

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／1）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

経営協議会開催

「安全・事故防止」 「2020年度諸施策」

本部は「安全・安定輸送の確立がすべてに優先し、尊い命を預かる私たちの重大な使命である」との基本認識のもと、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118号で会社に付議し、6月11日に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118号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2019年度の鉄道運転事故、運転障害事故、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 2020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 2019年度の安全輸送設備の設置実績及び2020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、7月に開催予定のJR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 2019年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び2020年度の実施計画について明らかにされたい。

2019年度に異常時等を想定し実施した訓練は、本四備讃線異常時取扱い訓練を9月に本四備讃線の瀬戸大橋高架上で実施し、強風時の退行運転や車両故障時の救援列車の取扱い及びお客様対応等について、関係機関及び関係社員間の連携強化と相互理解を図りました。地震・津波発生時の避難誘導訓練は、7月に牟岐線由岐駅～木岐駅間で、11月に土讃線須崎駅構内において実施し、関係機関や地元の自主防災会並びに教育機関等も参加をいただき、発災時における連携と協力体制の共有を図りました。また、12月にはJR四国及びグループ会社並びに関係機関等が参加し、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

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

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、関係機関との連携や会社間及び職責を超えた社員間の連携並びに地元住民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できることを再確認できました。

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・誘導訓練については、新型コロナウイルスの感染防止のため中止となりました。

2020年度については、新型コロナウイルスの状況を見極めながら、可能な限り同様の教育・訓練を実施したいと考えています。

5 2020年1月以降、急速に拡大した新型コロナウイルス感染症拡大及び感染防止に向けたこの間の取り組みと、その対応についてどのように分析しているのか、さらに今後の状況に合わせた対応指針や行動計画等を明らかにされたい。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、1月31日に社長を本部長とする「新型コロナウイルス対策本部」を設置しました。これまで、同対策本部会議の他、首都圏を中心に感染が急拡大した3月下旬以降は毎週1回、経営会議メンバーを構成員とする「新型コロナウイルス感染症に係わる情報共有会議」を開催し、感染者数の推移、国や自治体からの要請、当社の社員等の状況や対策状況等を社内でも共有してきました。

これまでの主な感染拡大防止対策として、以下の点を実施しました。

- ・接客・運転業務に携わる社員等のマスクの着用
- ・主要駅等にアルコール消毒液を設置（今後、全有人駅に拡大）
- ・主要駅や列車内等で、お客様がよく手に触れる部分について定期的な消毒
- ・駅きっぷ発売窓口の営業時間の短縮
- ・ワープ支店、駅ワーププラザの営業休止
- ・駅の窓口にビニールカーテン、足下に間隔を空けるシール等を設置
- ・ワンマン車両の運転席と客室の間に透明な仕切りの設置
- ・列車内の換気の実施
- ・普通列車の乗降ドアを乗務員により自動で開閉 等

また、社員等の感染予防策としては、業務内外における取り扱いを適宜定め、全社員等に周知徹底し感染防止に努めてきました。

今後も、国や自治体からの要請や、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」・「新しい生活様式」に基づいた感染予防・感染拡大防止対策に取り組めます。今般、政府による緊急事態宣言の全面解除に合わせ、6月1日に事務連絡「社員等に対する新型コロナウイルス感染拡大防止策の一部変更について」を発出しました。

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

- 6 ダイヤ改正以降、ワンマン列車ドアを半自動扱いに変更したが、運転席ドアスイッチにて閉扱いとした後、旅客を挟みそうになって運転席ドアスイッチを開扱いとしてもドアは開かず、そのドアまで行って押しボタンを押さないと開かない問題点を指摘してきた。その危険性についての会社の考え方と、ドア半自動扱いへと変更して以降、問題点は発生していないのか明らかにされたい。

ご指摘の危険性については、ワンマン列車特有の問題ではなく、車掌乗務列車についても同様の問題があると認識しております。ドア挟みのまま発車しないよう、運転士に対しては、発車前のミラーの確実な確認を、車掌に対しては確実な列車の状態注意を行うよう指導しております。

