

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2025年2月13日（No.18／1）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経 営 協 議 会 開 催 「効率化施策等」について説明を受ける!!

J R 四 国 労 組 は、2 月 1 2 日 に 開 催 さ れ た 経 営 協 議 会 に お い て 「2 0 2 4 年 度 効 率 化 施 策 等」について説明を受けた。

会社は、今年度を中期経営計画2025の4年目として、目標達成に向けた正念場であり、次の飛躍につなげる年度と位置付け、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」「構造改革の加速」「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、極めて深刻な要員不足が先行し、施策の効果を十分に実感できていないとの組合員からの声を踏まえ、適正な要員体制の構築とそのための施策実施を実効あるものとするとともに、人財の確保・定着を通じた健全かつ持続可能な業務運営に向け協議を行った。

【2024年度効率化施策について】（別紙1参照）

1 営業部関連

ダイヤ改正に伴う駅の効率化等について

2 運輸部関連

- （1）ダイヤ改正に伴う効率化等について
- （2）検修・構内入換業務の執行体制見直し
- （3）乗務員管理者の見直し

3 工務部関連

- 【施設関係】（1）徒歩巡回周期見直しの試行
- （2）ラジコン草刈機、蒸気除草装置の導入
- （3）獣害フェンスの設置
- （4）雑木伐採の機械化の推進
- （5）昼間拡大間合いによる工事施工（工務共通）
- 【電気関係】（1）電気架線検測装置の導入
- （2）電車線路設備機械力の整備
- （3）電気関係システム更新
- （4）検査周期延伸（電気転てつ機、共同研究）

【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

2025年2月13日（No.18／2）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対して、労使協議において双方の理解を深めながら実態を踏まえた内容にするなど、協力してきたところ。その経緯を含め、組合員にも説明等を行っており、それぞれの施策の必要性や効果は十分共有していると思う。しかしながら、現場からは「業務が減ったという実感がない」「経営陣の考えがわからない」との声が依然として大きい。会社側としてもこうした状況について、働く側はどう理解・協力を得ていくのか、周知の仕方を含め、強い課題認識を持つべきである。
- 会社：施策の効果や目的が十分伝わっていないのは、会社としても重く受け止める必要がある。実施内容だけでなく、背景などを含めて、しっかり伝えるよう工夫していきたい。管理者までは伝えていると考えているが、あらためて現場全体に施策の意図が伝わるよう、課題認識を持ち、現場長・管理者含めて説明する時間を設けていきたい。
- 組合：エンゲージメント調査では、経営陣からの想いが伝わっていないことが明らかとなったはず。会社としては現行の要員状況をどう捉えているのか。離職等で要員不足が先行しており、効率化施策が後追いしている状態で、組合員は不安ばかりを募らせている。いつまで経っても要員需給が改善しないと感じられてしまって、閉塞感が渦巻いているというのが現実ではないか。将来的に何人体制で事業を運営していくのか、といった絵姿、ビジョンを示すべき。
- 会社：エンゲージメント調査に際して、離職の状況等を踏まえて実施に踏み切ったという経緯があったが、人財の確保・定着について年々危機感を募らせてきたのは事実。こうした問題意識のもと、労働条件の改善等を行ってきたほか、採用活動でも今までにない人数規模で採用しているが、これも継続しなければならない。一方で、世間を含め人手不足の中で採用活動が熾烈化しているうえに、業務の外注化も容易ではなく、非常に厳しい状況と認識している。今後の事業運営にあたって、人口が減少していくなか、長期的な展望のもと鉄道ダイヤ・車両・保有設備等の体制を見極め、複数年をかけて適正化していく必要があると考えており、しっかりと検討を進めていく。

