



現場の
未来は
私たちが
創る

安全フォーラム報告書

～通信インフラを支える現場の安全と未来：「チームとしくみ」で安全確保へ～



情報労連



通建連合

安全フォーラム

～通信インフラを支える現場の安全と未来：「チームとしくみ」で安全確保へ～

協賛：一般社団法人情報通信エンジニアリング協会

2026年6月18日 13:30～

全電通労働会館2F「大ホール」& ウェビナー

— レジューメ —

- | | | |
|------------------------------------|--|-----------|
| 1. 黙とう | | ・・・13:30～ |
| 2. 開会挨拶 | 情報労連 中央本部書記長 春川 徹 | ・・・13:35～ |
| 3. 来賓挨拶 | 情報労連組織内議員 参議院議員 吉川 沙織 様
総務省通信基盤局 電気通信事業部 電気通信技術システム課
電気通信設備エンジニア室長 柴田 輝之 様 | ・・・13:40～ |
| 4. 特別報告「直近事故の経過と対策報告」 | エクシオグループ労働組合 中央執行委員長代行 木村 聡一郎
ミライト・ワン労働組合 副執行委員長 藤原 宣 | ・・・13:50～ |
| 5. 実態調査報告「交通誘導員アンケートまとめ」 | 通建連合 事務局長 増本 高大 | ・・・14:05～ |
| 6. 基調講演「現場の安全を守る交通誘導の誇りと課題（仮）」 | キステム労働組合 執行委員長 近藤 渉 | ・・・14:20～ |
| — 休憩 — | | ・・・14:40～ |
| 7. 実態調査報告「情報労連安全ヒアリング報告」 | 情報労連中央本部 運動推進局部長 田中 清貴 | ・・・14:55～ |
| 8. 通建連合「労働安全衛生強化期間の取り組み」について | 通建連合 安全ワーキング座長 古賀 真也 | ・・・15:10～ |
| 9. パネルディスカッション「通建現場における安全と相互理解の未来」 | | ・・・15:20～ |
| 10. 安全フォーラムまとめ | 通建連合 事務局長 増本 高大 | ・・・16:25～ |
| 11. 終了 | | ・・・16:35 |



▼挨拶編



▼職務専念編



▼追走編



1. 司会者冒頭挨拶＜通建連合村上副議長＞

「フォーラム開催の目的と背景」

このフォーラムの開催にあたり、まず一言ご挨拶を申し上げます。

通建連合は、すべての働く仲間が安全で安心して働ける職場環境の整備を運動の重点柱に据えて取り組んできました。

しかしながら、現在、現場では痛ましい重大人身事故が発生し、極めて厳しい状況に直面しています。

とりわけ、路上作業において、私たちの安全を支える交通誘導員の皆様の就業環境については、これまで実施したアンケートを通じて、安全確保の厳しさや現場における相互理解不足など、数多くの課題が明らかになっています。

「事故の教訓と議論への期待」

本フォーラムは、これらの痛ましい事故の教訓を風化させることなく、現場第一線で働く交通誘導員の生の声を共有することを目的としています。

本日ご参加の皆様が一体となって、「どうすれば仲間を守れるのか」を真剣に議論いただくことを目的として開催します。

本日のフォーラムを通じて、通建業界を魅力ある業界へと変えていく原動力とし、すべての働く仲間が「今日も明日も笑顔で家族のもとへ帰ることができる」、そんな当たり前の日常を私たちの手で、この通建業界の隅々まで築き上げていきましょう。



＜情報労連 春川中央書記長＞

～安全に格差があってはならない～

- (1) 私たちは、直近で発生した重大人身事故を極めて重く受け止めているところであり、二人の尊い命が失われる事故が続発したことは、決して看過できるものではない。
- (2) これまで幾度となく繰り返されてきた類似の事故が、なぜまた起きてしまったのか。安全対策や基本手順の徹底が、現場の第一線まで十分に浸透していなかったのではないかと、強い危機感を抱かざるを得ない。とりわけ、私たちが最も重く受け止め、本フォーラムのテーマとして、深掘りするのは、現場の最前線で安全を守る「交通誘導員」の安全の確保である。
- (3) 近年の重大事故の背景には、一般の通行車両による「飛び込まれ」により、交通誘導員が被害を受けるケースが後を絶たないという深刻な実態がある。私たち情報通信設備建設産業は、多重的な請負構造によって支えられている。しかし、企業の規模や立場の違い、あるいは作業員か、交通誘導員か、という役割の違いによって、安全に格差があってはならない。

～安全はすべてに優先する～

- (1) サプライチェーン全体、そして現場に関わるすべての仲間の労働安全意識を、今一度、根本から醸成し直す。
これこそが今回、通建連合と情報労連が、本フォーラムを共同開催した最大の目的である。
- (2) 私たちが積み重ねてきている、「防げるはずの事故は防ぐ」取り組みを不断に展開していくことは極めて重要であり、「二度と類似事故を起こさない」という不退転の決意を、本日、あらためて固め合いたい。
- (3) 安全は、それぞれの企業間の「競争領域」ではなく、産業全体で知恵を持ち寄るべき「協力領域」である。自社の安全、自組織の安全だけで完結するものではなく、事故情報の迅速な共有をはじめ、類似災害の横展開による防止、さらには現場の声に基づく実効性ある対策を、サプライチェーン全体で進めていきたい。

～安全で安心して働ける職場の環境整備～

- (1) 安全で安心して働ける職場の環境整備は、すべての働く仲間、そしてその家族の切実な願いである。本日の「安全フォーラム」が、情報労連・通建連合、そして関係するすべての仲間にとって、重大人身事故の撲滅に向けた新たな一歩となることを心から期待する。

来賓あいさつ

情報労連組織内参議院議員 吉川さおり 様



「私、もともと通信営業出身」

- 皆さん、こんにちは。通信事業者出身であり、総務省の幹部の前で先に挨拶することに恐縮ですが、ご指名なのでご挨拶をさせていただきます。
- 春川書記長の挨拶で触れていていましたが、「安全第一！」って言われても、現場ってそう簡単にいかないこと、あります。私、会社辞めて政治の世界に入る前に、現場の人たちから色々なこと教えてもらいました。それまで、私は「発注する側」の人間だったから、頭では分かってるつもりでも、実際に現場のリアルな声を聞いたり、事故の悲惨さを目の当たりにしたりして、色々と感じることがありました。

「ようやく国のトップもインフラの重要性に気づいてくれました」

- 去年、総務省に「電気通信設備エンジニア室」が初め設置されました。情報通信のインフラがどれだけ大事であることが、やっと国にも伝わったってことだと思っています。
- 6月1日は「電波の日」、総務省主催の式典に、総務委員長として総務大臣と一緒に私も出席しました。

「ライバル同士でも協力し合ってます、だって現場はみんなで動かしてるから」

- その「電波の日」の式典で、実は「つなぐプロジェクト」という取り組みが表彰されました。NTTグループの5社と、KDDI、ソフトバンク、楽天モバイルの4社が団体賞として表彰されました。
- これは、春川書記長も挨拶で触れていましたが、企業同士で競い合うだけじゃなくて、共有できるところはどんどん共有していこう、という姿勢が評価されたものです。
- 能登半島地震の時は、KDDIとNTTの2社だけでしたけど、今じゃソフトバンクとか楽天モバイルも加わって協力し合っています。そういうのが評価されて、トップの方々が表彰されました。
- でも、大変な状況で復旧作業をするのは、通建連合の皆さんとか協力会社の人たち、そして現場の安全を守ってくれてる交通誘導員の皆さんです。

「私、政治の場でも皆さんの声を届け続けます！」

- そういう現場で頑張ってる人たちの「大切な声」を、引き続き、政治の場でしっかり届けていかなければなないと、強く思っています。
- 今日のフォーラムも、途中までしかいられませんが、皆さんと一緒に話を聞いて、色々なことを共有して、少しでも良い環境を作っていけるように国政の場で、引き続き頑張ってまいります。

来賓あいさつ

総務省総合通信基盤局 電気通信事業部 電気通信技術システム課 電気通信設備エンジニア室 室長 柴田 輝之 様



「現場の皆様への敬意と感謝」

- 本フォーラム開催にあたり、情報通信分野の現場、まさにその最前線で整備、運用、保守などに日々ご尽力されている皆様に対し、心からの敬意を表します。
- 日本の情報通信基盤は、皆様の高度な技術と日頃の不断の努力によって支えられており、その重要性を深く認識しています。

