

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（N o 30 / 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」

## 「2023 年度諸施策」

## 安全の確保は鉄道事業者にとって絶対に守るべき使命！ 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109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16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109号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2022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 2023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 2022年度の安全輸送設備の設置実績及び2023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、6月開催予定の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 2022年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び2023年度の実施計画について明らかにされたい。

2022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～木岐駅間において、「地震・津波発生時の避難誘導訓練」を実施しました。この訓練現場付近は、第1波の津波到達時間が「12分」であり、迅速性が必要なことから、列車からの降車手段のうち「避難用シューター」は使用せず、避難誘導にかかる時間の短縮を図りました。なお、「避難用シューター」を使用する場合の手順確認として、別途、由岐駅においてシューター設置の実演及び降車体験訓練を実施しました。11月には、土讃線安和駅～土佐久礼駅間において実施し、この訓練においては発生した地震の大きさから、指令への連絡の暇がないと判断し避難誘導を行うこととしました。また、停止位置の両側が切り立った斜面になっているため、「飛び降り」による降車は行わず、「非常用はしご」及び「避難用シューター」を使用し避難を行いました。12月には、高知運転所布師田車両基地において、「2022年度 総合事故対策訓練」を開催しました。踏切事

# J R 四国労組ニュース

2023年6月12日（No.30／2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

故により列車脱線が発生した場合を想定し、関係機関への通報や連携、会社及びシステム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し、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、2022年度は高松地区において、第3回目の机上訓練を実施しました。今回の訓練での避難場所は、高德線にある高架上駅の栗林駅構内及び予讃線 坂出駅・丸亀駅間とし、車両避難に必要な臨時列車や乗務員の手配及び入換え手順の確認等、有意義な訓練となりました。

なお、2022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、「トンネル内列車火災発生時の避難・誘導訓練」及び「本四備讃線異常時取扱い訓練」は中止となり、開催した訓練においても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。

今年度についても、新型コロナウイルス感染症の状況を見ながら、可能な限り例年と同様の訓練の開催に取り組んでいきます。

- 5 新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が季節性インフルエンザと同等の5類相当に引き下げられ、感染症対策は個人や事業主の判断となった。5月よりお客様や組合員に対する感染防止対策について取り扱いが見直されたが、今後の見通しを明らかにされたい。

新型コロナウイルス感染症への対応については、2020年1月31日に「新型コロナウイルス対策本部」を設置し、会社としての感染対策に取り組みました。2023年5月8日に「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年法律第114号）」における位置付けが2類相当から5類感染症に変更され、これに伴い、「新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）」第21条第1項及び第25条に基づき、政府及び各都道府県の新型コロナウイルス感染症対策本部は廃止されたことから、当社においても「新型コロナウイルス対策本部」を廃止いたしました。

対策本部の解散に伴い、新型コロナウイルス感染症に係る感染対策及び勤務等の特例措置については、基本的に全て廃止としましたが、各主管部において列車運行への影響を防ぐことを目的とした一定の取り組みを継続することは妨げないこととしました。

5月30日現在、新型コロナウイルス感染による列車運行への影響を防ぐことを目的に、駅業務や運転業務に従事する従業員に対しては、マスクの着用を継続しておりますが、今後は感染状況を見ながら判断していきます。

なお、マスクの着用を継続している箇所に対しては、これまでどおり会社がマスクを支給しております。

- 6 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。

## 【営業部】

アシストマルスやチケットアプリ導入等により省力化・省人化とサービス水準の維持・向上の両立を目指しています。鉄道事業の特性上、列車ダイヤに連動した深夜・早

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

朝の運転業務等は避けられないところですが、アシストマルス導入に伴い、今治駅や宇和島駅の隔日勤務スジを削減するなど、勤務の見直しを実現しました。

引き続き、出札業務等についてはアシストマルス導入状況やご利用状況等を踏まえて、より効率的で働きやすい勤務となるよう、窓口営業時間の適正化も視野に検討を進めてまいります。

## 【運輸部】

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。2023年春一部ダイヤ改正では、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車掌行路の見直し、入換作業・入出区の削減、行先地の折り返し時間短縮等により乗務効率の向上を実現しました。今後とも、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。合わせて、朝・夕の通勤通学時間帯を含め、ご利用実態に応じた列車適正化についても引き続き検討してまいります。

## 【工務部】

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、軌道強化や道床交換・厚増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、2023年度から電気関係で線路閉鎖工事監督者の外注化を実施することなどにより、さらなる省力化を検討していきます。

