

第3回あり方検討会議の書面開催に係る委員意見一覧

種別	意見内容
1. 事業の目的	<p>●今後のICT技術を活用した社会参加施策や医療・介護データとの連携を視野に入れることを明確にするために、条例の目的は「高齢者の社会的活動への参加を促進し、もって高齢者の福祉の増進を図るを目的とする」から「高齢者の生きがい・健康づくり・介護予防の一助となるよう、社会活動への参加を促進することを目的とする」としてほしいと思う。今回はそのくらい大幅な見直しであると感じている。</p>
2. 事業の位置づけ	<p>●高齢者外出支援乗車事業では、70歳以上の高齢者ということだが、元気な高齢者だけを対象にするのか、車椅子の高齢者や身体の不自由な高齢者も含むのか。介護保険制度のなかで当事業の位置づけの明確化が求められる。中負担中福祉の我が国の福祉行政ですが、高齢者の尊厳という理念を再認識することを求める。戦前、戦中生まれの高齢者と団塊の世代の高齢者とではその人生の価値観が大きく違う。高齢者の外出のニーズの違いを認識する必要がある。アンケートの結果からではニーズの違いが分かりづらいかも知れない。</p>
3. コイン式及びフリーパス式の併用	<p>●報告書(素案)の13頁「(1)コイン式及びフリーパス式の併用について」に「二つの方式を併用する現在の仕組みは当面の間、継続していくこととします。」という記述があるが、路線バス事業の今後の方向性として、「キャッシュレス化」という方向の流れになるのではないかなと思うため、その際には、新たな方式の検討が必要になると思う。</p>
3. ICT技術の導入	<p>●今回はICカードは導入せず、他のICカード導入済みの自治体から利用詳細データを入手し、それを元に利用実績を推測し負担割合等を決定してはどうか。少なくとも、ICカード導入までの経過措置には使えると思う。</p> <p>●利用実績把握のための手法は、費用対効果を良く吟味すべき。また、高齢者はポイント管理や利活用が難しいものと思われ、ICカードへのポイント機能の付与は不要と考える。</p> <p>●ICカード導入については、導入済み自治体への聞き取りをお願いし、今後の議論の参考としたい。</p> <p>●交通系ICカードの利用に関し、70歳以上の者で8割弱が利用していた実態は、数年以内に行うICT化の方法論を検討するために有効な情報であった。一方で今後もし交通系ICカード等活用する場合には、ICカードを使用したことのない者(約2割)への配慮の方法についても同時に議論する必要がある。</p> <p>●わが国では社会的なICT技術導入については欧米や中国と比較すると、格段の後進性がわかる。新型コロナウイルス感染症の社会的影響は計り知れないが、ICT技術導入については追い風となっている。その後進性から短期間での急速な発展が予想されるすが、そのデメリットもある。社会的な整合性のない導入は巨額の投資をしても失敗に失することがある。その良い例がマイナンバーカードである。高齢者外出支援乗車事業の在り方とICT技術導入社会の進む方向と技術の見定めが求められる。結論から言うと、もう少し腰の据わった議論が必要だと思う。</p> <p>●ICT化の媒体別比較表については、とてもわかりやすくなった。その中で、QRコードについては、紙媒体QRコードも併用できるのではないかなと思う。QRコードが印刷された専用パスによる利用を併用することで、スマホを持っていない高齢者も参加できる可能性があると思う。</p> <p>●交通系ICカードの活用が困難な理由は、ただただコストという理解でよいか。高い汎用性とセキュリティを考えた場合に、すなわち中長期的な費用対効果を考えた場合でも厳しいということであれば理解できる。</p> <p>●報告書(素案)で、ICT技術の必要性に関しては、利用実態の可視化という部分とともに迅速な決済処理、近未来的に割引の仕組みが多様(割引率を多種類にするとか)になったときへの対応可能性(サービスの拡張可能性とはちょっと違う面)もあるように理解しているが、記載はしているか。</p> <p>●中核都市でのICカード導入がそもそも遅かったことが、それらの都市でのICカード導入と高齢者等パスの見直しの同時実施を可能にした側面がある。首都圏にある川崎市は、SUICAもPASMOも導入が早かったので、タイミングについては中核都市との比較をしても仕方ない面があるように思う。先々、日本の交通系ICカードがどのように変化、あるいは進化、もしくは変貌していくのか、もある程度見据えた評価が、報告書に記載されるとよいと思う。</p> <p>●技術媒体がどうなるにせよ、なんらかの技術で、利用者全数での実態の可視化は必須であることは、より強調いただくのが良いと思う。</p> <p>●報告書(素案)の13頁に、ICT技術の導入について「今後、本事業におけるICT技術の導入による正確な利用実態に基づいたバス事業者への補助金算定」とあるが、この文面をそのまま読むと、正確な利用実態の数値が高くなれば、補助金額が方程式のように自動的に算定されるように見える受け止めをした。実際の手順は、利用実態が明らかになった時点で、バス事業者との協議を経て、市長が補助金予算を市議会に諮ることにより、補助金が確定するというプロセスがあると思うため、「今後、本事業におけるICT技術の導入による利用実態を踏まえて、バス事業者との協議、市の財政状況、利用者負担との均衡などを総合的に勘案した補助金の在り方」という記載にするのが妥当だと思う。</p>

