

# 2018鉄道安全報告書



朝陽駅～附属中学前駅間を走行する 360 系

## 長野電鉄株式会社

この安全報告書は、当社における 2017 年度（平成 29 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. 2017年度（平成29年度）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	
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り組み	13
啓発活動	
駅施設等の改善	
7. お客様・沿線の皆さまへのお願い	15
8. お客様からのご意見の募集	16

---

# 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。

平成 18 年の鉄道事業法改正を受け、当社においても同年 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。当社における安全への取り組みは、平成 9 年の 3 件の脱線事故を教訓としています。この苦い経験から全社一丸となったの取り組みにより、20 年間責任事故ゼロを継続しています。しかし、全国的に見ると、平成 29 年度は、新幹線をはじめとする鉄道の安全が注目された年でした。私共は同じ鉄道事業者とし真摯に受け止め、常に基本を忘れることなく、お客さまに安心してご利用いただけるよう、更なる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 29 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 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

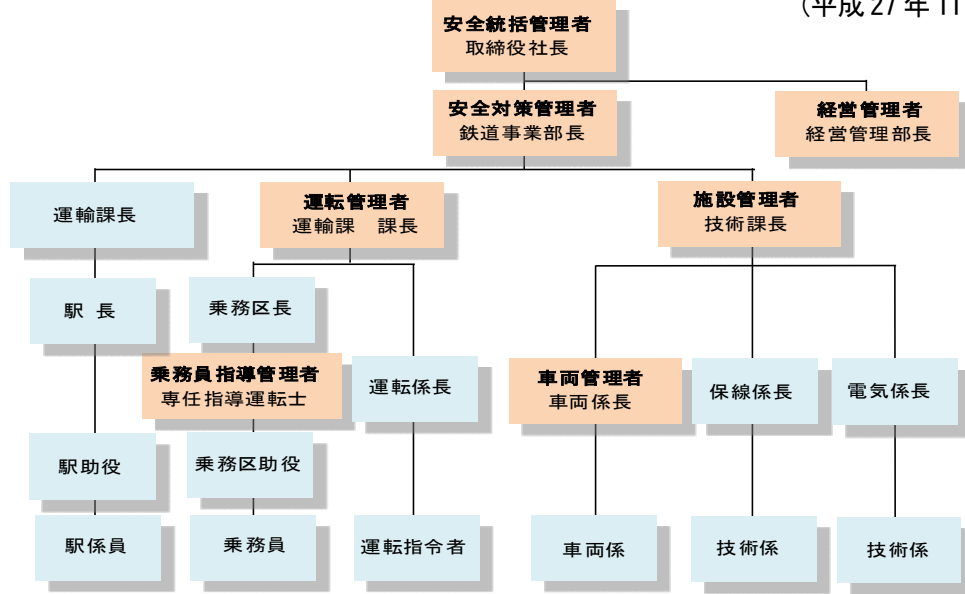
当社は、平成18年10月1日の鉄道安全管理規程制定により、社長をトップとする安全管理体制を構築し、各管理者が安全確保の役割を担い、輸送の安全の向上に努めております。

#### 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。                   |

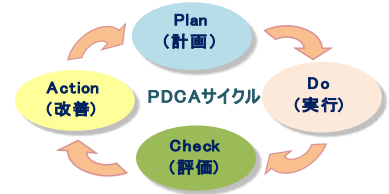
## 安全管理体制図

(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

- ・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 9 回の計 21 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・ハット情報や他社事故情報を活用した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」
  - ・管理者による現場の声把握の促進
  - ・異常時における全社的な情報伝達の促進
- ②「ヒヤリ・ハット情報の収集と活用」
  - ・全職場からの情報収集の促進
 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2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 2017年度（平成29年度）安全計画への取組み

### 安全目標

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」  
運輸局届出対象の施設・車両による  
輸送障害「前年件数の半減」

