

安 全 報 告 書

2016



JR貨物



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27年度末、多くの皆様のご支援とご協力を得て、青函トンネルでの新幹線と在来線の共用走行が実現しました。当社では、貨物列車が、高い安全性を誇る新幹線と線路を共用して運行できるよう、安全性向上の取組みを改めて見直し、レベルアップを図ってきたところです。

安全は、常に人命が第一です。リスクの大きな事故を一度でも起こせば、多くの方々が被害を受けます。人命に関わる事故を発生させないために、まずJR貨物グループの全社員が安全を自分の問題として意識し、それぞれの持ち場で日頃から取組みを進めなければなりません。

そして、安全を実現していくのは、個々の現業機関の作業者だけではありません。現業機関の管理者、本社や支社といった管理部門の、実態を把握する力、改善を指導し取組みを支援していく力が合わさってこそ、はじめて組織のマネジメントとして、安全管理が前進します。

また、事故の再発防止・未然防止は、極めて重要な課題です。昨年12月に運輸安全委員会から公表された江差線脱線事故の調査報告書では、車両・軌道・積荷の積載の3つの因子が重なり脱線に至ったと報告されました。当社では、積荷の偏積対策を深度化し、懸案であった輪重測定装置も平成28年3月に稼働させたところですが、新たに（公財）鉄道総合技術研究所のご協力を得て車両側の改善策の研究を開始したほか、国土交通省に設置された『貨物列車走行の安全性向上に関する検討会』に参画し、更なる安全性向上を図ってまいります。

人材育成やハード面の対策は、こうした事故防止活動を支えるものと位置づけており、教育・訓練の不断の充実、車両、設備や運転支援システムの更新とそれに合わせた機能向上を、たゆみなく実行していきます。

平成28年度は、鉄道事業の黒字化を達成する中期経営計画の最後の1年として、その前提となる安全について、基本方針の一層の浸透を図るとともに、取組みの本来の主旨に立ち返り、より主体的な活動となるように進めています。

JR貨物グループの安全の理念『安全は鉄道事業の最大の基盤』を、イメージとして申し上げます。安全という手が円滑な鉄道輸送を下から支えている、ということです。現業機関、支社、本社とJR貨物グループ各社で共通認識をもち、支える手を緩めず、安全最優先の職場風土の確立に邁進する所存ですので、今後とも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
2. 平成27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) その他	8
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
(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	14
(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) ヒヤリ・ハット活動	18
(3) “置き忘れ”防止の取組み	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

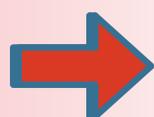


1 安全基本方針

(1) JR 貨物グループの安全の理念

安全についての認識

『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



安全についての認識に基づいた理念

『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、最大の基盤となるものです。

社員に対しこの認識の浸透をより深めていくため、平成26年度から、『安全は鉄道事業の最大の基盤である』という理念としてまとめています。

(2) 安全目標

社員 1 人ひとりが安全について自発的に考え行動し

目標

『安全最優先の職場風土』の確立

具体的な目標

- 列車事故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、軸受発熱故障、コンテナ開扉、危険品漏洩）の絶滅
- 触車、感電、墜落、交通事故などの重大な労働災害の絶滅

安全の理念をJR貨物グループの全社員が共有し、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。



実施項目の概念図

常に、人命に関わる事故を発生させないことを第一に考え、
PDCA サイクルに基づき以下のことに取組む

●具体的な事故防止活動（3つの柱）

1. 安全最優先の
意識の向上

2. 安全を管理する
仕組みの強化

3. 事故・事象の
再発防止、未然防止

●安全を支える基盤の強化策（2つの柱）

4. 教育・訓練の
充実と人材育成

5. ハード対策の
推進

◆安全スローガン

安全スローガン

「私たちは、人命を第一に考え、常に正しい作業を実行します。」

人命を第一に考えることは、輸送の安全の確保にとって、もっとも重要なことです。また、自らがまず正しい作業を実行することこそ、安全最優先の職場風土を確立する第一歩です。

