

北九州・佐賀方面在来線特急ダイヤ予想

担当：

1：はじめに

この項では、九州新幹線全線開業後の福岡から、北九州・佐賀方面の特急列車について考えてみようと思います。10月末までに、鹿児島本線の特急列車について公式に発表されていることは、次の通りです。

- 特急「リレーつばめ」「有明」は基本的に廃止
- 「リレーつばめ」「有明」に使用している 787 系電車を、宮崎・鹿児島地区で運用する。

新幹線開業により、ダイヤが大きく再構成される可能性はありますが、九州各都市間輸送の特急列車については、新幹線との接続ダイヤを見直す程度で大幅な列車設定の変更は（「リレーつばめ」「有明」廃止を除いて）行われたいのではないかと見ています。理由の 1 つは、博多から長崎方面の「かもめ」（博多～佐賀～長崎）、「みどり」（博多～佐賀～佐世保）、大分方面の「ソニック」（博多～小倉～大分）を大分と宮崎を結ぶ「にちりん」、宮崎県内を結ぶ「ひゅうが」、宮崎と鹿児島を結ぶ「きりしま」など、列車網が構成されていることが挙げられます。また、「かもめ」「ソニック」については、おおむね毎時 2 本の運転となっており、利便性は高いこともその理由です。

今回焦点を当てる福岡～北九州間、福岡～佐賀間は九州内の都市間輸送の中ではきわめて輸送量が大きい区間となっております。これらの区間について、輸送力の維持・増強を考えていきます。

2：現在のダイヤ・利用状況について

小倉～博多間

小倉～博多間の特急列車は、博多から大分方面を結ぶ「ソニック」が下り 30 本、上り 31 本、小倉から博多を通して熊本方面を結ぶ「有明」が 9 往復、朝晩に門司港・小倉～博多間を運行する「きらめき」が博多方面に 2 本（うち 1 本は土曜・休日運転）、小倉方面に 7 本運転されています。これらに交じって、大分経由で宮崎方面に行く「ドリームにちりん」「にちりんシーガイア」が各 1 往復走っています。日中

については「ソニック」「有明」で毎時 3 本の特急を運転するダイヤを構成しています。

利用状況は、朝夕は通勤通学利用、日中はビジネス、行楽利用が多くなっております。

博多～佐賀間

現在、博多～佐賀間を運行する特急列車は「かもめ」、「みどり」（「ハウステンボス」）を合わせて下り 36 本、上り 37 本あります。

現行ダイヤでは日中毎時 01 分に 885 系「かもめ」（時刻表では「白いかもめ」と案内）長崎行き、毎時 20 分に 783 系「かもめ」長崎行き、「みどり」佐世保行き、「ハウステンボス」ハウステンボス行きの 3 階建て列車（列車により「かもめ・みどり」、「みどり・ハウステンボス」の 2 階建て列車になることもあります）が発車します。783 系で運転される列車は、肥前山口で「かもめ」と「みどり・ハウステンボス」との分割併合を行います。また、肥前山口～諫早間で急曲線が連続するため、振り子式車両の 885 系で運転される列車よりも所要時間が長くなり、長崎到着がほぼ 30 分の等時隔になります。

上記の長崎、佐世保方面の列車のほかに、短距離列車として博多～佐賀間のみを運行する「かもめ」が定期列車 3 往復、福岡都市圏への通勤需要を念頭において設定されています。また、朝に上り 1 本、「かもめ 100 号」が肥前鹿島始発で博多まで運転されています。行楽需要に基づく設定としては、土曜・休日運転の季節列車として、「かもめ 104 号」が佐賀 10:01→博多 10:37 のダイヤで運転されています。このほかは多客時に数日間だけ、臨時の「かもめ」が博多～佐賀間で運転されます。

利用状況としては、現行毎時 2 本の特急列車は佐賀を境として自由席利用客に大きな差が生じています。通常期において、佐賀から博多方面の列車はデッキにまで立ち客が出るほど乗っていても、長崎・佐世保方面の列車は自由席がガラガラになってしまうことは珍しくありません。

区間ごとの列車利用については詳細なデータがありませんが、参考までに個別の駅について示しますと、2009（平成 21）年度における佐賀駅の 1 日平均

乗車人員は 11,356 人、降車人員は 11,321 人^{*1}で、JR 九州の駅では第 9 位、県の中心駅としては博多、大分について 3 番目です。^{*2}

