

2019鉄道安全報告書



村山橋を走行する 3500 系(4 両編成)

長野電鉄株式会社

この安全報告書は、当社における 2018 年度（平成 30 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. 2018年度（平成30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	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	
6. お客様の快適な輸送へ向けた取り組み	14
啓発活動	
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。

平成 17 年に発生しました福知山線脱線転覆事故を契機とした平成 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。

平成 30 年度は、『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」』、『施設・車両による輸送障害「前年度より削減」』、『接遇によるクレーム「前年度より削減」』を安全目標に掲げ、取り組んでまいりました。その結果、有責事故は目標を達成しましたが、インシデントについては、平成 31 年 2 月 13 日に列車の通過直前に踏切遮断桿が上がってしまう施設障害が発生したことで、目標を達成することができませんでした。

幸い事故には至りませんでした。踏切障害事故を起こしかねない事象として、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、日頃から危険要素の排除に努め、安全意識を高く持ち、お客様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 30 年度に実施した鉄道輸送の安全に関する取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です。



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。

3 安全管理体制と安全マネジメント

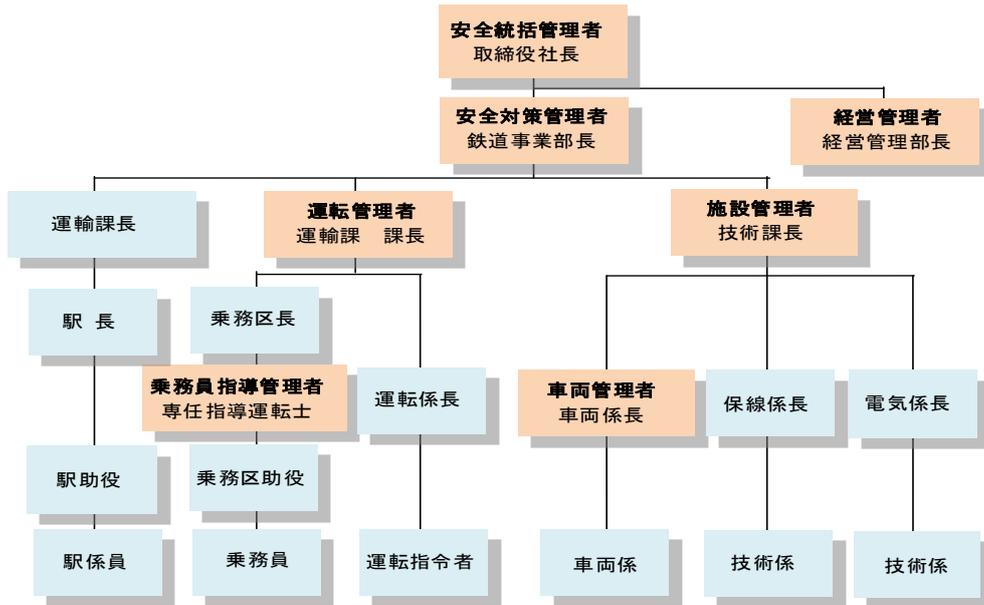
安全管理体制

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

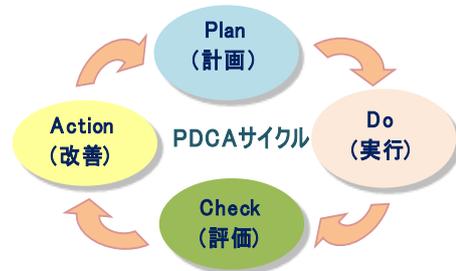
安全統括管理者	…… 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
安全対策管理者	…… 安全統括管理者を補佐し、輸送の安全を確保するために設備、輸送、要員、投資、予算その他必要な計画及び事故防止に関する事項を統括する。
運転管理者	…… 安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括し係員の資質の保持に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者	…… 運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
施設管理者	…… 安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者	…… 安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
経営管理者	…… 安全統括管理者の指揮の下、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



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）を含めて、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