社員が何を基準にどう行動すればよいかを、統一スローガンとして表し、1人ひとりの安全意識の向上と正しい作業の確実な実践を図り、安全な輸送サービスの提供を行っていきます。

◆DVD教材『過去の重大事故に学ぶ』

過去の事故をよく知ることは、事故の怖さを感じ得るだけでなく、現在の車両や設備と取扱いルールの成り立ちを知り、目的や意義を理解し、正しい作業を実践するための動機づけになります。

『過去の重大事故に学ぶ』は、昭和37年の三河島事故をはじめとした重大事故の発生状況をコンピュータグラフィックなどで再現し、現在の設備や車両、ルールにどう結実したかがわかるよう編集し、全国の現業機関における教育で用いています。平成27年度には車両や設備のメンテナンスに関わる事例を用いた『検修編』『保全編』も製作して、一層の充実を図りました。



『過去の重大事故に学ぶ』の一場面



2 平成27年度の安全施策



② 平成27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。

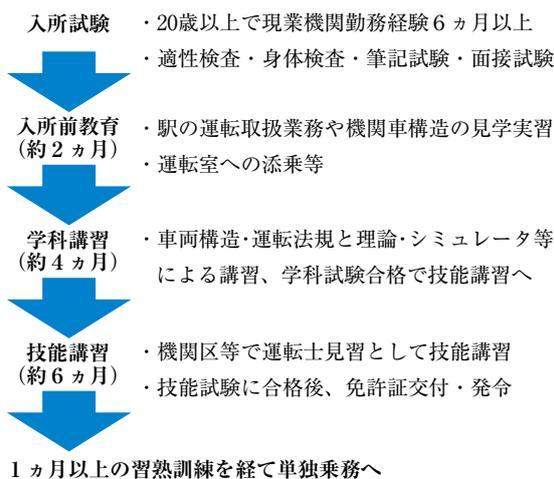
(1) 運転士の養成と教育・訓練

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。

運転士が誕生するまで



入所式



列車防護訓練



救命講習

◆シミュレータ及び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のほか、新しい異常時対応訓練用シミュレータで高い訓練効果が得られていることから、順次各支社にも設置を進めています。

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、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。中央研修センターの駅業務教育グループでも、管理者である助役が幅広い業務に熟知できるよう、運転取扱いから荷役、I T-FRENS & TRACE（情報システム）操作等までを対象に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OJT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。

線路や架線等のメンテナンスを担う保全社員の教育も、OJT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、協力会社とも事故防止会議を定期的で開催するなど、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。

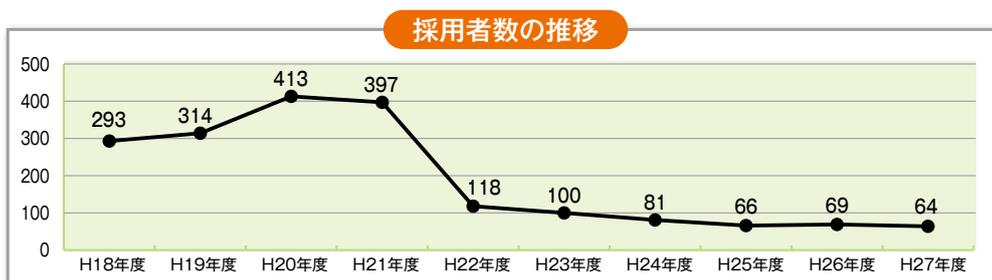
また、指導員や助役を将来の安全のけん引役として養成する『安全ブレイン研修』を平成23年度から開催しており、この研修の受講生は、全国の現場で中心となって活躍し始めています。



現場長研修

(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、ベテラン社員の指導者としての配置、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

機関車18両、貨車209両を新製し、老朽化した機関車及び貨車の取替のほか、青函トンネル共用走行の準備を進めました。これらの結果、平成27年度末で機関車の67%、コンテナ貨車の87%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 8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。



