

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和4年6月29日（No.31／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

「ダイヤ改正実施後」 の経営協議会を開催

2022年3月ダイヤ改正を検証!!

J R 四 国 労 組 は、3 月 1 2 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。次 期 ダ イ ヤ 改 正 に 反 映 さ せ る べ く、発 第 1 1 1 号 に て 9 項 目 を 経 営 協 議 会 に 付 議 し、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 1 1 1 号 ダイヤ改正実施後の経営協議会の付議について】

- 1 今 回 の ダ イ ヤ 改 正 で は、「わ か り や す く ご 利 用 し や す い ダ イ ヤ の 設 定 や 他 交 通 機 関 と の 連 携 を 図 り、利 便 性 の 向 上 を 図 る」と の こ と で あ っ た。ダ イ ヤ 改 正 以 降 の 鉄 道 輸 送 状 況 等、そ 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。

【営業関係】

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 通 り で す。

定 期 外 取 扱 収 入 は、新 型 コ ロ ナ ウ イ ル ス 感 染 症 の 影 響 下 に あ る も の の、3 月 下 旬 以 降、移 動 制 限 措 置 が 解 除 さ れ た こ と か ら、前 年 を 上 回 っ て い ま す。し か し な が ら、コ ロ ナ 禍 前 の 2019 年 度 と 比 較 す る と 約 3 分 の 2 の 水 準 に と ど ま っ て お り、ビ ジ ネ ス や 観 光 等 の ご 利 用 が 減 少 し て い る と 考 え て い ま す。

定 期 取 扱 収 入 は、通 学 定 期 の 購 入 時 期 ず れ の 影 響 が あ り ま す が、コ ロ ナ 禍 前 の 2019 年 度 と 比 較 す る と 約 9 割 と な り ま し た。

【運輸関係】

「2022 年 春 ダ イ ヤ 改 正 後 の 利 用 状 況 に つ い て」（別 紙 2）

- 2 少 子 高 齢 化 や 人 口 減 少 に 加 え、コ ロ ナ 禍 の 影 響 に よ り 鉄 道 を 利 用 す る お 客 様 が 減 少 し、過 日 公 表 さ れ た 線 区 別 収 支 と 営 業 係 数 で も 明 ら か な よ う に 極 め て 厳 し い 状 況 が 続 い て い る。鉄 道 運 輸 収 入 を 確 保 す る た め に は、誰 も が 利 用 し や す い 安 全 ・ 安 心 な 鉄 道 サ ー ビ ス、お 客 様 の 視 点 に 立 っ た ダ イ ヤ 設 定 が 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 追 求 し ま す。一 方 で コ ロ ナ が 終 息 し て

J R 四国 労組 ニュース

令和4年6月29日（No.31／2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

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が絶対条件と考えています。

なお、都市圏では、お客様にわかりやすいパターンダイヤの導入にあわせ他交通機関との連携を図りお客様の多い区間での利便性向上を目指す一方で、ご利用状況に応じた土休日ダイヤについても深度化を図ります。

将来に向けては、乗務員・車両運用の単純化を図りつつ、利便性が高くかつ効率的な輸送体系の構築にむけて検討を進めています。

- 3 牟岐線においては、並行する高速バスとの共同経営が認可され、途中乗降と共通運賃・通し運賃の実現により便利にご利用いただくことが可能となった。本施策によるお客様のご利用状況や効果などの分析、今後の他線区への展開等について、会社の考え方を明らかにされたい。

高速バス途中乗降のご利用者数は、4月が124人、5月が144人で計268人、一日平均ご利用者数は4.39人/日となりました。2021年度の日平均ご利用者数（1.48人/日）の約3倍であり、計画を上回るスタートとなっています。お客様からの直接的な声については、まだ把握できていませんが、県や沿線市町からは利便性向上に繋がるよい取り組みと評価いただいています。

また、今後の展開については「公共交通ネットワークの四国モデル」の構築に向けて、他線区にも展開したいと考えています。現在、具体的に検討が進んでいる線区はありませんが、まずはこういった方法があることについて、四国内の交通事業者や自治体等、地域の関係者に知って頂きたいと考えています。

