ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／１）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

# 「ダイヤ改正」等経営協議会開催

## ２０２２年3月１２日（土）ダイヤ改正実施

ＪＲ四国労組は、１２月１３日に開催された経営協議会において「２０２２年春ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、１１月２２日付発第４６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、分かりやすくご利用しやすいダイヤとするとともに、バス等の二次交通との連携を図るため、高徳線・鳴門線の都市圏においてパターンダイヤを導入するほか、高知県嶺北地域のバス路線再編に合わせ、一部の特急「南風」を大杉駅に新規停車し利便性向上を図ることに加えて、ご利用状況から深夜時間帯の列車を中心に列車キロ削減を行うなど、効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を実施するという内容であった。（別紙－１参照）

【発第４６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を明らかにするとともに、コロナ禍によるこれまでの影響を鑑み、「誰もが利用しやすい安全・安心な鉄道サービス」と、「新しい生活様式に対応しながら鉄道の価値を持続的に提供できる列車運行体系」のあり方及び考え方について明らかにされたい。

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。

鉄道運輸収入（純収入）について、定期外収入は前年を上回り推移していますが、今年度も新型コロナウイルスの感染拡大により緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が四国内を含む各地で講じられ、観光や出張等の出控えがあったことから、コロナ影響のない前々年比では５割に満たない水準となっており、計画比では約６４％と大変厳しい収入状況となっています。方面別の前々年比較では、四国内（自社完結）が本州方面よりも減少幅が小さく回復も早いものの、本州方面は「四国発売・他社関連」の減少幅が大きく、回復が遅い状況です。

９月末で全国の緊急事態宣言等の移動制限が解除となり、１０月から四国デスティネーションキャンペーンが開始されたことから、ご利用が回復状況にありますが、オミクロン株の流行懸念など新型コロナウイルス感染症の状況は不透明であり、今後も厳しい状況が続くと想定しています。

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／２）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

定期収入は、前年は休校や在宅勤務等があったことから、前年を上回り推移していますが、コロナ影響のない前々年比では９割程度の回復状況となっています。

純収入（１０月累計）
対前年１０６．９％（＋４６５百万円）　対前々年　５０．６％（△６，９８６百万円）
対計画　７１．０％（△２，９３５百万円）

運輸取扱収入（１２月速報値）
対前年１４４．２％（＋１４５百万円）　対前々年６２．０％（△２９１百万円）

２０２１年春ダイヤ改正以降の線区別の輸送量は、前年の新型コロナウイルス感染症の拡大状況により、上半期においては対前年を上回る結果となりました。下期については、前年のＧｏＴｏトラベルの影響もありますが、全国的なコロナ感染者数の減少や四国ＤＣの開催などの追い風により、概ね前年ベース又はそれ以上で推移しています。しかし、対２０１６年比では約６～７割程度のご利用であり、特急「しおかぜ」や「南風」のお客様の戻りは低調で、特にビジネス利用の減少が想定されます。

【線区別輸送実績比較】　（単位：％）

| 【同日比較】 | | 上半期 | | 10 月 | | 11 月 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 対前年 | 対 2016 | 対前年 | 対 2016 | 対前年 | 対 2016 |
| 特急 | 瀬戸大橋 | 114.8 | 45.5 | 102.4 | 60.2 | 113.6 | 70.2 |
| | 予讃線（タト～ミシ） | 109.7 | 36.9 | 99.8 | 51.6 | 116.2 | 62.8 |
| | 土讃線（タト～イケ） | 110.9 | 40.2 | 96.0 | 56.5 | 98.0 | 67.8 |
| | 高徳線（カマ～トク） | 109.4 | 52.8 | 99.0 | 66.3 | 106.3 | 73.1 |
| 普通 | 四国全体 | 109.3 | 71.8 | 93.7 | 78.7 | 97.7 | 78.2 |

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た特急輸送体系を維持します。また、都市圏輸送の充実を図るため、高徳線「徳島～板野駅間」及び鳴門線「池谷～鳴門駅間」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とするとともに、バス等の二次交通との連携を図ることで輸送需要の拡大を目指していきます。更には、高知県嶺北地域のバス路線再編と合わせ、一部の特急「南風」を大杉駅に新規停車し、利便性向上を図ります。

一方で、深夜時間帯を中心に、ご利用実態に応じた列車適正化を実施します。

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／３）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

２　比較的有人駅割合の多い高松都市圏において運行開始した信用降車型ワンマン列車は、順次運行区間を拡大し、次期ダイヤ改正では徳島地区でも導入される。運行開始に伴い設備改良した内容を明らかにするとともに、お客さまのご利用実績及び導入による効果並びに今後の他線区への拡大計画を明らかにされたい。

