

2024 鉄道安全報告書



馬場町育成会の皆様により整備された須坂駅構内の花壇

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、2023年度（令和5年度）当社の鉄道における安全を確保する取組みや安全・安心に係る実績をまとめたものです。

安全報告書 目次

1. ごあいさつ	1
2. 輸送の安全に関する基本指針	2
安全方針	
安全行動規範	
3. 安全管理体制と安全マネジメント	2
安全管理体制	
安全マネジメント	
4. 令和5年度の安全計画への取り組み	4
安全マネジメントの浸透及び理解度の向上	
ヒヤリ・ハット情報の活性化	
情報の伝達、コミュニケーションの活性化	
従事員の適性や健康の管理	
安全・安心な鉄道施設の更新と管理	
5. 安全目標の達成状況	10
鉄道運転事故等の発生状況	
列車運行を妨げる危険な行為等	
行政指導	
6. お客様の快適な輸送へ向けた取り組み	13
サービス向上への取り組み	
7. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して	13
8. お客様・沿線の皆さまへのお願い	14
9. お客様からのご意見の募集	15

1 ごあいさつ

安全の最優先の意識を高くもち

皆さまには日頃より長野電鉄をご利用いただきますとともに、ながでんグループにご愛顧を賜りまして、誠にありがとうございます。

また、沿線の皆さまには鉄道事業の運営にご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

「安全の確保はすべてに優先する」との基本方針に基づき、安全は不断の努力を続けることで実現できるとの考えを念頭に、令和5年度は、『当社による責任事故「0件』、『インシデント「0件』、『内部要因による輸送障害のうち運輸局届出事象「0件」届出対象外「前年度より削減』、『接遇によるクレーム「令和3年度より削減』』を目標に掲げ、輸送の安全の確保に取り組んでまいりました。

この結果、令和5年11月をもって26年の間責任事故「0件」を達成し、インシデント「0件」についても目標を達成しました。しかし、自社責任の運輸局届出の輸送障害については、係員に起因するもので1件、車両関係で3件、施設関係で1件と5件発生し、前年8件より減少したものの、停止信号の確認失念など一歩間違えると大きな事故に繋がっていた可能性のある事案が発生しております。発生原因及び背後要因の究明や、関係職場を中心に対策や事案の共有を行うとともに、令和6年度においては危険予知を教育訓練に取入れ、再発防止に努めてまいります。

また、令和5年度は接遇によるクレームが18件発生し、目標としていた令和3年度（12件）からの削減を達成することができませんでした。説明を行った係員とそれを受け取ったお客様との間でのすれ違いが、クレームへとつながった事案が見られたため、お客様の立場に立った接遇を行うよう指導徹底してまいります。

新型コロナウイルス感染症が5類に移行されてから、地元のお客様、観光のお客様、海外からのお客様等のご利用が戻りつつあります。安全を最優先にする意識を高くもち、マクラギのPC化、レールの重軌条化、踏切ゲートの設置など安全面に加えて、バリアフリー化やスロープ設置など安心・快適面での投資を進め、安全・安心の向上に取り組んでまいります。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、令和5年度に実施した鉄道輸送の安全に関する取組みや鉄道運転事故・輸送障害の状況や設備投資等について報告するために作成したものです。本報告書をご一読いただき、忌憚のないご意見やご感想をいただければ幸いに存じます。



長野電鉄株式会社
取締役社長 久保田敏之



2 輸送の安全に関する基本指針

当社は、平成 18 年に制定した「鉄道安全管理規程」に合わせて、経営方針の基幹となる安全方針、安全行動規範を制定し、安全に対する基本姿勢を役職員に徹底しております。

安全方針

お客様の安全の確保は輸送の生命であり、すべてに優先する。その安全は従業員一人ひとりが創るもので、規程を遵守し職務を厳正、忠実に遂行することによって支えられている。

私たちは鉄道事業を担う誇りを共に持ち、安全確保のため日頃から危険要素の排除に努め、常に安全意識を高く持ち、お客様の安全、安心確保の責務を誠実に果たし社会に貢献する。

安全行動規範

1. 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
2. 輸送の安全に関する法令及び規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
3. 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑いのある時は最も安全と思われる取り扱いをする。
4. 事故、災害等が発生した時は、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る。
5. 情報は洩れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
6. 常に輸送の安全とお客様の安心に問題意識を持ち、継続的な改善に取り組む。

