

J R 四国 労組 ニュース

2024年8月2日（No.5/1）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

「2024年秋ダイヤ改正」「車両検修の今後の在り方」について 経営協議会を開催

ダイヤ改正のポイント

- 松山駅高架完成に伴う利便性向上
- 予讃線(高松～松山・松山～八幡浜)、土讃線(多度津～琴平)
朝夕通勤時間帯を含めた普通列車の適正化及びワンマン化の拡大
- その他列車の設定変更
 - ・停車駅変更
 - ・新居浜駅始発終着列車の新設
 - ・土休日運休から通年運転への変更列車

2024年9月29日(日) ダイヤ改正を実施

J R 四国 労組は、7月31日に開催された経営協議会において「2024年秋ダイヤ改正（資料1参照）」について説明を受けこれらについて協議を行った。

〈主なやりとり〉

組合：今回の改正のなかに普通列車の適正化が含まれているが、実施線区が限定されている。今後他の線区においても予定しているか。あわせて、お客様への影響等はどの様に捉えているか。

会社：来春のダイヤ改正時には他線区も含め、要員状況、お客様のご利用状況も加味しながら検討する。今回の改正により、朝時間帯において、到着時間が変更となるものもあるが学校の始終業時間等を勘案して行い、今後学校等に丁寧に説明を行っていく。従前において、昼時間帯の列車が適正化の対象となっていたが、働きやすい行路作成に向けては朝晩についても適正化が必要であると考えており、実施には地域の理解も必要。また、新居浜から松山方面への延長運転の実施については、お客様のご利用状況とともに、やまじ風が吹いた際の乗務員の送り込みを回避できるものと考えている。

組合：ワンマン運転について、後部回送列車は混雑時に「後部車両になぜ乗車できないのか」という声をお客様からいただくことがあるが、運用等変更はないか。また、土休日ワンマン列車が拡大されるが、こういった観点から実施するのか。

会社：後部車両の開放については、一部乗車していただいている区間・列車があるものの、お客様への案内が煩雑になる懸念もある点も含めて今後検討する。今回実施する土休日ワンマン列車により、当該ワンマン列車に乗車していた車掌が観光列車に乗車することが可能となってくるため、予備勤務者等休暇取得が行いやすくなると考えている。

組合：従前から、観光列車の車掌については選抜された者が乗務しているが、今回の改正により、対象者に変更はあるのか。

会社：現行の選抜者に限定することなく観光列車に乗務が可能となるよう、必要な教育を実施していく。

J R 四国労組ニュース

2024年8月2日（No.5/2）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

終了後、7月2日付発第104号「車両検修等の今後の在り方」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。

【発第104号 「車両検修等の今後の在り方」について】

- 1 今般の執行体制見直しに伴いスケールメリットを活かした業務運営が可能になるものと考えますが、今後、車両検修部門を持続的に運営するために、JR四国グループとしての「車両検修部門のあり方」について展望を明らかにされたい。特に、グループ全体として、人材確保ならびに、年齢断層がある中で教育を含めた技術継承をどのように行うのか明らかにするとともに、技術的な観点から担当業務の持ち替えによる品質低下など、危惧すべき点がないか明らかにされたい。

国鉄時代、検修部門の組織である、「各運転区所」は四国総局の管轄、「多度津工場」は工作局直轄と縦割りの体制になっていました。分割民営化後、一体で車両検修を進めるべく、融合に努めてきましたが、運転区所は仕業・交番検査や給油・給水といった日々のメンテナンスを行い、工場は全般検査・要部検査や改造工事といった車両を分解するメンテナンスという役割分担が暗黙の中で存在し、現在に至るも非効率な面が見られます。今回、組織を見直し2社で別々に検修業務を担当する体制を改め、これを一元化することで、車両検修についてはJRと四国鉄道機械で一体的に取り組む事により、円滑に技術継承を進めるとともに、運転区所部門・工場部門における相互の業務補完など、より生産性の高い業務運営を目指す事とします。また、四国鉄道機械については検修一元化により企業価値を高め、JR四国と連携しながら「教育の充実による技術継承」と「人材の安定的な確保」の実現に繋げて行きたいと考えています。

