

安全報告書



平成29年

四国旅客鉄道株式会社

安全報告書

目次

| | | |
|-------|---------------------|----|
| 1. | はじめに | 1 |
| 2. | 安全基本方針 | 2 |
| 2.1 | 経営理念と行動指針 | 2 |
| 2.2 | 安全綱領 | 2 |
| 2.3 | 安全推進運動 | 3 |
| 3. | 安全管理体制 | 4 |
| 3.1 | 輸送の安全の確保に関する管理体制 | 4 |
| 3.2 | 安全管理方法 | 5 |
| 3.2.1 | 安全推進委員会等の開催 | 5 |
| 3.2.2 | 輸送安全総点検等の実施 | 5 |
| 3.2.3 | 輸送障害防止対策会議 | 5 |
| 3.2.4 | 請負工事安全会議 | 6 |
| 3.2.5 | 事故発生時の緊急体制 | 6 |
| 3.3 | 安全管理体制の見直し | 6 |
| 4. | 平成28年度の安全重点施策 | 7 |
| 4.1 | 主な「ハード対策」 | 7 |
| 4.1.1 | 誤出発防止対策 | 7 |
| 4.1.2 | 車両の安全対策 | 7 |
| 4.1.3 | 災害防止対策 | 8 |
| 4.1.4 | 踏切等の安全性向上対策 | 9 |
| 4.1.5 | 列車からの緊急避難支援装置の整備 | 11 |
| 4.2 | 主な「ソフト対策」 | 12 |
| 4.2.1 | ヒヤリハット運動 | 12 |
| 4.2.2 | リスクアセスメント | 13 |
| 4.2.3 | 安全シンポジウム | 13 |
| 4.2.4 | 安全教育 | 14 |
| 4.2.5 | 職場内での教育訓練 | 14 |
| 4.2.6 | 異常時対応訓練 | 14 |
| 4.3 | 安全を支える人材の確保 | 16 |
| 4.4 | 安全関連設備投資 | 16 |
| 5. | 事故等の発生状況 | 17 |
| 5.1 | 鉄道運転事故 | 17 |
| 5.2 | 輸送障害 | 18 |
| 5.3 | インシデント | 18 |
| 6. | お客さま等との連携 | 19 |
| 6.1 | お客さまからのご意見 | 19 |
| 6.2 | お客さま、住民の皆様とともに高める安全 | 19 |
| 6.2.1 | 地域行事への参画等によるPR活動 | 19 |
| 6.2.2 | 踏切安全通行PR活動 | 20 |
| 6.2.3 | 「こども110番の駅」の取り組み | 20 |
| 6.2.4 | 「AED」の設置 | 20 |
| 6.2.5 | 防災士の資格取得 | 21 |
| 6.2.6 | サービス介助士の資格取得 | 21 |

1 はじめに

日頃はJR四国をご利用いただき、誠にありがとうございます。

弊社は四国の皆さま方に支えられながら、昭和62年のJR発足から30年目を迎えましたが、これもひとえにお客さまをはじめ、地域の皆さまや関係各位のご支援、ご協力の賜物と深く感謝し、新たな気持ちで安全・安定輸送の確保に取り組んでまいります。

鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であると同時に輸送業務の最大の使命であり、すべてに優先する最重要課題です。四国の基幹的公共輸送を担う事業者として、お客さまに安心してご利用いただけるよう、内外の経済情勢にかかわらず安全関連投資を堅持し、ハード・ソフト両面から安全・安定輸送に向けた様々な施策を継続して実施してまいりました。

さらに、平成18年に施行された改正鉄道事業法に基づき、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業運営の方針や体制を定めた『安全管理規程』を制定して、安全水準の維持・向上を図っています。

具体的には、ハード面では、速度超過防止用ATS（自動列車停止装置）やオーバーランを防ぐ機能を持った運転状況記録装置の整備及び同装置を搭載した新型車両の導入、列車無線設備の整備、指令所建物や本四備讃線の耐震補強等の地震・津波対策などの安全対策を推し進めています。

一方、ソフト面では、平成24年度から28年度までの5年を期限とする「中期安全推進計画」を策定し、ヒヤリハット運動とリスクアセスメントの展開を中心とした安全推進運動に取り組みながら、安全文化の定着化及び安全マネジメント体制の確立等を着実に推進しています。また、大地震や津波を想定した防災・避難誘導訓練の実施により、災害対応能力の強化を図るなど、ハード・ソフトの両面から安全管理体制の継続的改善に絶えず努めています。

しかしながら、平成27年12月に高徳線オレンジタウン駅構内において、運転士が停止信号に気付かず発車、安全側線に進入して1軸が脱線するという列車脱線事故を発生させ、皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけいたしました。この事故を踏まえ、ハード・ソフトの両面からさらなる安全管理体制の改善に努め、信頼回復に向け全力を尽くしているところです。

この報告書では、昨年度（平成28年度）に実施した安全性向上に向けた主な取り組みや、事故の再発防止策を中心にご紹介しております。

本年度は、昨年度までの「中期安全推進計画」による安全文化（安全を普段着の行動とすること）を定着させたいという思いを込めて、「新中期安全推進計画（平成29～32年度）」の初年度として「人の命を守る」ことを主目標に設備の整備にも努め、さらなる安全な輸送サービスを提供します。また、「当社は、四国と運命共同体であり、四国の繁栄なくして当社の繁栄はない。」という認識のもと、四国家（四国という家）の一員であることを意識して、お客さまに『安心して』『喜んで』『末永く』ご利用いただけますよう取り組んでまいりますので、今後とも変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。



代表取締役社長

半井 真司

2

安全基本方針

1

経営理念と行動指針

「鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、すべてに優先する最重要課題である」との基本認識に基づき、昭和62年4月の会社発足時に『経営理念』と『行動指針』を定めました。

経営理念

JR四国は、四国における基幹的公共輸送機関としての役割を担っていることを認識し、安全・正確・快適な輸送を提供するとともに心のこもったサービスに努め、お客様に喜んで利用していただける企業を目指します。

また、会社の持つ人的・物的能力を最大限に発揮し、四国に根ざした会社として自立・発展を期するとともに、広く四国の経済・文化の向上に寄与することに努めます。

行動指針

- 1 安全・正確・快適な輸送の提供に努めます。
- 2 お客様に感謝し、真心のこもったサービスの提供に努めます。
- 3 未来に挑戦する活力ある職場づくりに努めます。
- 4 幅広く叢智を結集し会社の自立・発展に努めます。