なお、3月14日に半自動扱いを開始し、4月22日に自動扱いに戻すまで、ご指摘のような問題は発生していないと認識しております。

- 7 信用降車型ワンマン列車を除くワンマン列車の複線区間での運転は、ドアスイッチ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。この間、複線区間は車掌乗務もしくは信用降車型ワンマン列車にすべきと訴えてきたが、現在もワンマン列車は2本運転されている。複線区間でのワンマン列車運転の危険性の認識と今後の計画について会社の考え方を明らかにされたい。

新型コロナウイルス感染拡大防止を図るため、ドアの半自動扱いを一時的に取りやめ、全ての列車の乗降ドアを自動扱いとしているところですが、2020年3月ダイヤ改正より、従来型ワンマン列車においても半自動ドア扱いを導入しています。これによりワンマンドアスイッチの取扱い誤り時にホームと反対側のドアが開くリスクをかなり低減できたと考えています。

また、信用降車型ワンマンについては、酔客等によるトラブルの発生リスクを考慮し、深夜帯列車への適用について慎重に拡大を実施してきたところです。2020年3月ダイヤ改正では、複線区間の従来型ワンマン列車は21時以降に7000系で運転する2本（4162M・4166M）のみとなっています。

ワンマンドアスイッチの取扱い誤りのリスクがあることは会社としても認識しており、今後のダイヤ改正においても可能な限り複線区間における従来型ワンマン列車の運転本数削減を検討していきます。

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を実施してきましたが、更なる安全性向上に向けて、ホームセンサーの導入についても検討を進めています。

今後も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。

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

- 8 この間、信用降車型ワンマン列車の本数及び運転区間は順次拡大してきたが、今後の他線区への拡大について考え方を明らかにされたい。あわせて、現在運行中の高松～観音寺間及び多度津～琴平間のワンマン列車は全て信用降車型ワンマン列車に統一するなど、安全面や旅客への浸透面での向上につながる施策の展開も必要と考えるが、会社の考え方と今後の方向性について明らかにされたい。

信用降車型ワンマン運転の拡大については、7200系による信用降車型ワンマンの区間拡大や他地区への拡大を選択肢として、工事スケジュールや費用対効果を勘案しながら検討しています。詳細が決まりましたら、別途お知らせします。

ワンマン方式の統一については、安全面やお客様に対する周知等においてメリットがあるものの、一方で、無人駅の多い区間では運賃ほ脱のリスクが高まることも懸念されます。

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、更なる拡大が必要と考えていますが、線区毎のワンマン方式統一のためには、車両運用、運転時間確保、運賃收受などの課題について整理する必要があると、直ちに実施することは困難です。今後も、列車毎に適切な運転方式（車掌乗務・信用降車型ワンマン・従来型ワンマン）を選択していく考えです。

- 9 松山基地移転に伴い、車両故障等発生時の迅速な対応が可能か危惧されるが、その対策について会社の考え方を明らかにされたい。

松山運転所新車両基地は、松山駅より7.5kmほど離れており、急遽の車両差し替え等の運用変更については、旧基地時代よりも時間を要することが想定されます。車両故障等発生時に迅速な対応ができるよう運用指令に入った情報は速やかに関係箇所へ展開し、安定輸送に努めて参ります。

2020年3月ダイヤ改正より、軽微な車両不具合についてはジェイアール四国メンテナンスに松山駅での修繕を委託し、速やかな対応ができるよう努めています。

- 10 空転による遅延と滑走による逸走等の発生実態を明らかにするとともに、この間の対策の実施内容とその効果の分析、並びに今後の対応方について明らかにされたい。

運用指令では、2019年11月の秋季シーズン以降、空転・滑走の発生状況を集計しています。2019年11月10日～2020年5月25日までの集計では、空転が64件、滑走が18件発生し、空転の内25件は遅延が発生しており、最大63分遅れた事例もありました。

