

J R 四国労組ニュース

令和元年 6 月 1 8 日 (N o 2 4 / 1)

発行責任者 / 中濱 斉

編集責任者 / 森安 祐貴

安全・事故防止に関する 経営協議会開催！

本部は、安全・事故防止に関する諸問題の解決・改善を図るため、発第 1 0 5 号において会社に数項目について付議し、本日開催された経営協議会で議論を行った。

付議に対する会社からの回答は次のとおり。

【発第 1 0 5 号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2 0 1 8 年度の鉄道運転事故、運転阻害事故、傷害事故の概要及び労働災害の発生状況と原因及び今後の防止対策について明らかにされたい。
- 2 2 0 1 9 年度の安全・事故防止対策についての基本方針と、安全・安定輸送体制の充実・強化に向けた取り組み及び安全衛生管理体制の更なる充実に向けた取り組みについて明らかにされたい。
- 3 2 0 1 8 年度の安全輸送設備の設置実績及び 2 0 1 9 年度の設備投資・改善計画について明らかにされたい。

1 ～ 3 については、6 月に開催予定の J R 四国労組「安全推進委員会」に資料添付するとともに、大会や各種会議の場を通じて報告していくこととする。

- 4 2 0 1 8 年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び 2 0 1 9 年度の実施計画について明らかにされたい。

2 0 1 8 年度に異常時等を想定し実施した訓練は、J R 西日本と J R 四国が 3 年毎に開催している合同訓練を 9 月に本四備讃線で実施し、会社間境界付近で発生した輸送障害等に対する取扱い方について、会社間の連携強化と相互理解を図りました。1 1 月には、地震・津波発生時の避難誘導訓練を土讃線多ノ郷駅構内において須崎市と共催で実施し、1 2 月には総合事故対策訓練を実施しました。

これらの訓練から得た教訓や改善点等は、その都度、安全推進委員会等で報告し検証を行うとともに、課題等については次回の訓練において改善に取り組んでいます。訓練のまとめとして、異常時等が発生した場合には、職責を超えた社員間の連携や地元住民及び乗客等の協力を得ることで、迅速な安全確保を実施することが出来ることを再認識できました。

今後も、関係機関及び地元自治体等と連携をとりながら、異常時においてより安全で迅速な取扱いが実施できるよう、より実践的な各種訓練に取り組んでいきます。

なお、トンネル内列車火災発生時の避難・誘導訓練及び徳島地区における地震・津波発生時の避難・誘導訓練については、2 0 1 8 年 7 月の豪雨災害に伴い中止となりました。

2 0 1 9 年度については、2 0 1 7 年度と同様の教育・訓練を実施予定です。

J R 四国労組ニュース

令和元年6月18日(No24/2)

発行責任者/中濱 斉

編集責任者/森安 祐貴

- 5 2019年度の事業計画で示された「安全意識と安全対策の風化防止(リコール)」とは、具体的にどのように取り組みを示すのか明らかにされたい。

「安全意識と安全対策の風化防止(リコール)」とは、事故やヒヤリハット事象が発生し、それに対する対策等を実施した際には社員等にも再発や未然防止についてよく意識し対応できますが、時間が経つ、あるいは同種事象が発生しないとその意識は徐々に低下し、事故等の再発に繋がるため、意識の低下を防ぐため事故等発生当時の対策等を意識して思い出し、安全意識を高く保ち、過去の安全対策の風化防止を図ります。

- 6 一步間違えれば重大事故に繋がりがねない事象が多々発生しているが、安全意識の更なる高揚及び安全教育について会社の考え方を明らかにされたい。

このところ、一步間違えば係員や公衆等の死傷や脱線事故等、重大な事象につながる恐れのある事象が続いていることについては、誠に遺憾であり決して発生させてはならない事象と重く受け止めています。安全意識の更なる高揚及び安全教育については、過去の事故事例の探究による安全意識と安全対策の風化防止、集合研修やOJTを活用した安全綱領等の安全に関するルールが生まれた経緯等、安全ルールの成り立ちについての教育、タイムリーな具体的内容のヒヤリハット報告の推進等による安全推進運動の推進により、事故の芽を摘みながら安全文化を根付かせる取り組み等により取り組んでいきます。