JR 九州による現在の施策

上記の 2 区間においては、特に博多方面に向かう利用が多い状態にあります。この区間に乗車するお客さんは、距離が 40～50 km と比較的短いため、基本的に自由席を利用しています。そのため JR 九州では、自由席の混雑緩和策として「ソニック」の小倉→博多間、「かもめ」「みどり」「ハウステンボス」の佐賀→博多間（上り列車）において、その指定席に実際に乗客が来ない場合に限り、普通車指定席を自由席特急券で利用できるようになっています。

3：改正試案の概要

この改正試案について一言で言いますと、現行ダイヤで設定されている小倉～博多～熊本方面の「有明」を佐賀発着に変更し、列車愛称を「かもめ」に改称するというものです。その上で、小倉～博多、博多～佐賀の両区間において毎時 3 本となる特急列車がおおむね等時隔となるように調整しました。

小倉を毎時 48 分に発車し、博多までの途中停車駅は基本的に「有明」の停車駅を踏襲します。北九州市内では主要駅である戸畑、黒崎、折尾に停車します。折尾～博多間では赤間に停車します。博多の到着が毎時 41 分、発車が毎時 44 分で、乗客の大半が博多で入れ替わるであろうことを考えますと、少々短い停車時間となります。現行の上り小倉行き「有明」が同じく 3 分停車ですので極端な時間不足にはならないと考えております。博多を出ますと主要駅である二日市と鳥栖に停車し、佐賀着が毎時 21 分。上りの佐賀発は毎時 00 分となりますので、発着線に余裕のある隣駅の鍋島まで回送して 30 分ほどの折返待機となります。

4：使用車両について

使用車両については、来年のダイヤ改正により運用に大きな空きが出る 787 系を想定しています。10 月 21 日付の朝日新聞 Web サイト「asahi.com」記事^{*4}によりますと、余った 787 系を日豊本線に転用することが発表されています。おそらく宮崎・鹿児島地区の 485 系を置き換えることを念頭に置いているものと思われます。2010 年 3 月現在の 485 系の配置状況は次のとおりです。^{*5}

- 大分車両センター（34 両）
 - 3 両編成 7 本（Do1 編成 - Do7 編成）
 - 5 両編成 1 本（Do31 編成・波動用）
 - 増結用電動車ユニット（2 両×2 本＝4 両）
 - 鹿児島総合車両所（39 両）
 - 3 両編成 3 本（Dk8 編成 - Dk10 編成）
 - 5 両編成 6 本（Dk11 編成 - Dk16 編成）
- 同じく 787 系の配置状況は次のとおりです。
- 南福岡車両区（140 両）
 - 4 両編成 11 本（Bm101 編成 - Bm111 編成）
 - 6 両編成 2 本（Bm12、15 編成）
 - 7 両編成 12 本（Bm1 編成 - Bm8 編成、Bm10、11、13、14 編成）

485 系の 3 両編成を 787 系 4 両編成で、5 両編成を 787 系 6・7 両編成で全て置き換えると、7 両編成に 7 本、4 両編成に 1 本の余りが出ます。余った 787 系を用いて門司港・小倉～博多～佐賀間の特急「かもめ」の増発が可能となります。

5：早朝・深夜の熊本方面について

2011 年 3 月 12 日ダイヤ改正で廃止される「有明」のうち、今まで新幹線が定期運行された実績のない 0 時から 5 時 59 分の時間帯にかかる列車が 1 往復（29 号と 2 号）あります。この列車は 1993 年 3 月から 2004 年 3 月 12 日まで運転されていた博多～西鹿児島（現・鹿児島中央）間の夜行特急「ドリームつばめ」のうち、博多～熊本間を残したものです。利用実績については不明ですが、列車が長らく運転されているという事実を鑑みますと、新幹線で運行するにせよ、在来線列車として残すにせよ、何らかの形でこの列車を残してよいのかもしれない。

6-1：車両運用について

以上を踏まえまして、門司港・小倉～佐賀間の「かもめ」、および門司港・小倉～博多間の「きらめき」、博多～直方間を運行する「かいおう」が運行可能であるか、想定ダイヤを組んで運用計画を試みたのが 5、6 ページの図です。

運用計画を組むにあたっては、車両基地設備の状況については想定から外しております。後述する運用に基づく、車両滞泊を行う門司港運転区・直方運輸センター（早朝・深夜の「有明」設定を行うなら、熊本車両センターも）については現行ダイヤでも滞泊の実績がありますので問題はないでしょう。また、