3 安全管理体制と安全マネジメント

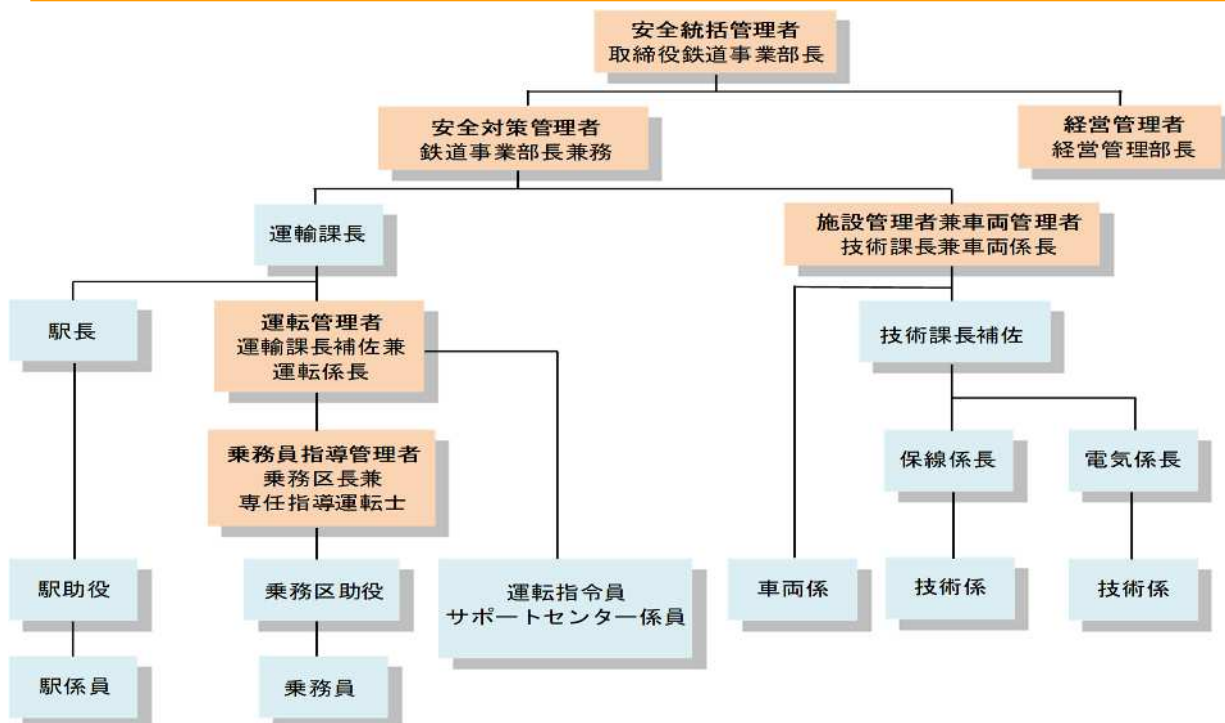
安全管理体制

鉄道安全管理規程において、社長が安全管理体制を構築し、その構築した組織体制における各管理者が安全確保の役割を担い、輸送の安全の向上に努めております。

安全管理体制における管理者の責務

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。
安全対策管理者	…… 安全統括管理者を補佐し、輸送の安全を確保するために設備、輸送、要員、投資、予算その他必要な計画及び事故防止に関する事項を統括する。
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し係員の資質の保持に関する事項を管理する。
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。
経営管理者	…… 安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全確保に必要な設備投資、人事、財務等に関する事項を統括する。

安全管理体制図



安全マネジメント

輸送の安全確保に関する「安全マネジメント実行計画とスケジュール」を策定し、「PDCA」サイクルを回すことにより、安全マネジメントの確実な運用と改善に取り組んでいます。PDCAには保守委託会社である長電テクニカルサービス（株）も対象と含めています。



鉄道安全対策委員会

委員会では、安全統括管理者（鉄道事業部長）を委員長として、発生した事故や輸送障害等の原因と再発防止対策、安全投資や設備改善等安全性の向上の取組み、管理者が行う重点施策の進捗状況などの確認を行っています。（令和5年度5回開催）

事故防止対策会議

対策会議では、当社鉄道事業部門と鉄道施設の保守業務を委託する長電テクニカルサービス（株）並びにその他関連する企業のメンバーで構成し、発生した事故・輸送障害に関する原因及び背後要因等を調査・分析・共有し、再発防止に努めるとともに、台風や大雪などの自然災害では事前に情報を収集し、状況に応じて臨時対策会議の開催により、未然措置などの対策や計画運休などの検討を行います。また、ヒヤリ・ハット情報や他社事故情報を活用した事故の未然防止対策や係員の資質管理を図っています。（令和5年度14回開催）