空転・滑走対策としては、沿線の雑木伐採、要注意区間の徐行、ABS付車両への運用変更と滑走が発生した場合には、レール研磨機を用いたレール上の黒色皮膜の除去、砂撒き列車の設定等を実施しております。今年度については、昨年度の実績やこれまでの知見を踏まえて、従来からの対策のより計画的な実施と事象発生後の速やかな対応を行っていきます。

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／5）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

ハード対策としては、今年度上期中を目途に土佐岩原～豊永駅間及び大田口～土佐穴内駅間の上り第1閉そく信号機に対する中継信号機（各2基）を新設し信号機の見通し距離の改善を図ります。

2018、2019年度に鉄道総研へ委託し落葉による空転・滑走の発生メカニズムの解明、対策について研究していただきました。落葉を車輪が踏みつぶすことにより発生する黒色皮膜が空転・滑走の原因であり、皮膜の形成には、タンニン（落葉）、水（朝露、雨）、鉄（レール）の三要素が関係していることが分かり、発生しやすい条件を把握することができました。しかし、本研究では抜本的な対策の提案までは至っておらず、引き続き鉄道総研への相談やJR他社の取り組み状況も参考にしていきたいと考えています。

11 列車見張り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事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「列車見張り員基本」を使用し列車見張り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①～⑥を徹底します。

- ①線路立ち入り前の運転知照（必要により現車確認）
- ②列車見張り員、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）
- ③列車ダイヤの消し込み（使用済みダイヤの確認及び保管）
- ④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）
- ⑤早期待避（5分前待避）の励行
- ⑥「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。

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、2019年7月及び2020年2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きたいと考えています。

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／6）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

- 12 ここ数年、夏季の酷暑は危険であり、冷房効果が非常に弱い最近の車両の乗務員室冷房設備改善は急務と考える。あわせて、屋外作業に従事する工務系統や駅管理業務従事者等も健康管理に苦慮しており、高温注意報発令時には作業の中止や工期を延長するなどの対応も必要と考える。さらに空調付き作業着への改善なども必要と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

高温注意報発令時に一律屋外作業の中止を指示することはしませんが、熱中症対策として、熱中症対策グッズの購入や十分な水分補給を行い、現場の判断で適宜休憩を取るなど無理な作業は行わないようにしていきます。

8600系、2600系については、乗務員室冷風ファンを吐き出し風量の高いファンへ取替を実施しました。

2700系については、8600系、2600系とはダクト形状が違うため仕様を変更し、現在は部品の調達作業を行っております。8月上旬には部品が到着する見込みですが、部品が到着次第、速やかに取替を実施していきます。

酷暑期対策、熱中症対策について、熱中症対策グッズの購入や十分な水分補給を行い、無理な作業は行わないよう周知しております。

作業の中止や工期延長については、現業機関において適宜判断すべき内容であり、当然ながら否定することはありません。

現時点では作業着を変更する考えはありませんが、空調付き作業着のサンプル品等による試験を予定しています。その結果等を踏まえ導入の可否を検討します。

- 13 トンネル内壁面への車両上端部の接触や、トンネル内や跨線橋からの落下物、また車両からの部品落下の発生など、重大事故に繋がりがねない危険な事象が散見される。これまでの構造物の検査周期や検査内容等、検査のあり方を検討・見直す必要があると考える。あわせて老朽施設の撤去も必要と認識するが、会社の考え方を明らかにされたい。

車両部品の落下は、一歩間違え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、日々の点検を確実に実施します。

構造物の検査周期や検査内容等については、国の基準を満たしたうえでJR四国で定め、検査結果に基づき適切に修繕を実施しております。検査方法については、社員数の減少に対応するため機械化による検査の省力化、精度の向上を図ってきており、今後も拡大を検討していきます。なお発生した事象については、水平展開を行うとともに再発防止に取り組んでいきます。

また、老朽施設のうち使用頻度が少ない物（側線、建物等）については随時撤去しており、今後も使用頻度と検査結果等を勘案しながら撤去を判断していきます。

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／7）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

