

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

経営協議会開催

「安全・事故防止」

「2022年度諸施策」

～安全こそ最大のサービス! 組合としてのチェック・提言機能を発揮!!～

安全の確保は鉄道事業者にとって絶対に守るべき使命であり、すべてに優先する最重要課題である。JR四国労組は、この認識のもと、会社の取り組みが真に実効的なものになっているか、労働組合のチェック・提言機能を発揮するため、発第103号にて、安全・事故防止に関する諸問題の解決・改善に向けた12項目を付議し、6月8日に開催された経営協議会にて会社より回答を受けた。

付議内容及び会社からの回答は以下のとおり。

【発第103号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2021年度の鉄道運転事故、輸送障害、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 2022年度の安全・事故防止対策にかかる基本方針と、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 2021年度の安全輸送設備の設置実績及び2022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する。
- 4 2021年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び2022年度の実施計画について明らかにされたい。

2021年度に異常時等を想定し実施した訓練は、7月に牟岐線由岐駅構内において、「地震・津波発生時の避難誘導訓練」を実施しました。この訓練においては、早期

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

地震警報システムの警報を受けトンネル内に緊急停車した列車が、避難を行う際の安全性や迅速性を考慮し、安全を確かめながら運転を再開する場合の手順等について再確認を行いました。11月には土讃線須崎駅～土佐新荘駅間において実施し、この訓練においては初めて津波避難タワーを避難場所として実施しました。10月には「本四備讃線異常時取扱い訓練」を開催し、宇多津駅通過線において、車両故障により運行不能となった列車を、駅の構内入換えとして救援する訓練を実施しました。宇多津駅は多くの転てつ器の鎖錠が必要な駅であり、打ち合わせの徹底や確認の重要性を再確認できた訓練となりました。12月には構内の修繕工事により実施することができなかった高松運転所構内で、約6年ぶりに「総合事故対策訓練」を開催しました。踏切事故により列車脱線が発生した場合の関係機関への通報や連携、会社及び系統を超えた協力体制の構築、早期復旧を目指した載線作業について、作業手順や連絡体制の再確認を行い、安全意識の高揚と対応能力の向上に取り組みました。また、台風やゲリラ豪雨など、大雨に伴う浸水による車両浸水被害防止を目的として、車両避難訓練を実施しています。2020年8月高知運転所布師田車両基地で第1回目の机上訓練を実施、2021年度は徳島駅、徳島運転所構内に留置するすべての車両を佐古駅高架橋に避難させる机上訓練を実施し、避難に必要な臨時列車や乗務員の手配、普段入換を行わない駅での入換え手順の確認等、有意義な訓練となりました。

なお、2021年度においても新型コロナウイルス感染拡大防止のため、訓練内容や参加人数の限定など訓練規模を縮小して実施しました。また、「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感染拡大の影響により中止することとなりました。

今後も、新型コロナウイルスの感染状況などを見ながら、訓練規模や関係機関・地元自治体等の参加などを判断し、訓練実施の目的とする関係機関、会社及び系統間の連携強化並びに連絡体制の再確認を行い、異常時においてより安全で迅速な取り扱いが実施できるよう、実践的な各種訓練の開催に取り組んでいきます。

- 5 深夜勤務を伴う長時間拘束の勤務は心身に与える影響が大きく、離職要因の一つと考えられる。働き方改革については労使共に推進してきたところであるが、特に鉄道事業として大きな課題である長時間拘束勤務及び深夜勤務の削減に向けた会社の考え方を明らかにされたい。

【営業関係】

アシストマルスの導入により今治駅の隔日勤務筋を削減するなど、勤務の見直しに取り組んできました。一方で鉄道事業の特性上、列車ダイヤに連動した深夜・早朝の運転

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

業務等は発生し、宿泊を伴う勤務は今後も継続が必要と考えます。

引き続き、アシストマルス導入の状況等を踏まえてより効率的で働きやすい勤務となるよう検討を進めてまいります。

【運輸関係】

列車運行という業務の性質上、長時間労働や深夜勤務の完全な解消は困難ですが、従業員の健康を維持し、誰もが働きやすく、働きがいを持って活躍できる職場づくりのためにも、長時間労働や深夜勤務の抑制は必要な取り組みであると認識しています。今回のダイヤ改正においてもご利用実態を踏まえた深夜時間帯の列車削減（29M、3172M）や、朝・夕の通勤・通学時間帯の信用降車型ワンマン列車の拡大によるピークカット、行先地の折り返し時間短縮による乗務効率の向上を実現しました。引き続き、効率的で働きやすい勤務となるよう検討していきたいと考えています。

