

2025 鉄道安全報告書



【スロープの設置により快適で使いやすい駅となった朝陽駅】

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、2024年度（令和6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. お詫び | 1 |
| 2. ごあいさつ | 2 |
| 3. 輸送の安全に関する基本指針 | 3 |
| 安全方針 | |
| 安全行動規範 | |
| 4. 安全管理体制と安全マネジメント | 3 |
| 安全管理体制 | |
| 安全マネジメント | |
| 5. 令和6年度の安全計画への取組み | 5 |
| 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 | |
| 6. 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 | |
| 7. お客様の快適な輸送へ向けた取組み | 14 |
| サービス向上への取組み | |
| 8. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して | 15 |
| 9. お客様・沿線の皆さまへのお願い | 15 |
| 10. お客様からのご意見の募集 | 17 |

鉄道人身障害事故

令和7年5月21日（水）の夕方、当社の日野駅～須坂駅間において、突風により吹き飛ばされたと思われる農業用倉庫と列車が衝突し、乗客1名の方がお亡くなりになり、また乗客2名の方が負傷された事故が発生しました。

お亡くなりになられた方のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の方々に心よりお悔み申し上げます。負傷された方々にお見舞い申し上げますとともに、一日も早い回復をお祈り申し上げます。また、日頃からご利用いただいている皆さまにはご心配・ご迷惑をおかけしお詫び申し上げます。

現在、事故の発生を受けて、運輸安全委員会などの関係機関において、原因究明および再発防止策の調査を行っています。

当社といたしましては、鉄道輸送の安全・安心の確保のため、関係機関の調査等へ全面的に協力していくとともに、こうした痛ましい事故が二度と繰り返されないように、安全運行に努めてまいります。

一部特急列車の減便

運転士不足により、令和6年9月11日から令和6年12月10日までの3か月間にわたり、一部特急列車の減便を行いました。日頃からご利用いただいている皆さまにはご不便をおかけしましたこと、改めましてお詫び申し上げます。

引き続き、計画的に運転士を養成し、運転士不足を解消してまいりますとともに、安全・安定輸送に努めてまいります。

個人情報の漏洩疑い

令和6年12月11日から12日にかけて、当社所有の業務用パソコンが「テクニカルサポート詐欺」により外部から不正にアクセスされ、お客さまおよび従業員（退職者含む）の個人情報479件が流出した恐れがあることが判明いたしました。

当社では、個人情報の保護に関する法律第26条第2項の定めに基づき、対象の方々に対し個別にお詫びとお知らせの書面を発送するとともに、個別に連絡がつかない方々には、当社ホームページへ掲載させていただきました。

本事象により、お客さまをはじめ、関係されます皆さまに多大なるご迷惑、ご心配をおかけすることになりましたことを、深くお詫び申し上げます。

このような事態が発生したことを大変重く受け止め、より厳重な情報セキュリティ体制の構築による再発防止に取り組むとともに、全従業員に対し更なる情報リテラシー教育の徹底を図って参ります。

安全・安心の提供により信頼される鉄道へ

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。

とりわけ、沿線の皆さまには鉄道事業の運営にご理解とご協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

「安全の確保はすべてに優先する」との基本方針のもと、安全は不断の努力を続けることで実現できるとの意識を根付かせ、令和6年度は、『当社による責任事故「0件』、『インシデント「0件』、『係員が原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』』を目標に掲げて、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6年11月をもって27年間責任事故「0件」継続を達成し、インシデント「0件」についても目標を達成しました。また、係員が原因による運輸局届出の輸送障害は「0件」、届出対象外の輸送障害は、前年の9件を下回る7件にとどめることができました。しかし、接遇によるクレームが22件発生しており、接客を行う際の態度や言葉づかいなどに対する意見が多く寄せられています。関係従業員全員で発生状況や原因などを共有し、お客さまの立場に立った接遇に努めてまいります。

