

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年2月13日（No.19／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

「効率化施策等」 経営協議会を開催

J R 四 国 労 組 は、2 月 8 日 に 開 催 さ れ た 経 営 協 議 会 に お い て 「2 0 2 2 年 度 効 率 化 施 策 等」 に つ い て 説 明 を 受 け た。

会 社 は、2 0 3 1 年 度 の 経 営 自 立 を 目 指 す 長 期 経 営 ビ ジ ョ ン 等 を 踏 ま え、中 期 経 営 計 画 2 0 2 5 の 達 成 に 向 け て、「収 益 の リ カ バ リ ー」「構 造 改 革 に 向 け た 取 り 組 み」「非 鉄 道 事 業 に お け る 最 大 限 の 収 益 拡 大」を 重 点 実 施 項 目 と し て 各 種 施 策 に 取 り 組 ん で お り、J R 四 国 労 組 も 責 任 組 合 と し て 計 画 の 達 成 に 向 け 協 力 し て い る と こ ろ で あ る。こ う し た 状 況 も 踏 ま え つ つ、冒 頭 会 社 か ら「新 型 コ ロ ナ ウ イ ル ス 感 染 症 の 影 響 に よ り、極 め て 厳 し い 経 営 環 境 が 継 続 す る な か、2 0 3 1 年 度 の 経 営 自 立 に 向 け て 取 り 組 ん で き た」と の 考 え が 示 さ れ、そ の 後 各 部 よ り 具 体 化 し た 効 率 化 施 策 等 に つ い て 説 明 が あ り、協 議 を 行 っ た。

【2022年度効率化施策について】

- 1 営業部関連（別紙1参照）
 - ・2023年3月一部ダイヤ改正に伴う駅の効率化等
- 2 運輸部関連（別紙1参照）
 - ・予讃線伊予西条～松山駅間において、朝・夕の時間帯を中心に「信用降車型ワンマン運転」（6本）を実施
 - ・DE10型ディーゼル機関車の定期運用終了や入換作業・入出区列車削減による乗務員行路見直し
 - ・高知運転所において、育児休職明けを想定した行路の新設
 - ・運輸部門における組織改正
 - ・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
- 3 工務部関連
 - ・線路閉鎖工事監督業務の一部外注化
 - ・電気架線検測装置の導入を図り、施工監督及び維持管理業務を効率化

【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

2023年2月13日（No.19／2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

<説明に対する主な質疑（要旨）>

【冒頭】

組合：効率化施策の必要性は組合も認識しており、これまでも協力してきた。しかしながら、近年矢継ぎ早に施策が実施され、現場最前線に対応する組合員は困惑している。また、施策によって生み出された原資がどこに活用されているのか、「人財への投資」に反映されているのか疑問視されている。我々も責任組合として組合員へ丁寧に説明しているが、効率化施策の必要性や意義について、会社は責任をもって社員に対し、丁寧かつ適切に説明しなくてはならない。

【運輸部関連】

◆ 運輸部門における組織改正

組合：運転課と輸送課の統合について、一人ひとりの負担を十分に考慮すべき。結果として生産性が向上し社員が達成感を得られるよう、業務の棚卸しや重複解消を行うほか、多能工化した社員を適切に評価するよう取り組まれない。先日開催した定期本部委員会では、本社で働く組合員から「テーブルによって超勤や休みの取得しやすさが大きく異なっており、業務量に応じた適切な要員配置が必要」「職場環境が原因となり、離職や心身のバランスを崩し休職する事態を生じさせている」という主旨の発言があった。組合としてもこうした実態に危機感を抱いているほか、特定の社員に負担が偏っている現実もあるやに聞いており、改善は急務と考える。

会社：組織改正の実施後、仕事を覚えるまでの負担は生じるかも知れないが、多能工化、能力開発が達成感に結びつくよう取り組んでいきたい。

各種効率化施策の皺寄せが一部の社員の負担増を招いては意味がない。本社社員が企画業務に時間を割くことができるよう各課の庶務・事務関係の効率化にも取り組むべきと考えている。超勤について、担務によりギャップがあることは事実として認識しており、業務の平準化も必要である。

組合：高松車掌区と高松運転所の統合にあたり、箇所的人员が増えることで事務担当者の負担が増大しないよう適切な要員配置が必要である。女性の指導担当やフォアマンの配置の実現も重要。また、職場のレイアウト変更及び美装等の実施にあたり、職場諸問題でも指摘する内勤者の休憩スペース確保にも取り組まれない。

