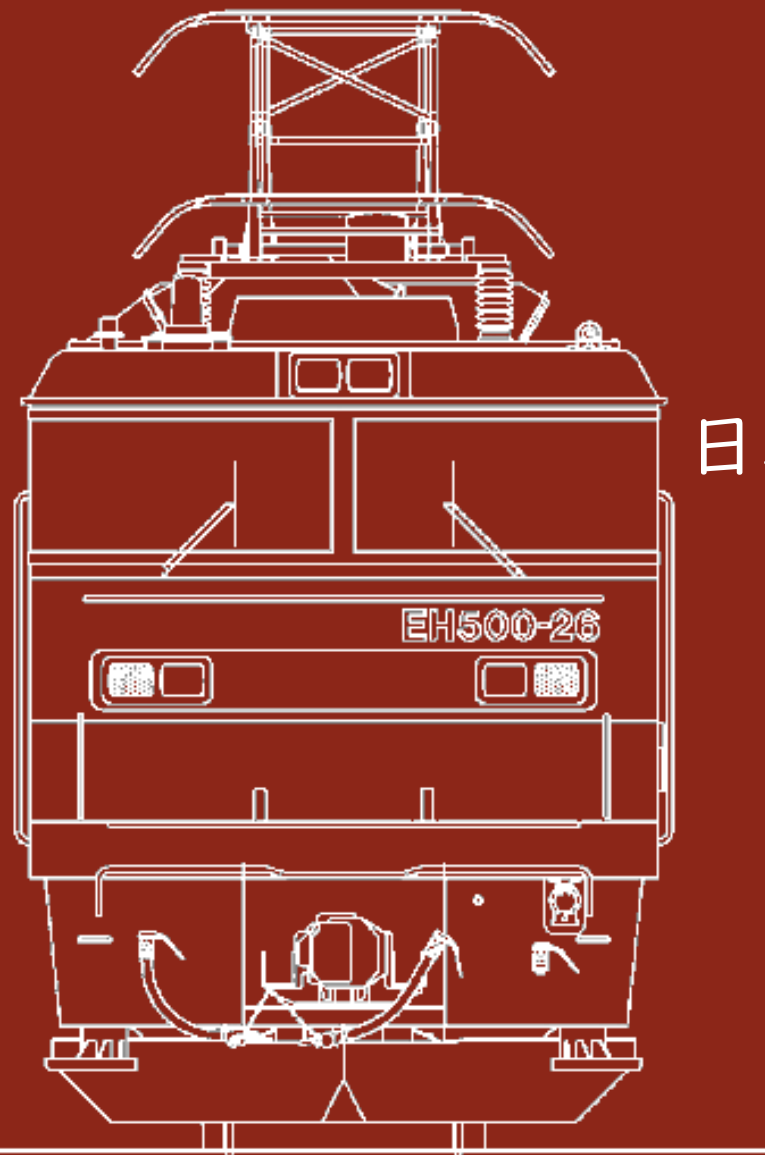
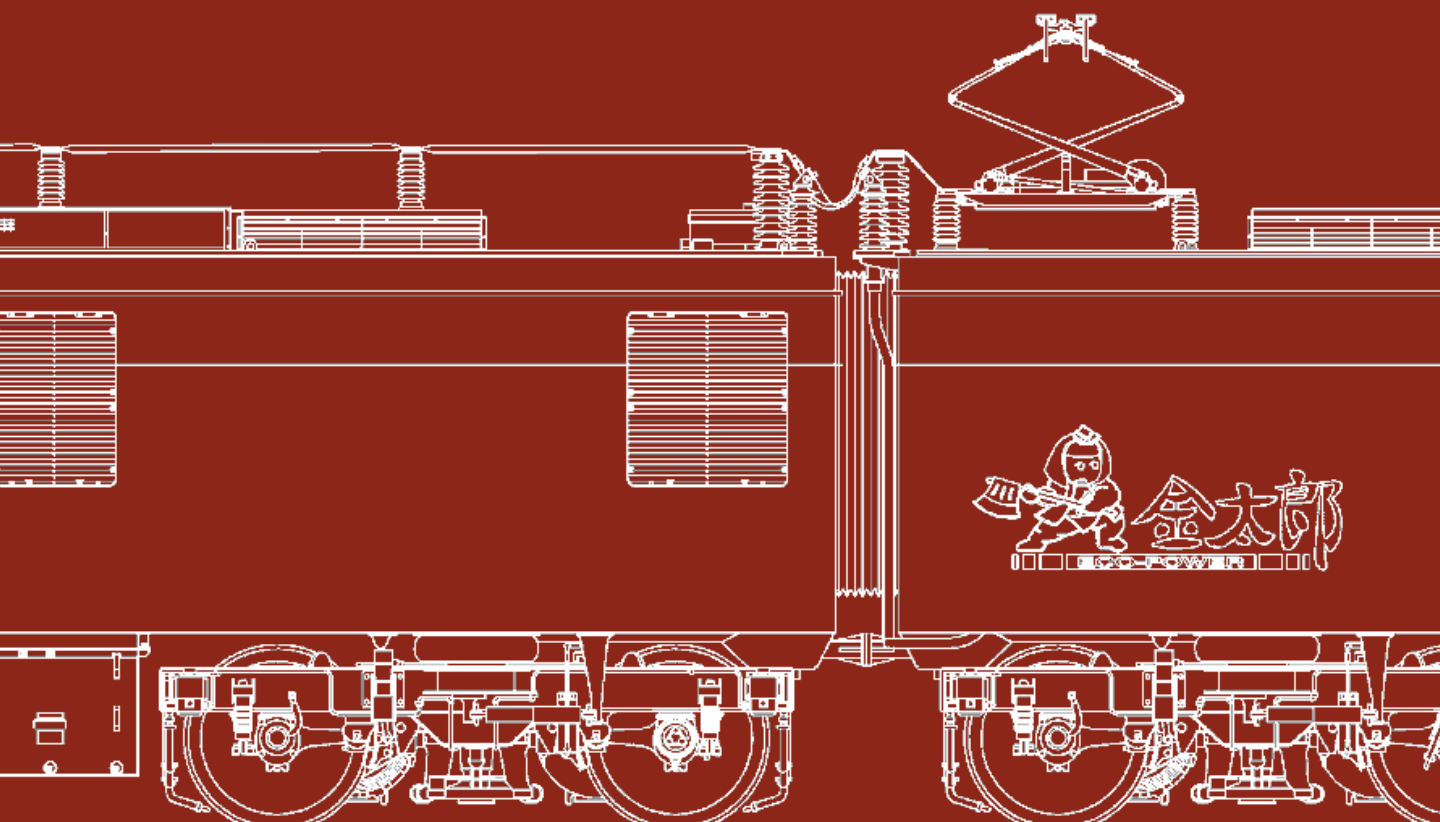




