

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／1）

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

2021年3月13日（土）ダイヤ改正実施

J R 四国労組は、12月9日に開催された経営協議会において「2021年春ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、11月19日付発第53号「ダイヤ改正実施に伴う経営協議会の付議事項」について会社側から回答が示され、これらについて協議を行った。

来春のダイヤ改正では、都市圏輸送の充実を図るため、土讃線・徳島線においてパターンダイヤを導入するほか、全ての特急「南風」の編成を2700系車両とし快適な車内空間を提供することに加えて、急激に悪化する乗務員需給に対応するため、早朝・深夜時間帯及び閑散線区を中心に、四国内52本の列車で適正化を行い、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）

【発第53号「ダイヤ改正実施に伴う経営協議会の付議事項」について】

- 1 前回のダイヤ改正後の線区ごとの鉄道輸送量状況と10月より実施している一部列車の運行見直し（運休及び分割・併合なし）以降のご利用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。

新型コロナウイルス感染症の影響により、休校及び都道府県間の移動制限措置が実施されたことや、新しい生活様式の定着による出張等の出控えによりご利用が大幅に減少しており、会社発足以来、最大の危機的状況となっています。

10月は前年の消費税増税による先買いの反動増があり、また自治体独自の支援（割引制度）や「G・O・T・Oトラベルキャンペーン」の東京除外解除などもあって一時的にご利用が回復傾向となりましたが、ビジネス利用や四国から東京・大阪などの大都市圏を中心とする本州方面は依然として回復が弱い状況となっています。

また11月下旬以降は、新型コロナウイルス感染者数の全国的な急増から再び減少傾向が見られ、年末年始の多客期間においても大変厳しい状況が想定され、予断を許さない状況となっています。

純収入（10月累計）

対前年47.4%（△7,452百万円）、対計画47.4%（△7,435百万円）

運輸取扱収入（11月速報値）

対前年52.4%（△1,465百万円）

普通収入の前年比 → 上旬約47%、中旬約48%、下旬約42%で推移

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

2020年春ダイヤ改正以降の瀬戸大橋線輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響のため、上半期においては対前年比38%でした。下期については、10月は対前年比59%、11月は対前年比58%であったものが、12月1日から6日にかけては対前年比55%と低下しており、新型コロナウイルスの感染再拡大に伴い旅行マインドの低下が顕著に表れています。

通勤時間帯のご利用については横ばい傾向で推移していますが、特急「しおかぜ」の落ち込みが大きくビジネス利用が引き続き低調となっています。

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、2700系特急気動車の追加投入により、すべての特急「南風」「しまんと」と一部の特急「あしずり」が新型車両に置き換わります。また、都市圏輸送の充実を図るため、土讃線「土佐山田～高知駅間」及び徳島線「徳島～穴吹駅間」で時刻が概ね統一されたパターンダイヤを導入し、わかりやすく利用しやすいダイヤ設定とします。

ご利用実態に合わせた効率的な輸送体系を構築するとともに、今後さらに厳しくなる乗務員需給に対応するため、限られた経営資源を最大限活用し「選択と集中」を基本とした列車キロ削減を進めていきます。

- 2 ご利用の大幅な減少により一部最終列車を運休しているが、保守作業時間確保の観点からも、早朝・深夜帯ダイヤの適正化も必要と考える。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。一方で、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、関係箇所と調整を行うように努めていきます。また、早朝・夜間時間帯の列車については、お客様のご利用状況等を見ながら設定時刻の見直しを行います。具体的には、一部回送列車を運転しますが「ミッドナイトEXP高松」「ミッドナイトEXP松山」及び「宇和海33号」については、運転を取り止め、「モーニングEXP高松」及び「モーニングEXP松山」は、休日運休とします。また、普通列車の最終列車の繰り上げや、始発列車の運転区間の変更、土休日運休の拡大などを実施します。その他、深夜時間帯に運転する一部の貨物列車において、日曜日運休を実施します。

- 3 牟岐線で導入しているパターンダイヤの効果とバスとの連携効果をどのように分析しているのか明らかにするとともに、今後の他線区への展開について考え方を明らかにされたい。

牟岐線パターンダイヤの効果については、日々の利用状況を把握するとともに、鉄道総研の指定課題（2019～2021）として分析を依頼しており、アンケート調査等をもとに、利用者のダイヤに対する評価や輸送需要の変化を定量的に把握するための分析を行っています。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

なお、新型コロナウイルス感染症の影響前の利用状況をみると、輸送強化を図った都市圏の徳島～阿南間において、利用が増加しており効果はあったと考えています。

※2019.4～2020.1対前年比：平均通過人員101.4%

普通列車平均通過人員103.9%

阿南以南の高速バス途中乗降との連携の効果については、利用状況を徳島バスから提供していただいております。なお、2020年10月から徳島県と教育委員会、徳島バスが連携し、JR定期券を所有する高校生を対象に高速バス途中乗降が無料で利用できる実証事業を実施しており、本事業を活用しより深い利用実態の把握を行っていく予定です。

