



2026年 9月18日
第49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③

3. 4月23日発出の横鉄 MB 第 33 号「横浜支社における線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」を通達するに至った経緯を示すこと。また、「最終列車の運転終了後の拾得を基本とする」とした根拠と、そのエリアの根拠を示すこと。

(回答) 線路内の支障物及び落とし物対応に係わる駅業務を担当する社員の作業時の安全性向上を図ることとし、輸送密度が高く、拾得対応件数も比較的多いエリアを最終列車運転終了後の拾得を基本として、事業本部単位でエリアを定めた。

組 合	会 社
通達に至った経緯を示すこと。	本社の通達を受けて横浜支社（当時）としての通達を出した。本社の通達は全支社（当時）に適用されるものである。列車見張員体勢でやっている事業本部もあるのでそのやり方も載っている。横浜事業本部に関しては、事象の対策のために原則抑止で行っているのが読み取れるように通達を出している。
最終列車の運転終了後の拾得を基本とした経緯を示すこと。	本社と横浜支社（当時）で相当な議論があった。各支社（当時）で様々な考えがあり、 <u>横浜支社（当時）としては列車の本数が多いことから終電後と決めさせていただいた。</u>
横浜駅では多いときに1日7件の落とし物拾得がある。全部を終電後に抑止手配して作業するとなると終電担当者がやるしかないが、作業着手の順番待ちなどで何時に終わるかわからない。そのような現実議論されたのか。	横浜駅に関しては拾得の件数が多いと認識している。昼間よりも夜の方が間合い的に安全に作業できる環境が整えられやすいので、夜の方が望ましいが、 <u>絶対に夜に作業せよというものではなく、昼間にできる条件もあるので昼間も作業できる。</u>
夜間の線路閉鎖作業だと保守用車が出てくるが、順方向で来るのか逆方向で来るのかかわからない。その点を整理してから通達を出していただきたい。	保守用車に対してはこの通達以前から終電後の駅作業前に確認しているが、その時の確認方法が各設備系統の部署に電話をするため、大変なのでその改善について議論させていただいた。 <u>設備系統で作業調整に使用していたメープルというシステムを、線路清掃の計画に使用できるようにしてきた。メープルを使用すれば、走行する保守用車や責任者の連絡先が簡単にわかる。今回の通達に合わせ、落とし物拾得作業でも使用できると判断して各駅の管理者を教育していくため、各駅にアカウントを付与して教育を実施し、以降は駅内でも教育をしていただいている。</u>
終電後に抑止でやるのが前提だが、終電後であれば見張員体制で行うという議論はなかったのか。	終電後に関しても安全は妥協できない部分で触車事故防止手引きにおいてもまずは抑止手配を考えなさいとなっており、この考えは終電後も適用される。夜間は抑止手配が容易にとれるので、見張員体制で行うということは考えていない。
夜間であれば抑止が容易に出来るというのは一カ所の駅であればそうだが、複数の駅で行うと順番待ちの懸念がある。	指令も少ない人数でやっており、その分駅の方で負担して寝る時間が短くなっている現状には申し訳ないと認識しており、同時に感謝している。これ以上の回答は持ち合わせていない。
横浜駅ではメープルというシステムを聞いたことがない。横浜駅だと見張員と拾得者の2名体勢で作業しているが、メープルという便利なシステムがあるのであれば実際に見張員を行う社員にはしっかりと伝えるべきだ。	メープルについては全社員に教育するものではない。当務を担うような方に教育を実施している。
終電後を基本とするとなっているが、駅の勉強会では今まで通りで変わらないと言われることが多い。会社として浸透させる思いはあったのか。	<u>駅の中だけでなく、本社と支社の間でも同じような議論があった。その中でベストな選択ではないが、バタナ形として終電後の拾得作業ということで決まった</u>

4. 横鉄 MB 第 33 号「横浜支社における線路内の支障物及び落とし物対応の取扱いについて」における対応では、「最終列車の運転終了後の拾得を基本とする」としているが、①拾得物が白杖や眼鏡等で速やかな拾得が求められる場合、②お客さまトラブルにつながると判断した場合、③夜間に無人または一人体制となる場合は、「基本」の取扱いから除外されるため、社員の判断が求められることから、社員が判断したことに対する責任を問わないこと。

(回答) 個別に対応していくこととなる

組 合	会 社
個別に対応していくという意味合いについて示すこと。	例外の①、②、③は本社、支社（当時）でも議論して広く捉えられるように作った例外となる。 <u>お客さまトラブルは様々あるので、社員の判断に任せている。基本的には社員の判断を尊重する。</u>
その都度、現場で判断することになるので、その判断に会社として責任を問うことはしないでいただきたい。	<u>今回の通達は社員に責任を負わせるのではなく安全性を高めることが目的である。</u> あまりにもかけ離れたやり方をした場合、状況を伺うことがある。全くないとは言えないが、 <u>基本通りであれば社員の判断を会社として尊重する。</u>

**全項目議論終了！落とし物拾得作業における抑止手配は確実に行われているのか？
命と安全が最優先される職場環境になっているのか？職場での検証運動を展開しよう！**