

2023 鉄道安全報告書



令和5年1月19日をもって運行を終了した3500系（N8編成）

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、2022年度（令和4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4年度の安全計画への取組み	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組み	13
新型コロナウイルス感染症対策	
サービス向上への取組み	
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

お客様の立場を第一に考え

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、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。

「安全はすべてに優先する」との基本方針に基づき、令和4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、届出対象外は前年度より削減」、「施設・車両による輸送障害のうち運輸局届出対象0件、届出対象外は前年度より削減」、「接遇によるクレーム前年度より削減」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。

その結果、責任事故とインシデントは目標を達成し、特に責任事故については令和4年11月をもって25年間を継続しています。一方、自社責任の運輸局届出の輸送障害については、車両関係で7件、施設関係で1件と合計8件が発生し、前年より3件の増加となりました。冬期間の異常寒波に起因する輸送障害も含まれますが、役員・各部門の管理者で構成する委員会などにおいて発生原因および背後要因の究明、検証、対策などを協議し、その結果を現場に繰り返しフィードバックすることにより、再発防止に努めてまいります。

接遇によるクレームは17件が発生し、令和3年度より5件の増加となりました。駅員へのクレームもヒューマンエラーと捉えて、クレームの度に役員・管理者が直接職場へ足を運び、繰り返し指導を行うなど発生防止に向けて取り組んでまいります。

新型コロナウイルス感染症も落ち着きを見せ始め、地元のお客様、国内外からの観光目的のお客様など回復しつつあります。引き続き安全の確保を経営の最優先課題と位置付けて、安全方針・安全行動規範の浸透を図り、安全目標・安全重点施策の実践により絶対に事故を起こさないことを実践して皆さまからの信頼を得ていくとともに、お客様の立場を第一に考え、誰もが安心して利用できる公共交通としての使命を果たしてまいります。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、令和4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 笠原 甲一

令和5年3月31日



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、役職員に徹底しております。

安全方針

お客さま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、お客さまの安全、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さま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

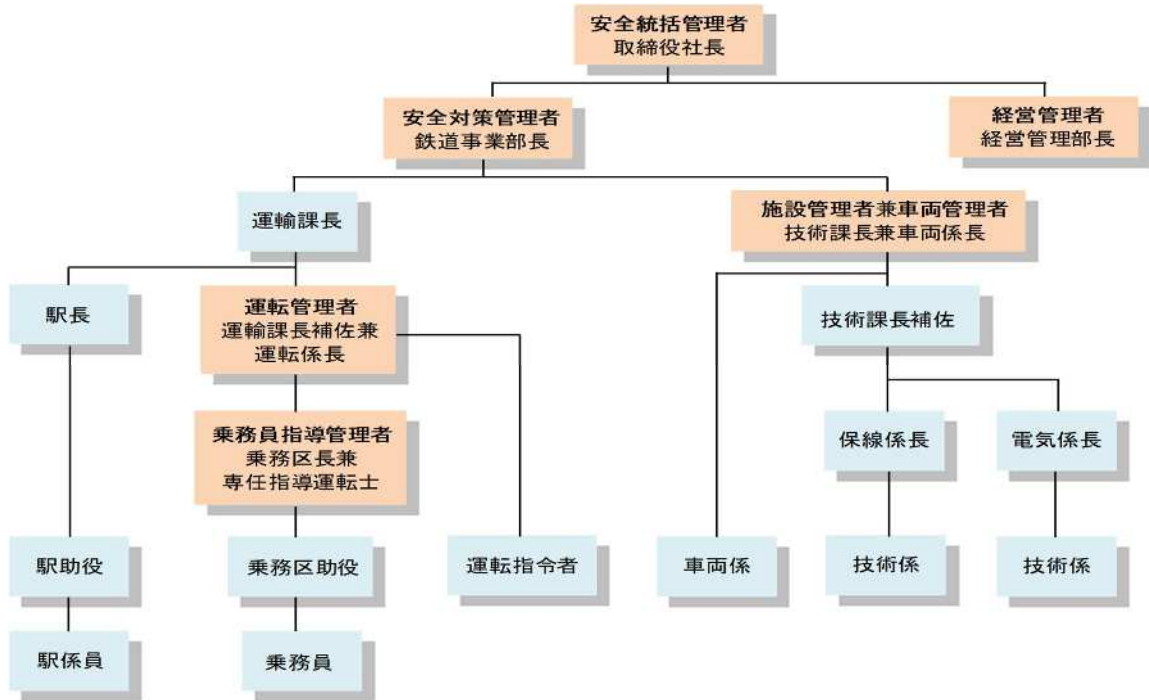
安全管理体制

鉄道安全管理規程において、社長をトップとする安全管理体制を構築し、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、保守委託会社である長電テクニカルサービス（株）とともに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。



