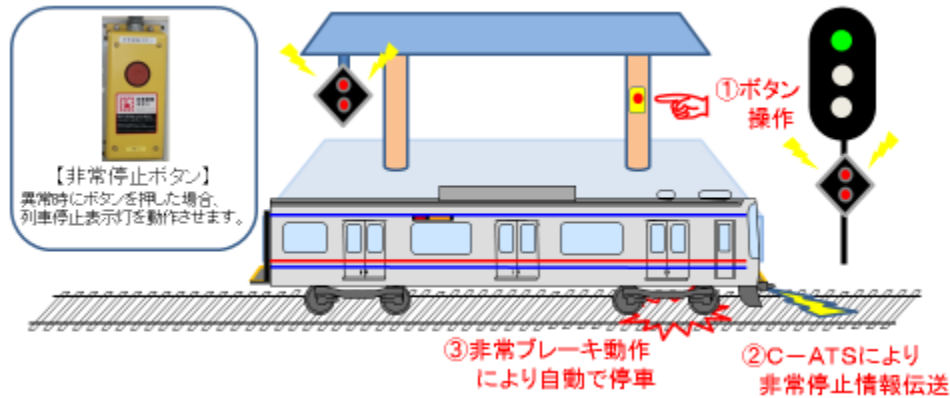
【列車非常停止装置】

お客様が線路に転落した場合等の緊急時に、ボタンを操作することで停止信号現示とブザー鳴動により、付近の列車を停止させます。なお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。



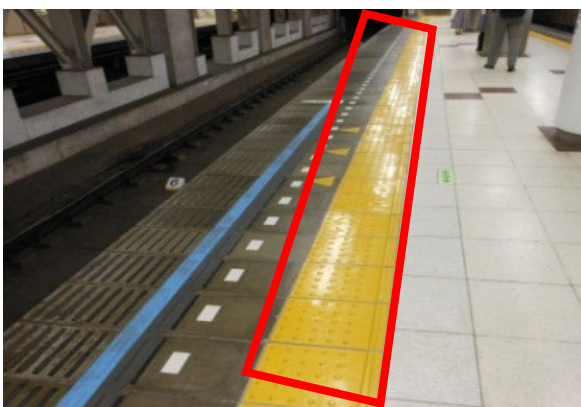
【列車非常停止装置とC-A-T-Sの連動化】

駅ホーム上の列車非常停止装置とC-A-T-S（自動列車停止装置）との連動化工事が2019年度で全駅にて完了しました。連動化により、ホーム上のボタンが操作されると、運転士の非常ブレーキ操作の補助として、自動的に非常ブレーキが動作し、列車を停止させるようになりました。



【内方線付点状ブロック】

視覚障がい者のお客様に対してホームの内外を知らせる「内方線付点状ブロック」の設置に取り組んでいます。2019年度末時点で46駅において設置が完了しております。引き続き、ホームおよびコンコースにおける点状・線状ブロックのJIS規格化工事にも取り組んでいます。



【ホームベンチの向きの変更】

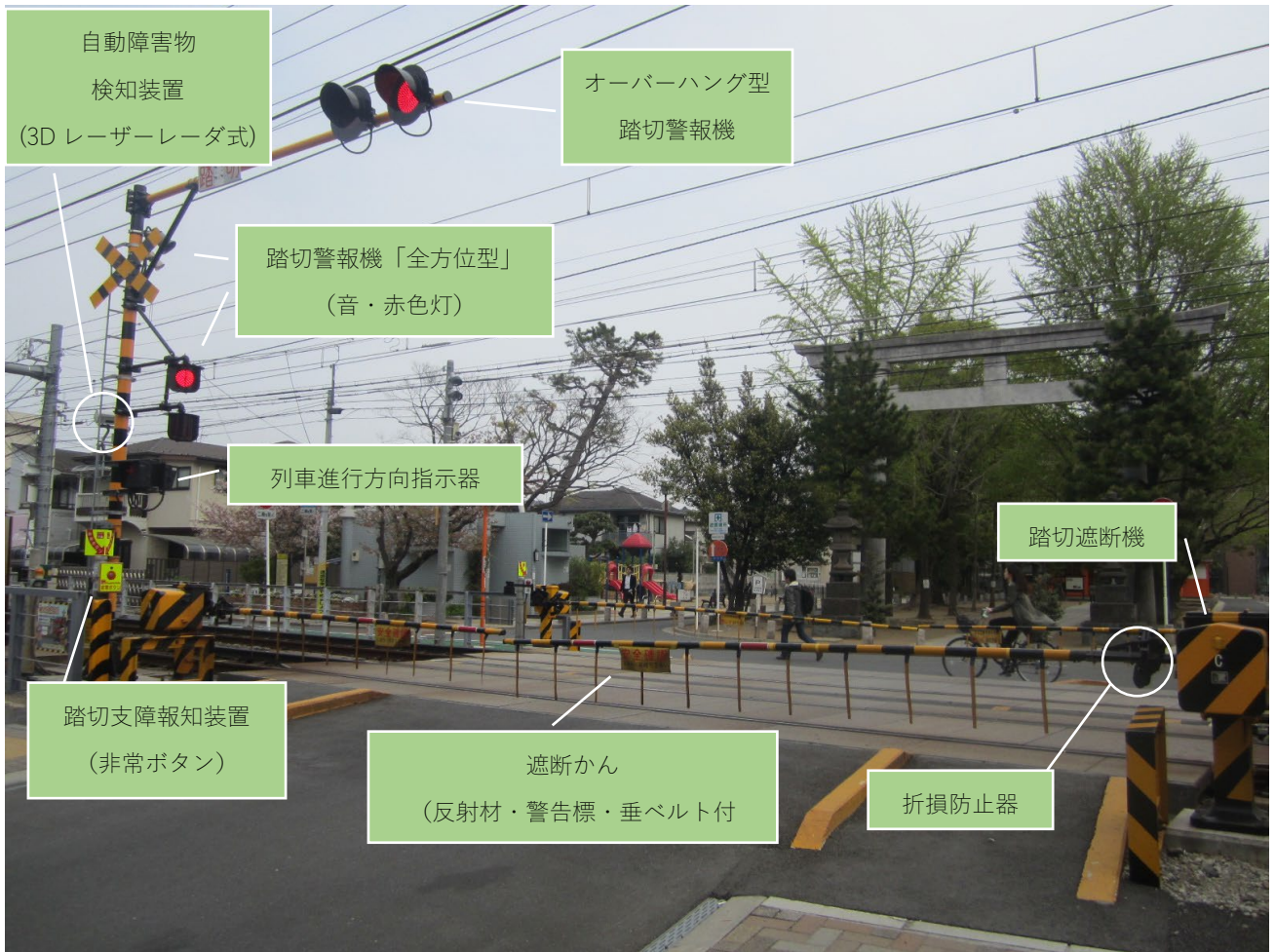
ホームのベンチを線路に対し、垂直に配置することで転落事故防止に効果があることから、順次ベンチの向きを変更しています。

