スジ鉄が考える時刻表の楽しみ方

2年　松橋隆太郎

　硬式野球部に所属している松橋隆太郎と申します。今回、特別に寄稿させていただきました。

　1人の鉄オタとして、私が専門とする分野は時刻表です。今回は時刻表をはじめ、鉄道会社が織りなす美しいダイヤグラムとそれにまつわる秘密を少しお話できればと思います。スマートフォンやタブレットが普及した現代社会では、紙の時刻表を持っている方の数は減少の一途をたどる一方。その中でも、JRの他にも小田急電鉄や東武鉄道などでは今でも紙の時刻表を配布しています。

　紙の時刻表のいいところを聞かれると、一般的に言われるのは、「時刻表の上で1人で旅ができる」だとか「臨時列車の時刻表がわかりやすく掲載されていてネット版より列車を探しやすい」とかですが、今回、私が書くのは私が個人的に感じる時刻表の美しさについてです。この場をお借りして、私の愛する時刻表たちのうち、鉄オタ専用と言えるような、風変わりな時刻表を2つご紹介したいと思います。

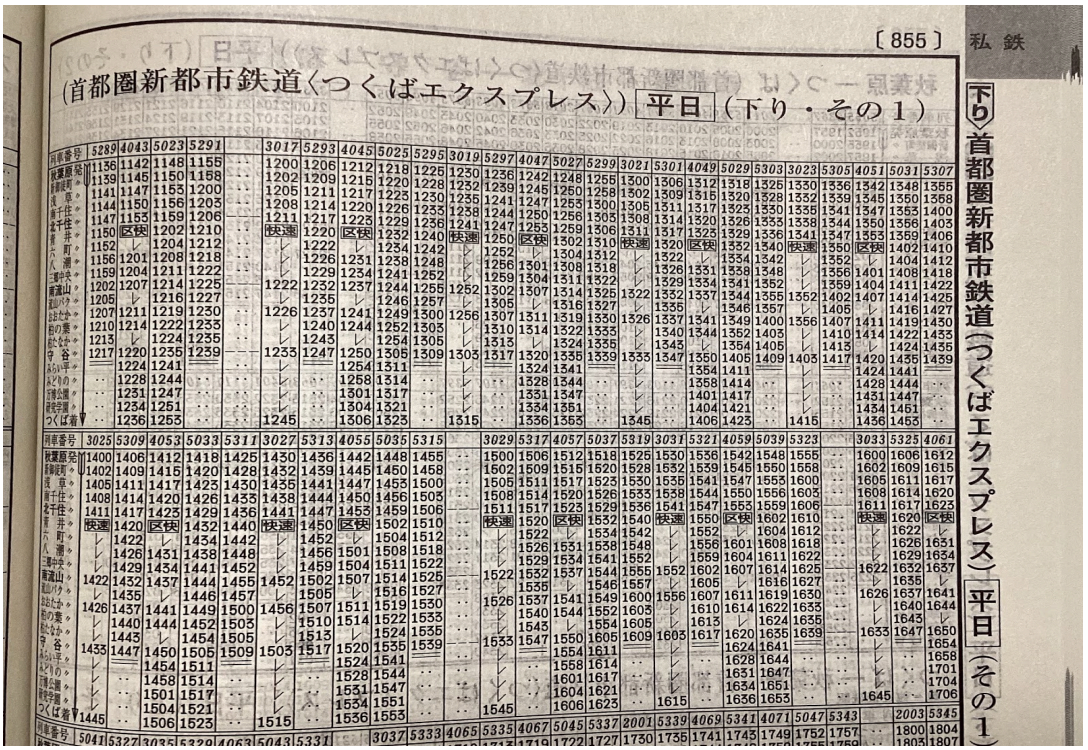
①会社を跨いだ時刻表の頂点

　東京時刻表　交通新聞社

　東京時刻表は、毎年春のダイヤ改正に合わせて交通新聞社が発行している、JRや大手私鉄をはじめ、首都圏のほぼ全ての路線の時刻表が掲載された時刻表です。臨時列車情報などは載っていませんが、各社に跨った時刻表であるという点では、これ1冊あれば関東どこへでも行けるほど利便性が高いです。

