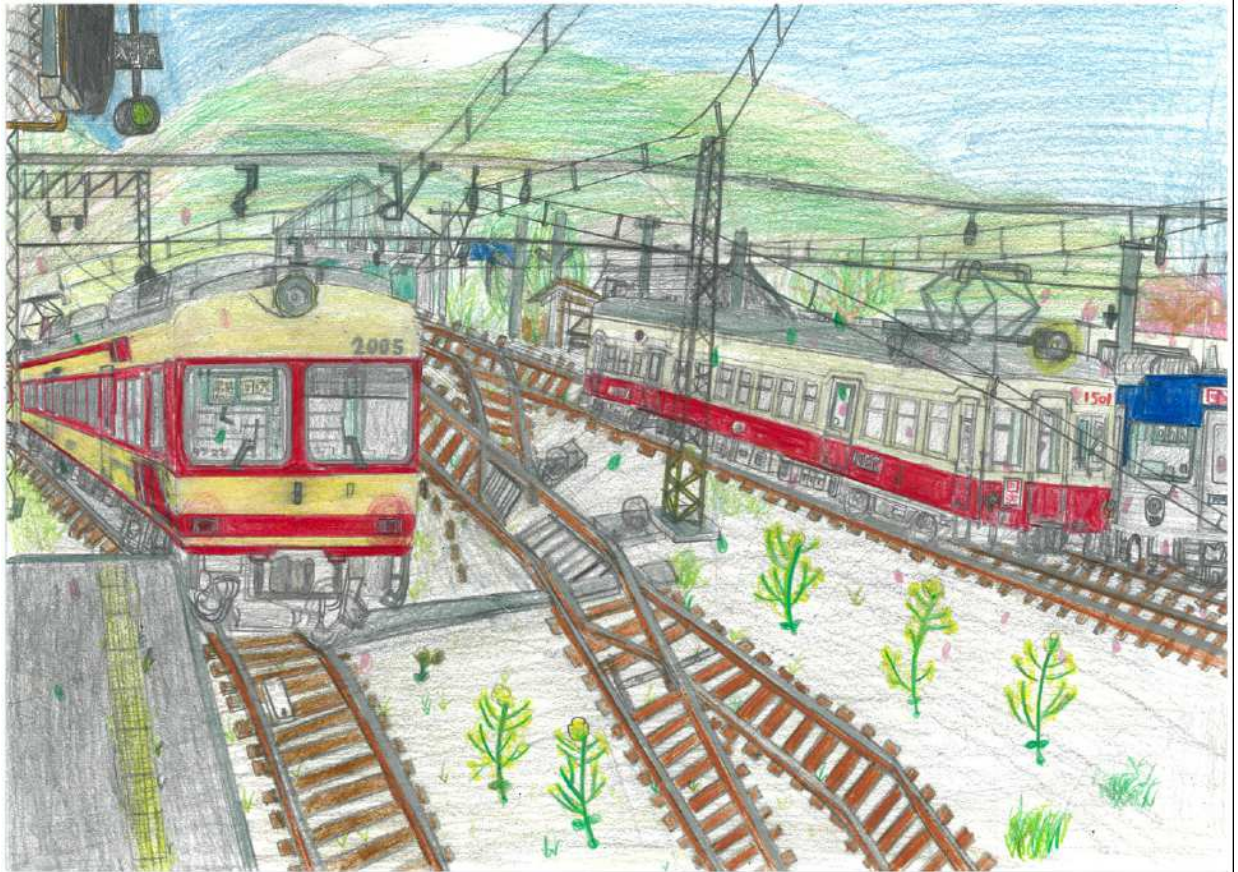


2021 鉄道安全報告書



東 初来さん（小学6年生）の作品

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、2020年度（令和2年度）当社の鉄道における安全に向けた取り組みや安全・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2年度安全計画の取組み	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	11
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	
保安監査	
6. お客様の快適な輸送へ向けた取組み	14
ダイヤ改正の実施	
新型コロナウイルス感染症対策	
駅施設等の改善	
啓発活動	
7. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して	16
8. お客様・沿線の皆さまへのお願い	17
9. お客様からのご意見の募集	18

