



安全報告書

2015

平成 27 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（2012年度～2014年度）	19
6. お客様へのお願い	20
7. 当社の安全の取り組みに対するご意見	24



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。また日頃から当社鉄道事業に対しましてご理解とご支援を賜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きました。

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踏切事故を未然に防ぐべく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取り組んでいます。

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。

また、本年2月、当社は国土交通省関東運輸局により第3回目の「運輸安全マネジメント評価」を受け当社の安全管理体制に対して評価及び助言を頂きました。結果に慢心することなく更なる安全管理体制の構築に努めていきます。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4並びに当社の安全管理規程に基づき、2014年度の当社における輸送の安全確保のための取り組みをご紹介しているものです。

現状に満足することなく安全性の向上を目指し、取り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とともに引き続きご愛顧を賜りますよう重ねて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、社員等の安全に係る行動規範を定め、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。

社員等の安全に係る行動規範（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2014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。

2014年度安全目標

- (1) 基本動作の徹底によるヒューマンエラーゼロの達成
- (2) 踏切内公衆停滞発生件数 2割削減

なお、2015年度は

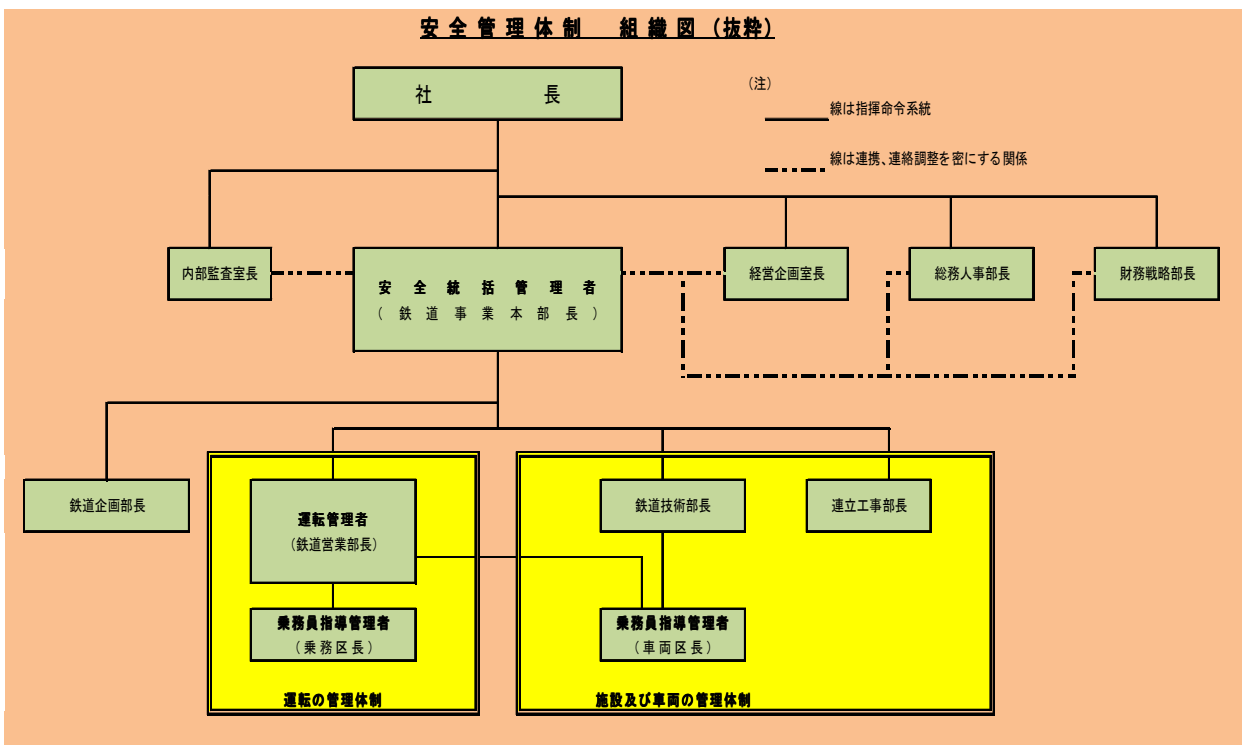
- (1) 基本動作の徹底によるヒューマンエラーゼロの達成（2014年度4件）
- (2) 踏切内公衆停滞発生件数 2割削減（2014年度328件）
- (3) ヒヤリ・ハット情報の収集及び活用の強化

