

安全報告書 2024

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 2024

KEISEI SAFETY REPORT

ご利用の皆様へ	P1
1 2023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

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、2023年度は安全目標に「一人ひとりの主体的な取り組みによる安全管理体制のレベルアップ」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、異常時対応等の更なる迅速化を目的として、デジタル方式の列車無線に完全移行したほか、押上駅へのホームドア設置、法面補強工事、高架橋及び駅の耐震補強工事、車内の防犯カメラ設置等を実施いたしました。

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)連続立体化事業を推進したほか、京成本線荒川橋梁架替事業を推進しました。

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など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「見せる警備」を継続的に実施しており、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)を推進しており、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、「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などに取り組んでおります。

また、2024年3月より「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、ホームドアをはじめとしたバリアフリー設備の整備をより一層推進することで、すべてのお客様が、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2023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

2023年度安全方針・目標・重点施策

2023年度は、中期経営計画「D1プラン（2022～2024年度）」の2年目であり、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

「一人ひとりの主体的な取り組みによる安全管理体制のレベルアップ」

安全重点施策

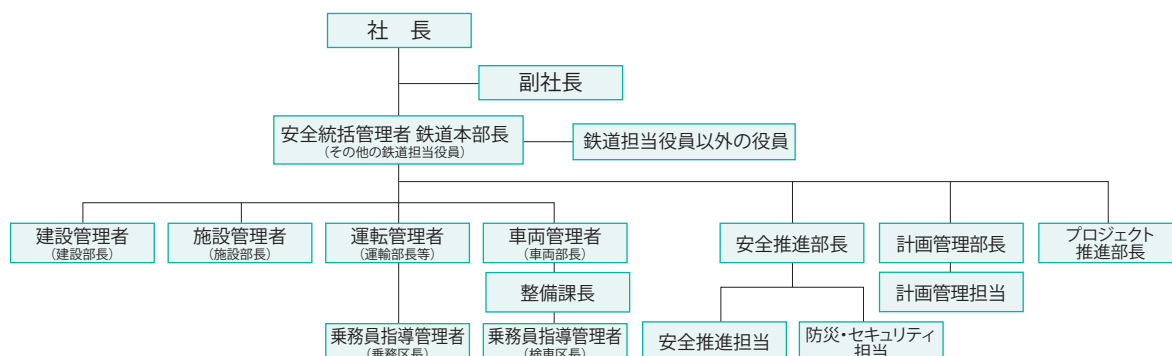
- (1) 一人ひとりの安全意識の定着と技術継承に向けた教育訓練の充実
- (2) 自然災害による被害最小化と異常時対応力の強化
- (3) テロ・傷害事件等への抑止力・対応力強化と感染症対策の徹底
- (4) 駅・鉄道施設・車両の安全性向上
- (5) 情報発信・情報連携の強化とヒヤリハット情報の有効な活用

2

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



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。定期検査記録表などの書類確認や、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。直近では、2022年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。



保安監査

2023年10月16日から20日にわたり、国土交通省関東運輸局による保安監査が実施されました。保安監査では、輸送の安全を確保するための取り組み、施設及び車両並びに運転取扱いの状況について、書類監査、関係者へのインタビュー等を通じて確認が行われました。