- 7 2022年度に取り組んだ、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・検査等へ見直すという、いわゆる「ルールの棚卸し」の成果を明らかにされたい。

2022年度は、ルール制定の経緯を踏まえた「ルール一部廃止」や「ルール修正」に取り組みしました。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について、現場からの意見を踏まえたうえで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て取り組みました。運輸部においては終着駅でのATS取り扱いを統一するなど、各主管部ともに過去の経緯を踏まえながら、可能な範囲でルール廃止や修正を行いました。引き続き対象となるルールについて検討を進めているところです。

今年度は、現在検討中の「ルールの棚卸し」について、継続して検討をすすめるほか、アプローチ手法を見直してさらに取り組みの強化を図っていきます。

- 8 停止位置不良やドア誤扱い事故の対策として、停止位置目標の設置位置及び表示両数の統一化を実施すべきである。停止位置目標が複数設置されている見間違えが起りやすい駅においては、駅の設備改良工事を待たずして早期に実施するべきであると考える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。2023年3月の信用降車型ワンマン列車の拡大についても、予讃線（伊予西条～松山）の各駅の設備改良を行いま

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

した。今後も設備の改良工事に合わせて、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も現場確認やヒアリングを実施し、必要に応じて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 走行中の列車内における車内秩序の維持は、お客様に安心してご利用いただくために重要である。信用降車型ワンマン運転が拡大され、2024年度には特急列車でもワンマン運転が実施される予定である。車内秩序やモラルの維持、防犯対策について会社の考え方を明らかにされたい。

- 走行中の列車内における車内秩序、モラル維持および防犯対策については、全車両に非常通報装置を整備しており、この非常通報装置による対応を基本として考えています。なお、異常が発生した際に躊躇なく非常通報装置を扱っていただくため、普段からお客様に協力を呼び掛けること等が重要であると考えております。
- また、近年投入した8600系、2600系および2700系車両には防犯カメラも整備しており、今後新製する車両には、乗務員との通話が可能な非常通報装置及び防犯カメラを整備する予定です。
- 2024年度よりワンマン運転を行う特急宇和海につきましても、車内秩序維持の追加対策として、トイレ内に非常通報装置を増設するとともに、客室内に防犯カメラを整備します。また、ワンマン区間の特急停車駅にも防犯カメラを整備します。
- 信用降車型および特急宇和海のワンマン運転については、特別改札等の実施により状況を把握し、車内秩序やモラルの維持を図っていく考えです。
- 多客輸送期間を「警備強化」の実施期間として、駅構内や列車内において「特別警戒」と示した腕章を着用し巡回強化を行うとともに、不審者及び不審物を発見した場合は速やかに係員に通報していただくことおよび非常通報装置の活用について、お客様への協力依頼の案内放送を行っています。また、警察・消防機関との防犯対策訓練を日頃より実施し、連携強化にも取り組んでいます。今後も、駅構内及び列車内の警備強化に取り組み、鉄道をご利用のお客様の安全確保に努めていきます。

- 10 列車運転台に設置の遮光板（サンバイザー）は、可動域が限定されていることから遮光効果が十分に得られない。視認性向上による安全確保及び強い日差しや乱反射から目を守る観点から、遮光めがね（サングラス）を導入し個人貸与すべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

現在のところ、遮光めがね（サングラス）の個人貸与は考えていませんが、導入した他社の状況を確認する等、有効性や課題等の勉強をしていきます。

なお、運転台設置の遮光板については、経年などにより遮光効果が低下しているものは、順次取り替えを行います。

- 11 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、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。

## 【営業部】

管理業務における熱中症予防を目的に、2021年より管理駅に熱中症対策服（ファ

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／5） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

ン付作業服）を導入し、2022年夏季には全管理駅に配備完了いたしました。酷暑期における作業で活用しております。引き続き、効果を確認しながら、必要数を貸与していき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。

## 【運輸部】

乗務員の熱中症対策については、これまでに2700系、2600系、8600系運転席に電源工事を実施し、扇風機の取り付けが完了しており、適宜使用できるよう態勢を図ります。また、7200系では、運転室の温度上昇を緩和するため、事務連絡を発出し運転室仕切り戸を解放した状態で乗務可能とする対策を実施する他、トロッコ列車では熱中症対策グッズを貸与いたします。今後も行先地や停車時間において、こまめな水分補給を態勢し、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態勢、塩飴などの配布、職場や作業により空調服の導入を行いました。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。