◆ 営業部関連

- 会社：今回の施策はダイヤ改正による列車本数等に合わせて適正化を行ったことに加えて、現場からの声も含めて働きやすく勤務内容等を変えたものである。
- 組合：例えば、宇多津駅での連結・分割作業を多度津駅に集約するといった、全体的な見直しも検討すべきではないか。また、駅における管理業務は以前から課題であることを指摘してきた。とりわけ車イス対応が大きな負担となっており、将来的にも駅だけで対応し続けることは持続可能とは考えられない。鳴門線での実証実験中の単独乗降が拡大できればよいが、難しいのであれば、

J R 四国労組ニュース

2025年2月13日（No.18／3）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

他系統の職場との連携した対応のほか、ＯＢ等の外部への委託、あるいは社内副業のような形を取ることも検討しなければならないと考える。

会社：車イス対応については、非番・休みの社員を所属駅に出勤させず、最寄りの駅に直行直帰させることを検討しており、ご指摘のあったＯＢ等の活用なども検討している。

組合：これまでＩＣの対応について課題を述べてきたが、無人駅化が進むと、乗務員の負担が増しており、やはり労働条件の改善を行いながら、協力を求めるのが筋ではないか。車内での対応が増える一方、運転士だけでなく、車掌も車補機の機能が制約されており、それぞれに対して丁寧な対応が不可欠。

会社：チケットアプリについては、まだまだ認知度が課題であり、使ってもらいたいターゲット層にあわせた販売促進を行う他、割引価格の切符の設定など、アプリを使う動機付けにつながる取り組みを行うとともに、係員も含めて利用しやすいものにしていきたい。

◆ 運輸部関連

組合：今回のダイヤ改正において、宇和海号のワンマン運転や、高知地区で後部開放ワンマンが導入されるが、停止位置等の改良や、車内設備によって視認性が悪い箇所、車内秩序の維持等課題があるが、どのように対応するのか。

会社：乗車方法等含めて、駅ポスターや教育委員会等を通じた周知を行い、乗車マナーの向上に努めている。また、宇和海ワンマンではＩＴＶの場所の調整等試行期間の課題感を含めて対応している。

組合：３年前にも多度津工場から四国鉄道機械に業務移管を行っており、そのときから出向している組合員がいるが、なかなか四国鉄道機械での人員が充足されず、出向が終わらないと嘆いている。今回の車両検修業務の見直しでＪＲ四国・ジェイアール四国メンテナンス・四国鉄道機械との間で出向や転籍等が伴う。四国鉄道機械などの各社で社員採用が一定円滑に行える前提だったと思うが、どのような状況か。また、多度津工場からは新たに四国鉄道機械へ出向する組合員もいるが、本人達から不安の声を聞く。異動等の発令時期は承知するものの、自分たちの職場が今後どうなっていくのか、あるいはＪＲで働くということを強く希望している組合員の気持ちにも寄り添うべきではないか。また、多度津工場の近代化工事については、そこで働く組合員がスケジュールや内容等の説明を十分受けていないとの話を伺うが、明るい話題だからこそ、積極的に会社側からアピールすべきではないか。

会社：本来、グループ会社に業務を移管することで、四国鉄道機械等の各社で採用が円滑に行われ、ＪＲからの出向者がいなくなることがあるべき姿である。ただし、すぐに出向者を戻すほどの採用等が進んでいないのが現実であり、その都度状況を踏まえつつ人事異動等は行っていきたいし、本人の希望等も十分聞いていくこととしたい。

J R 四国労組ニュース

2025年2月13日（No.18／4）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

近代化工事をはじめ、職場内の情報展開について、前広に展開しているところではあるが、伝わってない現状を踏まえ、また本社としても必要な対応をとっていく。

◆ 工務部関連

組合：工務系統の各職場では、新規採用がままならず、ベテランが辞め、若手・中堅も離職するなど、どんどん人手が失われる中、本当に将来的に各種設備を保全し続けていくことができるのだろうかと不安を口にする組合員が多い。効率化施策によって、負担感が軽減されていることも多いと思うが、要員不足で一人ひとりの業務量が増しているのも事実。