委員会では、安全統括管理者（社長）を委員長として、発生した事故や輸送障害等の検証と再発防止対策、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等の確認を行っています。（平成 30 年度 5 回開催）

事故防止対策会議の開催

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している長電テクニカルサービス（株）並びにその他関連企業を構成メンバーとし、発生した事故や輸送障害に関する原因及び背後要因等を調査・分析し、再発防止に向けた対策の協議・実行を行うほか、台風や大雪等の自然災害対策も講じています。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の確認と維持を図っています。

（平成 30 年度 16 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され有効に機能しているかどうかを監査するもので、安全統括管理者（社長）を含めた管理者及び関連会社に対して実施しています。平成 30 年度の監査による是正措置として、①職場間のコミュニケーションを活性化させるため、管理者による現場への積極的な関与②ヒヤリ・ハット情報の収集と活用に向けた、全職場からの情報収集の促進と表彰の実施③文書、記録の適正な管理の提言がありました。更にフォローアップ監査を行い進捗状況を確認することで改善の推進を図っています。

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の確認を行っています。安全目標・安全重点施策の達成状況や安全マネジメントの浸透状況、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。

4 2018年度（平成30年度）安全計画への取り組み

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. 運輸局届出対象の
ヒューマンエラー「0件」
3. 施設・車両による輸送障害
「前年度より削減」
4. 接遇によるクレーム
「前年度より削減」

安全重点施策

1. 経営トップをはじめとする経営者層の積極的な関わりと、管理者や職場長・助役等リーダーの役割で安全マネジメントを浸透させる。
2. ヒヤリ・ハットは日常業務の気付きから、職場長による報告の促進と活用で事故防止や業務の改善へつなげる。
3. 施設や車両の状態がおかしいと感じたらすぐに報告、現場の確認・点検により最も安全な処置を行う。
4. 今までの作業はこれで良いか、安全優先への作業の見直しと効率化への改善を進める。
5. お客様の安全・安心向上につながる行動は、皆で認め、称賛することで、やりがいと人を育てる職場を創る。

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高めるため、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・安心の確保に取り組んでいます。



【社長による講話】

電車乗務員

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共有、実車や模型を使った故障車両の連結訓練や信号故障時の異常時対応訓練を行いました。また、技術課各部門（保線・電気・車両）の係員から保守作業の講話を聞き安全意識の向上を図りました。



【車両連結訓練】



【発煙信号訓練】



【模型を使った異常時対応訓練】

運転指令員

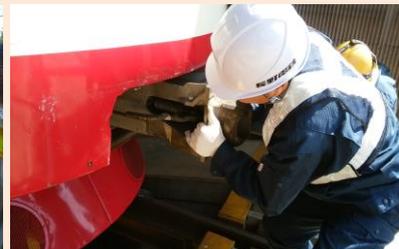
運転指令員に対し、安全意識の向上・事故防止を中心とした会議や教育を定期的実施しました。また、信号故障や事故を想定した異常時における冷静・的確な指示と対応力の向上のため訓練を行いました。



【信号機の取扱い訓練】



【信号機故障時の運転訓練】



【連結器装着訓練】

駅員

駅員を対象に年2回の研修を実施し、近年、多く発生している列車及び駅構内での暴行事件に備え、警察官による護身術やテロ対策を学んだほか、お体の不自由なお客様に安心してご利用いただくため、車イスの取扱い方などの講習を受けました。その他にも階層別研修や異常時訓練を実施しました。