2019年度は、京成八幡駅、京成津田沼駅、京成船橋駅をはじめ、15駅にて実施いたしました。これにより京成全線において23駅にてホームベンチの向きの変更が完了しています。



踏切の安全対策

【踏切の設備】



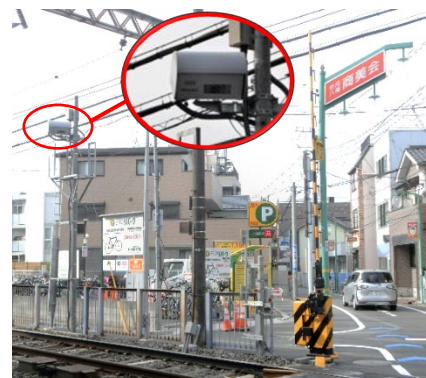
【踏切支障報知装置】

非常ボタンを操作することで、踏切道上で異常が発生していることを付近の列車の運転士に知らせます（全踏切道設置済）。



【自動障害物検知装置】

列車が接近してきた際に、踏切道内に支障物を検知した場合に、付近の列車の運転士に異常を知らせる装置です（自動車が通行可能な全128踏切に設置済）。検知機能を強化した三次元レーザーレーダ式の設置を進めており、2019年度末時点において62踏切（設置率48%）において設置が完了しています。



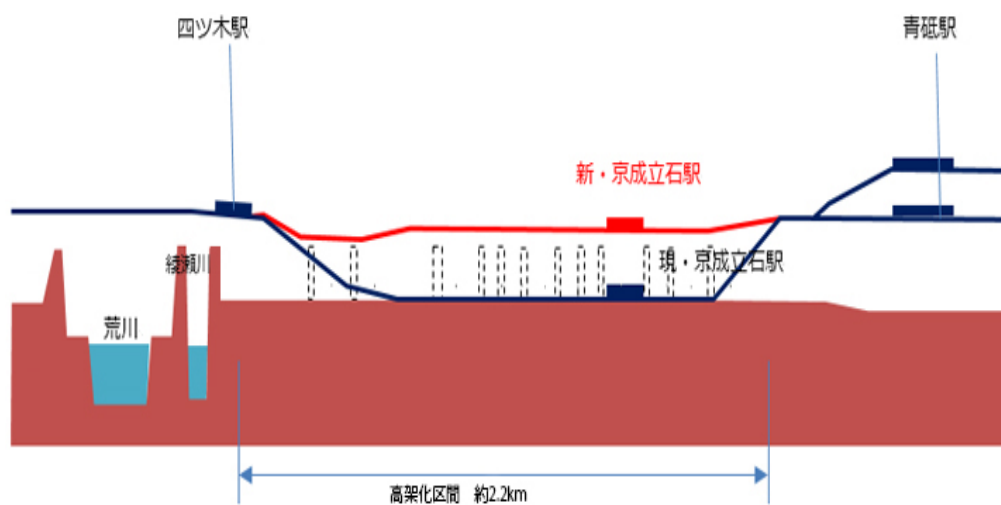
【列車妨害対策】

線路上に石等を置いたり、踏切非常ボタンを操作したりするなどのいたずらによる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、ネットワーク化により遠隔操作で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。また画像の確認により、関係先への事故防止の要請も行っています。



