



SAFETY REPORT

安全報告書 2025

2026年8月

しなの鉄道株式会社

この安全報告書は、当社における2025年度鉄道輸送の安全確保のための
取組や安全・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. 2025年度 安全計画に基づく取り組み	5
(1) 安全マネジメント体制の充実・強化	5
(2) 安全を理解し、安全に対する感性を磨く	6
(3) 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) 設備の安全性向上	11
4. 2025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）	12
(3) 2025年度安全計画 振り返り評価	14
5. 2025年度 安全のための取り組み	16
(1) 社長、管理者等の取り組み	16
(2) 全社の取り組み	16
6. 安全のための設備投資・修繕計画	17
(1) 設備投資計画及び実績	17
(2) 2025年度に実施した主な安全対策	17
(3) 修繕計画及び実績	19
7. 施設・設備等による安全対策	19
(1) 列車運行関係	19
(2) 車両関係	19
8. みなさまへのお願い	20
(1) お客さまへのお願い	20
(2) 地域のみなさまへのお願い	21
9. 外部有識者コメント	22
10. 安全報告書に対するご意見	22

ごあいさつ

「安全運行の確保と持続可能な経営体制の両立」に向けて

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なるご理解とご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、弊社では、上田駅構内の脱線事故を受けて改めて安全運行を最優先課題に掲げ、そのための取り組みを社員一丸となって進めてまいりました。昨年度は、「安全のための設備強化緊急対策」の旗印のもと5年間で19.5億円の修繕費を増額する計画に基づき、その初年度として3.6億円の工事を着実に実施したところです。この間、人手不足や物価高といった困難な状況の中、安全かつ効率的な施工にご尽力をいただいた関係各社の皆様に心より感謝申し上げます。また、従前の経営では6億円前後であった施設設備関係の修繕費を10億円まで大幅に増額することができたのは、ひとえに県及び沿線市町から多大なるご支援をいただいたことによるものであります。これにより、昨年度決算では純損益が黒字に転換したところであり、将来に向けた鉄道存続の道筋が見えてまいりました。脱線事故後に改定した第五次中期経営計画の目指す姿「安全運行の確保と持続可能な経営体制の両立」に向けて、しっかりと第一歩を踏む出すことができたものと思っております。

この安全と経営にかかる状況を、私は「やることをやった上で黒字に転換した」と自己評価しています。しかしながら、その一方で「やることをやった」と言い切るにはまだまだ不十分、安全の追及に終わりはないという思いを強く持っています。今後、施設設備については「緊急対策」を完遂するとともに、その効果を含めてどの程度安全性が向上したのかを我々自身が確認をし、県、市町や沿線地域の皆様に具体的にお示ししていかなければならないと考えています。そして何よりも、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。今年度は経営計画の「3つの挑戦」をアップデートし、その一つに「『事故が起きなかった』が偶然ではなく必然の結果となるよう、組織的に取り組みます！」と掲げました。これを受けて安全計画では、安全マネジメント体制や安全を支える人づくりなどの各項目に具体的目標を明示するなど大幅な改定を行いました。今後、これに基づいた取り組みを進め、しなの鉄道の安全レベルの更なる向上を目指してまいります。

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、PDCA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

