

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日 (No.13/1)

発行責任者/大谷 清

編集責任者/武智 義治

「ダイヤ改正等」経営協議会開催 2020年3月14日(土)改正

JR四国労組は、12月4日に開催された経営協議会において「2020年春ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、11月18日付の「ダイヤ改正実施に伴う付議(発第54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を行った。

来春のダイヤ改正では、全ての特急「南風」を宇多津駅に停車させ、特急「南風6号」の高知駅における運用分離の実施、また、都市圏輸送の充実を図るため、予讃線高松駅～多度津駅間においてデertime時間帯に可能な限り発車時刻を揃えたダイヤの導入、並びに土休日運休列車の設定見直しに加えて、急激に悪化する乗務員需給に対応するため「選択と集中」を基本とした適正化を行い、効率的な輸送体系を構築にするとした内容であった。(別紙-1参照)

【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のあり方について、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-2参照)の通りです。

定期外取扱収入は、前年度に発生した大雨・台風などの自然災害や「平成30年7月豪雨災害」等の反動増により、前年を上回りました。

定期取扱収入は、豪雨災害による払い戻しの反動増により、前年を上回りました。

純収入(10月累計)についても、対前年は豪雨災害の反動増により上回っていますが、対前々年(2017年度)では98.5%(△223百万円)、対事業計画では100.0%(+2百万円)となっており、災害前の収入の水準まで回復しておらず、事業計画235億円達成については予断を許さない状況となっています。

今後の列車運行体系については、引き続き新幹線フィーダーとしての本四直通列車の接続を基本としつつ、四国水族館の開業に合わせ特急「南風」を宇多津駅に全て停車や高知駅での運用分離、また、都市圏輸送の充実を図るため、高松～多度津間での発車時刻を可能な限り統一されたわかりやすく利用しやすいダイヤ設定や土休日運休列車の毎日運転化、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。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No.13/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

2 松山運転所、新車両基地の使用開始時期とその運用方について明らかにされたい。

松山運転所、新車両基地については、2020年1月下旬に設備切替、3月ダイヤ改正より本稼働させる予定となっております。1月下旬の設備切替以降は、構内入換、乗務員の線見、検修設備の確認、引越しなど本稼働に向けた準備を行います。3月のダイヤ改正日より、回送列車を含めた新ダイヤでの運用を開始します。

3 ホームセンサー等の安全対策が整備されていない現状において、複線区間での従来型ワンマン列車の運行は中止すべきと訴えているが、それに対する会社の考え方と、この間のワンマン列車に対する安全確保のための取り組み状況並びに今後の計画等を明らかにされたい。

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た取り組みが必要だと考えています。なお、運転士がホームのない箇所のドアを誤って開き、旅客が列車から地上に転落すると、重大事故につながるリスクについては認識していません。

これまでハード対策として、安価なホーム検知装置の開発・試行に取り組んできましたが、信頼性・コスト等に課題があり、実用化には至っておらず、運転士の注意力に頼っているのが現状です。従来型ワンマン運転のドア扱いに対する安全性の向上に寄与する支援装置として、他社で採用実績のあるホーム検知装置の導入に向けた検討を進めます。

なお、安全確保のための取り組み状況並びに今後の計画については、以下の通りです。

- (1) これまで、ワンマン列車の安全性向上に向けたドア誤扱い抑制対策を実施してきた。（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）
- (2) ドア誤扱い防止のハード対策であるホームセンサーの導入には多額の経費が必要となり、直ちに導入することは困難であるが、中長期設備投資計画のメニューとして、検討を進める。
- (3) 当面の対策として、ワンマンドア半自動扱いについて検討中である。
- (4) 3月ダイヤ改正では、都市圏輸送の充実、及び7200系ワンマン対応車両の増加による信用降車型ワンマン列車の拡大等を踏まえて車掌運用を検討したことにより、結果的に、複線区間における従来型ワンマン列車は、減少する。
(2019.3 : 9本→2020.3 : 2本)

4 車掌をはじめとする乗務員や駅員においては特に要員が不足し、臨時勤務や助勤が常態化している。適正な要員配置と効率的な業務運営体制の構築が喫緊の課題と考えるが、考え方を明らかにされたい。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No13／3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

今後、駅の要員需給は更なる逼迫が予想され、現行の駅（ワーププラザを含む）営業体制を将来にわたって維持することは困難です。一方で、世間では技術の進歩や時代背景の変化もあり、機械化やインターネット化による人を介さない販売方式が浸透しつつあります。そこで、持続可能な駅の営業体制の構築に向け、次世代型自動券売機の導入によるサービス水準を維持した出札業務の効率化や一部駅のワーププラザ廃止、契約社員化駅の曜日休日化等の各種効率化について今後数年間で進めていきたいと考えております。

