

安全報告書

KEISEI SAFETY REPORT

2023





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

いろいろな笑顔を結びたい 京成グループ

安全報告書 2023

KEISEI SAFETY REPORT

ご利用の皆さまへ	1		
1 2022年度安全方針・目標・重点施策	2	10 感染症対策の推進	16
2 2022年度安全対策への投資	2	11 教育・訓練等	18
3 安全管理体制	3	12 その他の対策	25
4 駅の安全性の向上	5	13 情報提供の充実	26
5 踏切の安全対策	8	14 輸送の安全の実態	27
6 車両の安全対策	10	15 人にやさしい鉄道を目指して	29
7 気象災害への対応	13	16 沿線地域との交流	30
8 地震・異常気象時における列車の運行基準	14	17 お客様へのお願い	31
9 テロや各種事件・事故の防止	15	18 安全報告書へのご意見募集	32

ご利用の皆さまへ

京成電鉄株式会社
代表取締役社長

小林 敏也



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、2022年度は安全目標に「一歩先も想定した安全確保の実現」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いました。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、テロや各種事件・事故の防止を図りました。合わせて、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」を継続的に実施しております。

一方で、2022年11月17日には、京成高砂駅構内で発生した車両脱線事故により、長時間にわたり運転を見合わせるという鉄道運転事故を発生させ、ご利用のお客様をはじめ関係の皆様にも多大なるご迷惑とご心配をおかけいたしました。この事象を振り返り、再発防止に向けた対策を確実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まいります。

このほか、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、お客様に安心して当社をご利用いただけるよう数々の感染防止策を推進してまいりましたが、2023年5月8日をもって通常の体制に復しております。

当社グループでは、2022年度から9年間の長期経営計画「Dプラン」を、3年間の中期経営計画「D1プラン」をスタートさせました。「Dプラン」においては、安全・安心の確保を長期経営課題の根幹と位置づけました。これを踏まえて、「D1プラン」では、「災害対策の強化」及び「お客様の安全を守る取り組みの強化」を重点施策として位置づけており、具体的には、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、ホームドア設置や列車内防犯カメラの順次導入、各種防犯対策の実施など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2022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。

1

2022年度安全方針・目標・重点施策

2022年度は中期経営計画「D1プラン(2022～2024年度)」の初年度であり、本計画では、「安全・安心の確保」を長期経営課題の根幹と位置づけ、重点施策として「災害対策の強化」「お客様の安全を守る取り組みの強化」に努めました。2022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

一歩先も想定した安全確保の実現

安全重点施策

- (1) 自然災害による被害最小化と異常時対応力の強化
- (2) テロ・傷害事件等への抑止力・対応力強化と感染症対策の徹底
- (3) 駅・鉄道施設・車両の安全性向上
- (4) 安全意識の定着と技術継承に向けた教育訓練の充実
- (5) 情報発信・情報連携の強化とヒヤリハット情報の有効な活用

2

2022年度安全対策への投資

2022年度は、お客様により安全・安心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)

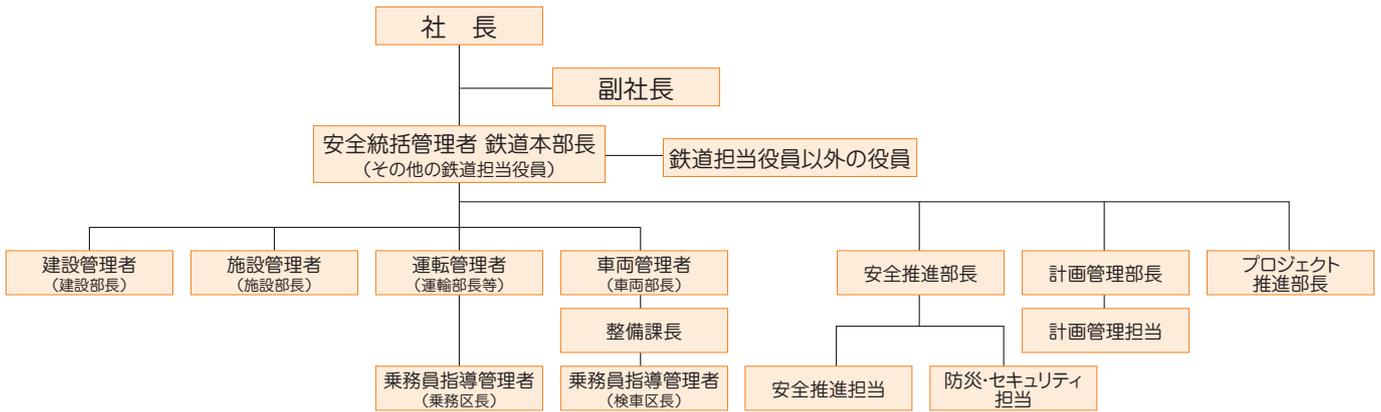
	2020年度	2021年度	2022年度	3カ年合計
設備投資総額	160	136	135	431
安全対策投資	144	120	111	375

3 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構築しています。

3-1 体制図

自然災害の頻発化・激甚化やテロ・傷害事件発生リスクの顕在化等に的確に対応するため、2022年7月1日から安全推進部に新たに「防災・セキュリティ担当」を設置し、組織力の強化を図りました。