- 4 高德線及び鳴門線において、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対する会社の考え方を明らかにされたい。

「2022年春ダイヤ改正後の利用状況について」（別紙2）

- 5 アシストマルスやチケットレスサービスが導入される中、お客様の利用手段も変化しようとしている。現行のサービス水準を維持することを前提としながらも、窓口営業時間については早朝・深夜時間帯をはじめ適正化を進めることが、泊まり勤務の見直しや睡眠時間の確保等、駅業務の働き方改革にもつながると考える。会社の考え方を明らかにされたい。

アシストマルス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。

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検討を進めてまいります。

- 6 今回のダイヤ改正では、ロング乗務の負担軽減を図ることを目的として、特急列車の伊予西条駅での乗り継ぎによる行路が設定されている。これまで組合が求めてきた拘束時間の短縮や身体的負担軽減につながるものであると考える。今後の対象列車拡大などを含め、動力車乗務員及び列車乗務員の負担軽減に向けた会

J R 四国労組ニュース

令和4年6月29日（No.31/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

社の考え方を明らかにされたい。

2022年3月のダイヤ改正において、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。今後の対象列車拡大については、乗継時間を含めたダイヤ設定の可否、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。

- 7 高松～多度津・琴平駅間で導入された信用降車型ワンマン列車は、順次運行区間を拡大し今回のダイヤ改正では徳島地区においても運行を開始した。しかし、組合は、安全設備の整備、運賃の適正な収受には課題が残っていると考えます。信用降車型ワンマン列車の必要性は理解するものの、これら必要なハード対策を講じた上で実施すべきと考えますが、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する実態把握を目的とした特別改札を定期的の実施していますが、切符所持率の推移からは大きな変動は見られません。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。

ハード対策については、運転士からドア閉時のドア挟みを懸念する声が出ているため、2023年度末までに1500型車両へ乗降促進装置を整備し更なる安全・安定輸送の確保を図ります。また、支払方法を分かりやすくするために、きっぷ・運賃入れの表示方法の見直しを実施します。

なお、今後の拡大については、今年度中に松山地区への拡大を計画しており、他線区についてもワンマン運転の更なる拡大について検討していきます。

- 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も重要である。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 保守作業時間の確保は、夜間作業の施工回数の増大をおさえ、身体的負担を軽減させるためにも重要である。この間、最終列車の繰り上げを実施してきたが、平日には貨物列車が運転され、貨物列車が運休となる日曜日に夜間作業が集中するなど、負担となっている。こうした負担を軽減するためには、夜間に走行する列車ダイヤや運転日を見直すなど、保守作業間合いの確保が必要と考えますが、会社の考え方を明らかにされたい。

今回のダイヤ改正において、一部深夜帯列車の削減もあり、間合いが拡大されている区間もありますが、大規模な工事等は今後とも、夜間長大間合いで実施する必要がある

J R 四国労組ニュース

令和4年6月29日（No.31／4終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

ため、特に予讃線では、作業時間が確保できる土曜日深夜や拡大間合いでの作業実施について、ご理解を頂きたいと考えています。

他の鉄道会社においては、あらかじめ日中時間帯の列車を運休して作業間合いを拡大する「計画運休」により工事を実施していますが、特急列車を毎時1本設定している、当社の主要線区においては、実施困難と考えています。

連続する夜間作業への従事につきましては、グループ会社も含めて調整を行う事により、軽減を図りたいと考えています。

<主なやり取り>

組合：わかりやすくご利用しやすいダイヤの設定や利便性向上の取り組み、駅勤務の見直し実現や乗継行路の設定、夜間における保守作業間合いの拡大など、今ダイヤ改正に対する会社の取り組みを組合としては評価する。落ち込んだ需要を取り戻していくためには、現在ご利用いただいている層が離れていかないよう取り組んでいくことも必要である。乗り心地の改善や、経費節減のために減車にも取り組んでいるが、通勤・通学利用がコロナ前の9割程度にまで回復しているのであれば、通常の両数に戻すなど、快適性向上の検討も必要ではないか。

