

IV-6 J R 山田線盛岡近郊区間の活性化について

岩手大学 正 員 岩佐 正章
 岩手大学 学生員 ○田村 大輔

1. はじめに

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

こうした中で、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出自されている。

そこで本研究では、盛岡起点の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、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 山田線の概要

J R 山田線は盛岡から東へ進み、沿岸の宮古を経由して終点釜石へ至る、全長 157.5km のローカル線である。

以前は岩手県の沿岸地方と内陸地方を結ぶ重要路線であったが、国道 106 号線が大幅に整備されたことにより、現在ではそのシェアのほとんどをトラックや急行バスに譲り渡した。また北上高地を横断して走るため、途中の沿線人口はもともと希薄であり、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。

その一方で、盛岡近辺では人口の増加に伴い市街地の拡大が進行し、山田線の利用者も盛岡市近郊に限って見れば増加傾向にある。しかし現行のダイヤは、朝のラッシュ時に盛岡市内折り返しの区間列車が 2 往復運転されるに留まり、午後の普通列車は依然として宮古行きが 3 本あるだけである。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半数を超えるという、極めて特異な状況にあり、沿線住民の間からは列車増発を求める声が高まっている。現在の列車運転時刻を表-1 に示す。

表-1. J R 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

3. 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）に各駅で一斉に行い、調査票 278 通を配布し、回収は郵送によった。その結果、全回収票は 141 通（50.7 %）、有効回収票は 134 通（48.2 %）であった。

(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 %で、通勤・通学客が盛岡近郊各駅利用者の 9 割近くを占めた。

帰りの交通手段については、バスが全体の 44.1 %と最も多く、山田線が 40.0 %、徒歩が 7.9 %と続いた。そのため定期券の利用者も全体の 52.2 %と、通勤・通学路線にしてはかなり低い割合となっている。

利用区間を見ると、山田線内での利用は全体の 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が、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、駅に関して利用者に5段階で評価してもらい、その結果を数量化理論Ⅱ類により解析した。それぞれに対する総合評価を図-1～図-3に、各アイテムのレンジと偏相関係数を表-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。鉄道の速達生と低廉な運賃が、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%、同じく最終時刻に対し

表-2. 列車の運行評価

順位	アイテム	レンジ	偏相関係数
1	運行本数(昼)	3.4962	0.3573
2	運行本数(夕方)	1.4288	0.3807
3	最終時刻	1.3404	0.2673
4	運行本数(朝)	1.2505	0.3696
5	始発時刻	0.9567	0.2885
6	運賃	0.3941	0.1867
7	スピード	0.2541	0.1017

相関比 = 0.5192

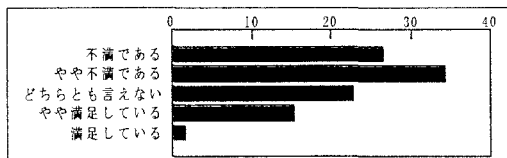


図-1. 列車の運行に関する総合評価 (%)

表-3. 使用車両の評価

順位	アイテム	レンジ	偏相関係数
1	車内レイアウト	1.5936	0.4128
2	乗り心地	1.4410	0.4631
3	冬場の空調	1.3844	0.4996
4	夏場の空調	0.6954	0.2407
5	乗降しやすさ	0.6407	0.2781
6	着席性	0.4318	0.1538

相関比 = 0.7093

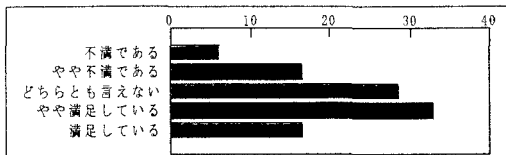


図-2. 使用車両に関する総合評価 (%)

表-4. 駅の評価

順位	アイテム	レンジ	偏相関係数
1	駐車場	1.9797	0.6669
2	高齢・身体障害者への配慮	1.5304	0.5403
3	設置場所	1.3926	0.4815
4	駐輪場	0.7050	0.2466
5	アクセス性	0.6979	0.3556
6	待合室	0.5430	0.3445
7	ホーム	0.3297	0.1666

相関比 = 0.8739

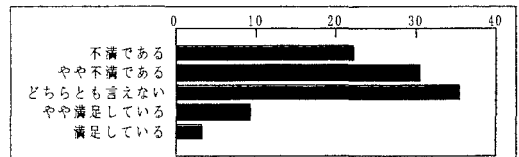


図-3. 駅に関する総合評価 (%)

ては全体の63.6%を占め、帰りの列車設定に利用者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、東北本線の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型のシート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、他は全て満足クラスが多数を占めた。

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. まとめ

今回の調査の結果、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。

現在の利用者の間でも、昼以降の列車増発を望む声が圧倒的多数を占め、今後盛岡市の交通渋滞対策として、JR山田線の活用を積極的に検討することが必要と思われる。