3-2 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。

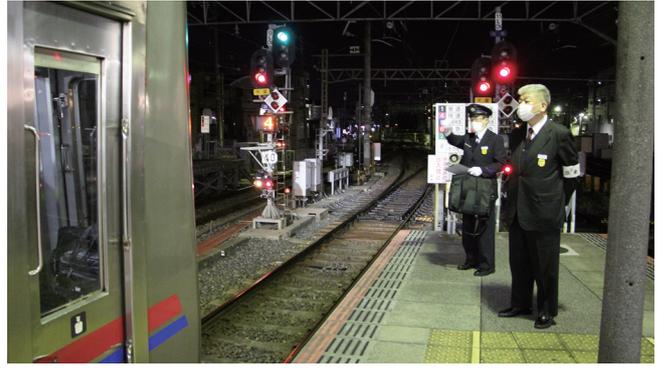
3-3 安全管理方法

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。



3-4 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。



大晦日巡視の様子

3-5 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。



3-6 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ています。



3-7 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。2022年度は、11月17日に発生した京成高砂駅構内車両脱線事故発生時に対策本部を設置しました。



4 駅の安全性の向上

4-1 駅の安全性の向上



4-2 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又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、下表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・隙間を縮小しています。

設置済駅	ホーム固定柵	京成上野駅 日暮里駅 空港第2ビル駅 成田空港駅
	ホームドア	
設置予定	ホームドア	押上駅



成田空港駅 ホームドア



成田空港駅くし状ゴム

4-3 CPライン

ホームドア・固定柵設置駅を除く全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。



4-4 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。



4-5 列車非常停止装置

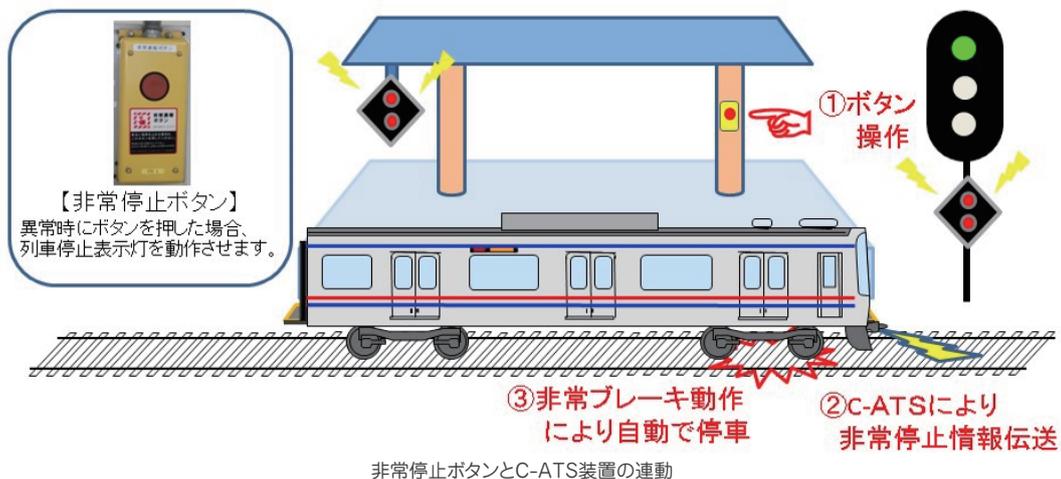
お客様が線路に転落した場合等の緊急時に列車を停止させるため、全駅に列車非常停止装置を設置しています。ボタンを操作するとブザーが鳴り、付近の列車は異常を知らせる信号を受信します。なお、各駅の列車非常停止装置とC-ATS(自動列車停止装置)を連動化しているため、運転士の非常ブレーキ操作の補助として、列車に自動的に非常ブレーキが動作し、列車を停止させます。なお、非常停止ボタンを目立たせるために、ゼブラ表示のシート貼付を順次行っています。



ゼブラシート



非常停止ボタン



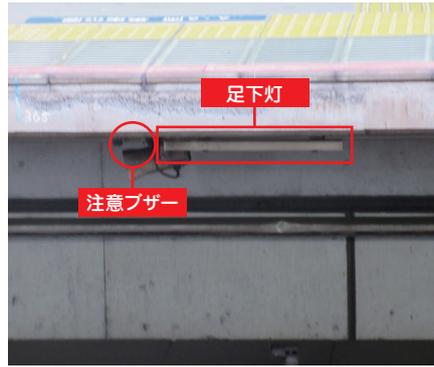
4-6 ホームベンチの向きの変更

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。



4-7 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。



足下灯の点灯

4-8 防犯カメラ

全駅に防犯カメラを設置し、不審者等の監視を行っています。



4-9 非常ハシゴ

異常発生時にお客様を降車・誘導するため、全駅に非常ハシゴを配備しています。なお、一部を除く全列車にも非常ハシゴを搭載しています。



TOPICS | ワンマン運転の開始

2022年11月26日(土)のダイヤ改正に合わせて、昨今の生活様式の変化に伴うお客様のご利用状況を踏まえた運行体制の見直しを実施し、金町線、千原線、東成田線(芝山鉄道線含む)の一部時間帯において、ワンマン運転を開始しました。

