

安全報告書 2025

KEISEI SAFETY REPORT



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

安全報告書 2025

KEISEI SAFETY REPORT

ご利用の皆様へ	P1
1 2024年度安全方針・目標・重点施策	P2
2 安全管理体制	P2-5
3 事故・故障の発生状況	P6-7
4 輸送の安全確保に向けた取り組み	P8-16
5 人材育成の取り組み	P17-18
6 安全文化の醸成	P19-22
7 自然災害への対策	P23
8 テロ等の異常時への対策	P24-28
9 その他の取り組み	P29-33
10 安全報告書へのご意見募集	P33

ご利用の皆様へ

京成電鉄株式会社
代表取締役社長

天野 貴夫



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。私自身も社長として、「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まいります。

さて、2024年度は安全目標に「一人ひとりの自分事化による安全管理体制の強靱化」を掲げ、全社員が一致協力して安全対策を精力的に推進いたしました。具体的には、高架橋及び駅の耐震補強工事、法面補強工事等を進めたほか、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、勝田台駅南口エレベーターの整備、青砥駅、京成高砂駅、鬼越駅のホームドア整備等を推進いたしました。大規模工事については、押上線葛飾区内(四ツ木駅～青砥駅間)連続立体交差事業において仮下り線切り替え工事が完了したほか、京成本線荒川橋梁架替事業等、各種工事を推進しました。

また、安全に関する教育、異常時を想定した実践的な訓練や警察等関係機関と連携した各種訓練を実施し、ハード・ソフト両面において安全性の向上を図りました。

さらに、スカイライナーをはじめとした有料特急への警備員の乗車、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「見える警備」を継続的に実施しており、あわせて通勤型車両への車内防犯カメラの設置を進め、テロや各種事件、事故の未然防止を図りました。

当社グループでは、長期経営計画「Dプラン」(2022～2030年度)及び中期経営計画「D1プラン」(2022～2024年度)を推進し、グループ長期経営課題として、基本的かつ持続的なニーズである安全・安心を根幹とした上で、「D1プラン」では、「災害対策の強化」「お客様の安全を守る取り組みの強化」及び「テクノロジーの活用」を重点施策として掲げ、耐震補強や法面補強、河川橋梁の架替等の地震・風水害対策の推進、ホームドア設置や車内防犯カメラの順次導入、各種防犯対策の実施等に取り組みしました。

2025年度からは「Dプラン」の第2ステップとして、中期経営計画「D2プラン」(2025～2027年度)を推進し、引き続き安全性向上のための各種施策に取り組んでまいります。

本年4月1日、新京成電鉄と合併し、新たな京成電鉄としてのスタートを切り、新京成線は同日始発から「松戸線」として運行を開始いたしました。より大きな一つの組織となっており、迅速な意思決定のもと、経営資源を最大限に活用し、安全を前提とした上でサービス水準をさらに高めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2024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を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。

1

2024年度安全方針・目標・重点施策

2024年度は、中期経営計画「D1プラン（2022～2024年度）」最終年度であり、長期経営課題の根幹と位置付けている「安全・安心」を踏まえ、本計画の重点施策である「災害対策の強化」「お客様の安全を守る取り組みの強化」及び「テクノロジーの活用」に基づき、以下の通り、安全方針・安全目標・安全重点施策を定め、安全性向上の取り組みを推進しました。

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

「一人ひとりの自分事化による安全管理体制の強靱化」

安全重点施策

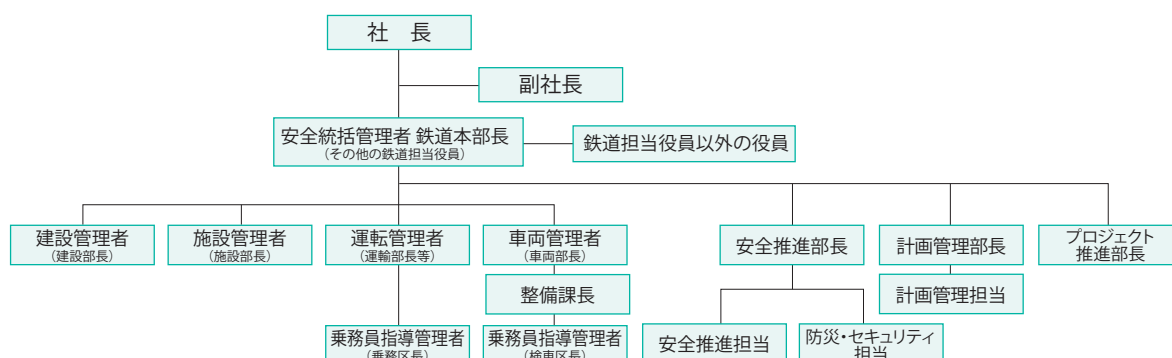
- (1) 異常時対応力の強化に向けた訓練の実施
- (2) 一人ひとりの安全意識の向上・確実な業務知識継承に向けた教育の実施
- (3) ハード面（鉄道施設・車両）の安全性向上及びソフト面（規程・マニュアル・システム・対策等）のレベルアップ
- (4) ヒヤリハット情報等のデータの有効活用及び部門の垣根を超えた情報・連絡の連携強化
- (5) ICT機器や新技術活用による安全性の向上・技術継承に向けた取り組みの推進

2

安全管理体制

安全管理体制図

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構築しています。



主な管理者の役割

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。

安全管理の方法

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、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、安全統括管理者や鉄道担当役員及び鉄道本部の各部長は、さら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。



社長の職場巡視 (2024年12月当時)



安全統括管理者の職場巡視

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。



安全に関する内部監査の実施

監査計画に基づき、安全に関する内部監査を実施し、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ています。



定期検査履行確認の実施

車両や鉄道施設の点検・検査が法令に従って適正に実施されているかを確認するため、他部門による相互チェックを実施しています。定期検査記録表等の書類確認や、実際の検査に立ち会い測定状況の確認を行うことで、点検・検査の確実な実施を図っています。



緊急時の対応体制

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。2024年度は、台風7号の接近に備え、対策本部を設置しました。



