

令和元年度

超高齢社会調査特別委員会行政視察報告書

超高齢社会調査特別委員長 麻生 紀雄

【視察日程】 令和元年10月28日(月)～10月29日(火)

【視察委員】

委員長 麻生 紀雄
副委員長 桜井 秀夫
委員 川合 隆史、向後 保雄、川村 博章、石井 茂隆
森 茂樹、米持 克彦、三瓶 輝枝、野本 信正
随行員 鈴木 智史、明平 愛美

【視察地及び調査事項】

1 鹿児島市(10月28日、29日)

- (1) 認知症対策をはじめとする高齢者施策の取り組みについて
- (2) 公共交通不便地対策事業について



【鹿児島市議会入口】



【会場（鹿児島市議会委員会室）】

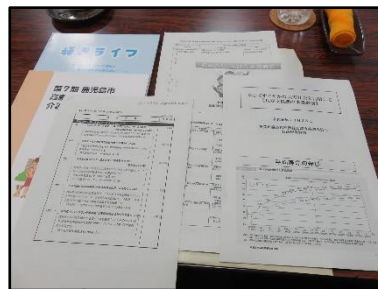
【視察報告】

鹿児島市 (1)認知症対策をはじめとする高齢者施策の取り組みについて

調査目的	本市では、認知症高齢者の増加が見込まれる中、国の認知症施策推進総合戦略(新オレンジプラン)に掲げる『認知症高齢者等にやさしい地域づくりの推進』を目指し、「認知症への理解を深めるための普及啓発」、「容態に応じた適時・適切な医療・介護等の提供」、「認知症の人の介護者への支援」、及び「認知症及びその家族の意向の尊重の配慮」に関する取り組みを進めている。 鹿児島県は「高齢者単身世帯」比率が全国でも1位、2位となるなどの特色があり、鹿児島市においては、これまで「介護予防・日常生活支援総合事業」を実施してきたほか、在宅医療と介護の連携推進、高齢者等の多様なニーズに対応したサービスの提供に取り組まれるとともに、認知症の人や家族を地域全体で支えていくため、「認知症あんしん相談ガイドブック(標準的認知症ケアパス)」を基に、日常生活圏域の具体的なサービス機関の情報を記載した「圏域ごとの認知症ケアパス」を長寿あんしん相談センターごとに作成するなど、認知症対策をはじめとする各種高齢者施策に積極的に取り組んでいる。 については、鹿児島市における認知症対策をはじめとする高齢者施策等に関する取組状況や効果等に関する視察を行い、本市の施策推進の参考とする。
視察概要	はじめに、鹿児島市議会 森山きよみ 副議長よりご挨拶を頂戴した後、当委員会 麻生紀雄 委員長より挨拶を申し上げた。   【鹿児島市議会 森山きよみ副議長 ご挨拶】 【当委員会 麻生紀雄委員長 挨拶】 1 視察項目 (1)認知症対策をはじめとする高齢者施策の取り組みについて 説明者 すこやか長寿部 長寿あんしん課 山之口主幹 すこやか長寿部 長寿あんしん課 藤崎係長 すこやか長寿部 長寿支援課 唐仁原主査

2 主な質疑応答(□:質疑、■:答弁)

□ 敬老パスについて、1/3の負担で公共交通機関等が利用できるということは非常に魅力的だが、対象者が70歳以上で、所得制限等はなしとのことで、対象者のうち何%くらいが利用しているのか。



【机上配付資料】

■ 交付対象者は70歳以上の方全員

で、所得制限はなし、現在の利用率、利用状況は、概ね交付枚数は10万枚程度となっている。70歳の誕生日の2週間前から交付手続きが可能であり、広報紙等で、周知し、窓口にて手続きを行っていただく形となっている。最近の傾向としては、横ばいから減少傾向となっており、なぜそうなっているのか、今年いろいろなデータを取るなどして調査を行っている状況である。

□ 地域ふれあい事業の老人クラブについて、老人クラブが今も元気に頑張っているというのは、非常にすごいと感じた。千葉市も以前はすごかったが、今では停滞している。どのくらい元気に、頑張っていच्छやるのか伺いたい。

■ 老人クラブについて、活動している数は徐々に減少傾向ではあり、今年度の老人クラブ数は概ね323クラブである。老人クラブ連合会でも会員数を増やしたいということはずっといっており、国の補助金もクラブの人数に応じてもらえるというものであるから、現在1万7千人くらいの方が老人クラブに入っているが、老人クラブ連合会としてはこれを2万人くらいにしたいということでいろいろ取り組んでいるところである。

□ 紙おむつの助成について、介護事業の中の紙おむつの支給で1割負担で利用できるが、それとは別にこの事業があるということとなると、自己負担はどれだけ少なくなるのか。その考え方について。



【視察時の様子（全景）】

■ 重複して使っているのかいないの

かは不明だが、かなり多くて、年間予算では3億8000万円くらいかけており、相当多くの方に使っていただいている制度である。

- 認知症サポーターについて、市の職員はとりあえず市長部局全員がやろうということだが、これは行政側の指示、命令とまでいかなくとも、全部受けるんだと、そういうことでやってもらう形か、それとも、希望者だけか。



【担当者よりご説明】

- 我々職員としてはやはり高齢者、認知症の方が多くなっていく中で、市役所の窓口なども設けており、認知症の方と接する機会もある。そういったときにどう対応していけば良いか考え、4年ほど前から人事課にも相談し、新規職員3年目研修の中にサポーター養成講座を入れてほしいと要望して、それが実現し、3年目の職員に対して、認知症サポーターの養成講座をしていた。ただ、やはり、全ての市の職員が認知症の方に接し方をわかっていないといけないと思い、人事課も含め、市の企画課にも相談して、GOサインがでたところである。各局にはこういったことで、5年間でサポーター養成講座を受講していただくことになったと、職員の方の希望日を提出してもらって行っているところである。