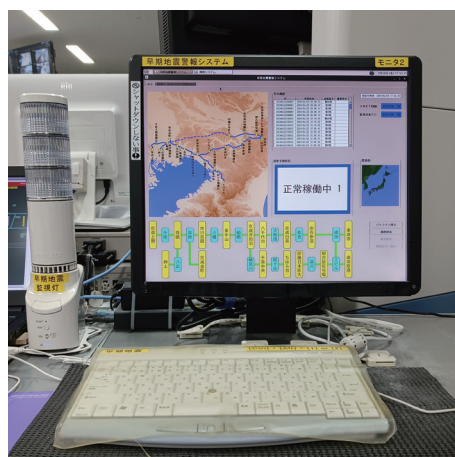


異常時の列車運行基準

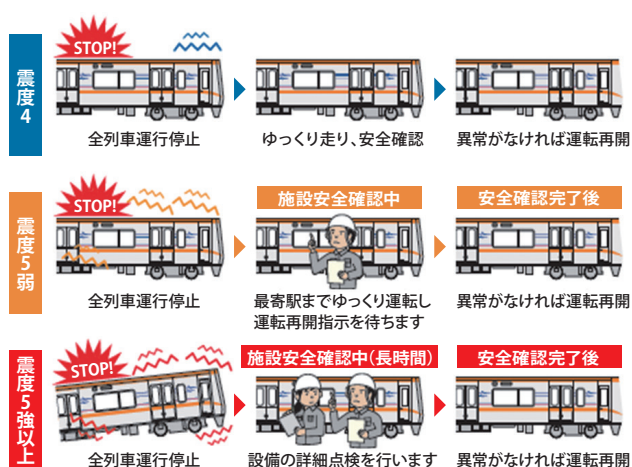
近年、地震・台風・ゲリラ豪雨等による自然災害が激甚化しています。当社では計測器を沿線に設置することで常時情報収集を行っており、自然災害時には迅速に運転規制を行うことで安全輸送に万全を期しています。

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。



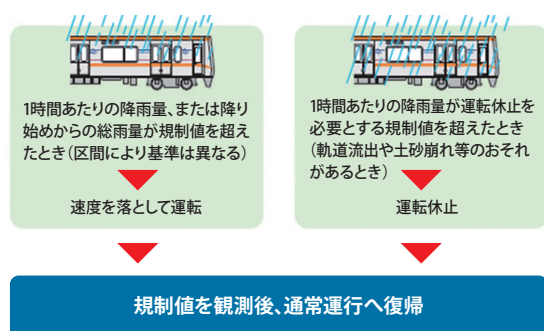
早期地震警報システム



※震度は京成電鉄独自の基準によるものです。

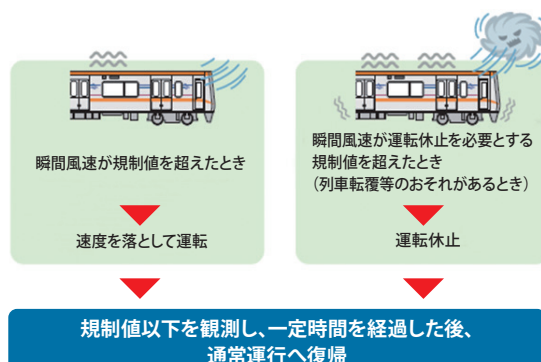
雨量による運転規制

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。



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、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

2023年度に発生した鉄道運転事故は、鉄道人身障害事故が2件となりました。

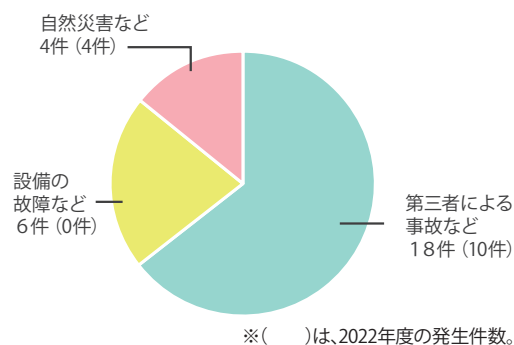
- 鉄道人身障害事故：2件

誤って軌道内に進入し列車と接触

ホーム上でふらつき列車と接触

輸送障害

2023年度の輸送障害は、2022年度比で14件増加し、28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

2023年度は発生しませんでした。

運転を見合わせた時間

鉄道運転事故、輸送障害に伴い、2023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。

運転を見合わせた総時間：27時間39分

設備の故障など：13時間54分 (0分)

第三者による事故など：11時間26分 (15時間43分)

自然災害など：
2時間19分
(3時間49分)

※()は、2022年度の時間数。

主な鉄道事故等と再発防止策について

●高砂車庫の地絡事故

発生日時：2023年9月13日9時08分頃

発生場所：高砂車庫 8番線

概 況： 高砂車庫内にて列車の屋根上点検を実施する為、断路器の「切」操作による停電、及び接地器の取り付けを行いました。屋根上点検完了後に接地器の取り外しを失念し、断路器の投入による通電をしたことにより、地絡が発生し、高砂車庫内が停電しました。同刻、入庫車両が停電している高砂車庫内と本線の電車線区分(FRPセクション)を跨いだことにより、本線側も停電しました。

