

〔研究員の視点〕

地域密着の施策で、存続に懸ける IGR いわて銀河鉄道

運輸調査局 副主任研究員 加藤 美栄

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

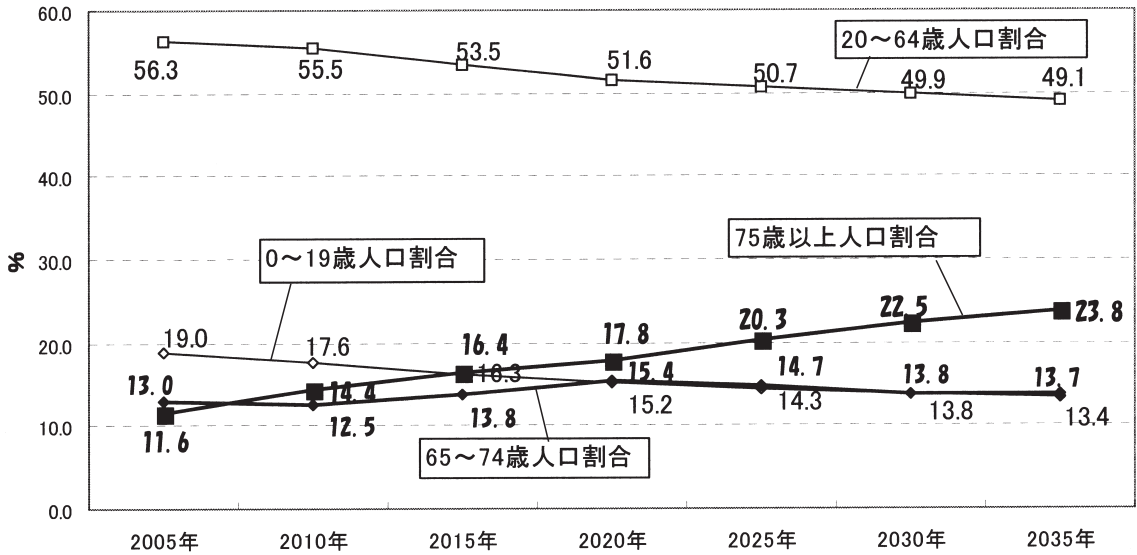
■ 鉄道事業者としては初めての通院利用向けサービス

2009年10月、岩手県のIGRいわて銀河鉄道（以下IGR）の「IGR医療ライン」が国土交通省による「日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞」を受賞した。このIGR医療ラインとは、2008年11月から開始されたサービスで、一日一往復、金田一駅から盛岡駅まで通院利用で利用する方を対象としている。2車両のうち1両を通院者のための優先車両として設け、この列車にはアテンダントが一人添乗し、医療ライン利用者の乗降のお手伝いや、体調を気遣う。さらに医療ライン利用者は、盛岡駅から離れて点在している病院や診療所へタクシーを割安料金で利用することができる。盛岡駅において、駅からタクシーへの乗り継ぎも、タクシー運転手が利用者をホームで迎えるため、移動中の突発的事態に不安を感じやすい高齢者の方でも病院まで安心して利用することができる。医療ラインが注目を集める一方で、このサービスが実現した背景には、岩手県内の高齢化問題に加え、医療施設の無床化により余儀なくされている通院需要の増加や、医療機関不足といった現実が挙げられる。高齢になれば、病気や怪我

のリスクが高くなるにも関わらず、自身での乗用車の運転は勿論のこと、居住地域の高齢化により乗用車で送迎できる若者も減少していることから、医療機関への交通手段は深刻な問題となっている。このような高齢者の通院需要に対し、金銭的にも（医療ラインは、通院の領収書を駅で見せることにより、割引料金で電車を利用可能）、またアテンダントが始終目を配ってくれていることから精神的にも、負担を軽減した鉄道利用ができるよう、IGRは地元タクシー会社とも協力や試行錯誤を繰り返し、このサービスを実現させた。さらに、自宅から駅までのアクセスもなるべく負担を軽減できるよう、医療ライン利用者専用の無料駐車場の拡大や、介護の方も一緒に利用できる2人用の医療ラインきっぷについては最大36%割引される（1人用は最大15%引き）など、工夫がなされている。