人材の確保については、従業員の定着を念頭に、待遇改善に向けた検討を進め、社員のワークエンゲージメントを向上させ、働き甲斐のある職場づくりに努めるとともに、新規の採用活動においても採用力向上を図ります。

教育を含めた技術継承については、現在行っている職場内OJT、車両検修SS競技会、検修技術研修に加えて、一元化される四国鉄道機械内に教育に携わる人材を集中させ、JR四国運輸部とともに検修グループ全員を対象としたビジュアル教材の作成や教育プログラムによる教育体制の充実を図ります。

多度津工場の委託拡大については、現在までも四国鉄道機械に委託を行っていますが、これまでの実績を踏まえると特に車両故障等の不具合が増加したことはありません。当面はJR四国からの出向により業務をしっかりと引継ぎます。更には、スケールメリットを活かした効率的な業務運営体制を構築します。

なお、車両検修部門の一元化と共に、「清掃」はジェイアール四国メンテナンス、「構内」はJR四国直轄業務と見直すことにより、それぞれが専門性を発揮し、安全で快適な車両を持続的に提供していきます。

今後の車両検修部門の在り方については、採用環境がますます厳しくなり人材確保が困難になることが想定される中、検修業務を安定的に運営する必要があります。

今回、「業務分担」、「技術継承」、「要員確保」を検修一元化により解決し、JR四国とグループ会社、運転区所部門と工場部門が一体となり、知識や技術を習得するため人事交流や最適な要員配置を行っていきます。

また、ハイブリッド車両の導入や多度津工場近代化などを踏まえ、更なる業務の効率化にも取り組んでまいります。

J R 四国労組ニュース

2024年8月2日（No.5/3）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

- 2 今回の執行体制見直しに伴い、J R 四国からの出向者、出向からの復職者並びにグループ会社直接雇用から J R 四国への転籍者等の就労環境・労働条件について、明らかにされたい。

J R 四国からジェイアール四国メンテナンスへの出向者のうち、検修業務に従事する社員については出向先が四国鉄道機械へ変更となりますが、就労環境・労働条件については現行と変わりません。構内業務に従事する社員については、ジェイアール四国メンテナンスの出向から J R 四国に復帰し J R 四国の就業規則が適用となります。また、J R 四国にてエキスパート社員満了後、ジェイアール四国メンテナンスに直接雇用されている構内業務に従事する社員については、J R 四国と嘱託社員として雇用契約を締結のうえ、同業務に従事してもらう考えです。なお、労働条件については原則として J R 四国のエキスパート社員就業規則を準用することとなります。

- 3 今回の執行体制見直しに伴い、グループ会社間で転籍が発生すると想定するが、J R 四国としてスムーズな転籍が行われる様、どの様に取り組むか明らかにされたい。

今回の検修一元化を実現するためには、従業員の皆様が今回の趣旨を理解し、全員が納得した上で転籍し、引き続き、車両検修業務に従事を頂けることが大前提となります。そのためには転籍者が不安なく転籍できるよう、今回の施策の目的と転籍後の待遇について、引き続きジェイアール四国メンテナンス及び四国鉄道機械とともに丁寧に説明します。

また、転籍直後は今の待遇のままとし、新たな賃金制度等については、従業員の定着を念頭に、合わせて社員の満足度向上を目指し、専門家の知見を得ながら具体的な内容を検討し、早期に新制度をお示しします。

- 4 スムーズな業務運営を行うにあたり、J R 四国グループの車両検修部門において、どのような労使関係が必要か考え方を明らかにされたい。

J R 四国グループとしては、長期経営ビジョン2030に掲げる将来のありたい姿の実現に向け、まずは中期経営計画2025の目標達成が必須であり、そのためには J R 四国労使共同宣言にもある、相互の理解と信頼に基づいた健全かつ対等な労使関係を継続しつつ、一致協力してそれぞれの役割を果たしていくことが重要であると考えています。

