

2017鉄道安全報告書



高社山をバックに夜間瀬橋梁を渡る特急「ゆけむり」
(信濃竹原駅～夜間瀬駅間)

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、当社における2016年度（平成28年度）鉄道輸送の安全確保のための取組みや安全・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	
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. 2016年度（平成28年度）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	14
啓蒙活動	
駅施設等の改善	
7. 地域に密着した親しみやすい駅を目指して	15
8. お客様・沿線の皆さまへのお願い	16
9. お客様からのご意見の募集	17

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。

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28年度は、経営トップや役員による教育・訓練への主体的関与による安全マネジメントの浸透、ヒヤリ・ハット情報の活用による事故の未然防止、事故防止に向けた会議や訓練による円滑な情報発信とコミュニケーションの活性化、計画的な安全投資と施設の改善等に取り組むことで、有責事故ゼロ、インシデントゼロを達成しました。

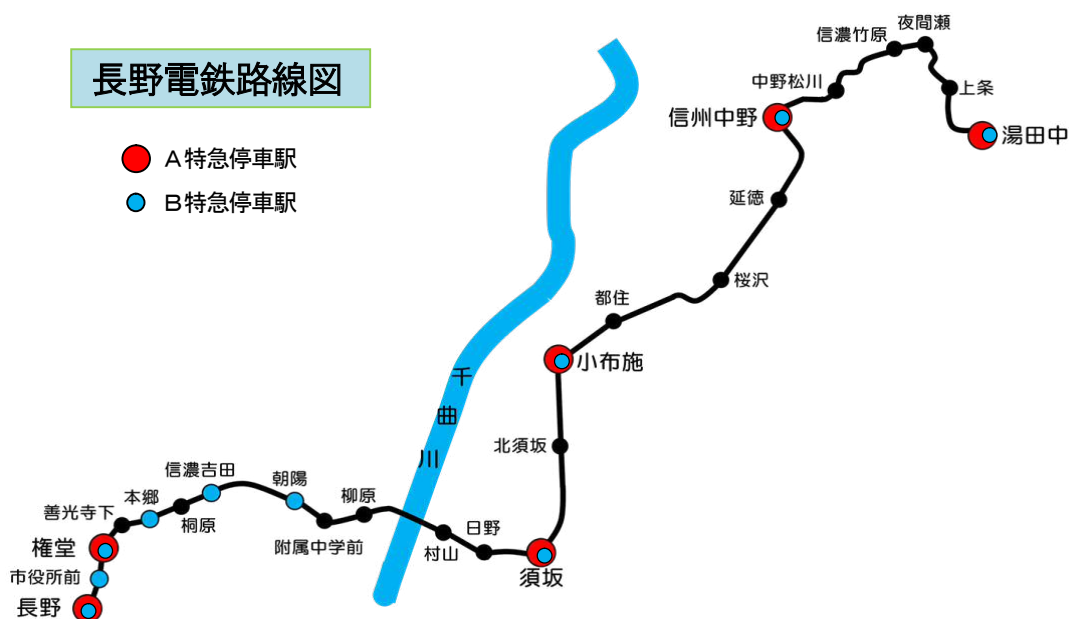
今後も、グループの経営理念である『ながでんグループは、旅客輸送で培った安全・安心ノウハウを活かし、地域の快適な生活に資するサービスを提供します』をモットーとして、お客さまに安心してご利用いただけるよう、安全性の向上に取り組んでまいります。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、平成28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29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に存じます。