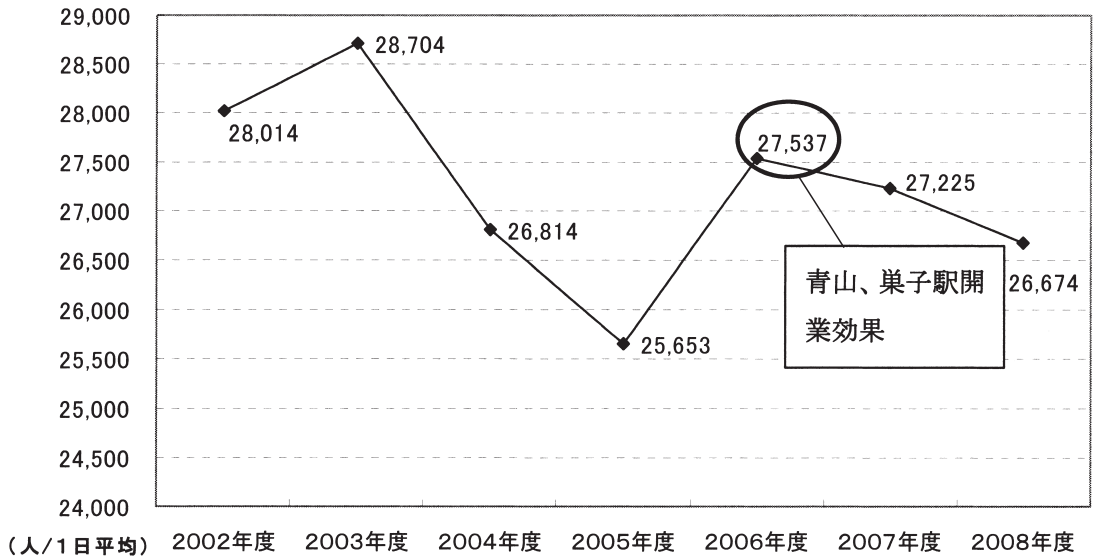
しかしながら、医療ラインはごく一部の利用者のためのサービスにすぎない。IGRは2008年度まで4年連続で単年度黒字を達成したが、年々運輸収入は下がっており、2009年度は高速道路料金値下げ、さらには政権交代による高速道路無料化への施策が追い討ちをかけることが危惧されている。

岩手県・人口推計・年齢別人口割合



出典：国立社会保障・人口問題研究所

乗降人員合計(定期・定期外)



出典：IGR いわて銀河鉄道ウェブサイト掲載データより作成

■ 都市的な鉄道利用の提供

IGRは、2006年に青山駅と巢子駅という2つの新駅を開業している。新設されたエリアは、もともと駅間が長い区間でもあり、

新駅を設置して自宅から駅までの距離を縮め、都市的な鉄道利用を可能にする狙いだ。利用者数は2006年の開業以来増加しており、隣接駅からのシフトを除いても増益に貢

研究員の視点

献している。さらに IGR ではダイヤを見直し、利用状況に合わせたダイヤ設定を行った。朝と夕方以降の運行に関しては盛岡から八戸（目時－八戸間は青い森鉄道線に乗り入れ）まで運行しているが、通勤や通学利用が減少する日中の時間帯については、一部列車を沿線の中でも利用者が多い盛岡からいわて沼宮内まで、折り返し運転させて増便している。さらには最終電車を、盛岡駅を出発する JR 路線の最終電車より 20 分以上遅く設定し、沿線住民の利便性を向上させている。

2009 年 1 月からは不動産業も開業しており、新駅周辺を含む自社沿線での不動産事業にも力を入れ始めた。鉄道会社自らが沿線、特に駅からの距離が近い物件を紹介することで、さらなる鉄道利用者の増加を狙うだけでなく、自家用車利用が多い地域において不動産物件が地域内に点在しやすい傾向にある中、将来的に不動産や土地の所有者自らが、鉄道駅周辺に物件を建てる、という流れに繋がっていくことを期待する。

新規顧客の獲得施策としてさらに、2009 年 10 月からは沿線の大学に通う学生向けの新しいサービスも開始された。この『入学おめでとうキャンペーン 2010』とは、IGR の不動産で住居を賃貸契約し、IGR の通学定期券を購入した大学の新生入生に対し、定期券利用の期間中自転車を貸し出すことで、駅から大学までのアクセス向上にも注目したサービスである。IGR の沿線には複数の大学が存在するが、新生入生が入学する 4 月には定期券の新規申し込みが増加するものの、半年定期券の更新時期である秋以降、定期利用が減少す

るという実態があった。原因は、多くの学生が夏休み中などに車の免許を取得し、当初の鉄道利用から乗用車での通学に切り替えてしまうためである。乗用車通学は便利であっても、車の購入費用は勿論のこと、ガソリン代や保険料など年間の維持費の負担は大きい。IGR は、先述の運行ダイヤの利便性向上に加え、駅から大学までの交通手段も自ら整備し、提供することで学生の利用増加を狙う。特に盛岡大学については、IGR の滝沢駅から距離は近いものの、駅から大学まで上り坂が続くため通常の自転車では体力的負担がかかる。そのため、盛岡大学の学生に限っては、変速機付自転車のみならず、電動アシスト付自転車も用意している。これも社員自らが実証実験を繰り返した後に、打ち出すことのできた施策の一つである。

少子化・高齢化が進む地域社会においてこそ、日常の生活における公共交通機関の存在価値が問われる。公共交通機関の利用拡大は乗用車を運転できない人々の移動の幅を広げるだけでなく、交通の利便性が良いところに人が集まれば、コンパクトで効率的な都市の形成も期待され、かつ環境への負荷も軽減できる。IGR の線路とは、ほぼ並行して奥州街道（4号線）があり、また一部区間は近くに東北自動車道や八戸自動車道が走っている。乗用車利用に有利な政策が進む中、いかに鉄道利用者を確保し続けられるのか。2008 年度当初計画では 1 億以上の赤字を見込んだものの年度末には 1,848 万円の単年度黒字を達成した IGR。2009 年度の取り組みについても引き続き注目される。