

安全報告書2020

Annual Safety Report



九州旅客鉄道株式会社

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２０２０の発行にあたり、ご挨拶申し上げます。

新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々、また、本年７月の豪雨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します。当社では今年度、新型コロナウイルスの感染拡大を最小限に抑えるべく大規模な計画運休を行う決断に至りましたが、６月１９日には通常ダイヤで運行を再開しました。また、「平成２８年熊本地震」の影響により不通となっていた豊肥本線については８月８日に全線運転再開することができました。しかし、本年の「令和２年７月豪雨」により、多くの箇所において甚大な被害を受け、現在も肥薩線・久大本線では一部不通となっており、お客さまには大変ご迷惑をおかけしております。今後の復旧に向けて、地域の皆さまと知恵を出し合い全力で取り組んでまいります。

当社では２０１７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２０１７－２０１９」に取り組んできました。今年度からは、新たな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。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、“ゆるぎなき安全”をつくるため、「安全創造運動」や「安全創造館」研修などにより社員の安全意識を高め、鉄道の安全運行に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、２０１９年度における鉄道の安全への取り組み等をみな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。２０１９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、２０２０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。

２０２０年８月

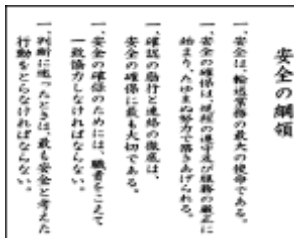


九州旅客鉄道株式会社

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
---------------	---



2 鉄道の安全確保に関する方針

2-1 安全中期計画（2017－2019）概要	2
-------------------------	---

●目標

●目標達成に向けてなすべきこと

2-2 2019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2019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



〔SU（セーフティ・アップ）ミーティング〕

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

●実習設備の活用

●安全創造館研修



〔行動訓練〕



〔VR触車体感訓練〕



〔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



[信号炎管取扱訓練]



[ルーキーズカップ]



[合同技術教育]



[技術競技会]

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



[関門トンネル総合防災訓練]



[大津波避難誘導訓練]

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



[ホーム固定柵]



[踏切の安全対策]

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



[ドローンによる構造物点検訓練]



[新幹線駅の安全設備]

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



〔被災時〕



〔復旧〕

7 お客さま・地域のみなさま・関係機関のみなさまとの連携

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



〔設備改善事例〕



〔「声かけ・サポート」運動〕

7-2 踏切事故防止の取り組み 3 3



〔踏切安全講習会〕



〔2月3日踏切の日イベント〕

7-3 鉄道テロ・防犯対策の実施 3 3



〔ゴミ箱の透明化〕



〔防犯対応訓練〕

7-4 緊急時の備え 3 4



〔SOSボタン〕



〔AED(自動体外式除細動器)〕



〔防護装備品〕

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

- 一、安全は、輸送業務の最大の使命である。
- 一、安全の確保は、規程の遵守及びサービスの厳正に始まり、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。

2-1 安全中期計画(2017-2019)概要

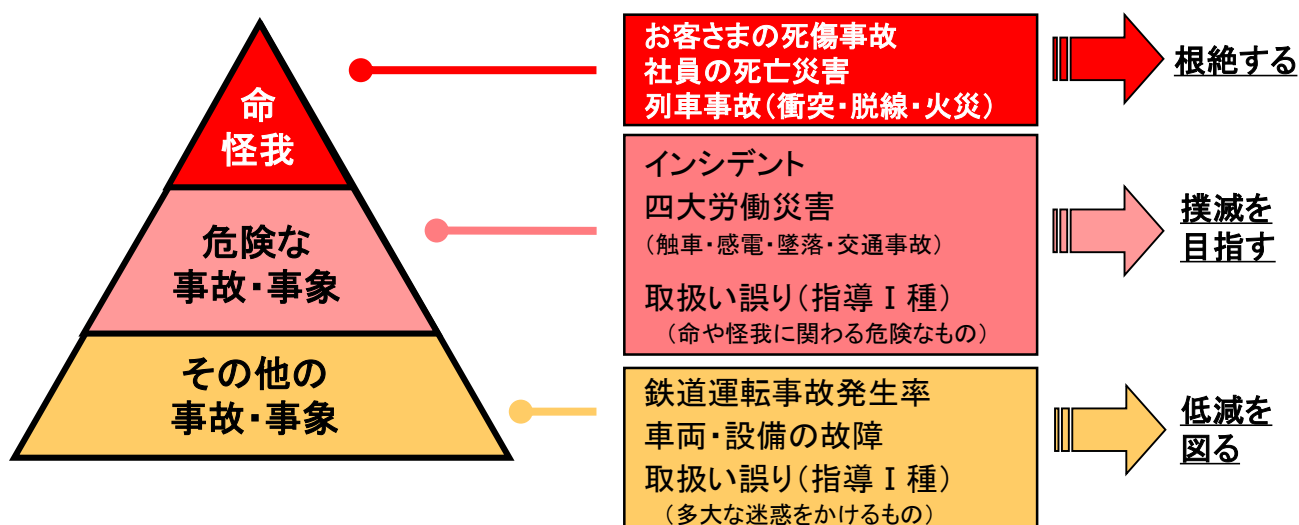
安全中期計画（2017-2019）は、JR九州グループの鉄道事業部門における3カ年の取り組み方針と重点施策を取りまとめたものです。この計画に沿って安全基本方針をはじめとした安全に関する各種取り組みや施策を展開してきました。

● 目標

【お客さまの命・怪我】及び【社員の命】に関わる事故を根絶する

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、【その他の事故・事象】も低減を図る



● 目標達成に向けてなすべきこと

■ 磨きをかけ成長していく取り組み

これまでの施策や取り組みの中で今後も継続していくべき事柄について、磨きをかけながら、しっかりと取り組むことが大事であり、次のことについて継続するとともに発展拡大させながら成長していきます。

- ◎安全マネジメント体制の充実
- ◎安全を支える人材の育成
- ◎安全確保のための施策の展開
- ◎防災・減災対策の強化等
- ◎車両・設備の故障防止

■ 新たに展開し進化を目指す取り組み

さまざまな事故・事象の未然防止を図るとともに、発生した事象に対しては再発を防止する新たな取り組みも展開していく必要があります。さらに新技術の導入などによって進化を目指し、未来につなげていくため、次のことに取り組んでいきます。