異常時の列車運行基準

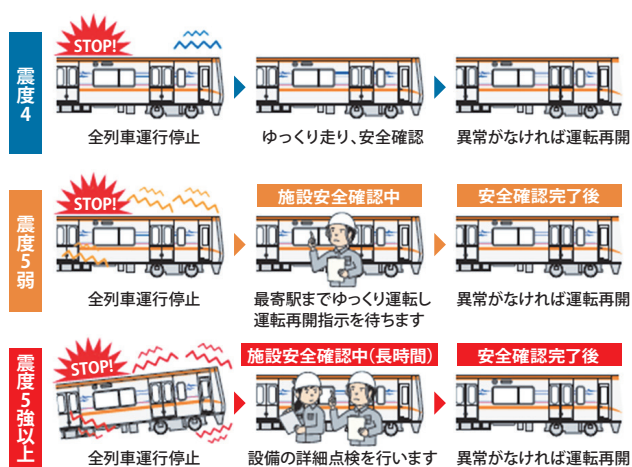
近年、地震・台風・ゲリラ豪雨等による自然災害が激甚化しています。当社では計測器を沿線に設置することで常時情報収集を行っており、自然災害時には迅速に運転規制を行うことで安全輸送に万全を期しています。

地震による運転規制

当社では「早期地震警報システム」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により知らせます。大きな地震が発生した場合は下記のように震度別の取り扱いを行うことで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おそれがありますので、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。



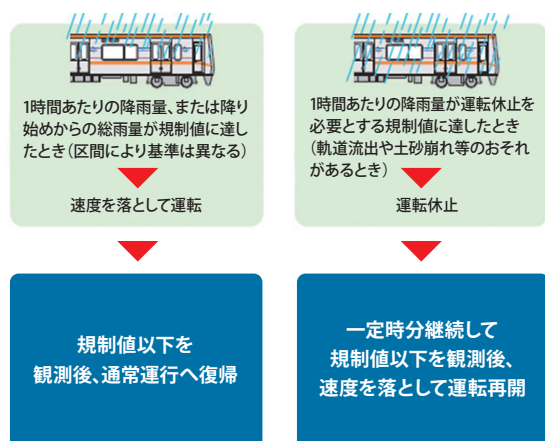
早期地震警報システム



※震度は京成電鉄独自の基準によるものです。

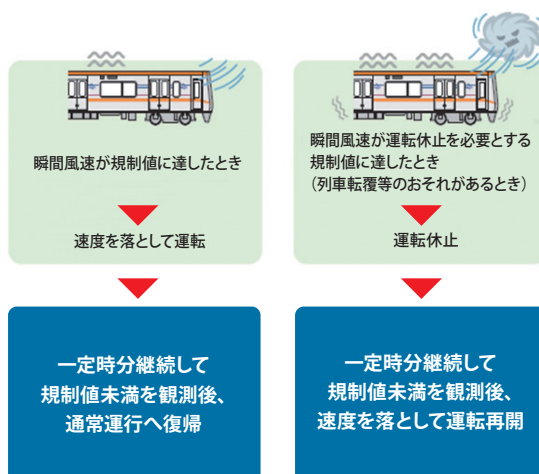
雨量による運転規制

当社では、列車の安全運行を確保するために、降雨量に応じた運転規制を行っています。



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。



3

事故・故障の発生状況

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、道路障害事故、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：感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故

◆ 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

2024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、踏切障害事故が5件となりました。

- 鉄道人身障害事故：3件 全件とも誤って軌道内に進入し列車と接触
- 踏 切 障 害 事 故：5件 全件とも踏切道内で転倒し列車と接触

〔参考：旧新京成電鉄〕

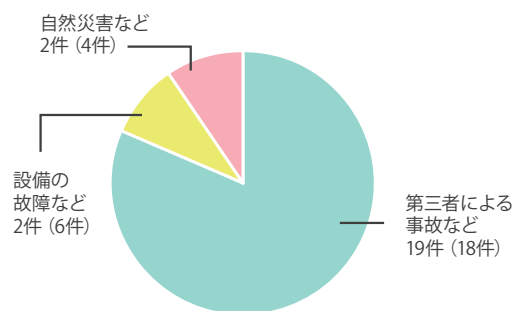
- 鉄道人身障害事故：1件 駅ホーム上で発車直後の列車と接触

輸送障害

2024年度の輸送障害は、2023年度比で5件減少し、23件となりました。原因別の発生件数は右図の通りです。

〔参考：旧新京成電鉄〕

- 第三者による事故など：7件
- 設 備 の 故 障 な ど：1件



※()は、2023年度の発生件数。

インシデント

2024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

●千住第1架道橋における防護柵落下事象

発生日時：2024年12月12日8時43分頃

発生場所：京成本線 千住第1架道橋

概 況： 高さ約4mの位置に設置されていた防護柵が道路へ落下。

原 因： 防護柵を支える部材(ブラケット)を高架橋橋台に固定する「あと施工アンカー(金属製)」が破断したため。ブラケットと高架橋の間にはゴムマットを設置していたものの、ゴムの経年劣化により雨水が侵入したことでアンカーが腐食し、抜けが生ずると共に破断に至った。



防護柵設置当時

- 主な対策：
- 2024年12月12日に同種構造の防護柵の点検を実施し、異常が無いことを確認。また、12月26日、夜間作業にて南側防護柵を調査のため撤去。
 - 同種構造で鋼製柵を防護する防護柵(19箇所/28箇所)は2025年度より順次、門型化もしくは架道橋本体の柵受けに設置するなど、構造を変更する予定。
 - 同種構造でコンクリート製柵を防護する防護柵(9箇所/28箇所)は2025年度より順次、撤去する予定。



防護柵落下直後

2024年度安全対策への投資状況

2024年度は、お客様により安全・安心にご利用いただけるよう、法面補強工事・耐震補強工事等の安全対策の強化、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)

	2022年度	2023年度	2024年度	3か年合計
設備投資総額	135	160	232	527
安全対策投資	111	132	196	439

[参考:旧新京成電鉄] 鉄道事業設備投資総額・安全投資額(実績)(単位:億円)

	2022年度	2023年度	2024年度	3か年合計
設備投資総額	36	28	34	98
安全対策投資	31	25	32	88

駅の安全対策



ホームドア・ホーム固定柵

お客様の触車・転落などを防止するため、一部の駅にホームドアまたは固定柵を設置しています。また、車椅子のお客様の利便性向上のため、京成上野駅・日暮里駅・空港第2ビル駅・成田空港駅の4駅では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・隙間を縮小しています。

