

J R 四国労組ニュース

平成29年12月15日（No.13）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／森安 祐貴

「ダイヤ改正等」経営協議会開催！ ～ 平成30年3月17日（土）改正 ～

本部は、12月13日に開催された経営協議会において「平成30年3月ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、11月13日付「ダイヤ改正実施に伴う付議（発第46号）」に対して会社側から回答が示され、これらについて議論した。

来春のダイヤ改正は、8600系特急電車の追加投入、特急「うずしお」「むろと」の設定時刻見直し、都市圏輸送の強化及び普通列車の見直しにより、効率的な輸送体系を構築するという内容であった（別紙－1を参照）。

<ダイヤ改正実施に伴う付議に対する会社側の回答>

- 1 前回のダイヤ改正後の、線区ごとの鉄道輸送量状況を明らかにするとともに、今後の列車運行体系についての考え方を明らかにされたい。

（会社回答）

鉄道運輸収入の10月累計は、対前年101.3%と前年を上回っています。

定期外収入は、本年は台風等の輸送障害や前年の瀬戸内国際芸術祭開催による反動減がありましたが、四国DCの開催効果やえひめ国体、インバウンドのご利用増等により対前年101.6%となっています。また、定期収入は対前年100.0%となっています。

今後の列車運行体系については、特急列車は引き続き新幹線と本四直通列車の接続を基本としつつ、今回追加投入される8600系や12月2日より営業運転を開始した2600系など新型車両への効果的な置き換えを図ります。また、普通列車はご利用状況に合わせて設定見直しを行うなど、更なる効率的な輸送体系を構築していきます。

- 2 複線区間におけるワンマン列車の現時点での安全対策について進捗状況を明らかにされたい。

（会社回答）

今年から本運用を開始した信用降車型ワンマン運転については、乗降客数の多い駅において必要な停車時間を確保できるようなダイヤ調整や、ドア扱いが運転席側になるように可能な限りの配慮を実施しました。今後も、安全性に関する配慮をしつつ、信用降車型ワンマン列車の拡大を進めていきます。

ホーム検知装置に関しては、現在までの検証結果を踏まえ、今後の実用化に向けた課題の整理と方向性の検討を行っていきます。また、戸挟み検知装置については、実車での定置試験を行い、公益財団法人鉄道総合技術研究所とともに信頼性の検証を引き続き行っていきます。

- 3 乗務員区所や駅等においては、慢性的な要員不足により臨時勤務が常態化している状況である。適正な要員配置及び効率的な業務運営体制は重要と考えるが、考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

大量退職時代を迎え、今後、会社全体の社員数が減ることが見込まれる中、駅においては要員需給を勘案しながら、業務の見直し及び適正な社員配置と業務の継承に努め、円滑な業務運営体制の構築を図ります。

- ① 管理業務における効率化については、現在実施している高松駅の業務委託について実態に応じて適宜見直しを図るとともに、引き続き多度津駅及び徳島駅での実施の検討を進め、将来的に管理業務の持続可能な体制を構築する。
- ② 将来的なダイヤ改正に伴う作業ダイヤの見直しにより勤務種別の見直し等を行い、効率的な要員運用を検討する。これまでも既に一定の効率化施策は実施しており、今後大きなダイヤ改正や、無人駅化など会社として更なる効率化の方針が打ち出されない限り、大幅な要員効率化は計画していないが、今後も収入やサービス低下に繋がらない範囲内で、駅個々の状況を見ながら営業時間の短縮や社員担務の契約社員化などを進める。また、運転業務については、P R C化などの設備投資の状況と連動しながら、要員効率化を進めていく。
- ③ 若手社員の教育・育成を踏まえた人員配置を行う。これまで以上に新入社員の駅での定着化を図るとともに、運転業務については、配属箇所からじっくりと育てつつ、技術継承のための適度な人事ローテーションを行うことで、様々な駅での幅広い業務知識の取得が可能になるような人員配置を行っていく。
- ④ 契約社員担務においては積極的に契約社員の雇い入れを行い人材を確保する。昨今の人手不足により契約社員の採用は苦戦しているが、有料の求人サイト等を活用し応募人員の拡大に努める。

