

安全報告書

2012



新京成電鉄株式会社

目 次

1. ごあいさつ	1
2. 安全に関する基本方針と目標	2
3. 安全管理体制とその方法	4
4. 安全対策の実施状況	7
5. 事故の発生状況	21
6. お客様へのお願い	22

1. ごあいさつ

いつも新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。

また、日頃から鉄道事業に対しご理解、ご協力をたまわり、厚く御礼申し上げます。

当社は「安全第一」を基本とし、社訓においても、また社員行動規準においてもそのことを掲げており、常に安全確保の基本を意識し、法令遵守のもと安全・安定した輸送サービスの向上に取り組んでいます。

公共交通ネットワークの一翼を担っている当社にとって「安全・安定輸送の確保」は最大の使命であり、社会に対する責務でもあります。

当社では、安全、安心、かつ快適な輸送サービスを提供するため、保安設備の増強、バリアフリー化をはじめとするハード面の整備、特に当社線は踏切数が多く事故全体に占める踏切事故の割合が大きいため踏切保安設備の新設、更新とともに、機器類等を取り扱う人間のミス、いわゆるヒューマンエラーの撲滅を目指しソフト面での安全対策にも取り組んでいます。

日常的に小さなミスやトラブルについても原因を究明し、再発防止策を講じており、また安全管理体制のもとに各部門がPDCA サイクルを回しながら社員全員が安全への取り組みに参画する仕組みを構築し、経営トップから社員一人ひとりに至るまで、安全を守る意識をより高く持つ社風、風土を醸成し、安全管理体制の一層の強化を目指しています。

この報告書は、鉄道事業法の規定に基づき、当社における輸送の安全確保のための取り組みについて皆様にご理解いただくために公表しているものです。

安全水準の更なる向上を目指し、安全管理体制や取り組みを今後も一層充実させるために、皆様からのご意見、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。

新京成電鉄株式会社

取締役社長 笠井 孝悦



2. 安全に関する基本方針と目標

■安全基本方針

当社では「社訓」及び「行動規準」を基本的な方針として、安全管理規程で「安全に関する基本的な方針」を定め、全役職員に周知・徹底し、安全・安定輸送を最優先とした事業運営を行える体制の整備に努めております。

安全に関する基本的な方針（安全管理規程から抜粋）

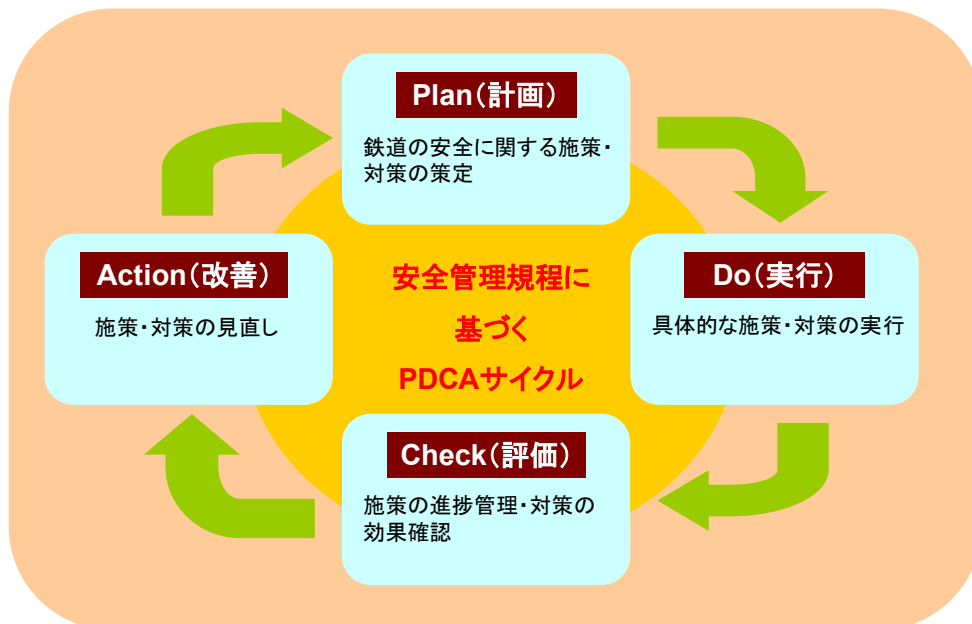
- (1) 全員参加による輸送の安全の確保
- (2) 輸送の安全に関する法令及び規程類の遵守と厳正な職務の執行
- (3) 現場と、その安全確保の状況の的確な把握
- (4) 安全最優先の観点から、憶測の排除と確認の励行
- (5) 事故・災害等発生時の人命救助最優先と、速やかで安全適切な処置
- (6) 情報の迅速かつ正確な伝達、共有化及び透明性の確保
- (7) 安全管理体制の不断の確認と、それに伴う必要な変革、改善への積極的な取り組み

