

J R 四国 労組 ニュース

2025年5月28日（No.30/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会開催

「安全・事故防止」

「2025年度諸施策」

安全の確保は鉄道事業者にとってすべてに優先する最重要課題

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80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、5月28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80号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2024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 2025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 2024年度の安全輸送設備の設置実績及び2025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 2024年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び2025年度の実施計画について明らかにされたい。

2024年度の教育・訓練について、教育関係では、各主管部において定期的に業研・訓練・職教に取り組んでいるほか、安全推進室としては「駅助役運転研修」「輸送指令員研修」「内燃車運転者研修」「グローアップ車掌研修」「電気技術研修」等、主管部が実施する各種集合研修において、過去事故事例をもとにした教訓や事故防止対策等に関する研修を行いました。また、2024年度に安全推進室が主催して実施した研修として、「安全衛生セミナー」を四国各県4か所において実施し、安全推進室から講師を派遣して労働災害防止に関する関係法令や事例紹介等について教育を行ったほか、安全シンポジウムでは、テーマを「経験から安全を考える」とし、信号の指差喚呼の重要性・有効性を再認識してもらうために実施した多度津運転区での取り組み事例の報告、東日本旅客鉄道株式会社の片方様からJR東日本での鉄道の安全の取組みについて講演をいただくなどしました。

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/2） 発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

訓練関係では、5月に牟岐線 牟岐駅構内、11月に土讃線大間駅～須崎駅間において、「地震・津波発生時の避難誘導訓練」を実施し、近い将来発生すると言われている南海トラフ地震に備えた避難誘導訓練を実施しました。

6月には予讃線 双岩駅～伊予石城駅間の笠置トンネル内においてワンマン列車での火災を想定した避難誘導訓練を実施しました。

10月には「2024年度 本四備讃線異常時取扱い訓練」を実施し、本四備讃線で自力走行不能となった列車を宇多津駅から救援列車を出して収容する実車訓練を実施し、お客様対応、連携、手続きについて確認しました。

12月には松山運転所車両基地において、「2024年度 総合事故対策訓練」を開催し、踏切事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、会社及び系統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。

2025年度は上記訓練のほか、2024年11月に本四備讃線で発生した電車線断線に伴う長時間の輸送障害を鑑み、同事象を想定した、JR西日本との合同机上訓練および合同実車訓練を実施します。

各訓練では、実際に有事が発生した際の従業員の的確な行動に繋がるよう、シナリオに頼り過ぎない実践的な内容を目指し、より効果的な訓練となるよう取り組みます。

5 働き方改革については労使一体となって取り組みを進めてきたが、特に鉄道事業において多く見られる、深夜勤務を伴う長時間拘束の勤務は、心身に大きな負担を与えると同時に、健康を損なう要因の一つであり、離職の一因ともなり得るため、これらの見直しが喫緊の課題であると認識する。

系統ごとにおける勤務実態の課題と今後の取組方針について、会社の考え方を明らかにされたい。

【営業部関係】

アシストマルスやチケットアプリ導入、駅構内設備改良による業務見直し等により、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・早朝の運転業務等を完全に解消することは困難ですが、施策実施に合わせて泊まり勤務を日勤化するなど、勤務の見直しを実現しております。

直近では、2024年9月の松山駅高架化開業時において、アシストマルスを導入し早朝・夜間の駅係員による対面でのきっぷ販売を券売機での販売に置き換えるとともに、運転業務を見直すことにより、出札と操車の隔日勤務スジを削減し、日勤化しました。また、2025年3月には八幡浜駅の駅構内設備改良による運転業務廃止に合わせて、当務助役および一般社員の隔日勤務スジを削減し、日勤化しました。

引き続き、施策実施に合わせた見直しにより、より効率的で働きやすい勤務となるよう、検討を進めてまいります。

【運輸部関係】

○当社では、長期経営ビジョン 2030 の事業運営を支える土台づくりの柱の一つとして、「生き生きと働ける職場づくり」を掲げており、だれもが働きやすく、働きがいを持って、活躍できる職場づくりを目指しており、長時間拘束勤務、泊まり勤務、夜間勤務、不規則勤務といった鉄道特有の働き方の改善を図る必要があると考えています。

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/3） 発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

合わせて、これまで当たり前としてきた働き方や業務の見直し、デジタル化を進めることで、働きやすさ改善を推進していきたいと考えています。

〈乗務員〉

- これまでご説明してきたとおり、2025年4月、乗務員勤務制度改正を実施し、準備時間および折返し時間の見直しを行うとともに、乗務員の一日平均労働時間を7時間35分から7時間15分とし20分削減しました。
- また、2025年3月ダイヤ改正において、車掌行路では特急列車・マリンライナー乗務前の出場時刻の見直し、朝・夕の通勤・通学時間帯の信用降車型ワンマン列車やワンマン列車を拡大するとともに、運転士行路では特急列車の伊予西条駅での乗継の拡大や乗務区間短縮、穴吹駅・八幡浜駅への誘導信号機の整備等、効率的な入換作業や、パターンダイヤ等、効率的な車両運用による入出区の削減及び行先地での折返し時間の短縮などを進めたこと等により、働きやすさと乗務効率の向上を実現しました。
- これらの施策等により、1年前の2024年春ダイヤ改正と比較すると、一行路あたりの平均拘束時間を運転士▲21分、車掌▲30分と短縮するとともに泊り行路の割合の改善を実現しました。

改正年	運転士		車掌	
	拘束時間増減	日勤行路割合	拘束時間増減	日勤行路割合
2024年春	-	46.6%	-	9.7%
2024年秋	▲14分	47.8%	▲13分	12.4%
2025年春	▲7分	49.1%	▲17分	13.3%

- 引き続き、朝・夕の通勤通学時間帯を含めた列車の適正化やワンマン化を実施するとともに、ご利用が少ない土休日において更に列車適正化やワンマン化を実施することで、泊り行路の削減や拘束時間の短縮を図り、乗務員の働きやすさを考慮した効率的な輸送体系の構築に向けて検討を進めていきます。
- また、これまで制帽着用省略や規程類の電子化による荷物軽量化、保護メガネの導入、特急列車の集札の見直し等の働きやすさ改善に努めてきました。今後、新たな乗務員カバンの導入やスニーカーの使用、ネクタイの省略等を実施する予定であり、将来に向けては携帯ダイヤの電子化等の導入を目指したいと考えており、引き続き働きやすさ改善を推進していく考えです。

〈当直・交番〉

- 当直助役や交番担当が従事する乗務員当直業務についても、働きやすさ改善を進め負担軽減を図る必要があると考えており、2025年6月から運転士の到着点呼について車掌と同様に、区所以外は省略できることとし、電話点呼の削減を図ります。
- また、本施策を機会として、区所での中間点呼時における収入金等の保管業務の省略や到着点呼の完全廃止を目指しており、更なる働きやすさ改善を目指していきます。
- 更に将来に向けては、携帯ダイヤの電子化や乗務員点呼のシステム化等のデジタル化による働きやすさ改善にチャレンジしていきたいと考えており、引き続き当直業務についても、働きやすさ改善を推進していく考えです。

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

〈指令〉

○指令業務についても、同様に働きやすさ改善を進め負担軽減を図る必要があると考えており、これまで以下施策を実施することで働き方の見直しを行い、働きやすさ改善を推進してきました。

・2024年2月1日より3分以上の列車遅延による警報が鳴動しない平常時について、指令業務と並行して担当業務を行えることとし省力化を図りました。

・2024年4月15日より時刻運転報作成システムを導入し、運転報原稿の自動作成や、システム上での現場との原稿案の共有が可能となった他、チャット機能を利用した立案ルートでのデジタル化により省力化を図りました。

・2024年8月1日より、安全・安定輸送の確保を前提として、一定の条件下(土日祝・多客・異常時を除く)で第4指令(日勤1名)を省略し、連続勤務を抑制するとともに、年休を取得しやすい勤務体系としました。

○引き続き、指令員の意見を取り入れながら働きやすい勤務体系を構築するとともに、将来に向けては、運転通告券の電子化等のデジタル化による働きやすさ改善にチャレンジしたいと考えており、引き続き指令業務についても、働きやすさ改善を推進していく考えです。

【工務部関係】

昼間日勤終了後から夜勤開始までの時間は、拘束時間から一旦切り離していますが、実態として3時間程度しかなく、心身ともにリフレッシュできるような時間でないと認識しています。

