



安全報告書

2015

● ● 鉄道 ● ●



関東鉄道株式会社

目 次

1. ごあいさつ	1
----------	---

2. 安全に関する基本方針と安全目標

2-1 安全方針と安全行動規範	2
2-2 安全目標	2
2-3 安全重点施策	2

3. 安全管理体制と安全管理方法

3-1 安全管理体制	3
3-2 安全管理の方法	4

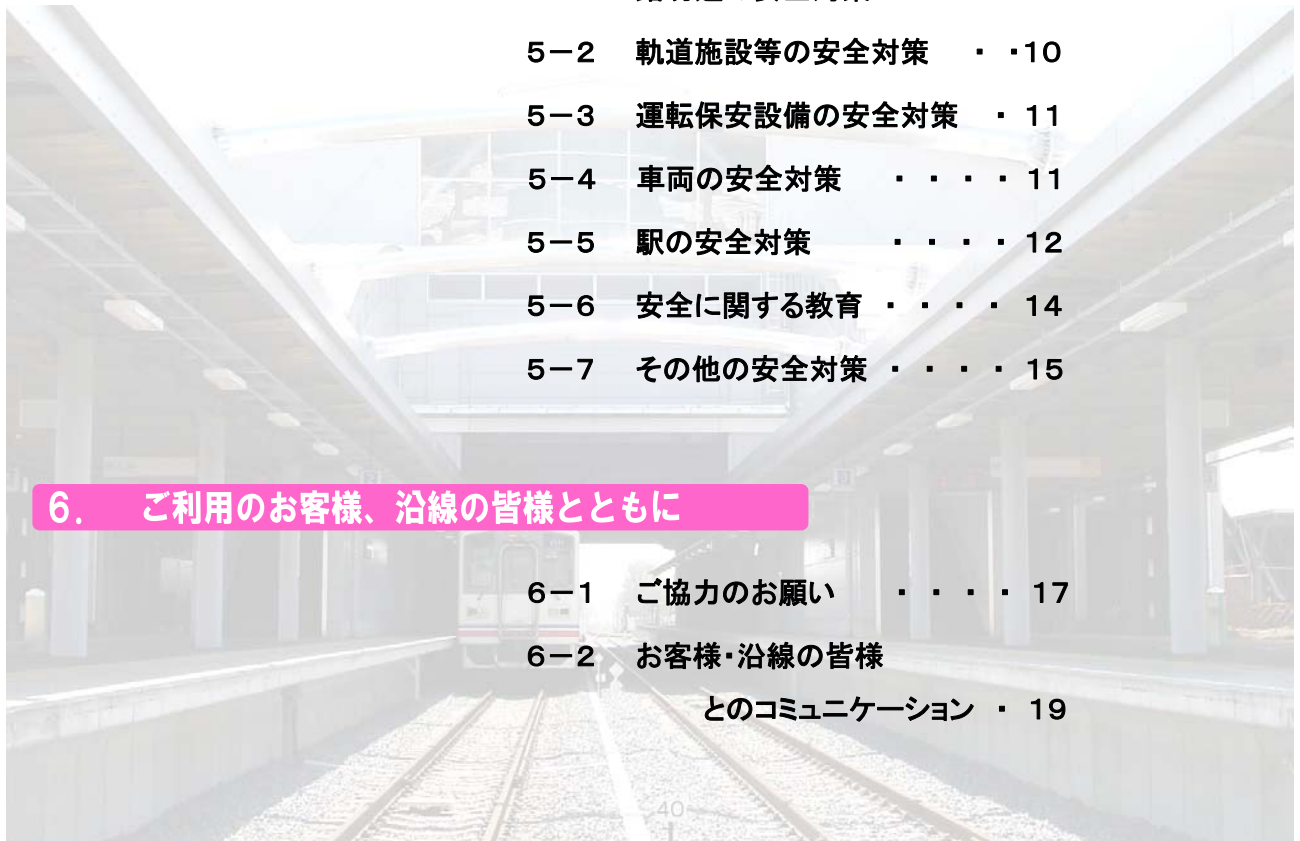
4. 平成26年度 事故・障害に関する報告	6
-----------------------	---

5. 安全確保のための取り組み

5-1 踏切道の安全対策	7
5-2 軌道施設等の安全対策	10
5-3 運転保安設備の安全対策	11
5-4 車両の安全対策	11
5-5 駅の安全対策	12
5-6 安全に関する教育	14
5-7 その他の安全対策	15

6. ご利用のお客様、沿線の皆様とともに

6-1 ご協力をお願い	17
6-2 お客様・沿線の皆様 とのコミュニケーション	19



1. ごあいさつ

日頃より、関東鉄道ならびに関鉄グループにご愛顧を賜り、誠にありがとうございます。

本年、9月10日に発生しました鬼怒川堤防決壊によって、当社常総線では小絹駅から宗道駅間において甚大な被害を受けました。9月30日現在、水海道駅から下妻駅の間で運転を見合わせており、ご利用のお客様におかれましては非常にご不便されていることと存じますが、一日も早い運転再開を目指し、全社一丸となって復旧作業を続けておりますので、何卒ご理解を賜りたくお願い申し上げます。

