

# 安 全 報 告 書

2006年度



日本貨物鉄道株式会社

# はじめに

## 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



## 企 業 理 念

### 企業目標

#### 価値を運ぶネットワーク

私達は鉄道貨物輸送を基軸として  
その未来における新しい役割を認識するとともに  
より総合的な物・価値・情報の交流を創造し  
お客様の信頼に応え  
豊かな社会の実現に貢献します

### 企業指針

1. 新しい価値を生み出す物流をめざします
2. 次代をひらく新しい仕事へ挑戦します
3. 人間味あふれる企業をつくります

### 私達の5つの行動

1. お客様の身になって行動しよう
2. 意見を言い、意見を聞き、まず自ら実行しよう
3. 困難な時にも、真正面から取り組もう
4. 視野を広く持ち、外に眼を向けよう
5. つねに夢を持とう



弊社は昭和62年4月に全国唯一の貨物鉄道事業者として発足し、今年で21年目を迎えました。

この間、鉄道事業者の最大の使命である「輸送の安全」を確立するため、ハード・ソフト両面からあらゆる取組みを行なってきました。

言わずもがな、ですが、安全の確立には社員一人ひとりの「安全意識の向上」と「安全風土の確立」が不可欠であり、グループ会社、協力会社を含めて全社員が、法令、規則、作業マニュアルを遵守し、基本動作の実践を地道に積み重ねていくことが最も大切です。

社員の安全意識向上を図る観点から、OJT等を通じて諸種の教育・訓練を行なっています。また、この数年、ハード面では新型機関車、新型コンテナ車の新規の大規模投入を図ってきたほか、旅客鉄道会社のATS-P地上設備に合わせ、機関車へのATS-P車上装置の取付けを着実に進めてきました。

とくに、中期経営計画「ニューストリーム2007」においては、『安全最優先』を行動規範とし、安全に対する施策の取組み強化を図っている所です。

この報告書は、安全の確保に関する取組みやその結果について、鉄道事業法に基づき公表するものです。今後とも鉄道事業者の最大の使命であることを改めて肝に銘じ、輸送の安全の確保に対し更に取り組んでいく所存です。

日本貨物鉄道株式会社  
代表取締役社長

小林 正明

---

---

# 目次 contents

<b>1. 安全基本方針</b> .....	1
(1)基本方針 .....	2
(2)安全目標 .....	4
<b>2. 平成18年度の安全施策</b> .....	5
◎ソフト対策◎	
(1)運転士の教育・訓練 .....	6
(2)運転従事員の教育・訓練 .....	8
(3)検修社員の教育 .....	8
(4)現場管理者の教育 .....	8
◎ハード対策◎	
(1)新型機関車・貨車の投入 .....	9
(2)車両故障対策の強化 .....	10
(3)ATS-PFの整備 .....	10
<b>3. 安全管理体制</b> .....	11
(1)安全管理体制 .....	12
(2)安全管理体制の見直し .....	13
<b>4. 事故等の発生状況</b> .....	14
(1)鉄道運転事故 .....	15
(2)インシデント .....	16
(3)輸送障害 .....	17
(4)行政指導等 .....	17
<b>5. 安全確保のための措置</b> .....	18
(1)安全を支える人材の確保 .....	19
(2)安全関連の設備投資 .....	19
(3)リスクマネジメント活動とヒヤリ・ハット報告 .....	20
(4)その他 .....	20
<b>6. 旅客会社や協力会社との連携</b> .....	21
● <b>安全報告書への意見募集</b> .....	23

---

---

1

## 安全基本方針



# 1 安全基本方針

## (1)基本方針

『安全はすべてに優先する』との認識のもと、中期経営計画《ニューストリーム2007》では、安全を最優先とする職場風土の確立に向けて取り組んでいます。

### ニューストリーム2007行動指針

- 私たちは「安全最優先」を行動規範とします。「急ぎ作業より安全」、時間との競合では迷うことなく安全を優先します。
- 自らの誇りと名誉をかけて法令を遵守し、規律ある作業を遂行します。
- 私たちは事故の未然防止に万全を期します。  
万一、事故が発生した場合は、適切な措置と正確な報告を行い、併発事故を防止します。



鉄道を中心とした物流企業グループとして一体化を図るため、2005年7月にJR貨物グループ理念を策定し、行動指針として『安全最優先の徹底』を第一に掲げています。

**JR**  
JR貨物  
GROUP

**JR貨物グループ理念**

私たちは地球環境にやさしい  
鉄道貨物輸送を中心とした総合物流企業  
グループとして発展することを目標とします

グループ会社および社員の一人ひとりにはグループの一員としての意識と誇りを強く持ち  
常にグループ指針のもとに行動し21世紀の社会の発展に貢献します

**グループ指針**

- 安全最優先の徹底
- 選択される物流サービスの提供
- 環境保全への貢献
- 信頼される人材の育成

JR貨物グループ



# 1 安全基本方針

## (2)安全目標

社員一人ひとりに『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、お客様からの信頼を得ていくため、安全で安定した輸送サービスの提供を行なっています。

