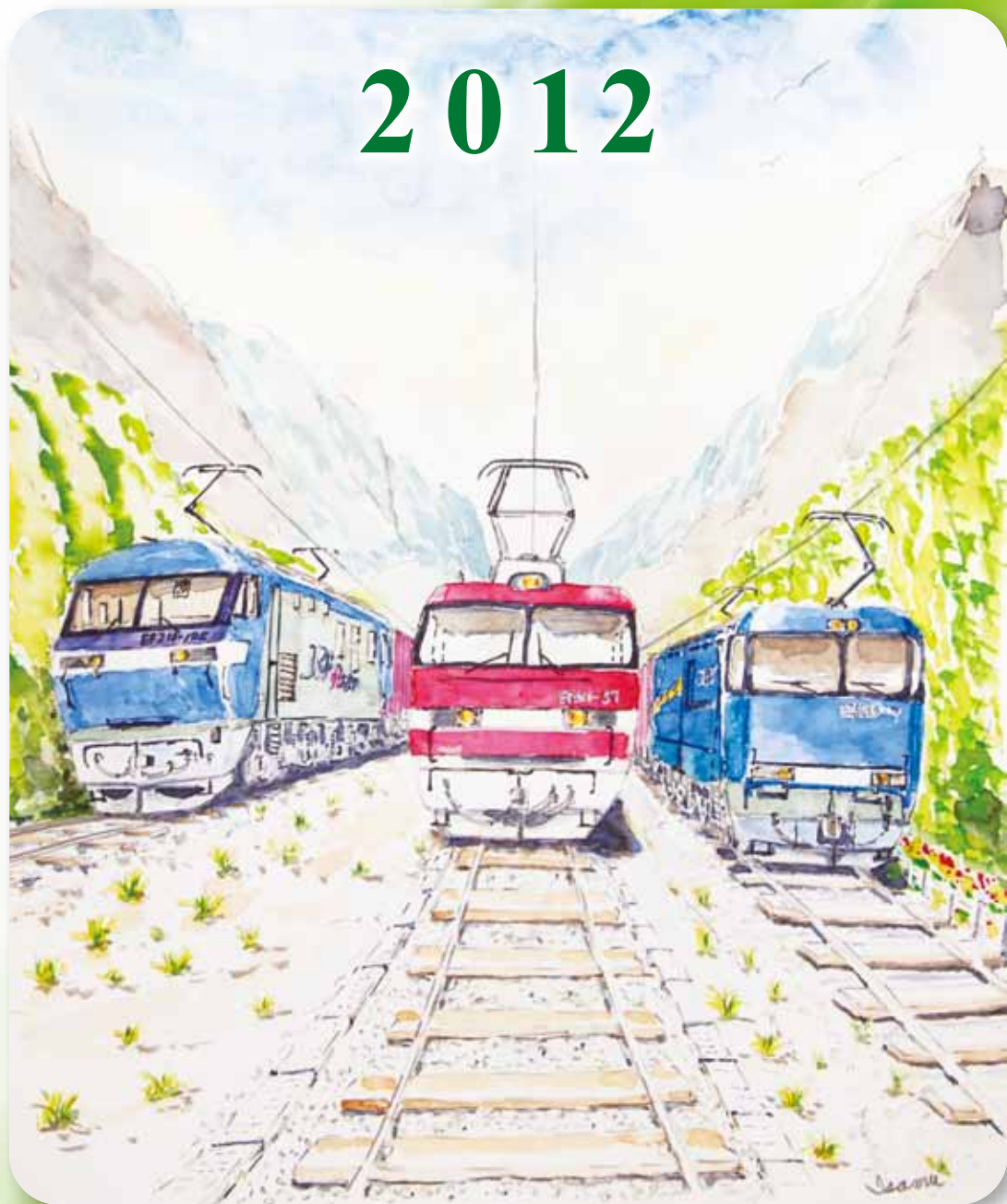


安全報告書

2012

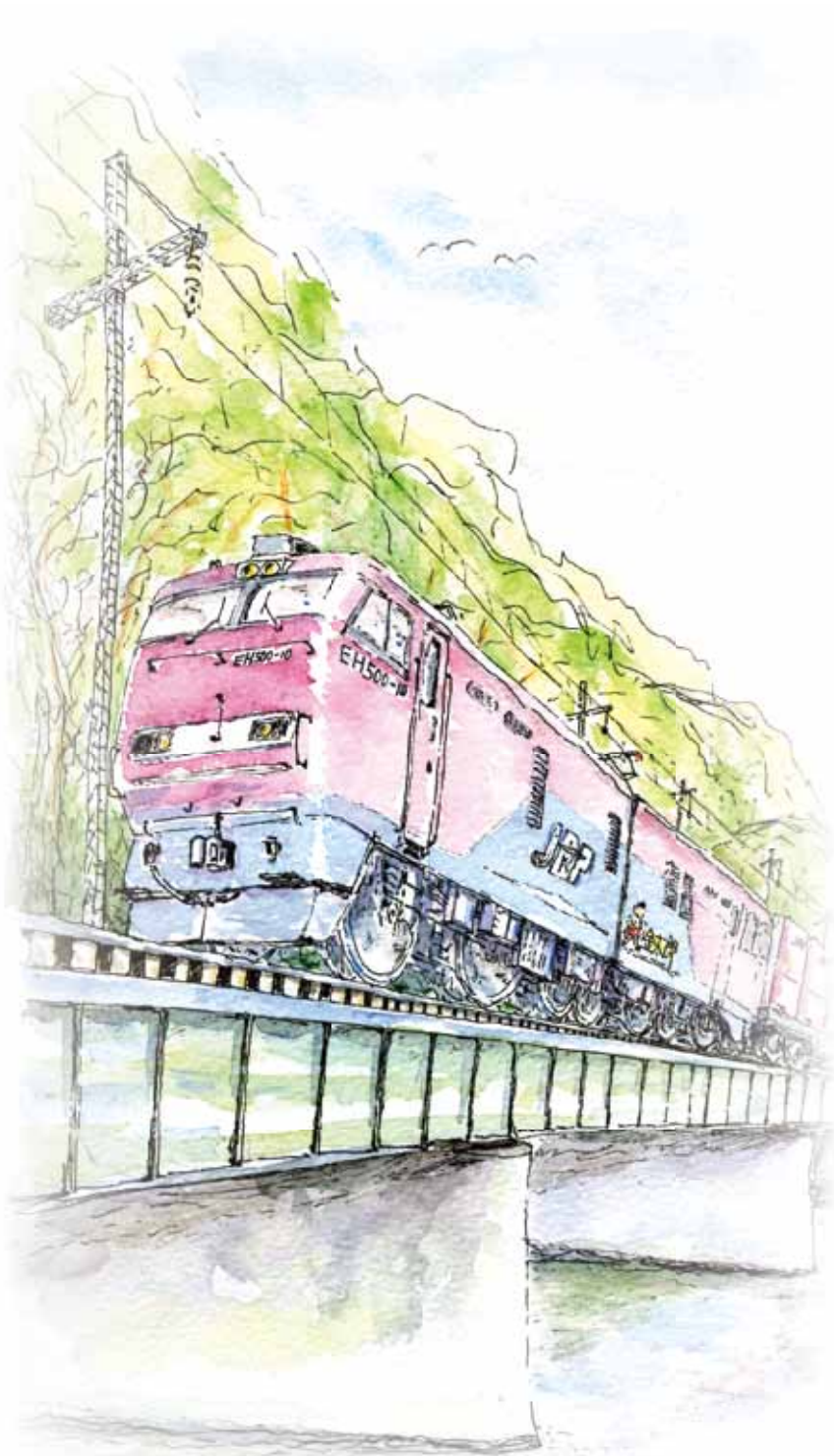


JR貨物



はじめに

安全に 人のために 社会のために



綱 領

- 1 安全の確保は、輸送の生命である
- 2 規程の遵守は、安全の基礎である
- 3 執務の厳正は、安全の要件である

日本貨物鉄道株式会社

物が人から人へわたる時、
そこには笑顔が生まれ、心が通います。
鉄道輸送を通して、
私たち JR 貨物がお届けするのは、品物の価値。
安全で安定した鉄道輸送で生まれる、
新しい物の価値。
私たちは、日本中の暮らしと経済に、
新しい価値を創造し続けています。

