

交通問題 第3回 勉強会だより

敬老パス

～使って残そう公共交通～ (上)

敬老パスといえば、敬老精神にのっとった高齢者支援・福祉施策というイメージが強い。敬老パス利用者は名古屋市内の公共交通機関に「無料」で乗せてもらっている。だから、感謝、感謝！ 確かにそうだ。

しかし、交通政策という視点からみれば、違った風景が見えてくる。敬老パスは、公共交通の利用促進、自動車から公共交通への転換を進めるための有効な切り札ともなる。敬老パスを使って「乗って残そう公共交通」！ 敬老パスを使って社会貢献しよう！

①敬老パスが交通戦略に位置づけられた

令和4(2022)年4月に交通問題調査会が市長に諮問答申した「名古屋交通戦略2030」の文章の中に、「敬老パス」という言葉を見つけた。名古屋の交通政策・施策関連文書の中ででてくるのは初めてではなかろうか。少し長いですが、引用しておく。

「公共交通の利用促進においては、同伴幼児の無料人数の拡大や敬老パス・福祉特別乗車券の対象交通の拡大、ドニチエコ切符をはじめとした誰もが快適に移動できる交通環境に向けた取組、交通事業者主催のウォーキングイベントといった移動したくなる取組などが行われています。今後も一生を通して身近な交通手段として公共交通に慣れ親しんでもらうことで、移動の喚起や持続可能な公共交通の構築を目指します」(第2章交通を取り巻く環境の変化4リニア中央新幹線開業におけるスーパー・メガリージョンの形成(3))

移動の喚起)

脱炭素・カーボンニュートラルという制約条件が厳しくなる中で、超高速幹線鉄道の整備に伴い、域内交流を活発化するためには移動を担う二次交通としての公共交通網の維持が必要となるという文脈である。

名古屋市は今のところ、一定の財政上の健全性を維持しているようではあるが、今や老年人口比率が25.4%に達し超高齢社会を迎えている。今後、医療費・介護費その他扶助費が増加することが予想され、財政事情が厳しさを増すことは間違いないだろう。だから、これ以上の公共交通(従来どおりの地下鉄・バスという交通手段)の整備ではなく現存のネットワークの維持が必要となる。

人口減少によって引き起こされるだろう都市の縮小傾向を都市の拡張・成長戦略によって乗り越えようとする現在の政策に対する評価はひとまず置いておくとして。

成長戦略の文脈中に「敬老パス」が出てきたということは、それは「扶助費」じゃなくて、「投資」の一環ととらえていいのではなかろうか？

この際、福祉と交通政策の統合、そして観光戦略も含めて、公営交通を独立採算原則の呪縛から解放し、公共交通の無料化まで踏み込んでもらいたいものだ。

②敬老パスの対象交通機関拡大は英断

令和4(2022)年2月1日から、敬老パスの対象交通機関が拡大され、名鉄、JR東海、近鉄、名鉄バス、三重交通の路線バスの原則市内運行区間が利用可能となった。

以下、令和5(2023)年3月『令和4年度敬老パス制度変更後の影響調査業務報告書』の調査結果を参考にしながら、対象交通拡大の成果を確認してみたい。

一部負担金制度が導入された平成16(2004)年度には74.3%だった敬老パス交付率は年々減少をつづけてきたが、コロナ禍においてさらに加速され、令和3(2021)年度には52.9%まで落ち込み、特に、南区、港区、中川区、

緑区といった市の南部区では50%を下回るまでになっていた。

その原因としては、以下のようなことがあげられよう。1. 南部区域は市営交通のカバー範囲が狭く敬老バスを持っていても使う機会が少なかったこと。2. 名古屋は大都市といえども地方都市並みのクルマ社会であること。3. 無料であれば利用回数が多くなくても交付申請したであろうが、一部負担であれば、負担金の額によっては、公共交通を利用する際に現金払いして乗車する方が安くつく。

対象交通の拡大後、利用回数は全体として底上げされており、65～74歳の新規交付が増大していること、返還件数も、79歳以下で減少傾向にあることが同調査結果として報告されている。そして、生まれ年別でみた2月～7月の乗車件数では、1949年生まれの乗車件数が最も多く、続いて1948年生まれ、1947年生まれと続き団塊の世代が敬老バス利用者の中核をなしていることがわかる。

1947年～1949年生まれは団塊の世代と呼ばれ、ダントツに人口が多い。この層は2022年に75歳を迎え後期高齢者に突入しはじめ、今後、後期高齢者の急増が見込まれている。このため、医療費削減・介護費削減が急務の課題となっている。健康寿命の延伸と病気にならない身体づくりや高齢者の社会参加によるまちづくり活動への貢献も期待される。

戦後のモータリゼーション下において、クルマによる生活行動圏の拡大と「個室」としての解放感・空間的自由の拡大とを経験してきた団塊の世代は、いわば、クルマ文化の申し子といってもよかろう。

この世代を含め多くの人がクルマから公共交通へと転換することは、名古屋の交通文化をクルマ文化から転換させ、新たな交通文化を創造する力となることだろう。その意味で、敬老バスの65歳交付開始は意義がある。

以下、来月号に続く。（文責：森田優己）