原 因： 作業手順書に対する理解が不足していたことにより、作業手順を誤ったこと。

主な対策： (1) 検車区員全員への作業手順に関する再教育を実施しました。
(2) 検電・接地作業に関するチェックシートを新たに作成し、運用を開始しました。
(3) その他、関連する作業に関する作業手順書を改訂しました。



検電・接地状況



断路器



列車点検①



列車点検②

2023年度安全対策への投資状況

2023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)

	2021年度	2022年度	2023年度	3か年合計
設備投資総額	136	135	160	431
安全対策投資	120	111	132	363

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、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



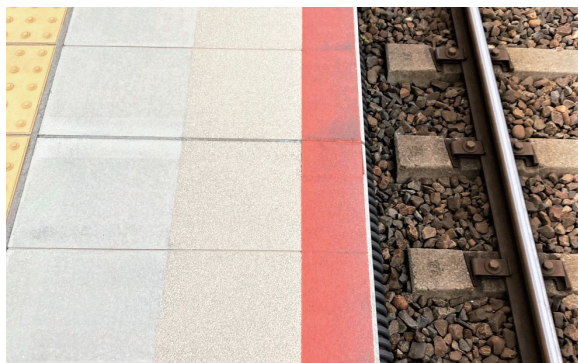
押上駅ホームドア



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。



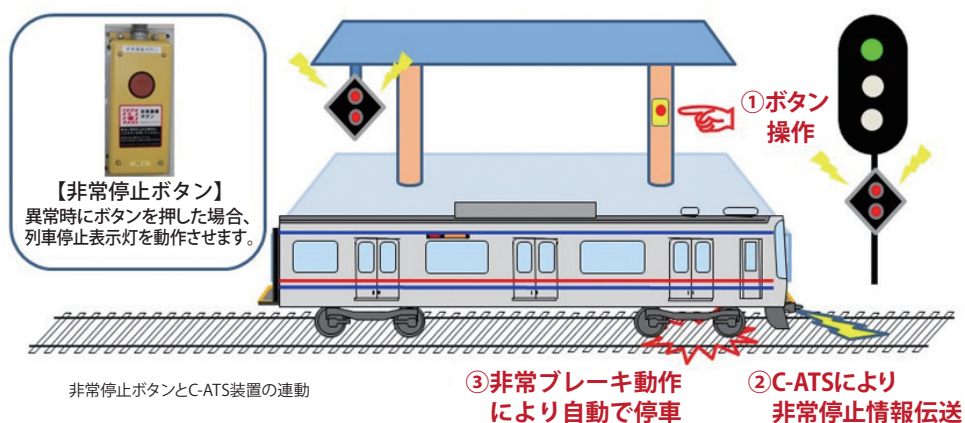
内方線付点状ブロック

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、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、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。また、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。