## 【工務部】

2021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、2023年5月8日から新型コロナウイルス感染症の位置付けが「5類感染症」に引き下げられたことに伴って、マスクの着用は「個人の判断が基本」と変更され、当社においても一部社員を除いてマスク着用は任意となりましたので、その旨と併せてこまめな塩分・水分補給を行うよう周知していきます。

- 12 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託等の対応を引き続き行っています。

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2021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、昨年度から予土線において巡回を含めた線路検査の一部外注化を試行しています。土木では、2023年より、土木構造物の検査業務省力化を目的とした検査システムの構築を実施中です。早期の完成に向けて、計画性をもって取り組んでいきます。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。また、2023年度から電気関係で線路閉鎖工事監督者の外注化を実施します。

- 13 先般発生した土讃線における待避遅れ事象を踏まえ、ルールの再周知や高頻度の安全パトロールにより触車事故防止の取り組みが強化されている。一方、ルール自体に煩雑・曖昧な部分があることや、時代・環境の変化の中で実態とそぐわないものも存在しており、当該事象を契機に触車事故防止対策の抜本的な見直しを検討すべきである。例えば、列車見張員の携行品の軽量化・簡略化、5分前退

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／6） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

避の見直しのほか、業務用スマホを活用したビデオ通話による運転知照時等のコミュニケーション強化といったデジタルの活用も進めるべきと考える。今後の触車事故防止対策強化にむけた会社の考え方を明らかにされたい。

まずは、「触車事故防止のための基本的な取り組み事項」6項目を、職場の全員が守るべき基本ルールと認識し、当たり前に従守することができる職場風土を創っていくことが大前提と考えています。

その上で、土讃線での待避遅れ事象を受けて実施したアンケート調査や安全パトロールの結果も参考にしながら、「触車事故防止要領」で規定されている各項目について、見直しの可否を議論していきます。

運転知照を含め各種運転手続きのあり方に関しては、関係する運輸部とも連携しながら、他社での先行事例を参考にデジタルの活用について検討を進めていきます。

- 14 列車見張り業務は人の注意力に頼ったものとなっているが、そのみでは限界であり、他社でも導入されている見張り業務支援システム等のハード対策が安全性向上には必須である。特に、現場組合員が使いやすいものとするためには、器材やシステムなどについて前広に具体的な説明や相談をすべきであると考え、ハード対策導入に向けた進捗状況と導入時期とあわせ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（臨時列車、時刻変更、遅れの確認、必要により現車確認）※知照内容の確実な周知
- 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 ※待避後の再立入厳禁
- ⑥ 「線路内一人作業」の原則禁止

- 2 触車事故防止に向けた本社スタッフによる安全パトロールのルーチン化を図り、実態の把握と基本ルールの定着に努めます。

- 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、メーカーと仕様について打ち合わせ中であり、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。

- 15 安全・安定輸送の条件には沿線の環境整備も重要な取り組みである。昨年発生した落石が起因した脱線事故をはじめ、倒木や倒竹、空転・滑走、獣害による輸送障害を未然に防止するための計画について会社の考え方を明らかにされたい。

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／7） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

倒木や倒竹の対策については、岩斜面に生えている樹木、枯れ木など優先順位を決めて順次計画的に伐採しています。また、乗務員から申告があれば、可能な範囲で速やかに伐採等対応を行うこととしています。

落石の対策については、斜面の状態を定期的に検査し、優先順位を決めて計画的に防災工事を実施しています。

動物等との衝突防止対策については、鹿や猪の出没箇所が従前より変化していることに伴い、徳島線・牟岐線において徐行箇所の見直しを行い、動物との衝突回避や被害の軽減に取り組んでいます。また、今後も鉄道総研の動向を踏まえつつ、他会社が実施している有効な対策等の情報収集に取り組んでいきます。

空転・滑走の対策として、効果的な順に言えば、①抜本的には沿線樹木を伐採し、空転・滑走の要因となる黒色被膜（落葉に起因して形成されるもの）をレール踏面に形成させないこと、②レール踏面に形成した黒色被膜を除去すること、③中継信号機やATSロング地上子を増設し、運転士のブレーキ開始時機を早めて強いブレーキをしないようにすること、④要注意区間を徐行して強いブレーキをしないようにすること、と考えています。また、2700系の運転操作見直しや、空転・滑走が発生しやすい時機における車輪とレールの粘着力向上を図るための2700系の増結等についても有効性を検証しています。その他、空転・滑走や徐行による遅延が発生した場合には指令員が遅延状況を乗務員に周知するなど情報共有にも努めているほか、鉄道総研と共同で調査を行い、空転滑走の要因となる黒色被膜の形成抑制や除去方について追求を行っています。

