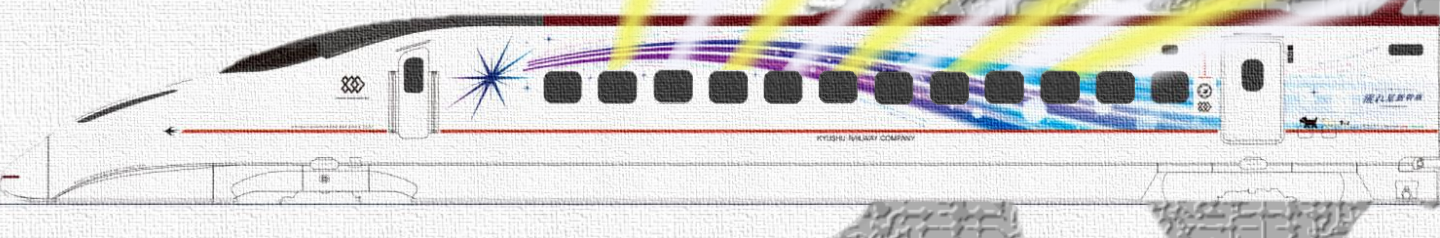


安全報告書2021

Annual Safety Report



平素より、ＪＲ九州をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

安全報告書２０２１の発行にあたり、ご挨拶申し上げます。

令和２年７月豪雨の被害によりお亡くなりになられた方々、ご遺族の皆さまに哀悼の意を表すとともに、被災された皆さまに心よりお見舞い申し上げます。当社においても、久大本線・肥薩線において橋りょう・線路流出、切取斜面の崩壊などの計７３０件もの甚大な被害を受けましたが、久大本線は３月１日には通常ダイヤで運行を再開することができました。鉄道関係者と地域の皆さまのご尽力に心より御礼申し上げます。

当社では２０２０年度から“ゆるぎなき安全”をつくりあげていくための３ヵ年計画である「安全中期計画２０２０－２０２２」をスタートさせました。終息の見えない新型コロナウイルス感染症の影響により様々に変わりゆく生活様式や価値観の中にあっても、変わることのない最大の使命は「安全」です。今後も、全社員が一体となって“ゆるぎなき安全”をつくるためにたゆまぬ努力を続けることで、お客さまに安心してご利用いただけるよう誠実に取り組んでまいります。

この報告書は、鉄道事業法第１９条第４項に基づき、２０２０年度における鉄道の安全への取り組み等を皆さまにご報告するものです。是非ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。２０２０年度の安全への取り組みを正しく評価し、反省すべき点を改善しながら、２０２１年度の取り組みを推進してまいりますので、引き続きＪＲ九州をご愛顧賜りますようお願い申し上げます。

２０２１年９月



九州旅客鉄道株式会社

代表取締役社長執行役員

青柳 俊彦

1	安全方針（安全の綱領）	1
---	-------------	---

安全の綱領

安全は、私たちの最大の使命である。

一、安全の確保は、規程の遵守及び服務の厳正に始まり、たゆまぬ努力で築きあげられる。

一、確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。

一、安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。

一、判断に迷ったときは、最も安全と考えた行動をとらなければならない。

2 鉄道の安全確保に関する方針

2-1	安全中期計画（2020－2022）概要	2
-----	---------------------	---

●目標

●目標達成に向けてなすべきこと

2-2	2020年度安全基本方針	3
-----	--------------	---

●重点実施項目

3 安全管理体制と方法

3-1	安全管理体制	4
-----	--------	---

●輸送の安全の確保に係る体制

●安全管理体制に係る関係者の責務

3-2	安全性向上の取り組み	5
-----	------------	---

●安全創造運動2020の展開

●現場とのコミュニケーション

●安全推進委員会の開催

●JR九州グループ一体となった取り組み



4 安全確保のための措置

4-1	安全を支える人材の育成	11
-----	-------------	----

●新規採用の推移

●行動訓練

●J R K 活動

●実習設備の活用

●安全創造館研修



4-2 教育及び訓練等	14
-------------	----

●教育・訓練・コンクールの実施



4-3 緊急時対応訓練	16
-------------	----

●トンネル内における訓練

●地震・津波への対応訓練

●総合脱線復旧訓練



4-4 安全設備	18
----------	----

●新しい自動列車停車装置（ATS-DK）への移行

●ホーム上の安全対策

●ホーム検知装置

●踏切の安全対策

●里道等の安全対策

●防災対策



4-5 九州新幹線の安全確保の取り組み	24
---------------------	----

●教育・訓練・コンクールの実施

●新幹線駅の安全設備

●新幹線の安全対策



4-6 安全に関する支出	29
--------------	----

●鉄道の安全に関する支出の推移

5 鉄道運転事故等の発生状況

5-1 鉄道運転事故	30
------------	----

5-2 輸送障害	30
----------	----

5-3 インシデント	31
------------	----

6 豪雨による災害 3 1



7 お客さま・地域の皆さま・関係機関の皆さまとの連携

7-1 お客さまとともに 3 2

- お客さまの声に基づく設備改善事例
- 「声かけ・サポート」運動の展開
- 事故防止動画の作成・公開



7-2 踏切事故防止の取り組み 3 3



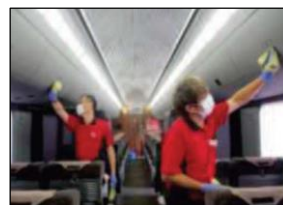
7-3 鉄道テロ・防犯対策の実施 3 3



7-4 緊急時の備え 3 4



7-5 新型コロナウイルス感染症対策 3 4



8 安全報告書へのご意見 3 6

社員一人ひとりが、常に心がけて行動する規範として「安全の綱領」を定めています。

運転安全規範 第2条(綱領)

安全の綱領

安全は、私たちの最大の使命である。

一、安全の確保は、規程の遵守及び服務の厳正に始まり、たゆまぬ努力で築きあげられる。

一、確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。

一、安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。

一、判断に迷ったときは、最も安全と考えた行動をとらなければならない。

- ※ 各職場では「安全の綱領」を掲げ、朝礼や訓練等において全員で唱和しています。
- ※ 2021年4月に、鉄道に携わる社員一人ひとりが、より一層、安全の綱領を自分自身のこととして受け止め、安全を最優先する行動に結びつけることができるよう、一部表現の見直しを行いました。

2-1 安全中期計画(2020－2022)概要

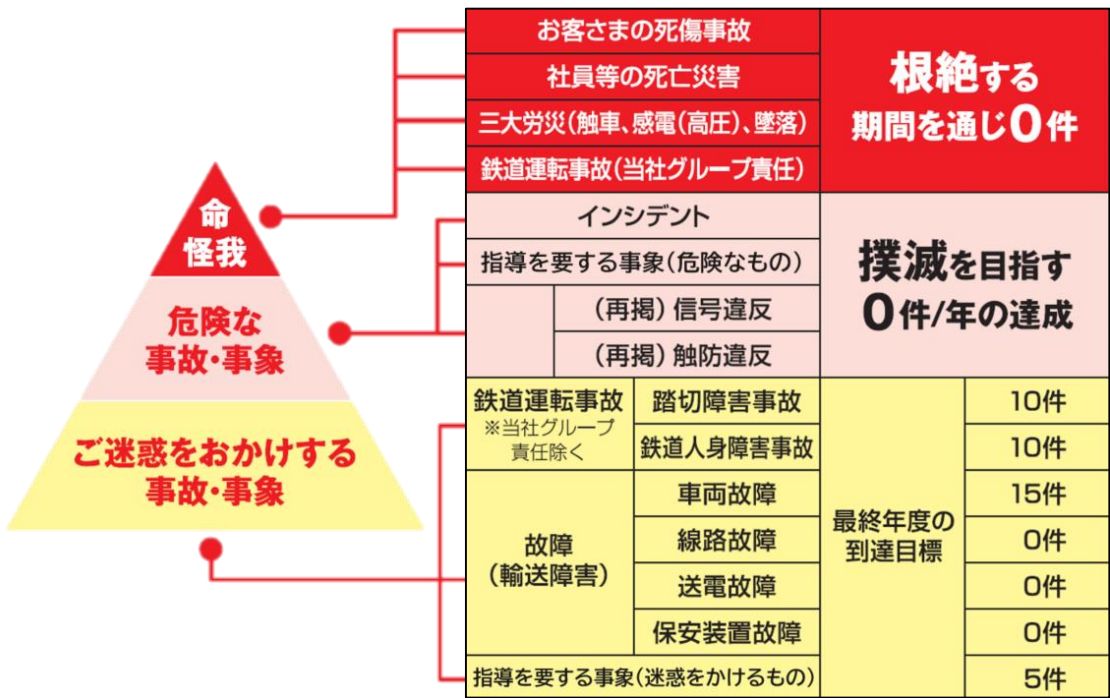
安全中期計画(2020－2022)は、JR九州グループの鉄道事業部門における3か年の取り組み方針と重点施策を取りまとめたものです。この計画に沿って安全基本方針をはじめとした安全に関する各種取り組みや施策を展開してきました。

鉄道の安全確保
に関する方針

目標

【お客さま及び社員等の命・怪我】につながる事故を根絶する

そのために、これを脅かす【危険な事故・事象】の撲滅を目指す
さらに、【ご迷惑をおかけする事故・事象】も低減を図る



目標達成に向けてなすべきこと

■最重点項目＜信号違反・触防違反撲滅＞への取り組み

前の3か年計画の期間で、増加傾向にあった事象のうち、特に危険な「信号違反」「触防違反」について、特に重点をおいて対策に取り組めます。

■今までも、これからも着実に実施する取り組み

さまざまな施策だけでなく、私たち自身の成長のための取り組みについても、継続していくべきものは見直しを行いつつ着実に実施していきます。

■新たに始める取り組み

さまざまな事故・事象の未然防止や再発防止の取り組みの展開のため、IoT、ビッグデータ、画像認識等の新技術の導入によるCBMを含めた設備管理手法等の革新に取り組めます。

■次のステップに向け検証する取り組み

環境の変化、技術の進歩とともに、安全への取り組みも進化しなければならず、未来に向けた挑戦を続けます。

2-2 2020年度 安全基本方針

「安全中期計画(2020－2022)」の目標達成に向け、「それ大丈夫？ 大丈夫！！ ～ルールを守り、命を守る～」をスローガンとした安全創造運動2020を展開するとともに、安全に関する年度の重点実施項目を以下のように定めて実施しました。

安全創造運動2020

それ大丈夫？
大丈夫!!