現行の制度において、工務職場の夜勤は翌日の日勤時間帯を深夜時間帯に繰り上げているため、実際の現場作業に必要な時間帯よりも長い勤務時間となっているケースがほとんどであり、現場作業前に例えば昼間時間帯の日勤と同様な働き方をしていると、現場にて作業着手するときにはすでに心身ともに負担がかかっていることが課題であるとの認識です。これは安全面においても良い状態とは言えません。

それらを解決するためには勤務制度の見直しが必要であるため、現状の勤務実態等を踏まえ、従業員の働きやすさも考慮し、検討を始める必要があると認識しています。

また、マルチ作業をはじめとする線路関係保守や運転保安設備を停止して行う電気設備保守等は、基本的に深夜作業が避けられない業務ですが、昨年度実施しました日中時間帯集中工事を引き続き実施するほか、変電所機器更新工事や保全検査についても可能な限り、昼間施工を拡大し夜間作業を削減する方向で進めてまいります。

6 職場における熱中症対策を強化するため、2025年6月1日から改正労働安全衛生規則が施行される。該当する箇所を明らかにするとともに会社の対応を明らかにされたい。加えて、乗務員室、観光列車の車内における環境改善と駅・工務職場等への「空調服の増付与」等、酷暑での作業従事者の命と健康を守る取り組みについて会社の考え方を明らかにされたい。

【総務部関係】

今回の法令改正への対応として、対象箇所において事業所内の連絡体制や熱中症対策について記載した資料を、職場の見やすい場所に掲示するとともに、当該内容を従業員へ周知することとします。

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/5） 発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

なお、対象箇所については、WBGT 値が 28℃以上、または気温 31℃以上の作業環境下で連続1時間以上または1日4時間以上作業することが見込まれる作業場を必須箇所としつつ、それ以外の箇所についても幅広く対応することとします。

【営業部関係】

（観光列車の車内における環境改善）

ものがたり列車は低速で運行し、途中駅での停車時間も長いことから、エンジン低回転時は空調機器も十分な出力が出せない状況となっています。また、キロ 186 の空調専用エンジンはオーバーヒートや、故障時における交換部品欠品によって空調が停止する事態も発生しています。これはお客様のみなならず、乗務するアテンダント等の従業員にとっても、深刻な問題であると認識しております。

こうした状況に対し、これまで以下のような対策を講じてまいりました。

- ・排気熱の滞留を防ぐための排気口位置の変更改造
- ・駅停車中における冷房用エンジンへの直接散水による応急対応
- ・散水作業の省力化を図るための簡易散水装置の導入
- ・アテンダントの執務空間であるデッキ部への送風経路改善工事
- ・休憩室等におけるポータブル冷風装置の設置

現行車両の制約の中で実施可能な対応を行いつつ、エンジン低回転時は空調温度・強度を現行より強めに設定するなどオペレーションも工夫し、状況分析を行いながら、観光列車における快適かつ安全な環境の提供に向けて、関係部門と連携しながら、さらなる改善に取り組んでまいります。（酷暑での作業従事者の命と健康を守る取り組み）

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、従業員からは「衣服内に熱がこもらず涼しい」といった声もあり、効果を確認しています。引き続き、効果を見ながら、必要数を貸与していきたいと考えております。

その他、各職場ではこまめな休憩取得や水分・塩分補給の懇願のほか、一部駅でネッククーラー着用の試行を行うなど、酷暑での作業従事者の命と健康を守る取り組みを行っています。

【運輸部関係】

○これまで運輸部においては、以下のような熱中症対策を実施してきました。

①乗務員関係

- ・2700系、2600系、8600系運転席への扇風機の設置
- ・7200系での運転室仕切戸の開放
- ・制帽着用の省略
- ・伊予灘ものがたり車両の車販準備室の環境改善、客室冷房ダクト形状変更等
- ・トロッコ列車乗務時における熱中症対策グッズ など

②検修関係

- ・空調服の導入 など

○2025年度においては、運輸部全体で熱中症対策を計画的に実施していくこと、従業員

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/6） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

各人が熱中症に対する正しい知識を持ち、日々、健康管理や基本的予防対策を適切に行うこと、以上が重要であるとの考えのもと、従業員等の健康を守るため、安心・安全な職場環境づくりに向けて、先般、運輸課長・車両課長連名にて2025年度熱中症対策についての事務連絡を発出し、以下の対策を実施していくこととしました。

①自己対策

以下の点に留意のうえ、日頃より熱中症予防を行うよう関係従業員へ周知し、各人にて熱中症対策を実施していきます。

- ・こまめな水分補給・暑さを避ける工夫・服装の工夫・体調管理
- ・暑さに慣れる(暑熱順化)・周囲の人にも気を配る

① 乗務員関係

- ・現行対策の積極的な懇請・熱中飴・塩タブレットの配布
- ・冷却スプレー・シャツクール等の貸与(希望する乗務員に対し行路貸与)

② 車両検修・構内関係の対策

- ・現行対策の積極的な懇請(貸与された空調服の着用)
- ・熱中飴、塩タブレットの配布・熱中症対策応急キットの設置(職場への設置)

○その他、キハ32、キハ54、5000系の運転席前面ガラス上部等への遮熱フィルム貼り付けを行うことで、乗務員室の温度上昇緩和に取り組めます。

○上述したとおり、運輸部・職場全体にて熱中症予防対策に努めて参ります。

【工務部関係】

WBGT(湿球黒球温度)28度又は気温31度以上の作業場において行われる作業で、継続して1時間以上又は1日当たり4時間を超えて行われることが見込まれるものですが、工務の作業場は基本的に屋内外を問わず全て対象になるとの認識です。

改正規則の目的を読み解くと、熱中症になったときに必要な措置と連絡が行えることが重要であるため、従来から実施しているこまめな水分・塩分補給や状況に応じて日陰で休憩をとること等を含め、周知・教育を行うことを徹底します。

また、今年度より電気職場には熱中症対策ヘルメットを貸与しているほか(施設職場は過去に貸与済み)、酷暑期対策として空調服等の貸与は継続して実施してまいります。

7 地震、豪雨、台風、洪水、猛暑など自然災害の多頻度化・激甚化が進む中で、先般の愛媛県内での山火事のような、これまでに経験したことのない災害が発生することもあり、迅速な対応に向けた初動体制の確立が極めて重要と認識する。従業員の安全確保を前提として災害発生時における初動体制のあり方やマニュアル整備について会社の考え方を明らかにされたい。

2024年度に発生した2度の「南海トラフ地震臨時情報」発令、11月に発生した本四備讃線での電車線断線に伴う長時間の輸送障害、3月に発生した今治地区での山林火災など影響が大きなものについては、翌月の安全推進委員会において、初動体制を含む対応全般についての振り返りを行い、今後の対応について議論しています。

その際に抽出された課題と対策につきましては、関係するマニュアルに反映するなど、常にアップデートし、速やかな水平展開を図っております。これを継続することにより従業員の安全を確保しつつ、迅速な初動対応が可能となることを目指しています。

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/7） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

※本四備讃線異常時取扱いマニュアル

2024年11月15日、2024年12月9日、2025年3月27日改正

※輸送指令員マニュアル

2025年5月1日 沿線火災が発生した場合の対応方に追加

- 8 乗務員によるヒューマンエラー事故で最も多い停止位置不良やドア誤扱い事故の防止に向けた対策として、停止位置目標の設置位置および表示両数の統一化を早期に進めるべきであると考え。特に、複数の停止位置目標が設置されている駅においては、表示の簡素化や統一化を図ることで、運転士の視認性を向上させ、誤判断の防止につながると認識しており、停止位置目標の統一化および簡素化の必要性について、会社としての基本的な考え方と、早期実現に向けた対応方針を明らかにされたい。

○停止位置目標については、停止位置誤りやドア誤扱い防止の観点から、ホーム側に各両数の建植位置を統一するとともに、表示の簡素化を図ることを基本的な考え方として、駅構内改良等に合わせて工事を進めてきました。

○2024年度については、9月に開業した新松山駅にてホーム側に統一するとともに、卯之町駅・伊予吉田駅ではITVの設置に合わせ、可能な範囲で列車停止位置目標のホーム側移設を行いました。また、表示の簡素化については、誤出発対策を行った7駅、及び現場から要望のあった坂出駅・石鎚山駅・伊予氷見駅について、停止位置目標の見直しと削減を図りました。