さて、この「安全報告書・2015年版」は、鉄道事業法第19条の4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具体的な取り組みについて、当社ご利用のお客様ならびに沿線の皆様に公表するものです。

当社は行動指針において「安心・安全」を第一に掲げ、私も社員に対し、機会あるごとに「安全最優先」・「法令の遵守」について周知徹底を図りながら、各種会議や各職場に出向いた際に社員と率直な意見交換を持つことで、社内の安全意識の高揚に努めてまいりました。

昨年度を振り返りますと、10月の台風18号がもたらした大雨により、小絹駅から水海道駅間における法面の一部で土砂が流出したため、長時間にわたりこの区間の列車の運転を休止し、仮復旧後もしばらくの間は徐行運転を実施して安全運行を徹底しました。本復旧については当該法面に対し流出した部分の前後の範囲を含む補強工事を行うことで土砂流出以前の状態よりも安全度の向上を図りました。自然災害に対する備えを強化し、安全で安定した輸送を確保すべく努力してまいります。

また、5件の踏切事故が発生しましたが、これについては事故原因の調査を進め、沿線自治体や警察関係者等との緊急事故対策会議を開催し、踏切事故防止について協力して取り組むことを確認しました。具体的な対策として、踏切の視認性の向上や踏切支障報知装置の増設等の事故防止対策に取り組むほか、沿線の皆様のご理解の下、2か所の危険踏切の廃止を実現しました。踏切事故防止については当社の安全性向上における重要な課題と捉えて今後も全力で取り組んで参ります。

今後も、皆様のご理解とご協力を賜りながら、お客様に安心してご利用いただける安全性の高い鉄道を目指してまいります。本内容につきましてお気づきの点がございましたら、ぜひご意見ご感想をお寄せくださいますようお願い申し上げます。



関東鉄道株式会社 取締役社長
酒 寄 博 司

2. 安全に関する基本方針と安全目標

2-1 安全方針と安全行動規範

関東鉄道では、輸送の安全を確保するための基本的な姿勢を示した「安全方針」、その行動の基本となる規範を示した「安全行動規範」を定めています。

(1) 安全方針

安全第一の意識を持って事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両および社員を総合活用して輸送の安全を確保します。

(2) 安全行動規範

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規程（本規程を含む。以下、「法令等」という。）をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- ④ 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は、最も安全と思われる取り扱いをします。
- ⑤ 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- ⑥ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

2-2 安全目標

安全管理規程に定めた安全方針及び安全行動規範に基づき、社内全体に安全風土、安全文化を構築・定着させ、安全最優先の原則と関係法令の遵守を徹底してまいります。

2-3 安全重点施策

当社の最重点施策として踏切事故防止に取り組んでおります。常総線の第4種踏切道（踏切遮断機・警報機のない踏切）の削減については、平成19年に策定した目標（50か所）を平成24年度末に達成し、更に平成26年度は2か所の第4種踏切道の廃止を実現いたしました。その他、踏切支障報知装置および踏切道の防犯カメラを増設するなどの対策を実施いたしました。

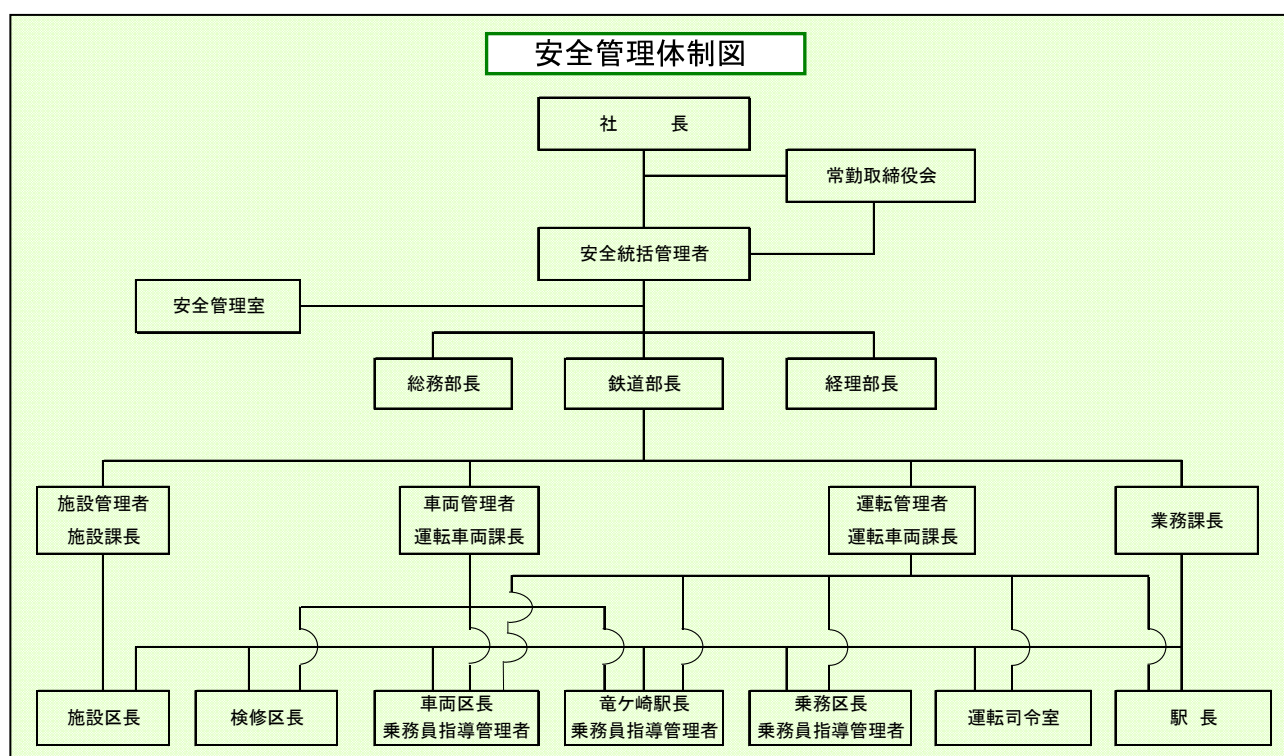
今後も自治体等と協議を進め、踏切道の格上げや廃止等含め踏切の安全対策に全力で取り組んでまいります。