ルールを守り、
命を守る。

鉄道の安全確保
に関する方針

▶ 重点実施項目

1. 【最重点項目】信号違反・触防違反撲滅の取り組み

- シミュレータ訓練等による正しい基本動作の定着と“信号を見る”ことに特化した対策の推進
- 正しい基本動作の実行度の確認と定着するまでの繰り返し指導の実施
- 触車事故防止に関わる遵守事項の徹底的な教育と理解度の把握
- 自らが触車事故に繋がるあらゆるリスクを考え、触車事故防止に関するルールを学び、実行する社員の育成

2. 今までも、これからも着実に実施する取り組み

- 安全監査・安全点検や輸送安全総点検などのPDCAサイクルの円滑な実施
- さまざまな研修、教育メニューに加えて行うそれぞれの自己研鑽
- 安全を向上しヒューマンエラーを防止するためのバックアップ設備の整備
- 大規模地震への備え、南海トラフ巨大地震に対応する津波対策
- 老朽化した車両、設備、機械の計画的な更新やリニューアル

3. 新たに始める取り組み

- 車両・設備の状態に応じた保守
- 部外データを活用した災害対策
- ICT技術の導入による情報活用の拡大
- ドローンを活用したより精度の高い保守点検
- カメラやセンサーを搭載した列車を活用した点検
- スマートデバイスを活用したヒューマンエラー防止

4. 次のステップに向け検証する取り組み

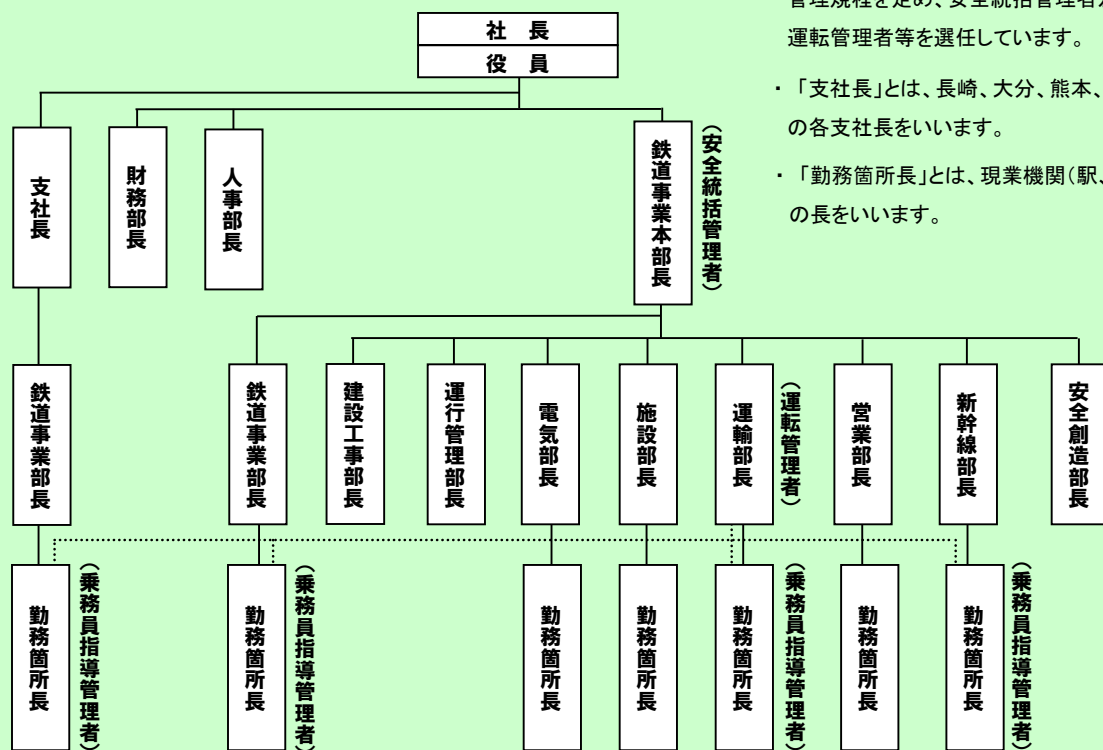
- CBMの導入による保守サイクルの抜本的見直し
- センサーやAIを使用した社員等の不安全行動の防止
- お客さまを危険にさらす事象を検知するAI画像認識の活用
- ロボット技術を活用した保守方法の改革

3-1 安全管理体制

経営トップの主体的関与の下に安全管理体制を確立し、輸送の安全の維持及び向上を図ることを目的として安全管理規程を制定しています。これに基づき、社員の声を反映した業務運営、安全総点検の実施等により安全管理の強化に努めています。2020年度も引き続き安全マネジメントのPDCAサイクルを適切に機能させ、安全監査及び安全点検等の実施により社内の安全マネジメント体制のチェックを行い、輸送の安全の確保に取り組みました。

▶ 輸送の安全の確保に係る体制

◆安全管理制度图



- ・ 鉄道事業法第十八条の三に基づき安全管理規程を定め、安全統括管理者及び運転管理者等を選任しています。
- ・ 「支社長」とは、長崎、大分、熊本、鹿児島
の各支社長をいいます。
- ・ 「勤務箇所長」とは、現業機関（駅、区所等）
の長をいいます。

▶ 安全管理体制に係る関係者の責務

社 長	- 輸送の安全の確保に関する重要な事項を決定する。 - 安全統括管理者がその職務を行う上での意見を尊重するとともに、必要により措置を講じる。
安全統括管理者 (鉄道事業本部長)	- 輸送の安全を確保するための運転取扱い、車両、鉄道施設の各部門を統括する。 - 安全意識の向上、関係法令等の遵守の徹底及び安全基本方針等の確実な実施を図る。
運転管理者 (運輸部長)	- 輸送の安全を優先する運行計画の作成及び改正、乗務員及び車両の運用、乗務員の育成及び資質の維持等を行う。 - 運転に関する業務について、関係部長等から必要な報告を求め、指示を行う。
乗務員指導管理者	所属する乗務員の資質の維持、管理に努め、運転管理者へ報告する。

3-2 安全性向上の取り組み

安全の確保のためには、社員一人ひとりが高い安全意識を持ち、安全について自由に意見を交換しあえる風通しのよい組織であることが大切です。そのために「安全創造運動」を2006年度から継続して展開し、安全風土の形成に努めています。

▶ 安全創造運動2020の展開

2020年度は、『それ大丈夫？ 大丈夫！！ ～ルールを守り、命を守る～』をスローガンに掲げ、「安全創造運動2020」を展開しました。

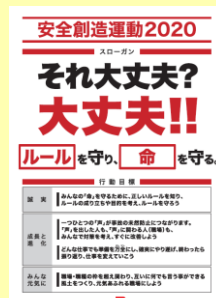
◆安全創造運動各種ツール



〔パンフレット〕



〔ポスター〕



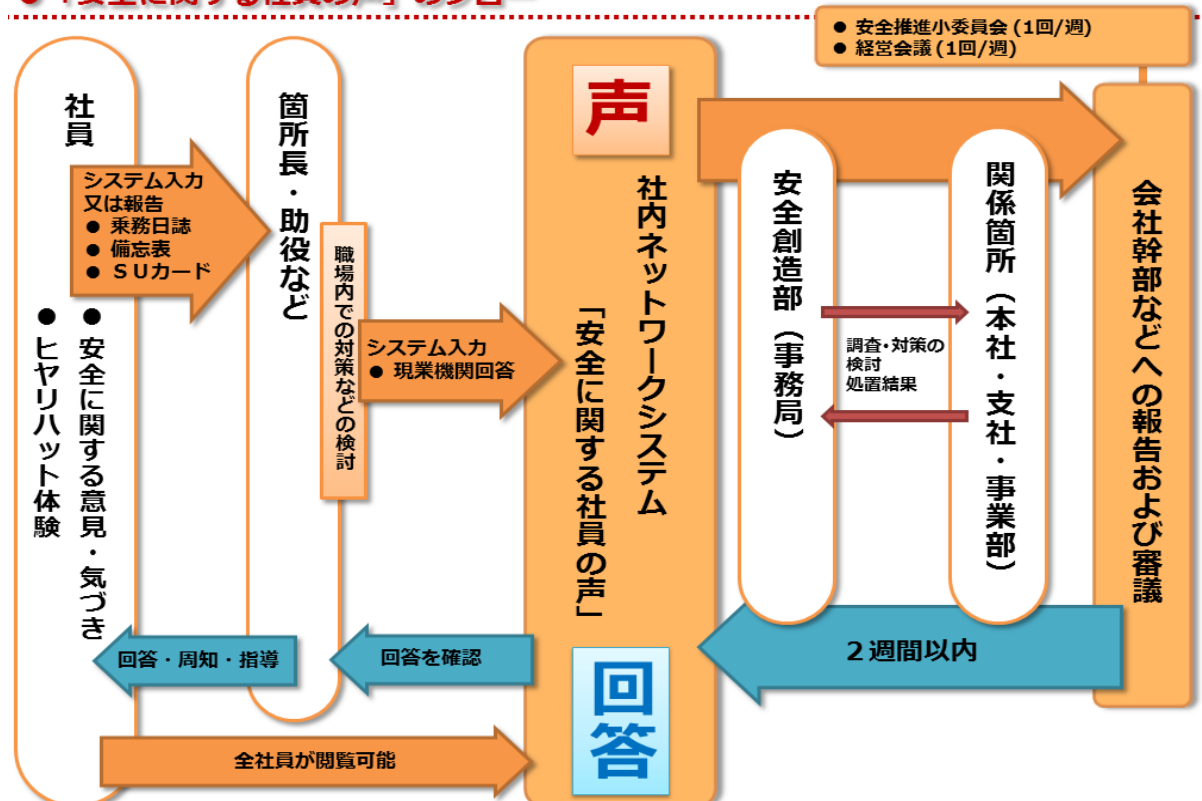
〔ステッカー〕

安全管理体制

■「安全に関する社員の声」

「安全に関する社員の声」は、社員の安全に関する「意見や気づき」及び「ヒヤリハット体験」を共有し、事故や危険の芽を未然に防止するためのシステムです。内容と対策を2週間以内に経営会議で報告し、その情報は社内ネットワークにより全社員に開示しています。

