



# 安全報告書

2014

平成 26 年 9 月

新京成電鉄株式会社



# 目次

---

1. ごあいさつ	2
2. 安全に関する基本方針と目標	3
3. 安全管理体制とその方法	4
4. 安全への取り組み	7
5. 事故の発生状況（2011年度～2013年度）	17
6. お客様へのお願い	18
7. 当社の安全の取り組みに対するご意見	22



## 1. ごあいさつ

---

平素より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、輸送の安全確保は何よりも優先すべきことであると考え、安全管理体制の整備に努めています。今後も、安全に関する取組みを継続するとともに安全向上への努力を継続してまいります。

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、更新を進めていくとともに、その他の保安設備の強化、バリアフリー化をはじめとするハード面の整備を行います。また、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む他、安全管理体制のスパイラルアップを図るため、安全に関する内部監査を定期的に行ってまいります。

当社では特に厳正な職務の執行の観点から「基本動作の励行・徹底」を重要視しています。慣れや惰性から基本動作を疎かにするとミス、事故、災害を発生させることとなります。日常の点呼を厳正に執行することを基本に、安全を守る意識をより高く持つ風土を醸成し、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、当社における輸送の安全確保のための取組みをご紹介します。

現状に満足することなく安全性の向上を目指し、取組みを今後も一層充実させるためにも、皆様からのご意見、ご感想をお聞かせいただき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います。

#### 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、それに伴う必要な改革、改善への積極的な取り組み

### ■安全目標

安全基本方針に基づく2013年度の安全目標として以下の通り定め、安全確保の取り組みを進めました。

#### 2013年度安全目標

- (1) 基本動作の励行、徹底
- (2) ヒューマンエラー 0件
- (3) 踏切支障件数 2割削減

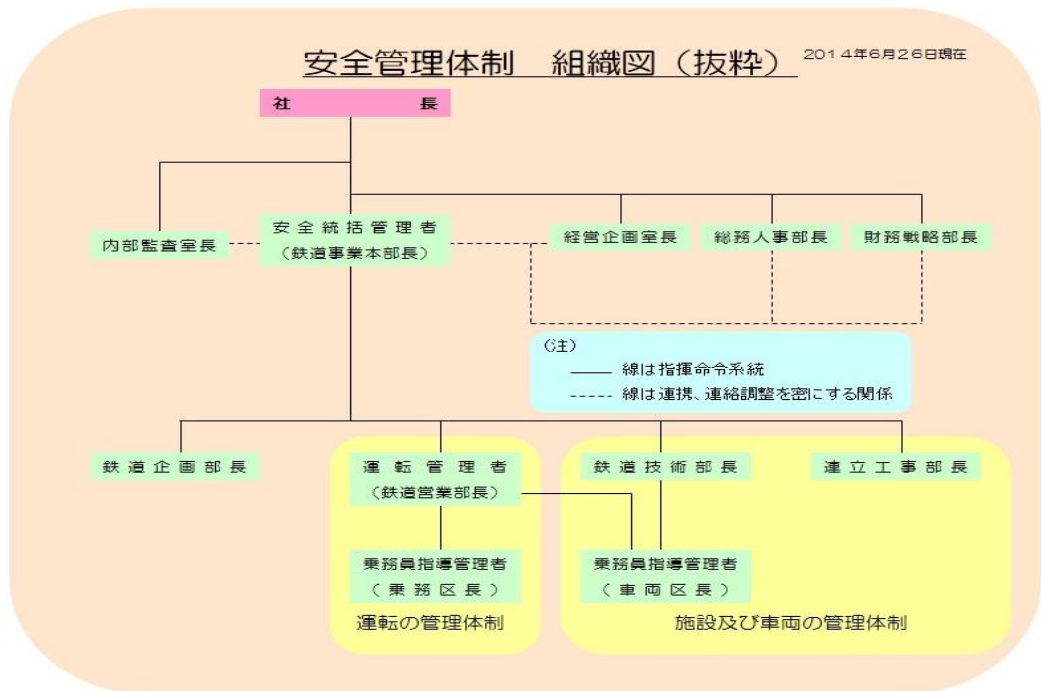
なお、2014年度は

- (1) 基本動作の徹底によるヒューマンエラーゼロの達成（2013年度 5件）
  - (2) 踏切内公衆停滞発生件数 2割削減（2013年度 320件）
- を安全目標に定め、引き続き取り組みを進めていきます。

### 3. 安全管理体制とその方法

#### ■安全管理体制と主な管理者の役割

当社は2006年10月1日付で「安全管理規程」を制定し、社長を最高責任者とし安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者、及び関係部長などの責務を明確にした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

