

2016鉄道安全報告書



長野電鉄株式会社

この安全報告書は、当社における 2015 年度鉄道輸送の安全の確保のための
取り組みや安全・安心の実態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	
平成 28 年度 安全計画	
3. 安全管理体制と安全マネジメント	3
(1) 安全管理体制	
(2) 安全マネジメント	
4. 安全確保のための取組み	4
(1) ヒヤリ・ハット情報の活用	
(2) 鉄道従事員の資質の維持・向上	
(3) 啓蒙活動	
5. 安全への投資	6
(1) 安全への投資	
(2) 安全に関する設備投資	
6. 安全目標の達成状況	9
(1) インシデントの発生状況	
(2) 鉄道運転事故等の発生状況	
(3) 列車運行を妨げる危険な行為等	
(4) 行政指導	
7. 安全に関する意識の現状把握と今後の取り組むべき課題	11
8. お客様の快適な輸送へ向けた取組み	11
(1) 鉄道従事員研修	
(2) 駅施設等の改善	
(3) 駅防犯カメラの設置	
9. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して	13
10. お客様・沿線の皆さまへのお願い	13
11. お客様からのご意見の募集	14

1. ごあいさつ

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。

当社は、平成 18 年の鉄道事業法改正を受け、同年 10 月に鉄道安全管理規程を制定し、「安全はすべてに優先する」との基本方針に基づき、輸送の安全の確保に取り組んでまいりました。

平成 27 年度は、「安全マネジメントの浸透と理解度向上」、「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」、「安全・安心な鉄道施設の更新と管理」を重点施策に掲げ、未然に事故を防止するため諸施策に取り組んでまいりました。その結果、有責事故ゼロについては目標を達成しましたが、インシデントについては平成 28 年 1 月 10 日に第 1 種踏切道における施設障害が発生したことで、ゼロ目標は未達成となりました。インシデントについては、直ちに発生の原因を究明し、再発防止に向けた対策を講じるとともに安全マネジメント体制の再構築を図りました。

今後も、安全管理体制の継続的な見直しを行うとともに、お客さまに安心してご利用いただけるよう、安全性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、平成 27 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、また平成 28 年度の安全に対する計画を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です。



長野電鉄株式会社
取締役社長 笠原 甲一

2. 輸送の安全に関する基本指針

当社は、グループ経営理念として「旅客輸送で培った安全・安心ノウハウを活かし、地域の快適な生活に資するサービスを提供します。」を提唱しております。鉄道事業部門では、経営方針の基幹となる安全方針、安全行動規範を制定し、役職員へ徹底しております。更に、平成 28 年度の安全目標を新たに定めて、安全の確保と安心の提供に努めてまいります。

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. 常に輸送の安全と、お客さまの安心に関する状況を理解するよう努める。
4. 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。
5. 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。
6. 情報は洩れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
7. 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

平成 28 年度 安全計画

1. 目標
当社の責任による事故「0件」、インシデント※1「0件」
※1：インシデントは、事故が発生する恐れがあると認められる事態を指します。
2. 安全重点施策
 - ①安全マネジメントの浸透と理解度向上
 - ②ヒヤリ・ハット情報の活性化
 - ③情報の伝達、コミュニケーションの活性化
 - ④安全・安心な鉄道施設の更新と管理