○2025年度については、これまでと同様駅構内改良に合わせた停止位置目標のホーム側移設はもちろんのこと、表示の簡素化を推進するべく、現場からのヒアリングを開始しており、今後、現場とのヒアリングを重ね、お客様への影響を踏まえたうえ、できる限り早期に簡素化を進め、停止位置誤りの防止等の安全性向上に努めて参ります。

- 9 近年、大型イベントの開催により、駅のホームにおいて混雑することが頻繁に起きており、転落事故等のリスクが高まっている。また、イベントのみならず、日常的にも顧客等から著しい迷惑行為（カスタマー・ハラスメント）を受ける状況が多く発生していると認識する。これらに対する会社の対応方針について明らかにされたい。

（駅の混雑対応関係）

2025年2月に開業した「あなぶきアリーナ香川」におけるコンサート等をはじめとして、大型イベント開催に伴いお客様のご利用が想定される際は、駅係員の増配置に加え、警備会社への外注や本社社員の助勢も選択肢として、ご案内や安全確保のための体制を事前に検討し、対応しています。

イベント開催日に極度にお客様のご利用が集中した場合などは、輸送指令と連携を取りつつ、ホームへの入場規制を行うなどの対応を行っています。

（カスタマーハラスメント関係）

当社でもカスタマーハラスメントに該当する事象が発生し、従業員が対応に苦慮していると承知しており、2024年3月にお客様サービス推進室にてカスタマーハラスメントガイド

JR 四国労組ニュース

2025年5月28日（N○30／8） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

ラインを作成しています。このガイドラインを基に2024年度はサービスの研修の一部において、カスハラ対応について周知・教育を実施し、お客様からのクレームには誠意をもって対応するとともに、過度なクレーム等に関しては、お客様からの申し出をよく確認し、そのうえで、不当・悪質なクレームには、毅然と対応するように指導しています。

また、身体的な攻撃（暴行、傷害）、精神的な攻撃（脅迫、中傷、侮辱、暴言）、威圧的な言動、土下座の要求等悪質性が高い場合、特に暴力行為は直ぐに警察へ通報するように指導しています。今後も研修等で周知・教育を続け、ガイドラインも追記・修正を行って充実させていく予定です。

なお、世間においても企業側の対策は進んでいるものの、お客様側のカスハラに対する理解や認識が深まらないと、カスハラ対応を進めたとしても、対策には限界がありますので、JR6社・大手民鉄共同でポスターを作成し、お客様周知を図り、鉄道業界一体となって取り組んでいます。また、一部の自治体では、カスハラ防止条例を制定したところもありますので、条例制定となればお客様への認知も深まると考えます。

- 10 工務系統の新規採用が十分に進まない中で、ベテラン社員の退職も重なり、要員確保が難しい状況が続いている。会社は省力化・省人化の一環として、徒歩巡回の周期見直しや検査周期の延伸等が実施したが、当該見直しによる効果や安全性の確保に対する分析・検証について明らかにするとともに、今後の要員確保と効率化に向けた取り組みを明らかにされたい。

徒歩巡回の周期見直しについては、2017年10月から軌道強化工事が概ね完了した予讃線・高徳線のそれぞれ一部区間から順次拡大し、2020年10月からは予讃線・高徳線・土讃線の全線に試行区間を拡大しました。2024年度からは全線区を対象として、レール継目の管理強化を実施した線区から順次、徒歩巡回周期延伸の試行を実施、トレースを行い、2026年度本運用体制の確立に向けて業務の効率化に取り組めます。

その他の効率化施策として、除草や雑木作業の機械化を進めています。

要員確保については、引き続き中途採用を含め、幅広く活動を進めてまいります。

- 11 工務職場においては慢性的な要員不足の中、経営支援策を活用した工事により業務量が増加し、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することはもとより、特定の職場や特定の組合員に業務が集中しないよう、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。また、安全設備の維持・更新に関して今後の見通しも含めて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、松山高架工事等における施工管理の業務委託等の対応を引き続き行っていきます。

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、2022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おり、2024年度からは予讃線および土讃線の一部線区を対象を拡大しています。また、マルタイの外注化を2024年度は高松保線区管内で実施し、2025年度は外注化の範囲を順次拡大する計画です。

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開発

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/9） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

を実施中です。今年度末の完成に向けて計画的に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ております。

電気設備の維持・更新については、設備数量と使用限度年数等を考慮し持続可能な取替計画を策定していきます。

12 予讃線「日中時間帯集中工事」の効果・分析等とあわせて、今後の他線区への展開等の展望について明らかにされたい。

夜間や昼間間合い作業に比べ、施工性や安全性が向上するメリットがある反面、集中的に工事をするため工程調整が難しいと分析しています。

また、保守用車の踏切通過時の安全対策が必要であるのと、施工数量は夜間作業と同程度であるのと、休憩が取りにくいといった意見もうかがっています。

今後の展開ですが、各現業機関から希望箇所やメニューを集約した段階であり、関係箇所との調整を行い、11月および2月頃を想定して、予讃線松山～宇和島、高德線三本松～板野、土讃線高知～窪川を検討しています。

13 列車見張り業務において、Web-TIDを活用した列車見張補助装置の導入が示された後、延期が決定された。見張り業務支援システム等のハード対策について進捗状況と導入時期を明らかにされたい。

2024年9月から開発に着手し、仕様や要件の打合せを進めています。スマートフォンのGPS情報や牟岐線のTID情報を取得して活用することが2025年3月に追加で承認され、それも踏まえて工期を延伸しました。今年度10月頃から試行、年度中に本稼働できるように開発を進めてまいります。

14 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。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。加えて、沿線の伐採や草刈りが危険な箇所においては、防草シートを設置すべきと考えるが会社の考え方を明らかにされたい。

○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。

○防草シートの敷設は2022年度から設備投資として継続的に実施しており、頻繁に除草している箇所や列車の見通し距離に影響する箇所などを優先的に施工しております。今後も優先順位を設けたうえで、計画的に施工できるよう努めてまいります。

○動物等との衝撃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図り、ダイヤ影響を鑑みながら、徐行運転を拡大しました。

○また、2023年度から動物衝突多発箇所に獣害防止フェンスを設置する工事を行っており、土讃線と徳島線の複数箇所に設置しましたが、動物との衝撃件数は増加傾向にあることから、徐行時間や徐行箇所の再検討と継続的な獣害防止フェンス設置に努めてまいります。

○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・

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/10） 発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

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。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ます。

○ダイヤ設定上、行違い設定をなしとすることは困難であるため、空転・滑走が見込まれる時期には事務連絡を発出し、速度を低下して入駅する取扱いを実施しています。対象列車以外でも雨天時等で滑走の危険性が考えられる場合には、必要以上に遅れを気にすることなく早めにブレーキを扱い低速で入駅して事故防止に努めて頂きたいと考えています。

○なお、2024年9月一部ダイヤ改正において讃岐財田駅で56Dが運転停車となっていました。乗務員の意見を踏まえて2025年春改正では通過設定となるようにダイヤ設定を見直しました。今後も意見を考慮してダイヤ設定を行って参ります。

(参考:2024年度動物との衝突件数) 607件(前年度:416件)

(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ます。

・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ます。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あるため、駅構内のみに限定して実施しています。

・③について

これまでに、中継信号機を増設を土佐岩原～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ます。

・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ます。

(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・滑走の発生状況を運輸部関係者が閲覧できるようにしています。

なお、2024年度の集計では、空転が117件、滑走が29件となっています。

15 「心理的安全性」の確保は、職場内でのコミュニケーションを闊達にし、正確な情報が得られる等、安全上のリスクの低減につながり、安全な業務遂行にとって極めて重要であると考えます。さらには、グループ会社や協力会社との間での「権威勾配の縮小」が、円滑な業務運営と組織風土の改善に資すると考える。これらに対する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

2025年5月28日（No.30/11） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

社長からのメッセージのキーワードとして「言える化」が挙げられています。生産性向上を図るためには、本社、上司からだけでなく、現場から、部下から、新入社員から、あらゆる方向から風を吹かす＝「言える化」が大切だということです。これは正に「権威勾配の縮小」を示すもので、円滑な業務運営を推進するためには必須であると考えています。