### 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

### 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現場に足を運び、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、現場では教育・訓練の実施により安全マネジメントの理解を深め、安全・安心の確保に取組んでいます



【社長による講話】

### 乗務員

電車乗務員は隔月による定例教育を6回開催し、安全方針や経営方針の理解、過去の事故例やヒヤリ・ハット情報の活用、ヒューマンファクターからのエラーの防止、実車を使った避難訓練など安全意識の向上を高め事故防止に取り組みました。



【ヒューマンファクター講義】



【発炎信号訓練】



【車両からの避難訓練】

### 運転指令員

運転指令員は年4回の安全会議を開催し、事故や災害発生時の円滑な対応、季節ごとの運転取扱いなどを確認するとともに、取扱い訓練を行い、より安全・安心な列車の運行へ取組みました。



【運転指令員・保安係による運転取扱い訓練】

## 駅従事員・車掌

全ての駅従事員を対象に2回の研修を実施し、基本知識の再確認やクレーム研修を行いました。その他にも階層別研修や、プロのアナウンサーから話し方を学ぶ車掌研修などを開催し、接客の心構えや責任感の醸成を図り、快適性向上に取り組んでいます。



【駅従事員研修】



【階層別研修】



【車掌アナウンス研修】

## 技術課・長電テクニカルサービス（株）

技術係員と長電テクニカルサービス（株）は定例会開催の他、8月に第3回安全大会（創立20周年記念大会）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。



【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「接遇の芽」である接遇ヒヤリハットを収集・活用することで、事故防止と接遇の向上に取り組んでいます。

安全ヒヤリ・ハット、接遇ヒヤリ・ハット  
情報を収集

電車乗務員は毎月1件の報告、その他の  
係員は隔月で1件の報告への取り組み

- ・安全ヒヤリ・ハット 456件（前年比 111.5%）
- ・接遇ヒヤリ・ハット 452件（前年比 161.4%）

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

更なる事故の未然防止、接遇の向上

## 情報の伝達、コミュニケーションの活性化

### 経営トップと現場のコミュニケーション

経営トップや役員が機会あるごとに職場巡視を行い、安全マネジメントの推進状況や接遇状況を把握し、改善への施策を講じています。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。



【社長による乗務区点呼点検】



【社長による駅年末年始安全輸送点検】



## 異常時での情報伝達（総合防災訓練）

「踏切での事故により負傷者が発生した」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、現地対策本部の立ち上げ、お客さまの避難誘導など係員の役割・手順の確認及び負傷者救出での消防との連携を確認することで、事故発生時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。



【車両からの避難誘導】



【救急隊による負傷者救助】



【救援列車との連結】

## 交通安全の啓発

春と秋の全国交通安全運動期間に合わせ、沿線小学校での電車運転士による交通安全教室や沿線自治体等で組織されている「長野電鉄踏切道事故防止対策推進連絡会議」と警察との合同による踏切道でのリーフレット配布など、踏切事故防止の啓発を実施しました。



【運転士による小学校での安全教室】



【踏切道でのリーフレット配布】

## 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、定期的なクレペリン検査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しています。



### 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するなど厳正に管理しています。

### 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、睡眠時無呼吸症候群の兆候があるかを確認しています。検査の結果兆候が見られた場合は再検査により、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講習会を開催し、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。



【心臓マッサージ教習】

## サービス介助士資格の取得



【高齢者疑似体験】



【車イス介助の実技】

お客さまへの、より質の高いサービス提供を目指し、サービス介助士（2級）の取得を促進しています。新たに10名が資格を取得しました。

## 安全・安心な鉄道施設の更新と管理

### 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 <sup>※1</sup>			合計 <sup>※2</sup>
	施設・設備	車両	計	施設・設備	車両	計	
27年	361	0	361	239	249	488	849
28年	490	0	490	248	249	497	987
29年	334	0	334	217	215	432	765