EF210形式直流電気機関車 6両



HD300形式ハイブリッド式機関車 4両

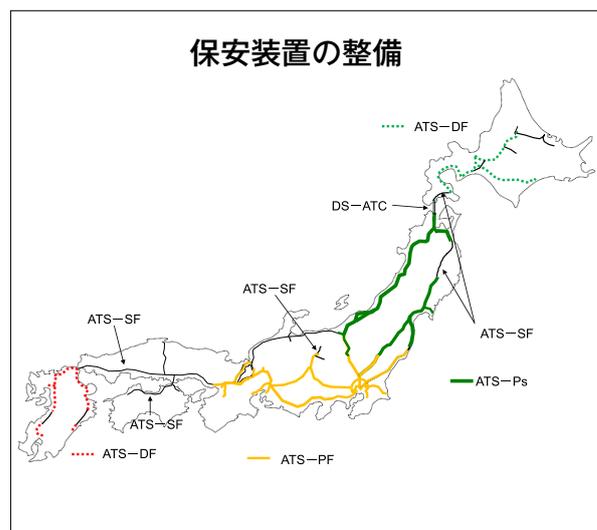


コキ107形式コンテナ貨車 209両

(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60両に、北海道・九州地区用にはATS-DFを39両に搭載するなど、工事を進めました。これらの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っています。



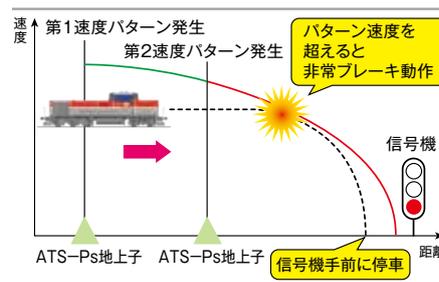
◆ATS-Psの主な機能

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、線路条件に応じた速度照査パターン等を発生させるATSです。後退検知機能なども併せもっています。



(3)線路・信号設備などの改善

軌道強化のため鉄まくらぎ化を図っており、平成27年度は鉄まくらぎ化12,013本、鉄まくらぎ分岐器への全交換16組等を実施しました。入換信号機の視認性を向上させるLED化は、平成29年度までに完了予定で、平成27年度末の進捗率は86%です。

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とし、平成27年度末に第1号として新座貨物ターミナル駅で使用を開始しました。



鉄まくらぎ分岐器



LED化入換信号機



連続速度照査用のATS地上子

(4)その他

平成26年度の中央研修センター運転士訓練用シミュレータ更新に続き、全国の支社でその地区の代表的な機関車形式に合わせたシミュレータを順次整備しており、同時に『事故発生線路再現ソフトウェア』を導入し、訓練に役立てています。



北海道支社（DF200形式用）



九州支社（EH500形式用）

このほか、首都直下及び南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域において、緊急輸送道路と交差する高架橋に対し、国と自治体の補助を受け、耐震補強工事を実施しています。



青函トンネルにおける新幹線と在来線の共用走行

平成28年3月、青函トンネルを含む約82kmの区間で、新幹線と在来線の共用走行が開始されました。

全国初のこの運行方式を成功させるため、北海道旅客鉄道株式会社をはじめとした関係各位のご支援とご協力のもと、準備を進めてまいりました。

(1) 共用走行の準備

新幹線と在来線は線路の幅(軌間)が異なるため、共用走行区間はレールが3本の3線軌条方式となっていますが、その他にも架線電圧や保安装置、運行管理システム、運転取扱の規程など、多くの点が異なります。



在来線から共用区間へと直通運転するために、双方に対応した装備をもつ機関車を新製配置するとともに、運転士などの習熟訓練を進めました。

(2) 機関車等の準備

従来使用していたED79形式・EH500形式を、共用走行対応の装備をもつEH800形式電気機関車に、全て置換えました。また、このEH800形式の検査等のため、函館地区・青森地区の設備を改良しています。



元日の訓練運転列車

(3) 運転取扱と訓練

新しい規程やマニュアル類を定めるとともに、運転士や検修担当者への教育・訓練を進めました。

EH800形式は共用走行区間にも在来線にも対応できるため、共用走行の開始前から使用を開始し、在来線での習熟を進めました。共用走行体制については、深夜の短い時間帯での訓練を積み重ねたほか、1月1日と3月22~25日の地上設備切替の際に、集中的に訓練を行いました。また、異常時を想定した訓練も実施しています。

