



安全報告書

KEISEI SAFETY REPORT

2026



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 2026

KEISEI SAFETY REPORT

ご利用の皆様へ	P1
1 2025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、2025年度は安全目標に「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」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、松戸線デジタルATSの整備、車内防犯カメラの設置等を進めたほか、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、京成高砂駅他7駅のホームドア設置工事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ける仮上り線切り替えに向けた準備工事及び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、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「見せる警備」を継続的に行い、テロや各種事件、事故の未然防止を図りました。

なお、2025年4月、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「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、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るべく施策を進めてまいります。

当社グループでは、長期経営計画「Dプラン」(2022～2030年度)及び中期経営計画の第2ステップとして「D2プラン」(2025～2027年度)を推進し、グループ長期経営課題として、基本的かつ永続的なニーズである安全・安心を根幹とした上で、「D2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、ホームドア整備や各種防犯対策の実施等に取り組んでおります。

また、「成田空港の更なる機能強化への対応」として、新型有料特急の導入に向けた準備や、宗吾車両基地拡充工事をより一層推進することで、全てのお客様がさらに安全・安心・快適にご利用いただけるよう努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、主に2025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

2025年度安全方針・目標・重点施策

2025年度は、中期経営計画「D2プラン(2025～2027年度)」初年度であり、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「成田空港の更なる機能強化への対応」「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

「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」

安全重点施策

- (1) 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
- (2) 一人ひとりの「安全最優先」の意識の徹底・確実な業務知識継承に向けた教育の実施
- (3) 異常時対応力の強化に向けた訓練の実施
- (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コミュニケーションの充実
- (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

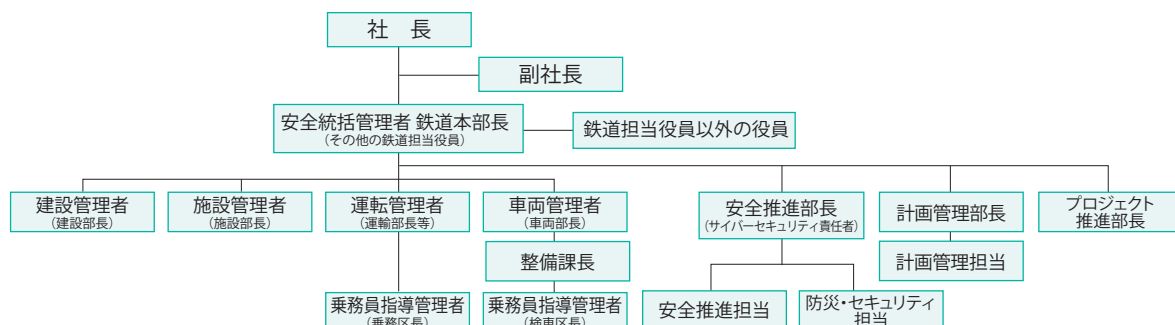
2

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。

なお、2026年4月1日に安全管理規程の一部改正を行い、サイバーセキュリティを確保するための事業の実施等について追記するとともに、サイバーセキュリティ責任者として安全推進部長を任命しました。



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。



| TOPIC | 新京成電鉄との合併

2025年4月1日、新京成電鉄との合併により、新たに松戸線が開業しました。

合併の発表(2023年10月)から約1年半をかけて準備を進めてきたこともあり、松戸線開業後において合併に起因したトラブル等の発生はなく、安全管理体制は引き続き有効に機能しています。

【松戸線(旧新京成電鉄)概要】

営業キロ: 26.5km (松戸～京成津田沼)

駅数: 23駅 車両数: 156両



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年度台風7号接近時の対策本部

| TOPIC | 国土交通省による運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、事業者が安全管理体制を適切に構築・運用しているかを国土交通省が評価する取り組みです。

当社では2026年2月に安全に対する取り組みについての評価、助言をいただきました。



異常時の列車運行基準

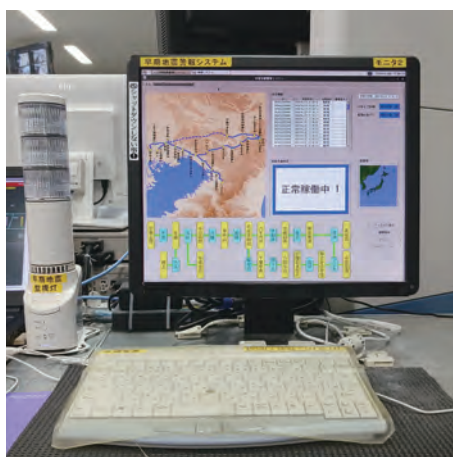
近年、地震・台風・ゲリラ豪雨等による自然災害が激甚化しています。当社では気象観測装置を沿線に設置することで常時情報収集を行っており、規制値に達した場合には迅速に運転規制を行うことで安全輸送に万全を期しています。