2

安全綱領

平成17年度に安全に係る行動規範である『安全綱領』の見直しを行い、この安全綱領を点呼等で繰り返し唱和することにより、安全意識の向上に努めています。

安全綱領

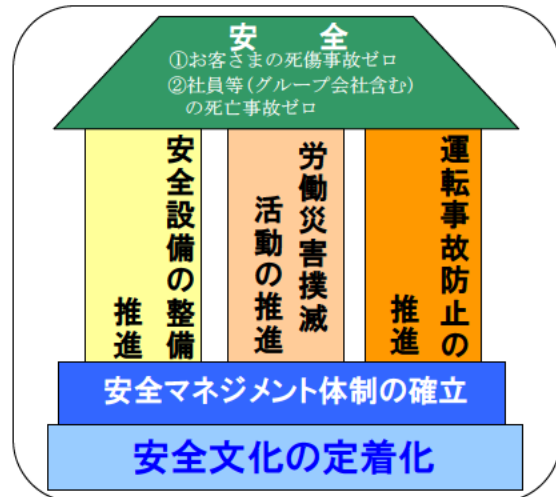
- 1 安全は輸送業務の最大の使命である。
- 2 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり不断の修練によって築きあげられる。
- 3 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
- 4 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
- 5 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

3 安全推進運動

従来から、事故防止体制の構築を目指し、安全のPDCAサイクルを活かした再発防止対策やヒヤリハット運動により、グループ会社も含めた安全文化の確立に取り組んできました。これらの取り組みにより、一定の成果を上げてきましたが、平成24年度からは更なる安全の確保に向けて、5年を期限とした『中期安全推進計画』に取り組んでいます。平成28年度は、この『中期安全推進計画』の最終年度として、平成27年度の取り組みの深度化を図るとともに、平成27年度に発生した事故や故障等の原因分析に基づくハード・ソフト対策を徹底し、『中期安全推進計画』の目標達成に取り組んでいます。

中期安全推進計画では、目標達成に向け以下に記載する(1)～(5)の5つの柱を設定しています。中でも、その土台となる「安全文化の定着」に注力し、事故を芽のうちに摘む運動である『安全推進運動』を通じて社員のリスクに対する気付き感度の向上に努めています。さらに、平成26年度からは、本社内に「安全推進運動フォローアップ会議」を発足させるなど、ヒヤリハット運動の深度化及びリスクアセスメントの定着化に取り組んでいます。

- (1) 安全文化の定着化
- (2) 安全マネジメント体制の確立
- (3) 運転事故防止の推進
- (4) 労働災害撲滅活動の推進
- (5) 安全設備の整備推進



【安全推進運動】



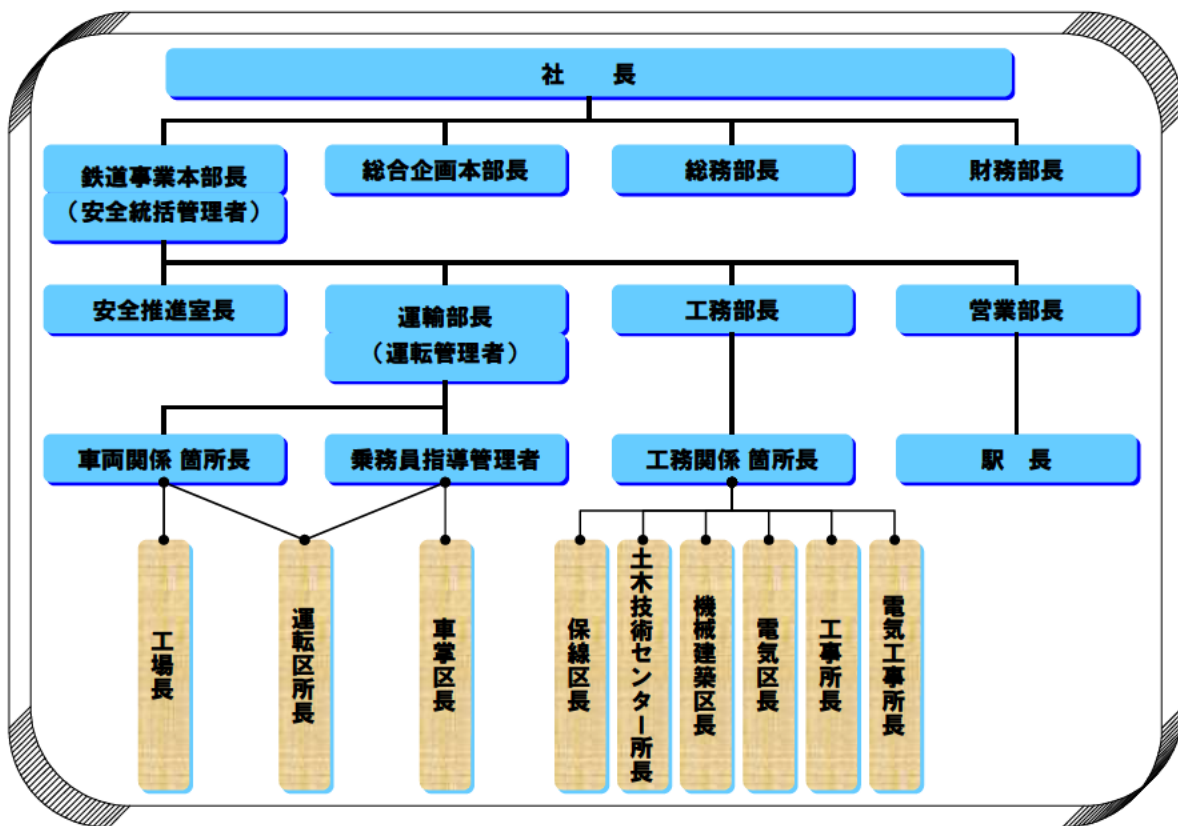
3 安全管理体制

1 輸送の安全の確保に関する管理体制

平成18年10月に施行された改正鉄道事業法に基づき『安全管理規程』を制定しました。

この規程は、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、輸送の安全水準の維持及び向上を図ることを目的としています。社長を最高責任者とし、安全統括管理者をはじめ各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。

体制図



主な管理者と役割

| 役 職 | 役 割 |
|----------------------|---|
| 社 長 | 安全を確保するための基本的な方針を定めるとともに、輸送の安全確保に関する重要な事項を決定する。さらに安全統括管理者の意見を踏まえ、鉄道事業の実施及び管理の状況を把握し、必要な改善を行う。 |
| 安全統括管理者 (鉄道事業本部長) | 運転、施設及び車両の安全性及び相互の部門間の整合性を確保し、安全確保を最優先した輸送業務を実施するとともに、各部門を統括管理し社長等に対し、その職務を行う上での必要な意見を述べる。 |
| 運転管理者 (運輸部長) | 輸送の安全確保のため、運行計画の設定及び改定、乗務員及び車両の運用、列車の運行、運転関係係員の資質維持等に関する業務を管理する。 |
| 乗務員指導管理者 | 乗務員の資質の維持管理、資質の充足状況に関する定期的な確認、及び運転管理者への報告を行う。 |

2 安全管理方法

1 安全推進委員会等の開催

社長を委員長とする『安全推進委員会』を毎月1回開催し、事故防止及び安全確保につながる情報の収集・分析を行い、再発防止に有効な対策等の検討を行うとともに、本社・現場間の意思統一を図っています。また、委員会での検討結果は各現業機関において訓練・点呼等により、社員に対し確実に情報共有を行い周知徹底を図っています。

