

令和4年4月28日  
鉄道局安全監理官

## JR貨物及びJR西日本に対する保安監査の結果について

国土交通省は、令和3年12月28日にJR貨物が山陽線で列車脱線事故を発生させたことから、JR貨物に対して、令和4年1月24日から1月26日まで保安監査を実施しました。また、列車脱線時のJR西日本の指令における対応状況を確認するため、JR西日本に対して、1月25日に保安監査を実施しました。その結果、改善を要する事項が認められたことから、4月27日付けで、鉄道局長からJR貨物及びJR西日本の代表取締役社長あてに改善措置を講ずるよう指示しました。

### [改善指示の主な内容]

#### 1. JR貨物

(1) コンテナの積荷の偏り(偏積)の防止のため、以下を指示。

- ・偏積防止のために策定された「コンテナへの積付けガイドライン」について、積み込みを行った会社まで周知すること。さらに、改正後の貨物運送約款について、その内容を利用運送事業者等が着実に実施することを担保するような効果的な運用方法を検討すること。
- ・偏積が確認された際に原因究明及び再発防止策を講じること。
- ・コンテナ内部を撮影した写真等を用いた偏積のサンプル調査では、実際に積み込みを行ったコンテナと写真等とを突き合わせるなど効果的な調査を行うこと。
- ・ポータブル重量計や輪重測定装置の増備などのハード対策について、それぞれを組み合わせるなどより効果的な整備方策を検討するとともに、整備計画を策定すること。

(2) 列車脱線時の運転取扱いについて、当該運転士は、他の列車を停止させる措置(列車防護)等を行っていなかったことから、教育及び訓練の方法等の検証を指示。

#### 2. JR西日本

列車無線について、指令員は、列車無線が使用できない箇所を把握していなかったため、機関車の運転士との連絡に支障を来していたことから、同装置が使用できない箇所を調査し、必要な措置を講ずるよう指示。

### [添付資料]

保安監査の結果について(写し)

#### 問い合わせ先

国土交通省 鉄道局 安全監理官 小林、星野

電話：03-5253-8111 (内線57856)

直通：03-5253-8550

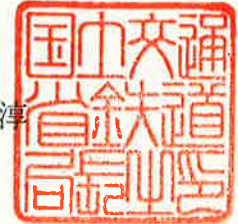
FAX：03-5253-1634



国鉄安第4号  
令和4年4月27日

日本貨物鉄道株式会社  
代表取締役社長 真貝 康一 殿

国土交通省  
鉄道局長 上原 淳



### 保安監査の結果について

貴社においては、令和3年12月28日に山陽線瀬野駅～八本松駅間において列車脱線事故（以下「本件事故」という。）を発生させた。原因については、運輸安全委員会で調査中であるが、事故後に貴社からは、当該脱線した貨車に積載されたコンテナの積み荷に偏り（偏積）があり、これに伴い貨車の静止輪重比が許容値を超過していたこと、及び本件事故の際、運転士は列車防護及び転動防止の取扱いを行っていなかったことの報告があった。

これを受けて、貴社に対して、令和4年1月24日、25日及び26日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示する。

改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。

なお、講じた措置については、令和4年5月31日までに報告されたい。

### 記

#### 1. コンテナ貨物の偏積について

##### (1) 貴社による利用運送事業者等に対するコンテナ貨物の偏積の防止措置

- ① 貴社は、コンテナ貨物の偏積による事故発生リスク低減に向けた更なる対策の一環として「コンテナへの積付けガイドライン」を策定し、公益社団法人全国通運連盟に対し「事故発生リスク低減に向けた更なる対策へのご協力お願いについて（要請）」（平成26年7月10日付）により当該ガイドラインを利用運送事業者以案内するよう要請している。しかしながら、本件事故においては、偏積が確認されたコンテナに積み込みを行った会社（以下「積込会社」という。）は当該ガイドラインの存在を承知していないことを確認した。

よって、公益社団法人全国通運連盟を通じて利用運送事業者に対し、当該ガイドラインを積込会社にまで周知させるとともに、積み込み作業が当該ガイドラインに基づき適切に行われていることを確認するよう要請すること。

また、貴社は本年4月20日に貨物運送約款を改正し、利用運送事業者等に対して約款の順守責任や約款違反時の運送引受の見合わせ等を定めたが、これらについ

て利用運送事業者等が着実に実施することを担保するような効果的な運用方法を検討すること。

- ② 貴社は、「偏積調査の実施について（通達）」（平成26年10月22日）に基づき実施しているポータブル重量計による調査及び「輪重測定装置の運用開始について（通達）」（平成28年3月3日）に基づき実施している輪重測定装置による調査において偏積が確認された場合は、利用運送事業者に積み直しをさせている。一方、なぜ偏積が生じたかについての原因究明や再発防止策を講ずる取り組みまでは行われていないことを確認した。

