ANNUAL SAFETY REPORT 2025

安全報告書

JR九州

安全への念い

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。

昨年度当社は、連結子会社であるJR九州高速船株式会社の船舶事業撤退を決議しました。クイーンビートルの運航再開に向けて、安全管理体制の見直しや安全意識醸成等の取り組みの推進、ハード対策を検討してまいりましたが、ハード対策を施しても船体へのクラック発生のリスクを完全に払拭できないことが判明し、運航再開のための確実な安全が担保できないと判断したためです。クイーンビートルの運航再開をお待ちいただいたお客さま、運航再開に向けてご協力いただいた皆さま、長年にわたりJR九州高速船株式会社の日韓航路等を支えてくださった皆さまに深くお詫び申し上げます。

JR九州グループは、2025年に新たなJR九州グループ経営理念を掲げました。私たちは、「誠実」「共創」「挑戦」の3つの「おこない」を常に大切にし、「安全を最優先し、お客さま視点で考え、安全で快適な毎日と“わくわく”するときをつくる」という「使命」を積み重ねることにより、「九州の元気を、世界へ」という「わたしたちの夢」を実現してまいります。また、JR九州グループ中期経営計画2025－2027を策定し、安全やお客さま満足、まちづくりといった当社グループの事業の側面と、人材戦略や環境・法令遵守も含めたガバナンス等の経営基盤に関わる5つのマテリアティを再整理し、経営理念の実現に向けて挑戦してまいります。

当社では2023年から“ゆるぎなき安全”を実現するための3ヵ年計画である「安全中期計画2023－2025」に取り組んでいます。本計画では安全をつくる仕組みとして、以下の「安全の方程式」を示しています。

（知っている事＋出来る事）×熱意＝安全

「安全の方程式」は、「安全をつくるのは知識や技能だけではない。熱意が『ゼロ』なら安全は『ゼロ』、熱意が2倍なら安全は2倍。それだけ『熱意』が重要である」ということを表しており、この仕組みを基本としながらゆるぎなき安全を実現するための取り組みを展開しています。本計画で新たな着眼点としている「4つの『安全の見える化』※1と4つの『力』※2の強化」も普及と深度化が進んでおり、過去からのルール見直しや発生事象の根本要因の特定、新技術の活用等の様々な取り組みが展開されています。今年度が、本計画の最終年度であり、更なる取り組みの推進により、“ゆるぎなき安全”を確かなものにしてまいります。

今後も皆さまのご理解とご協力を賜りながら、新たな経営理念である「九州の元気を、世界へ」という「わたしたちの夢」の実現のために、まちとまち、まちと人、人と人をつなげるネットワークづくりにより”わくわく”するときをつくり出し、安全で安心な鉄道の提供のために、JR九州グループ一丸となって尽力してまいります。

この報告書は、鉄道事業法第19条第4項に基づき、2024年度におけるJR九州グループの鉄道の輸送の安全への取り組みを、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にお願い申し上げます。

（※1…要因の見える化・効果の見える化・特性の見える化・ルールの見える化　※2…個の力・グループの力・気づく力・異常時対応力）

ANUAL SAFETY REPORT 2025

目 次

1 安全方針 …… 1

2 鉄道の安全確保に関する方針

2-1 安全中期計画2023-2025 …… 2

2-2 2024年度 安全基本方針 …… 2

3 安全管理体制と方法

3-1 安全管理体制 …… 3

◆輸送の安全の確保に関する体制

◆安全管理体制における関係者の責務

3-2 安全管理体制の維持・向上 …… 3

◆自然災害への対応計画

◆安全監査・点検

◆輸送安全総点検

◆監査等委員会監査

3-3 安全性向上の取り組み …… 4

◆安全創造運動2024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

◆鉄道における安全の状況報告

◆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 …… 7

◆新規採用の推移

◆行動訓練

◆JRK活動（JR九州改善活動）

◆実習設備の活用

◆安全創造館

4-2 教育及び訓練等 …… 9

◆教育・訓練・コンクールの実施

4-3 緊急時対応訓練 …… 11

◆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 …… 12

◆自動列車停止装置（ATS－DK）

◆ホーム上の安全対策

◆踏切の安全対策

◆里道等の安全対策

◆防災対策

4-5 安全に関する支出 …… 16

5 安全に関する開発研究 …… 17

◆自動運転（GOA2.5、GOA2.0）

◆運転支援アプリ「知らせる君」

◆各業務のデジタル化の進展

6 鉄道運転事故等の発生状況

6-1 鉄道運転事故 …… 19

6-2 輸送障害 …… 19

6-3 インシデント …… 19

6-4 自然災害の発生状況 …… 19

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 …… 20

◆お客さまの声に基づく改善事例

◆「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 …… 20

7-3 鉄道テロ・防犯対策の実施 …… 21

7-4 緊急時の備え …… 21

8 安全へのお願い …… 22

9 安全報告書へのご意見 …… 22

社員一人ひとりが、常に心がけて行動する理念と規範として「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。

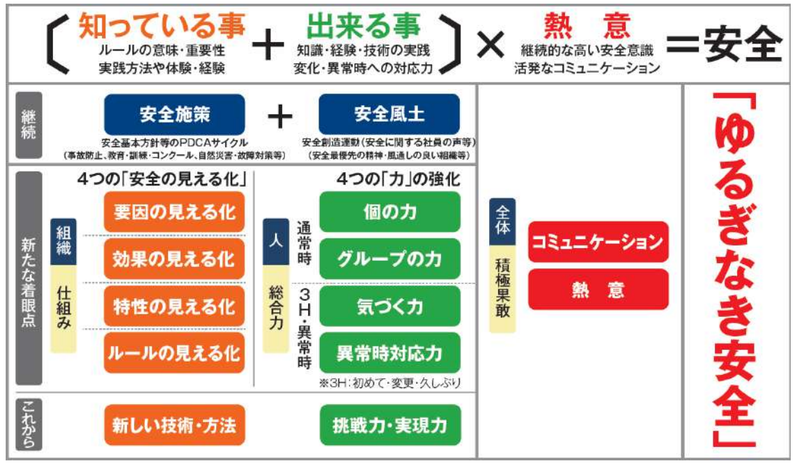
一、判断に迷ったときは、最も安全と考えた行動をとらなければならない。

2 鉄道の安全確保に関する方針

2-1 安全中期計画2023-2025

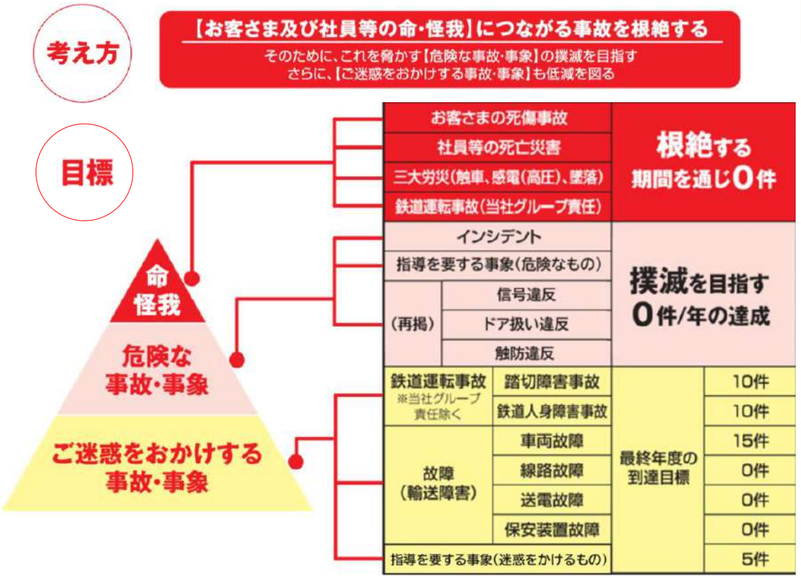
安全中期計画とは、JR九州グループの鉄道事業部門における3ヵ年の取り組み方針と重点施策をまとめたものです。この計画に基づき、各年度の安全基本方針が策定され、各年度の安全基本方針に基づき、安全に関する各種取り組みが展開されます。現在は、2023年度からの3ヵ年計画である「安全中期計画2023-2025」に取り組んでいます。

安全中期計画2023-2025では、安全をつくる仕組みとして「安全の方程式」を設定しています。安全の方程式は「(知っている事+出来る事)×熱意=安全」で表され、『安全をつくるのは知識や技術だけではない。熱意が「ゼロ」なら安全は「ゼロ」、熱意が2倍なら安全は2倍！』との考え方を示しています。また、取り組みの新たな着眼点として、『4つの「安全の見える化」と4つの「力」の強化』を設定し、熱意を持った取り組みの展開により「ゆるぎなき安全」の実現に向け積極果敢に挑戦します。



要因の見える化	効果の見える化	特性の見える化	ルールの見える化
原因・背後要因等の分析手法導入 潜在リスクの傾向把握・対策	対策効果の数値化 対策効果を評価する仕組み	個人や職場特性の定量的評価	事務連絡等の規程・マニュアル化 ルールの棚卸と適正化

