

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年7月1日（No.32/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

「ダイヤ改正実施後」の経営協議会を開催

2024年3月ダイヤ改正を検証!!

J R 四 国 労 組 は、3 月 1 6 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 9 8 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98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、土 讃 線 ・ 高 徳 線 ・ 徳 島 線 で の デ ー タ イ ム の パ タ ー ン ダ イ ヤ 実 施 に よ る 利 便 性 の 向 上 を 図 る と と も に、高 松 都 市 圏 で の 列 車 見 直 し、ワ ン マ ン 列 車 等 の 拡 大 に よ る 要 員 の 削 減 な ど、効 率 的 な 輸 送 体 系 構 築 に 向 け た 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。

定期外収入は、新型コロナウイルス感染症の影響縮小や運賃・料金改定の実施により前年を上回り推移していますが、コロナ禍を発端としたビジネスや観光需要の減少により、平年（2019年度）を下回っており、これ以上の回復が見込めない状況となっています。

定期収入は、運賃・料金改定の実施により前年及び平年（2019年度）を上回っていますが、ご利用者数はコロナ前と比べると1割程度減少しています。

【運輸部関係】

「2024 年 春 ダ イ ヤ 改 正 後 の 利 用 状 況 に つ い て」（別紙2）

- 2 従 来 か ら の 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 は 減 少 し、コ ロ ナ 禍 前 の 水 準 に 回 復 す る の は 難 し い と も 言 わ れ て い る。こ う し た 中 で、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 最 適 な 輸 送 サ ー ビ ス の 提 供 を 通 じ て、収 入 を 確 保 す る こ と が 重 要 と 考 え る が、会 社 の 考 え 方 を 明 ら か に さ れ た い。

これまでと同様に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、将来に向けた人口動態の変化等の外部環境を見据えたうえ、パターンダイヤの導入区間及び時間の拡大を行い、他公共交通機関との連携や乗務員・車両運用の効率性を考慮した輸送体系の確立を目指します。また、ご利用状況を踏まえ、列車の適正化やワンマン化を推進する等、省力化・省人化、経費削減にも努めていきます。

これらにより、四国に最適で持続可能な「公共交通の四国モデル」を追求していきたいと考えています。

J R 四国労組ニュース

2024年7月1日（No.32/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

- 3 都市圏輸送の充実や利便性の向上を目的としたパターンダイヤは、牟岐線での導入を皮切りに順次導入線区を拡大し、今回のダイヤ改正においては、高德線・土讃線の一部区間にも導入された。あわせて徳島駅では、列車の到着時刻と発車時刻を同じ時間帯に集中させるタクトダイヤも新たに導入した。これらの取り組みについて、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、ほぼ高い水準で推移しています。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	2023年度
未導入線区輸送密度		2,461	1,779	1,732	1,936	2,119
牟岐線 徳島～阿南	輸送密度	4,670	3,508	3,520	3,727	3,898
	対2019比	100%	75.1%	75.4%	79.8%	83.5%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%	83.6%
徳島線 佐古～穴吹	輸送密度	3,227	2,540	2,513	2,637	2,753
	対2019比	100%	78.7%	77.9%	81.7%	85.3%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%	83.6%
高德線 板野～徳島	輸送密度	3,510	2,642	2,666	3,076	3,238
	対2019比	100%	75.3%	76.0%	87.6%	85.0%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%	83.6%
鳴門線 池谷～鳴門	輸送密度	1,925	1,508	1,557	1,701	1,818
	対2019比	100%	78.3%	80.9%	88.3%	94.4%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%	83.6%

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、高い水準で推移しています。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	2023年度
未導入線区輸送密度		2,461	1,779	1,732	1,936	2,119
土讃線 土佐山田～高知	輸送密度	4,835	4,134	4,320	4,618	4,818
	対2019比	100%	85.5%	89.4%	95.5%	99.7%
	未導入線区比率	100%	72.3%	70.4%	78.7%	83.6%

なお、2024年3月のダイヤ改正にて、高德線（高松～引田）、土讃線（高知～伊野）にパターンダイヤを、徳島駅においてはタクトダイヤを導入しておりますが、その効果について、現時点では分析・検証できる状態にないと考えております。

（コロナ禍からの回復やインバウンドの状況などの短期的に変動の大きい要因は、利用状況に比較的大きく影響すると考えられるため。）

J R 四国労組ニュース

2024年7月1日（No.32/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

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。

- 4 今回のダイヤ改正では、南風号において指定席を拡大した結果、自由席が減少し、立席でご利用するお客様が増加している。南風号は座席数に対してご利用状況が多いことから、編成両数を増やしお客様の着座ニーズに応えるべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