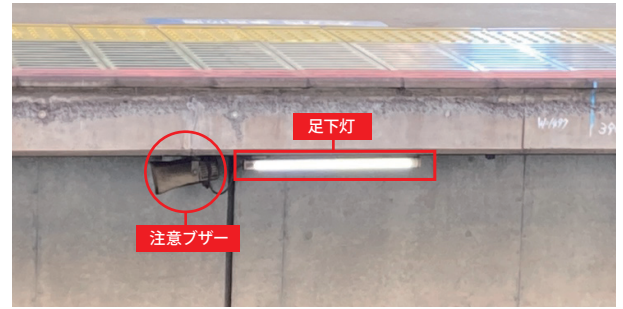
ホームベンチの向きの変更

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、不審者等の監視を行っています。



非常ハシゴ

異常発生時にお客様を降車・誘導するため、全駅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

2022年11月26日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。

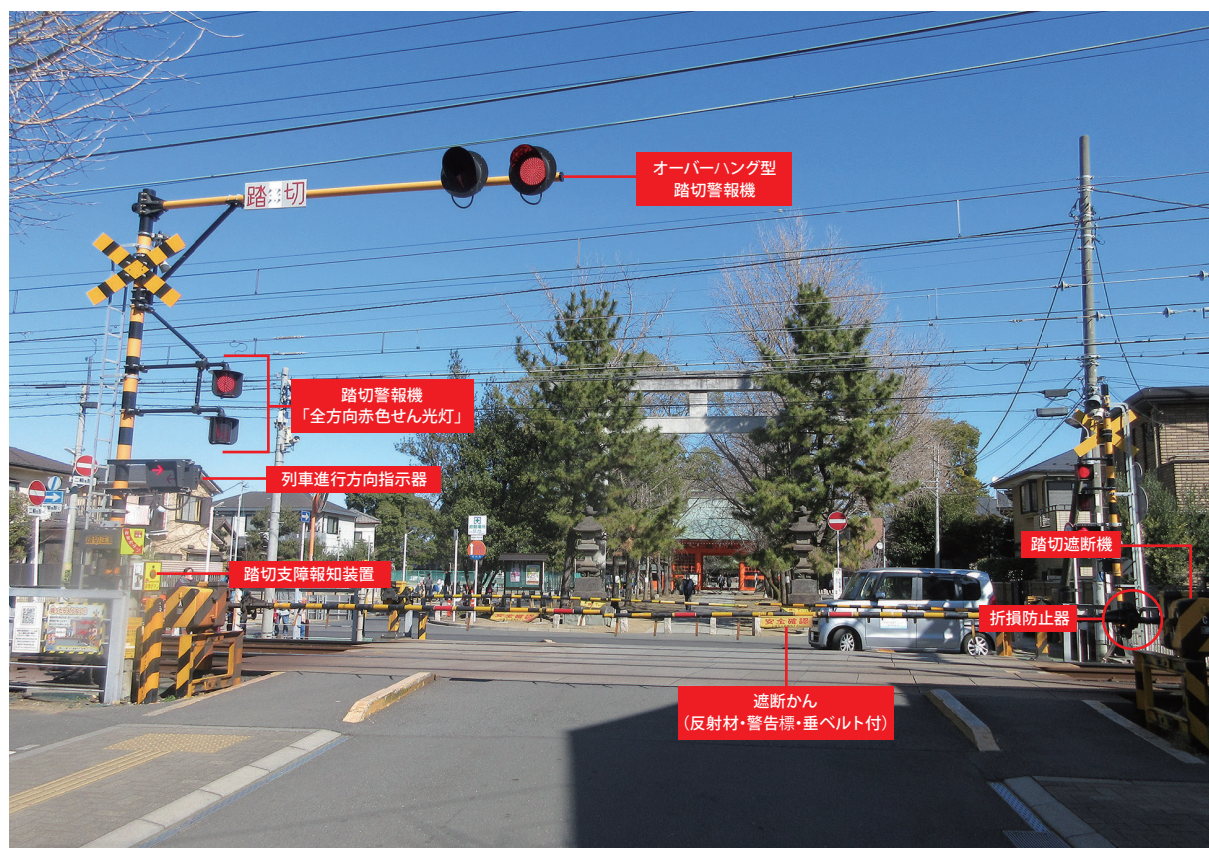


ホームミラー・ホームモニター



駅係員によるホーム監視

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、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、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。



踏切内の非常ボタン

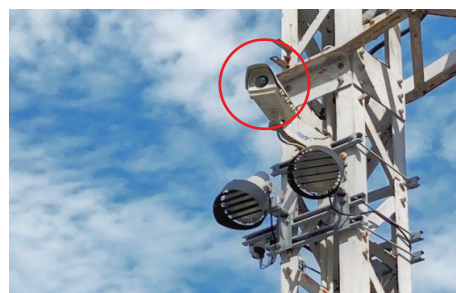
障害物検知装置

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、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障害物検知装置の設置を順次進めています。



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づ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。