なお、ワンマン運転の実施にあたっては、駅係員によるホーム監視体制の強化、安全確認用ホームミラー・ホームモニター等の設置、車両の改造工事を行うとともに、乗務員や駅係員への教育を十分実施し、安全の確保を図っています。



ホームミラー・ホームモニター



駅係員によるホーム監視

5 踏切の安全対策

5-1 踏切の安全性の向上



5-2 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、全方向赤色せん光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

5-3 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、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)が明滅するため、運転士は列車を緊急停止させます。



5-4 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、自動車が通行可能な全踏切に設置しています。

なお、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順次進めています。



5-5 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。

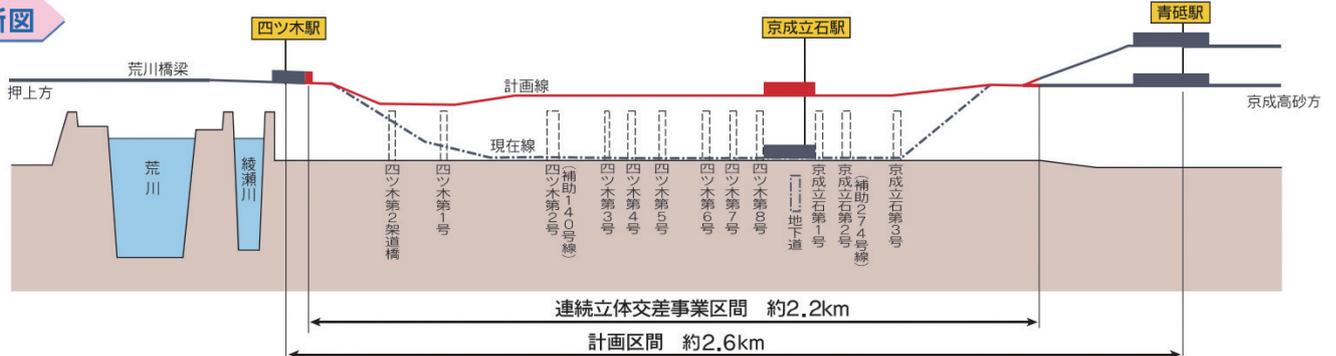


5-6 連続立体化工事

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解消が期待されます。

縦断図



6 | 車両の安全対策

6-1 車両の安全対策



6-2 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。



6-3 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、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。



3100形



A形

6-4 非常通報装置

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）。



6-5 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。



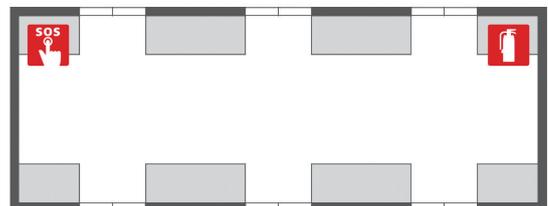
6-6 車内非常設備の設置位置について

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。

非常設備のご案内 Emergency Equipment Locations

消火器
Fire Extinguisher
灭火器 소화기

非常通報器
The Emergency Call Button
緊急报警器 비상통보기



B-1

6-7 非常ハシゴ

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

車内非常ハシゴについては、従来の列車正面扉に設置するタイプに加え、現在、乗降用扉に設置できるタイプの増設を順次進めています。



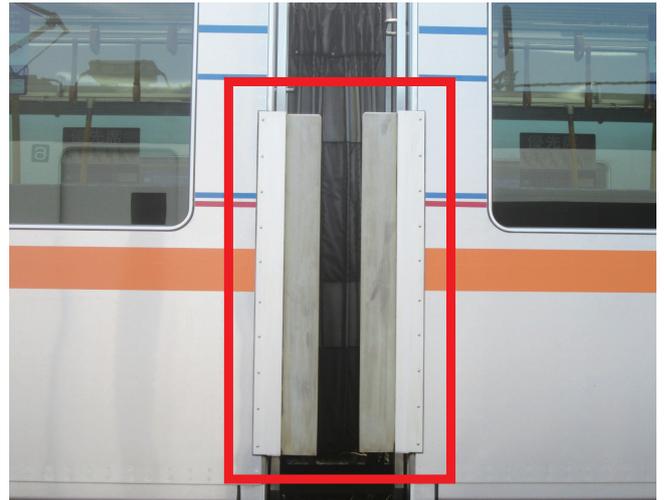
乗降用扉設置用(収納時)



乗降用扉設置用(引き出し時)

6-8 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。



TOPICS | デジタル列車無線システム(SR)への完全移行

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。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を目指し、当社では列車無線のデジタル化を順次進めていましたが、2022年度末を以て、全列車のデジタル化を完了しました。これに伴い、1969年より使用していたアナログ列車無線システム(IR)の使用を終了し、2023年4月よりデジタル列車無線システム(SR)に完全移行しました。



