

# JR 西日本から見た瀬戸大橋



(左)213系と213系 La Malle de Bois 編成 宇野駅にて

(右)223系快速マリンライナー 岡山駅にて

## 1.はじめに

30年前の1988年に開業した瀬戸大橋は、本州と四国の人やモノの動きを大きく変化させました。そこでこの稿では、本四連絡に携わるJR西日本岡山支社(正式名称は西日本旅客鉄道株式会社岡山支社。以下JR西日本)を中心に本四連絡に関連する路線や瀬戸大橋開業での変化、30周年を記念したイベントについて書かせていただきます。

## 2.JR西日本岡山支社とは

JR西日本岡山支社は、名前の通りJR西日本の支社(金沢、近畿、和歌山、福知山、米子、岡山、広島)の1つです。かつて吉備とよばれた地域(旧国名の備前、備中、備後、美作)を中心に管轄しています。具体的な管轄路線を挙げますと、電化区間で言うならば、山陽本線(上郡～糸崎間)や伯備線、非電化区間で言うならば津山線や吉備線などといった路線です。

そしてこの稿では本四連絡の役割を果たす瀬戸大橋線とかつて本四連絡の役割を果たしていた宇野みなと線を中心に書かせていただきます。

## 3.瀬戸大橋線・宇野みなと線について

### (1)概要

瀬戸大橋線、宇野みなと線という名前自体は実は愛称で、正式に分けると瀬戸大橋線は宇野線岡山～茶屋町間、本四備讃線茶屋町～宇多津間、予讃線宇多津～高松間、宇野みなと線は宇野線全線のことを指します。しかし時刻表等では本四備讃線

のことを瀬戸大橋線と表記しており、瀬戸大橋線という名称が浸透しているのは茶屋町～宇多津間といえます。岡山支社管内の路線では路線記号を制定しており、瀬戸大橋線はM、宇野みなと線はLとなっています。

茶屋町～児島間は全区間高架である上、複線ですが、岡山～茶屋町間に関してはところどころに単線の区間があり、また岡山～児島間には待避駅が全くないため、ラッシュ時には混雑が激しくなっていました。これを解消するということと高速道路との競争という意味で複線化工事を進めて、瀬戸大橋線・宇野みなと線茶屋町～久々原駅間と早島～備中箕島駅間の複線化工事が完成し、以前よりは混雑が解消して、待ち合わせ時間の解消や異常時のダイヤ回復時間の短縮の効果がでています。



↑岡山駅の発車標

岡山	大元	備前西市	妹尾	備中箕島	早島	久々原	茶屋町
単線	複線	単線	複線	単線		複線	単線

↑岡山～茶屋町間の単線・複線表(JTB2018時刻表より自己作成)

## (2)JR 四国との直通運転

瀬戸大橋線では開業時からJR 四国との直通運転を行っています。その直通運転にあたり開業にあたって列車ダイヤや車両、乗務員運用の共同作成や、収入精算、線路の保守範囲、異常時の対応などについての取り決めなどが行われかなり苦労したそうです。

そのダイヤ上の工夫、取り決めの例としては

- ① 日中の快速マリンライナーではJR 西日本車 2 両と JR 四国車 3 両が連結運用する
- ② 徳島方面からの利便性向上のため岡山～宇多津間で特急うずしお号と南風号の併結運転を行う
- ③ 瀬戸大橋線上を走る列車には非常はしごを搭載する

などといったことです。



JR 西日本 223 系と JR 四国 5000 系の連結部  
(JR 四国に関しては[こちら](#)をご覧ください)

### (3) 優等列車・臨時列車

#### ① 寝台特急「サンライズ瀬戸」



トップページ 車両案内 寝台列車 サンライズ瀬戸・出雲 285 系

([www.jr-odekake.net/train/sunriseseto\\_izumo/](http://www.jr-odekake.net/train/sunriseseto_izumo/))より引用

東京～高松間を結ぶ寝台特急です。東海道本線、山陽本線を経由して岡山まで来ます。かつては電気機関車を使った「瀬戸」で運転されていましたが、1998年のサンライズエクスプレス化により、現在のような形態となっています。東京～岡山間では伯備線を出雲市まで行く「サンライズ出雲」と併結運転をします。主に高松まで運転されていますが、延長運転で琴平まで運転されることがあります。かつては松山まで延長運転されていたこともありましたが。サンライズ専用の285系が運用に就きます。他の特急も同じですが岡山～児島間では途中の駅には止まりません。

## ② 快速「マリンライナー」



↑JR 四国 5000 系(右)

