

# 自由民主党鳥取県支部連合会調査

## ソフト施策による 鳥取県の鉄道アクセス改善に関する調査

<b>1. 調査の目的と概要</b> . . . . .	1
<b>2. 智頭急行ルート陰陽連絡</b> . . . . .	2
(1) 現行	
(2) 提案	
(3) 「はくと」は姫路折返し	
(4) 運賃・料金	
<b>3. 鳥取－米子</b> . . . . .	1 2
(1) 現行	
(2) 提案	
(3) 運賃・料金	
<b>4. 米子－出雲市</b> . . . . .	1 6
(1) 現行	
(2) 提案	
(3) 運賃・料金	
<b>5. 伯備線ルート陰陽連絡</b> . . . . .	2 0
(1) 現行	
(2) 提案	
(3) 運賃・料金	
<b>6. 現行と提案の費用変化の推定</b> . . . . .	2 3
<b>7. 実現に向けた考察</b> . . . . .	2 5
(1) J R 西日本の最近の動き	
(2) 地方鉄道に関わる国の検討会と自民党議連	
(3) 本提案の実現に向けて	
<b>付録：姫路－相生－鳥取－米子－出雲市の時刻表・ダイヤ案</b> . . . . .	3 4

2022年6月

株式会社ライトレール

## 1. 調査の目的と概要

近年のコロナ禍により、JR東海・JR西日本・智頭急行は利用が激減し、人々の行動変容によりかつての利用への回復は困難と見られている。そのため、鉄道の利便向上策を積極的に実行する状況でなく、むしろ減便してコスト削減を進めている。

JR西日本は、財務の悪化に伴い、輸送密度2,000人/日未満の線区の厳しい経営数値を情報開示し、地域と課題を共有して今より利用しやすい今後の最適な地域交通体系を共に創りあげていきたいとしている。また、地方鉄道が厳しい状況の中、国及び自民党はその刷新・再構築に向け検討を進めている。

以上の情勢から、地域と事業者の協働による地方鉄道の刷新・再構築の成功モデルが求められていると言え、本調査では、在来線の現行の線路と車両をそのまま活用し、関係線区のダイヤと運賃・料金の設定を工夫することにより、鳥取県の鉄道アクセスを改善する方策を検討した。

検討対象線区は陰陽連絡（智頭急行ルートと伯備線ルート）と鳥取－米子－出雲市とした。JR東海・JR西日本・智頭急行にとって大きなコスト増なく増客・増収となる内容とし、できるだけ早期に実施されることを目指す。

2.～5.では、検討対象線区の現行を分析し、新たな時刻表案を作成し、運賃・料金に関して考察した。現行の分析により、山陽新幹線の高速性を活かせていないことと乗車チャンスが少ないことが判明した。そこで、所要時間を短縮し、かつ乗車チャンスを増やす以下の具体的な時刻表案を作成した。

- ・新幹線と智頭急行ルート陰陽連絡の結節を東方の姫路と西方の岡山からいずれも相生に変更
- ・鳥取東部と京阪神及び岡山との行き来を在来線直通から新幹線乗継ぎに変更
- ・姫路－相生－鳥取－米子と岡山－米子－出雲市の終日1時間おき化

さらに、運賃・料金に関して、利用者が納得感を持って、かつ事業者が増収となり得る以下を提案した。

- ・鳥取と京阪神・岡山の行き来を在来線直通から新幹線乗継ぎに改めても現行と同額以下に
- ・着席と立席に価格差を付け、公平にし、かつ安価なサービスも提供できるように
- ・運賃値上げかつ特急料金廃止により、特急を短距離利用しやすくし、かつ事業者収益を確保

6.では、現行に対し提案は、全体で必要な運転士と車掌の数はほぼ変わらず、必要な車両数は減少し、動力費と車両保守費は縮減され、大きな費用増とならないことを示した。

7.では、最近のJR西日本の動き、国の検討会と自民党議連の取組みを整理した上で、地方鉄道のあるべき姿を国も交えて地域と事業者が真摯に議論する機運が高まっている中、本提案は地域と事業者が協働して最適な地域交通体系を創る成功モデルとなり得ると考察した。

**付録**には、姫路－相生－鳥取－米子－出雲市の時刻表・ダイヤ案を示した。

本調査の成果により、在来線の線路と車両を現行のまま、売り手よし（鉄道事業者の収支改善）、買い手よし（鉄道利用者の利便向上）、世間よし（地域の活性化）の三方よしを早期に実現させたい。

## 2. 智頭急行ルート陰陽連絡

### (1) 現行

図1に、現行の智頭急行ルート陰陽連絡を示す。特急「スーパーはくと」が、京都から山陽本線・智頭急行・因美線・山陰本線を経由して鳥取・倉吉と結ぶ。特急「スーパーいなば」が、岡山から上郡でスイッチバック（到着後に逆方向へ出発）して同様に鳥取と結ぶ。東京・名古屋とは姫路で新幹線と乗継ぎ、京都・大阪・三ノ宮とは在来線経由の直通、博多・広島とは岡山で新幹線と乗継ぎ、岡山からは在来線経由の直通である。

図1 現行の智頭急行ルート陰陽連絡



表1に、現行の東京・名古屋・京都・大阪→鳥取の時刻表・運行間隔と所要時間を、表2に、逆方向のそれらを示す。東京・名古屋との行き来は、姫路に1時間に1本が停車する「のぞみ」と乗継ぐ際に30分前後の待合せとなる。京都・大阪との行き来は在来線経由の直通であり、「のぞみ」を使って姫路で乗継いでも、時分短縮効果はほとんどないのに特急料金は高額で乗換えの手間もあり、使うメリットは少ない。

2022年春ダイヤ改正で上下各1本が特定日のみ運転となり、それらを除くと乗車チャンスが4時間強空くこととなった。その他の時間帯も乗車チャンスはおおむね2時間おきしかない。

「スーパーはくと」は、京阪神と鳥取県東部の通し利用と姫路での新幹線乗継ぎ利用が混在するので、京都－姫路は、朝夕の着席サービス利用を除き、乗車効率が低い。

**表 1 現行の東京・名古屋・京都・大阪→鳥取の時刻表・運行間隔と所要時間**

	1	2	3	4	5	6
新幹線	636 803	651 827 946	851 1032 1151	1051 1232 1351	1451 1632 1751	1751 1932 2051
在来線	706 738 836	850 925 1022	1054 1125 1220	1254 1325 1420	1656 1728 1822	1935 2006 2108
鳥取着	1012 1043	1158 1230	1352 1421	1552 1621	1959 2029	2244
東京→鳥取		5.07	5.01	5.01	5.08	4.53
名古屋→鳥取	3.36	3.31	3.20	3.20	3.27	3.12
京都→鳥取	3.06	3.08	2.58	2.58	3.03	3.09
大阪→鳥取	2.34	2.33	2.27	2.27	2.31	2.38

※東京・名古屋からは姫路で30分前後の乗継ぎ。  
 ※京都・大阪からは在来線経由の直通。  
 ※鳥取1752着は特定日のみ運転なので記載せず。

**表 2 現行の鳥取→大阪・京都・名古屋・東京の時刻表・運行間隔と所要時間**

	1	2	3	4	5	6
在来線	604 634 813	812 852 1025	1219 1254 1424	1424 1454 1624	1622 1655 1827	1840 2009 2104
新幹線	920 953 826	1119 1147 1053	1519 1548 1453	1718 1748 1702	1931 2006 1853	2104 2137 2035
鳥取発	947 1124	1213 1354	1613 1754	1822 2003	2013 2151	2155 2332
鳥取→大阪	2.46	2.27	2.25	2.24	2.36	2.24
鳥取→京都	3.19	2.55	2.54	2.54	3.11	2.57
鳥取→名古屋	3.13	3.21	3.19	3.28	3.18	3.15
鳥取→東京	4.50	5.02	5.00	5.09	4.56	4.52

※大阪・京都へは在来線経由の直通。  
 ※名古屋・東京へは姫路で30分前後の乗継ぎ。  
 ※鳥取1046発は特定日のみ運転なので記載せず。

表 3 に、現行の博多・広島・岡山→鳥取の時刻表・運行間隔と所要時間を、表 4 に、逆方向のそれらを示す。博多・広島との行き来は岡山で「のぞみ」と乗継ぐ。岡山との行き来は在来線経由の直通である。乗車チャンスは2～4時間おきしかない。

**表 3 現行の博多・広島・岡山→鳥取の時刻表・運行間隔と所要時間**

	1	2	3	4	5	6
新幹線		715 822 857	910 1012 1052	1143 1257 1332	1515 1622 1657	1743 1854 1934
在来線	646 836	913 1104	1105 1253	1343 1532	1724 1917	1946 2131
博多→鳥取		3.49	3.43	3.49	4.02	3.48
広島→鳥取		2.42	2.41	2.35	2.55	2.37
岡山→鳥取		1.51	1.48	1.49	1.53	1.45

※博多・広島からは岡山で乗継ぎ。  
 ※岡山からは在来線経由の直通。

**表 4 現行の鳥取→岡山・広島・博多の時刻表・運行間隔と所要時間**

	1	2	3	4	5	6
在来線	700 857	1002 1148	1400 1545	1620 1811	1857 2048	2035 2222
新幹線	910 949 1052	1212 1248 1402	1612 1648 1802	1823 1858 2006	2104 2143 2252	2257 2332
鳥取→岡山	1.57	1.46	1.45	1.51	1.51	1.47
鳥取→広島	2.49	2.46	2.48	2.38	2.46	2.57
鳥取→博多	3.52	4.00	4.02	3.46	3.55	

※岡山へは在来線経由の直通。  
 ※広島・博多へは岡山で乗継ぎ。

以上のように、現行の東西各所と鳥取県東部とのアクセスは、山陽新幹線との並走区間も在来線を経由してトータルの所要時間が長く、また乗車チャンスが少ない。

## (2) 提案

(1) での現行の分析を踏まえ、山陽新幹線の高速性を活かしてトータルの所要時間を短縮し、また運営費を増やさずに乗車チャンスを増やす方を提案する。

図2に、提案の智頭急行ルート陰陽連絡を示す。相生に「のぞみ」を1時間に1本停車させ、東京・名古屋・京都・新大阪と博多・広島・岡山ともに、相生で新幹線と乗継ぐように改める。米子と相生以東との行き来は、後述する5. の伯備線ルートより短時間となる。

図2 提案の智頭急行ルート陰陽連絡



相生に「のぞみ」を1時間に1本停車させることは、JR西日本とJR東海にとって極めて大きな経営判断である。山陽新幹線は1975（昭和50）年の博多開業以来、停車駅を絞って長距離の速達性を維持・向上させることと、停車駅を増やして利用可能性を高めることのバランスでダイヤを変遷させてきた。開業時の速達「ひかり」の停車駅は新大阪・岡山・広島・小倉・博多のみだった。現在の「のぞみ」は、新神戸に全列車が、姫路・福山・徳山・新山口におおむね1時間あるいは2時間に1本が停車し、西明石にも早朝上りと深夜下りに1本ずつが停車する。

相生は、現在の乗降人数、駅周辺の人口・企業集積や観光地の広がり等からは、他の「のぞみ」の停まらない各駅よりも優先的に停車させる判断とならない。停車させるには以下が必須である。

- ・鳥取県東部との陰陽連絡の拠点として「のぞみ」停車が多くの利用者にメリットをもたらす
  - ・JR西日本とJR東海が停車による所要時間延伸のデメリットを上回る増収効果を見込める
- また、東海道新幹線のダイヤパターンは精緻に設計されており、パターンダイヤとなっていない早朝・深夜以外の変更が伴うと実現可能性が著しく低くなる。

相生での新幹線と在来線特急の接続により、東西各所と鳥取県東部とのアクセスを効果的に改善するには以下が好ましい。

- ・上下の「のぞみ」ができるだけ近いタイミングで停車
- ・それから乗換えるのに丁度良くらい後に鳥取への特急が出発
- ・それに乗換えるのに丁度良くらい前に鳥取からの特急が到着

表5に、下りの博多行「のぞみ」・早朝「みずほ」・深夜広島行「のぞみ」の相生停車の検討を、表6に、上りの博多発「のぞみ」・早朝広島発「のぞみ」・深夜「みずほ」の相生停車の検討を示す。都合の良いことに、昼間のパターンダイヤにおいて、東海道新幹線のダイヤパターンに影響することなく、表中の太文字の列車を相生停車とすることで、毎時34分着、35分発とできる可能性がある。相生に停車させた場合の下り「のぞみ」は岡山以西にて4～5分繰下げ、上り「のぞみ」は岡山以西にて4～5分繰上げとなり、加えて関係線区の接続ダイヤを調整する必要がある。パターンダイヤでない早朝・深夜は現行の相生停車の列車を活用するか、一部列車の一部区間のダイヤを変更する。