21 世紀は、環境・エネルギー問題、
道路の渋滞、労働力の将来と、
人類の前には問題が山積し、
物流に求められるものも、
ますます多様で、複雑になっています。

私たちは、安全に、正確に、大量に、
効率よく運べる、
クリーンな輸送機関としての価値を踏まえ、
新しい世紀の新しい物流システム構築に向け、
チャレンジを続けます。



平成23年度は、新中期経営計画『飛躍』の1年目にあたり、安全最優先の理念に沿って、『安全』はJR貨物グループがお客様の荷物を無事にお届けすることを使命とする鉄道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で最大の基盤となるものである」という認識をグループ全社員が共有し、社員1人ひとりが自ら考え行動することにより、『安全最優先』の職場風土を確立することを目指してまいりました。

平成24年度は、『安全最優先』の理念の下、人命に関わる事故を発生させないことを第一に、安全上のリスクを重視する考え方とし、引き続き『安全最優先の意識の向上』、『安全マネジメントの確立』及び『事故の再発防止・未然防止』を柱として、鉄道事業者の最大の使命である『安全の確立』に向けて、取り組んでまいります。具体的には、正しい作業の実践、ヒヤリ・ハット活動の活性化、過去の事故に学ぶ教育資料を活用する取組み等を通じ、グループ全社員が、安全最優先の理念を共通の認識とし、事故の未然防止を図っていきます。

更に、ハード面では、旅客会社の地上設備に合わせた新型ATSの開発・搭載、後退検知装置の搭載を計画的に推進するほか、貨物駅構内への連続速度照査用ATS地上子の設置に着手するなど、引き続きリスクの低減を図ります。

これらのソフト・ハード両面の安全対策と、社員1人ひとりが安全について自ら考え行動し、『安全意識』を強く持ち、安全管理体制を確立することで、安全の基盤づくりを着実に進め、鉄道輸送の安全性向上に努力を続けてまいります。

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長

田村 修二



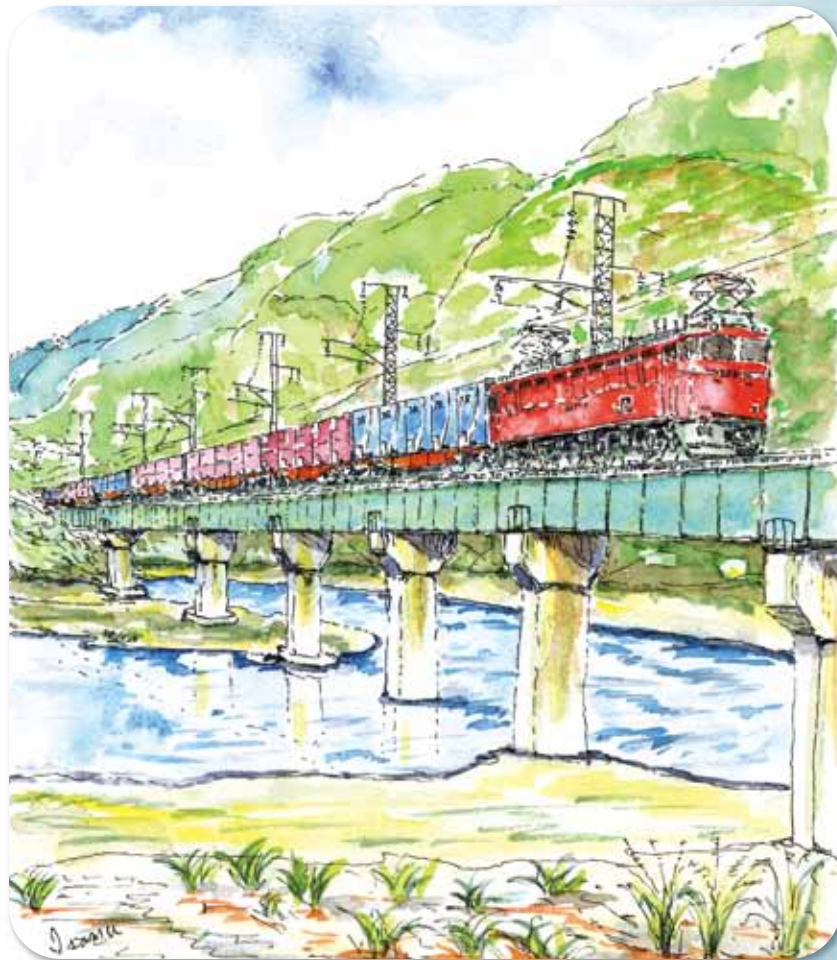
目 次 c o n t e n t s

1. 安全基本方針	1
(1)基本方針	2
(2)安全目標	3
2. 平成23年度の安全施策	4
◎ソフト対策◎	
(1)運転士の教育・訓練	5
(2)駅社員の教育・訓練	6
(3)検修社員の教育・訓練	7
(4)保全社員の教育・訓練	7
(5)現場管理者の教育	7
◎ハード対策◎	
(1)新製機関車・貨車の投入	8
(2)ATS-PFの整備	8
(3)運転支援システム(PRANETS)の導入	9
(4)車両故障対策の強化	9
(5)線路・信号設備の改善	9
3. 安全管理体制	10
(1)安全管理規程	11
(2)安全推進委員会	12
4. 事故等の発生状況	13
(1)鉄道運転事故	14
(2)インシデント	15
(3)輸送障害	15
(4)行政指導等	16
5. 安全性向上の取組み	17
(1)安全改革委員会の設置	18
(2)安全を支える人材の確保	18
(3)『ヒヤリ・ハット』の取組み	19
(4)安全発表会の開催	20
(5)幹部と社員との意見交換	20
(6)過去の事故を教訓とする教育	20
(7)安全関連の設備投資	20
(8)危険品輸送の安全確保	20
6. 旅客会社や協力会社との連携	21
● 安全報告書へのご意見募集	23



1

安全基本方針



安全基本方針

(1)基本方針

『安全』はJR貨物グループがお客様の荷物を無事お届けすることを使命とする鉄道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で最大の基盤となるものであります。この認識をグループ全社員が共有し、社員1人ひとりが安全について自発的に考え行動することで、『安全最優先』の職場風土を確立していきます。

