

安全報告書

2022

KEISEI SAFETY REPORT



京成電鉄



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
- 2021年度安全方針・目標・重点施策・・・P 2
- 2021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
- 車両の安全対策・・・P 10
- 気象災害への対応・・・P 11
- 地震・異常気象時における列車の運行基準・・・P 13
- テロや各種事件・事故の防止・・・P 15
- 感染症対策の推進・・・P 16
- 教育・訓練等・・・P 18
- その他の対策・・・P 24
- 情報提供の充実・・・P 25
- 輸送の安全の実態・・・P 26
- 人にやさしい鉄道を目指して・・・P 28
- 沿線地域との交流・・・P 29
- お客様へのお願い・・・P 30
- 安全報告書へのご意見募集・・・P 31

□ 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、2021年度は安全目標に「経験・教訓を生かした安全確保の実現」を掲げ、全社員が一致協力して、安全対策を精力的に実施いたしました。具体的には、法面補強工事や耐震補強工事、葛飾区内（四ツ木駅～青砥駅間）の連続立体交差事業など、安全対策投資を継続して行ったほか、踏切、駅構内、列車内の安全対策として、社員が定期的に巡回・警備を行う「見せる警備」を実施いたしました。また、東京オリンピック・パラリンピックの開催にあたってテロ対策を強化したほか、同業他社における列車内傷害事件などを踏まえて社員による列車内巡回の強化を図りました。加えて、警察との連携による駅構内・列車内の警備強化、テロ対策・護身術訓練を実施するなど、テロや各種事件・事故の防止に取り組みました。さらに、2022年4月25日より、スカイライナーをはじめとした有料特急の全列車に警備員を乗車させ、抑止力・対応力の強化を図っています。

一方で2021年度は、2021年10月7日発生の千葉県北西部地震、2022年3月16日発生の福島県沖地震やその他自然災害に伴う運転見合わせにより、お客様や関係の皆様にご不便をおかけいたしました。近年、自然災害が頻発化・激甚化しておりますので、各事象を振り返り、災害対応力の強化に取り組んでまいります。

また、新型コロナウイルス感染症への対応では、本社内に対策総本部を設置し、国土交通省や地方自治体などと連携し、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。

ところで、2020年6月12日に青砥駅構内で発生した列車脱線事故におきましては、2022年3月24日、運輸安全委員会から事故原因や再発防止策などが示された鉄道事故調査報告書が公表されました。当社においては、既にこの再発防止策に対応した対策を講じておりますが、引き続き同種事故の防止に取り組んでまいります。

このように、鉄道輸送の安全確保をめぐるっては、様々な課題が山積しておりますが、今一度「安全・安心の徹底」を意識し、お客様に安全かつ快適にご利用いただけるよう、全力を挙げてハード・ソフト一体となった安全対策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2021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

2021年度安全方針・目標・重点施策

2021年度は中期経営計画「E4プラン（2019～2021年度）」の最終年度であり、本計画では、「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、2021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

経験・教訓を生かした安全確保の実現

◆安全重点施策

安全目標「経験・教訓を生かした安全確保の実現」

安全重点施策

- (1) 経験・教訓を生かした異常時対応力の強化
- (2) 自然災害・機器故障・テロ・感染症等の未然防止
- (3) 基本動作・作業手順等の意味の再確認と遵守・徹底
- (4) 駅・鉄道施設・車両の安全性向上
- (5) 社内外に対する迅速かつ充実した「わかりやすい」情報の発信・提供
- (6) 事故・ヒューマンエラー・ヒヤリハット情報を再発防止に活用
- (7) 新しい安全啓発施設「安全共創室」での研修で社員の安全意識を深耕

2021年度安全対策への投資

2021年度は、お客様により安全・快適にご利用いただけるよう、鉄道施設の耐震補強工事・法面補強工事の推進などの安全対策の強化、駅施設のリニューアルや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。

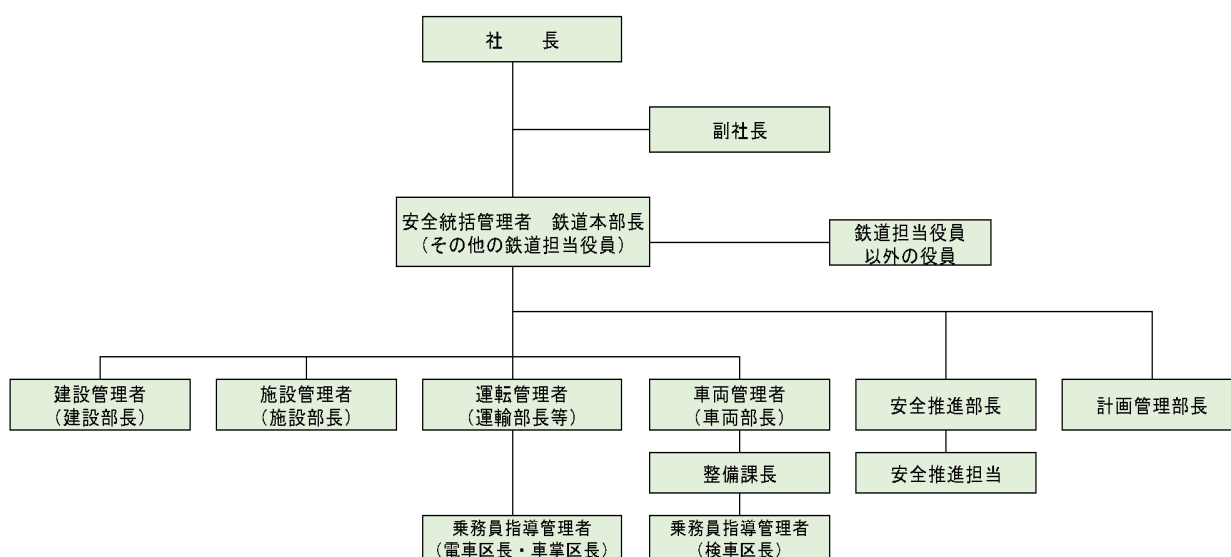
鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績) (単位: 億円)

