

# 安全報告書

## 2023





ブランドメッセージ

Challenge and Change  
挑戦、そして変革

## 理念

1. 全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、新技術を積極的に導入し、産業と暮らしを支える総合物流サービスを提供します
2. お客様の課題を解決する新たなサービスを創出し、社会に必要とされる存在であり続けます
3. 安全をすべての基盤とします

## 行動指針

1. 安全を最優先にしよう
2. コンプライアンスを実践しよう
3. お客様の身になって行動しよう
4. 自分の役割を果たし、互いに協力しよう
5. 切磋琢磨し、新しいことにもチャレンジしよう
6. グループの持続的な発展に貢献しよう
7. つねに夢を持とう

## 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

JR貨物グループ

## ごあいさつ

当社は、全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を存立基盤に、日本の物流の幹線輸送を担っています。

「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けた取り組み、「物流の2024年問題」への対応など、持続可能な社会の形成が求められている中、JR貨物グループは、環境特性と労働生産性に優れた貨物鉄道輸送を基軸として、グループ全体のカーボンニュートラル化を推進するとともに、運輸部門のカーボンニュートラル化、物流生産性の向上に、安全を基盤とした安定輸送サービスを提供することで貢献してまいります。

安全の取り組みでは、ハード・ソフト両面からの様々な取り組みにより、鉄道運転事故に至らない一定以上のリスクのある事象の件数は着実に減少してきました。今後も教育訓練を充実させ、社員一人ひとりが安全に対する意識を高め、決められた手順を確実に実施できるように継続して取り組んでまいります。

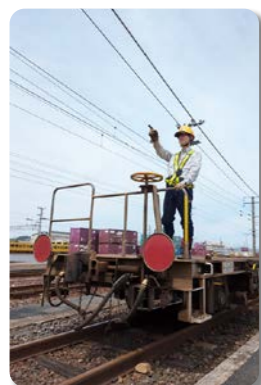
本年3月には、山陽線における貨物列車の脱線事故（2021年12月発生）について、運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書が公表されました。積載されたコンテナの偏積が脱線の原因であったことから、貨物駅構内に輪重測定装置やトラックスケールを設置するなど、偏積を検知するためのハード面の取り組みを進めていくとともに、利用運送事業者をはじめ、関係する皆様と連携して再発防止を徹底してまいります。

当社では、「安全の価値観」を定め、安全の理念を「安全は、鉄道事業の存立基盤である」、安全の定義を「安全は人命を守ること」と位置付けています。安全は常に「人命が第一である」ことをJR貨物グループの社員全員が認識し、より一層の安全性の向上に、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取り組んでまいりますので、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  
代表取締役社長兼社長執行役員

犬飼 新



<b>I.安全基本方針</b> .....	1
1.綱領 .....	1
2.安全の価値観 .....	1
(1)安全の理念 .....	2
(2)安全の定義 .....	2
(3)安全目標 .....	2
(4)安全行動指針 .....	3
3.重点実施項目 .....	3
<b>II.安全管理体制</b> .....	5
1.安全管理規程 .....	5
2.安全推進委員会 .....	6
3.安全監査の実施 .....	7
4.輸送安全総点検の実施 .....	7
<b>III.2022年度の安全施策</b> .....	8
1.ソフト対策 .....	
(1)運転士の養成(動力車操縦者運転免許の取得) .....	8
(2)運転士の教育・訓練 .....	8
(3)駅社員の教育・訓練 .....	9
(4)検修社員の教育・訓練 .....	9
(5)保全社員の教育・訓練 .....	10
(6)管理者の教育 .....	10
2.ハード対策 .....	
(1)機関車の導入 .....	11
(2)ATSの整備 .....	11
(3)線路・信号設備などの改善 .....	12
(4)鉄道車両用ドライブレコーダーの設置 .....	12
<b>IV.事故等の発生状況</b> .....	13
1.鉄道運転事故 .....	13
2.インシデント .....	13
3.輸送障害 .....	15
4.行政指導等 .....	15
【偏積による列車脱線事故の対策について】 .....	16
<b>V.安全性向上の取組み</b> .....	17
1.ヒヤリ・ハット活動等 .....	17
2.安全に関する表彰 .....	17
3.安全発表会の開催 .....	18
4.安全を支える人材の確保 .....	19
5.安全に対する設備投資 .....	19
6.新幹線との共用走行における取組み .....	19
7.危険品輸送や私有コンテナ・ISOコンテナの安全確保 .....	21
<b>VI.旅客会社やJR貨物グループ会社等との連携</b> .....	22
●安全報告書へのご意見募集 .....	23

# I 安全基本方針

当社では、2019年度からの5ヵ年計画となる「JR貨物グループ中期経営計画2023」に取り組むとともに、ブランドメッセージ「Challenge and Change (挑戦、そして変革)」、グループ理念及び行動指針を掲げました。安全に関しては、グループ理念に「安全をすべての基盤とします」、行動指針に「安全を最優先にしよう」とすべての事業において安全を最優先にすることを掲げています。

これまでに実施した安全の取組みにより、一定以上のリスクがある事故・事象（当社では鉄道運転事故に至らないものを事象と定義）の件数は、着実に減少してきましたが、人命につながるリスクが大きい事象は依然として発生しており、これらを発生させない取組みを重点的に進めていく必要があります。このため、2021年度からは「安全は人命を守ること」が最重要であることを改めて明確にし、安全の価値観を再構築して、さらなる取組みを図っています。

## 1. 綱領

当社では、「綱領」として、鉄道の運転の業務に従事する者が常に心がけるべき運転の安全に関する規範を定めています。各職場では、「綱領」を掲げ、点呼や訓練等で繰り返し唱和することにより安全意識を向上させています。

**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

## 2. 安全の価値観

当社では、2021年度から安全の理念、安全の定義、安全目標、安全行動指針により鉄道運行に関わる安全の取組み方針を「安全の価値観」として定め、取り組んでいくこととしました。

**安全の価値観**

安全の理念

安全は、鉄道事業の存立基盤である

安全の定義

安全は人命を守ること

安全目標

- ◎(鉄道安全) 貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象を撲滅する
- ◎(労働安全) 死亡や重大な後遺症につながる労働災害を撲滅する

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。

## (1) 安全の理念

### 安全の理念

安全は、鉄道事業の存立基盤である

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、最も優先すべき重要な事柄です。安全を確保することにより、JR貨物グループの鉄道事業が存立し、成り立っているという考え方から「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を「安全の理念」としています。

## (2) 安全の定義

### 安全の定義

安全は人命を守ること

安全は、鉄道事業を営むうえで最も大切なものですが、特に旅客、公衆、社員等（JR貨物グループの社員をはじめ、貨物鉄道輸送に携わる人を含む）の人命については、他の何よりも優先して守るべきものであるという考え方から、「安全は人命を守ること」を「安全の定義」として位置付けました。

## (3) 安全目標

### 安全目標

- ◎(鉄道安全)  
貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象を撲滅する
- ◎(労働安全)  
死亡や重大な後遺症につながる労働災害を撲滅する

鉄道安全と労働安全の両面から撲滅すべきものを明確に掲げ、安全目標としました。  
鉄道安全の面からは、JR貨物グループにおいて最も発生させてはいけないことである、「貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象」の撲滅を目標としました。  
また、労働安全の面からは、社員や鉄道輸送に関わる人の触車、感電、墜落、交通事故など「死亡や重大な後遺症につながる労働災害を撲滅する」ことを目標としました。