3. 安全管理体制と安全マネジメント

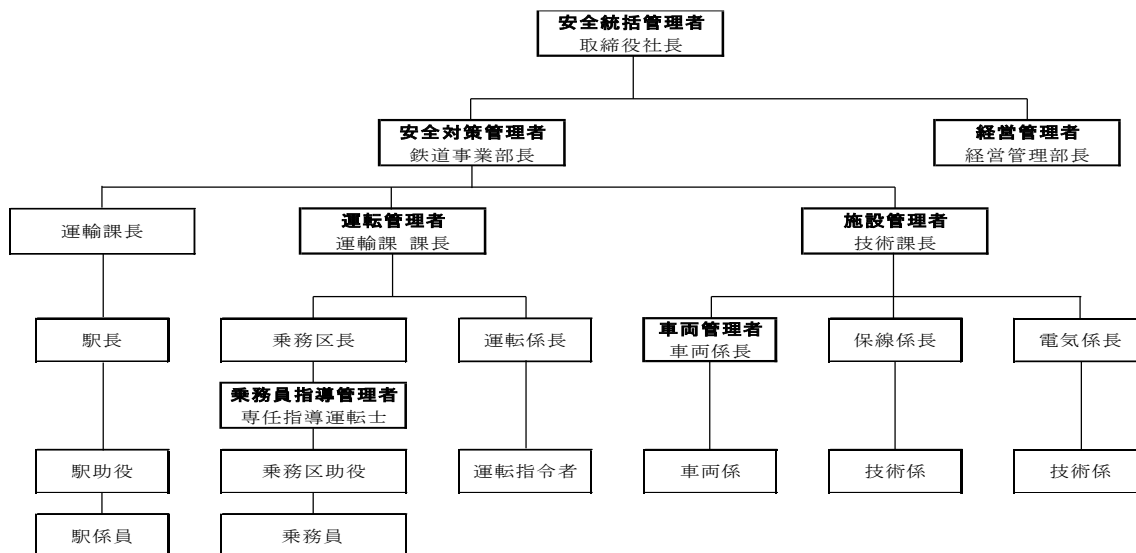
(1) 安全管理体制

当社は、平成 18 年 10 月 1 日に鉄道安全管理規程を制定したことにより、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。

平成 27 年度には電車運転士の資質の維持管理を強化するために、運転士を指導する専任指導運転士を乗務員指導管理者として、安全管理体系図での職位を見直すなど安全管理体制の充実を図りました。

【安全管理体制図】

平成 27 年 11 月 1 日改正



(2) 安全マネジメント

ア. 安全対策委員会の開催

安全統括管理者（社長）を委員長とする鉄道安全対策委員会を、5 回開催しました。委員会では発生した事故や輸送障害等の検証及び再発防止対策、ヒヤリ・ハットの把握や原因分析による事故の未然防止、管理者が行う安全重点施策の進捗状況等を確認しています。また、内部監査で指摘された是正・改善事項の協議、マネジメントレビューにより抽出された課題や問題点を、次年度の重点施策に反映、改善に取り組むなどマネジメントサイクルの推進により安全性の向上を図っています。

イ. 事故防止対策会議の開催

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式会社並びにその他関連する企業を構成メンバーとし、毎月 1 回の会議を開催しています。発生した運転事故や輸送障害に関する原因、背後要因等を調査・分析し再発防止に向けた対策を協議・実行しています。その他ヒヤリ・ハットや他社事故事例等の情報を収集し、安全にかかる課題・問題点等の調査研究により事故等の未然防止を図っております。また、事故等の発生時や国土交通省の緊急保安連絡会議を受けての臨時会議を 5 回追加開催し、原因や背後要因を検証、再発防止を図りました。

ウ. コミュニケーションの活性化

経営トップや役員が機会あるごとに職場巡視や教育・訓練等へ参加することで、従業員とともに安全マネジメントを推進しています。また、経営トップは「くるま座集会」を開催し、直接現場職員の意見を聞く中から、安全に関する改善等を主体的に行っています。



くるま座集会で経営トップと意見交換

エ. マネジメントレビュー

経営トップ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確認するために、マネジメントレビューを行い、継続的改善を行っています。

平成 27 年度は 3 月のマネジメントレビューにより、従業員への安全方針の浸透・定着の状況をはじめ安全重点施策の進捗・達成状況、事故の発生状況、内部監査の結果等を踏まえ、安全管理体制の検証による見直しや改善、次年度の安全重点施策の策定を行いました。

オ. 安全監査（内部監査）

安全管理体制が適切に運営され有効に機能しているかどうかを監査する安全監査(内部監査)を、安全統括管理者（社長）を含めた社内全部門及び関連会社を対象に 9 の部署において実施しました。監査による是正・改善措置として①お客さまから寄せられたご意見の分析や有効活用の促進、②ヒヤリ・ハット情報の活用に向けた分析と再発防止対策の促進、を提言しました。更にフォローアップ監査により進捗状況を確認することで是正・改善の推進を図っています。

また、外部団体主催による安全マネジメント内部監査員研修を 3 名が受講することにより、安全マネジメント体制の理解を深めるとともに、内部監査に必要な知識を得ることで内部監査員体制の充実とスキルアップを図っております。