会社：事務担当者について、人員に合わせた適切な要員配置を考えている。レイアウトや女性社員の配置については検討を重ねていきたい。

◆ 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

組合：特急宇和海の部分ワンマン運転実施について、スイッチの切替操作や自動放送故障時の対応、自然災害発生時の対応等、確認しておくべき事項は多岐に

J R 四国労組ニュース

2023年2月13日（No.19／3終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

わたるほか、適切なマニュアル作りも求められるところ。特に双岩・伊予石城間の勾配区間に関して、異常時の避難誘導等はどう行うのか。しっかりと確認しておくべきと考える。伊予吉田駅では、ドア閉めの際の視認性について不安を感じる乗務員も多いのではないかと。施策の実施にあたりＩＴＶや防犯カメラの設置等が予定されていると思うが、お客様の安全に資する取り組みについて、適切に設備投資を行うとともに関係箇所に対しても丁寧に説明されたい。

会社：八幡浜駅での乗継時間は上下ともに2分を確保したいと考えている。また、自動放送故障時は、できる範囲内での対応を想定している。実施対象区間の選定にあたり、避難誘導時の懸念は会社としても検討時のポイントとしている。他社の避難誘導の状況も参考に不安解消に向けて取り組んでいきたい。伊予吉田駅についても、ＩＴＶでの確認を行うこととしている。

また、当日は「土讃線待避不良事象」「クリスマス寒波による大雪対応」等についても協議した。

組合：土讃線で発生した待避不良事象について、組合は「働く仲間の安全が守れずして、お客様の安全は守れない」とかねてより警鐘を鳴らしている。ハード面での対策は検討されていると思うが、一層スピード感を持って取り組まれない。

会社：会社としても、可能ならば早期に導入したいという考えは持っており、他社事例を参考にメーカーと協議を行っている。しかし、他社で導入されているシステムをそのまま使用できず、当社の仕様に合わせる必要がある。なお、他社ではアラームが鳴っていたものの、それに気づかずあわや触車という事象も起きているようだ。改めて、何のために運転知照をしているのか、線路内作業の危険性を再認識させる必要があると考えている。

組合：工務部門で働く組合員から以前より問題提起されている。ハード対策の検討状況や会社の考えについて、ぜひ現場にも共有するとともに、安全に関する投資や環境整備を早急に行われたい。

組合：昨年クリスマス時期の寒波、大雪への対応について、一昨年の大雨対応と同様に、会社として適切に検証し今後活かすべきと考える。

会社：既に一度振り返り会議を行い、1月に関係箇所に対し事務連絡を発しているところではあるが、再度整理しておきたい。基本的には安全の確保を第一義に、早めに判断するとの方向性のもと、部門を超えて情報共有、連携を図っていきたい。

以上

1 営業部関連

2023年3月一部ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について（2023年3月18日）

2 運輸部関連

- （1）運輸部門における組織改正について
- （2）特急宇和海の部分ワンマン化について

2023年3月一部ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について



以下のとおり、2023年3月一部ダイヤ改正に伴う駅の効率化等を行います。

1 駅業務体制の見直し

①丸亀駅

みどりの窓口営業時間を5：00～22：30から5：00～22：00に変更します。

②伊予三島駅

契約社員の出改札Dの勤務種別を変形5bから変形6aに変更します。

③新居浜駅

契約社員の出札Bの勤務種別を変形7aから変形6bに変更します。

みどりの窓口営業時間を4：45～22：00から4：45～21：30に変更します。

④伊予西条駅

契約社員の出札の勤務種別を変形5aから日勤2種に変更します。

みどりの窓口営業時間を4：50～22：00から4：50～21：35に変更します。

⑤徳島駅

契約社員案内の勤務種別を変形5aから日勤2種に変更します。

鉄道案内所の営業時間を9：00～18：00から9：00～17：00に変更します。

⑥琴平駅

改札Bの勤務時間を10：35～19：10から9：35～18：10に変更します。

改札係員対応時間を7：10～19：00から7：10～18：00までに変更します。

その他、一部駅において営業時間の若干の変更はありますが、要員等について、見直しはありません。

2 実施時期

2023年3月18日

運輸部門における組織改正について

鉄道事業の体質強化に向け、運輸部門における本社及び現業機関の組織改正を以下の通り実施する。

I：本社の組織改正

1 改正内容および目的

以下を目的として、運転課と輸送課を統合する。

- (1) 効率的な組織体制、業務融合による多能工化及び重複業務の解消により生産性を向上することで、省力化・省人化を図る。
- (2) 業務融合による多能工化を図り、従業員の活躍できるフィールドを拡大する。