※1：保守委託費を含む

※2 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<sup>※3</sup>

安全性緊急評価事業<sup>※4</sup>の推進計画に基づき、安全性向上のため、順次50kgレール<sup>※5</sup>に更新しています。

朝陽駅構内245mの重軌条化により、重軌条化（40kg、50kgレール）は全体の82.7%（駅構内・踏切道内含む）となりました。



##### PCマクラギ化<sup>※6</sup>



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。全線で更に1,100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26.5%となりました。（地下部分のRCマクラギ<sup>※7</sup>を含む）

平成30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】

- ※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。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。
- ※6：PCマクラギとは、プレスト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。
- ※7：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

踏切交通の円滑化と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、北須坂大踏切道を改修しました。



### ホームの嵩上げ



列車乗降口との段差が大きかった村山駅のホームを嵩上げし、乗降時の安全を確保しました。また、内方線付点字ブロックを敷設して、安全性を高めました。

### 電気設備等の更新

### 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、特殊信号発光機を点灯させ、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。学校前上踏切道（善光寺下駅～本郷駅間）に同装置を新設しました。



【押しボタン式踏切支障報知装置】



【特殊信号発光機】

## 踏切保安送受信器の更新

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。

下記踏切道の送受信器を更新しました。

- ・ 返目踏切道 (本郷駅～桐原駅間)
- ・ 桐原西踏切道 (本郷駅～桐原駅間)
- ・ 桐原東踏切道 (桐原駅～信濃吉田駅間)
- ・ 酒屋裏踏切道 (桐原駅～信濃吉田駅間)
- ・ 天理教踏切道 (桐原駅～信濃吉田駅間)
- ・ 吉田横町踏切道 (桐原駅～信濃吉田駅間)



【踏切制御箱 (桐原西踏切道)】

## 光通信ケーブル新設

連動装置<sup>※8</sup>の更新に先行して、都住駅～信州中野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・駅監視装置等に活用し、信頼性向上を図ります。



【光ケーブル心臓部】

### 【用語の説明】

※8：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。

## 自励式回生電力吸収装置新設

吉田変電所に自励式回生電力吸収装置を新設しました。電車がブレーキをかけたときに発生する回生電力を吸収し、駅舎の照明や電気設備の電源として有効活用するとともに、安定したブレーキ力を確保して、列車の安全運行を図ります。



【新設された自励式回生電力吸収装置】



車両の保守

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全般検査・重要部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。



【8500系車両の重要部検査】

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<sup>※9</sup>の発生は0件で、鉄道運転事故は20年4ヵ月、インシデントは2年2ヵ月間0件を継続しました。

※9：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<sup>※10</sup>の発生状況

鉄道運転事故が4件、輸送障害が7件発生しました。

※10：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3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ことから、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6月20日15時18分頃、湯田中発信州中野行の普通列車が中野松川駅で電源装置の故障により運転不能となりました。救援列車と連結し須坂駅へ収容しました。

影響

信州中野駅～湯田中駅間で6本の運休と全線で22本の遅延（最大65分）が発生し、約1,800人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

電源装置の電子部品が経年劣化により故障したため、部品の交換を実施しました。

故障2

状況

平成29年7月21日5時50分頃、信州中野発湯田中行の普通列車が信州中野駅で電気回路の故障から運転不能となりました。救援列車と連結し須坂駅へ収容しました。

影響

信州中野駅～湯田中駅間で2本の運休と全線で2本の遅延（最大14分）が発生し、約130人のお客さまに影響がありました。

原因・対策

電気システムのスイッチ故障によるもので、部品の交換と同型車両の一斉点検を実施しました。

## 施設故障

### 故障 1

#### 状況

平成30年1月14日8時20分頃、北須坂駅～小布施駅間の信号回路故障により、小布施駅及び北須坂駅より列車が発車できなくなりました。

#### 影響

須坂駅～信州中野駅間で4本の運休と全線で10本の遅延(最大52分)が発生し、約700人のお客さまに影響がありました。

#### 原因・対策

レールとレールを接続している電氣的な線が外れたもので、取付けと全線での点検を実施しました。

### 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29年6月25日8時50分頃、北須坂駅～小布施駅間、直さん踏切道(第4種:警報機、遮断機のない踏切)で、通過中の普通列車の最後部車両に進入してきた軽自動車と接触しましたが、軽自動車はそのまま走り去ってしまいました。