長野電鉄株式会社
取締役社長 笠原 甲一

長野電鉄路線図



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。

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。

3 安全管理体制と安全マネジメント

安全管理体制

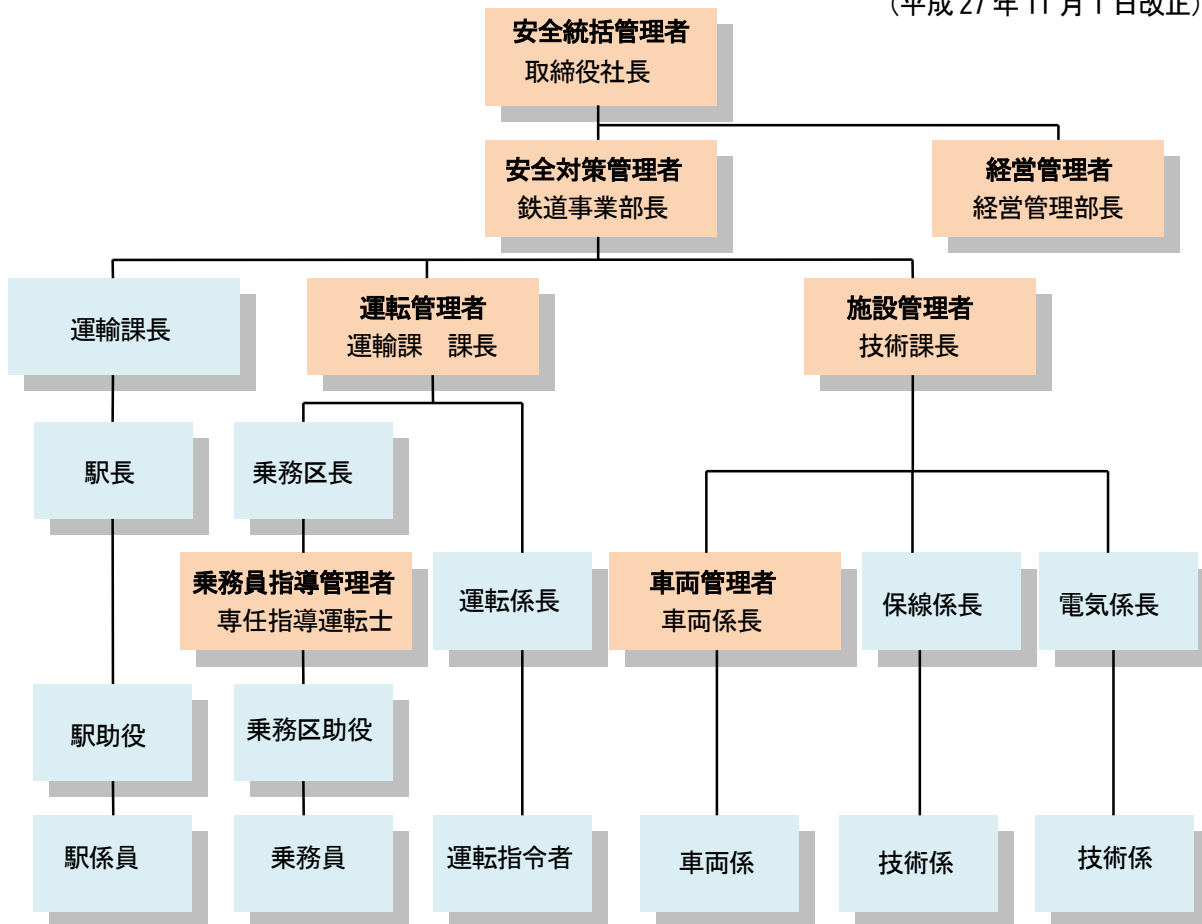
当社は、平成18年10月1日の鉄道安全管理規程制定により、社長をトップとする安全管理体制を構築し、各管理者が安全確保の役割を担い、輸送の安全の向上に努めております。

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。

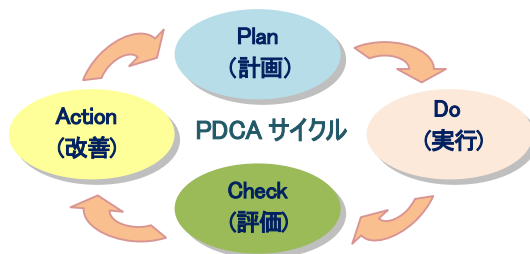
安全管理体制図

(平成 27 年 11 月 1 日改正)



安全マネジメント

鉄道保守委託会社である長電テクニカルサービス（株）を含めた、輸送の安全の確保に関する計画「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。



