

安全報告書

2013



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。





日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長

田村 修二

平成24年度は、新中期経営計画『飛躍』の2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引き続き目指してまいりました。

平成25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り組み等を通じ、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。

さらに、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、貨物駅構内へも連続速度照査用ATS地上子を順次整備し、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『安全意識』を強く持ち、安全について自ら考え行動することを通じ、安全管理体制を確立して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。



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24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)新型ATS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	16
(3)輸送障害	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



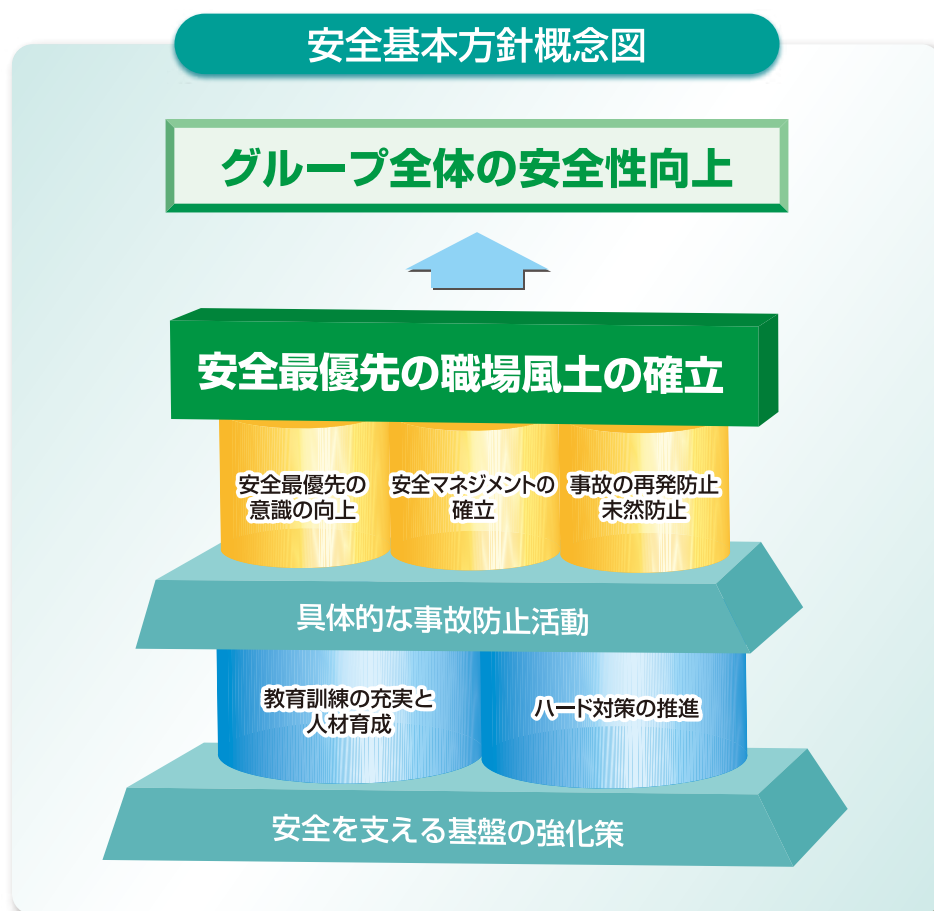
1

安全基本方針



(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。





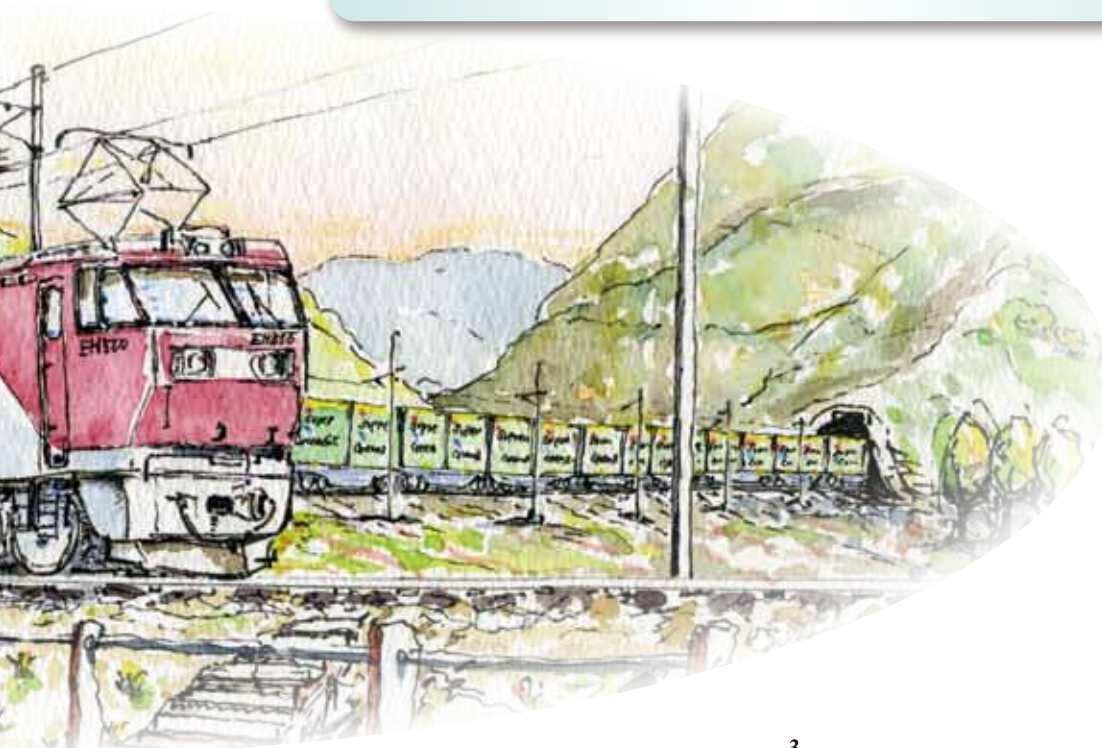
本方針

(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きます。

具体的安全目標

- 列車事故等重大な事故の絶滅とそれに関わる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24年度の安全施策



平成24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、運転士の教育・訓練にも活用しています。また、今年度は、支社では初めてとなる異常時対応訓練シミュレーターを東海支社へ導入しました。次年度に掛けて活用状況を検証し仕様を見直した上で、他の支社への導入を計画しています。



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・訓練に役立てているほか、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



