

東葉高速鉄道 安全報告書 2024



目 次

安全報告書 2024 の発行にあたり	1
1 安全方針	2
2 安全管理体制と管理実施状況	3
3 安全対策	6
4 教育・訓練	15
5 安全に対する投資	21
6 安全を支える現場	22
7 事故・障害などの発生状況	25
お客さまへのお願い	26

安全報告書2024の発行にあたり

平素より東葉高速鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。

鉄道事業者にとって、輸送の安全の確保は最大の使命であります。当社ではそれを基本として、安全管理にかかわる方向性を示した安全方針の下で迅速かつ的確に行動し、安全文化の醸成を促進するとともに、安全管理規程に基づき各種対策を実施するなど、さらなる安全で安定した輸送の確保に向け取り組んでいます。

2023年度は、設備の経年劣化が進行していく中においても安全性の向上を図るため、レール交換・信号機器更新などの工事を行いました。2024年度も引き続きそれらの工事を行うほか、列車制御システム（CS-ATC化）、運行管理システム、電力管理システムの更新により、さらなる安全性の向上を図ります。

また、防災に関する具体的な取り組みとして、ハード面では、高架橋の耐震補強を引き続き進めるとともに、ソフト面では、激甚化する台風・大雨や地震などの自然災害、他社線で発生した車内傷害事件や鉄道テロなどの異常事態に備えるための教育・訓練を行うなど、異常時の対応力向上を図りました。

さらに、社長を議長とした安全推進会議を開催するなど、安全に関する情報・対策をすべての社員で共有することで、社員の理解がより一層深まるよう日々取り組んでいます。

これらの取り組みにより、1996年の開業以来の鉄道運転無事故記録のさらなる継続を目指して、今後も鉄道事業者として安全管理体制を充実させるとともに、社員一人ひとりが安全最優先に自ら考え行動し、日々の業務や訓練を通じて安全の向上に努めることで、お客さまに信頼・安心してご利用いただける、地域に密着した鉄道を目指してまいります。

この安全報告書は、鉄道事業法に基づき、2023年度における輸送の安全の確保に関する当社の取り組みなどについて、皆さまにご理解いただくために作成いたしました。

安全に関する取り組みや体制を一層充実させていくため、この安全報告書の内容について、皆さまのご意見・ご感想をお聞かせいただければ幸いに存じます。

2024年9月

東葉高速鉄道株式会社
代表取締役社長

石井 慶範



鉄道の最大の使命である輸送の安全の確保に関する基本理念として、安全管理にかかわる「安全最優先」「法令の遵守」「安全管理体制の継続的な改善」を主体とした、当社の安全に対する決意と方向性を示した「安全方針」を策定しています。

安全方針

- 1 私たちは、人命を尊重し、安全最優先に自ら考え行動します
- 2 私たちは、規程を遵守し、厳正に職務を遂行します
- 3 私たちは、常に問題意識を持ち、安全の向上に努めます

