

J R 四国 労組 ニュース

令和4年12月16日（No.15/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

「ダイヤ改正等」経営協議会を開催

2023年3月18日（土） 一部ダイヤ改正を実施

J R 四国 労組は、12月12日に開催された経営協議会において「2023年春一部ダイヤ改正」について説明を受けるとともに、11月25日付発第45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。

来春実施される一部ダイヤ改正では、新幹線の運転時刻の変更に合わせた時刻修正により、岡山駅での接続改善を図るとともに、列車の編成両数の見直し及び要員削減により経費節減を図るとの内容であった。（別紙1参照）

【発第45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 本年3月に実施した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、コロナ禍によるリモートワークやオンライン会議・授業等の社会変容を踏まえ、将来にわたり持続可能な列車運行体系のあり方と、会社の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、定期外収入は感染症（第7波）の影響があったものの、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置など移動制限措置が実施されなかったことから、前年を上回り推移しています。しかしながら、2019年度と比較すると7割に満たない水準にとどまっており、大変厳しい収入状況です。方面別では、「四国内のご利用（自社完結）」や「本州から四国へのご利用（他社発売・四国関連）」に比べて「四国から本州へのご利用（四国発売・他社関連）」の回復が遅くなっています。

定期収入は、通勤・通学ともに平年（2019年度）の9割程度で推移しており、回復目途が立たない状況です。

対計画は109.9%となっていますが、年度末に平年の9割の水準まで回復する計画のため、達成に向けては予断を許さない状況です。

足元の収入状況は、10月から全国旅行支援が開始され、感染症の落ち着きも相俟って本州方面のご利用回復の兆しが見られるものの、感染症（第8波）の流行懸念など、先行きが不透明となっております。

純収入（10月累計）

| | | |
|--------|--------|-------------|
| 対前年 | 141.0% | (+2,941百万円) |
| 対2019年 | 71.4% | (△4,045百万円) |
| 対計画 | 109.9% | (+910百万円) |

JR 四国労組ニュース

令和4年12月16日（No.15/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

運輸取扱収入（12月速報値）
対前年 105.4%（+26百万円）
対2019年 65.6%（△263百万円）

2022年春ダイヤ改正以降の線区別の輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響が継続する中、行動制限の緩和などにより、上半期においては前年を上回る結果となりました。下期については、引き続き行動制限の緩和や、全国旅行支援などの追い風により、概ね前年ベース以上で推移しています。しかし、2016年比では7～8割程度のご利用であり、特急「しおかぜ」や「南風」のお客様は緩やかな回復傾向に留まっています。今後、新型コロナウイルス感染症の拡大状況によっては、ご利用控えも懸念され、予断を許さない状況が続いています。

【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 | 154.9 | 70.5 | 132.8 | 79.9 | 116.8 | 82.0 |
| | 予讃線（タト～ミシ） | 167.2 | 61.7 | 139.6 | 72.0 | 119.2 | 74.8 |
| | 土讃線（タト～イケ） | 170.4 | 68.4 | 131.9 | 74.5 | 120.2 | 81.5 |
| | 高德線（カマ～トク） | 136.8 | 72.2 | 119.2 | 79.0 | 110.7 | 80.9 |
| 普通 | 四国全体 | 107.7 | 77.3 | 103.3 | 81.3 | 102.7 | 80.3 |

今後の列車運行体系については、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都市間輸送体系を維持するとともに、パターンダイヤの導入による、お客様の利便性と効率性を両立させた都市圏輸送の充実を図ります。また、バス等他モードとの連携を図ることで輸送需要の拡大を目指します。

一方で乗務員運用・車両運用の効率化や、ご利用状況に応じたきめ細やかな増結、減車の実施による編成両数の適正化等に引き続き努めていきます。

2 8月に発生した予土線での落石による列車脱線事故でも明らかのように、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ます。倒木や倒竹、落石、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、可能な範囲で速やかに伐採等対応を行うこととしています。