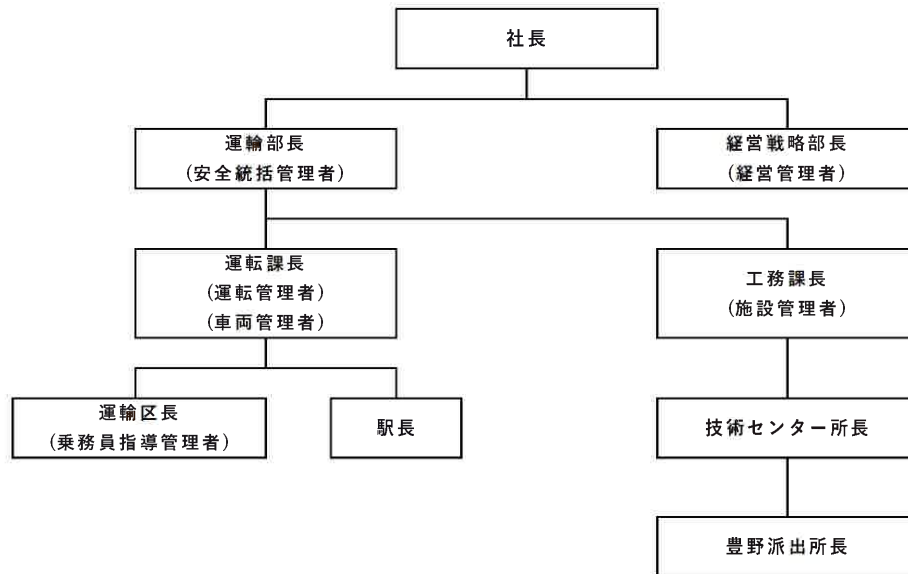
(1) 安全管理体制について

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。

2026 年 8 月現在

(2) 安全確保に関する組織体制



2026年8月現在

(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に対する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、現場長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. 2025年度 安全計画に基づく取り組み

(1)安全マネジメント体制の充実・強化

ア. 2025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	①2025 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「安全方針に基づく私の具体的な行動」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. 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。

ウ. 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。

エ. 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。

オ. 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

2025 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、2026 年度の安全計画に反映させました。

カ. 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堀りを通じ、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 2025 年度は 2 回現場で開催し、7 月は坂城駅、2 月は黒姫駅で行い現地視察を行いました。
--	---

キ. 運輸安全マネジメント制度の理解の促進

目 的	運輸安全マネジメントに対する理解を深める。
内 容	内部監査員勉強会及び外部研修を受講し、「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。

ク. 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 駅ホームからお客さまが転落した際に、速やかに列車を止める手配を行った社員を表彰しました。 ② 踏切の異常を発見し、迅速に報告し安全を確保した社員を表彰しました。 ③ 落とし物を拾おうと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 出勤途中に列車のドアの異常を発見し、迅速に関係箇所へ連絡を取り事故を未然に防いだ社員を表彰しました。 ⑤ 駅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。

(2) 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」を管理者が理解し、各職場で安全向上プロジェクトチーム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(2025 年度安全に関するもの 168 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

通常業務で危険箇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

安全推進委員会では、2013年9月3日に坂城駅構内で発生した保守用車と列車の衝突事故現場と、2025年2月17日に大雪の影響により列車が駅間停車した黒姫駅～妙高高原駅間の現地視察を行いました。また、冬期前には「雪の怖さを知る。雪の怖さを覚える。」ことを目的に、運輸区で「雪により列車がなぜ動けなくなるのか」などの資料を用いて、降積雪時の注意点について指導しました。



▲坂城事故現場の現地視察



▲雪による駅間停車箇所の現地視察

キ. 安全を支える人材の確保とその育成

「安全の鍵を担う人材育成」の修了者からメンバーを選任し、今年度、新たに「安全向上プロジェクトチーム」を立ち上げました。「事事故事例」「教育訓練」「外部連携」の3つのテーマごとにグループを編成し、各種訓練の企画・実施に積極的に参画したほか、現場長を補助して各現場の訓練を進めるなど、知識と経験を深めながら、各職場の安全向上を推進しました。その他、各職場の社員が他社の安全教育施設の視察や意見交換を延べ15回実施したほか、管理者19名を対象に、外部講師によるヒューマンエラー防止研修を開催しました。



▲ヒューマンエラー防止研修



▲安全向上プロジェクトチーム打ち合わせ

(3) 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

安全推進委員会では他山の石等を学習し、ルール成り立ち、本質（なぜ、そうなっているのか。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. 運輸区学力向上委員会

乗務員の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。乗務員定例訓練会を補完する内容をテーマにし意識向上を図りました。