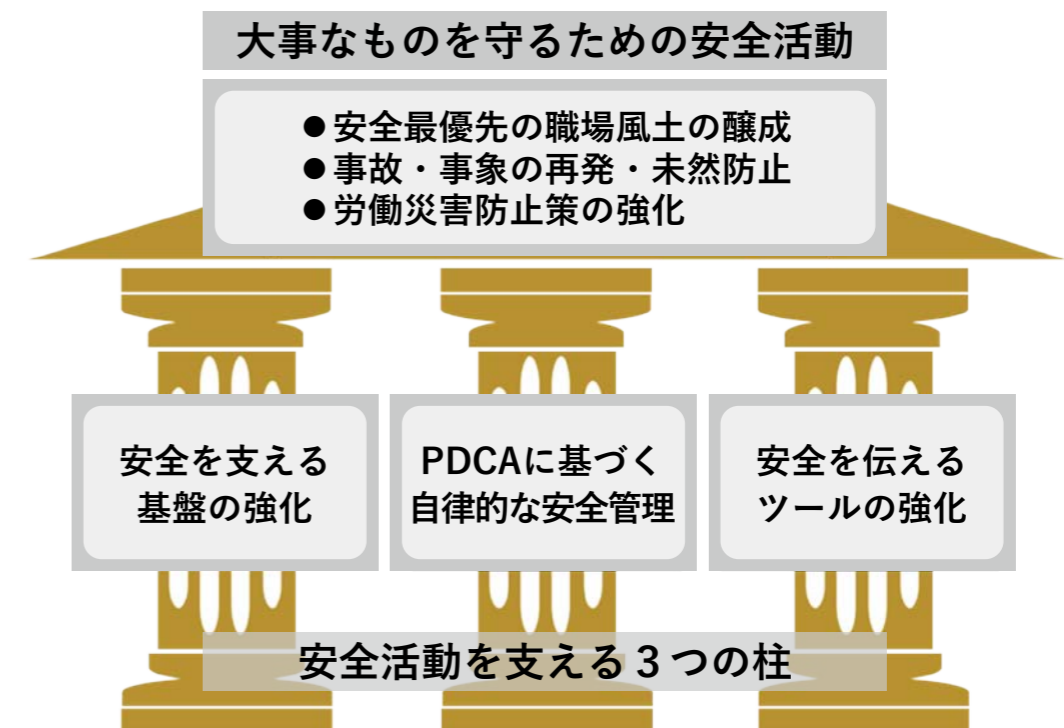
## (4) 安全行動指針

### 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。

実際に安全のために行動するのは、現業機関、支社、本社のそれぞれの社員一人ひとりであり、誰もが安全の主役です。また、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、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。

## 3. 重点実施項目



「安全の価値観」を実行していくために「大事なものを守るための安全活動」として、「安全最優先の職場風土の醸成」「事故・事象の再発・未然防止」「労働災害防止策の強化」を重点実施項目として定め、それを達成するために、「安全を支える基盤の強化」「PDCAに基づく自律的な安全管理」「安全を伝えるツールの強化」を「安全活動を支える3つの柱」にしています。これらを柱として、各現場で具体的な実行計画を立て、人命に関わる事故・事象、労働災害を発生させないため、PDCAサイクルでスパイラルアップを図りながら実行しています。

# II 安全管理体制

## (1) 大事なものを守るための安全活動

### ① 安全最優先の職場風土の醸成

安全最優先の職場風土を築くために、JR貨物グループ社員全員が「安全の価値観」である安全の理念や定義、目標、行動指針を共有するとともに、事故の怖さ・安全の大切さを知り、安全のために、自らルールを正しく理解して必ず守るようにしています。

また、重大事故を未然に防止する観点からは、「疑わしい、危ないと思った時は、必ず列車・車両、作業を止めて安全を確保する」ことが最も重要です。このため、安全の確保を優先して列車、車両を止めたことに対し責任は問わないことを教育・訓練等の機会に伝え、安全意識を浸透させ、安全最優先の行動に結び付けています。

### ② 事故・事象の再発防止、未然防止

貨物列車に起因する事故・事象を撲滅するため、過去の事故対策に着実に取り組むほか、安全上のリスクが大きい事象の要因を様々な角度から分析し、ハード・ソフトの両面から有効な対策を確実に実施しています。特に、列車の衝突、脱線、火災などの重大な事故と、それに繋がる6つの特定事故（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）については、人命に関わる事故・事象につながる恐れがあることから、発生させないように取り組んでいます。

### ③ 労働災害防止策の強化

労働災害防止のために、教育や危険予知訓練、5Sの活動などにより、「安全目標」に掲げている「死亡や重大な後遺症につながる労働災害の撲滅」を図るほか、現業機関で重点目標と取り組み事項を決めて実施しています。また、触車事故防止のほか、近年多発している熱中症や経験の浅い社員の労働災害の防止に対しても、継続的に取り組んでいます。

## (2) 安全活動を支える3つの柱

### ① 安全を支える基盤の強化

社員一人ひとりが「安全を最優先にする」行動が取れるよう教育訓練を定期的に行っています。また、次代の安全の中核を担う人材の育成や現場のトップに対する研修を行い安全に関わる意識と知識の向上を図っています。同時に、安全を確保出来るよう新しい技術を活用したハード面の整備を行っています。

### ② PDCAに基づく自律的な安全管理

現業機関の管理者は、安全の取り組み状況を主体的に確認して必要な改善を行い、結果を評価するPDCAサイクルに基づいた安全管理体制を確立しています。また、本社・支社では、現業機関の安全の取り組み状況を把握し改善を促進するとともに、現場管理者の安全マネジメント力の向上を図ることで取り組みの主体性を高めています。

### ③ 安全を伝えるツールの強化

過去の重大事故を風化させないため、2023年度内に「安全に関わる教育施設」の設立を予定しています。設立後は、日々の教育訓練の場とは違う特別な空間において、安全がいかに大事かということを学ぶとともに、過去の重大事故から「自ら学び、気づき、心に刻むこと」を主眼に置き、安全に対する意識の向上、そして自職場に戻り自分自身が中心となり、安全最優先の行動ができるよう、研修を実施していきます。



