



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 254 号 2025/ 1

鉄道は分かりやすさ重視へ！ 積極的に活用しよう！

■年未年始は何かとダイヤ改正の話題が尽きない。2025 年 3 月期の JR グループのダイヤ改正がこの度発表された。この他にも大手私鉄や 2 月実施分も発表されているが、昨年の京葉線のように沿線自治体の大きな反発を買うような事態は起こっておらず、関係者間の協議の賜物であると言えるだろう。良くも悪くも(?)岡山エリアではほとんど動きはなく、数年前に物議を醸した日中の間引きダイヤはそのままである。沿線自治体は当時こぞって「申し入れ」を行っていた記憶があるが、その後協議は進んでいるのだろうか。(当時の詳細は第 212 号参照)

■さて、本瓦版でも何度か触れてきたように「30 分に 1 本」というラインは地方交通においては重要なメルクマールである。もちろん、30 分に 1 本を確保できれば必ず黒字になるというボーダーラインがあるわけではないが、過去の実績や統計的なデータからこの本数が実質的に公共交通として使えるボーダーラインであると置いても差し支えないであろう。今回、各地のダイヤ改正を見ても、このラインを強く意識している地域がいくつか見受けられた。その事例をいくつかご紹介したい。

■1 つ目は数年前よりダイヤのパターン化を進めている JR 四国である。これまで徳島県内での動きが積極的であったが、今回土讃線や予讃線など他の地域にも波及している。全体では減便や一部特急列車の廃止など厳しい状況が続いているが、不便になる一方でそれを最大限カバーするダイヤの分かりやすさに苦心していることが伺える。パターンダイヤの運行時刻が

赤 = 特急列車 黒 = 普通列車 赤枠 = 発車時刻を概ね統一した時間帯

駅	下り				駅	上り			
	改正前		改正後			改正前		改正後	
	阿南	牟岐 方面	阿南	牟岐 方面		徳島 方面	徳島 方面	徳島 方面	徳島 方面
徳島駅 (阿南・牟岐方面)	4	31	4	45	4	45	4	44	
	6	46	6	46	6	47	6	47	
	8	16	8	17	8	1	8	1	
	10	21	10	24	10	14	10	14	
	12	30	12	30	12	26	12	26	
	14	30	14	30	14	26	14	26	
	16	30	16	30	16	26	16	26	
	18	30	18	30	18	26	18	26	
	20	30	20	30	20	26	20	26	
	22	30	22	30	22	26	22	26	
	24	30	24	30	24	26	24	26	
	26	30	26	30	26	26	26	26	
	28	30	28	30	28	26	28	26	
	30	30	30	30	30	26	30	26	
32	30	32	30	32	26	32	26		
34	30	34	30	34	26	34	26		
36	30	36	30	36	26	36	26		
38	30	38	30	38	26	38	26		
40	30	40	30	40	26	40	26		
42	30	42	30	42	26	42	26		
44	30	44	30	44	26	44	26		
46	30	46	30	46	26	46	26		
48	30	48	30	48	26	48	26		
50	30	50	30	50	26	50	26		
52	30	52	30	52	26	52	26		
54	30	54	30	54	26	54	26		
56	30	56	30	56	26	56	26		
58	30	58	30	58	26	58	26		
60	30	60	30	60	26	60	26		
62	30	62	30	62	26	62	26		
64	30	64	30	64	26	64	26		
66	30	66	30	66	26	66	26		
68	30	68	30	68	26	68	26		
70	30	70	30	70	26	70	26		
72	30	72	30	72	26	72	26		
74	30	74	30	74	26	74	26		
76	30	76	30	76	26	76	26		
78	30	78	30	78	26	78	26		
80	30	80	30	80	26	80	26		
82	30	82	30	82	26	82	26		
84	30	84	30	84	26	84	26		
86	30	86	30	86	26	86	26		
88	30	88	30	88	26	88	26		
90	30	90	30	90	26	90	26		
92	30	92	30	92	26	92	26		
94	30	94	30	94	26	94	26		
96	30	96	30	96	26	96	26		
98	30	98	30	98	26	98	26		
100	30	100	30	100	26	100	26		

※JR 四国ダイヤ改正のお知らせより抜粋

拡大しており、利用者に分かりやすさをアピールしている。事業者の立場になるとパターンダイヤは乗務員や車両の余分な待機時間が発生したり、人繰りが複雑化するなど実は結構コストがかかることも多い。さらに JR 四国の各路線は単線が多い為、行き違いの時間調整など内部では相当な工夫がなされているものと推察する。コスト減一辺倒で利用者に不便を強いるのではなく、限られた資源で分かりやすさを伝える利用者へのメッセージとしては好感が持てる。

■もう 1 つは今年 3 月より第三セクターに移管されたハピラインふくいである(※画像はハピラインふくい HP より抜粋)。なんと敦賀～福井間で12本が増発され、合計 28 本と約 30 分に 1 本に近い水準の本数になる。北陸線

の特急が多く走っていた頃には実施できなかったことではあっただろうが、JR から切り離されより地域と密着した経営が出来るようになったことでむしろ便利になる好例ではないかと考える。JR グループも経営努力については素晴らしいものがあるが、一方でローカル輸送については民間会社である以上、限界はあるであろう。前回の瓦版でも触れたが、これからの公共交通は単に地域が事業者にお願いしてその努力を一方向的に委ねるのではなくお金も意見も出して、共に活用していく姿が求められる。興味深いのは大阪方面から

の特急サンダーバードとの接続も改善されるようで、敦賀～福井間に関しては新幹線からの乗り継ぎ客を獲得を狙っているかと思われる意欲的な内容も盛り込まれている。これまでの並行在来線でもなかった姿勢であるが、旧市街地の衰退への危機感や値上げに対しての利用者の抵抗感を敏感に察知したのであろう。今後の業績推移や利用動向の変化に注目したい。

■前回とは打って変わって、2025 年春のダイヤ改正は明るい話題が中心となったが一方で二極化が進んでいるのが実態であろう。外部環境の変化や内部事情も大いに関係していると思われるが、そもそもコロナ前と後で全く変わった社会になっているという前提に立つて考えることが重要である。かつては国鉄や JR にお願いすれば維持できたものも、今はそうではない。一歩進んで、そもそも自分たちの自治体は何を活用するために鉄道やバスを活かすのか？どんな強みと組み合わせるのか？という発想が求められる。インフラは与えられるものから積極的に活用する時代が変わった。過去の成功体験から新しい成功体験へ。2025 年もそんなマインドで課題解決に挑む姿勢でいたい。

現在の時刻		
【福井→敦賀方面】		
時間	福井駅発	敦賀方面
9	08	38 普通
10	09	38 普通
11	09	38 普通
12	08	38 普通
13	09	38 普通
14	09	38 普通
15	09	38 普通
16	05	44 普通

【敦賀→福井方面】		
時間	敦賀駅発	福井方面
9	13	
10	13	
11	12	
12	13	
13	13	
14	13	
15	06	
16	06	

【福井→敦賀方面】		
時間	福井駅発	敦賀方面
9	05	35 普通
10	05	35 普通
11	05	※
12	05	35 普通
13	05	※
14	05	35 普通
15	05	35 普通
16	05	35 普通

【敦賀→福井方面】		
時間	敦賀駅発	福井方面
9	13	50
10	20	※
11	20	50
12	20	※
13	20	50
14	20	43
15	18	50
16	20	41

※多客輸送期間は臨時列車を検討

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

