

高齢者外出支援策に関するあり方懇話会まとめ  
(案)

令和6年3月19日

三田市外出支援策に関するあり方懇話会

## 1. はじめに

三田市では、高齢者外出支援施策として、平成 11 年度から高齢者の日常の移動支援事業として、「高齢者運賃助成制度」が実施されてきました。

高齢者運賃助成制度は公共交通運賃を支援することで、外出促進を図る事業として実施されてきたものですが、「利用方法がわかりづらい」「利用できる公共交通が限られている」「地域における利用差がある」といったことが指摘されています。

こうした状況をうけ、令和 5 年度、高齢者運賃助成制度の見直しを前提とした「三田市高齢者外出支援策に関するあり方懇話会」（以下懇話会）が設置され、13 名の委員によってこれまで 5 回の懇話会を開催し、高齢者の外出支援に関する意見交換を行ってきました。また、見直し素案に対する市民意見を聞く場として開催された市民意見交換会（1 回）にも参加し、意見交換を行いました。

今後、高齢化の進展に伴い免許返納者数や車を気軽に利用できない人の増加が予測されるなかにおいて、公共交通の必要性は高まってくると予測されます。

外出の目的は、健康、コミュニティ、いきがい等と密接につながっており、外出することにより、外出意欲の維持や身体機能維持等、身体面や精神面でよい影響がもたらされると言われています。

これらを踏まえて、高齢者をとりまく福祉施策とも緊密に連携し、「公共交通で移動する」という視点から、高齢者の健やかな心と身体の維持による健康寿命の延伸につながるような制度となるよう、本懇話会での意見を尊重し高齢者運賃助成制度の見直しを検討されることを望みます。

## 2. 背景・現状について

三田市は、市域の南西部に人口が集中し、鉄道駅やバス停留所も多くなっていることから、地域によって公共交通の利用しやすさに差が生まれています。

また、三田市の人口は、平成 22 (2010) 年以降、微減傾向にあり、令和 5 (2024) 年 2 月末現在では 107,015 人となっています。今後は、人口減少が進展する状況のなか、生産年齢人口 (15 ~64 歳) が減少傾向し、65 歳以上は増加傾向の見込みとなっています。

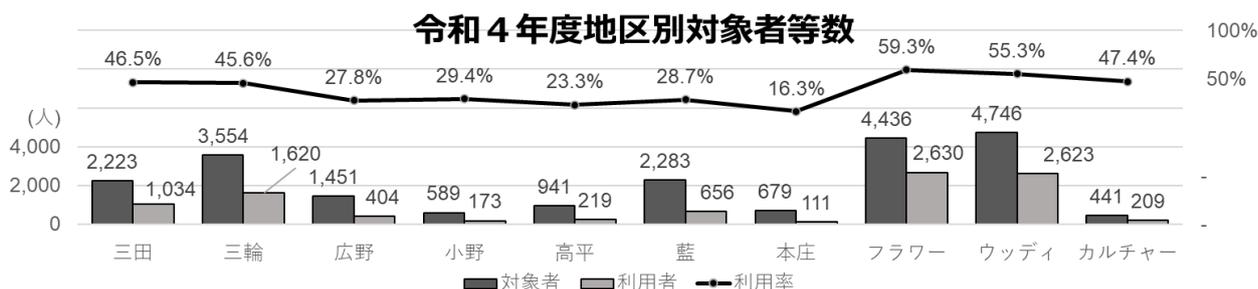
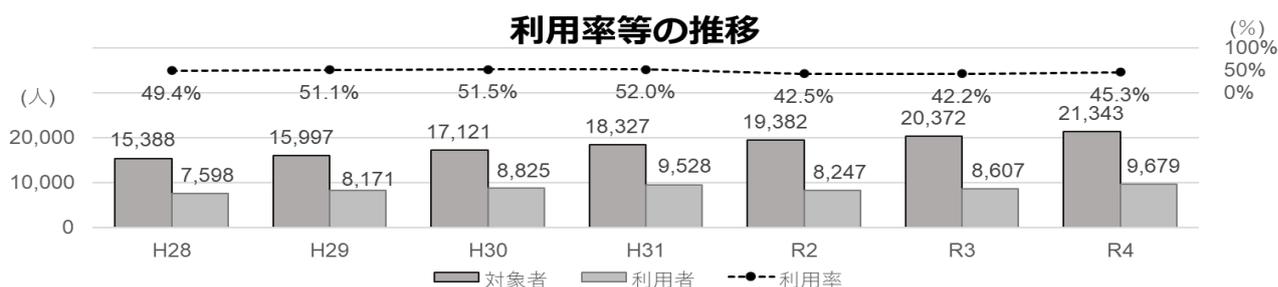
### (1) 現行制度の概要

