

鉄道 中部

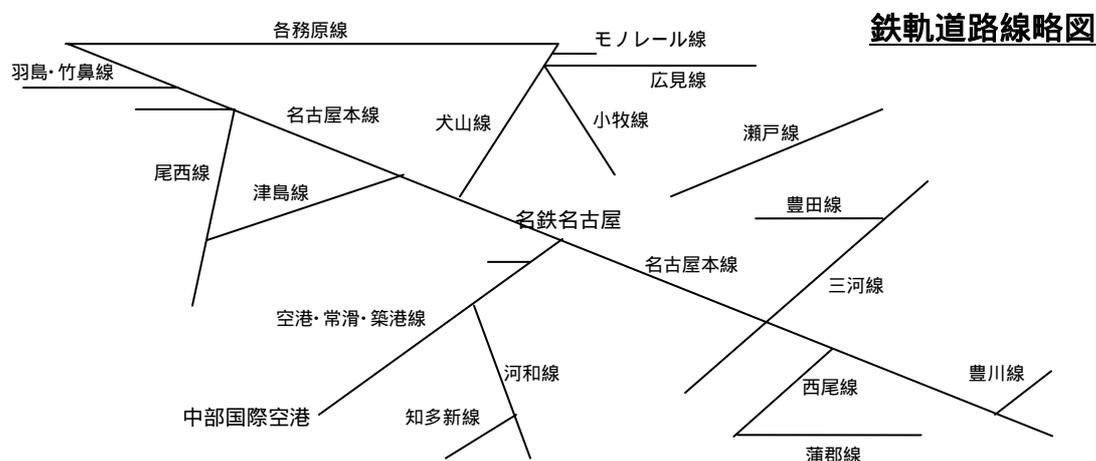
名古屋鉄道株式会社

近藤 博之（企画管理部企画課長）

少子高齢化・人口減少時代に向けた名古屋鉄道の取組

1. 当社の概要

当社の鉄軌道路線は、名古屋市を中心とした愛知、岐阜両県下にまたがる 445.4 キロに及びます。主な路線は、岐阜県南部の名鉄岐阜駅から名古屋市を通り、愛知県東部の豊橋駅を結ぶ名古屋本線、愛知県でも有数の観光地である犬山市と名古屋市を結ぶ犬山線、中部国際空港へのアクセス線である常滑線と空港線、名古屋市交通局との相互直通運転を主に実施している豊田線・小牧線等、路線数にして 21 路線があり、そのほとんどが、名古屋本線へ乗り入れており、名鉄名古屋駅への直通運転も、多くの線区と実施しています。これは、朝のラッシュでは、名鉄名古屋と隣の金山駅への一極集中であることから、自然な運行系統ともいえます。



2005 年において、愛知万博の開催、中部国際空港の開港、その後の名古屋駅におけるビルの建設ラッシュ等、近頃では「元気な町、名古屋」として全国的にも有名ですが、交通事業者としては、手放しで喜べないのも事実です。この地域では、他の大都市圏と比較して、「車の保有率」の高さが際立つからです。

このように、公共交通の分担率が決して高くなく、路線長も長く、主に片輸送であることから、限られた経営資源を、修繕、設備の更新、サービス改善、業務効率化投資等に、いかに分配するかは、重要な政策であると認識しています。

東京	53.8 台	愛知	138.2 台
大阪	72.9 台	岐阜	168.8 台
神奈川	82.0 台		
京都	91.5 台		
兵庫	96.9 台	平均	111.2 台

表 1：自家用車 100 世帯当たり保有台数

(2005 年 3 月末)

JAMA(社)日本自動車工業会 HP より

2. 当地域での少子高齢化の状況

愛知、岐阜両県下における少子高齢化の状況は、平成 15 年度と 18 年度数値の比較からみると、全国の傾向と同様に、0～14 歳、15～64 歳人口の構成比は減少し、65 歳以上の構成比は増加しています。