地震による運転規制

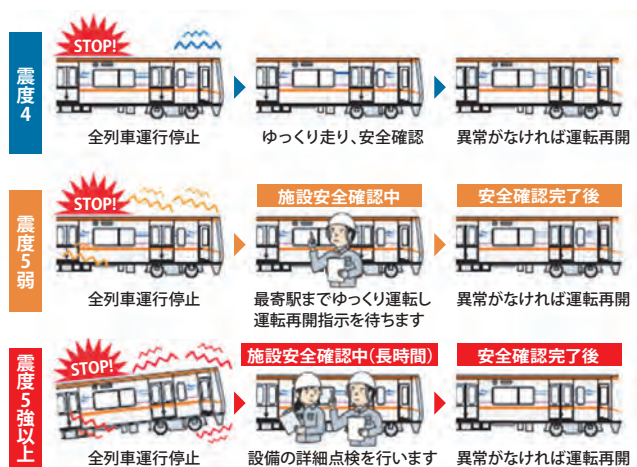
当社では「早期地震警報システム」を導入しており、当社沿線に大きな揺れが予測される場合に、全列車の運転士に対して列車を安全と思われる場所へ緊急停止するよう自動音声により知らせます。

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。

地震の揺れを感じた場合は、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いたします。



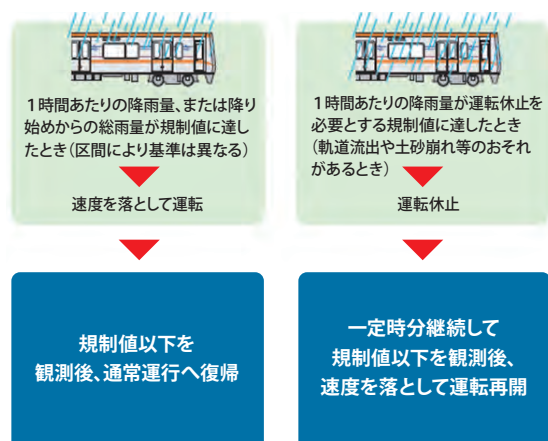
早期地震警報システム



※震度は京成電鉄独自の基準によるものです。

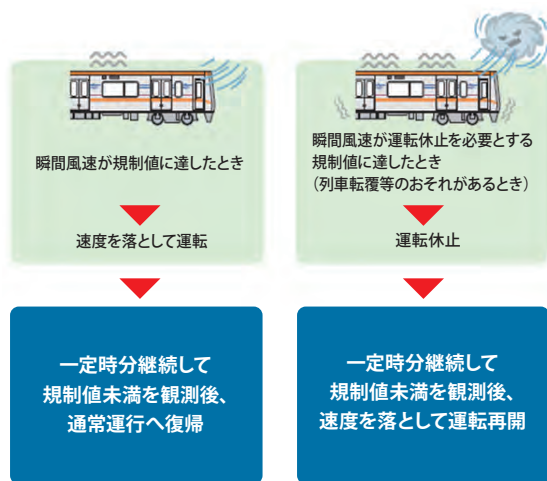
雨量による運転規制

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

2025年度に発生した鉄道運転事故は、鉄道人身障害事故が8件、踏切障害事故が2件となりました。

- 鉄道人身障害事故：8件

誤って軌道内に進入し列車と接触など。

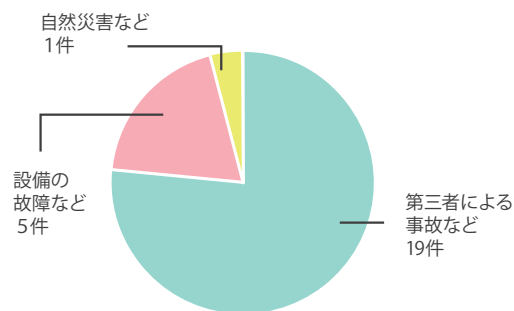
- 踏切障害事故：2件

遮断完了した踏切に雪によりスリップした乗用車が進入し列車と接触など。

輸送障害

2025年度の輸送障害は、25件となりました。

原因別の発生件数は右図の通りです。



インシデント

2025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

●町屋駅、千住大橋駅、京成関屋駅における停電

発生日時：2025年4月1日、14日、28日

発生場所：町屋駅、千住大橋駅、京成関屋駅

概 況 ： 停電が発生し、駅の昇降機・多機能トイレが使用できなくなりました（4月28日は町屋駅のみ）。

