

安全報告書

2010



弊社は、社員一人ひとりが常に心がけて行動する規範として「運転安全規範」を定めています。

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、疑わしいときは、最も安全と認められる方法を探らなければならない。

ごあいさつ

JR九州をご利用いただきましてありがとうございます。

お客様に目的地まで安全・快適にご利用いただくため、日々安全・安定輸送を第一に全力で取組んでおります。このたび、平成21年度の安全への取組み等について「安全報告書2010」としてまとめさせていただきました。

弊社では、全社員の安全意識を高め安全を風土にする「安全創造運動」を2006年から取組んでおり、鉄道運転事故等の未然防止や再発防止に努めてきました。

昨年度も、重大な鉄道運転事故の発生はなく、車両や設備等の故障による輸送障害も減少するなど、取組みの成果が着実に現れているものと考えています。

今年度は、安全中期計画(2009～2011)の2年目として、設定した数値目標に対する取組みの強化を図り、基本方針として定めた重点実施項目について具体的な施策を展開して、引き続き安全・安定輸送の確保に努めてまいります。特に、安全マネジメントの強化として関係法令及び規程などの遵守を徹底した業務運営を進めるとともに、定期的な安全監査や安全点検の実施によりPDCAサイクルを適切に機能させ、グループ会社と情報の共有化を図り、更なる安全風土の形成を推進してまいります。

また、九州新幹線の全線開業と新博多駅ビル「JR博多シティ」の開業という二大プロジェクトが平成23年春に控えており、これに向けた工事が着々と進められています。博多駅をご利用のお客さまには何かとご不便をおかけしておりますが、安全対策に万全を期して工事を進めてまいりますので、工事完了までの間のご理解とご協力をお願ひいたします。

これからもお客様に安心してご利用いただける公共交通機関として、安全・安定輸送に取組んでまいりますのでJR九州をご愛顧賜りますようお願い申し上げます。



九州旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

唐池 恒二

目 次

1	安全中期計画(2009～2011)概要	1
2	安全基本方針	2
3	安全管理体制と方法	
①	安全管理体制	3
②	安全管理の方法	4
4	輸送障害等の状況と再発防止措置	7
5	行政指導等に対する措置	9
6	安全確保のための措置	
①	安全を支える人材	10
②	教育等について	10
③	緊急時対応訓練について	13
④	安全設備について	14
⑤	安全設備投資	16
7	お客さまとの連携	
①	お客さまからのご意見	17
②	お客さま、地域の皆さまと創る安全	17
③	九州新幹線全線開業に向けた取組み	19
8	安全報告書へのご意見	20

1

安全中期計画(2009~2011)概要

「鉄道の安全・安定」、「社員等の安全」について、平成21年度から3年を期間とする安全中期計画を策定し、目標達成のための課題と解決の方向性である「5本の柱」を定めました。この計画を基として、重点実施項目を各年度の安全基本方針として定め、具体的な施策に取組むことで目標達成を目指すとともに、平成23年春に迫った「九州新幹線鹿児島ルートの全線開業」、「新博多駅ビル開業」を無事故で完遂させ、新しい時代にふさわしい確固たる「安全風土」の基盤を構築します。

目標

鉄道の安全	お客さまの死傷事故の撲滅
鉄道の安定	鉄道運転事故発生率の低減
	部内原因による大きな輸送障害の削減
社員等の安全	社員の取扱い誤りの削減
	社員等の死亡災害の撲滅
	社員等の労働災害の削減

目標達成のための5本の柱

●安全マネジメントの強化

- ①安全マネジメントサイクルの円滑化
- ②職場表彰制度を活用した社員の安全の取組みへの意欲向上
- ③規程・要領等の改正、整備
- ④グループ安全管理体制の確立

●安全を支える人材の育成

- ①安全創造運動の推進
- ②技術継承の強化
- ③新たな安全教育の実施

●安全・安定輸送を確保する取組みの強化

- ①鉄道運転事故の削減
- ②インシデントの撲滅
- ③社員の取扱い誤りの削減
- ④車両・設備の故障の削減
- ⑤その他列車遅延の要因となるものへの対応
- ⑥防災への取組み
- ⑦大きな輸送障害への対応の強化

●労働災害の芽を摘む先取りの安全活動の推進

- ①労働安全に配慮した業務の推進
- ②労働災害に関する知識・技術の継承
- ③労働災害防止に向けた安全創造運動の積極的推進
- ④「九州新幹線全線開業」「新博多駅ビル」の無災害完遂

●危機管理体制の整備

- ①防災業務計画に基づく地震・津波対応策の整備
- ②テロ対策の充実
- ③新幹線全線開通に向けた体制の整備

2 安全基本方針

新たに策定した「安全中期計画(2009~2011)」の目標達成に向け、平成21年度安全基本方針は、具体的な取組みを重点実施項目に定めて積極的に推進する。

[重点実施項目]

1 安全マネジメントの強化

平成21年度も引き続きトップコミットメントに基づいた施策を策定するとともに、PDCAサイクル(計画・実施・評価・改善)を適切に機能させ、安全風土の形成に努める。また、安全を支える上で重要な「社員の安全意識」については、安全意識レベルの現状を具体的に把握し共有するための要素を設定し、その状況を取組みに反映させる。また、新たな取組みとしてJR九州グループ会社との『安全懇話会』を定期的に開催することとし、安全の確保に向けてグループ一体となって取組むこととする。

2 安全を支える人材の育成

平成21年度は『安全風土を確かなものへ～「プロの5つの資質」を高めよう～』をスローガンに安全創造運動2009を開催する。運動の基盤となる「安全に関する社員の声」や安全推進プロジェクトを中心とする意見交換会の開催など、これまでの取組みを継続・発展させるとともに、「プロの5つの資質」(安全意識、基本動作、情報共有、スキル、健康管理)を高めるために全社員一丸となって取組むこととする。技術継承については、昨年度新たに整備した東小倉実習線の活用など、引き続き現車・現物を活用した教育・訓練に重点的に取組む。