表5 下りの博多行「のぞみ」・早朝「みずほ」・深夜広島行「のぞみ」の相生停車の検討

号	東京 発	新大阪 発	相生停車の場合		全列車停車駅以外の停車				記 事
			着	発	姫路	福山	徳山	新山口	
601	-	600	<b>637</b>	<b>638</b>	○				「みずほ」新大阪発、姫路停車、岡山以西4分繰下げ
75	<b>名古屋620</b>	<b>711</b>	<b>743</b>	<b>744</b>		○			名古屋発、相生以東9分繰上げ、岡山以西4分繰上げ
77	<b>名古屋706</b>	<b>756</b>	<b>828</b>	<b>829</b>				○	名古屋発、相生以東6分繰下げ、岡山以西10分繰下げ
79	品川600	818	850	851			○		品川発
1	600	824	856	857		○			
3	615	841	913	914				○	
5	<b>633</b>	<b>902</b>	<b>934</b>	<b>935</b>		○			岡山以西5分繰下げ
7	651	917	949	950	○				
9	709	938	1010	1011		○			
11	<b>730</b>	<b>1002</b>	<b>1034</b>	<b>1035</b>			○		岡山以西4分繰下げ
13	751	1023	1055	1056				○	
15	809	1038	1110	1111		○			
17	<b>830</b>	<b>1102</b>	<b>1134</b>	<b>1135</b>				○	岡山以西4分繰下げ
19	909	1138	1210	1211		○			
21	<b>930</b>	<b>1202</b>	<b>1234</b>	<b>1235</b>				○	岡山以西4分繰下げ
23	1009	1238	1310	1311		○			
25	<b>1030</b>	<b>1302</b>	<b>1334</b>	<b>1335</b>			○		岡山以西4分繰下げ
27	1109	1338	1410	1411		○			
29	<b>1130</b>	<b>1402</b>	<b>1434</b>	<b>1435</b>				○	岡山以西4分繰下げ
31	1209	1438	1510	1511		○			
33	<b>1230</b>	<b>1502</b>	<b>1534</b>	<b>1535</b>				○	岡山以西4分繰下げ
35	1309	1538	1610	1611		○			
37	<b>1330</b>	<b>1602</b>	<b>1634</b>	<b>1635</b>			○		岡山以西4分繰下げ
39	1409	1638	1710	1711		○			
41	<b>1430</b>	<b>1702</b>	<b>1734</b>	<b>1735</b>				○	岡山以西4分繰下げ
43	1509	1738	1810	1811			○		
45	<b>1530</b>	<b>1802</b>	<b>1834</b>	<b>1835</b>				○	岡山以西4分繰下げ
47	1609	1838	1910	1911			○		
49	<b>1630</b>	<b>1902</b>	<b>1934</b>	<b>1935</b>				○	岡山以西4分繰下げ
51	1651	1923	1955	1956	○				
53	1709	1938	2010	2011		○			
55	<b>1730</b>	<b>2002</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>			○		岡山以西4分繰下げ
57	1809	2038	2110	2111				○	
101	<b>1830</b>	<b>2102</b>	<b>2134</b>	<b>2135</b>	○	○	-	-	広島行、姫路を通過に変更
59	1851	2123	2155	2156			○		
875	-	<b>2203</b>	<b>2249</b>	<b>2249</b>	(○)	(○)	-	-	「こだま」新大阪発、三原行、現行も相生停車

※記事欄に特記のない列車は「のぞみ」、東京発、博多行。

※相生停車の場合の着発時刻は、新神戸のみ停車の新大阪発～相生着32分として試算。

※太文字は相生停車とする候補。網掛けは表記時刻から変更。

表6 上りの博多発「のぞみ」・早朝広島発「のぞみ」・深夜「みずほ」の相生停車の検討

号	相生停車の場合		新大阪 着	東京 着	全列車停車駅以外の停車				記 事
	着	発			新山口	徳山	福山	姫路	
830	621	621	704	-	-	-	-	(○)	「こだま」岡山発、新大阪行、現行も相生停車
92	736	737	813	1045	-	-	○	○	広島発、姫路停車
2	755	756	828	1057	○				
4	834	835	907	1136	○				岡山以西4分繰上げ
6	910	911	943	1215		○			
8	934	935	1007	1236			○		岡山以西5分繰上げ
10	949	950	1022	1254	○				
12	1010	1011	1043	1315		○			
14	1034	1035	1107	1336			○		岡山以西5分繰上げ
16	1110	1111	1143	1415	○				
18	1134	1135	1207	1436			○		岡山以西5分繰上げ
20	1210	1211	1243	1515		○			
22	1234	1235	1307	1536			○		岡山以西5分繰上げ
24	1310	1311	1343	1615	○				
26	1334	1335	1407	1636			○		岡山以西5分繰上げ
28	1410	1411	1443	1715	○				
30	1434	1435	1507	1736			○		岡山以西5分繰上げ
32	1510	1511	1543	1815	○				
34	1534	1535	1607	1836			○		岡山以西5分繰上げ
36	1610	1611	1643	1915		○			
38	1634	1635	1707	1936			○		岡山以西5分繰上げ
40	1649	1650	1722	1954		○			
42	1710	1711	1743	2015	○				
44	1734	1735	1807	2036			○		岡山以西5分繰上げ
46	1749	1750	1822	2054		○			
48	1810	1811	1843	2115	○				
50	1834	1835	1907	2136			○		岡山以西5分繰上げ
52	1849	1850	1922	2151				○	
54	1910	1911	1943	2215	○				
56	1934	1935	2007	2236			○		岡山以西5分繰上げ
58	1958	1959	2031	2257		○			
60	2013	2014	2046	2312	○				
62	2031	2032	2104	2332				○	姫路を通過に変更
64	2047	2048	2120	2345					
76	2125	2126	2158	名古屋2249	○				名古屋行、岡山以西5分繰下げ、相生以東9分繰下げ
78	2155	2156	2228	名古屋2320			○		名古屋行
868	2234	2235	2318	-				(○)	「こだま」新大阪行、現行も相生停車
614	2304	2305	2337	-				○	「みずほ」新大阪行

※記事欄に特記のない列車は「のぞみ」、博多発、東京行。

※相生停車の場合の着発時刻は、新神戸のみ停車の相生発～新大阪着32分として試算。

※太文字は相生停車とする候補。網掛けは表記時刻から変更。

表7に、提案の東京・名古屋・京都・新大阪→鳥取の時刻表と所要時間を、表8に、逆方向のそれらを示す。在来線特急は一本化して「はくと」と称する。(3)にて後述するように、「はくと」は姫路折返しとする。また、米子までの運行とし、米子と相生以東との陰陽連絡は、伯備線ルートより短時間となるので米子までの時刻を示す。米子より先と相生以東との行き来は、米子にて「やくも」と乗継いで同時間となるので、乗換えの少ない伯備線ルートの方が便利である。

新幹線から在来線への接続は標準9分で、1本目のみが6分となる。在来線から新幹線への接続は標準10分で、1本目は12分、14本目は7分となる。相生での新幹線と在来線の乗換えはそれ程遠くなく、定時運行の場合の9～12分は丁度良い接続時間で、旅慣れた人はむしろ長いと感じるだろう。6～7分は若干短い、旅慣れた人しか使わない早朝・深夜の便であり問題なかろう。予め何分までの遅延なら接続を待つかを定めておき、遅延時は駅係員が丁寧に誘導・確認する。万が一に接続できなかった場合も、現行と異なり終便以外は1時間後に列車がある。

表7 提案の東京・名古屋・京都・新大阪→鳥取の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
新幹線	東京	600	637	633	730	830	930	1030	1130	1230	1330	1430	1530	1630	1730	1830
在来線	名古屋	606	643	646	743	843	943	1043	1143	1243	1343	1443	1543	1643	1743	1843
	京都	607	725	725	825	925	1025	1125	1225	1325	1425	1525	1625	1725	1825	1925
東京→鳥取				4.28	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31	4.31
名古屋→鳥取		2.50	2.49	2.49	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51
京都→鳥取		2.15	2.14	2.14	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15
新大阪→鳥取	2.01	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59	1.59

※4 出発駅とも相生で短時間乗継ぎに。  
 ※「のぞみ」を相生に1時間に1本停車（東海道新幹線の昼間ダイヤパターンに影響なく）に。  
 ※「スーパーはくと」「スーパーいなば」を一本化して相生始発で終日1時間おきに。  
 ※太文字は接続時間が標準の9分と異なるもの。

表8 提案の鳥取→新大阪・京都・名古屋・東京の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
在来線	米倉	607	725	725	825	925	1025	1125	1225	1325	1425	1525	1625	1725	1825	1925
新幹線	子吉	606	737	737	837	937	1037	1137	1237	1337	1437	1537	1637	1737	1837	1937
	相生	607	736	736	836	936	1036	1136	1236	1336	1436	1536	1636	1736	1836	1936
鳥取→新大阪		2.06	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.57	2.00
鳥取→京都		2.22	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.12	2.16	
鳥取→名古屋		2.57	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.51	2.48	2.51	
鳥取→東京		4.38	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.29	4.25		

※4 到着駅とも相生で短時間乗継ぎに。  
 ※「のぞみ」を相生に1時間に1本停車（東海道新幹線の昼間ダイヤパターンに影響なく）に。  
 ※「スーパーはくと」「スーパーいなば」を一本化して相生終着で終日1時間おきに。  
 ※太文字は接続時間が標準の10分と異なるもの。

提案の表7・8を現行の表1・2と比べ、乗車チャンスが1時間おきとなることで利便性が大きく向上する。京阪神との行き来は乗換えが生ずるが、全般的に所要時間が30分から1時間弱短くなる。また、大阪・梅田でなく新大阪との行き来になる点は若干不便となる。

表9に、提案の博多・広島・岡山→鳥取の時刻表と所要時間を、表10に、逆方向のそれらを示す。在来線特急は米子までの運行とするが、ここでは倉吉までの時刻を示す。

新幹線から在来線への接続は標準9分で、1本目は22分、2本目は7分、15本目は12分となる。在来線から新幹線への接続は標準10分で、16本目のみが24分となる。22～24分は長いですが、現行のダイヤを変更しない範囲でやむを得ない。短い接続時間の評価と遅延時の対応は既述の通りである。

表9 提案の博多・広島・岡山→鳥取の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
新幹線	博多	605	736	735	835	935	1035	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1735	1835	1935
在来線	岡山	605	736	736	836	936	1036	1136	1236	1336	1436	1536	1636	1736	1836	1936
	相生	621	743	743	843	943	1043	1143	1243	1343	1443	1543	1643	1743	1843	1943
博多→鳥取			3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.26	3.25	3.26
広島→鳥取		2.22	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.22	2.19
岡山→鳥取	1.56	1.41	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.43	1.46	1.43

※3 出発駅とも相生で短時間乗継ぎに。  
 ※「のぞみ」を相生に1時間に1本停車（東海道新幹線の昼間ダイヤパターンに影響なく）に。  
 ※「スーパーはくと」「スーパーいなば」を一本化して相生始発で終日1時間おきに。  
 ※太文字は接続時間が標準の9分と異なるもの。

表 10 提案の鳥取→岡山・広島・博多の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
在来線	倉吉発 607	707	807	907	1007	1107	1207	1307	1407	1507	1607	1707	1807	1907	2007	2107
新幹線	相生着 725	825	925	1025	1125	1225	1325	1425	1525	1625	1725	1825	1925	2025	2125	2225
	相生着 735	835	935	1035	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1735	1835	1935	2035	2135	2249
	岡山着 751	851	951	1051	1151	1251	1351	1451	1551	1651	1751	1851	1951	2051	2150	2306
	広島着 832	927	1032	1127	1227	1327	1427	1527	1627	1727	1827	1927	2027	2127	2231	
	博多着 935	1034	1135	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134	2234		
鳥取→岡山	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.43	1.59
鳥取→広島	2.25	2.20	2.25	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.20	2.24	
鳥取→博多	3.28	3.27	3.28	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27	3.27		

※3到着駅とも相生で短時間乗継ぎに。

※「のぞみ」を相生に1時間に1本停車（東海道新幹線の昼間ダイヤパターンに影響なく）に。

※「スーパーはくと」「スーパーいなば」を一本化して相生終着で終日1時間おきに。

※太文字は接続時間が標準の10分と異なるもの。

提案の表9・10を現行の表3・4と比べ、乗車チャンスが1時間おきとなることで利便性が大きく向上する。博多・広島との行き来はおおむね20～30分短くなり、岡山との行き来は乗換えが生ずるが所要時間はほぼ変わらない。

本調査の提案を実行する費用は、以下により必要な車両・運転士・車掌の数がむしろ少なくなり、おそらく減額となる。具体的な数値は、現行と提案の費用変化の推定の6.にて分析する。ただし、「はくと」を姫路折返しとするためのダイヤ調整に伴う費用も勘案しなければいけない。

- ・京都発着の「スーパーはくと」と岡山発着の「スーパーいなば」を一本化
- ・「スーパーはくと」の京都－姫路の運行を取止め
- ・「スーパーいなば」の岡山－上郡の運行を取止め上郡－姫路を延伸
- ・JR西日本と智頭急行での車両・運転士・車掌の分担は協議による

以上により、山陽新幹線の高速性を活かすことで、東西各所と鳥取県東部とのアクセスは、トータルで所要時間がおおむね短縮され、また乗車チャンスが格段に増え、大幅に改善される。これだけ目に見えて改善されれば相応の利用増・増収を見込め、JR西日本とJR東海が、相生に「のぞみ」を1時間に1本停車させて陰陽連絡の拠点とするという大きな経営判断をする価値があるのではないだろうか。

相生－鳥取－米子の大半は単線であり、場合によっては、行違い時に対向列車を長時間待つ、あるいは停車駅以外に運転停車（利用者の乗降は不可）して行違うことにより、所要時間が伸びてしまう。1時間おきの等間隔で列車を運行する場合、30分おきに対向列車と行違う（すれ違う）ことになり、その場所は終日同一である。新線建設あるいは大規模改良であれば、行違える特急停車駅あるいは複線区間の間の走行時間が全て30分弱となるように、地上設備と走行速度を計画できるが、今回はそうではない。もし30分を1分でも超える区間があると効率的なダイヤを組めず、23分といった30分を大きく下回る区間があると対向列車待ちが長くなる。