壁貼り新聞▶



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 2 年となる 6 月 12 日に、事象を知らない若手社員を中心に、発生当時を振り返り、事象の風化を防ぐための取組を実施しました。車両脱線の概要、脱線原因とその対策、脱線現場の現地視察、今後の設備管理について説明を行い、輸送の安全確保に向けて決意を新たにしました。



▲土屋社長あいさつ



▲腐食した犬釘等の説明



▲現地説明

(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	84 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）を防止するための「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

12 月には、安全大会を開催しました。「ルールを理解し確実に実行することで安全を守る～ルールの成り立ちを学び、ルールを守ることの重要性を理解して確実に実行する～」をテーマに、安全向上プロジェクトチームの 3 グループが、それぞれの取組について発表しました。講演では、北陸信越運輸局鉄道部から講師をお招きし、「最近の鉄道行政」についてご講演いただきました。また、坂城事故の体験談では、事故に遭遇した運転士から、当時の心境や苦労など、当事者にしか分からない貴重な体験を直接話していただきました。社員一人ひとりが、ルールを守ることの大切さを改めて認識させる機会となりました。



▲安全向上 PT による発表



▲事故当時の体験談



▲グループ討議

(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
	人身事故対応訓練	1 回	沿線各消防本部、警察署と合同で対応訓練
	降車誘導訓練	1 回	避難梯子を設置しての避難誘導訓練
	車両疎開訓練	1 回	洪水による車両留置箇所への浸水を想定した車両疎開訓練を初めて実施。対策本部設営、運営等の確認
	MCR 乗客救済訓練	1 回	大雪で駅間に列車が停車した想定で、MCR(※1)を使って乗客を救済するための訓練
	暴漢対応訓練	2 回	警察指導の下、刃物を持った暴漢への対応訓練
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(※2)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）	30 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(※3)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 (機器の正しい取り扱い方、異常時対応等)
	運輸区サービスアップ委員会	12 回	車椅子介助訓練、AED 取扱い訓練
	運輸区学力向上委員会	4 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	12 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(※1)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	5 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	2 回	MC(※4)点検講習、脱線復旧訓練、軌陸車取扱い訓練、 ハンドロータリー取扱い訓練、軌陸車応急復旧訓練等
	転てつ器除雪訓練	1 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	1 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	2 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
	労働安全衛生関連講習等	6 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

※1 MCR:モーターカーロータリー ※3 KYT:危険予知トレーニング

※2 CTC:列車集中制御装置 ※4 MC:モーターカー

(カ) 訓練実施の様子



▲降車誘導訓練



▲暴漢対応訓練



▲MCRによる旅客救済訓練



▲人身事故対応訓練



▲脱線復旧訓練



▲踏切支障報知装置復帰訓練



▲他社との合同訓練



▲レールスター取り扱い訓練



▲車両疎開訓練

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に基づいて、災害対応・非常参集呼び出し体制の強化や、災害要注意箇所等の事前点検を実施しました。過去の事象の対応方についての振り返りを行うことにより、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、踏切事故防止啓発活動や、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。



▲改札口での踏切事故防止啓発活動



▲近隣住民への啓発活動

カ. お客さまへの情報提供

Suica の導入に伴う駅体制の変更に先立って列車運行情報サービス「どことレ」を導入し、駅に設置したモニターによる情報発信のほか、駅以外の場所では PC やスマートフォンから列車の運行情報が確認できる環境を整えました。モニターには災害時の情報提供機能も備えています。また、10 月から専用 X アカウントによる運行情報発信を開始しました。



▲ 駅窓口用モニタシステム



▲ どことレ画面

(4)設備の安全性向上

ア. 安全への設備投資・修繕の確実な実施

2023 年 6 月に上田駅構内で発生した入換車両の脱線を契機として、県および沿線市町からの支援を受け、老朽化した施設・設備を改善する「安全のための設備強化緊急対策」を進めています。

2025 年度は、同対策に基づく工事を含め、計画していた総額 10 億 4 千万円の工事を実施しました。増加した工事を安全かつ確実に進めるため、役員会で契約状況や施工状況を定期的に共有するなど、会社全体で進捗管理を徹底しました。また、工事の実施状況を現地で確認する「安全パトロール」を 84 回実施しました。実施回数は前年度から 41 回増加しており、工事の安全確保と品質向上に継続して取り組みました。