日本貨物鉄道株式会社

安全報告書

2026



目次

■ I. 社長メッセージ	1
■ II. 安全の方針	2
■ III. 安全の基本的な考え方 「安全の価値観」	2
■ IV. 安全の価値観を具現化するために	3
1. 一人ひとりが取り組むべきこと	
(1) 安全最優先の職場風土の醸成（5つの取り組み）	
(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. 会社が取り組むべきこと	
(1) PDCAサイクルに基づく自律的な安全管理	
(2) 安全を支える基盤の強化	
(3) 安全を伝えるツールの強化	
■ V. 安全管理体制	7
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7年度（2025年度）の安全施策	12
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) 駅系統の教育・訓練	
(4) 車両検修系統の教育・訓練	
(5) 工務系統の教育・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活用	
(7) 保全管理システムの活用	
■ VII. 事故等の発生状況	18
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	
(1) ヒヤリ・ハットとは	
(2) 当社の取り組み	
(3) ヒヤリ・ハット活動の特徴	
(4) 改善の実行と共有	
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	
(2) セーフティースクラム	
(3) 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



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

当社は創立以来、「安全をすべての基盤にする」という理念のもと、貨物鉄道輸送を通じて微力ながら皆様の暮らしを支えてまいりました。

しかしながら、過去には重大な事故や不祥事を発生させ、社会の皆様に、ご心配とご迷惑をおかけしたことを、経営を預かる立場から重く責任を感じております。改めて深くお詫び申し上げます。

事故や不祥事は、決して一部の社員の責任だけではなく、組織として「基本の徹底」ができていない、「安全の重要性は理解しているつもり」という一種の慢心から生まれた結果であると、私たちは真摯に受け止めなければなりません。法令や社内ルールを守ること、決められた手順を確実に実行すること、異常を感じたら必ず立ち止まり、声を上げること——いずれも特別なことではなく、日々の業務を進める上で行動の基本となるものです。安全の確保に近道はありません。

マニュアルや仕組みを作るだけで安全が守られるのではなく、安全をつくるのは、現場で働く社員一人ひとりの正しい判断と行動です。「これくらいなら大丈夫だろう」という甘さを排除し、「基本動作の完全実施」を愚直なまでに積み重ねていくことが、安全確保への第一歩であると考えています。

安全管理体制の不断の見直しや教育の充実、何でも言い合える風土づくり、そして現場の声を経営に確実に反映させる仕組みづくりに、引き続き全力で取り組みます。同時に、社員一人ひとりには、自らの業務に対するオーナーシップを強く持つこと、そして安全確保に自ら主体的に向き合う姿勢を強く求めます。

安全は「誰かが守るもの」ではなく、「私たち自身が作り守り続けるもの」です。私自身、先頭に立って安全文化の再構築に取り組む決意です。全社員が同じ思いを共有し、事故・不祥事を二度と起こさないという強い意識を持った組織へと生まれ変わることを、ここにお約束いたします。

Ⅱ. 安全の方針

当社では、鉄道の運転の安全を守るため、過去の事故や事象から得られた教訓を踏まえ、「運転取扱実施基準」をはじめとする各種規程・取扱いが定められています。しかし、どれほど規程類を整備していても、想定外の事態が発生する可能性をなくすことはできません。

このような状況に直面した際、鉄道従事員が

- ・ 規程に定めがない
- ・ 取扱いがわからない
- ・ 訓練を受けていない

といった理由で適切な対応を行わなければ、鉄道の安全を守ることはできません。

緊急時には、その場に自分しかいない状況であっても、人命を最優先に状況を判断し、自ら考えて最も安全な行動を取ることが必要です。

そのためには、日頃から次の意識を持って業務に取り組むことが重要です。

- ・ 規程を正しく理解し、遵守すること
- ・ 作業時の確認を確実にを行うこと
- ・ 他部門との連絡を徹底すること
- ・ 職責を超えて一致協力して業務にあたること

綱領は、人命の安全の確保のために鉄道従事員が決して忘れてはならない「精神」を示したものです。

「規程に定められているから」ではなく、「人命を守るために、自ら考え、どう行動するか」を常に意識することが最も重要です。

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

Ⅲ. 安全の基本的な考え方 「安全の価値観」

当社では、令和3年度（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」を基に、鉄道運行に関わる基本的な考え方を「安全の価値観」として定めています。

鉄道事業において最も重要なものは「安全」であり、あらゆる人命を守ることが何よりも優先しています。当社は旅客会社と同じ線路設備を使用していることから、貨物列車を安全に運行することが事業の大前提です。その積み重ねにより、お客様からお預かりした荷物を安全に届け、信頼を得ることで、将来にわたり安定した事業運営につながります。

そのため、「安全の価値観」が安定輸送とサービス品質向上の基盤であることを、会社幹部から現場社員まで全社員が共有し、日々の業務に取り組むことが重要です。



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ならないことである「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脱車、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、現場機関、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。

IV. 「安全の価値観」を具現化するために

1. 一人ひとりが取り組むべきこと

(1) 安全最優先の職場風土の醸成（5つの取り組み）……………

鉄道の安全は、規程の遵守、確認の励行、正しい作業から成り立っており、社員一人ひとりがルールの意味を理解し、ルールに従って基本動作を行う必要があります。



自発的に安全活動に取り組み、気付いた変化を共有できる職場環境をつくる



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



速やかに、正しく報告する



ルールを正しく理解して必ず守る



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

(2) 事故・事象の再発防止、未然防止

貨物列車に起因する旅客、公衆の人命に関わる事故・事象を撲滅するため、リスクの大きい事象を様々な角度から要因分析し、ハード及びソフトの両面から取り組みます。

①事故・事象を振り返り、対策を確実に実施する

i：過去の事故を風化させない

過去の重大な事故を二度と繰り返さないため、事故から得られた教訓を風化させることなく、必要に応じて対策の見直しを行いながら、確実に実施していきます。また、事故対策については、実施後1年を目安にフォローを行い、有効性の確認と継続的な改善に取り組みます。

ii：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。



Ⅳ. 「安全の価値観」を具現化するために

iii：JR貨物グループで連携して事故防止に取り組む

受委託業務においては、それぞれが責任を持って安全活動に取り組み、関係者が連携して事故防止に努めることが重要です。各現業機関の管理者は、委託者として業務の安全な遂行を管理し、業務受託会社の事業所長は、安全に業務が行われていることを自ら確認し、必要な改善を図ります。

また、駅構内で発生するおそれのある事故・事象（コンテナ落下や交通事故等）の防止に向け、JR貨物グループ社員が率先して構内交通ルールを遵守し、構内の安全確保に取り組めます。



iv：異常時に備えた訓練の実施

事故や災害発生時には、二次災害や被害拡大を防止することが重要です。そのため、異常時においても的確な行動が取れるよう、必要な連絡体制の整備、機材の充実および各種訓練を継続的に実施し、対応能力の向上に努めます。

②コンテナに関わる事故防止に取り組む

山陽線列車脱線事故の要因であるコンテナ貨物の偏積や、コンテナ開扉、危険品漏洩などコンテナ輸送に関わる事故・事象を防止するため、貨物運送約款の遵守等について利用運送事業者への啓発を進め、利用運送事業者だけでなく、集荷、積込みに関わる作業員の教育に対しても積極的に関わっていきます。