- 7 地震・津波、台風等の自然災害や重大事故、あるいはテロ行為等、想定される様々な異常事態に対応するため、列車無線の多重化やFAX・TIDの増設が必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

輸送障害など異常事態発生時は、全体の状況が把握しにくいことから、お客様サービス推進室がグループネットを活用して、運転状況、運休列車、事故現場の状況に応じて現場の写真やお客様の救済方法等を掲載するなど、状況の変化に応じて迅速に更新し、本社、現業機関及びグループ会社にも幅広く最新情報を提供するように努めています。

駅については、各駅長及び管理総括助役用の業務用携帯電話を2014年12月に、当務用の業務用携帯電話を2015年6月に、社員配置駅及び契約社員化駅の業務用携帯電話を2015年6月に導入し、輸送指令からの事故メールの受信に加え、業務課から追加情報等を受信できるようにしており、その情報を基に旅客案内に努めています。

また、2019年3月に有人駅51駅にタブレットを配備し、2019年4月よりサービスを開始した「列車走行位置情報サービス」をタブレットにより旅客案内できるよう環境整備をしました。

輸送指令は、異常時の状況把握に努めるとともに、早期復旧計画の策定及び指示を行うことと、一斉無線による関係列車への情報提供に努めています。また、事故メールを活用し、復旧見込み時刻等より詳細な情報をタイムリーに発信できるよう取り組

J R 四国労組ニュース

令和元年6月18日(No24/3)

発行責任者/中濱 斉

編集責任者/森安 祐貴

んでいます。

乗務員においては、自らが列車無線及び業務用携帯電話を活用して情報を収集するとともに、こまめな旅客案内が行えるよう、2019年4月1日の列車走行位置情報サービス開始に合わせ、5箇所(児島駅、高松駅、阿波池田駅、高知駅、窪川駅)の乗務員休憩室にタブレット端末を配置しました。

- 8 会社施設内への関係者以外の立ち入り対策や物品等の盗難防止について、会社の考え方を明らかにされたい。

駅・ワープ事務所について、無人になる場合は必ず出入口を施錠するよう指導しています。業者など部外者が出入りする箇所においては、常にその言動に注意を払うとともに、順次防犯カメラの設置を進めています。

また、公金は必ず金庫に入れて施錠しカギは常に携帯するよう、個人情報についても鍵のかかるキャビネットに保管するよう指導しています。

運転所構内においては構内当直、運転当直等による構内巡回を定期的を実施しております。また、留置車両や物品倉庫についても施錠を徹底し盗難防止に努めております。

事務室の立入り対策については、不在時には施錠を行うとともに、鍵の保管方について指導しております。また物品や発生品などは、施錠のできる場所で保管するようにしています。そのうえで、次のとおり事務連絡等で周知し盗難防止に努めています。

発生品置き場についても、鍵の管理を徹底し、業者等の部外者に貸し出す場合は、貸与返却手続きを確実にを行うとともに、鍵のかけ忘れがないようによく確認すること。

資材センターと連絡を密に行い、早期の引き取りを依頼すること。

発生品置き場の巡回頻度を多くし、異常の有無を確認すること。

ケーブル等の銅電線を含む発生品についてはブルーシート等で覆うなど、目に付きにくいようにすると共に、その管理を厳重に行うこと。

- 9 安全を確保するためにも、体力が低下した高齢者に配慮した専用行路の新設・拡充及び夜間作業のあり方等について改善が必要と考える。今後の展開に関する会社の考え方を明らかにされたい。

エキスパート社員の動力車乗務員を対象に労働日数を短縮した短日数勤務制度を、2013年4月1日より実施しています。また、高松運転所において高齢者に配慮した専用交番を、2018年3月17日より実施しています。専用交番の他区所への展開については、短日数勤務制度の適用者数を見極めながら検討していきます。一方、列車乗務員の短日数勤務制度の導入については、勤務体系や運用効率の低下等の関係から、現在のところ、動力車乗務員と同様の運用は困難な状況です。引き続き、乗務員の加齢による身体の変化に配慮した行路・交番作成に努めていきます。

