

佐世保市保健福祉審議会

令和7年度 第3回 高齢者福祉専門分科会

日 時：令和7年8月28日（木） 19時～
場 所：すこやかプラザ3階 デイケア室

《 会 次 第 》

1. 開 会

2. 開会あいさつ

3. 議事

敬老特別乗車証交付事業について

- ・ 前回（第2回）の振り返り
- ・ 利用状況の分析結果報告
- ・ 見直し案の提案
- ・ 次回協議会日程

4. 閉会

1. 第2回高齢者福祉専門分科会の振り返り

○高齢者の健康増進として施策の方向性を提示（4案）

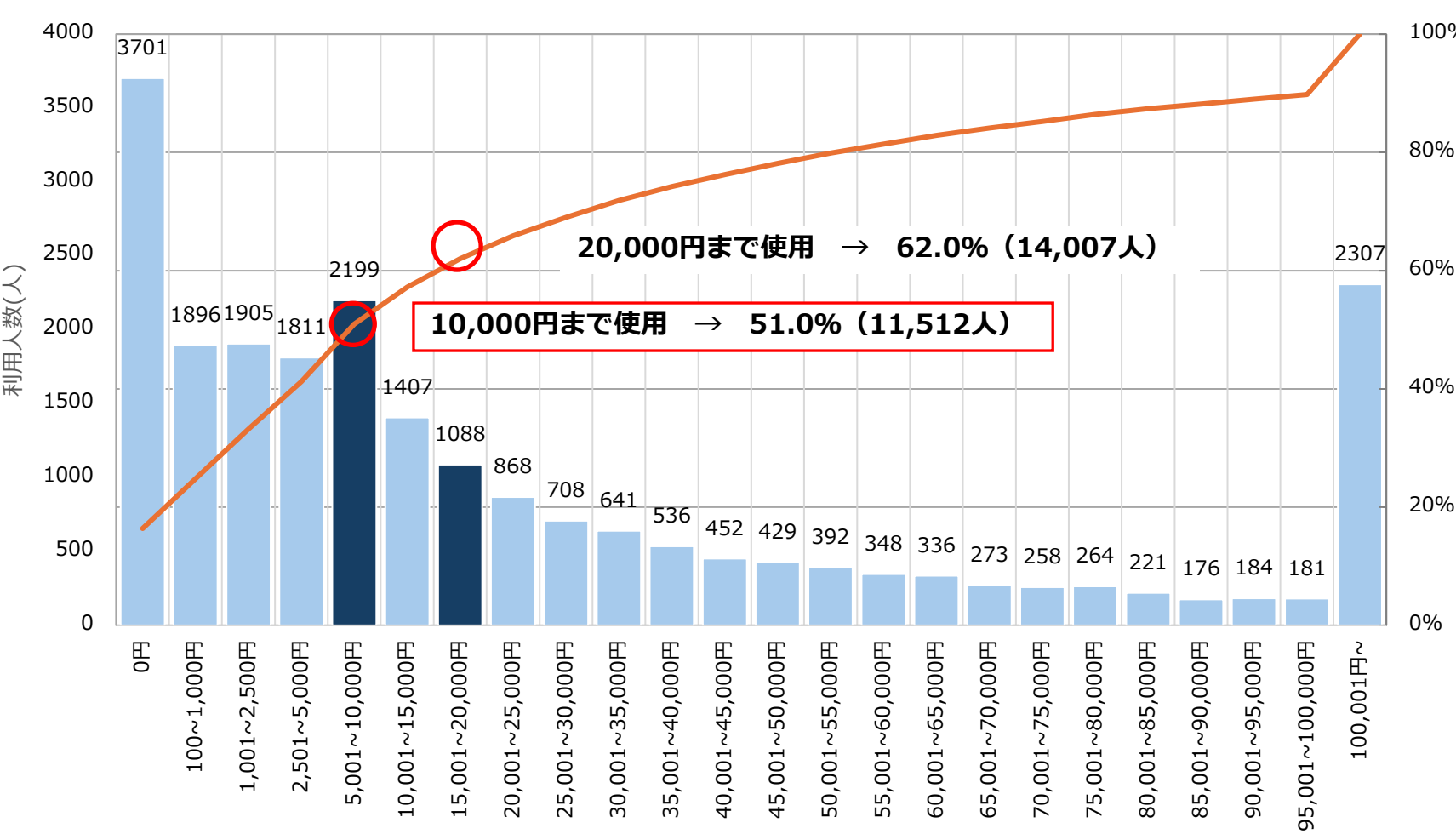
- | | | | |
|----|----------|-----|---------------------------------|
| A案 | 外出支援 | ・・・ | 交通費助成による外出支援を促し、健康増進をはかる |
| B案 | 生きがいづくり | ・・・ | 趣味講座等への参加費助成など、生きがいを持たせる |
| C案 | 運動支援 | ・・・ | 歩くことでのポイント付与・助成など、運動により健康増進をはかる |
| D案 | 既存事業との統合 | ・・・ | 既存事業の拡充により健康増進をはかる |