グループ各社においても、各社の経営判断や労使協議の結果を尊重することが前提ではありますが、J R 四国本体と同様の関係性が望ましいと考えており、必要な場合は J R 四国本体として助言等を行いたいと考えています。

〈主なやりとり〉

組合：J R 四国グループとして、検修部門をこの先どのように考えていくかが重要と考える。キャリアステップの在り方や、その間の勤務地の考え方、年齢構成断層をどう解消していくか等長く働くことのできるような仕組み作りが重要と考える。

会社：全般的には、メンテナンスの従業員はそれぞれの勤務地で、J R 四国の従業員は様々な職場で経験を積みステップアップしていくことが、目指すところではあるものの、従業員の意向も踏まえて検討を進める必要があると認識している。いずれにしても人材が確保できなければ、検修部門が成り立たず、

J R 四国労組ニュース

2024年8月2日（No.5 / 4終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

列車運行が不可能になる。JR四国では、少しずつ経験者採用も増えてきており、メンテナンスにおいては、今回の転籍により離職者が出ないように取り組む。

組合：JR四国・ジェイアール四国メンテナンス双方の現場において、従業員説明を実施しているが、不十分なところがあると聞く。ジェイアール四国メンテナンス労組組合員からは「2026年度以降の賃金水準等が気になる」との声も聞いており、JR四国としても検討に携わっているのであれば、口頭のみではなく資料等作成し、展開されるよう促されたい。

会社：6月の経営協議会以降、各現業機関に説明を行った。不明瞭な部分や、いただいた質問に対する回答を含めて、再度お盆以降詳細を明示しながら各機関に説明を行う。

組合：労使関係の在り方について、JR四国本体として必要な場合は助言を行うとあるが、まさに今行われるべきでは。今回の転籍・処遇面をめぐり、問題が発生しない様、親会社として必要な助言を行われたい。

会社：運輸部とも連携を取りながら必要に応じ対応していく。

以上

2024年秋ダイヤ改正について

2024年7月
J R 四 国

2024年秋、松山駅高架切替工事に合わせてダイヤの一部改正を実施する。
松山駅高架完成に伴う利便性向上施策に加え、今後も安全・安定輸送を持続的なものとしていくため、ご利用状況を踏まえ、人手不足等の状況を考慮し、乗務員の負担軽減を図ることを目的として、列車の適正化及びワンマン化を拡大し効率的な輸送体系の構築を目指す。
一部ダイヤ改正実施日は、2024年9月29日（日）とする。

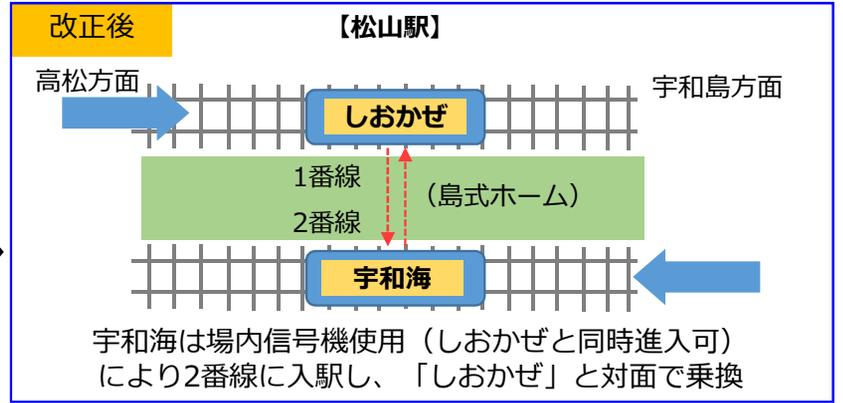
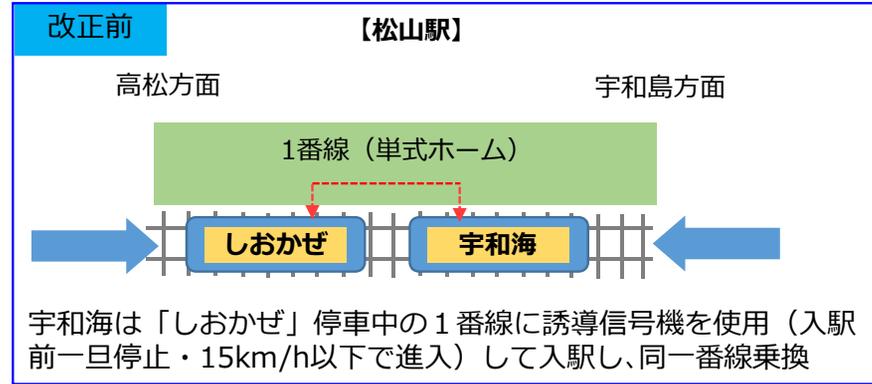
改正内容