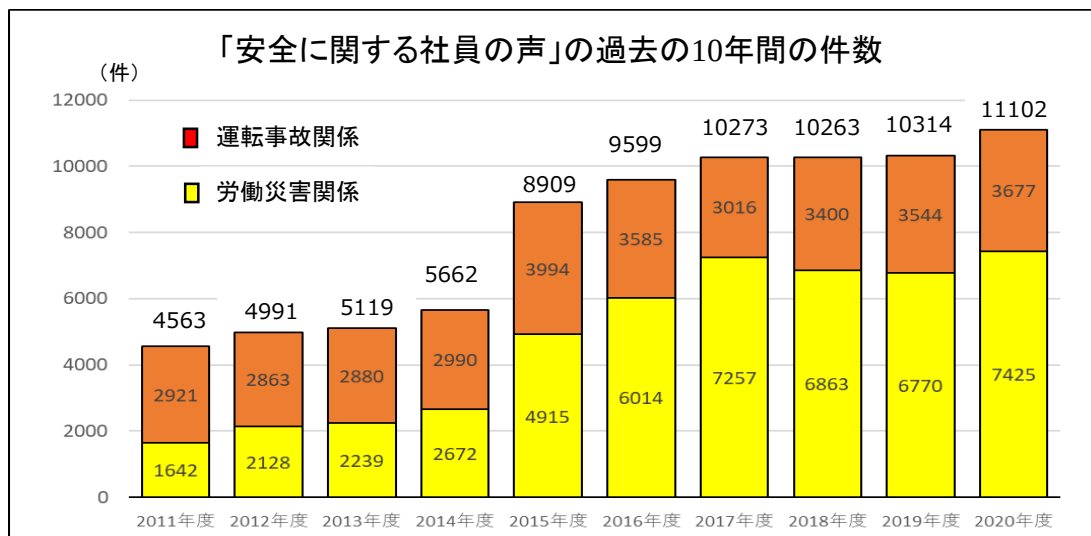
●「安全に関する社員の声」のフロー



目次に戻る

■「安全に関する社員の声」の件数

2020年度に寄せられた意見・気づきやヒヤリハット体験は、11,102件でした。これらのうち、意見や気づきが1,247件、ヒヤリハット体験は8,218、想定ヒヤリは1,637件でした。



■「安全に関する社員の声」に対する表彰実績

「安全に関する社員の声」をより一層促進する目的で、毎年各種表彰を実施しています。

◆ 安全創造大賞

年間を通じて、多くの声に対し迅速に改善を図り、鋭い気づきや優れた意見の声を積極的に出し、安全創造運動の推進に貢献した職場や安全をつくるために顕著な功績をおさめた社員に対する表彰です。2020年度は、個人の部で1名、職場の部は2職場を表彰しました。



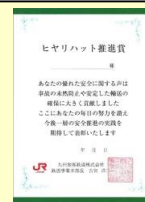
◆ 安全創造賞

安全に関する高い問題意識がうかがわれ、安全に関して優れた意見等であると認められた声に対する表彰です。2020年度は2名を表彰しました。



◆ ヒヤリハット推進賞

事故等の未然防止や安定した輸送の確保に大きく貢献した「意見・気づき」の声に対する表彰です。2020年度は、88名を表彰しました。



◆ ヒヤリハットオープン賞

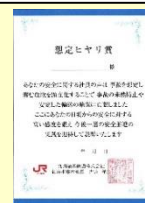
自らのヒヤリハット体験を積極的に声に出すことで、事故等の未然防止や安定した輸送の安全確保、労働災害の防止に大きく貢献した声に対する表彰です。2020年度は、9名を表彰しました。



◆ 想定ヒヤリ賞

想定ヒヤリの声で、安全性の向上や安定した輸送の確保に大きく貢献した声に対する表彰です。2019年度に新たに制定し、2020年度は、30名を表彰しました。

※想定ヒヤリとは・・・ヒヤリハットや事故が起こる前に、危険性を感じ、そこから起こりうる重大事故を想像することで、必要な対策を考えること。



■「安全に関する社員の声」による改善事例

2020年度に寄せられた11,102件の意見・気づきやヒヤリハット体験のうち、対策が必要な声は539件あり、これらについて対策の実施又は対策実施の方針を決定しました。対策が実施された「安全に関する社員の声」のうち、一例を紹介します。

事例

● 声の内容

鉄道人身事故発生時に、現場検証を行っていた警察の方が車両調査のため、線路内で測量器具を伸ばして、架線まで近づいていることに気づき、大声で叫び制止しました。あと数秒気づくのが遅ければ2万ボルトの架線に感電する可能性がありヒヤリしました。

● 対策

社員に対して、鉄道人身事故の対応を行う場合は、現場にいる警察の方へ感電等の注意喚起を行うよう周知しました。また、近隣の警察署(6署)を訪問し、書面とポスターによる啓発活動を実施しました。



事例

● 声の内容

駅のホーム上にある地下通路への階段の側壁の高さが低いのではないかと感じました。もし、お客さまが身を乗り出した場合、地下通路に転落する恐れがあるのではないかと感じヒヤリしました。

● 対策

階段の側壁に手摺りを設置し、安全性を確保しました。



■安全創造運動の記録

展開された安全への取り組みは「安全創造運動の記録」として毎年まとめています。「安全創造運動の記録」は、社内のネットワーク上に掲載しており、全社員が閲覧することができます。

■安全創造・サービスを社風へ取り組み発表会全社大会

2020年10月29日、JR九州ホールにおいて「安全創造・サービスを社風へ取り組み発表会全社大会」を開催しました。安全に関する発表は、職場の取り組みを報告し共有、水平展開を図り、JR九州グループ全体の安全をつくることを目的としています。本社直轄及び各支社大会から選出された7職場が、各職場で行っている安全をつくるための取り組みについて発表を行いました。

最優秀賞

直方運輸センター

「信号違反撲滅&異常時に強い運転士の育成に向けて」

信号違反を防ぐため、全運転士の基本動作をビデオに撮影し、客観的に振り返る機会を作りました。これにより自分では「やっているつもりでも確実に確認できていない」ということを認識してもらい、確実な確認が出来るようになった取り組みを発表しました。



会場審査特別賞

熊本鉄道事業部本所工務

「鉄道用地の保安林指定に伴う防災強度向上」

治山事業についてJR用地にも実施していただくよう自治体に働きかけ、粘り強い協議の結果、JR用地の保安林指定及び斜面の対策工事について、自治体と合意することができました。JRと自治体が協力し、土砂災害や落石災害、倒木災害に対する強度を高めることができた取り組みを発表しました。



発表会の様子



現場とのコミュニケーション

現場と本社の各部門との間でのコミュニケーションを強化し、安全に関する課題や情報の共有化を図るため、意見交換会等の様々な取り組みを行っています。

■ 社長との意見交換会

毎年、社長と現場との意見交換会を開催しています。各職場における安全に関する日頃の取り組みや、それらを推進する上での問題点などが直接社長に伝えられ、現場の実情や課題等について共有化を図っています。



■ 鉄道事業本部長との意見交換会

鉄道事業本部長（安全統括管理者）と現場とで日頃から鉄道の安全について思っていることを気楽に話し合い、聞きあう意見交換会です。コミュニケーションを活発に行い、風通しの良い職場を作るため、「気楽にまじめな話をする」をモットーに開催しています。



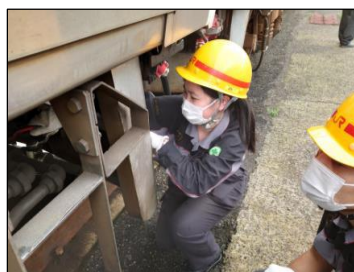
■ SU（セーフティ・アップ）ミーティング

安全推進プロジェクト及び技術指導プロジェクトによる現場巡回の結果報告や事故防止の取り組みをはじめとした、安全に関する取り組みの情報共有を図るため、社長や鉄道事業本部長（安全統括管理者）及び各主管部長、現場長等が出席して意見交換を行っています。



■ 安全推進プロジェクト・技術指導プロジェクトの現場巡回等

本社の各系統の部署では、安全推進プロジェクト又は技術指導プロジェクトを配置して、各プロジェクト社員による現場巡回や勉強会、意見交換会等により、本社の安全に対する方針を共有しています。



[安全推進プロジェクトによる訓練視察]



[安全推進プロジェクトとの意見交換会]



[安全推進プロジェクトとの意見交換会]

▶ 安全推進委員会の開催

■ 安全推進委員会

本社では、鉄道運転事故や輸送障害及び労働災害等の未然防止や再発防止に関する対策の審議や、安全に関する情報の共有を目的として「全社安全推進委員会」が毎月開催されています。ここで決議された対策や情報等については、各支社や各部門毎で開催される安全推進委員会等において展開されます。また、これらの委員会には、JR九州グループ会社の安全担当者も出席しており、決議された対策や安全に関する情報はグループ会社内でも展開され、JR九州グループ一体となって安全の確保に取り組んでいます。



[全社安全推進委員会]



[支社安全推進委員会]

▶ JR九州グループ一体となった取り組み

■ 安全懇話会

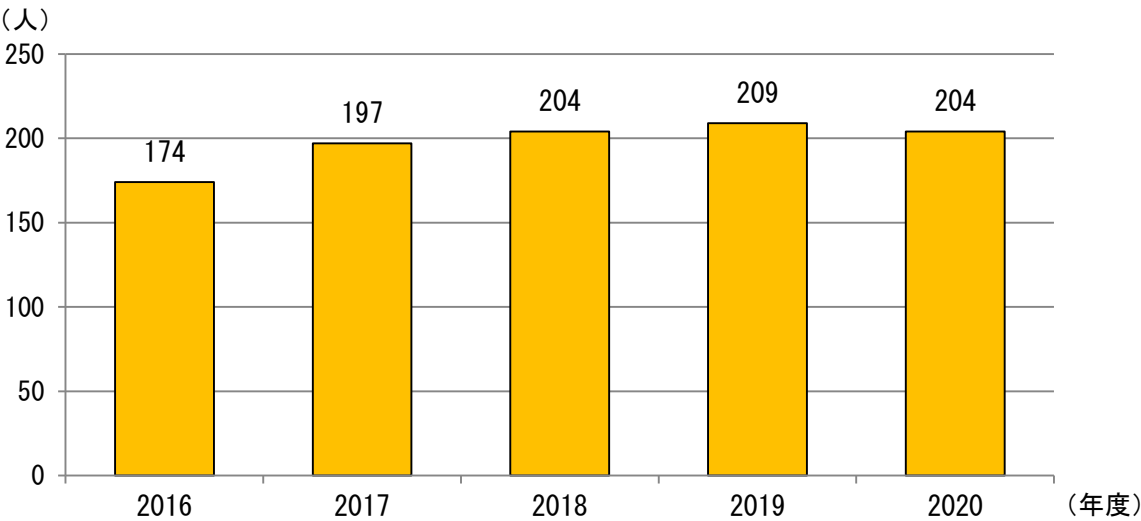
JR九州グループ(鉄道関係6社)の安全担当の責任者とともに、社員による取扱い誤りや労働災害について、その発生状況や安全対策等の情報共有を図るなどして、JR九州グループ一体となった取り組みを展開しています。また、他社を訪問させていただき、施設見学や意見交換等を行っています。



4-1 安全を支える人材の育成

“安全はあるものではなく、つくりあげていくもの”という考えのもと、「それ大丈夫?! 大丈夫!! ~ルールを守り、命を守る~」をスローガンに、安全を最優先した行動ができることを重点的に教育しています。また、安全創造館研修では、過去の重大事故を通して、ルールの重要性を「理解」とともに、自らルールを守るために為すべきことを考え、それを「実践」できる力を養うことを目的とした育成に取り組んでいます。また、技術力向上・技術継承のため、着実な新規採用など人材確保の取り組みを行っています。