さらに、必要に応じて踏切設備、強風対策及び運転保安設備（信号機の改良や速度超過防止対策）、ワンマン運転時の安全確保等に関する専門委員会を随時開催しています。

【安全推進委員会】



2 輸送安全総点検等の実施

多客輸送期間であるGW、夏季及び年末年始多客輸送前には、輸送安全総点検を実施し輸送の第一線を担う現業機関及び関係グループ会社の安全確保に係る取り組み状況を確認するとともに、安全意識の醸成に取り組んでいます。

また、点検により改善が必要な事項については、迅速に是正措置を講じるよう指導を行うとともに、次回点検時において確実に改善されているのか、継続的な確認を実施しています。

さらに、社長や安全統括管理者などの本社幹部と現場社員との意見交換会を適宜実施し、風通しのよい職場環境の構築を図っています。

【本社幹部との意見交換会】



3 輸送障害防止対策会議

災害発生時における各系統間のお互いの業務に対する理解を深め、輸送障害発生時に迅速で正確な対応ができる体制を目的として、毎年、梅雨・台風時期前に『輸送障害防止対策会議』を開催しています。

この会議には、現場第一線の指揮を担う助役等が出席し、現場の生の声を意見交換することにより、より踏み込んだ意見集約を行うとともに、各系統間のコミュニケーションの向上を図っています。また、『輸送障害防止対策会議』での検討内容を各職種において水平展開することで、災害発生時の取り扱い誤りの防止や適確な旅客案内に役立てています。

【輸送障害防止対策会議】



4 請負工事安全会議

グループ会社及び協力会社の安全責任者を招集し、『請負工事安全会議』を定期的を開催しています。この会議は、過去の運転事故・労働災害・JR他社の事故事例などの発生状況等について情報の水平展開を行うとともに、活発な意見交換によりグループ会社及び協力会社相互間の連携を深め、事故防止と安全の確保に対する取り組みの強化を目的として開催しています。

【請負工事安全会議】

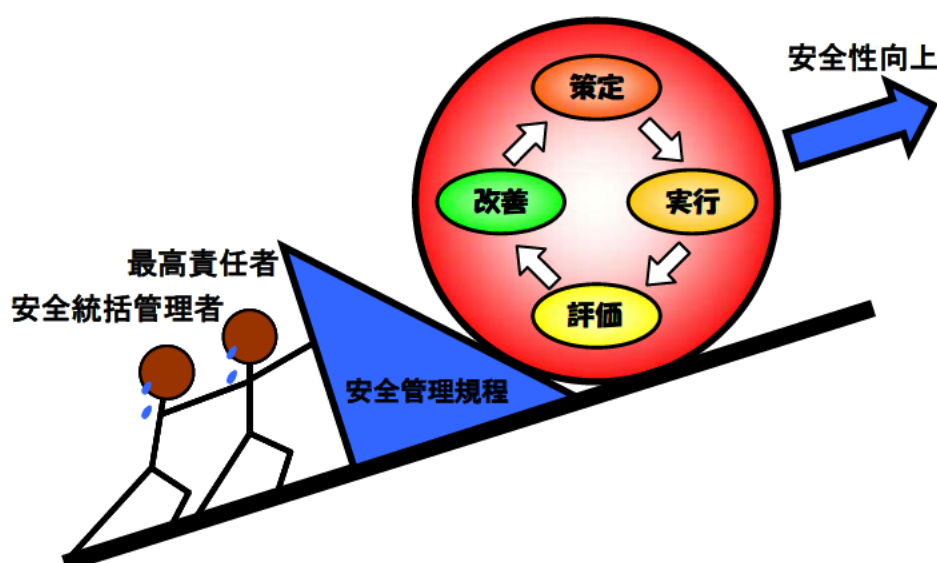


5 事故発生時の緊急体制

鉄道運転事故や災害等が発生した場合に備え、平素から関係省庁や関係機関及び会社内部における緊急時の連絡・即応体制を整備・更新するとともに、各種訓練等により繰り返し教育を実施し、現場対応能力の向上を図っています。さらに、状況により本社及び現地に対策本部を設置し、適確な対処と迅速な復旧に取り組んでいます。

3 安全管理体制の見直し

安全の確保はすべてに優先する最重要課題であるとの方針のもと、経営トップ主導による安全性向上のためのPDCAサイクル（輸送の安全に関する方針等の策定、実行、評価、改善のサイクル）を適切に機能させ、安全管理体制の見直しと継続的改善を実施しています。



4

平成28年度の安全重点施策

平成28年度は、5年を期限とする『中期安全推進計画』（平成24年度～平成28年度）の最終年度として、平成27年度までの取り組みの深度化を図るとともに、平成27年度に発生した事故や故障等の原因分析に基づく対策を徹底し、『平成28年度 安全推進計画』の重点実施項目を着実に実施することで、目標達成に向け全社員が一丸となり取り組みました。

1 主な「ハード対策」

1 誤出発防止対策

平成27年12月31日、高德線オレンジタウン駅において、列車が赤信号で出発し安全側線の終端をこえ脱線する事故が発生しました。このため、平成28年度はこれまで実施してきた安全側線が設けられていない箇所の誤出発防止対策を強化するとともに、安全側線が設けられている箇所についても、誤出発防止対策（誤出発防止用ATSの設置等）を新たに実施しました。平成28年度はオレンジタウン駅を含めて2駅で対策を行い、さらに平成29年度にかけて19駅で計画しています。

今後も、誤出発による列車衝突事故及び列車脱線事故を防止するため、誤出発防止対策を計画的に推進していきます。



左側が安全側線



安全側線の終端

2 車両の安全対策

■ 運転士異常時列車停止装置

列車に乗務している運転士に疾病等の異常が発生し、運転操作が継続できなくなった場合に自動的に列車を停止させる装置を設置しています。平成28年度末までに、整備対象車両369両のうち354両（整備率96%）の設置が完了しました。

■ 運転状況記録装置・誤通過防止支援装置

平成18年7月の省令改正に伴い、列車の運転速度やブレーキ操作等の運転状況を記録する装置の設置が必要であるため、『運転状況記録装置』を開発し順次設置しています。

また、停車駅通過等を未然に防止する機能を持たせた、『誤通過防止支援装置』も併設しています。平成28年度末までに、整備対象車両369両のうち322両（整備率87%）の設置が完了し事故防止に役立っています。

【誤通過防止支援装置】



3 災害防止対策

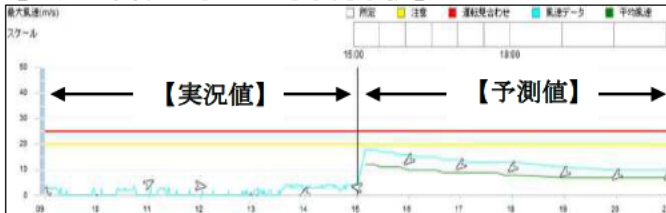
■ 強 風

本四備讃線など、台風や季節風などで運転を規制する区間に列車を停車させない取り組みとして、平成24年8月より『風予測システム』を導入し、早め規制により安全安定輸送に努めています。