【工務関係】

マルチ軌道保守等は作業間合いが必要であり、深夜作業が避けられない業務ですが、軌道強化や道床修繕を計画的に推進して軌道狂い進みを抑制し、軌道保守の必要量削減を図ることで、深夜作業の必要回数減に繋がる取り組みを一層進めてまいります。

また深夜勤務の削減に向け、テレメータ活用による検査周期の延伸などによる業務の省力化を図っております。今後も軌陸架線検測車など新しい技術の導入や検査手法の見直しなどにより、さらなる省力化を検討していきます。

- 6 この間、ヒューマンエラー事故等の再発防止対策として、新たなチェックやルールが追加されてきたが、安全確保のためとはいえ業務量自体が増大している中、大きな負担となっている。安全の水準を保ちながらも、真に必要な基本動作・基準作業・点検・検査等への見直し「ルールの棚卸し」を進めていくべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

ヒューマンエラーについては発生の都度、再発防止を目的とした対策を講じ定着に努めています。一方で、対策が何重にも積み重なり複雑化している、また、環境変化等により対策の効果が薄まっている等の実態があるものと考えています。「ルールの棚卸し」は、そのような対策を見直し、作業実情に合ったシンプルで実効性のあるものを目指し、実施していくものです。

なお、ルールや手順の制定にあたっては多くの場合、過去の苦い経験を繰り返さないよう定められていますので、ルールの成り立ちをよく考えながら、慎重に取り組んでいく必要があると考えています。

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

まずは現場の実情を把握することに努め、再発防止策の最適化に向けて鉄道事業本部一体で取り組みます。

- 7 車両乗降時の安全確保について、松山運転所車両基地での傷害事故を受け、同職場では固定式の昇降段が設置された。他箇所においても安全確保の観点から昇降段の整備を行うべきと考えるが会社の考え方を明らかにされたい。

固定式昇降段の使用感について、松山運転所車両基地で作業を行う方々に対し、グループ会社を含めて実施したアンケート調査では、作業に支障が生じるという意見が一部あったものの、安全面から設置拡大してほしいという意見がほとんどであったことから、他箇所についても整備に向けて検討しています。

- 8 停止位置不良やドア誤扱いといった事故の原因として、停止位置目標の設置位置・表示両数の見間違いが挙げられる。こうした事故の対策として、停止位置目標の設置位置及び表示両数の統一化を早期に実施するべきであると考えが会社の考え方を明らかにされたい。

停止位置誤り防止および従来型ワンマン列車のドア誤扱い防止の観点から、基本的にホーム側に各両数の建植位置を統一する事としています。2022年3月の信用降車型ワンマン列車の拡大についても、高德線（高松～引田）及び徳島線（徳島～阿波池田）の各駅の設備改良を行いました。今後も、設備の改良工事が行われる際に合わせて、一定の基準をもとに列車停止位置目標の移設等を行い、視認性及び識別性の向上を図ってまいります。また、現時点でホーム改良等が計画されていない駅につきましては、停止位置目標の取替や補助標を設置し視認性を向上させていきます。

- 9 工務職場においては慢性的な要員不足の中、支援策を活用した工事により業務量が増加しており、一人ひとりにかかる負担が大きくなっている。業務量に見合った要員を確保し特定の職場及び組合員の急激な業務量の増加を避けるとともに、出向や外注化を含め業務執行体制の再構築（エリアや担当といった業務分担の見直しなど）及び工事計画の平準化が必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

要員の配置は、業務内容及び業務量を勘案して行っています。要員の不足に対しては、出向受入や中途採用も含めた要員の検討、部外関連工事、松山高架といった業務委

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/5） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