▶ 新規採用の推移



▶ 行動訓練

安全確保のための措置

会社の風土とすべく取り組んでいる「安全」は、緊張感のある指差確認や敬礼、キビキビとした敏速な行動が基礎であり、安全の基礎となる行動を身につけるための「行動訓練」を全社員で実施することにより、安全意識や組織力を高めています。また、「行動訓練コンクール」を開催し、行動訓練の更なるレベルアップとコミュニケーションの活性化を図っています。

※2020年度は、新型コロナウイルス感染防止の観点から、コンクールは中止としております。

▶ JRK活動(JR九州改善活動)

JRK活動は、「明るく、楽しく、元気よく」をテーマに、会社発足当初から取り組んでいる小集団活動で、内容は安全に関わる業務改善をはじめ、サービス向上、地域を元気にする取り組み、健康増進等多岐にわたります。いずれのテーマも職場のメンバーでどのような課題が身の周りにあるかを議論し、全員が協力して解決を図ります。2020年度は、WEB開催など開催方法を変更したものの、5,470名の社員、743グループが参加しました。

○2020年度の取り組み内容（一部抜粋）

職場名	テーマ名	取り組み内容
クルーズトレイン本部	車両故障マニュアル導入について	走行中に車両故障が発生した場合に使用するマニュアルを作成し、人材育成及び技術継承を図りました。
熊本新幹線工務所	触防・列防イメトレ教材の作成	触防違反及び正しい列車防護の知識を身につけるための教材を作成し、安全に行動できる力の習得を図りました。
鹿児島鉄道事業部本所（工務・電気）	トンネル照明のスイッチ革命	トンネル内の点灯スイッチの遠隔制御化により、より安全で迅速なお客さま誘導を実現しました。

▶ 実習設備の活用

■ 東小倉実習線

東小倉実習線には、講義を行う講習室をはじめ、全長約600mの実習用の線路設備や電気設備等を設置し、社員研修センター講師による実践に即した教育と、異常時における対応訓練により、更なる知識・技能の向上に努めています。



■ 遠賀川施設実習センター

グループ会社も含めた施設関係社員の検査・作業技術の向上を図る目的で、「遠賀川施設実習センター」を九鉄工業(株)と共同で設立しました。同施設では、実物大のトンネル・ホーム・分岐器・車両屋上機器点検台等による実習を行っています。



〔トンネル〕



〔ホーム〕



〔分岐器〕



〔車両屋上機器点検台〕

■ 労働災害体感訓練設備

作業における労働災害の危険性を学び体感するために、各種体感訓練設備を活用しています。高所体感訓練設備では安全帯ぶら下がり体感、墜落衝撃体感など8項目のメニューを体感できます。その他、VRを活用した触車・感電、重量物の運搬・衝撃、漏電・過電流に関する体感訓練設備なども活用し、JR九州グループ一体となって労働災害防止に取り組んでいます。

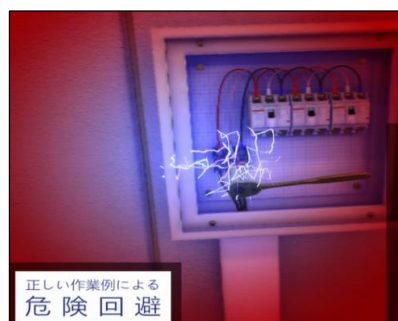
安全確保のための措置



〔高所体感訓練設備〕



〔VR触車体感〕



〔VR感電体感〕

■ 電子連動装置・電子閉そく装置訓練設備

列車の進路制御のために重要な信号設備である電子連動装置及び電子閉そく装置の訓練設備を活用し、電気関係の異常時訓練や営業・運輸・指令関係の運転取扱いに係わる操作教育や訓練を行い、安全を支える人材を育成しています。



安全創造館研修

安全創造館は、「過去の事故等の教訓を風化させず、基本動作や安全対策の意味を理解し、お客さまや社員の安全のために行動できる社員の育成」を理念として、2011年1月に開設しました。「安全意識は眠りやすい」という考えから安全意識を呼び覚ますことを目的として、2年毎にテーマを変更し、それに合わせた研修内容や設備のリニューアルを行うことで研修を受講する社員に刺激を与え、より一層積極的に安全に取り組む社員の育成を目指しています。

2020年3月までに5巡目の研修が終了し、これまで延べ52,369名(グループ会社社員を含む)が受講しました。2021年3月より社員研修センター建替えに伴い、新たな安全創造館を開設しました。新たな安全創造館では、ルールの重要性を「理解」とともに、自らルールを守るために為すべきことを考え、それを「実践」できる力を養うことを目的とした6巡目研修を実施しております。

トレーニングステージ

ホーム・踏切での異常時対応やトンネル内での列車火災避難体験等を通して、より実践的に学びます。



鹿児島本線列車衝突事故

過去の重大事故を風化させず、私たちの仕事がお客さまや社員の命に繋がっていることを自覚します。



ガイダンスルーム

社長メッセージや導入映像を視聴し、安全への取り組みの必要性を自覚します。



安全確保のための措置



重大事故展示室

過去の事故からルールの重要性を理解し、実践に備えます。



レビュールーム

社長メッセージやまとめ映像を視聴し、これからの取り組みへの決意を新たにします。



労働災害学習室

労働災害の事例展示やVR等を用いて労働災害を学びます。



目次に戻る

4-2 教育及び訓練等

各部門における必要な知識・技術の継承を図るため、実習設備等を用いた実践に即した教育を行うとともに、向上心を持ってお互いに切磋琢磨するため様々なコンクールを実施しています。

▶ 教育・訓練・コンクールの実施

■ 駅運転関係

集合教育において、触車事故防止を重点的に教育するとともに、異常時対応能力の向上を目的とした訓練を実施し、知識及び技術の習得に努めたほか、eラーニングを活用した列車防護の教育を実施しました。各職場ではOJTによる教育のほか、各統括及び支社単位で現車・現物を使用した異常時訓練を実施しました。「駅運転取扱技能コンクール」では、場内信号機故障で停車した列車を異常時の取扱いで駅に収容するという、より実践に即した競技を実施しました。また、各駅での基本動作の実行度や4S等について順位付けを行い、上位の駅を表彰する「セーフティランキング調査」を実施し、安全意識の維持向上を図りました。



〔異常時取扱訓練（鹿児島支社）〕



〔列車防護訓練（熊本支社）〕



〔駅運転取扱技能コンクール〕

■ 乗務員関係

乗務員の教育として、各職場で現車、乗務員スキルアップシミュレータを使用し、乗務中に発生し得る様々な事象を想定した訓練を行うことで異常時対応能力の向上を図りました。また、運転士の業務に関する知識と運転技術を競う知識・技能コンクール、新人車掌のスキルアップを目的としたルーキーズカップを開催することで安全意識の醸成を図りました。その他にも、睡眠改善教育の充実にも取り組んでおり、昨年度は睡眠改善取組報告会を開催し、全職場の取組みの共有を図りました。



〔乗務員スキルアップシミュレータを使用した訓練〕



〔現車を使用した訓練〕



〔ルーキーズカップ〕

■ 指令関係

頻発化・甚大化する自然災害に備えるため、四半期毎に季節に応じた災害等を想定した在来線指令合同異常時訓練を行い、指令員の異常時対応能力の向上を図っています。また、異常時が発生した際に、素早く現地の情報を把握し、安全かつ早期に運転再開を行うため、指令員のスキルアップを目的とした異常時初動対応コンクールを開催し指令員の育成を図りました。



〔在来線指令合同異常時訓練〕



〔異常時初動対応コンクール〕

■車両保守関係

社員研修センターでの集合研修では、車両の専門技術や経験年数に応じた技術教育を実施しました。職場内教育では各職場の特色を活かし、現物を使用した検査修繕実務教育のほか、技術力向上及び安全意識の高揚を図り現場力向上に努めました。また、グループ会社と合同で新入社員を対象に基礎技能教育等を実施し、鉄道事業者としての責任と役割、車両の基礎知識及び技術習得を図りました。運転取扱いに関しては知識・技能の向上や安全意識の醸成を目的とした基本動作コンクールを開催しました。



〔集合研修〕



〔基礎技能教育〕



〔基本動作コンクール〕

■施設関係

社員研修センターや遠賀川実習センターにおいて、講義や実習を中心とした研修のほか、異常時を想定した復旧訓練や技術習熟度に応じた教育を実施しました。

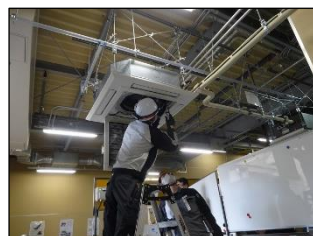
また、技術力向上及び安全意識の高揚を図ることを目的として、各系統ごとに「技能競技会」を実施しました。土木部門では乗降場設備の検査対応、軌陸車の異常時対応等、建築部門では異常時線路内立入や線路近接箇所における建物調査・法的制限を踏まえた建物リニューアル計画等、機械部門では空調機故障対応等をテーマに開催しました。



〔集合教育〕



〔技能競技会〕



■電気関係

社員研修センターでの集合研修では、経験年数に応じ、基礎研修や応用研修を行っています。各職場では、職場内教育のほかに、他職場・グループ会社との合同異常時訓練を行い、知識や技術の向上を図っています。また、技術力向上及び安全意識の高揚を目的として、各種試験の実施や不良箇所の調査、復旧の正確さなどを競う電気技術競技会を実施しています。2020年度は、変電設備や信号保安装置に係わる障害復旧をテーマに開催しました。



[目次に戻る](#)

安全確保のための
措置

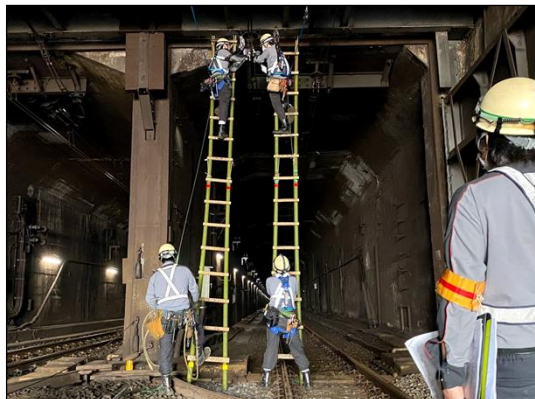
4-3 緊急時対応訓練

▶ トンネル内における訓練

■ 関門トンネル防災訓練

2020年6月に、関門トンネルにおいて、防災訓練を実施しました。

1953年6月、北部九州の集中豪雨により、濁流が関門トンネル内に流れ込み、約1.8kmが水没するという災害を受け、翌年から毎年実施しており、今回で67回目となりました。施設、電気系統の社員を中心に、設備の確認、防水扉の開閉や架線の切離し等の訓練を実施しました。