落石の対策については、斜面の状態を定期的に検査し、優先順位を決めて計画的に防災工事を実施しています。

動物等との衝撃防止対策については、鹿や猪の出没箇所が従前より変化していることに伴い徳島線・牟岐線において徐行箇所の見直しを行ってまいりました。しかしながら、動物との衝撃件数は増加傾向にあることから、徐行時間や徐行箇所を再検討していること

J R 四国労組ニュース

令和4年12月16日（No.15/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

ろです。今後も、徐行運転による対策のほか、他会社が実施する有効な対策の情報共有を強化していきます。

空転・滑走の対策として、効果的な順に言えば、①抜本的には沿線樹木を伐採し、空転・滑走の要因となる黒色被膜（落葉に起因して形成されるもの）をレール踏面に形成させないこと、②レール踏面に形成した黒色被膜を除去すること、③中継信号機やATSロング地上子を増設し、運転士のブレーキ開始時機を早めて強いブレーキをしないようにすること、④要注意区間を徐行して強いブレーキをしないようにすること、と考えています。その他、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るほか、鉄道総研と共同で調査を行い、空転滑走の要因となる黒色被膜の形成抑制や除去方について追求を行っています。

（参考：空転・滑走の対策の具体例）

①について

毎年予算を確保し、各運転区所から空転滑走発生に基づく伐採希望箇所を聴き取り、樹木伐採を進めている。

②について

駅構内において黒色被膜が形成される土佐岩原駅で毎年秋季にレール研磨を行っている。今年度は11月8日及び12月12日に実施。レール研磨機の性能上、黒色被膜形成区間全ての研磨は困難で、駅構内のみ実施している。

③について

これまでに、中継信号機を増設を土佐岩原～豊永駅間、及び大田口～土佐穴内駅間の上り第1閉そく信号機について実施し（各2基）、ATSロング地上子を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ついて実施している。

④について

③による効果が見込めない讃岐財田～坪尻駅間、土佐岩原駅構内、豊永～大田口駅間において秋季の落葉時期に実施している。

（参考：運用指令の現状把握）

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、2022年4月1日～2022年11月27日までの運用指令の集計では、空転が59件、滑走が26件となっています。

- 3 牟岐線においては、全国初となる並行する高速バスを運行する徳島バスとの共同経営が認可され、10月からは、高德線の一部駅を対象にバスとのモーダルミックスの実証実験が開始された。これらの施策によるお客様のご利用状況や効果などの分析、他線区への展開について会社の考え方を明らかにされたい。

共同経営部分の高速バス途中乗降のご利用者数は、2022年4月～11月で1,314人（5.39人/日）であり、対前年度の約3.6倍（2021年度 1.48人/日）となっており、堅調に推移しています。他の地域からの問い合わせや視察の依頼等もあり、全国的にも注目されている取り組みであると感じています。また、県や沿線市町からは利便性向上に繋がるよい取り組みであると評価いただいています。

東讃地区でのモーダルミックス実証実験については、10月22日より開始しており、さぬき市ではJR志度駅・造田駅でコミュニティバスとの乗り継ぎの際、バス運賃が割引さ

JR 四国労組ニュース

令和4年12月16日（No.15/4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

れます。東かがわ市では、三本松～引田間を含むJR定期券で並行する大川バスがご利用可能となります。

実験開始日～11月30日までの利用実績は、さぬき市が73人、東かがわ市が117人であり、利用目的としては、さぬき市は土日祝のご利用が中心で、お遍路で88番札所大窪寺への行き来にご利用されています。東かがわ市はほとんどが通学利用ではありますが、若干通勤でのご利用も見られます。特に、下りの三本松～引田間の普通列車の便数が少ない時間帯でのご利用が多くなっております。

実証実験の目的としては、長期経営ビジョン2030のミッションにある「公共交通ネットワークの四国モデル」を追求する一つのチャレンジであり、鉄道とバスの連携により利便性を向上することで利用促進につながると考え取り組んでおります。

これまでJRとバス等の二次交通への乗り換え実態については詳細な把握が出来ていなかったため、実証実験でのデータを蓄積し、結果の検証と課題の整理を実施したうえで、地域ごとの課題に対応しつつ横展開も図っていかねばと考えています。