【連続立体化工事】

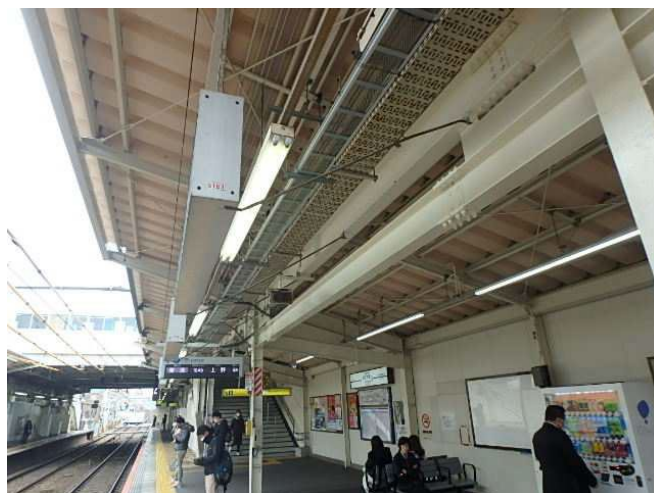
葛飾区内（四ツ木駅～青砥駅間）の連続立体交差事業を推進しており、2019年度は、仮下り線工事を実施しました。この事業が完了すると平和橋通りなどの沿線にある11か所の踏切が除却され、道路・鉄道それぞれの安全性が一層向上するほか、踏切による交通渋滞が解消します。



□ 気象災害への対応

【耐震補強工事の実施】

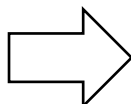
2011年に発生した東日本大震災を踏まえ、高架橋以外にも橋脚、トンネル中柱、駅などの構造物の耐震補強工事を実施し、地震に対する安全性の向上に努めています。現在、トンネル中柱の工事は終了し、その他の施設の工事を実施しています。2019年度は、京成西船駅の耐震補強工事とお花茶屋駅ホーム上の屋根の耐震補強工事が完了しました。



お花茶屋駅ホーム上の屋根の耐震補強工事



千原線高架橋着工前



千原線高架橋着工後

【法面補強工事の実施】

鉄道線路の盛土部、掘割部の線路脇には法面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、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。



【倒木のおそれのある樹木の伐採】

2019年秋の台風接近に伴う倒木による線路支障が京成全線に渡って相次いだことを踏まえ、平時から倒木のおそれのある樹木の伐採を計画的に推進しています。



□ 鉄道施設と列車の安全

【車両や鉄道施設の点検・保守】

安全・安定輸送を確保するために、車両や電気・信号設備、線路等の鉄道施設を法令に定められた周期・項目に基づき、検査を実施しています。



全般検査（主幹制御器整備）

【車両・施設の定期検査履行確認】

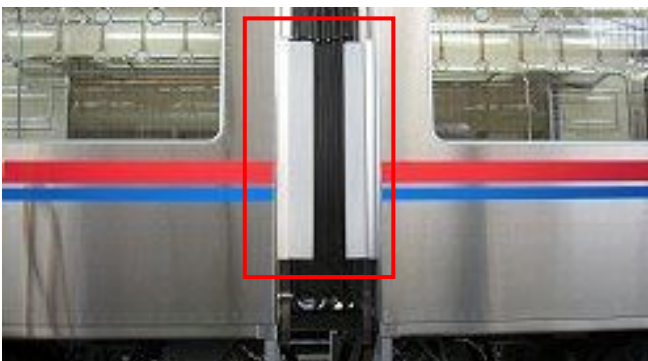
各部門で実施している車両や鉄道施設の点検・検査に対して、法令に従って適正に行われているかを他部門による相互チェックを実施しています。定期検査記録表などの書類確認や、実際に検査に立会い、現場での測定がどのように行われているか確認して、点検・検査の確実な実施を図っています。



検査立会風景

【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。2019年度末現在で、614両に設置し、設置率は99%です。

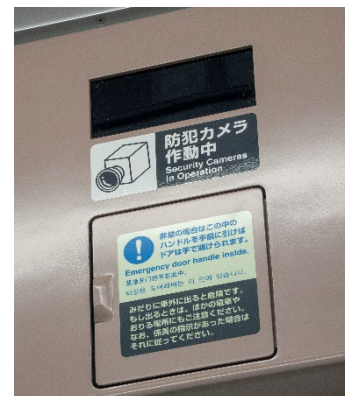


【防犯カメラの設置】

全駅構内およびスカイライナー全車両並びに一部の通勤型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。また車両基地等においてもカメラ監視により警備強化しています。



スカイライナー



3100形

地震・異常気象時における列車の運行基準

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し、情報収集を行っているほか、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。

【地震による運転規制】

当社では大きな地震が発生した場合、右記の取り扱いを行い、安全運行を確保しています。

止まった列車の中でも地震の揺れを感じる可能性がありますので、お立ちのお客様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。



【雨量による運転規制】

当社では、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。



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
(区間により基準は異なる)

↓
速度を落として運転



1時間あたりの降雨量が運転休止を必要とする規制値を超えたとき
(軌道流出や土砂崩れ等のおそれがあるとき)