ホーム固定柵設置駅	京成上野駅
ホームドア設置駅	押上駅・日暮里駅 空港第2ビル駅 成田空港駅



押上駅ホームドア



成田空港駅くし状ゴム

CP (Color Psychology) ライン

ホームドア・固定柵設置駅を除く駅の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。



内方線付点状ブロック

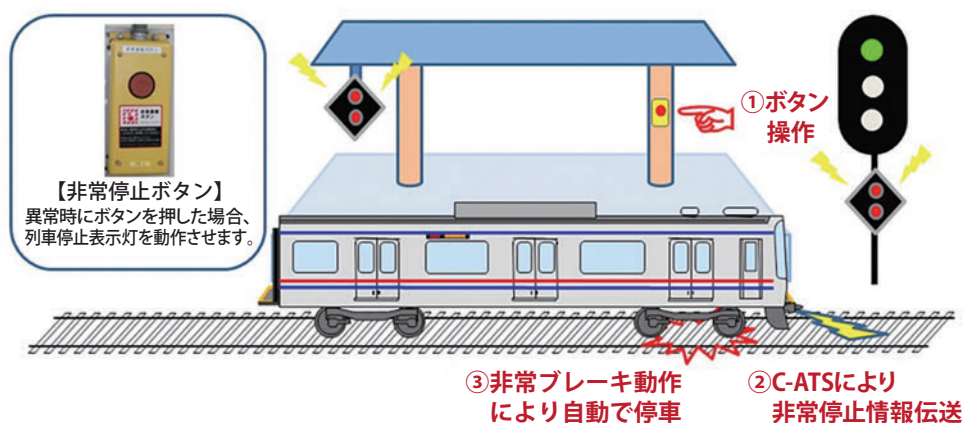
視覚に障がいのあるお客様に対してホームの内外を知らせるため、ホームドア設置駅を除く全駅に内方線付点状ブロックを設置しています。



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列車を停止させるため、駅に列車非常停止装置を設置しています。ボタンを操作すると、付近の列車へ異常を知らせる信号を送信します。

なお、各駅の列車非常停止装置とC-ATS（自動列車停止装置）を連動化しているため、運転士の非常ブレーキ操作の補助として、ボタンが操作されると列車に自動的に非常ブレーキが動作し、列車を停止させます。（松戸線においても連動化を順次進めています。）



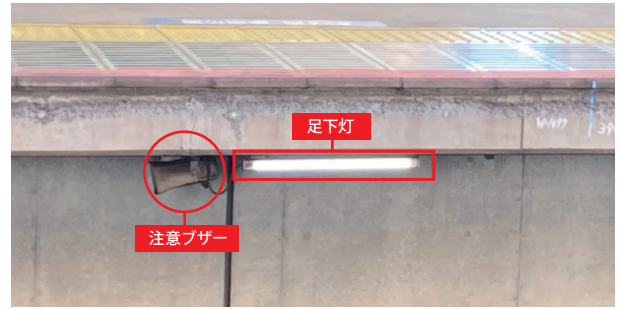
ホームベンチの向きの変更

お客様の転落事故を防止するため、一部の駅のホームベンチの向きを線路に対し直角に変更しています。



足下灯・注意ブザー

ホームと列車との隙間が大きい一部の駅に足下灯・注意ブザーを設置し、転落防止の注意喚起を行っています。列車が接近すると、足下灯が点灯し、注意ブザーが鳴動します。



防犯カメラ

全駅に防犯カメラを設置し、犯罪抑止等に努めています。



非常ハシゴ

異常発生時にお客様を降車・誘導するため、各駅（一部の駅を除く）に非常ハシゴを配備しています。

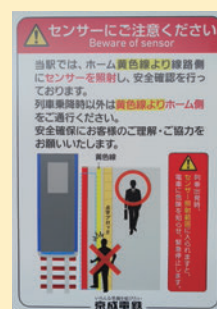


| TOPIC | ワンマン運転における安全対策

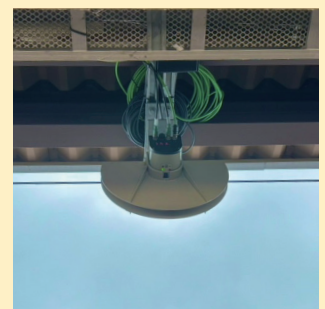
2025年3月に、ワンマン運転を行う金町線において、ホームセンサーを導入しました。

これは、列車発車時、お客様が警告ラインから列車側に出ると、ホーム上家に設置されたセンサーが危険を検知し、運転士に知らせるものです。

センサーへの注意とホームの安全を守るためのお客様へのお願いを、案内板で行っています。



案内板



ホームセンサー

踏切の安全対策



踏切警報機

通行する人や車に列車接近を知らせるため、全ての第1種踏切道*に踏切警報機を設置しています。車のドライバーから見えやすいよう、一部の踏切道では警報機をオーバーハングさせ道路の直上に設置しています。また、一部の踏切道では、正面以外からも警報機を視認できるように、全方向灯を採用しています。

*第1種踏切道
列車が通過する際に、道路側の交通を遮断する自動遮断装置などが設置されている踏切



踏切支障報知装置

お客様が踏切内に取り残された場合等の緊急時に列車を停止させるため、特殊な箇所を除く全ての第1種踏切道に踏切支障報知装置を設置しています。非常ボタンを操作すると、特殊信号発光機（踏切内の異常を知らせる信号機）が動作し、運転士は列車を緊急停止させます。



踏切内の非常ボタン

障害物検知装置

列車接近時に踏切道内の支障物を検知した場合に付近の列車に異常を知らせるための障害物検知装置を、主に自動車が通行可能な踏切を対象に設置しています。

なお、検知機能を強化した高規格化障害物検知装置の設置を順次進めています。



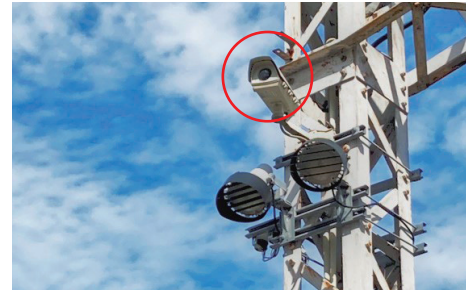
障害物検知装置（2D式）



障害物検知装置（3D式）

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。監視カメラは特殊な箇所を除く全ての第1種踏切道に設置しており、遠隔操作による速やかな画像確認も可能です。



カラー舗装化

一部の踏切では、カラー舗装を実施することにより歩車分離化され、踏切を通行する歩行者等の保護や滑り止め効果による交通安全対策を実施しています。



葛飾区内連続立体交差事業

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か所の踏切が廃止され、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解消が期待されます。

