

平成28年12月14日

生駒市議会議長 中谷尚敬様

厚生消防委員会

委員長 伊木まり子

委員会調査報告書

当委員会で調査した事件の調査結果について、生駒市議会会議規則第107条の規定により、別添のとおり報告します。

平成28年度厚生消防委員会調査報告書
『高齢者交通費助成について』

平成28年12月14日

目次

1. 調査の概要	1
(1) 目的	1
(2) 調査の経過	1
2. 現行の高齢者交通費助成制度について	2
(1) 制度概要	2
(2) 制度内容の変遷	2
(3) 財政支出状況、交付対象者数、利用状況及び今後の予測	3
(4) 本制度の予算等に占める割合	4
(5) 県内他自治体での類似施策	5
(6) 本制度の効果や課題に対する検証意見	6
(7) 新たな制度を見据えた検討状況	6
3. 市民の意見	7
A:『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』(平成27年11月)	7
(A-1) 制度の継続・廃止に係る市民の意見(年代別まとめ)	9
(A-2)『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』に関する委員の意見	16
B: 生駒市老人クラブ連合会からのヒアリング	23
(B-1) 聴取内容	23
(B-2) 委員の意見	25
C: 地域包括支援センター職員からのヒアリング	28
(C-1) 聴取内容	28
(C-2) 委員の意見	29
4. 高齢者移動支援に係る事例調査	31
A: 岡山県玉野市「シータク(乗合タクシー)の取組」	31
(A-1) 取組内容	31
(A-2) 委員の意見	33
B: 広島県福山市「老人交通費助成事業の見直しと高齢者おでかけ支援事業」	36
(B-1) 取組内容	36
(B-2) 委員の意見	38
5. 終わりに	41
(巻末資料)	
①超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査 依頼文書・調査票	
②超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査 結果報告書	

1. 調査の概要

(1) 目的

本年1月のタウンミーティングで、市は交通費助成制度などこれまでの全ての高齢者に一律に提供していたサービスを高齢者の心身の状態像に応じた真に必要なサービスにしていくとする基本的な考え方を示したことから、高齢者の福祉施策に対する市民の関心が高まっている。とりわけ、交通費助成制度については、2月の市議会市民懇談会において、継続を求める声も寄せられた。

今後、市は交通費助成を含む高齢者福祉施策の見直し案を提案すると予想され、議会においても判断を求められるところである。

そこで、今後の判断につなげるため、高齢者交通費助成制度の現状と同制度に対する市民の意見を調査するものである。

(2) 調査の経過

- | | |
|------------------------|--|
| 7月26日(火) | 担当課からのヒアリングと委員の質疑(高齢福祉課・財政課) |
| 8月5日(金) | 担当課からのヒアリングと委員の質疑(防災安全課のよるコミュニティバス等の高齢者移動支援関連事項) |
| 8月～10月 | 『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』に寄せられた市民の意見の取りまとめ |
| 10月12日(水) | 老人クラブ連合会から意見聴取(ヒアリング) |
| 10月31日(月)、
11月1日(火) | 先進地視察(岡山県玉野市、広島県福山市) |
| 11月10日(木) | 地域包括支援センター職員から意見聴取(ヒアリング) |

2. 現行の高齢者交通費助成制度について

生駒市高齢者交通費助成要綱や担当課からのヒアリングの際に提供された資料を基に、現行の高齢者交通費助成制度について、概要、財政支出状況など、本制度に係る客観的データを以下のとおりとりまとめた。

(1) 制度概要（生駒市高齢者交通費助成要綱を基に作成）

制度の開始	平成8年
制度の目的	永年にわたり社会に貢献した高齢者の生きがい支援及び社会参加の促進を図るため、予算の範囲内において、交通費の一部を助成する。
対象者	毎年4月1日現在、生駒市の住民基本台帳に記載されている70歳以上の者
助成内容	対象者1人につき、1会計年度あたり1万円相当のバス乗車券、電車乗車券、タクシー乗車券及びケーブル乗車券(以下助成券)を交付。
助成券を利用できる者	受給者及び介助者並びに当該受給者のための行為を行う者(※助成券の他人(当該受給者のための行為を行う者は除く)への貸与や譲渡禁止)

(2) 制度内容の変遷

平成8年	電車・バスの助成(10000円/人)
平成9年	タクシー追加
平成13年	15000円/人に増額
平成19年	生駒山麓公園温水プール追加
平成21年	近鉄生駒ケーブル、スーパー銭湯追加、10000円/人に減額
平成23年	生駒山麓公園温水プール廃止
平成25年	スーパー銭湯廃止

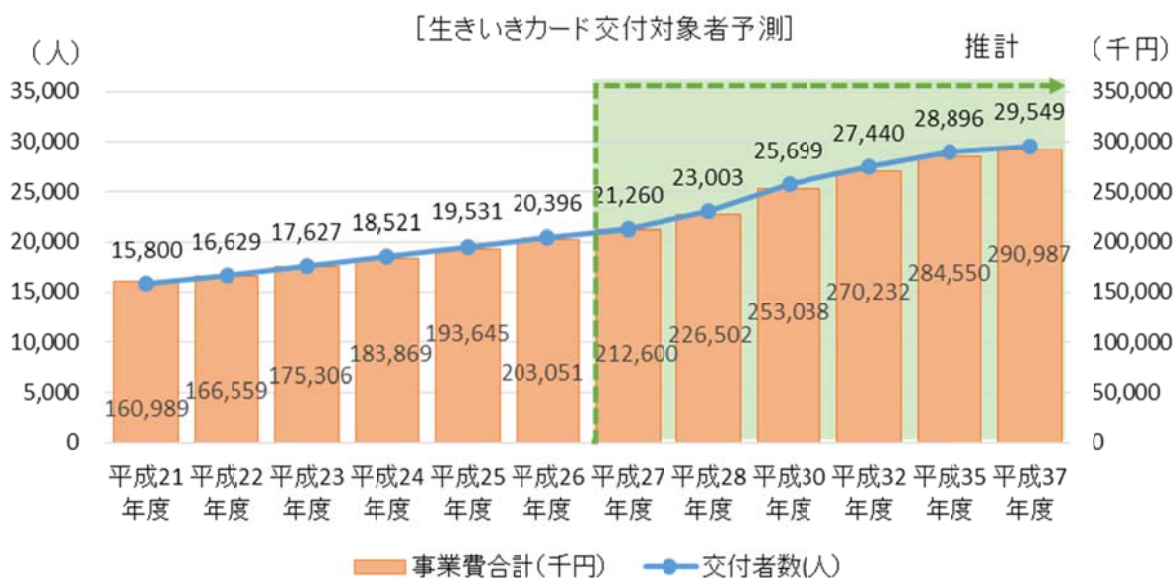
(3) 財政支出状況、交付対象者数、利用状況及び今後の予測

《助成額、交付対象者数などの経過》

※平成28年7月時点

年 度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	
助成額の予算 (千円)	180,653	190,210	200,950	209,470	212,600	222,190	
助成額の決算 (千円)	172,872	181,434	190,899	200,182	204,052		
交付対象者数 (人)	18,286	19,294	20,364	21,247	21,788	22,708	
交付者数 (人)	17,627	18,521	19,531	20,396	20,872	20,411*	
交付率 (%)	96.4	96.0	95.9	96.0	95.8	89.9	
構成割合 %	電車	63.98	64.06	66.89	67.75	67.72	68.73
	バス	17.78	17.23	16.68	16.02	15.78	15.37
	タクシー	15.64	15.88	16.33	16.13	16.39	15.81
	ケーブル	0.14	0.11	0.11	0.10	0.11	0.08
	スーパー銭湯	2.46	2.72	廃止	廃止	廃止	廃止

《助成額に事務費などを合わせた事業費合計、交付対象者数の予測※》



(※平成27年11月『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』アンケート依頼文書から抜粋)

(4) 本制度の予算等に占める割合

《平成23年度～今年度までの経過》

年度	H23 年度		H24 年度		H25 年度	
生きいき カード 予算額	金額	一般会計予算額 に占める割合	金額	一般会計予算額 に占める割合	金額	一般会計予算額 に占める割合
	180,653	0.55%	190,210	0.58%	200,950	0.59%
一般会計 予算額	32,758,000		33,037,000		34,120,000	
生きいき カード 決算額	金額	一般会計決算額 に占める割合	金額	一般会計決算額 に占める割合	金額	一般会計決算額 に占める割合
	172,872	0.53%	181,434	0.54%	190,899	0.53%
一般会計 決算額	32,541,357		33,839,182		36,305,362	
実質収支	1,292,633		1,510,312		1,866,259	
年度	H26 年度		H27 年度		H28 年度	
生きいき カード 予算額	金額	一般会計予算額 に占める割合	金額	一般会計予算額 に占める割合	金額	一般会計予算額 に占める割合
	209,470	0.58%	212,600	0.59%	222,190	0.58%
一般会計 予算額	36,285,000		36,137,908		38,566,000	
生きいき カード 決算額	金額	一般会計決算額 に占める割合	金額	一般会計決算額 に占める割合	金額	一般会計決算額 に占める割合
	200,182	0.58%	204,052	0.54%		
一般会計 決算額	34,606,101		37,583,319			
実質収支	1,915,433		916,804			

(5) 県内他自治体での類似施策

	助成の概要
奈良市	70歳以上の市民に、市内奈良交通バスの優待乗車証を発行。1乗車につき100円の自己負担あり。(平成25年度予算2億7000万円)
大和郡山市	平成19年度に廃止 (平成18年度までは70歳以上の市民にJスルーカードか奈良交通バスカードのいずれかを交付。利用額は2000円)
大和高田市	市内の公共施設を巡回するコミュニティーバスを運行。利用者に制限はなく、運賃大人100円、小学生以下50円。ただし、70歳以上の高齢者及び身体障害者手帳、療育手帳、障害者手帳を持っている方には、無料で利用できる公共施設バス優待乗車証を発行。 (平成25年度は、一般の利用者を含めたバス運行委託料2600万円を自治振興課で予算計上)
平群町	平成20年度に廃止 (平成19年度まで70歳以上の町民にJスルーカード、奈良交通バス、コミュニティーバス回数券、福祉有償運送回数券よりいずれか1つを交付。利用額は2000円)
斑鳩町	70歳以上の町民を対象 【平成25年度まで】 バスの高齢者優待乗車券(5500円分)か町設の浴場利用券(6000円分)のいずれかを交付。対象者4600人に対して交付は2102人(交付率45.6%)。(平成25年度予算1155万円) 【平成26年度以降】 バスの高齢者優待乗車券(3990円分)、JR乗車カード(3500円分)、タクシー乗車券(3500円分)、町設の浴場利用券(4000円分)のいずれかを交付。
王寺町	70歳以上の町民を対象 【平成26年度まで】 JRの乗車カード(8000円分)か奈良交通バス(町内限定)の乗車バスカード(年間限定で使用限度額なし)のいずれかを交付。(平成25年度予算4857万円：バス2971万円、JR1886万円) 【平成27年度以降】 JRの乗車カード(5000円分)、タクシー乗車券(8000円分)、1乗車100円のバスカード(町内限定。運転免許証自主返納者は無料)のいずれかを交付。

