

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年2月20日（No.20／1）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会「効率化施策」等について協議

深刻化する要員不足を踏まえ 持続可能な業務運営に向け協議!!

J R 四 国 労 組 は、2 月 2 0 日 に 開 催 さ れ た 経 営 協 議 会 に お い て 「 2 0 2 3 年 度 効 率 化 施 策 等 」 に つ い て 説 明 を 受 け た。

会社は、中期経営計画2025の折り返しとなる本年度を「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」と位置づけ、「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。

会社から具体化した効率化施策等について説明を受けたのち、要員不足が深刻化する中、人財確保を通じて健全な業務運営を持続可能にしていくべく、組合員からの声を踏まえつつ協議を行った。

【2023年度効率化施策について】

1 営業部関連（別紙1・2参照）

- ・ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について（2024年3月16日）
※「駅の業務体制の見直し」については、別紙1を参照。
「アシストマルスの導入拡大」等については、別紙2を参照。

2 運輸部関連（別紙1参照）

- ・ダイヤ改正に伴う効率化等について

3 工務部関連（別紙1参照）

- ・電気架線計測装置の導入
- ・線路閉鎖工事監督業務の一部外注化
- ・除草機械の導入
- ・獣害対策
- ・保守作業簿システムの導入

【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3参照）

J R 四国労組ニュース

2024年2月20日（No.20/2）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）＞

組合：これまで各種施策には協力してきたものの、現下の要員不足に対して強い危機感を抱いており、現場からは「会社の経営陣の考えが全く現場の組合員からは見えない」「管理者任せになっている」という声がある等、真に効率化につながっているのか疑問である。改めて経営陣の思いを明らかにした上で、各職場に対して丁寧に説明すべき。

◆ 車両改修について

組合：多度津工場において、車両のリニューアル対応で超勤時間が急増し、離職につながったと聞いている。こうした状況をどのように捉えているのか。今回のリニューアルでは、複数系統を並行して改造することや部品の発注から納品までの時間が想定外に長引いたことなどが課題であったようだが、これまでの観光列車等の改造工事を踏まえ対応できなかったのか。

会社：リニューアルを担当する社員に一定の業務負荷がかかることは想定内だったが、もう少しコミュニケーションを取りつつ柔軟に対応できたかも知れない。複数系統の車両改造は今までに例がなく、離職につながるほどの負担があったのであれば、反省したい。グループ会社とも連携しながら状況を把握したうえで、必要と判断すれば工期の後ろ倒しも否定はしない。

◆ 輸送体系について

組合：今般のダイヤ改正で要員効果があるにも関わらず、車掌兼務をいつまで実施するのか。早急に期限を示すべきではないか。

また、定期列車に対して十分な要員が確保することが困難な状況である一方、臨時列車が運行されている。結果として効率化施策が後追いとなっており、組合員からすれば実感が伴わない。一時的でも構わないので、輸送体系をはじめとして思い切った業務の見直し・整理を検討すべきである。

会社：車掌兼務については、期間が明言できず申し訳ない。しかしながら、なるべく偏りが発生しないよう短い期間で交代させる等、配慮しているのでご理解いただきたい。

臨時列車の運行については、鉄道事業本部の全体の状況を考慮した上で判断しており、収益の柱でもある観光列車等を除けばほとんど制限している状況。ただ、「ザ・ロイヤルエクスプレス」のように部外との関係により、運行しているケースもある。

長期的には人口減少が続く中で、当然輸送体系のあり方は考えなくてはならないし、足もとの要員需給に応じた業務の見直しや緊急的な要員対策としての設備投資も検討している。

組合：組合員からは、業務削減の見込みがつかず離職等に繋がっていると聞く。経営陣も現場に足を運び、コミュニケーションを取るべきである。

J R 四国労組ニュース

2024年2月20日（No.20/3）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

◆ 工務職場について

組合：工務系統でも要員不足が深刻化しているが、列車の運行に支障を来しかねないと強く危惧する。会社としてどう捉えているか。

会社：要員不足に対して、中途採用や業務委託等で補充するなど、手を尽くしてきたが厳しい状況が続いている。支援策による工事など工期への影響も懸念されるが、優先順位を付けながらやりくりできるよう取り組んでいる。

組合：他系統でも同様だが、中間層が薄く若手助役に負担が重くなるといった年齢構成や職務に応じた適正な配置が整っていない。そのため、新人に近い年代であっても責任ある仕事を持たされ、不調を訴えるケースも少なくない。

会社：技術系統で入社したものの、調整業務に多くを割かれ、それで疲労するケースもあると聞くため、しっかり話を聞きながら必要な教育等フォローをしていく必要があると考える。