また、同時期から、那賀町～徳島駅の長大バス路線を阿南駅で鉄道への乗り継ぎを推奨する形で再編するなど、バスとの連携も進んでいます。

今後の展開について、2021年3月ダイヤ改正では、新たに土讃線「高知～土佐山田駅間」、徳島線「徳島～穴吹間」にてパターンダイヤを導入します。その他の線区については、技術的に導入が可能かどうかも含め、現在、検討を進めています。

- 4 以前より申し入れている複線区間での従来型ワンマン列車の運行は、機器取扱誤りが重大事故につながることから中止すべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

ワンマンドアスイッチの取扱い誤りのリスクがあることは会社としても認識しており、今後のダイヤ改正においても可能な限り複線区間における従来型ワンマン列車の運転本数が少なくなるように検討していきます。次期ダイヤ改正では、複線区間において定期の従来型ワンマン列車は運行しない（2本→0本）予定です。

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ましたが、更なる安全性向上に向けて、引き続きハード面の対策を検討するとともに、ワンマン運転の基本動作についての意義を理解・実践できる指導に取り組んでいきます。

- 5 信用降車型ワンマン列車運行区間の拡大計画を明らかにするとともに、現在は7200系のみで運行されているが、同列車運行のための必須条件はどのような車両設備か、また今後の車両改造計画等について考え方を明らかにされたい。

7200系による信用降車型ワンマン運転は、次期ダイヤ改正において観音寺～伊予西条駅間に区間拡大する計画です。

また、ワンマン運転に必要な車両設備としては、少なくとも「鉄道に関する技術上の基準を定める省令第86条（動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車等の車両設備）」の条件を具備する必要があります。更に信用降車型ワンマン運転を実施するには、旅客の乗降促進や運転士の負担軽減の観点から整備することが望ましい設備※があると考えています。

一方ですべての望ましい設備を整備すると膨大な工事費と長期の改修期間を要することから、他地区および他車両への信用降車型ワンマン運転の拡大については、工事スケ

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No10／4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

ジュールや費用対効果等を勘案しながら検討しています。詳細が決まりましたら、別途お知らせします。

※望ましい設備（参考）

- ①車内案内表示器
- ②ドア開閉時期を案内する装置
- ③乗降促進装置（定型文放送）
- ④乗務員室横の空間確保
- ⑤乗務員室乗降ドア（運転士側、助士側）

- 6 同一列車において途中駅で運転方式が変更となる列車（ツーマン列車・ワンマン列車・信用降車型ワンマン列車等への変更）や、折り返し駅にて運転方式が変更となる列車は機器取扱が煩雑となるため適正な作業時間を確保すべきと考える。基本作業時間を明らかにするとともに、その作業時間内で安全作業が行えているのかも含め、会社の考え方を明らかにされたい。

後1両回送扱いのワンマン列車が途中駅から車掌乗務列車となる場合は2分、折り返し列車については、ツーマン列車は5分、ワンマン列車は7分を基本としております。

また、信用降車型ワンマン列車及び回送パネルの取付け取外しを要する場合等は、実際の作業内容に応じた時分としており、現行の準備時間で問題ないと考えておりますが、可能な限り余裕時分を確保し、無理の無いダイヤ設定に努めて参ります。

- 7 各運転所車両基地における、入区列車到着時刻から出区列車発車時刻までの間合い時間及び、出区列車ホーム据え付け時刻から列車発車時刻までの間合い時間は、余裕を持たせた作業ダイヤの設定が必要であると考えます。会社の考え方を明らかにされたい。

車両や駅の線路については最も効率的に使用するため現在の運用としています。ダイヤ改正の際には、入区時刻の繰り上げ等、可能な限り乗務員の点検時間を確保できるよう努めていきます。

- 8 列車乗務員及び動力車乗務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。さらなる効率的な業務運営体制の構築が喫緊の課題と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

ご利用実態に合わせた効率的な輸送体系を構築し、今後さらに厳しくなる乗務員需給への対応についても検討します。

また、今後も乗務員養成数を増やす取り組みにより需給改善を図ります。

- 9 エキスパート列車乗務員への短日数勤務制度の導入及びエキスパート動力車乗務員の専用交番の拡大、さらに育児休職から復帰する女性乗務員や育児中の乗務員にも適用可能となる短時間行路並びに交番等の新設は多様な働き方整備の観点からも必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／5）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

エキスパート動力車乗務員の専用交番については、2018年3月ダイヤ改正より乗務員運用表に基づき高松運転所で実施していますが、2021年3月改正では、松山運転所においても実施することを検討しております。その他の区所については、エキスパート運転士の在籍人数を踏まえ検討を行っていきます。

列車乗務員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、動力車乗務員と同様の運用は困難な状況ですが、多様な働き方の実現は、乗務員の定着率向上の観点からも必要と認識しています。

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月改正で専用行路を設定しました。現在は、2020年5月に育児休職から復帰した女性乗務員が主に乗務しております。

- 10 列車停止位置目標の設置箇所及び表示両数の統一化は、列車の安全運行上、必要不可欠と考える。会社の考え方と整備進捗状況を明らかにされたい。

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。

一方、信用降車型ワンマン運転の拡大等で地上設備の変更・調整を行う場合は、停止位置誤り防止及び従来型ワンマン列車のドア誤扱い防止の観点から、曲線ホームやホーム上の構造物により停止位置目標の視認性が悪化したり、旅客通路を支障する場合を除き、各両数の停止位置目標の建植位置をホーム側に統一していきます。