（参考：空転・滑走の対策の具体例）

①について

毎年予算を確保し、各運転区所から空転滑走発生に基づく伐採希望箇所を聴き取り、樹木伐採を進めている。

②について

駅構内において黒色被膜が形成される土佐岩原駅で毎年秋季にレール研磨を行っている。2022年度は11月8日及び12月12日に実施。レール研磨機の性能上、黒色被膜形成区間全ての研磨は困難で、駅構内のみ実施している。

③について

これまでに、中継信号機の増設を土佐岩原～豊永駅間、及び大田口～土佐穴内駅間の上り第1閉そく信号機について実施し（各2基）、ATSロング地上子の増設を双岩駅上り場内信号機、伊予石城駅下り場内信号機、及び立間駅下り場内信号機について実施している。

④について

③による効果が見込めない讃岐財田～坪尻駅間、土佐岩原駅構内、豊永～大田口駅間において秋季の落葉時期に実施している。

（参考：運用指令の現状把握）

運用指令では、2019年11月の秋季シーズンから空転・滑走の発生状況を集計しており、2020年11月以降、空転・滑走の発生状況をまとめたシートをグループネットに掲載し、運輸部関係者が閲覧できるようにしています。

なお、2022年度の集計では、空転が119件、滑走が56件となっています。

- 16 気候変動により経験したことのない大雨や大雪による輸送障害が近年増加傾向にある。運転再開においては、現場の判断を最優先にすべきと考える。列車運行の安全を確保する取り組みとして会社の考え方を明らかにされたい。

# J R 四国労組ニュース

2023年6月12日（No.30／8） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

近年の自然災害の発生状況を見ると、大型化した台風の襲来や記録的短時間豪雨など、年々激甚化しているように感じられます。このような中、お客様及び従業員の安全を守るためには、災害の発生が予想される場合の情報収集に努め、事前の運行計画及び抑止判断を行い、早め規制に取り組むことが重要と考えています。また、運転抑止後の運転再開の判断については、判断そのものは対策本部や輸送指令などになりますが、判断を行うに際しては、関係現場の状況の情報提供が重要であり、的確な判断を行うため多くの正確な情報共有が必要です。情報共有に当たっては、各種デジタル基盤を活用し、本社・指令⇄現業機関間で本社での情報共有会議や設備点検等の進捗状況を迅速に共有しています。

## <説明に対する主な質疑（要旨）>

- 組合：安全に関する訓練の実績や計画については回答いただいているが、教育についてはどうか。
- 会社：各主管部において取り組んでいる教育施策において実施していくほか、研修センターと連携し安全継承館の活用を進めていく。安全衛生セミナーも開催する予定であり、随時取り組んでいく考えである。
- 組合：要員不足が関係していると思うが、新入社員が早期に各職場に配属されていることで配属前とのギャップに悩んだり、教える側も指導の際に苦慮したりといった弊害が起きている。より教育に重きを置き、研修期間を延ばすなどの対応が必要ではないか。
- 会社：各現業機関からもそうした意見は聞いているが、一方で系統によってどういった研修が最適か異なる面もある。今後も色々と意見を聞きながら課題解決に向けて取り組んでいきたい。

## 【2023年度諸施策について】

「2023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

中期経営計画 2025 の折り返しの年度として、コロナを克服し、2025 年度の目標達成に向けて反転攻勢を図る年度と位置付け、以下を重点実施項目として各種施策に取り組むほか、各セグメントの業種・業態の動向を踏まえた収益水準の確保・拡大を目指す。

#### (1) 鉄道事業における収益拡大施策の推進

運賃・料金改定等の実施により収入の底上げを図るとともに、チケットアプリの本格稼働をはじめとしたサービス向上施策を着実に推進する。

#### (2) 構造改革の加速

持続可能な経営体質の構築に向け、多度津工場の近代化やワンマン運転のさらなる拡大に向けた検討等、支援措置を活用した設備投資による省力化・省人化施策を着実に進め、生産性の向上を図る。

また、現業機関を中心とした業務の見直し、グループ経営を支える事業の確立を目指した取組みを推進する。

#### (3) 非鉄道事業における最大限の収益拡大

将来において鉄道事業と並ぶ柱となり、グループ経営を支える事業の確立を目指す

# J R 四国労組ニュース

2023年6月12日（No.30／9） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

した取組みを推進する。

## 2 各部門の基本方針

### (1) 鉄道事業部門

- ・ 利便性向上、観光需要創出、誘客促進等を推進し、コロナを克服
- ・ 省力化・省人化による生産性向上、ワークスタイル変革等による構造改革の加速
- ・ 利用しやすい環境づくりや利用促進に向けた他モビリティとの連携

