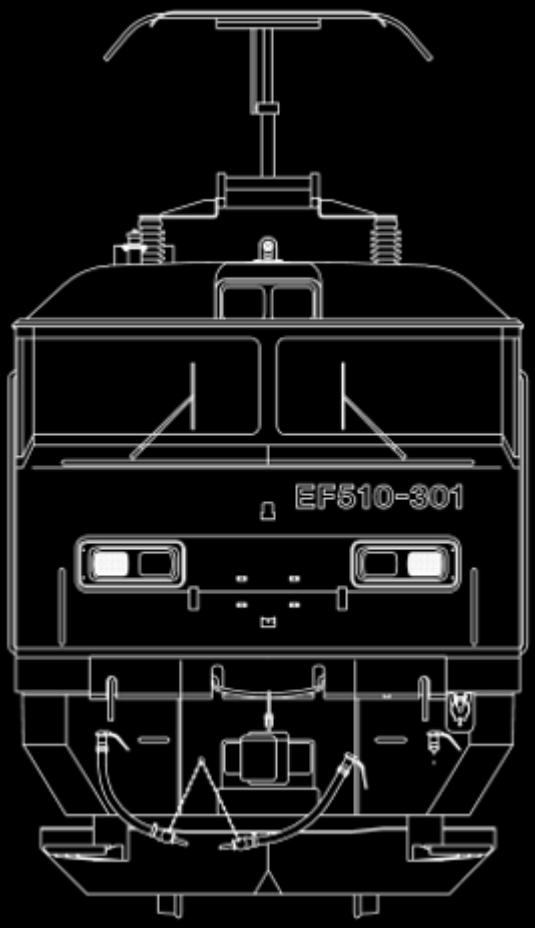
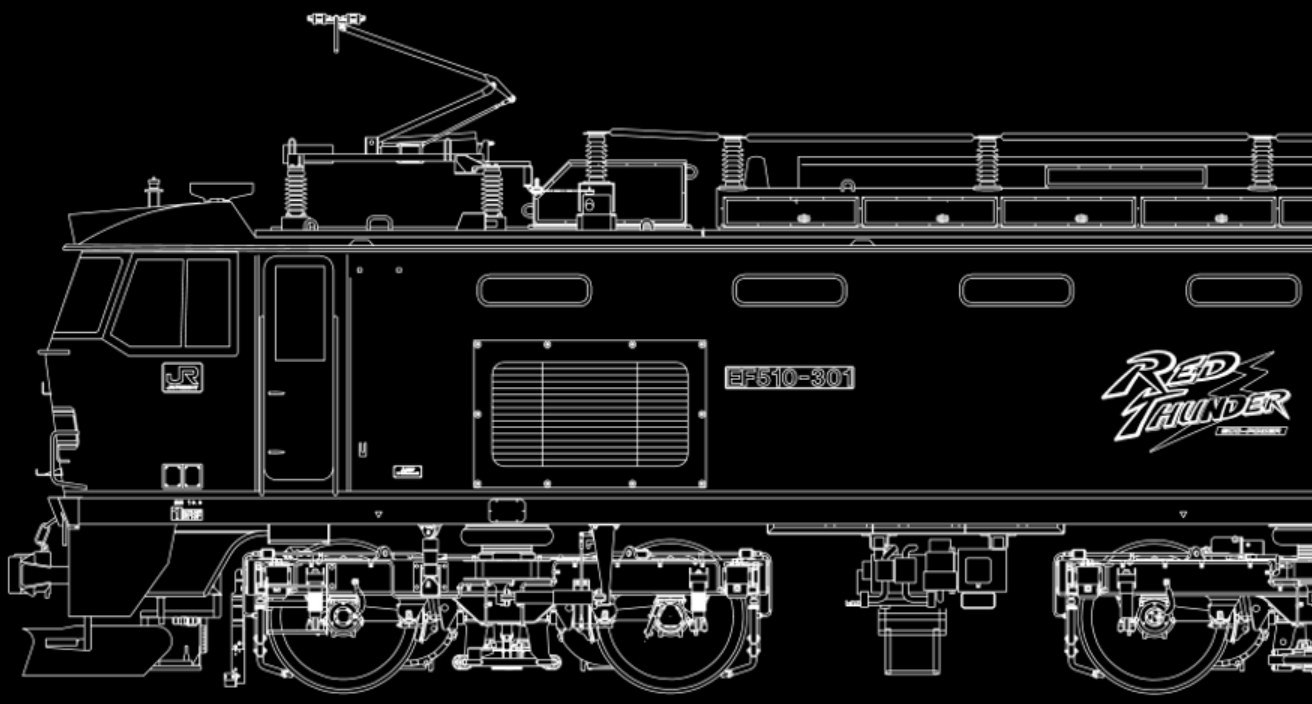


安全報告書
2025



Challenge and Change
JR貨物グループ

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

目次

Ⅰ．社長メッセージ …… 1
Ⅱ．安全に関する基本方針 …… 2
Ⅲ．安全の価値観 …… 2
１．令和6年(2024年)の保安監査で確認された事実関係から私たちがするべきこと
(1)事業改善命令を受けて　～失った信頼を取り戻す～
Ⅳ．令和7年(2025年)度　JR貨物グループの安全の取り組み方針 …… 4
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
(2)事故・事象の再発防止、未然防止
(3)労働災害防止策の強化
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
(2)PDCAに基づく自律的な安全管理
(3)安全を伝えるツールの強化
Ⅴ．安全管理体制 …… 8
１．安全管理規程
２．PDCAサイクルによる安全管理
３．安全推進委員会(マネジメントレビュー)
４．安全監査の実施
(1)業務監査室と安全監査室の連携
５．輸送安全総点検の実施
Ⅵ．令和6年(2024年)度の安全施策 …… 13
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)
(2)運転士の教育・訓練
(3)駅社員の教育・訓練
(4)検修社員の教育・訓練
(5)保全社員の教育・訓練
(6)管理者の教育
２．ハード対策
(1)機関車の導入
(2)ATSの整備
(3)線路・信号設備などの改善
(4)鉄道車両用ドライブレコーダーの設置
(5)手ブレーキ検知システムの導入
(6)車両管理システムの導入
(7)保全管理システムの活用
Ⅶ．事故等の発生状況 …… 19
１．鉄道運転事故
２．インシデント(鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態)
３．輸送障害
Ⅷ.安全性向上の取り組み …… 21
１．ヒヤリ・ハット活動
２.情報の共有・伝達　(安全のポータルサイト、セーフティースクラム)
(1)安全のポータルサイトやセーフティースクラムで安全の情報を伝える
(2)安全に関する表彰
３．安全発表会の開催
４．安全を支える人材の確保
５．安全に対する設備投資
６．新幹線との共用走行における取り組み
(1)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
(3) 工具類の管理の強化
Ⅸ.旅客会社やJR貨物グループ会社等との連携 …… 25
１．旅客会社との連携
２．JR貨物グループ会社との連携
３．利用運送事業者との連携
４．警察署、消防署等との連携
Ⅹ.安全報告書へのご意見 …… 26

Ⅰ．社長メッセージ

ごあいさつ

　当社は、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、物流における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、当社は環境特性に優れ労働生産性の高い貨物鉄道輸送を中心に、物流を通じて社会、そしてお客様に貢献し続ける企業グループを目指しております。
　しかしながら、令和6年(2024年)7月24日に発生した山陽線新山口駅構内における貨物列車脱線事故の調査の過程で、輪軸組立作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案が明らかとなりました。また、安全を確認するため全国の貨物列車の運行を一時全て見合わせました。これらを受け、令和6年(2024年)10月31日に国土交通大臣から「輸送の安全に関する事業改善命令」という大変厳しい処分を受けました。
　当社としては、講ずべき措置の4つの項目、「規程類の整備」「教育体制の改善」「作業記録の書き換えの防止」「安全管理体制の点検、見直し」で報告した内容を着実に実施すると共に、他の部門を含めて会社全体の安全管理体制を盤石なものとするために新たに「業務監査室」を設置し、これまでの本社、支社、現場による作業確認、安全監査室による監査に加え、業務監査室による多角的な視点からの監査により安全管理体制を強化してまいります。
　一連の不適切行為は、鉄道の信頼を失墜させるものであり、二度とこのような事案を発生させないため、全社をあげて安全管理体制の強化に取り組み、輸送の安全確保に万全を期し、社員一丸となり信頼回復に努めてまいります。改めて、貨物鉄道輸送をご利用いただいているお客様をはじめ関係の皆様に多大なるご迷惑をおかけしましたことを、深くお詫び申し上げます。
　当社では、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、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取り組んできました。
今後も、ハード・ソフト両面から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

Ⅱ．安全に関する基本方針

当社では、令和元年(2019年)度にJR貨物グループの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り組みにより、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り組みを重点的に進めていく必要があります。このため、令和3年(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」を定め、安全に対する意識の向上に取り組んでいます。

