

2026 鉄道安全報告書



運行開始 15 周年を迎えた 2100 系スノーモンキー

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、2025年度（令和7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7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	
情報の伝達、コミュニケーションの活性化	
ヒヤリ・ハット情報の活性化	
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
鉄道運転事故などの発生状況	
6. 列車の運行を妨げる危険な行為など	12
7. 行政による評価など	13
8. お客さまの快適な輸送へ向けた取り組み	13
安全・サービス向上への取り組み	
9. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して	13
10. お客さま・沿線の皆さまへのお願い	14
11. お客さまからのご意見の募集	16

安全・安心の提供により信頼される鉄道へ

平素より、長野電鉄のご利用ならびに長電グループへのご愛顧をいただき、誠にありがとうございます。また、当社鉄道事業の運営にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

令和7年5月21日、須坂駅～日野駅において、線路支障物と列車の衝突による鉄道人身障害事故が発生しました。あらためてお亡くなりになられた方のご冥福をお祈り申し上げますとともに、負傷された方々ならびにご利用のお客さまや地域の皆さまに多大なるご心配とご迷惑をおかけしておりますことを心よりお詫び申し上げます。本事故につきましては、令和8年4月23日付で国の運輸安全委員会より「長野電鉄株式会社 長野線 須坂駅～日野駅間において発生した鉄道事故の調査について（経過報告）」が公表されました。現在も原因究明および再発防止に向けた調査・検討が進められております。当社といたしましては、同委員会による調査に対して引き続き全面的かつ誠実に協力してまいりますとともに、さらなる安全性の向上に向けた取り組みを継続して進めてまいります。

令和7年度においては「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、『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「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。

令和7年度は、調査中の事故を除き掲げた目標を達成することができました。これにより、令和8年3月末において責任事故は28年4ヵ月、インシデントは7年1ヶ月「0件」を継続しております。

持続可能な地域公共交通を実現すべく、引き続き安全管理体制の強化によりヒューマンエラーや事故発生の防止に努めるほか、近年の頻発化・激甚化する自然災害・異常気象や列車内での傷害事件など非常事態発生時の対応力を強化することにより、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すとともに、「安全・安心」の向上への取り組みを通じて「信頼」を高めてまいります。この報告書は、鉄道事業法に基づき、令和7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など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

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、安全に対する基本姿勢を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。
- ※令和8年度安全行動規範では、第3項の「確認の励行」を「基本動作の励行」に変更しています。

