

IV-153 高齢者に対する交通費助成事業の効果の把握 -大阪府豊中市におけるケーススタディ-

計画情報研究所 正会員 谷内久美子

大阪大学 正会員 飯田 克弘

1. はじめに

我が国の交通機関の多くは健常者を対象としたものであったが、高齢化率の増加とノーマライゼーション思想の普及に伴い、高齢者・障害者の使いやすい方向に整備されつつある。具体的には、エスカレーターやスロープなどの物理的なバリアフリー化がすすめられており、政策の中での位置付けも高まっている。しかし、設備投資には多額の費用がかかること、財源の制約などを考慮すれば、高齢者のモビリティを高めるためには、ハード整備のみならず、それを補完する施策を検討する必要がある。本研究では交通費助成事業に着目し、大阪府豊中市をケーススタディの対象としてその効果を把握する。

2. 豊中市の交通費助成事業

交通費助成に関しては、これまで秋山が東京都のシルバーバスの効果について検討を行っている¹⁾。本研究でケーススタディ地区としてとりあげた豊中市では、寿回数乗車券・カードという民間の電車・バスの利用に対する交通費助成事業が行われている。この制度は、70歳以上の高齢者を対象にプリペイドカード（2千円分）あるいはバスの回数券11枚分を1千円引きで購入できるというものである。また、このプリペイドカードは「スルッとKANSAI」という鉄道・バス共通6社局で行っているストアードフェアカードシステムのエリア内の路線で使用可能である。

3. 調査の概要

豊中市全域を対象として、1998年12月にアンケート調査を実施した。配付・回収は訪問配付・留置・訪問回収方式とした。配布にあたっては、町丁目単位の地域を駅からの距離とバス路線の有無を考慮した交通サービスレベルにより、5つのグループに分類し、市全域での各グループの住民数の割合に応じて無作為に60地区を、さらに各地区ごとに25世帯を無作為に抽出した。また、各世帯における回答対象者は年齢が高い人から順に2人になるように、調査票に明記するとともに訪問時に口頭でその旨を説明した。配布数は1423

世帯 2846 票であり、そのうち有効回収数は 971 世帯 1638 票（有効回収率 57.6%）であった。

4. 回答者の分類

本研究では回答者を表-1のように分類・定義する。

表-1 回答者の分類

寿利用者	318人(19.4%)	寿回数乗車券・カードを利用している人
寿非利用者	73人(4.5%)	70歳以上で利用していない人
非寿対象者	1247人(76.1%)	70歳未満で交付対象になっていない人

5. 外出状況から推察される寿回数乗車券・カードの影響の把握

(1) 目的別外出頻度（表-2）

通院・療養を目的とした外出に関しては、寿利用者、寿非利用者は、非寿対象者に比べて高い割合を占めていることや、生きがいに繋がるとされる趣味などの活動の外出目的に占める割合に関しては、寿利用者は高いのに対し、寿非利用者は低くなっていることが明らかになった。

(2) 外出頻度を考慮した外出行動範囲（図-1）

地図上に、その場所を目的とした外出の1週間当たりの外出頻度を立体棒グラフで示した。これにより、

表-2 目的別外出頻度

	仕事	日用品の買物	非常品日用品の買物	通院療養	外出	趣味など	観光	その他	合計
70歳以上 (寿利用者)	0.4	1.6	0.2	1.0	0.3	0.7	0.1	0.2	4.5
70歳以上 (非寿利用者)	9.6	36.7	5.4	21.6	6.0	15.4	1.1	4.1	
70歳未満 (非寿対象者)	0.7	1.3	0.2	1.2	0.2	0.2	0.0	0.3	4.0
70歳未満 (非寿対象者)	18.3	31.4	4.0	29.9	5.2	4.3	0.5	6.4	
70歳未満 (非寿対象者)	2.2	2.1	0.4	0.4	0.3	0.5	0.1	0.2	6.0
70歳未満 (非寿対象者)	35.2	33.9	6.9	6.3	8.7	8.7	0.9	3.2	

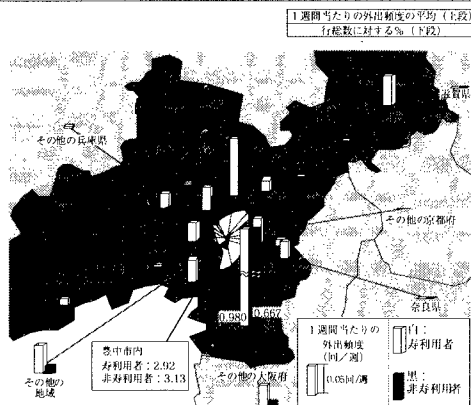


図-1 外出頻度を考慮した外出行動範囲

キーワード：交通費助成事業、高齢者、公共交通、便益帰着構成表

連絡先 〒565-0871 大阪府吹田市山田丘 2-1 Tel.06-6879-7610 Fax.06-6879-7612

外出頻度を考慮した行動範囲を知ることができる。これを見ると、寿利用者は寿非利用者に比べ、目的地が多様であり、それぞれの外出頻度も高くなっている。また、その傾向は寿回数乗車券・カードが使える範囲内において強いことが分かる。

