

# J R 四国労組ニュース

令和3年6月21日（No.23/1）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

## 「ダイヤ改正実施後」の経営協議会を開催

J R四国労組は、3月13日に実施されたダイヤ改正に伴う諸問題を各支部から集約し、今後のダイヤ改正に反映させるべく、発第123号において9項目について付議を行い、本日開催された経営協議会で議論を行った。

付議に対する会社からの回答は以下のとおり。

### 【発第123号「ダイヤ改正実施後の経営協議会の付議について」】

- 1 今ダイヤ改正では、効率的な輸送体系の構築を目的として最終列車の時刻繰り上げ等52本の列車で適正化を行ったが、ダイヤ改正以降の鉄道輸送状況等ダイヤ改正の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、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、全国で緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が実施されたことから、ビジネスや観光等のご利用が大幅に減少しています。

定期取扱収入は、対前年比は休校による購入時期ずれの影響がありますが、対前々年比で約9割となりました。

【説明資料】「2021年春ダイヤ改正後の利用状況について」（別紙2参照）

- 2 コロナ禍の影響により旅客が減少し、一部特急列車の運休及び減車を継続している。今後、輸送需要を見極め抜本的な輸送体系の見直しも必要と考えるが会社の考え方を明らかにされたい。

引き続き、お客様のご利用に応じた列車設定を継続します。一方でコロナが終息してもコロナ前の水準には需要は戻らないと考えられ、落ち込んだ需要を戻す努力を行うとともに、コストミニマムでの運行体系への移行も必要であると考えており、都市圏でのパターンダイヤの導入など、少ない車両、乗務員で運行可能な輸送体系について検討を進めています。

# J R 四国労組ニュース

令和3年6月21日（No.23/2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

3 JR四国は他社よりも一日平均労働時間が長く、特に乗務員においては列車運行本数が減少するなか、労働時間確保のため拘束時間が長時間化し大きな負担となっている。各区所における乗務担当列車及び担当エリアの見直しや、特急列車は伊予西条駅・阿波池田駅での乗り継ぎとするなど、拘束時間の短縮に向け行路の抜本的な見直しを図る必要があると考える。また、最終及び始発列車を自区所担当とするとともに、区所間中間駅での始発列車を車両留置箇所から回送列車として運転し宿泊を伴う行路を可能な限り減少させることも効率的であると考えている。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。

4 駅や運転区所などにおける24時間拘束勤務などの長時間に及ぶ勤務は、離職や従事する者が限定されるなどの原因の一つと考える。性別を問わずより働きやすい勤務制度やワーク・ライフ・バランス実現に向け、拘束時間の短縮に向けた取り組みは重要であると認識する。会社の考え方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。一方で鉄道業務の特性上、列車ダイヤに連動した深夜・早朝の運転業務等は今後も継続されると考えられます。

引き続き、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あり、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。一方で、働きやすい職場環境づくりを目指し、既存の考え方に捉われない勤務体系を検討していきたいと考えています。

5 徳島線及び土讃線において、都市圏輸送の充実を図るため導入したパターンダイヤについて、旅客数の推移等、導入効果の分析結果と今後の他線区への拡大について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3年6月21日（No23/3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

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4月とコロナ影響前の2019年4月の普通列車平均通過人員を比較すると（対前々年比）、

○四国全体：72.8%

○徳島線佐古～阿波川島間：77.7%（※列車本数8本増）

○土讃線高知～後免間：94.6%（※列車本数1本増）

<参考>

○牟岐線徳島～阿南間：76.9%（※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ります。

また、パターンダイヤ導入をきっかけとして、牟岐線において、阿南以南の高速バス途中乗降との連携や那賀町～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の再編、南小松島・阿南駅へのバス案内デジタルサイネージの導入等、具体的なバスとの連携施策が進むとともに、徳島線においても二次交通との連携に向けた検討が自治体と交通事業者間で始められており、地域とともに「公共交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。今後の他線区への拡大については、技術的に導入が可能かどうかも含め、検討を進めているところです。