また、乗務員区所においては、大量退職に伴い乗務員養成数を増やす等して適切な要員の確保を行っていきます。

- 4 旅行業における添乗業務の実態、並びに労働時間の考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

旅行業における添乗業務の労働時間は、就業中に管理者がおらず、労働時間の算定が難しいことや、拘束時間の多くを移動時間が占めること等から、就業規則第82条第3項に基づき、原則として事業場外のみなし労働時間制を適用しています。

なお、顧客に随行して移動するという添乗旅行において必要となる実費等を勘案し、添乗旅費を支給しています。

- 5 乗務行路における拘束時間短縮に繋がるより効率的な交番作成について、考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

乗務割交番作成規程に基づき、効率的な乗務割交番を作成しています。今後も、拘束時間、在宅休養時間及び先行地の時間等に配慮しながら、効率的な乗務員運用に努めていきます。

- 6 この間、エキスパート乗務員専用行路の新設やロング行路の見直し、車掌への短日数勤務制度の導入等の必要性を訴えてきたが、現在の進捗状況を明らかにされたい。

(会社回答)

エキスパート乗務員専用行路の新設やロング行路の見直しについては、行路分割による運用効率の低下や要員増等の関係から、実施困難な状況ではあるものの、平成30年3月ダイヤ改正においてエキスパート社員運転士の専用交番を高松運転所で新設する等、エキスパート社員運転士の働きやすさについて、引続き検討を行っていきます。

車掌への短日数勤務制度の導入については、今後も検討をしていますが、列車乗務員では、勤務体系や運用効率の低下等の関係から、現在のところ、動力車乗務員と同様の運用は困難な状況です。

- 7 厳しい要員需給の中、一部の駅においては「レンタカー取扱い業務」を行っており負担が大きい。考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

現在7駅において駅レンタカーの業務を行っています。近年の訪日外国人及び観光地へのお客様の増加により手薄となる土休日を中心に駅レンタカーのご利用が増加している駅があります。(株)駅レンタカー四国と協議しながら自治体等への業務委託を含め駅の業務軽減を検討していくこととしています。

- 8 「駅管理業務の委託」について検討を進めていると思われるが、進捗状況を明らかにされたい。

(会社回答)

管理業務における効率化については、現在実施している高松駅の業務委託について実態に応じて適宜見直しを図るとともに、引き続き多度津駅及び徳島駅での実施の検討を進め、将来的に管理業務の持続可能な体制を構築していきます。

- 9 育児休職から復帰する乗務員や駅係等の職域拡大及び働き方、並びに設備改善について考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

休職からの復職は、現職復帰を原則としており、育児休職からの復職者についても、原則として、休職前の箇所・職名での復職となり、その中で職務内容を決定することとなります。具体的には以下の取り扱いとなります。

① 駅係員

家庭環境など育児状況を勘案しながら、当面は運転業務も含めた日勤業務に就かせることを基本としています。

② 乗務員

希望する育児環境や就労条件について、事前に箇所長との面談を行い、現職復帰も含めた本人の意向を確認することとしています。

なお、現職以外での復職となる場合は、配属先の要員状況や、本人の適性、能力などを総合的に勘案して会社が調整することとなりますので、本人の意向については一定の配慮は行いますが、必ずしも希望通りになるとは限りません。

育児休職から復帰する社員に対する設備改善については、現時点で具体的な取組みは行っておりません。

駅及び旅行業部門における女性社員の職域拡大に向けて、女性休憩室及び寝室などの整備を順次進めています。

平成28年に策定した「女性の活躍を推進するための行動計画」に基づき、今後も女性乗務員数が更に増加していくことが予想されます。女性乗務員の増加に伴い、手狭となってきた宇和島運転区の女性用休憩室や、乗務員から治安面で不安の声があった伊予西条の宿泊設備改良、高松地区の女性乗務員更衣室の整備など職場環境の改善を行いました。