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



- ・発生した事故や輸送障害等の検証及び再発防止対策
- ・重点施策の進捗状況の確認と促進
- ・安全投資や設備改善等安全性の向上

事故防止対策会議の開催

鉄道事業部門、長電テクニカルサービス（株）、その他関連企業を構成メンバーとした事故防止対策会議を、毎月 1 回と臨時 2 回の計 14 回開催



- ・発生した運転事故や輸送障害に関する原因、背後要因等の調査・分析
- ・再発防止に向けた対策の協議と実行
- ・ヒヤリ・ハット情報による事故の未然防止対策
- ・係員の資質の確認と維持

安全監査（内部監査）

安全管理体制の適切な運営
及び有効機能等を監査

安全統括管理者（社長）を
含めた社内全部門及び関連
会社の9部署において実施



以下の是正・改善措置を提言

- ①情報の伝達及びコミュニケーションの確保
- ②ヒヤリ・ハット情報の活性化、お客様の声の分析と活用
- ③災害・重大事故等での情報伝達・指揮命令系統
フォローアップ監査を行い進捗状況を確認することで
是正・改善を推進

マネジメントレビュー

経営トップによる安全管理体制
の適切な運営と有効機能の確認
⇒マネジメントレビューを3月
に実施



- ・安全管理体制の検証による見直しや改善
- ・安全監査の是正・改善措置の促進
- ・次年度の安全目標・安全重点施策の策定
⇒継続的な改善

4 2016年度（平成28年度）安全計画への取組み

安全マネジメントの浸透及び理解度の向上

従事員一人ひとりが安全マネジメントを理解し安全意識を深めるため、機会あるごとに経営トップをはじめとする役員や管理者が教育・研修へ参加し、安全目標や安全重点施策、経営方針等を伝えています。また、現場巡視において安全マネジメントの取組み状況や理解度を確認しています。

乗務区

電車乗務員は隔月による定例教育を6回
開催し、安全意識の向上を図りました。



運転指令員

運転指令員は年4回の安全会議を開催
し、安全・安心な列車の運行に努めました。



駅従事員

営業係と駅従事員は年2回の研修によ
り、安全意識の向上と外部講師によるお
もてなし講座やグループワークによるク
レーム研修を通し、安心・快適性向上に
取組みました。



技術課

技術係員と長電テクニカルサービス
(株)は定例常会開催の他、10月に安全大
会を開催し、外部講師による講演や現場で
の安全への取組みを発表しました。



ヒヤリ・ハット情報の活性化

「事故の芽」情報であるヒヤリ・ハット情報を収集し活用することで、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にも取り組んでいます。

安全ヒヤリ・ハット、接遇ヒヤリ・ハット
情報を収集

電車乗務員、毎月1件の報告を義務付け
・安全ヒヤリ・ハット 409件（前年比 317%）
・接遇ヒヤリ・ハット 280件（前年比 169%）

見過ごされていた課題を抽出し
「事故の芽」「接遇の芽」として
対策や改善を実施

事故の未然防止、接遇の向上

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。



異常時訓練

運転指令者と電車乗務員による合同訓練を行い、信号故障時の運転方法や情報伝達、取扱い方を確認しました。各自が真剣に的確な情報伝達と安全な取扱いに臨みました。



総合防災訓練

「踏切での事故により列車が脱線し負傷者が発生した」との想定で、11月に須坂駅構内において、消防・警察機関とともに総合防災訓練を実施しました。事故発生時の第一報、消防機関への通報、災害対策本部の立ち上げ、負傷者の救護・搬出、避難誘導など係員の役割・手順、情報の伝達を確認しました。また、脱線復旧での指示命令や意思疎通など、部署内及び部署間でのコミュニケーションを図りました。



【救急隊による負傷者救助】



【車両からの避難誘導】



【脱線復旧作業】

交通安全の啓蒙

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信濃吉田駅付近の踏切道でのチラシ配布による広報活動を通じ、踏切での安全確認や列車妨害の防止について子供たちに啓蒙を図りました。



【女性運転士による小学校での安全教室】



【踏切でのビラ配布】

従事員の適性や健康の管理

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^{※1}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。