↓
運転休止

↓
規制値以下を観測後、通常運行へ復帰

【風速による運転規制】

当社では、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。



【異常時におけるお客様へのお願い】

駅構内

異常発生時は、駅係員がご案内しますので、駅係員の放送に注意していただき、落ち着いて安全な場所へ避難してください。

また、エレベーターのご使用はお控えください。

列車内

係員のアナウンスに従い、落ち着いて行動するようにしてください。

また大変危険ですので係員の指示があるまでは、線路には絶対に降りないようお願いいたします。

□ 教育・訓練等

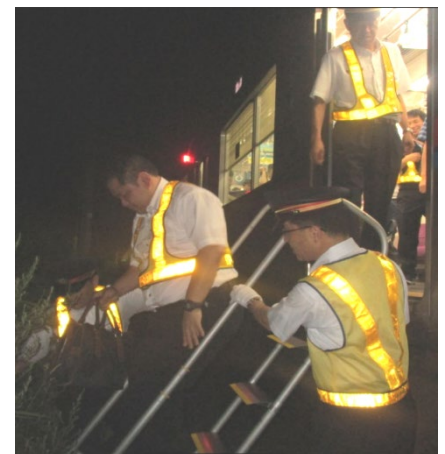
【異常時総合訓練】

2019年12月17日に高砂保線基地（東京都葛飾区）において、「年末年始輸送安全総点検」の一環として異常時総合訓練を実施し、当社社員・協会社・葛飾警察署合同で約120名が参加しました。今回はテロ対策の強化ならびに、昨年秋の台風による倒木被害を踏まえた自然災害に対する対応力強化を目的に実施しました。訓練は車内の不審者対応を想定した「避難誘導訓練」と、線路内に流入した土砂および倒木に列車が乗り上げ、列車が脱線したことを想定した「復旧訓練」との2部構成としました。



【夜間避難誘導訓練】

夜間において事故等で駅間に列車が停車し、走行が不能となった場合を想定し、2019年7月19日終車後に夜間避難誘導訓練を実施しました。駅間に停車した列車へ、車内のお客様を誘導する駅係員の到着時間の検証や避難はしごの設置・使用方の確認、最寄り駅へのお客様の誘導方の確認等を行いました。



社員の声



京成上野駅助役・本間智英

私は駅間に停車した列車の最寄駅の助役として、車内のお客様の避難誘導にあたった経験があります。夜間避難誘導訓練は今回が初めての実施でしたので、暗い中での避難はしごの設置や軌道内の歩行など、日中と比べて一層の注意を払う必要があることを、身をもって感じました。今回の訓練で得た教訓を職場内で共有し、より安全にお客様に避難していただけるよう様々な異常時対応力の一層の強化に努めてまいります。

【スカイライナー異常時合同訓練】

2019年7月24日に北総鉄道（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北総鉄道（株）との合同訓練を実施し、千葉県警察本部・印西警察署も加わり、約150名が参加しました。この訓練は異常時における対応力・技術力向上および関係者間の連携強化を目的に2010年度より毎年実施しているものです。今回は、スカイライナーの車内に刃物を持った不審者がいること、および爆発物が置かれたことを想定した訓練を実施しました。



【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、2019年7月29日早朝に非常召集訓練を実施しました。事故想定と列車の不通区間を設定し、伝達された情報をもとに所定の場所に集合し、到着時刻や状況に対する指示などを確認しました。



【当社職員による開閉器交換作業】

2018年度に発生した塩害による輸送障害を受け、異常時対応力の強化と知識・技術の継承の観点から、当社職員による開閉器交換作業を2020年3月9日に実施しました。通常は協力会社に発注している作業を現業社員で実施することは、2018年度の耐塩型ケーブルヘッド交換に続き、2度目の実施となります。



【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強化を図るべく、エリアワーキングを実施しています。全線を大きく3つのエリアに分け、現業長を中心に安全啓発運動や教育・訓練、意見交換会等を自発的に行い、部門を越えた人間関係の構築を図っています。こうした取り組みを通して、安全・安心の鉄道運行に向けたセーフティーネットの拡大を図った結果、エリアごとの特徴ある安全推進活動や社員自らが事故防止を図る事例など、現場からの安全意識の向上がみられました。引き続き、安全意識のさらなる向上に向けて全社員で取り組んでまいります。

【京成グループ技術発表会】

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、相互に評価することで、技術力向上と連携強化を図っています。

2019年度においては、飛来物や倒木による列車支障復旧をテーマに吊架線割入れを実施しました。



【盲導犬ユーザー等対応講習】

昨年に引き続き、2019年5月15日に船橋競馬場駅において（公財）日本盲導犬協会 神奈川訓練センター 普及推進部員の方を招聘し、「盲導犬ユーザー等対応講習」を開催しました。講習では、盲導犬や白杖をご利用のお客様へのお声かけや誘導体験を実施し、お声かけや見守り等の強化と接遇能力向上を図りました。



【運転関係係員教育】

当社では、運転士をはじめ、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。当社職員だけでなく、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

【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。学科講習を4か月、運転士見習いとしての実車での技能講習を5か月、計9か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。また一連の講習では、正しい知識、技能だけでなく、当社を代表する自覚を持った乗務員とするため、規律訓練も実施しています。

さらに免許取得後、1・3・6年経過後に追指導教育を行い、安全意識・知識・技能のフォローアップに努めています。

2019年度には、研修所の教材室に新たに連結器訓練教材を導入しました。当社所属車両と相互乗り入れする他社車両は連結器の形状が異なることから、異常時に連結が必要となった際に連結器の特殊取り扱いが必要となるため、異常時対応力向上に向けた訓練が可能となります。



運転シミュレータによる訓練



連結器訓練教材



規律訓練の様子

【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ことを目的に、安全推進発表会を実施しています。なお2019年度は、初めてグループ会社からの発表を実施し、京成グループとして安全管理体制を強化し、共有していく意識の定着を図りました。



【乗務員の点呼】

乗務員は、乗務前にアルコール検査を実施し、その後、監督者による点呼を受けます。点呼では、監督者が乗務員に指示・伝達事項を行い、乗務員の健康状態等を確認しています。



【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。



【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、安全推進担当が講師となり、現業係員全員および請負社員を対象に実施しています。