安全基本方針概念図

グループ全体の安全性向上

安全最優先の職場風土の確立

安全最優先の
意識の向上

安全マネジメントの
確立

事故の再発防止
未然防止

具体的な事故防止活動

教育訓練の充実と
人材育成

ハード対策の推進

安全を支える基盤の強化策



(2)安全目標

社員1人ひとりに『安全最優先』の意識と『正しい作業』を根付かせることを最重要課題とし、安全で安定した輸送サービスの提供を行っています。

具体的安全目標

- 列車事故等重大な事故の絶滅とそれに繋がる6つの特定事故の絶滅（居眠り運転・信号違反・手ブレーキ扱い不良・軸受発熱故障・コンテナ開扉・危険品漏洩）
- 触車、感電、墜落等の重大な労働災害の絶滅





2

平成23年度の安全施策



平成23年度の安全施策

ソ フ ト 対 策

安全を確保するためには、安全に対する意識と正しい知識及び
正確な技術を身に付けることが重要です。

当社ではこれらを維持・向上させるための様々な教育・訓練を実施しています。

(1) 運転士の教育・訓練

列車を運転する運転士は、運転のルールを厳正に守り、安全・正確な運転操縦を行うことが求められます。そのため、訓練機材等を活用した教育・訓練を実施し、知識・技能の向上に努めています。

◆シミュレーター及びCAI(Computer Aided Instruction)教材による訓練

中央研修センターに実際の機関車を改造したシミュレーターを設置し、運転士の新規養成に使用するほかに、運転士の教育・訓練にも活用しています。



シミュレーター

各運転士職場には、機関車応急処置訓練や異常時取扱い訓練ができるように、訓練用パソコンを配備し運転士の教育・訓練に役立っているほか、運転士養成でも使用している運転に関する法規のCAI教材を各現場に配布し活用しています。



運転法規CAI教材

◆実際の機関車を使用した訓練

異常時取扱いマニュアルを使用した机上訓練の他、より臨場感を持たせるためATS模擬地上子や模擬信号機を使用した現車訓練も定期的に行い、異常時対応能力の向上を図っています。



ATS動作訓練



現車訓練

◆運転士の養成

運転士の養成では、約1年をかけて学科講習、技能講習等を行い、運転士として必要な知識と技術力を習得させています。また、通常の運転操縦以外に、列車防護訓練等を行い、異常時においても的確に対処できるよう教育しています。



列車防護訓練



事故防止検討会

(2) 駅社員の教育・訓練

駅の作業を行う社員の業務は、車両の入換えや信号扱い、コンテナの荷役作業、営業フロント業務等、多岐に亘っており、安全な輸送を行うためには、その1つひとつを確実に実施することが必要となります。そのため、それぞれの業務に見合った個別の教育・訓練を行っています。また、業務を委託している会社の社員についても同様な教育・訓練を行っています。



荷役訓練



入換訓練

(3) 検修社員の教育・訓練

機関車や貨車のメンテナンスを担う検修社員の教育は、現場でのOJTを中心に行い、技術・技能レベルの維持向上を図っています。平成17年に開設した「車両技術研修所」では検修業務に携わる社員の階層別の教育で、実際の車両や機器を使用した検修作業実習を行っています。また、近年は若年者の指導、訓練に力を入れています。



ディーゼル機関車構造実習



磁粉探傷検査実習

(4) 保全社員の教育・訓練

線路や架線等のメンテナンスを担う保全社員の教育についても、OJTのほか実地訓練を実施するなど、技術・技能レベルの維持向上を図っています。

また、平成21年4月中央研修センター内に保全教育グループを設置し、保全社員の教育・訓練の充実を図っています。さらに、業務を委託している会社の社員についても事故防止会議を定期的に行うなど、安全に対する意識の高揚を図っています。



電気配線実習



分岐器検査実習

(5) 現場管理者の教育

安全最優先の職場風土の確立と現場における安全マネジメント強化のため、現場管理者を対象にした管理者安全研修を毎年開催しています。この研修では、社外の安全の専門家によるヒューマンエラーや安全衛生教育等の講義も取り入れ、幅広い安全教育を行っています。

なお、この研修は運転取扱い業務を委託しているJR貨物グループ会社の管理者も対象にし、JR貨物グループ一体となった安全教育を実施しています。



管理者安全研修



安全ブレイン研修

平成23年度の安全施策

ハ 一 ド 対 策

(1)新製機関車・貨車の投入

平成23年度は、老朽化した機関車及び貨車の置き換え用として、機関車6両を新製、貨車はユニットブレーキ装置を初めて採用したコキ107形170両を新製しました。

- EH500形式交直流電気機関車
3両（東北線、津軽海峡線など）
- DF200形式電気式ディーゼル機関車
2両（北海道内）
- HD300形式ハイブリッド入換機関車
1両（駅構内入換）
- コキ107形式コンテナ貨車
170両



EH500形式交直流電気機関車



DF200形式電気式ディーゼル機関車



コキ107形式コンテナ貨車

また、従来の入換ディーゼル機関車の置き換えとして、ハイブリッド入換機関車（HD300形式）の開発を進めてきました。HD300形式は、環境に配慮してNOxやSoxなどの排気ガスを30～40%以上削減、CO2の排出量も大幅に低減させています。試作機による性能試験等、各種走行試験を経て、平成23年度は量産機の第1号機を新製しました。今後も順次量産し、従来使用してきたDE10形式ディーゼル機関車を置き換えていく予定です。



HD300形式ハイブリッド入換機関車

(2)ATS-PFの整備

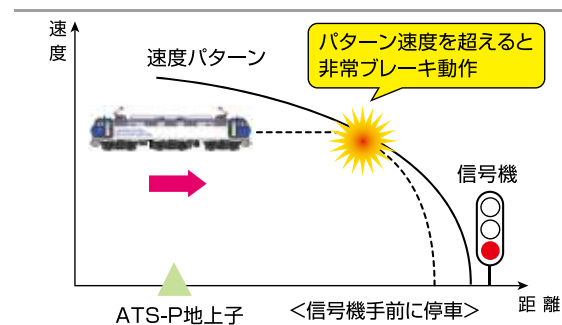
貨物列車の更なる安全性向上のため、従来のATS-SFより保安度の高いATS-PFを平成20年4月1日から首都圏及び近畿圏において使用を開始しましたが、平成23年度までに東海地区の地上設備の整備が終了したため、ATS-PFの整備は終了しました。更に、旅客会社の地上設備の整備に合わせ、今後も引き続き、新型ATS車上装置の取付けを実施していきます。



ATS-PF動作表示器

◆ATS-PFの主な機能

信号機の現示や、曲線、分岐器等において、その制限速度（速度パターン）に対する列車の速度を常にチェックし、制限速度（速度パターン）を超えた場合は自動的に非常ブレーキを動作させる装置です。



◆ATS-PFのその他の機能

- 最高速度照査機能（列車の最高速度を超えた場合に非常ブレーキを動作させる機能）
- 後退検知機能（列車の進行方向と反対方向に列車が走行した場合、非常ブレーキを動作させる機能）