<主なやりとり（要旨）>

組合：新型コロナウイルス感染症拡大防止策として設置している、駅窓口やワンマン車両の運転席と客室の間に設置している簡易的ビニールによる仕切りについて、劣化により透明度が下がり見えにくかったり、破損したりしていることから、アクリル板に変更するなどの改善を図られたい。

会社：定期的な点検・取替を行い改善を図っていく。

組合：新型コロナウイルス感染症予防のためマスクを着用して就業しているが、熱中症予防の観点から一定の条件を満たせる場合には、マスクの省略を検討されたい。

会社：接客時以外で2mを目安に他人と十分な距離が確保できる場合は、一時的にマスクを外しても差し支えない旨の事務連絡を発しているが、基準について引き続き検討していく。

組合：新型コロナウイルス感染症拡大に伴う結婚休暇の特例措置について、海外への渡航制限解除の見通しはついていない。新型コロナウイルス感染症が完全に収束するまで特例措置を継続すべきである。

会社：観光による都道府県をまたぐ移動が8月1日をもって通常に戻ることが想定されることを踏まえ、2021年1月31日を限度に特例措置を終了させることとしたが、新型コロナウイルス感染症の拡大状況によっては、改めて検討する場合もある。

組合：各駅の停止位置目標について、停止位置誤りを防止するためにも、設置場所や両数を早期に統一化すべきである。

会社：早期に統一化できるよう取り組んでいく。

会社から示された回答に対し本部は、安全こそ最大のサービスと捉え、事故を引き起こさせない職場風土づくりに向けて組織を挙げて取り組むとともに、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。

また、「2020年度諸施策について」（別紙1参照）、会社から次のとおり基本的な考え方が示された。

2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により会社発足以来最大の危機的状況を迎えているが、中期経営計画の最終年度として、安全の確保を第一に、四国における基幹的公共輸送機関としての使命を果たすとともに、将来に向けて持続可能な経営体制の構築を目指し、経営改善に取り組んでいくこととする。

あわせて各部より具体的な諸施策について説明を受けた。

- ・「『おでかけ。四国家』キャンペーン」の取り組み（営業部）別紙2参照
- ・駅の効率化施策（営業部）別紙3参照
- ・信用降車型ワンマン列車の更なる拡大の検討（運輸部）別紙1参照

J R 四国労組ニュース

令和2年6月15日（No.27／8終）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

- ・電気指令業務体制の見直し（工務部）[別紙4](#)参照
- ・牟岐線牟岐・海部間バス代行輸送について[別紙5](#)参照

等の諸施策を実施していくとの説明があった。

<説明に対する主な質疑（要旨）>

組合：新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んでいる収入の確保に向けて「『おでかけ。四国』キャンペーン」等の増収施策に組織を挙げて取り組んでいく。

会社：厳しい状況が続くと想定されるが、引き続き貴組合の協力をお願いする。

組合：追加で実施する駅の効率化施策では雇い止めや配置転換は発生しないのか。

会社：契約社員採用が進まず要員需給が厳しいことから実施するため、雇い止めや配置転換は発生しない。

組合：信用降車型ワンマン列車の更なる拡大の検討とは、具体的にどのような内容を考えているのか。

会社：次回のダイヤ改正に向けて、信用降車型ワンマン列車の運転区間や本数の更なる拡大を検討している。

組合：複線区間に従来型ワンマン列車が2本残っている。ドアスイッチ取扱い誤りによる重大事故を防止するためにも、信用降車型ワンマン列車または車掌乗務列車とすることも検討すべきである。

会社：今後のダイヤ改正において、可能な限り複線区間における従来型ワンマン列車の運転本数削減を検討していく。

引き続き、運輸部より乗務員の要員需給改善に向けた施策として、65歳以降も乗務員として就労することを希望し、雇用することについて会社が問題ないと認めた者について嘱託契約を行うことについて説明を受けた。