##### 事故 2

平成29年8月24日14時38分頃、中野松川駅～信濃竹原駅間、桑田踏切道(第4種:警報機、遮断機のない踏切)で、直前を横断していた手押しの耕運機と特急列車が衝突しました。負傷者はありませんでしたが、全線で10本の遅延(最大45分)が発生し、約800人のお客さまに影響がありました。

##### 事故 3

平成29年10月24日8時14分頃、都住駅～桜沢駅間の南沢踏切道(第4種:警報機、遮断機のない踏切)で、進入してきた普通トラックと普通列車が衝突しました。負傷者はありませんでしたが、須坂駅～信州中野駅間で36本の運休と全線で6本の遅延(最大9分)が発生し、約1,500人のお客さまに影響がありました。

#### 人身障害事故

##### 事故 1

平成29年12月6日22時04分頃、延徳駅～信州中野駅間の線路に立っていた方と特急列車が衝突し、死亡されました。小布施駅～信州中野駅間で2本の運休と全線で8本の遅延(最大148分)が発生し、約180人のお客さまに影響がありました。

#### 輸送障害

##### 障害 1

平成29年10月18日13時02分頃、電力会社から当社中野変電所への電力供給が停止となったことから、須坂駅～湯田中駅間で列車の運転が不能となりました。須坂駅～湯田中駅間で6本の運休と全線で5本の遅延(最大49分)が発生し、約200人のお客さまに影響がありました。

### その他の原因による輸送障害

##### 障害 1

平成29年7月25日13時14分頃、信濃吉田駅～須坂駅間で停電となり、長野駅～須坂駅間で列車の運転が不能となりました。原因はカラスが電線に触れそのままの状態となったもので、取り除くまでの間、6本の運休と全線で10本の遅延(最大63分)が発生し、約600人のお客さまに影響がありました。

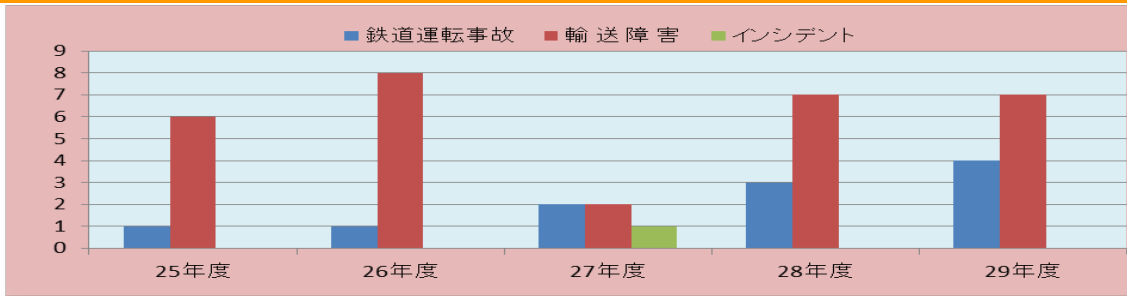
障害 2

平成 29 年 12 月 26 日 16 時 24 分頃、湯田中行の特急列車が上条駅～湯田中駅間で降り始めた雪等の影響により車輪が空転し、運転不能となったことから、信濃竹原駅へ引き返しました。2 本の運休と、全線で 8 本の遅延（最大 27 分）が発生し、約 800 人のお客さまに影響がありました。

