

# J R 四国労組ニュース

令和元年6月26日(No25/1)

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 経営協議会開催！

本部は、2019年3月のダイヤ改正実施に伴う問題点を会社に付議し、本日開催された経営協議会で議論した。

組合は「ダイヤ改正は鉄道事業を営むJR四国にとって、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」との認識に立ち協議に臨んだ。

付議に対する会社からの回答は以下のとおり。

### 【発第107号「ダイヤ改正実施に伴う付議について」】

- 1 列車キロを大幅に減少させた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、新幹線の接続改善等、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 のとおりです。

定期外取扱収入は、GW10連休化による増がありましたが、GW以降は旅行控えにより低調に推移しています。

定期取扱収入は、曜日配列による3月への購入時期ずれにより、前年を下回りました。

#### 【説明資料】

「2019年春ダイヤ改正後の利用状況について」別紙 - 2

- 2 牟岐線パターンダイヤ導入や高速バスとの連携による利便性の向上と効率的な輸送体系の構築について、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。

牟岐線パターンダイヤ導入における収入への効果については、現段階では分析が困難なため、ご利用動向を注視しています。

#### 【説明資料】

「2019年春ダイヤ改正後の利用状況について」別紙 - 2

- 3 少子高齢化を迎え鉄道利用客の減少が危惧されるが、鉄道運輸収入を確保するためのダイヤ改正は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。

列車の設定は、お客様のご利用状況を踏まえて決定しており、ご利用が見込まれる場合は、利便性を高めることで需要を喚起する一方、鉄道特性を発揮できない列車については見直しするなどして、今後も状況に即応したダイヤ設定に努めていきます。

# J R 四国労組ニュース

令和元年6月26日(No25/2終)

発行責任者/中濱 斉

編集責任者/森安 祐貴

- 4 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について会社は、「お客様の多い時間帯や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いる。」との回答であるが、特急列車を主にダイヤに遅れが生じている。改めて会社の考え方を明らかにされたい。

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を含めて30秒が基本であると考えておりますが、お客様のご利用の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。

- 5 複線区間でのワンマン列車(信用降車型ワンマン列車を除く)を廃止するとともに、信用降車型ワンマン列車の多客時間帯については車掌乗務列車にすべきと考えるが、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。

なお、従来型のワンマン列車については、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きました。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ことから、ワンマンドア半自動扱いについて検討します。

正しい基本動作を実施することで、これらのドア誤扱い抑制対策が有効に機能します。ワンマン運転の際は基本動作の意義を理解・実践し、ドア誤扱い防止に努めてください。

また、信用降車型ワンマン列車は将来的な要員需給の課題を解決するため、車掌の要員削減に効果的な朝夕通勤通学時間帯を中心に導入しており、乗降数が多い駅については、適切な停車時間を確保することで対応しています。

- 6 大量退職時代を迎えている現在、運転士及び車掌は慢性的な要員不足である。将来にわたり持続可能な業務運営体制の構築に向けた、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、大量退職時代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 深夜帯に運行する列車により、安全に作業できる作業間合いが確保しづらい状態である。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努めていきます。なお、お客様のご利用状況等を見ながら夜間時間帯の列車については、設定時刻の見直しも必要と考えております。

本部は、ダイヤ改正における効率的な輸送体系の必要性を理解する一方、組合員が安全で働きやすい職場環境とダイヤ設定が重要であることを強く訴え、次期ダイヤ改正に反映させるよう要請した。

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

2019年6月  
J R 四 国

## 1 取扱収入実績（6月速報値）

2019年度取扱収入は、6月23日現在で8,593百万円、対前年99.4%（△54百万円）となっている。

（単位：百万円）

|     | 2018年度 |       | 2019年度 |        |       |        |
|-----|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|     | 6月実績   | 累計    | 6月実績   | 前年比    | 累計    | 前年比    |
| 定期  | 151    | 1,272 | 155    | 102.5% | 1,204 | 94.7%  |
| 定期外 | 1,887  | 7,375 | 1,843  | 97.7%  | 7,389 | 100.2% |
| 合計  | 2,038  | 8,647 | 1,998  | 98.0%  | 8,593 | 99.4%  |