当社では「綱領」として、鉄道の運転業務に従事する者が常に心掛けるべき安全に関する規範を定めています。各現業機関では、「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。綱領は、我々鉄道事業者としての誓いであると考えています。

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

1　安全の確保は、輸送の生命である

安全は、鉄道を維持していくための拠り所であり、それが確保されなければ鉄道としての価値は失われてしまいます。安全なくしては、お客様や公衆、そしてJR貨物グループ社員の生命を守ることはできません。

2　規程の遵守は、安全の基礎である

安全を維持していくためには、規程を遵守することが基本であり、まさにその「根幹」をなすものです。

3　執務の厳正は、安全の要件である

安全を確保するためには、定められたルールを厳格に守り、公正かつ誠実に業務を遂行することが不可欠な条件となります。

Ⅲ．安全の価値観

当社では令和3年(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り組み方針を「安全の価値観」とし、鉄道事業を営むものとして、あらゆる人の命を守ることが、何よりも優先すべきことであると定めています。

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

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、最も優先する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。

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。

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。

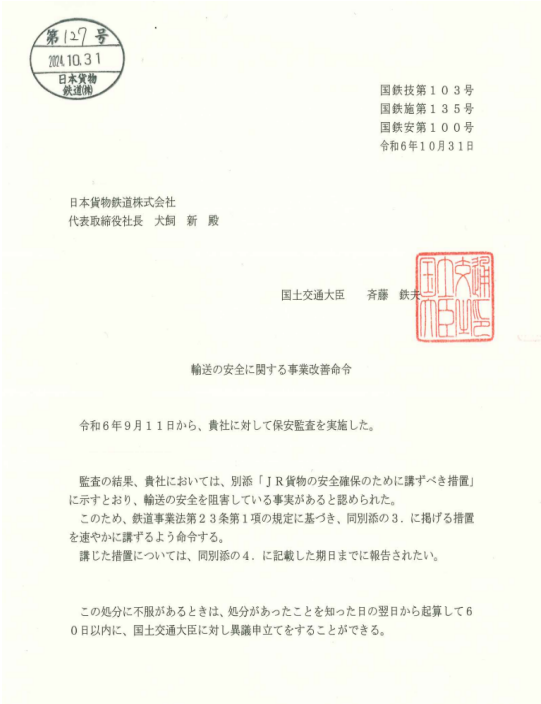
安全行動指針：私は、人命を第一に考え、安全確保の主役となって、常に正しい作業を実行します。

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。

Ⅲ．安全の価値観

Ⅰ．令和6年(2024年)の保安監査で確認された事実関係から私たちがするべきこと

(1)事業改善命令を受けて　～失った信頼を取り戻す～



第127号
2024.10.31
日本貨物鉄道(株)

国鉄技第１０３号
国鉄施第１３５号
国鉄安第１００号
令和６年１０月３１日

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長　犬飼　新　殿

国土交通大臣　　斉藤　鉄夫

輸送の安全に関する事業改善命令

令和６年９月１１日から、貴社に対して保安監査を実施した。

監査の結果、貴社においては、別添「ＪＲ貨物の安全確保のために講ずべき措置」に示すとおり、輸送の安全を阻害している事実があると認められた。
このため、鉄道事業法第２３条第１項の規定に基づき、同別添の３．に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。
講じた措置については、同別添の４．に記載した期日までに報告されたい。

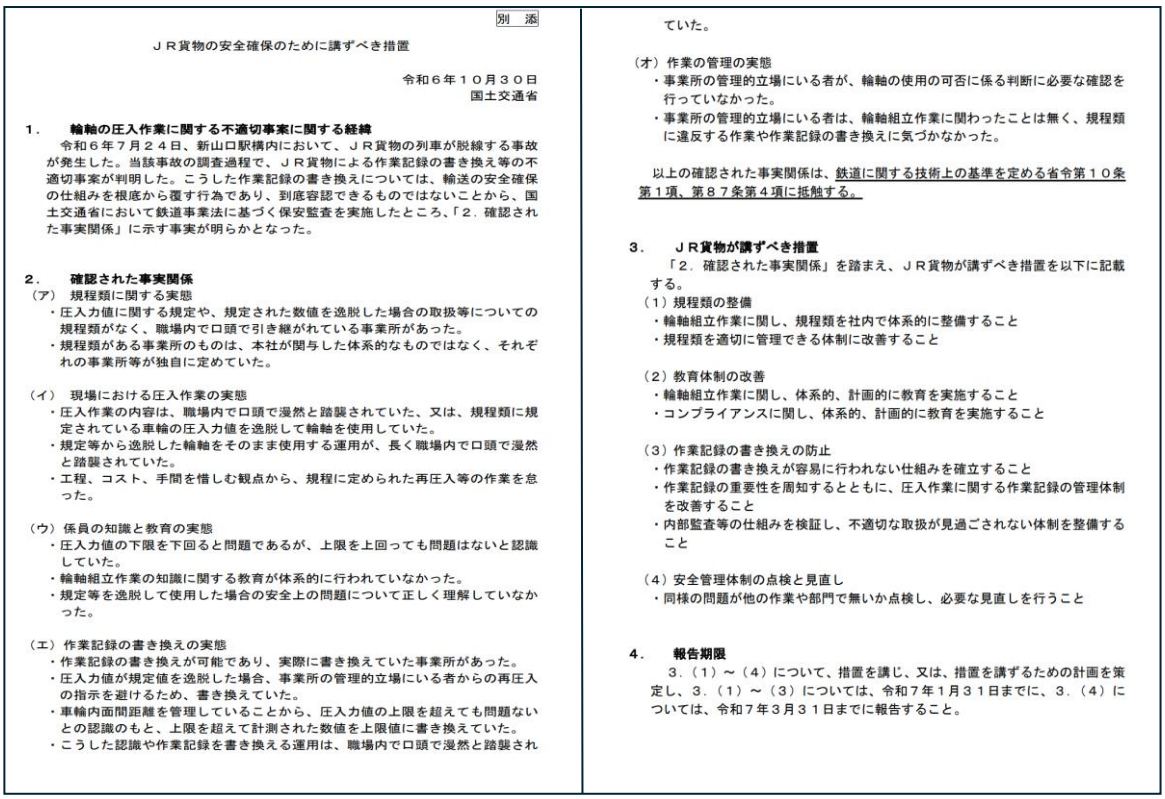
この処分に不服があるときは、処分があったことを知った日の翌日から起算して６０日以内に、国土交通大臣に対し異議申立てをすることができる。

令和6年(2024年)7月24日、新山口駅構内にて貨物列車が脱線する事故が発生しました。事故調査の過程で作業記録の書き換えなどの不適切事案が判明したため、同年9月11日から国土交通省による
が実施されました。監査の結果、当社の行為が「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第10条第1項、第87条第４項に抵触したことから**「輸送の安全に関する事業改善命令」**を受領しました。

この事業改善命令は、監督官庁が鉄道事業について輸送の安全を確保する上で問題があると判断した時、法律に基づき講じる行政処分です。

当社の輪軸組立作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案は輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認されるものではなく、鉄道輸送に対する信頼を裏切り、貨物鉄道輸送をご利用いただいているお客様をはじめ関係の皆様に多大なるご迷惑をおかけしました。

私たちは、失った信頼を取り戻すべく、「JR貨物の安全確保のために講ずべき措置」で報告した内容を確実かつ着実に実行し、再び鉄道をご利用の皆様から信頼いただけるよう、再生に向けてJR貨物グループを挙げて取り組んでいかねばなりません。



別　添

ＪＲ貨物の安全確保のために講ずべき措置

令和６年１０月３０日
国土交通省

１．　輪軸の圧入作業に関する不適切事案に関する経緯

令和６年７月２４日、新山口駅構内において、ＪＲ貨物の列車が脱線する事故が発生した。当該事故の調査過程で、ＪＲ貨物による作業記録の書き換え等の不適切事案が判明した。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「２．確認された事実関係」に示す事実が明らかとなった。

２．　確認された事実関係

（ア）　規程類に関する実態
・圧入力値に関する規定や、規定された数値を逸脱した場合の取扱等についての規程類がなく、職場内で口頭で引き継がれている事業所があった。
・規程類がある事業所のものは、本社が関与した体系的なものではなく、それぞれの事業所等が独自に定めていた。

（イ）　現場における圧入作業の実態
・圧入作業の内容は、職場内で口頭で漫然と踏襲されていた、又は、規程類に規定されている車輪の圧入力値を逸脱して輪軸を使用していた。
・規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。
・工程、コスト、手間を惜しむ観点から、規程に定められた再圧入等の作業を怠った。

（ウ）係員の知識と教育の実態
・圧入力値の下限を下回ると問題であるが、上限を上回っても問題はないと認識していた。
・輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。
・規定等を逸脱して使用した場合の安全上の問題について正しく理解していなかった。