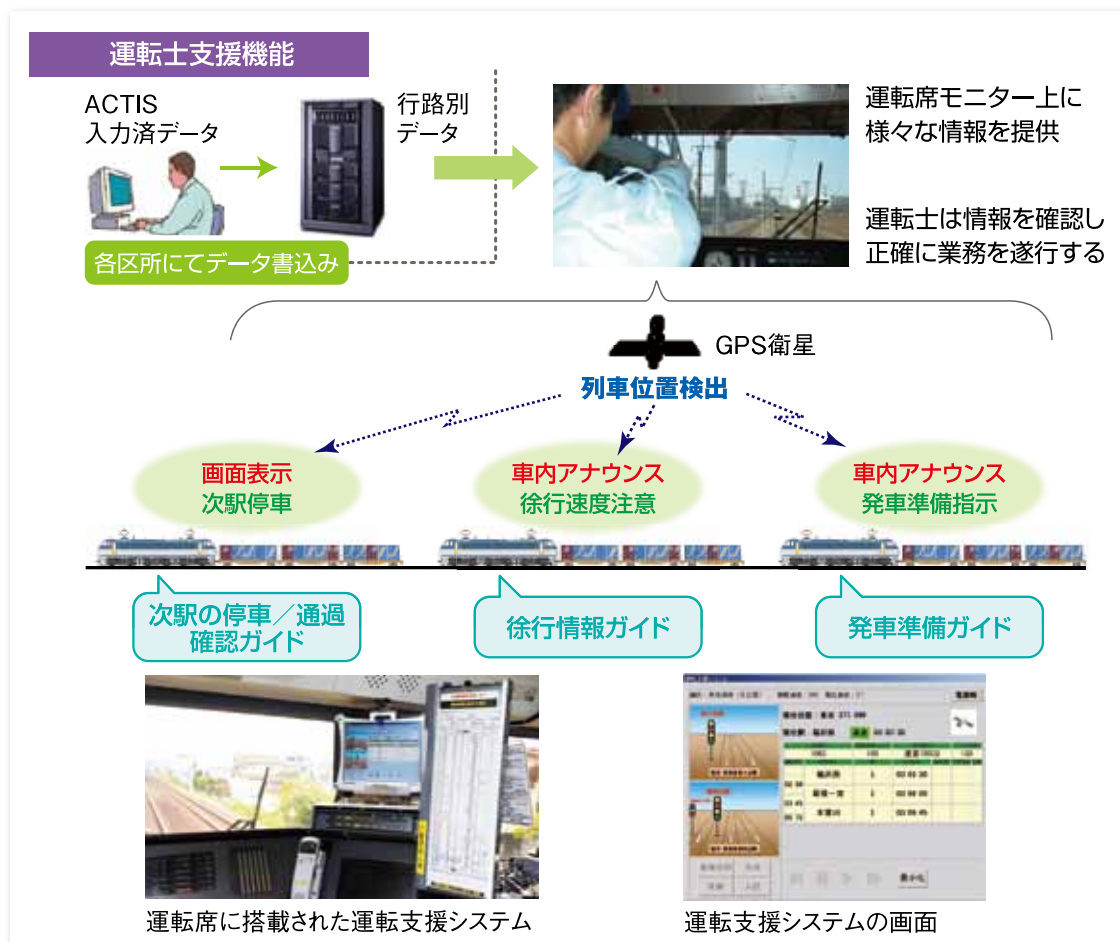


(3) 運転支援システム(PRANETS)の導入

GPSを用いた列車位置の把握により、運転士に情報を提供し、運転操縦をサポートすることで、ヒューマンエラー発生リスクが低減し、安全・安定輸送が確立されます。

※主な機能は次のとおりです。

- ①発車準備指示 ②徐行予告 ③制限速度注意喚起 ④速度低下警告



(4) 車両故障対策の強化

経年の進んだ機関車の取替えをこれまで以上に進めています。また、平成18年度より主力車両形式毎の故障防止検討会を開催し、本社・支社・現場が参加して形式毎の問題点の抽出や改善を実施しています。

(5) 線路・信号設備の改善

軌道を強化するため、木まくらぎから鉄まくらぎへの計画的な取替えを進めるなど、土木・電気設備の計画的な取替えを進めています。また、信号機の視認性を向上させるため、信号機のLED化を進めています。