【時間帯毎の影響度ランク】

| 路線 | 12~15 | 15~18 | 18~21 | 21~0 |
|---------------|-------|--------|-------|------|
| 予讃線 | 所定 | 所定 | 所定 | 所定 |
| 本四備讃線(児島~宇多津) | 注意 | 運転見合わせ | 所定 | 所定 |

【風速の実況・予測の時系列推移】



瀬戸大橋線より西側にあるアメダスや各機関の観測値も参考にしながら、リードタイムをもった強風リスクの把握と共有並びに事前の運行計画や抑止判断につなげています。

■ 大 雨

台風等による大雨の対策として、のり面（山を切り取った斜面・土盛りでできた斜面）の状態を定期的に点検するほか、のり面を安定させるため、点検結果をもとに「のり面防護工」を施工しています。平成28年度は予讃線1箇所、土讃線4箇所、牟岐線1箇所の計6箇所を施工しました。

【のり面防護工】



■ 落 石

落石に対する対策として、危険箇所を定期的に点検するほか、落石検知装置や落石に備える落石止柵、落石防止網を順次施工しています。平成28年度は予讃線1箇所、予土線2箇所、土讃線1箇所の計4箇所を施工しました。

【落石防止網】



■ 地 震

大規模地震対策として、鉄道橋や高架橋に耐震対策を実施しています。道路等と交差する鉄道橋や高架橋に対し、落橋防止を目的とした耐震対策を平成8年度から順次行っており、これまでに施工を完了した落橋防止対策箇所は41箇所となりました。また、本四備讃線における耐震補強は、平成26年度末から工事に着手し、桁の落橋防止対策、高架柱や橋脚に対する耐震補強等を順次実施しています。

【高架橋柱の耐震補強】



駅設備では、四国DCの開催にあわせて平成28年度に琴平駅の耐震補強工事を実施し、平成29年度においても計画的な鉄道橋や高架橋柱の耐震対策の実施を予定しています。また、平成21年3月1日より、気象庁が情報提供している緊急地震速報を活用した『早期地震警報システム』を導入しています。地震発生前に揺れが予想される区間を走行している列車に対し、列車無線装置で自動的に緊急停車を指示するもので、列車無線装置の未整備線区では携帯メール機能を活用しています。システム導入前までは、地震が発生してから列車を停止させていましたが、現在は地震が到達する前に列車の停止手配を行うことが可能となりました。

■ 津 波

近い将来、高い確率で発生が予想される南海トラフ地震による津波に備え、各自治体のハザードマップを参考にして、線路の浸水が予想される区域に「津波浸水予想区域標」を設置しています。また、線路の浸水が予想される区域を走行中、運転席に設置してある『GPSトレインナビ』に“津波浸水区域走行中”を表示させることで、運転士に注意を促し、“もしもの時”の迅速な対応に役立てることにしています。

さらに、平成23年3月11日に発生した東日本大震災後に各自治体が定めたハザードマップを基に、津波浸水予想区域の見直しと避難マップの作成を行いました。現在は、自治体の見直しに合わせて適宜情報の更新を行っています。平成28年3月には、線路内からの避難出口を示す方向標や指定避難場所への避難経路を示す標識の設置を完了しました。

【GPSトレインナビ】



【避難出口標】



4 踏切等の安全性向上対策

■ 踏切支障報知装置等の整備

JR四国には、平成28年度末現在で1,322箇所の踏切があります。第1種踏切（警報機・遮断機のある踏切）は1,206箇所あり、全踏切数の91%を占めています。また第1種踏切数の76%に当たる915箇所に『踏切支障報知装置』を整備し、このうちの82箇所に『障害物検知装置』を併設しています。これらの整備については、今後も計画的に進めていきます。

踏切支障報知装置とは・・・

「非常ボタン」を押すことにより、異常を列車の運転士に知らせるものです。

【踏切支障報知装置（非常ボタン）】



障害物検知装置とは・・・

踏切内に停滞した車などを自動で検知し、列車の運転士に知らせるものです。

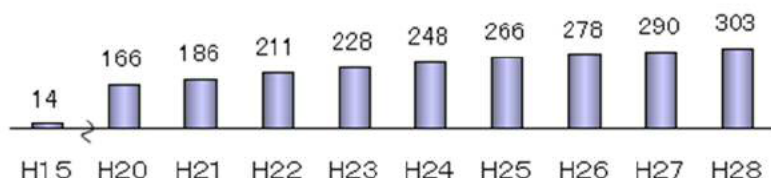
【障害物検知装置】



■ 踏切警報機（赤色灯）の視認性向上

踏切の安全性向上対策として、踏切警報機（赤色灯）の視認性を向上させるため、警報灯の両面化や全方向踏切警報灯の導入にも取り組んでいます。踏切遮断桿折損が多発している踏切などから計画的に進めています。

【踏切警報機（赤色灯）両面化箇所数の年度別推移】



【全方向踏切警報灯】



■ 踏切道の整備等

踏切の事故防止対策として、平成28年度は道路事業に合わせ踏切拡幅工事を3箇所で行いました。

●予讃線 玉之江～壬生川駅間（樋の内踏切）



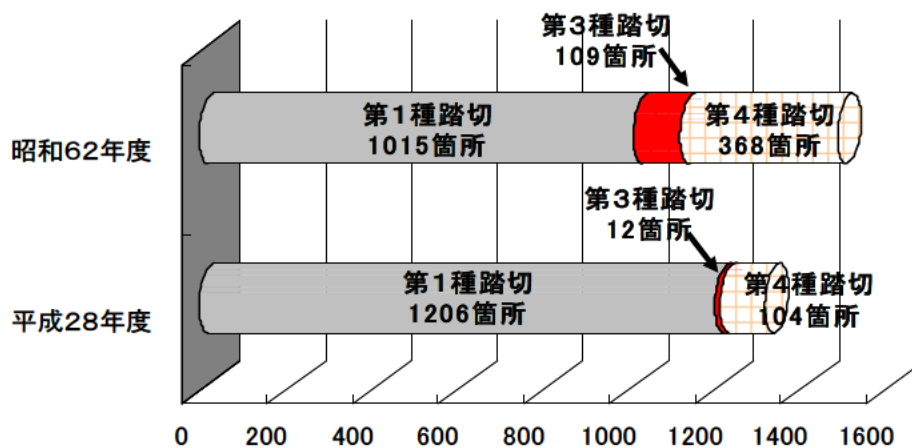
(拡幅前)



(拡幅後)

第3種踏切（警報機があり遮断機のない踏切）と第4種踏切（警報機・遮断機のない踏切）については、道路交通量、鉄道交通量、踏切環境等を勘案しながら効果的かつ計画的に廃止又は第1種踏切（警報機・遮断機のある踏切）への改良等を進めています。

【踏切種別ごとの踏切数の推移】



■ 踏切内ペイント

踏切内で「とりこ」になり、事故に至るケースが多く見受けられることから、“踏切内「停車禁止」の意識付け及び踏切視認性向上”を目的に、ドライバーに注意を促すための踏切内ペイント（レンガ色の塗色）を実施し、平成28年度は12箇所の踏切に施工しました。今後も、順次計画的に実施していきます。

