

# 2009. 3. 14. JRT四国ダイヤ改正の概要

## 四国内各線

### <DC500系ハイブリッド気動車・量産車登場!>

- 中村～岡山間、最速2時間51分!! -
- 宿毛～新大阪間、最速3時間59分!! -
- 高知～新大阪間2時間30分台が、1日4往復!! -

2008年3月より、土讃線特急「南風」で試験的に営業運転を行っていた、DC500系ハイブリッド気動車の量産車を21両投入し、気動車による「南風」の全列車をこの新型車両に置き換えます。

これにより、「南風」は全ての列車がEC500系&DC500系の500系コンビで運転されます。

併せて、「南風」の土讃線・大杉～土佐山田間の営業運転最高速度を、全ての列車について160km/hに統一します。

これらの施策により、下記の通り所要時間の短縮が達成されます。

- ★ 中村～岡山間の直通列車の最速所要時間が2時間51分の運転となり、この区間で初めて所要時間3時間を切ります。  
平均所要時間も、従来より12分短縮されて3時間1分となります。
- ★ 宿毛～新大阪間の最速所要時間(直通列車)が、3時間59分と、ついに4時間を切ります。
- ★ 中村～新大阪間の平均所要時間(直通列車)が3時間57分と4時間を切ります(最速3時間45分)。
- ★ 「南風」の全列車について、高知～宿毛間の所要時間が1時間30分を切ります(最速1時間22分)。

さらに、速達列車を2往復増やして1日4往復とし、その全てが「のぞみ」との接続で、高知～新大阪間を2時間30分台前半で結びます。同区間の平均所要時間も、従来より4分短縮の2時間41分となります。

		岡山～高知	岡山～中村	岡山～宿毛	新大阪～高知	新大阪～中村
現行	最速	1h39	3h08	3h24	2h32	4h02
	平均	1h49	3h13	3h29	2h45	4h08
改正後	最速	1h38 (▲1) <108.9>	2h51 (▲17) <100.6>	3h05 (▲19) <100.6>	2h31 (▲1)	3h45 (▲17)
	平均	1h45 (▲4) <101.3>	3h01 (▲12) <95.1>	3h10 (▲19) <98.0>	2h41 (▲4)	3h57 (▲11)

今回登場する量産車は、基本的に既に営業運転中の車両と同一仕様となっていますが、3号車と5号車に設けられている車椅子対応トイレについて、出入口を曲線形状にすることで従来よりも間口を拡大し、車椅子でもさらに楽に出入り出来るように配慮しています。

現在営業運転中の車両についても、同様な仕様に改造の予定です。

また、今回登場するDC500系気動車の量産車は、JRT在来線車両としては初めて、AED（自動体外式除細動器）を搭載します。

2号車カフェテリア車の下り方端部に設置し、緊急事態への備えに万全を期すこととしました。

既に活躍中の先行量産車にも新たに搭載し、本施策の有効性などを実地により検証を行い、今後他の車両へ拡大搭載を行うか検討することとします。

なお、DC500系気動車で運転する「南風」には、AED取り扱いの公的講習、ならびに社内研修を受けた乗務員が乗務いたしますので、取り扱いについて不明な場合は、乗務員にお任せください

### ～特急「あしずり」全列車にカフェテリア連結！～

高知県西部を走行する特急「あしずり」について、これまではカフェテリアが連結された列車は1日1往復のみでしたが、改正後は下り11本／上り10本の全ての列車に連結されます。

但し、運転時間帯によって営業を休止する列車がありますので、ご了承ください。

このほか、「1・3・20号」を除いた18本については、グリーン車がこれまでの「Type-B」から「Type-A」にグレードアップします。

シートピッチが40mm広くなり、リクライニングが電動アシスト方式となります。さらに、床面のかさ上げが50mm高くなるほか、アームレストには液晶TVが内蔵されて、衛星放送やビデオサービスを視聴することが出来ます。

さらにこれに合わせて、「あしずり」全列車に喫煙室付きの車両が連結されます。

なお、「あしずり 1・3・20号」にはDC500系気動車が充当されるため、グリーン車は「Type-A」よりもさらに豪華な「Type-S」となります。

また、「しまんと」のうち気動車で運転される「1・22号」の1往復も、「1・3・20号」を除いた「あしずり」と同じ車両が充当されることから、同様にグレードアップが図られます。

### ～高知地区のハイブリッド気動車を増やします！～

土讃線・高知地区で運用している1900形ハイブリッド気動車を、さらに4両増やして合わせて13両とします。これによって高知地区の気動車による普通列車のおよそ2／3が、ハイブリッド気動車での運転となります。

