2025安全報告書

伊豆急行株式会社

目　　次

ごあいさつ １

１．安全に関する基本方針
安全方針、安全目標、2025 年度 安全重点施策 ２

２．安全管理体制と方法
（１）　安全管理体制図 ３
（２）　安全管理の方法 ４

３．２０２４年度 事故・障害に関する報告
（１）　運転事故 ５
（２）　輸送障害 ５
（３）　電気事故 ６
（４）　災害 ６
（５）　インシデント ６
（６）　行政指導等 ６

４．安全確保のための具体的取り組み
（１）　本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止 ８
（２）　事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止 １０
（３）　着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上 １１
（４）　設備面の安全対策の推進 １３
《参考》安全確保のための施設・設備 １５

５．安全運行を支える日々の取り組み
（１）　線路の保守・管理 ２２
（２）　電気施設の保守・管理 ２２
（３）　車両の保守・管理 ２３
（４）　列車の安全運行 ２３
（５）　従業員の健康管理 ２４

６．ご利用のお客様、沿線の皆様とのつながり
（１）　ＣＳ推進の取り組み ２４
（２）　事故防止の取り組み ２５

７．伊豆急行からのお願い
（１）　踏切でのお願い ２７
（２）　ホームでのお願い ２８
（３）　電車内でのお願い ２９
（４）　その他のお願い ２９

安全報告書へのご意見募集

― ごあいさつ ―

日頃より、伊豆急行線をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

当社では、「伊豆とともに生きる」の社是のもと、伊豆を訪れるお客様に安心してご利用いただけるよう、安全で安定した輸送の確保を最優先に、全社一丸となって取り組んでおります。列車の運行に関わる法令の遵守、内部安全監査による安全管理体制の確立、本社と現業部門との双方向コミュニケーションの円滑化、教育・訓練による異常時対応力の強化などを通じて安全最優先の企業風土の醸成と定着に努めてまいりました。

そうした中、２０２４年７月に内部通報による社内調査から鉄道車両の検査の一部未実施等が明らかになりました。当社は二度とこのような事案を繰り返さないため、改善措置として「業務内容の適正化・人的リソースの確保」、「職場風土・管理体制の改革」、「省力化施策の推進・職場環境の改善」の３つを掲げ、その取り組みを一歩一歩着実に進めていくことで、安全管理基盤の強化を図り、お客様の信頼回復に努めております。

また、南海トラフ、相模トラフを震源とする大規模地震や気候変動がもたらす台風や大雨などの自然災害に対する備え、テロ行為や駅・列車内での暴力行為への対策など、安全輸送の確保に向けたハード・ソフト両面の更なるレベルアップも欠かすことのできない課題と認識しており、計画的な設備投資を着実に推進していくとともに、警察、消防など関係機関と協働して実践的な教育訓練を継続的に実施してまいります。

伊豆を訪れるお客様を笑顔でお迎えしていくために、私たち自身が自らの業務に誇りを持ち、健康で笑顔で働ける職場づくりに全社員一丸となって取り組みながら、お客様に安心してご利用いただける鉄道会社を目指してまいります。

２０２４年度の当社の安全に関する取り組みにつきまして、本報告書をご一読いただき、忌憚のないご意見をお聞かせくださいますよう、お願い申し上げます。

２０２５年９月

伊豆急行株式会社
取締役社長　土方健司

１．安全に関する基本方針

当社では、安全に関する基本的な考えを「安全方針」に定め、この考えに沿って輸送の安全を確保するために当年度に実施する具体的な取り組み内容を「安全重点施策」として定めています。

安　全　方　針

「安全の確保」は、お客様に対する鉄道事業の最大かつ最重要の責務である。その安全は、従業員一人ひとりがルールを遵守し、基準作業を確実に遂行することによって支えられている。

私たちは鉄道事業者としての誇りを持ち、本社と現業および現業間の双方向コミュニケーションをしっかりと行い、安全の障害となる問題を一体となって速やかに解決し、お客様に対する責務を誠実に果たす。

取締役社長

安　全　目　標

責任事故０（ゼロ）の継続

２０２５年度　安 全 重 点 施 策

1．事故および労働災害の未然防止
- 正則作業の重要性の再確認とルールの遵守
- 実効性向上に向けた規程類の見直しと教育の実施
- ICT ツール、新技術等の更なる活用による業務改革および作業負荷軽減

2．自然災害および異常時の対応力強化
- 効果的な安全投資と DX の推進による対応力の強化
- 関係機関との連携強化と実践に則した訓練の実施

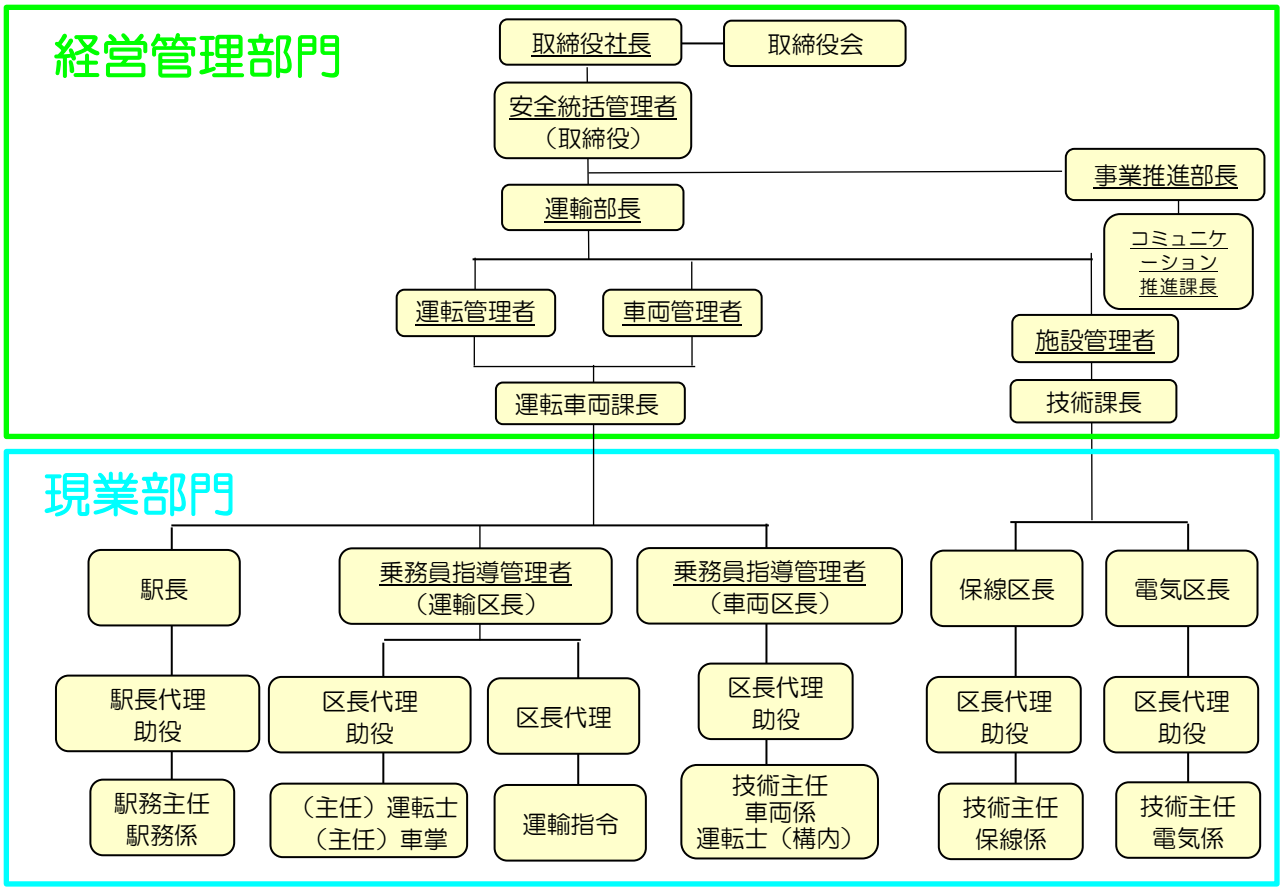
3．職場風土および職場環境の改善
- 相互理解を深めることによる部署間連携の強化
- 「〇〇さん」から始める心理的に安全な職場づくり
- 気づき／ヒヤリ・ハット／成功体験等の情報共有と活用

