

安全報告書

2026



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	
(2) 安全文化醸成への取り組み	
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) ワンマン運転開始に伴う安全対策	
(3) 駅ホームにおける取り組み	
(4) 車両における取り組み	
(5) 踏切事故ゼロを支える総合安全対策	
(6) 安全輸送の取り組み	
(7) 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	21
(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	23
(索道編)	
1. 安全に関する基本方針	27
(1) 安全行動規範	
2. 安全目標と安全重点施策の取り組み	27
(1) 安全目標	
(2) 安全重点施策	
3. 当社の安全管理体制	28
4. 輸送の安全確保のための取り組み状況	29
5. 事故の未然防止対策	32
6. 事故の発生状況	37
(1) 索道運転事故	
(2) インシデント	
(3) 運転障害	
7. 暑さ対策への取り組み	38
8. 施設、旅客環境の安全性および快適性への取組	38
9. お客さまサービス・異常時対応力の取り組み	39
10. 環境推進活動	40
11. 今後に向けて	40

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、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努めております。

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」を基本姿勢として、「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、2025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ご理解いただければ幸いです。

2025年度には、鉄道事業において箱根湯本駅～強羅駅間の安全性向上を目的とした車両装置の導入、落石等防護設備設置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、早雲山駅緊張設備や支柱受索装置の整備などを行い、安全性の向上を図りました。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、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、本報告書をご覧いただき、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

2025 年度の安全目標は次のとおりでした。

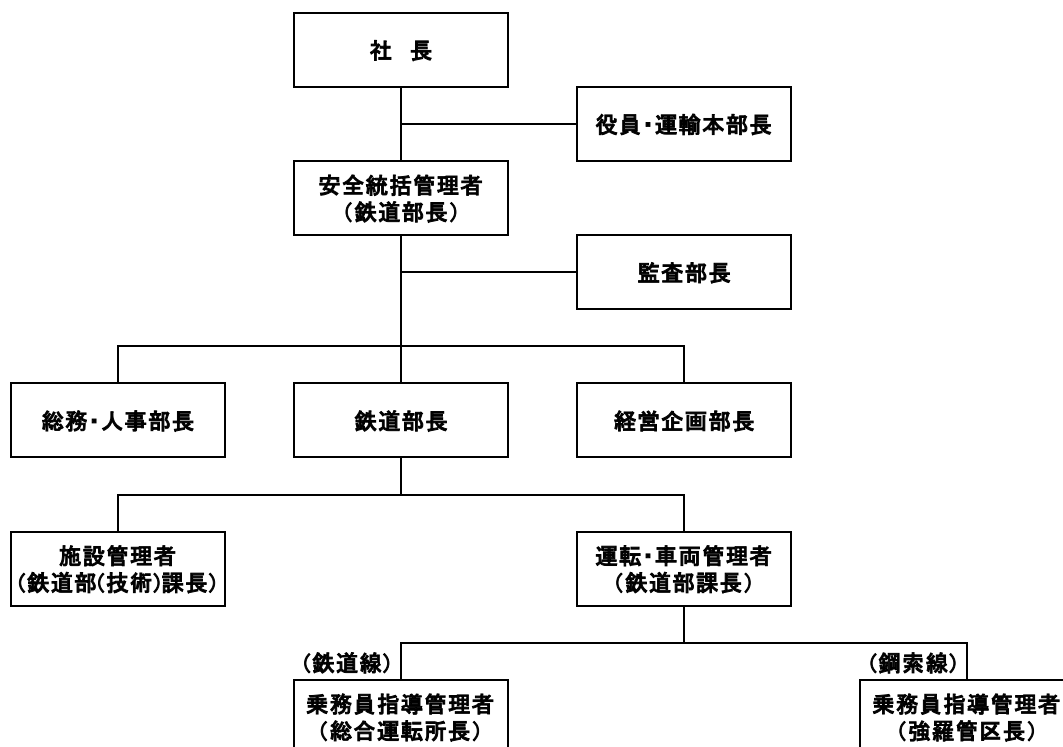
- (1) ヒューマンエラーによる運転事故ゼロを継続します。
- (2) ヒューマンエラーによるインシデントゼロを継続します。
- (3) 鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害ゼロを目指します。

2025 年度は、鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害を 2 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。

2026年4月1日現在

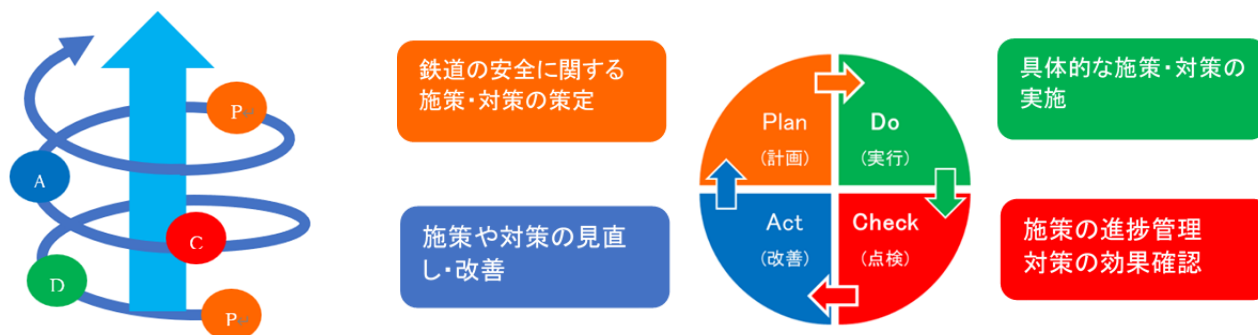


役 職	役 割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (鉄道部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者 車両管理者 (鉄道部課長)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および車両に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者 (総合運転所長) (強羅管区長)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。 (強羅管区長は鋼索線乗務員の資質の保持に関する事項を管理)
施設管理者 (鉄道部(技術)課長)	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。