都合の良いことに、佐用－智頭、智頭－鳥取、鳥取－倉吉のいずれもが偶然にも30分弱の走行時間で、さらに相生の発着時刻が「のぞみ」の上下列車と丁度良い接続時間とできるものとなり、非常に効率の良いダイヤを組めた。付録に、1分刻みで作成した時刻表とダイヤを示す。15秒刻みの実行ダイヤを作成するには、JR西日本と智頭急行の内部データに基づき実務者と協議して検討する。

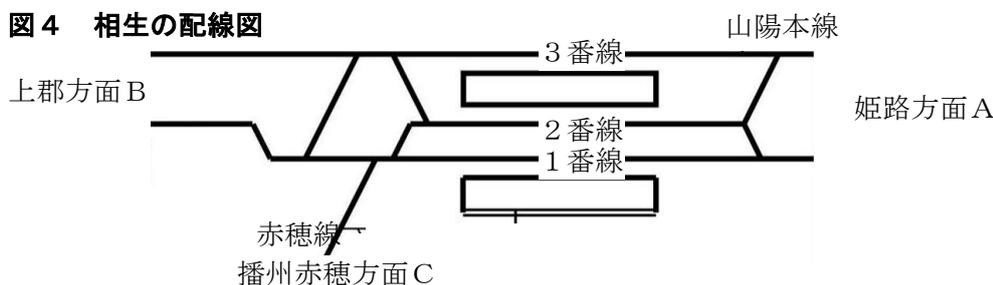
### (3) 「はくと」は姫路折返し

図3に、相生付近の路線図を、図4に、相生の配線図を示す。「はくと」を相生折返しにするとしたら、上郡方面から2番線または3番線に到着し上郡方面へ出発する。

図3 相生付近の路線図



図4 相生の配線図



姫路方面をA、上郡方面をB、播州赤穂方面をCとして、相生 902 発から 1842 着の時間帯は一部例外を除き以下の運行パターンである。

- ・ A→Cの普通が2番線で着発
- ・ C→Aの普通が2番線で着発
- ・ Bの普通が3番線で折返し、全ての乗換えが対面
- ・ A→Bの「スーパーはくと」と貨物列車が1番線を通過
- ・ B→Aの「スーパーはくと」と貨物列車が3番線を通過

上記以外の時間帯は一部例外を除き以下の運行パターンである。

- ・ A→BとA→Cの普通が1番線で着発
- ・ B→Aの普通が3番線で着発
- ・ C→Aの普通が2番線で着発
- ・ A→Bの「スーパーはくと」と貨物列車が1番線を通過
- ・ B→Aの「スーパーはくと」と貨物列車が3番線を通過

「はくと」が毎時25分に到着して43分に出発するまでの間、2番線または3番線が空いていれば折返せるが、多くの時間帯は空いてない。空きを生み出すには京阪神広域のダイヤを大きく変更することになる。そこで、「はくと」の上りは3番線到着として姫路までの運行とし、下りは1番線出発として姫路からの運行とする。それにより、現行ダイヤへの当りが少なく済むと同時に、「はくと」と接続する「のぞみ」の停まらない姫路、さらに新快速との乗継ぎにより加古川・西明石・明石・神戸等とのアクセスを便利にできる。運行距離が伸びて車両を1編成余計に要することはやむを得ない。それでも3番線の着発タイミングを生み出すために広域のダイヤ調整を要する。

#### (4) 運賃・料金

智頭急行ルート陰陽連絡を便利にできたとして、より増客・増収を図るには価格設定が重要である。高速道路の整備とともにマイカーと高速バスの利便性が上がってシェアを奪われており、それらへの競争力を持つには低額とする必要がある一方、低額とし過ぎると収益性が低下してしまう。低額サービスと収益性を両立させるのに、着席は現行価格水準のまま立席限定で低額とするのも一法であり、これは後述する他の区間全てに共通である。図5に、着席割増料金の簡易な收受方法を示す。着席と立席で価格差を付け、通勤用車両に限らず特急車両や新幹線でも同様の設備とできる。

図5 着席割増料金の簡易な收受方法



写真1に、鳥取駅前バスターミナルにて案内されている鳥取駅前発着の高速バスの運行状況を示す。東京・京都・姫路・広島・福岡・神戸・大阪線と、智頭急行ルート陰陽連絡と競合する路線が一通りあるものの、コロナ禍により利用が激減し運行が大幅に縮小されている。今後の利用回復に伴い高速バスの運行がどのように変化するか分からないが、強力な競合相手である。速達性は鉄道が勝り、低廉性は高速バスが勝り、鉄道のサービスレベルや価格を練るのに高速バスの動向を常に意識しなければいけない。

写真1 鳥取駅前発着の高速バスの運行状況

高速バスの運行状況について	
2022年4月1日(金)現在	
・東京線	路線廃止
・京都線	全便運休中
・姫路線	通常運行
・広島線	全便運休中
・福岡線	全便運休中 ※4/27~5/8の間、期間限定で運行再開
・神戸・大阪線	減便ダイヤにて運行中

東京との行き来に関しては航空が競合相手となる。ANAのみの運航で、LCCによる低額便はなく、正規運賃は片道29,400~36,900円である。主要都市間のようなホテルとセットで大きく低額となるツアーもない。速達性は航空が勝り、低廉性は鉄道が勝る。以前は大阪(伊丹)便の運航もあったが、智頭急行が開業した1994年の翌年に休止となり、運航再開の見込みはない。

表 11 に、智頭急行ルート陰陽連絡に関わる運賃・料金を示す。様々な企画きっぷがあり、以下の点があり不公平な面もあり、また利用者に浸透していないかも知れないが、一通り集計した。

- ・設定されている駅が限定
- ・地点間の一方しかないものもあり
- ・新たに生れたり廃止されたりが多い

新幹線の相生乗継ぎの料金も想定してみた。京阪神は直通しているのが乗継ぎとなるので、所要時間短縮かつ乗車チャンス増大とは言え、現行よりも高額とならない配慮が欠かせない。

表 11 智頭急行ルート陰陽連絡に関わる運賃・料金

	鳥 取					倉 吉					記 事						
	合 計	乗車券	新幹線 特急券	在来線 特急券	智頭急 特急券	合 計	乗車券	新幹線 特急券	在来線 特急券	智頭急 特急券							
東 京	19,500	11,660	6,450	860	530	20,160	11,990	6,450	1,190	530	新幹線乗継ぎ(姫路)、指定席						
	18,080	11,660	5,390	600	430	18,740	11,990	5,390	930	430	新幹線乗継ぎ(姫路)、自由席						
	19,410	11,660	6,580	640	530	19,960	11,990	6,580	860	530	新幹線乗継ぎ(相生)、指定席						
	17,990	11,660	5,520	380	430	18,540	11,990	5,520	600	430	新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
名古屋	13,110	7,370	4,350	860	530	13,990	7,920	4,350	1,190	530	新幹線乗継ぎ(姫路)、指定席						
	11,800	7,370	3,400	600	430	12,680	7,920	3,400	930	430	新幹線乗継ぎ(姫路)、自由席						
	13,080	7,370	4,540	640	530	13,850	7,920	4,540	860	530	新幹線乗継ぎ(相生)、指定席						
	11,770	7,370	3,590	380	430	12,540	7,920	3,590	600	430	新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
京 都 (4,070)	8,320	5,060	0	2,730	530	9,310	5,830	0	2,950	530	直通、指定席						
	7,690	5,060	0	2,200	430	8,680	5,830	0	2,420	430	直通、自由席						
	7,480	/					8,370	/					WEB早特7(指定席)				
	6,650						7,440						WEB早特14(指定席)				
	5,810						6,500						WEB早特21(指定席)				
	6,685						7,715						京阪神往復割引きっぷの半額				
	9,830	5,060	3,600	640	530	10,820	5,830	3,600	860	530	新幹線乗継ぎ(相生)、指定席						
	8,620	5,060	2,750	380	430	9,610	5,830	2,750	600	430	新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
新大阪	7,820	3,960	2,690	640	530	8,810	4,730	2,690	860	530	新幹線乗継ぎ(相生)、指定席						
	6,720	3,960	1,950	380	430	7,710	4,730	1,950	600	430	新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
大 阪 (3,800)	7,220	3,960	0	2,730	530	7,990	4,730	0	2,730	530	直通、指定席						
	6,590	3,960	0	2,200	430	7,360	4,730	0	2,200	430	直通、自由席						
	6,490	/					7,180	/					WEB早特7(指定席)				
	5,770						6,380						WEB早特14(指定席)				
	5,040						5,580						WEB早特21(指定席)				
	5,550						6,275						京阪神往復割引きっぷの半額				
博 多 (9,900)	16,760	9,900	5,470	860	530	/					新幹線乗継ぎ(岡山)、指定席						
	15,550	9,900	4,620	600	430						新幹線乗継ぎ(岡山)、自由席						
	16,800	9,900	5,730	640	530						新幹線乗継ぎ(相生)、指定席						
	15,590	9,900	4,880	380	430						新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
広 島 (4,600)	10,490	5,830	3,270	860	530	/					新幹線乗継ぎ(岡山)、指定席						
	9,390	5,830	2,530	600	430						新幹線乗継ぎ(岡山)、自由席						
	9,430	/									/					WEB早特7(指定席)	
	8,380															WEB早特14(指定席)	
	7,330															WEB早特21(指定席)	
	10,920															5,830	3,920
	9,820	5,830	3,180	380	430						新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						
岡 山	5,100	2,840	0	1,730	530	/					直通、指定席						
	4,470	2,840	0	1,200	430						直通、自由席						
	4,580	/									/					WEB早特7(指定席)	
	4,070															WEB早特14(指定席)	
	3,560															WEB早特21(指定席)	
	5,890															2,840	1,880
	4,640	2,840	990	380	430						新幹線乗継ぎ(相生)、自由席						

※新幹線は「のぞみ」を利用。新幹線と乗継ぐ在来線特急は半額。  
 ※指定席は通常期の金額で、繁忙期と閑散期は300円(新幹線乗継ぎ)または200円(直通)が増減。  
 ※網掛けは距離按分して現行の姫路の料金+(岡山の料金-姫路の料金)÷4と想定。岡山-相生は特定料金。  
 ※WEB早特7,14,21は2022年4月より販売開始で、それぞれ乗車日の7,14,21日前まで購入可。  
 ※京阪神往復割引きっぷは2022年3月にて終了。  
 ※駅名の( )はその駅前と鳥取駅前を結ぶ高速バスの運賃。

### 3. 鳥取－米子

#### (1) 現行

表 12 に、現行の鳥取→倉吉→米子の時刻表を、表 13 に、逆方向のそれを示す。3 種の特急が混在し、倉吉始終着の「スーパーはくと」は鳥取－米子の行き来に使えないので乗車効率が低い。鳥取大学前は「スーパーはくと」が通過し、伯耆大山はアトランダムに通過し、乗車チャンスが非常に限られる。

表 12 現行の鳥取→倉吉→米子の時刻表

鳥取発	704	823	930	1013	1140	1201	1306	1353	1509	1554	1739	1844	2002	2049
鳥取大学前	708	828	934	レ	1144	レ	1311	レ	1514	レ	1744	1848	レ	2053
倉吉着	732	857	959	1043	1208	1230	1339	1421	1539	1621	1812	1912	2029	2121
伯耆大山発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1608	レ	1841	1942	レ	2151
米子着	806	930	1036	レ	1240	レ	1410	レ	1613	レ	1846	1948	レ	2157

※「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」「スーパーはくと」が混在。  
 ※鳥取大学前は「スーパーはくと」が通過、伯耆大山はアトランダムに通過。

表 13 現行の米子→倉吉→鳥取の時刻表

米子発		656		825	950		1217		1452		1712	1842	2040
伯耆大山	レ	700		829	レ		レ		レ		レ	レ	レ
倉吉	604	732	812	858	1025	1219	1254	1424	1523	1622	1744	1914	2112
鳥取大学前	レ	758	レ	923	1053	レ	1319	レ	1549	レ	1812	1938	2136
鳥取着	632	803	850	928	1058	1252	1324	1452	1553	1650	1816	1942	2140

※「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」「スーパーはくと」が混在。  
 ※鳥取大学前は「スーパーはくと」が通過、伯耆大山はアトランダムに通過。  
 ※鳥取1044着は特定日のみ運転なので記載せず。

表 14 に、現行の鳥取→米子の時刻表・運行間隔と所要時間を、表 15 に、逆方向のそれらを示す。乗車チャンスは大半の時間帯がおおむね 2 時間である。2022 年春ダイヤ改正より前は、特急を補完するように、所要時間 1 時間半～2 時間弱の快速が下り 5 本、上り 4 本運行していたが、ほぼ全廃された。

表 14 現行の鳥取→米子の時刻表・運行間隔と所要時間

	1		2		3		4		5		6		7		8		9
鳥取発	704	1.19	823	1.07	930	2.10	1140	1.26	1306	2.03	1509	2.30	1739	1.05	1844	2.05	2049
米子着	806	間隔	930	間隔	1036	間隔	1240	間隔	1410	間隔	1613	間隔	1846	間隔	1948	間隔	2157
鳥取→米子	1.02		1.07		1.06		1.00		1.04		1.04		1.07		1.04		1.08