※1：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鉄道従事員適性の良否を判断する検査です。

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。



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。

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。

サービス介助士資格の取得

お客さまに、より質の高いサービスが提供できるよう、サービス介助士（2級）の取得を促進しています。新たに6名が資格を取得しました。

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 ^{※2}			合計 ^{※3}
	施設・設備	車両	計	施設・設備	車両	計	
26年	262	0	262	197	267	464	726
27年	361	0	361	239	249	488	849
28年	490	0	490	248	249	497	987

※2：保守委託費を含む

※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。

安全に関する設備投資

軌道（線路）等の強化

レールの重軌条化^{※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50kgレール^{※6}に更新しています。善光寺下駅～本郷駅間（上り線）448mの重軌条化により、重軌条化（40kg、50kgレール）は全体の82.1%（駅構内・踏切道内含む）となりました。

PCマクラギ^{※7}



平成18年度から、木マクラギより締結力が強いPCマクラギへの交換を行っています。長野線全線で1,200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25.0%となりました。（地下部分のRCマクラギ^{※8}を含む）平成29年度以降も順次交換を進め、安全性の向上を図ります。

【用語の説明】

- ※4：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。
- ※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。当社で用いられているレールは30kg、37kg、40kg、50kgの4種類に大別されます。最近では50kgレールへ交換を進めています。
- ※7：PCマクラギとは、プレレストコンクリートの略で、マクラギ製作の過程でコンクリート内の鋼材に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。
- ※8：RCマクラギとは、リーインフォースドコンクリートの略で、鉄筋で補強したコンクリートのことです。

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ており、長丁踏切道（桜沢駅～延徳駅間）、部谷沢踏切道（夜間瀬駅～上条駅間）の2カ所を改良しました。

※長丁踏切道については県との共同事業で工事を進めている途中で、踏切道改良促進法^{※9}により改良実施の法指定を受けました。

橋梁補修



安全性緊急評価事業の推進計画に基づいた橋梁の老朽化対策として夜間瀬川橋梁^{※10} 橋脚部分の補修を行いました。

保守用車の更新



老朽化に伴い、マルチプルタイタンパー^{※11}を更新しました。今後これにより、安全性の向上及び作業の効率化を図ってまいります。

【用語の説明】

※9：踏切道改良促進法とは、緊急に安全対策が必要な踏切に対して改良を促進させ、交通事故防止を図る目的で昭和36年に交付されました。平成28年4月の改正では国土交通大臣が危険と思われる踏切を指定して改良実施を義務付けることができるようになりました。

※10：夜間瀬川橋梁は、中野市と山ノ内町の境を流れる一級河川夜間瀬川に架かる橋長159mの橋梁です。

※11：マルチプルタイタンパーとは、道床の締め固めを行う機械で、レールの高さ調整、水平調整、横方向の調整を自動で行います。

電気設備等の更新

連動装置※12の更新

長野駅と朝陽駅の連動装置を今までの継電式から電子式に更新しました。この更新により長野駅～須坂駅の連動装置は、須坂の電子連動装置にて集中制御する安全性の高いシステム構成となっています。



【更新後 長野駅】



【更新後 朝陽駅】

隧道排煙機用エンジンオーバーホール整備



【排煙機用エンジン】

市役所前駅～権堂駅間の隧道排煙機用エンジン4台の整備を実施しました。隧道排煙機用エンジンは地下区間3箇所12台設置されており、前年度より3年計画でエンジンのオーバーホール整備を実施しています。

光通信ケーブル新設



【光ケーブル心臓部】

連動装置更新に先行して、須坂駅～都住駅間に光ケーブルを新設しました。今後は連動装置の制御通信の他、信号設備・駅監視装置等の伝送を取り込み信頼性向上を図ります。

地下非常用 500kVA 高圧発電機※13の改修



【改修された発電機】

老朽化に伴い、地下非常用 500KVA 高圧発電機の改修を行い、停電時に備えました。

【用語の説明】

※12：連動装置とは、列車の行違い等を行う停車場で、線路を分岐するポイント（転てつ器）と信号装置それぞれの動作に関連性を持たせることで安全な運行を図り、それらを制御する保安装置を「連動装置」と呼んでいます。

