



横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会

第1回 次第

日 時 令和元年6月19日午後5時30分～

場 所 関内中央ビル5階特別会議室

- 1 委員の紹介
- 2 あいさつ
- 3 専門分科会の設置趣旨等について
- 4 専門分科会長及び職務代理者の選出
- 5 審議事項
 - (1) 敬老特別乗車証制度の概要
 - (2) 制度の位置付け
 - (3) 現行制度の課題
 - (4) 他都市制度等の事例検討
 - (5) 検討の論点
- 6 その他

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会

委員名簿

(敬称略 50音順)

- | | |
|-------|-----------------------|
| 岡 道子 | 横浜市町内会連合会委員 |
| 鎌田 実 | 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 |
| 烏田 次雄 | 横浜市老人クラブ連合会理事長 |
| 田高 悦子 | 横浜市立大学大学院医学研究科地域看護学教授 |
| 田邊 裕子 | 横浜市社会福祉協議会地域活動部長 |
| 八郷 大文 | 神奈川県バス協会理事長 |
| 三上 章彦 | 横浜シーサイドライン代表取締役社長 |
| 山崎 泰彦 | 神奈川県立保健福祉大学名誉教授 |

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会
事務局名簿

健康福祉局長 田中 博章

健康福祉局 高齡健康福祉部長 松本 均

健康福祉局 高齡健康福祉課担当課長 木野知 裕

健康福祉局 高齡健康福祉課生きがい係長 野澤 正美



健高健第 248 号
令和元年 5 月 30 日

横浜市社会福祉審議会
委員長 大場 茂美 様

横浜市長 林 文子



横浜市敬老特別乗車証制度のあり方について（諮問）

横浜市敬老特別乗車証（以下「敬老バス」といいます。）制度については、少子・高齢化の進展により対象となる高齢者が増加すると共に、事業費が増加し、交通事業者・本市ともに負担が増えるなどの課題があります。

今後も中長期的な高齢化の進展により、さらなる事業費の増加が見込まれることから、持続可能な制度となるよう、見直しが必要です。

そこで、敬老バスの制度の対象者、費用負担、受益者負担及び対象交通機関等、制度のあり方について諮問します。

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会運営要綱

制 定 令和元年6月13日

(趣旨)

第1条 横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会（以下「専門分科会」という。）の所管事項、組織、運営等について必要な事項は、社会福祉法（昭和26年法律第45号）（以下「法」という。）、社会福祉法施行令（昭和33年政令第185号）（以下「令」という。）及び横浜市社会福祉審議会条例（平成12年2月横浜市条例第3号）（以下「条例」という。）に定めがあるもののほか、この要綱の定めるところによる。

(定数)

第2条 専門分科会は委員8人以内で組織する。

(所管事項)

第3条 専門分科会は、横浜市敬老特別乗車証制度の対象者、費用負担、受益者負担及び対象交通機関等、制度のあり方について調査審議する。

(専門分科会長の選任)

第4条 専門分科会の専門分科会長は、当該専門分科会に属する委員及び臨時委員の互選によってこれを定める。

(専門分科会長の職務代理者)

第5条 専門分科会長に事故があるとき、又は専門分科会長が欠けたときは、あらかじめ専門分科会長の指名する委員又は臨時委員が、その職務を代理する。

(専門分科会の決議)

第6条 専門分科会の決議は、これをもって横浜市社会福祉審議会の決議とする。

(会議の傍聴)

第7条 専門分科会の会議の傍聴を希望する者が定員を超えるときは、抽選によるものとする。

(秩序の維持)

第8条 会議を傍聴する者（以下「傍聴者」という。）は、会場の指定された場所に着席しなければならない。

2 傍聴者は、会場において、写真撮影、録画、録音等を行ってはならない。ただし、専門分科会長が許可した場合は、この限りでない。

3 危険物を持っている者、酒気を帯びている者その他専門分科会長が会議の運営に支障があると認める者は、会場に立ち入ってはならない。

(会場からの退去)

第9条 専門分科会長は、傍聴者が会議の進行を妨害する等会議の運営の支障となる行為をするときは、当該傍聴者に会議の運営に協力するよう求めるものとする。この場合において、専門分科会長は、当該傍聴者がこれに従わないときは、会場からの退去を命じることができる。

(会議の非公開)

第10条 横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号）第31条ただし書の規定により会議を非公開とするときは、専門分科会長はその旨を宣告するものとする。

2 専門分科会長は、委員の発議により会議を非公開とするときは、各委員の意見を求めるものとする。

3 会議を非公開とする場合において、会場に傍聴者等がいるときは、専門分科会長は、その指定する者以外の者及び傍聴者を会場から退去させるものとする。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、専門分科会の運営その他必要な事項は、専門分科会長が専門分科会に諮って定める。

(事務局)

第12条 専門分科会の事務局は、健康福祉局高齢健康福祉部高齢健康福祉課に置く。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和元年6月13日から施行する。

(この要綱の失効)

2 この要綱は、第3条に掲げる事項に係る答申を市長が受けた日限り、その効力を失う。



第1回

横浜市敬老特別乗車証制度の あり方に関する検討専門分科会

令和元年6月19日

横浜市健康福祉局
高齢健康福祉課



第1回 議事資料目次

1 敬老特別乗車証制度の概要

- (1) 目的と沿革
- (2) 事業内容

2 制度の位置づけ

制度の役割（機能）

3 現行制度の課題

- (1) 利用者
- (2) 交通事業者
- (3) 財政負担
- (4) まとめ

4 他都市制度等の事例検討

5 検討の論点

1 敬老特別乗車証制度の概要

(1) 目的と沿革

1 制度の目的

高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図る。⇒[関係資料1参照](#)

2 制度の沿革

- 昭和49年 4月 70歳以上の高齢者を対象に、市営交通について事業開始
- 11月 民営バスを対象交通機関に追加
- 平成元年 7月 金沢シーサイドラインを対象交通機関に追加
- 平成14年10月 希望発行制を導入。証更新期限を3年から1年に変更
- 平成15年10月 利用者の一部負担制を導入。市内郵便局での証交付を開始
- 平成19年5月～ 横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会を実施
- 平成20年10月 利用者負担金値上げ（平均約1.3倍）
- 平成23年10月 利用者負担金値上げ（平均約1.1倍）。市費を88.5億円で固定。
- 平成30年度～ 見直しの検討期間中は利用者数の増加を踏まえた市費負担の増加で対応。
ただし、平成30、令和元年度に限り、市営地下鉄について一部減額。

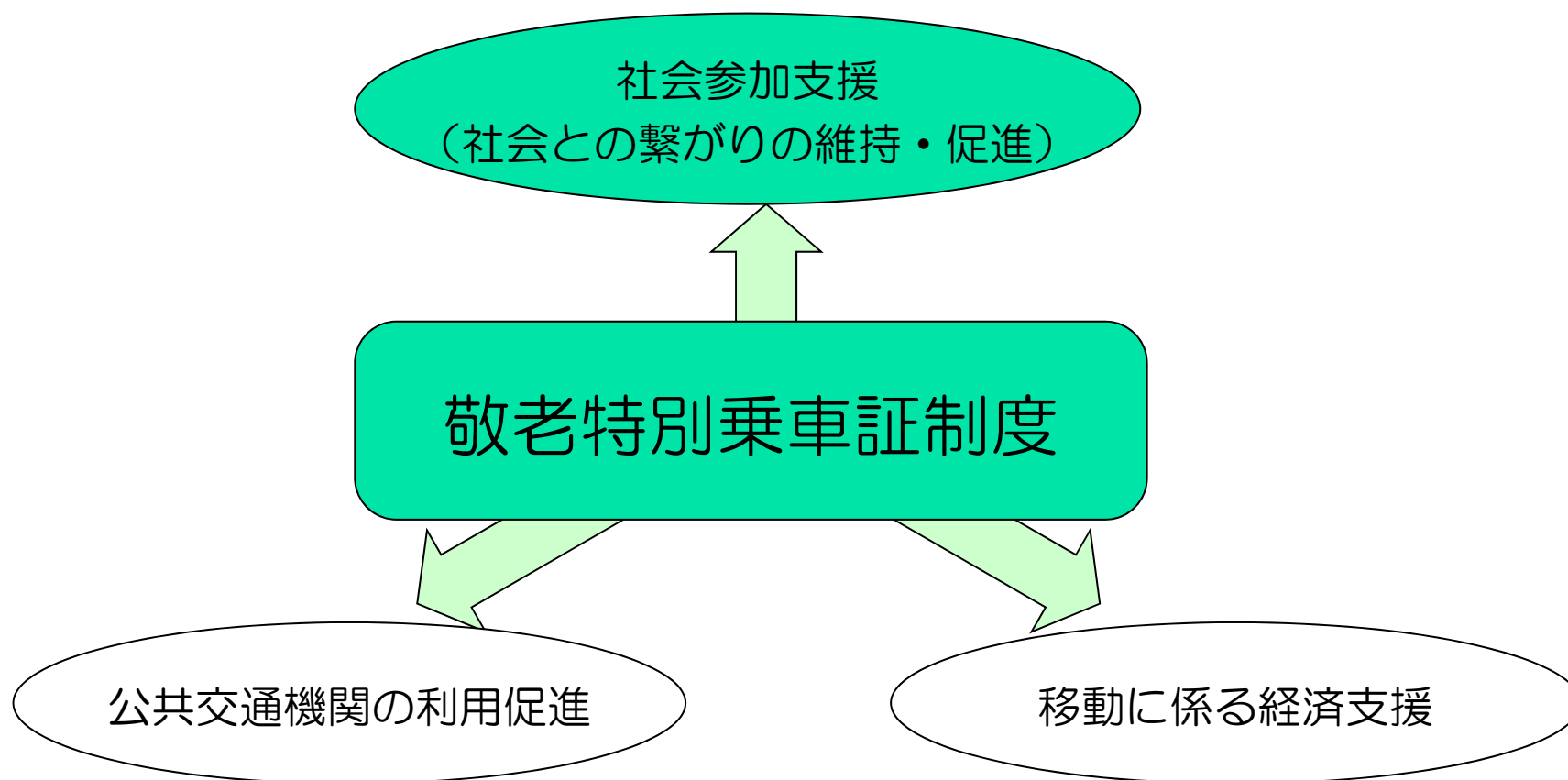
1 敬老特別乗車証制度の概要

(2) 事業内容

利用対象者	市内に居住している満70歳以上の人（公共交通機関の利用が困難な人を除く）
証の有効期間	1年間：10月1日～翌年9月30日
利用者負担 （年額）	① 身体障害者手帳1～4級所持者など……………無料 ② 生活保護を受給している方・同一世帯全員が市民税非課税の方……3,200円 ③ 本人非課税者で世帯員に課税者がいる方……………4,000円 ④ 市民税課税で合計所得金額が150万円未満の方……………7,000円 ⑤ 市民税課税で合計所得金額が150万円以上250万円未満の方……8,000円 ⑥ 市民税課税で合計所得金額が250万円以上500万円未満の方……9,000円 ⑦ 市民税課税で合計所得金額が500万円以上700万円未満の方…10,000円 ⑧ 市民税課税で合計所得金額が700万円以上……………20,500円
対象交通機関	民営バス（10社）、市営バス、市営地下鉄、金沢シーサイドライン
発行方法	① 8月上旬に手続き案内と申請書を郵送 （新規70歳到達者は、到達月の約1か月半前に手続き案内と申請書を郵送） ② 希望者は申請書に記入の上、返信用封筒により返送 ③ 納付書又は引換券（無料の場合）を郵送 ④ 市内郵便局で、負担金納入又は引換券と引き換えに乗車証を交付