カラー舗装化

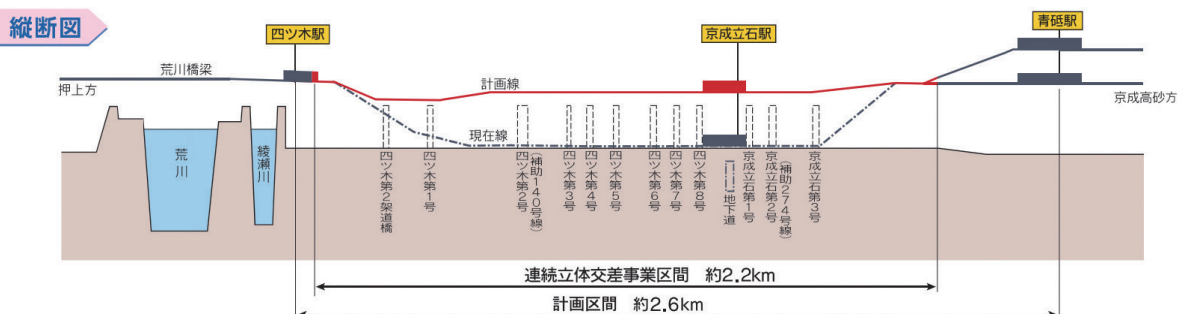
一部の踏切では、カラー舗装を実施することにより歩車分離化され、踏切を通行する歩行者等の保護や滑り止め効果による交通安全対策を実施しています。



葛飾区内連続立体交差化事業

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。



車両の安全対策



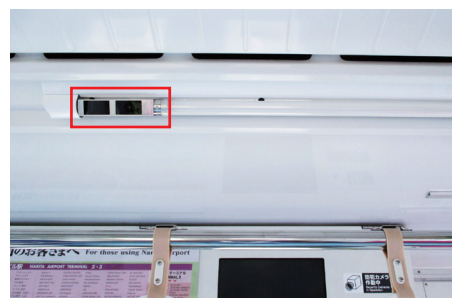
ドア注意喚起シール

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、不審者等の監視をしています。また、通勤型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。



3000形



AE形

非常通話装置

車内での異常発生を乗務員に知らせるため、全車両に非常通話装置を設置しています。非常通話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)。



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。



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設備を操作できるように、車内非常設備(非常通話装置・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。



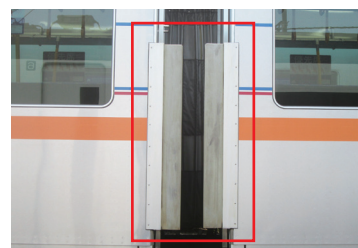
乗降用扉設置用(収納時)



乗降用扉設置用(引き出し時)

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。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、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。



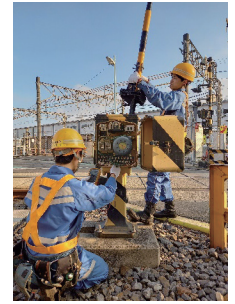
構造物・建築物の保守

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

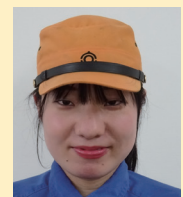
電気設備として、電力会社から購入した電気を最適な電圧に変換する変電所、電車に動力を伝える架線や高圧線、駅施設の照明、空調や配電盤等の維持・点検、並びに、電車を安全かつ定刻通りに運行するのに欠かせない信号機、運行管理装置、自動列車停止装置や列車無線、沿線住民の方が安全・安心に踏切道を利用していただく為の踏切保安装置などがあります。これらの設備機器が常に所定の機能を維持・発揮できるよう、法令で定められた周期・項目に基づいた定期検査を行い、安全性・信頼性の確保に努めています。



社員の声

私は、車両部整備課宗吾工場 電機職場第3班で車両の床下に搭載されている弁類・コックなどの空制御部品(主にブレーキ)関係と、運転台にあるブレーキ弁の整備を行っています。個人での作業も多くありますが、作業途中や完成後にダブルチェックを行うことや、些細な事でも異常を見つけたら報告・連絡・相談を確実にし、職場内でのコミュニケーションを図ることでヒューマンエラーの防止に取り組んでいます。