- はりきゅうマッサージ等をいまもやられているということで、千葉市では予算の都合等からなくなってしまった。その他、敬老パス等もやられているが、これから2025年問題を迎え、高齢化率も千葉市より1ポイントくらい高いといった状況だが予算的な心配はないのか。



【説明聴取の様子】

- 敬老パスの件について、ご本人は1／3を負担して、残り2／3を鹿児島市と、各交通事業者が折半して負担するような仕組みで行っている。負担額の推移として、30年度に鹿児島市が支払ったお金は3億8,000万円、5年前は4億1,000万円くらい負担していた。負担金に関しては利用回数の微減に伴って、徐々に負担金も微減という状況になっている。

ただ、これらは全て一般会計で賄っている事業のため、毎年3億8,000万円もの大きなお金を負担してこれからもやっていくのかということに関してはやはり様々な議論が必要かと思っている。実は、昔は完全無料でやっていた。高齢者の方は無料で乗れるといった制度であったが、受益者負担の観点から、1／3負担になったといった経緯があり、一方ではやはり生きがい対策といった意味では非常に重要な事業であり、負担割合を増やすということや、対象年

齢をもっと上にといった議論などもあるかもしれないが中々簡単にはいかない。鹿児島市内は市のバスというのが市営バスだけでなくいろいろな民間のバスがある。民間のバス会社も含めて今の制度を良いバランスで運用していただいているといった状況があるため、基本的にはこの運用を維持しつつ、できるだけ持続可能な制度となるようにしていきたいと考えている。

- 認知症サポーター、見守りメイト、いきいき高齢者への登録、ボランティア的なポイントを付与してとのことだが、対象者はどういう年齢層の方が登録、あるいは受講されているのか、年齢的な面と男女比などについてわかれば教えていただきたい。



【委員より質問】

- 認知症サポーターについて、参加者で一番多いのは10代の方となっており、これについては鹿児島市で5回開催している事業と、キャラバンメイトが自主的に開催する事業があるが、鹿児島市の中では小学校4年生以上を対象に、キッズサポーター養成講座を夏休みに2回開催しており、そういったものへの参加であったり、オレンジキャラバンの方が学校で教えたりしているためである。また、男女比については30年度が計4,130人中、男性1,456名、女性2,674名となっている。

見守りメイトに登録している方の平均年齢については29年度、登録者数110名の平均年齢は63.78歳となっており、男女比は男性が登録者16名、女性94名となっている。

いきいきポイントに登録できるのは65歳以上の、要支援、要介護認定を受けていない方であり、平成30年12月末時点で1,312名おり、60歳代が198名、70代が835名、80代が267名、90代が12名となっており、男女比は、男性が320名の、女性が992名となっている。



【委員より質問】

見守りメイトといきいきポイントの違いについて、見守りメイトは認知症の方で利用を希望している個人の見守りをする方で、家族からうちの母が最近認知症になっているようで不安で、見守りできないかなど、どういった支援が必要かということ聞きながら、週に1、2回、直接行って、体調などの話を聞いて、個人の認知症の方に対して、見守りをしている方である。

いきいきポイントは、登録して、自分の健康診断を受ければ2ポイントたまり、また施設を訪問して、施設の利用者の人とお話をしたりすることなどでポイントを加算ができ、貯めたポイントは換金できるということになっている。その他、認知症の方以外でも、そういった利用者の方であったり、社会福祉協議会が行っている事業に対してお手伝いをすれば加算される。



【説明聴取の様子（全景）】

見守りメイトは認知症の方に対してのボランティアであり、いきいきポイントは施設だったり、いきがいといったところで、ポイントを加算し、換金できるボランティアといった制度になっている。

□ オレンジサポーターというのは実務的なところよりも何か困っている人をサポートするとか、そういう意味で、見守りメイトとは違うということか。

■ 認知症サポーターは特段何をするというわけではなく、認知症の方がいたら正しく接することができるかとか、幅広い知識を普及していくために、設けられているものである。認知症の方がいたら温かく見守れるような、対応をしましょうということである。

□ 敬老パスのこれまでの経緯について伺いたい。

■ 過去の経緯だが、敬老パス制度が出来上がったのは昭和42年であり、そこからずっと自己負担なしで、パスをもっていればどなたでも無料で乗れるといった制度であった。もちろん無料といってもその分は鹿児島市が負担していたという状況であり、最高で一時8億円



【委員より質問】

ぐらいの負担をしていたことがあったようである。さすがにこのままでは制度を維持していくことが難しいということ、また、偶然にもICカードの普及が始まったタイミングでもあったことから、各交通事業者も正しいデータで負担ができるのではないかといった話もあり、平成18年から、現状の鹿児島市1／3、本人1／3、交通事業者1／3を負担する制度となった。そして現在は市の負担として3億8000万円を出している状況である。

□ 老人クラブが、減ってきてしまっているとのことだが、その要因について鹿児島市としてはどのように把握し、改善を図ろうと考えているか。

■ 減少の理由について、リタイヤしてから
の過ごし方の多様化などもあるかと考
えている。勝手な推測だが、老人クラ
ブに入ることによって良いこともあるし、
逆にいろいろ煩わしいこともあり、嫌う人
もいるのかもしれない。そういったことで
伸び悩んでいるのかもしれないという
気もしているが、具体的な理由につ
いては分析しきれていない。



【委員より質問】

ただ、やはり増やさなくてはいけないといった気持ちは当然あり、市の老人クラブ連合会の推進員に市役所 OB を配置し、推進員がいろいろな老人クラブの相談事、新しく作りたい、体会している老人クラブを復帰させたいなど、そういった手続きに関して、実際に出向いて行って、相談できるような体制をとっている。

□ 訪問型住民主体サービスについて、先ほど、ゴミ出し、あるいは剪定といった話があった。これは要支援、要介護の方が対象になっていると思うが、予防型訪問介護と生活支援型にしても、この地域にこうした主体サービスがなければゴミ出しなどなかなかできないのではないと思うが、その工夫はどのようにされているのか。