2 制度の位置づけ

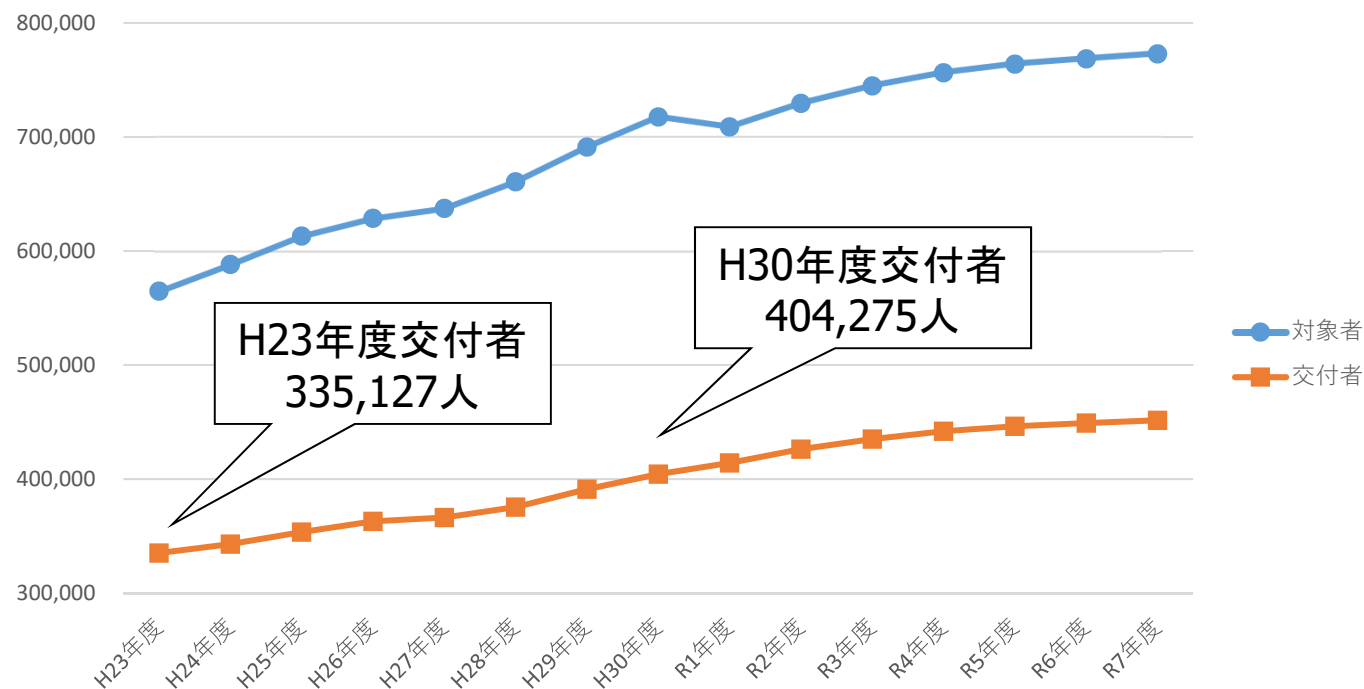
制度の役割（機能）



3 現行制度の課題

(1)－① 交付者数の増加（推移）

前回負担金を値上げした平成23年度の交付者数は33.5万人だったが、平成30年度には約7万人増の40.4万人に達している。



※H30年度までは年度末時点の決算数値。R1年度以降は推計値。

3 現行制度の課題

(1)－② 交付者数の増加(交付率)

交付者数が増加する一方、交付率はほぼ横ばいで推移している。
H30年度現在は56.34%の人（おおよそ2人に1人）が交付を受けている。

	H23年度	…	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
交付者数実績（人）	335,127	…	366,337	375,351	391,056	404,275
対象者数（人）	564,756	…	637,324	660,660	691,140	717,503
交付率	59.34%	…	57.48%	56.81%	56.58%	56.34%

※ 交付実績等の数値はいずれも年度末実績の数値

3 現行制度の課題

(1)－③ 交付者の負担区分別割合

無料区分の方及び3,200円と4,000円の市民税非課税の区分の方のみで全体の交付者の64.4%を占めている。

【H30年度 負担区分別交付者数】

※ H30年度末の実績数値

負担区分		交付者数	構成比
無料	障害者等	35,319人	8.74%
3,200円	生活保護受給者、世帯全員非課税	115,002人	28.45%
4,000円	本人は非課税だが、世帯員に課税者あり	109,812人	27.16%
7,000円	合計所得金額150万円未満 (年金収入のみ270万円未満)	59,615人	14.75%
8,000円	合計所得金額150～250万円未満 (年金収入のみ270～約383万円未満)	50,365人	12.46%
9,000円	合計所得金額250～500万円未満 (年金収入のみ約383～約681万円未満)	27,120人	6.71%
10,000円	合計所得金額500～700万円未満 (年金収入のみ約681～約813万円未満)	3,561人	0.88%
20,500円	合計所得金額700万円以上 (年金収入のみ約813万円以上)	3,481人	0.86%
		404,275人	100.00%

64.4%

3 現行制度の課題

(1)－④ 利用状況（利用実態調査）

敬老パス利用者の実態を把握するため年1回、バス利用に限って、利用実態調査を実施

【概要】

調査方法	敬老パスの対象となる全てのバス路線で、バス乗務員（運転手）によって、敬老パス利用者数をカウントする。
調査バス会社	市営バス、民営バス（10社） ※平成30年度時点
調査日	平日と休日の各1日 ※平成30年度、敬老パスは11月15日（木）と11月18日（日）に実施

3 現行制度の課題

(1)－④ 利用状況（利用実態調査）

過去4年間の利用実態調査によると、1人当たりの平均月利用回数は概ね22回～25回程度と推測される。

		平成27年度		平成28年度		平成29年度		平成30年度	
利用実態 調査結果	平日利用回数	309,837回		332,894回		323,061回		328,027回	
	うち民営バス	183,082回	59.1%	196,477回	59.0%	188,208回	58.3%	191,343回	58.3%
	うち市営バス	126,755回	40.9%	136,417回	41.0%	134,853回	41.7%	136,684回	41.7%
	休日利用回数	200,977回		226,254回		214,074回		226,556回	
	うち民営バス	119,340回	59.4%	131,213回	58.0%	125,339回	58.5%	128,809回	56.9%
	うち市営バス	81,637回	40.6%	95,041回	42.0%	88,735回	41.5%	97,747回	43.1%
支出額 (千円)	民営バス	4,795,839	56.6%	4,831,584	56.8%	4,850,239	56.9%	5,556,835	59.0%
	市営バス	3,671,244	43.4%	3,671,244	43.2%	3,671,244	43.1%	3,861,530	41.0%
交付者数		366,337人		375,351人		391,056人		404,275人	
1人あたり平均月利用回数		22.8回/月		24.2回/月		22.4回/月		22.2回/月	
バス乗車あたり単価		84.7円		78.1円		81.1円		87.4円	

【参考】平均月利用回数及び乗車単価の算出方法は次のとおり（平成30年度を例にした場合。土曜日を休日として計算）

- ①〔平日利用回数（328,027回）×平日（247日）〕＋〔休日利用回数（226,556回）×休日（118日）〕＝年総利用回数
- ②年総利用回数（107,756,277回）÷12か月÷交付者数（404,275人）＝22.2回/月
- ③民営・市営バスへの支出額（5,556,835千円＋3,861,530千円）÷12か月÷404,275人÷22.2回＝87.4円/回

3 現行制度の課題

(1)－⑤ 利用状況（利用者アンケート）

利用実態調査対象外の市営地下鉄・金沢シーサイドライン利用者を含めて、より具体的な利用状況を把握するため、平成29・30年度に利用者アンケートを実施

【概要】

調査方法	敬老パスの更新のために利用者に送付する納付書（引換券）に利用者アンケート調査票を同封し、納付書（引換券）と一緒に郵便局または区役所で提出してもらう。
回収期間	9月2日～10月12日 ※平成30年度
対象者	約40万人 ※平成30年度
回答数	168,350件（回答率 約42%） ※平成30年度

3 現行制度の課題

(1)－⑤ 利用状況（利用者アンケート）

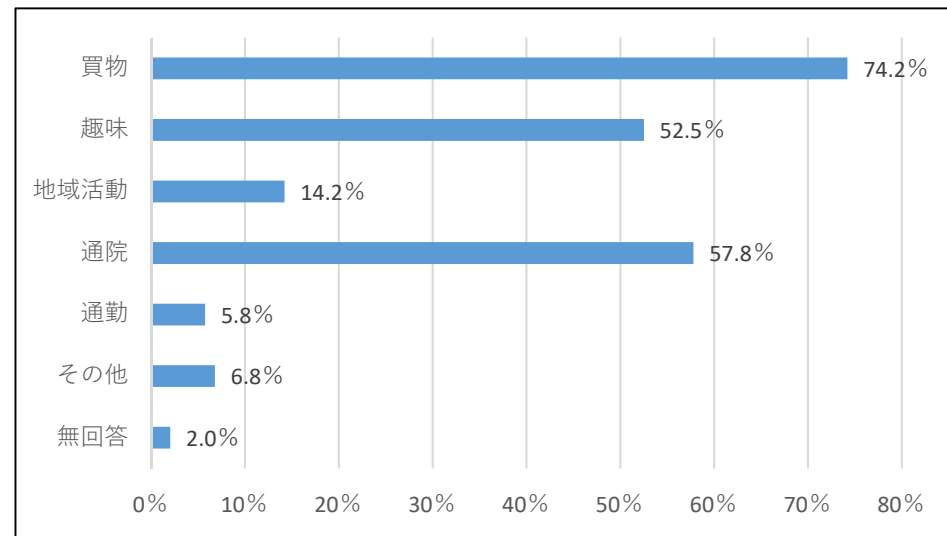
⇒関係資料2参照

【アンケート結果】

- ・利用者アンケートによるバスの平均月利用回数は、約25回だった。
- ・敬老パスの用途として、買物に利用する方が最も多く、次いで通院、趣味の順に利用する方が多かった。

バス合計	25回／月
民営バス（10社）	13回／月
市営バス	12回／月
市営地下鉄	7回／月
金沢シーサイドライン	0.8回／月

※上記の月利用回数は、アンケートで集計した各交通事業者の総利用回数を全有効回答数で除して算出しているため、沿線利用者の平均とは異なります。



3 現行制度の課題

(2)－① 交通事業者への助成金

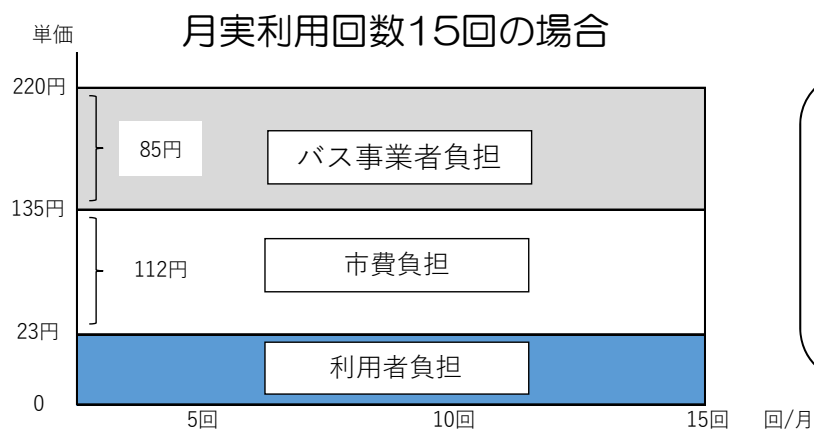
横浜市では、次の積算式に基づいて各交通事業者に助成金を支払っている。

バス (市営・民営)	①想定交付者数(※)×公民シェア率＝負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価(135円)×月乗車想定回数(15回)×12月 ＝助成金 ※平成30年度は387,587人
市営地下鉄	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率＝負担金算定人員(※) ②負担金算定人員×230円×月乗車想定回数(9回)×12月＝地下鉄負担金 ※平成30年度は83,234人
金沢シーサイド ライン	定期券算定式 A 前々年度交付実績人数(※)×280円×月乗車想定回数(9回)×12月 ＝定期券負担金 ※平成30年度は9,148人 往復乗車券算定式 B 前々年度交付実績枚数×280円＝往復乗車券負担金 (合計) A + B = 金沢シーサイドライン負担金

