

JR四国労組ニュース

平成30年12月14日(No12)

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31年3月16日(土) 改正 ～

本部は、12月11日に開催された経営協議会において「平成31年春ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、11月15日付の「ダイヤ改正実施に伴う付議(発第33号)」に対して会社側から回答が示されたことからこれらについて議論した。

来春のダイヤ改正は、新型特急気動車2700系の営業運転を見据えた特急「南風」の高知駅における運用分離、都市圏の利用促進を図るための牟岐線へのパターンダイヤ導入及び乗務員需給を踏まえた列車の適正化等、さらなる効率的な輸送体系を構築するという内容であった(別紙-1参照)。

組合は、ダイヤ改正によるお客様の利便性向上と効率的な輸送体系の必要性を理解する一方で、組合員が安全で働きやすいダイヤ設定と職場環境の重要性を訴えた。

<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)

収入については「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)のとおりです。

定期外取扱収入は、豪雨災害及び台風接近等による輸送障害の影響や、前年度に開催された四国DCの反動減により、前年を下回りました。

定期取扱収入は、前年の曜日配列による4月購入への時期ずれの反動減や豪雨災害による払い戻し等により、前年を下回りました。

今後の列車運行体系については、引き続き新幹線フィダーとしての本四直通列車の接続を基本としつつ、新型特急気動車2700系の営業運転を見据えた特急「南風」の高知駅における運用分離、都市圏の利用促進を図るための牟岐線へのパターンダイヤ導入及び乗務員需給を踏まえた列車の適正化による効率的な輸送体系を構築していきます。

2 複線区間でのワンマン列車は、安全対策に不安があることから廃止すべきと考える。考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

ワンマン列車におけるドア誤扱い防止対策として、ホーム側への停止位置目標の移設、意図せず扱えないワンマンドアスイッチへの構造変更等を実施しています。ドア誤扱い防止に向けて、ワンマン運転の基本動作についての意義を理解・実践できる指導に努めてまいります。

なお、運転方式(車掌乗務・信用降車型ワンマン・従来型ワンマン)については、乗車実績、車両運用、運転時間確保等を勘案して適切な運転方式を選択してまいります。

3 乗務員区所においては、慢性的な要員不足により臨時勤務・助勤が常態化している。適正な要員配置及び効率的な業務運営体制が重要と考えるが、考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

乗務員需給を踏まえ、乗務員養成数を増やす等の対応を図ってきましたが、今後も、継続して乗務員養成を行い、乗務員需給の改善を図ります。あわせて、お客さまのご利用状況に応じた輸送体系を構築し、今後さらに厳しくなる乗務員需給に対応するため、輸送体系の見直しを行ってまいります。

4 乗務行路においては、拘束時間短縮につながるより効率的な交番作成が必要と考える。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。今後とも、拘束時間、在宅休養時間及び行先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まいります。

5 エキスパート乗務員専用行路拡大及び、列車乗務員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まいります。

車掌への短日数勤務制度の導入については、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。

6 一部車両で故障・不具合が発生しているが、それらの対策及び旧式車両の今後の運用計画、併せて新型車両の導入計画等、考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

車両故障等が発生した場合は、原因究明を行い恒久対策を実施することで再発防止に努めています。また、主要機器については、今後も引き続き計画取替を行い、予防保全に努めていきます。また、当分の間使用しなければならない旧式車両については、主要機器の修繕を行うとともに、走行距離を抑えた運用に努めていきます。

新型車両については、2000系の後継として今年度中に2700系車両を4両導入いたします。2700系は平成32年度までの支援措置を活用しながら順次導入したいと考えており、今回の4両を含め40両程度の新製を考えています。

新型車両の導入及び大規模リニューアルについては、多額の設備投資が必要となります。引き続き、ローカル気動車の新製・改造・廃車計画の検討を進めてまいります。

7 列車停止位置目標の簡素化及び建植位置の統一化を求めているが、考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

停止位置目標については、統一することが望ましいと考えていますが、駅の形状やお客様の乗降の利便性等を考慮した結果、現在の位置としています。

8 異常時における列車遅延・運転再開状況等の運行情報は極めて重要である。将来を見据えた情報提供及び社員への連絡体制の確立について考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

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、復旧見込み時刻の提供等による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。

9 育児休職から復帰する女性組合員を含め、女性組合員が退職まで安心して働ける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)