■ 住民主体型サービスについて、介護保険制度の中で、基準緩和型、従来型というところの訪問型サービスでは、本人以外に対する調理や、本人が使わない部屋、庭の掃除、手入れなどはサービスの中で認められていない。そういったところを住民主体型のサービスの中で補っていけないかということもあり、サービスBというのを展開しているところである。実際に、そのほか、鹿児島市では、シルバー人材センターのワンコインサービスがあり、100円でシルバー人材センターの会員がゴミ出しに行くほか、電球の交換などを500円で行うなどの制度がある。それと我々の方の訪問型の住民主体型サービスというところのボランティア活動の中でそういったものを補っているところである。その他、要介護2以上の人で、どうしてもゴミステーションまでゴミを運べないといった



【委員より質問】

方は登録していただき、玄関口にごみを置いてもらえれば、清掃職員がその方のごみを運んでいくといった制度もある。

- 地域包括支援センターについて、19か所ということだが、千葉市も32か所あるが、鹿児島市の方が面積は倍ぐらい大きい。そうすると事業者の方が遠いところまでいけないのではないかと考えるが、その対応策については、どのようにとられているのか。また、目標として小学校区に1か所は作りたいとか、そういったものはあるか。現状と、将来的にはどうしていく計画か。



【質問に対する回答聴取】

- 地域包括支援センターについては、当初は15か所であったところ、平成24年に17か所にしたところである。国では中学校区に1か所とを言っているが、17か所について、民生委員の集まりであったり、17圏域あるが、その圏域のなかで地域ケア会議を開催しており、その圏域の民生委員が組織化されているというところもある。

そこで国の言う中学校区に1か所として再編するとなると、その民生委員の割り方なども変えていかなければならないということもあって、今のところは現状の17圏域を保っていこうと考えている。

地域包括支援センターが19か所だが、2か所については一つの圏域の中で人口も多く、相談件数も多く、圏域も広いというところに関しては計画的にサブセンターを設置したところである。

また来年度も設けていこうかと考えているところであり、圏域は維持しながら、その中にセンターを2か所設けて、区域を分け、地域ケア会議等は1か所で行うといった形を考えているところである。



【委員より質問】

- 敬老パスのICカードについて、中には紛失してしまう方もいると思うが、そうすると拾った人がそれを使えないように市が処理し、紛失した方に新たに発行するのか。
- 利用を停止する機能はないが、敬老パスには顔写真を載せており、基本的には本人しか使えないような仕組みにしている。仮に紛失してしまった場合は

再発行の手続きをしてもらうこととしている。ICカードのため、中にお金をチャージしながら使うといったものであり、中に貯めていたお金については紛失したカードが見つかった場合は、持ってきてもらい、その金額を新しいカードに移し替えるといったことは行っている。

□ 鹿児島市の老人人口と高齢化率のピークについて、どの時期に焦点を置かれての計画なのか。

■ 国で示されているのは団塊の世代の方が75歳になる2025年であり、我々としても地域包括ケアの構築を進めているところである。高齢化率は今後ずっと伸びていくところであり、おそらく高齢者の数としては2050年辺りがピークを迎えるところではないかと思うが、我々としては2025年に向けて取り組みを進めている。



【説明聴取の様子】

□ 先ほどいくつか在宅サービスといった話があったが、鹿児島市がやっている訪問型サービスや、基準緩和型など、これは鹿児島市だけの特別な講習を受ければ従事者になれるといった話があったかと思うが、主に介護人材不足という観点から出ているのかどうか。

■ 一つには人件費の抑制ということもあり、より安くサービスを提供することによって、給付費も抑えられ、持続可能性を考えればそうすべきではないかということもある。もちろん介護職員の不足といったこともでてくるかと思う。平成29



【鹿児島市議会議場入口】

年からこの制度に取り組んでいるが、なかなかこの基準緩和型の利用者の方々が移行してこないといったところもあり、需要がそこまでないというところであり、施設側もこの制度に対して人を対応させていくべきなのかなのかなというところが、まだ手探りの状態である。

国の考えも一緒かと思うが、我々としては基準緩和型の制度を増やすことによって、給付費を抑えていけるものは抑えていきたいと考えており、基準緩和型の利用促進を図ることは大切なことだと思うし、今後もまたしていかなければいけないと思うが、要はケアプランを作るケアマネさんも一緒にそういった考えをもってもらわなければならないし、そういったところで、事業所やケアマネと一緒に話をしながら、できるだけ基準緩和型に移行するようにしましょうとし

ているところである。

- 地域包括支援センターについて、市の外郭に近い団体かと伺い、そういうところがやっている例というのは全国の中でも珍しいと思うが、先ほどの17か所の地域とつながりを、地域との連携性というのがあるが、包括3業種の中で、特に保健師が足りないという中、保健師の



【鹿児島市議会議場（説明員側）】

一番の教育源は行政機関ということで人材確保から始められたケースなのか。また、特別養護老人ホームなどの申し込み方法について、東京都などでは区が、千葉市では法人の方が受けているが、鹿児島市はどのようにされているか。受付の仕方と、包括がなぜ第3セクターになったのか。やはり人材不足か。

- 公平・公正性の観点からといったところではある。居宅であるとそこで囲い込みになってしまったりする可能性があるが、包括がいることによって公平な目で市民の方への介護サービスが提供できるのではないかと考えている。また申し込み受付は施設で行っている。

