

安 全 報 告 書



令和 6 年度版

京葉臨海鉄道株式会社

ご利用の皆様へ

平素より、当社の鉄道事業をご利用いただき、また、ご支援を賜り、誠に有難うございます。

さて、当社は、安全は鉄道の存立基盤と位置づけ、安全の定義「安全は人命を守ること」を徹底し、経営トップが「安全最優先」で取組み、輸送業務を行う現業機関が「安全最優先」の意識のもとに、安全な鉄道輸送を行うことで、会社を挙げて安全確保に努めております。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、令和6年度における輸送の安全確保のための取組みや輸送の安全に関する状況について、自ら振り返るとともに、ご利用のお客をはじめ地域の皆様に広くご理解いただくために公表するものです。皆様からのお声を輸送の安全に役立てたく、今後とも忌憚のないご意見、ご感想を頂戴できれば幸いです。

令和7年7月1日
京葉臨海鉄道株式会社
代表取締役社長 高橋 顕

1. 安全方針と安全目標

安全方針

安全で安定した鉄道貨物輸送を確立しお客様に安心してご利用頂けるサービスを提供する。

- (1) 一人ひとりが常に安全最優先の意識を持って仕事をする。
- (2) 基本動作を愚直に実行し、一つひとつの作業を確実に遂行する。
- (3) あらゆる機会にコンプライアンス意識の醸成を図り、輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- (4) 安全管理体制については、PDCAサイクルによる継続的改善を行う。
- (5) 各職場においては、安全重点施策を定めた安全実行計画の内容を基に自職場の特情を加味して、重点実施事項を策定し、職場全体で取り組む。

企業理念

わたくしたちは
お客様の満足と人間尊重を経営の基本とし
貨物鉄道を基軸とした物流サービスを提供し
地域社会に貢献します。

安全の確保に関する規範

1. 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。

2. 一般準則

- (1) 規程の携帯
従事員は、常に運転取扱いに関する規程を携帯しなければならない。
- (2) 規定の理解
従事員は、運転取扱いに関する規定をよく理解していなければならない。
- (3) 規定の遵守
従事員は、運転取扱いに関する規定を忠実に、且つ正確に守らなければならない。

(4) 作業の確実

従事員は、運転取扱いに習熟するように努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。

(5) 連絡の徹底

従事員は、作業にあたり関係者との連絡を緊密にし、打合せを正確にし、且つ相互に協力しなければならない。

(6) 確認の励行

従事員は、作業にあたり必要な確認を励行し、おく測による作業をしてはならない。

(7) 運転状況の熟知

従事員は、自己の作業に関係のある列車の運転時刻を知っていなければならない。

(8) 時計の整正

従事員は、職務上使用する時計を常に整正しておかなければならない。

(9) 事故の防止

従事員は、協力一致して事故の防止に努め、もって公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。

(10) 事故の処理

従事員は、事故が発生した場合、その状況を冷静に判断し、速やかに安全適切な処理をとり、特に人命に危険が生じたときは、全力を尽くして、その救助に努めなければならない。

安全スローガン・目 標

スローガン

- ・「基本動作を堅実に励行する」
- ・「PDCA を常に意識した安全行動」

目 標

- ・「鉄道運転事故ゼロの達成」
- ・「傷害事故ゼロの達成」

J R 貨物グループにおける安全の価値観

- ・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。

2. 令和6年度の事故等の発生状況

- (1) 鉄道運転事故（列車又は車両の運転により人の死傷又は物の損傷が生じたもの）
発生はありませんでした。
- (2) インシデント（鉄道運転事故の発生のおそれがあると認められる事態）
発生はありませんでした。
- (3) 輸送障害（列車に運休や1時間以上の遅延が生じたもの）
4件発生しました（1時間降雨量50mmに達したため運転中止2件、千葉貨物駅構内軌道短絡1件、蘇我駅入換中ホームより旅客転落1件）。
- (4) 災害等（豪雨、地震などによる鉄道施設や車両の被害）
発生はありませんでした。
- (5) 行政指導等
指導はありませんでした。

3. 安全確保の取り組み

「輸送の安全」を確保するには、安全管理規程で定めている安全方針の下、経営トップから現場第一線の社員にいたるまで、一人ひとりが安全を最優先し「基本動作を確実に励行」することが重要です。輸送の安全に関する会議や様々な活動を通じた取り組みを推進しています。

(1) 安全管理体制の構築

- ① 業務運営上の各部門とは別に、社長直属の機関として安全推進部を組織し、的確な安全管理を行う体制としています。安全監査については、令和元年度に制定した「安全に係わる内部監査手順書」に基づき、社長及び安全統括管理者へのインタビュー（12月6日）を行うとともに、保全区の監査（1月28日）を実施し、安全に関する取り組み状況の把握と指導を行いました。
- ② 5月21日及び12月17日に「マネジメントレビュー会議」を開催し、安全の取り組みに対する振り返りと評価を行い、継続的な改善を図りました。

