

J R 四国労組ニュース

平成30年6月27日（No.24）

発行責任者／中濱 斉

編集責任者／森安 祐貴

「ダイヤ改正実施に伴う」経営協議会 今後のダイヤ改正での 更なる改善に向けて議論！

本部は、今後のダイヤ改正に反映すべく、3月17日のダイヤ改正に伴う問題点等を集約し、発108号にて会社に付議し、本日開催された経営協議会で議論した。

組合は「ダイヤ改正は安全、正確、快適なサービスを提供し『四国に必要な公共交通機関』と認識していただくための重要な施策であるとともに、組合員にとっても安全で働きやすい職場環境とダイヤ設定は重要である」との認識にたち協議に臨んだ。

なお、付議に対する会社の回答・考え方は以下のとおり。

【発第108号「ダイヤ改正実施に伴う付議について」】

- 1 ダイヤ改正後の鉄道旅客輸送量状況を明らかにするとともに、今ダイヤ改正による効果をどのように分析しているのか会社の考え方を明らかにされたい。

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-1参照）のとおりです。定期外取扱収入は、前年の四国DC開催による反動減により前年を下回りました。定期取扱収入は、前年曜日配列による購入時期ずれの反動減により、前年を下回りました。

利用状況については「平成30年春ダイヤ改正後の利用状況について」（別紙-2参照）のとおりです。

- 2 鉄道運輸収入を確保するためにはダイヤ改正時において、外部環境や輸送需要の動向を精査しつつ、柔軟な列車設定によりお客様の視点に立った輸送サービスの提供が必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

ダイヤ改正においては、乗車人員報告を基に、限られた車両を最大限活用しつつ、お客様のニーズを反映したダイヤの設定に努めています。また、朝夕通勤時間帯等において発生している慢性的な遅れを考慮した柔軟なダイヤ設定に努めています。

全てのお客様に満足いただけるダイヤにすることは難しいものの、お客様のご意見も参考としながら、ダイヤ設定に取り組んでいきたいと考えています。

- 3 適正な運転時分及び適正な停車時分、並びに適正な集札時間とはどの程度を想定しているのか、その考え方について明らかにされたい。

運転時分については、基準運転時分表に基づき設定をしております。

また、停車時分については集札にかかる時分も含め30秒が基本であると考えておりますが、朝夕等、お客様のご利用が多い時間帯や、信用降車型ワンマン列車等、運転方式に応じて余裕時分を確保し、無理の無いダイヤ設定に努めてまいります。

- 4 複線区間でのワンマン運転は廃止し、信用降車型ワンマン列車に統一させるとともに、多客時間帯については車掌乗務列車と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

信用降車型ワンマン運転の列車に関しては、平成30年のダイヤ改正において、8本から18本に拡大しました。

信用降車型ワンマン列車の拡大にあたっては、運賃ほ脱防止対策、車両運用、運転時間確保等、解決すべき課題があることから、今後も複線区間での従来型ワンマン列車の運行は継続いたします。

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、乗車実績等を勘案して適切な運転方式を選択してまいります。

- 5 新型特急電車8600系及び新型特急気動車2600系の曲線区間での揺れ対策については、これまで車両側での対策を行ってきたが十分ではないため、更なる対策を講ずるべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

空気バネ式車体傾斜方式の曲線区間乗り心地向上策については、左右振動の低減を目的としてセンタリングシリンダの導入、空気バネの最適化を図って参りました。昨年度からセンタリングシリンダの更なる能力の向上を目指して鉄道総研と共同で研究中であり、今後も引き続き乗り心地向上に取り組んで参ります。

軌道の管理・整備については、規程類に基づき適切に実施してまいります。

- 6 運転士及び車掌においては慢性的な要員不足により不満の声がある。これらの解消に向け今後の要員計画を明らかにされたい。

今後の要員計画については、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。

平行して、乗務員需給を踏まえた輸送体系の検討を進め、将来にわたって持続可能な業務運営体制の構築を目指します。

- 7 経費の削減及び作業の簡素化に繋げるため、ダイヤ改正は輸送体系の大規模な変更時（複線化・高架化等）で良いと思われるが、会社の考え方を明らかにされたい。

ダイヤ改正については、ご利用状況に応じた列車の見直しや効率化等の社内施策に加え、JRグループ各社の輸送体系の変更等、外部環境の変化も踏まえ、総合的に判断して実施の是非を決定しております。