	2019年度	2020年度	2021年度	3カ年合計
設備投資総額	217	160	136	513
安全対策投資	145	144	120	409

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

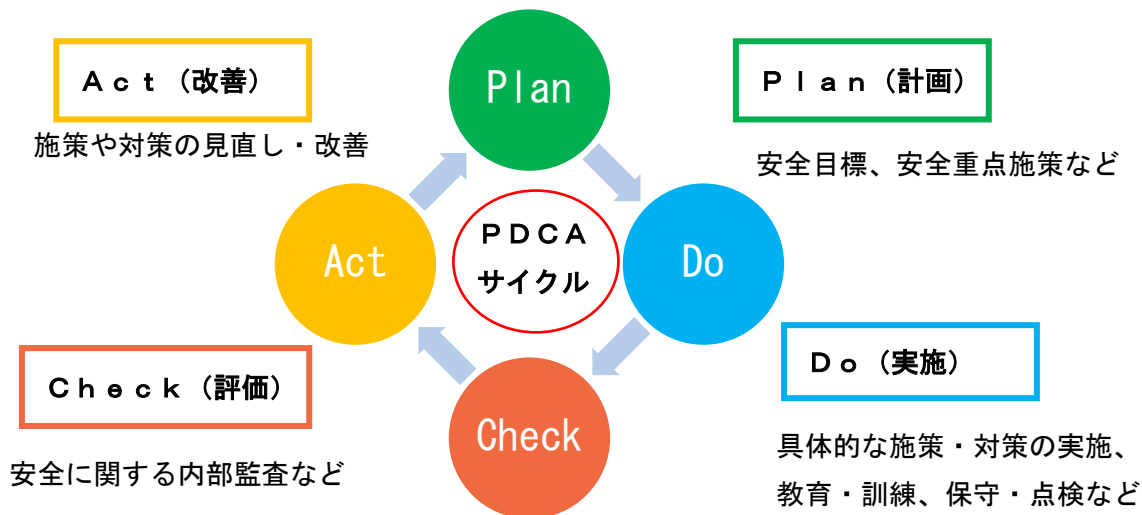


主な安全管理者の役割

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。

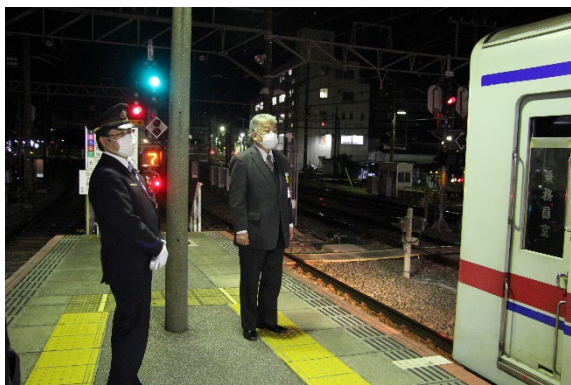
安全管理方法

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・安全統括管理者等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。2021年度は、10月7日に発生した千葉県北西部地震や2月10日及び13日の降雪時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、2019年度より本社内に新型インフルエンザ等感染症対策総本部を設置しています。

◇ 国土交通省による運輸安全マネジメント評価の実施

2021年11月24、26日の2日間にわたり、国土交通省による「運輸安全マネジメント評価」が実施されました。この評価においては、経営トップをはじめ社員が一丸となって安全確保に取り組んでいるとの評価をいただきました。具体的には、「経営トップは、現場巡視を通じて現場の安全意識の向上を図るとともに、「安全推進部」の新設、「安全共創室」の設立など、安全管理体制の改善に主体的に関与していること」、「自社が遭遇する自然災害を想定し、ソフト・ハードの両面の対策を最適に組み合わせ、自然災害対応力の向上を図っていること」、「ヒヤリハット提出の更なる促進に向けた取組を実施し、社員一人ひとりの「気づく力」の向上、職場内への報告の習慣化などに繋がったこと」などについて評価していただきとともに、安全管理体制についての継続的な改善に向けた助言をいただきました。

◇ 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、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）。



京成アプリ画面

駅の安全性の向上

ホームドア・ホーム固定柵

2021年度末現在、ホームドアまたはホーム固定柵を4駅に設置し、転落・触車などに対する安全性を向上させています（右表の通り）。引き続き、ホームドアの整備を進めていく予定です。

さらに、2021年度は車椅子のお客様の利便性向上のため、これら4駅のスカイライナー停車ホーム（5号車扉口）に「くし状ゴム」を設置し、段差・隙間を縮小しました。

ホームドア（ホーム固定柵）の設置状況

2017年10月	京成上野駅全ホーム（固定柵）
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 ホームドア



空港第2ビル駅1番線 くし状ゴム

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）。



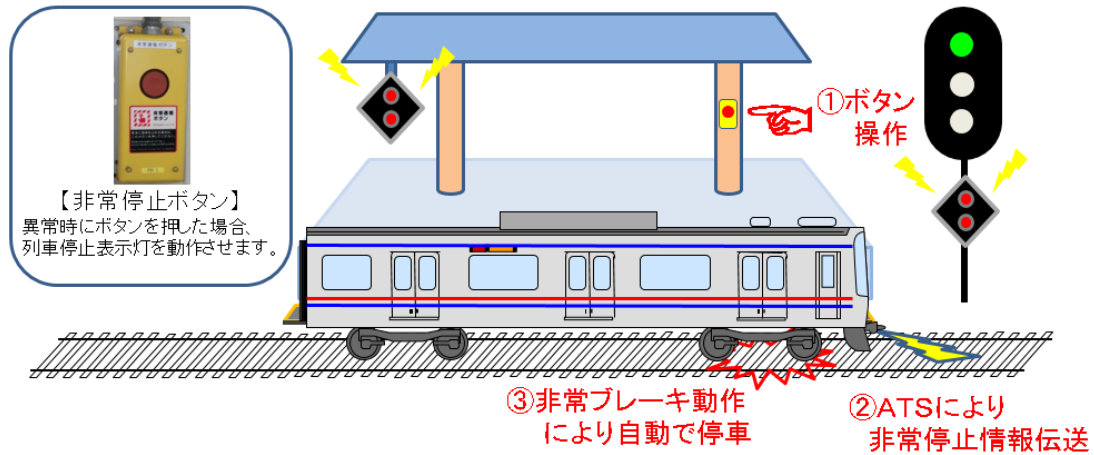
列車非常停止装置

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。



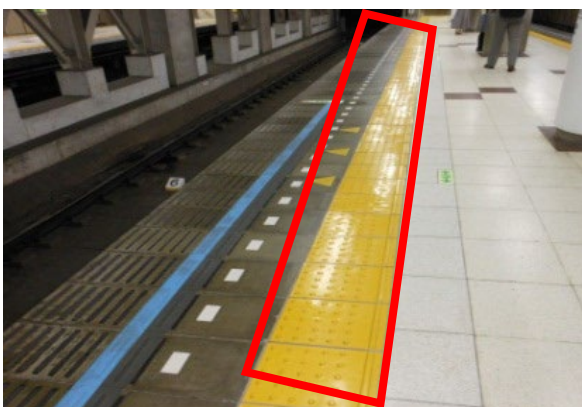
◇ 列車非常停止装置とATSの連動化

駅ホーム上の列車非常停止装置とATS（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

視覚に障害のある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。2021年度末時点でホームドア設置済駅を除く全62駅に設置が完了しています。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