<参考> 普通列車平均通過人員（人/日）

	2021.4	2020.4	2019.4	対前々年比
四国全体	1,968	1,383	2,702	72.8%
徳島線佐古～阿波川島	3,824	2,821	4,922	77.7%
土讃線高知～後免	6,190	3,257	6,544	94.6%
牟岐線徳島～阿南	3,746	2,491	4,872	76.9%

- 6 信用降車型ワンマン列車は、有人駅の多い高松～多度津・琴平駅間で運行開始して以降、今春のダイヤ改正では、無人駅の多い高松～伊予西条駅間にまで拡大されたが無賃乗車対策が十分とは言えない。この間の運賃ほ脱対策とその効果について明らかにするとともに、今後の他線区への信用降車型ワンマン列車の拡大計画について明らかにされたい。

信用降車型ワンマン列車を運転するにあたり、一定運賃ほ脱のリスクがあることは認識しています。これに対して、不正乗車への牽制と収入影響やお客様のモラル維持に関

# J R 四国労組ニュース

令和3年6月21日（No.23/4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

する実態把握を目的とした特別改札を定期的にも実施していますが、問題は発生していないと考えています。なお、今後も無人駅が多い線区に拡大をしていくことから、効果的な特別改札を実施しながら実態を把握しつつ拡大を図っていきます。

なお、今後の拡大については、今年度中に徳島地区への拡大を計画しており、他線区についても更なる拡大を検討していきます。

- 7 乗務員行路における作業を伴う乗り継ぎや折り返し時、余裕のある作業時間を確保することは事故防止の観点から重要である。適正な作業時間について会社の考え方を明らかにされたい。

折返しとなる列車の停車時分及び列車間の乗継時間については、運転準備等に必要時間を確保していると考えていますが、今後とも作業実態を勘案しながら必要時間を確保していきます。

- 8 夜間における保守作業時間の確保は、夜間作業の施行回数を減少させ、身体的負担を軽減させるためにも重要である。今ダイヤ改正において、最終列車の繰り上げを実施したが、翌朝の列車に充当するための回送列車や、貨物列車が運転されるため保守作業時間の拡大には至っていない。夜間運行列車のダイヤ設定と保守作業時間の確保について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。

今後も、お客様のご利用状況を見ながら早朝・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。

- 9 乗務員行路における各運転所車両基地への入区列車到着から出区列車発車までの適正な作業時間の確保は、出区点検などを安全・確実に行う観点からも重要である。また、松山運転所車両基地においては、地上から車両までの高さがあり乗降に時間を要していることから高さの解消も急務である。適正な作業時間の確保と車両基地での安全な乗降について会社の考え方を明らかにされたい。

車両基地への入区列車到着から出区列車発車までの時間については、運転準備等に必要時間を確保していると考えていますが、今後とも作業実態を勘案しながら、必要時間を確保していきます。

松山車両基地における車両・地上の乗降時の高さによるリスクの低減は必須と考えており、開業当初は不安定だった足場を、2020年10月、大きく・安定した足場に変

# J R 四国労組ニュース

令和3年6月21日（No.23／5終）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

更し、より安全に乗降できるようにしました。一方で、乗降時は注意力を高め、転倒等をしないよう引き続き注意喚起をしていきます。

## <説明に対する主な質疑>

組合：徳島線と土讃線で新たに導入したパターンダイヤについて、お客さまが利用しやすい列車ダイヤとなるよう、接続列車などの設定をされたい。

会社：お客さまのニーズを調査し、地上設備の改良などもしながら使いやすい列車ダイヤとなるようにしていきたい。

組合：拘束時間が長時間に及ぶ勤務は心身への影響やワーク・ライフ・バランスの観点から改善に向けた検討が必要であり、拘束時間の短縮に向けた取り組みを行うべきである。

会社：すぐに改善できるものではないが、働きやすい勤務体系となるよう検討をしていきたい。

組合：信用降車型ワンマン列車について、運賃収受に一定のリスクはあるものの特別改札を実施することにより問題は発生していないとの回答であるが、現在実施している有人駅が多い区間においても運賃ほ脱対策は十分ではなく、今後無人駅の多い区間に拡大することは問題があると認識している。信用降車型ワンマン列車にこだわる必要はあるのか。