【車イス取扱い訓練】



【護身術訓練】



【駅異常時訓練】

技術課・長電テクニカルサービス（株）

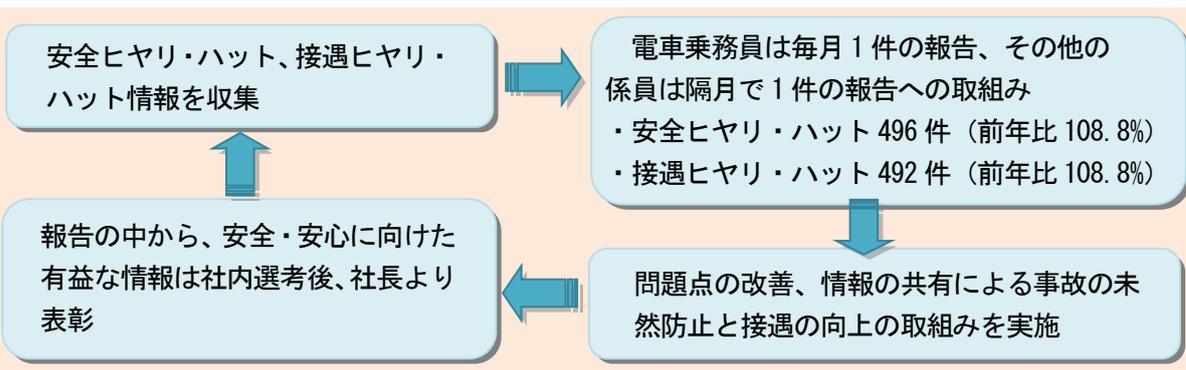
技術課と長電テクニカルサービス（株）は、部門ごと（工務課、電設課、車両課）の会議を定期的開催した他、8月には同社主催の第4回安全大会を開催し、部門ごとの安全への取組みを発表しました。



【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・活用することで、事故防止と接客の向上に取り組んでいます。



コミュニケーションの活性化

経営トップによる「くるま座集会」を開催し、現場からの声を直接聞く中から、見過ごされている問題点の改善を行っています。また、運転係と専任指導運転士、運転指令員で定期的なミーティングを行い、情報の共有を図っています。



【くるま座集会】



【運転ミーティング】

異常時への対応訓練

今年度の訓練は、「走行中の車内において、犯罪者による傷害行為により、多数の負傷者が発生した」との想定で、9月に権堂駅構内で消防・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、災害派遣医療チーム（DMAT）のトリアージ、現地対策本部の立ち上げ、負傷者の救護、搬出、避難誘導など事故発生時の対応手順と鉄道係員としての役割を確認し、訓練の重要性を学びました。



【車両からの避難誘導】



【救急隊による負傷者救助】



【地上で待機する救急車】



【担架での搬送】



【講評】



交通安全の啓発活動

春と秋の全国交通安全運動期間に合わせ、沿線小学校に電車の運転士が出向き交通安全教室を開催しました。また、踏切道で「長野電鉄踏切道事故防止対策推進連絡会議」によるリーフレットを配布しました。



【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

運転関係係員の適性について、定期健康診断による身体機能と、定期的なクレペリン検査による作業性機能などの確認を行っています。



アルコール呼気検査



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ています。検査により0.05mg/L以上の値が検出された場合は、乗務を停止させる措置を講じます。（道路交通法では0.15mg/L以上）当社は、平成24年度に簡易的な検査機から精度の高い検査機を導入し実施しています。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査

電車乗務員に対して、毎年1回の検査により睡眠時無呼吸症候群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、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。AEDは以下の駅に設置しています。

長野駅、権堂駅、本郷駅、信濃吉田駅、朝陽駅、須坂駅、小布施駅、信州中野駅、湯田中駅



【心臓マッサージ教習】

サービス介助士資格の取得



【車イス介助の実技】

様々なお客様に、より質の高いサービスを提供するため、サービス介助士(2級)の取得を促進しています。平成30年度は、12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 ^{※1}			合計 ^{※2}
	施設・設備	車両	計	施設・設備	車両	計	
28年	490	0	490	248	249	497	987
29年	334	0	334	217	215	432	765
30年	530	0	530	276	222	498	1,028

※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

レール重軌条化^{※3}

安全性緊急評価事業^{※4}の推進計画に基づき、安全性向上のため、順次50kg Nレール^{※5}に更新しています。平成30年度の整備事業は、第23号踏切道（信濃吉田駅長野方）及び須坂駅構内分岐器のレール交換を行い、重軌条化は全体の83.0%となりました。



