

安全報告書 2024



四国旅客鉄道株式会社

目次

1. はじめに	1
--------------------------	---

2. 安全基本方針	
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	
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の開催	5
3.2.4 請負工事安全会議の開催	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. 2023年度の安全重点施策	
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	10
4.1.5 列車からの緊急避難支援装置の整備	12
4.1.6 駅ホームの安全対策	13
4.2 主な「ソフト対策」	13
4.2.1 ヒヤリハット運動	13
4.2.2 リスクアセスメント	15
4.2.3 安全教育	15
4.2.4 職場内での教育訓練	15
4.2.5 異常時対応訓練	16
4.3 安全を支える人材の確保	18
4.4 安全関連設備投資	19

5. 事故等の発生状況	
5.1 鉄道運転事故	19
5.2 輸送障害	20
5.3 インシデント	21

6. お客様等との連携	
6.1 お客様からのご意見	21
6.2 お客様・住民の皆様とともに高める安全	21
6.2.1 地域行事への参画等によるPR活動	21
6.2.2 踏切安全通行PR活動	22
6.2.3 「こども110番の駅」の取り組み	22
6.2.4 「AED」の設置	22
6.2.5 防災士の資格取得	23
6.2.6 サービス介助士の資格取得	23
6.2.7 声かけ・サポート運動	23

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、1987年のJR発足から今年で38年目を迎えることができました。これもひとえにお客様をはじめ、地域の皆様や関係各位のご支援、ご協力の賜物と深く感謝し、今後もより一層の安全・安定輸送の確保に取り組んでまいります。弊社を取り巻く経営環境は引き続き厳しい状況が続いておりますが、安全最優先を徹底し、お客様に安心・信頼してご利用いただけますよう、全従業員が一丸となって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、お客様に安心してご利用いただけますよう、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、2006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、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、誤出発防止及び滑走対策を目的としたATSや支援装置の整備、踏切支障報知装置等の計画的整備、高架橋柱等の耐震補強対策の継続、落石止柵の整備や地震・津波対策等の安全対策を推し進めています。

ソフト面では、新たに2020年度から2024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むとともに、引き続き研修センター内の安全継承館を活用し、過去に発生した事故の風化防止、安全意識の醸成・向上に取り組み、安全文化の定着と深度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まいります。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ほか、鉄道施設内で発生する傷害事件を想定し警察と連携した防犯への取り組みを強化するなど、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。

本年度は、「中期安全推進計画(2020年度～2024年度)」の最終年として、安全文化(安全を普段着の行動とすること)の定着と深度化を図り「人の命を守る」ことを主目標に設備の整備強化にも努め、さらなる安全な輸送サービスを提供してまいります。

この報告書では、昨年度(2023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。

報告書の内容について、皆さまから率直なご意見、ご感想をお聞かせいただければ幸いです。



代表取締役社長

四之宮 和幸

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、1987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

2005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

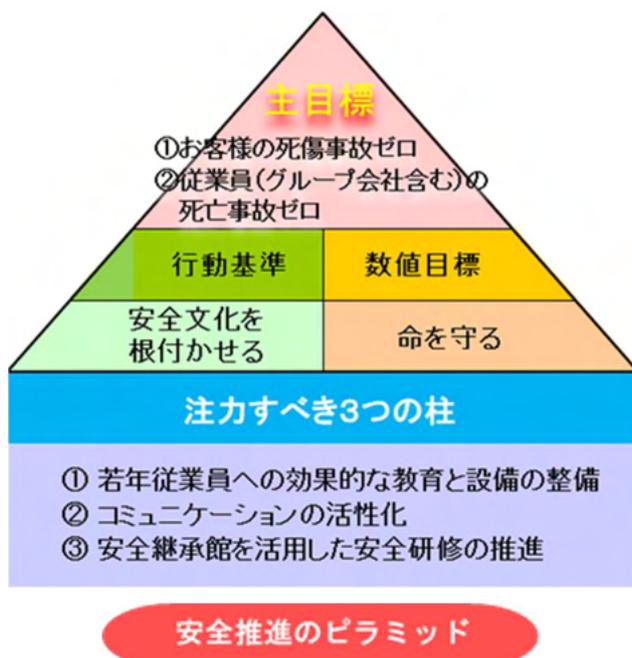
安全推進運動

JR四国における安全推進運動については、従来より年度毎の安全推進計画を策定し、安全のPDCAサイクルを活かした事故防止対策やヒヤリハット運動及びリスクアセスメントの推進等により、「事故を芽のうちに摘みながら安全文化を根付かせていく取り組み」によって、事故等の予兆段階でいち早くリスクをキャッチし、その対策を立て実施することで事故等の防止を図り、その後の風化防止対策や更なる改善策を継続して実施しています。

2000年度から、「基本動作の確実な定着化」「良質な緊張感の持続」「攻めの安全を目指した職場風土づくり」を安全推進の3本柱とする、「SS (Safety&Stability) 運動」引き続き「SSⅡ運動」、「NewSS運動」を展開し、従業員一人ひとりの安全に対する意識の高揚を図り、その深度化に努めてきました。その結果、基本動作の定着化等一定の成果を得ることができたものの、更なる安全確保のためには、安全を最優先とする「安全文化の定着化」が必要不可欠であり、そのためには中期的な展望を持って安全推進運動等により安全性向上に取り組むことが必須であることから、2012年度に会社発足後初めてとなる「中期安全推進計画」を策定し取り組むとともに、2017年度及び2020年度において、再度、計画の見直しを行い、更なる安全性の向上に取り組みました。

2023年度は、5年を期限として新たに制定した「中期安全推進計画」（2020年度～2024年度）の4年目として、安全の確保は鉄道事業者が絶対を守るべき事業運営の根幹であり、全てに優先する最重要課題であるとの認識のもと、安全・安定輸送に向けた様々な施策を継続して実施し、更なる安全確保に向け取り組んできました。また、2017年度より推進してきた「中期安全推進計画」の行動基準である「安全文化6つの基本」をベースとした教育を推進し、「安全文化を根付かせる」とともに数値目標を設定し取り組むことで、事故・災害等から「人の命を守る」という主目標の必達に向け全従業員が一丸となり取り組みました。

【中期安全推進計画イメージ図】
(2020年度～2024年度)