次期ダイヤ改正では、徳島地区（高徳線：高松～引田、徳島線：徳島～阿波池田）に、１５００型車両を用いた信用降車型ワンマン運転を導入します。朝夕の列車を中心に高徳線７本、徳島線９本（徳島～穴吹８本、穴吹～阿波池田３本）で実施する予定です。運行開始に伴い、車両及び地上設備に以下の改修を進めています。

| 対象 | 改修内容 | 記事 |
|---|---|---|
| 車両 | 行先字幕の設定変更 | 信用降車時にワンマン表示しない |
| | 放送装置の改修 | 信用降車用の放送文を追加する |
| | 車外放送の設定変更 | ２両目からもワンマン放送を流す |
| 地上設備 | ミラーの取替 | 曲率の大きいミラーに統一し視認性向上を図る<br>※佐古駅は ITV 設置 |
| | 停止位置目標の変更 | 「ワンマン」停止位置目標を撤去し、後部１両がホームから外れない位置に「２」等を設置するとともに、施工する際は建植位置を左右統一することで停止位置誤りのリスクを低減する |
| | 誤出発防止 ATS の整備 | 信用降車型ワンマン運転の発車位置に整備する |
| | 照明の整備 | 停止位置を移設する場合は従来型ワンマン運転に必要な照明を整備する |
| | 支障物の移設、撤去等 | ミラーの視認性に影響のある雑木伐採や出発反応標識の移設等を実施し、視認性向上を図る |
| | きっぷ・運賃入れ、監視用カメラの整備 | 運賃収受に関する営業設備を整備し、モラル維持及び運賃ほ脱防止を図る |

また、信用降車型ワンマン運転は２両までの列車で実施しますが、最大２００名程度のご利用がある列車も対象としています。効果としては、車掌の要員削減による人件費削減効果を見込んでいます。

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。

３　コロナ禍による需要の減少により最終列車の繰り上げを実施したが、車両運用上の都合による回送列車が運転されており、一部線区においてはコロナ禍以前と列車ダイヤは同様である。効率的に線路等の保守作業を進めていくためには、夜間における保守作業間合いの確保が必要であると考える。また、列車の運休は伴うものの、他社で実施されている日中時間帯における集中的な保守作業を参考とした対応も

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／４）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

検討すべきである。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います。

２０２２年春ダイヤ改正では、ご利用状況から特急「しおかぜ２９号」および特急「いしづち１０６号」の運転区間を見直すことで深夜の回送列車を削減することや、快速「マリンライナー７２号、７７号」の最終列車の適正化などに取り組みます。

今後も、お客様のご利用状況等を見ながら早朝・夜間時間帯の列車については、設定時刻の見直しを検討します。

なお、列車の運休が伴う日中時間帯の集中的な保守作業については、工事規模や費用対効果等を勘案すると、現在のところ計画はありません。

４　牟岐線に続き徳島線及び土讃線において導入された、パターンダイヤの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明らかにされたい。

２０２１年３月ダイヤ改正にて徳島線・土讃線へ導入したパターンダイヤについては、導入期間が短いこと及び新型コロナウイルス感染症の影響もあり、効果等の詳細な分析はできていませんが、２０２１年上半期とコロナ影響前の２０１９年上半期の普通列車平均通過人員を比較すると（対前々年比）、

〇四国全体：６８．１％

〇徳島線佐古～阿波川島間：７２．８％（※列車本数８本増）

〇土讃線高知～後免間：８４．９％（※列車本数１本増）

＜参考＞

〇牟岐線徳島～阿南間：７１．０％（※列車本数８本増）

であり、コロナ影響から数値は下がっていますが、四国全体と比較すると数値はよくなっています。これがパターンダイヤの効果によるものかどうかについては、継続して分析する必要があるため、鉄道総研とも連携しながら分析を行っていきたいと考えています。

今後の展開について、２０２２年３月ダイヤ改正では、新たに高徳線「徳島～板野駅間」、鳴門線「池谷～鳴門駅間」にパターンダイヤを導入します。これにより徳島地区では、全線区の都市圏においてパターンダイヤが導入されることになります。また、土讃線においても、後免発高知行普通列車の始発駅を土佐山田に変更、運転区間を延長することにより、パターンダイヤを更に便利にします。

なお、以前にもお伝えしましたが、パターンダイヤ導入をきっかけとして、阿南以南の高速バス途中乗降との連携や南小松島駅・阿南駅へのバス案内デジタルサイネージの導入等、徳島地区を中心にバス事業者との連携が進んでおり、今後も MaaS の考え方のもとモビリティ間の連携強化により、公共交通の利便性向上を図る等、地域とともに「公共交

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／５）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

通ネットワークの四国モデル」の追求に向け取り組んでいきたいと考えています。

＜参考＞普通列車平均通過人員（人／日）

| | 2021 上半期 | 2020 上半期 | 2019 上半期 | 対前々年比 |
|---|---|---|---|---|
| 四国全体 | 1,874 | 1,862 | 2,751 | 68.1% |
| 徳島線佐古～阿波川島 | 3,776 | 3,840 | 5,190 | 72.8% |
| 土讃線高知～後免 | 5,696 | 5,374 | 6,712 | 84.9% |
| 牟岐線徳島～阿南 | 3,594 | 3,568 | 5,061 | 71.0% |