対象者	3 月 31 日現在 70 歳以上かつ 4 月 1 日現在市内在住の市民
対象公共交通	電車 (JR 除く)・バス・タクシー (介護タクシー含む)
助成額	対象公共交通の運賃について、1 人あたり年間 7,500 円 (希望者に割引証 500 円×15 枚を送付)
利用方法	各自好きな対象公共交通を選択・組み合わせて利用
助成の考え方	運賃の半額分を助成 (※残り半額は自己負担)

### (2) 歳出予算額の推移



### (3) 利用実績



### 3. 現行制度における問題点について

現行制度の問題点については、以下のとおり整理しました。

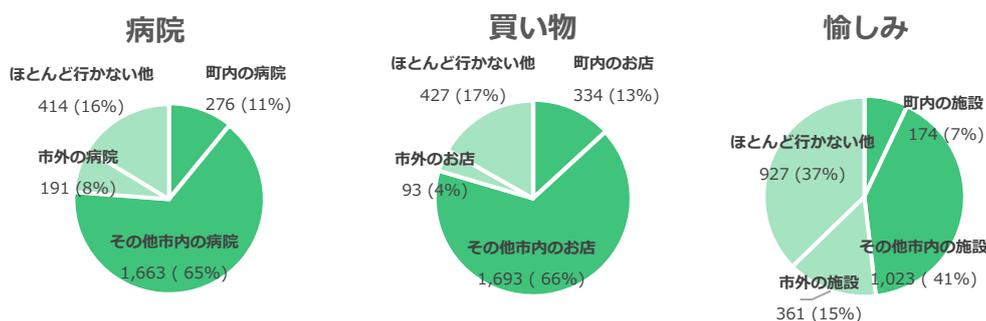
1. わかりづらい利用方法
  - ✓ 鉄道とバスは専用乗車券を購入して利用
  - ✓ 神戸電鉄は4種類・乗越精算のルールあり
  - ✓ タクシーは、乗車運賃に応じて割引証の利用枚数が変わる
2. 利用できる公共交通機関が限定
  - ✓ 鉄道は神戸電鉄のみ
  - ✓ JRが利用できない
3. 各地域における利用率に差が発生
  - ✓ ニュータウンの利用が多く、交通不便地の利用は少ない
4. 地域によって移動負担が異なる(運賃格差)
  - ✓ 同じ助成額でも利用できる移動機会に差が生じる
5. 乗車実態に応じた実績把握
  - ✓ 専用乗車券を購入した時点で助成
6. 年度切替に伴う空白期間が存在
  - ✓ 年度初めに対象者を確定し割引証を送付
7. 高齢化の進展に伴う財政負担の増加
  - ✓ 対象となる70歳以上の人口に比例

### 4. 高齢者の移動実態について

見直しを検討するにあたって、高齢者の移動実態について下記のとおり確認しました。

65歳以上を対象とした「高齢者交通行動アンケート調査」により目的別の移動先を調査した結果、日常生活に密接にかかわる「病院」「買い物」については、それぞれ76%、79%が市内移動(町内の病院/お店・市内の医院/お店)、「ゆしみ」については、市内移動(町内の施設・市内の施設)49%という結果が出ています。

このような高齢者の移動実態に着目すると、市内移動の充実が効果が高いことがわかります。



出処：平成29年度高齢者交通行動アンケート調査(対象65歳以上)