旅行団体やお客様の着席ニーズに応えるために指定席の拡大をしています。また、指定席移行による鉄道運輸収入の向上効果もあります。

2024年4月～5月の実績では、指定席の利用が前年と比較して約30,000席増加していますが、自由席の利用が約22,000席減少しており、全体の増加は約8,000席程度にとどまっています。

多客期間等において増結等は実施していますが、追加できる車両自体が少ないため編成両数を増やすことは困難で、自由席混雑緩和のために、自由席から指定席への移行を促します。より多くのお客様に指定席をご利用いただくために、指定席をお得にご利用いただけるe5489の宣伝を駅ポスターや列車内広告媒体等において実施していきます。

- 5 今回のダイヤ改正から、高松駅・徳島駅・高知駅にもアシストマルスが導入されたことにより、みどりの窓口の営業時間が短縮され、泊まり勤務の見直しが図られた。しかし、みどりの窓口営業終了時には、窓口によくのお客様が並ばれており、アシストマルスへの誘導に苦慮している。その原因として、窓口営業時間が終了しなければ、アシストマルスはオペレーターにつながらないことが挙げられる。アシストマルスのオペレーターを確保し、窓口営業時間終了前から並行してオペレーターと接続できる体制を取るべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

ご指摘のとおり、高松駅・徳島駅・高知駅の夜20時前後のみどりの窓口営業終了時にお客様が集中した際は、お客様が並ばれることも想定され、オペレーターが対応するアシストマルスへの誘導が出来れば、お客様へのサービス向上や従業員負担軽減につながると考えます。

窓口営業時間終了前からのオペレーター接続体制について、オペレーター委託先と協議し、検討してまいります。

- 6 お客様に快適な車内空間を提供するためには、走行中に発生する揺れの軽減に努めなければならない。昨年6月に開催のダイヤ改正に関する経営協議会にも付議した、8600系特急電車及び2600系特急気動車の揺れについて、「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いく」とのことであったが、その後の進捗を明らかにされたい。

軌道の保守については、高松～松山間の揺れが大きいと申告があった箇所において軌道狂いの原因を分析し、原因の種類に応じてマルタイによる軌道整備や道床交換、マクラギ交換、踏切舗装改良を実施しました。

軌道狂いと動揺の軽減を目的として軌道整備を実施しましたが、橋りょうやトンネル、ホームなどの構造物が介在し軌道整備に制約がある箇所においては、軌道側での抜本的な対策が難しい箇所もありました。

今後も軌道の状態を注視しながら、効果的な保守に努めてまいります。

J R 四国労組ニュース

2024年7月1日（No.32/4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

- 7 運転士及び車掌においては、慢性的な要員不足の状態が継続し、電車転換教育の延期や車掌兼務という緊急的な対応により要員を確保している状況である。7月以降に要員需給が改善されることがあるが、今後の要員計画及び電車転換教育を延期したことによる影響について会社の考え方を明らかにされたい。

乗務員需給については、採用環境悪化に伴う採用数の減少や離職者の増加等の理由により昨年度急激に悪化しました。

こういった状況の中、安全・安定輸送を継続していくため、需給改善策として、従業員の協力を得ながら運転士の車掌兼務や電気車運転講習課程（転換）の見送り等を実施しました。

今後も厳しい乗務員需給が続くことが想定されますが、効率的な輸送体系の確立を目指し、ダイヤ改正にて、パターンダイヤの拡大をベースとして、列車適正化やワンマン化の拡大を進めるとともに、臨時列車の調整や従業員の働きやすさ改善による定着率の向上、広報活動強化や多様な採用等による採用数確保等、需給改善に努めていきます。

なお、電車転換については需給状況も踏まえ計画的に実施するとともに、運転士の車掌兼務については、計画どおり7月の車掌養成終了のタイミングにて解消する考えです。

- 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、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、適正な時間の確保に取り組んでまいります。

- 9 工務職場では保守作業間合いの確保できる夜間での作業が多く、心身の負担となっている。夜間作業の施工回数を削減し、負担軽減を図るため、日中時間帯での計画運休や夜間・早朝のダイヤ見直しなどの取り組みが有効であると考えながら、会社の考え方を明らかにされたい。

マルチ作業や分岐器細密検査等は、一定の作業間合いの確保が必要であり、基本的には夜間の大きな作業間合い時間帯で実施をしています。

今後につきましては、他社事例等も参考に線区のご利用状況も考慮しつつ、列車を計画運休させる事により日中時間帯に拡大間合いを確保し、各種線路内作業等を日中に実施する施策について具体的に検討を進めてまいります。

- 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、これまで駅の泊まり勤務の見直しや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厳しい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、主管部とも連携して検討を進めるとともに、制度面や支