安全重点施策

安全管理体制の向上のため、役員および社員は、安全方針に基づき、安全に関する課題の解決に向けて「安全防災対策の重点目標」を設定しています。

各部署においては、安全防災対策の重点目標の達成に向けてそれぞれの目標を設定し、安全推進会議で四半期ごとに進捗・達成状況の確認を行い、継続的な改善を図っています。

役員および社員は、一致協力してその達成に努めています。

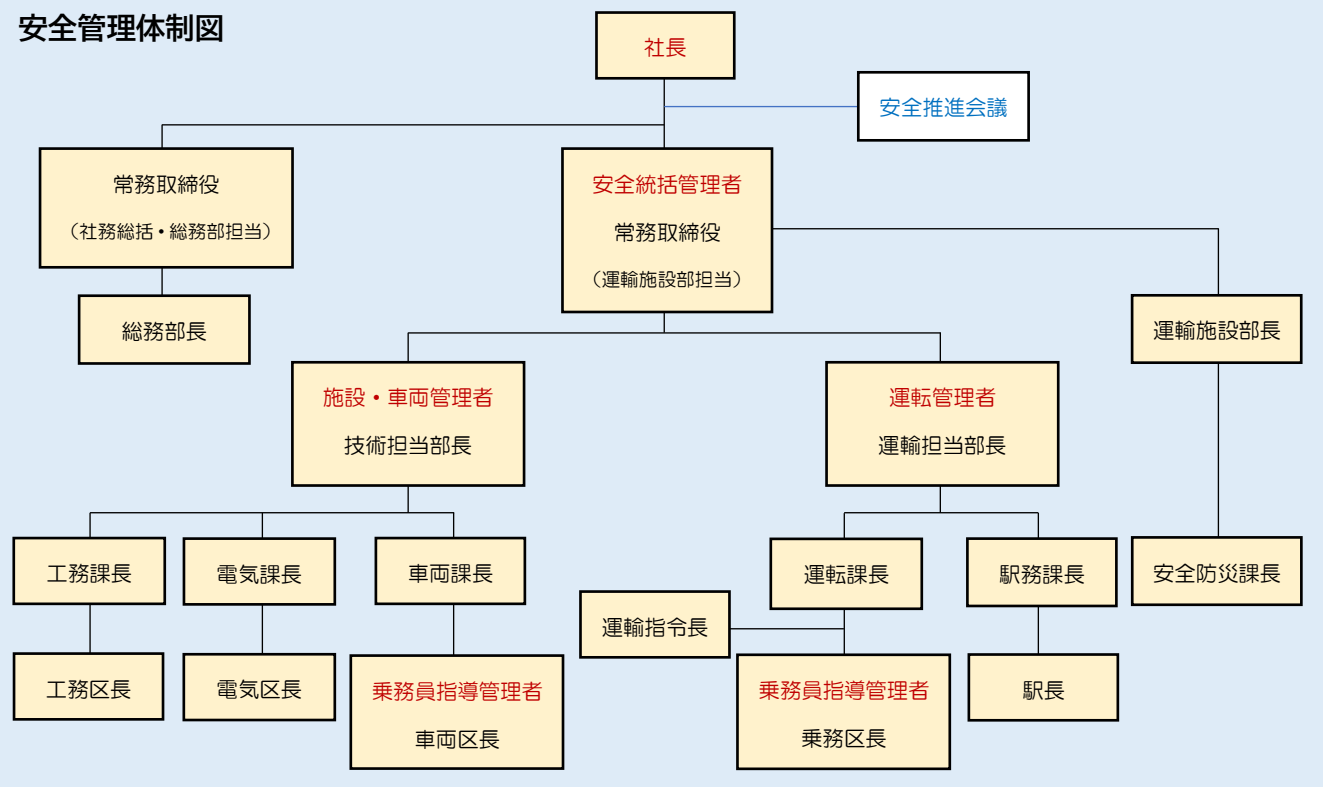
2023年度の「安全防災対策の重点目標」は、次のとおりでした。

- 1 運転無事故記録の継続
- 2 自然災害・異常事態への備え
- 3 ヒヤリ・ハット情報の活用による事故の未然防止

「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性向上に努めなければならない」という運輸安全一括法の理念の下に制定した安全管理規程に基づき、最高責任者である社長をはじめ、安全統括管理者、運転管理者、施設・車両管理者、乗務員指導管理者の各々の責任を明確にした安全管理体制を構築し、経営トップから現業まで一丸となって輸送の安全の確保に取り組んでいます。

安全管理体制

安全管理体制図

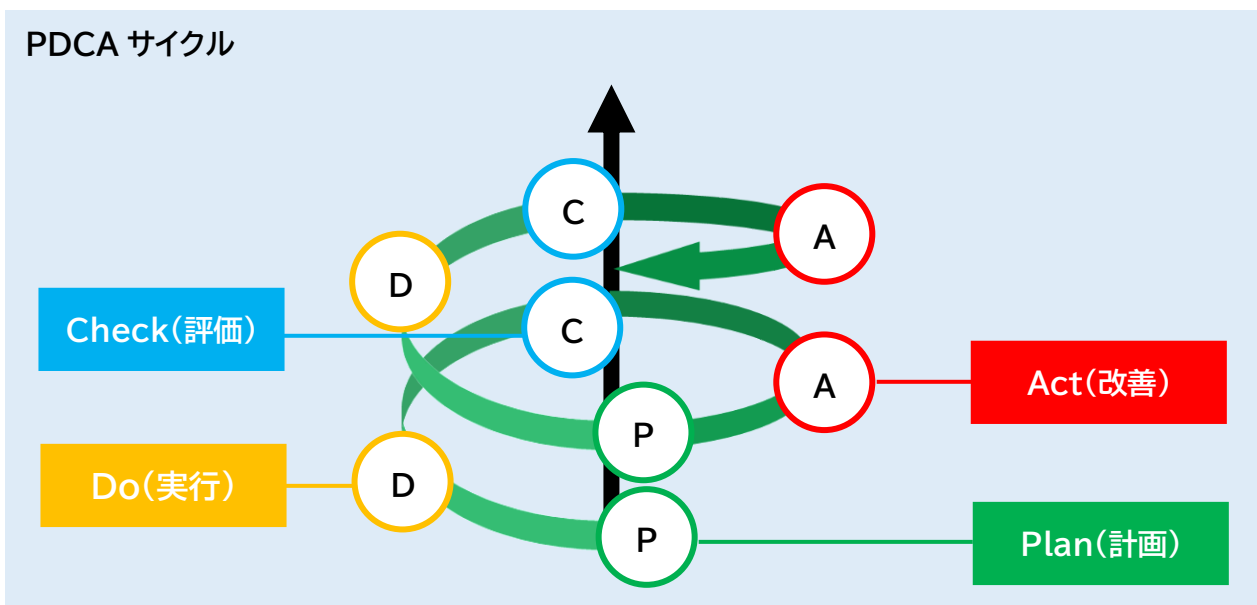


管理者の役割

- ① 社長は、輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
- ② 安全統括管理者は、輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
- ③ 運転管理者は、安全統括管理者の指揮の下、列車の運行・運転関係係員の資質保持などの運転に関する業務を管理します。
- ④ 施設・車両管理者は、安全統括管理者の指揮の下、軌道・土木・建築・電気などの施設管理や車両に関する業務を管理します。
- ⑤ 乗務員指導管理者は、運転管理者の指揮の下、乗務員の資質保持に関する事項を管理します。

① PDCAサイクルの浸透・強化

役員および社員は、安全防災対策の重点目標をはじめとする各種取り組みに「PDCAサイクル」(Plan・Do・Check・Act)を取り入れることによって、安全管理体制の強化を図り、継続的改善を行っていくことで、安全性の向上に努めています。