## 5. 見直しについて

### (1) 見直しの目的等に対する意見

現行制度における問題点や高齢者の移動実態を踏まえた制度見直しの方向性について、主な意見は下記のとおりです。

#### ① 見直しにあたっての基本的な考え方

見直しの目的	(1) 地域格差の是正（利用率向上） (2) 移動にかかる負担軽減
見直しの方向性	(1) 市内移動の充実
見直しにあたっての課題	(1) 交通不便地における運賃負担の軽減 (2) 利用方法の簡素化 (3) 切れ目ない支援制度 (4) 持続可能なしくみ

#### ② 主な意見

##### イ) 支援について

- 高齢者がこれからも増加する一方で、個人に対する支援額が減っていく現状がある。市民や企業負担についても検討しながら、時代に応じた予算のあり方を考える必要がある。
- 予算が限られる状況ではあるが予算ありきではなく、地域と行政の枠割分担のうえ、地域も相応の負担が必要。
- 車を運転する人（せざるを得ない人）は、年齢に関係なく自分で運転しようとするため、助成は必要ないのではないか。

##### ロ) 制度対象者について

- 元気な高齢者や支援が必要な高齢者等様々であるので、生活支援の視点で総合的に考えていくことがよい。
- 身体機能や家庭事情は様々なので、移動に困っている人に対象を絞るという考え方もある。（例えば避難行動要支援者や運転できない方）
- 高齢化が進む中で認知症の利用者等様々なケースが想定されるので、実態を踏まえた策を考える必要がある。

##### ハ) 見直しの考え方について

- 市としての大きなランドデザインを持って、目指すところ・ターゲットを検討していくべき。
- 公共交通機関と地域内交通を連携・補完できるしくみがよい。

- 現行制度における利用の地域差や、公共交通事業者も減便せざるを得ない厳しい状況を踏まえて、既存の公共交通を活用する検討ではなく、抜本的なしくみづくりが課題である。
- 高齢者運賃助成制度は資金支援ではなく、外出をしてもらうためのきっかけづくりの施策。
- 高齢者は「ゆしみ」に関してサポートを頼むことを遠慮しがちであるので、「ゆしみ」の要素を取り入れながら、地域内移動のネットワークを作っていけばよい。(公共交通運賃の助成に限らず循環バス等も選択肢)

## 二) 市内移動の充実について

- 高齢になるにつれて市外へ出ていくという機会は減っていくので、公共交通を活用した市内移動の充実という方向でよい。
- 市内限定の考え方に対して賛成するが、市街地や市内の魅力のあるところに行きたいと思っても、駐車場の確保やバス停が遠い等交通機関利用しにくいという実態がある。
- 市外も検討してほしい※

## ホ) その他

- バス、鉄道、タクシー共通に使える仕組みを存続してほしい※

## (2) 見直しの素案に対する意見

### ① バス(市内定額乗車制度)

#### イ) 概要

- 市内で乗降する場合は、定額で利用できる(正規運賃との差額は市が負担)

#### (特徴)

- 市内乗降時のみを対象
- どの地域でも同じ負担額(1乗車200円~250円程度)
- 紙式乗車券からICカード型へ

#### ロ) 主な意見

- ICカードは使いやすくなってよい※
- 購入手続き不要はよいです※
- 地域のバス料金の差をこの制度の中で解消しようとするのは無理がある※
- 乗り継ぎも考慮した仕組み作り※
- 現在のカードへのチャージ場所が2か所はとても不便。それは何とかしてほしい※

※：市民意見交換会での意見

## ② 鉄道(企画乗車券制度)

### イ) 概要

- あらかじめ指定された日数分の乗車券で、任意の日に1日乗り降り自由に利用できる
- 正規運賃の概ね半額程度は市が負担

### (特徴)

- 市内路線のみを対象
- 切符式からカード式へ
- 利用方法を簡素化

### ロ) 主な意見

- ICカード化は、何回利用したかの記録がわかりにくいので可視化できるしくみが必要。
- カード式は良いと思う\*
- 企画乗車券は良い、魅力がある\*
- 今まで使ったことがない\*
- 利用する機会がない(駅が遠い)\*
- JRも利用できるようにしてほしい\*
- ニュータウンの特定利用になる\*
- 乗り放題にしては区間が狭い\*
- 市外も検討してほしい\*

