

# 地本業務ニュース

## JR 東海労・静岡地方本部

NO. 7 2018年 1月 12日

発行者：JR 東海労静岡地方本部 植松昌彦

### 申第5号「運転士用タブレット導入に対する緊急申し入れ」 業務委員会開催

## 運転士用タブレット安全障害の何物でもない！ 導入中止を求める！

12月22日、地本は申第6号「運転士用タブレットの導入に対する緊急申し入れ」について業務委員会を開催しました。運転士用タブレットの試行が身延線と御殿場線で行われていますが、受信状況が悪い、走行中GPS機能が悪く画面が固まる、設定に時間が掛かる、停車・発車時の連鎖扱いが増えた。タブレットの通告受信音は運転士の集中力を邪魔する等、運転支援装置になりえないことから、導入中止を求めてきました。

以下、会社の回答と議論です。

1. 運転士用タブレット導入を中止すること。

[回答]

そのような考えはない。

組合：運転士用タブレットの導入は運転士と指令員の業務を支援することを目的としているが、身延線と御殿場線の試使用が始まると同時に不具合が発生している。取り扱いに関しても十分な説明がない。東海道本線も導入の訓練が始まったが、系統的に不完全であるということで緊急申し入れを行なった。まずは、機種が不良である。不良な機種・不完全なシステムを

使用することは業務を妨げる。決して運転士の支援とはならず、安全を阻害し、事故・事象の要因となる。

そもそも、採用されたタブレットの通信環境は整っておらず、電波状況が非常に悪い。運輸区でも電源が入らない時がある。通信が途絶えること自体がおかしい。話に聞くと初期設定すらまともに出来ない、設定できても2回に1回は電源が落ちてしまう。一回でも電源が落ちるとグルグル回る表示が出て繋がらない状況である。そのようないい加減なものは採用できない。そもそもこのシステムは、静岡支社が主体でやっているわけではない。名古屋が主体でやっている。名古屋は基本的に、運転士の行路を見れば分るが、島田折返し、興津折返しのよう、同一乗務員が折り返し作業をするということはまずない。豊橋駅場面では到着した運転士はスイッチ整備後、電話乗継で乗務終了し、列車は電話乗継後5分で折り返す。出発側の運転士は詰所を出た時点でタブレットの設定は終えており、電話乗継後スイッチ整備をし、タブレットを設置した後は乗務開始ボタンを押すだけである。それが名古屋の折り返し作業である。静岡の折り返し作業では到着運転台のスイッチ整備後、到着列番をタブレットで終了をさせる。反対側運転台のスイッチ整備をして、乗務の列車番号をタブレットで設定し、運転台に設置する。出発の連鎖扱いを終えタブレットの乗務開始の操作をする。システム開発で同一運転士が行なうこのような作業の発想がない中で、静岡支社はそのシステムを押し付けられたから弊害が出ているのだ。タブレットを使用するならば、折返し時間は5分ではなく、さらに2分なり付け折返しにしなければタブレットの設定ができないため中止するよう申し入れた。初期の問題点がいっぱいある。まずは、1点目として初期設定すら出来ない場合があるので点検をすること。操作すると通信環境が悪いためか電源が落ちる。必然的に再設定が必要となる。再設定ができて画面がフリーズしてログアウト出来ない。電源が切れない事象がある。そういう状況なので、GPSについてもまともに動かないと聞いている。さらに、バッテリーの容量不足で使用時間は4時間である。このため充電を夜にする。朝充電後コンセントを抜くと電源が落ちる事象も発生している。そうするとまた再設定が必要となる。朝の出場点呼が終わると再設定をしている。お粗末なものである。また、本当にお化け現象が多すぎる。一番多いのは、「出場」