◆ デジタルツールの活用について

組合：デジタルツールの活用を進めているが、まだまだ組合員の働きやすさや業務効率の改善が十分図られていない。せっかく支援策を活用して機器の整備等を進めたのであれば、改善が実感できる様な取り組みに繋げるべき。

会社：乗務員においては、スマートフォンの活用や遺失物の共有ツールなどを活用し、来年度中には規程類の電子化に取り組む。

工務職場では、業務用スマートフォンで異常時の対応等情報共有アプリを活用している。今後は列車カメラの活用により巡回頻度を下げる取り組みができないか検討しているが、こうしたデジタルの導入・活用が返ってデータ整理等の負担増につながらないように、現場の声も踏まえながら検討する。列車見張員支援システムについて検討を続けているが、当社にあった内容にしたいと考えている。ただし、あくまで「補助装置」として捉えるべきで、他社でもシステムに頼りっきりになり危険な事象もあったと聞く。

◆ 研修について

組合：現場でも「幸いに」が付く事故・事象が増えている。安全研修に注力していると思うが、安全継承館の映像を更新すべきという声もあった。

また、新入社員研修も要員不足を背景として短期間となっており、現場配属後に一から教えなければならず、不満が多い。加えて、配属後に希望と現実のミスマッチにより離職にもつながっていることから、現場実習を一定期間行うなど研修期間や内容を見直すべきという意見がある。

会社：OJTに頼ったところもあるが、体系だった教育が必要と考えている。

安全研修は次年度以降新たな周回に入るため、手法も含めて検討していく。新入社員研修については、系統に応じて効率的に研修ができるよう検討したい。また、四国外出身者も増える中、同期との繋がり作り促進となるような研修や、個々人に応じてフォローができる授業など柔軟に対応していく。

以上

1 営業部関連

ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について（2024年3月16日）

2 運輸部関連

ダイヤ改正に伴う効率化等について

3 工務部関連

- （1）電気架線検測装置の導入
- （2）線路閉鎖工事監督業務の一部外注化
- （3）除草機械の導入
- （4）獣害対策
- （5）保守作業簿システムの導入

ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について

以下のとおり、2024年3月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) アシストマルス導入に関する内容

①高松駅

みどりの窓口営業時間を4：20～22：00から6：50～20：10に変更します。

みどり4の勤務種別を隔日交代1形から変形4bに変更します。

みどり4を社員スジから契約社員スジに変更します。

②徳島駅

みどりの窓口営業時間を6：30～20：00から8：00～19：40に変更します。

社員の出札2の勤務種別を隔日交代1形から変形7bに変更します。

③高知駅

みどりの窓口営業時間を4：30～23：00から7：40～19：40に変更します。

社員の整理の勤務種別を隔日交代1形から変形7bに変更します。

(2) その他の内容

①詫間駅

改札係員対応時間を6：40～18：20から7：10～17：55に変更します。

契約社員の改出の勤務種別を変形7bから変形7aに変更します。

②新居浜駅

改札係員対応時間を4：45～0：00から4：45～23：10に変更します。

③穴吹駅

改札係員対応時間を7：00～18：00から7：00～12：30に変更します。

社員の当務の勤務種別を変形9bから変形3b+変形0bに変更します。

ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について

1 駅業務体制の見直し

(2) その他の内容

④善通寺駅

改札係員対応時間を7：00～18：20から7：05～17：50に変更します。
契約社員の改出の勤務種別を変形7bから変形7aに変更します。

⑤琴平駅

係員の出面を1名増加させます。
新しい担務として改札Cを設け、勤務種別は日勤2種とします。

⑥窪川駅

社員の出改札の勤務種別を変形7bから変形7aに変更します。
みどりの窓口営業時間を5：20～20：30から5：20～20：00に変更します。

その他、一部駅において、入換作業等に対応するため、改札係員対応時間に若干の変更はありますが、それに伴う要員や勤務体制の見直しはありません。

2 実施時期

2024年3月16日

以下のとおり、2024年3月ダイヤ改正に伴う効率化等を行います。

1 実施内容

○高松都市圏を中心とした列車削減、ワンマン列車・信用降車型ワンマン列車の拡大等に伴う要員の見直し

○伊予西条駅で実施している特急列車の分割乗務の本数増加

（下り2本、上り4本 → 下り4本、上り6本）

○育児休職明けを想定した行路の追加及び見直し

（行路の追加：高松運転所、行路の見直し：高知運転所）

2 実施時期

2024年3月16日

(1) 電気架線検測装置の導入 (2023年度)



[導入効果]

- ・ 電車線路保全の省力化
従来より4,096時間/年削減

(2) 線路閉鎖工事監督業務の一部外注化 (2023年度)

有資格者数：32名（当社からの出向者11名、四国電設工業21名）

実施回数：21回

- 主な作業内容
- ・ 電車線検査での絶縁はしご使用（検修工事）
 - ・ 踏切しゃ断機取替でのクレーン使用（検修工事）
 - ・ 山間部での人員移動（検修工事）
 - ・ 線路横断管路新設（一般工事）
 - ・ トラフ移転での重機使用（一般工事）

