

## 第3回大分市長寿応援バス事業のあり方検討会 議事録（要旨）

### 1. 開催日時

令和6年1月24日（水） 14時00分～15時30分

### 2. 開催場所

大分市役所本庁舎8階 大会議室

### 3. 出席者

14名（委員13名、代理1名）、事務局

### 4. 傍聴者

なし

### 5. 次第

1. 開 会

2. 議 事

（前回振り返り）長寿応援バス事業の課題について

議題 他都市における交通系ICカード導入事例について

（1）他都市の事例

（2）他都市の事例における各段階、項目ごとの手法等

3. その他

4. 閉 会

### 6. 議事（意見要旨）

（前回振り返り）長寿応援バス事業の課題について

本事業の課題（運用上の課題含む）について事務局より説明

質疑なし

（議題）他都市における交通系ICカード導入事例について

（1）他都市（和歌山市、秋田市、川崎市、前橋市）における交通系ICカード導入事例について事務局より説明

（委員）

記載の4市の事業対象年齢および対象者数は。

（事務局）

秋田市は65歳以上が約9.5万人、川崎市は70歳以上が約24万人。和歌山市は65歳以上が対象で10.8万人、前橋市は65歳以上で約10万人となっている。

(委員)

大分市の現状は。

(事務局)

対象者の年齢を引き上げ途中で、令和4年度末で70歳以上が約10.4万人。

(委員)

それぞれの市で申請されている人数は。

(事務局)

秋田市は令和5年10月現在6.3万人、交付率66.7%、川崎市は令和4年度末現在12.5万人で交付率51.7%となっており、いずれの都市も現在も少しずつ伸びている。

(委員)

導入した自治体に寄せられた高齢者の意見はどのようなものがあったか。

(事務局)

現金からICカードに移行する際は、現金のままがよかったという意見が多く、移行時期は問い合わせも多かったと聞いている。

秋田市に視察に行った際、路線バスに乗ってみたところ、多くの高齢者に利用されており、ICカードで支払をしていた。秋田市では地元新聞で便利になったとの声が紹介されていた。

(委員)

前橋市が採用しているマイナンバーカードを活用することのメリットなどの説明が欲しい。

(事務局)

事業の実施に当たっては、市民であることと対象年齢に達していることの資格確認を行う必要があり、各市とも何らかの方法で行っている。マイナンバーカードを活用すると市を通さずとも自身で資格証明が行えるため、発行までが比較的早いというメリットがある。

(委員)

和歌山と川崎は内容確認票を携行しないといけないが、秋田市はそのようなものがない。一見して対象者とわかるようになっているのか。

(事務局)

高齢者コインバス事業で使用する「シニアアキカ」は専用デザインになっており、一見してわかるようになっている。

(委員)

高齢のため、市役所に行けず利用の申請ができないことも考えられ、それが申請率 100%にならない理由ではないか。代理申請や郵送申請ができるなど、申請しやすいことが重要であると思うが他市はどのようなになっているか。

(委員)

後ほどの議事で議論することとする。

## (2)他都市の事例における各段階、項目ごとの手法について事務局より説明

(委員)

4都市の先進事例から資料を作成しているが、事務局の中でこういうパターンが望ましいといった話が出ていれば紹介して欲しい。

(事務局)

行政側の立場から言えば、事務局の負担が少なく、かつ出来る限りコストが少ないものということになる。その観点からは、カードの入手・発行は市が独自のカードを使うのではなく、市民の手持ちカードが使える仕組みが良いのではないかと考える。これまでの検討会でも、委員から複数カードを持たなければならないのはどうかという意見が出たが、カードが増えない仕組みにしたい。

また、利用実績が取れることは当然必要であるとして、柔軟なメニュー設定・変更ができることも長寿応援バス事業をより効果的な事業とするため、また事業の持続可能性を確保するためには大切と考えている。

(委員)

先ほども述べたが、体が不自由な高齢者にとって申請しやすい状態にするために、すべての手続きが自宅でできることが重要と思うが、資料からはどの都市も市民が直接出向いて手続きをする必要があるようだ。自宅ですべてカードの入手まで完結できる都市はあるか？

(事務局)

ご指摘のとおり、発行・受け取りまでを自宅で完結するパターンはない。秋田市はICカード切り替えの際に、バス事業者の窓口でのカード発行の対応が難しいため、対象者に市からお知らせを送り、利用を希望する方にはICカードを作成して郵送する方法を取っていた。このパターンであれば手持ちの交通系ICカードの活用はできないが、自宅で手続きが完結できると思われる。

(委員)

カードをいかに高齢者が簡単に入手しやすくするかが肝となる。以前の議論でカードの発行窓口が少ない、例えば支所での発行が難しいなど、発行することに難点があり実現しなかったケースがあったと記憶している。まずは入手するのにどうするかが肝であり、その後いろいろな施策に結び付けていくことが重要だと思う。事務局としてはコストも多少はかかるだろうが、どうすればいちばん入手しや

すいかということをご丁寧に説明した方がよいと思う。

(委員)

秋田市の I C カードの受取場所はバス会社の営業所となっているが、市内に何か所くらい窓口があるか？

(事務局)

シニアアキカの取扱窓口は 7 営業所中 4 営業所で、チャージは 7 箇所すべての営業所で行える。紛失の場合の再発行は発行窓口と同じ 4 箇所。

秋田市の場合は、バスの営業所まで行けない方には、即時発行はできないが、支所まで持参してくれば、長くて 3 週間程度かかるが、市が取り次いで、I C カードを発行する方法を取っている。