車上設備 アンテナ



地上基地局 アンテナ

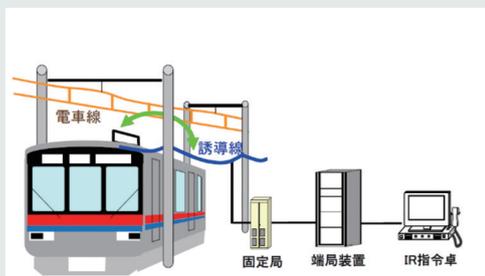
【参考】当社におけるアナログ方式の列車無線とデジタル方式の列車無線について

(1) アナログ方式の列車無線（音声のみ）

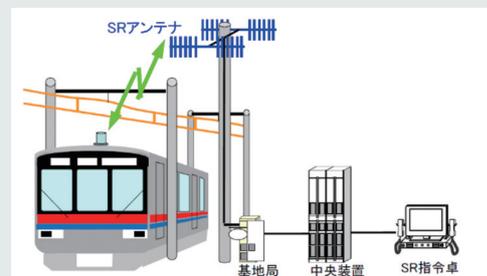
線路の脇に電線（誘導線）を設置し、誘導線と車両上に設置されたアンテナとの間で通信を行う方式

(2) デジタル方式の列車無線（音声及び文字情報）

携帯電話のように無線基地局のアンテナを設置し、空間に電波を飛ばして車両上に設置されたアンテナと通信する方式



アナログ方式



デジタル方式

7 | 気象災害への対応

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、駅などの建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。



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。



倒木のおそ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。



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。2023年2月4日には、国土交通省関東地方整備局及び当社主催の起工式を開催し、国土交通大臣、東京都副知事、当社社長などが参加し、工事の無事完成を祈願し胴突き式を行いました。



起工式の様子

架替イメージ(現橋と新橋の比較)

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。



8 地震・異常気象時における列車の運行基準

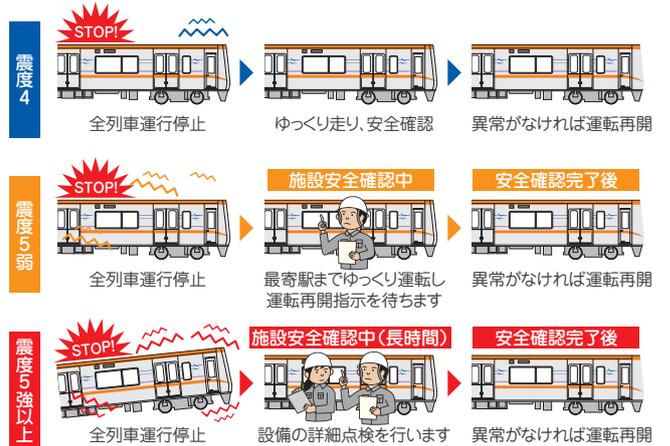
地震・異常気象時における列車の運行基準

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、情報収集を行っており、異常気象発生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

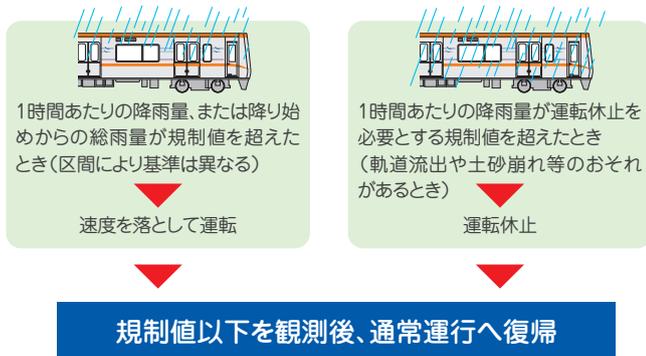
当社では大きな地震が発生した場合、右記の取り扱いを行い、安全運行を確保しています。止まった列車の中でも地震の揺れを感じる可能性がありますので、お立ちのお客様は手すりやつり革にしっかりつかまり、揺れがおさまるのをお待ちください。その後、係員の指示に従うようお願いします。

※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。



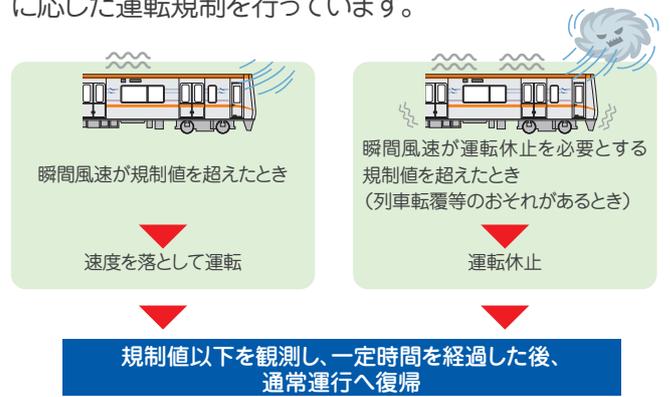
雨量による運転規制

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。



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



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。

9 | 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。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。



ホーム警戒



踏切警戒

防護盾・防刃手袋の配備

駅や列車の保安度向上のため、全駅・全列車に防護盾・防刃手袋を配備しています。



駅事務所



列車内

TOPICS | スカイライナー等への警備員の乗車を開始

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。



10 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、2022年度は新型コロナウイルス感染防止対策に取り組みました。ただし、現在は、新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが「2類相当」から「5類」に移行し、「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」が廃止されたこと等を受けて、2023年5月8日をもって当社としての新型コロナウイルス感染防止対策を終了しています。