3. 安全管理体制と安全管理方法

3-1 安全管理体制

平成18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運用しております。この組織の中で、「安全統括管理者」「運転管理者」「施設管理者」「車両管理者」その他の管理者がそれぞれの責務を明確にしたうえで、安全確保のための役割を担っています。また、平成20年2月に「安全管理室」を新設し、安全に関する内部監査を継続的に実施しております。内部監査で確認した様々な項目から、問題点を改善し、安全性の向上に積極的に取り組んでおります。



安全管理者等の役割

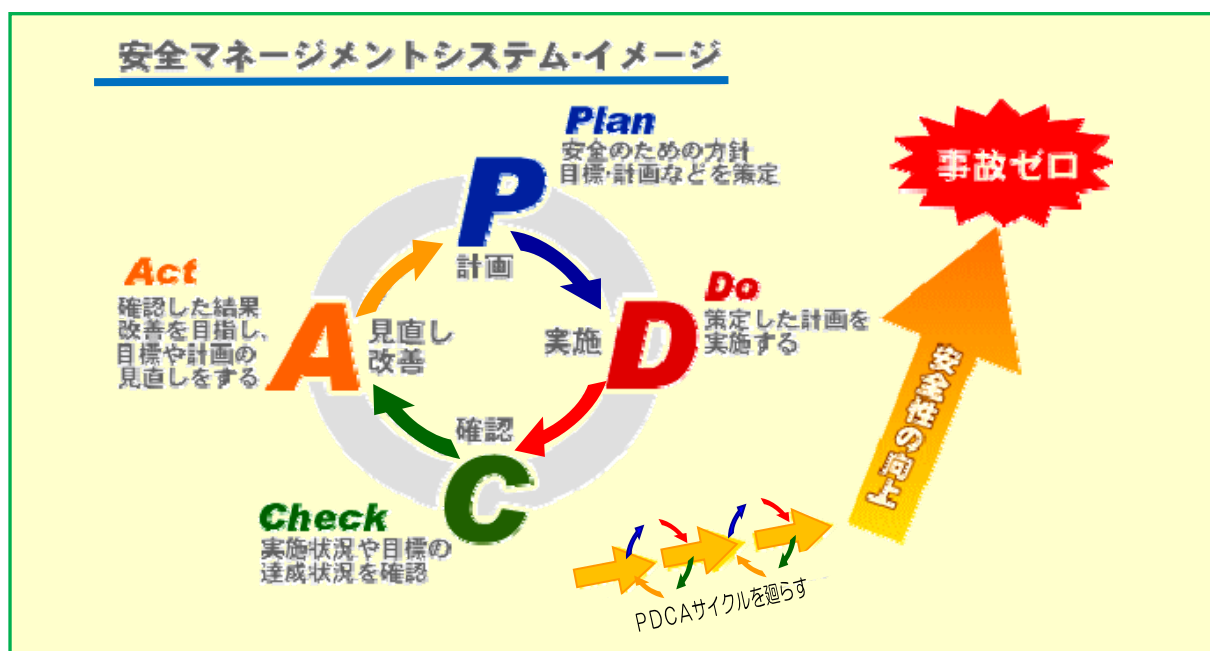
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
鉄 道 部 長	安全統括管理者の指揮の下、安全統括管理者を補佐する。
運 転 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
施 設 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
車 両 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
業 務 課 長	鉄道部長の指揮の下、鉄道関係係員の教育に関する事項を統括する。
総 務 部 長	安全統括管理者の指揮の下、要員の確保・配置等に関する事項を統括する。
経 理 部 長	安全統括管理者の指揮の下、投資及び財務に関する事項を統括する。
安全管理室室長	安全統括管理者の指揮の下、内部監査を実施し本規程に定める内容が適切に運営されていることを検証するとともに、必要に応じ見直し及び改善の措置について安全統括管理者に提言する。