■安全目標

当社では経営計画において鉄道事業の基本方針を「輸送の安全の確保」を最優先とし、諸施設の整備・拡充を実施するとともに、安全管理体制の充実を図ることを目的として計画を策定しています。

具体的な取り組みとして、安全に関する内部監査を実施し、P（計画）D（実行）C（評価）A（改善）サイクルが機能し安全に関してスパイラルアップすることを目指し、運輸安全マネジメント体制の推進に取り組んでいます。

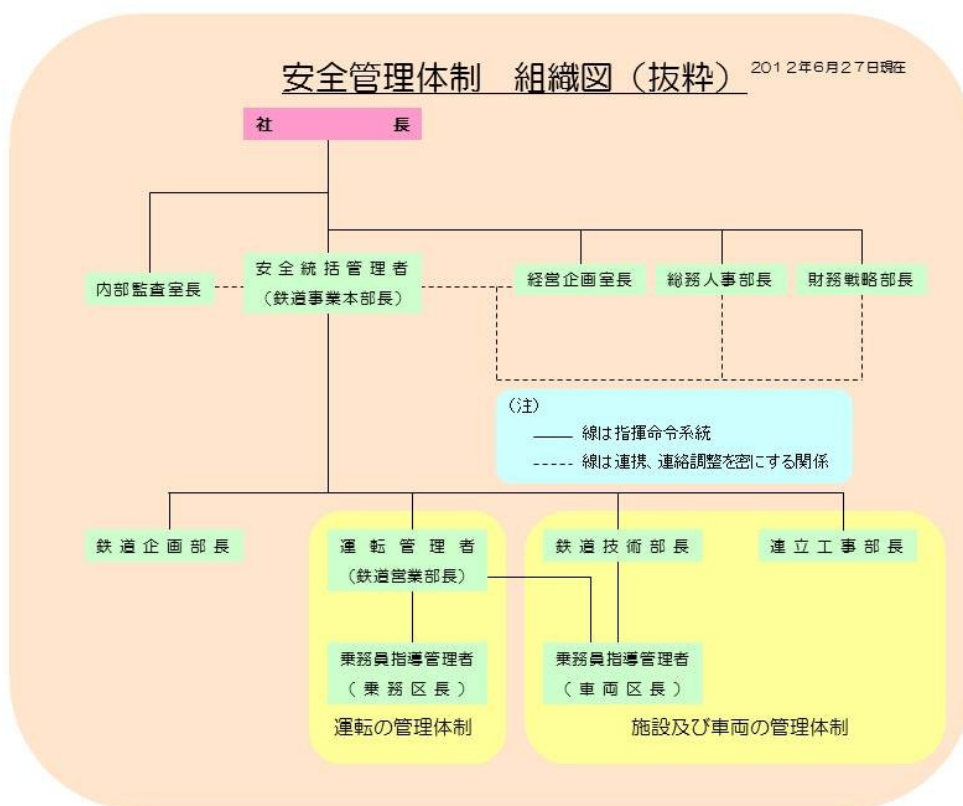
また、安全統括管理者を議長とする「安全管理者会議」や「安全対策会議」等を定期的に行い、安全に関する情報共有、課題への対応の検討等、「事故の芽」を早期に摘み取り、常に安全で安定した輸送に努めています。



3. 安全管理体制とその方法

■安全管理体制

2006年10月1日付で「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運用しています。この中で、各管理者の責務を明確にした上で、安全確保のための体制を整備しています。



役 職	役 割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う
安全統括管理者 (鉄道事業本部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運転管理者(鉄道営業部長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する
乗務員指導管理者 (乗務区長及び車両区長)	運転管理者の指揮の下、乗務員(限定免許運転士を含む)の資質の保持に関する事項を管理する
鉄道技術部長	安全統括管理者の指揮の下、施設及び車両に関する事項を統括する
連立工事部長	安全統括管理者の指揮の下、連続立体交差事業に関する事項を統括する
鉄道企画部長	安全統括管理者の指揮の下、安全管理体制が適切に運営されているか検証する。
経営企画室長	輸送の安全の確保に必要な投資に関する事項を統括する
財務戦略部長	輸送の安全の確保に必要な資金に関する事項を統括する
総務人事部長	輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する
内部監査室長	安全統括管理者は、内部監査室長と連携し監査結果に基づく見直し及び改善を行う