1 ごあいさつ

更なる安全を目指して

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2年度は、『当社による責任事故「0件』、『インシデント「0件』、『運輸局届出対象のヒューマンエラー「0件』、『施設・車両による輸送障害、運輸局届出対象「0件」、届出対象外「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、有責事故、インシデントについては目標を達成しましたが、自社責任の輸送障害については、前年4件より減少したものの2件が発生する結果となりました。1件は古い車両における機器等の不具合で起きたことから、新型車両への移行により解消しますが、残り1件は係員のエラーによる輸送障害であったことから、背後要因を究明したうえで再発防止に努めてまいります。

昨年から、世界的な流行にまで広がった新型コロナウイルス感染症については、乗務員・駅員のマスク着用と手指消毒・手洗いの徹底、車両の換気及び消毒、券売機やエレベーターなど駅施設の消毒、駅改札口への飛沫防止スクリーンシートの設置と素手以外の方法による乗車券類の受渡しなどにより感染拡大防止策を実施することで、安心して利用できる環境づくりに努めております。

又当社は、コロナ禍による業務への甚大な被害が出ている令和2年5月30日に創立100周年を迎えました。こうした状況に鑑み、より人間性の本質に立脚した新たな社是、経営理念を創立記念当日に制定しました。これからも、この社是、経営理念のもと、安全意識を高く持ち、お客さま、従業員、そして地域の皆様のために、この先の100年も安心してご利用いただけるよう、「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2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

- A 特急停車駅
- B 特急停車駅

長野電鉄路線図



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、安全に対する当社の指針として役職員へ徹底しております。

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

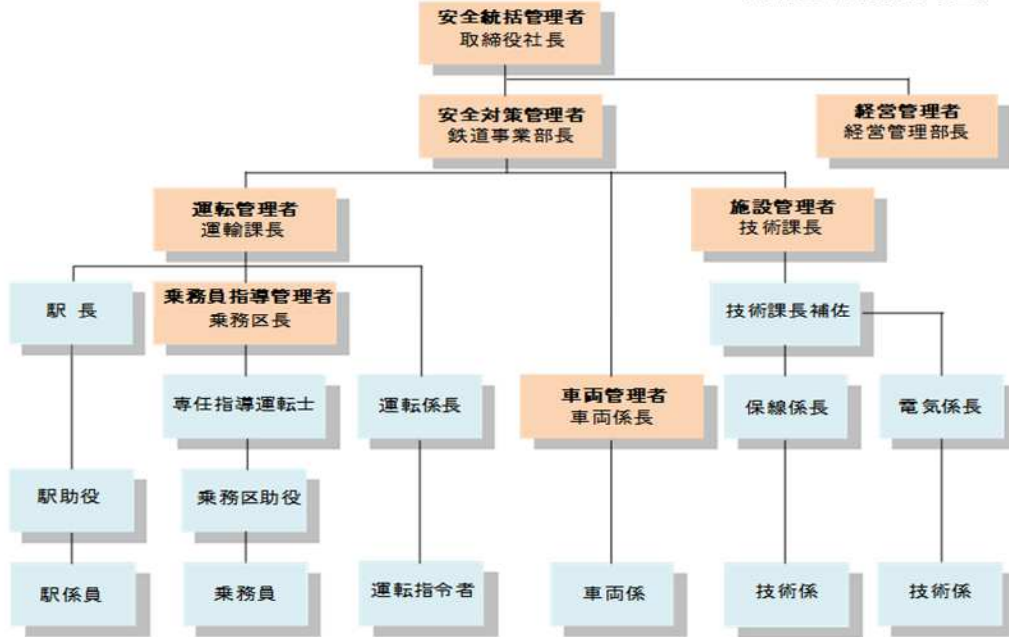
社長をトップとする安全管理体制を構築し、各管理者が安全に対する役割を担い、輸送の安全の向上に努めております。

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

(令和元年10月1日改正)



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。



安全対策委員会の開催

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等の確認を行っています。（令和2年度5回開催）

事故防止対策会議の開催

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を構成メンバーとし、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・分析し、再発防止に努めるとともに、台風や大雪等の自然災害では計画運休の検討と対策について、感染症やテロの事前対応などの協議を行っています。また、ヒヤリ・ハット情報や輸送障害の分析結果を活用して事故の未然防止に向けた施策を検討しています。