2024年度は、仮下り線への線路切替工事を実施しました。



| TOPIC | 鎌ヶ谷市内連続立体交差事業

2002年度より、旧新京成電鉄では、鎌ヶ谷市内(鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅)において、連続立体交差事業を進めてきました。この事業は、鎌ヶ谷市内の交通渋滞と、踏切事故の解消等を図るもので、2019年度に約3.3kmを高架化し、12か所の踏切を廃止しました。その後、踏切や仮線跡地の道路整備を進め、2024年度に事業が完了しました。



鎌ヶ谷市内連続立体交差



車両の安全対策



ドア注意喚起シール

一部の車両のドアに黄色系のラインを施し、ドアが開いた際に手などが戸袋に引き込まれることへの注意喚起を行っています。



防犯カメラ

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、犯罪抑止等に努めています。また、通勤型車両については防犯カメラの設置を進めています。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。



3200形



AE形

非常通話(通報)装置

車内での異常発生を乗務員に知らせるため、全車両に非常通話(通報)装置を設置しています。非常通話(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できます。(一部車両を除く)



非常通話(通報)装置

消火器

車内での火災発生時に備え、全車両に消火器を設置しています。



消火器

車内非常設備の設置位置について

異常発生時に速やかに非常用設備を操作できるように、車内非常用設備(非常通話(通報)装置・消火器)の設置位置を記載したステッカーを全車両に貼付しています。



非常ハシゴ

異常発生時にお客様を降車・誘導するため、列車に非常ハシゴを搭載しています。(一部列車を除く)



非常ハシゴ

TOPIC | 新型車両「3200形」

「人や環境にやさしいフレキシブルな車両」をコンセプトに、編成車両数を変更できる車両を採用しました。輸送需要に合わせた効率的な走行エネルギーの使用により環境負荷の低減に努めます。

また、先頭車には車いすスペース、中間車にはフリースペースを設けたほか、異常時に備え、お客様と乗務員との双方向通話が可能で非常通話装置を設置し、安全性の向上を図っています。



デジタル列車無線システム

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。当社では高品質な通話や文字情報の伝送による異常時対応の迅速化のため、デジタル列車無線を採用しています。



車上装置アンテナ



地上基地局アンテナ

保守管理

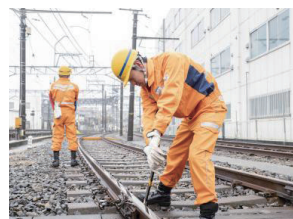
車両の保守

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。



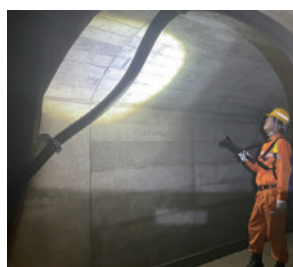
線路の保守

軌道は、列車が走行するとレールとこれを支えるマクラギや道床に繰り返し荷重が掛かるため、軌道にゆがみが生じます。そのため、日々の巡回点検や定期検査、列車動揺測定などを行い、軌道狂いの状況を正確に把握し、基準値を超える箇所については、補修を行うなど、常に良好な軌道の状態を維持し列車の安全運行に努めています。



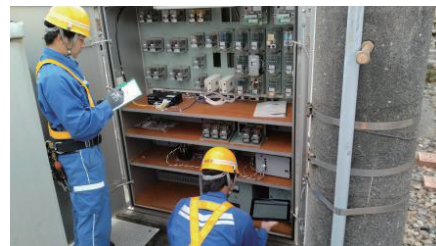
構造物・建築物の保守

高架橋・トンネル等の土木構造物、駅舎・屋根等の建築物について、定期的に検査を行っており、検査データを活用し必要に応じて補修工事を実施しています。



電気設備の保守

電気設備として、電力会社から購入した電気を最適な電圧に変換する変電所、電車に動力を伝える架線や高圧線、駅施設の照明、空調や配電盤等の維持・点検、並びに、電車を安全かつ定刻通りに運行するのに欠かせない信号機、運行管理装置、自動列車停止装置や列車無線、鉄道運行と沿線住民の方が安全・安心に踏切道を利用していただくための踏切保安装置などがあります。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。



社員の声

私は、施設部保線課初富保線区に所属し、主に松戸線新鎌ヶ谷駅から京成津田沼駅間の点検・補修を行っています。作業はチームで行い、軌道の点検補修、踏切や分岐器（ポイント）の保守、測量・軌道の記録、災害異常時の対応、夜間作業の実施、工事計画と協力会社の管理など多岐にわたり、幅広い視野が必要になる業務です。特に日中の作業では、列車の運行中に軌道内に立ち入るため、お客様や作業を行う自分たちの安全確保が特に重要となる環境です。そのため、軌道内への立ち入り時の指差喚呼など「基本動作の励行」、作業終了後の安全確認を確実に実施するなどの「作業基準の徹底」を特に心がけています。今後とも時間通りの列車の安全運行のため、これからの業務を縁の下で支え続けられるよう努めていきます。

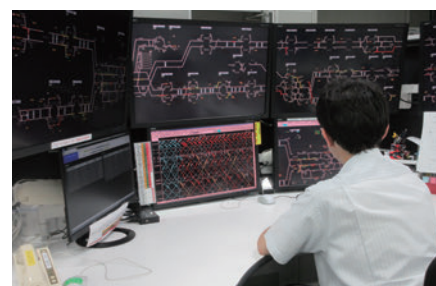


施設部保線課
初富保線区
渡邊 由佳

運行管理

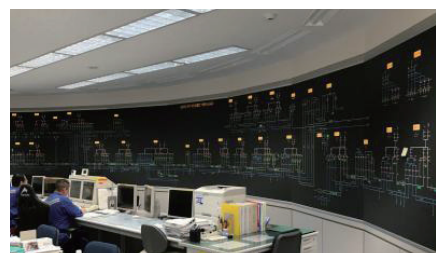
運輸指令室

運輸指令室は、列車などの運行の管理、輸送障害発生時の関係各所への指示など、他社の指令とも連携しながら業務を行っています。何らかの要因でダイヤが乱れた際は、お客様への安全・安心の提供を第一に考え、正常のダイヤに戻すよう迅速かつ的確に行動します。



電力指令所

電力指令所では、24時間体制で全変電所や電気室等の受給電に係る集中監視制御を行っています。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常時監視すると共に、夜間作業等に対応する送電や停電の遠隔操作を行います。また、これらの電気設備に異常が発生した際には直ちに状況を確認の上、社内外の関係する部署と連携しながら事故処理や復旧作業に必要な遠隔操作・諸手配を行います。