安全監査（内部監査）

安全監査（内部監査）は、安全管理体制が適切に運営し、有効に機能していることを監査するもので、安全統括管理者を含めた各管理者及び関係部署・会社に対して実施しています。令和5年度においては、総合防災訓練の実施有無について、また事故・ヒヤリハット情報を原因・要因の見極めによる事故の未然防止へ活用することについて提言がありました。フォローアップ監査を行う中で、改善の進捗状況について確認しています。

マネジメントレビュー

マネジメントレビューでは、経営トップによる安全管理体制の適切な運営と機能の有効性を確認しています。安全目標の達成状況、安全重点施策の実行状況を振り返り、問題点や新たな課題を踏まえて、安全方針・安全行動規範を含む安全管理体制を改善していくとともに、次年度の安全目標と安全重点施策の方針を策定します。

運輸安全マネジメント評価

令和6年2月15日・16日に北陸信越運輸局による運輸安全マネジメント評価があり、次の4項目につきまして評価を受けました。

- ①経営トップは、常に安全方針を意識して現場巡視等から安全管理の進捗状況・課題を把握し、安全最優先の企業文化の醸成、「助け合う文化」の浸透に取り組んでいる。
- ②安全統括管理者は、安全対策委員会・事故防止対策会議を開催し、安全計画の進捗状況・課題を現場部門と共有する他、激甚化する自然災害への対応強化に積極的に取り組んでいる。
- ③時流に即した教育・訓練の実施及び危険予知研修等から異常時の対応能力向上を図っている。
- ④内部監査は、適合性・有効性の観点から改善事項を見出しPDCAサイクルにより実施している。
今回いただいた評価とアドバイスなどを踏まえ、今後さらなる安全マネジメントの強化を図り、推進してまいります。

4 令和5年度の安全計画への取組み

安全目標

1. 当社による
責任事故「0件」
インシデント「0件」
2. 内部要因による輸送障害のうち
運輸局届出事象「0件」
届出対象外「前年度より削減」
3. 接遇によるクレーム
「令和3年度より削減」

安全重点施策

1. 経営トップをはじめ管理者や職場長・助役等リーダーの積極的な関りにより安全マネジメントの浸透を図る。
2. 輸送障害の発生原因とヒヤリハット情報の要因との関連性を有効活用し、フィードバックと指導を繰り返すことにより事故の未然防止と再発防止及び接遇の向上を図る。
3. 施設・車両の状態や身体に違和感を覚えたらすぐに止まる、止める勇気を持ち、速やかに報告、現場の確認・点検により最も安全な処置を行う。
4. 職場間において、お互いの業務を理解するとともにコミュニケーションを活性化することにより更なる連携の強化を図り、強い安全管理体制を構築する。
5. 甚大化する自然災害、鉄道テロ等が発生した場合に備えて規程類を再整備するとともに、引き続き徹底したコロナ対策により、お客様に安全・安心を提供していく。

安全マネジメントの浸透及び理解度の向上

経営トップをはじめとする役員や管理者が、安全マネジメントの理解浸透に向けて、従業員一人ひとりの安全意識を高めるため、機会あるごとに現場に出向き、経営理念、安全方針、安全目標や安全重点施策の達成状況等を伝えています。また、現場では教育・訓練に合わせて安全マネジメントの理解を深め、安全の確保と安心の提供に努めております。



【安全統括管理者による講話】

運転指令及びサポートセンターでは定期的
に開催する合同の安全会議において、実際に
発生した輸送障害を振り返り、対応方や連絡体
制を検証するとともに、雨期・降雪期に発生
する自然災害への対処方法や事前準備を確認
するなど事故の未然防止に取り組んでいます。
また、三職場合同による施設・車両故障
や事故を想定した訓練を行い、初期対応や関
係職場との連絡体制、お客様への情報提供に
ついての確認・共有を行い、異常時に適切・
確実に対応できる体制を整えております。



【三職場合同での異常時対応訓練】

乗務員

当社では、運転士不足への備えや人材育成などの観点から、計画的に電車運転士を養成し
ております（令和5年度は2名）。また、電車乗務員は、隔月に開催する定例教育におい
て、発生した事故・故障などへの対応、実際の車両を使った各種訓練、お客様への接客方法
などを題材に知識や対応力の向上に努めています。また令和5年度は、鉄道警察隊による護
身術訓練や鉄道総合技術研究所による危険感受性の向上について研修を行いました。今後定
例教育などに取り入れ、ヒューマンエラーを未然に防止するなど安全性の向上に努めてまい
ります。



【鉄道警察隊による護身術訓練】



【Webによる危険感受性講習】



【列車内での不審者対応訓練】

駅従事員

令和5年度は、外部講師を招き高齢者・障
がい者への接客研修を行い、合理的配慮の提
供および基本的な接客方法について講習を受
けました。また、新型券売機の導入に合わせ
て研修を行い、お客様からの問い合わせなど
に迅速な対応ができるよう備えました。