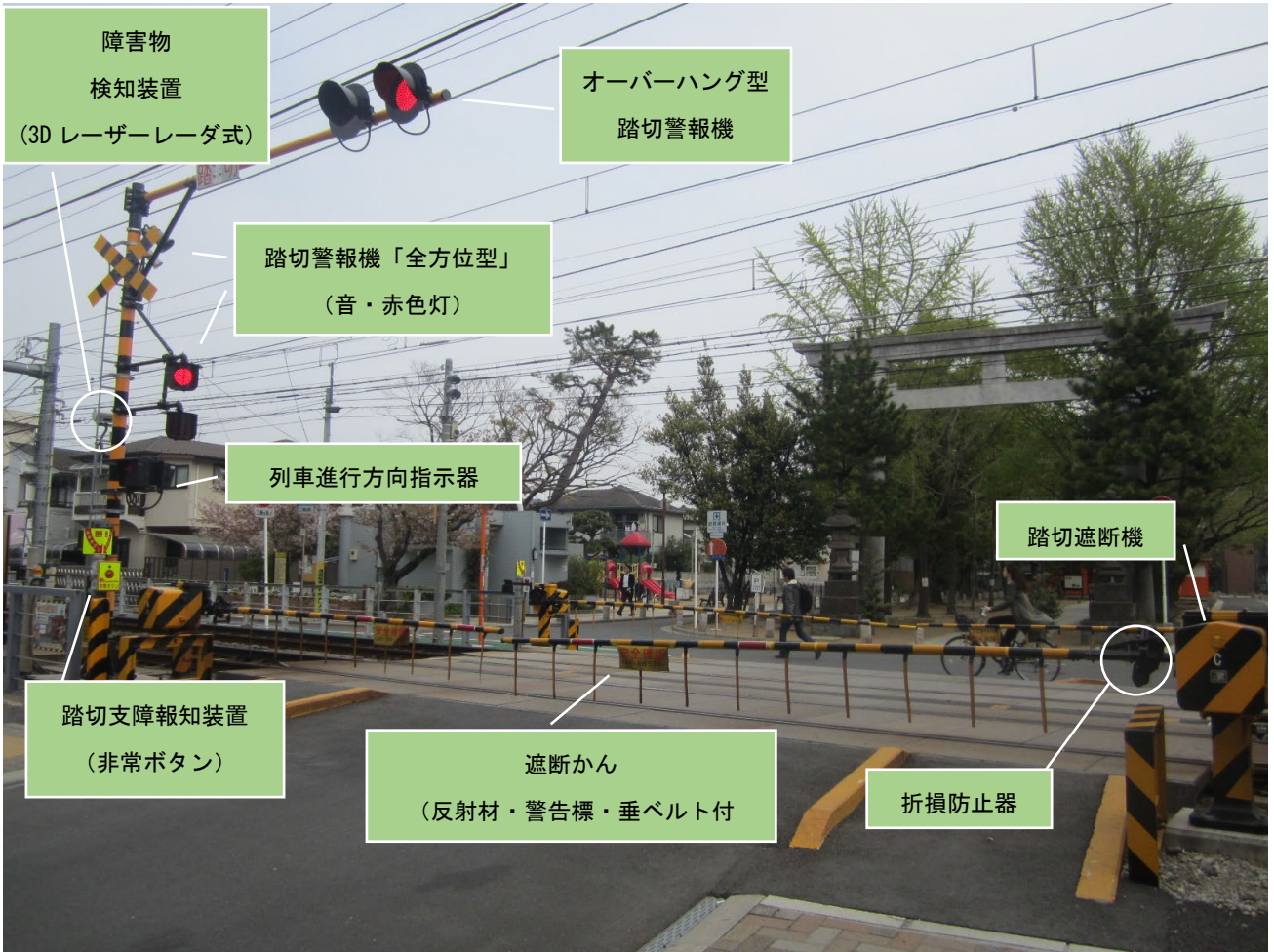
ホームのベンチを線路に対し、垂直に配置することで転落事故防止に効果があることから、順次ベンチの向きを変更しています。

2021年度末時点、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）。



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踏切に設置済）。また、検知機能を強化した高規格化の障害物検知装置の設置を進めており、2021年度末時点において、80踏切において設置が完了しています。



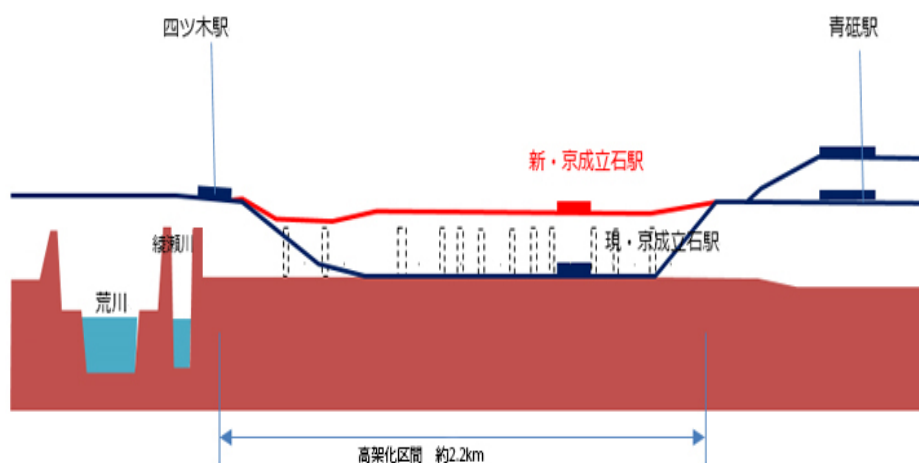
◇ 列車妨害対策

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、2021年度は、仮下り線工事を推進しました。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。



車両の安全対策

◇ 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、全車両の車両連結部にホロを設置しています。



◇ 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、通勤車両については防犯カメラの増設を進めています。なお、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

◇ 非常通報装置の設置

車内での異常発生を乗務員に知らせるため、全車両に非常通報装置を設置しています。非常通報装置を使用することで、異常発生の際には、乗務員と直接通話することが出来ます（一部車両を除く）。

なお、非常通報装置を含む車内非常用設備の設置位置は、車内ステッカーに記載されています。



Topics

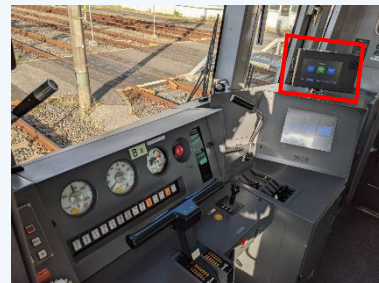
【デジタルSR列車無線の文字情報配信機能を導入】

列車無線は、列車運行を管理している運輸指令と列車乗務員との間の情報伝達のほか、事故・災害発生時等に異常を知らせる信号を発報し、周囲の列車を停止させ、事故の拡大を防ぐ役割をもつ重要な保安設備です。