J R 四国労組ニュース

令和元年 6 月 1 8 日 (N o 2 4 / 4)

発行責任者 / 中濱 斉

編集責任者 / 森安 祐貴

施設関係の現業機関の高年齢化に向けて、2018年3月に施設関係社員の資格認定内規を改訂しました。改訂内容としては、年齢制限の無かった資格について、列車見張員は満66歳、夜間作業が主となる線路閉鎖工事監督者及び保守用車工事監督者は満71歳までとすることで、業務面の負担軽減を図っております。また、若手社員の早期育成に向けて指導及び資格認定を行っております。また電気関係ではエキスパート社員や65歳超の嘱託社員の能力や体力を考慮し、夜間作業の内容や役割、回数などについて配慮するようにしています。

- 10 要員不足を補うため一人あたりの業務量は増加しているが、社員の寝不足・休養不足による事故が発生する恐れがあると考え、これを回避するための考え方を明らかにされたい。

非番の日に超勤については極力抑制するとともに、やむを得ず業務に就く場合においても、単独作業や車の運転は控えるよう指導していきます。

乗務員の疲労回復を図るため、在宅休養時間及び行先地の時間等に配慮しながら、乗務割交番作成規程に基づき、乗務員の行路・交番を作成しております。

要員の配置は、業務内容及び業務量を勘案し行っています。要員の不足に対しては、積極的な採用活動を実施するとともに、出向受入、中途採用を含めた採用数の増加に向けて取り組んでいます。また1人1人の業務遂行能力の向上にむけて、エキスパート社員や65才超の嘱託社員による若手世代への技術継承について引き続き取り組みます。

また、業務用自動車の取替に併せて、自動ブレーキ装置及び車線逸脱警報装置搭載の自動車を一部導入することで、交通事故防止対策を進めています。

- 11 複線区間でのワンマン列車（信用降車型ワンマン列車除く）は、取り扱い誤りが瞬時に人命に関わる重大事故に直結することから、運行は中止すべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

これまで、ワンマン列車の安全性向上に向けたドア誤扱い抑制対策として、ホーム側への停止位置目標の移設、意図せず扱えないワンマンドアスイッチへの構造変更等を実施してきました。ドア誤扱い防止のハード対策であるホームセンサーの導入については、多額の経費が必要となり直ちに実施することは困難であることから、ワンマンドア半自動扱いについて検討します。また、引き続きドア誤扱い防止に向けて、ワンマン運転の基本動作についての意義を理解・実践できる指導に取り組んでいきます。

なお、運転方式（車掌乗務・信用降車型ワンマン・従来型ワンマン）については、乗車実績、車両運用、運転時間確保等を勘案して適切な運転方法を選択してまいります。

J R 四国労組ニュース

令和元年 6 月 1 8 日 (N o 2 4 / 5)

発行責任者 / 中濱 斉

編集責任者 / 森安 祐貴

- 12 朝夕時間帯及び夜間での信用降車型ワンマン列車は、お客様対応が難しいこと、ドア挟みの危険性が高いことから車掌を乗務させるべきであると考えます。会社の考え方を明らかにされたい。

信用降車型ワンマン列車は将来的な要員需給の課題を解決するため、車掌の要員削減に効果的な朝夕通勤通学時間帯を中心に導入しています。

なお、朝夕の通勤時間帯で乗降数が多い駅については、可能な限り余裕時分を確保し、無理のないダイヤ設定に努めてまいります。

- 13 列車降車時の安全確保及び特急列車増結時のヒューマンエラー事故防止の観点から、ホームを嵩上げされたい。(善通寺駅、坪尻駅、大杉駅等)

ホームこう上について、坪尻駅は、車両の 1 乗降口での乗降を行えるようにしました。善通寺駅、大杉駅についてはお客様のご利用状況を勘案しており、現時点では今以上のホームこう上の予定はありません。今後とも現行設備での対応をお願いします。