2 実施時期 2023年4月

II：現業機関の組織改正

1 改正内容および目的

以下を目的として、高松車掌区と高松運転所を統合し、高松運転所とする。

- (1) 乗務員の指導・教育体制の強化

車掌と運転士を同じ職場とすることで、職種別ではなく乗務員全体で教育・指導を行う。

- (2) 管理部門の省力化・省人化

区所を統合することにより、重複する管理業務を効率化し、要員削減を図る。

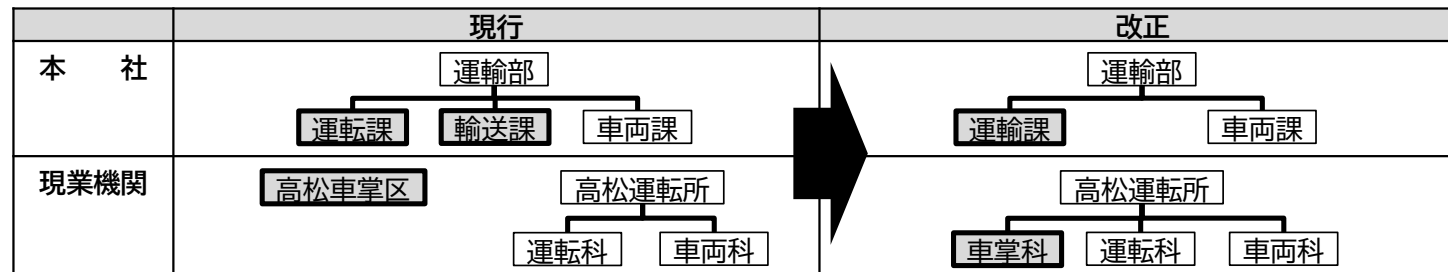
- (3) 運転士へのキャリアイメージの明確化（離職防止）

多くの車掌が運転士へ進む中、同じ職場で運転士と接することにより、キャリアイメージをより明確にする。

2 実施時期 2023年10月

3 その他 職場内を一体化させるためのレイアウト変更および美装等を実施し、生き生きと働ける職場づくりに取り組む。

【組織の現改比較】



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

車掌の要員削減を目的とした特急宇和海（八幡浜～宇和島）の部分ワンマン化を以下の通り実施し、人件費削減による収支改善を図る。

1. 対象区間・両数・車種

区間	予讃線 八幡浜～宇和島間 [34.8km] ※停車駅＝4駅 [有人駅]八幡浜、宇和島、[無人駅]卯之町、伊予吉田 ※平均所要時間＝33分
両数	2～4両（5両以上はホーム外れが発生するため除外）
車種	2000系、N2000系 [計20両]

2. 取り扱い

安全確認	発車時のホーム状態はホームミラー又はITVで確認 (3, 4両はITVでホーム監視)
ドア扱い	停車時分60秒以上を確保した上で車掌スイッチによる全ドア開扉
運賃・料金收受	卯之町、伊予吉田は終日信用降車
旅客案内	自動放送及び車内テロップで案内

3. 開始時期（予定）

試 行： 2025年1月

本運用： 2025年3月

【参考】選定の考え方

特急列車のワンマン化を検討するに当たり、以下の条件で実施列車・区間を選定した。

条件	備考
① 車掌の要員削減効果が期待できる	対象列車が一定規模見込まれる
② モラル維持・料金ほ脱のリスクが低い	実施区間内の無人駅相互の利用が僅少
③ 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
④ 避難誘導における懸念が少ない	長大トンネル、乗車人員

【参考資料】設備の改修内容等

1. 地上設備

ホームミラー、I T V、きっぷ・運賃入れ等を整備する。

駅名	ホームミラー		I T V 整備	停止位置目標			A T S 移設・撤去	照明 整備	点字 ブロック 整備	足下 ワンマン表示 移設	きっぷ・ 運賃入れ 整備	監視 カメラ 整備
	新設	撤去		新設	撤去	移設						
八幡浜		1	2									
卯之町	1	2	2		2	6	1			1	1	1
伊予吉田		1	2	1	5	1	2	1	2	1	2	2
宇和島	1		1	1								
合計	2	4	7	2	7	7	3	1	2	2	1	