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について監査するもので、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、監査員の資格を取得した内部監査員が実施します。令和2年度の監査では、安全方針、安全行動規範の周知徹底、ヒヤリ・ハット情報の分類・整理・分析のレベルアップ、規程類の整備と文書管理に関する提言がありました。フォローアップ監査により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について確認を行ないます。安全目標・安全重点施策の達成状況や安全マネジメントの浸透状況、安全管理体制などを検証する中で、改善すべき点を踏まえて次年度の安全目標と安全重点施策を策定しました。

4 令和2年度安全計画の取組み

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. 運輸局届出対象のヒューマンエラー「0件」
3. 施設・車両による輸送障害 運輸局届出対象「0件」届出対象外「前年度より削減」
4. 接遇によるクレーム「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を浸透させる。
2. ヒヤリ・ハット報告の分析方法のレベルアップを図り、有効活用につなげることでヒューマンエラー防止と接遇の向上を図る。
3. 施設や車両の状態に違和感を感じたらすぐに報告、現場の確認・点検により最も安全な処置を行う。
4. 安全を優先した効率化への改善と、日々の作業内容の見直しを行う。
5. お客様の安全・安心向上につながる行動を、皆で認め、称賛できる職場を創る。

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、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、従業員一人ひとりの安全意識を高めています。また、現場では朝礼時や教育・訓練に合わせて安全方針・安全行動規範を唱和するなど安全に関する指針を常に確認しています。



【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より、実際に発生した事故・故障への対応方、実際の車両を使用した訓練、お客様への接客対応などについて学習し、安全の確保・向上に努めています。そのほか、職場長などが定期的に列車に添乗し、基本動作に沿った業務の実施状況について確認しています。



【隔月開催の定例教育】



【車両を使用した訓練】



【車掌の安全教育】

運転指令員

運転指令では定期的に安全会議を開催し、事故などにより発生した輸送障害を検証するとともに、雨期・冬期などにおける自然災害を想定したうえで対応方を確認するなど、安全で安定した運行につなげています。また、異常時に適切な対応がとれるよう、信号故障や事故を想定した訓練、他職場との合同学習会を開催し連携した対応の強化を図りました。



【安全会議による情報共有】



【異常時対応訓練】



【駅職員との合同学習会】

駅員

令和2年度に計画した駅員を対象とした研修は、新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から回数を減らしましたが、各駅ごとに実施した教育・訓練により安全意識の向上に取り組んだほか、指令員と駅員合同の異常時対応訓練を実施しました。



【駅従事員教育】



【駅での異常時対応訓練】

技術課・長電テクニカルサービス（株）

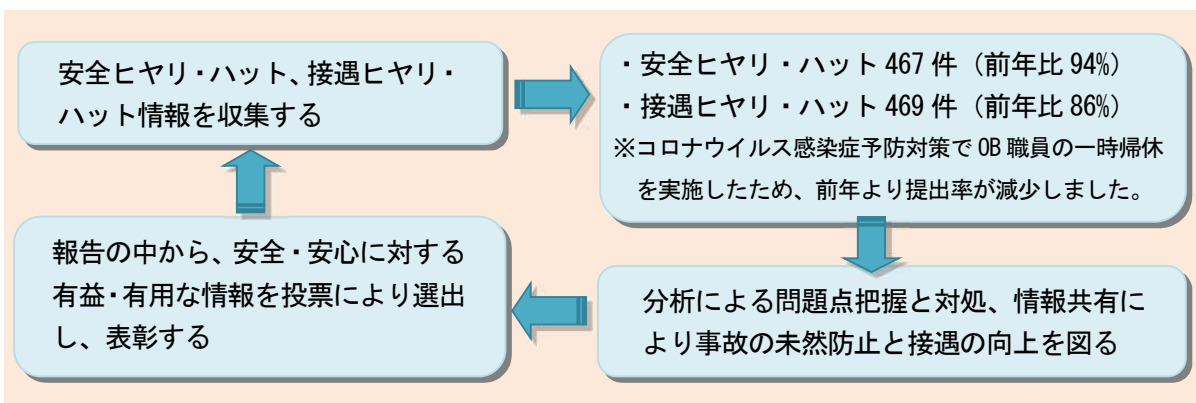
当社の技術課と保守を委託している長電テクニカルサービス(株)は、工務、電設、車両の各部門の定例会議で安全への理解を深めているほか、令和2年度はコロナの影響により、毎年行っている安全大会に変わり、部門ごとに安全推進会議を開催する中で、安全への取組みを共有しました。