5

人材育成の取り組み

乗務員の養成と資質管理

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。京成電鉄動力車操縦者養成所は、国土交通大臣に指定された施設です。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。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。

講習期間中はシミュレータによる訓練も実施しています。本線における設備の更新等に合わせて随時コンテンツを更新しており、適切な環境での教育ができるよう努めています。

免許取得後については、1・3・6年経過後にフォローアップ教育を行うことで、安全意識及び知識・技能の維持向上を図っています。



入所式



授業風景



規律訓練



シミュレータ訓練

社員の声

私たち運転士は、動力車操縦者養成所における9か月間の養成課程を通じて、安全輸送の重要性和運転士としての責任について学びます。

養成課程では、学科講習、技能講習を通じて、安全運行に必要な判断力と対応力を養っていきます。

こうした学びを通じて、お客様の命をお預かりするという職責の重大さ、安全を最優先とする行動の重要性を深く理解しました。

現在、運転業務に従事する中でも、養成所で得た知識と姿勢を常に胸に刻み、基本動作の確実な実施と冷静な状況判断を徹底しています。わずかな異常にも迅速に対応し、お客様の安全を最優先に行動することを第一に業務にあたっています。

今後もすべてのお客様に安心してご利用いただける安全な輸送サービスを提供するとともに、これからも信頼される運転士となれるよう、安全輸送の確保に真摯に取り組んでまいります。



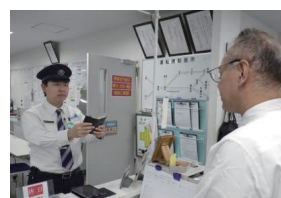
運輸部 津田沼乗務区
運転士
本多 俊瑛

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。



アルコール検査



点呼

資質管理報告会議

運転管理者・車両管理者・乗務員指導管理者間で乗務員に関する総合的な資質管理状況の共有・指導体制の強化に関する意見交換等を行う会議体を半期に1回定期的に実施しています。



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	運転取扱教育訓練・連動訓練・職場内教育
信号士	
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・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

技術の継承

京成グループ技術発表会

京成グループ4社(京成電鉄・旧新京成電鉄・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。

2024年度においては、架線断線に対する復旧訓練を実施しました。



架線断線復旧訓練

技術力向上研修

若手社員の知識力・技術力(業務上必要とされる様々な知識など)向上を目的とした「技術力向上研修」を2018年7月より継続実施しています。



技術力向上研修

6

安全文化の醸成

安全共創研修

当社では、京成電鉄・京成グループ社員を対象とした安全啓発施設である「安全共創室」を設置し、順次研修を実施しています。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」目的で作られた施設であり、研修を通して社員一人ひとりの安全意識を醸成しています。



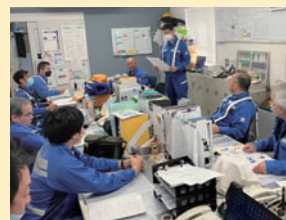
安全教習

安全意識のさらなる向上を目的として、鉄道本部所属員および協力会社社員を対象に、安全方針・安全目標・安全重点施策などの周知を中心とした安全教習を実施しています。



| TOPIC | 小集団活動

現業全係員を対象としたヒューマンエラー防止に資する教育資料を活用した小集団活動を実施しています。小集団活動は職場内のコミュニケーションの創出、職場の風通しの改善に寄与し、職場内における係員の心理的安全性向上が図られることによるヒューマンエラーの防止を目的としています。



安全推進発表会

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毎年実施しています。



社員の声 安全推進優秀賞 車両部 電機職場

私たちは「車両故障に対する対策と工夫」というテーマで戸閉電磁弁について発表を行いました。戸閉電磁弁はお客様が乗り降りする扉の開閉を制御する部品の一部で、整備の方法に苦慮していました。

戸閉電磁弁の漏気の原因となる電磁弁内のストローク調整を容易にするために、みんなで知恵を出し合い、測定用の治具を作製することで漏気を無くすることができました。測定治具の構造はアルミ板に数ミリの切り欠きがあるだけの単純な構造ですが、このシンプルな治具がどれだけ安全輸送に貢献しているのかを伝えられる様に発表の準備をしました。これまで指導してくださった上司や先輩に感謝し、この技術が途絶えないように継承しながら、日々成長できるよう精進し、安全輸送を守るために努めて参ります。



車両部 電機職場
杉江 峻超

安全講演会

鉄道本部所属員の安全意識のさらなる向上を目的として、毎年、安全講演会を実施しています。

2024年度は(株)社会安全研究所技術顧問である芳賀繁氏を講師に迎え、『セーフティIIのすすめ～「失敗を防ぐ」から「成功を増やす」マネジメントへ～』をテーマに実施し、当社管理職を中心に約100名が参加しました。



安全統括管理者と現業長による意見交換会

安全統括管理者が安全管理体制上の現場で明らかとなった課題、潜在している課題等を現業部門から吸い上げることを目的に、現業長との意見交換会を毎年実施しています。



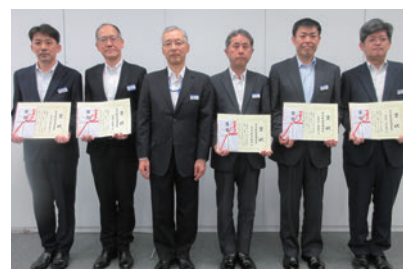
エリアワーキング(地区別現業意見交換会)

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。全線を複数のエリアに分け、現業社員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みます。



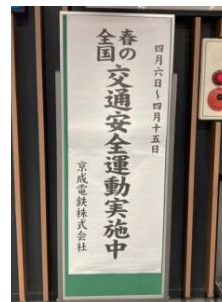
事故・故障等減件目標達成職場表彰

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。



各種運動期間における取り組み

春・秋の「全国交通安全運動」、夏・冬の「輸送安全総点検」においては、社会的・自然的な動向や鉄道輸送の状況などを踏まえて各運動毎の重点テーマを設定し、組織全体として運動に取り組むことで、社員一人ひとりの安全意識の高揚や安全性のさらなる向上に努めています。



2024年度の各種運動	期間	重点テーマ
春の全国交通安全運動	4月6日～4月15日	ホーム・踏切道及び列車内等における事故等の未然防止
夏季輸送安全総点検	7月19日～8月1日	迅速かつ適切な異常時対応のための初動体制確認
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日	危険予知の強化による安全対策の徹底
年末年始輸送安全総点検	12月10日～1月10日	踏切道及びホーム等における事故の未然防止 規程類・マニュアル・作業手順の再点検及び有効性の確認