「増大するエンジニアの役割と総務省の認識」

- 5Gの普及促進や光ファイバー網の整備、そして自然災害に強い通信ネットワークの構築といった喫緊の課題を実現する上で、ネットワークを支えるエンジニアの果たす役割がますます大きくなっていると認識しています。
- 総務省としても、通信インフラの強靱化とデジタル社会の基盤整備を重要課題と位置づけており、現場の皆様と密接に関わる施策を今後も積極的に推進していく意向です。

「安全確保と人材育成の喫緊性」

- 近年、通信設備の耐災害性の向上とともに、現場作業における安全確保が極めて重要になっていると認識しています。
- 設備の高度化・複雑化に伴い、より高度な技能を持つ人材の育成が急務です。
- 少子高齢化・人口減少が進行する中で、電気通信分野においてもエンジニアの人材確保、育成、定着が大きな課題であり、現場を支える人材の確保が困難になることは、安全だけでなくサービスの品質にも直結する極めて重要な問題です。

「電気通信設備エンジニア室の役割と活動」

- これらの背景に基づき、総務省では、昨年10月に「電気通信設備エンジニア室」を設置しました。
- この室は、情報通信エンジニア業界を持続的に支え、活性化させるため、人材の「呼び込み」「育成」「定着」という好循環を目指しています。
- 総務省として、電気通信事業者や通信工事業者、協力会社の皆様との連携を通じてこの目標を達成していきます。
- 活動の第一歩として、業界の実態を的確に把握するための定性的・定量的な調査・分析を進めており、情報労連・通建連合の皆様からの貴重な知見提供に感謝するとともに、一層の協力をお願いいたします。

「次世代の担い手を育てる取り組み」

- 総務省の取り組みとして、将来の担い手を育てる活動を紹介します。
- 毎年夏に開催される「子供霞ヶ関見学デー」において、今年も「通信ケーブル作成ワークショップ」を予定しています。
- このワークショップでは、小学生を含む子供たちが実際にLANケーブルを作成し、通信を体験できる機会を提供しており、情報通信の楽しさや重要性を実感してもらうことで、将来のエンジニア育成・拡大につなげていきたいと考えています。

「フォーラムへの期待と結びの言葉」

- 本日の安全フォーラムが、参加者からの安全に関する知識や経験を共有し、現場の安全文化をさらに高めていく重要な機会となることを期待します。
- 本日の議論が、皆様の現場における安全確保の取り組みに一層資するものとなることを期待します。
- 最後に、情報労連・通建連合ならびに関係者の皆様のみならずのご発展と、本日集まった皆様のご健勝、ご安全を祈念して挨拶に代えさせていただきます。

特別報告

「直近事故の経過と対策報告」

エクシオグループ労働組合

中央執行委員長代行 木村 聡一郎



＜＜2026年2月および5月に発生した「飛び込まれ事故」について報告＞＞

- 1.事故発生要因は作業終了後の保安設備撤去時の飛び込まれ。作業員、専門交通誘導員に落ち度はありませんでした。
- 2.2月発生の事故対策：
 - ①交通誘導員との連携と退避場所の確認（保安設備の設置・撤収手順化、一時的な封鎖、警備員による危険合図、作業員の待機場所想定）。
 - ②飛び込まれ防止に対する教育（保安柵設置・撤収手順教育、車両特性を取り入れた待機体感研修、KYTへの例題追加）。
- 3.5月発生の事故対策（最終報告待ち）：
 - ①緊急時の退避場所の確保、指示の徹底。
 - ②安全作業手順書に具体的な作業退避手順を明記し、記載教育を実施。
 - ③作業体撤去時の最終段階における通行車両への視認性向上。
- 4.労組として会社に申入れ書を提出し、再発防止策のグループ全体への浸透、トップダウンでの事故情報共有・注意喚起を求めました。
- 5.労使一体での事故撲滅に向けた取り組みを再確認。通建連合本部へ、自立安全推進体制を基本とした事故対策の水平展開を要請しました。

ミライト・ワン労働組合

副執行委員長 藤原 宣



＜＜2026年3月に発生した「バケット車逸走による事故」について報告＞＞

- 1.事故の主な要因：
 - ①時間圧による焦り、過信。
 - ②ジャッキ格納忘れ、パーキングブレーキ解除、輪止め回収などの手順誤り。
 - ③インターロック機能の安易な解除。
 - ④逸走し始めた車両を人力で止めようとしたこと。
- 2.再発防止対策：
 - ①安全教育とVR・実車による危険体感研修。
 - ②インターロック機能の解除禁止。
 - ③ネットワークカメラを利用したパーキングブレーキと輪止めの確実な実施。
- 3.「重大事故撲滅抜本対策PT」を創設し、人・組織の変革とデジタル技術の融合による安全のスマート化を目指す。
- 4.労組として会社に緊急の申出書を提出。
 - ①類似事故の教訓を踏まえた抜本的な再発防止策の策定。
 - ②ネットワークカメラやKY活動の形骸化実態把握と管理・支援体制の再構築。
 - ③現場に焦りを生じさせる過密な作業スケジュールの見直しを含む労働環境整備。
 - ④教訓が現場に定着する実効性のある安全教育への転換。
- 5.会社は安全を基盤に、ルール徹底、AI技術導入、風通しの良い関係構築、過度な負荷をかけないスケジュール管理に取り組む姿勢を示しました。
- 6.労使協議会を通じ、現場の声を反映した対策を議論していくこととします。

実態調査報告「交通誘導員アンケートまとめ」



通建連合 事務局長 増本 高大

- 1.2025年春に実施した交通誘導員アンケートの結果を報告。
- 2.全国約1000名弱の交通誘導員から生の声が寄せられた。
- 3.51.8%が60代、70代の高齢者であり、エッセンシャルワーカーの高齢化が進んでいる。
- 4.95.5%がNTT東西の現場に従事。
- 5.コミュニケーションの課題：
 - 約3割が朝礼・出発前の注意喚起なし。
 - 2.1%が現場到着後のミーティングに参加機会なし。
 - 4.8%が作業員に対して意見を言える場がない。
- 6.良好な現場と危険な現場が存在。
- 7.危険な現場では、事前の打ち合わせなし、一方的な指示、作業の手伝いを断ると特別視されるなどの問題が指摘された。
- 8.アンケートから導き出された「安全で安心な職場を作るための5つのポイント」：
 - ①コミュニケーション構築。
 - ②施工情報の共有。
 - ③ハラスメント撲滅。
 - ④追走の安全化。
 - ⑤道路占有許可の改善。
- 9.今回のフォーラムが、現場の声を共有し、安全安心な現場を作るきっかけとなることを期待。



「現場の安全を守る交通誘導の誇りと課題」

キステム労働組合 執行委員長 近藤 渉



（1）．導入と問題提起

- 講演の構成：3つの主要テーマ
- 2号警備の社会的地位：交通誘導警備業務と雑踏警備業務を指し、なぜ彼らの仕事が正当に評価されにくいのか、その背景を考察。
- エッセンシャルワーカーとしての役割：警備業務が単なる補助ではなく、社会的インフラを支える重要な役割を担っていることを整理。
- コミュニケーションと安全：現場での声かけや意見を言い合える環境が事故防止にどれほど重要か、その点に焦点を当てる。
- 安全への寄与：社会的地位とコミュニケーション
- 特に社会的地位とコミュニケーションの2点が安全にどのように寄与するかを中心に解説。
- 精神論ではなく、現場で実際に起きていること、実務に直結する内容であると強調。

（2）．2号警備交通誘導警備員の現状認識

- 低い社会的地位の現実と背景
- 正直に申し上げて、現在の社会的地位が高いとは言えない実態を指摘。
- 背景には、過去に作られた「ただ立っているだけ」「注意力が低そう」「専門性が感じられない」といった悪いイメージが強く残っている点がある。
- しかし、これは現場の実態とは大きく異なり、日々真面目に業務に取り組む警備員にとって大きな障害となっている。
- 悪いイメージが現場へ与える影響
- この誤解を見過ごしてはならず、イメージは実際に現場へ影響を与えていると警鐘を鳴らす。
- 本来重要な注意や危険の指摘が十分に受け止められない状況生まれ、これは単なる印象の問題ではなく安全そのものに関わる問題であると強調。
- 警備業界の質の向上と社会の認識のズレ
- 現在の警備業界は大きく変わっており、教育制度（法定教育、現任教育）がしっかり整備され、知識と技能の向上が図られている。
- 資格取得の推進により専門性を持つ警備員も確実に増加。
- リスクアセスメントや事故予測といった安全意識も大きく向上しているが、社会の認識はまだそこに追いついていない。
- この「現場の実態と社会のイメージのずれ」（見えない壁）こそが、現在の大きな課題の一つであり、このギャップを埋めることが社会的地位向上、ひいては安全文化の定着につながると解説。
- 警備員自身の仕事への誇り
- 警備員自身が自分たちの仕事の価値を正しく認識することの重要性を説く。
- 現場で担っている役割は決して小さいものではなく、安全を支える中核的な存在であり、改めて自身の仕事に誇りを持ってほしいと呼びかける。