また、無店舗販売の強化や新たな販売ツールの検討をあわせて行います。

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。

- 5 エキスパート運転士専用交番の拡大や、車掌への短日数勤務制度の導入、さらに育児休職から復帰する女性乗務員や育児中の組合員にも適用できるよう、短時間行路及び交番等の新設も必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

エキスパート乗務員専用交番については、2018年3月ダイヤ改正より高松運転所に新設しました。専用交番の設置には、乗務割交番を充足しうるだけのエキスパート運転士が必要なことから、他区所への拡大については、エキスパート運転士の在籍人数を踏まえ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。

育児休職から復帰する女性乗務員を想定した日勤行路については、2020年3月改正において高松運転所に設定することを検討しております。

- 6 育児・介護休職等から復帰する場合の職場・職種の選択肢の拡大と、育児短時間勤務適用職種の拡大など、多様な働き方に向けた環境整備が必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

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ますが、その中で、就労地域・日勤業務等の希望等を踏まえ、家庭環境等を考慮して復帰箇所・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。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No13/4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

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。

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。あわせてエリアの拠点駅におい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。

7 トイレ無し車両が運行されている線区では、その対策が終了してから駅トイレ封鎖に着手すべきである。会社の考え方と今後の予定を明らかにされたい。

駅の要員需給が逼迫する中、管理業務の省力化を目的に、列車へのトイレ設置率が概ね9割を超える高德線、鳴門線、牟岐線、徳島線、土讃線の無人駅や、自治体設置のトイレが近くにある無人駅を中心にトイレを封鎖しています。今年度中に対象51駅の封鎖を完了する予定です。（10月末現在44箇所封鎖済）

8 新たな観光列車の運転時刻と、乗務員並びにアテンダントの行路等を明らかにされたい。また乗務員等が適正な休憩がとれる環境整備が必要となるが、会社の考え方を明らかにされたい。

「志国土佐 時代の夜明けのものがたり」の運転時刻については、ニュースリリース（2019年9月30日付）（別紙-3参照）のとおりです。アテンダントの行路については、現在検討中ですが、千年のものがたり企画室から派遣します。適正な休憩時間については確保します。なお、高知駅にアテンダントの休憩室を設置します。

運転時刻は以下の通りです。

下り：高知12：04発 窪川14：40着

上り：窪川15：10発 高知17：56着

乗務員の行路については現在検討中ですが、適正な休養が取れるよう検討してまいります。

9 雨量による運転規制は駅間で分けられており、一例をあげると、新改駅の雨量計が規制値に達した場合の運転規制は土佐山田駅構内も含む規制となり、上り列車は後免駅までの折り返し運転となる。規制区域の範囲は駅の境界まで（場内信号機等）とするなど、お客様の利便性を高めるべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

新改駅設置の雨量計が規制雨量（中止）に達した場合、規制区域の終点側のキロ程は110k900mで土佐山田駅を中心となります。土佐山田駅～新改駅間は第3次態勢

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No.13/5）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

が施行されているため、後免駅方面から進入する列車については、「暫定」の取扱いとして土佐山田駅に進入させない取扱いを行っています。なお、現在、土佐山田駅構内は規制区域から外す方向で検討を行っています。

10 保守作業時間確保のため、最終列車の運転時刻の繰り上げなど深夜帯ダイヤの見直しも必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

運行ダイヤは、鉄道旅客輸送量状況や運行コスト等を十分に勘案し設定しております。一方、安全確保のために必要な作業間合いにも配慮しながら構築する必要があると認識しており、関係個所と調整を行うように努めていきます。なお、お客様のご利用状況等を見ながら一部の夜間時間帯の列車については、設定時刻の見直しを行います。具体的には、「ミッドナイトEXP高松（現行、高松駅23時46分発）」及び「あしずり15号（現行、高知駅21時53分発）」は、30分程度運転時刻を繰り上げます。

11 車両基地の浸水・水没を想定した、車両等の一時避難マニュアル等の整備とその周知、あわせて訓練等の実施も喫緊の課題と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

現在、浸水に関するハザードマップを確認し、浸水により大きな影響のある設備等の把握に努めています。また、対策については、降雨状況や沿線環境等の条件による車両の移動及び土嚢・排水用ポンプの配備等について、導入に対する必要経費や効果等を勘案しながら検討していくこととなります。また、マニュアルの整備や訓練の実施等については、想定される浸水状況や取り組む対策等を考慮しながら検討していきます。

12 寮や各職場における休憩室・浴室・乗務員宿泊所等においては、修繕や新設が必要な箇所があると考え。女性専用設備も含め今後の計画等を明らかにされたい。

当社所有の寮については、若年社員や単身赴任者の生活を考える上で、今後できるだけ維持が必要な会社施設であると位置づけ、老朽化したものから順次建て替えを行い、居住環境の改善を図ってきました。