### (2) 事業開発部門

- ・ 全国で戦えるホテルグループへの成長
- ・ 総合不動産事業の確立に向けた高い成長
- ・ 幅広い業態展開による更なる収益拡大

### <各主管部からの具体的な説明>

#### ◆ 営業関係

- ・ 「将来を見据えた営業の『四国モデル』の骨格形成」と「観光需要拡大、ビジネス等利用促進」を二本柱とする営業施策の推進

#### ◆ 運輸関係

- ・ 高松車掌区・高松運転所の統合
- ・ 穴吹駅乗務員宿泊所の建替
- ・ 宇和島駅乗務員休憩所の建替 等

#### ◆ 工務関係 別紙1参照

- ・ 各種デジタル基盤を活用し、情報共有の迅速化や業務効率化を推進
- ・ 電気関係線路閉鎖工事監督者業務の外注化
- ・ 電気架線検測装置の導入

これに対して組合は、「各種施策が講じられているが、組合もその必要性を認識し会社と一丸となって計画達成に向けて取り組む考えに変わりはなく、会社施策等について組合員対し真摯に説明を行っている。しかしながら、現場最前線で働く組合員に対し、より会社から情報発信が必要ではないか」と問題提起し、「現状の取り組みが将来にどうつながるのか、経営幹部が示し導くべき」と要請した。

## 【発第84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】

また、当日は2月8日に開催された経営協議会において説明を受けた「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、発第84号にて申し入れた付議について、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。

### 1 特急宇和海における部分ワンマン運転の実施を判断した理由及び実施時期、今後の他線区への展開について会社の考え方を明らかにされたい。

極めて厳しい経営環境のもと、要員削減による収支改善効果を目的として、乗車人員や駅乗降者数、運行時間等を踏まえ、特急宇和海の八幡浜～宇和島間にて実施する判断

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／10） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

に至りました。実施時期については、必要な設備の整備が完了する2024年度の実施としております。なお、現時点で特急列車のワンマン運転を他線区に展開する予定はありません。ただし、外部環境の変化等、今後のご利用状況によっては他線区への拡大の可能性もあります。

- 2 特急宇和海における部分ワンマン運転が実施される八幡浜～宇和島駅間は、山間部かつ急勾配（33／1000）が存在する区間であり、空転や滑走、動物との衝突などに加え自然災害の発生が多い線区であることから、リスクが高いと考える。異常時を含めた安全確保に向けた、ハード・ソフト両面の対策について会社の考え方を明らかにされたい。

- 本施策実施前の2024年6月頃に異常時訓練（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おり、訓練により本ワンマン運転の安全確保を図ります。
- 動物との衝突等の異常時で停車した場合の車両確認やブレーキ効果確認（試験）等の対応方について、2023年度上期中に勾配区間において現車を使用した実地試験を実施（レール面状態やブレーキ軸割合等の条件を考慮）のうえ、取扱いを明確化し乗務員の習熟を図ります。
- 駅間で長時間停車する事態が発生した場合、他の列車と同様、必要に応じて最寄りの有人駅・運転区所から応援を派遣する等の対応をとります。山間部への派遣については、車で現地付近の踏切又は道路に面した進入可能箇所に移動し、そこから徒歩で現地に向かうこととなります。なお、概ね1km毎には線路に進入可能な箇所があり、宇和島若しくは八幡浜から応援を派遣した場合、概ね出発してから1時間以内に現地に到着できると考えています。道に迷うことなくスムーズに現地へ向かうことができるよう、松山電気区にて作成した『踏切マップ』の展開を考えています。
- ハード面については、当該線区には長大トンネルが無いことから、特別な設備を整備する考えはありません。

- 3 車内巡回を行うことによって、きめ細やかなサービスの提供や車内秩序が維持されていたと考える。部分ワンマン運転の実施後における車内のサービス水準維持に向けて、適正な運賃・料金収受に対する取り組みを含め、会社の考え方を明らかにされたい。

お客様へのご案内や空調等必要なサービス水準の維持を考慮し、ワンマン化に伴う放送や英語放送を追加した自動放送に改修するとともに、両端駅が有人駅かつ運転時間も平均30分程度の区間で実施することとしました。また、車内秩序の観点では、トイレに非常通報装置を整備するとともに、客室内に防犯カメラを設けることで犯罪抑止力の向上およびお客様の不安解消を図ります。