【第23号踏切道】



【須坂駅構内45号分岐器】

PC マクラギ化※6

脱線の防止と乗り心地向上のため、木マクラギから PC マクラギへ交換を行っています。既に交換が完了している分も含め、全線で PC マクラギの割合は 27.5%となります。



【更新されたPCマクラギ】

内方線付点状ブロック※7の整備

視覚障がい者の安全性向上のため、長野駅の点状ブロックを内方線付に変更しました。



【長野駅内方線付点状ブロック】

【用語の説明】

- ※3：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。
- ※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。長野電鉄で用いられているレールは 30 kg、37 kg、40 kg N、50 kg N の 4 種類に大別されます。
- ※6：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。
- ※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、視覚障がい者がホームの端がどちら側にあるかを分かるようにするものです。

電気設備等の更新

連動装置更新

列車の行違い等を行う駅では、線路上の分岐器と信号機を連動させることで安全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。小布施駅と桜沢駅の連動装置を機械式から電子式に更新しました。この更新により、安全性の高いシステムが構成されました。



【小布施駅の電子連動装置】



【桜沢駅の電子連動装置】

踏切保安送受信器更新

踏切警報機・遮断桿は列車が接近したことを検知して作動しています。その装置を計画的に更新することで、信頼性を向上させ、列車の安全運行を確保するよう努めています。平成 30 年度は 16 箇所の踏切道を更新しました。



【踏切制御箱】

70KVA 非常用発電設備の更新

地下駅構内の停電時に防火シャッターや消火栓ポンプ等の防災設備を作動させる電気を供給する非常用発電設備（長野駅）を更新しました。



【長野駅 B2F 70KVA 非常用発電設備】

自動火災報知装置 複合受信機の更新

火災発生時に駅構内のお客様へ火災を知らせる自動火災報知装置（権堂駅）を更新しました。この装置は、駅構内に設置されている火災感知器や発信機からの火災信号を受信し、その場所を表示させるとともに音響装置を鳴動させ知らせるものです。前年度より計画的に機器更新を実施し、安全性の向上を図っています。



【権堂駅 自動火災報知装置 複合受信機】

車両の保守

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重要部検査・全般検査を行っております。今年度は 4 編成の重要部検査を実施しました。



【1000 系車両の重要部検査】

車輪転削工場新設

須坂駅構内に車輪転削盤の工場を新設しました。電車の車輪は走行することにより摩耗して形状が変化してきます。摩耗した車輪は、乗り心地や安全走行に悪影響を与えるため、定期もしくは臨時に車輪を削り、正常な状態に復元します。この装置により、従来の外注と比べ工期が15%に短縮、費用は20%に削減できます。



【車輪転削工場】



【車輪転削盤】

列車無線装置の更新

運転指令と列車の連絡手段である列車無線装置を更新しました。将来のデジタル化を見据えて、機器を選定するとともに令和4年度までにはすべての車両に設置が完了します。



【列車無線装置】

5 安全目標の達成状況

当社責任による鉄道運転事故は0件で、21年4ヵ月継続しております。インシデント^{※8}は、1件発生しました。

※8：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。

今回発生したインシデント

インシデント（施設障害）

状況

平成31年2月13日（水）5時56分頃、信州中野駅～中野松川駅間、中野～飯山線踏切道において、始発列車が通過する直前に遮断桿が上がる事象が発生しました。夜間に行われた他の踏切道の保安装置更新工事の影響によるものでした。

影響

信州中野駅～湯田中駅間で遅延2本（最大6分）が発生し、2名のお客様に影響がありました。

原因・対策

計画段階において、当該踏切道に更新工事の影響はないと考えたことです。対策として、再教育により知識の向上と工事手順の見直し、事前・事後チェックの徹底を図りました。今後は安全確認を確実に行うことで、再発防止に努めてまいります。

鉄道運転事故等※10の発生状況

※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/anken/ankenjouho/anken08.pdf>