このほか、全国の現業機関で、車両への工具類置き忘れ防止策の強化などに取組みました。



トンネル内での救援訓練



3 安全管理体制

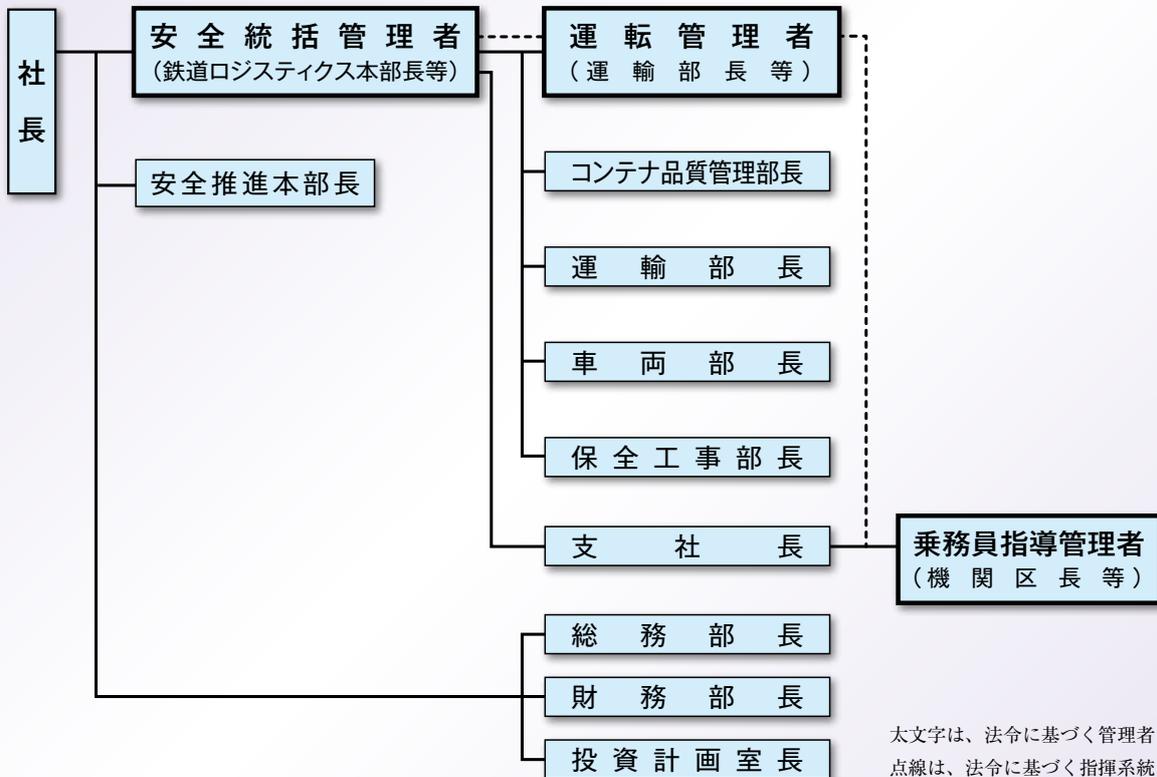


3 安全管理体制

(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。

安全管理体制図



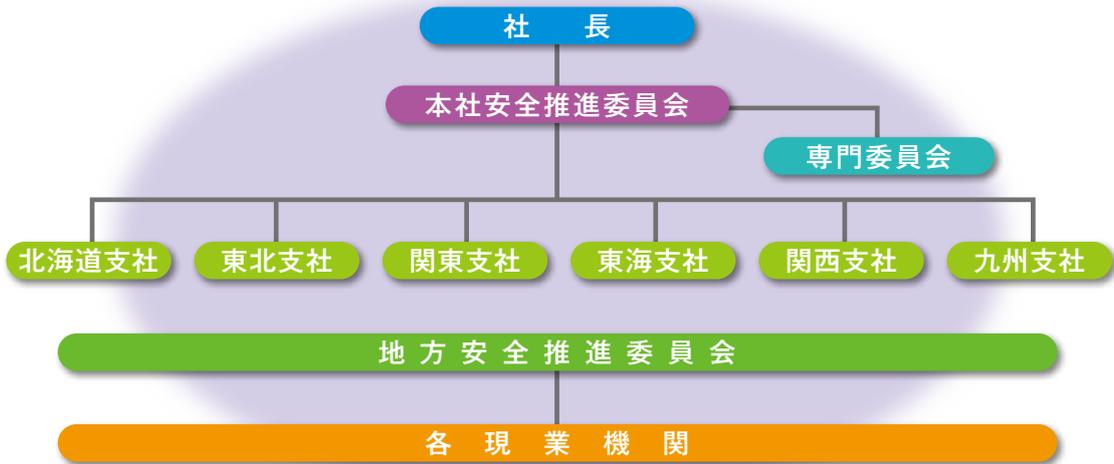
役 職	役 割
安全統括管理者 (鉄道ロジスティクス本部長等)	<ul style="list-style-type: none"> 輸送の安全の確保に関し、社長に対し必要な意見を述べ、輸送の安全の確保に関する業務について各部門を統括管理 事故・災害等その他必要な情報を収集・周知し必要により指示を行う
運転管理者 (運輸部長等)	<ul style="list-style-type: none"> 運転に関する事項を統括し、運行計画の設定及び改定、運転士及び車両の運用、運転士の教育・訓練及び資質の保持その他輸送の安全に関わる業務を管理
乗務員指導管理者 (機関区長等)	<ul style="list-style-type: 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