2019年度は、安全の重要性を一人ひとりに伝え、安全管理体制の浸透を目的に教習を行いました。



【安全講演会の開催】

2019年12月に西日本旅客鉄道 安全研究所の池田純也氏を講師に迎え、「鉄道の安全とヒューマンファクター」をテーマに安全講演会を実施しました。なお、安全講演会には当社の管理職を中心に、京成グループ各社からも参加し、安全意識の向上を図りました。



【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	2019年度安全目標
5月	TEAM 津田沼踏切啓蒙活動
6月	休刊
7月	運転取扱訓練実施
8月	変電所停電による輸送障害発生
9月	台風15号が千葉県を直撃
10月	台風19号 鉄道本部が一体となって対応
11月	過去の教訓を活かし、運転再開に向けて対応 -成田湯川駅構内でポイント不転換発生-
12月	2019年度異常時総合訓練を実施
1月	安全推進発表会を実施
2月	新型コロナウイルス感染対策を実施
3月	技術力向上に向けた取り組み（右記）

【ヒヤリハット情報の表彰・活用】

各部において事故・故障等を減らすための目標件数を設定し、目標達成に向けて取り組んでいます。目標を達成した職場に対し、鉄道本部長が表彰しています。

【事故・故障等減件目標達成職場の表彰】

見過ごすと事故に繋がるおそれのある事象（事故の芽）を把握するため、各職場においてヒヤリハット情報を収集しています。また、2016年度よりヒヤリハット報告に積極的に取り組んだと認められる職場を表彰する表彰制度を導入し、持続的かつ自発的にヒヤリハット報告を促しています。

2019年度はヒヤリハット表彰規則の改正を実施し、ヒヤリハット活用職場賞を新設、ヒヤリハットの提出件数増加とヒヤリハットの有効活用に向けた意識づけを図りました。その結果、前年比73件増となる1178件の報告があり、年度目標を達成しました。



□ その他の対策

【異常時におけるお客様の誘導対策】

異常時においても、お客様を安全・安心に避難誘導できるよう、必要な備品を駅に配備しております。なお、2019年8月の青砥変電所停電事故を受け、列車降車用の非常梯子を全駅に増配備しました。さらに車両への非常梯子の増配備にも着手しています。



【駅における備蓄品】

大規模災害時に帰宅が困難と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がい者、乳幼児、妊婦等向けに備蓄品を全駅に配備しています。



【緊急時支援活動ワッペン】

社員が通勤および私用で当社線を利用しての時に大規模災害や事故に遭遇し、急遽支援活動にあたる場合に使用するワッペンを全社員に配布しています。



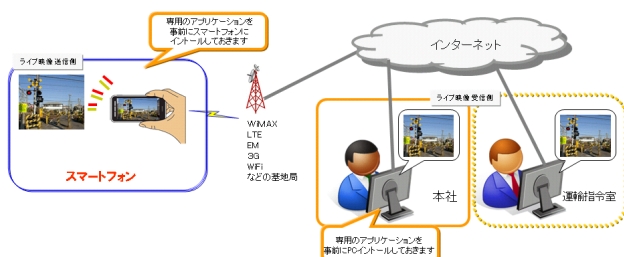
【異常時応援者用腕章】

大規模な輸送障害が発生した場合に通勤中の社員や駆け付けた本社社員がお客様誘導・案内等を行う際に、一目で当社社員であることが判別できるよう腕章を作成し、全駅に配備しました（2019年8月の青砥変電所停電を受けて作成）。



【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、正確かつ迅速な判断・処置やお客様への情報提供が可能となります。

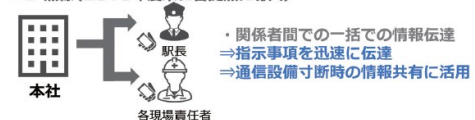


【IP無線・大型タッチディスプレイ】

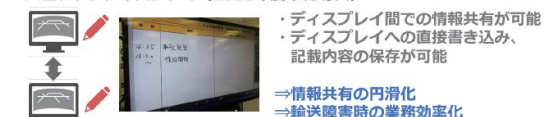
2018年度に発生した塩害による輸送障害において、情報共有の課題を受け、より確実な情報共有を迅速に可能とする設備の拡充として、IP無線と大型タッチディスプレイを導入しています。

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）



・大型タッチディスプレイ（2018年度末に導入）



感染症対策の推進（新型コロナウイルス感染防止対策）

【職員のマスク着用等】

お客様と濃厚接触のおそれの高い駅係員や乗務員をはじめとする職員に対して、マスク着用と手洗いの励行を指示し、感染防止に努めております。また駅の改札窓口では、対面での会話による感染防止のため、シールドを設置しました。



【駅構内・車両の消毒】

駅構内・車両の定期清掃時において、券売機タッチディスプレイやつり革をはじめとしたお客様が直接触れる箇所の消毒を重点的に実施しています。さらに車内は抗菌・抗ウイルス加工を実施しています。

その他、新型コロナウイルス感染者の利用が判明した駅および車両については、速やかに消毒作業を実施し、感染拡大の防止に努めています。



【注意喚起・啓蒙活動の実施】

駅構内および当社ホームページにおいて感染予防のための啓蒙ポスターの掲出を行っているほか、駅構内・車内放送にて、お客様への手洗い・マスク着用および車内換気、混雑時間帯を避けたご利用への協力依頼を実施しています。