- 
- ・高齢者の方には、健康増進施策という意識はないと思う。
 - ・不公平感には、体が不自由でバスは使えない等の問題もあるため、**交通手段がない人への施策**としてのフォローもあるとよい。
 - ・市民アンケートでは、健康増進手段として**交通費助成が一番求められている**。
 - ・市民の声を生かす点からも、**A案の「外出支援」が最も優先度が高い**と思う。
 - ・4案ともよいと思う。**A案の「外出支援」は縮小した上で残し**、他の案と組み合わせるハイブリッドは考えられないか。
 - ・A案だけだと今とあまり変わらない。他の案と組み合わせ、高齢者がもっと外に出ようとなってくれるとよい。
 - ・**A案を無くすというのは抵抗感がある**。
 - ・現制度の不公平感やタクシー、松浦鉄道等の希望も耳にするので、選べるようになれば不公平感も減るのでは。
 - ・**A案を残しつつ**、C案の運動支援をプラスするのがよいと思う。
 - ・敬老パス見直しとの報道を受け、高齢者も心配している。
 - ・現状では無料のままは難しいと思うが、一部負担いただくことで財政も潤い、**制度を続けることで**高齢者に優しい佐世保市であってほしい。
 - ・個人的にはC案、運動支援がとても良いと思う。**外出支援は残しつつ**、貯めたポイントがバス代に使える等の複合的な考えもあってよい。
 - ・**A案の外出支援は、柱として残さざるをえない**。C案は、運動できない人はポイントが取れず、公平性の点からは困るのでは。
 - ・A案で、二モカカードに定額を入れてお渡しするのであれば、外出支援に使ってもいろいろなものに使ってもよく、外出できない方の不公平感も減る。
 - ・いずれの案でも、予算の上限があることを決めておくべき。
 - ・ハイブリッドの話もあるが、**A案の中で**、また複合的にするとしても、予算上限の中でどこまでできるか。
 - ・市民アンケートでは、1乗車あたり100円等の負担の話があった。**A案の中で**、乗車毎の徴収等をすれば、予算の上限額も変わってくるのでは。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・方向性としてはA案・外出支援・次回までに、負担金徴収などA案の中でも複数の案を検討し提示する・余剰金を用いて、他の案も実施できないかを検討（ハイブリッド方式の検討） |
|---|

