

A photograph of a red Shikoku Railway train (Kureha 115-1013) passing under a dense canopy of cherry blossom trees. The train is red with a green lower section. The cherry blossoms are in full bloom, creating a soft, pinkish-white filter over the scene. The train is moving from left to right.

安全報告書 2024

2025 年 8 月

しなの鉄道株式会社

クモハ115-1013

この安全報告書は、当社における 2024 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

ごあいさつ	1
1. 安全に関する当社の考え方	2
2. 安全管理体制	3
(1) 安全管理体制について	3
(2) 安全確保に関する組織体制	4
(3) 安全管理の運用方法	4
3. 2024年度 安全計画に基づく取り組み	5
(1) 設備の安全性向上	5
(2) 安全マネジメント体制の充実・強化 ..	5
(3) 安全を理解し、安全に対する感性を磨く	7
(4) 部内原因による事故・事象の撲滅と 外的要因によるリスクの低減	7
4. 2024年度 定量的な目標の達成状況	11
(1) 目標及び結果	11
(2) 事故等の状況（参考）	11
5. 2024年度 安全のための取り組み	13
(1) 社長、管理者等の取り組み	13
(2) 全社の取り組み	14
6. 安全のための設備投資・修繕計画	14
(1) 設備投資計画及び実績	14
(2) 2024年度に実施した主な安全対策	14
(3) 修繕計画及び実績	16
7. 施設・設備等による安全対策	16
(1) 列車運行関係	16
(2) 車両関係	17
8. みなさまへのお願い	17
(1) お客さまへのお願い	17
(2) 地域のみなさまへのお願い	18
9. 外部有識者コメント	19
10 安全報告書に対するご意見	19

ごあいさつ

確かな未来への基盤づくり

日頃より、しなの鉄道をご利用いただき誠にありがとうございます。

また、弊社の事業運営に対しまして格別のご理解とご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、昨年1年間を振り返りますと、安全運行の確保に向けて経営方針の転換を図り、四半世紀を超えるしなの鉄道の歴史に大きな足跡を残したと言っても過言ではないと思っています。その原動力となったのは、一昨年6月の上田駅構内における脱線事故であり、このような事故を二度と起こしてはならないという社員全員の強い思いでした。施設、設備の老朽化が急速に進む中で、一定程度損益を度外視してもこれまでとは次元の異なるレベルで設備投資や修繕を行うこととし、その結果、昨年度決算では線路保存費、電路保存費及び営業費合計がそれぞれ過去最高額となったところです。また、これと合わせて第五次中期経営計画の改定を行い、「安全運行の確保と持続可能な経営体制の両立」を目指す姿勢とそのための取り組み内容を明確に示しました。

これを受けて、今年度は「確かな未来へ一歩一歩」をテーマとし、その最初に、「前年度の成果を踏まえ着実に事業を進める一歩」を掲げました。具体的には、「安全のための設備強化緊急対策」として今後5年間で19.5億円の修繕費を増額実施してまいります。言うは易く行うは難し。この事業量を計画どおり進めることは簡単なことではありません。安全施工を徹底しつつ、効率的に工事を進められるよう、協力会社の皆様と共に適切な施工計画ときめ細かな進捗管理に努めてまいります。この緊急対策に多大なるご支援をいただく県及び沿線市町の皆様に改めて感謝申し上げますとともに、社員一同業務に精励してまいります。

施設、設備をより強固なものとする一方で、安全を支えるのは人であり、社員一人ひとりが「安全の砦」であるという自覚と責任を持って行動することが極めて重要です。引き続き、「安全運行の基礎を固める一歩」として、基本動作の徹底などヒューマンエラーをなくす取り組みを進めてまいります。お客様に安心、快適にご利用いただくことによって、地域の大動脈として人の流れをつくり、太く長く地域の活性化に貢献していく、そんなしなの鉄道の「確かな未来」に向けた基盤をしっかりと創り上げてまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、当社における輸送の安全確保のための取り組みを広くご理解いただくために公表しております。今後も社員一丸となって、お客様に安心してご利用いただけるしなの鉄道を築いてまいりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長
土 屋 智 則

1. 安全に関する当社の考え方

「安全の確保」は当社の経営の根幹であるという理念は、会社発足以来不変であり、ソフト・ハード両面から常に安全性の向上に取り組んでいます。

「安全の確保」のために、経営トップを含めたすべての社員が行動すべき事項を「安全方針」及び「安全に係る行動規範」として定めています。

また、安全確保に向けた当社の課題を洗い出し、それら問題を解決するための目標や取り組みを安全重点施策としてまとめた安全計画を定めています。

安全方針

1. 私たちは、安全は事業の根幹であるとの信念のもと、お客さまの安全を最優先します。
2. 私たちは、安全に関する法令及び規程を遵守し、全社員一丸となって安全の確保に取り組めます。
3. 私たちは、P D C Aを確実に実施し、継続的な改善見直しを行ない、常に安全性の向上に努めます。
4. 私たちは、安全で安定した輸送を変わらぬ使命とし、お客さまに信頼され、地域に愛されるしなの鉄道を目指して挑戦します。

