

バス 四国

伊予鉄道株式会社

光長 文生（自動車部長）

# 伊予鉄道株式会社における少子高齢化対策

## デザイン・フォー・オールを目指して

### 1. はじめに

移動制約者にあたる人が多い高齢者や障害者にとって、公共交通機関は重要な移動手段である。また、平成 15 年に総務庁が行った「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査」で、高齢者の地域活動への参加意向は、65 歳～69 歳で 54.5%、70 歳～74 歳では 47.1%と、かなり高いことが分かっている。

本稿では、高齢者のモビリティ確保に向けて、弊社がこれまでどのような取り組みをしてきたか紹介したい。また、それらの施策の課題に目を向け、今後の少子高齢化対策の方向性を見出したい。

### 2. 愛媛県における高齢化の動向

平成 17 年国勢調査によると、愛媛県における平成 12 年と平成 17 年の年齢別人口を比較した場合、15 歳未満人口及び 15～64 歳人口はそれぞれ 1.1%、1.5%低下しているのに対し、65 歳以上人口は 2.6%増加している。

国立社会保障・人口問題研究所が発表している都道府県ごとの将来推計人口によると、平成 22 年の全国高齢化率は 22.5%であるのに対し、本県では 25.7%と、4 人に一人が高齢者という高い割合になっている。その 10 年後となる平成 32 年の全国高齢化率は 27.8%で、本県では 31.4%となっている。

このように、全国水準より高齢化の進行スピードが 10 年早い本県においては、高齢期を健やかに過ごすための社会資本整備に先進的に取り組んでいく必要がある。その中で、公共交通機関が果たす役割は、特に運転を止めた高齢者にとって、移動の自由を確保する意味で大きいものと考えられる。

### 3. これまでの取り組み

弊社では、平成 12 年の「交通バリアフリー法」制定以来、電車・バス車両や鉄道駅等の施設の現状と課題を見つめ、高齢者が安心して歩ける空間、安全に電車・バスをご利用いただける空間を提供できるよう、その利用環境を積極的に整備・改善してきた。ここではその整備事例を紹介するが、その前にユニバーサルデザイン（以下 UD）について少し触れたい。

### (1) ユニバーサルデザイン

近年、従来のバリアフリーという概念からさらに発展したものとして、UD が注目を集めている。アメリカのロン・メイスらが編集した「ユニバーサルデザインの原則」によれば、バリアフリーと UD が概念上大きく異なるのは、バリアフリーが高齢者、障害者など特定の人に対するバリアを除くことに重点が置かれていたのに対し、UD は初めから全ての人と同じ社会基盤を利用できるデザインを目指している点である。たとえば、弊社で導入している IC カードの切れ込みがその例である。これは、目の不自由な人でも他種のカードと区別できるようにと開発されたものであるが、健常者の方にとっての利便性も高めている。このように、全ての人にとって使いやすい設計は、結果的に利用者層を拡大させることに繋がる。

### (2) ハード面の施策

施設については、まず平成 13 年に弊社の中心駅である松山市駅の改修工事を行った。エスカレーター6基、身障者対応型エレベーター4基、ラクーブ(車椅子昇降装置)3基、身障者用トイレを新設し、愛媛県では初の完全バリアフリー化した駅として生まれ変わった。またその他の郊外駅についても、順次バリアフリー化を進めてきた。

そのような中で、平成 15 年 6 月、松山市が「松山市交通バリアフリー基本構想」を公表した。これは、「お年寄りや障害者にやさしい日本一のまちづくり」の実現に向け、駅などの旅客施設や周辺道路等のバリアフリー化を一体的に推進するために策定されたものである。弊社はこれに基づき、市や道路管理者、公安委員会と連携を図りながら事業計画を作成し、平成 17 年に古町駅・大街道電停で改修工事を行った。古町駅については、地下通路を廃止し平面で乗継できる空間に整備し、大街道電停については、スロープ設置の他、電停が位置する交差点の軌道敷内石畳も平坦化した。これらは、移動の連続性に配慮した面的な整備である。また、古町駅には待合所や多目的トイレ及び音声誘導装置、視覚障害者誘導用ブロック、ラクーブ等を新設し、さらに駅内の案内図やリアルタイムの到着時刻を表示する案内ディスプレイを設置した。これらは、高齢者や障害者に限らず、誰にとっても使いやすいことを目指した、UD 整備である。