### 具体的安全目標

- 列車事故等重大事故の絶滅
- 触車、感電、墜落等重大な労働災害の絶滅
- 6つの特定事故の絶滅  
(居眠り運転・停止信号冒進・手ブレーキ扱い不良・軸受発熱・コンテナ開扉・化成品漏洩)
- 車両故障・・・ダウンタイムの削減  
(ダウンタイム:車両故障が原因により、輸送サービスが停止した時間をいう)





2

平成18年度の安全施策



## 2 平成18年度の安全施策

### ソフト対策

#### (1) 運転士の教育・訓練

運転士に求められることは、運転ルールを厳正に遵守すること、そして安全正確な運転操縦に努めることです。

当社では運転士の知識・技能向上のため、様々な教育・訓練を実施しています。

#### ◆シミュレーターおよびCAI教材による訓練

中央研修センターには実際の機関車を改造したシミュレーターを設置、新規運転士の養成に使用する以外に、運転士の教育・訓練にも活用しています。昨年、より実写に近く、様々な運転状況下での訓練ができるようシミュレーターのコンピュータグラフィックス(CG)を改修しました。



中央研修センター シミュレーターソフトの改修(H18.11完成)

各運転士職場には訓練用のパソコンを配備し、複数の人が同時に機関車応急処置訓練や異常時取扱い訓練ができるよう、訓練用ソフトを導入し運転士の教育訓練に役立てています。



車両故障応急処置訓練システム[TEEMS]



異常時取扱い訓練システム[TAC]

## ◆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、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なっています。



現車訓練風景



訓練用模擬地上子

## ◆運転士の養成

運転士の養成では、学科講習(約4ヵ月で10教科)、技能講習(約5ヵ月で40必須項目)の間に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、学科講習では列車防護訓練を行ない、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。



学科講習(事故防止検討会)



列車防護訓練

### 運転士養成実績(平成18年度)

新規養成	第33回甲種電気車運転講習課程	40名	
新規養成	第34回甲種電気車運転講習課程	39名	現在技能講習中
転換養成	第34回甲種内燃車運転講習課程	3名	
限定養成	第13回甲種内燃車運転講習課程	4名	

## 2 平成18年度の安全施策

### (2) 運転従事員の教育・訓練

#### ◆各種研修実施(信号業務従事者研修、運転従事員研修等)

駅の作業は、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、これらに従事する社員に対し、安全に対する様々な教育・訓練を行なっています。また、業務を委託している会社の社員についても同様な訓練等を行なっています。

駅指導担当者、模擬電子連動教育 ▶



### (3) 検修社員の教育

検修社員の教育は、現場でのOJT教育の他、技術・技能レベルの維持向上を図るため、中央研修センター内に新設した「車両技術研修所」で、実際の車両や機器を使用した検修作業実習などを行ない、安全作業や技術・技能の向上に努めています。



### (4) 現場管理者の教育

#### ◆管理者安全研修

安全第一の企業風土の醸成と現場における安全マネジメントを強化するため、JR貨物グループ会社を含む管理者に、管理者安全研修を毎年、開催しています。

#### ◆安全管理者選任時研修

平成18年10月に安全管理者の資格要件として、「労働安全衛生規則第5条第1号の厚生労働大臣が定める研修を修了していること」が追加されたことを受け、安全管理者選任時研修を実施しました。



# ハ ー ド 対 策

## (1) 新型機関車・貨車の投入 .....

国鉄時代から承継している老朽化した機関車、貨車がまだ数多く残っており、平成18年度は機関車25両、貨車100両を新製しました。

- EF210形式直流電気機関車 6両(東海道線・山陽線など)
- EH500形式交直流電気機関車 10両(東北線・青函トンネル・関門トンネルなど)
- EH200形式直流電気機関車 3両(中央線など)
- EF510形式交直流電気機関車 4両(日本海縦貫線など)
- DF200形式電気式ディーゼル機関車 2両(北海道内)
- コキ106形式コンテナ貨車 100両(全国運用)



EF210形式直流電気機関車



EH500形式交直流電気機関車



コキ106形式コンテナ貨車

## 2 平成18年度の安全施策

### (2) 車両故障対策の強化

経年の進んだ車両については、主要部品の取替え等を行なう更新工事や大規模修繕を実施しました。

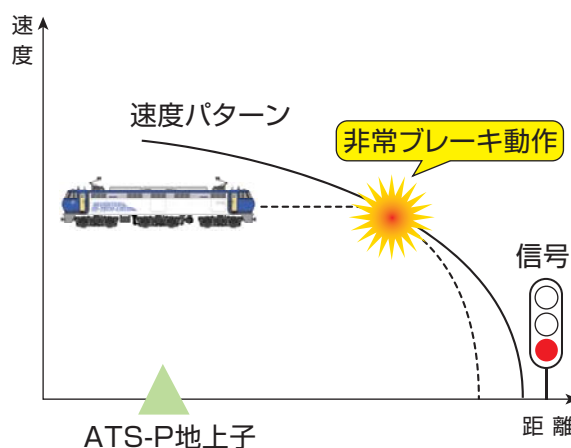
また、平成18年度より主力車両形式ごとの故障防止検討会を設け、本社・支社・現場が一体となり車両故障防止対策を行なっています。