- ◎新技術の導入と機械化・自動化等による安全性向上
- ◎安全風土をつくる人材育成
- ◎安全確保のための施策の展開
- ◎防災・減災とセキュリティ向上
- ◎車両・設備の故障防止

2-2 2019年度 安全基本方針

「安全中期計画（2017－2019）」の目標達成に向け、「もう一度、それ大丈夫?!－安全に敏感になろう－」をスローガンとした安全創造運動2019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。



● 重点実施項目

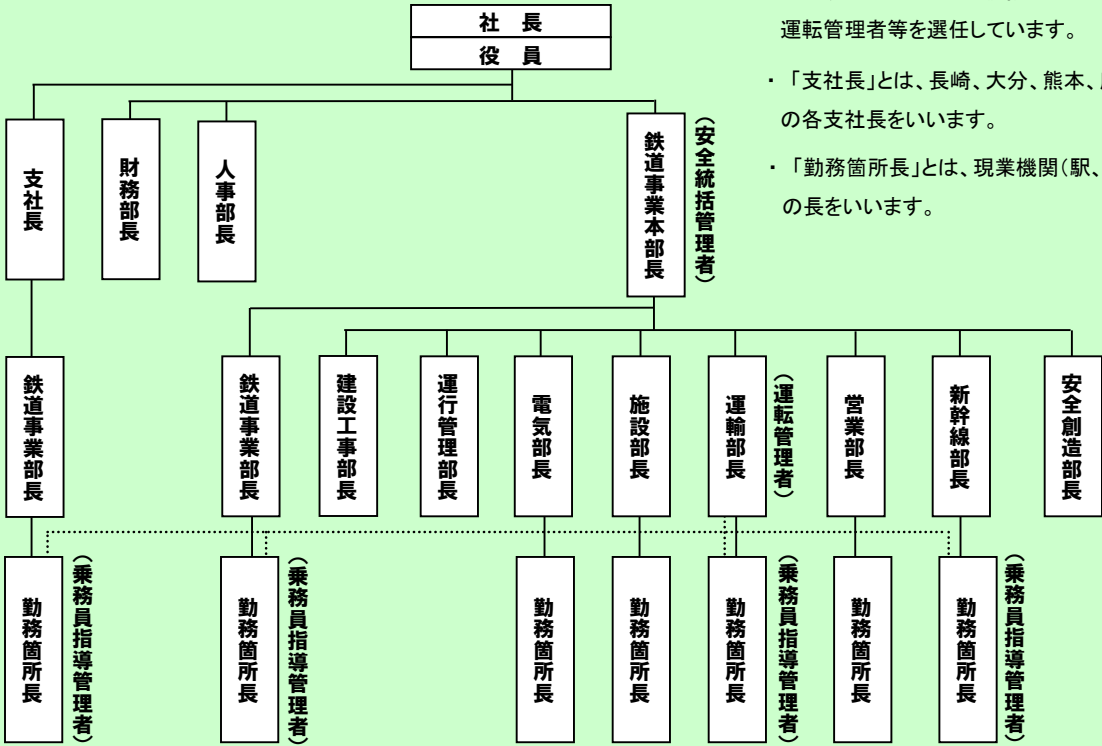
1. 安全を向上させる仕組み(安全マネジメント体制)の充実	● 安全監査・安全点検や安全総点検などのPDCAサイクルの円滑な実施 ● 安全大会、安全懇話会や各部門での会議、訓練等のJR九州グループ一体となった取り組み
2. 安全を支える人材の育成	● 「防・救・連」をテーマとした安全創造館研修の実施 ● 各種研修や実践的な教育訓練、現場巡回、各種異常時対応訓練 ● リスクアセスメントの定着と教材を活用した労働災害防止教育 ● 安全を最優先した迅速かつ正確な報告と適切な対応の徹底
3. 安全確保のための施策の展開	● 保安度を向上しヒューマンエラーをバックアップする設備の整備 ● 車両・設備に関わる危険な事象の防止 ● 鉄道運転事故を低減する取り組み ● 四大労災を撲滅するための取り組み
4 防災・減災対策の強化等	● 地震・津波対策 ● 落石・倒木(倒竹)・飛来物等防止対策の推進 ● 新幹線トンネル坑口、在来線都市圏への降雨に対する防災強度向上 ● 鹿侵入防止柵の設置拡大と効果的な注意運転実施等による獣害(鹿)対策 ● 鉄道テロの危機管理レベルに応じた警戒態勢 ● 災害に伴う計画運休等に関する国や県との情報共有と駅間停車列車のお客さまへの早期対応
5 車両・設備の故障防止	● 老朽車両の淘汰、リニューアル工事、内燃車の機関換装等 ● 計画的なレール交換、レール削正によるシェリング対策 ● 軌道回路装置のMTD化、ケーブル損傷防止対策、連動装置等の計画的な設備更新 ● 鉄道設備・機械の計画的な更新・老朽取替等による故障防止

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。２０１９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

◆安全管理体制図



- ・ 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2019の展開

2019年度は、『もう一度、それ大丈夫?! ～安全に敏感になろう～』をスローガンに掲げ、「安全創造運動2019」を展開しました。

◆安全創造運動各種ツール



[パンフレット]