会社：乗り心地については、軌道整正の必要がある箇所を特定し改善を図っている。減車と利用の回復による混雑への対処だが、車内巡回や放送でのご協力の呼びかけといった通常の取り組みを強化するとともに、一部の列車では自由席を増やしている。その上で乗車率が高い列車については、車両運用を変更して対応している。

組合：高速バスとの共同経営について、他線区への展開とあるが、他県からの問い合わせなど具体的な動きはないのか。

会社：今回の施策については、徳島以外の地区にも周知、説明を行っている段階にあり、引き続き公共交通ネットワークの利便性向上、利用促進に取り組んでいく。

他社では、自治体からの補助を活用して鉄道とバスとの乗り継ぎに対する運賃割引を実施している。そうした事例も参考にしつつ、四国モデルを構築していきたい。

組合：駅勤務では最終列車の繰り上げにより、睡眠時間がより確保できるようになるなど改善が図れているが、早朝時間帯についても今後改善する余地があるのではないかと。泊まり勤務の縮小など働き方改革につながることから、引き続き検討されたい。

会社：状況を見ながら取り組んでいくが、泊まりを日勤化しても極端に出勤が早くなったり、退勤が遅くなる可能性もある。その他出退勤に伴うリスクも考慮する必要がある。そうした状況が適切かどうか慎重に検討する必要があると考えるが、より働きやすい環境整備に努めていく。

J R 四国労組は、ダイヤ改正による利便性の向上や「安全・正確・快適な輸送サービスの提供」を図るためには、効率的な輸送体系の構築が重要であると認識しており、列車運行ダイヤに基づいて働く組合員にとって、安全で働きやすい職場環境づくりにつなげていくため、次期ダイヤ改正への反映を会社に要請した。

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

別紙 1

2022 年 6 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6 月速報値）

2022 年度取扱収入（6 月速報値）は、6 月 26 日現在で 1,574 百万円、対前年 165.8%（+625 百万円）、対 2019 年 69.5%（△689 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2021年度		2022年度				
	6月実績	累計	6月実績	累計	6月実績	前年比（2019年比）	累計	前年比（2019年比）	
定期	173	1,222	182	1,080	164	89.8%（94.8%）	1,117	103.5%（91.4%）	
定期外	2,091	7,636	767	2,450	1,410	183.9%（67.5%）	4,709	192.2%（61.7%）	
合計	2,263	8,858	949	3,530	1,574	165.8%（69.5%）	5,827	165.0%（65.8%）	

※6 月 26 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（5 月実績）

2022 年度鉄道運輸収入は、5 月末で 2,806 百万円、対前年 153.0%（+971 百万円）、対 2019 年 67.7%（△1,339 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2021年度		2022年度						
	5月実績	累計	5月実績	累計	5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]	
定期	386	730	352	647	342	97.1%（88.6%）	657	101.5%（90.0%）	638	103.1%	—
自社完結	710	1,380	278	592	501	180.0%（70.5%）	928	156.6%（67.2%）			
四国発売・他社関連	386	900	90	234	240	266.5%（62.0%）	506	216.1%（56.2%）			
他社発売・四国関連	463	966	139	320	329	237.3%（71.1%）	643	201.0%（66.5%）	1,746	123.1%	—
合計	1,946	3,977	859	1,794	1,411	164.3%（72.5%）	2,734	152.4%（68.7%）			
合計（マルス前受含む）	1,946	4,146	859	1,835	1,411	164.3%（72.5%）	2,806	153.0%（67.7%）	2,384	117.7%	[94.5%]

※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：94.5%]は、計画値を 2022 年度計画値の 2019 年度実績に対する割合：71.6%で平準化した場合の計画比。

別紙 2

2022 年春ダイヤ改正後の利用状況について

2022 年 6 月

J R 四 国

2022 年春ダイヤ改正では、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他交通機関との連携を図るため、高德線・鳴門線の都市圏においてパターンダイヤ導入を行った。また、高知県嶺北地域のバス路線再編に合わせ、南風 17 号・20 号を大杉駅に新規停車し利便性向上を図った。