種別	意見内容
4. 三者負担のあり方	<p>●川崎市はふるさと納税の影響を大きく受け、減少分の地方交付税もなく税金減収に陥っている。バス個人負担金を二段階にして、ふるさと納税で他自治体へ寄付している方は、そうでない方より高額な料金設定ができないか。地元への納税を渋り個人的に利益を得て、かつバス入手で受益だけを享受するのはおかしいと思う。</p> <p>●利用回数の上限定は、本事業の目的に逆行するものであり、頻回利用者への影響が大きい。それよりもバス事業者の負担割合を増やすべきである。また、利用制限を設けるのであれば「時間帯、曜日制限」が先決である。大口顧客への割引は一般社会では当たり前であり、利用実績が透明化された暁には、バス事業者に大口割引を要求すべきと考える。</p> <p>●回答者の属性から、本事業に対する関心は、直接の事業対象者だけに限らないことがわかった（70歳未満の回答率（44.8%）、40代から人口対比の回答率の高さ）。加えて、回答者の家族構成は、二世帯同居と夫婦のみ世帯を合わせて約75%であり、家族側の費用の負担の影響が強く出た結果との関連も推察される。つまり、本事業は、事業対象者だけでなく、家族の生活・経済にも関連しており、仮に外出に伴う経済的負担が増加するならば、70歳以上の者の外出控えを生じさせる恐れもある、との推察ができる。別な観点からは、本事業の支給の効果は、70歳以上高齢者本人のみならず、その家族にも副次的な影響（効果）をもたらすととの関係も垣間見えた。同居家族のコロナ禍による収入減、また資産インフレが進展する社会情勢のなか、もし市の財政状況がゆるすならば、（一般的な）家庭の経済と外出に配慮した判断として、今後の支給水準は現行制度の維持が望ましいと考える。</p> <p>●経済格差が広がるなか、将来的には、一定年齢以上の者に対し、「一律に支給」する平等性による考えではなく、一定の判断基準を設けても良いのではないかと。所得水準もさることながら、むしろ格差は資産にあると思われ、資産に着目した判断が行えることが理想と考える。一方で行政が資産の実態を捉えることは、さまざま意味で現実的には難しく、社会政策における今日的な公正性のハードルの高さを感じている。</p> <p>●「高齢者のバス乗車料金を無料にする」プロジェクトなどを立ち上げてみてはどうか。専門的なコンサルティングにより、バス会社が利益を上げることが可能な方法があるかもしれない。このような発想の転換が求められると思う。</p> <p>●報告書（素案）の14頁に、三者負担のあり方について、今後、「フリーバ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。」とあるが、この件について、改めて「あり方検討会議」に相当する会議体を設けて、外部の意見を聞きながら進めていくのか、あるいは、行政が一元的に決めていくものか。</p> <p>●今後、ICカードを導入した際の自己負担の増額のシミュレーションについては、公表するかどうかは別にして算出しているか。シミュレーションができていのであれば、令和4年度の導入時に少々値上げしても良いと思う。</p>
5. 他の外出支援施策への展開	<p>●市バスの利用目的の多くは、市内の身近な日常的な外出を助けており、遠方の外出には影響はほとんどないことが調査結果により明らかになった。本事業の目的の一つを高齢期の日常的、かつ身近な外出を支援することとするならば、鉄道の用途は外出という点においては同義でも、目的を異にする手段であり、今回の議論に含めなくてよいと考える。</p> <p>●高齢者外出支援乗車事業は、経済効果とバス事業の発展が欠かせない。鉄道会社などでは、本業以外の事業展開が多様で大きく利益を上げていく。バス事業は一見ローカルに見えるが、より地域密着な事業展開が求められている。バス停の利用や人だけを運ぶのではなく、物や情報などの移動も可能な規制緩和が必要かもしれない。川崎市内でも鉄道の駅から遠い陸の孤島のような地域がある。高齢者外出支援乗車事業の考えを拡大して、きめ細かいサービスの事業化が出来る。