(3) 交通手段別の利用頻度および寿回数乗車券・カードによる利用交通手段の変化

寿利用者は非寿対象者に比べ全体の外出頻度が低くなっているが、電車・バスの利用頻度は非寿対象者と変わらない（図-2）。また図-3にあるように、タクシー、自動車から電車・バスへと手段を転換している様子が伺える。よって、寿利用者は電車・バスの利用率が高く、これは寿回数乗車券・カードにより電車・バスの利用が促進されていることが理由として考えられる。

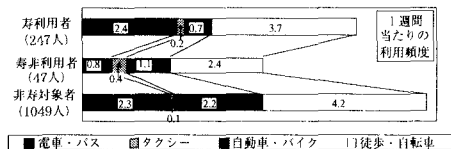


図-2 交通手段別の利用頻度（複数選択）

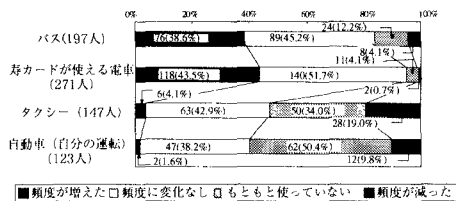


図-3 寿回数乗車券・カードの利用による利用交通手段の変化

表-3 豊中市の高齢者交通費助成事業の記述的な便益帰着構成表

	主体	直接の関係者			2 次的な関係者			3 次的な関係者
		豊中市	寿が使える 鉄道・バス事業者	寿利用者	寿が使えない 鉄道・バス事業者	タクシー 事業者	商業経営者	利用者の家族
直接的な効果	寿回数乗車券・カードの代金	- 寿の事業支出	+ 寿の収入	- 寿の費用				
	寿回数乗車券・カードがない場合の運賃		- 寿がない場合の運賃収入	+ 寿がない場合の交通費の削減				
	寿利用者の交通手段の転換		+ 交通の転換による運賃収入の増加		- 交通の転換による運賃収入の減少	- 交通の転換による運賃収入の減少		+ 交通の転換による送迎の減少
2 次的効果	寿利用者の外出促進に伴う交通費の増大		+ 運賃収入の増加	- 交通費の増加	+ 運賃収入の増加			
	寿利用者の外出の活性化に伴う支出の増大			- 外出の活性化による支出の増大		+ 寿利用者の支出の増加による収入の増加		
3 次的な効果	寿利用者の健康状態の向上	+ 医療／保険費用の抑制		+ 健康向上による便益			+ 看顧の手間が省ける	
	車・バイクの所有状況			+ 維持費の節約				
	福祉サービスの利用の抑制	+ 福祉サービスなどの利用抑制		+ 福祉サービスなどの利用抑制				
	交通事故の減少			車・バイクの利用減少による交通事故の減少				+ 危険の回避の便益（安全な走行環境）

* 寿回数乗車券・カードを寿と略す。

本研究により、便益があることが明らかになった項目
 本研究により、支出していることが明らかになった項目
 効果があると考えられる項目

6. 便益帰着構成表を応用した交通費助成事業の評価

便益帰着構成表²⁾を用いることにより、交通費助成事業の効果が利用者、行政、関連事業者など関係する各主体間にどのように波及、移転、帰着されるかについて考察した。表-3 がその結果であるが、ここでは調査によって明らかになった項目と調査結果から類推できる項目を区分している。また、全ての項目を貨幣タームに換算することができなかったため、定性的な記述にとどまっている。

7. まとめ

本研究で得られた知見を以下にまとめる。

(1) 寿利用者は寿非利用者に比べ活動が活性化しており、その傾向は寿回数乗車券・カードが利用できる範囲内で強い。また外出目的の構成から、時間を自分の楽しみのために使っている様子が伺える。

(2) 寿回数乗車券・カードは電車・バスの利用を促進しており、それはタクシーや自動車からの転換を含んでいる。

(3) 寿回数乗車券・カードの影響は利用者の行動のみならず、多方面に波及していることを把握することができた。今後の課題として、効果を貨幣タームに換算する必要があり、それにより便益帰着構成表を発展させ、交通費助成事業の正確な評価を行うことができると考えられる。

【参考文献】1) 太田政彦、山川仁、秋山哲男：シルバー

パスにおける外出行動への影響について、1994 年

2) 森杉壽芳編著：社会資本整備の便益評価、1997 年