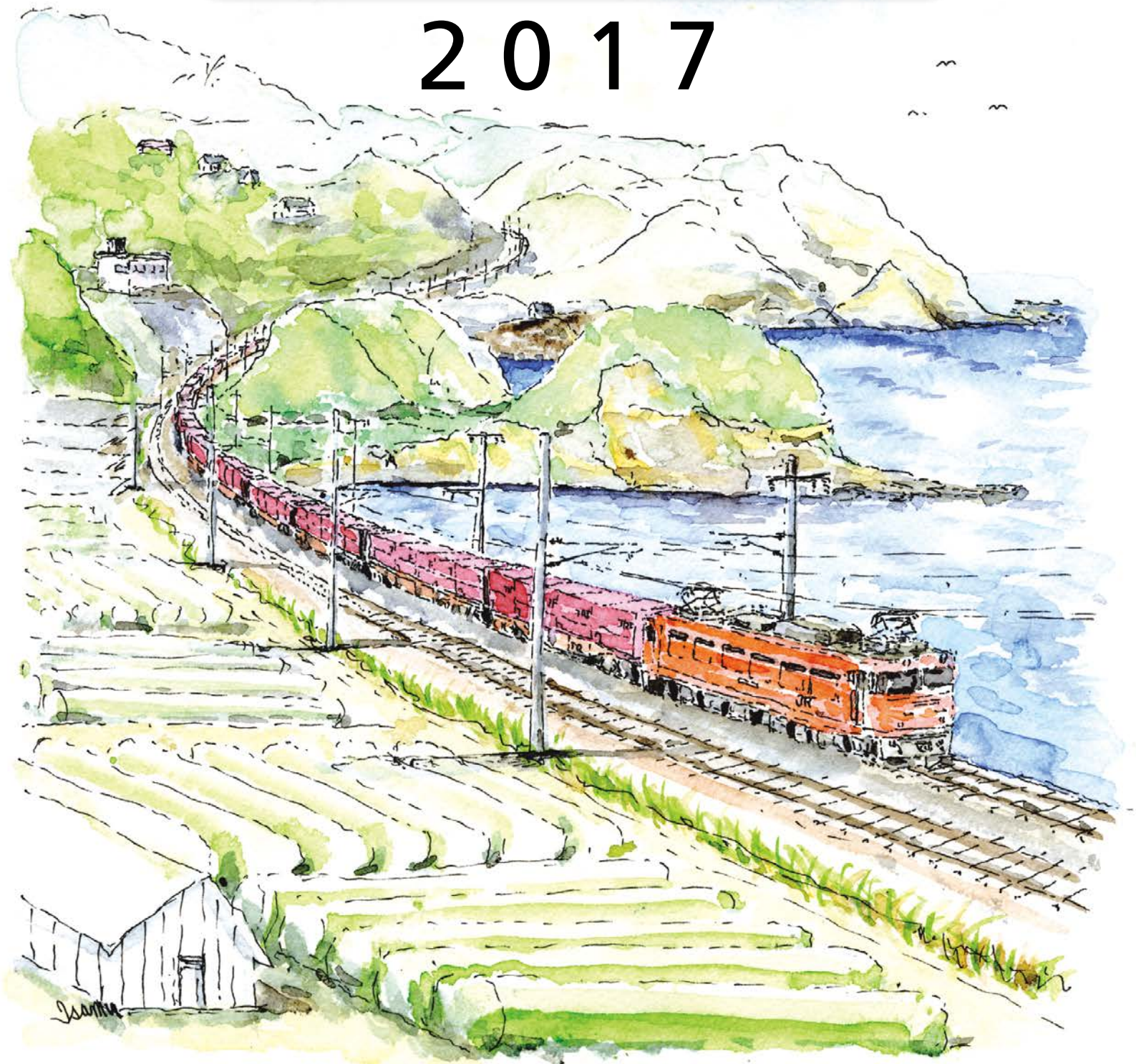


安全報告書

2017





はじめに

安全に 人のために 社会のために

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。

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





平成28年度は、3年間の『中期経営計画2016』の最終年度にあたり、計画達成に向けた仕上げの年として、最大の目標である鉄道事業の黒字化に向け、JR貨物グループ全社員が『安全は鉄道事業の最大の基盤である』という統一した認識を持ち、人命にかかわる事故を発生させないことを第一に考えて、『安全最優先の職場風土』の確立を目指してきました。

少子高齢化、トラックドライバー不足といった社会的な構造問題が顕在化してくるなかで、その流れをきっちり我々がつかみきった結果、目標としていた鉄道事業の黒字化を果たすことが出来ました。

また、平成28年3月に開始された青函トンネルでの新幹線と貨物列車の共用走行では、引き続き旅客会社とも協力しながら安全性向上に向けた取組みを継続していくことにより、本州・北海道間の物流を担っている当社の使命を全うしていきます。

一方で、安全への取組みは、まだ十分とは言い難く、今年2月には室蘭線で列車脱線事故を発生させてしまい、お客様をはじめ、利用運送事業者の皆様、旅客列車をご利用のお客様、住民の皆様など、多くの方々にご迷惑をおかけしました。脱線事故の原因は、現在も国土交通省運輸安全委員会で調査が続いておりますが、当社においても関係機関の協力を得て要因の調査を行い、事故の要因となる事柄に対し、できる限りの対策を進めております。同じく、平成24年と26年に発生した江差線列車脱線事故についても、公表された事故調査報告書を踏まえた再発防止策に、引き続き取り組んでいます。

また、一歩間違えれば大きな事故に繋がりがねない事象も発生しており、これらに対し、再発防止・未然防止を図るべくPDCAに基づく自律的な安全管理を進めて参ります。安全管理は『仕組み』の確立が重要であり、本社・支社が現場実態を把握して改善策を理解させ実行させる仕組み、現場が自ら課題を把握し改善する力を向上させる仕組みを、車の両輪として強化し、取組みの主体性を高めていくこととします。

さらに、安全を支える基盤を強化するために、引き続き教育・訓練を充実させ、人材育成を推進していくとともに、ハード面からも、設備の改善、保安装置の改良、異常時対応訓練シミュレーターの導入などを進めて参りました。

今年度から『JR貨物グループ中期経営計画2021』がスタートしました。鉄道事業を中心とするJR貨物グループの事業の最大の基盤は『安全』であるという認識のもと、現業機関、支社、本社とJR貨物グループ各社が一体となって今後もより一層の安全性の向上に努めて参りますので、変わらぬご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

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) JR貨物グループの安全の理念	2
(2) 安全目標	2
(3) 安全行動指針	3
(4) 重点実施項目	3
2. 平成28年度の安全施策	4
● ソフト対策	
(1) 運転士の養成と教育・訓練	5
(2) 駅、検修、保全社員の教育・訓練	6
(3) 管理者の教育	6
(4) 安全を支える人材の確保	6
● ハード対策	
(1) 新製機関車・貨車の投入	7
(2) 新型ATSの整備	7
(3) 線路・信号設備などの改善	8
(4) 異常時対応訓練シミュレーターの導入	8
3. 安全管理体制	9
(1) 安全管理規程	10
(2) 安全推進委員会	11
(3) 安全監査	12
(4) 安全自主チェックリスト	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
5. 安全性向上の取組み	17
(1) 安全改革委員会の設置	18
(2) ヒヤリ・ハット活動	18
(3) 青函トンネルにおける共用走行の取組み	19
(4) 安全発表会の開催	19
(5) 社員と幹部との意見交換	19
(6) 安全通信『セーフティースクラム』	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等との連携	21
● 安全報告書へのご意見募集	23



