

## (2. 特集 行く・読む・感じる)

### 2-7. 鉄道ダイヤグラムの工夫 ——「時刻表いらず」となるために——

家高 裕史

#### 1 「時刻表いらず」とは？

皆さんは日々、鉄道を利用するにあたって「時刻表いらず」という言葉を聞いたことがあるだろうか？意味としては、文字通り「鉄道を利用する際に、いちいち列車の発車時刻を調べなくても不都合がない」という意味で、かつては鉄道路線の利便性を表す言説の1つであった。「かつて」というのは、現在では乗り換えサイト・アプリの普及により「時刻表」そのものがマイナーな存在となって、「時刻表いらず」という言葉もあまり聞かれなくなってしまったからである。現代風に言うと「時刻検索いらず」とでもなるのだろうか？それはともかく、この「時刻表いらず」になるためには大きく2つの要因がある。そのことを今回取り上げさせていたいただきたいと思う。

#### 2 「時刻表いらず」の要因①：列車本数

至極単純な話ではあるが、本数がかなり多く、いつ駅に行ってもほとんど待つことのない環境であれば、必然的に「時刻表いらず」となる。

例えば、地下鉄御堂筋線の駅掲示の時刻表は、2011年頃まで、午前7時から8時台の発車時刻が省略されていた。列車本数が多すぎたため、「この間天王寺行き2分～3分間隔」などという記載のみであった。しかし、これほどの本数を走らせて利益の出る路線は限られているし、また、御堂筋線には特急や急行のような速達列車が走っていないからこそできる書き方と言える。特急や急行の走る路線で「時刻表いらず」となるためにはどうしたらよいのだろうか？

#### 3 「時刻表いらず」の要因②：パターンダイヤ

特急や急行の走っている路線で「時刻表いらず」にするためには列車種別ごとの発車時刻を揃えればよいということになる。例えば、阪急神戸本線では、平日の日中や土休日のほぼ終日においてこの手法が取り入れられている。

10	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
11	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
12	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
13	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
14	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
15	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51
16	0	1	10	11	20	21	30	31	40	41	50	51

画像：阪急神戸本線梅田駅神戸三宮方面時刻表 10 時台から 16 時台（阪急電鉄 HP より）  
（四角で囲まれているのが特急、丸で囲まれているのが普通）

画像を見ると、10 時台から 16 時台において、特急・普通が交互に発車し、またその発車時刻がそれぞれ 10 分間隔できれいに揃っていることがわかる。このようなきれいな規則性のあるダイヤを「パターンダイヤ」と呼び、多くの鉄道会社が採用している。特に 10 分間隔の場合は分かりやすく、乗客は発車時刻の末尾の数字だけ覚えればよいので、「時刻表いらず」となるのである。

また、阪急では今津線のような支線でも日中は正確に 10 分間隔で運転されている路線が多いため、途中で乗り換えることがあっても到着時間を想定することはできる。例えば、平日 10 時台から 14 時台の西宮北口発宝塚行き西宮北口発車時刻の末尾は必ず「8」である。梅田～西宮北口の特急での所要時間は 12 分であるため、梅田 10 時ちょうど発の特急に乗車した場合、西宮北口で連絡する宝塚行きの普通列車は 10 時 18 分発とわかる。梅田で乗る特急が 10 分あとにずれれば、西宮北口で乗る宝塚行きの普通も必ずちょうど 10 分後の列車となるのである。このようにして、限られた範囲ではあるが、乗り換えサイトで検索することなく、目的地への到着時間を予想することが可能になる。

#### 4 鉄道ファンとして

今回語らせていただいたパターンダイヤが盛んに採用されるのはもっぱら日中である。ラッシュ時間帯や早朝深夜には需要に合わせたイレギュラーな運用が多々見られる。鉄道ファンとしては、そのようなイレギュラーな列車に出会うのも日々の楽しみの 1 つであり、そのような列車を設定している理由を考えるのもまた一興である。