② 国土交通省による運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価とは、国土交通省により各運輸事業者に対して実施されるもので、経営トップおよび安全統括管理者へのインタビューや文書・記録類を通じて安全管理体制について確認を受け、その内容に基づき評価・助言が行われます。

当社に対しては2023年7月に実施され、安全に対する取り組みについて評価・アドバイスをいただきました。

③ 安全管理体制の内部監査

安全管理体制が適切に機能しているか、定期的に内部監査（安全監査）を実施し、課題や問題点などを明らかにして見直すことで、継続的な改善に努めています。

2023年度は、社長・安全統括管理者などの経営管理層を含む9部門で、「安全方針の浸透・定着の状況」「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」「情報伝達及びコミュニケーションの確保」を重点項目として監査を行い、安全管理体制が適切に維持されていることを確認しました。

また、安全監査については、優良事業を含めて安全推進会議に報告し、社内で情報共有を行いました。

2024年度は、社長・安全統括管理者などの経営管理層を含む10部門を対象とした安全監査を計画しています。

④ 非常時の態勢

事故・災害などの非常事態の発生に備え、「事故・災害等対策規程」を制定しています。非常事態における態勢、役割、社員の基本行動を定め、被害を最小限に抑えるように万全を期しています。

⑤ 安全推進会議

毎月開催する「安全推進会議」では、安全管理体制を円滑に推進するため、輸送の安全の確保に関する事業の実施状況や管理状況を共有するとともに、当社線内で発生した輸送障害などの報告、事故・災害などの原因調査と再発防止対策の検討、ヒヤリ・ハット情報や他事業者での事故事例などの情報共有及び検証を行っています。

また、必要に応じて、会議の核となるコアメンバーを招集し、迅速な状況把握と対応策の決定にも努めています。



⑥ 役員による職場巡視

「夏季の輸送安全総点検」「年末年始の輸送等に関する安全総点検」期間中に、社長をはじめとする役員が各職場に赴いて、取り組み状況などを確認するとともに、社員を激励して安全意識の高揚を図っています。



⑦ 経営管理者と社員との意見交換会

役員および社員が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するとともに、横断的・縦断的なコミュニケーションを実現し、風通しの良い職場環境を作るために行っています。

明らかになった課題などは、必要な対応策を検討・実施して、改善するように努めています。



車両の安全対策

車内で、急病人や危険行為などの異常事態が発生した際、乗務員に知らせるための非常通報装置を、すべての車両に設置しています。

この通報装置に内蔵されたマイクを通じて、乗務員との通話が可能となっています。

なお、この通話装置には、国土交通省により策定された「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づいたステッカーを貼り付け、操作方法などを表示しています。



駅の安全対策

① 駅構内の巡回

不審物・不審者警戒のため「見せる警備」を実施しています。通常は、主に駅係員や警備員が定期的に巡回していますが、当社線を管轄する八千代警察署や船橋東警察署の警察官による巡回も実施しました。