また、「誰もが安心して利用できる駅づくり」の一環として、朝陽駅・小布施駅・湯田中駅の3駅において、スロープの設置、ホーム嵩上げによる段差解消、誘導ブロックの設置などを行いました。今後も、お客さまにとってより快適で使いやすい駅づくりに取り組んでまいります。

令和7年5月21日に発生しました痛ましい人身障害事故と、これによりお客さまにご心配・ご迷惑をおかけしましたことを真摯に受けとめ、持続可能な地域公共交通を実現すべく安全管理体制を一層強化し、ヒューマンエラーや事故の発生を防止するとともに、万一事故発生時は人命救助を最優先に行動することにより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、「安全・安心」の向上に取り組み「信頼」を高めてまいります。

最後となりますが、この報告書は、鉄道事業法に基づき、令和6年度に実施した鉄道輸送の安全に関する取り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

● A特急停車駅

● B特急停車駅

長野電鉄路線図



3 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。

4 安全管理体制と安全マネジメント

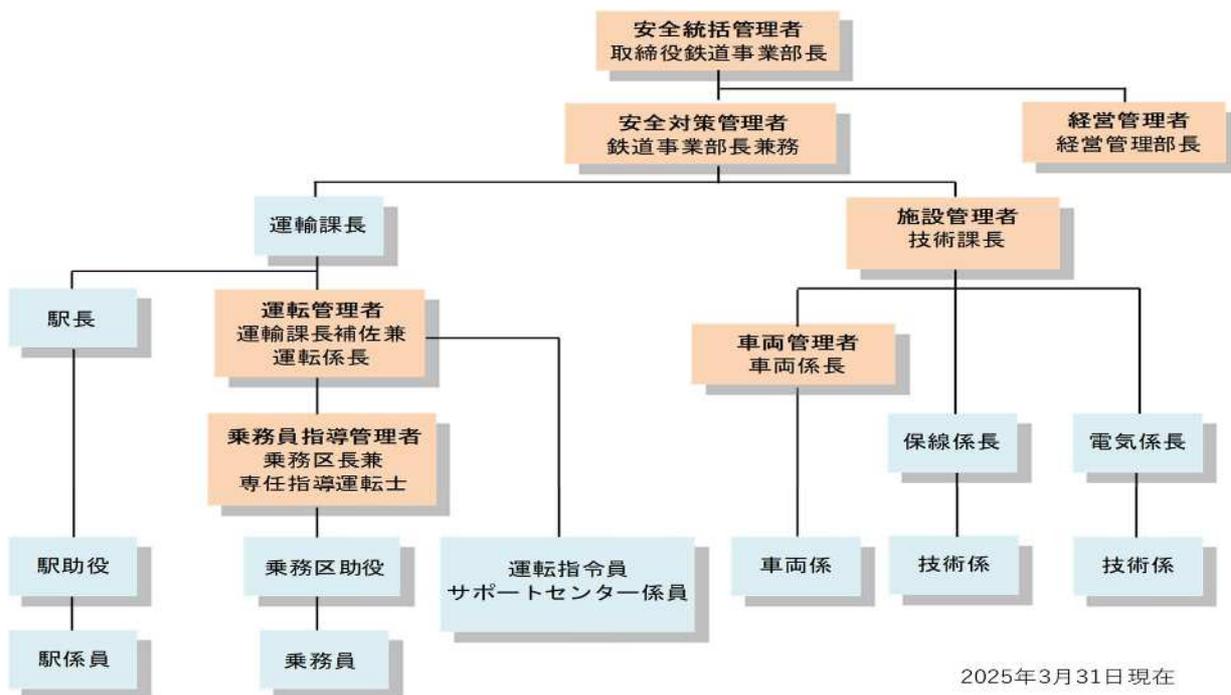
安全管理体制

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）も対象としております。



鉄道安全対策委員会

委員会では、安全統括管理者（取締役鉄道事業部長）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6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6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6年度においては、非常時の規程等の整備への対応、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継続等の提言がありました。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。