※このほかに、運転、旅客対応、施設維持等を各担当課長が管理しています

■安全に関する会議

当社では、「安全管理規程」に定める各管理者で構成する「安全管理者会議」を定期的で開催し、鉄道部門、人事部門、財務部門、経営企画部門等の様々な観点から、安全に関する管理体制や施策の検証を行っています。

また、鉄道事業本部内において、「安全対策会議」を毎月開催し、安全に関する報告や事故等の報告・分析、それに対する再発防止策を審議し、2011年度では踏切の安全対策を引き続き進めるなど(8ページ以降)、安全・安定輸送確保のための施策について追究し、輸送の安全水準の向上を図っています。

■安全に関する内部監査の実施

一般社団法人日本民営鉄道協会主催の「運輸安全マネジメント内部監査員研修」を修了した監査員による内部監査を毎年継続的に実施し、安全管理体制が適切かつ有効に運用されているかを検証しています。

■経営層による職場巡視

社長をはじめとする経営層が、夏季安全輸送推進運動や年末年始の輸送安全総点検運動期間中に職場巡視を行うほか、上記期間以外にも安全統括管理者をはじめとする各管理者が随時職場巡視を行い、職員との意見交換を通じて安全の管理状況を確認しています。

■事故発生時の緊急体制

事故及び災害が発生したとき、または発生するおそれのある場合の緊急措置については「異常時対策規則」にのっとり、対応しています。

■運行状況の把握

日々刻々と変化する運行状況は、運輸指令所でリアルタイムに監視を行っているほか、毎日の運行状況は安全統括管理者を通して社長まで報告を行います。経営トップが日々報告を受けることで、常に安全最優先の原則が徹底されているかを確認することが可能な体制となっており、必要に応じて対策・対応の指示が出されます。

■安全管理モデル職場の創設

現業職場レベルでの、安全への取り組みと安全管理体制の強化を目的として、安全管理モデル職場を創設しました。

当社の安全管理上、特に課題となっている踏切での事故防止対策強化のため、2011年度は鉄道技術部電気課信号通信区をモデル職場に定め、現場で生まれたアイデアをもとに、より一層の安全性向上を図ってまいります。