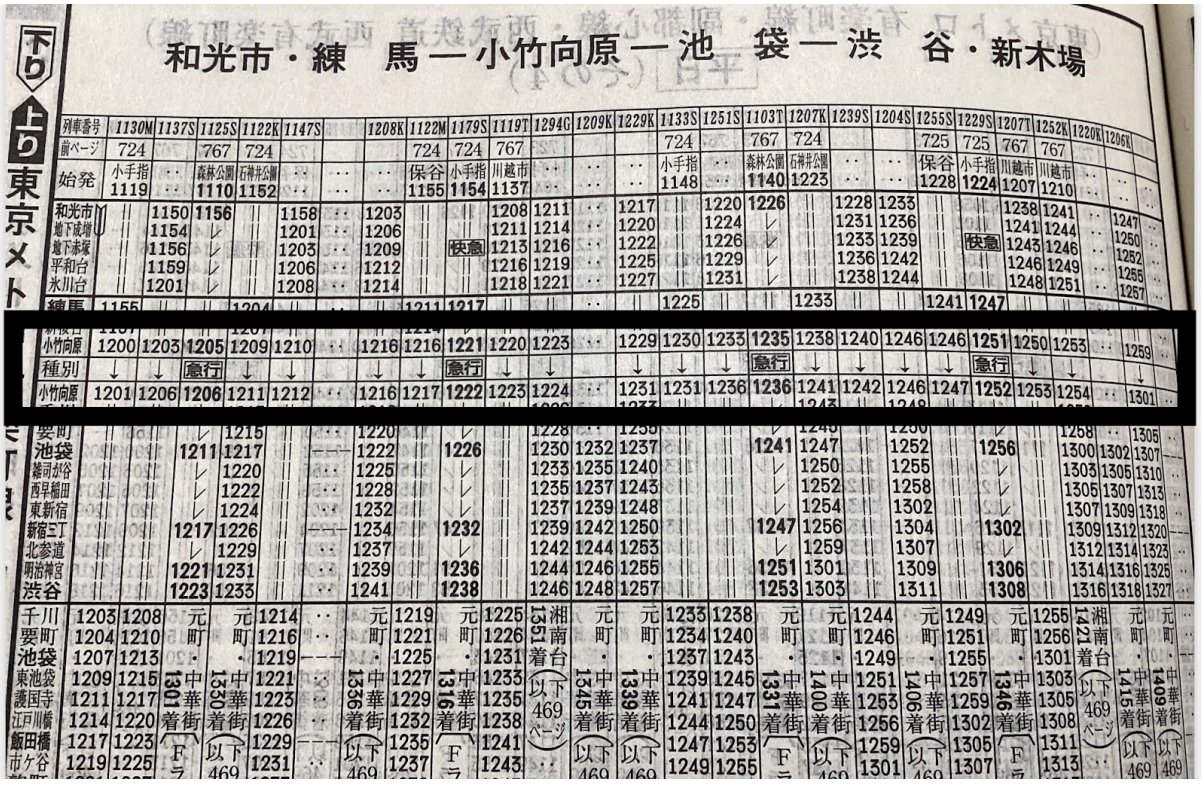
　この時刻表で私が美しいと思うのは、関東の私鉄各社が形成するパターンダイヤの数々です。パターンダイヤとは、下の写真のように、一定時間で周期的に列車を運行するダイヤグラムのことです。

（下の写真は、つくばエクスプレスの11時台～16時台の時刻表。快速、区間快速、普通が等間隔にくるのがわかる）



パターンダイヤの時刻表は、特急、急行などの文字、時刻を表す数字、通過を表すレの字が規則的に並び、非常に美しい時刻表になっています。と言うのも、複雑な相互直通運転が行われているなかで、それぞれの列車の速達性を保ちながらパターンダイヤを組むのは簡単ではありません。例として首都圏の相互直通運転として最も有名な通称：５直（今度の相鉄・東急直通線開業でさらに複雑になりましたが）の平日日中パターンダイヤを見てみましょう。