〔架線の切り離し〕



〔トンネル内防水扉の開閉〕

安全確保のための措置



〔1953年 集中豪雨による水没〕

[目次に戻る](#)

▶ 地震・津波への対応訓練

■大規模地震想定訓練

2005年3月20日に発生した「福岡県西方沖地震」を教訓に、大規模地震が発生した際、お客さまの避難誘導や情報伝達の迅速化等を目的とした本年度15回目となる訓練を、2020年9月に実施しました。今回は本社と博多指令とをネットワーク回線で繋ぎTV会議を行い、情報の共有化を図りました。



[本社対策本部]



[博多指令]



[支社対策会議(筑豊篠栗鉄道事業部)]



[長崎支社]



[大分支社]



[熊本支社]



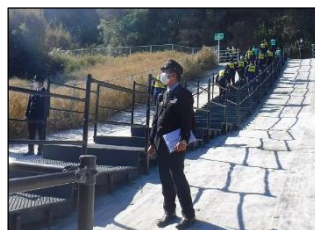
[鹿児島支社]

各地区で様々な
訓練を実施

安全確保のため
の措置

■大津波避難誘導訓練

大分地区及び宮崎地区では、南海トラフ地震を含め津波警報発令時における迅速な避難・誘導と防災・減災対策の推進を図る取組みとして、地域の方々や警察・消防機関、関係自治体と合同で、避難誘導訓練を実施しています。



[避難階段を活用した避難]



[スロープを使用した避難]

目次に戻る

総合脱線復旧訓練

2020年度は各支社において、総合脱線復旧訓練を実施しました。踏切において、列車と乗用車が衝突、脱線したとの想定のもと、関係社員間での情報伝達、警察関係者と合同でお客さまの救出を行ったほか、一部の支社においては、新型コロナウイルス感染予防を踏まえ、机上での教育や情報伝達訓練を実施し、異常時の対応能力の向上を図りました。



〔長崎支社〕



〔大分支社〕



〔熊本支社〕



〔鹿児島支社〕

4-4 安全設備

新しい自動列車停止装置(ATS-DK)への移行

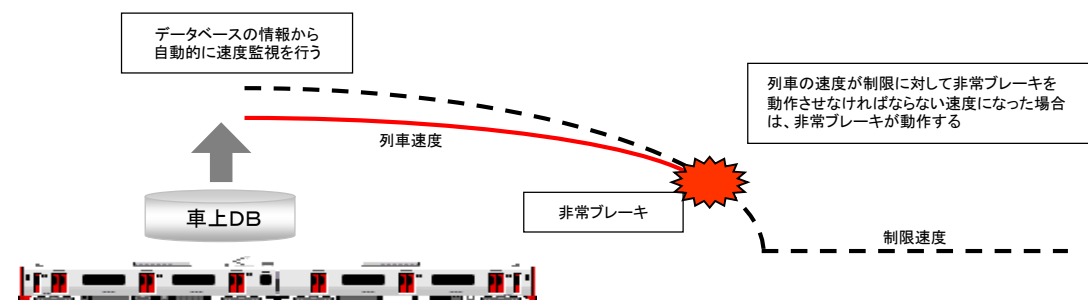
国土交通省令が改正され、曲線・分岐器等の速度制限区間に対して列車が危険速度に達した場合に、自動列車停止装置により列車を停止又は減速させることが義務付けられました。JR九州では、より保安度を向上させたATS-DKを新たに開発し、従来のATS-SKからATS-DKへの取替工事を進めてきました。2016年度に在来線全車両(筑肥線の電車は対象外)の取替工事が完了し、地上設備のうち、国が期限を定めた整備すべき箇所についても、2016年6月までに整備が完了しました。今後も、その他の区間についても2020年以降の整備計画を策定し、拡大を進めてまいります。



〔運転席ATS情報表示装置〕



〔車両(運転席側面)の車体標記〕



ホーム上の安全対策

ホーム上の安全対策の取り組み

JR九州では、ホーム上の安全対策として、次のような取り組みを実施しています。

- ・列車接近時の自動放送の整備(随時拡大)
- ・注意喚起看板の設置
- ・ホーム固定柵の設置
- ・列車非常停止装置(SOSボタン)の設置
- ・視覚障害者誘導ブロックの整備(内方線付き点状ブロックの設置箇所を随時拡大)
- ・ホーム下の「待避スペース」の確保やホームに上がるためのステップの整備
- ・転落防止用の櫛ゴムの設置(車両とホームが離れている箇所の転落対策)

※さらなるホーム上の安全性向上のため、2018年度に筑肥線九大学研都市駅にて、軽量型ホームドアの実証試験を実施し、実用性を確認しました。また、2020年度に筑肥線(下山門駅～筑前前原駅間)の6駅へ導入し、九大学研都市駅と合わせて合計7駅で稼働しています。



[列車非常停止装置]



[ホーム下のステップ]



[櫛ゴム]



[ホームドア(九大学研都市駅)]



[ホーム固定柵(笹原駅)]

内方線付き点状ブロックの設置状況

内方線付き点状ブロックについては、対象の120駅のうち、2020年度末までに110駅に設置しています。

今後も未設置駅への整備を順次進めてまいります。

○乗降 1日当たり1万人以上 : 38/39駅に設置

○乗降 1日当たり3千人以上1万人未満 : 72/81駅に設置



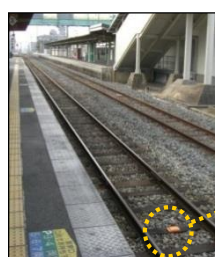
[内方線付き点状ブロック]

ホーム検知装置

ワンマン列車において、ホームと反対側のドアを誤って開けることがないようにするため、2009年度からホーム側を検知する装置を順次導入しています。



[車両床下機器(車上子)]



[線路まぐら木上機器(地上子)]



踏切の安全対策

踏切を安全に正しく通行していただくため、さまざまな安全対策を実施しています。

踏切警報灯の視認性向上

踏切警報灯増設のほか、踏切警報灯の視認性を向上させた全方向踏切警報灯(LED形)の導入を拡大しています。



踏切障害物検知装置

踏切内で立ち往生した自動車等の障害物を検知するためのセンサーを設置しています。踏切内の障害物を検知した場合、列車の運転士に異常を知らせます。



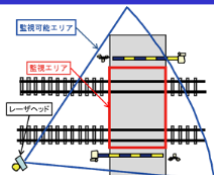
踏切監視カメラ

踏切の正しい通行を監視しています。



踏切障害物検知装置(3D式)

踏切の中にある障害物を立体的に検知する事が出来る装置で、従来のものに比べて、障害物の検知性能が向上しています。新たな障害物検知装置として、一部の踏切に導入しています。



立ち往生対処看板

踏切内で車が閉じ込められたときは自車で踏切のポールを押して脱出できることを記載した看板を設置しています。



踏切支障報知装置

踏切で人や自動車が立ち往生した場合などの緊急時に、踏切に設置している「非常ボタン」を押すことにより踏切内の異常を列車の運転士に知らせます。



連続立体交差事業

連続立体交差事業の中で、関係自治体と連携して複数の踏切の統廃合を進めることで、踏切事故の撲滅を図っています。現在は北九州・長崎の2地区で事業を進めています。



〔北九州〕



〔長崎〕

可倒式ポール

踏切幅の限界を自動車運転手に知らせる目的で、可倒式ポールを設置しています。



踏切の整備

列車と自動車による衝突事故が発生し、又はそのおそれがある踏切には、落輪防止壁の塗色(塗替え等)、路面ステッカーや注意喚起看板等を設置・貼付して踏切の安全確保に努めています。



〔施工前〕



〔施工後〕



〔路面ステッカー〕

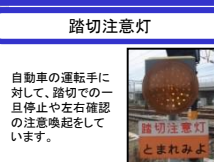


〔注意喚起看板〕



夜間の視認性向上

踏切付近に照明を設置して、夜間の視認性を向上させています。



踏切注意灯

自動車の運転手に対して、踏切での一旦停止や左右確認の注意喚起をしています。



目次に戻る

▶ 里道等の安全対策

「踏切及び里道等事故防止検討委員会」において、里道等の事故防止対策について検討を重ねています。一昨年度に更新した里道・勝手道管理台帳を基に里道に関係する自治体、自治会と鋭意協議し、立入り防止柵等で封鎖するなどの対策を講じています。2020年度は里道等52箇所の対策が完了しました。



[対策前]



[対策後]

▶ 防災対策

■ 降雨災害対策

線路沿線の斜面については、集中豪雨・台風に対する防災強度の向上や経年劣化による落石・崩落等を防止するため、2020年度は32箇所の斜面对策工事を実施しました。



[施工前]

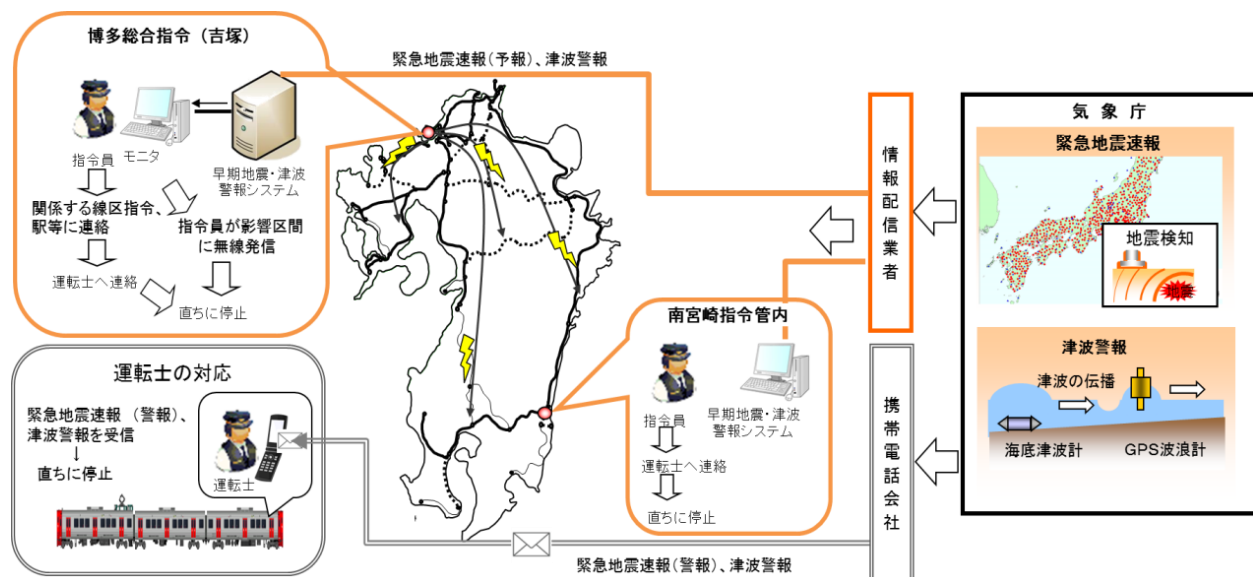


[施工後]