783 系、883 系および 885 系により運転される列車については、今回の改正試案に関わりませんのでダイヤグラム上では細点線で表示してあります。これに基づくと、5 運用分の編成（予備 1 本を含めて計 6 本）を最低限確保できれば、8 時台から 20 時台にわたって小倉～博多～佐賀間に毎時 3 本の特急運転が可能となります。実際には需要を勘案して、午後の増発列車のうち博多～佐賀間は、多客期のみ運転する臨時列車とすることが考えられます。

6-2：車両運用一覧

かもめ 1 運用（太黒実線）

門司港 546 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
2061M	かもめ 101	546	佐賀	737
2060M	かもめ 100	745	博多	825
82M	きらめき 2	840	門司港	934
2069M	かもめ 109	950	佐賀	1122
回 2069M		1129	鍋島	1133
回 2068M		1154	佐賀	1157
2068M	かもめ 108	1200	小倉	1330
2077M	かもめ 117	1348	佐賀	1521
回 2077M		1523	鍋島	1527
回 2076M		1554	佐賀	1557
2076M	かもめ 116	1600	小倉	1732
2085M	かもめ 125	1748	佐賀	1923
回 2085M		1925	鍋島	1928
回 2084M		1954	佐賀	1957
2084M	かもめ 124	2000	門司港	2151

門司港 2151 入庫

かもめ 2 運用（太点線）

門司港 654 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
2063M	かもめ 103	653	佐賀	737
2062M	かもめ 102	902	小倉	1033
2071M	かもめ 111	1048	佐賀	1221
回 2071M		1223	鍋島	1227
回 2070M		1254	佐賀	1257
2070M	かもめ 108	1300	小倉	1430
2079M	かもめ 119	1448	佐賀	1621
回 2079M		1623	鍋島	1627
回 2078M		1654	佐賀	1657
2078M	かもめ 118	1700	小倉	1832

2087M	かもめ 127	1848	佐賀	2023
回 2087M		2025	鍋島	2028
回 2086M		2050	佐賀	2053
2086M	かもめ 126	2057	博多	2133
2094H	かいおう 4	2249	直方	2338

直方 2338 入庫

かもめ 3 運用（太灰実線）

直方 641 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
2091H	かいおう 1	641	博多	727
2067M	かもめ 107	942	佐賀	1021
回 2067M		1023	鍋島	1027
回 2066M		1054	佐賀	1057
2066M	かもめ 106	1100	小倉	1230
2075M	かもめ 115	1248	佐賀	1421
回 2075M		1423	鍋島	1427
回 2074M		1454	佐賀	1457
2074M	かもめ 114	1500	小倉	1632
2083M	かもめ 123	1648	佐賀	1821
回 2083M		1823	鍋島	1827
回 2082M		1854	佐賀	1857
2082M	かもめ 122	1900	門司港	2049
回 89M		2140	小倉	2152
89M	きらめき 9	2200	博多	2250
90M	きらめき 10	2311	門司港	020

門司港 020 入庫

かもめ 4 運用（太一点鎖線）

直方 710 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
2093H	かいおう 3	710	博多	759
2065M	かもめ 105	847	佐賀	922
回 2065M		924	鍋島	928
回 2064M		954	佐賀	957
2064	かもめ 104	1000	小倉	1129
2073M	かもめ 113	1148	佐賀	1321
回 2073M		1323	鍋島	1327
回 2072M		1354	佐賀	1357
2072M	かもめ 112	1400	小倉	1532
2081M	かもめ 121	1548	佐賀	1721
回 2081M		1723	鍋島	1727
回 2080M		1754	佐賀	1757
2080M	かもめ 120	1800	小倉	1932

87M	きらめき 7	1951	博多	2047
2092H	かいおう 2	2124	直方	2215

直方 2215 入庫

門司港～博多車両回送（細実線）

博多 2125 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
86M	きらめき 6	2125	門司港	2234

門司港 2234 入庫

有明運用（太破線）

門司港 2243 出庫

列車番号	列車名	発	着駅	着
1001M	有明	2243	熊本	130
1002M	有明	453	門司港	748
83M	きらめき 3	806	博多	920

博多 920 入庫

車両運用の流れの一例

かもめ 1 運用（門司港出庫、門司港入庫）→有明運用（門司港出庫、博多入庫）→門司港～博多車両回送→かもめ 2 運用（門司港出庫、直方入庫）→かもめ 4 運用（直方出庫、直方入庫）→かもめ 3 運用（直方出庫、門司港入庫）

以上の流れを踏みますと、運用の流れをうまく一巡させることができます。なお、「有明」の設定が行われない場合は、有明運用のうち 83M「きらめき 3 号」のみ運転とすればよいでしょう。