技術職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。



「安全推進かわら版」

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」を毎月発行し、安全意識の向上を図っています。

4月	BIGPADとLINEWORKSを使用した情報連携訓練を実施
5月	各エリアワーキングの特色ある取り組みの紹介
6月	ヒヤリハット報告制度における職場表彰を実施
7月	盲導犬ユーザー等対応講習を実施
8月	コミュニケーションエラーと対策
9月	スカイライナー 異常時合同訓練を実施
10月	水害発生時の事前避難ガイドライン制定について
11月	当社押上駅主催3社合同テロ対策訓練を実施
12月	異常時総合訓練を実施
1月	ヒューマンエラー防止のための小集団活動について
2月	第10回 安全推進発表会を開催
3月	2025年度安全目標「業務の本質理解と主体的な見直しによる安全管理体制の強靱化」



ヒヤリハット情報の有効な活用

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、収集したヒヤリハット情報をデータベース化し、本社部門では安全推進会議において共有し、現業部門においても各種会議体等で共有することで事故の未然防止に取り組んでいます。積極的なヒヤリハットの提出・活用を促すため、ヒヤリハットの提出件数の多い職場や有効に活用した職場に対して、鉄道本部長による表彰を行っています。



ヒヤリハット情報へのリスク見積もり制度

2021年11月に実施された国土交通省による運輸安全マネジメント評価においてその一層の活用に関する助言を受けたことを踏まえ、当社では、2022年4月からヒヤリハットの新たな活用施策として、潜在的なリスクを見逃さないよう、リスク評価制度を導入し、「リスクの見える化」を図っています。

社員の声 2024年度ヒヤリハット活用優秀職場賞 運輸部 宗吾乗務区

【概要】 京成臼井〜ユーカリが丘駅間を走行中の運転士が、法面部に設置してある保守用の階段にカメラを持った男性2人を発見、軌道内まで立ち入る可能性を感じ「ヒヤリ」とした事象です。運転士より報告を受けた宗吾乗務区の助役は、同様事象の発生を防止すべく、本社関係部署に連絡、速やかに立入防止柵を設置したものです。

これは、現業区と本社関係部署との迅速かつ円滑な連携で事故防止に対する策を講じた事例です。

【乗務区長コメント】 当区には約150名の乗務員が在籍しており、日夜、安全・安定輸送を確保すべく乗務しており、乗務中に「ヒヤリ」とした体験を区助役に速やかに報告するよう促しております。

助役は報告した乗務員から、詳細をヒアリングし、緊急性・必要性を鑑み、関係部署へ迅速に共有し、併せてヒヤリハット情報として報告させています。

報告件数は平均して月に2、3件ですが、安全に係る重要な案件も少なからずあるため、いわゆる「事故の芽」を見逃すことのないよう日々努めており、今回の事象も、危険な箇所に安易に立ち入ることができる状態は事故に繋がる可能性があるかと判断し、関係部署とも危機感を共有し、スピード感をもって対応したものです。

今後も乗務員に対し、日々の業務中に何か違和感を覚えた場合は、些細な事でも躊躇せず、迅速な報告とともにヒヤリハット情報を提供するよう周知し、安全意識の向上に努めてまいります。



宗吾乗務区長
山内 克紀



宗吾乗務区運転士
大嶋 俊昭



立入防止柵 施工前



立入防止柵 施工後

7

自然災害への対策

法面補強工事

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た補強工事を順次進めています。

Before



After



耐震補強工事

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順次実施し、地震に対する安全性の向上に努めています。

Before



After



倒木の恐れのある樹木の伐採

2019年秋の台風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、倒木のおそれのある樹木の伐採を順次進めています。

Before



After



高架橋のコンクリート部材等剥落対策

地震等により、高架橋・架道橋からコンクリート部材等が剥落しないよう、順次ネットの取付を推進しています。

Before



After



京成本線荒川橋梁架替工事

京成本線荒川橋梁付近の堤防は広域地盤沈下の影響で、周辺堤防より低い状態にあり、荒川増水時には橋梁部分から水が溢れて堤防が決壊する恐れがあることから、堤防をかさ上げするための橋梁架替工事を推進しています。2024年度は、主に新設橋梁の基礎杭工事に着手した他、既設盛土の土留工事等を実施いたしました。



河川水位の監視

台風・豪雨により河川が増水した際、河川の情報を収集するため、水位計及び河川監視カメラを設置し、河川の水位や増水の状況を確認しています。2024年度は江戸川橋梁に水位計及び河川監視カメラを設置しました。



実践的な訓練

異常時総合訓練

2024年12月6日に宗吾車両基地(千葉県酒々井町)で、「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ました。事故・災害発生時に連絡通報、負傷者の救護、旅客の避難誘導、復旧作業などを迅速かつ確実に行うことを目的に実施し、安全統括管理者をはじめ鉄道本部の各部門、他部門の本社社員、計約200名が参加しました。訓練では、首都圏を震源とする地震が発生した影響で宗吾参道～公津の杜駅間走行中の列車が宗吾隧道内で脱線し、設備が損傷する事態と、ユーカリが丘～京成臼井駅間において、路盤流出及び倒木による信号機倒壊がほぼ同時に発生したことを想定し、避難誘導や復旧作業などを実施しました。避難誘導は佐倉警察署及び酒々井消防署との連携により行われました。また、佐倉警察署の指導により、防護盾とさすまたを使用した暴漢対応訓練も実施しました。なお、旧新京成電鉄においても、2024年12月12日にくぬぎ山車両基地(千葉県鎌ヶ谷市)で、踏切内での自動車と列車の衝突による脱線を想定し、負傷者救護、情報連絡を含む事故復旧訓練を実施しました。



マクラギ更换の様子



避難誘導



ドローンによる災害現場撮影



ドローンからの撮影



脱線復旧の様子



暴漢対応訓練



列車防護(旧新京成電鉄)



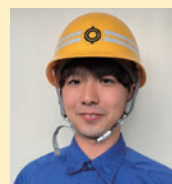
脱線復旧(旧新京成電鉄)



避難救護(旧新京成電鉄)

