

J R 山田線盛岡近郊区間の輸送改善について*

A Transportation Improvement of JR Yamada Line at Suburbs of Morioka*

岩佐正章**・田村大輔***

By Masaaki IWASA**・Daisuke TAMURA***

1. はじめに

現在盛岡市では、マイカー通勤の増加に伴う朝夕の交通渋滞が慢性化しており、路線バスの定時運行もままならない状態が続いている。

こうした中、渋滞に関係なく定時性・速達性の高い鉄道を整備し、現在よりも利便性を向上させるようにとの要望が、既存路線の沿線住民を中心に выс されている。

そこで本研究では、盛岡駅を起点とする鉄道の中で唯一非電化であり、他の路線に比べて近代化が遅れていると思われる J R 山田線を取り上げ、その現状を分析した上で、現在の利用者の意見から今後の整備に対する方向性を検討する。

2. J R 山田線全体の概要

J R 山田線は、岩手の県庁所在地である盛岡市から東へ進み、北上高地を横断して沿岸の宮古市へ至り、さらにそこから南下して釜石市までを結ぶ、全長 157.5km のローカル線である(図 - 1)。

かつては岩手県の沿岸地方と内陸地方を結ぶ重要路線として位置付けられ、旅客輸送・貨物輸送共に大きな役割を果たしてきたが、盛岡 - 宮古間を併走する国道 106 号が大幅に整備されたことにより、現在、同区間では輸送シェアのほとんどを急行バスに譲り渡した。また、北上高地を横断しているため、



図 - 1 J R 山田線の路線図

途中区間の沿線人口はもともと希薄であり、列車の運転系統は宮古で完全に分離され、盛岡 - 宮古間を通して走る列車は 1 日 4 往復にまで激減した。

しかしその一方で、起点の盛岡近辺では、人口の増加に伴い市街地の拡大が進行しており、山田線の利用者も盛岡市近郊区間に限って見れば増加傾向にある。

3. J R 山田線盛岡近郊区間の概要

(1) 駅

J R 山田線の盛岡近郊区間には、起点の盛岡駅を含め現在 4 つの駅がある(図 - 2)。

(a) 盛岡駅

東北新幹線、秋田新幹線、東北本線、田沢湖線、山田線、花輪線の列車が発着する、北東北最大の鉄道ターミナルであり、1 日の乗降客は 39,000 人を

*キーワードズ：地区交通計画，公共交通計画，鉄道計画

**正員，学博，岩手大学工学部建設環境工学科

(〒020-8511 岩手県盛岡市上田四丁目 3 番 5 号，
TEL 019-621-6453，FAX 019-621-6460)

***学生員，岩手大学大学院工学研究科建設環境工学専攻

(〒020-8511 岩手県盛岡市上田四丁目 3 番 5 号，
TEL 019-621-6453，FAX 019-621-6460)



図 - 2 JR山田線盛岡近郊区間の拡大図

数える。周辺には駅ビルやホテルが建ち並ぶが、駅自体は市街地の西外れに位置しており、繁華街とは約1.5km離れている。

(b) 上盛岡駅

市中心部のやや北側に位置し、繁華街へは盛岡駅より近い。付近には旧市街地をはじめ、高校や大学、病院等が多数集積している。周辺地域の人口はしばらく微減傾向にあったが、最近では駅の貨物用地跡に高層マンションの建設が進み、再び増加へと転じている。

(c) 山岸駅

市中心部の北東に位置し、駅の西側には山岸地区の旧市街地が集積している。北、東、南側でも宅地化が進行しており、1.5km圏内の人口は1万人を超えている。

(d) 上米内駅

盛岡駅から9.9kmの地点に位置し、朝の区間列車はこの駅で折り返す。駅の周辺は農村地帯の様相を呈しているが、北側にはニュータウンが建設され、朝は家族の送迎によってここから列車を利用する高校生も多い。

(2) 運行形態

現在のダイヤでは、宮古直通の4往復と朝ラッシュ時に盛岡市内を折り返し運転する区間列車が2往復（休日は1往復）運行されているに過ぎず、午後

表 - 1 JR山田線盛岡近郊区間の時刻表

(平成12年12月2日改正)

上り列車

	621D	2621D	2623D	3629D	643D	649D
上米内	7:08	7:48	8:33	11:24	17:37	20:25
山岸	7:15	7:54	8:39	11:31	17:43	20:32
上盛岡	7:18	7:58	8:43	11:34	17:47	20:35
盛岡	7:23	8:03	8:48	11:40	17:52	20:40

