

# 利用者の感性で磨く、バスネット



## 仙山圏の交通

山交バス(株) 佐藤 宏一

葛の花 むかしの恋は 山河越え

山形県出身の俳人鷹羽狩行の句である。例えば山形市の宝沢と笹谷峠をはさんだ川崎町の笹谷との間の婚姻関係は昔からあったと言われている。山形大学の大川健嗣教授はこのような形態を「尾根越え婚」と詩的に表現して見せた。時代を一気にさかのぼってみよう。峻険しゅんげんに見える奥羽山脈も、縄文時代にはその山懐こそが狩猟採取のフィールドであり、それぞれ分け入った山中で双方の人びとの出会いがあつたはずだ。

六月に仙台市での仙山圏交流研究会というところに招かれた。耳慣れない仙山圏という表現は、JRの仙山線から取ったもので仙台市と山形市を一周りにした圏域を言うらしい。とすれば、いうところの仙山圏の行き交いは、五千年以上も前から尾根越え婚も含め青い山脈をはさんで営々と続けられてきたに違いない。

山交バスの前身の山形交通と仙台市とのか

かわりは五十年前にさかのぼる。一九五二年に乗り合いバスで上市市から仙台市に乗り入れ、それを契機に仙台営業所を開設。十二年後の一九六四年には仙台市での貸し切りバス事業を開始。乗り合いバスで五十年、貸し切りバスで三十七年にわたって仙台市での実績を積み重ねてきている。さらに、山形県内でのスキー場や遊園地なども仙台市をマーケットにしてきた。当社はこれまでも、これからも仙山圏を事業フィールドとして強く意識していくことになる。

昔は食物の宝庫であつたはずの奥羽山脈も現代のバスにとっては交通の障壁となつて立ちほだかることになる。初代山形県令三島通庸は一八八二年、関山トンネルを穿ち奥羽山脈に風穴を開けた。百年後の一九八一年、笹谷トンネルが開通。千五百メートル級の岬々たる山々がいわば六百メートル級の丘に代わつた。

そのような仙山圏の交通環境の改善と共に山形・仙台間の乗り合いバス運行は変遷してきた。五十年前、当時の社長鈴木吉助は、時

代の趨勢まうせうを読み、関山峠を越えて仙台を經由して塩釜までのバス新規路線免許を申請した。その結果、仙台・塩釜間については同業者の反対のため認められなかったものの、初めて仙台市までの路線が認可された。一九五二年九月十日に、上市市から山形・天童を経て関山峠を越えて一日三回の仙台市乗り入れが実現した。

それから三十年後の一九八一年笹谷トンネル開通に合わせて、山形(笹谷経由)仙台線が宮城交通との相互乗り入れ方式で運行を開始した。最初四回でスタートした路線が二十年を経て今年四月より四十回となり、山形・仙台間六十キロをほぼ二十分間隔、所要時間六十分、料金千円で運行、一日千人のご利用をいただく当社のトップ商品に育つことができた。

距離軸を縦に時間軸を横に一日四十往復のバスダイヤを線で引いてみると、山形と仙台の間にはほぼ二十分間隔のきれいな網の目が形成される。仙山圏交流研究会にちなんでこれ

を「仙山バスネット」と呼称してみよう。この四月から運行回数を四十回に増やし事業者側からみたハードとしての仙山バスネットはほぼ完成したと考えたい。一方利用者からは二十分間隔や予約不要などの利便性、道路料金や駐車料金や下宿料などと比較した経済性などから評価いただいていると考えるが、ソフトとしての仙山バスネットはまだ使い勝手はよくなく、未完成と言わざるをえない。

一日千人の利用者の内訳は山形から六百人、仙台から四百人で、人口比で見ると仙台からの利用者は山形の五分の一であり、これまでの人の流れは片方向である。しかし、山形市二十五万人、仙台市百万人の両市の人口のアンバランスにこそこれからの利用客増の可能性が秘められていると考える。

JRの仙山線というのは上り下りの順序で命名したものである。中央が上で地方が下という考えに基づく白河以北一山百文と同根の思想である。もし仙台市と山形市が上下の関係から水平の関係に変化するならば、仙山圏の人の流れは双方向になり、拡大するに違いない。

その変化をもたらすヒントは東北芸術工科大学の教授で東北文化研究センターを主宰している赤坂憲雄氏にあると私は熱い思いを寄せている。赤坂氏は「弥生史観の暗闇くぐりみの中から、縄文の光が次第に大きく日本の魂を揺さぶりはじめている」として東北の現在を縄文の光で照らし、陸奥という辺境の地のイメージを覆す、異なる東北をあぶり出そうとする壮大な作業に着手している。そのキーワードは、「一つの日本からいくつもの日本へ」である。



仙台行きのバスに乗り込む人々

貸し切りバスで風光明媚めいびを訪ねる観光事業をやっているのが、このごろのお客様のニーズが光を観ることから風を観ることへ変わりつつあるのではないかと感じている。

風俗、風習、風雅、風景、風土、風物、風流などを求める、観光から観風への流れである。その土地土地の異なる風を求めて人は行き交うのである。

最近、宮城県仙山市という提案があると聞いているが、いかがなものか。「杜の都仙台」と「詩歌の森山形」には異なる風が吹いている。画一的に同化する道とは決別して、むしろいくつもの異なる風を認め合う道が、これからの成熟した社会では求められていくのではない

いか。

仙山圏を隔てる二口峠の番所跡に塩竈大明神碑があるが、これは海の魚を運んだ証拠であり、いわばかつての仙山線のかつぎ屋のおばさんのルーツと言える。彼女たちは仙山線というレールを利用して異なる風の間を行き来して生活の糧を得る「かつぎ屋」という方便を発明したのである。

山形・仙台間のバスの定期券は一月三万三千元、毎日乗るとして一回五百五十円である。しかし、例えば一日三往復するならば一回百八十円ですむという風に発想を転換してみたらどうだろう。仙山バスネットを利用して異なる風の間を行き来して新しい方便を発明するヒントは無数にあるのではないだろうか。利用者の感性次第でバスの利用方法は大きく膨らむ可能性を孕はらんでいる。

異なる風を求めて山形・仙台間の行き交いの盛んなることを期待しながら、ハードとしての「セーフティ・バスネット」を用意させていた。ご利用者の千人千様の感性によってソフトとしての「アメニティ・バスネット」に磨き上げて欲しいと願っている。

## 佐藤 宏一

㈱ヤマコー専務取締役  
山交バス㈱代表取締役社長

天童市高橋北154

1940年 天童市生まれ  
1962年 山形交通入社  
趣味は、自転車レース、マラソン、  
ジャズ、文庫本、女相撲史研究。  
E-mail : satoh51@nyc.odn.ne.jp