(6) 本制度の効果や課題に対する検証意見

○「行政改革推進委員会」

本制度のあり方について、平成22年度、平成25年度の2回にわたり「廃止」の提言を出している。

【付帯意見】

高齢者の生きがいづくりや社会参加の促進、交通弱者への支援などの目的を達成できる他の方策を検討すべきである。

○「生駒市高齢者保健福祉計画（平成26年度策定）策定時の介護保険運営協議会」

“高齢化の更なる進展による社会保障費は増大の一途をたどることが想定されることから、本事業は、市民アンケート（平成26年度実施）でも要望が高かった移動支援や生活支援などの持続性のある施策への転換が必要。”との意見が出されている。

○「介護保険運営協議会」（平成28年1月28日付け答申）

“今後は、超高齢社会に適応できるよう介護予防事業に重点を置き、要支援・要介護認定への移行や重度化を少しでも遅らせるような取組を推進することで、高齢者の自立した生活を支えていくことが必要である。そのためには、高齢者のより一層の社会参加の促進や健康維持・増進が図れるよう、交通費助成制度をより有効かつ効果的な施策へ転換していくことが重要であり、これまで70歳以上の高齢者に一律に実施していた交通費助成制度を改め、高齢者の心身の状態像に応じた施策を展開していくことが必要である。”との意見が出されている。

(7) 新たな制度を見据えた検討状況

市は、平成28年7月から10月にかけて「これからの高齢者福祉施策に関するワークショップ」を4回開催し、12月18日に「超高齢社会に対応する高齢者福祉施策の今後のあり方について」をテーマとしてタウンミーティングを開催するなど、交通費助成制度を含む高齢者福祉施策を検討中であり、その結果を受けて、新たな施策を提案する予定である。

3. 市民の意見

前章では、現行の高齢者交通費助成制度の客観的データを確認したが、本章では、本制度に対する市民の意見を確認するものである。

市民の意見を確認するため、平成27年度に市が実施したアンケート『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』から20歳代以上の市民の意見の把握に努め（A）、加えて、自ら健康づくりや社会活動等を活発に行っておられる高齢者の意見を聴取するために生駒市老人クラブ連合会からヒアリングを行い（B）、一人暮らしの高齢者や介護サービスを受けておられる高齢者の意見を確認するために当該高齢者と業務で接している地域包括支援センターの職員と懇談の機会を持った（C）。

A：『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』（平成27年11月）

市民に対する意見聴取、市民の意見把握の手段として、市が昨年実施した『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』（以後、『アンケート』）に着目した。

『アンケート』（巻末資料①及び②参照）は、住民基本台帳から20歳代、30歳代、40歳代、50歳代、60歳代、70歳代、80歳以上について、市の人口におけるそれぞれの年代比率、男女比率に応じて、無作為に抽出された3000人を対象に実施し、1545人から回答を得られたものである。

『アンケート』の結果報告書（巻末資料②）では、高齢者交通費助成制度の利用状況について、助成対象者である70歳以上の677人に送付、497人からの回答を基に分析していた。非助成対象者を含む全体では、高齢者交通費助成制度について、41.1%（635人）は継続すべき、47.4%（732人）は移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべきである、8%（123人）は廃止すべきであると回答していた。さらに、その理由について記述により尋ねており、112人が廃止すべき理由を、477人が継続すべき理由を記載していた（設問3）。また、さらに、交通費助成制度や高齢者福祉施策に対する自由意見を記述により求めていた（設問5）。

これらの記述意見を確認するため、担当課に対し『アンケート』の各設問記述・自由意見の提供を求めた。記述は回答者の自由であるため、回答者の一部の意見となるものの、年代別の意見を確認したところ、回答数やその内容から、懇談会やタウンミーティングに参加できない方や参加されない市民の意見も届いていると思われ、アンケートは今回の調査における意見聴取・意見把握の手段の1つとして活用できると考えられた。しかし、アンケートの構成や結果の解釈における様々な疑問点も見出され、それらを踏まえたうえで、寄せられた意見を受け止めることが適当であると考えられる。

そこで、市の『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する

る市民意識調査結果報告書』(巻末資料)と担当課から提供された『アンケート』の各設問記述・自由意見の回答内容を基に、継続・廃止等を確認する「設問3」における市民の意見を取りまとめた(A-1)。なお、記述については市が実施したキーワード分類により大きくくりでは集約できるものの、一人一人の微妙な意見の違いの中にも留意すべき指摘等が含まれるため、本報告書においては提供データを年代別にキーワードに基づいて並べ替えて掲載した(A-1)。また、調査の中で委員から指摘のあった『アンケート』に対する疑問点についても取りまとめた(A-2)。

今後、施策の在り方を判断する際に参考にしていただき、より良い施策につながることを期待する。

(A-1) 制度の継続・廃止に係る市民の意見（年代別まとめ）

ここでは、『アンケート』調査票における、高齢者交通費助成制度の継続・廃止に係る「設問3」について、年代別の回答状況と、継続、廃止それぞれの理由について記載があった内容をキーワードで分類し、キーワードごとの回答数を集計した。60代以上では介護度の状況による分類もおこなった。回答内容によっては、キーワードの重複がある。

「設問3」※調査票から抜粋

3 全ての人にお聞きします。高齢者交通費助成制度についてあなたの考えをご記入ください。

①廃止すべきである。

その理由 ()

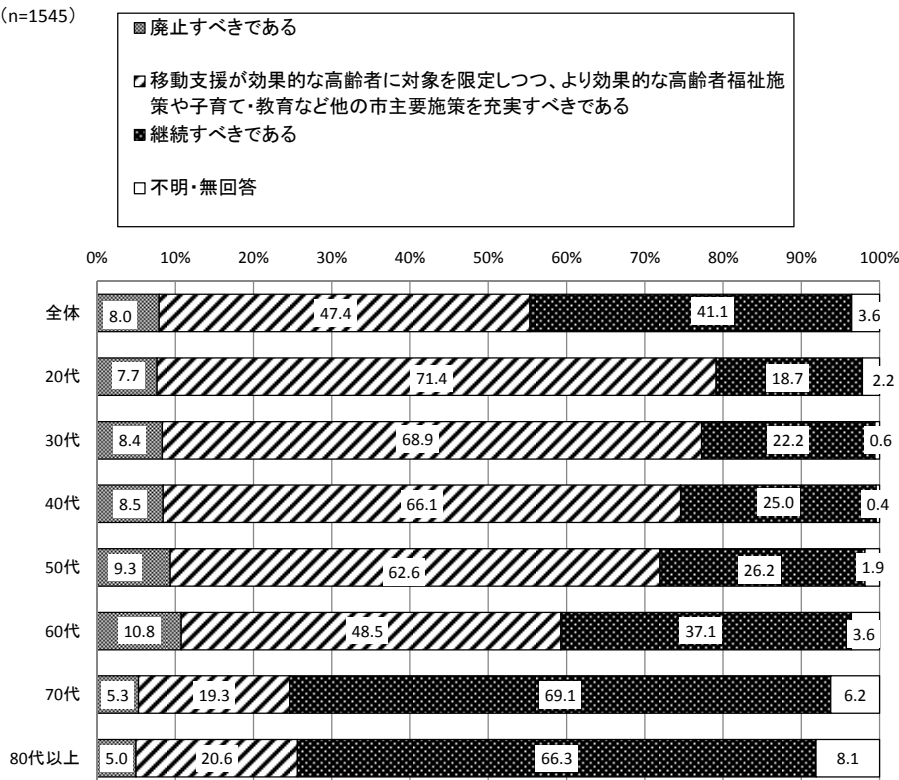
②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべきである。

③継続すべきである。

その理由 ()

「設問3」の年代別回答状況 ※結果報告書から抜粋

(n=1545)



20歳代（送付数312、調査票回収数91、回答率29.2%）

- ①廃止すべき 7.7%（7人※うち理由記載6人）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 71.4%（65人）
- ③継続すべき 18.7%（17人※うち理由記載9人）

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担軽減 3
- ・平等性・助成の限定 1
- ・代案・改案 1
- ・その他 1

◎継続すべき理由（キーワード分類）

- ・外出促進・移動支援 3
- ・生きがい・健康維持 1
- ・経済的理由 1
- ・事故防止 2
- ・改案 1
- ・必要である・その他 1

30歳代（送付数445、調査票回収数167、回答率37.5%）

- ①廃止すべき 8.4%（14人※うち理由記載12人）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 68.9%（115人）
- ③継続すべき 22.2%（37人※うち理由記載24人）

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担軽減 2
- ・平等性・助成の限定 6
- ・市財政 1
- ・代案・改案 2
- ・その他 1
- ・わからない 1

◎継続すべき理由（キーワード分類）

- ・外出促進・移動支援 7
- ・生きがい・健康維持 2
- ・経済的理由 3
- ・事故防止 3

- ・改案 1
- ・必要である・その他 7
- ・高齢化の進行 1

40歳代（送付数587、調査票回収数236、回答率40.2%）

- ①廃止すべき 8.5%（20人※うち理由記載17人）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 66.1%（156人）
- ③継続すべき 25%（59人※うち理由記載44人）

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担軽減 4
- ・平等性・助成の限定 7
- ・代案・改案 2
- ・市財政 3
- ・その他 2

◎継続すべき理由（キーワード分類）

- ・外出促進・移動支援 14
- ・生きがい・健康維持 8
- ・将来の利用 3
- ・経済的理由 4
- ・現在利用 1
- ・事故防止 3
- ・必要である・その他 5
- ・高齢化の進行 1
- ・改案 7

50歳代（送付数430、調査票回収数214、回答率49.8%）

- ①廃止すべき 9.3%（20人※うち理由記載17人）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 62.6%（134人）
- ③継続すべき 26.2%（56人※うち理由記載43人）

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担軽減 1
- ・平等性・助成の限定 9

- ・代案・改案 3
- ・市財政 3
- ・その他 1

◎継続すべき理由（キーワード分類）

- ・外出の促進・移動支援 13
- ・生きがい・健康維持 10
- ・経済的理由 9
- ・事故防止 2
- ・必要である・その他 6
- ・将来の利用 3
- ・改案 4

60歳代（送付数549、調査票回収数334、回答率60.8%）

- ①廃止すべき 10.8%（36人※うち理由記載36人）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 48.5%（162人）
- ③継続すべき 37.1%（124人※うち理由記載99人）

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担 8
- ・平等性・助成の限定 15
- ・代案・改案 4
- ・市財政 3
- ・その他 5
- ・わからない 1

◎継続すべき理由（キーワード分類）

- ・外出促進・移動支援 39
- ・生き甲斐・健康維持 23
- ・経済的理由 19
- ・現在利用 1
- ・事故防止 6
- ・必要である・その他 8
- ・将来の利用 2
- ・改案 6

70歳代（送付数418、調査票回収数337、回答率80.6%）

なお、廃止すべきを選択した人は18人でそのうち17人が理由を記載している。その17人すべてが介護認定を受けていない。継続すべきを選択した人は233人で、そのうち177人が理由を記載している。うち、要支援者は6人、要介護者は6人。

- ①廃止すべき 5.3%（18人※うち理由記載17人で、17人全て介護認定なし）
- ②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 19.3%（65人）
- ③継続すべき 69.1%（233人※うち理由記載177人）