【長電テクニカルサービス(株)安全推進会議】

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・活用することで、未然の事故防止と接遇の向上に取り組んでいます。



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「くるま座集会」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、電車乗務員のグループ活動ではリーダーが中心となって意見交換や情報共有を行い、ヒューマンエラーの防止に努めています。



【グループ活動による意見交換】

異常時への対応訓練

2月に地下駅の駅員を対象に、当社で定めている地下防災に関する規則と、地下駅又は地下区間で火災が発生した場合のお客さまの誘導・案内方、列車の運転方法などについて確認しました。また、韓国大邱市で発生した地下鉄火災、JR北海道で発生したトンネル火災の事例を参考に、火災が発生した時の対応方を学習しました。



【規則・取扱いの確認】



【実際に発生した火災からの学習】

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」・「須坂警察署」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、本郷駅の改修工事に伴い、駅近くの踏切道で駅利用者の無理な横断が増えたことから、踏切通行方の啓発活動を行うなど、踏切事故の防止に努めました。



【踏切道での啓発活動】



【本郷駅での啓発活動】

従事員の適性検査

運転関係係員に対して、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。令和2年度の保安監査で指摘事項となった視機能検査について、検査項目を追加するなど強化を図りました。その他、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ます。また、乗務終了後にも検査を実施するなど、酒気帯び状態等での乗務の防止を徹底しています。

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



様々なお客さまに、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、サービス介助士（2級）の取得を促進しています。令和2年度は、新たに4名が資格を取得しました。

現在86人が在籍しています。

【車イス介助の実技】

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	
平成30年度	530	0	530	276	222	498	1,028
令和元年度	346	328	674	231	203	434	1,108
令和2年度	334	195	529	221	214	435	964

※1：保守委託費を含む

※2：単位未満の処理により金額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）等の強化

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2年度の整備事業は、南堀踏切道の重軌条化を行い、重軌条化（40 kg、50 kg N レール）は全体の 83.8%となりました。



【南堀踏切道】

PC マクラギ化^{※6}

平成 18 年度より、木マクラギから締結力が強い PC マクラギへの交換を行っています。令和2年度は 1536 本の交換が完了し、全マクラギにおける PC マクラギの割合は 31.7%となりました。今後も順次交換を進め、安全性の向上を図ります。



【更新された PC マクラギ】

北須坂駅の改修工事

北須坂駅において、構内通路とホームを往来する階段の幅員が狭く、お客さまが列車と接触する恐れがあったため、新たに階段を新設し、安全性の向上を図りました。



【北須坂駅に新設された階段】

【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30kg、37kg、40kg、50kgNの4種類に大別されます。
- ※6：PCマクラギとは、マクラギ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マクラギのことです。

電気設備等の更新

連動装置更新

列車の行違い等を行う停車場では、線路を分岐するポイント（転てつ器）と信号装置それぞれに一定の関連性を持たせることで安全な運行が守られており、それらを制御する保安装置を「連動装置」と呼んでいます。信州中野駅と信濃竹原駅の連動装置を今までの機械式から電子式に更新しました。この更新により、全線が集中制御できる安全性の高いシステムとなりました。



【信州中野駅の新連動装置】



【信濃竹原駅の新連動装置】

信州中野駅構内トロリ線更新

列車はトロリ線（電線）から電気を受けて動いています。トロリ線は摩耗により断線する場合がありますため、定期的に更新しています。令和2年度は、信州中野駅構内のトロリ線を更新しました。



【トロリ線交換作業】

自動火災報知装置 複合受信機の更新

地下駅に設置している自動火災報知装置は、駅構内各所にある火災感知器や発信機からの火災信号を受信し、その場所を表示させるとともに警報により火災を知らせる装置です。令和2年度は善光寺下駅の装置を更新しました。