J R 四国労組ニュース

2024年7月1日（No.32／5終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

援体制の充実に向けても引き続き検討してまいります。

<主なやり取り>

組合：予讃線等で、従来型ワンマン（後部回送）の後部車両に乗車ができないことがお客様からの苦情に繋がっている。乗車を可能とすることで、混雑緩和と着座ニーズに対応でき、利便性の向上に繋がるのではないかと。

会社：信用降車型や後部開放では、駅での乗降時間確保の観点から、ダイヤを見直す必要があり、直近のダイヤ改正で見直すことは困難。お客様のご利用状況等を見つつ、複雑な案内にならない範囲で検討していきたい。

組合：南風号で指定席数が増えているが、駅の無人化等により、切符を購入しづらくなっている。一方、チケットレスを推進する中で、「しこくスマートえきちゃん」は指定席の購入ができない。「スマえき」でも購入可能とする改良を行うか、e5489 サービスとの連携を行う等で指定席拡大に対応すべきではないか。また、列車乗務員からも車内で指定席の取り扱いができるようにしてほしいという声も多い。

他方で、自由席ニーズに対応する観点から座席数を拡大することも考えられるが、車両数に制約がある中においては、しまんと号の運用方も含めて車両運用を検討すべきではないか。

会社：アプリの改良や連携は、費用面の課題感が大きいですが、指定席の販売率を上げていく観点から、システム対応、制度対応等できる部分がないか検討する。車両運用については、今後の曜日別の利用状況等を加味し検討していく。

組合：先般説明のあった「車両検修の今後の在り方」について、現行、関係者に対して説明会が実施されているが、出向組合員やグループ労組組合員等から「不明確な説明が多い」とのことから、不安の声が上がっている。本来、車両検修部門をより良くするための施策であるべきところが、本末転倒となっではいけない。さらに言えば、不安感が日々の職場の安全に影響しかねないとする懸念される。

会社：ジェイアール四国メンテナンス、四国鉄道機械とともにJR四国からも説明会に参加している。参加者から具体的な労働条件等に関する質問等も受けているが、より丁寧な説明をしていく必要があると認識しており、不安解消に努めていきたい。

JR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るとしたうえで、「人財の定着」に向けては、列車運行ダイヤに基づいて働く組合員の職場環境が、より安全で働きやすいダイヤとしていく必要があることを会社に要請した。

ダイヤ改正に関する協議を終えた後、5月28日に発生した「大雨による2005D列車土佐北川駅抑止」ならびに6月28日に発生した「予讃線八幡浜～双岩間1059D列車落石衝突」について経緯等に関する説明があり、再発防止を求めた。

JR四国労組は、安全・安定輸送の確立が最重要課題であるとの認識のもと、引き続き会社に対する「チェック・提言機能」強化の運動を展開する。

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

2024 年 6 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6 月速報値）

2024 年度取扱収入（6 月速報値）は、6 月 26 日現在で 1,984 百万円、対前年度 105.0%（+95 百万円）、対 2019 年度 87.7%（△279 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2019年度		2023年度		2024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	2,091	7,636	1,732	6,175	1,799	103.8% (86.0%)	6,461	104.6% (84.6%)	
定 期	173	1,222	157	1,326	186	118.1% (107.4%)	1,389	104.8% (113.7%)	
合 計	2,263	8,858	1,889	7,501	1,984	105.0% (87.7%)	7,851	104.7% (88.6%)	

※6 月実績は 6 月 26 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）

2024 年度鉄道運輸収入は、5 月末で 3,974 百万円、対前年度 109.4%（+341 百万円）、対 2019 年度 95.8%（△172 百万円）となっている。

（単位：百万円）

		2019年度		2023年度		2024年度					
		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)	計画値	計画比
自社完結 四国発売・他社関連 他社発売・四国関連	自社完結	710	1,396	645	1,185	641	99.5% (90.3%)	1,273	107.4% (91.2%)		
	四国発売・他社関連	386	780	326	625	346	106.1% (89.7%)	666	106.5% (85.3%)		
	他社発売・四国関連	463	1,070	473	992	475	100.3% (102.5%)	1,049	105.8% (98.1%)		
定期外		1,560	3,247	1,444	2,802	1,462	101.2% (93.8%)	2,988	106.6% (92.0%)		
定 期		386	730	374	699	421	112.5% (109.0%)	823	117.7% (112.6%)		
合 計		1,946	3,977	1,818	3,501	1,883	103.6% (96.8%)	3,811	108.9% (95.8%)		
合計（マルス前受含む）		1,946	4,146	1,818	3,632	1,883	103.6% (96.8%)	3,974	109.4% (95.8%)	3,985	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。