当社では2018年度から列車無線のデジタル化を進めており、2021年4月より順次使用を開始しています。（工事完成車両より順次開始）

列車無線のデジタル化により、より高品質な通話の実現と円滑な情報伝達が可能となり、異常時対応の迅速化を実現しました。

さらに、2022年2月には、デジタル列車無線の文字情報伝送が可能となりました。運輸指令室から列車に文字情報を伝送することができるため、情報伝達の正確性が向上します。



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。

2021年度は、東中山駅ホーム上屋の耐震補強工事が完了したほか、千原線高架橋の耐震補強工事に引き続き取り組んでいます。



耐震補強工事が完了した東中山駅ホーム上屋



千原線高架橋耐震補強工事

◇ 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。2021年度は宗吾隧道終点方坑口の工事が完了しました。



◇ 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推進しています。2021年度は宗吾参道駅～駒井野信号場間の伐採を実施しました。



◇ 京成本線荒川橋梁架替工事の推進

京成本線荒川橋梁は1931年3月に完成し同年12月から運用開始しています。その後の地盤沈下の影響で荒川増水時に橋梁部分から水が溢れて堤防が決壊する恐れがあるため、その架け替えが課題となっています。当社では、2021年度末、国土交通省と協定を締結しました。荒川橋梁架替工事は2022年度より着手します。

Topics

【各種落雷対策の実施】

当社は、2021年7月11日及び8月23日、沿線の電気設備に落雷が直撃する事象が発生しました。この事象により、いくつかの電気設備が故障したほか、一部の駅では駅照明が全消灯し、お客様にご不便をおかけしてしまいました。

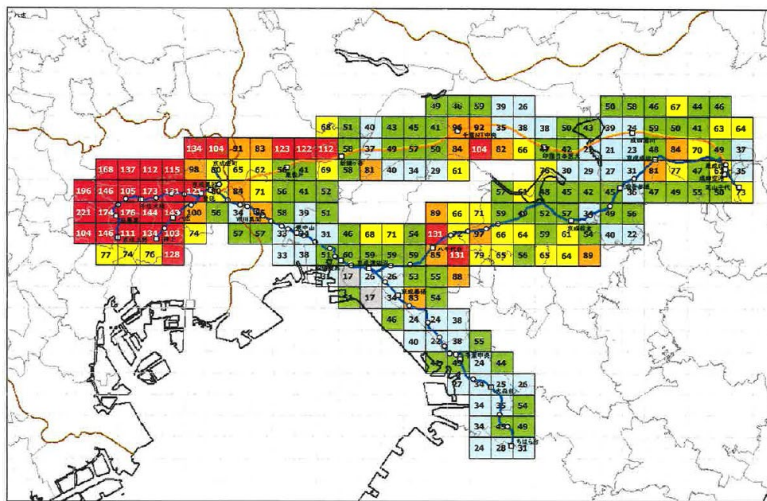
この事象を踏まえ、当社では過去10年間における沿線への落雷実績をもとに「落雷密度マップ」を作成しました。このマップを落雷対策設備投資や緊急時の点検箇所の優先順位付などに活用していきます。

また、2021年度より駅照明電源の2重化工事を実施することとし、2021年度は2駅の2重化を完了しました。電源2重化により、今回と同様の事象が発生しても駅照明が全消灯することはなくなり、約半数が点灯状態を保持できるようになります。

そのほか、落雷抑制対策として極性反転型避雷針を沿線に順次設置しており、2021年度は8箇所を設置を完了しました。落雷を誘導する従来の避雷針とは異なり、極性反転型避雷針を設置するとその近傍への落雷を抑制することができます。

今後も落雷密度マップなどを踏まえた優先順位に基づき、駅照明電源の2重化工事や極性反転型避雷針の設置を進めていきます。

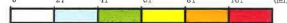
上記以外にも、落雷などに起因した地絡事故に対する保護装置の順次導入など、各種落雷への対策を確実に実施し、鉄道施設の保安度向上に努めています。



落雷密度マップ

調査領域：京成線周辺
解析単位：2km四方
解析期間：2011年～2020年（10年間積算値）

【凡例】落雷発生数



Copyright(C) 1993-2021 (P)ankki Japan co., All rights reserved
作成日 2021/06/14 11



地震・異常気象時における列車の運行基準

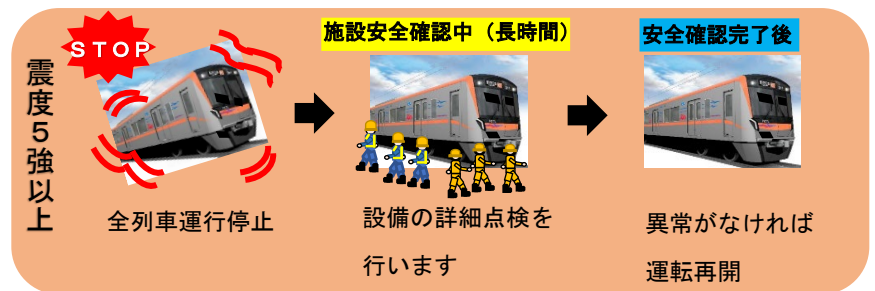
近年、地震・台風・ゲリラ豪雨等の異常気象が発生しています。当社では計測器を沿線に設置し、情報収集を行っているほか、システム等を導入することで安全輸送に万全を期しています。