原 因 ： 日暮里駅構内の電気機器に設置されているケーブル防護のためのケースが損傷していたことにより、ケーブル接続箇所が電路柱の金物部分と接触したことで停電が発生したものです。

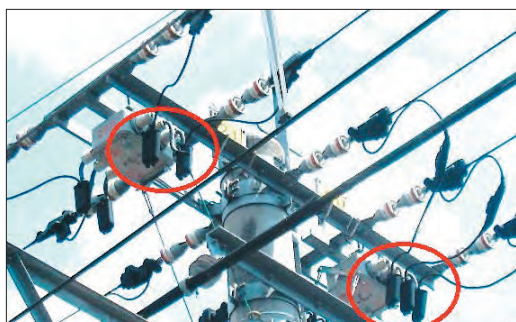
対 策 ： 同様の事象を防止するため、金属部分に近接した防護ケースを撤去し、高圧配電線接続点を改良しました。なお同様の箇所は全線で20箇所ありますが、2025年度に全箇所の改良を完了しました。



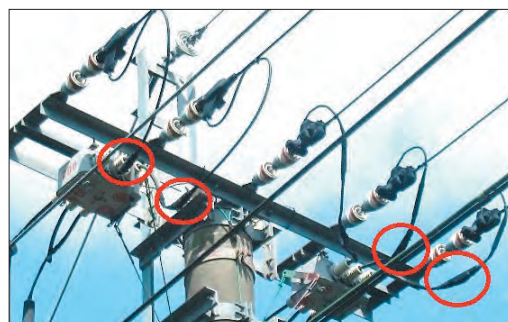
異常を発見した箇所



破損したケース



対策前



対策後

2025年度安全対策への投資状況

2025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)

※2023年度、2024年度は旧新京成電鉄投資額を含む

	2023年度	2024年度	2025年度	3か年合計
設備投資総額	188	266	350	804
安全対策投資	157	228	304	689

主な設備投資

- 3200形車両新造
- 宗吾車両基地拡充
- 二和変電所設備移設工事
- 京成高砂駅ホームドア整備工事
- 新千葉駅耐震補強工事
- 京成成田駅～空港第2ビル駅間法面補強工事

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

視覚に障がいのあるお客様に対して、ホーム先端の位置を示し転落防止の注意喚起を図るため、各駅(一部の駅を除く)のホーム先端にCPラインを設置しています。



内方線付点状ブロック

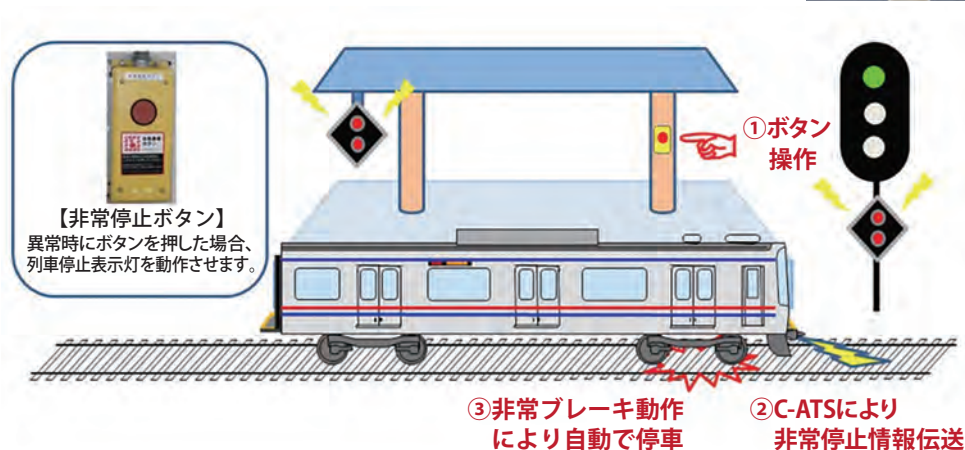
視覚に障がいのあるお客様に対してホームの内外を知らせるため、全駅に内方線付点状ブロックを設置しています。