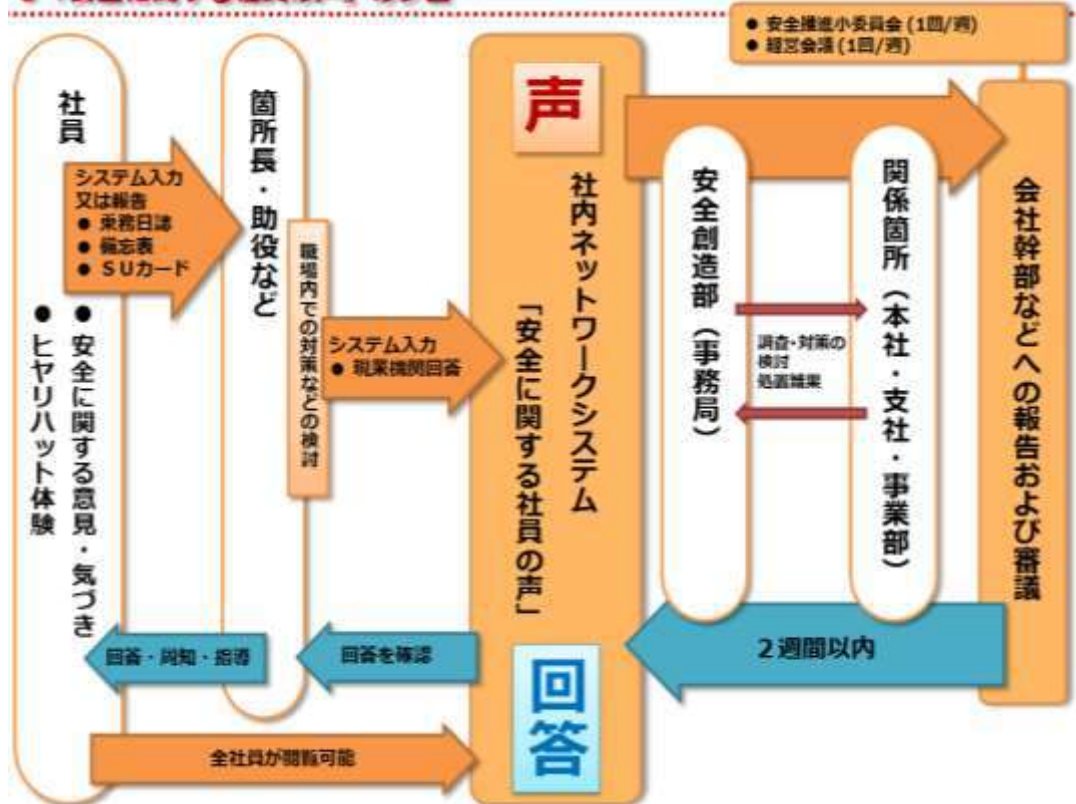
[ポスター]

[ステッカー]

■「安全に関する社員の声」

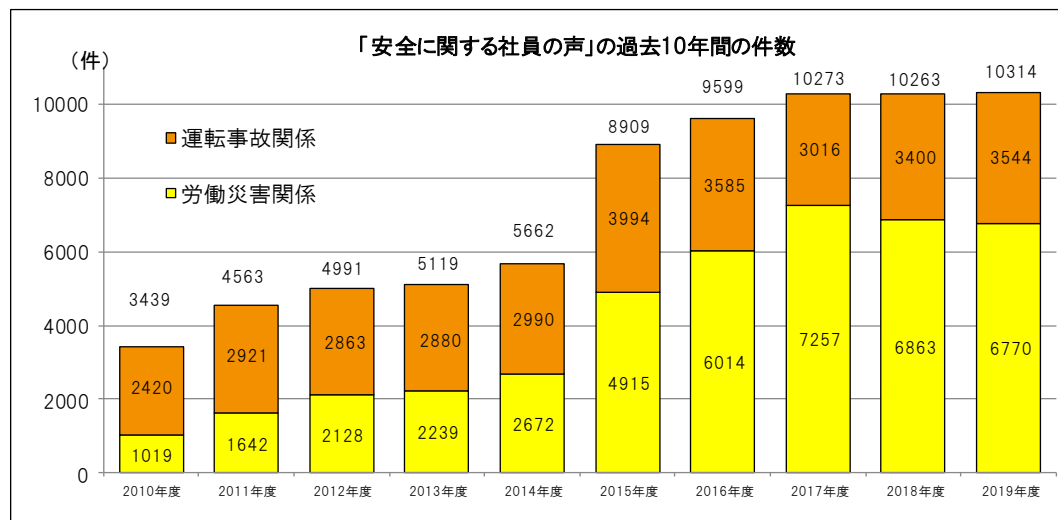
「安全に関する社員の声」は、社員の安全に関する「意見や気づき」及び「ヒヤリハット体験」を共有し、事故や危険の芽を未然に防止するためのシステムです。内容と対策を2週間以内に経営会議で報告し、その情報は社内ネットワークにより全社員に開示しています。

●「安全に関する社員の声」のフロー



■「安全に関する社員の声」の件数

2019年度に寄せられた意見・気づきやヒヤリハット体験は、10,314件でした。これらのうち、意見や気づきが2,317件、ヒヤリハット体験は7,997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。2019年度は、個人の部で2名、職場の部は3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。2019年度は1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。2019年度は、73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。2019年度は、10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、15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

2019年度に寄せられた10,314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594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

日豊本線の宗太郎、久大本線の湯平、鬼瀬のホームには列車との間に隙間や段差がある箇所があります。お客さまが乗降される際に足を怪我したり隙間から落ちたりする可能性があるため大変危険だと思います。対応をよろしくお願いします。

● 対策

駅ホームの段差及び隙間は基準値内であることを確認した上で、お客さまが降車の際に隙間等が目につくようにオレンジ色の塗料を塗り、視認性を高めました。

改善前



改善後



事例

● 声の内容

九州新幹線 筑後船小屋駅において、発車の際にホーム可動柵を閉じる操作を行ったところ、可動柵内(線路側)に設置してある可動柵操作盤のかげからお客さまが可動柵の外(ホーム側)へと出て行ったことを認めました。ITV及び目視では死角になっていたため、ヒヤリとしました。

● 対策

ホームに設置してある可動柵操作盤などの影やホーム終端部にお客さまが滞留しないようにバリアカーを設置しました。

改善前



改善後



■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。

■安全サミット

2019年10月23日、第8回「安全サミットin博多」を開催し、鉄道、航空、製造業など計40社にご参加いただきました。代表して4社さまに多様性が進む中での職場・制度づくりと安全の取り組みについてご紹介していただき、その後の意見交換でも様々な意見が交わされ、各社における安全に関する課題や工夫など情報共有を図る有意義な機会となりました。



■安全創造取組発表会全社大会

2019年10月24日、「安全創造取組発表会全社大会」を開催しました。「安全」は鉄道に限ったことではなく、全ての事業における最大の使命であるとの思いから、鉄道事業以外の部門も参加し本社直轄及び各支社大会から選ばれたJR九州9職場とグループ会社2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

鹿児島工務センター&本所(保線)
「踏切道封鎖への道～地域の安全と未来のために～」

踏切警報機やしゃ断機が設置されていない4種踏切を廃止するため、自治体や地域のみなさまと一体となって、3箇所の踏切を封鎖することで踏切事故防止に繋がり、地域のみなさまの安全性が向上した取り組みを発表しました。