また、私有コンテナやISOコンテナの輸送中における事故・事象を防止するため、コンテナ所有者等への点検強化や適切な管理の指導を徹底します。

< 偏積状態での輸送を防止するためのハード設備 >



トラックスケール



輪重測定装置



コンテナスケール

③鉄道事業に従事する社員に対し、厳正に資質管理を行う

現場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」第十条に基づき、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。



Ⅳ. 「安全の価値観」を具現化するために

(3) 労働災害防止策の強化

死亡や重大な後遺症につながる労働災害（触車、感電、墜落（三大労働災害））や構内交通ルールを守らずに発生する労働災害の撲滅を目指すとともに、入換作業時の安全性向上に全社を挙げて取り組みます。

また、多発している熱中症や経験の浅い社員による労働災害等の発生状況・傾向を踏まえ、各職場にて重点目標および取り組み事項を定め、労働災害防止を図ります。

①良い取り組みを共有する

②重大事故を忘れない

③安全を先取りする姿勢へ

「起きてから対処する」のではなく、「起きる前に気付いて防ぐ」

④危険の感度を高める

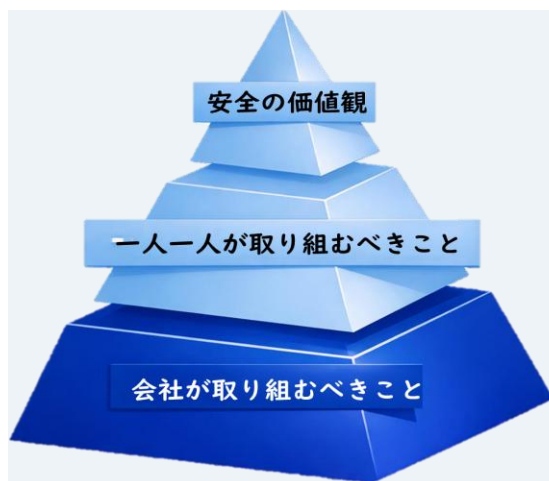
⑤暑さも“見えない危険”として扱う

2. 会社に取り組むべきこと

(1) PDCAサイクルに基づく

自律的な安全管理

職場における安全の取り組みは、社員一人ひとりが主体的に行動し、取組内容を継続的に見直ししながら、JR貨物グループが一体となって推進していくことが重要です。そのため、更なる安全性の向上を目指し、PDCAサイクルを継続的に回しながら、安全に関する取り組みを着実に進めています。



(2) 安全を支える基盤の強化

①安全の主役となる社員を育成する

社員一人ひとりが「安全を最優先に行動する」ことを実践できるよう、定期的に教育・訓練を実施しています。また、次代の安全を担う人材の育成や、現業機関の管理者に対する研修を通じて、安全に関する意識・知識の向上を図っています。加えて、安全確保に向け、新たな技術を活用した設備面の整備を推進しています。

②ハード面の改善

【車両】

- ・脱線検知装置の開発
- ・検査記録の書き換え防止

【運転設備等】

- ・貨物駅構内への連続速度照査用ATS地上子等設置
- ・老朽化した軌道・電気設備の取替え
- ・地震に備えた建物耐震、天井クレーン落下防止等対策

【作業環境等】

- ・入換作業時の安全性の一層の向上を図るための取り組み
- ・車扱貨車への手ブレーキ検知システムの導入の検証
- ・構内照明等のLED化



IV. 「安全の価値観」を具現化するために

(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、安全教育施設「刻心塾」を開設し、映像や事故アーカイブを活用した教育を実施しています。



刻心塾（東京）

安全教育のさらなる充実を図るため、札幌サテライト（北海道支社）と九州サテライト（門司機関区）を設置しました。

刻心塾サテライトでは、東京からの操作により、研修映像および事故アーカイブがスクリーンに投影されます。また、Web会議ツールを活用してリアルタイムに講師が語り、受講生とコミュニケーションを取ります。これにより、地域差なく質の高い教育を受講できる体制を整えています。



札幌サテライト



九州サテライト

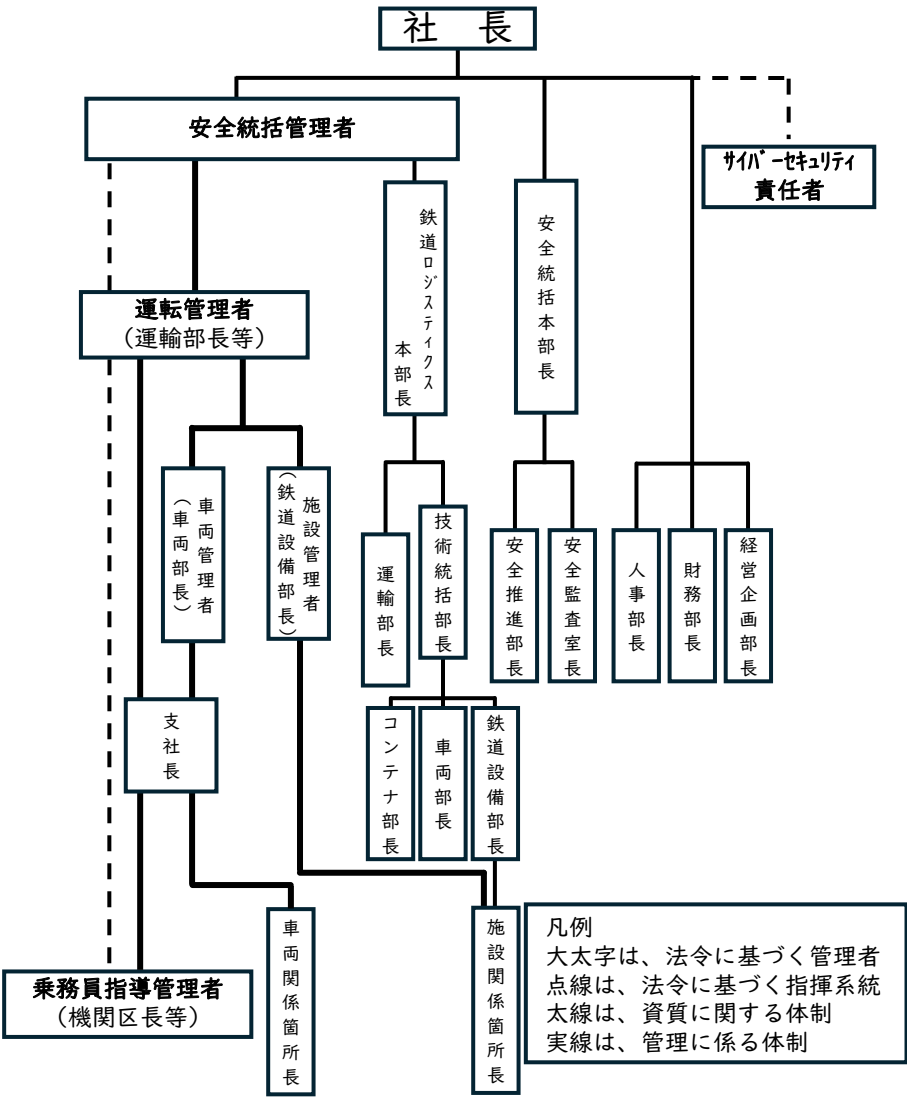
V. 安全管理体制

I. 安全管理規程

安全管理体制図

当社では、鉄道事業法に基づき、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。

本規程では、社長をトップとして安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者を配置した安全管理体制を定めるとともに、各管理者の責務を明確化し、輸送の安全の確保に取り組んでいます。