表 15 現行の米子→鳥取の時刻表・運行間隔と所要時間

	1		2		3		4		5		6		7		8
米子発	656	間隔	825	間隔	950	間隔	1217	間隔	1452	間隔	1712	間隔	1842	間隔	2040
鳥取着	803	1.25	928	1.30	1058	2.26	1324	2.29	1553	2.23	1816	1.26	1942	1.58	2140
米子→鳥取	1.07		1.03		1.08		1.07		1.01		1.04		1.00		1.00

## (2) 提案

表 16 に、提案の鳥取→倉吉→米子の時刻表と所要時間を、表 17 に逆方向のそれらを示す。智頭急行陰陽連絡の 2. で既述した「はくと」を米子まで延伸し、終日 1 時間おきにする。鳥取大学前と伯耆大山にも全列車を停車させる。

表 16 提案の鳥取→倉吉→米子の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
鳥取発	605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105	2205
鳥取大学前	609	709	809	909	1009	1109	1209	1309	1409	1509	1609	1709	1809	1909	2009	2109	2209
倉吉着	633	733	833	933	1033	1133	1233	1333	1433	1533	1633	1733	1833	1933	2033	2133	2233
伯耆大山発	703	803	903	1003	1103	1203	1303	1403	1503	1603	1703	1803	1903	2003	2103	2203	2303
米子着	707	807	907	1007	1107	1207	1307	1407	1507	1607	1707	1807	1907	2007	2107	2207	2307
鳥取→米子	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02

※3 種の特急を「スーパーはくと」に一本化して相生－鳥取－米子の運行にし終日 1 時間おきに。

表 17 提案の米子→倉吉→鳥取の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
米子発	601	701	801	901	1001	1101	1201	1301	1401	1501	1601	1701	1801	1901	2001	2101	2201
伯耆大山	605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105	2205
倉吉	635	735	835	935	1035	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1735	1835	1935	2035	2135	2235
鳥取大学前	659	759	859	959	1059	1159	1259	1359	1459	1559	1659	1759	1859	1959	2059	2159	2259
鳥取着	703	803	903	1003	1103	1203	1303	1403	1503	1603	1703	1803	1903	2003	2103	2203	2303
米子→鳥取	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02

※3 種の特急を「スーパーはくと」に一本化して米子－鳥取－相生の運行にし終日 1 時間おきに。

提案の表 16・17 を現行の表 14・15 と比べ、乗車チャンスが 1 時間おきとなることで利便性が大きく向上する。鳥取－米子の乗車時間は約 1 時間なので、乗車チャンスの 2 時間おきと 1 時間おきの違いが、乗車時間の長い陰陽連絡より強く影響する。鳥取県内の東西拠点である両地間が所要 1 時間、終日 1 時間おきで結ばれる意味は大きい。

以上を実行する費用は、2. (2) に既述した京都－姫路の運行取止め等により必要な車両・運転士・車掌の数が少なくなる分で賄える。具体的な数値は、現行と提案の費用変化の推定の 6. にて分析する。

鳥取－米子の内、区間の大半である鳥取－伯耆大山は単線、伯耆大山－米子のみが複線である。単線主体の路線のダイヤの効率性については 2. (2) に既述した通りである。

都合の良いことに、鳥取－倉吉とともに倉吉－(伯耆大山～米子) も偶然にも 30 分弱の走行時間で、非常に効率の良いダイヤを組めた。現行、最長 1 時間 08 分の所要時間の列車までであるのに対し、鳥取大学前と伯耆大山に全列車を停車させても所要時間 1 時間 02 分に統一できるのは、停車駅以外の運転停車が生じないからである。付録に、1 分刻みで作成した時刻表とダイヤを示す。

### (3) 運賃・料金

表 18 に、鳥取－米子に関わる運賃・料金を示す。鳥取－米子が所要 1 時間、かつ終日 1 時間おきの乗車チャンスは魅力的だが、指定席で往復 7,000 円オーダー、繁忙期 7,240 円は割高感が強い。2022 年春ダイヤ改正前は快速があり、所要 1 時間半～2 時間弱、かつ乗車チャンスが限定的とはいえ、往復 3,380 円で利用できた倍以上であり割高感を持つ人が多いだろう。

表 18 鳥取－米子に関わる運賃・料金

	倉 吉			米 子			記 事
	合 計	乗車券	特急券	合 計	乗車券	特急券	
鳥 取	1,970	680	1,290	3,420	1,690	1,730	指定席
	1,440	680	760	2,890	1,690	1,200	自由席
	1,180	680	500				トク特チケットレス(指定席)
	倉 吉			2,720	990	1,730	指定席
				2,190	990	1,200	自由席
				1,690	990	700	トク特チケットレス(指定席)

※鳥取大学前・伯耆大山は省略。

※指定席は通常期の金額で、繁忙期と閑散期は200円が増減。

※トク特チケットレスは2022年4月～9月。

鳥取－倉吉と倉吉－米子の利用では自由席ですら乗車券より特急券の方が高く、その感がより強くなる。全国の J R において普通や快速の運行が少なく地域内の短距離の移動も特急の利用が多い路線では、短距離の特急料金を低額としている例が多い。例えば、25km までと 50km までの自由席特急料金が、J R 北海道は 320 円と 630 円、J R 四国は 330 円と 530 円、J R 九州は 310 円と 630 円である。J R 西日本も大阪近郊・北近畿・南紀・能登では 50km まで 660 円である。

鳥取以西の特急にはそういった設定がなかったが、2022 年 4 月にトク特チケットレスが始まり、65km までの指定席特急券を表 18 の金額とした。しかし、写真 2 に示した倉吉駅における自由席への集中の様子のように、トク特チケットレスより高額な自由席に集中しており、利用者に知られていない。

写真 2 倉吉駅における自由席への集中の様子 (手前が 1 号車指定席、奥が 2 号車自由席)



そもそも、指定席と自由席は設備が同一で、コロナ禍中は自由席でも必ず座れ、指定席は事前に列車が指定されて行動の自由を縛られて不便なのに、指定席の方が高額なのは理に合わない。本来は、指定席と自由席でなく着席と立席で価格差を付けるべきではないだろうか。コロナ禍前によくあった自由席は混んで指定席はガラガラといったことも防げる。2.(4)に既述した方法で着席割増料金を簡易に収受でき、立席限定の特急料金は低額、着席は割増料金とすることが利用者と事業者の双方にメリットをもたらすと言える。

また、着席と立席で価格差を付けるなら、運賃と特急料金の組合せという現行の制度も改めることも考えられる。なぜなら、特急停車駅相互の移動サービスの生産コストは、特急が普通より高コストとは限らない。車両と運転士は特急の方が回転効率がよく、むしろ低コストとなる。短編成の特急にも車掌が乗務するのは特急券所持の車内検察のためであり、仮に特急料金を廃止し着席料金は無人収受すれば不要となる。そうすると特急は普通より低コストとなり、特急料金を設定する合理性がなくなる。現に大手民鉄の多くは特急その他の優等列車と普通（各停）に価格差を付けていない。

そして、単純に特急料金を廃止したのでは収益性が低下する。表19に、運賃・料金の鉄道事業者による比較を示す。智頭急行と若桜鉄道の運賃はJR西日本の地方交通線と比べても20～50%程度高い。利用者目線に立ち、運賃が安くとも乗車チャンスが非常に少なく、特急を使うと割高になるより、以下とした方が売り手よし（増客＋普通の客単価アップ＋特急の客単価ダウン＋省人化を総合して収支改善）、買い手よし（価格が合理的で特急利用が主となり、低額の立席限定も選択でき総合して利便向上）になるのではないだろうか。

- ・特急料金を廃止、運賃（着席できない）は現行運賃より少し高い程度に値上げ
- ・着席には着席料金（特急は普通より高く）を車内で無人収受、短編成の特急もワンマン運転

表19 運賃・料金の鉄道事業者による比較

キロ	JR西日本			智頭急行		若桜鉄道	キロ	JR西日本			智頭急行	
	幹線	地方交通線	自由席特急券	運賃	自由席特急券			幹線	地方交通線	自由席特急券	運賃	自由席特急券
1	150	150	760	180	430	100	31	590	590	760	810	430
2	150	150	760	180	430	170	32	590	590	760	810	430
3	150	150	760	180	430	210	33	590	680	760	810	430
4	190	190	760	240	430	270	34	590	680	760	880	430
5	190	190	760	240	430	270	35	590	680	760	880	430
6	190	190	760	240	430	270	36	680	680	760	880	430
7	200	210	760	310	430	300	37	680	680	760	950	430
8	200	210	760	310	430	300	38	680	770	760	950	430
9	200	210	760	310	430	300	39	680	770	760	950	430
10	200	210	760	370	430	340	40	680	770	760	1,010	430
11	240	240	760	370	430	340	41	770	770	760	1,010	430
12	240	240	760	370	430	340	42	770	860	760	1,010	430
13	240	240	760	430	430	370	43	770	860	760	1,070	430
14	240	240	760	430	430	370	44	770	860	760	1,070	430
15	240	240	760	430	430	370	45	770	860	760	1,070	430
16	330	330	760	500	430	400	46	860	860	760	1,130	430
17	330	330	760	500	430	400	47	860	990	760	1,130	430
18	330	330	760	500	430	400	48	860	990	760	1,130	430
19	330	330	760	570	430	440	49	860	990	760	1,190	430
20	330	330	760	570	430	440	50	860	990	760	1,190	430
21	420	420	760	570	430		51	990	990	1,200	1,190	430
22	420	420	760	630	430		52	990	990	1,200	1,250	430
23	420	420	760	630	430		53	990	990	1,200	1,250	430
24	420	510	760	630	430		54	990	990	1,200	1,250	430
25	420	510	760	690	430		55	990	990	1,200	1,320	430
26	510	510	760	690	430		56	990	1,170	1,200	1,320	430
27	510	510	760	690	430		57	990	1,170	1,200	1,320	430
28	510	510	760	750	430							
29	510	590	760	750	430							
30	510	590	760	750	430							

※1km未満の端数は1kmに繰上げ。  
 ※智頭急行の全区間に相当する57kmまでを示す。  
 ※山陰本線・伯備線は幹線、因美線・境線は地方交通線。

運賃値上げと特急料金廃止まですれば、特急をリクエスト停車（乗降希望のある全駅に停車）方式とし、高校開校期の平日朝夕以外の普通の運行を取止めることで低コストな運行体系とできる。

## 4. 米子ー出雲市

### (1) 現行

表 20 に、現行の米子→松江→出雲市の時刻表を、表 21 に、逆方向のそれを示す。「やくも」が 1～2 時間おきに運行する中、「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」がアトランダムに運行している。電化されている米子ー出雲市を気動車である「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」が運行することは、JR 西日本の経費と社会への環境負荷の両面で好ましくない。安来は上下 1 本ずつのみが通過し、玉造温泉と宍道はアトランダムに通過する。

表 20 現行の米子→松江→出雲市の時刻表

米子発	600	811	917	1016	1038	1119	1219	1241	1318	1411	1419	1615	1621	1824	1851	1922	2029	2124	2221
安来	608	819	924	1023	1045	1126	1226	レ	1325	1419	1426	1622	1629	1832	1857	1929	2036	2132	2228
松江	623	835	942	1039	1100	1142	1242	1304	1341	1436	1444	1638	1647	1848	1914	1947	2051	2147	2244
玉造温泉	628	841	948	レ	1106	レ	1248	レ	1347	1442	1451	1648	1654	1857	レ	レ	レ	レ	レ
宍道	636	851	957	1052	レ	1157	1257	レ	1357	レ	1501	1657	1706	1907	1933	2001	2104	2200	2257
出雲市着	647	904	1010	1104	1123	1208	1308	1327	1412	1502	1512	1708	1717	1918	1943	2017	2115	2211	2308

※「やくも」が 1～2 時間おきに運行する中、「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」がアトランダムに運行。

表 21 現行の出雲市→松江→米子の時刻表

出雲市発	442	527	624	721	727	831	855	1031	1212	1234	1331	1403	1433	1530	1622	1630	1751	1825	2036
宍道	453	538	637	632	レ	842	907	1042	1222	1245	1343	レ	レ	1541	1532	1642	レ	1837	2047
玉造温泉	レ	レ	648	742	レ	851	916	1051	レ	1254	レ	1420	1452	1551	1640	レ	レ	レ	2057
松江	507	552	655	749	757	858	924	1059	1236	1301	1359	1426	1501	1559	1647	1700	1818	1856	2104
安来	523	608	712	808	816	913	941	1115	1256	1317	1416	1443	1518	1617	1702	1717	レ	1914	2119
米子着	530	616	720	816	823	920	948	1123	1303	1324	1424	1450	1525	1624	1710	1724	1839	1922	2126

※「やくも」が 1～2 時間おきに運行する中、「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」がアトランダムに運行。

※安来は 1 本のみが通過、玉造温泉・宍道はアトランダムに通過。

※米子 1024, 1224, 1813 着は特定日のみ運転なので記載せず。

表 22 に、現行の米子→出雲市の時刻表・運行間隔と所要時間を、表 23 に、逆方向のそれらを示す。2022 年春ダイヤ改正で上下各 3 本が特定日のみ運転となり、それらを除くと乗車チャンスが 2 時間空く時間帯が生じた。一方、6～8 分差で連続して運行する時間帯がある。さらに加えて、以下のような箇所もある。

- ・出雲市終着 1512 の直前に益田方面へ 1504 発が出発して次列車が 1710 発
- ・出雲市終着 1717 の直前に益田方面へ 1710 発が出発して次列車が 1945 発
- ・出雲市始発 721 岡山行の直後に益田方面から 725 着