3 安全・安定輸送を確保する取組みの強化

鉄道運転事故の削減に向けて、今年度は踏切障害事故対策に重点をおき各種取組みを推進する。具体的には、これまで隨時開催していた踏切専門部会を定例開催とし、情報を全社的に共有するとともに、横断的な対策を速やかに決定・実行することとする。昨年度多発した踏切無しや断、シェーリングによる線路故障については、決められた対策の着実な実施や設備の適切な管理により撲滅を目指すこととする。

依然として100件を超えている社員の取扱い誤りについては100件未満を目指すが、その中でも「お客様の生命に係わる可能性のあるもの、お客様に多大な迷惑をおかけするもの」であるI種取扱い誤りについては、II種取扱い誤りと区別した考え方を浸透させることとする。

4 労働災害の芽を摘む先取りの安全活動の推進

過去3年間の労働災害の発生は、JR九州及びJR九州グループ等で減少傾向が見られず、グループ一体となった取組みを強化する。具体的には、今年度から開始する『安全懇話会』をとおして災害事例及び対策の共有化を行うとともに、フロントの現状を把握し対処していく。また、4大労働災害の撲滅に向けては、平成21年度は特に「触車」に焦点を当て、教育用DVDの作成・活用等、積極的にキャンペーンを展開することとする。

5 危機管理体制の整備

大規模な災害やテロ発生時に備えて、体制の整備・強化に努める。東南海・南海地震に関しては、発生の危険性、被害の規模を勘案すると早急な取組みが必要であることから、津波警報の整備、津波ハザードマップ運用マニュアルの整備・教育等、具体的な取組みを推進する。2年後に全線開業を迎える、他会社への直通運転を開始する新幹線については、JRグループとの連絡体制の確立等、着実に準備を進めていくこととする。

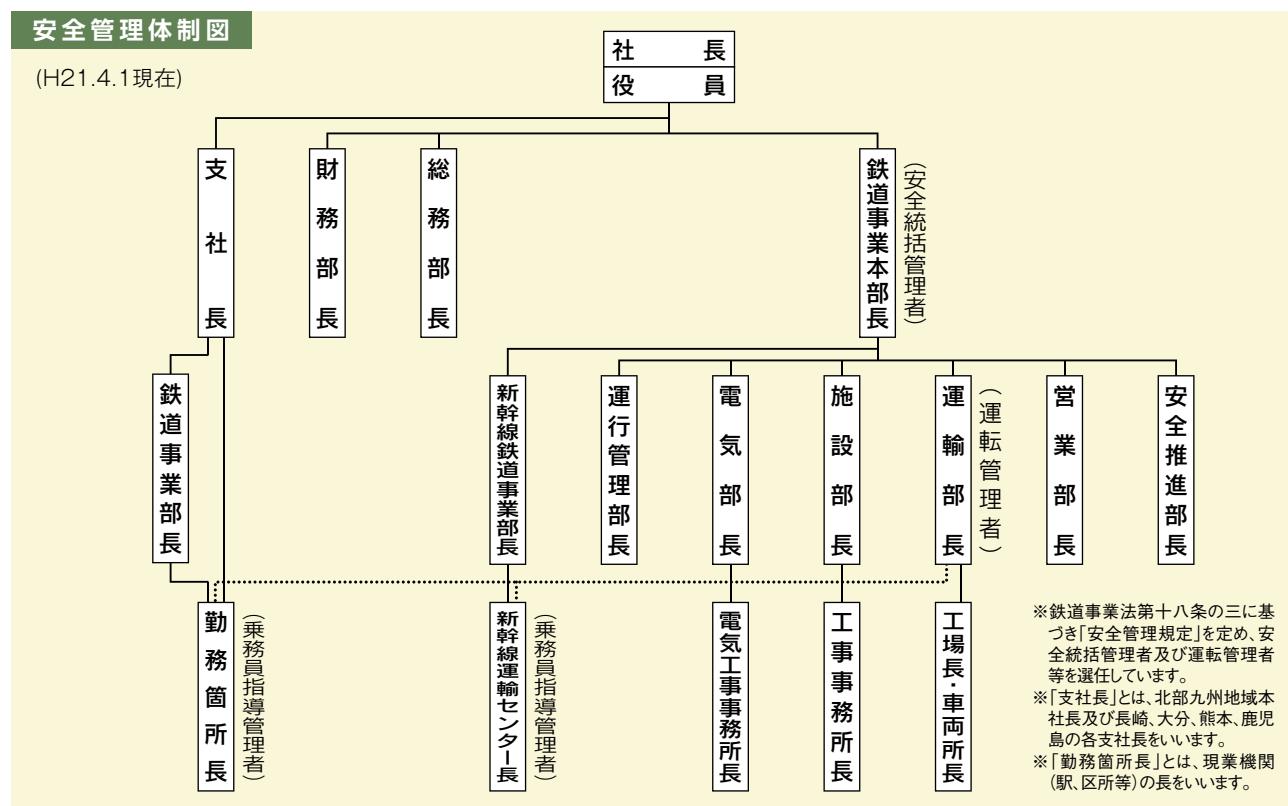
3 安全管理体制と方法

① 安全管理体制

1. 輸送の安全に関する管理体制

平成18年3月の鉄道事業法の改正を受け、平成18年10月に「安全管理規程」を制定しました。この規程は、経営トップの主体的関与の下に、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理の体制、方法を定めることにより、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います。

この安全管理体制により、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、今年度も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、安全点検等により社内の安全マネジメント体制のチェックを行うことで、更なる安全の確保に努めました。



2. 安全管理体制に係わる関係者の役割

役職	主な役割
社長	<ul style="list-style-type: none">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ずる。
安全統括管理者 (鉄道事業本部長)	<ul style="list-style-type: none">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)	<ul style="list-style-type: none">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。
乗務員指導管理者	<ul style="list-style-type: none">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。