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。

V. 安全管理体制

2. PDCAサイクルによる安全管理

JR貨物グループでは、安全に関する目標を着実に実行していくことが、継続的に安全性を高めるための基盤であると考えています。このため、「計画⇒実行⇒確認⇒改善」からなるPDCAサイクルを継続的に回し、取り組みを確実に進めることで、さらなる安全性の向上につなげていきます。

- ・点検や内部監査等の結果をもとに、必要な見直しや改善を行います。
(マネジメントレビュー)



V. 安全管理体制

3. 安全推進委員会（マネジメントレビュー）

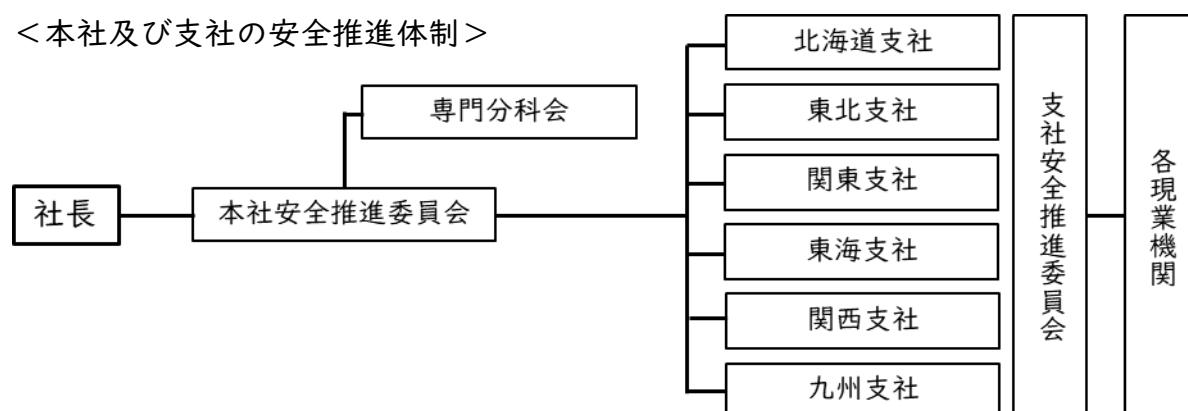
本社では、運転事故や労働災害の防止に向けた事項を審議し、有効かつ効果的な対策の策定および推進を図ることを目的として、安全統括管理者を委員長とする「本社安全推進委員会」を設置し、毎月開催しています。

本委員会では、事故・事象および労働災害の発生状況を分析し、対策内容やその実施状況を確認するとともに、対策の実施状況を継続的に検証しています。これにより、PDCAサイクルに基づく継続的な改善を推進しています。

また、審議内容は経営会議に報告し、会社幹部へ共有しています。さらに、他社で発生した事故やインシデントのうち、当社にとって教訓となる事例や、改善に資するヒヤリ・ハット事例、安全監査や輸送安全総点検の結果についても整理、共有し、全社的な水平展開を図っています。

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・事象および労働災害に関する具体的な取り組みを審議することにより、支社単位での安全活動を推進しています。

<本社及び支社の安全推進体制>



4. 安全監査の実施

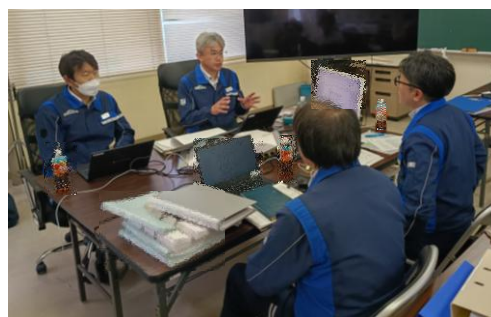
本社内の各部門、支社、現業機関およびJR貨物グループ会社等に対して、計画的に安全に関する内部監査である安全監査を実施しています。

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状況をはじめとする日常の安全に関する取り組みについて、法令および社内規程への適合性や、PDCAサイクルに基づく有効性を確認しています。これらの内容は、ヒアリングや書類確認等により検証し、必要な助言を行っています。

また、監査結果を取りまとめ、安全推進委員会等を通じて他部門や現業機関等と共有することで、課題の抽出および改善に活用しています。

さらに、現業機関を日常的に管理する支社の安全担当者に対し、安全管理に必要な視点で現場を確認する能力の向上を目的として、「安全監査講習」を実施しています。令和7年度（2025年度）は5名に対して教育を実施しました。

安全監査は、年度計画に基づく現地実施を基本としており、令和7年度（2025年度）は、現業機関47箇所およびJR貨物グループ会社等7箇所で行いました。



安全監査の実施状況

V. 安全管理体制

(1) 業務監査室と安全監査室の連携

当社は、令和6年度（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への対策として、同年11月24日に業務監査室を設置しました。

業務監査室は、現業機関における作業が法令、通達および作業マニュアルに基づき適正に実施されているかを監査しています。

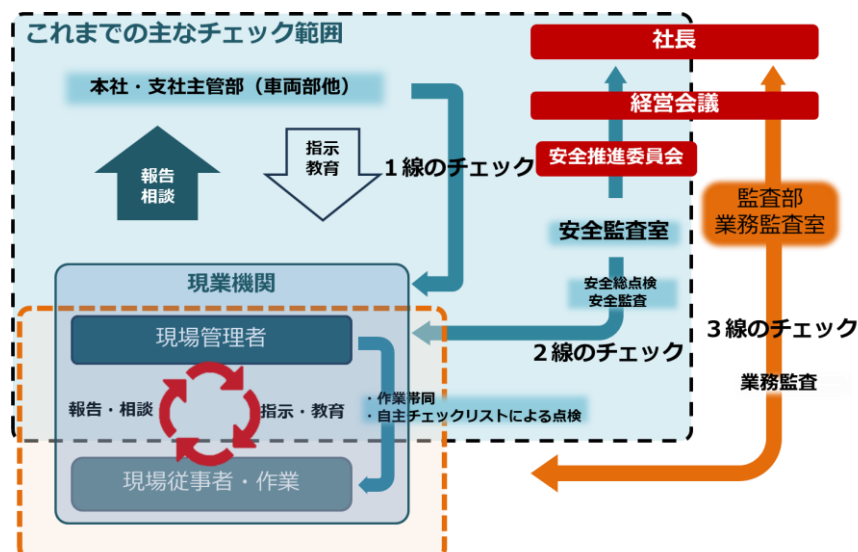
一方、安全監査室は、安全マネジメント制度に基づき、現業機関の実態を確認し、安全管理体制が適切に機能しているかを監査しています。

両監査室は監査結果を相互に共有し、各現業機関の安全管理体制の点検および強化を図っています。

また、業務監査の結果を踏まえ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安全管理体制を確認するなど、監査機能の強化に取り組んでいます。