【安全推進計画ポスター】

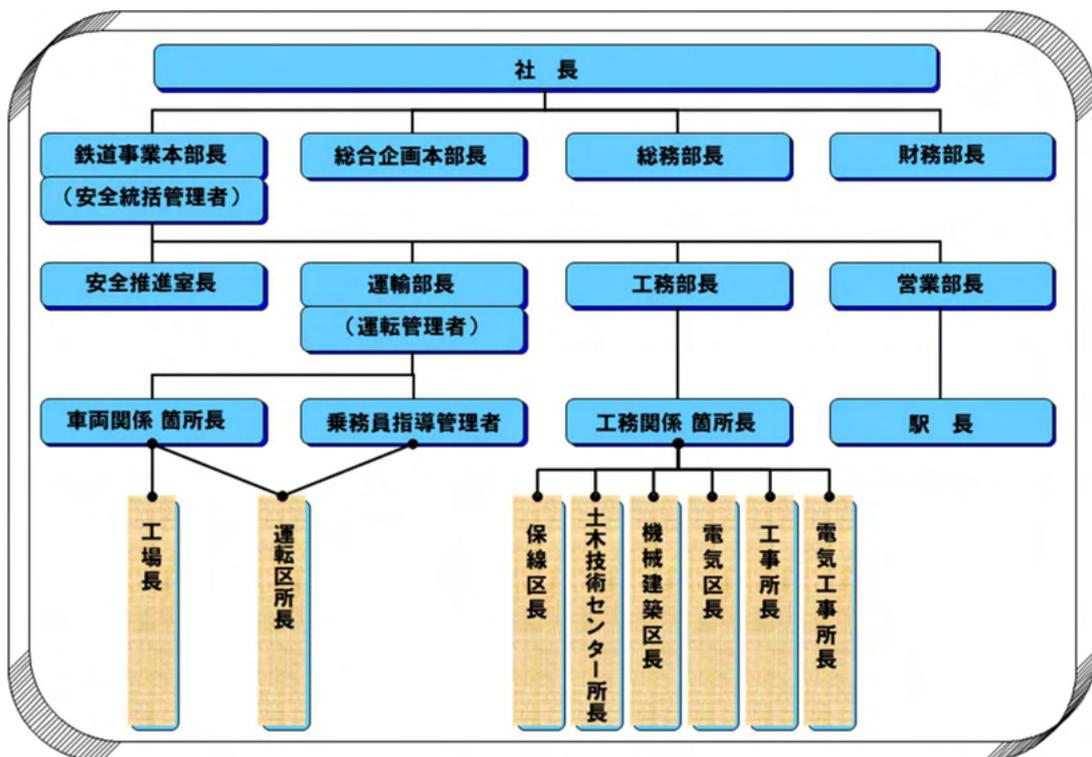


3 安全管理体制

1 輸送の安全の確保に関する管理体制

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。

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、原因の究明と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。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、従業員に対し確実に情報共有を行い周知の徹底を図っています。

また、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等）、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。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。

また、社長や安全統括管理者などの本社幹部と現場従業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】



3 輸送障害防止対策会議の開催

梅雨及び台風等による本格的な出水期を迎えるにあたり、各系統間において、お互いの業務に対する理解を深め、災害発生時や輸送障害発生時に迅速で正確な対応ができる体制の構築を目的として、『輸送障害防止対策会議』を開催しています。この会議には、現場の第一線で指揮を担う助役等が出席し意見交換することにより、各系統間のコミュニケーションの向上及び取扱方の統一を図っています。また、『輸送障害防止対策会議』での検討内容は各職種において水平展開し、災害発生時の安全最優先の取り扱い及びお客様対応能力向上につなげています。

【輸送障害防止対策会議】



4 請負工事安全会議の開催

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』を定期的に開催しています。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、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】（2023年12月開催 宇多津町）

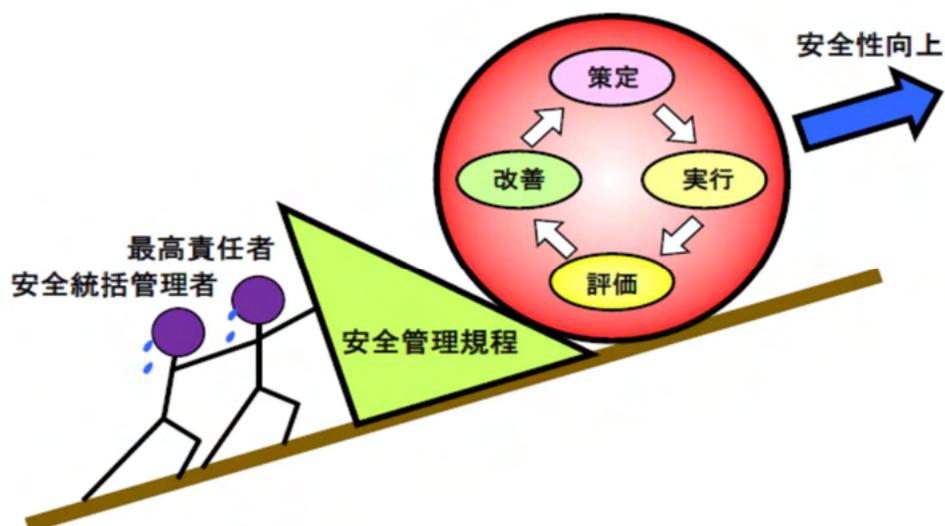


5 事故発生時の緊急体制

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、的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）を適切に機能させるとともに、安全管理体制の見直しと継続的改善に取り組んでいます。



4

2023年度の安全重点施策

2023年度は、5年を期限とする『中期安全推進計画』（2020年度～2024年度）の4年目として、2022年度までの取り組みの深度化を図るとともに、2022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、『2023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、目標達成に向け全従業員が一丸となり取り組みました。

1 主な「ハード対策」

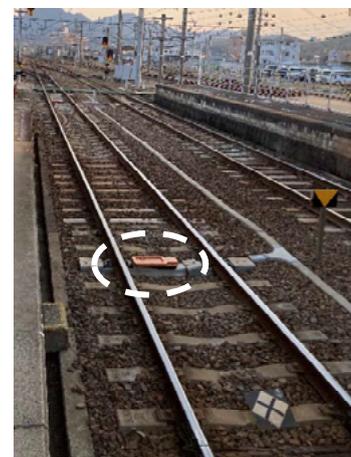
1 誤出発防止対策

安全側線が設けられていない箇所での誤出発防止対策（誤出発防止用ATS地上子の設置等）を強化するとともに、2016年度より安全側線が設けられた箇所にも誤出発防止対策を実施しています。

2023年度は8駅で対策を実施し、2024年度は7駅で計画しています。

今後も、誤出発に伴う列車衝突事故及び列車脱線事故を防止するため、計画的に誤出発防止対策を実施していきます。

【誤出発防止用ATS地上子】



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。2023年度末までに、整備対象車両364両のうち353両（整備率97%）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