会社：運賃ほ脱について一定のリスクがあることは認識しているが、今後、乗務員の要員が逼迫してくることが想定され、数年後には現行の体制が維持できなくなることから信用降車型ワンマン列車を拡大していきたいと考えている。

組合：実効性ある運賃ほ脱の対策ができないのであれば、信用降車型ワンマン列車の拡大は行うべきではない。

会社：適正な運賃収受ができるよう方法を検討していきたい。

組合：乗り継ぎに要する時間について、運転準備等に必要な時間を確保しているとの回答であるが、乗り継ぎ時間が僅少にもかかわらず列車番号の設定変更など多くの作業を伴う乗り継ぎや、併結作業後先頭車両まで移動して乗り継ぎを行っている実態がある。乗務員は運転に関わる責任ある作業を行っていることから、事故を誘発させない適正な乗り継ぎ時間を確保するべきである。

会社：現場の実態を踏まえ適正な乗り継ぎ時間が確保できるようにしていきたい。

J R 四国労組は、ダイヤ改正による効率的な輸送体系の構築は必要と認識するが、列車ダイヤは商品でありお客さまが利用しやすい列車ダイヤの追求と設定は重要であると訴えた。

また、信用降車型ワンマン列車の拡大による効率化については、拡大の目的や適正な運賃収受の方法について、組合は疑念を抱いていることから、別途、窓口を通じて協議を行うこととした。

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

2021年6月  
J R 四 国

## 1 取扱収入実績（6月速報値）

2021年度取扱収入は、6月16日現在で3,123百万円、対前年142.7%（+934百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2020年度		2021年度			
	6月実績	累計	6月実績	前年比 (前々年比)	累計	前年比 (前々年比)
定期	151	865	124	82.2% (102.0%)	1,022	118.1% (87.3%)
定期外	455	1,323	418	91.7% (32.9%)	2,101	158.8% (30.8%)
合計	606	2,188	542	89.3% (38.9%)	3,123	142.7% (39.1%)

※6月16日現在の実績（速報値）

## 2 純収入実績（4月実績）

2021年度鉄道運輸収入は、4月末で975百万円、対前年164.9%（+383百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2020年度		2021年度			
	4月実績	累計	4月実績	前年比 (前々年比)	累計	前年比 (前々年比)
定期	267	—	295	110.7% (85.6%)	—	— (—)
自社完結	192	—	331	172.8% (46.9%)	—	— (—)
四国発売・他社関連	58	—	153	265.2% (27.2%)	—	— (—)
他社発売・四国関連	76	—	196	258.6% (33.4%)	—	— (—)
合計	592	—	975	164.9% (44.3%)	—	— (—)
					計画値	計画比
					347	85.1%
					996	68.3%
					1,343	72.6%

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合があります。

## 2021 年春ダイヤ改正後の利用状況について

2021 年 6 月

J R 四 国

2021 年春ダイヤ改正では、都市圏の利用促進に向けた土讃線・徳島線へのパターンダイヤ導入、土讃線の特急「南風」「しまんと」で、新たに 16 本を 2700 系車両とし、全列車が 2700 系車両での運転となった。

一方で、新型コロナウイルス感染症拡大によるお客様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たため、最終列車の時刻繰り上げの実施や、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た。

については、ダイヤ改正後の利用状況を報告する。

## 【期間】

2021 年 3 月 13 日（土）～5 月 31 日（月）の同曜比較

2020 年 3 月 14 日（土）～6 月 1 日（月）

2019 年 3 月 16 日（土）～6 月 3 日（月）

## 1 特急列車の利用状況

【1 日平均】

(人)