### (3) ATS-PFの整備

貨物列車の更なる安全性向上のため、ATS-PF車上装置の取付工事を58両(累積工事両数:219両)に実施しました。平成19年度も引き続き、取付工事をハイピッチで実施してまいります。

#### ◆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)を越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の付属機能

- 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)



ATS-PF操作スイッチ

3

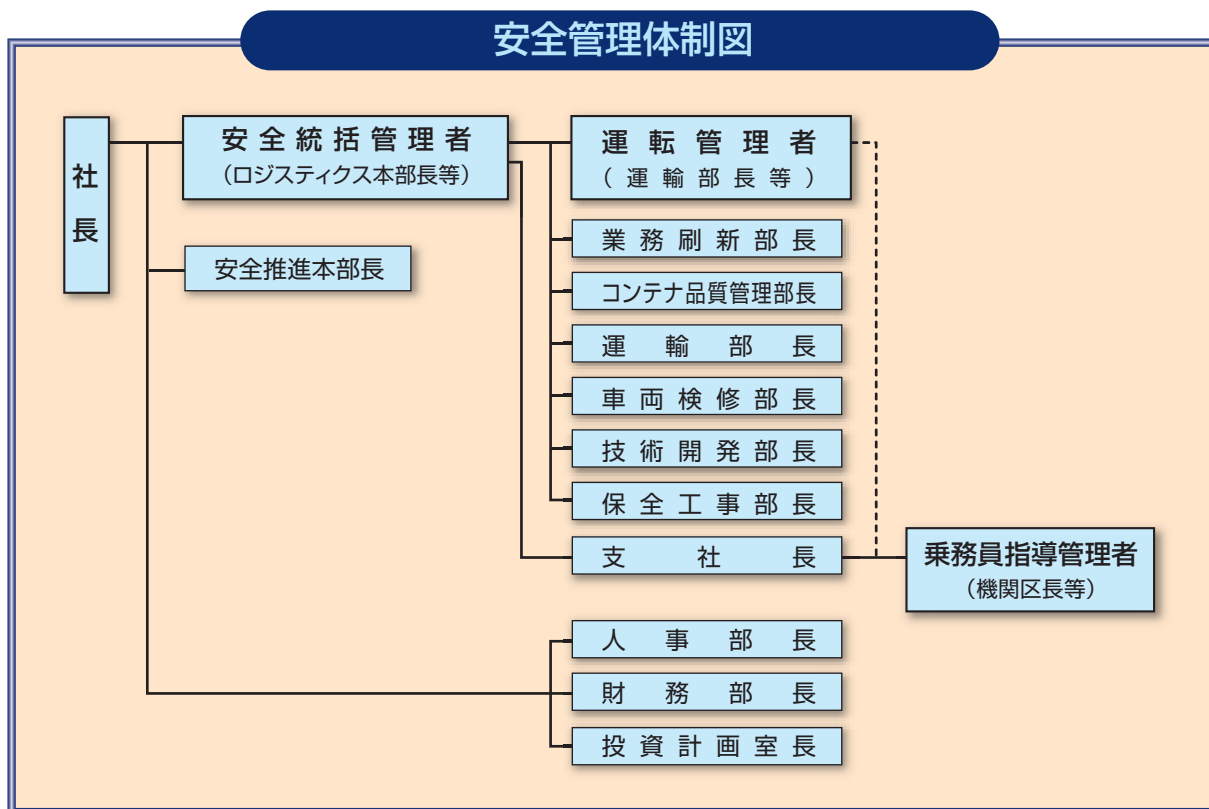
安全管理体制



### 3 安全管理体制

#### (1)安全管理体制

平成18年3月の鉄道事業法の改正に伴い、平成18年10月、輸送の安全性の維持向上を図る目的として、「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定め、それぞれの責務を明確化し、安全の確保に努めています。