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り組みを適時、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

輸送の安全確保に関する業務が、安全管理規程に基づき適切に実施されていることを確認するため、毎年内部監査を実施しています。監査では、インタビューや書類確認を通じて安全管理体制を検証・評価し、改善事項についてはフォローアップ監査を実施することで、継続的な安全性向上に取り組んでいます。

(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、鉄道部長、課長などが出席のうえ開催しています。これは、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」で決定した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。

2 安全文化醸成への取り組み

当社では、安全設備やルールの整備に加え、経営トップによる職場巡視や現場との対話、安全に関するみんなの声（ヒヤリ・ハット・改善提案）の活用を通じて、安全を最優先とする企業風土の醸成に取り組んでいます。

○安全文化を支える4つの取り組み

①現場との対話 ②気づきの共有 ③情報共有と学び ④安全意識の向上

（1）無事故推進委員会

安全統括管理者をはじめ鉄道部・現業各職場が参加し、安全意識の向上、情報共有および職場間連携の強化を図っています。

（2）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、安全に関する対話を通じ現場とのコミュニケーションを図り、安全文化の醸成に取り組んでいます。



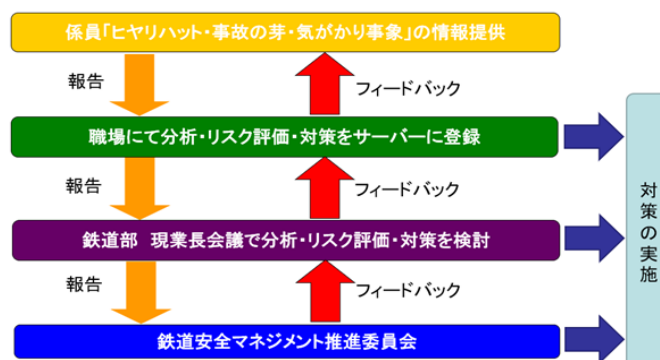
（3）安全の日（安全シンポジウム）

大正 15（1926）年の脱線転覆事故を風化させないため、1月16日を「安全の日」と定めています。2025 年度も追悼供養を行うとともに、現業職員の取り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、無事故への誓いを新たにしました。



（4）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したヒヤリ・ハット等を「安全に関するみんなの声」として報告し、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。今後も現場での気づきや改善提案を積極的に活用し、事故の未然防止と安全文化の醸成につなげていきます。



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。2025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9.5億円になりました。

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

上大平台信号場～仙人台信号場間において、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。



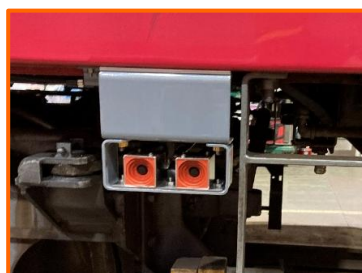
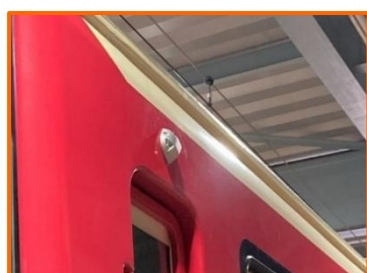
（3）電柱更新工事

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、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。



（4）箱根湯本駅～強羅駅間の安全性向上を目的とした車両装置の導入

箱根湯本駅～強羅駅間の旅客列車の安全性および安心感のさらなる向上を目的として、車両へ安全関連装置の導入を順次実施しています。



2 ワンマン運転開始に伴う安全対策

2026年3月より小田原駅～箱根湯本駅間においてワンマン運転を開始しました。導入にあたっては、安全性を最優先とし、設備面・運用面・教育面の各側面から十分な準備と検証を行いました。

(1) 車両設備の充実

車両の側面に「側方カメラ」、運転席に「ワンマンモニター」、「扉開閉スイッチ」、「車内防犯カメラ」を設置しました。

(2) 乗務員教育・訓練

乗務員に対して机上教育、実車訓練および営業車両を使用した試験運行を実施し、通常運転時はもとより、異常時の対応やお客さま案内についても十分な習熟を図りました。

(3) 運用開始後の取り組み

ワンマン運転開始後も、安全を最優先とする姿勢は変わりません。ヒヤリ・ハット、乗務員からの意見、お客さまの声などを継続的に収集・分析し、必要な改善を行っています。特に、運転士の負荷状況や異常時対応については重点的に確認し、安全性の向上に努めています。