一方、車両については、平成 12 年からノンステップバスを、平成 14 年から超低床式軌道電車を順次導入している。平成 18 年度末現在で、ノンステップバスの導入率は約 45%、超低床式軌道電車の導入率は約 28%と、着実にその実績は進捗し、利用者からも好評を得ているところである。また、駅の案内ディスプレイやホームページで、低床車両のリアルタイム運行情報を提供し、さらなる利便性の向上を図っている。

### (3) ソフト面の施策

弊社では、高齢者の社会参加を支援し、公共交通の利用促進をはかる目的で、平成 13 年に 65 歳以上の方を対象としたシルバー定期券を導入した。1 年 365 日で 36,500 円、1 日当たり 100 円で 600 円区間の電車・バスが乗り放題でご利用いただける。

また、誰でも気軽に便利に公共交通を利用していただくために、同年に 50 円刻みの運賃体系を適用した。さらに、平成 17 年に導入した IC カードでは、通常の運賃から 10% を割り引いた運賃が精算されるサービスや、路面電車及びループバスが 1 日 300 円でフリ

一乗車できるサービスを、手続きなしに自動的に受けられるようになっている。こうした分かりやすい運賃体系は、UDの7原則の一つである「単純性」をソフト面にも適用した事例である。

#### (4) コンパクトなまちづくりと交通結節点構想

人口が増えていた時代には、出来るだけ市街地を低密度化するために、公共施設の移転等により都市機能を郊外へと広域化していくことが得策とされていた。また、モータリゼーションや大型商業施設の郊外立地が、生活圏の郊外化に拍車をかけた。しかし、人口減少社会に入った今、都市機能の拡散化は社会構造問題である。車を利用しないと生活できない都市構造は、高齢者や障害者にとって不便な社会となってしまうからである。

現在、松山市では、国の支援による中心市街地活性化に積極的に取り組み、拡散化したまちの構造をコンパクトに変えていこうとする政策を行っている。

ところで、従来、鉄道駅が生活環境を形づくってきた歴史を考えると、中心市街地の定住人口や賑わいの回帰を実現する上で、公共交通機関及びその関連施設は必要不可欠な都市のインフラであると考えられる。そこで、市が進めるコンパクトなまちづくりと併せて、弊社では公共交通を利用すれば誰でも生活機能・都市機能にアクセスできる環境を目指し、路線ネットワーク再編に取り組んでいる。たとえば、市内においては、都心循環東西線、都心循環東南線、千舟通勤線と三つのループバスを、均一運賃100円または150円で運行し、観光、福祉、教育、娯楽など多様な要望に込めている。また、郊外に立地された公共施設・商業施設等とその最寄にある鉄道駅とをループバスで結び、市内からの電車到着時刻に連絡させたバスも運行している。ここでは、鉄道・バス間のスムーズな乗り継ぎを可能にするため、円滑な接続ダイヤの設定だけでなく、駅とバス発着場所の近接化や、接続する車両の到着遅れ時間や発車予定時刻、ノンステップかどうか等をリアルタイムで提供する「総合情報システム」を導入している。さらに、こうした地域住民の生活に密着した路線については、車両の低床化や駅施設における乗り継ぎ空間のバリアフリー化を優先的に実施し、移動の連続性を強化している。

#### 4. 今後の取り組み

超高齢社会とは、高齢者が社会運営の重要な一躍を担う社会である。そのような社会に向けて、国民の介護や福祉に対する関心は高まっているが、公共交通を担う我々事業者も、もっとこの分野への意識を高めていく必要があるのではないか。