※6月23日現在の実績（速報値）

## 2 純収入実績（5月実績）

2019年度鉄道運輸収入は、5月末で4,145百万円、対前年101.7%（+69百万円）となっている。

（単位：百万円）

|           | 2018年度 |       | 2019年度 |        |       |        |       |        |
|-----------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|
|           | 5月実績   | 累計    | 5月実績   | 前年比    | 累計    | 前年比    | 計画値   | 計画比    |
| 定期        | 392    | 743   | 386    | 98.5%  | 730   | 98.3%  | 730   | 100.0% |
| 自社完結      | 713    | 1,410 | 681    | 95.6%  | 1,345 | 95.4%  | 3,346 | 102.1% |
| 四国発売・他社関連 | 390    | 930   | 434    | 111.3% | 1,038 | 111.6% |       |        |
| 他社発売・四国関連 | 444    | 992   | 444    | 100.2% | 1,032 | 104.1% |       |        |
| 合計        | 1,937  | 4,075 | 1,945  | 100.4% | 4,145 | 101.7% | 4,076 | 101.7% |

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

## 2019 年春ダイヤ改正後の利用状況について

2 0 1 9 年 6 月

J R 四 国

2019 年春ダイヤ改正では、都市圏の利用促進に向けた牟岐線へのパターンダイヤ導入、岡山駅における特急「しおかぜ」から「のぞみ」への接続改善等の利便性向上施策を実施しました。一方で、利用状況や 2700 系導入を見据えた高知駅での特急「南風」の運用分離、乗務員需給を踏まえた適正化（列車キロ削減）を行い効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を実施しました。ダイヤ改正後の 3 月 16 日（土）～4 月 25 日（木）までの利用状況は、以下のとおりです。

## 1 利便性向上施策

## (1) 牟岐線パターンダイヤ導入

徳島～阿南間の 9 時～19 時台、阿南～海部間の 10 時～15 時台にパターンダイヤを導入しました。

普通列車を 8 本増発したパターンダイヤ時間帯の利用状況は、前年同時期を上回り、大幅に増加しました。

・ 1 日平均（特急含む）

（人）

| 区 間     | 平 日   |       |        | 土 曜   |       |        | 休 日   |       |        |
|---------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
|         | 2019  | 2018  | 前年比    | 2019  | 2018  | 前年比    | 2019  | 2018  | 前年比    |
| 徳 島～阿 南 | 5,929 | 5,830 | 101.7% | 4,390 | 4,229 | 103.8% | 3,987 | 3,881 | 102.7% |
| 阿 南～牟 岐 | 1,337 | 1,478 | 90.5%  | 863   | 964   | 89.5%  | 743   | 842   | 88.2%  |
| 牟 岐～海 部 | 219   | 251   | 87.2%  | 181   | 178   | 102.0% | 144   | 172   | 83.7%  |

・ 9 時～19 時台の利用状況（特急含む）

（人）

| 区 間     | 平 日   |       |        | 土 曜   |       |        | 休 日   |       |        |
|---------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
|         | 2019  | 2018  | 前年比    | 2019  | 2018  | 前年比    | 2019  | 2018  | 前年比    |
| 徳 島～阿 南 | 2,940 | 2,829 | 103.9% | 2,724 | 2,479 | 109.9% | 2,439 | 2,288 | 106.6% |

・ 10 時～15 時台の利用状況（特急含む）

（人）

| 区 間     | 平 日  |      |       | 土 曜  |      |        | 休 日  |      |       |
|---------|------|------|-------|------|------|--------|------|------|-------|
|         | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比    | 2019 | 2018 | 前年比   |
| 阿 南～牟 岐 | 249  | 342  | 72.6% | 280  | 315  | 88.9%  | 205  | 277  | 73.9% |
| 牟 岐～海 部 | 70   | 72   | 97.8% | 93   | 68   | 136.3% | 62   | 69   | 90.5% |

※前年同曜比較

（参考）阿南大阪線 途中乗降区間 4 月 1～30 日利用状況（徳島バス提供データ） （人）

| 下り便（阿 南⇒甲 浦） |         |         |          |         |         |         |          |
|--------------|---------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|
| 阿 南発時刻       | 11:03   | 12:58   | 15:28    | 17:28   | 19:28   | 21:25   | 計        |
| 合 計（1 日平均）   | 8 (0.3) | 5 (0.2) | 12 (0.4) | 2 (0.1) | 2 (0.1) | 4 (0.1) | 33 (1.1) |

（人）

| 上り便（甲 浦⇒阿 南） |          |         |         |         |         |          |
|--------------|----------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 阿 南着時刻       | 8:50     | 10:50   | 12:50   | 16:55   | 18:20   | 計        |
| 合 計（1 日平均）   | 12 (0.4) | 7 (0.2) | 1 (0.0) | 3 (0.1) | 1 (0.0) | 24 (0.8) |