会場審査特別賞

運行管理部
「事象発生時の早期復旧に向けた取組み」

異常時における情報収集、共有、提供に着眼し、電子ホワイトボード等の情報をリアルタイムに提供するシステムを構築した取り組みを発表しました。



特別賞

サービス部サービス課
「目指せ！普及員～安全のプロ～」

車内で怪我をされたお客さまへの対応力向上のため「応急手当普及員」の資格を取得するなど、サービスだけではなく「安全のプロ」も目指した取り組みを発表しました。



■安全創造講演会

2019年6月24日、早稲田大学 理工学術院教授 小松原 明哲様をお招きし、「ヒューマンエラーを防ぐー現場力強化の方法ー」と題して、「ヒューマンエラーはなぜ起こるか？」という点を導入とし、ヒューマンエラーには2つのタイプが存在することや、それぞれのタイプを防止するためのアプローチ方法についてご講演いただきました。

● 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。



■ 縦☆横ミーティング

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軽に話し合い、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。



〔技術指導プロジェクトを交えた勉強会〕



〔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。



〔 安全懇話会 〕

■ 安全大会

ＪＲ九州グループ会社及び協力会社各社と一層の連携を図り、鉄道における輸送の安全の確保と安定輸送、インシデントや四大労働災害などの危険な事象・事故等の撲滅に一元となって取り組むため、毎年「安全大会」を開催しています。２０１９年度は５月２１日に開催し、総勢８７社から各社を代表して１９０名のみなさまにご出席いただきました。



〔JR九州電気システム(株)様による安全宣言〕



〔特別講演〕

北淡震災記念公園震災の語りべ
池本 啓二 様
「阪神・淡路大震災～まーくんが伝えたいこと～」



〔特別講演〕

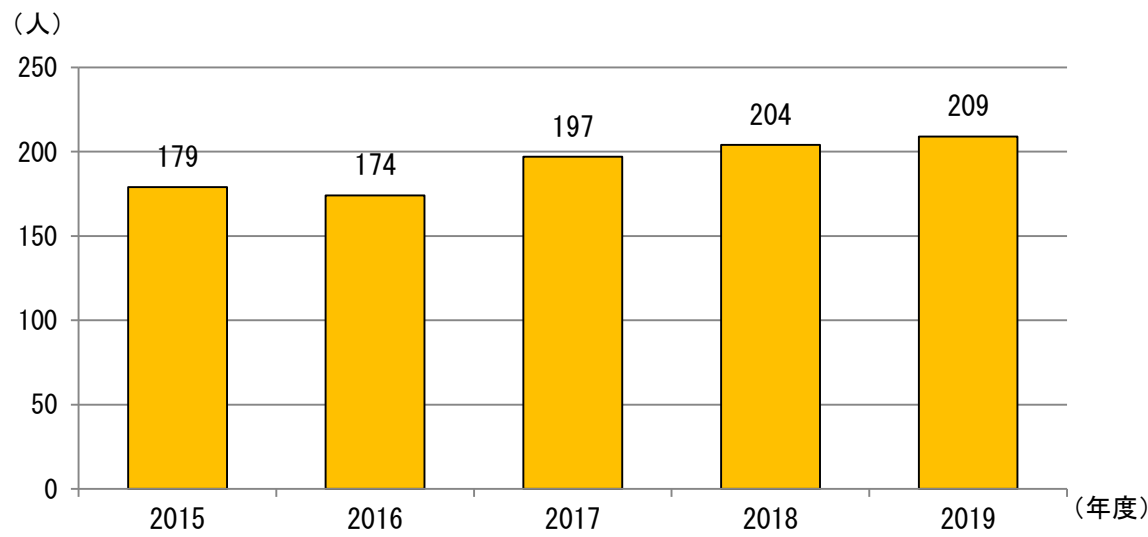
組織活性コンサルタント
前川 由希子 様
「安全・安心に不可欠なコミュニケーション術
～ミスを未然に防ぐ心の「笑顔」を手に入れよう～」

目次に戻る

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、「もう一度、それ大丈夫?!～安全に敏感になろう～」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、「防・救・連」の意味を理解し、お客さまや社員の命を守るために、考え、安全に行動できる力を身につける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

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。



[役員の行動訓練]



[行動訓練コンクール]



[2019年度新入社員の訓練]

● 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、実物大のトンネルやホーム・分岐器等による実習を行っており、2019年には車両屋上機器点検台を新たに設置しました。



〔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。



〔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、「過去の重大事故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。

2018年8月からは5巡目研修として、過去の重大事象や事象を学び、「防・救・連」※の意味を理解し、お客さまや社員の命を守るために、考える力と異常時でも安全に行動できる力を身につけることを目的に教育を実施しており、2020年3月までにグループ会社社員を含む約1万人が受講しました。

※「防・救・連」：運転事故や災害等があったときに併発事故を防ぐためにとる行動とその順序を示したもの。「防」：先ず、近傍の列車を停止させる手配をする「列車防護」により被害の拡大を防止した上で、「救」：お客さまの救護・救出・避難誘導を行ない、緊急を要する処置が終了した時点で、「連」：関係箇所へ連絡する。

STEP ③ 自分に置き換えて考える



STEP ② 重大事象を振り返る



STEP ① 導入



STEP ④ 体感して考える



STEP ⑤ 命を守るために行動できるよう備える



STEP ⑥ まとめ



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、故障のため駅間で停車した列車を救援する想定でモーターカーを救援列車として使用し、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。



〔社員研修センター集合教育〕



〔異常時取扱訓練（肥薩線）〕



〔信号炎管取扱訓練（肥薩線）〕



〔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、各職場の指導担当者による定例訓練や経験年数に応じた社員研修センターでの集合研修を行っています。また、現車や運転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ると共に、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発表会を開催し、全職場の取組みの共有を図りました。



〔現場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〕



〔睡眠改善取組発表会〕

■ 指令関係

異常時における対応能力向上及び早期のダイヤ回復を目的とした運転整理競技会や指令相互間の連携向上を目的とした在来線合同訓練を実施しました。また、経験年数に応じた階層別教育や、指令長を対象とした指導力向上のための研修にも取り組みました。さらに、現場視察や意見交換会を通して、現場の状況の理解度を上げ、安全を最優先に行動できる社員の育成に努めました。



〔運転整理競技会〕



〔在来線合同異常時訓練〕

■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。各職場では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作業に関する技術教育、応急処置対応能力の向上を目的とした車両SU（Safety Up）技術コンクールや運転取扱いに関する知識・技能の向上や異常時対応力の強化を目的とした区所構内運転取扱技能コンクールを開催しました。