救命救急訓練

(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。



入換訓練



荷役訓練

(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。



貨車絶縁測定実習



玉掛技能講習

(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。



電気転てつ機実習



電車線部品交換実習

(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に、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24年度の安全施策

八 一 ド 対 策

(1) 新製機関車・貨車の投入

平成24年度は、老朽化した機関車及び貨車の置き換え用として、機関車は12両を新製、貨車はコキ107形式252両を新製しました。

- EH500形式交直流電気機関車 6両(東北線、津軽海峡線など)
- EF510形式交直流電気機関車 2両(日本海縦貫線)
- EF210形式直流電気機関車 1両(瀬野～八本松後押し補機)
- HD300形式ハイブリッド式ディーゼル機関車 3両(駅構内入換)
- コキ107形式コンテナ貨車 252両



EH500形式交直流電気機関車



EF510形式交直流電気機関車



コキ107形式コンテナ貨車

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)の導入を進めています。HD300形式は、環境に配慮して排気ガスを30～40%以上削減、CO2の排出量も大幅に低減させています。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



EF210形式(300番台)直流電気機関車

また、山陽線瀬野～八本松間の上り急勾配の後押し補機として使用してきたEF67形式直流電気機関車の老朽置き換えとして、従来のEF210形式直流電気機関車を補機用に一部仕様変更した300番台を開発しました。今後順次量産する計画です。

(2) 新型ATS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日から整備してきましたが、平成23年度までに旅客会社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。さらに、旅客会社の地上設備の整備に合わせ、平成23年度からは新型ATS(ATS-Ps)車上装置の整備を開始しました。

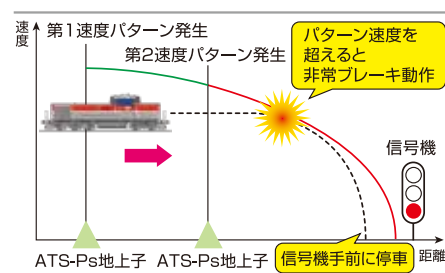


ATS-Ps動作表示器

◆ATS-Psの主な機能

場内、出発信号機の現示や、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。

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)