## ③ タクシー(相乗りタクシー制度)

### イ) 概要

- 市内で乗降の場合、1乗車につき利用料金の
- 半額(最大2,000円)を支払う(正規運賃との差額は市が負担)

### (特徴)

- 自宅からスーパーマーケットや病院等ドア to ドアで移動(目的地限定)
- 複数人での乗車を推奨

※ 複数人で利用した場合、最大1,500円にするなど自己負担額が少なくなるようなインセンティブを付与

### (懸念事項)

- 市内乗降(目的地となる施設は限定)のみを対象
- バス便数が少ないエリアや鉄道が通っていないエリア(交通不便地)を対象
- マイナンバーカードの活用も視野に(利用実績把握の管理・利用回数制限)

\*: 市民意見交換会での意見

(懸念点)

- 相乗りタクシーのエリア設定
- おでかけサポート事業との棲み分け
- タクシーを利用できない地域が出てくる

□) 主な意見

- 相乗りタクシー導入により、稼働タクシーの数が少なくなる懸念があるため、普段からタクシーを利用する方に影響が出ないような制度設計が必要。
- 同じ方向、同じ日に行くことを連絡しあう等、相乗りする相手を探すのが難しいと思う。
- 一人で利用することになれば、支払い運賃を一人で負担することから使いにくいのではないか。
- 友達同士で普段から相乗りすることもあるので、制度として実施する必要があるのか。
- 三田市民病院は移転先が市外となっているので、市内移動に限定すると利用できない。
- 「対象者」と「対象者以外」が利用した場合の利用方法がわからない。
- ドア to ドアにより障害のある方の外出支援につながる\*
- 公共交通がない所に有効である\*
- 近距離には便利\*
- 利用するのに自分の時間で行動できる\*
- 相乗りによる地域コミュニティが増える\*
- インテンシブ導入は賛同できる\*
- 夜間運賃はどうなるのか、深夜運賃\*
- 昨今相乗りタクシーの制度がある。これをニュータウンも含めて導入してほしい\*
- マイナンバーカードで利用に賛成です\*
- マイナカードは反対\*

\*：市民意見交換会での意見

### (3) 地域における小さな移動について

高齢者運賃助成制度の見直しに併せて検討すべき事項として、地域における移動支援等に関する主な意見は下記のとおりです。

- バス・タクシー・鉄道といった公共交通支援がある一方で、地域のボランティア移動に対しても市として支援（金銭面・技術面）することを検討する必要がある。
- 公共交通機関と地域内交通を連携・補完できるしくみがよい。
- 高齢者が増加する状況のなかで、地域資源の活用することで持続可能となると考える。
- ボランティアとして地域の役に立ちたいと思っている方が活躍できるしくみが必要。
- 人手不足等の情勢を踏まえて、自家用車を活用できるしくみや、地域人材の活用も検討したい。
- 地域内交通への補助も検討（バス、ドライバー）※

## 6. 今後の施策実施にあたって

懇話会等で挙げられたこれまでの意見を踏まえ、高齢者運賃助成制度の見直しにあたって特に考慮いただきたい事項は下記のとおりです。

- 持続可能な制度となるよう将来的な見通しに基づいて、計画的な事業実施を推進する。
- 現行制度の地域差を踏まえて、地域の利用差が生じないような見直し策を検討する。
- 高齢者の移動実態を踏まえ、市内移動の充実を図るエリア設定する。
- 高齢者運賃助成制度が「ゆしみ」目的の外出に活用できるよう、地域活動や他の市施策との連携を図る。
- 高齢化の進展を踏まえて持続的な制度となるよう、対象年齢の引き上げや対象者絞り込みを検討する。
- 地域移動の充実を図るための支援策の検討や、地域団体・人材が地域に貢献できるしくみづくりを検討する。
- 高齢者運賃助成制度の対象公共機関に JR を導入できるよう、活用に向けて課題整理を継続して検討する。