2．安全管理体制と方法

（1）安全管理体制図

取締役社長を頂点とする安全管理体制を構築し、各責任者の輸送の安全確保に関する責任・権限を明確にしています。

２０２５年４月現在



責　　任　　者		役　　割
取締役社長		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（取締役）		輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運輸部長		列車および車両（以下「列車等」という。）の運転、鉄道車両、鉄道施設に関する事項を統括する
事業推進部長		安全管理体制の構築・改善のための取り組みおよび輸送の安全の確保に関する投資計画、予算計画、要員計画その他必要な計画に関する事項を統括する
コミュニケーション推進課長		安全管理体制の構築・改善のための取り組みを進める
運転管理者		列車等の運転に関する事項を管理する
施設管理者		鉄道施設に関する事項を管理する
車両管理者		車両に関する事項を管理する
乗務員指導管理者	運輸区長	運転士の資質の保持に関する事項を管理する
	車両区長	構内運転士の資質の保持に関する事項を管理する

（２）安全管理の方法

安全を最優先とする企業文化の醸成を図るため、単に安全対策の実施にとどめることなく、その対策の有効性を評価・改善し、さらなる安全性の向上を可能とするため、「ＰＤＣＡサイクル」を確実に回していくことで継続的改善を推進するという考え方をもとに、安全管理体制を構築しています。

①　安全管理に関する会議の開催

運輸部門（本社・現業）および管理部門の責任者による事故防止会議を毎月開催し、当社で発生した輸送障害※等の原因について情報共有するとともに、分析・検証を行うことにより、事故の未然防止および再発防止に努めています。

また、他社で発生した事故やインシデントを当社に置き換えて想定し、現状や対策の報告を行うことや、ヒヤリ・ハット情報を共有することにより類似事故等の防止に努めています。

なお、毎回経営トップが同会議に出席し、安全管理体制の確認および安全に関して直接指示できる体制を整えています。

※輸送障害：運転事故以外で発生した列車運休または 30 分以上の列車遅延

②　事故・災害時の緊急体制

事故や災害等が発生した場合、または台風・地震等の災害が予想される場合には、会社規程に基づいた対策本部を設置するなど、状況に応じた体制をとり、対応にあたります。

③　安全管理体制の検証

内部監査員による内部安全監査や事故防止会議等により、安全に関する取り組み（ＰＤＣＡ）が機能しているかを確認し、改善および見直しを行うことで、安全管理体制の向上に努めています。

【取締役社長、安全統括管理者に対する内部安全監査】

３．２０２４年度 事故・障害に関する報告

（１）運転事故（列車が衝突、脱線、火災を起こした事故など）

２０２４年度における運転事故はありませんでした。

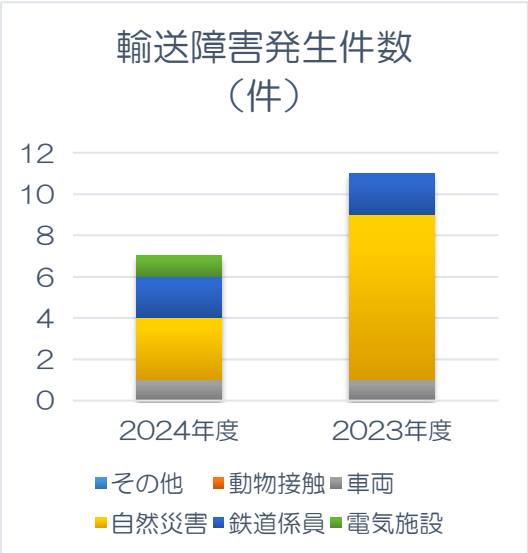
（２）輸送障害（運転事故以外で発生した列車運休または 30 分以上の列車遅延）

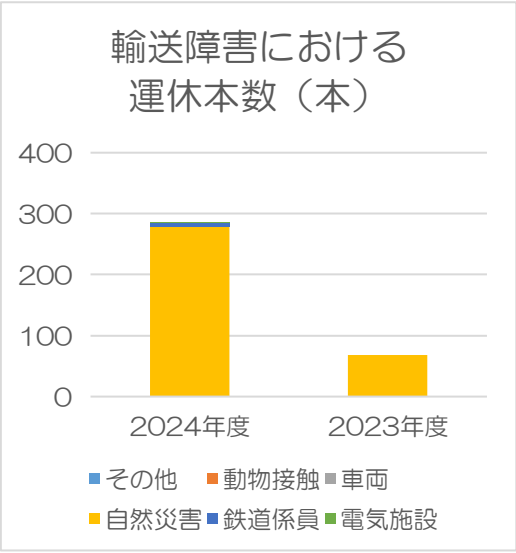
２０２４年度は輸送障害が７件発生しました。２０２３年度と比較して４件減っており、鉄道係員を起因とする障害が２件ございました。同様の事象を繰り返さぬよう、再発防止策を講じるとともに、正則作業の重要性を再認識し、安全意識の醸成に努めてまいります。

① 輸送障害の詳細

種　　類	発生日	事　　象	運休本数
鉄道係員	2024.7.23	信号ケーブル損傷による軌道短絡	6
	2025.3.26	軌道回路の誤認識	2
車両	2025.3.21	MG故障による起動不能	1
電気施設	2024.10.16	軌道短絡	3
自然災害	2024.5.28	倒木	5
	2024.6.18	大雨	41
	2024.8.30～9.1	大雨	231

② 輸送障害発生件数および運休本数の比較





	2024 年度	2023 年度
その他	0	0
動物接触	0	0
車両	1	1
自然災害	3	8
鉄道係員	2	2
電気施設	1	0

	2024 年度	2023 年度
その他	0	0
動物接触	0	0
車両	1	1
自然災害	277	67
鉄道係員	8	0
電気施設	3	0

（３）電気事故（電気施設の故障等により、死傷者を生じた事故など）

２０２４年度における電気事故はありませんでした。

（４）災　　害（地震や台風などの自然災害などにより、鉄道施設、車両に生じた被害）

２０２４年度における災害はありませんでした。

（５）インシデント（運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）

２０２４年度におけるインシデントはありませんでした。

（６）行政指導等

当社の保有する鉄道車両おいて、法令で定められ定期検査（状態・機能検査）の一部が未実施であったことが判明し、国土交通省中部運輸局による保安監査が行われ、改善措置を講ずるよう指示がありました。