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て、毎月1回開催しています。委員会では、対策内容、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。

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。



(3) 安全監査

本社内の各部門、支社、現業機関、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。

一定のサイクルで実施しており、平成27年度は本社6部門と3支社、現業機関27カ所、JR貨物グループ会社4社の安全監査を行いました。



安全監査での書類の確認

(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年度は、この“安全自主チェックリスト”も改訂し、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ています。



4

事故等の発生状況

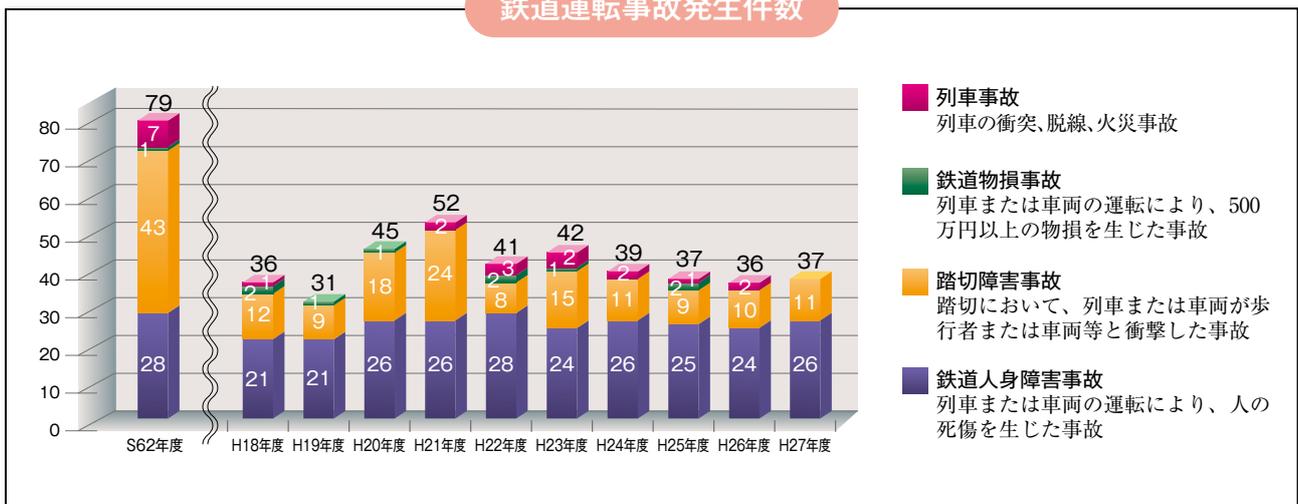


4 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

平成27年度は、列車事故・鉄道物損事故は発生しませんでした。当社の作業に関わる鉄道人身障害事故が1件発生しました。鉄道運転事故全体では37件で、前年度より1件増加しました。