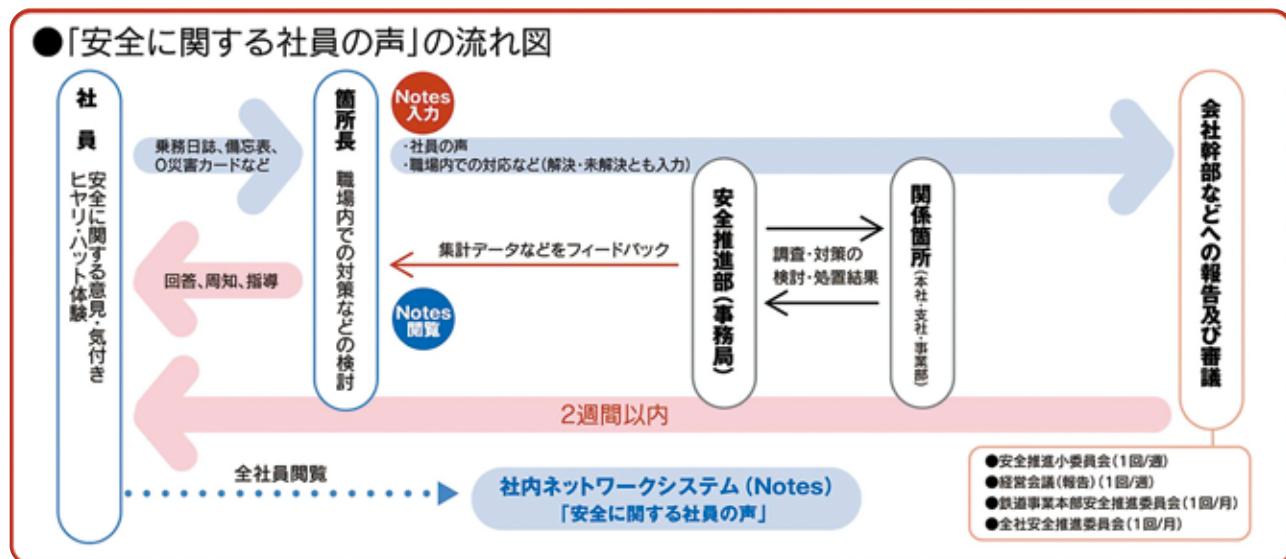
②安全管理の方法

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、平成21年度は『安全風土を確かなものへ～「プロの5つの資質」を高めよう～』をスローガンとする「安全創造運動2009」を展開し、安全風土の形成に努めました。

1. 「安全創造運動2009」の展開

平成18年度から「安全に関する社員の声」を基盤とした「安全創造運動」を展開してきましたが、平成21年度は、プロの5つの資質を安全風土の形成に向けて高めていくために「安全創造運動2009」を展開しました。

「安全に関する社員の声」は、「安全の向上のためには社員参加が何より大切」との認識のもと、社員から寄せられた意見・気付きやヒヤリハット体験を設備改善やルールの見直しなど会社施策に反映させるとともに、社内ネットワークシステムを通して会社全体で共有し、事故の未然防止につなげることを目的とした取組みです。社員から寄せられた声は「速やかに対策を実施する事項:A件名」、「中長期的に検討する事項:B件名」、「今後の参考とする事項:C件名」に分類し、内容と対策については2週間以内に経営会議で報告し、その情報は社員にも公開しています。



「安全創造運動2009」の具体的な展開については、安全についての社長メッセージと運動の取組み内容を記載したパンフレットを全社員に配付するとともに、現場社員を対象とした説明会を開催してその内容を周知しました。あわせて、各職場にポスターを掲出したりヘルメットや氏名札にステッカーを貼付することで「安全創造運動2009」に対する意識の高揚と運動の深化化を図りました。



ステッカー

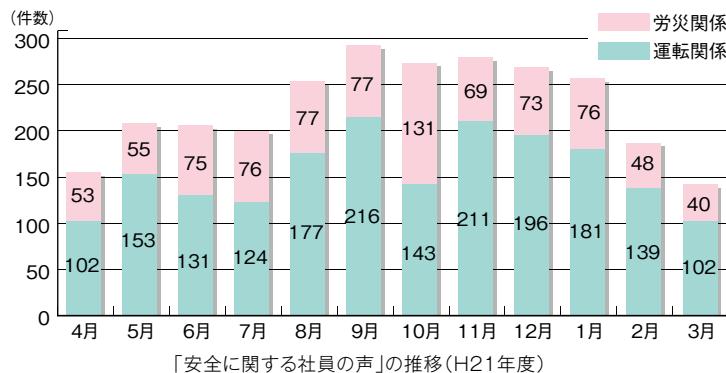


パンフレット



ポスター

安全風土の形成には、社員一人ひとりが「安全に関する社員の声」に参加することが不可欠であることから、社員の運動への参加意欲を向上させるため、社員から寄せられた声のうち、重大事故の未然防止に繋がったもの等、今後の安全向上に資すると認められるものに対しては「安全推進賞」として322件の表彰を行いました。また、より一層の安全に対する取組み意欲の向上と社員の安全意識の高揚を図るため、安全推進賞の中から特に優れているものを表彰する「安全推進特別賞」を平成20年10月に新たに制定し、17件の表彰を行いました。さらに、自らのヒヤリハット体験を積極的に声に出し、全員で共有したことにより今後の事故等の未然防止につながったと認められる声に対しては、「ヒヤリハットオープン賞」として210件の表彰を行いました。



	件数 (運転 関係)(労災 関係)	対前年
平成19年度	1,843 (1,229)(614)	+127
平成20年度	1,924 (1,241)(683)	+81
平成21年度	2,725 (1,875)(850)	+801

