

1 高齢者外出支援乗車事業の概要

(1) 目的

市内在住の**満70歳以上**の市民の方を対象に、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ことを目的として実施。

(2) 利用方法

下記の二つの方式から選択して利用。

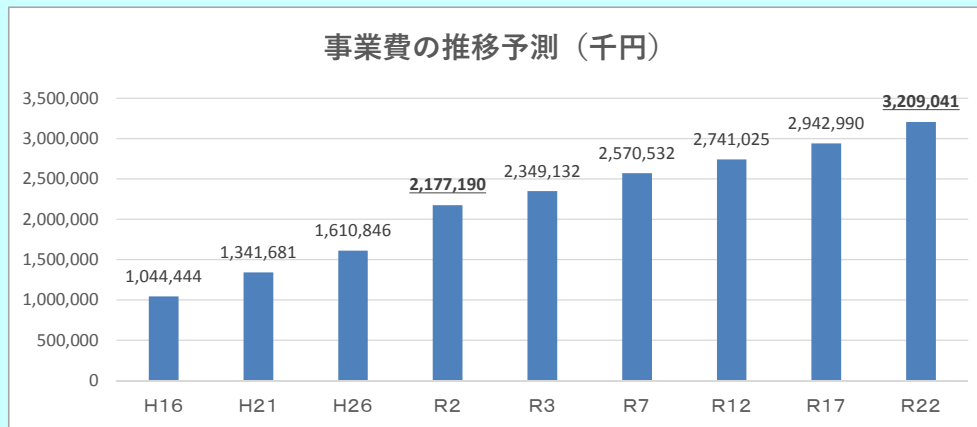
	フリーパス式（高齢者フリーパス）	コイン式（高齢者特別乗車証明書）
交付方法	左記の交付を受けた者のうち、希望者が任意で購入	市から対象者宛て郵送
内容	ひと月あたり1,000円 でフリーパスを購入することで、通用期間内であれば何回でも乗車可能（1,3,6,12か月の4券種）。	バス乗車時に証明書を提示することで、 大人の普通乗車料金の半額 で乗車可能。

※このほか、障害者手帳所持者などに対して、福祉パス（無料）を交付。

2 本事業の課題

(1) 対象者数の増加に伴う持続可能な制度構築

高齢化の進展により対象者数が増加していることに伴い、事業費も年々増大しており、**令和2年度には事業費が20億円に到達**、今後も中長期的な高齢化の進展が見込まれていることから、**更なる事業費の増大が予想**されている。



(2) 高齢者の外出支援の促進

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も増加**してきており、**外部との接触が少ない高齢者も多くなっている**。

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もあることから、**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。

(3) 利用実態の透明性・客観性の確保

フリーパス式、コイン式ともに**紙の券**を使用しており、**正確な利用実態の把握が困難**であるため、フリーパス式については**高齢者実態調査結果等を基に、ひと月あたりの平均乗車回数を15回に設定**、コイン式については数年に一度、約5,000万円の費用をかけて利用実態調査を行い、平均利用率を算出（直近H29年度実施、平均利用率6.4461%）し、それぞれ補助金を算定している。

一方で、令和元年5月に**神奈川県バス協会が実施したフリーパス式の利用実態調査**においては、**ひと月あたりの平均乗車回数が33.49回**となっており、大きな乖離が生じている。

高齢者実態調査結果		神奈川県バス協会調査結果	
平成28年度	令和元年度	平成30年度	令和元年度
13.2回	17.3回	32.07回	33.49回

3 あり方検討会議について

高齢化の進展などにより、持続可能な制度となるよう見直しを行う必要があることから、今年度、**学識者や市民委員などにより構成する「川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議」を立上げ、本事業の今後のあり方を様々な角度から検討**。