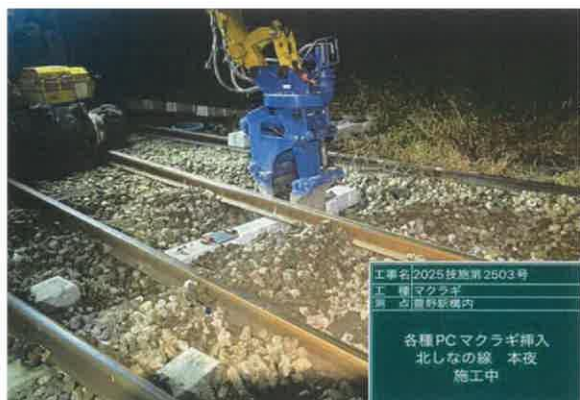
イ. 設備・施設のスリム化と効率化の推進

工事の効率化及び作業員の労働環境改善のため、新たな取り組みとして北しなの線内で日中帯に列車運休を設定して集中工事を実施しました。工事の安全確保や作業の効率化、働き方改革への効果が確認できたことから、翌年度も取組を継続し、事業の効率化を推進します。

日時区間：2025 年 11/25～28 計 4 日間 豊野・妙高高原間 9：30 から 15：00 の間実施

列車影響：4 日間のべ上下 32 本（4 往復×4 日間）の列車の部分運休と 4 本の時刻変更

施工工事：マクラギ交換、吊架線張替、法面除草など工事件数はのべ 23 件実施



▲ マクラギの PC 化工事



▲ 日中帯工事

4. 2025 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	1 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）

・2025 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	2024 年度比
鉄道運転事故		1			+1
内 訳	列車事故	0	0	0	0
	踏切障害事故	1	0	0	+1
	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			0
車両脱線		0	0	0	0
災 害		15			-14
内 訳	車両災害	0	0	0	0
	線路・送電・保安装置災害	0	2	2	-2
	災害支障	4	1	5	-1
	災害その他	5	3	8	-11
輸送障害		8			+1
内 訳	車両故障	0	0	0	-2
	線路・送電故障	1	2	3	+2
	保安装置故障	1	0	1	+1
	部内その他	2	1	3	0
	列車支障・鉄道外他	1	0	1	0
	死傷（自殺）	0	0	0	0
線別合計		15	9	24	-12
全体合計		24			-12

※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. 鉄道運転事故は 1 件、インシデントは発生しませんでした。

踏切で列車と乗用車が衝突する踏切障害事故が 1 件発生しました。

イ. 災害に起因する輸送障害は 15 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 5 件、大雨に起因するものが 3 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、動物、地震各 1 件が発生しました。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
7/1 14:14	軽井沢駅～信濃追分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 20 本 遅延 2 本最大 137 分 影響人員約 1,300 名	落雷による機器類の損傷のため
7/9 16:20	大屋駅と西上田駅の雨量計が規制値に達したため、大屋駅～西上田駅間の上下線で一時運転を見合わせました。	運休 8 本 遅延 30 本 影響人員約 2,500 名	雨量計が規制値に達したため
1/25 8:22	妙高高原駅を発車後、積雪により速度が低下しました。積雪が多く、後続列車の運転が困難と判断し、黒姫駅～妙高高原駅間を終日運休にしました。	運休 52 本 遅延 8 本 最大 30 分 影響人員 1,000 名	大雪により後続列車の運転が困難と判断したため
2/8 11:24	妙高高原駅を発車後、積雪により速度が低下しました。積雪が多く、後続列車の運転は困難と判断し、黒姫駅～妙高高原駅間を終日運休にしました。	運休 32 本 遅延 11 本 最大 30 分 影響人員約 670 名	大雪により後続列車の運転が困難と判断したため

ウ. 輸送障害の内、部内原因・部外原因による輸送障害は 8 件発生しました。

部内原因に起因するものは 7 件発生し、線路、送電故障が 3 件、保安装置故障が 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。