東急東横線を軸とする５直は非常に複雑な運行形態をとっています。まず、この相互直通運転に関わっている鉄道会社は、東急電鉄、東武鉄道、西武鉄道、東京地下鉄（東京メトロ）、横浜高速鉄道（元々の５直）に新たに加わった相模鉄道の計6社、路線数は12路線に及びます。、特に、東武線、西武線、副都心線、有楽町線がそれぞれ合流して分かれていく小竹向原駅の時刻表はすごいことになっています。



写真は2023年3月のダイヤ改正時の池袋方面の時刻表ですが、列車の本数は1時間に副都心線直通が12本、有楽町線直通が10本の計22本となっています。驚異的な数字であるとともに、さらにすごいのが、小竹向原駅の30分単位のパターンダイヤはほとんどの列車の始発駅と終着駅の組み合わせが異なる、ということです。少し見てみましょう。（太字は副都心線直通列車）

01分　小手指発　　新木場行
06分　和光市発　　新木場行
06分　森林公園発　　元町・中華街行　Fライナー
11分　石神井公園発　元町・中華街行
12分　和光市発　　新木場行
16分　和光市発　　元町・中華街行
17分　保谷発　　新木場行
22分　小手指発　　元町・中華街行　Fライナー
23分　川越市発　　新木場行
24分　和光市発　　湘南台行

（線路容量が足りないため、副都心線は、この先の池袋始発、元町・中華街行がこの間に1本存在し、副都心線内でも等間隔の運行が維持されている。小竹向原～池袋間は線路を別にして有楽町線と副都心線が並行して走行し、停車駅も同様であるため、小竹向原からは池袋乗り換えでこの列車に簡単に接続できる）
このように11本の列車が走って、始発駅と終着駅の組み合わせは10通りもあります。また、小竹向原駅はこのダイヤを実現するために、配線も非常に複雑です。時刻を見ると、発射時刻が重なる点がいくつもあります。これは、それぞれの路線の乗り継ぎを便利にするためです。そして、この過密ダイヤの中でも、有楽町線直通列車と副都心線直通列車がある程度等間隔に出発していることがわかります。始発駅と終着駅がこんなに違い、それぞれの鉄道会社の運転系統に制約を受けながらも（※特に西武線と東武線は地下鉄直通系統より池袋始発の本線系統がメインである）維持しているこの等間隔の美しさに、私は心を惹かれるのです。

②半世紀前の時刻表
　JTBのMOOK 時刻表復刻版

　時刻表復刻版は戦後何回か行われた大幅なダイヤ改正時の時刻表を復刻版として売り出したものです。よってそれ自体に実用性はありません。しかし、自分が生まれる前の時刻表を見ると、今では考えられないような時刻表が沢山あります。それを眺めて、その時代、鉄道が人々にとってどのような存在だったかを考えるのは楽しいものです。
　時刻表復刻版の中でも、私が持っているのは、ヨン・サン・トオと呼ばれる昭和43年10月、東北本線全線複線電化が完成した時のものと、ゴオ・サン・トオと呼ばれる、昭和53年10月の特急全盛期の時刻表です。この2つのダイヤ改正に伴って発売された時刻表は、10年しか変わらないものの、列車本数や運行形態は全くと言っていいほど異なっています。その劇的な変化が、当時の日本の成長具合を示してくれています。
　ヨン・サン・トオのダイヤ改正時、最大のトピックは東北本線の全線複線電化の完成でした。それまで、上野～青森間が最速10時間24分だったのが最速8時間30分に短縮（今では新幹線で3時間）。上野～青森間を走行していた特急はつかりをはじめ、上野～盛岡間の特急やまびこ、上野～仙台間の特急ひばり、上野～山形間の特急やまばとがそれぞれ大幅なスピードアップを実現しました。また、電化が完了したことにより、583系電車寝台特急がはくつる号、ゆうづる号として運行を開始。電車寝台列車は客車寝台よりも加速度や速度で優れているため、寝台特急でも大幅なスピードアップを実現しました。また、スピードアップに伴って運行本数も増加。昼行特急が2往復、夜行特急が3往復増発されました。この他にも、山陽線から九州方面への寝台特急が大幅に増発されるなど、1度のダイヤ改正で全国で定期特急列車が50本も増発されるなど、当時の経済成長がいかに凄まじかったかを感じることができます。