1

安全基本方針



1 安全基本方針

(1) JR 貨物グループの安全の理念

● 安全の理念 ●

安全は、鉄道事業の最大の基盤である

『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、最大の基盤であるという認識に基づき、平成26年度から、『安全は鉄道事業の最大の基盤である』という理念を掲げて取り組んでいます。

(2) 安全目標

● 安全目標 ●

- 列車の衝突、脱線、火災などの重大な事故と、それにつながる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、コンテナ開扉、車両部品落下、危険品漏洩）
- 死亡や重大な後遺症につながる労働災害の絶滅（触車、感電、墜落、交通事故など）

列車の衝突、脱線、火災のような、死傷者を生じる可能性の高い重大な事故はもちろん、これらにつながるものを『6つの特定事故』として社内で定め、絶滅させることを目標にしています。

労働災害の防止では、触車（鉄道車両と接触）、感電、墜落、交通事故など、死亡や重大な後遺症を招くような労働災害の絶滅を目標にしています。



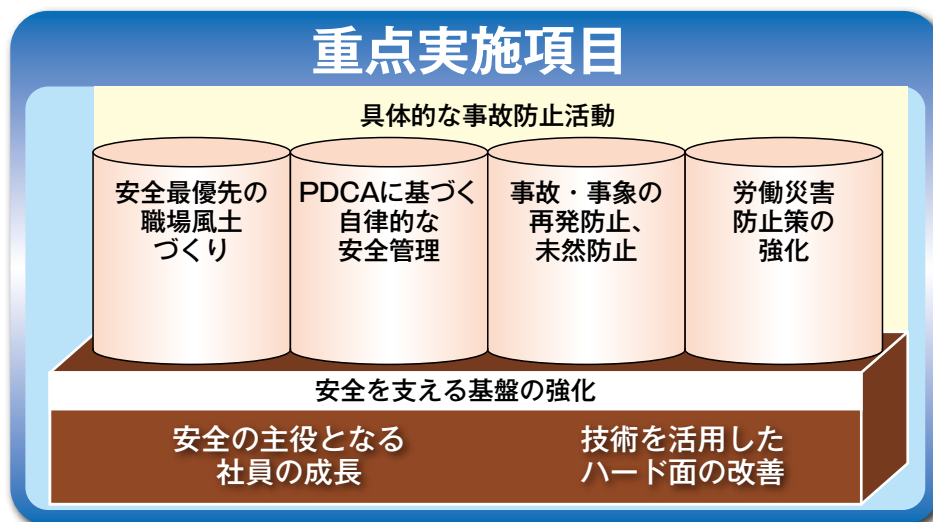
(3) 安全行動指針

● 安全行動指針 ●

私は、人命を第一に考え、
安全確保の主役となって、
常に正しい作業を実行します

人命に関わる重大な事故や労働災害を起こさないことを第一としています。実際に安全のために行動するのは、1人ひとりであり、誰もが安全の主役です。また、毎日正しい作業を実行することが、安全最優先の行動そのものであり、これらをJR貨物グループ社員の統一した行動指針としています。

(4) 重点実施項目



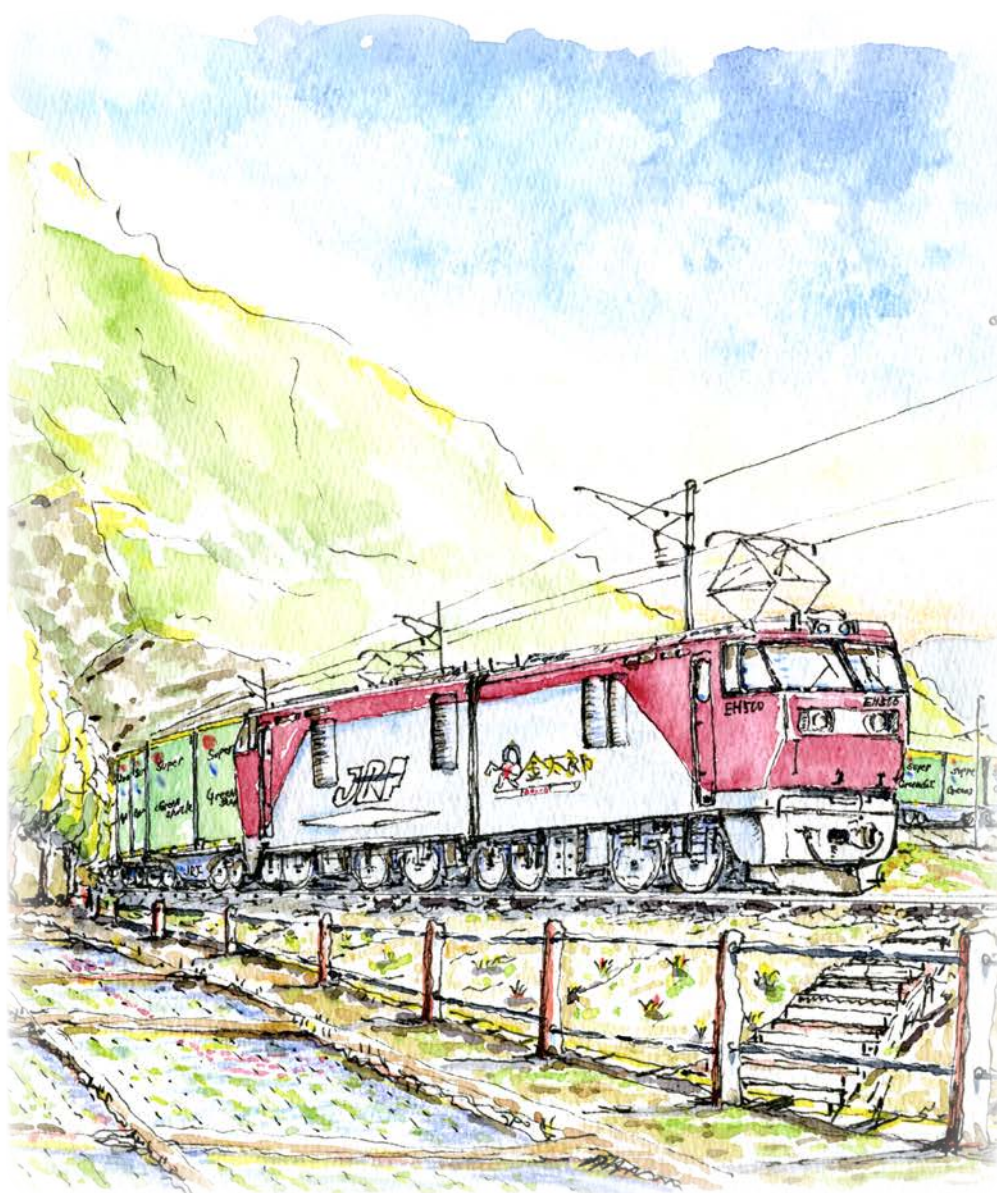
安全の取組みの柱としては、具体的な事故防止活動（4つの柱）と、安全を支える基盤の強化（2つの柱）で構成しています。

