

10

106 特急と山田線について考える

社会学部 3 年

稲垣 佑一

1. はじめに

多くの方が競合路線として鉄道同士を比較することを行っていたが、今回私は岩手県北バス 106 特急と山田線を比較し、ローカル輸送における競合と役割分担を見ていきたい。

2. 乗車記

まず当区間を自ら乗車し 1 本の列車についての利用状況を調べた。まず乗車したのは山田線。2021 年 7 月 8 日 (木)18 時 3 分発、首都圏で言うなら帰宅ラッシュともいえるべき便の列車である。列車は 2 両ツーマンの運行であった。

降車人数	
上盛岡	5 人
山岸	7 人
上米内	10 人
宮古	3 人
盛岡駅を除いて乗車なし	

そのとき集計した人数が左のとおりである。盛岡市内に当たる盛岡～上米内間においては比較的十分な需要が見られたが、上米内～宮古間においては 3 名しか客がおらず巡回する車掌も手持ち無沙汰のようであった (空転や小動物衝突の対応もかねて乗車されているので悪いことではない)

再度盛岡駅から 106 特急に乗車する。乗車したのは 2021 年 7 月 10 日 (土) である。山田線からリアス線に移管された区間の乗りつぶしと授業の兼ね合いで計測条件が平日と土休日で異なってしまったことをあらかじめ申し上げる。工程ではやまびこ物産館でのお買い物券がついた切符で乗車し、2 本の便について利用状況を調べることとした。

1 本目の便 盛岡 10 時 40 分発 宮古行き 106 特急 一般型高速乗り合いバス

乗車区間 盛岡駅前→やまびこ物産館

利用者 筆者含め 8 人

2 本目の便 盛岡 11 時 40 分発 宮古行き 106 特急 貨客混載タイプ

乗車区間 やまびこ物産館→宮古駅前

利用者 筆者含め 25 人

※どちらも途中停留所での乗降はなし

こちらはほとんどの客が盛岡～宮古間の利用であった。しかしバスにしても乗車率は比較的低調で、後者の貨客

混載の座席数が少ないタイプでやっと乗車率 50% という感じであった。

ところで、道路の利用者はなんにもバスだけではない。自家乗用車も移動の選択肢になるわけであるが、この交通量がとても多かった。体感 1km ごとに対向車とすれ違い、低速で走るバスはなんども退避を行っていた。途中のやまびこ物産館で 200 台ほどある駐車マスは満杯であって、盛岡～宮古の輸送需要の旺盛さを感じることができた。反面公共交通が超下級の赤字であるのは残念な話である。まだ最新のデータが公表されておらず、平成 30 年度の古いものになるが、盛岡宮古横断道路の交通量は 6300 台 / 日とされている [1]。道路の整備は旅客のみならず、物流や医療も含めて効果のみで整備される。自家用車保有率が高い地域で快適な道路ができたらバスよりも自家用車に流れてしまうものである。

3. 山田線と 106 特急の比較

最新土木を駆使する盛岡宮古横断道路と昭和時代から抜本的な改良が行われていない山田線さて、どちらがより不通になりやすいだろうか。これでは山田線に人流や物流のバックアップという役割を期待することは難しいだろう。山田線について考えるとき非常事態時の利用はむしろ考えるだけ無駄と言わざるを得ない。よってこの章では現状の利用に限って山田線と 106 特急を比較し、その特徴を見ていこうと思う。

はじめに行政がどのような対応をしているかを見ていこう。山田線に対する主な行政施策は以下のとおりである

盛岡市 [2] 上米内駅での無料駐車場の整備、上盛岡・山岸・上米内間の無料駐輪場の確保

宮古市 [3] 山田線の回数乗車券購入の市民に対し、地域通貨を支給

山田線ないしは東日本交通岩泉茂市線、川井地域バスの通学定期券を購入した市民に地域通貨を支給

※これとは別に任意団体のファンクラブが設立され鉄道維持の活動を行っている。

対して 106 特急は利用状況などから行政支援の対象となっていない。(岩手県北バスの他の一部路線は国や県より補助を受けて運航を行っている)