- 4 列車の空きスペースを有効活用した収益確保は重要な観点であるとする。列車の定時性・速達性を活かした貨客混載について、この間の実証実験で得られた効果や解決すべき課題、本格導入の可否など会社の考え方を明らかにされたい。

「鉄道の定時性、速達性を活かした新たな価値の創出」「環境負荷の小さい鉄道による荷物輸送の取り組み（モーダルシフト）の推進」「地域の魅力発信による地域活性化への取り組み」を目的として、貨客混載の実証実験を行いました。

今回は輸送先での販売を含めた実証実験であり、11月17日に岡山県産のぶどうを松山駅、愛媛県産のみかんを岡山駅でそれぞれ販売するために、しおかぜ・宇和海の自由席を利用して輸送を実施しました。宇和島駅や松山駅及び岡山駅における荷物の積み下ろしや輸送途中においても、特に問題なく運ぶことができました。また販売実績もおおむね好調であり、当日には9割方、11月20日までには完売しました。

【販売数と価格】

※ぶどう：化粧箱 5セット（@4,000円）、舟形トレイ 10セット（@3,460円）
パック 18セット（@1,190円）、カップ 24セット（@1,030円）
※みかん：1kg 20セット（@810円）

今回の実証実験での結果を受け、列車を活用した貨客混載の付加価値（定時性・速達性・話題性）が一定評価されたものと認識しています。引き続き結果の検証、課題の整理を実施し、今後も機会をみて様々な商品、販路を検討していきたいと考えています。

- 5 アシストマルスやチケットレスサービスの導入に加え、牟岐線においては、「スマホタッチ払い」の実証実験がスタートし、非対面でのきっぷの販売やデジタルでの運賃収受が今後浸透していくものとする。こうしたハード対策を含めた現行のサービス水準維持を前提として早朝・深夜時間帯を中心とした窓口営業時間の適正化は、泊まり勤務の見直しや睡眠時間の確保等につながると考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

アシストマルスやチケットアプリ導入等により省力化・省人化とサービス水準の維持・向上の両立を目指しています。アシストマルス導入に伴い、今治駅や宇和島駅の隔日勤務スジを削減するなど、勤務の見直しを実現しました。

JR 四国労組ニュース

令和4年12月16日（No.15/5） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

引き続き、出札業務等についてはアシストマルス導入状況やご利用状況等を踏まえて、より効率的で働きやすい勤務となるよう、窓口営業時間の適正化も視野に検討を進めてまいります。

- 6 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松山地区でも導入される。信用降車型ワンマン列車の必要性は十分理解するものの、安全運行や確実な運賃収受に向けた設備改良が必須である。松山地区での運行開始に伴い、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、松山地区（予讃線：伊予西条～松山）に、7000系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6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 | ワンマン表示器の改修 | 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 |
| | 非常通報装置増設 | 2End側に追加する（現行は1End側のみ） |
| | ドア開閉案内の整備 | ドア開閉時期をランプと音でお知らせする |
| 地上設備 | ミラーの取替 ITVの整備 | 曲率の大きいミラーに統一し視認性向上を図る 曲線ホームのドア閉時の視認性確保のため、波止浜駅、波方駅、菊間駅にはITVを整備する。 （波方駅は発車時においても使用） |
| | 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 |
| | 支障物の移設、撤去等 | ミラーの視認性に影響のある乗り場案内表示や中継信号機、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180名程度[乗車率60%](2022年10月乗車実績)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。

信用降車型ワンマン運転を含めた効率化施策については、省力化・省人化による生産性向上の観点から引き続き検討してまいります。詳細が決まりましたら、別途お知らせします。

- 7 本年実施したダイヤ改正に伴い、一部列車のロング乗務の途中乗り継ぎへの見直しや、行き先地での休憩の見直しが図られました。さらなる拘束時間の短縮等、乗務員の心身的負担の軽減に向けた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4年12月16日（No.15／6終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

2022年3月のダイヤ改正にて、特急列車の伊予西条駅での乗継ぎ行路を設定し運用しています。今後の改正においても対象列車拡大について、乗務員の運用効率等を総合的に勘案しながら、可能な範囲で拡大していきたいと考えています。

