

あわや「触車」の事象が多発！ 背後要因を掴み、原因究明を！

■線路内落し物拾得作業などでの取扱い誤りが連続発生！

最近、あわや触車という事象が連続して発生しています。7月8日には埼京線池袋駅で「列車接近中に線路内落し物捜索をした事象」、7月20日には山手線五反田駅で「列車接近中に線路内落し物拾得作業を行い緊急停止した事象」が発生しました。また、7月21日には京浜東北線田町～浜松町駅間で、電力社員が除草作業現場に向かって移動していたところに列車が進来し非常停車する事象が発生したほか、7月24日には東海道線品川～川崎駅間で、パートナー会社社員および協力会社社員が高圧ケーブルの点検・検査のために移動中、列車が約50m手前に非常停車する事象が発生しました。いずれも、営業関係社員や工務関係社員の触車・死亡事故となってもおかしくない、非常に危険な事象です。



ホームの「立ち番」が廃止された駅が増加し、触車の怖さを感じにくい組合員・社員も増えている（写真の駅は今回の事象とは関係ありません）

発生日	発生場所	事象内容（拾得物関係）	付記
7月8日	埼京線池袋駅	2名でホームに出場。駅列車見張員が見張業務を行わず、作業者とともホーム上から線路内をのぞき込んでスマートフォンを捜索していたところ、進入してきた列車から気笛吹鳴を受けた。	<ul style="list-style-type: none"> ホーム上のLED発車案内で当該列車の発車時刻を確認しているが、到着時刻は確認していない。（池袋駅3分停車であった） 駅社員2名は、線路内落し物の「捜索」時にも駅列車見張員の配置が必要であると認識していなかった。（マジックハンドでの「拾得作業時」のみ見張員が必要と認識していた）
7月20日	山手線五反田駅	2名でホームに出場。駅列車見張員は列車接近を確認せずにホームドアを個別開扉し、作業員に作業開始を指示。ホーム端から身を乗り出し、マジックハンドでスマートフォンの拾得作業を始めたところ、列車から気笛吹鳴を受けて退避、現場を約60m過ぎて停車した。	<ul style="list-style-type: none"> 当該駅は線路が湾曲しているため、列車の接近を目視確認できていない。 列車の抑止要請をしなかった理由は「いつも見張員体制で行っており、抑止を行って拾得したことはほぼなかった」ため。 ホームドアを個別開扉した時点では、列車が接近しているという認識がなかった。 7月8日の池袋駅での事象に関する注意喚起は受けていた。

■本社は通達でルールを周知。一方で私たち自身も運行優先体質になっていないか？

本社モビリティ・サービス部門は、特に駅での事象を受けて「線路内落し物拾得作業における徹底事項について（通達）」を发出し、改めて守るべきルールを徹底するよう呼び掛けていますが、現場からは「**ルールを守らなかった個人に責任追及しているように感じる**」「**そもそもなぜルールが守られなかったのか、背後要因を掴み原因究明すべきではないか**」などの声が出されています。

通達では发出から3日間、駅列車見張員体制による列車間合いでの拾得が禁止されました（抑止による拾得は可）。トップダウンでの対策に現場からは疑問の声やお客さまをお待たせしたとの声がある一方、**私たち自身も、運行優先体質や事なかれ主義に陥っていないか**、検証する必要があります。**建築限界内に立ち入る際の原則は、抑止手配などの「列車を入れない措置」が基本**であることを認識しなければなりません。

■責任追及ではなく原因究明の視点で背後要因を検証し、自分と仲間の命を守ろう！

本部営業部会は、これらの声を営業部会情報「きゃっちぼーる」で発信し、責任追及ではなく原因究明すべきだと呼びかけています。会社だけでは掴みきれない背後要因を現場目線で掴み、多面的に検証し、命を守るために何をすべきか、職場での安全議論をつくり出しましょう！

本MB第388号「線路内落し物拾得作業における徹底事項について（通達）」（7月20日付）より抜粋

3. 周知事項

- (1) 駅列車見張員は、見張業務に専念し絶対に作業は行わないこと。
- (2) ホーム上からの線路内落し物拾得時は、落し物の捜索についても見張体制を必ず確立し、列車接近がないことを確認後、落し物の捜索、拾得作業を行うこと。
- (3) 作業員は、駅列車見張員を配置して線路内落し物拾得作業を行う場合は、駅列車見張員とともに列車の進来がないことを確認した後、作業を行うこと。
- (4) 作業中に危険を感じたら躊躇なく列車の停止手配を行うこと。



通達に対する職場の声

- ・ミスをしたから「再教育を終えるまでその仕事をやらせない」というのは見せしめ的に感じる。事象を発生させた個人の責任のみになっている。**非難の矛先が個人に向くようなやり方は責任追及と同じではないか！**
- ・「基本動作の徹底」と言われているが、「**なぜ基本動作ができなかったのか**」が言われない。本当に必要なのは基本動作を理解し、確実に行動できるようにするための教育だ。一方的な周知だけでは不十分。
- ・教育・フォローを行う管理者の知識・経験が足りていない。駅での実務経験が少なかったり、他系統の経験が長く、駅で初めて管理者になっている人もいる。**（営業）統括センター化や、「融合と連携」の名のもとに管理業務のほかに企画業務なども増え、社員への教育・フォローが十分にできていない**。駅での実務経験がある管理者を育成したり、教育担当の管理者・社員を配置するなど、駅業務の教育体制の強化が必要だ。

会社の姿勢に矛盾を感じている未加入の仲間とも議論し、JR東労組への結集を通じて「おかしいことはおかしい」と本音で語れる安全な職場をつくり出そう！