社員の声

今回、異常時総合訓練では電車線割入れ作業を行いました。練習では数回しか作業に携わることはできませんでしたが、先輩方にわかりやすく仕事の手順・流れを教えていただき理解することができました。訓練では道具の準備や梯子の運搬などをしていましたが、作業の流れを理解しつつ1つ2つ先の事を考えて行動しないと作業が遅れる事、コミュニケーションや周りを見ることの大切さを再度確認できました。

施設部電力課
佐倉電力区 技術係
山本 直樹

非常招集訓練

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、非常招集訓練を2024年7月29日早朝に実施しました。この訓練を通して、情報共有ツールの活用方法や情報連携体制の有効性を確認しました。



スカイライナー異常時合同訓練

2024年9月20日、北総鉄道印旛車両基地において、スカイライナー異常時合同訓練を実施し、当社社員、北総鉄道社員、印西警察署、印西地区消防組合等、合わせて約140名が参加しました。今回は、北総線内を走行中のスカイライナー車内で不審者が液体の漏れた鞆を置き、旅客に負傷者が発生した想定としました。

訓練では、京成乗務員が旅客の避難誘導を実施し、北総鉄道駅係員が警察・消防への通報及び旅客の避難誘導を実施しました。

また、京成電鉄及び北総鉄道では事故対策本部を立ち上げ、本部間で大型タッチディスプレイ、ウェアラブルカメラにより情報共有を行いました。



京成対策本部



避難救護

京成本線荒川橋梁での水防訓練

当社は、荒川下流河川事務所および足立区・葛飾区と京成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、両区が兩岸にそれぞれ土のうなどを設置します。この確認書に基づき、2022年度から水防訓練を実施しており、2024年度は6月7日終車後に、当社が足立区・葛飾区それぞれと協力して水防訓練を実施し、異常時における土のう設置など、具体的な作業内容や手順についてお互いに確認しました。



設置中



設置完了

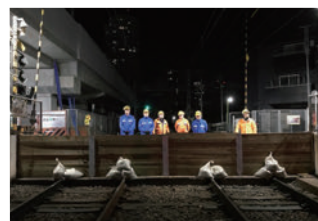
押上駅止水板設置訓練

年末年始輸送安全総点検の一環として、激甚化している大雨などの自然災害に備えるため、押上第1号踏切道での止水板設置訓練を実施しています。この訓練は、押上隧道内への大雨による浸水に対する迅速な災害時の対応力の強化及び適切な止水板設置方法の確認を目的としています。

その他の地下駅においても止水板設置に関する訓練や教育を実施しています。



設置中



設置完了

警察署・成田国際空港株式会社・他の鉄道事業者との訓練

同業他社における傷害事件等の発生を受け、地元警察の協力のもと、防護盾・防刃手袋・さすまた等を使用した暴漢対応訓練を実施しています。

また、成田国際空港株式会社や他の鉄道事業者との連携強化を目的とした各種訓練を実施しています。



他社との訓練

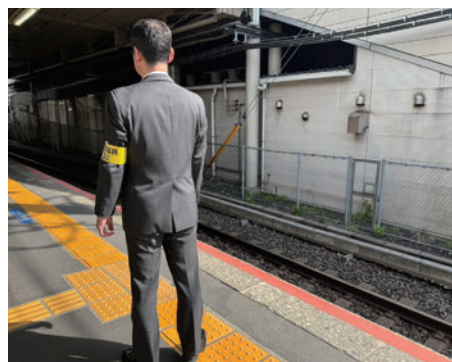
巡回・警備の強化

駅構内・踏切・列車内の巡回・警備

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。また、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。2021年度に発生した同業他社における列車内傷害事件などを踏まえて、テロや各種事件・事故の未然防止や発生時の対応力強化のため、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が乗車しています。



踏切警戒



ホーム監視

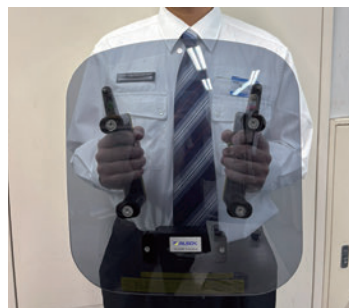
防護装備品の配備

保安度向上のため、駅及び列車に防刃手袋・防護盾を配備しています。

また、同業他社での傷害事件等の発生状況を踏まえ、26駅(うち松戸線5駅)にさすまたを配備しています。



防刃手袋



防護盾



さすまた

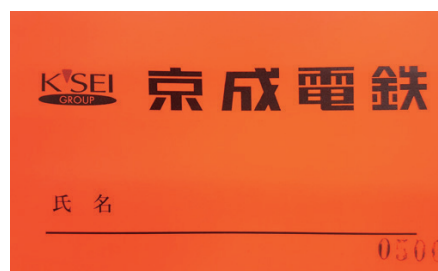
駅における備蓄品

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おいて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。



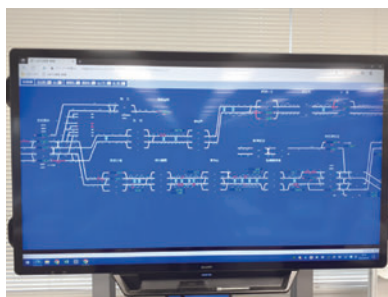
ICT機器の活用

IP無線・大型タッチディスプレイ・衛星電話・ビジネスチャット

2018年度に発生した塩害による輸送障害の対応において、情報共有に課題があったとの反省を踏まえ、情報共有をより迅速かつ確実に行うために、IP無線と大型タッチディスプレイを導入しています。また、大規模災害発生時等に通常の通信手段が使用不能となった場合の代替通信手段として衛星電話を導入しています。加えて、2023年度より、異常時の情報連携強化や情報共有・展開の利便性やリアルタイム性向上のため、ビジネスチャットを導入しています。2024年度は異常時の連絡体制の強化のため、旧新京成電鉄においてIP無線を配備しました。



IP無線



大型タッチディスプレイ



衛星電話



ビジネスチャット

乗務員用デジタルコンテンツプラットフォーム

全乗務員を対象にタブレット端末を配布し、多言語放送・列車在線位置情報の確認をはじめ、多くの場面で活用しています。

2023年12月よりデジタルコンテンツプラットフォームを導入、電子化された資料(規程類・教育資料)を配信すると乗務員に通知され、どこにいても最新の情報を確認することができます。また、動画のマニュアルを配信することで、文書では理解しにくい内容を分かりやすく乗務員に伝えられるようにしています。