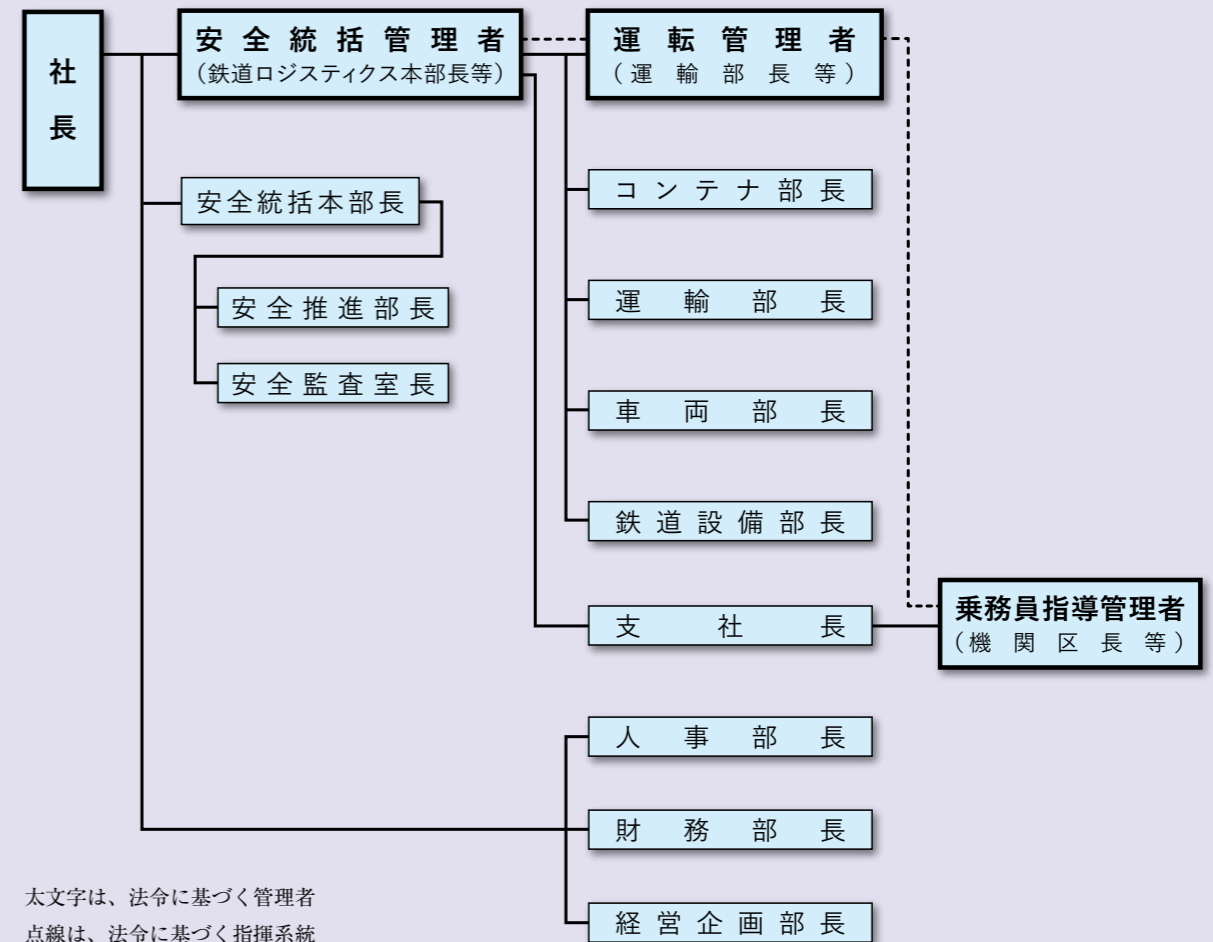
「安全に関わる教育施設」(イメージ)

## 1. 安全管理規程

当社では、鉄道事業法の定めに基づき、輸送の安全性の維持向上を図ることを目的として安全管理規程を制定しています。この規程では、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輸送の安全の確保に取り組んでいます。

なお、「安全統括本部」では、安全を確保するための仕組み作りや教育を行う「安全推進部」と、支社・現業機関及びJR貨物グループ会社等を監査することで安全に関する課題の抽出や改善のサポートを行う「安全監査室」を設置しており、各々の使命と目指すべき目標を明確にしています。

### 安全管理体制図



役 職	役 割
社 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針及び具体的な取扱いを中期計画及び事業計画に定める。</li> <li>・安全統括管理者の輸送の安全を確保するための意見を尊重する。</li> </ul>
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"> <li>・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し、管理体制及び輸送業務の実施及び管理の状況について、適宜確認を行い、必要な改善の措置を講じる。</li> <li>・社長に対し、輸送の安全の確保に関して必要な意見を述べる。</li> <li>・輸送の安全に関する中期計画及び事業計画の施策の着実な推進を図る。</li> </ul>
運 転 管 理 者 ( 運 輸 部 長 等 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画の設定及び変更、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する。</li> <li>・必要により、運転取扱業務等について関係部長等に意見を述べる。</li> </ul>
乗 務 員 指 導 管 理 者 ( 機 関 区 長 等 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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を行う。</li> </ul>

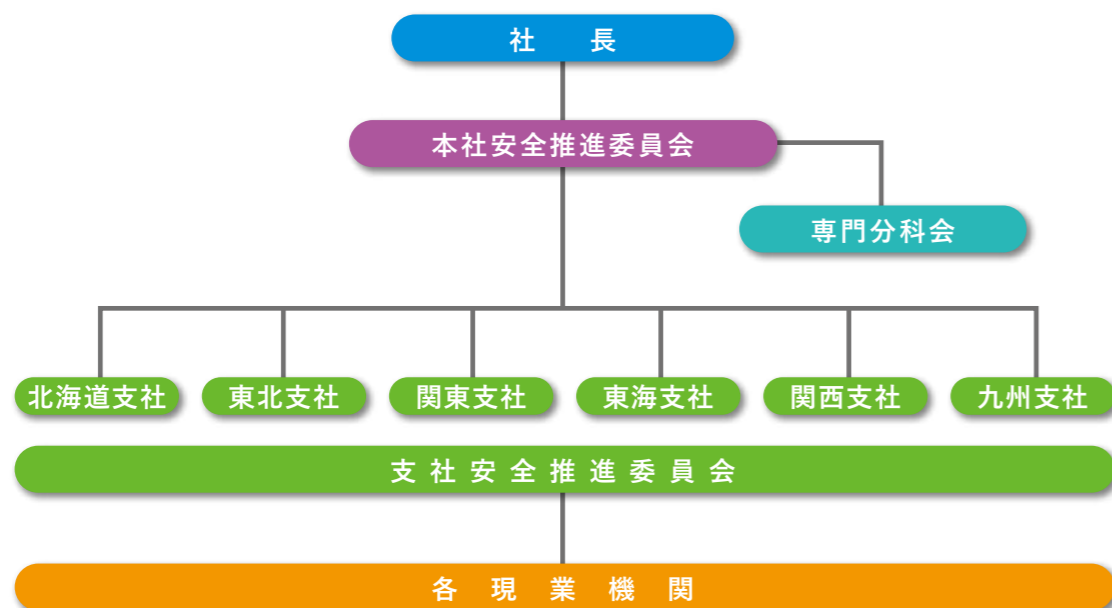
## 2. 安全推進委員会

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、有効かつ効果的な対策の策定・推進等を行うことを目的とし、安全統括管理者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。

安全推進委員会では、事故・事象や労働災害の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、本社として発生した事象の対策に関わっていく事項についての実績トレースなど、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、改善に結び付く有効なヒヤリ・ハット、さらには安全監査や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合わせ持っています。

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、事故・事象や労働災害の具体的な取組みを議論することにより、支社内の安全活動を推進しています。



## 3. 安全監査の実施

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て計画的に安全監査を実施しています。安全監査では、社内の安全監査員が教育・訓練や適性検査の管理など、安全に関する日々の取組みが法令や社内規程に適合しているか、PDCAサイクルに基づいて有効に機能しているかなどを、ヒアリングや書類等により確認し、取組みへの助言等を行います。安全監査の結果は、安全推進委員会等を通じて他部門や現業機関等と共有しており、課題の抽出や改善に活かせるよう取り組んでいます。

安全監査は年度計画に基づいて現地での実施を基本として実施しており、2022年度は、支社5ヵ所、現業機関27ヵ所及びJR貨物グループ会社等4ヵ所において実施しました。

