

2026年3月6日 発行

第31号

# 工務部会 こうむ NEWS

J R 東労組(東日本旅客鉄道労働組合)  
工務部会  
東京都渋谷区千駄ヶ谷 5-24-1  
代々木総合事務所 5階  
NTT 03-5315-0941 JR 058-4112  
発行人 杉本博輝 発行 編集委員会

## 「命を守ろう！」工務安全集会2026

～ 第2セッション ～

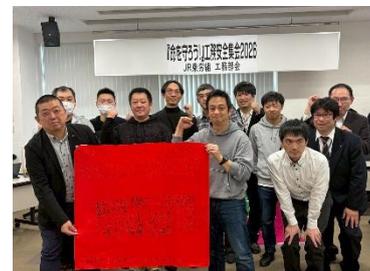
「連続して発生する待避遅延」について、  
組合員からの特徴的な意見です！

- ・新しい触車事故防止ルールについて、各職場で社員への周知方法が異なっている。ある職場では、社内メールや Teams による情報共有で済まされている箇所もある。  
→情報共有の方法(ツール)が多くなってきた一方で、マネジメント層は発信した時点で満足・完結していないか？



- ・所属している職場で発生した待避遅延・気笛吹鳴事象について、最初は自分事として捉えられず「あの人なら起こしそう」で済ませてしまった反省がある。最初に事象が発生した時点で、自分事として捉え、原因究明なり対策等を真剣に考えていれば、連続した事象は防げた可能性がある。

- ・この間の待避遅延・気笛吹鳴事象に関して、事象報告の殆どが人為的ミス・当事者がルールを遵守しなかった事が原因と「責任追及・当事者のせい」と切り縮められている。人がミスを起こす事は前提として、ルールやモノ・労働環境の改善など多角的な視点で原因を究明し、対策を検討する事が必要ではないのか？



- ・各系統によって、保安体制の取り方に違い(傾向)がある。原則として『線路閉鎖』が前提であることは全系統で統一されているが、電気・土木・建築・機械系統における調査等では線路外作業が基本であることから見張体制もしくは線閉(線路内へのスポット的な立入りがある場合)を基本としている。一方で、保線系統では線路閉鎖を前提としながらも、見張体制を多用してきた。これは、前方見張員や防護見張員など中継見張員の配置を明記している『列車見張員増員箇所表』への造詣が深かったためである。但し現在では、理解できていない若手も多く散見されており、前提が異なってきている。

→支社・職場毎に作り方の異なる列車見張員増員箇所表について、統一化・簡素化が必要!

安全で安心して働ける職場を未来に残すために  
JR東労組に結集しよう!!