個の力	グループの力	気づく力	異常時対応力
特性に合わせた教育と判断力醸成 危険性を認知する体験・共感型教育	関係機関との合同教育・訓練 訓練や勉強会情報の水平展開	指標の変化管理による潜在リスク把握 身体機能や変化に気づく、気づかせるコミュニケーション	タイムライン・マニュアル整備 3現に主眼をおいた教育訓練 ※3現：現場・現物・現実



2-2 2024年度 安全基本方針

2024年度は「安全中期計画2023-2025」の2年目として、一人一人の「個の力」を最大化し、コミュニケーションや気づきを大切にして「グループ総合力」を最大化することで、「ゆるぎなき安全」の実現に挑んでまいりました。

■総力をあげた「ゆるぎなき安全」への挑戦

1.【最重点項目】信号違反・ドア扱い違反・触防違反撲滅の取り組み	2.安全をつくる仕組みの更なる充実	3.安全を支える社員等の総合力向上	4.鉄道運転事故等の未然防止	5.激変する環境への柔軟で強靭な対応	6.車両・設備の故障防止
(1)信号違反の撲滅に向けた取り組み ・安全パトロール等による実態把握と実務確認などによる個人を把握する仕組みの構築とフォローの実施 ・車両データ活用による取扱い誤りの予兆把握及び効果的な指導の実施 ・指導担当者のスキルアップや経験に応じた階層別研修の実施 (2)ドア扱い違反の撲滅に向けた取り組み ・添乗・定点指導や目的・効果を伝える教育など基本動作定着へ向けた指導の実施 ・バックアップ装置の精度検証と要注意箇所における対策、注意喚起の実施 (3)触防違反の撲滅に向けた取り組み ・安全意識の持続を目的とした定期的な教育及び理解度確認とフォローの実施 ・安全パトロール等による触車事故防止対策の実態把握	・お客さま及び社員等の命・怪我、危険な事故・事象に対しては、分析手法を用いて原因・要因を見極め、複数の視点から危険要素を特定し効果的な対策の策定（要因、効果の見える化） ・個人や職場の特性の実態把握の強化（特性の見える化） ・事務連絡の棚卸による規程・マニュアル等の整理（ルールの見える化）	・個人の特性（身体機能や環境）に合わせた教育訓練の実施（個の力） ・安全の観察力（変化や差を気づかせる）を高めるための取り組み（気づく力） ・あらゆる状況や体制等を想定したJR九州グループや行政機関等と一体となった異常時訓練の実施（グループの力、異常時対応力） ・大規模な輸送障害が想定された場合の情報把握、旅客案内等の対応力の強化（異常時対応力）	・鉄道運転事故、インシデントを防止するハード、ソフト面の対策と改善 ・国土交通省、各鉄道事業者と連携したテロ対策、暴力行為、迷惑行為の未然防止の推進 ・踏切道等の安全度向上の取組みの推進	・激甚化する自然災害、テロや新たな脅威に対するソフト・ハード面の対策と改善 ・火災や地震・津波発生などを想定した避難誘導訓練の実施とマニュアルの検証 ・雪害、火山災害発生時における速やかな体制の構築と対応マニュアルに基づく迅速な対応	・老朽化した車両、設備・機械の効率的な更新やリニューアル ・計画的な車両・設備の保守計画及び故障防止対策の実施

■新技術等による新たな安全への挑戦

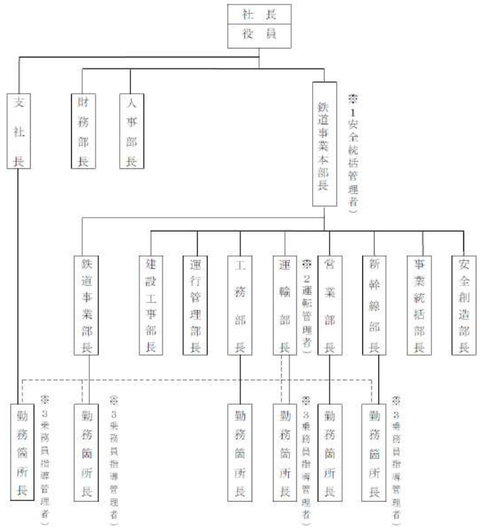
・データの活用による故障の未然防止
・検査品質の向上や作業の安全性の向上等を目的としたAIやカメラ・センサー活用の推進

3 安全管理体制と方法

3-1 安全管理体制

輸送の安全の確保及びその維持向上を目的として安全管理規程を制定しています。安全管理規程に基づき、経営トップの主体的関与の下に確固たる安全管理体制を確立し、PDCAサイクルを良好に機能させ、安全のスパイラルアップを推進しています。

◆輸送の安全の確保に関する体制



◆安全管理体制における関係者の責務

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。

・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、宮崎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。

3-2 安全管理体制の維持・向上

安全性の維持・向上は、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が重要です。安全管理規程に基づく強固な安全管理体制を維持・向上させることにより、PDCAサイクルによる安全性のスパイラルアップを強力に推進しています。

■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）	→	各種取り組み、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

■安全管理体制における自然災害対応

安全管理体制は、当初はヒューマンエラーに起因する重大事故防止を目的としておりました。2021年度からは、運輸防災マネジメント指針制定及び鉄道事業法施行規則の改正を受け、自然災害への事前の備えや被害軽減についても、安全管理体制の一部として取り組んでいます。

◆自然災害への対応計画

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・防災業務実施計画等を策定しています。これらの計画に基づき、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。

平時の準備（事前の備え）	直前の準備	発災	直後の応急（初動）	復旧（事業継続）
・津波避難階段の設置 ・大規模地震想定訓練	・計画運休の実施 ・お客さまへの情報公開		・安否確認・自動参集 ・対策本部の設置	・非常用電源の配備 ・点検範囲の適正化

防災業務計画・防災業務実施計画のポイント

・安否確認の実施	・情報連絡体制の整備	・保存食、飲料水等の備蓄
・非常参集社員の指定	・異常時マニュアルの整備	・全社一斉訓練の実施
・対策本部の自動設置	・非常用電源の配備	・関係機関との協力

◆安全監査・点検

安全基本方針に基づく取り組みが有効に機能し、安全管理体制が適切に運営されているかの確認を目的に、年に1度、安全監査・点検を実施しています。また、安全監査・点検で確認された課題や推奨すべき取り組みなどは翌年度の安全基本方針へ反映されるほか、翌年度の安全監査・点検では課題への対応状況や推奨事例の活用状況などを確認することで継続的なPDCAサイクルによる安全性のスパイラルアップを図っています。

［安全監査実施の様子］

◆輸送安全総点検

輸送機関に人流・物流が集中するゴールデンウィーク期間やお盆期間を含む夏季多客期間、年末年始期間は、ひとたび事故・事件等が発生したときには、大きな被害や社会的な影響が生じる可能性があり、各期間に合わせた輸送安全総点検を実施しています。輸送安全総点検には点検期間が設定されており、各期間別で現場長や主管部、経営トップを含む幹部が、事前に計画された点検内容に基づく輸送の安全の点検を実施することで、安全・安定輸送の確保を行います。また、点検結果は集約を行い、今後の点検方法の見直しや継続的な改善へと繋げております。

◆監査等委員会監査

社長・安全統括管理者・安全創造部長に対しては、監査等委員会が安全監査を実施することで、専門性と客観性を確保した監査を実施しています。

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交換でき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、安全風土の維持・向上に努めています。

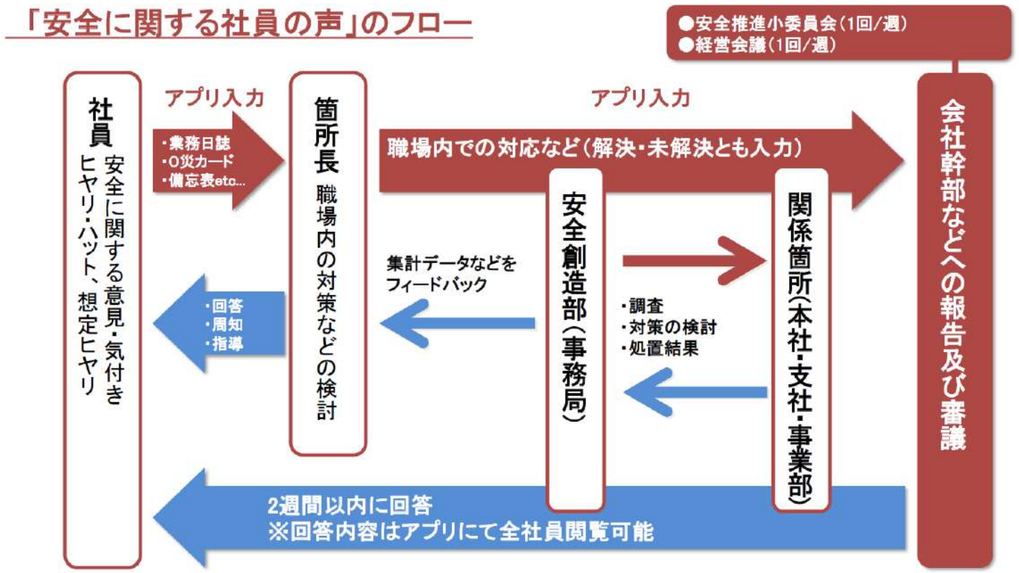
◆安全創造運動2024の展開

2024年度は、『「命を守る！！」を確かなものへ』をスローガンに掲げ、「安全創造運動2024」を展開しました。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」、「ヒヤリハット体験」及び「想定ヒヤリ」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。登録された「安全に関する社員の声」は内容と対策を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。