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。



役職名	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管理する
運転管理者 (鉄道営業部長)	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、乗務員資質の保持、その他運転に関する業務を管理する
乗務員指導管理者 (乗務区長・車両区長)	運転管理者指揮の下、乗務員(限定運転士含む)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、安全管理体制が適性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

■鉄道の実安全推進のための会議

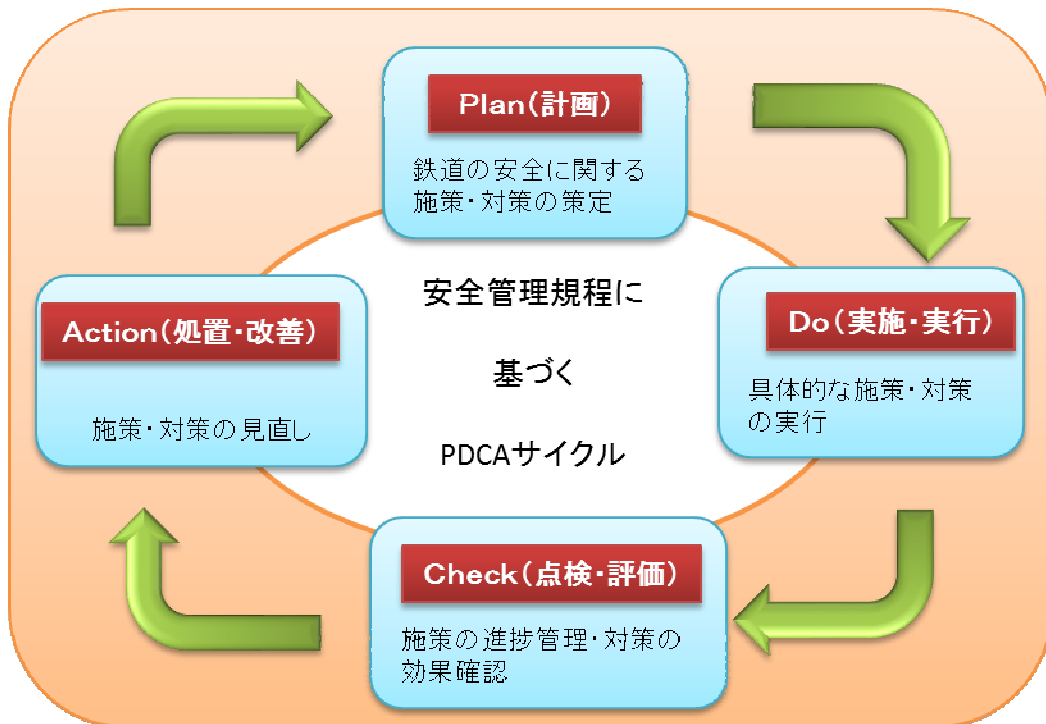
鉄道事業本部内において、「安全対策会議」を毎月開催の他、社内の経営管理部門の管理職者も出席にて行う「安全管理者会議」を年に4回開催し、安全に関する報告や方針、事故等の報告・分析、それに対する再発防止策を審議しています。2014年度では踏切の安全対策を引き続き進めるなど（8ページ以降）、安全・安定輸送確保のための施策について追究し、輸送の安全水準の向上を図っています。

駅長をはじめとする各現業長が出席する「鉄道事業本部現業長会議」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

安全管理体制のチェック機能として、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」を修了した内部監査員による内部監査を実施しています。経営管理部門（経営トップを含む総務・人事部門、財務戦略部門、経営企画部門）と、鉄道事業本部各部門に対して安全に関する内部監査を実施することで、各部における安全管理体制の構築状態や安全管理規程の有効性を確認、判定し、安全管理体制において、P（計画）D（実施・実行）C（点検・評価）A（処置・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。



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。また、緊急時には担当職員間で連絡が取れるよう「非常呼集名簿」を配布しています。

■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。

■運輸安全マネジメント評価

国土交通省が主催する運輸安全マネジメント評価は鉄道事業者（運輸事業者）の安全管理体制が適切な構築状態であるか、機能しているかを確認、助言を受けるものです。

当社では2015年2月に第3回目の運輸安全マネジメント評価を受け、当社の輸送の安全管理体制の維持、及び取組みについて評価されるとともに、更なる安全性向上のための助言、提言を頂きました。当社としては、さらなる安全管理体制の構築に努めてまいります。