【新型券売機取扱い研修】

技術課・長電テクニカルサービス（株）

当社の技術課と保守・点検業務を委託する長
電テクニカルサービス(株)は、工務、電設、車
両で部門別に定例会議を開催したほか、8月の
同社主催の第8回安全大会では技術部門の関
係者が一同に会し、各部門における安全への取
組みを発表し、全員で共有しました。



【長電テクニカルサービス(株)安全大会】

ヒヤリ・ハット情報の活性化

「事故の芽」情報である安全ヒヤリ・ハットと「クレームの芽」である接客ヒヤリ・ハットを収集分析・活用・共有することで、事故の未然防止と接客の向上に取り組んでいます。また、経営トップ自ら表彰を行うことにより、職員の意識向上にもつなげております。

安全ヒヤリ・ハット、接客ヒヤリ・ハット情報を収集

・安全ヒヤリ・ハット 175 件
・接客ヒヤリ・ハット 294 件

報告の中から、安全・安心に対する有益・有用な情報を投票により選出し、表彰を行う

分析による問題点把握と対処、情報共有により事故の未然防止と接客の向上を図る



【経営トップからの表彰】

情報の伝達、コミュニケーションの活性化

コミュニケーションの活性化

経営トップは、定期的な職場巡視、教育・訓練への参加などを通じて、従事員と直接対話するなどコミュニケーションの活性化を図っています。

また、経営トップが主催する「くるま座集会」において、経営理念および安全方針の趣旨を繰り返し伝えるとともに、一人ひとりの声を直接聞くことで、安全文化の浸透と職場の課題改善につなげています。



【教育・訓練に参加する経営トップ】

総合防災訓練の実施

沿線警察署及び消防署と連携して開催する総合防災訓練は、輸送障害などの発生時に人命救助を最優先に迅速な対応力を身に付けるため、毎年実施しています。令和5年度は「運行中の列車内で撒かれた薬品から出た異臭により、体調不良を訴えたお客様が発生した。」との仮説で、状況の把握、警察・消防機関及び関係各所への通報・連絡、お客様の避難誘導、負傷者の搬送まで一連の流れを実践で訓練しました。今回の訓練により連絡方法・手順・動作を確認し、警察・消防から不審薬品に対する対応などの説明を受け、異常時には関係者が協力して対処することを確認しました。



【通報・連絡訓練】



【乗務員による車内の確認】



【消防隊による負傷者確認】



【警察署員・駅係員による負傷者の救出】



【訓練後の実車を使用した説明会】

交通安全の啓発活動

春と秋の全国交通安全運動に合わせ、沿線の踏切道において「長野県」と「警察署」と合同で踏切事故防止に係る啓発活動を実施しました。また、沿線の小学校で開催する交通安全教室に電車乗務員が参加し、全校児童へ踏切道での安全な渡り方などの啓発活動を行いました。



【踏切道における啓発活動】



【小学校での安全教室】

従事員の適性や健康の管理

従事員の適性検査

運転関係従事員に対して、定期健康診断による身体機能、視機能及びクレペリン検査による作業性機能の適性を、定期的に確認しています。特に電車乗務員は乗務前に点呼執行者と対面による点呼を実施し、健康状態については厳正に管理しています。



アルコール呼気検査



電車乗務員に対して、乗務開始前及び終了後に呼気検査を実施しています。検査により最低値となる0.05mg/l以上の値が検出された場合は、当日の乗務を停止させ、代替りの乗務員を手配し、酒気帯び状態での乗務は絶対に行いません。令和5年度は、乗務停止につながる事案の発生はありません。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査

電車乗務員に対して、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査を年1回行い、その兆候について確認しています。

検査の結果、兆候が見られた場合は再検査や、医療機関で治療を行うよう指導をしています。



サービス介助士資格の取得

様々なお客様に安心して列車をご利用していただき、より質の高いサービスを提供するため、運輸部門では、36名の職員がサービス介助士（2級）の資格を保有しています。引き続き、多くのお客様が安心して利用できるよう資格の取得を推進してまいります。

安全への投資

鉄道事業にかかわる安全のための投資状況

(単位：百万円)

年度	設備投資			修繕費 ^{※1}			合計 ^{※2}
	施設・設備	車両	計	施設・設備	車両	計	
令和3年度	54	378	432	230	158	388	820
令和4年度	222	0	222	253	165	418	640
令和5年度	302	18	320	232	240	472	792