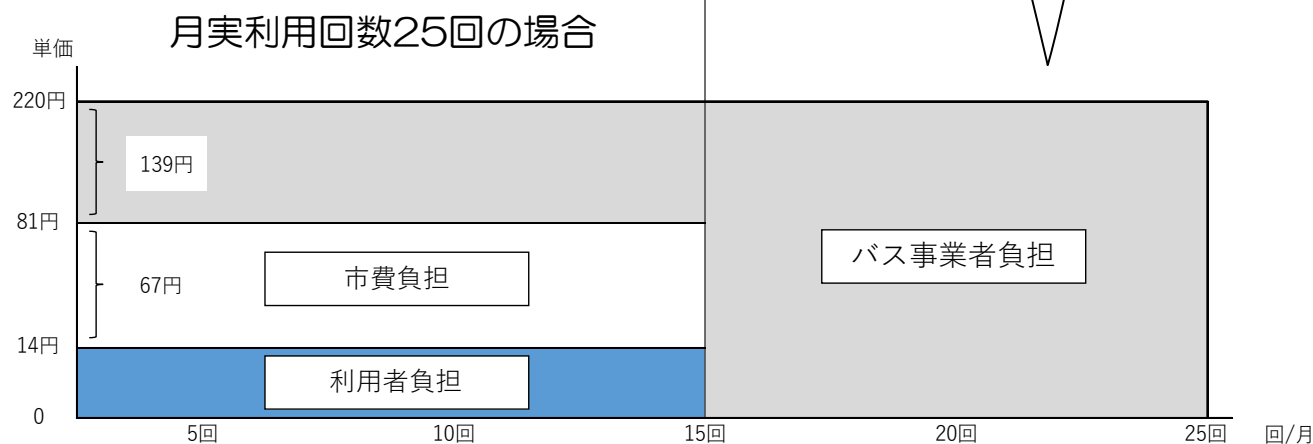
3 現行制度の課題

(2)－② 交通事業者の負担割合（バスその1）

※ 下記のイメージ図は一乗車単価を220円ベースにして作成



バスの月利用回数を15回と想定してバス事業者に助成金を支払っているため、実際の月利用回数が15回を超えた場合、超過分はバス事業者の負担となる。



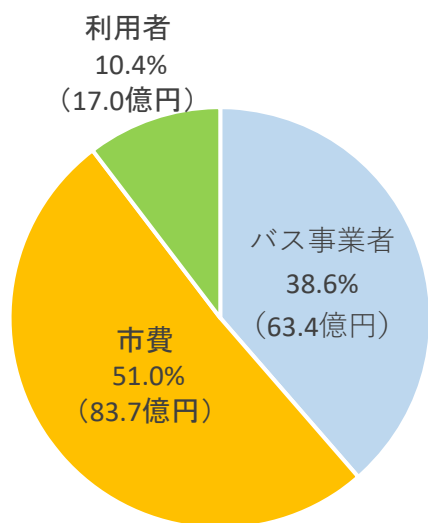
3 現行制度の課題

(2)－② 交通事業者の負担割合（バスその2）

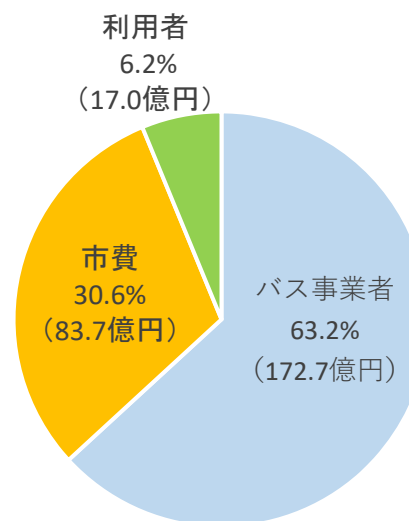
※ 下記の説明及びグラフは一乗車単価を220円ベースにして作成

実際の月のバス利用回数が15回だった場合、バス事業者の負担割合は約39%だが、仮に25回と考えた場合、バス事業者の負担割合は60%以上となる。一方、利用者の負担割合は、15回の場合は約10%、25回の場合は約6%程度である。

月実利用回数15回の場合



月実利用回数25回の場合



3 現行制度の課題

(3) ① 財政負担の増加（これまでの推移）

【事業費推移（過去4か年）】

金額単位：億円

	H23	…	H28	H29	H30	R1
バス事業者への支払額：A	81.6	…	85.0	85.2	94.2	100.6
地下鉄への支払額：B	17.9	…	17.9	17.9	16.0	13.8
ｼｰｻｲﾄﾞﾗｲﾝ事業者への支払額：C	3.9	…	3.9	3.9	4.6	5.2
事業費：D(=A+B+C)	103.4	…	106.8	107.0	114.8	119.6
利用者負担額：E	16.7	…	18.2	19.0	18.9	20.2
一般財源支出額：F(=D-E) ※	86.7	…	88.7	88.0	95.8	99.4

※ H30・R1年度は予算数値

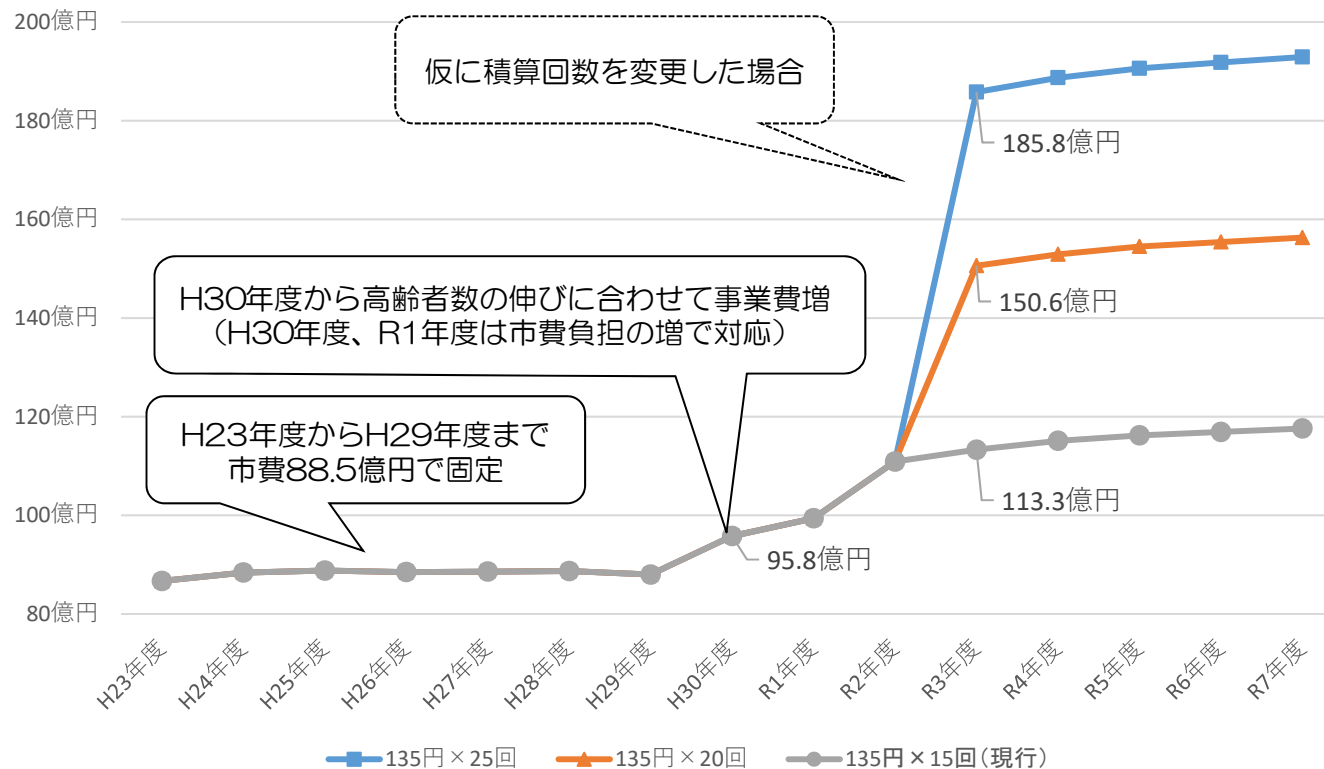
※ 事業費数は事務経費（証印刷・郵便局窓口発行委託料等で約1億円程度）を除いた数値

※ 百万円以下を四捨五入しているため合計値が一致しない場合があります。

3 現行制度の課題

(3) - ② 財政負担の増加 (今後の見込み)

2年後の令和3年度に仮にバス事業費を135円×25回で積算した場合、市の財政負担は185億円を超過する見込み (地下鉄・シーサイトライオン含む)



3 現行制度の課題

(4) 課題の整理 (その1)

①利用者

- 交付者数は年々増加しており、将来人口推計から、当面の間、なお増加する見込み。
- 交付者が増加する一方、交付率は50~60%程度で、ほぼ横ばい。
- 交付者の負担区分別割合では、市民税非課税区分以下（負担額年4,000円以下）が64.4%を占めている。
- バス利用回数は想定回数（月15回）を上回る、月22回~25回程度と推測される。（年1回の実態調査とアンケートからの推測値であり、利用実態の透明化が必要。）

3 現行制度の課題

(4) 課題の整理 (その2)

②交通事業者

- バス利用回数が月22回～25回と推測されるが、助成金の月乗車想定回数は15回であることから、負担が重くなっている。

③財政負担

- バス利用回数を月25回と想定した場合、利用者・バス事業者・本市の負担割合は、概ね1：6：3となっている。
- 令和元年度予算における市費負担額（約100億円）に対し、令和3年度に仮にバス事業費を乗車回数25回で積算した場合、市の財政負担は大幅に増加する見込み（市費負担額想定額：約185億円）。

4 他都市制度等の事例検討

他都市の状況①（運用方式）

政令指定都市及び東京都の21都市のうち、類似制度を導入しているのは15都市である。運用方式ごとに下記のとおり分類できる。

方式	概要	該当都市名
フリーパス方式	予め一定の負担額を支払うことで、乗車回数等の制限なく乗車できる。	横浜市・東京都・名古屋市・京都市・北九州市
ワンコイン方式	乗車の都度、一定の料金を支払う。	大阪市・神戸市・堺市・熊本市・新潟市
ワンコイン・フリーパス併用方式	（上記2種類の選択）	川崎市
利用上限設定方式	設定された利用上限内で乗車できる。	札幌市・仙台市・広島市・福岡市

※ さいたま市、相模原市、岡山市は未実施。静岡市、千葉市、浜松市は制度廃止。

4 他都市制度等の事例検討

他都市の状況②（対象年齢）

下記のとおり、制度を利用できる対象年齢を70歳以上とする都市が大多数を占めている。

対象年齢	該当都市名
① 65歳以上	名古屋市・堺市（2都市）
② 70歳以上	横浜市・札幌市・仙台市・新潟市・東京都・川崎市・京都市・大阪市・神戸市・広島市・福岡市・熊本市（12都市）
③ 75歳以上	北九州市（1都市）

