

# 安全報告書

## 2025



この安全報告書は、当社鉄道事業における輸送の安全確保のための取り組みや、その成果をまとめたものです。内容について、ご意見・ご感想をお寄せください。

**箱根登山電車**  
**箱根登山ケーブルカー**  
**箱根ロープウェイ**

## 目 次

ごあいさつ	1
(鉄道・鋼索編)	
1. 基本方針と安全目標	2
(1) 安全行動規範	
(2) 安全目標	
2. 当社の安全管理体制	3
(1) 安全管理方法	
3. 輸送の安全確保のための取り組み(安全重点施策)	6
(1) 安全に関する設備投資	
(2) 駅ホームにおける取り組み	
(3) 車両における取り組み	
(4) 踏切における取り組み	
(5) 安全輸送の取り組み	
(6) 教育・研修・訓練の取り組み	
4. 事故の発生状況とその再発防止措置	19
(1) 鉄道運転事故	
(2) インシデント	
(3) 輸送障害	
5. 地元の皆さまとの連携とお願い	21
(索道編)	
1. 安全に関する基本方針	24
(1) 安全行動規範	
2. 安全目標と安全重点施策の取り組み	24
(1) 安全目標	
(2) 安全重点施策	
3. 当社の安全管理体制	25
4. 輸送の安全確保のための取り組み状況	26
5. 事故の未然防止対策	29
6. 事故の発生状況	33
(1) 索道運転事故(索道人身傷害事故)	
(2) インシデント	
(3) 運転障害	
7. 環境推進活動	34

## ごあいさつ

皆さまには、日頃より箱根登山電車、箱根登山ケーブルカーならびに箱根ロープウェイをご利用いただき、誠にありがとうございます。また、当社の交通事業運営に対し、深いご理解とご支援を賜り、心より御礼申し上げます。

小田急箱根グループでは、「箱根に関わるすべてのひとを大切に、心躍る時間を創造し、未来へつないでいきます」という経営理念のもと、利便性とサービスの向上に邁進しております。

また、当社では小田急グループの行動指針「私たちは、安全・安心を基本にすべての事業を誠実に推進します。」を遵守し、「一致協力して輸送の安全確保に努める」を安全行動規範に掲げ、安全に、かつ安心してご利用いただける輸送を目指して、日々業務に取り組んでおります。

この度発行いたしました本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、2024年度に実施した輸送の安全確保の取り組みや、事故・輸送障害の発生状況と再発防止策など、当社の安全に対する取り組みをまとめたものでございます。これを通じて、当社をご利用いただくお客さまならびに地域の皆さまに広くご理解いただければ幸いです。

2024年度には、鉄道事業において落石等防護設備設置工事、レール重量化工事、雷制御システム新設工事などを実施したほか、索道（ロープウェイ）事業においても、通信保安線の一部更新や支えい索（ロープ）の更新などを行い、安全対策をより一層強化いたしました。さらに、安全教育や異常時に備えた訓練、鉄道テロ対策など、ハード・ソフト両面からの安全対策を講じてまいりました。

おかげさまで箱根には1年を通じて国内外から多くのお客さまがお越しになり、交通事業における安全の重要性はますます高まっています。これからも、社員が一致協力し、長年培ってきた安全の風土を守りつつ、さらにお客さまが安心してご利用いただける交通事業者を目指し、全役員・全社員が一丸となって、安全性の向上に努めてまいります。

最後に、本報告書をご一読いただき、当社の安全輸送に向けた取り組みを一層充実させるため、皆さまからの忌憚のないご意見・ご感想を賜れば幸いです。今後とも、小田急箱根をどうぞよろしくお願い申し上げます。

株式会社小田急箱根  
取締役社長

水上 秀博



# 鉄道・鋼索編

## 1 基本方針と安全目標

当社は、輸送の安全を確保するため、経営トップである社長をはじめとする経営管理部門から第一線の現場で働く現業実施部門の全従業員までが一丸となり、安全第一の意識をもって、次に記す行動規範を安全に関する基本的な方針として、事業活動を行っています。

### 1 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関連する規程（安全管理規程を含む。）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理解するよう努める。
- (4) 職務の実施に当たり、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り扱いをする。
- (5) 事故・災害などが発生したときは、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) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保するとともに共有化を図る。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

### 2 安全目標

2024 年度の安全目標は次のとおりでした。

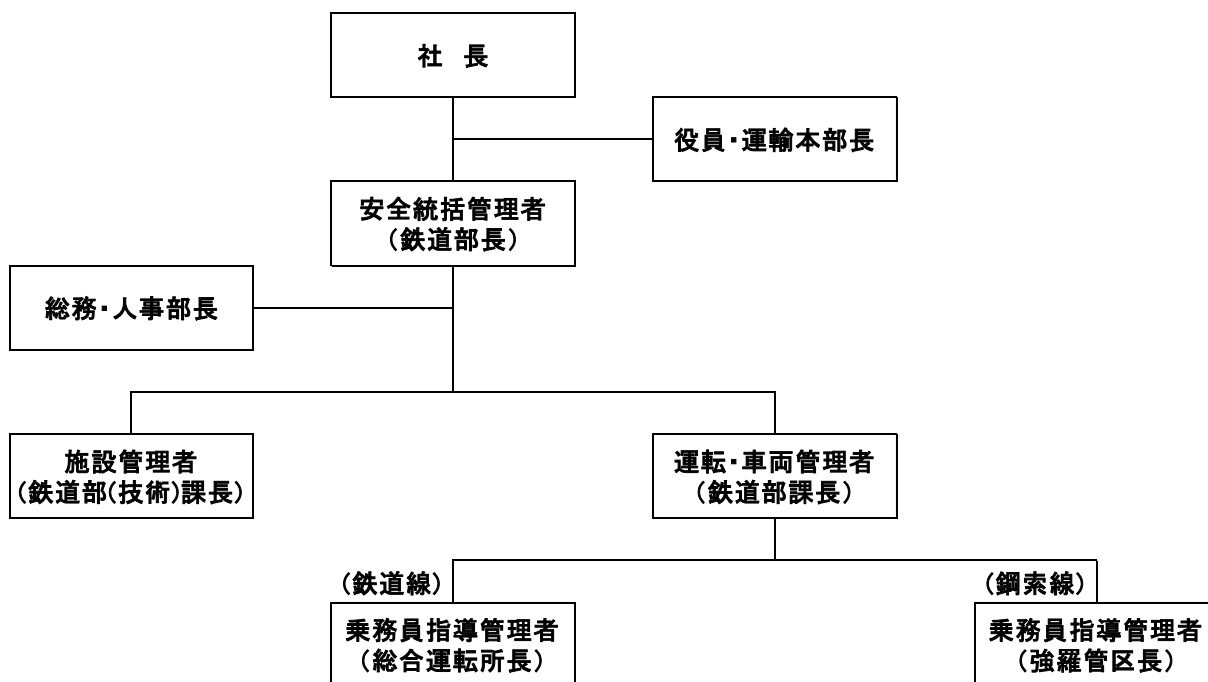
- (1) ヒューマンエラーによる運転事故ゼロを継続します。
- (2) ヒューマンエラーによるインシデントゼロを継続します。
- (3) 鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害ゼロを目指します。