---

※：市民意見交換会での意見

## 7. 開催状況

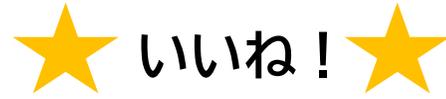
懇話会等開催状況は下記のとおりです。

回	日時	内容
第1回懇話会	令和5年7月6日(木) 10時00分~11時30分	高齢者外出支援策の検討・懇話会設置の趣旨について
第2回懇話会	令和5年9月15日(金) 10時00分~11時30分	交通ネットワーク・運賃助成制度の課題・見直し視点について
第3回懇話会	令和5年11月16日(木) 10時00分~11時30分	運賃助成制度見直し(案)について
第4回懇話会	令和5年12月27日(水) 14時00分~15時30分	運賃助成制度見直し(案)について
市民意見交換会	令和6年2月23日(金・祝) 10時00分~12時00分	運賃助成制度見直し(案)について
第5回懇話会	令和6年3月19日(火) 14時00分~15時30分	高齢者外出支援策に関するあり方懇話会とりまとめ

# 三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ (一部抜粋)



## 見直し素案(バス)について



- ICカードが便利
- 購入手続き不要が良い
- 定額制はvery good



- 近郊シニアの助成率が下がる
- 半額は崩さないでください
- 小児運賃より高いのはどう見てもバランスが悪
- 乗り継ぎも考慮した仕組み作り



- 助成が地域によって大幅に異なるので不公平
- あいのり号 (おでかけサポート事業) とのすみわけをする
- NicoPaカードのチャージ場所が2か所はとても不便

### 市内定額乗車制度

- 市内で乗降する場合は、定額で利用できる (正規運賃との差額は市が負担)

(特徴)

- 市内乗降時のみを対象
- どの地域でも同じ負担額 (1乗車200円~250円程度)
- 紙式乗車券からICカード型へ

例えば



例えば



市民意見交換会当日の様子





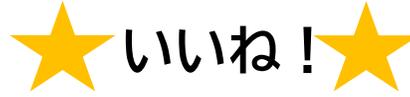
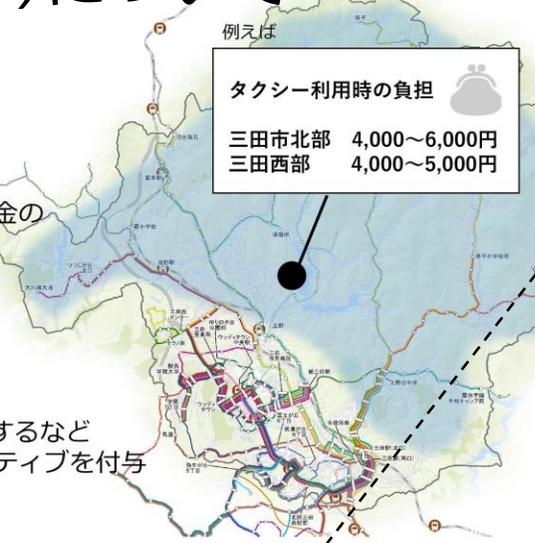
## 見直し素案(タクシー)について

### 相乗りタクシー制度

- 市内で乗降の場合、1乗車につき利用料金の半額（最大2,000円）を支払う（正規運賃との差額は市が負担）
- 自宅からスーパーマーケットや病院等ドア to ドアで移動（目的地限定）
- 複数人での乗車を推奨  
複数人で利用した場合、最大1,500円にするなど自己負担額が少なくなるようなインセンティブを付与

#### (特徴)

- 市内乗降（目的地となる施設は限定）のみを対象
- バス便数が少ないエリアや鉄道が通っていないエリア（交通不便地）を対象
- マイナンバーカードの活用も視野に（利用実績把握の管理・利用回数制限）



- 公共交通がないところに有効である
- 相乗りによる地域コミュニティが増える
- 人数が増えれば増えるほど負担が減るのは良い



- 人を誘って乗るのが難しい気がする
- 交通不便地に限定するのは趣旨に反する
- マイナンバーカードの使用に問題あり
- 目的地) “ゆしみ”に関連した場所も含めてほしい!