1. 松山駅高架完成に伴う利便性向上
2. 予讃線（高松～松山・松山～八幡浜）、土讃線（多度津～琴平）
朝夕通勤時間帯を含めた普通列車の適正化及びワンマン化の拡大
3. その他列車の設定変更
 - ・ 停車駅の変更
 - ・ 新居浜駅始発終着列車の新設
 - ・ 土休日運休から通年運転への変更列車

1. 松山駅高架完成に伴う利便性向上

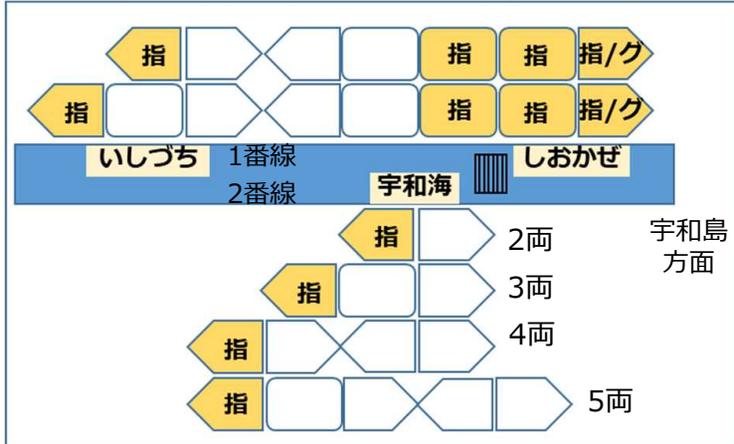
(1) 現行の松山駅では特急「しおかぜ」・「宇和海」の相互乗換のほとんどを単式ホームである1番線で行っている。切替後は1番線と2番線の島式ホームとなるため、「しおかぜ」は1番線、「宇和海」は2番線を使用することで対面乗換とし、乗換利便性を向上させる。

