

緑の風 FAX版



NO. 114 2019年4月9日 JR東労組

JR 東労組ホームページ

4月1日 河北新報



乗客で混み合う仙台空港駅のホーム

アクセス線 混雑激化

仙台空港 訪日客増で拍車

仙台空港アクセス線は東日本大震災後に乗客が増え続け、時間帯によって乗車できないほどの混雑になっている。沿線の宅地開発の進展に加え、仙台空港を利用する訪日外国人旅行者（インバウンド）の急増が拍車をかけた。共同運行する仙台空港鉄道（名取市）とJR東日本は輸送力の強化を模索するが、アクセス線特有の障壁もあり、混雑緩和は容易ではない。

乗車諦める客も

3月25日朝、大きな荷物を抱えた観光客らが続々と仙台空港駅（名取市）の列車に乗り込んだ。2両編成の列車はぎゅうぎゅう詰めにし、出発。途中の南仙台駅（仙台市太白区）では高齢女性が混雑に驚き、乗車を諦めた。仙台空港鉄道が運営する仙台空港、美田園、杜せきのした3駅の2017年度の1日当たりの乗降客は初めて1万人を超え、6年連続で過去最多を更新した。10年度に比べて約60%も増えた。

震災後、被災地からの移転や復興需要も相まって沿線の宅地開発が進み、通勤通学客が増えた。仙台空港も16年7月の民営化以降、旅客数を拡大し、17年度は過去最高の約34.4万人を記録した。運営会社の仙台国際空港は、18年度は35.8万人程度を見込む。仙台空港鉄道によると、インバウンドの増加でバスで周遊する団体客以上に個人客が増えていることもアクセス線の利用率を高めたという。

震災後 沿線人口増 JRなど4両編成増検討

仙台空港アクセス線は2007年開業。仙台空港（仙台市）17.5分を快速17分、普通25分で結ぶ。車両は仙台空港鉄道が3編成とJR東日本が4編成を保有し、現在は1日上下計86本を運行する。

アクセス線開通で乗客が減り、廃止されていた空港と仙台駅を結ぶリムジンバスも10年ぶりに復活し、3月16日に運行が始まった。4月には杜せきのした駅に隣接するイオンモール名取（名取市）の増床も予定され、さらに乗客増加が見込まれる。

特有のハードル

一方、3月のダイヤ改正では2両編成と4両編成の一部入れ替えただけで全体の輸送量は変わらなかった。

JR東日本支社は単線区間の仙台空港一各取間の制約や、仙台駅ホームの列車の混雑状況といった現状を踏まえ、増便ではなく4両編成を増やす「増結」を優先的に検討する。

増結には車両の新造が、支社管内の車両運用を見直してアクセス線に使う車両をもっと確保するかの2通りがある。新造は2両だけ億単位の費用がかかり、完成に数年を要する。投資判断は慎重にならざるを得ない。

現実的なのは車両運用の見直しだが、アクセス線特有のハードルがある。最大6両をワンマン運行するアクセス線の車両には、ホームに設置したカメラから映像を受信し、運転士がドアの開閉や発車を判断するためのモニターが備わっている。他線の車両を走行させるにはモニターを加える改造工事が必要になる。

仙台支社の担当者は「改造は1年以上かかるが、費用は新造より1桁低い。まずはアクセス線に使える車両を捻出できるか前向きに考えたい」と説明する。仙台空港鉄道の菅原久吉社長は「輸送力強化は早く実現したいが、財務状況が厳しい。費用の分担なども含めてJRや宮城県などと協議を進める」と話す。

地方交通の担い手として 積極的な対応が必要だ!

「ご利用状況などを総合的に勘案して」とは、ダイヤ改正で「減便や減車」を行う時によく耳にします。一方で、混雑が酷いことを訴え続けても、なかなかワンマン解除や増結などは実現してきませんでした。

仙台空港アクセス線では、開業当初6両での運行も行われましたが、ダイヤ改正の都度減車され2両での運行が多くなりました。震災以降、宅地造成やインバウンド増加で利用は大きく変化しましたが、ワンマン機器や運用の都合で、増便・増車となっていません。直接的にはアクセス線の課題ではありますが、東北本線のお客様も利用されることから、JR東日本も無関係ではありません。

AI や IoT で業務を変革することが謳われ、「シームレスな移動」の実証実験が行われます。今後、観光客や地域の交通確保は様々に変化していきます。仙台空港では、アクセス線開業後廃止されたリムジンバスが復活しました。グループ会社のジェイアールバス東北とタイアップして、波動対応していくことなども出来るはずで、会社の都合だけではなく、お客様やJR東日本グループで働く全体のことをもっと考えていくべきです。

東急とJR東がMaas実験

移動手段確保 スマホで一括

スマホで一括

東京急行電鉄とJR東日本は5日、静岡・伊豆で次世代移動サービス「Maas（マーズ）」の実証実験を報道陣向けに公開した。スマートフォン（スマホ）向けの専用アプリで、バスやタクシーなど交通手段の検索や予約、決済サービスを提供し、地域内をスムーズに観光できるようにする。次世代サービスの需要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。

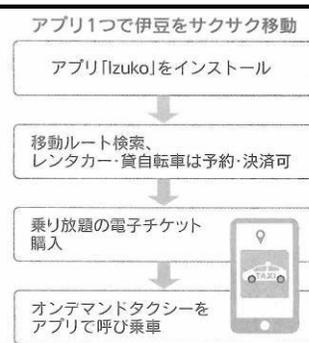
ライバルが協力 地元タクシー会社と組んで、乗り合いで大型タクシーに乗り換える突如の16分所乗降で、大田市内上知能（AI）が最適なルートを選択し、近隣の観光客に合わせた相乗りを手配する。アプリを通じてJR東日本レンタカーやタクシーによる2次交通が提供される。Maasが提供するサービスで不便になるケースも少なくない。

実験ではスマホ用アプリ「Izuko（イズコ）」を使う。4月11日の期間中に、前半と後半、それぞれ3カ月間実験する。アプリを通じて鉄道やバスのフリーパスを購入すると、2日間有効で大人3700円から、伊豆急行線や伊豆東海バスなどが必要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。

実験ではスマホ用アプリ「Izuko（イズコ）」を使う。4月11日の期間中に、前半と後半、それぞれ3カ月間実験する。アプリを通じて鉄道やバスのフリーパスを購入すると、2日間有効で大人3700円から、伊豆急行線や伊豆東海バスなどが必要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。

実験ではスマホ用アプリ「Izuko（イズコ）」を使う。4月11日の期間中に、前半と後半、それぞれ3カ月間実験する。アプリを通じて鉄道やバスのフリーパスを購入すると、2日間有効で大人3700円から、伊豆急行線や伊豆東海バスなどが必要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。

実験ではスマホ用アプリ「Izuko（イズコ）」を使う。4月11日の期間中に、前半と後半、それぞれ3カ月間実験する。アプリを通じて鉄道やバスのフリーパスを購入すると、2日間有効で大人3700円から、伊豆急行線や伊豆東海バスなどが必要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。



実験ではスマホ用アプリ「Izuko（イズコ）」を使う。4月11日の期間中に、前半と後半、それぞれ3カ月間実験する。アプリを通じて鉄道やバスのフリーパスを購入すると、2日間有効で大人3700円から、伊豆急行線や伊豆東海バスなどが必要取り込みに向け、ライバルの鉄道会社がタッグを組む。