鉄まくらぎ分岐器

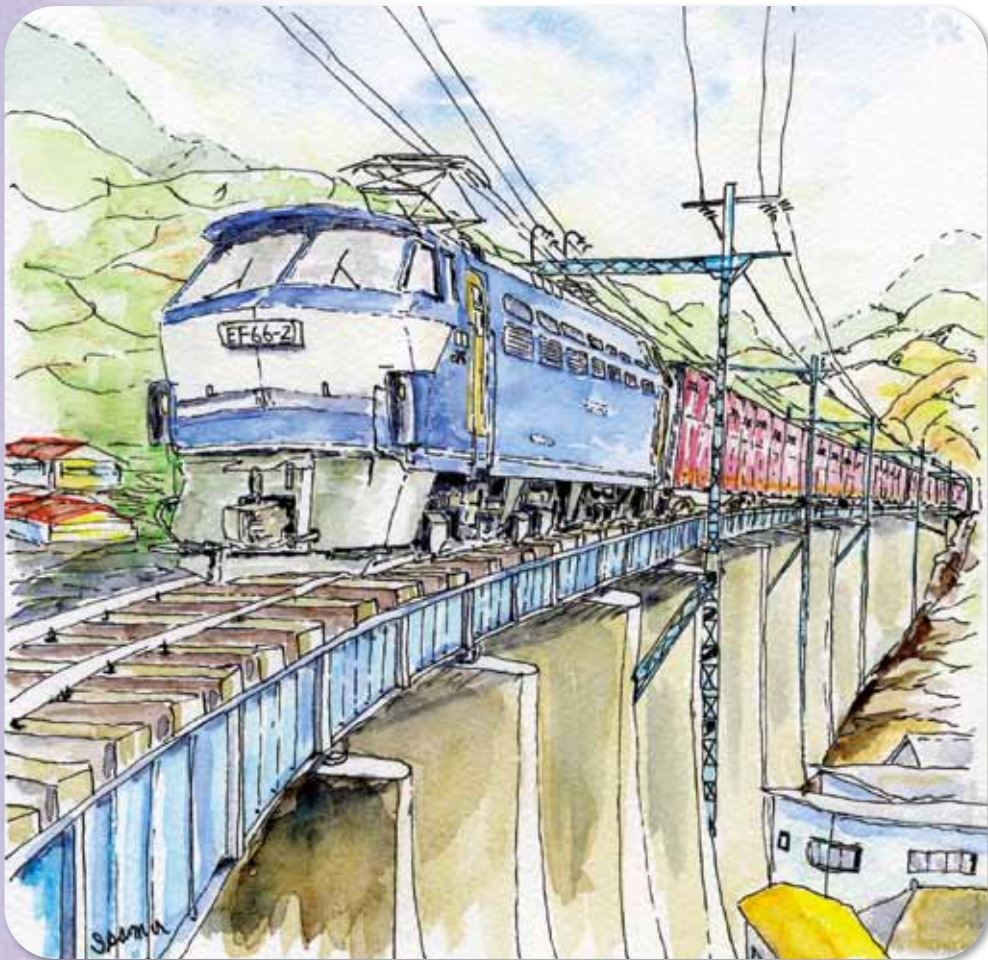


信号機のLED化



3

安全管理制度

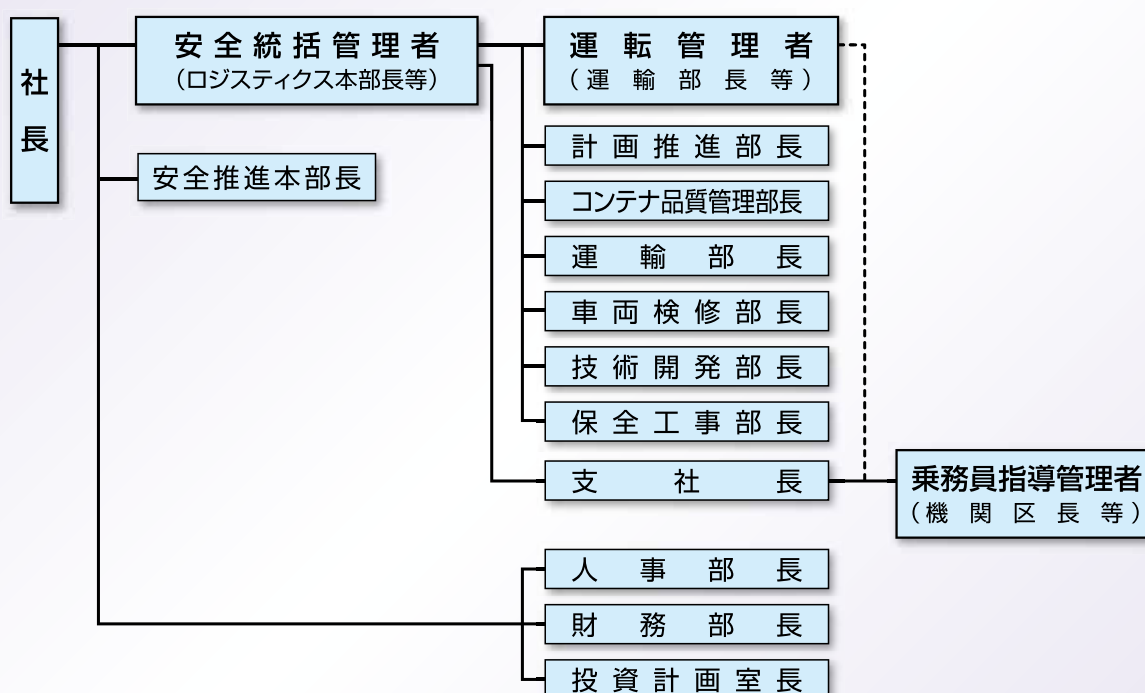


安全管理体制

(1)安全管理規程

平成18年3月の鉄道事業法改正に伴い、平成18年10月に輸送の安全性の維持向上を目的として安全管理規程を制定しました。その中で、社長をトップとし安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者を置いた安全管理体制を定め、各管理者の責務を明確化して安全の確保に努めています。

安全管理体制図



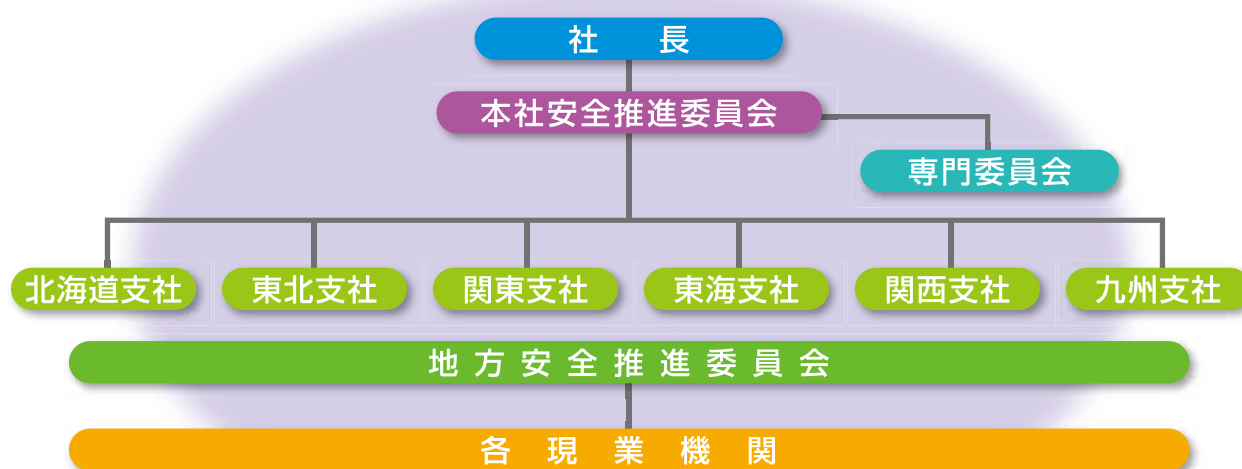
役 職	役 割
安全統括管理者 (ロジスティクス本部長等)	輸送の安全の確保に関し、社長に対し必要な意見を述べ、輸送の安全の確保に関する業務について各部門を統括管理する。また、事故・災害等その他必要な情報を収集・周知し必要により指示を行う。
運転管理者 (運輸部長等)	運転に関する事項を統括し、運行計画の設定及び改定、運転士及び車両の運用、運転士の教育・訓練及び資質の保持その他輸送の安全に係わる業務を管理する。
乗務員指導管理者 (機関区長等)	運転士の資質(適性・知識及び技能)の維持管理及びその充足状況に関する定期的な確認、運転管理者への報告を行う。



(2)安全推進委員会

運転事故等や労働災害の防止に関する事項を審議し、有効な対策の策定・推進を行うことを目的とし、本社にロジスティクス本部長を委員長とする「本社安全推進委員会」を設置し、毎月1回開催しています。委員会では対策の実施状況を確認し、必要な見直しを行うというPDCAサイクルに沿って有効な対策を進めることにより、着実に安全性の向上を図っていきます。

さらに、各支社においても支社長を委員長とする「地方安全推進委員会」を設置し、支社内の安全活動を推進しています。





4

事故等の発生状況

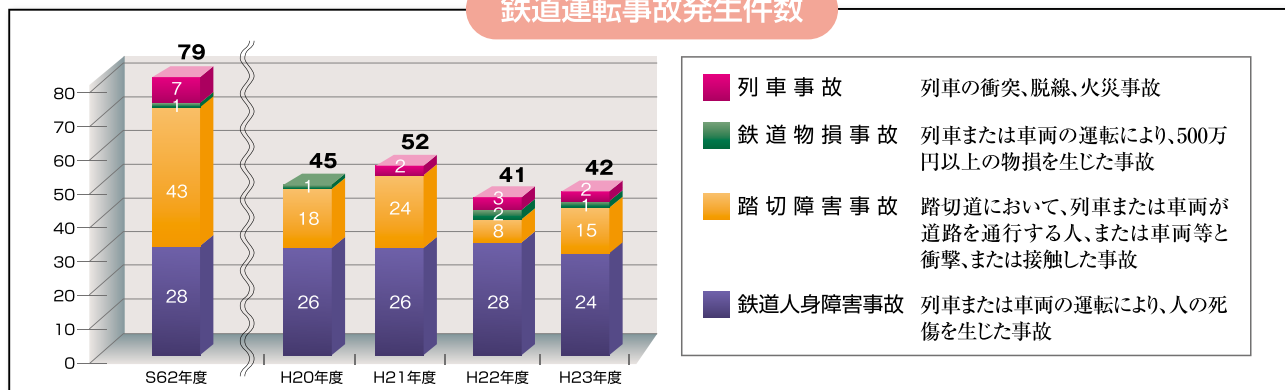


事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故は、踏切障害事故が再び増加した結果、対前年1件の増加となりました。その内、列車脱線事故が2件発生し、当社の作業に係わる鉄道物損事故が1件発生しました。