表 22 現行の米子→出雲市の時刻表・運行間隔と所要時間

	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10
米子発	600	2.11	811	1.06	917	0.59	1016	0.22	1038	0.41	1119	1.00	1219	0.22	1241	0.37	1318	0.53	1411
出雲市着	647	間隔	904	間隔	1010	間隔	1104	間隔	1123	間隔	1208	間隔	1308	間隔	1327	間隔	1412	間隔	1502
米子→出雲市	0.47		0.53		0.53		0.48		0.45		0.49		0.49		0.46		0.54		0.51

		11		12		13		14		15		15		17		18		19	
米子発	0.08	1419	1.56	1615	0.06	1621	2.03	1824	0.27	1851	0.31	1922	1.07	2029	0.55	2124	0.57	2221	
出雲市着	間隔	1512	間隔	1708	間隔	1717	間隔	1918	間隔	1943	間隔	2017	間隔	2115	間隔	2211	間隔	2308	
米子→出雲市		0.53		0.53		0.56		0.54		0.52		0.55		0.46		0.47		0.47	

表 23 現行の出雲市→米子の時刻表・運行間隔と所要時間

	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10
出雲市発	442	間隔	527	間隔	624	間隔	721	間隔	727	間隔	831	間隔	855	間隔	1031	間隔	1212	間隔	1234
米子着	530	0.46	616	1.04	720	0.56	816	0.07	823	0.57	920	0.28	948	1.35	1123	1.40	1303	0.21	1324
出雲市→米子	0.48		0.49		0.56		0.55		0.56		0.49		0.53		0.52		0.51		0.50

		11		12		13		14		15		15		17		18		19	
出雲市発	間隔	1331	間隔	1403	間隔	1433	間隔	1530	間隔	1622	間隔	1630	間隔	1751	間隔	1825	間隔	2036	
米子着	1.00	1424	0.26	1450	0.35	1525	0.59	1624	0.46	1710	0.14	1724	1.15	1839	0.43	1922	2.04	2126	
出雲市→米子		0.53		0.47		0.52		0.54		0.48		0.54		0.48		0.57		0.50	

## (2) 提案

表 24 に、提案の米子→松江→出雲市の時刻表と所要時間を、表 25 に逆方向のそれらを示す。「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」の運行を取止め、電車である岡山－米子－出雲市の「やくも」のみの運行とし、終日 1 時間おきにする。

3. に既述した鳥取－米子の「はくと」と米子でできるだけ短時間で接続できるよう以下とする。できれば接続時間をもっと短くしたいが、現行の行違い駅の配置ではやむを得ない。

- ・上下の「やくも」が伯耆大山の次に行違いできる岸本で行違い
- ・上りの伯耆大山発の 11 分後に下りが伯耆大山を出発
- ・鳥取方面から米子への到着から出雲市方面への接続は 8 分
- ・出雲市方面から米子への到着から鳥取方面への接続は 9 分

安来・玉造温泉・出雲市にも全列車を停車させる。

表 24 提案の米子→出雲市の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
米子発	615	715	815	915	1015	1115	1215	1315	1415	1515	1615	1715	1815	1915	2015	2115	2215	2315
安来	623	723	823	923	1023	1123	1223	1323	1423	1523	1623	1723	1823	1923	2023	2123	2223	2323
松江	638	738	838	938	1038	1138	1238	1338	1438	1538	1638	1738	1838	1938	2038	2138	2238	2338
玉造温泉	643	743	843	943	1043	1143	1243	1343	1443	1543	1643	1743	1843	1943	2043	2143	2243	2343
宍道	651	751	851	951	1051	1151	1251	1351	1451	1551	1651	1751	1851	1951	2051	2151	2251	2351
出雲市着	702	802	902	1002	1102	1202	1302	1402	1502	1602	1702	1802	1902	2002	2102	2202	2302	002
米子→出雲市	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47

※「やくも」のみの運行とし終日 1 時間おきに。

表 25 提案の出雲市→米子の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
出雲市発	505	605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105	2205
宍道	516	616	716	816	916	1016	1116	1216	1316	1416	1516	1616	1716	1816	1916	2016	2116	2216
玉造温泉	524	624	724	824	924	1024	1124	1224	1324	1424	1524	1624	1724	1824	1924	2024	2124	2224
松江	530	630	730	830	930	1030	1130	1230	1330	1430	1530	1630	1730	1830	1930	2030	2130	2230
安来	544	644	744	844	944	1044	1144	1244	1344	1444	1544	1644	1744	1844	1944	2044	2144	2244
米子着	552	652	752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952	2052	2152	2252
出雲市→米子	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47

※「やくも」のみの運行とし終日 1 時間おきに。

表 26 に、想定の出雲市－益田－新山口の概略時刻表を示す。出雲市にて、米子方面から益田方面への接続は 8 分、益田方面から米子方面への接続は 10 分とした。全区間短線なので、実ダイヤは上下列車の行違いを詰めて組まなければいけない。また、新山口での山陽新幹線との接続を配慮する必要がある。

表 26 想定の出雲市－益田－新山口の概略時刻表

出雲市発	710	910	1110	1310	1510	1710	1910	2110
益田	900	1100	1300	1500	1700	1900	2100	2300
新山口着	1040		1440		1840		2240	
新山口発			825		1225		1625	2025
益田	605	805	1005	1205	1405	1605	1805	2005
出雲市着	755	955	1155	1355	1555	1755	1955	2155

※所要時間は概算で、精度を高めるには精査を要す。

図 5 に、米子駅の構内図を示す。1 番線は改札口と同一平面で行き来でき、0 番線の境線とも同一平面で乗換えられて便利である。特急の下りは 2 番線、上りは 1 番線、折返しは 3 番線の発着が基本であり、それに倣い、「やくも」の下りは 2 番線、上りは 1 番線の発着、「はくと」は 3 番線の折返しとする。すると、鳥取方面と出雲市方面の下り方向の乗換えは同一ホームの反対面となるが、上り方向の乗換えは別ホームとなる。同一ホームでの乗換えを希望する利用者へは伯耆大山での乗換えを案内する。

「やくも」の利用者は、上記の乗換え人数より米子での乗降と境線との乗継ぎを併せた人数の方が多い。ならば、「やくも」の上下列車は時間が被らないので、下りも1番線の発着とした方が高サービスとなる。鳥取方面から出雲市方面への同一ホームでの乗換えを希望する利用者へは、上り方向と同様に伯耆大山での乗換えを案内する。

図5 米子駅の構内図



提案の表24・25を現行の表22・23と比べ、乗車チャンスが1時間おきとなることで利便性が大きく向上する。米子ー松江ー出雲市の乗車時間は1時間以下であり、乗車チャンスの2時間おきがなくなる効果は鳥取ー米子よりさらに大きい。米子と松江・出雲市は、県は異なるものの中海・宍道湖・大山圏域として結び付きが強く、終日1時間おきが復活する意味は大きい。

以上を実行する費用は、終日の運行本数が19往復から18往復に減る一方、2両編成の気動車が4両編成の電車に置換わることから、おそらく大差ない。具体的な数値は、現行と提案の費用変化の推定の6.にて分析する。

米子ー出雲市の12駅間の内、3駅間が複線、9駅間が単線である。単線主体の路線のダイヤの効率性については2.(2)に既述した通りである。

都合の良いことに、鳥取ー米子の「はくと」と米子でできるだけ短時間で接続するダイヤを組むと、偶然にも米子ー出雲市の間では複線区間の東松江ー松江の間のみですれ違うこととなり、非常に効率の良いダイヤを組めた。現行、最長57分の所要時間の列車までであるのに対し、安来・玉造温泉・宍道に全列車を停車させても所要時間47分に統一できるのは、停車駅以外の運転停車が生じないからである。付録に、1分刻みで作成した時刻表とダイヤを示す。

### (3) 運賃・料金

表27に、米子ー出雲市に関わる運賃・料金を示す。米子で乗継ぎとなる鳥取・倉吉との行き来も含めた。鳥取ー米子と同様に、終日1時間おきの乗車チャンスが復活するのは魅力的だが、割高感が強い。この区間は以前から快速の運行がなかったものの、複線区間がある分、鳥取ー米子よりも対向列車待ちの長時間停車が少なく、また特急列車の停車駅が多く、特急と普通の所要時間差が鳥取ー米子よりも小さい。そのため、特急停車駅相互の移動でも普通での移動が多く、特急料金の割高感がより際立つ。他区間と同様に、立席限定の特急料金は低額、着席は割増料金とすることが利用者と事業者の双方にメリットをもたらすと言える。運賃値上げと特急料金廃止まですれば、より合理的になる。

「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」の米子ー出雲市の運行を取止めることにより、米子以東と以西の行き来では必ず米子で乗継ぐことになる。出雲市の以東と以西の行き来も同様である。現行のルールでは特急券が1列車ごとに必要であり、それでは乗換えが生ずる上に割高となってしまうので、通しの特急券で乗れるようにする等が不可欠である。

表27 米子ー出雲市に関わる運賃・料金

	倉吉			米子			松江			出雲市			記 事	
	合計	乗車券	特急券	合計	乗車券	特急券	合計	乗車券	特急券	合計	乗車券	特急券		
鳥取	1,970	680	1,290	3,420	1,690	1,730	4,700	2,310	2,390	5,370	2,640	2,730	指定席	
	1,440	680	760	2,890	1,690	1,200	3,630	2,310	1,320	3,960	2,640	1,320	自由席(101km以上はおトクな特急料金)	
	1,180	680	500										トク特チケットレス(指定席)	
				3,070			4,220							WEB早特7(指定席)
				2,730			3,750							WEB早特14(指定席)
				2,390			3,280							WEB早特21(指定席)
				2,720	990	1,730	3,250	1,520	1,730	4,370	1,980	2,390		指定席
		倉吉		2,190	990	1,200	2,720	1,520	1,200	3,300	1,980	1,320		自由席(101km以上はおトクな特急料金)
				1,690	990	700								トク特チケットレス(指定席)
					米子		1,800	510	1,290	2,900	1,170	1,730		指定席
						1,270	510	760	2,370	1,170	1,200		自由席	
						1,010	510	500	1,870	1,170	700		トク特チケットレス(指定席)	
									1,880	590	1,290		指定席	
									1,350	590	760		自由席	
									1,090	590	500		トク特チケットレス(指定席)	

※鳥取大学前・伯耆大山・安来・玉造温泉・宍道は省略。

※指定席は通常期の金額で、繁忙期と閑散期は200円が増減。

※トク特チケットレスは2022年4月～9月。

※WEB早特7, 14, 21は2022年4月より販売開始で、それぞれ乗車日の7, 14, 21日前まで購入可。

## 5. 伯備線ルート陰陽連絡

### (1) 現行

図6に、伯備線ルート陰陽連絡を示す。「やくも」が、岡山で山陽新幹線と接続して山陽本線・伯備線・山陰本線を経由して米子・松江・出雲市と結ぶ。

図6 伯備線ルート陰陽連絡



表28に、現行の岡山→米子の時刻表・運行間隔と所要時間を、表29に逆方向のそれらを示す。2022年春ダイヤ改正で上下各3本が特定日のみ運転となり、それらを除くと乗車チャンスが2時間空く時間帯が生じた。1994（平成6）年12月から続く「やくも」の終日1時間おき運行が28年ぶりに途絶えた。

表28 現行の岡山→米子の時刻表・運行間隔と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
岡山発	705	805	905	1005	1105	1205	1405	1605	1705	1805
米子着	915	1015	1117	1217	1315	1417	1620	1822	1920	2027
岡山→米子	2.10	2.10	2.12	2.12	2.10	2.12	2.15	2.17	2.15	2.22
		11		12						
岡山発	間隔	1905	間隔	2005						
米子着	0.56	2123	0.57	2220						
岡山→米子		2.18		2.15						

※米子1519, 1722, 2332着は特定日のみ運転なので記載せず。

表29 現行の米子→岡山の時刻表・運行間隔と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
米子発	532	621	722	819	922	1125	1326	1425	1527	1626
岡山着	741	834	939	1035	1139	1338	1539	1639	1739	1839
米子→岡山	2.09	2.13	2.17	2.16	2.17	2.13	2.13	2.14	2.12	2.13
		11		12						
米子発	1.00	1726	1.57	1923						
岡山着	間隔	1939	間隔	2136						
米子→岡山		2.13		2.13						

※米子1026, 1226, 1816発は特定日のみ運転なので記載せず。

## (2) 提案

表 30 に、提案の岡山→米子→出雲市の時刻表と所要時間を、表 31 に、逆方向のそれらを示す。終日 1 時間おきを復活する。岡山ー米子の精度の高い所要時間は、上下列車の行違い（すれ違い）を詰めたダイヤを組まないと決められず、ここでは全列車を現行のほぼ平均である 2 時間 15 分とした。

毎時、岡山 58 分発、09 分着に対して接続する東京方面の「のぞみ」の大半は、2. の智頭急行ルート「はくと」に接続する「のぞみ」と同一となり、岡山 51 分着（大半は現行より 4 分繰下げ）、18 分発（大半は現行より 5 分繰上げ）である。下りの米子着は「はくと」の 6 分後、上りの米子発は「はくと」の 7 分前なので、智頭急行ルートの方が短時間である。また、岡山ー米子の正確な所要時間は精査しないと分からないが、もし 2 時間 15 分より長くなると上記「のぞみ」との接続時間が不足し、新神戸以东との行き来の所要時間がさらに伸びる。

表 30 提案の岡山→米子の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
岡山発	658	758	858	958	1058	1158	1258	1358	1458	1558	1658	1758	1858	1958	2058
米子着	913	1013	1113	1213	1313	1413	1513	1613	1713	1813	1913	2013	2113	2213	2313
岡山→米子	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15