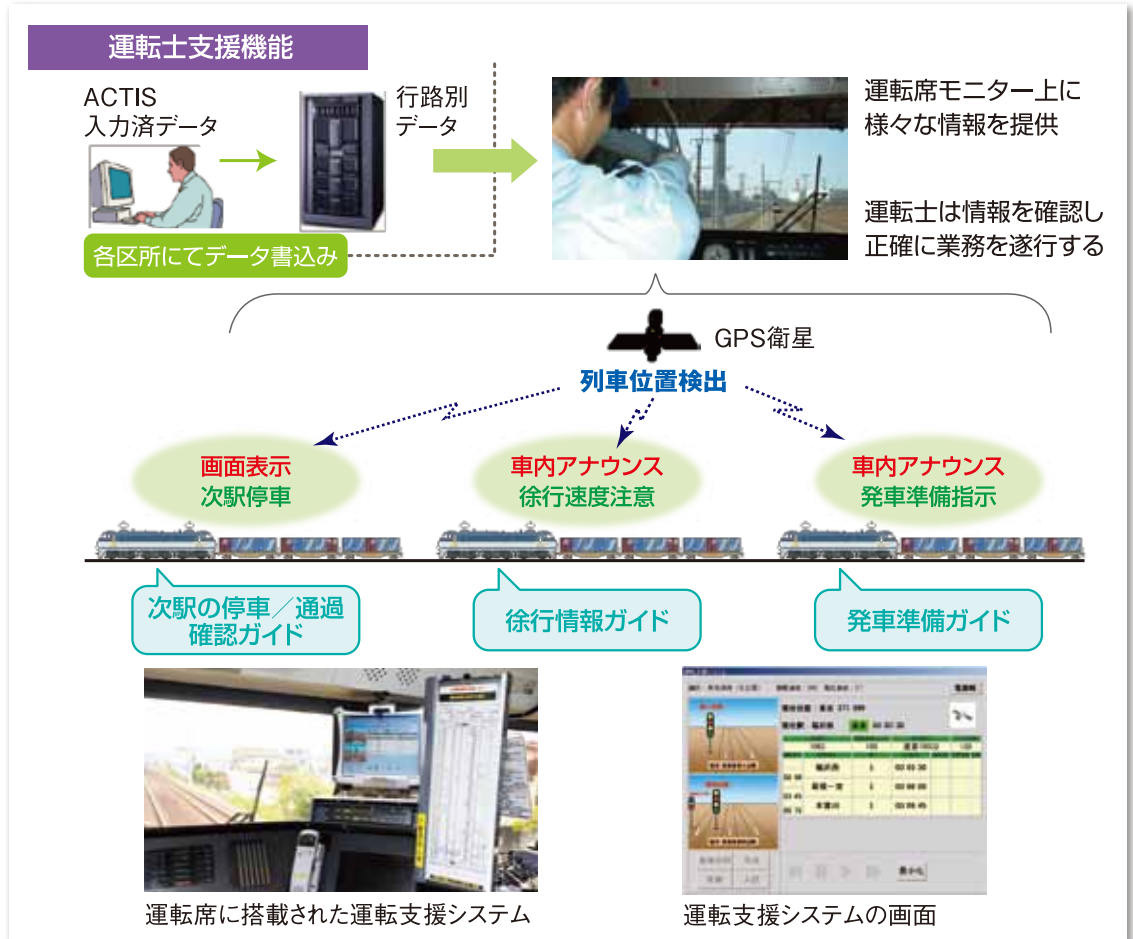


(3) 運転支援システム(PRANETS)の導入

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を引き続き進めています。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