これらを柱として、具体的な実施計画を立て、PDCAサイクルでスパイラル・アップを図るよう実行していきます。



2

平成28年度の安全施策



2 平成28年度の安全施策

ソ フ ト 対 策

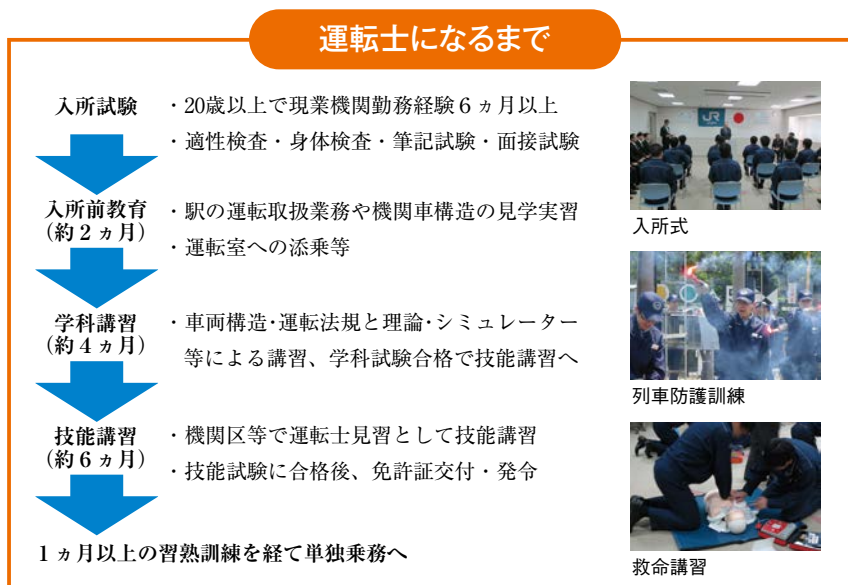
安全を確保するためには、安全に対する意識をもち、正しい知識と正確な技術を身に付けることが重要です。当社ではこれらを維持・向上させるための様々な教育・訓練を実施しています。

(1) 運転士の養成と教育・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。

◆運転士の養成

運転士の養成では、約1年かけて学科講習・技能講習等を行い、運転士として必要な知識や技能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、異常時に的確に対処できるよう教育しています。



◆異常時対応訓練シミュレーター及びCAI (Computer Aided Instruction) 教材による定例訓練

中央研修センターにあるシミュレーターのほか、高い訓練効果を得ることを目的に、平成28年6月までに異常時対応訓練シミュレーターを各支社に設置し、定例訓練等で活用しています。

また、各現業機関には、機関車の応急処置や異常時の取扱いの訓練ができるよう、訓練用パソコンを配備しているほか、運転士の養成に使用している運転法規のCAI教材の活用や、実際の車両を使用した現車訓練を行っています。



シミュレーター訓練



運転法規 CAI 教材



現車訓練

(2) 駅、検修、保全社員の教育・訓練

駅の作業は、車両の入換から信号扱い、営業フロント業務など多岐に亘り、安全な輸送のためにはその1つひとつを確実に行うことが必要です。そのため、それぞれの業務に見合った多様な教育・訓練を実施しています。また、中央研修センターでは、運転取扱いから荷役、I T-F R E N S & T R A C E（情報システム）操作等まで管理者が幅広い知識を習得できるよう研修を行っています。

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O J Tが中心で、脱線事故のような異常時に対応する訓練も実施しています。また、研修では実際の車両や機器を使用する作業実習を行っており、特に若年者の指導、訓練に力を入れているほか、車両形式・部品毎の専門技術研修なども実施しています。

線路、架線等のメンテナンスを担う保全社員の教育も、O J Tのほか実地訓練などで、技術・技能レベルの維持向上を図っているほか、協力会社とも保全関係事故防止専門部会を定期的を開催するなど、安全に対する意識の高揚を図っています。



転てつ器手動転換訓練



絶縁測定の実習



軌道の通り整正技術教育

(3) 管理者の教育

安全最優先の職場風土の確立と現場の安全マネジメント強化には管理者の役割が重要なため、現場管理者を対象に安全に特化した研修を開催し、社外の専門家によるヒューマンエラー、動機づけ、労働安全衛生等の講義をはじめ、幅広い内容を教育しています。JR貨物グループ会社の管理者も受講しており、グループ全体の安全教育の充実を図っています。

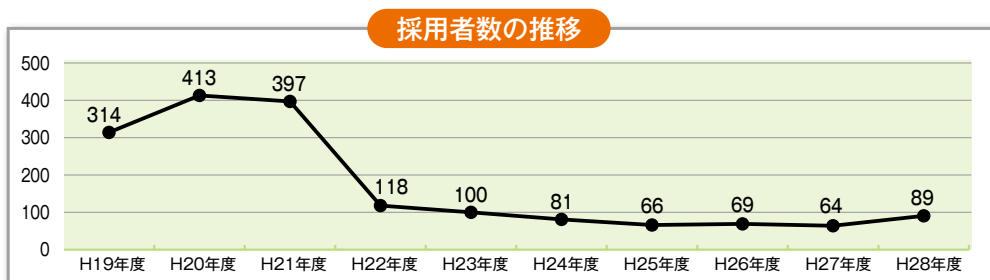


安全ブレイン研修でのグループワーク

また、指導員や助役を将来の安全のけん引役として養成する『安全ブレイン研修』を継続して実施し、現場における事故・事象や労働災害防止に関して、自ら主体的に取り組む意識の向上を図っています。安全ブレイン研修の受講生は、全国の支社や現場で中心となって活躍し始めています。

(4) 安全を支える人材の確保

安全を担う人材の確保のため、継続的に新規・中途採用を行っているほか、ベテラン社員を指導者として配置、階層・専門別の研修の実施、教材の整備を進めており、技術継承とともに安全教育の充実を図っています。



ハ ー ド 対 策

(1) 新製機関車・貨車の投入

平成28年度は、老朽化した機関車及び貨車の取替のほか、平成28年3月から開始された青函トンネルにおける新幹線と在来線の共用走行で使用されているEH800形式交流電気機関車の増備など、合計で機関車8両、貨車413両を新製しました。これらの結果、平成28年度末で機関車の約67%、コンテナ車の約94%がJR貨物発足後の新製車両となりました。



EH800形式交流電気機関車 3両

EH800形式交流電気機関車は、青函トンネルの新幹線・在来線共用走行で、新幹線の25kVと在来線の20kVの両方の架線電圧に対応します。

保安装置としてデジタル式自動列車制御装置（DS-ATC）を搭載したほか、新幹線電車と同じく、台車に地震発生時の車両逸脱防止用L型ガイドを装備しています。



HD300形式ハイブリッド式機関車 5両

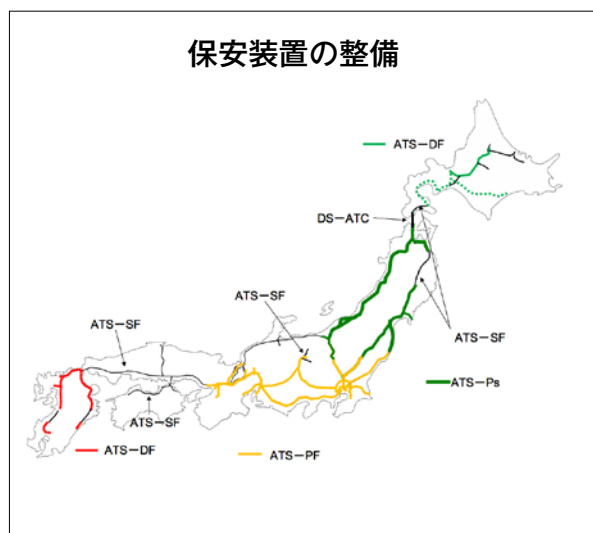


コキ107形式コンテナ車 413両

(2) 新型 ATS の整備

各旅客会社の地上設備の整備に合わせ、連続速度照査機能を持つ新型ATS（自動列車停止装置）の車上装置搭載工事を進めるなど、保安度の向上を図っています。

東日本地区用のATS-Psに対しては、PF・Ps統合型車上装置を、北海道・九州地区用にはATS-DFを機関車に搭載するなど、工事を進めました。連続速度照査機能をもつATSは、平成28年6月末までに必要な車両への搭載を行いました。