3-2 安全管理方法

(1) 安全管理体制に係る PDCAサイクル

安全方針及び安全目標の下、輸送の安全を確実にするため様々な会議や運動を実施するとともに以下の方法に取り組んでいます。安全管理の実効をあげるために、単に安全対策の実施にとどめることなく、その対策の有効性を評価、改善し、さらなる安全性の向上を可能にするために『PDCAサイクル』が機能するよう安全管理体制を推進しております。



(2) 安全に関する内部監査

安全管理体制をチェックする専門知識研修を受け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。平成26年度は社長・安全統括管理者・各管理者をはじめ現業部門を中心に実施しております。



安全管理室による内部監査

(3) 安全に関する会議

社長を委員長とする「事故防止推進本部会議」を年3回開催し、事故等の集計・分析・報告をもとに再発防止策などの安全対策について意見交換をおこなっています。「事故防止推進本部会議」の下部組織として、鉄道部門では現業・本社各部門の代表者による「鉄道事故防止対策委員会」を設け、年4回開催し、事故防止についての事故事例等を研究し対策および情報の共有を図っております。



(4) 経営トップと役員による職場巡視

社長をはじめとする役員は、全国交通安全運動やその他の機会において、定期的に職場を巡視し、輸送の安全確保の取り組み状況や作業実態の確認および職員との意見交換を行い、安全管理の確認を行っております。



役員による職場巡視①（交通安全運動訓示）



役員による職場巡視②（職員との意見交換）

(5) 事故・災害時の緊急体制

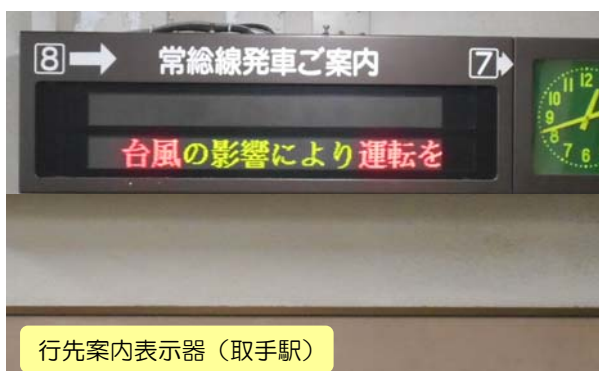
事故および災害に備え、緊急時対応計画を策定し、緊急時対応体制を構築しております。事故や災害が発生した時、または発生のおそれがある場合は、対策本部を設置し、緊急・応急・復旧対策にあたります。

なお毎年12月、連絡通報体制および対策本部体制等の再確認のために、事故・災害を想定した訓練を実施しております。

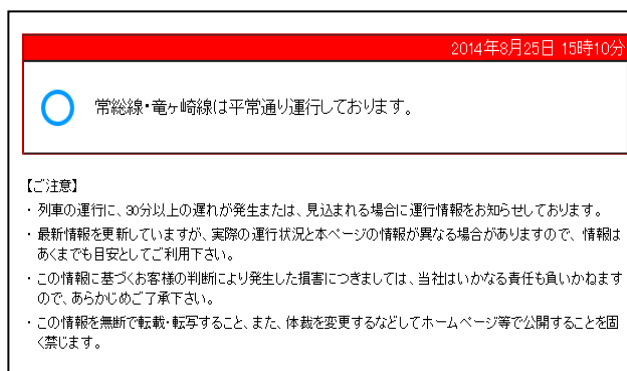
(6) 運転状況の把握と情報発信

日々の運転状況（遅れ、事故、故障等）は運転司令室（常総線）および竜ヶ崎駅（竜ヶ崎線）より「列車運転状況報告」として翌朝には安全統括管理者および各管理者を通じて社長まで報告されます。

通常運行に支障をきたす事象が発生した場合には、電話・社内メール等にて周知し速やかに対応できる体制を整えています。また、お客様への運行情報は当社ホームページならびに主要駅に設置しております行先案内表示器からも迅速に提供されます。



主要駅にて行先案内表示器による運行状況の提供



当社ホームページによる運行情報の提供



4. 平成26年度 事故・障害に関する報告

平成26年度の事故等の発生件数は8件でした。ご利用の皆様には大変ご迷惑をおかけいたしました。原因別の発生件数は以下のとおりです。

① 鉄道運転事故

…5件の鉄道運転事故（踏切障害事故5件）が発生しました。

② 輸 送 障 害（30分以上の遅延・運休）

…3件の輸送障害（自然災害2件・車両故障1件）が発生しました。

③ 電 気 事 故

…該当事象はありませんでした。

④ インシデント

…該当事象はありませんでした。

【平成24年度～平成26年度の発生件数】

	平成24年度	平成25年度	平成26年度
鉄道運転事故	7	3	5
輸 送 障 害	4	9	3
電 気 事 故			
インシデント			
合 計	11	12	8

事故・障害等の事象が発生した場合、国土交通省の鉄道事故等報告規則（省令）に基づき国土交通省へ報告を行っております。なお、平成26年度、国土交通省からの行政指導となる事項はありません。