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。

※右記の震度は、京成電鉄独自の基準による震度を記載しています。



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



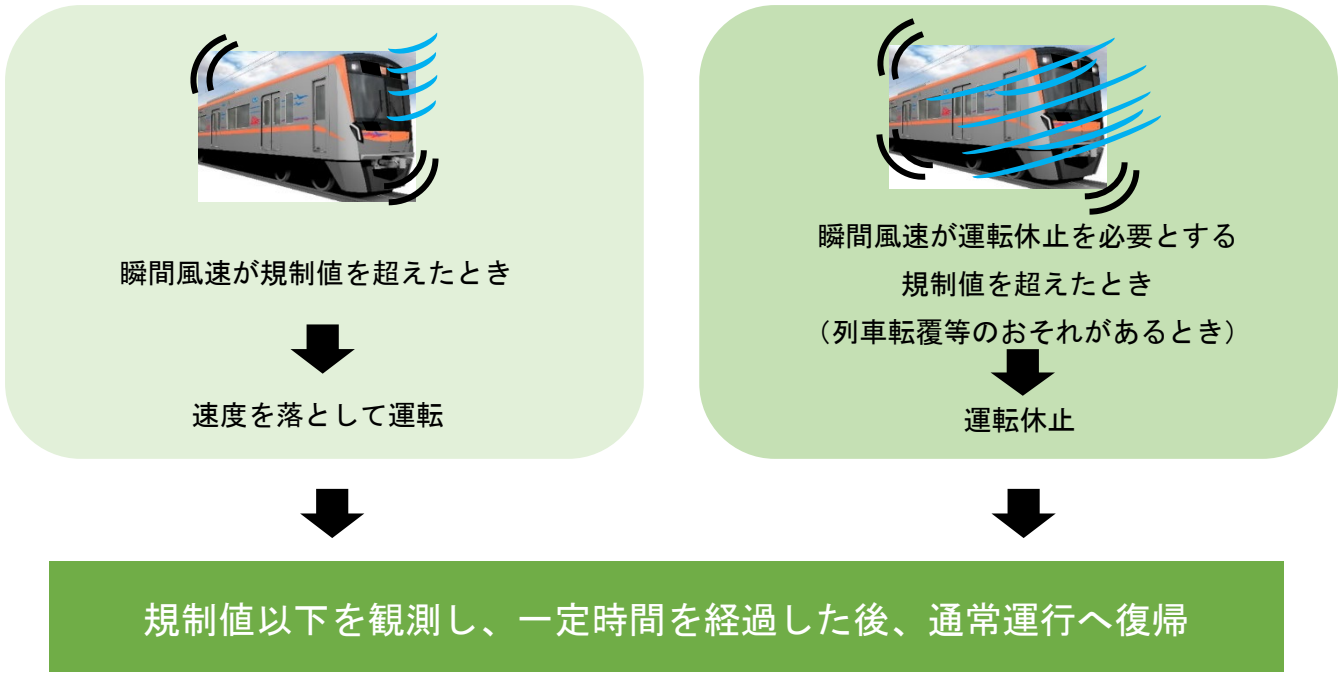
1時間あたりの降雨量が運転休止を必要とする規制値を超えたとき
(軌道流出や土砂崩れ等のおそれがあるとき)

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。

テロや各種事件・事故の防止

巡回・警備の強化

当社では、事故や事件の未然防止のため、駅係員や本社社員が定期的に駅構内・踏切・列車内の巡回・警備に取り組んでいます。特に、2021年度は、鉄道業界をターゲットとした傷害事件が複数件発生したことから、自主警備の強化に加えて、警察に駅構内・列車内の巡回警備を依頼するなど、警察とも連携して警戒を強化しています。



東京オリンピック・パラリンピック開催に伴う警戒強化

2021年度は東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されました。当社では、同大会開催に伴い、国土交通省からの「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴う鉄道テロ対策について」に基づき、駅の巡回強化、スカイライナー車内のゴミ箱封鎖、監視カメラによる監視の強化など、警戒レベルを上げて警戒を行いました。

Topics

【防護盾・防刃手袋の配備】

2018年度からスカイライナーの車内に防護盾・防刃手袋を配備していますが、2021年度には更なる保安度向上のため、全駅にも同様の防護盾・防刃手袋を配備しました。（2022年4月までにスカイライナー以外の全車両にも配備済）

また、2021年12月の異常時総合訓練では、千葉県警鉄道警察隊のご協力のもと、防護盾・防刃手袋の使用方について訓練を実施しました。



感染症対策の推進(新型コロナウイルス感染防止対策)

お客様に安心してご利用いただけるよう、「鉄軌道事業における 新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、以下の通り新型コロナウイルス感染防止対策に取り組んでいます。

◆ 社員のマスク着用等

鉄道部門の全現業社員に対してマスク着用と手洗いの励行をはじめとする基本的感染予防の徹底を指示し、感染拡大防止に努めています。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、飛沫防止用シールドを設置しています。

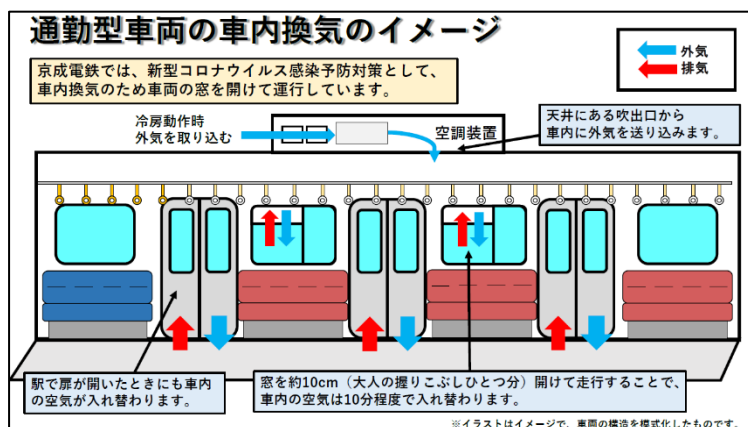
◆ 社員へのワクチン職域接種

感染拡大防止のため、2021年度は、京成電鉄及び一部の京成グループ社員のうち、希望者を対象に、新型コロナワクチンの職域接種（計3回）を実施しました。

◆ 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、車内換気に努めています。

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。



◆ 抗菌・抗ウイルス加工の実施

お客様が手を触れる箇所(券売機、エレベータ内、お手洗い、手すり、つり革、座席等)を中心に、抗菌・抗ウイルス加工を実施しています。

車両内には「抗菌・抗ウイルス加工済」ステッカーを掲示し、お客様が安心してご乗車いただけるように取り組んでいます。

◆ 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。



◇ 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。

◇ 空間除菌剤の設置

現業各職場およびスカイライナーの運転台に空間除菌効果のある二酸化塩素剤を設置し、感染拡大防止に取り組んでいます。



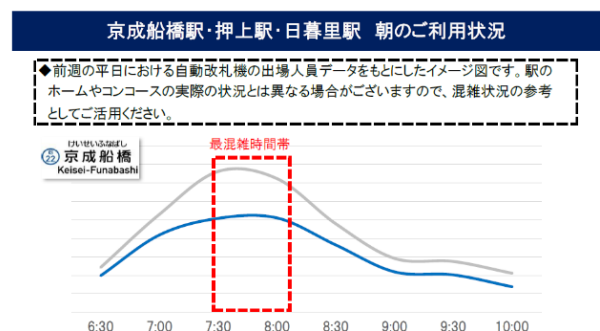
◇ 注意喚起・啓蒙活動の実施

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。



◇ 主要駅混雑状況の提供

車内中吊りおよび当社ホームページにおいて主要駅における混雑状況を提供しています。お客様が時差出勤など混雑時間帯を避けてご乗車いただく際にご活用いただけるよう情報提供に努めています。



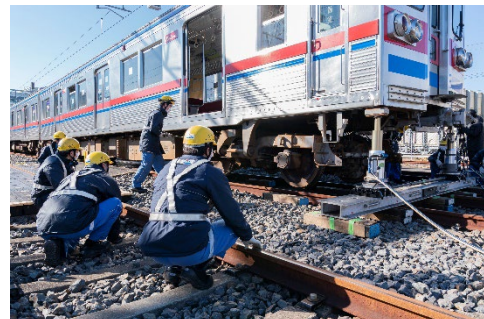
教育・訓練等

◇ 異常時総合訓練

2021年12月22日に宗吾車両基地（千葉県酒々井町）および津田沼車庫（千葉県習志野市）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・協力会社が約170名参加しました。