(2) 安全推進委員会

輸送の安全と社員の労働災害防止を推進するため、社長を委員長とし、各部門長・現業長をメンバーとする「安全推進委員会」を毎月1回、対面会議にて開催しました。会議では安全重点実施事項の進捗管理を行うとともに、事故、事象等の再発防止対策、ヒヤリハット・気がかり報告の情報を共有し安全を確保するための方策等を確認しています。また、報告者への褒賞内容を変更し、報告件数が大幅に向上した事により、更なる事故・事象の未然防止を図りました。

(3) 役員・部長・現業長会議

安全の確立と安定輸送の確保をするためには、組織全体で必要な情報の共有化を図ることが重要であるため、毎月1回、「役員・部長・現業長会議」を対面会議にて開催しました。各種の情報伝達と各職場の状況報告を行い、それに伴う意見交換を通じて双方向の情報共有に努めています。

(4) 安全衛生委員会・安全衛生小委員会

- ① 労働災害を防止するための職場環境整備や健康管理に関する意識の高揚を目的に、産業医を構成員に加え、安全衛生委員会を開催しています。
- ② 各職場においては、毎月1回安全衛生小委員会を開催し、他山の石や職場環境・健康管理等をテーマに、情報の共有と安全意識の相互確認、安全についての意見交換を行っています。
- ③ 新型コロナウイルスの感染症の5類変更後も、引き続き感染防止対策の徹底を図り予防に努めています。

(5) 異常時対応訓練等の社員教育

事故や災害が発生したことを想定し、正確な情報伝達、事故復旧を迅速、正確、安全に行うことができるよう毎年実施しています。

- ① 災害・事故復旧、事故防止に関する知識・技能・対応能力の向上を図りました。
 - (ア) 特殊信号取扱・車両脱線復旧・線路復旧訓練（5月23日）
 - (イ) 伝令法施行訓練（6月6日）
 - (ウ) フォークリフト技能向上訓練（10月20日）
 - (エ) コンテナ積付点検実設訓練（11月18日～22日）
 - (オ) 消防総合訓練（3月27日）

② 安全教育

安全性の向上を図る教育では、社員一人ひとりの知識と技術を継承し安全意識の向上を図るため、「異常時対応訓練」「フォークリフト技能向上訓練」「コンテナ積付点検実設訓練」等の教育・訓練を定期的の実施しました。

特殊信号訓練



信号炎管訓練



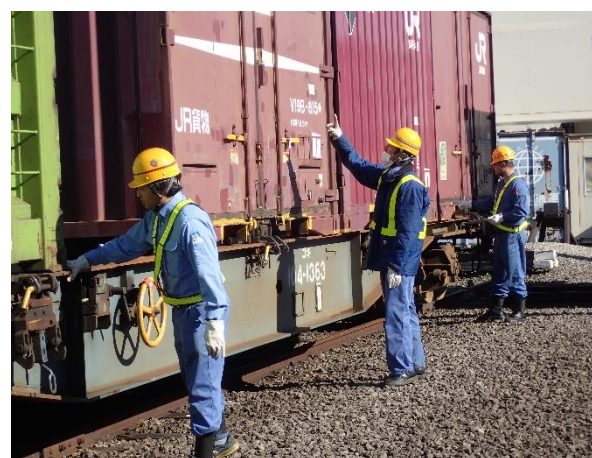
車両脱線復旧訓練



線路復旧訓練



コンテナ積付点検訓練



フォークリフト技能向上訓練



(6) 鉄道テロ対策

鉄道テロを未然に防止するため、以下の取組みを行っています。

- ① 構内巡回は、定期的な巡回順路の他、不定期な順路による構内点検を行う。
- ② 不審者・不審物発見時の訓練を実施する。
- ③ あらかじめ登録された関係通運各社のトラック以外は、基本的に構内への出入りを禁止する。
- ④ 本線を運転中の機関士等により、沿線の状況を確認する。

(7) 踏切事故防止への啓発活動

- ① 春・秋の全国交通安全運動の実施期間中においては、踏切事故防止の「のぼり」を掲出、リーフレット（内容については※参照）の配布等で踏切での一旦停止、安全確認の啓発活動を行っています。
- ② 事象発生踏切の関係会社を訪問し、踏切通行時の注意喚起や一旦停止をお願いしました。また、八幡地区衛生協議会との連携を図り、共同で秋の交通安全運動期間中において踏切通行マナーを周知しました（協議会の協力によりしゃ断桿折損の当該トラックの特定を行うことが出来ました）。

※リーフレット（踏切事故防止のための4つのお願い）



①踏切警報機が鳴動したら、速やかに踏切手前で停止してください。

②停止位置にご注意ください。

③大型車両は特に最後部が踏切内に残らないようにご注意ください。

④踏切内で停止中、しゃ断桿が降下した時は、非常ボタンを押して列車に知らせたのち、踏切外へ脱出して下さい。

(8) 安全総点検と作業の実態把握など

- ① 夏季輸送安全総点検・年末年始輸送安全総点検等の期間中には、安全意識の高揚を図るとともに、役員、部門長等による現場総点検を実施しています。
- ② 作業実態を掌握せずには、十分な事故防止の指導はできないことから、現業管理者及び主管部・安全推進部による作業実態の把握を随時行い、「基本動作を確実に励行する」を徹底させました。