※ さいたま市、相模原市、岡山市は未実施。静岡市、千葉市、浜松市は制度廃止。

4 他都市制度等の事例検討

他都市の状況③（ICカード）

ICカード	該当都市名
ICカード導入済み	名古屋市・大阪市・神戸市・堺市・札幌市・仙台市・新潟市・広島市・北九州市・福岡市・熊本市
ICカード未導入	横浜市・東京都・川崎市・京都市

※ さいたま市、相模原市、岡山市は未実施。静岡市、千葉市、浜松市は制度廃止。

【参考】 横浜市のICカード化に向けた経緯

平成19年11月	あり方検討会で「できる限り早い時期に、ICカードの導入検討に着手することを期待する」旨が報告される。
平成21年6月	あり方検討会の報告を受け、検討した結果、初期費用に約30億円、運営費用に約3億円／年かかることがわかったため、常任委員会でICカードを導入しない旨を報告

5 検討の論点



課題を踏まえた検討の論点

- ①利用者が年々増加しており、バス利用回数も想定を上回る状況において、本制度を持続可能な制度とするためには、どのようにすれば良いか。

- ②現在は紙のパスを利用しており、正確な利用実績把握が困難であることについて、どのようにすれば良いか。



(参考) 平成19年度あり方検討会

⇒関係資料3参照

最終とりまとめ（平成19年11月）から抜粋

(1) 対象者

- ・当面は70歳以上を維持することとする。
- ・所得制限は社会参加の支援という制度目的上、適当でない。

(2) 費用負担

- ・（検討会当時、事業費の1割程度だった）利用者負担の見直しも必要
- ・交通事業者には、事業費等の面で協力いただいております、今後も協力について理解を求めていくことが望ましい。

(3) 受益者負担

- ・利用回数に応じた受益者負担の考え方が望ましい。ただし、低所得者に配慮した仕組みも検討する必要がある。

(4) 利用回数

- ・利用者の外出意欲を著しく低下させないよう配慮した上で、一定程度の利用上限を設けることはやむを得ない。

(5) JRや私鉄などへの拡大は運用面での課題が多くあるため、ICカードの技術的な課題の解決を待って、改めて検討すべき



今後の日程

時 期	内 容 等	
6月19日	第1回	①制度概要 ②制度の位置付け ③現行制度の課題等 ④他都市制度等の事例検討
7月24日	第2回	①市民アンケートについて ②具体案の意見交換（1回目）
9月中旬	第3回	①具体案の意見交換（2回目）
11月中旬	第4回	①市民アンケート、利用者アンケート結果について
11月下旬	第5回	①答申（案）について

- ※ 市民アンケートについては、8月実施予定
- ※ 利用者アンケートについては、9月実施予定
- ※ 利用者及び交通事業者等からヒアリング予定

関係資料

目次

- 1 横浜市敬老特別乗車証条例 …関係資料 1
- 2 利用者アンケート結果 …関係資料 2
- 3 敬老特別乗車証制度のあり方について最終取りまとめ
…関係資料 3

横浜市敬老特別乗車証条例

制 定 平成15年6月5日

横浜市条例第30号

(目的)

第1条 この条例は、敬老特別乗車証（以下「乗車証」という。）を交付することにより、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的とする。

(乗車証による交通機関の利用)

第2条 乗車証の交付を受けた者は、乗車証を提示することにより、運賃又は料金を支払うことなく、次に掲げる交通機関を規則で定める区間において利用することができるものとする。

- (1) 横浜市乗合自動車
- (2) 横浜市高速鉄道
- (3) 株式会社横浜シーサイドラインが運行する金沢シーサイドライン
- (4) 規則で定める一般乗合旅客自動車運送事業者が運行する一般乗合旅客自動車

(乗車証の有効期間)

第3条 乗車証の有効期間は、毎年10月1日から翌年9月30日までとする。

(交付対象者)

第4条 乗車証の交付対象者は、次に掲げる要件に該当する者とする。

- (1) 横浜市内に居住していること。
- (2) 70歳以上であること。
- (3) 寝たきりの状態その他の規則で定める交通機関の利用が困難であると認められる状態でないこと。

(交付の申請等)

第5条 乗車証の交付を受けようとする者は、規則で定めるところにより市長に申請しなければならない。

- 2 前項の規定により乗車証の交付を申請した者（以下「交付申請者」という。）は、乗車証の交付を受ける際、第2条の規定による交通機関の利用に要する費用等の一部に充てるため、別表に定める額（以下「負担額」という。）を負担しなければならない。
- 3 前項の規定にかかわらず、規則で定める身体障害、知的障害又は精神障害を有する者その他規則で定める者は、同項の規定による負担を要しない。
- 4 乗車証の有効期間の開始日後に前条に掲げる要件に該当することとなった者の負担額は、当該要件に該当することとなった日から当該有効期間の末日までの期間について月割りをもって計算する。この場合において、当該期間が1箇月未満であるとき、又は当該期間に1箇月未満の端数があるときはこれらを切り捨てて計算するものとし、計算した額に10円未満の端数があるときはその端数金額を切り捨てるものとする。

(譲渡、不正使用等の禁止)

第6条 乗車証の交付を受けた者は、当該乗車証を他人に譲渡し、若しくは貸与し、又は担保に供してはならない。

- 2 市長は、前項の規定に違反した者、不正の手段により乗車証の交付を受けた者又は乗車証の使用について不正の行為をした者に対し、乗車証の返還を求めることができる。

(負担額の返還)

第7条 乗車証の交付を受けた者は、次のいずれかに該当する場合を除き、負担額の返還を受けることができない。

- (1) 当該乗車証の有効期間の開始日前に当該乗車証を市長に返還する場合（前条第2項の規定により返還させる場合を除く。）
- (2) その他特別の事情があると市長が認める場合

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成15年10月1日から施行する。
(施行のために必要な準備)
- 2 乗車証の交付の申請等の手続その他のこの条例の施行のために必要な準備行為は、この条例の施行の日前においても行うことができる。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成20年10月1日から施行する。
(経過措置)
- 2 この条例による改正後の横浜市敬老特別乗車証条例別表の規定は、この条例の施行の日以後の期間を有効期間とする敬老特別乗車証に係る同条例第5条第2項に規定する負担額について適用し、同日前の期間を有効期間とする敬老特別乗車証に係るこの条例による改正前の横浜市敬老特別乗車証条例第5条第2項に規定する負担額については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成23年10月1日から施行する。
(経過措置)
- 2 この条例による改正後の横浜市敬老特別乗車証条例別表の規定は、この条例の施行の日以後の期間を有効期間とする敬老特別乗車証に係る同条例第5条第2項に規定する負担額について適用し、同日前の期間を有効期間とする敬老特別乗車証に係るこの条例による改正前の横浜市敬老特別乗車証条例第5条第2項に規定する負担額については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

- この条例は、平成25年10月1日から施行する。

別表（第5条第2項）

交付申請者の区分	負担額
<p>1 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 老齢福祉年金（国民年金法等の一部を改正する法律（昭和60年法律第34号。以下「昭和60年国民年金等改正法」という。）附則第32条第1項の規定によりなお従前の例によるものとされた昭和60年国民年金等改正法第1条の規定による改正前の国民年金法（昭和34年法律第141号）に基づく老齢福祉年金をいい、その全額につき支給が停止されているものを除く。）の受給権を有している者であって、その属する世帯の世帯主及び全ての世帯員が、当該乗車証の有効期間の開始日の属する年度分の地方税法（昭和25年法律第226号）の規定による市町村民税（同法の規定による特別区民税を含むものとし、同法第328条の規定によって課する所得割を除く。以下同じ。）が課されていないもの</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	0円
<p>2 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) その属する世帯の世帯主及び全ての世帯員が、当該乗車証の有効期間の開始日の属する年度分の地方税法の規定による市町村民税が課されていない者（1の項に該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	3,200円
<p>3 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 当該乗車証の有効期間の開始日の属する年度分の地方税法の規定による市町村民税が課されていない者（1の項又は2の項に該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	4,000円
<p>4 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 当該乗車証の有効期間の開始日の属する年の前年の合計所得金額（地方税法第292条第1項第13号に規定する合計所得金額をいう。以下同じ。）が1,500,000円未満である者（1の項から3の項までのいずれかに該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	7,000円
<p>5 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 当該乗車証の有効期間の開始日の属する年の前年の合計所得金額が1,500,000円以上2,500,000円未満である者（1の項から4の項までのいずれかに該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	8,000円
<p>6 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 当該乗車証の有効期間の開始日の属する年の前年の合計所得金額が2,500,000円以上5,000,000円未満である者（1の項から5の項までのいずれかに該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	9,000円
<p>7 次のいずれかに該当する者</p> <p>(1) 当該乗車証の有効期間の開始日の属する年の前年の合計所得金額が5,000,000円以上7,000,000円未満である者（1の項から6の項までのいずれかに該当する者を除く。）</p> <p>(2) 前号に掲げる者に準じると市長が認める者</p>	10,000円
<p>8 1の項から7の項までのいずれにも該当しない者</p>	20,500円

1 アンケート対象者

既にパスを利用している一斉更新対象者 約 40 万件

2 アンケート期間

平成 30 年 9 月 3 日～平成 30 年 10 月 19 日

3 回答数

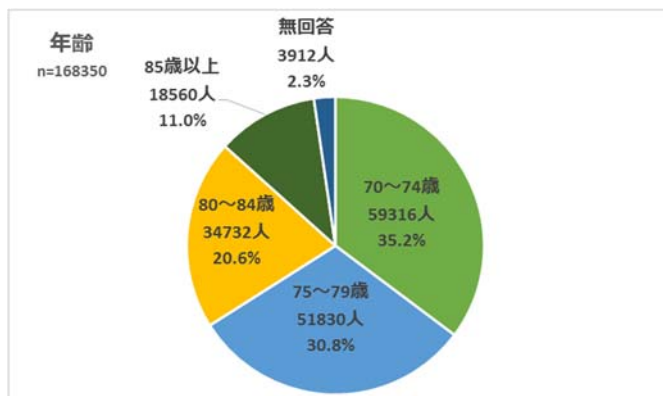
回答数 168,350 件（回答率 約 42%）

4 集計結果（単純集計）

質問 1 あなたの現在の状況についてお伺いします。

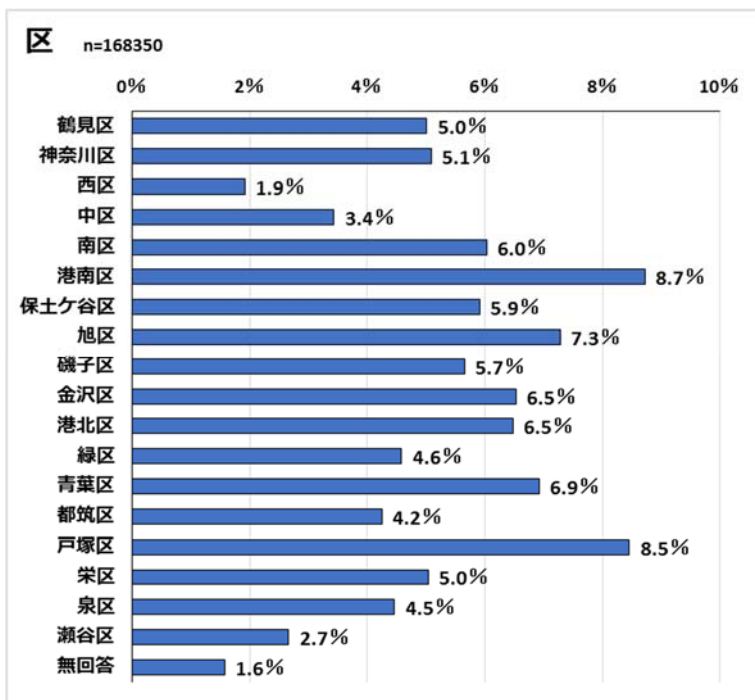
(1) ご年齢（満年齢）について

カテゴリ一名	n	%
70～74 歳	59,316 人	35.2%
75～79 歳	51,830 人	30.8%
80～84 歳	34,732 人	20.6%
85 歳以上	18,560 人	11.0%
無回答	3,912 人	2.3%
全体	168,350 人	100.0%



