

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和5年10月18日（N○7／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会開催

「特急宇和海における部分ワンマン運転 （八幡浜～宇和島）の実施」について

特急宇和海における部分ワンマン運転の実施については、先の経営協議会において組合が強く実施を求めた、勾配線区における現車実地訓練の結果が未だ周知されておらず関係する組合員・準組合員から不安の声が聞かれている。

このような現状をうけ、JR四国労組は、以下のとおり9月19日付発第22号「特急宇和海における部分ワンマン運転（八幡浜～宇和島）の実施」について再度申し入れ、本日会社と協議を行った。

1 実地試験の結果を明らかにされたい。

2023年7月29日夜間から30日早朝にかけて、2000系4両編成にて予讃線双岩～伊予石城駅間33%の勾配上で実地試験を行いました。試験内容としましては、次の5項目になります。

【試験①】常用ブレーキ各段におけるブレーキ効果確認

【試験②】手歯止め効果の確認

【試験③】予め定めたブレーキ効果確認の取扱いが実施可能かの確認

【試験④】様々なブレーキ軸割合やレール面の状況における転動防止状態を維持できるかの確認

【試験⑤】避難梯子を使用したお客様降車手順の確認

<試験①結果>

- ・1ノッチブレーキで転動することが分かりました。

<試験②結果>

- ・木製手歯止めは1ノッチブレーキにて破損しました。
- ・鉄製手歯止めを各車両転動側両輪（2箇所ずつ計8箇所）に設置したところ、ブレーキを緩めても転動しませんでした。
- ・一方、33%の急勾配においては、これ以上、鉄製手歯止めを減らしたうえ、ブレーキを緩めての試験は困難と判断しました。

<試験③結果>

- ・概ね定めた手順で取扱いできることを確認しました。

試験①～③の結果を踏まえ、これまで具体的な取扱いを定めていませんでした、『運転途中において停車した場合のブレーキ効果の確認方法』について整理しました。

なお、手歯止めの使用方を含め、勾配で停車した場合の取扱いについても整理しました。以後、乗務員執務要領「異常時運転取扱い手順」へ本取扱いを定める予定です。

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和5年10月18日（N o 7 / 2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

<試験④結果>

- ・ブレーキ軸割合 25%、レール面 Wet 状態の条件においても、転動防止状態が維持できることを確認しました。

<試験⑤結果>

- ・勾配上においても避難梯子は問題無く設置出来ることを確認しました。

試験⑤結果を踏まえ、2024 年 6 月頃に勾配線区における避難誘導訓練を実施することを計画しています。

2 実地試験の結果について、試験実施後速やかに周知できなかった理由について会社の考え方を明らかにされたい。

- 実地試験の結果を受けて、特急宇和海の部分ワンマンにかかわらず、『運転途中のブレーキ効果の確認方法』を整理のうえ、新たな取扱いとして定める（乗務員執務要領「異常時取扱い手順」）必要があり、新たな取扱いが確定したうえでの周知を考えていました。
- しかし、新たな取扱いということもあり、手歯止めの使用方をはじめ安全かつ適切な具体的取扱方法について、関係箇所への確認や関係者間での協議等、検討に時間を要してしまいました。
- 先ほどもお伝えしたとおり、『運転途中において停車した場合のブレーキ効果の確認方法』の整理ができましたので、実地試験の結果及びブレーキ効果の確認方法について、10 月中に全乗務員へ周知します。

3 特急列車によるワンマン運転の実施区間を八幡浜～宇和島間と選定した理由について会社の考え方を明らかにされたい。

- 人口減少に伴う鉄道事業の市場縮小や人手不足等、当社を取り巻く経営環境は変化しており、コロナ禍を契機として更に加速しています。
- こういった状況を踏まえ、当社が持続的に安全・安定輸送を提供していくため、更に従業員が働きやすい環境を整えていくため、省力化・省人化を進め乗務員需給の改善、及び収支改善を図る必要があります。
- 運行本数や乗車人員、駅乗降者数、運行時間等を考慮のうえ、特急宇和海の八幡浜～宇和島間にて実施する判断に至りました。

<参考>

【条 件】	【備 考】
車掌の要員削減効果が期待できる	対象列車が一定の規模見込まれる
モラル維持・料金逋脱のリスクが低い	実施区間内の無人駅相互利用が僅少
サービス、車内秩序維持	対象区間を運転する時分が長くない

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和5年10月18日（N o 7 / 3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

<説明に対する主な質疑（要旨）>

[今回の申し入れについて]

組 合：今回の施策については当初、安全の確保、雇用の確保が行われたうえで、効率化は避けて通れないという認識のもと、組合員から意見を聞いてきた。7月に実地試験を行ったと聞いているが、その後協議を進めたものの、内容について回答がなく、現場からは「何か結果を隠しているのでは」という声もあり、今般の申し入れとなった。

安全の周知・結果の開示がなされず、要員効果もわからないままでは、施策についても賛成できない。当初から丁寧な対応がなされていれば、申し入れも経営協議会の開催にも至らなかっただろうが、信頼ある労使関係に疑念が生じている。

会 社：今回の実地試験を受けて、乗務員執務要領を見直しすべきと判断したが、取り扱い等を定めた上で、周知を行おうと考えていた。ただ、貴側の意見も理解できることから、今後は丁寧に対応していきたいと考えている。

[今回の施策について]

組 合：現場からは、そもそも施策を決定する前段階で安全の確保等に対して十分確認しておくべきでは、という話も聞く。

例えば、山間部で技術的な課題も多いと想定されるなか、平地で実施したうえで安全性を確認して拡大すべきといった意見もある。そのうえ、実地試験の結果が何も周知されなければ、組合員は不安に感じ、よからぬ憶測も出回ってしまいかねない。

会 社：線区選定理由については、回答したとおりであるが、勾配におけるブレーキの取り扱いなどについては新たな知見を得た部分もある。お客様誘導については、引き続き訓練等を活用し周知する。

組 合：今回の要員効果は充分なのか。労働条件等の改善を図るべきでは。

会 社：省力化・省人化について、これまで様々な施策を実施しており、それぞれが大規模な要員効果を生むものではないものの、集約した結果、一定大きな要員効果を生みだしている。実施しなければ労務破綻になりえた懸念もある。

組 合：働き方の改善は急いで実施すべき。今年度の離職状況をふまえると施策実施の要員効果が失われてしまう。まず働き方の改善を行ってから効率化を実施しなければならない。

会 社：なかなか急激に改善することは困難な部分もあるが、働き方の改善についても引き続き検討を進めていく。なお、今回の施策の要員効果も大きいものと考えており、引き続き省力化・省人化施策を積み重ね、より大きな要員効果へと繋げていく。

組 合：様々な事故の背後をみると作業の煩雑化が要因と考えられる。ヒューマン

J R 四国労組ニュース

令和5年10月18日（No.7／4終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

エラーが増えている現状をしっかりと課題として捉える必要がある。また、お客様対応について、ワンマン特急運転時にお客様が運転台に来た場合など、整理が必要と考える。

会 社：ヒューマンエラーについては、貴側の意見のとおり。意識の切り替えがしっかりできる様にPDCAサイクルを回していく。

お客様対応については、引き続きマニュアル等整理を進める。

組 合：車掌の業務について、他社と比べ行路が長い、8両編成の集札、またICカードの対応で遅れが出れば指令に報告する等業務が多い。現状、自由席のチェックを実施しており、降車時の集札は不要ではないか。

会 社：課題としては認識しており、勉強している。

以 上