## ■安全推進のための会議

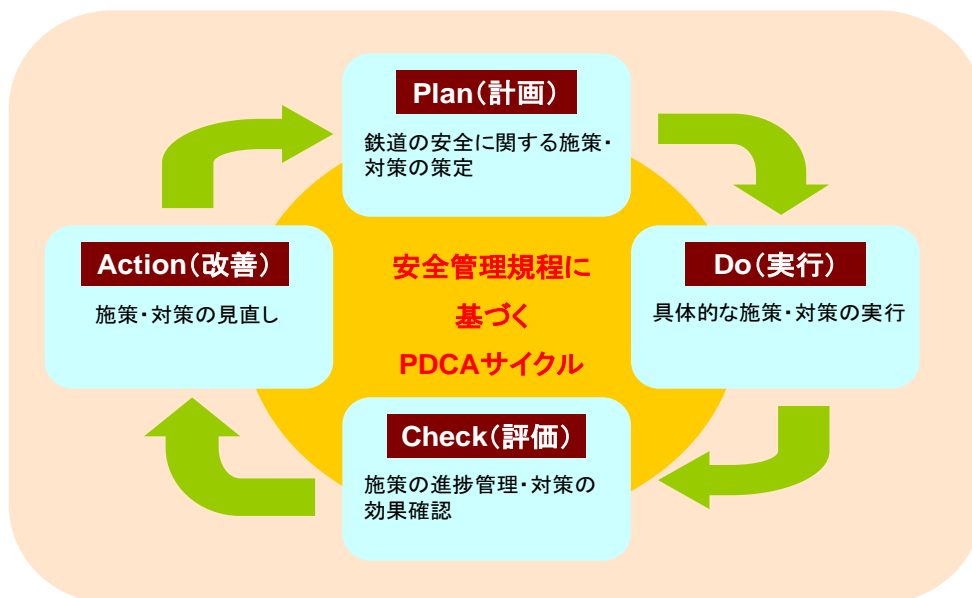
当社では、鉄道事業本部内において、「安全対策会議」を毎月開催し、安全に関する報告や事故等の報告・分析、それに対する再発防止策を審議し、2013年度では踏切の安全対策を引き続き進めるなど（7ページ以降）、安全・安定輸送確保のための施策について追究し、輸送の安全水準の向上を図っています。

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」、また駅長はじめ各現業長が出席する「現業長会議」では、安全に関する情報共有、課題への対応の検討を行う等、「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。

## ■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定期的実施し、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。

内部監査を継続的に実施することで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。





## ■経営層による職場とのコミュニケーション

社長をはじめとする経営層が春・秋の全国交通安全運動期間をはじめ、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、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。また、巡視とは別に各種会議に役員、担当部長が参加することで現場とのコミュニケーションの確保に努めています。



職場巡視中における職員との意見交換の様子

## ■ヒヤリ・ハット情報の分析と活用

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調査、収集しています。

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体験の情報を職員が共有し、事故の防止につなげるため、情報を分析し活用してまいります。

## ■事故災害等の発生時の緊急体制

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しています。

毎日の運行状況は安全統括管理者を通して経営トップまで報告され、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設置

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設置しています。

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、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いきます。

## 4. 安全への取り組み

### ■安全対策のための投資実績と計画

2013年度は、約11億円を安全対策のために投資しました。

2014年度以降も、輸送の安全を強化するため継続的に安全対策のため投資を行ってまいります。

鉄道事業設備投資総額及び安全投資額（実績）  
（百万円）

	鉄道事業 設備投資額	安全関係 設備投資額
2010年度	2,613	1,905
2011年度	2,010	1,461
2012年度	2,357	1,685
2013年度	1,931	1,090
4箇年合計	8,911	6,141

### ■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、鎌ヶ谷市及び当社との共同により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）の踏切をなくし、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、この区間の高架橋建設を行っており、2013年2月に初富駅周辺上り仮線切替工事、2014年2月には北初富駅周辺上下仮線切替工事を行いました。また2014年5月には初富駅周辺下り仮線切替工事を実施し、連続立体交差事業区間の全線が仮線化されました。

今後は、初富駅周辺並びに北初富駅周辺においても本格的に高架橋建設工事を進めてまいります。



仮線切替工事の様子



### 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で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2013年度までに81箇所の踏切道のうち46箇所に設置しました。



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。

なお、踏切支障報知装置は2013年度までに81箇所の踏切道のうち62箇所に設置しました。



支障報知装置



特殊信号発光機

### 踏切のカラー舗装化の実施

踏切内の取り残しが多く発生している踏切において、歩行者が通行する際の安全確保のため、カラー舗装を実施しました。

踏切道の保安度向上策として期待されています。



踏切のカラー舗装例

## 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8箇所の主要幹線道路の踏切に設置しています。



大型踏切警報機

## 踏切遮断かんの折損防止対策

2013年度は29件の踏切遮断かん（棒の部分）折損が発生しています。

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くという心理がはたらくため無理な横断による折損が起りやすいと考えられます。