なお、運賃・料金収受については、ワンマン区間における無人駅相互利用のご利用は極めて少なく、ワンマン区間外の車掌による車内改札は継続して実施するため、運賃・料金に対する影響は僅少であると考えます。

ワンマン運転実施後は、臨時の特別改札等により状況を把握しつつ、必要な対策を実施します。

- 4 複数両ワンマン運転の今後の展開及び車掌業務の将来展望について、会社の考え方を明らかにされたい。

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月12日（No.30／11終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

複数両数ワンマン運転を拡大する具体的な計画はありません。

また、列車の安全運行の実現と高いサービス水準の維持のために、車掌は今後も欠かすことのできない職種です。加えて、これらの専門知識を有する指導者や管理者を確保していく必要があると考えています。

## <説明に対する主な質疑（要旨）>

組合：会社の経営状況等を勘案すれば必要な施策と認識するものの、実施にあたり組合員からは不安の声を多く聞く。会社はそれに対し真摯に対応すべきであり、安心して施策に協力できるよう取り組まれない。回答では実地試験の実施について触れているが、レール面の状態は天候等にも左右されるなど、想定される状況は多岐にわたる。安全が担保されるようしっかりと確認されたい。

会社：関係する現業機関と調整を行う部分もあることから現時点で説明できない部分はあるものの、貴側の意見を踏まえ、順次取り組んでいく。

## 【取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について】

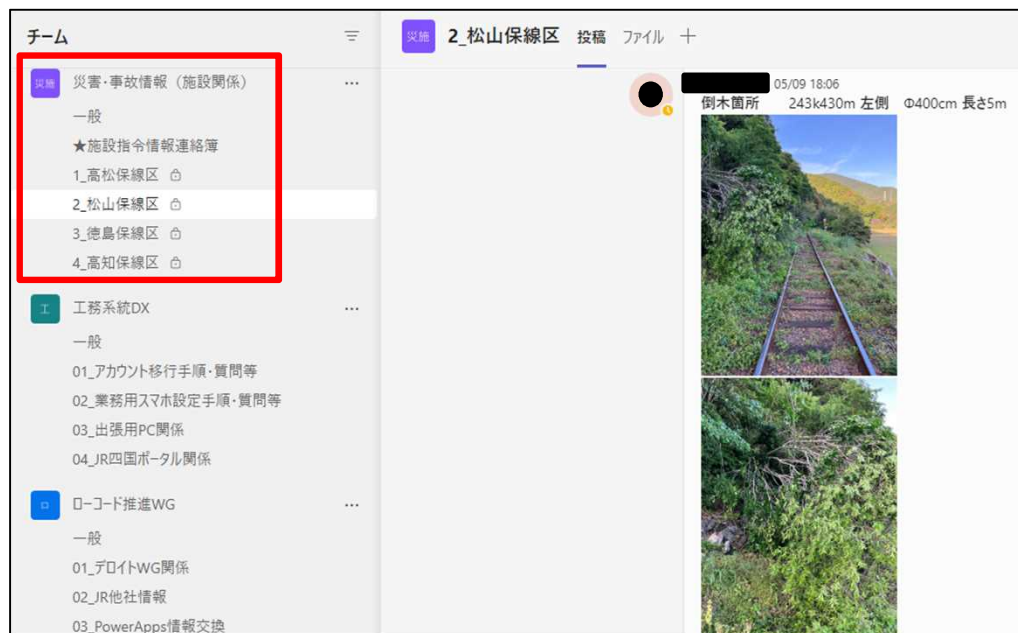
（別紙2参照）

以上

2021年春から導入された各種デジタル基盤を活用し、情報共有の迅速化や業務効率化に取り組んでいます。

## ① Teams（チームス）の活用

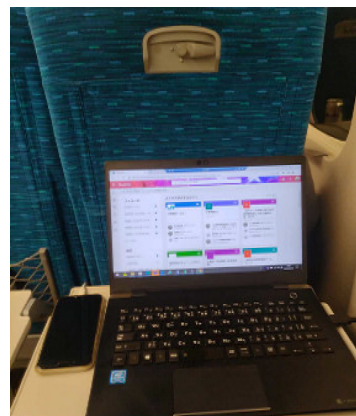
- ・ 2021年7月から災害・事故情報の迅速な情報共有を目的に、Teamsに専用のチームを設けて、本社・施設指令・電気指令⇄現場間で情報共有会議結果や線路点検・災害復旧工事の進捗情報等を共有。
- ・ 2023年4月の現業機関へのスマホ貸与により、災害現場にスマホを携行して現場から本社・現業機関に直接、**災害写真等をリアルタイムに共有可能**となった。
- ・ 2023年4月に工務現場にも業務用スマホや個人アカウントが配布されたことを機に、新たに「**工務系統DX**」**チーム**を立ち上げて、設定方法や使い方・小技を共有している。



