

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年6月27日（No.32／1） 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

2023年3月ダイヤ改正を検証!!

J R 四 国 労 組 は、3 月 1 8 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 6 号 に て 1 0 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 6 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、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 編 成 両 数 の 見 直 し や 要 員 の 削 減 に よ っ て 経 費 削 減 を 図 る と い う も の 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。

【営業部関係】

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感染症法上での分類が 5 類に引き下げられるなど、感染症の影響が縮小したこと等により前年を上回り推移していますが、コロナ禍で減少したビジネス利用や観光需要がコロナ禍前の水準まで回復していないことから、2019 年度と比較すると約 8 割にとどまっています。

定期取扱収入は、コロナ禍の約 9 割で推移してきましたが、運賃改定で期間が長い定期券の発売が多かったことから前年及び 2019 年度を上回っています。

【運輸部関係】

「2023 年春一部ダイヤ改正後の利用状況について」（別紙 2）

- 2 全 国 に 先 駆 け て 進 展 す る、四 国 地 域 の 少 子 高 齢 化 や 人 口 減 少 に 加 え、コ ロ ナ 禍 に よ る 社 会 変 容 に よ っ て 鉄 道 を 利 用 す る お 客 様 が 減 少 し て い る。収 入 確 保 に 向 け、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 一 層 重 要 と 考 え る が、会 社 の 考 え 方 を 明 ら か に さ れ た い。

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 し つ つ、ご 利 用 状 況 に 応 じ た ダ イ ヤ を 設 定 す る こ と が 必 須 で あ る と 考 え て い ま す。

ま た、地 域 と 連 携 し た 「公 共 交 通 ネ ッ ト ワ ー ク の 四 国 モ デ ル」を 訴 求 す る た め、パ タ ー ン ダ イ ヤ の 導 入 区 間 及 び 時 間 を 拡 大 す る こ と に よ り、他 公 共 交 通 機 関 と の 連 携 を 図 り わ か り や す く ご 利 用 し や す い ダ イ ヤ と す る と と も に、乗 務 員 ・ 車 両 運 用 の 効 率 性 を 考 慮 し た 都 市 圏 輸 送 を 目 指 し ま す。

一 方、引 き 続 き ご 利 用 状 況 に 応 じ た 編 成 両 数 の 適 正 や ワ ン マ ン 化 の 推 進 等 経 費 削 減 に 努 め て い き ま す。

J R 四国労組ニュース

2023年6月27日（No.32/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

- 3 徳島エリア及び高知エリアにおいて、都市圏輸送の充実を図るために導入している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。

徳島エリアでは、2019年3月ダイヤ改正にて牟岐線に、2021年3月改正にて徳島線に、2022年3月改正にて高德線（板野～徳島）、鳴門線にそれぞれパターンダイヤを導入しています。

コロナ影響もあり普通列車平均通過人員（輸送密度）自体は減少していますが、パターンダイヤ未導入線区の推移と比較すると、その落ち幅は緩やかに推移しています。効果等の詳細な分析は困難ですが、今後とも推移を注視していきます。

<参考> 普通列車平均通過人員（人／日）

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
未導入線区輸送密度		2,461	1,779	1,732	1,936
牟岐線 徳島～阿南	輸送密度	4,670	3,508	3,520	3,727
	対2019比	100%	75.1%	75.4%	79.8%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%
徳島線 佐古～穴吹	輸送密度	3,227	2,540	2,513	2,637
	対2019比	100%	78.7%	77.9%	81.7%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%
高德線 板野～徳島	輸送密度	3,510	2,642	2,666	3,076
	対2019比	100%	75.3%	76.0%	87.6%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%
鳴門線 池谷～鳴門	輸送密度	1,925	1,508	1,557	1,701
	対2019比	100%	78.3%	80.9%	88.3%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%

高知エリアでは、2021年3月ダイヤ改正にて土讃線（土佐山田～高知）に、パターンダイヤを導入しています。

徳島エリア同様、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困難ですが、パターンダイヤ未導入線区の普通列車平均通過人員（輸送密度）推移と比較すると、その落ち幅は緩やかに推移しています。今後とも推移を注視していきます。