また、乗務における負担軽減については、限られた列車本数の中で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今後とも効率的な乗務員運用の作成に努めていきます。

- 8 乗務員行路における作業を伴う乗り継ぎや折り返し時及び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、定められた作業などを安全・確実に行う観点から重要である。適正な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。

入出区列車や折返しとなる列車の停車時分及び列車間の時間については、運転準備等に必要な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、必要な時間を確保していきます。

- 9 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技術系現業部門等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、仕事と家庭の両立を図るための制度面の充実や、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。

今後も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。

また、当日は「ゆうゆうアンパンマンカーのスタッフの体制見直し」（別紙3参照）についても説明を受けた。

以上

2023年春一部ダイヤ改正では、新幹線の運転時刻の変更に合わせた時刻修正により、岡山駅での接続改善を図るとともに、列車の編成両数の見直し及び要員の削減により経費削減を図るため、一部ダイヤ改正を2023年3月18日（土）に実施する。

主な改正内容

- 1 新幹線の運転時刻の変更に合わせ、岡山駅での接続を改善することで、首都圏・京阪神方面の所要時間を短縮する。
新幹線に合わせた時刻変更60本、最大1分修正

| 発着 | 区間 | 平均所要時間 | | 所要時間 | |
|----|--------|--------|--------|------|-----------|
| | | 改正前 | 改正後 | 平均 | 最大 |
| 高松 | 高松⇄東京 | 4時間30分 | 4時間24分 | 6分短縮 | 18分短縮（※1） |
| | 高松⇄新大阪 | 1時間59分 | 1時間55分 | 4分短縮 | 16分短縮（※2） |
| 松山 | 松山⇄新大阪 | 3時間46分 | 3時間43分 | 3分短縮 | 16分短縮（※3） |

※1 マリンライナー（24号、28号、29号、32号、33号、37号、40号、49号、52号、53号、57号、61号）を利用の場合

※2 マリンライナー23号を利用の場合

※3 しおかぜ28号を利用の場合

- 2 現在、徐行運転を行っている予土線については、一部の徐行区間において落石対策を実施し、徐行を解除する予定であるが、2023年度以降も徐行運転が必要なため、これを踏まえたダイヤに変更する。
- 3 牟岐線については、動物支障が増加している状況を鑑み、19時以降運転する4567D、4582Dについて、牟岐～阿波海南間において、試行的に全区間徐行運転が可能なダイヤに変更する。
- 4 朝・夕通勤通学時間帯を中心とした減車を行うことにより、保有車両数の削減等、効果の高い経費削減を図る。
○普通列車：26本（うち2本は後部回送列車）
○特急列車：4本（宇和海：1054D、1078D、1073D、1079D）
うち14本については2022年11月から前倒し実施中
- 5 伊予西条～松山間に信用降車型ワンマン列車を導入（6本）し、車掌の要員削減を図る。
- 6 入換作業・入出区の削減を行うことにより乗務員行路を見直し、要員の削減を図る。

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2022年12月
J R 四 国

1 取扱収入実績（12月速報値）

2022年度取扱収入（12月速報値）は、12月7日現在で503百万円、対前年105.4%（+26百万円）、対2019年65.6%（△263百万円）となっている。

（単位：百万円）

| | 2022年度 | | | | | |
|-----|--------|-------------------|-------|-------------------|--------|-------------------|
| | 11月実績 | 前年比 (2019年比) | 12月実績 | 前年比 (2019年比) | 累計 | 前年比 (2019年比) |
| 定期外 | 2,029 | 120.3% (71.2%) | 445 | 107.2% (62.7%) | 14,957 | 162.2% (64.5%) |
| 定期 | 225 | 85.2% (98.6%) | 58 | 93.8% (101.0%) | 3,151 | 102.9% (90.8%) |
| 合計 | 2,254 | 115.6% (73.3%) | 503 | 105.4% (65.6%) | 18,108 | 147.4% (67.9%) |

