

会 議 録

【事業番号 1 高齢者公共交通利用促進費】

- 1 会議名 平成 28 年度第 2 回市民行政評価委員会（事務事業第 1 回）
- 2 日 時 平成 28 年 10 月 19 日（水）午後 2 時 30 分～3 時 10 分
- 3 場 所 議会第 3 委員会室
- 4 出席者
 - (1) 市民行政評価委員会委員
岡田委員長、村田委員、林委員、山崎委員、寺田委員、
大家委員、喜成委員、西山委員、藤田委員、安田委員
 - (2) 事業担当課（交通政策課）
松本課長、谷内主査
 - (3) 事 務 局（行政経営課）
村角課長、松本課長補佐、島崎係長、佐藤主査
- 5 審議内容
 - 評 価 委 員 : 北陸鉄道シルバー定期券の金沢市における購入者の総数は。（事前質問）
 - 事業担当課 : 北陸鉄道へ確認したところ、金沢市の実績だけを抽出することは、困難とのことであった。参考として石川県内の購入件数の実績を示すと、月単位の累計で、平成 27 年度は約 2 万 3 千件余りであった。平成 25、26 年度ともに同程度と聞いている。
 - 評 価 委 員 : 今後、本市の高齢化が更に進む中で、高齢者にとって住みやすいまちづくりや交通安全を意識したまちに関するコンセプトはあるか。まずはコンセプトがあって、その上での運転免許証返納に対する取り組みの強化策、ではないか。
 - 事業担当課 : ご指摘のとおりである。今後、高齢者の一層の増加に伴い、公共交通がますます重要になっていく。今年 3 月に策定した交通戦略においては、少子高齢化の時代が進行していることを踏まえ、持続可能な公共交通を見据えたネットワークづくりが必要であるとしている。まちづくりに関しては、拡散型からコンパクトなまちをめざして方向転換を図っているが、それに相応しい公共交通ネットワークが必要になってくる。これらは相互に関連するの

事業番号 1 高齢者公共交通利用促進費

で、当然セットで考えていくことが必要である。都心軸から郊外にかけて交通ネットワークを整備する中で、マイカー移動をやめた方の移動手段を確保できるようなものを、将来的に作りあげていきたい。

評価委員：であれば、交通の便利性を向上する取り組みに経費の使い方をシフトしたらどうか。高齢運転者が関与する交通事故の発生状況から、運転免許証返納は大いに促進すべきだが、高齢者全般を対象としたバラマキ的な助成には疑問である。

事業担当課：この助成制度は、高齢者の移動支援、公共交通利用促進の側面と、高齢者の運転免許証返納のきっかけづくりの側面を持っている。市の交通戦略や石川県の交通安全実施計画にも、公共交通の利用促進の一策として、この事業の活用が取り上げられていることから、今後とも継続していきたいと考えている。高齢者の交通事故の増加が危惧されることから、運転免許証返納を促すためにより効果的で、かつ、公共交通全般のあり方にも寄与していくような制度になるよう、周知を更に工夫するとともに、サービスの内容についても、交通事業者と相談しながら、より良いものとなるように努めていきたい。

評価委員：県の交通安全実施計画に盛り込まれているということは、県と関連がある制度か。

事業担当課：市独自の制度であり、県は直接関係ない。県の交通安全実施計画には、高齢者の方々の交通安全に資する制度ということで、市、県、県警が連携して取り組む事業の1つとして盛り込まれている。

評価委員：対象年齢を満70歳以上に設定している根拠は何か。

事業担当課：この制度は、交通事業者が設ける高齢者向けサービスを活用した手法をとっている。制度の導入時から現在に至るまで、助成の対象にできるサービスが満70歳以上を対象とする北陸鉄道のシルバー定期のみのためである。

評価委員：助成人数から年間助成総額を単純計算すると事業費をオーバーするが、間違いないか。

事業番号 1 高齢者公共交通利用促進費

- 事業担当課 : 全ての方が年間通して 12 か月分全て利用するとは限らないためである。
- 評価委員 : 助成券を交付したが使用されない例もあるか。
- 事業担当課 : そういった例もある。
- 評価委員 : 1,000 円を助成することが高齢者の交通安全に寄与するという理屈は。
- 事業担当課 : 2,000 円を助成する部分の方が、交通安全に寄与する側面が強い。自主返納のきっかけづくりによって、高齢者の交通事故の減少に繋げていく、という理屈である。一方、1,000 円の助成については、外出支援のほか、公共交通利用促進の側面が強い。今後、高齢者が増加する中、必要なときに移動手段を確保できない、という社会にしないためにも、公共交通が利用され、そして維持されていくことが必要である。20 年ほど前は免許証を取得した経験のない高齢者が沢山いたが、これからは、免許証を持ち、マイカーを移動手段とする高齢者が増加する。裏返せば、公共交通に馴染みのない方が増えていくので、公共交通を身近に感じていただくような機会やきっかけを作っていくことも必要である。
- 評価委員 : 市民意見の結果からニーズの多い事業のようにも思えるが、自主返納者に占める申請率が減少している原因はどこにあるのか。調査したことはあるか。
- 事業担当課 : 自主返納者に占める申請率が減少している明確な理由は把握していないが、マイカーから公共交通へと移動手段を転換するハードルが高い方々が、割合的に増加する傾向にあることが一因ではないかと推測している。PRは行っているものの、チラシだけで利用が増えることは難しいので、今後は窓口での積極的な紹介も必要と考えている。
- 評価委員 : この事業の成果を測る目標設定があれば教えて頂きたい。
- 事業担当課 : この助成制度のみによって公共交通の利用が劇的に促進されたり、交通事故が目に見えて減少したりすることはまず難しい。大

事業番号 1 高齢者公共交通利用促進費

きな目的ではあるが、そこに目標を設定するのは難しいので、運転免許証返納者における制度の利用者数を含め、この制度全体の利用者数の増加が1つの目指すべきところと考える。

評価委員：制度利用者がかなり増加した場合、予算的な問題が生じるのでは。

事業担当課：現在8万人弱いらっしゃる満70歳以上の方が全て利用するようなことになれば、当然、財政的に維持できない。現状として、そのような状態にはまだまだ至っていないので、今のところ究極的なところまでは考えていない。

評価委員：これまでもこの事業に対する事務事業評価を行っているはずだが、事業効果を上げるため、どのような見直しや努力を行ったか。また、今年度の事業担当課において「継続」と評価した根拠を、具体的な手法とともに説明していただきたい。仮に、これまで見直しに取り組んできたとして、その結果が現状ならば、今後、余程のことをしない限り、状況は変わらないのではないかと。

事業担当課：サービスの内容や水準については導入当初から変更していない。事務手続きに関しては、補助要件となる運転免許証保持状況の確認方法を厳格化した。その他、周知については、高砂大学校に出向くなど機会を広げている。この制度については、潜在的な利用者がまだまだいると思っており、成果としてもまだ十分に上がっていないので、市民意見にも見られる周知不足に対する改善や支援内容に関する他自治体の事例研究をしながら、今後も継続していきたい。