令和7年度（2025年度）は、6車両所および3機関区に対し、業務監査実施後3～6か月以内に安全監査を実施し、安全管理の観点から業務監査の指摘事項に対するフォローアップを行いました。

<業務監査室と安全監査室の役割分担と連携体制>



1線：現場、2線：安全監査、3線：業務監査
それぞれの箇所にてチェック体制を構築

*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、保全システム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。



業務監査の実施状況

V. 安全管理体制

5. 輸送安全総点検の実施

輸送安全総点検は、輸送需要が増大する時期において、事故・事象の防止および安全意識の高揚を図り、輸送の安全確保を徹底するために実施する自主点検の取り組みです。

当社では、毎年、夏季および年末年始に輸送安全総点検を実施しています。現業機関においては、JR貨物グループ鉄道安全実行計画および運輸局からの通達に基づき設定した点検項目により、自ら課題を抽出し、継続的な改善に結び付けています。また、点検期間中には本社幹部による現地確認も実施しています。



本社幹部による点呼立会

本社および支社においては、現業機関や関係グループ会社の取り組み状況を把握し、事故防止に向けた改善が継続的に行われるようフォローを行うことで、輸送の安全確保に努めています。

また、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を踏まえ、臨時に実施した安全総点検で抽出された課題については、本社、支社および各現業機関が連携して改善に取り組んでいます。

これらの課題への対応は「令和7年度（2025年度）JR貨物グループ鉄道安全実行計画」に反映し、輸送安全総点検において改善状況を継続的に確認しています。

さらに、各現業機関における作業マニュアルが各種規程に基づき適切に整備されているか、また、これに基づき確実に作業が実施されているかについても、繰り返し確認しています。

このほか、輸送安全総点検の機会を活用し、平成20年（2008年）の保安監査結果を契機として開始した、本社・支社幹部と現場第一線社員との意見交換を実施しています。安全に関する取り組みや課題、現業機関の問題点等について議論を行い、会社一体となった安全の推進に努めています。

VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

I. ソフト対策

安全を確保するためには、社員一人ひとりが高い安全意識をもち、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 ・駅の運転取扱い業務や機関車構造の見学実習（約2ヶ月）
・運転室への添乗

学科講習 ・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（約4ヶ月）

技能講習 ・機関区等で運転士見習として技能講習（約6ヶ月）
・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。



運転シミュレーター
（中央研修センター）

（3）駅系統の教育・訓練

駅の作業は、車両の入換や信号扱いなどの運転業務から、フォークリフトによる荷役作業まで多岐にわたります。輸送の安全を確保するためには、これら一つひとつの作業を確実に行うことが重要です。このため、駅社員に対しては、それぞれの業務に応じた多様な教育・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、運転取扱いから荷役作業まで、駅業務に必要な幅広い知識を習得し、適切に駅を管理できるようにするための管理者研修を実施しています。また、若手社員に対しては、正しい作業を確実に実践できる人材の育成を目的として、新入社員研修および担当業務に応じた研修を行っています。

さらに、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の一環として、フォークリフト指導担当者を対象とした研修を実施しています。全課程を修了した指導担当者には「銀バッジ」を授与し、特に優秀な指導担当者には「金バッジ」を授与しています。これらの「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や現業機関での教育指導員として活躍しています。



運転シミュレーター
（門司機関区）



教材を活用した異常時取扱い研修



駅配属新入社員研修

VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

（４）車両検修系統の教育・訓練

機関車や貨車など車両のメンテナンスを担う車両検修系統の教育については、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。



車両電気基礎研修



輪軸研修



非破壊検査担当者研修

（５）工務系統の教育・訓練

線路、架線等のメンテナンスを担う工務系統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。



列車待避訓練



実技研修



信号配置検修

VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

（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年度（2024年度）から、「安全ブレイン研修」をより充実させるために過去の受講者を対象としたマスターブレイン研修を実施しています。



安全ブレイン研修



現場長安全研修

VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

2. ハード対策

（1）機関車の導入

令和7年度（2025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6両を導入しました。

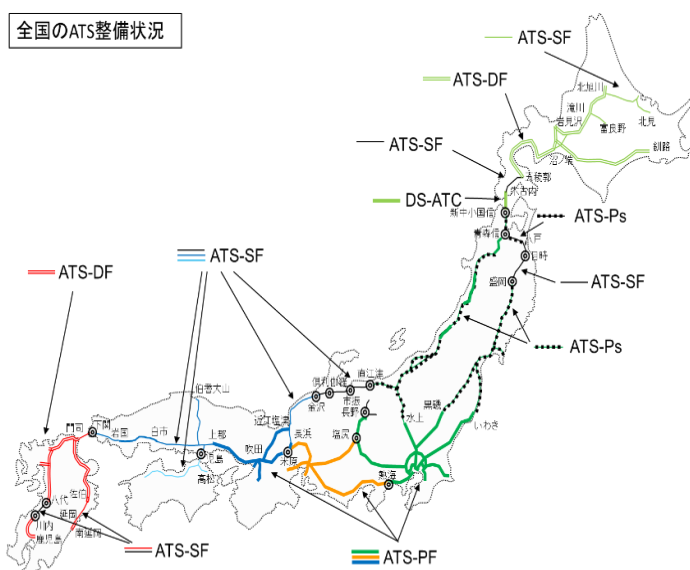


EF210形式（300番台）直流電気機関車

（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、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。

全国のATS整備状況



◎：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



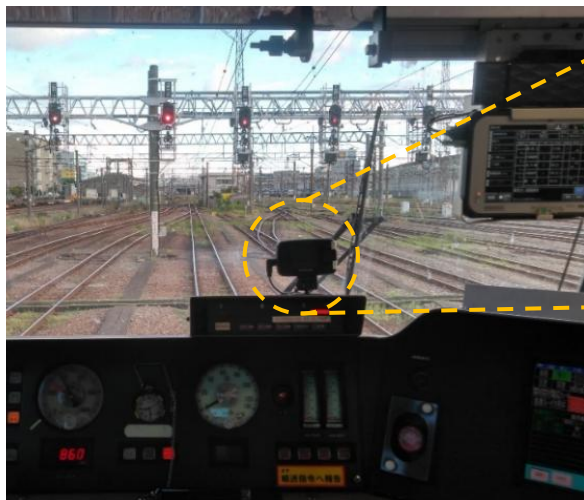
耐水形電気転てつ機

VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

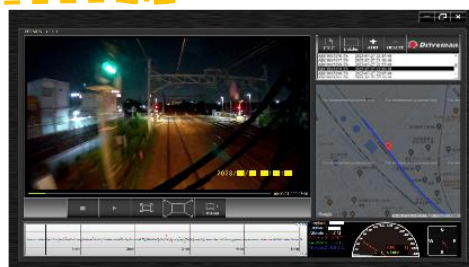
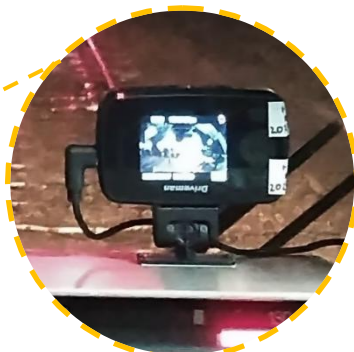
（４）鉄道車両用ドライブレコーダーの設置