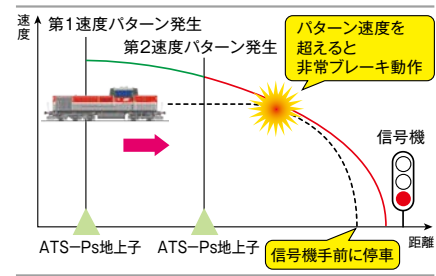




◆ATS-Psの機能

場内、出発信号機の現示や曲線、分岐器等の制限（速度パターン）に対する列車速度をチェックし、制限(速度パターン)を超えると自動的に非常ブレーキを動作させる装置です。閉そく信号機の現示に対しては、従来のATS-SFによります。

ATS-Psは、最高速度照査（列車の最高速度を超えたときに非常ブレーキが動作）、後退検知（列車の進行方向と反対に列車が走行したときに非常ブレーキが動作）の機能も装備しています。



◆ATS-DFの機能

車上のデータベースの情報により、線路条件（分岐器、曲線）等に応じた速度照査パターンを発生させるATSです。また、最高速度照査、後退検知などの機能も併せもっています。

(3)線路・信号設備などの改善

軌道強化のための鉄まくらぎ化、鉄まくらぎ分岐器の導入のほか、連動装置の取替など、土木・電気設備の取替を計画的に進めています。また、信号機の視認性を向上させるため、LED化を進めています。

また、連続速度照査機能をもつATSに対応する地上子を貨物駅構内にも設置することを進めています。



鉄まくらぎ分岐器



LED化した入換信号機

(4)異常時対応訓練シミュレーターの導入

平成26年度の中央研修センターの運転士訓練用シミュレーターの更新に続き、全国の支社にその地区の代表的な機関車形式に合わせた異常時対応訓練シミュレーターを平成28年6月までに順次導入しました。また、線路・信号・標識のパーツを自由に組み合わせることによって、実際に発生した事故現場を再現し、これをシミュレーター前面の液晶モニターに描写することにより、その区間を模擬運転することができる『事故発生線路再現ソフトウェア』を導入し、訓練に活用するとともに発生した事象を振り返り、再発防止に役立てています。



北海道支社（DF200形式用）

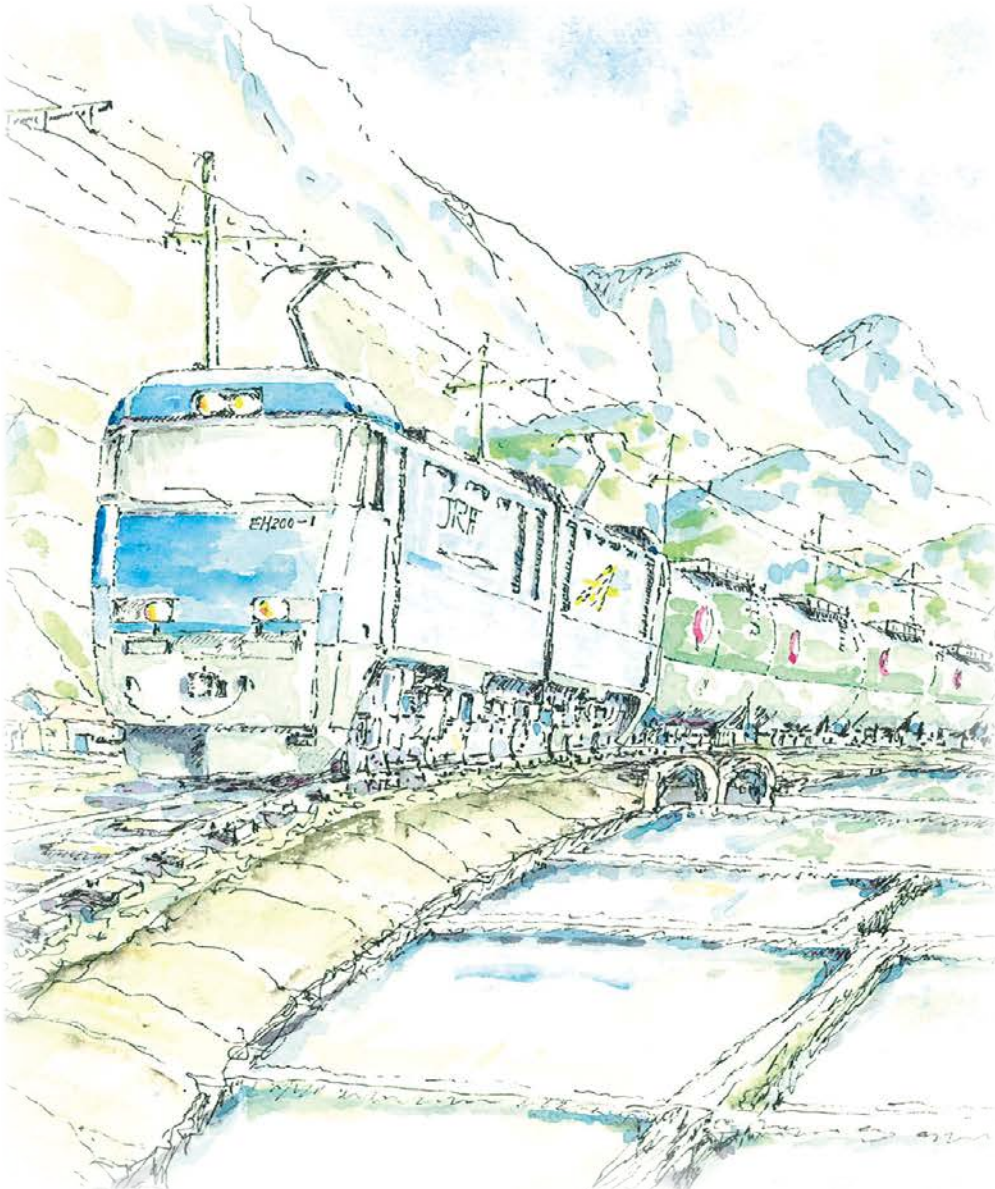


事故発生線路再現ソフトウェア



3

安全管理体制



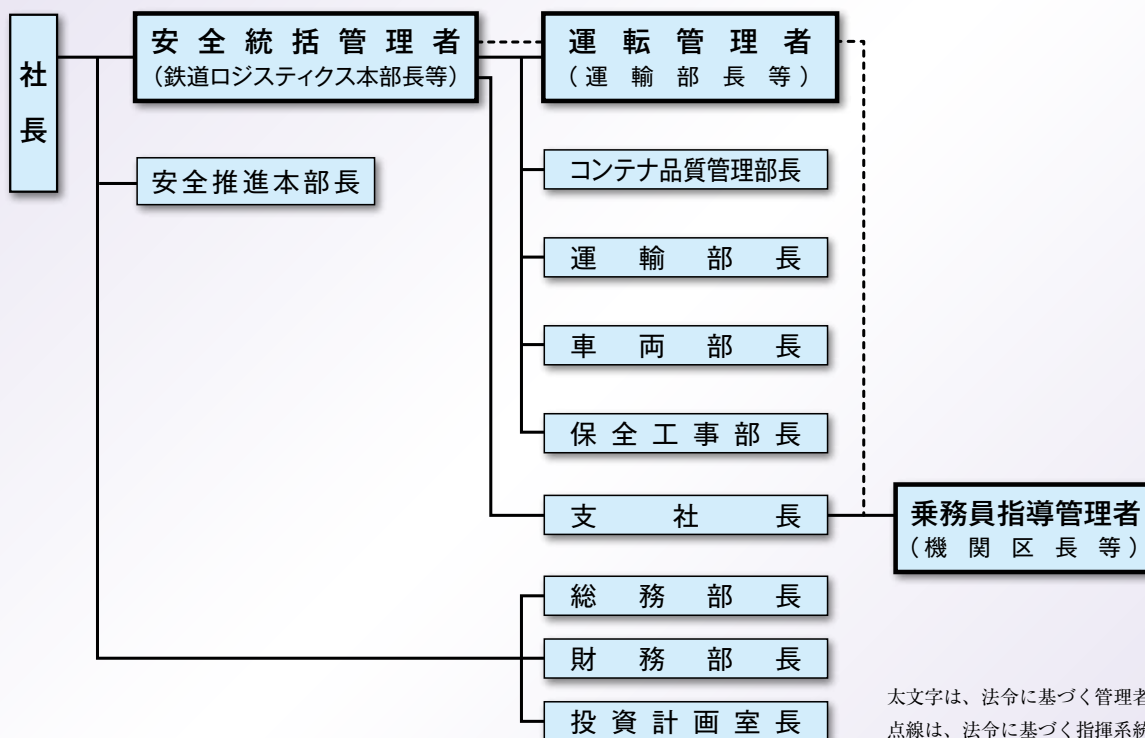
3 安全管理体制

(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。

なお、鉄道の安全や災害等に限らず、当社が抱える様々なリスクを把握・評価して全社的に対応していく体制を整えるため、平成29年4月に『リスク統括本部』を設置して、リスク管理を進めています。

