

ANNUAL SAFETY REPORT 2022

安全報告書





九州旅客鉄道株式会社
代表取締役社長執行役員

古宮 洋二

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。

また、新型コロナウイルス感染症が長期化する中、感染症対策にご理解頂き、当社を選んでいただいている皆さまに心から御礼申し上げます。

この2年間、当社グループにおきましても新型コロナウイルス感染症の感染拡大等に伴い、鉄道事業をはじめとした各事業において多大な影響を受けております。しかし、このような状況のなか当社は、コロナ前に戻ることを待つのではなく、変化した経営環境と生活様式に正面から向き合い、あらゆる事業について陰日向なく見直しを行い、抜本的な構造改革への挑戦を積み重ねてまいりました。

2021年4月に、鉄道の安全に関わる“理念”であり、社員が常に心がけて行うべき“規範”を示す「安全の綱領」を「安全は、輸送業務の最大の使命である。」から「安全は、私たちの最大の使命である。」と改めました。どんなに環境や日常が変わったとしても、安全が、当社グループの最大の使命であることに変わりありません。また、当社グループは10年以上前より、「誠実」「成長と進化」「地域を元気に」という3つの“おこない”を、社員一人ひとりが常に立ち返るべき拠り所として大切にしてきました。

今後も変わることなく、全社員が一体となって“ゆるぎなき安全”をつくるために、これらの“おこない”により、お客さまに安全に、安心してご利用いただけるよう積極果敢に取り組んでまいります。

2022年9月23日には、いよいよ西九州新幹線の開業を迎えます。西九州新幹線においても“ゆるぎなき安全”のために誠実に取り組むとともに、一層強固な安全管理体制構築を推進し“あるべき姿”である「安全とサービスを基盤として九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」への挑戦を続けてまいります。

この報告書は、鉄道事業法第19条第4項に基づき、2021年度におけるJR九州グループの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。

1	安全方針	1	4-2	教育及び訓練等	9	7	お客さま・地域の皆さま・関係機関の皆さまとの連携	
				●教育・訓練・コンクールの実施				
2	鉄道の安全確保に関する方針		4-3	緊急時対応訓練	11	7-1	お客さまとともに	18
2-1	安全中期計画(2020－2022)概要	2		●トンネル内における訓練			●お客さまの声に基づく改善事例	
2-2	2021年度安全基本方針	2		●地震・津波への対応訓練			●「声かけ・サポート」運動の展開	
	●重点実施項目			●総合脱線復旧訓練			●事故防止動画の作成・公開	
3	安全管理体制と方法		4-4	安全設備	12	7-2	踏切事故防止の取り組み	18
3-1	安全管理体制	3		●新しい自動列車停止装置(ATS－DK)への移行		7-3	鉄道テロ・防犯対策の実施	19
	●輸送の安全の確保に係る体制			●ホーム上の安全対策		7-4	緊急時の備え	19
	●安全管理体制に係る関係者の責務			●踏切の安全対策		7-5	新型コロナウイルス感染症対策	20
3-2	安全管理体制の維持・向上	3		●里道等の安全対策				
	●自然災害への対応計画			●防災対策		8	安全報告書へのご意見	20
3-3	安全性向上の取り組み	4	4-5	安全に関する支出	16			
	●安全創造運動2021の展開		5	鉄道運転事故等の発生状況				
	●現場とのコミュニケーション		5-1	鉄道運転事故	17			
	●安全推進委員会の開催		5-2	輸送障害	17			
	●JR九州グループ一体となった取り組み		5-3	インシデント	17			
4	安全確保のための措置		6	自然災害の発生状況				
4-1	安全を支える人材の育成	7	6-1	2021年8月の大雨による被害	17			
	●新規採用の推移		6-2	台風14号による被害	17			
	●行動訓練							
	●JRK活動							
	●実習設備の活用							
	●安全創造館							

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。

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。

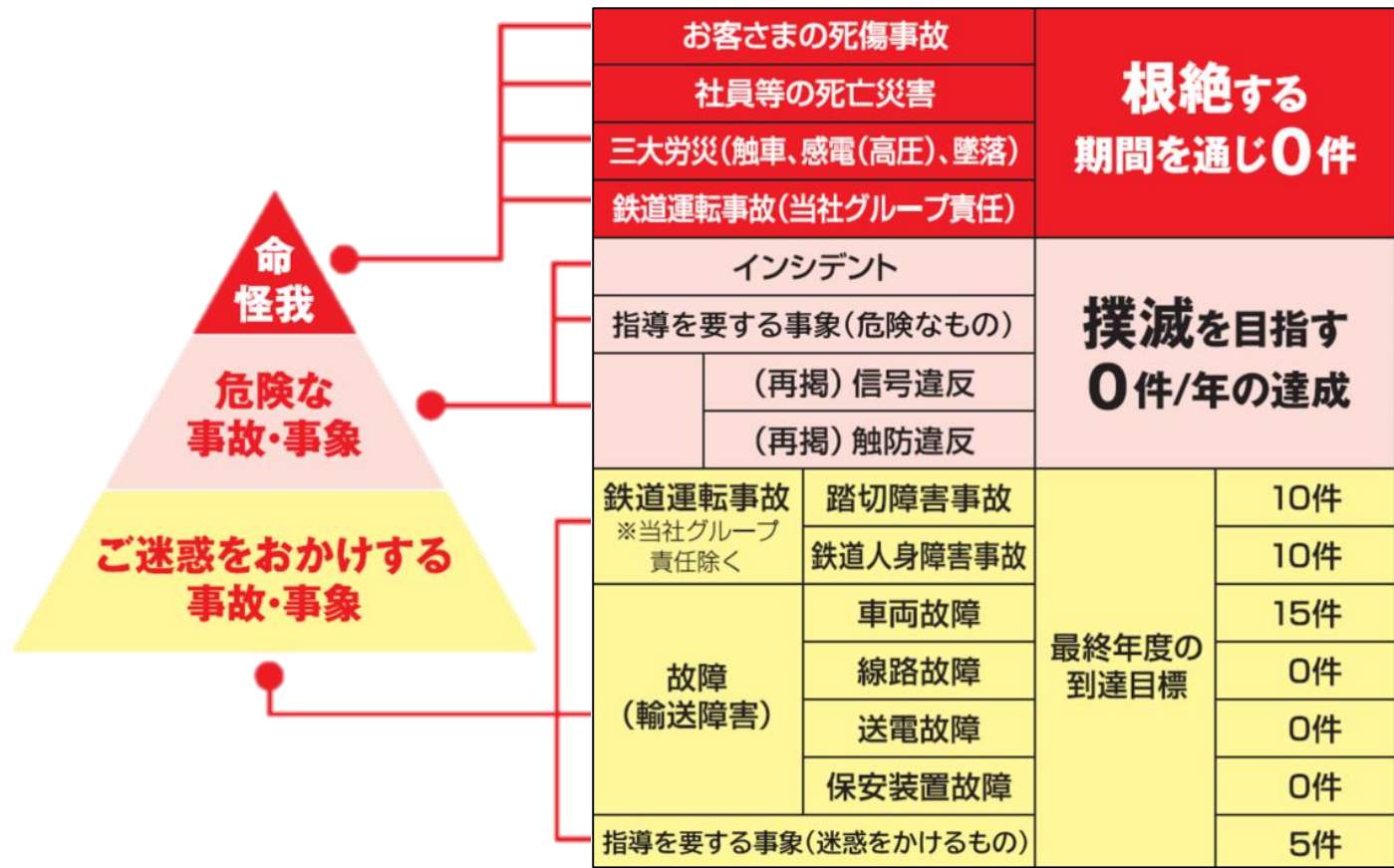
一、判断に迷ったときは、最も安全と考えた行動をとらなければならない。

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ました。

【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カ年計画の期間で、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みます。

・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みます。

・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 2021年度 安全基本方針

「安全中期計画(2020-2022)」の目標達成に向けて安全基本方針に「基本となる5つの方針」を定め、2年目として更なる取り組みの推進を図っていく。

基本となる5つの方針

- JR九州グループの「安全中期計画(2020-2022)」の2年目として、各取り組みの確実な推進
- 信号違反・触防違反の撲滅のために、正しいルールを理解・実践と安全パトロールでの作業実態の把握
- 三大労災(触車・感電(高圧)・墜落)の根絶のために、安全教育の徹底と現場の安全管理体制の把握
- 運転事故報告手続(規程)の改正内容の理解と報告を要する事象の対応と活用
- 激甚化する災害や不測の事態が発生した際のお客さまへの早期対応と計画運休等に関する適切な情報提供

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

- (1)信号違反の撲滅に向けた取り組み
- 添乗記録簿を活用した個人把握による指導の徹底
 - 継続的な安全パトロールの実施とコンクール等を活用した客観的な基本動作の確認
 - 信号違反防止に関わる様々な訓練等の実施

- (2)触防違反撲滅に向けた取り組み
- 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
 - 安全パトロール等による触車事故 防止対策の実行度と作業実態の把握
 - 触車事故防止に関わる様々な訓練等の実施