【車内換気の実施】

通勤型車両では、列車出庫時および折り返し時に係員が、客室内の窓を一部開口し、車内換気に努めております。また、スカイライナー車両では換気装置により、常時車内換気を実施しています。



社員の声



宗吾仕業検査職場・原 寛登

私は駅へ出庫させる車両の窓開けを行い、新型コロナウイルス感染予防として車内換気に努めています。車両の窓の開け幅は握りこぶし一つ分（約10cm程度）とし、換気を十分に行えるようにしております。引き続き様々な状況を考慮し、必要な対策を講じることでお客様が安心してご乗車いただける車内環境づくりに努めてまいります。

【アルコール消毒液・せっけんの設置】

お客様の感染予防の一環として、成田空港駅・空港第2ビル駅のカウンターにアルコール消毒液および全駅のトイレに手洗い用せっけんを設置しています。



【その他の対策】

現業職員に対する、出勤前の検温を実施しているほか、現業各職場に空間除菌効果のある二酸化塩素ジェルを設置し、感染拡大防止に取り組んでいます。

情報提供の充実

【情報提供手段の拡充】

京成電鉄では、お客様への情報提供も安全の一部との認識のもと、情報提供の強化・充実に継続して取り組んでいます。2019年度は、運行情報WEBサイトのリニューアルや列車走行位置情報の多言語化を実施しました。さらに車内放送においてタブレットによる多言語放送の開始および京成上野駅、日暮里駅、青砥駅、京成高砂駅、押上駅、空港第2ビル駅、成田空港駅へ多言語翻訳放送装置を導入しました。

その他、京成アプリのバージョンアップを行い、運転見合わせ・遅延発生区間の表示や車両・駅の詳細情報の拡充を図りました（P5参照）



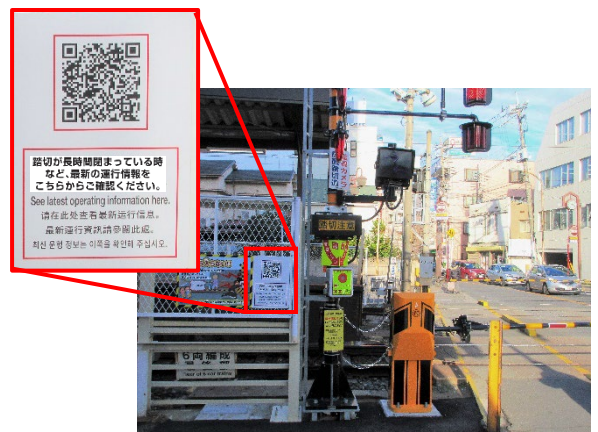
【スカイライナー担当車掌に対しポケットクの導入】

2020年3月より74言語対応の携帯型自動音声翻訳機「POKETALK®（ポケットク）S」をスカイライナー担当車掌向けに計45台導入しました。これによりスカイライナーをご利用される訪日外国人のお客様へ多言語でのご案内強化を図っています。



【踏切長時間遮断への対応】

事故・災害等の発生によって踏切が長時間遮断された際に、踏切を待っている方が列車の運行状況を確認できるように踏切近くに看板を設置しています。看板に記載されているQRコードを読み取ることで京成電鉄の運行情報案内ページにリンクし、最新の運行情報をご覧いただけます。2019年12月より順次設置を始め、主要踏切93か所に設置しています。



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

◇ 鉄道事故等の発生状況

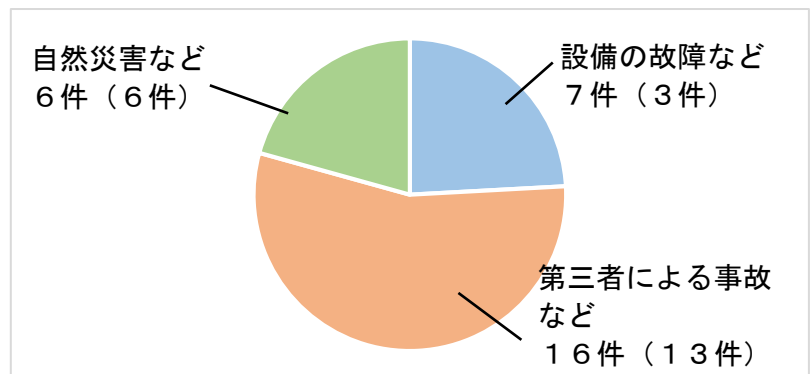
【鉄道運転事故】

2019年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故が2件、鉄道人身障害事故が2件発生しました。原因別の発生件数は、以下の通りです。(事故は省令に基づき、国土交通省に届出を行った鉄道事故の件数です。)