2. 車両

防犯カメラ、乗降促進装置、非常通報装置、自動放送（ワンマン放送、多言語化）を整備・改修する。

設備	整備内容
防犯カメラ	各車両の客室内に整備
非常通報装置	トイレ内に追加整備
乗降促進装置	・乗務員室内の運転台に整備 ・ボタンを押すとチャイム鳴動後に「ドアが閉まります」の音声が出る
自動放送	・ワンマン放送を追加 ・多言語化（英語放送を追加）

[平均乗車実績(ワンマン区間)]

上下	列車番号	平日	土曜	休日
上り	1052D	25	22	20
	1056D	41	38	33
	1058D	40	43	71
	1060D	30	47	54
	1062D	29	39	45
	1064D	26	32	42
	1066D	35	39	57
	1068D	25	33	56
	1070D	25	36	54
	1072D	35	34	70
	1074D	36	27	36
	1076D	62	25	39
	1078D	29	14	27
	1080D	35	13	16
	1082D	22	9	11
下り	1051D	31	9	9
	1053D	96	20	21
	1055D	25	33	48
	1057D	19	29	39
	1059D	29	56	63
	1061D	24	41	43
	1063D	25	42	42
	1065D	28	39	53
	1067D	27	27	46
	1069D	32	40	53
	1071D	36	41	47
	1073D	44	35	40
	1075D	40	29	38
	1077D	29	29	30
	1079D	27	28	30

※2019年：4月8日～5月31日実績

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2023 年 2 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（2 月速報値）

2022 年度取扱収入（2 月速報値）は、2 月 6 日現在で 383 百万円、対前年度 222.0%（+210 百万円）、対 2018 年度 72.7%（△144 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2022年度						
	1月実績	前年度比 (2019年度比)	2月実績	前年度比 (2018年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)	
定期外	1,778	149.7% (71.1%)	345	243.4% (71.0%)	18,571	155.7% (66.0%)	
定 期	336	105.5% (92.1%)	38	123.3% (92.4%)	3,648	103.0% (91.0%)	
合 計	2,114	140.4% (73.8%)	383	222.0% (72.7%)	22,219	143.6% (69.1%)	

※1 月実績は速報値。

※2 月実績は 2 月 6 日現在の速報値で、平年度比較は感染症の影響がない 2018 年度（2019 年 2 月）との同日比較。

※累計は 2 月 6 日現在の速報値で、前年度及び 2019 年度との同日比較。

※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（12 月実績）

2022 年度鉄道運輸収入は、12 月末で 13,142 百万円、対前年度 131.8%（+3,173 百万円）、対 2019 年度 72.6%（△4,953 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2021年度		2022年度						
	12月実績	累計	12月実績	累計	12月実績	前年度比 (2019年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)	計画値	計画比	[平準化計画比]
自社完結	655	6,096	501	3,332	501	100.0% (76.5%)	4,418	132.6% (72.5%)			
四国発売・他社関連	393	3,579	257	1,415	279	108.7% (71.2%)	2,251	159.1% (62.9%)			
他社発売・四国関連	584	4,851	436	2,302	481	110.3% (82.5%)	3,514	152.6% (72.4%)			
定期外	1,631	14,526	1,194	7,049	1,262	105.7% (77.4%)	10,183	144.5% (70.1%)	9,141	111.4%	—
定 期	344	3,401	324	2,982	326	100.8% (94.9%)	3,010	100.9% (88.5%)	2,998	100.4%	—
合 計	1,975	17,927	1,518	10,031	1,588	104.6% (80.4%)	13,193	131.5% (73.6%)			
合計（マルス前受含む）	1,975	18,095	1,416	9,969	1,465	103.5% (74.2%)	13,142	131.8% (72.6%)	12,139	108.3%	(102.2%)

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

※計画値は、定期外収入については 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、定期収入については平常時の 9 割程度で推移する想定。

※[平準化計画比：102.2%]は、2022 年度計画値を 2019 年実績に対する割合（71.6%）で平準化した場合の計画比。