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。

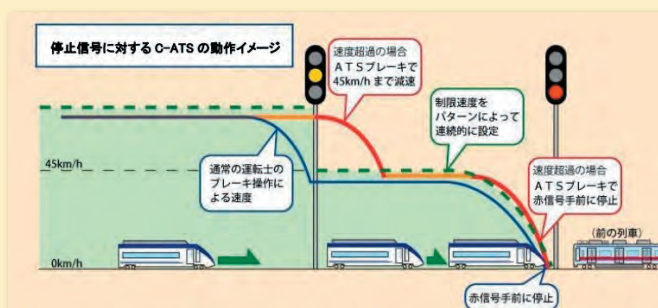
なお、各駅の列車非常停止装置とC-ATS(自動列車停止装置)を連動化しているため、運転士の非常ブレーキ操作の補助として、ボタンが操作されると列車に自動的に非常ブレーキが動作し、列車を停止させます。(松戸線においても連動化を順次進めています。)



| TOPIC | 全線でC-ATSの整備が完了

「C-ATS」は、従来のATSよりも保安度を向上させたデジタルATSで、それぞれの信号区間に合わせたより細かい速度照査(スピードチェック)が可能になるなど、更なる輸送の安全確保に寄与します。

2026年1月、松戸線の一部未整備箇所への導入により、松戸線を含む京成線全線での整備が完了しました。



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。



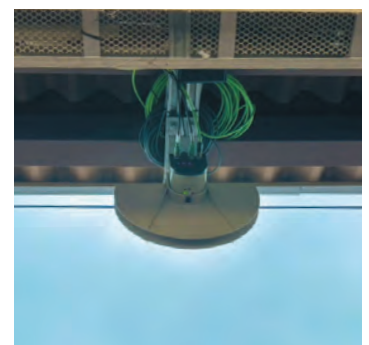
ワンマン運転における安全対策

ワンマン運転を行う金町線では、ホームセンサーを導入しています。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、一部の踏切では、正面以外からも警報機を視認できるよう、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。



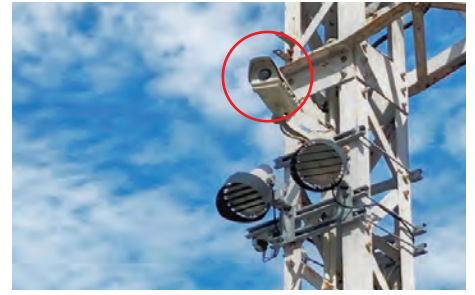
障害物検知装置（2D式）



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。



| TOPIC | 第4種踏切道の廃止

京成電鉄で唯一の第4種踏切道*であった鬼越5号踏切道は、2026年5月に廃止になりました。

*第4種踏切道
踏切警標だけで列車の接近を知らせる装置がない踏切



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。

2025年度は、仮上り線切替に向けた準備工事を推進しました。



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

列車内に防犯カメラを設置し、犯罪抑止等に努めています。なお、2025年度は通勤型車両への防犯カメラ設置を進め、全車両の設置が完了しました。

このほか、車両基地等においてもカメラ監視により警備強化を実施しています。



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、全列車に非常ハシゴを搭載しています。



非常ハシゴ

車両間転落防止用ホコの設置

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コを設置しています。

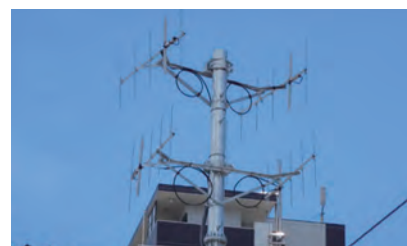


デジタル列車無線システム

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。



| TOPIC | 千住第1架道橋における防護柵落下事象への対策

2024年12月に発生した千住第1架道橋における防護柵落下事象につきましては、2026年3月、防護柵の構造を変更したうえで、復旧を実施しました。

なお、同種構造の防護柵については、本事象発生後速やかに異常がないことを確認していますが、さらなる安全確保のため、2026年度中に撤去または構造変更工事を行います。