2. 今までも、これからも 着実に実施する取り組み

- 安全を向上させる仕組みの充実
- 安全を支える社員等の能力向上
- 鉄道運転事故等の未然防止
- 激甚化する災害への強靱な対応
- 車両・設備の故障防止

3. 新たに始める取り組み

- IoTを活用した 車両データ分析による予兆を捉えた車両故障対策の検討

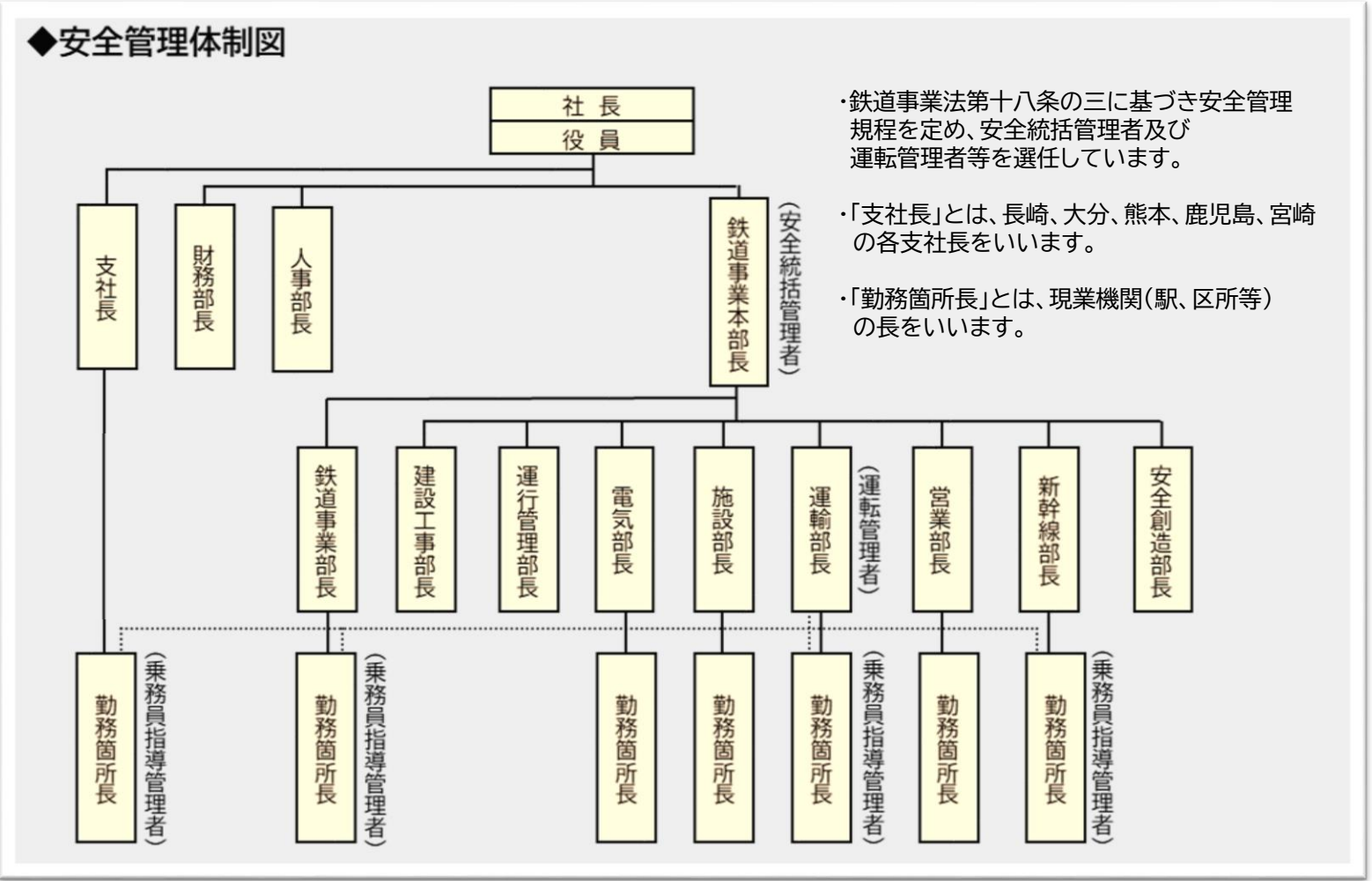
4. 次のステップに向け検証 する取り組み

- 台車温度検知装置の温度データをもとに新幹線車両の状態把握
- AI 画像認識機能を活用したホーム上のお客さま不安全行動検知
- 車体研磨ロボットや車体塗装ロボットの開発

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、安全マネジメントのPDCAサイクルを維持・向上させるとともに、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。また、国土交通省の「運輸防災マネジメント指針」の策定等に伴い、2021年4月には安全管理規程に「災害の被害軽減のための対策の検討及び実施」を加える改正を実施することで、改めて自然災害への対応の強化を図りました。

◆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

経営トップ (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 安全管理体制の維持・向上

安全管理体制は、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)のPDCAのサイクルの確実な実行と、継続的な改善によるスパイラルアップを行うことが重要です。そのための基本となる安全管理規程を作成し、安全管理体制の維持・向上に取り組んでいます。



◆PDCAサイクルの構成

- | | |
|-------------|----------------------|
| Plan(計画) | → 安全中期計画・安全基本方針 |
| Do(実行) | → 安全創造運動・教育、訓練、コンクール |
| Check(評価) | → 安全監査・安全点検 |
| Act(見直し・改善) | → 監査点検報告・翌年度計画策定 |

◆安全管理規程

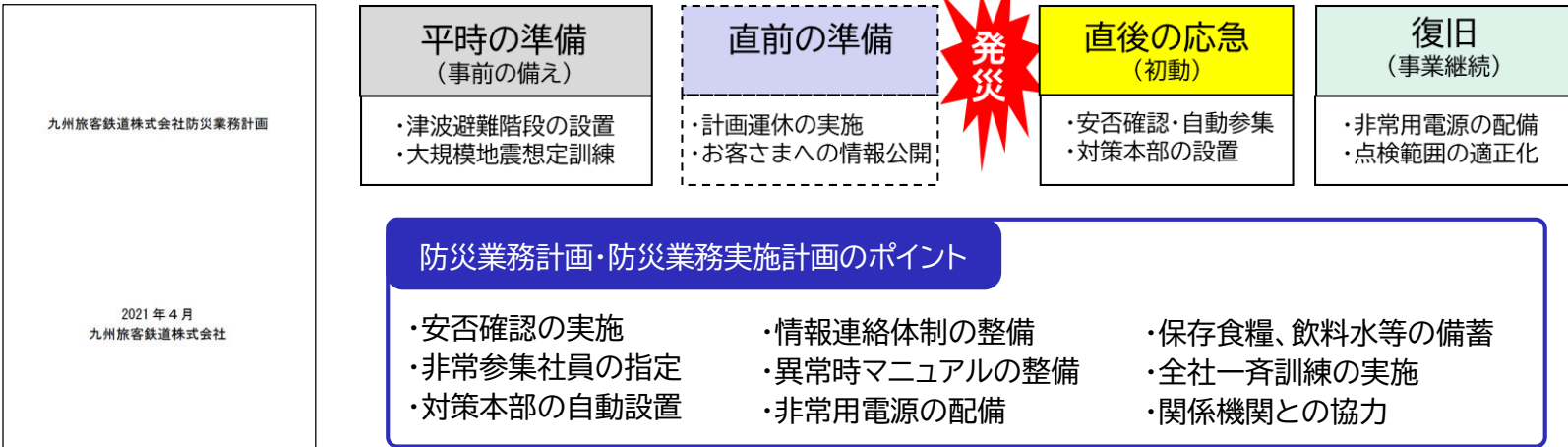
安全管理規程に基づき、安全管理体制の維持・向上が図られます。2021年度には運輸防災マネジメント指針が制定されたことを受け、安全管理規程の見直しを行い、災害に対する事前の備えに関する項目が加えられました。

安全管理体制

安全風土の構築
安全への取り組みの推進 + 自然災害対応

◆自然災害への対応計画(運輸防災マネジメント指針への対応)

自然災害が発生した場合でも早期の対応及び事業の継続ができるように、防災業務計画・防災業務実施計画などを策定しています。これら計画に基づき、食料の備蓄や非常用電源の配備、緊急時の体制構築、社員の安否確認方法の整理や教育・訓練を実施するとともに、定期的な一斉点検を行うことで、日頃より自然災害への対応能力向上を図っています。



3-3 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年度から継続展開し、安全風土の形成に努めています。

◆安全創造運動2021の展開

2021年度は、『命を守る！！～ルールを理解し、実践する～』をスローガンに掲げ、「安全創造運動2021」を展開しました。また、安全創造運動における主な取り組みの一つである「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。