<説明に対する主な質疑（要旨）>

組合：65歳以降も継続して雇用する乗務員は、運転適性検査や医学適性検査などの条件がクリアできれば乗務できるのか。また、リスクはどのように考えているのか。

会社：嘱託社員としての契約は、適性検査の結果を始め、勤労意欲や適格性等を総合的に判断したうえで決定する。なお、体力面等を考慮し、原則として休日の乗務（臨時勤務）は命じないこととし、運転士については、短日数勤務での雇用を基本とする。

組合：年齢制限はあるのか。また、雇用形態はどのようなになるのか。

会社：1年の有期雇用契約で、67歳を限度に嘱託社員として契約し雇用したいと考えている。

以 上

別紙 1

2020年度諸施策について

2020年6月

J R 四 国

1 基本的な考え方

2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により会社発足以来最大の危機的状況を迎えているが、中期経営計画の最終年度として、安全の確保を第一に、四国における基幹的公共輸送機関としての使命を果たすとともに、将来に向けて持続可能な経営体質の構築を目指し、経営改善に取り組んでいくこととする。

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

グループ体となって、当社の強みを活かした開発の推進により幅広い観点から事業領域の拡大に取り組む。

3 諸施策について

(1) 鉄道事業部門

① 駅の効率化

② 信用降車型ワンマン列車の更なる拡大の検討

③ 電気指令業務体制の見直し

(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。

別紙2

『おでかけ。四国家』キャンペーンの取り組みについて

新型コロナウイルス感染拡大に伴う観光需要の低迷や外出の自粛等の影響により、四国における鉄道利用者が大きく減少し、会社発足以来これまでに無い減収となっています。全国の緊急事態宣言も解除となり事態の収束が見え始めた状況のなか、四国における鉄道利用の誘発だけでなく、四国地域の観光需要の喚起を図ることを目的とした『おでかけ。四国家』キャンペーンを実施することといたします。

●「おでかけ。四国家」キャンペーンについて

1 コンセプト

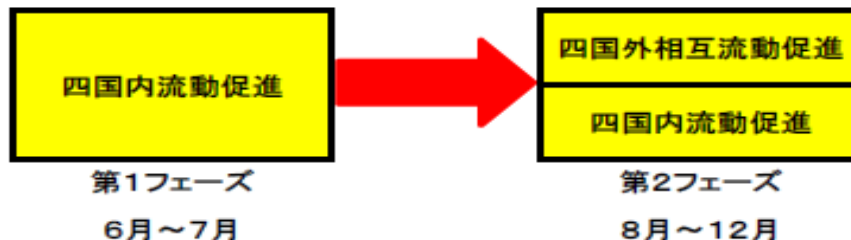
「外出自粛要請」「ソーシャルディスタンス確保」など、長期にわたる様々な制限がつづき、やっと収束にむけた明るい光がみえつつある今、求められているのは「癒やし」「人とのふれあい・おもてなし」。

これまで取り組んできた、観光施設、沿線地域との連携、観光列車といった当社の強みを活かし、現状求められている「癒やしの旅」を提供することで、四国内の観光需要の喚起をはかります。

四国内を中心とした第1フェーズ、全国的の流動を目的とした第2フェーズにわけて、キャンペーンを展開します。

- ①大きく打撃をうけた観光施設と連携した商品造成
- ②TVCM等動画コンテンツ等を活用した段階的な宣伝と連携協定締結企業等と協力した情報発信
- ③Go To キャンペーン需要を確実に取り込むための旅行会社施策の展開

2 概要イメージ



- 第1フェーズ 「おでかけ。四国家」キャンペーン ～今だから行きたい旅がある～
- 第2フェーズ 「おでかけ。四国家」キャンペーン ～さあ行こうよ～

別紙 3

2020 年度に実施する駅の効率化施策について（追加施策）

2020 年 6 月
J R 四 国

今後、駅の要員需給は更なる逼迫が予想され、現行の駅（ワーププラザを含む）営業体制を将来にわたって維持することは困難です。一方で、世間では技術の進歩や時代背景の変化もあり、機械化やインターネット化による人を介さない販売方式が浸透しつつあります。そこで、持続可能な駅の営業体制の構築に向け、次世代型自動券売機の導入によるサービス水準を維持した出札業務の効率化や一部駅のワーププラザ廃止、契約社員化駅の曜日休日化等の各種効率化について今後数年間で進めていきたいと考えております。