(2) お住まいの区について

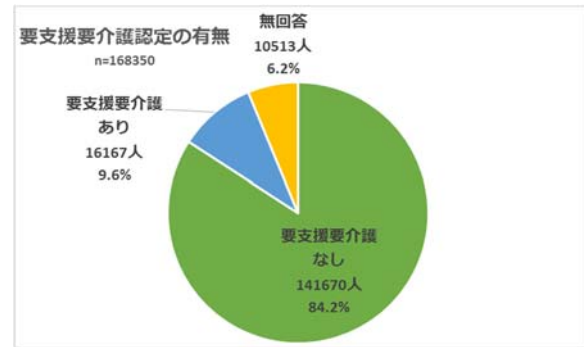
カテゴリ一名	n	%
鶴見区	8,434 人	5.0%
神奈川区	8,559 人	5.1%
西区	3,233 人	1.9%
中区	5,777 人	3.4%
南区	10,151 人	6.0%
港南区	14,687 人	8.7%
保土ヶ谷区	9,952 人	5.9%
旭区	12,255 人	7.3%
磯子区	9,521 人	5.7%
金沢区	10,984 人	6.5%
港北区	10,908 人	6.5%
緑区	7,719 人	4.6%
青葉区	11,665 人	6.9%
都筑区	7,147 人	4.2%
戸塚区	14,238 人	8.5%
栄区	8,477 人	5.0%
泉区	7,517 人	4.5%
瀬谷区	4,476 人	2.7%
無回答	2,650 人	1.6%
全体	168,350 人	100.0%



(3) 要介護認定について

要介護認定の有無

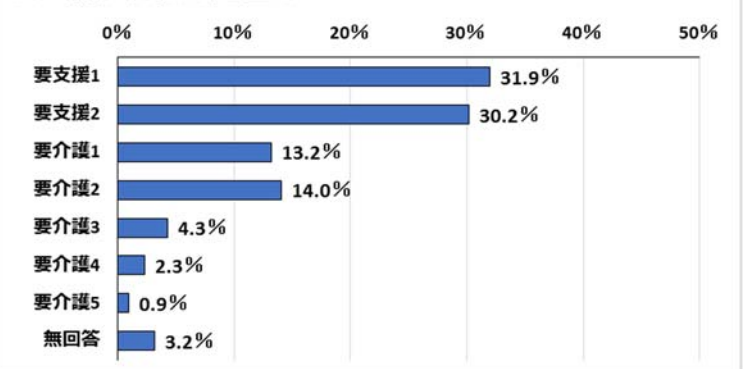
カテゴリ一名	n	%
要支援要介護なし	141,670人	84.2%
要支援要介護あり	16,167人	9.6%
無回答	10,513人	6.2%
全体	168,350人	100.0%



認定区分

カテゴリ一名	n	%
要支援1	5,165人	31.9%
要支援2	4,877人	30.2%
要介護1	2,129人	13.2%
要介護2	2,267人	14.0%
要介護3	696人	4.3%
要介護4	368人	2.3%
要介護5	149人	0.9%
無回答	516人	3.2%
非該当	152,183人	
全体	16,167人	100.0%

要支援要介護認定区分

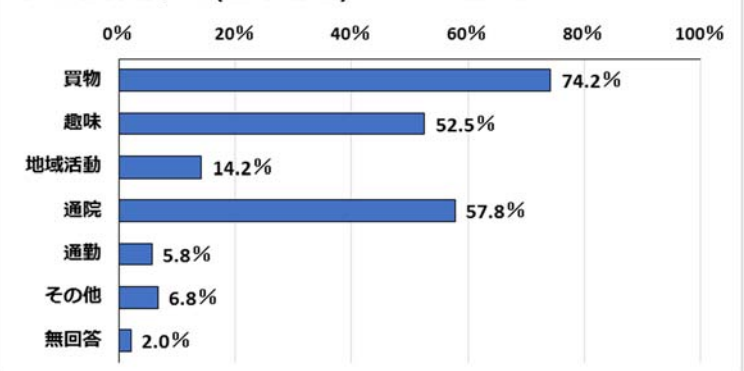


質問2 敬老特別乗車証の利用状況についてお伺いします。

(1) 主な用途を教えてください(複数選択可)。

カテゴリ一名	n	%
買物	124,935人	74.2%
趣味	88,425人	52.5%
地域活動	23,937人	14.2%
通院	97,306人	57.8%
通勤	9,718人	5.8%
その他	11,467人	6.8%
無回答	3,440人	2.0%
全体	168,350人	100.0%

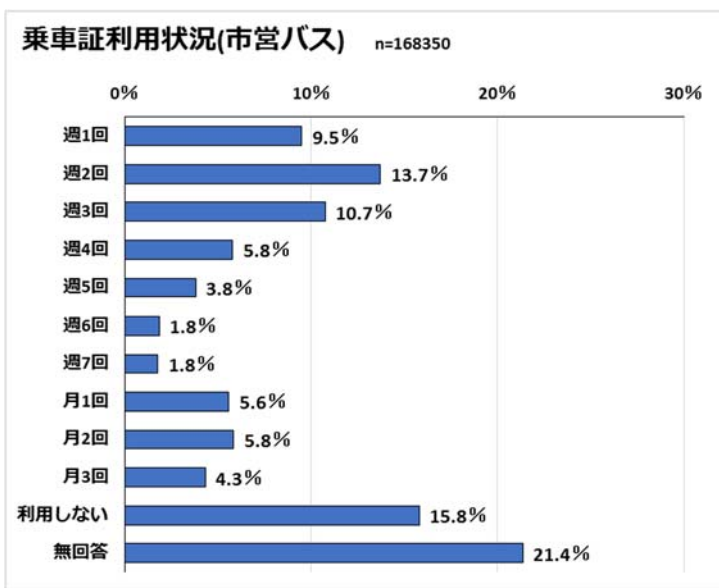
乗車証利用状況(主な用途)



(2) 次の交通機関を8月におおよそ何回利用しましたか。ただし、1往復を1回として数えます。

◎ 市営バス

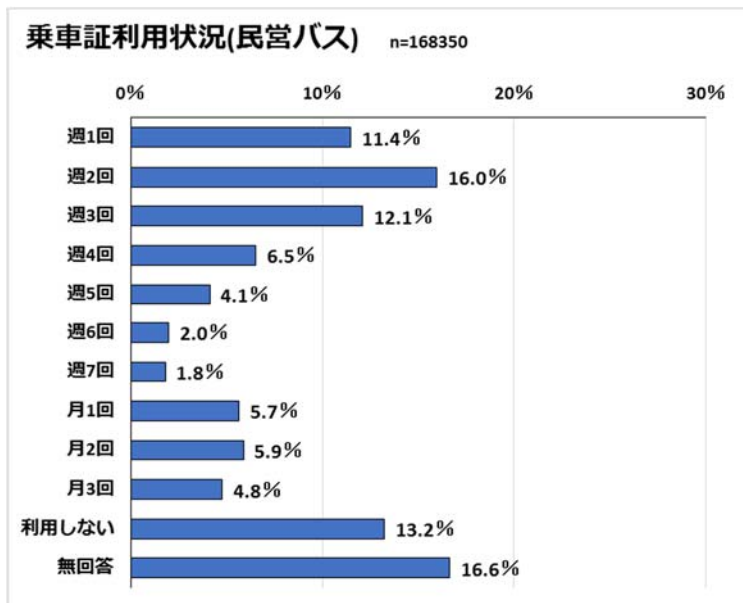
カテゴリー名	n	%
週1回	15,969人	9.5%
週2回	23,084人	13.7%
週3回	18,089人	10.7%
週4回	9,746人	5.8%
週5回	6,392人	3.8%
週6回	3,113人	1.8%
週7回	2,953人	1.8%
月1回	9,404人	5.6%
月2回	9,802人	5.8%
月3回	7,260人	4.3%
利用しない	26,590人	15.8%
無回答	35,948人	21.4%
全体	168,350人	100.0%



市営バス 平均月利用回数 12回

◎ 民営バス

カテゴリー名	n	%
週1回	19,274人	11.4%
週2回	26,873人	16.0%
週3回	20,309人	12.1%
週4回	10,949人	6.5%
週5回	6,928人	4.1%
週6回	3,321人	2.0%
週7回	3,029人	1.8%
月1回	9,517人	5.7%
月2回	9,888人	5.9%
月3回	8,000人	4.8%
利用しない	22,239人	13.2%
無回答	28,023人	16.6%
全体	168,350人	100.0%

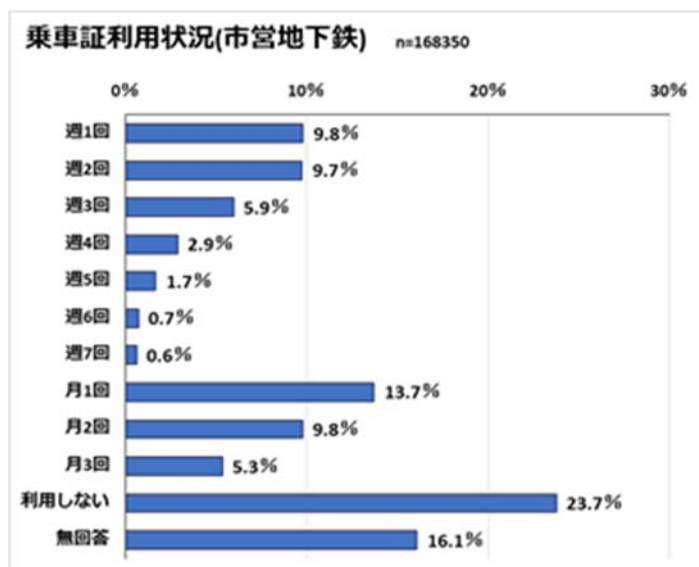


民営バス 平均月利用回数 13回

バス合計 月利用回数 25回

◎ 市営地下鉄

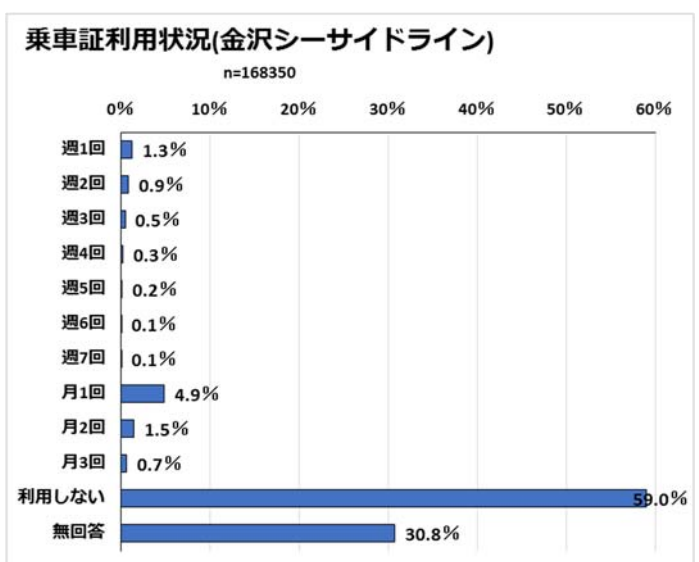
カテゴリー名	n	%
週1回	16,478人	9.8%
週2回	16,406人	9.7%
週3回	10,016人	5.9%
週4回	4,843人	2.9%
週5回	2,807人	1.7%
週6回	1,213人	0.7%
週7回	1,043人	0.6%
月1回	23,076人	13.7%
月2回	16,462人	9.8%
月3回	8,966人	5.3%
利用しない	39,982人	23.7%
無回答	27,058人	16.1%
全体	168,350人	100.0%