よって、偏積が確認された場合は、積込会社と共に偏積に至った原因を徹底的に究明の上、再発防止策を講ずるなど、偏積の防止対策を徹底すること。

## （2）貴社におけるコンテナ貨物の偏積の確認

貴社は、偏積の状況を確認するため、「コンテナへの積付けガイドライン」に基づき利用運送事業者が作成したコンテナ偏積率試算チェックシート及びコンテナ内部の荷姿を撮影した写真（以下「チェックシート等」という。）を用いたサンプル調査を行っていた。しかしながら、実際に行われていたサンプル調査では、定型的貨物については、荷姿の形態ごとに作成された基本パターンのチェックシート等を確認しただけで、これと実際に積み込みを行ったコンテナの状況とを突き合わせるような調査は行われていなかった。そのため、貴社で行われているサンプル調査の方法では、チェックシート等と異なった積み込み方をしたコンテナがあるかについて把握できず、結果として偏積が発生していてもこれを事前に把握できないことを確認した。

よって、チェックシート等によるサンプル調査について、基本パターンを確認するのではなく、任意のコンテナを抽出してその荷姿とチェックシート等を比較する等、サンプル調査の趣旨に合った方法となるよう抜本的に見直すこと。また、ポータブル重量計及び輪重測定装置の測定結果も活用して、その結果をサンプル調査方法の改善に繋げるなど、サンプル調査から偏積を効果的に確認できるような調査方法についても検討すること。

さらに、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。

## 2. 運転取扱いについて

### （1）教育及び訓練

本件事故において、脱線した貨物列車の運転士がブレーキの異常な状況を速やかに認知できず、運転取扱実施基準第303条に規定する列車防護の取扱いを行っていなかったこと、かつ運転取扱の手順等を示す社内規程（以下「社内規程」という。）で定めた運転士が車両故障時に運転席を離れる際の転動防止の取扱いを行っていなかったことを確認した。また、令和2年10月18日に山陽線八王子第2踏切において発生した踏切障害事故について、運輸安全委員会の報告書では「運転士に対して、安全を確認できない場合は、躊躇なく列車を停止することを徹底させる等の安全意識の醸成に継続して努めるとともに、より効果的な教育プログラムの構築に努めることが望ましい。」と記されたにも関わらず、本社（運輸部）は具体的な指針などを示すことなく、各支社及び現業機関に取り組みを委ね、更にはその取り組み状況の把握もしていないことを確認した。

よって、列車等の運行上の「異常な状況」について、運転士が速やかに「異常」と認知し、必要な取扱いが確実にできるよう、これまでの教育及び訓練の内容及び方法

等を検証し、より効果的な教育プログラムを構築するとともに、教育や訓練のように全社的に関係するような事項については、本社が主体的に取り組むこと。

## (2) 列車の運行管理の受委託

列車の運行管理の受委託については、鉄道事業法第25条の規定に基づく貴社と西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）からの許可申請の際に添付された旅客会社との「列車の運行管理の受委託に関する協定」（以下「受委託協定」という。）において、列車の運行管理の受委託に伴い、関連する運転関係部内規程類について相互に交換又は、相手会社に提供することとし、その周知徹底をはかるものと規定されている。しかしながら、JR西日本の鉄道事業区間においては、第二種鉄道事業者である貴社の運転関係部内規程類が十分に共有されていなかった。

このため、受委託協定に従い運転関係部内規程類が十分に共有されていれば、貴社の「如何なるブレーキ不具合でも列車脱線等による隣接線の支障のおそれを考え列車防護を行う」との取扱いに基づき、本件事故において貴社の運転士が列車防護を失念していたことをJR西日本の指令員が気づき、列車防護（関係列車の抑止手配）など所要の措置を行うことができた可能性があったが、同指令員は、JR西日本の「非常ブレーキが動作したときにのみ列車防護を行う」との取扱いに従ったため、同指令員も所要の措置を行わなかったことを確認した。

よって、列車の運行管理を委託する区間については、受委託協定に基づき、運行管理が適切に行われるよう受託会社と調整すること。

## (3) 列車防護

防護無線機（TE装置を含む。）による列車防護については、貴社の運転取扱実施基準第303条において、同機器による停止信号を現示し、その後に携帯用信号炎管による停止信号を現示することと定めているが、現状では携帯用信号炎管による停止信号を現示していないことを確認した。