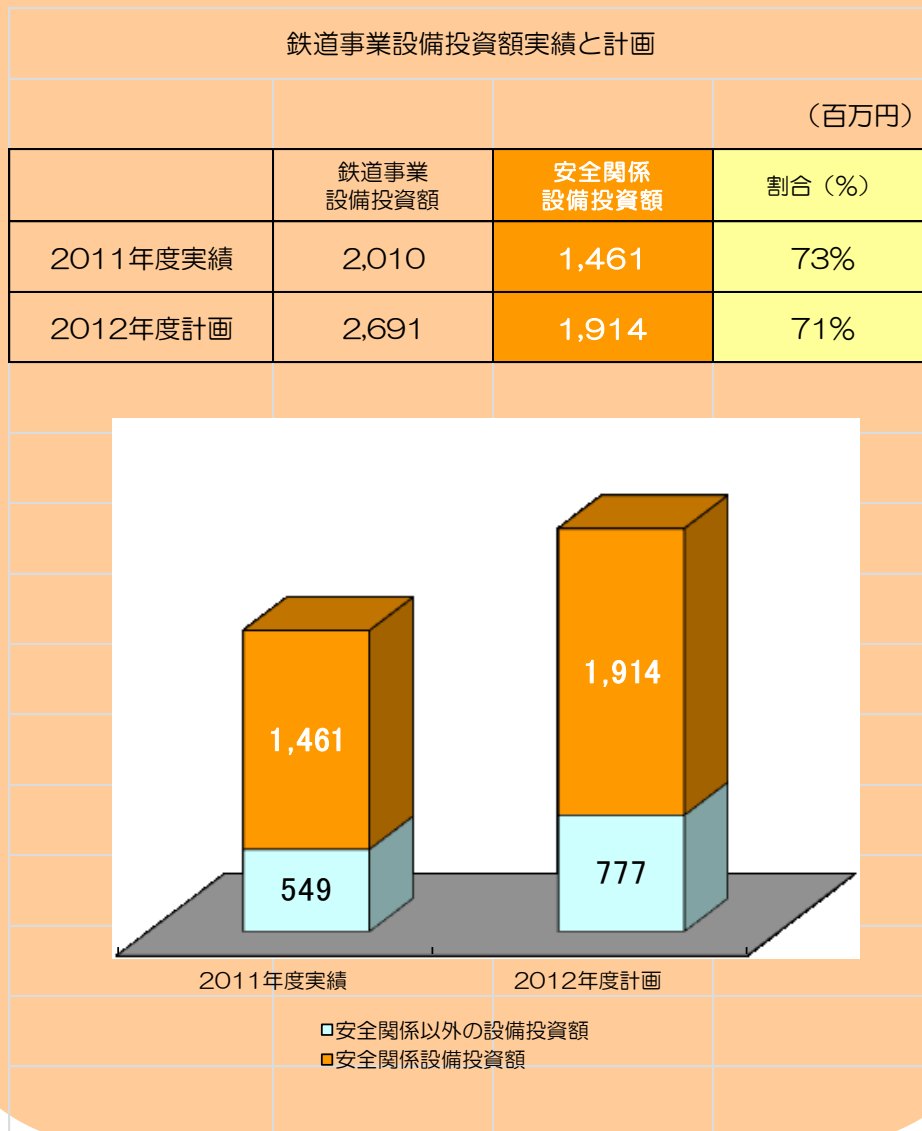


現場と管理者の意見交換会

4. 安全対策の実施状況

■安全対策のための投資実績と計画

当社では、2011年度実績で約14億円を安全対策のために投資しました。2012年度以降も、安全対策に対して継続的に投資を実施し、輸送の安全を強化していきます。



■踏切の安全対策

連続立体交差事業

鎌ヶ谷市内の当社線鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間において、2002年7月から千葉県、鎌ヶ谷市及び当社の共同で連続立体交差事業を進めています。鎌ヶ谷市内の約3.3kmを高架化する事業で、12箇所（内2箇所は既に撤去済み）におよぶ踏切をなくし、鎌ヶ谷市内の交通渋滞の緩和と踏切事故の解消を目指しています。2004年2月に実施した初富駅～北初富駅間の仮線切替工事を経て、この区間の高架橋の建設を行っており、初富駅付近並びに北初富駅付近において仮線切替に向けて仮線工事を進めております。



北初富駅付近仮線工事の様子

踏切障害物検知装置

踏切が閉まった後、踏切内にある車などの障害物がセンサーからの赤外線を遮った場合、周囲の電車に障害物の存在を知らせるため、踏切障害物検知装置の設置を進めています。

なお、踏切障害物検知装置は2011年度までに81箇所の踏切道のうち41箇所に設置しています。



踏切障害物検知装置

踏切支障報知装置

踏切支障報知装置は、踏切に設置されている非常ボタンを押すことにより特殊信号発光機が点滅し、列車に対し踏切に異常が発生していることを知らせます。

2011年度は、滝不動3号踏切道の特殊信号発光機を視認性向上のためLED（発光ダイオード）化しました。

なお、踏切支障報知装置は2011年度までに81箇所の踏切道のうち53箇所に設置しています。



踏切支障報知装置



特殊信号発光機

大型踏切警報機

大型踏切警報機は、主に交通量の多い主要幹線道路踏切に遠くからでも存在を確認できるように道路上の高い位置に大型の閃光灯を設置し、列車接近時には赤色灯火の表示が点滅するほか、列車接近時以外は「踏切注意」の文字が点滅し注意を促しています。

なお大型踏切警報機は7箇所の主要幹線道路踏切に設置しています。



大型踏切警報機

踏切遮断かん折損件数

2011年度は33件の踏切遮断かん（棒の部分）折損が発生しています。

特に道路の交通量が多く、交差点が近くにある箇所では渋滞が発生しやすく、自動車ドライバーに早く先へ行こうという心理がはたらくため折損が起こりやすいと考えられます。

2011年度 踏切遮断かん折損件数

第1位	初富1号踏切道	5件
第2位	みのり台1号踏切道ほか1箇所	3件
第3位	元山1号踏切道ほか9箇所	2件

＜お願い＞遮断かん折損を目撃された場合は、車のナンバー、特徴を当社（最寄の駅など）までお知らせください。ご協力をお願いいたします。

折損防止対策

踏切遮断かん折損防止対策として、注意喚起看板設置をはじめとする啓発活動、垂れベルトの設置、監視カメラの設置などの施策を進め、2011年度の全体の折損件数は33件でした。これは件数の多かった2003年度の116件と比較すると約4分の1にまで減少しています。



垂れベルト

踏切内停滞件数

踏切が閉まったとき、線路を渡り切れずに踏切内に取り残されてしまう歩行者や自転車が 증가しています。

特に高根公園3号踏切道（高根木戸駅から松戸方面に進み飯山満・古和釜線と交差する踏切）では、踏切警報機が鳴り始めてから無理に進入した歩行者や自転車が、出口で踏切が閉まって出られなくなってしまう事例が目立っています。