１．判明した検査の一部未実施の内容

当社における車両の状態および機能についての定期検査（以下、本検査）は、当社の定めに則り、３ヶ月に一度実施しています。しかし、２０２３年１１月から２０２４年６月までの間、当社保有の全１９編成中１５編成の本検査において、全２６項目のうち、絶縁抵抗試験※1 および自動列車停止装置の機能検査※2 の一部につき未実施であったことが判明しました。加えて、検査結果を記録する検査表には、未実施であった項目について、実施済みであると記載しておりました。

該当車両は日常における出庫点検などで異常のないことを確認し、営業運転しておりましたが、本事案判明後、２０２４年７月２０日までに、該当車両すべてにつき、未実施であった検査を実施し、異常の無いことを確認しました。

２．主な経緯

【２０２４年６月２６日】

コンプライアンス相談窓口への通報を受け、社内調査を開始

【７月４日】

社内調査の結果、実施基準にて定める検査の一部につき、未実施であることが判明

【７月５日】

検査未実施について、中部運輸局に速報

【７月 24 日～８月 19 日】

社内調査委員会を設置し、検査の一部未実施の経緯、原因、対象範囲を調査

【８月２７日、２８日】

中部運輸局による保安監査の実施

【９月 17 日、18 日】

中部運輸局による保安監査の実施

【12 月 13 日】
中部運輸局から「保安監査の結果について」改善指示書を受領
【2025 年 1 月 10 日】
中部運輸局に「保安監査の結果に対する改善措置について」を提出
【4 月 25 日】
中部運輸局に改善措置の進捗報告
【8 月 18 日】
中部運輸局に改善措置の進捗報告

３．背景・原因

車両部門における人的リソースが不足し、検査工程が逼迫する中、管理監督者が社内にて定めた検査の一部を実施しなくても問題ないと判断したことが、本事案の発端と考えております。

また、車両部門の誤った判断を是正すべき立場の本社管理部門において、現場の実態を適切に把握する管理体制が十分に構築されていなかったことも、検査の一部未実施が継続された原因と考えております。

４．講じた改善措置

（１）業務内容の適正化・人的リソースの確保
① 検査項目・検査プロセスの見直し
② 新たな検査項目・検査プロセスに関する教育の実施
③ 人的リソースの充足に向けた取り組み
（２）職場風土・管理体制の改革
① 本社と現業部門とのコミュニケーション円滑化
② 検査業務に関する管理体制の再構築
③ 関係法令遵守に向けたコンプライアンスの再徹底
（３）省力化施策の推進・職場環境の改善
① 施設・設備の更新

お客様および関係する皆様には、ご心配とご迷惑をお掛けし、深くお詫び申し上げます。
当社は本事案を厳粛に受け止め、全社を挙げて再発防止に取り組んでおります。

※1．絶縁抵抗試験とは、車両の電気系統が適切に絶縁されているかを絶縁抵抗計により確認する試験
※2．自動列車停止装置の機能検査とは、自動的に列車を減速または停止させるための機能を確認する検査
（1，2いずれも出庫点検時において機能の異常がないことを確認）

4．安全確保のための具体的取り組み

（1）　本社・現業一体での問題等早期把握による事故防止

①　経営陣による現場巡視

取締役社長をはじめとする経営陣が、定期的に鉄道施設および現業職場を巡視しています。また、巡視先では従業員との意見交換を通じて安全管理の実施状況を確認しています。

【経営陣による線路巡視】

【経営陣による現業巡視】

②　講習会等への参加

経営陣および安全管理部門担当者が安全シンポジウムや東急安全の日などに出席しました。東急安全の日では、講師による講演やトークセッションにより、安全性向上にむけた取り組みをご紹介いただくなど、安全管理体制構築への姿勢について改めて学びました。

【東急安全の日】

③　安全統括管理者との 1on1 ミーティング

職場における問題点・改善点の早期把握、職場風土・職場環境の改善、業務内容の適正化などを図ることを目的に、従業員の生の声を聴き、早期の問題解決につなげるため、各現業部門で階層別（若年層・中堅層・ベテラン層）に安全統括管理者との 1on1 ミーティングを実施しました。これからも本社と現業部門との円滑なコミュニケーションの機会創出を図ってまいります。

【安全統括管理者との 1on1 ミーティング】

④　ヒヤリ・ハット情報の収集および共有

事故や障害等の未然防止のため、従業員等からヒヤリ・ハット情報や事故の芽となる気づき等の安全情報の収集に取り組んでおります。収集した情報は、本社・現業および現業職場間で共有し、対策等を講ずるとともに、同情報を事故防止会議の定例議題とすることにより、事故等の未然防止に努めています。

―　ヒヤリ・ハット体験の対策事例　―

● 報告内容

車両清掃通路に柵がない箇所があり２本のロープでは危ない。当日は風が強く、バランスを崩せば道路に落下してしまうのではないかと感じた。清掃担当は高齢の方が多い職場なので心配になった。（2025年3月のヒヤリ・ハット報告）

● 対策

清掃通路に転落防止柵を増設した。

施工前

施工後（2025 年６月完成）

※車両清掃通路の転落防止柵増設は「安全統括管理者との1on1ミーティング」でも取り上げられ、早期対策が図られました。

（２） 事故情報の確実な伝達と対策実施による再発防止

① 事故等発生時の情報伝達・招集体制

運輸指令は、運行管理システムで全線の列車の運行状況を、また、電力指令は電力管理システムで全線の送電状況を把握し、事故や障害等が発生した場合は、その情報を直ちに運輸指令から各列車や本社を含む関係職場に伝達する体制を整えています。

また、ビジネスチャットツールを活用した緊急連絡網により従業員への早期情報伝達・招集体制を整えています。

【運輸指令】

【電力指令】

② 事故および災害事例の掲出

現在の安全に関するシステムおよび設備は、これまで当社で発生した事故を教訓として成り立っていることについて、係員に認識させるとともに、過去の事故や災害を風化させないため、事故・災害事例パネルを本社および現業事務所に掲出しています。