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。

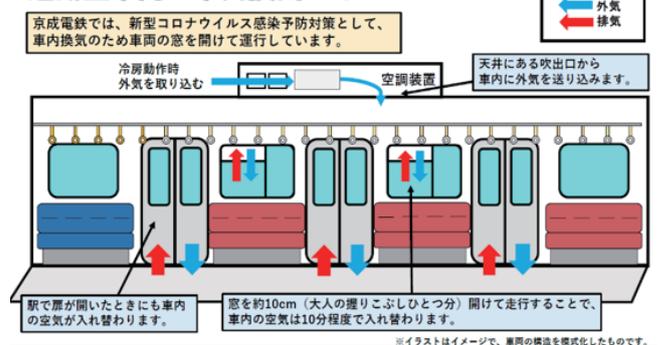


飛沫防止用シールド

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け、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。

通勤型車両の車内換気のイメージ



社員へのワクチン職域接種

感染拡大防止のため、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4回)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取り組んでいます。



「抗菌・抗ウイルス加工済」ステッカー

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。



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。



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ます。

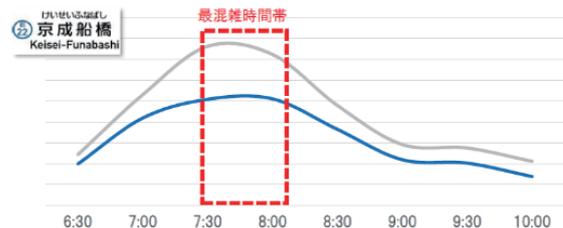


主要駅混雑状況の提供

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。

京成船橋駅・押上駅・日暮里駅 朝のご利用状況

◆前週の平日における自動改札機の出場入員データをもとにしたイメージ図です。駅のホームやコンコースの実際の状況とは異なる場合がございますので、混雑状況の参考としてご活用ください。



11 | 教育・訓練等

異常時総合訓練

2022年12月14日、宗吾車両基地(千葉県酒々井町)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・警察・消防・協力会社等あわせて約200名が参加しました。

今回は、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、線状降水帯の影響による軌道内への土砂流入を想定しました。また、踏切道内に取り残された乗用車と衝突したことによる列車脱線をも想定しました。

第1部訓練では、①軌道内に流入した土砂の撤去、②列車脱線及び脱線による架線断線、踏切遮断機倒壊、枕木損傷、軌道脇柵倒壊への対応、③佐倉警察署・酒々井消防署との連携による脱線列車からのお客様の避難誘導(白杖をお持ちのお客様を含む。)などの訓練を行いました。その際、ドローンやウェアラブルカメラを試験的に使用することで、使用方の確認を行いました。

また、第2部訓練では佐倉警察署ご協力のもと、護身術訓練や列車内における防護盾の使用方に関する訓練を行い、異常時対応力の向上を図りました。



社員の声



施設部 高砂電力区
赤坂 隆文

今回の訓練では、架線が断線していることを確認し、検電器・接地器の取付け及び架線の復旧作業を行いました。現場では、確認作業に重点を置き、一人ひとりが声を掛け合うなど、お互いに連携を取り合いながら作業を行いました。

日常における障害対応では「初動が大事」と言われているなか、今回の訓練を通して初動の重要性を深く学ぶことが出来ました。この経験を活かし、より安全で安心なサービスをお客様に提供していきたいです。



第66期
動力車操縦者講習生
浅沼 丈裕

私は、佐倉警察署ご指導の下、粗暴犯対応訓練を行いました。訓練の内容は、凶器を持った粗暴犯に対して防護盾を用い、お客様及び自分の身を守るというものでした。粗暴犯役の警察官の方の演技に臨場感があり、実際の現場では非常に緊迫した状況であると想像ができました。また、凶器による攻撃は、防護盾で受け身をとっても衝撃が大きいことにとっても驚きました。防護盾を用いた実践的な訓練は初めての体験であり、実際に身を守ることは、頭で考えるより遥かに難しいと痛感しました。

近年では、車内における傷害事件が増えており、「安心・安全」を求めるお客様の声が一層大きくなっています。私たち乗務員は、現場の第一線でお客様を守る立場にあります。鉄道の安全輸送を守るため、今回の訓練の経験を活かし業務に努めてまいります。

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2022年7月28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。



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のうなどを設置します。この確認書に基づき、2022年5月と6月に、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ました。今回、初めて軌道上で訓練を実施し、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。



足立区との訓練



葛飾区との訓練

列車内で緊急事態が発生した場合を想定した訓練

2022年6月に宗吾車両基地にて、当社と佐倉警察署・成田警察署が合同訓練を実施しました。同訓練では、防護盾の使用方などの教習のほか、列車内で刃物を持った暴漢が暴れた想定のもと、110番通報、お客様の避難誘導、警察官の現地誘導を行うなど、異常時における初動対応や警察との連携体制などについて確認しました。



