



2026年 9月18日
第47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 安全に線路内落とし物拾得作業ができる環境の構築を求める申し入れ 団体交渉 第23号 の議論①

JR 東労組横浜地本は、8月25日に表題の団体交渉を行いました。

1. 2026年2月4日、東海道線横浜駅構内で発生した「客下り線抑止の際、横須賀線から東海道線へ横断する列車の抑止を失念し進入させた事象」の原因と対策を示すこと。

(回答) 横浜駅客下線の落とし物拾得作業に伴う抑止の際、輸送指令員が東海道線下り列車の到着抑止設定を行ったが、その際に番線使用順序が変更となり、後続の横須賀線からの横断列車に対する進路構成がされたことが原因である。対策として、ATOSの特状について理解を深められるように、教育・訓練を継続して実施するとともに、引き続き複数の輸送指令員で確認し拾得作業の承認を行うこととした。

組 合		会 社
会社として原因究明をしたのか示すこと。	これまで組合側と様々な議論を重ねてきたが、会社として責任追及よりも原因究明を当然ながらやっている。その上で、ATOSの理解を深められるように継続して行っていく。今もやっていることをさらにレベルアップ、ボトムアップしていけるように議論している。	
今回の事象の直接的な要因と背後要因はどのようなものを掴んでいるのか。	東海道下り線で落とし物拾得作業があり、当然列車を入れてはいけなかったので <u>東海道の列車に抑止を掛けたところ、番線使用順序が変更になってしまい、横須賀線からの列車の進路が自動で構成されてしまった。</u> 背後要因としてはいつも通り駅と状況を確認しながら間合いを設定して行く中で、1日2本の旅客線横断の成田エクスプレスがあった。そのことについて教育訓練の態勢を強化してきた。	
横須賀線からのルートが引かれたときに確認はしていたのか。	抑止設定後も監視をして作業の経過を見守っている。 <u>今回は作業の終了とほぼ同時に進路構成がされた。</u> 当然作業中などであれば列車を止めることが必要になってくる。	
東海道下り線の落とし物拾得だから東海道線の抑止は当然だが、横須賀線から列車が入ってくることは把握出来ていたのか。	列車ダイヤを見ながら間合いを確保していたが、 <u>ダイヤ上での見落としがあったところを背後要因の一つとして会社は考えている。</u> 番線順序変更の仕組みを理解はしていたが、今回は順序変更がかかる列車があることを見落とししていた。	
今回の場合、指令は何人で確認していたのか。複数の社員で確認していたのか。	実際に何人だったのか明確な人数は示せないが、複数名で行っている。 <u>今回は複数の見落としがあった。</u>	
他線区からの入れ込みなどは横浜駅に限った話ではなく、小田原駅などでも多く設定されている。今後も指令員への教育をしっかりと実施していただきたい。	横浜駅に限った事ではなく、旅客線に列車を入れたりということはあるので、指令室内でしっかりと漏れがないように教育していくよう、会社として対策を立てている。	
横浜駅の中でこの事象が発生した後に、当該の職場でありながら周知されなかった。そのことを事業本部としては把握しているのか。	駅の中での周知状況について、認知しているかという回答できない。駅の運営に対して事業本部としても注意喚起をしていたり、いろいろな取り組みをしている中でこのような事象があったことを聞いたので、当然知らなくてよいということではない。事業本部となり、企画部門と現業機関が一緒になったので、難しい部分はあるが必要な周知は行っていくべきだし、そういった指摘があれば伝えていく。	
横浜駅の当務に入る副長すら知らなかった。横浜駅の特徴として、横須賀線からの入り込みがあることは分かっているの、事象が共有されれば横浜駅としても注意する体制が取れると思うので、事象にかかわらず周りに注意喚起する風土というのを大切にしたい。	当然ながらその後の教育ということも大事であると思っている。	
確かに教育・訓練されていると思うが、しかし場面として見落としがある。そういうことをフォローする体制づくりを求めて第一項は終了する。	駅側に周知していくことを検討する。	

2. 抑止により線路内の支障物及び落とし物対応を行う場合は、当該駅の前駅での抑止を基本とすること。場内信号機機外で抑止を行う場合は、関係信号機を停止現示とすること。

(回答) 線路内の支障物及び落とし物の対応は、当該駅の前駅での抑止を基本としており、作業箇所列車又は車両を進入させない措置を確実に講じたうえで実施する。また、場内信号機機外で抑止を行う場合は、関係する信号機を停止現示とするなど、駅係員が対応する際に、作業箇所列車又は車両を進入させない措置を確実に講じたうえで実施する。

組 合		会 社
回答からは落とし物拾得の際は前駅での抑止と場内信号機を停止現示にして電車を停止させるという二つと捉えるがその認識で良いか。	組合側の認識に加え、無線で止める場合もある。列車を入れないことが一番大事であり、すぐに止めたいのに場内信号機を引いたから止められないというのは安全にも安定にも関わる。当然その時は列停を扱ったり、無線で止めたりする。回答としては基本としつつも、 <u>手前で止める際に信号で止める場合もあればそうでない場合もある。駅のつくりや時間帯によっても変わってくる。一概にこうと決めつけはできない。そういうことは指令が判断する。</u>	
一番確実で一番安全な手段を最優先に選んでいただきたい。現状では最外方の場内信号機で抑止、走行中における数駅先の抑止通告というのは運転士にとって非常に負担である。最優先する順番を整理していただきたい。	指令の方でも口頭抑止と到着抑止を両方行うということもしている。信号を止めるのは一番良い方法だが直前切りはやってはいけないことだし、列車の間隔・時間帯・線区によって変わる。乗務員サイドの不安も分かるが、手段の一つとして残さないと止めなければいけないときに止めることが出来なくなってしまう。 <u>前駅抑止が基本であり、それによれない場合は場内信号機を停止にして抑止が一番好ましいが、それによれない場合が出てくることをご理解いただきたい。</u>	

その②へ続く