177人のうち、認定なし165人、要支援6人（要支援1：2人、要支援2：4人）、要介護6人（要介護1：1人、要介護2：3人、要介護3：2人）、不明1人

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担 3
- ・平等性・助成の限定 1
- ・代案・改案 2
- ・市財政 3
- ・その他 7
- ・わからない 1

◎継続すべき理由（キーワード分類）

認定なしの人の意見（165件）

- ・外出促進・移動支援 50
- ・生きがい・健康維持 35
- ・経済的理由 36
- ・現在利用 25
- ・事故防止 3
- ・必要である・その他 6
- ・改案 14

要支援 6人（要支援1：2人、要支援2：4人）

- ・外出の促進・移動支援 2
- ・経済的理由 2
- ・現在利用 2

要介護 6人（要介護1：1人、要介護2：3人、要介護3：2人）

- ・外出の促進・移動支援 1（要介護3、歩行困難・車なし）
- ・生き甲斐・健康維持 1（要介護3、閉じこもりの防止になる）
- ・経済的理由 4（要介護1：1人、要介護2：3人）

80歳代以上（送付数259、調査票回収数160、回答率は61.8%）

下記のように回答者の属性をみると、介護認定者については要支援の方からの回答は26件、要介護の方からの回答は41件で、要介護3は3人、要介護4は7人、要介護5は6件で、また、本人の意見とは思われないものもあった。

回答者の属性について

アンケート報告書p4によると、認定なし56.3%（90人）、不明・無回答1.9%（3人）、介護認定者67人で、認定者の内訳は以下のとおり。

- 要支援1：11人…6.9%
- 要支援2：15人…9.4%
- 要介護1：15人…9.4%
- 〃 2：10人…6.3%
- 〃 3：3人…1.9%
- 〃 4：7人…4.4%
- 〃 5：6人…3.8%

①廃止すべき 5%（8人※うち理由記載7人）

理由から推測すると、8人のうち、認定なしは少なくとも2人、要支援は不明。

要介護は少なくとも5人

②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべき 20.6%（33人）

③継続すべき 66.3%（106人※うち79人が理由記載）

継続すべきとした106人のうち、理由を記載していない人の属性（認定なし・要支援・要介護）は不明。理由を記載した79人の内訳は、認定なし（属性不明を含む）49人、要支援13人（要支援1：5人、要支援2：8人）、要介護17人（要介護1：7人、要介護2：2人、要介護3：2人、要介護4：4人、要介護5：2人）。

◎廃止すべき理由（キーワード分類）

- ・他世代等への支援・負担 1（認定なし）
- ・平等性・助成の限定 3（要介護1：1人、要介護5：2人）
- ・市財政 1（認定なし）
- ・その他 2（2人とも要介護2、効果なしと不要）

◎継続すべき理由（キーワード分類）

認定なし 理由記載49人の意見

- ・外出促進・移動支援 21
- ・生きがい・健康維持 9
- ・経済的理由 7
- ・現在利用 9
- ・必要である・その他 3

- ・改案 3

要支援 13人(要支援1：5人、要支援2：8人)の意見

- ・外出促進・移動支援 5
- ・生きがい・健康維持 3
- ・経済的理由 2
- ・現在利用 2 (要支援2：2人(1人は低所得と記載)、要支援1：1人)
- ・必要である・その他 1 (要支援1：1人)

要介護 17人(要介護1：7人、要介護2：2人、要介護3：2人、要介護4：4人、要介護5：2人)の意見

- ・現在利用 2 (要介護1：1人、要介護4：1人)
- ・外出促進・移動支援 8 (要介護1：5人、要介護4：2人、要介護5：1人)
- ・生きがい・健康維持 2 (要介護1：1人、要介護2：2人)
- ・経済的理由 2 (要介護3：1人、要介護4：1人)
- ・改案 1 (要介護2)
- ・必要である・その他 2 (要介護3：1人、要介護5：1人)

(A-2) 『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』に関する委員の意見

ここでは、『アンケート』における市依頼文書や調査票など調査のあり方に対する委員の意見について取りまとめた。なお、市依頼文書、調査票及び結果報告書は巻末資料として掲載しているので参照されたい。

【1】市依頼文書に関して

◆依頼文書での「制度説明」や「制度の変遷」に関する意見・感想等

制度説明の不十分

- ・制度の説明が不十分。「高齢者の永年の社会貢献に対しての顕彰の意味で、他者のためではない、自らの生きがいやすすんで社会参加できるように、自治体が交通費の助成を通じて支援する」のが本来の趣旨。そして、助成券を使用することができる者は、「受給者と介助者、受給者のための行為を行う者」の制度の趣旨と位置付けを明確にする必要がある。それらの十分な説明よりもむしろ、高齢者の増加に伴う財政負担増が強調され、類似制度を維持している自治体は、今は僅かとして高齢者の頭越しに「財政」を振りかざすのは行政のあるべき姿勢としてどうなのか。(久保)
- ・前置きで「交通費助成制度を含め現行の制度を見直し、検討するため」としているものの、交通費助成制度の説明しかなされていない。(中浦)
- ・制度の変遷について、時系列の変遷にとどまり、どのような問題点や政策判断があって変遷したのかの説明がない。(久保)
- ・制度説明において、課題として「寝たきりの人が使えない」「健康な人にも支給する意義」などへの議論もあると挙げられているが、そもそもいつどの場での議論であったのか。その課題に対し、対策を講じてきていないのに、問題だけ提起しているは、制度に対する否定的意見を押し付けているように感じられる。(中浦)
- ・「県内で類似制度を行っているのは奈良市、斑鳩町及び王寺町」との記述は、現行制度否定への誘導ともとられかねない。(恵比須)

財政表現の不十分

- ・支給額が増加していく見込みであることが示されているが、ピーク時以降は減少していく見込みであることが記述されておらず、前提条件の提示としては、若干、公平性に欠けるのではないかと。(支給額が増大する一方なので、見直すべきだと誘導しているようにも感じられる)(片山)
- ・事業費が〇億円と示されても、一般市民にはピンと来ないのではないかと。本市における歳入、歳出や収支を示した上で、高齢者交通費助成と同程度の事業費を提示した方が良かったのではないかと。(片山)

- ・制度説明の（参考）において、交付対象者数の推移と単一の事業費のみを示しているが、市財政全体の推移や高齢者に対する（設問4に関する）事業費用等の推移も並列し、意見を聴取すべき。（中浦）
- ・現制度による支出増が強調され過ぎている印象。事業費の予測では、平成37年度1.5倍になるとしているが、比較対象がなぜ平成25年度なのか。例えば、5年、10年刻みの比較の方がわかり易いという見方もできる。（5年刻み＝平成32年度比：1.08倍、10年刻み＝平成27年度比：1.37倍）（恵比須）

【2】調査票に関して

◆設問番号1（4）について

- ・介護認定の有無が記入欄にあるのはなぜか。「生駒市高齢者交通費助成要綱」は、第1条に「長年にわたり社会に貢献した高齢者の生きがい支援及び社会参加の促進を図るため、・・・交通費の一部を助成する」とあり、敢えてここで介護認定の有無を記入することで、回答者の意識を誘導しようとしているのではないか。（久保）

◆設問番号2について

- ・（5）の選択肢として、「金銭的に余裕があるから」、「制度自体を知らなかった」があれば、より実態を正確に把握することができたのではないか。（片山）

◆設問番号3について

選択肢設定

- ・②の“移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべきである。”については大きくとらえると継続すべきであるが、減額の上継続を望む人も選択すると思われる。一方、③の“継続すべきである”を選択する人の中には、現状どおり継続を希望する人だけでなく、増額・減額したうえで継続する人を含んでいると思われる。つまり、②と③を選んだ人の中には減額はするものの継続を望む人が含まれていると思われる。（伊木）
- ・廃止と継続の2者から選択し、その後、継続については、①現状通り、②その他の選択肢を設け、その後、その他を選択した人について、減額なのか、減額+他の施策の実施のかなど、選択肢を設けるか、自由筆記で意見を求めるべきではなかったかと考える。（伊木）
- ・「②移動支援が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべきである」という選択肢を、廃止すべきと継続すべきという問いの中に示していることが、市が本事業に否定的な意見を聴取しようとしているように感じる。上記の内容を問いたいのであれば、まず「①継続すべき、②廃止すべき」を問い、その上でそれぞれの理由に対し問うていくべき。また、①廃止、③継続というような順序で問うているが、なぜ廃止を先にしているのか。市が否定的意見を聴取したいがための問い方に感じる。この設問はこのアンケートにおける最重要の問いであるにもかかわらず、集計結果において恣意的な利用をしやすいように感じ

られるのが残念でならない。(中浦)

- 「②移動支援に効果的な高齢者に対象を限定」とはどのようなことなのかわからない。交通費助成制度の課題等があっても対策を講じてこなかった又は講じることができなかったにもかかわらず、交通費助成を限定的に残しつつ、他施策を充実するかのよう内容に思える。(中浦)
- 選択肢②への市のリードを感じ取ることができる。選択肢②で高齢者交通費助成か他の効果的な高齢者福祉施策等かを選ばせようとしているが、「高齢者交通費助成を継続しつつ、他の効果的な高齢者福祉施策等も充実すべきである」という選択肢もあって良いのではないか。(片山)
- アンケートによる市民ニーズの結果については、通常のアンケートでは①廃止、②どちらとも言えない、③継続の3択とすべきであると思われるのに、初めからもっともらしい回答(②移動支援が・・・充実すべきである)を用意していることは不思議である。(桑原)
- 「高齢者交通費助成」について、改善して継続という選択肢がない。(実質的に「廃止」、「継続」、「他の施策を充実」の3択となっている)(恵比須)
- 突然、設問3になっている。その前に同制度への市民の意見や要望。市としての制度の検証資料の提示が必要ではないか。②は上記の前提がないために、他の施策への誘導、転嫁になってしまい、客観的なアンケートにならない。(久保)

◆設問番号4について

質問の仕方・流れ等

- アンケートをとる前置きでは「交通費助成制度を含め現行の制度を見直し、検討するため」と福祉施策全般の見直し検討のためのアンケートであるのだから、設問3②を選択した方のみにも問うのではなく、すべての方に問うべき内容である。また、(1)介護(2)生活支援(3)健康・生きがいとそれぞれで2つ選択するよう問うているが、設問3②を選択した方のみにも問うとなると、何を目的に問うているのかよくわからない。(中浦)
- 効果的な高齢者福祉政策についての記述があるが、これは、交通弱者への対応以外は、特に交通費助成とは別個に考えるべき課題であると思われ、何故か交通費助成を取るか、別途の高齢者福祉政策をとるか二者択一を無理やり迫っているような印象を受ける。(桑原)
- 設問3で②を選んだ人は、設問4で具体的な施策を改めて選択する流れになっている。しかし、日常的、一般的な移動支援に関する選択肢は無く、「その他施策」で記入するしかない。(恵比須)
- この設問は、他施策のアンケートになってしまっている。(久保)

【3】結果報告書に関して

◆報告書2頁・設問番号1(2)について

- 年代ごとに送付数と回答率が記載されていると、調査結果が各年代の意見をどの程度反映しているのか参考になると思われる。(伊木)