- 11 雨量規制による第3次態勢施行時の取り扱いについて、牟岐線などの暫定的取り扱いも含めて明らかにされたい。あわせて、その扱いによりお客様の利便性は損なわれていないか明らかにされたい。

雨量規制（規制雨量、規制区域）については、線路沿線に概ね10～15km間隔で設置している雨量計で観測した雨量情報をもとに、地形、地質、また過去の降雨実績、災害履歴等により定めており、規制区域に駅構内が含まれる場合には、当該駅構内には列車は進入することができないこととしています。

ただし、第3次態勢施行の通告時に既に駅間を走行している列車については、次停車場まで進入することが可能としております。例えば、日和佐駅を出発した下り列車は、走行中に牟岐駅設置の雨量計が第3次態勢になったとしても牟岐駅には進入することができます。

- 12 女性組合員が増加するなか、箇所によっては未だ女性宿泊施設が十分ではなく、他の宿泊施設の利用や、人数調整のための勤務変更で対応している状況である。また女性用施設が整備されていないため女性組合員が配属できない箇所もあると考えられる。それらについての会社の考え方と、今後の整備計画を明らかにされたい。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／6）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

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養室などの整備を順次進めていきます。

また、駅の休憩室等の整備についても、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。

【女性休養室】

- ・高松駅、多度津駅、高知駅…整備済
- ・新居浜駅、宇和島駅、阿波池田駅…2020年中に整備完了予定
- ・高知駅…1室追加（2021年度整備予定）
- ・徳島駅…2022年度以降整備予定
- ・松山駅…新駅開業時整備予定

2019年度には以下の女性乗務員用設備を整備しています。

- ・後免駅 休憩室（1室）
- ・布師田車両基地 休養室（2室）、休憩室（1室）
- ・須崎 休養室（4室）、浴室（1室）
- ・伊予西条 休養室（4室）、浴室（3室）

また、2020年度には宇和島乗務員宿泊所を新設し、女性用施設の整備を行います。今後も女性乗務員用施設については整備を継続して進める予定です。

- 13 観光列車に乗務するアテンダントの連続勤務状況は適正と考えているのか明らかにするとともに、折り返し準備時間も健康管理上、一定時間は確保すべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

連続勤務は箇所ごとの要員需給にもよりますが、貸切等による長期の連続運転を防ぐため箇所の希望も聞きながらおおむね週2日の運休日を設定しています。（5連続を超えての乗務防止）

短時間の折り返し準備時間については、ダイヤの見直しが可能な列車については改善を図っていきます。（夜明けのものがたり 折り返し時間6分増加予定）

なお、コロナウイルス感染拡大防止対策で作業が増えていますが、時間内で作業が完結するよう駅や企画室等より可能な限り人を派遣しております。

【（参考）各列車折り返し時間】

- 伊予灘ものがたり大洲編⇄双海編 29分（伊予大洲駅）
- 双海編⇄八幡浜編 17分（松山駅）
- 八幡浜編⇄道後編 13分（八幡浜駅）
- 千年ものがたり そらの郷⇄しあわせの郷 93分（大歩危駅）
- 時代の夜明けのものがたり 立志⇄開花 27分（窪川駅）

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／7） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

14 空転による遅延や滑走防止のための速度抑制による遅延、また鹿等との衝突防止のための徐行運転を見込んだ運転時分等の設定が必要と考える。会社の考え方を明らかにするとともに、それらを防止するための対策・計画についても明らかにされたい。

今年度上期に土佐岩原～豊永駅間及び大田口～土佐穴内駅間の上り第1閉そく信号機に対する中継信号機（各2基）を新設し、速度制限を取りやめました。

動物等の接触については今年度から新たに徳島線において、夜間の列車を対象に徐行区間を追加し、衝突防止策を実施していますが、遅延の発生しない運転時分となっております。また、次期ダイヤ改正以降、当該線区での対象列車の拡大及び他線区への拡大を検討します。

空転・滑走の防止の対策・計画としては、沿線の雑木伐採、要注意区間の徐行、ABS付車両の充当のほか、空転・滑走の原因となる黒色皮膜を除去することを目的として、砂撒き列車の試行的運行（土讃線土佐一宮～多度津間を8本運転11／8、13、19、25、30、12／3、7、12）、レール研磨機によるレール研磨（土佐岩原2回実施11／2、12月上旬）を実施しています。また、鉄道総研から効果があると提言を受けたクエン酸散布を土佐岩原駅構内において同研究所の技術指導を受けながら実施し、効果の確認を行っています。そして、空転・滑走・徐行に伴う遅延が発生した際には輸送指令員が遅延状況を乗務員に周知し、情報共有に努めて参ります。

（参考）

運用指令では、2019年11月の秋季シーズン以降、空転・滑走の発生状況を集計しています。今年度からは空転・滑走の発生状況をまとめたシートを11月よりグループネットに掲載し、運輸部関係者に閲覧できるようにしております。2020年4月1日～2020年11月24日までの集計では、空転が47件、滑走が22件発生し、空転の内28件は遅延（最大70分遅れ）が発生しています。