５　次期ダイヤ改正において、予土線で従来型ワンマン【後部開放】を実施するとともに、宇和島運転区の業務体制を見直すことで車掌及び管理部門の省人化が図られるとのことである。しかし、乗務員職場においては慢性的な要員不足の状態が長期間に及んでおり、早期に現状を打開する必要がある。将来的な要員需給の安定化に向けた会社の取り組み及び考え方を明らかにされたい。

乗務員の要員需給が厳しい状況にあることについては、会社としても認識しており、これまで乗務員専門職採用を増やすなどの取組みにより、乗務員の養成数を確保し、要員需給の安定化に向け取り組んできました。

これらの取組みにより、乗務員の要員需給は改善の方向に向かいつつありますが、今後採用環境の悪化や離職の増加等により、再び需給が大きく悪化する可能性も考えられることから、引き続き、要員需給の安定化に向け採用の確保及び乗務員の計画的な養成、並びに効率的な輸送体系の確立（ワンマン運転の拡大等）による要員削減に取り組んでまいります。

６　現行の乗務員行路は労働時間確保のため拘束時間が長時間化し、宿泊とあわせて大きな負担であるとともに離職要因の一つと考えられる。乗務員行路作成にあたっては、拘束時間短縮につながる効率的な交番作成が必要と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

乗務員の行路は、列車ダイヤと不離一体であり、特に列車乗務員については限られた列車本数の中、乗務割交番作成の自由度は減少しています。効率的な乗務割交番を作成する観点からは、朝・夕の通勤・通学時間帯の信用降車型ワンマン列車の拡大や乗務効率を上げるために行先地の折り返し時間はなるべく短くするなどにより、拘束時間に配慮しながら作成していきたいと考えています。

なお、受持ち列車については、区所毎の所要数、乗務線区、車両運用、乗泊設備等を総合的に判断し決定していますが、今後とも効率的な乗務員運用の作成に努めていきます。

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／６）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

７　宿泊を伴う長時間勤務や不規則勤務が基本となる駅係員や運転区所の内勤者などについては、家庭環境や健康状況などによって、その業務に従事することが困難な組合員もいる。特に、社会変化に伴って働く側の意識が変化し長時間拘束勤務を退ける傾向にあり、これまでの勤務体系を踏襲するだけではなく、こうした勤務の解消・低減に向け思い切った働き方改革を推進する必要があると考える。会社の考え方や今後の計画を明らかにされたい。

　アシストマルスの導入により今治駅の隔日勤務筋を削減するなど、勤務の見直しに取り組んできました。一方で鉄道事業の特性上、列車ダイヤに連動した深夜・早朝の運転業務等は発生し、宿泊を伴う勤務は今後も継続が必要と考えます。

　引き続き、従業員との対話を通じて家庭環境や健康状況に配慮しつつ、出札業務等についてはアシストマルス導入の状況等を踏まえてより効率的で働きやすい勤務となるよう検討を進めてまいります。

　運転区所の当直業務は、鉄道業務の特性上、深夜・早朝勤務は行わざるを得ない職種です。勤務種別の適用にあたっては作業実態、要員等を考慮し決定していますが、引き続きより効率的で働きやすい勤務となるよう検討していきたいと考えています。

８　育児や介護、治療をしながら勤務する組合員が安心して働ける多様な働き方の実現と職域の拡大は社会的要請であるものの、現行の作業ダイヤでは対応しきれない状況である。課題解決に向けた会社の取り組みや考え方を明らかにされたい。

　多様な働き方の実現や職域の拡大に向けては、これまで駅の運転業務や指令業務、技術系現業部門への女性社員の配置、乗務員の日勤行路設定などの取組みを行うとともに、休職から復帰する社員に対しては、本人の家庭環境等を勘案しながら一定の配慮を行ってきました。

　一方、子育て世代の社員が増加していることなどもあり、更なる多様な働き方の実現や職域の拡大についての課題認識は持っておりますが、鉄道業務の特性や現在の要員事情等を勘案すると、直ちに抜本的な改善を図ることは難しい状況です。

　今後は、中期経営計画に掲げている省力化施策の実施等に合わせて、より働きやすい勤務や職域の拡大が図れるよう検討を進めるとともに、制度面や支援体制についても引き続き検討してまいります。

９　列車が安全に定時運行するためには線路沿線の環境整備も重要であると考える。倒木や倒竹、獣害、空転・滑走による輸送障害を未然に防止するための方策及び計画について会社の考え方を明らかにされたい。

　倒木や倒竹の対策については、岩斜面に生えている樹木、枯れ木など優先順位を決めて順次計画的に伐採しています。また、乗務員から申告があれば、速やかに伐採等対応を行うこととしています。

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／７）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

動物等との衝撃防止対策については、鹿の出没箇所が従前より変化してきたため、徳島線・牟岐線において２０２１．３ダイヤ改正から徐行箇所の見直し・追加を行い、遅延が発生しない運転時分で夜間の徐行運転を実施しています。なお、予土線については、夜間の対象列車（２０時以降）がなくなったため、徐行運転は実施していませんが、動物等との衝撃件数は減少しています。今後は、徐行運転による対策だけでなく、他会社との情報共有を強化し、有効な対策の導入を検討していきます。