LED化入換信号機



3

安全管理制度

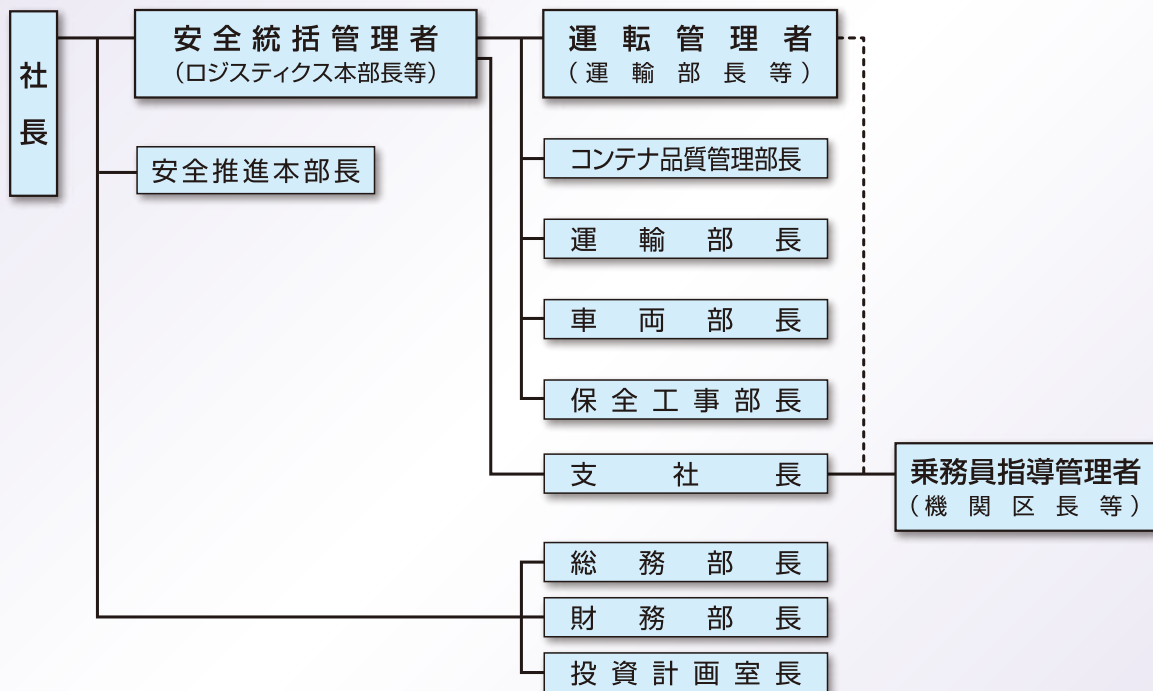


安全管理体制

(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 (※平成25年6月24日改定)



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

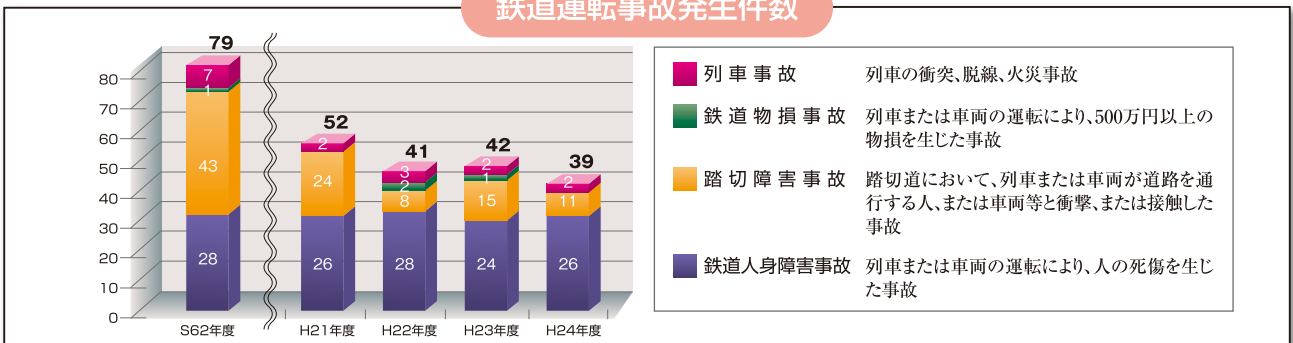


事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故は、鉄道物損事故、踏切障害事故が減少し対前年3件の減少となりました。その内、列車脱線事故が2件発生し、当社の作業に関わる鉄道人身障害事故が3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
4月26日	江差線 泉沢～ 釜谷駅間	第3061列車(コンテナ車19両編成)が泉沢～釜谷駅間のR=300mの曲線を走行中、前頭から17両目コンテナ車(車107-238)の後部台車2軸が進行方向右側に脱線し約2km走行後、釜谷駅の分岐器にて載線し五稜郭駅に到着した。(運輸安全委員会にて原因調査中)
9月11日	江差線 釜谷～ 泉沢駅間	第2050列車(コンテナ車20両編成)が釜谷～泉沢駅間のR=300mの曲線を走行中、前頭から8両目コンテナ車(車106-91)の後部台車2軸が進行方向左側に脱線し約2km走行後、8両目と9両目のブレーキ管ホースが外れ、非常ブレーキが動作し停車した。(運輸安全委員会にて原因調査中)