市営地下鉄 平均月利用回数 7回

◎ シーサイドライン

カテゴリー名	n	%
週1回	2,172人	1.3%
週2回	1,453人	0.9%
週3回	827人	0.5%
週4回	430人	0.3%
週5回	269人	0.2%
週6回	91人	0.1%
週7回	92人	0.1%
月1回	8,214人	4.9%
月2回	2,476人	1.5%
月3回	1,122人	0.7%
利用しない	99,392人	59.0%
無回答	51,812人	30.8%
全体	168,350人	100.0%



シーサイドライン 平均月利用回数 0.8回

【参考】各交通事業者の一月あたりの利用回数の算出方法

	一月合計A ※ ₁	有効回答数B ※ ₂	月利用回数A/B	(バス合計)
市営バス	1,915,152	159,178	12.03	25.44
民営バス	2,134,682		13.41	
市営地下鉄	1,184,388		7.44	—
シーサイドライン	127,576		0.80	—

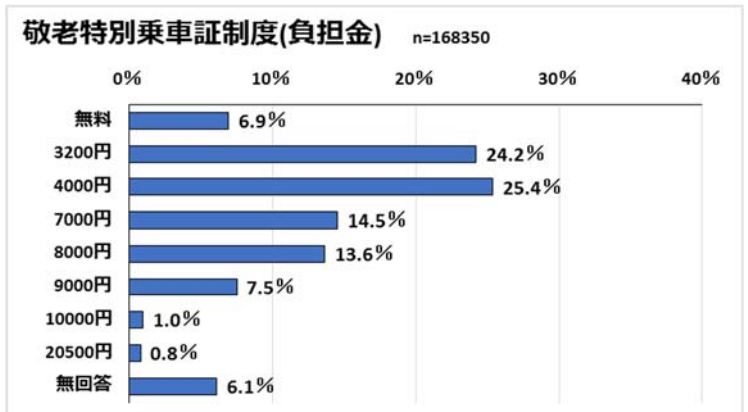
※₁ 1往復を1回としたため、「週1回」の場合は月8回、「週7回」の場合は月56回の乗車として計算した。

※₂ 総回答数168,350件から、市営バス・民営バス・市営地下鉄・シーサイドラインいずれの交通機関も未回答だった9,172件を除いた159,178件を有効回答数とした。

質問3 敬老特別乗車証制度について

(1) 現在、敬老特別乗車証の利用にあたっては、原則として一部負担金が必要となりますが、ご自身の金額を教えてください。

カテゴリー名	n	%
無料	11,661人	6.9%
3,200円	40,681人	24.2%
4,000円	42,726人	25.4%
7,000円	24,479人	14.5%
8,000円	22,932人	13.6%
9,000円	12,650人	7.5%
10,000円	1,621人	1.0%
20,500円	1,326人	0.8%
無回答	10,274人	6.1%
全体	168,350人	100.0%



【参考】調査票 (A4・1枚)

表	裏
<p style="text-align: right;">平成30年9月</p> <p style="text-align: center;">敬老特別乗車証利用者アンケート</p> <p>このアンケートは、敬老特別乗車証の利用状況を把握するための調査です。該当する項目にチェックをお願いします。ご記入いただいたアンケートは、次のとおりご提出ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 納付書（負担金額が記載された帳票）が同封されていた方は、納付書と一緒に最寄りの郵便局にご提出ください。 ■ 引換券（負担金額が記載されていない帳票）が同封されていた方は、引換券と一緒に最寄りの郵便局又はお住まいの区役所にご提出ください。 <p>【提出期間】 平成30年9月3日 ~ 平成30年10月12日 ※上記期間以降はご提出不要ですので、本アンケートは破棄していただいて構いません。</p> <p>1 あなたの現在の状況についてお伺いします。</p> <p>(1) ご年齢（満年齢）について <input type="checkbox"/>70~74歳 <input type="checkbox"/>75~79歳 <input type="checkbox"/>80~84歳 <input type="checkbox"/>85歳以上</p> <p>(2) お住まいの区について <input type="checkbox"/>鶴見区 <input type="checkbox"/>神奈川区 <input type="checkbox"/>西区 <input type="checkbox"/>中区 <input type="checkbox"/>南区 <input type="checkbox"/>港南区 <input type="checkbox"/>保土ヶ谷区 <input type="checkbox"/>旭区 <input type="checkbox"/>磯子区 <input type="checkbox"/>金沢区 <input type="checkbox"/>港北区 <input type="checkbox"/>緑区 <input type="checkbox"/>青葉区 <input type="checkbox"/>都筑区 <input type="checkbox"/>戸塚区 <input type="checkbox"/>栄区 <input type="checkbox"/>泉区 <input type="checkbox"/>瀬谷区</p> <p>(3) 要介護認定について <input type="checkbox"/>なし（自立） <input type="checkbox"/>あり → 下記の中から一つ選択 <input type="checkbox"/>要支援1 <input type="checkbox"/>要支援2 <input type="checkbox"/>要介護1 <input type="checkbox"/>要介護2 <input type="checkbox"/>要介護3 <input type="checkbox"/>要介護4 <input type="checkbox"/>要介護5</p> <p>2 敬老特別乗車証の利用状況についてお伺いします。</p> <p>(1) 主な用途を教えてください（複数選択可）。 <input type="checkbox"/>日常の買物 <input type="checkbox"/>趣味・レジャー <input type="checkbox"/>地域活動・ボランティア <input type="checkbox"/>通院 <input type="checkbox"/>通勤 <input type="checkbox"/>その他（ ）</p> <p style="text-align: right;">（裏面に続きます）</p>	<p>(2) 次の交通機関を8月におおよそ何回利用しましたか。ただし、1往復を1回として数えます。</p> <p>■市営バス → 下記の中から一つ選択 <input type="checkbox"/>週1回 <input type="checkbox"/>週2回 <input type="checkbox"/>週3回 <input type="checkbox"/>週4回 <input type="checkbox"/>週5回 <input type="checkbox"/>週6回 <input type="checkbox"/>週7回 <input type="checkbox"/>月1回 <input type="checkbox"/>月2回 <input type="checkbox"/>月3回 <input type="checkbox"/>利用しなかった</p> <p>■民営バス※ → 下記の中から一つ選択 <input type="checkbox"/>週1回 <input type="checkbox"/>週2回 <input type="checkbox"/>週3回 <input type="checkbox"/>週4回 <input type="checkbox"/>週5回 <input type="checkbox"/>週6回 <input type="checkbox"/>週7回 <input type="checkbox"/>月1回 <input type="checkbox"/>月2回 <input type="checkbox"/>月3回 <input type="checkbox"/>利用しなかった</p> <p>※民営バスとは次の交通機関のことを指します。 [江ノ電/バス横浜・小田急バス・神奈中・横濱バス・京浜急行バス・大新東・東急バス 相鉄バス・フジエクスプレス・横浜交通開発]</p> <p>■市営地下鉄 → 下記の中から一つ選択 <input type="checkbox"/>週1回 <input type="checkbox"/>週2回 <input type="checkbox"/>週3回 <input type="checkbox"/>週4回 <input type="checkbox"/>週5回 <input type="checkbox"/>週6回 <input type="checkbox"/>週7回 <input type="checkbox"/>月1回 <input type="checkbox"/>月2回 <input type="checkbox"/>月3回 <input type="checkbox"/>利用しなかった</p> <p>■金沢シーサイドライン → 下記の中から一つ選択 <input type="checkbox"/>週1回 <input type="checkbox"/>週2回 <input type="checkbox"/>週3回 <input type="checkbox"/>週4回 <input type="checkbox"/>週5回 <input type="checkbox"/>週6回 <input type="checkbox"/>週7回 <input type="checkbox"/>月1回 <input type="checkbox"/>月2回 <input type="checkbox"/>月3回 <input type="checkbox"/>利用しなかった</p> <p>3 敬老特別乗車証制度について</p> <p>(1) 現在、敬老特別乗車証の利用にあたっては、原則として一部負担金が必要となりますが、ご自身の金額を教えてください。（同封の納付書又は引換券に記載されています） <input type="checkbox"/>無料 <input type="checkbox"/>3,200円 <input type="checkbox"/>4,000円 <input type="checkbox"/>7,000円 <input type="checkbox"/>8,000円 <input type="checkbox"/>9,000円 <input type="checkbox"/>10,000円 <input type="checkbox"/>20,500円</p> <p>*アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。</p> <p>アンケートに関するご質問は、下記敬老バス専用コールセンターにご連絡ください。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 電話 045-664-2530 FAX 045-664-2529 （受付時間 午前8時から午後9時まで） </div> <p style="text-align: center;">（アンケートに関するご質問については、郵便局ではお答えできません。）</p>

敬老特別乗車証制度のあり方について 最終取りまとめ

平成 19 年 11 月

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会

はじめに

本検討会では、本年5月から横浜市の敬老特別乗車証制度について、高齢者人口の急増、厳しい財政状況が続く環境を見据えて、事業の役割や効果、経費負担のあり方など、制度のこれからのあり方について検討を行ってきました。

取りまとめに先立ち、これまでに市当局へ寄せられた利用者からの要望や市民からのご意見などを改めて整理・吟味するとともに、利用状況や市民意識を把握するための市民アンケートや中間取りまとめに対する市民意見も募集し、多くの方々からご意見を頂戴しました。

この中で、改めて市民の関心の高さとともに、個人の価値観によって同じ制度に対する評価や意見は本当に様々であり、対象者が45万人を超える事業の見直しに関わる責任の重さを痛感しています。

利用者を含めて、市民の方々から本制度の存続への要望が多く寄せられた一方で、一律の無料交付から制度廃止まで、多岐に渡るご意見・ご提案を頂戴し、現状の課題に対するご指摘とともに市当局へお渡しし、今後の見直しに向けた参考意見として生かしていただくようお願いしたところです。

制度の利用対象者が、10年後には1.5倍の約68万人へと拡大し、事業費も急増することが見込まれる中で、この制度を維持・継続していくためには、利用者、交通事業者及び行政（市費）の相互理解と協力が必要であると考えております。

この「最終取りまとめ」を踏まえ、来るべき超高齢社会における横浜市の敬老特別乗車証制度が、長く市民に親しまれる制度となることを切に願います。

平成19年11月

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会

会 長 高橋 紘士

<目次>

1	制度の見直しの背景	
(1)	交付者数の増加	1
(2)	市費負担額の増大	1
(3)	横浜市の財政状況	2
2	制度の目的と効果	
(1)	目的	3
(2)	効果	3
3	制度見直しの基本的な考え方	
(1)	持続可能な制度の構築	5
(2)	利用実績の把握	5
4	制度の個別事項に対する考え方	
(1)	対象者	6
(2)	費用負担	6
(3)	受益者負担	7
(4)	利用回数	7
(5)	対象交通機関	7
5	見直しにあたって考慮すべき事項	
(1)	具体案の作成について	8
(2)	IC化への取組みについて	8
(3)	事業実績や財政負担などの周知について	8
6	その他の意見	9
7	敬老特別乗車証制度の概要	
(1)	事業内容	1 1
(2)	事業費	1 1
(3)	政令市の状況等	1 2
(4)	証の利用形態別の特徴	1 2
8	検討会	
(1)	開催状況	1 3
(2)	委員名簿	1 3
9	資料	1 4