空転・滑走の対策として、要注意区間の徐行（双岩～伊予石城、讃岐財田～坪尻、豊永～大田口、土佐岩原駅構内）をはじめ、昨年度上期には、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）を新設しましたが、今年度上期は、ＡＴＳロング地上子の増設を双岩駅上り場内信号機、伊予石城駅下り場内信号機、及び立間駅下り場内信号機に対して実施し、ブレーキの取扱いを早く開始できるようにするとともに、空転・滑走や徐行による遅延が発生した場合には、指令員が遅延状況を乗務員に周知するなど、情報共有にも努めています。また、空転・滑走の要因となる落葉による黒色被膜をレール踏面に形成させないため、多発区間から計画的に沿線樹木の伐採を行っているほか、鉄道総研と共同で調査を行い、原因・対策の追求を行っています。特に、駅構内において黒色被膜が形成される土佐岩原駅では、毎年秋季にレール研磨を行っています（今年度は１１月２日及び１２月７日に実施）。

（参考）

運用指令では、２０１９年１１月の秋季シーズンから空転・滑走の発生状況を集計しており、２０２０年１１月以降、空転・滑走の発生状況をまとめたシートをグループネットに掲載し、運輸部関係者が閲覧できるようにしています。なお、２０２１年４月１日～２０２１年１１月２８日までの集計では、空転が４２件、滑走が１６件発生し、最大２２分の遅れが発生しています。

10　走行中の列車内における傷害事件が全国的に散見され、四国においても例外ではないと考える。車内秩序の維持や防犯対策として車掌による車内巡回や、防犯カメラの設置などと併せて、マニュアルの整備や訓練等の実施などのソフト面での対応も必要である。会社の考え方を明らかにされたい。

１１月１日～１１月３０日を特別警戒期間とし警察と連携して、駅構内・列車内での巡回強化や犯罪対策訓練の実施、犯罪抑止及びお客様の安全・安心の確保・維持を目的としてポスター掲出・案内放送等による周知を行ってまいりましたが、この取組みを年末年始重点実施期間の最終日である２０２２年１月１０日まで延長して実施することとしています。また、期間中は、本社社員及び管理者等による「特別警戒」腕章を着用した列車添乗を実施します。

今後も引き続き、警察と連携した防犯対策を継続するとともに、各主管部とも調整・連携しながら線区の特情を考慮した対応マニュアルの作成にも取り組んでまいります。

# ＪＲ四国労組ニュース

令和３年１２月１７日（Ｎｏ１５／８終）　発行責任者／大谷　清　　編集責任者／石川　敏也

＜主なやりとり＞

組合：収入状況について、ビジネス利用の減少が想定されるとしているが、どういった対策を講じていくのか。経済界へのアピールも必要ではないか。

会社：ビジネス利用に利便性の高い施策は構築しているが伝えきれていない。割引よりも利便性を全面に出す方針を検討している。

組合：徳島地区への信用降車型ワンマン運転の導入に際しては、運賃ほ脱防止の検証及び効率化による人件費削減効果の検証をしっかりと行うべきである。

組合：工務系の働き方の改善にも柔軟に対応されたい。支援を受けた結果夜間作業が増えており、負担が積み重なれば離職にも繋がってくる。

会社：仕事のやり方や業務分担の見直し等、負担軽減につながる策を検討したい。

組合：離職防止のために早期に手を打つべきである。働き方や福利厚生面での改善を図らなければ、採用しても先につながらない。

会社：会社としても問題意識は持っており、例えば乗務員養成期間や行路等について、何らかの対応ができないか検討を進めているところである。

組合：獣害対策については、地域と協議する手もあるのではないか。

会社：今後検討していきたい。

組合：アシストマルスについて、オペレーター業務を四国直営にするといったことはできないか。本社には販売センターがあり、働き場所の創出にもつながる可能性がある。

会社：アシストマルスが稼働する時間帯によっては、オペレーターが泊まり勤務になる場合があり、現時点では対応は難しいと考えている。

以上

# 2022年春ダイヤ改正について

【別紙1】

２０２１年１２月
Ｊ　Ｒ　四　国

2022年春のJRグループダイヤ改正では、分かりやすくご利用しやすいダイヤとするとともに、バス等の二次交通との連携を図るため、高徳線・鳴門線の都市圏においてパターンダイヤを導入する。

また、高知県嶺北地域のバス路線再編に合わせ、一部の特急「南風」を大杉駅に新規停車し利便性向上を図る。

一方で、ご利用状況から深夜時間帯の列車を中心に列車キロ削減を行うなど、効率的な輸送体系構築に向けたダイヤ改正を2022年3月12日（土）に実施する。

１　主な改正内容

(1)　パターンダイヤ関係

①　高徳線「徳島～板野駅間」、鳴門線「池谷～鳴門駅間」でパターンダイヤを導入

「徳島～板野駅間」および「池谷～鳴門駅間」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し、分かりやすくご利用しやすいダイヤとするとともに、バス等の二次交通との連携を図る。

パターン時間帯においては、「池谷～鳴門駅間」で折り返し運転を行っている普通列車２本(下り１本、上り１本)を「徳島～鳴門駅間」に運転区間を延長し、都市圏輸送の強化を図る。また、特急「うずしお」の停車駅を見直す。