女性社員の職域拡大については、駅の運転業務や指令業務への配置などの取組を行っています。

なお、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。

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。

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。

駅業務においては、職域拡大の観点から、従来の出改札中心の運用から、信号等の運転業務にも従事できるよう環境整備を行っていく考えです。あわせて女性休憩室及び寝室などの整備を順次進めていきます。

女性乗務員用宿泊設備の整備については、女性乗務員数の推移、既存設備の有効活用、基地移転及び老朽取替え等の時期を総合的に勘案しながら整備を進めています。

具体的には、須崎駅に女性乗務員の宿泊設備を新設することで、今年度から高知運転所において女性車掌が勤務可能となりました。また、現在工事を進めている高松地区の女性乗務員宿泊設備(11室)は、今年度中に完成する予定です。

今後は高松・松山地区に限定されている女性運転士の勤務箇所を拡大し、高知地区でも勤務が可能となるよう女性乗務員の宿泊室等の整備に向けた検討を進めていきます。

10 「駅管理業務の委託」についての進捗状況及び、将来を見据えた駅業務運営体制について考え方を明らかにされたい。

(会社回答)

駅管理業務については、平成28年度より高松管理駅において(株)ジェイアール四国メンテナンスへ無人駅清掃、券売機締切の業務を委託し、他管理駅への拡大を検討してきましたが、(株)ジェイアール四国メンテナンスから新規採用難や社員の高齢化等により今後の受託拡大は困難との回答があったため、当面は高松管理駅以外の管理駅については直轄で管理業務を行うこととなります。

今後は社員等需給の悪化が予想されますので、管理業務自体のスリム化を実施可能なものから進めていくとともに、駅の運営体制についてもさらなる効率化を検討してまいります。

<主なやりとり>

組合：列車の運転取止めや見直しはお客様の利便性への影響が大きいことから、自治体やお客様に対して丁寧に説明すべきである。

会社：ダイヤ改正の公表後に関係自治体への説明を行うとともに、駅においてもダイヤ改正について掲示を行いお客様に周知していきたい。

組合：安全面に不安があることから、複線区間における従来型ワンマン列車は廃止すべきである。あわせて、信用降車型ワンマン列車の実施については、通勤・通学列車等によるご利用状況を踏まえ、乗務員の負担を軽減する時間設定にすべきである。

会社：貴側の主旨は理解するものの、複線区間におけるワンマン列車の廃止は困難である。運転方式(車掌乗務・信用降車型ワンマン・従来型ワンマン)については、乗車実績、車両運用、運転時間確保等を勘案して適切な運転方式を選択している。なお、信用降車型ワンマン列車については、今後の厳しい乗務員需給を鑑みると更なる拡大に向けての取り組みが必要だと考えている。

組合：エキスパート乗務員専用行路を導入・拡大すべきである。

会社：現在、専用交番を導入している高松運転所のように、一定以上のエキスパート社員がいる職場では導入可能と考えるが、他の区所においては現状での導入は困難と考える。

組合：駅管理業務の委託について高松管理駅以外への展開は困難との回答があり、組合として事情は認識するものの、駅の要員不足は非常に厳しいことから、駅管理業務を含め抜本的な見直しを検討すべきである。

会社：グループ会社の要員需給も厳しいことから委託の拡大は困難となったが、駅の管理方法を含め、実情を踏まえた業務執行体制を検討していきたい。

組合：観光列車の今後の展望について示されたい。

会社：既存の観光列車は乗車率が90%を超えており、好調を維持している。今後もブラッシュアップを図っていく。新たな観光列車の運行については、お客様のニーズや収支採算性を見極めつつ検討していく。

以上

平成 31 年春ダイヤ改正について

平成 30 年 12 月
J R 四 国

平成 31 年春の JR グループダイヤ改正では、新型特急気動車 2700 系の営業運転を見据えた特急「南風」の高知駅における運用分離、都市圏の利用促進を図るための牟岐線へのパターンダイヤ導入及び乗務員需給を踏まえた列車の適正化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 31 年 3 月 16 日(土)に実施する。

1 主な改正内容

(1) 本四備讃線・予讃線・土讃線

①岡山駅における特急「しおかぜ」から「のぞみ」への接続改善

東海道・山陽新幹線を運転する「のぞみ」のダイヤ変更により、松山駅を 9 時～16 時台に発車する特急「しおかぜ」から「のぞみ」への接続が改善され、松山・新居浜方面から東京・新大阪方面への所要時間が大幅に短縮する。