それを受け、安全推進室では「2025年度安全推進計画」の重要課題として、「言える化」が実現できる職場環境づくりを筆頭に挙げており、各職場での取り組みを推進していきます。

同じく安全推進計画には「主管部の積極的な現場訪問に根差した的確な現場把握と情報伝達及びコミュニケーションの強化」と記載しており、本社が現場に積極的に顔を出してコミュニケーションを取ることで、円滑な業務運営が遂行できることを目指しております。

さらに、2023年4月からは「報告すること」をより一層推進する観点から、輸送障害の区分の見直しを行い、ヒューマンエラー事故B事象は非懲戒とすることとしました。これは過度に列車遅延に囚われることなく、ミスしたことによる焦りから生じる併発事故の防止を図ることとしています。

また、職場での取り組みの一例として、運輸部では、安全・快適な輸送を提供し続けていくためには、『規律ある風通しの良い職場づくり』が基本であるとの考えのもと、Good チーム(より良い職場)になるため、『運輸部コア・バリュー』をベースとして、上下関係なく「さん」付けで呼び合う「さんさん運動」や報告・確認する文化を定着するための「報告ありがとう・確認ありがとう」、褒める文化を推進・定着するための「運輸部 Good Job! カード」等の取組みを推進しています。

これらのコミュニケーションを円滑にする取り組みについて、グループ会社や協力会社にも理解を得ながら進めていくことで、過度な権威勾配の是正につながるものと考えています。

- 16 「安全継承館」での研修内容はJR四国グループにとって必要不可欠な安全意識の醸成・定着にむけて重要な取り組みだと考える。鉄道事業以外でも、JR四国ブランド最大の強みである「安全」の確立に向けてJR四国グループ会社全体へ研修を拡大する考えはないか明らかにされたい。

近年M&Aなどにより、新たにJRグループに参入した会社が数社あることから、それらの会社の従業員にも「安全」を最大の使命とするJR四国ブランドを実感していただくために、安全研修を受講していただけるよう、その枠組み作りを安全推進室・人事課・研修センターの3者で検討しているところです。

当初は二巡目も一巡目と同じく5年で一巡するように考えていましたが、一巡目に入っていなかった対象者が増えることから、その期間が延長となる可能性もあります。鉄道事業に関わるグループ会社の従業員の優先を前提としつつ、引き続き実施に向けて検討していきます。

<説明に対する主な質疑（抜粋）>

- 組合：今治地区の沿線火災対応においては、伊予桜井駅付近まで延焼するなど、組合員が身の危険を感じながら、乗務したり、現地確認に向かったと聞く。改めて今般の事象をどのように受け止めているか。また、本社と現場との間でスマホ等も活用し連絡が密に行われる様、今後のあり方を検討された

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/12） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

い。

- 会社：結果的にお客様を含めけが人等が出なかったことは不幸中の幸いであった。しかしながら、今後同様の事象が発生した際に、不安全だと感じた部分があれば、直ちに列車運行を中止するよう、安全推進委員会等でも周知を行った。情報共有のあり方も含め現場で危ないと判断したことをしっかり危ないと言える環境づくりに取り組む。
- 組合：今回の検証内容については、安全推進委員会のみならず、現場の中でしっかりと情報展開すべきであるし、現場で対応した組合員の声をもっと会社として受け止めるべき。
- 会社：会社としても「言える化」が実現できる職場環境作りは重要と受け止めており、今年度の「安全・安定輸送体制及び安全衛生管理体制の充実・強化に向けた取り組み」においても、重要課題として取り上げている。また、各現場の声をしっかりと聞くことも同様に重要と考えており、「主管部の積極的な現場訪問に根ざした的確な現場把握と情報伝達及びコミュニケーションの強化」を積極的に実施し、安全マネジメントを推進することで、安全文化を根付かせていく。

【2025年度諸施策について】

「2025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の集大成であり、更なる飛躍を目指す年度と位置づけ、以下を重点実施項目として各種施策に取り組むほか、これまでの取り組みや施策の成果を獲得し中期経営計画2025の目標を確実に達成するとともに、経営改善の取り組みをより一層加速する。

(1) 鉄道事業における収益拡大施策の推進

サンポート高松地区のアリーナ開業や大学開校による需要を確実に取り込むとともに、観光需要創出と誘客促進、インバウンド需要の更なる獲得に取り組む。さらに、8000系特急電車等のリニューアル工事や特急列車の指定席拡大、列車内でのバーコード決済導入など、更なる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ハイブリッド式ローカル車両の開発、ワンマン運転の拡大、土木構造物検査システムの導入等、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、引き続き業務の見直し・デジタル化による効率化やワークスタイルの変革を推進する。

(3) 非鉄道事業における最大限の収益拡大

将来のグループ経営を支える事業の確立に向けてグループ一体となった取り組みを推進する。

2 各部門の基本方針

(1) 鉄道事業部門

J R 四国労組ニュース

2025年5月28日（No.30/13終）発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

- 需要拡大・利用促進等による収入確保、販売体制のDX化の推進
- 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変革の推進

(2) 事業開発部門

- 全国で選ばれ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
- 地域の特色やお客様のニーズを反映した商品企画・店づくり

<各主管部からの具体的な説明>

◆ 営業関係 **別紙1参照**

- ・駅運転業務に係る指導・教育業務の運輸部への移管について

◆ 運輸関係 **別紙2参照**

- ・乗務員に関する規程類の電子化について
- ・乗務員当直業務の見直しによる働きやすさ改善について
- ・「時代の夜明けのものがたり」のワンマン化について
- ・ハイブリッド式ローカル車両の新製について
- ・乗務員室の環境改善について
- ・新車両総合システムについて等

◆ 工務関係 **別紙3参照**

- ・徒歩巡回周期見直しの試行
- ・雑木伐採の機械化の推進
- ・列車見張補助装置の導入
- ・獣害フェンスの設置
- ・列車見張員の一部外注化の試行
- ・土木構造物検査システムの導入
- ・電車線路設備機械力の整備
- ・変電所の昼間施工拡大(2024年度～)
- ・電気関係システム更新
- ・検査周期延伸(電気転てつ機、共同研究)

<説明に対する主な質疑(要旨)>

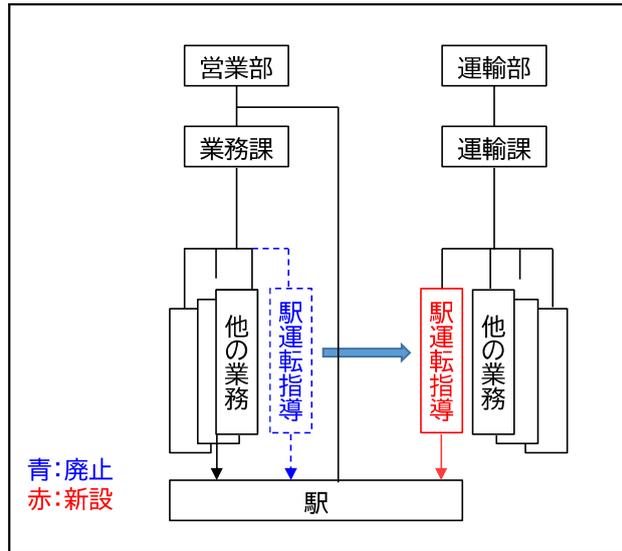
組 合：今般の資料には記載がなかったが、高松駅の自動放送の設備については、導入を行うのか。

会 社：今年度の効率化施策として実施を予定しているが、内容がまとまり次第改めてお知らせする。

【取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について】 (別紙4参照)

駅社員による運転取扱業務(以下「駅運転業務」)に係る指導・教育の業務を営業部から運輸部に移管し、運転業務を運輸部に一元化することで、安全・安定輸送を持続的なものとする。

1 見直しの内容



- ・ 営業部業務課で行っている業務のうち、駅運転業務の指導を運輸部に移管する。
- ・ 専ら駅運転業務にかかる設備投資・損益予算等については運輸部に移管する。
- ・ 組織としての駅の所管は営業部のまま変わらない。

(参考) 駅運転業務の主な内容

制御所・運表、操車(入換・連結解放)、運転通告、(補助)制御盤操作、一斉停止現示てこ復帰、10条教育、伝令法実施、ポイント清掃、カンテラ作業

2 スケジュール

- 6月1日 準備・試行開始
- 7月1日 組織改正(本実施)