<主なやりとり>

組合：コロナ禍の影響により厳しい収入状況が続いているが、収入状況についてどのような分析をしているのか。

会社：Gोटトラベルキャンペーンもあり一時的に回復傾向となったが、ビジネス利用や四国から東京・大阪などの本州方面への回復が弱い状況となっていることに加えて、年末年始の多客期においても大変厳しい状況が想定され、予断を許さない状況となっている。

組合：次期ダイヤ改正では四国内52本の列車で適正化を行うとのことであるが、ダイヤ改正において乗務員の要員需給は改善するのか。

会社：列車本数の削減による効率的な乗務員運用により要員需給の改善が見込めると考えている。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／8） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

組合：コロナ禍の影響による、最終列車の繰り上げや始発列車の運転区間変更などを次期ダイヤ改正でも引き続き実施することにより、保守作業時間の確保が図られている。深夜時間帯に運転する一部の貨物列車についても日曜日運休を実施することだが運休となる区間を明らかにされたい。

会社：予讃線高松～松山駅間、高松～新居浜駅間を走行する貨物列車の日曜日運休を実施することにより、日曜日のみではあるが作業間合いのさらなる確保が図られると考える。

組合：複線区間での従来型ワンマン列車の運行中止について以前より申し入れてきたが、これまでの組合の主張が理解されたと考える。

会社：ワンマンドアスイッチの取り扱い誤りのリスクがあることは会社としても認識しており今後のダイヤ改正においても可能な限り複線区間における従来型ワンマン列車の本数が少なくなるよう検討していく。

組合：信用降車型ワンマン列車の運転区間を、観音寺駅～伊予西条駅間にも拡大するとのことだが、運行本数は何本増加するのか。

会社：現行の39本から14本増加の53本とする計画である。

組合：車両基地において、入区列車到着時刻から出区列車発車時刻までが短時間の行路がある。基地内での移動や出区点検に時間を要することから、余裕を持った作業時間が確保できるようにすべきである。

会社：可能な限り点検時間が確保できる作業ダイヤとなるよう、ダイヤ改正の際には入区時刻の繰り上げ等ができるよう努めていく。

組合：空転・滑走防止のため、沿線樹木の伐採やレール研磨、砂撒き列車の運転などの対策を行っているが、抜本的対策は見つかったのか。

会社：空転・滑走対策の特効薬はないものの、計画的な樹木伐採やレール研磨、砂撒き列車運転の計画など、予防対策を引き続き実施していきたい。

また、会社側より「2021年度に実施する駅の効率化施策について（先行実施分）」説明があり協議を行った。（別紙－3参照）

<説明に対する主な質疑>

組合：愛媛県及び徳島県からの補助金を活用し伊予北条駅及び鳴門駅にアシストマルスを導入するとのことであるが、既に導入している詫間駅や善通寺駅などでのお客様のご利用状況や、問題点の有無を明らかにされたい。

会社：アシストマルスをご利用されるお客様のうち、2割から3割のお客様がオペレーターを介してきっぷを購入している。操作に慣れるにつれオペレーターを介さずにきっぷの購入ができており、問題は発生していないと考えている。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10/9） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

組合：アシストマルス導入により効率化が図られるが、組合員の雇用の確保についてどのように考えているのか。

会社：会社としても雇用の確保を前提に丁寧に対応していく。

引き続き会社側より「車掌の短時間行路（野球部社員専用）の導入等について」説明があり協議を行った。（別紙－4参照）

<説明に対する主な質疑>

組合：野球部社員が車掌として乗務することで、高松車掌区の厳しい要員需給は改善するのか。

会社：高松車掌区の行路から野球部専用行路を作成することで、高松車掌区の予備要員の確保が図られると考えている。

組合：専用行路とは別に、1日あたり4名程度までは14時以降も乗務可能とあるが、泊まり行路にも乗務するのか。

会社：基本的には日勤行路の乗務を想定している。

さらに、発第49号「高松運転所構内における車両脱線について」申し入れに対する回答があった。

【発第49号「高松運転所構内における車両脱線について」】

1 今回の脱線事故をどのように受け止めているのか、会社の考え方を明らかにされたい。

今回の事象については、お客様や乗務員に怪我は無かったものの、重大な事故に繋がる事象であると重く受け止めています。

軌間拡大に伴う車両脱線は、過去にも2016年1月に牟岐線阿南駅構内において発生しており、曲線半径200m未満における木マクラギ区間の再発防止策を実施してきました。しかし、今回、曲線半径200mの箇所が発生したことから、木マクラギ区間の軌道狂い検査及びマクラギ検査について、軌間拡大の恐れがある箇所を見落とすことがないように、さらなる検査精度の向上に取り組むことが重要であると考えています。

2 脱線事故の原因を明らかにされたい。

現在、鉄道総合技術研究所に依頼して詳細調査をしているところですが、曲線通過時に作用する横圧により、構内通路部の腐食マクラギ部において動的に内外軌レールが横移動するとともに小返りすることで軌間が拡大して内軌側で脱輪し、その後、軌間が正常に戻る箇所で外軌側に乗り上がり、脱線に至ったものと想定されます。