(1) 委員構成

1	地域交通関係有識者	横浜国立大学 副学長 (同大学大学院都市イノベーション研究院教授)
2	高齢者の社会参加関係有識者	東京都健康長寿医療センター研究所研究部長 (同センター・社会参加と地域保健研究チームリーダー)
3	介護保険関係有識者	国際医療福祉大学大学院医療福祉経営専攻教授
4	事業者代表	神奈川県バス協会理事長
5	福祉関係	川崎市老人クラブ連合会理事長
6	福祉関係	川崎市社会福祉協議会事務局長
7	市民委員	介護保険運営協議会市民委員（1名）、市民公募委員（3名）

(2) 開催状況

《第1回》 令和2年6月25日（木）開催

《第2回》 令和2年8月19日（水）開催

《第3回》 令和2年9月24日（木）～29日（火） ※台風の影響により書面開催

《第4回》 令和2年10月20日（火）開催

《第5回》 令和3年2月 開催予定

(3) 報告書の作成

あり方検討会議での議論の結果を受け、**今後の方向性を示すことを目的に、本市として報告書を作成**する。なお、本事業をいきいき長寿プランにおける「いきがい・介護予防施策等の推進」の中で、**社会活動への参加促進を目的とした外出支援施策に位置付け**、策定中の第8期いきいき長寿プランにも主な方向性等について記載し、**パブリックコメントや市民説明等**を行っていく。

4 今後の方向性について

(1) コイン式及びフリーパス式の併用について

あり方検討会議での議論を踏まえ、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、二つの方式を併用する**現在の仕組みは当面の間、継続する**。

(2) ICT技術の導入について

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年度のICT技術の導入を目指す**。

政令市及び東京都のICT技術導入状況	
【導入済】 10都市	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】 4都市	川崎市、東京都、横浜市、京都市

※都市数は事業未実施・廃止都市を除外した数。

(3) 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ことから、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する**。

年齢	都市名
65歳以上	名古屋市、堺市、新潟市
70歳以上	川崎市、札幌市、仙台市、東京都、横浜市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市、熊本市
75歳以上	北九州市

※都市数は事業未実施・廃止都市を除外した数。

(4) 三者の負担のあり方について

ICT技術の導入により正確な利用実態を把握し、**実態に即した補助金の算定をすることにより、現行の算定方式による金額から補助金額が増加することが想定**されるため、**新たにバス事業者との負担割合を設定することにより事業費の抑制を図る**。

また、**利用者負担については**、利用実態の把握をせずに見直しはできないことから、**令和4年度のICT技術導入後、概ね一年間の実態把握期間を設け、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する**。

(5) 利用実績データの活用

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を行い、**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く**。

(6) 他の交通機関への展開について

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り、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**こととする。

なお、路線バスは鉄道駅周辺を始め、市内に網目の様に広がっているが、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るため、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、検討していく**。

(7) 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(4)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るが、利用者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ないため、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**、今後の様々な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く**。

他施策への活用例	
新潟市	ICカードをエコ活動や健康づくり事業の会場へ持参し、ポイント発行端末にタッチすることでポイント付与。500ポイント単位で市共通商品券・バス乗車ポイントと交換可。
神戸市	特別養護老人ホームなどの介護保険施設・事業所等で、対象となる活動を行った場合にポイント付与。ポイントは現金や敬老パスのチャージ金と交換可。

5 今後の想定スケジュール

年度	内容
令和2年度	・専門業者による開発システム・導入媒体の検討 ・システム開発業者の公募
令和3年度	・システム開発（令和3～4年度） ・市民周知 ・条例改正（ICT技術導入に向けた所要の整備）
令和4年度	・ICT技術導入 ・利用実態把握期間（令和4～5年度）
令和5年度	・利用実態把握期間（令和4～5年度） ・利用実態に基づく事業費推移シミュレーション

利用実態に基づく事業費推移シミュレーション等を踏まえ導入を検討

令和6年度以降	・フリーパス式の利用回数上限導入 ・利用者負担額の増額 ・バス事業者との負担割合導入 ・他の交通機関への展開やポイント制度等のオプション制度導入
---------	---