【事故・災害事例パネル】

③ 踏切管理センター

踏切で事故や悪戯等が発生した場合の連絡先として、踏切管理センターを設置し、２４時間対応できる体制をとっています。

※ 緊急時の連絡先（踏切管理センター）は、当社線の踏切に掲出されています。

（３） 着実な教育・訓練の実施による資質の維持向上

① 講習会等による教育・訓練の実施

教育訓練計画に基づき、定期的に講習会等による教育・訓練を実施し、事故や障害が発生した場合でも安全・確実・迅速な対応ができるよう、技能や知識の向上を図っています。

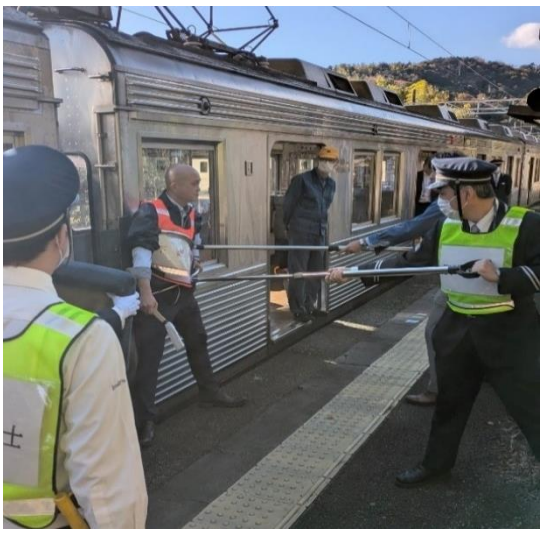
２０２４年度は、警察、消防と合同で災害警備訓練を実施しました。南海トラフを震源とする大地震が発生し、落石と衝突した列車内で多数のお客様が負傷した想定で、車内におけるトリアージや線路からの負傷者搬送などを行い、参加機関の枠を超えた協力体制の強化を図ることができました。

― 警察、消防と合同で実施した災害警備訓練 ―

― 部署単位で実施した異常時を想定した訓練および教習 ―

【高所作業における安全対策に関する教習（電気区）】

【レール折損時の応急処置訓練（保線区）】



【不審者対応についての合同講習会（駅・運輸区）】

② 防災訓練の実施

大規模地震発生時の対応力向上のため、津波からの避難を主とした大規模な防災訓練を９月に計画しておりましたが、台風接近の影響により中止いたしました。

２０２４年度は訓練の規模を縮小し、シェイクアウト訓練・避難訓練・消火訓練等の防災訓練に加え、ＡＥＤの使用方法に関する講習を行いました。

（４） 設備面の安全対策の推進

２０２４年度は設備投資総額約 8 億円のうち、安全関連投資として約 7 億円を投入し、変電所設備および自動列車停止装置の更新などを行いました。また、法面防護工事など安全対策を順次進めています。

① 施設等の更新・改良

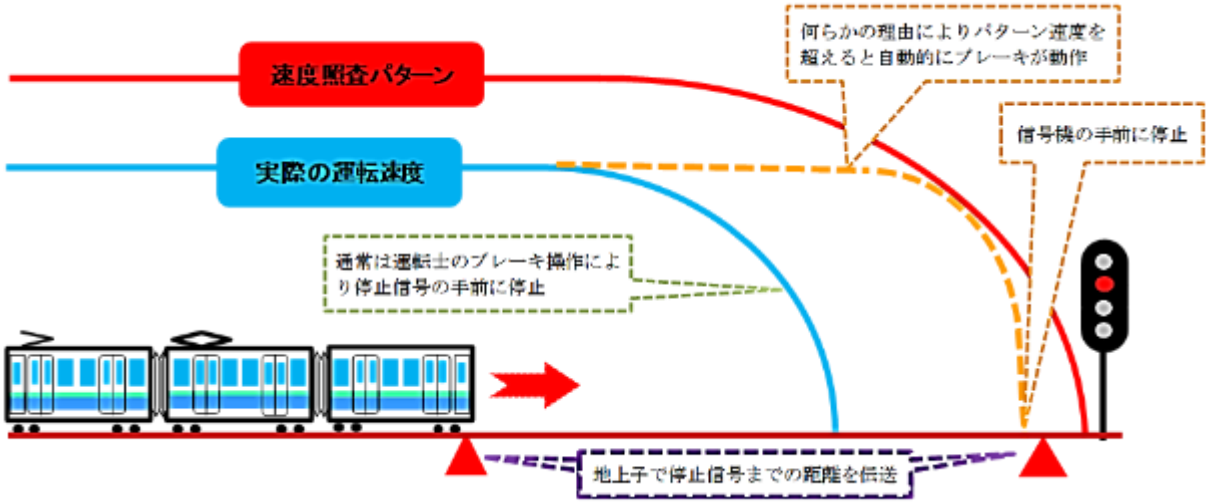
【旧】 【伊豆高原変電所配電盤更新】 【新】

【2023 年度】 【富戸トンネル上口法面防護工事】 【2024 年度】

②　列車走行の安全性向上

◆自動列車停止装置更新工事

従来から使用されている ATS-S 型から、より高度な機能を持った ATS-P 型へ更新工事を進めています。ATS-P 型は、地上装置からの情報に基づいて、車上装置が「停止信号までの距離に応じた許容速度（パターン速度）」を算出し、列車速度がこれを超えた場合に自動的にブレーキを動作させます。



③　第３・４種踏切道への対応

２０２４年１１月に第４種踏切道であった川奈６号踏切道を廃止しました。今後も利用実態の把握に努め、安全性向上策の検討や利用頻度の少ない箇所については、廃止を含め、地権者や自治体との協議を重ねていくことを確認しました

※第３種踏切とは警報機のみ設置されている踏切のことです。

※第４種踏切とは警報機も遮断機もない踏切のことです。

④　踏切障害物検知装置（センサー）の更新

踏切道内の支障物（自動車など）を自動的に検知し、運転士に危険を知らせる保安装置のセンサー部を更新しました。

《参考》　安全確保のための施設・設備

①　災害対策

◆津波対策

高台への避難が困難な海岸線で列車が緊急停止した場合のお客様の避難ルートを確保するため、片瀬白田駅～伊豆稲取駅間の２か所に緊急避難通路を設置しております。同通路を使用した線路内侵入が発生したため、通路側からの侵入防止対策を行いました。

【第１緊急避難通路】

【第２緊急避難通路】

【多言語の注意看板】

【線路内侵入防止用の囲い（鍵つき）】

【駅設置のサイネージによる津波避難案内】　【線路沿いの津波避難看板】

◆地震対策

2024 年 11 月より地震発生時の運転規制に用いる指標を、最大加速度（gal 値）から地震による構造物の被害との関連性が高く、線路構造物の被害をより的確に予測できるＳＩ値（スペクトル強度）に変更して運用しています。

震度の計測：沿線４地点に地震計を設置し、SI 値を計測しています。SI 値が規制値を超えた場合は、運転規制および線路点検を実施します。

緊急地震速報：気象庁が配信する緊急地震速報を活用し運輸指令から全列車に緊急停止信号を送信し、列車の停止手配をとります。

【地震計】

◆降雨対策

2024 年 4 月より列車運行時の雨量規制に用いる指標を、時間雨量および連続雨量からゲリラ豪雨など近年の気象状況の変化に対しより適合し、機動的かつ適切に土砂災害発生リスクに対応できる指標である実効雨量に変更して運用しています。

※実効雨量は、降った雨が時間の経過とともに浸透・流出することで変化する土中の水分に相当する量であり、線路およびその周辺での土砂災害との関連性のある指標です。

雨量の計測：沿線１２地点に雨量計を設置し、降雨量を計測しています。雨量が規制値を超えた場合は、列車の運転規制および線路警戒を実施します。

【雨量計】

― 降雨による運転規制しきい値 ―

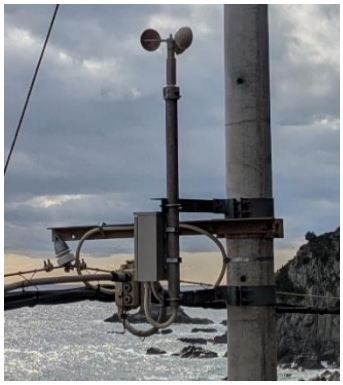
運転規制			運転中止		
短指標	中指標	長指標※	短指標	中指標	長指標※
38 ミリ以上	85 ミリ以上	180～228 ミリ以上	50 ミリ以上	103 ミリ以上	214～271 ミリ以上