〔合同技術教育（高所作業体感教育）〕



〔車両SU技術コンクール〕



〔区所構内運転取扱技能コンクール〕

■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。保線部門では線路検査や保守作業等、土木部門ではホームの限界測定、軌陸車の異常時対応等、建築部門では列車見通し距離や作業注意エリア確認・他部門との調整も踏まえた建物計画等、機械部門ではエレベーターの救出訓練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。2019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。



4-3 緊急時対応訓練

● トンネル内における訓練

■ 関門トンネル総合防災訓練

2019年6月に、関門トンネルにおいて、総合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66回目となりました。施設、電気系統の社員を中心に、トンネル内への雨水等の流入を防ぐ防災扉の閉扉訓練を実施しました。



〔訓練開会式〕



〔トンネル内防水扉の閉扉〕



〔1953年 集中豪雨による水没〕

■ 長崎トンネル異常時訓練

1996年2月に長崎トンネル内で発生した「送電故障」でお客さまをトンネル外に避難誘導した事象を教訓に、2019年6月にお客さまのご案内や避難誘導、救援列車の運転に伴う取り扱い等の訓練を実施しました。



〔車いすのお客さまの搬出〕



〔トンネル内での避難誘導〕

■ 関門トンネル異常時対応訓練

2019年12月に関門トンネル異常時対応訓練を実施しました。これは2017年9月に発生した「車両故障」の影響で、関門トンネル内に長時間停車し、お客さまに多大なご迷惑をお掛けしたことを教訓にしたもので、迅速な救出を行うための訓練を実施するとともに、ディーゼル機関車による救出についての検証を行いました。



〔はしごによる救出〕



〔連結による救出〕

● 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で14回目となる訓練を、2019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〕



〔消火器訓練(長崎支社)〕



〔心肺蘇生訓練(大分支社)〕



〔避難誘導訓練(熊本支社)〕

各地区で様々な
訓練を実施



〔支社対策会議(鹿児島支社)〕

■ 大津波避難誘導訓練

大分地区及び宮崎地区では、大津波を想定したお客さまの避難誘導訓練を地域の方々や警察・消防機関、関係自治体と合同で、実際に列車を運転して実施しました。訓練の中では、避難階段を活用した避難方法等について地域の方々へ説明するとともに避難経路を確認し、津波襲来時に迅速に対応するための取り組みを実施しました。



〔宮崎：避難階段を活用した避難〕



〔大分：スロープを使用した避難〕

● 総合脱線復旧訓練

2019年11月に小倉総合車両センターにおいて、本社直轄管内では33回目となる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様の救出を行ったほか、脱線した列車、線路の復旧作業を行い、異常時の対応能力の向上を図りました。その他、各支社においても訓練を実施し異常時の対応能力向上を図りました。



〔クレーンによる列車の載線(本社直轄)〕

支社の訓練風景



〔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

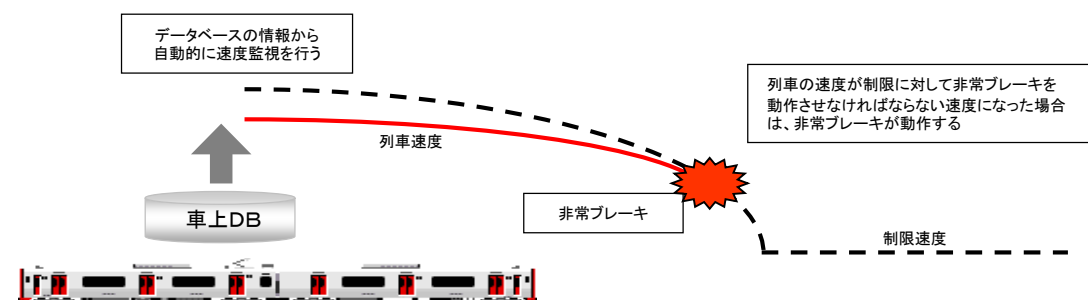
国土交通省令が改正され、曲線・分岐器等の速度制限区間に対して列車が危険速度に達した場合に、自動列車停止装置により列車を停止又は減速させることが義務付けられました。JR九州では、より保安度を向上させたATS-DKを新たに開発し、従来のATS-SKからATS-DKへの取替工事を進めてきました。2016年度に在来線全車両（筑肥線の電車は対象外）の取替工事が完了し、地上設備のうち、国が期限を定めた整備すべき箇所についても、2016年6月までに整備が完了しました。今後も、その他の区間についても2020年以降の整備計画を策定し、拡大を進めてまいります。



〔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）

また、さらなるホーム上の安全性向上のため、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。2020年度内に筑肥線（下山門～筑前前原間）の駅へ設置します。



〔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119駅のうち、2019年度末までに101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 : 37/39駅に設置

○乗降 1日当たり3千人以上1万人未満 : 64/80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）〕



[目次に戻る](#)