踏切障害事故や鉄道人身障害事故が発生した際に、現場の状況を正確に確認し、原因を明らかにするため、鉄道車両の運転台にドライブレコーダーを設置しています。

また、警察などの外部機関による事故調査においては、録画データを確認することで、事件性の有無を早期に判断できることが期待されており、情報提供などにも活用しています。



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。

手ブレーキの緩解確認は、人手に依存して行われてきましたが、さらなる安全性の向上を図るため、ハード対策として令和6年（2024年）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表示します。列車出発前におけるコンテナ車の手ブレーキの緩解失念防止を徹底し、手ブレーキに起因する事象の撲滅を図ります。

貨車と手ブレーキ



IoT端末



VI. 令和7年度（2025年度）の安全施策

（6）車両管理システムの活用

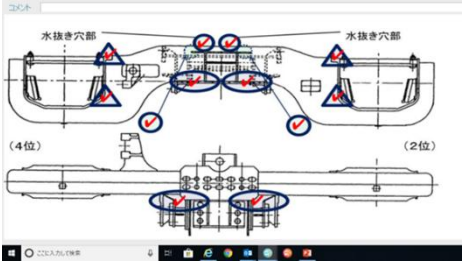
機関車、貨車、フォークリフト等の検査記録は社員が紙媒体へ記入しチェックしていたものを電子化し、システムによるチェックを行うことで、作業失念の防止や、誤記入・記入漏れの防止、規定値の確実な遵守を図っています。

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とともに、一斉点検の通知や進捗管理の機能を設けています。これにより、波及性が疑われる不具合が発生した際は、より迅速な対応を可能としています。



項目	細目	基準値	単位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	施工者	回数	記事
1	車輪直径	719~845	mm	823.0	823.3	714	823.0	823.1	822.9	822.9	又多等之			
2	外側面距離	520~527	mm	524.8	524.8	524.8	524.8	524.7	524.7	524.6	仕役部			
3	フランジ高さ	28~34.5	mm	27	27	27	27	27	27	27	仕役部			
4	内面距離	989~993	mm	989.5	989.6	989.5	984				又多等之			
5	車輪の形状	フランジの直立摩耗		良	良	良	良	良	良	良	又多等之			
6	車輪磨耗	磨耗状態		良	良	良	良	良	良	良	仕役部			
7	路面磨耗寸法	測定（最大長さを確認）	50mm以上	良	良	良	良	良	良	良	又多等之			
8	軸箱下面と軸箱上蓋との隙	6mm以上		良	良	良	良	良	良	良	仕役部			

車両管理システム画面



電子検査記録表によるチェック

（7）保安全管理システムの活用

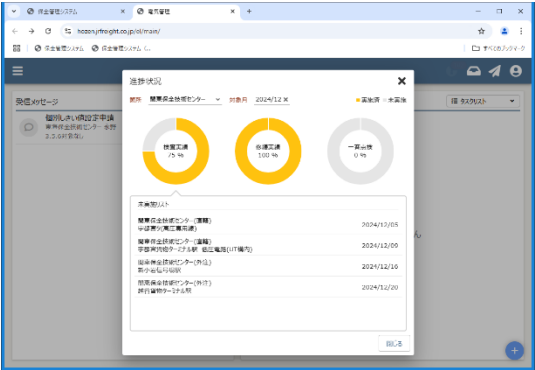
鉄道施設の維持・管理を行うため、保安全管理システムを新たに開発し、令和6年（2024年）3月より全面運用を開始しています。

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



保安全管理システム教育

VII. 事故等の発生状況

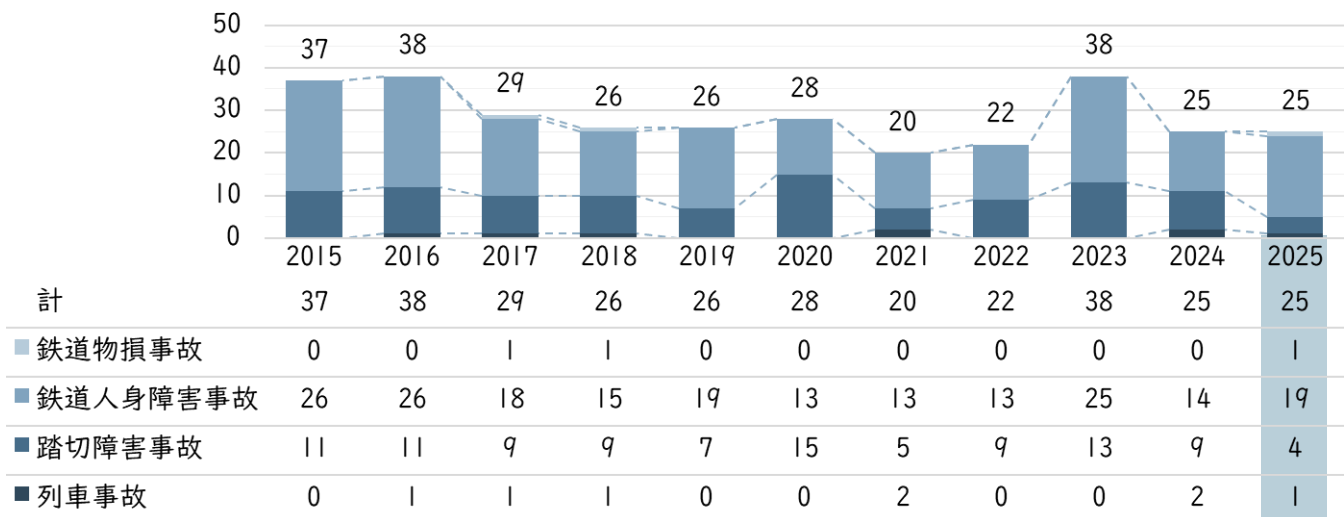
I. 鉄道運転事故

令和7年度（2025年度）の鉄道運転事故の発生状況は下記の通りです。

列車事故	1件（前年比△1件）
鉄道物損事故	1件（前年比+1件）
踏切障害事故	4件（前年比△5件）
鉄道人身障害事故	19件（前年比+5件）
合計	25件（前年比±0件）

※鉄道運転事故について
列車事故：列車の衝突、脱線、火災事故
踏切障害事故：踏切において列車又は車両と歩行者又は自動車等とが衝撃したもの
鉄道人身障害事故：列車又は車両の運転により人の死傷を生じたもの
鉄道物損事故：列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じたもの

鉄道運転事故の発生状況（2015年度～2025年度）



< 列車脱線事故 >

発生日	令和7年（2025年）12月17日	場所	鶴見線 浜川崎駅構内
【概要】 運転士は、定時到着予定で運転中、非常ブレーキが動作したため、TE及び防護無線を扱った。確認を行ったところ、前から10両目車両と11両目車両間が分離し、11両目車両が脱線していることを認めた。			
【恒久対策】 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、恒久対策を検討・実施する。			