安全に係る行動規範

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関連する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. 常に輸送の安全に関する状況を把握し、理解するよう努める
4. 職務の遂行に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いを行う
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、速やかに安全適切な処置をとる
6. 情報は漏れなく、迅速、正確に伝達し、透明性を確保する
7. 常に問題意識を持ち、改革に果敢に挑戦する

2. 安全管理体制

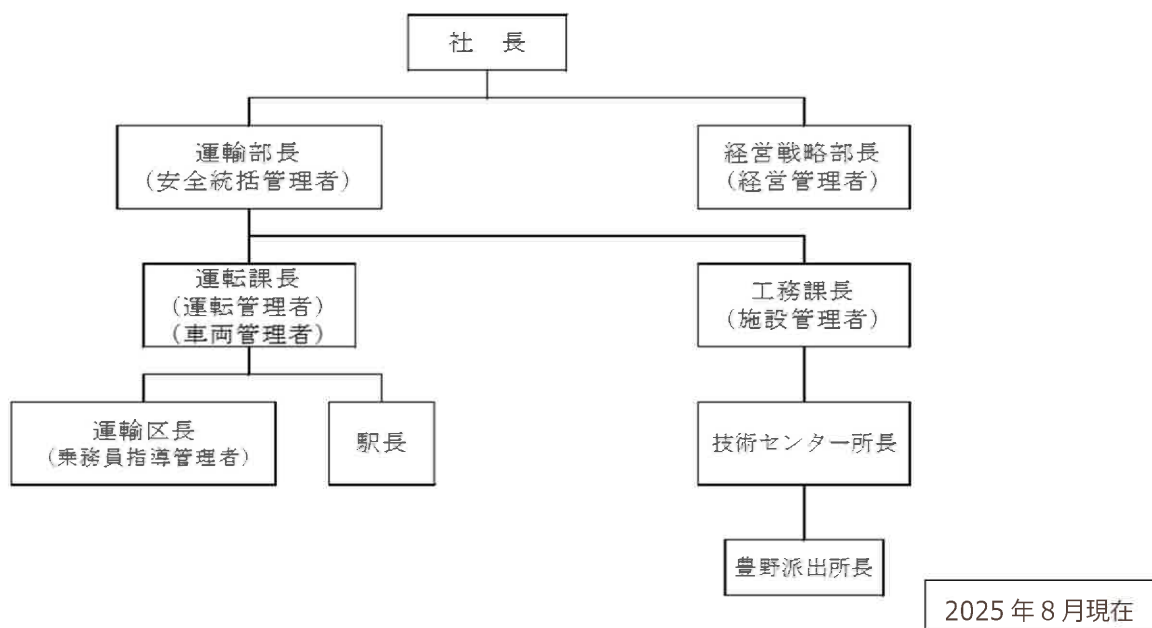
(1) 安全管理体制について

当社では安全管理体制や方法を定めた「安全管理規程」を、鉄道事業法に基づき 2006 年 10 月に制定し、経営トップから現場社員までが一丸となった安全管理体制を構築しています。また、社長を最高責任者として、安全統括管理者である運輸部長をはじめとする各管理者の責務を明確にするとともに、社長がマネジメントレビューを主催し、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて安全管理体制の見直し改善を図っています。

管 理 者	責 務
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 (運輸部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 (運転課長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (運輸区長)	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 (工務課長)	安全統括管理者の指揮の下、鉄道設備に関する事項を統括する。
車両管理者 (運転課長)	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 (経営戦略部長)	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務及び要員に関する事項を統括する。

2025 年 8 月現在

(2) 安全確保に関する組織体制



(3) 安全管理の運用方法

安全計画に基づき各機関で取り組みを実施し、その結果を安全推進委員会で検証しています。また社長を含めた管理者の内部監査を実施しています。これら情報をもとにマネジメントレビューを実施し、安全管理体制の改善を図っています。またこれらの取り組みは、PDCA サイクルの考えを取り入れて運用しています。

ア. 安全推進委員会

鉄道の輸送の安全を確保するための事業の計画実行管理状況の検証、事故・災害等に対する効果的な再発防止策の策定及び潜在的なリスクに対する対応策の策定等、輸送の安全水準の維持・向上を推進するため、社長を委員長、安全統括管理者を副委員長に、管理者等により構成された安全推進委員会を毎月開催しています。

イ. 内部監査

安全統括管理者が認めた者で、社長が指定した内部監査員が安全管理体制について適切かつ有効に運用されているかを確認し、見直しと継続的改善を行うことにより、輸送の安全性の確保と向上を図っています。

ウ. マネジメントレビュー

社長が、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて安全管理体制の見直しや改善を図るために実施しています。

3. 2024年度 安全計画に基づく取り組み

(1)設備の安全性向上

2023 年 6 月に上田構内で発生した入換車両の脱線は、木マクラギの内部が腐食していたため軌道を保持する力が弱まったことが原因でした。このため 2024 年度は線路等の修繕費を約 3 億円増額し、約 2 億円の損失を見込んだ予算を組み、木マクラギの PC マクラギ化など恒久対策工事を進めました。当年度において 3525 本、脱線事故以降では累計 4607 本の PC マクラギ化を実施し、再発防止のための工事は完了しました。また、新たに県や沿線市町からの支援をいただき、老朽化が進む施設、設備の改善に向けて「安全のための設備強化緊急対策」として、2025 年度から 5 か年計画で従来の計画から 19.5 億円増額して修繕を実施することとしました。