2024 年度は、鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害を 4 件発生させてしまいました。今年度も、運転事故ゼロ、インシデントゼロを継続するとともに、輸送障害ゼロを達成できるよう取り組んでまいります。

## 2 当社の安全管理体制（鉄道・鋼索）

社長をトップとする安全管理組織を構築し、各責任者の責務を明確にしています。

2025年4月1日現在



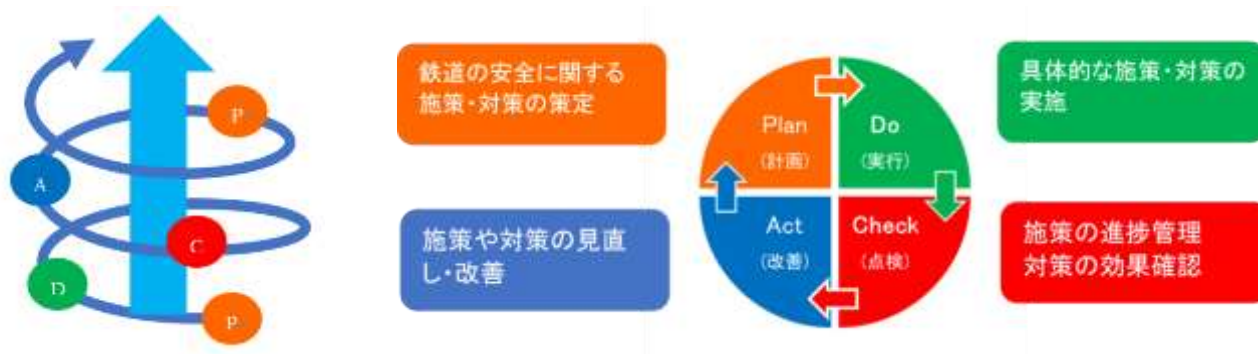
役 職	役 割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (鉄道部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 車両管理者 (鉄道部課長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および車両に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者 (総合運転所長) (強羅管区長)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。 (強羅管区長は鋼索線乗務員の資質の保持に関する事項を管理)
施設管理者 (鉄道部(技術)課長)	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。



## 1 安全管理方法

### (1) PDCAサイクルによる安全管理

輸送の安全に関する取組を適時、適切に推進するため、PDCAサイクルにより継続的な改善を図っています。



### (2) 内部監査制度

鉄道事業における輸送の安全確保に関する業務について、その執行活動が安全管理規程に基づき、適切に実施、維持され、機能していることを確認するとともに、運用の状況を検証および評価することにより、輸送の安全性の維持および向上を図ることを目的として内部監査を毎年実施しています。監査の実施にあたっては、監査責任者（監査部長）をはじめとする監査担当者が、社長、安全統括管理者（鉄道部長）、鉄道部課長、現業長に対するインタビューと書類確認を行い、その内容に基づき結果を通知し、結果に対する改善報告書を作成させ、後日、改善報告書のとおり業務が改善されているかどうかを確認するフォローアップ監査を実施しています。

### (3) 鉄道安全マネジメント推進委員会

社長は、安全マネジメント体制の円滑な運営による輸送の安全性向上を図るため、安全統括管理者を委員長として、役員と鉄道部長、課長などが出席して、事故の未然防止と再発防止を目的として毎月1回開催し、前1ヶ月間に発生した事故等の原因分析や再発防止対策の良否などを議論しています。

### (4) 鉄道安全管理会議

安全統括管理者は、鉄道部長を委員長として、「鉄道安全マネジメント推進委員会」の決定事項の推進や部の安全重点施策の検討・策定、事故・災害等の対策を検討するなど、鉄道部課長、課長代理および現業長などが出席して、毎月1回開催し、現業間における安全に関する情報共有や意見交換を行っています。

### (5) 職場安全管理会議

現業各職場単位で全ての現業員が参加して1～2ヶ月に1回開催し、情報の共有および社内外の通知事項の徹底などを図るほか、危険予知訓練や異常時の運転取扱い訓練を定期的実施しています。

## （６）無事故推進委員会

安全統括管理者（鉄道部長）、鉄道部課長、課長代理、現業長および現業長推薦の一般係員などが出席し、春・秋の全国交通安全運動および夏季・年末年始輸送安全総点検時に開催し、事故防止対策、交通安全運動、総点検における各職場の取り組みの共有、安全意識の高揚、知識技能の向上について意見具申や職場間の連携などを行っています。

