

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 21 —ダイヤ改正 悲喜こもごも—

岡山大学工学部機械工学コース助教
大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

JRグループは、例年、大きなダイヤ改正を3月中旬に行います。次のダイヤ改正は2019年3月16日に実施されますが、昨年12月14日に改正の内容が発表されました。今年のダイヤ改正では、北海道新幹線のスピードアップに伴い、東京から新函館北斗までの所要時間が4時間を切ることや中央本線に新たな特急列車が設定されることなどが注目を浴びています。また、近畿地方では新大阪と放出（はなてん）を結ぶおおさか東線が新たに開通し、これまでに開通している放出と久宝寺（きゅうほうじ）の区間を併せて奈良と新大阪の間を乗り換えなしで直通する列車が新設されるとともに、新大阪から東大阪市や学研都市線沿線へのアクセスが大幅に改善されます。このようにダイヤ改正の発表があると、新しい路線の開通や、新幹線や特急の増発などの華やかなニュースに目が行く一方で、「あの列車は廃止されな

いだろうか？」とか「最近ローカル線の列車が改正の度に減ってるなあ」といった心配も頭の中によぎるのが鉄道ファンの心理です。今回は、ダイヤ改正で消えゆく普通列車にスポットを当ててみたいと思います。

1. さようなら！山陽本線の長距離普通列車

今回のダイヤ改正では、中国地方の山陽本線の普通列車にも動きがみられました。JR西日本岡山支社のプレスリリースによると、山陽本線の福山方面への普通列車は、糸崎または三原までの運行となり、これまで運転されていた広島や岩国まで足を延ばす長距離列車が姿を消します。10年ほど前までは、岡山から徳山、新山口、



広い下関駅のホームで九州からの列車(右)から乗り換えを待つ岡山行き(左)。ここから長駆7時間余りの普通列車の旅が始まります。



金子みすゞが見守る下関駅のホームで「岡山」の行先を掲げた列車を見られたのも今は思い出。全区間、乗り通す人は、どれだけいたことでしょう。

下関を結ぶ長距離普通列車は珍しくありませんでしたが、2017年3月に下関と岡山を直通する普通列車が廃止されました。さらに今年3月には、広島地区の普通列車を新型車両に統一するため、岡山を走る国鉄時代に作られた車両は、先述のとおり糸崎や三原までの運行になります。今回はかつて筆者が乗った下関発岡山行きの長距離普通列車の思い出話をお目にかけたいと思います。

山陽本線は、兵庫県の神戸駅から北九州市の門司駅を結ぶ500km余りの長大路線です。兵庫県内では新快速をはじめとする多数の列車が運行されてい

ますが、中国地方の岡山県から山口県にかけては、長距離を移動する乗客は新幹線を使うため、岡山と広島の間で快速列車が運行されている他は、普通列車と貨物列車が主体です。このうち下関から岡山の距離は約385kmで、同区間を結ぶ普通列車は、山陽本線の7割以上を走破する長距離ランナーでした。新幹線であれば岡山



さすがに乗り通すと疲れるボックスシート。ちなみにこの車両は「昭和38年製造」で乗車した当ても相当な年代物でした。



旅といえば駅弁!「ふく寿司」(下関駅、上)と「長州さくら弁当」(新山口駅、下)。空いた車内で海を眺めながらいただく駅弁は格別の味です!

うなのんびりした列車でした。「そんなに長時間乗ってしんどくないの?」と聞かれることもありますが、車内も広島や福山の近郊以外はそれほど混雑しませんし、途中の停車駅で体も伸ばせるので、混雑した新幹線よりも楽なものでした。普段は読めない本をゆっくり読むもよし、途中の駅で仕入れた駅弁に舌鼓を打つもよし、車窓から流