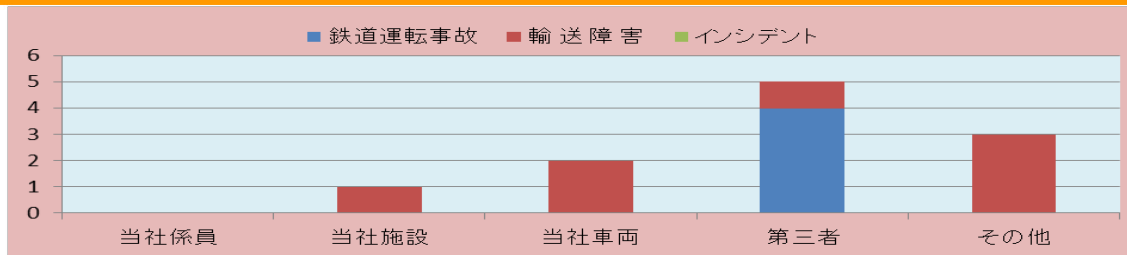
障害 3

平成 30 年 3 月 8 日 19 時 41 分頃、信濃竹原駅付近の架線に支障物（ビニール紐）が絡まったため、信濃竹原駅から発車する列車の運転を見合わせました。支障物を取り除くまでの間、3 本の運休と全線で 10 本の遅延（最大 48 分）が発生し、約 400 人のお客さまに影響がありました。この日は強風注意報が発令されていました。

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



平成 29 年度に発生した事故等の原因別件数



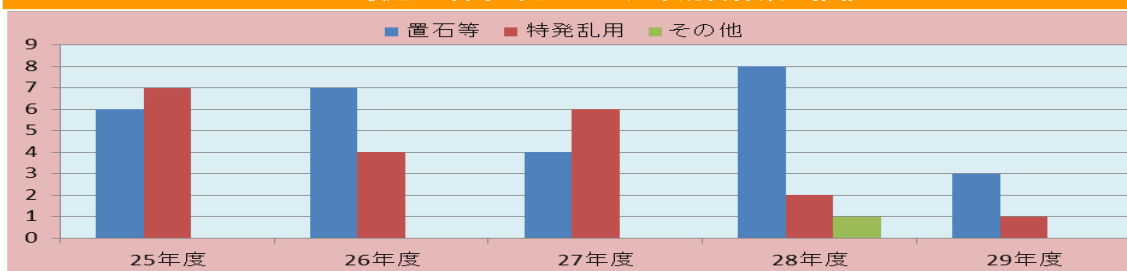
列車運行を妨げる危険な行為等

列車妨害の発生状況

置石	◎子供のいたずらなど 2 件の置石により、列車が緊急停止しました。
3 件	◎踏切に異常がなかったことから、いたずらと思われる特発の点灯により、列車の停止が 1 件発生しました。
特発 <sup>※11</sup> 乱用	
1 件	この様な場合は直ちに警察へ連絡し、現場検証を実施しています。

※11：特発とは特殊信号発光機のこと、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

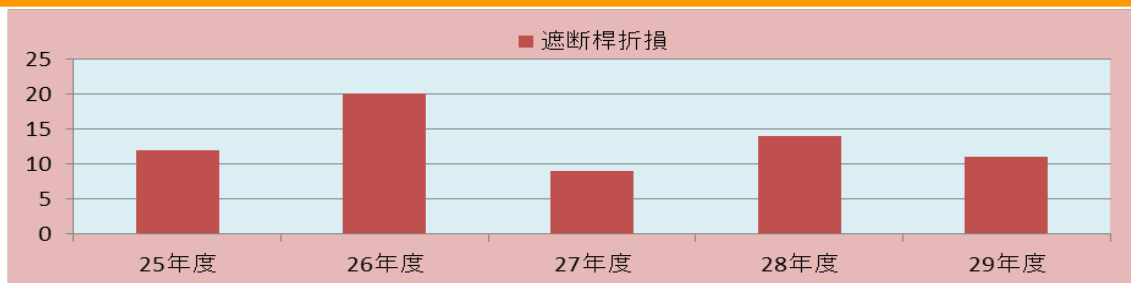




### 遮断桿折損の発生状況

自動車等が鳴り始めた踏切へ強引に進入することで、遮断桿を折損する事象が 11 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。また、遮断桿の折損はなくても、遮断桿が自動車等に引っ掛かり途中で止まってしまうことで、列車が停止する事象も 8 件発生しています。