▲ PC マクラギ化工事



▲ 施行後

(2)安全マネジメント体制の充実・強化

ア. 2024 年度 安全計画について説明会を実施

目 的	全社員が安全計画の趣旨を理解し、共通認識のもとに一丸となって目標達成に向け取り組む。 【目標】「お客さま、社員、協力会社社員の死傷事故 0」、「運転事故、インシデント 0」
内 容	①2024 年 4 月に、全社員を対象とした安全方針及び安全計画の説明会を実施しました。 ②安全方針カードを全社員に配布し、浸透を図りました。
特記事項	各社員が自分で考えて決めた「安全への私の具体的な行動」について、1 年間を通じて取り組みました。役員は、現場巡回した際などに、各社員と意見交換を行いました。

イ. 安全方針アンケートの実施

10 月に全社員を対象とした安全方針に関わるアンケートを実施し、社員一人ひとりの安全意識の深度化を図るとともに、安全方針を自分自身の行動につなげる取組を進めました。

ウ. 役員による現場総点検の実施

毎月 1 日を「現場総点検の日」とし、役員が各現場に赴き訓示を行うと共に点検日と位置づけ、自主点検を行うことにより安全確保と事故防止の徹底を図ることを目的に実施しました。

エ. 社長と若手社員の懇談会の実施

経営トップと若手社員が共通認識を持ち会社施策に取り組むため懇談会を計 5 回行いました。経営トップが若手社員の考えや思いを直接聞き対話を行い、コミュニケーションの向上や課題の共有を図りました。

オ. 内部監査の実施と情報共有

内部監査実施規程に基づき、社長を含めた全管理者に対して 7 回実施しました。監査結果を安全推進委員会で報告し、共有を図りました。

カ. マネジメントレビューによる安全管理体制の見直し改善

2024 年 12 月に、各管理者の安全管理体制の状況と改善のための取り組みや、内部監査の監査結果等を社長が評価し、2025 年度の安全計画に反映させました。

キ. 安全推進委員会の開催

実施回数	毎月 1 回・年 12 回実施
内 容	①事故の概況及び現場で検討した対策の深掘りを通じ、より効果的な事故の再発防止対策を策定しました。 ②社員に起因する取り扱い誤り等が発生した場合は対策を策定し、概ね 6 ヶ月後に振り返りを行い、その対策の有効性の確認や、より効果をあげるための改善を行い再発事故防止に努めました。 ③安全計画の基本方針に基づき各現場で策定した「運転・傷害事故防止重点実施計画」の取り組み状況を報告し、情報共有を図りました。 ④各現場で発生したヒヤリ・ハット情報に加え模範となる行動の共有に努めました。 ⑤現場で実行した安全に関する取り組みを紹介し、情報共有を図りました。 ⑥運輸局から発出された保安情報を水平展開し、他山の石と捉え類似事故の防止に努めました。 ⑦「三現主義」に基づき 2024 年度は 2 回現場で開催し、7 月は戸倉駅、12 月は黒姫駅で行い現地視察を行いました。

ク. 運輸安全マネジメント制度の理解の促進

目 的	役員・管理者の運輸安全マネジメントに対する理解を深める。
内 容	内部監査員勉強会時に、「運輸安全マネジメント制度」について学習し、役員・管理者の「運輸安全マネジメント制度」に関する理解促進を図りました。

ケ. 好事例の水平展開

項 目	社員表彰の実施及び好事例の共有
内 容	① 日頃より状況に応じて、お客さまに感動していただける放送を行っていた社員を表彰しました。 ② 連結器の異常を発見し、速やかな対応を行った社員を表彰しました。 ③ 線路に降りたお客さまを発見し、迅速な列車停止手配を行った社員を表彰しました。 ④ 不審な人影を認め、迅速に列車停止手配を取り事故を未然に防止した社員を表彰しました。 ⑤ 異常時に、直ちに停止指示を出して列車を停止させた社員を表彰しました。 ⑥ ホームからお客さまが転落した際に、迅速に対応し救助にあたった社員を表彰しました。 ⑦ 車両の下回りの除雪を行った際、異常を発見し危険事象を未然に防いだ社員を表彰しました。

(3) 安全を理解し、安全に対する感性を磨く

ア. 事故の悲惨さ、恐ろしさを学ぶ

「一人ひとりが安全の主役となる」機会を設け、過去に身近で発生した危険な事象を自分事に置き換え、命を守るために考え、どう行動すべきか、ルールや手順も含め考える取り組みを行いました。