(4) 今後に向けて

当社では、ワンマン運転を単なる業務効率化施策ではなく、「安全を前提とした持続可能な輸送体制の構築」と位置付けています。今後も設備改良、教育訓練、安全確認を継続し、安全・安心な輸送サービスの提供に努めてまいります。



3 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)



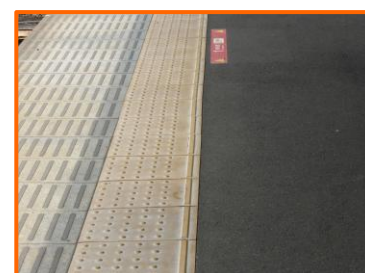
(2) 昇降式ホーム柵

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)



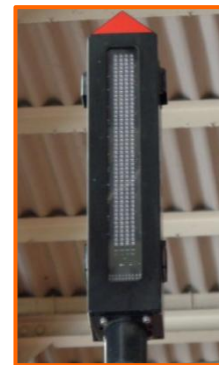
(3) 内方線付き点状ブロック

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。

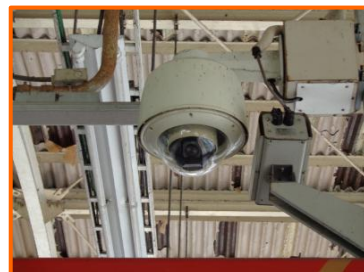
(箱根湯本駅、彫刻の森駅)



(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。



4 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) 車内防犯カメラ

お客さまに安心してご利用いただくため、車内の状況確認や犯罪抑止を目的として、鉄道車両(一部車両)および鋼索車両に防犯カメラを設置しています。



鉄道車内防犯カメラ



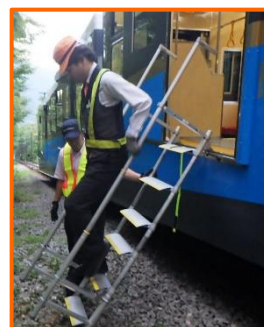
鋼索車両防犯カメラ

(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

車いすをご利用のお客さまが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。



5 踏切事故ゼロを支える総合安全対策

見つける・知らせる・止める・守る・監視する



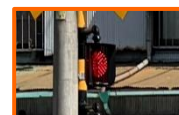
①オーバーハング型踏切警報機

遠くから踏切の存在が分かるように、高い位置に踏切闪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)



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)



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。



⑦垂れベルト

踏切警報機動作後の遮断桿降下に合わせてベルトが垂れ下がり、通行者に注意喚起と視認性向上を目的に設置しています。



⑧第4種踏切ゲート

第4種踏切（踏切警報機・遮断機のない踏切）の安全対策として、利用状況等を踏まえ、踏切の廃止や踏切ゲートの設置を進めています。2025 年度は、第4種踏切2箇所を廃止するとともに、8箇所に踏切ゲートを設置し、踏切事故の防止と安全性の向上を図りました。



⑨踏切道内誘導表示

踏切利用者の安全対策として、踏切道内における安全な通行を促すため、踏切道内誘導表示を設置しています。

2025 年度は、強羅踏切に踏切道内誘導表示を設置し、踏切利用者の安全性の向上を図りました。



※当社では、障害物検知装置、非常ボタン、全方向閃光灯、集中監視装置など複数の安全設備を導入しています。また、「見つける」「知らせる」「止める」「守る」「監視する」の多重安全対策を構築するとともに、第4種踏切対策や啓発活動を推進し、踏切事故ゼロを目指しています。

6 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、お客様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。



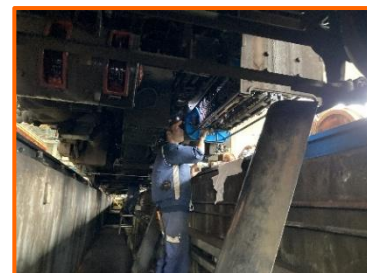
(6) 電気係員による保守点検

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。



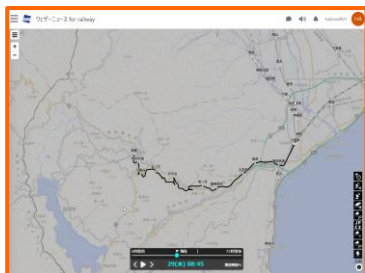
緊急地震速報受信システム



地震計

(9) 異常気象に対する対応

当社では、雨、強風、台風等の異常気象による影響を未然に防ぐため、気象情報サービスから提供される予報情報を活用し、列車の運行判断を行っています。また、総合運転所において24時間体制で気象状況を監視するとともに、沿線に設置した雨量計3か所および風速計5か所の観測データをリアルタイムで把握し、安全輸送の確保に取り組んでいます。



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) 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います。