行政側としても一定の需要はあるとして鉄道支援の動きを見せている。盛岡市側は盛岡～上米内間に限定した支援ではあるものの重要な足としていることが読み取れる。

定期輸送

しかし、山田線内特に利用者の多い盛岡～上米内間において朝の時間は約 40 分間隔と利便性が高いといえるが、夕方においては 2 時間おきに宮古方面直通があるのみで利用しにくいと感じる。実際、宮古行きでの学生の姿はまばらであった。おそらく送迎かバスによる移動を行っているのであろう。

対して 106 特急では日中便でも盛岡～宮古間で学生の姿を見かけたためやはり、盛岡市と宮古市を結ぶことにおいては 106 特急が優先的に利用されるのだろう。しかし短距離においては流動がなくさながら都市間高速バスである。

不定期輸送

山田線においては観光を主眼に置いた HB-E300 系によるさんりくトレインみやこが週末を中心に運行されている。比較的用户は多いようでコロナ禍前ではほぼ土休日定期運用となっていた。対して 106 特急においてはイベント列車等の設定はなく、現状小口貨物と定期の宮古～盛岡間の需要確保にとどめるようである。展望性を高めた二階建て直通バスの設定もあるが、新道でトンネルが多く眺望性は高く感じないと感じた。普段の利用者の移動環境改善のほう期待できるのではないかと感じたところである。また岩手県北バスから 11 月 4 日に発表されたプレスリリースにおいても、宮古市からの盛岡中央市民病院へのバス+タクシー付きっぷ、イオンモール盛岡南への買い物客輸送の開始といった日常利用客にかなり注力することが確認できる [4]。

結論

山田線については上米内～盛岡間の増便という社会実験が2017年3月末の3年半行われたが効果が出ず終了となっている[5]。現状のままでは盛岡～上米内間の短距離利用さえも十分な利用客が望めないということである。しかし盛岡市側においても渋滞緩和等を目的として盛岡～上米内間の利用者増加を狙っている。(上米内から先への施策は全く見当たらない)

個人的な案に過ぎないのであるが、盛岡20時11分発宮古行の上米内～川内間と宮古16時15分発盛岡行の川内～上米内間を運休しその区間の車両と乗務員を使用して盛岡～上米内間を1往復増便することを提言したい。純増ではなく、区間変更とすることでコストを抑えるとともに、学校や職場を通じて利用を促すことができれば十分価値のある運航形態の変化になると考えている。区界峠を超える区間では迂回も多く利用者が低調である。夕方では本数が少なく利用しにくいダイヤとなっている。一方で日中では観光目的の乗車が比較的多い。このような利用状況となっている山田線ではやはり全線通し運転はなるべく少なくし、区間運転に努めたほうが得策であるように感じてならない。(車両入替を兼ねた数往復は残すべきであるが)そのうえで、さんりくトレインみやこやポケモントレインなどの観光客向けの列車を増便、PRし観光目的での自家用車からの転換を図るべきであると主張する。

106特急は買い物や通院など時間の流動的な需要や盛岡～宮古間の利用、山田線は通勤通学の時間固定的な短距離需要と日中の観光輸送という形で分担し、協力して自家用車からの転換を図るべきであると筆者は思うのである。

参考資料

[1] 国土交通省東北地方整備局, 宮古盛岡横断道路の交通状況

http://www.thr.mlit.go.jp/road/fukkou/content/revival/img/02miyakomorioka/190718_data_01.pdf

[2] 盛岡市 HP, 「JR 山田線の駐車場・自転車駐車場について」

https://www.city.morioka.iwate.jp/kurashi/douro_kotsu/kokyokotsu/1001836.html

[3] 宮古市 (2021), 「JR 山田線利用促進事業実施要綱 (改正)」

<https://www.city.miyako.iwate.jp/data/open/cnt/3/8012/1/jrriyousokusinjigyoudjissiyoukou.030401.pdf>

[4] 岩手県北バス (2021年11月4日発表) 「宮古・盛岡間都市間バス『106特急・急行バス』の新サービス開始のお知らせ」

http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/106_service_press_F.pdf

[5] 東日本旅客鉄道盛岡支社 (2016年12月14日発表) 「山田線 (盛岡・上米内間) の社会実験の終了について」

https://www.jreast.co.jp/morioka/press/pdf_1481695584m.pdf