【更新された複合受信機】

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。



【2100系 全般検査】

車両の更新

令和元年度に引き続いて3000系車両（元東京地下鉄日比谷線03系）1編成を導入しました。VVVF制御（可変電圧可変周波数制御）車両は従来よりも電力消費量が少ない省エネルギー車両です。



【3000系 令和2年度導入車両】

荷物置き場設置

1000系車両「ゆけむり」1編成（S1編成）に4か所の大型荷物置き場を設置しました。外国からのお客さまなど長期滞在を目的としたお客さまに対して、利便性の向上を図りました。



【S1編成に設置された荷物置き場】

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23年4ヵ月、インシデントは2年1ヵ月間、発生していません。

※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5件発生しました。

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2件発生しました。

	内部要因		外部要因		計
	当社係員	当社車両	第三者	その他	
鉄道運転事故 (人身傷害事故)			3		3
輸送障害	1	1	1	2	5

※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

状況

令和3年2月10日（水）7時01分頃、柳原駅においてブレーキが緩まず、発車することができない状態になりました。他の列車と連結し、須坂駅まで回送しました。

影響

長野駅～信州中野駅間で3本の運休と全線で24本の遅延（最大48分）が発生し、朝の通勤通学時間帯であったことから約5000名のお客さまに影響がでました。

原因・対策

運転士が切符を回収する際に行った、ブレーキ操作の復帰を失念したことが原因です。職場内で情報を共有し再発の防止を図りました。

車両故障が原因となった輸送障害

状況

令和2年7月6日（月）14時13分頃、信州中野駅発湯田中行的普通列車がSIV（補助電源装置）の故障により、信州中野駅で運行が不能となりました。

影響

信州中野駅～湯田中駅間で2本の運休が発生し、約25名のお客さまに影響がでました。

原因・対策

経年劣化による制御指令回路の故障が原因で、関係部品の交換を行いました。現在、車両の更新を進めており、今後は解消される予定です。

第三者が原因となった鉄道運転事故

人身傷害事故

事故1

令和2年5月8日20時22分頃、日野駅～村山駅間において、線路内に立ち入った公衆と普通列車が衝突しました。全線で遅延19本（最大71分）が発生し、約130名のお客さまに影響がでました。

踏切障害事故

事故2

令和2年12月17日9時26分頃、須坂駅～北須坂駅間、小河原踏切道（第1種：警報機、遮断機のある踏切）で、踏切内で止まっていた軽乗用車と普通列車が衝突しました。施設の損傷が激しく、須坂駅～小布施駅間でバスによる代行輸送を行い、列車の運転再開までに約10時間を要し、約2,200名のお客さまに影響がでました。

事故3

令和2年12月21日9時10分頃、朝陽駅構内、朝陽駅東踏切道（第1種：警報機、遮断機のある踏切）で、踏切内にいた公衆と普通列車が衝突しました。長野駅～須坂駅間で6本の運休と全線で遅延11本（最大61分）が発生し、約830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2年11月26日17時08分頃、小布施駅構内、まるりん踏切道（第1種：警報機、遮断機のある踏切）で、遮断中の踏切内に進入してきた公衆と特急列車が衝突しました。全線で6本の運休と遅延18本（最大51分）が発生し、約1,400名のお客さまに影響がでました。