から下関の先の小倉へ1時間20分程度で着くのにに対し、筆者が2009年の夏に下関から乗った列車は、途中の広島近郊(岩国から西条まで)で快速列車となるにも関わらず、7時間4分(下関11:01発岡山18:05着)もかかるものでした。途中の新山口や徳山、岩国、糸崎といった主要駅では数分から20分程度停車し、その間に途中下車して駅前のスーパーで食料を調達できるよ



山口県内では車窓に時折、海が流れます。昨年は何かと話題になった周防大島を望む。

れる景色を見るもよし、時間に追われた日常を忘れられるありがたい列車でした。特に山陽本線は、山口県内や宮島、尾道の辺りで海も見えるので、天気の良いと気分爽快でした。この区間で直通列車に乗ったのは一度だけですが、途中で乗り換えて同じ区間を乗車したことは何度もあり、慣れてくると実に楽しい道中でした。ただし使われている車両は色々で、



天下の幹線である山陽本線も、都市部を離れるとひなびた無人駅が多くあります。駅前に海を望む山口県岩国市の神代(こうじろ)駅。



電車の中から望む宮島。右側のフェリーの後ろに厳島神社の赤い鳥居がチラリと見えます。沿線の景色をじっくり眺められるのも普通列車ならではの。

リニューアルされて進行方向を向く座席に交換された車両もあれば、国鉄時代に作られた向かい合わせのボックスシートの車両もある程度残っていました。背もたれが垂直に切り立ったボックスシートは長時間乗車すると腰が痛くなる代物で、できれば避けたいものでしたが、当日、どんな車両がやってくるかは運次第

でした。しかし今年の3月以降は、そういった経験もできないんだなと思うと、最後にもう一度、岡山から岩国まで4時間程度でもボックスシートの列車に揺られたいと思うから不思議なものです。(岡山大学職員組合 組合だより228号より加筆のうえ再掲)



糸崎駅で発車を待つ広島方面への電車。3月のダイヤ改正で広島地区の電車は写真の新型に統一され、岡山と広島を在来線で移動するには、この駅か隣の三原駅で乗り換えなければならなくなります。

2. 惜別！瀬戸大橋を渡る普通列車

山陽本線の長距離普通列車だけでなく、味わい深い普通列車が今回のダイヤ改正で消えます。それは岡山県から瀬戸大橋を渡り、香川県の観音寺、琴平へ直通する普通列車です。瀬戸大橋を渡る列車としては、高松行きの快速「マリンライナー」が30分おきに運転されているほか、高知や松



岡山駅に入線するJR四国の電車。JR四国のコーポレートカラーでもある水色の車体が、海に囲まれた四国らしさをアピールしていました。

山への特急列車も岡山駅で新幹線からの乗客を待って発車していきます。一方で普通列車に目を向けると、多くは瀬戸大橋を渡らずにJR西日本とJR四国の境界となる児島駅で折り返しますが、児島から先はJR四国に乗り入れて香川県へ足を延ばす普通列車も1日に

4往復だけ運行されてきました。次のダイヤ改正では普通列車の四国への乗り入れが取りやめとなり、全て児島駅までの運行となります。

瀬戸大橋を渡る普通列車は地味な存在で、ご存じない方も多いかもしれませんが、特急を使わずに予讃線の丸亀や観音寺、多度津から土讃線に入り琴平まで乗り換えなしで行くことができる便利な存在



普通列車たるもの急がぬもの。JR西日本とJR四国の境界駅である児島駅では20分近く停車して、快速に線路を譲ります。乗務員もここで交代。

でした。一方で琴平行きは岡山駅を午前9時過ぎと午後3時前に、観音寺行きは午前10時半過ぎと午後5時前に出発するダイヤで、予定を立てておかないと使いづらい列車ともいえました。さらに児島駅では後続の快速や特急の待ち合わせのために20分近く停車するため、丸亀で競艇がある日や琴平へ向かう参拝客が多い年始以外はこの列車で瀬戸大橋を渡るお客は少なく、よくぞ今まで走ってくれたなあと思います。