4. 安全への取り組み

■安全対策のための投資実績と計画

2014年度は、約19億円を安全対策のために投資しました。

2015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。

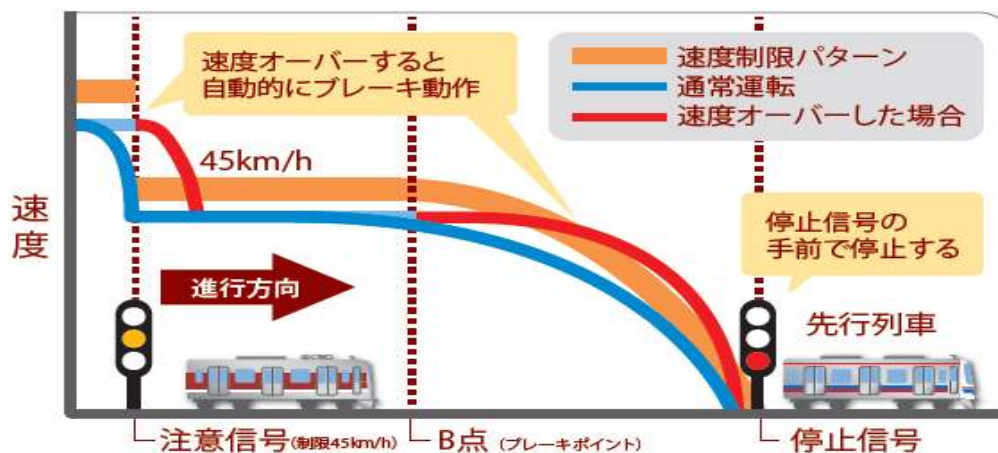
鉄道事業設備投資総額及び安全投資額（実績）
（百万円）

	鉄道事業 設備投資額	安全関係 設備投資額
2012年度	2,357	1,685
2013年度	1,931	1,090
2014年度	2,352	1,898
3箇年合計	6,640	4,673

■安全対策

デジタルATSの導入

ATS（自動列車停止装置）は、列車が停止信号や制限速度をこえて進行しようとした場合に警報を与え、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させ、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置です。当社では昭和54年からATSを使用しておりますが、より高度な安全運行を目指し、全区間での最高速度制限や曲線区間、分岐器区間、線路終端部などでの速度制限、駅直近踏切への過走防護など大幅に機能アップしたデジタルATSを2014年より順次導入していきます。



土留め擁壁・法面の改良

地震や大雨による自然災害への対策として、土留め擁壁や法面の改良工事を推進しており、2014年度は上本郷駅～松戸駅間上り線側、常盤平駅～八柱駅間の下り線側の工事を進めています。



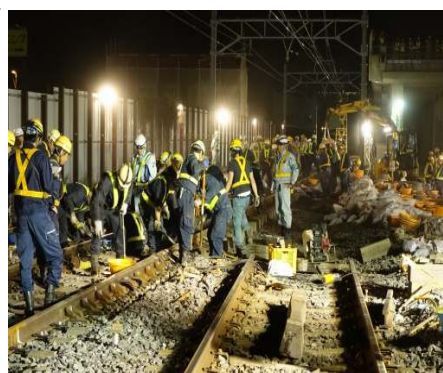
法面の改良箇所の様子

■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）において、2002年7月から千葉県、鎌ヶ谷市、及び当社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、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。

また、2014年10月は初富仮駅切替工事を行い供用開始しました。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2014年度までに81箇所の踏切道のうち44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2014年度までに81箇所の踏切道のうち72箇所に設置しました。

併せて、支障報知装置の表面パネルを見やすいように黄色化していきます。



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

歩行者が通行する際の安全確保のため、一部の踏切道においてカラー舗装を実施しています。

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

2014年度は25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こ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。踏切遮断かんの折損防止を図るためにも無理な踏切横断はおやめ下さい。

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きます。

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い、接近した列車が緊急停止する事例が目立っています。

当社では踏切内停滞を防止することを目的とした啓発活動を行っています。



地元警察と共同による啓発活動

■ 駅の安全対策

非常通報装置

お客様がホームからの転落した時などに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、斜面で動き出さ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。



