

交通問題 第4回 勉強会だより

先月号の交通問題勉強会だより第3回「敬老パス～使って残そう公共交通～（上）」では、敬老パスについて、福祉政策と交通政策の統合という視点から考えてみた。

それが、

- ① 敬老パスが交通戦略に位置づけられた
- ② 敬老パスの対象交通機関拡大は英断

である。

今回は、対象交通機関拡大とともに実施された利用回数制限が提起している問題について考えてみる。

③ 利用回数制限から見えてくるもの

2022年2月1日から、敬老パスの対象交通機関の拡大とともに有効期間内の利用回数が730回に制限された。

今回の制度改革を行うにあたり、複数回の市民アンケート調査が行われた。その結果に基づき以下の2つの理由（2022年「敬老パスの市民意向に関するアンケート調査票に記載された説明」）によって、利用回数の上限設定が導入された。

第一の理由は、居住地域や個人ごとの利用回数に大きな差があり不平等であること。この点については、64歳以下や敬老パス不交付層からの指摘が多かった。

居住地域ごとの不平等に関しては対象交通機関拡大により緩和されることになるだろう。個人ごとの大きな差については、「平均利用回数が約200回の中で2,000回以上利用する方もいらっしゃる」などと不正使用とも思われる極端な事例が紹介されている点に「誘導的」ではないかと疑念が生じる。

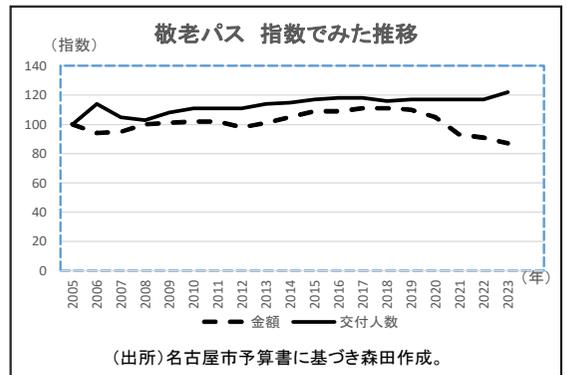
居住地域とバス路線網との関係から、（片道）バス→地下鉄→バス乗り換えが必要な場合もあり、このような人々がどれぐらいいるかの事例をあげて是非を問うことが必要では

なかろうか。

第二の理由は、今後65歳以上人口の増大が見込まれるが予算は有限であるので、持続可能な制度とするための財源確保策が必要であること。

名古屋市の予算書によれば、健康福祉局の敬老パス予算（「交通料金の軽減（敬老パスの交付）」と記載され、健康福祉局から交通局や他の交通事業者への料金支払いとアンケートなどの調査費、その他事務費なども含まれる）は、2017年には約144億円に達している。その後はコロナ禍もあり減少。

2016年から順次ICカード化が進み、利用実態にあわせた料金支払いが可能になったとはいえ、65歳人口の増大に加え対象交通機関が拡大され敬老パス交付者数が増大すれば、今後の事業費増が懸念されるのは当然のようにも思える。だから、利用回数の制限を行うということらしい。



上の図は、2005年度の名古屋市予算書の「交通料金の軽減」予算額と敬老パスの交付人数をそれぞれ100として、それらの推移を見たものである（2004年度以前のデータはweb上で確認できない）。

金額は先にも述べたとおり、増減はありながらも増大傾向を続けてきたが2017年を最高として以後減少している。前年度の実績値にもとづく予算編成であると思われるので、コロナ禍の影響もあり2023年度の予算額は2005年度の87%にまで下落し約112億円となっている。ところが、交付人数をみると、多少の増減は見られるものの、コロナ禍でも大きな減

少は見られず傾向的には増大している。65歳以上人口が増加し交付率はどんどん減少してきたとはいえ、65歳以上人口のうち半数強の人々にとって敬老パスが日々の暮らしに必要な移動を支える必須手段となっていることがわかる。

それは、市民アンケートの利用目的で最も多いのが「買い物」次いで「病院」であることから裏付けられよう。今後、長寿化と単独世帯の増大が進めば、アンケートに「自分でクルマを運転する」「家族などに自動車で連れて行ってもらう」または「自転車やバイクを使う」と答えている人々が敬老パス利用者に転換することが予想できる。

また、敬老パスの通勤利用も見受けられる。人手不足と「下流老人」化が相まって、日本は「シニア労働大国」だ。9月18日の日本経済新聞の記事によれば、2022年の65歳以上の就業率は過去最高の25.2%を占める。この数字はG7の中で最も高く、日本の就業者の7人に1人を高齢者が占めるという。

通勤費が支給されないなど高齢者の雇用条件が決して良いわけではない中、何らかの通勤支援も視野にいたれた対策が必要だろう。

このように見てくると、公営交通とりわけバス事業の赤字を理由に、路線再編が行われ、バスが使いにくくなる、路線がなくなるなどということが行われない限り、そしてバスが使いやすくなればなるほど、敬老パス交付者数は増大し続けることになるだろう。

これは、自動車から公共交通への転換を進めることによって、脱炭素・カーボンニュートラルという地球的課題への大きな貢献だ。しかし、いつも出てくるアレ！公営交通の赤字、福祉予算の限界など「どツボ」にハマった議論では、万事休す！

敬老パスの名称に関しても議論があるようなので、いっそのこと「気候変動レスキューパス」などの名称にしたらどうだろうか？ そうすれば、高齢者の社会的貢献が明らかになる。

運転手不足問題もあり難問続出だけれど、

技術進歩によって、自動運転車やパーソナルモビリティの開発も進んでいる。交通手段のあり方や使い方が変化し、いろいろな交通手段を組み合わせた「ご当地MaaS」の取り組みも始まっている。居住地区の特性にあわせた様々な交通手段を組み合わせ、大都市名古屋の「公共サービス」として公共交通を再構築してもらいたいと思う。

多面的な視点から敬老パス問題を考える必要性は、すでに、平成25(2013)年「敬老パスの制度調査業務委託報告書」において指摘されている。経済効果、健康面への効果、環境への効果などのシミュレーションまでしてある。まさに、教科書のような報告書なのだ！（名古屋市HP→検索ボックスに「敬老パス」と打ち込む→健康福祉局のサイトに移動→報告書名をクリックすれば見ることができる）。

ところで、利用回数制限のアンケートの自由記述などを見てつくづく思う。私たちは、他人の状況を思いやる想像力を欠いている。地域コミュニティも家族も解体しつつあり、個人がどんどんアトム化しているからだろう。この想像力の欠如を補い、政策展開していくことが行政にはもっと必要になるだろう。

(文責：森田優己)

*今回の「交通問題勉強会だより」は、交通問題勉強会のメンバーであり長年にわたって敬老パス問題に取り組んできた三浦勤さんの論稿を参考にして書きました。ありがとうございました（「大都市名古屋のクルマ社会と公営交通の現状」、東海自治体問題研究所発行『「生活交通」実現ガイドブック』2006年7月、所収）。