鉄道線



鋼索線



(11) 雷に対する対応

過去の落雷被害による車両不具合事象を防止するため、雷制御システムを強羅駅に設置しています。設置後の落雷による被害は発生していません。



(12) 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。

異常時／混雑時情報提供ガイドライン^④

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。^④

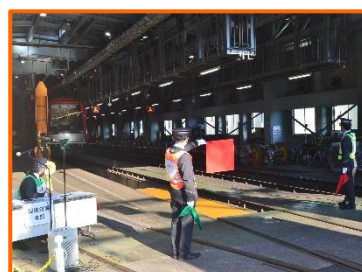
- 1 トラブル・混雑発生時^④
『お客さまに何が起きたのかをハッキリお伝えします』^④
- 2 今後の見通し^④
『運行再開・開通見込みを10分以内にお伝えします』^④
- 3 現在の状況（気象状況、復旧具合）^④
『現場の具体的な状況を変化の有無に関わらず、15分毎にお伝えします』^④
- 4 運行再開または復旧時^④
『出発（発車）見込みを具体的にお伝えします』^④
- 5 ダイヤ乱れ時（混雑・道路渋滞時）^④
『待ち時間、所要時分の目安をお伝えします』^④
- 6 情報提供の改善^④
『継続して情報提供の改善を図ります』^④

7 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14日（金）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出し、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。



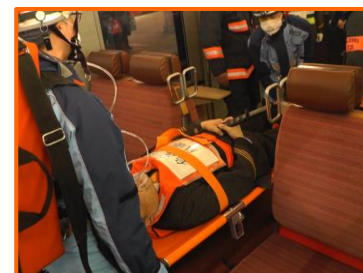
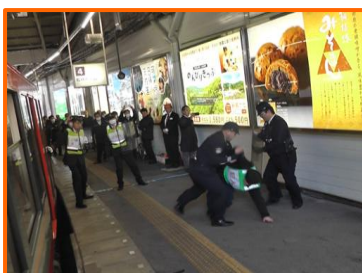
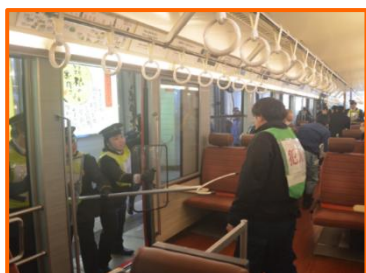
(3) 大規模地震防災訓練

9月1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。



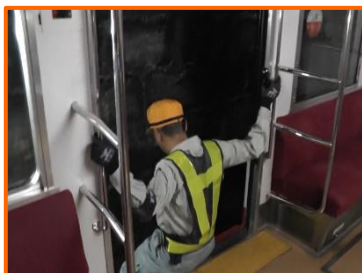
(4) 防犯テロ対応訓練

2月6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、旅客の安全を優先した避難誘導、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。



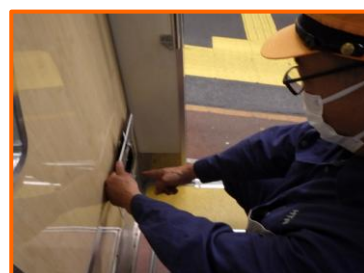
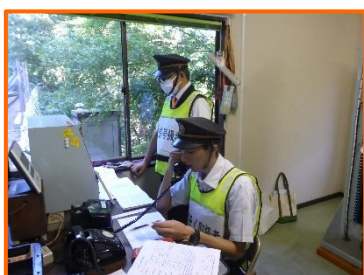
（５）隧道内避難誘導訓練

８月１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。



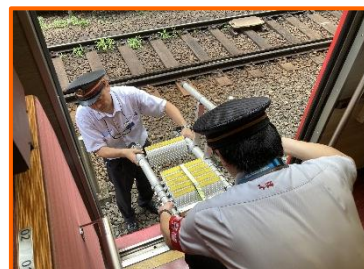
（６）駅係員の訓練（鉄道線・鋼索線）

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

施設区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。

（夜間に線路点検を行う AT カートの基本動作訓練）



電務区では保守作業や異常時の復旧作業で使用する工具類について、安全、適正に取り扱えるよう使用工具類に関する取扱い教育訓練を実施しています。

（張線器取扱い訓練）



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。

（脱線復旧機材取扱い訓練）



（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、運転障害事故発生時の復旧対応能力向上を目的として、レールボンド取付け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。



4 事故の発生状況とその再発防止措置

1 鉄道運転事故

2025 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	2021	2022	2023	2024	2025
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

※ 鉄道運転事故とは、「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」を言います。

2 インシデント（事故の兆候）

2025 年度は発生していません。

※ インシデントとは、事故には至らなかったが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

3 輸送障害（30 分以上の遅延や運休）

2025 年度における鉄道事業法に基づく輸送障害は、鉄道線で 10 件（うち自然災害 4 件、動物 3 件、その他 1 件）、鋼索線で 2 件でした。鉄道係員、車両、鉄道施設に起因する輸送障害は 2 件（車両 1 件、係員 1 件）でした。

※ 輸送障害とは、鉄道による輸送に障害が生じた状態で、鉄道運転事故以外の運休、または列車に 30 分以上の遅延が生じたものをいいます。

2025年度に発生した主なトラブル

事 象: 踏切付近での交通事故による輸送障害

発生日時: 2025年6月23日6時55分

場 所: 小涌谷踏切

支障時間: 1時間35分

影響人員: 約250名

概 況: 総合運転所内の踏切集中監視装置が鳴動したため、監視カメラで確認したところ、前面が大破した車が踏切内で停車していることを確認。運行中の各列車へ運転抑止を指示するとともに関係各所へ連絡・出動を指令した。その後、警察・消防・係員が到着し、事故車をレッカー移動した。係員による設備の安全確認を行い、運転を再開した。