(9) ヒヤリハット・気がかり報告手順書を活用したヒューマンエラーの防止

ヒヤリハット・気がかり情報を活用して、埋もれているリスクの掘り起こしを行い、対策を講じることによりヒューマンエラーを防止して、重大事故の未然防止を図りました。報告件数としては、ヒヤリハット報告139件（前年比+59件）、気がかり報告116件（前年比+100件）、合計255件（前年比+159件）の報告がありました。

(10) 保安監査の受検

10月16日・17日に関東運輸局による保安監査を受検しました。「指摘事項なし」という結果におわりました。

4. 安全への設備投資の推進

(1) J R 貨物の中長期計画の見直しに伴い、当社の中長期計画を策定し安全に係るものや老朽化による取替えを重点的な対象として投資を行っています。

(2) 線路、保安設備等の取替状況と改良

- ・ P C 枕木へ取替 8 0 0 本
- ・ 踏切しや断機取替 1 2 組
- ・ 踏切器具箱取替 6 箇所



P C 枕木へ取替



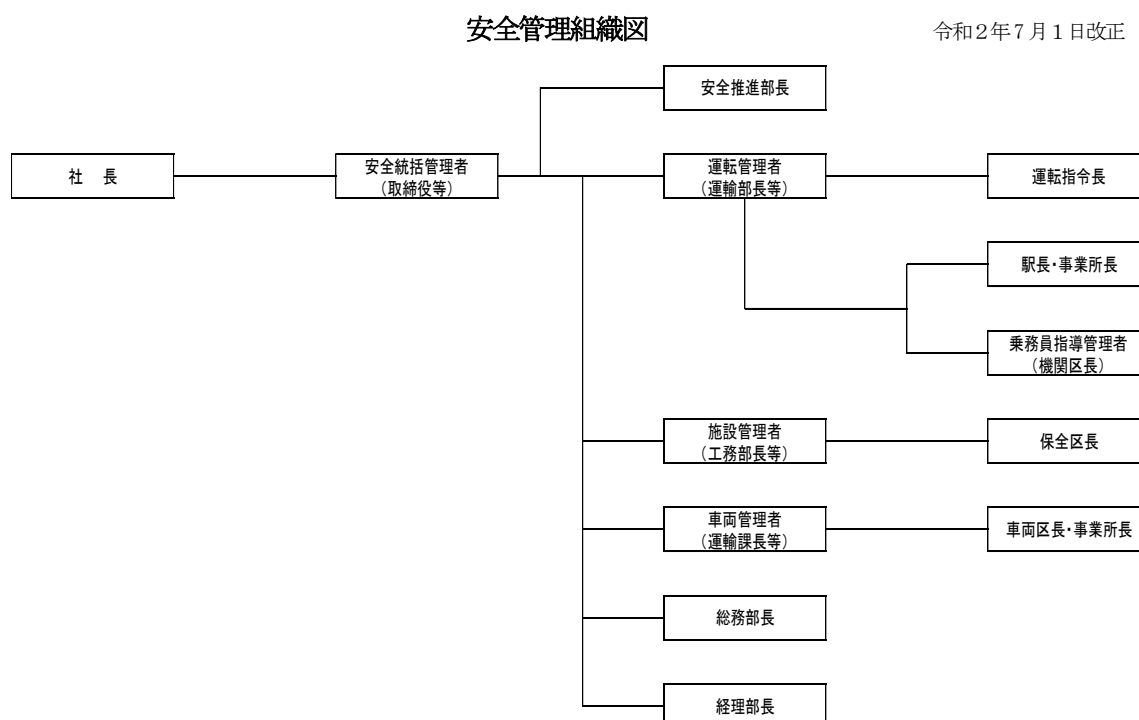
踏切しや断機取替

(3) コンテナ偏積対策として、トラックスケールを京葉久保田駅に設置し、使用を開始しました。

5. 安全管理体制

(1) 安全管理組織

平成18年10月に「安全管理規程」を制定し、社長を最高責任者とする安全管理体制を構築、令和2年7月の社内組織改正に伴い、一部管理体制の改正を行い運用しています。



(2) 各責任者の役割及び権限

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、機関士の資質の保持に関する事項を管理する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
安全推進部長	輸送の安全に必要な運転保安、事故防止に関する業務を掌理する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な会社の要員に関する業務を掌理する。
経理部長	輸送の安全の確保に必要な会社の財務、設備投資に関する業務を掌理する。

安全報告書に対するご意見の連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せ下さい。

京葉臨海鉄道株式会社 安全推進部

☎ 043-268-6737 FAX 043-265-3327

月～金（祝休日を除く） 8時50分～17時30分