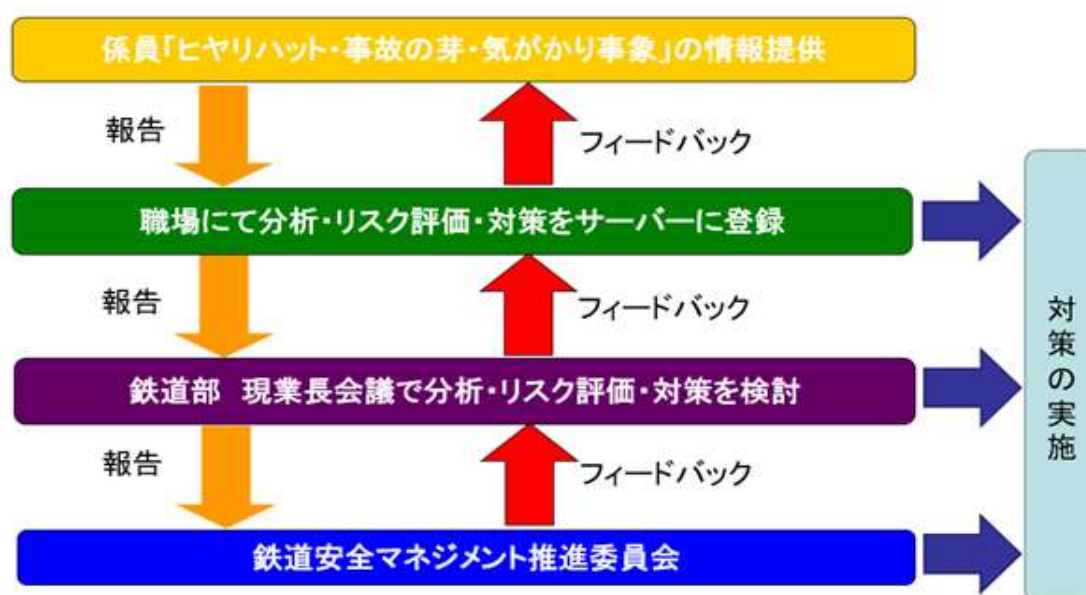
## （７）経営トップによる職場巡視

夏季や年末年始輸送安全総点検期間中を中心に、現業職場の取り組みを確認しています。また、現業係員との懇談会を開催し、情報伝達およびコミュニケーションを通じて安全文化の醸成に努めています。



## （８）安全に関するみんなの声

鉄道線・鋼索線の各職場では体験されたヒヤリ・ハット事例の報告制度を導入し、日々の業務に反映しています。ヒヤリ・ハットとは事故には至らないものの、そのまま放置しておけば事故の恐れがあるような事例です。2013年度からは事故防止対策につながる取り組みに見直すため、安全に関する意見・気付きと統合のうえ、新たに「安全に関するみんなの声」として全ての発生事例に対しリスクアセスメントを行い、リスク管理を行っています。発生事例は、社内LANを通して現業全社員が共有できるようにしています。



### 3 輸送の安全確保のための取り組み（安全重点施策）

#### 1 安全に関する設備投資

当社では、輸送の安全を確保するため、各種の施設改修・補修工事、保安度向上工事を計画的に進めています。2024年度に実施した主な工事は以下のとおりで、安全関連設備投資と修繕費の総額は約7億円になりました。

今後も引き続き安全の向上に資する各施策を実施してまいります。

##### （1）落石等防護設備設置工事

上大平台信号場～仙人台信号場間の斜面において、落石を防止するため、ポケット式落石防護網等による斜面防護工事を実施しました。



##### （2）軌道設備関係工事

塔ノ沢駅～出山信号場間において、輸送安全の強化を図るため、37k レールから 50N レールへ重軌条化工事を実施しました。



##### （3）雷制御システム新設工事

2023年8月26日、落雷により強羅駅に留置していた車両（3両）に不具合が発生し、該当車両が長期間、運行ができない事象が発生しました。この事象を踏まえ、落雷抑制対策として、雷制御システムを導入しました。



##### （4）電柱更新工事

電柱を建植してからの経年や検査等による更新計画を踏まえ、計画的にコンクリート柱から鋼管柱への建替え工事を実施し、安全性の確保を維持しています。





## 2 駅ホームにおける取り組み

### (1) 固定式ホーム柵

お客さまの線路転落や列車への接触などを防止するため、ホーム固定柵を設置しています。(箱根湯本駅)



### (2) 昇降式ホーム柵

お客さまの線路転落や列車への接触などを防止するため、乗車ホームに昇降式ホーム柵を設置しています。(早雲山駅)



### (3) 内方線付き点状ブロック

点状の突起に加え、ホーム側が分かる線状の突起を設けることで、目の不自由なお客さまに対してホームからの転落事故を防止する内方線付き点状ブロックを設置しています。(鉄道線・鋼索線全駅)



### (4) 列車非常停止装置

お客さまがホームから転落する等の事態が発生した場合、このボタンを押すと、駅係員や駅に接近している列車の乗務員に警報の鳴動および警報表示灯の点滅により異常を知らせ、列車を緊急に停車させます。(鉄道線全駅)



非常ボタン

警報表示灯

#### (5) 転落防止ゴム

列車とホームのすき間を狭くするため、転落防止ゴムを設置しています。



#### (6) 監視カメラ

ホームや改札口などの状況を監視するため、監視カメラを設置しています。  
(鉄道線・鋼索線全駅)



#### (7) 箱根インフォビジョン運行情報の設置

箱根フリーパスでご利用になれる乗り物（登山電車・ケーブルカー・ロープウェイ・海賊船・バス）の現在の運行・混雑状況をお知らせします。  
(小田原駅・箱根湯本駅・彫刻の森駅・強羅駅・早雲山駅)



#### (8) ホームロードヒーターの設置

鋼索線の間駅では、冬季期間にホームの凍結防止のため、ホームロードヒーターを設置しています。



#### (9) 防護装備品の配備

鉄道車内で発生した傷害事件を踏まえ、全車両運転台に防護盾、耐切創手袋を設置、また一部の駅に「さすまた・防護盾・耐刃手袋」を配備しています。  
(箱根湯本駅・強羅駅・早雲山駅)



### 3 車両における取り組み

#### (1) 非常通報装置・対話式非常通報装置

車内で異常が発生したことを乗務員に知らせるため、各車両に非常通報装置を設置しています。また、一部車両では、対話式非常通報装置を設置しており、乗務員と直接会話する事ができます。