2011年度 踏切内停滞件数

第1位	高根公園3号踏切道	30件
第2位	新鎌ヶ谷1号踏切道	16件
第3位	二和向台1号踏切道	15件

<お願い> 踏切が鳴り始めたら無理に渡ろうとせず、電車の通過を待って余裕をもって渡ってください。



また万一踏切を渡っている間に遮断かんが閉まった場合でも、遮断かんを上または外側に押せば外に出られる構造になっていますので、落ち着いてできる限り速やかに踏切外に出てください。

踏切の内側に立ち止まったままでは、列車が停車してしまいます。



遮断かんが閉まった場合も、上または外側に押して動かせる構造になっています。

■駅の安全対策

非常通報装置

お客様がホームから線路内に転落された場合に備え、安全を確保するため非常通報装置（非常通報ボタン）を全駅に設置しています。

ホームに設置された非常通報ボタンが押されると周囲の列車は運転士が非常停止処置を行い緊急停止します。これにより事故防止並びに列車の安全運行を図っています。

ホームから転落したお客様を発見された場合は、ためらわず直ちにお近くの非常通報装置の**赤いボタン**を押し、事故防止にご協力ください。



非常通報装置 赤いボタンを押して使用します

ホームの傾斜に関する安全対策

他社線において、エレベーターでホームに降りた車椅子のお客様が、ホームに傾斜があったため車椅子が動き出してしまい線路に転落する事故が起きています。

こうした事故の発生を踏まえ、当社でも対策としてエレベーター出口付近の平坦化及び手すりの設置を進めています。

このほか、列車への乗り降りのためにホームの高さを一部かさ上げしている部分もありますので、車椅子やベビーカーをご利用のお客様は、斜面で動き出すことがないようストッパーをかけるなどし、事故防止にご協力ください。



エレベーター出口の手すり



ホーム一部かさ上げ部分

ホームからの転落防止に関する安全対策

他社線において、視覚障害をお持ちの方が誤ってホームから転落する事故が起きています。

当社では転落事故防止策として、ホーム縁端警告ブロックにホームの内側を示す内方線の順次整備を進めてまいります。



内方線付き点字ブロック

連結面間転落防止幌

車両の連結面間には、お客様がホームから転落されることを防止するため全列車への連結面間転落防止幌の設置を進めています。

2011年度は、2編成に連結面間転落防止幌を新設しました。

なお連結面間転落防止幌は、2011年度までに26編成中16編成に設置しています。

自動体外式除細動器（AED）

AEDは、心臓の心室が小刻みに震え、全身に血液を送ることができなくなる心室細動等の致死性の不整脈の状態（呼吸停止及び心停止状態は除く）に、電気ショックを与えることにより正常な状態に戻す機器で、音声案内に従ってどなたでも容易にご利用いただけます。

なおAEDは現在、松戸駅・八柱駅・常盤平駅・五香駅・元山駅・くぬぎ山駅・鎌ヶ谷大仏駅・高根公団駅・北習志野駅・薬園台駅・新津田沼駅の計11駅に設置しています。

また、より確実な人命救助を行えるよう、地元消防本部のご指導、ご協力により、AEDによる人命救助訓練を定期的実施しています。



自動体外式除細動器（AED・写真左）と訓練の様子

遠隔制御カメラによる駅構内の監視（松戸新田駅・みのり台駅・滝不動駅・高根木戸駅・習志野駅・前原駅）

松戸新田駅・みのり台駅・滝不動駅・高根木戸駅・習志野駅・前原駅の6駅では、遠隔制御が可能な録画機能付防犯カメラでホームや改札口などの常時監視を行うことで、トラブルの際にも現地の状況を即座に確認できるようにし、防犯性を向上しています。

またホームには係員が対応できるようインターホンを設置しています。

松戸新田駅及びみのり台駅は松戸駅で、滝不動駅及び高根木戸駅は北習志野駅で、習志野駅及び前原駅は新津田沼駅でそれぞれ遠隔監視を行っています。



駅構内に設置された防犯カメラ



松戸駅・北習志野駅・新津田沼駅に設置された監視システム

■防災対策

地震・強風・大雨等への対策

大規模地震発生時の被害を最小限に抑えるため、「早期地震警報システム」を導入しています。これは気象庁の「緊急地震速報」を運輸指令所で受信した際に、被害の発生が予測される場合には自動的に全列車に停止を指示するものです。

2008年度には直下型地震に対応するため、100gal^{ガル}（概ね震度5弱相当）以上の地震が半径120km圏内で観測された時にも直ちに警報が発報される機能を追加し、2011年度には震源からの半径を300kmから400kmへと拡大し、安全性の向上に努めました。