4. 安全確保のための取組み

(1) ヒヤリ・ハット情報の活用

事故を防止するための有効な方法として、「事故の芽」情報であるヒヤリ・ハット情報の活用が重要とされています。そのために、事故に至らなかった「ヒヤリ」としたり「ハット」した情報を収集し活用する体制を構築し、事故防止に取り組んでいます。また、安全とともに接遇に関するヒヤリ・ハット情報も収集することにより接遇の向上へも取り組んでいます。平成 27 年度は安全に関するヒヤリ・ハット情報が 129 件、接遇に関するヒヤリ・ハット情報が 141 件報告されました。また、ヒヤリ・ハット情報の表彰制度により、安全に関する有益な事例、安心に向けた有益な接遇事例、称賛に値した事例など計 9 名が安全統括管理者（社長）より表彰を受けました。

収集されたヒヤリ・ハット情報の活用により、事故の未然防止やお客さまの接遇の向上に更に努めてまいります。

(2) 鉄道従事員の資質の維持・向上

ア. 乗務員教育

電車運転士及び車掌に対し、安全性の向上、事故の防止、接遇の向上を中心とした乗務員教育・訓練を 6 回実施しました。車両の構造や施設に対する学習、異常時での対応、自社及び他社で発生した事故事例やヒヤリ・ハット情報等の共有により、事故防止に向けた知識の習得を図るとともに、実車による訓練を行いました。また、乗務員指導管理者や指導運転士による列車添乗を毎月実施するなかで、運転士一人ひとりの基本動作の徹底や運転技術の向上を図り、資質の維持に努めています。



基本動作の徹底



実車による訓練

イ. 運転指令員教育

列車運行の要である運転指令員の教育として、安全会議を4回開催し、安全性の向上・事故防止について知識の習得に努めました。また、異常時の訓練として、信号故障を想定した運行訓練を2回、踏切の異常時対応訓練を1回実施しました。事故などの異常時における冷静・適確な指示と対応力を身に付けるとともに、円滑な情報の伝達やお客さまへの情報発信により、列車の安全運行の向上を図ってまいります。



信号故障時の運行訓練



踏切異常時訓練

ウ. 防災訓練

「車内で火災が発生した列車が駅に到着した」との想定で、平成27年11月、地下駅である長野駅構内において、消防・警察機関とともに総合防災訓練を実施しました。火災発生後の連絡、消防機関への通報から災害対策本部の立ち上げ、列車到着後の初期消火、避難誘導、負傷者の搬送など係員の役割・手順を確認し、異常時におけるお客さまの安全確保や防災意識の向上を図りました。



列車内からの避難誘導



担架による負傷者搬送

エ. 脱線復旧訓練

自然災害や踏切事故での列車の脱線を想定した脱線復旧訓練を平成27年12月に須坂駅構内車両工場において、保守を委託している長電テクニカルサービス(株)とともに実施しました。

車両は、訓練では初めてとなる2100系(スノーモンキー)を使用し、同車両の復旧マニュアルの検証と復旧方法の確認を行いました。

今後も訓練の他、机上教育等により、災害や事故発生での早期復旧ができるよう体制強化を図ってまいります。



慎重に車輪をレールに戻します

オ. 従事員の適性検査の実施

全鉄道従事員を対象に、定期健康診断による身体機能の確認、クレペリン検査^{※2}による作業性機能の確認など、運転関係係員の適性について厳正に管理を行っております。

※2：クレペリン検査（内田クレペリン検査）とは、連続加算という作業を課することによって、その作業過程の様相から個々人の性格や作業の処理能力等を知る心理的検査方法です。

カ. アルコール呼気検査の実施

電車乗務員に対しては、乗務開始前及び終了後に呼気検査を実施し、飲酒及び酒気帯び状態での乗務の防止を徹底しています。検査により、わずかでもアルコールが検出（最低値となる0.05mg/L以上）された場合は乗務を停止します。

キ. 睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の実施

電車乗務員に対しては、毎年1回の検査を実施し、症状を確認しています。睡眠時無呼吸症候群の兆候が見られた場合は治療を行うよう指導をしています。

ク. 自動体外式除細動器（AED）講習

駅係員、乗務員等を対象に、自動体外式除細動器の取扱い講習を開催し、急病などお客さまの異常時には適切な対応ができるよう備えています。

(3) 啓蒙活動

春と秋の全国交通安全運動期間に合わせて、沿線小学校が行う交通安全教室への参加や村山駅付近の踏切道におけるチラシ配布など、踏切での安全確認の必要性や列車妨害の抑止などについて広報活動を行いました。



