

交通費助成事業の評価に対する便益帰着構成表の適用

大阪大学大学院 学生員 西井禎克

大阪大学大学院 正会員 飯田克弘

1. はじめに

我が国は21世紀初頭に本格的な高齢社会を迎えると言われており、現在、様々な対策がなされている。交通運輸分野では、施設整備を中心に対応が進められているが、財源の制約などを考慮すれば、それを補完する役割をもつ対策の重要性は必然的に高くなる。

しかし一方で、国および地方自治体の財政難が続く中、社会保障における公的負担が増大しており、その抑制とともに、公平かつ適切な負担であることが必要とされている。最近では、東京都で行われている「シルバーパス制度」が財政難を理由に一部有料化が決定された。このことから分かるように、制度の存続を維持するためには、事業の効果について明示する必要がある。

本研究では、大阪府豊中市で行われている「寿回数乗車券・カード制度」（以下では「寿制度」と略す）を取り上げ、その現状と効果の把握を行うことを目的とする。著者らは先に行った研究で、特に「寿制度」利用者の交通行動の面からその効果を明らかにすると同時に、その効果が、自治体、交通事業者、制度利用者という主体に対する直接効果だけでなく、波及、外部効果を伴っているという知見を得て、これらの関係便益帰着構成表を用いて表現することを試みた¹⁾。しかし、考慮から漏れていた効果があり、また評価対象とする効果の空間的・意味的な範囲についても吟味の余地があるなどの課題が残った。さらに、「寿制度」の財源が市税であることを考慮すれば、波及する効果が特定の主体に偏るべきではないという公平性の観点からの検討も必要となる。本研究では、以上の課題を踏まえ、交通費助成事業の評価に対する便益帰着構成表の適用について検討する。

2. 検討手順

本研究では、図-1に示す方法で便益帰着構成表の適用について検討した。

まず、先に行った研究結果¹⁾を踏まえて、「寿制度」による効果について、考慮から漏れているものを追加すると同時に波及過程を再検討した。ここで追加した効果は、「制度利用者の移動範囲の拡大」と豊中市の「税収」である。前者については、制度利用者を中心として行った調査結果¹⁾から明らかになっていること、後者については、事業の財源が、「寿制度」の効果によって効率的に運用される可能性があることを根拠に追加した。

次に、各主体に帰着する効果の大小関係について検討した。一般に、事業による効果は、帰着する各主体に与える影響によって大小関係が判断される。そこで、まず各主体の立場で帰着する効果の大小関係を仮定し、これを実際に各主体にフィードバックし、確認・修正することでその根拠を得ることを試みた。今回は、自治体、交通事業者、制度利用者を対象としたヒアリングを行った。その結果のうち、効果の確認および仮定を修正する上で有用だったものを表-1に集約する。

このヒアリングの結果に基づき仮定を修正した上で、帰着する効果の大小関係を主体間で比較すると同時に、統合した。具体的には、複数の主体に共通して影響が大きい効果は、事業全体としても影響が大きいと考え、効果の大小関係を整理した。以上の手順を踏まえて作成した、便益帰着構成表を表-2に示す。ここで、

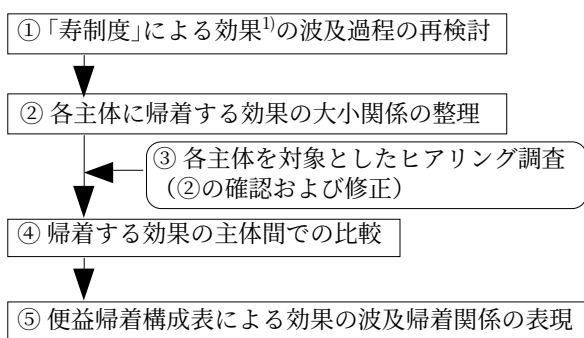


図-1 本研究の手順

公平性の観点から評価するため、事業による「直接の効果」と、そこから波及する「公平性に関わる効果」に大別し、それぞれの分類の中で、効果の影響が大きいと考えられるものを上から順に列挙した。