会社：現状、外注化もままならない中、作業減少のために、各種機器の導入を行っている反面、管理する設備が増えてきており、安全リスクを担保したうえで、巡回周期等の見直し、作業軽減を図っている。また、事務所に戻ってからの作業を減らす観点から、現場で入力した情報がそのまま報告できるような仕組みづくりを検討している。既存設備等については、列車ダイヤ等とあわせて廃止等行うなど、省力化を念頭に適正化するよう取り組んでいる。

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

2 運輸部関連

- (1) ダイヤ改正に伴う効率化等について
- (2) 検修・構内入換業務の執行体制見直し
- (3) 乗務員管理者の見直し

3 工務部関連

【施設関係】

- (1) 徒歩巡回周期見直しの試行
- (2) ラジコン草刈機、蒸気除草装置の導入
- (3) 獣害フェンスの設置
- (4) 雑木伐採の機械化の推進
- (5) 昼間拡大間合いによる工事施工（工務共通）

【電気関係】

- (1) 電気架線検測装置の導入
- (2) 電車線路設備機械力の整備
- (3) 電気関係システム更新
- (4) 検査周期延伸（電気転てつ機、共同研究）

以下のとおり、2025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) 八幡浜駅構内設備改良を契機とした見直しに関する内容

八幡浜駅の駅構内設備改良による運転業務一部廃止にあわせ、泊まり勤務を廃止とし、体制を次のように変更します。

改札係員対応時間を5:30～23:30（途中20:00～20:40は入換対応のため窓口閉鎖）から7:50～17:50に変更します。

みどりの窓口営業時間を5:30～21:55（途中20:00～20:40は入換対応のため窓口閉鎖）から7:50～17:50に変更します。

社員の当務の勤務種別を隔日交代1形A勤務から変形7形aに変更します。

社員の出改の勤務種別を隔日交代1形A勤務から変形7形aに変更するとともに、契約社員化します。

(2) 穴吹駅構内設備改良を契機とした見直しに関する内容

穴吹駅構内設備改良にあわせ、係員の配置を取り止めます。

(3) その他の内容

①宇多津駅

列車ダイヤの変更に合わせて、以下のとおり変更します。

社員の当務の勤務種別を変形3形a+変形2形aから変形3形a+変形1形bに変更します。

社員の操車の勤務種別を変形7形aから変形6形bに変更します。

②多度津駅

列車ダイヤの変更に合わせて、社員の操車2の勤務種別を変形8形aから変形6形bに変更します。

③観音寺駅

みどりの窓口営業時間を6:15～21:15から6:30～20:45に変更します。勤務種別の変更はありません。

④伊予大洲駅

改札係員対応時間を7:00～18:00から7:15～18:15に変更します。勤務種別の変更はありません。

⑤宇和島駅

改札係員対応時間を5:15～23:25（途中5:30～5:50は窓口閉鎖）から5:15～23:35（途中5:30～5:50は窓口閉鎖）に変更します。勤務種別の変更はありません。

社員の信号の勤務種別を変形7形bから隔日交代2形Aに変更します。

社員の予土指令の勤務種別を隔日交代2形Aから日勤2種に変更します。

⑥栗林駅

改札係員対応時間を7:10～18:50から7:10～17:50に変更します。

契約社員担務の勤務種別を変形7形bから変形7形aに変更します。

⑦徳島駅

改札係員対応時間を5:15～23:45から5:25～23:45に変更します。勤務種別の変更はありません。

⑧鴨島駅

改札係員対応時間を7:00～15:20（途中11:30～13:10は窓口閉鎖）から7:10～15:20（途中11:30～13:10は窓口閉鎖）に変更します。勤務種別の変更はありません。

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種別の見直しはありません。

2 実施時期

2025年3月15日

1. ダイヤ改正に伴う効率化等について

2024年9月一部ダイヤ改正に続き、2025年3月ダイヤ改正において、ご利用状況から各線区における列車削減、ワンマン列車等の拡大による要員の削減など、効率的な輸送体系構築、乗務員需給改善に向けた効率化施策を実施します。また、効率化だけでなく長時間拘束勤務や長時間乗務、不規則勤務といった鉄道事業特有の働き方について、少しでも改善するための施策も実施します。