また、普段から直接現業機関を管理している支社所属の安全担当者に対しては、安全管理上必要な現場を安全に導くための“現場を見る眼”を養うための教育として、「安全監査講習」を実施しています。このほか、これまでの保安監査の結果及びその改善の取組みに関する経緯と考え方をまとめた資料を作成し、改善措置の内容の理解と確実な実施、及び風化防止を図っています。



グループ会社に対する安全監査

## 4. 輸送安全総点検の実施

輸送安全総点検は、毎年輸送需要が増大する時期に、事故・事象の防止及び安全意識の高揚を図り、輸送の安全の確保に万全を期すため、自主点検等を行う取組みです。

当社では毎年、夏季及び年末年始の期間中に輸送安全総点検を実施しており、現業機関では共通の点検項目を定めた点検表に則って自ら課題を抽出し、継続的な改善に結び付けています。本社・支社では、現業機関及び関係グループ会社の安全確保に関わる取組み状況を把握し、事故防止のための職場の改善が継続的に行われるように取組みをフォローし、輸送の安全が保たれるように万全を期すこととしています。

また、輸送安全総点検の機会に、現場第一線の社員と本社・支社幹部との意見交換の場を設けて、安全に関する取組みや課題、職場の問題点などを議論し、会社一体となり安全を推進しています。



本社幹部による点呼立会い



現場社員との意見交換会

# III 2022年度の安全施策

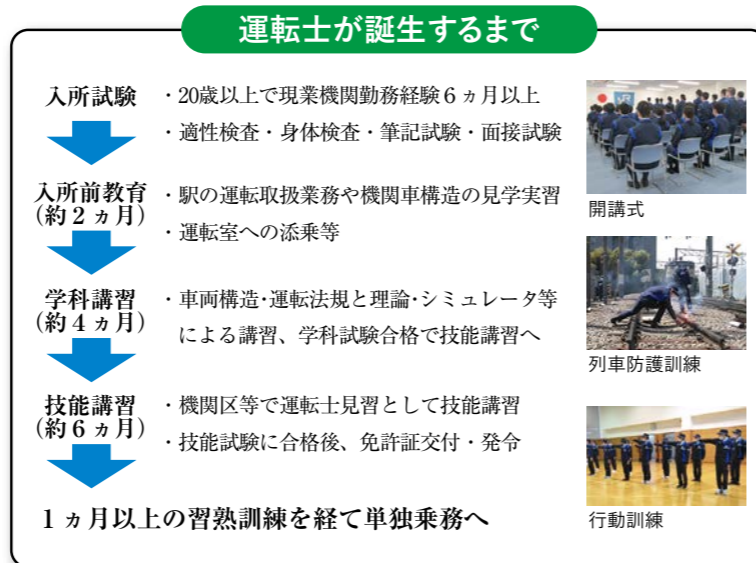
## 1. ソフト対策

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（動力車操縦者運転免許の取得）

運転士の養成では、「動力車操縦者運転免許に関する省令」に基づき、1年以上かけて学科講習・技能講習を行い、運転士になるために必要な知識や技能を習得させています。

講習期間中は、列車防護訓練等を通じ、異常時には迅速かつ確に対処し、安全最優先の行動が取れるよう安全意識を浸透させる教育を行っています。



### (2) 運転士の教育・訓練



中央研修センター  
運転士養成グループ  
稲村佳奈

貨物列車を運転する運転士は、法令等に基づいた様々なルールを確実に守ることにより、貨物列車の安全・正確な輸送を行っています。

運転士に対しては、知識、技能及び異常時対応能力の維持向上を図るため定期的に訓練を行っています。そのため、中央研修センターにある運転シミュレータのほか、全国の各支社に、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を導入し、3年毎のフォロー教育などで繰り返し行う教育や訓練で活用しています。基本動作の確認や実車では再現が不可能な異常時を視覚化できることから、効果的な運転士の訓練となっています。

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、実際に取扱い誤りが発生した現場を再現し、これをシミュレータ前面の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、運転士に対する教育に活用するとともに、発生した事象を振り返ることにより再発防止に役立っています。



中央研修センターの運転シミュレータ



支社の異常時対応訓練シミュレータによる訓練



事故発生線路再現ソフトウェア

### (3) 駅社員の教育・訓練

駅の作業は、車両の入換や信号扱い等の運転業務からフォークリフト等による荷役作業まで多岐に亘り、輸送の安全を確保するためには、その一つひとつの作業を確実に行うことが必要です。したがって、駅社員の教育・訓練についてはそれぞれの業務に見合った多様な教育・訓練を実施する必要があります。また、世代交代に向けて、確実な技術継承にも取り組んでいく必要があります。

中央研修センターでは、駅管理者に対しては、運転取扱いから荷役作業まで、駅作業に関わる幅広い知識を習得し、適切に駅を管理できるように管理者研修を行っているほか、自然災害等による輸送障害時の対応力を向上させるための異常時対応研修を開催しています。

若手社員に対しては、正しい作業を実践できる人材の育成に向け、新入社員研修及び担当業務に応じた研修を開催しています。

フォークリフトオペレータの技能向上の取組みとしては、フォークリフト指導担当者研修を開講し、全課程を修了した指導担当者に対して修了書と「銀バッジ」を授与しているほか、さらに優秀な指導担当者に対しては「金バッジ」を授与しています。「バッジ」を授与された担当者は、全国荷役作業競技会の審査員及び現業機関での教育指導員として活躍しています。



金バッジと銀バッジ



教材を活用した異常時取扱い研修



フォークリフト指導担当者研修



駅配属新入社員研修

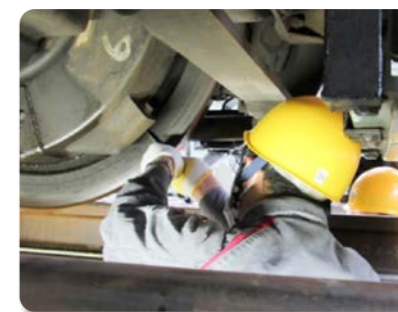
### (4) 検修社員の教育・訓練

機関車や貨車など車両のメンテナンスを担う検修社員の教育については、現業機関でのOJTを中心に位置づけており、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。

中央研修センターでは、実際の車両や機器を用いた作業実習を行っており、特に若年者の指導、訓練では「正しい作業」を行うために、必要な基礎知識を正しく理解させ、基礎的な技能を習得させること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。



新規採用者社員研修（電気実習）



輪軸研修（車輪測定方法の演習）



非破壊検査担当者研修

## (5) 保全社員の教育・訓練

線路、架線等のメンテナンスを担う保全社員の教育については、現業機関でのOJTを中心に、位置づけている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ます。

中央研修センターでは、若手社員の増加に伴い、研修を前期と後期に分け、前期はリモート講義を中心とした知識の習得、後期では実習を中心とした集合研修とし、協力会社の大規模な実習施設を活用した電車線の部品交換や信号配線等の実技研修も取り入れ、現業機関ですぐに役立つカリキュラムにしています。