基調講演（2/3）

（3）. エssenシャルワーカーとしての役割と警備員の不可欠性

- エssenシャルワーカーとしての警備員
- パンデミックで広く知られるようになった「エssenシャルワーカー」（社会を止めないために必要不可欠な仕事を担う人々）の概念に触れる。
- 医療、物流、インフラ等が注目される裏で、現場の安全を支えていたのが警備員であると強調。
- 現場が安全に機能しなければどんな作業も成立せず、警備員の仕事が社会機能維持に欠かせない役割を担っていることを説明。
- コロナ禍での経験が警備員自身の仕事の意味を見つめ直す機会となり、非常時・平時を問わず不可欠な存在であると再認識させた。
- 通信インフラと警備員の役割
- 現代社会が通信インフラに大きく依存しており、通信が止まれば社会そのものが停止する危険性があると指摘。
- 電話工事を行う作業員は社会機能を維持するエssenシャルワーカーだが、その工事は安全に実施されて初めて成立する。
- 道路上での作業における車両・歩行者との接触リスクをコントロールし、現場を安全に保っているのが警備員であると解説。
- 警備員がいなければ工事そのものが成立せず、これは単なる補助ではなく、直接的に社会基盤を支える仕事であると強調。
- 行政レベルでの警備員の必要性認定
- 警備員の必要性が行政レベルでも認められていることを指摘。
- 具体的には、道路使用許可書において警備員の配置が必須条件として明記されている。
- これは「警備がなければ工事の安全性が確保できない」という公式な判断であり、行政も警備員がいなければ工事は成立しないと明確に認めていることを意味する。
- この事実を認識することで、警備員が自身の立場に自信を持ち、安全のために必要なことを伝える際に遠慮する必要はないと語る。それは個人的な意見ではなく、制度に裏付けられた正当な役割だからであると結んだ。

（4）. 現場のコミュニケーションの実態

- 重要性に見合わない扱いとコミュニケーション課題
- 警備員が制度上も現場においても不可欠な存在である一方で、その重要性に見合った評価や扱いが十分にされていない場面があることを指摘。
- その背景には社会的地位の低さがあり、これが単なる評価の問題にとどまらず、現場でのコミュニケーションにも影響していると解説。
- 例えば、危険を感じても声を上げにくい、あるいは伝えた意見が軽く扱われる状況は、本来防げるはずのリスクが見過ごされる可能性を生む。つまり、社会的地位の問題は安全にも直結している。
- 構造的な問題としてのコミュニケーション課題
- これを「言えなかった人が悪い」といった個人の問題として片付けるのではなく、発言しづらい環境や関係性そのものに問題がある「構造的な問題」として捉える必要があると強調。
- この見えない壁がある限り、どれだけ個人が努力しても安全には限界がある。
- 追走業務における危険とコミュニケーションの失敗
- 事例：赤信号突破の作業員への指摘困難
- 実際の現場で赤信号をそのまま突破する作業員がいるケースを取り上げる。これは明らかな危険行動であり、その場で止めるべきだが、警備員の立場の弱さや関係性の中で言いづらい雰囲気が存在する。
- これも個人の勇気の問題ではなく、そうした状況を生み出す現場の構造に問題がある。発言が無視されたり、関係性が悪くなる不安から危険を指摘しにくい現状がある。
- 事例：踏切事故とコミュニケーションの欠如
- 作業車の追走中に警備員の車両が踏切内で列車と衝突しそうな事故事例を紹介（幸い警備員は無傷で退避）。

基調講演（2/3）

- 踏切は慎重に通過すべき場所だが、「置いていかれてはならない」「急いでついていかなければ」という判断が重なり危険状況が生まれた可能性を指摘。
- もし事前にコミュニケーションの上、無理に追走せず自分のペースで追走していればどうだったかといひかけ、コミュニケーションが安全に直結する例であるとした。
- 現場における必要な構造：対等な関係性
- 現場の安全はルールや個人の能力だけで守られるものではなく、その土台にはお互いの関係性がある。
- 警備員と作業員が上下関係ではなく対等な立場で関われるかどうか非常に重要。立場の差によって言いにくい、聞いてもらえない状況があれば、それはそのままリスクとなる。
- 「誰が言ったか」ではなく「何を伝えているか」が大切であり、警備員と作業員が「現場を安全に終わらせる」という共通の目的を持ったパートナーであるべきだと強調。

（5）．警備員の誇りとまとめ

- 警備員の役割：安全の前提と命を守る仕事
- 現場における安全を成立させる前提条件となる存在である。
- 日々の誘導や判断の一つ一つが事故を防ぎ、人の命を守ることに繋がっている。
- 工事現場の「顔」としての役割
- 警備員は工事現場の「顔」でもある。地域住民や通行人が現場で最初に目にするのは警備員であり、その声かけや立ち振る舞いが現場全体の印象を左右する。
- 安心できる現場だと感じてもらえるかどうかは警備員の対応にかかっており、安全だけでなく地域の安心にもつながる非常に大きな役割である。
- 日々の業務では当たり前と感じるかもしれないが、社会にとって欠かせない仕事であり、自分の仕事に誇りを持つべきだと呼びかける。
- 現場の顔であることは大きな責任が伴うが、同時に信頼されている証拠であり、誰にでもできる仕事ではないと強調。
- 一つ一つの声かけ、動作が、現場全体の安全や地域の人の安心につながり、これが信頼を生み出す。警備員が現場の顔であるという自覚を持つことで、より安全で信頼される現場づくりにつなげてほしいと訴える。
- 講演の締めくくり：「警備員なくして現場は回らない」
- 警備員の仕事は単なる補助ではなく、現場の安全を支え、工事を成立させ、社会の基盤を守る非常に重要な役割を担っていると再度強調。
- その役割を果たしているのは、警備員一人ひとりの皆さんである。
- 日々の現場の判断、声かけ、立ち振る舞いすべてが現場の安全と社会の安心につながる。だからこそ、自分の仕事に誇りを持ち、より良い環境を作ってほしいと語る。
- ただ与えられた業務をこなすだけでなく、より良い現場を自分たちで作っていける意識を持つべきである。
- 安全は誰か一人が守るものではなく、現場に関わる全員が同じ方向を向いて初めて実現できるもの。その中で警備員は重要な役割を担っている。
- これからも皆さんと共に誇りを持てる職場、そして安全な現場を作っていきたい。
- 未来の警備業界が今以上の安心と安全を提供できることを心から祈念し、講演を締めくくった。
- 会場参加者、オンライン参加者、関係者への感謝を述べ、今後の一層の指導・鞭撻を依頼した。
- 日々の業務では当たり前と感じるかもしれないが、社会にとって欠かせない仕事であり、自分の仕事に誇りを持つべきだと呼びかける。
- 現場の顔であることは大きな責任が伴うが、同時に信頼されている証拠であり、誰にでもできる仕事ではないと強調。



