



2026年 9月17日
第48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23号 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 団体交渉の議論②

【2項の続き】

組 合	会 社
ケースバイケースは理解できなくないが、安全が揺らいではいけない。口頭抑止も2パターンあり、その場で抑止というのはスムーズでその場に停車すればよい。5分先、10分先に通過する地点での抑止が事前に通告されるというのが相当不安である。様々な手段を使って忘れないように注意をしているが、不安を抱えて運転をしているのが現状である。	先なのに抑止なのかという不安を抱えるという意見は否定するものではない。忘れないための取り組みということに感謝する。 <u>直前まで分っているのに伝えないというのではなく、前広に情報提供が必要だという議論をしている認識である。</u> 乗務員の心情で言えば、その場で止まって抑止という方法が確実ということも理解ができる。しかし、抑止は必ず伝えなければいけない。その後に信号を切るというような段階が必要だと思う。拾得する社員が安全に作業できるよう、抑止を守っていただくために工夫をしていると思うが、そうではなくて仕組みやルールでそれをできるようにしていくのが一番である。
運転中の通告になり非常に不安である。反面、これまでの経験から手前で抑止と言われても、概ね抑止箇所に着するまでに抑止が解除されるだろうと考えて運転してしまうのが怖い。どうしても列車を止める場合、列停などもあるので「口頭抑止を基本的に使わない」という選択肢があるといよい。	理想というのは理解できるが、 <u>これだけの列車密度で様々な線区がある中で口頭抑止を行わないとするのは難しい。フローチャートのように進めて行けるものでもない。遺失物のサイズや時間帯によっても変わってくるので、口頭抑止を全く使わないということとはできない。</u> しかし回答にもある通り、前駅での抑止が基本でそれによれない場合は当然あるので、「口頭抑止は行いません」とは言えない。
駅で列車を止める手段は様々あるが、一斉停止テコを扱っても藤沢駅だと旅客線は止まるが貨物線は止らないということや、1項でも議論した列車抑止についてなどの教育も行うことが必要ではないか。	一斉停止テコの話については安全訓練資料に載せており、勉強会などで停止手配の部分で教育を行ってもらっている。しかし、駅によって仕組みや特情が違うので、そういうことに関しては駅で教育していただいている。
横浜駅は拾得回数も多いが、東海道線と横須賀線は駅間が長いので場内信号機で止めているのがほとんどである。口頭抑止に関して言えば、日中帯は先行列車発車後に抑止をかけることがほとんどなので、現示ダウンさせずに事前に場内信号機での到着抑止をかけることができるため、停止現示になっていると考えている。それならば、無線で口頭抑止を行う際に信号機を停止現示にしていることを伝えてあげるだけでも不安は軽減できるのではないか。	そのような意見があるということ、上野事業本部の指令にお伝えしていきたい。
前駅で止まっている時に動かさないというのが一番よい。場内信号機を停止現示とすることにより、安心感があるという認識は一致できるか。	<u>その通りである。</u> 確認！
抑止の口頭通知について、指令は通告したから大丈夫となるかもしれないが、乗務員は「抑止を受けたけど途中で解除するのではないか」「どうなるんだろう」という考えが入ってしまう。1月30日、上野駅構内架線切断に伴う運転整理にて指令から大船駅第一場内信号機機外で抑止の通告を受けた列車が、当該信号機が注意現示であったために抑止の通告を忘れて信号機内方に入ってしまったという事象が発生している。「止めるんだ」ということを意識させるためにも、抑止を解除されていて、場内信号機が進行を指示する現示であったとしても一旦停止し、指令に確認しても責を問わないようにするべきではないか。	大船駅での事象については運転士がしっかりと対応して頂いたと認識している。事象があった場合の責任というのは個別に状況を確認した上で会社として判断していく必要がある。
口頭抑止の場合、「エアセクションを避けて停止して」と言われる方が乗務員としては一番自然で、安全に停止したことを確認してから駅が作業を開始するのがベストではないか。	実際は輸送指令の判断になるが、意見として上野事業本部の指令に伝えて行きたい。
前駅で抑止を行う際に出発時期表示機は使用できないのか。	出発時期表示機だと信号機が停止現示とならない場合がある。
2人乗務の線区では、出発時期表示機の表示を2人とも見逃すというのはあまりない。使える物は使い、確実性を高める手段にしていきたい。	ケースバイケースで、列車を止める手段は様々ある。
我々の要求として、抑止の通告および抑止解除の通告は列車を一旦停車させてから行うことを求める。	ご意見として承る。



場内停止！



列車が遅れても運転士が確実に列車を停止させてから抑止を通告し、抑止が完了したことを確認してから落とし物拾得作業を行わせるべきです！

その③へ続く