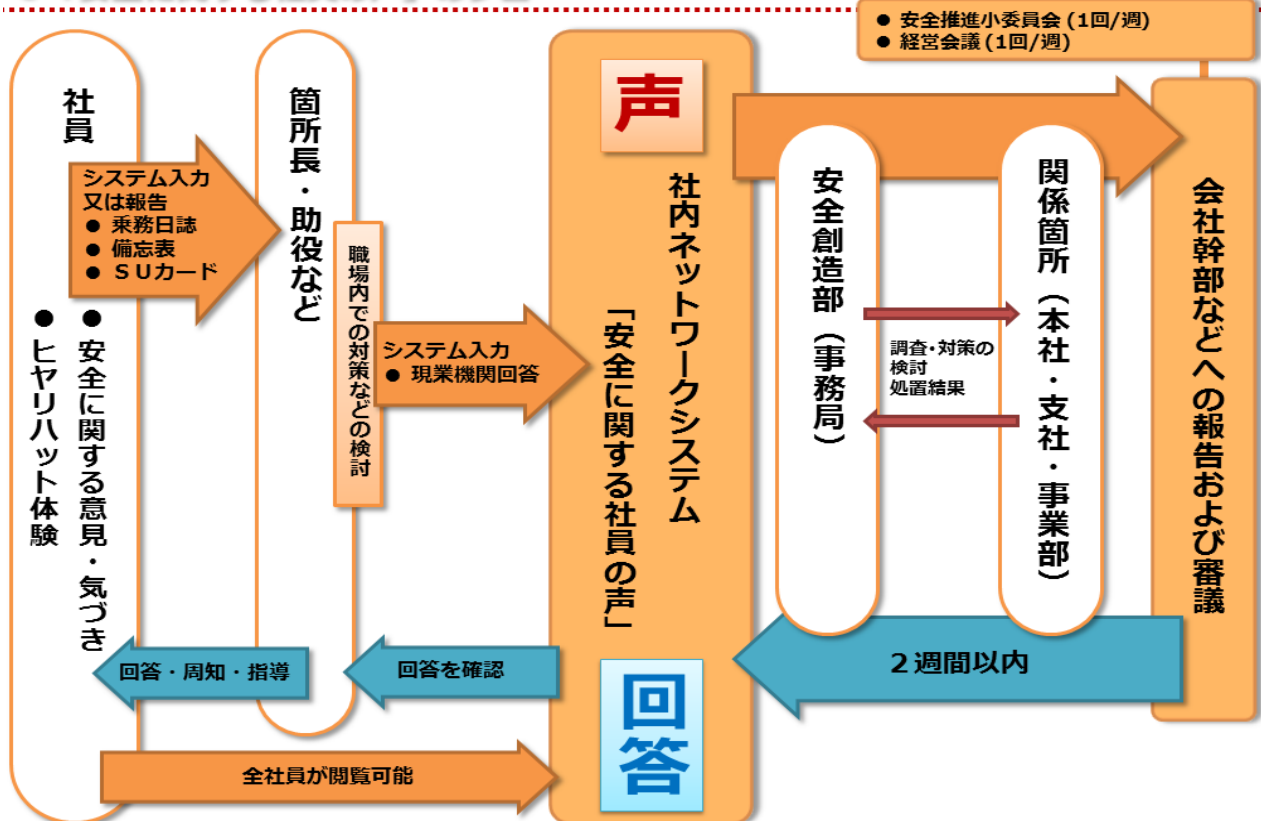


〔安全創造運動2021パンフレット〕



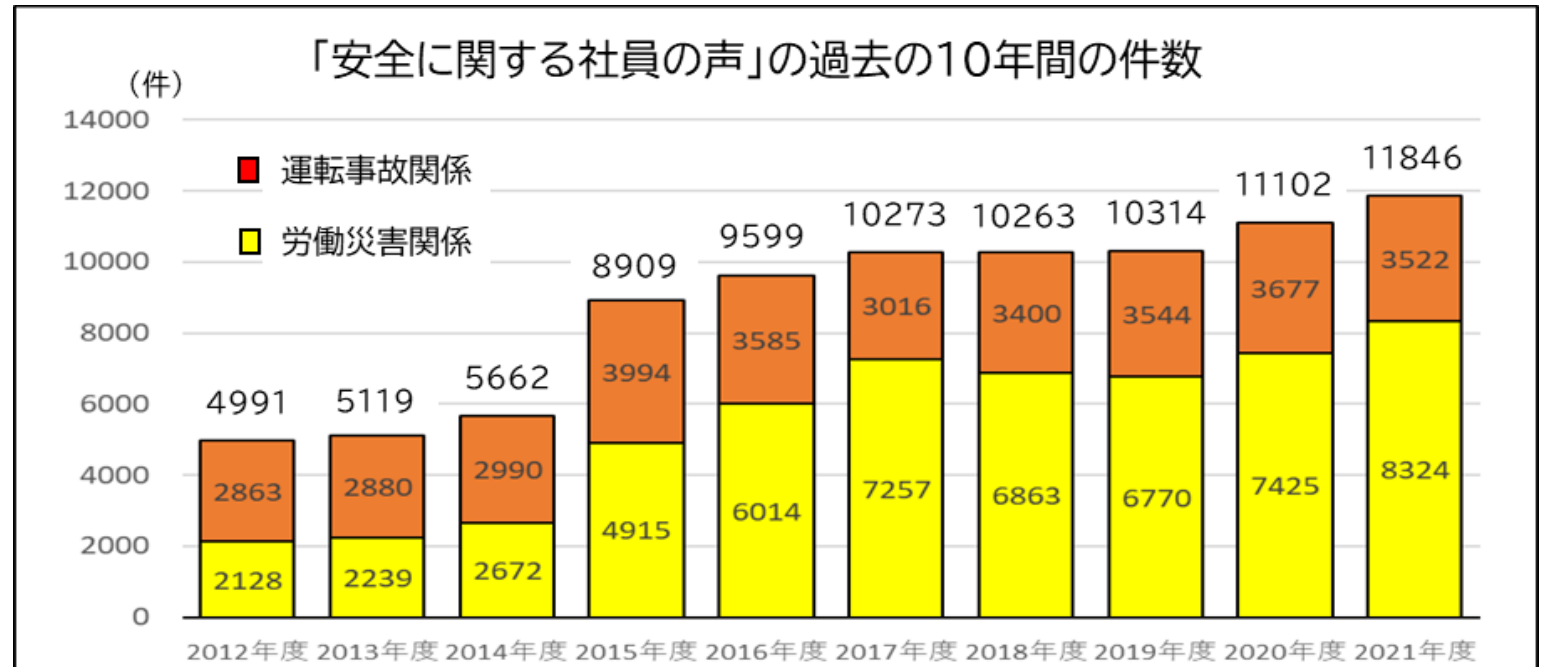
〔ポスター〕

●「安全に関する社員の声」のフロー



〔「安全に関する社員の声」の登録から対策実施までのフロー図〕

■「安全に関する社員の声」の件数



■「安全に関する社員の声」に対する表彰

「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。2021年度は、個人の部で1名、職場の部は1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。2021年度は6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。2021年度は、86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。2021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、2021年度は、41名を表彰しました。
※想定ヒヤリとは・・・ヒヤリハットや事故・ケガが未来に起こる以前に、危険に気づき、出す声のこと



「安全に関する社員の声」による改善事例

2021年度に寄せられた11,846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369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

「安全に関する社員の声」

2927Dで吉都線の谷頭～万ヶ塚駅間走行中に進行方向右側の土手が幅約5mが1m程度地滑りしているのを発見した。地滑りした箇所は線路に支障をきたす位置ではなかったが、今後の降雨を考え、万ヶ塚駅到着後に指令に連絡した。



「回答」

地滑り発見の連絡を受け、速やかに現地調査を行ったところ、当社用地内の切取斜面の柔らかい表層の土の地滑りが確認されました。列車運行に支障が無いことを確認し、翌日にブルーシート養生を行いました。今後、梅雨明けに本復旧を検討します。



事例

「安全に関する社員の声」

木の伐採を行ったことにより、ホームと改札の間に高低差が生じたため、お客さまが転落する危険性があると思いヒヤリとしました。



「回答」

お客さまの転落防止のため、フェンスを設置して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

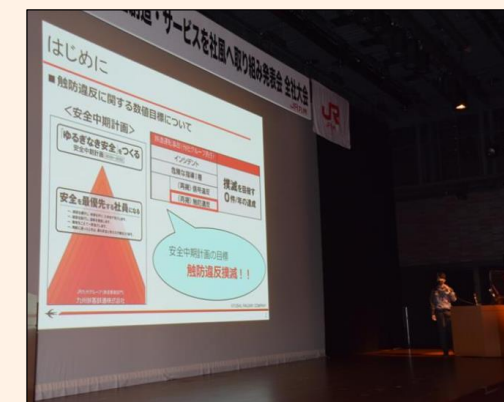
2021年10月20日、JR九州ホールにおいて「安全創造・サービスを社風へ取り組み発表会全社大会」を開催しました。安全に関する発表は、職場の取り組みを報告し共有、水平展開を図り、JR九州グループ全体の安全をつくることを目的としています。本社直轄及び各支社大会から選出された16職場が、各職場で行っている安全をつくるための取り組みについて発表を行いました。

最優秀賞

小倉電力区

「リアル版咄嗟の判断トレーニングによる触防違反撲滅に向けた一考察」

触防違反撲滅のために、実際の作業中に起こりえる不測の事態をリアルに再現し、列車防護トレーニングを行うことで、机上の学習だけでは得にくい行動力が身につきました。また他職場への水平展開を図り、安全性の向上につなげることができた取り組みを発表しました。

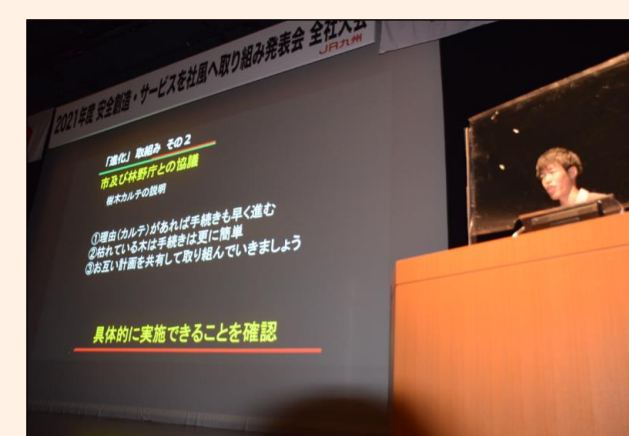


会場審査特別賞

佐賀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」

災害時の対応として、倒木の管理が大きな課題として挙げられます。特に国の保護に関する樹木に倒木の危険性がある場合、安全確保のためには伐採が必要となります。そのため、予め多くの自治体の方々と協議を行い、台風が来る前に緊急性の高いものについて伐木を行い、安全につなげ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

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。

■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。



■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)と現場との意見交換会を開催しています。鉄道の安全について思っていることを気軽に話し合い、聞きあうことで、コミュニケーションを活発に行い、風通しの良い職場づくりを目指しています。



〔SUミーティング〕

■安全推進プロジェクト・技術指導プロジェクトの現場指導等

本社各系統の部署では、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、現場の意見や本社の安全に対する方針を共有しています。また、意見交換にあわせて、安全に関する研究・思考及び情報共有を通じて、中核社員の安全意識の向上を図る「安全ラボ」を行っています。



〔安全推進プロジェクトとの意見交換会〕



〔安全ラボ〕



〔機関車の併結訓練〕

◆安全推進委員会の開催

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、各部門毎で開催される安全推進委員会や撮影した議事動画により展開されます。また、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〕