イ. 危ないと感じたら列車を止める

安全を最優先するため、繰り返し社員に教育すると共に輸送繁忙期には強化を図りました。

ウ. 「安全と安定の違い」の浸透

毎月の安全推進委員会にて事例を交えた「安全と安定の違い」を管理者が学び、各職場で安全の鍵を担う社員と連携し各社員に浸透するよう取り組みました。

エ. ヒヤリ・ハット情報の収集と水平展開

各現場で発生したヒヤリ・ハット情報(2024 年度安全に関するもの 246 件、営業関係 324 件)を、安全推進委員会で共有を図りました。

オ. 自箇所に潜む危険の洗い出しと危険の除去

通常業務で危険個所の把握及び処置することに加え、輸送繁忙期に合わせて点検を強化しました。

カ. 現地を見る、体験する、イメージして考える

冬期間は「雪の怖さを知る。雪の怖さを覚える。」ことを目的に、「雪により列車が何故動けなくなるの」等の資料を用い、「雪の怖さ」を指導しました。また、各職場の社員が、黒姫駅構内の分岐器除雪作業を経験したほか、北しなの線内で大雪により長時間駅間停車した場合の、お客さま救済可能箇所や避難所を確認しました。



(4) 部内原因による事故・事象の撲滅と外的要因によるリスクの低減

ア. ルールの成り立ちを学び、ルールを守る教育

安全推進委員会で他山の石等を学習し、ルール成り立ち、本質（なぜ、そうになっているのか。なぜ行うのか。）を学ぶとともに、重大事故を発生させないために「安全の ABC（A=当たり前のことを、B=ばかにしないで、C=ちゃんとやる）キャンペーン」を実施しました。決められたルールや手順を逸脱させない取り組みとして、各職場で「これだけは絶対にしてはいけないこと」を再設定するとともに、輸送繁忙期の重点取り組み事項としました。

イ. 運輸区事故防止委員会

壁貼り新聞▶

乗務員（運転士・車掌）によるヒヤリ・ハットの収集や基本力向上を図るための壁貼り新聞の作成を行いました。



ウ. 訓練等を通じた安全性向上及び異常時対応力の向上

(ア) 上田駅構内で発生した車両脱線を振り返る日の実施

2023 年に上田駅構内で発生した車両脱線から 1 年となる 6 月 12 日に、発生当時を振り返って事象の風化を防ぐために社員を集めて実施しました。車両脱線の概要、脱線原因とその対策、脱線現場で現地視察、今後の設備管理について説明を行い、輸送の安全確保のために決意を新たにしました。



▲振り返りの様子



▲現地説明



▲中沢運輸部長講評

(イ) 協力会社と一体となった取り組み

項 目	実施回数	具 体 的 な 内 容
工事現場の安全パトロール	43 回	工事現場に出向いて、チェック項目に基づき実施
技術センター請負事故防止会議	1 回	事故防止を目的に協力会社 39 社が一堂に会し実施

(ウ) 各機関の訓練及び研修等の実施

鉄道運転事故等（脱線、衝突、ヒューマンエラー等）を防止するため「運転事故防止重点実施計画」と、お客さま・社員の事故を防止するための「傷害事故防止重点実施計画」を機関毎に具体的に定め、訓練等を実施しました。

(エ) 安全大会の実施

2 月にはコロナ禍で自粛していた安全大会を 5 年ぶりに開催しました。「お客さま、社員の生命を守るため、ルールや手順を逸脱させないため～『これだけは絶対にやってはいけないこと』の得心～」をテーマとし、「他社の事故展示施設を見学して仲間に伝えたいこと」や、各職場で設定した「これだけは絶対にやってはいけないこと」の取り組みについて、各職場の社員に発表してもらいました。また、JR 東日本(株) 長野支社から講師をお招きし、安全への取り組みについてご講演をいただきました。