今後も、安全輸送に欠かせないブレーキを司る部品を整備していることを常に意識して、基本動作を励行し、安全・安心な鉄道運行に貢献できるように努めて参ります。

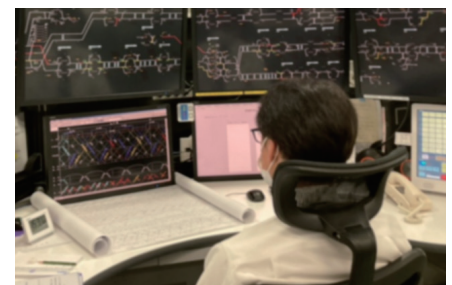


車両部整備課
宗吾工場電機職場
曾根 渚

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などに合わせて随時、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て9か月間の養成課程を通じて、安全輸送の重要性について学びます。まず、学科講習では車両の構造や性能、運転法規など運転に必要な知識や規則、安全の基本について学び、技能講習へと進むと運転技術や車両形式ごとの取り扱い方や特徴についての理解を深めていきます。これらの講習を行うことにより、お客様の命を預かる職責の重さを理解すると共に、安全を第一に考えた行動の重要性を強く認識しました。動力車操縦者の免許を取得した現在でも、養成所で学んだことを決して忘れることなく、安全輸送のために基本動作を確実にいき、少しでも異常を感じることがあれば、冷静に状況判断をして、常にお客様の安全を第一に行動して業務に取り組んでいます。今後も、過去の事故事例等の振り返りを行いながら知識と技能の向上を図り、当社をご利用になられる全てのお客様に安全・安心を提供し、信頼される運転士となるよう安全輸送に努めて参ります。

宗吾乗務区 運転士
松田 千奈

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。



社内



協力会社

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・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。2023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。



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。



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。



| TOPICS | 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実施しています。



社員の声 安全推進優秀賞 佐倉保線区

今回は「臨時信号機(徐行板)設置訓練の開催」というテーマで発表を行いました。訓練では緊急時の関係各所への連絡体制や、徐行板設置についての注意事項を所属員で確認しました。今回の訓練内容の徐行板設置はベテラン区員でもやったことがない人が多くおり、異常時・緊急時の対応は誰もが慌てずに行動する事が大切だと考え緊張感を持って訓練に取り組みました。今後もこのような教習や訓練を行い、緊急時に迅速な対応ができるよう区員全員で安全意識を高め作業に努めて参ります。



施設部保線課
佐倉保線区 区長
磯田 淳一

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、安全講演会を毎年実施しています。2023年度は株式会社社会安全研究所技術顧問である芳賀繁氏を講師に迎え、「ヒューマンエラー防止と新しい安全マネジメント」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。



2023年度の各種運動	期間	重点テーマ
春の全国交通安全運動	5月11日～5月20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	一人ひとりの安全意識の向上と自然災害による被害最小化
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日	意識を持った指差喚呼による基本動作の徹底・作業手順の遵守
年末年始輸送安全総点検	12月10日～1月10日	作業前後の安全確認の徹底

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」

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	2023年度安全目標
5月	技術継承への第一歩
6月	自然災害への対応
7月	京成本線荒川橋梁部における水防訓練(2回目)の実施状況について
8月	テロ・暴漢対策訓練及び旅客避難誘導訓練の実施について 非常召集訓練の実施について
9月	信号通信設備に関する注意事項の紹介
10月	9月29日に北総・京成異常時合同訓練を実施しました
11月	安全推進発表会開催
12月	2023年度異常時総合訓練を実施
1月	2023年度保安監査の受検結果について 2024年1月2日 羽田空港衝突事故発生に伴うダイバート対応について
2月	ヒヤリハット報告の重要性・制度等に関する再周知
特別号	羽田空港の航空機衝突事故に伴う旅客救済に対する感謝状を受彰
3月	2024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おります。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。

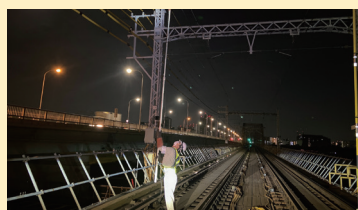
社員の声 2023年度ヒヤリハット活用優秀職場賞 建設部建設課(四ツ木工事事務所)

【概要】 本線荒川橋梁架替工事に伴う夜間停電作業時に電力管理システムより停電の連絡を受け、検電作業を実施したところ検電器具より反応音が生じました。電力指令所へ検電器具が反応していることを連絡した結果、作業区間が送電中になっていることが発覚し、直ちに停電作業を中断しました。本事象は、青砥駅～京成高砂駅間のFRPセクション吊り線が上部で断線し、倒れた吊り線により通電状態となっていたことが原因で当該作業区間が送電扱いとなっていたために発生したものです。