また、触車事故防止の観点から線路内作業での危険をバーチャルリアリティ（VR）で体感する訓練を取り入れており、他系統でも活用しています。

さらに、各系統との合同による列車防護訓練を通じて、他から見た自分自身の作業実態を体感することで、安全意識を更に向上し、労働災害の撲滅を図っています。



列車防護訓練



電車線技術研修



信号配線研修

## (6) 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であるため、現場長をはじめ現場管理者を対象に安全に特化した「現場長安全研修」を実施しています。

研修では、安全基本方針の解説などの基礎的なものから鉄道の安全に関する法令や安全監査に関する事柄まで、幅広い内容を教育しています。

また、新任の現場長に対しては、「現場長着任時研修」の中で、安全管理に必要な知識を習得させています。

一方、現場の要となる管理者に対して、安全に特化した研修を集中的に実施し、安全に関する意識を向上させ職場の安全をリードする人材を養成することを目的に、「安全ブレイン研修」を実施しています。研修では、管理者から伝える側の社員の理解度を高めるために、管理者の人前で話す力（伝える力）を向上させています。また、現業機関において、管理者自らが中心となり、事故・事象、労働災害の防止に取り組むための意識の向上を図っています。



安全ブレイン研修での講義風景



## 2. ハード対策

### (1) 機関車の導入

2022年度は、老朽化した機関車の取替のため、EF210形式（300番代）直流電気機関車15両、EF510形式（300番代）交直流電気機関車1両及び、DD200形式電気式ディーゼル機関車3両導入しました。

DD200形式電気式ディーゼル機関車は、DE10形式及びDE11形式液体式ディーゼル機関車の老朽化のための置換用として2018年度から営業運転に投入しました。2019年度以降、量産機を製作しており、DE10形式及びDE11形式液体式ディーゼル機関車を順次、置き換えています。

また、九州地区においては、ED76形式交流電気機関車及びEF81形式交直流電気機関車の置換用として、EF510形式交直流電気機関車を九州用に仕様変更して導入し、2023年3月に運用を開始しました。



EF510形式（九州用）交直流電気機関車

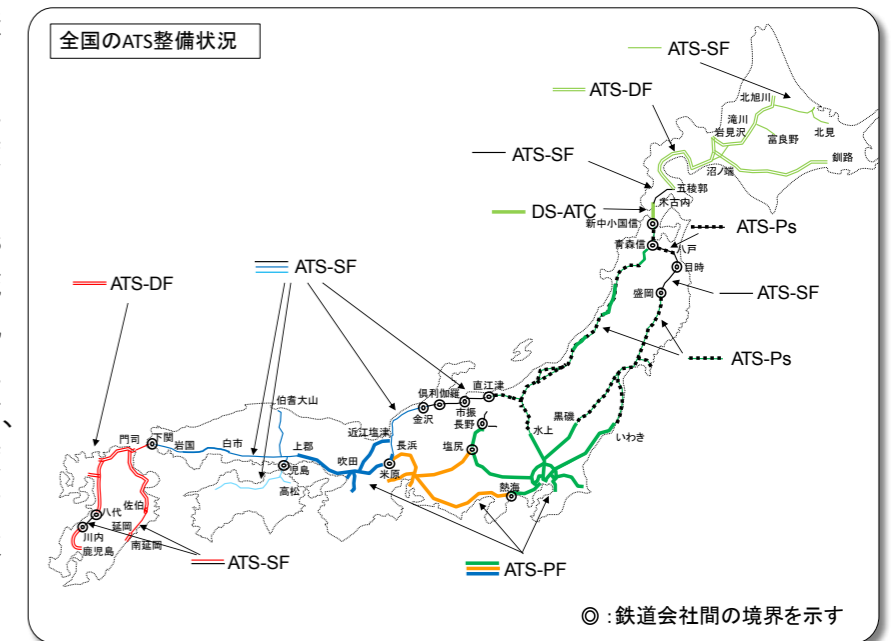


DD200形式電気式ディーゼル機関車

### (2) ATSの整備

貨物列車は、JR各旅客会社を跨いで運行する列車がほとんどであるため、JR各社の保安装置（地上設備）に対応しなければいけません。このため、図のように当社の機関車には各旅客会社が整備した連続速度照査機能を持つ新型ATS（自動列車停止装置）に合わせた車上装置を搭載するなど、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ATS-PF・Ps統合型車上装置を、北海道・九州地区用にはATS-DF車上装置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持つATSに合わせた車上装置は、2016年6月末までに必要な車両への搭載を行いました。





# IV 事故等の発生状況

## (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、橋りょうの断面修復、耐震補強、連動装置の取替など、軌道・土木・電気設備の改良、取替を計画的に進めています。また、近年多発している大雨や台風による電気転てつ機の浸水に対応するため、耐水性が向上した電気転てつ機の導入を進めています。このほか、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



耐水形電気転てつ機



連続速度照査用のATS地上子

## (4) 鉄道車両用ドライブレコーダーの設置

踏切障害事故や鉄道人身障害事故が発生した際の現場検証や原因究明に活用し、早期運転再開を図るため各鉄道事業者においてドライブレコーダーの導入が進んでいます。画像を確認することで事件性の有無の早期判断に効果がみられることから、当社においても鉄道車両運転台にドライブレコーダーを設置しました。今後、踏切障害事故や鉄道人身障害事故が発生した際の警察等外部機関への情報提供、鉄道施設又は車両の損壊、列車妨害及び災害により安全や運転に支障を及ぼす事象が発生した際の状況確認及び警察への協力に活用していきます。



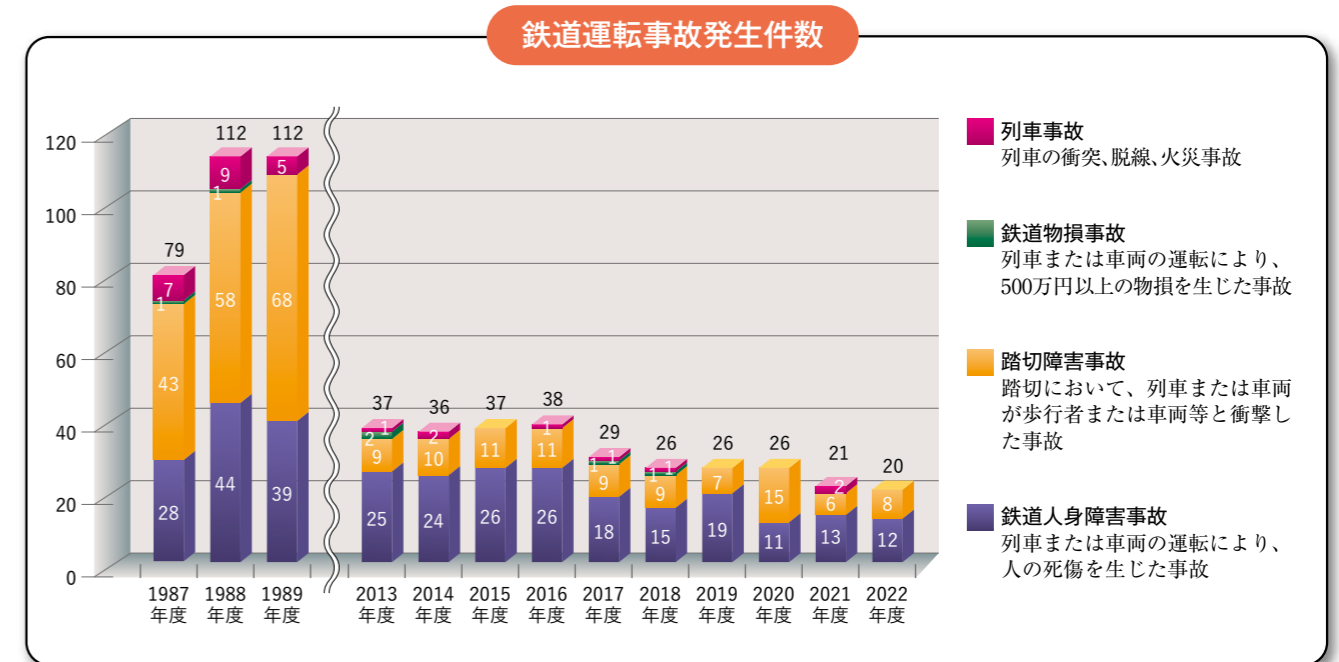
ドライブレコーダーの設置



録画データの確認 (イメージ)