J R 四国労組ニュース

令和2年12月18日（No.10／10終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

なお、当該箇所軌道の狂い検査は留置車両があったため目測で判定しており、材料検査については通路舗装のためにレール締結状態が確認できていないなど、いずれの検査も不十分であったと考えています。

3 再発防止に向けた今後の対策について明らかにされたい。

当該曲線においては、マクラギ交換による軌間拡大防止策を実施しました。

また、今年度の軌道狂い検査について目測による判定を行った箇所の手検測を実施し、加えて今年度の高速軌道検測車による動的軌道狂い検査が実施されていない木マクラギ区間において、マクラギ及びレール締結状態の点検を実施します。この際、構内通路部においてはレール際の緩衝材を取り外して確認することとし、不良箇所については犬クギの打ち替え、犬クギの増し打ち、ゲージタイの取り付け、マクラギ交換等の軌間拡大防止対策を実施します。

その他、留置車両がある場合においては、空線化や車両移動を要請し、手検測での軌道狂い検査を徹底することに加え、使用頻度が低い通路等の撤去、スラック未縮小区間における計画的なスラック縮小、部分PCマクラギ化による軌間拡大防止対策の実施について検討していきます。

今回の事故は、幸いにも構内での入換車両であったことから大事には至らなかったが、一歩間違えば転覆等の二次災害が発生し、大事故につながる事象であった。

J R 四国労組は、安全の確立がすべてに優先し、尊い命を預かる私たちの重大な使命であることを強く訴えるとともに、再発防止に向けた検査体制の確立に取り組むよう要請した。

以 上

別紙 1

2021 年春ダイヤ改正について

2020 年 12 月
J R 四 国

2021 年春の JR グループダイヤ改正では、都市圏輸送の充実を図るため、土讃線・徳島線においてパターンダイヤを導入する。また、全ての特急「南風」の編成を 2700 系車両とすることで快適な車内空間を提供する。

一方で、急激に悪化する乗務員需給に対応するため、限られた経営資源を最大限活用し「選択と集中」を基本とした列車キロ削減計画第 3 ステップとして、早朝・深夜時間帯及び閑散線区を中心に、四国内 52 本の列車で適正化（全区間 32 本、一部区間 20 本）を行い、効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を 2021 年 3 月 13 日（土）に実施する。

1 主な改正内容

(1) 特急「南風」「しまんと」「あしずり」関係

① 特急「南風」「しまんと」の全列車が 2700 系車両で運転

高知～岡山・高松駅間を運転する特急「南風」28 本（下り 14 本、上り 14 本）のうち新たに 10 本を 2700 系車両で運転する。また、特急「しまんと」10 本（下り 5 本、上り 5 本）のうち新たに 6 本を 2700 系車両で運転する。これにより、特急「南風」「しまんと」の全列車を 2700 系車両で運転することになり、快適な移動空間を提供する。

【新たに 2700 系車両で運転する列車】

上下	列 車	発 駅	着 駅	記 事
下り	南 風 1 号	岡 山 (7:08)	高 知 (9:39)	宇多津～高知間 併結運転
	しまんと 3 号	高 松 (7:23)		
	しまんと 5 号	高 松 (8:25)	高 知 (10:37)	
	南 風 5 号	岡 山 (10:05)	高 知 (12:29)	
	南 風13号	岡 山 (14:05)	高 知 (16:39)	
	南 風17号	岡 山 (16:05)	高 知 (18:48)	
	南 風25号	岡 山 (20:05)	高 知 (22:51)	多度津～高知間 併結運転
	しまんと 9 号	高 松 (20:28)		
上り	南 風 4 号	高 知 (7:00)	岡 山 (9:38)	高知～宇多津間 併結運転
	しまんと 4 号		高 松 (9:21)	
	南 風12号	高 知 (11:13)	岡 山 (13:40)	
	南 風16号	高 知 (13:13)	岡 山 (15:41)	
	南 風24号	高 知 (17:13)	岡 山 (19:41)	
	しまんと 6 号		高 松 (19:25)	
	南 風28号	高 知 (19:31)	岡 山 (21:57)	高知～宇多津間 併結運転
	しまんと 8 号		高 松 (21:42)	

② 特急「あしずり」に 2700 系車両を追加投入

高知～中村・宿毛駅間を運転する特急「あしずり」16 本（下り 8 本、上り 8 本）のうち、2 本を新たに 2700 系車両で運転することにより、快適な移動空間を提供する。

【新たに 2700 系車両で運転する列車】

列 車	発 駅	着 駅
あしずり 5 号	高 知 (13:49)	中 村 (15:31)
あしずり 14 号	中 村 (16:48)	高 知 (18:34)

【土讃線特急列車の運転本数比較】

列 車	運転区間	運転本数	2700系で運転する本数	
			現行	改正
南 風	岡山～高知	28本	18本	28本
しまんと	高松～高知・中村・宿毛	10本	4本	10本
あしずり	高知～中村・宿毛	16本	4本	6本

(2) パターンダイヤ関係

① 土讃線「高知～土佐山田駅間」でパターンダイヤを導入

高知～土佐山田駅間を9時～15時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一する。また、パターンダイヤ時間帯において後免駅発・高知駅行きの普通列車を1本増発し、都市圏輸送の充実を図る。