- 成年後見制度の利用支援事業をやられており、法定後見と任意後見ということで、具体的にはどのような助成内容で、金銭的な支援等はされているのか。



【鹿児島市議会議場（議員側）】

- 直接の所管ではないためわかる範囲となるが、裁判所からの成年後見の審判を受けた場合は鹿児島市長

が申請する場合があります、その方に対しては金額では、年間10万円弱くらいの助成金を交付して、成年後見になっていただいたり、その運用のお手伝いをしている。

- 申請するための支援をしているということと、後見していただいている方にも助成しているということか。

- 費用の助成は申し立て費用に対する助成のみである。後見人への報酬等の補助はしていない。申し立て費用のみである

	□ ニーズはどうか、多いか。 ■ 金額的に増えているので、ニーズも増えているかと思う。成年後見センターとも昨年から運用を開始したので、いろいろな相談などにも乗っているところである。  □ 成年後見センターはどういった規模で、どのように運営されているか。 ■ 社会福祉協議会に委託して、職員が2名、相談員がおり、そこでいろいろ話を聞いたりしている状況である。 □ 紙おむつとか給食の給付要件の中で、世帯全員が住民税非課税と、給食は1食400円は市民税非課税の方となっているが、全員となると対象者はどのくらいか。 ■ 30年度実績で、認定している人数が合計1万1,000人で現物支給、在宅の方にはおむつを直接配達し、入院の方にはおむつ代を助成しているが、合計すると年間で3億5,000万円となっている。
主な 委員所感	○千葉市では100歳以上人口が人口約98万人中332人であるが、鹿児島市は人口約60万人中434人とこのことで人口割合的に倍の割合となっているだけあり、高齢者に対するバスの割引券(敬老パス)や入浴券等、地域ふれあい交流助成事業等、はり・きゅう施設利用補助等、高齢者に対しての予算が多く計上されており、千葉市よりも進んでいると感じた。また、国の示す認知症オレンジプラン推進事業の中では、市の職員は5年間の計画の中で全員が認知症オレンジサポーター養成講座を受けることとなっている事と、認知症等見守りメイトという家族等を見守るボランティアの養成と活用できる体制は素晴らしいと感じた。 ○鹿児島市が行う介護予防・生活支援サービス事業で訪問型サービス、通所型サービスの中に基準緩和型(基準が低く、費用が抑えられているサービス型)があることが興味深かった。利用する側のハードルが下げられているように感じた。また、鹿児島市長寿あんしん相談センター(地域包括支援センター)が市の外郭団体で一括して運営していることに驚いた。ただ、センターのスタッフ(3業種)確保には良い策だと感じた。

	○敬老パスの利用が微減であることは実際に行っている自治体に聞かないとわからないことなので、非常に興味深く、高齢者のライフスタイルの変化や、客観的なニーズ把握を踏まえた、印象に偏らない議論の必要性を痛感した。その一方で、高齢者福祉バスが盛況なのは示唆的であった。市の職員が認知症サポーター養成講座を自ら受けることや、敬老祝金事業で直接手渡しに行くことが印象的であり、触れ合うことに効果があると思った。一般的に様々な助成事業の中でも紙おむつへの助成が最もシビアな課題と思いがちだが、それも思い込みかもしれないと感じた。 ○千葉市では行われていない「青年後見制度利用支援事業」の内容について伺い、委託事業にて(社協)に成年後見センターを運営し、成年後見制度の相談申請に関する助成を行っているとのこと、千葉市でもできるよう、詳細に調査していきたいと感じた。 ○国の示した認知症施策推進総合戦略に基づき、積極的に取り組んでいた。認知症オレンジサポーター養成、見守りメイト養成事業、認知症書記集中支援事業等々、取り組み姿勢を感じる。全体として高齢者事業に対する予算がゆやかと感じる。千葉市では廃止、または絞り込んだ事業も取り組んでいた。 ○地域包括ケアシステムを構築、推進し、運用を確実に実現していくために、介護予防、日常生活支援総合事業として、要支援認定者や事業対象者に対して、予防型訪問介護をはじめ、生活支援、ミニデイ型運動型サービス等や一般介護予防事業を行い、また、在宅医療と介護の連携推進事業や認知症施策推進総合戦略に基づく事業、認知症サポーターの養成、見守り活動等は千葉市と大差はないものと思われた。ただ、生きがいづくりや健康づくりの事業の中で敬老パス、すこやか入浴、敬老祝、高齢者福祉バス、老人介護手当等では手厚いように思いつつ、健康寿命の延長には予算をもっと注ぎ込む必要を覚えた。 ○ゴミ出しで、ボランティアがいない地域は市が収集するということがわかり、千葉市にとって必要と思った。高齢者のバスのICカードは高齢社会で必要であり、高齢者が元気になっていただくことと、高齢者に優しい街づくりの一環になると思った。 ○敬老パス、ICTカード発行、正規運賃の1／3自己負担で利用されており、高齢者の外出支援に大きな役割を果たしている。市は1／3、年間で4億円近く負担し
--	--

	ている。紙おむつの助成については65歳以上、住民税非課税世帯、要介護4・5の方に対して年額10万円相当の現物支給、要介護3以下の方に対して年額5万円相当の現物支給を行っていることは市民から喜ばれているようだ。また、老人クラブに対しては1事業5万円以内、4年目以降は3万円以内を支給し、地域ふれあい交流助成事業を行っている。千葉市は老人クラブの活動は見えないが、よくやっていると思えた。認知症オレンジサポーター養成事業として市職員全員に実施していることなど、参考になった。
--	--