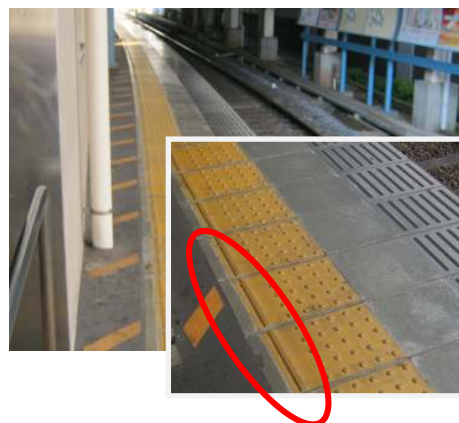
エレベーター出口部分の手すり

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、安全性の向上を図るべく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。

2014年度は、元山、五香駅ホームに内方線付警告ブロックを設置しました。

ホームからの転落、列車との接触事故防止のためホーム端を歩かないようお願いいたします。



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ゴム製の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、2014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においても同じ情報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・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14駅に設置しています。

急病人発生時には早期のAED実施が人命救助に繋がります。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を実施しています。



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手し、天候変化に対応できるように活用しています。



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

2014年度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ルートが整備が完了しました。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。



松戸駅のエレベーター

■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所属の運転士に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

■異常気象時の取り組み

近年、ゲリラ豪雨等の異常気象が多発する傾向にあることから異常気象時の取り組みの一環として対策本部を設置し各職場からの情報提供、指示伝達を一括管理する体制を構築しています。



対策本部設置状況

■訓練の実施

異常時総合訓練

事故・災害等発生時においても出来るだけ早い施設の復旧と運行の再開を目指すことから、くぬぎ山車両基地において、沿線の消防署と共同で事故復旧、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する意識の高揚に努め、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

大規模災害や事故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ことから、大地震が発生したことを想定し対策本部の設置訓練、非常用無線を用いての訓練を実施しています。



対策本部設置訓練

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（信号機の代わりに合図旗等で信号を現示し列車を出発させる）模擬訓練を定期的実施しています。



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

異常時総合訓練とは別に、各職場においては、万一の事態を想定した応急復旧模擬訓練を定期的実施しています。



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

2014年7月には社外講師による、「ヒューマンエラーの心理学」という題目で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学びました。

2015年1月には千葉県警察職員による、「薬物乱用の現状」という題目で、規制薬物の乱用、危険ドラッグの乱用の禁止についての教育を受けました。



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職員に提供することで安全性の向上を図っていきます。



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（2012年度～2014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)
2012年度	4件	1件	0件
2013年度	3件	5件	0件
2014年度	3件	2件	0件

■2014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2件、線路内に立ち入った公衆との接触1件
輸送障害	2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

2014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、駅構内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



【踏切警報機】が点滅すると同時に鳴り始め、しばらくすると踏切を遮断する棒【遮断かん】が下がります。その際、踏切内には入らないで下さい。
(無理な横断は止めて下さい)

■ 踏切内に万が一、閉じ込められたら・・・

閉じ込められた場合は、遮断かんを手で押すと動かすことができますのですみやかに脱出して下さい。



遮断かんは写真の様に簡単に動かすことができます

線路と線路の間にスペースがある場所は踏切警報機が鳴ったら立ち止まることは出来ません。

(一時退避場所ではありません)

踏切内に立ち止まると、電車と接触するおそれがあります。踏切警報機が鳴り始めたらすみやかに横断して下さい。

万が一、閉じ込められた方を発見した場合は速やかに非常ボタンを押して下さい。

電車の運転士に非常停止の信号を表示させることができます。



緊急時は支障報知装置（非常ボタン）をためらわずに押して下さい

■ 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。

■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 2013年度10件、2014年度18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は、直ちにお近くの非常通報装置の赤いボタン（10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。



■車内での事故防止のために

電車は事故防止のため急停車することもあります。お立ちの方は手すりや吊革におつかまり下さい。

また、車内での事故を防止するため、各車両には通報装置を設置しています。車内で異常を発見したとき、乗務員に緊急で知らせたいときなど通報ボタンを押すとブザーが鳴動し乗務員へ異常を知らせます。また、一部車両には乗務員と通話する機能がついています。



車内の通報装置

■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。

2014年度『ほっとするね！新京成』ポスター掲出実績

Vol. 12	5/16～7/15	新型ATSの導入
Vol. 13	7/16～9/15	自然災害に備えた取り組み
Vol. 14	11/17～1/16	いざという時のための異常時総合訓練
Vol. 15	1/24～3/31	多機能トイレの設置



Vol. 15 多機能トイレの設置

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/>