岡山～高松間を結ぶ快速です。瀬戸大橋開業の前は「備讃ライナー」として運転されていました。JR 西日本 223 系と JR 四国 5000 系を連結するという、同編成内に違う会社の車両があるという珍しい編成で運用に入っています。岡山～児島間では妹尾(一部停車)、早島(一部停車)、茶屋町に停まります。

## ③ 特急「しおかぜ」



岡山～松山間を結ぶ特急です。予讃線高松～伊予市間は電化されているため、電車特急である JR 四国 8000 系(右)と 8600 系(左)が運用に就きます。ほとんどの列車が宇多津で高松から松山を結ぶ特急「いしづち」と連結、解結します。余談ですがそのため、8000 系の連結部は少し変わった形になっています。8000 系には、一部編成にアンパンマンと仲間たちが描かれた列車が運行されています。



#### ④ 特急「南風」



岡山～高知方面を結ぶ特急です。琴平以南は非電化区間であるため、気動車特急の JR 四国 2000 系(写真)が運用に就きます。こちらも特急「しおかぜ」と同じく一部編成にアンパンマンと仲間たちが描かれたアンパンマン列車が運行されています。

#### ⑤ 特急「うずしお」



岡山～徳島間を結ぶ特急です。ほとんどは高松～徳島間の特急として運転されています。こちらもルートに非電化区間を含むために気動車特急の JR 四国 2000 系が運用に就きます。先述の通り全列車が南風号がと併結運転をします。

#### ⑥ 臨時快速「La Malle de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」



岡山駅から宇野駅又は琴平駅を結ぶ観光列車です。現代アートやサイクリングが楽しめる瀬戸内エリアへのアクセスとして運行しています。全席指定のグリーン車で213系のラ・マル・ド・ボァ専用編成が運用に就きます。岡山～宇野間では途中の駅には停まりません。岡山～琴平間では茶屋町、多度津に停まります。

(詳しくは[こちら](#)をご覧ください)

#### ⑦ 臨時列車「瀬戸大橋 アンパンマントロッコ」



高松駅もしくは琴平駅から岡山駅を結ぶ観光列車です。土休日や長期休暇の期間に主に運転されます。2両編成のうち、一方はトロッコ列車です。もう一方は天井、シート、カーテンなど四方をアンパンマンや仲間たちでデザインしたアンパンマン列車です。車体は瀬戸内ブルーを基調とした爽やかな色となっています。

(詳しくは[こちら](#)をご覧ください)

#### (4)主要駅

##### ① 岡山駅



岡山市北区に位置する岡山県を代表するターミナル駅です。JR 西日本岡山支社もここに庁舎があり、電車区や機関区が隣接するなど岡山支社の中核と言っても過

言ではない駅です。瀬戸大橋線、宇野みなと線の他に、山陽新幹線、山陽本線、津山線、吉備線と、路線は岡山駅には乗り入れていませんが赤穂線と伯備線の電車が乗り入れています。また、四国方面の特急だけでなく陰陽連絡を担う特急「やくも」や特急「スーパーいなば」も岡山駅始発で運転されています。宇野みなと線、瀬戸大橋線の列車は大半がここから発車します。

## ② 茶屋町駅



宇野みなと線、瀬戸大橋線が乗り入れる2面3線の駅です。すべての快速「マリンライナー」が停車します。日中の宇野行き普通はこの駅から発車します。

## ③ 児島駅

JR 西日本とJR 四国の境界駅であるため乗務員交代が行われます。2面4線の駅で、接続可能な設計になっています。日中の岡山始発の普通は瀬戸大橋を渡らずこの駅で終点になります。

## ④ 宇野駅



瀬戸大橋の開業前、四国への玄関口とも言えた駅です。この駅の隣接する宇野港から「宇高連絡船」が運航されていました。現在でも「四国フェリー」が宇野港と高松港を結ぶ航路を運航しています。その他にも瀬戸内海に点在する島々への船が

多数運航されています。宇高連絡船廃止後は駅の大きさが縮小されました。



↑現在の宇野港

(四国フェリー及び宇高航路については[こちら](#)をご覧ください)

## (5)車両

瀬戸大橋線、宇野みなと線の普通・快速列車の車両には主に西日本側は115系などの国鉄型車両や213系、マリンライナーには2003年10月1日からはJR四国5000系と連結した223系が運用に就きます。かつてはマリンライナーに当時の新車である213系が使用されていましたが2ドア車であるが故に混雑を助長したり、塩害の影響が出たり、213系はJR西日本の車両であるため、JR四国が車両使用料を払い続ける状態が続くなど新車を投入せざるを得ない状態となっていました。そこで、223系および5000系を投入したわけです。