「情報労連安全ヒアリング報告」

情報労連中央本部 運動推進局部長 田中 清貴



1. 情報労連が行った安全ヒアリングの趣旨と課題認識を報告。
2. 事故を個別のものと捉えず、サプライチェーン全体で再発防止に取り組む必要性がある。
3. 現場で働く作業者を中心に、重大事故撲滅と類似事故防止のため安全ヒアリングを実施。
4. 2025年度は交通誘導員が巻き込まれる事故に焦点を当てた。
5. ヒアリングから得られた課題認識
 - ① 危険箇所における機械化導入の検討（特に国道など、ロボティクス等の早期導入）。
 - ② 交通誘導員の安全配置と相互支援体制（飛び込まれ、体調不良時など、他の班員がすぐに気づき助けられる配置・体制）。
 - ③ 看板などの強風による転倒対策（倒れない対策、または土嚢のような重し設置時間の確保）。
6. 具体的なヒアリング内容と提案・要望（3つの事故事例）：
 - ① 2020年10月 北海道での事故（マンホール点検作業中の飛び込まれ）
 - ・ 大雨、強風で視界不良。電光式矢印版が車両から見えていないと感じていた。
 - ・ 提案・要望：規制先端部には人を配置せず機械設置、安定した看板設置、孤立感の解消、休憩環境の整備、トイレ環境の改善。
 - ② 2020年1月 東京都での事故（試験掘り工事中の車両と誘導員の接触）：
 - ・ 街路樹などで見通しが悪く、交通誘導員が見えづらい現場状況。
 - ・ 車両が誘導を無視して接触。運転手は急いでいた。
 - ・ 提案・要望：根本的に人が立たない対策、休憩時間の確保、トイレ環境の改善。
 - ・ 交通誘導員は「ドライバーからの不満を受け止める謙虚な姿勢と、作業班全員での協力体制が最も大切」と考えている。
 - ③ 2021年1月 千葉県での事故（冠水上降板改修工事中的の車両と誘導員の接触）：
 - ・ アンダーパス手前で片側交互通行中に車両がカラーコーンに接触、誘導員が負傷。
 - ・ 発注者からは、交通誘導員の立ち位置について「規制体の中で行うこと」「危ない時は逃げてください」と伝えていたが、現実的には難しい状況。
 - ・ 発注者は「とまるくん」の必須化、工事車両によるバリケード設置などの安全対策を実施。
 - ・ 交通誘導員も一緒に作業を行う仲間であり、対等な立場であると認識。
 - ・ 作業体設置・撤去時の事故リスクを重く受け止めている。
 - ④ 情報通信産業における類似事故の再発防止には、労使で培った安全対策の浸透強化が必要。
 - ⑤ 安全な職場環境は、現場で働く一人ひとりの意識と行動、そして関係者全員の協力で実現できる。サプライチェーン全体での安全・安心な職場環境を目指す。



通建連合「労働安全衛生強化期間の取り組み」

通建連合 副議長兼安全ワーキング座長 古賀 真也



1. 2025年度の通建連合の労働安全衛生強化機関の取り組みについて説明。
2. これまでは、例年1月～2月を強化期間とし、ポスター掲示や安全グッズの配布で安全意識向上に取り組んできた。
3. 2021年度以降、安全グッズにQRコードを付し、アンケートや被災者の声活用にに取り組む。
4. 2024年度は専門交通誘導員の実態調査アンケートを実施。
5. 2025年である今年度は熱中症対策の一環として、取り組み期間を情報労連安全衛生強化機関に合わせ6月に設定。
6. 安全グッズとして、熱中症対策の意味を込めて「塩あめ」とした。
7. また、専門交通誘導員の実態調査アンケート結果を踏まえた「見えない壁」の改善に向けた作業員の意識変革ツールとして、3つのテーマを動画を作成し、そのQRコードを「塩あめ」ボックスに掲載して、現場段階での拡散を企図した。
 - ① コミュニケーションの充実（ハラスメント撲滅）。
 - ② 交通誘導員の職務専念（現場作業の手伝い防止）。
 - ③ 交通安全（現場間移動の無理な追走防止）。
8. 元請けグループ各社の施工管理者、現場施工班、専門交通誘導員の信頼関係構築を目指す。
9. 今回の安全グッズは、アクセス系工事に従事するグループ会社、協力会社、ガードマン会社をメインターゲットとしているが、熱中症・ハラスメント対策も兼ねているため、幅広い職場・現場への配布と動画視聴を要請。
10. 置き型容器を採用し、相談窓口の案内も兼ねている。
（動画3本の紹介）
 - ① 挨拶の大切さ。
 - ② 交通誘導員の職務専念の重要性。
 - ③ 追走時の事前の情報確認とルート確認の重要性。



通建連合
労働安全衛生強化期間
期間：2026年6月1日（月）～30日（火）

笑顔で帰ろう!!
LET'S GO HOME WITH A SMILE!!

▼挨拶編 ▼職務専念編 ▼追走編

私たち通建連合は、熱中症や交通事故を含む、あらゆる労働災害の撲滅に取り組みます。

お困りごと等の相談窓口
情報通信設備建設労働組合連合会（通建連合）
TEL: 03-3255-2865

パネルディスカッション(1/7)

「通建現場における安全と相互理解の未来」

ファシリテーター： 通建連合 議長 高代 守

パネラー： (株) キステム甲信支店総隊長 阿部 智一

(株) キステム東京支店長 綾野 裕行

日本コムシス(株) 安全品質管理本部長 松浦 寛

情報労連 運動推進局長 青木 哲彦



セッション1：対等な立場と「見えない壁」（アンコンシャスバイアス）の打破

• 高代ファシリテーター：

- 近藤委員長からもあった「対等な立場」が大事だという点について議論したい。
- 労働組合の言葉で言うと「アンコンシャスバイアス（無意識の偏見）」が、そこ（現場に；交通誘導員と作業員、施工管理マネジメントサイド等）に存在し、悪影響を与えている。
- この「対等な立場ではない」状況をどう打破するか、まず阿部さんから現場の実態を聞かせてほしい。

• 阿部パネラー：

- 世間一般的に警備員の地位がすごく低いと感じる。
- 現場に立っていると、「誰でもできるだろう」「ちゃんと誘導してないだろう」「お前なんか誘導できるのか」といったイメージを持たれていると感じる。
- 特に、施工される方の中には「お前ら（警備員）を使ってやってるんだ」と言われたという話も聞いたことがある。
- 私たちは作業員さんと一緒に仕事を回す立場だと思っているが、一部にはそういう認識の方もいるようだ。

• 高代ファシリテーター：

- 今、阿部さんから切実な声があった。アンケートでも良い職場もあれば、悪い職場もあるという実態が示された。
- この「良い職場」に向けて、労働組合としてどう改善していくか。情報労連の立場から青木局長に意見を求める。

• 青木パネラー：

- 阿部さんの話を聞いて感じたのは、ハラスメントは単なるマナーの問題ではないということ。
- 仕事には貴賤はないが、職業によっては上下関係があるという見方が、社会の通念として存在しているのではないかと。これを変えていかなければならない。
- 情報労連は1962年の結成以来、賃金や処遇の低さの問題に取り組んできた。特に通建連合を中心に活動してきた歴史がある。
- この状況をどう打破するかを考えた時、UAゼンセンがカスタマーハラスメントを世間に知らせるのに7～8年かけ、テレビCMなどを行った話を聞いた。我々もどう社会に訴えかけるかを考えながら政策を作っていく必要がある。かなければならない。

パネルディスカッション(2/7)

- 高代ファシリテーター：
 - それでは実際に工事を行う側として、日本コムシスの松浦本部長から、現状打破のために苦勞されている点や、こうすべきという点について意見を求める。
- 松浦パネラー：
 - 阿部さんから切実な声があったが、現場の最前線では円滑なコミュニケーションが取れていないケースがあると考えている。
 - 本社レベルでもそうした事象を聞くたびに注意喚起しているが、周知だけでは現場に浸透しないこともある。
 - 私自身が常に思っているのは、特に道路上の作業現場では、施工側の作業者と専門の交通誘導員は「一つのワンチーム」だということ。
 - それぞれに、工事施工と、一般車両・通行人の交通誘導、そして作業者と自身の安全確保という明確な役割がある。
 - これらは本当に対等なパートナーだと考えており、現場に行くたびに話している。
 - 互いにリスペクトし合う関係性をしっかりと構築していかなければならない。
 - できていない現場があれば、直ちに是正しなければならない。頭ごなしに言っても浸透しないので、対話を通じて行動変容につなげていく地道な努力が極めて大事だ。
- 高代ファシリテーター（合意形成）：
 - 皆さんの話を聞いて、行動変容をどうするかという点で苦勞されていることが分かった。
 - 近藤委員長の「今日も現場を安全に終わらせて帰ろう」という言葉を思い出した。
 - 交通誘導員と作業員の共通言語として、このような挨拶や掛け声を広めることもできるのではないか？
 - この取り組みは、UAゼンセンのカスタマーハラスメントの件と同様に、社会的な認識を広げながら現場も変わっていく、息の長い取り組みである。
少なくとも我々は、そのような気持ちで前に進んでいくことで一致したい。

