

堺市のおでかけ応援制度を通して、バス公共交通政策を考察する

堺市のバス・公共交通を考える会 松永健治

E-mail:kenji_matsunaga214@ybb.ne.jp

はじめに

昨年（2023年）9月、金剛バス（大阪府南河内地域で運行）の「路線バス全面廃止」発表以降、全国で路線バスの減便・撤退の発表が相次ぎ、バス公共交通を巡る厳しい状況が表面化した。

そこで、本稿では、堺市のおでかけ応援制度（以降、「制度」）の成立・拡充の経緯や、この制度の社会的効果、そして財源問題などに触れ、バス公共交通政策について考察する。

1 堺市のおでかけ応援制度について（現状と課題）

(1) 制度の概要

・制度の趣旨：高齢者の社会参加を支援し、及び高齢者による公共交通機関の利用を促進し、もって高齢者の福祉の増進並びに公共交通の維持及び活性化を図ること。

・制度の対象者：65歳以上の堺市民（R4年度：カード所有率71.5%）

・制度の内容：市内一乗車100円（起終点が堺市内であれば隣接の他市へも）で利用できる。

・対象交通機関：市内の路線バス、阪堺電車（路面電車）

(2) 制度の成立・拡充の経過

・1970年代に、市営地下鉄や市営バスを運行している政令市を中心に「敬老無料パス」（制度の名称は様々）が実施されていった。

・堺市でも、1980年代後半からお隣りの大阪市のような「敬老無料パス」の実施を求める声が高まり、住民の運動が展開されていった。

・しかし、堺市は「財源」等を理由に、なかなか実現しない状況が続いた。

・それでも、住民が継続して要望運動を展開する中で、堺市が2004年に「おでかけ応援制度」（5の付く日だけ）をスタートさせた。

・その後も、制度の「拡充」を求める住民の運動が継続して展開された結果

2006年度からは、0と5の付く日に拡大。

2013年7月からは、平日の全ての日に拡大。

2015年度からは、365日利用可能（ただし、利用日数に上限あり）に拡大。2018年度からは、利用日数の上限が撤廃され、現在の制度に拡充された。

こうして、住民が継続して運動を展開した結果、一つ一つ「制度」拡充がされていった。勿論、「制度」拡充の度ごとに、住民からの要望とともに、議会と行政当局との間で「制度」の趣旨や効果についての議論が重ねられて決定されていった。

(3) 制度の「条例改定案」を巡って

・2021年2月に、堺市が「財政危機宣言」を発表し、12月議会に制度の「見直し」（対象年齢を、65才からを70才からに）をする「条例改定案」を提案した。

・しかし、住民は、市長の「公約違反」（市長選挙時に「改悪しません。拡充します」との公約）ではないか？この制度は、単に「高齢者に対して」だけではなく、「社会的効果がある」

（2017年、堺市のおでかけ応援バスの効果検証報告書）と主張し、議会で「条例改定案」は否決された。

・しかし、その直後、翌年の2月議会に少し修正された「条例改定案」（骨格は概ね同じ）が再度提案された。住民は、再び運動展開し、そうした運動が背景となって市議会で再度否決された。

(4) この制度の意義「社会的効果」について

・堺市が、2017年に発表した「おでかけ応援バス」の効果検証報告書の概要は以下の通りである。

①「クルマ等を持たない高齢者の移動手段を確保」していることや、「高齢者の外出機会や外出範囲が拡大」していることや、「高齢者の体力、健康、生きがいや気力等が増進」するなど、「高齢者の生きがいづくりに寄与している」ことが確認できた。

②利用者の外出増加により、経費（約6.3億円の税金投入）に対して、「約8.8倍の経済波及効果（約55.7億円）」が確認できた。

③「おでかけ応援バスがあることで、52.4%の人でバス利用が増えている」ことや、「おでかけ応援バス利用時には、鉄道も乗り換えて利用する人が多い」や、「通勤通学のピーク時から外れた時間帯の利用が多く、効率的なバス運行や路線の維持に寄与している」として、「公共交通の利用促進及び維持確保に係る効果」が確認できたとしている。

加えて、おでかけ応援バスが始まった2004年以降、堺市内でのバス利用者総数は、減ってはいなく、コロナ禍までは横ばい状況を維持している。

(5) 制度の「財源」について

・通常の運賃とこの制度の運賃（100円）との差額は、堺市とバス事業者との折半で負担し合うことになっている。R4年度決算では、堺市の負担金は4.38億円である。この堺市の負担金には、国費の補助はなく、特別交付税の対象にもなっていない。

・運行に関する国の補助金や交付税は、基本的には運行の結果生じた赤字への補填である。この考え方は、それぞれの「交通事業者による独立採算制」を基本的枠組みとしつつ、赤字が出た分について「公的支援」をするというものである。であれば、赤字が出ないように努力・工夫しても、公的支援の対象にはならない。

・堺市の「おでかけ応援制度」の場合は、いわば「事前に公的支援をすることで、バス事業の収支が健全に保たれている」のである。しかも、この堺市の制度は、単に赤字を防いでいるだけではなく、バス路線の維持にも、地域経済にも効果を及ぼしている。したがって、二重三重に意義のある制度である。しかし、これに適合する国の支援制度が、現在はない。

おわりに

・制度・施策は、様々な視点・アプローチから実現されている。堺市のおでかけ応援制度の場合は、住民が継続して要望・運動し世論形成したことが背景にあって、実現し拡充されてきた制度である。制度・施策の実現には、科学的根拠とともに、それを実現する上での住民運動の大切さを示している。

・堺市のおでかけ応援制度は、市内どこへでも一乗車100円で利用できることから、市民に大変好評であり、外出促進、地域経済への波及効果、路線バスの効率的運行、バス路線の維持につながっている。「社会的効果がある」と堺市の効果検証報告書で記されている。

・こうした「社会的効果」があり、「公共交通の利用促進」を図る堺市のおでかけ応援制度に対しては、国からの支援策がなく、自治体独自の努力で実施されている。国の支援制度の現在の枠組みは、運行にともなう赤字を補填するものである。国の現在の支援策に加えて、バス公共交通の利用促進を図る各自治体等の積極的施策を、国が後押しする新たな支援策が求められる。

参考文献

堺市役所ホームページ「おでかけ応援バスの効果検証について」