◆報告書3頁・設問番号1(3)について

- ・各地区ごとに送付数と回答率が記載されていると、調査結果が各地区の意見をどの程度反映しているのか参考になると思われる。(伊木)

◆報告書4頁・設問番号1(4)について

- ・介護サービス受給者数は、アンケートに受給者の意見が十分反映できているかを判定するために必要であるので、年代別の総数、認定なしから不明・無回答まで実人数を表にして示すべきと考える。(伊木)

◆報告書5頁・設問番号2について

- ・全額利用しているが9割。他方で、ここにはないが交付率も9割というのは、それだけ多くの市民にとっての要望が強く、有効に活用されている事実を厳粛に受け止める必要がある。(久保)

◆報告書6頁・設問番号2について

- ・<主な利用者／あまり使用していない>は、母数が13人であることから、内訳はあまり参考にならない。(恵比須)
- ・(1)によれば、やはり家族も利用しているケースがある程度あるということになっている。本人しか利用できない仕組みを改めて検討すべきである。(片山)

◆報告書7頁・設問番号2の①②について

- ・年代別利用種別「80代以上」では、タクシーを選ばれている割合が高く、高齢になるほど身近な移動手段を欲しておられることが見て取れる。9ページの『◆交通費助成の種類別』でも、タクシーの市内利用が75.7%と高くなっており、身近な移動手段として利用されていることがわかる。(恵比須)

◆報告書10頁・設問番号2の(1)①、②

- ・『◆主な行き先別』では、「買い物」と「医療機関への通院」が7割以上を占めており、日常的な移動手段に対するニーズが高い。(恵比須)

◆報告書10頁・設問番号2(4)について

- ・生駒市行政改革推進委員会では、交通費助成でどこまで本来の目的である、社会参加や生きがい作りに役立っているかの検証が難しいとの見解から、本件一旦廃止し、ほかの高齢者生きがい作りや社会参加の方法も検討すべきとの提言を行った経緯がある。今回の結果報告では、交通費助成の目的である社会参加や生きがい作りに役立ったかどうかについての設問が無く評価しにくいだが、結果報告書の10頁を見れば、本来交通費は勤務先から支給されるはずの仕事に使っていて、趣旨から逸脱していると思われるものは3.7%であり、その他の使途を見ると、問題点は少ないように思える。(桑原)

◆報告書12頁・設問番号2(5) について

- 「自力かつ自己負担で移動できるから」が70%の結果としているものの、回答対象者が11件と少なすぎるため参考にならない。(中浦)

◆報告書13頁・設問番号3について

- 年齢別の表には%だけでなく、年代ごとに総数、選択者の数を示すべきである。(伊木)
- このアンケートの評価として①と②を合計して55.4%を占めており、継続とする意見より多いとしているが、明確に継続すべき(41.1%)が廃止すべき(8%)の5.1倍に達していることの評価がなされていない点に疑問が残る。かつ、世代間の分析について、20歳代以上どの世代においても、廃止すべきとしている割合は5.0%~10.8%の範囲におさまり、継続すべきとの回答を大きく下回っている。もう少し詳しくみると、高齢者の交通費助成金を廃止すべきとする意見が自分たちに恩恵の少ない20代で7.7%、30代で8.4%にとどまっていることから、この制度に対し積極的な廃止派は少ないようである。(桑原)
- 先に示したように、継続と廃止と同列に②を問うたことにより、集計結果が①廃止②中間意見③継続というように示されることになっている。②を選択した判断基準が読み取ることが難しく、中途半端な数値となっており、解釈次第でどうしても読み取れる数値となっている。解釈の仕方次第では、継続を求める声は41%あるものの、廃止及び他施策の充実を求める声は55%あるかのような説明ができる。(中浦)
- 70代以上において、高齢者交通費助成を「継続すべきである」と回答する割合が、飛躍的に上昇している点については、やはり留意すべきである。(片山)
- やはり、若い世代においては、「継続すべきである」と回答する割合が少なくなるのは、当然であり、こうした、若い世代の意見も合わせることによって、市の全体意見として、「継続すべきである」より「移動支援が効果的な～」が一番多い割合の意見だとし、上述のように70代以上においては、「継続すべきである」と回答する割合が圧倒的に高い原状に真摯に向き合っていないように見受けられる。(片山)

◆報告書14頁・設問番号3について

- 利用者別のグラフは総数、選択者の数を示すべきである。
例えば申請していないについては総数3であり、廃止すべきを選択した人は1人、②を選んだ人は2人である。一方、全額利用しているについては総数が447人で①選択者19人、②選択者86人、③選択者は316人であるが、%表示だけでは総数3と総数447という背景が見えない。この設問を判断する場合、%よりも実人数の方が重要な要素を占めると考える。(伊木)
- キーワード分類では、「平等性・助成の限定」42件、「代案・改案」15件で約半数を占めている。「廃止」の選択の裏には、現行制度の改善という含みもあると考えられる。(恵比須)

◆報告書15頁・設問番号3<記述回答・継続すべき理由>

- キーワード分類「改案」が40件ある。「継続」、「廃止」の意見それぞれに「改案」を支

持する意見が含まれている。(恵比須)

◆報告書15～17頁・設問番号4・5について

- その他の記述内容は別紙参照・別紙にて掲載となっているが、報告書には別紙がない。別紙は、資料として添付すべきではないか。(伊木)

【4】市民意識調査の調査方法、調査結果全般について

調査の在り方について

- 質問の前振りが、交付対象者の増加に伴う事業費の増加、制度に対する課題、県内各市町の事例紹介の仕方から設問の仕方と、どれもが、交通費助成制度の否定を求めたアンケートとなっているように感じる。(中浦)
- 設問の構成が、高齢者交通費助成を見直すべきだと誘導しているのではないかとといった指摘が散見された。(片山)
- 調査方法について、市民アンケートのかたちをとりながら市民意識を誘導しているように思える。(久保・桑原)
- 同制度について、市の客観的なデータにもとづく検証が必要で、市民にそれを開示した上でアンケートを取るべきではないか。(久保)
- 調査目的として、アンケートでは、「交通費助成制度を含め現行制度を見直し、検討するため」と、福祉施策全般の見直しを指しているが、報告書での調査目的では「交通費助成について、市民の考えを把握し、来る超高齢社会に対応可能な高齢者保健福祉施策として現行の制度を見直し、検討するため」となっており、交通費助成制度のみを対象にしているように受け止められる。どのような見直し等が進められるのであれ、目的の解釈が変更されているのはいかがなものかと思う。(中浦)

同制度の現状、今後の施策の方向性等

- 住んでいる地域で公共交通が行き渡っていないというような意見が散見された。コミュニティバスの拡充やデマンドタクシーの導入などの検討の必要性を感じる。(片山)
- 金銭的余裕のある高齢者に対する助成に否定的な意見が散見された。高齢者の要介護の有無などの身体的状況だけでなく、金銭的余裕があるかどうかといった財政的状況の側面からも高齢者交通費助成の一律給付を再検討しても良いのではないか。(片山)
- 平成28年1月17日タウンミーティングのスライド(※巻末資料①)を見ると、高齢者の増加に伴う介護給付費などの社会保障費の増加が予想されることから、同じく高齢者の増加で膨らむ交通費助成事業にまわせる財源がないとの主張を訴えようとしているように見える。しかしながら、本来交通費助成の役割は、家に閉じこもりがちな高齢者を、社会参加や生きがい作りに役立て、健康寿命を延ばし、健康保険や介護保険の増加を抑制することを目的としており、社会保障費の増加を抑えるためには、交通費助成を増やし、高齢者の外での活動を促進すべきと考え方もありえるのであり、説明スライドに矛盾を感じ

る。(桑原)

- アンケート結果の中で、所得あるいは資産の多い少ないに関係無く一律に交通費助成を渡すのはかえって不平等だとの意見もあるが、1万円では格差是正の根本解決にはならず、所得税や相続税など課税方法や年金支給額の調整による格差是正の解決に目を向けるべきと思われる。また、高齢者で運転が出来る人や健脚の人に交通費助成は必要がないとの意見もみられるが、いつ病気やこけて怪我しても不思議ではない年代であるとの認識は必要であろう。(桑原)

B：生駒市老人クラブ連合会からのヒアリング

○実施日時：平成28年10月12日（水）午前10時～11時30分

「高齢者交通費助成事業（生きいきカード）」について、自ら健康づくりや社会活動等を活発に行っておられる高齢者が在籍する老人クラブ連合会からヒアリングを行い、交付後の利用実態等を確認する。



（B－1）聴取内容

【1】生きいきカードについて

①利用の実態

主に目的としては、行楽、旅行、通院・お見舞い、老人クラブ連合会などの会議出席・市などのイベント参加の際の交通費などに活用している。また具体的な内容として、毎月地域の老人クラブでウォーキングイベントを実施しており、年3回は市外に出かけている。その際の交通費として活用している。

利用交通機関としては、電鉄や最寄りの駅までのバス乗車、コミバス（※光陽台線のみ利用可）の利用に使う。コミバス利用者はその運行終了後や土日のバスの無い時間は別の交通手段の費用に利用している。

《その他》

- ・地域によるが、生駒市中心部への交通費が高く、年数回生駒駅に出てくるだけで、生きいきカード1万円分はなくなる。鹿ノ台から生駒駅では1回往復で約千円かかる。
- ・家族を介護している方から、付添っての外出に利用でき有難い、との声も聞いている。
- ・生きいきカード1万円分が次年度まで残ることほぼない。
- ・寝たきりの方・施設に入所している方やその家族が、カードを人に譲っている、生きいきカードを転売していると聞いたことがある。

②現行制度に対する意見等

交付対象者である70歳以上の方からの意見としては、そのほとんどの方が、本制度の継続を求めており、制度に感謝をされていた。また、市立病院、寿大学、地域ボランティアなどへの参加にも費用が必要なため、制度に大変助かっているという声や現状、将来の交通費助成を楽しみにしている方が多いという意見があった。

反対に、まだ交付対象でない70歳以下の方からは、交付辞退を検討しているという意見や、次世代に負担が行くのは困るが必要な方もいるという声があった。

《その他》

- ・生きいきカード交付は、交付を断ることができることを知らない。
- ・生きいきカードの利用は本人のみでなく、その介助者も使えることを知らない。

③制度の今後のあり方に対する意見

- ・生きいきカードについて、今後、制度の廃止、新たな制度の実施などがある場合、現行の施策と新たな施策の両方が選べるようにすればよい。
- ・介護認定を受けている方は別のサービスが受けられることから、交通費助成は介護認定を受けていない方を対象にすればよい。
- ・寝たきりの人や施設に入所中の人はカードを使えないので別の形で支給してはどうか。
- ・カードの交付は本人の直接受け取りに限ってはどうか。
- ・財政難となることを避けるため、交通費助成は辞退したい。
- ・一生懸命働き税金を納めてきた「団塊の世代」が制度改変時にいつもターゲットにされるのは不本意。
- ・生きいきカードにおいては電鉄利用者が最も多く、スルッとKANSAIが絶対必要という意見があった。
- ・奈良交通の「ゴールド倶楽部定期券」（対象は65歳以上の方、一定額を前納しておけば所定期間、1乗車100円で乗り放題または半額になる）を選択肢に加えてほしい。
- ・制度開始から18年が経過しこのままで良いとは思わない。何らかの変革をしていく時期と考える。
- ・本制度の実施をやめた場合、約2億円の事業予算は何に使われるのか、使い道が示されていない。宙に浮くのは反対。
- ・一旦助成を手にしたら放したくないのは当然で、既存の制度の継続・廃止の決定は難しい。しかし、どんな環境で実施され維持されてきたのかを見たら考えが変わるはずだ。