※11月実績は速報値。

※12月実績は12月7日現在の実績（速報値）。

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

2 純収入実績（10月実績）

2022年度鉄道運輸収入は、10月末で10,112百万円、対前年141.0%（+2,941百万円）、対2019年71.4%（△4,045百万円）となっている。

（単位：百万円）

| | 2019年度 | | 2021年度 | | 2022年度 | | | | | | |
|-------------|--------|--------|--------|-------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------|--------|----------|
| | 10月実績 | 累計 | 10月実績 | 累計 | 10月実績 | 前年比 (2019年比) | 累計 | 前年比 (2019年比) | 計画値 | 計画比 | [平準化計画比] |
| 自社完結 | 636 | 4,781 | 415 | 2,365 | 527 | 127.0% (82.9%) | 3,379 | 142.9% (70.7%) | | | |
| 四国発売・他社関連 | 392 | 2,769 | 188 | 918 | 295 | 156.7% (75.2%) | 1,682 | 183.2% (60.7%) | | | |
| 他社発売・四国関連 | 536 | 3,769 | 316 | 1,517 | 447 | 141.5% (83.5%) | 2,626 | 173.1% (69.7%) | | | |
| 定期外 | 1,564 | 11,319 | 919 | 4,800 | 1,269 | 138.1% (81.2%) | 7,687 | 160.2% (67.9%) | 6,855 | 112.1% | — |
| 定期 | 379 | 2,669 | 339 | 2,330 | 350 | 103.2% (92.3%) | 2,353 | 101.0% (88.2%) | 2,347 | 100.3% | — |
| 合計 | 1,943 | 13,988 | 1,258 | 7,130 | 1,619 | 128.7% (83.3%) | 10,040 | 140.8% (71.8%) | | | |
| 合計（マルス前受含む） | 2,159 | 14,157 | 1,304 | 7,171 | 1,734 | 133.0% (80.3%) | 10,112 | 141.0% (71.4%) | 9,202 | 109.9% | [99.7%] |

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

※計画値は、定期外収入については2021年度末から徐々に回復し、2023年度初に平常時の9割程度まで戻る、定期収入については平常時の9割程度で推移する想定。

※[平準化計画比：99.7%]は、2022年度計画値を2019年実績に対する割合（71.6%）で平準化した場合の計画比。

スタッフの必須乗務を解消し、特に旅客の多い期間に限定して派遣スタッフを乗務させることで、経費削減およびスタッフ管理箇所の省力化を図る。

1. スタッフについて

- ・2002年のゆうゆうアンパンマンカー運転開始にあたり、ライセンサーの意向を踏まえて、主にお子様の行動監視と行動パターンの把握を目的とし、安全が確認された場合は廃止することを前提に導入された。
- ・在籍スタッフ（嘱託社員及びサポーター社員）の兼職や家庭の事情等により要員の確保が難しくなっている。
- ・これまでの実績を踏まえるとスタッフの乗務を解消しても安全面に問題は無いと考えられる。
- ・ライセンサーからは、「繁忙期だけはスタッフを乗せるなどの対応を検討していただきたい」と意見を受けている。

2. 実施内容

| | 実施時期 | 実施内容 |
|--------|----------------|---|
| 第1ステップ | 2022年度 第4 四半期～ | <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>スタッフ必須乗務の解消</u>（現スタッフの雇用は継続） ・ 車内案内表示の見直し ・ プレイルーム内への防犯カメラ設置 |
| 第2ステップ | 2023年度 第3 四半期～ | <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>現スタッフの体制終了</u> ・ <u>最多客期のみ派遣スタッフ乗務</u>※1 |

※1：最もお客様のご利用が見込まれる年間30日程度を想定。

※2：これまでスタッフが行っていた音楽の再生は出区点検時に運転士が行うことを想定している。

3. スケジュール

| | 2022年度 | | 2023年度 | | | |
|-------------|-----------|-------------------------------|-------------|----|---|----|
| | 3Q | 4Q | 1Q | 2Q | 3Q | 4Q |
| スタッフ乗務形態・契約 | | <第1ステップ> スタッフの必須乗務の解消 ▼ | | | <第2ステップ> 現スタッフの体制終了 ▼ 派遣スタッフ対応 | |
| | 全列車スタッフ乗務 | | 可能日のみスタッフ乗務 | | 最多客期のみスタッフ乗務 | |