2. 敬老パス利用状況分析（令和6年度）

①年間利用額毎の人数（利用者数 22,581人）

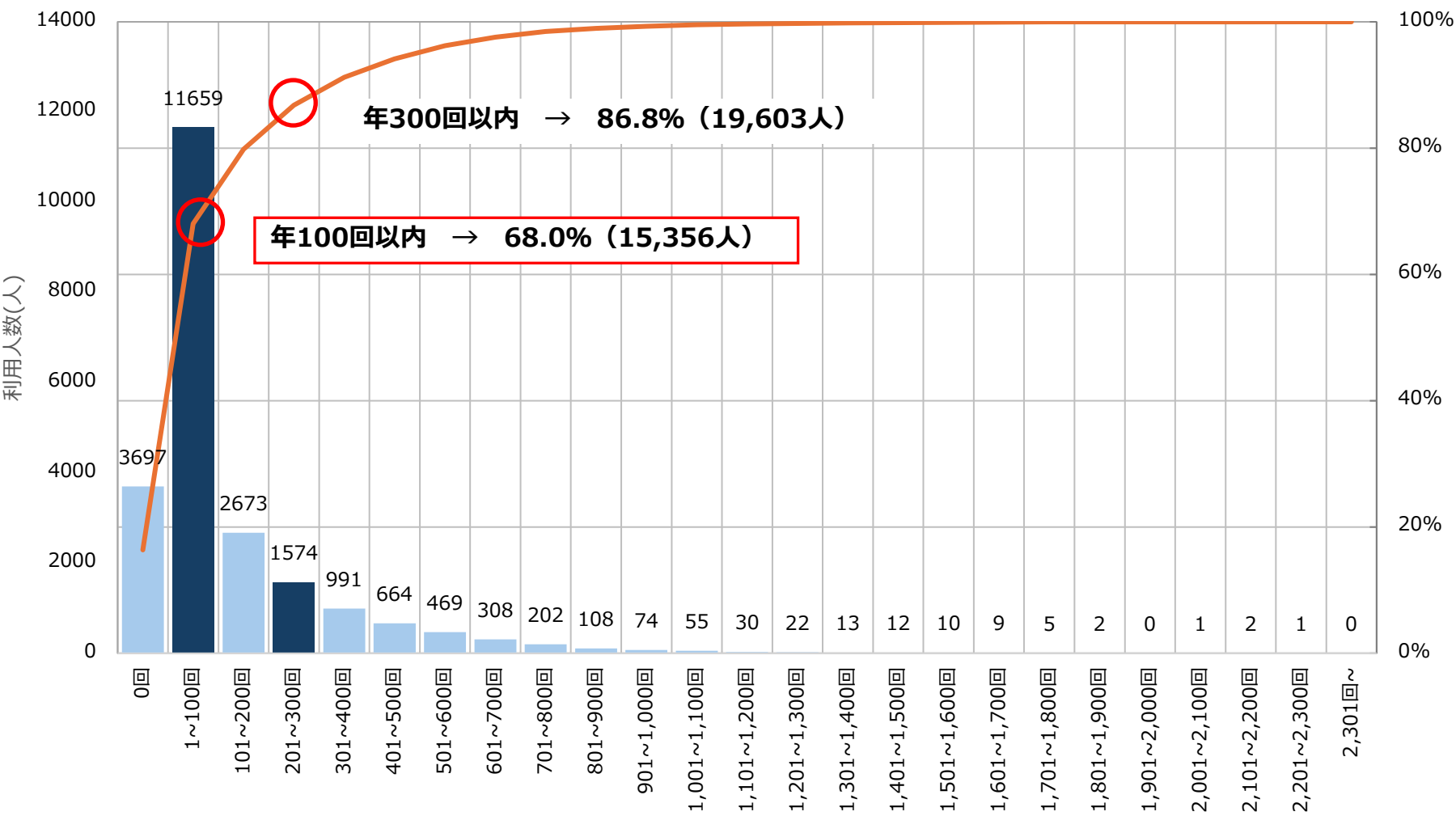


※ 使用データは2024.2~2025.1までの1年間

乗車人数合計	22,581人
乗車額合計	775,511,170円
乗車額平均	34,344円
乗車額最大	914,490円

年間利用額ランキング
①914,490円
②887,120円
③782,850円
④710,360円
⑤703,940円

②年間利用回数毎の人数（利用者数 22,581人）



※ 使用データは2024.2～2025.1までの1年間

乗車人数合計	22,581人
乗車回数合計	2,720,882回
乗車回数平均	120回
乗車回数最大	2,259回

年間利用回数ランキング

①2259回

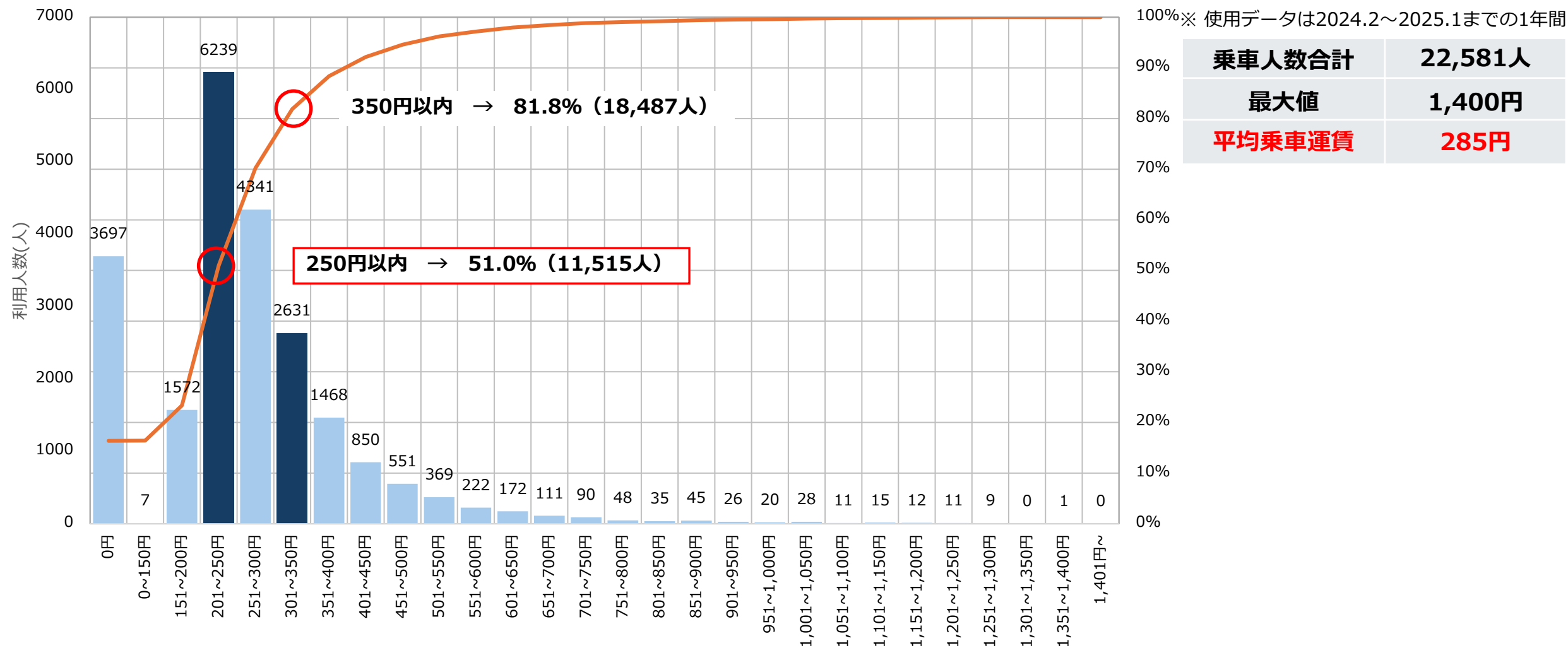
②2168回

③2154回

④2070回

⑤1897回

③1回あたりの料金（利用者数 22,581人）



④バス停乗降場所別回数上位50（利用回数 221,143回/月）【令和6年9月】

	乗車場所	降車場所	回数
1	京町	佐世保駅前	3,018
2	佐世保駅前	京町	2,506
3	佐世保駅前	島瀬町	1,055
4	佐世保駅前	大宮市場下	953
5	京町	大宮市場下	839
6	松浦町（公園入口）	佐世保駅前	835
7	戸尾町	京町	793
8	大宮市場下	佐世保駅前	778
9	佐世保市役所前	京町	738
10	俵町	松浦町（公園入口）	659
11	佐世保駅前	松浦町（公園入口）	655
12	俵町	京町	615
13	松浦町（公園入口）	京町	611
14	京町	松浦町（公園入口）	607
15	大宮市場下	京町	582
16	京町	俵町	572
17	島瀬町	佐世保駅前	568
18	左石	京町	548
19	上の角	川久保橋	524
20	福石観音前	佐世保駅前	524
21	福石観音前	京町	496
22	佐世保市役所前	佐世保駅前	481
23	京町	山祇町	473
24	京町	谷郷町	456
25	戸尾町	島瀬町	430