原 因: 乗用車がトラックと接触後に踏切を支障したもの

安全対策: ・踏切集中監視装置による異常の早期発見

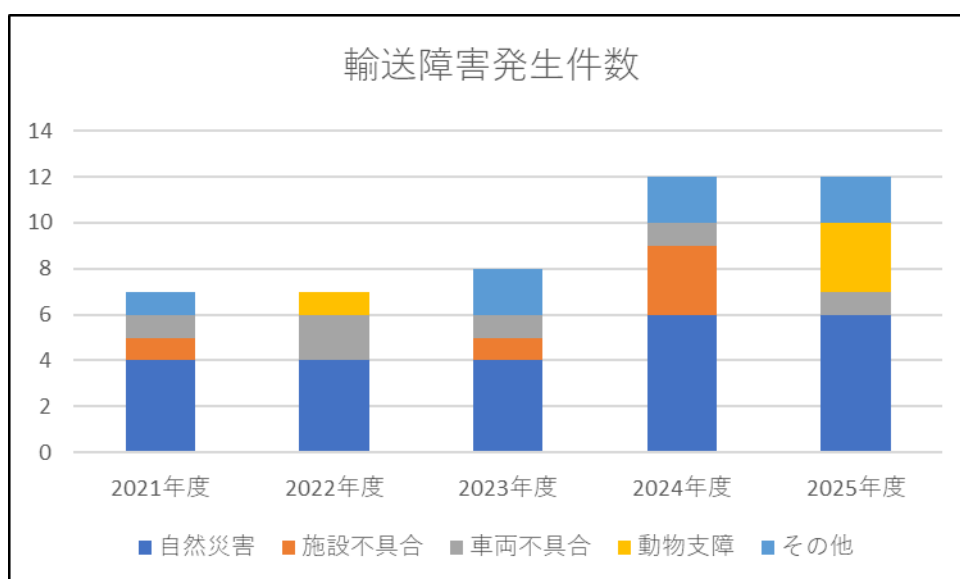
・関係機関との迅速な連携

・係員による設備点検と安全確認



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。

	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
自然災害	4	4	4	6	6
施設不具合	1	0	1	3	0
車両不具合	1	2	1	1	1
動物支障	0	1	0	0	3
その他	1	0	2	2	2
合 計	7	7	8	12	12



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・鋼索線の全車両へ設置しています。



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、車で遮断桿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事故の防止を目的として、「プラットホーム事故0（ゼロ）運動」を実施しました。あわせて、危険を発見した際には非常停止ボタンの使用を呼びかけるとともに、ホーム上での歩きながらの携帯電話・スマートフォンの操作防止についても啓発を行いました。



(11) エスカレーターご利用でのお願い

エスカレーターをご利用の際には、駆け上がりや駆け下りは大変危険です。歩かずに立ち止まり、手すりにつかましましょう。



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) 「相互確認（コミュニケーション）の徹底と基本動作（指差称呼）を遵守し、索道運転事故ゼロを継続する」
- (2) 「多用なお客さまに寄り添った一步先行く行動を実施し、ヒューマンエラーによる運転停止ゼロを達成する」

安全目標を達成に向け、各部署で行動計画を策定し、全社員一丸となって取り組みを進めました。その結果、日常業務での気づきが事故防止につながった事例も生まれ、安全第一の意識向上に一定の成果が見られました。重点施策である「索

道運転事故ゼロ」についても、継続して達成することができました。

安全重点施策では、相互確認や指差称呼の徹底を継続的に実施し、日常業務の中で安全に対する共通認識の定着と安全文化の確立を図りました。また、ヒヤリ・ハット報告や事故事例研究を積極的に行い、他社事例の共有を通じて安全意識を高め、事故防止への意識向上に努めました。