「安全に関する社員の声」の年度別件数

■安全大会

平成21年5月に開催した「安全大会」では、JR九州グループ会社及び協力会社(92社)の安全担当者等(142名)と労働災害防止に向けた意思統一を図ることが出来ました。



安全大会の様子

■安全創造取組発表会

平成21年10月に開催した安全に関する取組みを発表する「平成21年度安全創造取組発表会」では、「安全に関する社員の声」を活用した取組みやスキルアップに向けた取組みが数多く発表され、取組みの水平展開が図られました。



安全創造取組発表会の様子

■安全創造講演会

平成22年2月に安全意識を高める取組みとして「平成21年度安全創造講演会」を開催し、(株)スターフライヤーの現役機長に「そら」の知を鉄道へ～考える乗務員を育てる～と題して、講演していただきました。



安全創造講演会の様子

「スキルアップ」の取組みとして、各職場で知識・技術の向上を目指した訓練が実施されました。



臨時列車を使用した訓練や他職場・他職種との合同訓練、シナリオなしの訓練など、工夫を凝らした内容でした。



「安全創造運動2009」を通して行われた取組みの記録は、過去3年間に引き続き「安全創造運動の記録Part4」として冊子にまとめ、全社員に配布して更なる運動の推進に役立てることしました。

2. 現場社員とのコミュニケーションの強化

現場社員の意見や現状を迅速に把握し、事故防止に活かすため次の取組みを実施しました。

■社長と現場社員との意見交換会の開催

従来の駅、車掌、運転士、車両、施設、電気に加え事業開発、旅行事業等の各系統の管理者および社員との意見交換会を実施しました。各職場における日頃の取組みや問題点などが直接社長に伝えられ、現場の現状や課題等について共有化が図られました。意見についてはその場で回答を行い、検討を要する意見については、後日検討した結果を社内ネットワークを活用した掲示板に掲載しました。



社長との意見交換会の様子

■鉄道事業本部長による オフサイトミーティングの開催

「オフサイトミーティング」とは、安全統括管理者(鉄道事業本部長)と現場社員による意見交換会であり、日頃から思っていることをリラックスして「気楽にまじめな話しをする」を目的として開催しています。7箇所の支社・鉄道事業部等で144名の管理者、現場社員と意見交換を行いました。意見についてはその場で回答を行い、検討を要する意見については、後日検討した結果を社内ネットワークを活用した掲示板に掲載しました。



オフサイトミーティングの様子

■安全推進プロジェクトによる現場巡回

平成17年9月に「風通しの良い会社をつくり、みんなで安全に取組む」ことを目的に、安全推進プロジェクトを設置しました。駅運転、車掌、運転士を指導する本社の各部署に配置したベテランの担当部長が、積極的に各現場を巡回し管理者や社員との意見交換会を実施するとともに、定例訓練等にも参加し本社の安全に対する方針を直接伝えました。また、意見交換会等を通して課題が見られた場合には、本社に持ち帰りその課題を共有するとともに、直ちに解決策を講じました。



現場社員との意見交換会の様子

■セーフティアップミーティングの開催

毎月2回、社長、安全統括管理者(鉄道事業本部長)及び安全推進プロジェクトの各担当部長や各主管部長、現場長等が参加して、安全について様々な意見交換を行いました。このミーティングでは、安全推進プロジェクト担当部長の現場巡回の報告や現場における事故防止の取組み等、安全に関する情報の共有を図るとともに、自由闊達な議論を行いました。



セーフティアップミーティングの様子

■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(触車には至らなかつたものの、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

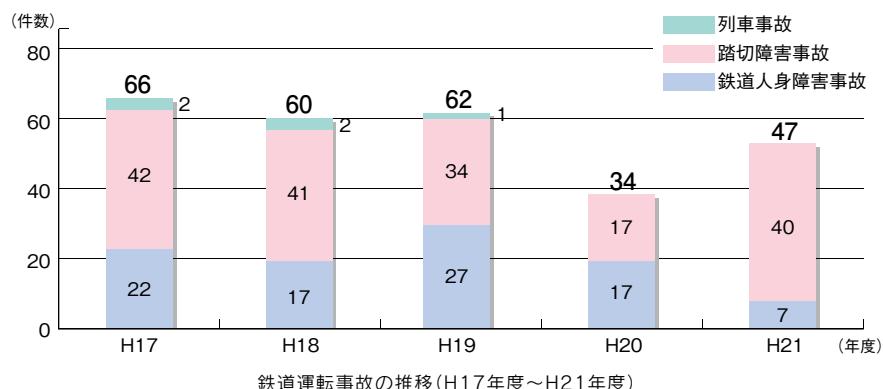
列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故。

(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。

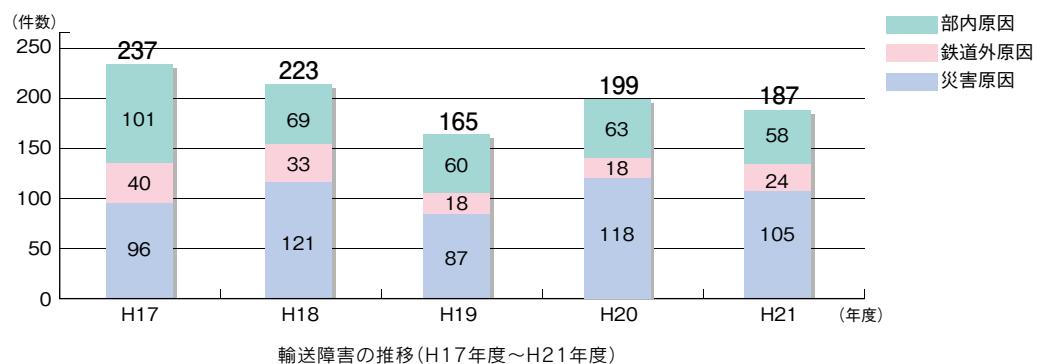
(2)鉄道外原因

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龜川駅～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 况 / 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、その動搖により乗客が負傷する鉄道人身障害事故を発生させたことは、誠に遺憾である。
については、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