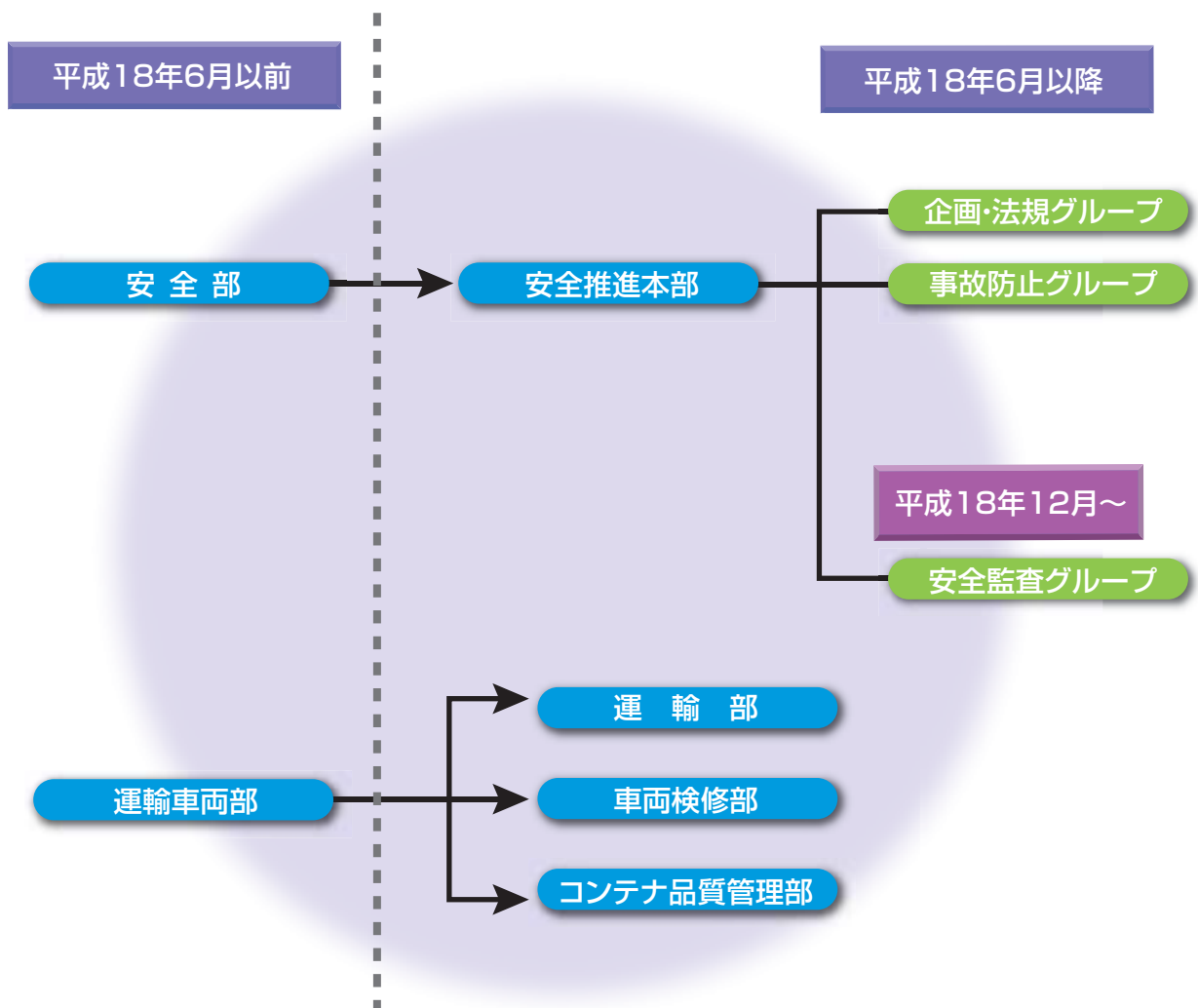
役 職	役 割
安全統括管理者 (ロジスティクス本部長等)	輸送の安全の確保に関し、社長に対し必要な意見を述べ、輸送の安全の確保に関する業務について各部門を統括管理する。また、事故・災害等その他必要な情報を収集・周知し必要により指示を行なう。
運転管理者 (運輸部長等)	運転に関する事項を統括し、運行計画の設定および改定、運転士および車両の運用、運転士の教育訓練および資質の保持その他輸送の安全に係わる業務を管理する。
乗務員指導管理者 (機関区長等)	運転士の資質(適性・知識および技能)の維持管理およびその充足状況に関する定期的な確認、運転管理者への報告を行なう。