愛知県においては、県の人口は +139 千人と増加しているのに、0～14 歳では 4 千人、15 歳～64 歳でも 10 千人と減少している反面、65 歳以上の人口は 149 千人の増加となっています。この 3 年間で、平均年齢は 40.8 歳から 41.8 歳へと、1 歳も上昇してまいります。一方、岐阜県では、この 3 年間で 65 歳以上人口は、38 千人の増加となっているのですが、県の人口は 12 千人と減少を示しています。その傾向は市部、郡部を通じて同様であります。

このように、活況を伝えられる当社沿線においても、全国の傾向と同様に、低年齢帯の人口の減少と、高年齢帯の増加が確実に進んでおり、少子化と高齢化が同時に進行していることは、数字からも明らかであります。

		愛知県 (%)		岐阜県 (%)		全国 (%)	
		H15.10.1	H18.10.1	H16.1.1	H19.1.1	H15.9.1	H18.9.1
人口 (万人)		716	730	212	210	12,757	12,774
構成比	0～14 歳	15.0	14.7	14.8	14.4	14.1	13.7
	14～64 歳	68.1	67.0	65.3	63.8	66.9	65.6
	65 歳以上	16.5	17.8	19.9	21.7	19.0	20.8

表 2：年齢別人口 総務省、愛知県、岐阜県 H P より

3. 問題と取組

少子高齢化・人口減少時代に迎えるにあたって予想される状況は、まずは、輸送人員と収入の減少、交通弱者・高齢者の利用増加、労働力の減少等を想定しております。

輸送人員と収入の減少に備えて、まずは実施すべきことは、同業他社のみならず、全業種における会社組織で取り組んでいることではありますが、経営の効率化、低コスト体質に向けての改革の推進であります。当社でも、経費の中でも大きな割合である人件費の抑制は、鋭意進めております。平成 12 年 5 月に河和線 高横須賀駅において導入を開始した「無人駅集中管理システム」は、その後、平成 15 年 3 月の上飯田連絡線開業時での小牧線への展開を皮切りに、現在は 100 を越える無人駅を 14 駅で監視しており、今なお、拡大中でありま。その他にも、保守労力削減につながる、鉄道の基盤整備 (ロングレール化、PC 枕木化、電路・電力設備の近代化等) も計画的に進めています。このような投資は、収益性の低い線区の多い当社にとっては、少なくない負担なのですが、安全性を高めるこ

とはもちろんですが、将来の経費減を得るための判断でもあります。

一方、輸送人員を増やし、高齢者の健康増進の一翼を担うため、沿線の観光資源を有効に活用したイベントやキャンペーンを設定するなど、電車利用の促進に努めています。駅を起点としたハイキングや、自治体や観光施設・寺社仏閣との共同企画を実施して、当社沿線の魅力を地域の方に再認識していただくことで、当社の鉄道網が“お出かけの手段”としてお客様から選択される機会を作っていきたいと考えています。

また、平成 15 年策定の「名鉄グループ新中期経営計画」における重点施策として、『便利で分かりやすい公共交通網の実現』を盛り込み、より多くのお客様にとって、より利用しやすい鉄道に向けて努力し、先にも述べました、自家用車との競争力を高めたいと考えております。

交通弱者・高齢者の利用増加に対する対策としては、利用しやすい駅を目指し、交通バリアフリー法に基づき国や沿線自治体の補助制度を活用しながら、2006 年度から 2010 年度までにわたる「バリアフリー化 5 カ年計画」を策定し、先の「中期経営計画」の一環としても、駅施設の整備を推進しております。現在、交通バリアフリー法に基づく当社の対象駅は、全 276 駅中 74 駅であり、これらの駅について、バリアフリー法の基準にのっとり、段差の解消のためのエレベーターやスロープ、視覚障害者用点字ブロック、多目的トイレなどを設置すると共に、駅ホームと車両床面の段差を解消するためのホーム嵩上げ工事や駅業務掲示類の改良を実施しております。