<参考> 普通列車平均通過人員（人／日）

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
未導入線区輸送密度		2,461	1,779	1,732	1,936
土讃線 土佐山田～高知	輸送密度	4,835	4,134	4,320	4,618
	対2019比	100%	85.5%	89.4%	95.5%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%

今後とも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」を追求して参りますが、パターンダイヤは有効な施策の一つと考えており、他線区への拡大や既存導入線区での更なる深度化について、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す。

J R 四国労組ニュース

2023年6月27日（No.32/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

- 4 高松都市圏において運行を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、今回のダイヤ改正では松山地区に拡大した。お客さまのご利用実績及び導入による効果、今後の拡大計画を明らかにされたい。

○信用降車型ワンマン運転については、現在 4 線区（予讃線高松～松山間、土讃線多度津～琴平間、高德線高松～引田間、徳島線徳島～阿波池田間）において、計 76 本の列車で実施しております。

○お客さまのご利用状況は、最大 220 名程度[乗車率 85%]（2023 年度 4 月 5 月乗車実績）、全体の平均乗車数は 100 名程度[乗車率 37%]となっております。

○車掌の要員削減による需給改善及び人件費削減が導入効果となります。

○現時点において、信用降車型ワンマン運転を拡大する具体的な計画はありませんが、厳しい経営環境のもと、運行体制の更なる効率化が必要であると考えています。

- 5 アシストマルスやアプリによるチケットレスサービスの本格導入により、お客さまがきっぷの購入方法を選択できるようになった。これまでのサービス水準を維持することはもちろんであるが、お客さまのご利用が少ない早朝・深夜時間帯を中心に窓口営業時間を適正化することにより、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。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。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避けられないところですが、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、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 8600系特急電車及び2600系特急気動車の曲線区間等での激しい揺れについては、これまで様々な対策を行ってきたが十分な効果が得られておらず、速度自体を大幅に下げるなどの抜本的な対策を講ずるべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

特急列車の速度抑制については、所要時間の増加や接続、行き違い等、他の列車のダイヤや車両運用等への影響が大きいことから、総合的に考えて現時点では実施する計画はありません。

なお、特定の踏切や橋りょう際等、8600系、2600系車両のみが大きく揺れる箇所がありますので、原因を分析し、可能な限り軌道狂いが小さくなるよう効果的な保守をしてまいります。

- 7 運転士及び車掌においては、慢性的な要員不足により「年休が入らない、連続した休日が確保できない」等不満の声がある。これらの解消に向け今後の要員計画を明らかにされたい。

他社との採用競争が激化しているなか、採用計画数を達成すべく、広報活動強化等採用数確保に向けた取り組みを実施するとともに、引き続き計画的に車掌養成を行い、運転士養成数の拡大につなげていきたいと考えています。

また、ダイヤ改正ごとに、より効率的かつ働きやすい乗務員行路を検討するとともに、若年者へのサポート等を実施し、若年退職者の抑制に取り組んでまいります。

J R 四国労組ニュース

2023年6月27日（No.32／4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

- 8 適正な運転時分及び停車時分、並びに適正な集札時間について会社は、「お客様の多い時間帯や運転方式に応じて時分を設定し、可能な限り無理のないダイヤ設定に努めている。」との回答であるが、特急列車を中心に遅れが慢性的に発生している。改めて会社の考え方を明らかにされたい。

全ての遅延原因を吸収できるダイヤにすることは困難ですが、お客様の多い時間帯において可能な限り適切な運転時分、停車時分を確保するなど、ご利用状況を注視し無理のないダイヤ設定に努めてまいります。

- 9 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、基本的に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、引き続き作業実態を勘案しながら、適正な時間を確保していきます。

- 10 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、育児休職明けの乗務員が乗務することを想定した行路設定などの取り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、関係主管部と連携しながら、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。

