



次世代 EB 装置の開発に向けた 乗務員室の新たなカメラの設置に関する申し入れ 4月17日 提出!

常時、乗務員の状態を映し、本社モビリティサービス部門がリアルタイムで注視できる新たなカメラを、中央・総武緩行線用1編成(三鷹車両センター所属)の1・10号車に、設置する計画。目的は、乗務員の疾病や体調不良による事象が多発していることから、新たにシステムとして列車を止める方法を検討し、カメラの画質や光などの試験を行い事故防止に努めるためとされている。(2023年4月8日JR東日本より組合へ説明)



安全対策は理解するが、すでに乗務員室内には防犯カメラが設置されている上に

本社モビリティサービス部門にリアルタイムで注視されることは、心理的安全性を奪い、極度のストレスを生むことから

**正常な判断を阻害し、
鉄道の安全性の低下を招く恐れがある!**



そもそも現場の実態は…

緊張感の続く業務 専門知識が必要な業務 高い技術・技能を要する業務
長時間にわたる拘束・勤務 十分に取れない睡眠 落ち着いて摂れない食事など

**乗務員の健康管理に配慮し、労働安全の視点に基づいた
申し入れ項目 乗務労働の働き方改革が必要不可欠だ!**

申し入れ項目

1. 次世代 EB 装置の開発に向けた乗務員室への新たなカメラの設置は、乗務員が監視されることによる過度な緊張状態を生じさせ、安全を阻害することから導入しないこと。
2. 列車を安全に停止させるための保安装置に関する研究開発については、今後も DX をはじめとする様々な知見を取り入れつつ、ヒューマンファクターの視点を考慮していくこと。なお、ハード・ソフト両面からの対策を講じ「究極の安全」を追求していくこと。
3. 今申し入れに対する回答は、2023年5月15日までにを行うこと。また、団体交渉は2023年5月31日までに実施すること

**多くの“いのち”を運ぶ乗務員だからこそ、
安全に安心して乗務できる環境の実現を目指そう!**





申
33
号



次世代 EB 装置の開発に向けた 6月13日 団体交渉を行う その1 乗務員室の新たなカメラの設置に関する申し入れ

本部・本社間の団体交渉により、

「次世代 EB 装置」に関する詳細を示させ、システムの全体像が明らかに

次世代 EB 装置とは

次世代 EB 装置は ①検知 ②通知 ③動作 の 3 つの機能で構成されるシステムの総称。

その中の「②通知」機能を『乗務員状況把握システム』と呼称し、カメラを使用し、遠隔でリアルタイムに把握できる機能を付加していくもの。



システムの全体像

① 検知

体調検知	血圧や体温、脈拍などをモニタリングし、体調不良の予兆を把握していく。非接触や腕時計タイプを検討しており、現在メーカーで開発中。
眠気検知	視線をモニタリングするタイプや耳に装着するタイプなどがある。すでにバス会社などで採用されている。
機器の異常操作検知	体調不良時に発生する「停止位置修正後にレバーサ後位置で力行 2 ノッチ」など、異常な操作を機器側で検知し、データ通信により通知する。

② 通知

車両などで検知した異常をデータ通信で自区所へ飛ばし、カメラ（今回試行）を使用して体調の確認等を行う。

③ 動作

将来的に遠隔で車両を停止させたり、操作したりを行う。

本施行後の運用イメージ

① 体調不良や誤操作をシステムが検知（検知）

② 自区所へ通知が飛ぶ（通知）

⇒ 自区所の管理者が、カメラを通して当該乗務員の体調を確認

※ 今回、試行するのはここで使用するカメラ

⇒ 管理者が列車の抑止等を判断

将来的には

③ 遠隔で車両を停止させる（動作）

今回試行するカメラは？

- 上記の次世代 EB 装置の中の「②通知」で使用するカメラの通信状態、録画状態を確認する。
- 撮影中のトンネル、夜間、西日の影響などの撮影状態の確認を目的に、東西方向を走行する中央総武緩行線で試行することとした。

■様々な状況下で緊張しながら乗務をしている。脈拍や体温など、一律に「体調不良」とはならない。

■本施行後の想定として、通知を自区所に飛ばす（配信する）のはなぜか。

●運転士の業務の特殊性を踏まえて“しきい値、を決定していく必要があると考えている。

●指令ではなく、あえて自区所に通知することを考えている。普段から関わりのある管理者が判断することで、個々人の些細な体調の変化に気付けることを期待している。



申
33
号



次世代 EB 装置の開発に向けた 6月13日 団体交渉を行う その2 乗務員室の新たなカメラの設置に関する申し入れ

1. 次世代EB装置の開発に向けた乗務員室への新たなカメラの設置は、乗務員が監視されていることによる過度な緊張状態を生じさせ、安全を阻害することから導入しないこと。

(回答) 乗務員状況把握システムとして、リアルタイムで乗務員の状況を把握できるカメラの検証を行うために試行的に設置するものである。

重大事故防止を図ることは認識一致 **しかしカメラの設置を巡っては対立**

乗務員の表情を映し出す新たなカメラ (しかも複数台) を設置することは、まさに監視労働
乗務員の心理的負担を増加させ、鉄道の安全を脅かすことから
運転台へのカメラ設置は断じて容認できない!