2006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。

2023年度末までに、整備対象車両364両のうち324両（整備率89%）の設置が完了し、事故防止及び原因等の究明に役立っています。

【運転状況記録装置】

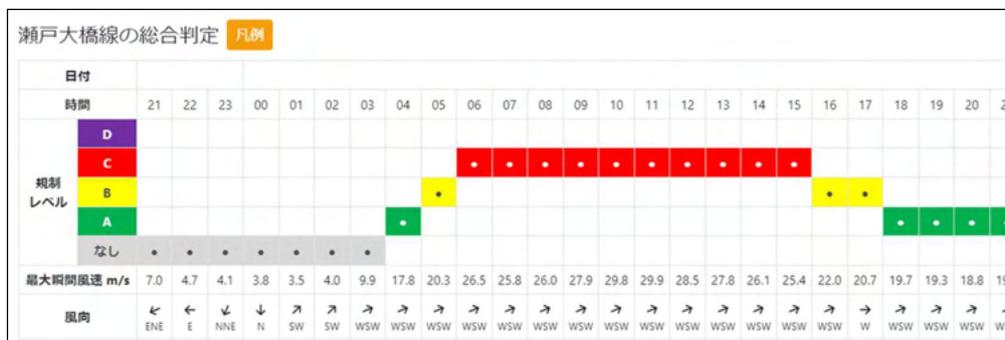


3 災害防止対策

■ 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、民間気象会社の強風予測を導入し、強風リスクを把握することにより事前の運行計画や早め規制の判断につなげることで、安全・安定輸送に努めています。

【時間帯毎の強風予測】



■ 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・盛土でできた斜面）の状態を定期的に点検しており、点検結果をもとに、のり面を安定させるための対策として「のり面防護工」を施工しています。

2023年度は、予讃線で5箇所、土讃線1箇所の計6箇所においてのり面防護工を施工しました。

【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しており、点検結果をもとに、落石に備える対策として「落石止柵」、「落石防止網」を施工しています。

2023年度は土讃線5箇所、牟岐線1箇所、予土線2箇所の計8箇所において施工しました。

【落石防止網】



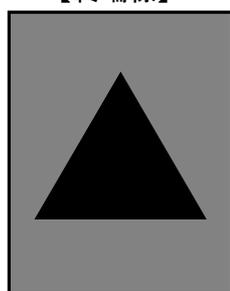
■ 土石流

線路を支障する土石流が発生する可能性のある箇所には、土石流を検知すると無線発報装置により、検知システム近傍を走行する列車及び各指令所等に対して音声で緊急停止を発報するシステムを設置しています。

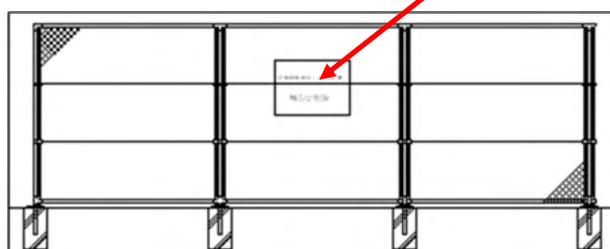
【始端標】



【終端標】



土石流検知装置
触るな危険



■ 地震

大規模地震対策として鉄道橋や高架橋の耐震対策を実施しており、道路等と交差する鉄道橋や高架橋における落橋防止対策及び本四備讃線の落橋防止対策・耐震補強は2019年度までに完了しました。現在は予讃線の高架柱の耐震補強工事を実施しており、2022～2023年度には287本の柱の補強を実施し、2024年度も約180本の耐震補強を実施する計画です。

また、地震発生時の列車運転の取り扱いには社内外の多くのデータを活用しています。JR四国保有の地震計データに加え、気象庁などの社外機関からも震度等のデータを取得することで、列車運行の安全を確保しています。さらに2009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。

【高架柱の耐震補強】

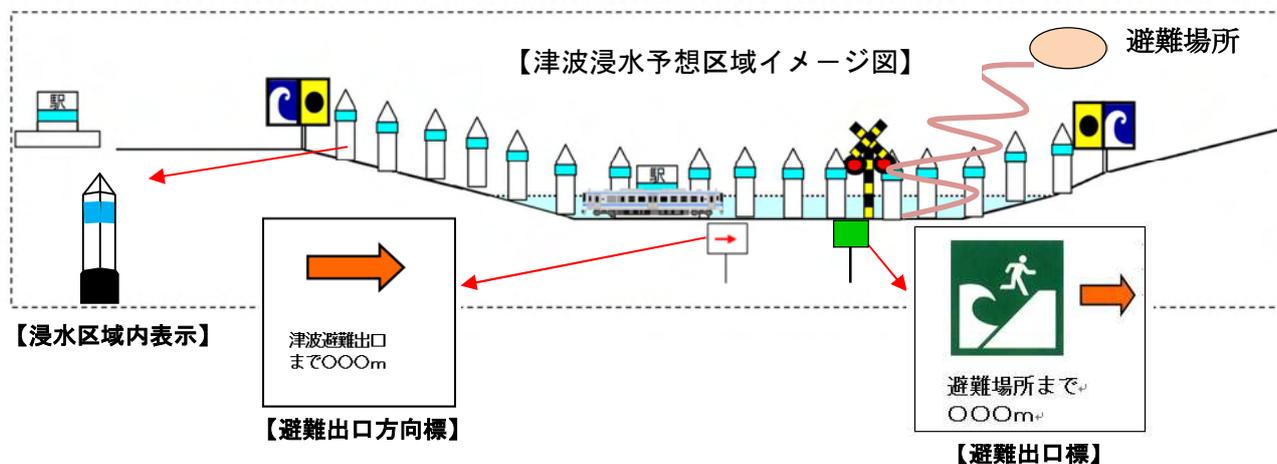


■ 津波

近い将来、高い確率でマグニチュード9クラスの地震の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、2016年3月には、線路内からの避難出口を示す「避難出口方向標」や指定避難場所への避難経路を示す「避難出口標」の設置を完了しました。

また、線路の浸水が予想される区域を走行中の列車に対し、運転席に設置してある業務用スマートフォンを活用した『運転支援アプリ』により、“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としています。

さらに、2011年3月11日に発生した東日本大震災後、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。



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、2023年度末現在で1,319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78%に当たる948箇所に『踏切支障報知装置』を整備し、このうちの84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】



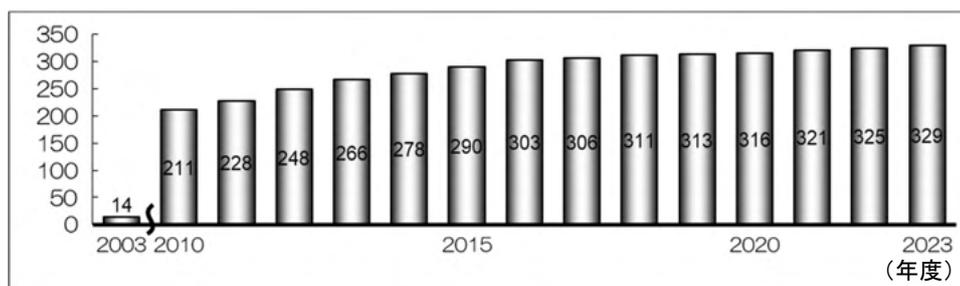
■ 踏切警報機（赤色灯）の視認性向上

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取り組んでおり、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。