別紙2

2024 年春ダイヤ改正後の利用状況について

2024 年 7 月 1 日

四国旅客鉄道株式会社

2024 年 3 月ダイヤ改正では、順次導入を進めているパターンダイヤを新たに土讃線「高知～伊野駅間」及び高德線「高松～引田駅間」に導入し、すでにパターンダイヤを導入している徳島線では徳島駅での 9 時以降の発車時刻を統一する等パターンダイヤの磨き上げを行った。また、特急「南風」では自由席の一部を指定席に変更し、指定席数を拡大することで指定席利用への誘導を図った。

一方で、ご利用状況に応じて、運転取り止め、行き先変更、最終列車の時刻繰り上げを行った。

についてはダイヤ改正後の利用状況を報告する。

【期間】 2024 年 3 月 16 日（土）～5 月 29 日（水）の同曜比較

2023 年 3 月 18 日（土）～5 月 31 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			
		2024	2023	2019	2019 年比	2024	2023	2019	2019 年比
瀬戸大橋線	マリンライナー	12,789	12,107	14,041	91%	13,251	12,542	15,354	86%
	しおかぜ	3,865	3,775	4,584	84%	4,856	5,122	6,283	77%
	南風	2,229	2,211	2,396	93%	3,070	3,059	3,613	85%
	うずしお	146	154	189	78%	190	194	260	73%
主要3線	多度津～伊予三島	4,471	4,473	5,476	82%	5,192	5,520	7,001	74%
	多度津～阿波池田	1,987	1,963	2,168	92%	2,793	2,771	3,347	83%
	高松～徳島	1,911	1,935	2,153	89%	1,590	1,733	2,055	77%

- ・ 2023.5.8 より新型コロナウイルス感染症が「5 類感染症」に移行
- ・ 2024 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 87%
- ・ マリン・南風はしおかぜに比べて堅調に推移している

【参考：四国全線】 (普通列車のみ)

・ 1 日平均 (人)

平 日				土 曜				休 日			
2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比
63,560	63,530	73,122	87%	41,908	39,570	51,121	82%	36,578	36,934	47,416	78%

※同曜比較

2 利便性向上施策

(1) 土讃線パターンダイヤ導入

「高知～伊野駅間」の11時～15時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一し、分かりやすいダイヤを導入した。

区間別の本数変更

「高知～伊野間」普通列車+3本

「伊野～須崎間」普通列車+1本

【高知～伊野間】

・1日平均 (人)

平 日				土 曜				休 日			
2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比
5,292	5,554	5,935	89%	3,294	4,007	3,402	82%	2,671	2,855	4,402	79%

(2) 高德線パターンダイヤ導入

「高松～引田駅間」の10時～16時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一し、分かりやすいダイヤを導入した。

区間別の本数変更

「高松～オレンジタウン駅間」普通列車+1本

「オレンジタウン～三本松駅間」普通列車▲5本

「三本松～引田駅間」普通列車▲1本

【高松～引田間】

・1日平均 (人)

平 日				土 曜				休 日			
2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比
4,785	4,609	5,161	93%	2,825	2,545	3,148	90%	2,634	2,256	2,970	89%

(3) 徳島線パターンダイヤ磨き上げ

「徳島～穴吹駅間」の9時～16時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一し、分かりやすいダイヤを導入した。

区間別の本数変更

「徳島～穴吹駅間」普通列車+2本

「徳島～阿波川島駅間」普通列車+1本

【徳島～穴吹間】

・ 1 日平均 (人)

平 日				土 曜				休 日			
2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比	2024	2023	2019	2019 比
5,320	5,158	6,242	85%	3,537	3,391	4,229	84%	3,041	3,000	3,977	86%

3 お客様の声

ダイヤ改正プレス以降、お客様の声が 34 件あった。(全て意見・要望)

意見・要望	件 数
適正化	2 件
ダイヤ設定	1 1 件
接続	8 件
車両編成	8 件
遅延	1 件
ポケット時刻表	3 件
プレス発表について	1 件

ご意見の内容 (抜粋)

意見・要望	内 容
適正化	詫間駅 17 時 5 分発の普通列車が無くなり待ち時間が延びた。
	神前からの利用が 1 時間待ちとなった。通学時間帯は 3 0 分待ちにしてほしい。
ダイヤ設定	入明から小学生の子供が下校で使うが、時間が合わず待ち時間が長くなった。
	高德線高松着の普通が 2 番となり乗換が不便。
接続	徳島駅で高德線、徳島線から最終牟岐行きの接続をとってもらいたい。
編成	マリンライナーが混雑している。全列車 6 両にして欲しい。
	1 0 7 3 D を 3 両にして欲しい。
ポケット時刻表	発行がなくなり不便に思っている。復活させてほしい。

以上