保安監査の実施

令和6年7月9日～12日に北陸信越運輸局による保安監査が実施され、是正勧告・改善指示はなく、令和2年11月の保安監査における指摘事項についても適切に対応しているとの評価を受けました。その他に、詳細確認と対応の検討が必要な事項として次の項目が挙げられました。

- ①桜沢駅ホームの沈み込みに対する応急修繕または恒久対策について
- ②信濃竹原駅構内の車両接触限界票について
- ③踏切遮断桿と高圧配電線の離隔距離について

上記については、社内での再確認及び北陸信越運輸局と相談し、対応を進めております。

5 令和6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. 係員が原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. 基本動作の励行、危険に対する予知力向上などの意識を常に用いて、安全最優先に注意を払い、ヒューマンエラー及び事故発生の防止に努めると共に、お客さまの立場に立った接客を心掛け、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ずぐに止まる、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と共に、日頃からの点検、状態監視等により輸送障害の発生を防ぐ。
4. 職場内及び職場間での教育訓練などの実施により、知識を共有するとともに、コミュニケーションの活性化及び連携の強化を図り、的確に柔軟に対応できる安全管理体制を構築する。
5. 甚大化・頻発化する自然災害、鉄道テロ等が発生した場合に備えた事業継続計画を策定し、お客さまからの信頼度を高めると共に、安全・安心を提供する。

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、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、安全運行に努めております。



【安全統括管理者による講話】

運転指令・お客様サポートセンター・保安係

運転指令・サポートセンター及び保安係の職場合同で定期的に安全会議を開催し、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、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、お客さま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。



【職場合同による異常時対応訓練】

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6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、お客さま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6年度は、令和5年度に受けた危険感受性向上の研修を活用した教育を行い、お互いの運転方法を知るなど注意点を共有しました。



【危険感受性向上研修に基づく教育】



【発煙筒を使用し列車を停車させる訓練】

駅従事員

令和6年度は、新型自動券売機でのクレジットカード取扱い開始に伴う研修会及び情報漏洩疑いの事案を受け、情報セキュリティについての研修会を行い、お客さまの利便性を高めるとともに安心して利用できるよう、研修を行いました。



【情報セキュリティ研修】

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9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、従業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180件
・接客ヒヤリ・ハット276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、従業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「くるま座集會」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。



【経営トップが主催するくるま座集會】

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6年度は「踏切道において列車とバイクとの衝突事故により負傷者が発生した。」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、負傷者の搬送、お客さまの避難誘導まで一連の流れを実践で訓練しました。今回の訓練では特急車両を使用し、負傷者救護、お客さまの避難誘導などを行い、警察・消防の方々と設備の違いなどによる対応方を、あらためて確認することができました。



【運転士による現場確認】



【警察官への状況説明】



【消防隊による負傷者救護】



【避難ばしごの設置】



【消防隊による車内確認・誘導】



【お客さまの避難誘導】

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。



【踏切道での啓発活動】



【小学校での安全教室】



【踏切道での渡り方の指導】

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6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、運輸部門では、37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、多くのお客さま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 |
|-------|-------|----|-----|-------------------|-----|-----|------|
| | 施設・設備 | 車両 | 計 | 施設・設備 | 車両 | 計 | |
| 令和4年度 | 222 | 0 | 222 | 253 | 165 | 418 | 640 |
| 令和5年度 | 302 | 18 | 320 | 232 | 240 | 472 | 792 |
| 令和6年度 | 607 | 0 | 607 | 248 | 258 | 406 | 1113 |

※1：保守委託費を含む

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^{※2}

安全性緊急評価事業^{※3}の推進計画に基づき安全性向上のため、順次50kg N レール^{※4}に更新しています。令和6年度の整備事業は次のとおりです。

伊勢屋踏切道、大関踏切道の重軌条化により重軌条化(40kg N、50kg N レール)は全体の85.0%となっております。



【伊勢屋踏切道】



【大関踏切道】

PCまくら木化^{※5}

平成18年度より、木製のまくら木から締結力が強いPCまくら木への交換を行っています。令和6年度897本の交換が完了し、全まくら木におけるPCまくら木の割合は、35.1%となりました。(地下部分のRCまくら木を含む)