● 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。



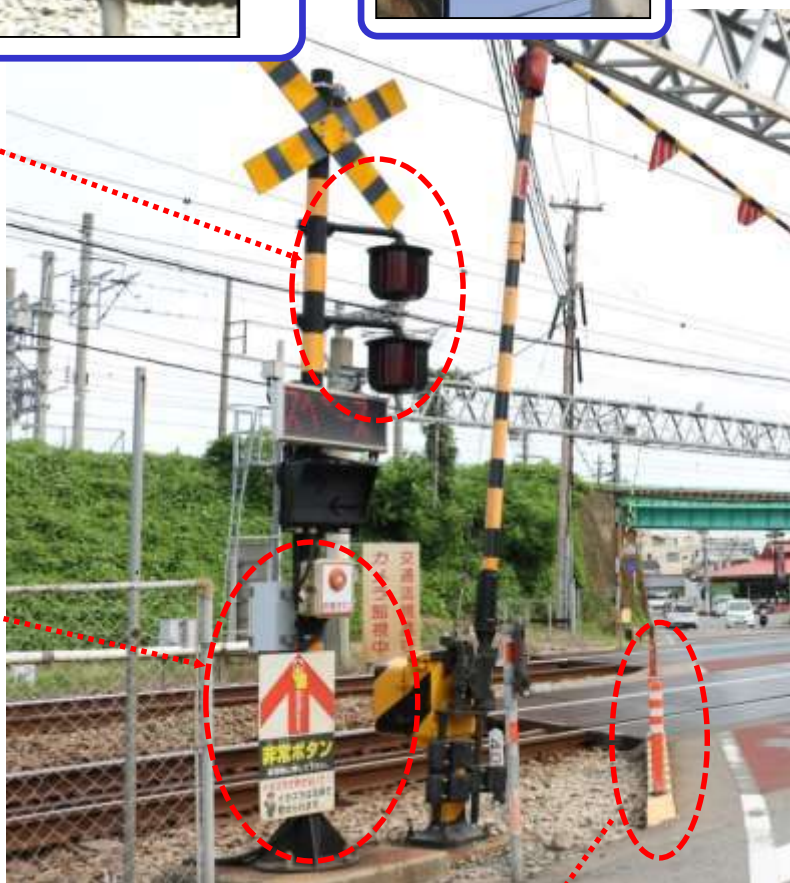
踏切監視カメラ

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。

※長崎においては、2020年3月の高架化で4箇所の踏切を廃止



〔北九州〕



〔長崎〕

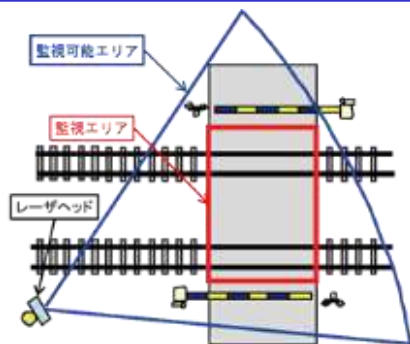
可倒式ポール

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転車で踏切のボ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。



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。



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)、注意喚起の看板や路面ステッカー等を設置・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〕

[目次に戻る](#)

■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〕



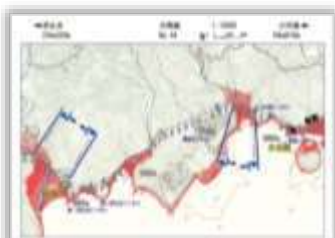
〔リーフレット〕



〔津波警標〕



〔津波避難階段(2019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耐震補強工事を実施しています。2019年度は、行橋駅の高架柱44本、別府駅の高架柱47本の補強工事を行いました。



〔鋼板巻立補強工法(行橋駅)〕



〔一面耐震補強工法(別府駅)〕

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回実施しているほか、経験年数に応じた教育を実施しています。また、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、1月にはJR西日本と合同で新幹線運転実技競技会を実施しました。



〔お客さま移乗訓練〕



〔異常時訓練〕

■ 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2019年11月にはJR西日本主催でJR3社（東海・西日本・九州）での新幹線車両技術発表会が博多総合車両所で開催され、他社との技術交流を深めました。



〔搬送仮台車設置訓練〕



〔救援用パンタグラフ装着訓練〕



〔新幹線車両技術発表会〕

■ 指令関係

発生する事象により様々な異なる状況の中でも迅速かつ適切な判断を下せるように、初動対応に特化した実践的なシミュレーション形式の訓練や、過去の事例を組み合わせた新幹線指令全体での合同異常時訓練など、「考える力」「判断力」を養う訓練を実施しています。また、新幹線に携わる関係各所と一体となって連携力や異常時対応能力の向上を図り、新幹線の安全・安定輸送に努めています。



〔新幹線全指令合同異常時訓練〕



〔JR3社合同異常時訓練〕



〔乗務員職場との運転計画訓練〕

[目次に戻る](#)

■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、軌陸車脱線復旧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

800系・N700系新幹線車両等を使用し、多言語車内放送、お体の不自由なお客さまの降車案内、車両屋根上での飛来物撤去及び電車線路復旧、災害後の高所作業車及びドローンによる構造物点検等19項目にわたる訓練を行いました。



〔ドローンによる構造物点検訓練〕



〔前頭カバー外し、取付訓練〕



〔保守用車による救援訓練〕



〔搬送仮台車装着訓練〕

■新幹線・在来線合同異常時訓練

九州新幹線博多駅～新鳥栖駅間を走行中に地震発生によりトンネル内で停止したことを想定し、早期運転再開を目指す訓練、お客さまの避難や在来線列車へ乗り換える訓練などを、警察や消防の皆さまの協力も得て実施しました。



〔お客さま降車訓練〕



〔お客さま搬送訓練〕



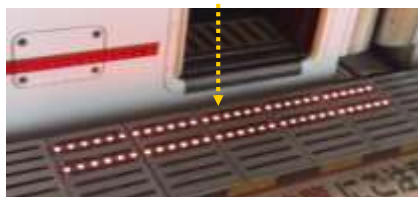
〔お客さま移乗訓練〕

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)〕

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〕

転落防止用櫛ゴム

ホームと車両との隙間が比較的大きい乗降口に、隙間を小さくするために「転落防止用櫛ゴム」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)〕

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はいるときは、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