【2】その他（高齢者福祉施策全般・老人クラブについてなど）

- ・高齢者が住みやすい街というのは、若者が住みやすい街であり、行政として方針を立てる、予算を充てる必要がある。
- ・高齢者が生涯にわたり地域で住み続けることを目指す、地域包括ケアシステムの構築に生きいきカードで使われている予算を回すべきだ。
- ・限られた原資を時代に応じた施策に再配分する必要があるのではないか。
- ・地域での活動の担い手をどう育てていくか、老人クラブにおける高齢化も課題であり、地域を育てる（地域のあり方を考える）という点、地域での活動の担い手を育てるといふ点に行政はもっと目を向け、力を入れてほしい。
- ・世代間交流は大切であり、老人クラブと若者の交流の場を作っていく必要がある。
- ・老人クラブ連合会への補助金は年々減少傾向にあり、世代間交流事業の補助は半分までとなった。事業に係った費用を全額負担してくれないのはおかしい。
- ・他の自治体の事例も参考にし、65歳以上の老人クラブへの加入を義務付けてはどうか。
- ・地域において老人クラブの果たすべき役割は大きい。元気なうちに加入し、活動してもらおうべきだ。
- ・北地区住民（鹿ノ台、鹿畑）が市立病院へ行くための交通手段づくりが必要ではないか。
- ・他市の事例（大阪市他）では、運転免許を返上した方に交通費助成をしている。生駒市においてはコミバスの路線をさらに拡充してほしい。

- ・市の催し等は、中地区に集中している。(鹿ノ台など) 北部方面から催しに参加するには、交通の乗継が必要で、不便かつ費用がかさむ。その影響もあるのか、生涯学習フェスタ、寿大学への参加者が年々減っているのも移動手段の有無と関連しているのではないかと。
- ・市に関連した活動、ボランティア活動等で市の中心部に行く際、交通費は自分で負担しなければならない。必要な活動経費は市の方で出してほしい。
- ・他の自治体では、移動支援のボランティア活動に対してポイントを付与する制度を実施している例がある。移動支援をすることで、獲得したポイントは地域通貨等として利用できる制度だが、生駒市でも導入を検討してみてもどうか。

(B-2) 委員の意見

- 「高齢者交通費助成要綱」の助成券を利用できる者に、「受給者及び介助者、受給者のための行為を行うもの」という、利用者の範囲規定をはじめて聞いたという方が意外にあった。単に「高齢者の交通支援」と捉えることに問題があるのではないかと。高齢者にとって、身近な日常生活の中での関わり合いへの支援として位置づける必要がある。(久保)
- 「生きいきカード」の活用についても、ウォーキングや地域活動など有意義に活用されている実態がよく分かった。(久保)
- 老人クラブのメンバーの方々からは、仮に生きいきカードを無くすのであれば、代替事業をしっかりと示して欲しいという意見が盛んに聞かれたが、言い換えれば、代替事業をしっかりと示すことができれば、廃止も高齢者の理解を得られるとも言えるのではないかと考えられる。しかしながら、肝心の代替事業の提示は容易なものではないと考えられる。(片山)
- 交通費助成、移動支援については居住地域によって大きく異なる。各地域の実態に照らし、丁寧にニーズに応じていく必要がある。(恵比須)
- 高齢化の進行、運転免許証の返上推進——などを考え合わせると「移動支援」は必要と考えられる。(恵比須)
- 生きいきカードの本来の目的に沿った活用をされている事例をお聞きした。そのような活用をされている実態も考慮しなければならない。(恵比須)
- 「移動支援」は、▽福祉ボランティアの活用▽コミバスやデマンドタクシー等の交通網の整備▽既存交通を利用する際の利便性の向上、負担感の軽減——などを複合的に組み合わせ、あらゆるニーズに応じていかねばならない。例えば、地域包括ケアシステムのエリアごと、地域の条件、実態に見合った「移動支援計画」「移動支援実施計画」を作成する等の手立てが必要。(恵比須)
- 「高齢者交通費助成事業(生きいきカード)」の是非を単に財政的負担(社会保障費の増大等)の視点、財政的な配分(他の福祉施策への)の視点のみならず、実態に照らし、まず何が必要かを見極めなければ施策の方向を見誤ってしまう。必要などころには、他を

削ってでも予算を充当していく、それが本筋である。(恵比須)

- 市立病院への通院、寿大学・地域ボランティアなどへの参加にも費用がかかる状況から、現行の交通費助成制度に感謝している意見があったが、制度の主旨をよく理解しているように思う。そのような意見を持つ人たちから、一方で、カードの交付は本人の直接受け取りに限るなどの制度改善すべきという意見、時代に応じて限られた原資を施策に再配分すべきという意見が出ている点を考慮すると、高齢者交通費助成について施策の変更などを行うのであれば、まずは現制度と新たな制度を併用すべきで、その後、新制度に移行する形がよいのではないかと。現制度は、支給額を維持しての継続が望ましいと思うが、減額も有効と考えられる。(桑原)

- 老人クラブ連合会役員は、基本的に社会参加をしている方々といえる。その中でも、生きいきカードに対する意見は様々である。特に会長、副会長からは社会全体の観点からの意見を多く頂戴し、本市の高齢者施策の在り方、そして今後の生きいきカードの制度変更について前向きな意見を頂いた。ただし、生きいきカード制度を廃止または変更するにおいて求めていることは、地域での活動者を育て、地域を育てる施策を進めるということであった。

私自身の感想としては、生きいきカードの代替で実施するのではなく、市として別に進めなくてはならない課題であるというように感じるところであるし、市としてもその課題は認識しているところである。ただ、即時に抜本的な制度設計ができるようなものではなく、生きいきカード制度廃止等の審議に代替案として示されるかどうかには疑問が残る。

会長、副会長以外の理事の方々の意見としては、現制度の継続を強く求めており、それは役職等立場による意見ではなく、個々の高齢者による意見であるように感じた。また本制度の使い方として、地域の集まりやイベントなどの交通費、所属している会の交通費などに利用されていることは、本制度の目的である生きがい、社会参加という点に大きく合致している。

市民の社会参加を促している本市において、現役世代より、高齢者の方々が、促しやすいといえる。事実、登下校時の見守り他様々な活動を担っていただいている。全世代をターゲットにするべきであるが、特に高齢者に対しどのようにアプローチしていくかは大変重要である。(中浦)

- 参加者の声から、平成8年の実施から20年近く続いてきた制度であるにもかかわらず、助成の趣旨、交付対象者など、要綱で規定された内容が周知されていないという印象を持った。(伊木)
- カードを売却して現金に換えている人がいるという事例の紹介、これに対し批判的な発言があったが、市がこのような使い方を見過ごしてきたのは問題と考える。(伊木)
- 生駒市は南北に細長く、また、坂道が多いなどの地形的な要因から、中心地や駅まで出てくるための交通手段の確保や費用負担が高齢者にとって大きな問題であることを改めて認識した。市として高齢者にとって費用負担が少なく使いやすい移動手段の確保を検討す

る必要があると考える。(伊木)

- 会員のことだけでなく若者への負担軽減や若者の住みやすいまちづくり、コミュニティーづくりを真剣に考えておられること、ボランティア活動に取り組まれている様子、団体として健康づくりに取り組まれている様子など、老人クラブのみなさんの姿勢や活動の様子を伺う貴重な機会となった。(伊木)

C：地域包括支援センター職員からのヒアリング

○実施日時：平成28年11月10日（木）午後4時～午後5時

“一人暮らし高齢者”や“介護認定を受けている高齢者”の利用実態等を確認するため、当該高齢者と業務で接しておられる地域包括支援センター職員からヒアリングを行い、生きいきカードに関する利用者（高齢者や家族など）の声だけでなく、移動手段や高齢者福祉に関しても利用者の声を聴取するとともに、地域包括センター職員の意見も聴取する。



(C-1) 聴取内容

1. 生きいきカードについて

①利用の実態

- ・タクシーやバスの乗車の際に利用している。
- ・通院、買い物、市の行事への参加などの際に利用している。
- ・基本的に介護タクシーを使うのでいきいきカードの利用は少ない。介護保険をオーバーした時に生きいきカードを使っている。

《その他》

- ・家族が利用している場合、他の人にあげる場合もある。
- ・タクシー券はすぐ使い切ってしまう。

②制度の今後のあり方に対する意見等

- ・増額してほしいとの声を聞く。
- ・使えない状況にあっても、制度上、辞退ということにはなっていないので、認知症や施設に入所されている方など、使えなくて貯まっている方もあるようだ。
- ・もっと他の施策に税金を使ってほしいとの声も聞く。
- ・生きいきカードはいわばばら撒きであり良くない。本当に必要な人にゆきわたる制度としてほしい。
- ・所得等に応じた交付条件の線引きをして欲しい。
- ・高齢者の危険運転を防止するために、免許証返納時に生きいきカードをもらえるようにしてはどうか。

2. その他（高齢者福祉施策等について）

- ・コミュニティバスのような、地域の身近な交通をもっと充実させてほしい。
- ・坂道が多いので、何らかの移動支援は必要である。
- ・デマンドタクシーの導入を検討してほしい。
- ・市の催し物等は市の中央部で行われることが多い。催しごと、移動手段が必要な人に送

迎サービス等を提供してほしい。

- ・イベント等が市内中心部に集中しており、足が悪い方などは行きたくてもいけない状況にあることから、市内各地で開催してほしい。
- ・高齢者がウォーキングや買い物途中のあちこちで休めるようにベンチを設置したり、家の近くに地域の方々と出会える場や集える場を整備したりして、生き甲斐づくりにつながる場所を作ってはどうか。空き家の利用も検討を。
- ・近くに大きな病院がない。

(C-2) 委員の意見

- 高齢者の生きがい支援、社会参加の促進を図ることを目的に交通費補助制度が設けられた。しかし、その目的に対して、施策の効果を検証することは困難である。地理的条件や交通網整備の状況や公共施設等の立地の状況により、同制度の活用はさまざまである。高齢者が地域の中で、生きいきと健康長寿できるための、きめ細かい施策がさらに求められる。交通困難者への必要な交通手段の確保だけでなく、住民主体の地域のコミュニティのあり方についても、行政が一定の「ビジョン」を示して施策をすすめることが重要ではないか。(久保)
- コミュニティバスの拡充やデマンドタクシーの整備の必要性を改めて高く感じた。多くの職員の方から本事業に対して、否定的な意見が聞かれたことは、大変参考にするべきだと感じた。(片山)
- 老人クラブの皆さんが、実に有意義に生きいきカードを使用されていたのと対照的なものを感じた。本当に必要とされている人がいる反面、本日お話を聞いたようにそうでない人がいるところに本事業の是非の判断の難しさがあるのであろうが、本日伺ったように、必要とされていない方が一定数いる以上、一律交付の見直しもやむなしかと感じた。(片山)
- 市内各地域の特性に応じた、目的ごとの移動手段（通院、レジャー、買い物、イベント参加）を確保していくことが肝要である。(恵比須)
- 日常的に長い距離の移動が困難な状態となられた高齢者が、生活圏の移動範囲で立ち寄り、集い、交流できる「場」の設けることに関する提案があった。高齢者の年齢や体の状態に合わせた地域参加、社会参加の在り方を考える必要性を感じた。(恵比須)
- 「取り敢えず貰っておく」という意識で生きいきカード受け取り、溜め込んでおられる事実があると聞き驚いた。生きいきカードに限らず、求める人へ確実にサービス等が届く高齢者施策としなければならない。(恵比須)
- 地域包括支援センターの職員と接している高齢者は、交通費助成で助かっているとの実感が少ないように思われた。そのような高齢者からの直接の聞き取りではないが、職員の意見等を踏まえれば、そのような高齢者にとってはより効果のある対策が望まれていると考えられる。(桑原)