ここからは少し余談ですが、この213系の多くの車両は岡山支社内の路線で現在も活躍しているのですが、マリンライナー運用時にグリーン車だった車両のほとんどは使い道がないため、登場からわずか15年で廃車となってしまいました。しかし1両だけ、「U@tech」と呼ばれる試験車に組み込まれ現在も試験車としてしばしば線路を走っています。

(JR四国の車両に関しては[こちら](#)をご覧ください)







(前ページ左)115系湘南色

(前ページ右)213系

(左)223系5000番台(マリンライナー編成)

(右)5000系瀬戸大橋30周年記念ヘッドマーク付き電車

## (6)乗客の変化

路線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員(人/日)		旅客運輸収入 (百万円/年)
			1987年度	2017年度	2016年度
宇野線	岡山～宇野	32.8	19,236	21,355	3,323
	岡山～茶屋町	14.9		42,043	
	茶屋町～宇野	17.9		4,134	
本四備讃線	茶屋町～児島	12.9	14,179	28,680	1,989

↑宇野みなと線と瀬戸大橋線のデータ(先述の通り宇野線岡山～宇野間のことを宇野みなと線、宇野線・本四備讃線・予讃線岡山～茶屋町～児島～高松間のことを指します。)

データでみる JR 西日本([www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/](http://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/)) 鉄道事業 区間平均通過人員および旅客運輸収入(2016年度)の資料を基に筆者作成

この資料からわかることは、宇野線の茶屋町～宇野間の平均通過人員が大きく減少しているということです。瀬戸大橋開業前の1987年度では、平均通過人員は岡山～宇野間では2万人弱いたものの2017年度には4000人ほどに減少しています。

## (7)ダイヤ

### ① 宇野みなと線

	岡山	茶屋町	宇野
普通		1本	1本
快速		2本	→四国方面
特急		2本	→四国方面

↑1時間あたりの本数

### ② 瀬戸大橋線(茶屋町～児島)

	茶屋町	児島
普通		1本
快速		2本
特急		2本

↑1時間あたりの本数

宇野みなと線と瀬戸大橋線のダイヤはいたって単純で、岡山～茶屋町～児島間の普通が1時間に1本、茶屋町～宇野間の普通が1時間1本運転されています。岡山～茶屋町～児島～坂出～高松間の快速「マリンライナー」が開業当初は1時間に1本でしたが高速道路の対抗に伴い現在は30分に1本運転されています。1時間に2本ある「マリンライナー」には停車駅のパターンの違いがあり、途中停車駅の茶屋町、児島、坂出に加え、1つ目のパターンは妹尾に、2つ目のパターンは早島に停車します。また朝と夕方にはそのどちらにも停車します。この他にも特急列車も走行しています。

特急列車に関しては、特急「しおかぜ」と特急「南風」が1時間に1本ずつ運転されています。

## 4.本四連絡の歴史

### (1)草創期

瀬戸内海では古くから航路が発達していましたが、鉄道連絡としての役割を果たし始めたのは1903年から運航を開始した山陽鉄道の傘下の航路で、岡山港と高松港の間を結んでいました。この山陽鉄道とは現在の山陽本線などの線路を建設しかつて運営していた鉄道です。しかし、1906年の鉄道国有法の発布によりこの山陽鉄道は国有化され、そして1910年に国鉄が今の宇野線が開業して宇野港～高松港間の「宇高連絡船」として整備されました。

## (2)優等列車

現在は先述の通り「サンライズ瀬戸」を除き岡山と四国各地を結ぶ優等列車しかありませんが、かつては大阪からも寝台急行の「鷺羽」が運行されていました。優等列車によっては、宇高連絡船の乗り換え可能な駅である宇野に深夜に到着することもあります。その場合であっても連絡船は運航されていたようです。

例えば1978年の時刻表には、1日に1~2本ほど運転されていた寝台急行「鷺羽」が、新大阪を23時21分に発車して宇野に深夜の2時35分に到着するというダイヤでしたが、宇野港からは連絡船が運航され高松には4時前に着くといったことが行われていました。

## (3)瀬戸大橋の構想の浮上と建設

(1)でも述べた通り「宇高連絡船」で本四連絡をしていたのですが、1955年に修学旅行生を載せた連絡船の「紫雲丸」が沈没事故を起こしたことから、瀬戸大橋の建設へ向けた動きがスタートしたと言われています。そして1978年には瀬戸大橋の建設が開始しました。

## (4)瀬戸大橋完成

そして工事の末、1988年瀬戸大橋及び瀬戸大橋線が開業しました。それまでであった優等列車は宇野経由から児島経由に変わり、宇高連絡船も急行扱いのホバークラフト以外は廃止になりました。そしてそのホバークラフトも瀬戸大橋開業から2年ほどで廃止されました。