<主な駅の所要時間比較>

発駅	着駅	新大阪			東京		
		現行	改正	増減	現行	改正	増減
松山		3時間50分	3時間43分	▲7分	6時間24分	6時間12分	▲12分
新居浜		2時間41分	2時間35分	▲6分	5時間15分	5時間04分	▲11分
伊予三島		2時間23分	2時間16分	▲7分	4時間57分	4時間46分	
観音寺		2時間07分	2時間01分	▲6分	4時間41分	4時間30分	

※11月22日現在

②特急「南風・しまんと」の運転区間を変更

岡山・高松～中村・宿毛方面へ直通運転する特急「南風・しまんと」の運転区間を変更する。そのため、運転区間が変更となる列車は高知駅で1番、2番のりば同一ホームで乗換となる。なお、岡山・高松方面へ運転する特急列車は1番のりば、中村・宿毛方面へ運転する特急列車は2番のりばへ発着箇所を統一し、お客様へわかりやすい設定に変更する。

<運転区間が変更となる列車>

現行		⇒	改正	
列車名	区間		列車名	区間
南風 3号	岡山～中村	⇒	南風 3号	岡山～高知
			あしずり 3号	高知～中村
南風 13号	岡山～宿毛	⇒	南風 13号	岡山～高知
			あしずり 9号	高知～宿毛
南風 12号	宿毛～岡山	⇒	あしずり 4号	宿毛～高知
			南風 12号	高知～岡山
南風 24号	中村～岡山	⇒	あしずり 10号	中村～高知
			南風 24号	高知～岡山
あしずり 12号	宿毛～高知	⇒	しまんと 10号	宿毛～高松
しまんと 10号	高知～高松			

③特急列車の新規停車

特急「南風19号」を新たに宇多津駅に停車させ、岡山・京阪神方面からのご旅行・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19号	<p>岡山 宇多津 多度津 阿波池田 後免 高知</p> <p>17:05発 17:41着 17:50着 18:33着 19:33着 19:43着</p>	丸亀・善通寺・琴平 大歩危・大杉・土佐山田

④特急列車の設定見直し

特急「しおかぜ・いしづち21号」の併結駅を宇多津駅から多度津駅に変更する。これにより、岡山・高松方面から丸亀・多度津駅へご利用されるお客様の速達性・利便性向上を図る。

	主な駅の発着時刻
現行	<p>岡山 高松 宇多津 丸亀 多度津</p> <p>しおかぜ21号 17:35発 18:08着</p> <p>いしづち21号 17:50発 18:11着</p> <p>併結 18:17着 18:22着 →松山</p>
改正	<p>岡山 高松 宇多津 丸亀 多度津</p> <p>しおかぜ21号 17:35発 18:08着</p> <p>いしづち21号 17:53発 18:12着</p> <p>併結 18:12着 18:17着 →松山</p>

⑤寝台特急「サンライズ瀬戸号（琴平延長）」のダイヤ見直し

東京駅を金・土・休前日（発駅基準）に運転する「サンライズ瀬戸号（琴平延長）」の琴平駅到着時刻を見直し、滞在時間拡大を図る。

<主な駅の発着時刻>

	高松		多度津着	善通寺着	琴平着
	着	発			
現行	7:27	7:54	8:33	8:43	8:52
改正	7:27	8:02	8:25	8:32	8:39

(2) 高德線・牟岐線・徳島線

①特急列車の新規停車

特急「うずしお33号」を新たにオレンジタウン駅に停車させ、特急列車利用による高松・栗林方面からオレンジタウンへのアクセスが便利になる。

	主な駅の発着時刻	その他停車駅
うずしお33号	<p>高松 栗林 オレンジタウン 徳島</p> <p>22:24発 22:29発 22:43着 23:34着</p>	屋島・志度・讃岐津田 三本松・讃岐白鳥・引田 板野・勝瑞

②普通列車の設定見直し

徳島～阿南駅間で普通列車を8本増発する。また、9時～19時台に運転する列車の発車時刻を統一し、30分間隔で運転を行い、お客様にわかりやすく利用しやすいダイヤに見直す。