鉄道車両



鋼索車両



#### (2) 車内監視カメラ

お客さまの車内の様子を確認できる車内監視カメラを鋼索車両に設置しています。



車内監視カメラ



乗務員室モニター

#### (3) 非常用はしご

災害や事故などにより、駅と駅の間で長時間停車した時、お客さまを車外に避難・誘導するための非常用はしごを搭載しています。



鉄道車両



鋼索車両



#### (4) 運転状況記録装置（鉄道車両）・ドライブレコーダー（鋼索車両）

鉄道線では事故が発生したときの速度やブレーキ操作、動画などの運転状況を記録する装置を設置しています。（100形車除く）

鋼索線では、前後の乗務員室にドライブレコーダーを設置し、動画による運転状況を記録しています。



鉄道車両



鋼索車両

#### (5) 消火器

車内での火災発生時に使用するため、消火器を各車両に搭載しています。



#### (6) 車いすスペース

車いすで安心してご利用いただけるように一部の車両に車いすスペースを設けています。



鉄道車両



鋼索車両



#### (7) 折りたたみ式スロープ

車いすで安全に乗降できるよう、一部の車両に折りたたみ式スロープを設置しています。





## 4 踏切における取り組み

### (1) オーバーハング型踏切警報機

遠くから踏切の存在が分かるように、高い位置に踏切閃光灯を設置しています。

(3 踏切に設置)



### (2) 全方向閃光灯・両面型閃光灯

踏切の警報状態を 360° 全ての方向から視認できる全方向閃光灯や前後両面で点滅する両面型閃光灯を設置しています。

(10 踏切に設置)

両面型閃光灯

全方向閃光灯



### (3) 踏切障害物検知装置 (レーザー光線式)

踏切内で立ち往生している自動車等の障害物を検知し、発光機の移動点滅により運転士に異常を知らせます。

(4 踏切に設置)



### (4) 踏切非常ボタン (踏切支障報知装置)

非常時にボタンを押すと、発光機が移動点滅し列車の運転士に異常を知らせます。(10 踏切に設置)



非常ボタン



発光機

## （５）カラー舗装・看板による啓発

踏切内に自動車の滞留を防ぐため、カラー舗装および啓発看板を設置しています。



## （６）踏切集中監視装置

総合運転所内に踏切障害物検知装置および踏切支障報知装置の動作状況を表示する踏切集中監視装置を設置しています。踏切内での自動車滞留および異常等の確認が速やかに行うことができます。



# 5 安定輸送の取り組み

## （１）鉄道線の運行管理

総合運転所にて、PRC（自動進路制御装置）により鉄道線全列車の運行を集中管理しています。また、変電所の遠隔運転および送電状況を24時間監視しています。



## （２）鋼索線の運行管理

早雲山駅運転室にて、自動制御運転により鋼索線全列車の運行を管理しています。



### （３）乗務員の体調管理および安全確認

管理者による乗務開始前の健康状態確認およびアルコールチェックを実施しています。

また、列車が駅を発車する際、お客さまが列車と黄色い点状ブロックの間にいないことを確認する等、安全の確保を確実に実施してから列車を出発させています。



### （４）駅係員による安全確認

駅では、列車が到着・出発する際、ホームで安全確認を確実に実施し、危険と判断した時には、直ちに列車を停止させることで、お客さまの安全を確保しています。



### （５）施設係員による保守点検

施設区では、線路、隧道、橋梁等の施設管理について、計画的な点検検査、保守作業を実施し、輸送の安全確保を図っています。



### （６）電気係員による保守点検

電務区では、電車線設備、信号保安装置、通信設備、変電所等の電気設備について、計画的に保守点検を実施し、輸送の安全確保を図っています。



### （７）車両係員による保守点検

検車区では、車両の保守、点検、検査、清掃等について、検査周期ごとに実施し、輸送の安全確保を図っています。





## (8) 地震に対する対応

総合運転所に設置してある「緊急地震速報受信システム」により、当社線沿線で震度4以上の揺れが予想される場合、全列車の乗務員に対し、列車無線から警報音および自動音声を読み、列車を停止させることで被害の軽減を図るシステムです。列車無線モニターは、全駅でも確認することができます。また、当社線に2か所設置してある地震計により震度確認をします。



緊急地震速報受信システム



地震計

## (9) 異常気象に対する対応

鉄道気象コンテンツサービスにより、当社沿線への雨、風、台風に対し提供される気象予報を踏まえ、列車の運行判断へ活用し、総合運転所で24時間体制により監視を行っています。また、当社線に設置してある雨量計3か所、風速計5か所によりリアルタイムでの数値を確認しています。



気象監視システム



風速計



雨量計



風速・雨量監視モニター

## (10) 異常時／混雑時情報提供ガイドライン

列車の運行異常（運休・遅延）・混雑等が発生した場合、お客さまに迅速・的確に情報を提供できるよう、【異常時／混雑時情報提供ガイドライン】を定めています。

小田急路線グループ	
異常時／混雑時情報提供ガイドライン	
私たちは、運行異常時／混雑時にお客さまの不安や不満を解消するため、お客さまが求めている情報を提供できるように行動します。	
1	トラブル・混雑発生時 『お客さまに何が起こったのかをハッキリお伝えします』
2	今後の見通し 『運行再開・開通見込みを10分以内にお伝えします』
3	現在の状況（気象状況、復旧具合） 『現場の具体的な状況を変化の有無に関わらず、15分間にお伝えします』
4	運行再開または復旧時 『出発（発車）見込みを具体的ににお伝えします』
5	ダイヤ乱れ時（混雑・道路渋滞時） 『待ち時間、所要時間の目安をお伝えします』
6	情報提供の改善 『継続して情報提供の改善を図ります』



### (11) 積雪に対する対応

大雪による転てつ器の転換不良を防ぐため、レール可動部の雪を溶かす電気融雪器を、塔ノ沢駅～強羅駅間に設置しています。また、箱根板橋駅～箱根湯本駅間は、集中カンテラを設置します。

架線への塗油については、冬季期間は塗油量を増やし架線の凍結防止を図っています。気象予報により凍結が予想される場合、深夜時間帯に着氷防止列車を運行します。

ケーブルカーの行き違いする複線部には、電気融雪器を設置してあります。



鉄道線



鋼索線



## 6 教育・研修・訓練の取り組み

鉄道はさまざまなハードとソフトが一体となり運行しており、運転、駅、保線、電気、車両の各部門における多種多様な作業により成り立っています。当社では日々の業務における安全性の向上を図るため各部門において、定期的に基本動作訓練・機器取扱い訓練を実施し、係員の知識・技術向上を図っています。