(3) 除草機械の導入 (2024年度)

ラジコン草刈機(4台導入予定)



施工能力：刈払い機の約4倍
※施工環境により変動

スチーム式除草機(1台導入予定)



施工能力：刈払い機の1～1.5倍
※施工環境により変動

効率化施策について【工務部】

(4) 獣害対策（2023年度～）

- ◆2023年度実績
- | | |
|-----|----------------------|
| 土讃線 | 小歩危～大歩危間の26箇所 |
| 徳島線 | 川田～穴吹間、阿波半田～江口間の13箇所 |

動物立ち入り防止柵



【効果】

小歩危～大歩危間

2022年9月～12月：9回接触 ⇒ 2023年9～12月：3件接触（昨年度比約7割減）
※柵設置箇所での接触はゼロ

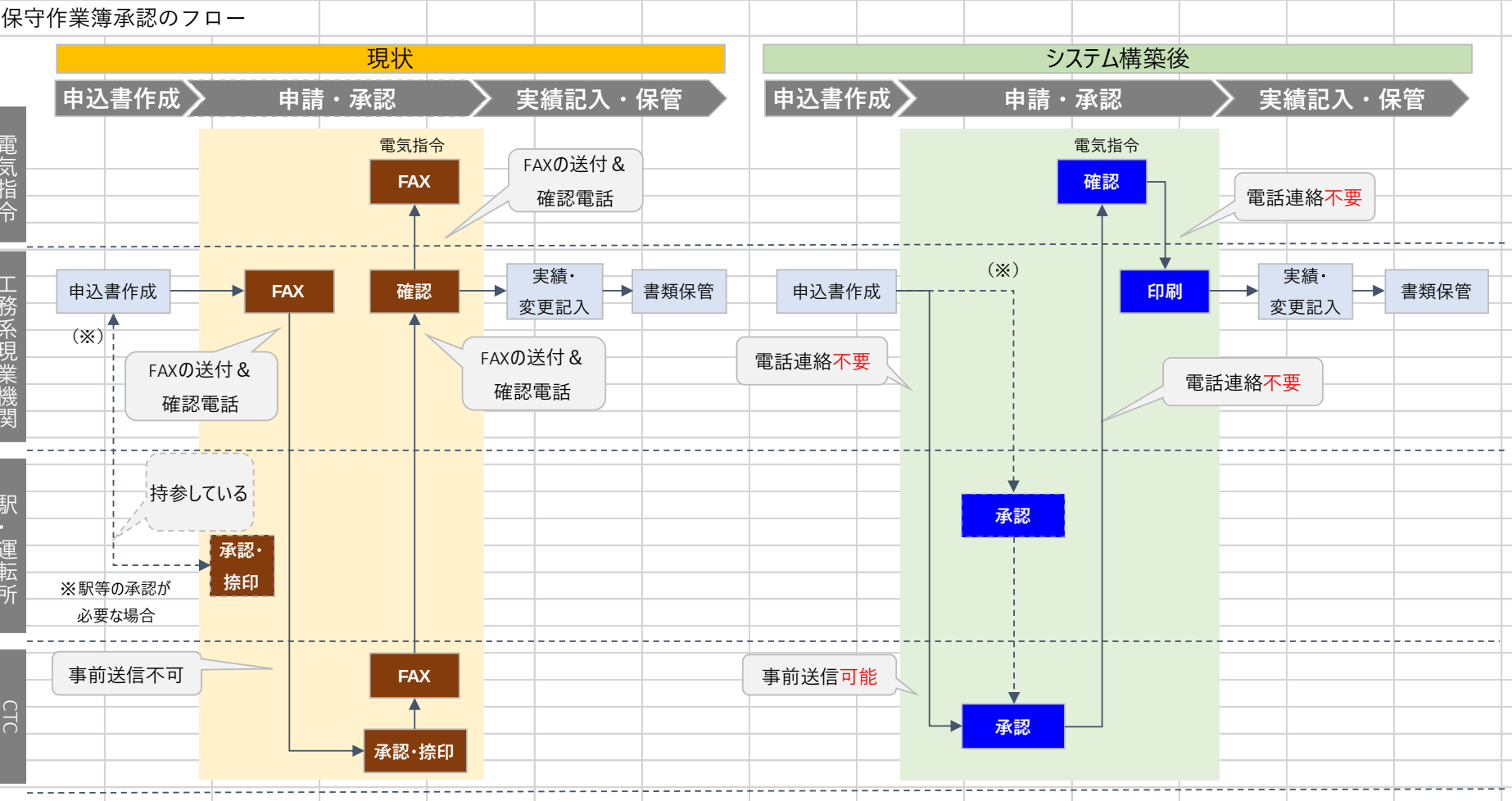
川田～穴吹間、阿波半田～江口間

2022年10月～12月：14回接触 ⇒ 2023年10～12月：6件接触（昨年度比約6割減）
※柵設置箇所での接触は1件

- ◆2024年度計画 ※設置箇所は変更となる可能性あり
- | | | | |
|-----|----------------|-----|--------------|
| 土讃線 | 土佐北川～角茂谷間の3箇所、 | 徳島線 | 阿波半田～江口間の4箇所 |
|-----|----------------|-----|--------------|