今回は、近年の自然災害頻発化・激甚化を踏まえ、台風による軌道内への土砂流入を想定し、第1部訓練では、①土砂災害による列車脱線、信号機傾倒、倒竹による架線支障への対応、②駅間停車列車の発生とお客様の避難誘導（白杖をお持ちのお客様、訪日外国人のお客様を含む。）などの訓練を行いました。その際、近年の技術動向を鑑み、試験的にドローンによる想定事故現場の空撮を行い、使用方の確認を行いました。

また、2021年度は鉄道業界をターゲットとした傷害事件が複数件発生したことから、第2部訓練では千葉県警鉄道警察隊ご協力のもと、護身術訓練ならびに列車内における防護盾の使用方に関する訓練を行いました。



社員の声



施設部津田沼電力区

横山 誠

私は異常時総合訓練において、軌道内へ竹が倒れていることにより列車の運行に支障していることを想定し、竹の撤去訓練を行いました。地区によっては沿線に樹木や竹林が多く存在し、台風や積雪の影響で軌道内に倒れてくる場合があります。本訓練では、対策本部と現場間をZOOMで接続し現場の様子を配信しながらの復旧作業となりました。近年は、自然災害が激甚化しており、災害等による運行支障等が発生した際の情報連絡体制を関係各所と共有し安全の確保に努めていきたいと思っております。



第 65 期動力車操縦者講習生

竹本 優斗

私は異常時総合訓練のテロ対策訓練において、千葉県警鉄道警察隊の指導のもと、護身術ならびに列車内における防護盾の使用方等の訓練を行いました。

昨今、列車内での傷害事件が多発していることから、これから動力車操縦者運転免許を取得するうえで、重要な訓練であることを実感しました。訓練では、粗暴犯との対応を身をもって経験したことで気が引き締め、乗客を安全に避難させ、乗客及び自分の身を守ることの重要性などについて学びました。今後の業務にあたっては、「安全・安心」第一に、今回の訓練の成果を活かしていきます。

◇ 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、非常召集訓練を2021年7月30日早朝に実施しました。この訓練では、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。さらに、初めての取組として、召集後の第2部訓練では、シナリオレスの机上脱線復旧計画策定訓練を実施し、想定事故現場と本社間の情報連携体制や情報伝達ツールの使用方法などを確認しました。



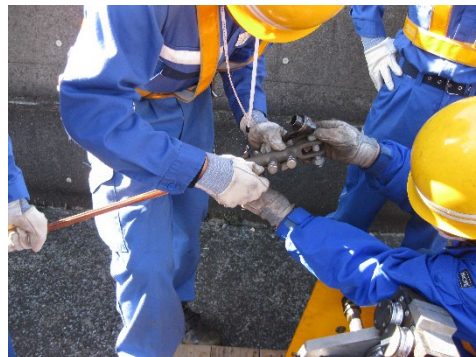
◇ 本線荒川橋梁 水防訓練

当社は荒川下流河川事務所および足立区・葛飾区と本線荒川橋梁水防活動に関する確認書を2020年9月に締結しており、異常時には当社が軌道内の安全を確保したうえで、両区が両岸にそれぞれ土嚢などを設置します。この確認書に基づき、2021年5月、当社が葛飾区と合同で水防訓練を実施しました。訓練を通して、災害発生時の情報連携や作業分担についてお互いに確認することで、異常時の連携強化を図ることができました。



◇ 当社社員によるトロリー線張り替え作業

日常の保全に係る工事は協力会社に施工を委託していますが、緊急時は当社社員が直接施工することもあります。このため、当社社員の技術力向上を図る目的で、日頃より訓練しているトロリー線張り替え作業を実際の営業線上で実施しました。訓練で習得した技術を発揮しながら、終車後から始発までの限られた時間内という訓練とは異なる状況で安全・確実な作業を行うために、一人ひとりがより一層の緊張感を持って作業に当たることができました。



Topics

【安全共創室の設置と運用開始】

事故体験を共有する新たな施設として、2021年5月に「安全共創室」を設置しました。

安全共創室は、「鉄道の安全は人が創るものであり、全社員が一丸となって京成グループの安全を創りあげていくという意識を共有する」目的で作られた安全啓発施設です。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大を鑑み、研修は2021年11月から受講者を少人数に制限したうえでスタートしました。まずは当社社員から受講を開始し、その後京成グループ各社社員も順次受講を開始していく予定です。



◇ 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、現業管理職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、現場での安全意識向上につながっています。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。

2021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トロリー線割入れを実施しました。

◇ 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本社安全推進部の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。

2021年度は、安全方針・安全目標など指針の周知のほか、運輸防災マネジメント指針の周知や青砥駅構内列車脱線事故の教訓などについて教習を行いました。

◇ 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、グループ会社も含めた安全推進発表会を実施しています。なお新型コロナウイルス感染症対策の一環として、2021年度は発表者及び審査員のみ参加とする縮小体制で開催しました。



社員の声



青砥駅 尾川太陽

青砥駅では、「車椅子ご利用のお客様に安全・安心してご利用いただくために」という発表テーマのもと、過去の車椅子に関する事故等を学ぶと共に、現在の業務について検証を行いました。検証に際し、実際に車イスを使った営業列車への乗降を体験してみると、乗降の怖さ・危険性など、お客様目線での気づきを発見することができました。発表会を通し、車椅子をご利用のお客様に安全に列車をご利用いただくためのお手伝いをしたいと改めて強く感じ、安全意識が向上しました。今後も更なる安全意識の向上を図り、安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

◇ 安全講演会の開催

鉄道本部社員の安全意識の更なる向上を目的として、毎年度、安全講演会を実施しています。

2021年度は西日本旅客鉄道 安全研究所 企画 シニアリーダーの福馬浩一様を講師に迎え、「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助役職を中心に京成グループ各社から約100名が参加し、安全意識の向上を図りました。

◇ 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。

また、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ります。このため、2019年度に導入した連結器訓練教材を活用して異常時対応力向上に向けた訓練を実施しました。



連結器訓練教材

◇ 盲導犬ユーザー等対応講習

(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」を開催しています。

2021年度は本社会議室において、駅係員を対象に、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。



運転シミュレータ



運転シミュレータによる訓練



規律訓練の様子

◇ 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。当社社員だけでなく、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・追指導教育 職場内教育・部門別集合教育 K Y T (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

◇ 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K Y T（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K Y T活動を実施しています。K Y T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K Y T活動の推進者となる「K Y Tトレーナー研修会」にも参加しています。