踏切事故防止推進活動（チラシ配布）



電車へのヘッドマーク掲出

5. 安全への投資

(1) 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			合計 ^{※3}
	施設・設備	車両	計	施設・設備	車両	計	
25年	392	0	392	191	268	459	852
26年	262	0	262	197	267	464	726
27年	361	0	361	239	249	488	849

※3：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。

(2) 安全に関する設備投資

ア. 軌道（線路）等の強化

安全設備投資計画に基づき、線路、踏切の安全対策を重点的に実施しました。

【レール・分岐器の重軌条化※4】

安全性緊急評価事業※5の推進計画に基づき、安全性向上のため、順次 50 kg レール※6 に更新しています。平成 27 年度の整備事業は、次のとおりです。

- ・善光寺下駅～本郷駅間の重軌条化
- ・分岐器の重軌条化（小布施駅 2 か所）

善光寺下駅～本郷駅間（450m）の更新により重軌条化（40 kg、50 kg レール）は全体の 81.4%（駅構内含む）となりました。



分岐器 50 kg化（小布施駅構内）

※4：重軌条化とは軌条（レール）をより重量あるものに交換し、振動の軽減及び安全性を向上させるものです。

※5：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。

※6：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、50 kg の 4 種類に大別されます。最近では 30 kg、37 kg レールを 50kg レールへ交換を進めています。

【PC マクラギ化※7】

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。平成 27 年度は長野線全線で 1,450 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 23.4%となりました。（地下部分の RC マクラギを含む）

平成 28 年度以降も順次交換を進め、安全性の向上を図ります。



更新された PC マクラギ

※7：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。

【踏切道の改良】

踏切交通の円滑化、安全性の更なる向上を図るために、踏切道の構造改良を進め、1 か所の改良を行いました。



高畑学校道踏切道（須坂駅～北須坂駅間）

イ. 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図られており、それらを制御する保安装置を「連動装置」と呼んでいます。

柳原駅と村山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。



更新後 柳原駅

連動制御盤



更新後 村山駅

【踏切支障報知装置設置】

踏切道での事故防止対策として、踏切支障報知装置を導入しています。この装置は、付近に設置された押し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障害物があること知らせます。

次の3踏切道に同装置を新設しました。

- ・吉田横町踏切道（桐原駅～信濃吉田駅間）
- ・第23号踏切道（桐原駅～信濃吉田駅間）
- ・中電踏切道（信濃吉田駅～朝陽駅間）



押ボタン式踏切支障報知装置（中電踏切道）



特殊信号発光機（中電踏切道上り用）

【踏切保安送受信器更新】

踏切道に列車が接近することを検知する装置を更新しています。踏切保安装置の信頼性を向上させ、踏切道および列車運行の安全確保に努めています。

次の2踏切道の制御装置を更新しました。

- ・栗和田～一本木踏切道（中野松川駅～信濃竹原駅間）
- ・山の神踏切道（中野松川駅～信濃竹原駅間）



踏切制御箱（栗和田～一本木踏切道）

ウ. 車両の保守

須坂にある車両工場で車両の検査・修繕を行っています。

日常的な点検・修繕に加え、車両を分解して走行装置や各機器の点検、部品交換、総合試験、本線試運転などを定期的に行い、車両の適正な状態を維持しています。



台車を外しての点検

6. 安全目標の達成状況

当社責任による事故は0件、一方インシデントは1件発生しました。

(1) インシデントの発生状況

平成28年1月10日、9時18分頃、延徳駅～信州中野駅間「小田中踏切」の片側遮断桿の先端が上部の電線を挟み込み、斜めの状態で完全に降下しなかったところに列車が通過しました。これは、列車の安全運転に支障を及ぼす施設障害としてインシデントになりました。遮断桿の先端が外的要因で裂け、偶然に吹いた強風に振られ上部電線を挟み込むという複数の要因が重なって起きた事象でした。再発防止策として遮断桿を屈折式（上昇時折れる物）に変更し、また一斉点検により同様な事象が懸念される踏切道に対策を講じました。