時刻表上の列車番号末尾が「H」となる列車が、ハイブリッド車両での運転となります。

2009年度中には、高知地区の全ての気動車による普通列車がハイブリッド気動車での運転となります（土佐くろしお鉄道からの乗り入れ列車を除きます）。

これによって、高知地区の気動車による普通列車については、全ての列車の全ての車両にトイレが設置されることとなります。

## ～特急「うずしお」「やしま」を増やします！～

高徳線の特急「うずしお」「やしま」について、以下の通り運転体系の見直しを行います。

★特急「うずしお」のうち、阿南止まりの下り1本と、徳島始発の上り1本を牟岐まで延長して、高松～牟岐間の運転とします。

★特急「うずしお」の下り5本と上り4本について、徳島～阿南間を延長して、高松～阿南間の運転とします。

★特急「うずしお1号」を徳島～室戸間延長して、高松～室戸間の運転とします。これに合わせて、特急「むろと」の愛称は消滅となります。

★高松～徳島間の特急「やしま」を、夕方の帰宅時間帯に1往復増発します。

★高松で東京行き寝台特急「瀬戸」に接続する上りの特急列車を、徳島～高松間の「やしま」から、室戸～高松間の「うずしお」に振り替えます。

以上の施策により、高徳線・牟岐線の特急列車は、高松～室戸間「うずしお」5往復、高松～牟岐間「うずしお」1往復、高松～阿南間「うずしお」4往復、高松～徳島間「うずしお」16往復+「やしま」7往復の合わせて23往復となります。

これに合わせて、牟岐線・阿南～牟岐間の最高速度を従来の110km/hから130km/hに引き上げ、この区間で3～4分程度の時間短縮を図ります。

これにより「うずしお」の全ての列車が、高松～室戸間が2時間30分未満で、徳島～室戸間も1時間30分未満で到達します。

高徳線・牟岐線系統 区間別特急列車本数比較

		高松～徳島	徳島～阿南	阿南～牟岐	牟岐～室戸
現 行	「うずしお」	下り16本 上り15本	下り5本 上り6本	下り4本 上り5本	下り4本 上り5本
	「やしま」	下り6本 上り7本	—	—	—
	「むろと」	—	下り1本	下り1本	下り1本
	合 計	22往復	6往復	5往復	5往復
改 正 後	「うずしお」	16往復	11往復	6往復	5往復
	「やしま」	7往復	—	—	—
	合 計	23往復 (+1往復)	11往復 (+5往復)	6往復 (+1往復)	5往復