セッション2：追走の安全化

- 高代ファシリテーター：
 - ショート動画でも示された「追走が危険」という問題提起について、これを「追走の安全化」というスローガンで深掘りしたい。
 - 阿部さんから、作業員さんとの関わりの中で、追走に関して実際に肌で感じていることを聞かせてほしい。
- 阿部パネラー：
 - 私自身のコミュニケーションは取れているので苦勞は少ないが、周りの隊員からは、黄色信号で先に行かれて信号無視をしないと離されてしまうため、無理な追走をして信号無視で捕まったり、作業車に追突しそうになったりする事故もあったと聞いている。
 - 一番大事なのは作業前の打ち合わせ、コミュニケーション。
 - 作業員側と一緒に作業現場に連れて行く意識と、警備員と一緒に行って交通誘導を行う意識がもう少しあれば良い。
 - 一部の作業員は、後ろの警備員が離れても全く気にしない方もいる。
 - コミュニケーションが難しい人もあるので、個人レベルではなく、全体的に明確なルールができれば良い。
- 高代ファシリテーター：
 - 阿部さんの肌感覚を踏まえ、綾野支店長から管理者側としてどう感じるか。
- 綾野パネラー：
 - 管理者として元請けさんをお願いしたいのは、情報の事前提示の丁寧化。
 - 次に移動する住所などをスマホの画面に提示してもらえただけで、事故のリスクが大きく減る。目的地が明確になれば、警備員も安心して運転に専念でき、無理な追走も防止できる。
 - 現場に到着した際の警備員車両の駐車場所も課題。なかなか止めるところが少なく、早く現場に戻らなければという焦りから安全な誘導に専念できない。
 - 警備員の駐車場所についても、チーム全体で検討する仕組みを作ってほしい。
- 高代ファシリテーター：
 - 松浦本部長はいかがか。



パネルディスカッション(3/7)

・松浦パネラー：

- まさに「対等なパートナー」という意識があれば、相手への思いやりや気配りはできるはず。
- 無理な追走は絶対させてはいけない。大部分の現場では、必要な情報を確実に事前に伝えることでリスクを抑えている。
- 昨年の通建連合のアンケート結果を踏まえ、交通誘導員さんとの連携のために、名刺サイズのツールや注意ポイントをまとめた資料を周知している。
- 目的地や順路、はぐれたときの対処法などを事前に相互確認し、無理な追走とならないよう互いに注意し合うことを伝えている。これは頭ごなしに「〇〇しなさい」ではなく、「アンケート結果でこういう声があったから、みんなで注意し合おう」という伝え方をしている。
- 綾野支店長からの駐車場所の件も、同じチームとして一緒に考えていきたい。

・高代ファシリテーター（合意形成と課題提起）：

- 情報共有については、我々サイドでできることがあると感じている。今日のきっかけをさらに活かし、現場の皆さんとのコミュニケーションを促したい。
- もう一点、綾野支店長からあった点だが、道路占有許可の際に交通誘導員が必要と定められているが、交通誘導員の駐車に関しては法律上取りにくい。
- 総務省の皆さんがいらっしゃる中で言及するが、相互管轄の問題もある。
- ガードマンと作業員がセットで路上作業をするという前提の理解を求め、法律を動かすところまで、我々としては組織内議員や業界の皆さんと共通認識を持ち、活動を進めていきたい。これは高い壁かもしれないが、まずは現場の声を共有できたことで一歩前進していきたい。

セッション3：交通誘導員の職務専念

・高代ファシリテーター：

- アンケートの声から「職務専念」という課題が上がったが、現状はまだ厳しい部分があるのと。阿部さんの肌感覚ではどうか。

・阿部パネラー：

- 近年、作業員さんから手伝いを求められる現場はかなり少なくなっている。
- しかし、都心よりも交通量が少ない場所などでは、「何もやることないんだから手伝ってくれてもいいだろう」と言われるケースもある。
- 特に長く通信工事の警備に携わっている警備員の中には、手伝ってしまう人もいる。両者の認識が甘いところがある。
- 逆に「手伝えません」と言うと、「じゃあお前なんか来なくていい」と言われた経験もある。理由を聞くと「何も手伝わないじゃないか」と。これは違うと正式に抗議してもらったこともある。
- 残念ながら、そのような状況が一部ではまだある。

・高代ファシリテーター：

- 全ての作業員さんではないにしても、濃淡がある。心理的安全性確保のためにも、情報労連の産別として、このテーマ感に対して運動論として何かあるか。

・青木パネラー：

- 阿部さんの話を聞いて、お互いがプロフェッショナルとしてリスペクトすべきだと感じた。
- 電気通信設備工事のプロと交通誘導のプロがワーキンググループとして一緒に作業しているという意味では、もっとお互いをリスペクトしてほしい。
- ビジネスと人権、人権デューデリジェンスの観点からも、サプライチェーン全体で、どこまでの範囲が自分たちの仕事なのかをプロフェッショナルとして分けることはすごく大事。
- もし交通誘導員の皆さんの社会的立場が弱いのであれば、それは「ノー」と言えるような環境づくりをもっと言っていかなければならないと強く感じた。

・高代ファシリテーター：

- 綾野支店長から、キシステム社全体の管理側としての意見はどうか。

・綾野パネラー：

- 警備会社としては、作業員の方との信頼関係が必要だと認識している。
- 警備会社自身も教育をしっかり行い、基本動作の様式美（挨拶、言動、身だしなみ）を徹底させ、プロの警備員として信頼・認められるようにしていきたい。
- 作業員の方からもリスペクトされる存在であり続けられるよう、教育を強化していく。
- 松浦本部長も言っていたように、相互のリスペクトが重要。お互いが信頼し尊重し合うことで、作業員は安心して警備に安全を預け、警備員は誘導に専念できる。これが安全の基本であり基盤。



パネルディスカッション(4/7)

- 高代ファシリテーター（合意形成）：

- 「相互にリスペクトする」という言葉を聞いて、NTT、KDDI、ソフトバンクが三社共同でサプライチェーンサステナビリティに取り組んだことを思い出した。
- 我々の業界も、サプライチェーンサステナビリティの観点から、ビジネスと人権の立場（人権を尊重した働きやすさの実現）を求めていくべき。
- 情報労連も「サプライチェーン全体の成長と発展」という取り組みを進めている。現場の皆さんが「変わった」という実感が得られるまで、この取り組みを会社と労使一体となって、現場の声を聞きながら、共有し、継続的な改善につなげていくことが大事だと感じている。



セッション4：ICT技術活用と安全コスト

- 高代ファシリテーター：

- ガードマンの人材不足という課題に対し、ICT技術を使って現場の負担を軽減し、情報通信建設保全を実現していくテーマについて議論したい。
- 阿部さんは、人対人の交通誘導という伝統的な思いがあるかもしれないが、資機材を使った交通誘導についてどう考えるか。

- 阿部パネラー：

- 交通誘導員は工事に伴う社会的影響の軽減や事故防止を担っている。
- 古い資材を使っていると、悪天候時に強風で倒れたりして、それが二次的な事故につながる人が多い。悪天候に備えるべき装備品、資材を導入してほしいと肌で感じている。
- 追走については、作業車に同乗する場合は問題ないが、追走自体はもっと環境を整えるべき。情報共有やGPSなど、今の技術を活用して改善を進めてほしい。

- 高代ファシリテーター：

- 綾野支店長は、最新技術の導入など、現場の改善に向けてどう考えるか。

- 綾野パネラー：

- ICT導入、特にAI信号機については、アンケートで警備員の約半数が賛成している。
- しかし、通信工事は移動が多く、AI信号機を誰が運び、どう素早く設置するかといった点が大きな課題。
- 機械も万能ではないので、人の目や感性といった補助が不可欠という現場の不安があり、これを払拭する必要がある。
- AI警備カメラなども出てきているが、通常の制度はAIに任せ、異常時や緊急時は警備員が対応するといった位置づけが考えられる。本格導入にあたっては、オペレーターの育成も必要。

- 高代ファシリテーター：

- 松浦本部長はどうか。

- 松浦パネラー：

- 命の危険にさらされる場所での労働を代替する仕組みとして、様々なICT機器やAIの活用、将来的にはフィジカルAIのようなロボティクスの活用も充分あり得る。
- 単なる省人化・省力化だけでなく、第三者、作業員、交通誘導員の安全を守るためのICT投資という観点で、技術の進展を踏まえつつ、しっかりと検討していきたい。
- ただ、現時点ではAIのみに頼るのは信頼面で不安があるため、スキルやノウハウを持った人間がチェックする体制も必要。