または「乗務開始」で押すとエラーが発生する。割合は5割位変な事象が出る。富士の運輸区の運転士の話によると、スリープにし、画面表示とした途端に、画面が飛んでしまったなど、変なデータ画面となる。休養時充電をしているときは灯がつきっぱなしでないと不安で仕方がないと言っていた。以上のことから導入するならば準備時間が必要となる。労働時間の見直しになる。一回設定したにも関わらず、再設定しなければならないのは不安である。労働時間となる前の休憩時間でも10分ほど前に一回画面を表示した場合消えることを前提にしなければならぬことは、準備時間が足りなくなる。出勤、退勤、乗務終了後の操作時間は別途労働時間を付けるべき。・1分の乗継（順方向）ではタブレットの脱着に時間を要し、最低でも3分弱必要。折返しも、操作の関係で今より2分以上必要。泊勤務では必ず充電をおこなうが、充電器の準備、片付けで5分を付けること。運用するのならば、シマンではミラーとタブレットが重なりホームの安全確認がしにくいため取り付け位置を見直すこと。通常の作業にタブレットを操作することは、運転士の負担を拡大させ、取扱誤り等のリスクを大きくする。停止位置確認の操作も不要である。停車中においてもタブレットの操作に気を取られ信号の確認誤り、発車時のブザー有無間違いなど発生しかねない。ワンマン列車では作業が増えすぎホームの安全確認がおろそかになりかねない。運転通告は従来通りとすべき。特に簡易通告は走行中にメモ書きさせるので、安全上大問題である。走行時のタブレット画面確認・操作は自動車でのスマホ操作と同じで危険運転であり取り扱いしないよう求める。

会社：意見を聞いた。まさに検証・試行期間であり、当然試行を踏まえて改善する必要があるれば改善をする。

## 電波状況の不具合を改善できなければ使用できない！

組合：運用するには不具合を改善されてから行うのか。不具合があっても強行するのか。

会社：強行ということではなく。不具合は改善をする。通信の不具合があれば現場から報告をすること。状況を集約している。それに基づいて対応をしていく。

組合：通信状況はアンテナの配置の問題なのか。

会社：全体的なシステムのこととなるので、単純にアンテナとか電波というわけではない。

組合：原因はどういうことで通信不良が起きているのか。

会社：NTTドコモとわが社のサーバー的なものがあるが、その辺の回線がどこかで不具合が発生している。いま検証しているのですが、一概に電波だけの問題ではない。電波の問題もあるかもしれないが現在は答えられない。

組合：NTTドコモの回線を使用なら基地局を使ってサーバーにデータを送っているのか。

会社：携帯電話と同じように無線通信設備を利用している。当然そういうところから電波は送っている。

組合：そうすると、当然基地局が遠かったり、山の影になったり物の陰になったりすると、電波状況は悪くなるのではないかと。

会社：そういうことであるが、事前に電波の受信状態は調査した中で受信に問題ないという判断で試行することとした。

組合：今の状況では、電波の通信状態が良くないという認識でよいか。

会社：一概に今の状況では言い切れない。

組合：基地局からの電波状況が悪いことは携帯電話でもある。現在電波状況が悪いということである。そこを改善するということがよいか。

会社：そこはここでは担当部分でないため正直答えられない。

組合：電波状況の不具合を改善しないと使えないではないかと。

会社：当然すべてを検証して電波が伝わるようにすることはやっているところである。単にどこが悪いと言い切ることはできない。

組合：どこが悪いかわからないということか。

会社：電波によるものか、システムに起因するものかわからないということである。いろいろあるということである。

組合：基本的に支線区で試行してデータ取りをやっているのか。

会社：そういうことである。まずやって想定外の不具合が出てくるのかということ調べている。

まさに試行している。

組合：本線は一月中旬から仮使用をするが、支線区は基地局が少ないから本線は、そんな問題がないと思うが、システムに問題があるのか基地局に問題があるのか分からない状況では心配である。本線で試行使用して問題が解決しなかったら止めること。