- ・ 踏切障害事故…直前横断：2件
- ・ 鉄道人身障害事故…軌道転落（視覚障がい者）：1件
ホーム上でふらつき列車と接触：1件

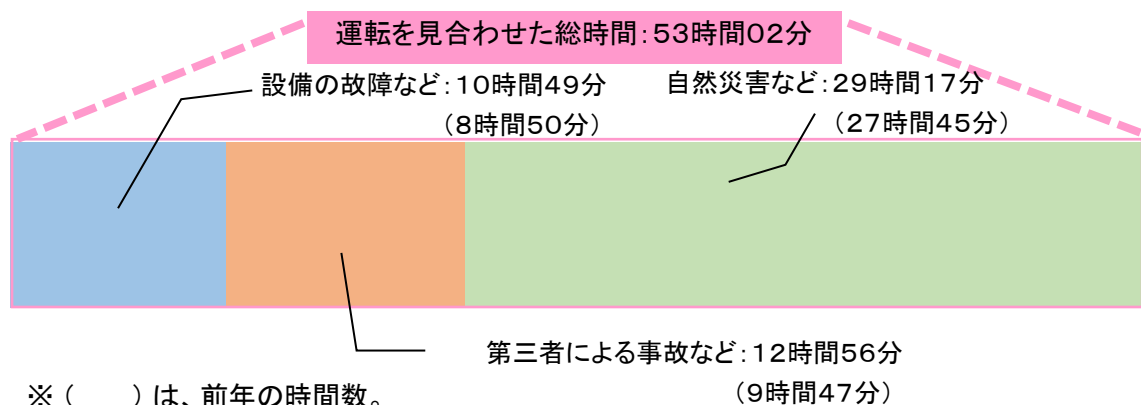
【輸送障害】

2019年度に発生した輸送障害は、7件増加し、29件です。原因別の発生件数は以下の通りです。



【運転を見合わせた時間】

鉄道運転事故、輸送障害に伴い、2019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通りです。



【インシデント】

2019年度は発生しませんでした。

◇ 主な鉄道事故等と再発防止策について

【青砥変電所停電について】

発生日時：2019年8月6日

発生場所：青砥変電所

概況：8時30分頃、青砥変電所及びその影響を受けた他の8変電所で、停電が一斉に発生し、京成本線・押上線をはじめ6路線で運転を見合わせました。変電所の復旧の目途が立たず、長時間の運転見合わせが見込まれたことから、空調が停止した車内ではお客様の健康、生命に対する危険度が高いと判断し、8時57分に駅間に停車した7列車のお客様の降車誘導を開始、10時30分に完了しました（停電後、列車の空調が停止したため、駅間停車列車の解消までに、車掌が車内窓を開ける等の対応を行っていました）。その後、各変電所の点検を行い、青砥変電所のブレーカーに焼損を確認、予備系統に切り替え、9時45分に仮復旧しました。異常が無いことが確認された他の変電所は順次送電を再開し、10時52分に最徐行にて運転を再開しました。

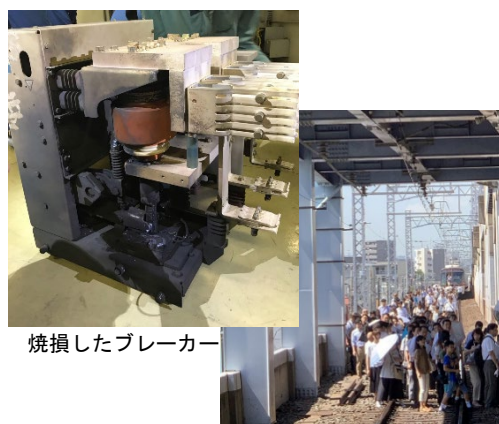
原因：メーカーによる機器の設計不良

対策：〈機器故障対策〉

- ① 6変電所1開閉所における制御装置の改修

〈駅間停車列車対策〉

- ① 猛暑等厳しい気象状況であり、かつ早期の復旧が困難である場合は、直ちに避難誘導を開始するようマニュアルを変更
- ② 避難はしごの全駅および車両への増配備
- ③ 係員早期到着用機材（パンクレス自転車）の導入
- ④ 係員の対応力向上



焼損したブレーカー

駅間停車列車からの誘導

【台風15号による輸送障害について】

発生日時：2019年9月9日

発生場所：京成全線

概況：台風15号接近に伴う暴風雨により、各風速計及び雨量計が規制値以上を観測、各所で倒木や飛来物及び京成成田駅構内にて高圧配電線の断線等が計23か所で被害が発生し、始発時より全線で運転を見合わせました。各風速計及び雨量計において規制値以下を観測後、各所の障害物を撤去し、試運転列車を運行、異常なしを確認した後、順次運転を再開しました。しかし、作業要員や機材の確保、および周辺道路の渋滞による現場到着の遅れにより運転再開までに長時間を要しました。また、京成成田～駒井野信号場間の倒木の影響により、京成成田～成田空港間及び京成成田～東成田間は、終日運転を見合わせ、終車後、撤去作業を行いました。そして翌10日始発時より、全線で運転を再開しました。



成田湯川～空港第2ビル駅間の倒木



京成成田～空港第2ビル駅間の倒木

原因：台風15号に伴う強風

対策：①平時における危険樹木の伐採等、倒木予防措置の推進

②被害の事前予測による復旧作業資機材・人員の手配と施設点検の効率化

③お客様への情報提供体制の見直し

なお、台風15号の教訓を生かし対策を講じた結果、翌10月の台風19号の際は大きな被害はなく、台風通過後の翌日には、始発より運行再開いたしました。

【青砥駅構内列車脱線事故について（速報）】

発生日時：2020年6月12日

発生場所：青砥駅構内（上り線）

概況：第1022N列車（普通 羽田空港第1・第2ターミナル行 8両編成）は青砥駅上り方面1番線進入時、前6両がホームに進入した時点で大きな衝撃により、緊急停止しました。担当運転士が現場に急行すると7両目の台車の脱線およびパンタグラフの破損を認め、その旨を運輸指令に報告、運輸指令は押上線 八広～青砥駅間の運転を見合わせました。当該車両に乗車していたお客様約100名はホームに進入していた前6両より降車し、負傷者はいませんでした。その後、運輸安全委員会による調査のため同区間を運転見合わせとし、調査終了後の復旧作業のため21時以降は、京成本線 千住大橋～市川真間駅間・押上線 八広～青砥駅間・成田スカイアクセス線 京成高砂～新鎌ヶ谷駅間にて運転を見合わせました。そして翌13日7時35分より全線にて運転を再開しました。