枠＝パターン時間帯(９時～15時台)、白抜き＝特急列車、下線あり＝鳴門線列車

【運転区間を延長する列車】

| 上下 | 現行 | | 改正 | |
|---|---|---|---|---|
| | 始発駅 | 終着駅 | 始発駅 | 終着駅 |
| 下り | 鳴門（12:03） | 池谷（12:20） | 鳴門（12:03） | 徳島（12:50） |
| 上り | 池谷（12:42） | 鳴門（12:59） | 徳島（12:00） | 鳴門（12:40） |

【停車駅を変更する列車】

新規停車とする列車11本、通過とする列車３本

| 列車 | 始発駅 | 終着駅 | 新規停車とする駅 | 通過とする駅 |
|---|---|---|---|---|
| うずしお１号 | 高松（ 6:12） | 徳島（ 7:30） | ｵﾚﾝｼﾞﾀｳﾝ | ― |
| うずしお15号 | 高松（13:10） | 徳島（14:15） | 引田 | ― |
| うずしお17号 | 高松（14:12） | 徳島（15:20） | 池谷 | 勝瑞 |
| うずしお19号 | 高松（15:10） | 徳島（16:20） | ― | ｵﾚﾝｼﾞﾀｳﾝ |
| うずしお21号 | 高松（16:12） | 徳島（17:15） | 池谷 | ― |
| うずしお31号 | 高松（21:21） | 徳島（22:34） | 勝瑞 | ― |
| うずしお10号 | 徳島（10:26） | 高松（11:36） | 屋島・池谷 | ｵﾚﾝｼﾞﾀｳﾝ・勝瑞 |
| うずしお12号 | 徳島（11:32） | 高松（12:34） | 屋島・引田 | ― |
| うずしお16号 | 徳島（13:24） | 高松（14:33） | 池谷 | ― |
| うずしお18号 | 徳島（14:27） | 高松（15:31） | 引田 | ― |
| うずしお22号 | 徳島（16:46） | 岡山（18:47） | 池谷 | ― |
| うずしお32号 | 徳島（22:02） | 高松（23:20） | 勝瑞 | ― |

② 土讃線パターンダイヤが更に便利に

後免駅を13時43分に発車する高知駅行き普通列車の始発駅を土佐山田駅に変更し、運転区間を延長する。これにより、土佐山田～高知駅間で更にご利用しやすいダイヤとなる。

○＝変更となる列車

枠＝パターン時間帯（９時30分～15時30分）、白抜き＝特急列車、下線あり＝ごめん・なはり線列車、枠あり＝後免駅で併結・分割する列車

**土佐山田**

現行

| | 高知 Kochi 方面 |
|---|---|
| 8 | 04 15 57 |
| 9 | 27 33 |
| 10 | 25 33 |
| 11 | 17 33 |
| 12 | 16 33 |
| 13 | 28 |
| 14 | 30 33 |
| 15 | 26 42 |
| 16 | 12 26 48 |
| 17 | 28 32 |
| 18 | 17 25 33 |

改正

| | 高知 Kochi 方面 |
|---|---|
| 8 | 04 15 57 |
| 9 | 27 33 |
| 10 | 25 33 |
| 11 | 17 33 |
| 12 | 16 33 |
| 13 | 28 33 |
| 14 | 30 33 |
| 15 | 26 42 |
| 16 | 12 26 48 |
| 17 | 28 32 |
| 18 | 17 25 33 |

**後免**

現行

| | 高知 Kochi 方面 |
|---|---|
| 8 | 10 24 39 |
| 9 | 12 32 43 |
| 10 | 03 30 43 |
| 11 | 03 22 43 |
| 12 | 03 21 43 |
| 13 | 12 33 43 |
| 14 | 03 34 43 |
| 15 | 03 31 50 59 |
| 16 | 23 31 57 |
| 17 | 04 33 41 |
| 18 | 15 26 38 46 57 |

改正

| | 高知 Kochi 方面 |
|---|---|
| 8 | 10 24 39 |
| 9 | 12 32 43 |
| 10 | 03 30 43 |
| 11 | 03 22 43 |
| 12 | 03 21 43 |
| 13 | 03 33 43 |
| 14 | 03 34 43 |
| 15 | 03 31 50 59 |
| 16 | 23 31 57 |
| 17 | 04 33 41 |
| 18 | 15 26 38 46 57 |

**高知**

現行

| | 高松 Takamatsu 岡山 Okayama 方面 |
|---|---|
| 8 | 01 10 30 |
| 9 | 13 19 44 |
| 10 | 13 16 44 |
| 11 | 13 16 44 |
| 12 | 13 16 44 |
| 13 | 13 16 44 |
| 14 | 13 16 44 |
| 15 | 13 16 32 |
| 16 | 13 15 40 |
| 17 | 13 18 34 49 |
| 18 | 16 土、休日運休 36 52 |