当社乗務員については、運転安全規範（規範）第2条第2項一般準則（1）『鉄道の運転業務に従事する者は、常に運転取扱いに関する規程を携帯しなければならない』に基づき、乗務員執務要領の中で定めた関係規程類を紙媒体にて乗務員カバン（以下、カバン）に常備のうえ、携帯し乗務してきました。一方、JR他社においては、これら規程類の電子化による軽量化等が進められています。当社においても、乗務員への業務用スマートフォン（スマートカタログアプリ）の導入により、これら規程類の電子化が可能になったことから、2024年度に実施した試行及びアンケート結果を踏まえ、以下のとおり規程類の電子化を行います。

1. 目的

- ①紙媒体でカバンへ常備し携帯している関係規程類を電子化し軽量化することで乗務員の働きやすさの改善に繋がります。
- ②訓練・業研にて各乗務員が手書き等で行っている関係規程類の修正等について、一括電子配信することで作業の効率化・省力化を図ります。 ※限られた訓練・業研時間について、修正作業を効率化することで必要な教育時間に充てます。

2. 電子化する規程類

運転士	①運転取扱実施基準（運転取扱実施基準細則まで） ②乗務員執務要領 ③運転取扱関係指導集 ④異常時取扱手順 ⑤鉄道人身事故対応標準（現地連絡者責任者腕章・チェックシート除く） ⑥車種別応急処置の手引き ⑦異常時旅客対応マニュアル ⑧津波避難マップ
車掌	①乗務員執務要領 ②異常時旅客対応マニュアル ③津波避難マップ

3. 試行及びアンケート結果

※別紙参照

4. 今後の運用方

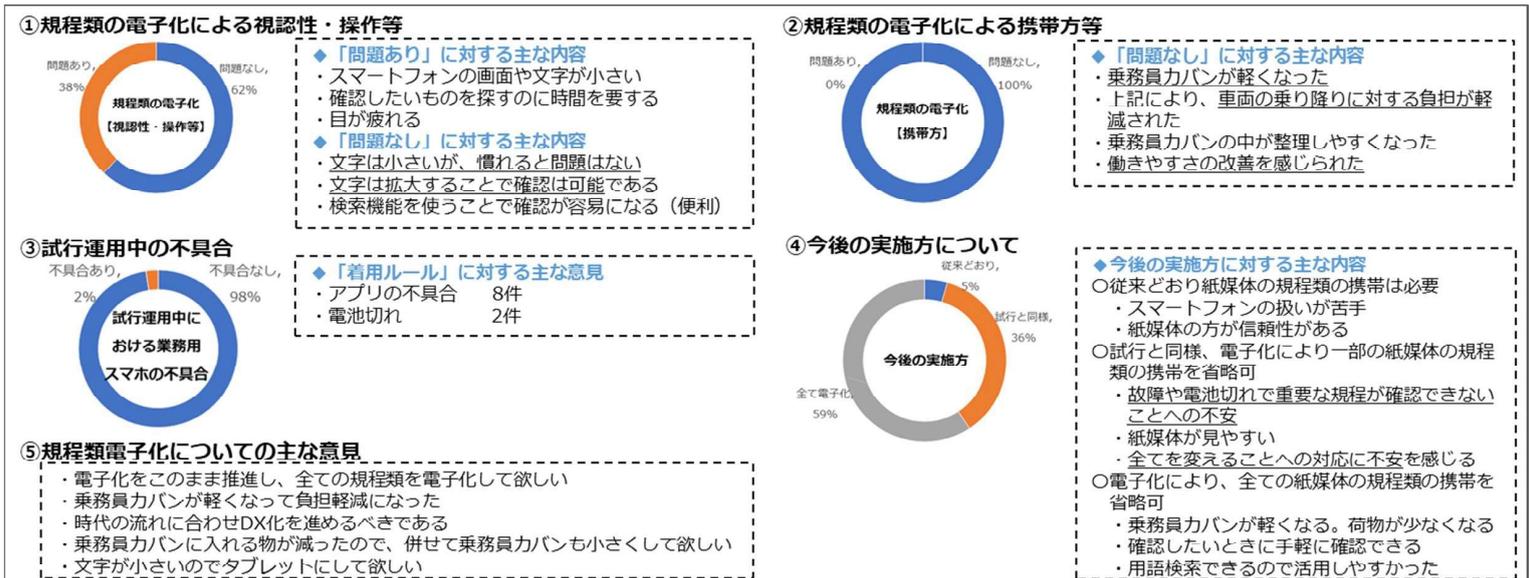
- ・ 検証の結果、規程類を電子化することで働きやすさに改善効果があり、規程類の確認にも支障がないことが検証できました。一方、一度に紙媒体の携帯を廃止することに対する不安の声もあることも踏まえ、**2025年4月1日（火）**より以下のとおりの運用とします。
 - ✓乗務員執務要領に記載されている携帯が必要な全ての規程類（車掌が携帯する列車運転時刻表を除く）の携帯を省略可とします。
 - ✓引き続き紙媒体の規程類が携帯ができるよう、これまでどおり訓練・業研において紙媒体の規程類の訂正を行います。
 - ✓目的の②を達成するため、今後、新しい運用の状況等を確認のうえ、一定期間をもって紙媒体の携帯の完全廃止を目指します。
- ・ 運転士用の業務用スマートフォンについては、乗務中に運転支援アプリ機能を使用していることから、モバイルバッテリーを貸与し電池切れに対応します。
- ・ 規程類の電子化に合わせ、軽量化及び防水性や耐久性を強化した新たなカバンの試験を、2025年6月より各運転区所で実施します。

1. 試行期間

2024年12月1日（日）～2025年3月31日（月）

2. アンケート結果

- ・ 規程類の電子化によるカバンの軽量化により、働きやすさの改善を感じたとする意見が多く寄せられました。
- ・ 業務用スマートフォンによる規程類の視認性については、画面や文字は小さいが「慣れると大丈夫」であったり「文字は拡大することで確認できる」との意見が寄せられました。
- ・ 一方、業務用スマートフォンの不具合や電池「切」等に対する不安であったり、乗務員カバンの見直しに対する意見がありました。



車掌科・運転科の当直助役・交番担当が従事する乗務員当直業務については、乗務員点呼や日々の運行管理や行路・勤務作成、臨時列車や時刻変更の対応、ダイヤ改正の準備等、多くの業務を抱えています。ついては乗務員当直業務の見直しを行うことで、当直助役・交番担当の働きやすさ改善を進め負担を軽減するとともに、より重要な業務に集中できる環境とすることで安全性向上を図る必要があります。以上を踏まえ、運転区所からの意見をもとに以下のとおり到着点呼の見直しを行います。

1. 到着点呼について

『到着点呼』とは、『中間点呼』の一つであり区所及び行先地において乗務を終わるにあたり行う点呼になります。なお、車掌にあたっては、区所以外における『到着点呼』は省略することができるとしています。

	車掌	運転士
到着点呼作業内容	1. 乗務中の異常の有無を報告する 2. 指示、注意事項を受ける 3. 指示された事項は復唱する 4. 必要により収入金等の保管方を依頼する ※ 区所以外は省略することができる	1. 列車の運行状態を申告する 2. 指示、注意事項を受ける 3. 指示された事項は復唱する

2. 見直し概要

運転士の『到着点呼』について、車掌と同様、区所以外は省略できるように見直しを行います（乗務員執務要領動力車乗務員編の改正）。これにより区所以外の到着点呼を基本廃止し、乗務員当直業務の一つである電話点呼の削減を図ることで省力化を進めます。なお、当然ながら当直や乗務員への報告が必要な場合等、必要に応じ別途、乗務員用スマートフォンを活用し連絡を行うようにします。

3. 実施日

2025年6月1日（日）～

4. 今後の検討事項

乗務員当直業務の働きやすさ改善に向けて、本施策の他、以下施策について検討を進めていきます（実施の可否は未定）。

検討施策	実施概要	時期
当直での収入金等保管方の見直し	区所中間点呼時における収入金等保管業務の省略（乗泊所金庫設置による自己管理）	2025年度中
到着点呼の完全廃止	区所における到着点呼の廃止（区所以外での省略状況をみて実施の判断）	2025年度中可否の判断
点呼のデジタル化	紙ベースで管理している点呼のデジタル化（詳細について今後検討）	-