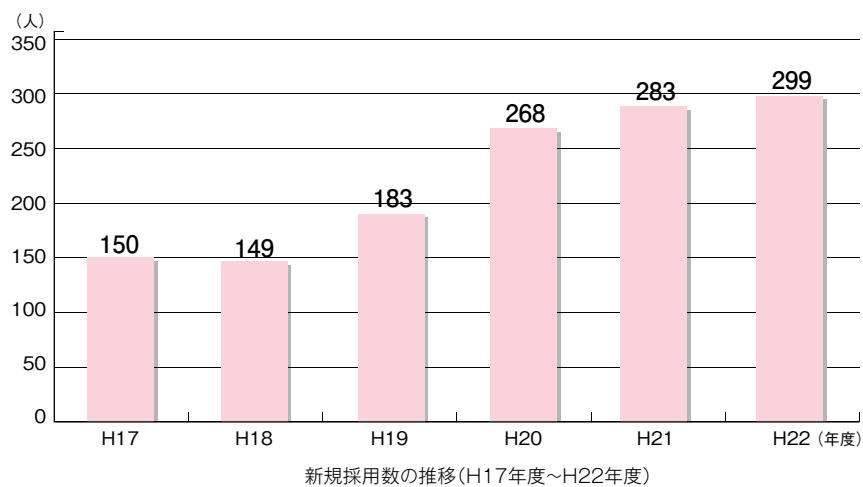
- (1)同種箇所について、速度照査付ATSを計画的に整備します。
- (2)新規動力車乗務員養成時のカリキュラムを見直し、安全意識教育の充実を図りました。
- (3)新人運転士フォロー教育を強化します。
- (4)安全創造館を平成23年1月に設立して社員の安全教育に取り入れ、安全意識の高揚を図ります。

6 安全確保のための措置

① 安全を支える人材

安全の確保のためには、安全を支える人材の確保が不可欠です。安全を支える人材の確保には「安全がすべての基本」という共通認識のもと、「安全意識の醸成と安全風土の形成」に向けた取組みに重点を置くとともに、「技術の実践的かつスムーズな継承」が重要と考えます。

そのため、各専門分野・階層における必要な知識・技術の習得を目的とした実践的な教育を実施するとともに、着実な新規採用の確保及び技術・経験豊富なベテランの活用、技術・ノウハウを持った退職者を活用した指導力の強化に取組んでいます。



② 教育等について

弊社は、全社員が「安全を第一に考え方行動する風土づくり」を重点実施項目に掲げ、安全教育を継続して実施しました。社員研修センターでは、安全についての講義等を実施し、社員一人ひとりの安全意識の高揚に努めました。

また、安全を確保するための社員の技術レベルの向上を目指し、平成20年3月に東小倉実習線を様々な場面を想定した訓練に対応したものへと改良したこと、より実践的な訓練が行えるようになりました。この設備を活用し、さらなる技術の習得と継承に努めています。



実習線の設備

1. 教育の実施状況

■ 駅関係社員

運転取扱い業務の経験に応じて、知識、技術の習得レベル目標を定めています。社員研修センターで行う集合研修は、レベルに応じたカリキュラムに基づき実施しており、86名に対して教育訓練を実施しました。また、駅運転助役スキルアップ研修や新幹線当務フォロー研修を新設しました。

更に、各支社や鉄道事業部及び統括駅単位での異常時対応訓練を実施しました。また、「駅指導担当者異常時訓練」を東小倉実習線で実施し、指導担当者の指導力向上を図りました。



駅指導担当者異常時訓練の様子

■ 車掌・運転士

車掌・運転士の教育は、各職場において実施している全乗務員を対象とした月1回2時間程度の定例訓練（規程及び異常時マニュアルの周知、現車を活用した訓練等を行っています）をはじめ、社員研修センター及びシミュレーター訓練施設において各種教育・訓練を実施しています。

社員研修センターでは、車掌・運転士の養成の他、経験年数に応じた教育や各箇所の指導者に対する教育等を実施しており、車掌146名、運転士337名に対して教育を実施しました。

また、シミュレーター訓練施設では、踏切事故等の異常時をコンピューターグラフィックを使用して再現し、異常時対応能力向上に向けた実践的な訓練を実施しています。特に、前年度週2回行っていた訓練を週3回として訓練の充実を図り、車掌286名、運転士473名に対して訓練を実施しました。

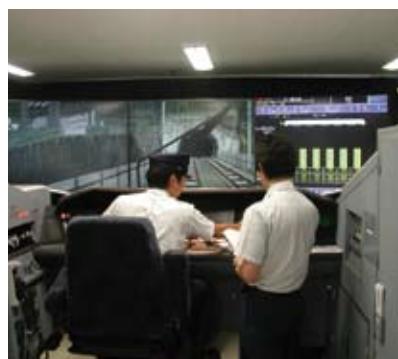
更に、九州新幹線全線開業に向けて車掌・運転士の養成を行っており、新幹線運転シミュレーター装置を活用し、新幹線車掌・運転士に対するフォロー研修を実施しました。



現車を活用した訓練の様子



新幹線運転シミュレーター設備とこれを活用した訓練の様子



■ 車両の保守に係わる社員

車両の保守に係わる社員に対しては、新入社員教育においてグループ会社と合同で基礎技能教育を実施し、車両の保守技術の向上と技能の共有化を図りました。

職場内教育においては、教育担当者を中心にインシデントや故障事例の研究、検査周期の厳正及び現車を活用した応急処置訓練等を全職場において実施しました。また、社員研修センターでは、規程や車両の専門的な教育等は経験年数に応じたカリキュラムにより実施しており、グループ会社も含め156名に対し教育を実施しました。