※終日 1 時間おきに。

※所要時間は概算で、精度を高めるには精査を要す。

表 31 提案の米子→岡山の時刻表と所要時間

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
米子発	554	654	754	854	954	1054	1154	1254	1354	1454	1554	1654	1754	1854	1954
岡山着	809	909	1009	1109	1209	1309	1409	1509	1609	1709	1809	1909	2009	2109	2209
米子→岡山	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15	2.15

※終日 1 時間おきに。

※所要時間は概算で、精度を高めるには精査を要す。

提案の表 30・31 を現行の表 27・28 と比べ、乗車チャンスが 1 時間おきとなることで利便性が大きく向上（復活）する。2. ～ 4. により姫路ー相生ー鳥取ー米子ー出雲市に終日 1 時間おきの特急運行体系を構築できた場合、岡山ー米子に 2 時間おきの時間帯が残るのは好ましくない。これからコロナ禍後の利用回復を目指す中、28 年間続いた終日 1 時間おきが途絶えることは大きなマイナス要素となる。JR 西日本が経費縮減に努めなければいけない事情はよく理解するが、客単価の高い特急列車を、運転士・車掌の稼働率の低い昼間帯に減便することは、むしろ減収が経費縮減額を上回る可能性もあるのではないだろうか。

以上を実行する費用は、終日の運行本数が 12 往復から 15 往復に増える分、増大する。具体的な数値は、現行と提案の費用変化の推定の 6. にて分析する。

### (3) 運賃・料金

智頭急行ルート陰陽連絡と同様に、東京との行き来は航空、その他はマイカーと高速バスが競合相手となる。航空との競合では速達性は劣るが低廉性は勝り、高速バスとの競合では低廉性は劣るが速達性は勝る。

表32に、伯備線ルート陰陽連絡に関わる運賃・料金を示す。他区間と同様に、低額サービスと収益性を両立させるのに、立席限定で低額とするのも一法である。収益性を確保しつつ、自由席は混んで指定席はガラガラといったことも防げ、航空・マイカー・高速バスに対する競争力を高められる。

さらに、出雲市以东と以西の行き来は、4.(3)に既述した通しの特急券で乗れるようにする等により値頃感を持たせたい。

表32 伯備線ルート陰陽連絡に関わる運賃・料金

	米 子				松 江				出 雲 市				記 事
	合 計	乗車券	新幹線 特急券	在来線 特急券	合 計	乗車券	新幹線 特急券	在来線 特急券	合 計	乗車券	新幹線 特急券	在来線 特急券	
東 京	20,230	11,880	6,990	1,360	20,560	12,210	6,990	1,360	20,670	12,210	6,990	1,470	指定席
	18,910	11,880	5,930	1,100	19,240	12,210	5,930	1,100	19,350	12,210	5,930	1,210	自由席
名 古 屋	15,060	8,580	5,120	1,360	15,390	8,910	5,120	1,360	16,050	9,460	5,120	1,470	指定席
	13,850	8,580	4,170	1,100	14,180	8,910	4,170	1,100	14,840	9,460	4,170	1,210	自由席
京 都	11,990	6,380	4,250	1,360	12,540	6,930	4,250	1,360	12,870	7,150	4,250	1,470	指定席
	10,880	6,380	3,400	1,100	11,430	6,930	3,400	1,100	11,760	7,150	3,400	1,210	自由席
新大阪 (4,900)	10,350	5,720	3,270	1,360	11,010	6,380	3,270	1,360	11,340	6,600	3,270	1,470	指定席
	9,350	5,720	2,530	1,100	10,010	6,380	2,530	1,100	10,340	6,600	2,530	1,210	自由席
	9,220	/			9,750	/			10,100	/			WEB早特7(指定席)
	8,190				8,650				8,960				WEB早特14(指定席)
6,130	6,490				6,730				WEB早特21(指定席)				
岡 山 (3,500)	5,370	2,640	0	2,730	6,140	3,410	0	2,730	7,020	4,070	0	2,950	指定席
	4,840	2,640	0	2,200	5,610	3,410	0	2,200	6,490	4,070	0	2,420	自由席
	4,820	/			5,510	/			6,310	/			WEB早特7(指定席)
	4,290				4,900				5,610				WEB早特14(指定席)
3,750	4,290				4,900				WEB早特21(指定席)				
博 多	15,960	9,130	5,470	1,360	16,620	9,790	5,470	1,360	16,730	9,790	5,470	1,470	指定席
	14,850	9,130	4,620	1,100	15,510	9,790	4,620	1,100	15,620	9,790	4,620	1,210	自由席
広 島 (4,000)	9,800	5,170	3,270	1,360	10,130	5,500	3,270	1,360	10,790	6,050	3,270	1,470	指定席
	8,800	5,170	2,530	1,100	9,130	5,500	2,530	1,100	9,790	6,050	2,530	1,210	自由席
	8,780	/			9,050	/			9,660	/			WEB早特7(指定席)
	7,800				8,040				8,570				WEB早特14(指定席)
6,600	6,840				7,330				WEB早特21(指定席)				

※新幹線は「のぞみ」を利用。新幹線と乗継ぐ在来線特急は半額。

※指定席は通常期の金額で、繁忙期と閑散期は300円（新幹線乗継ぎ）または200円（直通）が増減。

※WEB早特7, 14, 21は2022年4月より販売開始で、それぞれ乗車日の7, 14, 21日前まで購入可。

※駅名の（ ）はその駅前（新大阪は大阪）と米子駅前を結ぶ高速バスの運賃。

## 6. 現行と提案の費用変化の推定

運転費に比例する指標として列車キロと車両キロがあり、鉄道事業者から国交省への報告や集計にもよく使われる。列車キロとは、1日当りまたは1年当り等の列車の運行キロの合計で、各列車の運行キロを集計して求める。車両キロとは、編成両数を反映させた合計で、各列車の編成両数×運行キロを集計して求める。列車キロは必要な乗務員（運転士と車掌）数、車両キロは必要な車両数に比例する傾向が強い。

運転費は、列車や車両の運行キロより運行時間に比例する度合いの方が強いので、本来は、運行時間を集計したトレインアワー（列車アワーとは称さない）とカーアワー（車両アワーとは称さない）を分析した方がより高い精度となる。しかし、習慣的に列車キロと車両キロが使われ、トレインアワーとカーアワーはほとんど使われていない。現行と提案を比較するのに、走行速度に大差がない場合は精度に差が出ないので、ここでは列車キロと車両キロのみを分析する。

表 33 に、本調査に関わる現行の在来線特急の1日当り列車キロと車両キロを、表 34 に、提案のそれらを示す。現行の気動車と電車、提案の電車の両数は標準を示し、需要に応じて増結する。コロナ禍中はほとんど増結されなかったと思われ、今後は需要回復に応じて適宜増結されよう。提案の気動車の両数は、需要に応じて様々な両数で運行する平均を示す。特定日のみ運転の列車は金・土・休日と繁忙期に運転の予定で年間の半数程度になるので、列車キロ・車両キロともに50%として計上した。

列車キロは、気動車は山陽本線での運行が短距離の姫路－上郡のみとなる効果が大きく、鳥取－米子の運行が増える分を賄った上で900km近く減り、電車は「やくも」の1時間おき復活により1,000km強増える。併せて200km強、1%強の増加となる。提案はパターンダイヤとなる分、乗務員行路を効率的に組めるようになり、要員はおそらくほぼ同じだろう。

車両キロは、計算上は3,500km弱、7%弱減るが、それは提案の気動車の両数をいくつに設定するかで大きく上下するので、実際の車両の運用に基づき分析する必要がある。

表 33 本調査に関わる現行の在来線特急の1日当り列車キロと車両キロ

車両	列車名	運行区間	キロ	両数	本数	列車キロ	車両キロ
気動車	はくと	京都－倉吉	293.3	5	10	2,933.0	14,665.0
		京都－鳥取	253.5	5	2	507.0	2,535.0
	はくと(特定日のみ)	京都－倉吉	293.3	5	1	146.7	733.3
		京都－鳥取	253.5	5	1	126.8	633.8
	いなば	岡山－鳥取	141.8	2	12	1,701.6	3,403.2
	まつかぜ・おき	鳥取－出雲市	154.3	2	11	1,697.3	3,394.6
	まつかぜ	鳥取－米子	92.7	4	1	92.7	370.8
		鳥取－米子	92.7	2	5	463.5	927.0
おき	米子－出雲市	61.6	2	3	184.8	369.6	
電車	やくも	岡山－出雲市	220.7	4	24	5,296.8	21,187.2
	やくも(特定日のみ)	岡山－出雲市	220.7	4	6	662.1	2,648.4
合計						13,812.2	50,867.8

※列車名の「スーパー」は省略。「まつかぜ」「おき」は出雲市以东のみを計上。

※両数は標準で、各列車の両数は需要に応じて増結。

※本数は上下の合計。

※(特定日のみ)は、列車キロ・車両キロともに50%として計上。

**表 34 本調査に関わる提案の在来線特急の1日当り列車キロと車両キロ**

車両	列車名	運行区間	キロ	両数	本数	列車キロ	車両キロ
気動車	はくと	姫路－米子	215.5	3	30	6,465.0	19,395.0
		姫路－鳥取	122.8	3	2	245.6	736.8
		鳥取－米子	92.7	3	4	370.8	1,112.4
電車	やくも	岡山－出雲市	220.7	4	30	6,621.0	26,484.0
		米子－出雲市	61.6	4	6	369.6	1,478.4
合計						<b>14,072.0</b>	<b>49,206.6</b>

※両数の「はくと」は平均で、各列車の両数は需要に応じて増減。

※両数の「やくも」は標準で、各列車の両数は需要に応じて増結。

※本数は上下の合計。

現行の気動車の配置は、智頭急行のH0T7000系34両（＝5両×6編成＋増結用4両）とJR西日本のキハ187系26両（＝2両×13編成）である。「スーパーはくと」7往復（特定日のみ運転を含む）の運行にH0T7000系の5編成、「スーパーいなば」6往復の運行にキハ187系の3編成、「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」10往復の運行にキハ187系の7編成を要している。合計して配置19編成に対し使用15（＝5＋3＋7）編成である。

提案では、「はくと」の姫路－鳥取－米子の計18往復の運行に7編成で足りる。**表26**に示した出雲市－益田－新山口の計8.5往復の運行にキハ187系の4編成で足りる。合計して使用11（＝7＋4）編成なので現行の15編成より4編成少なく済む。

「はくと」の運行にH0T7000系とキハ187系をどのように使い分けるか、混結できるようにするか、グリーン車をどうするか等、様々な可能性があるが、使用車両数が減り、全体の動力費と車両保守費が縮減されるのは間違いない。

現行、智頭急行のH0T7000系がJR西日本線内を走行する方が、JR西日本のキハ187系が智頭急行線内を走行するよりずっと多い。それにより、JR西日本が智頭急行へ年間に約14億円の車両使用料（運輸雑収）を支払い、智頭急行の旅客収入のコロナ禍前の約13億円を上回るほどである。提案を実施した場合、その金額が大幅に減額となり、JR西日本は経費縮減、智頭急行は減収となる。

## 7. 実現に向けた考察

### (1) JR西日本の最近の動き

国鉄路線の内、鉄道特性を失ったと見なされた特定地方交通線は国鉄改革の1987（昭和62）年の前後にバス転換または三セク鉄道化され、JR各社はそれ以外の路線のみを運行している。そして、継承した赤字ローカル線は、明文化はされなかったものの関係者の暗黙の了解により、経営を継続することとしていた。

図7に、JR本州3社が赤字ローカル線を維持してきた仕組みを示す。新幹線と大都市圏の鉄道の収益によってローカル線の赤字を賄ってきたのだが、コロナ禍により鉄道利用が激減し、それが成立たなくなった。そのため、全国の多くの線区においてバス転換も含めた議論が始まり、(1)に既述した国の検討会と自民党議連は、そういった社会環境の変化も受けて立上げられた。

図7 JR本州3社が赤字ローカル線を維持してきた仕組み



※山陽新聞 2022.5.4 付「鉄路の先に ローカル線と地域（4）」より

そんな中、JR西日本は経費削減のために地方線区を中心に減便を進めている。2022年春ダイヤ改正によるサービス低下は繰返し既述した通りで、鳥取県に関わる内容は以下にて参照できる。

[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/211217\\_05\\_yonago.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/211217_05_yonago.pdf)

また、4月11日に『ローカル線に関する課題認識と情報開示について』と題し、輸送密度2,000人/日未満の線区の厳しい経営数値を情報開示した。以下にて参照できる。

[https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page\\_19817.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page_19817.html)

図8に、JR西日本の鳥取県内各線の輸送密度を、図9に、鳥取県関連線区の経営状況を示す。JR西日本は、輸送密度の低い線区をすぐにバス転換するというのではなく、地域と課題を共有し、今より利用しやすい今後の最適な地域交通体系を共に創りあげていきたいとしている。

図8 JR西日本の鳥取県内各線の輸送密度区分



図9 鳥取県関連線区の経営状況

【別紙2】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業キロ	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2019	2019/1987比
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲ 11.8	4,966	693	14%
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲ 8.5	4,878	921	19%
	出雲市～益田	129.9	22.4%	446	10.0	44.5	▲ 34.5	2,779	1,177	42%
因美線	東津山～智頭	38.9	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	179	12%

※「データで見るJR西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注)1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】=【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間でかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