託等の対応を引き続き行っていきます。

なお、業務量削減に向けた個別の取り組みとして、保線では昨年度からレール削正業務を外注でも施工できるようにしたほか、今年度から一部のエリアにおいて巡回を含めた線路検査の外注化を試行する予定です。電気ではテレメータ活用による検査周期の延伸などによる業務の省力化を図っております。

10 近年、夏季を中心に熱中症による傷害事故が多く発生しており、新型コロナウイルス感染症対策のためのマスクの着用によって、屋内作業・屋外作業を問わず全ての職場においてそのリスクが高まっている。熱中症予防のための対策や空調設備の改善など各職場の目線に立った対策を実施されたい。

【営業関係】

管理業務における熱中症予防を目的に、2021年夏季に一部管理駅にファン付作業服を試行的に導入いたしました。今後、効果を確認しながら、導入拡大を検討したいと考えております。

また、駅事務室内に設置されている空調設備については、動作しないことのないよう、劣化の状況を見ながら修繕や取替を行っています。

【運輸関係】

乗務員の熱中症対策については、昨年度に2700系、2600系、8600系運転席に電源工事を実施し、扇風機の取り付けを行いました。また、7200系では運転室の温度上昇を緩和するため、運転室仕切り戸を解放した状態で乗務可能とする事務連絡を発出し対策した他、トロッコ列車では熱中症対策グッズを貸与しました。今後も先行地や停車時間において、こまめな水分補給を慫慂し、体調管理維持に努めてまいります。

検修職場の熱中症対策については、こまめな水分補給や休憩の慫慂、塩飴などの配布を行っています。今後も、職場環境に応じた熱中症対策を実施するよう努めてまいります。

【工務関係】

昨年度から各職場の屋外作業に従事する社員全員に空調服を支給して、熱中症予防を図っています。また、厚生労働省が「単独作業の場合や屋外で他の作業員と十分な距離（2m以上）が確保できる場合などは、熱中症予防の観点からマスクを外してもよい」と推奨していますので、常時着用ではなく、場面によってマスク着用の要不要を柔軟に切

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/6） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

り替えるよう、周知するとともに、塩分・水分補給も周知していきます。

11 待避不良及び触車事故への対策は『触車事故防止のための基本的な取り組み事項6項目』をはじめ、ソフト対策が中心となっている。人の注意力に頼った対策では限界があることから、他社でも導入の進む見張り業務支援システムの早期導入等、ハード対策が必須であると考え。ハード対策導入に向けた進捗状況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。

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。

4 列車見張り業務支援システムについては、システムの製造メーカーとの打ち合わせを開始し、導入に必要な予算規模を含め課題等の整理を行っている段階です。ただ、将来システムの導入に至ったとしても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。

12 道路交通法施行規則の一部改正に伴い、各箇所安全運転管理者に実施が義務づけられる「酒気帯びの有無確認」の取扱いについて、各箇所負担増とならないよう運用されたい。

道路交通法施行規則の一部改正に伴い、本年4月1日より運転前後の運転者に対し、当該運転者の酒気帯びの有無を目視等で確認した上で、必要事項を記録し1年間保存す

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/7） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

ることが義務付けられ、10月1日からはアルコール検知器を使用した運転者のアルコール検査が義務付けられます。

義務化に伴い、各箇所の安全運転管理者等による確認業務が発生しておりますが、法令で定められた必要な取扱いであることをご理解ください。

【2022年度諸施策について】

「2022年度諸施策」について、会社から基本的な考えが示された後、各主管部より具体的な諸施策について説明を受けた。

1 基本的な考え方

2031年度の経営自立を目指す長期経営ビジョン等を踏まえ、まずは中期経営計画2025の達成に向けて、以下を重点実施項目として、各種施策に取り組んでいくこととする。