［ポスター］

［安全創造運動2024リーフレット］

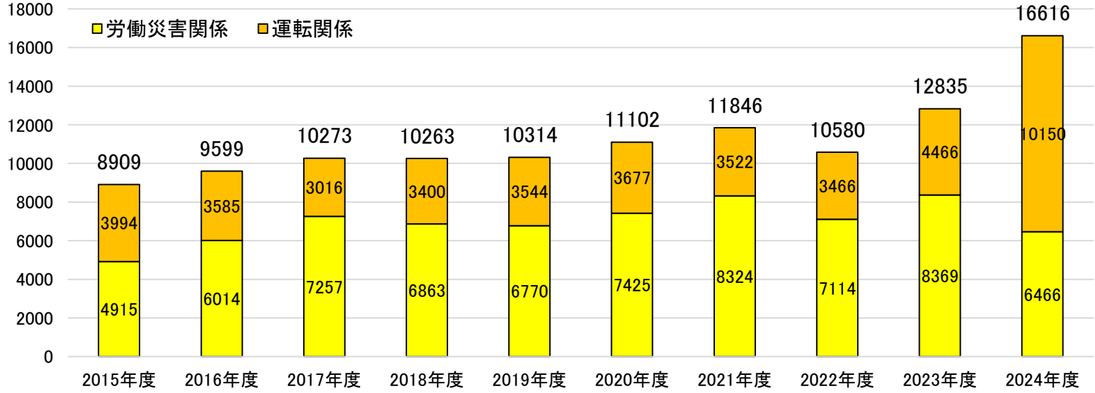
「安全に関する社員の声」のフロー



［「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」の過去の10年間の件数



■「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、各種表彰制度を設けています。

◆ 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。2024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。2024年度は3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。2024年度は、164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。2024年度は、12名を表彰しました。

◆ 想定ヒヤリ賞

想定ヒヤリに関する声で、安全性の向上や安定輸送の確保に大きく貢献した声に対する表彰です。2019年度に新たに新設し、2024年度は、18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、出す声のことです。

■「安全に関する社員の声」による改善事例

2024年度に寄せられた16，616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332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」

通勤の際に利用している水巻駅で、ホーム設置の非常停止ボタンがつる草で覆われているのに気づいたため、水巻駅の社員と協力して伐採作業を行いました。

改善前

「対策」

別日に再度伐採を行いました。より安全への意識を高めて、定期的な巡回、伐採を実施いたします。

改善後

事 例

「安全に関する社員の声」

八幡駅にて、ホームから線路内に立ち入るお客さまを確認。現場を確認すると線路沿いにあるフェンスが一部なく、外からも出入り可能な状態であった。ロープで通り抜けできないようにしたが、大惨事となる前にお客さまが通り抜けできないよう早急な対応をお願いしたい。

改善前

「対策」

お客さまが線路内に立入できないように、空いていた隙間にPCフェンスを設置しました。

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で公開しており、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

2024年6月5日、パピオン24ガスホールにおいて「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14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

長崎工務所

「チーム長崎の挑戦
～ドローンで未来鉄道を実現せよ！～」

未来鉄道の取り組みの一つである「ドローンを活用した施策」に着目し、ドローン操縦の説明会及び体験会を開催し、また、同内容を多系統にも展開した。この結果、屋根上点検、停電を必要としない電力設備点検、被災箇所や危険箇所の点検をドローンで実施できるようになり、触車・墜落・感電といったリスクを大きく低減できたほか、乗降や停電等が不要となったことで、作業時間も大きく改善できた。

会場審査特別賞

工務部工事課

「橋桁衝撃撲滅」に向けた取り組み

九州内では、毎年30件以上もトラック等による橋桁への衝突事故が発生しており、安全確認後の運転再開までは1回あたり約70分を要している。事象の調査を行っている中で、カーナビの案内しているルートで運転して事故が発生していることに気が付き、関係個所に迂回案内の要請を根気強く続けた結果、一部の箇所では迂回案内をしていただき、事故の危険を減らすことができた。

発表会の様子

3 安全管理体制と方法

◆現場とのコミュニケーション

経営層と社員、また社員同士のコミュニケーションを強化し、安全を含め様々な課題や情報の共有化を図るため、意見交換会等の取り組みを行っています。

■社員との意見交換会

社長や鉄道事業本部長（安全統括管理者）と現場社員との意見交換会を定期的に開催しています。安全や業務等に関して幅広く率直な意見交換を行い、現場の実情や課題を共有しています。こうした取り組みを通じて、風通しの良い組織づくりを維持しています。

［社長との意見交換会］

［鉄道事業本部長との意見交換会］

■SU（セーフティ・アップ）ミーティング

各系統で安全性向上を目的として配置されている安全推進プロジェクト及び技術指導プロジェクト担当者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行っています。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。

［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、意見交換会の実施に併せて、運転事故等の情報共有を行うことで、中核社員の安全意識の向上を図っています。

［安全推進プロジェクトとの意見交換会］

［建築限界体感訓練］

◆安全推進委員会の開催

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、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」を毎月開催しています。ここで決議された対策や情報等については、各部門毎の安全推進委員会やグループ会議等で共有されるとともに、 撮影した議事動画も併せて社内に展開されます。ヒューマンエラーに起因する事象については根本要因分析を実施することで効果的な対策の策定へとつなげております。

［全社安全推進委員会］

［議事動画配信］

◆鉄道における安全の状況報告

鉄道事業における運転事故、輸送障害及び労働災害等の発生状況については、四半期毎に経営会議及び取締役会において報告され、安全に関する取り組みや管理体制が適切であるか確認することで、取締役までが一体となって安全性の向上に取り組んでいます。

◆JR九州グループ一体となった取り組み

危険な事象や労働災害の発生状況、安全対策等の情報共有を図る目的で、JR九州グループ（鉄道関係6社）の安全担当の責任者との定期的な懇話会・施設見学会を実施しています。

［安全対策等の情報共有］

［グループ会社の取り組み紹介］

［施設見学］

［BRT設備取扱い訓練］

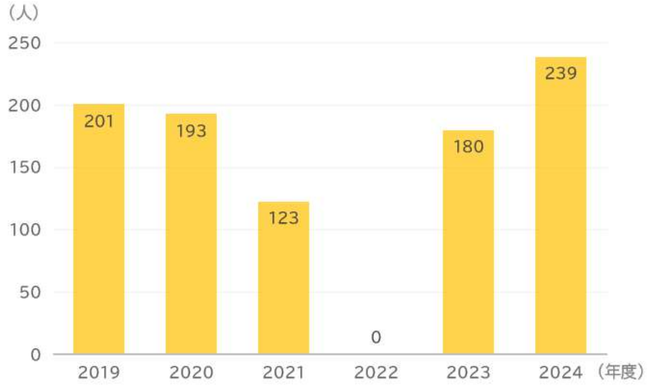
［保守用車救援訓練］

［異常時対応訓練］

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「命を守る!! 今、すべきことは何ですか？」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。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」するとともに、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、新規採用などにより人材確保の取り組みを行っています。

◆新規採用の推移



※2022年度は新卒採用なし
※2023年度より社会人採用含む

◆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。毎年継続して実施することにより、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。

◆JRK活動（JR九州改善活動）

JRK活動は、「明るく、楽しく、元気よく」をスローガンに、会社発足当初から取り組んでいる小集団活動であり、2024年度から基本理念を「会社・職場の課題をみんなが考え、社員一人ひとりが成長すると共に明るく楽しいJR九州をつくる」に再定義しました。みんなが「明るく楽しいJR九州」を考え、実現に向けて取り組むことを主眼に、安全に関わる業務改善をはじめ、お客さま満足向上、地域を元気にする取り組み、職場改善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。2024年度は、総計で5,180名の社員、682グループが参加しました。

2024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
熊本工務所（信通）	出向2年目の実力	遮断桿折損が多いという課題に対し、原因分析を行い、減少に向けて技術的な対策、地域と連携した啓蒙活動の推進よって安全性の向上に貢献できました。
小倉電力区	KDE&I	誰もが安心して成長できる職場を目標として、様々な課題に取り組んだ。一例として男性社員3人で実施していた重量物取扱い作業が女性社員1人でも安全に行えるような器具等を導入する等、安全に作業できる環境づくりに貢献できました。

◆実習設備の活用

■社員研修センター実習線

集合研修のため社員研修センター内に実習線を設置しています。設置にあたり研修の一環として社員の技術向上のため、一部の線路設備や電気設備を社員自らが設置しています。

［社員研修センター実習線］

■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、墜落、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を活用した訓練］