※長指標は、地層および深層崩壊のレベル評価等を参考に４区分にしている。

◆強風対策

2024 年 11 月より風速規制に用いる計測箇所の見直しを図り、運用しています。

風速の計測：沿線９地点に風速計を設置し、風速を計測しています。風速が規制値を超えた場合は、列車の運転規制を実施します。



【新設した風速計】

― 強風による運転規制表 ―

風速 25m/s 以上	運転中止
風速 20m/s 以上 25m/s 未満	運転規制

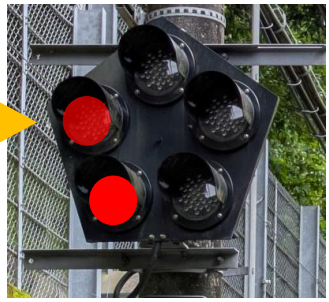
地震・降雨・強風の状況は運輸指令で常時監視しているほか、運転規制値に達した場合は、自動配信メールで関係従業員に通知し、迅速な対応を図っています。

◆落石対策

沿線法面の落石等への備えとして、全１２箇所で落石検知装置を設置し、運輸指令にて常時監視しています。その他必要箇所に落石防護フェンス等を設置しています。

【落石警報機（警戒中）】

【落石警報機（動作中）】



【落石防護フェンスに敷設している落石警報線】

【落石警報機】

落石検知装置とは
線路沿線の法面などからの落石等を検知すると、落石警報機の５つの赤色灯が時計回りに点滅しながら旋回し、同箇所に接近してくる列車と運輸指令に異常の発生を知らせる装置。

【落石防護フェンス】

【落石防護覆い】

【落石受けフェンス】

②　車両の安全対策

◆非常通報装置

列車内で急病人や緊急が発生した場合に乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。

【非常通報装置】

◆車両間転落防止用幌

お客様がホームと車両の間に転落することを防止するため、中間車両の間に幌を設置しています。

【車両間転落防止用幌】

◆緊急列車停止装置（ＥＢ装置）

当社の２１００系、８０００系、３０００系ならびに当社に乗り入れるＪＲ車両のすべての編成で、列車運転中に運転士の体調が急変した場合、自動的に非常ブレーキを動作させ、列車を緊急停止させる保安装置を搭載しています。

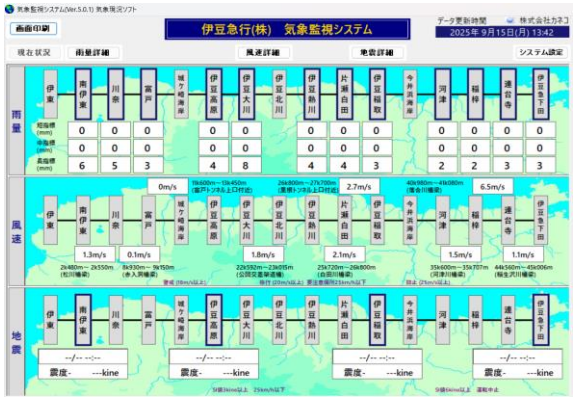
ＥＢ装置とは（emergency brake system）
運転操作が１分間行われないことを検知すると警報ブザーが５秒間鳴動し、その間に運転操作またはリセット扱いが行われなかった場合に自動的に非常ブレーキが動作する装置。

③　列車運行の安全対策

列車の運行を常時監視することにより、ダイヤが乱れた場合には通常運転に戻すための運転整理や事故等が発生した場合の緊急対応を行っています。

風速、雨量、地震などの気象データも運輸指令には速やかに入るようになっており、気象状況によっては運転速度を制限したり、運転を中止したりする運転規制を実施することにより、安全輸送を確保しています。

【運行管理システム】



【気象監視システム】

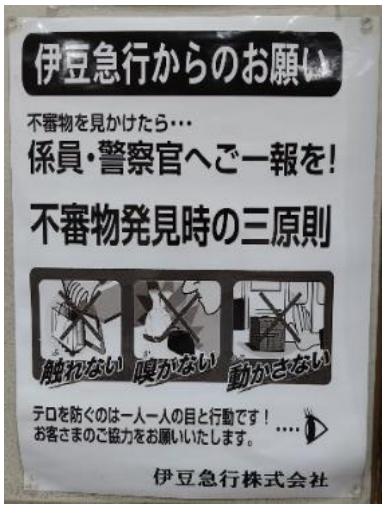
④　安全対策と啓発

◆防犯およびテロ対策

防犯およびテロ対策の一環として、全ての駅の改札付近や待合室等に監視カメラを設置しています。このほかテロ対策に関する啓発ポスターをコンコースや改札付近等の目につきやすい場所に掲示、また、特定の期間に係員が「特別警戒中」腕章を着用して駅構内や列車内を巡回するなど、見せるテロ対策を実施しています。

【監視カメラ】

【監視モニター】



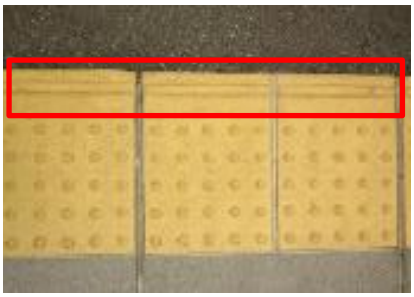
【テロ対策啓発ポスター】

【危険を知らせる SOS ポスター】
※日本民営鉄道協会提供

【危険物持込禁止ポスター】
※日本民営鉄道協会提供

◆警告ブロック

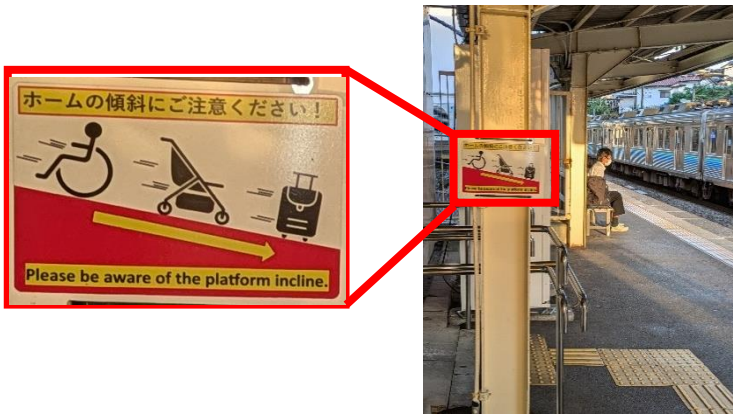
各駅のホームに警告ブロックを設置し、安全性の向上を図っています。



【警告ブロックと内方線】

◆車いす・ベビーカーへの注意喚起

ホームの傾斜による、車いすやベビーカーの列車接触およびホームから線路上への転落事故を防止するため、駅のホーム、駅に設置されているエレベーターの乗降口やエレベーター内等に注意喚起文を掲出しています。