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、電車で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。



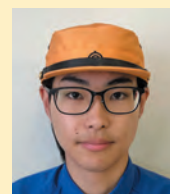
社員の声

私は施設部信号通信課高砂信号通信区に所属し、京成本線の京成上野駅から菅野駅付近、押上線、金町線の信号・通信設備の保守点検を行っています。

日々の業務内容は、信号機や踏切等の信号設備、列車無線や行先表示機といった通信設備の保守点検、異常時の対応、宿直業務や夜間作業、その他工事関連業務と多岐に亘ります。

列車の運行中に軌道内に立ち入る作業も多く、そうした現場では自身や周囲の安全確保が最も重要となります。そのため、軌道内立入時は横断時の指差喚呼などの安全確認や危険個所の確認など、作業前打合せの実施といった安全確保の取り組みを日々欠かさず行っています。

これからも安全第一を念頭に作業を行い、安全安心な列車の運行を支え続けられるよう努めていきます。



施設部信号通信課
高砂信号通信区
技術係

運行管理

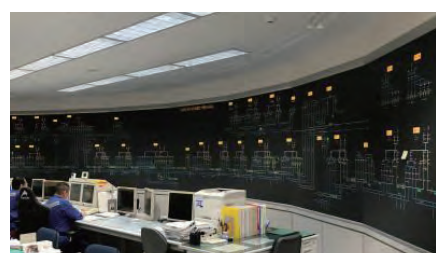
運輸指令室

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、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。



開講式



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、駅係員や車掌として経験を積んだ後、適性検査や身体検査、選考試験を経て、養成所に入所し、専門的な教育を受けます。養成所の朝礼は、整列・敬礼等、規律訓練から始まり安全規範綱領の唱和や身だしなみの確認を徹底し、鉄道業務に携わる者としての自覚を養います。その上で、運転規則や保安設備の取扱いなど、安全の根幹と知識を学びます。技能講習では指導操縦者より運転技術や車両形式ごとの特性を学び、実践力を高めていきます。

今後も、これまでの学びを基盤とし、常に緊張感を持って業務に臨み、異常時にも冷静かつ的確に行動できる運転士を目指すとともに、人々の生活を支える責任の重さを胸に、安全・安定輸送を最優先に、信頼される存在であり続けるよう努めてまいります。

運輸部 宗吾乗務区
運転士

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

社員の声

私は旧新京成電鉄において、現在のくぬぎ山乗務区で区長を務めていました。2025年4月の合併に伴い、くぬぎ山乗務区では区内の体制変更として、職員の再編を行いました。旧新京成電鉄では区長(日勤)と助役3名(隔勤)で、庶務関係や乗務員指導等を行っていましたが、合併以降は新たに副区長、事務員を配置するとともに、助役の役割を乗務担当、指導担当に分けてそれぞれに専門意識や職責を持たせることで、乗務員に対しこれまで以上に手厚い教育を行うことができるようになりました。集合教育の際には、それまでの本課による教育から、指導助役が自らどのような教育を行うかを考え実施することにより、助役自身の成長にもつながりました。体制が変わったことで乗務員への教育及び指導を通じた意識付けの仕方にも変化が現れ、その結果、くぬぎ山乗務区ではこの1年間、ヒューマンエラーや重大インシデントを発生させることがありませんでした。乗務員の安全意識がこれまで以上に高まり、ヒヤリハットが前年に比べ多く報告されるようになりました。引き続きくぬぎ山乗務区では、ヒューマンエラーゼロの継続と安全、安定輸送の確保に努めてまいります。



運輸部
くぬぎ山乗務区長

技術の継承

京成グループ技術発表会

京成グループ3社(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。

2025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。

このほか、外部講師を招いての安全講演会の実施、社外の鉄道訓練施設での体験型教育訓練の実施など、社外の知見も取り入れ技術力の向上に向けた教育を実施しています。



技術力向上研修



体験型教育訓練

6

安全文化の醸成

| TOPIC | 安全共創研修

「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」という目的で安全共創室を設置し、京成電鉄及び京成グループ社員を対象とした安全啓発研修を実施しています。

映像による教材をはじめ、当社及び他社において発生した様々な事例も参照しながら、受講者一人ひとりが自身の安全に対する思いを見つめ直す機会とし、これまで第1クールとして延べ3,800名が受講しました。