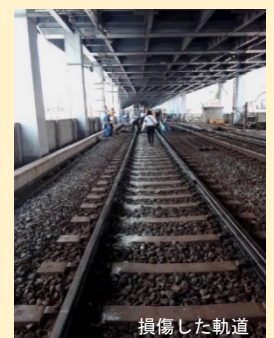
原因：運輸安全委員会により調査中

対策：【応急対策】

- ・6月13日 全車両の台車の目視点検を実施、異常がないことを確認しました。
- ・6月16～19日 同一構造台車（3700形のうち128台車）の詳細検査（磁粉探傷検査）を実施し、異常がないことを確認しました。
- ・6月20日～7月15日 その他の台車（1,116台車）についても詳細検査（磁粉探傷検査）を実施し、異常がないことを確認しました。

【恒久対策】

運輸安全委員会による調査結果をもって決定します。



□ 人にやさしい鉄道を目指して

【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おり、2019年度末現在、資格取得者が534名（駅全体の91.6%）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、お客様から見えやすい場所に「安心のサービス介助マーク」を掲出しています。



【AED（自動体外式除細動器）設置】

お客様に安心して鉄道をご利用いただくため、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。



【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。2019年度は検見川駅のバリアフリー化工事が完了しました。これにより、一日当たりの乗降客数が3千人以上の駅58駅中、2019年度末現在で57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。

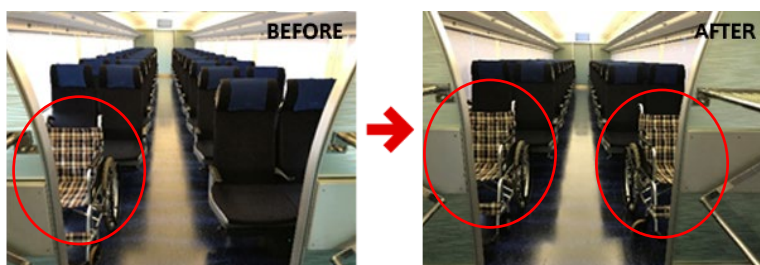


完成後の検見川駅バリアフリー施設
(左：スロープ、右：多機能トイレ)

【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。



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。



沿線地域との交流

【宗吾車両基地 キッズフェスタの開催】

2019年10月に日頃よりご乗車いただいている沿線の皆様への感謝を込め、宗吾車両基地にてキッズフェスタを開催し、約1,500名の親子にご参加いただきました。車体吊り上げ見学や特殊車両乗車体験などを通して、沿線の皆様と直接触れ合い、鉄道への理解を深めていただきました。



【啓蒙活動の実施】

全国交通安全運動期間中に、踏切非常ボタン体験や踏切啓蒙ティッシュの配布を沿線の警察署と合同で実施しています。



【電車安全教室の実施】

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」について寸劇を交えながら伝える電車安全教室を実施しています。



【踏切安全教室の開催】

2019年の春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。踏切を安全に渡っていただくための講習に加え、踏切における歩行体験や踏切非常ボタンの操作体験などを行いました。



お客様へのお願い

鉄道の安全運行はお客様のご理解、ご協力により支えられています。

【列車妨害行為の禁止】

線路上に石を置く、列車に物を投げる、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犯罪行為です。絶対に行わないでください。また、これらの行為を目撃された場合は、最寄りの駅または警察にお知らせください。



【踏切でのお願い】

踏切を渡る際には無理をせず、警報機が鳴ったら渡らないようお願いいたします。また、列車を緊急に止める必要があると判断したときは、踏切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せずに踏切内へ入ることは大変危険ですので、踏切内へは入らないでください。



【ながら歩きについて】

近年、携帯電話を操作しながらの歩行やイヤホンをつけながらホームの端を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・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繋がるおそれがありますので、絶対におやめください。



【駅非常停止ボタン装置について】

駅構内において、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。その際、線路へは決して降りないようお願いします。



【列車内でのお願い】

列車内で不審者・不審物等を発見された場合は、近寄らず、直ちに駅係員また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。またお子様やお荷物が戸袋に引き込まれる事故が多く発生しておりますので、ご注意ください。



【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。駅ホームから線路上へ転落する事故を防止するため、視覚に障害をお持ちのお客様へは、駅係員よりお声かけをし、乗車および降車の誘導案内を実施することがあります。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。

□ 安全報告書のご意見募集

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

編集後記



安全推進担当・森大樹

2019年度は台風や機器故障による大規模な輸送障害が発生した一年となりました。各事象を振り返り実施した対策をはじめ、当社の安全に対する取り組みを皆さまに少しでも知っていただきたいという思いで本報告書を作成しました。近年、気象災害の激甚化や世界的な感染症の流行をはじめ、鉄道運行の安全を脅かしかねない事象が相次いで発生しております。そうした状況下において鉄道の安全運行を確保するためには、当社とご利用のお客様・関係機関の皆さまが一体となって協力することが重要であると考えます。本報告書が相互理解の一助となり、さらなる安全の確保に繋がれば幸いです。



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
2020年8月発行