7：参考文献

- *1) 「佐賀県統計年鑑 平成 21 年版」xii. 運輸・通信より『12-7. 鉄道乗降客数および貨物発着トン数』
- *2) JR 九州 Web サイト
- *3) 「JTB 時刻表」2010 年 9 月号
現行ダイヤの資料・運用推測の資料として用いました。
- *4) asahi.com 10 月 21 日配信ニュース「リレーつばめの車両、日豊線に投入へ 新幹線開通後に」
<http://www.asahi.com/travel/news/SEB201010200039.html>
- *5) ジェー・アール・アール「JR 電車編成表」2010 冬号

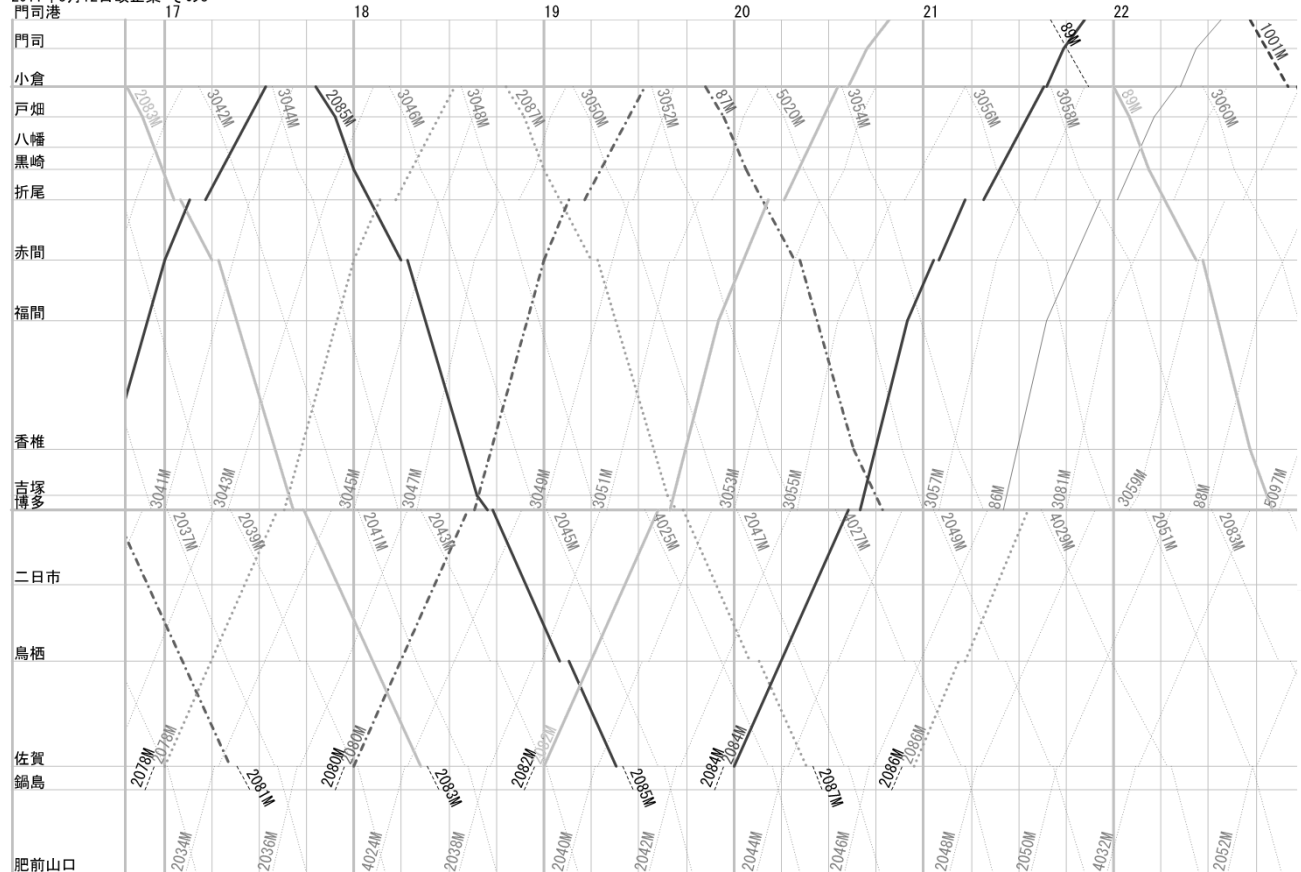
門司港



門司港



2011年3月12日改正案 その3



2011年3月12日改正案 その4