■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］

■教育用教材の充実

集合研修のため社員研修センター内に鉄道実設備を整備しています。設備の仕組みを理解させるため、内部構造を可視化できるような設備も設けており、社員の技術向上に努めています。

［内部構造可視化電気転てつ機］

■遠賀川施設実習センター

グループ会社を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。また、他の鉄道事業者も研修に参加し九州の鉄道技術の向上に寄与しています。

［トンネル］

［ホーム］

［分岐器］

［車両屋上機器点検台］

■宇土市花園地区電気関係実習設備

主に電気関係業務の視点から安全・安定輸送を確保するための社員育成を目的に、グループ会社により「花園ステーション」を設立しました。電車線や信号・通信など多岐にわたる訓練設備を備えており、グループ一体となった技術力向上に努めていきます。

［花園実習線設備］

◆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。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。2024年9月からは、「人は何故、ルールを破るのか」を、意図しない行動の結果で起こるヒューマンエラー（うっかりミス・ぽかミス）と、意図した行動の結果で起こるヒューマンエラー（不安全行動）から考え、最も安全と考えた行動ができる社員を育成することを目的とした、7巡目研修を実施しています。安全創造館開設以来、2025年3月末までに延べ66,635名（グループ会社従業員を含む）が受講しました。

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360°映像を体感して労働災害を学びます。

レビュールーム

ヒューマンエラーの体験や、社長メッセージ、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

「触車事故の撲滅」と「緊急時における迅速な列車防護」を実現するため、全駅社員に対しての机上教育をはじめ、 eラーニングシステム等を活用した教育や実際の線路上での訓練など、効率的かつより実践的な教育を実施しました。各職場・エリアでは現車・現物を使用した異常時訓練を実施し、異常時対応能力の向上を図りました。また信号機故障や車両故障を想定した「駅運転取扱技能コンクール」や、各駅での基本動作の実行度や4S等について調査する「駅運転セーフティランキング」の実施など、職場間で切磋琢磨する取組みを実施し、全駅社員の駅運転業務の知識・技能及び安全意識の維持向上を図りました。

［列車待避訓練］

［異常時運転取扱訓練］

［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、列車内における刺傷事件や放火事件等に対応するため、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、乗務員の更なる知識・技術の向上を図り安全意識の醸成を目的とした取り組みを行いました。その他、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、 全職場の睡眠改善に対する取り組みの共有を図りました。

［シミュレータを使用した訓練］

［知識・技能コンクール］

■指令関係

自然災害や事故等の輸送障害に備え、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」を定期的に実施することで、各指令間の連携強化及び指令員個人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、迅速に現地の情報を収集し、『指令間協議』で情報共有を図り、安全かつ最善な方法で運転を再開させることで、安全・安定輸送の確保に取り組んでいます。

［指令間協議の様子］

［在来線指令合同異常時訓練］

■車両保守関係

集合研修では、経験年数に応じた専門技術教育や自力走行できない列車の救援訓練等を実施しました。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。 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、保線部門ではレール探傷検査や分岐器の調整、土木部門では高所作業車の異常時（故障等）対応操作や災害時における復旧計画策定、建築部門では建物と線路の離隔測定、機械部門ではエレベータ閉じ込め時の救出訓練やエスカレータ点検等をテーマとした各種競技会を実施しました。

［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、技術力の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。2024年度は、新たな軌陸型高所作業用四輪自動車（通称：軌輪（キリン））という保守用車を導入しました。最大地上高さ12.1mのバケットを有しており、準中型免許で運転できる高機能な高所作業車となっています。この他にも複数の保守用車を有してますので、これらの機力を活用するとともに、変電設備や転てつ機、踏切保安装置に関する障害復旧をテーマにした競技会等を開催することで、より安全で効率的な作業の実現と技術力の向上を図っていきます。

［電気技術競技会の様子］

［新たに導入した軌輪（キリン）］

◆教育・訓練・コンクールの実施（新幹線）

■駅運転関係

信号機器が故障した場合等に備え、新幹線駅で業務する有資格者全社員を対象に信号取扱い訓練を実施し、知識・技能の維持向上に努めています。

また、新幹線駅で人身事故が発生した時に備え、警察や消防と合同で訓練を九州各エリアにて実施しました。訓練を通じて、早期運転再開の実現に向けた関係者間の連携を深めることができました。

［信号取扱い訓練（西九州新幹線）］

［人身事故対応訓練］

■乗務員関係

全乗務員を対象として定例訓練を毎月1回実施している他、シミュレータを使用して、災害や車両故障を想定した異常時対応訓練を実施しました。この他、車両社員による屋根上応急処置訓練や車両故障で運転不能となった列車から隣接線に停車した列車へお客さまに乗り換えていただく非常用渡り板設置訓練等を実施し、安全意識及び異常時対応能力の向上に努めました。

［シミュレータ訓練］

［非常用渡り板設置］

■車両保守関係

過去発生した事象をもとに、救援用パンタグラフの取扱い訓練を実施し、異常時の連絡方法についても指令、乗務員と3者での確認を行いました。また、2024年11月に、車両不具合時の調査能力の向上を目的として他社と合同で異常時対応競技会を開催しました。

［運輸関係異常時訓練］

［他社との合同競技会］

■指令関係

近年、激甚化する自然災害や頻発する事象に対して、各系統間の情報共有や、新幹線指令と在来線指令間の連携の強化を目的とした訓練を実施しています。

熊本総合車両所の浸水を想定した訓練では、実際に新幹線車両を高架に避難させる実践的な訓練を通して、新幹線関係の各職場間の連携強化を図ることで、異常時への対応力の強化に努めました。

［新幹線と在来線での合同訓練］

［車両所浸水想定時の車両避難訓練］

■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ための教育の他、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。

［分岐器技術者教育］

［保守用車競技会］

［工務関係技能競技会（分岐器）］

■電気関係

知識・技能及び異常時対応能力の向上、若手社員への技術継承を目的として、通信配線訓練や軌道回路復旧訓練を実施しました。また、他社との異常時対応訓練や保守用車競技会等を通じて相互の技術力向上に努めました。

［通信配線訓練］

［軌道回路復旧訓練］

［他社との異常時対応訓練］

［保守用車競技会］

■新幹線総合異常時訓練

異常時における警察との連携、停電時の運転士等の取扱い習熟向上、お客さま救済時のおける案内や各系統間の連携手順の確認を目的とし、現車を利用した訓練を実施しました。

［警察との連携訓練］

［お客さま降車訓練］

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

2024年5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71回目となりました。施設、電気系統の社員及びグループ会社社員とも連携して、防水扉の開閉、き電停止、軌道回路切離し等の訓練を実施しました。また、近年の線状降水帯のような予見の難しい豪雨にも対応するため、雨が強くなる前に社員を防水扉近くの事務所に待機させ、トンネル排水ポンプの状況と降水量および降水予報を見ながら、社員が安全に避難できる時間も考慮して実施しました。訓練を通じて、より現状にあった作業手順等への見直しを適宜進めており、環境変化を捉えた訓練を継続することで、九州と本州を結ぶ鉄道を守っています。

［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います。2024年11に実施した訓練では大規模地震発生直後、6時間経過後など状況を変えながら対策本部と関係箇所間での情報収集や復旧計画の取りまとめ等、状況に応じた想定訓練を行いました。

［本社対策本部］

［博多指令］

［長崎支社］

［支社対策会議（大分支社）］

［熊本支社］

［支社対策会議（鹿児島支社）］

［宮崎支社］

■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り組みとして、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。

◆総合脱線復旧訓練

2024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36回目となる総合脱線復旧訓練を実施しました。訓練では列車が踏切内で乗用車と衝突、脱線、衝突の影響で架線の断線及び火災が発生した想定のもと、各系統が協力して警察、消防と連携した消火訓練やお客さまの救済救護、車両及び各種鉄道設備の復旧作業を行い、異常時対応能力の向上を図りました。

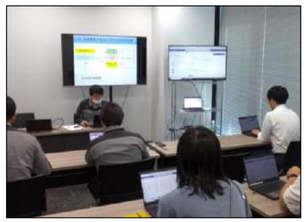
［架線復旧作業］

［クレーンによる列車の載線］

［踏切復旧作業］

［軌道復旧作業］

［総合脱線復旧訓練の様子］



［鹿児島支社］

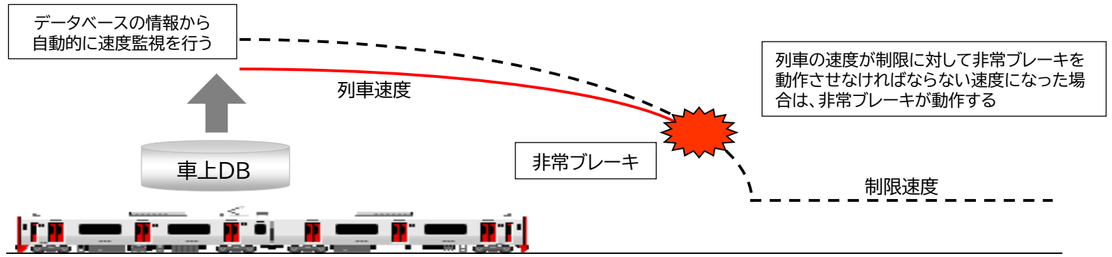
［宮崎支社］

［支社の訓練風景］

4-4 安全設備

◆自動列車停止装置（ATS－DK）

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国土交通省令で義務付けられており、JR九州では開発した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、地上設備についても国が期限を定めた整備すべき箇所の整備が完了しています。現在は、国が期限を定めた整備すべき箇所以外の箇所についても計画的に整備を進めています。