よって、防護無線機による列車防護について、現状の取扱いを検証し、必要により運転取扱実施基準及び社内規程を見直し、関係者が規定を遵守するよう必要な措置を講ずること。なお、運転取扱実施基準の見直しをする場合は、法令に基づく所要の手続きを行うこと。

3. この指示に従わず、安全管理体制の改善が確認できない場合や、再び違反行為があった場合には、以下のとおり、事業の改善を命ずる場合がある。

(1) 事業改善命令を行使し得る根拠となる法令の条項（行政手続法第35条第2項第1号）

鉄道事業法第23条

(2) 上記の条項に規定する要件（行政手続法第35条第2項第2号）

鉄道事業法第23条の鉄道事業者の事業について、輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実があると認められること。

(3) 当該権限の行使が上記の要件に適合する理由（行政手続法第35条第2項第3号）

輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実が確認され、鉄道事業法第23条第1項第3号及び第6号で定める措置を講ずる必要があるため。

以上



国鉄安第5号  
令和4年4月27日

西日本旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 長谷川 一明 殿

国土交通省  
鉄道局長 上原 淳



### 保安監査の結果について

貴社の山陽線瀬野駅～八本松駅間において、令和3年12月28日に日本貨物鉄道株式会社（以下「JR貨物」という。）の貨物列車が脱線する事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

これに関連して、当該列車の運転士と貴社の指令員の異常時の対応状況を確認するため、令和4年1月25日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示する。

改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。

なお、講じた措置については、令和4年5月31日までに報告されたい。

### 記

1. 列車の運行管理の受委託については、鉄道事業法第25条の規定に基づく貴社とJR貨物からの許可申請の際に添付されたJR貨物との「列車の運行管理の受委託に関する協定」（以下「受委託協定」という。）において、関連する運転関係部内規程類について相互に交換又は、相手会社に提供することとし、その周知徹底をはかるものと規定されている。しかしながら、貴社の鉄道事業区間においては、委託会社であるJR貨物の運転関係部内規程類が十分に共有されていなかった。

このため、受委託協定に従い運転関係部内規程類が十分に共有されていれば、JR貨物の「如何なるブレーキ不具合でも列車脱線等による隣接線の支障のおそれを考え列車防護を行う」との取扱いに基づき、本件事故においてJR貨物の運転士が列車防護を失念していたことを貴社の指令員が気付き、列車防護（関係列車の抑止手配）など所要の措置を行うことができた可能性があったが、同指令員は、貴社の「非常ブレーキが動作

したときにのみ列車防護を行う」との取扱いに従ったため、同指令員も所要の措置を行わなかったことを確認した。

よって、列車の運行管理を受託する区間については、受委託協定に基づき、運行管理が適切に行われるよう委託会社と調整すること。

2. 防護無線機（TE装置を含む。）による列車防護については、貴社の運転取扱実施基準規程第294条において、同機器による停止信号を現示し、その後に携帯用信号炎管による停止信号を現示することと定めているが、現状では携帯用信号炎管による停止信号を現示していないことを確認した。

よって、防護無線機による列車防護について、現状の取扱いを検証し、必要により運転取扱実施基準規程及び運転取扱いの手順等を示す社内規程を見直し、関係者が規定を遵守するよう必要な措置を講ずること。なお、運転取扱実施基準規程の見直しをする場合は、法令に基づく所要の手続きを行うこと。

3. 本件事故において、貴社の指令員は、列車無線が使用できない箇所を把握していなかったため、脱線した貨物列車の最後部に連結されていた機関車（補機）の運転士との連絡に支障を来し、迅速かつ円滑な対応ができなかったことを確認した。

よって、列車無線の使用を前提とした運転取扱区間については、その送受信状態を調査し、不良箇所（区間）は、速やかに整備し、又は沿線電話の使用などの代替措置を講じ、輸送の安全を確保すること。

4. この指示に従わず、安全管理体制の改善が確認できない場合や、再び違反行為があった場合には、以下のとおり、事業の改善を命ずる場合がある。

- (1) 事業改善命令を行使し得る根拠となる法令の条項（行政手続法第35条第2項第1号）

鉄道事業法第23条

- (2) 上記の条項に規定する要件（行政手続法第35条第2項第2号）

鉄道事業法第23条の鉄道事業者の事業について、輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実があると認められること。

- (3) 当該権限の行使が上記の要件に適合する理由（行政手続法第35条第2項第3号）

輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実が確認され、鉄道事業法第23条第1項第3号及び第6号で定める措置を講ずる必要があるため。

以上