【主な駅の時刻表イメージ(8～18時抜粋)】

		現 行				改 正				
高知 駅		高松 Takamatsu		岡山 Okayama	方面		高松 Takamatsu		岡山 Okayama	方面
	8	01	10	30		8	01	10	30	
	9		13 19		46	9		13 19		44
	10		13 19		47	10		13 16		44
	11		13 19		46	11		13 16		44
	12		13 19		49	12		13 16		44
	13		13 19		43	13		13 16		44
	14		13 19		43	14		13 16		44
	15		13 19	32		15		13 16	32	
	16		13 15		40	16		13 15		40
17		13 18	34	49	17		13 18	34	49	
18		16	36	52	18		16	36	52	
後免 駅		高知 Kochi		方面		高知 Kochi		方面		
	8		10	24 39		8		10	24 39	
	9		12	32 39		9		12	32 43	
	10	04		30 37		10	03		30 43	
	11		05 22	37		11	03		22 43	
	12	04		21 38		12	03		21 43	
	13		11	33		13		12	33 43	
	14	01		34	50	14	03		34 43	
	15	01		31	50 59	15	03		31 50 59	
	16		23	31	57	16		23	31	57
17	04		33	41	17	04		33	41	
18		15 26	37	46 57	18		15 26	38	46 57	
土佐山田 駅		高知 Kochi		方面		高知 Kochi		方面		
	8	04	15	57		8	04	15	57	
	9			27 30		9			27 33	
	10			25 28		10			25 33	
	11		17	27		11		17	33	
	12		16	29		12		16	33	
	13			28		13			28	
	14			30	42	14			30 33	
	15			26	42	15			26	42
	16		12	26	48	16		12	26	48
17			28 32		17			28 32		
18		17	25 32		18		17	25 33		

※網掛け＝特急列車、下線＝ごめん・なはり線列車、枠あり＝後免駅で併結・分割する列車

【増発する列車】

列車	運転区間	発 駅	着 駅
下り	後 免 ～ 高 知	後 免 (13:43)	高 知 (13:59)

② 徳島線「徳島～穴吹駅間」でパターンダイヤを導入

徳島～穴吹駅間を 9 時～17 時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一する。また、パターンダイヤ時間帯において徳島～阿波川島駅間を運転する普通列車を 8 本増発し、都市圏輸送の充実を図る。

【主な駅の時刻表イメージ(8～18 時抜粋)】

	現行					改正										
徳島駅			穴吹 Anabuki	阿波池田 Awakeda	方面			穴吹 Anabuki	阿波池田 Awakeda	方面						
	8		11	38		8		11								
	9	01			50	9	00	13		49						
	10				54	10				43						
	11				45	11		13	38							
	12	01		37		12	00	13		45						
	13		17		50	13		13		43						
	14			32		14		13		43						
	15	01		32		15				45						
	16			27	55	16		13	38							
17			31	57	17		13		43							
18			26	57	18	00	13		44							
阿波川島駅		徳島 for Tokushima	方面	穴吹 Anabuki	阿波池田 Awakeda	方面		徳島 for Tokushima	方面	穴吹 Anabuki	阿波池田 Awakeda	方面				
	8		13	35	8		13	35	8		13	35				
	9	04	25	47	9	04	25	9		24	41	9	04	24		
	10	06		49	10			10			43	10				
	11		17		11			11			43	11				
	12			33	12		24	33	12		23	43	12		23	
	13	05		48	13	18		13	05		43	13	18			
	14		22	40	14	01		40	14		20	43	14		20	
	15			41	15		26	30	15			43	15			
	16	08		44	16	08			16	08		43	16	08		
17			32		17	11		45	17		31	57	17		31	
18		12		18	11	26	39	18			25	32	57	18		
穴吹駅		徳島 for Tokushima	方面	阿波池田 Awakeda	方面		徳島 for Tokushima	方面	阿波池田 Awakeda	方面						
	8		13	42	8		13	42	8			52				
	9	06		46	9	06	42	9		41						
	10			26	10			10								
	11	01			11	06		11								
	12		10	42	12		42	57	12	03	15		42	57		
	13			26	13				13		15					
	14	06	17		14		32		14		15					
	15		18	45	15		43	57	15	03	15		57			
	16		23		16		41		16		15					
17	05	12	47	17		44		17		15						
18			52	18		43		18	07		04	43				

※網掛け＝特急列車

【増発する列車】

下り		上り	
発 駅	着 駅	発 駅	着 駅
徳 島 (11:13)	阿波川島 (11:57)	穴 吹 (11:15)	徳 島 (12:28)
徳 島 (12:13)	阿波川島 (13:01)	阿波川島 (12:04)	徳 島 (12:58)
徳 島 (14:13)	阿波川島 (14:56)	阿波川島 (14:13)	徳 島 (14:56)
徳 島 (16:13)	阿波川島 (16:57)	阿波川島 (15:03)	徳 島 (15:58)