		平日				土休日			
		2021	2020	2019	対前々年比	2021	2020	2019	対前々年比
瀬戸大橋線	マリンライナー	7,893	5,597	13,726	<b>57.5%</b>	5,836	3,582	15,646	<b>37.3%</b>
	しおかぜ	1,717	1,087	4,465	<b>38.4%</b>	1,568	958	6,341	<b>24.7%</b>
	南風	1,094	659	2,323	<b>47.1%</b>	1,215	618	3,649	<b>33.3%</b>
	うずしお	85	62	183	<b>46.2%</b>	86	57	259	<b>33.2%</b>
主要3線区	多度津～伊予三島	2,266	1,589	5,331	<b>42.5%</b>	1,852	1,137	6,751	<b>27.4%</b>
	多度津～阿波池田	988	626	2,108	<b>46.9%</b>	1,181	586	3,377	<b>35.0%</b>
	高松～徳島	1,353	1,013	2106	<b>64.2%</b>	832	494	2,104	<b>39.5%</b>

## 2 利便性向上施策

### (1) 土讃線パターンダイヤ導入

高知～土佐山田間の9時～15時台にパターンダイヤを導入した。

高知～土佐山田間の利用状況については、1日平均及び普通列車を1本増発したパターン時間帯は四国全線のご利用割合を上回った。また、土曜休日のパターン時間帯は特にご利用が多い。

【高知～土佐山田】（普通列車のみ）

・1日平均 (人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
5,075	3,095	5,615	<b>90.4%</b>	3,371	1,563	4,388	<b>76.8%</b>	2,514	1,154	4,265	<b>59.0%</b>

・9時～15時台の利用状況 (人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
984	834	1,104	<b>89.2%</b>	1,197	641	1,441	<b>83.0%</b>	1,024	481	1,666	<b>61.4%</b>

※同曜比較

【参考：四国全線】1日平均（普通列車のみ）

(人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
57,386	38,254	73,384	<b>78.2%</b>	31,935	18,770	51,232	<b>62.3%</b>	25,313	14,102	47,150	<b>53.7%</b>

※同曜比較

### (2) 徳島線パターンダイヤ導入

徳島～穴吹間の9時～17時台にパターンダイヤを導入した。

徳島～穴吹間の利用状況については、普通列車を8本増発したパターン時間帯（平日）は、四国全線のご利用割合を上回った。また、パターン時間帯が1日平均のご利用割合を押し上げている。

【徳島～穴吹】（普通列車のみ）

・1日平均 (人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
4,362	3,540	6,128	<b>71.2%</b>	2,307	1,811	4,690	<b>49.2%</b>	1,681	1,241	4,402	<b>38.2%</b>

・9時～17時台の利用状況 (人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
1,780	1,450	2,139	<b>87.4%</b>	1,280	938	2,231	<b>57.4%</b>	1,001	694	2,304	<b>43.5%</b>

※同曜比較

【参考：四国全線】1日平均（普通列車のみ）

(人)

平日				土曜				休日			
2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比	2021	2020	2019	2019比
57,386	38,254	73,384	<b>78.2%</b>	31,935	18,770	51,232	<b>62.3%</b>	25,313	14,102	47,150	<b>53.7%</b>

※同曜比較

### 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りお客様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たため、最終列車の時刻繰り上げを実施した。利用状況は以下の通りである。

#### 【4 大駅の最終列車乗車実績】

高松駅発(1日平均)

(人)

	列車番号	高松発	伊予西条着	松山着	平日		土曜		休日	
改正前	1029M	22:20	23:58	0:56	20	37	6	15	4	9
	1093M	23:13	0:43		18		9		5	
改正後	1029M	22:20	23:58	0:56	20	20	11	11	8	8