改正

| | 高松 Takamatsu 岡山 Okayama 方面 |
|---|---|
| 8 | 01 10 30 |
| 9 | 13 19 44 |
| 10 | 13 16 44 |
| 11 | 13 16 44 |
| 12 | 13 16 44 |
| 13 | 13 16 44 |
| 14 | 13 16 44 |
| 15 | 13 16 32 |
| 16 | 13 15 40 |
| 17 | 13 18 34 49 |
| 18 | 16 土、休日運休 36 52 |

【運転区間を延長する列車】

| 上下 | 現行 | | 改正 | |
|---|---|---|---|---|
| | 始発駅 | 終着駅 | 始発駅 | 終着駅 |
| 下り | 後免（13:43） | 高知（13:59） | 土佐山田（13:33） | 高知（13:59） |

(2)　特急列車・快速列車関係

①　特急「南風17号・20号」が大杉駅に新規停車

「高知県嶺北地域公共交通網形成計画」に基づき、交通結節点の充実を図ることを目的として、バス路線再編に合わせ、高知～岡山・高松駅間を運転する特急「南風・しまんと」32本（下り16本、上り16本）のうち特急「南風」２本を大杉駅に新たに停車する。

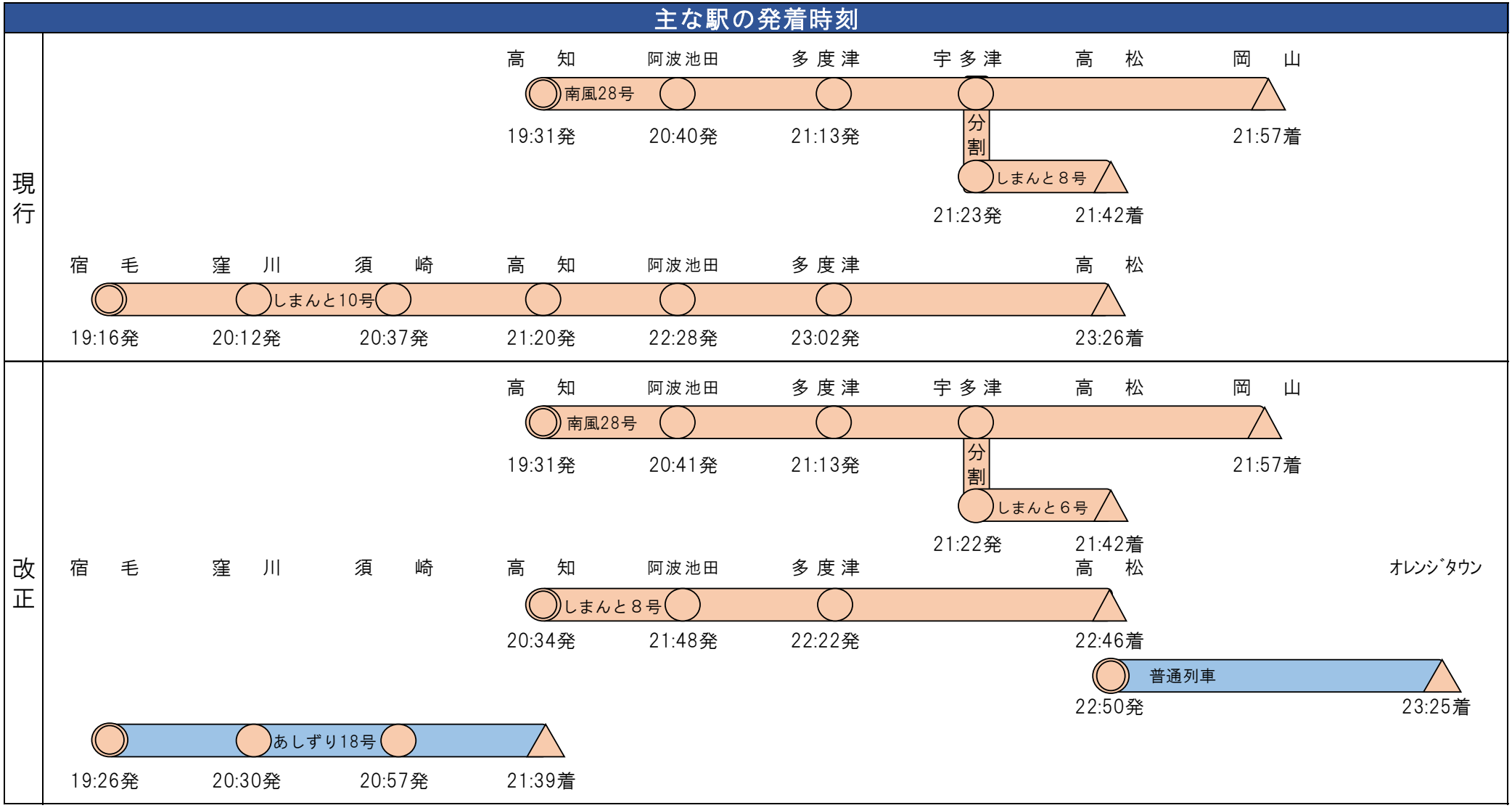
これにより、特急「南風・しまんと」の停車本数が18本（下り９本、上り９本）から20本（下り10本、上り10本）に増加し、嶺北地域から高知方面へのご移動が便利になる。