みどりの⑧ 新設の特急列車・訂正表

10月1日から誕生する新特急

〔東海道・山陽・九州線〕

あさかぜ2号	東京 19:10	→博多 11:40
あさかぜ1号	博多 14:50	→東京 7:30
金星	名古屋 22:42	→博多 10:05
〃	博多 18:50	→名古屋 6:15
彗星	新大阪 19:28	→宮崎 10:31
〃	宮崎 16:45	→新大阪 7:42
月光1号	新大阪 19:38	→博多 5:36(季節)
月光2号	博多 23:55	→新大阪 9:42(〃)
明星	新大阪 20:28	→熊本 7:25
〃	熊本 21:40	→新大阪 8:50
あかつき2号	新大阪 21:28	→西鹿児島 12:37 / 佐世保 9:31
あかつき1号	西鹿児島 15:35 / 佐世保 18:35	→新大阪 6:42
にちりん	博多 7:35	→西鹿児島 16:20
〃	西鹿児島 11:45	→博多 20:30
うずしお3号	新大阪 17:35	→宇野 20:25
うずしお1号	宇野 8:40	→新大阪 11:32

〔東北・常磐・奥羽・磐越西線〕

東北線全線の複線・電化にあわせて、昼行2往復、夜行3往復が増発となり、到着時分を2時間短縮して、8時間30分となる。(電車特急は、東北線方面では初の「月光」型寝台電車を使用する)

はつかり1号	上野 10:15	→青森 18:47
ゆうづる2号	上野 23:00	→青森 9:35
はつかり2号	青森 9:00	→上野 17:32
ゆうづる1号	青森 19:25	→上野 6:00
ひばり2号	上野 9:00	→仙台 12:58
ひばり4号	〃 15:00	→〃 18:58
ひばり5号	〃 16:30	→〃 20:28
ひばり2号	仙台 9:30	→上野 13:28
ひばり3号	〃 12:20	→〃 16:18
ひばり5号	〃 15:40	→〃 19:38
やまばと1号	上野 13:20	→山形 17:55
やまばと2号	山形 12:35	→上野 17:10
あいづ	上野 14:15	→会津若松 17:50
〃	会津若松 10:35	→上野 14:10

〔上越・信越線〕

とき2号	上野 10:00	→新潟 14:00
とき4号	〃 15:05	→〃 19:05
とき2号	新潟 10:00	→上野 14:05
とき4号	〃 15:00	→〃 19:05
あさま3号	東京 16:40	→直江津 21:05
あさま1号	直江津 7:30	→東京 12:01

〔中央線〕

あずさ2号	新宿 13:00	→松本 16:42
〃	松本 12:35	→新宿 16:17
しなの	名古屋 8:40	→長野 12:51
〃	長野 15:10	→名古屋 19:24

〔北陸線〕

雷鳥1号	大阪 9:45	→富山 14:00
雷鳥3号	富山 15:45	→大阪 20:07
しらさぎ2号	名古屋 13:15	→富山 17:11
しらさぎ1号	富山 5:55	→名古屋 9:39