- 利用回数はバス電車と差が出るのでは？
- 高齢者と高齢者以外（付き添いなど）の人が乗った場合は？
- 何人でも利用できるのか



市民意見交換会当日の様子

三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

(テーマ：バス)

いいね！こんな風に使いたい	<b>○ICカード</b>
	ICカードが便利 (A班)
	現在の神姫バスカードを利用したい (B班)
	ICカードは使いやすくなってよい (C班)
	<b>○料金</b>
	乗り継ぎ可、定額OK (A班)
	三田市の料金の統合を考えると、補助を1~2割程度で決めてあげたら利用者も増えると思う。(定額はよい) (A班)
	遠隔地区への定額利用はよい (B班)
	購入手続き不要はよいです (B班)
	定額制はverygood (但し、専用ICカード運用の具体例はあるのか) (B班)
	690円が220~250円で使えるならOK (B班)
	1乗車200~250円を100~150円にしてほしい (B班)
	<b>○意見</b>
現在バスが一番使い勝手が良いので、神戸方面にも使えて便利です (A班)	
電車の時刻に合えば乗る (A班)	
こつすればよくなるんじゃない？	<b>○料金</b>
	神戸に行く回数がほとんどなので、すぐに7500円がなくなっています (A班)
	近郊シニア助成率下がる！ (B班)
	高齢者が一番利用しているのはバスです。半額は崩さないでください (C班)
	70は200円、80は100円、90は0円 (C班)
	バスはフリーパスにしてほしい (C班)
	830円のところが220円になるのは助かるでしょうが、その地域を助けるのと今沢山利用している200円台の地域を見捨てることになるのは変！ (C班)
	定額はよいが、全員の納得が得られるには最低の190円の半分、100円くらいだと使える (C班)
	小児運賃より高いのはどう見てもバランスが悪い (C班)
	半額の方が定額より安くなる。現在260円が130円、260円-220円=40円しか安くならない。半額はとても助かっている (C班)
	バスは良くなるらない。地域のバス料金の差をこの制度の中で解消しようとするのは無理がある (C班)

# 三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

## (テーマ：バス)

その他(質問)	車両のダウンサイズ化 (A班)
	デバンドバスは? (A班)
	乗り継ぎも考慮した仕組み作り (A班)
	バスとはオムニバス、乗合バスのこと、他にもある (A班)
	小野から小柿の予定路線が計画が消えた事による。不便で困っているのを何か解決策を検討してほしい (A班)
	市内東西の乗り継ぎをよくしてほしい (A班)
	バス走行状態が分かれば良い (A班)
	乗り継ぎも考慮した仕組み作り (B班)
	土日便の増便 (B班)
	バス便が増えないならライドシェアの積極的導入を促す (B班)
	特別乗車券の時間設定をなくしていただきたい (C班)
	コミュニティバスを検討すべきでは (C班)
	バスだけでなく鉄道、タクシーも助成の枠内で使えるようにしてほしい (C班)
	現在のカードへのチャージ場所が2か所はとても不便。それは何とかしてほしい (C班)
	助成が地域によって大幅に異なる。不公平である (C班)
	公共交通の問題と高齢者運賃の助成で解決するのは無理である。公共交通の問題は公共交通で検討する (C班)
	バスの本数を増やしてほしい (C班)
	同じ路線を複数動いており中間でのターミナルを設置し、便数を増やす) (C班)
	中間的な意見 (利用促進)
	利用の多い団体等でバス利用を促進する声掛けをすべき (高齢者の運転は危険・環境問題) (B班)
あいのり号とのすみわけをする (利用促進) (B班)	

三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

(テーマ：鉄道)