※鳥取県に関わる線区を抜粋。

## (2) 地方鉄道に関わる国の検討会と自民党議連

国交省は、鉄道局鉄道事業課が事務局となり 2022 年 2 月 14 日に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を立上げた。以下にて関連情報を参照できる。

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html)

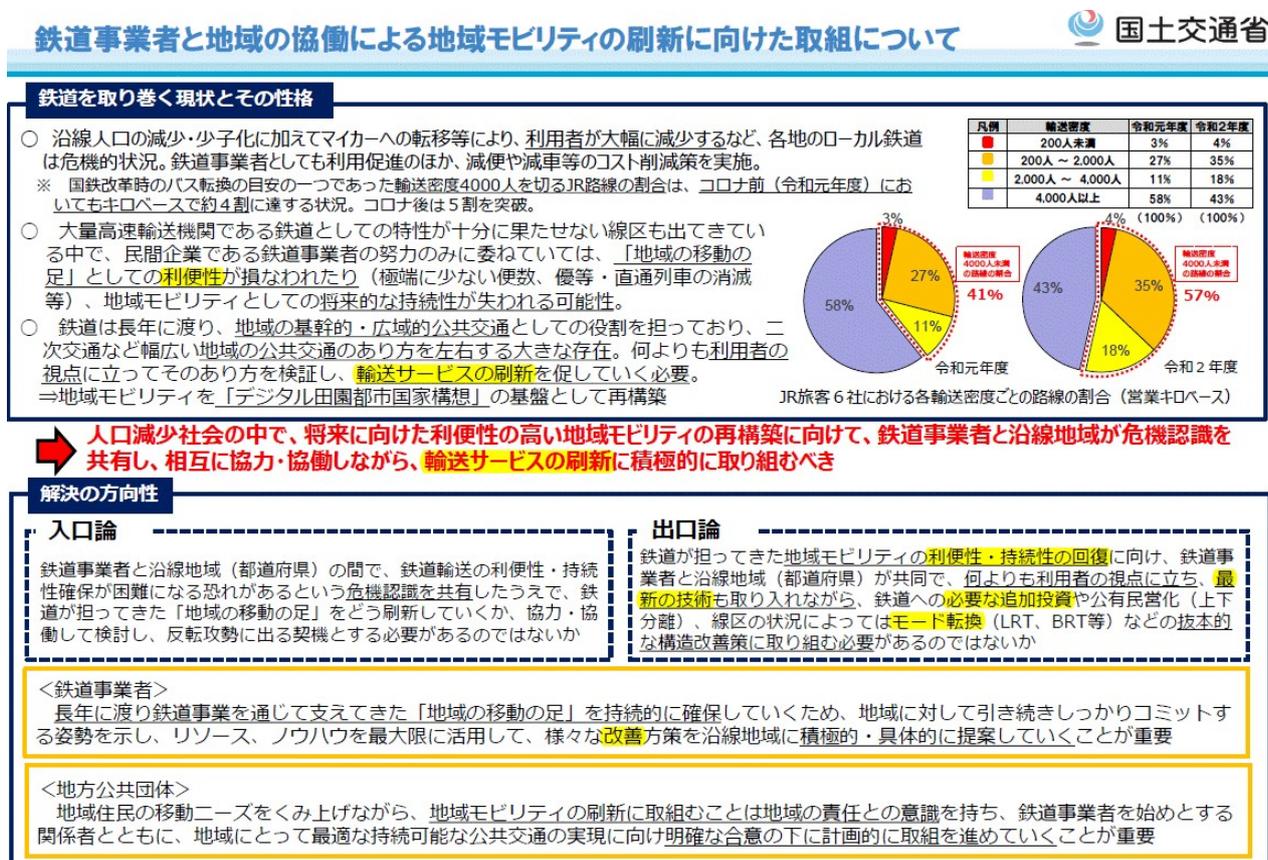
検討会の基本的考えは以下であり、**図 9**に、その取組み内容を示す。

鉄道は、大量高速輸送機関として、バス等の二次交通を含めた地域公共交通のあり方を左右する大きな存在です。他方、各地のローカル鉄道は、沿線人口の減少・少子化に加え、マイカーへの転移等により、利用者が大幅に減少するなど、一部の区間は危機的な状況に置かれています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化が拍車をかけている状況です。

そのため、こうした鉄道路線の現状について、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、改めて大量高速輸送機関としての特性を評価したうえで、相互に協力・協働しながら、利用者にとって利便性と持続性の高い地域公共交通を再構築していくための環境を早急に整えていく必要があります。

国土交通省では、国の関与・支援のあり方も含め、具体的方策を検討するための有識者検討会を 2 月 14 日に立ち上げました。今後、先進事例の整理・分析を進めるとともに、関係事業者、自治体等のご意見を伺いながら、夏頃のとりまとめに向けて議論を進めてまいります。

図 9 地域モビリティ刷新検討会の取組み内容



さらに、総合政策局（公共交通・物流政策部門）が事務局となり 3 月 31 日に「アフターコロナに

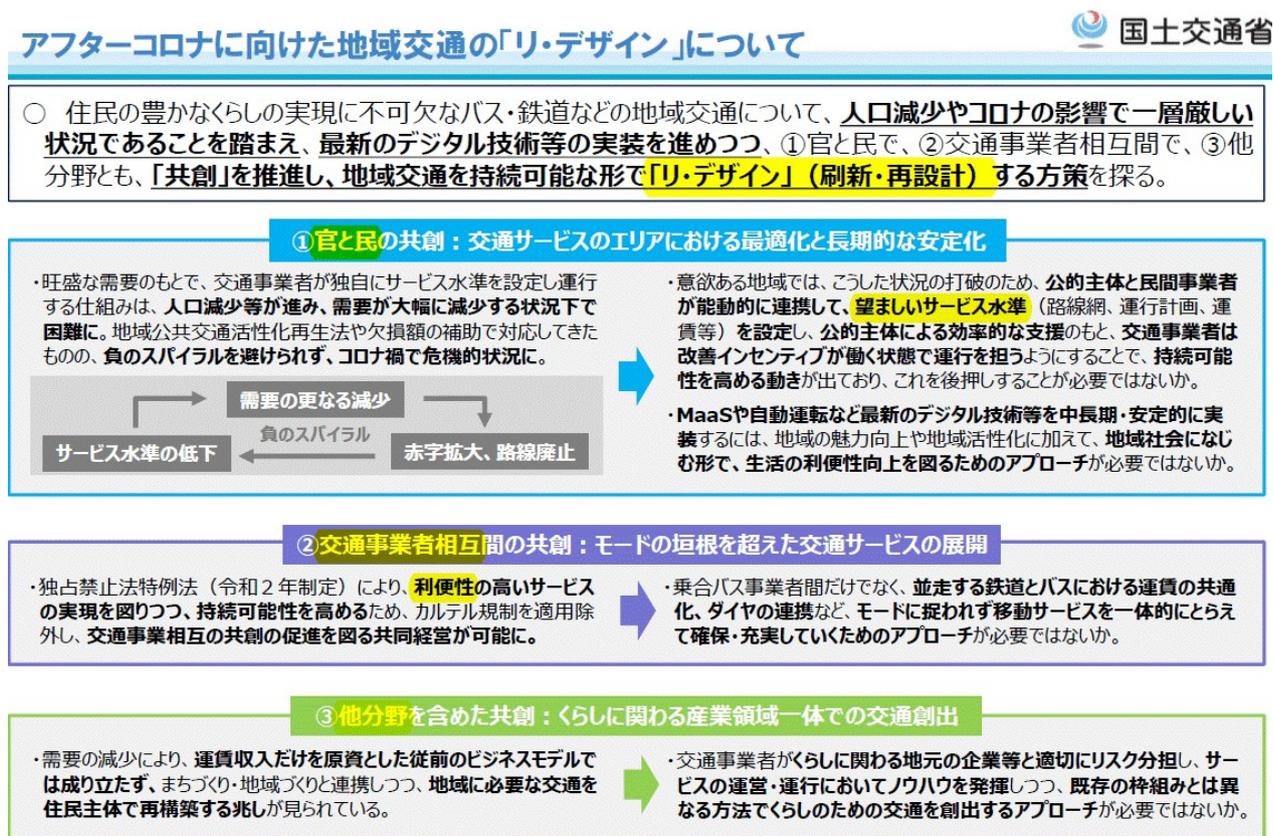
向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を立上げた。以下にて関連情報を参照できる。

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000183.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000183.html)

検討会の基本的考えは以下であり、**図 10** に、その取組み内容を示す。

国土交通省では、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、[1]官と民で、[2]交通事業者相互間で、[3]他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」(刷新・再構築)する方策を検討します。

**図 10 地域交通リ・デザイン検討会の取組み内容**



**図 9・10** に黄色マークを付けたように、以下のような前向きなフレーズが並んでおり、また2検討会とも「今夏までに結論を得て概算要求等に反映」としており、来年度に前向きな取組みをする地域に対する財政支援を期待できる。

- ・地域モビリティ刷新検討会：利便性・持続性の回復、最新の技術、必要な追加投資
- ・地域交通リ・デザイン検討会：刷新・再設計、望ましいサービス水準、利便性

また自民党は、赤沢亮正衆院議員らが発起人となり3月24日に「ポストコロナの地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議員連盟」を立上げ、特別顧問に岸田総理大臣、会長に宮沢税制調査会長が就任した。

報道によると以下である。

新型コロナやリモートワークの普及、少子高齢化による人口減少で地方の公共交通機関は存続の危機にあるとの危機感が共有され、公共交通機関の経営改善に向け、デジタル技術などを使って効率化を進め、コロナが収束する前に一定の方向性を出すべきとの考えが示された。(日本テレビ)

関係企業や自治体だけでなく国も主体的に関わるべきだとして、必要な法律のほか予算や税制上の措置など具体策の検討を進め、政府が夏ごろにまとめる今年の「骨太の方針」に反映させたいとしている。(NHK)

4月26日には、全国知事会(会長は平井伸治鳥取県知事)から図11に示す要請が提出され、以下にて全文が公開されている。

[https://www.nga.gr.jp/data/activity/committee\\_pt/committee/kotsu/R4/1651035488220.html](https://www.nga.gr.jp/data/activity/committee_pt/committee/kotsu/R4/1651035488220.html)

図11の下線を付した箇所に関して、本提案の実現に向けて考察する。

#### **収支や採算性の観点のみで、路線の廃止・減便等の検討が促進されないように**

交通事業各社には財務的持続性が不可欠であり、「全ての廃止まかりならん」では協議が平行線になってしまう。利便向上の経費増を増客・価格適正化・税金投入により賄える鉄道は積極的に利便向上し、そうでない線区は前向きなバス転換により現行の鉄道より高利便とするといったように、地域(不便な鉄道)にも事業者(赤字)にも好ましくない現状から脱却すべきである。

#### **地方路線の果たす役割が引き続き堅持されるよう国の責任において同社に対する経営支援及び指導**

地方路線の大半は自動車と航空が社会に普及する以前の利便性から向上しておらず、十分な役割を果たせていない。「役割を引続き堅持」との発想でなく、局面によっては自動車と航空に伍する利便性を実現すべく「役割を向上させる」との発想に改めるべきである。

#### **日本全体として鉄道ネットワークを維持するためのあるべき姿を国の責務として検討**

前項と同様に、(低利便の)「維持」ではなく(高利便への)「発展」を目指すべきである。そのためには、地域と鉄道事業者のみに任せるのではなく、国が全国鉄道ネットワークのあるべき姿を描くことが不可欠である。

#### **現在の交通ネットワークの維持・確保に向けて、既存の補助制度の拡充や新たな補助制度の創設**

事業としての収支が赤字であっても、社会全体にとっての便益が費用を上回るのであれば、補助制度により鉄道サービスを維持・拡充すべきことは言うまでもない。ただし、費用対効果を高める創意工夫を欠いてはならず、事業者の活力を引出し、高サービスが低コストに実現されるようにする制度設計が不可欠である。

#### **先端技術の活用・導入等を促進し、利用者目線に立った利便性の高いサービス提供**

本調査は利用者目線での検討を徹底的に追求している。早期に実現して増客・増収・収支改善・地域貢献を顕在化させ、利便性の高い鉄道サービスの有益性の理解を社会に広め、「先端技術の活用・導入」が伴う鉄道の利便向上への期待感を高めたい。「先端技術の活用・導入」は、鉄道全般の高利便化・低コスト化に有効かつ不可欠である。

図 11 全国知事会から公共交通ネットワーク再構築議連への要請

### ポストコロナにおける地域公共交通ネットワークの維持・確保に関する要請

バス、鉄道等の地域公共交通は、地域住民の通勤・通学等の日常生活を支える重要な交通基盤であると同時に、産業振興、観光振興、関係人口の増加など、地方創生を進めるために必要不可欠な社会基盤です。

一方、長期化する新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大幅に減少したことにより、地域公共交通を取り巻く環境はより一層厳しい状況となっております。

このような中、「ポストコロナの地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議員連盟」が設立され、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた議論が開始されたことに大変期待をしております。

つきましては、地域住民が引き続き安心して地域公共交通を利用することができるよう、そして、地方を切り捨てることに繋がることのないよう、下記事項について要請いたします。