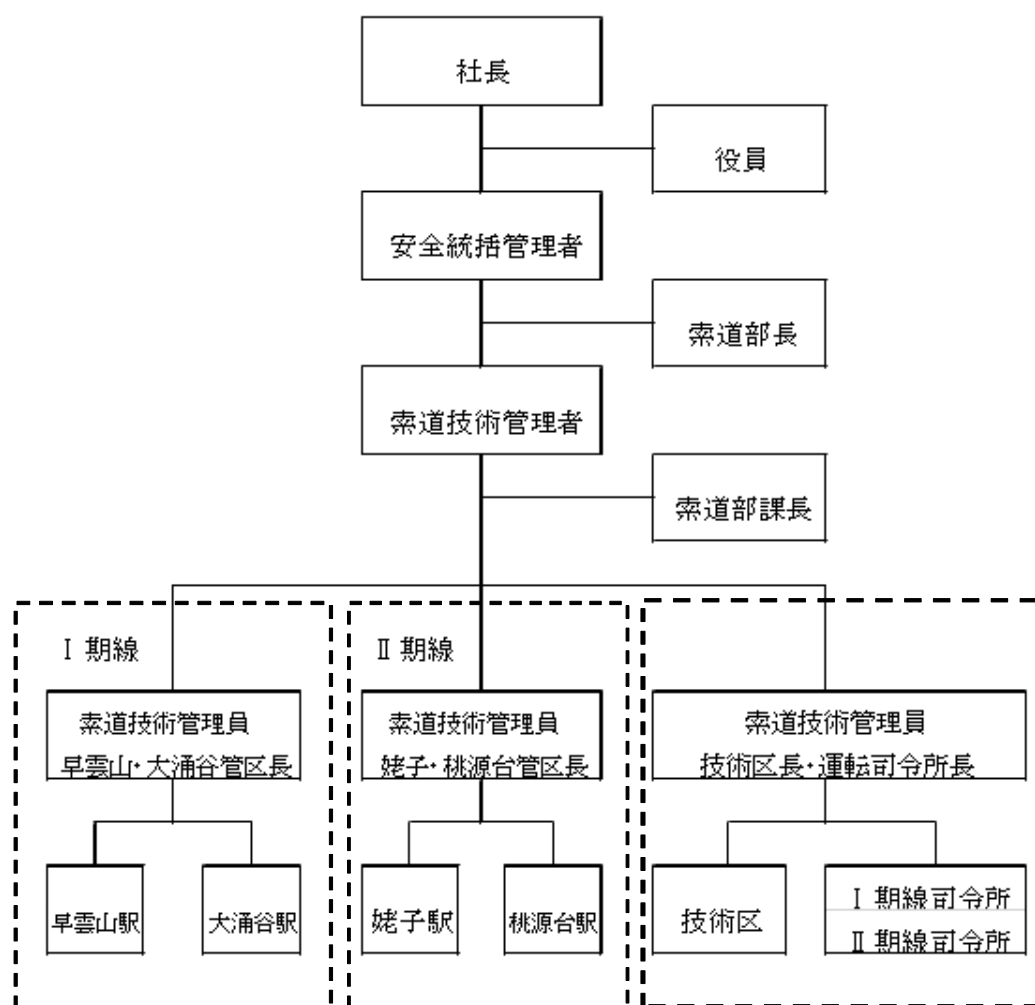
3 当社の安全管理体制（索道）

当社の索道事業における安全管理体制は、安全の確保を最優先とし、社長を最高責任者としています。また、安全統括管理者および索道技術管理者の有資格者を任命・配置し、それぞれの役割、責任および権限を明確に定めています。

当社の安全管理組織は、以下のとおりです。

【組織図】

2026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

毎月開催する安全マネジメント推進委員会(下部組織:安全向上委員会)において、発生事象の分析や対策の検討、効果検証を実施しました。これらの取り組みを通じて、安全意識の醸成と安全管理体制の強化を図り、再発防止に取り組んでいます。

(2) ヒヤリ・ハット分析、評価制度の制定

日常業務における「ヒヤリ・ハット」事例を収集・分析し、事故やトラブルの未然防止につなげるため、分析・評価の仕組みを制定しました。現場の気づきを組織全体の安全対策へ反映することで、予防型の安全管理を推進しています。

(3) 教育・訓練

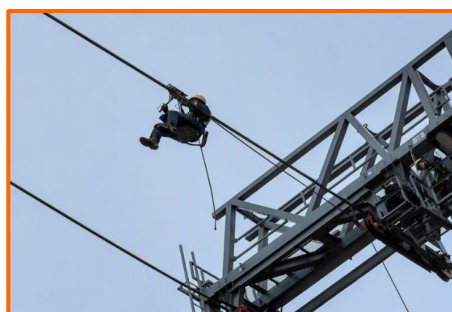
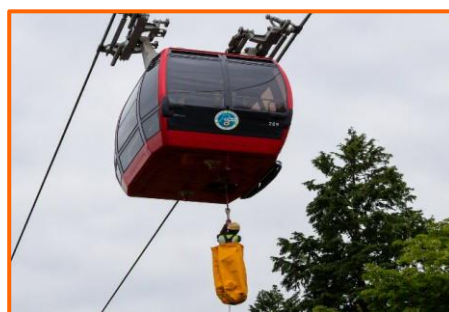
① 予備原動装置機能確認・救助運転訓練

営業運転中の停電や機械故障の発生を想定し、連絡体制の確立ならびに主原動機から予備原動装置への切替訓練を実施し、ゴンドラを各駅へ収容する実践的な訓練を定期的に実施しました。

② 異常時総合訓練

7月には姥子駅～桃源台駅間にて異常時総合訓練を実施しました。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異常時総合訓練】



③ 応急復旧訓練

保安装置作動時の迅速な運転再開を目的として、各種保安装置の作動を想定した応急復旧訓練を定期的実施し、経験の浅い社員を含め、異常時における確実な操作手順の習得と対応力の向上を図っています。

④ 地震防災訓練

9月には、営業運転中に大規模地震が発生し、電気運転が不能となった状況を想定した地震防災訓練を実施しました。訓練では、発災時における現場での情報収集・情報整理および初動対応を行うとともに、本社との情報共有・連携を行い、非常事態における迅速な連絡体制の構築、現地災害対策本部の設置、予備原動装置への切替運転による旅客救助運転、ならびに避難誘導体制の確立を図り、災害発生時の対応能力向上を図りました。

⑤ 技能教習

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作業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し、技術系担当者が活用して教習を行いました。