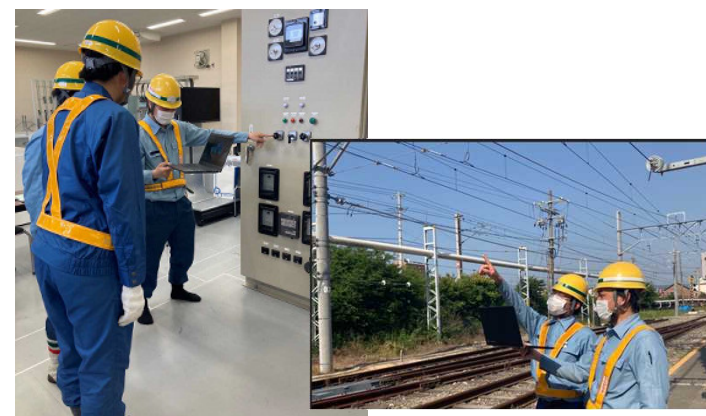
災害現場から直接Teams上に現地写真をアップして情報共有を迅速化！

## ② 出張用パソコンの活用

- ・ 社外出張や有線LAN環境が無い屋外での研修等に携行し、**スキマ時間の活用や分かりやすい研修の実施**を実現！



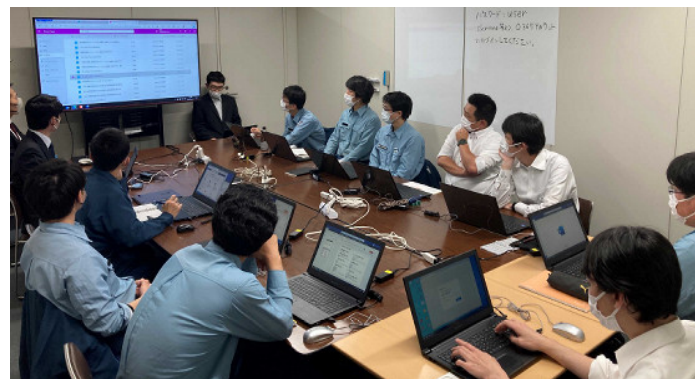
移動中もサクサク仕事！



新入社員研修も分かりやすく講義！

## ③ ローコードアプリの市民開発

- ・ 2023年2月から現場を含めた工務部メンバーが市民開発※推進チームを結成し、ローコードツールを活用した**業務に役立つアプリ開発**を開始。



※市民開発とは？  
システム開発の専門知識がない社員によるローコードツールを用いたアプリ開発

市民開発チームのアプリ開発トレーニングの様子

# 電気関係線路閉鎖工事監督者業務の外注化

施設関係では既に実施している線路閉鎖工事監督者の外注化を電気関係でも実施し、部外能力を活用した省力化を図る。

## 1. 対象工事

線路閉鎖工事の丙工事

ただし、軌陸両用車をオンレールで使用する作業については、当面の間、ＪＲ社員が立会する。

## 2. 対象者

四国電設工業（株）所属の社員（ＪＲの出向社員含む）のうち、工事監督者の資格者として認定された者

## 3. 新規資格者への対応

初めて工事監督者業務に従事する際に、当該工事監督者からの依頼を受けた場合には、ＪＲ社員が２回程度立会し、業務の確認・助言等を行う

## 4. 運用開始

２０２３年４月１日以降に施行する工事より適用する。

## 5. 資格者養成スケジュール

２０２３年 ４月：出向者資格認定

２０２３年 ６月：出向者向け講習会

２０２３年 ７月：プロパー社員向け講習会

２０２３年１１月：プロパー社員資格認定

# 電気架線検測装置の導入

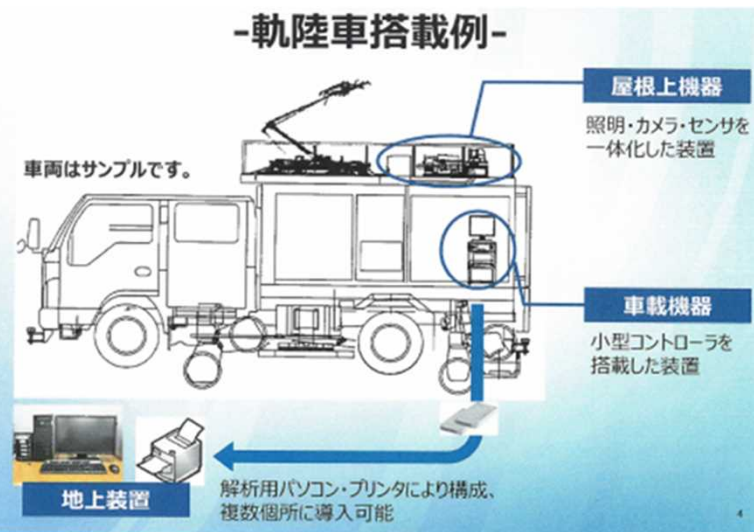
手作業による電車線路設備の検査を機械化し、省力化を図る。

## 1. 電気架線検測装置の概要

現在、年2回実施している電車線路設備の測定のうち、JR西日本から借用している検測車で測定できない箇所、およびオーバーラップ箇所（セクション、わたり線等）の測定を、検査機器を搭載した軌陸車を使用して行うことにより、年間5,000時間要している労力を、年間1,000時間へ省力化する。  
（本施策に伴う要員減は無し）

## 2. 現在の進捗状況

2022年度初より、車上装置・地上装置・多機能軌陸車の調達を始めており、現在は各装置の受取確認を進めている。8月頃に各装置を組み立てた状態として納車され、現地試験・調整・取扱講習などを経て、11月から運用を開始する予定である。



図：導入する装置（イメージ）



図：現在の測定方法



図：製作中の多機能軌陸車

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

2023 年 6 月  
J R 四 国

1 取扱収入実績（6 月速報値）

2023 年度取扱収入（6 月速報値）は、6 月 4 日現在で 255 百万円、対前年度 104.6%（+11 百万円）、対 2019 年度 74.8%（△86 百万円）となっている。

（単位：百万円）

|     | 2023年度 |                   |      |                   |       |                   |
|-----|--------|-------------------|------|-------------------|-------|-------------------|
|     | 5月実績   | 前年度比<br>(2019年度比) | 6月実績 | 前年度比<br>(2019年度比) | 累計    | 前年度比<br>(2019年度比) |