### (1) 異常時対応訓練 (鉄道線)

11月26日(火)に入生田車両基地において、遮断桿が降下している踏切に乗用車が進入し、列車と衝突、脱線はしなかったが自力運転不能となり、救援列車で収容する想定で異常時総合訓練を実施しました。この訓練は、負傷者の救出と旅客の避難誘導、関係各所への連絡通報、復旧作業を速やかに行えるよう事故処置技能向上を目的としています。



## (2) 異常時対応訓練（鋼索線）

10月18日（金）に鋼索線において、列車走行中に行き違い箇所ですり抜けの保安装置が動作し非常制動で停止、その衝撃で自動ブレーキが動作し、車内の旅客が負傷したことを想定した訓練を実施しました。この訓練は、旅客の避難誘導と、関係各所への連絡通報、負傷者の応急処置・搬送が速やかに行えることを目的としています。また、二次訓練として箱根山火山噴火を想定し、避難誘導訓練を実施しました。



## (3) 大規模地震防災訓練

9月2日（月）に神奈川県西部を震源域とする大規模地震が発生したことを想定した訓練を実施しました。訓練では、情報収集および伝達、各現業からの被災状況の把握、旅客の避難誘導、混乱防止対策、施設の点検訓練を行いました。また、全線で列車一旦停止訓練も実施しました。



## (4) 防犯テロ対応訓練

2月7日（金）鉄道車内での傷害事件を踏まえ、小田原警察署、箱根町消防署の協力をいただき、旅客の身の安全を図った避難誘導、関係各所への連絡通報、警察・消防との連携強化および負傷者に対する応急処置・搬送作業を速やかに行えるよう、関係者間の連携強化と現場対応力の向上を図りました。また、二次訓練として、防護盾、刺股の使用方法および負傷者の搬送術を学びました。





### （５）隧道内避難誘導訓練

8月2日（金）隧道内を走行中、車掌が発煙を認めブザー乱打により隧道内で停止し、点検の結果、床下機器からの発煙を確認したため、消火活動および旅客の避難誘導を客室扉と乗務員室扉から降車させる訓練を実施しました。また、隧道内を走行中に停電が発生したことを想定し、非常梯子にて旅客を降車させる訓練を行いました。



### （６）駅係員の訓練

駅係員の訓練は、列車の運行に異常が発生した場合を想定し、管区単位で定期的に行っています。



### （７）乗務員の訓練

乗務員の訓練は、過去に発生した事故および他社での事故等、異常時における旅客の避難誘導、関係各所への連絡通報、負傷者の応急処置・搬送を速やかに行えるよう実施しています。また、駅と合同で信号システムが故障したことを想定した指導通信式訓練も行っています。



## (8) 技術係員の訓練

技術部門では線路の安全を保つため、様々な機械工具を使用しており、安全かつ適切に取り扱えるよう定期的に点検及び取扱いに関する基本動作訓練を実施しています。

(夜間に運搬作業を行うモニ車クレーンの基本動作訓練)



電務区では信号保安装置が故障したことを想定し、測定機器やデータ取得を正しく安全に取り扱えるように、訓練を実施しています。(AF-FC 測定器取扱い訓練)



検車区では車両が脱線したことを想定し、復旧作業を速やかに行えるよう使用機材の取扱い等の習熟および事故処理技能の向上を図っています。

(油圧ジャッキ取扱い訓練)



## (9) 知識および技能確認

各現業では、係員の知識および技能の確認を行うため、年に1回の実務審査を行っており、施設担当ではレールのフロー削正について実務審査を実施しました。



## (10) 協力会社との連携

鉄道施設は多くの協力会社と連携しあって保守管理を行っています。技術部門では列車の安全運行に関する知識や技能の向上を図るため、定期的に協力会社のみなさんと一緒に安全教育を実施しています。





#### (11) 安全の日（安全シンポジウム）

大正 15（1926）年 1 月 16 日、小涌谷駅～宮ノ下駅間で脱線転覆事故が発生し、16 名のお客さまが亡くなりました。当社ではこの事故を風化させないため、事故が発生した 1 月 16 日を「安全の日」として制定しております。2024 年度は 1 月 16 日に社長以下の管理者が出席し、事故現場近くの寺院および事故発生場所で犠牲となった方々の追悼供養を行い、無事故の誓いを新たにしています。また午後には、本社・現業の管理者とともに現業職員取組み発表および外部講師の講演による安全シンポジウムを開催しました。



## 4 事故の発生状況とその再発防止措置

### 1 鉄道運転事故

2024 年度は発生していません。

過去 5 年間の鉄道運転事故の発生件数と死傷者数の推移は次のとおりです。

年度	2020	2021	2022	2023	2024
事故件数	0	0	0	0	0
死傷者	0	0	0	0	0
うち死亡者	0	0	0	0	0

### 2 インシデント（事故の兆候）

2024 年度は発生していません。

### 3 輸送障害（30 分以上の遅延や運休）

2024 年度における鉄道事業法に基づく輸送障害は、鉄道線で 12 件（うち自然災害 6 件）、鋼索線は発生しませんでした。鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害のうち、主な発生概要は以下のとおりです。

(1)

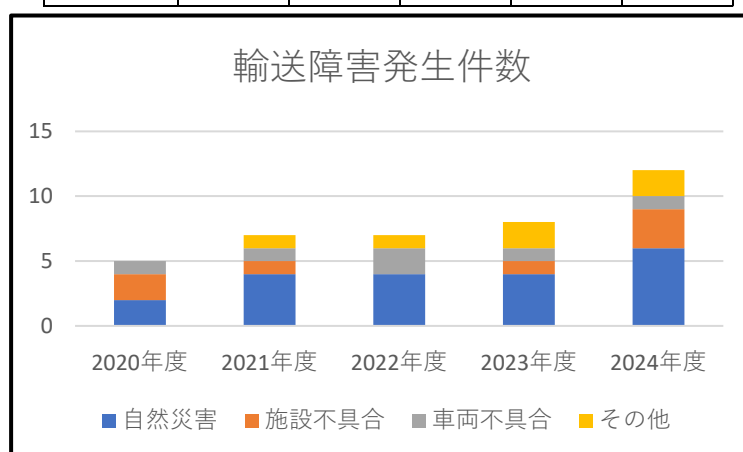
◆電線路トラブル	2024 年 12 月 1 日、彫刻の森駅～強羅駅間にある花壇第一踏切付近架線異常が発生し、箱根湯本駅～強羅駅間を運転抑止しました。電務区係員が架線を点検したところ、架線振れ止め用取り付け金具が破損していることが判明しました。対策として、破損した取り付け金具を交換しました。その後、全線の同種箇所の点検を実施しました。この影響により、箱根湯本駅～強羅駅間の上下 12 本が運休しました。運休区間については、バスによる振替輸送を行いました。
----------	---