社員一人ひとりが、安全について考え行動し挑戦していくための良い機会になりました。



▲土屋社長 あいさつ



▲各職場の発表



▲質疑応答

(オ)その他訓練等

区 分		回数等	具 体 的 な 活 動 内 容
全 体	実設訓練	1 回	車両故障、停止位置誤り、時刻表誤り等の対応
	降車誘導訓練	1 回	避難梯子を設置しての避難誘導訓練 駅係員による非常停止手配及び転落者救助訓練
部 門 別	運輸指令業務研究会	12 回	事例による実施基準、規程等の確認
	運輸指令各種訓練	15 回	CTC 手動扱い訓練、補助制御盤訓練、鎖錠訓練 異常時シミュレーション、踏切鳴動持続時横断訓練
	工務指令各種訓練・勉強会	12 回	異常時対応訓練、電力関係教育、信通関係教育 10 条教育、設備見学等
	駅業務訓練会（安全） 各種訓練（4 管理駅）	78 回	補助制御盤訓練、鎖錠訓練、不転換対応訓練、踏切 支障報知装置復帰訓練、一斉停止訓練、列車非常停 止訓練、KYT 訓練、知悉度確認等
	運輸区定期訓練会	12 回	運転士、車掌の全員を対象に月 1 回机上・現車訓練
	運輸区サービスアップ委員会	5 回	車椅子介助訓練、AED 取扱い訓練
	運輸区基本力向上プロジェクト	12 回	時候に応じた壁貼り新聞の作成
	運輸区検修月例会議	12 回	車両故障の参考事例の確認等
	運輸区安全衛生委員会	12 回	関係個所の安全点検、時期に合わせた予防衛生等
	運輸区脱線復旧訓練	1 回	車両を脱線させての載線復旧訓練(協力会社と合同)
	技術センター安全衛生委員会	11 回	他山の石の活用、傷害事故・運転事故防止重点実施 計画とその実施状況の共有化
	技術センター除雪車脱線復旧訓練	1 回	MCR を使い、脱線時の復旧方法を確認
	技術センター事故防止基準訓練	4 回	異常時対応訓練、踏切交通誘導訓練、飛来物除去訓 練、災害警備訓練、レールスター取り扱い訓練
	技術センター各種訓練	4 回	MC 点検講習、脱線復旧訓練、軌陸車取扱い訓練、ハ ンドローター取扱い訓練、軌陸車応急復旧訓練等
	転てつ器除雪訓練	2 回	本社社員、技術センター社員対象の転てつ器除雪訓練
そ の 他	その他協力会社等の研修 他社との合同訓練	3 回	JR 東日本(株)長野支社との合同訓練（信通）
		2 回	長電テクニカルサービス(株)との推進会議（検修）
		1 回	JR 長野鉄道サービス(株)と初期消火訓練（検修）
	他社安全施設・事故現場等の見学	1 回	過去に発生した鉄道重大事故を改めて認識し、安全の 仕組みに対しより理解を深めるために実施
	沿線消防本部との勉強会	1 回	沿線各消防本部が参加した災害救助安全連絡分科会 勉強会の実施。併せて車両及び線路設備の注意点の 共有の実施
	労働安全衛生関連講習等	2 回	労働安全衛生特別教育（技能講習）、伐木、フルハ ーネス取扱い訓練等

(カ) 訓練実施の様子



▲降車誘導訓練



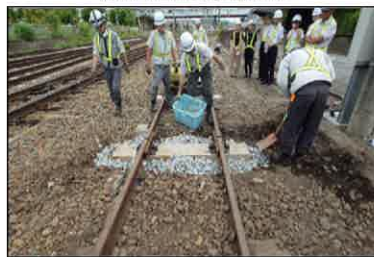
▲転落者救助訓練



▲沿線消防本部との勉強会



▲列車非常停止訓



▲軌道実設訓練



▲レールスター取り扱い訓練



▲脱線復旧訓練



▲請負事故防止会



▲駅除雪訓練

エ. 自然災害その他外的要因によるリスクの低減

(ア)気象情報会社等からの情報収集に基づき、災害対応・非常参集呼び出し体制の拡充、災害要注意箇所等の事前点検の実施、発生事象の対応方についての振り返り等を行うことにより、リスク低減に取り組みました。

(イ)乗客救済時の安全確保のために、線路までの道路除雪や避難物資と避難箇所の提供等について沿線自治体と協定を締結しています。

オ. 踏切等における事故防止

春、秋の交通安全週間に合わせて、踏切道での啓発活動や、駅構内・列車内での放送による注意喚起を行いました。また、踏切支障報知装置（非常ボタン）の使用について啓発活動を行いました。



▲踏切道での啓発活動



▲近隣住民への啓発活動

カ. お客さまへの情報提供

事故等により、運休、30分以上の遅れが見込まれる場合は、報道機関、公的機関、学校、鉄道事業者等にFAX、メール、ホームページ及びSNSで迅速な情報提供を実施しました。

・FAX送信先 100 箇所 メール送信 2 箇所 送信件数 22 件

4. 2024年度 定量的な目標の達成状況

(1) 目標及び結果

項 目	目標	結果	項 目		目標	結果
お客さま、社員、協力会社 社員の死亡事故	0 件	0 件	運転事故	列車事故（衝突・脱線等）	0 件	0 件
				人身障害事故	0 件	0 件
				踏切障害事故	0 件	0 件
お客さま、社員、協力会社 社員の傷害事故	0 件	0 件	鉄道物損事故		0 件	0 件
			インシデント		0 件	0 件

※インシデント：鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事象。

(2) 事故等の状況（参考）

・2024 年度 運輸局に報告した鉄道運転事故、インシデント、災害、輸送障害の発生件数

項 目		北しなの線	しなの鉄道線	項目合計	2023 年度比
鉄道運転事故		0			0
内 訳	列車事故	0	0	0	0
	踏切障害事故	0	0	0	0
	鉄道人身障害事故	0	0	0	0
	鉄道物損事故	0	0	0	0
インシデント		0			-1
車両脱線		0	0	0	-1
災 害		29			+7
内 訳	車両災害	0	0	0	-1
	線路・送電・保安装置災害	1	3	4	0
	災害支障	0	6	6	+3
	災害その他	15	4	19	+5
輸送障害		7			-6
内 訳	車両故障	0	2	2	-2
	線路・送電故障	0	1	1	-1
	保安装置故障	0	0	0	-1
	ドア扱不良	0	0	0	0
	部内その他	2	1	3	+1
	列車支障・鉄道外他	0	1	1	-2
	死傷（自殺）	0	0	0	-1
線別合計		18	18	36	0
全体合計		36			0

