

令和４年度 第１回

長野市社会福祉審議会 老人福祉専門分科会 会議録

日 時	令和４年 10 月 4 日（火） 午後３時～午後４時 30 分
会 場	長野市役所第一庁舎 ５階庁議室
出 席 者	委 員／〈会場〉 山岸委員、宮島委員、布目委員、岩下委員、寺田委員、 児玉委員、山田委員、青木委員 〈ズーム〉 小池委員、風間委員、中山委員、小山委員 （所属、役職は別紙委員名簿のとおり） 事務局／ 中澤保健福祉部長、西山高齢者活躍支援課長、峯村介護 保険課長、長岩地域包括ケア推進課長 ほか 傍聴者 2 名

（議事録）

事務局	1 開会 2 あいさつ ・分科会会長あいさつ 3 新委員紹介 ・新委員 布目 裕喜雄 委員 紹介及び挨拶 4 会議事項 おでかけパスポート事業の見直しについて 資料に基づき、事務局より説明（以下抜粋） ■現行の仕組みにおける課題 （１）令和７年春に現行のバス共通 IC カード「KURURU」システムを更新し、「地域連携 IC カード」システムを導入するに伴い、新システムの制約上、おでかけパスポート事業の料金体系(区分)を 10 段階から 5 段階以下に見直す必要がある。
-----	--

	(2)おでかけパスポートを利用すればするほど、市及びバス事業者の負担が増える仕組みとなっている。バス事業者は、負担分を黒字の観光・貸切バス事業及び高速バス事業から補填してきたが、昨今の厳しい経営状況を考慮し、負担軽減の要望もあることから事業者負担の見直しの検討が必要である。 (3)平成27年度に事業の見直しを行い、利用者負担額を当面の間上限200円としていたがその後見直しは行われておらず、前回見直し後のバス料金の変動に合わせた利用者負担額の見直しの検討が必要である。 以上の課題を踏まえ、事務局から案3案を提示する。(各案を資料に沿い説明) ■案1 現状の仕組みで運賃の割引額見直し 新規導入の「地域連携 IC カード」システムの制約に合わせ利用者負担の割引を10段階から5段階以下に見直す。 ■案2 IC カードに高齢者用のポイント付与 (1)毎年一定額のポイントを付与 更新ごとに手続きが必要となる。 (2)支払った通常運賃に対して一定割合のポイントを付与 バス乗車ポイントの仕組みにより、乗車運賃に対し一定のポイントを付与 ■案3 定額定期乗り放題 IC カードの導入 定額料金を支払うことで一定期間バスが乗り放題となる。 ■利用者目線からの各案比較表 各案について、利用しやすさの観点からみている。 ・案1：これまでのしくみと変わらず、利用者が受け入れやすいため◎ ・案2の①：毎年、福祉ポイントを付与するための窓口での手続きが必要となるため× ・案2の②：乗車ポイントは、自動的に付与されるため手続きは不要だが、ポイント残高がわかりづらい点があるため○ ・案3：バス車内で更新手続き不可であるため、購入期間ごとに営業窓口へ出向く必要があるため△ 以上、事務局としては案1から案3までお示ししたが、こちらを比較検討した結果、多様な利用者目線で案1が最もバランスがとれており、既に市民に浸透しているため良いのではないかと考えている。委員の皆様には、本日で三案の中でどの案で進めていくかを決定いただきたい。
--	---