## バッテリー容量が小さくダウンするため使用できない！

組合：バッテリーをもう少し容量のあるものに変えること。身延線は、点呼から乗継いで甲府まで運転すると、途中で切れてしまうことがある。

会社：その辺は、検討して車内でも充電ができるように充電コンセントを整備している。また、異常時等で長時間抑止ということも想定して対応していく。

組合：バッテリー容量を増やすことはできないのか。

会社：個別単体のことは技術論となるので答えられない。

組合：そのことは担当関係個所に話はしているのか。

会社：当然現場から意見は上がっている中で、導入を含めあらゆる場から検討はしている。車両からの充電設備をしっかりと整えていく。

組合：運転士は、充電器を持って行って車体のコンセントに挿して充電するのか。

会社：そういうことである。

組合：異常時は、運転士は忙しくなる。そのようなときにタブレットの電源がダウンすると、いざ見たい時に見ることができない。緊急時には不都合ではないか。運転士が、充電を忘れてしまうことも考えられる。設備は必要であるが、津波が来て避難しなければならない場合は、避難経路をすぐに見ることができなくなる。対応ができないのではないか。

会社：当然タブレットを使うことができなければ、無線で指示をする。現行通りである。

組合：タブレットが導入されると、指令は情報を飛ばしてあるのだから当然運転士が見るはずだという認識が生まれる。

会社：受領確認がなければ指令の方から確認をする。

組合：異常時の場合、津波の避難経路を運転士が、当然タブレットを見て対応しているという認識が指令に生まれるのではないか。そういう場合に電源がダウンした場合二次的な対応はあるのか。

会社：津波避難地図がある。タブレット内にも入っている。

組合：両方持っていくということか。

会社：津波避難地図は省略対象となっていない。実施基準規程に関しては省略する。

組合：ダウンしてしまっていざというときに使えないのなら必要がない。

会社：レアケースについてはあるわけで、バックアップである。

組合：補助的に使用していくということか。

会社：補助的に使っていくことである。今ある津波避難地図を使っていただく。

組合：一秒を争う津波である。レアケースが起きた時に対応ができない。

会社：レアケースを持ってすべてがだめだ、という話は別である。

組合：4時間でダウンしてしまったのでは、いざという時にコンセントを挿して充電するのでは対応ができないのではないか。そういう問題が解決できなければそのようなものは必要でない。

会社：現在使用にあたりいろいろな事象を取っている。ダウンしたときに使えないからと言って必要ないとはならない。

組合：緊急時に使えないならば意味がない。

会社：8時間でも確率は少なくなるけれど、使えないというものではない。色々調べている。

組合：精度を上げるということか。

会社：通信のこととか、プロジェクトがどうしていくのかということを検討している。

組合：乗務員は、異常時に直ちに情報を見たい。津波の場合は電源をコンセントに挿して見るのでは遅い。紙を見て対応する方が速い。

会社：乗務員はタブレットがあった方がいいと思っている。

組合：電源がなければいざ地図を見たいという場合に意味がないということだ。タブレットがあれば、乗務員はタブレットに依拠してしまう。表示ができなければ、パニックになることも前

提として考えるべきだ。タブレットでなくてももっといい方法があるのではないか。

会社：充電は事前に車内でおこなっても構わない。レアケースである。

組合：乗務員はレアケースが勝負である。レアケースだと言って端に置くのではなく、1分1秒を争うのが異常時である。

会社：タブレットの時間を延ばすのは分かるが、レアケースに使えないことだけで導入をしないということは違う。

組合：レアケースで使えないものは使えないのだから導入は止めるべきだ。

会社：そこは改善するということでよいか。

組合：自動充電はできないのか。

会社：ああ。

組合：たとえ電車が止まっても乗務員に充電をさせることは、他の事柄がおろそかになるということも考えられる。

会社：試行中である。

## タブレットは、規程類の収納だけとすること！

組合：タブレットは、規程類の収納だけでいいのではないか。他は今まで通りでよいのではないか。

タブレットを設置して両数を確認して等はやらなくてよい。事故情報も今まで通り無線で飛ばせばよい。試験運用で、電波もうまく受信できない状況だ。

会社：安全性の向上や運転支援をしていくために使っていく。

組合：今の状況では安全性の向上にならない。停止の時機や発車の際に余分な仕事が増えているだけである。運転士への負担が増えている。一番事故の起きるのは入駅と発車の時間帯である。その時に、余分な作業が増えるだけである。