（エ）作業記録の書き換えの実態
・作業記録の書き換えが可能であり、実際に書き換えていた事業所があった。
・圧入力値が規定値を逸脱した場合、事業所の管理的立場にいる者からの再圧入の指示を避けるため、書き換えていた。
・車輪内面間距離を管理していることから、圧入力値の上限を超えても問題ないとの認識のもと、上限を超えて計測された数値を上限値に書き換えていた。
・こうした認識や作業記録を書き換える運用は、職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。

（オ）作業の管理の実態
・事業所の管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。
・事業所の管理的立場にいる者は、輪軸組立作業に関わったことは無く、規程類に違反する作業や作業記録の書き換えに気づかなかった。

以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第１０条第１項、第８７条第４項に抵触する。

３．　ＪＲ貨物が講ずべき措置

「２．確認された事実関係」を踏まえ、ＪＲ貨物が講ずべき措置を以下に記載する。

（１）規程類の整備
・輪軸組立作業に関し、規程類を社内で体系的に整備すること
・規程類を適切に管理できる体制に改善すること

（２）教育体制の改善
・輪軸組立作業に関し、体系的、計画的に教育を実施すること
・コンプライアンスに関し、体系的、計画的に教育を実施すること

（３）作業記録の書き換えの防止
・作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立すること
・作業記録の重要性を周知するとともに、圧入作業に関する作業記録の管理体制を改善すること
・内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱が見過ごされない体制を整備すること

（４）安全管理体制の点検と見直し
・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと

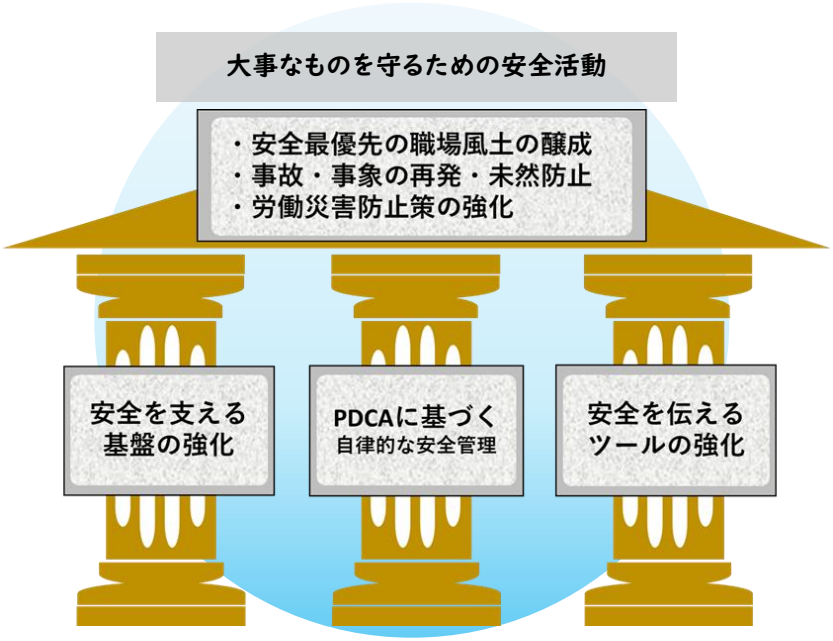
４．　報告期限

３．（１）～（４）について、措置を講じ、又は、措置を講ずるための計画を策定し、３．（１）～（３）については、令和７年１月３１日までに、３．（４）については、令和７年３月３１日までに報告すること。

ＪＲ貨物の安全確保のために講ずべき措置＜令和6年(2024年)10月30日　国土交通省＞

Ⅳ．令和7年(2025年)度　JR貨物グループの安全の取り組み方針

JR貨物グループでは、「安全の価値観」により人命を守ることが何よりも優先することと定めています。しかし、一歩間違えれば旅客、公衆の人命を奪いかねない危険な事故・事象が依然として発生していることから、JR貨物グループ全社員に「安全の価値観」をより一層浸透、そして定着させると共に、荷主や利用運送事業者等の関係者と連携して貨物鉄道全体の安全性向上に努める必要があります。そのために令和7年(2025年)度は安全の取り組み方針を以下の様に定め「JR貨物グループ鉄道安全実行計画」に示し実行しています。



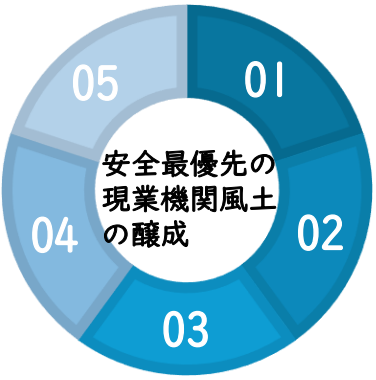
「安全の価値観」を実行していくために「大事なものを守るための安全活動」として、「安全最優先の現業機関風土の醸成」「事故・事象の再発・未然防止」「労働災害防止策の強化」を重点実施項目として定め、それを達成するために、「安全を支える基盤の強化」「PDCAに基づく自律的な安全管理」「安全を伝えるツールの強化」を「安全活動を支える３つの柱」にしています。これらを柱として、各現業機関で具体的な実行計画を立て、人命に関わる事故・事象、労働災害を発生させないため、PDCAサイクルでスパイラルアップを図りながら実行しています。

Ⅰ．大事なものを守るための安全活動

(Ⅰ)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、安全の確保を優先して列車・車両・作業を止めたことに対し責任は問わないことを教育・訓練等の機会で伝え、安全意識を浸透させ、以下に記載している５つの取り組みを行うことで、安全最優先の行動に結び付けています。



01　「安全の価値観」の理解と自発的な安全活動の実施

JR貨物グループ社員全員が「安全の価値観」を理解し、共有して安全の確保に取り組むと共に、各現業機関で自発的に安全活動に取り組む。

02　疑わしい、危ないと思った時は、必ず列車・車両・作業を止める

遅れを気にせず、列車・車両・作業を止めることで、重大事故を防止する。

03　速やかに、正しく報告する

事故・事象の関係者が正しく報告することは、適切な対応や有効な対策の第一歩である。また、速やかな報告により、関係者間の力を結集し、事象を重大な事故につながらないようにする。

04　ルールを正しく理解して必ず守る

ルールの策定に至った経緯など、「なぜルールを守らなければならないか」ということを理解することで、一人ひとりがルールを守る風土を作っていく。また、ルールと実作業との乖離をなくすため、必要によりルールの制定や見直しを行う。

05　安全に関する情報を共有し、職場でのコミュニケーションを活性化する

安全に関する優れた取り組みや安全行動に対して、表彰等を行う。また、日頃から伝えること、聴く(受け止める)ことを意識し、コミュニケーションを活性化することで、事故防止につなげていく。

(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、過去の事故対策を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。

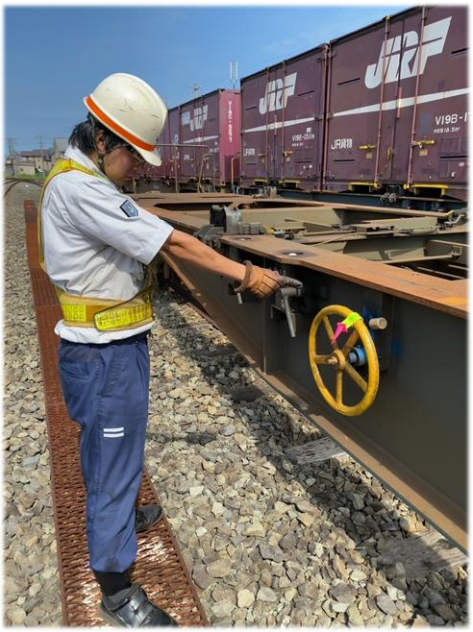
01
事故・事象を振り返り、対策を確実に実施する

A)過去の事故を風化させない

過去の苦い事故を二度と発生させないため、必要により対策の見直しを行いながら対策を確実に実施します。(事故対策の１年フォロー)

B)ヒヤリ・ハット活動を改善に結びつけ、有効に活用する

ヒヤリ・ハット活動は、社員の「気付き」を掘り起こし、安全に関する意識を高めて共有し、改善を進めていくために必要です。この活動を事故・事象や労働災害の未然防止につなげるために『うまくいっていること』にも注目し、さらに現場の取り組みをサポート、フォローするためにヒヤリ・ハット予算を有効に活用します。



C)JR貨物グループで連携して事故防止に取り組む

受委託業務は、それぞれが責任を持って安全活動に努め、連携して事故防止に取り組む必要があります。各現業機関の管理者は、委託者として業務を安全に遂行させるために管理し、業務受託会社の事業所長は、安全に業務が遂行されていることを自らが確認し、必要な改善を図っていきます。また、駅構内で起こり得る事故・事象(コンテナ落下や交通事故を含む)に対して、JR貨物グループ社員が先頭となり構内交通ルールを遵守することで、構内における交通事故の防止等、構内の安全を確保していきます。