※1：保守委託費を含む

※2：金額単位未満の処理により合計が一致しない場合があります。

安全に関する設備投資

軌道（線路）などの強化

レール重軌条化^{※3}

安全性緊急評価事業^{※4}の推進計画に基づき、安全性向上のため、順次 50 kg N レール^{※5}に更新しています。令和 5 年度の整備事業は、第 34 号踏切道、小布施駅構内の重軌条化を行いました。これにより重軌条化(40 kg N、50 kg N レール)は全体の 85.0%となりました。



【第34号踏切道】



【小布施駅構内】

PC まくら木化^{※6}

安全性向上のため、平成 18 年度から年次計画でまくら木は木製からレールとの締結力が強いコンクリート製に交換しています。令和 5 年度は 885 本の交換が完了し、全線で PC まくら木の割合は 33.9%となりました。



【交換したまくら木】

踏切支障報知装置は、踏切道における事故防止対策の一環として計画的に導入しており、令和5年度は、6か所の踏切に設置しました。踏切内で異常があった場合、非常ボタンを扱うことにより、特殊信号発光機を明滅させ、踏切道に接近する列車運転士に異常の発生を知らせます。



【踏切に設置した非常押しボタン】



【運転士に異常を知らせる特殊信号発光機】

車両の保守

須坂車両工場では、車両の適正な状態を維持するため、日常的な点検・修繕に加え、定期的に車両を分解して検査する重要部検査・全般検査を行っております。車種の多様化に対応できるよう、知識の習得や技術力の向上に努めています。



【台車の分解作業】



【列車を動かすための電気装置の点検作業】

【用語の説明】

- ※3：重軌条化とは軌条（レール）をより重量のあるものに交換し、振動の軽減及び安全性を向上させるものです。
- ※4：安全性緊急評価事業とは、「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」（平成14年2月26日国鉄施第205号）に公示されたもので、当社は「安全性緊急評価」を平成15年度に実施しました。その安全評価に基づき平成16年度より順次設備等の改修を実施しております。
- ※5：レールは通常1m当たりの重量で呼ばれています。長野電鉄で用いられているレールは30 kg、37 kg、40 kg N、50 kg Nの4種類に大別されます。
- ※6：PC まくら木とは、まくら木製作の過程でコンクリート内の鋼材に引張力を掛けたまま固めることで強度を持たせたコンクリートまくら木のことです。

5 安全目標の達成状況

当社責任による鉄道運転事故及びインシデント※7は、鉄道運転事故で26年4ヵ月、インシデントは5年1ヵ月間の間、発生していません。(令和6年3月31日現在)

※7: インシデントとは、鉄道事故等が発生するおそれがある事態を指します。

鉄道運転事故等※8の発生状況

鉄道運転事故が3件、輸送障害が7件発生しました。

そのうち、内部要因による列車の運休や30分以上の遅れが発生した輸送障害が5件発生し、お客様に大変ご迷惑をおかけしました。

	当社係員が原因	当社車両が原因	当社施設が原因	第三者が原因	その他が原因	計
鉄道運転事故 (人身・踏切障害事故)	0	0	0	3	0	3
輸送障害	1	3	1	0	2	7

※8: 鉄道運転事故等の種類につきましては、国土交通省のホームページに用語の解説がございますのでご覧ください。 <http://www.mlit.go.jp/tetudo/enzen/anzenjouho/anzen08.pdf>

当社係員が原因となった輸送障害

信号冒進

令和5年8月13日(水)15時39分頃、信濃竹原駅で停止信号が出ている信号機を行き過ぎて停車しました。幸い、衝突・脱線事故には至らなかったものの、全線において13本の遅延により約900名のお客様に影響がでました。本人の聞き取りから進行信号が出ているという思い込みにより信号機の確認を失念したことが原因です。発生に至った背後要因の分析や机上教育・添乗指導、職場内での事象共有などを行い、再発防止に取り組んでまいります。

当社車両が原因となった輸送障害

モーター故障

令和5年6月2日(金)日野駅において、列車の運行ができなくなりました。全線において4本の運休と10本の列車遅延により約1,700名のお客様に影響がでました。列車モーター内部の絶縁劣化が原因であり、当該モーターを交換しました。

SIV(補助電源装置)故障 2件

- ① 令和5年8月26日(土)夜間瀬駅～上条駅間において列車の運行ができなくなりました。全線で10本の運休、9本の列車遅延により約450名のお客様に影響がでました。
- ② 令和5年9月4日(金)長野駅～須坂駅間を走行中に故障ランプが複数回点灯したため、須坂駅で運行を打ち切り、車両を取り替えました。全線で2本の運休により約60名のお客様に影響がでました。