会社：規程類を入れるなら導入した方がよいのか。

組合：規程類を入れるだけならば導入はした方がよい。

会社：津波の避難地図も入れる。停止位置不良の事故防止に役立つと思っている。

組合：しかし、しっかり通信ができるのか。

会社：しっかり通信ができるようにやっていく。

組合：災害時の優先回線をもらっていればよいが、異常時のときだから繋がらないと考える。地震や災害時に使えなければ仕方がない。

会社：支援装置である。全体の安全性は向上している。

組合：優先回線をもらうべきだ。東日本大震災や、阪神淡路大震災もNTTは通じなかったではないか。そのために、伝言ダイヤルができた。

会社：今想定されているのは、大災害の時であるが通信は無線を使用する。タブレットは津波避難の時ぐらいである。GPS機能はだめならば使えないが、可能ならば使用できる。無線回線が使えなければ、沿線電話になる。

組合：タブレットは一般回線か。

会社：一般回線である。

組合：消防や、警察、災害時に優先される病院などから分けてもらうということはできないか。公共交通である。

会社：どこまで国に認められるかである。

組合：そういうことができなければだめだ。

## ワンマン列車タブレットでホームミラーが見えない！

組合：運転士の側からするとワンマンの運転士が一番大変である。列車が到着してドアを開けるところからドアを閉め発車までの連鎖扱いの中で、タブレットで確認しなければいけないため、すごく連鎖扱いが増えることになる。さらに、ミラーでホームの安全確認をしようとするが、タブレットが陰になって体を折り曲げて確認をしなければいけない。ホームの安全確認をするときにミラーが見にくい。操作がたくさん増えているとどこかで手を抜くことが出てくる可能性があるから危ない。取り付け位置を工夫しない限り、立ち上がったたり、体を傾けたりするワン動作が増える。

会社：手抜きはしないでしょう。

組合：手抜きに繋がるから危険である。導入することで安全確認の障害になってはまずい。ミラーにタブレットが被るので取り付位置を変えること。

会社：現場の意見が上がっているので改善が必要なものは改善をしていく。現時点で改善するもしないとも言えない。意見を上げて改善するものは改善していく。

## 山間部・支線区の電波状況を改善は中継局を増やすこと！

組合：電波の改善についても、信号機に中継があるように、電車の車両の上に容量の大きい専用の中継用アンテナを付け出力を上げるという考えはないか。

会社：中継をするのならば、増幅器とかを付けることとなる。

組合：電波が弱い時に、増幅器を付けることで状況がよくなるのではないか。検討はしているのか。

会社：現段階ではまだである。

組合：トンネル内は、アンテナは設置しているのか。

会社：設置してある。

組合：支線区には長大トンネルはないのではないか。通信は可能なのか。

会社：当然トンネルも想定した中で、導入している。機能は維持できる。

組合：トンネルの中は通信ができるということによいか。

会社：できる。

組合：電波状況の確認はどのように検証しているのか。

会社：機器等を持って確認をしている。

組合：実際に運転室や客室に乗って検証しているのか。

会社：NTT西日本等で確認をしている。

組合：名古屋管内では、導入時一割しか起動ができなかったと聞いている。支線区で山の中のため通信ができなかったという事情があるのかもしれないが、そういう状況であるので支線区の線路上は何かあればとんでもないことになるのではないか。

会社：問題の状況はここでは分からない。

組合：電波状況については、中継基地を設け随時通信ができるようにすること。

会社：試行をする中で、検証して問題点は必要であれば改善をしていく。

## フリーズとダウンが運転士の不安を助長！

組合：来年のダイヤ改正で本導入するならば、今まで発生しているお化け現象を解消すること。

会社：業務に支障のあるもの、発生の頻度、程度、内容を見て改善していく。

組合：再設定が必要となるような現象が、導入の直前まで発生していても採用をするのか。

会社：内容を検証して必要なものは対応していく。

組合：再設定が一番時間が掛かるため現象が解消されない場合は、本採用は見送ること。

会社：必要なものは検証して対応をしていく。

組合：何時電源が落ちるか、何時フリーズするか分からない。解消する約束がなければ本採用は認められない。これだけ問題が出ている。いつまでに、問題を解決することがはっきりしないと認めない。改善をするのか。