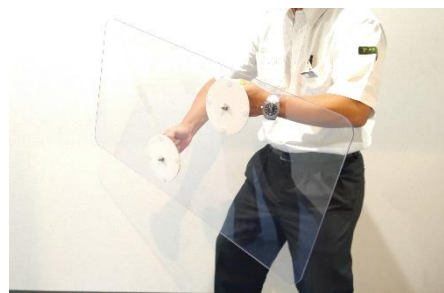


② 防犯用具の設置

鉄道施設内での事件発生などの緊急時に備えて、刺股と防護盾をすべての駅に配備しています。

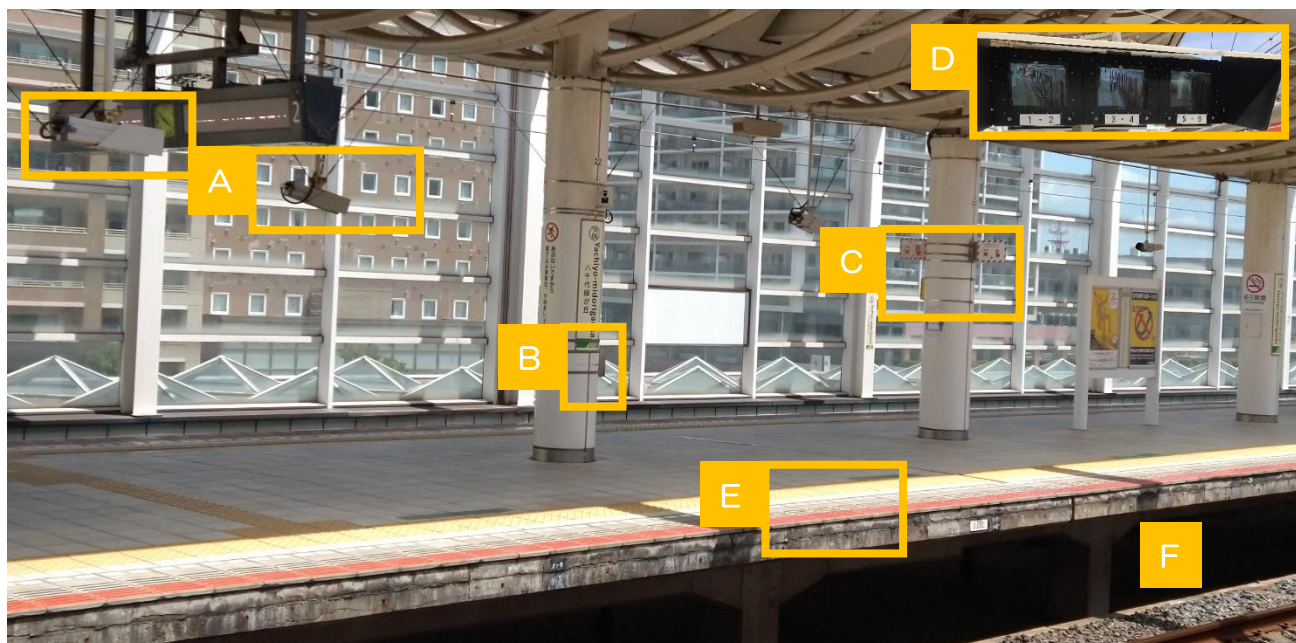


刺股



防護盾

③ ホームの安全対策



A 防犯カメラ

すべての駅構内および車両基地構内に、状況確認やセキュリティ向上を目的とした「防犯カメラ」を設置しています。



B 駅員よびだしインターホン

線路内へ落とし物をされた場合など、インターホンのよびだしボタンを押すことで駅係員に連絡をとることができます。



C 非常停止ボタン

お客さまのホームから線路への転落や、線路に障害物があるなど、列車の運行に支障が生じるおそれがある場合に、列車に対して緊急停止するよう知らせるボタンです。



D 車掌用モニター（CCTV）

車掌が、列車のドアを閉め、ホーム上の安全を確認するためのモニターです。ホームやお客さまの乗降の状況をより鮮明に確認するために、高解像度化したモニターをすべての駅に設置しています。



E CPライン・内方線付き点状ブロック・注意喚起シート

すべての駅において、色彩心理学（Color Psychology=CP）を活用した注意喚起のための塗装をホーム端部に施すとともに、目の不自由な方に対してホームの内側が分かるよう内方線付き点状ブロックを設置しています。一部の駅では、ホームの階段付近の狭い場所にお客さまに注意を促すための「注意喚起シート」を整備しています。



F ホーム下の退避スペース

万が一お客さまが線路に転落した場合、列車と接触を避けるための退避スペースを、すべての駅のホーム下に確保しています。

④ 警備会社への通報システム

駅において非常事態が発生し、警備会社の支援が必要となった場合には、専用のボタンを押すだけで警備会社に通報するシステムを備えています。

⑤ お客さまへの情報提供

改札口やホームに設置している旅客案内装置は、列車の種別・行先・出発時刻や運行情報・沿線のイベント情報などを提供するだけではなく、安全運行のお願い、テロ・不審者・不審物に対する警戒のお知らせにも活用しています。



改札口



ホーム

災害対策

① 火災対策設備

国土交通省が定める「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、非常用発電設備、自動火災報知設備、消火ポンプ・スプリンクラーポンプ設備、排煙設備、誘導灯設備、非常灯設備、非常放送設備などの火災対策設備を設置しています。

駅事務室内に設置している防災監視盤により、火災などの異常を即座に感知し、迅速かつ的確に対応する体制を整えています。



防災監視盤

② 耐震補強

高い確率での発生が予想される首都直下地震に備え、高架橋柱の耐震補強を進めています。



工事前



工事完了後

③ 早期地震警報システム

緊急地震速報において震度4以上の揺れが予想され、運転規制を行う必要があると判定した場合は、自動的に、列車無線を通じて全列車に停止を指示する「早期地震警報システム」を導入しています。

このシステムにより、早期に列車を停止させることで、被害を最小限に抑えることができます。



早期地震警報システム端末

④ 地震発生時の対応

地震の震度（揺れ）・ガル（振動加速度）を常時計測しています。

震度4以上または40ガル以上を計測した場合に全列車を停止させて、緊急点検を実施します。

列車が駅間に停止した場合で、線路に支障がない場合は、最寄りの駅へ移動させて、長時間の駅間停止を防止します。

また、毎月、緊急停止警報の動作試験を行い、列車が正しく受報しているかを確認しています。



地震警報装置

⑤ 強風・暴風対策

八千代中央駅～村上駅間の新川にかかる橋のように、風速計を設置しています。

最大瞬間風速が毎秒20mを超えた場合は、速度を抑えて運転します。さらに、毎秒30mを超えた場合、もしくは超えるおそれのある場合は、列車の運転を見合わせます。

運転規制の基準値を上回ることが事前に予測される場合は、計画運休を実施します。

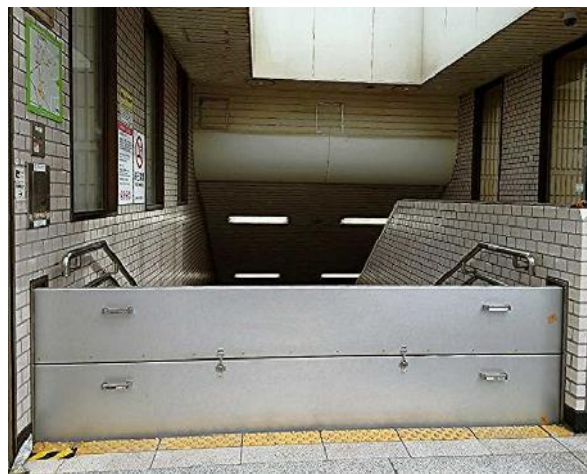
また、竜巻注意情報が千葉県北西部に発表された場合、速度を抑えて運転します。



⑥ 浸水対策

地下にたまった水が一定の量を超えた時には、排水設備を使用して処理するほか、台風や大雨などで地下駅に浸水することが予想される場合は、地上出入口に止水板を設置して、浸水の防止に努めます（駅係員は、止水板設置のための訓練を行っています）。