◇ 「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	月	内容
4月	新たな目標へ！たしかな安全を。 －2021年度安全目標・主要テーマー	10月	気象情報活用による効率的な凍結防止列車運転
5月	私たちは安全を実現できているか？	11月	安全共創室
6月	全員参加でトラブル防止！	12月	盲導犬ユーザー等対応講習会
7月	オリパラ大会開催に伴うテロ対策	1月	2021年度 異常時総合訓練
8月	なぜ？ヒヤリハットを集めるのか	2月	安全推進発表会開催
9月	あらゆる災害対策を考え万全を期そう	3月	安全推進部が振り返る2021年度

◇ ヒヤリハット情報の表彰・活用

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、持続的かつ自発的なヒヤリハット報告を促しています。さらに、2019年度に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っています。

その結果として、2021年度は1328件の報告があり、年度目標（1130件）を達成しました。

◇ 事故・故障等減件目標達成職場の表彰

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。

Topics

【2021年度優良ヒヤリハット活用職場賞】 軌道覆工板の養生シート上を歩く際の転倒防止対策

●発生したヒヤリハットの概要

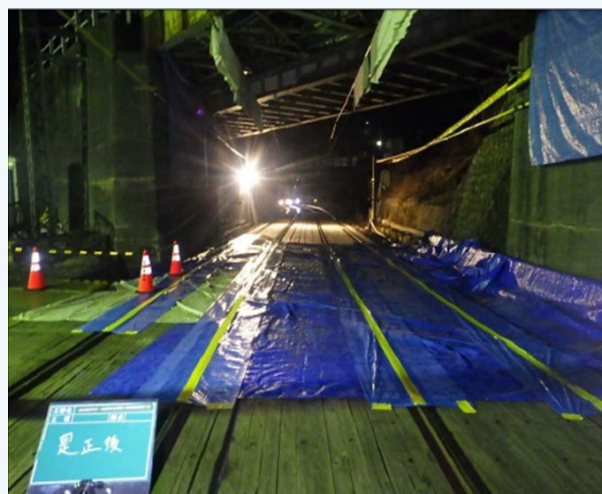
覆工板（木材によりマクラギ上面とレール上面を同じ高さに揃え、工事車両等の進入ができるようになるもの）を常時敷設している工事現場において、夜間作業時は落下物等から軌道を防護するため養生シートを敷いていますが、養生シートによりレールと覆工板の隙間が見えていなかったため、作業員が歩行中にレールと覆工板の隙間に躓くという事象が発生しました。

●ヒヤリハットを受けた改善の取り組み

上記のヒヤリハットを受けて、養生シートの上からでも覆工板とレールの間の隙間部分がわかかるように、レール位置に合わせて養生シート上に黄色テープを貼り付けました。



改善前



改善後

その他の対策

◇ お客様の避難・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います。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を2020年度より順次行っています。



◇ 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や特に介助が必要と思われるご高齢のお客様、お身体の不自由なお客様などに向けた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いる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。



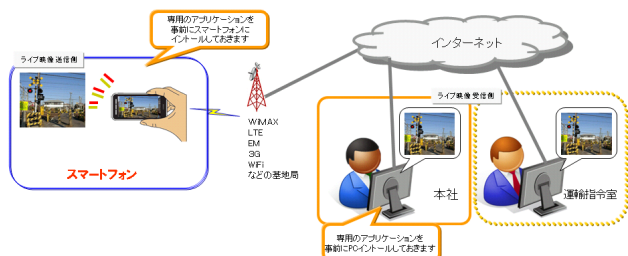
◇ 異常時応援者用腕章

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、全駅に配備しています。



◇ 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。

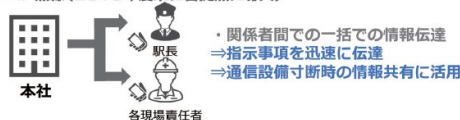


◇ IP無線・大型タッチディスプレイ

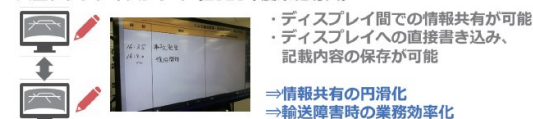
2018年度に発生した塩害による輸送障害において、情報共有の課題を受け、より確実な情報共有を迅速に可能とする設備の拡充として、IP無線と大型タッチディスプレイを導入しています。

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)



情報提供の充実

◇ 情報提供手段の拡充

当社では、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年度には運行情報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っています。



◇ スカイライナー担当車掌に対しポケットークの導入

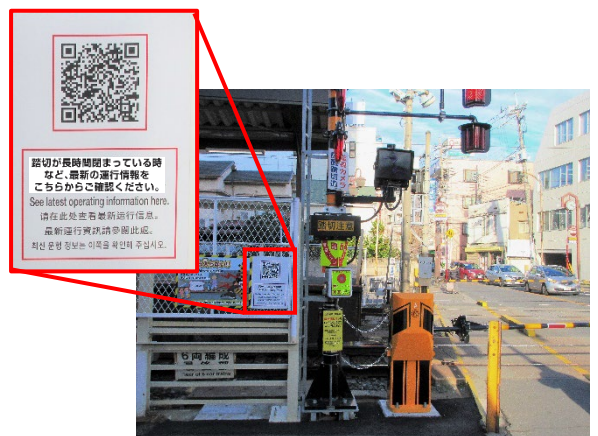
2020年3月より74言語対応の携帯型自動音声翻訳機「POKETALK® (ポケットーク) S」をスカイライナー担当車掌向けに計45台導入しました。これによりスカイライナーをご利用される訪日外国人のお客様へ多言語でのご案内強化を図っています。



◇ 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。



◇ 鉄道運行を支える様々な職場をご紹介します

当社広報誌「京成らいいん」の「KEISEI JOBS まっすぐ、お客様のために」のコーナーで鉄道の安全・安定運行を支える様々な職場を紹介しています。各職場の社員が、お客様に安全に安心してご利用いただくためにどのような業務に取り組んでいるか、どのような想いを持っているか、について紹介しております。ぜひご一読ください。

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

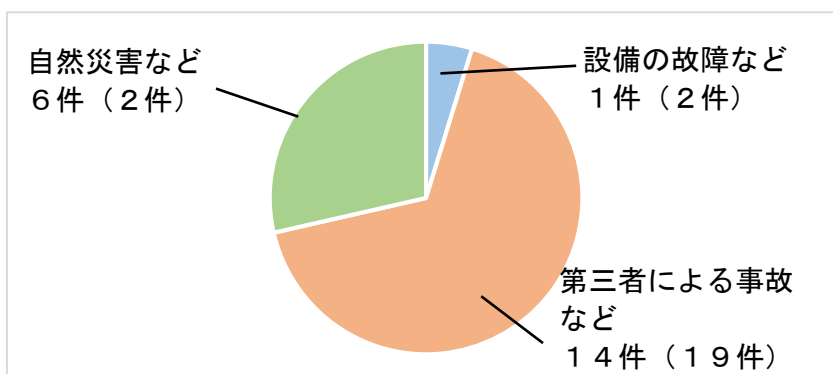
2021年度に発生した鉄道運転事故は、鉄道人身障害事故が2件、踏切障害事故が2件となりました。原因別の発生件数（省令に基づき国土交通省に届出を行った件数）は、以下の通りです。