鹿児島市 (2)公共交通不便地対策事業について

調査目的	本市では、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的とする「(仮称)千葉市地域公共交通網形成計画」の策定にあたり、千葉市地域公共交通活性化協議会を設置し、本市の公共交通のあり方について検討するとともに、高齢者の外出時における環境整備として、「千葉市歩行空間のベンチ設置計画」を策定するなど、高齢者の外出支援策について、各種施策に取り組んでいる。 鹿児島市では、地域需要に応じた市民の生活に必要な旅客輸送の確保や旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、地域住民、交通事業者、運転手が組織する団体、警察、道路管理者、学識経験者などの委員で構成する「鹿児島市地域公共交通会議」を設置し、公共交通不便地対策事業について協議しており、公共交通不便地における買い物・通院・通学・通勤など地域住民の日常生活の交通手段の確保を図るとともに、公共交通不便地毎に地理的特性や住民ニーズ等に配慮した交通手段として「かごしま市乗合タクシー」を運行しているなど、各種公共交通施策に積極的に取り組んでいる。加えて、市の主要事業として、市において選定した公共交通不便地等における高齢者などの交通手段を確保するため、地域ごとの地理的特性や住民ニーズ等に配慮した対応策を実施している。 については、鹿児島市の各種公共交通不便地対策に関する取り組みについて視察を行い、本市における高齢者の外出支援策をはじめ、超高齢社会に向けた交通不便地対策に係る施策推進に向けた参考とする。
視察概要	1 視察項目 (1)公共交通不便地対策事業について 説明者 企画財政局企画部 交通政策課 川越係長 津崎氏 2 主な質疑応答(□:質疑、■:答弁) □ 不便地対策事業は競争入札で実施されているとのことだが、入札にあたっての会社の形態等の条件についてはどうか。 ■ 鹿児島市においてはバス事業者、乗合バスについては鹿児島市内に4社、鹿児島市の交通局を含めて、5社あり、ジョイントベンチャーなど、何かを含まなければいけないといった特記事項については特に設けていない。各事業者が札をいれている。 【担当者よりご説明】

□ いま運行しているバス事業者のどこか1社が入札で応札して契約されたということか。

■ 不便地対策はまとめて委託ということではなく、各地域ごとに契約している。地域ごとに、一つ目はA社、二つ目はB社といった形で契約を結ばせていただいている。



【説明聴取の様子】

□ 全14地域で何社がやっているのか。

■ 鹿児島市内に4社、事業者があるが、そのうちの3社となっている。

□ コミュニティバスの料金については、大人、小学生、また、敬老パス等いろいろあり、14地区において利用者にも差があるかと思うが、鹿児島市から1億6,000万円を補填したと伺ったが、結果的には14地区あるいは3社に対する補助金の出し方というのは違ってくるのか。

■ それぞれ、地域ごとに運営をお願いしているため、それぞれの地域の実態、利用者数も違い、運行経費も違うため、それぞれでお支払いしている運行経費から収入を引いた分について、予算内の額で支出している。

□ バスもいけないような山間地でもあるということで、なるべく利用者に利用してもらうために行っていると思うが、赤字の補填について、この辺りが高くなってしまったからもうやめようとか、または運行地域の見直しをしようといった課題などは、その都度その都度でしてくるということか。また、10年ごとに見直しを図られているのか。

■ 毎回バス停の乗降者数を全てビッグデータのように調べているわけではないが、やはり先ほど申し上げたが、地域からのルートの変更の要望などもあり、まったく乗らないところを少し削って、要望のあったところを延伸するなど、そのような運行の見直しについては随時行っている。交通会議にかけ、承認を得て、変更するという形を経るが、全体的に10年でとかそういった決まりというのは今のところはない。

□ 予算の赤字が合計で1億6000万円、とのことだが、一番高いところと、また、一番低いところではどれくらい補填しているのか。

■ 29年度決算になるが、一番高いところで、約1,700万円となっている。一番

低いところは約600万円となっている。

- 1億6,000万円の予算を補填している
というのは、交通局を除いたエリアという
ことか、交通局の管轄も含めてか。

- 鹿児島市は交通局を組織としてもって
いて、旧鹿児島市における市電と市バ
スをもともと合併前は運行していた。



【委員より質問】

合併したので、全体にも行っている

が、それ以外にもバス事業というのは民間バスの大手がいっぱいおり、合併する前の旧町域というのは鹿児島市でなかったため市営バスは走っていなかったが、他の民間バスが走っていた。そこが走っていないところを旧町がコミュニティバスを走らせていて、それを引き継いだという形になっている。そのため、特にバス事業として交通局はしていなかったという観点ではなくて、旧市域は交通局とその他大手バス事業者が運行している。合併前の旧5町については交通局以外の大手のバス事業者が運行しているという状態である。

- 予算1億6,000万円のなかでも、交通局のほうも、旧市域の中では黒字路線、赤字路線とある中で、人口の少ないところの部分などは市の交通局がやっているからコミュニティバスという言い方はしていないけれどもといったものがあるのか、ないのか

- 交通局自体も公営企業ということで、企業会計という形になるので、基本的には独立採算制で運行するというのが大原則になる。当然公共の福祉という意味でやっているところはあるかもしれないが、あまりにも人口が少ないところや利用者が少ないところについては手を出し切れないというところはある。

そのため、そういったところを市として、全体を見たときに、やはり交通局、民間バスを含めて、バスが全く走っていない地域があるのではないかとということがスタートで、そういったことを調査したら、この14のエリアが挙げたところがこの交通不便地対策事業のスタートとなっている。交通局としてカバーしきれないので、それとは別に市長部局として何かしらの対策を打とうということになり、予算化しているという状況である。

- コンパクトシティ化を目指していく中で、この地域を維持するという相反する要素もあると思うが、鹿児島市としてどのように望まれているのか。

- コンパクトシティというのは鹿児島市でももちろん街づくりの大きな柱としている。もちろん両方とも進めていかなければいけない施策だが、国からもよく言わ

れているのがコンパクトシティといっても、中心の、一極集中ではなかなか無理があるので、やはり地域核みたいなものをセットするといったこと、そのような観点から核地域を結ぶ、もしくはそこからのフィーダー路線としての役割とか、そういったものも出てくるのかと考えてはいるところである。



【委員より質問】

ただ、やはり相反する部分というのはあるとは思いますが、両方を見据えていかなければいけないのではないかと考える。街づくりの所管ではないのであまり突っ込んだ発言はできないが、両方とも進めているところである。ただ、不便地対策については、拡大というよりは維持という方向性である。

□ 今回の調査結果の中では利用目的の中の2番、3番に買い物、病院への通院という中、病院やショッピングセンターなどがバスを出すなど、代替機関が担ってくれるといった動きというのはあるか。