屈折式に改善した遮断桿

(2) 鉄道運転事故等^{※8}の発生状況

鉄道運転事故が2件、輸送障害が2件発生しました。

※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>

ア. 当社原因による鉄道運転事故及び輸送障害

当社の係員又は車両・施設が原因による鉄道運転事故の発生はありませんでしたが、車両及び施設の故障による輸送障害（列車の運休や30分以上の遅れが発生した事例）2件が発生し、お客さまには運休・遅延等により大変ご迷惑をおかけしました。

(ア) 平成27年4月4日9時56分頃、朝陽駅を発車しようとした列車が、車両の故障により起動不能となり、後続の列車と併結し須坂駅まで運転しました。この影響で、運休1本、遅延18本（最大24分）が発生しました。故障の原因となった部品を交換するとともに、同型の車両にも対策を講じました。

(イ) 平成28年2月9日22時23分頃、レールの信号用レールボンド（レールのつなぎ目にある導線）が脱落したことにより信号が切り替わらなくなり、運休6本、遅延5本（最大35分）が発生しました。直ちに全線路調査により不良箇所を補修する対策を講じました。

イ. 第三者が原因による鉄道運転事故及び輸送障害

(ア) 平成 28 年 1 月 3 日 6 時 37 分頃、桜沢駅～延徳駅間の三つ家踏切（第 1 種：警報機・遮断機のある踏切）において脱輪をしていた普通自動車と列車が衝突しました。幸い負傷者はありませんでした。運休 6 本、遅延 16 本（最大 68 分）が発生しました。

(イ) 平成 28 年 3 月 3 日 6 時 27 分頃、善光寺下駅～本郷駅間の五所久保踏切（第 4 種：警報機・遮断機のない踏切）で直前横断の歩行者と衝突しました。第 4 種踏切での死亡事故は国土交通省の運輸安全委員会の調査対象となり、同委員会において現場検証や関係者の事情聴取等により、事故の原因究明が行われました。

※平成 28 年 7 月 28 日、同委員会より調査結果が公表されました。

（国土交通省・運輸安全委員会ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>）

ウ. 平成 27 年度に発生した事故等の原因別件数

種別	当社係員	当社施設・車両	第三者	その他	計
鉄道運転事故	0	0	2	0	2
輸送障害	0	2	0	0	2
インシデント	0	1	0	0	1
合計	0	3	2	0	5

エ. 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

	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
鉄道運転事故	4	1	1	1	2
輸送障害	19	8	6	8	2
インシデント	1 踏切無遮断※9	0	0	0	1 踏切無遮断※9
合計	24	9	7	9	5

※9：踏切無遮断とは遮断桿が降下していない状態で列車が通過した事象をいいます。

※平成 23 年度までは屋代線を含みます。

(3) 列車運行を妨げる危険な行為等

ア. 列車の運行を妨害する行為は、列車の脱線や急停車による客さまの怪我、車両の損傷、全線の列車運行に影響を及ぼすなど非常に危険な行為です。また列車往来危険罪、器物損壊罪などの犯罪行為となります。列車の妨害には、

- 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

等があります。列車妨害は 10 件発生し、その内置石は 4 件、非常報知ボタンの乱用と思われるものが 6 件発生しています。特に置石については同じ個所に複数の石が置いてあるといった大変悪質なものがありました。

また、強引な踏切の通行による遮断桿の折損は 9 件発生しています。

イ. 最近 5 年間に発生した列車妨害及び遮断桿折損発生件数の推移

	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
置石等	11	4	6	7	4
特発※10 乱用	4	5	7	4	6
遮断桿折損	23	17	12	20	9

※10：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。

※ 平成 23 年度までは屋代線を含みます。

(4) 行政指導

平成 26 年 6 月北陸信越運輸局により保安監査が行われましたが、平成 23 年度に車両の取り扱いの一部が自社基準とは違っていたと指摘を受けました。すでに改善済みでしたが、今後同様の取扱いを行わないよう徹底しました。

7. 安全に関する意識の現状把握と今後の取り組むべき課題

国土交通省（国土交通政策研究所）の「安全に関する企業風土測定ツール」を利用したアンケートを役員、鉄道事業部及び長電テクニカルサービス（株）全職員を対象に行いました。

アンケート結果から次のような課題が浮き彫りとなり、平成 28 年度は解決に向けて取り組んでまいります。

- ①更なる安全マネジメントの浸透と推進による安全意識の向上
- ②経営者層、管理者層、現場層間のコミュニケーションの活性化による経営理念の共有
- ③円滑な情報伝達による情報の共有とリーダー育成による組織の活性化