なお2026年4月からは、研修内容をリニューアルし「自発的・臨機応変な対応力を身に付ける」をテーマとした第2クールの研修を開始しました。



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係員を対象に、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度実施しています。

○発表事例(抜粋)「合同安全パトロールによる安全意識の向上」
・異なる現場の所長、担当者が一つの現場に集まり、新たな視点で指摘事項や良い取り組みを共有することで、全体の安全意識の底上げを目指しています。



社員の声 安全推進発表会 安全推進優秀賞

私たち建設課は、事故やヒヤリハットが発生する前に、不安全状態を解消することを目的に「合同安全パトロール」を始めました。

本取り組みは、これまで工事現場ごとに行っていた安全パトロールに、建設課が所管する各現場の協力会社社員と建設課員一同が加わり、合同で安全パトロールを実施するものです。

新たな視点での改善点や、各現場の良い取組みを水平展開することにより、改善事項の件数・質ともに向上し、各現場の安全確保や安全意識の底上げをはかることができました。

仕組み構築における同僚や各現場への感謝を忘れず、今後もさらなる安全意識の向上を目指してまいります。



建設部 建設課

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。

2025年度は、ヒューマンエラー対策&仕事の工夫・コツ研究所から楠神健氏を講師に迎え、『4つのエラータイプの理解とそれに基づくヒューマンエラー分析のレベルアップ』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・安心な鉄道運行に向けたセーフティ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。

このほか、京成グループのバス・タクシー会社や小売業をはじめ、鉄道以外の業種との合同によるグループエリアワーキングを開催し、安全啓発活動及び清掃活動などによる交流も図っています。

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。



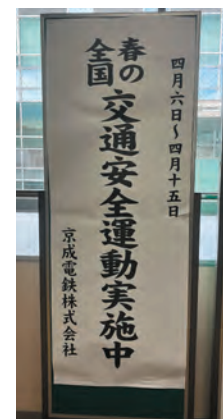
事故・故障等減件目標達成職場表彰

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。



2025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・踏切道等における事故の未然防止
夏季輸送安全総点検	7月18日～7月31日	異常時における対応力強化
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日	職責の重みを自覚した業務の執行と基本動作の徹底
年末年始輸送安全総点検	12月10日～1月10日	基本動作・作業手順の遵守徹底

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」

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	新京成電鉄との合併により「松戸線」が開業
5月	2024年度 減件目標達成職場表彰
6月	「盲導犬ユーザー等対応講習」を実施
7月	ヒヤリハット報告制度について
8月	エリアワーキングについて
9月	スカイライナー異常時合同訓練を実施
10月	LINEWORKSの活用について/運転無事故事業者表彰を受賞
11月	高砂駅構内車両脱線事故 振り返り教育について
12月	異常時総合訓練を実施/安全推進発表会を実施
1月	安全講演会を実施
2月	運輸安全マネジメント評価を受検
3月	2026年度 安全目標



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。

あわせて、リスクが高いと判断された事象については、対策状況を四半期ごとに安全推進会議で報告し、対策の推進を図っています。

社員の声 2025年度ヒヤリハット活用優秀職場賞 施設部 高砂保線区

【概要】 上野駅～日暮里駅間で下り線レール折損仮復旧作業後に臨時信号機を設置した。臨時信号機設置後、確認したところ徐行予告信号と徐行信号の順番が逆であったため、「ヒヤリ」とした事象です。

直ちに正しい現示位置に設置し直すとともに、臨時信号機の裏側に名称や設置する順番を掲示することにより再発防止策を講じ、また他職場へも同種事象発生防止のための水平展開を行うことで、安全性の向上に貢献しました。

【保線区長コメント】 高砂保線区では、日々の点検や定期検査を確実に行之、軌道狂いの状況を正確に把握して補修工事を行うなど、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。また、軌道内の作業については安全の確保が絶対であるものの、一歩間違えると危険と隣り合わせの業務です。作業中のミスやヒヤリとしたことをヒヤリハット情報として保線区内で共有、分析をして対策を講じることが安全の確保に繋がると考えています。今回の事例は、臨時信号機の設置順序の誤りが発端ですが、確認の重要性を再認識するとともに、次に誰かが同じミスをするかもしれない可能性もあることから、信号の名称や順番を明確にするよう改善しました。また他職場にも展開することで、全体の安全性向上にも役立ったことが、受賞に繋がったと考えています。