職場内の机上教育の様子



現車を活用した訓練の様子

■ 工務関係社員（施設及び電気関係社員）

異常時を想定した復旧訓練の実施や、技術習熟度チェック表に基づくレベルに応じたOJTを実施とともに、本社の技術指導プロジェクトによる現場巡回や勉強会等による技術指導を通じて、工務関係社員の技術・技能の向上を図りました。また、社員研修センターにおいても専門的な教育を実施しており、施設関係では特に若手社員の実習を中心とした研修とするなど、事故防止、保線、土木、建築及び機械の専門的な教育を391名に、電気関係では電力や信号・通信の専門的な教育を230名に対して実施しました。



保線社員の実習の様子



電力社員の訓練の様子



信号社員の実習の様子

2. 各種技術コンクールの実施

■ 駅関係社員

運転取扱業務の技術継承の一環として、平成21年10月30日に「駅運転取扱技能コンクール」を東小倉実習線で開催しました。

更なる技術向上を図るため支社において予選会を実施し、選抜された7チームによる全社大会を開催しました。駅間で故障した列車を救援するなどの想定で、保守用車を救援列車に見立てるなどし、より実践的なコンクールとすることことができました。



駅指導担当者異常時訓練の様子

■ 車掌、運転士

更なる運転技術・サービスの向上を目的とした基本動作・出区点検及び放送等のコンクールを職場単位で実施しており、今年度は延べ2,872名の乗務員が参加しました。また、年1回本社主催で実施している「異常時対応コンクール」は、列車の運行中に起こりうる踏切事故や車両故障時を想定していかにスムーズに対処できるかを競うものであり、全乗務員職場から選出された27名に対しシミュレーター訓練施設と現車を使用して行いました。また、昨年に引き続き全車掌職場及び全運転士職場を対象に、安全に対する取組みや乗務員の基本動作の定着度等を競う「セーフティーランキング」を実施し、安全に関する取組みの活性化及び安全意識の高揚を図りました。



異常時対応コンクールの様子

■ 車両の保守に係わる社員

グループ会社を含め、全ての職場を対象に年1回「技術コンクール」を実施しています。実車を使用し、故障発生時の調査及び復旧を迅速且つ正確に行うための能力の向上を目的に実施しており、124名が参加しました。また、昨年に引き続き車両関係全職場を対象に、事故防止に対する取組みや安全作業・基本動作の定着度等を競う「車両セーフティーランキング」を実施し、安全に関する取組みの活性化及び安全意識の高揚を図りました。



技術コンクールの様子

■工務関係社員(施設及び電気関係社員)

社員の技術力向上、技術継承及び安全意識の高揚を図ることを目的として、「技能、技術競技会」を開催しました。施設関係の社員については、保線部門、土木部門のほか、全部門一齊に施設技能競技会を開催し、測量、災害対応、出改札機械、建物検査、設計図書等確認、最適形状柵の模型製作、軌道変位測定、異常時対応及びレール手探傷の競技会を開催し190名が競い合いました。電気関係の社員については、自動閉そく装置の事故復旧競技会(89名)や電車線断線復旧競技会(92名)が競い合いました。



施設技能競技会
(左:災害対応 右:レール探傷)



電気事故復旧競技会
(左:電車線断線復旧 右:自動閉そく装置故障復旧)



③緊急時対応訓練について

1. 大規模地震想定訓練

九州全域で震度6弱の地震が発生し、津波警報が発令されたとの想定でJR九州営業エリア全域で一齊に「大規模地震想定訓練」を実施しました。本社及び各支社に大災害対策本部を設置し、被害状況等の情報収集や非現業社員の自動参集等について確認しました。

また、本線上において実車を用いた「大規模災害避難誘導訓練」では、乗務員によるハザードマップを用いたお客様の避難誘導訓練を実施しました。



本社災害対策本部の様子



避難誘導訓練の様子



大規模災害避難誘導訓練の様子



2. 関門トンネル総合防災訓練

昭和28年の大雨による関門トンネル水没事故を受け、その翌年から防災訓練を毎年1回実施しています。トンネル内で列車が立ち往生したという想定で、実際にトンネル内で電車を止め、機関車による救援訓練やトンネル内に雨水の流入を防ぐ防水扉の開閉訓練等を実施しました。九州運輸局、警察、消防及びJR貨物会社等の協力を得て約120名が訓練に参加しました。



防水扉閉扉の様子



救援列車が到着した様子

3. 総合脱線復旧訓練

踏切障害事故や災害等により列車が脱線したとの想定で、九州運輸局、警察、消防及びJR貨物会社等の協力を得て毎年各支社で訓練を実施しています。グループ会社と合同で、車両の脱線復旧訓練や線路及び電気設備の復旧訓練を実施しました。全社で約820名が訓練に参加しました。



油圧ジャッキによる載線風景



消防隊の救助活動

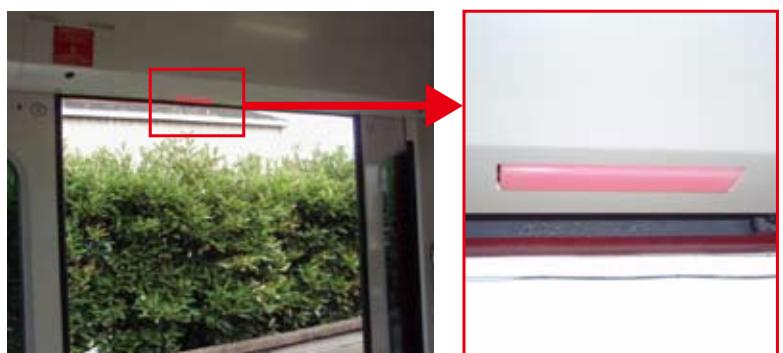


電車線の処置

4 安全設備について

1. 車両設備の安全強化

お客様に対してドアの開閉動作をお知らせするため、ドアの開閉時に点滅する「ドア開閉表示灯」をドア上部に設置しています。813系(27両)及びキハ220形(3両)に設置しました。



