

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

## 「D-TAC」本使用開始における諸課題の改善を求める緊急申し入れ

昨年「D-TAC」が各線区・各職場で順次導入され試使用が行われてきましたが、6月1日より本使用が開始されると乗務員訓練等で周知が行われています。DX時代における業務の見直し、効率的な業務運営における導入であることは理解できるものの、列車運行に関わる業務指示書の位置づけや電源が喪失した場合の取り扱い、さらにはタブレット端末が故障した場合の取り扱いなど、明確にされなければならない重要事項について示されないばかりか、具体的な対策を講じないまま本使用開始を進められており、鉄道輸送サービスの根幹に関わる問題です。

試使用期間中で発生している問題については、各職場から上申はされているものの何一つ改善がされないばかりか、取り扱いも明確にされていません。タブレット故障時にはICカードを使用し運転を継続してほしいと指導をされているものの、乗務点呼時に照会すら行わずICカードで運転を継続することは事故のリスクを伴うばかりか、業務指示書としての相互の確認を怠るものであり、確認会話や指揮命令の基本から逸脱した理解しがたい取り扱いです。

輸送サービスの使命は「安全かつ正確にお客様を目的地まで届ける」ことに尽きます。「D-TAC」は、使用する乗務員目線での線区の特情や職場における事故対策などの記載事項を反映することができず統一されたものとなっていることから、安全配慮に欠いたものと言わざるを得ず、直ちに改善を図るべきです。

また、過日、運転操縦中に「D-TAC」を操作したことによって速度超過を発生させたという事象が「安全情報」や区所掲示板等にて共有されました。ヒューマンエラーを補完するはずのシステムが逆作用に働き、人間の特性を越えた新たな事象をつくり出してしまっています。だからこそ、ヒューマンエラーに真剣に向き合い、背後要因と本質に迫り、事故・事象の未然防止のために安全文化の創造とそのための安全管理やシステム構築のあるべき姿などに、積極果敢に「チャレンジ」しなければならないと考えます。しかしながら、そのような姿勢は見えない影もなく、むしろ現場は本社や支社からの指示を待つのみであり、消極的になっているといえるのではないのでしょうか。また、業績回復のための「変革」が求められるあまり、安全投資が後回しにされているのではないかと危惧しています。

現場に即した安全対策はこれまでの失敗や成功体験から学びつくり上げてきた歴史です。統一化が主目的とされた上意下達の施策の進め方では、安全をつくりあげることにはできません。現場第一の価値観に基づいた業務執行体制の構築、安全意識の向上と人材育成を行える職場づ

くりが急務であり、公共交通を担う企業としての責任を果たすことが今こそ求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

## 記

1. 「D-TAC」試使用期間中の諸課題の解決が図られないままの施策実施は、安全配慮義務を欠いた重大な問題であることから、本使用開始に至った経過と本使用以降に生じる諸問題に関する責任の所在を明らかにすること。
2. 「D-TAC」故障時およびタブレット端末の電源喪失時の取扱い方法を具体的に明らかにすること。なお、不測の事態が発生した場合は、指令や運転当直等と乗務員間にて必要事項の相互確認ができる環境を整備すること。
3. 「D-TAC」機能については、線区および区所の特情や職場における事故対策などの記載事項を反映することができるようにシステムの改良を図ること。
4. 通告伝達システムが活用できない区間における「通告事項」に対する取扱いについては、指令員等からの通告券受領を基本とするなどヒューマンエラー防止の安全対策を講じること。
5. 「D-TAC」使用時におけるGPS機能の改善を図ること。

以 上