

健康福祉委員会資料

(健康福祉局関係)

2 所管事務の調査（報告）

(1) 川崎市高齢者外出支援乗車事業のICT導入について

資料1 川崎市高齢者外出支援乗車事業のICT導入について

令和3年11月11日

健康福祉局

1 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確保

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 事業のあり方検討及び今後の方向性

(1) あり方検討会議の設置

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、令和2年度に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**。

(2) 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**。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、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ている。

4 見直しの方向性

令和2年度に設置したあり方検討会議の議論を踏まえ、本年3月に今後の事業見直しの方向性を示した「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」を策定。

《フリーパス式及びコイン式の併用》

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、**現在の仕組みを当面の間継続**。

《ICTの導入》

正確な利用実態の把握を目的に、**令和4年度のICT導入を目指す**。また、当該ICTを活用した新たな社会参加施策等についても並行して検討を進める。

《年齢要件》

当面の間は現状の70歳以上の方を対象とし、**ICTの導入による正確な利用実態を把握した後の事業費の増加見込みや医療・介護データとの連携による詳細な分析を経てから改めて検討**。

《三者の負担のあり方》

バス事業者との負担割合の設定による事業費の抑制を図るとともに、**令和4年度のICT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、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**。

《利用実績データの活用》

ICT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、今後の高齢者を含めた本市の施策につなげていく**。

《他の交通機関への展開》

路線バスを引き続き対象交通機関とし、鉄道については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他都市の動向等を注視する。なお、鉄道以外の他の交通機関の利用や、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等の手法についても検討していく。

《その他の施策》

ICTを活用した割引・ポイント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、高齢者や民間事業者等との対話を通じて検討していく。

5 導入するICTについて

(1) 事業者選定の手法

事業者からの技術提案を受ける総合評価一般競争入札により選定。事業者については、附属機関である「川崎市高齢者外出支援乗車事業利用管理システム等構築事業者選定委員会」において、学識経験者や関係部署の職員の意見を踏まえながら、技術提案書及び入札価格の内容を評価・審議し、選定した。

(2) 導入するICTの概要

【委託事業者】

一般社団法人 バス共通ICカード協会

【使用する媒体】

交通系ICカード

【システムの仕組み】

ID-PORT（クラウドサーバ）※で利用者が所有する交通系ICカードIDと、本事業において新たに付与する利用者IDを紐づけることで、バス車内に設置されている既存の読取機を利用し、フリーバス式・コイン式での乗車が可能。また、クラウド上に様々な情報を保有することができるため、例えばポイント制度や施設等の入退場管理、見守り情報の配信など、本事業以外の施策への活用も可能。

※ICカードのIDとチケット情報を紐づけることで様々な用途に活用可能なJREM（JR東日本メカトロニクス株式会社）開発のクラウド型ID認証システム

(3) 導入までのスケジュール

	令和3年度						令和4年度								
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
システム関連				・ソフトウェア設計	・製造、単体試験				・システム結合試験	・交通系IC総合試験					
バス事業者等研修関連						・マニュアル作成				・研修期間					
利用者関連										・案内送付（例月新規対象者含む）					
															本格運用開始

※現在交付している紙の高齢者特別乗車証明書の期限が令和4年6月30日であるため、7月1日から本格運用開始までを有効期間とする同証明書を案内と併せて送付予定。

6 導入にあたっての検討課題

ICカードの紐づけ作業は、あらかじめ市から郵送している申請書とICカードの裏面コピーを返送してもらうことで、委託事業者が行う想定だが、**コピーを取ることが困難な方や高齢者フリーバスの購入手続きのため、窓口での交付継続についても検討**する。また、導入のタイミングでは各窓口到手続希望の利用者が多く訪れることが想定され、他の窓口業務に支障が生じる可能性もあることから、**臨時窓口の設置についても検討**する。

7 バス事業者との負担割合等について

(1) バス事業者との負担割合

今後、ICT導入により把握する正確な利用実態に基づいた補助金算定を行うことで、現行の算定手法よりも事業費が増加する可能性があるため、バス事業者が福祉目的で協力していることを勘案して、バス事業者との負担割合を新たに設定し、事業費の抑制を図る。

【フリーバス式】利用者及び行政140円：バス事業者70円（＝2：1）

※一回の乗車料金210円あたりの割合

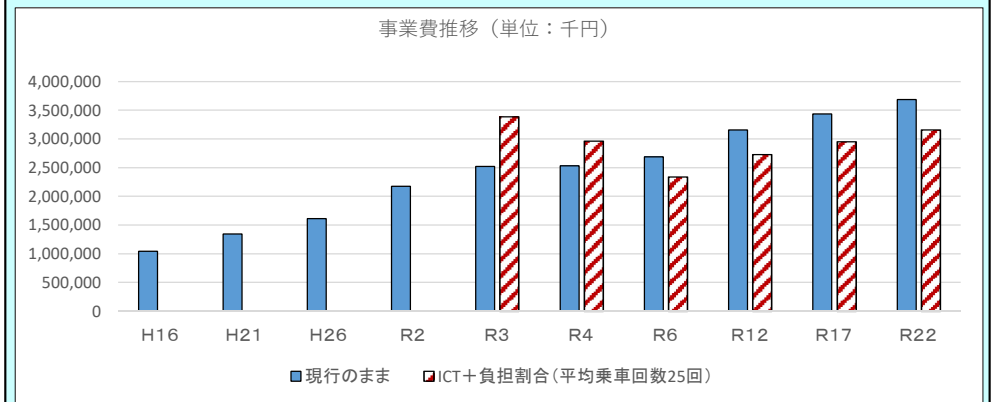
【コイン式】行政67円：バス事業者33円（＝2：1）

※一回の乗車料金210円から利用者負担分110円を差し引いた残額の割合

(2) ICT導入後の事業費推移予測

（単位：千円）

	R3	R4	R6	R12	R22
バス事業者補助金	2,375,357 (0)	2,384,025 (0)	2,092,590 (▲435,149)	2,460,445 (▲511,372)	2,869,369 (▲598,641)
その他事務費	147,874 (0)	237,760 (87,796)	118,936 (▲40,099)	139,866 (▲47,172)	162,802 (▲54,923)
ICT開発・維持経費	862,712	344,159	128,481	128,481	128,481
合計	3,385,943 (862,712)	2,965,943 (431,954)	2,340,006 (▲346,766)	2,728,791 (▲430,063)	3,160,651 (▲525,082)



※表の（ ）内は現行制度を継続した場合の金額との差額。

※フリーバス式のひと月あたりの利用回数は今後の高齢者数の伸び率等を勘案し、「25回」で算出。

※令和4年度の「ICT開発・維持経費」には維持経費128,481千円を含む。

8 導入後のスケジュール

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
令和6年度以降	・利用実態に基づくバス事業者との負担割合、利用者負担の再構築 ・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

※令和6年度以降の見直し内容は、**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**する。