- 介護認定を受けておられる高齢者になると、いきいきカードの制度があっても利用しきれないように感じる。利用していたとしても、生きがいづくりや社会参加という目的にあう使われ方とは言い切れない。介護認定を受けている方とそうでない方で、高齢者福祉施策に違いを設けることについては検討すべきである。特に、足が悪い方などができる限り外にでよう働きかける施策。外に出かけて楽しみを見出しやすくなる施策は早急に検討すべきである。(中浦)
- 一人暮らしの人、介護サービスを受けていられる高齢者にとっては、交通費の助成により恩恵を受けているという実感は少ないように思われた。生きがい支援、外出支援の観点からは、身近にあつまれる場所や居場所の整備や利用しやすい移動手段の導入が求められていると思われた。(伊木)
- 助成対象者においても、交通費助成はバラマキと受け取る人や無駄な事業で若い世代を支援すべきと考える方が居られることなど、タウンミーティングではほとんど聞くことのできない介護サービス受給高齢者の声を伺う良い機会となった。(伊木)
- ヒアリング終了後、出席者に尋ねたところ、要介護認定を受けておられる方は認知症の方や車いすを使っておられる方など、外出が容易でない方が多いとのことだった。受給者の状況を確認できた。(伊木)
- 地域包括支援センター職員は高齢者に対し、丁寧に熱心に対応されているという印象を持った。(伊木)

4. 高齢者移動支援に係る事例調査

前章までの報告にあるように、本委員会が『高齢者交通費助成について』のテーマのもと調査を進める中、市民の意見として高齢者の移動支援の充実を求める声が聞かれた。その状況を踏まえ、高齢者の移動支援につながると考えられる事業を実施する「玉野市」および「福山市」を平成28年10月31日～11月1日に視察、事例調査を行った。

A：岡山県玉野市「シータク（乗合タクシー）の取組」

（A－1）取組内容

〈導入経緯〉

玉野市は、平成11年からコミュニティバス「シーバス」（旧シーバス）を運行していたが、市の財政から多額の補助を行う一方で、利用者が減少傾向にあり、平成22年度から旧シーバスの抜本的見直し作業を開始した。

旧シーバスは駅中心の循環運行であったが、市民のニーズに合致せず、当初運行していた北ルートは利用者が少なく廃止していた。市民からは「一回り100分も時間を要し不便」、「バス停までの距離が遠い」——などの声があがっていた。それが交通体系の見直しへとつながった。

平成24年2月には「玉野市地域交通計画」を策定し、拠点間移動を担う「シーバス」（新シーバス）と地域内移動を担う乗合タクシー「シータク」を効率的に連携させる新交通システムの導入へ向けた準備に入る。このシステムは、市内の目的地となる施設を交通結節点として位置付け、拠点間を結ぶ役割を「シーバス」（新シーバス）が担い、大型車両の運行が難しい地区など地域内移動はデマンド型乗合タクシー「シータク」が担うものとなっている。

平成24年7月、実証運行を開始するとともに市民への多角的かつ丁寧な周知活動を展開していく。

周知期間に実施した活動の内容は以下の通り。

- ・ 広報紙への利用促進の記事掲載
- ・ 「エリア別おでかけガイド」の作成
- ・ 高齢者団体等を対象として説明会の実施（市内66会場2567人参加）
- ・ 地域懇談会を開催し利用方法を説明（市内13会場154人参加）

これらの期間を経て平成25年4月、本格運行をスタートさせた。

〈施策の概要〉

【シーバス概要／新旧比較】

◎旧シーバス

路線：2路線／東ルート・西ルート（循環路線）

便数：双方向4循環（平日、土日祝とも）

運賃：1乗車200円

車両：41人乗り小型バス4台（座席19、立席22）

☆新シーバス

路線：2路線（往復路線）

便数：平日6往復、土日4往復

運賃：1乗車100円

車両：41人乗り小型バス4台（平日3台、土日祝2台）

【シータク概要】

運賃：200円

*65歳以上・16歳未満・高校生、障害者及び重度障害者の付添人は100円、
6歳未満のこどもは無料（大人同乗で1人まで）

車両：5人乗／運転手含め（セダン）、9人乗（ワゴン）

≪「シータク」の特徴的な運行方法について≫

[運行主体]

- ・補助制度を創設し、運行事業者をプロポーザル方式で選定。3社と協定書および覚書を締結。
シータク運行には、市内のタクシー会社のすべての車両が登録されており、運行時にはシータク用マグネットを貼付するので、ニーズに応じた対応が可能である。

[運行方法]

- ・シータク乗り場からシーバスの各バス停、または他エリアのシータク乗換施設を結んでいる。
- ・運行時間は民間のバス運行と競合しないように7時から18時としている。
- ・シーバスや民間の交通機関、施設の利用時間などに配慮した運行時刻設定、岡山行についてはエリアを超えた利用が可能など、朝の高校生の通学にも配慮した。
- ・エリアの利用者に応じてジャンボタクシー（5人乗-9人乗）、セダン型タクシー（4人以下）で運行。
- ・シータクは、電話予約が必要。コールセンターでは、新地域交通のコンシェルジュ的役割を担うスタッフが対応、利用者のニーズに見合ったプランを立てる。緻密に計算されており、乗り場や乗換施設での待ち時間はほとんどない、とのことである。
- ・利用申し込みが多く、当日の運行車両台数では足りない場合、近くを運行するタクシーが補助に入り増便を行う。
- ・利用者の帰りの時間帯、場所が未定の場合は、仮予約をして貰う。場所と時間が決まり次第コールセンターに連絡すると、近くのタクシーが対応してくれる仕組みになっている。

[乗降]

- ・シータク乗り場は、地域住民の声を絶えず取り込み、実態に見合った変更を随時行っている。
乗り場は当初、応募によって決定した。以降も常に地域のニーズを精査し、変更を加えている。
- ・幹線道路沿いは、利用者の自宅前の乗降にも対応。「乗り場は、便宜上設定している」との考えに立ち、柔軟に対応している。

[行政負担]

- ・シータクの運行、コールセンター事業に対する市の補助と国庫補助（シータクのみ）、見直し後のシーバスの運行に係る市の補助の合算は見直し前のシーバスに対する市の補助と同程度で約6000万円。

《シータクの取組による高齢者移動支援の効果について》

- ・乗り場までの距離は、健康増進の意味から徒歩5分・400m以内を目安に設定されている。
- ・旧シーバスだけの時代は、バス停までの移動が困難、などの声が多くあった。シータク、新シーバスは、「使い方を覚えると便利」との利用者の声が寄せられている。
- ・公共交通を利用できる人が増加。人口カバー率も向上（乗り場まで徒歩5分・400m圏内／91.3%→98.6%）している。
- ・公共交通に対する満足度、利便性向上し外出支援効果を得ている。
- ・利用者は学生から高齢者まで、さまざまである。特に高齢者の足として効率的に効果を上げるため、利用者の声を聴くとともに老人クラブ等に乗り場に対する意見聴取を行うなど、常にアンテナを張り巡らせ検討し、対応している。

《今後の取組の進め方と課題について》

[認知度の向上]

- ・玉野市は、「シータク」「シーバス」の認知度について、市民の約5割にとどまっていると見ている。さらに利用者を伸ばすため、以下のような普及策を講じている。
 - ①シータクドライバーによるセールストーク。
 - ②商店等の協力＝スーパーマーケットによっては、顧客に無料券を配布、自主的な協力を得ている。
 - ③自動車運転免許の返納時にもシータク、シーバスを案内している。
 - ④市職員による口コミの広報活動。
- ・「予約が面倒」との声があり、利用者増へ向けた一つの障壁になっている。

[利用者の声と課題]

- ・「常連さんが乗っているので、新規の人は乗りにくい」と感じる利用者がいる。
- ・家まで迎えに来てほしいという意見もあったが、1人の専用利用となる。収支を考えると3人乗せる必要あり。乗継方式なら財政が苦しくなったの何とか運用できるのでは、と考えている。
- ・高齢者交通費助成制度の策定については、今後の検討課題ということであった。

(A-2) 委員の意見

- 既存の公共交通事業者と合理的な連携をはかることで、利用者の利便性を確保すると共に、既存事業者の稼働率向上と公共交通の活性化に寄与している取組みが大変参考になった。(久保)
- 必要とする市民が、年齢に関わらず誰でも利用できることで、かえって高齢者も（特権のよ

うに思われず) 気軽に利用することができる。(久保)

- 「乗り合い」という形態が、新しいコミュニティをつくるきっかけにもなるのではないだろうか。大いに期待できると感じた。(久保)
- 全市的に、市の中心部を含めて、シーバスを運行している点は非常に興味深く、市民の足として不可欠なものになっているように見受けられたが、民業圧迫にはならないのかが気になる点である。(本当に市街地の市域等は、避けて運行しているようであったが)(片山)
- シーバスの運行経費が、単年度当たり、全路線合わせて1500万円程度と本市のコミュニティバスと比較すると、かなり安価であったので、その理由について、少し研究してみても良いのではないか。(片山)
- 比較的ローカルな市域に関しては、シーバスではなくシータクで地域交通をカバーしているということであった。本市において、現在コミュニティバスを運行している市域も比較的ローカルな市域である上、乗員数や収支等を考慮すると、玉野市におけるシータクのようなデマンドタクシーで現在コミュニティバスを運行している市域の地域交通をカバーするという方策も検討すべきではないか。(片山)
- 旧シーバスは、生駒市のコミュニティバスの運行形態に似ている。本市においても改めて利用者や地域住民の声に耳を傾け、現状のニーズに合致した運行システムを検討すべきである。(恵比須)
- シータクは、市内の3タクシー会社に委託している。タクシー会社にとってシータク運行は、儲かりもせず、損もしない程度。しかし、タクシー離れが進む昨今、それがタクシー会社の経営の安定に寄与している、とのことであった。市民、事業者とも利する事業であれば、持続性が期待できるのではないかと考える。(恵比須)
- シータク成功のポイントとなっているのが、コールセンターにおけるコンシェルジュ的スタッフの存在。仮に本市でも導入を検討するとして、そのような協力が事業者から得られるか否かがカギとなる。(恵比須)
- シータクの乗り場の設定は、すべて市民の要望が反映されている。また、乗降場所は乗り場に限っておらず、自由度が高いと感じた。(恵比須)
- シータクと新シーバスによる交通システムは、進行する高齢化社会へ柔軟に対応している。その発想の基となっているのが、市民の声、市民の利便性あり、本市における高齢者の移動支援を考える上で、大きなヒントとなった。(恵比須)
- シータクの乗り場まで最長徒歩5分・400mという目安は、無理をせず自ら体を動かす、適切な設定であると考えた。(恵比須)
- スーパーマーケット等によっては、サービスの一環としてシータクの利用券を配布しているとのこと。事業者との連携も視野に入れ、街ぐるみで移動支援を行う環境づくりが必要である。(恵比須)
- 周知と利用者の増加は、いずれの自治体あっても課題と実感した。本市にあっても、仕組みづくりと並行して考えていかねばならない課題である。(恵比須)
- 生駒市のコミバスの内、2路線は市の負担率も高く、抜本的な見直しが必要であることから、シータクといった少人数規模での運行は検討の余地があるといえる。ただし、そのことについては、厚生消防委員会での検討事項ではない。高齢者移動支援という観点からは、もしも、