◆ホーム上の安全対策（在来線）

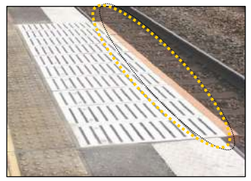
■ホーム上の安全対策の取り組み

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
・注意喚起看板の設置
・軽量型ホームドアの設置
・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］

［ホームドア（九大学研都市駅）］

［CPライン（博多駅）］

［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

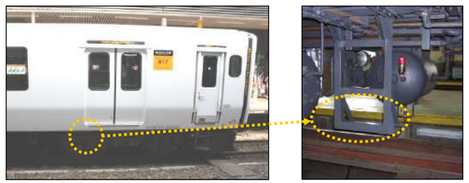
内方線付き点状ブロックについては、対象の120駅のうち、2024年度末までに115駅に設置しています。今後も未設置駅への整備を順次進めてまいります。

○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：76/81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）］

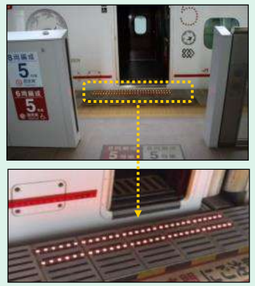
［線路まくら木上機器（IDタグ）］

◆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

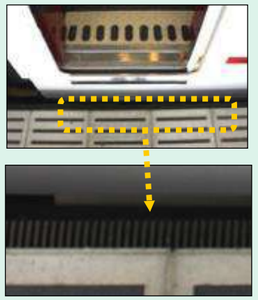
一部の駅で、お客さまに安全に乗降していただくため、ホーム上に点滅式LEDライト（スレッドライン）を設置しています。



［点灯の状態（写真上下共）］

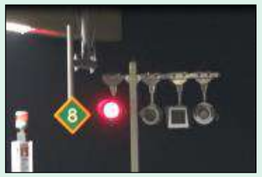
転落防止用櫛ゴム

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の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毎に設置しています。

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。

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。

◆踏切の安全対策

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

踏切での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。

注意喚起看板の設置

警報機や遮断桿のない４種踏切には、通行者に対して注意を促すため看板を設置し、事故防止に努めています。

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。

踏切廃止の取組

踏切は、道路と鉄道が平面で交差するため事故発生の確率は高くなります。自治体や住民の方々と連携し、危険な踏切の廃止を行い、抜本的な踏切事故防止に取組んでいます。

【2024年度踏切廃止箇所数（8箇所）】
3種踏切（踏切警報機のみ）1箇所
4種踏切（踏切警報機・遮断機なし）7箇所

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

踏切での事故を防止するため、路面のカラー舗装や3D表示による注意喚起、踏切内に車が立ち往生した際の脱出方法を記載した看板を設置する等、踏切の安全確保に努めています。

［拡幅前］

［拡幅後（カラー舗装）］

［3D表示］

［立ち往生対処看板］

◆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。2024年度は里道等4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、2024年度は12箇所の斜面対策工事を実施しました。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］

■飛来物防止啓蒙活動

飛来物による事故や列車遅延を防止するために沿線自治体や各種イベント時にご来場されたお客さまへ飛来物防止に関する啓蒙活動を実施しています。

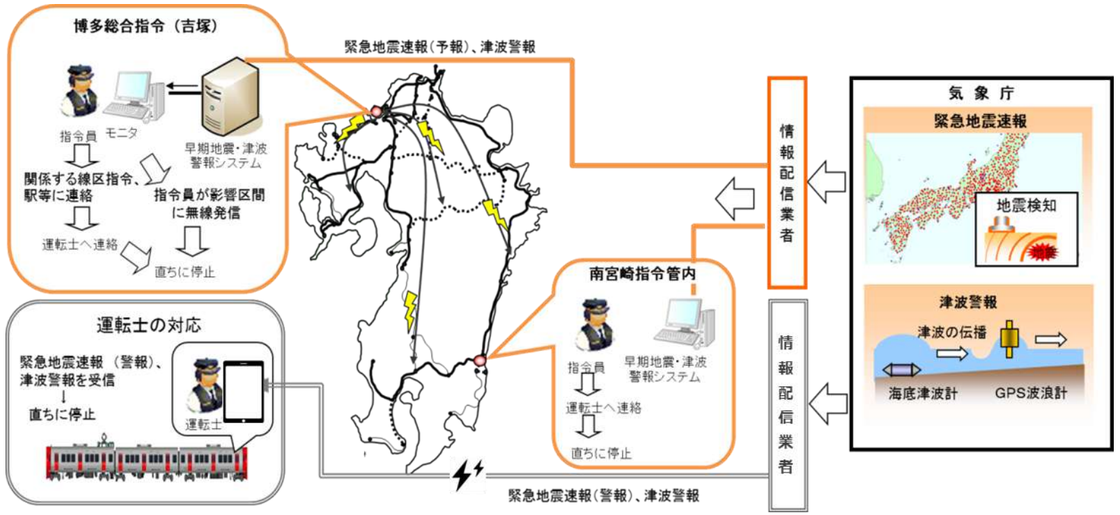
［地元住民への啓蒙活動］［リーフレット・ポスター］

■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）

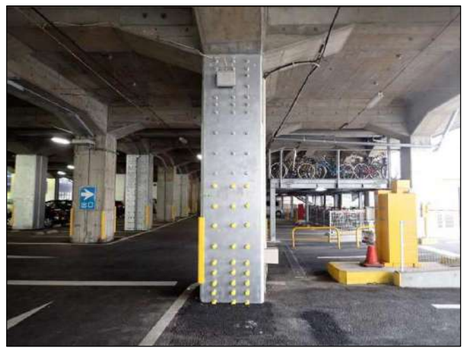
九州内の沿線の主要な箇所に地震計を設置しており、一定以上の強さの地震が発生した場合には、列車の運転見合わせや徐行を行います。また、これに加えて、さらなる減災を図るため緊急地震速報も導入しています。気象庁から緊急地震速報が発表されると、影響する区間を走行中の列車をいち早く停止させます。



■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、2023年度までに博多駅、佐賀駅、行橋駅、別府駅の高架橋柱（対象1,692本全て）の耐震補強を実施しました。