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。

1 特急列車の利用状況

【期間】

2022 年 3 月 12 日（土）～5 月 31 日（火）の同曜比較

【1 日平均】

（人）

		平日				土休日			
		2022	2021	2019	2019 年比	2022	2021	2019	2019 年比
瀬戸大橋線	マリンライナー	9,876	7,857	13,706	72.1%	9,286	5,836	15,646	59.4%
	しおかぜ	2,729	1,704	4,454	61.3%	3,328	1,568	6,341	52.5%
	南風	1,593	1,086	2,313	68.9%	2,201	1,215	3,649	60.3%
	うずしお	119	84	182	65.4%	148	86	259	57.1%
主要3線区	多度津～伊予三島	3,345	2,254	5,320	62.9%	3,580	1,852	6,751	53.0%
	多度津～阿波池田	1,385	982	2,097	66.0%	1,987	1,181	3,377	58.8%
	高松～徳島	1,616	1,347	2,107	76.7%	1,304	832	2,104	62.0%

- ・コロナ影響が大きかった昨年と比較すると、全線区で前年を上回っている。
- ・「しおかぜ」は、ビジネス利用の減少もあり他線区と比較して落ち込んでいる。
- ・「マリンライナー」は、大学生や通勤利用など普段利用するお客様が戻りつつある。
- ・土休日のご利用は、旅行などの回復状況に今後注視していきたい。

2 利便性向上施策

(1) パターンダイヤ関係

パターンダイヤを導入した牟岐線・徳島線・土讃線のお客様のご利用状況について、2021 年度とコロナ影響前の 2019 年度の普通列車平均通過人員を比較すると、

- 四国全体 : **73.8%**
- 牟岐線 徳島～阿南間 : **75.4%** (2019 年 3 月ダイヤ改正より導入)
- 徳島線 佐古～穴吹間 : **77.9%** (2021 年 3 月ダイヤ改正より導入)
- 土讃線 土佐山田～高知間 : **89.3%** (2021 年 3 月ダイヤ改正より導入)

であり、コロナ影響から数値は下がっているが、四国全体と比較すると数値はよくなっている。

また、2022 年 3 月ダイヤ改正にて高德線・鳴門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ないが、2022 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、

- 四国全体 : **76.9%**
- 高德線 板野～徳島間 : **79.3%**
- 鳴門線 池谷～鳴門間 : **84.7%**

であり、こちらもコロナ影響から数値は下がっているが、四国全体と比較すると数値はよくなっている。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。

今後、将来のありたい姿に向け、地域とともに「公共交通ネットワークの四国モデル」を追求していくが、パターンダイヤは有効な施策の一つと考えており、他線区への拡大について、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ある。

< 参考 1 > 牟岐線・徳島線・土讃線の普通列車平均通過人員 (人/日)

	2021 年度	2020 年度	2019 年度	対 2019 比
四国全体	1,863	1,829	2,524	73.8%
牟岐線 徳島～阿南	3,520	3,508	4,670	75.4%
徳島線 佐古～穴吹	2,513	2,540	3,227	77.9%
土讃線 土佐山田～高知	4,320	4,134	4,835	89.3%

< 参考 2 > 高德線・鳴門線の普通列車平均通過人員 (人/日)

	2022.4	2021.4	2019.4	対 2019 比
四国全体	2,077	1,968	2,702	76.9%
高德線 板野～徳島	2,960	2,843	3,734	79.3%
鳴門線 池谷～鳴門	1,769	1,678	2,088	84.7%

(2) 特急「南風17号・20号」の大杉駅新規停車

「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ためバス路線再編が行われた。バスと特急列車との接続を改善しご利用を促進するため、特急「南風」2本を大杉駅に新たに停車した。

地元自治体との調整を行いながら実施に至っており、今後も、自治体に利用促進策の検討を働きかけていく。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・47D (大杉着発 18:13)

(人)

駅名	平日		土曜		休日	
大杉	乗	降	乗	降	乗	降
	0	1	1	0	2	1

・50D (大杉着発 15:45)