安全確保のための
措置

■ 地震発生時の対応

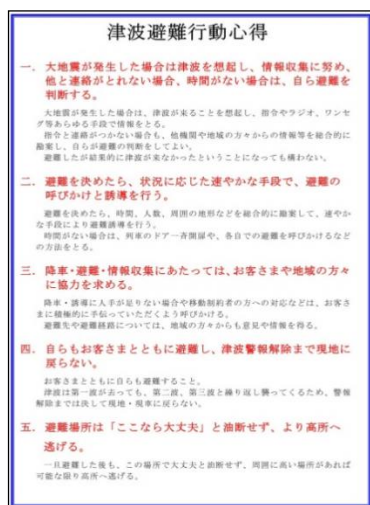
九州内の沿線の主要な箇所に地震計を設置しており、一定以上の強さの地震が発生した場合には、列車の運転見合わせや徐行を行います。また、これに加えて、さらなる減災を図るため緊急地震速報も導入しています。気象庁から緊急地震速報が発表されると、影響する区間を走行中の列車をいち早く停止させます。



■津波対策

2012年8月、中央防災会議により公表された「南海トラフ巨大地震の津波浸水想定」をもとに、津波から迅速に避難するため、これまで以下の施策を実施してきました。

- ・津波に対する社員の基本的な心構えを示した「津波避難誘導心得」の制定
- ・乗車中のお客さまを迅速に避難させるための「津波警標」及び「津波警標補助標」の設置
- ・乗車中のお客さまへ津波襲来時の避難方法等をお知らせするための「リーフレット」を一部の車両に搭載
- ・危険区域内で停車した列車から降車避難時の避難経路を確保のための「津波避難階段」の設置
- ・情報収集のための「ポータブル発電機」「ポータブルテレビ」及び「ラジオ」の配備
- ・駅から避難箇所までの経路を示した「津波避難経路マップ」の掲出
- ・「津波ハザードマップ」の作成及び定期的な見直し
- ・津波警報発令を想定した、「津波避難誘導訓練」の実施



〔津波避難誘導心得〕



〔津波避難経路マップ〕



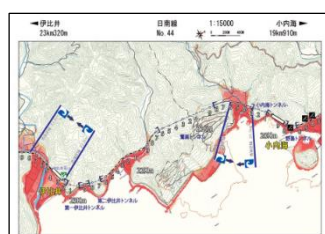
〔リーフレット〕



〔津波警標〕



〔津波避難階段(2020年度新設)〕



〔津波ハザードマップ〕



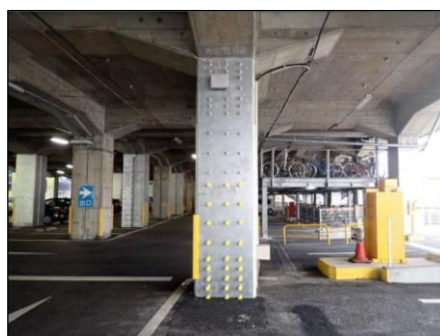
〔津波避難誘導訓練〕

■耐震補強

地震発生時に高架橋柱等において大きな被害が生じないように、2020年度までに博多駅、佐賀駅、行橋駅、別府駅の高架橋柱1,462本(対象1,693本 進捗86%)の耐震補強を実施しており、2021年度は、行橋駅の高架柱64本、別府駅の高架柱65本の補強工事を行っています。



〔鋼板巻立補強工法(行橋駅)〕



〔一面耐震補強工法(別府駅)〕

目次に戻る

4-5 九州新幹線の安全確保の取り組み

▶ 教育・訓練・コンクールの実施

新幹線の輸送の安全確保と安定輸送対策の実施のため、運転部門、技術部門等の各系統において、知識技能の向上のため各種教育や訓練、コンクールを実施しています。

■ 駅運転関係

新幹線の資格を有する社員を対象にフォロー研修において、触車事故防止教育をはじめ、九州新幹線に異常時が発生した場合の対応に備え、信号取扱いや転てつ器鎖錠訓練を実施し、知識及び技術の習得に努めました。



〔信号取扱い訓練〕



〔転てつ器鎖錠訓練〕

■ 乗務員関係

全乗務員を対象とした定例訓練を毎月1回実施している他、シミュレータや車両を使用して、災害や車両故障を想定した異常時訓練を実施しています。この他に、指令員や車両社員と連携した合同訓練を実施することで関係者間の連携を深めるとともに、総合異常時訓練ではシステムを超えた訓練を体験し共有することにより、安全意識及び異常時対応能力の向上に努めました。



〔お客さま救護訓練〕

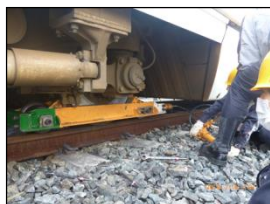


〔連結訓練〕

安全確保のための措置

■ 車両保守関係

過去の事象等を教訓に、各種救援用資機材の取扱訓練や指令、乗務員との合同訓練を実施し、更なる技術力向上に努めています。また、2020年12月には、車両不具合時の調査能力の向上を目的として初めてグループ会社が参加した競技会を開催しました。



〔搬送仮台車設置訓練〕



〔グループ会社との合同競技会〕



■ 指令関係

年々激甚化する豪雨災害やその他様々な異常時に迅速に対応できるように、指令間の情報共有、初動対応の強化を目的とした新幹線指令全体でのディスカッション形式の訓練を実施してきました。車両所の浸水時における車両避難訓練など、新幹線に関わる関係各所と合同で実践的な訓練を行い各職場との連携強化を図り、新幹線の安全・安定輸送に努めています。



〔新幹線指令合同異常時訓練〕



〔大規模地震想定訓練〕

■施設関係

線路設備や作業用車両(保守用車)の管理強化及び技術者養成の一環としてのキーマン教育や、異常時対応能力向上や現場と指令の連携強化を目的とした各種訓練及び競技会を実施しました。



〔保守用車キーマン教育〕



〔保守用車脱線復旧競技会〕



〔工務関係技能競技会(分岐器)〕

■電気関係

技能および異常時対応能力向上や技術継承を目的として、電気関係指揮者訓練や車両上での電車線復旧訓練等の各種訓練、保守用車仕業点検や変電設備事故復旧等の各種競技会を実施しました。



〔信号技能交流会(軌道回路復旧)〕



〔保守用車競技会〕



〔工務関係技能競技会(分岐器)〕



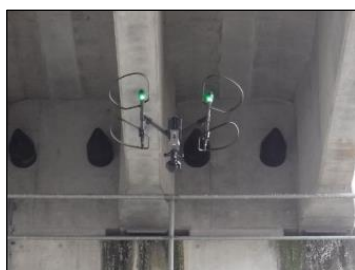
〔車両上での電車線復旧訓練〕

■新幹線総合異常時訓練

停電によって新幹線が長時間停車した場合の、お客さまへのご案内や車両屋根上での復旧作業などの訓練の他、様々な事態を想定した訓練を行い、新幹線部門全体の安全意識と異常時対応能力の向上を図りました。



〔パンタグラフ緊縛訓練・電車線復旧訓練〕



〔ドローンによる構造物点検訓練〕



〔中間連結器装着訓練・保守用車連結訓練〕

■新幹線・在来線合同異常時訓練

新幹線が線路上で停車したことを想定し、早期運転再開を目指す訓練、「非常用はしご」や「渡り板」を使用してお客さまを誘導する訓練などを、警察や消防の皆さまの協力も得ながら、在来線部門の社員と一体となって実施しました。



〔お客さま搬送訓練〕



〔お客さま降車訓練〕



〔お客さま移乗訓練〕



新幹線駅の安全設備

ホームからの転落防止対策や、列車を緊急に停止させるための装置等の安全設備を設置しています。

転落防止の注意喚起

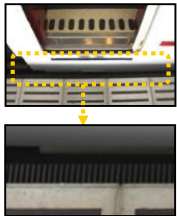
お客さまに安全に乗り降していただくため、ホーム上に点滅式LEDライト(スレッドライン)を設置しています。



[点灯の状態(写真上下共)]

転落防止用櫓ゴム

ホームと車両との隙間が比較的大きい乗降口にて、隙間を小さくするために「転落防止用櫓ゴム」を設置しています。



転落検知装置

一部の駅においては、ホームと車両の隙間から、ホーム下へお客さまが転落した場合に備え、係員に対して警報音と赤色灯で異常を知らせるための転落検知装置が設置されています。



[ホーム下への転落を検知した状態]
(赤色灯点滅(写真上))

[転落検知マット(写真右)]

ホーム可動柵

ホームから線路内への転落防止や通過列車の風圧を防ぐための可動式の安全柵を設置しています。



[閉じた状態]

[開いた状態]

安全確認のためのカメラ

ホーム上の安全確認を行うために、ITVカメラを設置しています。



安全確認のためのモニター

列車を駅から出発させる際に、ドアやホーム上の安全を確認するための設備です。ITVカメラの画像を映し出しています。



非常停止ボタン (列車防護スイッチ)

線路内への転落や列車の安全運行に支障をきたすような緊急時に、列車を停止させるための設備です。九州新幹線の各駅で約50mおきに設置しています。



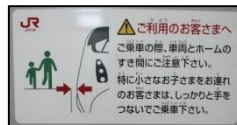
障害物検知用 光電センサー

一部の駅では、お客さまがホームと車両の間にいるときは、可動柵が閉まらないようにするため、センサーを設置しています。



注意喚起シール

ホームと車両の隙間が比較的大きい箇所には、注意喚起のためのシールを貼っています。



目次に戻る

新幹線の安全対策

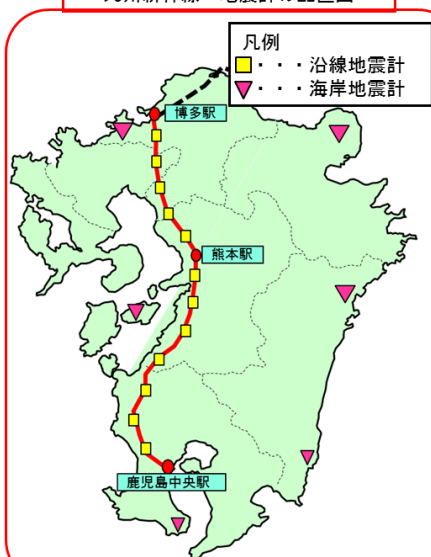
地震に対する安全対策

九州新幹線では、沿線及び九州の海岸部に地震計を設置しています。地震による一定以上の揺れ(P波・S波)を検知したときは、架線を停電させ列車を停止させます。また、緊急地震速報の情報を新幹線対震列車防護システムに取り入れることで、より早期で列車を停止させるようにしています。