D)異常時に備えた訓練の実施

事故、災害発生時には、二次災害や被害拡大の防止が重要であり、的確な行動がとれるよう必要な連絡体制、機材の整備や訓練等を行います。

02
コンテナ(私有コンテナ及びISOコンテナを含む)に関わる事故防止に取り組む

偏積防止や危険品輸送、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。

A) 偏積を防止するため、勉強会やハンドブック等による啓発など、利用運送事業者や積込み事業者と連携した取り組みを行っているほか、輪重測定装置・トラックスケール・コンテナスケールの導入を計画的に行っています。

輪重測定装置

B) 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にしています。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。

コンテナスケール

C) 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恐れがあります。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いただきくこと、利用運送事業者には発送前に異常のないことの確認を求めること等により、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。

*令和3年(2021年)12月28日に発生した、山陽線列車脱線事故に対して受検した保安監査の結果に対し、改善措置のその後の進捗状況を国土交通省に報告しています。保安監査の結果に対する改善措置として、「ポータブル重量計や輪重測定装置の増備など、偏積を事前に確認するためのハード整備について、それぞれを組み合わせるなど効果的な整備方策について検討するとともに、その整備計画を策定すること」とあり、輪重測定装置を始め、トラックスケールなどのハード設備の設置により、偏積防止に取り組んでいます。

トラックスケール

03
鉄道事業に従事する社員に対し、厳正に資質管理を行う

各現業機関の管理者と業務受託会社の事業所長は、鉄道事業に従事する社員の教育、訓練を実施します。特に運転従事員については「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第10条に基づき、適性検査などの資質管理と点呼での心身状態の確認を厳正に行うことで、資質の維持向上を図ります。

（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活動などにより「安全目標」に掲げる「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定め実施しています。

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育成や現業機関の管理者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、安全を確保でき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・支社でもPDCAサイクルに基づき、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適切なアドバイスにより、各現業機関の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

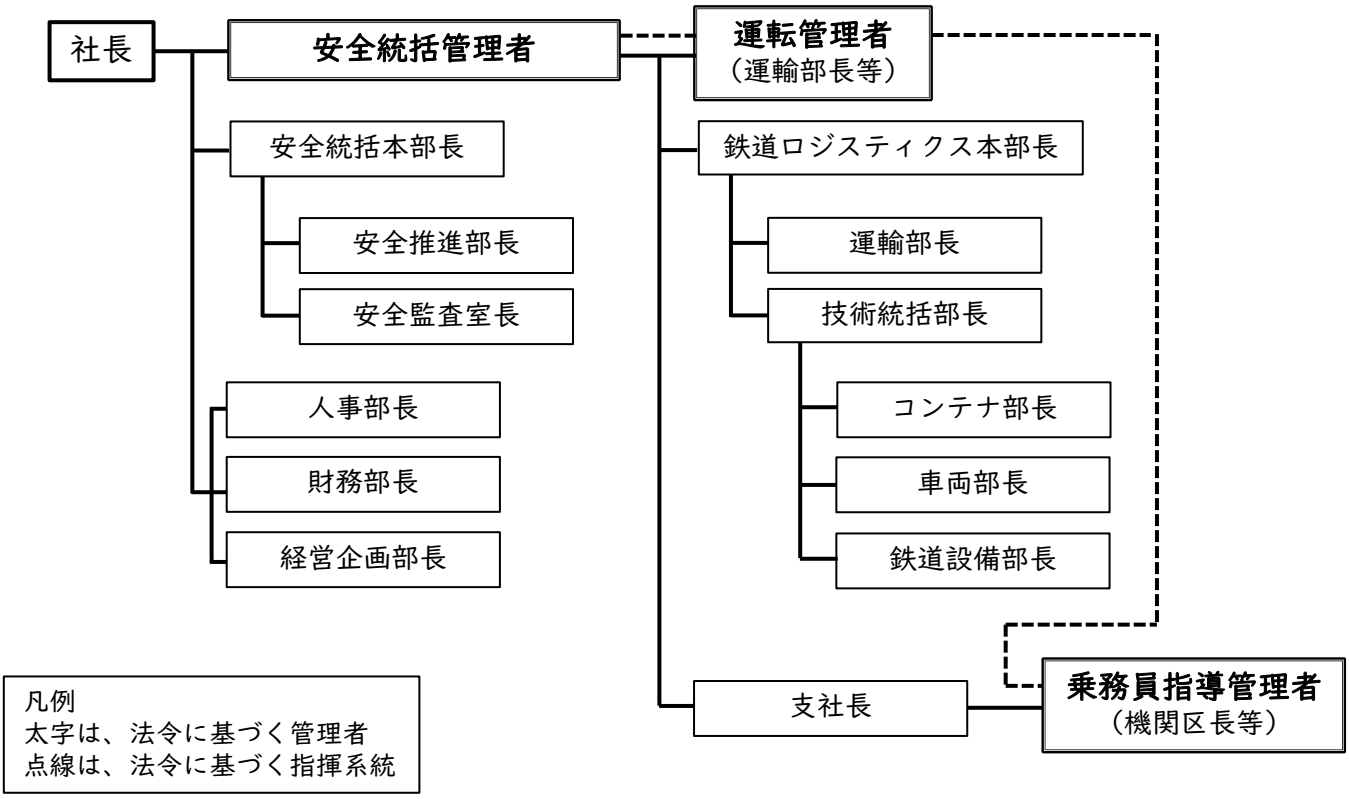
過去の重大事故を風化させないため、令和6年(2024年)4月に安全教育施設「刻心塾」を開設しました。この施設では、JR貨物グループの社員を対象に、映像や過去の重大事故のアーカイブ等を活用しながら、JR貨物の業務を行う上で最も大事なことである、「安全の価値観」を学び、施設の名にあるように一人ひとりの心に安全の大切さを刻んでいきます。

Ⅴ．安全管理体制

Ⅰ．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。

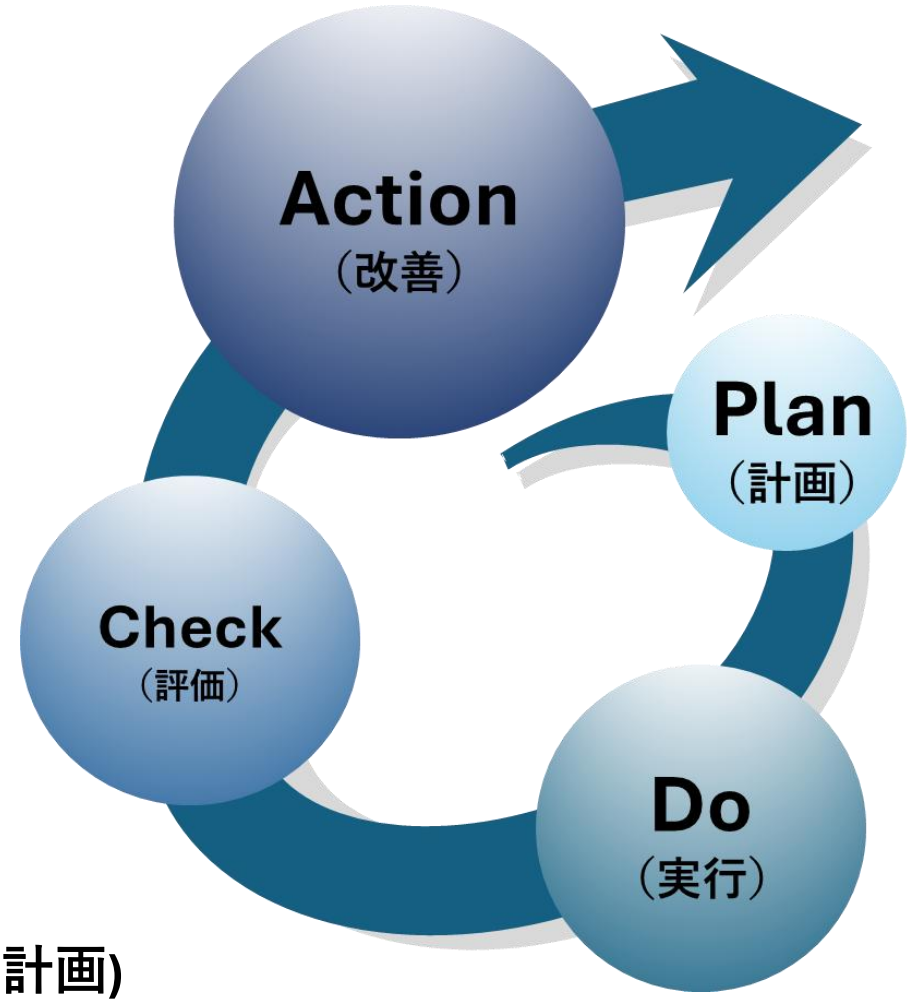
安全管理体制図



役　職	役　　割
社　長	・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。
安全統括管理者	・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。 ・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。
運転管理者 （運輸部長等）	・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。
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と運転管理者への報告を行う。

２．PDCAサイクルによる安全管理

JRグループの安全の取組み目標を確実に実施していくことは、継続的な安全を確立する取り組みの根幹となるものです。以下のようにPDCAサイクルを回して、確実な実施及び継続的な改善を行います。



Plan(計画)