① 主な効率化施策

◆特急列車の一部列車体系の見直し

- ・一部「うずしお」の運転区間を岡山駅発着から高松駅発着に変更
- ・特急「南風」と特急「うずしお」の併結運転の見直し
- ・特急「南風」と特急「しまんと」の併結運転の見直し

◆ワンマン運転の拡大

- ・土休日ワンマン・信用降車型ワンマン列車拡大
- ・特急「宇和海」の一部区間におけるワンマン運転の実施
- ・高知地区における後部開放ワンマンの導入
- ・予讃線後部開放ワンマンの拡大（八幡浜～宇和島間から伊予大洲～宇和島間に拡大）
- ・時代の夜明けのものがたりのワンマン化（2025年6月～実施予定）

◆列車適正化

- ・ご利用状況に応じて、特急列車・普通列車の運転取り止め、行き先の変更、最終列車の時刻繰り上げを実施
＜運転を取り止める列車＞特急列車11本、普通列車5本、＜一部区間で運転を取り止める列車＞特急列車4本、普通列車3本
※パターンダイヤ等の導入線区 予讃線（伊予西条～松山・松山～宇和島）・予土線・高德線では、列車時刻等が大きく変更となる。

◆働き方の改善

- ・乗務員勤務制度等の一部改正の導入（一日平均労働時間 7時間35分⇒7時間15分▲20分）
- ・特急列車の伊予西条駅での乗継増+10本（現行：上下10本⇒改正：上下20本）
- ・特急列車の乗務区間の短縮（高松運転所・多度津運転区 現行：児島・高松～松山 ⇒ 改正：児島・高松～伊予西条 など）

◆その他

- ・各種施策の実施に伴い、乗務員要員数の削減を実施
- ・構内入換業務の直轄化に伴い、夜間時間帯の一部の構内入換を本線運転士が担当（高知運転所）
- ・駅無人化に伴い運転士の誘導による連結作業を実施（穴吹駅）
- ・駅業務効率化に伴い車掌による連結・解放作業を実施（八幡浜駅）

② 実施日

2025年3月15日（土）

2. 検修・構内入換業務の執行体制見直し

これまでご説明してきたとおり、採用難・離職者の増加による要員不足や業務の縦割り管理による弊害、技術力の低下など車両検修部門の持続性が懸念される状況を踏まえ、2025年4月より検修業務を一元化するため、検修業務及び構内入換業務の執行体制の見直しを行います。つきましては執行体制見直しに伴い以下のとおり当社要員体制を変更します。

① 見直し概要

- ・ジェイアール四国メンテナンス（以下、JSM）に委託している運転所検修業務を四国鉄道機械（以下、STK）へ変更
- ・多度津工場における直轄の検修業務の一部をSTKへ委託拡大（鉄工旋盤班、空制班、電機現車班の作業を委託拡大）
- ・JSMに委託している運転所構内入換業務を直轄化

主な事業	JR四国	JSM	STK
車両検修	・多度津工場 ・鉄工班、現車班等 ・運転所技管	・運転所内交番検査 ・運転所内仕業検査 ・運転所内臨時検査	・工場内車両検査修繕 ・車両改造工事等
構内入換	・運転所構内当直	・運転所構内信号 ・運転所構内誘導 ・運転所構内運転	・工場内入換

② 要員体制の見直し

- ・多度津工場業務の委託拡大に伴い、要員減の予定
- ・構内入換業務の直轄化に伴い、要員増の予定

③ 実施日

2025年4月1日（火）

3. 乗務員管理者の見直し

近年、ご利用状況から列車削減やワンマン列車等の拡大等により乗務員の省力化を進めており、乗務員要員体制が縮小してきた状況を踏まえ、乗務員に係わる管理部門の見直しを行います。