※13：地下非常用 500KVA 高圧発電機とは、吉田にある当社の変電所から地下へ送られている電気が停電した場合、自動的に運転し、地下4駅に電源を供給する機器設備です。

車両の保守

車両の検査

須坂にある車両工場では、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。今後も確実な検査・修繕により、安全・安心・快適な車両の提供に努めてまいります。



【スノーモンキー車両の重要部検査】

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^{※14}の発生は0件で、鉄道運転事故は19年4ヵ月、インシデントは1年2ヵ月間0件を継続しました。

※14：インシデントとは、事故が発生するおそれがあると認められる事態を指します。

鉄道運転事故等^{※15}の発生状況

鉄道運転事故が3件、輸送障害が7件発生しました。

※15：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>

当社原因による輸送障害

車両又は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）が4件発生し、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。機器等の経年劣化によるものから、保守点検や機器の交換により、撲滅を目指します。

車両故障

故障1

状況

平成29年1月7日10時09分頃、信州中野発湯田中行の普通列車が信州中野駅を発車後スピードが上がらず、運転を取り止め信州中野駅へ引き返しました。

影響

信州中野～湯田中間で2本の運休、2本の遅延（最大17分）が発生し、約300人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

モーター制御器の部品に錆等が介在し動作不良となったもので、同型車両当該箇所の入念な清掃及び点検を実施しました。

故障2

状況

平成29年2月2日9時35分頃、長野発須坂行の普通列車が本郷駅を発車できなくなり、後続の列車と連結し須坂駅まで運転しました。

影響

長野～須坂間で1本の運休、16本の遅延（最大37分）が発生し、約800人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

モーターの配線が短絡したもので、入念な検査の周知徹底を図りました。

施設故障

故障 1

状況

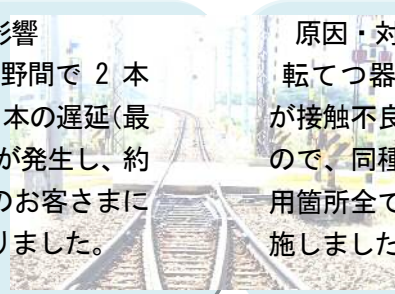
平成28年6月8日17時05分頃、村山駅構内において、線路のポイント（転てつ器）が故障し転換できなくなったことにより、信州中野発長野行の普通列車が発車できなくなりました。

影響

村山～長野間で2本の運休、25本の遅延（最大44分）が発生し、約3,000人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

転てつ器のヒューズが接触不良となったもので、同種ヒューズ使用箇所全ての交換を実施しました。



故障 2

状況

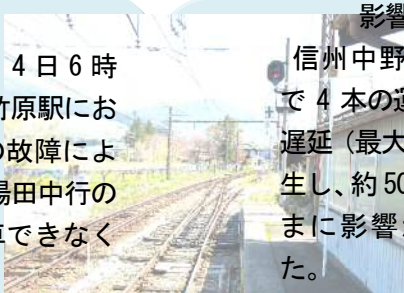
平成28年9月4日6時24分頃、信濃竹原駅において信号装置の故障により、信州中野発湯田中行の普通列車が発車できなくなりました。

影響

信州中野～湯田中間で4本の運休、3本の遅延（最大81分）が発生し、約50人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

原因はケーブルの断線によるもので、予備回線による応急処置と平成29年度はケーブルの張り替えを実施します。



第三者が原因による鉄道運転事故等

踏切障害事故

事故 1

平成28年5月1日11時06分頃、善光寺下駅～本郷駅間、五所久保踏切道（第4種：警報機、遮断機のない踏切）で、踏切に進入してきた歩行者と衝突し、歩行者が負傷されました。長野～須坂間で11本の運休、7本の遅延（最大99分）が発生し、約800人のお客さまに影響がありました。