当社原因による輸送障害

車両又は施設の故障により、列車の運休や30分以上の遅れが発生した輸送障害はありませんでした。

第3者による鉄道運転事故及び輸送障害

人身障害事故

事故
1

平成30年4月22日14時50分頃、信濃吉田駅～朝陽駅間、古里踏切道（第1種：警報機、遮断機のある踏切）付近で、線路に立っていた公衆と普通列車が衝突しました。長野駅～湯田中駅間で7本の運休と全線で遅延25本（最大93分）が発生し、約1,800人のお客さまに影響がありました。

輸送障害

障害
1

平成30年7月15日13時11分頃、附属中学前駅付近で線路脇の下草が燃えていたため、消火活動のため運転を見合わせました。現場検証で焼け跡からたばこの吸い殻が発見されました。全線で遅延10本（最大30分）が発生し、約600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30年5月12日10時29分頃、地震速報で長野県北部で震度5弱の地震が発生したため、安全が確認できるまで全線で運転を見合わせました。この影響で、全線で遅延20本（最大43分）が発生し、約1,200人のお客さまに影響がありました。

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（徐行区間の速度超過）が1件発生し、北陸信越運輸局へ報告しました。

状況

平成30年6月22日（金）20時13分頃、柳原駅～村山駅間で行っていた工事による臨時徐行区間において、速度30km/h以下のところを、約60km/hで運転しました。



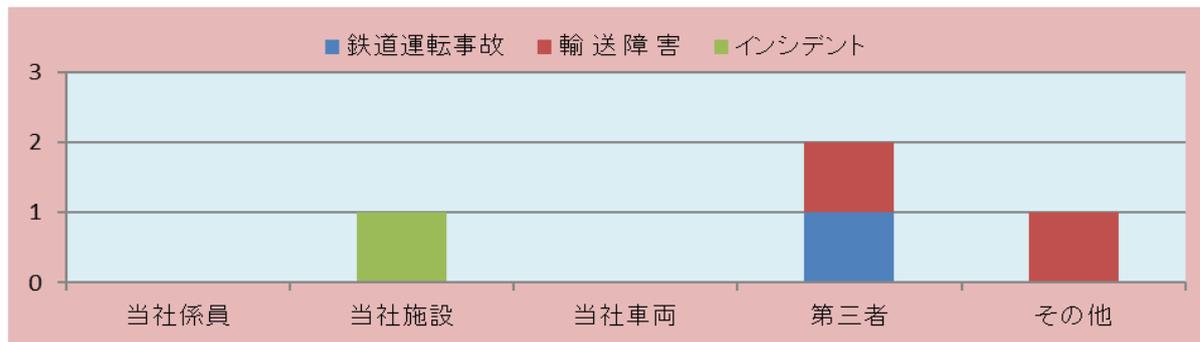
原因・対策

徐行信号機の確認を失念したもので、幸い休工中のため線路や乗客の方への影響はありませんでした。運転士に対して、面接・添乗指導を行うとともに、職場内では再発防止の教育を実施しました。

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30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

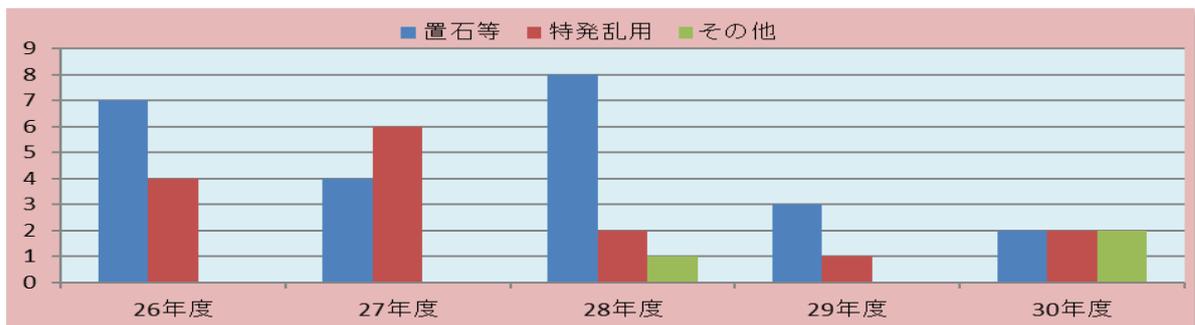
列車妨害の発生状況

置石	2件	故意に複数の石が置かれ、列車が緊急停止しました。
鉄アレイ	1件	踏切内に置いてありましたが、幸い列車の影響はありませんでした。
三輪車	1件	線路内に放置されており、列車と衝突しました。
特発 ^{※11} 乱用	2件	特発の点灯により、列車が停止しました。