(委員)

大分のバス会社の営業所数は？

(委員)

大分バスの営業所は 2 箇所、I C カードの取扱いはトキハ 1 階の総合案内所を含めて 3 箇所。

(委員)

大分交通の営業所は 1 箇所、I C カードの発行は 2 箇所となっている。

(委員)

以前、高齢者ワンコインバス事業を磁気カードで行っていたときは、支払いはどのようにしていたのか。

(事務局)

平成 18 年から 22 年まで 5 年間は、利用料金が正規運賃の額に応じて 100 円、200 円、300 円の 3 段階となっていた。乗る時と降りる時に、バスの機械に磁気カードを通し、区間によって料金表示がされ、現金で支払いをしていた。

(委員)

I C カードのみで支払う場合と I C カード+現金支払の場合があるが、バス会社側としてはどちらがやりやすいのか。

(委員)

事業者としてはシンプルな形が望ましいと考えているので、移行期間の併用はあるとしても最終的には I C カード一本化が望ましい。現金との併用が長く続くと実績の取得にも難点があり、施策形成にも支障が生じる。

(委員)

市が全ての項目に対してどのように考えているのか。高齢者としては利便性が一番大切なことなので、市がアンケート調査を行うのはどうか。利用者に伝わりや

すいことが一番大切だと思う。

(委員)

本日は他市研究の報告について意見をいただければということであるので、市からの提案は次回ということになるかと思う。

(委員)

個人的には、カードは独自のデザインで、有効期限はない方が良い。

(委員)

バスを利用される方の年齢は 70 歳くらいが一番多いのか。自宅で申請できる方法としてオンラインもあるが、年齢を考えると難しい。新型コロナワクチンのオンライン手続きでも若い人に頼るとか、窓口に行くとか、電話が繋がらないとか問題があった。オンライン手続きをするのであれば、サポートしてくれる窓口をいっぱい作る方が良いと思う。寝たきりの方などは利用申請をしないと思われるので、いちばん利用する年齢の方を教えてください。

(事務局)

以前の調査では 60 代～70 代前半の比較的若い方の利用が多い。マイナポイント申請サポート窓口のように、市役所内にサポート窓口を設けたり出張窓口を設けたりする方法も考えられる。こうした窓口をより多く、より長い期間設置できれば良いが、これもコストとの兼ね合いになる。

(委員)

自分が歳を取ったときに、スマホやパソコンで申請ができるかと考えるとできない気がする。カード枚数が増えるのは負担になるかと思うが、郵送で送ってもらって、専用の目立つデザインカードの方が使いやすいのではないかと思う。

自分でチャージでき慣れている若い人たちには、もっと早くから割引になるということを告知しておいてはどうか。50 代でもまだ制度を知らない人たちがいると思う。そのカードでコンビニでも駅でも使えるなど、一本化されているカードを使いたいというものがあると思う。今対象の方には専用のカードで分かりやすく、郵送してもらう方が楽ではないかと思う。

(事務局)

今使われている方に加え、今後の対象年齢になる方では状況が異なる。65 歳以上の交通系 IC カードの保有率を調査しているが、全体では持っている方は 15% 程度だが、65 歳から 69 歳の方に限ると 30% 近くの方が保有しており、若い人は IC カードを使いこなして、パソコンやスマホの操作にも慣れていると思われる。IC カード化に当たっては、今対象の方のこともこれから対象になる方のことも視野に入れて検討していきたい。

(委員)

利用者側からはいちばん手続きが簡単で、カード枚数が増えなくて、手持ちの I

Cカードに資格の刻印ができて、コンビニでのチャージもできて、というのがいちばん良いのではないかと思います。

高齢になると色々な手続きが面倒になってしまい、それなら申請しなくていい、となってしまっただけは何のことかわからないので、最適なものがどれかは皆さんの意見を聞いて迷っている。個人的には手持ちのICカードが証明として使えて、チャージがなければそれを見せて現金で払うことができるし、チャージで払うこともできるし、買い物もできる、何枚も持たなくてよいのが理想だと思っていたが、皆さんの意見を聞いて悩ましく思っている。

(委員)

個人的にICカードはすぐに手に入れたいが、高齢になると物忘れがありカードを忘れてしまうこともある。カードを持っていないとバスの割引が受けられなくなるのが心配だ。

(委員)

移動の質 (Quality Of Mobility) がこの検討会の目標の1つとして挙げられると考えている。移動の質を高めていくことが目標で、そのためには手段、政策があるのかということだ。今回は、その中の手段の1つとしてICカードが位置付けられる。今日の会議の議論は非常に難しいと感じているが、市が主体でこの会議を行っているので、市が具体的にどうしたいかを考えて提案し、委員がサポートする方法が良いのではないかと。

(委員)

全国的にICカード化が進んできていること、バス運転手の高齢化を考えるとICカード化は高齢者のみではなく社会全体の課題であると思う。交通政策全体としてICカード化の方向をできるだけ生活にフィットしていけるように考え、その中で高齢者施策にどのように反映するのかを考えることにより汎用性の高い手法となるのではないかと。

現金とICカードの併用について、バス事業者からはICカード一本化というお話があったが、現状は急激に一本化を進めると利用者サイドから不満が出るのが考えられるため、移行期間を十分に設けることが望ましいと思う。ICカードへの方向性を進めながら、移行には時間をかけて丁寧な説明をして欲しい。

## 7. その他 (今後のスケジュールについて)

次回日程確認：令和6年2月16日 (金) 14時00分～ (予定)

以上