(2)

◆保安装置トラブル	2025 年 2 月 12 日、仙人台信号場で転てつ機が転換できない事象が発生しました。施設区係員が点検したところ、基本レールとトンダレール間に小枝が挟まっていた。その後、同信号場で清掃作業時に使用していたブロワーにより飛ばした小枝が挟まり、後確認を見落としたことが判明しました。対策として、点検箇所の明確化、指揮者による後確認を規定しました。この影響により、強羅駅～箱根湯本駅上下 2 本が運休しました。運休区間については、バスによる振替輸送を行いました。
-----------	---

過去 5 年間の輸送障害の発生件数と推移は次のとおりです。

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
自然災害	2	4	4	4	6
施設不具合	2	1	0	1	3
車両不具合	1	1	2	1	1
その他	0	1	1	2	2
合計	5	7	7	8	12



#### 運転無事故事業者として表彰

国土交通省から 1 期（3 年）鉄道等運転無事故事業者表彰を受賞しました。



## 5 お客さま、地元の皆さまとの連携とお願い

### (1) 安全教室

小田原市の大窪小学校の児童に対して電車の安全な利用方法、車内マナー、踏切の渡り方や置石行為防止に関する啓発活動を行いました。当社線を利用する児童が多いことから、安全教室として実施したものです。今後も同様の活動を実施してまいります。



### (2) こども110番の駅

当社では、お客さまに安心してご利用いただくため、本社、箱根板橋駅、風祭駅、入生田駅、箱根湯本駅、強羅駅、早雲山駅の7か所で「こども110番の駅」の取り組みを行っています。



### (3) 自動体外式除細動器（AED）

AED（自動体外式除細動器）とは、コンピューターを利用した医療機器であり、心室細動などにより心臓が止まった方に電気ショックを与え、正常な心臓の動きを取り戻させる機器です。医療関係者以外でも安全に使用できる医療機器で、近年では公共施設への設置が進んでいます。当社でも箱根湯本駅、強羅駅、早雲山駅に設置しているほか、鉄道線・鋼索線の全車両への設置が完了しました。



鉄道車両



鋼索車両



駅設置

#### (4) サービス介助士と普通救命講習

お年寄りやお身体の不自由なお客さまをはじめ、すべてのお客さまに安心してご利用いただけるよう、「おもてなしの心」と「正しい介助技術」を習得するため、駅係員、乗務員がサービス介助士資格を取得しています。

また、救急救命処置の基本となる「CPR（心肺蘇生法）」や「AED（自動体外式除細動器）」の使い方を身につけるため、全従業員が『普通救命講習』を受講し、認定を受けています。



#### (5) 駅で緊急に列車を止める場合

「線路に人が転落した」「線路上に大きな障害物がある」などを発見し、緊急に列車を止める必要があるときは、迷わずに非常停止ボタンを押してください。



#### (6) 踏切で緊急に列車を止める場合

「踏切内に自動車が立ち往生している」「歩行者が取り残されている」などを発見し、緊急に列車を止める必要がある場合は、迷わず踏切非常ボタンを押してください。



#### (7) 自動車が踏切内に閉じ込められたとき

踏切内で遮断桿が下りてしまった場合は、車で遮断かんを押しながら踏切の外へ出てください。





## (8) 車内で乗務員に連絡したい場合

車内で非常事態が発生した場合、車内非常通報装置のボタンを押して乗務員にお知らせください。



## (9) 車内持ち込みを禁止する危険物および不審物を発見した場合

駅、車内への危険物の持ち込みが禁止されている物品があります。また、駅、車内で不審物を発見した場合、お手をふれずに駅係員、乗務員までお知らせください。



## (10) ・プラットホーム事故0（ゼロ）運動の実施

・歩きながらの携帯電話・スマートフォン操作はおやめください

・お客さまに安全に駅をご利用いただくため、ホーム上での列車との接触や線路への転落について注意喚起するとともに、危険と感じた時、非常停止ボタンを押していただくことを目的に、「プラットホーム事故0（ゼロ）運動」を実施しました。



# 索道編

## 1 安全に関する基本方針

社長、役員および従業員（以下「従業員等」という）の安全に係わる行動規範(安全基本理念、安全方針)は、次のとおりとしています。

### 1 安全行動規範

- (1) 一致協力して輸送の安全確保に努めること。
- (2) 輸送の安全に関する法令および関連する規程(本規程を含む。以下法令等」という)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こと。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めること。
- (4) 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをすること。
- (5) 事故・災害等が発生したときには、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こと。
- (6) 情報は、漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保すること。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦すること。

## 2 安全目標と安全重点施策の取り組み

### 1 安全目標

「安全第一を共通の価値観とし、安全最優先の行動を定着させ安全文化の醸成を図る」

### 2 安全重点施策

- (1) 「気づき、違和感を見逃さず予防安全意識の向上を図り、索道運転事故ゼロを継続する」
- (2) 「安全・安心を追求するために先を読み、一步先行く行動で不注意・確認不足による運転停止をゼロにする」

上記の安全目標を達成するため各部署で行動計画を定め、目標に向かって全社員一丸となり取り組みました。その結果として、危険の芽を見逃さない姿勢、報連相を徹底し索道運転事故ゼロを達成しました。