〔日本海縦貫線〕

日本海	大阪 19:30	→青森 11:50
〃	青森 16:30	→大阪 9:26

〔高山線〕

ひだ	名古屋 15:10	→金沢 20:18
〃	金沢 6:45	→名古屋 11:57

〔北海道線〕

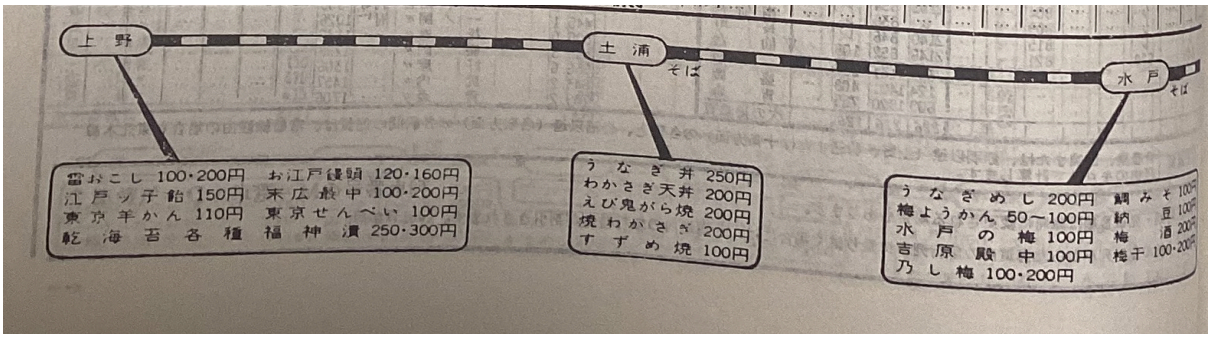
北斗2号	函館 16:25	→札幌 20:45
北斗1号	札幌 7:30	→函館 11:55

当時はまだ列車号数の下り奇数、上り偶数の統一がなされておらず、同じ号数の列車が上下両方で走っていました。

当時の時刻表を見ると、東京～仙台間が特急11往復と、当時の日本の人口が、既に1億人を越えていたことを考えると、特急の数だけでは少ないように感じます。しかし、当時は急行列車もたくさん走っていて、これも合わせると、上野～仙台間は優等列車が23往復と、かなりの数になります。

特急列車と急行列車の運賃価格の関係性は、今の航空業界におけるフルサービスキャリアと格安キャリアの関係性に近かったようです。列車性能で劣る急行列車は所要時間も特急に比べて長かったですが、安い価格で乗れるため、多くの庶民にとっては急行のほうが身近な存在でした。今では急行列車は臨時列車も含めて全廃されてしまいましたが、現在JRで走っている普通列車は加速性能に優れて当時よりも最高速度が向上しているため、所要時間では大差がありません。1968年当時、上野から土浦までは急行ときわで1時間8分でしたが、現在は普通列車で平均1時間15分程度。急行ときわが、途中で我孫子にしか停車していないのに対して、現在の普通列車は、途中14駅停車していますから、その性能の差は歴然です。現在の通勤電車は当時の急行列車よりも性能が向上しています。

他にも面白いのは、各駅で販売されているお弁当の値段が書いてあったりするところです。



土浦ではわかさぎ天丼、水戸では納豆や梅羊羹、吉原殿中が売られています。地元では今も馴染みのものが多いです。当時と今では円の価値が異なりますが、それでも安さに驚きます。

それでは最後に少し、ゴオ・サン・トオと呼ばれるダイヤ改正を見ていきましょう。ゴオ・サン・トオ改正がヨン・サン・トオ改正と最も大きく異なるのは特急列車の本数です。1968年、上野～仙台間の特急ひばりが5往復だったのに対して1978年は15往復、同区間を走行する特急の総数は28往復、急行列車も合わせると40往復でほぼ倍近くに増えています。常磐線でも、この頃から特急ひたち号が運行されるようになり、上野～平（現在のいわき）間を11往復しています。現在、特急ひたち号は、上野～いわき間で15往復運転されているので、ほぼそれに近い数です。この頃になると、時刻表の記載形態も現在に近づいてきます。一方で、ゴオ・サン・トオでは、特急料金や運賃の値上げが行われるなど、10年後の国鉄分割民営化に向けて国鉄の経営状況が悪化していることを物語る記載もあります。個人的に見ていて楽しいのは特急が多いゴオ・サン・トオ改正の方ほうですが、別に売られている1964年当時の時刻表を今持っているものと比較すると、ヨン・サン・トオ改正がいかに衝撃的だったかを感じることができます。現在では、鉄道は新幹線を除いて長距離輸送から短距離輸送に舵を切って、多くの長距離特急列車が失われてしまいましたが、高速道路も十分に整備されていない時代の時刻表は、その半分以上が特急列車や急行列車です。現在との差に最初は衝撃を受けると思いますので、時刻表を読まれている方は、ぜひ一冊買ってみてください。