鉄道人身障害事故

発生日	場所	概要
12月22日	西名古屋港線 名古屋貨物 ターミナル駅 構内	連結担当が連結作業を行う際、隣接線の留置車両を連結番線の留置車両と見誤り誘導し留置車両に激突、入換運転士が受傷するとともに8両23軸が脱線した。 【対策】 ・連結車両を隣接線の車両と見誤った際、激突のリスクがある番線においては、転てつ器の手前で一旦停止し、番線表記を確認し自分が進入する番線に誤りがないことを確認することとした。
12月27日	鹿児島線 鳥栖駅構内	機関車の後部運転台に便乗していた運転士が、居眠りしていたため鳥栖駅で列車から降車することを失念、列車が発車後、目を覚まし降車しようとした際、バランスを崩して転落し、頭部切創、背骨及び鎖骨を骨折し重傷を負った。 【対策】 ・便乗運転士は列車発車前に本務運転士に便乗区間を連絡し、所定降車駅で降車後、本務運転士に対して降車した旨の連絡を行い相互確認することとした。
1月5日	信越線 南長岡駅構内	操車担当がコンテナ車6両を副本線の留置車両に連結する際、誘導していた操車担当の無線機が故障し電源が「切」となり、誘導合図が途切れたにも係わらず、入換運転士が停止手配を行わず、留置車両に激突、入換運転士が受傷するとともに3両7軸が脱線した。 【対策】 以前、無線機の電源が切れる恐れのある老朽化した電池パックを処分する旨を指示したが、処分対象のものが使用されていたことが判明した。 ・構内無線機のユーザーである駅に対して、処分対象である電池パックの製造年月日が把握できるように通達で指示されていなかったことから、通達内容を明確に指示することとした。また、電池パックについては、駅において、台帳で管理する等の管理方法を定め、管理を徹底していくこととした。 ・誘導合図が途切れたとの判断は個人によって違うため、DVDの教育資料を使用し、誘導合図が途切れない誘導方、合図が途切れた際の停止手配を誘導担当及び運転士に教育することとした。

また、平成23年度に発生した事故について、再発防止のため、運輸安全委員会の調査報告書も踏まえて下記の対策を実施することにしました。

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>フォークリフトオペレーターは、到着した1065列車の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。</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輪の載線状態に異常がないことを確認する。 ・ 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、持ち上げ脱線事故防止を目的とした緊急訓練を実施した。 ・ コンテナ持ち上げ時に、異常な荷重を検知した場合に、フォークリフトオペレーターに吊り上げ脱線の可能性を知らせるよう、警報音や警報画面に出力するシステムの開発に着手した。 ・ 荷役指導や荷役事故防止のために、フォークリフトにドライブレコーダーの搭載を促進した。</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、安全側線に進入り車止めに衝撃した。機関車全軸とコンテナ車4両の全軸が脱線した。</p> <p>【対策】ブレーキ機構に氷雪が付着して、ブレーキ装置の動きを妨げたとの推定原因から、冬季に実施していた緊急対策に合わせて以下の対策を実施した。 ・ 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。 ・ ブレーキ機構の一部へ雪浸入防護カバーを取付け、ブレーキ機構に使用している潤滑剤を耐低温用のものに変更する。 ・ ブレーキタイヤフラム部に雪が入っても付着して堆積しないよう、押棒案内受部の形状を変更する。 ・ 当該線区を運行する列車に対して、列車の折り返し間合いにて貨車のブレーキ廻りの雪落としを実施する。</p>