その他の原因による輸送障害1

障害2

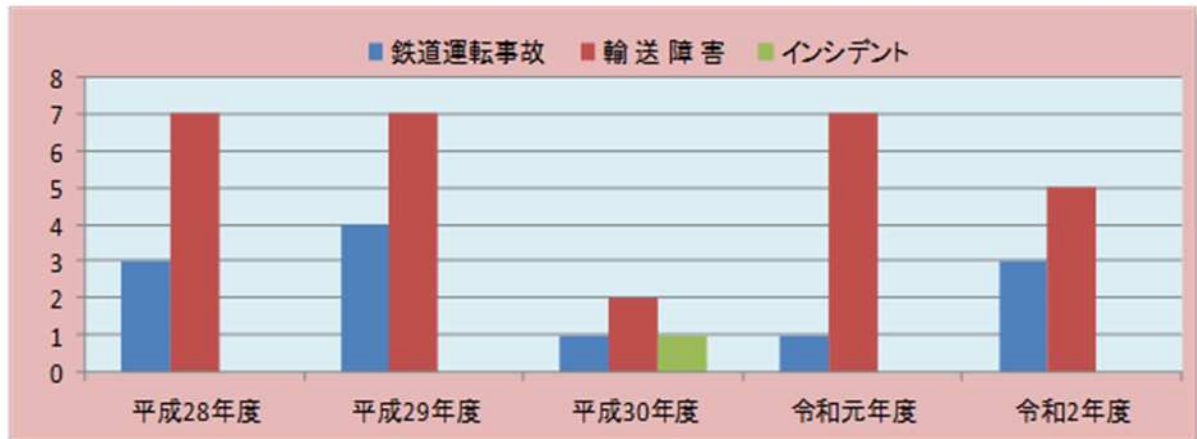
令和2年9月14日10時58分頃、長野駅～村山駅間の信号関係の停電が発生しました。原因はカラスが電線に接触したためで、撤去するまでの間、全線で6本の運休と遅延5本（最大27分）が発生し、約180名のお客さまに影響がでました。

その他の原因による輸送障害 2

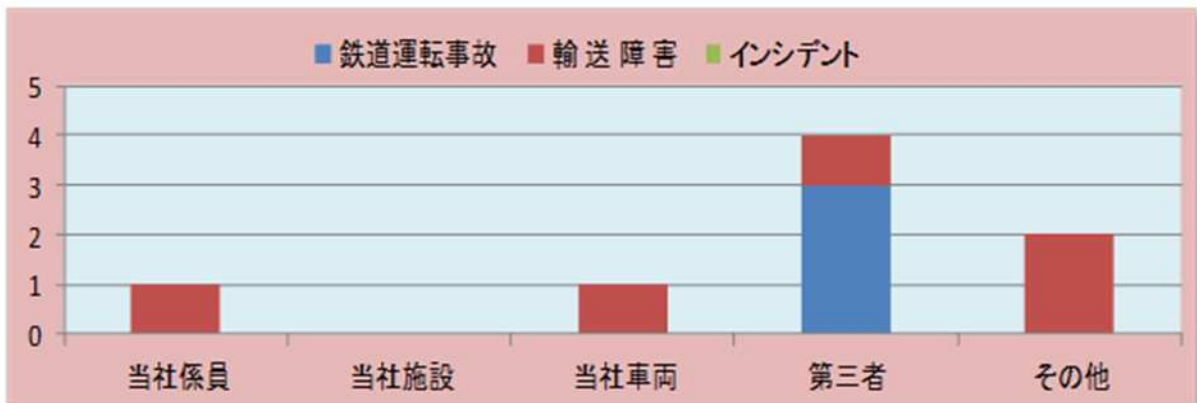
障害 3

令和2年12月22日5時59分頃、架線凍結により信州中野変電所の安全装置が働き、停電したことで、信州中野駅～湯田中駅間で列車の運転が出来なくなりました。2本の運休と遅延7本（最大15分）が発生し、約500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2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