残る寮及び代替寮については、建物の状況等を踏まえながら、今後建て替えの必要性について検討を行っていきます。

駅の休憩室等の整備については、耐震補強や老朽木造駅舎の建替など、駅舎の改修工事等に併せて随時、実施していきます。

また女性社員の職域拡大に向けて、エリアの拠点駅におい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。

2019年度中に、以下の女性乗務員宿泊設備等を整備します。

・後免駅 休憩室（1室）新設（年度内）

・布師田車両基地 休養室（2室）新設、休憩室（1室）新設、既存設備改良（完了）

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No13／6）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

・須崎社宅 休養室（4室）新設、浴室（1室）改良、
防犯対策等 整備（完了）

・伊予西条社宅 休養室（4室）新設、浴室（3室）改良、
防犯対策 整備（年度内）

また、職場環境改善等として、以下の設備改良・修繕を実施します。

・宇和島運転区 トイレ洋式化（年度内）

・八幡浜駅 乗務員休憩室 トイレ洋式化（年度内）

・J S M徳島支店 女性用トイレ 新設（完了）

・鳴門駅耐震補強に伴う休養室新設（完了）

・阿南駅休憩室 畳張替え（年度内）

・布師田車両基地 壁紙・床・カーペット張替え（年度内）

・阿波池田 車掌休憩室 畳・壁紙 張替え（年度内）

・阿波池田 運転士宿泊所 浴室床タイル 修繕（年度内）

・高松CTC 2階浴室 出窓 再塗装（年度内）

2020年度は乗務員宿泊所等においては、宇和島乗務員宿泊所を新設します。また、職場環境の改善については、現業機関の要望等を踏まえ検討を行っていきます。

<主なやりとり>

組合：鉄道運輸収入235億円達成には予断を許さない状況とのことだが、達成に向けての対策は何か考えているのか。

会社：昨年豪雨災害前の水準に戻りきっていない予讃線の利用促進や、若者に鉄道を利用してもらえようアピールし増収に繋げたいと考えている。

組合：牟岐線に導入したパターンダイヤの効果を示されたい。

会社：詳しい分析が必要だが、徳島駅～阿南駅間ではご利用が2%増えている。

組合：パターンダイヤの他線区への導入計画はあるのか。

会社：県庁所在地周辺の都市圏での導入を検討しているが、具体的な計画はない。

組合：複線区間の従来型ワンマン列車の安全対策は、乗務員の注意力に頼っているのであれば、早急に廃止すべきである。

会社：運転士がホームのない箇所ドアを誤って開き、旅客が列車から地上に転落すると、重大事故につながるリスクについては認識しているものの、複線区間での従来型ワンマン列車の廃止は車両運用の都合により困難である。安全確保のため当面の対策として、ワンマン列車での半自動扱いを検討中である。

組合：ドアのランプが点灯すればお客様はドアを開けることから、半自動扱いでは安全の確保にはならない。また、半自動扱いでドア挟みが発生しても運転席では挟んだドアは開かない。

会社：ハード対策のホームセンサーの導入に向け検討していく。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月13日（No.13／7終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

組合：信用降車型ワンマン列車の運転本数、区間は拡大するのか。

会社：7200系ワンマン対応車両の増加により車掌の運用を検討した結果、信用降車型ワンマン列車は現行の32本から39本へ増加し、区間も多度津駅～観音寺駅まで拡大して運転する計画である。

組合：車掌の要員不足は契約社員車掌の離職が多いことも一因と考える。運転士登用で社員になるのではなく、車掌でも社員登用試験が受験できるようにすべきである。

会社：要員の確保のため、試験制度についても検討していきたい。

組合：車掌への短日数勤務制度の導入や、育児休職から復帰する女性乗務員や育児中の組合員にも適用できるように短時間行路及び交番等も新設すべきである。

会社：車掌への短日数勤務制度の導入は、勤務体系や運用効率の低下等の関係から、現在のところ困難であるが、育児休職から復帰する女性乗務員を想定した日勤行路を、2020年3月のダイヤ改正において高松運転所に設定することを検討している。

組合：育児・介護休職等から復帰する場合の職場・職種の選択肢の拡大と、育児短時間勤務適用職種の拡大に向けた環境整備を行うべきである。

会社：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ある。育児短時間勤務の適用職種拡大については、業務の性質上困難である。

組合：一部無人駅のトイレ封鎖によって、トイレ無し車両にご乗車のお客様が停車時間のある駅でトイレに行けなかったり、水道が使用できず保守用車への補水ができなかったとの声が上がってきている。系統間で連携を図りながらトイレ封鎖を行うべきである。