TOPICS | 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。



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。



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。

2022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。



安全教習の実施

安全意識の更なる向上を目的として、現業係員全員および協力会社係員を対象に、安全方針・安全目標・安全重点施策などを中心とした安全教習を実施しています。



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。



社員の声



新京成電鉄(株)
鉄道事業本部 鉄道施設部
保線区 保線技術掛

川崎 颯汰

今回は「技能向上、技術伝承を目的とした「OJTシート」の活用事例紹介」というテーマで発表しました。かつては先輩の作業を見ながら覚える、あるいは直接教わるといった方法で作業の方法、仕事の心構え等を教わり、知識や技能を受け継いで一人ひとりの成長を促し保線職場として列車運行の安全を支えてきました。今般、OJTシートを活用することでこれらの内容を可視化し教育者・受講者および職場内で共有できるようにしたことで「教えたつもり」「分かったつもり」になるといった思い込みを防止するとともに、技術や知識、経験をより確実に後の世代に残していくことが可能になったと感じています。また教育者はポイントを抑える事で指導にムラが無くなります。OJTシートという形で残しておくことと見返すことができます。今回の発表会を通して、京成電鉄各職場の皆様の取り組みにも触れることができ、安全の追求には終わりが無いことを改めて感じました。今後も引き続き、安全・安定輸送を支えるべく努めてまいります。

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。

2022年度は日本航空(株)安全推進本部のマネジャーを講師に迎え、「日本航空安全啓発センターと安全意識教育」をテーマに実施しました。なお、安全講演会には当社管理職を中心に約100名が参加し、日本航空(株)による取り組みを学びました。



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広報・コミュニケーション部員を招聘し、「盲導犬ユーザー等対応講習」を開催しています。



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。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、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

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」を毎月発行し、安全意識の向上を図っています。

4月	2022年度安全目標
5月	新たなエリアワーキングへ
6月	本線荒川橋梁の当社線内で自治体による土のう水のう積み訓練実施
7月	夏はゲリラ豪雨が多発する時期 対策や準備はできていますか?
8月	夏季輸送安全総点検
9月	ヒヤリハットを深掘る

10月	Safety-I&Safety-II
11月	京成高砂駅構内 車両脱線事故発生!!
12月	2022年度異常時総合訓練を実施しました
1月	ヒヤリハット事象の対策と効果
2月	安全統括管理者と現業長の意見交換会
3月	押上第1号踏切道付近で発生した沿線火災



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、ヒヤリハットの提出件数や活用状況を踏まえた表彰を行っており、持続的かつ自発的なヒヤリハットの提出・活用を促しています。

ヒヤリハットの提出件数が多い職場やヒヤリハットを有効に活用した職場に対し、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

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。



2022年度の運動	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21日～8月3日	自然災害による被害最小化と異常時対応力の強化
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日	踏切道及びホーム等における事故の未然防止 軌道内作業における安全確保
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

TOPICS | ヒヤリハット報告へのリスク見積もり制度の導入

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。

「ヒヤリハット」報告シート（管理者用）

報告日 年 月 日 ()

所属 _____ 直営・外注 _____ 氏名 _____

年齢 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代

日付 年 月 日 () 天候 晴 曇 雨 雪 他

時間帯 早朝 午前 昼間 午後 夕方 夜 未明 深夜

発生場所 _____

概要分類

①運輸安全・労働安全衛生に関する事象 (死亡・負傷・事故・故障、運行支障などにつながる恐れのある事象)

②旅客営業に関する事象 (乗客関係、駅構内など、信頼損失につながる恐れのある事象)

事象分類

停止作業・過労、過労、運転操作に関する事象 運送に関する事象 信号の取扱いに関する事象

信号機・標識に関する事象 異常時に関する事象 お客様に関する事象

運賃収受・金品等の取り扱いに関する事象 白状・車椅子等のお客様に関する事象 踏切閉塞に関する事象

乗降の取扱いに関する事象 駅設備・車両設備・施設等に関する事象 運転整備に関する事象

保守点検作業に関する事象 転倒・踏み外し・感電等に関する事象 列車接近・退避に関する事象

夜間作業等の取扱いに関する事象 機械・工具・器具の取扱いに関する事象 その他に関する事象

原因

確認不足 焦り 多忙

失念 不慣れ 不注意

経年劣化 設備不良 整備不良

思い込み・勘違い 混雑 視界不良

取り扱い誤り 慣れ 情報共有不足

聞き間違い 言い間違い 見間違い

見落とし 体調不良 疲労

組織の不具合 知識・技術不足 その他 ()

自由記入 _____

原因・問題点 _____

一次対応 _____

1. リスク見積もり

↓ (当該ヒヤリハット事象について、該当する点数に○をつけてください。)

(1) 想定される結果の重大性

重大性	点数	内容の目安
重大	4	人が死亡・入館・後遺障害等、乗客・設備【鉄道運送事業者の重大事象】、信頼損失【多額の損失・信頼被害の発生】
中程度	2	人が【死亡・後遺障害等】、乗客・設備【運送又は公共交通上の運送】、信頼損失【上乗りの被害が発生】
小さい	1	人が【軽傷・必要手当レベル】、乗客・設備【2分未満の遅延】、信頼損失【発生時の被害が軽微】
なし	0	人が・乗客・設備に被害が生じない

(2) 発生する頻度

頻度	点数	内容の目安
頻繁	3	作業の度に同様のヒヤリハットが発生している。発生する可能性が高い
時々	2	作業の度に同様のヒヤリハットが発生する可能性がある
滅多にない	1	作業の度に同様のヒヤリハットが発生する可能性は低い
なし	0	発生する可能性がない (ルール・作業手順・システム等の安全対策があり、周知されている)