線路故障が原因の輸送障害

日時	概況	影響	原因	対策
9/21 4:45	軽井沢駅～小諸駅間で変電所設備の故障が発生し、列車の運転を一時見合わせました。	運休 19 本 影響人員約 400 名	変電所設備が故障したため。	メーカーによる点検、修繕を実施しました。
1/21 7:05	西上田駅～テクノさかき駅間で信号設備故障が発生し、列車の運転を一時見合わせました。	運休 26 本 遅延 19 本最大 114 分 影響人員約 5,700 名	レールが損傷したため。	当該箇所のレールを交換した他、計画的なレールの交換を行います。

(3) 2025 年度安全計画 振り返り評価

2025 年度安全計画に掲げた具体的取り組みの実施状況を振り返り、自己評価を行いました。評価結果は、次年度の安全計画や今後の安全施策をより実効性のあるものとするために活用します。

評価基準 A：十分達成 B：おおむね達成 C：一部達成 D：未達成・要改善

4 つの柱	具体的取り組み	実施状況	評価
1. 安全マネジメント体制の充実強化 全社員が安全方針を理解し、いかなる場合も「ルールを遵守し、その中で自ら考え、行動する風土」を築きます。経営トップ、役員、各安全管理者は「三現主義」に徹し、対話を深め、現場・協力会社と一体で安全の PDCA を確実に回し、安全確保に取り組みます。 【総合評価:A】	1. 安全方針の意味を説明会・現場巡回・職場教育等で周知し、具体的な安全行動につなげます。	4 月に全社員説明会、安全方針カード記載、朝礼唱和、教育時に説明を行い、年末年始に取組状況を確認しました。	A
	2. 役員の現場安全総点検を定期実施し、安全推進委員会の現場開催や社員との安全座談会を行います。	安全推進委員会を実施し、7 月は坂城駅、2 月は黒姫駅で現地開催を行いました。経営トップと若手社員の懇談会を計 5 回行いました。	A
	3. マネジメントレビューと内部監査で、安全マネジメント体制の有効性を確認します。	9～11 月に経営トップ・各管理者を内部監査し、12 月 25 日にマネジメントレビューを開催しました。	A
	4. 各機関の事故防止計画を安全推進委員会で振り返り、安全の PDCA を確実に実施します。	各機関の実施計画を四半期ごとに安全推進委員会で報告・共有しました。一方で振り返りに対しての時間が少なかった面がありました。	B
	5. 各現場の教育・訓練課題を共有・検討し、解決と管理者の安全感性向上につなげます。	各現場の教育・訓練の取組と課題を安全推進委員会で報告・共有しましたが、駅の教育訓練のあり方が課題です。	B
	6. 安全大会、協力会社との会議・学習会を通じ、関係者一体で安全確保に取り組みます。	12 月 4 日に安全大会、4 月 23 日に工事説明会、5 月 29 日に事故防止会議を実施しました。	A
	7. 好事例の表彰および社内への水平展開を図ります。	部長表彰 5 件を実施しました。	A
	8. 日常業務の「うまくいっていること」に着目し、事故防止に活用する手法を学びます。	「うまくいっていること」の収集にとどまり背景、要因の分析までには至りませんでした。	C
	9. シニア層の雇用形態・能力に応じた適切な業務内容と管理体制を整備します。	シニア層の業務・管理体制検討に向け、他社事例を研究・社内展開しました。	B
2. 安全を理解し、安全に対する感性を磨く 事故の悲惨さと恐ろしさを感じ、安全の重要性を行動につなげ、安全感性を磨きます。事故を未然に防ぐ「気づく力」と、危険を取り除く「考える力」を育てます。安全と安定は重要ですが、安定を優先して安全を疎かにせず、安全を最優先とします。「危ないと感じたら迷わず列車を止める」「発生事象やイレギュラー事象は正しく速やかに報告する」ことを全社員に徹底します。 【総合評価:A】	1. 過去の事故・他社事例・現地学習等を通じ、事故の悲惨さを自分事として学びます。	坂城事故学習、他会社の安全施設の見学、安全体感研修、青柳駅視察・意見交換を実施しました。	A
	2. 現地見学、体験学習、他職場訓練で危険予知力を高め、学びを自職場へ伝えます。	脱線復旧・実設・マクrag交換訓練を他職場の社員が見学、また指令・運転係の合同訓練を実施しました。	A
	3. 安全向上プロジェクトチームを選任し、安全学習・実設訓練の企画運営と現場活動を進めました。	月例会議、安全推進委員会での活動報告、各種訓練参画、安全大会運営、現場長との計画振り返りを行いました。	A
	4. ヒヤリハットを分析し、高リスク事例の対策・水平展開と提出・活用方法の改善を行いました。	ヒヤリハット 168 件を収集し、分析評価の試行を開始しました。	B
	5. 事故防止に役立つ「マイグッド」を収集し、成功要因を掘り下げ社内に水平展開します。	マイグッドを収集し、安全推進委員会で報告・共有しましたが収集件数は前年度より減少しました。	C
	6. 自職場に潜む危険を主体的に洗い出し、優先順位をつけて除去します。	年 3 回の繁忙期の安全輸送強化旬間に、各職場の危険を洗い出しました。	A
	7. 列車を止める手段を教育し、些細な事象も速やかに正しく報告する文化をつくります。	安全輸送強化旬間に加え、各ブロックで一斉停止でこ取扱い・列車停止手配訓練を行いました。	A