万が一、排水が追いつかない時や、冠水した線路の水を処理する時のため、非常用排水ポンプを備えています。



止水板

⑦ 帰宅困難者対策

大規模地震などの災害によって列車の運行ができなくなり、駅に足止めされてしまったお客さまのため、すべての駅に飲料水と体温を保つためのサバイバルシートを備えています。

駅係員や乗務員は、広域避難場所を常に把握しており、駅係員は誘導訓練を行っています。

また、各自治体が主催する帰宅困難者対策推進協議会への出席や、MCA無線（災害時の緊急連絡を各自治体と行うために使用する通信手段のひとつ）を使用した情報伝達訓練などにより、自治体や関係機関とともに帰宅困難者の対策を講じています。

⑧ 搬送トロ

車両故障や事故・災害などの影響で、列車が駅間に停止した場合、線路を歩いて避難することが困難なお客さまを運ぶため、すべての駅に配備しています。



⑨ 緊急時支援ワッペン

社員が当社線を利用中、事故や災害などに遭遇した場合、社員であることを明らかにして支援活動を行うため、社員に配付しています。



事故防止・設備更新

① ヒヤリ・ハット

「1件の大きな事故・災害の裏には、29件の軽微な事故・災害、そして300件のヒヤリ・ハットがある。」とされるハインリッヒの法則があります。

ヒヤリ・ハットの段階で対処することで、事故・災害につながることを防止できるため、ヒヤリ・ハットや気づいたことを安全推進会議などで報告して、役員および社員で情報を共有するとともに対策を講じることで、事故・災害の芽を摘み取るように努めています。

改善事例

北習志野駅電気室 移動時の高圧盤操作ハンドル接触

「北習志野駅電気室から発電機室へ移動する際、機器操作盤の操作ハンドルと身体の距離が近い事を作業指揮者から注意を受けた。身体が操作ハンドルにぶつかり停電させて駅業務に支障させていたかと思うとヒヤリとした。」という報告を受けて、移動時の通行経路を操作ハンドルが無いキュービクルの裏面に指定し、作業通路であることを表示する掲示物を掲出しました。



なお、社員から報告されたヒヤリ・ハットや気づきの中から、重大な事故・災害の防止や環境改善に大きく寄与したものに対して、表彰を行っています。

上記の改善事例にも、表彰を行いました。

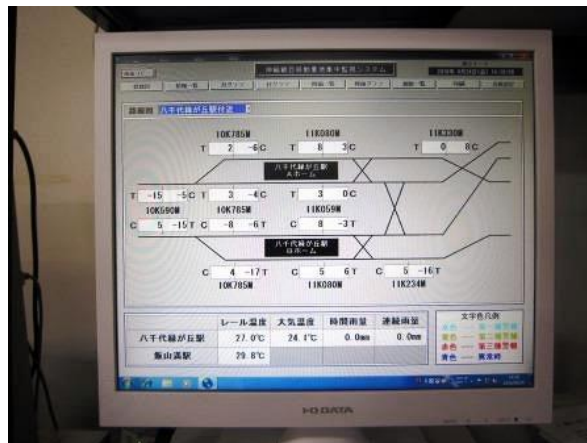
② レールの伸縮

振動・騒音の軽減に配慮したロングレール（最大長は、八千代緑が丘駅～東葉勝田台駅間の4800m）を採用しています。また、「伸縮継目」を使用することで、レールの継ぎ目をなくしています。

レールは気温によって伸縮するため、「伸縮継目」の状態を監視する「軌道伸縮継目移動量監視システム」を導入し、常時監視して安全運行に努めています。



伸縮継目

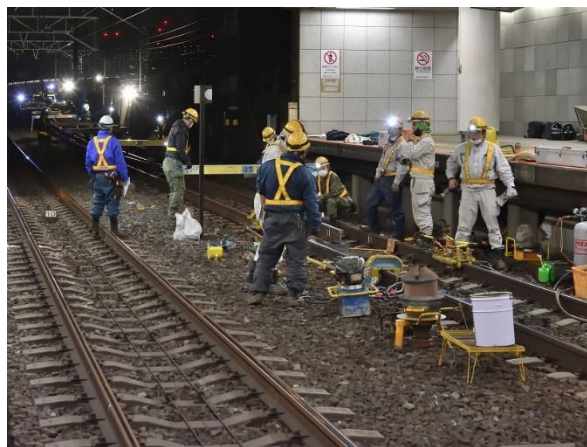


軌道伸縮継目移動量監視システム

③ レールの交換

列車の走行により、摩耗や損傷が進行したレールを交換して、折損事故の防止や乗り心地の向上に努めています。

2023年度は、西船橋駅～飯山満駅の一部区間で、ロングレールの交換工事を行いました。



④ レール散水設備

気温の上昇により、レールが伸びて変形し張り出すことを防止するため、散水する設備を備えています。



⑤ 緊急情報ネットワークシステム（E m－N e t）

お客さまの安全を確保するため、E m－N e t の導入により、総理大臣官邸が発信する外国からのミサイル発射・通過などの緊急情報を即座に入手することで、迅速かつ的確な対応ができるように努めています。