① 要員体制の見直し

高知運転所車掌科の管理部門において要員減の予定

② 実施時期

2025年4月1日（火）

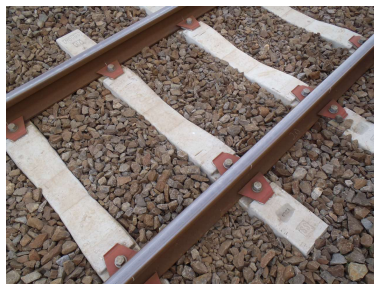
（1）徒歩巡回周期見直しの試行（2024年度）

軌道強化

ロングレール化



PCマクラギ化



合成マクラギ化



道床厚増化

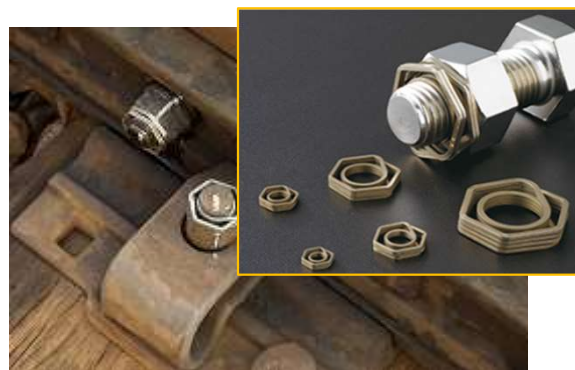


レール継目部の管理強化

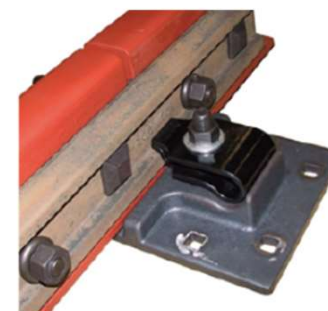
「合いマーク」印による緩み管理



ボルト・ナット「緩み止め」取付け



改良形締結装置や高強度ボルトの敷設

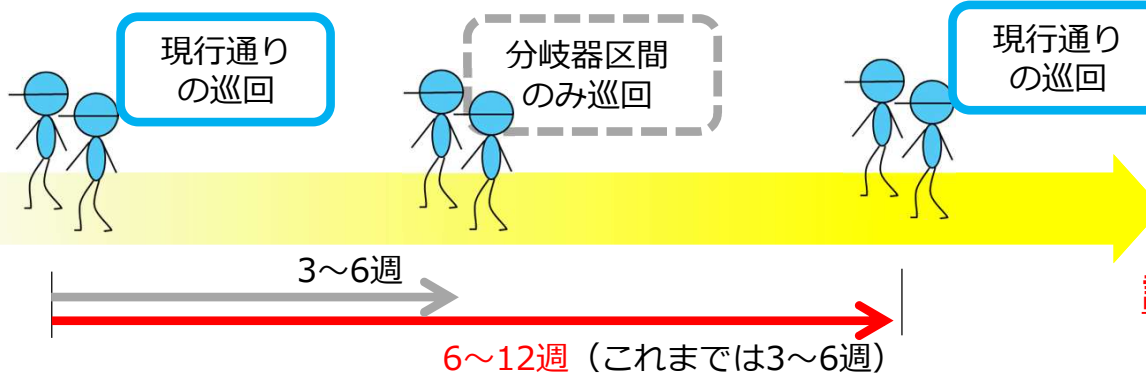


継目用高強度ボルト

確かな**緊締力**で安全をサポートします！
継目板の名パートナー！



**徒歩巡回周期
延伸の試行**



**試行内容を検証・トレースし、
本運用に向けた検討を実施**

（２）ラジコン草刈機、蒸気除草装置の導入（2024年度）

ラジコン草刈機（4台導入）



施工能力：刈払い機の**約3倍**

※施工環境により変動

スチーム式除草機（1台導入）



施工能力：刈払い機の**1～1.5倍**

※施工環境により変動

（3）獣害対策（2024年度～）

◆2024年度実績	土讃線	小歩危～大歩危	1箇所
	徳島線	阿波半田～江口	4箇所
2024年度予定	土讃線	土佐北川～角茂谷	5箇所

動物立ち入り防止柵



【衝突頻度の効果】

土讃線（対策区間）