事故 2

平成29年1月17日13時03分頃、附属中学前～柳原駅間、富竹踏切道（第1種：警報機、遮断機がある踏切）で、踏切内に立ち往生していた軽自動車と衝突しました。長野～須坂間で8本の運休、2本の遅延（最大118分）が発生し、約400人のお客さまに影響がありました。

事故 3

平成29年1月19日17時00分頃、朝陽駅構内の朝陽駅東踏切道（第1種：警報機、遮断機がある踏切）で、踏切が降りていたところに進入してきた軽自動車と衝突し、踏切待ちの歩行者が1名負傷されました。長野～須坂間で10本の運休、32本の遅延（最大113分）が発生し、約4,500人のお客さまに影響がありました。

大雪による輸送障害

大雪 1

状況

平成29年1月15日5時43分頃、信濃竹原駅構内で雪によりポイント（転てつ器）が転換できなくなり、普通列車が発車できなくなりました。

影響

信州中野～湯田中間で2本の運休、8本の遅延（最大15分）が発生し、約250人のお客さまに影響がありました。



大雪2

状況

平成29年1月17日早朝、大雪により列車の運行は危険と判断し、全線において始発より列車の運行を見合わせました。



影響

120本の運休、9本の遅延（最大20分）が発生し、約16,000人のお客さまに影響がありました。

対応

近年の湿った大雪への体制を整えることで早期の運転再開を目指してまいります。

運転士による運転取扱い誤り

運転士のヒューマンエラーによる運転取扱い誤り事象が2件発生し、お客さまにご迷惑をおかけしました。届出事象として北陸信越運輸局へ報告しましたが、インシデントの対象外となりました。平成29年度はヒューマンエラー0を目指します。

信号冒進

状況

平成28年4月10日15時48分頃、信州中野駅において、停止信号が現示されていたにも拘らず、停車することなく駅へ進入してしまいました。



原因・対策

原因は運転士の思い込みによる信号の確認不足で、幸い他の列車への影響はありませんでした。運転士に対しては、机上での再教育と特別列車添乗により再発防止を徹底しました。また、思い込みの原因となった信号の現示方を改善するとともに、職場内で情報を共有し再発の防止を図りました。