2025年3月に乗務報告アプリを導入、これまで紙で提出していた1日の乗務報告書のアプリ化・データ化を図りました。

引き続き、タブレット端末を活用し、乗務員の知識・技能向上及び情報伝達の強化に努めます。



ドローンの活用

宗吾車両基地拡充工事においては、毎月1回ドローンを使用した定点観測を実施し、工事の進捗管理や記録に活用しています。

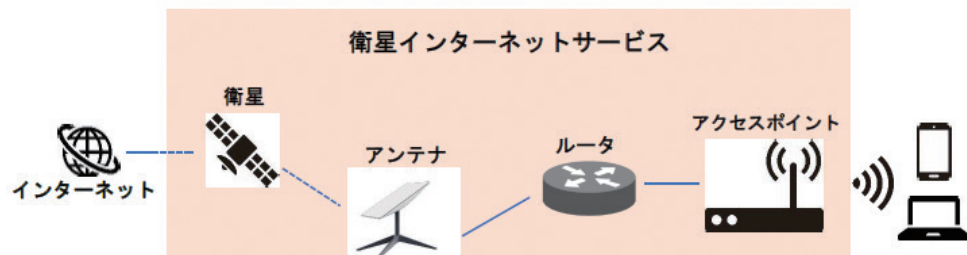


「TOPIC」 衛星インターネットサービスの導入

2025年3月に一般固定電話や携帯電話通信網が遮断された場合の情報収集手段として、地上の状況に影響を受けない衛星インターネットへ接続できる環境を整備し、情報収集力の強化を図るため、衛星インターネットサービスを導入しました。



〔イメージ図〕



9

その他の取り組み

お客様への情報提供

情報提供手段の充実

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、HP・アプリ・X(旧Twitter)・運行情報ディスプレイなどを活用し、情報提供の強化・充実に継続して取り組んでいます。また、外国人のお客様への利便性向上のため、HP・アプリ・運行情報ディスプレイにおいて、運行情報を多言語で表示しています。

さらに、車内ではタブレットにより、一部の駅では多言語翻訳放送装置により、多言語放送を実施しています。



ホームページ

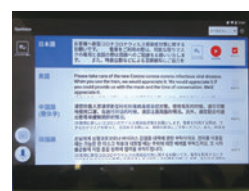
X(旧Twitter)



京成アプリ



乗務員タブレット



多言語翻訳放送装置(QuaVoice)



運行情報ディスプレイ



異常時の表示画面

外国人のお客様とのコミュニケーションツール

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及び全駅に導入しています。

また、日本語・英語・中国語・韓国語の4言語に対応した非常用多言語拡声装置「メガスピーク」を68駅(うち松戸線3駅)に導入しています。

これらにより訪日外国人のお客様への多言語案内の強化を図っています。



ポケットーク



メガスピーク

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一部の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ください。



サービス向上に向けた取り組み

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、駅のバリアフリー化を進めています。なお、国が指定する整備対象の駅（一日当たりの平均利用者数が3千人以上の駅など）において一部の駅を除き、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。



勝田台駅エレベーター



公津の杜駅多機能トイレ

車両のバリアフリー化

〔スカイライナー（AE形）車両への車いすスペースの増設〕

スカイライナー（AE形）車両について、従来5号車に1か所設置していた車いすスペースを、2017年度より2か所に増設しています。



〔フリースペース・車いすスペースの設置〕

2025年2月に運用を開始した3200形については、3100形、80000形と同様に全ての中間車両に車いすやベビーカーご利用のお客様にもご使用いただけるフリースペースを設けています。また、先頭車両に車いすスペースを設けています。



3200形フリースペース



3200形車いすスペース

盲導犬ユーザー等対応講習

公益財団法人日本盲導犬協会神奈川訓練センター広報・コミュニケーション部員を講師としてお招きし、「盲導犬ユーザー等対応講習」を開催しています。



サービス介助士

当社では、全ての駅係員にサービス介助士の資格取得を推進しています。また、乗務員においても資格取得者の増加に努めています。各駅においては、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」を掲出しているほか、資格取得済の駅係員は名札に「サービス介助士」の記載を行っています。



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。



人身事故防止対策

一般社団法人「日本ののちの電話連盟」のご協力を得て、駅や踏切に「いのちの電話」看板を設置しています。

また、厚生労働省のご協力を得て、「まもろうよこころ」ポスターを車内や駅に掲出しています。



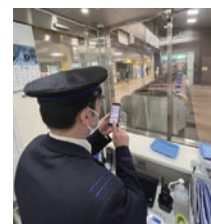
「いのちの電話」看板



「まもろうよこころ」ポスター

移動制約者ご案内業務支援サービス

2024年3月1日より、「移動制約者ご案内業務支援サービス」を導入することで、口頭伝達や紙でのやり取りを主としてきた車いすや白杖などをご利用のお客様への列車乗降サポートに関する連絡業務について電子化・スマートデバイス上で完結を図り、駅係員の対応効率化・負担軽減を実現し、よりスムーズなご案内に繋がっています。また、将来的には相互乗り入れ先である京浜急行電鉄株式会社をまたいで乗降するお客様を対象とすることを視野に入れ、相互乗り入れ先同士でのさらなるサービス品質向上を目指します。



京成電鉄 (利用場面イメージ)

〈サービス概要〉



沿線の皆様との交流

京成グループお客様感謝イベント

2024年10月26日、日頃よりご利用いただいているお客様への感謝を込め、宗吾車両基地にて「京成電鉄 宗吾車両基地キッズフェスタ」を開催し、約1,700名にご参加いただきました。工場見学やスタンプラリー、現役車両を模したフォトパネルでの撮影などを通して、お客様と直接触れ合い、鉄道への理解を深めていただきました。

なお旧新京成電鉄においても、2024年11月16日、くぬぎ山車両基地にて「新京成サンクスフェスタ」を開催し、約6,000名にご参加いただきました。



キッズフェスタ



新京成サンクスフェスタ

電車のルール教室

沿線の小学生を対象に電車に乗る上で守ってほしいルールをお伝えする「電車のルール教室」を実施しました。合わせて、駅非常停止ボタン、踏切非常ボタンを実際に操作することで、列車を停止させる仕組みについてお伝えしました。



安全啓発活動

全国交通安全運動期間中に、踏切非常ボタン体験や安全啓発ティッシュの配布を実施しています。



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・スマートフォン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・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。駅構内での放送やポスター掲示に加え、車内案内表示器でのご案内を実施しています。



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話（通報）装置で、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。



異常時におけるお客様へのお願い



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。



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します。

10

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 >> bmk@keisei.jp

