

**取組Ⅰ いきがい・介護予防施策等の推進****i) 主体的な健康づくり・介護予防に向けた取組**

P74~

- (1) 高齢者の健康づくり・介護予防の普及啓発
 - ① 生活の質の維持・向上
 - ➡ 健康づくり事業 ➡ 食育推進事業
 - ② セルフケア意識の醸成と健康づくり・介護予防
 - ➡ 介護予防普及啓発事業 ➡ 啓発イベント等の実施 等
 - ③ 社会参加の促進とフレイル予防
- (2) 多様な主体による生活ニーズへの対応

ii) 身近で多様な通いの場の充実

P82

- 住民主体の通いの場の活動支援
 - ➡ 地域介護予防活動支援事業 等

iii) いきがいづくり・社会参加の促進

P83~

- (1) 市民活動
 - ➡ シニアパワーアップ推進事業
- (2) いきがいづくり支援
 - ➡ 老人クラブ育成事業 ➡ 全国健康福祉祭（愛称「ねんりんピック」） 等
- (3) 就労支援
 - ➡ 高齢者就労支援事業（シルバー人材センター）
- (4) 活動支援
 - ① 活動情報の提供 ➡ 「情報」による活動支援（シニア向け情報誌） 等
 - ② 活動場所の提供 ➡ 「場」による活動支援（いきいの家の運営） 等
 - ③ 活動資金の提供 ➡ 「資金」による活動支援（ふれあい活動支援事業） 等

iv) 早期発見及び予防的介入の強化

P94

- (1) 生活習慣病予防のための取組
 - ➡ 生活習慣病重症化予防事業
- (2) 高齢者の保健事業と介護予防の一体的実施の取組
- (3) 認知症予防の取組

v) 外出支援施策の推進

P95~

- 外出支援
 - ➡ 高齢者外出支援乗車事業



v) 外出支援施策の推進

外出支援

① 高齢者外出支援乗車事業

ア 事業概要

70歳以上の方に、社会活動への参加促進を目的として、路線バスを利用した外出を支援します。

当事業の通用区間は、川崎市バスの運行系統と民営バス（川崎鶴見臨港バス・東急バス・小田急バス・京浜急行バス・神奈川中央交通バス）の川崎市内及び、市内に乗り入れている運行系統（乗降のどちらかが川崎市内に限る）となります。

利用方法は、次の2通りです。

（ア）コイン式

バスに乗車する際に提示すると半額乗車できる「高齢者特別乗車証明書」を交付します。

（イ）フリーパス式

「高齢者特別乗車証明書」をバス営業所等で提示して1か月あたり千円で「高齢者フリーパス」を購入すると、期間中は何回でも乗車が可能です。

【高齢者フリーパスの負担額】

1か月フリーパス	3か月フリーパス	6か月フリーパス	12か月フリーパス
1,000円	3,000円	6,000円	12,000円

※70歳以上の方のうち、障害者手帳をお持ちの方などは、申請時に「高齢者特別乗車証明書」と必要書類を提示することにより、12か月有効の高齢者フリーパス（福祉バス）の無料交付を受けることができます。

🌱【成果指標】

指標名	現状	目標	指標の出典等
ほぼ毎日外出している高齢者の割合	52.5% (令和元(2019)年度)	53.6%以上 (令和4(2022)年度)	高齢者実態調査

イ 高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議の設置

高齢者数の増加に伴い、高齢者の社会参加のニーズが複雑化、多様化してきているとともに、少子高齢化の進展により対象者数が増加しており、本事業に係る費用についても増加傾向となっていることから、今後の中長期的な高齢化の進展を見据えた制度への再構築が求められています。

こうしたことから、令和2(2020)年度に「川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議」を設置し、学識経験者のほか、交通事業者、福祉関係者及び市民代表委員といった様々な立場の方とともに議論を進め、「川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討に係る報告書」として、時代に即した持続可能な制度とするための今後の方向性を取りまとめました。