※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。

※11：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。

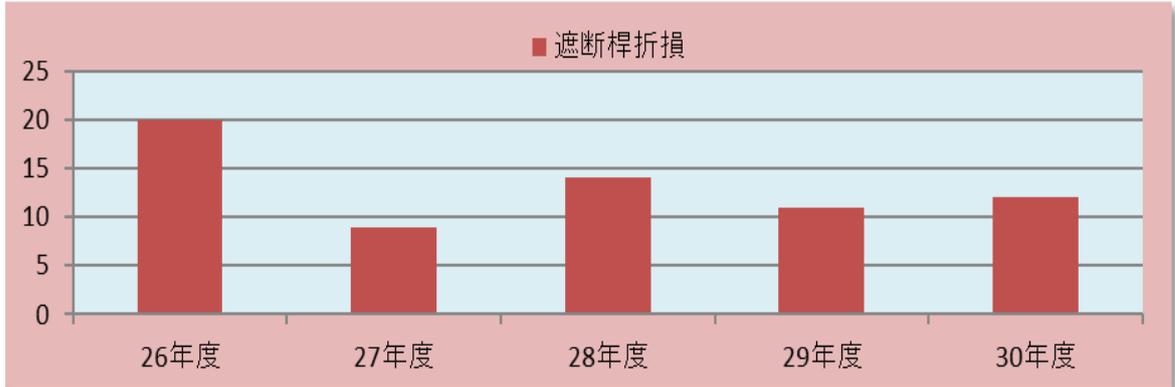
最近5年間に発生した列車妨害件数の推移



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 12 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 4 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 30 年度における行政指導はありませんでした。

6 お客さま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・長野女子高校の生徒の皆さまと鉄道利用マナー向上を目指した啓発活動を行いました。



【長野駅でのポケットティッシュ配布】

駅施設等の改善

湯田中駅の雨漏り補修工事

湯田中駅入口のひさしと建物の接合部分で、雨漏りが発生し補修工事を行いました。



【改修中の湯田中駅】

信州中野駅のフローサイン

信州中野駅は時間によって発車する番線が変わるため、スムーズな乗車案内ができるように、床に番線表示を設置しました。



信濃竹原駅のホーム階段板張り修繕工事

信濃竹原駅
上り線ホーム
の階段を張替
えました。



【改修前】



【改修後】

7 地域に密着した親しみやすい駅を目指して

一駅一花運動

小布施駅、須坂駅では駅周辺の皆さまと共に駅前や駅構内の植栽活動を行いました。小布施駅では3年目、須坂駅では2年目を迎えたほか、柳原駅では今年も柳原自治協議会と協力して「アヤメの里」事業を継続しています。



【小布施駅前】



【須坂駅】



【柳原駅】

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の設置がなく、列車の接近を自分の目と耳だけで確認しなければならない「第4種踏切」が36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、長時間列車の運行を見合わせなくてはなりません。大勢の利用者の方にご迷惑をお掛けしてしまいます。平成30年度には、列車の通過直前に横断する行為が23件ありました。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渡って下さい。

ホーム上の安全行動

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。

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接近しているときは、運転士が危険を感じて列車を停止することがあります。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。

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30年度は12件発生）。長時間に渡り運転を見合わせる場合がありますので、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うえで、日常のメンテナンスは不可欠であり、列車が動いていない夜間に作業を行うことがあります。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。



【夜間における道床つき固め作業】

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

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