## (2)安全管理体制の見直し.....

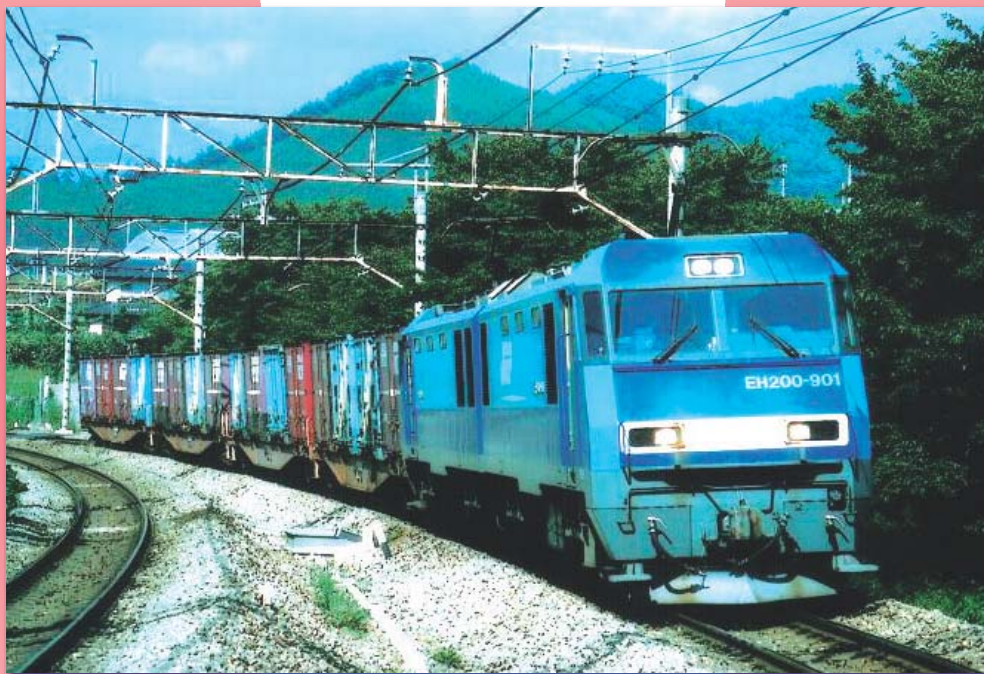
平成18年6月に本社の組織改正を実施し、「安全部」を「安全推進本部」に格上げするとともに、「企画・法規グループ」と「事故防止グループ」を設け、安全管理体制の強化を図りました。また、同年12月より「安全監査グループ」を新設し、関連会社を含めた監査を実施しています。

また、「運輸車両部」から車両検修部門とコンテナ管理部門を分離し、「車両検修部」と「コンテナ品質管理部」を設置しました。



4

事故等の発生状況

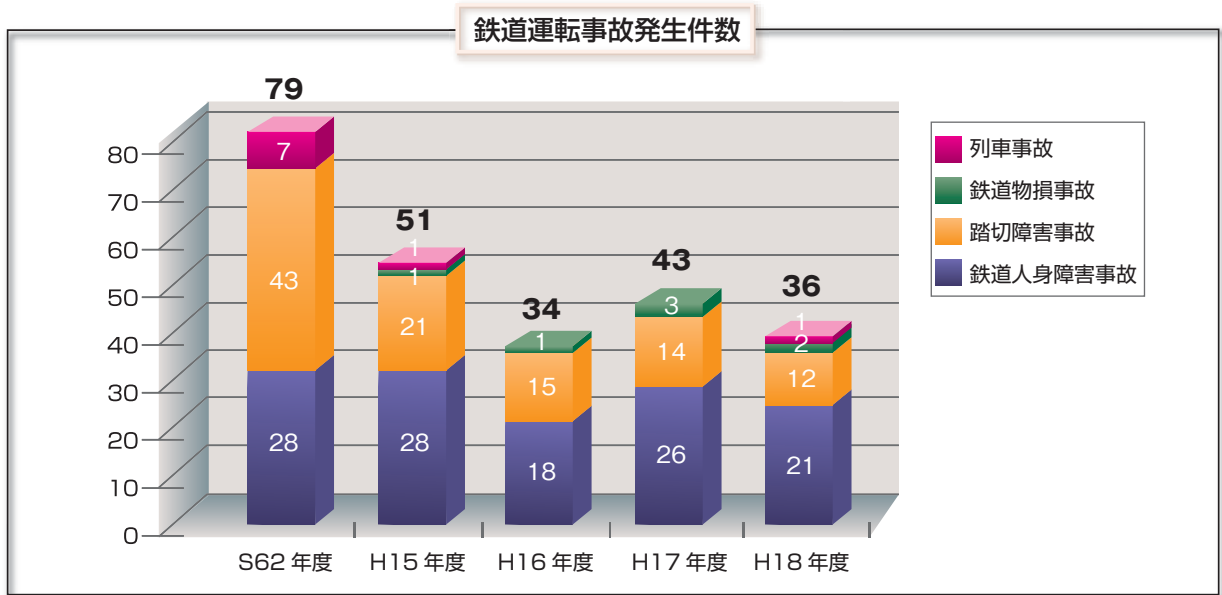


# 4

## 事故等の発生状況

### (1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故は、対前年7件減少しましたが、列車脱線事故が1件、鉄道物損事故が2件発生しました。



#### 列車脱線事故

発生場所	根室線 新狩勝信号場構内	発生日時	平成19年1月7日 21時14分
事故概況	第5470列車運転士は、雪害の影響により新狩勝信号場を約1,220分遅発した。その後、輸送指令から停止して列車点検を行なうよう指示を受け、直ちに列車を停止、点検を行なったところ、貨車の前から7両目タンク車の後部台車2軸と8両目タンク車の前部台車2軸が進行方向左側に脱線しているのを認め、その旨を輸送指令に報告した。直ちに、関係社員を事故現場へ向け出勤させ、翌日8日、18時37分にタンク車2両が載線し19時34分に全面復旧した。		
<事故の原因>	抑止中、または運転再開時に列車が前後方向の小移動を繰り返した際に車輪が積雪を踏み固め、レール頭頂面上にできた雪氷層に乗り上げたためと推定されますが、現在も国土交通省航空・鉄道事故調査委員会による原因究明が行なわれています。		