また、現在は高松・松山地区に限定されている女性乗務員の勤務箇所を拡大し、徳島・高知地区でも勤務が可能となるように検討を進めています。勤務箇所の選択肢を増やすことで、女性乗務員の定着率向上を図っていきます。

10 沿線からの倒木や、空転・滑走について、安全・安心運行のための対策を明らかにされたい。

(会社回答)

沿線からの倒木に対する対策としては、線路巡回等においてチェックを行ない、社有地はもとより私有地についても持ち主の許可を得ながら事前の伐採に努めています。また、管内における倒木の実績を整理し、優先順位を付けて計画的な雑木伐採に取り組んでいます。なお、倒木発生後の倒木による落ち葉の処理についても、保線区等と調整をしながら、できる範囲において除去していく方向で検討を進めています。

空転・滑走対策としては、環境面の要因として落ち葉が考えられるため、沿線での樹木伐採に取り組んでいます。

空転対策としては、予讃線・八幡浜～宇和島間でのキハ32単編成運用の解消、土讃線こう配区間の1000型化等、車両運用面での対策を進めるとともに、牟岐線において砂撒きをする列車及び区間を指定し、予め前夜に散砂を施し翌日の早朝列車等で空転を生じさせないような対策を実施しております。

滑走対策としては「落ち葉等に伴う滑走防止対策の実施について」（平成29年10月27日付安全推進室事務連絡）により、期間を前倒しして実施するとともに、今年10月に発生した豊永駅構内での滑走による信号冒進の対策として、滑走により運転事故、輸送障害の発生する危険性のある対象箇所及び列車等を指定し、減速目標箇所を定めて減速運転を行うことにより、万一、滑走が発生した場合においても、場内信号機の停止現示までに停止できるよう取り組んでいます。

また、その他の箇所等においても、線路状態を考慮した早めのブレーキ扱いに努めるとともに、空転・滑走を認めた場合は次の停車場において指令に連絡し、他列車への情報提供を図り空転・滑走防止を図っています。

11 異常時における列車遅延状況など、列車をご利用いただくお客様への情報提供は必要不可欠である。そのための社員への連絡体制の確立について、会社の考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

輸送障害発生時は、全体の状況が把握しにくいことから、お客様サービス推進室がグループネットを活用して、運転状況、運休列車、事故現場の状況に応じて現場の写真やお客様の救済方法等を掲載するなど、状況の変化に応じて迅速に更新し、本社、現業機関及びグループ会社にも幅広く最新情報を提供するように努めています。

駅については、各駅長及び管理総括助役用の業務用携帯電話を平成26年12月に、当務用（契約社員化駅除く）の業務用携帯電話を平成27年6月に導入し、異常時の情報は輸送指令からの事故メールの受信に加え、業務課から追加情報等を受信できるようにしています。また平成27年6月には社員配置駅及び契約社員化駅の24駅にも業務用携帯電話を導入（メール機能のみ使用）し、事故メール及び業務課からの追加情報を受信できるようにしており、その情報を基に旅客案内に努めています。

輸送指令は、異常時の状況把握に努めるとともに、早期復旧計画の策定及び指示を行うことと、一斉無線による関係列車への情報提供に努めています。また、事故メールを活用し、復旧見込み時刻等、より詳細な情報をタイムリーに発信できるよう取り組んでいます。