4つの柱	具体的取り組み	実施状況	評価
3. 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 当社・協力会社の原因による事故事象や繰り返し事象は、原因を究明し、有効な対策を実行したうえで、一定期間後に効果を確認します。あらゆる手段で撲滅を目指します。2024年度の事象を踏まえ、決められた作業を欠く事象ゼロに向け、基本動作・作業の徹底とヒューマンエラーの学習・分析に注力します。ルール違反は重大事故につながるため、「ルールの成り立ち」を学び、守る重要性を徹底します。外的要因には、関係機関との連携・訓練により、緊急事態や自然災害への対応力と危機管理能力を高めます。 【総合評価:B】	1. 必ず行う基本動作を「私の安全 ABC」に設定し、日常業務で意識して確実に実行します。	ゴールデンウィーク期間に「私の安全 ABC」キャンペーンを実施しましたが、継続した取組に課題が残りました。	B
	2. 外部知見も取り入れ、ヒューマンエラーを分析し、実効的な事故防止策につなげます。	6月4・5日に本社・技術センター・運輸区・駅管理者向けに外部のヒューマンエラー分析講習を行いました。実践の運用面ではまだ学習が必要です。	B
	3. 安全推進委員会で原因・再発防止・未然防止を議論し、当事者フォローと対策効果を確認します。	安全推進委員会で全員の議論を進め、出席者の発言数が増加しました。しかしながら繰り返し事象の撲滅には至りませんでした。	B
	4. 作業実態とルールの乖離を見直し、法令・規程遵守とコンプライアンスを徹底します。	取り扱い誤りがあった時に作業実態とルールを確認し、対策としてルールを見直したほか、全社員にコンプライアンス研修を実施しました。	A
	5. シミュレータ、保守用車、架線、現車等を活用し、現場主体の実践訓練を行います。	外部施設での研修のほか、軌陸車、飛来物除去、車両疎開、乗客救済、脱線復旧、人身事故対応等各種訓練を行いました。	A
	6. 外部の安全・指導者・技術者研修に参加し、最新知見を事故防止・知識向上に活用します。	運輸安全マネジメントセミナー、外部の安全指導者研修等を受講して知識向上に努めました。	A
	7. 駅体制見直しに合わせ運転業務のあり方を整理し、補助制御盤取扱い等の訓練を行います。	補助制御盤訓練、指令・運転係の合同訓練を行いました。駅運転業務については引き続き検討します。	C
	8. 現場報告・気象情報を共有し、計画運休等の予防措置で自然災害リスクを低減します。	大雨や大雪など災害が予想される時は気象会社から情報を共有し、北しなの線の降雪時運転見合わせ基準を策定しました。	A