鉄道安全対策委員会

委員会では、安全統括管理者（社長）を委員長として、発生した事故や輸送障害等の検証と再発防止対策、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4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している長電テクニカルサービス（株）並びにその他関連企業のメンバーで構成し、発生した事故や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、対応の協議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4年度13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され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（社長）を含めた管理者及び関連会社に対して実施しています。令和4年度の是正措置として、非常時における規程などの整備の実施、事故・ヒヤリハット情報の原因・要因を見極め、同種事故等の未然防止への活用の提言がありました。更にフォローアップ監査を行い是正の進捗状況を確認することで改善を推進しています。

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。

4 令和4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. 待遇によるクレーム
「前年度より削減」

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、従事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足を運び、経営理念、安全方針、安全目標や安全重点施策等を伝えています。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。



【社長による講話】

電車乗務員

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。定例教育以外に運転指令など他職場と合同による異常時訓練を実施しているほか、管理者による定期的な列車添乗で基本動作を確認するなど資質の維持管理に努めています。



【実車を使用しての教育訓練】



【運転指令員などとの合同訓練】

運転指令・お客様サポートセンター・保安係

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・冬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、施設故障や事故を想定した訓練のほか、実際の車両を使用した各種訓練を行い、異常時に適切・確実に対応できる体制を整えております。



【避難ばしご装着訓練】



【三職場合同での異常時対応訓練】

駅従事員

令和4年度は、高齢者・障がい者への接遇、声かけサポートなど公共交通事業者の責務に関する法改正などについて研修を行いました。令和5年度は外部講師を招き、より専門的な研修を行い、接遇・サービスの向上に努めます。



【駅従事員研修】

技術課・長電テクニカルサービス（株）

当社の技術課と保守を委託する長電テクニカルサービス(株)は、工務、電設、車両の各部門で定例的に会議を開催したほか、8月には同社主催の第7回安全大会を開催し、部門ごとに安全への取組みを発表しました。



【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」である接遇ヒヤリ・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遇の向上に取り組んでいます。

安全ヒヤリ・ハット、接遇ヒヤリ・ハット情報を収集

- ・安全ヒヤリ・ハット 212 件（前年比 61%）
 - ・接遇ヒヤリ・ハット 320 件（前年比 72%）
- ※収集件数は、乗務員の提出頻度を毎月から隔月に変更しています。

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遇の向上を図る

コミュニケーションの活性化

毎年、経営トップが開催する「くるま座集會」において、トップ自ら現場の声を直接聞くことで、安全・安心に関する改善策につなげています。また、個人面談を通じて、個々人の働き方に対する考え方や働く上での背景となっている生活スタイルを把握することで、働き甲斐や離職防止につなげました。



【経営トップ自ら開催する、くるま座集會】

総合防災訓練の実施

総合防災訓練は、感染症拡大により2年振りの開催となりました。訓練は、沿線警察署及び消防署と連携し、輸送障害などの発生時に人命救助を最優先した迅速対応などを確認することを目的に実施しています。令和4年度は「列車内において、刃物を所持した乗客が暴れ出し、負傷者も発生した。」と想定し、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、不審者の確保、負傷者の搬送まで一連の流れを実践して行い、当社係員が連絡方法・手順・動作を、また訓練後には警察・消防からの参加者に対して、普段見慣れない電車設備の取扱い方を説明し、異常時には関係者が協力して対応することを確認しました。



【通報・連絡訓練】



【駅員によるお客様誘導】



【不審者の確保】



【負傷者の救出】



【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、踏切道での渡り方指導などの啓発活動を行いました。



【踏切道での啓発活動】



【踏切道にて児童と一緒に】

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、代わりの乗務員を手配し、酒気帯び状態での乗務の防止を徹底しています。令和4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、33名の職員がサービス介助士（2級）の資格を取得しております。引き続き、資格の取得を推進してまいります。

安全・安心な鉄道施設の更新と管理

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2年度	334	195	529	221	214	435	964
令和3年度	54	378	432	230	158	388	820
令和4年度	222	0	222	253	165	418	640

※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。

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 4 年度の整備事業は、中条尻踏切道、5 号線踏切道の重軌条化が完了し、沿線全体における重軌条化率(40 kg N、50 kg N レール)は 83. 8%となっております。



【中条尻踏切道】



【5号線踏切道】

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コンクリート製に交換しています。令和 4 年度は 589 本の交換が完了し、全線で PC まくら木の割合は 32. 6%となりました。



