

# J R 四国労組ニュース

令和2年2月13日（No.14/1）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

## 「効率化施策等」 経営協議会開催

J R 四国労組は、2月12日に開催された経営協議会において「2019年度効率化施策等について」説明を受けた。

冒頭、会社側より「今年度は『中期経営計画（2017-2020）』の3年目として、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て取り組んできたところである。」との考え方が示された。その後、営業部をはじめ、各部より効率化施策及び収入動向について説明があり、これらについて協議を行った。

### 【2019年度効率化施策等について】

#### 1 営業部関連

- ・3月のダイヤ改正に伴い、一部駅において勤務種別や営業時間の変更及び、契約社員化駅の曜日休日化を行うとともに、松山車両基地移転に伴い社員の運用の変更を行う。（別紙-1参照）
- ・伊予大洲駅のワープロプラザ廃止に伴い、駅長及び契約社員のカウンター担務を廃止する。（別紙-1参照）
- ・アシストマルスを2020年8月を目処に一部駅に導入する。

#### 2 運輸部関連

- ・予讃線高松～琴平間の信用降車型ワンマン運転を多度津～観音寺間でも拡大して実施し、現在の32本から39本に拡大する。
- ・予土線の一部列車において、運転士による車掌業務の兼掌を実施する。
- ・高松運転所において、育児休職から復帰した運転士を想定した行路を1行路新設する。

#### 3 工務部関連

- ・線路等検査システムを導入する。

### 【取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について】

別紙-2参照

# J R 四国労組ニュース

令和2年2月13日（No.14/2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

<説明に対する主な質疑（要旨）>

## 【営業部関連】

- 組合：駅窓口営業時間の見直しにより、八幡浜・宇和島の窓口営業時間が延長となっているのはなぜか。
- 会社：始発列車の発車時刻が繰り上がったためである。
- 組合：アシストマルスを導入するのはどの駅か。
- 会社：詫間・今治・善通寺への導入を考えている。
- 組合：アシストマルスを導入する3駅の選定理由はあるのか。
- 会社：詫間・善通寺は、取扱収入が上位にあり、岡山直通列車の設定のある予讃線、土讃線各駅でかつ本社から比較的近い香川県内であること、今治駅はマルスが1台しかない駅では最大の取扱収入であり、2019年9月にワーププラザを廃止し、出札窓口が混雑していることから選定した。
- 組合：なぜアシストマルスを導入するのか。
- 会社：マルスや指定席券売機をアシストマルスに置き換え機能増強することで出札業務の効率化を図るため導入する。
- 組合：アシストマルス導入による効率化の必要性は認識するが、組合員の雇用の確保についてどのように考えているのか。
- 会社：会社としても雇用の確保ができるよう考えていきたい。

## 【運輸部関連】

- 組合：予土線の一部列車で実施する運転士による車掌業務の兼掌について、どの区間で何本運行するのか明らかにされたい。
- 会社：宇和島～近永間で運行する1往復（2本）で実施する計画である。
- 組合：育児休職から復帰した運転士を想定した行路の新設について、どのような行路を新設するのか。
- 会社：高松～引田間を往復する日勤の行路を考えている。
- 組合：今後も育児休職から復帰した運転士のニーズに合った行路を作成していくべきである。
- 会社：運転士不足を少しでも解消するため、育児休職から復帰した運転士が乗務できる環境を整えていきたい。

## 【工務部関連】

- 組合：線路等検査システムは、どのようなシステムなのか。
- 会社：従来は、現場での検査データを帰着後に手入力していたが、線路検査システムでは、検査時に現場でデータを入力できることから業務の効率化が図れるシステムである。

# J R 四国労組ニュース

令和2年2月13日（No14/3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

また、会社より「契約社員車掌の社員採用までの期間の短縮について」説明があり協議を行った。[別紙-3](#)参照

## <説明に対する主な質疑（要旨）>

組 合：契約社員車掌の社員採用までの期間の短縮については、これまで我々が訴えてきた要求に対して改善が図られたと理解する。車掌として社員登用された者は、今までどおり運転士養成に進むのか。

