

交渉速報

J R 貨物労組本部業務部

2013年 1月24日

No.9

安全最優先の企業風土確立に全力を挙げよ！ ～防護無線不具合に関する団体交渉報告～

中央本部は1月24日、「防護無線機不具合に関する申し入れ（申第6号）」に基づく団体交渉を行いました。主な交渉内容は以下の通りです。

1. 防護無線不具合の原因と対策について

組合：10月20日及び11月16日に発生した防護無線不具合の原因と対策を明らかにされたい。

会社：10月20日の不具合は防護無線の誤配線が原因であり、誤配線を確認する方法が確立されていなかった。11月16日の不具合は防護無線本体内部の経年劣化が原因であるが、本体内部はメーカーが保守することとなっている。対策として、防護無線車上司試験機による試験を行い再発防止に努めていく。無線機の経年劣化についてはこれまで定期的に交換するという認識がなかった。

組合：平成24年度初めに試験機が職場に配置されていたのにも関わらず、使用を開始したのは11月である。もっと早くから使用していればこのような事態は防げたのではないかと。

会社：教育や試験機自体の調整に時間がかかったが、それでも数週間は早く使用出来た。導入時期が遅れたことは反省している。

組合：経年劣化に対する対策はないのか。

会社：経年を把握し一定の周期で交換すること、新型防護無線の導入を検討している。

2. 事象発生から緊急点検まで時間を要している理由と本社の見解について

組合：2件の事象が発生した後、現場の報告から緊急点検に時間を要している理由は何か。

会社：10月20日の不具合については、所属区に入区後の点検・修繕で良いと認識していた。11月16日の不具合は、支社から本社までの報告が休日を挟んでしまったために報告が遅れてしまったことと、その報告がメールのみによるものであったことである。

組合：最初の不具合発生後、再発防止に向けた本社通達を発していたにもかかわらず、結果として活かされなかった。そのことに対する本社の認識はどうか。

会社：十分に指導が行き届かなかった結果であると認識している。10月の不具合の原因が誤配線にあることからその対策を行っており、防護無線本体に不具合が発生するとは予想していなかった。

組合：対策が安全感度の向上と言うが、職場任せとなっていないか。この事象に限らず本社・支社・職場間の風通しが悪すぎる。本社がどうしていくのかを具体的に示すべきである。

会社：関係者から意見を聞く場を開き様々な意見を頂いた。その上で報告する体制を構築した。また報告様式のひな型も作成した。今後、事務連絡として周知し使用していく。

3. 緊急点検時の情報・指示伝達が伝わらなかった理由と対策について

組合：緊急点検実施の際、指揮命令系統が乱れ職場は混乱した。なぜ全列車抑止という判断を行ったのか。

会社：10月の不具合の際に、国交省より保安装置の重要性について厳しい指導があった。11月に再び防護無線に関する不具合が発生した際は、国交省の指導に基づき全列車を抑止してチェックする必要があると本社で判断した。

組合：点検が終了しているにもかかわらず、運転再開が出来なかったのはなぜか。

会社：本来なら支社判断で運転再開できるが、本社でも情報が錯綜してしまい、支社に対して必要な情報を提供できなかったことが大きな原因である。

組合：今回の全列車抑止について、関係社員に伝わっていない。特に荷主・通運事業者に対して情報提供が全く出来ておらず、営業関係の社員は説明と謝罪に奔走した。今回の件でJR貨物を使用しないとの声も上がっており、我が社に対する信頼を大きく後退させることとなった。

会社：抑止手配が優先され関係社員や荷主に対する連絡が遅れてしまった。また本社内でも認識に差があったことは反省している。今後は緊急対策本部を設置し、連絡体制を強化していく。

組合：経営陣自ら荷主等に足を運び説明することが必要なのではないか。

会社：必要なフォローは今後も行っていきたい。

4. 防護無線車上試験装置の機能確認検査について

組合：防護無線車上試験装置を用いた検査を実施しているが、これで機能の保証が出来るのか。

会社：防護無線の構造及び機能に関わる内容はJR間の覚書により守秘義務があるので回答できない。

5. 防護無線本体と中空線までの検査のあり方について

組合：防護無線本体の取り換え時に、取り替えた防護無線の送受信出力以外の各項目について測定を行う体制を構築すべきである。これまでの検査では故障が発見出来ないのは明らかである。

会社：不具合の防護無線は、メーカーにおいて修理を行ったのち、必要な測定を行っており、機能的に問題がないことを確認している。JR貨物として行う必要はないと考えている。

組合：防護無線機本体の取り付けは検修が行っている。機関車個々に差異があり、取り付け後に検査する必要がある。

会社：修理・測定はメーカーで行われており、機関車への取り付け時に不具合が出ないようにしている。機関車個々の差は基本的にないと考えているが、出たとしても誤差の範囲内である。

組合：防護無線機は保安装置であり、もっとも厳しい検査体制を取るべきである。

会社：以前使用していたアナログ防護無線は社内で検査・測定ができたが、現行のデジタル防護無線は基本構造が異なっており、メーカーでしか検査・測定が出来ないようにしている。

6. 保全センター・保全区が検査する体制への変更について

組合：平成15年から点検方法が変更されて以降、十分な検査が行われないことが今回の事象に結びついたり考える。以前の体制に戻されたい。

会社：防護無線機の検査は、現行の体制で問題は無いと考えている。

組合：機関車に搭載される無線機全てを、一つの免許として管理しているが、交換時に問題は出ないのか。

会社：国鉄時代のやり方が残っていた支社がある。今後は無線機1台ごとに免許を取るようになっていく。

組合：免許の申請・管理は保全で、実際の管理は検修が行っているが、これでは実作業が煩雑になることとチェック漏れが発生すると考えるがどうか。窓口を統一するべきではないか。

会社：今回、保全と検修の管理方法にミスマッチがあったので連絡体制の再構築を行った。問題解決のアプローチとして担当の一本化はあると思うが、車両への取り付けは保全では出来ないなどの問題もある。

組合：社内でその議論がされないのは問題である。今回の事態を重く受け止め、取り扱いの一本化に向けて議論を進めるべきである。

会社：管理体制の問題については現行で問題ないと認識している。

防護無線機は列車運行には欠かせない重要な機器であり、不具合が発生した場合その影響は広範囲に及びます。安全の確保は鉄道貨物輸送の基本です。会社の安全に対する消極的な姿勢をただす取り組みをこれからも進めていきます。

以 上