・JR貨物グループの安全の取組み目標
・各現業機関の安全の取組み目標

Do(実行)

・JR貨物グループ鉄道安全実行計画の実行

Check(評価)

・現業機関管理者による安全に関する自主チェックリスト実施項目の確認
・安全推進委員会(マネジメントレビュー)、安全総点検(夏季及び年末年始)により各現業機関の取り組みの確認
・安全監査により各現業機関の安全管理体制の確認

Action(改善)

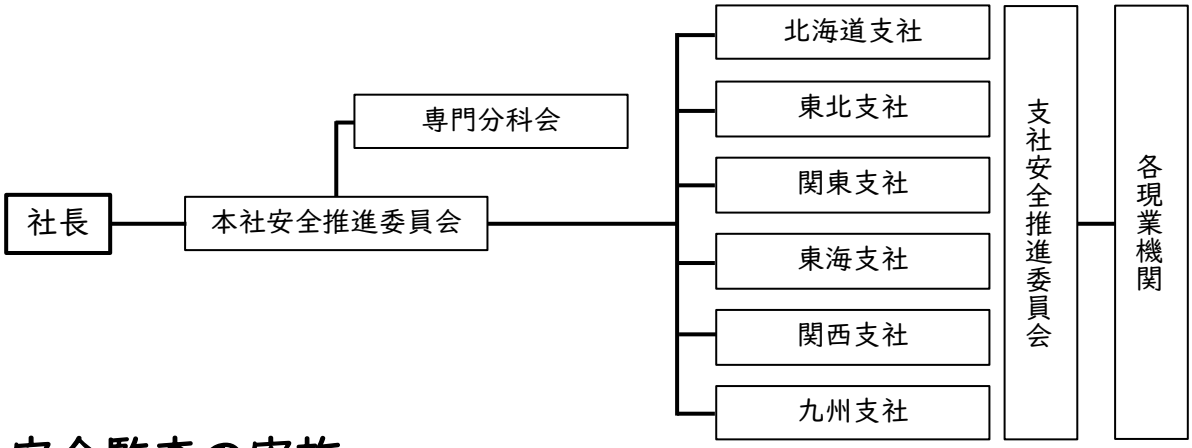
・安全実行計画の各現業機関での四半期トレース

3.安全推進委員会(マネジメントレビュー)

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ます。審議内容は、経営会議に報告し会社幹部に共有しています。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を整理して取り上げ、全社的な水平展開を図る機能も併せ持っています。

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り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。



4．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り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、取り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。

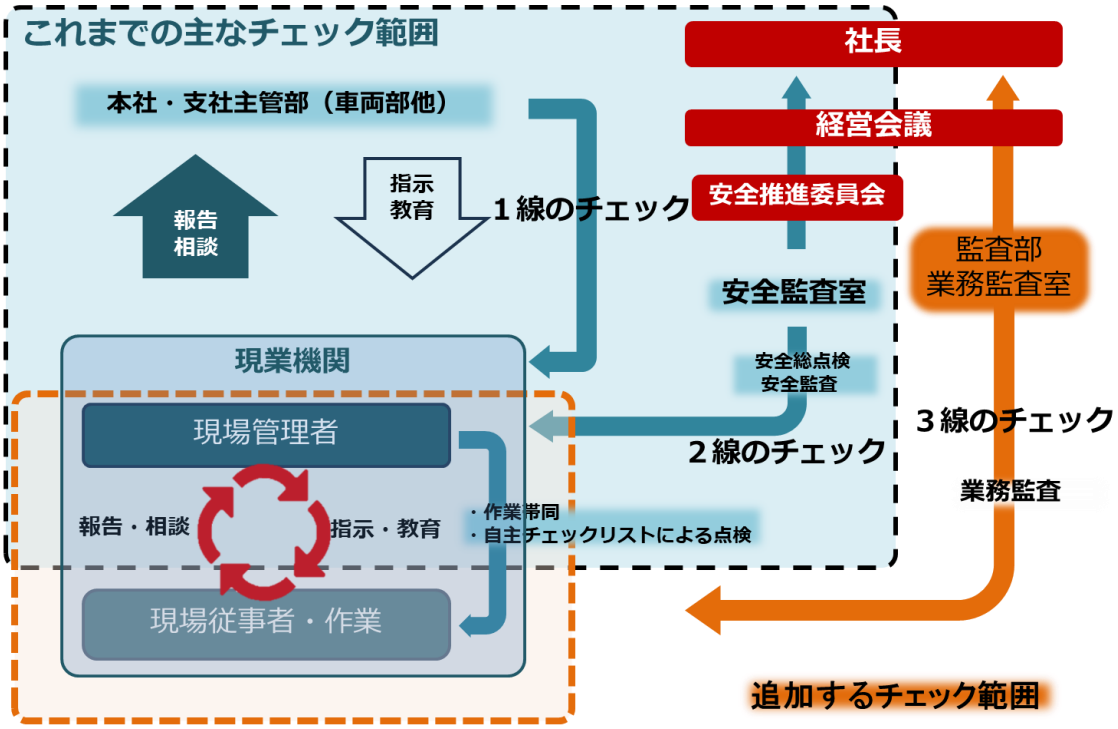
安全監査は年度計画に基づいて現地での実施を基本としており、令和6年(2024年)度は、現業機関20ヶ所及びJR貨物グループ会社等2ヵ所において実施しました。

また、日頃から現業機関を管理している支社の安全担当者に対して、安全管理上必要な現業機関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」を実施しており、令和6年(2024年)度は2支社に対し教育を実施しました。このほか、これまでの保安監査の結果及びその改善の取り組みに関する経緯と考え方をまとめた資料を作成し、改善措置の理解と確実な実施、及び風化防止を図っています。

Ⅴ．安全管理体制

(Ⅰ)業務監査室と安全監査室の連携

当社は令和6年(2024年)度に発生した輪軸組立作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案に対する対策として、業務監査室を令和6年(2024年)11月24日に設置しました。業務監査室は、現業機関の作業が法令や通達、作業マニュアルどおりに行われているか等を監査します。安全監査室は安全マネジメント制度に基づき、現業機関の実態を確認し安全管理体制が機能しているか等を監査します。両監査室で双方の監査結果を共有し、各現業機関の安全管理体制を点検、強化していきます。報告された結果を把握した上で、安全監査を実施し、安全マネジメント制度の観点から各現業機関の安全管理体制を確認します。(監査内容の強化)



*業務監査室の役割

国土交通大臣から命じられた「輸送の安全に関する事業改善命令」及び、4項目からなる「ＪＲ貨物の安全確保のために講ずべき措置」のうち、(4)安全管理体制の点検と見直しの対策として、業務監査室を新たに立ち上げました。同室の役割は駅、検修、運転、保全系統の専門分野に熟知した社員による業務監査を実施し、実施した結果を監査部及び安全監査室と共有します。業務監査室は現業機関の作業が作業マニュアル、ルール通りに行われているか等を監査し、安全監査室は安全マネジメント制度に基づき、現業機関の実態を確認し安全管理体制が機能しているか等を監査します。

５．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り組みです。

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JR貨物グループ鉄道安全実行計画及び運輸局からの通達に基づいた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り組み状況を把握し、事故防止のための現業機関の改善が継続的に行われるように取り組みをフォローし、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。

特に、輪軸組立作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案の発生以降に実施した、臨時の安全総点検で確認された改善すべき項目(課題)について、本社、支社及び各現業機関が連携して改善を行います。具体的には、「令和7年(2025年)度JR貨物グループ鉄道安全実行計画」に改善すべき項目への対応を盛り込み、安全総点検において、改善の実施状況を繰り返し確認します。また、各現業機関の作業マニュアル等が各種規程に基づいて作成されているか、作業マニュアル通りに作業が実施されているかについても同様に繰り返し確認します。

また、輸送安全総点検の機会に、平成20年(2008年)の保安監査の受検結果を受け始まった、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、安全に関する取り組みや課題、現業機関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

Ⅵ. 令和6年(2024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的確に対処し、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。

運転士が誕生するまで

入所試験	・18歳以上で現業機関経験6ヶ月以上 ・適性検査、身体検査、筆記試験、入所試験
入所前教育 （約2ヶ月）	・駅の運転取扱い業務や機関車構造の見学実習 ・運転室への添乗
学科講習 （約4ヶ月）	・車両構造、運転法規と理論、シミュレーター等による講習、学科試験合格で技能講習へ
技能講習 （約6ヶ月）	・機関区等で運転士見習として技能講習 ・技能試験に合格後、免許交付、発令

1ヶ月以上の習熟訓練を経て単独乗務へ

(２)運転士の教育・訓練

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。

中央研修センターにある運転シミュレーターのほか、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ーを導入し、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。

中央研修センターの運転シミュレーター

支社の異常時対応訓練シミュレーターによる訓練

(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・訓練を実施しています。

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、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。

コンテナの積卸しを行うフォークリフトオペレータの教育を行うために、フォークリフト指導担当者を対象に研修を実施しています。全課程を修了した指導担当者に対して「銀バッジ」を授与しているほか、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。