一方、乗務員においては、自らが列車無線及び業務用携帯電話を活用して情報を収集し、こまめな旅客案内が行えるよう努めています。

<主なやりとり>

組合：列車の接続改善はお客様の利便性向上につながる取り組みである。今後もお客様の声を直接聞く現場の組合員の意見を反映するよう要請する。

会社：貴側の意見も踏まえ、引き続きお客様の利便性向上に取り組んでいきたい。

組合：信用降車型ワンマン運転について、責任組合として効率化施策には協力するが、安全面に配慮すべきと考える。

会社：限られた車両を運用しているため、朝夕の通勤時間帯の運転となる場合もあるが、安全面に配慮し、停車時分等を工夫していきたい。

組合：倒木や空転・滑走については、安全・安心輸送を確保するためにも、実効的な対策を要請する。

会社：優先順位をつけて雑木の伐採に取り組むほか、滑走・空転対策として減速運転やレール研磨機による対策を実施・検討している。

また、会社側から「高松単身者用社宅竣工に伴う移転スケジュール等」及び「松山市若草町社宅の廃止に伴う入居者への特例措置」について提案があり、これらについても協議した（別紙－２及び別紙－３を参照）。

<主なやりとり>

組合：組合員や家族の生活への影響が大きいことから、入居者に対して早急かつ丁寧な説明を要請する。

会社：早急かつ丁寧な説明に努めたい。

組合：今回、松山市若草町社宅について特例措置を設けた理由を確認したい。

会社：今回は早期の土地の有効活用を検討しており、移転までの期間が短いほか、松山地区に代替となる社宅がないため、特例措置を設けることとした。

以 上

平成 30 年 3 月ダイヤ改正について

平成 29 年 12 月
Ｊ Ｒ 四 国

平成 30 年春の JR グループダイヤ改正では、8600 系追加投入、特急「うずしお」、「むろと」の設定時刻見直し、都市圏強化等の改善を図るとともに、普通列車の見直しによる効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を平成 30 年 3 月 17 日（土）に実施する。

1 主な改正内容

(1) 本四備讃線・予讃線

① 8600 系による特急「しおかぜ・いしづち」の運転本数拡大

特急「しおかぜ・いしづち」に 8600 系を追加投入する。また、岡山～松山駅間で現行の 4 往復から 5 往復、高松～松山駅間で現行の 5 往復から 6 往復に拡大する。

8600系で運転する列車									
発 駅	発時刻	列車名	着 駅	着時刻	発 駅	発時刻	列車名	着 駅	着時刻
松 山	6:13	※しおかぜ 6 号	岡 山	9:00	岡 山	9:25	※しおかぜ 5 号	松 山	12:10
		※いしづち 6 号	高 松	8:44	高 松	9:40	※いしづち 5 号		
松 山	9:15	しおかぜ 12 号	岡 山	12:10	岡 山	12:35	しおかぜ 11 号	松 山	15:17
		いしづち 12 号	高 松	11:54	高 松	12:50	いしづち 11 号		
松 山	12:20	しおかぜ 18 号	岡 山	15:11	岡 山	15:35	しおかぜ 17 号	松 山	18:27
		いしづち 18 号	高 松	14:55	高 松	15:50	いしづち 17 号		
松 山	15:28	しおかぜ 24 号	岡 山	18:11	岡 山	18:35	しおかぜ 23 号	松 山	21:32
		いしづち 24 号	高 松	17:54	高 松	18:58	いしづち 23 号		
松 山	18:40	しおかぜ 30 号	岡 山	21:29	岡 山	22:00	しおかぜ 29 号	松 山	0:56
		いしづち 30 号	高 松	21:10	高 松	22:20	いしづち 29 号		
松 山	21:40	いしづち 106 号	高 松	0:04	高 松	6:00	いしづち 103 号	松 山	8:36

※新たに 8600 系で運転する列車

② 特急列車の停車駅見直し

特急列車のご利用の少ない停車駅を見直す。

列 車	通過となる駅
いしづち 104 号	詫間・高瀬
いしづち 106 号	
宇和海 5 号	伊予中山

(2) 本四備讃線・土讃線

① 特急列車の新規停車

特急「南風 21 号」を新たに宇多津駅に停車し、岡山・京阪神方面のご旅行・ビジネスの利便性向上を図る。

	主な駅の発着時刻						その他の停車駅
南風21号	岡山	宇多津	多度津	阿波池田	後免	高知	丸亀・善通寺・琴平 大歩危・大杉・土佐山田
	18:05発	18:42着	18:51着	19:34着	20:42着	20:50着	