	9. 県・自治体・警察・消防・JR等と連携し、合同訓練で異常時対応力を高めます。	自治体・警察・消防・他社と、情報伝達、人身事故・暴漢・脱線・対応等の各種訓練・連携を行いました。	A
	10. 災害対策本部、安否確認、緊急招集、避難誘導等を訓練し、危機対応力を高めます。	車両疎開訓練、地震想定による乗客避難誘導訓練を実施しました。	B
	11. 異常時の運行情報を関係機関と連携し、各配信手段で正確・迅速に提供します。	11月にXによる情報配信を開始、1月に「どこトレ」による運行状況の配信を開始しました。	A
	12. 無人駅の防犯対策と事故時対応を、ハード・ソフト面の両面から検討します。	駅無人化後の駅巡回など、suica導入後のための準備を進めました。防犯対策は引き続き検討していきます。	C
4. 設備の安全性の向上 2023年6月の上田駅構内入換車両脱線を契機に、国・県・沿線市町の支援を受け、2025～2029年度に「安全のための設備強化緊急対策」を実行します。従来の修繕・更新に加え、故障前に更新する「予防保全」を進めます。必要な設備のスリム化を外部知見も踏まえて検討し、夜間工事の日中集中施工で工事を効率化し、労働人口減少下の今後の工事体制を模索します。 【総合評価:A】	1. 分岐器、レール、PC枕木、道床等を計画更新し、進捗・成果・安全度の向上について情報共有しました。	安全パトロールを強化した他、他の鉄道会社・施工会社との意見交換を実施して情報共有を図りました。	A
	2. 脱線事象後に見直した設備管理方法・管理台帳の等が有効に機能しているか、事故防止対策を継続して行います。	2024年度に整備したマクラギ1本管理台帳が有効に機能していることを確認しました。	A
	3. 6月12日を「脱線を振り返る日」とし、教訓を風化させない全社的取組を行います。	「脱線を振り返る日」を若手社員を中心に集め開催し、県・沿線市町の方にもご参加いただきました。	A
	4. 設備管理を予防保全型へ移行し、線路モニタリングシステム導入の準備を進めます。	線路モニタリングシステムの導入を進めました。予防保全型へ移行を引き続き進めていきます。	B
	5. 将来必要な設備を見極め、外部知見も活用して簡素化・スリム化を検討します。	単線化と複線特殊自動閉そくの事例を収集し、継続課題として検討しました。	B
	6. 外部専門機関の知見を設備管理に活用し、研修・資格取得で専門人材を育成します。	他事業者による法面崩落調査・対策と、軌道係保全教育を行いました。	A
	7. 夜間の工事・保守を日中帯に集中施工し、工事効率と労働環境を改善します。	11月25～28日に豊野～妙高高原間で、工事・保守の昼間集中施工を行いました。	A
	8. 国・県・沿線自治体の支援を受け、2027年度までの車両更新を着実に進めます。	車両導入は計画どおり進みました。	A