【全方向踏切警報灯】



(箇所数) 【踏切警報機（赤色灯）両面化箇所数の年度別推移】



■ 踏切道の整備等

踏切の事故防止対策として、2023年度は道路整備事業に合わせた踏切拡幅工事が1件完了しました。

【予讃線 伊予土居駅構内 飯武踏切】

(拡幅前)

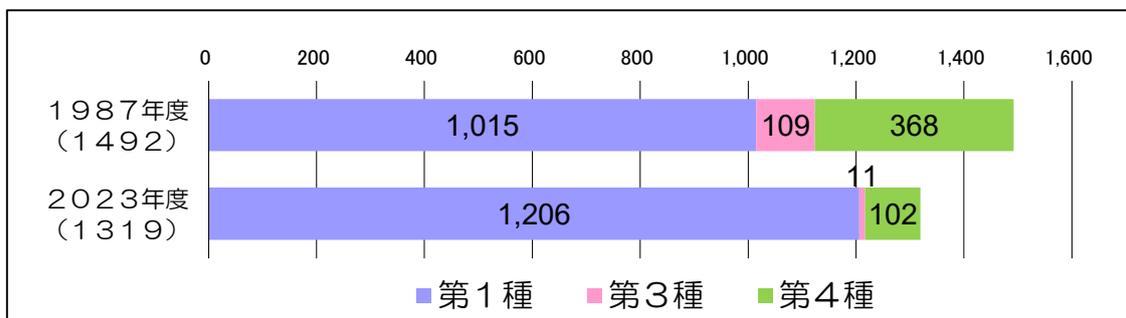


(拡幅後)



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

踏切内で閉じ込められ、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」「歩行者・自転車滞留禁止」の意識付け及び踏切視認性向上”を目的に、ドライバーや歩行者・自転車に注意を促すため踏切内ペイント（レンガ色塗色）を実施し、2023年度は踏切拡幅及び舗装改良工事に合わせて3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。

【予讃線 伊予北条・柳原駅間 土手内第2踏切】



【土讃線 多ノ郷駅構内 水越踏切】



■ テレビCM放映による踏切事故防止啓発活動

秋の全国交通安全運動に伴う踏切安全通行PR活動に合わせ、運動期間中に四国各県でテレビCM（「脱出編」と「列車防護編」）の放映を行い、踏切安全通行と踏切内で閉じ込められた場合の脱出方法等の啓発活動に役立てています。

【テレビCM（脱出編）】



【テレビCM（列車防護編）】



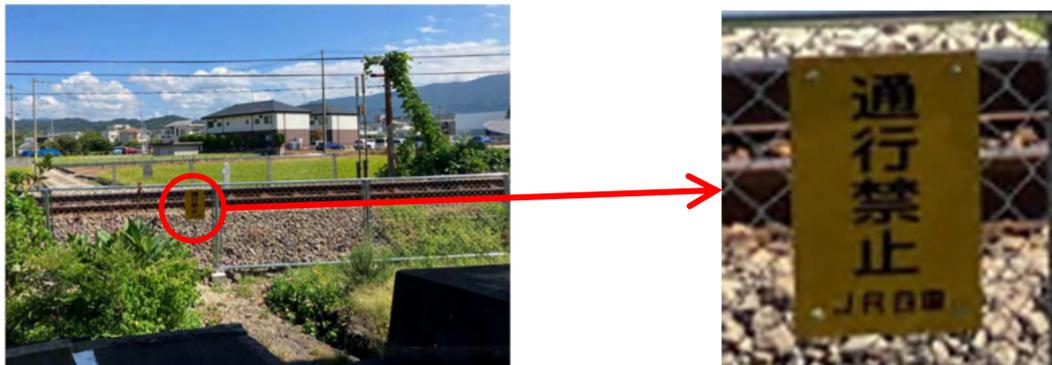
■ さく場道の安全対策

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、列車との接触による鉄道人身障害事故の防止を図っています。

2023年度は予讃線2箇所で防護柵等の設置を行いました。

今後も地元住民の理解が得られた箇所から計画的に防護柵等の設置を進めていきます。

【予讃線 川之江・伊予三島駅間】



■ 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、土讃線高知駅が完了しています。

2010年度からは予讃線松山駅付近高架化工事に着手しており、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、新たに18箇所の道路と線路が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

異常時等において、駅中間などホームのないところで停車した列車から、お客様を避難誘導させる必要が発生した場合、お客様には「安全」「迅速」に列車から降車していただくこととなります。そのための支援設備として、「津波避難用シューター」を開発し「手すり付非常用はしご」及び「飛び降り用補助ロープ」とともに計画的な整備を進め、津波の危険性の高い牟岐線と土讃線を運転する全てのワンマン列車の車内に搭載しました。

【緊急避難支援装置と車内収納状態】



【避難用シューターでの降車】

【非常用はしごでの降車】



【飛び降り用補助ロープでの降車】



【避難支援装置の車内収納状態】

6 駅ホームの安全対策

■ 非常ボタンの設置

お客様の駅ホームからの転落等による傷害事故を防止するため、2017年9月予讃線の坂出駅に「非常ボタン」を設置しました。この装置は、急遽列車を停止させる必要が発生した場合、非常ボタンを扱うことにより、これに連動した非常報知灯が赤色点滅し、ホーム設置のパトライト（赤色灯及び扱った箇所の黄色灯）が点滅、関係列車に危険を警告する装置となっています。また、非常ボタンを扱った際には、ブザーが鳴動し日本語と英語の音声案内が作動する装置となっています。

【設置パトライト・非常ボタン】



【非常ボタン使用時の状態】



【非常報知灯の赤色点滅】

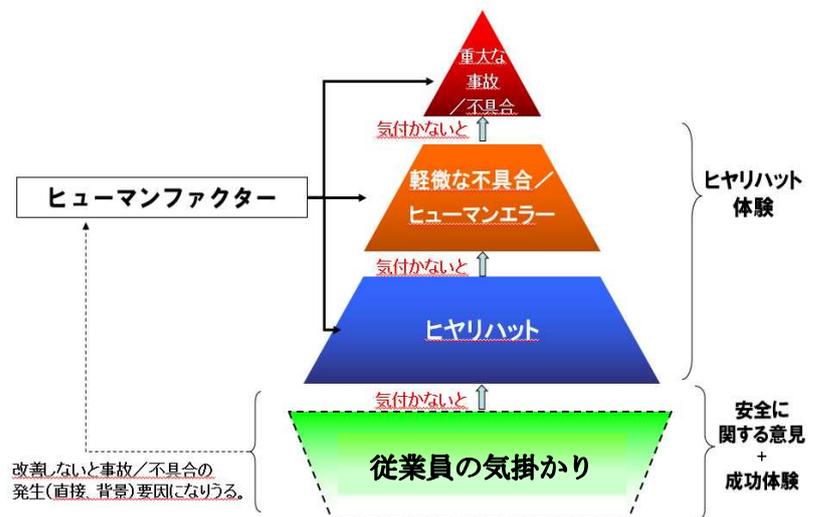


2 主な「ソフト対策」

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、2006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ットした事象（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、従業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】