(人)

駅名	平日		土曜		休日	
大杉	乗	降	乗	降	乗	降
	0	2	1	2	1	2

(3) 「モーニングEXP 高松・松山」が毎日運転

しおかぜ29号・いしづち29号の行先変更に伴う車両運用上の都合により、昨年度、休日運休を行っていた「モーニングEXP 高松・松山」を毎日運転に変更した。

休日においては、通学・通勤と想定される曜日に左右されない15～19名のご利用がある。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・1091M (伊予三島～松山駅間)

(人)

平日				土曜				休日			
2022	2021	2019	2019比	2022	2021	2019	2019比	2022	2021	2019	2019比
58	52	64	90.1%	22	14	27	80.1%	15	—	19	81.5%

・1092M (今治～高松駅間)

(人)

平日				土曜				休日			
2022	2021	2019	2019比	2022	2021	2019	2019比	2022	2021	2019	2019比
146	126	188	77.4%	34	30	74	46.0%	19	—	39	47.8%

3 効率化施策

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や行き先の変更を実施した。利用状況は以下の通りである。

(1) マリンライナーの最終列車時刻繰り上げ

- ・高松方面は、昨年と比較して微減ではあるが、概ね1本前の3175Mへ転移したと考えられる。
- ・岡山方面は、一定のお客様が3170Mに転移し、坂出までのお客様は163Mを利用している。
- ・昨年と比較して、深夜時間帯のご利用が減少していると想定される。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・児島～高松間

(人)

	列車番号	児島発	高松着	平日		土曜		休日	
2021	3175M	0:08	0:47	17	27	19	39	19	35
	3177M	0:42	1:21	10		20		16	
2022	3175M	0:13	0:51	26		38		34	
増減	3175M	—	—	▲1		▲1		▲1	

・高松～児島間

(人)

	列車番号	高松発	児島着	平日		土曜		休日	
2021	3170M	22:25	23:00	50	80	38	68	38	60
	3172M	23:29	0:08	30		30		22	
2022	3170M	22:27	23:00	52		47		42	
増減	3170M	—	—	▲28		▲21		▲18	
	列車番号	高松発	多度津着	平日		土曜		休日	
2021	163M	23:13	23:55	34		56		29	
2022	163M	23:32	0:14	49		40		36	
増減	163M	—	—	15		▲16		7	

(2) 最終特急列車の行き先変更

① しおかぜ29号・いしづち29号(松山着→伊予西条着)

伊予西条・松山方面へのお客様は、27Mへ一定程度転移していると想定され、
香川県内までの近距離区間は、27M・29Mともに増加している。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・児島～多度津

(人)

	列車番号	児島発	多度津着	平日	土曜	休日
2021	27M	21:01	21:22	50	42	73
	29M	22:22	22:43	32	26	45
2022	27M	21:01	21:22	77	69	109
	29M	22:22	22:43	33	31	55
増減	27M	—	—	27	27	36
	29M	—	—	1	5	10

・多度津～伊予三島

(人)

	列車番号	多度津発	伊予三島着	平日	土曜	休日
2021	27M	21:31	22:08	66	48	79
	29M	22:52	23:33	37	30	47
2022	27M	21:31	22:09	91	68	103
	29M	21:52	23:33	39	24	42
増減	27M	—	—	25	20	24
	29M	—	—	2	▲6	▲5

・伊予三島～今治

※は伊予西条駅着時刻

(人)

	列車番号	伊予三島発	今治着	平日	土曜	休日
2021	27M	22:08	22:57	36	31	52
	29M	23:33	※23:58	23	22	31
2022	27M	22:10	22:57	57	44	73
	29M	23:34	※23:59	18	13	20
増減	27M	—	—	21	13	21
	29M	—	—	▲5	▲9	▲11

・今治～松山

(人)

	列車番号	今治発	松山着	平日		土曜		休日	
2021	27M	22:57	23::33	22	35	21	35	33	47
	29M	0:21	0:56	13		14		14	
2022	27M	22:57	23:33	36		29		40	
増減	27M	—	—	1		▲6		▲7	