- 高代ファシリテーター（合意形成とさらなる課題提起）：

- 情報通信ICT技術を使って現場の安全を守ることが重要であり、AI信号機も一部で試験導入されているが、サイズや軽量化、現場での対応など課題は多い。
- 技術進化で人材不足に対応していく必要がある。
- ここで、少し話題を変えて、警備員の現任教育について話したい。
- 阿部さんの所属するシステム甲信支店の現任教育を2年前に見学し、そのレベルの高さに衝撃を受けた。ただ立っているだけではない、高度な認知能力とストレスの中で正確に交通誘導を行うプロフェッショナルだと感じた。

パネルディスカッション(5/7)

セッション間対話：交通誘導員の「現任教育」の重要性

- 高代ファシリテーター（問いかけ）：

- （ICT技術活用と安全コストのセッション中で、話の流れを変え）実は、交通誘導員には「現任教育」というものが法律で義務付けられている。
- 阿部さんはシステム甲信支店に所属しているが、その現任教育のカリキュラムは非常によく考えられていると聞いている。
- 実は2年前に個人的に阿部さんのところにお邪魔して、その現任教育を見学させていただいた。
- その時、はっきり言って「衝撃を受けるくらい」の質の高い現任教育がされていることに感銘を受けた。
- あれを見ると、「見えない壁」というものが取っ払われる。基調講演で「ただ立っているだけ」といった見方があると述べられていたが、実際はそうではないことがよくわかる。
- 私から見ると、実際の交通量の中で、状況を全体で把握しながら交通誘導を行うことは、相当な「認知能力」と「ストレス」が伴い、それを正しくやらなければならないと感じた。
- そこで、ぜひ阿部さんに、その現任教育のカリキュラムを作るにあたって、どんなことに注力しているか、どんな点を力に入れて、教育を受ける方々の「底上げ」を図っているのか、その思いを今日の参加者に聞いていただきたい。少し唐突だが、お願いしたい。

- 阿部パネラー（現任教育への取り組み）：

- （座ったままで恐縮と述べつつ回答を開始）
- 警備員は、どの警備業務に従事する場合でも、年に1回、教育を受けることが義務付けられている。
 - 一般隊員は10時間以上、資格を持っている隊員は6時間以上の教育が必要。
 - この教育を受けないと、当該警備業務に従事できないという決まりがある。
- システム甲信支店では、この現任教育を年に春と秋の2回実施している（一般隊員は2回、資格者は1回で終了）。
- 年に一度だけではあるが、この機会に「基本に振り返る」ことを重視している。
- 具体的には、「私たちがどう誘導したらいいか」「どうすれば安全安心を一般の第三者や交通関係者に伝えられるか」「親切丁寧な誘導」という部分を振り返ることに注力している。
- 専任の指導教育責任者である警備部長が、その案を作成・実施している。
- 教育内容の重点ポイントとしては、特に「直近の事故」や、年に数回発生するような「接触事故」（大きな事故ではないが、作業の流れや近隣交通に影響が出るもの）を取り上げている。
- 特に力を入れているのは、以下の点：
 - 基本的な誘導合図の統一：全員で認識を統一する。
 - 狭い場所での誘導：特殊な現場状況での対応。
 - 声かけ：効果的な声かけの仕方。
 - 運転士や歩行者とのコミュニケーション：円滑な意思疎通の方法。
- これらの内容は、その年によって若干変わることもあるが、毎年必ず実施している。
- 「技術が足りない」隊員、特に高齢化が進んでいる隊員（先ほどアンケートでも高齢化が課題として示された点）への対応も重視。
- 「周りが見えなくなってしまう」といった状況に対して、どうしたら良いか、どういうふうに対応したら良いかという部分も含めて指導している。
- 年に1回ではあるが、丸一日かけて指導を行い、それが「現場で反映されるような指導」を心掛けている。

- 高代ファシリテーター（再評価と業界への示唆）：

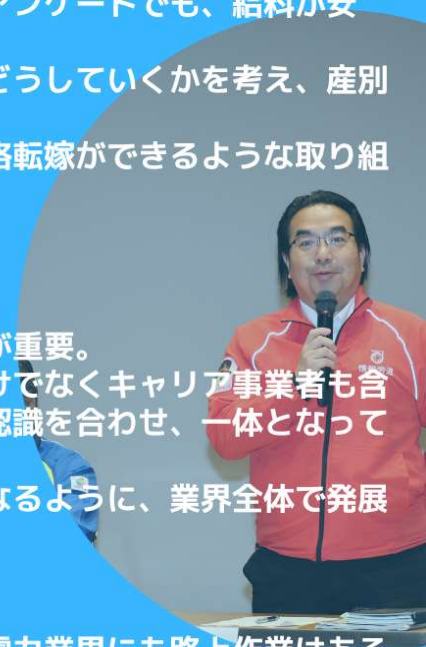
- （阿部さんの詳細な説明を受け）このやり取りは事前の打ち合わせにはなかったことだが、阿部さんに感謝する。
- システムさんの現任教育のレベルの高さは、個人的にも非常に感動した。
- しかし、日本全国を見渡すと、システムさんのような規模や質で現任教育を実施できるところもあれば、そうではない警備会社もいるのが現状。
- 情報通信設備の作業における交通誘導の方々全員の「現任教育のレベルを上げる」ことは、情報通信のサプライチェーン全体の観点から見て、非常に大きな「業界の課題」であると強く感じた。個人的な思いとして、通建連合の主要メンバーにもぜひ阿部さんのところの現任教育を見てもらい、その「見えない壁」をブレイクスルーするような認識を持ってもらいたい。これはいつか実現したいと考えている。



パネルディスカッション(6/7)

セッション5：発注者責任の明確化と安全コストの適正化（人への投資）

- 高代ファシリテーター：
 - 「見えない壁」「対等な立場」「職務専念」という議論を進める上で、最終的には発注者責任と安全コスト（人への投資）に触れざるを得ない。
 - 人手不足の中で、現場をやりくりされている管理側の綾野支店長から率直な思いを聞かせてほしい。言いにくい面もあると思うが、私の責任でお願いします。
- 綾野パネラー：
 - 発注者様にお願いしたい点で、警備員の駐車場所について再度言及したい。
 - 事前に計画的に、警備員が安心して誘導業務ができるような環境整備として、道路使用許可に駐車場所を含めてほしいと感じている。
 - そこが解決すれば、本当に誘導業務に専念できると率直に思う。難しいとは思いますが、ぜひ検討してほしい。
 - 現場ごとの適正な人数配置も再考を願いたい。
 - 通信現場は移動が多く、時には交差点や交通量の激しい場所で、少ない人数で無理をしている現状がある。
 - 事前に追加人員の連絡をいただければ、警備会社としては動員を調整するが、適正な人数についても確認してもらいたい。
- 高代ファシリテーター：
 - この点、人材確保の難しさもあるが、労働組合としては処遇改善が一番重要であり、人手不足対策にもつながる。青木局長の見解は。
- 青木パネラー：
 - 情報労連は春闘でも「価格転嫁」を強く訴えている。
 - サプライチェーン全体でどうしていくかを考えると、情報通信料は目に見えないものであり、通信料の低廉化が進む中でコストに転嫁しにくい状況がある。
 - これをどう変えていくかは、我々の大きなテーマ。
 - 他産別と比べても賃金が安いと見受けられる部分もある。交通誘導員アンケートでも、給料が安い、日当1万3千円以上ないと厳しいという声があった。
 - これはシステムのような一企業だけで解決できる話ではなく、全体でどうしていくかを考え、産別として、また省庁との連携も含めて取り組む必要がある。
 - 組織内議員の吉川さおりさんとも連携し、業界全体を盛り上げる、価格転嫁ができるような取り組みを浸透できないかと考えている。
- 高代ファシリテーター：
 - 松浦本部長からコメントがあれば。
- 松浦パネラー：
 - 難しい話だが、安全を守ることはコストではなく、投資と捉えることが重要。
 - 適切な人員配置や環境整備のためのコストを、正当に評価し、我々だけでなくキャリア事業者も含めたサプライチェーン全体の持続可能性を求めていく観点で、全体で認識を合わせ、一体となって取り組むことが求められる。
 - 上下関係なく、それぞれの役割に誇りと責任を持ち、魅力ある職場になるように、業界全体で発展していける仕組みづくりを構築していきたい。
 - そうしたことを働きかけていくのが我々の使命だ。
- 高代ファシリテーター：
 - 通建連合は他インフラ業界（電力など）の労働組合とも交流がある。電力業界にも路上作業はあるが、我々の業界は1日何件も移動を伴う路上作業があり、交通誘導員の確保が厳しいという構造的な違いがある。
 - お互いインフラ部門として、路上作業での安全確保について意見交換している。難しい問題だが、日本のインフラを守るという観点から、通信、電力含め「安全労働」を確立するというテーマは引き続き追求していきたい。