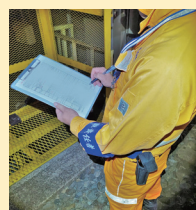


建設部建設課
佐々木 駿

【当夜立会者コメント】 触れれば命に係わる電気ですが、視覚的に確認できないため、検電により電気の通電の有無を確認する事の重要性を再認識いたしました。また、今回の場合、電力管理システムからDC停電連絡を受けており、停電出来ているものだと思います。もしも事象だったと感じており、当時の状況を振り返り、何らかの手違いがあった場合の事を想像すると命に係わる事象につながり、非常に恐怖を感じています。普通に思い込んでしまうような状況の中、システムを過信する事なく、規程・マニュアル・手順のとおり作業を実施した結果、自分や関係者の体の安全確保や鉄道運転事故を防ぐことができたため、規程・マニュアル・手順など基本動作を遵守することの必要性や重要性を改めて強く感じました。



検電・接地の作業状況



チェックリストの使用状況



FRPセクション吊り線断線状況

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し、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。



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、堤防をかさ上げするための橋梁架替工事を推進しています。2023年度は、主に既設橋脚の変状対策(防護等)、盛土部の土留工事を実施しました。



実践的な訓練

異常時総合訓練

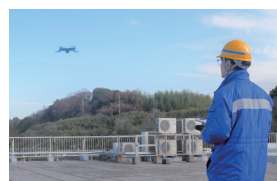
2023年12月14日に宗吾車両基地(千葉県酒々井町)と高砂車庫(東京都葛飾区)で、「年末年始輸送安全総点検」の一環として異常時総合訓練を実施しました。事故・災害発生時に連絡通報、負傷者の救護、お客様の避難誘導、復旧作業などを迅速かつ確実にを行うことを目的に実施し、安全統括管理者をはじめ鉄道本部の各部門、他部門の本社社員、計約200名が参加しました。訓練では、宗吾参道駅付近で大雨により流入した土砂に列車が乗り上げて脱線し、設備が損傷する事態と、高砂車庫で強風により工事用メッシュシートがパンタグラフに絡まり、架線が切断される事態のほぼ同時の発生を想定し、避難誘導や復旧作業などを実施しました。避難誘導は佐倉警察署と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されました。



列車防護



避難誘導



ドローンによる被害状況確認



ドローンから撮影



脱線復旧の様子



暴漢対応訓練

社員の声

今回の復旧作業では、倒壊した信号機の交換と、切断したケーブルの復旧を行いました。現場では、電柱にのぼり信号機を取り付けるという高所かつ足場の悪いところでの作業だったので、自分自身の安全を意識しつつ、責任者からの指示を聞き洩らさないよう、そして作業の進捗報告を、怠らないことを意識して行いました。今回の異常時総合訓練を通じて、障害発生時における各所との情報共有及び、連絡体制の確立の重要性を再認識することができました。この経験を活かし、異常時にはより迅速な障害復旧に努めたいと思います。



施設部信号通信課
佐倉信号通信区
佐藤 颯良

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7月26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。



北総・京成異常時合同訓練

9月29日、北総鉄道印旛車両基地において、北総・京成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100名が参加しました。今回は、走行中のアクセス特急車内で、不審者による複数の旅客への傷害事件が発生し、更に不審者は北総鉄道の管理駅である印旛日本医大駅に到着後、車内で放火し逃走するという想定としました。訓練では、京成乗務員は旅客の避難誘導及び初期消火活動を実施し、北総鉄道駅係員は警察・消防への通報及び旅客の避難誘導を実施しました。また、北総鉄道及び京成電鉄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



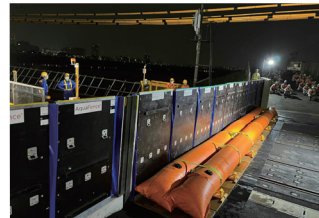
北総現地対策本部

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年度から水防訓練を実施しており、2023年度は6月23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。



足立区



葛飾区

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。この訓練では、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実施しています。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。