●土讃線 西佐川～佐川駅間 久万田踏切



●高徳線 板野～阿波川端駅間 川端第1踏切



■ テレビCM放映による踏切事故防止啓発活動

春・秋の全国交通安全運動に合わせ、四国各県でテレビCM（「脱出編」と「列車防護編」）の放映を行いました。また、運転免許センターや自動車教習所に依頼し、啓発用DVDの放映も実施して踏切安全通行と踏切内でトリコになった場合の脱出方法等の啓発活動に役立てました。



CM「脱出編」15秒版



「列車防護編」15秒版

■ さく場道の安全対策

踏切以外で人が横断している「さく場道」については、防護柵及び通行禁止看板の設置を行うことにより、鉄道人身事故の防止を図っています。平成28年度は予讃線11箇所、高德線1箇所、土讃線10箇所、徳島線5箇所、牟岐線2箇所の計29箇所で開催等を行いました。

●予讃線 伊予三島～伊予寒川駅間



■ 連続立体交差化事業

都市計画事業に伴う連続立体交差化事業については、高德線栗林駅に続いて予讃線丸亀駅及び今治駅、高德線佐古駅、予讃線坂出駅、土讃線高知駅が順次完成しています。

また、平成22年度から予讃線松山駅付近高架化工事に着手し、約2.4kmの区間を高架化することにより、8箇所の踏切が廃止され18箇所の道路と立体交差することとなります。

5 列車からの緊急避難支援装置の整備

異常時等で列車がホームのない場所に停車した場合、お客様には安全・迅速に列車から降車し、避難していただく必要があります。そのための支援装置として、「避難用シューター」を開発し「手すり付非常用はしご」とともに、計画的な整備を進め牟岐線と土讃線を運転するワンマン列車全てに搭載しました。

【避難用シューターと手すり付非常用はしご】



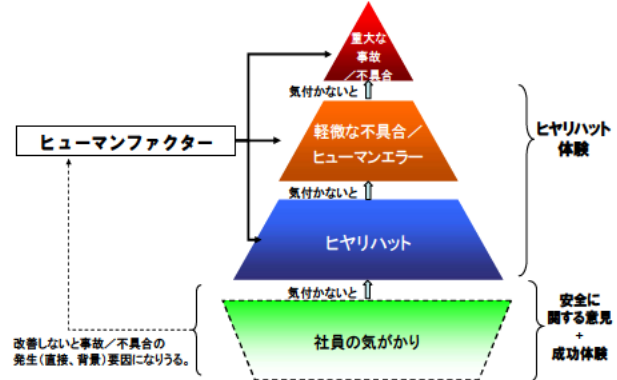
2 主な「ソフト対策」

1 ヒヤリハット運動

重大な事故の発生を未然に防ぐ取り組みとして、平成18年8月から「ヒヤリハット運動」を推進しています。

この運動では、作業中にヒヤリまたはハツとした事象（ヒヤリハット体験）や、安全に関して気付いた事象（安全に関する意見）などを収集し、社員全員で共有することにより事故防止に繋がっています。

【ヒヤリハット運動で収集している情報】

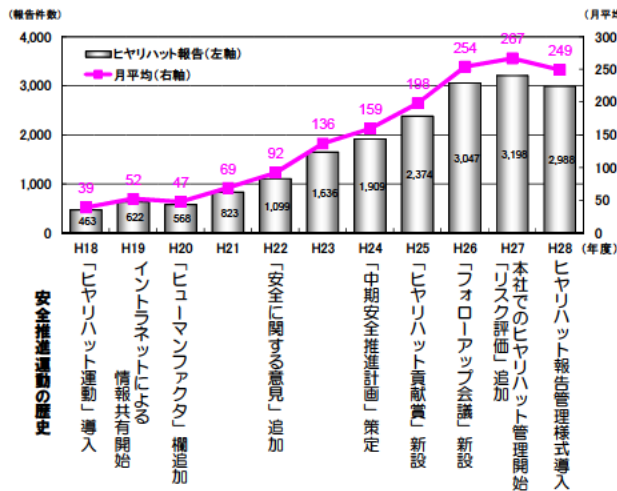


■ 「ヒヤリハット運動」の深度化

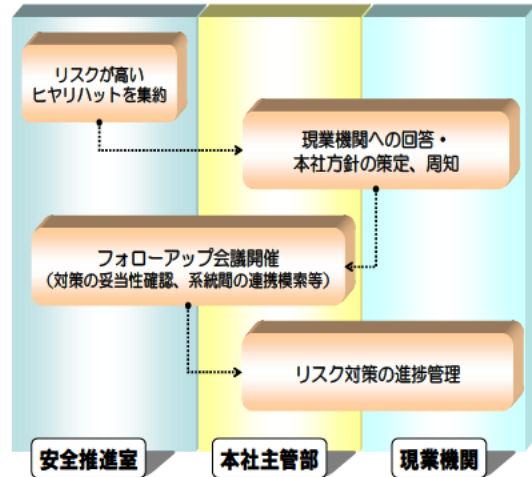
平成28年度は、ヒヤリハット事象のリスク管理を目的にヒヤリハット管理様式を導入しました。リスクが高いヒヤリハット事象については、本社内で共有し対策の有効性の確認や水平展開を推進しています。

「ヒヤリハット運動」導入時からの報告件数は堅調に増加し、近年は年間3,000件程度で推移しています。今後は、報告内容の評価による報告の質的向上を推進すると共に、事例集の作成など情報収集の向上と活用にも注力していきます。

【安全推進運動での取り組みの歴史と報告件数の推移】



【リスクが高いヒヤリハットの共有化】



■ ヒヤリハット貢献賞

ヒヤリハット運動の更なる活性化を目的として、「ヒヤリハット貢献賞」を各職場に授与しています。平成28年度は、15件の「ヒヤリハット貢献賞」を授与しました。

【改善事例 その1】

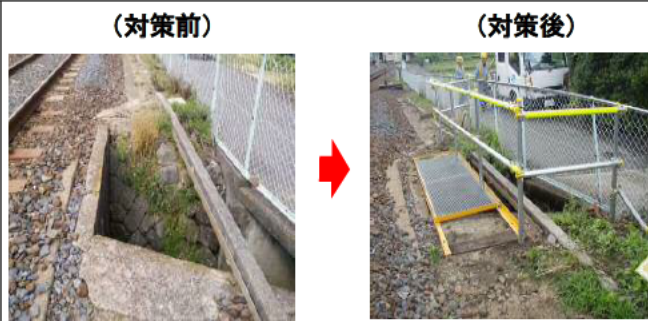
概況：規制杭のある踏切に軽トラックが進入して落輪し、踏切を支障する事故が発生しました。これに対する対策として、道路管理者の自治体と対策を協議し規制杭の増設を実施しました。