② 早朝時間帯に普通列車を新設

琴平駅始発の高松行き普通列車を新設し、早朝時間帯の利便性向上を図る。また、多度津駅で特急「しおかぜ 2 号」から接続、坂出駅で快速「マリンライナー 6 号」に接続を行い、高松方面への通勤・通学、岡山・本州方面へのご旅行・ビジネスの利便性向上を図る。

主な駅の発着時刻					
観音寺	坂出	鴨川	端岡	(普通列車)	
5:19発	6:03発	6:09発	6:23発	6:34着	
琴平				新規設定 (普通列車)	
5:50発	6:18発	6:24発	6:33発	6:45着	
琴平				(普通列車)	
6:09発	6:42発	6:54発	7:03発	7:13着	

主な駅の発着時刻							
今治	新居浜	琴平	善通寺	多度津	坂出	高松	岡山
4:37発	5:06発	しおかぜ2号		5:58着	乗換		
				5:50発	5:55発	6:04発	
						新規設定 (普通列車)	
						6:17着	6:45着
						乗換	
						マリンライナー 6 号	
						6:22発	7:04着

③ 「南風リレー号」の快速化

特急「南風3号」と接続する「南風リレー号」を快速列車に変更し、すべての「南風リレー号」を快速列車で運転する。また、高松方面から特急「南風3号」をご利用されるお客様は、丸亀・多度津駅でも乗換可能となる。

	主な駅の発着時刻				
	高松	宇多津	丸亀	多度津	高知
現行					
	乗換駅：宇多津				
改正					
	乗換駅：宇多津・丸亀・多度津				

④ 特急「南風」と快速「南風リレー号」の乗換駅統一

特急「南風27号」「南風6号」に接続する快速「南風リレー号」は、丸亀・多度津駅でも乗換可能となる。これにより、特急「南風」と高松方面を結ぶ快速「南風リレー号」はすべての列車が丸亀・多度津駅で乗換可能となる。

※宇多津駅に停車する特急「南風」は、宇多津駅でも快速「南風リレー号」へ乗換可能。

	主な駅の発着時刻			
	高松	宇多津	丸亀	多度津
現行				
	乗換駅：宇多津			
改正				
	乗換駅：宇多津・丸亀・多度津			
	主な駅の発着時刻			
	多度津	丸亀	宇多津	高松
現行				
	乗換駅：宇多津			
改正				
	乗換駅：宇多津・丸亀・多度津			

(3) 高德線・鳴門線

① 朝通勤・通学時間帯に特急「うずしお」を新設

現在の始発より早い時間帯に、特急「うずしお1号」を新設し、通勤・通学に便利な特急列車を運転する。なお、新型車両2600系で運転する。

	主な駅の発着時刻						その他の停車駅
うずしお1号	高松	栗林	志度	三本松	板野	徳島	屋島・引田・勝瑞
							
	6:12発	6:17発	6:29発	6:47発	7:05着	7:31着	

② 新型車両2600系による特急「うずしお」の運転本数拡大

平成29年12月2日より営業運転を開始する2600系による特急「うずしお」の運転本数を、高松～徳島駅間で3往復から4往復に拡大を図る。

2600系で運転する列車									
発 駅	発時刻	列車名	着 駅	着時刻	発 駅	発時刻	列車名	着 駅	着時刻
高松	6:12	※うずしお1号	徳島	7:31	徳島	9:23	※うずしお8号	高松	10:31
高松	11:07	うずしお11号	徳島	12:13	徳島	12:24	うずしお14号	高松	13:31
高松	14:12	うずしお17号	徳島	15:20	徳島	15:28	うずしお20号	高松	16:32
高松	17:15	うずしお23号	徳島	18:23	徳島	18:30	うずしお26号	高松	19:36