安全管理体制図



役 職	役 割
安全統括管理者 (鉄道ロジスティクス本部長等)	<ul style="list-style-type: none"> 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 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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関わる業務を管理
乗務員指導管理者 (機関区長等)	<ul style="list-style-type: none"> 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と運転管理者への報告

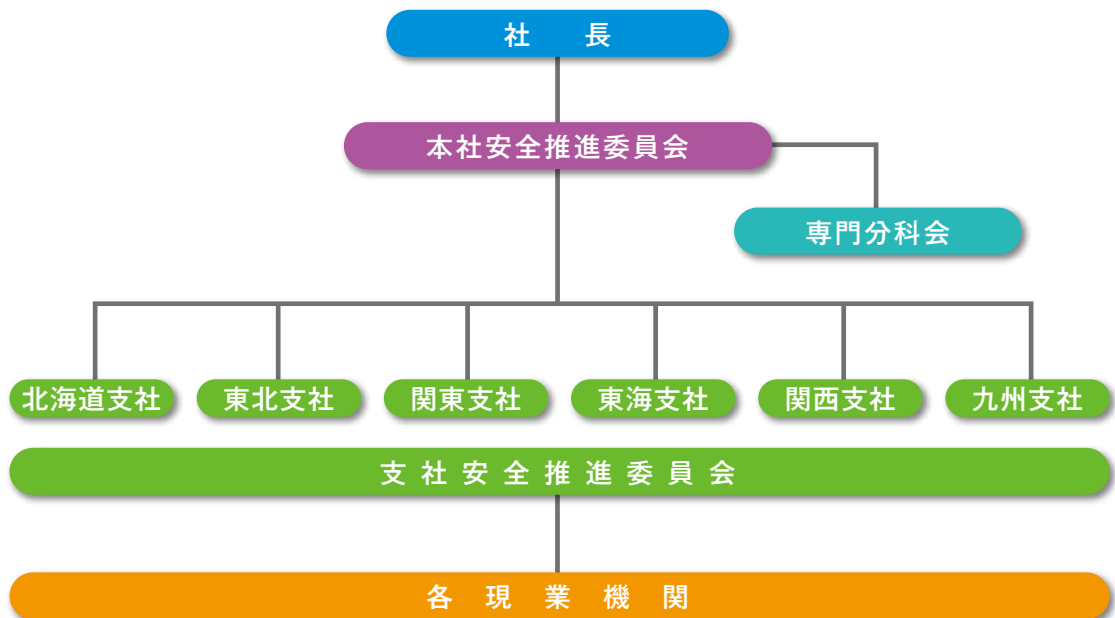
(2) 安全推進委員会

本社では、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、鉄道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、毎月開催しています。

委員会では、発生状況の分析から対策内容、実施状況までを確認するとともに、本社として対策をとる事項についての実績トレース、発生1年後の状況確認による必要な見直しなど、PDCAサイクルに沿って有効に対策を進めるようにしており、審議内容は経営会議に報告し、会社幹部で共有しています。

また、他社で発生した事故、インシデント等の中で当社にとって教訓となる事項や、夏季や年末年始輸送安全総点検の結果として共通性のある課題を整理して取り上げることなどで、全社的な水平展開を図る機能ももっています。

各支社においても、支社長を委員長とする支社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。





(3) 安全監査

本社内の各部門、支社、現業機関及びJR貨物グループ会社等に対し、本社の安全監査員による安全監査を実施しています。安全監査では、安全の取組みが法令や社内規程に適合しているか、PDCAサイクルが働く有効な取組みを行っているかをチェックするとともに、安全監査を改善の機会とすること、有益な取組みを他部門や現業機関等に水平展開することも目的としています。



現業機関における安全監査

一定のサイクルで実施しており、平成28年度は本社では安全管理規程に定める管理者及び責任者4名に対して実施したほか、支社3カ所、現業機関25カ所及びJR貨物グループ会社6社の安全監査を行いました。

このほか、日常的・直接的に現業機関を管理している支社に所属する安全担当者に対し、安全管理の上での“見る眼”を養うための教育プログラムとして、『安全監査講習』を平成26年度から開設しており、平成28年度末までに11名が修了しています。

(4) 安全自主チェックリスト

安全管理は、管理部門が現業機関を指導する力だけでなく、現業機関が自ら課題を発見し、改善を進めていく力が車の両輪のように合わさることで、より有効に機能します。

そこで平成21年に、自ら安全管理を進めるためのツールとして『安全自主チェックリスト』を作成し、現業機関の管理者が新たに着任したときに実態を把握し、その後も定期的に活用して取組みを振り返ることができるようにしました。

平成27年度には、『安全自主チェックリスト』を改訂し、着眼材料となるよう望ましくない事例を加え、現業機関の管理者が課題をより発見しやすいようにしました。また、今後は着眼だけでなく、自己評価の材料となるよう評価基準を示していくことを検討しています。