| 定期外 | 2,249  | 131.8% (84.1%)    | 232  | 108.0% (75.2%)    | 4,653 | 132.4% (79.5%)    |
| 定 期 | 335    | 135.7% (133.2%)   | 23   | 79.8% (70.7%)     | 1,197 | 121.8% (110.6%)   |
| 合 計 | 2,584  | 132.3% (88.4%)    | 255  | 104.6% (74.8%)    | 5,850 | 130.1% (84.3%)    |

※5 月実績は速報値。

※6 月実績は 6 月 4 日現在の速報値で、前年度及び 2019 年度との同日比較。

※累計は 6 月 4 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（4 月実績）

2023 年度鉄道運輸収入は、4 月末で 1,814 百万円、対前年度 130.1%（+419 百万円）、対 2019 年度 82.5%（△386 百万円）となっている。

（単位：百万円）

|             | 2019年度 |    | 2022年度 |    | 2023年度 |                   |    |                   |       |       |
|-------------|--------|----|--------|----|--------|-------------------|----|-------------------|-------|-------|
|             | 4月実績   | 累計 | 4月実績   | 累計 | 4月実績   | 前年度比<br>(2019年度比) | 累計 | 前年度比<br>(2019年度比) | 計画値   | 計画比   |
| 自社完結        | 686    | —  | 440    | —  | 540    | 122.9% (78.8%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 四国発売・他社関連   | 394    | —  | 209    | —  | 299    | 143.2% (75.9%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 他社発売・四国関連   | 607    | —  | 358    | —  | 519    | 144.7% (85.4%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 定期外         | 1,687  | —  | 1,007  | —  | 1,358  | 134.9% (80.5%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 定 期         | 345    | —  | 315    | —  | 325    | 103.0% (94.3%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 合 計         | 2,032  | —  | 1,322  | —  | 1,683  | 127.3% (82.8%)    | —  | — (—)             |       |       |
| 合計（マルス前受含む） | 2,200  | —  | 1,394  | —  | 1,814  | 130.1% (82.5%)    | —  | — (—)             | 1,835 | 98.9% |

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。