鉄道運転事故発生件数



- 列車事故
列車の衝突、脱線、火災事故
- 鉄道物損事故
列車または車両の運転により、500万円以上の物損を生じた事故
- 踏切障害事故
踏切において、列車または車両が歩行者または車両等と衝撃した事故
- 鉄道人身障害事故
列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故

鉄道人身障害事故

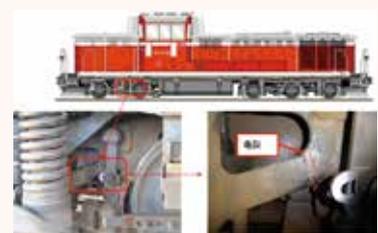
発生日	3月24日	場所	外房線 蘇我駅構内
<p>運転士が機関車の下回り点検を行っていた際、隣接線を走行してきた入換機関車に頭部を触車し受傷</p> <p>【対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 蘇我駅では、点検開始前・後に駅信号扱所に連絡し、点検中に隣接線を通過する進路を使用しないこととした 全国で類似箇所を調査し、その箇所の状況に応じた車両点検中の労働災害防止策を実施 			



(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27年度は、1件発生しました。

発生日	10月29日	場所	高崎線 倉賀野駅構内
<p>DE10形式ディーゼル機関車の交番検査中に、第2台車の台車枠に305mmの亀裂を発見、緊急に同形式機関車全てを点検したところ、他の1両にも180mmの亀裂を発見</p> <p>【対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> (公財) 鉄道総合技術研究所によるコンサルティングとメーカー調査を踏まえて検査標準を改訂、従来目視確認のみであった全般検査及び第2交番検査Bで、当該の箇所を探傷検査箇所とした 			



江差線における列車脱線事故について

江差線での列車脱線事故は、平成24年・平成26年に計3回発生し、原因の特定を待たず、事故の要因となる可能性が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まいりました。

- (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。

平成27年12月には、2回目（平成24年9月）及び3回目（平成26年6月）の事故についての運輸安全委員会の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。

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』を受けて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いるほか、（公財）鉄道総合技術研究所の協力の下に、“車両”因子の改善策として、貨車のまくらばねダンパ特性の再検討を開始しています。