※新たに2600系で運転する列車

③ 鳴門線に普通列車を新設

「鳴門・大塚スポーツパークポカリスエットスタジアム」での、ナイトゲーム開催時に運転している臨時列車を定期列車として運転する。これにより、鳴門駅発の最終列車が1時間程度遅くなり滞在時間拡大、イベント開催時に利便性向上を図る。

主な駅の発着時刻	
鳴門	徳島
20:09発	20:52着
21:04発	21:40着
22:17発	22:50着

④ 夜間時間帯の快速「マリンライナー」から普通列車への接続改善

高松駅 22 時台に、快速「マリンライナー」と接続するオレンジタウン行きの普通列車を新設し、本州方面から高德線列車との利便性向上を図る。また、快速「マリンライナー」と高德線列車の乗換時間を大幅に見直しスムーズな乗換が可能となる。なお、特急「うずしお 33 号」(高松 23:20 発)は、ご利用が少ないことから運転を取り止める。

主な駅の発着時刻	
	岡山 高松 オレンジタウン 引田 徳島
現行	
	マリンライナー65号 21:12発 22:08着 乗換 特急列車 22:23発 23:34着 普通列車 22:30発 23:37着
	マリンライナー67号 21:42発 22:39着 乗換 普通列車 23:04発 0:15着
	マリンライナー69号 22:12発 23:09着 乗換 特急列車 23:20発 0:30着
	マリンライナー71号 22:45発 23:40着 乗換 普通列車 23:45発 0:20着
改正	
	マリンライナー65号 21:12発 22:08着 乗換 普通列車 22:17発 23:31着 特急列車 22:24発 23:34着
	マリンライナー67号 21:42発 22:39着 乗換 新規設定 22:48発 23:22着 徳島方面への最終列車
	マリンライナー69号 22:12発 23:10着 乗換 普通列車 23:19発 0:22着 普通列車 オレンジタウン行きを運転
	マリンライナー71号 22:45発 23:40着 乗換 普通列車 23:43発 0:18着 普通列車 引田行きに変更 (特急列車の運転を取り止め)

⑤ 特急「うずしお」から快速「マリンライナー」への乗換時間見直し

特急「うずしお 28 号」から快速「マリンライナー 64 号」への乗換時間を、現在の 2 分から 5 分に変更する。

○ 高松駅発着時刻

	うずしお 28 号	マリンライナー 64 号	乗換時間
現 行	20:38 着	20:40 発	2 分
改 正	20:38 着	20:43 発	5 分

(4) 牟岐線

特急「むろと 1 号」、「むろと 4 号」の運転時刻を変更し、徳島及び牟岐・海部方面での滞在時間を拡大を図る。

	主な駅の発着時刻	主な駅の発着時刻
現行	徳島 阿南 牟岐 海部 9:51発 10:16着 10:59着 11:05発 11:19着	海部 牟岐 阿南 徳島 12:33発 12:47着 12:52発 13:35発 14:01着
改正	徳島 阿南 牟岐 海部 8:47発 9:15着 10:02着 10:08発 10:23着	海部 牟岐 阿南 徳島 9:44発 9:59着 10:11発 10:55発 11:21着

(5) 徳島線

阿波池田駅で、徳島線と土讃線の普通列車を接続し、徳島線から大歩危方面へ利用するお客様の利便性向上を図る。

	主な駅の発着時刻
現行	徳島 穴吹 阿波池田 大歩危 14:46発 15:57発 16:48着 16:43発 17:14着
改正	徳島 穴吹 阿波池田 大歩危 14:46発 15:57発 16:43着 16:44発 17:14着