パネルディスカッション(7/7)

セッションから導き出された課題と解決の方向性、合意点

【共通認識された課題】

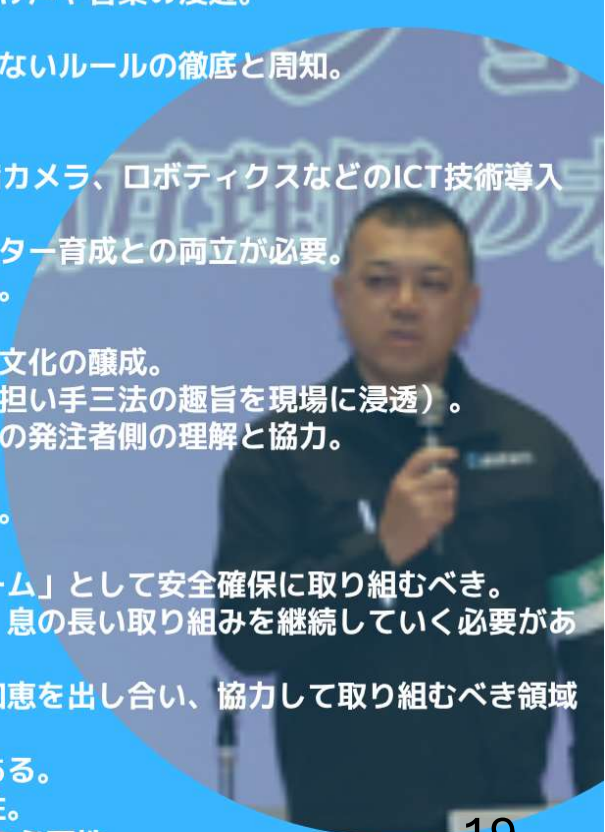
1. 交通誘導員の社会的地位と認知の低さ：
 - 「誰でもできる仕事」という偏見や、一部からの軽視があり、「見えない壁」が存在する。
 - これにより、現場でのコミュニケーションが阻害され、危険な状況でも意見が言いづらい心理的障壁がある。
2. 現場コミュニケーションの不足と質：
 - 作業員と交通誘導員間の円滑なコミュニケーションが不足している現場がある。
 - 特に追走時における情報共有の不足が事故リスクを高めている。
 - 意見を言える場の欠如や、言っても軽く扱われるといった心理的安全性の欠如。
3. 職務専念の妨げとなる現状：
 - 交通誘導員が本来の業務外の作業（作業の手伝いなど）を求められたり、断ると不利益を被るケースが一部で存在。
 - 資材の不備（悪天候時の転倒リスクなど）が、職務専念を妨げ、二次災害につながる可能性。
4. 人手不足と労働環境の課題：
 - 交通誘導員の高齢化が進み、全体的な人材不足が深刻。
 - これにより、適正な人員配置が困難となり、少ない人数で無理な対応を強いられる現場がある。
 - 休憩時間の確保やトイレ環境など、基本的な労働環境の改善が必要。
5. 安全コストの課題：
 - 安全対策へのコストが「経費」として削減対象と見なされがちで、「投資」としての認識が不足。
 - 交通誘導員の駐車場所確保など、安全確保に必要な基盤整備が法制度・コスト面で難しい。
 - 交通誘導員の賃金水準の低さが、人材確保や定着を阻害。

【解決の方向性・提案】

1. 社会的地位の向上とアンコンシャスバイアスの是正：
 - 交通誘導員を「工事施工チームの不可欠な対等なパートナー」として明確に再定義し、業界全体で認識を共有。
 - 労使一体となり、社会全体に警備業務の重要性を啓発する取り組み（例：UAゼンセンのハラスメント対策に学ぶ広報戦略）。
 - 組織内議員との連携による法制度の改善や、エッセンシャルワーカー全体の地位向上を目指す。
2. コミュニケーションの改善と心理的安全性確保：
 - 作業前の打ち合わせ、朝礼、KY活動への交通誘導員の参画を促進し、一体感醸成。
 - 情報の事前提示（移動先の住所等）の丁寧化、スマホ活用などによる効率的な情報共有の徹底。
 - 互いに「リスペクトし合う」関係性を構築する意識改革と、対話を通じた行動変容の促進。
 - 「今日も現場を安全に終わらせて帰ろう」のような共通の掛け声や言葉の浸透。
3. 職務専念を可能にする環境整備：
 - 交通誘導員の職務範囲を明確化し、本業務以外の作業を求めないルール of 徹底と周知。
 - 悪天候に対応できる適切な資機材の導入促進。
4. ICT技術の積極活用：
 - 命の危険が伴う場所での労働代替として、AI信号機、AI警備カメラ、ロボティクスなどのICT技術導入を安全への投資として検討。
 - ただし、万能ではないため、人間によるチェックやオペレーター育成との両立が必要。
 - 小型軽量化など、現場での機動性を高める技術進化への期待。
5. 安全コストの適正化と人への投資：
 - 安全対策へのコストを「投資」と位置づけ、正當に評価する文化の醸成。
 - 適切な人員配置を可能にする労務費の適正な価格転嫁（改正担い手三法の趣旨を現場に浸透）。
 - 交通誘導員の駐車場所確保など、安全に直結する環境整備への発注者側の理解と協力。
 - 処遇改善（賃金向上など）による人材確保と定着の促進。
 - 他インフラ業界との意見交換を通じた共通課題への取り組み。

【セッションの主な合意点】

- ・ 交通誘導員と作業員は「対等なパートナー」であり、「ワンチーム」として安全確保に取り組むべき。
- ・ 「見えない壁」の存在を認識し、その打破に向けて労使一体で、息の長い取り組みを継続していく必要がある。
- ・ 安全は競争領域ではなく、サプライチェーン全体、業界全体で知恵を出し合い、協力して取り組むべき領域である。
- ・ 安全確保への投資は、産業の持続可能性を高める上で不可欠である。
- ・ 現場の声を吸い上げ、それを改善活動に繋げていくことの重要性。
- ・ 交通誘導員のレベルアップ（教育強化）と、業界全体の底上げの必要性。



総 括

通建連合 事務局長 増本 高大

- 本日のフォーラムで多くの貴重な意見が出た。
- 春川書記長からは「安全に違いがあってはならない」、吉川議員からは「情報通信技能の大切さ」、柴田室長からは「業界調査と安全文化づくり」の重要性が語られた。
- 特別報告では重大人身事故の報告と対策、交通誘導員の安全確保の重要性が示された。
- 近藤委員長からは交通誘導員の社会的地位と役割の重要性、コミュニケーションの課題が指摘された。
- 田中部長からは安全ヒアリングによる現場の課題と要望が提示された。
- パネルディスカッションでは「チームとしての相互リスペクト」「対等なパートナー」という言葉が強調された。
- 高代議長がファシリテーターを務め、コミュニケーション、追走の安全化、安全コストの3つの課題について議論を深めた。

<<通建連合 安全フォーラム宣言（抜粋）>>

- 提言にあたっての決意：現場の真実と向き合い、仲間の命を守る固い決意。以下の3点の実現に向け、加盟組織と連帯し取り組む。
- 第一の宣言：安全風土の醸成、チーム通建としての相互リスペクトの確立。
- 交通誘導員を施工チームに不可欠な一員として再定義。
- 具体的アクション：交通誘導員の朝礼、KY活動への参画促進、一体的な安全衛生管理体制の推進。
- 第二の宣言：技術革新の推進。現場ニーズに即した安全機材の高度化とICTの活用。
- 人間の過ちを道具と技術でカバーする次世代の安全管理への転換を強く求める。
- 具体的アクション：重要標識や通信手段の即時改善、AI接近感知センサーや自動誘導システム等の導入を積極的に求める。
- 第三の宣言：構造改革の断行。発注者責任の明確化と安全コストの適正化。
- 安全を経費ではなく、産業の持続可能性への投資と捉える。
- 具体的アクション：適切な人員配置を可能にする労務費の適正な価格転嫁の徹底、改正担い手三法の趣旨の交通誘導現場への浸透。熱中症対策や十分な休息の確保を含め、現場の最前線で働くすべての者が誇りを持って働き続けられる業界の土台を築く。