会社：列車へのトイレ設置率が高い線区や、自治体設置のトイレが近くにある無人駅を中心にトイレの封鎖を行っているが、系統間での連携も図っていく。

組合：雨量による運転規制について、安全が確保されるのであれば規制を見直してお客様の利便性を高めるべきである。

会社：現在、規制の見直しを検討している。

また、会社側から「アルコール検知器の変更及び出先地での点呼について」説明があり、協議を行った。（別紙－4参照）

<主なやりとり>

組合：早朝の中間点呼時とは、いつまでの中間点呼か。

会社：泊行路において宿泊地で仮眠後に行う中間点呼である。

組合：アルコール検知器が表示灯式から数値式に変更となるが、基準に変更はあるのか。

会社：表示灯で判断していたものを数値に表し判断するもので、基準は同じである。

組合：アルコール検知器により乗務不可と判断された際の勤務認証はどうなるのか。

会社：勤務認証は不参となる。

以上

2020年春ダイヤ改正について

2019年12月
J R 四 国

2020年春のJRグループダイヤ改正では、全ての特急「南風」を宇多津駅に停車させ、特急「南風6号」の高知駅における運用分離を実施する。また、都市圏輸送の充実を図るため、予讃線のデータイム時間帯に可能な限り発車時刻を揃えたダイヤの導入並びに土休日運休列車の設定見直しを行う。

一方で、急激に悪化する乗務員需給に対応するため、「選択と集中」を基本とした適正化を行い、効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を2020年3月14日(土)に実施する。

1 主な改正内容

(1) 東海道・山陽新幹線関係

東海道・山陽新幹線のダイヤ見直しにより、高知・徳島駅を8時～11時台に発車する特急「南風」「うずしお」から「のぞみ」の接続が改善され、広島・博多方面への所要時間が短縮する。

また、岡山駅で東京発「のぞみ」と特急「しおかぜ29号」、快速「マリンライナー17・19号」の接続が改善され、所要時間が短縮する。

【高知から広島・博多方面への所要時間が短縮する特急「南風」】

列車	高知～広島間(短縮時間)	高知～博多間(短縮時間)
南風6号	3時間22分 (△3分)	4時間29分 (△3分)
南風8号	3時間10分 (△3分)	4時間17分 (△3分)
南風10号		
南風12号		

【徳島から広島・博多方面への所要時間が短縮する特急「うずしお」】

列車	徳島～広島間(短縮時間)	徳島～博多間(短縮時間)
うずしお6号	3時間00分 (△3分)	4時間07分 (△3分)
うずしお8号		
うずしお10号	2時間55分 (△3分)	4時間02分 (△3分)
うずしお12号	2時間51分 (△4分)	3時間58分 (△4分)

【特急 しおかぜ29号】

	東京発	新大阪発	岡山		新居浜着	松山着	所要時間 (東京～松山)	増減
			着	発				
現行	18:10	20:39	21:24	22:00	23:50	0:56	6時間46分	△20分
改正	18:30	21:02	21:50					

【快速 マリンライナー17号】

	東京発	新大阪発	岡山		坂出着	高松着	所要時間 (東京～高松)	増減
			着	発				
現行	6:00	8:24	9:09	9:32	10:11	10:26	4時間26分	△15分
改正	6:15	8:41	9:25	9:33				

【快速 マリンライナー19号】

	東京発	新大阪発	岡山		坂出着	高松着	所要時間 (東京～高松)	増減
			着	発				
現行	6:16	8:42	9:27	9:54	10:35	10:51	4時間35分	△14分
改正	6:30	9:02	9:46					

※新幹線時刻は11月13日現在

(2) 本四備讃線・予讃線

①全ての特急「南風」が宇多津駅に停車

現在、宇多津駅には、特急「南風」が22本（下り11本、上り11本）停車している。今回、四国水族館の開業(2020年3月予定)に合わせ、宇多津駅を通過する6本（下り3本、上り3本）が新たに停車し、全ての「南風」が宇多津駅に停車する。