- (1) 地域公共交通の住民生活や地域経済における重要性を踏まえ、交通事業者において、収支や採算性の観点のみで、路線の廃止・減便等の検討が促進されないようにすること
- (2) 特に鉄道ネットワークは国全体・地域双方にとって重要であり、ひとたび廃止等が行われれば容易に復活できないことを踏まえ、JR各社の地方路線の果たす役割が引き続き堅持されるよう国の責任において同社に対する経営支援及び指導を行うとともに、同社を含む鉄道事業者側の事情・判断のみによって廃止等がなされないように沿線地域の意向が尊重される仕組みを検討すること
- (3) また、国鉄改革から30年以上経過した状況を踏まえ、分割民営化が地方に与えた影響、分割方法の妥当性、国鉄改革の精神等を改めて検証し、日本全体として鉄道ネットワークを維持するためのあるべき姿を国の責務として検討すること
- (4) 現在の交通ネットワークの維持・確保に向けて、既存の補助制度の拡充や新たな補助制度の創設など、地域の実情に応じた支援策を講じること
- (5) 「デジタル田園都市国家構想」の実現に向けて、公共交通分野におけるICT等の先端技術の活用・導入等を促進し、利用者目線に立った利便性の高いサービス提供を可能とするための新たな制度を創設すること

令和4年4月26日

全国知事会

会長 鳥取県知事 平井伸治

国土交通・観光常任委員長

大分県知事 広瀬勝貞

### (3) 本提案の実現に向けて

(1)(2)に既述したように、地方鉄道は厳しい状況だが、視点を改めるなら、あるべき姿を国も交えて地域と事業者が真摯に議論する機運が高まっていると捉えられる。JR西日本の減便やローカル線に関する情報開示に対し、首長・議会・行政等からの否定的な発言がマスコミ報道され、JR西日本は安易にローカル線のバス転換を進められる状況ではない。単なるローカル線切捨てでなく、地域と協働し（事業者・利用者・地域の総体として）最適な地域交通体系を創る成功モデルを生み出したいと願っていると想像できる。

本提案を実現できれば、買い手よし（鉄道利用者の利便向上）、世間よし（地域の活性化）となることは間違いない。ならば、売り手よし（鉄道事業者の収支改善）になるとJR西日本・智頭急行・JR東海が判断できれば実現できるはずだ。

JR西日本は以下となると想像され、極めて大きなメリットが生れると言えよう。

- ・目に見えた利便向上により増客・増収
- ・運転士・車掌の person 費、動力費、車両保守費ともに縮減
- ・智頭急行への車両使用料の支払いが減少

智頭急行は以下となると想像される。

- ・目に見えた利便向上により増客・増収
- ・運転士・車掌の person 費、動力費は若干増大
- ・車両保守費の増減はH0T7000系とキハ187系の使い分けによる
- ・JR西日本からの車両使用料の受取りが減少
- ・更新時期が近づくH0T7000系の新車投入両数を少なくできる

智頭急行は、客単価の高い特急利用が多く、全国の三セク鉄道会社の中で最も好業績が続き、コロナ禍前には年に約5億円の利益を計上し、約50億円の内部留保を蓄積している。JR西日本からの車両使用料の受取りが減少しても、大きく増収し、H0T7000系の新車投入両数を少なくできるならば、長い目で見て経営にプラスと言えよう。

JR東海は以下となると想像され、総合的に見て十分に得策ではないだろうか。

- ・陰陽連絡の充実のための新幹線の増発は必要なし
- ・「のぞみ」の相生停車のために岡山以西への所要時間が若干延伸
- ・陰陽連絡に伴う東海道新幹線（特に名古屋以東より利用の少ない名古屋以西）の利用が増大

心配な点は、鳥取と京阪神との直通がなくなることに對し苦情が出ることである。冷静に考えるなら、例えば山陽新幹線が岡山開業した際、それ以前は大阪ー広島を乗換えなしで行き来できたのに乗換えが生じて苦情は殺到しなかった。博多開業した際、それ以前は広島ー熊本を乗換えなしで行き来できたのに乗換えが生じて苦情は殺到しなかった。

本提案では、鳥取と京阪神及び岡山の行き来にて相生で乗換えが発生し、利用区間によっては米子や出雲市で乗換えが発生する。その一方で、乗車チャンスは増え、多くの利用は所要時間が短縮され、事業者は経費縮減となり実現可能性がある。それらのことが正しく理解されれば、社会に受

入れられる可能性は充分にあらう。

とは言え、**写真3**に示した鳥取駅舎の前面に掲げられている看板のように、鳥取駅の目立つ所に「乗り換えなしの直行便！」と大きく掲出している以上、JR西日本が主導して実施することは難しそうだ。鳥取県が主導して県の総意として実施要望を取りまとめてJR西日本へ要請した方が事はスムーズに進もう。鳥取駅の看板は「京都2時間15分、新大阪2時間、新神戸1時間45分、終日1時間おき」といったものに変える。まさに地域と事業者が協働して最適な地域交通体系を創る成功モデルとなり得る。「スーパーおき」「スーパーまつかぜ」の米子ー出雲市の運行を取止めも同様である。

### 写真3 鳥取駅舎の前面に掲げられている看板



加えて、平井鳥取県知事が4月14日の定例記者会見にて表明した「乗って残そう県民運動」の有効活用を提案する。以下にて報告と記者との質疑応答を参照できる。

<https://www.pref.tottori.lg.jp/303968.htm>

「24 乗って残そう県民運動」にて記者が「振返ると、倉吉線や若桜線で乗って残そう運動を展開したが結局は残らず、県民の中に一定の虚しさがあった」と述べ、「以前の轍を踏まないために、どういう県民運動にしていけば廃線を免れるのか」と質問した。それに対して知事は「JRと信頼関係を作りながら共に歩む」「JRに地域のJRに対する思いを分かち合ってもらおう」と回答した。「地域とJRの信頼関係」「ともに歩む」「地域のJRに対する思い」のいずれも素晴らしい発想であり、地域と事業者が協働した前向きな取組みに具現化させたい。

2022年春ダイヤ改正にて、移動ニーズの多い鳥取ー米子の快速ほぼ全廃や、境線と「やくも」の昼2時間空きその他、鳥取県関係の鉄道の利便性が目に見えて低下した。そんな中で、行政職員・民間会社員・県民が県知事から「乗って残そう」と呼び掛けられた場合、多くの人は違和感や興ざめ感、場合によっては反感を持つと想像せざるを得ない。そうではなく、本提案のような目に見えた利便向上を実施することと併せて「乗って残そう」と呼び掛けられれば、大きな共感を呼び、増客・増収に大きな効果を生むと予想する。そして、理想的な地域と事業者が協働した最適な地域交通体系を創る成功モデルとなるのではないだろうか。

さて、本提案は大きく以下2つからなる。

- ・「のぞみ」の相生停車及び相生ー鳥取ー米子と岡山ー米子ー出雲市の列車運行に関する事
- ・着席と立席で価格差、運賃値上げかつ特急料金廃止等の運賃・料金に関する事

前者は運行計画に関わる範囲で検討・決定することにより実施できる一方、後者は他地域と異なる制度となり、全国のJRの指定席を管理しているマルスシステムにも影響が及び、実施決定のハ

ードルがより高い。

コロナ禍前には、自由席は混んで指定席はガラガラといった事象は全国で頻繁に起き、コロナ禍中は、自由席でも必ず座れ、指定席は事前に列車が指定されて行動の自由を縛られて不便なのに、指定席の方が高額なのは理に合わない点が明白となった。そういった非効率・不合理・不公平や事業者の売上げ逸走を解消すべく、近年、新幹線速達列車・首都圏発着特急・京阪神発着特急では全車指定席化が進み、一部では行動の自由を持てる座席未指定券が導入されたりしている。

様々な取組みがされている中、着席と立席で価格差、運賃値上げかつ特急料金廃止という本来は合理的で公平な制度に改めることは、容易には決定できなそうである。それを理由に列車運行に関わる利便向上の実現が遅れるのはもったいなく、まずは列車運行に関わる利便向上を早期に実現したい。

本調査の取りまとめに当り、以下の関係の皆様（ご訪問順）と意見交換をさせて頂き貴重な意見を伺った。

- ・ 智頭急行(株)
- ・ 若桜鉄道(株)
- ・ 鳥取県 令和新時代創造本部 総合統括課
- ・ 同 地域づくり推進部 中山間・地域交通局 地域交通政策課
- ・ 鳥取市議会議員
- ・ 鳥取市 都市整備部 都市企画課
- ・ 同 交通政策課
- ・ 倉吉市 総務部 企画課
- ・ 境港市 産業部 観光振興課
- ・ 米子市 総合政策部 交通政策課

本調査はそれらも踏まえたものの、関係者の合意事項ではない。本提案に荒削りな点があったとしても、その実現に向け実務的な検討・協議が始まる切っ掛けとなることを願っている。

付録：姫路－相生－鳥取－米子－出雲市の時刻表・ダイヤ案

キロ	姫路	相生	着				629	729	829	929	1029	1129	1229	1329	1429	1529	1629	1729	1829	1929	2029	2129
0.0	相	生	着				<b>643</b>	<b>743</b>	<b>843</b>	<b>943</b>	<b>1043</b>	<b>1143</b>	<b>1243</b>	<b>1343</b>	<b>1443</b>	<b>1543</b>	<b>1643</b>	<b>1743</b>	<b>1843</b>	<b>1943</b>	<b>2043</b>	<b>2143</b>
31.3	佐	用	着	黒文字・黒線は「はくと」 青文字・青線は「やくも」			704	804	904	1004	1104	1204	1304	1404	1504	1604	1704	1804	1904	2004	2104	2204
47.3	大	原	着				705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105	2205
70.2	智	頭	着				717	817	917	1017	1117	1217	1317	1417	1517	1617	1717	1817	1917	2017	2117	2217
91.8	郡	家	着				732	832	932	1032	1132	1232	1332	1432	1532	1632	1732	1832	1932	2032	2132	2232
102.1	鳥	取	着				734	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134	2234
107.6	鳥取大学前		着				752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952	2052	2152	2252
141.9	倉	吉	着				<b>801</b>	<b>901</b>	<b>1001</b>	<b>1101</b>	<b>1201</b>	<b>1301</b>	<b>1401</b>	<b>1501</b>	<b>1601</b>	<b>1701</b>	<b>1801</b>	<b>1901</b>	<b>2001</b>	<b>2101</b>	<b>2201</b>	<b>2301</b>
190.0	伯耆大山		着				605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105
194.8	米	子	着				609	709	809	909	1009	1109	1209	1309	1409	1509	1609	1709	1809	1909	2009	2109
203.6	安	来	着				633	733	833	933	1033	1133	1233	1333	1433	1533	1633	1733	1833	1933	2033	2133
223.7	松	江	着				634	734	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134
230.3	玉造温泉		着				634	734	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134
240.7	宍	道	着				634	734	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134
256.4	出雲市		着				651	751	851	951	1051	1151	1251	1351	1451	1551	1651	1751	1851	1951	2051	2151
	出雲市		着				<b>702</b>	<b>802</b>	<b>902</b>	<b>1002</b>	<b>1102</b>	<b>1202</b>	<b>1302</b>	<b>1402</b>	<b>1502</b>	<b>1602</b>	<b>1702</b>	<b>1802</b>	<b>1902</b>	<b>2002</b>	<b>2102</b>	<b>2202</b>
キロ	出雲市	着					505	605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005
15.7	宍	道	着				516	616	716	816	916	1016	1116	1216	1316	1416	1516	1616	1716	1816	1916	2016
26.1	玉造温泉		着				524	624	724	824	924	1024	1124	1224	1324	1424	1524	1624	1724	1824	1924	2024
32.7	松	江	着				529	629	729	829	929	1029	1129	1229	1329	1429	1529	1629	1729	1829	1929	2029
52.8	安	来	着				530	630	730	830	930	1030	1130	1230	1330	1430	1530	1630	1730	1830	1930	2030
61.6	米	子	着				544	644	744	844	944	1044	1144	1244	1344	1444	1544	1644	1744	1844	1944	2044
66.4	伯耆大山		着				<b>552</b>	<b>652</b>	<b>752</b>	<b>852</b>	<b>952</b>	<b>1052</b>	<b>1152</b>	<b>1252</b>	<b>1352</b>	<b>1452</b>	<b>1552</b>	<b>1652</b>	<b>1752</b>	<b>1852</b>	<b>1952</b>	<b>2052</b>
114.5	倉	吉	着				554	654	754	854	954	1054	1154	1254	1354	1454	1554	1654	1754	1854	1954	2054
148.8	鳥取大学前		着				558	658	758	858	958	1058	1158	1258	1358	1458	1558	1658	1758	1858	1958	2058
154.3	鳥	取	着				601	701	801	901	1001	1101	1201	1301	1401	1501	1601	1701	1801	1901	2001	2101
164.6	郡	家	着				605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105
186.2	智	頭	着				634	734	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834	1934	2034	2134
209.1	大	原	着				635	735	835	935	1035	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1735	1835	1935	2035	2135
225.1	佐	用	着				650	750	850	950	1050	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1750	1850	1950	2050	2150
242.3	相	生	着				702	802	902	1002	1102	1202	1302	1402	1502	1602	1702	1802	1902	2002	2102	2202
256.4	相生		着				704	804	904	1004	1104	1204	1304	1404	1504	1604	1704	1804	1904	2004	2104	2204
	相生		着				<b>725</b>	<b>825</b>	<b>925</b>	<b>1025</b>	<b>1125</b>	<b>1225</b>	<b>1325</b>	<b>1425</b>	<b>1525</b>	<b>1625</b>	<b>1725</b>	<b>1825</b>	<b>1925</b>	<b>2025</b>	<b>2125</b>	<b>2225</b>
	相生		着				739	839	939	1039	1139	1239	1339	1439	1539	1639	1739	1839	1939	2039	2139	2239