増設した規制杭

【改善事例 その2】

概況：夜間作業中に危うく川に落ちそうになり、ヒヤリとしました。この場所は、夜間作業の時に頻繁に通るため、直轄工事により転落防止対策を施工しました。

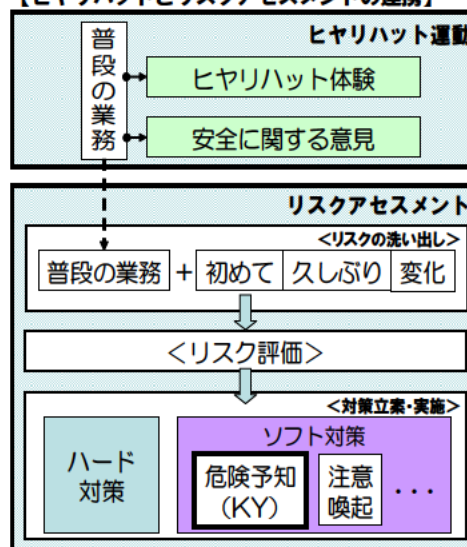


2 リスクアセスメント

リスクアセスメントは、職場に潜在するハザード（危険源・有害源）を探索し、その発生頻度や発生した時の影響などから対策の優先順位を判定する方法のことで、事故の未然防止活動の一つです。

当社では、すべての系統でリスクアセスメントに取り組んでいます。普段の業務でのヒヤリハットに加えて、ミスが起こりやすい場面と言われる「初めて」「久しぶり」「変化」の場面でのリスクを洗い出し、評価することで、リスクの大きさに応じた対策を講じるようにしています。

【ヒヤリハットとリスクアセスメントの連携】



3 安全シンポジウム

鉄道事業者にとって、「安全の確保」は事業運営の根幹であるとともに、すべてに優先する最重要課題です。

この安全意識を更に高揚させる目的で、平成29年2月24日『第10回安全シンポジウム』を社員及びグループ会社社員並びに四国運輸局、四国の各鉄道会社の方にも参加を頂くなど、約120名が出席し開催しました。

シンポジウムでは、各職場で取り組んだ事例紹介や九州旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部副本部長兼安全創造部長による「熊本地震の対応とJR九州の安全の取り組みについて」の特別講演が行われ、輸送関係事業者にとって永遠の課題である防災と減災への取り組みについて貴重な講演をいただき、更なる安全意識の醸成を図りました。

【第10回 安全シンポジウム】



4 安全教育

JR四国には、『研修センター』という教育の専門施設があります。この研修センターでは、各種研修についての講座を開設しており、駅係員、乗務員、指導者及び専門技術者等、新人社員から幹部社員までの幅広い研修を実施しています。特に、鉄道係員に最も重要な安全に対する意識や職責の重大性、異常時における迅速で的確な判断力の教育など、安全教育を中心とした各種教育・訓練などを実施しています。

【鉄道事故展示室】



また、平成22年10月から更なる安全・事故防止の一環として、同研修センター内に「鉄道事故展示室」を開設し、国鉄時代からの重大鉄道事故14件及びJR四国管内で発生した大きな輸送障害について、当時の新聞記事や事故概況、対策の取り組みを展示・掲出し、安全意識の醸成に役立てています。

5 職場内での教育訓練

研修センターで実施する集合教育とは別に、各職場内において職場内教育を実施しています。

車掌・運転士の教育は、全乗務員を対象とした「定例訓練」「業務研究会」を実施するとともに、特に運転士においては、車両故障や踏切事故などの異常時を再現できる「乗務員訓練シミュレータ」を導入し、臨場感ある状況の中で業務知識・技術の習得に取り組んでいます。

また、乗務員以外の社員の職場内教育については、異常時の取扱い及び復旧訓練、若手社員の技術力向上並びに技術継承等を目的とした講習会・競技会などを開催するとともに、各職種間の連携強化等を図る目的で運転士・車掌・駅・指令等による合同訓練会なども開催しています。

【乗務員訓練シミュレータを使用した合同訓練会】



【電車線断線復旧訓練】



6 異常時対応訓練

■ 総合事故対策訓練

列車脱線など、大規模な事故を想定し警察、消防等関係機関の協力を得て、各系統の社員が合同で行う総合事故対策訓練を毎年1回実施しています。平成28年度は11月22日に高知運転所構内で行い約300名が参加しました。訓練では列車防護の処置、消防や関係社員等との連携、油圧ジャッキによる脱線車両の載線訓練、線路復旧訓練、お客さま対応訓練などを実施しました。

【開会式整列風景】



【消防によるお客さま救助】



【油圧ジャッキによる載線】



■ 異常時列車取扱訓練会

駅関係の新任・若手社員等を対象として、職場単位（管理駅単位）の11駅において、異常時を想定した運転及び機器等の取扱訓練である異常時列車取扱訓練会を毎年実施しています。

関係箇所の協力を得ながら、できるだけ実場面に近い状況を設定することで、より実態に即した訓練を実施し、異常時対応能力の向上を図っています。

【異常時列車取扱訓練会】



■ 地震・津波避難誘導訓練

地震が発生し大津波警報が発表された場合を想定し、『地震・津波避難誘導訓練』を平成17年度から行っています。

平成28年度は5月24日 鳴門線金比羅前駅～教会前駅間と、11月2日 土讃線須崎駅構内でそれぞれ実施し、列車にご乗車のお客さまや駅のお客さまを、安全・迅速に指定避難場所まで避難誘導させる方法・案内方の訓練を実施しました。

社員のほか、四国運輸局、周辺自治体、地元警察署・消防署等から関係者延べ約300名が参加し実施しました。

【地震・津波避難誘導訓練】



■ トンネル内列車火災発生時の避難誘導訓練

トンネル内で列車火災が発生し、トンネル内で停車したという想定で、平成28年9月9日の深夜、内子線五十崎トンネルで火災発生時の避難誘導訓練を実施しました。トンネル内で列車火災が発生し、動けなくなった列車から運転士と車掌が協力し、お客さまを車外に避難誘導しました。また、警察や消防との情報伝達や救助活動の訓練も併せて実施しました。

【トンネル内列車火災発生時避難誘導訓練】



■ 本四備讃線 異常時取扱訓練

瀬戸大橋線の橋梁上で車両故障等が発生し停車したという想定で、平成28年10月7日の深夜から早朝にかけて、本四備讃線異常時取扱訓練を実施しました。今回の訓練では、走行できなくなった上り線の列車に、下り列車を横付けし非常用渡り板でお客さま救済を実施しました。また、宇多津駅までの退行運転や駆け付けたお客さま対応班のお客さま対応などの訓練を実施し、本四備讃線での異常時対応能力の向上に取り組みました。

【本四備讃線 異常時取扱訓練】



■ ナイス訓練賞

平成24年4月より、各職場の自主的な異常時訓練等の活性化及び異常時対応能力の向上を推進する目的として、『ナイス訓練賞』を新設しました。各職場が独自の創意工夫により実施した異常時訓練（お客さま対応訓練を含む）などであって、その内容が安全推進委員会等で紹介された中から、社長及び鉄道事業本部長が他箇所の模範と認めたものに授与することとしています。