#### 鉄道物損事故

発生日時	場所	概要	事故の主な対策
H18.7.15	東北線 仙台総合鉄道部 構内	検修線から機関車2両を引上げる際、機関車間の自動連結器の開放したことを忘れて誘導し、機関車が突放状態となり機関車1両が車止めに激突した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>作業前の打合せを確実にしない、作業方は誘導担当が指示することを徹底した。</li> <li>入換前に連結確認を行なうことを徹底した。</li> <li>検修線から引上げの際は、先頭機関車で運転することとした。</li> </ul>
H19.2.23	東北線 黒磯機関区構内	誘導担当が連結作業に適切を欠き、機関車同士が衝撃し主変圧器から絶縁油が漏洩した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>万一、激突等で漏洩が発生した場合でも、車外への漏洩を防止するため、吸着バットや機械室外に通じる配管の可能な限りの目止めを行なう。</li> <li>作業実態の把握を実施した。</li> </ul>

## 4

## 事故等の発生状況

## (2) インシデント

平成18年度は4件(対前年2件減少)のインシデントが発生しました。そのうち、山陽線岡山駅構内で発生したインシデントは国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の調査対象となりました。

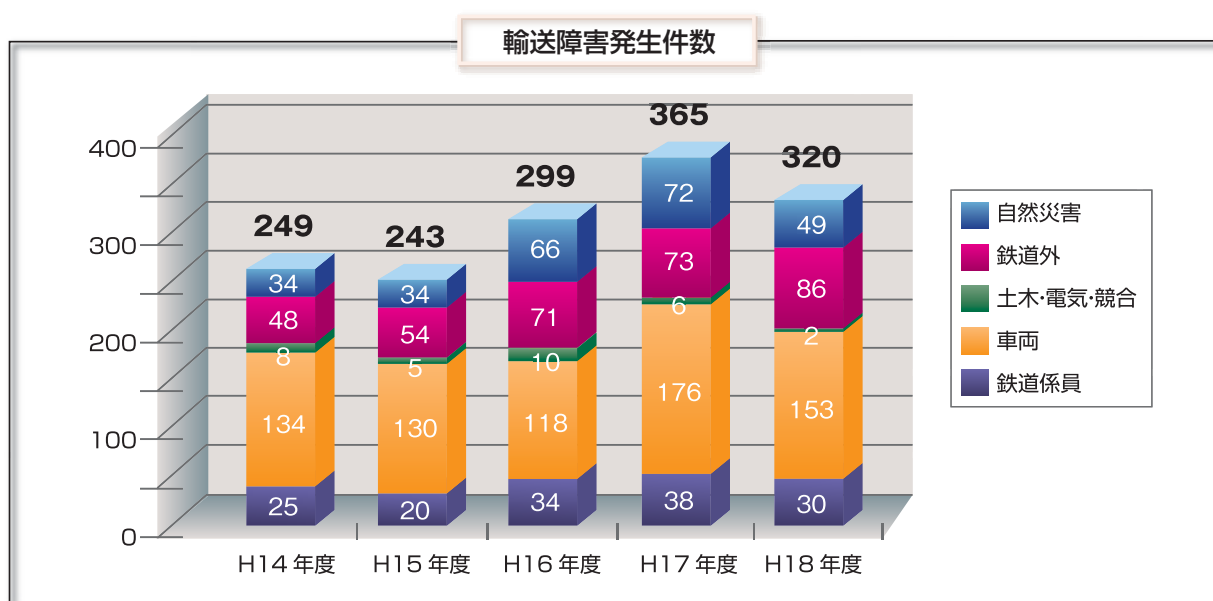
## インシデント

発生日時	場 所	概 要
4月27日 (1時54分)	山陽線 岡山駅構内  第2087列車	<p>東岡山駅を定時通過後、岡山駅の現示停止工事により、下り場内信号機の手前に停車した。現示停止のためにAENを「切」として運転を再開、同信号機内方に進入し、一旦停車後AENを「入」とし運転を再開した。その後、岡山駅より無線にて直ちに停車の指示があったため非常停止したところ、場内信号機の手信号代用器を確認せず同信号機内方に進入したことが判明した。</p> <p>&lt;対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 現示停止工事のある仕業に対しては、点呼等により特段の注意を払うことを徹底するよう指示した。また、現示停止工事の運転取扱いに関して写真入りの資料を作成、取扱いの徹底と点呼時に喚呼の演練を行なうよう指示した。</li> <li>• 全運転士に対して、訓練でシミュレーション教育を実施する。</li> </ul>