安全重点施策については、ヒヤリ・ハット報告や事故事例研究を実施し、他社事例を共有する事で、安全意識および事故防止意識の向上に努めました。

また、ヒヤリ・ハット制度を制定し、10月をヒヤリ・ハット推進強化月間と定め、想定ヒヤリ・ハットを含めた各職場内の安全管理活動を進めました。

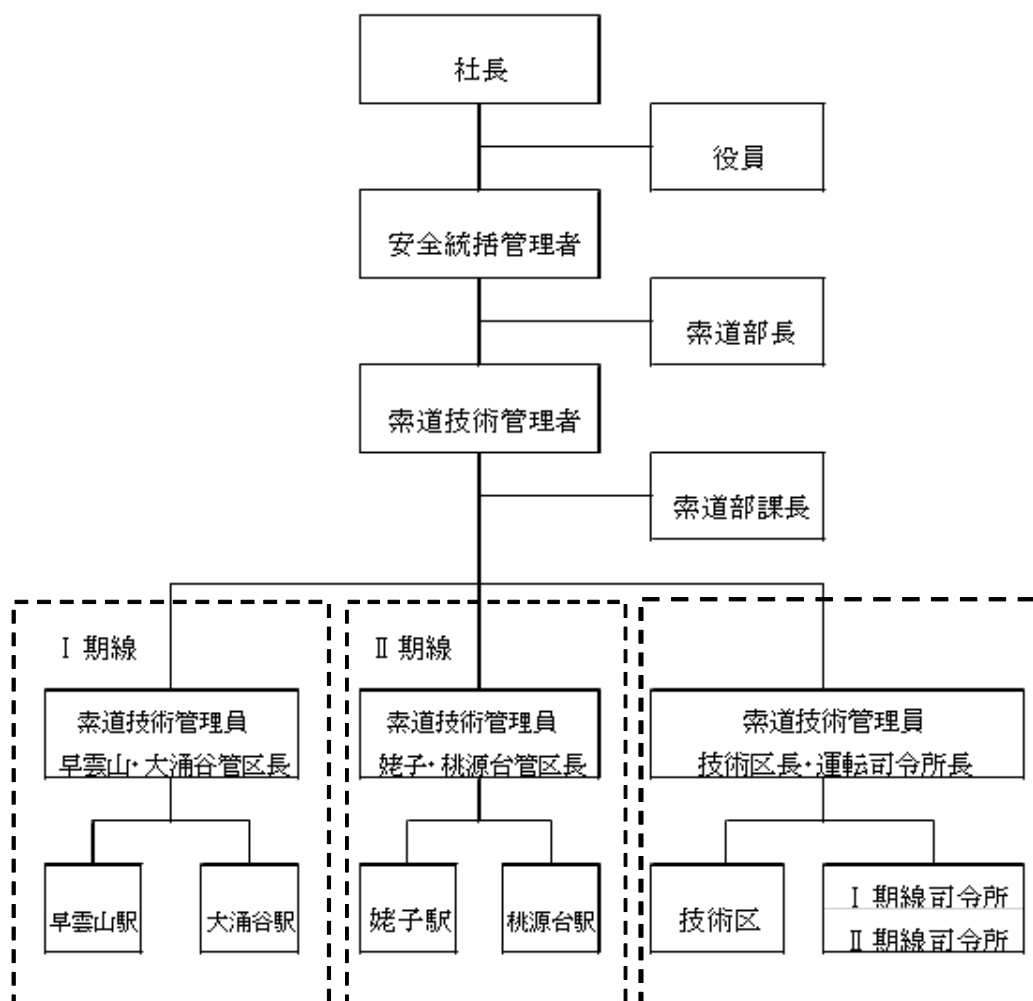
### 3 当社の安全管理体制（索道）

当社の索道事業における安全管理体制は安全確保のため、社長を最高責任者とし安全統括管理者、索道技術管理者の有資格者を任命、配置しその役割と責任、権限を定めております。

当社の安全管理組織は以下のとおりです。

【組織図】

2025年4月1日現在





## 4 輸送の安全確保のための取り組み状況

### (1) 会議体

毎月1回安全マネジメント推進委員会（下部組織：安全向上委員会）を開催し、発生した事象に対する原因分析・対策を立てるとともに、その結果を検証する等、PDCAサイクルとスパイラルアップを図り再発防止等に取り組みました。

### (2) 教育・訓練

- ①営業運転時の停電・機械故障を想定し、連絡体制の確立ならびに予備原動装置による切替運転を毎月実施し、ゴンドラを各駅に収容するより実践的な訓練を定期的に行いました。また、保安装置が動作した場合の運転再開を迅速に行うために、各種保安装置が動作したことを想定し、応急復旧訓練を定期的に行いました。
- ②7月には異常時総合訓練として、全ての動力が停止した場合に備えて、ゴンドラからの旅客救助訓練を実施しました。

#### 【非常時に対応するための旅客救助訓練実施】



- ③若手社員の技術や知識の向上を図るべく、工具の使用方法などの技能訓練や図解式のマニュアルを整備するなど、きめ細かい指導を行いました。また、索道設備の仕組みや構造について経験が浅い若手社員にも理解できるよう社内で教材を作製、技術系担当者が活用して教習を行いました。

④営業運転中に大規模地震が発生したことを想定したBCP訓練を実施いたしました。これは小田急箱根の各部と合同で毎年実施している総合防災訓練で、I P無線を連絡手段として小田急箱根総合対策本部と各部対策本部、現地対策本部の初動対応・情報伝達・情報整理の訓練を実施しました。