特急列車増結時のドア締切り扱いについては、ホーム外れ一覧表をもとに車掌、当直相互にチェックを行うことで点呼時の伝達漏れを防止するとともに、増結列車への添乗指導を行い、事故防止に努めてまいります。

- 14 気象条件や時間帯によって著しく視認性の悪い主信号機については、早急に調査し L E D 化への改善を図られたい。

信号機等の L E D 化は、曲線や西日等による沿線環境や設備の老朽度を勘案し、設備投資計画の中で順次実施していきます。

- 15 列車見張員の専任化を図るとともに、あらゆるハード対策を講じることにより触車事故等を防ぐべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

触車事故防止の取り組みについては、「駅係員触車事故防止マニュアル」及び「列車見張員基本」を使用し列車見張員に対する教育訓練を実施するとともに、教育及び訓練等に関する記録を残しています。

触車事故防止の取り組みについては、以下のとおりです。

- 1 触車事故防止のための基本的な取り組み事項 ~ を徹底します。
 - 線路立ち入り前の運転知照(必要により現車確認)
 - 列車見張員、ダイヤ確認者の指定
 - (腕章の着用及び見張用具の携帯 巡回、検査、調査等含む)
 - 列車ダイヤの消し込み(使用済みダイヤの確認及び保管)
 - 列車ダイヤの W チェック(確認会話〔列車番号、時間等〕の励行)
 - 早期待避(5 分前待避)の励行
 - 「線路内一人作業」の原則禁止
- 2 安全パトロールの実施により、実態の把握に努めます。
- 3 ヒヤリハット事象等の確実な周知及び水平展開を図ります。

J R 四国労組ニュース

令和元年6月18日(No24/6終)

発行責任者/中濱 斉

編集責任者/森安 祐貴

また、待避遅れ等の危険な事象については、ヒヤリハット事象の分類を見直し、社員等の安全に関わる高リスク事象の明確化を図り、さらなる危機管理意識の醸成に努めています。なお、2018年3月には鉄道事業本部の取り組みとして「魔の5分間キャンペーン」を実施し、5分前待避の徹底と触車事故防止に向けた意識の高揚を図りました。

さらに、ハード対策については、見張り業務支援システムの導入に向けた勉強を行っていきたいと考えています。しかしながら、当対策はあくまで補助的手段であり、最後は人による確認が必要不可欠であることから、引き続き、ルールや基本手順を遵守するための教育に取り組んでいきたいと考えています。

- 16 「引っかけりにくく、作業性、機能性の高い安全タスキ」を一部において試験着用し検証を行っているが、検証結果等について明らかにされたい。

「引っかけりにくく、作業性、機能性の高い安全タスキ」は視認性及び機能性については十分であるものの、強度面において更なる検証が必要であり引き続き実施していきます。

- 17 駅係員や乗務員等に対する防犯対策について明らかにされたい。

女性の泊まり勤務が発生する駅においては、宿泊の際、防犯ブザーや位置が特定できる機能の付いた「みまもりケータイ」を持たせています。

乗務員の異常時対応能力向上を図るため、警察等の関係機関と協力し不審者やテロ等を想定した訓練を実施しています。また、女性乗務員に対する防犯対策として、防犯ブザーを携帯させています。

あわせて、会社より、2019年度諸施策について(別紙参照)、駅の効率化施策、信用降車型ワンマン運転の更なる拡大及び事業開発部門の事業領域の拡大等の諸施策を推進していくとの説明があった。

本部は、「安全最優先の企業風土・安全文化」の醸成を進めるとともに、今後も継続して安全・事故防止に関する諸問題について協議していくことを確認した。

なお、協議内容の詳細については、大会及び各種会議等で周知していくこととする。

以 上

2019年度諸施策について

2019年6月

J R 四 国

1 事業運営の基本方針

2019年度は「中期経営計画」(2017-2020)の3年目として、引き続き「安全・安心の確保」、「収益の拡大」、「支援措置を活用した設備投資等の着実な実施」を重要な3本柱とし、「財務基盤の安定化」と「収益基盤の強化」の実現に向けたさらなる取組を推し進める。