【交換されたまくら木】

橋梁補修

夜間瀬川橋梁は、昭和 2 年信州中野～湯田中間の開業に合わせて使用開始した橋梁です。経年劣化により塗装が剥がれ落ち、橋梁全体に錆が広がっていたため、耐久性に優れた塗料への塗替え、木製のまくら木を耐食・耐候性に優れた合成まくら木^{※7}へ交換するとともに、建設当時から締結装置^{※8}を、より締結力のある締結装置への変更を行いました。



【塗装後の夜間瀬川橋梁】



【更新された合成マクラギと締結装置】

【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当たりの重量と呼ばれています。長野電鉄で用いられているレールは30kg、37kg、40kg N、50kg 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。
- ※7：合成まくら木とは、ガラス繊維強化硬質ウレタン樹脂を主原料とするまくら木であり、天然木材と同等に扱え、軽量・高強度・低吸水性のまくら木のことです。
- ※8：締結装置とは、レールをまくら木に固定し、車両の荷重をまくら木や道床へ分散させるものです。

電気設備等の更新

信州中野駅～中野松川駅間トロリ線更新

列車を動かすために電力を送るトロリ線が摩耗した場合は、断線に繋がる恐れがあることから、定期的に更新工事を行っています。令和4年度は、信州中野駅～中野松川駅間のトロリ線を更新して、列車安全運行の向上を図りました。



【トロリ線交換作業】

車両の保守

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。



【ジャッキアップし検査終了後の台車を戻す作業】



【台車組み立て作業】

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^{※9}は、鉄道運転事故で25年4ヵ月、インシデントは4年1ヵ月間、発生していません。

※9：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^{※10}の発生状況

鉄道運転事故が1件、輸送障害が12件発生しました。

そのうち、内部要因により、列車の運休や30分以上の遅れが発生した輸送障害が8件発生し、お客さま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 (人身傷害事故)	0	0	0	1	0	1
輸送障害	0	7	1	2	2	12

※10：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/enzenjouho/enzen08.pdf>

当社車両が原因となった輸送障害 1

状況

令和4年4月20日(水)
18時7分頃、湯田中駅
で列車のドアが開か
なくなりました。

影響

須坂～信州中野間で
1本の運休、全線で2
本の遅延が発生し、約
70名のお客さまに影
響がでました。

原因・対策

走行中にドアが開かないように
する安全装置(走行検出器)誤動作
によるもので、機器を交換しまし
た。

当社車両が原因となった輸送障害 2

状況

令和4年9月3日(土)12時50分頃、
長野駅においてSIV(補助電源装置)の
故障により、列車の運行ができなくな
りました。

影響

全線において2本の
運休及び3本の列車
に遅れが発生し、約
120名のお客さまに影
響がでました。

原因・対策

SIV装置内の部
品を交換しました。

当社施設が原因となった輸送障害

状況

令和5年1月22日(日)6時
9分頃、善光寺下駅～本郷駅間
で、トロッコ線の異常と電車の
パンタグラフの破損により長
野駅～須坂駅間で列車の運行
ができなくなりました。

影響

全線で37本の運休、
10本の遅延が発生し、
約6時間にわたり長
野駅～須坂駅間で運
転を見合わせたため、
約2,000名のお客さ
まに影響がでました。

原因・対策

トロッコ線が伸縮により中心
から逸れたことでパンタグ
ラフの破損につながったと
推測しています。伸縮があっ
ても固定できる金具に交換
します。

令和5年1月24日からの暴風雪・異常低温による影響について

状況

令和5年1月24日（火）午後から、全線で風雪が強まり、急激に気温が低下したため15時50分頃より線路の方向を切り替えるポイントが動かない状態になったほか、多数の列車でドアの開閉不良が発生しました。また翌25日から27日にかけても異常な寒波が続いたことでドアの開閉不良・モーターの回路短絡など多くの車両で重大なトラブルが7件発生して、運行不能となる車両も相次ぎ、大幅に列車ダイヤが乱れました。

影響

24日の午後から27日の朝にかけて、全線で87本の運休、149本の遅延が発生したため、延べ人数で約19,000名のお客さまに影響がでました。

原因・対策

今までに経験したことのない大寒波による低温に伴い車両が大きくダメージを受けました。近年の異常気象は大きな災害につながっています。災害に備えた対策を講じてまいります。

第三者が原因となった鉄道運転事故

人身障害事故

事故

令和4年6月24日（金）21時42分頃、柳原駅にて線路内に公衆が立入ったため、列車と衝突しました。幸い命に別状はありませんでしたが、須坂駅～信州中野駅間で2本の運休と全線で遅延8本が発生、運転再開まで45分の時間を要したことから約350名のお客さまに影響がでました。