このほか気象状況をより正確に把握するため、風向風速計、雨量計を設置しています。



緊急地震速報受信装置



風向風速計



雨量計

運輸指令所では、列車運行状況、電力供給状況等を即座に把握するほか、風向風速計、雨量計の計測値も確認できるようになっています。

このほか、株式会社ウェザーニューズから気象情報を入手し、天候状況の判断に活用しています。



運輸指令所

異常気象時における運転規制について

異常気象時において運転に支障が発生するおそれがある時には、列車の運転速度を制限、または運転を中止することで列車の安全運行を図っています。

気象状況と運転規制内容

	気象状況	運転規制内容
大雨	時間雨量40mm以上または一雨雨量200mm以上	松戸駅～新津田沼駅間は時速45km以下、新津田沼駅～京成津田沼駅間は時速30km以下に速度制限
強風	風速25m/秒以上	一部箇所では時速45km以下に速度制限
	風速30m/秒以上	一時、列車運転中止の指令
降雪	雪により制動効果が減少	時速65km以下に速度制限
	信号の目視確認可能距離が200m以下または積雪が軌条面上に達した場合	時速45km以下に速度制限
	信号の目視確認可能距離が50m以下	運転中止
地震	震度4以上	時速25km以下に速度制限
	震度5以上	一時、列車運転中止の指令

耐震補強

大地震の際橋梁落下を防ぐため、すべての橋梁に落橋防止装置を設置しています。駅施設については橋上駅舎を中心に、建築年代順に耐震補強工事を実施しています。



落橋防止装置



駅舎の耐震補強

■バリアフリー化の取り組み

諸施設のバリアフリー化

2011年度は、駅施設のバリアフリー化の一環として八柱駅及び二和向台駅にエレベーターを設置しました。

また、2編成の電車内に聴覚に障害のあるお客様が安心して乗り降りできるよう車内文字案内装置を設置するなど、諸施設のバリアフリー化に積極的に取り組みました。



二和向台駅のエレベーター

■ヒューマンエラー防止への取り組み

アルコール検知器による検査

乗務員及び車両区限定運転士はアルコール検知器による検査を行い、酒気を帯びていないことを確認してから乗務を開始しています。

運転士異常時列車停止装置

2011年度に運転士が体調不良などで操作不能になった時に列車を自動的に停止させる「運転士異常時列車停止装置」を8編成に新設し、列車運行の安全性を向上させました。

なお運転士異常時列車停止装置は、2011年度までに26編成中22編成に設置しています。



アルコール検知器による検査



運転士異常時列車停止装置

ヒヤリ・ハット情報の収集

事故が起きなくても、「もう少しで事故になるところだった」「もう少しでケガをするところだった」といった『ヒヤリ・ハット体験』の情報を職員に対し一斉に調査、収集しました。

1つの重大事故の背景には29の軽微な事故、さらにその背後に300のヒヤリ・ハット体験が潜むと言われます。

事故が起きなくても、「もう少しで事故になるところだった」「もう少しでケガをするところだった」といった、それ自体は些細なようでも場合によっては事故につながる可能性がある『ヒヤリ・ハット』体験の情報を職員が共有し、事故の発生防止につなげるため、情報の収集を行っています。

■訓練の実施

異常時総合訓練

万一の事故発生時にも、迅速な復旧作業、正確な情報伝達により一刻も早い運行再開に向けた異常時総合訓練を毎年実施しています。2011年度も鎌ヶ谷市消防本部にご協力をいただき、情報連絡、事故復旧、負傷者救護等の訓練を実施しました。