## 1. 鉄道運転事故

2022年度は、列車事故（列車の衝突、脱線、火災事故）及び鉄道物損事故はありませんでした。また、踏切障害事故が8件（対前年度比+2件）、鉄道人身傷害事故が12件（対前年度比△1件）発生しましたが、社内原因による事故は発生しませんでした。鉄道運転事故全体では20件で、2021年度から1件減少しました。



## 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)

2022年度は、インシデントは1件発生し、2021年度と同数でした。

発生日	2023年3月22日	場所	東海道線 吹田貨物ターミナル駅
<b>【概要】</b>			
<p>第4076列車運転士は吹田貨物ターミナル駅到着予定で走行中、同駅構内を走行している配1792列車の最後部車両の車輪から白煙が上がっていることを認めたためTEを扱い停車、この旨を輸送指令に報告した。</p> <p>その後、輸送指令員は関係列車の停止手配を行い確認したところ、配1792列車の最後部車両キ106-867の手ブレーキが緊締状態であることが認められた。</p> <p>調査の結果、百済貨物ターミナル駅において、配1792列車を組成した際に操車担当が当該車両の手ブレーキの緩解を失念したことが判明した。</p>			
<b>【主な対策】</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発中の手ブレーキ検知システムの運用開始を早める。</li> <li>・各駅に対して緊急の手ブレーキ扱いの教育を行うとともに、管理者による作業確認を実施した。</li> </ul>			

## 手ブレーキ検知システムとは



関東支社運輸車両部  
企画・駅業務グループ  
辛島有紀

駅構内に留置した車両が逸走して列車または車両と衝突する事故を防ぐため、車両を留置する際には、担当社員が手ブレーキ（手動により作用するブレーキ装置）を緊締し、列車が発車する前に、手動で緩解しています。手ブレーキの緩解を失念し走行すると、車両の車輪踏面が損傷して大きな事故に繋がる恐れがあります。手ブレーキの緩解の確認作業は、これまで人手に頼って行われてきたことから、さらなる安全性の向上のためのハード対策として「手ブレーキ検知システム」を導入することとしました。

本システムは、列車が発車する前にコンテナ車の手ブレーキの状態（緊締または緩解）をIoT端末により検知し、運転士と駅の担当社員等にその情報を表示します。列車の出発前にコンテナ車の手ブレーキの緩解失念を防止することで、手ブレーキに関する事象の撲滅を図ります。なお、本IoT端末については、2022年度に運用中のすべてのコンテナ車への取付けが完了しており、現在全国各駅において運用開始に向けて準備を進めています。



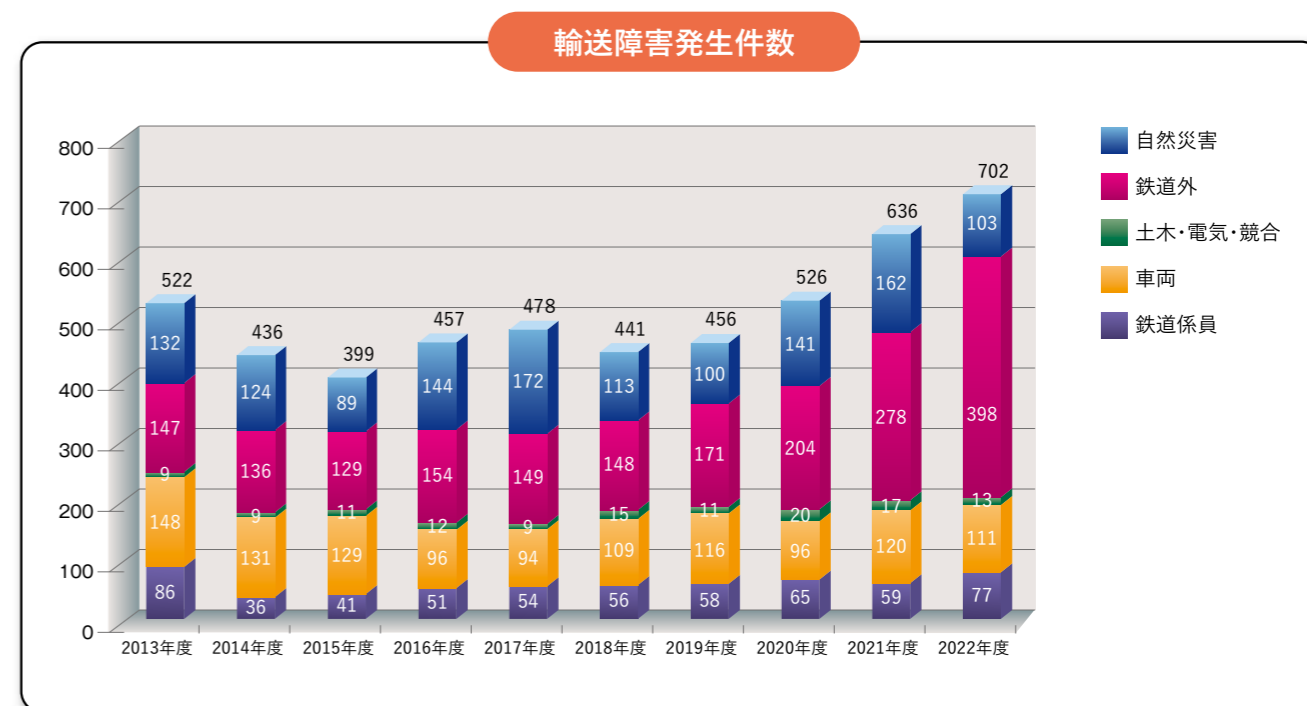
「手ブレーキ検知システム」概念図

## 3. 輸送障害

2022年度の輸送障害は702件で、前年度より66件増加しました。

鉄道外原因として鹿などの鳥獣によるものが大きく増加しています。当社では、機関車にスピーカーを設置して鹿を貨物列車に寄せ付けない忌避音の効果確認を行っています。

一方、車両関係が減少したものの、鉄道係員によるものが増加しています。引き続き、教育・訓練をはじめとした各種の取組みを行っていきます。



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



災害時における「う回列車」

## 4. 行政指導等

2022年度の行政指導等は1件でした。厳粛に受け止め、再発防止の内容を確実に実施してまいります。

◆2022年8月に四国運輸局の保安監査を受けました。その結果、電気設備の定期検査について一部の電気設備で定期検査が実施されていないことや検査許容期間を超過していることが認められ、2022年10月に改善措置の指示を受けました。そのため、管理台帳と実際の測定値を照合する手順を定め、2022年11月に四国運輸局に改善措置の中間報告をし、2023年3月に最終報告をしました。

## 【偏積による列車脱線事故の対策について】

2012年及び2014年に江差線で発生した列車脱線事故では、偏積が原因と推定され、これまで偏積防止対策に取り組んできました。

しかしながら、2021年12月に発生した山陽線での列車脱線事故において、2023年3月の運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書では、脱線した貨車に偏積のあるコンテナが積載されていたことが原因であることが公表されました。