徳島～阿南間では、従来比でほぼ倍増の11往復の特急列車が運行されます。

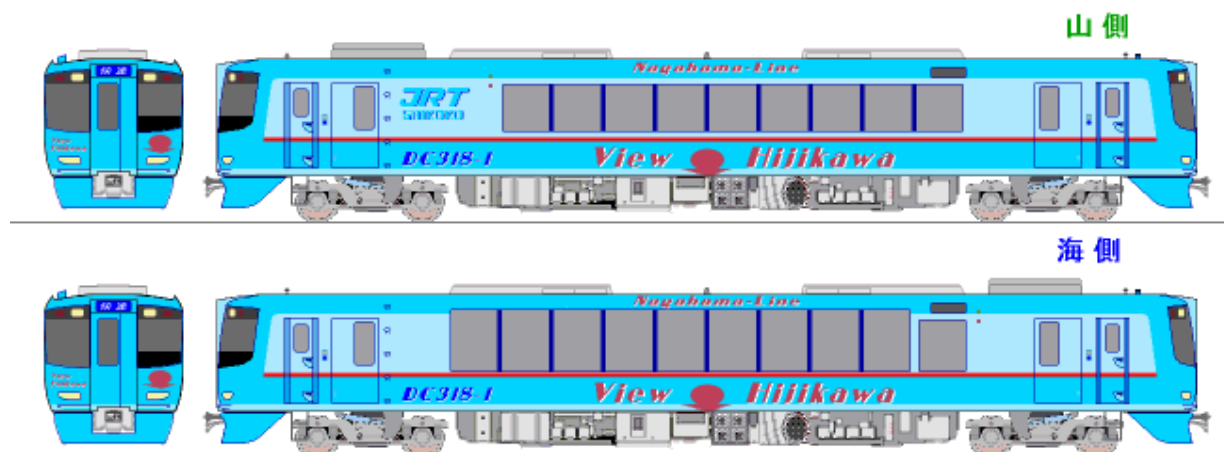
## ～特急「うずしお」「やしま」のグリーン席を増やします！～

高徳線特急「うずしお」の全列車、ならびに特急「やしま」の一部列車に連結されているグリーン車について、座席数をこれまでの9席から18席に倍増します。

高松～徳島間の場合、指定席料金を490円（繁忙期は290円）をプラスするだけで、ウェルカムドリンクサービス付きのゆったりとしたグリーン車をご利用いただけます。

※ただし早朝深夜など、車内販売を行っていない一部の列車ではウェルカムドリンクサービスはありません。

## ～長浜線快速「ひじかわ」に展望サロン車両登場！～

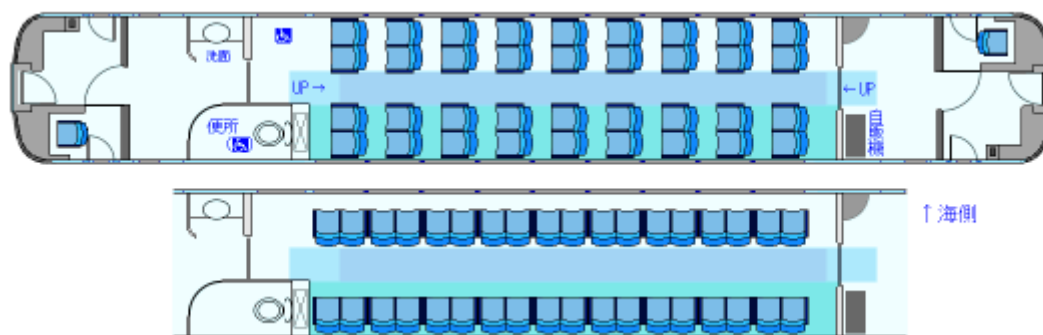


長浜線の快速「ひじかわ」の一部列車に、座席指定席車が連結されます。

この車両は、風光明媚な長浜線の風景を楽しんでいただくため、座席を海側に向けてセットすることが出来るようにします。このため、座席の前後間隔が1.1m確保されており、通常向きでも快適な広さとなっています。

また海側の窓を通常のサイズよりも上下方向に拡大しているほか、客室内は通路部分が10cmかさ上げされ、山側の座席部分は通路部分よりもさらに10cmかさ上げされています。

このため、全ての座席を海側に向けた状態であっても、山側の座席からも海側の眺めを楽しむことが出来ます。



トイレは車椅子対応で、タッチオープンによる自動ドアとなっています。出入口を曲線形状として大きな間口を確保し、車椅子での出入りが容易になっています。

当面は、快速「ひじかわ」のうちの2往復にこの車両を連結し、当該列車の愛称名を「ビューひじかわ」として、通常の列車と区別します。

なお、車両点検のため水曜日は展望サロン車は連結しません。但し、当該日が休日の場合は連結します。

### 「ビューひじかわ」運転時刻

列車名	伊予北条	松山		伊予大洲	備考
		着	発		
ビューひじかわ1号	857	918	923	1019	伊予北条～松山間休日運休 サロン車両は松山から連結
ビューひじかわ3号	1254	1318	1323	1419	
列車名	伊予大洲	松山		伊予北条	備考
		着	発		
ビューひじかわ2号	1110	1206	1216	1237	
ビューひじかわ4号	1510	1606	1616	1637	サロン車両は松山まで連結

### ～トロッコ列車を増やします！～

好評のトロッコ列車を増発します。

土讃線 阿波池田～おおぼけ間の「トロッコ大步危号」を1往復増発の4往復に、また予讃線・長浜線 松山～伊予長浜間の「トロッコ伊予灘号」は1往復増発の3往復の運転とします。

なお、土讃線のリバイバル快速「DF50やまなみ号」の運転日と重なった場合、同列車と「トロッコ大步危6号」が小歩危駅で離合します。

### ～その他～

#### <予讃線>

- ★松山～新居浜間の特急「いしづち36号」を電車から気動車に置き換え、併せて宇和島～松山間延長運転します。これにより、「いしづち36号」は宇和島～新居浜間の運転となります。
- ★高松地区にEC310系電車を16両追加投入します。同地区の普通列車の過半数が、EC310系電車による運転となります。
- ★朝の観音寺発高松行き普通列車1本を、平日のみ伊予西条～観音寺間延長します。
- ★松山駅で下り寝台特急「伊予」に接続する、長浜線の快速「ひじかわ」下り1本を増発します。
- ★長浜線の快速「ひじかわ」のうち、夜の上り1本について運転時刻を繰り上げ、松山駅で東京行き寝台特急「伊予」に接続させます。