12ftコンテナの脚部4カ所の重量を計測



トップリフターもスプレッド部で4点の重量を測定



輪重測定装置を通過する貨物列車



貨物の積載方についてのリーフレット

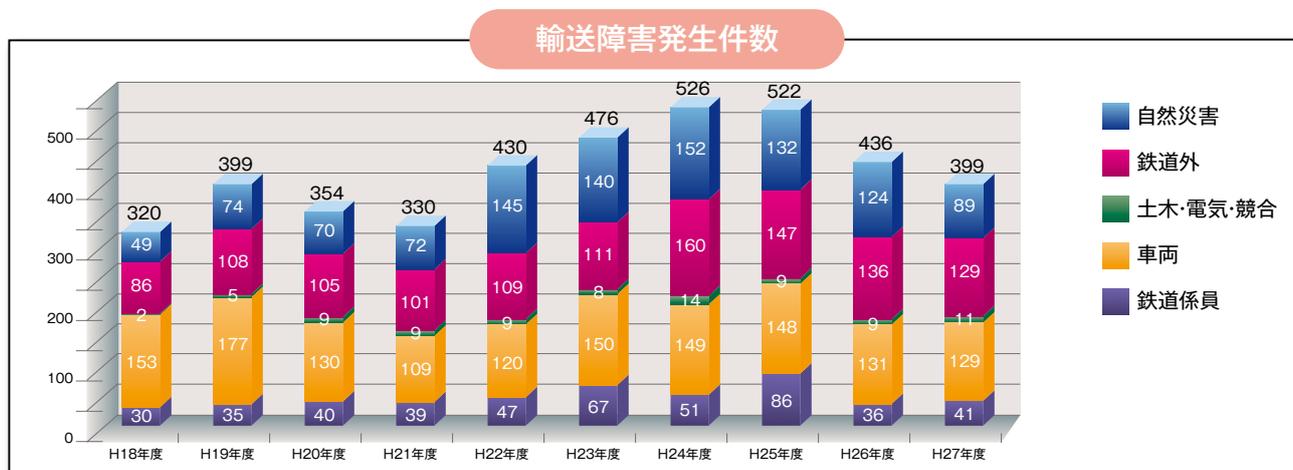


(3) 輸送障害

平成27年度の輸送障害は、係員原因は微増、車両原因は横ばいでした。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。

鉄道外原因は僅かに減少しましたが、鹿をはじめとした鳥獣によるものは多く、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。

全体として前年度より37件減少しているのは、主に大雨や雪害などの自然災害原因の減少によるものでしたが、こうした自然災害による大規模な輸送障害が発生したときの、速やかな迂回・代替輸送や大型コンテナの途中取卸し体制の整備、お客様への情報提供の改善等も進めています。



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





5 安全性向上の取組み

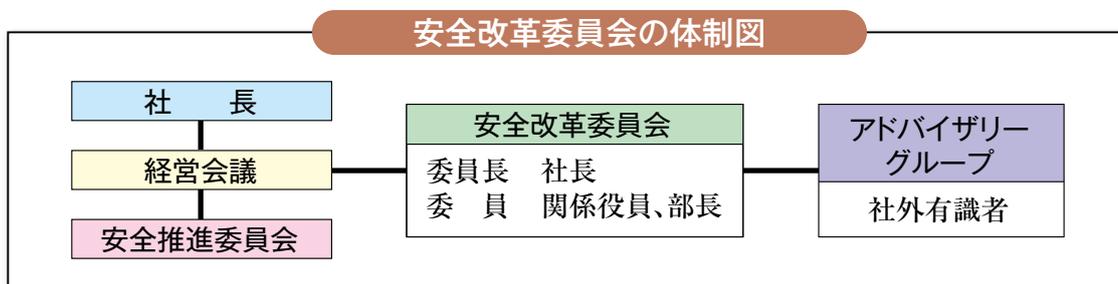


5 安全性向上の取組み

(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。

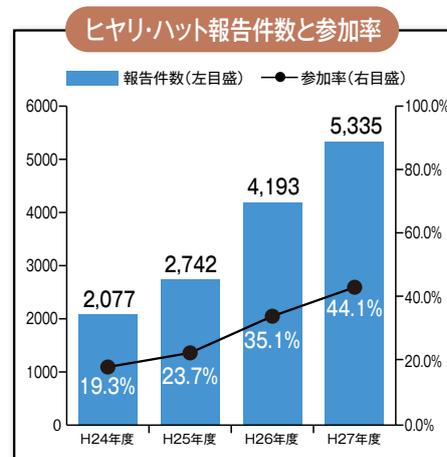
委員会では、『安全最優先』の意識の浸透、業務管理体制の整備、社員の教育・訓練の充実など、安全に関わる課題について幅広く審議を行います。策定した改善策は、安全実行計画の中に具体的に取組み事項として挙げ、輸送の安全の確保を図っています。



(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た結果、参加率が向上し、報告も年間5,000件を超えました。



ヒヤリ・ハット報告例

ヒヤリ・ハット	措置
乗務員通路を歩行しているとき虫が飛んできたので払おうとして、脇の排水溝に転落しそうになった 	溝蓋(グレーチング)を新設、転落防止を図った 
車輪のクレーン吊り上げ時に、車輪を装置に当ててしまい、保持金具から外れた車輪が落下した 	車輪を固定して吊り上げることができるクランプ式にした 