①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

②輸 送 障 害・・・鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外のもの

③電 気 事 故・・・感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故

④インシデント・・・鉄道運転事故が発生するおそれのあると認められる事態



5. 安全確保のための取り組み

5-1 踏切道の安全対策

(1) 踏切支障報知装置の設置

踏切内に取り残された時など、列車運転士に異常を知らせる装置（踏切支障報知装置）を設置し踏切事故の未然防止に取り組んでいます。26年度は10箇所新設しました。今後も継続的に新設をしてまいります。



点滅して列車に異常を知らせます



踏切内での脱輪・エンスト等の際は非常ボタンを押して下さい

平成26年度 踏切支障報知装置新設（戸頭踏切）

平成26年度末 踏切数および踏切支障報知装置設置数

路線名	踏切数（第4種踏切含）	踏切支障報知装置設置数
常総線	188	74
竜ヶ崎線	19	7
合計	207	81

(2) 踏切支障報知装置の設置

踏切設備において踏切遮断機の更新工事を10箇所（水海道～下館間）行い、故障発生等の防止を図りました。



踏切遮断機

列車が通過する際、遮断桿によって踏切を遮断する装置です。

平成26年度 遮断機更新（中妻2踏切）

(3) 踏切道の防犯カメラの設置

近年、置き石や障害物の放置など列車脱線等のおそれがある列車妨害行為や、乗用車の無謀通行による踏切事故が多くなっています。妨害行為や踏切事故の原因分析および発生を抑制するために、防犯カメラを設置しております。26年度も10箇所設置をしており、今後も継続的に設置を進めてまいります。

また、事故等が発生した踏切道については、沿線自治体（道路管理者）および警察と協力して交通規制等を実施するなど事故の再発防止に努めております。



平成26年度新設（野中踏切）



交通規制 停止禁止エリアの設置（梶内踏切）
警察・自治体と協力し事故防止に努めております

● 防犯カメラ設置台数の推移

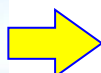
年 度	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
新 設 数	1	4	5	10	10
合計設置数	2	6	11	21	31

(4) 全方向踏切警報灯の設置

接続する道路が複数ある踏切で、多方向からの道路通行者が効率よく確認できることにより無理な進入、踏切内での閉じ込めを防ぐ警報灯です。現在、2箇所を設置しております。今後、道路が複数ある踏切等の更新の際は順次設置してまいります。



従来型の警報灯



全方向踏切警報灯



(5) 視認性の向上について

交通量の多い踏切においては、遠くから車の運転手が踏切を確認できるオーバーハング型警報機の設置や、遮断かんにLEDの発光体を取付けることにより車や歩行者に対し遮断状態を知らせる等、踏切道の視認性の向上を図り安全確保に努めております。



平成 26 年度新設（神明踏切）



LED 付遮断かん（夜間）

(6) 第4種踏切道の廃止等について

当社では第4種踏切（警報機・遮断機がない踏切）について利用状況等を踏まえ廃止および1種化（警報機・遮断機がある踏切）を進めています。平成26年度は、沿線自治体等の協力と地元住民の皆様のご理解を得て2箇所の踏切道を廃止いたしました。また既存の踏切についてもミラーの増設、注意看板、規制柵の設置等を行い、事故防止に努めております。

廃止した4種踏切道 八幡裏・神明1踏切 計2箇所 （常総線 大宝駅～騰波ノ江駅間）



沿線自治体・警察関係者等と協力し、ミラー・規制柵の増設等を行い事故防止に努めております



5-2 軌道施設等の安全対策

(1) 法面の補強について

鉄道線路は、平坦部、盛土部、堀割部等さまざまな区間があり、そのうち盛土部等の線路脇には法面（のりめん）と呼ばれる傾斜が設けられています。大雨・地震等による法面の崩壊による土砂災害を防止するため、勾配の強弱によってコンクリート枠ブロック、コンクリートブロック等を施工し法面を強い構造物とし、運転保安度の向上を図っております。

平成26年度は、常総線で取手～西取手間および小絹～水海道間（平成26年10月に台風18号による法面被害箇所）の法面補強工事が完成しました。今後も継続して補強工事を実施し、安全・安定輸送に取り組んでまいります。



【実施区間】（取手～西取手間）



（小絹～水海道間）

(2) PC枕木化について

列車の運行に重要なレールを支え、2本のレールを一定に保つ枕木を平成26年度は、2,500本更新（PC枕木化）し軌道の強化を図りました。今後も継続してPC枕木化を実施してまいります。