	乗車場所	降車場所	回数
26	佐世保市役所前	松浦町（公園入口）	425
27	京町	佐世保市役所前	416
28	佐世保駅前	戸尾町	416
29	京町	島瀬町	410
30	京町	小佐世保小学校下	407
31	大野	京町	406
32	上の角	労災病院入口	401
33	京町	左石	397
34	京町	小佐世保町	394
35	京町	大宮町	392
36	京町	梅田町	391
37	俵町	佐世保駅前	388
38	上の角	矢峰	382
39	上の角	大河端	375
40	佐世保駅前	十郎原	368
41	松浦町（公園入口）	俵町	368
42	大宮町	京町	364
43	川久保橋	上の角	357
44	十郎原	佐世保駅前	351
45	左石	俵町	349
46	戸尾町	佐世保駅前	348
47	左石	春日町	348
48	谷郷町	京町	347
49	大宮町	佐世保駅前	345
50	佐世保駅前	佐世保市役所前	344

※網掛けのバス停は「補完交通」路線

3. 敬老特別乗車証の見直し（案）【交通費助成】

		現行制度をベース			共通券交付方式		ポイント還元方式
		案 1	案 2	案 3	案 4	案 5	案 6
見直し内容		1 乗車あたり 100円徴収	毎年更新時に 10,000円徴収	現行に 利用上限（2万円） OR 紙共通券（5千円）の 選択制	年間5,000円の 共通券を交付	年間10,000円の 共通券を交付	乗車金額に応じ ポイント還元 （年間上限5千円）
事業費		594,439千円	650,439千円	392,335千円	241,335千円	473,835千円	262,450千円
	財政縮減効果	112,439千円	168,439千円	▲89,665千円	▲240,665千円	▲8,165千円	▲219,550千円
交通モード		バス	バス	バス、タクシー、鉄道、 など	バス、タクシー、鉄道、 など	バス、タクシー、鉄道、 など	バス、タクシー、鉄道、 など
選 択 の ポ イ ン ト	メリット	・現行制度ベースのため、 大きな混乱は想定され ない ・他案に比べ、激変では ない	・現行制度ベースのため、 大きな混乱は想定され ない ・他案に比べ、激変では ない	・現行制度ベースのため、 大きな混乱は想定され ない ・他案に比べ、激変では ない ・利用状況により選択 できる	・不公平感が解消される ・財政縮減効果は大きい ・様々な交通モードを 選択できる	・不公平感が解消される ・様々な交通モードを 選択できる	・不公平感が解消される ・財政縮減効果は大きい ・様々な交通モードを 選択できる
	デメリット	・財政縮減効果がない ・バス不便地域の不公平 感が解消されない（別 途対策が必要）	・財政縮減効果がない ・バス不便地域の不公平 感が解消されない（別 途対策が必要）	・選択により金額が 異なる	・自己負担が増加する ・年5,000円は少ない ・ICカードへのチャージ の場合、通常の買い物 等にも使ってしまう ・本人以外も利用が可能	・財政縮減効果は小さい ・自己負担が増加する ・ICカードへのチャージ の場合、通常の買い物 等にも使ってしまう ・本人以外も利用が可能	・年5,000円は少ない ・ポイント還元の手間が 増える ・高齢者にとってシステ ムがわかりにくい

◆事業費は75歳以上人口のピークである約46,500人（令和12年度）で積算【現時点人口（約42,000人）の10.7%増】

案 1） 1 乗車あたり100円徴収（現行制度をベース）

◆現行制度をベースに 1 乗車あたり100円（個人負担金）を徴収する

事業者負担も解消する場合

1) 事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額	885,714千円	市負担（475,000千円）、事業者負担（410,714千円）
その他事務費等	7,725千円	発行手数料 ： 1,215千円（50円/件×24,300人） 案内文書郵送： 6,510千円（140円×46,500人）
個人負担金	▲299,000千円	299万回×100円
事業費合計（概算額）	594,439千円	現行（482,000千円）との差： 112,439千円

2) 利用できる交通モード



バス

※バス不便地域の対策は別途必要

3) メリット

- ・現行制度ベースのため、大きな混乱は想定されない
- ・他案に比べ、激変ではない

4) デメリット

- ・財政縮減効果がない
- ・バス不便地域の不公平感が解消されない（別途対策が必要）

Point

1. 事業者負担解消のためには、個人負担額が少額である。
2. 現在の事業費より増額となる
3. 不公平感解消のためのバス不便地域対策が必要であり別途経費が必要

案 2） 毎年更新時に10,000円徴収（現行制度をベース）

◆現行制度をベースに毎年更新時に10,000円（個人負担金）を徴収する

事業者負担も解消する場合

1）事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額	885,714千円	市負担（475,000千円）、事業者負担（410,714千円）
その他事務費等	7,725千円	発行手数料：1,215千円（50円/件×24,300人） 案内文書郵送：6,510千円（140円×46,500人）
個人負担金	▲243,000千円	24,300人×10,000円
事業費合計（概算額）	650,439千円	現行（482,000千円）との差：168,439千円