表 -1 効果の確認の際に参考にした回答例

ヒアリング調査の対象	ヒアリング調査で得られた意見
自治体	「制度利用者の健康状態の向上」という効果の実態が明らかになれば、「福祉サービス利用の抑制」および「医療／保険費用の抑制」を効果として示す根拠となり、それらの関係を数値で示せば、「寿制度」による他の福祉事業の経費削減を定量的に示すことができるので有用であると考えている。
制度利用者(計9名)	「寿制度」の利用により、「外出の活性化に伴う支出の増大」という効果を実感している。(2名)
	「寿制度」の利用以前から、買い物や食事を目的として外出する機会が少なかったため、「寿制度」の利用によって支出が増大しているわけではない。(3名)
	「寿制度」の利用により、「外出の促進に伴う交通費の増加」という効果を実感している。(2名)
	「寿制度」の利用できる範囲内で外出頻度は増加したが、交通費は増加していない。(2名)
	「寿制度」の利用により、「健康状態の向上」という効果を実感している。(4名)
	「寿制度」の利用によって外出頻度が増加したが、健康状態が向上したわけではない。(2名)
	「寿制度」を利用以前から危険だという理由から、車・バイクを運転および所有していなかった。(9名)
	「寿制度」の利用により、「交通事故の減少」という効果を実感している。(2名)
	自動車が多いこと、多くの人が交通マナーを守らないことがあるので、「寿制度」の利用により安全に外出できるようになったとは思わない。(4名)
	「寿制度」の利用により、「移動範囲の拡大」という効果を実感している。(3名)
	目的が決まった移動を行っているので、「寿制度」の利用によって移動範囲が拡大したとは思わない。(3名)

表 -2 本研究で作成した便益帰着構成表

経済主体 効果		豊中市	交通機関事業者			市民			
			寿関連鉄道・バス事業者	その他の鉄道・バス事業者	タクシー事業者	寿利用者	寿利用者の家族	自動車利用者	商業経営者
直接の効果	寿回数乗車券・カードの代金	寿の購入費の助成(-)	寿による運賃の収入増加(+)			寿の購入費(-)			
	寿以外の交通費		寿以外の運賃収入の減少(-)			寿以外で支出した交通費の免減(+,0)			
公平性に関わる効果	寿利用者の健康状態の向上	医療・保健費用の抑制(+)				健康向上による身体面での便益(+)	看病の手間が省ける(+)		
	福祉サービスの利用の抑制	福祉サービスの利用の抑制(+)				福祉サービスの利用の抑制(0,+)			
	寿利用者の移動範囲の拡大					移動範囲拡大による外出の質の向上(0,+)			
	寿利用者の外出促進に伴う交通費の拡大		運賃収入の増加(+)	運賃収入の増加(+)		交通費の増加(0,-)			
	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(0,-)			外出の活性化による収入の増加(+)
	交通事故の減少					交通事故の減少(0,+)		交通事故の危険の回避(+)	
	寿利用者の交通手段の転換		交通手段の転換による運賃収入の増加(+)	交通手段の転換による運賃収入の減少(-)	交通手段の転換による運賃収入の減少(-)		送迎の減少(+)		
	税収	法人税	税収の増加(+)	納める税金の増加(-)	税金の免減(+)	税金の免減(+)			納める税金の増加(-)
		所得税	税収の増加(+)	納める税金の増加(-)	税金の免減(+)	税金の免減(+)	納める税金の増加(-)		納める税金の増加(-)
		消費税	税収の増加(+)				納める税金の増加(-)		
		軽自動車税	税収の減少(-)				税金の免減(+)		
		税の投資の免減	税の投資の削減(+)						
	車・バイクの所有状況					維持費の節約(+)			
	交通渋滞の緩和							交通渋滞の緩和(+)	

※寿利用者に帰着する効果の中で、ヒアリングの結果から一意に特定出来ない項目については(0,+), (0,-)と表記した。

3. まとめ

本研究では、既往研究の課題を踏まえた上で、交通費助成の評価に便益帰着構成表の適用を試みた。ここで、今回行ったヒアリング調査の結果から、「寿利用者の健康状態の向上」という効果は、自治体、制度利用者に共通して影響が大きい、その効果が波及することで自治体が受ける「医療／保健費用の抑制」や「福祉サービスの抑制」という便益が明示されていないことが分かった。また、制度利用者に帰着する効果について、効果の実感の度合いについて意見が分かれ、一意に特定できない項目が多く見られた。この問題に対応するため、また効果の波及範囲を特定するためにも、ヒアリング調査のサンプルを増やすと同時に、調査の対象を拡大することが今後の課題となる。

参考文献

1) 飯田克弘・谷内久美子・木内徹：高齢者に対する交通費助成事業の効果の把握,土木計画学研究・講演集, No.22(1), pp.559-562, 1999.11.
2) 森杉壽芳著：社会資本整備の便益評価, 勁草書房, 1997.