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のほか、大口径遮断かんの採用、折損防止器設置、垂れベルトの設置、監視カメラの設置などの施策を進めています。

## 踏切内停滞について

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増えています。

特に高根公団3号踏切道（高根木戸駅から松戸方面に進み船橋市道飯山満・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、接近した列車が緊急停止する事例が目立っています。

## ■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時などお客様や駅係員が駅構内に設置した非常通報装置（非常通報ボタン）を押すと列車の乗務員に駅構内で異常があることを知らせます。列車に危険を知らせたいときは、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てください。

本装置は全駅に設置しています。



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した事故が起きています。

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

その他、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。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にストッパーをかけるなどして、事故防止にご協力ください。



エレベーター出口部分の手すり

### ホームからの転落防止に関する安全対策

視覚障害をお持ちの方等の転落事故防止策として、ホーム縁端警告ブロックを全駅に設置していますが、いっそうの安全性を向上させるべく、ホームの内側を示す内方線付警告ブロック化へ向けた整備を進めています。

2013年度は、新津田沼駅、鎌ヶ谷大仏駅、北初富駅、五香駅ホームに内方線付警告ブロックを設置しました。



内方線付警告ブロック

### 連結面間転落防止幌

車両の連結面間には、お客様のホームからの転落を防止するため連結面間転落防止幌の設置を進めています。連結面間転落防止幌は、2013年度までに26編成中21編成に設置しました。



連結面間転落防止幌

### 運行情報ディスプレイの設置

2014年3月より京成津田沼駅、新鎌ヶ谷駅を除く全駅改札口付近に設置し、当社線だけでなく近接他社線の運行情報をリアルタイムで提供しています。掲載する鉄道線に支障が出ていない場合は安全啓発や自社PRを放映し、駅をご利用のお客様の安全性、利便性の向上にも寄与しております。

尚、このシステムは京成電鉄(株)、北総鉄道(株)との共同事業にて設置しており両社各駅(京成電鉄(株)は一部の駅)においても同じ画面が放映されております。



運行情報ディスプレイ



## AED（自動体外式除細動器）

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・北初富駅・新鎌ヶ谷駅・鎌ヶ谷大仏駅・二和向台駅・高根公団駅・北習志野駅・薬園台駅・新津田沼駅・京成津田沼駅の計15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。



AED外観

## 遠隔制御カメラによる駅構内の監視

上本郷駅・松戸新田駅・みのり台駅・三咲駅・滝不動駅・高根木戸駅・習志野駅・前原駅の8駅では、遠隔制御が可能な録画機能付防犯カメラを設置しています。これはホームや改札口等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、安全性を向上させるものです。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。



駅構内に設置された防犯カメラ

## ■防災対策

### 地震・強風・大雨等への対策

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、半径120km圏内で100gal以上の地震を観測、または半径400km圏内で発生した地震のうち当社施設に震度5弱相当以上の影響が及ぶと判断した場合に自動的に警報を発報し、全列車に停止を指示するものです。

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、気象情報発信専門会社から沿線地域を対象としたリアルタイムでの気象情報を入力し、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	時速25km以下に速度制限
	震度5弱以上	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、順次、耐震診断を行い、耐震補強工事を実施しています。



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

2013年度は、連続立体交差事業の一環として北初富駅（仮駅）にエレベーターを設置しました。今後も順次、諸設備のバリアフリー化に積極的に取り組んでいきます。2014年度中には松戸駅のエレベーター新設工事を行い、全24駅の移動円滑化経路1ルートを整備を完了する予定です。



北初富駅のエレベーター

## ■列車運行の安全確保への取り組み

### アルコール検知器による検査

本線乗務員及び車両区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。



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

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」を全26編成に設置し安全性を向上させています。



運転士異常時列車停止装置操作



## ■訓練の実施

### 異常時総合訓練

くぬぎ山車両基地において、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情報連絡、事故復旧、負傷者救護等を含めた異常時総合訓練を実施しています。この訓練は社員が安全に関しての意識の高揚に努め、輸送の安全確保と異常時の対応能力の向上を図ることを目的として毎年実施しています。



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。



防災無線通信訓練の様子

### 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 to 実施しています。



代用閉そく方式模擬訓練の様子

## 各職場での応急復旧訓練

各職場において、万一の事態を想定した応急復旧模擬訓練を定期的を実施しています。



レール破損応急処理器設置訓練



復旧台車組立訓練

## ■安全教育の実施

### 職場内教習の実施

安全に関する教育は、法令の定めや国の指導及び助言に基づくもののほか、社員の資質向上のため各部門で職種別、階層別に安全面及び技術面の必要な教育を実施しています。

社外講師を招いての教習のほか、社外研修への参加、また工事協力会社に対しても朝礼への参加、会議への出席、定期的な巡回などにより安全確保のために必要な資質の管理及び向上に努めています。