当社施設が原因となった輸送障害

転てつ器動作不良

令和5年9月30日(土)信濃竹原駅にて、転てつ器(ポイント)が動かなくなり、列車の運行ができなくなりました。全線で5本の列車遅延により約130名のお客様に影響がでました。転てつ器に付いているポイントガードのボルトが劣化により折損したもので、当該ボルトを含め、他のボルトも交換しました。

第三者が原因となった鉄道運転事故

人身障害事故

令和5年12月22日（金）11時41分頃、日野駅～須坂駅間において、線路内に公衆が立入り列車と衝突しました。幸い命に別状はなかったものの、運転再開まで64分の時間を要したため、7本の運休と10本の列車遅延により約1,000名のお客様に影響がでました。

踏切障害事故 2件

- ① 令和5年8月17日（木）15時39分頃、上条駅～湯田中駅間の警報機と遮断機がない踏切道内で、脱輪していた軽自動車に列車が衝突しました。幸いケガ人はなかったものの、運転再開まで70分の時間を要したため、4本の運休と38本の列車遅延により約3,700名のお客様に影響がでました。原因は軽自動車運転手の運転操作の誤りでした。
- ② 令和6年1月4日（木）17時24分頃、附属中学前駅～柳原駅間の警報機と遮断機がない踏切道で、踏切道内に進入してきた原動機付バイクに列車が衝突しました。幸いケガ人はなかったものの、運転再開まで53分の時間を要したため、4本の運休と12本の列車遅延により約1,200名のお客様に影響がでました。本踏切道は、自動車（バイク含む）の通行が全面禁止になっており、バイクの運転士がその規制を無視し、また左右の確認を怠り踏切に進入したことで衝突事故に至りました。

自然災害が原因による輸送障害

落雷

令和5年5月15日（月）15時37分頃、弊社吉田変電所において落雷が原因と思われる施設故障が発生し、全線において一時運転を見合わせました。この影響により、13本の列車遅延により約1,300名のお客様に影響がでました。

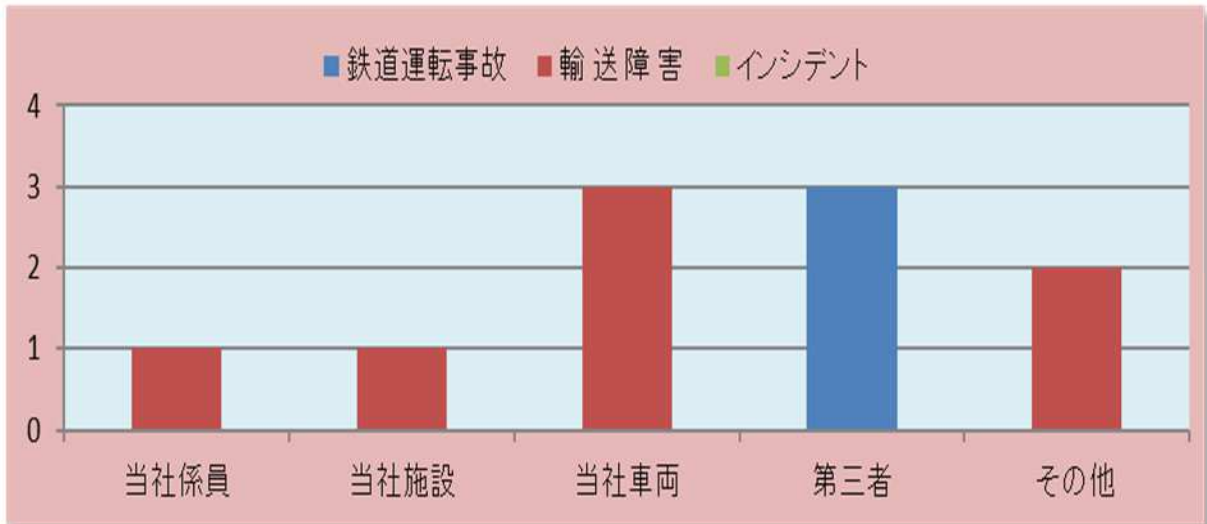
地震

令和6年1月1日（火）16時10分頃、石川県能登地方を震源とする地震が発生し、全線において一時運転を見合わせました。その後係員が列車添乗により安全確認を行うとともに、全線において20km/h以下の速度で注意運転を行ったため、9本の運休と40本の列車遅延により約2,500名のお客様に影響がでました。