② いしづち 106号 (高松着→新居浜着)

今治までのご利用は、1044M・1046Mともに増加している。

今治以遠のお客様は、1044Mへの一定の転移が見られるが、微減となっている。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・松山～今治

(人)

	列車番号	松山発	今治着	平日	土曜	休日
2021	1044M	20:36	21:12	46	30	37
	1046M	21:41	22:17	39	19	22
2022	1044M	20:36	21:13	60	40	56
	1046M	21:50	22:28	42	31	22
増減	1044M	—	—	14	10	19
	1046M	—	—	3	12	0

・今治～伊予三島

※は新居浜駅着時刻

(人)

	列車番号	今治発	伊予三島着	平日	土曜	休日
2021	1044M	21:13	21:58	25	20	26
	1046M	22:17	※22:50	24	13	16
2022	1044M	21:13	21:59	37	27	31
	1046M	22:29	※23:01	22	17	16
増減	1044M	—	—	12	7	5
	1046M	—	—	▲2	4	0

・伊予三島～多度津

(人)

	列車番号	伊予三島発	多度津着	平日		土曜		休日	
2021	1044M	22:00	22:30	12	19	10	19	18	27
	1046M	23:21	23:37	7		9		9	
2022	1044M	22:00	22:30	18		16		25	
増減	1044M	—	—	▲1		▲3		▲2	

・多度津～高松

(人)

	列車番号	多度津発	高松着	平日		土曜		休日	
2021	1044M	22:31	22:56	10	18	10	17	16	24
	1046M	23:38	0:03	8		7		8	
2022	1044M	22:31	22:56	15		13		20	
増減	1044M	—	—	▲3		▲4		▲4	

(3) 特急「しまんと」の高知駅における運用分離

窪川～高知間の土休日のご利用は、減少しており、高知市内の近距離では普通列車の利用が考えられる。また、高知～土佐山田間の一部のお客様も、2010D の繰り上げにより、普通列車を利用している可能性がある。

(3月12日～4月30日：1日平均)

・窪川～高知

(人)

	列車番号	窪川発	高知着	平日	土曜	休日
2021	2010D	20:12	21:16	13	16	17
2022	2088D	20:30	21:39	13	13	12
増減	2088D	—	—	0	▲3	▲5

※改正後、高知駅で2088Dから2008Dへの接続なし

・高知～阿波池田

(人)

	列車番号	高知発	阿波池田着	平日	土曜	休日
2021	2010D	21:20	22:27	16	15	13
2022	2008D	20:34	21:47	14	14	12
増減	2008D	—	—	▲2	▲1	▲1

・阿波池田～多度津

(人)

	列車番号	阿波池田発	多度津着	平日	土曜	休日
2021	2010D	22:28	23:01	9	10	10
2022	2008D	21:48	22:21	8	10	10
増減	2008D	—	—	▲1	0	0

・多度津～高松

(人)

	列車番号	多度津発	高松着	平日	土曜	休日
2021	2010D	23:02	23:26	9	8	10
2022	2008D	22:22	22:46	10	13	11
増減	2008D	—	—	1	5	1

(参考) 特急「しまんと9号・6号」廃止における多度津駅での乗換状況

到着列車	から	乗換列車	平日	土曜	休日
54D		158M	3	3	3
155M		55D	1	2	2

4 お客様の声

ダイヤ改正プレス以降、お客様の声が 22 件あった。(意見・要望 22 件)

意見・要望	件 数
適正化	6 件
ダイヤ設定	7 件
接続	4 件
車両編成	4 件
遅延	1 件

ご意見の内容 (抜粋)

意見・要望	内 容
適正化	最終便 2 9 M が松山ではなく伊予西条で止まるようになり残念である。
	マリンライナーの最終を 30 分でも遅くしてほしい。岡山まで帰れない。
接続	徳島駅での「うずしお」9:36 着と牟岐方面 9:30 発への接続をとってほしい。
遅延	宇和海 2 4 号は 5 分しか乗り換え時間がないのに毎回遅れる。

以 上