鉄道運転事故発生件数



列車事故

発生日	場所	概要
12月27日	東海道線 岐阜貨物 ターミナル駅構内	到着した1065列車のフォークリフトオペレーターが11両目の貨車からコンテナを取り卸す時に、緊締装置が解錠していない状態でコンテナを持ち上げたため、貨車も持ち上げて脱輪した。その状態で列車が発車したため、前頭から11両目と12両目の各2軸が脱線し、両車両間が分離し停車した。
2月16日	石勝線 東追分駅 構内	2092列車が同駅に進入するため、常用ブレーキを使用するもブレーキ効果が得られず、非常ブレーキを使用したが出発信号機を通過、安全側線に進入し車止めに衝撃した。機関車全軸とコンテナ車4両の全軸が脱線した。 (運輸安全委員会にて原因調査中)

鉄道物損事故

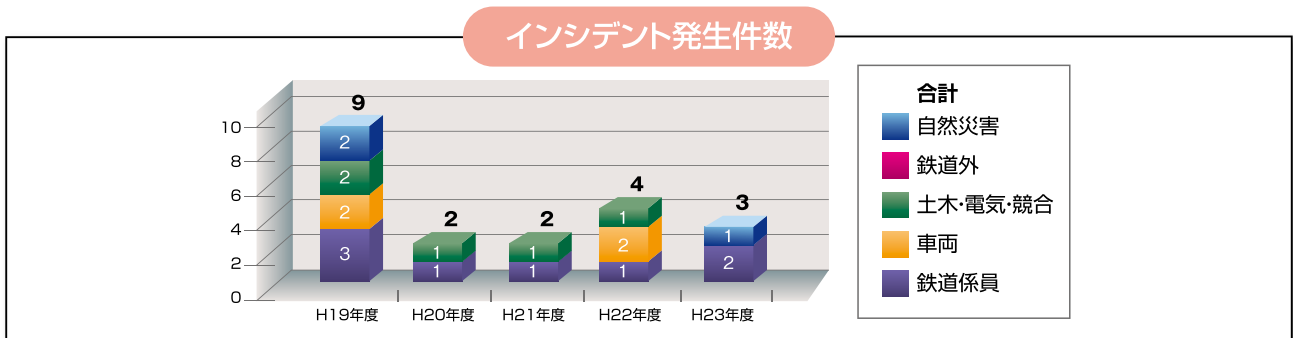
発生日	場所	概要
6月7日	東海道線 新鶴見機関 区構内	機関車の入換作業中、運転士が入換合図から目を離し、ブレーキ時期が遅れたことと、誘導担当者が入換車両から目を離して誘導を行ったことにより停止手配が遅れたことから、入換車両が留置車両に衝撃した。 【対策】・入換作業前に運転士と誘導担当は、通告、復唱を確実に行う。 ・合図が確認しづらい箇所においては、前頭運転台で運転する。

また、平成22年度に発生した事故について、再発防止のため下記の対策を実施することにしました。

発生日	場所	概要
平成23年 3月10日	成田線 久住～滑河駅間	空コンテナ積載していた後部から2両目の貨車が、久住～滑河駅間の半径406mの曲線箇所を外軌側に脱線した。その後、脱線した状態で2.5km走行し、滑河駅構内の分岐器で脱線車両が転覆した。貨車の軸ばねのばね定数は当社で定めた基準値内であったものの、経年劣化により新製時と比べて大きく(ばねが硬く)なっていたことから、空コンテナ積載時の軌道に対する追従性が低下していたことが要因となったため、下記の対策を実施することにしました。 【対策】・コキ200形式に対して、恒久的な対策を施すまでの間、空コンテナを積載して走行しないよう積載制限を実施した。(緊急対策) ・台車の中央に配置されている「まくらばね」の上下剛性を柔らかくしたものに置き換えることで、軌道に対する車両の追従性を向上させる。(恒久対策)

(2) インシデント

平成23年度は3件のインシデントが発生しました。



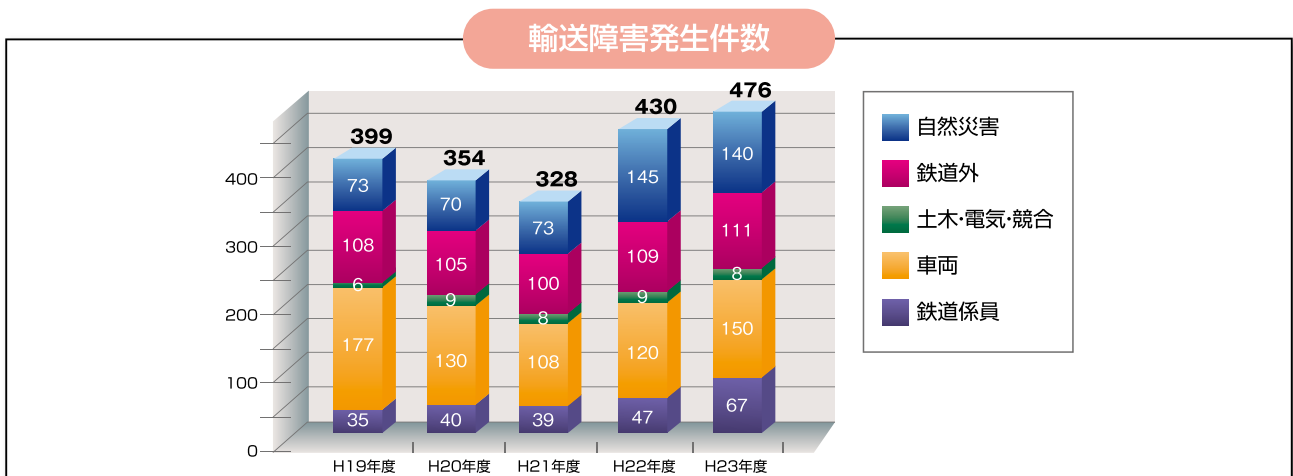
インシデント：鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

主なインシデント

発生日	場 所	概 要
9月12日	東海道線 吉原駅構内	<p>外注施工で実施されていた分岐器軌道変位検査で、施工会社から当該検査データを受信できない状態を社員が長期に亘り放置し、整備基準値を超えている検査結果を把握していなかったこと、直近の分岐まくらぎ検査で脱線箇所のまくらぎに連続不良が生じていたが、分岐タイプレート下の犬くぎ穴周りが劣化し犬くぎの支持力が得られない状況を見抜けなかったため、軌道間隔が拡大して入換中の貨車が脱線した。</p> <p>【対策】・「検査実施⇒検査データ確認⇒修繕実施」の保守サイクルの重要性を社員に再徹底するとともに、定期検査の検査周期を遵守する重要性を再指導した。 ・分岐器のリード部における連続不良に対する判断基準を明確にし、犬くぎの打替え・増打ち等の措置を的確に行うこととした。</p>
12月26日	青い森鉄道線 東青森駅構内	<p>入換中、運転士がブレーキ時期に適切を欠いたため、入換車両が留置していた車両に衝撃し、連結箇所から3両目のコンテナ車が脱線した。</p> <p>【対策】・耐雪ブレーキの使用条件を明確にした。また、降雪、積雪時には、入換作業前にブレーキ効果の確認を行うこととした。</p>