〔議事動画配信〕

◆JR九州グループ一体となった取り組み

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。



〔安全対策等の情報共有〕



〔グループ会社の取組み紹介〕



〔合同異常時訓練〕



〔転てつ機手回しハンドル訓練〕

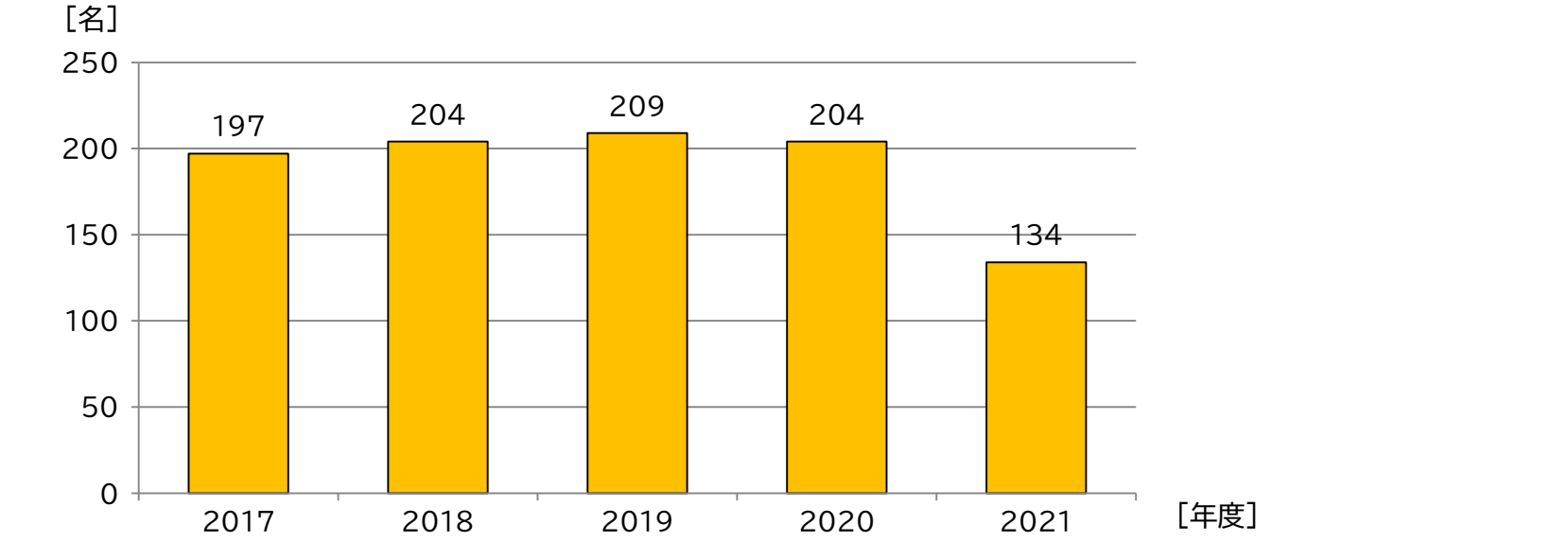


〔列車防護訓練〕

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

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・2021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。2022年度からは、必要な感染予防対策を講じた上で再開予定です。

◆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。2021年度は、4,027名の社員、582グループが参加しました。

○2021年度の取り組み内容(安全に関するものを一部抜粋)

職場名	テーマ名	取り組み内容
博多信号通信区	防護無線訓練設備制作	防護無線の取り替え経験が少ない若手社員を教育するため、訓練設備を自作し、設備の早期復旧に向けた技術継承を図りました。
肥前鹿島工務センター (現:肥前鹿島工務室)	肥前大浦駅を冠水から守る	豪雨時に冠水してしまう、肥前大浦駅のお客さま用通路に、排水用ポンプを常設して、お客さまのご利用される通路の安全性向上を図りました。
宮崎乗務センター	訓練用動画撮影の作成	異常時対応用の動画教材が古いものが多かったため、乗務員目線での対応動画を作成し、異常時の対応能力向上を図りました。

◆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やグループ会社の専門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。



[東小倉実習線]

■労働災害体感訓練設備

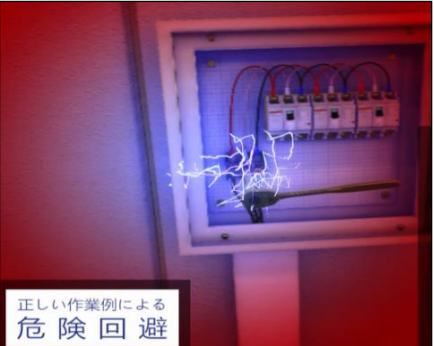
作業における労働災害の危険性を学び体感するために、各種体感訓練設備を活用しています。高所体感訓練設備では安全帯ぶら下がり体感、墜落衝撃体感など8項目のメニューを体感できます。その他、VRを活用した触車・感電、重量物の運搬・衝撃、漏電・過電流に関する体感訓練設備なども活用し、JR九州グループ一体となって労働災害防止に取り組んでいます。



[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。



[訓練の様子]

◆安全創造館

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。



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。



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。



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。



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(在来線)

■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、「遠賀川施設実習センター」で待避訓練を実施し、触車事故防止の強化を図りました。また、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想定のもと、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。



〔待避訓練(遠賀川施設実習センター)〕



〔分割併合訓練(長崎支社)〕



〔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、各職場で現車及びシミュレータを使用した訓練を行うとともに、昨年度多発した列車内における刺傷事件や放火事件等に対応するため、警察機関と連携した訓練を行うことにより、異常時対応能力の向上を図りました。また、運転士及び車掌の業務に関する知識と運転技術を競う知識・技能コンクールを実施し、乗務員の更なる安全意識の醸成を目的とした取組みを行いました。その他にも、睡眠改善教育の充実にも取り組んでおり、昨年度も「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〕



〔警察と連携した不審者対応訓練〕



〔知識・技能コンクール〕

■指令関係

頻発化・甚大化する自然災害に備え、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実施するとともに、システムトラブルに備え、指令員がマニュアルで列車の運行管理を行う手動扱い訓練を行い、異常時対応能力の向上を図っています。

また、トラブルが発生した際に、素早く現地の状況を把握し、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図るため、初動対応訓練を実施し指令員の育成に努めています。



〔現地状況を把握する指令員〕



〔マニュアル操作〕

■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た現物での検査修繕実務教育や、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たほか、車両の不具合調査と処置能力向上を目的とした車両SU(SafetyUp)技術コンクールと運転取り扱い知識及び安全意識の向上を目指した区所構内運転取扱技能コンクールを開催しました。



〔集合研修〕



〔基礎技能教育〕



〔車両SU技術コンクール〕



〔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施設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、車両との接触事故(触車事故)の防止を目的とした競技会をはじめ、各部門ごとに技術力向上及び安全意識の高揚を図ることを目的に、土木部門では乗降場設備の調査・書類作成や、災害を想定した異常時対応技術、建築部門では線路近接箇所における360°カメラを活用した建物検査等、機械部門では駅機械に関する設計や装置不具合対応等をテーマとした競技会を実施しました。



〔集合教育〕



〔技能競技会・訓練〕



■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。2021年度は、電車線路設備や信号保安装置に関する検査・障害復旧をテーマに開催しました。



〔研修の様子〕



◆教育・訓練・コンクールの実施(新幹線)

■駅運転関係

新幹線駅において資格を有する社員を対象にフォロー研修を実施し、触車事故防止教育をはじめ、九州新幹線で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。



〔転てつ器鎖錠訓練〕



〔信号取扱い訓練〕

■乗務員関係

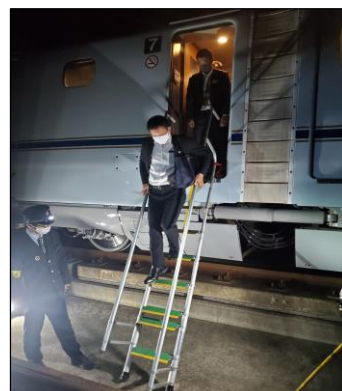
全乗務員を対象とした定例訓練を毎月1回実施している他、シミュレータや車両を使用して、災害や車両故障を想定した異常時訓練を実施しています。この他に、指令員や車両社員と連携した合同訓練を実施することで関係者間の連携を深めるとともに、総合異常時訓練では系統を超えた訓練を体験し共有することにより、安全意識及び異常時対応能力の向上に努めました。



〔お客さま救護訓練〕



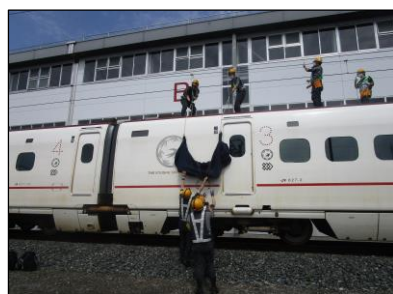
〔連結訓練〕



〔非常はしご設置〕

■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、2021年11月には、車両不具合時の調査能力の向上を目的としてグループ会社と合同で競技会を開催しました。



〔運輸関係異常時訓練〕

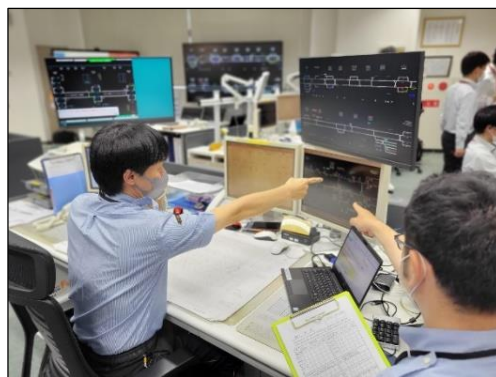


〔グループ会社との合同競技会〕



■指令関係

激甚化する豪雨災害や近年発生している車内での傷害事象など、様々なトラブルに対応できるように、指令間の情報共有や初動対応の強化を目的とし、新幹線指令全体でディスカッション形式の訓練を実施しています。また、車両基地の浸水を想定した車両避難訓練など、新幹線に関わる関係各所と合同での実践的な訓練を通じて各職場との連携を強化し、新幹線の安全・安定輸送に努めています。



〔トラブルに対応する新幹線指令員〕



〔新幹線指令合同異常時訓練〕

■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、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。