### (3) 輸送障害

増加傾向であった輸送障害は、平成17年度に比べて対前年45件の減少となりました。社内原因である鉄道係員および車両に起因する障害は、大幅に減少し、鉄道外原因によるものが増加しました。



### (4) 行政指導等

行政指導等は、勧告1件、警告1件でした。これらを厳粛に受け止め、再発防止を行なってまいります。

#### ◆ 勧告に対する取組み

平成18年10月、北海道運輸局による札幌・帯広ブロックの保安監査を受けました。その結果、軌道工事施工計画承認後に計画の変更があった場合の取扱いについて、不備が認められたため平成18年12月に勧告を受けました。そのため、再発防止策を定め、平成19年1月に、北海道運輸局に報告を行ないました。

#### ◆ 警告に対する取組み

平成18年7月、武蔵野線、越谷貨物ターミナル駅における車両脱線事故に対し、関東運輸局より警告を受けました。そのため同種事故の再発防止策について平成19年3月に、関東運輸局へ報告を行ないました。

5

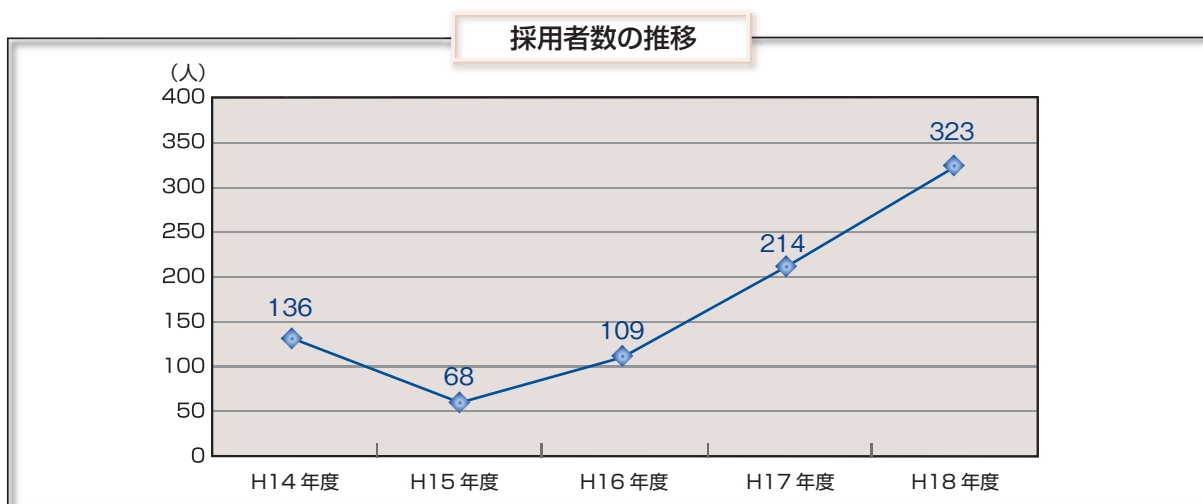
安全確保のための措置



## 5 安全確保のための措置

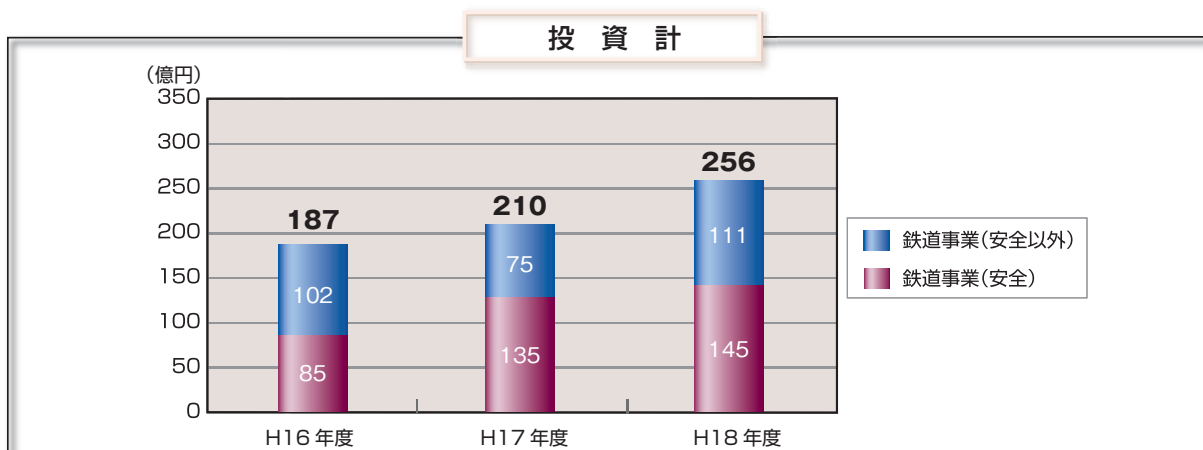
### (1)安全を支える人材の確保

大量退職時代を迎え安全を担う人材確保のため、新規採用数の拡大、熟練した技術を有する定年退職社員を対象とした嘱託社員制度を活用し、教育時間の増大、指導者の配置、教材の作成等を進め、技術継承教育や安全教育等を充実させています。