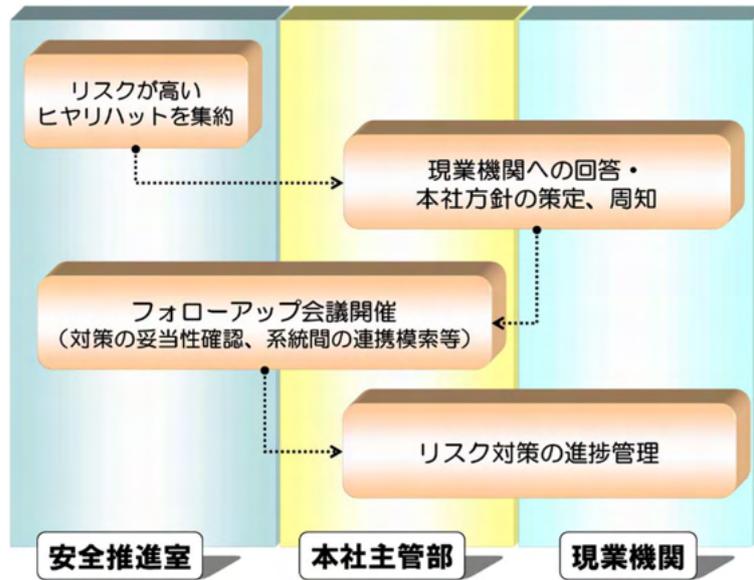
■ 「ヒヤリハット運動」の深度化

2023年度の「ヒヤリハット運動」報告件数は、年間2,100件で対前年89件減少しました。引き続き報告の促進を行い、運動の活性化を目指します。

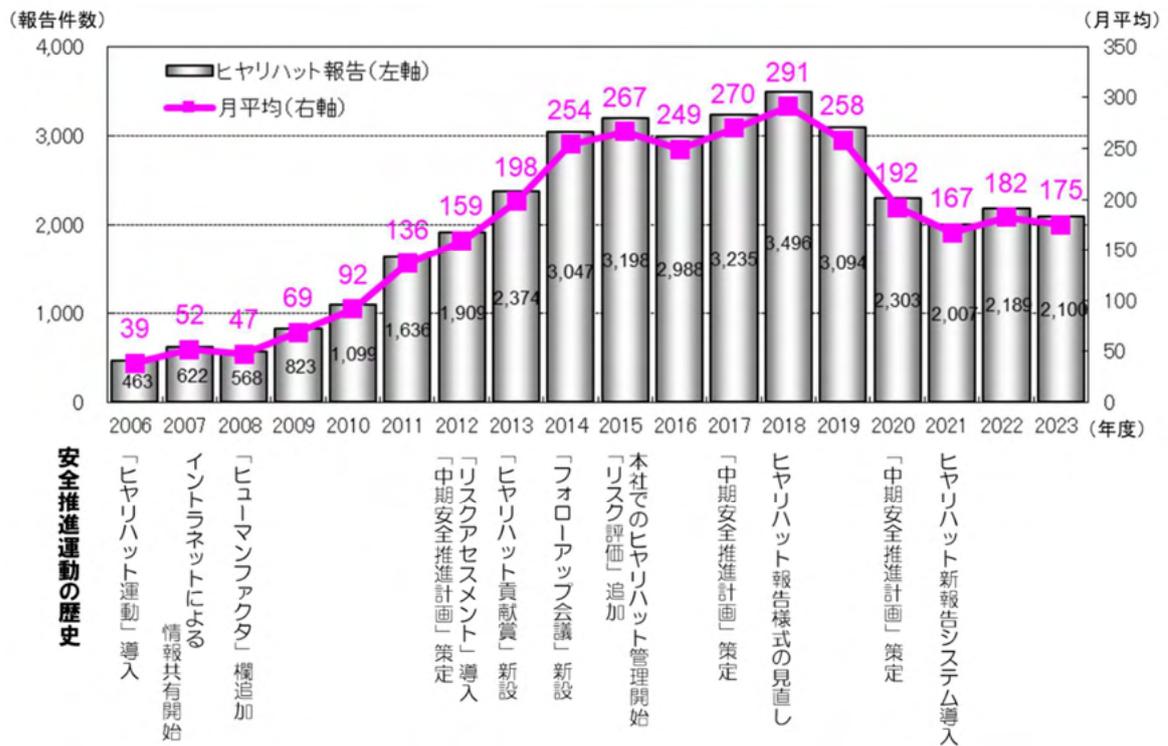
また、リスクが高いヒヤリハットについては、引き続き本社内で情報を共有し対策の妥当性確認や水平展開を推進しています。

今後は、提出された報告を迅速に水平展開することで、ヒヤリハットのさらなる活用を目指すとともに、タイムリーなテーマを決めてヒヤリハット報告を促すことで、リスクを認識する力の向上を目指していきます。

【リスクが高いヒヤリハットの共有化】

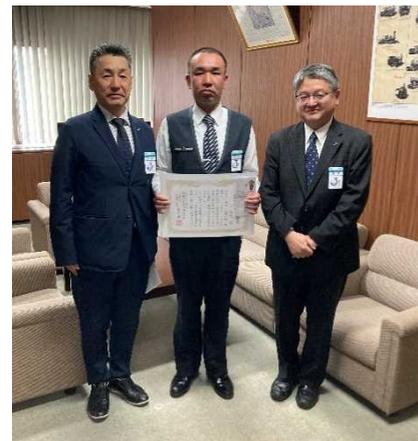


【安全推進運動での取り組みの歴史と報告件数の推移】



■ ヒヤリハット貢献賞

ヒヤリハット運動のさらなる活性化を目的として、「ヒヤリハット貢献賞」を関係職場に授与しています。2023年度は22件の「ヒヤリハット貢献賞」を授与しました。

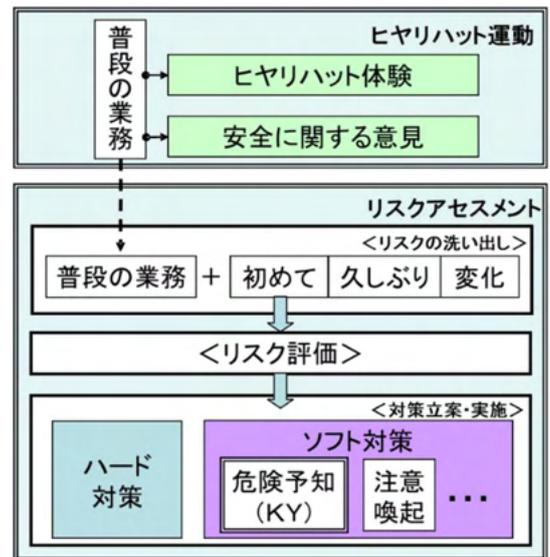


2 リスクアセスメント

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。

JR四国においては、営業・運輸・工務全ての系統でリスクアセスメントに取り組んでいます。普通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連携】