〔軌道回路技能交流会〕



〔保守用車競技会〕



〔転てつ機技能競技会〕



〔指揮者訓練〕

■新幹線・在来線合同異常時訓練

新幹線が駅間の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」を使用し線路上を歩いて緊急手配した在来線車両までお客さまを誘導する訓練などを、在来線部門の社員と一体となって実施しました。



〔不審者対応訓練〕



〔お客さま降車訓練〕



〔お客さま避難誘導〕

4-3 緊急時対応訓練

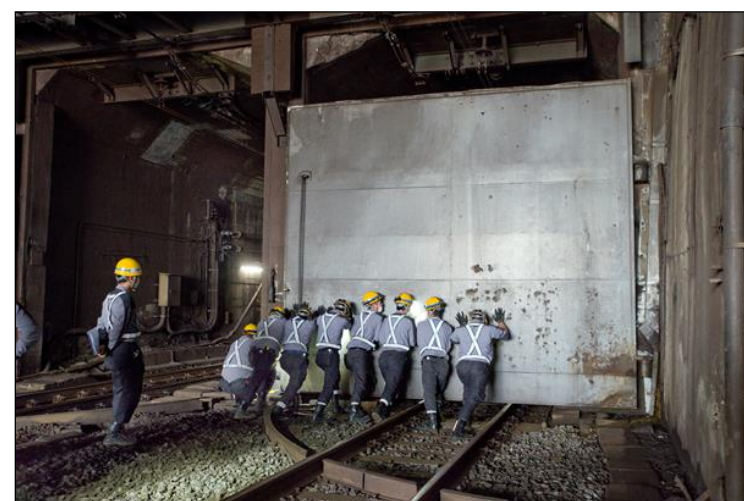
◆トンネル内における訓練

■関門トンネル防災訓練

2021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68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閉扉〕



〔1953年 集中豪雨による水没〕

◆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訓練を毎年実施しており、今回で16回目となりました。2021年9月に実施した訓練では、本社と博多指令とをネットワーク回線で繋ぎWeb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〕



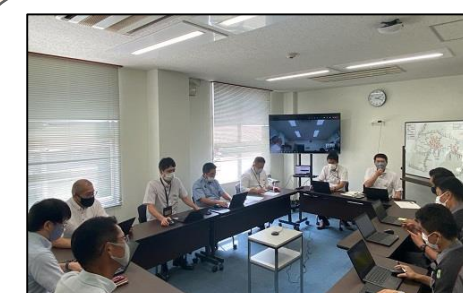
〔長崎支社〕



〔大分支社〕



〔熊本支社〕



〔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、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〕

◆総合脱線復旧訓練

2021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34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。

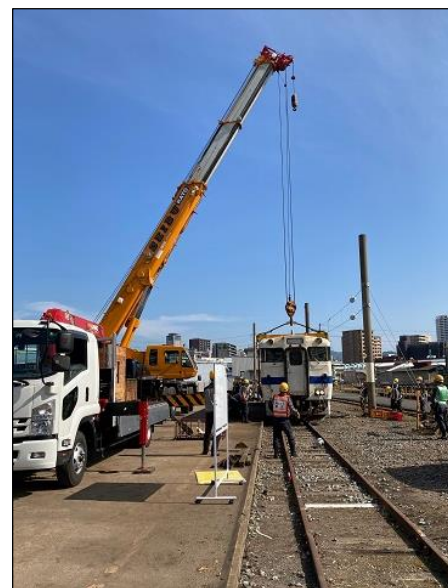
支社の訓練風景



〔長崎支社〕



〔鹿児島支社〕



〔クレーンによる列車の載線〕

4-4 安全設備

◆新しい自動列車停止装置(ATS-DK)への移行

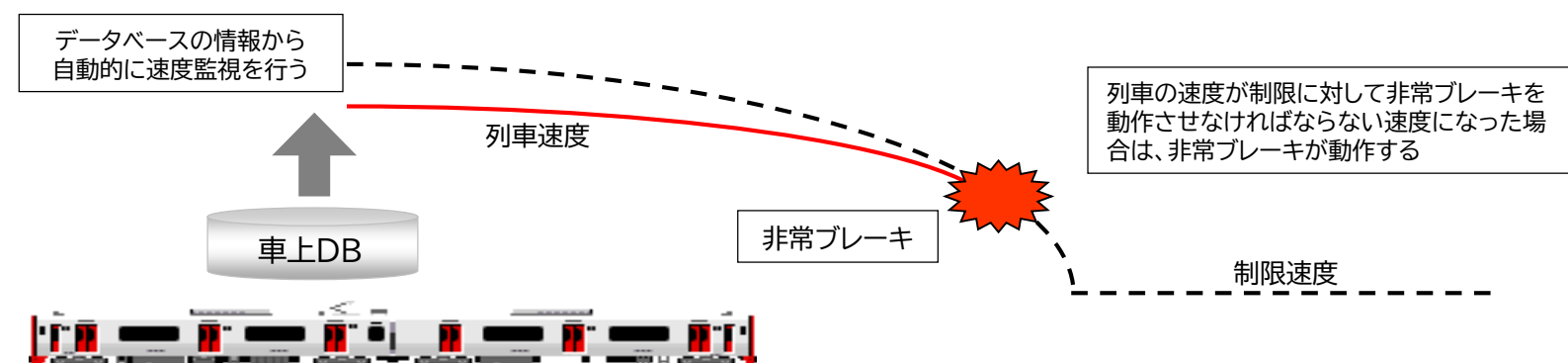
国土交通省令が改正され、曲線・分岐器等の速度制限区間に対して列車が危険速度に達した場合に、自動列車停止装置により列車を停止又は減速させることが義務付けられました。JR九州では、より保安度を向上させたATS-DKを新たに開発し、従来のATS-SKからATS-DKへの取替工事を進めてきました。2016年度に在来線全車両(筑肥線の電車は対象外)の取替工事が完了し、地上設備のうち、国が期限を定めた整備すべき箇所についても、2016年6月までに整備が完了しました。今後も、その他の区間についても2021年以降の整備計画を策定し、拡大を進めてまいります。



〔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(在来線)

■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)
- ・ホーム固定柵の設置
- ・CPラインの設置(CP:Color Psychology 色彩心理)
- ・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)



〔列車非常停止装置〕



〔ホーム下のステップ〕



〔櫛ゴム〕



〔CPライン(博多駅)〕



〔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、2021年度末までに114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 : 39/39駅に設置
- 乗降 1日当たり3千人以上1万人未満 : 75/81駅に設置



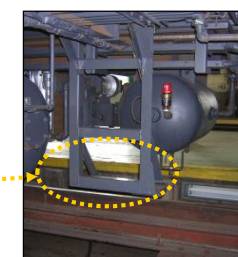
〔内方線付き点状ブロック〕

■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年度からホームのある側を地上から伝え、反対側のドアを開かないようにする装置を順次導入しています。



〔車両床下機器(車上子)〕



〔線路まわ木上機器(IDタグ)〕

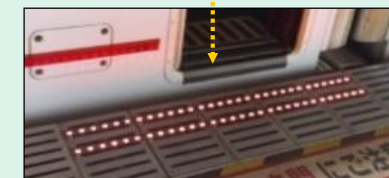


◆ホーム上の安全対策(新幹線)

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

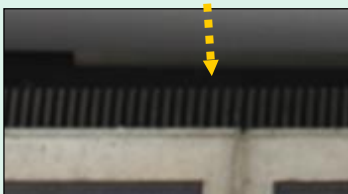
お客さまに安全に乗降していただくため、ホーム上に点滅式LEDライト(スレッドライン)を設置しています。



[点灯の状態(写真上下共)]

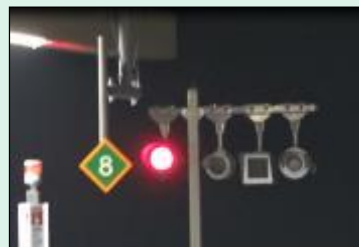
転落防止用櫛ゴム

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赤色灯が点滅した状態(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。



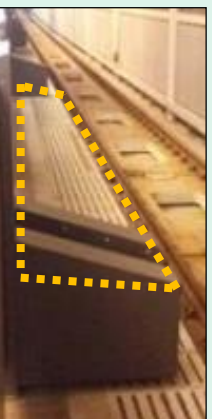
非常停止ボタン (列車防護スイッチ)

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。



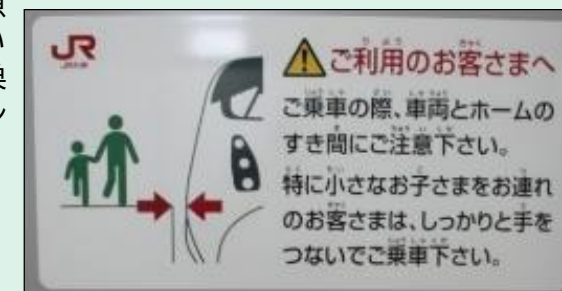
障害物検知用 光電センサー

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。



◆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・2D式)

踏切の中にある障害物をレーザレーダによって検知する装置です。光線式の障害物検知装置に比べて、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。



〔踏切障害物検知装置(3D式)〕



〔踏切障害物検知装置(2D式)〕

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、又はその恐れがある踏切には、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。



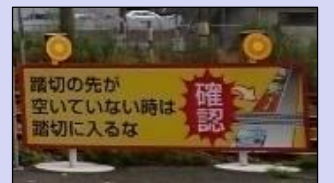
〔施工前〕



〔施工後〕



〔3D表示〕



〔注意喚起看板〕

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。



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。



◆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。里道・勝手道管理台帳を基に里道に関する自治体、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。2021年度は里道等32箇所の対策が完了しました。