3 安全管理体制と安全マネジメント

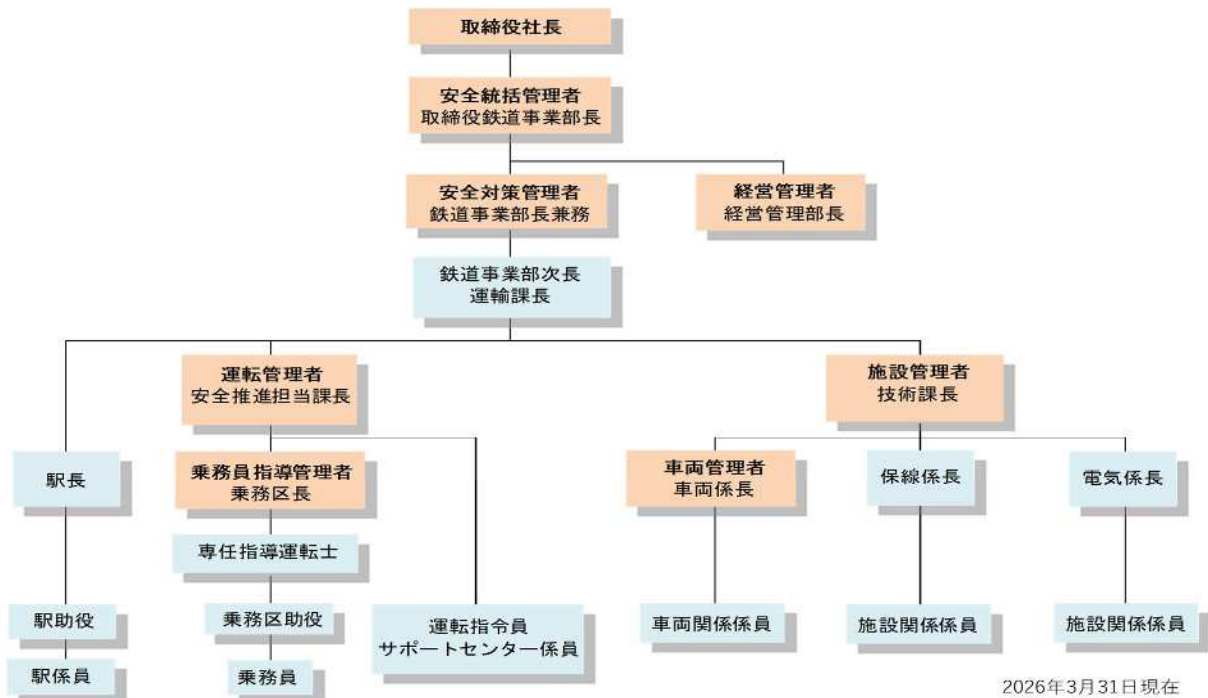
安全管理体制

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

取締役社長	…… 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。
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。
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。
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。

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）を対象に含めています。



鉄道安全対策委員会

委員会では、安全統括管理者（取締役鉄道事業部長）を委員長として、全役員が発生した事故や輸送障害の原因と再発防止の対策、安全投資や設備改善など安全性向上の取組み、管理者が行う重点施策の進捗状況などを確認しています。（令和7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）ならびにその他協力会社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および背後要因などを分析・対策を共有し、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、未然防止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や係員の資質管理を行っています。（令和7年度12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および関係部署に対して実施しています。令和7年度においては、事業継続計画の計画的な策定、事故やヒヤリ・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などの提言がありました。フォローアップ監査を行う中で、改善の進捗状況を確認しています。

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示します。

4 令和7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
「前年度より削減」

安全重点施策

1. 経営トップはじめ管理者や職場長・助役等リーダーの積極的な関わりにより安全マネジメントの一層の強化・浸透を図る。
2. 基本動作及び確認の励行、危険に対する予知力向上などの意識を高くもち安全を最優先に注意を払い、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直ちに止まる・止める勇気を持ち、速やかに報告し、現場の確認・点検により最も安全な処置を行うとともに、日頃からの点検、状態監視など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を通じて、知識・技術の共有、レベル向上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る。
5. 甚大化する自然災害、鉄道テロなどが発生した場合に備えて、規程類の見直し及び事業継続計画の策定に取り組み、お客さまからの信頼度を高めるとともに、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などを伝えています。また、各職場では教育・訓練に合わせて安全マネジメントの理解を深め、安全運行につなげています。

【安全統括管理者による講話】



駅従事員

令和7年度は、助役研修を9回、全駅従事員を対象とした研修を2回行いました。実際に発生したクレームと再発防止策について活発な意見交換を行ったほか、令和9年春にサービス開始予定のIC乗車サービスへの準備、また、外部講師による身障者への対応方などの研修を行い、接客サービスの向上に努めました。

【長野県より講師を招いての研修】



運転指令・お客様サポートセンター・保安係

運転指令・サポートセンターおよび保安係の3職場による安全会議を定期的に行いました。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、輸送障害の未然防止に取り組めました。令和7年度は、長野地方気象台より防災気象官を招き、竜巻注意情報など気象情報の収集・活用方について講義を受け、異常気象時における列車運行の判断について知識の習得・共有を図りました。



【長野地方気象台の講師による講義】

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7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、実際に発生した事故・故障の検証、対応方法を確認したほか、お客さまからクレームなどの振り返りを行い、再発防止を共有しました。令和7年度では、実際の車両を使用し、車両故障発生時の応急処置、列車の連結などを行い、障害発生時に迅速な対応ができるよう訓練を行いました。



【床下機器の確認】



【車両の連結訓練】

技術課・長電テクニカルサービス（株）

当社の技術課と保守・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10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り組みを発表しました。



【長電テクニカルサービス㈱安全大会】

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、従事員と直接対話する機会を通じて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、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会】

総合防災訓練の実施

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ことを目的として、沿線消防署および警察署と連携して年に1回実施しています。令和7年度は「列車内において薬品が撒かれ、多数の体調不良者が発生した」と想定し、状況の把握、消防機関・警察および関係各所への通報・連絡、お客さまの避難誘導、負傷者の搬送まで一連の流れを実践で訓練しました。今回のようなテロ事案が発生した場合における関係機関の対応などを知る機会となり、乗務員・駅係員などの対応方法について、経験と知識を得る貴重な訓練となりました。