職場内教育の様子

### 安全講演会の実施

2013年度は社外講師を招き「人の命を奪った事故 その背後要因に迫る」、「ヒューマンエラーの心理学」という演題で安全講演会を2回実施しました。

鉄道が安全運行を確立していく過程での事故の歴史、またその背後にあるヒューマンエラー究明の観点からの安全確保について、講師自身の長年の経験も交えて講演をいただき関係会社含む多くの社員が安全に関して学びました。



安全講演会の様子

## KY（危険予知）活動を通じた安全確保

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。



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、異なる職場同士の取り組みについての共有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提供しています。



安全新聞

## 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に対して、安心して快適なサービスを提供出来るよう駅係員の「サービス介助士」資格取得を推進しました。サポートを必要とされるお客様に安心・安全を提供していきます。

また、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。



サービス介助士訓練



## 5. 事故の発生状況（2011年度～2013年度）

---

### ■過去3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)
2011年度	3件	3件	0件
2012年度	4件	1件	0件
2013年度	3件	5件	0件

### ■2013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	駅ホームからの転落1件、線路内に立ち入った公衆との接触1件、駅ホーム上での接触1件
輸 送 障 害	5件	自然災害3件、送電故障1件、その他1件
インシデント	0件	

#### 事故防止に関するお願い

2013年度も線路内に立ち入った方が電車と接触したことにより鉄道運転事故が発生しました。線路内には危険ですので絶対に立ち入らないでください。

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。

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。

## 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。

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、前方に十分なスペースがない場合は踏切内に入らないで下さい。

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ていただくか、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。

また歩行者用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。



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。

<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。

## ■ 駆け込み乗車はおやめください

発車間際の駆け込み乗車は大変危険です。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。ドアが閉まりかけたら無理をせず、次の列車をお待ち下さい。

## ■ 降車時はドアが開いたらすみやかに降りてください

車掌は扉操作時にはホーム上を注視しており車内の状態は確認出来ないため、お客様の乗降が完了したと判断した時点でドアを閉めていますので、降車が遅れると閉まるドアに挟まれるおそれがあり危険です。

降車の際は他のお客様の乗降に合わせ、列車が降車駅に到着しドアが開いたら速やかに降りてください。

## ■ 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

高齢のお客様や、酔ったお客様の階段、エスカ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 2012年度 7件、2013年度 10件)

他社線では携帯電話やスマートフォンに気を取られホームから転落する事故も発生しています。

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、これら进行操作しながらの歩行は謹んで頂きますようお願い致します。

もしホームから転落したお客様を発見された場合、直ちにお近くの非常通報装置の赤いボタン(8ページ)を押して事故防止にご協力ください。

本件については国土交通省と連携した合同キャンペーン「プラットホーム事故0運動」を実施してポスター等により啓発を行っております。





## ■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。

特に夏場を中心に腕や手が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電車の往来の危険を生じさせる行為は、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の配布を行うなど、列車妨害行為防止のため、今後も様々な対策を行ってまいります。



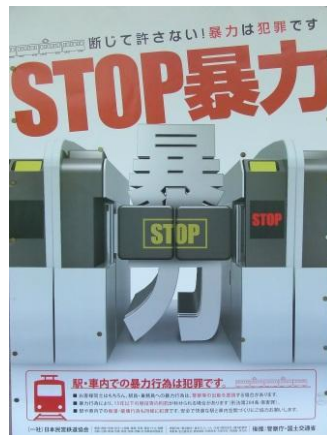
## ■迷惑行為防止のお願い

最近、車内でのお客様同士のトラブルが増加しています。お客様に快適に電車をご利用いただくため、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ご協力をお願いいたします。

## ■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、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ため、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を掲出しています。

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。



## ■安全をはじめとする当社の様々な取り組み

この安全報告書のほか、当社の様々な取り組みについてのPR広告『ほっとするね！新京成』を定期的に掲出しお客様にお知らせしています。

これからも安全、安心、快適な輸送サービスを提供するため、様々な取り組みを進めていきます。

2013年度『ほっとするね！新京成』ポスター掲出実績

Vol. 6	4/16~6/14	VVVFインバータ制御化率100%達成
Vol. 7	6/15~8/14	早期地震警報システム
Vol. 8	8/15~10/14	車両のバリアフリー化への取り組み
Vol. 9	10/15~1/6	駅の安全対策/全駅への非常通報装置の設置
Vol. 10	1/7~3/14	連続立体交差事業

Vol. 10 連続立体交差事業

## 7. 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いますので、「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。
- ・ 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/>