停車駅の通過

状況

平成28年5月21日17時25分頃、特急列車のブレーキが間に合わず、停車駅（本郷駅）を走り過ぎました。戻すことは危険と判断し次の停車駅まで運転を継続しました。

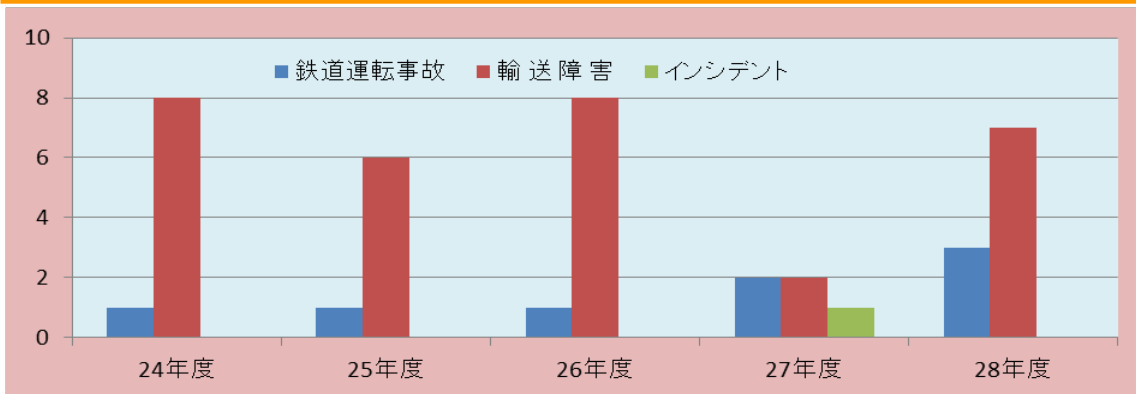


原因・対策

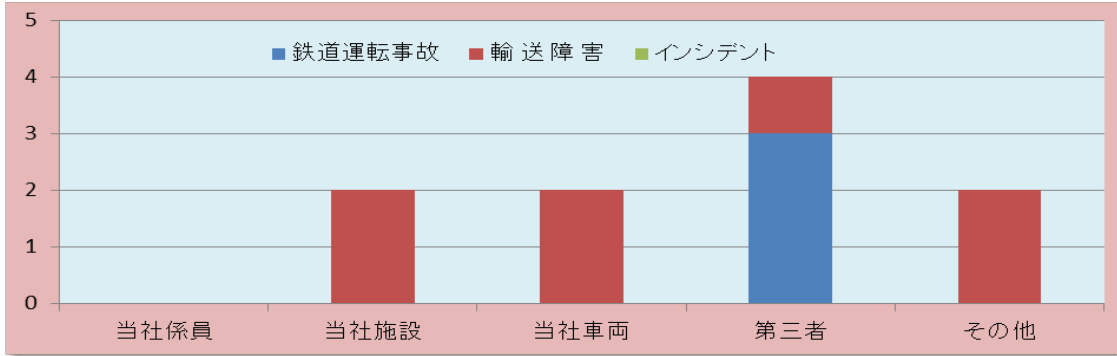
運転士がB特急をA特急と勘違いしたもので、運転士の再教育を実施するとともに職場内で共有し、車掌との停車駅確認方法を改善するなど再発防止を図りました。また、ハード対策として運転支援装置^{※16}を平成29年度に設置することとしました。

※16：運転支援装置とはB特急停車駅の市役所前、本郷、信濃吉田、朝陽の各駅停車前にブザー音により停車を促す装置です。

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



平成 28 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

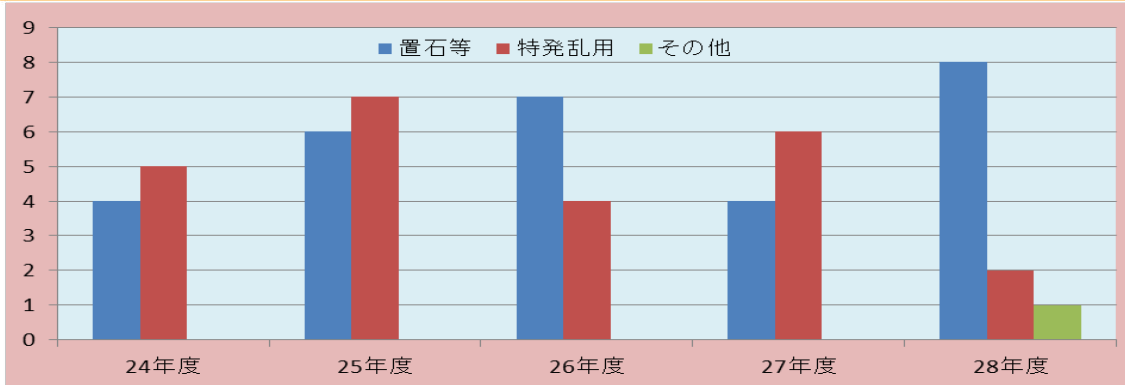
列車妨害発生状況

置石	特発乱用	爆破予告メール
8件	2件	1件

- ◎ 置石では数十キロもある大きな石を連続して5回も置くなど大変悪質な行為により、脱線事故の危険性がありました。犯人は警察により現行犯逮捕されました。
- ◎ 当社お客さまメールへ爆破予告の書き込みがあり、安全のため車両の運用を変更するなど業務に大きな影響が出ました。
- ◎ 悪戯と思われる特発^{※17}の乱用が2件あり、列車が停止しました。