〔対策前〕

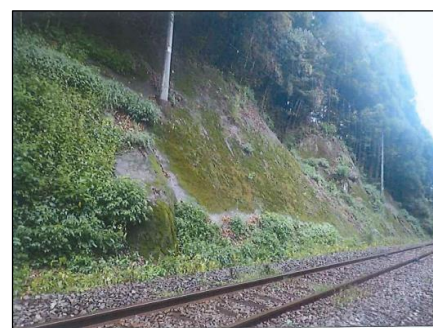


〔対策後〕

◆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、在来線では、2021年度は4箇所の斜面对策工事を実施しました。また、新幹線においては、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〕



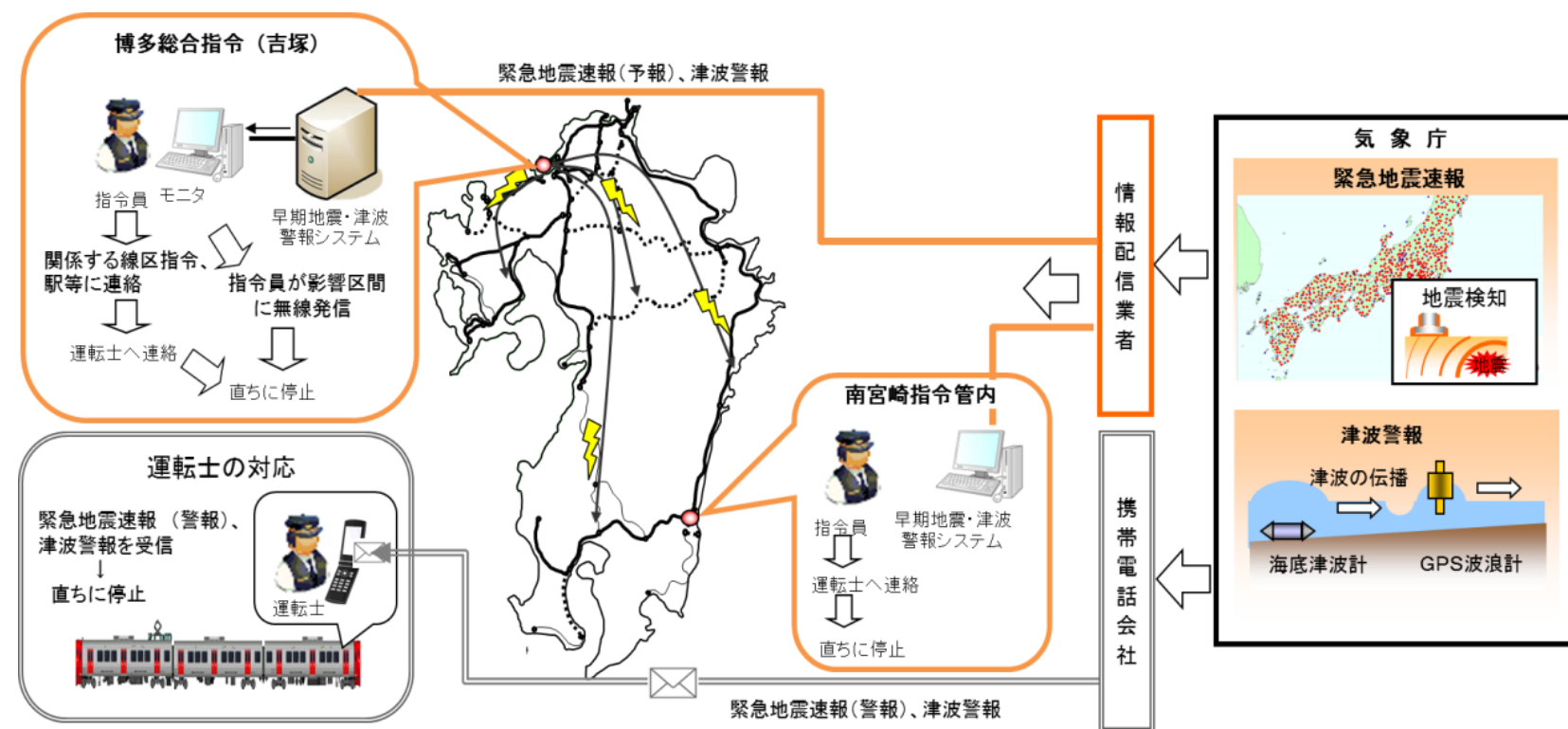
■車両・線路の安全

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。



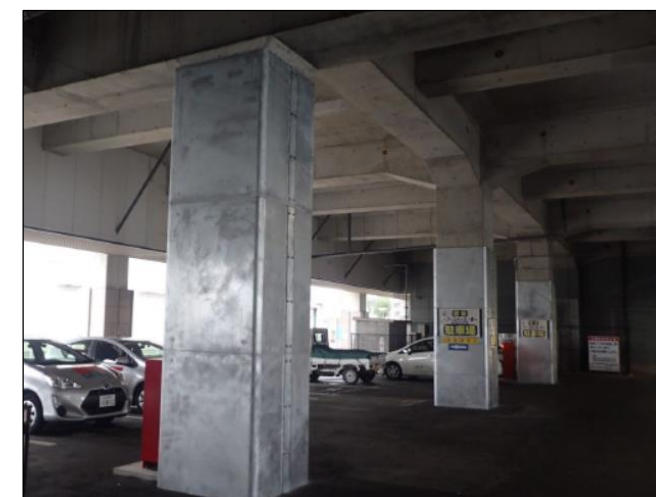
■地震発生時の対応(在来線)

九州内の沿線の主要な箇所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。

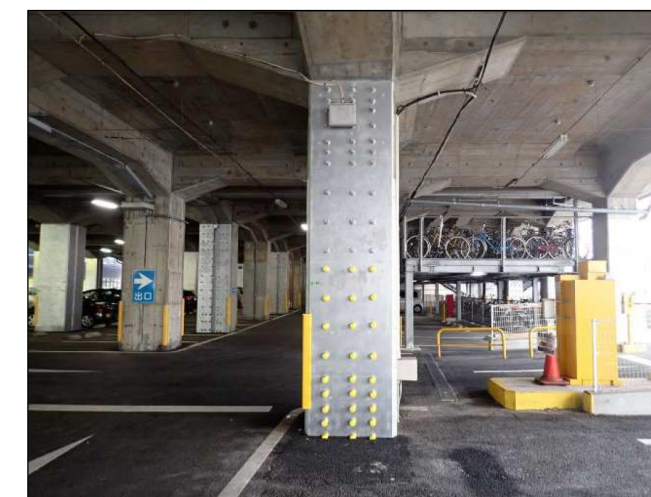


■耐震補強

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、2021年度までに博多駅、佐賀駅、行橋駅、別府駅の高架橋柱1,591本(対象1,693本 進捗94%)の耐震補強を実施しており、2022年度は、行橋駅の高架柱102本の補強工事を進めています。



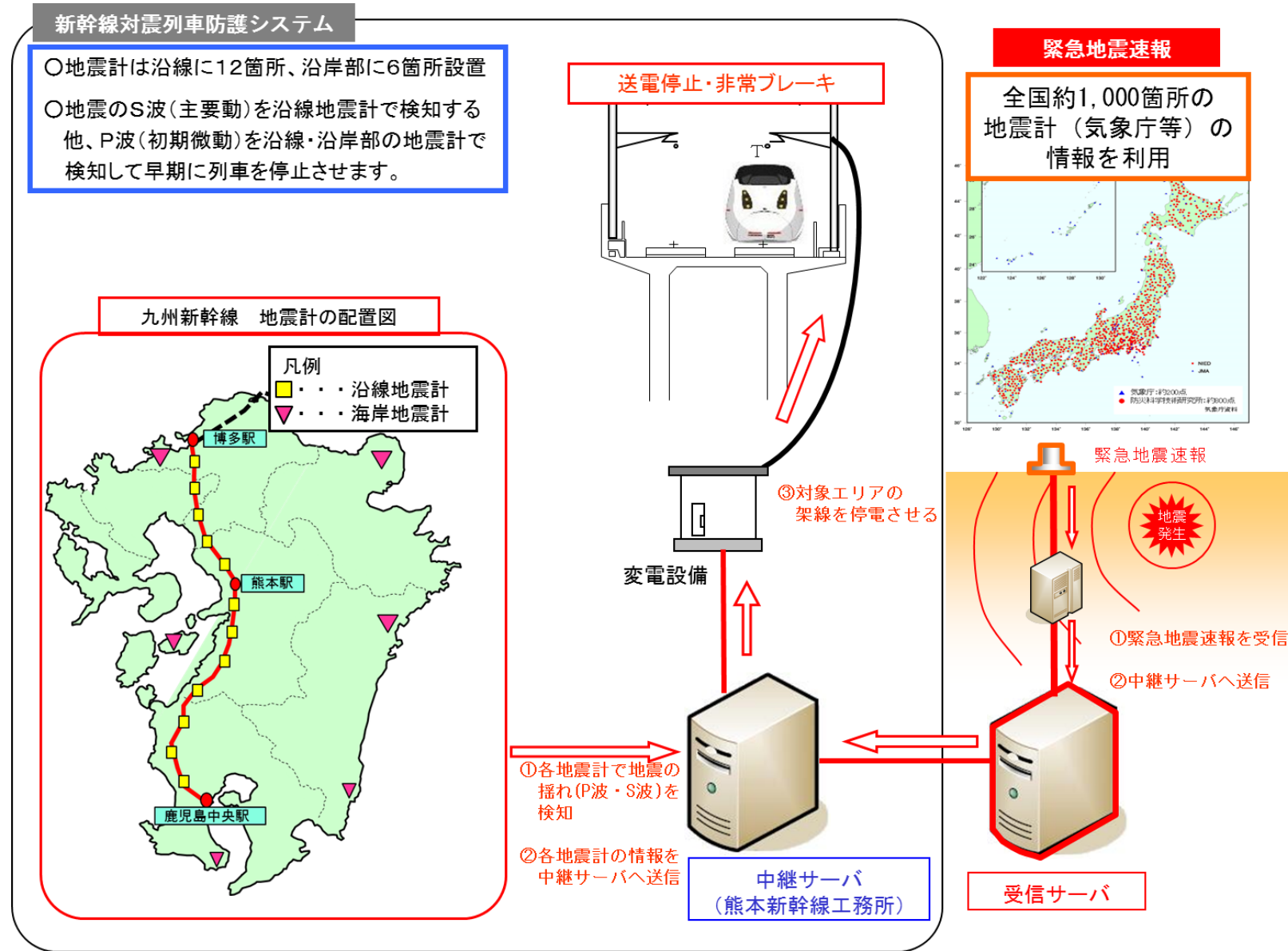
〔鋼板巻立補強工法(行橋駅)〕



〔一面耐震補強工法(別府駅)〕

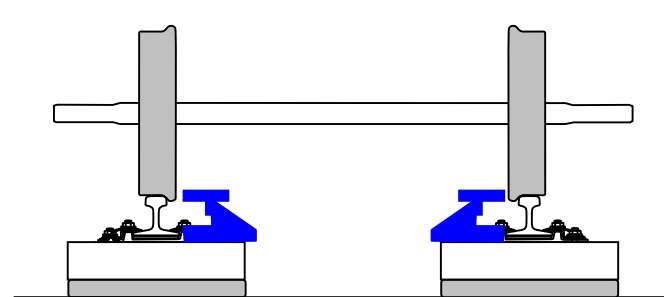
■地震に対する安全対策(新幹線)