会 社：運転士養成に進むことを基本に考えている。

組 合：社員登用されたら転勤はあるのか。

会 社：他の社員と同じ取り扱いとなる。

組 合：採用時の脳波検査を実施しないのはなぜか。

会 社：現行では、運転士前提として採用していたため脳波検査を実施していたが、今後は車掌として乗務をし続けることも想定されるため採用時の脳波検査を実施しないこととした。

また、1月20日に発生した「予讃線多度津駅構内 旧こ線橋からの鋼材落下」及び、1月26日に発生した、「土讃線南風号光変換器保護カバー落下」の両事象に対する申し入れ（発第76号及び発第77号）について、会社より以下のとおり回答があり、これらについても協議を行った。

### 【発76号 予讃線「多度津駅構内 旧こ線橋からの鋼材落下」について】

1 今回の事故をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

今回の多度津駅構内 旧こ線橋からの鋼材落下では、一般の方の怪我、列車運行への影響はありませんでしたが、重大な事故に繋がる事象であると重く受け止めています。

電気設備足場鋼材については、検査時に足場鋼材の落下のおそれがある部材等を見落とすことがないように、検査精度の向上に取り組むことが重要であると考えています。

なお、当該こ線橋は多度津町の財産であり、それに当社の電車線や信号機が添架している特殊な箇所です。こ線橋の撤去について、多度津町と協議を進めています。

2 電気設備点検足場鋼材が落下した原因を明らかにされたい。

点検足場は経年53年であり、鋼材が腐食し落下したものと思われます。

# J R 四国労組ニュース

令和2年2月13日（No14/4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

- 3 付近には、旧給水塔などの老朽建物も残っているが、それらの対応も含め、再発防止と今後の対策について明らかにされたい。

老朽建物については、多度津駅構内には駅舎、構内食堂、車庫などがあります。他箇所も含めて、老朽建物が残っていることから、今後も引き続き、これらの建物について老朽度合いを考慮し、優先順位をつけて建替や撤去、修繕の実施を進めてまいります。なお、給水塔につきましては、給水設備として使用していないものですが、近代化産業遺産（経済産業省）および登録有形文化財（文化庁）に認定されており、撤去の際には関係箇所への申請・認可手続きが必要となっております。現在、特に老朽化の進んだ給水塔（レール造）につきましては関係箇所と撤去に向けた協議を進めております。もう1基の給水塔（レンガ造）につきましても老朽度合いを考慮し、時期をみて撤去する方向で検討してまいります。

## 【発77号 土讃線「南風号光変換器保護カバー落下」について】

- 1 今回の事故をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

今回の事象は、空気圧縮機（コンプレッサー）の駆動用ベルト（ゴム製）がなんらかの原因で破損し、その破損したベルトが「光変換器保護カバー」（鉄製 重さ1.0kg）に引っかかり落下させたと推定しています。幸いにも乗車中のお客様や近隣等への被害はなく、他の列車への影響もありませんでしたが、列車の部品を落下させることは重大事故につながる恐れのある事象であり、決して発生させてはならないことであると重く受け止めています。

- 2 光変換器保護カバーが落下した原因を明らかにされたい。

今回の事象は、空気圧縮機（コンプレッサー）の駆動用ベルトがなんらかの原因で破損し、その破損したベルトが「光変換器保護カバー」に引っかかり落下させたと推定しています。「光変換器保護カバー」は作業性を考慮して、カバー上部のU字穴2カ所とカバー側面の丸穴1箇所の取り付けであったため、取付力が不足し落下したと考えています。

- 3 再発防止と今後の対策について明らかにされたい。

車両部品の落下は、一步間違えれば重大事故につながる可能性があります。再発防止に向けた取り組みとして、再度、過去の車両部品落下の事象を振り返り、社員の安全意識を継続して高めるとともに、駆動ベルトの動きや張りの確認等、日々の点検を確実に実施します。また以下のハード対策を進めることで再発防止に努めます。

