

## 運転士の負担増となるタブレットの導入に待った!!

会社は、CAST(運転士携帯末端) = タブレット導入の目的と位置づけについて

- 運転士と指令員の業務を支援することで、更なる安全性の向上や輸送障害への対応の迅速化を図る。
- タブレット端末導入により電子データによる情報伝達、文字・音声による運転操縦支援、津波避難誘導の迅速化、その他映像による運転士と指令間の情報の共有化、規程・マニュアル類の電子化を行う。尚、タブレット端末は、あくまで運転士と指令員の業務を支援する装置という位置付けと説明しています。

運転支援とは言われていますが、訓練等で明らかにされたタブレットの使用においては、大幅に作業が増えています。しかし、作業時間は一切変わっていません。

### 作業増加

出発点呼までにログインを行い、始めに乗務する列車を入力  
ホーム出場時に出場したことを入力  
乗継ぎ後、運転台に乗ったときはタブレットを設置、乗務開始をタップ  
停車する駅ごとに「停車」をタップし次駅の停止目標を確認して「確認」をタップ  
終着駅では乗継ぎ後に「メニュー」ボタンから「乗務終了」をタップ  
休憩終了後休憩室で、次の列車指定を行う(その後、運転台に設置～と繰り返す)  
終了点呼前に「メニュー」ボタンから「退勤」をタップしログアウト

運転士は、乗継ぎ後や折り返しなどにおいて、時間がない中で、タブレットの設置、(列車指定)、乗務開始を入力し、停車駅ごとにタブレットを操作しなければなりません。

これでは、運転支援装置ではなく運転支障装置と言われかねない内容です。規程類持ち運びの省略も限られるようです。タブレットが鞆に収納できなければ歩行中に両手がふさがりかねません。

会社は、こうした組合の意見に対し、組合はネガティブである。使用すればメリットはわかって貰えると回答しましたが、タブレットを壊せば書き物、扱いを誤れば追求、客室添乗で正規の取り扱いがなされていなければ非違行為などによって、職場がネガティブになります。

東海労は、このままの導入は反対であり、引き続き作業負担を減らすことを要求していきます。

## タブレット導入は時期尚早、有益よりも不便なもの!