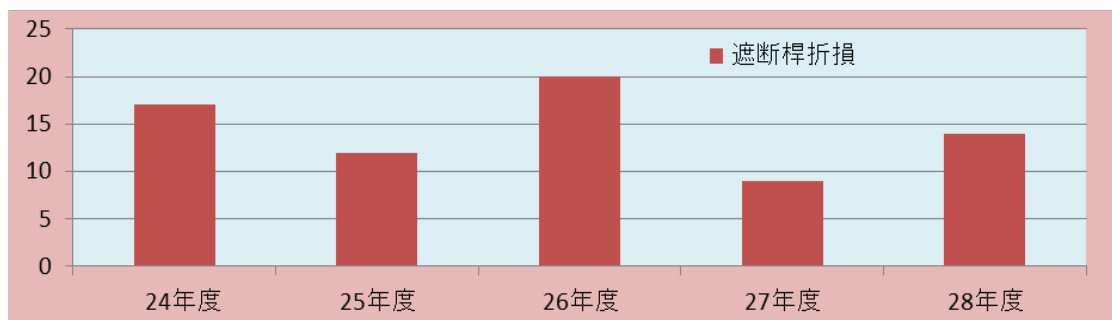
※17：特発とは特殊信号発光機のことです。踏切に異常があった場合センサー又は非常報知ボタンにより、発光信号が点滅し列車へ踏切の異常を知らせる信号です。

最近5年間に発生した列車妨害推移



最近5年間に発生した遮断桿折損発生件数の推移

遮断桿の折損は、強引な踏切への進入によるものが14件と昨年に比べ増加しています。



行政指導

平成 28 年度における行政指導はありませんでした。

6 お客様の快適な輸送へ向けた取組み

啓蒙活動

マナーアップ運動



須坂創成高校の生徒さんと一緒に鉄道利用マナー向上を目指し、須坂駅前にて啓蒙活動を行いました。

【須坂駅前にてティッシュ配布】

駅施設等の改善

須坂駅トイレ改修

男女一緒となっていた須坂駅のトイレを男女別にし、多機能トイレを新設しました。改札の外から利用できるなど、どなたでも気軽にご利用いただけるトイレとなりました。



【旧トイレ入口】



【新トイレ入口】



【多機能トイレ】

地下駅照明のLED化

お客様に明るく快適にご利用頂けるよう、地下4駅（長野駅・市役所前駅・権堂駅・善光寺下駅）の照明を蛍光灯からLED照明に変更しました。二酸化炭素排出量の削減等環境保全にも配慮しています。



【明るくなった長野駅】

防犯カメラの設置

お客さまが安心して駅施設や電車をご利用いただけるよう、附属中学前駅・柳原駅に防犯カメラを設置しました。ホームでのお客さまの状況や、犯罪の抑止などに活用してまいります。



【附属中学前駅ホームカメラ】



【柳原駅ホームカメラ】

ホームの改修

老朽化していた都住駅、中野松川駅、信濃竹原駅のホーム板の張替えを行いました。



【信濃竹原駅下りホーム張替え前】



【信濃竹原駅下りホーム張替え後】

7 地域に密着した親しみやすい駅を目指して

アヤメの駅

柳原地区住民自治協議会との共同参画事業として植栽した柳原駅のホーム花壇のアヤメが見事な花を咲かせました。柳原駅はかつてアヤメの駅として沢山のお客さまが訪れており、その頃のようなアヤメの里復活に向け、柳原地区住民自治協議会の方々とともに事業を継続してまいります。



【見事に開花したアヤメ】

ホームにおける安全確保

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危険です。

ホームの下へ物を落とされた場合は線路へ降りることはせず、必ず駅員又は乗務員に伝えて下さい。

すべてのお客さまが安心して電車をご利用頂けるよう、お身体の不自由なお客さまやお困りのお客さまには、駅係員や乗務員がお声掛けする取組みをしています。

また、平成 29 年 7 月からは、長野県内の鉄道事業者 5 社が一体となって、鉄道をご利用されるお客さまにもお声掛けのご協力を呼びかける運動をしております。お困りの方を見守り支えあう行動が社会全体の運動となりますよう、お客さまのご協力をお願いいたします。

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。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。

踏切手前での一旦停止

スマホの使用やイヤフォンの着用により、踏切で列車の接近に気付かず衝突してしまう事故が発生しております。悲惨な事故をなくすためにも、踏切を通行するときは、必ず手前で一旦止まって列車が来ないことを確認して下さい。

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。

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、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罰せられます。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

安全確保のための保守作業

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すので、ご理解・ご協力をお願いいたします。

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

TEL 026-232-8121 FAX 026-232-8125
(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