【新たに宇多津駅に停車する特急「南風」】

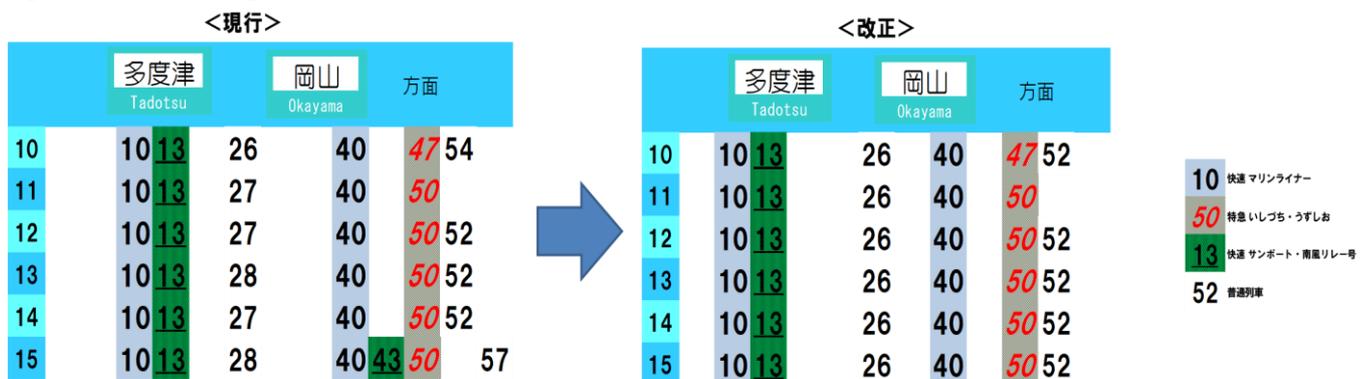
列車	発駅・時刻	宇多津駅		着駅・時刻
		着時刻	発時刻	
南風5号	岡山 10:05	10:39	10:40	高知 12:29
南風11号	岡山 13:05	13:40	13:40	高知 15:39
南風15号	岡山 15:05	15:41	15:41	高知 17:41
南風8号	高知 9:13	11:04	11:05	岡山 11:40
南風12号	高知 11:13	13:05	13:06	岡山 13:40
南風16号	高知 13:13	15:06	15:06	岡山 15:41

②高松駅の発車時刻を統一し、わかりやすいダイヤに変更

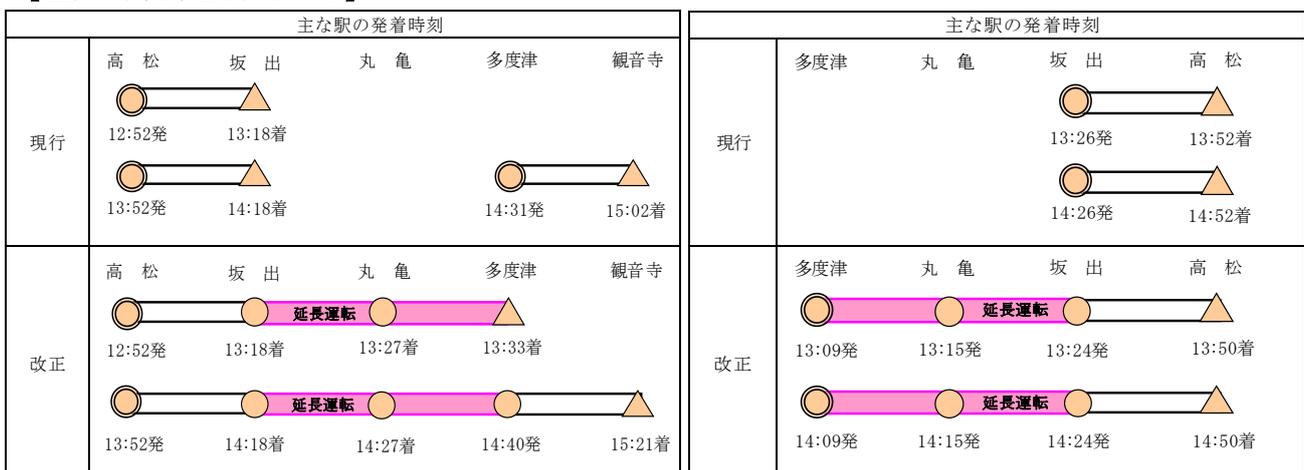
高松駅を10～15時台に発車する快速「マリンライナー」、快速「サンポート」・「サンポート南風リレー号」、普通列車の発車時刻を統一し、お客様にわかりやすく利用しやすいダイヤに変更する。なお、高松～多度津駅間においても、ほぼ発車時刻が統一されたダイヤとなる。

また、高松～坂出駅間を運転する4本（下り2本、上り2本）の普通列車を、多度津駅まで延長運転を行い、丸亀・多度津方面の利便性向上を図る。

【高松駅 発車時刻】



【運転区間を変更する列車】



③南伊予駅が開業

北伊予～伊予横田駅間に南伊予駅が開業し、上下 53 本の全ての普通列車が停車する。これにより松山・伊予市方面への通勤・通学が便利になる。

新 駅 の 名 称	区 間 (所在地)
南伊予 (みなみいよ)	北伊予～伊予横田駅間 (愛媛県 伊予市)