⑥ 非常用電源

通常の電源が停止した場合でも、駅の照明点灯や発煙時の排煙などが行えるように、非常時に電力を供給する発電機を設置して、災害時の被害を最小限に抑えるように備えています。



⑦ 信号機器の更新

自動列車制御装置の電子部品の経年を踏まえ、2025年3月の運用開始を目標に、列車制御システムを地上信号方式（W S－A T C）から車内信号方式（C S－A T C）に更新します。

保安度が向上するとともに、地上設備が少なくなりメンテナンスなどの省力化が図れます。



信号機器室（ATC 架）

⑧ 各種運動・キャンペーンへの参加

安全総点検・交通安全運動・プラットホーム事故0運動など、安全に関する様々な運動やキャンペーンに参加しています。



⑨ 安全総点検

夏季と年末年始に実施する安全総点検の期間中においては、事故などの防止に係る安全管理体制や、お客さまの安全確保のための必要な措置が適切に実施されていることを確認しています。

さらに、鉄道テロ対策の実施状況について再点検を行うとともに、駅構内・営業列車内の巡回点検を行い、安全の確保や事故防止の徹底と安全意識の高揚を図っています。



⑩ 協力会社との事故防止

当社および協力会社における安全確保の取り組みを共有する会議を開催して、事故防止に努めています。



お客さまの声

当社ホームページ内のお問い合わせフォームなどでいただいた「お客さまの声」は、役員および社員に共有することで、安全性の向上や、お客さまの視点に立ったサービスを提供するように努めています。

規程・マニュアルなどの習熟を行う座学教育（OFF-JT）だけでなく、安全の確保、技術の向上に必要な実践的な教育・訓練（OJT）も、各部署において定期的の実施しています。

異常時に備えた訓練

事故・災害などが発生した際、人命を尊重して安全の確保を最優先に行うためには、迅速かつ的確で、組織を横断した対応が求められます。そのため、多くの部署が参加して、迅速かつ的確に行動し、組織を横断した対応ができる状態を保っているかを確認する訓練を行っています。

① 事故・災害等対策本部設営・運営訓練

事故・災害などが発生した際、人命を尊重し、安全の確保を最優先としながら、被害者の救護、施設の応急・復旧、早期の運転再開を組織的に迅速かつ的確に進めるため、「事故・災害等対策本部」を設営します。

この「事故・災害等対策本部」を運営するために必要な手順を確認し、情報収集の態勢や、対策本部への伝達方法、電源確保のための非常用発電機といった機材の使用方法などを習熟する訓練を行っています。



② 人身事故を想定した訓練

八千代警察署、八千代市消防本部の協力のもと、駅構内での人身事故の発生を想定した訓練を行いました。

車内のお客さまの降車誘導、消防によるジャッキを使用した負傷者の救出、警察による現場検証、事故発生時における安全確保やお客さまの救護など、復旧作業に従事する係員の対応能力の向上および関係機関との連携強化を図りました。



現地対策本部長への状況報告

③ 防犯用具の使用方訓練

千葉県警察本部、八千代警察署の協力のもと、刺股の取り扱いや護身術などの訓練を受講するとともに、不審者・不審物発見時の対処方法やサイバーテロ・国際テロ情勢に関する講話を聴講しました。



刺股の使用訓練

④ 駅間歩行訓練

万が一列車が駅間に停止し動けなくなった場合に備えて、お客さまを駅まで安全に誘導する方法と軌道内の設備について、実際に歩行して確認する訓練を行っています。



駅間歩行訓練



発光器を置いた状態の検証

⑤ 連動操作盤取扱訓練

一部の駅では、列車の進路制御を手動で行うことができる連動操作盤を設置しており、定期的に訓練を行っています。



⑥ 車両故障対応訓練

車両故障などにより自力での走行が不能となった場合に備え、故障した車両を速やかに最寄り駅に収容させて、故障列車と救援列車を連結し、故障車両を牽引または推進して運転する訓練を行っています。



併合作業完了の報告



併合作業を行う関係社員

⑦ レール張出復旧訓練

酷暑により、レールが伸びて変形し張り出しが発生した場合を想定して、張り出しを修復する訓練を行っています。



⑧ レール折損応急処置訓練

レールにできた小さな傷から、列車の通過により折損が発生した場合を想定し、折損箇所を応急処置する訓練を行っています。



⑨ モーターカー脱線復旧訓練

夜間に保守作業で使用するモーターカーが脱線した場合でも、始発からの営業列車の運行に支障をきたすことがないように、走行可能な状態に迅速かつ安全に戻すため、復旧器材の取り扱いと復旧手順の確認を行う訓練を行っています。