⑥ 初動対応訓練

営業運転中に大規模地震が発生したことを想定し、BCP（事業継続計画）に基づく初動対応確認訓練を実施しました。

本訓練は、小田急箱根の各部門と合同で毎年実施している総合防災訓練の一環として行ったもので、ハザードトーク（情報集約ツール）を連絡手段として活用し、小田急箱根総合対策本部、各部対策本部および現地対策本部間における初動対応、情報伝達ならびに情報整理の訓練を実施しました。

【総合防災訓練】



⑦ 大涌谷園地観光客避難訓練

11月には、大涌谷園地での噴火（噴気）発生を想定した訓練に参加し、行政機関や園地内の関係事業者と連携しながら、緊急時の対応手順や旅客避難誘導体制の確認を行いました。

【大涌谷園地観光客の避難を想定した訓練】



⑧ 従業員教育

2月には、外部講師によるヒューマンエラー対策に関する従業員教育研修を実施し、全社員が受講することで、ヒューマンエラー防止に対する意識の向上と知識の定着を図りました。

【外部講師による従業員教育】



⑨ 普通救命訓練（AED）

2月には、お客さまや社員の事故・急病等に備え、行政機関によるAEDの操作を含む普通救命訓練の教育を実施し、緊急時の初動対応能力の向上を図りました。

【行政機関による普通救命教育訓練】



⑩ 同業他社視察

当社では、サービス品質および安全性のさらなる向上を目的として、2月に同業他社への視察を実施しました。視察を通じて、他社の優れた取り組みや運営方法を学ぶとともに、自社の課題を客観的に把握する機会を増やすことで、安全面の強化および接客品質の向上につながる改善活動を推進しています。

(4) 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 2025 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) NC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及び安全統括管理者が、夏季及び年末年始の繁忙期に各現業職場を巡視し、現業長及び係員との意見交換によるコミュニケーションを図り、安全への取り組み状況を確認しました。また、安全確保に対する意識の向上及び取り組み姿勢の共有化を図り、安全管理の徹底に努めました。

(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

夏季及び年末年始の輸送等安全総点検期間中には、社長及び安全統括管理者等が現業部門の巡視を実施し、総点検の進捗状況を確認しました。また、毎月1回、安全統括管理者及び索道技術管理者による職場巡視を実施し、安全意識の向上を目的とした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】



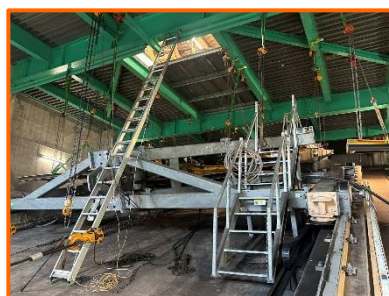
(3) 定期点検整備および安全対策

- ① 早雲山線 2025年12月8日～12月19日まで(12日間)
- ・加減速押送モータ交換
 - ・制動装置ユニット交換工事
- 2026年1月13日～ 1月30日まで(18日間)
- ・支えい索切詰工事
 - ・早雲山駅緊張滑車軸組及び緊張シリンダー交換工事
- ② 桃源台線 2026年1月31日～ 2月20日まで(21日間)
- ・受索装置交換工事
 - ・加減速押送用新規インバータユニット更新工事

上記期間中は営業運転を休止し、索道設備の点検・整備を実施しました。また、早雲山線においては、支えい索の切り詰め工事ならびに早雲山駅の緊張滑車軸組およびシリンダーの交換工事を実施しました。

桃源台線においては、主に支柱受索装置の交換工事および姥子駅の加減速押送装置用インバータユニットの更新工事を実施しました。

早雲山線 【緊張滑車軸組およびシリンダーの交換工事】



桃源台線 【受索装置整備】



(4) 最大荷重試験

2025年12月19日 早雲山線（早雲山駅～大涌谷駅間）

2026年 2月20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）

上記3区間において最大荷重試験を実施した。ゴンドラに最大荷重を搭載し、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）の動作状況の確認および制動距離の測定を実施しました。その結果、いずれの項目においても異常は認められず、良好な状態である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は気象観測機器類を設置し、気象状況（強風、雨）や地震、雷雲等に対する自然環境によるリスクを踏まえた設備面からの安全対策を進めています。

また、桃源台線の運転司令所にも気象観測システムを設置するとともに、沿線の駅舎や一部の支柱にはPDCE（落雷抑制システム）を設置し、雷害リスクへの対応強化を図りました。

【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】



【ハザードトーク】



【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、火山ガス計測機器による監視体制を継続するとともに、ゴンドラ内および大涌谷駅舎の乗り場において火山ガス濃度の監視を実施しています。引き続き、大涌谷園地には火山監視員を配置し、安全確保に努めています。

また、行政機関等と合同で避難誘導訓練や図上訓練を実施したほか、救護室の設置、全ゴンドラへの救急箱の配備、注意喚起ポスターの多言語化およびピクトグラム表示を行うなど、安全対策の充実を図りました。さらに、当社ホームページにおいても火山ガスに関する注意喚起を実施しました。