また、2022年8月に国土交通省に「鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会」が設置され、当社もこれに参画し、2023年3月に「とりまとめ」が公表されました。

運輸安全委員会の調査結果、及び検討会でのとりまとめも踏まえ、以下の対策を着実に実施するとともに、今後も偏積防止に取り組んでまいります。



試験中のトラックスケール



コンテナの重量バランス測定

### (1) ハード対策によるバックアップ

- ・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、2015年度末から江差線（現在は道南いさりび鉄道線）を挟む4ヵ所に設置して運用を開始しています。2022年度は4駅に増設しましたが、今後も輪重測定装置の増設を計画しています。
- ・貨物駅に入ってくるトラックの積荷の偏積を測定するための「トラックスケール」の導入に向けて、2022年度に確認試験を行い、2023年7月からトラックスケールの運用を1駅で開始しました。2022年度は3駅に設置して他2駅でも運用開始の準備を進めており、今後、設置箇所を増やす計画としています。

### (2) サンプルチェック

- ・全国の主要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）を行ってきましたが、2022年5月にポータブル重量計を増備し、24駅で実施するようになりました。
- ・利用運送事業者は、コンテナ内の写真撮影、偏積率の計算などにより荷姿を管理していますが、当社がその管理台帳の保管状況を確認するほか、積込み作業への立会や駅に持ち込まれたコンテナの開扉を行うことで、台帳と実際の荷姿が同じかどうか、定期的に確認しています。



ハンドブック

### (3) 利用運送事業者及び積込み事業者への偏積防止の要請及び勉強会の開催

- ・全国通運連盟と弊社で、利用運送事業者や積込み事業者に偏積防止の徹底を要請しました。また、利用運送事業者、積込み事業者向けに偏積防止の勉強会を開催するほか、偏積防止ハンドブックや動画教材を作成し、啓発を行っています。



偏積防止勉強会

## 1. ヒヤリ・ハット活動等



九州支社 安全部  
原田 綾子

ヒヤリ・ハット活動は、すべての社員が安全の意識を持ち、身の回りの事故の芽の気付きを共有し、事故等の未然防止につなげることで、また、報告をきっかけとして安全に関する職場内のコミュニケーションを活性化すること、これらを通じて職場全体の安全感を向上させ、より安全性の高い職場環境を構築することを目指して取り組んでいます。これまでの事故に至るかもしれない事柄に関する情報(Safety-I)に加え、「自分はいつもこうして事故の未然防止をしている」、「こうやったことで危険を回避できた」といったうまくいっていることにも焦点を当てた知見(Safety-II)などを併せて収集しています。

ヒヤリ・ハット活動では、現業機関が講じた改善策が早期に実行できるよう、一定の予算枠を設けており、現業機関において安全性向上のための設備改良に活用しています。また、優れた取り組みや改善に結び付く有効なヒヤリ・ハットについては、毎月の安全推進委員会や社内の安全通信「セーフティスクラム」などで紹介して水平展開しています。

この他、各職場において取り組んでいるC&C活動（業務改善活動）の中でも、安全性の向上や職場環境の改善に向けたアイデアや提案、取り組みが出るように活動を進めており、事故・事象や労働災害の防止に繋げています。

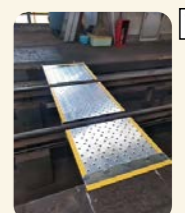
### ヒヤリ・ハット改善例

構内に一般車両が入り、早いスピードでホームを走行していた。  
駅出入口の路面に「一般車両進入禁止」の表記を行い、部外者にも分かり易くした。



古い木製のピットの渡り板がぐらついていたため、アルミ製に置き換えた。また、縁に黄色の滑り止めシートの貼り付けを行った。

改善前



改善後

## 2. 安全に関する表彰

当社では、「褒める」ことにより社員のモチベーションを向上させ、安全意識を高めることを目的として、安全に関する表彰を行っています。本社では安全行動賞を設け、重大な事故や災害を防止した社員や、事故、災害その他非常事態に際して特に功績があった社員（当社の業務を受託している会社の社員を含む）を表彰しています。

表彰した事例は、毎月の安全推進委員会や安全通信「セーフティスクラム」等に掲載して、全国に広く周知することにより水平展開を図っています。2022年度は、13名の社員が安全行動賞の表彰を受けました。

## 安全行動賞の表彰例

### 設備の異常を発見 東海道線 川崎貨物駅～浜川崎駅間

運転士は、川崎貨物駅を定時で発車後、前方のレールが歪んでいるように見えたため停車した。指令の指示により現場を確認したところ、措置が必要と判断され、その後、駆け付けた保全社員による処置を待ち、運転を再開した。

### 設備の異常を発見 東海道線 稲沢駅構内

運転士及び便乗の運転士は、稲沢駅の乗継箇所待機していたところ、入線してくる貨物列車のパンタグラフに違和感を覚えた。所定停止位置に停車後、再度確認したところ、同パンタグラフが破損していることを認め、機関車交換が行われた。

## 安全統括本部長から受賞者に直接表彰



賞状



現地での表彰

## 3. 安全発表会の開催

全国の現業機関や支社、JR貨物グループ会社が一堂に会し、安全について考える安全発表会を開催しています。安全発表会は、発表やディスカッションから各職場の問題点の改善例や工夫している取組みを共有し、自職場でも活用することにより、JR貨物グループ全体での安全意識の高揚と安全のレベルアップを図っていくことを目的としています。

2022年度の「第14回安全発表会」は、対面とオンライン（Teams）による併用開催とし、全国の現業機関や支社、JR貨物グループ会社の代表者など総勢約250名が参加しました。

安全発表会では、前年度の安全の取組みが優秀であった現業機関及びJR貨物グループ会社と、ヒヤリ・ハットの年間の取組みが優秀であった現業機関及び個人の表彰を行い、受賞した内容の発表を行いました。安全発表会で紹介された取組みを各職場で活用していくことで、今後もJR貨物グループ全体の安全性の向上に努めていきます。