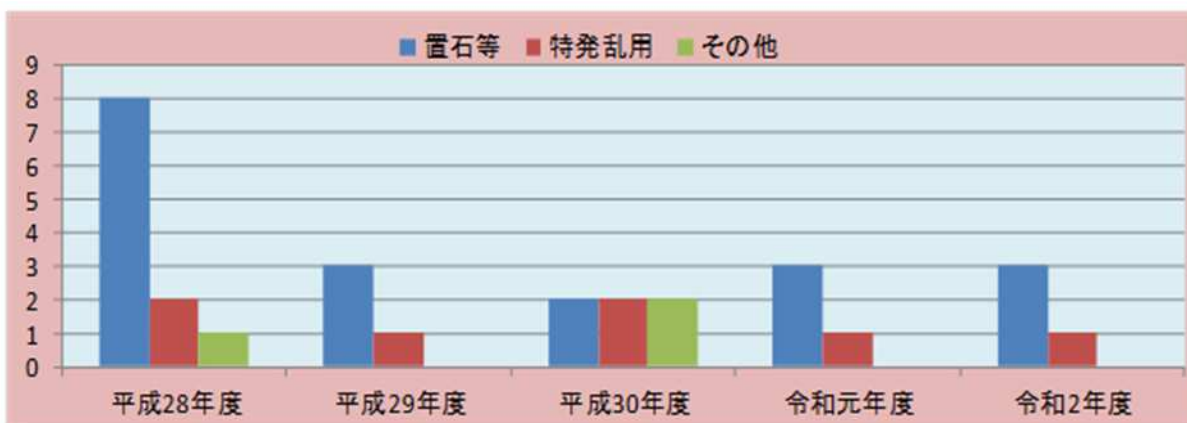
※このような行為があった場合は、警察へ通報し現場検証を行っています。

置石 3件 信濃吉田駅～朝陽駅間、朝陽農業踏切で故意に複数の石が置かれ、列車が緊急停止しました。（同踏切で3件発生）

特発^{※9}乱用 1件 小布施～都住間、六川踏切道で特発の点灯により、列車が停止しました。

※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。

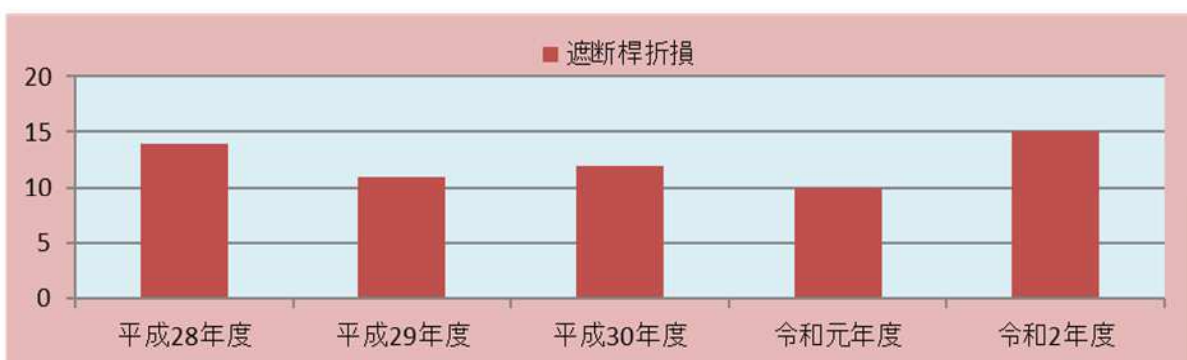
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



遮断桿折損の発生状況

遮断を開始した踏切に、自動車等が強引に進入することで遮断桿を折損する事件が15件、また遮断桿を引っ掛けたことで降下途中で止まった事件が9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。

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2年度における行政指導はありませんでした。

保安監査

令和2年11月25日～27日に北陸信越運輸局の保安監査が行われました。この監査で2件の改善指示を受けましたが、令和2年度中に対策を講じました。

6 お客様の快適な輸送へ向けた取組み

ダイヤ改正の実施

新型コロナウイルス感染症の流行によりご利用状況が大きく変化している実態を踏まえて、ダイヤ改正を実施いたしました。主な変更点といたしましては、ご利用が少ない日中並びに夜間の時間帯の列車本数を見直すとともに、最終列車の繰り上げを実施及び平日ダイヤで運行していた土曜日を、日祝ダイヤといたしました。また、利用者が減少している市役所前駅南口の営業を休止しました。

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、お客さまに安心してご利用いただくため、電車内や駅構内で感染防止の取組みを実施しております。

お客さまにおかれましても、感染拡大防止の取組みにご理解をいただくとともに、マスクの着用、時差出勤、控えめの会話、窓開けによる車内換気など、引き続きご理解とご協力をお願い申し上げます。