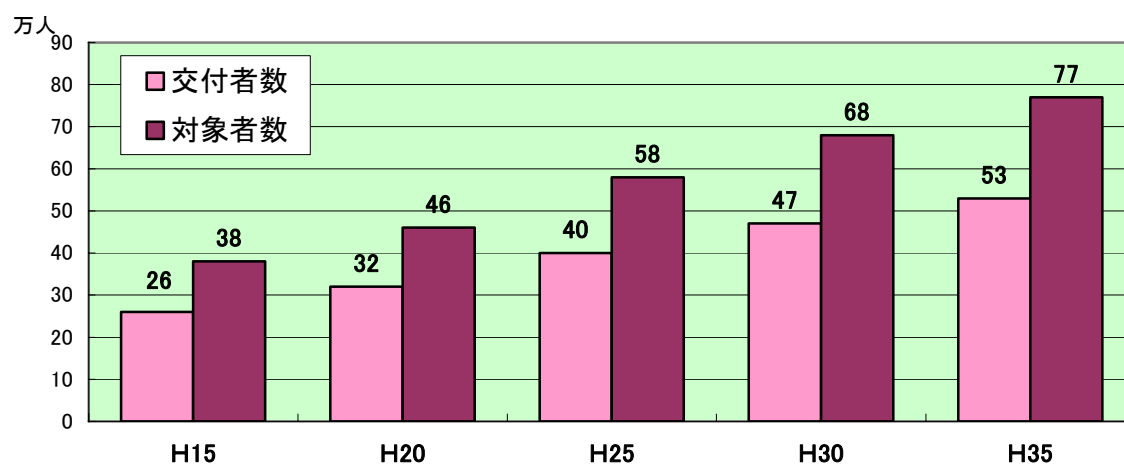
1 制度の見直しの背景

(1) 交付者数の増加

本制度は、昭和 49 年の制度発足時には 7 万人弱（全市人口の約 2.6%）を対象としていましたが、平成 19 年度現在、交付者は約 31 万人（全市人口の約 8.6%）にのぼっており、今後さらに団塊世代の 70 歳到達が平成 29 年度以降に見込まれています。

- ・ 現行制度の対象となる 70 歳以上の高齢者人口をみても、平成 20 年度の 46 万人が平成 30 年度には約 68 万人と予測され、およそ 1.5 倍増加の見込であり、その後も増加傾向は続くものと予測されています。
- ・ 本制度は、平成 14 年度に交付を希望制に変更し、続く 15 年度からは利用者負担金制度が導入されたこともあって、交付率は 2 割程度減じましたが、急激な高齢者人口の増により交付者数は年々増加しています。
- ・ 今後、本格的な少子高齢社会を迎えるに際して、本制度も限られた少数の人々への特例的な施策ではなく、市民 5 人のうち 1 人が対象となる一般的な制度という視点で事業を捉えていくことも必要と思われます。

< 敬老特別乗車証交付者数の予測 >



(注) 平成 20 年度以降は、現行制度での交付率に基づく推計値

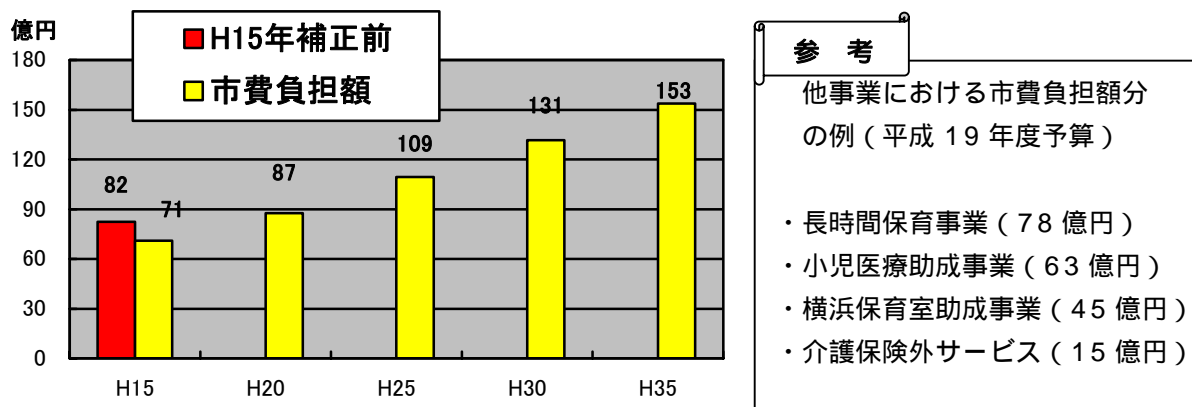
(2) 市費負担額の増大

高齢者数の増加にともない、敬老特別乗車証の事業費も増大し、市民税などを財源とする市費負担額についても、年々増加の一途を辿っています。

- ・ 平成 15 年度には当初予算の市費負担額が 82 億円となり、市の財政負担の限界として利用者から一部負担金の導入を図り、現行制度に至っています。

- 負担金導入の結果、市費負担額は71億円まで縮減されましたが、平成20年度には再び82億円を超過し、その後も市費負担額がますます増加することが見込まれ、現行制度のままでは、制度の「持続可能性」が危ぶまれる状況となっています。

< 敬老特別乗車証事業費（市費負担額分）の推移 >



（注）平成20年度以降は、現行制度に基づく推計値

（参考）市税を使った主な高齢者施策（平成19年度予算）

介護保険の市費負担額	： 250億円（市全体の規模は1,590億円）
老人保健医療の市費負担額	： 148億円（市全体の規模は1,980億円）
地域ケアプラザの整備費	： 26億円、特別養護老人ホームなど施設整備：26億円

(3) 横浜市の財政状況

今後、本格的な少子高齢社会を迎えるに際して、本制度は対象者の増加による事業費の適正化が大きな課題となります。一方でこれを負担する市民税等の歳入は、大幅な伸びが期待できない状況です。

- 横浜市では、これまでも職員数の削減や事務経費の節減等に取り組んでいますが、福祉・医療関係の経費である扶助費、過去の借入金に係る償還経費である公債費などの義務的経費（毎年必ず支出が必要となる固定的な経費）がここ数年増え続けています。
- 平成19年度の一般会計予算に占める義務的経費の割合は49.8%であり、今後も市民の様々なニーズに応えるためには、事業の見直しなど一層の経費削減に取り組む必要があります。
- 公債費については、平成17年度末の一般会計の市債残高で2兆4,103億円、19年度は1,878億円が過去の借入金返済に充てられています。さらに18年度から22年度までの5年間を期間とする「中期財政見通し」においては、5か年累計で1,610億円の財源確保が必要であると見込まれるなど、非常に厳しい財政状況にあります。
- 特に高齢者に対する様々な施策については、団塊世代の70歳到達という高齢社会を見据えた取組みが早い時期から必要であり、改めてその対応を検討していくことが重要であると考えられます。

2 制度の目的と効果

(1) 目的

横浜市敬老特別乗車証条例の規定によれば、本事業の目的は、「敬老特別乗車証を交付することにより、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図ること」とされています。

- ・ この制度は、昭和 49 年に高齢者の社会参加の促進などを狙いとして、当時は高齢者 1 人当たり月 6 回のバス利用等を想定して発足しました。その後、30 年余を経過し、社会参加活動をはじめ、通院や日常の買い物にも利用され、通勤時の利用も含めて、多くの高齢者に利用されています。
- ・ この間、生涯学習の普及、文化・スポーツ活動の振興などの社会環境の変化や、個人のライフスタイルの多様化などにより、高齢者の社会参加の機会も増大してきました。
- ・ 本来、社会参加の意義は、地域社会において何らかの活動を意欲的かつ能動的に行い、自己実現を図ることと解されますが、この制度においては、これまで乗車証がさまざまな外出に利用されてきた実態を踏まえ、今後の利用者の増加や事業費の増大ということも考慮する必要があります。
- ・ したがって、元気で活動的な高齢者が増加していることに注目し、時代の要請に応えるため、制度の目的については、本来の意義をやや幅広くとらえたうえで、引き続き「社会参加の支援」とすることが適当ではないかと考えます。

(2) 効果

この制度が、直接的には「社会参加の支援」を目的としつつも、実態として「移動に係る経済的支援」や「公共交通機関の利用促進」の効果も有していることは、明らかではないかと思われます。

そのほか、介護予防・健康増進、買い物による経済効果、街の活性化、環境保全、交通安全など様々な効果も指摘されています。

- ・ バス・地下鉄などの交通機関を利用し、社会との交流を深めることが高齢者の心身の健康にどのような好影響を与えるかということや、医療費や介護費の節減にどの程度効果があるのかという問題を正面から取り上げた研究は見当たらず、今後議論が深まることを期待するものです。
- ・ 将来的には事業の費用対効果を測るため、個人別の利用実績や交通機関別の動態調査などデータ集積が可能なシステムづくりが必要と考えられます。

事業効果の検証を行うためには、個人情報の管理に十分注意しつつ、今後のＩＣカードの可能性に注目し、中期的な視点でこうした取組みを検討することは有意義なことではないかと考えます。

3 制度見直しの基本的な考え方

制度の見直しに当たっては、持続可能な制度の構築及び利用実態の把握を基本的な考え方としました。

(1) 持続可能な制度の構築

- ・ この制度に、どの程度の市費を投じることができるのかということは、市の判断になりますが、高齢化が進展していく中で、際限なく事業費が増大し続けるような制度は、決して望ましいものではありません。
- ・ 厳しい財政状況の中にあっても、この制度の目的や効果を踏まえると、廃止することなく持続可能な制度としていくことは重要なことです。この間、市民からは「自分が高齢者になったときは、この制度の恩恵を享受できるのだろうか」との意見も寄せられました。
- ・ このためには、中長期的な視点から、利用者・事業者・行政(市費)の三者の負担で支えあう制度として、現行制度の給付水準や費用負担の見直しなどを行う必要があります。

(2) 利用実績の把握

- ・ 現行の制度では、市が利用者数や平均利用回数を推計し、その積算による事業費を交通事業者へ支払う方法となっており、乗車証 1 枚当たりの定額を支払っています。
この方法では、支払う金額は一般の定期券と同様に、乗車証の利用の有無や実際の利用回数にかかわらず、一定となります。
- ・ この間寄せられた市民意見の中にも、事業者への支払い方法などについて、「こうした数値や事業費積算の仕組みを初めて知った。」とする旨の意見が少なくありません。
このことは、これまで市民に分かりやすい説明が不足している結果であり、本来必要な情報提供がなされてこなかった点を指摘しておく必要があると考えます。
- ・ 市が市民に対する説明責任を果たし、利用実績に応じた事業費の支払いとするためにも、事業費の根拠をより明確にすること、事業の費用対効果を明らかにすること、が必要であると考えます。
このためには、利用実績を正確に把握できる仕組みや利用実態調査の手法の確立などが求められます。

4 制度の個別事項に対する考え方

制度の見直しに当たり、制度を構成する主な事項についての考え方は、次のとおりです。

(1) 対象者

年金支給開始年齢、老人医療対象年齢の引き上げに見られるように、後期高齢者を対象とする施策として位置づけ、対象年齢を75歳以上とする考え方もありますが、対象年齢は、当面は現状（70歳以上）維持とします。

なお、団塊の世代が70歳以上となる平成30年以降を見据えて、年齢の引き上げを検討する場合には、生活実態や外出の状況を踏まえる必要があると考えます。

また、一定以上の所得がある人については所得制限を設定することもやむを得ないとするアンケート回答が多く見られます。

しかしながら、所得により対象者を除外することは、社会参加の支援という制度の目的に照らして、必ずしも適当ではないと考えます。

<市民意見から>

年齢については、段階的な引き上げを提案するものも含めて「引き上げやむ無し」とする意見や、「対象年齢を65歳程度まで引き下げ、介護予防効果を生かすことで介護保険や医療保険の節減を図れるのではないか」などの意見が寄せられています。