山岸会長	ただ今の事務局の説明について、委員の方々より質問・意見はあるか。 資料から利用者が月に平均 1 ～ 2 回程度利用していることがわかる。 また、令和 3 年の通常運賃の総額が 184,772 千円、この額から延べ利用回数 566,904 回/年で割ると片道 1 回あたりの利用区間は、平均 330 円であることが分かる。KURURU カードを持っている人、おでかけパスポートを持っている人、それぞれが 1 人あたり 1 日平均どの位使うか、何か資料はあるか。利用者 1 人がどの位利用しているのか分かると、どの位割引するか等金額の設定が判断しやすいと考える。そのような計算は可能か。
事務局	今の質問は 1 人あたり、1 回いくら位利用しているかということでしょうか。計算はできるので次回の分科会までには用意する。
山岸会長	次回以降の検討までに用意して欲しい。
宮島副会長	私もおでかけパスポートを利用している、事業開始当初はどこに行くにも 100 円であった。今も値上がりはしたが、鬼無里まで 1,500 円の区間でも 200 円で利用できている。長距離区間の場合は、もう少し利用者負担を増やしてもいいのではと考える。バスの運行本数や路線などが減少すると非常に使いづらくなるので、バス事業者も育ててもらいたい。年をとると出歩くのが難しくなり、あまり遠くまでは行かないが、近場への外出ではおおいに利用している。高齢者には慣れた KURURU の方式をそのまま使う方が良く、色々どうこうするのは難しい。長距離区間などでは、もう少し負担しても良いと考える。
事務局	おでかけパスポート事業は、平成 27 年当時の利用者の平均運賃が 270 円程度であったため、利用者・事業者・市の三者で三等分にし、概ね 100 円ずつ負担するということでスタートした。その後、合併により乗車距離も延び、1,500 円の区間に対して三等分と考えるとそれぞれ 500 円ずつの負担になるので見直しをすべきという意見もあったが、そのままの金額を維持していた。平成 27 年 10 月に利用者負担の上限を 300 円にということで提案をしたが、激変緩和の考え方についての指摘もあり上限 200 円とした経緯がある。
山岸会長	バス会社も維持していかなければならないという意見もあった。バス事業者からも苦しい状況について要望書が出ている。新型コロナウイルス感染症の感染拡大により現在バス事業者の負担は 1 割になっているが、それでも他の

	事業も思わしくなく苦しい状況である。協力してもらっているバス事業者からの要望書や意見など参考になることを事務局ではきいているか。
事務局	平成 26 年に要望書をいただいた。その後はバス事業者と定期的な会議を持ち、負担割合についても話し合いを行っている。要望書ではないが、ほぼ毎回負担割合の見直しについて要望や意見をうかがっている。
山岸会長	現在の 1 割の負担割合でも厳しいという趣旨のことか。
事務局	負担割合を無くして欲しい、というのが本音だろうと感じている。
山岸会長	バス事業者からは、事業経費について市と利用者で負担してほしいということか、分かった。
布目委員	会長から月単位で 1 人あたりの利用状況、金額、分布状況がわかるといいとあったが私も同感である。大変だと思うが、データの作成をお願いしたい。事務局、市側からは案 1 が最良ではないかと提案されているが、案 2・案 3 について、当該地区における高齢者の利用数、制度内での外出支援の事業効果をどのように評価しているかわかるか。
事務局	事業効果の判断を予め行うことは、とても難しい、宇都宮市の事例をみると対象者の 2 割～3 割しか申請していない現状がある。乗り放題は、日常的に利用する方がお得になる仕組みである。長野市の KURURU で計算すると 1 か月平均で約 3 回乗車している。その方々がお得に感じる価格設定ということになると、ひと月の金額を下げる必要がある。我々としてはバスに乗って、社会参加をしていただきたい。乗り放題にすれば利用者が増える効果があるのかというところである。アンケートによればバス利用の目的は、買い物や通院が多いが、これ以外にも外出する回数が増えていくのか、見極める必要がある。
布目委員	案 3 の青森市の取り組みについて月額の乗り放題方式であると、利用回数が少ない人は、元を取れないという理由で申請もしない。青森市の事例でも申請は 2～3 割なのか。魅力的な制度設計だと思っているが、長野市のおでかけパスポートの利用状況に照らし、より効果が発現できるかどうかを評価するには、もう少し材料が必要である。青森市の事例で見た時の詳細はどうか。青森市と横須賀市では割引総額料金に半年で 3 倍近くの差