<主なやり取り>

組合：スマート改革を推進する中、お客様のご利用実態を踏まえた窓口営業時間の適正化によって働き方を改善すべき。回答が従前から変わっていないが、検討は進んでいるのか。駅の泊まり勤務は睡眠時間が短く、営業時間の適正化で労働環境改善に少しでもつながると考えている。

会社：具体的な回答は持ち合わせていないが、実態把握とともに検討は進めている。ただし、出勤している駅員がいるのに窓口を開けないというわけにもいかない。適正化を進めることとあわせて働きやすい環境づくりに向けて検討していきたい。

組合：8600系、2600系の揺れについては、車両の改修は行わず、軌道整正

J R 四国労組ニュース

2023年6月27日（No.32／5終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

で対応するということか。激しい揺れについては組合員だけでなく、お客様からも厳しい指摘がある。速度を落とすなど車両側で抜本的な解決を図るべきではないか。

会社：8000系、2000系に比べ、8600系、2600系が軌道の状態の影響を受け、大きな揺れが生じやすいことは事実であり、これまで横揺れ防止のダンパーを設置するなど、車両側での対処を行ってきた。軌道側での対処について、これまでも順次保守は行ってきたが、技術面の向上により従前では整正できなかった箇所についても作業ができるようになった。今般、乗務員の意見を聞き、大きな揺れが指摘された5箇所（国分駅構内（下り線）、本山・観音寺駅間、箕浦・川之江駅間、伊予小松・玉之江駅間・伊予桜井駅構内）を中心に、軌道狂いが小さくなるよう保守を行っていく。なお、脱線係数に問題はなく、安全面は保証できる。

組合：夜間における特急列車の慢性的な遅れは、集札に要する時間が大きな要因となっており、停車時間を見直す必要があるとかねてから申し上げてきた。乗務する組合員は雨が降ろうとも必死になって集札のために走り回っている。夜間に限らず作業上で走らざるを得ない状況は労災やお客様を怪我させることにもなりかねない。信用降車型ワンマン運転を導入している現在において、車内検札を行っていることも踏まえ、集札方法を見直すことが必要なのではないか。また、45秒停車で特急列車の集札に十分な時間だと言えるのか。乗務員行路における作業時間の適正化が必須であり、乗り継ぎの手順もデジタル化を推進する中で対面にこだわらない手法に見直しを図れるのではないか。時間がなく組合員は走って乗り継ぎを行っているが、集札と同様に怪我や機器取扱い不良を招く恐れがある。

会社：運賃ほ脱、モラル低下の防止といった観点から、集札は必要と考えている。その時間が適正かどうかは、ケースバイケースであり、多くのお客様が降車された際に時間が足りなくなる状況があることは認識している。引き続き適正なダイヤ設定に努めたい。

乗り継ぎについては、それまでの列車の状況を確実に引き継ぐために現在の手順が正当と認識しているが、例えばデジタルの活用など、改善できる点があれば検討の余地があると考える。引き続き作業実態を勘案しながら設定していきたい。

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」を図るには効率的な輸送体系の構築が重要であり、列車運行ダイヤに基づき働く組合員の職場環境をより安全で働きやすいものなるよう、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

2023 年 6 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6 月速報値）

2023 年度取扱収入（6 月速報値）は、6 月 25 日現在で 1,800 百万円、対前年度 117.3%（+265 百万円）、対 2019 年度 82.6%（△380 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2022年度		2023年度				
	6月実績	累計	6月実績	累計	6月実績	前年度比 (2019年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)	
定期外	2,015	7,560	1,380	4,679	1,648	119.4% (81.8%)	6,091	130.2% (80.6%)	
定 期	166	1,215	155	1,109	153	98.4% (92.1%)	1,321	119.2% (108.8%)	
合 計	2,180	8,775	1,535	5,788	1,800	117.3% (82.6%)	7,412	128.1% (84.5%)	