5. 2025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「2025年度マネジメントレビュー」を実施し、2026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、列車添乗等を実施し、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1ヶ月に1回のペースで現場に出向き、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2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 2025年4月26日～5月6日
- (イ) 夏期の安全輸送・サービス向上強化旬間 2025年7月19日～8月17日
- (ウ) 年末年始の輸送等に関する安全総点検 2025年12月10日～2026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
2025 年度計画	1,461	546	915
2025 年度実績	1,455	584	871

(2) 2025 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 20 編成 40 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。



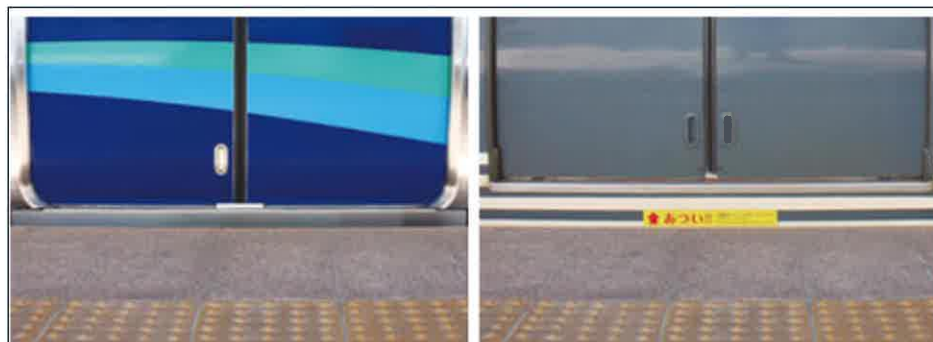
▲SR1 系 100 番台と 115 系



▲SR1 系バリアフリートイレ



▲SR1 系優先席



▲SR1 系 ホーム段差比較 ▲115 系



▲SR1 系車イススペース

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

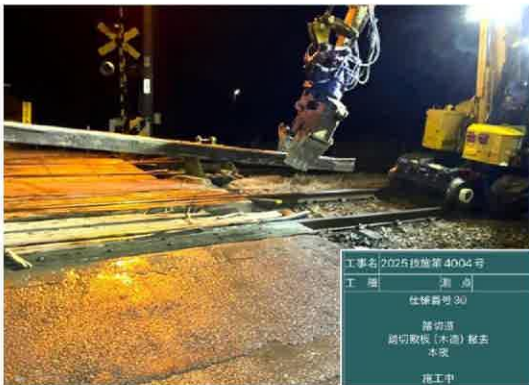
しなの鉄道線 愛染川踏切



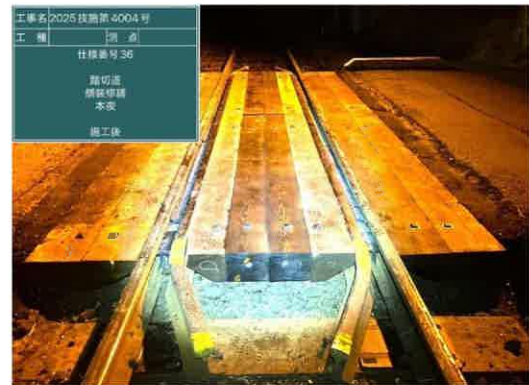
▲更新後

ウ. 踏切敷板の交換

踏切道の敷板を交換し、車や人が通行する際の安全性を向上させました。



▲踏切道の敷板交換工事



▲施工後

エ. レールの交換

レールの交換工事を行い、安全性と乗り心地を向上させています。



▲レールの運搬



▲レールの交換工事

※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
2025 年度計画	1,257	1,045	212
2025 年度実績	1,231	1,028	203

- ・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 ▲ 踏切支障報知装置

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。

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。

カ. カスタマーハラスメントへの対応方針

お客さま等の要求・言動がカスタマーハラスメントに該当すると判断した場合、商品・サービスの提供やお客さま対応を中止します。さらに悪質と判断される行為を認めた場合は、警察や弁護士等と連携し厳正に対処します。

(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れません。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。その場合は杖先にのっ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！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。



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。



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。



・線路に見出したブルーシート



・線路に引っかかった農作業用マルチ

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、触車・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。



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もございます。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。

しなの鉄道様におかれましては、社員一人ひとりの安全知識と安全意識の向上を図るため、さまざまな訓練や安全活動、設備投資を計画的に実施するとともに、経営理念の根幹である「安全の確保」の維持・向上に向けた取り組みを継続されています。

安全は一部の人を守るものではありません。社員全員が同じ意識を持ち、一丸となって取り組むことで初めて確保されるものです。

全社員が主体的に安全活動に参画し、設備投資の効果を最大限に活かしながら、「安全最優先」の文化を職場に根付かせ、無事故・無災害の実現を目指しましょう。

東日本旅客鉄道株式会社長野事業本部
安全企画ユニット長 木ノ瀬 元晴

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。）