【松山高架完成にあわせた使用番線変更】

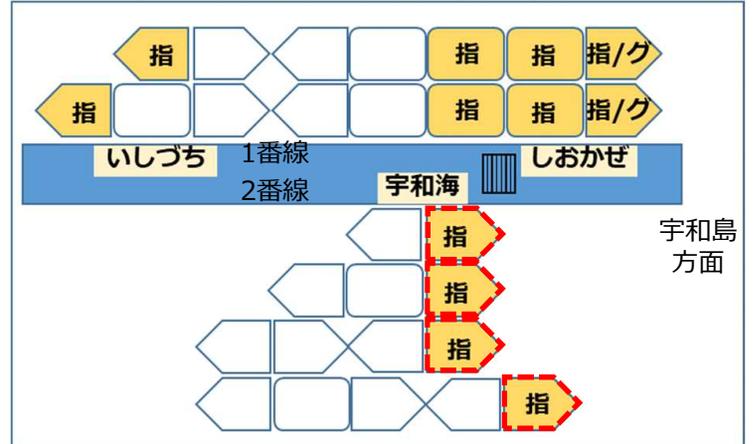


(2) 対面乗換に合わせて「宇和海」指定席車両の位置を上り方から下り方に変更し、特急「しおかぜ」・「宇和海」の指定席ご利用のお客様の乗り換え移動距離を短縮する。

【指定席が松山寄り(現行)の場合】
しおかぜ編成指定席車両から1~3両分離れる



【指定席を宇和島寄りとした場合】
しおかぜ編成指定席車両と対面で乗換が可能



1. 松山駅高架完成に伴う利便性向上

【特急「しおかぜ」・「宇和海」間の乗換方式と回数の変化】

乗換方式	乗換利便性	改正前			改正後		
		下り	上り	上下計	下り	上り	上下計
対面乗換	↑ 高 低	0	0	0	13	15	28
同一番線乗換		9	11	20	1 ※	0	1
別ホーム乗換		5	4	9	0	0	0

※1043M松山着8:36→1057D松山発9:07
(同一番線乗換だが、2編成同時在線ではない)

改正前						改正後								
着列車	着番線	発列車	発番線	乗換方式			着列車	着番線	発列車	発番線	乗換方式			
				対面	同一番線	別ホーム					対面	同一番線	別ホーム	
		1051D	1						4M	1				
		1053D	1						6M	1				
1091M	1						1052D	1	8M	1		○		
1041M	1	1055D	2				1054D	2	10M	1				○
1043M	1	1057D	1				1056D	2	12M	1				○
1M	1	1059D	1				1058D	1	14M	1		○		
3M	1	1061D	1				1060D	1	16M	1		○		
5M	1	1063D	1				1062D	1	18M	1		○		
7M	1	1065D	2				1064D	1	20M	1		○		
9M	1	1067D	1				1066D	1	22M	1		○		
11M	1	1069D	1				1068D	1	24M	1		○		
13M	1	1071D	1				1070D	1	26M	1		○		
15M	1	1073D	2				1072D	1	28M	1		○		
17M	1	1075D	1				1074D	1	30M	1		○		
19M	1	1077D	2				1076D	2	1042M	1				○
21M	1	1079D	1				1078D	1	1044M	1		○		
23M	1	1081D	3				1080D	3	1046M	1				○
25M	1						1082D	3						
27M	1													
合計回数				0	9	5	合計回数				0	11	4	

「しおかぜ」系統は1番線に統一
「宇和海」は1本(1057D)除き、2番線に統一

2. 適正化及びワンマン化の拡大

適正化列車の考え方

- ・ダイヤ改正までの期間を踏まえ、予讃線、及び土讃線の電車走行区間に限定し実施
- ・朝夕通勤・通学時間帯における前後列車で代替可能な普通列車を中心に適正化
- ・適正化列車の代替により利用が集中すると考えられる前後列車には車両増結による輸送力確保

適正化・ワンマン化本数

線 区	区 間	内 容	
		適正化	ワンマン化
予讃線 土讃線	高松～伊予西条・琴平	普通列車 下り6本・上り7本	下り4本・上り5本
予讃線	伊予西条～松山	普通列車 下り2本・上り1本	下り1本・上り1本
	松山～八幡浜	普通列車 下り2本・上り4本	下り3本・上り1本
合 計		下り10本・上り12本	下り8本・上り7本

適正化列車 伊予西条～八幡浜

上下	列車	区 間			
		発 駅		着 駅	
下り (4本)	5629M	今 治	6:49	松 山	8:09
	4559M	今 治	21:02	松 山	22:19
	4665D	伊予大洲	21:50	八幡浜	22:12
	667D	伊予市	23:05	八幡浜	0:13
上り (5本)	4558M	松 山	22:20	今 治	23:28
	620D	八幡浜	5:22	伊予市	6:32
	4644D	八幡浜	14:41	伊予市	15:59
	4646D	伊予市	16:39	松 山	16:59
	4660D	伊予大洲	19:58	松 山	21:15