対策前（2020. 4～2023. 7）：約18件/年 ⇒ 対策後（2023. 7～2024. 9）：約6件/年

徳島線（対策区間）

対策前（2020. 4～2023. 10）：約22件/年 ⇒ 対策後（2024. 7～2024. 9）：約6件/年

※年間衝突件数に換算した比較

（４）雑木伐採の機械化の推進

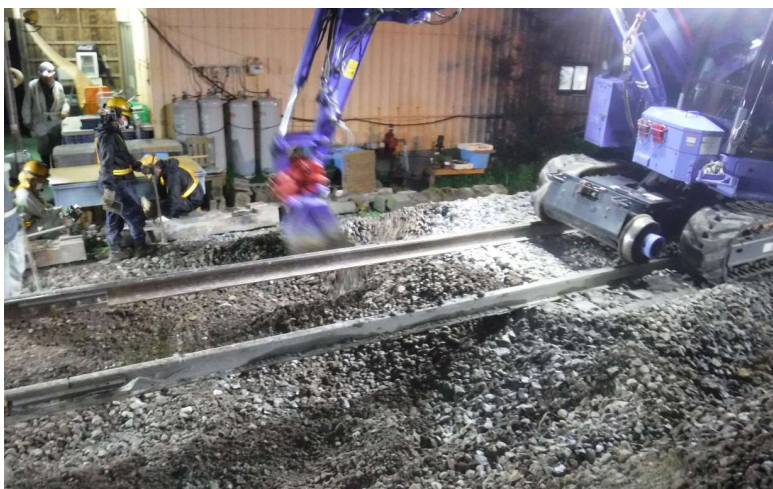
◆2024年度施工予定	予讃線	八幡浜～伊予岩城	10,740m ²
	予讃線	卯之町～立間	11,220m ²
	予土線	北宇和島～務田	10,200m ²

オンレールバックホウによる雑木伐採作業（施工能力：約1,800m²/晩※過去の実績による平均数量）



（５）昼間拡大間合いによる工事施工（2024年度～）：12/6にプレス発表済み

- ・実施日：2/12（水）、2/13（木）及び2/18（火）～20（木）の平日5日間
- ・運休区間：八幡浜駅～宇和島駅間 ※予土線列車は運転
- ・運休列車：特急12本（上下各6本）、普通2本（上下各1本）
- ・対象時間：概ね9:00～15:00
- ・バス代行：宇和島駅⇄（卯之町駅経由）⇄八幡浜駅 ※伊予吉田駅は通過、代行バス3台手配
- ・次年度以降も継続して実施していく予定



道床バラスト交換



大型機械による沿線樹木の伐採



防災工事に伴う材料運搬



分岐器の検査

（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 2,132時間/年削減
(12月末現在実績)

[2024年度使用実績]