- ・鉄道人身障害事故…：2件
ホーム上でふらつき列車と接触：1件、自過失（列車支障と断定できず）：1件
- ・踏切障害事故…：2件
踏切道上で転倒し、列車と接触：1件、原動機付自転車と接触：1件

◇ 輸送障害

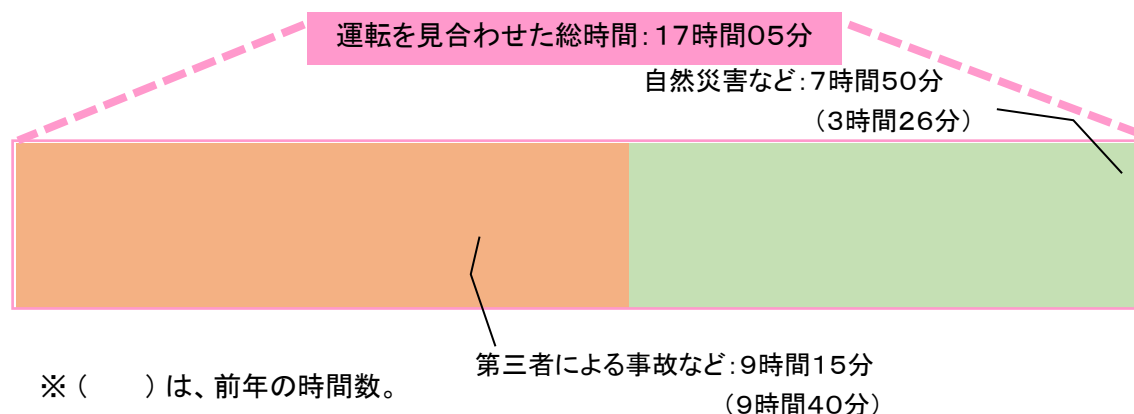
2021年度の輸送障害は、2020年度比で2件減少し、21件となりました。原因別の発生件数は右図の通りです。

※（ ）は、2020年度の発生件数。



◇ 運転を見合わせた時間

鉄道運転事故、輸送障害に伴い、2021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。



※（ ）は、前年の時間数。

◇ インシデント

2021年度は発生しませんでした。

◇ 青砥駅構内列車脱線事故と再発防止策

発生日時：2020年6月12日（金）10時16分頃

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・亀裂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、負傷者はありませんでした。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。

なお、2022年3月24日、運輸安全委員会から事故原因や再発防止策などが示された鉄道事故調査報告書が公表されています。

原因：台車亀裂に起因した輪重アンバランスによる乗り上がり脱線

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、異常なしを確認しました。

恒久対策

- ・当社においては、運輸安全委員会の報告書公表以前から以下の対策を講じていますが、引き続き適切に実施し、同種の事故防止に取り組んでいきます。
工場検査の台車枠への磁粉探傷検査前に、本件亀裂発生箇所及び同様箇所に印をつけることで重点点検箇所を詳細に明示するとともに、更なる検査の精度向上のため本件亀裂発生箇所と同一の側ばり下面の塗装除去を徹底します。また、検査員2名によるダブルチェックを行い、検査体制を強化します。このほか、月検査において、側ばり下面を重点的に検査（ふき取り後の目視点検と打音検査）します。
- ・以上の対策については、運輸安全委員会の報告書で示された再発防止策に対応した内容となっています。



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、2021年度末現在、資格取得者が566名（駅全体の97.4%）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士マーク」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）を京成線全駅に設置しています。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

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・バリアフリー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。2021年度は菅野駅のバリアフリー化工事が完了し、西登戸駅のバリアフリー化工事に引き続き取り組みました。

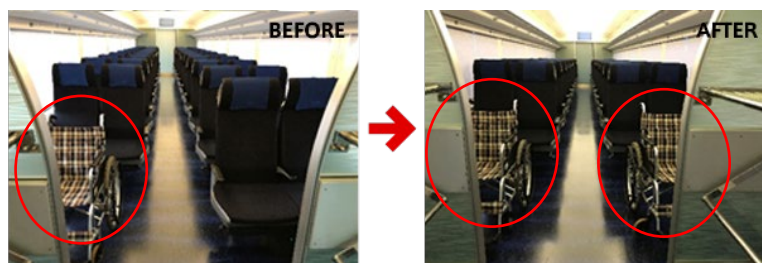
当社では、国が指定する整備対象駅（一日当たりの乗降客数が3千人以上の駅など）58駅中、全ての駅において1ルート以上の移動円滑化された経路を確保しています（2021年度末現在）。



◇ 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

◆ 宗吾車両基地けいせいキッズデーの開催

2021年10月、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「けいせいキッズデー」を開催し、約800名の親子にご参加いただきました。工場見学やクイズラリーなどを通して、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。



◆ 電車運転体験プログラムの開催

2021年9月に、電車運転士の養成課程をお子様向けにアレンジした「親子で電車運転シミュレータ体験プログラム」（2日行程）を開催し、10組20名の親子にご参加いただきました。運転シミュレータの操作などを通して、鉄道について学び、親しみを深めていただきました。



◆ 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。（2021年度はコロナ禍のため実施せず）



◆ 踏切啓発活動の実施

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発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。（2021年度はコロナ禍のためティッシュ配布のみ実施）



Topics

【宗吾車両基地において『酒々井学』を開催】

酒々井町教育委員会では、町内の児童・生徒を対象とした学習プログラム「酒々井学」を実施しています。

2021年度小学校3年生のテーマは「酒々井町の交通」であり、鉄道の開業が町の発展にどう関係しているのかを学ぶ中で、より鉄道を身近に感じてもらうために、2021年5月に宗吾車両基地の見学会を開催し、3日間で計74名の児童にご参加いただきました。酒々井町と京成電鉄では、今後も教育支援やまちづくりなどを通じ、協力して地域の活性化に努めてまいります。



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、直ちに係員または警察官までお知らせください。非常の場合には車内の「非常通報ボタン」を押し、乗務員にお知らせください。また、法令に基づき車内への持込みが禁止されているものがあります。お客様の安全のため、手荷物の点検をお願いすることがありますので、ご理解とご協力をお願いいたします。



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・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

2022年6月発行