【大杉駅の列車・バス時刻表】　※下線・枠あり＝新規停車する列車

| 時間帯 | バス時刻 | | JR時刻（大杉駅） | | | | バス時刻 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 田井方面→大杉駅 | | 下り（高知方面） | | 上り（高松・岡山方面） | | 大杉駅→田井方面 | |
| | 田井 発 | 大杉 着 | 列車 | 発時刻 | 列車 | 発時刻 | 大杉 発 | 田井 着 |
| ５時 | | | | | しまんと２号 | 5:23 | | |
| ６時 | 5:58 | 6:26 | | | 南　風２号 | 6:31 | 6:55 | 7:23 |
| ７時 | 6:59 | 7:27 | しまんと１号 | 7:44 | 南　風４号 | 7:32 | | |
| | 7:30 | 7:58 | | | | | | |
| ８時 | 8:05 | 8:33 | | | | | 8:00 | 8:28 |
| | | | | | | | 8:38 | 9:06 |
| ９時 | | | 南　風１号 | 9:07 | | | 9:15 | 9:43 |
| 10時 | | | しまんと５号 | 10:03 | | | | |
| | 10:10 | 10:38 | 南　風３号 | 10:58 | 南　風10号 | 10:45 | | |
| 11時 | | | | | | | 11:05 | 11:33 |
| 12時 | 12:20 | 12:48 | | | | | | |
| 13時 | | | | | | | 13:05 | 13:33 |
| | | | | | 南　風16号 | 13:47 | | |
| 14時 | 14:22 | 14:50 | | | | | | |
| 15時 | 15:16 | 15:44 | | | 南　風20号 | 15:45 | 15:50 | 16:18 |
| 16時 | | | | | | | | |
| 17時 | | | | | | | 17:26 | 17:54 |
| | 17:00 | 17:28 | | | 南　風24号 | 17:48 | 17:50 | 18:18 |
| 18時 | 17:40 | 18:08 | 南　風17号 | 18:13 | | | 18:18 | 18:46 |
| | 18:20 | 18:48 | | | | | | |
| 19時 | | | 南　風19号 | 19:10 | 南　風26号 | 19:10 | 19:15 | 19:43 |

② 特急「しまんと」をご利用しやすい時間帯に運転

宿毛駅（土佐くろしお鉄道株式会社）発、高松駅行きの特急「しまんと10号」を高知駅始発に変更し、高知駅発車時刻を46分繰り上げ、20時34分とする。高松駅到着時刻を40分早くすることで、新たに高徳線オレンジタウン行き普通列車にお乗り換えとなる。



③　特急「モーニングEXP高松号・松山号」が毎日運転

日曜・休日に運休している特急「モーニングEXP高松号・松山号」を毎日運転とし、高松・松山方面へのご旅行が便利になる。

| 列車 | 始発駅 | 終着駅 | 記事 |
|---|---|---|---|
| モーニングEXP高松 | 伊予西条（6:43） | 高　松（8:11） | 毎日運転 |
| モーニングEXP松山 | 新　居　浜（5:54） | 松　山（7:09） | |

④　快速「マリンライナー」の停車駅の見直し

ご利用状況に応じて、マリンライナーの停車駅を見直す。

| 列車 | 始発駅 | 終着駅 | 通過となる駅 | 停車する駅 |
|---|---|---|---|---|
| マリンライナー75号 | 岡　山（23:42） | 高　松（ 0:47） | 鬼無・国分 | 端岡・鴨川・坂出 |
| マリンライナー70号 | 高　松（22:25） | 岡　山（23:30） | | |

(3)　その他

①　運転取り止めや、最終列車の時刻繰り上げ等

ご利用状況に応じて、列車の運転取り止めや、最終列車の時刻繰り上げ等を行う。

【21時以降の主要駅の発車時刻比較】

**高松駅**

＜現行＞

予讃線　岡山・松山・高知方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 岡山 *13*　琴平 18　東京 26　岡山 *43*　観音寺 45 |
| 22 | 琴平 08　松山 20　岡山 *25*　観音寺 34 |
| 23 | 多度津 13　岡山 *29* |

高徳線　引田・徳島方面（変更はありません）

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

＜改正＞

予讃線　岡山・松山・高知方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 岡山 *13*　琴平 18　東京 26　岡山 *43*　観音寺 45 |
| 22 | 琴平 08　伊予西条 20　岡山 *27*　観音寺 34 |
| 23 | 多度津 32 |

高徳線　引田・徳島方面（変更はありません）

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

※白抜き＝特急列車、斜文字＝マリンライナー、黒文字＝普通列車

**松山駅**

＜現行＞

予讃線　伊予西条・高松

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 伊予西条 17　高松 41 |
| 22 | 今治 06　伊予北条 50 |
| 23 | |

予讃線　八幡浜・宇和島方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 伊予大洲 07 |
| 22 | 宇和島 00　八幡浜 49 |
| 23 | |

＜改正＞

予讃線　伊予西条・高松

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 伊予西条 20　新居浜 50 |
| 22 | 今治 20　伊予北条 50 |
| 23 | |