今後も順次交換を進め、軌道の安全性向上を図ります。



【交換したまくら木】

踏切道での安全確保

踏切道での列車運行及び通行者の安全確保のため、4カ所の踏切道で踏切遮断機の更新を、5カ所の踏切道で踏切支障報知装置を新たに設置しました。今後も順次更新・設置を進め、安全性の向上を図ります。



【更新された踏切遮断機】



【踏切に設置した非常押しボタン】

トロッコ線の更新



列車を動かすために電力を送るトロッコ線（電線）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い、安全運行の向上を図りました。

【信濃吉田駅～朝陽駅間（下り線）のトロッコ線を更新】

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。



【パンタグラフの点検作業】



【車体から機器を取り外しての点検作業】



【用語の説明】

- ※2：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。
- ※3：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。
- ※4：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、40kgN、50kgNの4種類に大別されます。
- ※5：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事です。

6 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^{※6}は、鉄道運転事故で27年4ヵ月、インシデントは、6年1ヵ月間の間、発生していません。(令和7年3月31日現在)

※6：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^{※7}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。

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1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・踏切障害事故) | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 輸送障害 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 5 |

※7：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/anzen/anzenjouho/anzen08.pdf>

当社車両が原因となった輸送障害

モーター故障

令和6年11月29日(金)桜沢駅を発車後、車両に異常が発生し、列車の運行ができなくなりました。全線において1本の運休と9本の列車遅延により約400名のお客さまに影響ができました。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。

第三者が原因となった鉄道運転事故・輸送障害

踏切障害事故3件

- 令和6年4月12日(金)13時29分頃、北須坂駅～小布施駅間の警報機と遮断機のない踏切道で、軽トラックと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62分の時間を要したため、2本の運休と4本の列車遅延により約300名のお客さまに影響ができました。原因は軽トラック運転手の進入禁止道路の標識見落とし及び安全不確認でした。この事故を機に地方自治体で廃止に向けた動きが始め、本踏切道は令和7年3月31日をもって廃止になりました。
- 令和6年6月27日(木)12時57分頃、村山駅長野方の踏切道で、進入してきた乗用車と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30分の時間を要したため、2本の運休と8本の列車遅延により約360名のお客さまに影響ができました。原因は、足の下にペットボトルが入ってしまい、ブレーキをしっかりと踏むことができなかったためでした。
- 令和6年7月9日(木)20時17分頃、延徳駅～信州中野駅間の踏切道において、踏切内に入り停車していた乗用車と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30分の時間を要したため、2本の運休と9本の列車遅延により約500名のお客さまに影響ができました。原因は、乗用車が故障し踏切道内で立ち往生してしまったためでした。

線路内立ち入り

令和6年9月14日(土)21時11分頃、善光寺下駅～本郷駅間にて、線路内に侵入していた人と列車が衝突しました。運転再開まで58分の時間を要したため、2本の運休と8本の列車遅延により約500名のお客さまに影響ができました。

お客さま対応

令和6年11月26日（火）14時11分頃、附属中学前駅にてお客さまが体調不良を訴えたため、救急車の手配を行いました。運転再開まで32分の時間を要したため、4本の列車遅延により約300名のお客さまに影響がでました。

乗用車 線路内侵入

令和7年2月9日（日）19時17分頃、上条駅～湯田中駅間にて線路内に乗用車が侵入したため列車の運転ができなくなりました。幸いケガ人はなかったものの、運転再開まで4時間22分の時間を要したため、10本の運休と1本の列車遅延により約100名のお客さまに影響がでました。原因は積雪により道路と線路との区別がつかず踏切道より誤って侵入したためでした。

自然災害が原因による輸送障害

架線停電

令和6年12月21日（土）5時29分頃、須坂駅～湯田中駅間にて断続的に停電が発生しました。この影響により、2本の運休30本の列車遅延により約1500名のお客さまに影響がでました。原因は、霧の発生により架線及びパンタグラフに霜が付着し氷結したためと思われます。