	がある。そもそも同じように比較できない自治体の事例の報告である。青森市が月額料金制にしている中での利用度合、利用効果等がもう少し分かれると有難い。
事務局	青森市の事業は、利用者と市が負担しており、バス事業者は負担をしていない。市からバス事業者へ 368,000 千円程の支出があり、この金額は非常に大きく利用者も多いと考えられる。乗り放題のシステムとなると地域特性が大きく、横須賀市の事例は都市部なので、人口も多く日常的に乗られている回数も多い。横須賀市では元々定価 20,500 円の一般の利用券に対して 1 人 1 回 1,000 円分の補助をするという制度で、広く薄く補助する仕組みになっている。横須賀市が青森市のような補助をしていくとかなりの財政負担が必要になると考えられる。
布目委員	なかなか詳細というところまでではないが、傾向としては理解しておく。また、1 点確認したい、Suica が利用できる地域連携 IC カードに移行するにあたり、システム上料金区分を 10 から 5 段階に変更せざるを得ないということだが、以前に交通政策課と協議した時には、そこには検討の幅があり、10 段階としようとすると長野市が倍以上の負担をすることになる。その費用対効果を考えると非常に難しいという答弁が返ってきた時期があった。現状として財政負担上の問題なのか、そもそも Suica（JR 東日本）との連携の中で、あまり細分化しないで 5 段階までで、ということが契約合意の上での条件ではないのかという点を確認させてもらいたい。
事務局	基本合意がなされるまでは、市に十分な情報がなく、システム開発事業者等を通じ状況を把握していたため、不確定な答えしかできなかったと思われる。今回地域連携 IC カードを導入するということは、パッケージを購入するイメージになると思う。KURURU の場合は、長野市版にカスタマイズして、市専用のシステムで運用してきたので、市が使いやすい形に設計できたが、その分費用も掛かった。KURURU より Suica を使えることが大きなメリットであり、そのメリットを享受するためにはパッケージを買いフルカスタマイズはできないが、その枠の中で有効に運用していこうという発想であると理解している。ある程度制約が掛かるのはやむを得ないと考えている。
山岸会長	10 段階にすると Suica との連携はできないということの説明であるの

	か。
事務局	結果的に地域連携 IC カードを選択したということは、10 段階の選択がなくなったという理解である。
山岸会長	委員やその家族の方々の実際に利用している経験も踏まえ、是非積極的に次のご意見いただきたい。
児玉委員	私もおでかけパスポートを利用している。取得した時には、全く利用しなかったが、2 年前から使いはじめ、「こんなに便利ならもっと早く使えば良かった」と思っている。主人は取得したものの、体が不自由になってしまい、持っているだけで全く使うことができない。取得しても使わない方は使わないのだが、私のように車の運転ができて、行先で駐車場がどこかを探すよりも、おでかけパスポートを利用した方が良い。私は、バスで駅前に出掛けたり、映画を観に行く時に一番使う。映画館に行き駐車場料金を払うと随分高い映画になるので、少し歩くことで運動になるかと思いい利用している。子供には「いつまで運転するの」と言われているが、まだ運転できるうちはしたいと考えている。これから団塊の世代が増えていく中、免許を手放す方が多くなり、おでかけパスポート利用者が増えてくると思う。先日バスに乗った際、「Suica は使えますか」という若い方を 2、3 回見た、連携することは良いことだと思うし、おでかけパスポート事業もなくさないで継続していただきたい、利用者からの願いである。
山岸会長	今、貴重なご意見をいただいた。事務局より示された案についてはどのように考えるか。
児玉委員	案 1 が 1 番ベストであろうと思った。
青木委員	地域の皆さんは、おでかけパスポートを大変大事にされていて、70 歳になるのを待っている方もいる。利用目的についてのデータも出ていたが、私の地区では、地区の健康サロン等をかがやき広場で実施している。今は新型コロナウイルス感染の影響で休みになっているが、健康サロンの時にバスを使って来る方が大変多い。毎回乗れるわけではないが、地区別にコースがあり、コースに合わせて利用している。七二会では福祉計画も立てており、住民アンケートで一番心配なことは何かという問いに、「足の確保」が圧倒的に多く、おでかけパスポートの保持率が高い。地区内のバスが廃

