

- 4 ・ふれあいバス運行事業
 - ・高齢者社会参加促進事業（おでかけ応援バス）
-

【議事内容】

< 所管課からの説明 >

< 主な質疑 >

（司会）

評価対象は 2 事業ある。まず『ふれあいバス運行事業』について、次に『高齢者社会参加促進事業（おでかけ応援バス）』の順で議論していきたい。

この 2 つの事業以外に市の支援などで行っているバス利用事業は他にあるのか。

（所管課）

他に 2 事業ある。内訳としては、H17 年に美原町と合併したことに伴うものとして、美原区域から堺市内の鉄道駅へ運行する 4 路線に対するもの、交通不便地域で唯一のバス路線（不採算路線）への補助 2 路線がある。

（佐藤委員）

H21 の利用者数は往復で 2 カウントか。

（所管課）

その通りである。

（佐藤委員）

区役所や老人福祉センターの利用頻度はどのくらいか。特定の人に便益を提供しているのではないか。

（所管課）

区役所で降車は約 51%。老人福祉センターで降車は約 35%。出張所の廃止で区役所に行くことになり、老人福祉センターの送迎バスを利用して、各校区に最低 1 箇所は停留所を確保して、区役所の行き帰りができるようにした。老人福祉センターの利用者についても経路を確保。交通空白地域についてもサービスをしている。制度的には、1 つのバスを利用して、効率的な経費の使い方をしている。

（佐藤委員）

当時の老人福祉センターのバスの費用はどのくらいか。

(所管課)

H10年2月から運行している。当時の委託料は4,700万円、一日5便(往路2便・復路3便)であった。

(野村委員)

事業負担金の算出根拠は。

(所管課)

車両運行費、燃料代、保険料などの総経費から運賃収入を除いた赤字部分を負担金として支出している。

(野村委員)

2 事業とも市民の認知度はいかほどか。(市民が挙手、一定の認知度あり。審査員からも「助かっている」「停留所の場所が分からない」との声があがる)

(司会)

共同事業がいいのか、競争の環境の中でコストを下げられるのではないか。

(所管課)

ふれあいバスと既存バスは目的地が違うが、重複している部分もある。となれば100円で運行するふれあいバスと重複するルートの路線は不採算路線となる。経費を安くするという事だけでいいのか、安全で安定した運行や全体の公共交通を守っていくという視点から考える必要がある。

(田邊委員)

便益を帰着すべき相手が問題。既存ルートと重複しているのであれば、本来自転車を利用できたり、通常料金を支払える人も利用しているのではないか。その人たちに700円もの経費が支出されているのは疑問である。

(所管課)

区内の多くの地域を面的にカバーするルート設定。区役所などの場所やバスが走れる道路状況により既存路線バスのルートと重複していることもある。公共交通が不便な地域をできるだけ走るようにしており、市全域の空白地域は15.6%であり、ふれあいバスはそのうち約4割をカバーしている。市街化区域では約9%が空白地域であるが、ふれあいバスはそのうち約5割をカバーしている。

コスト700円の議論はあるが、区役所など公共施設への最低限の市民サービスの確保を

している事をご理解いただきたい。

～高齢者社会参加促進事業（おでかけ応援バス）について～

（野村委員）

シートの成果指標がおかしい。本来外出するつもりがなかったが、このバスのおかげで外出した人の割合を出し、その数値をあげていくのが本来の目的なのでは。

（所管課）

ご指摘は理解している。H17 のアンケートを利用した推測値である。プライバシーの侵害などの兼ね合いもあり、アンケートが難しい。

（田邊委員）

他政令市は福祉色が強く、利用対象 70 歳以上が多くなっている。5・10 日でおでかけ支援というのは、非常に工夫されている。

（所管課）

当該事業はバスの利用助成ではない。バス運賃が 100 円となる「お得感」から高齢者の外出の機会が増え、高齢者のおでかけ支援をすることが本来の目的。利用日の 5・10 日については、曜日に関係なく設定することで平等にご利用いただけるとともに、それまで子どもに送迎してもらっていた高齢者が、おでかけ応援バスを利用することで、交通渋滞緩和も期待できるため。

（田邊委員）

このような制度設計でおでかけ応援バスが出来たということ、市民は知らなかったのではないかと。そういった意味でも、事業仕分けをすることで理解してもらえたのではないかと。

（田邊委員）

H17 年に一度実施しているのだから、アンケート調査はできるのではないかと。

（所管課）

他の調査に項目を設けることも考えてみたい。

< 評価 >