#### <土讃線・佐川電気鉄道線>

- ★高知龍馬空港へ乗り入れる、快速「りょうま」を須崎～高知龍馬空港間で2往復増発し、合わせて12往復の運転とします。
- ★高知駅で東京行き寝台特急「土佐」に接続する、須崎発（佐川経由）高知行きの区間快速列車を増発します。

## <徳島線>

★府中駅と学駅の線路改良工事が完成します。

従来の複線棒線配線から、新幹線中間駅スタイルの配線になり、列車通過時の安全性が向上します。

### ～特急列車のヘッドマークを一新します！～

JRT四国では、本年3月14日のダイヤ改正を機に、1990年11月ダイヤ改正以来約18年ぶりに、管内の特急列車のヘッドマークを全て一新します。

従来のデザインを一部踏襲した上で、文字書体を変更し、ローマ字表記を追加します。  
新しいヘッドマークをよろしくご愛顧願います。

運転線区	列車名	運転区間	新ヘッドマーク
本州～四国間	瀬戸	東京～高松	
	伊予	東京～松山	
	土佐	東京～高知	
	ゆうなぎ	京都・大阪～高松	
予讃線	しおかぜ	岡山～松山・宇和島	
			
	いしづち	高松・新居浜～伊予西条・松山・宇和島	
	宇和海	松山～宇和島	
			

土讃線	南風	岡山～高知・中村・宿毛	 NANPU
			 (*3)
	しまんと	高松～高知・中村・宿毛	 SHIMANTO
	あしずり	高知龍馬空港・高知～中村・宿毛	 ASHIZURI
			 (*4)
土讃線・予土線	うわじま	高知龍馬空港・高知～宇和島	 UWAJIMA
高德線	うずしお	高松～徳島・阿南・牟岐・室戸	 UZUSHIO
	やしま	高松～徳島	 YASHIMA
徳島線	よしの川	鳴門・徳島～高知	 YOSHINOAWA
<p>(*1) 非貫通型先頭車に掲出する横長タイプ  (*2) 12000系気動車使用列車の非貫通型先頭車に掲出する横長タイプ  (*3) 通常使用する横長タイプ  (*4) DC500系気動車使用列車で掲出する横長タイプ</p>			

※ 「いしづち」「うずしお」については、2月のニュースリリース時とはデザインが変更となっています。

※ 特急「むろと」は、3月ダイヤ改正で名称廃止となります

## 山陽・山陰各線

春休みとGW、そして夏休み期間中、東京～下関間に臨時寝台特急「山陽」を延べ20往復運転します。  
車両は、JRT四国のEC700系車両をJRT西日本へ貸与して使用し、東京～下関間の所要時間は約12時間半となります。

個室A寝台車「シングルDX」をはじめ、一人用個室B寝台「ソロ」、四人用個室B寝台「カルテット」、および二段式開放B寝台車と、座席車を連結します。

また編成端にはミニロビーも設置されています。

さらに今シーズンは、春休みと夏休みに、伯備線経由で東京～出雲市間に臨時寝台特急「出雲」を運転します。  
車両や編成、設備は「山陽」と同一で、東京～出雲市間を「サンライズ出雲」より約1時間速い約11時間で結びます。

伯備線特急「やくも」について、多客期に2往復を岡山～大阪間延長運転します。  
大阪～出雲市間の所要時間は、約4時間半となります。

## JRT貨物（四国関連）

EH161形電気機関車（愛称：Rail Dolphin）を5両増備します。

東京（夕）～高松（夕）間の「スーパーライナー讃岐路」1往復と、東京（夕）～多度津間に運転されている26両編成1300トン列車1往復について、牽引機関車をEH161形に置き換えます。

このうち、26両編成1300トン列車については、列車種別を「高速貨B（最高速度95km/h）」から、「高速貨A（最高速度100km/h）」に変更して、スピードアップを図ります。

また、高松（夕）～松山（夕）間の1往復と、高松（夕）～高知（夕）間の1往復についても、同様にEH161形に置き換え、このうちの高松（夕）～高知（夕）間の列車については、編成を従来の8両から12両に増やして輸送力をアップします。

このほか、梅田～高松～松山・高知間に臨時貨物列車を1往復設定します。