⑩ 架線復旧訓練

強風による飛来物や落雷などが原因の架線トラブルにより列車の運行に支障をきたした場合を想定し、早期に設備を復旧させる訓練を行っています。



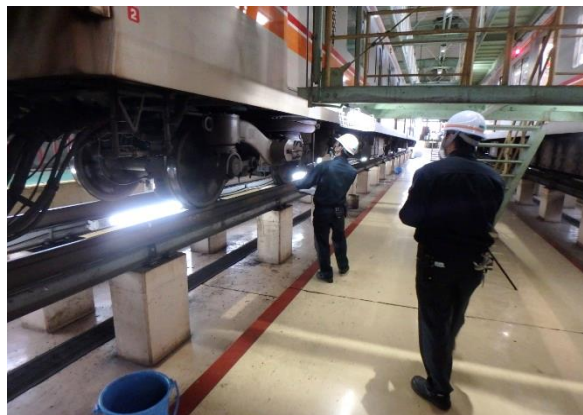
⑪ 故障復旧訓練

台車の車軸が固着するなど、車輪が通常どおり回転できなくなった場合を想定し、故障車両を車両基地まで搬送する訓練を行っています。



⑫ 故障発見・車両故障点検処置訓練

車両に関する知識および技術向上のため、模擬故障を設定し、故障箇所の発見と処置対応の訓練を行っています。



⑬ 列車脱線復旧訓練

列車が脱線した場合を想定し、走行可能な状態で線路に迅速かつ的確に戻すための訓練を行っています。



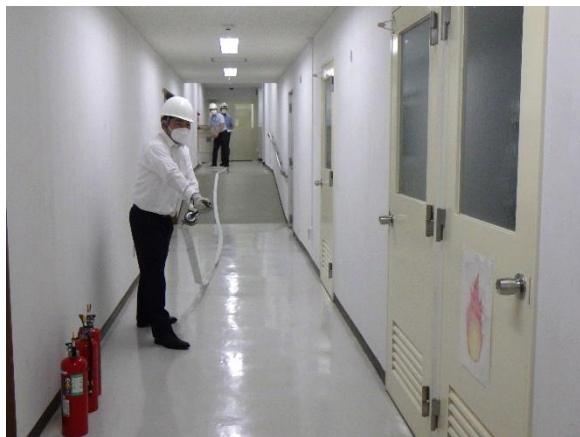
⑭ 普通救命講習

救命処置に必要な知識、心肺蘇生、AEDの使用法、異物除去、止血法などを習得するため、定期的に講習会を受講しています。



⑮ 消防訓練

消防法に基づいた、避難方法、消火器の使用方法、避難はしごの取り扱い方法などを習熟し、火災による被害を最小限に抑えるための訓練を行っています。



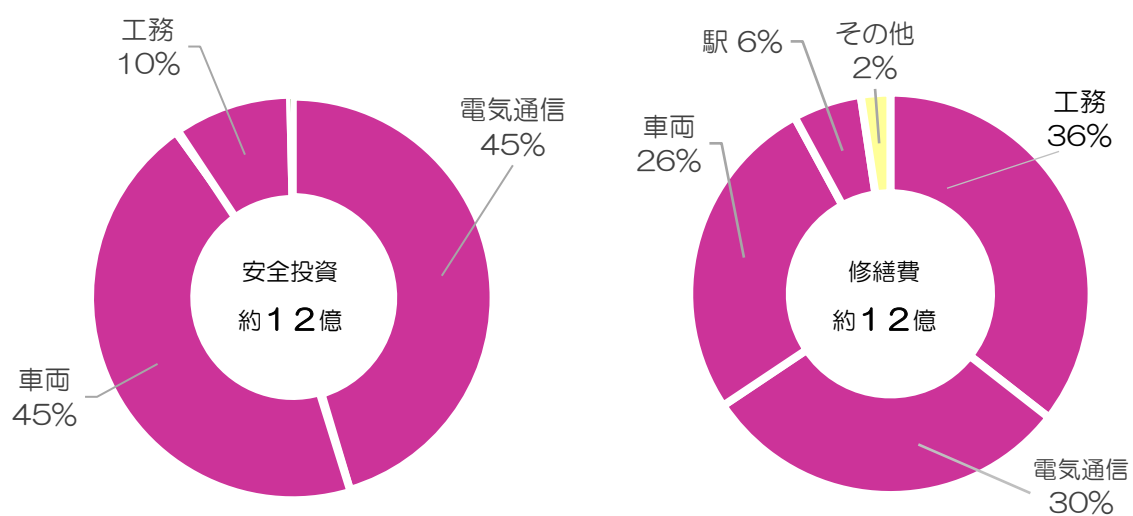
講演会

安全講演会

情報伝達における「コミュニケーションエラー防止」をテーマとして、外部講師を招いた講演会を実施し、代表的な防止策である復唱や確認会話などを学びました。



2023年度における安全・安定輸送を維持するための安全投資、安全・安定輸送を確保するためのメンテナンスに係る修繕費に、約24億円を投入しました。



6

安全を支える現場

駅・運輸指令所・乗務区・工務区・電気区・車両区の現業は、安全・安定輸送を行う第一線であり、確実に業務を遂行し適時に連携することで、安全・安定運行を確保しています。

駅

駅は、朝・夕のラッシュ時間帯を中心に、ホームで列車の到着・出発の監視を行っています。

特に、ホームの安全確認後に乗務員に対して行う閉扉合図は、お客さまの安全を確保し、列車の安全・安定輸送を確保するため、最も重要な業務です。

高齢者やお身体の不自由なお客さまにも安心してご利用いただけるよう、「サービス介助士」の資格を駅係員が取得して、介助に関する正しい知識と技能を身につけています。

また、介助が必要などでお困りのお客さまに対して、積極的に声かけや見守りを行い、安全・安心に施設をご利用いただけるよう取り組んでいます。



ホームでの安全確認



車いすのお客さまの介助方法を確認

運輸指令所

運輸指令所は、列車の運行管理をはじめ、事故などのトラブル発生時には、必要な情報収集を行うとともに、適切な指示によるお客さまの安全確保と早期の運転再開に努めています。