会社：検証するということである。

組合：検証するということは、改善するということか。

会社：頻度であるとか、内容を踏まえ、会社が判断をして改善する必要があるところは改善をする。

組合：今までよりは、確実に使いやすくなるのか。

会社：改善するところは改善をしていくということである。

組合：試行期間が終わるまでには改善がされて、スピードも速くなって、通信も早くなるのか。

会社：必要なものは変えていく。

組合：CPUの速度を上げ、メモリーの容量を増やすことも含めて考えているのか。

会社：本当にそこまで変えないと支障があるということであれば改善をする。もともと支援装置とあるので、発生頻度とか内容程度等を見据えて対応していく。

## 支援装置というタブレットは運転士の負担に！

組合：支援装置というが、運転士が実際に使用するものである。支援装置ということは、会社の逃げと聞こえる。補助装置であると言いながら実際の業務に使用する。支援装置であるならば、乗務員が運転業務において必要な時に、使用するものでよいのではないか。のべつくまなく乗務員が使用することとなる。これは保安装置に値する。使用しなくてはならないとタブレットを設置しなさいと規程には盛り込むのではないか。

組合：使わなくても運転できないわけではない。

組合：しかし、点呼で受け取り、設置をし、喚呼をするのであるから、使わなければならないのではないか。

会社：そうである。保安装置ではない。

組合：保安装置ではないが、それに類するぐらいのものである。停止位置不良防止のための保安装置のようなものである。

会社：あくまで運転は運転士の判断でするものである。停止目標の表示は、運転士の支援をしているものである。

組合：今のところ支援になっていない。運転士にとっては、喚呼も増えている運転の阻害装置となっている。

会社：停止位置不良は、停止目標の誤りがほとんどである。タブレットを使うことは運転士の支援となる。

組合：タブレットに大きな数字が出ていても、意識できなくて、頭に入らなければ意味のないものである。運転士が前を見て、停止位置があそこだと思えば、いくらタブレットに表示されても、声をかけられようが、音声が出ようが、ここに止まるという思い込み、聞く耳持たない状況に陥ってしまえばタブレットの音声は聞くことができなくなる。

会社：安全性に効果がある。

組合：停車駅接近装置の音声に付加して、次は停車、次は停車、4両、4両、という音声表示の仕方にすれば効果があるのではないか。発車の時にタップして、次の駅はどこに止まるという上位の停止位置目標が出てくる。3両編成で運転して、停止位置目標に3両標がなければ6両標

がタブレットに表示される。次の駅は4両標が最初の停止目標ならば4両が表示されるが、両数を思い込んでしまえば効果はない。

会社：しかし、安全性は上がるのではないか。

組合：運転士の負担は増えるばかりだ。

## 運転士一人での試行は十分なデータは取れない！

組合：運転士一人が点呼から手順に則って営業列車で試行をしているが、指導員が付いて実施しているのか添乗者が乗って試行をしているのか。

会社：身延線、御殿場線の富士と沼津の運輸区の運転士はタブレットを持って乗務している。指導員が付いて乗務するという状況ではない。

組合：一人でやらせているということか。

会社：そうである。

組合：乗務員同士で電源が切れた。こんな現象が出たなど話をしている。状況はしっかり上がっているのか。

会社：不具合報告書があるので、それに書いて報告をしてもらっている。しっかり報告は出してくださいと言っている。集約はしっかりやっている。

組合：初めて導入するのに運転士一人でやらせて、大丈夫なのか。一人で試行させるという会社の考え方が不思議である。新しく導入する物が完全かどうか分からないのに、実際に乗務している運転士が使って試行しているのは問題だ。