いいね！こんな風に使いたい	<b>IC化</b>
	IC化うれしい (A班)
	IC化はgood (B班)
	使う距離は短い、JRは高いのでメリットはある。カード式は良いと思う (B)
	ICカードで簡単に乗れる (C班)
	<b>制度について使うのでとてもうれしい</b>
	ウディタウン往復700円くらい正規でかかっていたので割引はありがたい (A班)
	鉄道にも補助があることは良いと思います (A班)
	1日乗車券より何回も乗車できる (A班)
	50日使えるようにしていただければありがたい (C班)
	JR、神鉄は運賃が高いので企画乗車券は良い (C班)
	企画乗車券は良い、魅力がある (C班)
	<b>ダイヤ</b>
	ダイヤ正確 (A班)
	<b>電車自体について</b>
	車輦内部は快適 (C班)
大阪へ行くのが一番早い！ (C班)	
こつすればよくなるんじゃない？	<b>利用頻度がない</b>
	あまり利用しない (A班)
	神鉄しか利用範囲がないので利用していない (A班)
	えんがないので使い道がわからない (B班)
	良い、神鉄は全く利用しないのでわからない (B班)
	居住地では神鉄は利用しない (B班)
	今まで使ったことがない (B班)
	神鉄は料金高いので利用しにくい。バス中心で (B班)
	利用する機会がない (駅が遠い) (B班)
	何回使えるか、りょうがあるか (C班)
	<b>JRの利用</b>
	利用範囲 (JRの地域) を広げてほしい (A班)
	JRも利用できるようにしてほしい (A班)
	JRも付ける補助を行うと良い (A班)
	JRを利用したい (現状はない) (B班)
	JRも使えるように (B班)
	JRでも使えないのか (B班)
	JRが使えるように (B班)
	身近な鉄道は対象外で使えない (B班)
	利用はJRのみ、年1~2回！市内は0です (B班)
神鉄路線に住んでいないので意見も出しにくい。JRにも使える工夫をしてほしい (C班)	
JRにも補助金ができるよう！ (C班)	

三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

(テーマ：鉄道)

	身近な鉄道は対象外で使えない (C班)
	JRを使えるようにしてほしい (C班)
	JRの助成を考えてほしい (新三田～あいもと間) (C班)
こつすればよくなるんじゃない？	<b>郊外にも広げてほしい、範囲拡大</b>
	ニュータウンの特定利用になる (A班)
	乗り放題にしては区間が狭い (A班)
	神鉄で神戸へ行くうえで利用できない (A班)
	テクノパーク、学園まで延長して！ (A班)
	鉄道で三田市内のしほり困難 (B班)
	市外にも出たい (B班)
	市外も検討してほしい (B班)
	三田市内から市外に行きたい (B班)
	市内では藍地区では使えない (B班)
	ICカードの利用で市を離れても普通料金に切り替わりそのまま (B班)
	つつじが丘まで延長する (B班)
	市外行がなくなるのは目的にそわない。指定地域にしていけるようにしてほしい (C班)
	<b>選択制維持する</b>
	バスと鉄道を乗り継ぎする利用も地域によって発生する (A班)
	バス、鉄道、てくしー共通に使える仕組みは存続してほしい (C班)
	選択制はなくして実績払いで (C班)
	ICカードでバスにのって鉄道にのれるように (C班)
	鉄度だけでなくバス、タクシーも好きな組み合わせで選べるようにしてほしい
	<b>不便</b>
わかりづらい (B班)	
便利な利用法 (例) が必要では？ (B班)	
乗り放題、シニアはそれほど活発に動けない (B班)	
(質問) その他	Speed Up (神鉄) がほしい (遅い) (A班)
	ダウンサイズ (小型化) を考えられないか？ (A班)
	三田市の地域を考慮して三田市民のニーズをだんだん取り入れて市独自 (B班)
	助成券を売買されない方法を！ (C班)
	先払いになるバスのシステムと同じようにできないか (C班)

三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

(テーマ：タクシー)