異常時総合訓練の様子

防災訓練

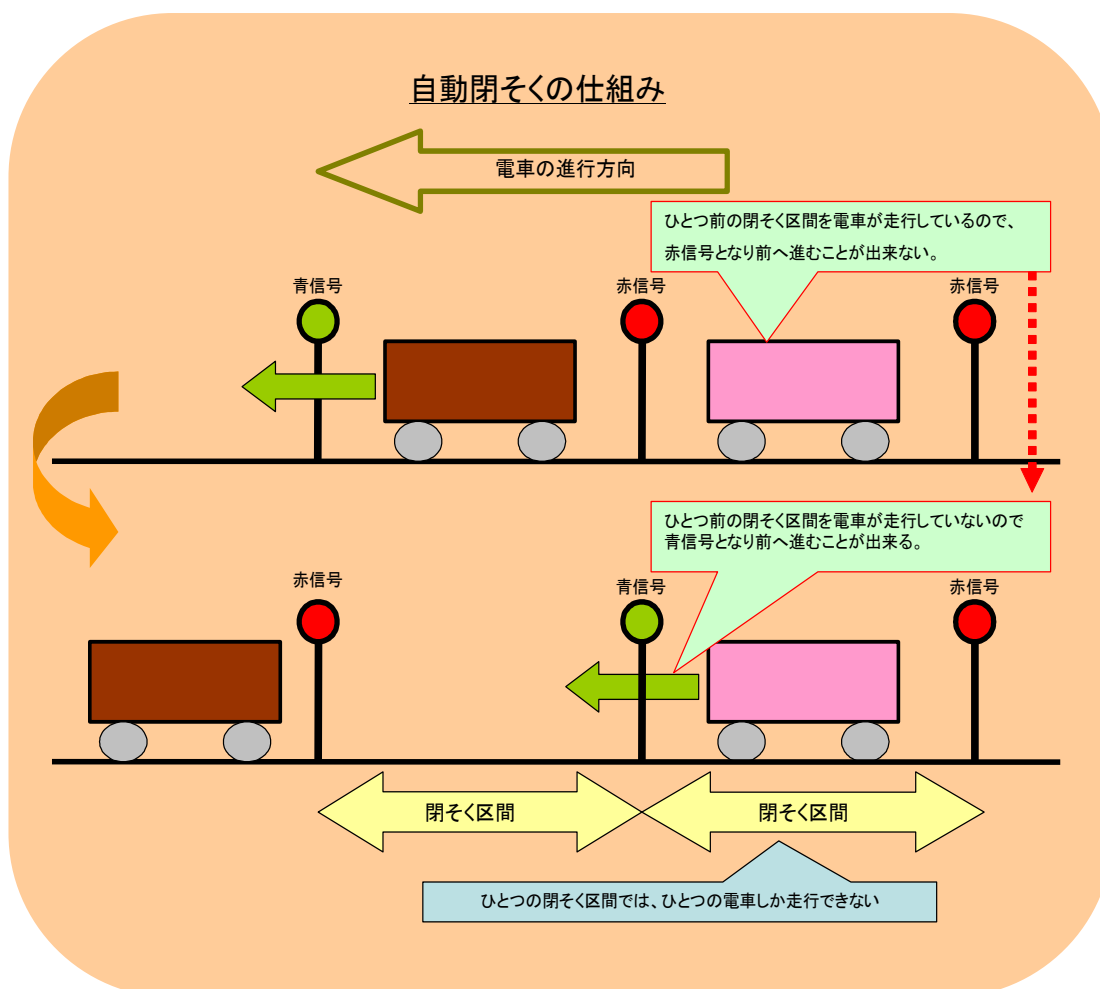
災害に対する備えを充実強化することにより被害を最小限のものとするため、大地震の発生を想定した発災対応訓練、事故復旧等の訓練を実施しました。

代用閉そく方式模擬訓練

信号機の故障により自動閉そく式による運転が不能となった場合を想定し、代用閉そく方式（信号機の代わりに手旗を使い出発合図を行う）模擬訓練を定期的実施しています。



訓練の様子



【注】実際には黄信号を含め複雑な組み合わせの信号を使用していますが、基本的な仕組みをご理解いただくため青信号と赤信号で簡略化して解説しています。

■安全教育の実施

KY（危険予知）活動

職員の危険に対する感受性を高め、危険予知能力を向上させることにより、普段の行動の中に潜む危険をとらえる力を養い、ヒューマンエラーによる事故や災害を未然に防ぐためにKY（危険予知）活動を行っています。



KY活動の様子

安全新聞の発行

職員の安全についての理解とともに、異なる職場同士の取組みについての理解をさらに深めるため、社内で安全新聞を発行しています。

社内で共有する事故防止対策をはじめとして、他社で発生した事例も必要に応じ取上げ、事故の未然防止のための情報を掲載しています。



その他の教育

旅客サービスの一層の向上策として、高齢者やお身体の不自由なお客様が駅施設を快適にご利用いただけるよう、駅係員の「サービス介助士」資格取得を推進するとともに、さらなる接客サービスの向上を図るため、「京成グループBMK（ベストマナー向上）推進運動」に積極的に取り組んでいます。2012年度も引き続き輸送の安全確保のための教育訓練を計画的に実施いたします。



サービス介助士訓練

5. 事故の発生状況（2010年度～2011年度）

■過去2年間の事故、輸送障害及びインシデントの発生件数

年 度	鉄道運転事故	輸送障害 (30分以上の遅延または 運休により運転間隔が30 分以上開く事態)	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)
2010年度	2件	3件	0件
2011年度	3件	3件	0件

■2011年度の発生内訳

(「鉄道事故等報告規則」に基づく分類)

鉄道運転事故	3件	踏切での普通乗用自動車との接触1件、駅ホームからの 旅客転落2件
輸 送 障 害	3件	人身事故3件
インシデント	0件	

事故防止に関するお願い

鉄道運転事故3件の内、2件は駅に列車が到着する際にホームからお客様が転落したことにより発生しています。

いずれも暑さの厳しい時期に発生したもので、ホームで列車をお待ちの際は暑さや直射日光等に十分ご注意くださいとともに、列車が到着する際は黄色い線の内側でお待ちください。