■ 買い物関係はないが、病院などではお迎えをしてくれているところもある。買い物、通院についてはあくまでも日常生活でそういった手段が使えない地域の人や、たまたまいかなければいけないといった方が、利用目的として書いていると考えており、もちろんそれを阻害するものではないし、できれば目的となっている商業施設や病院などがくまなく利用者のところを回るようなバスなどを運行してくれればそれは自治体としては一番良いとは思っているが、なかなかそれだけでは充足しない部分があると考えている。

□ 1日3便のところがあるが、もっと増やしてくれとか、そういった要望はないのか。

■ もともとあいバスというコミュニティバスを運行していたところであり、そこは利用者がかかなり少なく、あいバスはもうそこには運行する必要はないのではないかと聞いた話があった。ただ、やはり利用者が少しはいるというわけで、乗合タクシーにし、また、もともとその地域を走っていたあいバスの代替ということで、その地域が週3日3便走っていたので、同程度ということで同じ数にした。特に増やしてくれといった意見はない。

□ 14路線で、年間の乗車人数は何人か。

■ 29年度実績で、あいバス、コミュニティバスの総計で、約14万人が利用している。

□ 大人は150円とあるが、通常の民間のタクシー会社や公共交通など、民間の初乗り運賃はいくらぐらいなのか。

■ 初乗りについて、コミュニティバスについてはこの地域周辺のバスと同程度と設定している。鹿児島市内の、例えば天文館とか、そのあたりの初乗りは



【副委員長より質問】

もっと高いが、乗合タクシーについては初乗りと合わせるわけにはいかないの
で、コミュニティバスと合わせた形で料金設定をしている。だいたい六百数十
円というのが初乗りだと思われる。また、タクシーは初乗りが600円くらいだが、
普通のタクシーなので最大で4人まで乗れる。一回乗った時にタクシー会社
に対して支払いをしてもらうため、4人で乗ったときに初乗り料金を超えてしまうと
タクシー会社が困ってしまうというところもあり、4人乗った時に初乗り料金を超
えないぐらいでといった形で設定した。

□ 学童があまり乗っていないような感じだが、どのような手段で通学しているの
か。

■ やはり不便地域は高齢化が進んでいるところが多く、子どもというよりも高齢
の方が多く住まわれている。割合としては少ないかもしれないが学生さんも利
用されているということも聞いてはいるところで、それにあわせて朝の早い便を
設定したりしているが、利用者のメインとしてはやはり高齢者の女性が多い。

□ 学童は朝8時頃から始まると思うが、それに間に合うようなバスの設定とはし
ていないか、また、下校を対象とはしないのか。

■ 行政サービスとしてこの不便地対策というのは、もちろん学童さんも大事だ
が、不便地に住んでいる人たちの生活交通手段を確保するという目的から、
どういう人たちが対象になるかと考えると、やはり高齢の方のニーズに合わせる
ということになってくる。

ただ、設定するときにはいろいろな意見もあり、学童さんも使うということを想定
される地域も一部あるので、そこについては朝の早い便というのを設定させて
もらって、2回周るなどしている地域もある。

□ 鹿児島市地域公共交通会議の設置要綱について、第1条に「どこに住んで
も地域の人には公共交通サービスを受ける権利がある」と書いてあるが、こうい
った理念に基づいて、次の第2条の3に不便地域ということで指定したと。経過

の中で、合併によって、合併した町がコミュニティバスなどをやっていたからこういったことをやらなきゃいけないといなったということで、鹿児島市の本体としては合併によってそういったことがやらなきゃいけないという方向に振られてやりだしたということでしょうか。

- 取り組みの経過として整理すると合併まで戻ってしまうため、どうしてもそうになってしまうが、やはりこの時期は不便地対策として日本国内でいろいろと各自治体が施策を行っている時期だったといった側面もあり、鹿児島市としても合併があり、そのあと対策を講じていった。



【委員長より質問】

実際に運行が開始されたのが平成20年度からとなって、20年度で3地域開始し、そのあと、22年度に追加で運行している。一つのきっかけになったかとは思っているが、それが全てというわけではないと考えている。

- 不便地域の設定基準が更新されているが、更新したということはより具体的に、現実近づけたということだろうと思うが、25世帯以上、300m、500m、勾配8%など、こういった基準というのはどこからもってきたのか。

- 公共交通不便地対策を考える検討委員会というところで、この選定基準を含めて検討してもらい、決めたところであるが、ご指摘のとおり、例えば、300mというのはどこからかというのはその時にいろいろご説明して、変わってきたところであり、どこが不便地なのかといった明確な基準は特にないかと思う。

例えば、このサービス圏域を500mにするのか、300mにするのか、そういったことはそれぞれの自治体で考え方は違うと思う。ただ、平成18年度に500m以遠というのを設定しているので、同じにしてしまうと新しい対策にはならないということから、さらに対象地域を広げるという意味で300m以遠としたところである。

それぞれの細かな根拠については現在持ち合わせておらず具体的な説明ができないが、根拠を混ぜながら、検討委員会で議論した結果になっている。

- 一定期間続いて更新するということは運行してみて、実際の状態をみて、より現実的に近づいて行っているという認識でよいのか。

- 住んでいる方からすれば、自分のところは不便なんだと言われると思うが、やはり一定の基準を決めないと施策は打っていけないため、決めさせてもらったところである。もちろん何か過不足があれば今後も見直すなど、対策を取らなければいけないというのはあるが、バス事業をめぐる問題も多々あり、とりあえ

ずはいまの対策を打っているところを維持していくのが大事かと考えているところである。まずは今の選定基準で考えているところである。

- 補助金の仕組みについて、補助対象経費は運行に係る費用から運行に伴う収益を控除した額ということで、運賃収入があり、不足する分はタクシー会社なりに払うと、運行していても赤字になる心配はないということでしょうか。

