

上野から特急で1時間弱、茨城県の石岡駅にやって来た。今回は、9つ行った玉里駅まで行った。

取材日・・・2012年7月27日

天気・・・晴れ

最高気温・・・34℃

運行状況・・・平常運転



石岡駅舎



バス

石岡駅に隣接するバスターミナルに1台のバスが停まっていた。



バス専用道の標識。



バス専用道の開始。この先で国道6号を潜る。

ドア点検などの関係で2分遅れて石岡駅を発車した。石岡駅の次、石岡一高下バス停手前あたりからバス専用道に入る。この先で、渋滞が激しい国道6号と立体交差する。速度は鹿島鉄道より少し遅い50km/h。なお、バス専用道とは言え、自転車や歩行者は少なくはない。そのたび、バスはクラクションを鳴らしながら走る。



対向バスとの行き違い。



公道と交差、専用道側にバーがある。

専用道は基本1車線だが、所々に対向バスとの行き違いのために道幅が広がっている箇所がある。また、公道との交差部分は踏切が撤去された代わりに、専用道側にバーがあり、バスが接近すると自動的に開く。

バスはやがて、玉里駅に着いた。この時1分遅れだった。定時性や高速性には優れている。

行先	平日 Monday	土日祝日 Saturday & Holiday
5	40	
6	03 23 43 58	03 23 58
7	08 18 33 53	18 33 53
8	08 18 48	18 48
9	13 38 53	13 38 53
10	08 43 53	08 43 53
11	08 43 53	08 43 53
12	08 33	08 43 53
13	08 33	08 33
14	08 33	08 33
15	08 43 53	08 33
16	08 18 28 43	08 43 53
17	08 18 38 48	08 18 43
18	08 23 38 53	08 18 38 48
19	08 23 48	08 23 53
20	08 28 48	08 23 48
21	08 28	08 28 48
22	18	08 28 48

時刻表。日中は30分おき。



玉里駅周辺。専用道を横断して一般道に行く。

玉里駅から、国道355号に沿って徒歩で石岡駅に向かった。片側1車線ずつで両側2車線ある。小美玉市内は比較的道路は空いていた。しかし、石岡市に入ると何キロも渋滞してきた。鉄道が廃線された後は、送り迎えの車が多くなったからだろうか、やはり定時性には劣る。



国道 355 号の渋滞



国道 6 号の渋滞

結論から言うと、鉄道が最も早く、高速性には優れているが、**BRT** も 5 分くらい時間がかかるが、渋滞がほとんど無いため、定時性には優れているということが分かった。

さて、このシステムは被災路線に適しているのだろうか。

気仙沼市は鉄道復旧を主張しているが、莫大な費用がかかる。しかし、**BRT** なら鉄道の 10 分の 1 くらいの費用で建設できる。BRT による JR 気仙沼線の年内仮復旧に、とりわけ大きな期待を寄せているのは沿線にある地元の高校生だ。現在の代行バスは、定員が少なく、車内はラッシュ状態であるが、BRT 導入による本数増で混雑が大幅に解消される。

8 月 20 日の沿線高校の 2 学期開始に合わせ **BRT** が暫定的に開業したが、ほとんどの区間で交通渋滞の激しい一般国道などを走行するため、定時性や所要時間短縮につながるかはわからない。この日利用した気仙沼市高校生も「今までとあまり変わらないのではないかと話していた。

また、仙台方面から気仙沼へのアクセスはどうなるだろうか。(仙台を午前中に出発)

1 仙台(東北本線)一ノ関(大船渡線)気仙沼 仙 台 08:01(東北本線 普通 一ノ関ゆき)一ノ関 09:34 (Or 仙 台 09:00(はやて 101号 盛岡ゆき)一ノ関 09:32) 一ノ関 09:43(大船渡線 快速 気仙沼ゆき)気仙沼 10:59 運賃:2940円 (特急料金:1790円)
2 仙台(東北本線)小牛田(石巻～気仙沼線)柳津(BRT)気仙沼 仙 台 09:42(東北本線 普通 小牛田ゆき)小牛田 10:27 小牛田 10:43(気仙沼線 普通 柳津ゆき)柳 津 11:37 柳 津 11:40(BRT 代行バス 気仙沼ゆき)気仙沼 13:44 運賃:2210円
3 (ちなみに)震災前のダイヤ 仙 台 08:54(快速南三陸1号 気仙沼ゆき)気仙沼 10:53 運賃:2210円 (指定席料金:510円)

通常なら**1**をつかうが、所要時間は3時間かかる。新幹線を使うと1800円近い特急料金がかかる。**2**は運賃は安いけど所要時間は4時間かかるし、乗換回数が多い。震災前は、**3**のように気仙沼まで乗換なしの快速南三陸が1日2往復走っていたが、現在は震災の影響で使えない。鉄道がないととても不便である。

あとがき

暫定開業は今までとあまり変わらないというが、年内の本格的開業では被災区間の6割を専用道にする計画です。また、環境にやさしいハイブリッド車両も導入されます。専用道は鉄道と同じ混雑知らずなので、定時性や高速性に劣ることはないでしょう。

今回は、東日本大震災とは全く関係ない茨城県の鹿島鉄道の廃線跡を取材してきましたが、鉄道の代替としては大正解だと思います。もう1つの被災路線である大船渡線でもBRTを導入する予定ですが、次々に導入していき、沿線住民にとって便利にしたいと思います。そして、最終的に鉄道を全通してほしいと思います。

参考文献

石岡市のホームページ (<http://www.city.ishioka.lg.jp/>)

毎日新聞 (<http://mainichi.jp/>)

駅探 (<http://ekitan.com/>)