2.適正化及びワンマン化の拡大

適正化列車 高松～伊予西条・琴平

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り (6本)	105M	高松	6:48	多度津	7:29
	4131M	観音寺	16:59	伊予西条	18:10
	1251M	高松	18:32	琴平	19:30
	133M	多度津	16:35	観音寺	17:07
	5149M	多度津	19:59	観音寺	20:35
	1603M	多度津	20:33	観音寺	21:04
上り (7本)	5106M	多度津	6:02	高松	6:45
	116M	観音寺	7:14	高松	8:35
	1250M	琴平	19:10	多度津	19:24
	152M	観音寺	17:46	多度津	18:14
	4608M	観音寺	20:53	多度津	21:22
	4164M	観音寺	22:21	多度津	23:00
	164M	多度津	23:07	高松	23:55

2.適正化及びワンマン化の拡大

信用降車ワンマン化列車

【高松地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り (4本)	525M	観音寺	7:08	伊予西条	8:29
	109M	高松	7:40	観音寺	9:06
	133M		多度津	16:34	
	139M		観音寺	18:28	

【松山地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り	513M	今治	6:01	松山	7:18
上り	516M	松山	7:23	今治	8:27

【高松地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
上り (5本)	108M	多度津	6:43	高松	7:24
	124M	観音寺	9:26		10:45
	126M	伊予西条	8:47		11:33
	160M	多度津	20:57		21:36
	536M	伊予西条	17:08		観音寺

ワンマン化列車

【松山地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り (3本)	627D	松山	7:28	伊予市	7:54
	915D		9:52	八幡浜	12:07
	923D		17:54		20:00

【松山地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
上り	624D	伊予市	8:01	松山	8:26

土休日ワンマン化列車

【高松地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り	313D	高松	7:17	引田	8:37
上り	326D	引田	9:23	高松	11:01

【松山地区】

上下	列車	区間			
		発駅		着駅	
下り	625D	松山	6:16	伊予大洲	7:47
	661M	伊予西条	17:10	松山	19:17
上り	916D	伊予大洲	7:57	松山	9:50

3. その他列車の設定変更

停車駅が変更となる列車

適正化する最終普通列車の利便性低下への対処として、同時間帯の特急列車・快速列車の新規停車を設定
また、琴平駅での接続確保のため土讃線普通列車の坪尻停車を通過に変更

上下	列車番号	愛称	変更内容
下り	3171M	マリンライナー71号	鴨川・国分・端岡・鬼無に新規停車
	1081D	宇和海31号	伊予中山に新規停車
上り	4250D	—	坪尻を通過に変更

新居浜駅始発終着列車の新設

上下	列車番号	区間				変更内容
		発駅		着駅		
下り	523M	伊予西条	7:15	松山	9:23	新居浜始発に変更し、新居浜～伊予西条を延長運転
上り	510M	今治	6:00	伊予西条	6:39	新居浜行きに変更し、新居浜～伊予西条を延長運転
	5120M	伊予西条	6:48	高松	9:34	新居浜駅始発に変更し、新居浜～伊予西条を適正化

土休日運休列車から通年運転となる列車

上下	列車番号	区間			
		発駅		着駅	
下り	5225M	高松	8:57	多度津	9:47
上り	5218M	多度津	7:58	高松	8:41

- 朝夕通勤通学時間帯において前後列車と間隔が短く、代替可能な列車を適正化
- 適正化と合わせて19~20時台の普通列車の時刻変更を行い、デラタイムパターン時間帯と同じ発時刻とする