■なぜ「次世代 EB 装置」の開発が必要なのか。現行の EB 装置における課題は何か。

●乗務員の体調不良や機器取扱い誤り等による重大事故を防止することを目的としている。現行の EB は、心筋梗塞など意識を失ってしまった際には役割を果たせる。しかし、意識が朦朧とした状態で無意識に EB のリセットを行い、運転を継続した事象がある。今回、その対策として開発に着手した。

■重大事象防止のためにシステムの開発を進めていくことの重要性は、認識が一致する。しかし、乗務員室 (運転台) への新たなカメラを設置することは、乗務員が過度な緊張感や極度のストレスを感じ、視界にカメラが入ることで集中力を低下させる要因となり、心理的安全性を損ね、鉄道輸送サービスにおける安全性の低下を招く恐れがある。したがって、新たなカメラの設置は、断じて容認できない。

●主張は理解するが、重大事故を防止するためのシステムの中でカメラは必要だ。システムの実現に向けて試行的に実施していく。

■車掌の体調不良についても対策として検討しているのか。

●車掌についても検知できないか検討しているが、常に体が動いており、検知するのは難しいというのがメーカーの見解だ。

■中央総武緩行線では、最長 1 時間 15 分にわたる運転中に正面からカメラを向けられることになる。すでに、乗務員室をはじめとした車内や詰め所など、あらゆる場所に防犯カメラが設置されている。より極度の緊張状態を強いられ、通常の運転操縦に弊害をもたらしてしまう状況を生むことは、本末転倒だ。

●気持ちは分かるが、監視目的ではなく、あくまでもカメラの機能の検証を目的に試行していくものだ。徐々に慣れて頂きたい。

会社は、常にカメラを向けられ業務を遂行することについて、「決して良い思いのするものではありませんよね」と述べつつも試行への理解を押し付ける

■カメラの映像の取扱いについて、使用目的に沿った取扱いを行うこと。

●試行期間中は、本社がリアルタイムでの通信状態の確認 (本社で月に 3~4 回程度)、車両の SD カードに録画された映像を用いて太陽の映り込みや夜間の映像の確認を都度行っていく。

■リアルタイムで映像を確認する際は、事前に指令等を介し、リアルタイムで映像を確認する旨を通知すること。また、録画映像を確認する際は、当該日時に被写体となった乗務員に対し、映像の確認を行う旨を伝えてから映像の確認を行うこと。

●試行にあたり、全社員に対してカメラ搭載の周知をしてきたことを踏まえ、改めて各個人に通知する考えはない。



申
33
号



次世代 EB 装置の開発に向けた 6月13日 団体交渉を行う その3 乗務員室の新たなカメラの設置に関する申し入れ

2. 列車を安全に停止させるための保安装置に関する研究開発については、今後もDXをはじめとする様々な知見を取り入れつつ、ヒューマンファクターの視点を考慮していくこと。なお、ハード・ソフト両面からの対策を講じ「究極の安全」を追求していくこと。

(回答) 今後も新たな技術を積極的に活用し、「究極の安全」を追求していく考えである。

「乗務員の（乗務中の）体調不良」が21年度から増加傾向

背景には「休勤乱発」、「超勤の嵐」、「乗務行路の長時間化（長時間労働・長時間拘束）」の職場実態
乗務員の心身の健康維持を阻害する原因・要因を特定し、
システム開発だけでなく、労働条件・労働環境改善を訴える！

■組合として、乗務員の体調不良に関しては、強い問題意識を持っている。今現在、会社はどう認識しているのか。

●熱中症による体調不良が年3～4件発生している。また、2021年以降は「意識がもうろうとする」といった体調不良が増加傾向であり、中央・総武緩行線を中心に2021年度に4件、2022年度には3件発生している。

■次世代 EB 装置の開発は、乗務員が体調不良になることを前提としている。当然、それによる重大事故は防がなければならないが、それ以前に、乗務員が体調不良となることを防ぐべきだ。まずは、原因を特定し、ソフト面の対策も打つべきだ。

●現段階では、体調不良の共通した原因の特定には至っていないが、増加傾向であることは事実だ。共通の要因・原因の有無を含め、今後も見ていく。

■中野電車区では、3年ほど前に緩急分離による輸送体系や行路内容が大きく変わり、大幅な効率化が図られた。これが「大きな変化点」となっている。その頃から休日出勤も増加し、休みの日でも休日出勤を依頼・要請される電話が鳴り止まない状態が続いている。まさに「リフレッシュできる時間が無い」これが職場の声だ。

●行路については、休憩が取れないような行路は作っていない。また、人口減少の中で効率的な事業運営が求められており、今後もバランスの取れた働きやすい職場を作っていく考えに変わり無い。

■本社は、ハード対策だけでなく、職場実態を受け止め、ソフト対策のために労働環境の改善を図るべきだ。また、ヒューマンファクター取り入れ、人間労働を重んじるべきだ。

●過度な休日出勤は望ましくない。状況を把握しながら、現場の意見を取り入れ、ヒューマンファクターも取り入れながら社員が健康で働きやすい環境を作っていく。

3.今申し入れに対する回答は2023年5月15日までにすること。また、団体交渉は2023年5月31日までに実施すること。

(回答) 「労使間の取扱いに関する協約（令和3年10月1日締結）に則り取り扱っているところである。

■カメラの試行は「6月以降開始していく」と職場周知されたことから、そのスケジュールを踏まえて日程を求めてきた。施策の実施にあたっては、実際に担う職場が理解、納得した上で進めていくことが必要であり、そのために必要な労使議論を行ってから進めるべきだ。

●実施するまでの議論の必要性については会社としても認識する。今申し入れについては会社内で調整を図った上で本日の開催となった。今後も議論を深めて行っていく考えに変わりはない。

安全性向上を目指す次世代 EB 装置の開発は労使で一致！しかし、新たなカメラの設置は認められない！

試行を担っている職場の声から議論をつくり出し、安全に安心して輸送サービスを提供できる職場を実現しよう！