④特急「ミッドナイト EXP 高松」の運転時刻見直し

特急「ミッドナイト EXP 高松」の運転時刻を見直し、高松・坂出方面から観音寺・伊予西条方面への到着時間を 30 分程度繰り上げる。

	主な駅の発着時刻	その他の停車駅															
ミッドナイト EXP 高松	<table border="0"> <tr> <td>高 松</td> <td>多度津</td> <td>観音寺</td> <td>伊予三島</td> <td>伊予西条</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>▲</td> </tr> <tr> <td>23:13発</td> <td>23:40着</td> <td>0:01着</td> <td>0:17着</td> <td>0:43着</td> </tr> </table>	高 松	多度津	観音寺	伊予三島	伊予西条	●	●	●	●	▲	23:13発	23:40着	0:01着	0:17着	0:43着	坂出・宇多津・丸亀・詫間 高瀬・川之江・新居浜
高 松	多度津	観音寺	伊予三島	伊予西条													
●	●	●	●	▲													
23:13発	23:40着	0:01着	0:17着	0:43着													

(3) 土讃線

①特急「あしずり 15 号」が多ノ郷駅に停車

通勤・通学時間帯を中心に特急列車が停車する多ノ郷駅に、特急「あしずり 15 号」が新たに停車する。また、運転時刻を見直し、高知方面から窪川・中村方面への到着時間を 30 分程度繰り上げる。

	主な駅の発着時刻	その他の停車駅																		
あしずり 15 号	<table border="0"> <tr> <td>高 知</td> <td>伊 野</td> <td>多ノ郷</td> <td>須 崎</td> <td>窪 川</td> <td>中 村</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>▲</td> </tr> <tr> <td>21:23発</td> <td>21:37発</td> <td>22:01着</td> <td>22:05着</td> <td>22:31着</td> <td>23:08着</td> </tr> </table>	高 知	伊 野	多ノ郷	須 崎	窪 川	中 村	●	●	●	●	●	▲	21:23発	21:37発	22:01着	22:05着	22:31着	23:08着	旭・朝倉・佐川・土佐久礼 土佐佐賀・土佐入野
高 知	伊 野	多ノ郷	須 崎	窪 川	中 村															
●	●	●	●	●	▲															
21:23発	21:37発	22:01着	22:05着	22:31着	23:08着															

②特急「南風 6 号」の運転区間見直し

特急「南風 6 号」の運転区間を高知駅始発に変更し、窪川・中村方面から岡山方面へご利用されるお客様は、高知駅で 1 番、2 番のりば同一ホームで乗換となる。

現 行			改 正	
列 車	区 間		列 車	区 間
南 風 6 号	中 村～岡 山	⇒	あしずり 2 号 南 風 6 号	中 村～高 知 高 知～岡 山

(4) 高德線・鳴門線

①高德線の普通列車が、新たに特急「いしづち 103 号・しまんと 1 号」に接続

高德線を運転する普通列車の高松駅到着時刻を見直し、新たに特急「いしづち 103 号・しまんと 1 号」に接続する。引田・志度方面から松山・高知方面への観光・ビジネスが便利になる。

主な駅の発着時刻					
引 田	志 度	栗 林	高 松		高 知 松 山
●	●	●	▲		
4:54発	5:30発	5:48発	5:56着		
			<乗換>		
			↓	●	▲
				6:00発	8:36着
				●	▲
				6:04発	8:18着

②鳴門線から特急「うずしお 28号」との接続を改善

鳴門線を運転する普通列車の運転時刻を見直し、勝瑞駅で接続する特急「うずしお 28号」との接続時間を短縮する。これにより、鳴門方面から高松方面へのご利用がますます便利になる。

また、鳴門駅から徳島方面へ運転する普通列車が、6時～22時台まで毎時1本の設定となり、徳島方面への利便性が向上する。

主な駅の発着時刻	
現行	
現行	
改正	

(5) その他

①土曜・休日に運休する普通列車を毎日運転

都市圏輸送を充実し、利便性向上を図るため、土曜・休日に運休する8本の普通列車が毎日運転となる。

【毎日運転を行う普通列車】

線区	発駅・時刻	着駅・時刻
土讃線	高知 16:36	伊野 16:59
	伊野 17:24	高知 17:45
高德線	高松 7:51	オレンジタウン 8:36
	高松 16:18	三本松 17:29
	オレンジタウン 8:58	高松 9:39
	三本松 17:39	高松 19:06
徳島線	徳島 8:38	阿波川島 9:19
	阿波川島 9:47	徳島 10:23

②特急列車の指定席拡大

指定席を多くのお客様にご利用して頂けるよう、現在、指定席を16席の設定で運転する一部の特急「うずしお」(平日21本、土休日28本)、土曜・休日の特急「いしづち 23号」の指定席を拡大する。