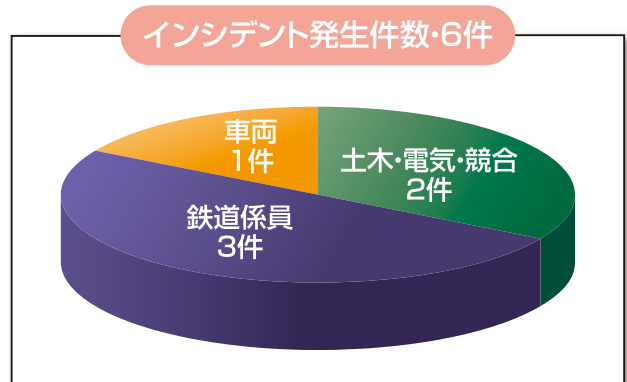




(2) インシデント

平成24年度は6件のインシデントが発生しました。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。

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

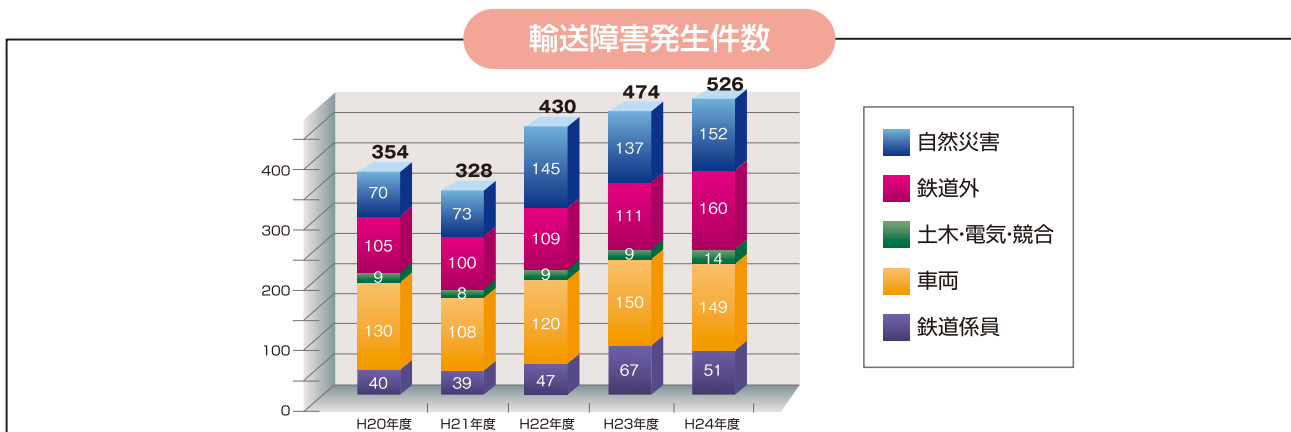


主なインシデント

発生日	場所	概要
9月21日	東海道線梅田駅構内	コンテナ車20両を出線する目的で引上げ線に引き上げていた際、非常ブレーキが動作したため、車両の点検を行ったところ、後部から2両目全軸(4軸)、3両目後部方2軸の脱線が認められた。原因については、軌間拡大によるものであるが、脱線した後部2両目(コキ51743)に15.9tの過積載が認められており、過積載による車輪からレールへの横圧及び軌道の保守状態が軌間拡大に影響したものと推定される。 【対策】・同駅で車上荷役を行っている利用運送事業者は、顧客の伝票を基にコンテナ毎の積載重量を把握、積荷状況の写真を撮影した発送報告書を取りまとめ当社へ提出、当社においては、フォークリフトにて、車上荷役を行った積載コンテナの重量を計測し利用運送事業者が申告した積載重量との乖離を確認することとした。
3月19日	東海道線吹田貨物ターミナル駅構内	操車担当が信号担当に進路を要求後、列車の到着待ちの指示を受けたが、機待線に引き上げ後、待機すると思いつき、入換標識を確認せず、誘導を開始したため、同駅に進入中の列車の進路に進入し転てつ器を割り出した。到着列車及び入換車両の運転士がそれぞれブレーキを使用し、列車と機関車が約15m離れた箇所まで停車した。 【対策】・信号担当は操車担当に待番線を明確に指示することや入換標識の確認の再指導を行った。 ・機関車の回線作業については、列車到着後から入換信号機及び誘導信号機により運転することとした。

(3) 輸送障害

輸送障害については、平成23年度に比べて52件の増加となりました。係員原因によるものは減少しましたが、鉄道外、自然災害によるものが増加しました。車両原因によるものはハード対策、係員原因によるものは教育・訓練や各種取組みによって減少へ向けて取組んでいます。



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



5 安全性向上の取組み



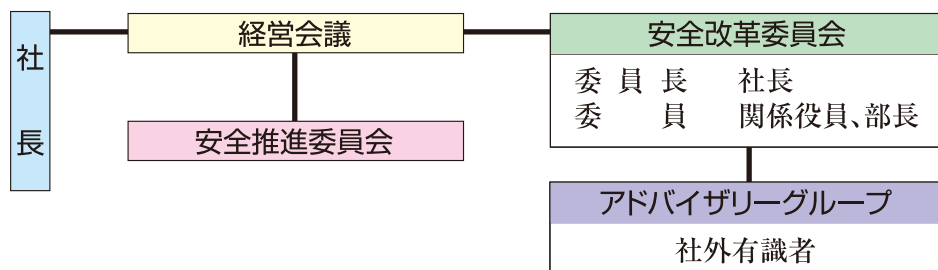
安全性向上の取組み

(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取組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。