平成28年度は、5箇所の取り組みに対し表彰を行いました。

【人身事故発生時の対応訓練】



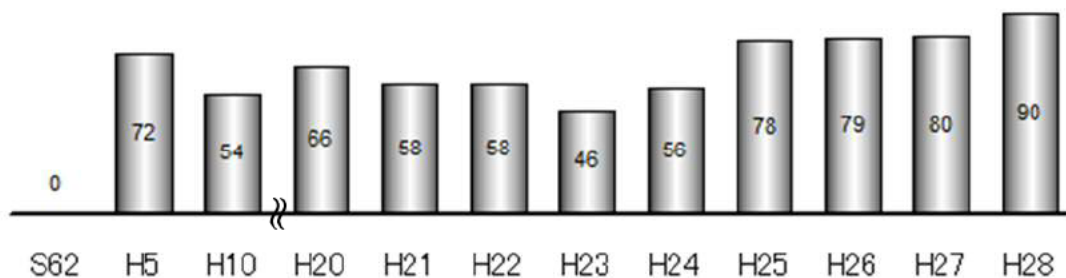
【不審者対応訓練】



3 安全を支える人材の確保

安全確保のためには、鉄道固有の知識・技術の維持・継承を図るとともに、安全・事故防止に関する教育・訓練に取り組むことが重要と考えています。また、技術断層を防ぐための計画的な新規採用の実施や、退職者を活用した技術継承にも取り組んでいます。

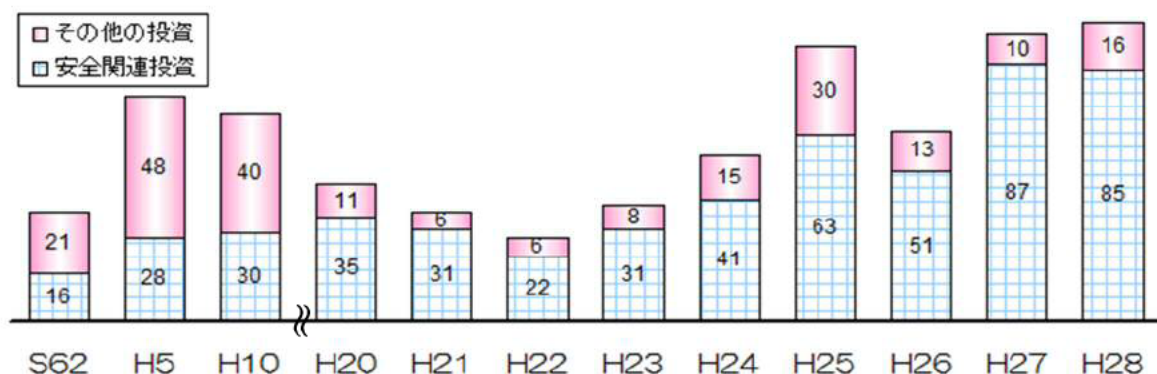
【新規採用数の年度別推移】



4 安全関連設備投資

鉄道施設の整備については、老朽設備の取替えを計画的に進めるほか、安全で安定した輸送の確保、旅客サービスの改善、業務の効率化等に必要な投資を計画的かつ重点的に実施しています。

【設備投資額の年度推移】 ※数字は億円



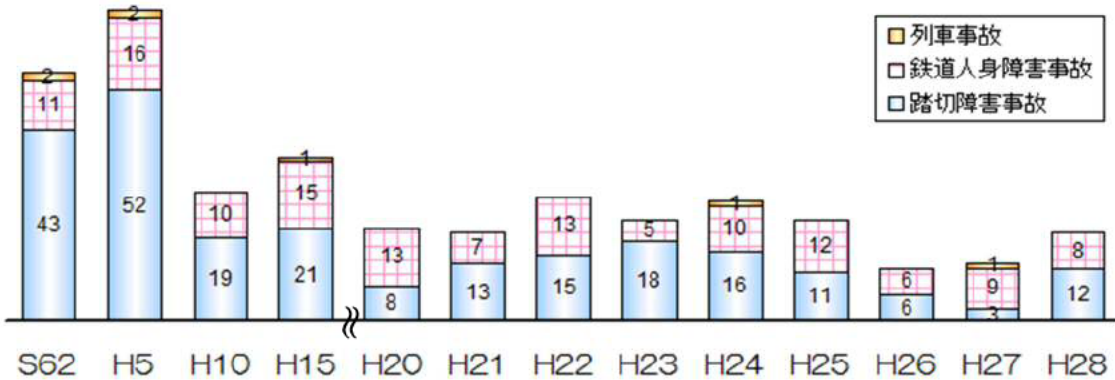
5 事故等の発生状況

1 鉄道運転事故

■ 鉄道運転事故の推移

平成28年度の鉄道運転事故は20件発生し、平成27年度より7件増加しました。

【鉄道運転事故の年度推移】 ※数字は件数



鉄道運転事故とは、省令に定められた列車脱線事故等の事故のことをいいます。

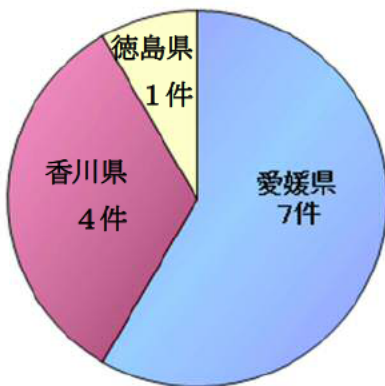
- ①列車事故・・・列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
- ②鉄道人身障害事故・・・列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故
- ③踏切障害事故・・・踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝撃し又は接触した事故