○徳島駅

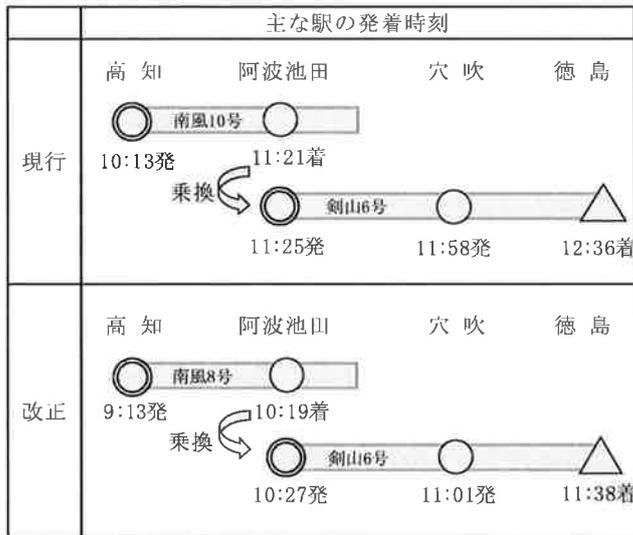
<現行>		<改正>	
阿南	海部	阿南	海部
5		5	44
6		6	47
7	18	7	18
8		8	20
9	20	9	30
10		10	00
11	10	11	00
12		12	00
13	17	13	00
14	12	14	00
15	24	15	00
16	24	16	00
17	04	17	00
18	01	18	00
19	04	19	00
20		20	31
21	27	21	28
22	10	22	17
23		23	38

○阿南駅

<現行>		<改正>	
徳島	方面	徳島	方面
5		5	40 59
6		6	48
7	02 15 36	7	02 15 36 50
8	11	8	11 40
9	17	9	17 50
10	24	10	24 55
11		11	26 47 56
12	20	12	20 56
13	17	13	17 59 56
14		14	14 56
15	08 36	15	08 50 56
16	13	16	13 44 56
17	06 28 48	17	06 28 48 56
18	35	18	35 59 58
19	21	19	21 20
20	14	20	14 16
21	15	21	15 51 52
22		22	

③特急列車の設定見直し

特急「剣山6号」の阿波池田駅発車時刻を約1時間程度繰り上げ、高知方面から徳島へ利用されるお客様の滞在時間拡大を図る。



(3) その他

①特急列車の指定席拡大

より多くのお客様に、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列車>

列車名	区間	指定席拡大日	変更点
うずしお 22号	徳島～岡山	毎日	16席→28席
うずしお 29号	岡山～徳島		
いしづち 103号	高松～松山	土休日	56席設定
宇和海 3号	松山～宇和島	平日	20席設定

②列車の見直し

ご利用状況に合わせて列車の運転取止め、設定時刻、行先等を変更する。

※関係線区: 本四備讃線、予讃線、土讃線、高徳線、牟岐線、徳島線の一部列車

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 18 本から 32 本に拡大する。

2 損益まとめ

11.2 百万円/年 (収入：▲30.1 百万円 経費：▲41.3 百万円)

3 今後の動き

年 度	新幹線 (東海道・山陽)	JR 四国	JR 貨物
平成 30 年度 (平成 31 年春)	N1 のぞみ速達化 (東京～博多間▲4 分)		
平成 31 年度 (平成 32 年春)	広島始発のぞみ (N3 のぞみ) に N700A 車両導入 (ダイヤ見直しの予定)	2700 系営業運転開始 松山運転所基地移転 北伊予～伊予横田駅間 新駅開業	松山貨物駅移転

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

平成 30 年 12 月

J R 四 国

1 取扱収入実績（12 月速報値）

平成 30 年度取扱収入は、12 月 9 日現在で 25,938 百万円、対前年 93.9%（△1,675 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	平成29年度		平成30年度			
	12月実績	累計	12月実績	前年比	累計	前年比
定期	68	3,595	72	106.3%	3,451	96.0%
定期外	923	24,018	871	94.4%	22,487	93.6%
合計	991	27,613	943	95.2%	25,938	93.9%

※12 月 9 日現在の実績（速報値）

2 純収入実績（10 月実績）

平成 30 年度鉄道運輸収入は、10 月末で 13,135 百万円、対前年 91.4%（△1,244 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	平成29年度		平成30年度					
	10月実績	累計	10月実績	前年比	累計	前年比	計画値	計画比
定期	388	2,680	371	95.7%	2,605	97.3%	11,476	91.8%
自社完結	696	5,046	676	97.1%	4,507	89.3%		
四国発売・他社関連	600	2,888	581	96.8%	2,774	96.1%		
他社発売・四国関連	555	3,765	498	89.8%	3,249	86.3%		
合計	2,239	14,379	2,126	95.0%	13,135	91.4%	14,156	92.8%