以 上

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 6 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6月速報値）

平成 30 年度取扱収入は、6 月 24 日現在で 8,724 百万円、対前年 97.0%（ 266 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	平成29年度		平成30年度			
	6月実績	累計	6月実績	前年比	累計	前年比
定期	148	1,335	156	105.6%	1,277	95.7%
定期外	2,068	7,655	1,959	94.7%	7,447	97.3%
合計	2,216	8,990	2,115	95.4%	8,724	97.0%

6 月 24 日現在の実績（速報値）

2 純収入実績（5月実績）

平成 30 年度鉄道運輸収入は、5 月末で 4,180 百万円、対前年 97.5%（ 104 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	平成29年度		平成30年度				計画値	計画比
	5月実績	累計	5月実績	前年比	累計	前年比		
定期	390	749	392	100.6%	743	99.3%	3,321	100.3%
自社完結	763	1,469	713	93.4%	1,410	96.0%		
四国発売・他社関連	393	910	390	99.2%	930	102.2%		
他社発売・四国関連	479	1,052	442	92.4%	992	94.3%		
合計	2,025	4,180	1,937	95.7%	4,075	97.5%	4,070	100.2%

平成 30 年春ダイヤ改正後の利用状況について

平成 30 年 6 月
J R 四 国

平成 30 年春ダイヤ改正では、都市間・都市圏の輸送力強化に向けた列車の新設、特急「南風 21 号」の宇多津駅新規停車、慢性的な遅延解消を図るためのダイヤ設定見直し等を実施するとともに、特急列車の指定席拡大による増収施策を行いました。ダイヤ改正後の 3 月 17 日（土）～ 4 月 26 日（木）までの利用状況は以下の通りです。

1 新設列車の利用状況

(1) 土讃線 琴平駅始発の普通列車を新設

(増収想定 : 460 万円 / 年 高松方面 8 人 / 日、岡山方面 1.7 人 / 日の新規誘発)

・ 5210M (琴平 5:50 発 高松 6:45 着) (人)

区 間	平 日	土 曜	休 日
琴 平～多度津	13	10	5
多度津～高 松	59	41	21

・ 乗換人数 (3 月 17、19、20、24、25 日調査) (人)

乗 換 駅	接 続 列 車	平 日	土 曜	休 日
多度津	2M 5210M	1	2	0
坂 出	5210M 3106M	7	10	13

・ 増発による多度津～高松間の朝通勤時間帯利用比較 (人)

列 車	平 日		土 曜		休 日	
	H30	H29	H30	H29	H30	H29
104M(高松 6:34 着)	91	90	35	49	60	44
5210M(高松 6:45 着)	59	-	41	-	21	-
1212M(高松 7:13 着)	195	188	40	51	35	44
総 計	345	278	116	100	116	88

(2) 高德・鳴門線

朝通勤時間帯に特急「うずしお 1 号」新設

(増収想定 : 286 万円 / 年 快てーき 3 人の新規誘発、普通定期から快てーきへ 3 人転移)

・ 3001D (高松 6:12 発 徳島 7:31 着) (人)

区 間	平 日	土 曜	休 日
高 松～徳 島	20	15	11

・3001D 券種ごとの利用人員（徳島運転所 車掌科提供データ） (人)

個札券			快てーき			Sきっぷ			その他		
平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日
6	5	8	13	1	3	1	2	13	3	3	4

・増発による徳島方面への朝通勤時間帯利用比較 (人)

区 間	平 日		土 曜		休 日	
	H30	H29	H30	H29	H30	H29
高 松～徳 島	136	132	53	44	41	45

H30 は 3001D、3003D の 2 列車、H29 は改正前 3001D の利用と比較

・改正前 3033D 廃止による徳島方面への利用比較 (人)

区 間	平 日		土 曜		休 日	
	H30	H29	H30	H29	H30	H29
高 松～徳 島	44	64	36	53	36	50

H30 は 3033D の 1 列車、H29 は改正前 3031D、3033D の 2 列車の利用と比較

夜間時間帯にオレンジタウン行き普通列車を新設

・4381D (高松 22:48 発 オレンジタウン 23:22 着) (人)

区 間	平 日	土 曜	休 日
高 松～オレンジタウン	32	29	25

夜間時間帯に徳島行き普通列車を新設

・4985D (鳴門 22:17 発 徳島 22:50 着) (人)