ドア開閉表示灯

2. 踏切の安全性の向上

(1) 踏切の視認性の向上

● 踏切警報灯の視認性の向上

踏切警報灯の増設・両面化のほか、全方向踏切警報灯(LED型)の導入にも取組んでいます。

● 夜間の踏切視認性の向上

踏切付近の照明を増設し、夜間の視認性を向上させています。



全方向踏切警報灯(LED)



踏切付近の照明灯増設



(2) 踏切の整備等

踏切障害事故防止対策として、格上げ7箇所、拡幅17箇所及び踏切の廃止2箇所を実施しました。また、過去の踏切障害事故事例等から今後3年間で対策を実施する要注意踏切100箇所を抽出し、道路管理者等との協議や踏切内停滞対策のための看板設置、路盤シールの設置等を44箇所の踏切に対して実施しました。



拡幅前

拡幅後

注意喚起看板

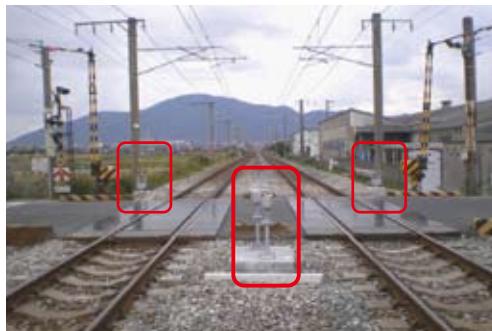
路盤シール

(3) 踏切の安全確保

● 踏切障害物検知装置等による支障物の監視

自動車等との衝突を未然に防止する目的で、踏切障害物検知装置を設備しています。3箇所の踏切に対して設置しており、合計636箇所の踏切に設備しました。

また、踏切の異常を通報する目的で、踏切支障報知装置(非常ボタン)を設備しています。27箇所の踏切に設置しており、合計1,113箇所の踏切に設備しました。



踏切障害物検知装置



踏切支障報知装置(非常ボタン)

● 監視カメラによる監視

踏切の安全を確保するため、過去に事故が起こった踏切に踏切監視カメラを設備しています。



踏切監視カメラ



実際の映像

(4) 里道等の安全対策

鉄道の安全・安定輸送並びに沿線地域の安全確保のため、線路横断箇所である里道等の安全対策について検討し、関係する自治体等と用地協議を行い、里道等133箇所を立入り防止柵等で封鎖しました。



金網で封鎖(久大本線)



柵で封鎖(長崎本線)

3. 降雨防災対策

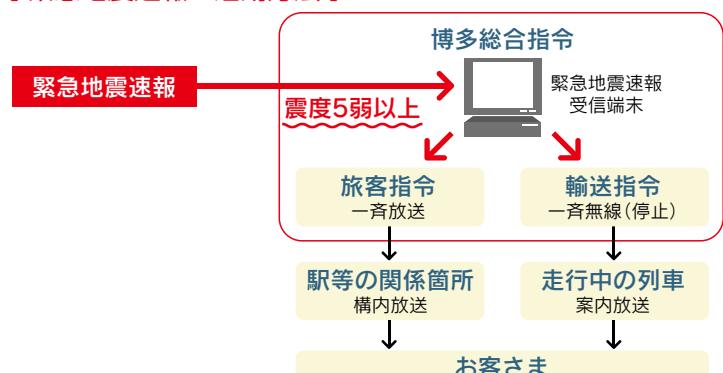
線路沿線の斜面については、集中豪雨や台風による状態変化、経年による表面風化等による落石及び崩落等を防止するため、28箇所の斜面対策工事を実施しました。



4. 緊急地震速報の活用

平成19年10月より、気象庁による緊急地震速報の一般提供を受け、走行中の列車に対する緊急停止指令や駅構内等のお客さまの安全のために活用しています。

[緊急地震速報の活用方法]



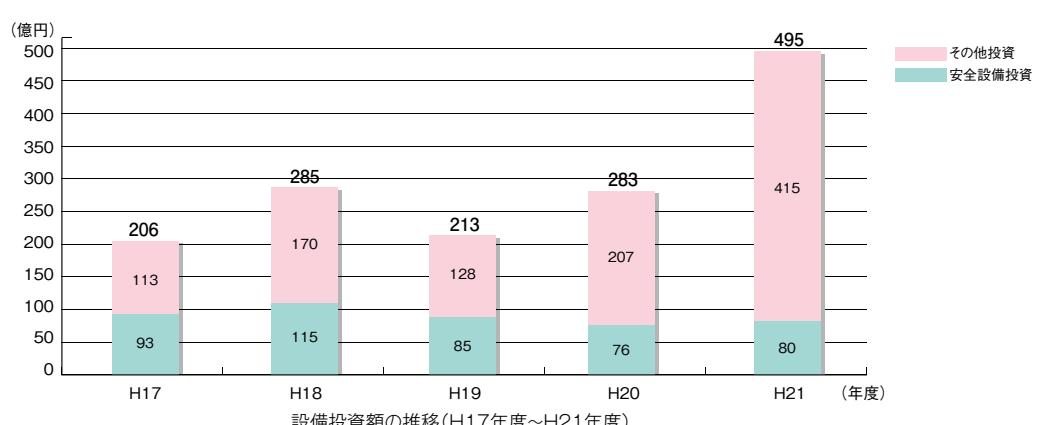
5. 地震による津波対策

東南海・南海地震発生時の津波対策として、「津波ハザードマップ」を整備するとともに津波警戒区域の始・終端に「津波警標」を設置し、列車の乗務員に周知しました。



⑤ 安全設備投資

鉄道輸送の安全・安定輸送の確保については、踏切事故対策・高架橋耐震補強・防災対策・落石対策等を実施するとともに、経年設備の取替えを計画的に進めるなど設備の維持・向上を図っています。 安全への設備投資については、毎年計画的に実施しています。