PC枕木

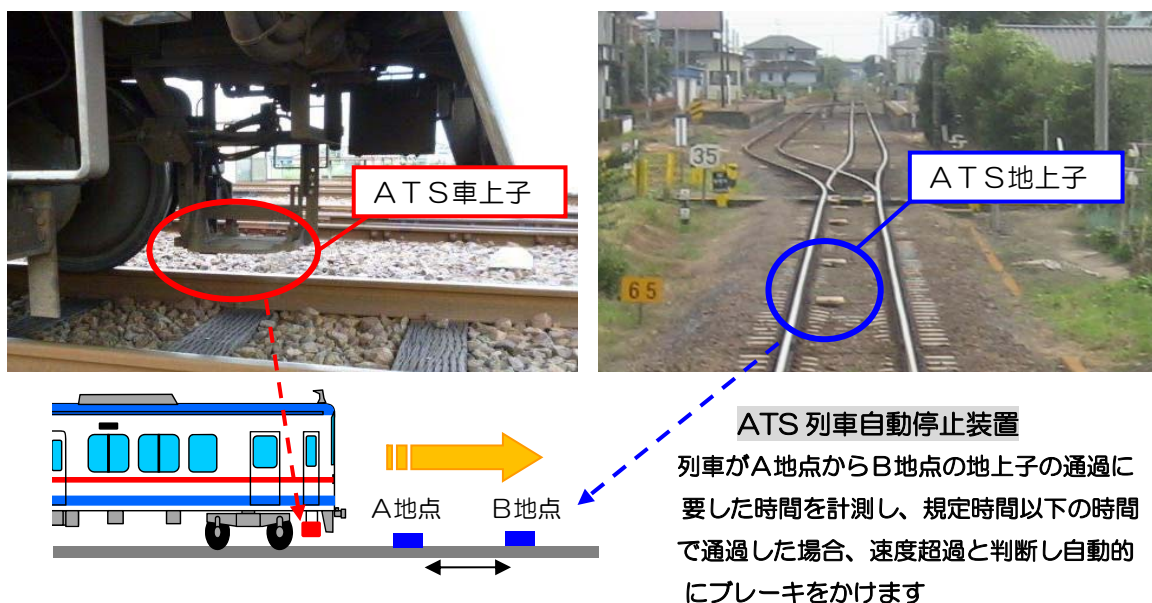
コンクリート製の枕木で従来使用していた木枕木に比べ耐久性および安定性があります。

平成26年度	石下駅構内	} 計2,500本 (PC枕木率87%)
実施箇所	下妻駅構内	
	臈波ノ江～大田郷間	



5-3 運転保安設備の安全対策

当社では、信号確認のミスや制限速度を超えた場合に、列車を自動的に停止させる装置ATS（自動列車停止装置）を全線にて導入しております。平成25年度は、さらに急曲線用ATS装置を新設し、曲線通過の際の安全性の向上を図っております。



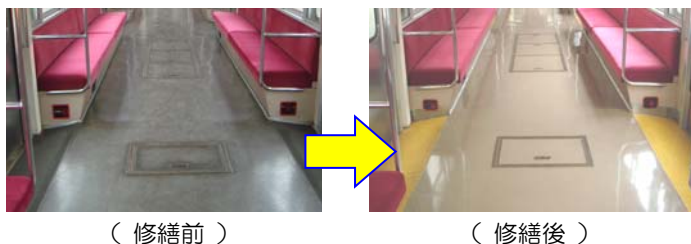
5-4 車両の安全対策

(1) 車両の更新



平成24年度導入した二次車は前面スカートの大型化等によりさらに障害物に対する安全性が向上しております

常総線で平成21年度より運行を開始し、ご好評をいただいております新造車両5000形は現在、4両在籍しております。今後も導入を進めていくほか、他車両については、大修理工事の際、新造車両と同様にバリアフリーとして乗降口の床の色を黄色にするなど目の不自由な方にも利用しやすい車両にしています。



(2) 転落防止ホコ



ホーム上から誤って車両間に転落する事故を防止のために設置しています。当社の全車両（両運転台車を除く）に設置済みです。



(3) 非常通報装置



列車内で急病人や緊急事態が発生した場合に乗務員に通報し速やかに列車を停止するなどの対応ができるよう、全車両に非常通報装置を設置しております。

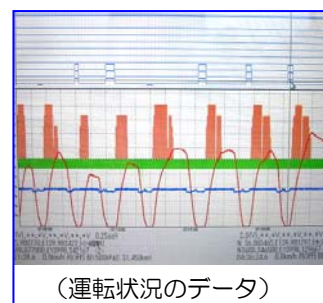


非常通報装置サイン

(非常通報装置付近に掲示しております)

(4) 列車運転状況記録装置

列車の運転状況を記録するための、「運転状況記録装置」を設置しました。この装置は、列車の速度、時間及び制御設備の操作状況等を記録するもので、常総線では27年3月末までに48両に設置が完了し、今後、平成28年6月末までに常総線の全車両に設置する計画となっております。



(運転状況のデータ)

5-5 駅の安全対策

(1) 遠隔制御カメラによる駅構内の監視

常総線の9駅、竜ヶ崎線の2駅では、遠隔制御が可能な録画機能付監視カメラでホームや改札口などの常時監視を行うことで、事故やトラブル等の際、現地の状況を即座に確認できるようにしております。