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。2021年度までに設置した総延長は85kmとなりました。

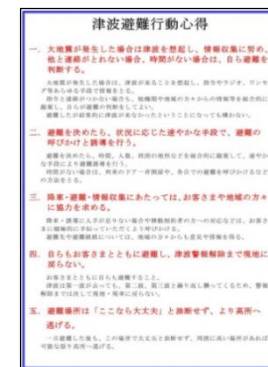


[イメージ]

■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するための「津波避難階段」の設置及び避難設備(高台)への「非常用物品」の設置
- ・情報収集のための「スマートデバイス」の活用
- ・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]



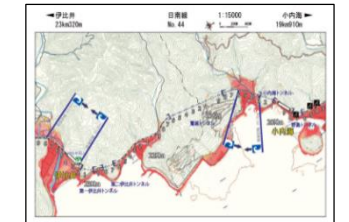
[津波避難経路マップ]



[津波警標]



[津波避難階段]



[津波ハザードマップ]



[津波避難誘導訓練]

4-5 安全に関する支出

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。2021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187億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として259億円、合計446億円を支出しました。

●主な安全投資件名

<老朽設備取替>

- ・電車線路設備取替
- ・踏切制御装置取替

<保安・防災対策>

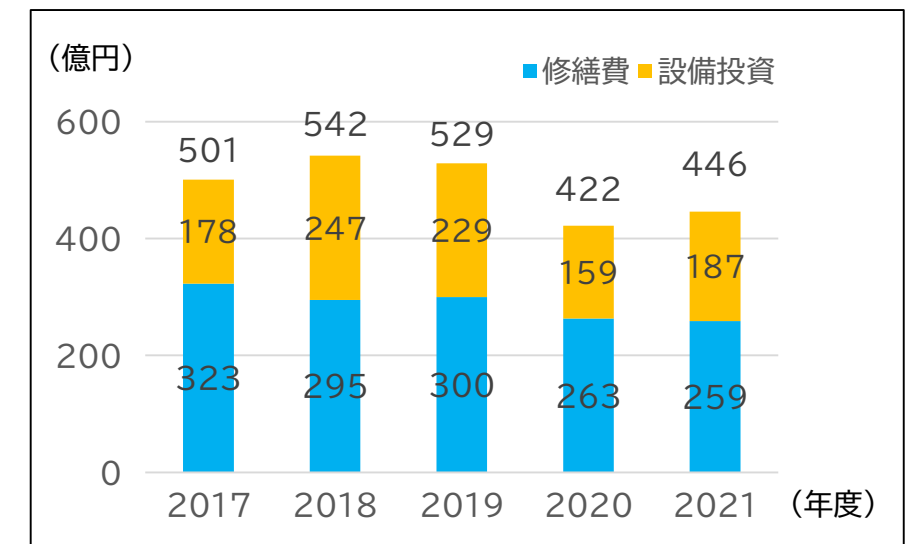
- ・新幹線新八代以南防災対策工事
- ・折尾駅付近高架化

<安定輸送対策>

- ・新幹線レール削正車新製、木まくらぎTPC化

<車両関係>

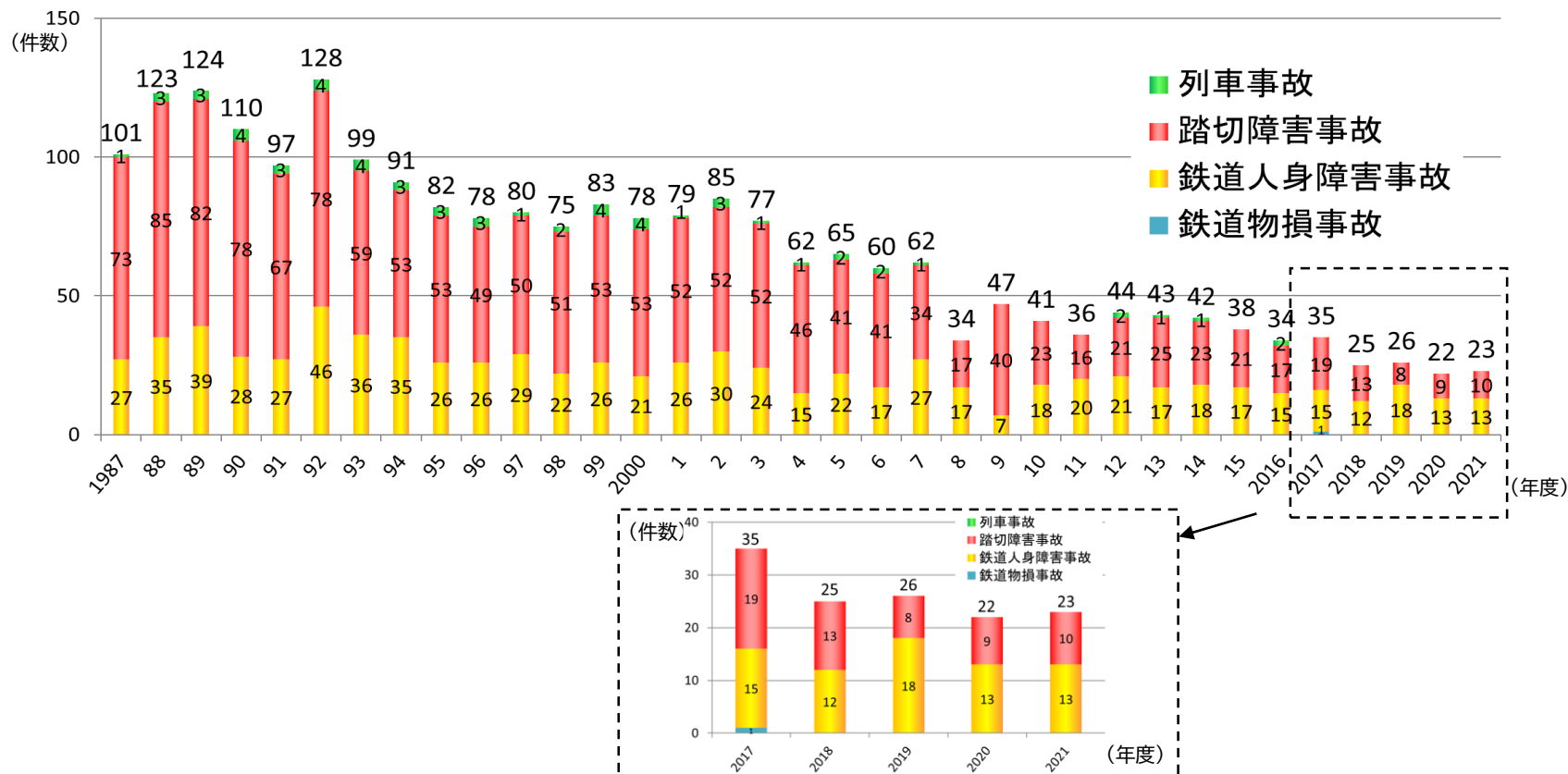
- ・YC1系車両新製、821系電車新製



[安全に関する支出の推移]

5-1 鉄道運転事故

2021年度は、鉄道運転事故が23件発生しましたが、列車事故、鉄道物損事故の発生はありませんでした。



鉄道運転事故

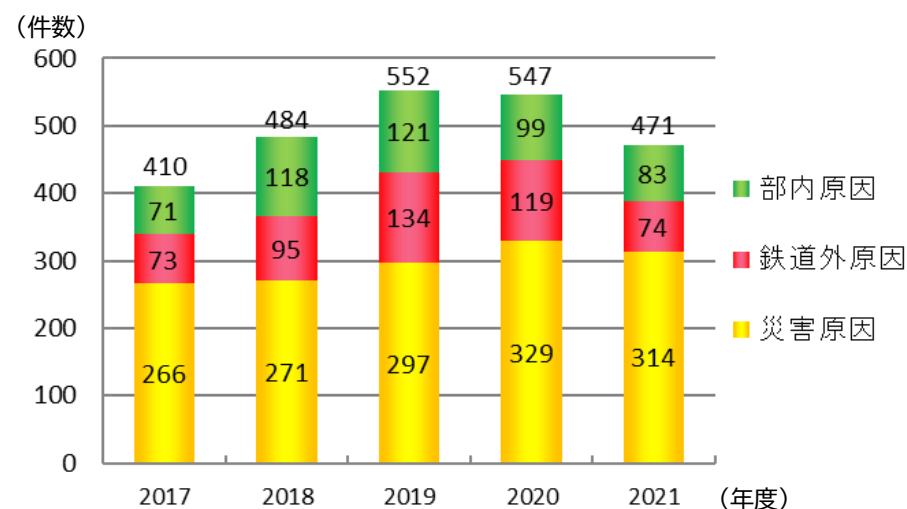
- 列車事故 : 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
- 踏切障害事故 : 踏切道において、列車又は車両が人又は自動車等と衝突し、又は接触したもの
- 鉄道人身障害事故 : 列車又は車両の運転により人の死傷を生じたもの
- 鉄道物損事故 : 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じたもの