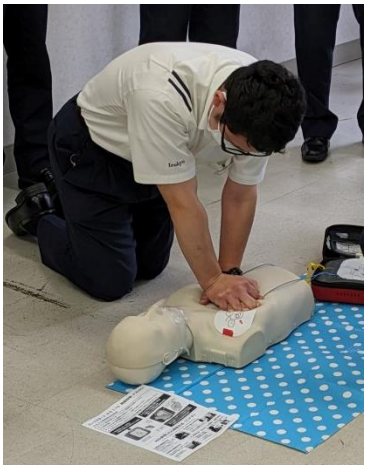


【注意喚起文】

◆AED の設置

急病人等の救命救急に迅速対応できるよう、伊豆高原駅、伊豆熱川駅、伊豆稲取駅、河津駅、伊豆急下田駅の特急停車駅にＡＥＤ（自動体外式除細動器）を設置し、係員の訓練を実施しています。

【伊豆高原駅】



【訓練の様子】

⑤　踏切の安全対策

◆障害物検知装置

踏切内の障害物をセンサーにより自動的に検知し、特殊信号を明滅させ、接近してくる列車の運転士に対して、踏切内に異常があることを知らせます。

【踏切障害物センサー】

◆踏切非常ボタン

踏切内でトラブルが発生した場合、または見かけた場合など、踏切警報器付近に設置された「非常ボタン」を押すことにより、接近してくる列車の運転士に対して、踏切内に異常があることを知らせます。

【発光信号】

【非常ボタン】

発光信号とは

特殊信号発光機の２つの赤色灯が点滅し、列車に異常の発生を知らせるためのもの。

⑥　獣害対策

伊豆急行線沿線において、鹿や猪が線路内に侵入し列車に接触することを防止するため、超音波による獣害対策装置や防獣柵などを設置して侵入を阻止する対策を講じているほか、獣頻出区間の第４種踏切道（一部）を利用される地権者様の協力のもとカーテンを設置して、侵入を防止する措置を取っています。また、夜間に列車の徐行運転を行い、列車衝突のリスク軽減を図っています。

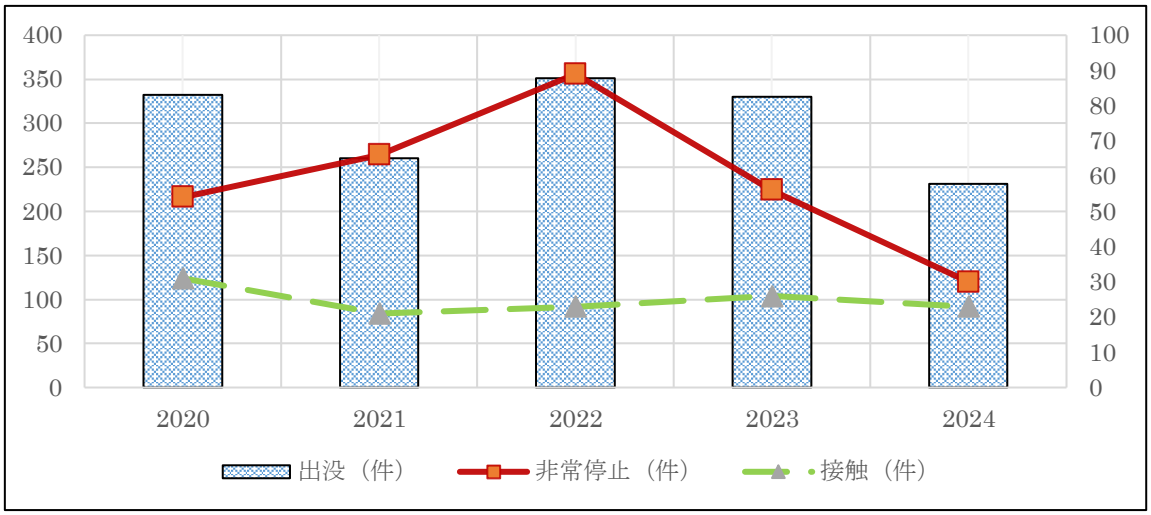
【防獣柵】

【超音波による獣対策装置（ユーソニック）】

【害獣王】

【獣侵入防止カーテン】

⑦　獣害対策の実績



	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
出没	332	260	351	330	231
非常停止	54	66	89	56	30
接触	31	21	23	26	23
非常停止率	16%	25%	25%	17%	13%
（内）接触率	9%	8%	7%	8%	10%

5. 安全運行を支える日々の取り組み

（1）線路の保守・管理

保線係員は線路や法面などを常に安全な状態に保つため、徒歩や列車添乗による点検・確認、保守作業を計画的に行っています。また、日中の作業のほか、夜間作業においても路盤の整備や改良工事などを実施しています。

【枕木交換工事】

（2）電気施設の保守・管理

電気係員は列車をはじめとする鉄道施設へ安定した電力を供給するため、電路設備や沿線に７箇所ある変電設備の点検・補修を行っています。このほか、転てつ器等の信号保安装置、踏切保安装置、列車無線などの保守も行っています。

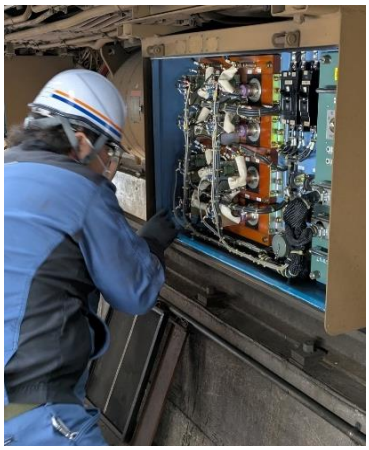
【変電設備の点検】

※ 伊豆急グループ公式 YouTube チャンネルにて、伊豆急行線の安全運行を支える電気係員による保守作業の様子を公開しています。
URL：https://youtu.be/PVCWhH2tWiw

【QR コード】

（3）車両の保守・管理

車両係員は安全・快適な列車運行を維持するため、伊豆高原駅構内にある車両基地で車両機器の機能試験や各種検査、改良などを行っています。



【絶縁抵抗試験】

【ATS―P 機能検査】

（4）列車の安全運行

◆乗務員は乗務前に監督者から健康状態の確認やアルコール検査を受けるとともに、乗務点呼により運転取り扱いに関する指示事項や注意点、変更点などを確認し、安全の確保に努めています。また、監督者が定期的に乗務員に対する運転台添乗を実施することにより、正則作業の徹底がなされているか確認しています。

【乗務点呼】

◆駅係員は、列車運行管理システムに異常が発生した場合、各駅で手動により信号を制御します。そのような事態に備えて、定期的に信号担務者による訓練を行っています。

【信号担務者訓練】

（5）従業員の健康管理

◆出勤点呼時のアルコール検査および健康状態の確認

運輸区および車両区では、顔画像保存タイプのアルコール検知器を使用して、検査情報をデータ管理しています。担当係員は、始業前に管理者と対面で検査を行い、管理者が直接各係員の健康状態を把握することにより、安全の確保に努めています。そのほかの従業員に対しては社用車運転前に検査記録保存タイプのアルコール検査を全社的に実施し交通従事員としての責務を果たすこととしています。