教材を活用した異常時取扱い研修

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を基本とした訓練を計画しており、脱線事故のような異常時に対応できる能力を身に付けるための訓練を実施しています。

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、職能別・部品毎の専門技術研修なども実施しています。

非破壊検査研修

輪軸研修

床上操作式クレーン技能講習

(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を中心に実施し、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踏切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としています。

また、施設・電気若手社員による共同作業の実技研修、若手社員の実技研修と教育担当者の研修を合同開催して若手社員に「伝える・伝わる」をテーマに教え方を考えさせる等、系統や若手・教育担当者間相互のコミュニケーションや連携意識強化に取り組んでいます。

列車退避訓練

実技研修

信号配置検修

(6)管理者の教育

安全最優先の職場風土の確立と現業機関で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、現場長をはじめ現業機関の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。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、現業機関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。

*安全ブレイン研修の目的

安全最優先の職場風土を醸成していく中で、現業機関における管理者の役割は非常に重要です。特に現業機関の要となる助役に対しては、安全に特化した研修を集中的に実施する必要があります。このため、2011年(平成23年)から現業機関の指導担当助役を中心に安全に関する意識を向上させ、現業機関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」を開催しています。この研修は、受講者それぞれが業務の中で工夫してきたことを発表し、その内容について意見を交わすことにより、教育・指導のための手法を共有し、スキルアップを目指すものです。令和6年(2024年)度から、「安全ブレイン研修」をより充実させるために第1回、2回目受講者を対象にマスターブレイン研修を実施しています。

現場長安全研修＜令和6年(2024年)度＞

安全ブレイン研修＜令和6年(2024年)度＞

第1回安全ブレイン研修＜平成23年(2011年)＞

２．ハード対策

(１)機関車の導入

令和6年(2024)年度は、老朽化した機関車の取り替えのため、EF210形式(300番代)直流電気機関車9両、EF510形式(300番代)交直流電気機関車9両を導入しました。

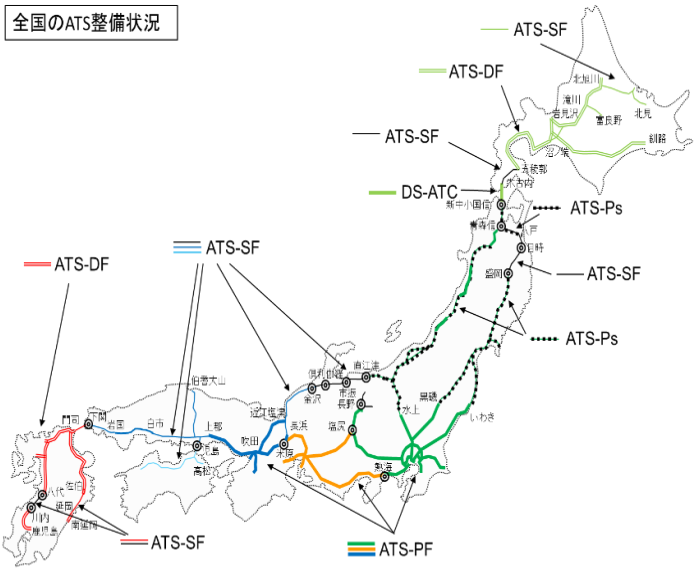
EF510形式(300番代)交直流電気機関車は、九州地区におけるED76形式交流電気機関車及びEF81形式交直流電気機関車の取り替え用として、EF510形式交直流電気機関車を九州用に仕様変更して導入し、令和5(2023)年度3月より運用を開始しています。

EF510形式(九州用)交直流電気機関車

EF210形式直流電気機関車

(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。連続速度照査機能を持つATSに合わせた車上装置は、平成28年(2016年)6月末までに必要な車両への搭載を行いました。



◎:鉄道会社間の境界を示す

(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、橋りょうの断面修復、耐震補強、連動装置の取り替えなど、軌道・土木・電気設備の改良、取り替え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。

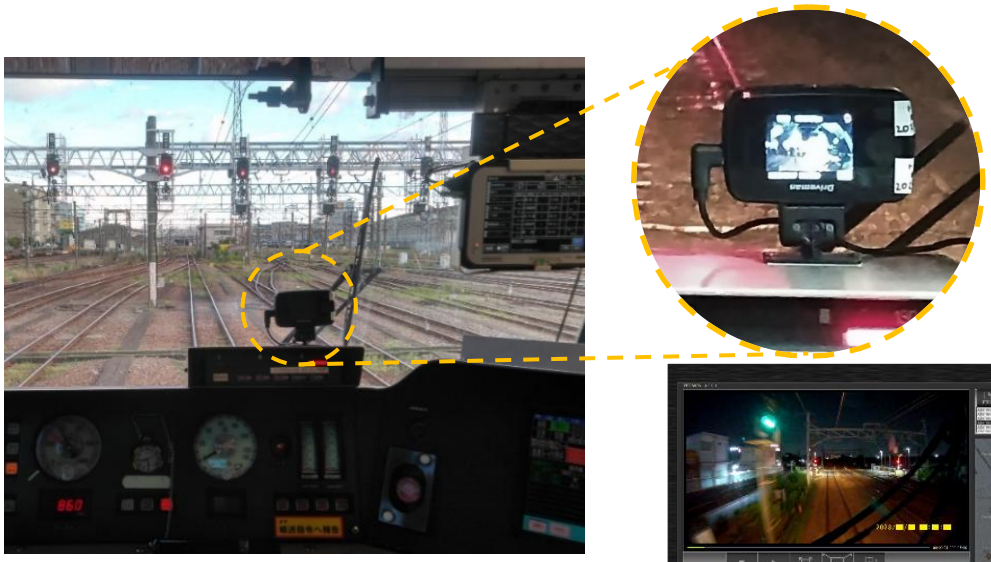
鉄まくらぎ分岐器

連動装置

耐水形電気転てつ機

(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するため、鉄道車両運転台にドライブレコーダーを設置しました。また、警察等外部機関が行う事故の調査に対して、録画データを確認することで事件性の有無の早期判断が期待できることから、情報提供等に活用しています。



鉄道車両用ドライブレコーダーの設置

録画データの確認(イメージ)

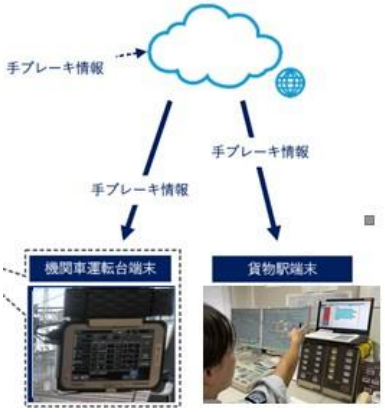
(5)手ブレーキ検知システムの導入

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。手ブレーキの緩解の確認作業は、人手にのみ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令和6年(2024)4月から「手ブレーキ検知システム」の運用を開始しています。

本システムは、列車が出発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。

貨車と手ブレーキ

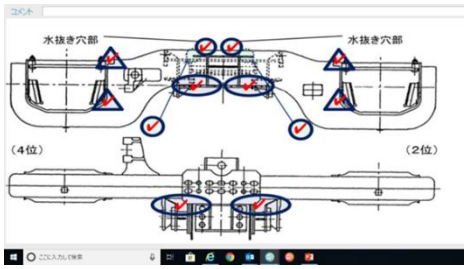
IoT端末



(6)車両管理システムの導入

これまで、機関車、貨車、フォークリフト等の検査記録は社員が紙媒体へ記入しチェックしていましたが、これを電子化しシステムによるチェックを実行することで、検査担当者の作業失念防止、誤記入や記入漏れの防止、規定値の確実な遵守を実現しています。

また、各車両の搭載機器情報や検査履歴等を一元管理する機能と、一斉点検の通知および進捗管理機能を設けたことで、波及性が疑われる不具合が発生した際は、より迅速な対応が出来るようになりました。



電子検査記録表によるチェック

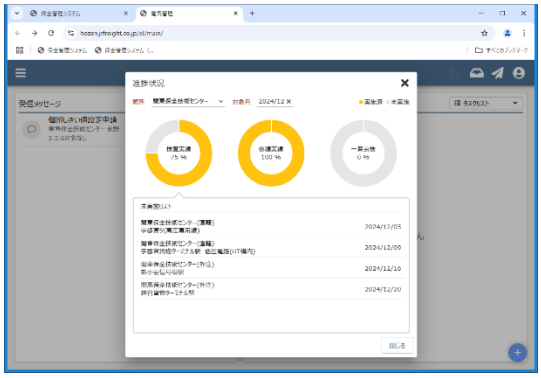
(7)保全管理システムの活用

鉄道施設の維持・管理を行うため、保全管理システムを新たに開発し、令和6年(2024)3月より全面運用を開始しています。このシステムは、従来の「人と紙が主体の業務体系」から「システムが社員をサポートする業務体系」に変え、人的ミスをシステムでサポートすることを目的として開発しました。