車掌の省人化・省力化を図ることを目的として、以下のとおり、観光列車「時代の夜明けのものがたり」のワンマン列車化を行います。なお、ワンマン化実施にあたり、地上設備及び案内放送の自動化（アプリ開発）の環境整備を行います。

1. 時代の夜明けのものがたりワンマン化の選定理由

- ・全席指定席前提の列車かつ、アテンダントが乗務しているため、運転士での追加対応がドア扱いと放送対応だけであること
- ・2両固定編成のため、ワンマン化に必要な車両及び地上設備の整備が他観光列車と比較し少ないこと
※3両以上の列車にてワンマン化を実施する場合、ITVや車側カメラの設置が基本の考え。
- ・観光列車であることから、ドア扱い駅で長い停車時分が設定されていること

2. ワンマン運転方式

2両編成で全車のドア開閉を行う信用降車型ワンマンと同方式の運転取扱とする。

- ※サービス機器（空調等）についてはアテンダントが適宜調整
- ※車内改札については、食事券確認時にアテンダントが実施（現行から変更なし）

3. 環境整備

① ワンマン化に必要な地上設備の整備

2両編成のホーム確認を行うのに必要なワンマンミラー、停止位置目標等を整備する（駅運賃箱等の整備なし）。

② 観光案内放送の自動化

乗務員運転支援アプリの機能強化を行い、GPS連動により案内放送を自動化する。
※現在はiPadに録音した音源を決められた地点で車掌が手動再生（約40回/列車）



③ ワンマン運転に必要な停車時分の設定

駅でのおもてなし、物販等の状況を鑑み、ワンマン運転に必要な停車時分を確保する。

4. 実施スケジュール

※アプリの開発状況により実施時期が6月→9月に変更となります

項目	5月	6月	7月	8月	9月
地上設備	施工・調整				
アプリ開発・改修		開発		検証・試験	
教育・訓練等		訓練・教育		試運転	★ワンマン運行開始

ハイブリッド式ローカル車両の新製について

老朽化したローカル気動車の置き換えとして、2023年度より、近畿車輛(株)と設計、製作を進めておりましたハイブリッド式ローカル車両が、2025年末に完成し納車されます。営業投入に向けて乗務員・検修員の教育、訓練や走行試験等を実施していきますので、車両の概要と今後のスケジュールについてお知らせします。

1. ハイブリッド式ローカル車両概要

【外観イメージ】



【諸元】

最高速度	100km/h	
編成構成	Mc1	Mc2
	2両1編成	
定員(座席)	141名(49名)	130名(39名)
座席配置方式	セミクロスシート	ロングシート
空車重量	38.6t	38.9t

【主な特徴】

- ・複雑な構造の機械部品、回転部品がなく、安全性・信頼性が向上します。
- ・駅停車時のアイドリングストップによる静粛性向上や、気動車特有のギアチェンジをなくすことで、乗り心地が向上します。
- ・蓄電池に貯めた電力をモーターや駅停車時のサービス機器に使用することで、燃費が向上し環境負荷低減を図ります。
- ・電車と同じシステムと機器を使用することで、メンテナンス時の作業およびコスト低減を図ります。

2. 今後のスケジュール(予定)

	2025年度				2026年度
	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	1 Q
設計・製造	→				
完成検査・納入				★	
教育訓練(乗務員・検修)	乗務員(指導者) →	乗務員・検修(G会社含む) →			
性能確認走行試験				→	
習熟運転・定期検査準備等					→

乗務員室の環境改善について

2025年6月から職場における熱中症対策が義務化されます。列車によっては運転室に日光が当たり続け、体感温度が上昇しやすい傾向にあります。そこで、車両の前面ガラスに遮熱フィルムを貼り付け、乗務員室の環境改善を図ります。

1. 貼付けの場所(例:キハ32、5000系)



- ・運転席前面窓ガラス上部
- ・運転席側落とし窓



- ・運転席前面窓ガラス上部
- ・運転席側落とし窓

2. 貼付け対象車両

- ・キハ32
- ・キハ54
- ・5000系

3. フィルム諸元

- ・高遮熱タイプ
- ・遮蔽係数 0.69

※遮蔽係数とは、遮熱効果を表す指標。数値が低いほど遮熱効果は高い。

白紙

白紙+フィルム

4. 今後のスケジュール(予定)

	2025年度			
	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q
設計・検討	→			
材料手配	→			
施工		→		
営業投入		→		

5. その他

他の車種への展開も検討する。

現在、人力により実施している検査期間や検査記録の管理といった法令遵守のための膨大な確認作業が、熟練社員退職により今後、困難になると想定されます。

そこで、現在使用している車両総合システムを更新し、データに基づく管理とチェックの支援機能を強化します。これにより、熟練者に依存せず限られた要員で法令を守る事が出来るようにするとともに、手作業によるチェック作業を減らして省力化と働き方の改善を図ります。

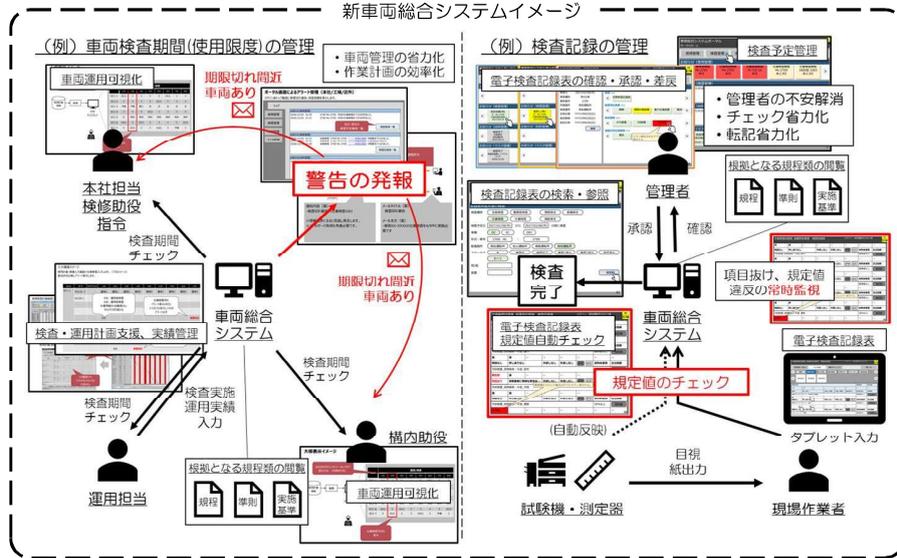
1 今後のスケジュール (予定)

項目 \ 年度	2025年度				2026年度			
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
次期システム設計・製作・マスターデータ作成	→							
取扱説明・試使用・システム移行準備			●→					
本格稼働				●	→			

※新車両総合システムの取扱説明については、2025年12月から本番環境が整うに併せて、各運転所及び多度津工場にて行う予定です。本格稼働は、2026年4月から予定しています。

2 新車両総合システムの特徴 (新機能)

- ①検査記録表の記入を、紙媒体への自筆記入からタブレット端末での入力に変更します。
- ②システムに規定値等の判定機能を実装することで、検査基準を逸脱した値や記入漏れ等を予めシステムでチェックでき、管理者の負担を軽減を図ります。
- ③車両検査計画（仕業・交番検査等）の計画作成を、システムで支援する事で、検査漏れを防ぎます。また、検査未施工の車両については、関係者へメールを発信する機能を設け、検査漏れ防止を図ります。
- ④車両検査計画表（通称：大板）を電子化する事で、情報共有の容易性及び信頼性向上を図ります。
- ⑤会社支給PCからアクセス出来るようになるとともに、システム内の情報の閲覧や使用が容易になります。※閲覧・利用範囲は権限ごとに設定します。



【施設関係】

- (1) 徒歩巡回周期見直しの試行
- (2) 雑木伐採の機械化の推進
- (3) 列車見張補助装置の導入
- (4) 獣害フェンスの設置
- (5) 列車見張員の一部外注化の試行
- (6) 土木構造物検査システムの導入