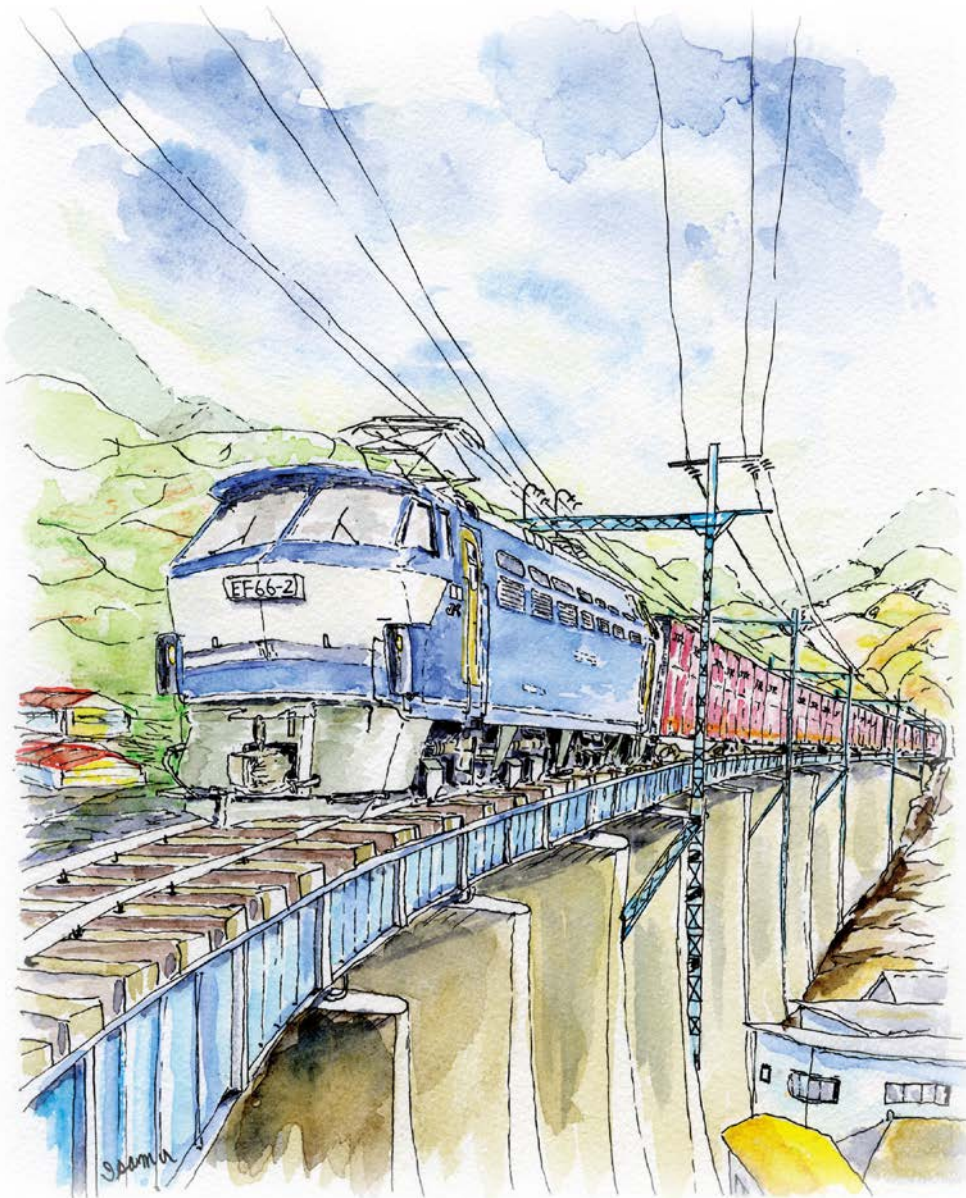
確認事項	問題がある例
① 掲示物は、社員にわかりやすいよう工夫しているか。	・社員の出入があまりない場所、立ち止まって読むと邪魔になる場所に掲示している。
② 古い掲示物が残っていないか。	・社員の出入があまりない場所、立ち止まって読むと邪魔になる場所に掲示している。 ・事故・事象の経緯も読者に理解し難いものも、一緒に掲示してある。 ・読む人の目の高さを考えずに貼ってある。 ・期限の定めがなく、状況を確認する際にも決めておらず、何年も貼ったままである。
③ 臨時要員（指導員等）に対し、事前に必要な教育を行っているか。	・どこに何を貼るのか、表示していない。 ・1つあれば読む物が、いくつも貼られている。 ・経験者だからといってよいと思っている。 ・教育を実施した記録がない。

安全自主チェックリスト



4

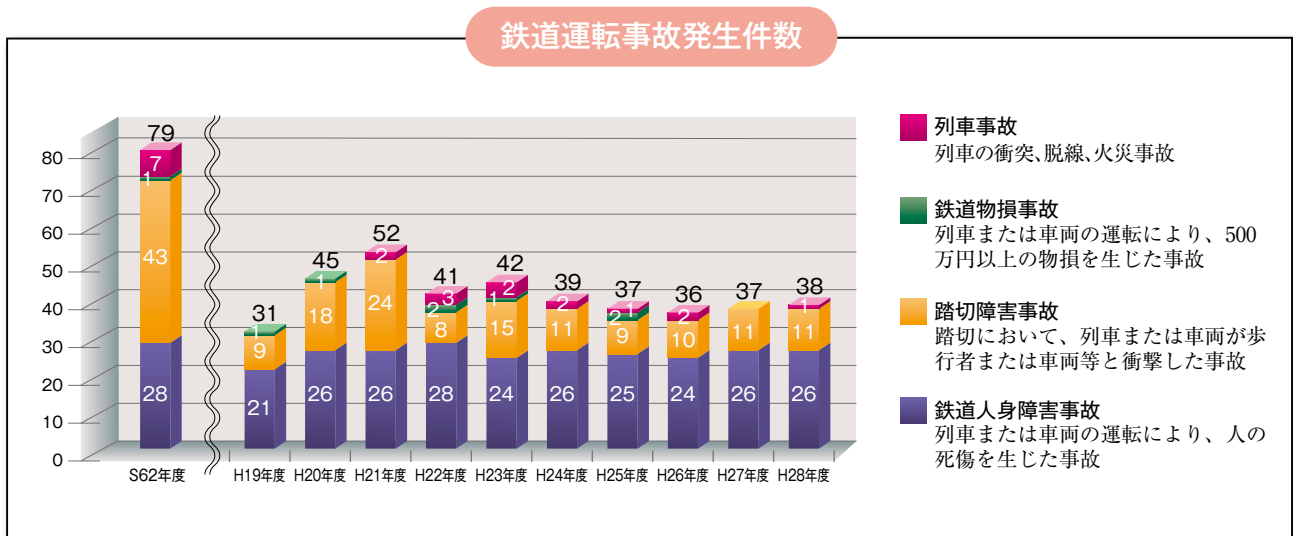
事故等の発生状況



4 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

平成28年度は、列車事故が1件発生したほか、当社の作業に関わる鉄道人身障害事故が2件発生しました。鉄道運転事故全体では38件で、前年度より1件増加しました。



列車事故

発生日	平成29年2月23日	場所	室蘭線 北入江信号場構内
<p>第3055列車が同駅構内の分岐器付近を走行中に機関車の後部台車2軸が脱線した。その後の調査において、脱線した台車の車体に牽引力を伝達するZ形牽引リンク装置が破損していることが認められた。</p> <p>原因は運輸安全委員会にて調査中であるが、定期検査及び臨時検査時にZ形牽引リンク装置の六角ボルトの締付トルク値の確認を実施するとともに、六角ボルトを全数新品に取替え、六角ボルトの落失防止に取り組んでいる。</p>			

鉄道人身障害事故

発生日	平成28年4月6日	場所	山陽線 姫路貨物駅構内
<p>第1090列車が駅進入時に進路を支障して停車していたフォークリフトに衝撃し、その衝撃により列車運転士が負傷した。</p> <p>【対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係社員に対し待避位置等に関する安全教育を実施 列車入線を知らせるパトライト及び改良型警報機を増設 			
発生日	平成28年9月28日	場所	宗谷線 北旭川駅構内
<p>構内入換において、コンテナ車2両を留置車両に連結する際、入換車両が留置車両に激突、運転士と操車担当が負傷した。</p> <p>【対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導時の前途の確認の徹底 入換作業前の打合せ時における留置状況の確認の実施 管理者による作業実態確認の強化 			

(2) 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)

平成28年度は、1件発生しました。

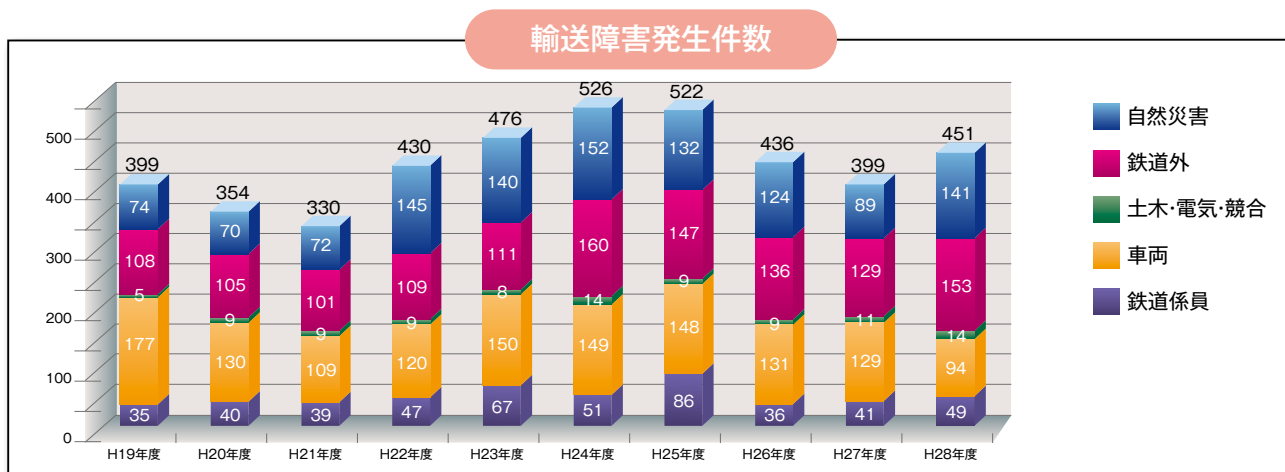
【車両脱線】(本線において車両が脱線したもの)