(3) 合計点数

0 1 2 3 4 5 6 7

2. リスク評価

↓ (1 (3) 合計点数に応じたリスク評価に○をつけてください。)

リスク評価	リスクの見積もり	優先度	対応 (対応措置)
III	6~7	直ちに解決すべき問題がある	即座に対策が必要
II	5	重大な問題がある	早急に対策が必要
I	1~4	問題は少ない	必要に応じて対策
-	0	問題は少ない	-

現業部門 (区)		現業部門 (本課)			
受付日	現業長	部長	課長	補佐	担当
年 月 日					

TOPICS | 2022年度優良ヒヤリハット活用職場賞

機器の取扱い誤り防止に資する誤操作体験教材の作成

●発生したヒヤリハットの概要

ブレーキ受信装置のコネクタを復位しようとした際、コネクタ挿入時の感覚がとても硬く、違和感を感じたため、挿入を一時中断するという事象が発生しました。この原因はコネクタを斜めに挿入してしまったことですが、もしそのまま無理やり挿入していたらコネクタピンを曲げてしまい、破損させてしまうリスクがありました。

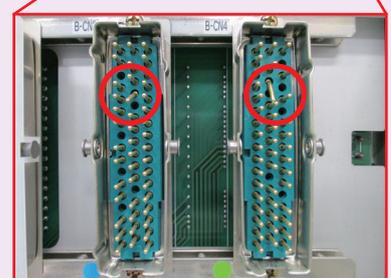
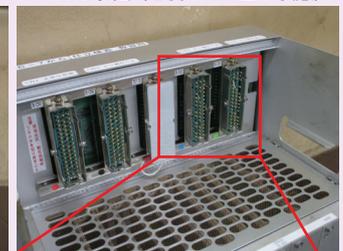
●ヒヤリハットを受けた改善の取り組み

このコネクタは、不慣れた作業員によるピン曲げが起こりやすい形状であるため、廃車部品を使用して、ピンが正常な状態と曲がっている状態両方のコネクタ挿入時の感覚を体験できる教材を作成し、作業員の教習に活用しています。

教習用ブレーキ受信装置



コネクタ受部 (右側がピン曲げ状態)



12 | その他の対策

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。



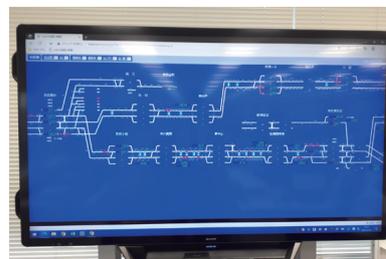
異常時応援者用腕章

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。



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への対応において、情報共有に課題があったとの反省を踏まえ、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。



大型タッチディスプレイ (BIGPAD)



IP無線

13 | 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、HP・アプリ・Twitter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



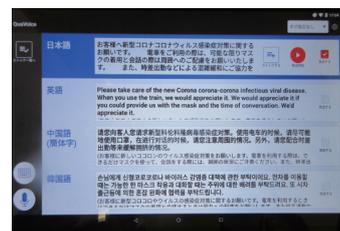
Twitter



アプリ



乗務員タブレット



多言語翻訳放送装置 (QuaVoice)

外国人のお客様とのコミュニケーションツールの導入

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。



14 | 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：感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故

◆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

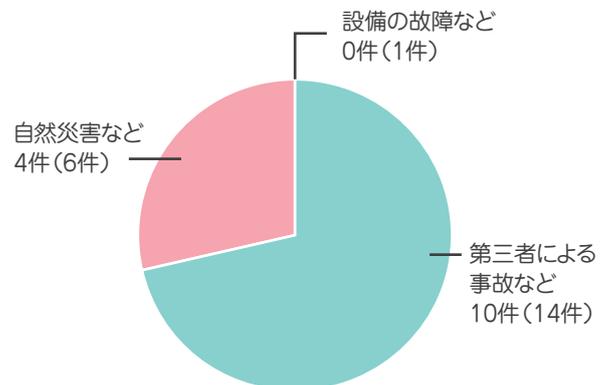
◆鉄道運転事故

2022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1件、鉄道物損事故が1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、列車と作業台車が接触：1件
- 踏切障害事故：1件
踏切道上で自転車と接触：1件
- 鉄道物損事故：1件
入庫車両の脱線:1件

輸送障害

2022年度の輸送障害は、2021年度比で7件減少し、14件となりました。原因別の発生件数は右図の通りです。



※()は、2021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、2022年度に運転を見合わせた時間を上記の原因別に分けると以下の通りです。

運転を見合わせた総時間：19時間32分

第三者による事故など：15時間43分(9時間15分)

自然災害など：3時間49分(7時間50分)

※()は、2021年度の時間数。

インシデント

2022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

●京成高砂駅構内で発生した車両脱線事故

発生日時：2022年11月17日(木)10時21分頃

発生場所：京成高砂駅構内(高砂第2号踏切道～高砂車庫間)

概況： 第976K列車に充当されていた車両の入庫担当限定運転士は、高砂車庫18番線に入庫させるため車上転換装置(車両係員が入庫番線を設定し進路を開通させる装置)を扱いましたが、この時、誤って20番線～25番線側に進路を設定し、入換標識の表示(開通している線路)を確認せずに本件車両を起動しました。