【電気関係】

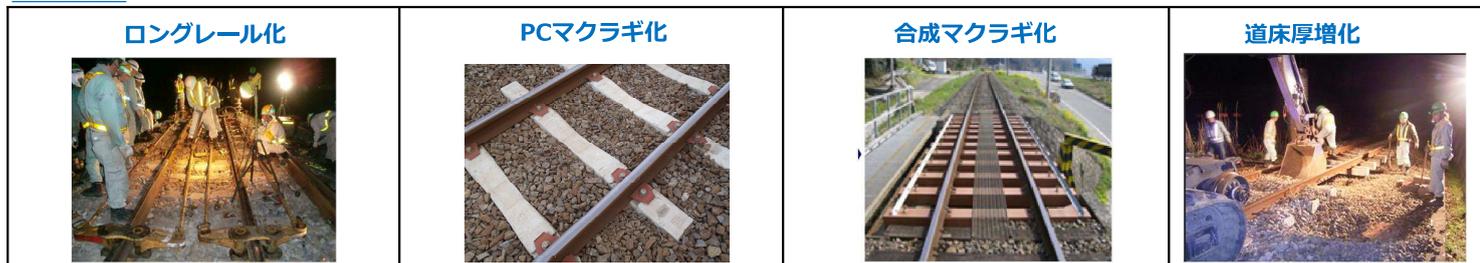
- (1) 電車線路設備機械力の整備
- (2) 変電所の昼間施工拡大（2024年度～）
- (3) 電気関係システム更新
- (4) 検査周期延伸（電気転てつ機、共同研究）

【工務部・施設関係】

2025年度諸施策について

(1) 徒歩巡回周期見直しの試行

軌道強化



レール継目部の管理強化

「合いマーク」印による緩み管理

緑引き屋
ホルトにかぶせて
ワジッシュー！

継目ボルト2本
合いマークの印付け

ボルト・ナット「緩み止め」取付け

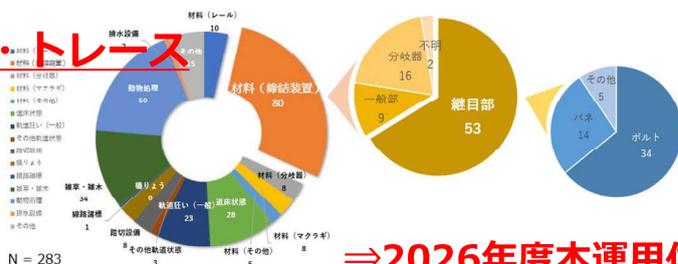
改良形締結装置や高強度ボルトの敷設

継目用高強度ボルト
確かな締結力で安全をサポートします！
継目板の名（パートナー）！

- ①ボルト部—ネジ山部 一方側中の分岐
- ②鋼部—応力集中の分岐
- ③ナット部—ネジ山部 一方側側面の分岐
- ④ナット部—鋼部 一方側集中の分岐

徒歩巡回周期
延伸の試行

分析・トレース



⇒2026年度本運用体制の確立へ

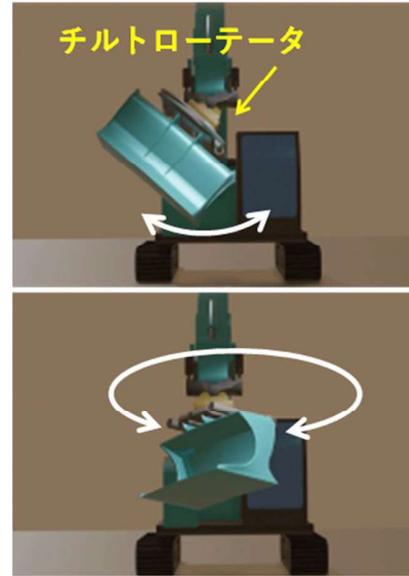
(2) 雑木伐採の機械化の推進

◆2024年度施工実績	予讃線	八幡浜～伊予石城	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

◆2025年度施工 四国中に施工箇所を拡大予定
バックホウの改造（チルトローテータ取付）による施工性の向上



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)



(3) 列車見張補助装置の導入

◆2025年度中にリリース予定

- ①一般向けに提供している「列車走行位置情報サービス」の元データである、WebTIDデータを元にして、指定した範囲内に列車が接近した場合、画面表示と音で警告する装置
- ②iOSに限定し、業務用スマホ、私用スマホのどちらでも使用可能となる予定
- ③線路の区切り（TID窓）は、駅構内と駅間（棒線駅は除く）（例えば、下図のとおり、棒線駅の阿波山川駅では区切れない）
- ④使用可能線区は、予土線以外の全線区となる予定
※牟岐線TIDデータを取得できるよう改修
※ただし鳴門線は始末端以外は全て棒線駅なので、見張補助には使用不可
※高松構内や多度津構内（入出区列車がTIDに載らない）など使用不可となる箇所もある

画面イメージ



(4) 獣害対策

◆2024年度実績	土讃線 徳島線	小歩危～大歩危 阿波半田～江口	1箇所、土佐北川～角茂谷 4箇所	5箇所
◆2025年度予定	土讃線 徳島線	安和～土佐久礼 川田～穴吹	20箇所 2箇所	

動物立ち入り防止柵



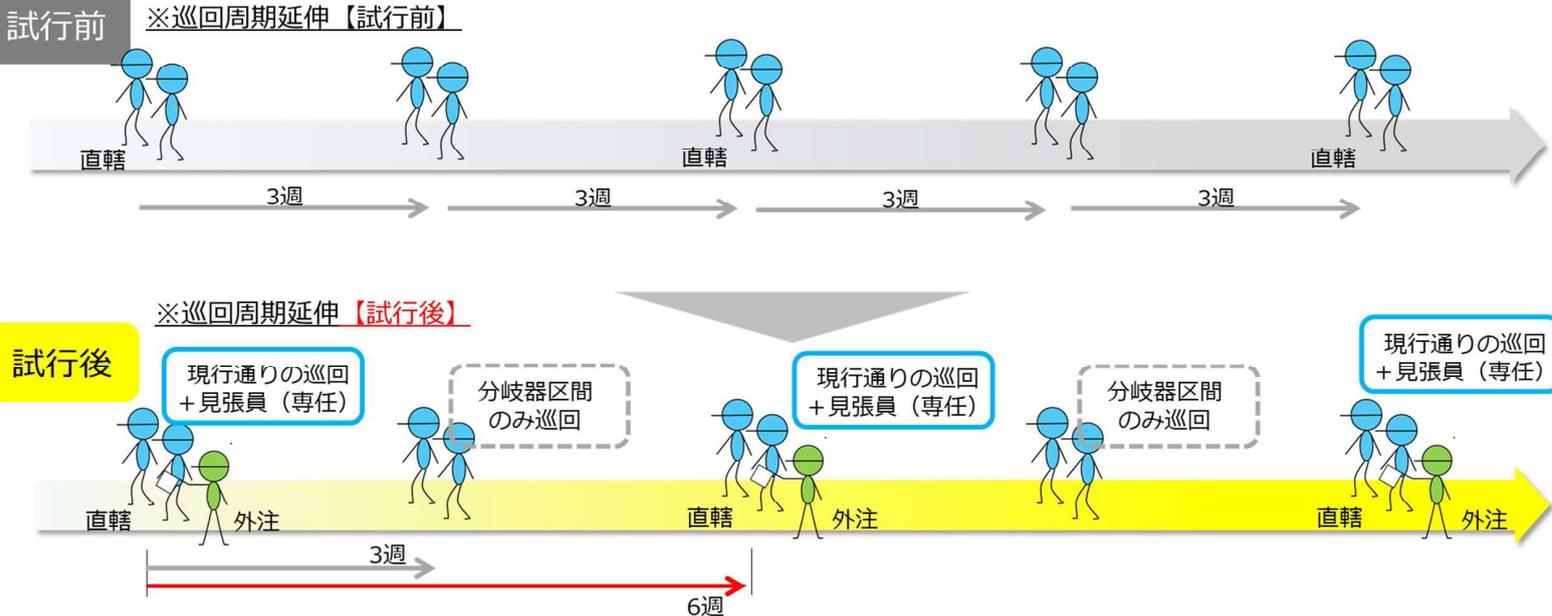
【対策区間の効果】

- ・徳島線阿波半田・江口間（2024年7月実施）
…対策前の動物衝突件数：約18件/年 ⇒ 対策後：約4件/年（▲78%）
- ・土讃線小歩危・大歩危間（2023年7月実施）
…対策前の動物衝突件数：約22件/年 ⇒ 対策後：約2件/年（▲91%）