※鉄道運転事故、インシデント、運休又は 30 分以上の遅延を伴う災害・輸送障害が運輸局への報告対象です。

ア. 鉄道運転事故・インシデントは発生しませんでした。

イ. 災害に起因する輸送障害は 29 件発生しました。

災害の内訳は、大雪や着霜に起因するものが 11 件、大雨に起因するものが 6 件、倒木に起因するものが 3 件、落雷に起因するものが 2 件、雪によるポイントの不具合が 2 件、その他、飛来物、落石検知、地震等が発生しました。復旧作業にあたっては、専門的知見を有する外部機関の意見を踏まえて対応を行いました。

災害に起因する主な輸送障害

日時	概況	影響	原因
7/26 16:58	軽井沢～小諸駅間で信号機が赤のまま切り替わらなくなり、軽井沢駅～小諸駅間の上下線で一時運転を見合わせました。	運休 14 本 遅延 5 本最大 263 分 影響人員約 1000 名	落雷による機器類の損傷のため
8/7 19:45	中軽井沢駅と御代田駅の雨量計が規制値に達したため、軽井沢～小諸駅間で終日運転を見合わせました。また、点検で道床流出箇所が見つかり、翌日も始発から一時運転を見合わせました。	運休 56 本 影響人員約 3500 名	雨量計が規制値に達したこと、大雨により道床が流出したため
12/19 17:45	妙高高原駅を発車後、積雪により速度が上がらず停車しました。積雪が多く、前途運転不能と判断し、黒姫～妙高高原駅間を終日運休にしました。また、乗車していたお客さまはタクシーで救済を行いました。	運休 13 本 遅延 13 本 最大 487 分 影響人員約 800 名	大雪により列車が駅間に停車したため
2/17 18:17	妙高高原駅を発車後、積雪により速度が上がらず停車しました。積雪が多く、前途運転不能と判断し、黒姫～妙高高原駅間を終日運休にしました。また、乗車していたお客さまはタクシーで救済を行いました。18、19 日も同区間を終日運休、20 日は始発から運休し、夕方から運転を再開しました。	運休 98 本 遅延 6 本 最大 3970 分 影響人員約 2400 名	大雪により列車が駅間に停車したため

ウ. 輸送障害の内、部内原因・部外原因による輸送障害は 7 件発生しました。

部内原因に起因するものは 6 件発生し、車両故障が 2 件、線路故障が 1 件、部内その他は 3 件でした。

部外原因によるものは 1 件発生し、公衆の線路内立ち入りが 1 件でした。

車両故障が原因の輸送障害

日時	概況	影響	原因	対策
5/22 5:08	小諸駅発車前の点検で列車(115 系)のワンマンスイッチの不具合が見つかり、不具合が発生した編成を切り離し、6 両を 3 両にして運転しました。	運休なし 遅延 10 本最大 31 分 影響人員約 400 名	配線の混触と思われる。	配線の張替えを行いました。
1/14 23:36	田中駅を発車した列車(115 系)の故障表示灯が点灯したため、終着小諸駅に 66 分遅れて到着しました。	運休なし 遅延 1 本最大 66 分 影響人員約 8 名	主抵抗器の端子溶損のため	主抵抗器の端子の交換を行いました。

線路故障が原因の輸送障害

日時	概況	影響	原因	対策
12/6 7:08	戸倉駅～坂城駅間で信号設備の異常が発生し、列車の運転を一時見合わせました。	運休 42 本 遅延 32 本最大 77 分 影響人員約 3400 名	レールが破断したため。	計画的にレールの交換を行います。

5. 2024 年度 安全のための取り組み

(1) 社長、管理者等の取り組み

ア. 社長

- (ア) 直接現場に出向き、安全管理体制に対する問題点等について意見交換を行いました。
- (イ) 12 月に「2024 年度マネジメントレビュー」を実施し、2025 年度の安全計画に反映させました。
- (ウ) 委員長として安全推進委員会を主宰し、各管理者・現場長と安全マネジメントの実行状況や安全体制の有効性を話し合う他、事故災害等に対する効果的な再発防止策、潜在的なリスクへの対応策を作成すると共に部門を超えて共有し、輸送の安全水準の維持・向上に取り組みました。

イ. 安全統括管理者

現場巡回、列車添乗を実施し、常に問題点・改善事項を把握するとともに、社員の指導を行いました。

ウ. 運転管理者、車両管理者

随時、現場巡回等を実施し、常に問題点・改善事項を把握するとともに、社員の指導を行いました。

エ. 乗務員指導管理者

毎月の訓練会の他、随時、列車添乗を行って実情を把握するとともに、社員の指導を行いました。

オ. 施設管理者

概ね 2 週間に 1 回のペースで現場へ出向き、施設の状況を把握するとともに、社員の指導を行いました。

カ. 経営管理者

安全総点検等で現場へ出向き、意見交換するとともに、現場の実情把握に努めました。

キ. 内部監査員

(ア) 内部監査計画表に基づき、内部監査を 7 回実施し現場の課題等を把握しました。

(イ) 内部監査体制の強化

・運輸安全マネジメント内部監査員スキルアップ研修会を 4 名受講しました。

・内部監査員勉強会を実施しました。

(2) 全社の取り組み

ア. 安全総点検 毎月 1 日実施 (12 回)