会社：担当部署が試行に十分だということを確認した上で使用をしている。この試行は、安全を阻害することはないと捉えている。

組合：実際に問題が出ている。通常業務にプラスして作業を行い、報告を上げることも乗務員にはかなりの負担となっている。

会社：不具合があれば意見を聞く。

## タブレットの導入で折返し時間など労働時間が不足！

組合：他の組合と運用について協議をしているのか。

会社：している。

組合：労働時間が足りないと組合は主張してきているが、労働時間のことはこの間組合と話をしていない。

会社：タブレットの使用は、現行の準備時間と折返時間でできると考えている。

組合：できないではないか。

会社：できると判断している。

組合：開発した人たちが、設定を専門の人たちが時間を計ってできると判断したことであるが、タブレットを当直から受け取って乗務開始までの時間を実際に計って、どれだけ時間が掛かるのか調べるべきである。担当部署の人は通信状況の良い場所で計って時間を現場に報告している。通信状況が良い場所で扱いに慣れている人が使うのとは全く違う。

会社：操作は現行の時間の範囲内でできると捉えている。

組合：実際にダウンしてしまって、時間が掛かってしまう。それは超過勤務として付けるべきである。

会社：現場の状態はここでは分からない。

組合：実際に超過勤務が出ている。現行の時間でできると言ったが嘘だ。

会社：通常の業務の中でできる。

組合：しかし、現状はタブレットがダウンしてしまっている。そこで、所定の時間内にはできない状況ではないか。

会社：現場でそういう事象があれば超過勤務になるかもしれない。

組合：一番問題は、出先で充電をして点呼で次の列車の列車番号を入れるために、スリープから目覚めさせたら電源が落ちる場合やフリーズする場合があるので、会社はどう考えているのか。乗務員が設定をする場所の回線事情が悪いのはいかなものか。

会社：通信状況は試行検討中である。本当に必要のある所は対応をしていく。

組合：時間はつけない。担当部署が何分でできると決めた。ホームでもそんなに時間が掛かりませ

ん。試行にあたっての担当部署がスイッチ整備をやっていない。机上のデータでしかない。

会社：乗務員の作業として現行の折り返し時間でできる。

組合：実際に指導員等を乗せて、現実にはどのような作業となるのか。時間が掛かるのか調査すべきだ。運転士は現行の作業で大変である。しかもお客様が乗っている車両である。余分な仕事が増えている。

会社：安全を脅かすものではないことを検証して確認して実施している。

## 運転士一人での試行は安全に問題あり！

組合：事故が起きては大変だ。今でも事故があちらこちらで起きている。そのような軽率な考えでは困る。

会社：軽率ではない。

組合：軽率である。乗務員に新たな仕事が増えるのだ。それを試行ということで実施することに問題がないということは軽率のなにもものでもない。

会社：試行もしっかりやっていただく。

組合：問題が違う。

会社：事前に訓練を実施している。

組合：訓練はするが、実際の乗務で指導者が乗って運転状況を見ないとだめだ。これは本格導入と同様だ。

会社：やり方が分からないのであれば乗務する。

組合：やり方のことではない。乗務員は実際お客様を乗せて運転している。タッチや確認を実際に行っている。

会社：安全性に問題があるのか。

組合：安全性に問題がある。運転士の作業が増えるから。運転士の疲労になる。それが問題だ。

会社：事故防止の安全装置をつけている。使用方法は分かっている、何が問題なのか。

組合：新しい作業が増えて、試行をしている。運転士に負荷がかかるということだ。

会社：疲労が重なり事故を起こすということか。そんな酷なことではないと思う。

組合：そんなことはない。

会社：事故を誘発するようなことではない。

## 折返し時間が足りないプラス2分付けること！

組合：重労働にもなるし、精神的に焦ることとなる。5分の折返しで到着して折り返し発車の準備の作業をする。またひと手間掛かることとなる。到着場面で増えて、発車場面でまたひと手間増えることになる。徐行等で遅れば5分が4分になると遅らせて発車させたくはないという心理が働く。