(ホバークラフト、宇高連絡船に関しては[こちら](#)をご覧ください)

## (5)新たな優等列車の誕生と変化

瀬戸大橋の開業とともに既存の優等列車である「瀬戸」以外にも、もともと高松で終点になっていた特急列車が続々と岡山に乗り入れることとなりました。また、瀬戸大橋開業の翌年には、夜行快速の「ムーンライト高知」や「ムーンライト松山」が運転を開始しました。(現在は廃止)

(瀬戸大橋の詳しい歴史に関しては[こちら](#)をご覧ください)

## 5.瀬戸大橋開通での変化

↓岡山～高松間での時間、料金、ダイヤの運転間隔の表(筆者作成)

	時間	料金	運転間隔
1978年 最速時	1時間前後	1270円 (約1500円)	1本/1時間
1978年 普通便使用	1時間半以上	500円 (約600円)	1本/1時間
現在 快速使用	50分～1時間	1510円	2本/1時間

※1 「1978年の最速時」とは岡山～宇野間で当時の快速、宇野～高松間でホバークラフトを使用したときのことで。

※2 「2本/1時間」というのは、そのダイヤが日中に1時間に2本そのダイヤがあることを示します。

※3 料金は、ホバークラフトを使用する時は急行料金が加算されます。

※4 1978年の料金の()内は現在のおおよその価値です。

※5 ホバークラフト1便の収容人数は約50人です。

### (1)時間面

ホバークラフトの収容人数が約50人と僅かであったため、大きく時間が短縮されたと見てもよいのではないのでしょうか。このことは岡山と高松の経済的なつながりが深まったり、観光客の増加に大きく繋がったと思います。

### (2)料金面

これは瀬戸大橋開業で大きく変化したものではないのでしょうか。1978年の普通便使用時に比べると、2倍以上の値段の変化があります。

### (3)運転間隔

かつてはほとんどの人が普通便を使っていたことから、1時間あたりの本数が増加したということだったので、利便性は向上したのではないのでしょうか。

### (4)考察

全体的にも表を見てわかるように、やはり利便性は大きく向上したのではないのでしょうか。1978年の普通便利用時より料金が2倍以上に高まったとはいえ、時間が大きく短縮されたことは瀬戸大橋開通によるものなので、大きな効果があったのは間違いないです。



## 6, イベント

瀬戸大橋開業 30 周年を記念して、JR 西日本では様々な企画を実施しました。

ここでは、その一部を紹介します。

### ① 記念式典の開催

岡山駅 5 番ホームで瀬戸大橋線全通日の 4 月 10 日に JR 西日本と JR 四国共同のもと、記念式典が開催されました。

### ② 記念列車の運行

瀬戸大橋開業 30 周年を記念して、日本旅行の主催で 4 月 10 日に岡山～松山間で、瀬戸大橋開業 30 周年号 サロンカー伊予路が運転されました。

### ③ 記念ヘッドマークの掲示

快速「マリンライナー」に用いられる JR 四国 5000 系に 2018 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までマリンライナーの高松側の車両に一部の列車を除き記念ヘッドマークが取り付けられていました。



↑ 30 周年記念ヘッドマーク

## 7, さいごに

いかかでしたでしょうか。30 年前の瀬戸大橋の開業は岡山と高松、さらには四国の鉄道の流れを変え、人、モノの流れを大きく変えたのではないのでしょうか。最後までお読みいただきありがとうございました。

そしてこの記事を書くにあたり、お忙しい中我々に貴重な資料を下さった西日本旅客鉄道株式会社岡山支社様にこの場をお借りして感謝いたします。

## 8,参考文献

西日本旅客鉄道株式会社様から頂いた貴重な資料

データでみる JR 西日本

[www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/](http://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/)

JR 四国トップページ 観光列車・ご旅行 アンパンマントロッコ

[www.jr-shikoku.co.jp/01\\_trainbus/event\\_train/anpanman.html](http://www.jr-shikoku.co.jp/01_trainbus/event_train/anpanman.html)

国鉄監修時刻表 1978年4月 日本交通公社 1978年4月1日発行

JTB時刻表 2018年3月号 JTBパブリッシング 2018年3月1日発行

JR 西日本 ニュースリリース 瀬戸大橋線開業30周年に関する記念事業について

[www.westjr.co.jp/press/article/2018/02/page\\_11929.html](http://www.westjr.co.jp/press/article/2018/02/page_11929.html)

写真は特記なければ筆者撮影



↑岡山駅に来る車両