【リスク発見訓練】



⑤9月には大涌谷園地で高濃度の火山ガスが発生したことを想定した訓練を実施し、行政、その他の園地事業者とともに参加しました。

【大涌谷園地観光客の避難を想定した訓練】



⑥2月には外部講師による索道設備に関する従業員教育を実施し、全社員で受講する事により索道設備への知識向上を図りました。

【外部講師による従業員教育】



⑦ 2月には同業者への他社視察を実施し、他社の優れた点や自社の課題を発見する機会を増やす事で安全面および接客面の向上促進を図りました。

⑧【暑さ対策への取り組み】

夏季のゴンドラ内気温上昇対策として、駅構内を出発していくゴンドラへミスト型扇風機を使用し、気化熱を利用し少しでもゴンドラ内の温度低下を促す対策を行いました。

【ミスト扇風機による暑さ対策】



(3) 社外教育研修

社外教育研修は、関東運輸局が主催する講習会や労務安全衛生協会主催の講習会を積極的に受講し、技能の向上と安全意識の高揚に努めました。

- ・ 国土交通省主催                      運輸事業の安全に関するシンポジウム 2024 参加  
    (オンライン参加)
- ・ 関東運輸局主催                      索道技術管理者研修会参加
- ・ 労務安全衛生協会主催              フルハーネス型墜落制止用器具特別教育参加
- ・ 小田急電鉄(株)主催                  安全シンポジウム参加 (オンライン参加)
- ・ 小田急電鉄(株)主催                  小田急グループ交通事業者安全統括管理者会議  
    参加
- ・ 日本ケーブル(株)                      N C テクニカルセミナー参加



## 5 事故の未然防止対策

### (1) 経営トップによる現業職場巡視

経営トップである社長および安全統括管理者により夏季、年末年始の繁忙期に各現業職場の巡視を行い、現業長および係員との意見交換や安全への取り組み状況を確認するとともに、安全への取り組み姿勢の共有化を図りました。

### (2) 社長および安全統括管理者による輸送の安全総点検の実施

年末年始の輸送等の安全総点検期間中には、社長および安全統括管理者等が現業の巡視を行い、総点検の進捗状況の確認を行いました。また月に1回、安全統括管理者および索道技術管理者による職場巡視を実施し、安全に対する啓発活動を行いました。

【安全総点検現業巡視 社長による訓示】



### (3) 定期点検整備および安全対策

①早雲山線 2024年12月9日～12月18日まで（10日間）

・ 早雲山線通信保安線更新 ・ 受索装置交換工事

2025年1月14日～1月31日まで（18日間）

・ 支えい索更新工事

②桃源台線 2025年2月3日～2月21日まで（19日間）

・ 受索装置交換工事 ・ 押送駆動モーター交換工事

上記期間において営業運転を休止し、索道設備の点検整備を実施しました。また、早雲山線は支えい索の更新、また定期整備期間中に早雲山線の通信保安線を更新いたしました。桃源台線は支柱の受索装置及び各駅押送駆動モーター交換、制動装置等の整備を実施しました。

#### 早雲山線 【支えい索更新工事】



#### 桃源台線 【受索装置整備】



#### (4) 最大荷重試験

2024年12月18日

早雲山線（早雲山駅～大涌谷駅間）

2024年 2月21日

桃源台線（大涌谷駅～姥子駅間）

桃源台線（姥子駅～桃源台駅間）

以上の3区間において最大荷重試験を行いました。

ゴンドラに荷重を搭載し、主原動機（モーター）および予備原動装置の起動、運転状態を確認するとともに制動装置（ブレーキ）の動作状況の確認、制動距離の測定などを実施しました。その結果、異常が無いことを確認しました。

#### (5) 安全安定運行のための気象観測機器類

安全運行の確保のため、早雲山線の運転司令所内に気象観測機器類を設置し気象状況・地震・雷雲等を常時監視しています。なお、気象観測システムについては桃源台線の運転司令所にも設置しています。また、沿線の一部支柱にはPDCE（落雷抑制システム）を新設し、雷対策を行い安全運行に備えました。

【風向・風速計】



【気圧計】



【雨量計】



【気象監視システム】



【デジタル地震監視システム】



【IP電話】



【PDCE（落雷抑制システム）】





## (6) 火山防災対策

火山防災対策としては、火山ガス計測機器による監視（ゴンドラ内、大涌谷駅舎のりば）と大涌谷園地に火山監視員を配備し、行政等と合同で避難誘導訓練や図上訓練の実施、救護室の設置、全ゴンドラ内に救急箱を設置、注意喚起ポスターを多言語化し、ピクトグラムで表示するほか、当社ホームページにおける火山ガスに対する注意喚起案内を実施しました。

また大涌谷駅コンコースには防災用品棚を設置し、ヘルメットや非常用飲料水等を備え、防災備蓄品の充実を図りました。

引き続き火山ガスに対するお客さまへの注意喚起・ゴンドラご乗車のお客さまへ安全対策の徹底と強化を図ってまいります。

【火山ガス計測機器】



【監視モニター】



【ゴンドラ内救急箱】



【大涌谷駅コンコース防災備蓄品】



【火山ガス注意喚起のピクトグラム】



## 6 事故の発生状況

### 1 索道運転事故

2024 年度は発生していません。

### 2 インシデント（事故の兆候）

2024 年度は発生していません。

### 3 運転障害の発生状況

（１）自然災害（強風による運休 28 件・大雪による運休 2 件  
雷による運休 18 件・強風、大雨後の安全確認による運休 5 件）

（２）機械トラブル（早雲山線：早雲山駅～大涌谷駅間 3 件）  
（桃源台線：大涌谷駅～姥子駅～桃源台駅間 7 件）

① 早雲山線	早雲山駅～大涌谷駅間	3 件
・ 制御系の不具合による運休		1 件
・ 設備の不具合による運休		2 件

② 桃源台線	大涌谷駅～姥子駅～桃源台駅間	7 件
・ 制御系の不具合による運休		5 件
・ 設備の不具合による運休		2 件

③ その他		
・ 桃源台線停電による運休		1 件

以上の機械トラブルについては、不具合を発生させた機器類の更新を行い復旧いたしました。また、桃源台線では停電による運休が 1 件発生いたしましたが復電後は異常なく運転を再開しました。

ご利用予定のお客さまには大変ご迷惑をおかけいたしました。

## 7 環境推進活動

大涌谷駅周辺美化活動として、当社従業員による大涌谷駅周辺及び大涌谷園地事業エリア周辺の清掃を実施しました。

### 【美化活動】



# 小田急箱根

Odakyu Hakone

## ご連絡先

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。

株式会社小田急箱根		
鉄道部	TEL. 0465-32-6823	FAX. 0465-32-6863
索道部	TEL. 0465-32-2206	FAX. 0465-32-2348
■平日 9:00～18:00（年末年始を除く）		

2025年（令和7年）9月発行