引き続き、区員がヒヤリハット報告をしやすいよう環境を整え、保線区全体で「危険の芽」を共有する文化の熟成に努めてまいります。



施設部
高砂保線区長



改善前



改善後

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。



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するとともに、旧耐震基準により施工された箇所の調査診断を含め、地震に対する安全性の向上に努めています。



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。2025年度は成田スカイアクセス線の全区間について、支障の可能性がある樹木の伐採を完了しました。



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。



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、堤防をかさ上げるための橋梁架替工事を推進しています。2025年度は、主に新設橋梁の基礎杭工事の他、既設盛土の土留工事等を実施しました。



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。



8

テロ等の異常時への対策

実践的な訓練

異常時総合訓練

事故・災害発生時に連絡通報、負傷者の救護、乗客の避難誘導、復旧作業などを迅速かつ確実に行うことを目的に異常時総合訓練を実施しました。

訓練では、突発的に発生した竜巻により、線路内に飛来した障害物と列車が衝突、脱線し、設備が損傷する事態を想定し、車いすや白杖をご利用のお客様を含む乗客の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。



列車防護訓練



電車線復旧訓練



踏切遮断機倒壊復旧訓練



ドローンでの被害状況確認



当社社員と救急隊による避難誘導



軌道復旧訓練



脱線復旧訓練



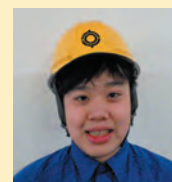
暴漢対応訓練(防護盾)



暴漢対応訓練(さすまた)

社員の声

今回の異常時総合訓練では、脱線した車両をジャッキを使い軌道に戻す作業を行いました。自分はジャッキを動かすコントロールディスク担当で、重い車両を持ち上げて横に移動させるという慎重な作業が求められましたが、周りの人達と声を掛け合うことで、迅速な復旧作業が可能になりました。今回の訓練で、改めてコミュニケーションと協調性が重要だと実感しました。



車両部整備課
検車区 宗吾 仕立検査職場
技術係

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、非常招集訓練を実施し、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ています。



スカイライナー異常時合同訓練

北総鉄道印旛車両基地において当社社員、北総鉄道社員、印西警察署、印西地区消防組合等によりスカイライナー異常時合同訓練を実施しました。今回は、北総線内を走行中のスカイライナー車内に置かれていた爆発物により、乗客に負傷者が発生した想定としました。

訓練では、京成乗務員は乗客の避難誘導を実施し、北総鉄道駅係員は警察・消防への通報及び乗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の両社間で大型タッチディスプレイ、オンライン会議ツールによるリアルタイムの情報共有を行いました。



避難救護



救援列車との連結

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ています。



設置中



設置完了

押上駅止水板設置訓練

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

水害発生時の事前避難ガイドライン

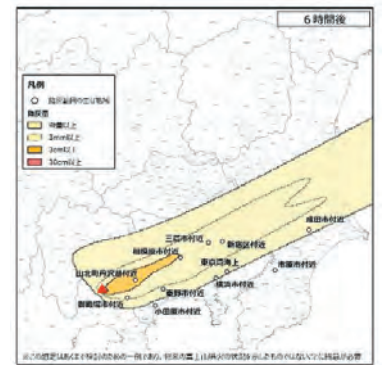
荒川・江戸川・中川の氾濫による浸水被害を想定し、職員と車両の被害軽減を目的としたガイドラインを定めています。ガイドラインでは、職員避難と車両退避の行動を時系列で整理したタイムラインを整備し、災害時の迅速かつ適切な対応を可能にしています。



国土交通省「洪水ハザードマップ」より

大規模噴火時の事前対応ガイドライン

富士山噴火により広範囲へ降灰が及ぶ事態を想定し、旅客・職員の安全確保と車両・施設の初期除灰作業を迅速に開始することを目的としたガイドラインを定めています。



内閣府「首都圏における広域降灰対策ガイドライン」より

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。



警察署での訓練

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。



列車内警備



踏切警戒

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。



リチウムイオン電池の火災対策

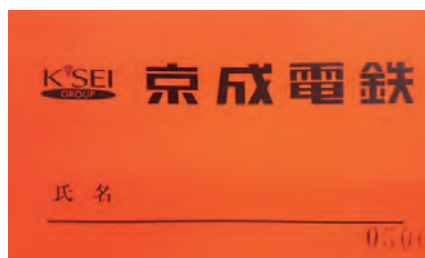
近年、リチウムイオン電池(モバイルバッテリー等)による発火事象が増加傾向にあり、同様の事象が発生した場合に被害を拡大させないため、初期消火の補助手段としてファイヤーブランケットをスカイライナーに配備しています。