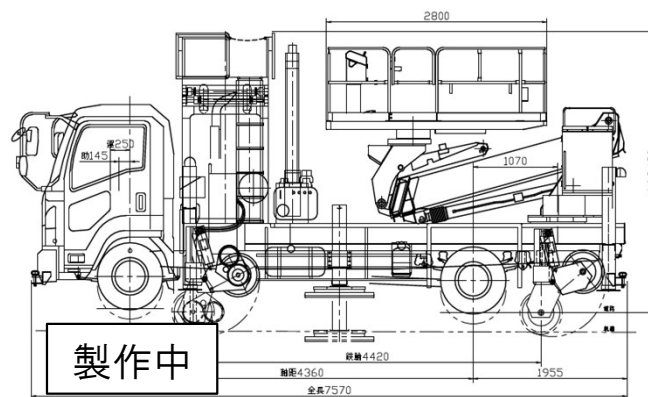
高松本区、多度津駐在、観音寺駐在
松山本区、今治駐在、西条駐在

（２）電車線路設備機械力の整備（2024年度）

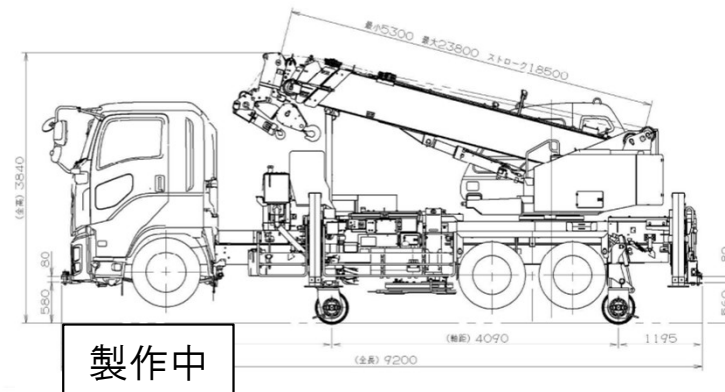
[導入効果] 電車線路設備更新作業の省力化 1,200時間/年削減



多機能軌陸車



工事用スーパーデッキ

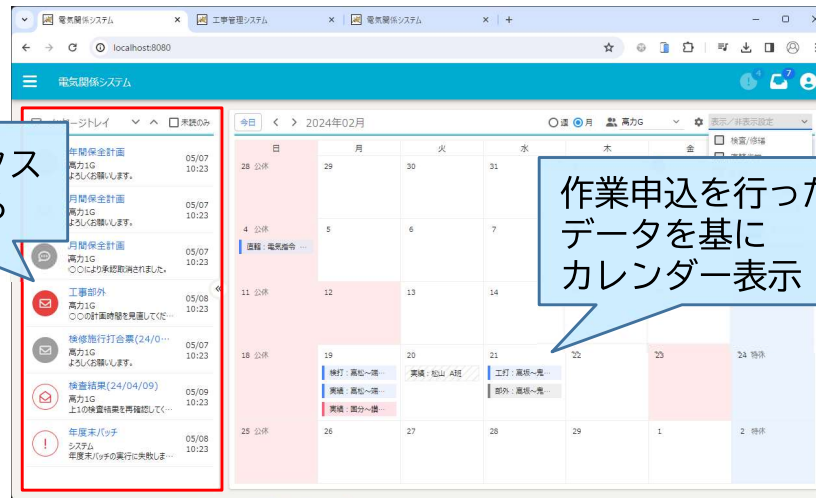


大型トラッククレーン

（３）電気関係システム更新（2024年度）

トップ画面（カレンダー表示）

処理が必要なタスクを表示する



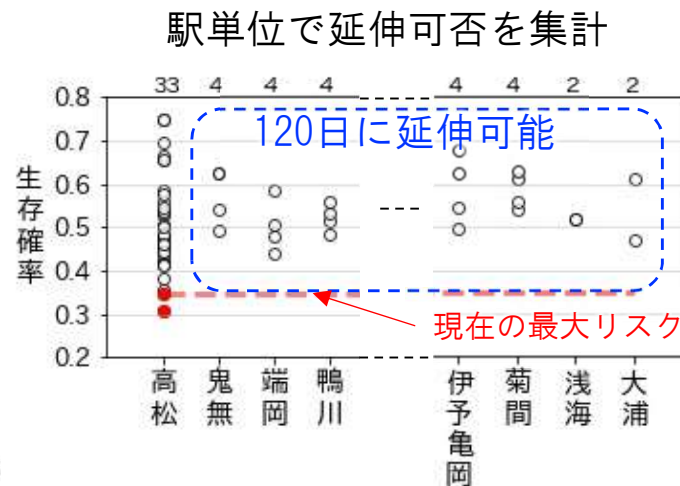
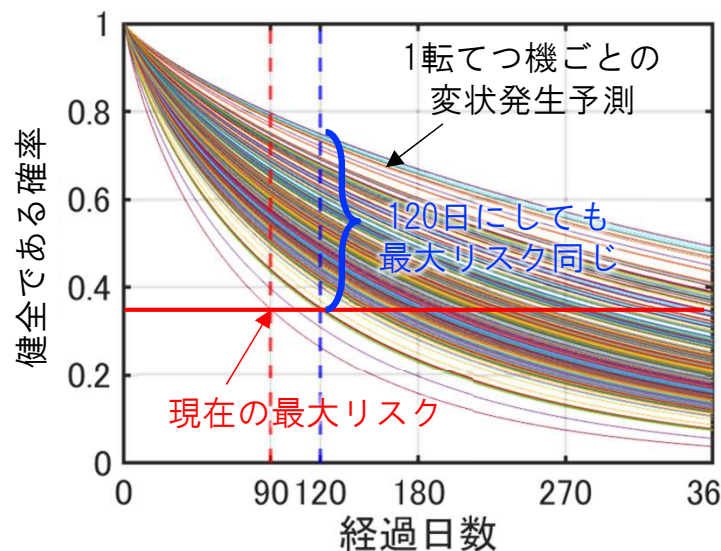
作業申込を行ったデータを基にカレンダー表示

システム統合
電気指令支援システム
電気設備保全管理システム

[機能強化に伴う省力化]

- ・データベースの一元管理
- ・カレンダー表示によるタスク管理
- ・工事申込のワークフロー化
- ・タブレット等の活用

（４）検査周期延伸（電気転てつ機、共同研究）（2024年度）



総研との共同研究成果を活用

[効率化]

電気転てつ機保全検査
2024年10月より実施
4回/年⇒3回/年

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2025 年 2 月
J R 四 国

- 1 取扱収入実績（2 月速報値）
2024 年度取扱収入（2 月速報値）は、2 月 9 日現在で 697 百万円、対前年度 99.7%（△2 百万円）、対 2018 年度 83.4%（△138 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2024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	2,184	97.5% (87.4%)	630	99.5% (81.8%)	24,640	102.2% (86.8%)	
定 期	392	100.7% (107.4%)	67	101.5% (103.3%)	4,485	101.6% (111.2%)	