### 最近 5 年間に発生した遮断桿折損件数の推移



### 行政指導

平成 29 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

### 啓発活動

#### マナーアップ運動

須坂創成高校・須坂高校の生徒さんと鉄道利用マナー向上を目指した啓発運動を行いました。また、安全・快適に列車のご利用をいただけるようお困りの人に声掛けを行っていた「声掛け・サポート運動」も県内鉄道各社と共同で行っています。



【須坂駅でのポケットティッシュ配布】

### 駅施設等の改善

#### 駅ホーム・階段の改修

村山駅のホーム改修では、列車との段差解消、全面舗装及び内方線付き点字ブロックの敷設により、安心してご乗車頂けるようになりました。

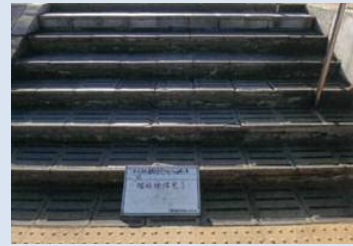


【改修前】



【改修後】

朝陽駅及び柳原駅の点字ブロックにひび割れが発生し、視覚に障がいのあるお客様が転倒する危険が生じたため、安全に駅をご利用いただけるよう改修工事を行いました。併せてホームの階段も改修を行い、転倒や躓きの未然防止に努めました。



【朝陽駅点字ブロック  
・階段改修工事】

【柳原駅階段改修】

夜間瀬駅と上条駅板張りホームの改修工事を行いました。



【夜間瀬駅】



【上条駅】

### 湯田中駅前トイレスロープへの手すり設置

手すりが無く転落の危険があった湯田中駅前の男子用公衆トイレ入口スロープへ、お客様の声により手すりを設置しました。



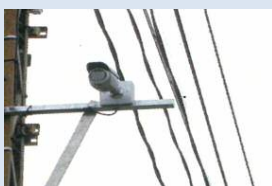
【改修前】



【改修後】

### 防犯カメラの設置

お客様が安心して駅施設や列車をご利用いただけるように桐原駅・朝陽駅に防犯カメラを設置しました。ホームでのお客様の状況確認や、犯罪の抑止などに活用してまいります。



【桐原駅カメラ】



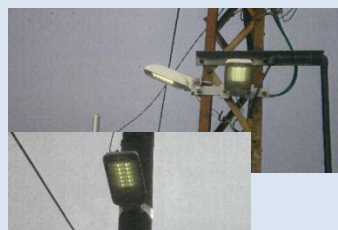
【朝陽駅カメラ】

## 駅照明のLED化

お客様に安全で快適なご利用をいただくため信州中野駅のコンコースと柳原駅の照明をLED照明に変更しました。



【信州中野駅コンコース】



【柳原駅ホーム照明】

## 7 お客様・沿線の皆さまへのお願い

### 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、列車や他のお客様との接触事故などの恐れがあり危険です。でお止めください。

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。

すべてのお客様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様やお困りのお客様には、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様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、お客様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。

自動車による遮断桿折損や自転車での踏切内立ち往生（平成29年度は7件発生）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

### 農業資材等の飛散防止

台風の接近や突風などにより、沿線の農地や住宅からビニールシートなど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発生しています。(平成 29 年度は 15 件発生) 場合によっては、長時間の運転見合わせが発生します。飛散しやすい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。

## 8 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  
鉄道事業部 TEL 026-248-6000 FAX 026-248-6111  
(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