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6年度に発生した事故等の原因別件数



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 1 件】

小学生によるものであり、保守係員が発見し列車の運行に影響はありませんでしたが、大きな事故につながる恐れがあります。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います。

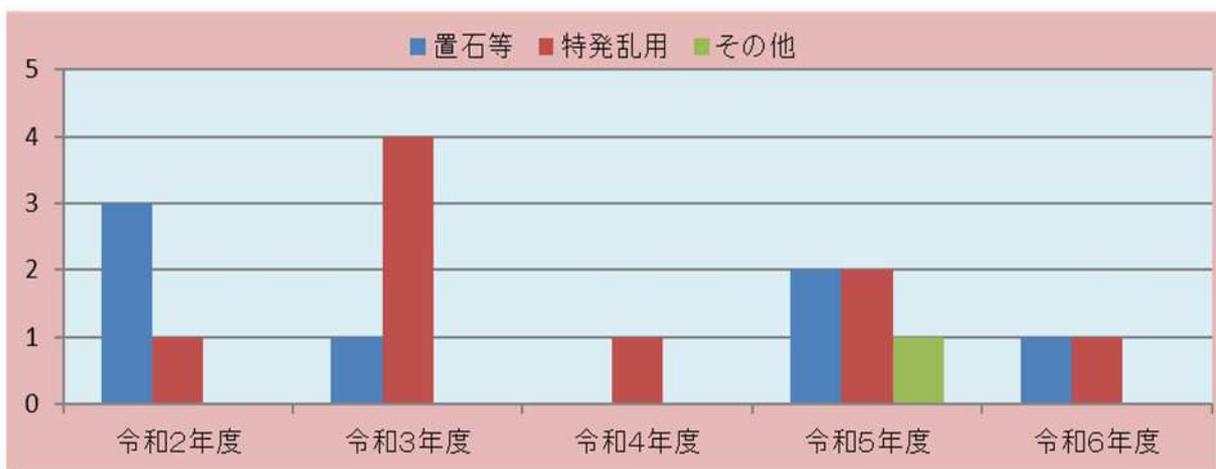
【特発^{※8}乱用 1 件】

踏切道の非常停止ボタン^{※9}が押されていました。押された原因は不明ですが、列車が停止し遅れが発生しました。

※8：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。

※9：非常停止ボタンとは、踏切道に設置され、踏切内に異常があった場合に押すことにより、列車に対して停止信号を示します。

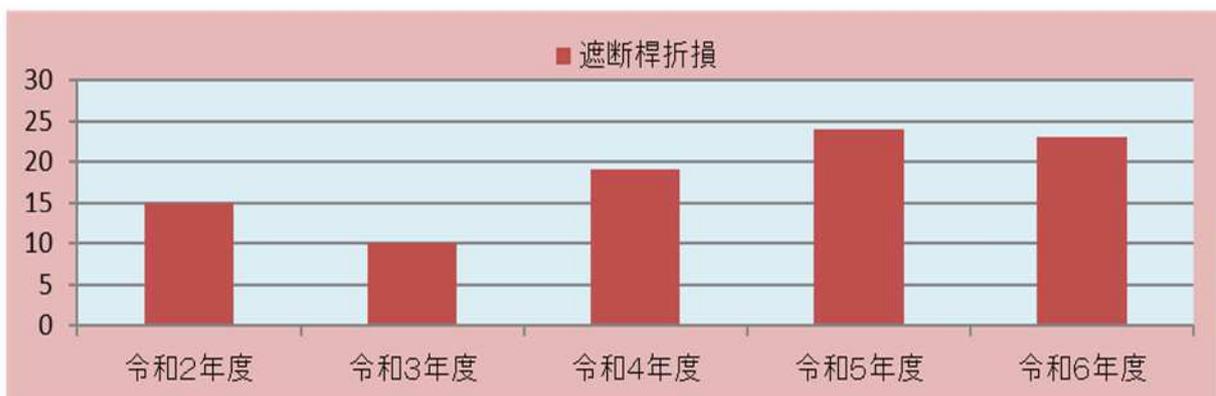
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