イ. 輸送繁忙期の点検

(ア) ゴールデンウィークの安全・安定輸送推進期間 2024 年 4 月 27 日～5 月 6 日

(イ) 夏期の安全輸送・サービス向上強化旬間 2024 年 7 月 20 日～8 月 18 日

(ウ) 年末年始の輸送等に関する安全総点検 2024 年 12 月 10 日～2025 年 1 月 10 日

6. 安全のための設備投資・修繕計画

(1) 設備投資計画及び実績

単位：金額（百万円）

項 目	総 額	内 訳	
		線路・電気	車 両
2024 年度計画	1,423	534	889
2024 年度実績	1,328	487	841

(2) 2024 年度に実施した主な安全対策

・経年設備を計画的に交換し、安全性の向上に努めました。

ア. 新型車両の導入

2019 年度より新型車両（SR1 系）への更新を開始し、現在 18 編成 36 両となりました。

今後も順次 115 系から SR1 系へ更新を進めてまいります。

SR1 系は、従来の 115 系に比べ、故障に対するリスクの低減、ホームとの段差低減、車イス対応トイレの設置等、安全性、利便性及び快適性が向上しております。



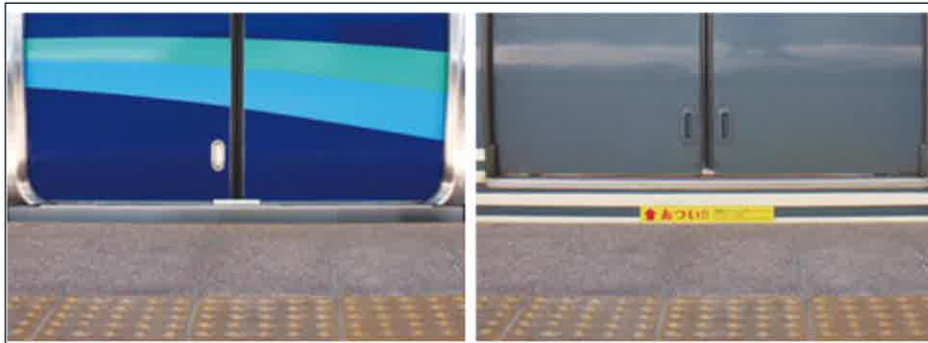
▲SR1 系 100 番台と 115 系



▲SR1 系バリアフリースイレ



▲SR1 系優先席



▲SR1 系 ホーム段差比較 ▲115 系



▲SR1 系車いすスペース

イ. 踏切遮断機の更新

老朽化していた踏切遮断機を更新し、安全性を向上させました。



▲更新前



▲更新後

北しなの線杉の沢踏切

ウ. 千曲堤防北踏切のラダーマクラギ化

踏切のマクラギを縦梁構造のラダーマクラギに替え、軌道の弾性の向上を図り、騒音・振動の低減や保守作業の省力化を図りました。



▲新たに導入したラダーマクラギ



▲交換工事風景

工. 道床の硬質化工事

新たに道床の硬質化工事を行い、安全性と乗り心地を向上させました。



▲施工中



▲施工後

※上記の他、傷んだマクラギや電化柱等の更新を計画的に進めています。

(3) 修繕計画及び実績

単位：金額（百万円）

項目	総 額	内 訳	
		線路・電気	車両
2024 年度計画	1,146	942	204
2024 年度実績	1,117	874	243

- ・線路保存費・・・線路及び土木構造物（橋梁等）の検査修繕
- ・電路保存費・・・電力及び信号通信設備の検査修繕
- ・車両保存費・・・各種検査（全般検査、重要部検査等）修繕

7. 施設・設備等による安全対策

当社では、お客さま・沿線住民のみなさまの生命・財産をお守りするため、様々な安全対策設備を設置しております。

(1) 列車運行関係

ア. 定常監視装置

踏切、線路、信号の異常等様々な情報を指令に集める装置です。例えば、踏切で車がとりこになった際に踏切障害物検知装置が感知した情報や、踏切支障報知装置のボタンが押された情報を指令に知らせる装置です。この情報をもとに指令員が列車の停止指示等必要な措置を講じます。



▲踏切障害物検知装置



▲踏切支障放置装置

イ. 防災情報システム

沿線に設置された雨量計、水位計、地震計、風速計、土砂崩壊検知装置、洗掘検知装置から収集された情報を、指令に知らせる装置です。規制値に達した際に、指令員が速度規制、運転中止等必要な措置を講じます。



▲雨量計



▲風速計

(2) 車両関係

ア. EB (運転士異常時停止装置)

運転士が乗務中、疾病等により運転が出来なくなった際、自動的に列車を停止させる装置です。一定時間運転操作をしない場合に、非常ブレーキが動作します。

イ. 非常通報装置

車内で異常が発生した場合、ボタンを押すことにより乗務員に異常を知らせる非常通報装置を各車両に設置しています。



ウ. ATS (自動列車停止装置)

