

鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討について
(とりまとめ概要)
～大切なもの、大切な思い、運びたい～

令和5年3月29日
鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会

検討の背景・目的等

- 令和3年12月28日、山陽線瀬野(せの)駅と八本松(はちほんまつ)駅との間で、JR貨物の広島貨物ターミナル駅発東京貨物ターミナル駅行き貨物列車(25両編成)が脱線する事故が発生。
- 脱線原因の一つとして、コンテナ内の積荷の偏積(JR貨物では偏積率の許容値を10%以内とする指針を示していたが、それを上回る最大21.5%を確認)が影響したと推定される。
- 偏積が原因の一つとされる脱線事故は、平成24年4月、平成26年6月にもJR北海道江差線(現在は道南いさりび鉄道道南いさりび鉄道線。以下「江差線」という。)で発生しており、JR貨物等において対策が講じられていたにもかかわらず、今般再度発生したことから、関係者で検討会を開催し、コンテナ内の積荷の偏積を防止するためこれまで実施してきた対策の検証及び今後の対策の検討を行った。



鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会

【構成】

全国通運連盟、鉄道貨物協会、鉄道総合技術研究所、交通安全環境研究所、JR貨物、日本通運、国土交通省(鉄道局、参事官(物流産業))

オブザーバー: 経済産業省、日本製紙連合会

【開催状況】

令和4年8月3日に第1回検討会を開催し、令和5年3月27日までに計4回開催

主な検討結果

山陽線における事故発生前に実施してきた偏積対策における課題

- ① 偏積対策に係る関係者が複雑かつ多岐に渡るため、関係者間の情報展開が十分でなく、また、偏積が発生した場合の責任の所在が明確でなかった。
- ② 偏積対策の実施主体がJR貨物と利用運送事業者のみであり、積込会社の役割が不明確であった。また、積込作業員まで偏積対策教育が行われていなかった。
- ③ 過去に脱線事故が発生した江差線を通過する列車のみを対象にハード対策を実施していた。



山陽線における事故を契機に整理した今後の偏積対策

<①について>

- 偏積対策に関する情報が積込作業員まで行き渡るよう、情報の周知ルートを整理。また、偏積が発生した原因(今回偏積が確認された積荷は紙製品)に応じ、国土交通省から、関係省庁(経済産業省)、関係団体(日本製紙連合会)及び荷主を通じ、積込会社まで偏積対策の情報展開や協力依頼を行うルートを確立
- 責任の所在を明確化させるため、貨物運送約款(JR貨物⇄利用運送事業者)の見直し(令和4年4月～)や偏積確認申告ルール(利用運送事業者⇄積込会社)を開始(令和4年7月～)等

<②について>

- 積込会社は、現場での偏積対策を徹底するとともに、偏積が確認された場合は、JR貨物と利用運送事業者と連携し原因究明や再発防止対策を検討(令和4年4月～)
- 積込会社に対する偏積対策教育の充実のため、関係者が連携して教材を作成するとともに、積込作業員まで教育が行き届くよう、関係者が連携して教育体制(実施状況確認含む)を構築等

<③について>

- JR貨物によるハード対策箇所を全国に拡大等

上記の他、風化防止の取組みとして、積込会社に対しても既存の偏積防止勉強会(JR貨物及び全国通運連盟主催)への参加を呼びかけ、関係者が一体となった検討を行い、検討結果については国も参加する委員会(全国通運連盟主催の安全環境委員会)を通じて広く情報展開を行う。

関係者: JR貨物、利用運送事業者及び積込会社

偏積対策の周知・教育の仕組み