- 予算の範囲内で満たされればその部分は全て補填できるような仕組みになっている。



【説明聴取の様子】

- 先ほどタクシーの相乗りの話があったが、相乗りというのは1人1人お金を払うのではなくて、4人一緒に支払うのか。

- 1人1人支払い、1人150円である。

- タクシー会社とすると余計に乗ってもらった方が効率的だということか。

- そのとおりで、そうなると鹿児島市の負担も減るため、できるだけ乗り合わせでいただくようお願いをしている。

- 不便地対策ではあるが、外出支援によって、高齢者などが外へでていくことで元気になるということについても貢献しているのだと思うが、いかがか。

- 街づくりの大きな柱になっているところだと思うが、不便地対策の目的としては日常生活の足の確保なので直接は結びつかないが、ご指摘のとおり、外出の機会の創出、ひいては健康にもつながるという観点というのは、事業目的とは少々違うのでそういった観点での整理はしていないが、効果としてはあるのではないかと考えている。

- 選定基準を設けてかなり厳密にやられているが、それにしても制約があるのだと思う。さらに鹿児島市が不便地の基準を明らかにし、その利便を向上させて市民の皆さんの公共交通が、鹿児島市のどこに住んでいてもそのサービスを受けられるようにして行くという点でいうと、現在の到達点というのはかなりのところにいるのか、まだまだ課題はたくさんあるのか。

■ 鹿児島市の不便地対策についてはこれから拡大するというよりは維持をしていこうというのが方針として考えているため、維持するという観点においては不便地対策というのはここが上限だと考えているが、住民の方すべてにおいて、満たされているかという、それはそ



【説明聴取の様子】

れぞれ皆さんの考えがあるので、市民意識調査などをしないとなかなか明確な答えというのではないところではあるが、やはり不便地対策としては、ここは行政判断になるかと思うが、すべて自治体がするのか、地元のある程度の出費を踏まえて取り組むのか、あと忘れてはならないのが、民間の交通事業者がおり、その方々は業として行っている、そこと競合してはいけない。けれども、不便地に住んでいる人たちの最低限の日常生活の足というのも確保しなくてはならない。そのあたりを天秤にかけて、施策として対策を図らなければいけないと考えており、そういった意味では平成20年からずっと行っている、これを維持していくというのが、鹿児島市の不便地対策だと考えている。

□ 選定基準で、高齢者人口100人以上、交通弱者200人以上の地域をカバーしておられるが、これ以下のところはどうなのか。

■ 基準なのでこれを全て満たさないといけないため、満たしていないところは不便地対策地域からは外れてしまうこととなる。

□ 逆では。外れた地域こそ不便なのでは。

■ バスを通して誰も乗らない路線になってしまうという観点から、ある程度の人口も必要であるということでこのような基準となっている。

□ 人数が多いところは民間バスがある程度は焦点をあてる場合もあるが、外れた部分に市が焦点を当てるべきではないのか。

■ 最終的には路線バスが走っていないところになるような形で作っているが、その中でも闇雲に走らせたら相当な赤字になってしまうことから、より現実的な路線という意味で、ある程度の集落をという意味合いで作成しているところである。

□ だんだん人口が減っていると思うが、根本的な解決として、コンパクトシティのような発想で、どんどん過疎地が多くなってくるといわれる集落の集団移転のような形で、行政の効率化を考えると、一定の地域まで集まって住んでもらっ

た方が行政のサービスが行き届きやすいなど、そういった根本的な考えなどはあるか。

- 立地適正化計画の方で、コンパクトシティを目指すうえでの都市政策など、そのような形で政策を進めているところである。まだ地域が完全に消滅してどこかにいくというようなことは起こってはいないが、目標に向けて、複数の施策を打っているところであり、不便地対策は両輪で行っているところである。



【視察時の様子（説明者側から）】

ただし、ご指摘のように、今は住んでいる高齢者、集落がメインだが、将来的にはなくなる、またはかなり人口が減る可能性ももちろんあるため、事業内容の変更などを考える時期がいつくるかもしれないと考えている。

- 選定基準の中の家屋の連なる様子も含めたとのことだが、それはどのような指標なのか。
- 例えば勾配が8%でバス停から300m以遠、面積がどのくらいあって、人はある程度住んでいるとか、この指標だけとすると、例えば、バス停から離れていて、勾配として、途中で山があったりすると、全く道路がないところとか、絶対に行けないところなど、家屋はまばらになっていたり、実際に地図を見たら、この端っこだけに家が固まっているなど、特異な場所というのはやはりあり、そういったところを外すための要件になっている。
- 敬老パスが微減しているという状況がある中で、コミュニティバスにはどの程度その影響がでるのか。
- あいバスはもともと収益を見込めるルートではないことから行政が行っているが、例えば、利用者は増えれば増えるほど、もちろん鹿児島市としての財政支出は減るが、ではその増えるのが1割増えたらどれだけ影響がでるか、実はやはり運行に係る経費の部分がかなりかかる。運転手やバスの減価償却、その組織を保つお金、そういったのを考えると、利用者が少し増えたから、鹿児島市の経費に影響がでるかということ、そんなには実は出ないというのが実態であり、敬老パスの利用者はさらに通常の1/3の収入しかないので、敬老パスの方が減ったことにより、現実的には鹿児島市の支出が増えるが、100人減っても5,000円ということで、それで何かコミュニティバスに関する施策をしなければいけないということにはつながらないのではないかと考える。

□ あいバス利用者の8割が女性ということだが、男性は、75歳以上でも普通に車を運転するのか、それとも、そもそも外出しないのか。

■ 平均寿命が10歳くらい違うというところがあり、70歳以上の高齢者が住んでい

るとなると、その影響というのはかなり出てくるため、やはりその住んでいる方自体が、高齢の女性がかかなり多いのではないかと思う。日本全国男性の人が車を高齢になるまで運転していると状況はあると思うが、必ずしもそうとはいえない状態になっており、運転しない方もいらっしゃる。細かく調査した結果などがないので、正確にはお答えしかねるところである。