この施策を取り組んだ場合、高齢者からの意見聴取や説明を細かく執り行っていくことを求めたい。(中浦)

- 丁寧に高齢者のニーズ合わせた移動支援を実施しておられ素晴らしい施策と感じた。(伊木)
- 生駒市のコミュニティーバスも拠点をつなぐ、利用時間をニーズに合わせるなど、新しい運行方法を検討すべきではないか。(伊木)
- 介護予防に力を入れている生駒市ではパワーアップ教室などを卒業し、自力で移動できるようになった高齢者の運動機能を維持するために別の企画への参加が望ましいが、その際の交通手段の確保・移動支援が課題である。生駒市においても玉野市のようなシーバス・シータク等公共交通施策の検討が望まれる。(伊木)
- 玉野市ではシータクの導入により民間タクシー会社の経営が安定したので、タクシー会社からも喜ばれているとのことだった。生駒市においてもシータクのような新たな移動手段導入を検討して頂きたいが、民間タクシー業者の経営が安定しているとしたら、委託に応じる会社があるか疑問。(伊木)
- シータク導入に際し、計画策定前には15会場で地域説明会を実施、本格運行前には高齢者団体等を対象に66会場で説明会、市内13会場で地域懇談会を開催し利用方法について説明するなど、住民への説明を非常に丁寧に実施されていた。新しい施策を導入する際には生駒市も見習うべき。(伊木)

B：広島県福山市「老人交通費助成事業の見直しと高齢者おでかけ支援事業」

(B-1) 取組内容

《施策の概要》

高齢者おでかけ支援事業

福山市は、少子高齢化が進展していく中、“誰もが安心して安全で快適に暮らせるまちづくり”を目指し、地域で高齢者を支える仕組みとして、本事業を平成21年度（2009年度）に創設した。

本事業は、各地域の中で事業の趣旨に賛同する住民が支援グループを結成。地域・住民・団体と福山市が協働で実施している。

[目的]

通院や買い物などの外出が困難になる高齢者や孤立する高齢者が増加する中、積極的に社会参加ができるよう外出の支援を行う。

[事業の概要]

- ・小学校区単位で、有志による実施団体を結成。中学校区内の範囲において運行ルートを定め、地域の高齢者を最寄のバス停や病院等への送迎について無償で行う。
- ・利用を希望する地域の高齢者は、500円～1000円の手数料を最初に支払い、会員登録を行う。
- ・事業自体は、福山市からの委託。市名義でリース会社から車両を借入れ、地域の実施団体に▽車両の管理業務▽運行管理業務▽運行に係る事務業務——などを委託する。すべての車両は任意保険に加入（リース料に込み）しており、万一の事故等へ対応する仕組みとなっている。
- ・運転ボランティアは、最初に運転講習を受講することが前提となる。出勤時は食事代として1日あたり1000円が支給される。
- ・現在、実施団体は9小学校区で結成されている。運行実施日は、各実施団体によって異なり週1回～週5日。
- ・乗降は、予約の必要がない。利用を希望する高齢者は、直接乗降場に出向いて車両を待つ。
- ・各実施団体への委託料、車両のリース料、講習会実施費用などを合算し、1小学校区あたり上限150万円の予算としている。介護保険特別会計の地域支援事業の上限枠内で設定する。

《交通費助成事業を見直し、本施策の実施へ至るまでの経緯・取組について》

- ・福山市は、昭和51年度（1976年度）から老人交通費助成を開始。所得制限なしで75歳（昭和51年当時は70歳、平成14年度から75歳／平成24年度包括外部監査結果報告書）以上に助成していた。ただし、寝たきり等でバス・タクシーに乗車できない人を除いて助成。自分で運転する人は他人に渡しているなど、問題が指摘されたとのこと。現在、申請者にバス・タクシー共通乗車券（100円券で30枚／市内で利用）を交付している。

- ・個人給付事業（老人交通費助成、あんま等施術助成、長寿祝金）の平成20年度の予算額は約2億2000万円（うち交通費助成は約9500万円）。高齢者増により継続困難が予想された。『高齢者福祉事業のあり方検討会』（老人クラブ、自治会、市民代表などで構成）を設置し、4回開催。検討会としての方向性を整理した。

交通費助成は1回の利用で使い切ることも多いのでやめてもよいのではという意見も出たが、所得の少ない人にとっては外出機会に影響するので残すべきということになった。平成21年度から「支給対象者：満75歳以上で当該年度分の市町村民税非課税の人」へと大幅に縮小の上、実施されている。実支給ベースで平成20年度（2008年度）の約1.2億円から平成21年度（2009年度）は約8200万円となり、約2000万円（約3割）の削減となった。

さらに、交通費助成以外の個人給付事業も見直した。現在、あんま等も70歳以上から75歳以上に限定、長寿祝い金も100歳のみとした（以前は満77歳、88歳、99歳、100歳以上で年間8000万、100歳のみ1人2万円とする事で200万円に縮小。縮小に対し反対はなかったとのこと）。このことにより、個人給付事業は平成20年度と同程度の事業費に収まっているとのこと。

検討会では“個人給付から地域活動に資することに充てるべき。縮減により確保した財源は高齢者施策（敬老会の実施、暑さ対策、移動支援など）にあてる、”という方向が示された。地域の方でも“支え合いをしないといけない”との意識があり、高齢者おでかけ支援事業が提案された当初に6地区から事業を実施したいと手が挙がったとのこと。

《老人交通費助成事業の見直し内容と本施策の関係について》

- ・市から、個人給付見直しの検討が提案された際、住民からは見直しにより抑制される経費は高齢者のための施策に充てるべきという意向が示されたとのこと。地域としても高齢者の外出をどのように支援していくかは切実な課題であった。また、地域住民の間にも、これからの時代は地域住民が支えあう時代だという意識があり、市としても、地域での支え合いが地域づくりにつながると考えたことから、市が提案した高齢者おでかけ支援事業は双方の意図に合致したと思われる。
- ・単純な一律助成から、地域で高齢者を支える方向へと転換。コスト的には9小学校区合計で約1171万円（平成28年度見込み）で実施されており、交通費助成のコスト削減分（約2000万円）以下の費用で収まっている。

《本施策と現行の老人交通費助成事業における高齢者移動支援の成果とその評価について》

- ・老人交通費助成は、対象が限定されていても必要とする人に行き渡っている、と市側は評価している。
- ・おでかけ支援事業に関する成果として、以下のような声が市に寄せられているとのことであった。

《利用者から》

- ・「外出を助けてもらってありがたい」
- ・「いきがいある生活ができる」

- ・「サロン活動に参加しやすくなった」
- ・「交通手段がなく困っていた。買い物が便利になり楽しみが増えた」

《運転ボランティアから》

- ・「運転ボランティアとし、おでかけ支援事業に携わることで、自らの社会貢献、いきが**い**づくりにつながっている」

《今後の取組みの進め方と課題について》

- ・今後の課題としては、福山市として以下のような事項をあげている。
 - ①利便性の向上に向けた、コース・乗降場所の工夫
 - ②運転ボランティアの高齢化に備えた後継者の育成
 - ③利用者数の増加による、乗降場所の工夫や運行回数の変更
 - ④地域の公共交通との競合：地域の公共交通がおでかけ支援事業による利用者の低下に危機感を持っている。
- ・今後取組んでいくべき事業の方向性として、以下のような事項が示されている。
 - ①利用を必要とする方の登録やニーズの把握
 - ②運転ボランティアや事務局の方の負担を減らしながらの事業の継続 とより多くの方の事業への参画
 - ③事業に従事する人と利用者の安全の確保
(異常気象時の運転中止、運行前・運行後の点検、運転日誌の記録のチェック、車両の故障や緊急時の対応、利用者の体調の確認等)
 - ④事業を支える地域ボランティアの育成

(B-2) 委員の意見

- 市の「協働のまちづくり」の理念を当該事業に具体化した取組みとして注目される。(久保)
- 利用者は、身近な市民による支援で安心感や市民同士の新たな交流が生まれ、支援事業に携わったボランティアは、自らの社会貢献・生きが**い**づくりにつながっている。(久保)
- 市民が主体の自主的な事業として継続していくために、ボランティアの養成や後継者づくりにも努力されている。(久保)
- 全体を統括していく自治体としても、その大変さに敬服する。(久保)
- 市が一方向的にサービスを提供するのではなく、共通の課題認識を持った地域住民と共同してサービスを提供する福山市の高齢者おでかけ支援事業は、実に素晴らしい事業であり、本市においても前向きに検討するべきである。(片山)
- 本事業の懸念点としては、ドライバーの手当てが弁当代程度のなかでドライバーがきちんと今後も確保されていくのかという点が挙げられる。福山市において、今後この点をクリアしていけるかどうかは、よく注視しておくべきである。(片山)
- 福山市においては、老人交通費助成事業を見直した結果、その対象者を市民税非課税者に限定をした。個人的にも「高齢者のなかでも、お金のある高齢者に対しては、支給をしなくて

も良いのではないか」という意見を耳にするところであり、ましてや、そうした豊かな高齢者が多いと考えられる本市においても、対象者を一定の所得で制限するということは検討しても良いのではないか。(片山)

