



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 232 号 2023/ 1

2023 年春 JR ダイヤ改正に見る 地域路線新時代の幕開け

■昨年 12 月 16 日、例年通り JR グループによる春のダイヤ改正の詳細が発表された。こし
ばらく聖域なき減便や縮小が続いておりその傾向は続いているが、一方で地域路線ではこれ
までにない兆しが見えてきた。その事例をいくつかご紹介したい。ポイントはパターンダイヤ化
と運行間隔の等間隔化だ。これはバスなど他の交通機関においてもお客様への商品ダイヤを
どう見せるかにおいて参考になるのではないかと考える。

■1 つ目の事例は長野エリアで、長野～松本方面のダイヤである。このエリアではしなの鉄道と
の直通運転削減など、本数が減ってしまうことになるが一方でパターンダイヤ化することで分
かりやすくし、減便の影響をカバーしようとしている。

松本駅 篠ノ井線下り長野方面				長野駅 信越・篠ノ井線、しなの鉄道直通（上り）				
時	改正前		時	改正後	時	改正前	時	改正後
11	06 09	➔	11	06 30	10	01 11 18 46	10	00 10 25
12	06 29		12	06 30	11	00 12 17 43	11	00 05 10 45
13	06 28		13	06 30	12	00 10 32 40	12	00 10 25
14	05 28		14	06 30	13	00 13 41	13	00 05 10 45
15	06 31		15	06 30	14	03 07 36	14	00 10 25
					15	00 06 12 41	15	00 05 10 45

【凡例】 赤字:特急「しなの」号 黒字:普通列車
 【凡例】 赤字:特急「しなの」号 黒字:信越・篠ノ井線普通列車 青字:しなの鉄道直通列車
 ※ 12時10分発は篠ノ井行きです。

「JR は儲かるところのみに努力を割いており、赤字路線はわざとダイヤを不便にしてまで廃止
にしようとしている」という声も一部聞こえてきたりするが、そんなこともないのではないかと
思っている。

■もう 1 つは非常に地味なところではあるが、岐阜県の高山本線の変化も注目したい。長らく
高山始発の早朝便と、日付を超える深夜の列車が残っていたがこれを削減。一方で日中に運
行する便を追加して、全体では本数を変えず運行間隔の調整を行った。賛否両論が分かれると
ころかも知れないが、早朝や深夜に普通列車で高山本線を移動する需要は少なく、観光客や地
域客にも配慮したものではないかと考える。筆者の手元にある中では最も古い 2006年の時
刻にも実はこの早朝・深夜便は残っていた。これにメスを入れたのだから非常に貴重な変化で
ある。JR東海は新幹線一辺倒のイメージがあったが在来線の都市圏以外での地域輸送に改善
の兆しが見えるのは珍しい。欲を言えば、下呂～高山間には並行して濃尾バスの路線バスが走

っており実はこれと組み合わせると下呂～高山間では 30～1 時間程度の移動機会を獲得できる。前号で紹介した牟岐線の事例に続く地域間移動の改善に期待したい。

■さて、一方で岡山地区である。これはいささか深刻である。サンライナーの廃止や赤穂線他、各路線の減便など縮小の勢いが止まらない。宇野線に至っては日中時間帯にさらに減便となり宇野～茶屋町間で 2 時間に 1 本となる。こうなると、もはや乗り換え検索にも出てこなくなり移動手段として

認知されなくなる。宇野線の同区間は 2021 年度でも 3223 人の通過人員があり、赤字かも知れないが他の地域と比べても比較的多い部類に入る。全国の他の路線と比べても、前回ご紹介した牟岐線の徳島～阿南間は 3574 人で 31 本/日。宇野線は現在 25 本/日あるが、ダイヤ改正後は 22 本/日程度になる。要するに岡山だけ、人口密度や利用実態で見ても他の地域と比べてどんどん不便になっているのである。当然ながら市内の深刻な渋滞も改善されおらず、1 人負けの状態が続くのである。宇高航路の廃止もあり、玉野市も人口減少が続いているが交通が不便になればますます地域消滅へのシナリオが進むだけだ。長く玉野～岡山市内の移動を支える玉野渋川特急バスも数年前からパターンダイヤが崩れ、30 分に 1 本も割り込み不便さが加速している。年末には JR 西日本に対して、岡山県と自治体の長による「陳情」が行われたが、鉄道存続だけで無く、ダイヤについても自治体は「交渉出来る能力」を持つ必要がある。自治体に交通の専門家チームを養成していくことも全国的課題となっている。

■公共交通のダイヤは地域の活力を示すバロメーターだと思っている。当たり前であるが人口が多く、人の移動が活発であれば本数も多く便利である一方、人口減少が進み観光客も来なくなったようなところはどんどん不便になっていく。またダイヤを見れば事業者の営業努力や姿勢もある程度推し量ることが出来る。分かりやすいダイヤの基本は先に紹介した通り、パターンダイヤと運行間隔の均一化である。利用者には分かりやすいが、実は事業者にとっては余計な待機時間や拘束時間が生まれるので維持するには見た目以上に労力がかかる。したがって、パターンダイヤを崩すなど要するに「美しくないダイヤ」は事業者目線で作っている可能性が非常に高い。現代は顧客目線でないとモノは売れない時代で、まさか電車やバスの時間に合わせて客は動いてくれると信じ切っている事業者はいないと思うが、こうなると事業者にも余裕がなくなっていると察する。ただし、メリハリは必要で黒字が出せる路線や利用者の増加が見込める路線にはしっかりとしたダイヤを組み、分かりやすく・使いやすくする努力をするべきであろう。この春以降の明暗に注目したい。

【高山～美濃太田間普通列車の時刻表（改正後）】

駅	【現行】約4時間30分									
	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通
高山	4:44		5:24	6:22	7:14		10:24	12:45		14:53
飛騨一ノ宮			5:31	6:29	7:22		10:32	13:07		15:06
久々野	4:58		5:39	6:37	7:30		10:46	13:14		15:14
滝			5:47	6:44	7:38		10:54	13:22		15:22
飛騨小坂	5:13		5:55	6:53	7:46		11:02	13:30		15:29
飛騨宮田			5:59	6:58	7:50		11:07	13:34		15:34
上呂			6:05	7:03	7:56		11:12	13:40		15:39
飛騨萩原	5:26		6:11	7:10	8:03		11:18	13:47		15:51
押昌寺			6:16	7:15	8:08		11:22	13:52		15:56
下呂	5:34		6:21	7:20	8:14		11:28	13:57		16:01
下呂	5:35		6:26	=	8:17	10:04	11:36	13:59		16:02
石	5:47		6:38		8:30	10:23	11:53	14:12		16:18
飛騨金山	5:57		6:49		8:40	10:34	12:12	14:21		16:29
下油井	6:03		6:59		8:46	10:40	12:18	14:27		16:35
白川口	5:30	6:12	7:08		9:00	11:03	12:28	14:38		16:47
上麻生	5:41	6:23	7:19		9:11	11:13	12:45	14:50		16:58
下麻生	5:47	6:30	7:26		9:16	11:19	12:53	14:56		17:13
中川辺	5:51	6:34	7:31		9:29	11:23	12:58	15:00		17:19
古井	5:56	6:39	7:32		9:34	11:33	13:03	15:05		17:24
美濃太田着	5:59	6:43	7:42		9:38	11:37	13:07	15:09		17:28
美濃太田着	6:34	7:29	7:51	8:28	=	=	=	=		17:56

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