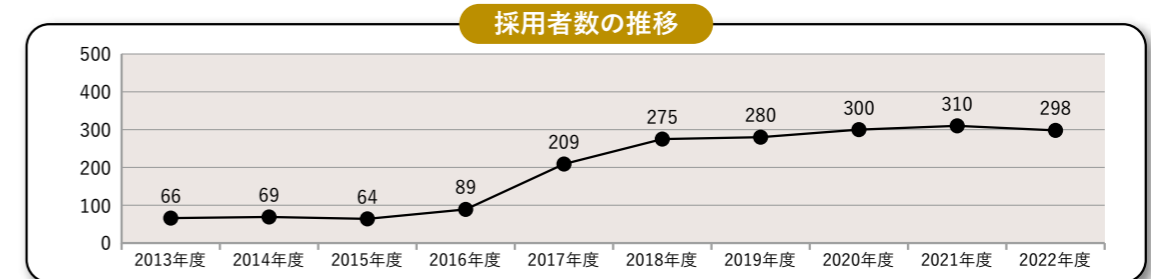
受賞者の表彰



受賞者による発表

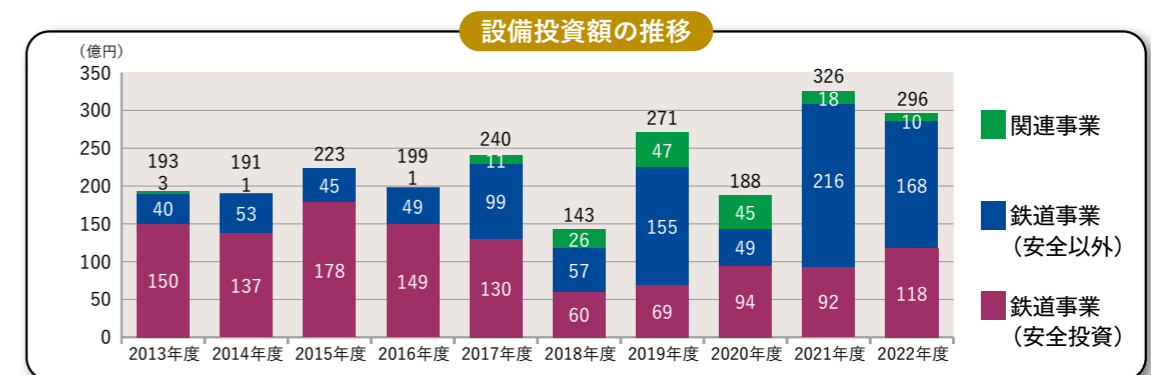
## 4. 安全を支える人材の確保

安全を支える人材を確保するため、継続的に新規・中途採用を行っています。また、ベテラン社員を指導者として配置し、階層別・職能別の研修の実施、教育内容や教材の充実を進めており、技術継承とともに安全教育の深度化を図っています。



## 5. 安全に対する設備投資

安全を確保するために、毎年、車両・設備関連の老朽取替を中心に設備投資を着実に進めています。2022年度の安全に対する設備投資額は118億円です。



## 6. 新幹線との共用走行における取組み

青函トンネルにおいては、現在、全国で唯一となる新幹線と貨物列車の共用走行が行われています。当社では、下記の取組み等により、安全の確保を最優先に掲げ、常に安全な運行に努めるとともに安定した輸送を継続しています。

### (1) EH800 形式交流電気機関車

共用走行区間では、新幹線と同等の安全性を確保する必要があることから、青函共用走行の専用の機関車となるEH800形式交流電気機関車を運用しています。EH800形式交流電気機関車は、共用走行区間の25kVと在来線区間の20kVの双方の架線電圧に対応し、新幹線電車と同じく、自動列車制御装置（DS-ATC）を搭載しているほか、台車に地震発生時の車両逸脱防止L形ガイドを装備しています。

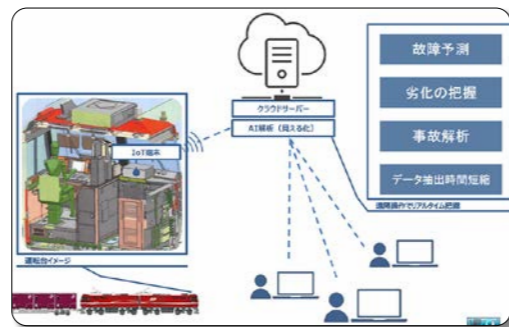


EH800形式交流電気機関車

## (2) 機関車への「リモートモニタリングサービス」の導入

リアルタイムに機関車の状態を監視し、そのデータを蓄積・解析することで、安全の確保と安定輸送の向上を図るとともに、機関車の保守コストの削減を目的に、「リモートモニタリングサービス」をEH800形式交流電気機関車全車両に導入しています。

この仕組みは、機関車の運転席に設置したIoT端末から車両の状態のデータを自動的に地上サーバに伝送・蓄積することで、リアルタイムに機関車の状態監視を行います。伝送されたデータは、WEBブラウザを用いて見える化を行い、インターネットが繋がる環境であればどこでもPC・タブレット等で監視可能となるほか、そのデータを蓄積して、故障予測等、様々な活用が可能となります。



リモートモニタリングサービスの概要

## (3) 運転士への特別な教育

新幹線との共用走行区間を運転する運転士に対しては、EH800形式交流電気機関車の運転シミュレータを五稜郭機関区及び青森総合鉄道部に設置しており、DS-ATCの取扱いや異常時対応を含めた教育を行っています。また、共用走行区間を運転する職場間で意見交換会なども実施しています。



EH800形式運転シミュレータ

## (4) 工具類の管理の強化

車両へ置き忘れた工具類が、列車走行中に落失して、人や設備と衝撃することを防止するため、車両のメンテナンスを行う現業機関や貨物駅において、工具類のシルエット管理を強化しています。



工具類のシルエット管理



## 7. 危険品輸送や私有コンテナ・ISOコンテナの安全確保

危険品輸送や、私有コンテナ・ISOコンテナ（当社が鉄道輸送を認めている他社所有のコンテナ）による輸送の安全確保は、荷主や利用運送事業者、コンテナ所有者の皆さまと連携して、以下のとおり進めています。

- ◎ 輸送中の危険品の漏洩や申込品目相違を防止するため、荷主や利用運送事業者、コンテナ所有者の皆さまと発生事象の概要や原因、対策等を共有しているほか、トラックドライバーに対する教育やコンテナの定期点検・整備の的確な実施、発送前チェックリストによる確認などを求め、発送時の責任体制を明確化しています。また、万一の漏洩事故に備えて、対処マニュアルや連絡体制の整備、関係機関と連携した定期的な訓練を実施しています。

- ◎ 私有コンテナやISOコンテナのメンテナンスや取扱いの不備は、走行中のコンテナ部品の脱落など、重大な事故に繋がるおそれがあります。そのため、所有者には当社の「私有コンテナ品質情報システム」に点検記録や修繕内容を入力してもらうこと、利用運送事業者には発送前に異常のないことを確認してもらうことなどにより、安全確保を図っています。

また、所有者と定期的に連絡会や講習会を開催し、事故情報の共有や再発防止策について周知徹底しています。



ISOタンクコンテナ取扱講習会



ISOタンクユーザー会議

# VI 旅客会社やJR貨物グループ会社等との連携

## (1) 旅客会社との連携

当社は、JR各旅客会社や第三セクター鉄道などの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、各社とは脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練等を実施しているほか、相互に教育・訓練施設の見学を積極的に行うことで、自職場の教育に役立てています。

## (2) JR貨物グループ会社との連携

当社が委託した業務を担うJR貨物グループ会社とは、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、JR貨物グループ会社が一体となって安全性向上に取り組んでいます。

## (3) 利用運送事業者との連携

当社では、利用運送事業者等に起因する事故・事象を防止するための仕組みづくりやシステム化等に連携して取り組んでいます。貨物の積み込みに関わる事故の防止等については、定期的な情報交換を行うほか、危険品託送に際しての注意点や積荷の偏積防止など、利用運送事業者へ情報を提供するとともに、遵守事項について周知徹底を図っています。

また、コンテナ輸送の品質向上を目的とした「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」を毎年実施しており、荷崩れや事故を起こさないための映像教材を使用したフォークリフトの正しい運転操作の教育などを実施しています。また、荷役作業競技会を開催し、フォークリフトの運転技能向上を図っています。

## (4) 警察署等との連携

現業機関では警察署と合同で不審者・不審物を想定した訓練を実施しています。



脱線復旧訓練



JR貨物グループ社長会議



荷役作業競技会



警察署との合同訓練

## ● 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】

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



## 安全報告書 2023

日本貨物鉄道株式会社

発行：日本貨物鉄道株式会社 ©

編集：安全統括本部

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：2023年9月27日

この報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づいて作成・公表するものです。