会社：遅れてもそれは仕方がない。

組合：列車を遅らせてはいけない定時に列車を発車させるという運転士の性がある。タブレットを外し、セットするというひと手間だ。携帯品の荷物もある。到着運転台でスイッチ整備をして携帯品を持って終了をかけて、反対運転台に行って、タブレットをセットして、画面を出して、次の列車の設定をする。一連の流れの中で、何らかの原因で忘れ物やスイッチ整備を忘れた時に、島田駅や興津駅の折返しの際お客様に声をかけられた場合、運転士は失敗の原因になる。

会社：精神面で負担となると言われるが、会社としてはそれほどのものとは考えていない。

組合：お客様はホームを歩いていると車掌も運転士も区別がつかない。負担にならない会社の根拠は何か。

会社：それほどの負担ではない。

組合：些細なことであるが、チリも積もれば大きくなる。限られた時間での作業だからだ。

会社：主観ですね。

組合：完璧な運転士ばかりではない。運転士も接客業であり、お客様から声をかけられると対応をしなければならぬ。スイッチ整備が途中の場合にはミスに繋がる。声をかけられたら「すみません」と言って断ることはできない。ぎりぎりの時間の中で作業をしている。そのため、

設定の時間を入れたプラス2分の折返しにし余裕のある作業とすること。5分の折り返しで設定できなければ文句は言うな。余裕のある駐車場で、停車駅接近警報装置のように修正できるようなものとしておけば設定ができる。折返しの駅で絶対設定のボタンを押さないといけないとすると何らかの事柄が重なると乗務員のミスに繋がると断言する。設定時間を取らなければ絶対やめること。それとも、設定できなければ発車しなくてよいのか明らかにすること。

会社：お客様の対応は客扱いの遅れとなるのでいたし方ないものである。お客様の対応で遅れたことに対しては問わない。取り扱いも含めて扱いに慣れていないことも含めて試行している。

組合：本採用しても時間は足りない。本採用まで時間が短すぎる。身延線、御殿場線で問題が発生している。3月の本採用の時に確実に改善されたことが目に見える形にすること。

会社：必要なものは検証して対応していく。

## 試運転列車か回送列車で試行すること！

組合：立ち上がらないということはないということか。今は2回に1回しか立ち上がらないということはあり得ないということではないか。

会社：ゼロではないということである。

組合：試行は、試運転列車等でしなかったのか。

会社：組合は安全性に支障があると言うがそこは会社と違う。試行はした。

組合：回送列車や、試運転列車を走らせて、担当部署が確認したということか。

会社：それはしていない。回送列車や、試運転列車でなければ確認できないということではない。

組合：営業列車の客室でもできるのではないか。

会社：担当部署が、検証して判断し試行できるとした。

組合：それは、試行するための机上の話で、身延線と御殿場線実際の営業列車を使って。試行をしてきた。

会社：身延線と、御殿場線でタブレットを携帯して、不具合等があれば声をもらっている。

組合：お客様を試しに使っているようなものである。

会社：試しではない。

組合：お客様はタブレットの試行のために乗っていることになる。

会社：安全性に支障がないということを会社は判断して試行をしている。

組合：事故が起こらなければいいのではなく、事故が発生させないために不安全なものを除外しているのが安全対策である。

会社：どういうことか。

組合：タブレットを導入することで、運転士の作業が増えた。前方注視も疎かになる。だから安全上問題があるのだ。

会社：現行の普通の乗務員であればできるものである。

組合：タブレットの扱いは、停車と発車時に少しだけの扱いと会社は主張しているようだが、身延線のワンマン列車は、富士から甲府まで 39 駅、タブレットの扱いをするチリが積もればすごい重労働となる。負担が増える。

会社：その辺は感じ方の違いはあるかもしれないが、かなりの負担となるとは考えていない。

組合：お客さんが乗って、乗降扱いの取り扱いもある。負担である。

## タブレットの取り付け位置を変えること！

組合：ワンマン運転の車両は、取り付け位置を改善しないと困る。

会社：ここで意見が出されたので検討をして決めていく。

組合：ミラーでの乗降確認の際、体を傾けて確認してお客様が、最初に見た時にいない。発車確認の時も体を傾ける。100 回に 1 回でもミラーがタブレットに隠れて見えず、お客様がいないと思い込んで作業をしてしまうと事故になってしまう。だから、チリが積もった時の疲労による手抜きが出るのが人間だ。そういうことをなくしていくのが本当の安全対策ではないのか。ワンマン列車に乗務する運転士から、ミラーと被るところに設置するのは支障があると強い声がある。よって設置個所をずらすこと。