- しかしながら、単に老人交通費助成事業の給付対象者を制限するというだけでは市民の理解を得ることは難しい。福山市が、給付対象者を制限することが出来たのは、同時に高齢者おでかけ支援事業という代替事業を始めたということも大きいであろうと考えられる。(片山)
- 福山市は、高齢者施策の中で継続的なコスト増が予想される単純支給の助成を大幅に見直し、おでかけ支援事業という地域の支え合いを主眼とする方向へと舵をきられた。おでかけ支援事業は、地域満足度を高めつつ、安定的に継続していけるか否かが今後のポイントとなってくる。継続という観点からは、さらに高齢化の進んだ段階で、支える担い手を確保できるかが課題となってくる。(恵比須)
- 本市のカードは市の一方的なサービス(70歳以上高齢者全員に配布、利用できる交通手段等)となっている。(桑原)
- 「おでかけ支援事業」は、生活現場で交通手段として活用できる。また、常に住民の要望を収集し改善・発展に努めている点も大変参考になった。(桑原)
- 特に以下の点は本市も大いに検討していくことが良いと考える。▽単純支給の交通費助成を、おでかけ支援制度へ発展させた点▽小学校単位で住民・団体の団結を図り、住民主体の事業にした点▽住民ボランティア(ドライバー等)への支給は弁当代相当とした点。(桑原)
- 「おでかけ支援事業」を一方で実施し、交通費助成事業の対象を市民税非課税者に限定することを可能にした。(桑原)
- 生駒市においては、コミバスが走っており、本事業との共存が可能かという点で難易度が上がるように思う。ただ、地域コミュニティの向上になるというメリットもあることから、検討の余地がないとも言えない。(中浦)
- この事業はほとんどがランニングコストのみで実施することができることから、事業フォームを作り上げてから進めるというよりも、まずは高齢者の買い物支援や移動支援として、事業を立ちあげ、地域からの声を吸い上げつつ、求められる内容に仕上げていくのが良いと思われる。(中浦)
- 住民の高齢化に伴い地域で支え合おう、住民自ら高齢者の移動を支援しようという地域コミュニティが形成されている地域にとってはおでかけ支援事業は行政と地域の思惑の一致した素晴らしい施策と思われる。しかし、地域で支え合っていこうという意識の乏しい地域においては実施不可能な施策と思われる。生駒市においても実施の可能な地域のあると思われるが、市全体の施策としてどこまで導入できるか疑問。しかし、行政から地域に先進事例として紹介する価値はあると考える。地域包括ケアに関する自治会を対象とした勉強会等で取り上げてはどうか(以前の勉強会では福山の事例は紹介されていなかったように思う)。(伊木)
- 福山市が運送主体として中国運輸局と話し合い事業を立案されたが、様々な課題解決にかなりの労力が必要とされたのではないかと想像する。生駒市においても高齢者交通費助成を削減・廃止を検討する場合には、高齢者の社会参加・移動の観点から交通に関する住民のニーズをしっかりと把握し、高齢者の移動支援策について提案してほしい。(伊木)

- 今回お話を伺った交通費助成やおでかけ支援事業以外にも福山市では乗合タクシーも導入されているようである（福山市地域公共交通会議）。おでかけ支援事業を実施していない地域に住まわれていて、まわりの住民と余りかかわりを持たずに暮らしている高齢者にとって、乗合タクシーは移動支援・外出支援につながっているかもしれない。生駒市地域公共交通活性化協議会と高齢福祉課が連携による高齢者のニーズを踏まえた移動支援策の提案に期待する。（伊木）

5. 終わりに

本調査においては高齢者交通費助成制度に関する市民の意見を把握するために、市が実施したアンケートに回答された20歳以上の市民1545人の意見を確認、更に、老人クラブ連合会と地域包括支援センターからのヒアリングを実施した。そこで拾い上げた市民の意見はできるだけそのままの形で報告した。加えて、高齢者の移動手段に関する意見をもとに先進地視察を実施したのでその概要も報告した。

高齢者交通費助成制度を含む高齢者福祉制度の見直しについては、新年度の予算編成に向けて、市の方針が示される予定である。本調査報告書が市の方針に対する判断の一助となり、ひいてはより良い高齢者福祉施策の実施につながることを期待する。

(巻末資料)

- ①超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査 依頼文書・調査票
- ②超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査 結果報告書

卷末資料①：超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策
のあり方に関する市民意識調査 依頼文書・調査票

**超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉
施策のあり方に関する市民意識調査についてのおお願い**

生駒市は、高齢者の皆さんが住みなれた地域で安心して暮らせるよう各種の施策、事業を展開しています。しかし、限られた財源の中で更なる高齢化の進展に対応したより効果的な施策を展開するため、交通費助成制度を含め現行の制度を見直し、検討するため、市民の皆さんにアンケートを行っています。ご協力をお願いいたします。

平成 27 年 11 月

生駒市長 小柴 雅史

このアンケートは、市民の皆さんの中から無作為に
選び出した、3,000 人の方にお送りしています。
なお、記入された内容は、アンケートの目的以外に
は、使用いたしません。

調査票記入後は、3 つ折りにし同封の返信用封筒に入れて、
12月4日(金)までに投函してください。

記入に際してのおお願い

1. ご回答にあたっては質問をよくお読みいただき、該当する項目の□の枠の中に☑を入れてください。ただし、()の部
分や最後の自由見聞にはご自身のお考えをご記入ください。
2. この調査のお問い合わせは下記までお願いいたします。

【お問い合わせ先】
生駒市 高齢福祉課 高齢対策係
(電話) 74-1111 内線 767
(FAX) 75-4879
(E-Mail) kourei@city.ikoma.lg.jp

(参考)

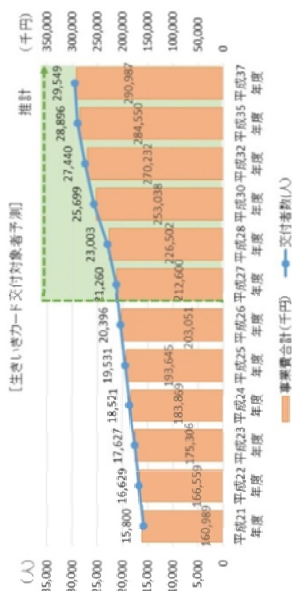
高齢者交通費助成とは・・・

本市は、高齢者の生きがいづくりと社会参加の促進を目的として 70 歳以上の高齢者を対象に、電車、ケーブルカー、バス、タクシーの利用等についで交通費助成を実施してきました。

しかしながら、高齢者の増加に伴い、支給額は平成 25 年度に 1 億 9,365 万円が、平成 37 年度には 2 億 9,099 万円と約 1.5 倍になる見込みです。

また、移動に役立つとの声がある一方、寝たきりの人が使えないことや、自分で歩ける健康な人にも支給する意義などへの議論もあります。

なお、県内で類似制度を行っているのは奈良市、斑鳩町及び王寺町の 3 市町のみです。



【制度内容の要覧】

- ・平成 8 年 電車・バスの助成 (10,000 円/人)
- ・平成 9 年 タクシー追加
- ・平成 13 年 15,000 円/人へ増額
- ・平成 19 年 生駒山麓公園温水プール追加
- ・平成 21 年 近鉄生駒ケーブル、スーパー銭湯追加、10,000 円/人に減額
- ・平成 23 年 生駒山麓公園温水プール廃止
- ・平成 25 年 スーパー銭湯廃止

資料：意識調査の際に送付した調査票

超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査（調査票）

【記入方法】 黒のボールペンで、当てはまる□に○をつけてください。

1 回答してくださいあるあなた自身のことについてお聞きます。

- (1) 性別 ①男性 ②女性
- (2) 年齢層 ①20代 ②30代 ③40代 ④50代
⑤60代 ⑥70代 ⑦80代以上
- (3) 小学校区
①生駒北 ②鹿ノ台 ③真弓 ④あすか野
⑤生駒台 ⑥伏口 ⑦生駒 ⑧桜ヶ丘
⑨生駒東 ⑩老分 ⑪生駒南 ⑫生駒南第二
 小学校区が分からない人は、町名をご記入ください。
 ()

(4) 介護認定の有無

- ①認定無し
②要支援1
③要支援2
④要介護1
⑤要介護2
⑥要介護3
⑦要介護4
⑧要介護5

2 高齢者交通費助成対象者（70歳以上）の人にお聞きます。

- (1) 交通費助成制度について、どのように利用していますか。
①全額利用している。
 主な利用者 本人 本人と家族 家族 →(2)～(4)の質問へ
②あまり利用していない。
 主な利用者 本人 本人と家族 家族 →(2)～(4)の質問へ
③全く利用していない。→(5)の質問へ
④申請していない。→(5)の質問へ
- (2) 質問2の(1)で①と②と答えた人にお聞きます。どの交通費助成を選びましたか（1つか組み合わせの場合は2つ選んでください）。
①電車 ②タクシー
③バス（ひまわり含む） ④生駒ケーブール
- (3) 質問2の(1)で①と②と答えた人にお聞きます。交通費助成を使った際の主な行き先はどちらですか。
①市内 ②奈良市内 ③大阪府内 ④奈良市以外の奈良県内
⑤その他 ()
- (4) 質問2の(1)で①と②と答えた人にお聞きます。交通費助成を使った主な目的はなんですか。
①買い物 ②医療機関への通院 ③仕事 ④趣味・娯楽
⑤習い事 ⑥運動 ⑦その他 ()
- (5) 質問2の(1)で③と④を選んだ人にお聞きます。その理由はなぜですか。
①自力かつ自己負担で移動できるから。
②入院や施設入所、介護サービスを受けており、自力で公共交通機関を利用できる身体状況にないから。
③家族等の送迎があるから（福祉タクシー等の利用を含む）。
④ほとんど外出しないから。

資料：意識調査の際に送付した調査票

3 全ての人にお聞きします。高齢者交通費助成制度についてあなたの考えをご記入ください。

① 廃止すべきである。
その理由 ()

② 移動支度が効果的な高齢者に対象を限定しつつ、より効果的な高齢者福祉施策や子育て・教育など他の市主要施策を充実すべきである。
③ 継続すべきである。
その理由 ()

4 設問3で、②を選んだ人にお聞きします。
より効果的な高齢者福祉施策として、以下のそれぞれの施策の中で重要なものをお選びください。

(1) 介護支援施策 (2つまで選んでください。)

① 介護人材の確保・充実
② 介護施設の整備・充実
③ 市内の医療施設や福祉関係事業所との連携強化
④ 送迎つきの高齢者の状態に応じた各種介護予防教室等の拡充
⑤ その他 ()

(2) 生活支援施策 (2つまで選んでください。)

① シルバー人材センターなどによる買い物や家事手伝いなどの日常生活の支援
② 地域、事業者やボランティア団体による安否確認
③ 契約行為や財産管理、成年後見制度の利用など権利擁護のための法的な問題への相談等の支援
④ その他 ()

(3) 健康・生きがい施策 (3つまで選んでください。)

① 地域で活動する高齢者サロン(高齢者の集いの場)活動の運営等に対する補助や活動場所等の提供等
② 健康診断や各種検診の拡充
③ 介護予防や地域の見守り活動をする老人クラブに対する補助
④ 認知症予防教室の拡充
⑤ 元気な高齢者が虚弱な高齢者を支えるサポーター育成事業
⑥ ハイキングなどのスポーツや健康イベントの開催
⑦ 寿大学の定員増加など高齢者対象事業の拡大
⑧ 生涯学習グループなどの活動しやすい環境づくり
⑨ 地域で「市民農園」活動をするための「遊休地」の提供
⑩ その他 ()

(4) その他の施策
お考えがあれば、お書きください。
()

5 その他、交通費助成制度や高齢者福祉施策についてご意見がありましたらご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。12月4日(金)までに、調査票を同封の返信用封筒(切手不要)に入れ、ご返送ください。

卷末資料②：『超高齢社会に対応可能な交通費助成制度及び高齢者福祉施策のあり方に関する市民意識調査』結果報告書

生駒市議会厚生消防委員会

委員長 伊木まり子 副委員長 恵比須幹夫

委員 中浦新悟 桑原義隆 片山誠也 久保秀徳