# J R 四国労組ニュース

令和2年2月13日（No.14／5終）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

## 【ハード対策】

カバー上部のU字穴の取り付け部2カ所を丸穴（長穴）とし、取付力の強化と外れ防止を図ります。

組 合：今回の事象は、幸いにも乗車中のお客様や関係社員、沿線への被害はなかったが、一步間違えば人命に関わる重大な事象である。再発防止に向けて、先手を打った検査・点検を行うべきである。

会 社：会社としても重大な事象としてとらえている。継続した指導・教育を行うとともに、予防保全に努め、再発防止に取り組んでいく。

以 上

別紙－1

ダイヤ改正に伴う駅・ワープの効率化等について

2020年2月

J R 四 国

以下のとおり、ダイヤ改正に伴う駅及びワープの効率化等を行います。

1 駅業務体制の見直し

(1) 勤務種別の見直し

①川之江駅

契約社員の川4の勤務種別を変形7bから変形6aに見直します。

②卯之町駅

契約社員の当務の勤務種別を変形7aから曜日休日化の変形5aに見直します。

③佐古駅

契約社員の駅務全般の勤務種別を変形7aから曜日休日化の変形5aに見直します。

(2) 松山車両基地移転に伴う運用の変更

①松山駅

社員の操車C(隔日2A)を廃止します。

②宇和島駅

社員の指令予讃2(隔日2A)を新設します。

その他、一部駅において隔日勤務の引継時間追加や営業時間の若干の変更はありますが、要員等については、見直しはありません。

2 旅行業業務体制の見直し

ダイヤ改正に伴う営業時間の変更や要員等については見直しはありません。

【参考】2019年度効率化施策

①伊予大洲駅

駅長及び契約社員のカウンターを廃止します。

※2020年4月1日実施

3 実施時期

2020年3月14日

## 現改比較表

## 1 勤務種別の見直し

駅名	現行				改正				労働時間 増減	
	担務	勤務 種別	労働 時間	始業 時刻	担務	勤務 種別	労働 時間	始業 時刻		
川之江駅	契約社員 川4	変形7b	10:00	7:30 19:30	契約社員 川4	変形6a	9:00	9:30 19:30	△1:00	
伊予大洲駅 (※)	社員 駅長	日勤2種	7:35	9:00 17:35	—	—	—	—	△7:35	
	契約社員 カウンター	日勤2種	7:35	9:15 17:50	—	—	—	—	△7:35	
松山駅	社員 操車A, B	隔日2A	15:10	8:45 8:45	社員 操車A, B	隔日1A	15:10	8:45 9:15	—	
	社員 操車C	隔日2A	15:10	8:45 8:45	—	—	—	—	△15:10	
卯之町駅 (※)	契約社員 当務	変形7a	10:00	6:40 17:40	契約社員 当務	変形5a (曜休)	8:00	6:40 15:40	△2:00	
宇和島駅	社員 当務	隔日2A	15:10	8:45 8:45	社員 当務	隔日1A	15:10	8:20 8:50	—	
	社員 操車	隔日2A	15:10	8:45 8:45	社員 操車	隔日1A	15:10	8:10 8:40	—	
	—	—	—	—	社員 指令予讃2	隔日2A	15:10	8:30 8:30	15:10	
佐古駅 (※)	契約社員 職務全般	変形7a	10:00	6:50 17:50	契約社員 職務全般	変形5a (曜休)	8:00	6:50 15:50	△2:00	
※2019年度効率化施策によるもの。									社員計	△7:35
									契約社員計	△12:35

## 2 窓口営業時間の見直し

駅名	現行				改正				労働時間 増減
	担務	勤務 種別	労働 時間	窓口営業 時間	担務	勤務 種別	労働 時間	窓口営業 時間	
多度津駅	窓口営業			5:00 22:55	窓口営業			5:00 22:00	—
観音寺駅	窓口営業			5:00 21:15	窓口営業			6:15 21:15	—
松山駅	窓口営業			4:50 22:30	窓口営業			4:50 21:00	—
八幡浜駅	窓口営業			5:30 21:55	窓口営業			5:10 21:55	—
宇和島駅	窓口営業			5:20 21:15	窓口営業			5:15 21:20	—
阿南駅	窓口営業			7:00 19:30	窓口営業			7:00 19:15	—
牟岐駅	窓口営業			5:30 21:30	窓口営業			5:30 21:00	—
須崎駅	窓口営業			4:40 20:35	窓口営業			5:25 20:35	—