7

お客さまとの連携

① お客さまからのご意見

弊社では、駅等への来訪や電話などお客さまから直接承るご意見だけでなく、ホームページを介したメールによるご意見や九州新幹線及び特急列車に備え付けている車内情報誌「プリーズ」の折り込みハガキによるご意見など、より良いサービスを提供するためにご利用いただいたお客さまから多くの声が収集できるように努めています。

その結果、平成21年度も1,000件を超える「お客さまの声」をいただきました。「お客さまの声」については、その状況を確認するとともに必要な対策を検討し、お客さまへのご回答が必要なものについては迅速に対応するよう努めています。また、改善した事例については、主なものをホームページに掲載しお客さまにお知らせしています。

② お客さま、地域の皆さまと創る安全

1. 踏切事故防止キャンペーン

●国土交通省が定めた「平成21年全国交通安全運動実施計画」に基づき、「平成21年春・秋の全国交通安全運動」を展開しました。

弊社では、この期間にあわせて「踏切事故防止キャンペーン」を展開し、駅コンコースや交通量の多い踏切において自動車運転者や踏切通行者に対し、踏切内でトラブルが生じた場合の対処法などを印刷したクリアファイルやチラシを配布し、踏切事故防止の協力を呼びかけました。また、駅前広場や自動車学校等において模擬踏切を使用した踏切安全講習会を開催しました。



模擬踏切を使用した踏切安全講習会



踏切で配布したクリアファイル

●鉄道沿線の小学校低学年児童を対象に、「踏切での安全確認」や「置石の禁止」等を描いたノートを配布し、踏切の安全通行と妨害防止を図るとともに、同封したチラシにより児童の保護者等にも踏切事故防止の啓発を行いました。



小学校配布ノート



踏切事故防止チラシ

JR九州からのお願い

踏切手前で、必ず一旦停止してください。

もしも、踏切内に閉じ込められたら…

あわてず、ゆっくり車を前進させて踏切から出てください。しゃ断棒は上がります。



無理な踏切内通行はやめましょう!

踏切障害事故40件のうち24件は自動車の
無理な踏切内通行(停滯、直前横断等)により発生したものでした。

2. 鉄道テロ対策の実施

鉄道テロ対策については、国土交通省の指導に基づき様々な取組みを実施しています。関係社員等による巡回警備の強化や設備の増強を行うとともに、駅や列車内において、お客さまに対して不審物発見時の通報の協力依頼を行うなど、テロの警戒にあたっています。

[テロ対策の取組み事例]

- 社員等の巡回警備の実施
- 防犯カメラの設置
- 駅や列車内における、お客さまへの不審物発見時の協力放送の実施
- テロ警戒中のお知らせの実施
 - ・「特別警戒中」看板掲出
 - ・「不審物発見時の三原則」ポスター掲示
 - ・「特別警戒実施のお知らせ」4カ国語（日本語、英語、韓国語、中国語）ポスターの掲示
- SOSシールによる車内の非常ボタン設置位置の明確化



看板



ポスター



4カ国語ポスター

JR九州からのお願い

駅構内や車内などで不審物や不審な人を
発見した場合は、直ちにお近くの
JR社員または警察にお知らせください。

③九州新幹線全線開業に向けた取組み

1. 九州新幹線博多駅のホーム増設工事

●工事概要

博多駅のホーム増設工事は、JR九州在来線の配線変更によって生み出したスペースに新幹線ホームを建設する工事です。在来線切替工事完了後に着手した工事は順調に進み、本年3月31日には既存のJR西日本山陽新幹線ホーム改良工事のため増設したホームの一時使用を開始しました。平成23年春には、九州新幹線開業にあわせて使用開始する予定です。



山陽新幹線(左)と在来線(右)間での施工状況

●安全・安定輸送の確保を中心とした工事

JR九州在来線とJR西日本山陽新幹線間の狭いスペースでの工事のため、列車運転に影響を与える作業は主に夜間行っています。また、タワークレーンなどの大型重機を多く使用しているため、重機の転倒防止や既設構造物への衝撃防止に細心の注意を払い、安全・安定輸送の確保に万全の体制で工事を進めています。

2. 新博多駅ビル開発工事

(開発面積:約22,000m²、延床面積:約200,000m²、階数:地下3階～地上10階)

●工事概要

新博多駅ビル「JR博多シティ」は、九州新幹線全線開通にあわせて平成23年春の開業を目指しています。JR九州在来線上空の工事に加え、線路直下での工事もあるため、1日あたり約1,000本の列車を運転しながら、線路を仮設工事桁で受け替え工事を進めてきました。平成21年7月には仮設工事桁の撤去を終え、博多駅構内は新しい軌道構造となりました。現在は駅ビル鉄骨工事を終え、外壁の一部と内装工事を行っています。



新博多駅ビル建設状況

●お客さまへの安全対策

鉄骨や外壁の設置工事については、タワークレーンを使用した線路上空作業となるため、線路や電車線等の運転設備に支障を与えないよう、夜間作業を主体に進めています。ホームやコンコース等、お客さまが通行される場所での工事は、安全かつ安心してご利用いただけるよう十分な通路幅を確保するとともに、日々の確実な点検を実施しています。

8 安全報告書へのご意見

安全報告書へのご感想や弊社に対するご意見につきましては、JR九州ホームページで承っております。



新博多駅ビル「JR博多シティ」完成予想図(平成23年春開業)

お客様のご意見につきましては、JR九州ホームページ画面最上段の「お問い合わせ」内にある「その他のご意見ご要望」でお伺いしております。

[JR九州ホームページ] <http://www.jrkyushu.co.jp/>



九州旅客鉄道株式会社

編集／鉄道事業本部 安全推進部 2010年6月