【指令員による通報訓練】



【体調不良者の避難誘導】



【消防隊員による症状確認】



【消防隊員によるテントの設営】



【列車内に進入する消防隊員】



【列車内からの救助】

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て踏切事故防止に関わる啓発活動を実施しました。沿線の踏切において「長野県」および「警察署」の方と合同で踏切を渡る際の注意事項を記したポケットティッシュを配布しました。また、沿線の小学校3校を訪問し、交通安全教室を開催しました。安全教室は、踏切での安全な渡り方について、当社の電車乗務員がクイズ形式や写真を用いるなど児童に伝わりやすい方法で、また実際の踏切において渡り方を体験しながら説明しました。



【踏切道での啓発活動】



【小学校での安全教室】



【児童に踏切の渡り方を教える電車乗務員】



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184件
・接客ヒヤリ・ハット204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】

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、視機能およびクレペリン検査による作業性機能の適性について、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、乗務開始前およ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、代替りの乗務員を手配し、酒気帯び状態での乗務を防止しています。令和7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、3年に1回、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査を行い、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1年後に検査を行い、結果に応じて医療機関で治療を行うよう指導をしています。

令和7年度は、再検査に該当した乗務員はいません。



サービス介助士資格の取得

運輸部門では、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、38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、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5年度	302	18	320	232	240	472	792
令和6年度	607	0	607	248	258	406	1113
令和7年度	799	2	801	240	244	484	1285

※1：保守委託費を含む

安全に関する設備投資

踏切道の整備

踏切ゲートの設置

警報機と遮断機が設置されていない踏切（第4種踏切）は現在33ヶ所あります。安全確認を怠ったことによる直前横断や列車との衝突事故が数多く発生していることから、この内1ヶ所に踏切ゲートを設置しました。ゲートを設置したことにより、一旦停止を促す構造となったことから、通行者の安全性向上につながることが期待できます。

なお、第4種踏切については、廃止に向けて沿線関係者と継続的に協議しており、令和6年度以降では、道路管理者や地元の利用者との調整が整った3カ所の踏切を廃止することができました。



【ゲートを設置した踏切道】



【廃止となった第4種踏切】

軌道（線路）などの強化

PCまくら木化※2

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7年度は813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36.2%となりました。（地下部を含む）

今後も順次交換を進め、安全性の向上を図ります。



【交換したまくら木】

※2：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。

施設・電気設備の更新

吉田変電所全面更新

吉田変電所は、老朽化が進んでいたことから、令和6年度から2年をかけて全面更新し、令和7年10月25日より電気の供給を開始しました。



【旧吉田変電所】



【新しくなった吉田変電所】



トロリ線の更新



列車へ電気を送るトロリ線（電線）は、列車の運行により摩耗し、断線につながる恐れがあるため、定期的に更新工事を行っています。

【信濃竹原駅～夜間瀬駅間のトロリ線更新】

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・全般検査を行っています。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。



【車体から台車を取り外しての点検作業】

5 安全目標の達成状況

※令和7年5月21日の事故を除いた集計

当社責任による鉄道運転事故※³およびインシデント※⁴は、鉄道運転事故は28年4ヵ月、インシデントは7年1ヵ月間の間、発生していません。(令和8年3月31日現在)

※3：鉄道運転事故など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>

※4：インシデントとは、鉄道事故などが発生するおそれがある事態を指します。

鉄道運転事故などの発生状況

鉄道運転事故が2件、輸送障害が6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2件発生し、お客さまに影響が及びました。

	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	1	1	2
輸送障害	0	2	0	2	2	6

当社車両が原因となった輸送障害

電気機器の故障2件

- 令和7年5月30日(金) 信濃吉田駅を発車しようとしたところ車両の電気系統に異常が発生し、列車の運行ができなくなりました。運転再開まで71分の時間を要したため、6本の運休と21本の列車遅延により約3,700名のお客さまに影響がでました。
 - 令和7年12月29日(月) 桐原駅を発車しようとしたところ車両の電気系統に異常が発生し、列車の運行ができなくなりました。運転再開まで49分の時間を要したため、7本の運休と17本の列車遅延により約3,000名のお客さまに影響がでました。
- いずれも、車両に過電流が流れた際に機器を守る装置の故障により運行不能となりました。

