

■JR九州グループ会社との安全懇話会の開催

安全中期計画における新たな取組みとして、安全懇話会を毎月1回定期的に開催しました。各社の取扱い誤り及びヒヤリハット事例とその対策等を共有し、JR九州グループ一体となって安全風土の形成を図りました。特に重大労災である「触車」と「運転支障（触車には至らなかったものの、列車の運転に支障を生じたもの）」に焦点を当て情報共有を図るとともに、触車事故防止に努めました。



安全懇話会の様子

4 輸送障害等の状況と再発防止措置

1. 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、次のものをいいます。

(1) 列車衝突事故

列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故。

(2) 列車脱線事故

列車が脱線した事故。

(3) 列車火災事故

列車に火災が生じた事故。

(4) 踏切障害事故

踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故。

(5) 鉄道人身障害事故

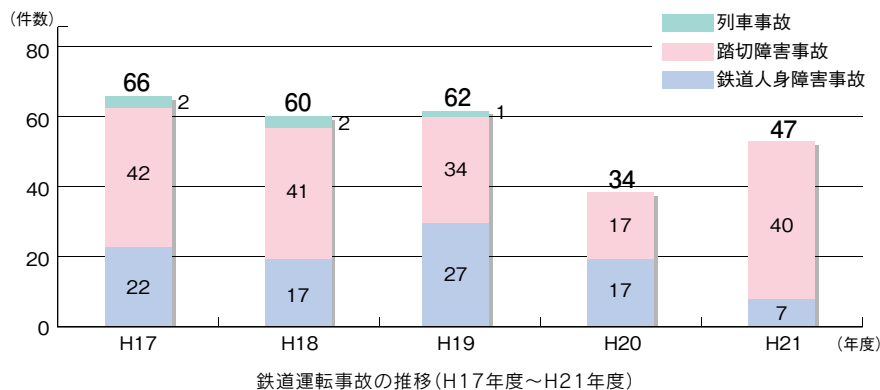
列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故。

(6) 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事故。

この3つを総称して
「列車事故」といいます。

鉄道運転事故が47件発生しました。



■列車事故

列車事故の発生はありませんでした。

■踏切障害事故

踏切障害事故が40件発生しました。

【踏切障害事故防止への取組み】

「全方向踏切警報灯(LED)」への取替えや、照明を増設して夜間における踏切の視認性向上を図りました。また、踏切の廃止や規制強化、規制標識及び一旦停止線の整備など関係自治体、警察と協議しました。更には、踏切障害事故が発生した場合、現地調査を行い適切な再発防止対策を実施しました。また、春・秋の全国交通安全運動に併せて「踏切事故防止キャンペーン」を展開し、自動車の運転手等に対して踏切通行時のマナー向上に関する啓発活動を実施しました。今後も、これらの対策を継続して実施してまいります。

■鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故が7件発生しました。

【鉄道人身障害事故防止への取組み】

線路沿線の照明設備の整備や、線路に立入り防止柵の整備を行いました。今後も、これらの対策を継続して実施してまいります。

2. 輸送障害

輸送障害とは、次のものをいいます。(列車に運休または30分以上の遅延が生じたものに限る)

(1)部内原因

係員や車両・設備など、弊社の原因によるもの。

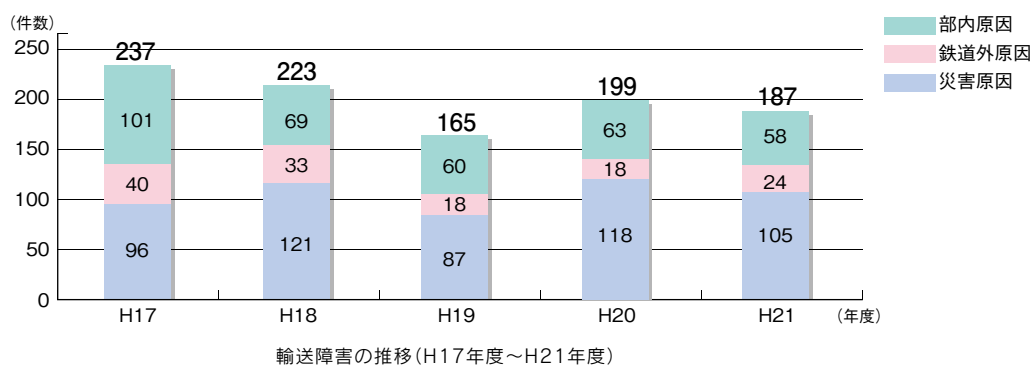
(2)鉄道外原因

線路内立入など、弊社の原因によらないもの。

(3)災害原因

降雨、強風、地震等の災害が原因のもの。

輸送障害が187件発生しました。



※踏切における「青色照明」の設置

科学的な効果については実証が困難なもの、「青色の光には、人の精神を落ち着かせる効果がある」とされ、自殺防止の目的でホームや踏切等に青色照明を設置する鉄道会社が増えています。弊社でも、鹿児島本線千鳥駅～箱崎駅間や日豊本線亀川駅～別府駅間の21踏切に青色照明を試験的に設置し、その効果を確認中です。



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恐れがあると認められる事態をいいます。

インシデントが3件発生しました。それぞれの事態について再発防止対策を徹底することにより事故の防止に努めました。

■主なインシデント事例

- ・発 生 日 時 / 平成21年5月9日 3時6分頃
- ・発 生 場 所 / 山陽本線 門司駅構内
- ・概 況 / 門司駅構内の除草剤散布の保守用車が、作業承認範囲を超えて移動し車両接触限界を侵したため、進来してきた貨物列車が緊急停車した。
- ・再 発 防 止 対 策 / 緊急事故防止会議を開催し、保守用車使用時の運転取扱いについて再教育を実施するとともに、安全パトロールを実施して作業実態のチェック及び指導を行い再発防止に努めました。

5 行政指導等に対する措置

〈平成21年度行政指導等の実績及びその対策〉

平成21年10月31日

九州運輸局鉄道部長から、鉄道事業本部長宛てに「輸送の安全の確保について(警告)」が通知されました。

■通知内容

平成21年10月30日鹿児島本線大牟田駅構内において、分岐器の制限速度を大幅に超えて列車を運転し、その動揺により乗客が負傷する鉄道人身障害事故が発生させたことは、誠に遺憾である。

ついては、背後要因等を含め事故を詳細に調査して原因を究明し、同種事故の再発防止のため、必要な措置を講ずるよう厳重に警告する。

■原因

運転士が、列車の遅れを気にして速度制限を意識せず、分岐制限速度を超過して運転したため。

■緊急対策

- (1) 車掌及び運転士関係緊急現場長会議を開催し、事故の重大性を周知するとともに、副本線から列車出発時の取扱い及び前方注視の再教育を実施しました。
- (2) 進出制限の大きい箇所(45km/h以下)に対するノッチ制限を各運転職場の運転作業要領に記載し、取扱いの統一を図りました。
- (3) 大牟田駅構内及び同種箇所に対して、速度制限標識を設置しました。また、大牟田駅2番線に速度照査付ATSを設置しました。

■恒久対策

- (1) 同種箇所について、速度照査付ATSを計画的に整備します。
- (2) 新規動力車乗務員養成時のカリキュラムを見直し、安全意識教育の充実を図りました。
- (3) 新人運転士フォロー教育を強化します。
- (4) 安全創造館を平成23年1月に設立して社員の安全教育に取り入れ、安全意識の高揚を図ります。