3 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、各種の研修講座を開設し、駅係員や乗務員、指導者及び専門技術者等、新入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、鉄道係員にとって最も重要な安全意識のさらなる向上や、職責の重要性、異常時における迅速で的確な判断力についての教育など、安全教育を中心とした各種研修を実施しています。

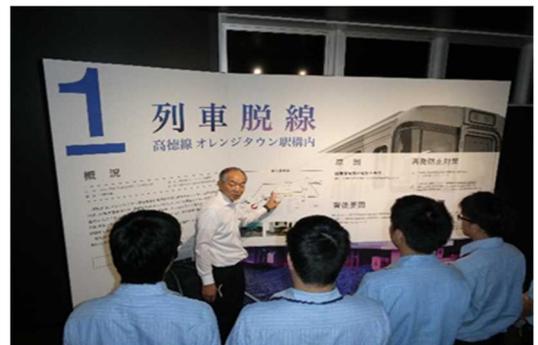
同研修センターが2020年4月、高松運転所構内へ新設・移転したのに合わせ、同センター内に従来の「事故展示室」に替わる安全研修施設として「安全継承館」を設置しました。

「安全継承館」では、「過去に発生した事故の風化防止」と「安全意識の醸成及び向上」を目的として、JR四国の全従業員及び列車運行に関わる業務に携わるグループ従業員を対象に、安全に特化した研修を実施しています。コロナ禍の影響により、年間の受講者は目標人数を下回ったものの、2024年度上期に一巡目約3,300名の研修が修了する予定です。

【体験（人間の限界を知る）】



【考える（リスクへの気づき）】



4 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、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「乗務員訓練用シミュレータ」を導入し、臨場感ある状況の中で業務知識・取扱方及び技術の習得に取り組んでいます。

また、乗務員以外の従業員の職場内教育については、異常時の取扱方及び復旧訓練、若手従業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。

■ 車両検修SS競技会

車両をメンテナンスする従業員に対する職場内教育として、車両検修SS（Shikoku Safety）競技会を開催しています。競技内容は、車両故障が発生した場合の応急処置やメンテナンスに必要な配線作業等の出来栄などをグループ会社との合同チームで競い、技術力・対応力の向上に取り組んでいます。2023年度は、運転所及び多度津工場から5チームが参加し開催しました。

【車両検修SS競技会】



5 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、各系統の従業員が合同で行う総合事故対策訓練を毎年1回、年間で最も鉄道をご利用されるお客様が多い年末年始多客輸送前に実施しています。2023年度は、12月7日松山運転所の車両基地内において開催し、約220名が参加しました。訓練は4部構成（列車防護、旅客救済、脱線復旧、作業訓練）に分け実施し、踏切内に進入した自動車と衝突し列車が脱線するとともに、乗客及び自動車運転手が負傷するという設定のもと、列車防護の取扱方やお客様の避難誘導、消防・警察等関係機関との連携、油圧ジャッキによる脱線車両の載線訓練、またレール削正車を使用した作業訓練などを実施しました。

【運転士による列車防護】



【乗客の避難誘導】



【負傷者の救護活動】



【現地総括責任者への報告】



【油圧ジャッキでの載線作業】



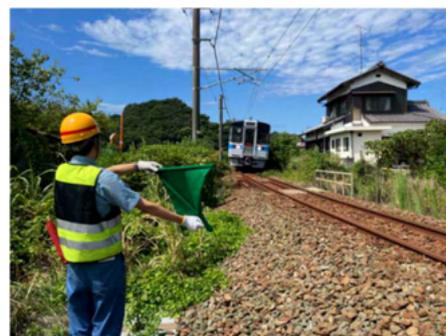
【レール削正車での削正作業】



■ 異常時列車取扱訓練会

異常時における正確な運転取扱いと状況に応じた対応能力の向上を図るため、管理駅単位の11駅において異常時列車取扱訓練会を実施しました。訓練の実施においては、異常時の取り扱いに精通しているベテラン従業員から若手従業員への知識及び技術の継承を行うとともに、運転関係及び工務関係従業員の協力や現車・現物を使用するなど、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ています。

【異常時列車取扱訓練会】



■ 地震・津波発生時の避難誘導訓練

大地震が発生し、大津波警報が発表された場合を想定した『地震・津波発生時の避難誘導訓練』を2023年7月牟岐線北河内駅～日和佐駅間及び11月土讃線大間駅～須崎駅間で開催しました。大地震の発生及び大津波警報が発表された場合に、関係従業員が連携するとともに、駅間で停車した列車に避難用器具を設置し、ご乗車されているお客様の協力を得ながら、迅速かつ安全に降車させ付近の避難場所まで避難誘導を実施しました。

【地震・津波発生時の避難誘導】



■ 本四備讃線異常時取扱い訓練（JR四国・JR西日本合同訓練）

本四備讃線にあるJR四国とJR西日本の境界駅付近において、車両故障等が発生し列車運行が不能となった際に、お客様を安全かつ円滑に避難誘導すること及び会社間における応援・協力体制に関する対応等の確認を目的として、2023年9月22日に関係機関及び両社の従業員、約140名が参加し合同訓練を実施しました。

【乗客の避難誘導】



この合同訓練は3年に1度開催していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響から2018年以來の開催となりました。訓練では児島駅の四国方で前途運転不能となった列車から、お客様の避難誘導や救援列車を運転し、特殊中間連結器を使用して異車種間で連結作業を行い児島駅に收容する設定で実施しました。

【異車種間での連結作業】



■ ナイス訓練賞

2012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（お客様対応訓練を含む）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。

2023年度は、12箇所の取り組みに対し表彰を行いました。

【信号制御盤操作訓練】



【列車からの避難誘導】



年度別授与件数

2016年度	5箇所
2017年度	10箇所
2018年度	12箇所
2019年度	16箇所
2020年度	15箇所
2021年度	7箇所
2022年度	9箇所
2023年度	12箇所

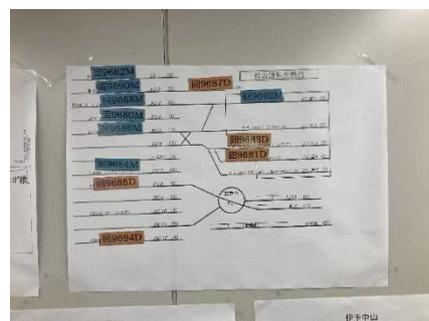
■ 浸水に伴う車両避難訓練（机上訓練）の実施

2019年10月長野新幹線車両センターにおいて、豪雨による洪水が発生し留置中の新幹線車両多数が浸水被害を受け、大きな社会的影響が生じました。記録的・ゲリラ的豪雨や線状降水帯による豪雨などの異常気象が頻発している現在の状況を踏まえ、JR四国においても浸水による車両被害防止を目的として、2020年度より車両避難の訓練を実施しています。2023年度は、9月松山地区において訓練を実施しました。今回の訓練は、台風の接近及び台風通過後も線状降水帯が形成され、「重信川」が氾濫危険水位を超過する想定で実施し、松山運転所構内に留置中の車両を向井原高架橋又は予讃線松山駅の高架化が完成している想定のもと車両避難させる机上訓練を行いました。実施後、訓練での「良かった点」や「今後の課題」等について振り返りを行い、万一発生した場合に、更に迅速な車両避難が実施できるよう取り組みました。