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

令和7年10月24日(金) 13時59分頃、中野松川駅～信濃竹原駅間の警報機と遮断機のない踏切で、ハンドル付き電動車椅子に列車が衝突しました。運転再開まで61分の時間を要したため、5本の列車遅延により約350名のお客さまに影響がでました。電動車椅子が踏切横断前に列車の往来を確認しないで進入したことが原因です。

線路内立ち入り

令和7年7月29日(火) 21時54分頃、須坂駅～北須坂駅間にて、線路内に侵入してきた人に列車が衝突しました。警察の現場検証もあり運転再開まで95分の時間を要したため、3本の運休と7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。

踏切内脱輪

令和7年8月10日(日) 16時24分頃、村山駅～日野駅間の踏切において、乗用車が脱輪したため、運転を見合わせました。幸い列車と衝突はしませんでした。4本の運休と19本の列車遅延により、約1,500名のお客さまに影響がでました。原因は、乗用車のハンドル操作の誤りでした。

自然災害が原因による輸送障害

飛散物

令和7年5月28日（水）14時9分頃、信濃吉田駅付近の電線（電車に電気を送るための線）にビニールが絡まっていたため運転を見合わせ、4本の列車に遅延が発生しました。

架線停電

令和7年12月29日（月）5時59分頃、中野変電所で停電が発生し、信州中野駅～湯田中駅間で運転を見合わせました。この影響により、15本の運休と3本の列車遅延により約400名のお客さまに影響がでました。原因は、霧の発生に伴い架線およびパンタグラフに霜が付着し氷結したためと考えられます。

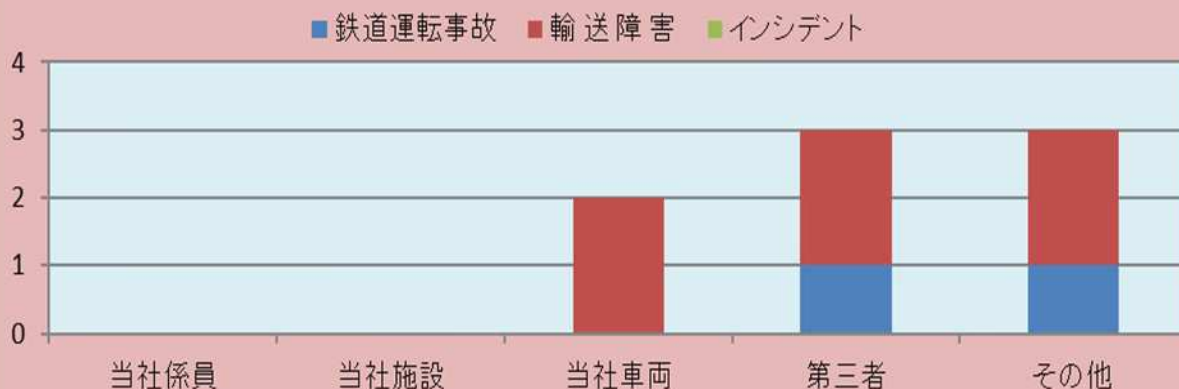
鉄道人身障害事故について

令和7年5月21日（金）17時50分頃、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が線路を支障し列車と衝突しました。乗客1名の方がお亡くなりになり、また乗客2名の方が負傷されました。この事故につきましては、現在も運輸安全委員会による調査が行われております。当社は、同委員会による調査に対して全面的かつ誠実に協力しています。

最近5年間に発生した鉄道運転事故件数および輸送障害件数の推移



令和7年度に発生した事故などの原因別件数



6 列車の運行を妨げる危険な行為など

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】

電車運転士が発見し手前に停まることができましたが、大きな事故につながる恐れがあります。小学生の行為とわかったため、対象の小学校へ連絡し児童への指導と交通安全教室の開催をお願いしました。