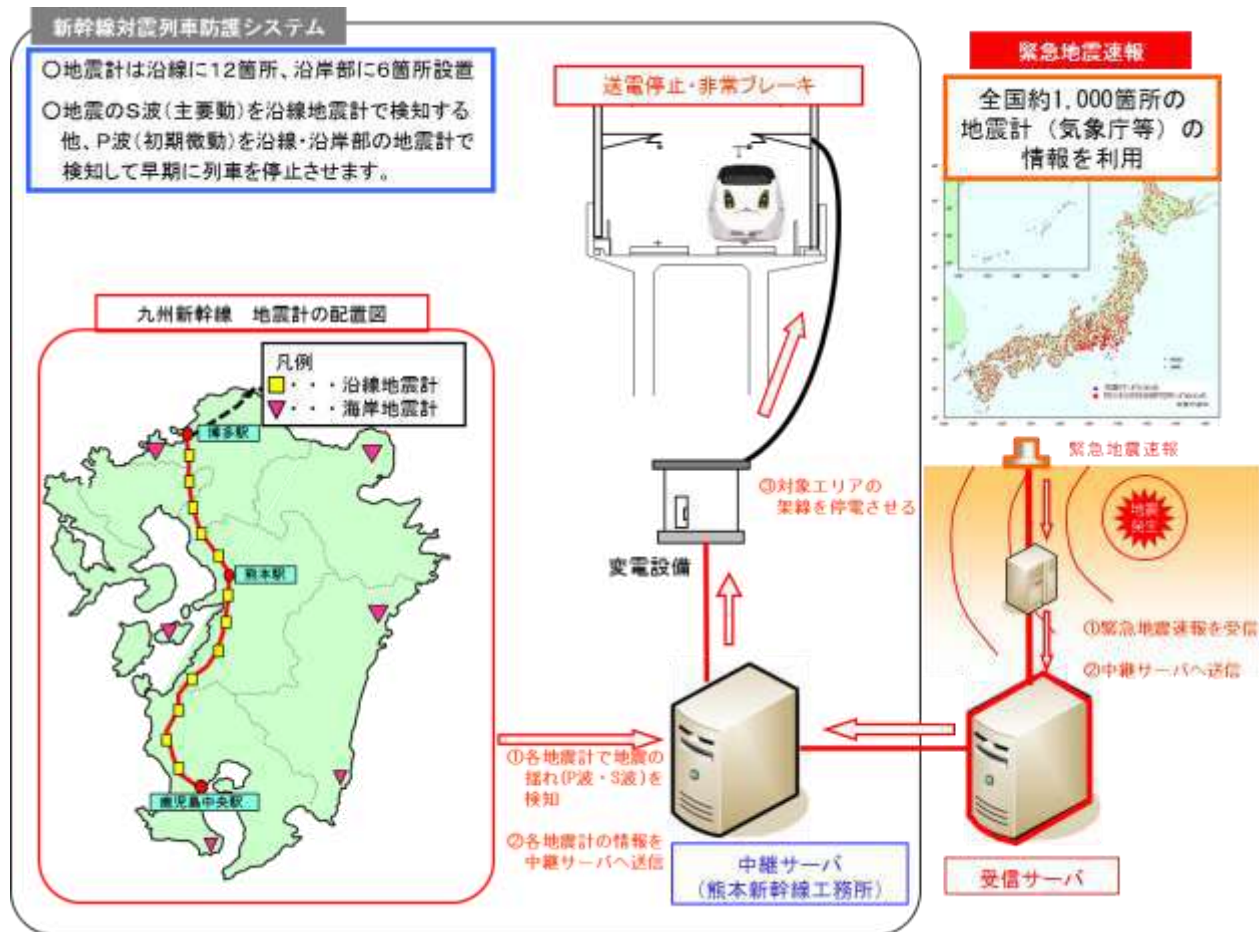
ホームと車両の隙間が比較的大きい箇所には、注意喚起のためのシールを貼っています。



新幹線の安全対策

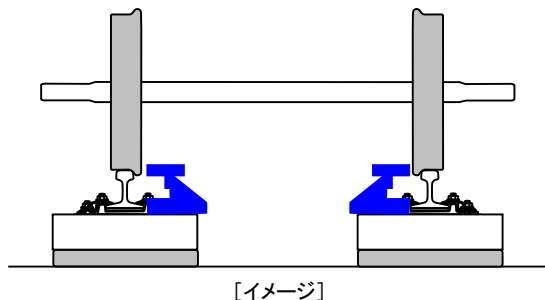
地震に対する安全対策

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。



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。2019年度は5kmの区間に設置し、設置した総延長は85kmとなりました。



■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。



4-6 安全に関する支出

● 鉄道の安全に関する支出の推移

安全設備への投資は、毎年計画的に実施しています。2019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229億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として300億円、合計529億円を支出しました。