(3) その他

① 特急「宇和海3号」の松山駅の発車時刻を変更

お客様のご要望にお応えし、松山駅を6時台に発車する特急「宇和海3号」の発車時刻を3分繰り下げる。

列車	現改	主な駅の発着時刻	その他の停車駅
宇和海3号	現行		卯之町・伊予吉田
	改正		卯之町・伊予吉田

② 特急「南風25号」「しまんと9号」から高知駅で須崎方面への普通列車に接続

高知駅で特急「南風25号」「しまんと9号」から須崎方面の普通列車に接続し、岡山・高松方面から須崎方面へのご移動が便利になる。

	主な駅の発着時刻
現行	
改正	

③ 最終列車の時刻繰り上げ

新型コロナウイルス感染症拡大によるお客さまの行動様式の変化により、特に深夜時間帯のご利用が大きく減少している。このため、ご利用状況にあわせた列車の減便や最終列車の時刻繰り上げを実施する。

【21 時以降の主要駅の発車時刻比較】

高松駅

<現行>

<改正>

予讃線 岡山・松山・高知方面

時	分					時	分				
21	岡山	琴平	東京	岡山	観音寺	21	岡山	琴平	東京	岡山	観音寺
	13	19	26	43	45		13	18	26	43	45
22	琴平	松山	岡山	観音寺		22	琴平	松山	岡山	観音寺	
	08	20	25	34			08	20	25	34	
23	新居浜	岡山	琴平	多度津		23	多度津	岡山			
	13	29	35	59			13	29			

高德線 引田・徳島方面

時	分					時	分				
21	徳島	徳島				21	徳島	徳島			
	10	21					10	21			
22	引田	徳島	オレンジタウン			22	引田	徳島	オレンジタウン		
	04	22	50				04	22	50		
23		引田	オレンジタウン			23					
		21	45								

松山駅

<現行>

<改正>

予讃線 伊予西条・高松

時	分					時	分				
21	伊予西条	高松	今治			21	伊予西条	高松			
	17	41	59				17	41			
22		伊予北条				22	今治	伊予北条			
		45					06	50			
23	新居浜	今治				23					
	06	24									

予讃線 八幡浜・宇和島方面

時	分					時	分				
21	伊予大洲	宇和島				21	伊予大洲				
	07	51					07				
22	八幡浜	宇和島				22	宇和島	八幡浜			
	21	49					00	49			
23	伊予市					23					
	26										

高知駅

<現行>

<改正>

土讃線 阿波池田・高松方面

時	分					時	分				
21	高松	奈半利				21	高松	奈半利			
	20	27					20	27			
22	土佐山田	安芸				22	土佐山田	安芸			
	01	33					01	33			
23	土佐山田					23					
	15										

土讃線 窪川・中村方面

時	分					時	分				
21	中村	須崎				21	中村	須崎			
	23	58					23	58			
22		須崎				22		須崎			
		41						54			
23	伊野					23					
	10										

※網掛け＝特急列車、斜文字＝マリンライナー、黒文字＝普通列車、枠あり＝2020年10月1日から運休中の列車

徳島駅

<現行>

<改正>

高德線・鳴門線 高松・鳴門方面

時	分	時	分
21	板野 18 鳴門 33	21	板野 18 鳴門 33
22	高松 鳴門 02 14 板野 49	22	高松 板野 02 18 鳴門 54
23	鳴門 14	23	

徳島線 穴吹・阿波池田方面

時	分	時	分
21	阿波池田 06 穴吹 46	21	阿波池田 07 穴吹 46
22	穴吹 58	22	穴吹 57
23	阿波川島 39	23	

牟岐線 阿南・牟岐方面

時	分	時	分
21	牟岐 23	21	牟岐 23
22	阿南 17 阿南 57	22	阿南 10
23	阿南 39	23	阿南 16

※網掛け＝特急列車、斜文字＝マリンライナー、黒文字＝普通列車、枠あり＝2020年10月1日から運休中の列車

④ 特急列車・普通列車の設定を見直し

ご利用状況に応じて、特急列車・普通列車の平日・土休日の設定見直し、時刻・行き先等を変更する。

2 損益まとめ

78.4 百万円／年 （収入：▲29.9 百万円 経費：▲108.3 百万円）

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

2020 年 12 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（11 月速報値）

2020 年度取扱収入（速報値）は、11 月末現在で 10,533 百万円、対前年 40.7%（△15,376 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2020年度			
	11月実績	累計	11月実績	前年比	累計	前年比
定期	228	3,412	324	142.3%	2,851	83.5%
定期外	2,848	22,497	1,287	45.2%	7,683	34.2%
合計	3,076	25,909	1,611	52.4%	10,533	40.7%

※11 月 30 日現在の実績（速報値）

2 純収入実績（10 月実績）

2020 年度鉄道運輸収入は、10 月末で 6,704 百万円、対前年 47.4%（△7,452 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2020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	379	2,669	353	93.0%	2,198	82.4%	2,627	83.7%
自社完結	653	4,911	459	70.2%	2,319	47.2%	11,512	39.1%
四国発売・他社関連	608	2,938	243	39.9%	858	29.2%		
他社発売・四国関連	519	3,639	321	62.1%	1,330	36.5%		
合計	2,158	14,156	1,375	63.7%	6,704	47.4%	14,139	47.4%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