	止していない、または、国道しか通っていない地域にとっておでかけパスポートは大変大事であると思う。これから高齢者がさらに増え、自分で車を運転できなくなる不安が重なると、おでかけパスポートは大変期待度が高いものとなると思う。 利用者のメリットについてはたくさん挙げられているが、デメリットもあると思う。分かれば教えて欲しい。
山岸会長	事務局よりこの点についての説明はあるか。
事務局	資料の「利用者目線からの各案比較表」の中で×をつけた箇所が大きなデメリットとなると考える。案3では利用の少ない方は、購入しないと思われるので、おでかけパスポートの仕組みが使えない、ということになりデメリットとなる。案2①の利用しやすさのところでは、ポイントを付与するために毎年申請いただく必要があり、窓口が今はあまりないので市役所まで毎年来ていただくという点では利用者にも負担であるし、市も対応する体制を整えなくてはならないという部分が大きなデメリットであると考え。
青木委員	私が個人的に一番心配しているのは、ひとつのカードで様々な事ができるということは大変便利だと思うが、デメリットとしてそれ一枚をなくしたら大変なことになるであろう、ということが心配である。
山岸会長	事務局の方で何か補足はあるか。
事務局	先程布目委員からあった青森市の件で、事務局より補足をさせていただく。定額乗り放題の仕組みを取り入れている自治体にアンケートで調査をした際の青森市からの回答によると、長野市と同様に70歳以上の高齢者が対象で、対象者は67,676人、この仕組みにおける延べ利用回数は1,737,671回、対して長野市の対象者は、89,206人、R3年度の延べ利用回数は566,904回と青森市の方がより多く活用されていると見ることができる。交通の事情が長野市とは違うところからも単純比較は非常に難しい。また、長野市の場合はすでに10段階の従量制の仕組みがあるのに対して、青森市は最初からこの仕組みで始まっており、最初の基盤が大きく異なっていることも大きな違いとしてあろうかと思う。
寺田委員	関係自治体との調整とあるが、具体的に関係自治体にどのような影響があ

	るのか、三案のいずれかをとった場合各案により何か違いが出てくるのか。
事務局	審議会への諮問にあたり、飯綱町、高山村、小川村、須坂市の全ての市町村に回って説明をしてきた。自治体によって状況が異なっており、飯綱町の場合は 200 円で乗車する区間のバスが非常に多く、200 円の価格帯の金額が変わってくると影響が大きいという話が出ている。小川村は長距離を乗る方が非常に多く、1,550 円の区間が出てくるので上限値が変わってくると影響が大きい。高山村については、長い・短いといった違いはないが、全体的に料金に変更になると影響がある。周辺自治体それぞれに特徴が違うが、料金設定の段階での調整が、必要となってくると考える。
寺田委員	長野市で決めれば、それに従うということなのか。
事務局	4つの自治体では、何れも案1にさせていただくと有難いという話は伺っている。
山岸会長	寺田委員、よろしいか。
寺田委員	はい。
山岸会長	岩下委員はいかがか。
岩下委員	何番かということであれば案1で結構である。
山岸会長	山田委員はいかがか。
山田委員	私としては案2以外で、案1か案3が良いかと。 案2のポイント制は、若い人はポイントを貯めて利用しているが、我々世代ではなかなかついていけない。そう考えると案1か案3というところである。もうひとつだけ言わせてもらおうとバス事業者の負担をなくしてあげたいという風に少し思う。
山岸会長	最後の発言は他の委員方からもあったが、この事業を是非継続してほしいという思いも含めてのご意見であると思う。