2）利用できる交通モード



※バス不便地域の対策は別途必要

3）メリット

- ・現行制度ベースのため、大きな混乱は想定されない
- ・他案に比べ、激変ではない

4）デメリット

- ・財政縮減効果がない
- ・バス不便地域の不公平感が解消されない（別途対策が必要）

Point

- 1．事業者負担解消のためには、個人負担額が少額である。
- 2．現在の事業費より増額となる
- 3．不公平感解消のためのバス不便地域対策が必要であり別途経費が必要

案3) 利用上限を設けるOR紙共通券の選択制（現行制度をベース）

◆現行制度に利用上限（20,000円）を設け継続 または 紙共通券（5,000円）交付との選択制

1) 事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額（カード）	246,000千円	2万円未満（11,400人）70,000千円、2万円以上（8,800人）176,000千円
交通費相当額（紙）	131,500千円	26,300人×5,000円
その他事務費等	14,835千円	発行手数料等：2,325千円（50円/件×46,500人） 案内文書郵送：6,510千円（140円×46,500人） 共通券作成事務等：6,000千円
事業費合計（概算額）	392,335千円	現行（482,000千円）との差：▲89,665千円

2) 利用できる交通モード



バス



タクシー



鉄道



デマンド
タクシー



コミュニティ
バス



船舶

3) メリット

- ・現行制度ベースのため、大きな混乱は想定されない
- ・他案に比べ、激変ではない
- ・利用状況により選択できる

4) デメリット

- ・選択により金額が異なる

Point

1. 年間20,000円までの利用者は【資料P3】
62%（14,000人）であり、その利用額は
約63,300千円である
※上表の数は 0円利用（3,700人）を除いた
人数・金額を10.7%増したもの
2. ICカードと共通券との金額の差がある

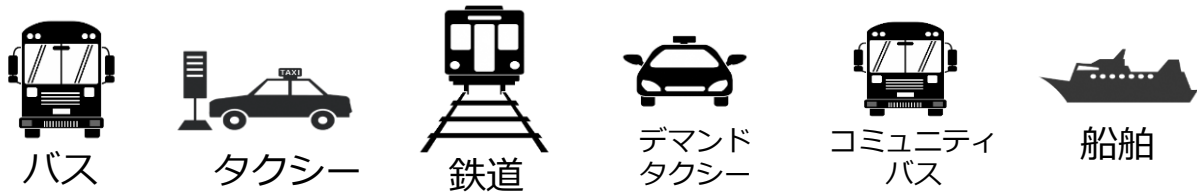
案 4） 年間5,000円の共通券を交付（共通券交付方式）

◆年間5,000円の共通券（ICカード利用or紙）を一律に交付

1）事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額	232,500千円	46,500人×5,000円
その他事務費等	8,835千円	発行手数料：2,325千円（50円/件×46,500人） 案内文書郵送：6,510千円（140円×46,500人）
事業費合計（概算額）	241,335千円	現行（482,000千円）との差：▲240,665千円

2）利用できる交通モード



3）メリット

- ・不公平感が解消される
- ・財政縮減効果は大きい
- ・様々な交通モードを選択できる

4）デメリット

- ・自己負担が増加する
- ・現制度度比較し年間5,000円は少ない
- ・ICカードへのチャージの場合、通常の買い物等にも使えてしまう
- ・本人以外も利用が可能

Point

- 1．対象者すべての方に交付できる
- 2．ICカードへのチャージの場合、交通費以外にも利用できる
- 3．本人以外も利用が可能
- 4．対象人口の増加にも対応できる