合 計	2,576	98.0% (89.9%)	697	99.7% (83.4%)	29,125	102.1% (89.9%)	

※1 月実績は速報値。
※2 月実績は 2 月 9 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（12 月実績）
2024 年度鉄道運輸収入は、12 月累計で 17,582 百万円、対前年度 104.8%（+802 百万円）、対 2019 年度 97.2%（△513 百万円）となっている。

（単位：百万円）

		2019年度		2023年度		2024年度						計画値	計画比
		12月実績	累計	12月実績	累計	12月実績	前年比 (2019年度比)	累計	前年比 (2019年度比)				
自社完結 四国発売・他社関連 他社発売・四国関連	自社完結	655	6,096	602	5,471	644	106.9% (98.3%)	5,707	104.3% (93.6%)				
	四国発売・他社関連	393	3,579	346	3,070	369	106.8% (94.1%)	3,188	103.9% (89.1%)				
	他社発売・四国関連	584	4,851	585	4,856	641	109.7% (109.9%)	5,011	103.2% (103.3%)				
定期外		1,631	14,526	1,533	13,397	1,654	107.9% (101.4%)	13,906	103.8% (95.7%)			13,614	101.8%
定 期		344	3,401	393	3,430	400	101.8% (116.3%)	3,724	108.6% (109.5%)			3,604	103.3%
合 計		1,975	17,927	1,926	16,827	2,054	106.7% (104.0%)	—	— (—)				
合計（マルス前受含む）		1,975	18,095	1,747	16,780	1,844	105.5% (93.4%)	17,582	104.8% (97.2%)			17,218	102.1%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。