(5) 保守作業簿システムの導入（2023年度）

保守作業簿申込をシステム化することにより、運転手続きの省力化を図る。
2023年度12月～1月 習熟訓練、 2月1日から運用開始



駅の要員需給が逼迫する中、要員の確保に加え、働きやすい作業ダイヤの設定に向けて、駅の効率化施策を以下のとおり進めてまいります。

(1) アシストマルス（AMV）の導入拡大

四大駅（高松、松山、徳島、高知）に各1台導入し、窓口営業時間の短縮を行うことにより、泊まり勤務の解消による要員削減を図る。

		高松	徳島	高知	松山
AMV導入時期		2024年3月上旬頃	2024年3月上旬頃	2024年3月上旬頃	2024年秋
要員削減時期		2024年3月16日	2024年3月16日	2024年3月16日	AMV導入翌月(予定)
窓口営業時間と 設置端末	見直し前	4:20～22:00 MV2台	6:30～20:00 MV1台	4:30～23:00 MV1台	4:50～21:00 MV1台
	見直し後	6:50～20:10 AMV1台/MV1台	8:00～19:40 AMV1台	7:40～19:40 AMV1台/MV1台	7:00～19:40 AMV1台/MV1台

- ※高松：既存のみどりの券売機（MV）2台のうち1台にAMV機能付加
（泊まり勤務解消に合わせて契約社員化も行う。）
- 徳島：既存MV1台にAMV機能付加 松山・高知：AMV1台を新規導入
- ※対象駅のAMVコールセンター対応時間は、「5:30～窓口営業開始時」および「窓口営業終了時～23:00」
- ※AMVコールセンターは朝晩時間帯の強化を行う（現状、オペレーター2泊まり2日勤のところ3泊まり1日勤に変更）

(2) 志度駅長（日勤駅長）の廃止

2024年3月をもって、志度駅長を廃止し、契約社員化駅とする。

- ・同駅に運転業務は無く、2022年12月末ワーププラザ廃止に伴い、未収金管理等業務はなくなっていた。
- ・見直し後、対外業務は管理駅（高松駅）で代替する。

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2024 年 2 月
J R 四 国

- 1 取扱収入実績（2 月速報値）
2023 年度取扱収入（2 月速報値）は、2 月 18 日現在で 1,437 百万円、対前年度 117.2%（+211 百万円）、対 2018 年度 86.9%（△216 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2018年度		2022年度		2023年度				
	2月実績	累計	2月実績	累計	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	1,537	29,042	1,119	19,364	1,313	117.3% (85.5%)	24,800	128.1% (85.4%)	
定期	116	4,089	106	3,716	124	116.5% (106.7%)	4,470	120.3% (109.3%)	
合計	1,653	33,131	1,226	23,080	1,437	117.2% (86.9%)	29,270	126.8% (88.3%)	

※2 月実績は 2 月 18 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 18 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（1 月実績）
2023 年度鉄道運輸収入は、1 月末で 18,697 百万円、対前年度 127.6%（+4,044 百万円）、対 2019 年度 94.3%（△1,134 百万円）となっている。

（単位：百万円）

		2019年度		2022年度		2023年度					
		1月実績	累計	1月実績	累計	1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
自社完結	自社完結	623	6,719	456	4,874	575	126.2% (92.3%)	6,046	124.0% (90.0%)	14,072	105.6%
	四国発売・他社関連	352	3,931	268	2,519	341	127.1% (96.6%)	3,410	135.4% (86.7%)		
	他社発売・四国関連	419	5,270	342	3,856	422	123.4% (100.8%)	5,278	136.9% (100.1%)		
定期外		1,394	15,920	1,066	11,249	1,338	125.5% (95.9%)	14,734	131.0% (92.5%)	14,072	105.6%
定期		342	3,743	323	3,333	401	124.2% (117.3%)	3,831	115.0% (102.4%)	3,683	104.0%
合計		1,736	19,663	1,389	14,581	1,739	125.2% (100.1%)	—	—	—	—
合計（マルス前受含む）		1,736	19,831	1,512	14,653	1,917	126.8% (110.4%)	18,697	127.6% (94.3%)	17,755	105.3%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。