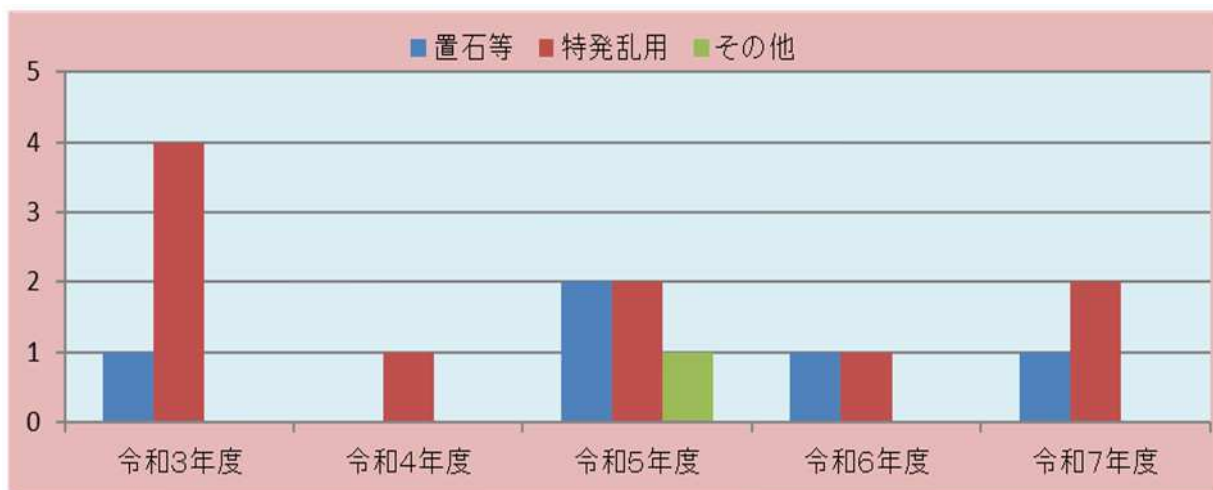
【特発※⁵乱用 2 件】

踏切に異常がなかったにもかかわらず、設置されている非常停止ボタン※⁶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。

※5：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、センサーまた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。

※6：非常停止ボタンとは、踏切に設置され、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。

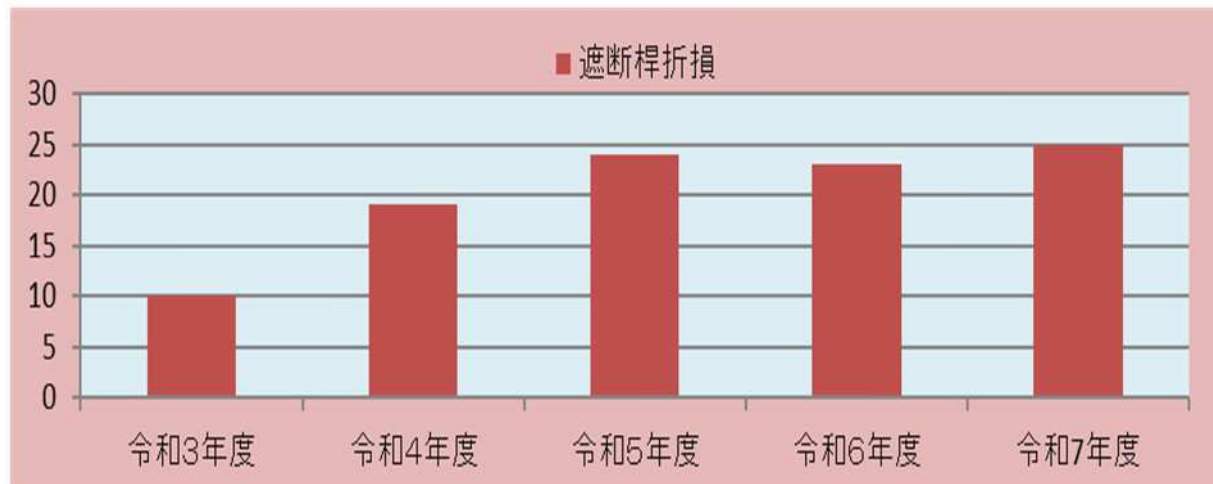
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



遮断桿折損の発生状況

遮断し始めた踏切に自動車などが強引に進入したため、遮断桿を折損（接触も含む）した事象が25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。当社では、沿線警察署などと協力し踏切事故防止の啓発活動を行うなど、発生件数の減少およ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。