※2025 年 7 月から保線区および電気区にも顔画像保存タイプの検知器を導入しました。

【アルコール検査】

◆ＳＡＳ（睡眠時無呼吸症候群）検査

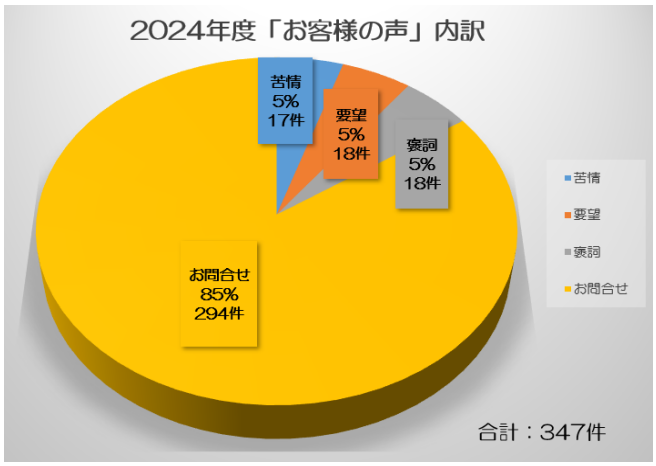
睡眠時無呼吸症候群対策として、列車を運転する全ての運転士に対して、簡易診断装置による検査を定期的に実施することにより、同症候群に起因する事故の防止に役立てております。

6. ご利用のお客様、沿線の皆様とのつながり

（1）ＣＳ推進の取り組み

①　「お客様の声」に対する取り組み

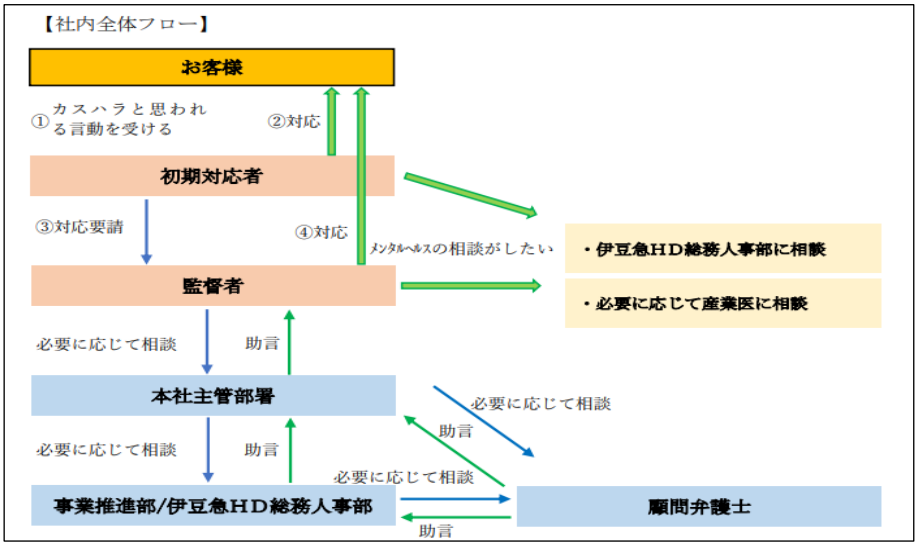
当社では、ホームページよりご利用いただける「お客様の声フォーム」などを通じて、ご利用のお客様や沿線にお住まいの皆さまの「声」を収集し、貴重なご意見を経営に反映させるよう積極的に取り組んでいます。



「カスタマーハラスメント対応ガイドライン」の制定について

一部のお客様によるカスタマーハラスメントに該当する行為に対し、毅然とした対応をとり従業員が安心して働ける環境を確保することを目的とし、「カスタマーハラスメント対応ガイドライン」を制定しました。

当社は、お客さまなどからのクレーム・言動のうち、要求内容の妥当性に照らして、当該要求を実現するための手段・態様が社会通念上不相当なものであって、当該手段・態様により、係員の就業環境が害されるものをカスタマーハラスメントと定義しています。



（2）事故防止の取り組み

① 踏切事故防止に関する取り組み

◆沿線小学校の新入生を対象に、踏切安全に関する啓発グッズを配布しています。また、会社見学に訪れた児童や園児に踏切を渡る際の注意事項が記載されたグッズを配布し啓発に努めております。

【注意事項が記載されたレジャーシート】

※日本民営鉄道協会提供

◆春・秋の全国交通安全運動期間中、駅頭または沿線の主な踏切において、ＪＲ東日本、東海バスや警察と合同で、駅ご利用の皆さまおよび踏切を通行する皆さまに、啓発グッズを配布しながら踏切事故防止へのご協力等をお願いする活動を行っています。

また、駅および列車内で踏切事故防止へのご協力をお願いする放送を行うほか、列車内に踏切事故防止のお知らせを掲出しています。

【春の全国交通安全運動（伊東駅構内）】

② 駅ホームでお声掛けを推進

鉄道をご利用のお客様が、安全で、安心して駅等の施設をご利用いただけるよう、お体の不自由なお客様やお困りのお客様に、駅係員からお声掛けを行っています。視覚障がいをお持ちのお客様に対するマニュアルを作成し、積極的に声掛けやサポートを行うとともに、思いやりのある環境づくりに向け、ご利用のお客様どうしでもお声掛けいただくよう働きかけを行いました。今後も、多くのお客さまに安心して施設をご利用いただけるよう「声掛け・サポート」について取り組んでまいります。

③ 沿線にお住いの皆様に対する安全・安心への取り組み

― 「こども１１０番の駅」に対する取り組み ―

登下校時を中心に、こどもたちを犯罪から守るため、窓口営業を行っている駅に「こども１１０番の駅」の表示を掲げ、より一層安心してご利用いただける駅づくりに取り組んでいます。

駅係員は、不審者等から逃れるなど、駅に逃げ込んできたこどもの安全を確保するために、こどもを保護するとともに、１１０番通報などを行います。

【「こども１１０番の駅」の表示】

― 「はいかい高齢者等」に対する取り組み ―

はいかい等認知症高齢者の問題が全国的に増える中、伊東市・東伊豆町で取り組んでいる「あんしん見守りネットワーク」に参画し、地域と連携して情報を共有し、徘徊する高齢者を認めた場合には、警察等の関係機関に速やかに連絡することにより、鉄道事故やその他の不慮の事故等を未然に防ぐことができるよう取り組んでいます。今後もこのネットワークを広げて安全・安心できる環境づくりに努めてまいります。

【東伊豆町あんしん見守りネットワーク声掛け訓練の様子】

― 終日無人駅および駅窓口営業時間外に対する取り組み ―

現在、当社線には終日無人の駅と時間帯によって無人の駅が合計で１３駅あります。無人駅を安心してご利用いただくために、デジタルサイネージを設置して、列車の運行に関する情報等をお知らせしております。また、きっぷのご精算など駅ご利用に関するお問い合わせ等につきましては、駅の改札口付近に設置しているインターホンにて、管理駅の係員がご案内しております。