(1) 収益のリカバリー

コロナ禍以前の収益水準への回復

(2) 構造改革に向けた取組み

生産性の向上、前向きなチャレンジが評価される文化の醸成

(3) 非鉄道事業における最大限の収益拡大

鉄道事業と並ぶ柱となり、将来のグループ経営を支える事業の確立

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、全てに優先する最重要課題であるとの認識のもと、中期安全推進計画（2020年度～2024年度）に基づき、「安全文化の定着化」「安全運行体制の強化」「輸送施設の安全性等の確保」等に取り組む。
- ・鉄道運輸収入の確保に向けて、グリーン個室を備えた新たな観光列車「伊予灘ものがたり」の運行開始や、四国アフターDCの開催、各種イベントと連携した魅力的な商品造成により、四国観光の需要創出や誘客促進を図るなど、感染症の影響を受け落ち込んだ収益の回復に全力を挙げて取り組む。
- ・「みどりの券売機プラス」や「e5489」のお客様への浸透を図る他、スマホアプリやQRコード等を活用したチケットレスサービスの導入に向けた検討を進めるなどスマート改革プロジェクトを推進する。

J R 四国労組ニュース

令和4年6月9日（No.27/8終）発行責任者/大谷 清 編集責任者/石川 敏也

(2) 事業開発部門

- ・ 将来のグループ経営を支える事業の確立に向け、各セグメントの方針に基づき感染症拡大前の収益水準への早期回復を図るとともに、セグメント毎の目標管理などを活用し、グループ会社の収益性向上に取り組む。

<各主管部からの具体的な説明>

◆ 営業関係

- ・ 運賃改定（来春、全路線で運賃値上げを実施予定）

◆ 運輸関係

- ・ 信用降車型ワンマン列車の予讃線伊予西条～松山間への拡大（予定6本）

◆ 工務関係

- ・ 蓄積データの活用による検査業務の効率化

これに対して組合は、「策定した『JRグループ長期経営ビジョン2030・中期経営計画2025』の達成に向けた取り組みが必要なことは理解するが、今一度計画の現場への浸透具合等も含めて検証する必要があるのではないか」と問題提起するとともに、「何が計画達成のためには最適か、部門間の壁を取り払い検討すべきである。また、本社と現場の情報共有を密にして取り組まれない」と要請した。

【取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について】

(別紙参照)

以上

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

2022年6月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6月速報値）

2022年度取扱収入（6月速報値）は、6月5日現在で、288百万円、対前年173.2%（+122百万円）、対2019年67.2%（△140百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2021年度		2022年度				
	6月実績	累計	6月実績	累計	6月実績	前年比 (2019年比)	累計	前年比 (2019年比)	
定期	41	1,091	44	941	34	77.6% (81.4%)	990	105.2% (90.8%)	
定期外	386	5,932	123	1,806	254	207.2% (65.7%)	3,521	195.0% (59.4%)	
合計	428	7,023	166	2,747	288	173.2% (67.2%)	4,511	164.2% (64.2%)	

※6月5日現在の実績（速報値）

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

2 純収入実績（4月実績）

2022年度鉄道運輸収入は、4月末で1,395百万円、対前年143.0%（+419百万円）、対2019年63.4%（△806百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2021年度		2022年度						
	4月実績	累計	4月実績	累計	4月実績	前年比 (2019年比)	累計	前年比 (2019年比)	計画値	計画比	
定期	345	—	295	—	315	106.9% (91.5%)	—	—	(—)	300	105.0%
自社完結	670	—	314	—	427	135.9% (63.7%)	—	—	(—)		
四国発売・他社関連	514	—	144	—	267	184.7% (51.9%)	—	—	(—)		
他社発売・四国関連	503	—	181	—	314	173.2% (62.3%)	—	—	(—)	919	117.5%
合計	2,032	—	935	—	1,323	141.5% (65.1%)	—	—	(—)	1,219	114.4%
合計（マルス前受含む）	2,200	—	976	—	1,395	143.0% (63.4%)	—	—	(—)		(71.6%)

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

※2022年度計画比（71.6%）は、2022年度計画値の2019年実績に対する割合。

※2022年度計画値は、定期外収入について2021年度末から徐々に回復し、2023年度初に平常時の9割程度まで戻る、定期収入について平常時の9割程度で推移すると想定。