下り列車

	2622D	2624D	3640D	3646D	658D	662D
盛岡	7:29	8:08	11:10	13:41	16:23	19:12
上盛岡	7:33	8:12	11:15	13:45	16:27	19:16
山岸	7:37	8:16	11:18	13:49	16:31	19:20
上米内	7:43	8:23	11:24	13:55	16:37	19:26

の下り列車は依然として宮古行きが3本あるのみである。そのため、行きは定時性・速達性を重視して鉄道を利用するが、帰りは適当な時間帯に列車が無い場合、バス利用や徒歩、あるいは家族の送迎に頼る片道利用者が全体の半数を超え、公共交通機関としては極めて特異な状況にある。現在の列車運転時刻を表 - 1 に示す。

沿線住民の間からは、列車の増発を求める声が高まっており、最近では地元選出議員による「盛岡市山田線利用促進議員協議会（学園都市線を実現する会）」が発足し、議会や事業者に対する要望活動が行われている。

4. 利用者への意識調査結果と考察

(1) 調査の概要

朝に区間列車の設定がある盛岡 - 上米内間各駅の乗降客を調査対象（ただし盛岡駅を除く）とし、アンケート調査を行った。調査は平成12年12月22日（金）に、上盛岡、山岸、上米内の各駅で一斉に行い、調査票278通を配布した。回収は郵送により、全回収票は141通（50.7%）、有効回収票は134通（48.2%）となった。

被験者の年齢・性別構成を見ると、10代、50代、40代、30代の順に回答が多く得られ、10～30代では女性、40～60代では男性からの回答が多く得られた。全体では男性43.8%、女性56.2%と、ほぼ等しい比率となった。

(2) 通勤・通学利用の実態

山田線利用者の乗車目的は、通勤が 61.9%、通学が 25.4%と、通勤・通学客が盛岡近郊各駅利用者の 9 割近くを占めた。利用頻度を見ても、ほとんど毎日と答えた人が全体の 77.6%にのぼり、週 1 回以上利用すると答えた人は 85.8%に達した。

朝に比べて昼以降は列車本数が大幅に低下するため、被験者に帰りに使った交通手段を尋ねた。すると、帰りも山田線を利用した人は全体の 38.6%に留まり、行きに山田線、帰りにバスを使用した人が 40.9%と、往復とも山田線を利用した人の数を上回る結果となった。また、徒歩、タクシー、自家用車による送迎と答えた人も無視できない数存在し、山田線の公共交通機関としての問題点が浮き彫りになる格好となった。

往復利用が困難なため、定期券の利用者も全体の 52.2%と、通勤・通学が主体の路線としてはかなり低い割合を示している。

利用区間を見ると、山田線内のみの利用は全体の 44.0%に留まり、半数以上の利用者は盛岡駅で他の鉄道路線へ乗り換えを行っている。この内、新幹線を使って県南や宮城県との間を通勤している利用者も、全体の 11.9%と高い割合を示した。

現在の山田線は列車本数が少ないものの、バスや自転車に比べて盛岡駅での乗り換えが楽なことや、定期券を通して購入できることなどから、中・長距離の利用者からかなりの割合で支持されていることが分かる。

(3) 利用者の山田線に対する評価

列車の運行、使用車両、駅に関し、こちらで設定した各アイテムと、それらの総合評価について、利用者に 5 段階で評価を行ってもらい、それらの結果を数量化理論 類により解析した。それぞれに対する総合評価を図 - 3 ~ 図 - 5 に、各アイテムのレンジと不満度（または満足度）を表 - 2 ~ 表 - 4 に示す。

列車の運行に関しては、スピードと運賃の 2 点においてのみ、満足クラスが不満クラスを上回った。鉄道の持つ速達性と低廉な運賃が、利用者に評価されていることが分かる。しかし、その他の項目については不満クラスが多数を占め、特に夕方の運行本数に対しては「不満」、「やや不満」と答えた利用者が全体の 85.7%、同じく最終の時刻に対しては全体の 63.6%を占め、共に高いレンジを示したことから、帰りに利用する列車の設定に対し、利用者

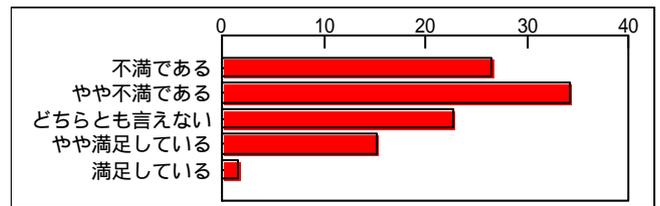


図 - 3 列車の運行に関する総合評価 (%)