［鋼板巻立補強工法（行橋駅）］

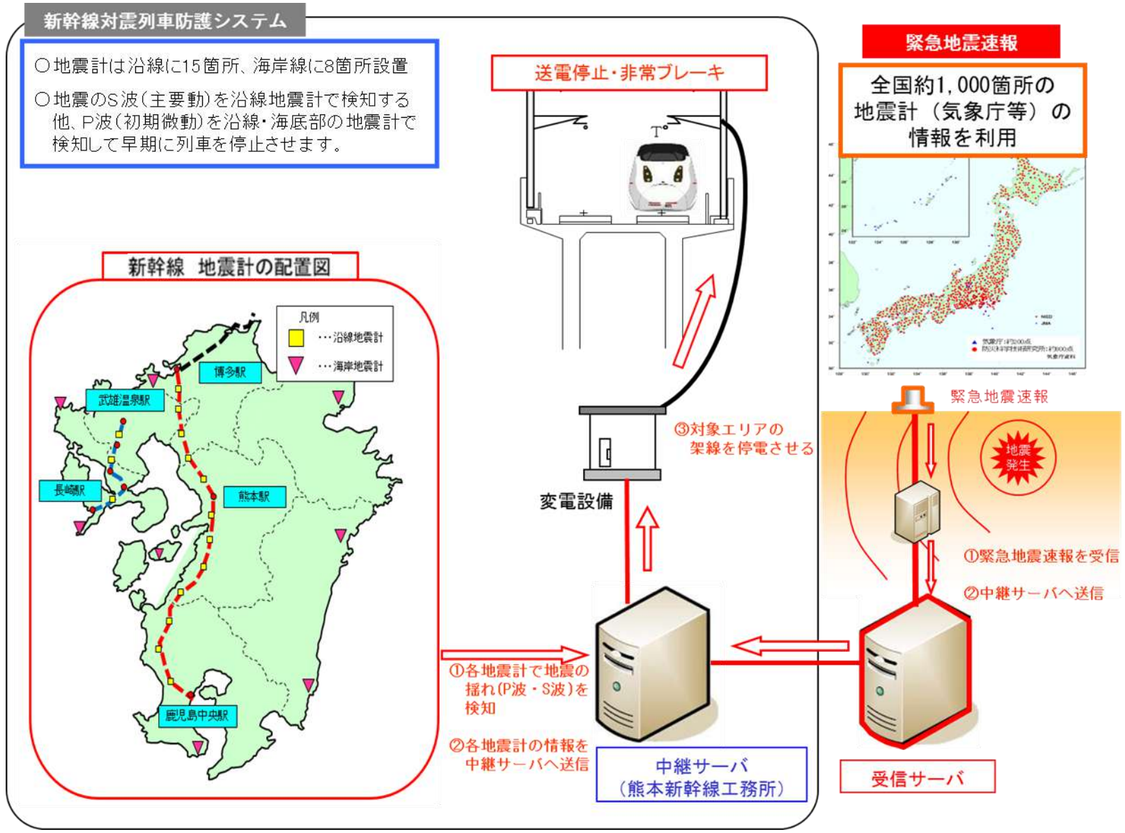


［一面耐震補強工法（別府駅）］

4 安全確保のための措置

■地震に対する安全対策（新幹線）

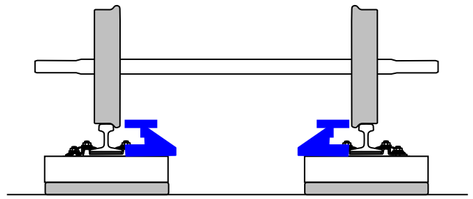
新幹線では、沿線及び九州の海岸部に地震計を設置しています。 地震による一定以上の揺れ（P波・S波）を検知したときは、架線を停電させ列車を停止させます。また、緊急地震速報の情報を新幹線対震列車防護システムに取り入れることで、より早期で列車を停止させるようにしています。



■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。九州新幹線及び西九州新幹線において、2024年度までに設置した総延長は198kmとなりました。

［脱線防止ガード］


［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、以下の施策を実施してきました。

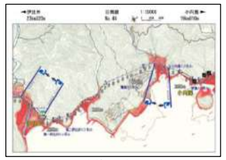
・津波に対する社員の基本的な心構えを示した「津波避難誘導心得」の制定
・乗車中のお客さまを迅速に避難させるための「津波警標」及び「津波警標補助標」の設置
・乗車中のお客さまへ津波襲来時の避難方法等をお知らせするための「リーフレット」を一部の車両に搭載
・危険区域内で停車した列車から降車避難時の避難経路を確保するための「津波避難階段」の設置
　及び避難設備（高台）への「非常用物品」の設置
・情報収集のための「スマートデバイス」の活用
・駅から避難箇所までの経路を示した「津波避難経路マップ」の掲出
・「津波ハザードマップ」の作成及び定期的な見直し
・津波警報発令を想定した、「津波避難誘導訓練」の実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

［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］

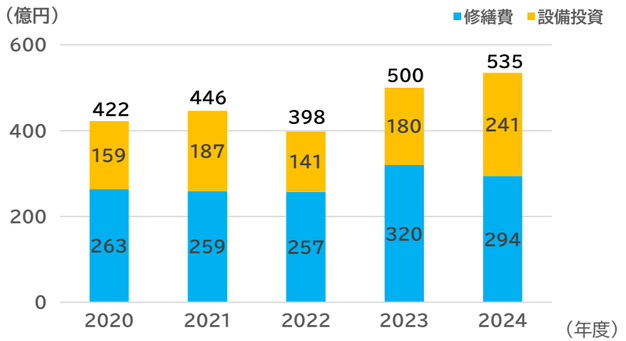

［津波ハザードマップ ］

［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。2024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241億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として294億円、合計535億円を支出しました。

●主な安全投資件名
＜老朽設備取替＞
・ 電車線路設備取替
・ 踏切設備取替
＜保安・防災対策＞
・ 日田彦山線BRT復旧
・ 新幹線脱線対策
＜安定輸送対策＞
・ 線区改善対策、 木まくらぎTPC化
＜車両関係＞
・ YC1系車両新製、811系リニューアル



［安全に関する支出の推移］

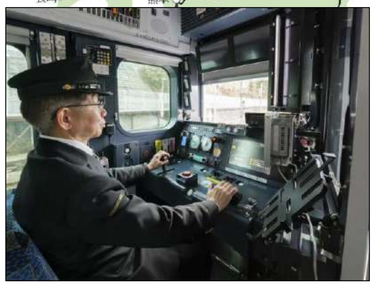
◆自動運転（GOA2.5、GOA2.0）

当社では、少子高齢化や人口減少が進む中で交通ネットワークを長期的に維持していくため、安全性を維持・向上しながら業務運営の効率化を行っています。また、将来にわたる労働人口減少の中で必要な人材を確保するため、作業の自動化や機械化を推進しており、「JR九州グループ中期経営計画2022-2024」の「経営基盤の強化」に掲げたオペレーション改革の一環として「鉄道車両の自動運転」に取り組んでいます。 2024年3月16日より、香椎線においてGOA2.5※自動運転を開始しました。同規格での運行は当社が初めて実現するものです。また、鹿児島本線では2023年3月より「自動列車運転支援装置」の走行試験を実施し、同日より、営業列車における実証運転を開始しています。

※ GOA：Grades of Automation

※ 自動運転乗務員：GOA2.5 係員（前頭に乗務する運転士以外の係員）

【自動列車運転装置（FS-ATO）】既設ATS-DKを活用した操縦自動化



■特徴（GOA2.5）

・GOA2.5自動運転を初めての実現
・在来線の大半を占めるATS区間で唯一
・踏切がある区間での自動運転は唯一
・JR線への整備は初めて

■GOA2.0実証運転

2024年3月から鹿児島本線の一部（折尾～二日市、62.3キロ）でGOA2.0自動運転に相当する自動列車運転支援装置の実証運転を開始しました。実証運転結果を導入負荷の高いGOA2.5自動運転にフィードバックすることで、導入負荷軽減に繋げていきます。

■実証運転実績（GOA2.5）

・総走行距離：728,460km
・総停車回数：431,830回

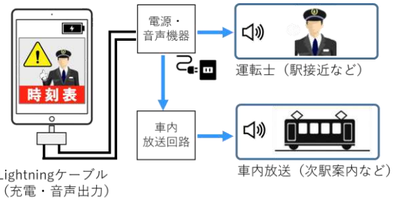
■実績経過・スケジュール

2017.3	検討開始
2019.12	夜間走行試験開始
2020.12	実証運転開始（西戸崎～香椎）
2022.3	実証運転区間・対象列車拡大（香椎線全線） 機能追加（編成両数、降雪対応、経済運転）
2023.3	対象列車拡大（46→67%） 自動列車運転支援装置（GOA2.0）走行試験開始
2024.3	GOA2.5自動運転実現 GOA2.0実証運転開始（折尾～二日市）
2026.3	GOA2.0導入（目標）

自動化レベル（IEC(JIS)による定義※）	乗務形態のイメージ（[ ]内は係員の主な作業）	国内の導入状況
GOA0 目視運転 TOS	運転士（および車掌）	路面電車
GOA1 非自動運転 NTO		踏切道がある等の一般的な路線
GOA2 半自動運転 STO	運転士［列車起動、緊急停止操作、避難誘導等］	一部の地下鉄等
GOA2.5（緊急停止操作等を行う係員付き自動運転）⇒ IEC及びJISには定義されていない	列車の前頭に乗務する係員［緊急停止操作、避難誘導等］	無し
GOA3 添乗員付き自動運転 DTO	列車に乗務する係員［避難誘導等］	一部のモノレール
GOA4 自動運転 UTO	係員の乗務無し	一部の新交通等

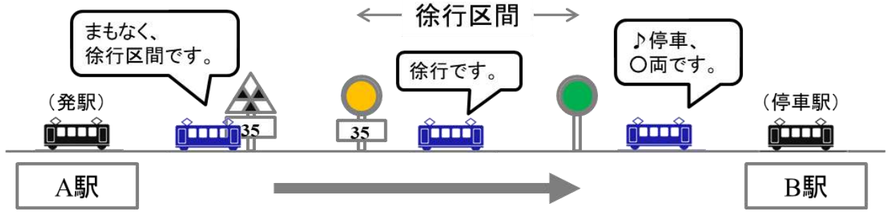
◆運転支援アプリ「知らせる君」

スマートデバイスのGPSから位置情報や速度を取得することで、様々な運転士支援を実現しています。



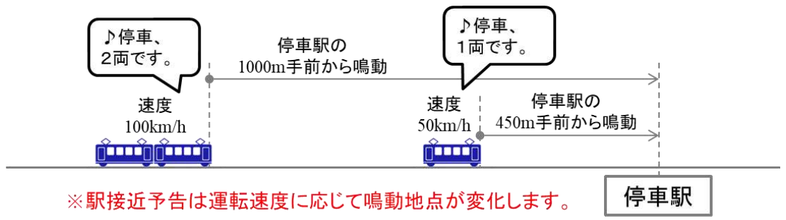
■運転支援のしくみ

スマートデバイスのGPSから位置情報や速度を取得することで列車の位置や運転速度を取得します。これにより、徐行区間の接近や徐行速度の監視、運転速度に応じた停車駅接近鳴動のタイミングの切替えをおこなっています。