四国と本州を結ぶのに永らく使われたJR四国の電車(右)。左の国鉄時代に作られた電車をJR東日本から購入し、多度津の工場で大改造して見事に変身させましたが、今年の3月で引退予定です。



四国側の宇多津付近の高架橋からは、遠目に瀬戸大橋の姿が見えます。この景色もダイヤ改正の後には特急列車からしか見れなくなってしまいます。

瀬戸大橋を渡り切って四国に上陸すると、坂出駅を経て高松方面へ向かう線路（高松行きの快速が使用）と、宇多津駅を経て丸亀方面へ向かう線路（松山・高知方面への特急が使用）に分かれます。今回廃止される四国直通の普通列車も宇多津駅へ向かう線路を走りますが、特に宇多津駅から本州方面へ向かう列車の車内からは、これから渡る瀬戸大橋が遠望でき、

いよいよ四国を離れるという実感の湧く景色です。この光景も特急列車に乗らないと見られなくなるのは残念で、今のうちにもう一度目に焼き付けておきたいものです。またJR四国では20年程前に、東京近郊で走っていた車両をJR東日本から購入して、大規模な改造工事をして本州と四国の直通列車に使ってきました。この車両は、2016年の春のダイヤ改正で岡山には姿を

見せなくなり、今は四国内だけで使われていますが、ついに次のダイヤ改正で引退することが決まり、四国と本州を結ぶ普通列車も思い出の彼方へ向かうこととなります。

JR 発足直後は全国で見られた JR 各社の間で直通する列車は、新幹線や一部



宇多津駅を発車する岡山行き普通電車。左が高松へ向かう線路、中央の高くなっている線路が瀬戸大橋へつながる線路で、この区間もダイヤ改正後は特急列車しか走らなくなります。



瀬戸大橋を渡って丸亀駅に到着。向かい側のホームでは四国名物のアンパンマン列車が出迎えてくれます。競艇の日には新聞片手に降りるお客さんも。

の特急列車を除くとずいぶん減りました。普通や快速列車に目を向けると、JR 西日本と JR 東海を直通する普通列車（姫路・大阪方面から岐阜県の大垣行き、両社の境界である滋賀県の米原駅を超えて直通。他にも高山本線では両社の境界駅である猪谷駅を超えて、富山と高山を直通する普通列車も存在）や JR 九州

と JR 西日本を結ぶ普通列車（九州から関門トンネルを抜けて境界駅の下関を超え、山陽本線の新山口市まで直通）、JR 北海道と JR 東日本を結ぶ快速列車（函館



観音寺行きは多度津駅で高知方面の土讃線と分かれ、松山方面へ向かう予讃線に入ります。車窓には瀬戸内の景色が広がります。写真の津嶋神社は8月の大祭の2日間以外は渡ることのできない島に本殿があり、大祭の日には臨時駅の「津島ノ宮駅」が営業します。



岡山から2時間程度で観音寺駅に到着。ホームには花壇があり、色とりどりの花が迎えてくれます。

けに限られ、東海道本線（東京方面からの沼津行き）や長野県内の飯田線や中央本線、篠ノ井線の一部区間に見られるだけになります。国鉄の分割民営化から30年余り、全国を一元的に結んでいた国鉄の香りが、普通列車のレベルではいよいよ薄れてきたように思います。（岡山大学職員組合 組合だより 229号より加筆のうえ掲載）



こちらは琴平駅に乗り入れた JR 西日本の電車。キャリーケースを持った旅行客が乗り込みます。懐かしいミカン色の電車も、四国では見納めに。

おわりに

ダイヤ改正では列車の増発やスピードアップに注目が集まりがちですが、一方で特に地方部では列車の減便なども目立つようになってきました。JR は民間企業ですから収益を考えればそうなるのは当然ですが、地方では列車が減便され過ぎて通学に不便をきたしているという報道もあり、ダイヤ改正を喜んでばかりいられないという現状もあります。ダイヤ改正悲喜こもごも、読者の皆さんの地元ではいかがでしょうか？