列車が停止信号に近づいたときに警報を発し、運転士が適切な取り扱いをしない場合に、自動的にブレーキを動作させます。また列車が停止信号を越えて進もうとした時にも自動的にブレーキを動作させる装置です。

8. みなさまへのお願い

(1) お客さまへのお願い

車内放送及び当社ホームページによりお客さまに以下のお願いを致しました。

ア. 車内で緊急事態が発生した場合

車内で非常事態、緊急事態等が発生した場合は、車内に設置している「非常ブザー（SOS ボタン）」を押下して下さい。

乗務員が状況の確認を行います。

SR1 系では乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しております。

イ. 不審物

不審物を発見した場合は乗務員、駅係員にお知らせ下さい。

ウ. 危険物

危険物を駅構内、車内へ持ち込むことは禁止されております。

列車内で緊急事態が発生した場合は、「非常ブザー」「SOSボタン」を押して下さい

しなの鉄道株式会社

不審物を見かけたら・・・

不審物発見時の三原則

- ・触れない
- ・嗅がない
- ・動かさない

係員にお知らせ下さい。

しなの鉄道

エ. 駆け込み乗車について

駆け込み乗車は事故やケガにつながり大変危険です。余裕をもってご乗車いただきますようお願い致します。
また降りるお客さまが済んでからご乗車いただきますようお願い致します。

オ. 線路内への落し物について

線路内へ物を落とした時は、線路内に立ち入らず駅係員にお申し出願います。

カ. 座り込み

ホームや車内の床に座りますと他のお客様へのご迷惑となりますのでご遠慮下さい。

キ. 携帯電話

優先席付近では電源をお切りいただき、その他の場所ではマナーモードに設定のうえ通話はご遠慮下さい。

ク. 優先席

電車内には優先席を設けております。お年寄りのお客様、体の不自由なお客様、妊娠されているお客様、乳幼児をお連れのお客様には席をお譲り下さい。

ケ. 喫煙

電車内、駅構内は全て禁煙となっております。

コ. 沿線での撮影

沿線にて写真撮影をされる際は、田んぼ・畑等の私有地へ立入らないようお願いいたします。また、出されたゴミはお持ち帰りいただきますようお願いいたします。

これらのマナーを守っていただき、心に残るお写真をお撮り下さい。

(2) 地域のみなさまへのお願い

ア. 踏切の通行について

警報機が鳴っている時は、踏切内に入らないで下さい。



踏切内で異常を認めたら、直ちに非常ボタンを押して下さい。でも列車はすぐに止まりません。踏切内に入らないでください。



踏切のこのボタンを押す

※一部に、非常ボタンが設置されていない踏切があります。その場合は列車に向かって手を大きく振るなどして、異常を知らせて下さい。

あと1秒早く押していれば防げた事故もあります。
みなさまのご協力をお願いします。



しなの鉄道

イ. 線路内への立ち入りについて

線路内への立ち入りは**危険**です。
線路内に立ち入らないで下さい

踏切以外の線路の横断は**危険**です。
近くの踏切を渡りましょう。



みなさまのご協力をお願いします。



しなの鉄道

ウ. 線路内への立ち入りについて

近くの駅に連絡してください。



春と秋には、農業用マルチ等の**飛来物**が、発生します。飛来物除去のため、**線路に立ち入ると、触電・感電事故の恐れがあり大変危険です。**



線路には絶対に入らないで下さい。

みなさまのご協力をお願いします。



しなの鉄道

エ. 沿線工事について

安全に運行するためには、定期的に線路設備の工事等が必要です。また運行に極力影響を与えないように夜間工事を実施する場合があります。工事区域周辺にお住まいの方に、工事期間等をお知らせするパンフレットを配布し、工事手法についても極力ご迷惑をおかけしないように努めておりますが、工事による騒音や振動でご迷惑をおかけする場合がございます。何卒、ご理解ご協力をお願いします。

9. 外部有識者コメント

・「しなの鉄道 安全報告書」について、外部有識者からご意見をいただきました。いただいた貴重なご意見を参考に、次年度の安全報告書の作成等に活かしてまいります。

しなの鉄道様では、「安全の確保」は経営の根幹であるという理念の基、安全計画を定め、安全性の向上に取り組まれています。

安全管理体制を適切に機能させるとともに、社員一人ひとりが安全の主役となり、社員全員でお客さまに安心してご利用いただける鉄道を創り上げていかねければなりません。

お客さまに信頼され、地域に愛される鉄道を目指して挑戦を続けていきましょう。

東日本旅客鉄道株式会社長野支社 安全のプロ 赤羽 亮

10. 安全報告書に対するご意見

この安全報告書へのご感想、当社の安全への取り組みに対するご意見をお寄せください。

【連絡先】 しなの鉄道株式会社 運輸部 運転課

電 話：0268-21-0471（8：30～17：30 土日曜、祝日、年末年始を除く）

F A X：0268-21-0473

E-mail：unten@shinanorailway.co.jp(当社ホームページからもご意見をお寄せいただけます。)