【本社指令の作業状況】



【現地の車両留置状況の把握】



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。

(人数)

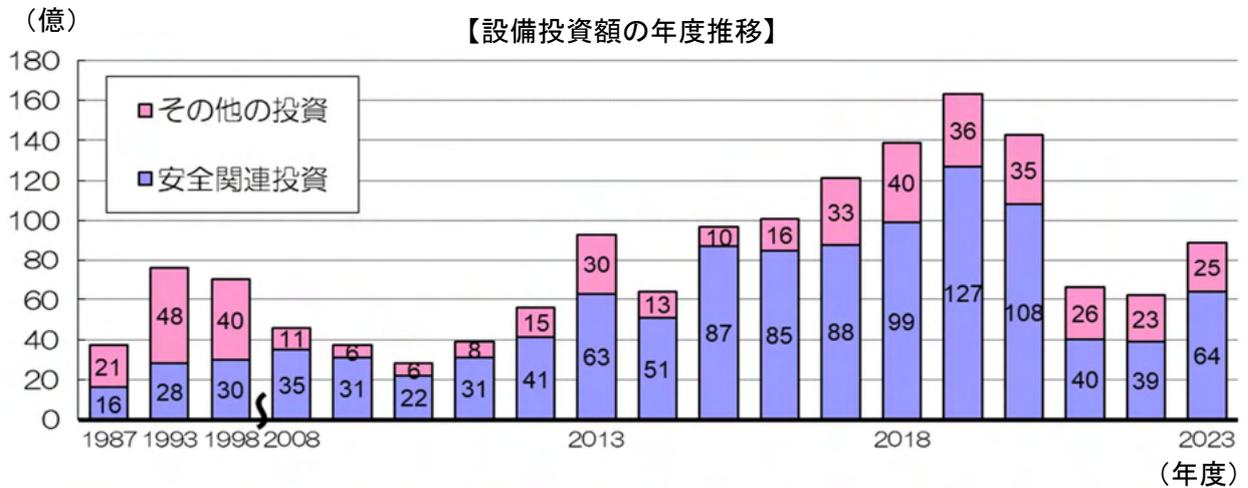
【採用数の年度別推移】



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。



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

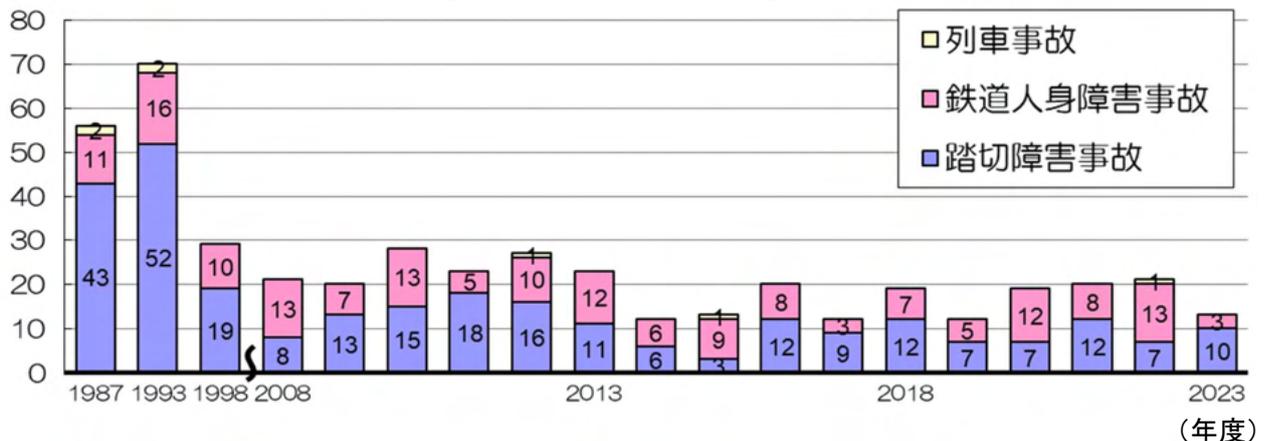
2023年度の鉄道運転事故は13件発生し、2022年度より8件減少しました。

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

(件数)