2021 年度に実施する駅の効率化施策について（先行実施分）

2020 年 12 月
J R 四 国

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います。

については、2021 年度の実施内容（先行実施）を以下のとおりとし、順次効率化を進めてまいります。

1. 先行実施の背景及び先行実施駅の選定理由

今般、愛媛県及び徳島県から新型コロナウイルス感染症対策の各種施策について補助金が交付されることとなったため、お客様と駅係員とが接することなく乗車券類を購入できるアシストマルスを前倒しして導入することとする。

なお、補助金交付枠の関係から各県 1 台ずつであることと、2020 年度中の竣工が要件のため、

- ・要員不足によりアシストマルス導入に先駆けて 2020 年 10 月に出面 2 人体制から 1 人体制に減らした伊予北条駅
- ・出面 2 人体制の契約社員化駅のうち最も取扱収入が低いことから、導入にあたりお客様への影響が比較的軽微と思われる鳴門駅

の 2 駅で先行してアシストマルスの導入を実施する。

なお、2021 年度については、さらなるアシストマルスの導入を検討している。

【補助金概要】

- ・愛媛県

事業名：愛媛県公共交通利用回復緊急支援事業費補助金

- ・徳島県

事業名：新しい生活様式を支える！公共交通応援事業奨励金

2. 導入効果等

対象の 2 駅について、マルスをアシストマルスに置き換えることで、営業体制を 1 名体制とし、改札業務のみを行うこととする。

対象駅	改札時間	導入・効率化時期
伊予北条	6:50 前後～18:50 前後 (中間に休憩 2 時間)	【導 入】2021 年 3 月頃 【効率化】2021 年 6 月 1 日
鳴門		

※新たに増えた無人時間帯の集札は、運輸部と調整の上乗務員対応とする。
(伊予北条駅は措置済)

※6 月 1 日に要員削減（鳴門駅）及びMR 端末（マルス）撤去（伊予北条駅・鳴門駅）を行うことで効率化を完了とする。

3. アシストマルス導入概要

- ・コールセンターは JR 西日本に委託する。(コールセンター所在地は兵庫県尼崎市)
- ・営業時間は、現行の出札営業時間から大幅に拡大し利便性を向上させる。

稼働時間 (案)

駅名	アシストマルス稼働時間	現在のみどりの窓口営業時間
伊予北条駅	5:00～23:55 (6:00～20:00)	7:00～18:30
鳴門駅	5:30～23:55 (6:00～20:00)	7:10～18:30

※ () は、コールセンターのオペレーター対応時間

- ・コールセンター係員習熟等のため、2ヶ月程度は出札係員(マルス)とアシストマルスを併存させる。
- ・アシストマルス設置後のコールセンター接続開始日は JR 西日本と調整中。

4. お客様への周知

事前プレスによりお客様に広く周知するとともに、アシストマルス設置駅構内に操作方法の紹介動画を流すことで、スムーズにご利用いただけるよう案内を行う。

また、当面は改札担当社員によるお客様へのフォローを行う。

5. 今後のスケジュール

2020 年 12 月 契約社員へ通知、希望を聞いた上で配転等調整

別紙 4

車掌の短時間行路（野球部社員専用）の導入等について

2020 年 12 月
J R 四 国

2021年3月ダイヤ改正より野球部社員の車掌乗務を前提とした短時間行路を導入します。これにより、車掌の要員需給改善及び時間外労働の抑制を図ります。

1 乗務対象者

運転適性検査に合格した野球部社員 12 名

※今後の入退部に伴い、増減することがある。

2 短時間行路（野球部社員専用）への乗務

(1) 目的

車掌乗務が必要な列車は、昼間のワンマン列車拡大や適正化に伴い、朝・夕の時間帯に大きな偏りがある。その時間帯の一部列車を野球部社員が乗務することで、車掌の要員需給改善を図る。

(2) 乗務可能日数と乗務時間

日数：約 270 日/年（大会・大会前練習日除く）

時間：早朝～14 時（その後、練習に参加）

(3) 乗務行路（案）

出勤	高松	多度津	引田	徳島	退勤	労働時間	乗務日
6:10	6:40	4311D		9:13			
		3010D			12:02	5:19	平日
	11:37			10:26			
6:18	6:48	105M	7:29				
		1092M			8:37	2:19	平日
	8:12	7:43					
6:47	7:17	313D	8:37				
		324D			10:49	4:02	全日
	10:24		9:07				

※2021 年 3 月ダイヤ改正案の列車番号と時刻であるが、今後の検討により変更となる場合もある。

3 予備勤務者としての乗務

(1) 目的

予備勤務者として、定期行路や臨時列車等に乗務することで、高松車掌区の予備要員確保を図る。

(2) 乗務可能日数と乗務時間

2 (2) と同条件。ただし、約 270 日/年のうち約 220 日/年は、1 日あたり 4 名程度までは 14 時以降も乗務可能

(3) 乗務列車

定期行路列車、臨時列車及び信用降車型ワンマン列車（特別改札）等

4 教育計画

- ・車掌新規養成は、研修センターでの机上教育及び教導車掌のもと実技教育を実施
- ・車掌として乗務開始後は、定期的（2 ヶ月に 1 回 2 時間実施）に行う業務研究会を実施

5 実施箇所

高松車掌区