特徴としては、クラウドサーバーを設置し、Webブラウザからのアクセスを可能とすることで、社内モバイルPCや専用タブレット端末、スマートフォンからも使用することができます。

さらに、共通管理機能を新たに設けることで、これまで各系統(保線・土木・建築・機械・電気)で独立していたシステムを1つにまとめている点も大きな特徴です。

主な機能としては、年間・月間保全計画作成、検査結果入力・判定、不良設備管理、設備台帳管理、設備数量集計、検査漏れ防止チェックなどの各種機能を備えており、設備管理の強化を図っています。



業務進捗状況確認画面

保全管理システム教育

Ⅶ. 事故等の発生状況

1. 鉄道運転事故

令和6年(2024年)度は、列車事故(列車の衝突、脱線、火災事故)及び鉄道物損事故のうち列車脱線事故が2件発生しました。踏切障害事故は9件(対前年度比△4件)、鉄道人身障害事故は14件(対前年度比△11件)の発生となり、昨年度より件数は減少しました。また、鉄道運転事故全体では25件で、令和5年(2023年)度から13件減少しました。

鉄道運転事故発生件数

列車脱線事故

発生日	令和6年(2024年)7月24日	場所	山陽線　新山口駅構内

【概要】

第2054列車運転士は、新山口駅を137分遅れで発車、速度約20km/h力行運転中、縦方向の衝動と運転台下部より異音を認めたため、直ちに非常停止手配をとり、TE(緊急列車防護装置)及び防護無線を発報し停車した。この旨を指令に報告、駆け付けた係員が機関車の最神戸方1軸が左側に脱線していることを認めた。

【緊急対策】

・脱線車両と同じ整備箇所で同様に組み立てられた輪軸を搭載する車両について、輪軸の検査を実施。
・同時期に製造され当社に供給された車軸が組み込まれた新製車両について、輪軸の検査を実施。
・脱線した機関車と同形式(EF210)全車両の輪軸の検査を優先的に実施し、並行して同種車軸を搭載した機関車の点検を実施。

※輪軸とは車軸に車輪を組み込んだ物であり、車軸とは車両の車輪を取り付けるための軸である。

【恒久対策】

・運輸安全委員会の調査結果を以て策定する。

発生日	令和6年(2024年)12月12日	場所	鹿児島線　川内駅構内

【概要】

第8097列車運転士は川内駅を2分遅発後、速度約15km/hで力行運転中に62ロ号分岐器付近で異常な動揺を認めたため、直ちに非常停止手配をとり、TE(緊急列車防護装置)及び防護無線を発報し停車した。この旨を指令に報告後、指示により車両点検を実施したところ、機関車全軸(前から4軸は右側、2軸は左側へ脱線)と機関車から1両目のコンテナ車全軸(左側へ脱線)、2両目のコンテナ車の進行方向から3軸(左側へ脱線)に脱線を認めた。なお、機関車は進行方向左側へ傾いており、機関車の最後部台車と次位コンテナ車は本線と安全側線の間に脱線していることを認めた。

【緊急対策】

・運転士の取扱い、当該車両及び関係車両等の調査を行い脱線に繋がる要因の有無を確認した。

【恒久対策】

・運輸安全委員会の調査結果を以て策定する。

※概況内の右側、左側はいずれも列車の進行方向に対して

Ⅶ．事故等の発生状況

２．インシデント
（鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態）

令和6年(2024年)度は、インシデントが1件発生しました。

インシデント第6号(車両脱線)

発生日	令和6年(2024年)12月30日	場所	青い森鉄道　東青森駅構内
【概要】 第2073列車運転士は、東青森駅に167分遅着。操車担当の誘導により機関車と貨車を切り離し、単機で下入換線に引き上げ中、浮き上がるような違和感と機関車が左側にずれるような感覚を認め停止後、脱線しているかもしれないと思いTE(緊急列車防護装置)を使用した。一方、操車担当は車両停止後に状況を確認したところ、積雪により詳しい状況が分からなかったが 脱線しているように見えたため、その旨を関係箇所へ報告した。調査したところ、機関車の前より2軸が左側に脱線していることが判明した。			
【主な対策】 ・入換作業可否判断の基準を策定した。			

※概況内の右側、左側はいずれも列車の進行方向に対して

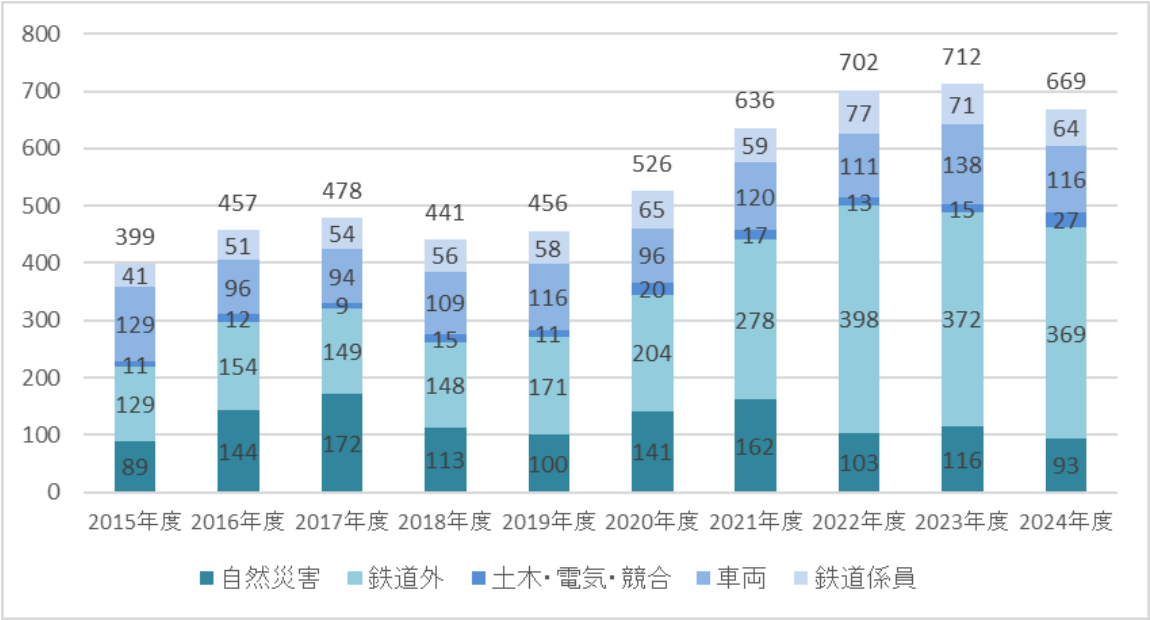
３．輸送障害

令和6年(2024年)度の輸送障害は669件で、前年度より43件減少しました。

鉄道係員、車両関係に起因する輸送障害は減少しましたが、引き続き、教育・訓練をはじめとした各種の取り組みや、車両の故障防止のためのハード・ソフト両面で対策を進めていきます。

令和6年(2024年)度はやや減少しましたが、近年は自然災害や、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。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鉄道沿線における鹿の個体数管理等の要請を行っていきます。

輸送障害発生件数



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

Ⅷ. 安全性向上の取り組み

Ⅰ．ヒヤリ・ハット活動

ヒヤリ・ハット活動は、すべての社員が安全に対して高い意識を持ち、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、また報告をきっかけとして安全に関する現業機関内のコミュニケーションを活性化すること、これらを通じて現業機関全体の安全感度を向上させ、より安全性の高い現業機関環境を構築することを目指して取り組んでいます。ヒヤリ・ハットの更なる活用を目指し、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(成功事例)(Safety-Ⅱ)にも焦点を当て、知見・情報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安全ポータルサイト、安全に関する社内コラム「セーフティースクラム」などで紹介して水平展開しています。

『気付く目』を高め、『ヒヤリ・ハットを事故防止や労働災害防止につなげる。』

「ヒヤリ・ハット」報告は、報告の充実を図る取り組みを始めて21年目となり、多数の事例が報告されるようになりました。ヒヤリハットの取り組みは少しずつ浸透してきましたが、その報告が日ごろの安全活動に必ずしもつながっているとは言えないことから、さらなるブラッシュアップと確実に安全活動に結びつけるために「ヒヤリ・ハット」を有効的に活用していきます。

ヒヤリ・ハット報告（社員との安全に関するコミュニケーション）により、社員一人ひとりが“考える”“発見する”“共有する”など気付きの幅を広げること、すなわち個人の気付きのレベルアップを図り、現業機関全体の安全感度を向上させることで、事故の未然防止に繋げていく。

- ヒヤリ・ハットに対する対処を適切に実施することで事故・事象、労働災害の未然防止を図る
- 社員との会話(コミュニケーション)による安全意識の向上
- 社員一人ひとりの安全意識のレベルアップ