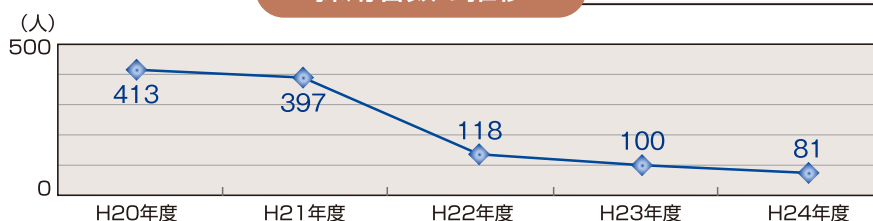
安全改革委員会の体制図



(2)安全を支える人材の確保

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ともに、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、技術継承とともに安全教育の充実を図っていきます。

採用者数の推移



(3)『ヒヤリ・ハット』の取組み

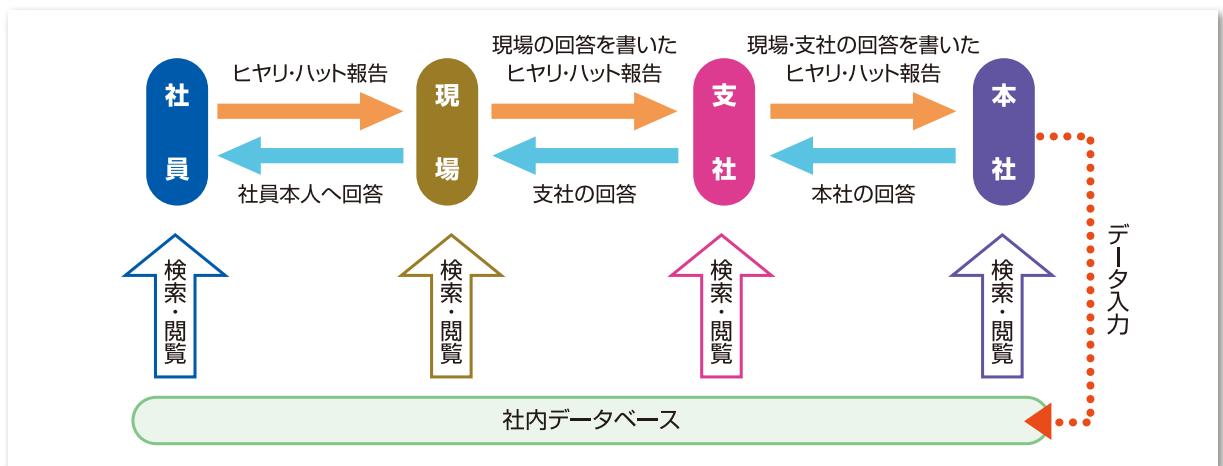
事故、災害までには至らなかった事象を『事故の芽』としてとらえ、事故を未然に防止する『ヒヤリ・ハット』を再構築し、平成20年4月から取組んでいます。

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24年度は2077件の報告がありました。





この取組みを通じて、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>交番検査において、分解した自動連結器内部の検査中に、自連のナックルを吊っている分解器の溶接部が切れて重量物であるナックルが落下した。</p> 	<p>職場に常備してある分解器すべてを磁粉探傷し異常のないことを確認した上で、代替の分解器を購入した。</p> 
<p>トラックで用品を運搬の際、検修庫1番線の踏切を横断したが、踏切板が大きく凹んだため、トラックが傾いて荷崩れしたかと思った。</p> 	<p>踏切板の修繕を実施した。</p> 



(4)安全発表会の開催

平成24年6月に全国の現業機関やグループ会社が参加した第4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ともに、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