会社：全部の駅か。見にくい駅はホームのミラーをずらすこととなる。

組合：見にくいという調査もしていないのか。乗務員によって、首を傾げれば見える乗務員人もいるが、タブレットが設置しているため見えない乗務員もいる。背の高さもある。椅子の角度もある。標準的な乗務員で調査をしたのか。

## ミラーの見にくさを改善しホームの照度を上げること！

組合：身延線はもともと暗い駅がありミラーで見にくい駅が多々あった。さらにタブレットが着くと、位置的にも見えにくくなる。ホームの照度を上げること。停止位置は決まっているが、10～20 cmの個人差がある。さらに曲がっているホームがある。その時に、タブレットが被る。冬の時期にはミラーが曇る。一番悪い状況を考え、非常に見えにくくなる状況を改善すること。

会社：安全上必要であれば対応していく。

組合：組合の意見は聞くだけか。回答はするのか。

会社：今、タブレットは試行して意見を集めているので、ミラーの件も上がっているので検証をしていく。

組合：ダイヤ改正からのスケジュールは決まっているが、採用できない場合に判断するリミットはあるのか。

会社：さらに検証していき、必要により対応していき問題がなければ使用していく。

組合：使用することを前提なのか。

会社：使用するのが前提ではない。

組合：運用の開始時期は組合が主張する安全が担保されてからである。11月28日からの試行で、改善されたものはあるのか。

会社：意見を集めている。試行中である。

組合：何もしていないのか。

会社：検討している。

組合：検討だけで改善は何もしていないのか。

会社：現在検証中である。

## 試行という合理性が安全を脅かす！

組合：試行はお客を乗せずに試行をすること。

会社：安全を脅かすものではない。

組合：お客様を乗せたまま試行は止めること。

会社：運転士が扱っても問題がないと判断し試行している。

組合：対立である。データーを取るならば運転室の隣でデーターを取ることが一番良い。

会社：管理者が随時添乗をして確認をしている。試行は、タブレットの取り扱いにも順次慣れていただく意味合いもある。個人によって差がある。入換線もあるので受信状況もあるので、現実的に施行することが、いろいろな問題も解りやすい。

組合：入換の時は使わない。本線だけである。最初のデーター取りは通信関係の専門の人が乗って収集するべきだ。

会社：管理者も添乗している。

組合：それは通常の運転業務を見ている。そうではなくて、専門の人を乗せるべきである。運転士が出す報告書も忘れてたり、面倒だったりして出さない場合や、限られたデーターしか出てこない。運転中、気が付いたら固着することもある。

会社：運転士に報告をしてもらうことで試行している。

組合：手っ取り早いからだ。

会社：合理的である。

組合：合理性が安全を脅かしている。

会社：安全は確保されているという前提で試行をしている。

組合：試してもいないのに安全が確保されているということは机上の論理だ。

会社：タブレットの利用が、肉体的・精神的に事故を誘引するとは考えていない。

組合：すごい考え方だ。運転士が安全性に問題があると主張している。問題点・不具合が改善する

まで採用しないこと。

会社：会社の考えは、くりかえしとなる。

組合：完璧なものでなければ支援装置とならない。運転を邪魔する装置である。組合の要求に応えていない。対立である。試験列車を走らせデータ取りをすること。規程類の閲覧と避難時の地図のみの利用とすること。

組合：なぜ車載にしないのか。東日本は車載としている。プロジェクトで検討はしなかったのか。

お金の関係か。

会社：今回規程類はタブレットに入る。今回の要求は中止することの一件のみであったので、これで終了とする。

組合：次回は明らかにすること。

以 上