※6 月実績及び累計は 6 月 25 日現在の速報値で、前年度及び 2019 年度との同日比較。

※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）

2023 年度鉄道運輸収入は、5 月末で 3,633 百万円、対前年度 129.4%（+826 百万円）、対 2019 年度 87.6%（△513 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2022年度		2023年度					計画値	計画比
	5月実績	累計	5月実績	累計	5月実績	前年度比 (2019年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)			
自社完結	710	1,396	501	941	644	128.7% (90.8%)	1,185	126.0% (84.9%)			
四国発売・他社関連	386	780	240	448	327	136.3% (84.5%)	626	139.5% (80.1%)			
他社発売・四国関連	463	1,070	329	688	473	143.7% (102.2%)	992	144.2% (92.7%)			
定期外	1,560	3,247	1,070	2,077	1,444	135.0% (92.6%)	2,803	135.0% (86.3%)			
定 期	386	730	342	657	374	109.3% (96.9%)	699	106.3% (95.6%)			
合 計	1,946	3,977	1,410	2,734	1,818	128.8% (93.4%)	3,501	128.1% (88.0%)			
合計（マルス前受含む）	1,946	4,146	1,410	2,806	1,818	128.8% (93.4%)	3,633	129.4% (87.6%)	3,530	102.9%	

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

別紙2

2023 年春一部ダイヤ改正後の利用状況について

2023 年 6 月 27 日
四国旅客鉄道株式会社

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り、マリンライナーご利用の場合を中心として首都圏・京阪神方面の所要時間を大幅に短縮した。

一方で、①松山地区での信用降車型ワンマン列車の導入及び②入換作業・出入区削減に伴う乗務員行路見直しによる要員の削減並びに③列車の編成両数の見直しにより経費削減を図った。

ついては、ダイヤ改正後の利用状況を報告する。

【期間】 2023 年 3 月 18 日（土）～5 月 31 日（水）の同曜比較
2022 年 3 月 12 日（土）～5 月 25 日（水）
2019 年 3 月 16 日（土）～5 月 29 日（水）

1 特急列車の利用状況

【1 日平均】 (人)

		平日				土休日			
		2023	2022	2019	2019 年比	2023	2022	2019	2019 年比
瀬戸大橋線	マリンライナー	12,107	9,863	14,041	86%	12,542	9,320	15,354	82%
	しおかぜ	3,775	2,753	4,584	82%	5,122	3,381	6,283	82%
	南風	2,211	1,592	2,396	92%	3,059	2,206	3,613	85%
	うずしお	154	120	189	81%	194	150	260	75%
主要3線	多度津～伊予三島	4,473	3,399	5,476	82%	5,520	3,809	7,001	79%
	多度津～阿波池田	1,963	1,383	2,168	91%	2,771	1,988	3,347	83%
	高松～徳島	1,935	1,617	2,153	90%	1,733	1,302	2,055	84%

- ・ 2023 年ダイヤ改正以降、瀬戸大橋線のご利用状況はコロナ前の 84%
- ・ 南風はしおかぜに比べて堅調に推移している
- ・ 全国旅行支援開始後は土休日の回復が顕著

【参考：四国全線】 (普通列車のみ)

・ 1 日平均 (人)

平 日				土 曜				休 日			
2023	2022	2019	2019 比	2023	2022	2019	2019 比	2023	2022	2019	2019 比
63,530	58,339	73,122	87%	39,570	34,369	51,121	77%	36,934	31,799	47,416	78%

※同曜比較

2 お客様の声

ダイヤ改正プレス以降、お客様の声が42件あった。(全て意見・要望)

意見・要望	件 数
適正化	3 件
ダイヤ設定	1 7 件
接続	3 件
車両編成	1 4 件
遅延	1 件
ポケット時刻表	4 件

ご意見の内容（抜粋）

意見・要望	内 容
適正化	岡山発松山行き特急しおかぜ 2 2 時発を復活させてほしい。
ダイヤ設定	土・休日運休になっているのを毎日運行して欲しい。
	琴電の終電にあわせたダイヤにしてもらいたい。
編成	特急料金を払っているが席がいっぱいで座れないため、両数を増やしてもらいたい。
	列車が2両になり混雑が激しくなったが、3両に戻す予定はないか。
ポケット時刻表	発行がなくなり少々不便になった。定価が倍でも手に入れたい。

以上