(2) 特急「しおかぜ」から「のぞみ」への接続改善

松山駅を9時～16時台に発車する「しおかぜ」から「のぞみ」への接続改善を実施しました。  
土休日の児島～多度津間は、前年を上回る利用状況でした。

・松山駅9時～16時台に発車する「しおかぜ」(12M～26M) (人)

| 区 間      | 平 日  |      |       | 土 曜  |      |        | 休 日  |      |        |
|----------|------|------|-------|------|------|--------|------|------|--------|
|          | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比    | 2019 | 2018 | 前年比    |
| 児 島～多度津  | 162  | 166  | 98.1% | 159  | 157  | 101.0% | 199  | 184  | 107.8% |
| 多度津～伊予三島 | 141  | 146  | 96.8% | 140  | 141  | 99.5%  | 174  | 168  | 103.2% |

※前年同曜比較

・上記時間帯以外に松山駅を発車する「しおかぜ」 (人)

| 区 間      | 平 日  |      |       | 土 曜  |      |       | 休 日  |      |       |
|----------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|
|          | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比   |
| 児 島～多度津  | 155  | 161  | 96.1% | 180  | 208  | 86.5% | 167  | 168  | 99.8% |
| 多度津～伊予三島 | 123  | 133  | 92.6% | 151  | 175  | 86.2% | 135  | 142  | 95.2% |

※前年同曜比較

(3) 特急「南風19号」の宇多津駅新規停車 (降車9.5人/日の利用想定)

岡山・京阪神方面からの需要拡大を図るため、新規停車を行いました。休日は、利用想定を上回る降車がありました。また、乗車券回収調査を行った結果、京阪神から40%、岡山エリア(児島除く)から30%程度乗車され、宇多津駅で降車しました。

・49D(岡山17:05発 宇多津17:41着) (人)

| 駅 名 | 平 日 |   | 土 曜 |   | 休 日 |    |
|-----|-----|---|-----|---|-----|----|
|     | 乗   | 降 | 乗   | 降 | 乗   | 降  |
| 宇多津 | 4   | 8 | 4   | 8 | 6   | 12 |

(4) 特急「うずしお33号」のオレンジタウン駅新規停車

・3033D(高松22:24発 オレンジタウン22:43着) (人)

| 駅 名     | 平 日 |   | 土 曜 |   | 休 日 |   |
|---------|-----|---|-----|---|-----|---|
|         | 乗   | 降 | 乗   | 降 | 乗   | 降 |
| オレンジタウン | 0   | 1 | 0   | 5 | 0   | 0 |

※土曜の5人は、団体利用に伴う多客のため

(5) 特急「剣山6号」の時刻繰り上げ

阿波池田駅の発車時刻を約1時間繰り上げ、高知方面から徳島の滞在時間拡大を行いました。  
改正後の土曜に、「南風」から「剣山」に乗換えて徳島へ利用されるお客様が増加しました。

・4006D(阿波池田10:27発 徳島11:38着) (人)

| 区 間      | 平 日  |      |       | 土 曜  |      |       | 休 日  |      |       |
|----------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|
|          | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比   | 2019 | 2018 | 前年比   |
| 阿波池田～徳 島 | 27   | 30   | 90.0% | 39   | 42   | 92.9% | 27   | 29   | 93.1% |

※前年同曜比較

・高知方面から「剣山」への乗換人数 (人)

|         | 平 日 |     | 土 曜 |     | 休 日 |     |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|         | 改正後 | 改正前 | 改正後 | 改正前 | 改正後 | 改正前 |
| 南 風⇒剣 山 | 6   | 6   | 10  | 5   | 7   | 10  |

※改正後は、2019. 3/16～4/25、改正前は、2019. 3/1～15 までの利用

(6) 特急「いしづち 21 号」の併結駅変更（多度津まで 7 人/日の新規誘発を想定）

併結を多度津駅に変更し、高松～丸亀・多度津への速達性向上による利用拡大施策を実施しました。改正後に、多度津駅まで利用されるお客様が増加しました。

・1021M 利用状況 (人)

| 区 間     | 平 日  |      |         | 土 曜  |      |        | 休 日  |      |        |
|---------|------|------|---------|------|------|--------|------|------|--------|
|         | 2019 | 2018 | 前年比     | 2019 | 2018 | 前年比    | 2019 | 2018 | 前年比    |
| 高 松～多度津 | 86   | 81   | 106. 2% | 32   | 39   | 82. 1% | 46   | 47   | 97. 9% |

※前年同曜比較

・丸亀、多度津駅での降車人数 (人)

| 降車駅 | 平 日 |     | 土 曜 |     | 休 日 |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|     | 改正後 | 改正前 | 改正後 | 改正前 | 改正後 | 改正前 |
| 丸 亀 | 4   | 6   | 3   | 7   | 1   | 2   |
| 多度津 | 10  | 8   | 3   | 2   | 16  | 2   |