小池委員	先程から色々説明を聞いている、私自身も 70 歳になったときに案内がきて、一応は登録をして一度だけチャージはしたがそれ以降はあまり利用していない。説明と各案の比較表を見ると、賛成の意見が非常に多かったので案 1 が良いと思いながら聞いていた。
山岸会長	中山委員いかがか。
中山委員	おでかけパスポート事業は高齢者の健康づくり、生きがいくくりということで頻繁に出ていただくことを目的にしている。そういう意味では、月に 1～2 回よりは、最近多い定額制の食べ放題のように皆さんに頻繁に使っていただける方が安心して使えるということもあり、案 3 が良いかと事前には思っていたが、実際の利用者の意見を聞くと案 1 の方が良いという意見が多く、私は案 1 でも良いと思う。
山岸会長	小山委員はいかがか。
小山委員	最初は案 3 がいいと思っていた。最近定額制が浸透しつつあるということと、定額で払ってしまったからには乗らないともったいないという心理が働き、数多くの人が乗ってくれるのではないかという点があった。フレイル予防とか外出支援という意味でもこれが優れていると思い、案 1 と案 3 を組み合わせて良いところ取りはできないのかと思った。しかし、資料に系統的に組み合わせ不可とあったので、この辺りを踏まえて何かもう少しひねれないかという気はしている。
山岸会長	委員の意見を伺うと利用者の立場からというところでは、案 1 を推す考えが多いようである。ただ検討の材料として一番初めに布目委員から意見があったようにもう少し資料を出しながら、今後も他の案を排除するわけではなく、検討していきたいと思う。方向性としては、次回の会議に向け具体的な資料を見ながら検討するという形になると思う。案 1 について、事務局の方でもう少し具体的な内容を次回に向け示してほしい。それと同時に、次回は、案 2 と案 3 について本日質問があった辺りを整理し資料とすることで、本日案 1 が良いと考えた委員が「それで良かった」或いは「少し違っていた」といった議論をすすめ、検討していけたらと考える。委員の皆様、そのような形で進めてよろしいか。
布目委員	今、会長がまとめていただいた内容でよろしいと思う。冒頭サブスクの

山岸会長	案3は魅力的な制度設計だなと思ったが、実際制度見直しを行うにあたり、KURURUの制度が定着してきているので、そこを土台として見直す方が利用者にとって大きな変化がなく、尚且つどう利用が増えていくように繋げていくのかという検討もし易い。そういった意味では案1がベストだとは思っていないが、ベターであるという受け止めはしている。制度や仕組み上、技術的に案1と案3の組み合わせは不可であるが、ポイント制との組み合わせは可能である。現行制度をベースにし、そうした中でおでかけパスポートの利用を増やしていくために付加機能をどのように持たせるのか、という角度からの議論も必要であると思う。 小山委員からも、もうひとひねりという意見もあった。案1という意見にまとめ、方向性は見えてきたが、単に段階的に料金設定を変えるというだけでなく、先程から意見にあったように高齢者にバス等の公共交通を使っていただくという観点から、頭を使うところかもしれないが、ひとひねりというところを含めて、次回にむけて引き続き資料を作成していただく形でお願いします。委員の皆様、そういう形でよろしいか。 — 一同了承 — それでは、第1回老人福祉専門分科会ということで、活発な議論を委員の方からいただき、少し方向性が見えてきた。意見が他にないようならこれを持って議事を終了させていただきたい。ありがとうございました、次回以降もよろしくお願いいたします。
事務局	山岸会長ありがとうございました。本日の分科会の総括を中澤保健福祉部長お願いいたします。
中澤部長	おでかけパスポートについて複数の委員さんよりご意見をいただいた。案1と案2を組み合わせる方法など様々あると思うが、まずは利用者負担の設定をどうするかということが大事になってくると思う。バス事業者の負担割合をゼロにしてあげて欲しいというご意見もあった。おでかけパスポートは、しなの鉄道や長野電鉄は対象とせずバスに限定しており、負担割合をどうするかは、そういうことを含めてバス事業者と今日の議論を踏まえて話し合いをしていきたいと思う。次回、今日いただいた宿題について資料を整理し、お示しし、令和5年5月に答申をいただきたいという方向であるので、何回か議論してオーソライズしていきたいと考えている

事務局	ので、宜しくお願いしたい。 5 その他 ※質問・意見なし 今後の予定 第2回分科会 令和4年12月26日午後 第3回分科会 令和5年2月20日午後 の開催を予定している。 今後の議論の進行により令和5年3月末にも必要に応じ分科会の開催を検討する。 6 閉 会
-----	--