■駅接近予告機能と両数設定

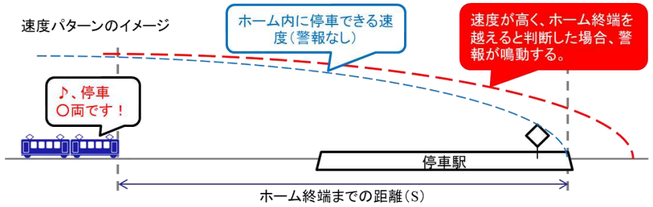
停車駅に接近すると、音声と画面表示により駅に接近したこと通知します。通知の時期は、GPSから取得した位置情報や速度をもとに変化します。また、両数設定を行うことで「♪停車、〇両です」など設定した両数に応じた音声が鳴動します。



※駅接近予告は運転速度に応じて鳴動地点が変化します。

■過走防止機能

列車番号を設定すると、取得した携帯時刻表のデータから停車駅の到着番線と進入するホームの終端位置を取得します。駅接近予告機能が動作後、ホーム終端の位置情報を基に列車が現在の速度からホーム内に停止できるか計算を行い、停止できないと判定した場合に画面点滅と警報を鳴動させます。

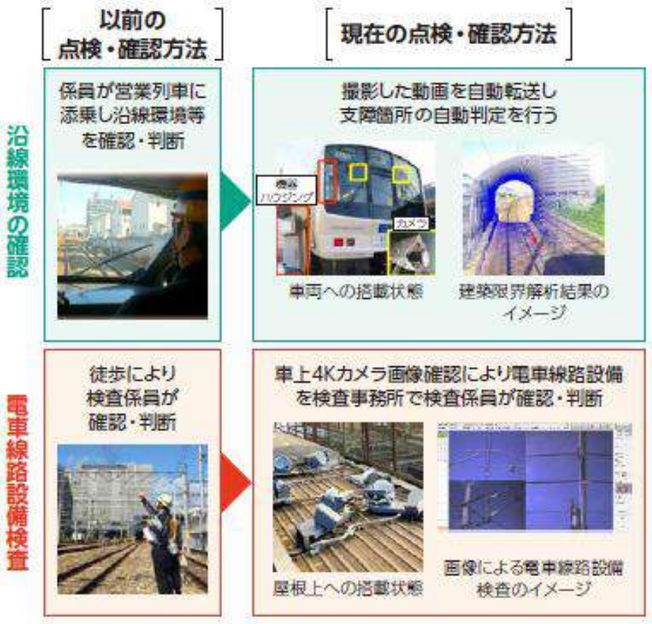


◆各業務のデジタル化の進展

オペレーション・メンテナンスについてもデジタル技術を活用した効率化を進めており、特にカメラで撮影した動画を活用した検査業務の効率化は各部門で取り組みを進めています。今後はさらにAIを活用した状況監視や予防保全に取り組んでいきます。

■REDEYE

第5回
「インフラメンテナンス大賞」
国土交通大臣賞受賞



■SmartREDEYE

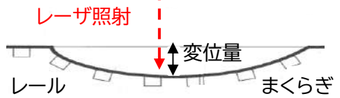
新たな可搬型のSmartREDEYE（開発中）により対象線区を拡大し、検査の効率化をさらに推進します。

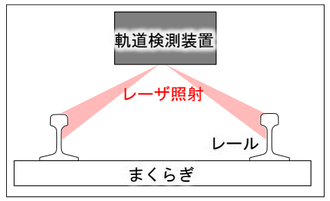
■BIGEYE

老朽化した高速軌道検測車（マヤ車）に変わる新たな多機能検測車「BIGEYE」により、高頻度かつ高精度なデータ測定が可能となります。これにより、これまで係員が実施してきた目視による線路点検や検査業務を抜本的に見直し、より安全で効果的な設備修繕を実施していきます。

1 軌道検測装置

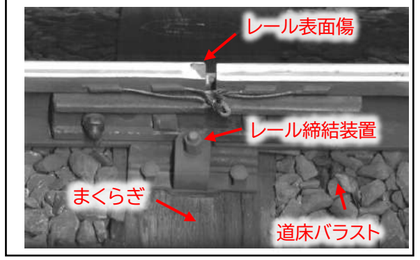
レールにレーザを照射し、線路のゆがみを測定





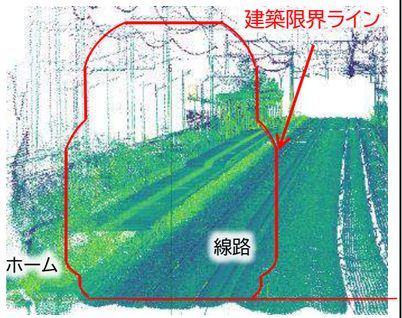
2 部材検査支援カメラ装置

9台のラインセンサカメラにてレール表面の傷や各種部材を高精度に撮影



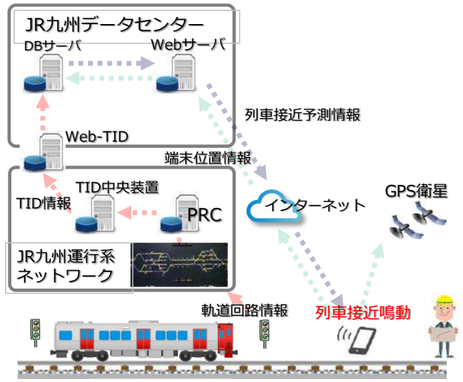
3 建築限界測定装置

3次元点群データにて、線路に対するホームやトンネル、電柱等との距離を測定



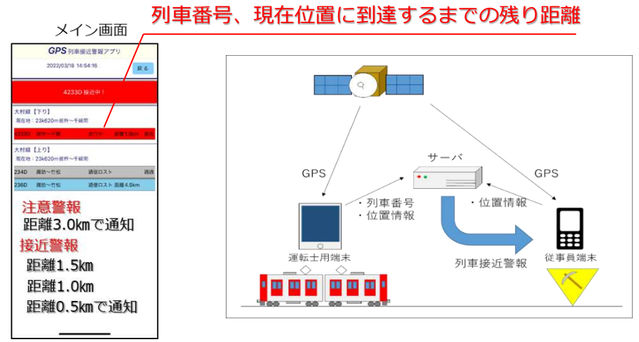
■TID列車接近警報装置

列車の在線位置および遅延情報（TID情報）、速度計画、線路位置情報を利用し、現場作業員に列車の接近を知らせることで、作業員の安全性向上と列車見張り業務支援を行います。



■GPS列車接近警報装置

TID情報がないエリアを対象に、運転士及び従事員端末のGPS情報、速度計画、線路位置情報を利用し、現場作業員に列車の接近を知らせることで、作業員の安全性向上と列車見張り業務支援を行います。



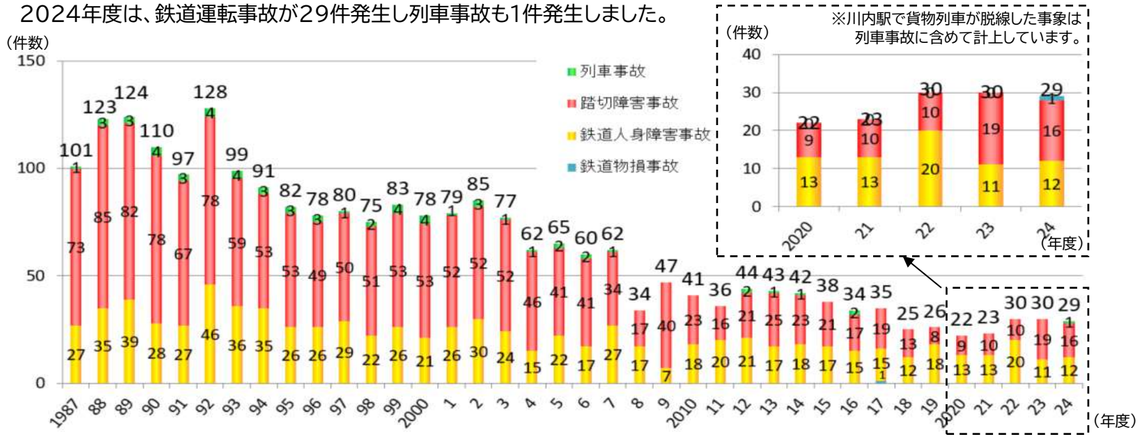
■その他内製アプリ化等

安全に効率よく業務を進めるため、各種アプリを内製して業務支援を進めています。従来は紙で行っていた手続きの電子化、必要の都度人が行っていた関係者へのデータ送付の自動化やデータ蓄積等、業務の補助ツールを内製し、作業の安全性向上に努めています。（例：埋設・架空線合議アプリ、レールボンド脱落管理アプリ 他）

6 鉄道運転事故等の発生状況

6-1 鉄道運転事故

2024年度は、鉄道運転事故が29件発生し列車事故も1件発生しました。



●お客さまが怪我をされた事象

発生日時：2024 年 4 月 2 日(火) 17 時 24 分頃

発生場所：鹿児島本線 天拝山駅［福岡県筑紫野市］

概　　要：跨線橋の外壁材が、木製の下地材の腐朽により支持力を失ったことで剥落し、通過中の下り快速列車に衝突した。衝突により外壁材の破片が飛散し、4名のお客さまが負傷された。