ところで、弊社では、平成17年3月に松山市が国土交通省よりオムニバスタウンに指定されたことを受け、松山市と施策内容を協議しながら、乗合バスを活かしたまちづくりへの取り組みを積極的に展開している。今後は、その施策の中で、バスだけでなく電車も含め、ハード・ソフト(システム)・ハート(意識)の3分野にわたる少子高齢化対策に、今まで以上に行政と連携し取り組んでいく必要がある。

### (1) 移動の連続性の確保

弊社では既に施設や車両等のハード整備を実施してきたが、移動制約者が現実的に公共交通を気軽に利用できる環境とするためには、その量的な整備が必要である。今後も、低床車両の導入や駅のスロープ設置等、可能な限り継続的に実施していきたい。

また、移動制約者の現実的な問題として、仮に低床バスが運行されていても「バス停に辿りつくまでの歩道が整備されていない」といった理由で、結局交通需要が潜在化されてしまうことが想定される。そういったことを回避するために、バス停までのアクセス環境そのものを整備する必要がある。

さらに、移動制約者に限ったことではないが、通常交通機関の選択は出発地から目的地までの全ての移動をトータルに判断し行われる。そのため、他の路線や交通機関と円滑に安全に乗り継ぎできることが、公共交通利用の条件となる。そこで、フィーダーバス路線の新設等、鉄道駅の周辺地域を「面」として捉えた上で整備し、交通ネットワークの連携を強化するための施策を検討していきたい。

### (2) 分かりやすい路線、分かりやすい情報提供

現在、弊社では多くの系統のバス路線をもっている。これは、高度経済成長の時代以来、増大するお客様のニーズに対応するよう努めてきた結果である。しかし一方で、バスネットワークがあまりにも複雑となり、またそもそも線路上を走行する電車と違ってそのネットワークが物理的に見えてこないことから、普段利用しないお客様にとって路線情報が非常に分かりにくいといったことが問題となってきた。そこで現在、複雑化した路線の運行ルート・起終点の整理、等ピッチ運行ダイヤへの変更等、分かりやすいダイヤ編成の実現に向けて、計画を進めているところである。

また、路線情報をいかに利用者に提供していくかも今後の課題であり、体系的な旅客案内システムの構築に向けて取り組み始めているところである。高齢者の方でも見やすい文字の大きさや、車椅子の方でも無理な姿勢をとることなく見ることができる位置等の工夫が必要である。なお、この「無理せずに」ということと、先に述べた「分かりやすさ」という工夫は、UDの7原則にも含まれている。

### (3) 戦略を左右するパートナーシップ

様々な施策を講じる中では、先導役となる事業者だけでなく、行政を含めた関係者全てが、取り組みの理解度・熱意を同じにし、互いに連携していくことが求められる。なお、UD化を進めていく上で、特にハード整備については、公的補助がそのスピードやレベルを左右するものと思われる。自治体の財政難、事業者側の負担等の課題はあるが、今後の社会を見据えるならば、公と民がともに、資金と知恵と労力を出し合い協力し合っていく体制を強化していくことが求められる。

## 5. おわりに

従来、公共交通の利用環境づくりやまちづくりへの取り組みにおいては、高齢者や子

供、外国人等が、無意識のうちに「少数者」として扱われてきた面があった。しかし、高齢化社会が今後ますます進展する中で、そのような対応をしていては、企業の存続そのものが危うくなる。誰にとっても利用しやすい公共交通を実現するために、多様なニーズに可能な限りフレキシブルに答えていくよう努めなければならない。

---

<sup>i</sup> ユニバーサルデザインは、 公平な利用 利用における柔軟性 単純で直観的な利用 分かりやすい情報 まちがいに対する寛大さ 身体的負担の少なさ 接近や利用しやすさのための大きさと広さ の7原則によって成り立っている。

[ 参考 ]

- (1) 高齢者の地域社会への参加に関する意識調査，内閣府ホームページ，2004年
- (2) 平成17年国勢調査の結果，総務省統計局ホームページ，2005年
- (3) 都道府県の将来推計人口，国立社会保障・人口問題研究所ホームページ，2002年