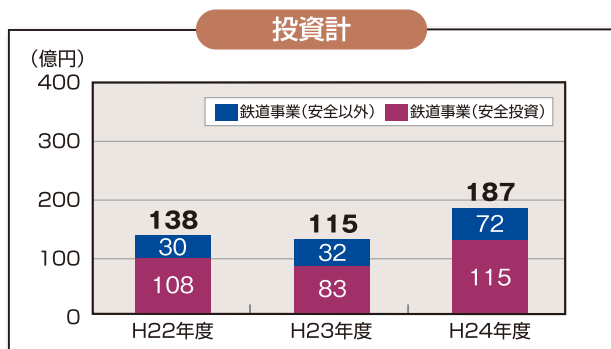
(6)過去の事故を教訓とする教育

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24年度は、新製車両導入による老朽車両の取替のほか、ATS-PS車上装置、ATS-D型の準備工事や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55%、鉄道事業投資の約62%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るとともに、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ともに、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年度からは、『コンテナ輸送品質向上キャンペーン』を実施し、協力会社も含めて輸送品質の向上のための取組みを実施しました。



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。



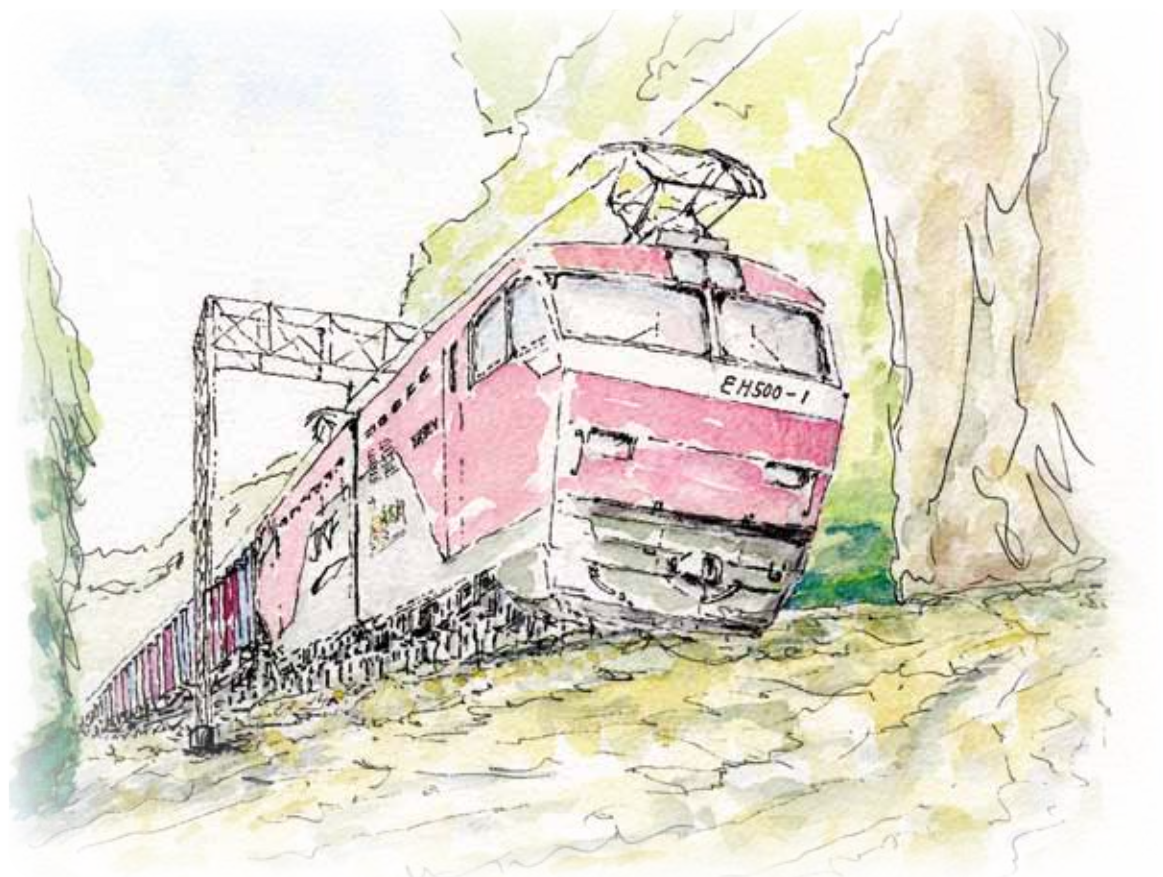
危険品漏洩訓練

● 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〕2013

©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：2013年9月25日



JR 日本貨物鉄道株式会社