その後、当該限定運転士は、進路が違うことに気付き、約88m走行して停止しました。停止後、当該限定運転士は関係者へ報告せず、また、運転台を交換せずに約63m退行したため、既に本線方向に開通していた京成高砂構内分岐器を割り出して通過し、損傷させ非常停止しました。その後、当該限定運転士は正規の番線である21番線に向けて前進しようとしたところ、レバーシングハンドル操作を失念し更に1.2m退行して停止しました。当該運転士は約35m前進したところで、最後部車両(3788号車)の第2台車が車庫線方向、第1台車が本線方向へと進み、最後部車両第1台車が進行方向左側に脱線し、本件車両は、約12m走行して停止しました。

原因： 当該限定運転士が本来進むべき線路と違うことに気付き停止した際、関係者に報告せず退行したため、転てつ器を損傷させ、その後、車両が起動させたことで発生したものと推定されます。

主な対策：(1) 職場配属後1年未満の限定運転士を対象として、助役による月間の添乗強化を実施しています。また、助役からの添乗指導の報告に基づき、乗務員指導管理者が当該限定運転士の資質確認を実施しています。(2022年11月25日より開始)

(2) 本線に影響する位置にある入換標識について、限定運転士による進路設定後に、IP無線を用いて合図者が進路開通をダブルチェックすることとしています。(2022年12月27日より開始)

(3) 限定運転士に対し、車両の退行に対するリスクの周知を行っています。(2022年12月28日より開始)

(4) 第27期限定動力車操縦者養成課程より、講習生の安全意識及び取扱い誤り防止の教育(事故事例の教育、グループディスカッション、事故現場見学など)を拡充しています。(2023年1月21日より開始)

(5) 取扱い誤り時の作業手順について、構内運転作業手順書に追記を行い、定期的な教育を実施しています。(2023年1月30日より開始)



破損した転てつ器



復旧の様子

15 | 人にやさしい鉄道を目指して

サービス介助士

当社ではサービス介助士の資格取得を推進しており、2022年度末現在、資格取得者が駅全体の93.1%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。



安心のサービス介助士マーク

AED(自動体外式除細動器)設置

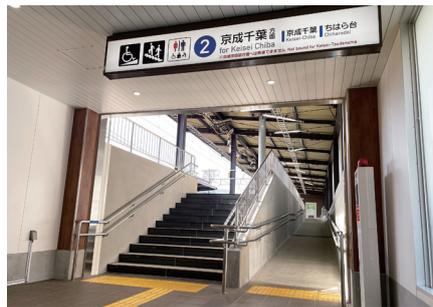
お客様に安心して鉄道をご利用いただくため、AED(自動体外式除細動器)を京成線全駅に設置しています。また、スカイライナーには全編成に搭載しています。



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、駅のバリアフリー化を進めています。2022年度は西登戸駅のホームにスロープ及びバリアフリースイレを設置いたしました。

なお、国が指定する整備対象(一日当たりの乗降客数が3千人以上の駅など)の全駅において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。



西登戸スロープ



西登戸トイレ

車両のバリアフリー化

スカイライナー(AE形)車両への車椅子スペースの増設

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



フリースペースの設置

3100形について、全ての中間車両には車いすやベビーカー連れのお客様にも利用いただけるフリースペースを設けています。なお、その他形式車両と同じく、全ての先頭車両には車いすスペースを設けています。



16 | 沿線地域との交流

京成グループお客様感謝イベント2022「京成電鉄 宗吾車両基地キッズフェスタ」

2022年10月、日頃よりご利用いただいているお客様への感謝を含め、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800名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、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。

また、2022年度は、「大学コンソーシアム市川産官学連携プラットフォーム」参画の和洋女子大学および東京経営短期大学の学生によるワークショップを新たに開催しました。



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。

(2022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。

(2022年度はコロナ禍のためティッシュ配布のみ実施)



TOPICS | 大学コンソーシアム市川主催「宗吾車両基地見学ツアー」に協力

当社は「大学コンソーシアム市川産官学連携プラットフォーム」(※)と包括協定を締結しており、2022年9月、「大学コンソーシアム市川」主催の宗吾車両基地見学ツアーに協力しました。同コンソーシアム参画校の学生を対象としたツアーを通して、鉄道事業の根幹である「安全・安心」の取り組みについて学んでいただくとともに、実際の職業に触れることで「働く」ことへの学びの場を提供しました。



(※)大学コンソーシアム市川産官学連携プラットフォームについて

2018年11月設立。千葉商科大学、和洋女子大学、東京医科歯科大学教養部、昭和学院短期大学、東京経営短期大学の5つの高等教育機関からなる「大学コンソーシアム市川」(2018年11月設立、会長:千葉商科大学学長:原科 幸彦)が、市川市、市川商工会議所と産官学連携包括協定を締結し、形成されました。首都近郊地域特有の地域課題に対し協働して取り組み、各高等教育機関のリソースを共同活用し、「ゆとりある子育て環境」「高齢化社会に対応した地域医療・福祉サービス」「現代社会にあった都市型ビジネスの展開」等の具体的課題を実践的な学びの中で解決することを目的としています。

17 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いたします。



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 >>bmk@keisei.jp

MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing a memo.