【高松駅の発車時刻表イメージ】 赤 = 特急 緑 = 快速サンポート 黒 = 普通 □ = 運転取り止め □ = 時刻変更 □ = 各駅停車化

高松駅	改正前						改正後					
	発車	坂出	観音寺	松山	高知	方面	発車	坂出	観音寺	松山	高知	方面
		Sakaide	Kan-on-ji	Matsuyama	Kochi			Sakaide	Kan-on-ji	Matsuyama	Kochi	
	5		17		42		5		17		42	
	6	0 4 12			48 53		6	0 4 12			48 53	
	7		15 23	37 40		55	7		15 23	37 40		55
	8		15	25	45	57	8		15	25	45	57
	9	4		25	42		9	4		25	42	
	10		13	25	47	52	10		13	25	47	52
	11		13	25	50		11		13	25	50	
	12		13	25	50 52		12		13	25	50 52	
	13		13	25	50		13		13	25	50	
	14		13	25	50 52		14		13	25	50 52	
	15		13	25	50 52		15		13	25	50 52	
	16		13	25	50 52		16		13	25	50 52	
	17		13	25	53 56 58		17		13	25	53 56 58	
	18		14 19	27 32	42	59	18		14 19	27 □	42	59
	19		13 15		52 54		19		13	25	52	54 □
	20		13	22	52	59	20		13	25	52	59
	21			18	45		21			18	45	
	22	8		20	34		22	8		20	34	
	23				32		23				32	

夜時間帯普通列車の種別・行先の変化

列車番号	高松発の時刻		行先		種別	
	2024春改正	2024秋改正	2024春改正	2024秋改正	2024春改正	2024秋改正
5249M	18:19	18:19	琴平	琴平	普通	普通
1251M	18:32	適正化	琴平	適正化	快速サンポート	適正化
145M	18:42	18:42	観音寺	観音寺	普通	普通
5253M	19:13	19:13	琴平	琴平	快速サンポート	快速サンポート
5149M	19:15	19:25	観音寺	多度津	普通	普通
5255M	19:54	19:54	琴平	琴平	快速サンポート	普通
151M	20:13	20:13	観音寺	観音寺	快速サンポート	快速サンポート
5257M	20:22	20:25	琴平	琴平	普通	普通
153M	20:52	20:52	伊予西条	伊予西条	普通	普通

参考： 主要駅時刻表イメージ

【朝・夕時間帯の主要駅の発車時刻比較】

高松駅												
<現行>					<改正>							
予讃線 岡山・松山・高知方面												
時	分											
4	岡山 35											
5	松山	岡山	琴平	岡山 35						松山	琴平	
6	松山	中村	岡山	琴平	岡山	多度津	観音寺	岡山 46		松山	琴平	
7	岡山	琴平	高知	松山	観音寺	岡山	琴平	岡山 46			松山	琴平
18	岡山	伊予西条	琴平	高知	琴平	岡山	観音寺	松山	岡山 42			松山
19	岡山	琴平	観音寺	岡山	松山	琴平	岡山 13		多度津	岡山	松山	琴平
20	岡山	観音寺	琴平	岡山	伊予西条	松山	岡山 13		多度津	岡山	伊予西条	松山
21	岡山	琴平	東京	岡山	観音寺	岡山 13		松山	東京	岡山	観音寺	
22	琴平	伊予西条	岡山	観音寺	岡山 8		伊予西条	岡山	観音寺	岡山 20		松山
23	多度津 32					多度津 33						

※赤文字=特急列車、青文字=マリンライナー、黒文字=普通列車、緑文字=快速サンポート

多度津駅										
<現行>					<改正>					
予讃線 岡山・高松方面										
時	分									
5	高松 48									岡山 59
6	高松	高松	高松	高松	高松	高松 20				岡山 58
7	岡山・高松	高松	高松	高松	岡山	高松	高松	岡山 4		岡山 58
20	高松	岡山	高松	岡山・高松	高松	岡山 4		岡山	高松	岡山 57
21	岡山・高松	高松	高松	高松	岡山	高松	岡山 13		岡山	高松 58
22	高松	高松	高松	岡山 22		高松	高松	岡山 22		高松 48
23	高松 7									