【鹿児島市議会議長室前】

□ 入札について、4社中3社が請け負っているということだが、事業自体は何年間の事業として入札を行われているのか。また、助成する金額は最大1,700万円、最小で600万円という話があったが、入札する際は最初からその地域はこれだけ出すということを書いて入札をするのか。札を入れる前にこの地域はこれだけ補助していると、そういったのは全部公表したうえで業者は入札するのか。

■ 入札について、一番最初の導入時点は5年間の長期継続計画という形で入れていただき、当然いままで走っていなかった路線ということになるので、実績をこちらも持っていないところであったことから、一応この部分をこういう路線で走ってくれというルートと、その場合、どれぐらいの費用として見込めるか、収益としていくらくらい見込めるかというのを各社に見積もっていただき、年間いくらでやりますというのを入札していただいたところから始めた。

そして、5年間はその額で行っていただき、そのあとについては1年ごとに更新という形で前年度の実績をみながら、その経費を予算化していくといった形で運行している。

□ 事業者はマイナスにはならないということか。

■ 当初の話だが、その時期というのは、まだ今ほどバス会社も厳しい状況ではなかったというもあり、鹿児島市の特徴的なところかもしれないが、複数の会社が入っていたので、自分の区域については、自分のところでやりたいといったようなことがあったようで、当初はバス会社がかかなり頑張って、少し額を少なく入っていた部分もあったため、最初の何年間は実質、多少の赤字はあったということである。その後は実際の運行実績をみて、ある程度、赤字にならない

	ようにお話をさせていただきながら進めているところである。 □ このバスのデザインは全社で共通か。 ■ ラッピングをしてもらい運行をされている。当初の導入時点でデザインなどを募集し、デザインが決まり、入札の中の仕様として、この車両についてはこういったラッピングをしてくれということも含めて入札していただいたところである。  【鹿児島市議会バス】 □ 将来的に、例えばある会社が辞めてしまった場合はそこを引き継ぐ形で維持していくのか、あるいは、例えば、3社がそれぞれエリアを変わったりすることなどもあるのか。 ■ いまのところそういった話は来ていないが、事業者については固定ではないので、いま運行している地域が別の事業者には運行するということは考えられるところだが、その時にその車両の引継ぎなど、その都度対応していかなければいけないと考えている。 □ もともと不便地域のため、広告料収入などはないかもしれないが、車内に広告を出すなど、広告収入の考えは。 ■ 広告については、最初から考えていない。鹿児島市の交通局は独立採算制ということで、経営改善のために車内広告等を行っているが、あいバス、コミュニティバスについてはそのようなことはいまのところしていない。
主な 委員所感	○公共交通会議を設置し、地域における公共交通不便地総合計画により公共交通不便地選定基準をつくり、それに基づいてコミュニティバスや乗合タクシーを運行していることは政策を基に対策を行っていることで参考になった。市の補助金支出は1億6千万円で、この程度で不便地の解消ができれば安いものであると思う。原則として、公共が負担することが貫かれていることは大事だと思う。 ○鹿児島市では、全市内的な視点にたち、公共交通の不便な地域の有無と対策の必要性を調査検討し、不便地域の選定基準を設け、14地域を選定。選定した地域を区分し、「あいバス」、「乗合タクシー」、「循環バス」の3種類を運行し、不便地域の選定基準も運行範囲を広げる方向で改定され、交通不便地域を4地域増やして18地域に拡大している。超高齢社会を迎える中で、公共交通不便地域の交通弱者が日常生活を送る上で、必要とする交通手段の確保は一刻の猶予もないのが実情であり、千葉市での実現に向けて良い学びになった。

	○女性が8割の利用者ということだったので、男性のライフスタイルや運転免許証の返還とセットで検討したいと思った。 ○1億6,000万円のコストをかけて行っていることは非常に評価できることだと思った。不便地対策の選定から運行まで10年以上前から取り組み、現状の確認や運行方法の変化など、経験からくるものだと感じた。千葉市においても現状のニーズを的確に理解、共有できるように調査を進めなければならないと感じた。 ○鹿児島市では公共交通不便地対策事業に取り組み、「鹿児島市地域公共交通会議」を設けて、高齢者の日常生活における交通手段を確保している。平成18年より取り組みはじめ、選定基準により、14エリアを公共交通不便地に選定した、その後、20年に吉野、谷山、喜入地域に置いてコミュニティバス「あいバス」の運行を開始した。その後、27年には新たに4地域を公共交通不便地に選定し、その地域の特色に合わせてコミュニティバス・ワンボックスカー・乗合タクシー等を運行している。高齢者の利用に寄与しており利用者の7割は70歳以上、8割は女性、7割は週1～3回利用しており、目的は①公共施設・温泉利用、②買い物、③通院となっており、大きな成果をあげており、大変参考になった。 ○コミュニティバスと乗合タクシーにかかる鹿児島市の予算が1億6,000万円と420万円とのことで、公共交通の維持を主目的とされていて、交通不便地域の解消とはなっていなかった。また、予算面で見ると、乗合タクシーの方に優位性を感じた。また、利用料金(受益者負担額)の算定方法が最大乗車数×利用料金<運行代(メーター料金)>となっていることが参考になった。 ○千葉市と比べ、不便地域に対する福祉に取り組んでおり、予算配分する事業・政策が多いと感じた。 ○公共交通不便地選定基準がきめ細かい配慮がなされているのが感心した。前提条件が美浜区ではいかに恵まれているのかを実感した。鹿児島市の場合の高齢化等の対応、特に高齢者気人口25万人以上かつ交通弱者人口の対応に配慮していることに感心した。 ○不便地域をあらゆる観点から考え、バスルートを14か所に選定していることは素晴らしいと思った。また、14ルートは市内バス会社4社中3社が入札で取り組んでいることや市民の利用料金においてはすべての地域の中で、同額ということに驚いた。千葉市に必要となる場所もあると感じた。
--	--