(3) 輸送障害

輸送障害については、平成22年度に比べて46件の増加となりました。増加の主な要因は、係員原因と車両原因によるものの増加です。



輸送障害：列車に休止、または旅客列車については30分以上、旅客列車以外の列車については、60分以上の遅延を生じたもの



(4)行政指導等

平成23年度は、平成23年12月27日に発生した岐阜貨物ターミナル駅構内の列車脱線事故と平成24年2月16日に発生した石勝線での列車脱線事故に対して、地方運輸局から2件の警告を受けました。これらを厳粛に受け止め、再発防止を図ってまいります。

発生日	場 所	概 要
12月27日	東 海 道 線 岐 阜 貨 物 ターミナル 駅 構 内	<p>到着した1065列車のフォークリフトオペレーターが11両目の貨車からコンテナを取り卸す時に、緊締装置が解錠していない状態でコンテナを持ち上げたため、貨車も持ち上げて脱線した。その状態で列車が発車したため、前頭から11両目と12両目の各2軸が脱線し、両車両間が分離し停車した。</p> <p>【対策】・全国の着発線荷役駅等で荷役線から本線に進出する列車を対象に、当該列車の発車までにコンテナ積卸作業を実施した車両の載線状態に異常がないことを確認する。</p> <p>・全国の着発線荷役駅等において、関係するフォークリフトオペレーター全社員を対象に、持上げ脱線事故防止を目的とした緊急訓練を実施した。</p>
2月16日	石 勝 線 東 追 分 駅 構 内	<p>2092列車が同駅に進入するため、常用ブレーキを使用するもブレーキ効果が得られず、非常ブレーキを使用したが出発信号機を通過、安全側線に進出し車止めに衝撃した。機関車全軸とコンテナ車4両の全軸が脱線した。ブレーキ機構に氷雪が付着して、動きを妨げる状況が見られたことから以下の緊急対策を実施した。</p> <p>【対策】・当該線区を走行する貨物列車全ての貨車のブレーキ廻りの雪落しを実施した。</p> <p>・追分駅～新得駅間の連続下り勾配区間の速度を落として運転し、上り勾配区間においてもブレーキを使用し、こまめにブレーキ効果を確認することとした。</p>





5 安全性向上の取組み

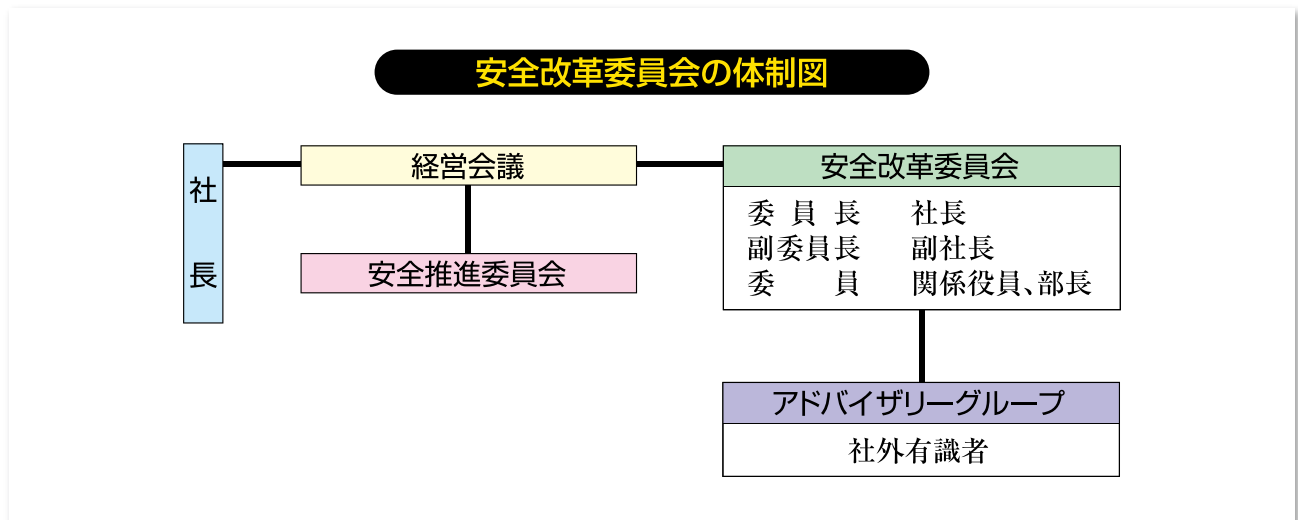


安全性向上の取組み

(1)安全改革委員会の設置

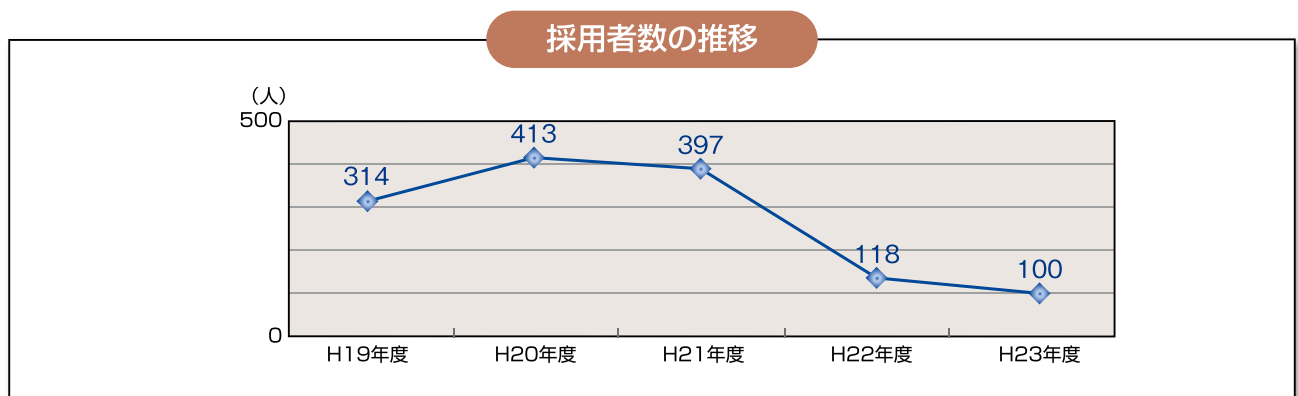
平成21年2月に鉄道事業の安全管理体制の強化に向け、具体的な改善策を策定し、確実な実施を図るため、『安全改革委員会』を設置しました。委員会は社長を委員長とし、関係の役員及び部長クラスで構成。また社外有識者によるアドバイザリーグループを設置して、専門分野の視点からのご意見をいただき、委員会の審議に反映させています。

この委員会では『安全最優先』の意識の浸透、安全に係わる業務管理体制の整備、社員の教育・訓練の充実など、安全に係わる課題について幅広く審議を行い、具体的な改善策を策定しました。策定した改善策は、安全基本計画に具体的な取組み事項を挙げて実施に取り組み、輸送の安全の確保を図っています。



(2)安全を支える人材の確保

大量退職時代を迎え、安全を担う人材を確保するため、継続的に新規採用を行うと共に、熟練技術を有するベテラン社員の指導者としての配置や、各種研修の充実、教材の整備を進め、技術継承と共に安全教育の充実を図っていきます。