対　　策：緊急点検を実施し補修した。類似箇所についても補強や交換を実施した。

●川内駅で貨物列車が脱線した事象

発生日時：2024 年 12 月 12 日(木) 3 時 3 分頃

発生場所：鹿児島本線 川内駅［鹿児島県薩摩川内市］

概　　要：下り貨物列車が川内駅発車後に分岐器付近を走行中に横揺れを感じたため停車した。車両の確認を行ったところ、機関車1両、貨車2両が脱線していた。(詳細は調査中)

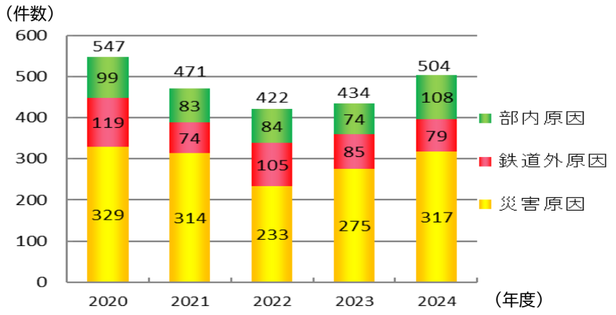
対　　策：緊急対策として類似箇所の点検等を実施した。(調査終了後に追加対策実施予定です)

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

6-2 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。2024年度は504件発生しました。車両の不具合等の増加により部内原因が増加しています。



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

6-3 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。2024年度は、踏切が無遮断状態のまま列車等が通過した1件のインシデントが発生しました。

●踏切の遮断桿が降下しないまま列車が踏切を通過した事象

発生日時：2024 年 5 月 18 日(土) 5 時 54 分頃

発生場所：日豊本線 亀川駅［大分県別府市］

概　　要：夜間作業において作業のために遮断桿を降下しないよう金具を取り付けていたが、作業終了時に金具を外さなかったため、遮断桿が降下しない状態だった。上り普通列車の運転士が踏切手前で遮断桿が降下していないことを発見し、直ちに非常停止手配をとったが、踏切を行き過ぎて停車した。

対　　策：定められた手順を守る教育及び手続を分かりやすくする関係規程類の見直しを行った。

6-4 自然災害の発生状況

2024年6月の梅雨前線による大雨や、10月に宮崎県で発生した線状降水帯による大雨の影響により、鹿児島地区および宮崎地区において土砂流入や築堤崩壊などの被害が発生しました。特に日南線では10月22日から運転見合わせを余儀なくされましたが、関係機関との調整や各種復旧工事を進めた結果、12月2日に全線で運転を再開することができました。また、8月末に発生した台風10号の上陸では、大分・鹿児島・宮崎地区を中心に土砂流入や倒木支障、設備浸水などの被害が発生しました。

引き続き、治山・治水の観点から沿線自治体と再発防止に向けた工事を実施するなど、防災・減災に取り組んでいます。

【6月の梅雨前線による被災状況】

指宿枕崎線　土砂流入

【10月の線状降水帯による被災状況】

日南線　土砂流入

【台風10号による被災状況】

吉都線　倒木支障

豊肥本線　土砂流入

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

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、お客さま満足の向上に向けて改善に取り組んでいます。お客さまからのご意見・ご要望をお伺いする「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お客さまからの声を承っており、2024年度は10,270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・対策を実施しています。

◆お客さまの声に基づく改善事例

お客さまの声 ： 駅のホームで階段付近にお客さまが滞留しているため、通行の妨げになるとともに、お客さま同士や列車と接触する可能性があるため危険である。
対　　策 ： 階段付近に「立ち止まらないでください」といった注意喚起の表記を行いました。

改善前

改善後

◆「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。

［駅及び車内掲出ポスター］

◆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います。また、当社のホームページ上で公開していますので、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、各支社においても、駅における啓蒙活動や自動車学校等にて踏切内に閉じ込められた際の脱出方法などを模擬踏切を用いて実演する「踏切安全講習会」を開催しました。

［踏切における注意喚起活動（北九州地区）］

［踏切安全講習会（長崎）］

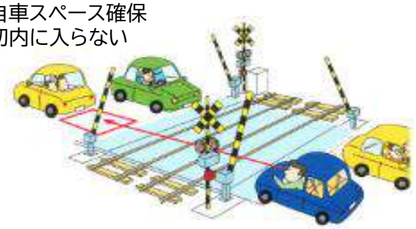
［踏切安全講習会（熊本）］

［踏切安全講習会（鹿児島）］

［高齢者講習会（大分）］

●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

■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年には首都圏の列車内において刺傷事件が相次いで発生、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、不審者発見後の迅速かつ的確な対応およびお客さまの避難誘導等の訓練を行っています。

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者共通のポスターの掲示や駅構内及び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、巡回警備の強化、駅構内や列車内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］

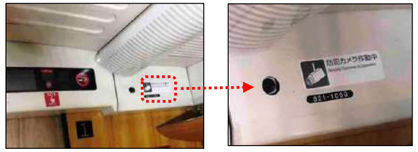
テロ対策（強化時）の一例

［ロッカーを封鎖］

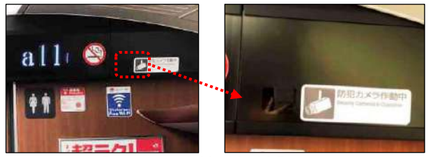
［ゴミ箱を封鎖］

■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）］

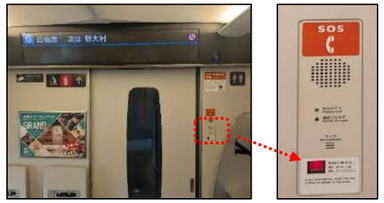


［N700系（新幹線）］

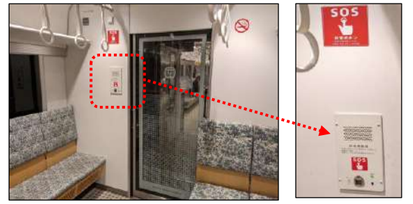
7-4 緊急時の備え

■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。



［N700S（新幹線）］

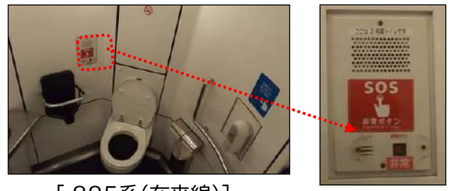


［YC1系（在来線）］

■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。

［ N700S（新幹線）］



［ 885系（在来線）］

7 お客さま・地域の皆さま・関係機関の皆さまとの連携

■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ボタンの設置駅数（在来線）	
年度	合計設置駅
2020年	56駅
2021年	58駅
2022年	61駅
2023年	62駅
2024年	63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及び西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
・N700S：4号車
（写真はN700S）

■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］

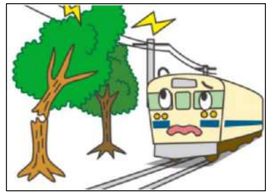
［ペンライト］

※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、非常用飲料水も搭載しています。

8 安全へのお願い

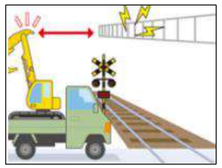
■倒木による事故防止

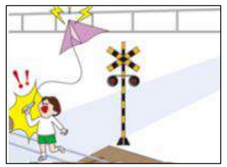
線路側への倒木と列車が衝突し、お客さまに被害を与える可能性があります。倒木が架線に接触した場合は、感電する恐れがありますので、自分で取らずにJR九州へ連絡ください。



■架線トラブルによる事故防止

釣竿や凧揚げ、ビニール傘やトラックの荷物や機器類であっても架線と接触した場合、感電の恐れがあり非常に危険です。架線の近くを通る際は十分にご注意頂くと共に、架線トラブル発生時もしく発見時はJR九州へご連絡ください。





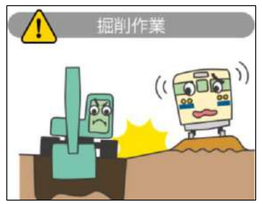
線路内の倒木を発見した場合のお問合せ先
『JR九州 施設指令』

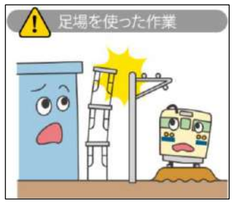
架線のトラブルを発見した場合のお問合せ先
『JR九州 電力指令』

050-5051-0562

■鉄道近接工事における事故防止

建物の新築及び解体、木や竹の伐採、道路・橋梁等の点検、補修、架替、塗装など、JR九州の線路沿線での作業を行う場合は、あらかじめJR九州へご連絡ください。





鉄道近接工事の申請はこちら

9 安全報告書へのご意見

「安全報告書2025」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。

https://www.jrkyushu.co.jp/contact/

九州旅客鉄道株式会社

2025年8月