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



ホーム警戒

防護装備品の配備

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。

また、同業他社での傷害事件等の発生状況を踏まえ、京成上野駅などの21駅にさすまたを配備しています。



駅事務所



列車内

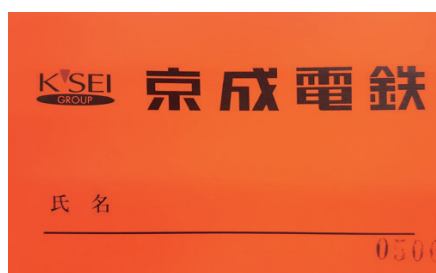
駅における備蓄品

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。



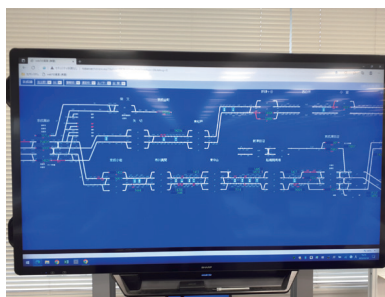
ICT機器の活用

IP無線・大型タッチディスプレイ・衛星電話

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ました。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。2023年度は異常時の連絡体制の強化として、IP無線・大型タッチディスプレイ・衛星電話を増備いたしました。



IP無線



大型タッチディスプレイ



衛星電話

| TOPICS |

ビジネスチャットシステム

6月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、チャットシステムを導入しました。



乗務員用デジタルコンテンツプラットフォームの導入

車掌に対しては、既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等に使用していましたが、12月より運転士に対してもタブレット端末を配布することで、全乗務員を対象としたデジタルコンテンツプラットフォームを導入し、乗務員指導教育体制の強化を図りました。

デジタルコンテンツプラットフォームに電子化された資料(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なりました。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てまいります。



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。



| TOPICS | ダイバート対応

1月2日に発生した羽田空港での航空機衝突事故の際に、成田空港へのダイバートにより増加した鉄道利用者への対応および最終列車後の移動手段確保のため、臨時列車として上野行きアクセス特急を運行し、旅客の救済に尽力したことに対して国土交通省関東運輸局長より感謝状を受賞しました。今後とも成田空港輸送を担う鉄道会社としての使命を果たすとともに、引き続き「安全・安心の確保」に全力を尽くし、より便利で快適な交通サービスを提供すべく、全社一丸となって取り組んでまいります。



社員の声

当日は、ダイバート便が到着するとの情報を受け、成田国際空港株式会社を始め関係各所と連携し情報収集に努めました。計23便が到着するとの情報の中、降機した旅客へのターミナル内での案内方法やその動向等、不明確な点も多く鉄道利用者数の見通しが立たない状態で係員を増員し事態に備えておりました。結果的に大きな混乱には至らなかったものの、改めて現場間での情報共有方法、連絡体制の確立が重要だと感じました。



運輸部 空港第2ビル駅 助役
田辺 政喜

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)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



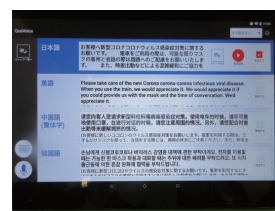
X(旧Twitter)



京成アプリ



乗務員タブレット



多言語翻訳放送装置(QuaVoice)

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。

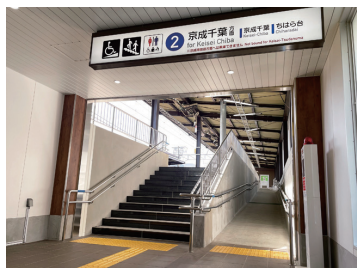


サービス向上に向けた取り組み

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（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。



西登戸駅スロープ



京成酒々井駅トイレ

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。



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

当社ではサービス介助士の資格取得を推進しており、2023年度末現在、資格取得者が駅全体の93.4%となり、全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。また、全駅において、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。



いのちの電話ポスター

自殺防止の一環として、一般社団法人「日本いのちの電話連盟」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。



ホーム上



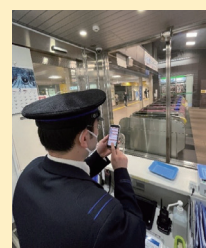
踏切

「TOPICS」 「移動制約者のご案内業務支援サービス」の導入

2024年3月1日より、「移動制約者の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。



京急電鉄(利用場面イメージ)



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2023「京成電鉄 宗吾車両基地キッズフェスタ」

10月28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1,500名にご参加いただきました。工場見学やスタンプ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、2023年度は新たに「人生ゲーム」(株式会社タカラトミー)とのコラボブースを設置しました。



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。



踏切啓発活動

全国交通安全運動期間中に、踏切非常ボタン体験や踏切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。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。



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