VII. 事故等の発生状況

<鉄道物損事故>

発生日	令和7年（2025年）8月7日	場所	鹿児島線 北九州貨物ターミナル駅構内
【概要】 運転士は、意識が低下した状態で運転し、車止めに衝突した。これにより、機関車3軸が脱線し架線柱が折損した。運転士は、衝撃により脱線に気づきTEを操作した。			
【恒久対策】 当該線路および隣接する同様の構造の線路について、進入部に自動列車停止装置（ATS）を設置する。			

<鉄道人身障害事故>

発生日	令和7年（2025年）8月27日	場所	青い森鉄道線 東青森駅構内
【概要】 操車担当者は、機関車を貨車に連結するため無線で誘導していたが、最後尾車両の停止位置を誤認したため、留置車両に衝突した。 この事故により、運転士1名が負傷した。			
【恒久対策】 連結作業時に、一旦停止する箇所を追加で定めた。			

発生日	令和7年（2025年）12月20日	場所	函館線 札幌貨物ターミナル駅構内
【概要】 操車担当者は、誤った進路を設定し入換を開始した。進入した線路に車両が在線していることを認め、緊急停止合図を出したが間に合わず、衝突して停止した。 この事故により、操車担当者2名が負傷した。			
【恒久対策】 入換作業の打合せ方法と進路構成時の確認方法を統一した。			

発生日	令和8年（2026年）1月27日	場所	信越線 南長岡駅構内
【概要】 運転士は、入換作業中、操車担当者からの合図が途切れたため、非常ブレーキを使用し停止した。確認したところ、操車担当者が機関車のステップに挟まれていた。 この事故により、操車担当者1名が負傷した。			
【恒久対策】 操車担当者は、入換開始の準備が整ったことを運転士に報告した後、入換作業を開始することとした。			

発生日	令和8年（2026年）2月8日	場所	東海道線 稲沢駅構内
【概要】 操車担当者は、留置車両に機関車を連結するため、留置車両の手前で合図を表示したが、機関車の速度が低下しなかったため、機関車から飛び降りた。 一方、運転士は入換合図に従い機関車を起動し、留置車両へ連結するため運転していたところ、突然衝撃を受け機関車が停止したため、TEおよび防護無線を発報した。 この事故により、運転士1名が負傷した。			
【恒久対策】 旗又は灯の誘導による推進運転を禁止した。			

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7年度（2025年度）は、インシデントの発生はありませんでした。

3. 輸送障害

令和7年度（2025年度）の輸送障害の発生状況は下記の通りです。

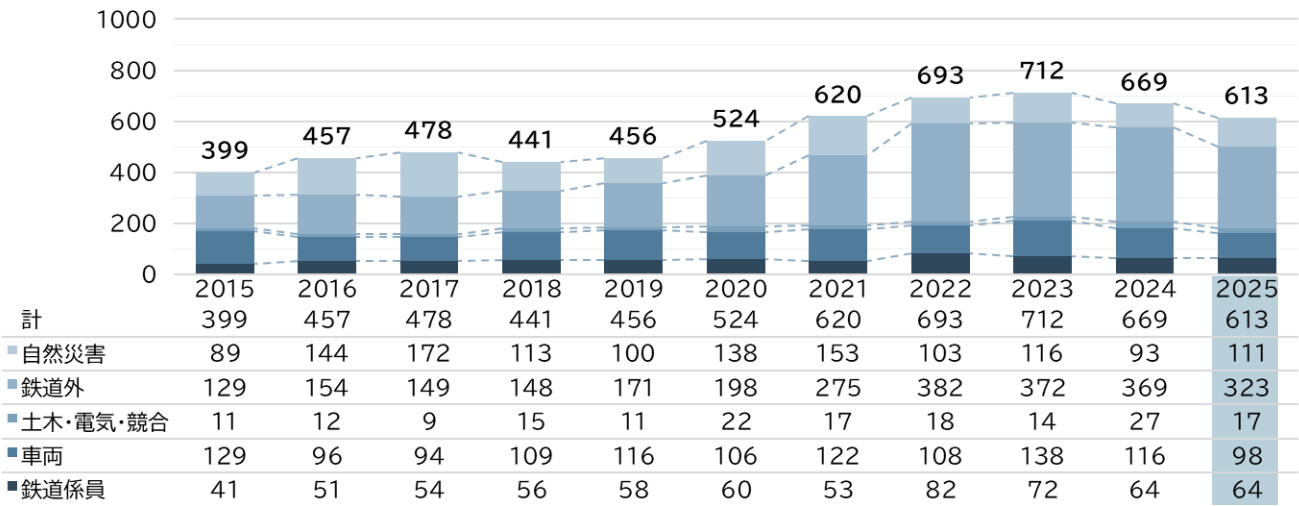
自然災害	111件（前年比+18件）
鉄道外	323件（前年比△46件）
土木・電気・競合	17件（前年比△10件）
車両	98件（前年比△18件）
鉄道係員	64件（前年比±0件）
合計	613件（前年比△56件）

鉄道係員に起因する輸送障害は前年同数であり、車両関係に起因する輸送障害は減少しました。

引き続き、教育・訓練をはじめとした各種の取り組みや、車両故障防止のためのハード・ソフト両面から対策を進めていきます。

近年は自然災害に加え、鉄道外原因では、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していきます。

輸送障害の発生状況(2015年度～2025年度)



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

1. ヒヤリ・ハット活動

(1) ヒヤリ・ハットとは

「ヒヤリ・ハット」とは、事故には至らなかったものの「危ない」と感じた出来事です。

(2) 当社の取り組み

当社では、すべての社員が日々の業務の中で感じた「ヒヤリ」とした気づきを共有し、安全性の向上に取り組んでいます。この活動により、

- ・ 事故につながるおそれのある事象を早期に把握できる
- ・ 社員同士の安全に関するコミュニケーションが活性化する
- ・ 職場全体の安全意識が向上する

といった効果が得られ、安全で安心して働ける環境づくりにつながっています。



(3) ヒヤリ・ハット活動の特徴

ヒヤリ・ハット活動では、以下の両面から安全性の向上を図っています。

- ・ Safety-I（事故を防ぐ取組）
→ 事故やトラブルにつながる可能性のある事象を分析し、未然防止につなげる
- ・ Safety-II（良い取組を伸ばす）
→ 日頃から行っている工夫や、安全にうまく対応できた事例を共有し、全体へ展開する

(4) 改善の実行と共有

現場で検討された改善策は、迅速に実行できるよう予算措置を行い、設備改良などに活用しています。

また、効果の高い取り組みについては、

- ・ 安全推進委員会
- ・ 安全ポータル（社内ポータルサイト）
- ・ セーフティスクラム（社内コラム）

などを通じて共有し、全社的な安全性向上につなげています。

<ヒヤリ・ハット改善例>

駅事務室に向かう歩行通路を示す道路標識が消えかかっていると意見があった。宅配便など出入りが不定期なトラック、自動車に関しては、理解していないように見える。標識を設置するなどして、歩行者が安全に歩行できるようにすべきだと思う。

Before



After



VIII. 安全性向上の取り組み

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

社員が安全に関する情報をいつでも確認できる専用サイト「安全のポータルサイト」を整備しています。ポータルサイトでは、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社員がリアルタイムに確認できるようにしています。