※赤文字=特急列車、黒文字=普通列車、緑文字=快速サンポート

多度津駅										
<現行>					<改正>					
予讃線 観音寺・松山方面 土讃線 琴平・高知方面										
時	分									
16	琴平	松山	観音寺	高知	松山	岡山 19				岡山 24
17	琴平	松山	観音寺	高知	松山	高知	高知	岡山 5		岡山 55
18	琴平	松山	観音寺	琴平	伊予西条	高知	岡山	岡山 5		岡山 59
19	琴平	松山	琴平	高知	琴平	観音寺	岡山	岡山 13		岡山 59
20	松山	琴平	観音寺	高知	松山	高知	岡山 26		岡山 32	岡山 59
21	観音寺	琴平	松山	伊予西条	岡山	岡山 0		松山	伊予西条	岡山 48
22	琴平	高知	観音寺	伊予西条	高知	岡山 10		松山	高知	岡山 52
23	琴平	観音寺	岡山 3							岡山 15

※赤文字=特急列車、黒文字=普通列車(予讃線)、青文字=普通列車(土讃線)

観音寺駅

<現行>				<改正>			
予讃線 伊予西条・松山方面				予讃線 伊予西条・松山方面			
時	分			時	分		
16	松山	40	伊予西条 59	16	松山	40	松山 51
17	松山	40	44	17	松山	40	44
18	伊予西条	31	42	18	伊予西条	30	42
19	伊予西条	14	49	19	松山	17	49
20	伊予西条	23	48	20	伊予西条	23	48
21	伊予西条	33	55	21	伊予西条	33	55
22	伊予西条	34		22	伊予西条	34	
23	伊予西条	13		23	伊予西条	13	

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車

観音寺駅

<現行>				<改正>			
予讃線 多度津・高松・岡山方面				予讃線 多度津・高松・岡山方面			
時	分			時	分		
5			岡山 38	5			岡山 38
6	高松	0	26	高松	0	26	岡山・高松 45
7	高松	14	25	高松	21	24	岡山・高松 54
16	岡山・高松	9	12	多度津	16	岡山・高松	9
17	岡山・高松	10	31	高松	17	岡山・高松	10
18	岡山・高松	11	18	高松	18	岡山・高松	11
19	岡山・高松	14	23	多度津	19	岡山・高松	14
20	岡山・高松	24	27	多度津	20	岡山・高松	24
21	高松	12	16	高松	21	高松	12
22	高松	16	21	高松	22	高松	16
23	多度津	3		23	多度津	3	

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車、緑文字=快速サンポート

今治駅

<現行>				<改正>			
予讃線 伊予北条・松山方面				予讃線 伊予北条・松山方面			
時	分			時	分		
5				5			松山 58
6	松山	1	29	6	松山	29	33
7	松山	11	20	7	松山	14	57
8	松山	8	51	8	松山	11	51
21	松山	2	45	21	松山	19	58
22	松山		58	22	松山		58

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車

松山駅

<現行>				<改正>			
予讃線 伊予西条・高松方面				予讃線 伊予西条・高松方面			
時	分			時	分		
20	今治	4	36	20	今治	12	36
21	伊予西条	20	50	21	伊予西条	39	50
22	今治	20	50	22			伊予北条 50
23				23			

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車

伊予大洲駅

<現行>				<改正>			
予讃線 松山方面				予讃線 松山方面			
時	分			時	分		
5			松山 42	5			
6	松山	2	10	6	松山	2	10
15	伊予市	3	35	15			松山 41
19			松山 52	19			松山 52
20			伊予市 50	20			伊予市 50
21	松山	2	49	21	松山	2	49
22	松山	4		22	松山	5	

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車

八幡浜駅

<現行>				<改正>			
予讃線 伊予大洲・松山方面				予讃線 伊予大洲・松山方面			
時	分			時	分		
5	松山	22	42	5			松山 57
6	松山	12		6	松山	2	
13	松山	29	49	13	松山	29	49
14	松山	31	41	14	松山	31	
15	松山	15	28	15	松山	15	28

※赤字=特急列車、黒文字=普通列車