### (2)安全関連の設備投資

安全の確立は至上命題であり、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、在姿車輪旋盤やデジタル無線等の導入による安全投資を進めました。投資額は、設備投資全体の約51%、鉄道事業投資の約57%となっています。平成19年度は、引き続き安全投資を行なう計画です。



## 5 安全確保のための措置

### (3) リスクマネジメント活動とヒヤリ・ハット報告 .....

現場管理者が自駅・区で起こる可能性のある重大事故について、過去の事故事例等を参考に想定し、その対策を検討する『リスクマネジメント活動』と、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、報告・活用する『ヒヤリ・ハット報告』の体制を整備し、事故を未然に防止する取組みを行なっています。

### (4) その他 .....

#### 事故パネル展示室

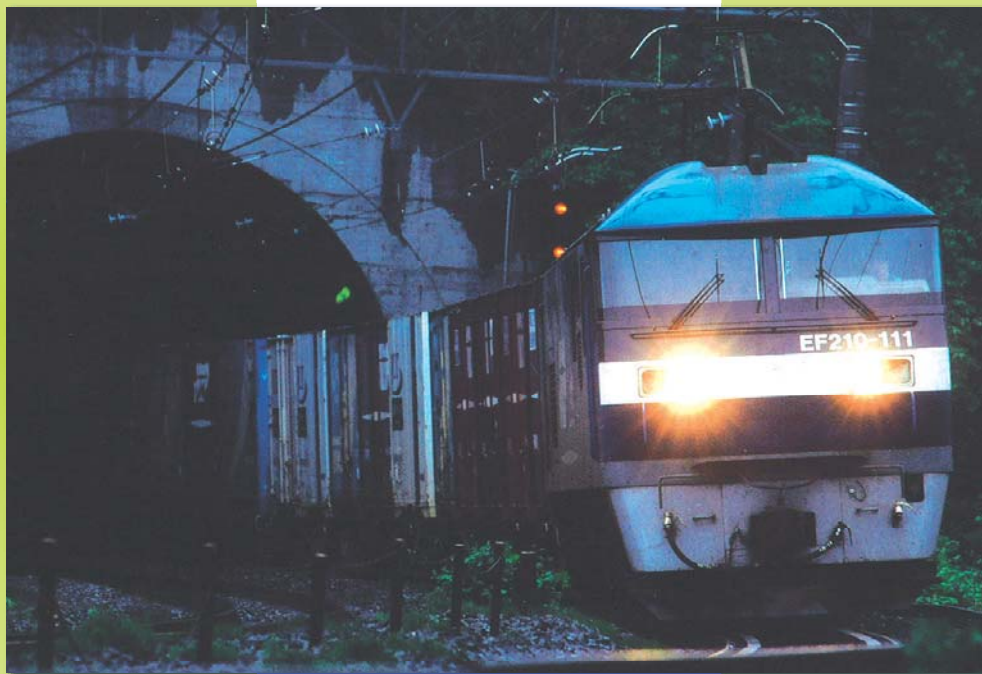
平成18年12月、中央研修センター内に、事故パネル展示室を開設しました。過去に発生した運転士の責任による重大事故の教訓を学び、安全教育の一助とするものです。当時の新聞記事、写真、概要、略図等をパネル化し、副教材として活用することにより、事故の風化を防ぎ、背後要因や事故分析、対策について研究させることにより、安全に対する意識の高揚を図ることを目的とします。





6

旅客会社や協力会社との連携



## 6 旅客会社や協力会社との連携

弊社は、旅客会社の線路を使用して貨物列車を運行する第二種鉄道事業者です。貨物列車の安全・安定輸送を図る観点からは、各旅客会社との連携が不可欠であり、平常からの緊急時対応のための訓練も非常に重要となり、このため、旅客会社および関連会社と合同の脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練（伝令法等）を各地で開催しています。



合同の異常時取扱い訓練



合同の脱線復旧訓練

協力会社の当社で行なう各種研修や、諸訓練会への参加、合同での事故防止会議などを通じ、安全確立のための連携を強化しています。

また、地元の消防署と連携した防災訓練なども行なっています。



消防署と合同の防災訓練



フォークリフト荷役競技会

## ● 安全報告書への意見募集 ●

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/>



### 安全に。人のために。社会のために。

物が人から人へ渡る時、そこには笑顔が生まれます。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、ますます多様に、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。



〔安全報告書〕2006年度

©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：2007年9月25日



**JR**  
JR貨物