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23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。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いますが、発生件数は減少していません。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8月13日（水）、信濃竹原駅で発生しました「信号冒進」事象（2024鉄道安全報告書にて報告）について、北陸信越運輸局より運転士に対し「免許停止5日間」の行政指導が行われました。発生に至った背後要因の分析や職場内での事象共有・教育の実施、列車添乗の強化などを行い、再発防止に取り組んでいます。

7 お客さま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6年度は、小布施駅・朝陽駅・湯田中駅の3駅において、すべてのお客さまにとってより快適で使いやすい駅を目指し、改善工事を実施しました。引き続き、誰もが安心して利用できる駅づくりを進めていきます。※朝陽駅は表紙写真参照



【小布施駅】

ホームの嵩上げによる段差解消
誘導ブロック及び階段に手すりを設置



【湯田中駅】

階段へ手すりの設置及び移動経路に
誘導ブロック・グリーンベルトを設置

桐原駅階段の新設

桐原駅の長野行ホームの長野方に階段を新設し、跨線橋使用しなくても、ホームに入れるようになりました。また、退避場所を設けたことにより、踏切が下りている時でも、安全に待つことができる構造となっています。



キャッシュレス券売機の導入

令和5年度末までに長野駅から須坂駅の各駅及び、小布施駅・信州中野駅・湯田中駅の券売機を更新し、乗車券の他にお得な切符（フリー乗車券など）の購入ができるようになりました。さらに令和6年4月からはキャッシュレスによる購入（クレジットを除く）が可能となり、令和7年5月からはクレジットでの購入も可能になるなど、ますます便利に電車を利用できるようになりました。



8 地域に密着した親しみやすい駅を目指し

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6年度は柳原駅、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。



【柳原アヤマの会の皆さまによる柳原駅花壇整備】



【馬場町育成会の皆さまによる須坂駅花壇整備】

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さまにおかれましても、駅施設の美化にご協力をお願いいたします。

9 お客さま・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34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年度は沿線の方にご理解をいただき、「第4種踏切」2カ所を廃止することができました。

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6年度は置石が1件、踏切の非常報知ボタン乱用が1件、遮断桿の折損は23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連絡をお願いします。

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

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。

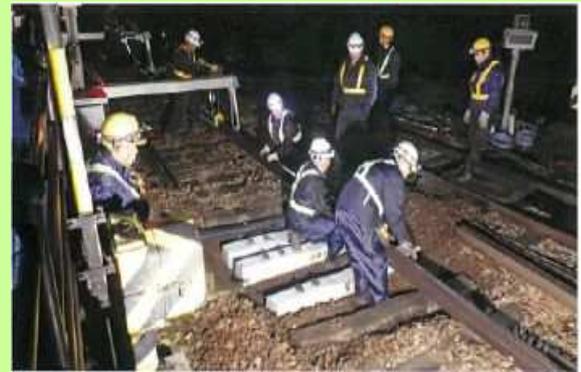
線路に接近しての作業

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。

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します。



【夜間に行われるレール交換作業】

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6年度は2件発生しています。令和7年5月21日には、線路近くに設置されていた倉庫が突風により飛ばされ列車と衝突し、お客さま3名が死傷するという痛ましい事故が発生しました。事故に至らない場合でも、飛散物での運転の見合わせによる列車の遅れ、車両又は施設への衝突・破損などへつながる場合がありますので、日ごろから、倉庫や資材等の点検・確認をしていただき、飛散しないよう十分な管理をお願いいたします。

10 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

【電話・FAXからのご意見・ご要望】

本社代表

TEL 026-232-8121

FAX 026-232-8125

鉄道事業部・お客様サポートセンター

TEL 026-248-6000

FAX 026-248-6111

(月～金曜日 9:00～17:30 年末年始を除く)