【鉄道運転事故の年度推移】



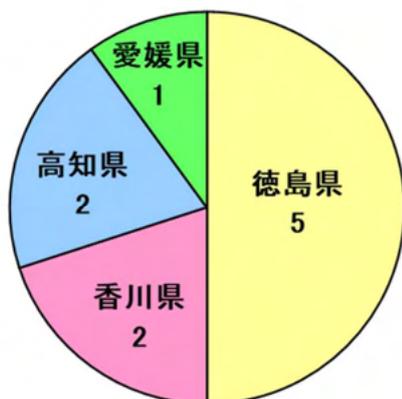
■ 列車事故

2023年度においては、列車事故の発生はありませんでした。

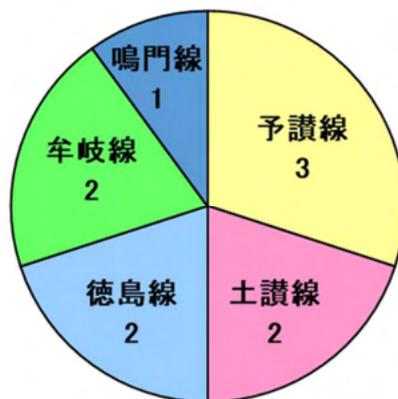
■ 踏切障害事故

2023年度、踏切道において人又は車両等と衝突・接触したものは10件発生し、2022年度より3件増加しました。

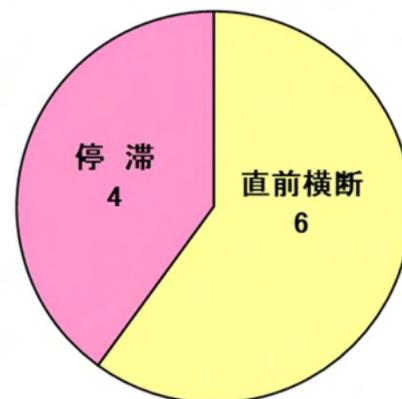
【県別の発生状況】



【線区別の発生状況】



【原因別の発生状況】



■ 鉄道人身障害事故

2023年度、線路内に立入った公衆と列車が接触したものは3件発生し、2022年度より10件減少しました。

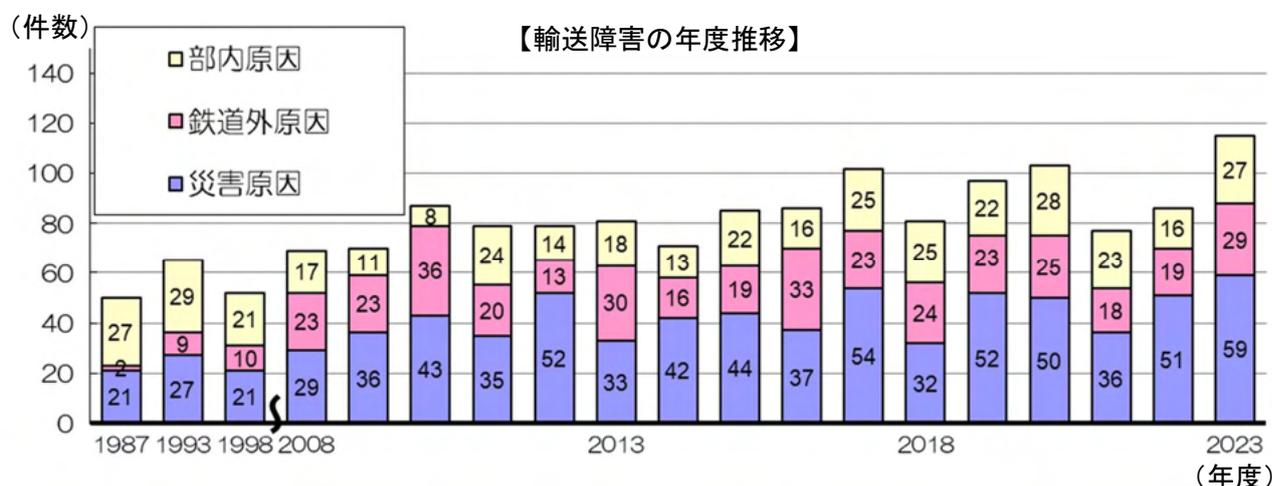
2 輸送障害

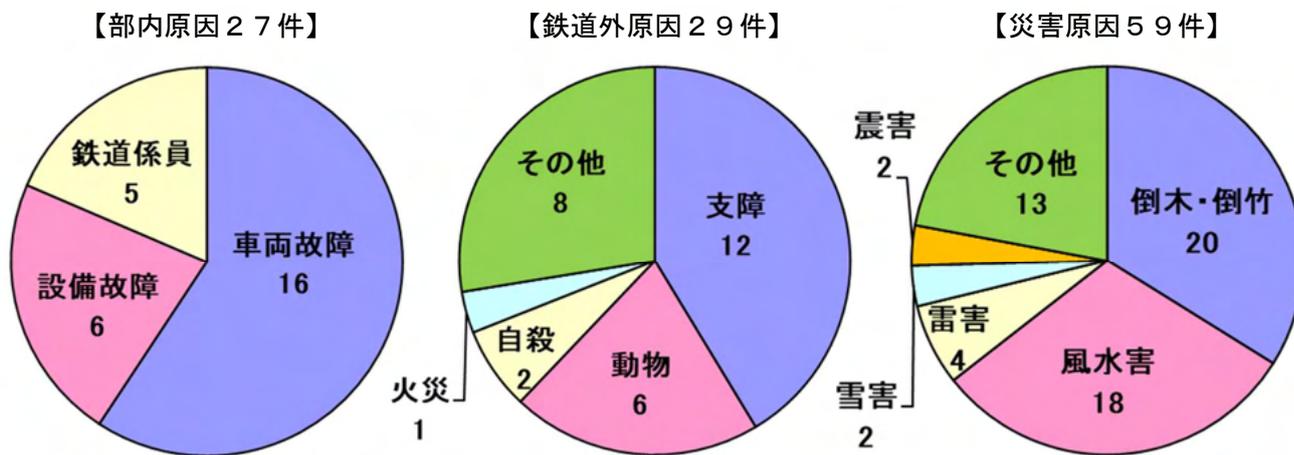
■ 輸送障害の推移

2023年度の輸送障害は115件発生し、2022年度より29件増加しました。

輸送障害とは、列車に遅延又は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





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。2023年度は、インシデントの発生が2件ありました。発生した事故に対して効果的な対策を実施することにより、事故の再発防止に努めています。

- 2023年8月23日 徳島線 小島駅構内
落雷の影響により、リレーが焼損し列車が検知できず、踏切が正常に動作していない状態で列車が踏切を通過した事象。
- 2024年3月1日 徳島線 西麻植駅～阿波川島駅間
踏切の遮断桿が降下する際に、折損したピンが遮断機の可動部に挟まり、片側の遮断桿が降下していない状態で列車が踏切を通過した事象。

6 お客様等との連携

1 お客様からのご意見

JR四国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、JR四国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。お客様からご意見をいただいた場合は、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、お客様への回答が必要なものについては、迅速な回答に努めています。

2 お客様・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

四国運輸局が主体となり開催する「踏切事故防止キャンペーン」や「春・秋の全国交通安全運動」の開催に合わせ、実際の踏切設備や自動車等を利用し、関係機関や地元住民及び自治体等の協力を得ながら踏切安全通行のPR活動に取り組んでいます。

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・歩行者や地域の皆様に対して、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。

2023年度においては、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て、四国各県で踏切安全通行の呼びかけを行いました。

【踏切内からの脱出方】



【自動車運転手へのPRチラシの配布】



【発煙筒の取扱い】



【踏切事故防止キャンペーン横断幕の掲出】



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、子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時、子どもを保護するとともに、子どもに代わり110番通報を行うなどの対応を行います。



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。

各地区の消防署に協力を依頼し、AED設置駅の従業員を中心とする現業機関の従業員に対して、AEDの使用訓練を含む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、駅従業員だけでなく広く一般のお客様も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（防災意識の啓発や各種訓練の計画実施等）を図るとともに、災害発生時に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、2024年3月末で69名となります。

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・津波避難誘導訓練より）



6 サービス介助士の資格取得

お年寄りやお身体の不自由なお客様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、2004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、2024年3月末現在で286名となり、高松駅をはじめ、駅、運転区所等に配置しています。

なお、2021年度よりサービス介助士バッジを作成し、身に付けることで有資格者をお客様が容易に認識し、安心してご利用いただけるよう取り組んでいます。

【サービス介助士研修】

【サービス介助士バッジ】



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。

7 声かけ・サポート運動

お身体の不自由なお客様、高齢や認知症のお客様等が、安全・安心して駅や列車をご利用いただけるよう、「声かけ・サポート」運動を実施しております。お身体の不自由なお客様やお困りのお客様等を見かけた場合は、常日頃から従業員による積極的な声かけやお手伝いはもちろん、同運動のポスターを作成し掲出するなどにより、周囲のお客様にもご協力いただき、社会全体で見守り支えあうことを目的に取り組んでいます。





四国旅客鉄道株式会社

<http://www.jr-shikoku.co.jp/>