【管理画面（管理駅）】

【相互通話】

【インターホン（伊豆北川駅）】

7．伊豆急行からのお願い

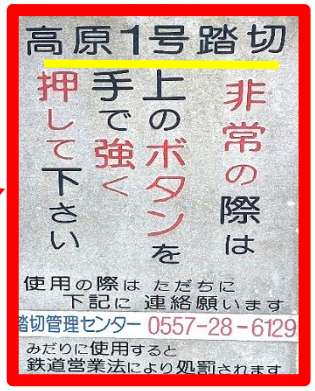
（1）踏切でのお願い

踏切警報機が鳴り始めた時

電車が接近しています。無理な横断は大変危険ですので、電車の通過を待ってから横断してください。

踏切非常ボタンについて

- 踏切で自動車が立ち往生するなど、線路を支障していることを急いで乗務員等に知らせたいときに使用してください。
- いたずらなど、非常の場合以外に使用しないでください。安全確認のため電車が遅れ、多くの人に迷惑をかけるおそれがあります。いたずらなどで使用すると法律により罰せられる場合があります。
- 踏切非常ボタンを押した場合、踏切設備の異常、遮断かん折損等の情報をご連絡いただく際は、踏切警報機付近の看板に記載されている**踏切名称「〇〇 △号踏切」**をお知らせください。



★ 万が一、車が踏切内で止まった場合　★

≪車が動く場合≫

慌てずに遮断かんを押すように車をゆっくり前進させてください。遮断かんを押すことにより斜めに押し上がりますので、踏切内から脱出してください。

≪車が動かない場合≫

近くの踏切非常ボタンを押して、列車を止めてください。

（2）ホームでのお願い

駅ホームでお声かけを推進

電車をご利用のお体の不自由なお客様やお困りのお客様に係員から「お声かけ」をさせていただいております。また、ご利用のお客様どうしでも、お体の不自由なお客様やお困りのお客様を駅や車内で見かけられましたら、お声かけをしていただき、思いやりのある環境づくりにご理解とご協力をお願いいたします。

歩きながらの携帯電話等のご使用について

駅やホームでのスマートフォン等の「ながら歩き」は、電車や他のお客様と接触やホームからの転落等のおそれがあり大変危険ですのでお控えください。また、スマートフォンの位置情報を活用したゲームアプリ等をご利用の際には、ベンチにお座りいただくか、ほかのお客様の妨げにならない場所に移動して立ち止まってからご使用くださいますようお願いします。

駆け込み乗車について

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険ですのでおやめください。ドアに挟まれたり転倒やホームから転落するなどの大きな事故につながるおそれがあります。

線路に物を落とされた場合について

- 駅係員にお知らせください。むやみに線路内に下りることは、電車との接触につながるおそれがあり大変危険ですのでおやめください。
- 駅営業時間外の駅については、インターホンにて管理駅にご連絡ください。

ベビーカー・車いす等ご利用のお客様へ

- 駅・ホームでは

  ホームには、雨水の水はけをよくする傾斜がついているため、ベビーカーや車いすが傾斜により動き出し、ホームから線路に転落したり、電車と接触したりするなどの事故につながるおそれがあります。ホームで電車を待つときは、線路と平行になるようお停めいただき、ブレーキをかけたうえで、目や手を離さないようにしてください。電車に乗車する際の転倒にもご注意ください。また、キャリーケースについても同様のおそれがありますので、目や手を離さないようにしてください。
- 電車内では

  電車は事故防止のために急停止するなど、急に揺れたりすることもあり、ベビーカーや車いす

が動き出したり、転倒するなどの事故につながるおそれがあります。電車に乗っているときは、ブレーキをかけたうえで、目や手を離さないようにしてください。また、キャリーケースについても同様のおそれがありますので、目や手を離さないようにしてください。

エスカレーター（伊豆高原駅）ご利用について

エスカレーター内の歩行については、おもわぬ事故の原因になりますので、おやめください。エスカレーターをご利用される際には、ベルトにつかまり黄色い線の内側にお乗りください。

（3）電車内でのお願い

ドア付近にご乗車した場合について

手やかばん等がドアに触れていると、ドアが開く際に戸袋に引き込まれ、おもわぬ怪我をする恐れがありますのでご注意ください。

乗車中の安全について

電車はやむを得ず急停車することがあり、転倒などおもわぬ怪我をする恐れがありますので、乗車中はお座りになるか手摺や吊革におつかまりください。お年寄りの方、お体の不自由な方、妊婦の方、小さなお子様をお連れの方には、座席をおゆずりいただきますよう、お願いいたします。また、より多くのお客様にお座りいただくため、手荷物等は空いている席には置かず、お手元に置くか網棚等をご利用ください。

小さなお子様連れのお客様へ

ホームでは、線路への転落などのおそれがあるため、お子様から目を離さないようお願いします。また、電車への乗り降りの際は、お子様と手をつなぎ、足元に十分ご注意ください。

【地震発生・津波警報発令時のお願い】

地震発生時、津波襲来に備え、電車から高台へ短時間でお客様に避難していただくためには、乗務員の力だけでは限界があり、乗車中のお客様や地元にお住いの方々のご支援が必要です。
電車からの降車補助および高台への誘導案内にみなさまのご協力をお願いいたします。

（4）その他のお願い

不審物等に気づいた場合について

駅・ホームおよび電車内で、持ち主のわからない荷物、迷惑行為、不審な行為にお気づきの方は、駅係員または乗務員にお知らせください。

電車の運行を妨害する行為等の禁止

線路内に石や物を置くなど、電車の運行に支障となる行為は、電車の脱線など重大な事故につながるおそれがありますので、絶対におやめください。これらの行為を行った場合は法律により罰せられます。また、目撃された場合は、最寄り駅、踏切管理センターまたは警察にお知らせください。

線路への立ち入り禁止

電車と接触するといったおもわぬ事故につながるほか、電車が遅れ、多くの人に迷惑をかけるなどのおそれがありますので、踏切以外の場所を横断したり、線路内に立ち入らないでください。

鉄道ファンのみなさまへのお願い

一部の方による撮影時の危険な行為により、電車の運転に支障をきたす事象が発生しております。撮影の際にはマナーをお守りいただき、他のお客様にご配慮くださいますようお願いします。

駅・車内へ危険物の持ち込み禁止

火薬・ガソリン･硫酸などの危険品、死体、刃物類、動物（手回り品に該当する小動物を除く）は車内に持ち込むことができません。また、不潔または臭気のため他のお客様に迷惑をかけるおそれがあるもの、車両を破損するおそれがあるものについても、車内に持ち込むことができませんのでご容赦ください。

電車の安全運行に、ご協力をお願いします。

安全報告書へのご意見募集

安全報告書の内容や安全への取り組みに関するご意見は、電話またはホームページよりお伺いしております。

ＴＥＬ．0557-53-1111（代表）
営　業　時　間　　９：３０～１７：３０（月曜日～金曜日）
土日祝日・年末年始および4月１０日（創立記念日）は除く

ＵＲＬ．https://www.izukyu.co.jp
トップページの「お問い合わせ」または「お客様の声」をお選びください

伊豆急行　２０２５安全報告書

編集発行
伊豆急行株式会社　事業推進部
２０２５年9月