発生日	平成28年6月9日	場所	東北線 水沢駅構内
<p>入換作業において、推進運転でコンテナ車17両の押し込みを開始した後、機関車が分岐器付近を通過した際、機関車の隣に連結していたコンテナ車2軸が脱線した。</p> <p>(公財) 鉄道総合技術研究所に依頼したコンサルティング結果から、原因については水平座屈の影響によるものと推定された。</p> <p>(『水平座屈』とは、列車方向に過大な力が作用したときに車両が連結面部分において、水平方向に張り出す現象をいう。)</p> <p>【対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 水平座屈による車両脱線の対策としてきた運転士のマスコン扱いの再徹底 			

(3) 輸送障害

平成28年度の輸送障害は451件で、係員原因は微増、車両原因によるものは大幅に減少しました。引き続き、教育・訓練をはじめとした各種の取組みや、車両の故障防止のためのハード対策を進めています。

また、大雨や雪害などの自然災害の原因によるものが大幅に増えており、鉄道外原因としては鹿などの鳥獣によるものも増加していることから、JRグループ各社等と情報交換を密にし、当社からも関係自治体等への鹿の個体数管理の要請などを行っています。



輸送障害：列車の運転を休止したもの、旅客列車が30分以上遅延したもの、旅客列車以外の列車が60分以上遅延したもの





江差線における列車脱線事故の対策について

江差線での列車脱線事故は、平成24年及び平成26年に計3回発生し、運輸安全委員会において調査をしてきましたが、平成27年12月までに3件の事故調査報告書が公表され、原因は車両、軌道、積荷の積載の3つの因子の重畳と報告されました。

また、このとき運輸安全委員会から出された『貨物列車走行の安全性向上に関する意見』を受け、国土交通省に検討会が設置されており、当社もこれに参画しております。

当社では、事故発生直後から原因の特定を待たず、事故の要因となる可能性のある事柄それぞれのリスクの低減を図る観点からできる限りの対策を進めてきました。さらに、公表された事故調査報告書を受け、『車両』因子の対策として、貨車のまくらばねダンパの特性の見直しを進めています。

- (1) 北海道旅客鉄道株式会社との連携により、脱線防止ガードの設置や一部の曲線区間での45km/hの徐行運転を行っています。
- (2) 全国12駅にポータブル重量計を配備し、コンテナの重量バランス測定(サンプルチェック)を実施しており、一定以上の偏積が発見された場合は利用運送事業者の皆様にご案内しコンテナ内への貨物の積付けを適正にさせていただくとともに、事例として全国に水平展開をしています。
- (3) 大型コンテナ用のトップリフターも仕様を変更し、偏心荷重測定装置を搭載するように改め、平成27年度から順次配備しています。
- (4) 走行中の貨物列車の輪重比を確認できる『輪重測定装置』の開発に取り組み、平成27年度末から江差線を挟む4カ所に設置して、運用を開始しました。一定の水準を超える輪重比を検知した場合、関係駅や貨物指令員等に自動的に速報し、貨車の解放等の措置を行います。
- (5) 利用運送事業者の皆様にご案内し、均衡の取れた積付けを定めた貨物運送約款の遵守を要請し、当社からガイドラインを示すとともに、偏積の可能性のあるコンテナの調査に基づき、積載状態のサンプリング調査を定期的実施しています。
- (6) (公財) 鉄道総合技術研究所の協力の下、『車両』因子の改善策として、減衰特性を変更した貨車のまくらばねダンパを開発し、試験を実施して検証しています。



12ftコンテナの脚部4カ所の重量を計測



トップリフターのスプレッド部で4点の重量を測定



輪重測定装置を通過する貨物列車

貨物はコンテナ内に**バランスよく**、**容易に移動しない**ように、また、**最大積載重量を超えない**ように積んでください。

【貨物運送約款第34条、コンテナへの積込】
 「貨物は、平面上での重量が均等なように、かつ、容易に移動しないよう積み込む必要があります。」
 「コンテナに積み込む運送品の重量は、船舶積荷票に記載の最大積載重量を超えないものとします。」

- 積込時の荷重を均等に保ち、前後・左右に傾かないよう、次の点を守って積み込んでください。

- ① 重量バランスを奪い、前後・左右に傾かないようにする。
- ② 容易に移動しないようにする。
- ③ 最大積載重量を超えないようにする。

進行方向に対し左右に傾っていると、貨車が傾いてしまいます

- コンテナが傾くと、積込品の重心が傾き、反作用の車輪が傾き、揺れを生じます。
- コンテナの傾き10度時に、車輪は150kg程度のオフロード荷重を生じ、車輪の寿命が短縮されます。

コンテナ総重量6,000kgで右に10%の偏積

左側車輪	3,050kg (総重量の45%)
右側車輪	3,740kg (総重量の55%)

※ 傾きの少ないコンテナは、積込品の重心が傾き、反作用の車輪が傾き、揺れを生じます。傾きの少ないコンテナは、積込品の重心が傾き、反作用の車輪が傾き、揺れを生じます。

貨物の積載方についてのリーフレット



5

安全性向上の取組み

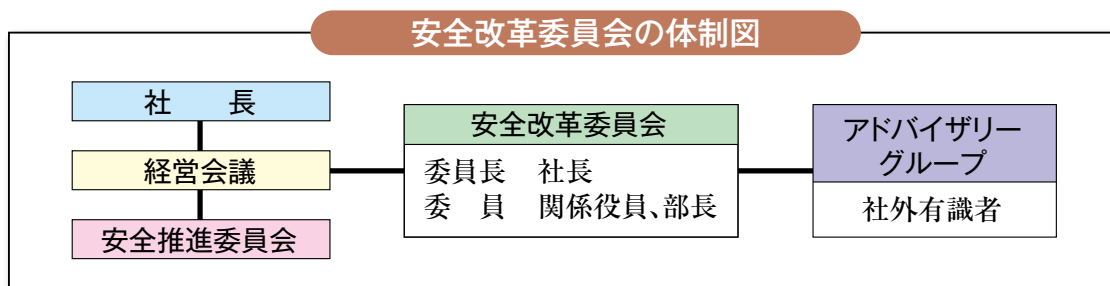


5 安全性向上の取組み

(1) 安全改革委員会の設置

平成21年に、安全管理体制の強化に向け、安全改革委員会を設置しました。この委員会には社外有識者によるアドバイザリーグループを設置し、専門分野の視点からのご意見を審議に反映させています。

委員会では、『安全最優先』の意識の浸透、業務管理体制の整備、社員の教育・訓練の充実など、安全に関わる課題について幅広く審議を行います。策定した改善策は、安全実行計画の中に具体的に取組み事項として挙げ、輸送の安全の確保を図っています。