※年間衝突件数に換算した比較

(5) 列車見張員の一部外注化の試行

- ◆2024年度実績 予讃線 高松～多度津（11回）
- ◆2025年度予定 予讃線（高松-多度津、松山-伊予横田）、土讃線（多度津-琴平、後免-高知）を検討

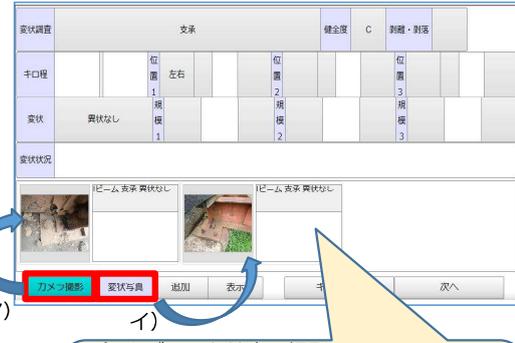


(6) 土木構造物検査システムの導入

【ねらい】 土木構造物（トンネル・橋りょう・停車場・土構造物）検査にかかる作業のシステム化を行い、**検査業務にかかる内業時間の削減を図る**

○システム導入前後における作業内容の比較とイメージ図

【検査業務の作業手順（概略）】	<従来の作業内容>	<システム導入後の作業内容>
野帳を用意	紙に印刷	サーバーから タブレット端末 にデータをDL
現地調査で結果を記録・写真撮影	野帳に 手書き & カメラで撮影	タブレット画面 で入力・描画・撮影
検査記録簿・変状図を作成	各種帳票ごとにデータ 作成 (Excel、Word、CAD)	記録システムで 自動集計 + 手入力
措置計画	各種帳票ごとにデータ 作成 (Excel、Word、CAD)	記録システムで入力（検査結果が 自動リンク ）
上長の確認・承認の準備	各種帳票データを PDF化	不要（ 自動生成 ）



ア) タブレット端末で撮影
→写真が変状種別と直接紐づけられる
イ) 端末外のカメラで撮影
→変状ごとに写真データを紐づけ
● いずれのケースでも変状情報の1つとして
変状ごとに写真データが整理・閲覧可能

○スケジュール
2025年度：試運用を行い、開発を完了
2026年度：本運用を開始

(1) 電車線路設備機械力の整備（2024年度納車完了）

- [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
- ・今後増大する電化設備の維持更新のための夜間作業増を抑制
 - ・き電線、電化柱建替に対応した車両の導入
 - ・可動ブラケット取替、き電ちよう架線化に対応した工事用高所作業車の導入
 - ・架線延線車を高所作業車や資材運搬車としても使用できるように製作



延長車時



高所作業車時

多機能軌陸車



大型トラッククレーン



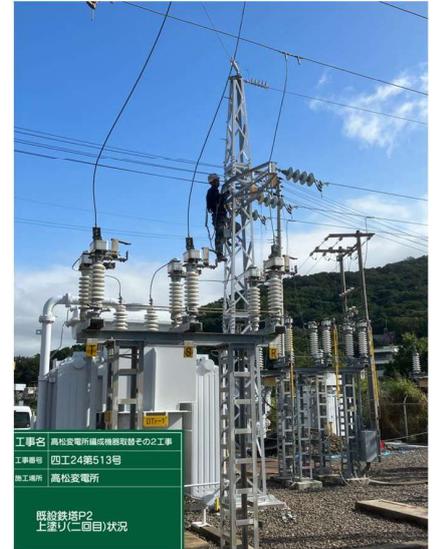
工事用スーパーデッキ

(2) 変電所の昼間施工拡大 (2024年度～)

〔導入効果〕 夜間作業の削減

(2024年度実績 夜間作業△14回〔昼間施工を13回実施〕)

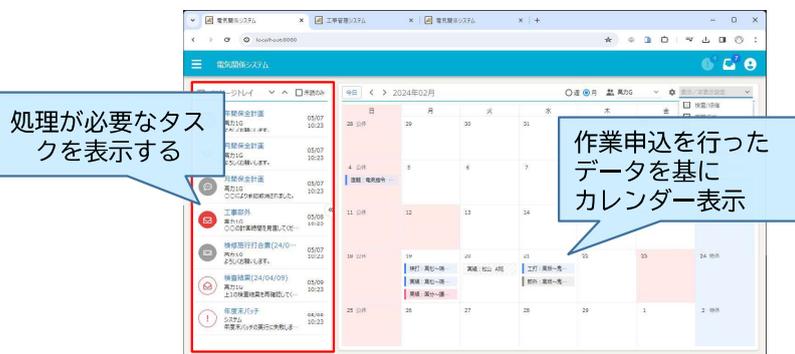
- ・2024年度の高松変電所変成機器取替工事から実施 (昼間に変電所を全停電して作業)
- ・通常は夜間に行う作業を昼間に実施することで、作業員の負担を軽減 (近隣からの苦情等も減少)
- ・高松変電所での施工を行った結果、問題が生じていないため、対象となる変電所や作業を順次拡大



昼間施工の様子

(3) 電気関係システム更新 (2025年度)

トップ画面 (カレンダー表示)

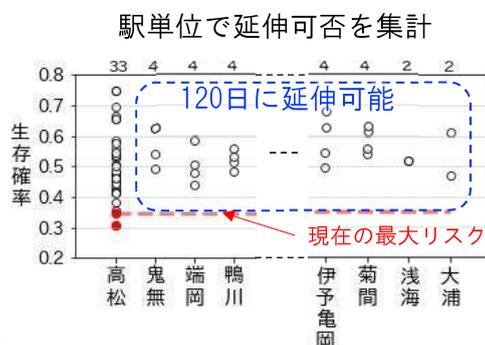
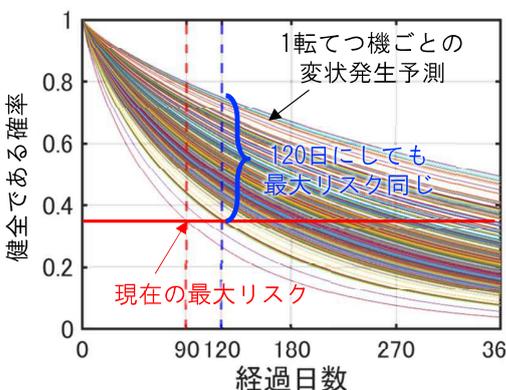


システム統合
電気指令支援システム
電気設備保安全管理システム
〔機能強化に伴う省力化〕

- ・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

工期延伸に伴い、2025年度中にシステムを完全移行する

(4) 検査周期延伸 (電気転てつ機、共同研究) (2025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・検証
4回/年⇒3回/年

他検査への応用を研究中

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5月
J R 四 国

1 取扱収入実績（5月速報値）

2025年度取扱収入（5月速報値）は、5月25日現在で2,153百万円、対前年度100.5%（+11百万円）、対2019年度89.0%（△267百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2025年度					
	5月実績	前年度比	(2019年度比)	累計	前年度比	(2019年度比)
定期外	1,920	101.3%	(87.2%)	4,309	101.2%	(84.9%)
定期	233	94.2%	(107.3%)	1,130	97.4%	(111.4%)
合計	2,153	100.5%	(89.0%)	5,439	100.4%	(89.3%)

※5月実績及び累計は5月25日現在の速報値で、前年度及び2019年度との同比較。

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。

2 純収入実績（4月実績）

2025年度鉄道運輸収入は、4月末で2,197百万円、対前年度105.1%（+106百万円）、対2019年度99.8%（△3百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2024年度		2025年度							
	4月実績	累計	4月実績	累計	4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	686	—	631	—	646	102.3%	(94.2%)	—	—	(—)		
四国発売・他社関連	394	—	319	—	344	107.7%	(87.3%)	—	—	(—)		
他社発売・四国関連	607	—	575	—	625	108.7%	(102.9%)	—	—	(—)		
定期外	1,687	—	1,526	—	1,615	105.8%	(95.7%)	—	—	(—)		
定期	345	—	402	—	391	97.3%	(113.5%)	—	—	(—)		
合計	2,032	—	1,928	—	2,006	104.0%	(98.7%)	—	—	(—)		
合計（マルス前受含む）	2,200	—	2,091	—	2,197	105.1%	(99.8%)	—	—	(—)	2,071	106.1%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。