(3)『ヒヤリ・ハット』の取り組み

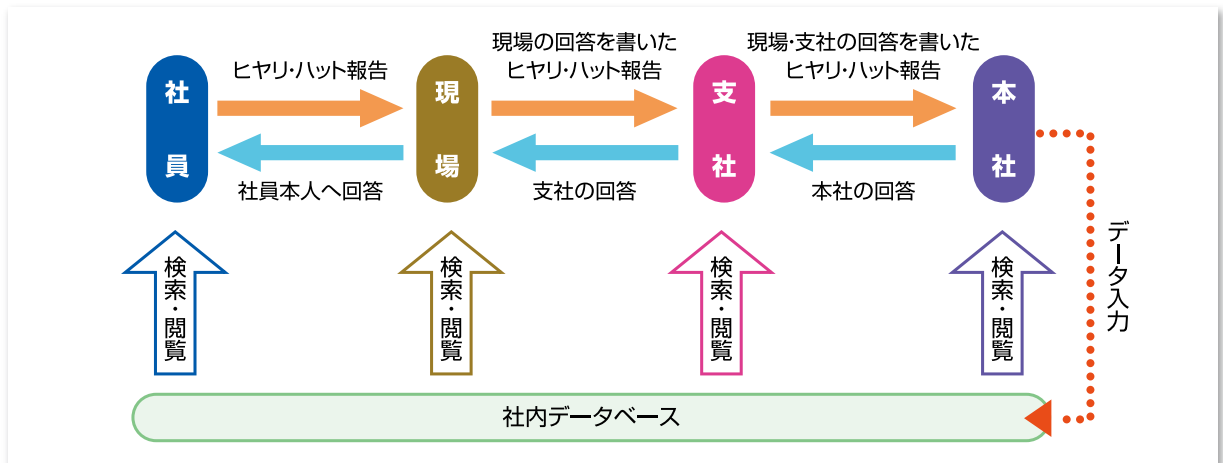
事故、災害までには至らなかった事象を「事故の芽」としてとらえ、事故を未然に防止する『ヒヤリ・ハット』を再構築し、平成20年4月から取り組んでいます。

本社・支社にヒヤリ・ハット事務局を設置し社員が報告しやすい仕組みをつくりました。また、報告された全てのヒヤリ・ハットを社内LANに投稿して、情報の共有化を図ると共に改善を促進する仕組みを作りしました。その結果、平成23年度は2211件の報告がありました。




この取り組みを通じて、社員1人ひとりが自ら安全に対する意識を高め、職場におけるコミュニケーションを密にして、現場・支社・本社が一体となって安全性の向上に取り組む風土を醸成していきます。



◆ヒヤリ・ハット報告の流れ



◆主なヒヤリ・ハット報告例

ヒヤリ・ハット	措置
<p>列車の停止位置目標が見えにくい。夜間は見えにくい上、当日は雨で視界が悪く、停止位置目標を探しながら線路見習いしていた運転士が運転したため、ブレーキ時機が遅れヒヤリとした。</p>	<p>夜間はLEDで発光するエッジポインターを設置した。</p> 
<p>コンテナをトラックに積載するために、コンテナを持って後退する際、ホームの穴に前輪がハマってしまい、爪の上のコンテナが横に15~20cm程ずれた。</p> 	<p>コンテナホームの舗装を修繕した。</p> 

(4)安全発表会の開催

平成23年9月に全国の現業機関やグループ会社が参加した第3回安全発表会を開催しました。発表会は、安全の取組みに活発な現業機関の社員やグループ会社社員が、自職場の事故・労働災害防止やヒヤリ・ハットの取組みについて発表を行ったり、安全に関するディスカッションにおいて職場の安全の取組みや課題等について討議を行い、これらを通じて発表現場の取組みを共有化していくと共に、当社及びグループ全体の安全意識の高揚を図っていくことを目的としています。

発表会では、安全の取組みに対する現場、個人表彰も行っています。



(5)幹部と社員との意見交換

現場第一線で働く社員と本社幹部の意見交換の場を設け、安全に関する取組みや課題等について意見交換を実施し、活発な議論を行いました。



現場巡回

社員との意見交換会

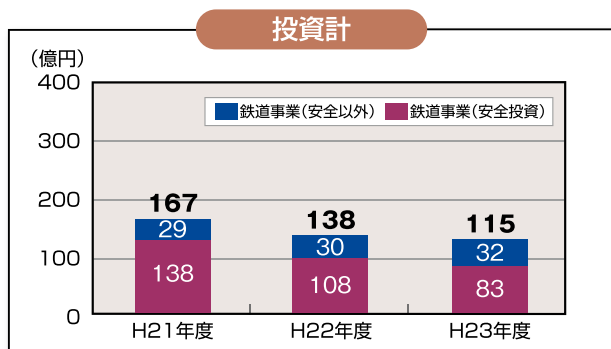
(6)過去の事故を教訓とする教育

平成18年12月、中央研修センター内に、事故パネル展示室を開設しました。過去に発生した重大事故を風化させることなく、職責の重大さを会得させるため、事故の概況や原因と対策を写真、略図、当時の新聞記事等とともにパネル展示しています。安全を守るルールがどのような事故の対策として定められたのか、それを守らなければどのような事故につながるのか、といったことを学習することにより、過去の事故の教訓を守ることの重要性を実感できる場となっています。



(7)安全関連の設備投資

平成23年度は、新製車両導入による老朽車両の取替えのほか、ATS-PF車上装置、防護無線電源二重化、運転状況記録装置の整備等の安全投資を進めました。投資額は、設備投資全体の約70%、鉄道事業投資の約72%を占めています。



(8)危険品輸送の安全確保

危険品輸送の安全性を向上させるため、平成19年10月に「貨物運送約款」を改訂し、危険品の分類を国際基準に準じたものにすると共に、危険品を輸送する際の荷主、利用運送事業者、当社間の責任の明確化を図りました。また、平成21年10月には、危険品託送手続きのシステム化を行い、危険品輸送の安全確保を図っています。

万一の漏洩事故に備え、マニュアルの整備や連絡体制の再整備を行っているほか、定期的に訓練も実施しています。



案内パンフレット



6 旅客会社や協力会社との連携



旅客会社や協力会社との連携

当社は、旅客会社の線路を使用して貨物列車を運行しており、貨物列車の安全・安定輸送には各旅客会社との連携が不可欠であるため、平素から緊急時に対する訓練が必要となります。そのため、旅客会社と合同の脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練を各地で開催しています。



脱線復旧訓練



旅客会社との合同訓練会

協力会社との連携については、地方安全推進委員会に協力会社が出席すると共に、各種研修や訓練会、事故防止会議を当社と協力会社が合同で行い、一体となって事故防止を図っています。平成23年度から、「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」を実施し、フォークリフトオペレーターに対して集中的な教育・訓練を実施しました。



フォークリフト荷役競技会

また、危険品漏洩時の訓練なども行っています。



危険品漏洩訓練

● 安全報告書へのご意見募集 ●

安全報告書へのご感想、
当社に対するご意見につきましては、
【JR貨物ホームページ】で受け付けております。

【JR貨物ホームページアドレス】

<http://www.jrfreight.co.jp/>



〔安全報告書〕2012

©日本貨物鉄道株式会社

発行：日本貨物鉄道株式会社

編集：安全推進本部

制作：鈴将コーポレーション株式会社©

発行日：2012年9月28日



JR 日本貨物鉄道株式会社