ついては、2020 年度の実施内容（追加施策）を以下のとおりとし、順次効率化を進めてまいります。

1. 駅係員の出面 1 人化（1 駅追加）

取扱収入が上位にあり、マルスを設置している契約社員化駅 7 駅のうち、今年度アシストマルスを導入しない伊予北条駅について、契約社員採用が進まず要員需給が厳しいことから、アシストマルス導入に先行して駅係員出面を 1 人化する。

対象駅	出改札時間	実施日
詫間、善通寺	6:30 前後～18:30 前後 （中間に休憩 2 時間）	【AMV 導入】 8 月頃 【効率化】 10 月 1 日
【追加施策】伊予北条	6:45 前後～18:45 前後 （中間に休憩 2 時間）	10 月 1 日

※新たに増える休憩時間帯の集札は、運輸部と調整の上乗務員対応とする。

※伊予北条駅のアシストマルスは 2021 年度中の導入を検討している。

2. 日勤駅長の廃止及び契約社員駅化（1 駅）

土佐山田駅については、駅長を廃止し契約社員化駅とする。

対象駅	廃止日
土佐山田駅	2020 年 9 月 30 日

別紙 4

電気指令業務体制の見直しについて

2020 年 6 月

J R 四 国

以下のとおり、電気指令業務体制を見直します。

1 目的

現在、電気区において、各種プロジェクト工事の輻輳や若年社員の増加に伴い指令代務要員の確保が課題となっていることから、高松電気区が所管する電気指令業務を、工務部電気課が所管することで、電気指令のより効率的な運用とその強化を図ります。

2 体制の見直し

高松電気区所属となっている指令長を含む電気指令員 16 名を、工務部電気課所属とすることに伴い、高松電気区を 16 名減、電気課を 16 名増とします。

3 勤務体制

(1) 現行

指令長：日勤 1 種 2 形 1 名
当 直：隔日交代 1 形C 15 名
(日勤の場合：日勤 2 種)

(2) 改正

指令長：日勤 1 種 1 形 1 名
当 直：隔日交代 1 形C 15 名
(日勤の場合：日勤 2 種)

4 実施時期

2020 年 10 月 1 日

【参考資料】

現改比較表

担 務	現行				改正			
	勤務 種別	労働 時間	始就業 時刻	拘束 時間	勤務 種別	労働 時間	始就業 時刻	拘束 時間
指 令 長	日勤 1種 <u>2形</u>	8:00	8:40～ 17:40	9:00	日勤 1種 <u>1形</u>	8:00	8:40～ 17:40	9:00
指 令 員 ・ 当 直	隔日 交代 1形C	16:10	9:15～ 翌 9:45	24:30	隔日 交代 1形C	16:10	9:15～ 翌 9:45	24:30
指 令 員 ・ 日 勤	日勤 2種	7:35	8:40～ 17:15	8:35	日勤 2種	7:35	8:40～ 17:15	8:35

別紙 5

牟岐線牟岐・海部間バス代行輸送について

2020 年 6 月

J R 四 国

阿佐海岸鉄道は、2020年度中のDMV導入を目指しており、導入にあわせて牟岐線阿波海南・海部間の経営移管を予定しています。この経営移管に伴う設備工事が完了するまでの間、以下により牟岐・海部間でバスによる代行輸送を実施します。

1 代行バス運行期間

開始日：2020年7月18日（土）

終了日：2021年1月末予定（設備工事および運転関係手配の完了後）

2 運行概要

バスの運行本数は現在の列車本数を維持し、時刻は牟岐駅、海部駅での乗換時間を考慮して設定する。また、運賃収受等はバス運転士が行い、当社社員は乗車しない。

3 プレス発表

バス代行輸送の実施と時刻について、沿線市町・学校への説明の後、6月15日（月）にプレス発表を予定している。

J R :  阿佐海岸鉄道 : 