2 各部門の基本方針

(1) 鉄道事業部門

「安全の確保」が事業運営の根幹であり、「お客様に『安心して』『喜んで』『末永く』ご利用いただく」、「鉄道の活性化」を掲げ、各種施策を推進する。

また、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の議論等を踏まえた当社が担うべき役割と使命の明確化の検討を進める。

(2) 事業開発部門

グループ体となり、幅広い観点から事業領域の拡大と既存事業のブラッシュアップに取り組む、鉄道事業と並ぶ基幹事業への成長を目指す。

3 諸施策について

(1) 鉄道事業部門

【効率化施策】

- ① 駅の効率化
- ② 信用降車型ワンマン運転の更なる拡大

(2) 事業開発部門

事業領域の拡大を図る。

(3) その他部門

非現業部門の効率化、プロジェクトの見直し等について順次実施するほか、上記以外の内容についても必要により実施する。

駅の効率化施策について（進捗状況）

2019年6月

J R 四 国

2019年2月20日の経営協議会にて説明しました駅の効率化施策や、要員不足を背景に進めている管理業務の効率化施策について、主な施策の現在の進捗状況は以下のとおりです。

1 営業時間の変更及び土曜・日曜・祝日の休日化駅（10 駅）

（高瀬、伊予市、板野、勝瑞、南小松島、羽ノ浦、石井、旭、伊野、佐川）

- ・10/1 に実施いたします。
- ・5/15 のプレス発表以降、貼り紙にて駅頭掲示し、お客様に周知しています。
- ・余剰になる契約社員については、以下のとおり配転等を行う予定です。
 - ・近隣箇所への配転・・・2 名
 - ・本人希望による退職・・・3 名

2 ワーンプラザの廃止（7 駅）

（今治、八幡浜、鴨島、阿南、阿波池田、後免、須崎）

- ・10/1 に実施いたします。（営業最終日は 9/20）
- ・5/15 のプレス発表以降、貼り紙にて駅頭掲示し、お客様に周知しています。また承認会社や取次販売会社等、周辺の関係旅行会社には個別に説明を行っています。
- ・ワーンプラザに従事している契約社員については、以下のとおり配転等を行う予定です。
 - ・自駅の駅業務に従事・・・11 名
 - ・近隣箇所への配転・・・3 名
 - ・本人希望による退職・・・2 名

3 券売機の撤去（17 駅）

（伊予土居、大西、菊間、伊予長浜、伊予吉田、桑野、新野、由岐、日和佐、貞光、阿波加茂、豊永、西佐川、斗賀野、多ノ郷、土佐久礼、江川崎）

- ・4 月中にすべての券売機を撤去しました。
- ・現時点で特にお客様からのご意見は頂戴しておりません。
- ・駅精算窓口や車掌の業務について支障を来しているとの報告は受けていません。
- ・今後、その他の無人駅についても順次検討を進めていきます。

4 無人駅トイレの封鎖（48 駅）

- ・列車へのトイレ設置率の高い高德線、鳴門線、牟岐線、徳島線、土讃線の無人駅や自治体のトイレが近くにある無人駅を中心に 4 月より順次封鎖しています。

（5 月末現在、以下の 14 駅を封鎖済）

伊予小松、伊予石城、阿波大宮、山瀬、辺川、阿波福井、塩入、讃岐財田、小島、三縄、新改、角茂谷、影野、仁井田

- ・必要に応じ個別に自治体説明を行いました。（東かがわ市、吉野川市、佐川町）
- ・一部地元団体等からは不便になったとのご意見は頂いておりますが、お客様からのご意見は頂戴しておりません。

5 アシストマルス導入検討

- ・2020 年夏頃を目途に、3 駅程度の先行導入を検討しています。現在 JR 西日本など関係者と調整を行っているところです。
- ・2021 年度以降の本格導入に向けて、具体的な計画を策定していきます。