監視カメラ



監視モニター



● 呼出ボタン

改札口、券売機付近にインターホンを設置しております。駅係員不在の際、ご不明な点、お気づきの点がございましたらご利用ください。隣接管理駅の駅係員が対応いたします。



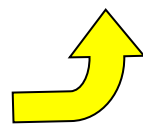
(2) バリアフリー化の推進について

ホームと列車の段差を解消するため、ホームの嵩上げ工事を進めております。平成 26 年度は新守谷駅の工事を実施しました。

また、取手駅と守谷駅にエスカレーターを設置、ゆめみ野駅、戸頭駅および守谷駅にはエレベーターを設置しています。また主要駅にはホームにスロープを設置しております。



平成 26 年度 新守谷駅ホーム嵩上げ実施



ホームと列車との
段差を解消しました



エレベーターの設置（ゆめみ野駅）



スロープの設置（新取手駅）

(3) AED(自動体外式除細動器)の設置



お客様の救急救命活動円滑に行うための医療機器 AED を常総線取手駅・守谷駅に設置しています。

AED とは心臓がけいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して電気ショックを与え正常なリズムに戻すための医療機器です

■ 急病のお客様を見かけましたら、お近くの駅係員または乗務員にお知らせください。

(4) ホームでのお願い

- ① 駆け込み乗車は、転倒やドアに挟まれるなど思わぬ事故につながり大変危険です。また他のお客様へのご迷惑にもなりますので、おやめください。
- ② 線路内に物を落とした際は、絶対に自ら拾わず、駅係員にお知らせください。
- ③ 線路への転落や進入・進出する列車と接触する危険がありますので、黄色い線の内側をお歩きください。
- ④ 不審物等を発見した場合は、お手を触れずにお近くの駅係員または乗務員にお知らせください。



5-6 安全に関する教育

(1) 異常時想定訓練

異常事態発生時に適切な対応ができるよう異常時を想定した訓練を実施し、不測の事態に備えています。26年度は、警察・消防機関および自動車（バス）部と合同で踏切障害事故を想定した訓練を実施し、脱線車両の載線とお客様の避難誘導および線路の応急復旧作業について訓練しました。今後も継続的に訓練・教育を実施し異常時に備えます。



消防による救出訓練



警察による避難誘導訓練



脱線車両の載線訓練



線路復旧訓練

(2) 専門教育

各職場では年間の教育・訓練計画に基づき必要な知識、技術向上のため社内教育および外部の専門機関を活用し積極的に実施しております。



実技教育



机上教育



5-7 その他の安全対策

(1) 強風雨対策

台風等による大雨や強風による事故を未然に防ぐため常総線には、観測設備として3箇所雨量計を、2箇所風速計を備えております。なお風速計は25年度に更新工事を行っております。また、竜ヶ崎線においても1箇所雨量計を備えております。水戸気象台や防災機関などによる情報収集とあわせ気象による鉄道障害を最小限にする対策を施しております。



雨量計



風速・風向計



監視モニター

(2) 乗務員の健康管理体制

乗務員は乗務前の点呼において点呼執行者から指示・伝達、健康状態の確認を行うほかアルコール検知器による測定（平成23年8月から写真記録にてデータ管理）を全乗務員に実施しております。また管理者が定期的に列車に添乗して指導教育を実施し、基本動作の徹底を図っております。



乗務員の点呼状況

乗務前の点呼では点呼執行者から指示・伝達等の確認を行います。なお乗務終了後は当日の作業状況の報告を行います。



(3) ヒヤリ・ハットの収集対策

輸送の安全確保の取り組みを推進していく上で、**ヒヤリ・ハット体験**（運転中や作業中において、事故には至らないもののヒヤリ、としたりハットとするなど職員が感じた体験）の情報の活用は重要な位置付けとなっております。