予讃線　八幡浜・宇和島方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 伊予大洲 07 |
| 22 | 宇和島 00　八幡浜 46 |
| 23 | |

※白抜き＝特急列車、黒文字＝普通列車

## 高知駅

＜現行＞

土讃線　阿波池田・高松方面

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

土讃線　窪川・中村方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 中村 23　須崎 58 |
| 22 | 須崎 54 |
| 23 | |

＜改正＞

土讃線　阿波池田・高松方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 奈半利 25 |
| 22 | 土佐山田 01　安芸 36 |
| 23 | |

土讃線　窪川・中村方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 伊野 00　中村 23 |
| 22 | 須崎 10 |
| 23 | 伊野 02 |

※白抜き＝特急列車、黒文字＝普通列車

## 宇和島駅

＜現行＞

予讃線　松山方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 松山 16　八幡浜 29 |
| 22 | |
| 23 | |

予土線　窪川・江川崎方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 近永 21 |
| 22 | |
| 23 | |

＜改正＞

予讃線　松山方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 松山 16　八幡浜 30 |
| 22 | |
| 23 | |

予土線　窪川・江川崎方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 近永 00 |
| 22 | |
| 23 | |

※白抜き＝特急列車、黒文字＝普通列車

## 徳島駅

＜現行＞

高徳線・鳴門線　高松・鳴門方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 板野 18　鳴門 33 |
| 22 | 高松 02　板野 18　鳴門 54 |
| 23 | |

徳島線　穴吹・阿波池田方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 阿波池田 06　穴吹 46 |
| 22 | 穴吹 57 |
| 23 | |

牟岐線　阿南・牟岐方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 牟岐 23 |
| 22 | 阿南 10 |
| 23 | 阿南 16 |

＜改正＞

高徳線・鳴門線　高松・鳴門方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 鳴門 32 |
| 22 | 高松 02　板野 17　鳴門 53 |
| 23 | |

徳島線　穴吹・阿波池田方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 阿波池田 07 |
| 22 | 穴吹 05 |
| 23 | 穴吹 02 |

牟岐線　阿南・牟岐方面

| 時 | 分 |
|---|---|
| 21 | 牟岐 23 |
| 22 | 阿南 11 |
| 23 | 阿南 17 |

※白抜き＝特急列車、黒文字＝普通列車

② 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・土休日の設定を見直すほか、時刻・行き先等を変更する。

2 損益まとめ

53.6百万円／年（収入：▲9.7百万円　経費▲63.3百万円）

※ダイヤ改正にかかる経費は46.8百万円（概算）

【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

2021 年 12 月
Ｊ　Ｒ　四　国

## 1　取扱収入実績（12 月速報値）

2021 年度取扱収入は、12 月 7 日現在で 475 百万円、対前年 144.2%（＋145 百万円）、対前々年 62.0%（△291 百万円）となっている。

（単位：百万円）

| | 2019年度 | | 2020年度 | | 2021年度 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 12月実績 | 累計 | 12月実績 | 累計 | 12月実績 | 前年比 | （前々年比） | 累計 | 前年比 | （前々年比） |
| 定期 | 57 | 3,470 | 72 | 2,920 | 62 | 85.7% | (108.6%) | 3,066 | 105.0% | (88.4%) |
| 定期外 | 709 | 23,206 | 257 | 7,957 | 413 | 160.7% | (58.2%) | 9,207 | 115.7% | (39.7%) |
| 合計 | 766 | 26,675 | 329 | 10,877 | 475 | 144.2% | (62.0%) | 12,272 | 112.8% | (46.0%) |

※12 月 7 日現在の実績（速報値）

## 2　純収入実績（10 月実績）

2021 年度鉄道運輸収入は、10 月累計で 7,170 百万円、対前年 106.9%（＋465 百万円）、対前々年 50.6%（△6,986 百万円）となっている。

（単位：百万円）

| | 2019年度 | | 2020年度 | | 2021年度 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 10月実績 | 累計 | 10月実績 | 累計 | 10月実績 | 前年比 | （前々年比） | 累計 | 前年比 | （前々年比） | 計画値 | 計画比 |
| 定期 | 379 | 2,669 | 353 | 2,198 | 339 | 96.1% | (89.4%) | 2,330 | 106.0% | 87.3% | 2,581 | 90.3% |
| 自社完結 | 653 | 4,911 | 459 | 2,319 | 429 | 93.6% | (65.7%) | 2,426 | 104.6% | 49.4% | 7,524 | 64.3% |
| 四国発売・他社関連 | 608 | 2,938 | 243 | 858 | 233 | 96.2% | (38.4%) | 960 | 111.8% | 32.7% | | |
| 他社発売・四国関連 | 519 | 3,640 | 322 | 1,330 | 302 | 93.8% | (58.2%) | 1,455 | 109.4% | 40.0% | | |
| 合計 | 2,159 | 14,157 | 1,376 | 6,705 | 1,303 | 94.7% | (60.4%) | 7,170 | 106.9% | 50.6% | 10,105 | 71.0% |

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。