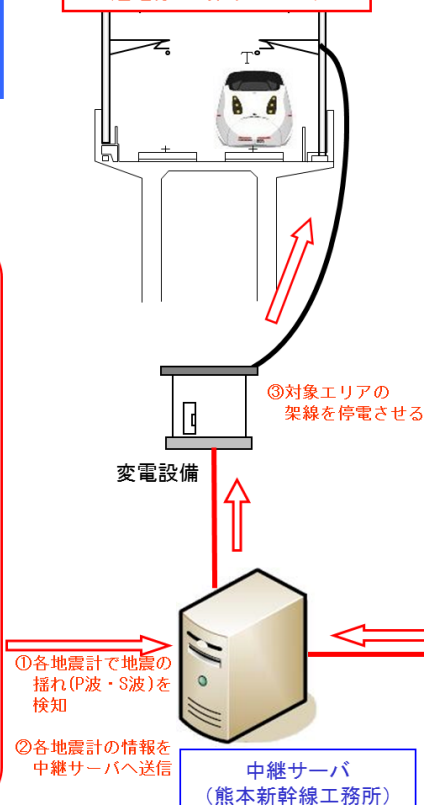
新幹線対震列車防護システム

- 地震計は沿線に12箇所、沿岸部に6箇所設置
- 地震のS波(主要動)を沿線地震計で検知する他、P波(初期微動)を沿線・沿岸部の地震計で検知して早期に列車を停止させます。

九州新幹線 地震計の配置図

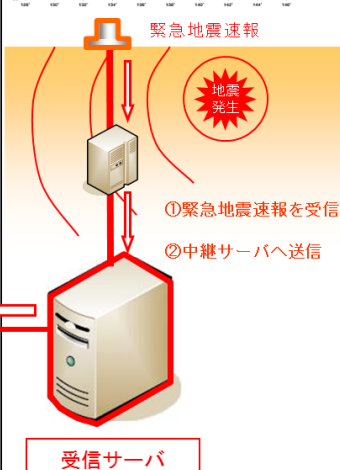


送電停止・非常ブレーキ



緊急地震速報

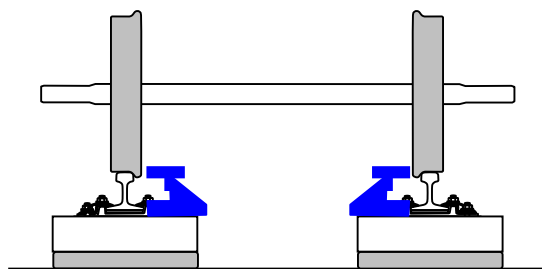
全国約1,000箇所の地震計(気象庁等)の情報を利用



安全確保のため
の措置

脱線防止ガードの設置

地震発生時、新幹線車両が脱線しないように要注意断層箇所においては、脱線防止ガードを計画的に設置しています。2020年度までに設置した総延長は85kmとなりました。



[イメージ]

■斜面への降雨災害対策

降雨による斜面崩壊対策として、盛土・切取区間及びトンネル坑口回りにコンクリート吹付け等を実施し防災強度を高めています。



〔施工前〕



〔施工後〕

■車両・線路の安全

車両を安全に使用できるように、定期的に検査を行っています。また、夜間には線路や電気設備の保守点検を行っています。



安全確保のための措置

4-6 安全に関する支出

▶ 鉄道の安全に関する支出の推移

安全に関する支出については、毎年計画的に実施しています。2020年度は、老朽設備の取替え、保安・防災対策、安定輸送対策、車両関係などへの投資として159億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として263億円、合計422億円を支出しました。

●主な安全投資件名

<老朽設備取替>

- ・ 新幹線運行管理システム老朽取替
- ・ 電車線路設備取替

<保安・防災対策>

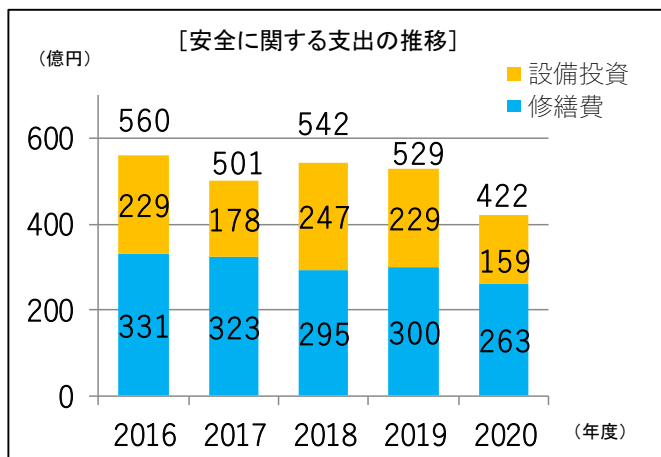
- ・ ホームドア整備
- ・ 新幹線新八代以南防災対策工事

<安定輸送対策>

- ・ 木まくらぎTPC化、指宿枕崎線軌道補修工事

<車両関係>

- ・ YC1系車両新製、821系電車新製

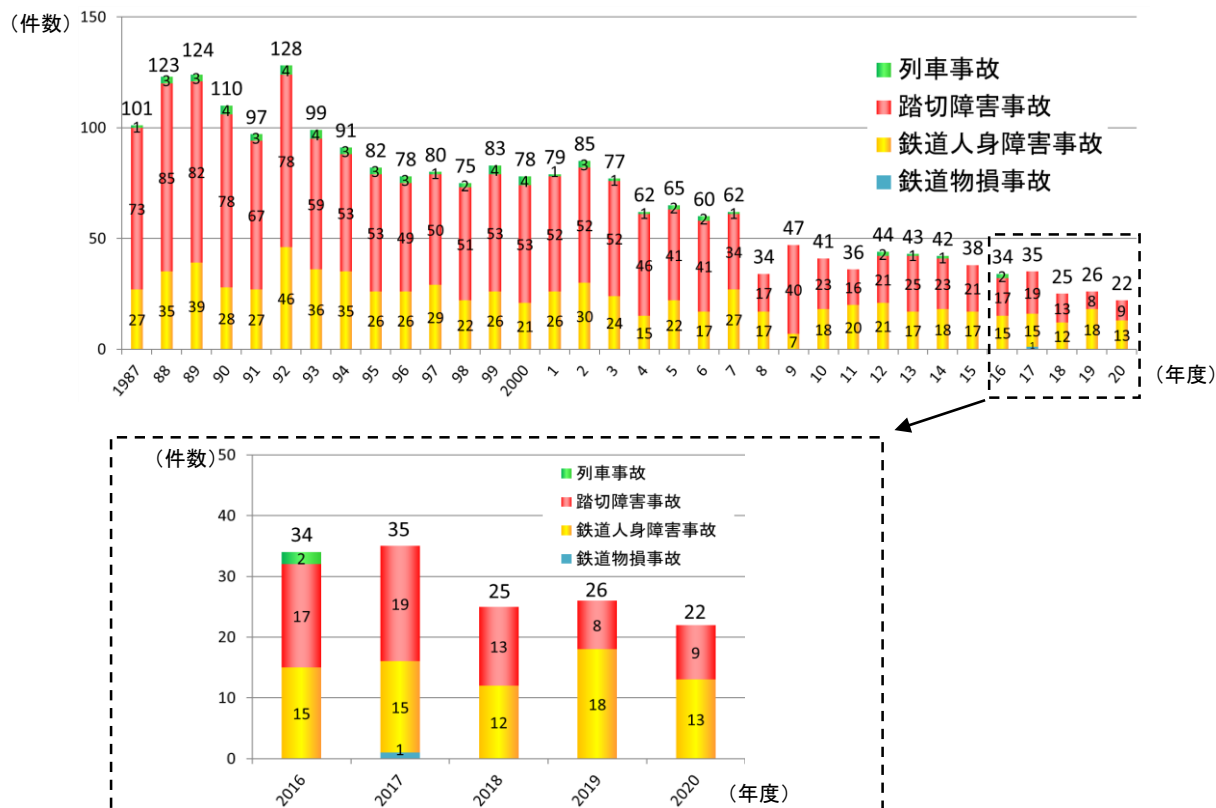


目次に戻る

5-1 鉄道運転事故

2020年度は、鉄道運転事故が22件発生しましたが、JR発足後で過去最少でした。また列車事故の発生はありませんでした。

■鉄道運転事故の発生状況



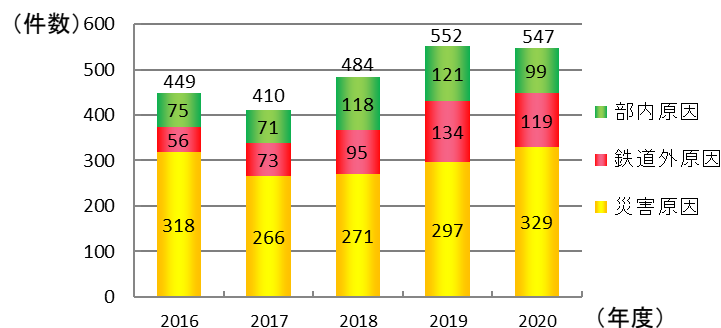
鉄道運転事故

- 列車事故 : 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
- 踏切障害事故 : 踏切道において、列車又は車両が人又は自動車等と衝突し、又は接触したもの
- 鉄道人身障害事故 : 列車又は車両の運転により人の死傷を生じたもの
- 鉄道物損事故 : 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じたもの

5-2 輸送障害

輸送障害とは、鉄道運転事故以外の原因により列車の運休または旅客列車が30分以上、旅客列車以外の列車が1時間以上の遅延を生じたものをいいます。2020年度は547件発生しました。

■輸送障害の発生状況



輸送障害

- 部内原因 : 鉄道関係係員や車両・設備等、当社の直接原因によるもの
- 鉄道外原因 : 線路内立入り等、当社の原因によらないもの
- 災害原因 : 降雨、強風、地震、獣害等の災害に起因するもの

5-3 インシデント

インシデントとは、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。

2020年度は、施設障害及び車両障害に分類される事象が2件発生しました。

●日豊本線 亀川駅～別府大学駅間 遮断桿が降りていない踏切を列車が通過

発生日時：2020年5月7日 9時01分頃

発生場所：日豊本線 亀川駅～別府大学駅間

概 況：上人踏切の警報持続を調査した際、上り列車の接近時に踏切の回路を短絡させたことで、列車が到達する手前で踏切警報の鳴動が停止し、踏切が遮断していない状態で列車が通過した。