ウ 事業の課題

(ア) 利用実態の透明性・客観性の確保

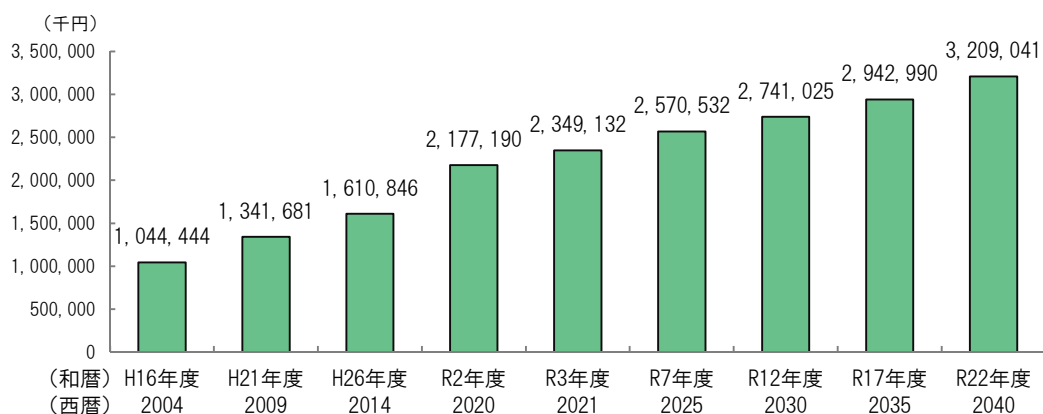
現在はコイン式、フリーパス式ともに紙の券を使用しているため、実際に利用者がどの程度本事業を利用しているか、正確な実態が把握できておらず、ICカード化等による利用実態の透明性や客観性の確保が求められています。

(イ) 持続可能な制度構築

令和元（2019）年度の本市の70歳以上人口は約22万人、事業費は20億円弱となっており、今後も人口増が見込まれる中、将来推計においては、令和22（2040）年度には70歳以上人口が約33万人に達し、それに伴い、現在の算定方式で推計した事業費は約30億円となる見込みです。

本市では令和元（2019）年度のふるさと納税による減収額が57億円に達するとともに、時代に即した新たな制度への対応等により収支不足が拡大し、財政状況は大変深刻な状況にあることから、より一層の行財政改革の取組を進めていく方針であり、本事業についても、持続可能な制度構築に向けた検討が必要です。

【事業費の推移予測】



(ウ) 高齢者の外出支援の促進

本事業の前身となる敬老特別乗車証交付事業を開始した昭和40年代と現在では、個人差はありつつも、健康寿命も延びており、高齢者の健康状態は大きく変化している一方、ひとり暮らしや夫婦のみの世帯、外部との接触が少ない高齢者も多くなっています。また、今般の新型コロナウイルス感染症の影響により、感染予防のために外出を控える動きがあります。高齢者実態調査では、外出頻度が高い人ほど生活に「はり」を感じる割合が高くなり、また、社会活動への参加は虚弱状態といわれる「フレイル」を予防あるいは抑制する上で重要な項目とされていることから、外出は健康の増進に寄与しているものと考えられます。

外出をせず、自宅に籠ることにより健康状態が悪化し、介護が必要な状態



になる方が増加することも懸念されることから、こうした状況の中では、高齢者の自主的な社会活動への参加に加え、より外出をしたくなるような取組が必要です。

エ 今後の方向性

(ア) コイン式及びフリーパス式の併用について

本事業は利用対象者本人だけではなく、その家族にも大きな影響・効果をもたらしていると考えられ、また、現在のコイン式、フリーパス式の選択制は、利用者の外出頻度に合わせた利用が可能であることから、今後のキャッシュレス決済の普及状況など、社会状況の変化等を注視しつつ、二つの方式を併用する現在の仕組みは当面の間、継続していきます。

(イ) ICT技術の導入について

高齢者向けのバス事業を実施している多くの政令指定都市では、ICT技術を導入している一方、本市では現在、高齢者実態調査のようなアンケート形式や、バス事業者が行うカウント調査などを実施していますが、いずれも、調査手法や調査期間などにより結果の変動が想定され、正確な利用実態の把握が困難なことから、コイン式、フリーパス式ともに、正確な利用実態の把握が急務となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により、高齢者の外出頻度の低下が懸念されている中で、新たな生活様式に対応しながら、本事業をきっかけとした新たな社会参加のための手法を検討する必要もあります。

今後、本事業におけるICT技術の導入により把握した正確な利用実態を踏まえて、事業の持続可能性や利用者・行政・バス事業者それぞれの負担などを総合的に勘案し、ICT技術を活用した新たな社会参加施策や医療・介護データとの連携などについて検討を進め、今後のICT技術の進展なども考慮しながら、令和4（2022）年度の導入をめざしていきます。

