

鉄道 中国

広島電鉄株式会社

中尾 正俊

(常務取締役電車カンパニープレジデント)

少子高齢化・人口減少時代に向けた地域交通事業者の取り組み事例

広島電鉄株式会社 常務取締役

電車カンパニープレジデント

中尾正俊

1. 事業の概要

当社の路線は図 1 のとおり、広島市内をエリアとする軌道・市内線（複線 19km）と市内から安芸の宮島口までを結ぶ鉄道・宮島線（複線 16.1km）の計 35.1km を有する地方中小鉄軌道事業者である。

当社の特徴は軌道を走る路面電車タイプの車両を鉄道に乗り入れていることである。これは軌道と鉄道の結節点の西広島駅で一旦降りて乗り継ぎを強いていたので、不便だという利用者の声が強かったため 1963 年から軌道の車両を鉄道に乗り入れ、乗り換え無しで宮島方面へ、また市内に行けるということで便利が良いと評判になった。鉄道区間はホーム高さ 1m の鉄道タイプの車両も走っていたので、鉄道用の高床ホームと軌道用の低床用ホーム（高さ 30cm）の二つが混在していたが、1991 年に鉄道車両を全面廃止しオール軌道用の車両に切り替えた。このことが現在の超低床車両を使った LRT 化につながっており、鉄・軌道の相乗効果が出ているものと思われる。

輸送人員は平成 18 年度、鉄道・48 千人/日、軌道 106 千人/日、合計 154 千人/日である。



図 1 路線図

2. 少子高齢化の現状

広島県の人口は現在約 287.5 万人であるが、2005 年に初めて減少に転じた。20 年後には 13 パーセント減の 251 万人まで減少すると予測されている。（図 2 参照）

一方で高齢化が進み、20 年後には 30% を超えると予測されている。

このことから、地域交通事業者の取り組みの考え方は「65 才以上の増える高齢者への対策」と「0~14 才の減少する若年層への対策」が必要なことは言うまでもないことであるが、またこの他最も自動車運転の多い「15~64 才の就労人口」に対する「マイカーから公共交通

機関へのモーダルシフト対策」も重要な施策であり、この年代を公共交通機関に取り込むことが出来れば今後の少子高齢化に伴う利用者減少をカバーできる大きな潜在需要として期待される。それにはマイカーを利用するより『安くて』『早くて』『便利な』公共交通ネットワークの充実が求められる。

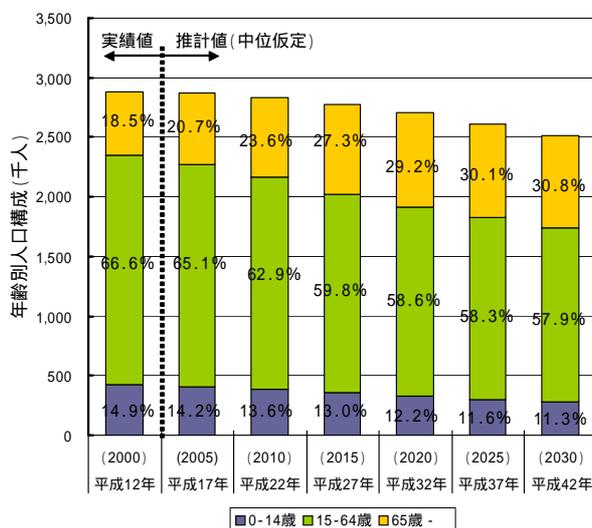


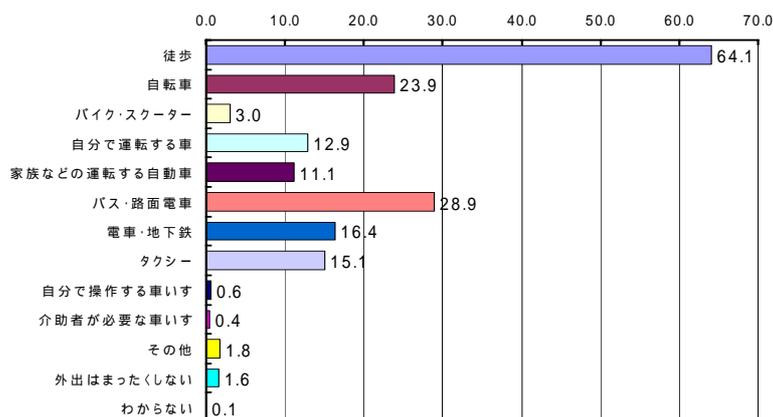
図 - 2 広島県の将来推計人口

(資料：都道府県の将来推計人口 国立社会保障・人口問題研究所)

