



2025年11月21日
第078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/>



横地申
第6号

「懲罰的な日勤およびヒューマンエラーに対する処分を直ちに止め、
線路内落とし物拾得作業について、
乗務員を含めた関係する全社員に統一した教育を求める申し入れ」提出！

【申し入れ内容】

9月24日、横浜駅京浜東北線北行ホームにて、線路内落とし物拾得のため作業員が確認作業を行っていた際、進入する列車に気笛吹鳴を受けるという事象が発生しました。その際、輸送指令との連絡者（以下、連絡者）はホーム事務室にて輸送指令に抑止手配中であったため直接的には気笛吹鳴を受けていませんが、連絡者の「コミュニケーション不足」を理由に連絡者を横浜駅での輸送の担当から外し、逗子駅での日勤のみを命じています。事象を起こしたことをもって業務内容を変更し、事象の根本原因に対する対策や教育を講じることなく、長期にわたり同一の業務に就かせることは懲罰的と言わざるを得ません。

JR東労組横浜地本は、10月12日に原因究明委員会を開催し、4M4E分析に基づき事象の原因・背後要因の究明を行いましたが、社員の多くが落とし物確認のため抑止完了前に同じように線路内を「覗き込む可能性がある」こと、また「覗き込んだ経験がある」ことが明らかになりました。さらにその背後要因として、輸送指令より落とし物の具体的な場所や所要時間を確認されることに加えお客様さまからのプレッシャーを感じていること、列車をなるべく止めたくないという心理からあらかじめ落とし物の正確な位置を把握したいことなどが明らかになりました。

横浜支社は、2025年5月23日に東海道線戸塚駅で発生した「列車進来直前に線路内落とし物拾得を行なった事象」を受け、6月5日に「線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」という「通達」を発出しています。しかし、関係する社員のほとんどがこの「通達」を目にしていないことも明らかになりました。この「通達」により、横浜支社内での落とし物拾得作業は原則抑止ですが、「横浜駅ではなぜ2名体制なのか」「その役割は何か」が正確に教育されておらず、駅列車見張員の場合であってもその開始時期の認識が社員によって異なることも明らかになっています。

このように事象の原因は「コミュニケーション不足」ではなく、根本的に作業の本質が理解されておらず、社員それぞれの認識に差異がありながらも、経験則などによって補完されている状態であり、極めて危険な状態で作業にあたっていると言わざるを得ません。

10月26日、伊東線熱海駅では、折り返し列車がホーム在線時に、CTC指令からホームと列車の隙間からマジックハンドによって落とし物拾得作業を行うことが伝達される事象がありました。当該列車の運転士が「感電の恐れがあり危険である」と判断し、列車が発車後の拾得作業となりましたが、今事象でも運転士、駅員、CTC指令員に認識の差異があることが明らかになっています。

さらに、5月23日に発生した東海道線戸塚駅での「列車進来直前に線路内落とし物拾得を行なった事象」では、当該社員に処分が行われていたことも明らかになりました。福知山線脱線事故以降、ヒューマンエラーに対する処分がいかに社員を委縮させ、大事故につながりかねないかは、鉄道業に携わる者として周知の事実です。

JR東労組横浜地本は、このままで線路内落とし物拾得作業によって社員の命を奪われかねない事態であると危機感を持っています。したがいまして、下記の通り申し入れますので、会社の真摯な対応と誠意ある回答を求めます。

記

1. 9月24日、京浜東北線横浜駅で発生した「線路内落とし物確認中に気笛吹鳴を受けた事象」について、その原因と対策を明らかにすること。
2. 9月24日、京浜東北線横浜駅で発生した「線路内落とし物確認中に気笛吹鳴を受けた事象」において輸送指令との連絡者を担当した社員に対し、正しい原因究明に基づく教育を行うとともに、事象以前の勤務形態に戻すこと。
3. ヒューマンエラーに対する処分について考え方を示すこと。
4. 10月26日、伊東線熱海駅でホームと列車の隙間から行おうとした「線路内落とし物拾得作業」について、会社の認識を明らかにすること。
5. 線路内落し物拾得作業について、乗務員を含めた関係する全社員に対し、「通達」を含め統一した教育を実施すること。

以上

**個人への責任追及ではなく原因究明を行い
安全な職場風土をつくることを求めます！**