【指定席を拡大する特急列車】

列車	区間	指定席拡大数
うずしお(※1)	徳島～高松	16席→28席
いしづち 23号	高松～松山	12席→36席

※1：平日のうずしお 3・25・27・4・24・28・30号は、指定席16席の設定で運転
 なお、土曜・休日は、指定席28席の設定で運転

③特急列車の停車駅見直し

ご利用状況より、特急「宇和海 22 号」「うずしお 30 号」の停車を取り止める。

【停車を見直す特急列車】

列車	停車を取り止める駅
宇和海 22 号	伊予中山
うずしお 30 号	讃岐白鳥

④列車の見直し

ご利用状況に合わせて、普通列車の運転取止め、設定時刻、行き先等を変更する。

2 損益まとめ

13.9 百万円／年 （収入：5.9 百万円 経費：▲8.0 百万円）

列車キロ等現改比較表 (2019年11月8日現在)

1 旅客列車設定キロ

種別	線区・列車	2019.3改正	2020.3改正	増減
特急列車 (km)	しおかぜ・いしづち	7,686.2	7,686.2	0
	サンライズ瀬戸	88.0	88.0	0
	宇和海	3,197.7	3,197.7	0
	南風・しまんと・あしずり	6,346.0	6,346.0	0
	うずしお	2,562.1	2,562.1	0
	むろと・剣山	1,097.4	1,097.4	0
計		20,977.4	20,977.4	0
普通列車 (km)	本四備讃・予讃・内子線	17,669.6	17,706.1	▲593.5
	土讃線	5,578.8	5,234.9	▲343.9
	高徳・鳴門線	4,000.7	3,899.3	▲101.4
	牟岐線	2,723.2	2,700.0	▲23.2
	徳島線	2,704.8	2,538.0	▲166.8
	予土線	1,177.2	1,060.0	▲117.2
計		33,854.3	32,508.3	▲1,346.0
回送列車		502.7	946.1	+443.4
合計		55,344.4	54,431.8	▲902.6

2 ワンマン列車現改比較

	2019.3改正 (A)	2020.3改正 (B)	増減 (B-A)
運転キロ (km)	16,215.8	14,911.2	▲1,224.6
運転本数 (本)	406	382	▲24
列車本数割合 (%)	51.5	50.1	▲1.4

別紙－ 2

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2019年12月
J R 四 国

1 取扱収入実績（11月速報値）

2019年度取扱収入（速報値）は、11月末現在で25,896百万円、対前年103.6%（+897百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2018年度		2019年度			
	11月実績	累計	11月実績	前年比	累計	前年比
定期	230	3,377	231	100.4%	3,416	101.1%
定期外	2,855	21,622	2,833	99.2%	22,480	104.0%
合計	3,085	24,999	3,064	99.3%	25,896	103.6%

※11月30日現在の実績（速報値）

2 純収入実績（10月実績）

2019年度鉄道運輸収入は、10月末で14,156百万円、対前年107.8%（+1,020百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2018年度		2019年度				計画値	計画比
	10月実績	累計	10月実績	前年比	累計	前年比		
定期	371	2,605	379	102.2%	2,668	102.4%	11,597	99.1%
自社完結	676	4,522	653	96.6%	4,911	108.6%		
四国発売・他社関連	581	2,759	608	104.7%	2,938	106.5%		
他社発売・四国関連	498	3,249	518	103.9%	3,639	112.0%		
合計	2,126	13,135	2,158	101.5%	14,156	107.8%	14,154	100.0%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