また、これらの事故のほか、近年は階段やエスカレーター等での転倒及びホームからの転落が増加しています（22ページ）。

思わぬケガや事故につながるおそれがありますので、歩行中も充分にご注意くださいますよう、改めてお願いを申し上げます。

6. お客様へのお願い

輸送の安全確保には、当社が積極的に取り組むことはもちろんですが、皆様のご理解やご協力も欠かせません。

当社では、ご利用のお客様や沿線住民の方々に対し、安全輸送へのご協力をお願いしています。

■警報機が鳴り始めたら踏切内には入らないでください

踏切事故の大半は、無理な横断によるものです。警報機が鳴り始めたら、危険ですので踏切内に入らず列車の通過を待って、安全を確かめてからお渡りください。踏切横断中に警報機が鳴り始めたら、速やかに渡り終えるか、引き返して踏切外に出てください。

また、渋滞時に踏切内で停車したまま遮断かんが下りてしまい、列車と車が接触するケースも過去に発生しています。車で踏切を渡る際には、前方に十分なスペースがあることを確認してください。

万一踏切の中に車が閉じ込められた場合は、遮断かんを押し上げて踏切外へ脱出してください。車が動かなくなった時は非常ボタンを押しいただくか、非常ボタンがない踏切では、発炎筒を大きく振るなどして列車に知らせてください。

■駆け込み乗車はおやめください

列車の遅れの原因となるだけでなく、思わぬケガや事故にもつながります。大変危険ですので、次の列車をご利用ください。

■ホームでは黄色い線の内側をお歩きください

ホームでは列車から離れ、黄色い線の内側をお歩きください。降車されたお客様がホームを歩行中に転倒し、発車直後の列車に接触する事故が当社でも発生しています。

■転倒、転落にご注意ください

ご高齢のお客様や、酔ったお客様の階段、エスカレーターやコンコースでの転倒、ホームからの転落の増加が近年顕著になっています。

(ホームからの転落件数 2010年度8件、2011年度19件)

いずれも大きなケガや重大事故につながるおそれがありますので、歩行中も充分にご注意ください。もしホームから転落したお客様を発見された場合、直ちにお近く非常通報ボタン(12ページ)を押して事故防止にご協力ください。

■戸袋に手を引き込まれないようご注意ください

ドアが開く際には、お子様の手が戸袋に引き込まれないようご注意ください。
特に夏場を中心に半袖で汗ばむ時期に事故が多く発生しています。



わずかな隙間ですが、小さなお子様の手は引き込まれてしまいますのでご注意ください。

■不審物を発見した場合は

駅構内や車内で不審物や見慣れない物を発見された場合は、手を触れずに直ちに駅係員または乗務員へお知らせください。

■列車妨害行為防止のために

線路への置石などの列車妨害行為は、刑法125条「往来危険罪」などに当たる違法行為です。

こうした行為を防止するため、踏切には監視カメラを設置し監視を行っています。

このほかにも、警告看板の設置や沿線住民の皆様にも列車妨害行為防止のご協力を呼び掛けるチラシ配布を行うなど、列車妨害行為を防止するため、今後も様々な対策を行ってまいります。



■迷惑行為防止のお願い

最近、車内でのお客様同士のトラブルが増加しています。すべてのお客様に快適に電車をご利用いただくために、携帯電話のご使用方法やヘッドホンの音量をはじめ、車内のマナーをお守りくださいますようお願いいたします。



■暴力行為防止の取り組み

駅や列車内におけるお客様同士のトラブルや、駅係員や乗務員などの鉄道係員に対する暴力行為が増加している昨今の状況を鑑み、各鉄道事業者が連携して、警察庁及び国土交通省からの後援を受け、暴力行為防止ポスター掲出を行っています。

安全で快適な駅と車内づくりのために、暴力行為に対しては鉄道業界全体が結束して、毅然とした態度で対応してまいります。

当社の安全の取り組みに対するご意見

新京成電鉄の安全への取り組みや本報告書に関するご意見・ご感想につきましては、今後の取り組み及び報告書の内容に活かしてまいりたいと考えておりますので、「ご利用上の注意」をご確認のうえ、下記のメールアドレスへお寄せください。

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、ご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。
- ・ 当社より送付したメールの内容を、当社の許可なく転用・二次使用することは固くお断りいたします。
- ・ 頂戴したメールに記載されたお客様の個人情報は、新京成電鉄「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。

メールはこちらから



<http://www.shinkeisei.co.jp/contact/form/>