閉会の挨拶

通建連合 副議長 村上 良智

- 全ての働く人々の命を守るため、交通誘導員の切実な声に向き合ってきた。
- 確認したのは単なる知識ではなく、仲間の命を守り抜くという情報労連・通建連合の揺るぎない決意である。
- 参加者には、本日感じた緊張感と再発防止への強い思いを職場へ持ち帰り、仲間の皆さんに伝えることをお願いしたい。
- 「安全は何よりも優先されるべきもの」「危ないと感じるべきは声を上げていいもの」を伝えてほしい。
- 一人ひとりの行動変容こそが危険の連鎖を断ち切る唯一の道と認識している。
- 全ての働く仲間が今日も明日も笑顔で家族のもとへ帰れる、当たり前の日常を築き上げていく。
- アンケートへの回答と、明日からの実践アクション宣言への協力をお願いしたい。



通建連合 安全フォーラム 宣言

ー 現場の真実を「変革」の力に変える3つの宣言 ー

【提言にあたっての決意】

本口、私たちは目を背けてはならない現場の「真実」と向き合いました。交通誘導員からの仲間の叫び、そして失われた尊い命の教訓を、単なる一過性の「記憶」で終わらせることは許されません。

通建連合は、以下の三点の実現に向けて加盟組織と連帯し、取り組みます。

私たち通建連合の社会的責務を全うするため、産業全体の労働安全衛生環境の前進に向けて取り組むことを、ここに宣言します。

第一の提言：【安全風土の醸成】

「チーム通建」としての相互リスペクトの確立

～「警備さん」から、共に命を守り合う「専門職パートナー」へ～

私たちは、交通誘導員を施工チームの不可欠な一員として明確に再定義します。

- 具体的アクション： 全ての現場において、交通誘導員の朝礼およびKY活動（危険予知活動）への参画を促進し、施工チームとしての一体的な安全衛生管理体制を前進させます。

第二の提言：【技術革新の推進】

現場ニーズに即した「安全機材の高度化」とICTの活用

～「個人の注意力」に依存しない、科学的な「しくみ」での安全確保～

私たちは、人のミスや疲弊を「道具」と「技術」でカバーする、次世代の安全管理への転換を強く求めます。

- 具体的アクション： 実態調査で指摘された「重量のある標識」や「有効な通信手段」の即時改善を求めるとともに、AI接近検知センサーや自動誘導システム等の導入を積極的に求めていきます。

第三の提言：【構造改革の断行】

「発注者責任の明確化」と安全コストの適正化

～安全を『経費（コスト）』ではなく、産業の『持続可能性（サステナビリティ）』への投資へ～

私たちは、現場に安全を強いるだけでなく、安全を担保するための「原資」と「制度」の整備を、強く求めます。

- 具体的アクション： 適切な人員配置を可能にする「労務費の適正な価格転嫁」の徹底を含めた改正「担い手三法」の主旨を交通誘導の現場まで浸透させます。熱中症対策や十分な休息の確保を含め、現場の最前線で働く全ての者が誇りを持って働き続けられる「産業の土台」を創り上げます。

2026年6月18日
通建連合 議長

高代 守

現場の 未来は 私たちが 創る

(参加者の声)

情報労連・通建連合
安全フォーラム

2026年 **6月18日** (木)

13:30～16:30

全電通労働会館 大ホール

～通信インフラを支える現場の安全と未来～
「チームとしくみ」で安全確保へ

現場の声

チームとしくみ

で叶える、安全な職場

フォーラム参加のお申込みはこちら

通建連合

検索

www.tsuken-rengo.jp

お問合せ
03-3255-2865

主催：情報労連・通建連合

協賛：一般社団法人 情報通信エンジニアリング協会



情報労連・通建連合安全フォーラムアンケート結果

1. アンケート結果

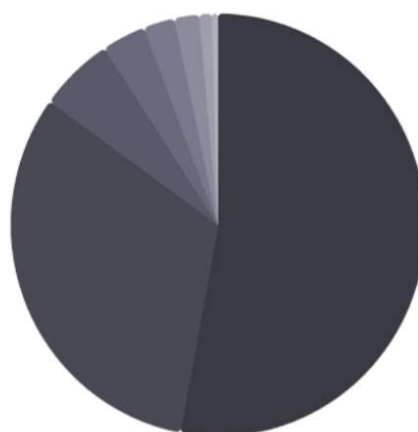
満足度
全体平均**4.29**・4以上**86.9%**と非常に高い。全セッションが平均4.1以上を維持。

即実践行動
「交通誘導員への声かけ」「職場への展開」「朝礼・KYへの参加促進」がトップ3アクション。

改善要望
「適正単価・賃金」「工期・人員」「道路使用制度」「安全機材」「発注者責任」が主要論点。

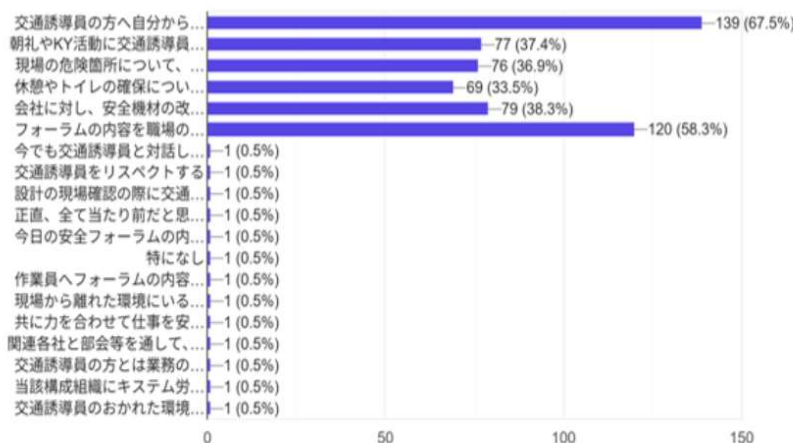
今後の方向性
体験型プログラムの拡充、発注者視点の講演導入、現場の声を政策・制度へ反映する仕組みづくり。

2.参加者比率



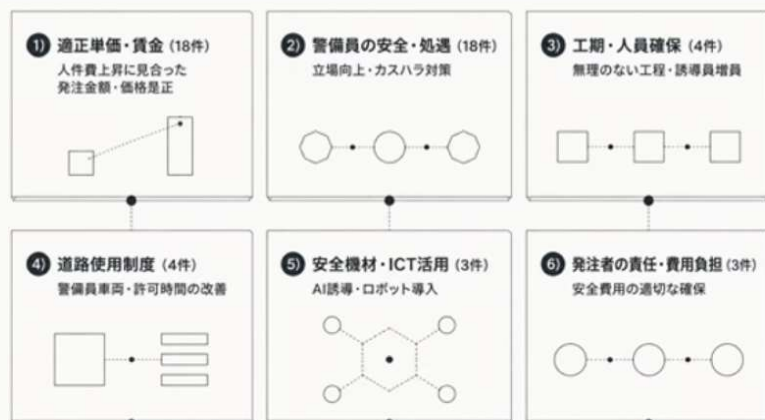
・労組組合役員	52.91%
・通建（経営・管理）	32.04%
・通建（班長・作業員）	5.83%
・その他	3.40%
・通信事業者	2.43%
・警備会社	1.94%
・行政	0.97%
・交通誘導員	0.49%

3.明日からの即実践したいこと



4. 改善してほしいこと

4-1. 改善してほしいこと (参加者の声)



適正発注・賃金改善

「管理者・作業員・交通誘導員を含め全体的に人件費が上がっているため、工事単価を上げ、作業員の確保をしっかりとしてほしい。それこそ魅力ある通建業界を目指してほしい」

発注者の安全責任

「発注者側としても、現場作業員のことを考えた安全対策の検討をいただきたい。発注者側で安全確保の費用を負担することを浸透させてほしい」

道路使用制度の改善

「パネルディスカッションにもあった通り、道路使用に警備員の車両も考慮いただきたい。また、道路使用許可時間を9時からではなく8時30分からにしてほしい」

安全機材・ICT活用

「見通しの良い箇所へのAI誘導導入など、積極的に取り入れられる環境整備を行っていただきたい。警備員も市民・作業員を守るための装備充実が必要」

制作：情報労連・通建連合 安全フォーラム実行委員会
発行日 2026年7月
情報通信設備建設労働組合連合会
東京都千代田区神田駿河台3-6
TEL:03-3255-2865