第三者が原因による輸送障害

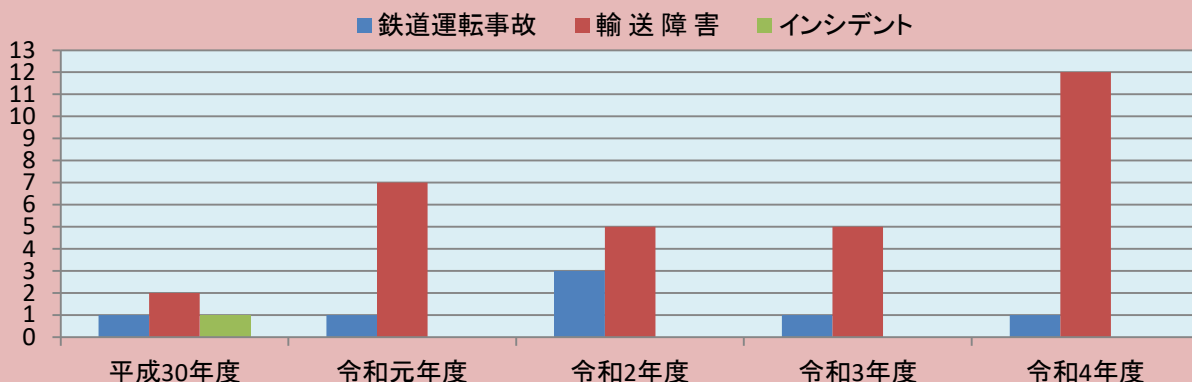
障害1

令和4年6月21日（火）11時36分頃、上条駅～湯田中駅間の上原1号踏切道（第4種：警報機、遮断機のない踏切）で軽自動車が発進しました。幸い列車は手前に停車し、衝突は避けられましたが、信州中野駅～湯田中駅間で2本の運休と全線で遅延8本が発生し、運転再開まで1時間6分を要したことから、約300名のお客さまに影響がでました。軽乗用車運転手のハンドル操作の誤りと判明しました。

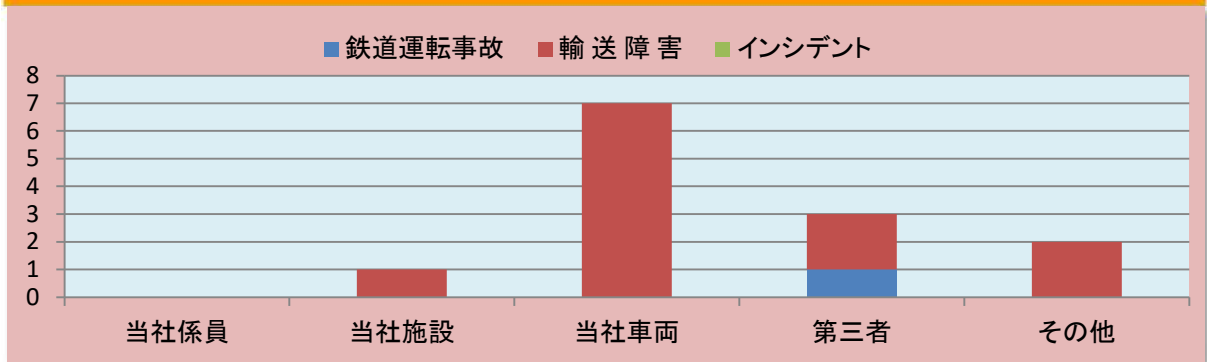
障害2

令和4年7月3日（日）20時12分頃、朝陽駅で降りたお客様より「車内で写真を撮られた」と申告を受けたので、迷惑行為と判断し警察へ通報しました。朝陽駅は無人駅のため警察官等の到着まで運転を見合わせたことから、全線で遅延14本が発生し、運転再開まで25分を要したことから、約300名のお客さまに影響がでました。

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4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