表 - 2 列車の運行評価 (アイテム別)

順位	アイテム	レンジ	不満度
1	運行本数 (昼)	3.4962	59.8% (4)
2	運行本数 (夕方)	1.4288	85.7% (1)
3	最終時刻	1.3404	63.6% (3)
4	運行本数 (朝)	1.2505	65.7% (2)
5	始発時刻	0.9567	34.4% (5)
6	運賃	0.3941	13.5% (6)
7	スピード	0.2541	12.1% (7)

()内は順位

相関比 = 0.5192

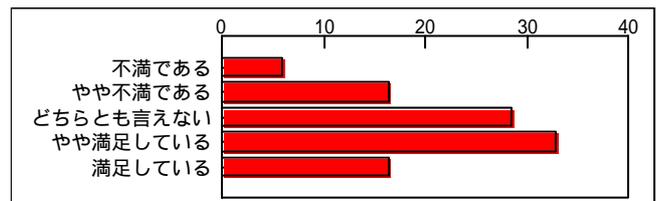


図 - 4 車両に関する総合評価 (%)

表 - 3 車両の評価 (アイテム別)

順位	アイテム	レンジ	満足度
1	車内レイアウト	1.5936	60.2% (2)
2	乗り心地	1.4410	52.3% (3)
3	冬場の空調	1.3844	50.7% (4)
4	夏場の空調	0.6954	33.1% (6)
5	乗降のしやすさ	0.6407	37.7% (5)
6	着席性	0.4318	72.4% (1)

()内は順位

相関比 = 0.7093

の不満が集中していることが分かった。

車両に関しては、着席性に対して「満足」、「やや満足」と答えた利用者が全体の 72.3%、同じく座席の配置に対しては全体の 60.0%を占めており、本線に見られるようなロングシートではなく、着席を主眼に置いたボックスシートの車両が利用者に好評であることが分かる。冷房が無いため、夏場の空調で不満クラスが満足クラスを上回ったが、他は概ね満足クラスが多数を占めていた。

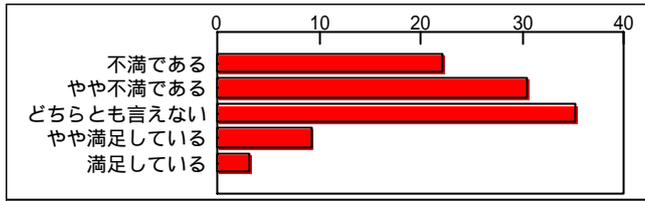


図 - 5 駅に関する総合評価 (%)

表 - 4 駅に関する評価 (アイテム別)

順位	アイテム	レンジ	不満度
1	駐車場	1.9797	26.1% (6)
2	高齢・身障者への配慮	1.5304	61.2% (1)
3	設置場所	1.3926	20.3% (7)
4	駐輪場	0.7050	44.8% (2)
5	アクセス性	0.6979	33.1% (5)
6	待合室	0.5430	37.5% (4)
7	ホーム	0.3297	49.3% (3)

()内は順位

相関比 = 0.8737

駅の施設に関しては、駐車場や駐輪場、それに高齢者・身体障害者への配慮に対する不満が多く見られた。駐車場はパーク＆ライド促進のためにも、今後の整備が望まれるところである。

(4) その他の要望

調査票末尾の自由記入欄においては、列車の増便、とくに会社や学校が終わり、帰宅時間帯となる17・18時台への列車設定を望む声が、幅広い年代から多数寄せられていた。

また、上盛岡駅から岩手県立中央病院へは、以前あった連絡通路が廃止され、現在は最寄りの踏切を使って迂回しなければならないことから、その復活を求める声や、団地から駅までのシャトルバス運行等による、2次アクセスの確保といった要望が多く寄せられていた。

5. まとめ

今回の調査結果から、現在JR山田線を利用している通勤・通学客は、盛岡駅で他線に乗り換える中・長距離の利用者が多く、半数以上は帰りに別の交通手段を利用していることが明らかになった。そのため、今後の列車設定の如何によっては、帰り客の利用や短距離利用者の他交通機関からの転移が十分に見込まれると思われる。

今後盛岡市の交通渋滞対策としてJR山田線の活

用を検討するなら、まずはこれらの指摘に沿って見直しを行い、利用しやすいダイヤの再編成を行うことが必要であると思われる。

参考資料

- 1) 交通新聞社：「JR全線全駅 2001年版」
p.235-237, 2001
- 2) 交通新聞社：「JR時刻表2002年7月号」
p.670-672, 2002