また、前述の「無人駅集中管理システム」の導入工事と同時に、磁気 S F（ストアードフェア）システムの導入工事も実施しております。大部分の駅舎が、更新・改築・新築の対象となるので、交通バリアフリー法に基づく対象駅か否かに関わらず、可能な限り、将来の手戻りのないよう、バリアフリー法の要件を満たすように整備もしております。ホームスロープによる段差解消、ワイド幅の自動改札機の設置、誘導ブロック、LED 表示器、自動放送の整備等を、駅の状態に応じて実施しております。1 日乗降人員が 1,000 人に満たない駅を多く抱える当社にとって、短期的には非効率な投資と周囲には写るかもしれませんが、長期的に考えると効率的であるとの判断からであります。今後も継続的に整備工事を実施するためにも、施設整備に対する補助制度の継続、さらにその施設維持に対する制度の拡充も必要としております。

駅設備などのバリアフリー化とともに、ソフト面での充実を図るため、駅係員の「サービス介助士」の資格取得を推進しております。「サービス介助士」とは、NPO 法人による民間資格で、サービス介助の基本理念、接遇、介助技術などの知識や実際の技術を取得した者に与えられる資格で、主要駅に平成 19 年 3 月末現在で約 240 人配置しており、資格を活



サービス介助士が胸に着用する名札

かした細かい配慮で目の不自由な方のホーム上での歩行や車いすの操作などのお手伝いをしております。当社としましては、各駅の有人窓口には1人は配置したいところではありますが、現在の資格保有者は必要人数に対して大きく不足しており、養成のペースにも制約があります。また、勤務シフトでの動きもありますので、「必ずこの窓口にいます」といった、はっきりした案内もできない状況ですが、今後の有資格者の増加を見据え、その配置・活用策の検討をしつつ、その活躍を期待しております。

また、外部からの「マタニティーマーク」貼付要請（妊娠中の女性に席を譲る運動を推進するもの＝少子化対策）や、「こども110番の駅」（子供達の安全確保）の実施等、社会的な動きにも積極的に協力・協調していく姿勢であります。

少子化の進行に伴い労働力不足も予想されます。その対策としては、経費削減と同様ですが、“効率化”があげられます。「駅集中管理システム」導入によって、定員削減による人件費負担の減少を見込み、同時に、将来の労働力不足にも備えている面もあります。ただし、「駅集中管理システム」を導入したからといって、その駅に全く手がかからなくなるかといえば、そうではありません。ほこりや落ち葉がたまれば清掃も必要ですし、駅務機器からの集金業務も、機械の中に現金を数日も放置しておくわけにはいきません。100を越える駅において無人駅システムは導入されていますが、集金、清掃業務に対しての必要な要員の数も大きくなってきています。このような必要最低限の業務は、今後も、固定的に残っていきます。そこで、当社は、雇用延長者やOBの駅業務等への活用を実施しております。主に、無人駅の券売機の締め切り、釣銭の交換業務等ですが、日常から定員が不足しがちな駅係員、乗務員の鉄道現場の中で、貴重な戦力として活用しております。ただし、フルタイム、パートタイム等の多彩な労働条件を用意しているのですが、現時点での確保も充分とはいえず、今後の、本格的な労働力不足時代における、労働力の売り手市場時に機能していくかは、更なる検討を要すると考えております。

4. 今後に向けて

「少子高齢化 = 人口減少時代 沿線人口の減少 旅客減少による収入減 経営状況の悪化」といった図式に対しては、ことあるごとに検討してきております。旅客減少に対する選択肢は、単価を上げる（＝運賃改定）か、収入減少に合わせて費用を減らすことであるが、現実的には後者しか選択はできないのが現実と認識しております。事業者として出来ることは、経営の効率化を図りつつ、「利用しやすい鉄道」に向けて絶えず努力し、お客様に絶えず選択される移動手段であることと考えております。

以上