加えて、大涌谷駅コンコースに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っています。

今後も引き続き、火山ガスに対するお客さまへの注意喚起を行うとともに、ゴンドラをご利用のお客さまの安全確保に向け、安全対策のさらなる徹底と強化に努めていきます。

【火山ガス計測機器】



【火山ガス監視モニター】



【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】



(7) 火山性ガスに対する機器類への対策

火山性ガス環境における設備の腐食対策として、今年度は運転司令所(姥子駅)に腐蝕性ガス除去空気清浄装置を設置しました。電気設備の耐久性向上と長期的な安定稼働につなげています。

【腐蝕性ガス除去空気清浄装置】



6 事故の発生状況

1 索道運転事故

2025 年度は発生していません。

2 インシデント（事故の兆候）

2025 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 30 件・大雪による運休 3 件
雷による運休 5 件・強風、大雨後の安全確認による運休 1 件）

（２）機械トラブル（早雲山線：早雲山駅～大涌谷駅間 2 件）
（桃源台線：大涌谷駅～姥子駅～桃源台駅間 5 件）

① 早雲山線	早雲山駅～大涌谷駅間	2 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		1 件

② 桃源台線	大涌谷駅～姥子駅～桃源台駅間	5 件
・ 制御系の不具合による運休		3 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		2 件

以上の機械トラブルについては、不具合を発生させた制御機器類の更新を実施し、復旧いたしました。また、桃源台線では停電による運休が 2 件発生いたしました。復電後は異常なく運転を再開しました。

ご利用を予定されていたお客さまには、多大なるご迷惑をおかけいたしましたことを深くお詫び申し上げます。

7 暑さ対策への取り組み

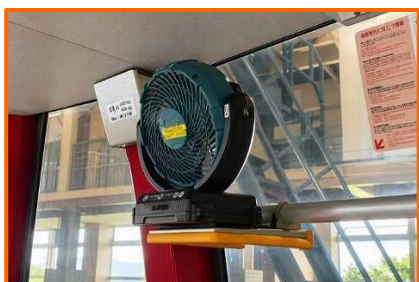
当社では、夏季の高温環境においてお客さまが快適にゴンドラをご利用いただけるよう、ゴンドラ内の温度上昇を抑えるための対策を実施しました。

ゴンドラ内に扇風機を設置し、ゴンドラ内の空気循環を促進することで体感温度の上昇を軽減する取り組みを行いました。さらに、駅構内では出発前のゴンドラに対しミスト型扇風機を使用し、気化熱による冷却効果を活用してゴンドラ内温度の低下を図る対策を実施しました。

これらの取り組みにより、乗車時の不快感を軽減し、より快適にご利用いただける環境づくりを進めています。

今後もお客さまの安全・快適性向上に向け、設備改善やサービス向上に努めていきます。

【扇風機によるゴンドラ内暑さ対策】



【ミスト扇風機による暑さ対策】



8 施設、旅客環境の安全性および快適性への取り組み

(1) 大涌谷駅屋根葺き替え工事

施設の老朽化対策として大涌谷駅早雲山線ホームの屋根葺き替え工事を実施し、施設の安全性・耐久性の向上を図りました。

(2) 大涌谷テラス「ちきゅうの谷」整備

お客さまが安心して景観を楽しめる環境を整備するとともに、地域ブランドの価値を創出した施設整備を進めました。

【大涌谷テラス「ちきゅうの谷」】



(3) ゴンドラ内シート、内装更新

桃源台線ゴンドラ内（５台）のシート、内装の更新を開始し、老朽化対策に加えて、お客さまのゴンドラ内における安全性・快適性の向上を図りました。

引き続きゴンドラ内座席シート等、内装更新を進めていきます。

【ゴンドラ内シート、内装改修】



9 お客さまサービス・異常時対応力の取り組み

お客さまに安心して快適にご利用いただける環境づくりを目指し、接客・案内方法の改善やお客さま動線の最適化に取り組みました。お客さまの視点を重視した取り組みを通じて、サービス品質の向上を図っています。

(1) IP 無線機の全社員携帯

全社員に IP 無線機を携帯させることで、緊急時や輸送障害発生時における情報共有・連絡体制を強化しました。現場間での迅速かつ確実な情報伝達を実現し、異常発生時の初動対応力向上を図っています。

(2) ポケトーク・翻訳機能付きメガホンの配備

訪日外国人をはじめとする多様なお客さまへの対応強化のため、ポケトークおよび翻訳機能付きメガホンを導入しました。これにより、緊急時においても言語の壁を越えた円滑なコミュニケーションが可能となり、安全かつ確実な案内・誘導につなげています。

10 環境推進活動

大涌谷駅周辺の環境美化を目的として、当社従業員による大涌谷駅周辺および大涌谷園地事業エリア周辺の清掃活動を実施しました。今後も、箱根の環境美化活動を積極的に進めていきます。

【美化活動】



11 今後に向けて

今後も、設備の計画的な更新・改修を着実に進めるとともに、社員の安全意識と対応力の向上、ヒヤリ・ハット活動を通じた事故の未然防止、異常時の迅速かつ的確な連絡・対応体制の強化に努めていきます。

また、安全を事業運営の基盤と位置付け、お客さまに安心と快適を提供できる輸送サービスの実現を目指し、継続的な安全性およびサービス品質の向上に取り組んでいきます。

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）		

2026年（令和8年）9月発行