	列車番号	高松発	多度津着		平日		土曜		休日	
改正前	1265M	22:08	22:54		48	124	33	104	17	73
	159M	22:34	23:14		32		25		16	
	1267M	23:35	0:16		23		21		18	
	161M	23:59	0:45		21		25		22	
改正後	1263M	22:08	22:55		52	111	39	119	32	79
	161M	22:34	23:14		31		37		24	
	163M	23:13	23:55		29		43		23	

	列車番号	高松発	オレンジ タウン着	引田着	平日		土曜		休日	
改正前	375D	22:04	22:36	23:27	31	70	17	50	14	36
	4377D	22:50	23:25		15		11		8	
	4379D	23:21	23:51	0:24	14		17		11	
	4381D	23:45	0:20		9		4		4	
改正後	375D	22:04	22:47	23:27	45	70	33	48	23	40
	4377D	22:50	23:25		26		15		17	

網掛けは適正化列車

松山駅発(1日平均)

(人)

	列車番号	松山発	新居浜着	高松着	平日		土曜		休日	
改正前	1046M	21:41	22:50	0:03	22	33	11	20	14	19
	1094M	23:06	0:18		11		9		4	
改正後	1046M	21:41	22:50	0:03	36	36	20	20	20	20

	列車番号	松山発	宇和島着		平日		土曜		休日	
改正前	1081D	21:51	23:10		15	23	8	16	13	18
	1083D	22:49	0:09		8		8		5	
改正後	1081D	22:00	23:19		20	20	15	15	15	15

	列車番号	松山発	伊予北条着	今治着	平日		土曜		休日	
改正前	4554M	21:59	22:23	23:06	29	59	20	49	15	34
	4556M	22:45	23:09		16		15		9	
	4558M	23:24	23:50	0:29	14		14		10	
改正後	4554M	22:06	22:34	23:18	38	58	28	46	24	37
	4556M	22:50	23:14		20		18		13	

	列車番号	松山発	伊予市着	八幡浜着	平日		土曜		休日	
改正前	663D	22:21	22:53	0:09	15	23	10	19	7	11
	4665D	23:26	23:45		8		9		4	
改正後	667D	22:49	23:07	0:15	18	18	16	16	12	12

網掛けは適正化列車

徳島駅発(1日平均)

(人)

	列車番号	徳島発	鳴門着		平日	土曜	休日
改正前	982D	22:14	22:52		33	24	15
	4984D	23:14	23:54		47	38	23
改正後	982D	22:54	23:31		22	15	12

	列車番号	徳島発	阿南着		平日	土曜	休日
改正前	4583D	22:57	23:40		15	19	12
	4585D	23:39	0:18		30	45	25
改正後	583D	23:16	23:59		19	22	11

	列車番号	徳島発	阿波川島着	穴吹着	平日	土曜	休日
改正前	481D	22:58	23:34	23:55	43	33	19
	4483D	23:39	0:15		62	56	29
改正後	487D	22:57	23:36	23:58	38	38	20

網掛けは適正化列車

高知駅発(1日平均)

(人)

	列車番号	高知発	後免着	土佐山田着	平日	土曜	休日
改正前	4762D	22:01	22:18	22:27	24	16	14
	5892D	22:33	22:51		58	57	35
	4254D	23:15	23:31	23:41	21	24	10
改正後	4762D	22:01	22:18	22:27	45	49	36
	5892D	22:33	22:51		68	87	56

	列車番号	高知発	伊野着	須崎着	平日	土曜	休日
改正前	4761D	22:41	23:04	23:52	17	17	11
	4763D	23:10	23:32		28	31	19
改正後	761D	22:54	23:15	0:03	35	37	32

網掛けは適正化列車

4 お客様の声

ダイヤ改正プレス以降、お客様の声が30件あった。(お褒め1件、意見・要望29件)

お褒め	件数
徳島線 徳島～穴吹間のパターンダイヤ導入	1件

意見・要望	件数
適正化	13件
ダイヤ設定	10件
接続	6件

以上