最近5年間に発生した鉄道運転事故件数及び輸送障害件数の推移



令和5年度に発生した事故等の原因別件数



列車運行を妨げる危険な行為等

列車妨害の発生状況

※このような行為があった場合は、警察へ通報し現場検証を行っています。

【置石 2件】

2件とも小学生によるものであり、列車が緊急停車しました。

【特発^{※9}乱用 2件】

その内1件は小学生が興味本位で非常停止ボタンを押したことにより列車が停止しました。

置石事象も含め、小学校へ連絡し再発防止をお願いすると共に啓発活動を行ってまいります。

【車内非常通報装置^{※10}乱用 1件】

走行中の列車内で車内非常通報装置が作動したため、列車を停車して安全を確認しました。幸い列車内に異常はなかったことから運転を再開しました。その影響で列車に遅れが発生しました。

※9：特発とは特殊信号発光機のことです。踏切に異常があった場合センサー又は非常報知ボタンにより、発光信号が点滅し列車へ踏切の異常を知らせる信号です。

※10：列車内で非常事態が発生したことを乗務員に知らせる装置です。

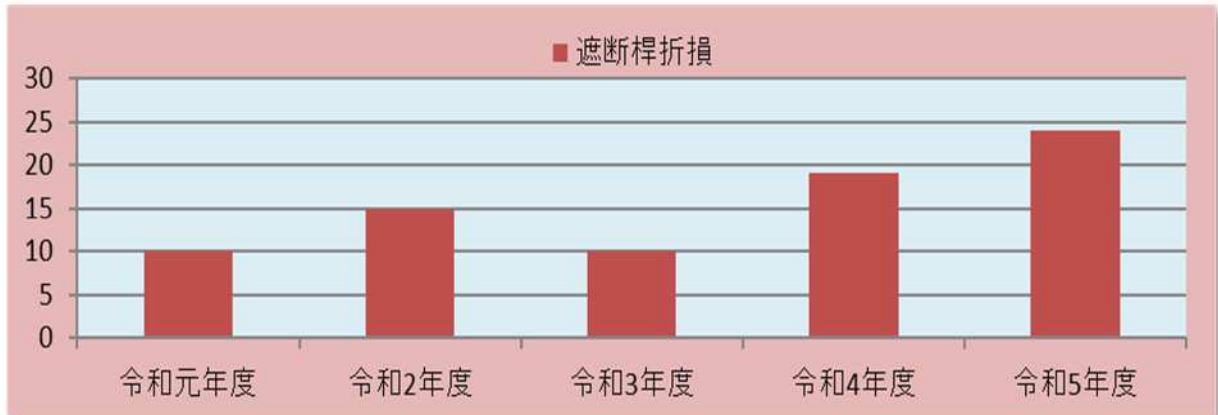
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



遮断桿折損の発生状況

遮断し始めた踏切に自動車等が強引に進入した結果、遮断桿を折損した事象が24件発生し、列車が緊急停止しています。このような場合は、警察へ連絡し現場検証を実施しています。遮断桿の折損事象は年々増加傾向にあることから、沿線警察署などと協力し啓発活動を行うなど、発生件数が減少及び事故発生の防止に努めてまいります。また、自動車運転者の方は、警報機が鳴り始めた踏切への進入など無理な通行は絶対におやめください。

最近5年間に発生した遮断桿折損件数の推移



行政指導

令和5年度における行政指導はありませんでした。

6 お客様の快適な輸送へ向けた取組み

安全・サービス向上への取組み

駅施設の改善（バリアフリー）工事

お年寄りや体の不自由な方など、誰にとっても使いやすい駅を目指して、令和5年度は湯田中駅フロアと駅前道路との間にあった階段を一部整備し、スロープを設置しました。

今後もバリアフリー関連施設を整備し、移動の際の円滑化を図っていきます。



【湯田中駅に新設されたスロープ】

7 地域に密着した親しみやすい駅を目指して

駅の清掃活動

駅施設を気持ちよく使用していただけるように、駅の清掃、美化活動を行っております。特に無人駅においては、沿線地域の方々や小学校の児童の皆さまが、トイレをはじめとする駅施設の清掃活動を行っていただいております。

ご利用いただくお客様におかれましても、駅施設の美化にご協力をお願いいたします。

地域との連携活動

当社では地域と身近な関係をつくるため、地域の皆さまと駅前や駅構内の植栽活動を通じて連携を深めています。令和5年度は柳原駅、日野駅、須坂駅、小布施駅で植栽を行いました。今後も地域と連携して明るい駅、親しみのある駅作りに取り組んでまいります。