【政令指定都市及び東京都におけるICT技術の導入状況（令和2年10月時点）】

導入状況	都市名
導入済み	札幌市、仙台市、新潟市、名古屋市、大阪市、神戸市、堺市、北九州市、福岡市、熊本市
未導入	川崎市、東京都、横浜市、京都市

※事業未実施もしくは廃止した都市は表に含めていません。

(ウ) 年齢要件について

利用者の利用実態についての正確な情報が把握できていない現状において、対象年齢の変更についての議論を進めるには時期尚早であると考えられるため、対象年齢の検討は前述のICT技術の導入による正確な利用実態を把握した後、今後の事業費の増加見込みや医療・介護データ等との連携による詳細な分析を経てから改めて行うこととし、当面の間は現状の70歳以上の方を対象としていきます。

(エ) 三者の負担のあり方について

本事業については、利用者、行政及びバス事業者の三者による負担に基づいて成り立っている事業ですが、前述のとおり、現状はコイン式、フリーパス式ともに紙の券を使用しており、いずれもアンケート調査結果等による平均利用率もしくは平均利用回数を用いて補助金額を算出しているため、正確な利用実態の把握や、それに基づく適正な負担のあり方が求められています。

今後、行政とバス事業者との負担割合の設定を検討していくとともに、ICT技術導入後の事業費の推移予測を基に、持続可能な制度構築に向けて、フリーパス式の利用回数上限の設定や利用者負担額の増額なども併せて検討します。

(オ) 利用実績データの活用

本事業は高齢者のいきがい・健康づくり、介護予防のため、社会的活動への参加を促進することを目的としていますが、これまでの手法では事業の効果を測ることが困難でした。そのため、ICT技術の導入により得られる利用実績等のデータを、別途本市で保有する医療・介護データ等、様々なデータと併せて分析し、本事業の効果測定を行うとともに、それらから得られた結果を元に、今後の高齢者を含めた本市の施策につなげていきます。

(カ) 他の交通機関への展開

本事業の対象とする交通機関は路線バスのみとなっており、鉄道やタクシーについては対象外となっています。

基本的に、鉄道駅周辺は日常生活を送る上で必要な資源（店舗や医療施設など）が充実していることが多く、鉄道駅に近い場所に居住する方については、徒歩での外出はもとより、鉄道利用により市内のターミナル駅や市外への外出が手軽にできます。

一方、本事業が対象とする路線バスは、鉄道駅などへのアクセスを担うとともに、鉄道路線の通じていない地域へのアクセスにも利用される交通手段であり、市内に網目のように広がるバス路線やバス停から徒歩圏内に居住している方も多く、高齢者が買い物や医療施設、一部の行政施設へ通う際には欠かせないものとなっています。



また、路線バスについては、ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しており、平成26（2014）年以降、路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設または既存路線の見直しを検討する路線バス社会実験制度を設立し、運行本数の増加や系統新設を行ってきました。年齢階層別に見ても、高齢者については年代が上がるにつれてバス利用者が増加する傾向があります。

こうしたことを踏まえ、より社会活動や外出の支援の必要性が高い路線バスを引き続き本事業の対象交通機関とし、鉄道については、高齢期の市民の日常的かつ身近な外出を支援するといった本事業の目的や持続可能な制度構築の観点も踏まえ、今回の検討では展開を見送ることとし、今後の社会状況の変化や国・他都市の動向等を注視していくこととします。

なお、路線バスは鉄道駅周辺をはじめ、市内に網目のように広がっていますが、最寄りのバス停までの距離が遠い、山坂が多くバス停まで行くのが困難といった方も一定数いるものと考えられます。そうした方の移動を支援する手段として、例えばバスとの選択制による他の公共交通機関の利用や、地域ボランティアによる移送サービス、社会福祉施設の車両を活用したサービスなどの手法について、検討していきます。

（キ）その他の施策

ICT技術の導入により、正確な利用実態を把握した後、前述の（エ）のとおり、フリーパスの利用回数上限や、利用者負担の増額についても検討する必要がありますが、利用者の負担が増すことにより外出を控え、結果的に高齢者の社会活動への参加が減衰してしまうことは望ましくありません。

そのため、高齢者の社会参加を促進するため、例えば外出先で本事業の利用者であることを提示した際の割引サービスの導入や、店舗等で使用できるポイントをバスに乗車する際に付与するサービスなど、高齢者の社会活動への参加促進につながるような施策を、今後のサービスの多様化を見据えながら、高齢者や民間事業者との対話等を通じて検討していきます。