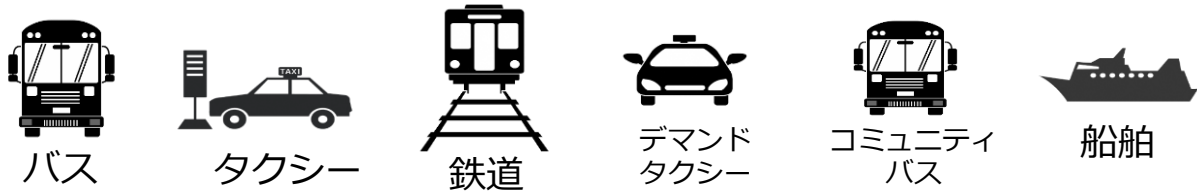
案5) 年間10,000円の共通券を交付（共通券交付方式）

◆年間10,000円の共通券（ICカード利用or紙）を一律に交付

1) 事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額	465,000千円	46,500人×10,000円
その他事務費等	8,835千円	発行手数料 : 2,325千円 (50円/件×46,500人) 案内文書郵送 : 6,510千円 (140円×46,500人)
事業費合計（概算額）	473,835千円	現行（482,000千円）との差：▲8,165千円

2) 利用できる交通モード



3) メリット

- ・不公平感が解消される
- ・様々な交通モードを選択できる

4) デメリット

- ・財政縮減効果は小さい
- ・自己負担が増加する
- ・ICカードへのチャージの場合、通常の買い物等にも使えてしまう
- ・本人以外も利用が可能

Point

1. 対象者すべての方に交付できるが、財政縮減効果が小さい
2. ICカードへのチャージの場合、交通費以外にも利用できる
3. 本人以外も利用が可能
4. 対象人口が増加した場合には対応できない

案 6） 乗車金額に応じポイント還元（ポイント還元方式）

◆利用した乗車金額に応じポイントとして還元（年間5,000円を上限）

1）事業費

項 目	概算額	内 容
交通費相当額	232,500千円	46,500人×5,000円
その他事務費等	29,950千円	発行手数料 ： 4,000千円 案内文書郵送： 6,510千円（140円×46,500人） ポイント交換機保守料： 5,400千円（27箇所×20万円/年） ポイント交換機賃借料： 14,040千円（27箇所×52万円/年）
事業費合計（概算額）	262,450千円	現行（482,000千円）との差：▲219,550千円

2）利用できる交通モード



バス



タクシー



鉄道



デマンド
タクシー



コミュニティ
バス



船舶

3）メリット

- ・不公平感が解消される
- ・財政縮減効果は大きい
- ・様々な交通モードを選択できる

4）デメリット

- ・現制度度比較し年間5,000円は少ない
- ・ポイント還元の手間が増える
- ・高齢者にとってシステムがわかりにくい

Point👆

- 1．利用に応じたポイント還元であるため経費に無駄が生じない（事後精算払い）
- 2．ポイント交換機の経費が継続的に必要
- 3．制度がわかりにくい（面倒である）
- 4．利用できる交通モードが限定される可能性がある

◆交通費助成 ^{プラス} + ウォーキングポイントの活用

長崎県健康アプリ



佐世保市地域通貨



チケット機能を利用

事業費	・アプリ関係は必要なし（県負担） ・応募に対する経費（景品など）
事業内容	・ポイントに応じ景品等に交換する ①アプリを利用しポイントを獲得 ②ポイントをチケットに交換 ③アプリ内で応募する ④応募されたデータが県から市へ送信される ⑤市が景品を渡す
課題	・歩数に歩数によりアプリに付与されたポイントをアプリ内で直接利用景品に替えることができない

専用アプリを改修

事業費	・アプリ改修費（100万円～） ・ランニングコスト（180万円/年） ・ポイント付与に対する経費（eコインポイントや景品など）
事業内容	・歩数に応じたポイント付与 ①歩くことによりポイントを獲得 ②ポイントを利用する
課題	・経常経費が必要となる ・県が推進する同様のアプリがある

4. 次回協議会日程

会 議	日 時	審 議 内 容
第1回（済）	令和7年5月23日 19：00～	「敬老特別乗車証交付事業の今後の在り方について」の諮問
第2回（済）	令和7年7月28日 19：00～	高齢者の健康増進として「施策の方向性」を提示（4案）
第3回	令和7年8月28日 19：00～	交通費助成を柱とした見直し案の提案
第4回	令和7年9月末を予定	「敬老特別乗車証交付事業の今後の在り方について」の答申