いいね！こんな風に使いたい	<b>良いところ</b>
	Door to door (A班)
	天気が悪い時 (A班)
	荷物が大きい/重い時 (A班)
	ドアtoドアにより障害のある方の外出支援につながる (A班)
	公共交通がない所に有効である (A班)
	私はタクシーは利用したことがありません、良い点、近距離には便利 (A班)
	自己負担額が上限2000円OK (B班)
	利用するのに自分の時間で行動できる (C班)
	<b>相乗り</b>
	相乗りによる地域コミュニティが増える (A班)
	人数が増えれば増えるほど負担が減るのは良い (B班)
	相乗りをPRすることはすごく良い (B班) ・インテンシブ導入は賛同できる (C班)
相乗り良い、大いに賛同できる (C班)	
「うつすればよくなるんじゃない？」	<b>相乗り</b>
	人を誘って乗るのが難しい気がする (A班)
	相乗りって現実的？タクシー本来の利用のあり方を考えると2人乗車は通常で、現時点もしくは将来を考えると重要な中身と云えます (B班)
	人を集めるのが大変、行き先が違う (B班)
	利用する家が遠いと相乗りはできにくい (C班)
	相乗りはよさそうだが仲々むずかしい、タクシー利用するのは病院の帰りとかが多い。その時そこでつつじ方面の人をつのるのですか？ (C班)
	<b>料金</b>
	料金高い (A班)
	夜間運賃はどうなるのか、深夜運賃 (C班)
	高齢者や障害者の利用を無料にする (C班)
	年7500円の補助が少ない (C班)
	<b>エリアのはなし</b>
	交通不便地に限定 (B班)
	70才以上であればマイナンバーで確認してOK、何人でも利用可？ (B班)
	行き先は公共施設全てOKか (B班)
	多く利用拡大は全地域でおこっている。タクシー利用の拡大に対応するようにしてほしい (C班)
	何回でものれますか、地域が限定されますか、対象外地域から対象地域へ乗ることは可能かですか、(例) ウッディタウン市民病院からつつじが丘まで行く (C班)
交通不便地に限定するのは主旨に反する。交通不便地は公共交通の整備で対応す	
昨今相乗りタクシーの制度がある。これをニュータウンも含めて導入してほしい、計算もしなくてすむ、相乗りもすすむ (C班)	

三田市高齢者運賃助成制度市民意見交換会ワークショップ 意見

(テーマ：タクシー)

	利用できるのは交通不便地域のみ、ウッディタウンははずれている。しかし、タクシーの利用は拡大傾向。目的にそうものになっていない (C班)
	お出かけサポートのエリアを拡大してほしい (C班)
	<b>マイナンバーカード</b>
	マイナンバーカードで利用できるのはいい案です (B班)
	マイナンバーカードの使用に問題あり (B班)
	マイナンバーカード (ICカード) の使用ができない? (C班)
	マイナカードは反対 (C班)
よくなるんじやない? こうすれば	<b>上限</b>
	タクシーは上限がなければうれしいが、利用するものはやはりバス路線の充実でタクシーとバス、鉄道とかどれも使えるようにするべし (C班)
	<b>行先</b>
	(目的地) に“ゆしみ”に関連した場所も含めてほしい! (A班)
	<b>その他</b>
	予約ができない (A班)
すぐ来ない (A班)	
	タクシー使ったことはありませんが、直ぐに用がなさないことがあると思います (A班)
その他 (質問)	利用回数はバス、電車と差が出るのでは? (A班)
	タクシー代個人が2000円負担すれば例えば6000円かかれば4000円は市の負担と聞いたのですが間違いありませんか? (A班)
	自宅近くのバス停を利用して次はバスに乗車して、帰りはバス～自宅へタクシー以外で利用は可能ですか? (A班)
	配車時間を調整してくれる (相乗り) (A班)
	現実に利用の中身を見ると、介護タクシーを別事業で実施は何故? (B班)
	地域内交通への補助も検討 (バス、ドライバー) を (B班)
	高齢者と高齢者以外の人に乗った場合は (付き添いなど) (B班)
	何人でも利用できるのか (B班)
	ライドシェアの導入を早く! (C班)
	使用する回数が不公平である (C班)
	運転手が不足するのであればライドシェアの導入を考えてほしい (C班)
	2人の目的地が違えば目的地方面に一緒に来る人をまつのか? ←A.その時は1人で待つ (C班)
	<地域差>
	市内限定は主旨にあわない。市外の指定地域には助成が出るようにする (C班)