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。2021年度は471件発生しました。

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。2021年度は、インシデントの発生はありませんでした。



- 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

6 自然災害の発生状況

6-1 2021年8月の大雨による被害

2021年8月12日から、九州北部地方で線状降水帯が発生したことにより連日の大雨となり、久大本線、佐世保線をはじめ、複数の路線において、橋りょう上の線路の変状や線路の冠水をはじめとする被害が発生しました。久大本線では杉河内～北山田間の「第十玖珠川橋りょう」において、線路に変状が発生した他、道床流出や護岸損傷などが発生し、約1ヶ月間の運転休止を余儀なくされましたが、復旧作業を鋭意進めることで、9月16日に運転再開できました。



〔線路変状〕



〔道床流出〕



〔護岸損傷〕

佐世保線では北方駅で雨規制により運転見合わせとなった特急みどり号の車両が浸水した他、大町駅では信号機器室への浸水により信号装置などの電気設備が被災するなどの災害が複数発生し、8月22日まで運転を見合わせました。その後、浸水対策として、大町駅の信号機器室の嵩上げ工事や浸水想定時の車両退避の運転ルールの設定などの対策を実施しました。



〔車両浸水〕



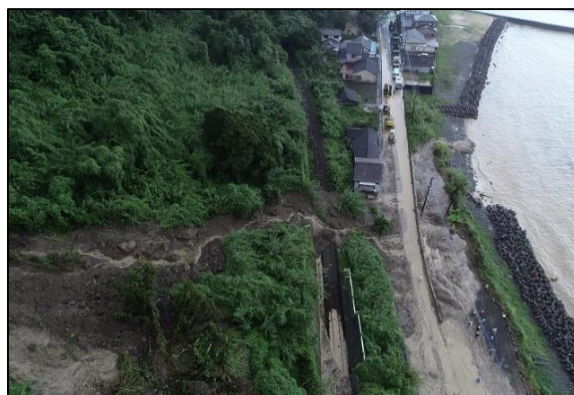
〔信号機器室浸水〕



〔信号機器室嵩上げ(浸水対策)〕

6-2 台風14号による被害

2021年9月に発生した台風14号の接近により九州南部では前線の活動が活性化し、特に宮崎県では大雨となり、日南線において小内海駅構内で大規模な切取崩壊が発生した他、土砂流入や築堤崩壊等が複数箇所が発生しました。これにより長期間の運転見合わせを余儀なくされましたが、道路管理者をはじめ関係機関との調整や各種復旧工事を鋭意進めた結果、12月11日に運転を再開することができました。



〔大規模な切取崩壊〕



〔土砂流入〕



〔築堤崩壊〕

7-1 お客様とともに

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、2021年度は6,583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：安全におむつ替えをするために、列車におむつ台を設置してほしい。

対 策：小さなお子さまをお連れのお客さまのため、現在、一部の特急列車(ハウステンボス編成)を対象に「おむつ交換台」を設置いたしました。



◆「声かけ・サポート」運動の展開

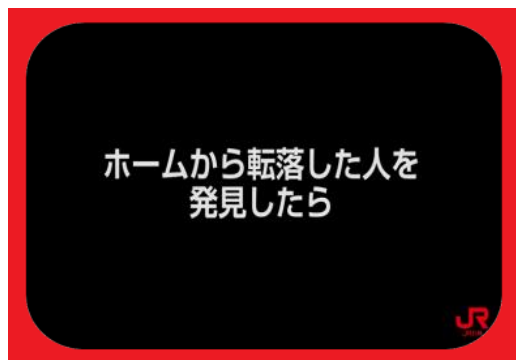
お客さまが安全かつ安心して駅等の施設をご利用いただくために、お困りのお客さまへ社員から積極的に声かけするとともに、ご利用のお客さまにもお困りの方に対して助け合いのご協力を呼びかける「声かけ・サポート」運動を実施しています。



〔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。



※コチラをクリックするとホームページの確認ができます。

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いましたが、2021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やJR九州の公式SNS上で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おります。



〔踏切安全講習会(模擬踏切使用)〕



〔踏切非常ボタン体験〕

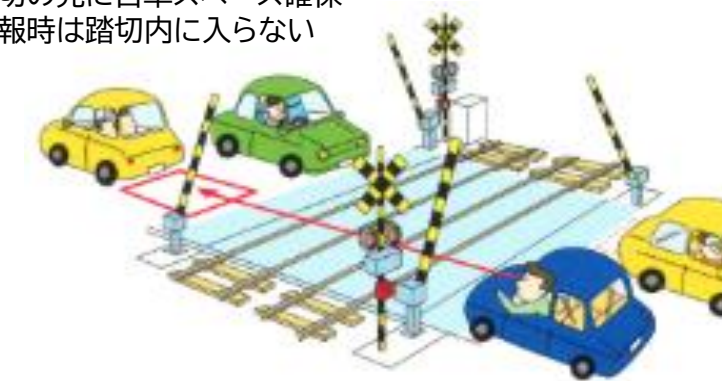


〔2月3日踏切の日_動画放映〕

《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]
自車でボ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

■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。2021年には小田急線、京王線の列車内において刺傷事件が相次いで発生し、九州新幹線においても走行中の車内で放火未遂事件が発生しました。これを受けて本社及び各支社において、列車内での事象を想定した警察と合同の異常時対応訓練を実施しました。

テロ・防犯対策訓練の様子



〔本社〕



〔長崎支社〕

〔大分支社〕

〔熊本支社〕

〔鹿児島支社〕

■警備の強化

鉄道に関わる危険な事象が相次いで発生したことを受け、警備の強化を図るために、駅係員や警察による駅構内の巡回や車内の警戒添乗の強化を実施した他、国土交通省が作成した鉄道事業共通のポスターの掲示や車内アナウンス等を活用し、鉄道をご利用いただくお客さまに向けて警備強化に関する周知とご協力の呼びかけを行いました。



〔ゴミ箱内の不審物の確認〕

〔警戒腕章を使用した見せる警備〕



〔ポスター掲示〕

■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。



〔車内テロップ〕

〔ゴミ箱の透明化〕

〔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)〕

7-4 緊急時の備え

■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、乗務員へ知らせることができる設備です。



〔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。在来線については駅の乗降人員や列車速度を考慮し、増設を実施しています。

SOSボタン設置駅数(在来線)	
年度	合計設置駅
2017年	47駅
2018年	49駅
2019年	52駅
2020年	56駅
2021年	58駅



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。

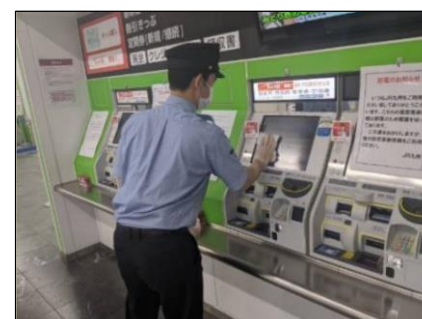
8 安全報告書へのご意見

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、駅でのポスターの掲出、インターネット列車予約や指定席券売機での座席指定方法のご案内、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】



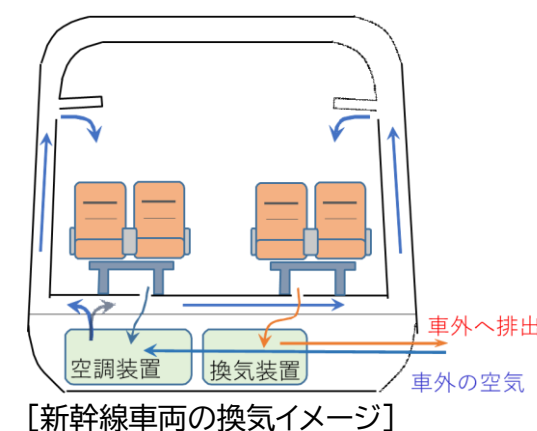
【アルコール消毒の様子】



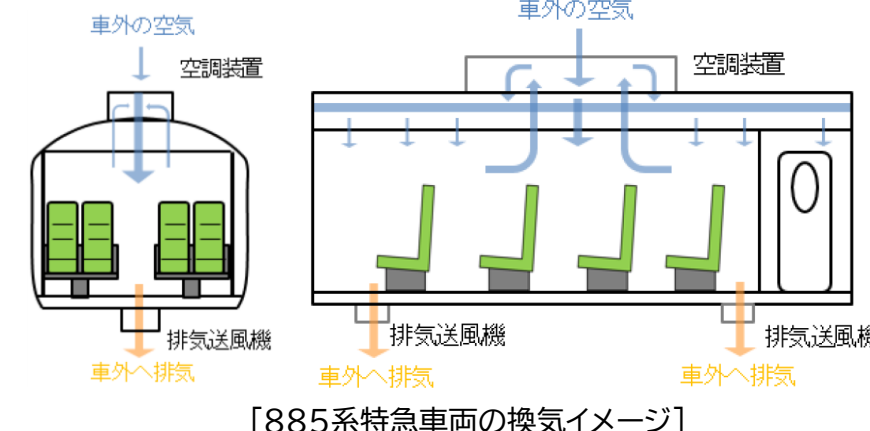
【シートマップでの座席指定】



【ポスターの掲出】



【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】



1倍速



6分経過 実験終了

1倍速

【空調装置による換気検証:左:煙充填時、右:6分後の車内の様子】

※コチラをクリックすると換気の様子を確認ができます。

8 安全報告書へのご意見

「安全報告書2022」に関するご意見や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。

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



九州旅客鉄道株式会社

2022年9月