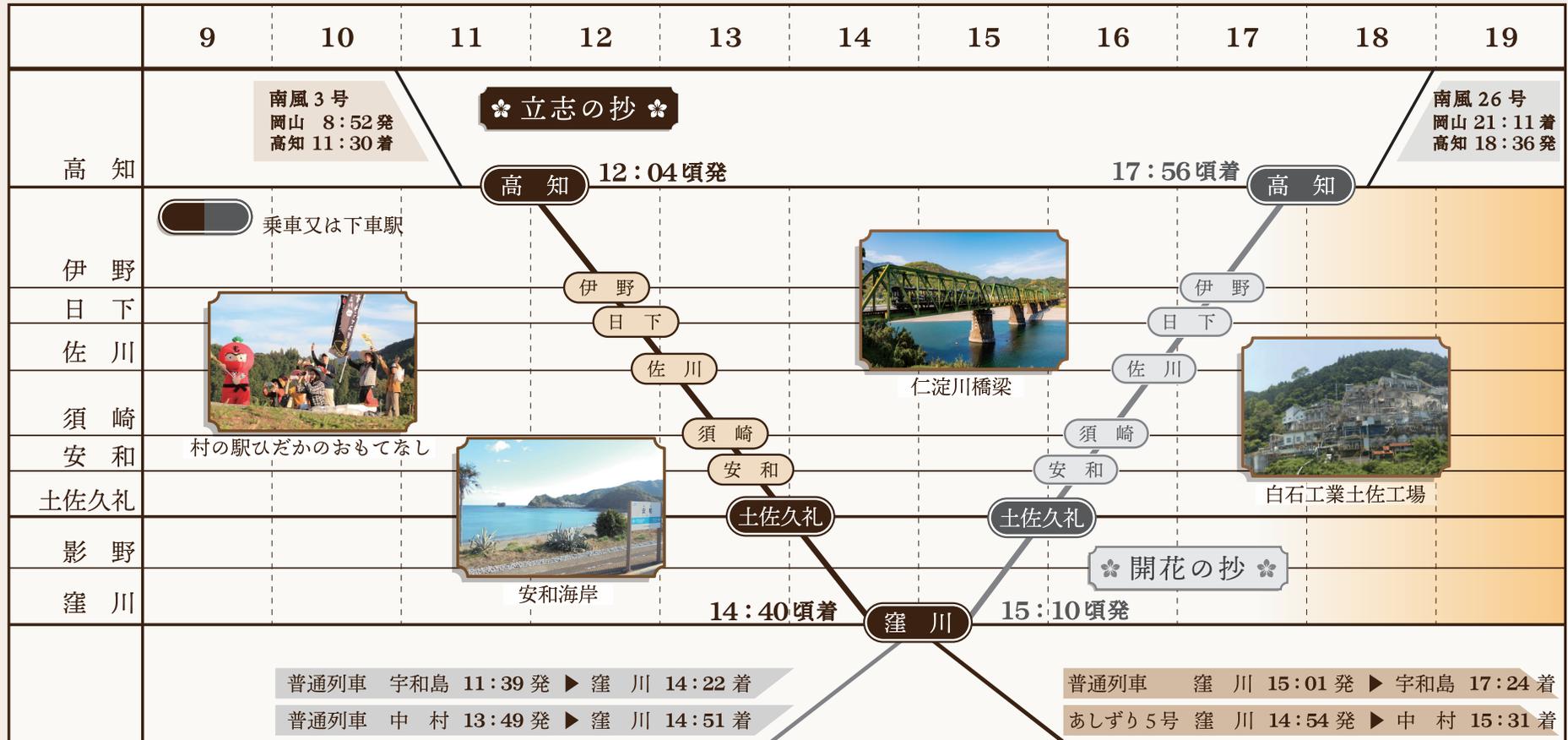
志国土佐 時代の夜明けのものがたり 運行ダイヤ

新幹線

名古屋 7:06 発 ▶ 岡山 8:44 着
 新大阪 7:59 発 ▶ 岡山 8:44 着
 広島 8:06 発 ▶ 岡山 8:40 着

飛行機

羽田空港 8:10 発 ▶ 高知空港 9:35 着
 福岡空港 8:55 発 ▶ 高知空港 9:45 着



仁淀川橋梁



白石工業土佐工場



安和海岸

* 開花の抄 *

別紙－４

アルコール検知器の変更及び出先地での点呼について

2019年12月

J R 四国

公共交通全体で飲酒に関する規制の強化が強く求められている中、運転士に対する飲酒管理を徹底するため、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の改正が行われた。

1 改正の概要

- 仕業前後に対面により、酒気帯びの有無を確認すること
- 酒気帯びの有無の確認は、目視等によるほか、アルコール検知器を用いて行うこと
- 検知器は一定の呼気量をもとにアルコール濃度を測定し数値を表示できること
- 次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録は、少なくとも1年間保存すること
 - ・ 確認を行った者及び確認を受けた者の氏名、日時、方法、数値等

2 JR四国における今後の対応

(1) 対応方針

今回の省令改正は運転士に対するものではあるが、引き続き全ての乗務員を対象にアルコール検査を実施していく。

新たに数値式のアルコール検知器を導入し、省令が求める検査結果の数値記録に対応する。一方、出先地での早朝の中間点呼においても、数値式のアルコール検知器による酒気残存確認を実施し、仕業後のアルコール検知器を使用した検査は実施しない。

実施にあたっては、四国内外に点在する乗務員区所と乗務員宿泊所をネットワーク回線で結び、検知器で測定された数値及び顔色等を乗務員区所の管理者が遠隔で確認、記録、保存する総合的な点呼システムを構築する。

(2) 現改比較

	現状	改正
対象者	全乗務員	全乗務員
飲酒検知器	米CMI社製 AlcoBlow LE309 (表示灯式)	タニタ社製 FC-1200 (数値式)
実施時期	出勤点呼時	出勤点呼時 早朝の中間点呼時
実施箇所	乗務員区所	乗務員区所 乗務員宿泊所

(3) 実施時期

2020年4月より実施予定