また、異常気象に対応するため、気象情報サービス会社からの情報を基に各部門と連携し、安全で安定した輸送の確保に努めています。



列車の運行管理

乗務区

乗務区は、乗務員（運転士・車掌）と、乗務員を指導・監督する監督者が所属し、列車の運転業務を行っています。

乗務員の始業時には、監督者が対面にて点呼を実施し、心身状態のほか、アルコール検知器により酒気を帯びていないことを確認しています。

また、監督者が列車の乗務員室に添乗して作業状況を確認し、必要により指導を行うことで、基本作業の徹底や執務の厳正に努めているほか、机上・実技の教育訓練を実施して知識・技能の向上を図っています。



出勤時の点呼



職場内教育

工務区

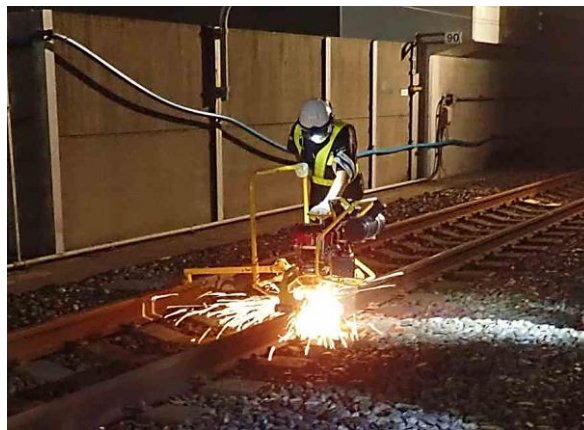
工務区は、軌道・土木構造物・建築物の保守管理を行っています。

法令で定められた検査周期に従い実施する各種検査・点検の結果に基づき、補修や交換を計画的に実施し、施設の健全な状態の維持に努めています。

特にレール・まくらぎ・道床などで構成される軌道は、列車の安全運行と密接に関わっていることから日々点検や保守を行い、安全で乗り心地の良い線路の維持に努めています。



軌道の点検



レール削正

電気区

電気区は、電気設備（変電設備・電路設備・信号設備・通信設備・機械設備）全般の保守管理を行い、電力指令では監視・制御業務を行っています。

法令で定められた周期で行う定期検査を実施し、電気設備の機能維持を図るとともに、検査結果に基づいた設備の修繕・改良計画などから、列車の安全運行の確保に努めています。



変電所内の遮断器の点検



分岐器の点検

車両区

車両区は、保有している車両（110両・11編成）の定期的な点検・整備などのメンテナンスを行っています。

車両の定期的な点検では、10日以内に行う「列車検査」および3か月以内に行う「月検査」を実施しています。また、4年または走行距離60万km以内に行う「重要部検査」および8年以内に行う「全般検査」は、東京地下鉄株式会社に委託し、実施しています。点検・整備を確実に実施することで、お客さまに安全で快適な車両の提供に努めています。



乗務員室内の点検



床下機器内の点検

7

事故・障害などの発生状況

事故・障害などの内訳は、鉄道運転事故0件・輸送障害4件・インシデント0件で、1996年の開業以来、鉄道運転無事故記録を継続しています。

これからも事故防止に万全を期し、お客さまに信頼され、安心してご利用いただける鉄道を目指します。

2023年度の鉄道事故などの発生状況は、次の通りです。

事故種別 年度	鉄道運転事故	輸送障害	インシデント
2023年度	0件	4件	0件

※鉄道運転事故とは、列車衝突事故・列車脱線事故・列車火災事故・踏切障害事故・道路障害事故・鉄道人身障害事故
鉄道物損事故をいいます

※輸送障害とは、鉄道運転事故を除き、鉄道による輸送に30分以上の遅延を生じた事態をいいます

※インシデントとは、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をいいます

お客さまへのお願い

■ かけこみ乗車はおやめください

発車間際のかけこみ乗車は大変危険です。転倒やドアに挟まれ、思わぬ怪我をされたり、列車の遅れにより他のお客さまへのご迷惑になりますので、ゆとりあるご乗車をお願いいたします。



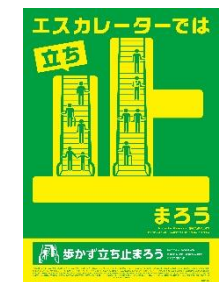
■ ながら歩きはおやめください

駅構内で、スマートフォンや携帯端末を操作しながら歩行する行為は、線路への転落やお客さま同士の衝突などにつながるおそれがあります。大変危険ですのでおやめください。



■ エスカレーターご利用時は、立ち止まり手すりにおつかまりください

エスカレーターをご利用時の駆け登りや駆け降りは、転倒されたり他のお客さまと接触するなど大変危険です。ご利用の際は立ち止まり手すりにおつかまりください。



■ 非常通報装置を設置しています

車内で急病のお客さま、お客さま同士のトラブル、緊急事態が発生した場合などは、非常通報装置のボタンを押して乗務員にお知らせください。



■ 防犯対策の強化について

火薬、可燃性液体などの危険物は、車内に持ち込むことはできません。お客さまの安全のため、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。



安全報告書に関する内容やご意見につきましては、お手数をおかけしますが、
当社ホームページ内の「お問い合わせフォーム」にてお寄せください。



2024年9月発行