安全のポータルサイト

(2) セーフティースクラム

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
 - ・本社で取り組んでいる事項等

を、社員に届けるため、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月より継続して発信しています。



セーフティースクラム

安全のポータルサイト、セーフティースクラム等を活用して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。

VIII. 安全性向上の取り組み

(3) 安全に関する表彰

当社では「褒める」取り組みにより、社員のモチベーション向上と安全意識の高揚を図っています。

■安全行動賞

重大な事故や災害の防止に貢献した社員、ならびに事故、災害その他非常事態に際して特に顕著な功績を挙げた社員（当社業務を受託する会社の社員を含む）を表彰しています。

表彰事例は、毎月開催する安全推進委員会や安全に関する社内コラム「セーフティスクラム」に掲載し、全国で共有することにより、取り組みの水平展開を図っています。



安全行動賞の表彰（郡山総合鉄道部）

3. 安全発表会の開催

全国の現業機関および支社、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。

本発表会では、優れた安全活動やヒヤリ・ハットの取り組みを行った機関・個人を表彰するとともに、事例発表やパネルディスカッションを通じて改善策や工夫を共有し、グループ全体の安全意識および安全レベルの向上を図っています。

令和7年度の第17回安全発表会は、対面とオンラインを併用して開催し、約230名が参加しました。

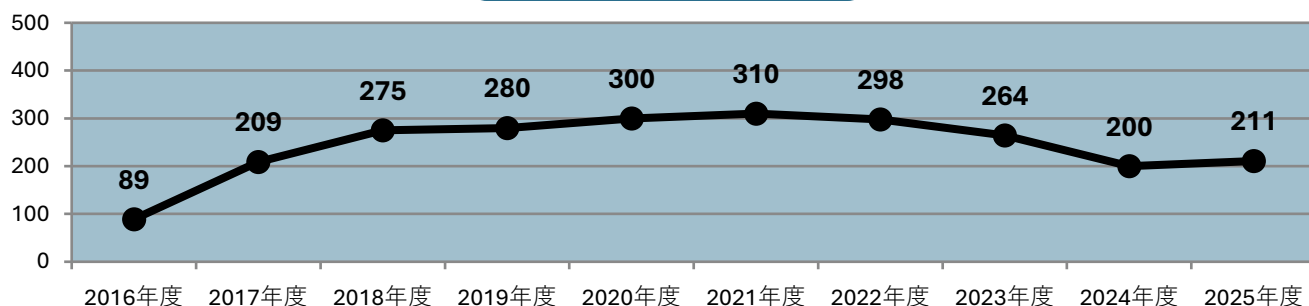


安全発表会（パネルディスカッション）

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。

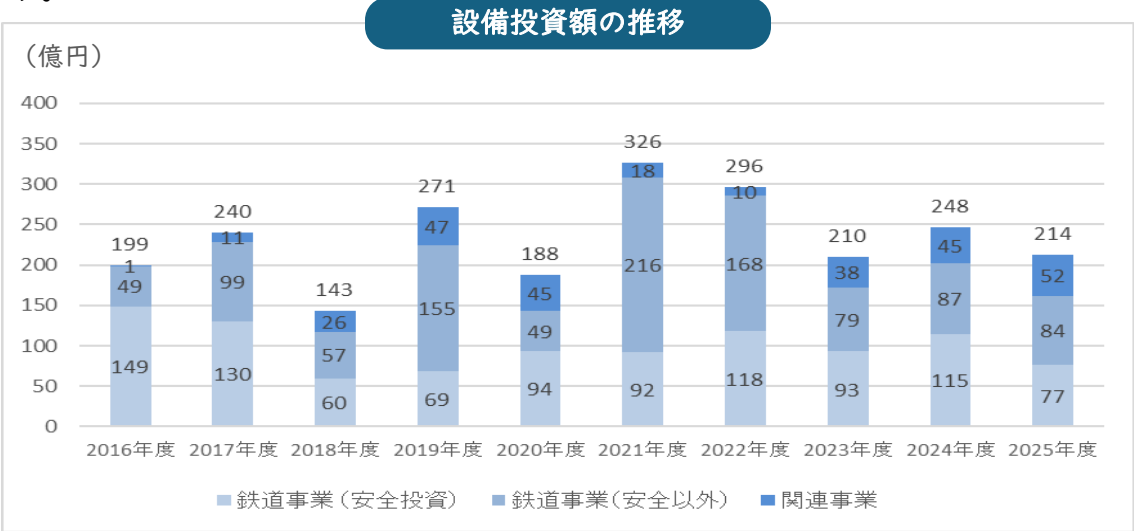
採用者数の推移



Ⅷ. 安全性向上の取り組み

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7年度（2025年度）の安全に対する設備投資額は77億円です。



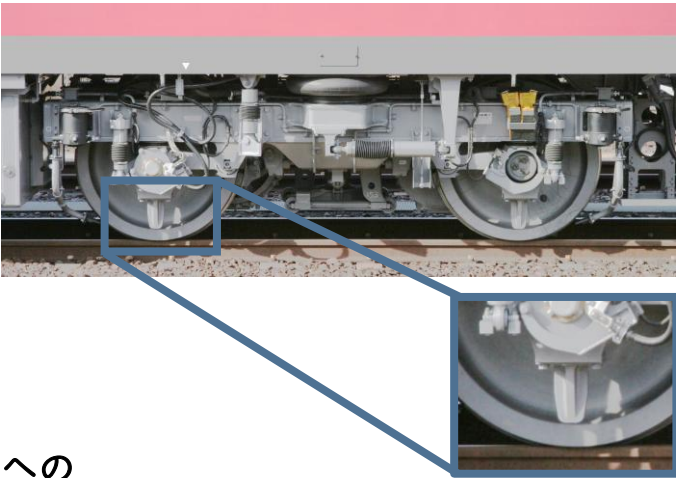
6. 新幹線との共用走行における取り組み

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

車両逸脱防止L形ガイド

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）を搭載しています。また、台車には地震発生時の車両逸脱を防止するため、車両逸脱防止L形ガイドを装備しています。



（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、各社と連携し、脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練を実施しているほか、教育・訓練施設の相互見学を積極的に行い、安全に関する教育内容の情報共有に活用しています。

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、本社で開催するJR貨物グループ安全会議への各社経営トップの出席をはじめ、各種研修への参加、当社支社の安全推進委員会への出席、現業機関における合同の事故防止会議や訓練を通じて連携しています。これらの取り組みにより、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・事象の防止に向け、仕組みづくりやシステム化に連携して取り組んでいます。貨物の積込みに関する事故の防止については、定期的な情報交換を実施するとともに、危険品託送時の注意事項や積荷の偏積防止に関する情報を提供し、遵守事項の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て「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」を毎年実施しています。本キャンペーンでは、荷崩れや事故の防止に向け、映像教材を活用したフォークリフトの適正な運転操作の教育を行っています。さらに、キャンペーンに合わせて開催する荷役作業競技会において、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。

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



安全報告書 2026
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8年（2026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。