最近5年間に発生した遮断桿折損件数の推移



7 行政による評価など

令和7年度において行政指導はありません。

年末年始現地確認

令和7年12月11日に北陸信越運輸局による年末年始の輸送などに関する安全総点検現地確認が行われました。総点検の目的は、「輸送の繁忙期となる年末年始に、事故などを起こすことなく、また暴力行為を許すことなく、国民の皆さまに安心して鉄道をご利用いただくための取組み」を事業者が行っているか確認するもので、取組み状況を確認したほかに、駅に設置している防犯カメラの稼働状況、運行異常が発生した際のお客さまへの情報提供について確認が行われました。風速計の動作確認を含め全体を通して指摘された事項はありません。

8 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

キャッシュレス券売機の導入

北須坂駅・都住駅・桜沢駅・延徳駅の4駅の券売機を更新しました。乗車券やお得な切符（フリー乗車券など）がキャッシュレスで便利に手軽に購入できるようになりました。



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7年度は附属中学前駅において、既設の点状ブロックを内方線付点状ブロック※7に更新しバリアフリー化に対応しました。引き続き、他の駅もバリアフリー化を推進していきます。



【内方線付点状ブロックが敷設されたホーム】

※7：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設け、ホームの端がどちら側にあるのかがわかるようになっています。

9 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。

当社では、社会・地域とともに歩む持続可能な鉄道を目指し、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。この活動の一環として、令和7年度は柳原駅、須坂駅、小布施駅において、地域の方々と当社社員が植栽や花壇整備を行いました。今後も地域と連携して明るい駅、親しみのある駅づくりに取組んでまいります。



【小布施駅における植栽活動】



【柳原アヤマの会の皆さまとの柳原駅花壇整備】

10 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、警報機や遮断機がない踏切（第4種踏切）が33カ所あります。その踏切で重大な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ことがあり、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、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。

法的に認められていない箇所での線路横断の禁止

法的に認められていない箇所での線路横断は、線路内への無断侵入として「鉄道営業法違反」として問われ、列車の往来に危険を生じさせた場合は、「往来危険罪」「過失往来危険罪」により罰せられます。このような箇所は、踏切のように段差を少なくするなどの整備も一切行われていません。そのため、レールにつまずいて転倒したりするといった危険性が高く、事故につながる可能性がとても高くなっています。このような箇所での横断は、絶対におやめください。

踏切への無理な進入の禁止

警報機が鳴り始めた踏切への進入など無理な横断による遮断桿への接触、遮断桿の折損が、令和7年度は25件発生しました。遮断桿の折損を発見した列車運転士は、緊急停止や踏切の安全確認を行うため、列車の遅れなどが発生します。踏切では一旦停止を行い、前方のスペースに余裕があることを確認し、警報機が鳴り始めた時は絶対に踏切内に入らないでください。なお、踏切非常報知ボタンが設置されている踏切で、万が一、閉じ込められたときまたは遮断桿を折損させてしまったときは、踏切非常報知ボタンを押し、列車を停止させる手配をお願いします。

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、車両の損傷など、全線の列車運行に影響を及ぼします。令和7年度は置石が1件、踏切の非常報知ボタン乱用が2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または警察にご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線路内への進入
- ④踏切の非常報知ボタンの乱用
- ⑤踏切遮断桿の折損 など

農業資材などの飛散防止

令和7年5月21日に、線路近くに設置されていた農業用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。

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などが線路や電線に飛散し、列車が停止または係員を派遣し撤去した事象が、令和7年度は11件（5月の事故を含む）発生しています。

事故に至らない場合でも、飛散物が線路内に入った場合には、列車の停車、急停車によるお客さまの怪我、撤去のための運転見合わせ、電線や車両のパンタグラフに絡まるなどの施設・車両故障による大規模な輸送障害（列車の運休・大幅な遅れ）の発生につながるおそれがあります。

日頃から、倉庫や資材などの点検・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します。



【散乱している畔シート 線路内への飛散により列車が緊急停車】



【線路近くに飛散した農業用資材 係員を派遣し撤去】

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など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。

ホーム下へ物を落とした場合は必ず駅員、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やめください。

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、列車へ電気を送る線は、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などを当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。列車の運行がない夜間においても、踏切での一旦停止・安全確認をお願いします。



【夜間に行われる軌道整備作業】

11 お客さまからのご意見の募集

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)