別紙－2

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2020年2月  
J R 四 国

1 取扱収入実績（2月速報値）

2019年度取扱収入（速報値）は、2月9日現在で32,397百万円、対前年102.5%（+780百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2018年度		2019年度			
	2月実績	累計	2月実績	前年比	累計	前年比
定期	65	4,012	64	99.8%	4,035	100.6%
定期外	771	27,605	678	87.9%	28,362	102.7%
合計	836	31,617	742	88.9%	32,397	102.5%

※2月9日現在の実績（速報値）

2 純収入実績（12月実績）

2019年度鉄道運輸収入は、12月末で18,095百万円、対前年106.0%（+1,017百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2018年度		2019年度					
	12月実績	累計	12月実績	前年比	累計	前年比	計画値	計画比
定期	351	3,328	344	98.0%	3,401	102.2%	14,736	99.7%
自社完結	677	5,888	672	99.2%	6,269	106.5%		
四国発売・他社関連	393	3,576	393	99.9%	3,738	104.5%		
他社発売・四国関連	573	4,286	565	98.7%	4,687	109.3%		
合計	1,994	17,078	1,974	99.0%	18,095	106.0%	17,998	100.5%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

## 契約社員車掌の社員採用までの期間の短縮について

2020年2月

J R 四 国

2013年8月より採用開始した運転士登用を前提とした契約社員車掌は、動力車操縦者運転免許を取得した者を社員（運転士）採用している。

採用環境の変化に対応し、乗務員（車掌、運転士）の人材を安定的に確保するため、車掌（本務）になり社員採用試験に合格した者を社員採用するよう変更し、契約社員の社員採用までの期間の短縮を図る。

項目	現行	変更後
採用試験の名称	契約社員車掌【運転士候補】	乗務員専門職【最短8ヶ月での正社員登用】
社員採用までの期間	基本3年（車掌2年※、運転士養成1年） ※1年に短縮できる特例あり	基本8ヶ月（車掌8ヶ月）

## 1 契約社員車掌から社員採用までの流れ

## (1) 現行

契約社員車掌として勤続2年以上※（年度初年齢19才の者は3年以上）で運転士候補試験（筆記、面接、運適、医適）を受験可能とし、試験に合格し、運転士研修を修了し、動力車操縦者運転免許を取得した場合、翌月1日付で社員（運転士）として採用する。

※知識、技能の習得、勤務成績等を総合的に勘案し、社員及び運転士としての資質がある場合、1年以上に短縮できる特例あり。

## (2) 変更後

車掌（本務）になった者は、年1回（1月予定）実施する社員採用試験（筆記、面接）の受験資格を有する。同試験に合格した者は、同年4月1日付けで社員（車掌）として採用する。なお、現行の運転士候補試験は廃止する。

※社員（車掌）採用後の人事運用は、車掌経験後に運転士養成に進むことを基本とする。

## 2 実施時期

2020年4月1日（2020年8月採用より実施）

## 3 経過措置

現在雇用している契約社員車掌については、以下のとおり進める。

## (1) 2020年2月現在、運転士養成研修中の者

動力車操縦者運転免許を取得した者は、8月1日付（再審査による合格者は9月1日付）で社員（運転士）として採用する。

運転士養成研修未修了者は、臨時の社員採用試験（10月予定）の受験資格を認めることとし、同試験に合格した者は、11月1日付けで社員（車掌）として採用する。

## (2) 2020年2月現在、車掌の者

臨時の社員採用試験（10月予定）の受験資格を認めることとし、同試験に合格した者は、11月1日付けで社員（車掌）として採用する。採用後は運転士養成研修に入ることを基本とする。

## 4 その他

2020年4月1日以降に実施する契約社員車掌の採用試験については、現行実施している採用時の脳波検査は実施しないこととする。