(6) その他

① 特急列車の指定席拡大

多くのお客様に、指定席をご利用して頂けるよう一部の特急列車で指定席を新たに設定する。

<指定席を新たに設定または拡大する主な列車>

列車名	区 間	指定席拡大日
モーニングEXP高松	伊予西条⇒ 高 松	毎 日
しまんと1号	高 松 ⇒ 中 村	
あしずり7号	高 知 ⇒ 中 村	
南 風 2号	高 知 ⇒ 岡 山	土 曜
南 風 3号	岡 山 ⇒ 中 村	
南 風 24号	中 村 ⇒ 岡 山	
南 風 25号	岡 山 ⇒ 高 知	
南 風 6号	中 村 ⇒ 高 知	土休日

② 普通列車の見直し

ご利用状況に合わせて普通列車の運転取り止め、設定時刻、行き先等を変更する。

※関係線区：予讃線、予土線、土讃線、高德線の一部列車

③ 信用降車型ワンマン列車の拡大

高松～琴平駅間において、信用降車型ワンマン列車を8本から18本に拡大する。

④ 客室乗務員列車の運用中止

快速「マリンライナー」（児島～高松駅間）及び特急「うずしお」（高松～宇多津駅間）の客室乗務員乗務列車を車掌乗務列車に変更する。これにより、客室乗務員乗務列車は無くなりますが、運転取扱実施基準等における関係条文は現行通りとする。

3 損益まとめ

22.6 百万円／年（収入：10.0 百万円 経費：▲12.6 百万円）

高松単身者用社宅竣工に伴う移転スケジュール等について

平成２９年１２月１３日

Ｊ Ｒ 四 国

１ 高松単身者用社宅の新設工事の進捗状況（１１月１５日現在）

- （１）南棟 ６Ｆ 躯体と１～３Ｆの内装を順次施工中
- （２）東棟 躯体は完了し、１～６Ｆの内装を順次施工中

２ 高松単身者用社宅の名称について

ラ・フォール朝日とする。

ラ・フォールとは、イタリア語で居住地・砦という意味で、若草・佐古・朝倉・窪川とも地元の地名を採用していることから、高松についても朝日町の地名を冠し「ラ・フォール朝日」の名称とした。

３ 建物概要

- （１）延床面積 約 3,100 ㎡ 鉄筋コンクリート造 地上 6 階建
- （２）部屋数 120 室（23 ㎡/室）別途寮監室 1 室
- （３）エレベーター 1 基
- （３）駐車場（普通車 56 台、軽自動車 4 台、身障者用 1 台）、駐輪場（120 台）

４ 使用料金

（１）使用料金

17,800 円（月額）「基本料金 15,500 円、共益費 1,300 円、管理費 1,000 円」

※ 居室内の水道・電気代は入居者各自で高松市・四国電力と個別契約。

【参考：他のラ・フォール料金体系】

名 称	戸 数	使用料金	記 事
ラ・フォール若草	80	17,800 円	水道・電気別
ラ・フォール佐古 A 棟	44	18,300 円	水道込み、電気別、※ＥＶ有
ラ・フォール佐古 B 棟	18	18,100 円	水道込み、電気別、※ＥＶ無
ラ・フォール朝倉	100	18,500 円	水道込み、電気別
ラ・フォール窪川	3	17,800 円	水道・電気別

（２）駐車場利用料金

5,000 円（月額）「普通車・軽自動車同額」

５ 管理体制

- （１） 管理会社（四鉄サービス予定）に管理業務を委託する。（日勤：365 日）※日勤時間帯は協議中
- （２） 管理人不在時の対応方について
 - ・ 警報項目：火災警報、各室の非常押しボタン警報、エレベーターインターホン呼び出し警報
 - ・ 管理人室に警報等を一括して監視できる制御装置を設置する。
- （３） 防犯対策について
 - ・ エントランス：テンキー
 - ・ 防犯カメラの設置（玄関 3 箇所、外階段入り口 2 箇所、ＥＶホール 1 箇所の計 6 箇所）
 - ・ 各室に非常警報装置を設置する。
 - ・ 玄関から各室にインターホンで呼び出し可能な設備で、各室から玄関の自動解錠が可能とする。
- （４） 警備会社について