各職場からの報告は、各管理者が直接、分析、対策検討を行うほか、事故防止会議等で全従事員に共有し、事故の未然防止に努めております。

（事例） 運転士からのヒヤリ・ハット情報

- ・夜間運転時に駅間にある列車種別確認標の看板に気付くのが遅れて、種別確認を忘れそうになりました。

（対策） 反射テープを貼ることで視認性の向上を図りました。



【対策前】（守谷駅～新守谷駅間）

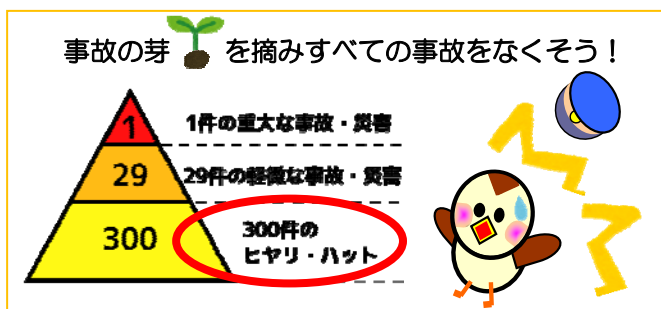


対策後



看板に反射テープを貼りました

他の区間に設置している確認標についても同様な処置を行い事故の防止に努めております



各職場にポスター等を掲示して報告の収集に取り組んでいます

(4) 安全対策への支出

当社では、安全関連設備投資として、平成26年度は総額3億1,400万円をかけて踏切道の安全対策や保安設備の向上等、様々な安全対策を実施してまいりました。

今後も、継続的に輸送の安全を強化するため、安全に係る設備等への投資を行ってまいります。



6. ご利用のお客様、沿線の皆様とともに

6-1 ご協力をお願い

(1) 事故の防止の取り組み

春・秋の全国交通安全運動期間には踏切道において、踏切通行者への交通安全PR活動を行っております。また、沿線の小中学校に交通安全と列車妨害行為の禁止についてのお願い文書を配布し児童・生徒に対する安全指導についてお願いしている他、鉄道体験教室を各学校の協力のもと開催し、直接お子様に事故の防止を呼びかけております。

平成26年度は関東運輸局および龍ヶ崎市の協力のもと竜ヶ崎線にて幼稚園児を対象とした「竜鉄まいりゅう号でんしゃ教室」を開催しました。



踏切道での啓発活動



鉄道体験教室



事故防止の啓発グッズ・チラシを配布



「竜鉄まいりゅう号でんしゃ教室」の開催

(2) 踏切でのお願い

① 踏切を渡るときは・・・

踏切の手前でとまり、左右をよく見て列車が来ないことを確認して渡ってください。

② 車が踏切内に閉じ込められたときは・・

遮断かんを押すように車を前進させてください。遮断かんが上がり脱出できます。

③ 踏切付近で異常を発見したときは・・

踏切支障報知装置がある踏切では踏切支障報知装置の押しボタンを押してください。
(列車が非常停止します。)



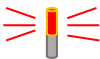
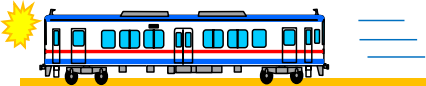


踏切支障報知装置押しボタン

- 中央の押しボタンを強く戻らなくなるまで押してください。

↓ (発光信号が点滅)

※接近してくる列車に異常を知らせることができます

踏切に掲示されているお知らせ板

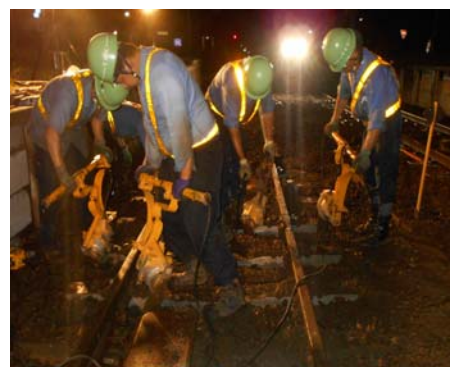
- 踏切支障報知装置の押しボタン押した場合や、踏切支障報知装置がない踏切で異常を発見した場合は踏切に記載の電話番号にご連絡ください。



(3) 夜間作業へのご協力のお願い

毎日、安全な運行を行うためには、様々な鉄道施設の保守・点検が必要不可欠です。線路や保安設備の交換など、作業によっては、列車が運行している時間帯には実施できないものがあるため、列車の運行が終了してからの夜間に作業を実施しております。

作業にあたり騒音、振動等を最小限にし、短時間で終了するよう努めております。沿線の皆様にはご迷惑をおかけいたしますが、何卒、ご理解とご協力をお願いいたします。



夜間作業

(4) こども110番の駅

各地方自治体等において、登下校時にこどもが犯罪の被害にあう事件が発生しており、危険からこどもを守るため、「こども110番」の取り組みが行われております。このような社会状況の中で、全国の多数の鉄道事業者が、より安全・安心な地域づくりに貢献するため「こども110番の駅」を共同で全国的に取り組んでおり、当社も無人駅・委託駅を除く各駅において、子供の安全確保を図っております。



こども110番の駅にはこのステッカーが貼ってあります



6-2 お客様・沿線の皆様とのコミュニケーション

(1) 鉄道の日 車両基地公開イベント

日頃、鉄道をご利用いただいているお客様や地域の皆様への感謝とともに、鉄道に対する理解を一層深めていただけるよう毎年、11月に常総線水海道車両基地を開放し、お子様と車両の綱引きや軌道自転車体験、30トンクレーンの実演など、ご家族向けの鉄道イベントを開催しております。



車両の展示・撮影会



30tクレーンの実演



お子様と車両の綱引き



軌道自転車体験

(2) ご意見箱の設置について



無人駅（水海道～下館間）を除く各駅にお客様のご意見を頂く『ご意見箱』が設置されております。ご意見箱に寄せられた意見は、鉄道部内の会議等においてサービス向上に役立たせていただいております。

安全報告書へのご感想、弊社の安全への取組みに対するご意見をお寄せ下さい。

TEL 029-822-3718

関東鉄道株式会社 鉄道部

〔営業時間 平日の8:30～17:30〕