■ 列車事故 平成28年度においては、列車事故の発生はありませんでした。

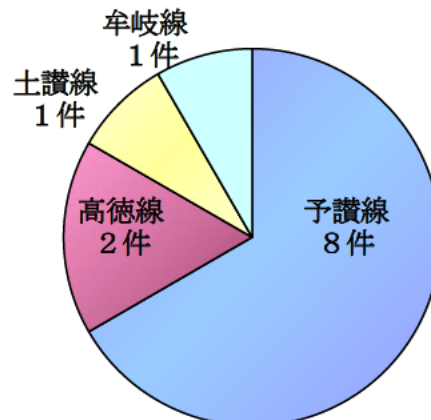
■ 踏切障害事故

平成28年度、踏切道において人又は車両等と衝突・接触したものが12件発生し、平成27年度より9件増加しました。

【県別の発生状況】



【線区別の発生状況】



■ 鉄道人身障害事故

平成28年度、線路内に立入った公衆と列車が接触したものが8件発生し、平成27年度より1件減少しました。

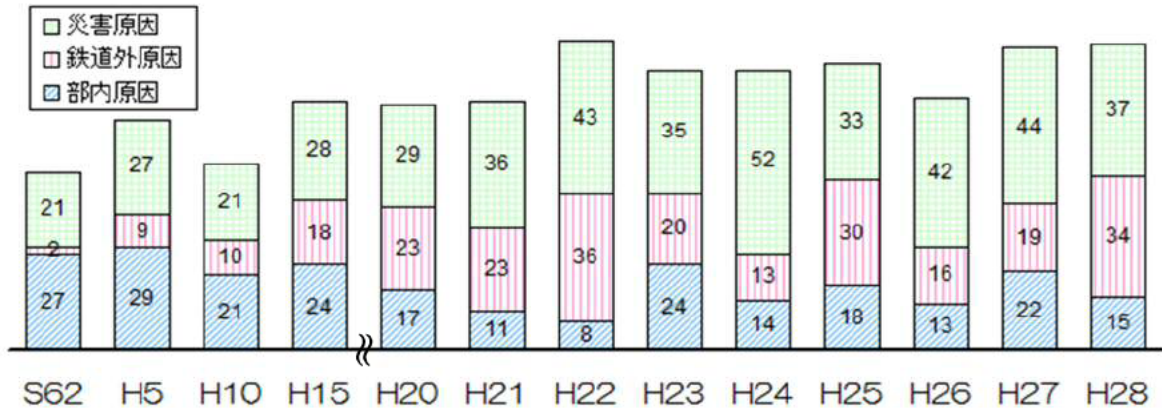
2

輸送障害

■ 輸送障害の推移

平成28年度の輸送障害は86件発生し、平成27年度より1件増加しました。

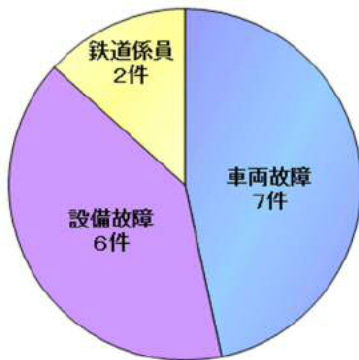
【鉄道運転事故の年度推移】 ※数字は件数



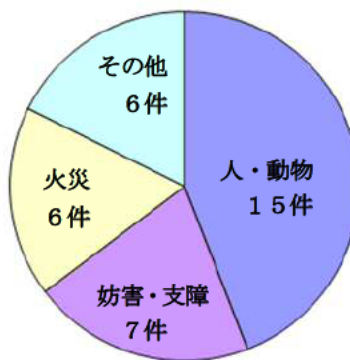
輸送障害とは、列車に運休又は30分以上の遅延が生じたものをいいます。

- ①部内原因・・・車両、設備の故障や係員の取り扱い誤りなどが原因のもの
- ②鉄道外原因・・・置石、踏切の無謀横断、線路内への立入りなどが原因のもの
- ③災害原因・・・降雨、強風、地震などの災害が原因のもの

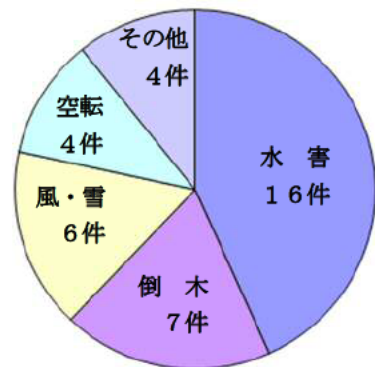
【部内原因】



【鉄道外原因】



【災害原因】



3

インシデント

インシデントとは、省令に定められた鉄道運転事故が発生するおそれのある事態をいいます。平成28年度においては、インシデントの発生はありませんでした。

6 お客さま等との連携

1 お客さまからのご意見

当社に対するあらゆるご意見やご要望を承るため、主要駅に『ふれあいボックス』を設置しています。また、当社のホームページにも各種のお問い合わせ等を承る窓口を開設しています。

お客さまからご意見をいただいた場合には、直ちに状況を確認するとともに、必要な対策の検討を行っています。また、お客さまへの回答が必要なものについては、迅速に回答するよう努めています。

2 お客さま・住民の皆様とともに高める安全

1 地域行事への参画等によるPR活動

自治体主体の交通安全フェアなどに積極的に参画し、ミニ列車を運行しながら地域の方々とのふれあいを行うとともに、踏切模擬装置を使用して踏切安全通行についてのPR活動を行うほか、踏切事故防止キャンペーン等とおし、地域住民や自治体等の協力を得ながら実施しています。

また、公衆の線路内立入りによる死傷事故の防止を図るため、「線路内立入危険」の啓蒙ポスターを作成し、駅、車内等に掲出して鉄道人身事故防止に対する啓蒙活動に取り組みました。



【配布したPR用パンフレット】



【鉄道人身障害事故防止啓蒙ポスター】

2 踏切安全通行PR活動

踏切事故の防止を図ることを目的とした、『踏切安全通行PR活動』を毎年実施しています。このPR活動では、ドライバー・歩行者や地域の皆さまに対して、踏切で守るべきルールを再認識していただくとともに、トラブルに遭遇した際の対処法を広く周知しています。

平成28年度は、春・秋の全国交通安全運動、四国運輸局が主体となり実施する踏切事故防止キャンペーンなどの期間に合わせ四国各県で実施しました。



3 「こども110番の駅」の取り組み

地域のこどもは地域で守り、こどもたちが安心して暮らせる環境を確保する取り組みとして、日本民営鉄道協会と連携し「こども110番の駅」を実施しています。

「こども110番の駅」では、目印となるステッカーを見て、こどもが駅に助けを求めてきたとき、こどもを保護するとともに、こどもに代わり110番通報を行うなどの対応をとります。



4 「AED」の設置

駅を安心してご利用いただける取り組みの一環として、万が一の場合に備え高松駅、坂出駅、松山駅、徳島駅、高知駅、伊予西条駅の6駅にAED（自動体外式除細動器）を設置しています。

AED設置駅の社員には、導入が決定した平成18年度よりAEDの使用訓練を含む応急救護講習を実施し、現在は各地区の消防署に協力を依頼し普通救命救急講習を実施しています。各駅の改札口付近に専用収納ボックスを設置し、駅社員だけでなく広く一般のお客様もお取り扱いいただけるようにしています。

【救命救急講習】



【駅構内に設置されているAED】



5 防災士の資格取得

「安心してご利用いただける鉄道」を目指し、『防災士』の資格取得を推進しています。平常時から防災力向上を図る（防災意識の啓発や各種訓練の計画実施等）とともに、災害発生時等では地域のリーダーとして初期消火、救出救護、避難誘導等の互助活動などを効果的に行えるよう養成しています。防災士の資格取得者は、平成29年3月末までに49名となりました。

防災士とは…

社会の様々な場所で減災と社会の防災力向上のための活動を行うことができる、十分な意識・知識・技能を有する者として認められた者のことでNPO法人「日本防災士機構」が認定する資格です。

【防災士による救命講習】
（地震・津波避難誘導訓練）



6 サービス介助士の資格取得

お年寄りや身体の不自由なお客さまが安心してご利用いただける鉄道を目指し、駅係員、車掌・運転士の『サービス介助士』の資格取得に向け、平成16年度に四国の企業として初めて研修を実施しました。

サービス介助士の資格取得者は、平成29年3月末現在で192名となり、高松駅をはじめ、駅、ワープ支店及び全運転区所等に配置しています。



【サービス介助士研修】

サービス介助士とは…

サービス介助の基本理念、接遇・介助技術などの知識や、実際のサービス介助に関する技術を身に付けた専門家のことで、NPO法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する資格です。



四国旅客鉄道株式会社
<http://www.jr-shikoku.co.jp/>