総合警備保障（株）「ALSOK」と契約を行い、上記（２）（３）の管理人不在時（夜間含む）等に対応する。

6 各居室の設備について

(1) 主要設備

- ・ オール電化の1K形式（約23㎡）、風呂、トイレ（ウォシュレット付）、キッチン（IHヒーター）、エアコン等

(2) 照明設備

- ・ 居室、台所とも備え付けとし、電球の取替については入居者負担とする。

(3) インターネット設備等

- ・ インターネット及びTVの接続端子を設置する。ただし、インターネットの設置、契約及びTV受信料は入居者負担とする。

※ 電話線端末の設置は行わない。

(4) 共用設備

- ・ 宅配ボックス（15個分）、メールボックス（各室分：120個）

7 今後のスケジュール

3月5日竣工予定で、移転等のスケジュールは以下のとおりとなっている。

項目	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	記事
高松寮新設工事									3/5竣工
現高松寮									3/31まで現契約で継続
(1)管理会社関係									
1.管理会社の選定、打合せ						契約締結			四鉄サービス継続予定
2.警備会社の選定、打合せ		警備業務発注書				契約締結			総合警備保障予定
(2)入居者移転関係									
1.移転計画						シート作成			
2.引越業者との打合せ									四鉄運輸予定
3.現入居者への調査・お知らせ				アンケート実施					
4.移転者への移転先案内							通知		
5.引越日の調整									
6.入居者移転									竣工から1週間以内

(1) ～12月末

組合説明後、12月末までに現入居者へ転居に関する調査、転居先等の案内

(2) 1月～2月初旬

移転者への移転案内等は、社宅等入居申請書の提出、転居希望日、家財のボリューム調査等を考えている。

(3) 移転期間（竣工日は現時点での予定であり、前後することもある）

入居者の移転は、竣工後建築の許可を受け、1週間程度を考えている。

8 移転費用

引越業者は会社が指定（四鉄運輸経由日通予定）し、移転費用は全額会社負担とする。ただし、個人で移転を希望する場合は、松山寮及び徳島寮支障移転補償と同額の5,500円を補助する。費用負担は会社が指定する移転期間中とし、それ以前に他へ転居する場合は負担しない。

松山市若草町社宅の廃止に伴う入居者への特例措置について

平成 29 年 12 月 13 日

J R 四 国

松山市若草町社宅(以下若草社宅)については、建物を維持するための外壁等の修繕費用が必要となる一方、社宅 50 歳定年制の導入及び設備の老朽化等により入居率が低いことから、生活利便を生かした土地活用を行うため廃止・撤去を行い、用地の有効活用を進めていくことが 11 月 27 日の経営会議において報告された。

これに伴い、現在若草社宅へ入居中の社員については、松山地区における代替社宅がなく転居先を提示出来ず、転居までの期間も従来告知すべき 1 年に満たないことから、特例措置を設け対応することとする。

1 若草社宅の廃止に伴う代替措置

入居者の転居先は、よんてつ不動産が提示する賃貸住戸を居住者が選定後、借上社宅として会社間契約を行った一般賃貸住戸とする。

2 借上社宅使用料金

月額 22,000 円とする。

3 特例措置の期間

入居後 10 年間とする。入居期間中は厚生業務規程及び厚生業務取扱準則の社宅・寮の取扱いを適用する。

4 転居費用

会社が指定した引越業者を利用する場合は、全額会社負担とする。

ただし個人で転居を行う場合は、124,000 円を転居経費補助として支給する。

5 今後のスケジュール

- | | |
|------------------|------------------------------|
| (1) 平成 29 年 12 月 | 入居者に対する社宅の廃止等の周知 |
| (2) 平成 30 年 1 月 | 居住者の転居に関する希望調査、よんてつ不動産による説明会 |
| (3) 同 年 2 月 | 転居に関する案内・入居手続き |
| (4) 同 年 3 月 | 転居(順次実施・会社負担) |
| (5) 同 年 9 月 | 転居完了・社宅撤去 |