各駅における感染防止対策



【券売機などの施設・設備のアルコール消毒を実施】



【飛沫防止スクリーンの設置】

車内における感染防止対策



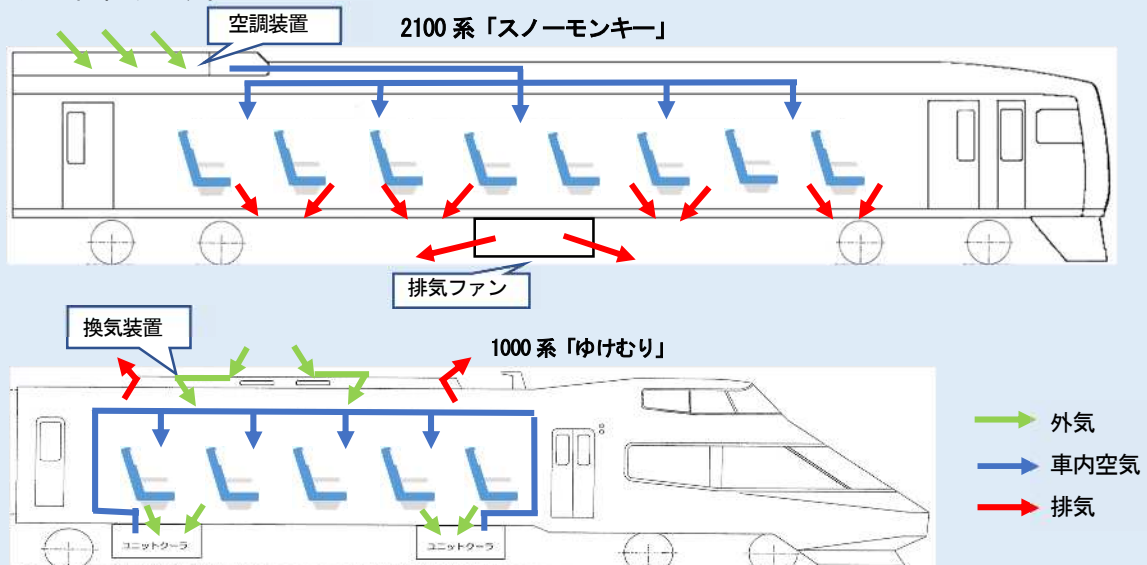
【座席、つり革、手すりなどの消毒を実施】



【窓開け換気の実施】

車内換気について

特急型車両は空調設備や換気装置を利用して、車内と外の空気の入れ替えを行っております。1両当たり1000系「ゆけむり」は約6分、2100系「スノーモンキー」は約5分で車内の空気が入れ替わります。



須坂駅・小布施駅の発車時刻表示器の更新

須坂駅及び小布施駅の発車時刻表示器の更新を行いました。須坂駅、小布施駅はインバウンドのお客さまの利用があるため、5か国語の対応となり、細やかな情報提供ができるようになりました。



【須坂駅】



【小布施駅】

啓発活動

マナーアップ運動

須坂駅で須坂市内の3高等学校の生徒の皆さまと、コロナ禍での鉄道利用マナー向上を目指した啓発活動を行いました。



【須坂市内3高等学校の生徒の皆さまとの啓発活動】

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2年度は須坂駅構内を須坂創成高等学校の生徒の皆さまと、柳原駅は柳原地区「アヤメの会」の皆さまと一緒に、一駅一花運動をおこないました。



【須坂駅にて創成高校の生徒の皆さまと】



【柳原駅にてアヤメの会の皆さまと】

新型コロナウイルス感染拡大防止のための3つのお願い

1. マスクを着用し、会話は控えめにお願いいたします。
2. 時差出勤など混雑を避けた時間帯での、列車の利用をお願いいたします。
3. お客さまに安心してご利用していただくため、換気装置、空調装置による換気を行っております。また、通勤型車両では車内での窓開け換気を実施しております。ご理解とご協力をお願いいたします。

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、長時間列車の運行を見合わせる場合があります、多方面にわたりご迷惑をおかけすることにつながります。令和2年度は、列車の通過直前に横断する行為が2件ありました。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または乗務員に伝え、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することがあります。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最寄駅へ連絡し、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2年度は、踏切の非常報知ボタン乱用が1件、置石が3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2年度は3件発生しています。長時間に渡り運転を見合わせ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

(月～金曜日 9:00～17:30 年末年始を除く)

鉄道事業部 お客様サポートセンター

TEL 026-248-6000 FAX 026-248-6111

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