このような主旨を、現業機関の管理者が理解し、強い“想い”を持ってリードすることが、取り組みの実効を上げるための「鍵」です。

ヒヤリ・ハット改善例

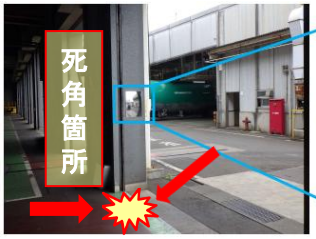
夜間、駅構内の照明塔下の範囲が暗く、フォークリフト通過時に人が居ることが確認し難いというヒヤリハット情報。塔下への照明増設により、視認性の向上を図りました。

改善前

改善後

検修庫のシャッター付近で、通行時にフォークリフト等と接触しそうになるというヒヤリハット情報。
フレネルミラーを設置し、出入りする車両・通行者からの死角解消を図りました。

改善状況①



改善状況②

2.情報の共有・伝達　（安全のポータルサイト、セーフティースクラム）

(1)安全のポータルサイトやセーフティースクラムで安全の情報を伝える

令和5年(2023年)度初に安全の情報に特化した「安全のポータルサイト」立ち上げ、リスクの高い事象や安全に関する情報などを投稿し、安全に関する情報をタイムリーに社員が直接閲覧できるようにしています。

セーフティースクラムは、本社からの安全に関する情報の定期的な発信をする情報発信ツールです。私たちは、安全に関する情報として、他の現業機関で行っている良い取り組みやヒヤリ・ハット情報に関する好事例及び本社で取り組んでいる事項等を、社員の皆様に届けるために、安全に関する社内コラム「セーフティースクラム」を平成22年(2010年)４月に創刊しました。安全に関する情報の共有化、水平展開を促すとともに、コミュニケーションツールとしても活用し、職場の安全に対する取り組みをサポートしています。

安全ポータルサイト

セーフティースクラム

(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に関する社内コラム「セーフティースクラム」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。令和6年(2024年)度は、7名の社員が安全行動賞を受賞しました。

安全行動賞の表彰(富山機関区)

3．安全発表会の開催

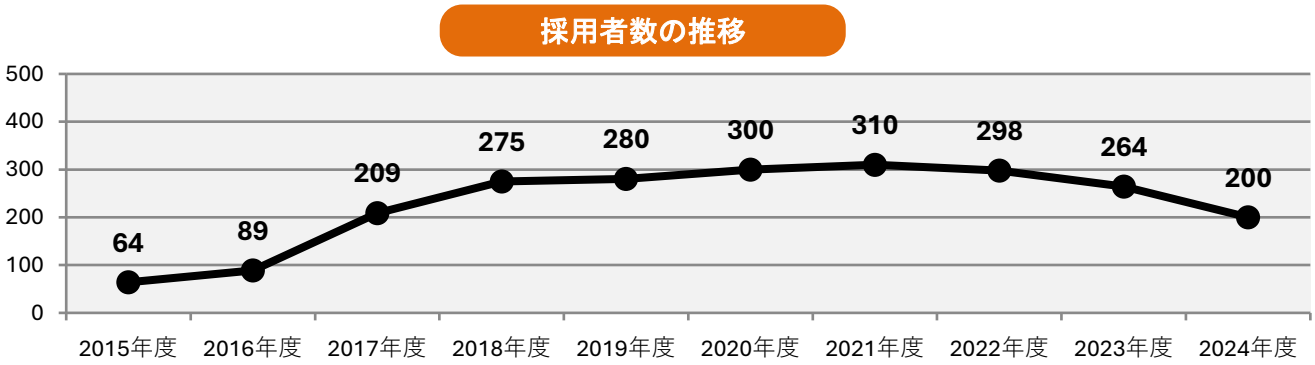
全国の現業機関や支社、JR貨物グループ会社が一堂に会し、安全について考える安全発表会を開催しています。

安全発表会では、前年度の安全の取り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・ハットの年間の取り組みが優秀であった現業機関及び個人の表彰を行い、現業機関の取り組み内容の発表や安全の優れた取り組みに関して関係者と意見を交わすパネルディスカッションを行っています。各現業機関の問題点の改善例や工夫している取り組みを共有し、自職場で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ます。

令和7年(2025年)度の「第17回安全発表会」は、対面とオンライン(Microsoft 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約230名が参加しました。

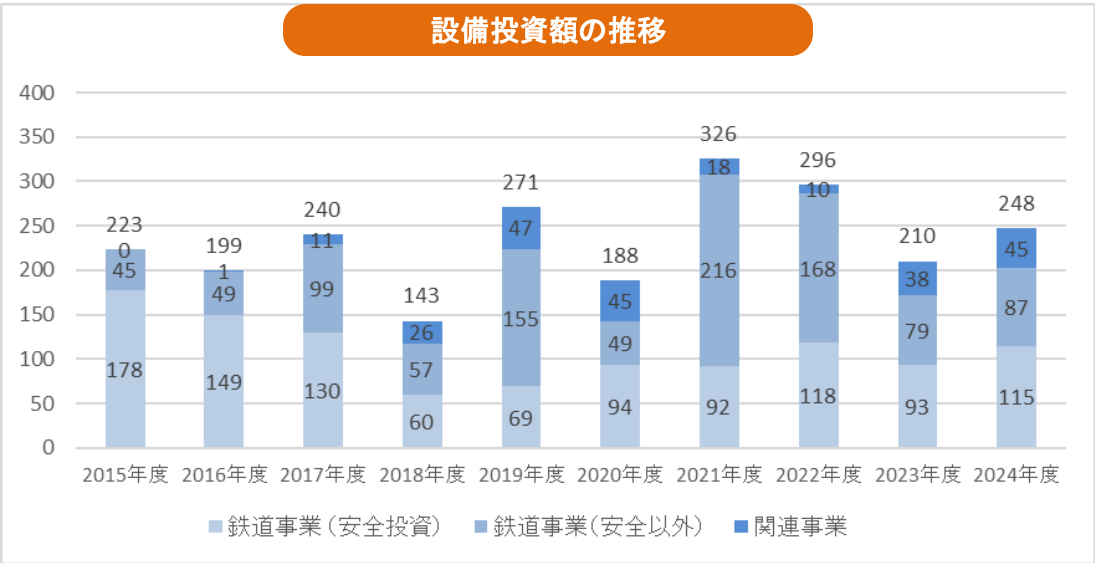
4．安全を支える人材の確保

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。令和6年(2024年)度の安全に対する設備投資額は115億円です。



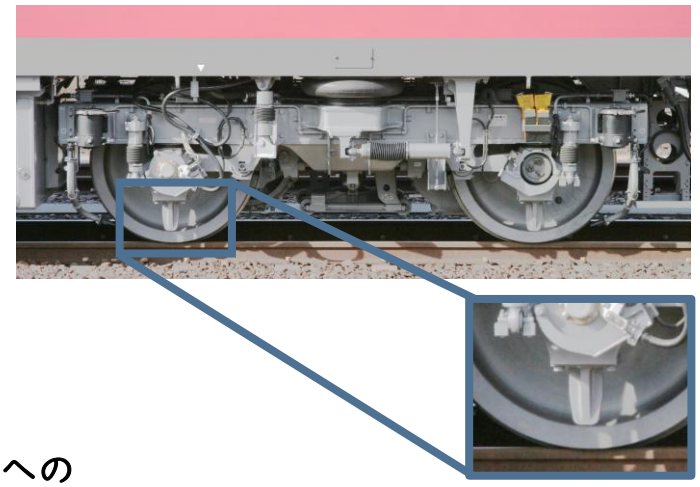
６．新幹線との共用走行における取り組み

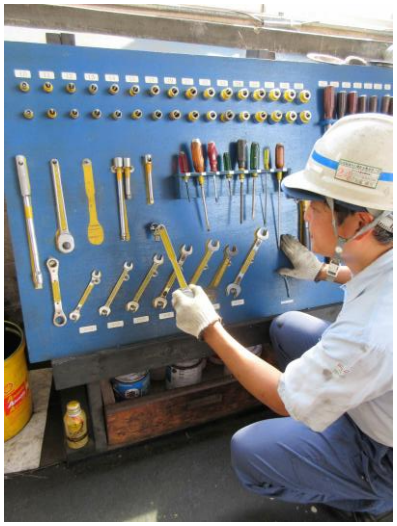
青函トンネルにおいては、現在、全国で唯一となる新幹線と貨物列車の共用走行が行われています。当社では、下記の取り組み等により、安全の確保を最優先に掲げ、常に安全な運行に努めるとともに安定した輸送を継続しています。

(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。

車両逸脱防止L形ガイド





(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。

(３)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。

Ⅸ.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い、安全に関する教育の情報共有等に役立てています。

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各社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、現業機関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。貨物の積込みに関わる事故の防止等については、定期的に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、利用運送事業者に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。キャンペーンに合わせて開催している荷役作業競技会では、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、消防署等との連携

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るほか、消防署と危険品漏洩を想定した訓練を行っています。

脱線復旧訓練

JR貨物グループ安全会議

危険品漏洩消防訓練

技能向上会

Ｘ.安全報告書へのご意見

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２０２５
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
発行日：令和7年(2025年)7月1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。