リチウムイオン電池を駅構内や列車内でご利用になる場合は十分に注意し、万が一、発火や発煙を見かけたら、落ち着いて安全を確保し、速やかに係員にお知らせください。



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

災害時の通信手段

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を行うために、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。さらに2024年度には、情報収集力強化のため衛星インターネットサービスを導入しました。



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。今後はさらに、土木構造物点検や異常時対応にも活用できるよう、運用を進めてまいります。



| TOPIC | VR映像教材による安全教育

安全意識向上と労働災害防止を目的として、RiMM バーチャルリアリティ危険体感システムを導入しました。

従来の座学や映像研修では実感が得にくい危険行為を、VRにより臨場感を持って体験することで理解度を高め、危険回避行動の定着と事故発生リスク低減を図るものです。



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・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



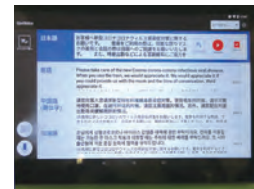
X



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



デジタルサイネージ



筆談器

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」を全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二次元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。



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。



新千葉駅エレベーター



新千葉駅多機能トイレ

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〕

各車両の先頭車両（一部車両を除く）に車いすスペースを設けるほか、3200形、3100形、80000形については、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。



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。

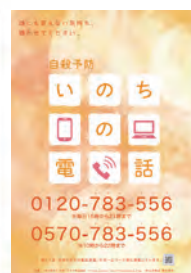


人身事故防止対策

一般社団法人「日本のいのちの電話連盟」のご協力を得て、駅や一部の踏切に「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、京成グループ3社（京成電鉄、北総鉄道、関東鉄道）合同で「まもろうよところ」ポスターを車内や駅に掲出し、人身事故防止対策を強化しています。



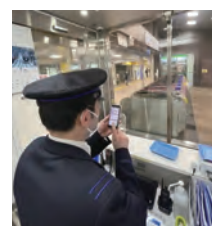
「まもろうよところ」ポスター



「いのちの電話」看板

移動制約者ご案内業務支援サービス

2024年3月より、「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げています。また、2026年3月より、当社及び相互直通する北総鉄道、京浜急行電鉄、都営地下鉄の4社局間で同サービスの連携運用を開始し、事業者を跨いだご案内においてもスムーズに鉄道をご利用いただける環境を提供しています。



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

日頃よりご利用いただいているお客様への感謝を込めて、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」、松戸線くぬぎ山車庫にて「京成電鉄くぬぎ山車庫 サンクスフェスタ」を開催し、多くのお客様にご参加いただきました。工場見学や車両展示、ミニスカイライナー乗車会、現役車両を模したフォトパネルでの撮影などを通して、鉄道への理解を深めていただきました。



宗吾車両基地キッズフェスタ



くぬぎ山車庫サンクスフェスタ

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。また、沿線の小学校へ、新一年生を対象に安全啓発下敷き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

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。



エスカレーターのご利用について

エスカレーターをご利用になる際は、転倒、衝突等の危険な事故をさけるため、歩行せず、手すりにつかまりご利用ください。



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。

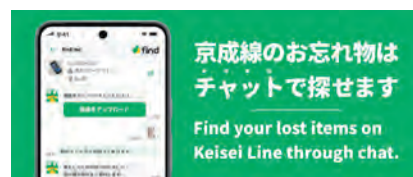


係員のアナウンスに従い、落ち着いて行動するようにしてください。また大変危険ですので係員の指示があるまでは、線路には絶対に降りないようお願いします。

お忘れ物はチャットで探せます

駅や列車内でお預かりしたお忘れ物は、従来のお電話によるお問い合わせに加え、チャットでもお問い合わせいただけます。

ご利用方法につきましては、京成電鉄公式サイト内「お忘れ物のご案内」ページにアクセスしてください。



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