● 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
- ・ 軌道回路装置改良

< 保安・防災対策 >

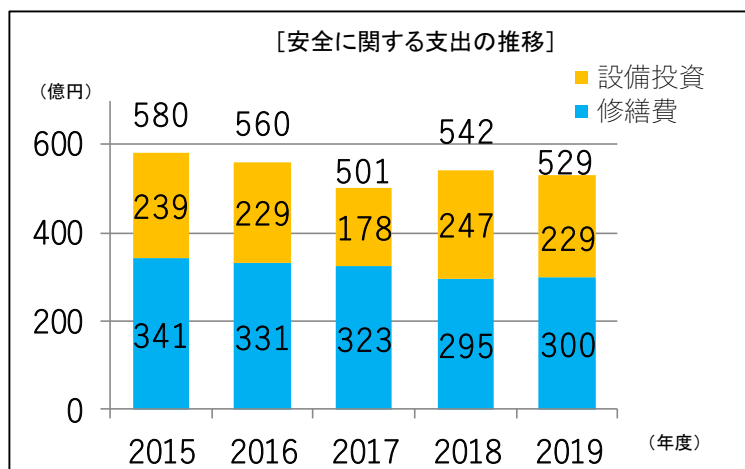
- ・ ホームドア整備、長崎本線長崎駅付近高架化

< 安定輸送対策 >

- ・ 木まくらぎTPC化、路盤改良

< 車両関係 >

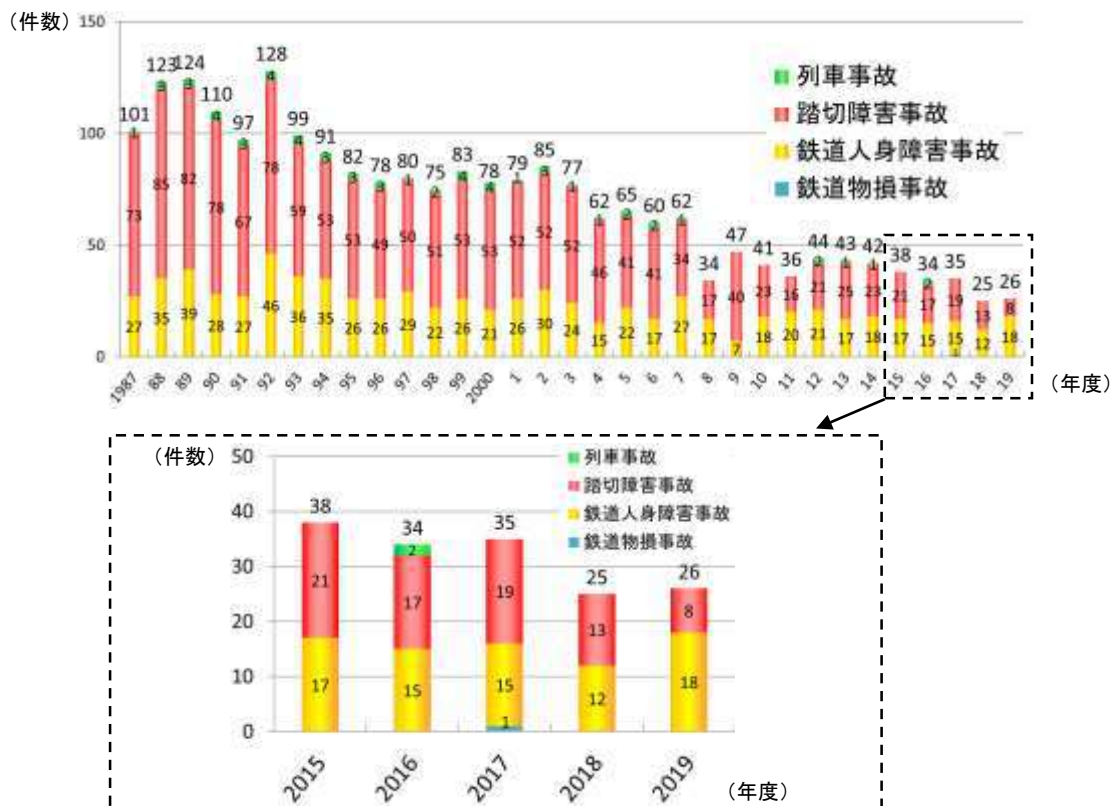
- ・ YC1系車両新製、821系電車新製



5-1 鉄道運転事故

2019年度は、鉄道運転事故が26件発生しましたが、踏切障害事故は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



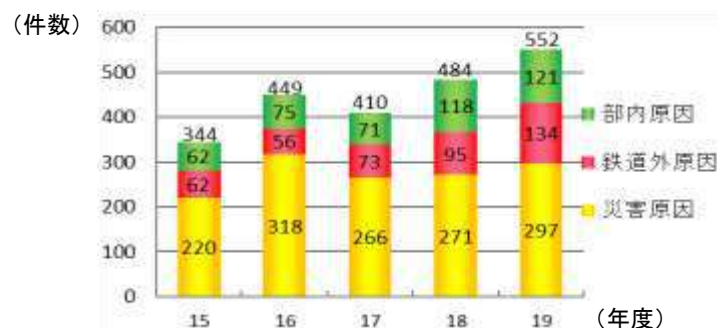
鉄道運転事故

- 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。2019年度は552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。

2019年度は、施設障害に分類される事象が2件発生しました。

●長崎本線 伊賀屋駅構内 遮断桿が降りていない踏切を列車が通過

発生日時：2019年9月22日 22時11分頃

発生場所：長崎本線 伊賀屋駅構内

概況：伊賀屋踏切の故障検知を認めたため確認を行ったところ、遮断桿の降りていない伊賀屋踏切を列車が通過したことを認めた。調査したところ、停電の影響で踏切が動作しない連絡を受けていたものの、伊賀屋踏切を通過する列車が無いと思い込み、踏切通過予定の列車を駅から出発させない手配を行っていなかったことが判明した。

原因：停電の影響で踏切警報停止処置を行っている踏切に列車を進入させたため。

対策：列車又は車両を進入させない処置を行った上で踏切警報停止処置を実施する。

6 豪雨による災害

梅雨前線の影響による2019年6月下旬～7月中旬にかけての豪雨により、肥薩線58箇所、日豊本線41箇所、日南線29箇所、鹿児島本線24箇所、その他線区40箇所の鉄道設備に、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192件の被害があり、多くの路線で運休が発生しました。また、同年9月の台風17号接近に伴う大雨においても、大村線では護岸・路盤流出の被害を受け、数日間の運休が発生しました。



〔切取斜面の崩壊〕



〔倒木〕



〔護岸・路盤流出〕

吉都線の小林～西小林間においては、大規模な盛土流出が発生し、大村線の川棚～彼杵間では護岸・路盤流出が発生したため、運転休止を余儀なくされましたが、関係者、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、吉都線では災害発生から約1ヶ月、大村線では5日で運転再開することができました。



〔被災時〕



〔復旧〕



7-1 お客さまとともに

J R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。

「J R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、2019年度は7,495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設備改善事例

お客さまの声：駅の階段が色がすべて同じで、段の境目が分かりにくく感じました。境目に色を塗る等の対策をしていただけると助かります。

対策：段差の境目を分かりやすくするため、識別塗料による塗料を塗り、対策を実施しております。



<対策前>



<対策後>

● 「声かけ・サポート」運動の展開

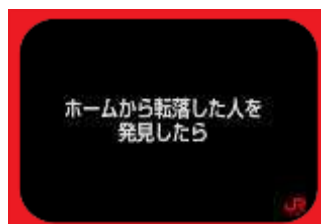
お客さまが安全かつ安心して駅等の施設をご利用いただくために、お困りのお客さまへ社員から積極的に声かけするとともに、ご利用のお客さまにもお困りの方に対して助け合いのご協力を呼びかける「声かけ・サポート」運動を実施しています。



[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J R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、是非ご覧ください。



公開場所：J R九州ホームページ内

企業・I R・E S G・採用 ⇒ E S Gの取り組み ⇒ 安全への取り組み ⇒ 安全へのお願い

目次に戻る

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す。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）〕



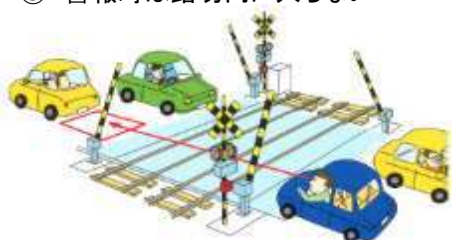
〔2月3日踏切の日イベント〕



《 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。

また、2019年度は、G20大阪サミット等の開催に伴い鉄道テロ対策の一層の強化を行い、サミット等の開催の安全を確保しました。

通常のテロ対策



〔車内テロップ〕



〔ゴミ箱の透明化〕

G20サミット等のテロ対策の一例



〔ロッカーを封鎖〕



〔ゴミ箱を封鎖〕

■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ー向上を目的として、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。



〔防犯対策訓練（長崎）〕



〔車内不審者対応訓練（新幹線）〕



〔不審物対応訓練（鹿児島）〕

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）〕



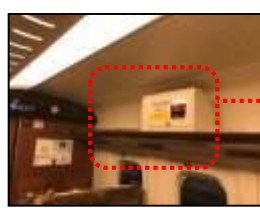
■ホームの非常停止ボタン(SOSボタン)

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新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。

「安全報告書2020」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>





九州旅客鉄道株式会社

編集／鉄道事業本部 安全創造部 2020年8月