3 . 高齢者の移動対策

図 3 のとおり、高齢者の移動手段はダントツで徒歩となっているが、その徒歩の歩行距離は概ね 500m程度が一般的とされている。従って 500m程度までのところにある買い物とか病院・郵便局に自分で直接歩いて行ける場合とか、電車・バスで大きな町の病院やデパートへ行く場合の電停やバス停までの距離とされている。それ以上の移動を必要とされる方は少々無理をしてもバスや路面電車・JRなどで行動されるので、やはり交通結節点の機能は『歩かせない』『濡らさない』『待たせない』などの条件を具備した施設のアクセス改善や路面電車・バスの超低床車両の導入を図り乗り降りしやすいバリアフリーの「乗りもの」にする必要がある。また、町内をくまなく走る「コミュニティバス」が成功しているのはやはり身近にバス停があって『歩かさない』ことが支持されている証拠である。このため、JR・路面電車・バス・コミュニティバス・タクシーなど公共交通機関が機能別に役割分担をして無駄な競争をやめ効率的な公共交通ネットワークを作ることが大事であるが、事業者同士では互いに競合相手なのでなかなか調整がむづかしいので、行政が間に入って住民が喜ぶ便利なソフト・ハード施策の推進役を期待されている。その一例として広島市役所は 1993 年から 70 才以上を対象とした年間 8 千円相当の「広島市いきいきカード」を発行している。これは大変な人気で利用者が増え続け、財政を圧迫しだしたことから 2003 年には 6 千円に減額したところ、市民から当社にも似たようなものを発行すると要請が多くなったので、同年から「広電シルバーバス」と言う 65 才から都心エリア全

線フリーのパスを、通常価格 7 千円を 4 千円で発行したところ人気を博している。また、同じく広島市役所は平成 17 年度から毎月 22 日をマイカー乗るまァデー（マイカーに乗らない日）を設け公共交通機関の利用促進を計る施策を導入されるに伴い、当社もその日に限った 1 日乗車券を通常 600 円を 400 円に割り引いたカードを発売したところ、平成 18 年度は対前年比 172%の利用率アップとなっている。まだまだやり方次第では潜在需要は結構あることを知った次第である。



資料：内閣府「一人暮らし高齢者に関する意識調査」(2002年12月)

図 - 3 高齢者の移動手段

また、図 4 のとおり、郊外の山を削った急勾配の団地に住んでいた方々が、高齢を理由に坂道はもう歩けないと市内のマンションに移り住む方が多くなっている。このため軌道・市内沿線人口が増加している。広島市の旧市内域は半径 2.5 km で市内線がすっぽり入るコンパクトシティであることも路面電車の特徴を生かせる利点である。



図 - 4

4. 少子化に対する対策

当社では平成 18 年 1 月から、幼児（1 才以上 6 才未満の者）を 3 人まで無賃、および障害者の介護者を 2 人まで無賃とする運賃制度の一部改正を実施した。これは広島市役所から協力の申し入れがあって当社がこれに応えたものである。広島市役所では少子化の歯止

め策としての狙いもあったようで、市役所では超低床車両購入費や交通結節点の改善事業費、電停拡幅事業費、交差点舗装修繕費など色々の補助金を当社に出しているのが本音だったが、若いお母さん方には大変好評である。

また、中・高校生の定期は近年少子化を反映して減少傾向であったが、高校生の定期利用者が平成 17 年度から増加している。これは高校の入試方式が学区制から全県 1 学区制に変更になり、県内どこでも行きたい高校を受験できるようになったため、広島都心部や鉄・軌道沿線の交通利便性の高い高校に人気集中したことによるものの副産物として定期が増えたものである。また、自転車の片手運転の罰則が厳しくなったので雨天日なども電車利用者が増えている。

5 . 少子・高齢化と人口減少への取り組み事例

前述のとおりソフト面では行政と一体となって市民の方々が路面電車・バスを利用しやすい便利なものになる取り組み事例を紹介したが、最後にハード面の取り組みを紹介する。少子・高齢化で人口減少は避けて通れない道ではありますが、若年層も高齢層も公共交通利用需要潜在者はまだまだ居ると思われる。

『歩かせない』『濡らさない』『待たせない』そして『安くて』『早くて』『便利』さを兼ね備えた「マイカー」に勝てる交通システムづくりを行政・住民・事業者が一体となって作ることが急務である。このことは人口減少時代への経営の大きな課題でもあるが、地球温暖化という環境問題からも自動車の総量抑制の受け皿となれる交通システムを目指していけば地域交通の生き残りも見てくるように思われる。

1); 写真 1 国産超低床車両「グリーンムーバーマックス」の導入



2); 写真 2 電停の拡幅・安全柵の設置



3); 写真 3 JRや港構内への乗り入れ(横川駅前、広島港)



写真 - 3 - 1 横川駅前広場平面図

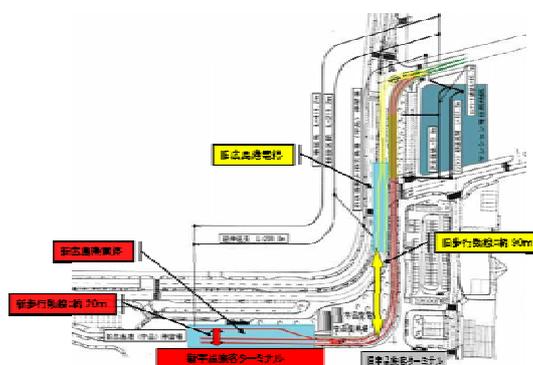


写真 - 3 - 2 広島港平面図

4); 写真 4 電停とバス停の一体化(廿日市市役所前駅、阿品駅)



写真 - 4 廿日市市役所前駅