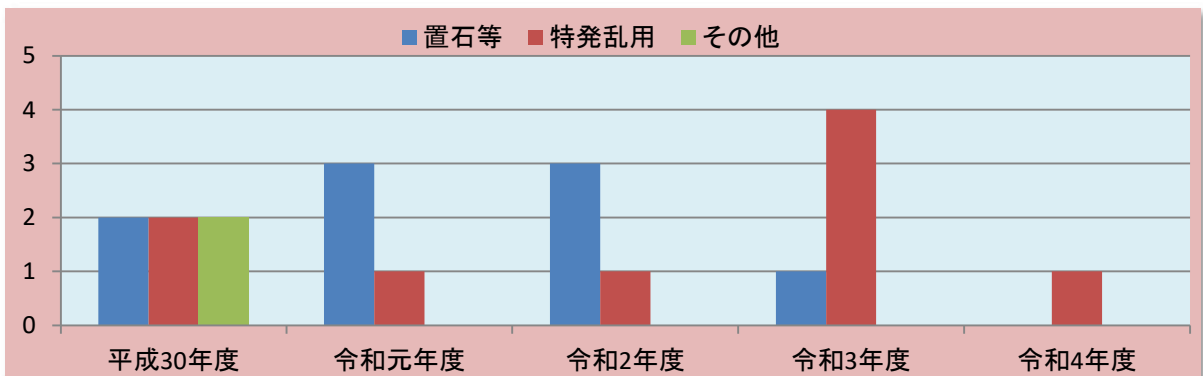
列車妨害の発生状況

※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。

特発^{※11}乱用 1件 小学生が悪質性のない興味本位で非常停止ボタンを押してしまったことにより列車が停止し、7本に遅れが発生しました。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。

※11：特発とは特殊信号発光機のこと、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、発光信号が点灯し列車へ踏切の異常を知らせる信号です。

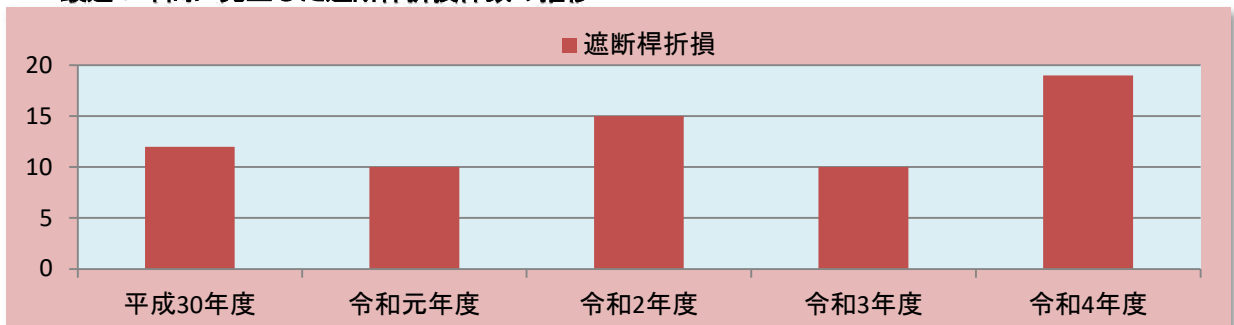
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



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19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。また、同一の踏切道において複数回発生している事例が見られることから、引き続き啓発活動を行い事故防止に努めてまいります。

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4年度における行政指導はありませんでした。

6 お客さまの快適な輸送へ向けた取組み

新型コロナウイルス感染症対策

当社では、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、駅員、電車乗務員などのマスクの着用、定期的なアルコール消毒の実施、車内・待合室の換気など、電車内や駅構内で感染防止の取組みを行ってまいりました。この間マスクの着用、窓開け換気などにご協力をいただきありがとうございました。

引き続き、基本的な感染症対策を行い、お客様に安心してご利用いただける鉄道を目指してまいります。

安全・サービス向上への取組み

内方線付点状ブロック^{※12}の設置

障がいをお持ちのお客様にも安全で安心して電車を利用していただけるよう、声かけ運動などソフト面の対応、施設の改修などを行っています。令和4年度は須坂駅ホームに設置されていた点状ブロックを内方線付点状ブロックに更新しました。



【内方線付点状ブロックに更新されたホーム】

※12：内方線付点状ブロックは、点状の突起に加えホーム内側部分に線状の突起を付け、視覚障がい者がホームの端がどちら側にあるかを分かるようにするものです。

7 地域に密着した親しみやすい駅を目指して

一駅一花運動

当社では地域の皆さまとともに駅前や駅構内の植栽活動を行っています。令和4年度は柳原駅、須坂駅、小布施駅において一駅一花運動をおこないました。これからも、地域の皆さまと共に一駅一花運動を行い、明るい駅、親しみのある駅作りに取り組んでまいります。



【アヤマの会の皆さまと】



【須坂駅前公園整備】



【馬場町育成会の皆さまと】



【小布施駅ホームにて】

駅の清掃活動

当社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により、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。

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ます。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。

ホーム上の安全行動

ホーム上を走ったり、下を覗きこむといった行為は、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さまの怪我、車両の損傷、全線の列車運行に影響を及ぼします。令和4年度は、踏切の非常報知ボタンの乱用が1件、遮断桿の折損は19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4年度は1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ら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