区 間	平 日	土 曜	休 日
鳴 門～池 谷	5	3	3
池 谷～徳 島	9	8	4

2 設定時刻を変更した特急列車の利用状況

・5051D (徳島 8:47 発 牟岐 10:02 着) 徳島発 1 時間程度繰り上げ (人)

区 間	平 日		土 曜		休 日	
	H30	H29	H30	H29	H30	H29
徳 島～牟 岐	15	29	17	46	12	33

・5054D (牟岐 10:11 発 徳島 11:21 着) 牟岐発 2.5 時間程度繰り上げ (人)

区 間	平 日		土 曜		休 日	
	H30	H29	H30	H29	H30	H29
牟 岐～徳 島	21	28	30	31	24	35

3 新規停車による利用状況

(増収想定：62万円/年 マリンライナー51、53号からの転移10.6人/日)

・51D (岡山 18:05 発 宇多津 18:42 着) (人)

駅名	平日		土曜		休日	
	乗	降	乗	降	乗	降
宇多津	1	8	1	9	2	8

4 指定席拡大・新設による利用状況

・全日で指定席拡大を行った列車 (人)

列車番号	区間	H30			H29			変更内容
		平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	
2001D	高知～窪川	6	6	10	8	9	10	16席 60席
2077D		3	3	6	3	6	6	
3027D	高松～徳島	7	5	7	6	6	5	8席 16席
3030D		2	2	3	3	2	2	
1092M	伊予三島～多度津	5	9	6	-	-	-	新規設定
4009D	徳島～阿波池田	1	1	1	-	-	-	
4011D		1	1	0	-	-	-	
4013D		0	0	0	-	-	-	
4002D		0	0	1	-	-	-	
4012D		2	2	1	-	-	-	

・土曜日に指定席拡大を行った列車 (人)

列車番号	区間	H30		H29		変更内容
		土曜		土曜		
32D	児島～多度津	89		81		84席 112席
33D		86		91		
54D		43		50		
55D		32		40		

・土休日に指定席拡大を行った列車 (人)

列車番号	区間	H30		H29		変更内容
		土曜	休日	土曜	休日	
36D	高知～窪川	7	5	10	11	16席 84席
1053D	松山～宇和島	1	1	-	-	新規設定

5 編成変更により座席数が減少となった特急列車の利用状況

・8600系に変更を行った列車(26席)

(人)

	区 間			平 日		土 曜		休 日	
			定員	乗員	乗車率	乗員	乗車率	乗員	乗車率
6M	児 島～多度津	自由席	101	91	90%	148	147%	97	96%
		指定席	141	109	77%	138	98%	133	94%
		グリーン席	12	6	50%	8	67%	9	75%

土曜は多客に伴う分併なし実施日を除く

(人)

	区 間			平 日		土 曜		休 日	
			定員	乗員	乗車率	乗員	乗車率	乗員	乗車率
5M	児 島～多度津	自由席	101	77	76%	89	88%	53	52%
		指定席	141	94	67%	91	65%	72	51%
		グリーン席	12	6	50%	6	50%	7	58%

土曜は多客に伴う分併なし実施日を除く

・多客に伴う分併なし実施日(3月24、31日、4月7日)

(人)

	区 間			土 曜	
			定員	乗員	乗車率
6M	児 島～多度津	自由席	121	176	145%
		指定席	222	192	86%
		グリーン席	12	7	58%

(人)

	区 間			土 曜	
			定員	乗員	乗車率
5M	児 島～多度津	自由席	121	97	80%
		指定席	222	115	52%
		グリーン席	12	8	67%

・2両編成に変更を行った列車(1両)

(人)

	区 間			平 日		土 曜		休 日	
			定員	乗員	乗車率	乗員	乗車率	乗員	乗車率
1057D	松 山～宇和島	自由席	84	44	52%	64	76%	71	84%
		指定席	20	7	35%	8	40%	9	45%
1063D		自由席	84	55	65%	64	76%	45	54%
		指定席	20	9	45%	11	55%	9	45%
1062D		自由席	84	54	64%	59	70%	65	77%
		指定席	20	8	40%	6	30%	11	55%
1068D		自由席	84	55	65%	79	94%	83	99%
		指定席	20	9	45%	8	40%	12	60%