例えば、三輪車・自転車タクシーで高齢者の自宅前までの送迎などや、デイサービスでの送迎サービスの利用などもある。また、バス会社が配食サービスやキッチンカーなどの事業も可能かもしれない。バス会社がもうからないと高齢者外出支援乗車事業が持続可能なサービスにはならない。行政の負担、利用者の負担をどうするか、サービスの利便性をという議論に終始しては事の本質が見えなくなる。新型コロナウイルス感染症の蔓延により、高齢者の外出が抑制されている。このような時にこそ、新たなサービスが生まれる時と思う。</p> <p>●報告書（素案）の15頁に、他の交通機関への展開について、「鉄道については、持続可能な制度構築の観点も踏まえ、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」とあるが、抽象的な表現に留まっており、方向性が明らかでない。市内には、南北を結ぶ南武線はじめ、東京・横浜間には、JR東海道・横須賀線、私鉄（京急線・東急線・小田急線）が市内を横断して好アクセスであること、また、検討会議でも「鉄道を対象にして」という意見があったこと等を踏まえて、鉄道による高齢者の外出支援の可能性についても言及してほしい。</p> <p>●市民アンケート調査結果で、あると良い外出支援策について「電車やタクシーの優待乗車制度」との回答が6割弱あった。報告書（素案）の15頁の18行目「移動を支援する手段として、例えばバスとの選択制により他の交通機関の利用ができるようにするなどの手法について検討していきます」に期待したいと思う。外出したくても一人で外出できない高齢者に対する施策（すでにある「おでかけGO!」のように対象者を限定したものでなく、買い物に同行してもらえるようなサービス）も本事業とは別に、今後期待したい。</p>

種別	意見内容
6. その他	<ul style="list-style-type: none"> ●フレイルを予防し健康寿命を伸ばすことで、医療費や介護保険料を減らすことができる。報告書に「フレイル」や「健康寿命」の文言を入れることはできないか。 ●本事業に限定することなく、高齢者割引サービスは包括的、積極的に推進してほしい。川崎市では地元応援券を発行したが、通年でこの類のプレミアム券を高齢者向けに発行してほしい。 ●市民アンケートの結果により、委員会の議論の範囲では推察にすぎなかったこと、わからなかったことが明らかになった。本アンケートを実施した価値は高いといえる。 ●近年は、子育て世代へ資源移動するなど注目度が移っているが、高齢者もGDPに大きな比率を占める国内消費を生み出しており、本事業も高齢者の健康増進による医療費、介護保険費用減少のみならず、大きな消費を生み出す原動力の一端を担っている。 ●近年、高齢者運転の悲惨な交通事故が社会的問題となっているが、地方では免許を返納したくても適当な代替の交通機関がなく、返納が進まない状況にある。川崎市はバス網が発達しており、この事業が運転免許証返納の強力な受け皿になると思う。 ●高齢者外出支援乗車事業のトータルな事業の見直しが必要と思う。バス会社だけではなく、様々な業種に波及する事業プランが求められる。人間は高齢になると個人差が大きくなる。本当に高齢者は何を求めているのか。そのような議論の中で、高齢者外出支援乗車事業の新しい可能性が発見されると思う。現在の高齢者外出支援乗車事業をそのまま継続して、議論を深めることを求める。 ●アンケート結果を見ると、本事業の認知状況（70歳以上で知らなかった人（23人/1018人＝2.3%））は高いにも関わらず、利用状況が約6割に留まっているため、外出支援策としての当該事業のメリット等を、積極的に推進していく必要があると思う。 ●報告書（素案）の4頁に、報告書の位置付けと方向性についての記載があるが、この報告書に関して、パブコメといった手法で市民意見を聴く予定はあるか。いきいき長寿プランの策定会議に紐づく会議として位置付けするとあるため、いきいき長寿プランの一環として市民意見を聴くことになるのか。 ●報告書（素案）の10～11頁に平均利用率が示されているが、コイン式のみの実績か、フリーパス式込みの実績であれば、区別して示してほしい。 ●独自のICカード導入により、利用実績データの活用、事業の効果測定や他の施策における参考情報としていけること、ポイント制度などの他の機能が追加可能となることは大変有効であると考えます。「市民アンケート調査結果速報」の30頁にある外出上の主な問題点で「出かけたい場所がない」が2割強であったため、将来的に川崎市の事業に参加するとポイントが付き、たまったポイントで川崎市の名産品がもらえるなどの外出の動機付けにポイント制度が活用されることを期待する（イメージは「かわさき健康チャレンジ」のようなもの）。