※改正後は、2019. 3/16～4/25、改正前は、2019. 3/1～15 までの利用

(7) 特急列車の指定席拡大

単価アップのため、指定席の設定を見直した列車の利用状況は、以下のとおりです。

・指定席の利用状況 (人)

| 列車番号  | 区 間     | 平 日  |      | 土 曜  |      | 休 日  |      | 変更内容           |
|-------|---------|------|------|------|------|------|------|----------------|
|       |         | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |                |
| 5022D | 徳 島～児 島 | 15   | 10   | 13   | 9    | 16   | 10   | 16⇒28 席        |
| 5029D |         | 16   | 11   | 16   | 9    | 22   | 12   |                |
| 1043M | 高 松～松 山 | —    | —    | 6    | —    | 3    | —    | 土休日新規設定 (56 席) |
| 1053D | 松 山～宇和島 | 4    | —    | 1    | 1    | 1    | 1    | 平 日新規設定 (20 席) |

(参考) 5022D、5029D の利用状況 (人)

| 列車番号  | 区 間     | 平 日  |      |         | 土 曜  |      |         | 休 日  |      |         |
|-------|---------|------|------|---------|------|------|---------|------|------|---------|
|       |         | 2019 | 2018 | 前年比     | 2019 | 2018 | 前年比     | 2019 | 2018 | 前年比     |
| 5022D | 徳 島～児 島 | 73   | 73   | 100. 0% | 72   | 57   | 126. 3% | 83   | 85   | 97. 6%  |
| 5029D |         | 73   | 79   | 92. 4%  | 54   | 49   | 110. 2% | 75   | 58   | 129. 3% |

## 2 効率化施策

### (1) 特急「南風」の高知駅における運用分離

4本の「南風」で運用分離を行いました。高知～窪川間の利用状況は、土休日の「あしずり9、10号」で利用が減少しました。

(人)

| 列車      | 平日   |      |    | 土曜   |      |     | 休日   |      |     | 変更内容<br>(改正前) |
|---------|------|------|----|------|------|-----|------|------|-----|---------------|
|         | 2019 | 2018 | 増減 | 2019 | 2018 | 増減  | 2019 | 2018 | 増減  |               |
| あしずり3号  | 51   | 56   | ▲5 | 65   | 72   | ▲7  | 51   | 55   | ▲4  | 南風3号で直通運転     |
| あしずり9号  | 59   | 62   | ▲3 | 47   | 70   | ▲23 | 48   | 68   | ▲20 | 南風13号で直通運転    |
| あしずり4号  | 70   | 72   | ▲2 | 81   | 87   | ▲6  | 79   | 79   | 0   | 南風12号で直通運転    |
| あしずり10号 | 52   | 51   | +1 | 65   | 72   | ▲7  | 70   | 88   | ▲18 | 南風24号で直通運転    |

### (2) 適正化

徳島線の通勤・通学時間帯で、1時間に3本運転する普通列車を2本に変更しました。

設定を見直した列車の利用状況は以下のとおりです。

#### ① 朝通勤・通学時間帯

(人)

|     | 穴吹発  | 鴨島発  | 石井発  | 徳島着  | 定員           | 乗員・乗車率      | 総計  |
|-----|------|------|------|------|--------------|-------------|-----|
| 改正前 | 7:04 | 7:54 | 8:10 | 8:29 | 429(1000型3両) | 292 (68.1%) | 603 |
|     | 7:37 | 8:08 | 8:22 | 8:40 | 242(1500型2両) | 156 (64.5%) |     |
|     | 7:54 | 8:23 | 8:36 | 8:55 | 242(1500型2両) | 155 (64.0%) |     |
| 改正  | 7:04 | 7:51 | 8:10 | 8:29 | 484(1500型4両) | 355 (73.3%) | 542 |
|     | 7:49 | 8:19 | 8:33 | 8:52 | 286(1000型2両) | 187 (65.4%) |     |

#### ② 夕通学時間帯

(人)

|     | 徳島発   | 石井発   | 鴨島発   | 穴吹着   | 定員                | 乗員・乗車率       | 総計  |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------------------|--------------|-----|
| 改正前 | 15:32 | 15:48 | 16:02 | 16:33 | 242(1500型2両)      | 150 (62.0%)  | 403 |
|     | 15:55 | 16:11 | 16:27 | 16:56 | 242(1500型2両)      | 107 (44.2%)  |     |
|     | 16:29 | 16:48 | 17:04 | 17:36 | 242(1500型2両)      | 146 (60.3%)  |     |
| 改正  | 15:32 | 15:48 | 16:02 | 16:33 | 385(1500.1200型3両) | 207 (53.8%)  | 449 |
|     | 16:25 | 16:48 | 17:04 | 17:36 | 242(1500型2両)      | 242 (100.0%) |     |