(3) “置き忘れ”防止の取組み

車両のメンテナンスや列車の発車前点検では、各種の工具類を用いますが、これらを車両に置き忘れることがあります。平成27年度はこの“置き忘れ”を防ぐために全国で行われてきた取組みを水平展開し、シルエット管理や安全コードの付加による携行品保持などを進めました。置場を決める、不用品を整理するといったことで、職場の5S（整理、整頓、清潔、清掃、躰）も進みました。



工具管理の改善

(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7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、受賞箇所が取組みを発表しました。続いて、管理部門である支社や、グループ会社の安全担当者も加わって、『あなたが主役の安全』をテーマとするパネルディスカッションを行いました。これらを通じて、当社・グループ会社全体で安全の取組み方を共有するとともに、安全意識を高揚させています。



表彰の受賞者



パネルディスカッション

(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。

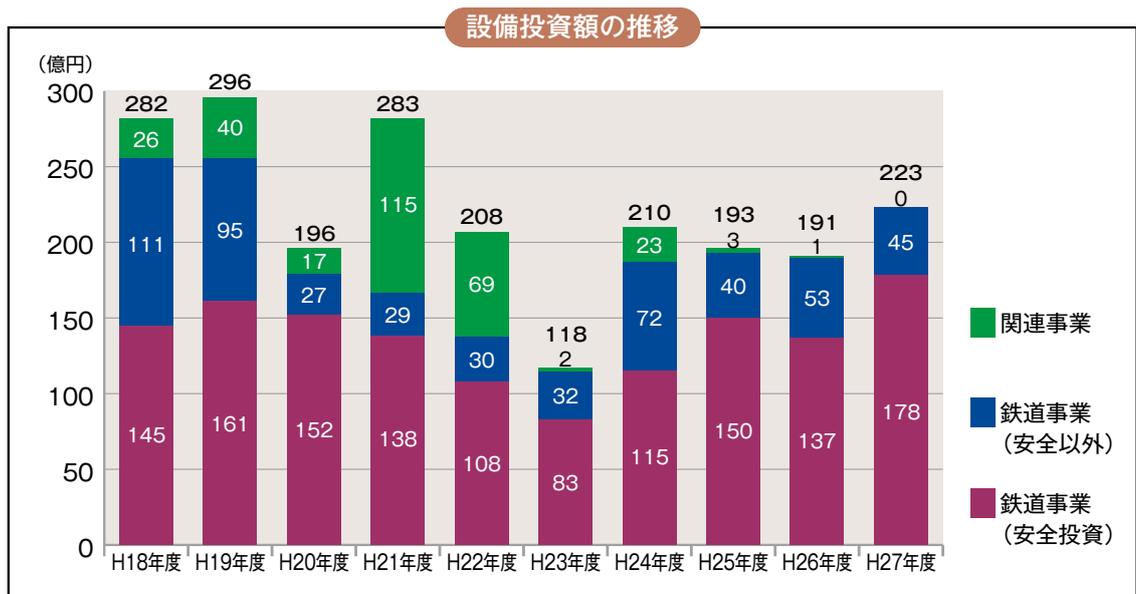
安全に関する様々な話題のほか、現業機関の取組み事例やヒヤリ・ハット好事例、個人表彰受賞者を紹介することなどで、安全の取組みを社員にとってより身近なものにするとともに、現業機関でのコミュニケーションの活性化に役立てています。



セーフティースクラム

(7)安全関連の設備投資

平成27年度は、車両・設備の老朽取替のほか、連続速度照査機能をもつATS車上装置の整備と貨物駅への地上子設置、輪重測定装置の開発・設置などを進めました。平成27年度の安全関連の投資額は、設備投資全体の約80%を占めています。



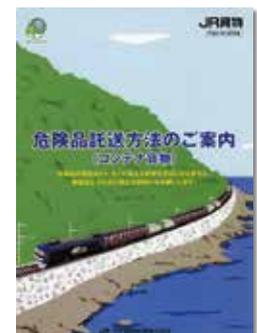
※単位未満の端数は切り捨て表示

※平成25年度は関連事業・鉄道事業（安全以外）の分類修正済の数値

(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、第一種鉄道事業者等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トップの出席をはじめ、各種研修への参加、当社の地方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。

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〕2016

© 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：2016年9月28日

