



2025年10月13日
第049号

JR東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

京浜東北線 横浜駅4番線ホーム

線路内落とし物確認中に気笛吹鳴を受けた事象 原因はコミュニケーション不足！？

9月24日、京浜東北線横浜駅4番ホームにて、線路内落とし物拾得依頼を受け、「輸送指令への連絡者」が抑止手配を行っている間に、「拾得を行う作業員」とお客さまがホームドア越しに落とし物の場所を確認していたところ、進入してきた列車より気笛吹鳴を受ける事象が発生しました。会社は、「輸送指令への連絡者」のコミュニケーション不足を問題にして社員だけの問題に切り縮めていますが、本当にそうでしょうか？



原因究明委員会開催！ 作業前に場所が特定できているのは覗き込んでいるからでは！？
当該社員だけの問題じゃない！全社員の問題だ！！

そこで10月12日、JR東労組横浜支部と横浜駅分会、大船支部は原因究明委員会を開催し、4M4E分析に基づき、原因と背後要因を探りました！そして、誰もが確実に担え、かつ安全側に働く分会（職場）としての対策を議論しました！

※「通達」では、ホーム上からの落とし物拾得作業は、支障線区（隣接線も支障する場合は隣接線も）の抑止を基本とし、抑止できない場合に「列車見張員」を配置する。

Man：人的な要因

- ・作業時間が気になり、正確な場所を確認したいため、覗き込みたくなる。原因究明委員会参加者12名中10名が「覗き込んだ経験がある」または「自分も覗き込む」と回答。
- ・お客さまの申告場所と実際がズれるし、抑止するので時間をかけたくないという認識になる。
- ・日中帯に拾得できない場合、夜間でとなるが、その場合も場所だけは確認したいと心理が働く。（他駅の取扱い）
- ・ホームドアがあると守られているという安心感がある。
- ・指令からも「具体的な場所は？」「どれくらい時間がかかるか？」と聞かれるため確認したくなる。
- ・お客さまからのプレッシャーがあり早く見つけたい。
- ・乗務員経験がないと、指差喚呼が自然とできない。
- ・戸塚駅の事象以降の「通達」を把握していないため、基本と応用が混在していることをわかっていない。

Machine：機械・設備などハード面の要因

- ・列車間合いが短く、列車接近警報機（TC列警）は鳴りっ放し。抑止してもずっと鳴っている。
- ・ホームドアがある。

Media：環境による要因

- ・ホーム上が混雑していて雑音で指令と通話しづらい
- ・案内放送等で指令との通話が聞こえない。
- ・見通し距離のある東海道線とその他（横須賀線、京浜東北線）が混在し、もともと取り扱いが混在する。

Management：制度や管理などによる要因

- ・戸塚駅の事象（5月23日）以降も「横浜駅は安全のため2名体制でやる」とはなっているが、どうしてそうなのか「通達」が徹底されていないため、基本と応用が正しく把握されていない。
- ・いつからか「列車見張員」なのか明確な指導がない。
- ・社員の意見を聞かない「対策」となっている。
- ・「対策」も言って終わり。理解となっていない。チームスやシェアポイントにあげて終わり。
- ・管理者が社員とコミュニケーションを取っていない。
- ・落とし物申告があった時点で、お客さまに「絶対に覗き込まない」ことを徹底する指導となっていない。現行は「時間がかかる」ということを案内するに留まっている。

本音で話し合えるっていいな！



分会（職場）の対策

- ①落とし物申告があった時点で、お客さまに「線路を絶対に覗き込まない」ことを徹底する！
そうすることで、自らへの注意喚起になる！
- ②抑止手配完了まで、点字ブロックより先に入らない！仲間を守るためお互いに注意し合おう！