【柳原駅・アヤメの会の皆さまと】



【墨坂中学校の生徒による
日野駅さわやか運動】



8 お客様・沿線の皆さまへのお願い

警報機・遮断機がない踏切での安全確認

当社には、踏切に警報機や遮断機がない「第4種踏切」が36カ所あります。その踏切で死傷事故が発生した場合、国土交通省の運輸安全委員会による事故調査が行われるため、長時間にわたり列車の運行を見合わせる場合があり、多くの利用者の皆さまにご迷惑をおかけすることにつながります。自動車運転手や歩行者の確認不足による直前横断から列車が緊急停車したといった事象が後を絶立ちません。悲惨な踏切事故をなくすために、すべての踏切手前では必ず一旦停止し、列車が来ないことを確認してから横断して下さい。

※令和6年5月8日、沿線の方にご理解をいただき、「第4種踏切」1カ所を廃止し、35カ所となりました。

ホーム上の安全行動

ホーム上を走ったり、ホーム端を歩くといった行為は、ホームからの転落や列車との接触の恐れがあり大変危険です。列車をお待ちの際はホームの端から離れてお待ちください。また、歩きながらのスマホ等携帯端末のご使用は、転倒・転落事故、列車や他のお客さまとの接触事故などにつながります。絶対にお止めください。

ホームの下へ物を落とされた場合は必ず駅員、乗務員又はサポートセンターに伝え、自ら線路に降りることは絶対にお止めください。

線路に接近しての作業

沿線住民の皆さまが線路付近で草刈や剪定作業をする際に、うっかり線路内に入ることがあります。列車と接触事故につながる危険性があり、たとえ線路に入らなくても近くで作業をしているときは、運転士が危険を感じて列車を停止させることがあります。また、電車線は高圧の電流が流れているため触れると感電により死に至る恐れがあります。線路に接近しての作業は、事前に作業箇所や作業内容等を弊社鉄道事業部に連絡し、留意点を確認してから作業を開始してください。

列車妨害などの危険な行為

列車の運行を妨害する行為は、列車往来危険罪、器物損壊罪などの犯罪行為となり罰せられます。また、脱線や急停車によるお客様の怪我、車両の損傷、全線の列車運行に影響を及ぼします。令和5年度は置石が2件、踏切の非常報知ボタン乱用が2件、遮断桿の折損は24件発生しました。このような行為を見かけたときは、お近くの駅係員やサポートセンター又は警察にご連絡をお願いいたします。

列車の運行を妨害する行為

- ①線路への置石や物の放置
- ②列車への投石
- ③踏切の非常報知ボタンの乱用
- ④踏切遮断桿の折損
- ⑤線路内への進入 など

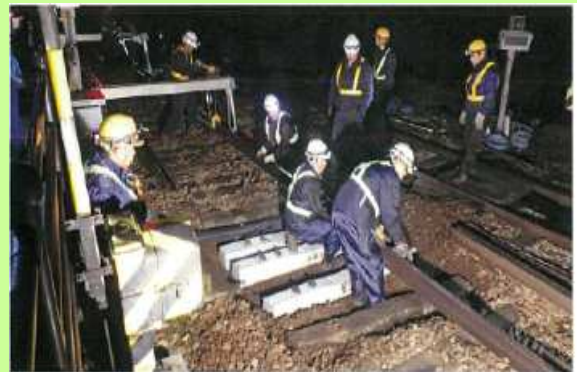
農業資材等の飛散防止

台風の接近や異常気象に伴う突風などにより、沿線の農地や住宅からビニールシートをはじめとする農業用の資材等が線路や電線に飛散し、列車が停止する事象が令和5年度は3件発生しています。運転を見合わせによる列車の遅れ、車両又は施設故障等へつながる場合がありますので、資材等は飛散しないよう管理をお願いいたします。

安全確保のための保守作業

鉄道の安全を支えていくうえで、日常のメンテナンスは不可欠であり、主に列車の運行がない夜間に作業を行います。沿線の皆さまには、騒音や夜間照明によりご迷惑をおかけいたしますが、鉄道の安全な運行に欠かせない作業ですので、ご理解・ご協力をお願いいたします。

また、列車の運行終了後に作業用車両が踏切を通過する場合があります。列車の運行が無い夜間においても踏切での安全確認をお願いいたします。



【夜間に行われるレール交換作業】

9 お客様からのご意見の募集

安全報告書や、当社の安全への取組みに対するご意見・ご要望につきましては、下記までお寄せください。

〒380-0833 長野市権堂町 2201 番地

長野電鉄株式会社 お問い合わせ窓口

本社代表 TEL 026-232-8121 FAX 026-232-8125

鉄道事業部 TEL 026-248-6000 FAX 026-248-6111

(月～金曜日 9:00～17:30 年末年始を除く)

お問い合わせメールフォームはこちらから

長野電鉄

検索