(2) ヒヤリ・ハット活動

事故や労働災害には至っていない『事故の芽』を共有し、社員の気づきを掘り起こすとともに、改善策を実施して未然防止を図るのが、ヒヤリ・ハット活動です。

平成20年度から取組み方法を改め、報告しやすい体制づくりや検索データベースの作成、好事例の紹介と有効な改善に結びついた場合の表彰、改善用特別予算枠の確保などを進めてきました。

ヒヤリ・ハット報告例

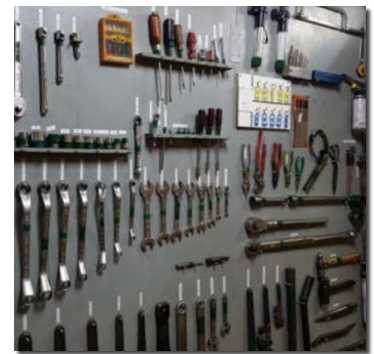
ヒヤリ・ハット	措置
歩行時に給油管の注意喚起用のポールに接触してヒヤリとした。 	夜間の視認性を高めるため、仮設箇所には灯具を設置しました。 
フォークリフトに乗車する時、入口の手すりがなく、持つところがないので乗り降りする時、転落しそうでヒヤリとした。 	手すりのない仕様の車両に対して手すりを設置しました。 

(3) 青函トンネルにおける共用走行の取組み

平成28年3月の青函トンネルにおける新幹線と在来線の共用走行開始に向け、準備を整え開業を迎えましたが、開業後も安全な運行に努め、安定した輸送を継続しています。

共用走行区間では、新幹線と同じ保安装置（DS-ATC）を使用するなど新幹線と同等の安全性を確保することから、同区間を運転する運転士に対して異常時対応を含めた特別な教育を行っているほか、同じ区間を運転する隣接の職場との意見交換会なども実施しています。

また、車両のメンテナンスにおいても、工具類の車両への置き忘れを防止するため、シルエット管理などの取組みを全国に水平展開しています。



工具のシルエット管理

(4) 安全発表会の開催

全国の現業機関やJR貨物グループ各社が参加した第8回の安全発表会では、安全の取組みが優れている現業機関や個人、グループ会社を表彰しました。

また、参加者がパネルディスカッションを聴いて、自分の会社・支社・現場で採り入れたいこと、是正したいことなど、『得たもの』をグループワークでまとめ、発表等を行うことで『発表を聴く』だけでなく、『聴いて、考え、持ち帰る』ことを重視した取組みとしました。



表彰の受賞者



グループワーク

(5) 社員と幹部との意見交換

現場第一線の社員と本社幹部との意見交換の場を定期的に設け、安全に関する取組みや課題を議論して、認識の統一を図っています。



社長の現場点呼立会



意見交換会



(6)安全通信『セーフティースクラム』

本社では現業機関に向けて、安全通信『セーフティースクラム』を毎月発行しています。

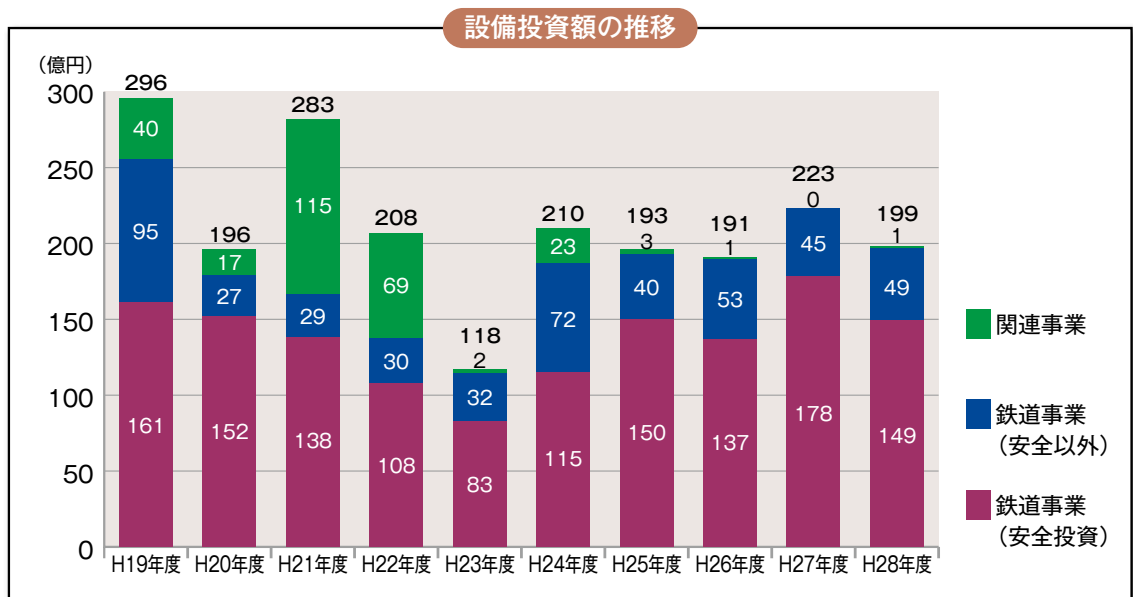
安全に関する様々な話題のほか、現業機関の取組み事例やヒヤリ・ハット好事例、個人表彰受賞者を紹介することなどで、安全の取組みを社員にとってより身近なものにするとともに、現業機関でのコミュニケーションの活性化に役立てています。



セーフティースクラム

(7)安全関連の設備投資

平成28年度は、車両・設備の老朽取替のほか、運転士の異常時対応訓練シミュレーターを各支社に導入して全国展開しました。平成28年度の安全関連の投資額は、設備投資全体の約75%を占めています。



(8)危険品輸送の安全確保

危険品輸送の安全確保は、利用運送事業者の皆様と連携して進めています。

平成19年に貨物運送約款を改訂し、危険品分類を国際基準に準じたものに改めるとともに、危険品輸送時の荷主、利用運送事業者、当社間の責任を明確化しました。更に平成21年には危険品託送手続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。また、万一の漏洩事故に備え、対処マニュアルや連絡体制の整備、定期的な訓練を実施しています。



利用運送事業者の皆様への案内



6

旅客会社や協力会社等との連携



6 旅客会社や協力会社等との連携

当社はJRグループ各旅客会社をはじめ、第一種鉄道事業者の線路を使用して貨物列車を運行しており、各社との連携は不可欠です。このため、合同での脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練を実施しています。

協力会社は、当社の本社で開催するJR貨物グループ安全会議への経営トップの出席をはじめ、各種研修への参加、当社の支社安全推進委員会への出席、現場での合同の事故防止会議や訓練などにより、一体となって安全性向上に取り組んでいます。また、平成23年度に開始した『コンテナ輸送品質向上キャンペーン』を機に、フォークリフト作業の荷役競技会も全国で開催するようになり、安全で丁寧な作業を推進しています。平成28年度はフォークリフト作業のさらなるレベル向上を図ることを目的に、本社主催の全国荷役作業競技会を開催しました。

利用運送事業者団体とは、貨物の積込に関わる事故の防止等について定期的に情報交換を行っているだけでなく、講習会に参画し、危険品託送に際しての注意点や積荷の偏積防止など、利用運送事業者の皆様へ情報を提供するとともに、遵守事項についてご理解をいただけるよう努めています。

このほか、消防署と連携した防災訓練等も実施しています。



合同脱線復旧訓練



JR 貨物グループ安全会議



フォークリフト荷役競技会



防災訓練

● 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】で受付しております。

【JR貨物ホームページアドレス】
<http://www.jrfreight.co.jp/>



〔安全報告書〕2017

© 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 ©

DTP：有限会社クリエイティブ・サノ・ジャパン

発行日：2017年9月27日



日本貨物鉄道株式会社