8. お客様の快適な輸送へ向けた取り組み

(1) 鉄道従事員研修

運輸部門の駅従事員を対象に、2 回の研修を実施しました。

外部講師を招いた接客力の向上や安全マネジメント、クレーム対策などの講習により、安全・安心・快適な輸送を目指し取り組んでいます。



鉄道従事員研修

(2) 駅施設等の改善

ア. 駅のバリアフリー化

信州中野駅にエレベーターと多目的トイレを設置しました。



エレベーター



多目的トイレ



多目的トイレ触知図案内板

イ. 権堂駅トイレ改修

昭和 56 年地下駅開業当時のトイレを改装しました。男女別に区分けするとともに入口の段差解消を行いました。



改修前



男女別でキレイになったトイレ



ウ. 長野駅フロアマーキング設置

ホームの番線案内に色つきのフローア表示を新設し、分かりやすくしました。



改修前



見やすくなった番線案内表示

エ. 桐原駅、都住駅の待合室扉の設置

お客さまのご意見を参考にして、両駅のホーム待合室に扉を設置しました。



改修前

【桐原駅】



ドアが設置された待合室



【都住駅】



(3) 駅防犯カメラの設置

信濃吉田駅にホームでのお客さまの状況や、事件・事故等発生時でのスムーズな対応、犯罪の抑止などを目的に防犯カメラを設置しました。併せて車イス用の出入口にカメラを設置し、利便性の向上を図りました。



ホームに設置された防犯カメラ



車イス用出入口カメラ

9. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して

柳原地区住民自治協議会との共同事業として、柳原駅のホーム花壇にアヤメの植栽を行いました。今後も同協議会とともに花壇の維持管理を行います。



植栽前



満開が楽しめるホームのアヤメ

10. お客さま・沿線の皆さまへのお願い

(1) ホームにおける安全確保

ホーム上を走ったり、ホーム下を覗きこむといった行為は、ホーム下への転落、列車との接触の恐れがある危険な行為です。ホームでは白線又は黄色線の内側でお待ちください。

ホームを歩きながらのスマホや携帯電話のご使用は、転倒・転落事故、列車や他のお客さまとの接触事故などの恐れがあり大変危険ですのでお控えください。

ホームの下へ物を落とされた場合はむやみに線路へ降りることはしないで下さい。必ず駅員又は乗務員にて伝えて下さい。

(2) 線路に接近しての作業

沿線住民の皆様が線路付近で草刈や剪定作業をされる場合、うっかり線路内に入ってしまうと列車との接触事故につながる危険性があります。また、線路に入らなくても線路に接近しているときは、運転士が危険を感じて列車を停止させる場合もありますので、線路に接近して作業をされるときは、作業を行う前に作業箇所や作業内容等を最寄駅へ連絡していただき、安全な作業を行っていただくようお願いいたします。

(3) 安全確保のための作業

鉄道の安全を支えていくには、日常のメンテナンスが不可欠であり、夜間に作業を行うことがあります。沿線の皆さまには、ご迷惑をお掛けいたしますが、鉄道の安全確保に欠かせない作業でありますので、ご理解・ご協力をお願いいたします。

(4) 列車妨害などの危険な行為

列車に石を投げたり、線路に石を置いたり、いたずらで踏切の非常報知ボタンを押して列車を止めたりするような行為は犯罪となります。このような行為は脱線事故や列車のお客さまがけがをするなど大変危険な行為です。また、線路に入ること、列車との接触事故につながる危険もありますので絶対にしないでください。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いただきますようお願いいたします。

(5) 踏切での一旦停止

近年、全国的にヘッドホンを着用していたために列車の接近に気付かず列車と衝突してしまう事故が発生しております。悲惨な踏切障害事故をなくすためにも、踏切を通行するときは、必ず一旦止まって列車が来ないことを確認して渡っていただくようお願いいたします。

また、自動車による無理な横断で遮断桿が折れてしまう事象が増えています。警報機が鳴ったら無理な横断はしないで下さい。

11. お客さまからのご意見の募集

安全報告書や、当社の安全への取り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 お客さま係
TEL 026-232-8121 FAX 026-232-8125
(月～金曜日 9:00～17:30 年末年始を除く)
E-mail info@nagaden-net.co.jp
ホームページ http://www.nagaden-net.co.jp/