原 因：踏切の回路を短絡させたことで列車が踏切道に到達する手前で鳴動停止したため。

対 策：踏切動作時には、機器の接点間への測定器の挿入を原則禁止とすることを規程に追記するとともに関係社員への周知を行った。

6 豪雨による災害

梅雨前線が九州付近に停滞し続けたことにより記録的大雨となった令和2年7月豪雨により、肥薩線450箇所、久大本線145箇所、鹿児島本線26箇所、その他線区109箇所の鉄道施設に、橋りょう流失、線路流出、切取斜面の崩壊や盛土の流出、線路への土砂流入及び倒木等の計730件の被害があり、多くの路線で運休が発生しました。なお、肥薩線八代～吉松間(約86km)は現在も復旧の見通しは立っていません。



〔橋りょう流失〕



〔線路流出〕



〔切取崩壊〕

久大本線豊後森～庄内間においては、豊後中村～野矢間第2野上川橋りょう流失をはじめ盛土・路盤・道床流出等が発生したため、運転休止を余儀なくされましたが、関係機関のご尽力により協議及び各種の工事を鋭意進めた結果、被災から約8ヶ月後の2021年3月1日に全線で運転を再開することができました。



〔被災時〕

〔復旧〕

[目次に戻る](#)

の鉄道
発生運
状況
事故等

豪雨による災害

7-1 お客さまとともに

JR九州では、お客さまから頂戴するご意見・ご要望をもとに、より良いサービスの提供や改善に取り組んでいます。「JR九州お客さま相談センター」を設置し、電話やメール等で幅広くご意見を承っており、2020年度は6,656件の「お客さまの声」を頂戴しました。お客さまの声に基づき、状況確認と必要な改善・対策を実施しております。

▶

お客さまの声に基づく改善事例

お客さまの声：長崎駅で電車を待つ列を2列にして欲しい。列が伸びると逆側のホームまでいっぱいになって危ないし通りにくい。

対

策：お客さまにホーム中央へ2列でお並び頂くよう足元乗車位置案内を設置しました。




▶

「声かけ・サポート」運動の展開

お客さまが安全かつ安心して駅等の施設をご利用いただくために、お困りのお客さまへ社員から積極的に声かけするとともに、ご利用のお客さまにもお困りの方に対して助け合いのご協力を呼びかける「声かけ・サポート」運動を実施しています。



[駅掲出ポスター]

▶

事故防止動画の作成・公開

お客さまや踏切をご通行の方々等へのJR九州からの安全へのお願いとして、事故防止の動画を作成し、イベント等の安全啓蒙活動において活用しております。また、当社のホームページ上で公開しておりますので、是非ご覧下さい。



公開場所：JR九州ホームページ内
 企業・IR・ESG・採用 ⇒ ESGの取り組み ⇒ 安全への取り組み ⇒ 安全へのお願い

7-2 踏切事故防止の取り組み

毎年、春と秋に実施される全国交通安全運動の実施期間中の取り組みとして、「踏切事故防止キャンペーン」を全社的に展開しています。比較的交通量の多い踏切や駅等において、踏切内でトラブルが発生した場合の対処方法などを印刷したチラシとともにノベルティーを配布しています。また、2017年度より毎年2月3日を「踏切の日」と定め、博多駅前広場で踏切事故防止のイベントを開催しておりましたが、2020年度においては、新型コロナウイルス感染予防の観点から、博多駅前大型ビジョンにて踏切事故防止動画の放映を実施しました。その他、駅前広場や自動車学校等において模擬踏切を用いた「踏切安全講習会」を開催し、踏切内に閉じ込められた際の脱出方法について体験していただいたり、九州各県の自動車学校へ踏切事故防止DVDを配布し、指導教材として活用していただいております。



〔踏切安全講習会（模擬踏切使用）〕



〔踏切安全講習会（Web方式）〕

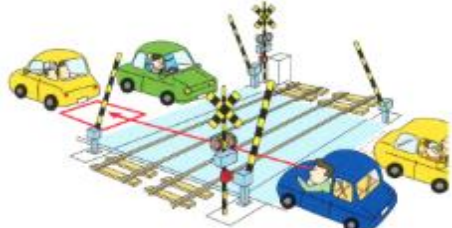


〔2月3日踏切の日__動画放映〕

《 JR九州からのお願い 》

●踏切にさしかかったら・・・

- ① 踏切手前で一旦停止
- ② 踏切の先に自車スペース確保
- ③ 警報時は踏切内に入らない



●踏切内に閉じ込められたら・・・

〔自力走行できる場合〕

自車でポールを押し上げて脱出



〔自力走行できない場合〕

踏切の非常ボタンを押すか、
備え付けの発炎筒を使用する



7-3 鉄道テロ・防犯対策の実施状況

■危機管理レベルに応じた対策の実施

国土交通省等の指導に基づき、社員等による巡回警備の強化、駅構内や列車内における不審物発見時の通報に関するお客さまへの協力依頼の放送や車内テロップ、ポスターの掲出、ゴミ箱の透明化等の対策を行い、テロの警戒にあたっています。

通常のテロ対策



〔車内テロップ〕



〔ゴミ箱の透明化〕

テロ対策（強化時）の一例



〔ロッカーを封鎖〕



〔ゴミ箱を封鎖〕

お客さま・関係
機関との連携

■防犯カメラの設置

駅構内や一部の鉄道施設、新幹線及び在来線の一部の車両では、車内のセキュリティ向上を目的として、各車両へ防犯カメラを設置しています。



〔800系（新幹線）〕



〔N700系（新幹線）〕



■テロ・防犯対策訓練の実施

テロ発生時及び犯罪等発生時の対応能力向上を目的として、毎年テロ・防犯対策訓練を実施しています。



〔防犯対応訓練（熊本）〕



〔防犯対応訓練（大分）〕

7-4 緊急時の備え

列車内や駅、踏切等には、係員に異常を知らせたり列車を停止させるなど、緊急時に使用するための設備を設置しています。

■車内非常用押しボタン（SOSボタン）

車内の客室出入り口上部へ設置されており、乗務員へ車内で異常が発生していることを知らせることができする設備です。



〔800系（新幹線）〕



〔813系（在来線）〕



■車内トイレ内連絡用ブザー

車内のトイレ内で体調不良等になった場合に、乗務員へ知らせるための連絡用ブザーです。



〔N700系（新幹線）〕



〔885系（在来線）〕



■ホームの非常停止ボタン(SOSボタン)

線路内への転落や列車の安全運行に支障をきたすような場合に列車を停止させるための設備です。新幹線駅と在来線の一部の駅に設置されており、このボタンを押すと列車が停止します。



■AED(自動体外式除細動器)

心臓が正常に拍動できなくなった方に対し、一刻も早く対応できるように九州新幹線の全編成や九州新幹線の全ての駅、九州内各県の県庁所在地駅などにAEDを設置しています。



新幹線車両の設置箇所
・800系:4号車
・N700系:6号車
(写真はN700系)

■防護装備品

新幹線車内での刃物等による危険行為が発生した場合に備え、車内に防護装備品等を搭載しています。必要により、車掌等が使用します。



〔防護盾〕



〔耐刃手袋〕



〔耐刃ベスト〕



〔防犯スプレー〕

■医療用具

万が一、お客さまが車内でお怪我をされた場合や体調不良になられた場合に備え、新幹線に医療用具等を搭載しています。



〔パルスオキシメーター〕



〔汎用聴診器〕



〔手動血圧計〕



〔ペンライト〕

※上記のほかに、三角巾、止血パッド、ゴム手袋、油紙、包帯、救急絆、ガーゼ、不織布テープ、消毒液、鋏、ピンセット、とげ抜きも搭載しています。

《 JR九州からのお願い 》

- ホームや車内で異常を発見されたら、駅係員や乗務員へお知らせ下さい。
- ホームから転落したお客さまを発見されたら、非常ボタンを押してください。
※線路に降りると大変危険です。

7-5 新型コロナウイルス感染症対策

JR九州では、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」等に基づき、お客さまに安心してご利用いただけるように、鉄道設備等の消毒や換気、駅窓口へのビニールカーテンの設置、車内混雑情報の提供、放送によるマスク着用や時差出勤等へのご協力の呼びかけを行うとともに、従業員についても、全社員のマスク着用やWEB会議の積極的な活用、時差出勤・テレワークの実施などの取り組みを実施しています。また、実際の新幹線車両を使用して、車両内の空気が空調装置により6～8分で入れ替わることを独自検証で確認し、その様子をホームページ等で公開しています。



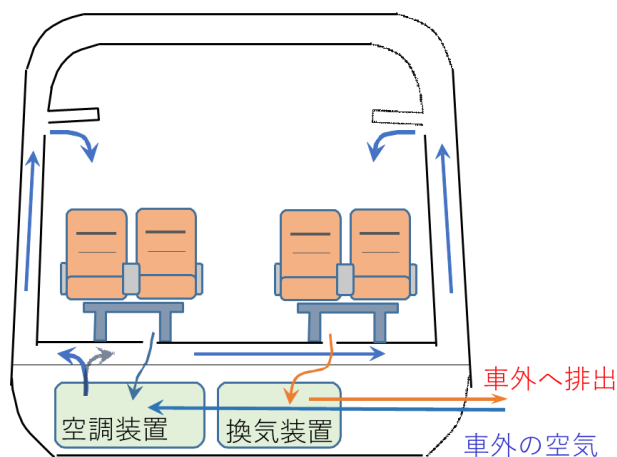
〔ビニールカーテンの設置〕



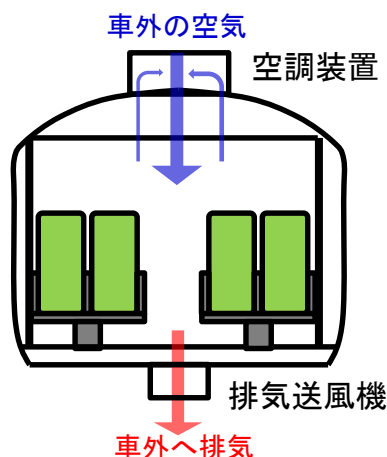
〔アルコール消毒の様子〕



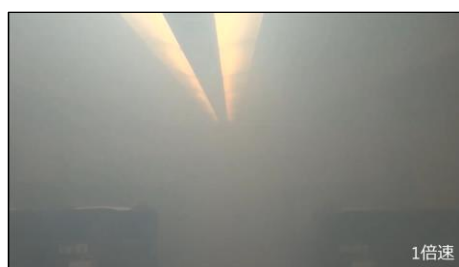
〔車内換気の実施〕



〔新幹線車両の換気イメージ〕



〔885系特急車両の換気イメージ〕



〔空調装置による換気検証（左：煙充填時の車内、右：空調装置使用6分後の車内）〕

8 安全報告書へのご意見

「安全報告書2021」に関するご意見やご感想等につきましては、当社ホームページ上の「お問い合わせ」内にある「ご意見・ご要望」で承っております。

※ 下記URLをご参照ください。

<https://www.jrkyushu.co.jp/contact/feedback.html>

※ 本報告書内では一部、2019年度の写真を使用しております。



九州旅客鉄道株式会社

編集／鉄道事業本部 安全創造部 2021年9月