所得制限については、「交付の可否や負担額を見直すべき」、「年齢ごとに所得制限を検討する」、「所得制限は反対」といった意見が寄せられました。

(2) 費用負担

今後の高齢社会において制度を持続させるためには、利用者となる高齢者の増加や制度を支える現役世代の負担も考慮し、現在、事業費の1割程度となっている利用者負担の見直しも必要と考えます。

また、交通事業者には、これまでも事業費等の面で協力をいただいております。今後も引き続き協力について理解を求めていくことが望ましいと考えます。

<市民意見から>

利用者の費用負担については、「無料とするべき」、「現状が低廉、引き上げはやむ無し」、「2倍程度までは上げてよい」、「所得区分を細分化するべき」、「所得区分の設定額差を小さくする」、「高齢者福祉に所得区分は馴染まない」、「半額、100円程度の負担ならよい」、「身分証を見せて乗る高齢者料金の設定（こども料金の適用）」を提案する意見まで、様々な意見が寄せられました。

(3) 受益者負担

利用者によって利用回数に差があることから、利用回数に応じて費用を公平に負担する応益的な受益者負担の考え方を取り入れていくことが望ましいと考えます。

ただし、所得の低い人に配慮し、所得に応じて負担する仕組み（応能負担）との組合せを検討する必要があると考えます。

<市民意見から>

受益者負担については、「外出意欲が失われるので反対」、「外出を手控えると医療費が上がる」、「利用回数に応じた負担がよい」、「生活保護受給者と非課税者は同一区分でよい」、「交通事情の異なる地域の負担額が同一であるのは不公平」など、幅広い意見が寄せられています。

(4) 利用回数

今後の市費負担の上昇を考慮すると、一定程度の利用上限を設けることは、やむを得ないと考えます。

ただし、設定する場合には、利用者の外出意欲を著しく低下させないよう配慮が必要と考えます。

<市民意見から>

「制度を継続するためには、やむを得ない」、「いつでも利用できる安心感がない」、などの意見が寄せられています。

(5) 対象交通機関

JRや私鉄などへの拡大は、多様な交通事業者の協力を必要とするなど運用面での課題が多くあります。このため、ICカードの普及とその活用の際の技術的課題の解決を待って、改めて検討すべきと考えます。

<市民意見から>

「私鉄も使えるようにしてほしい」、「タクシーも利用できるとよい」、「地下鉄とバスをそれぞれ専用券にして割安にする」などの意見のほか、市境周辺の市民からは「市外の最寄駅へのバス利用を認めるべき」などの意見が寄せられています。

5 見直しにあたって考慮すべき事項

(1) 具体案の作成について

先般の市民意見募集では、「見直し反対」から「制度廃止」まで様々な考えが寄せられました。その中で、利用者からは「現行制度の維持」を望む声が少なくありませんでした。

しかしながら、厳しい財政状況と本格的な高齢社会の到来を考慮すると、現行の制度をそのまま継続することは困難であると考えます。

今後、具体的な制度設計に当たっては、「3 制度見直しの基本的な考え方」で示した「持続可能な制度の構築」と「利用実績の把握」を重視していただきたいと考えます。

また、個別事項についても、検討会の考え方を踏まえるとともに、この制度が持つ様々な効果も考慮し、制度設計に取り組んでいくことが必要であると考えます。

(2) IC化への取組みについて

具体的な実施方法としては、プリペイドカード方式、ワンコインなど乗車時の現金支払い方式、現行のような定期券方式や、これらの方式の組み合わせなど様々な想定できます。

いずれの方式を採用した場合でも、乗車証としてICカードを活用することは可能であり、チャージ機能や計数機能など、いくつかの機能を持つカードとして、大いに期待できるものです。

ただし、現時点での適用には、システム改修などの課題が多く、その費用も膨大であると見込まれることから、直ちに導入することは困難と考えますが、「パスモ」及び「スイカ」の普及状況や、この制度におけるシステムの費用対効果を十分に見極め、できる限り早い時期に、独自のシステムなども含めたICカードの導入検討に着手することを期待します。

(3) 事業実績や財政負担などの周知について

この事業には多額の市費が費やされていますが、市民や利用者に対して、この点について十分に説明されてこなかった面があります。

市が説明責任を果たし、市民や利用者には制度が正しく理解されるためには、事業の目的をはじめ、「事業費がいくらであるのか」「利用者負担や市費負担がどの程度であるのか」などの事業実績について、十分に周知することが重要であると考えます。

6 その他の意見

本検討会での各委員の意見や、市民意見、事務局に寄せられた声などを聞いていても、この制度に関する考え方は多種多様であり、「これが絶対的な考え方」というものは存在しないとも思えます。

最後に、これまでの検討会の議論の中で、各委員から出された意見や、十分に議論を尽くせなかった提案などについて列記します。

今後の見直しを検討するに際しては、これらの意見も参考にしていきたいと考えます。

(1) 事業費に関する意見

- ・ 制度の意義は高いものと思われるが、事業者から見て補償（事業費）は実態にあっていない。誰が見ても分かる透明で公平な合理的な制度改正を望む。
- ・ 事業費は、非常に大雑把な積算によっていると思われるが、交通事業者の協力は必要不可欠である。
- ・ 事業費は、乗車実態の半分程度でしかない。バス事業者が負担を強いられている。
- ・ 事業者は、これだけの数の利用者確保に繋がっているのだから、事業費負担に協力してもらってもよい。

(2) 見直しに際しての意見

- ・ 75歳以上は現行の制度を担保するような考え方でも良い。
- ・ 行政は、高齢化という重荷を背負ったうえでの判断となるが、市民意見との折り合いも必要である。
- ・ 敬老パスが、地域の足として大きな役割を担っていることを前提として議論しなくてはならない。
- ・ アンケート結果では、市民の多くが現行制度のままを望んでいる。あと5年程度はこのままでもよい。

(3) 事業実績に関する意見

- ・ 利用実績の把握については、困難と決めてかからず、利用者を抽出しての調査実施や、利用者の中から専門の調査員を任命して実施する手法もある。
- ・ 利用者から見れば現状が望ましい姿である。実績の把握に努めるなどして市費負担額が 100 億円程度まではこのままで良い。

(4) 個別要件に関する意見

- ・ 75 歳以上とか、年収 500 万円未満とか、ある程度の年齢制限や所得制限はあっても良い。

(5) その他の意見

- ・ バス交通網の整備など地域交通問題について、関係部局が連携して取り組んでいただきたい。
- ・ ICカード（パスモ）については、この制度を当てはめるには、運用面での課題が多い。
- ・ 不正使用を厳しく監視することで、経費節減もできるのではないか。
- ・ 家計に占める外出経費がどの程度であるのかといった統計がほしい。
- ・ 制度の様々な効果については、検証が難しいとせずに、自ら効果検証を行うための努力をすべきである。

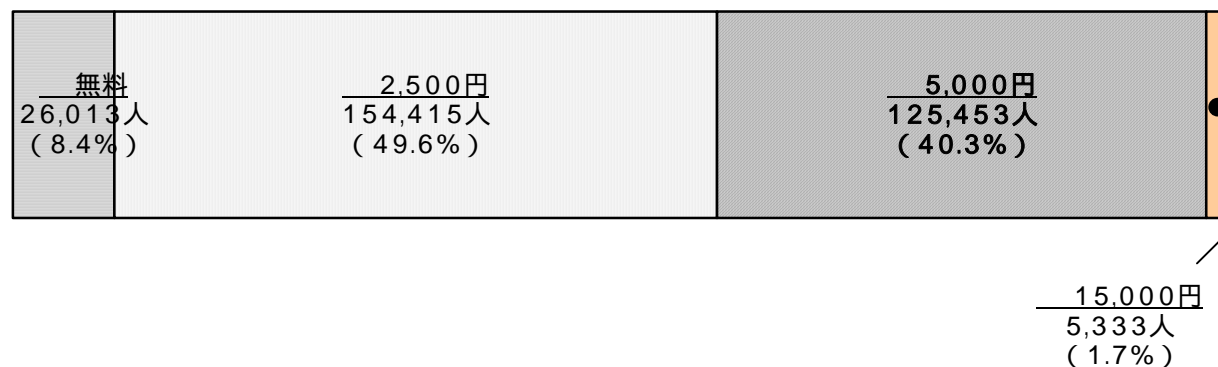
7 敬老特別乗車証制度の概要

(1) 事業内容

利用対象者	市内に居住している満70歳以上の人 (公共交通機関の利用が困難な人を除く)
証の有効期間	1年間：10月1日～翌年9月30日
対象交通機関	市営バス、民営バス市内区間(13社)、市営地下鉄、金沢シーサイドライン
利用者負担 (年額)	生活保護受給者、世帯全員が非課税の老齢福祉年金受給者…無料 市民税非課税者…2,500円 市民税課税者で合計所得金額700万円未満の者…5,000円 市民税課税者で合計所得金額700万円以上の者…15,000円 身体障害者手帳1～4級所持者、被爆者健康手帳所持者等は無料

平成19年度敬老特別乗車証交付者数 負担区分別割合

交付者数：311,214人(平成19年10月の推計値)



(2) 事業費

事業費推移(過去4年間)

(単位：億円)

	H15 (当初)	H15 (補正後)	H16	H17	H18	H19
バス事業者への支払額 :A	66.9	65.0	64.0	66.0	68.0	75.6
地下鉄・シーサイドライン事業者への支払額 :B	15.4	15.4	15.9	16.5	17.3	18.2
事業費 :C(=A+B)	82.3	80.4	79.9	82.5	85.3	93.8
利用者負担額 :D(収入をマイナスで計上)	-	9.4	9.8	10.3	10.6	10.9
市費負担額 :E(=C+D)	82.3	71.0	70.1	72.2	74.7	82.9
交付者数実績		268,618人	272,924人	288,121人	298,800人	311,214人
対象者数		386,262人	404,588人	427,514人	448,654人	453,895人
交付率		67.4%	67.5%	67.4%	66.6%	68.6%

注) 交付実績等の数値はいずれも年度末実績。ただし、平成19年度は10月の推計値

(3) 政令市の状況等

区分項目	説明	都市名
利用者負担の設定	所得区分等により、証交付時に自己負担額を設定	仙台市・東京都・横浜市・名古屋市・京都市・神戸市
	利用限度額に応じた自己負担額を設定	札幌市
	利用の都度、自己負担額を支払うワンコイン方式	川崎市・堺市 川崎市は、との選択制
	有効期間に応じた自己負担額を設定	川崎市・北九州市
所得制限の設定	一定所得を超える高齢者は、制度対象外	広島市・福岡市
利用限度額の設定	一人当たり（又は一定期間内など）の利用上限額を設定	札幌市・仙台市・千葉市・浜松市・広島市・福岡市
対象年齢の設定	65歳以上	名古屋市・堺市
	75歳以上	北九州市
	70歳以上	上記以外の政令市

（注） 静岡市は平成19年度より制度廃止。さいたま市、新潟市は該当制度なし。

(4) 証の利用形態別の特徴

証の形態・方式	主な特徴
ワンコイン方式	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は利用の都度100円を払う方式で高額な一括払いがない。 ・利用回数に応じた受益者負担となる。 ・利用回数の多い人にとっては負担が重くなる。 ・小銭の用意が必要であり、証提示と金銭投入動作が必要。
プリペイドカード方式	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は定められた枚数の範囲で選択できる。 ・利用回数の把握が可能で、利用回数に応じた受益者負担となる。 ・今後、磁気カードからICカードへの移行が見込まれる。 ・カードの機械挿入動作が必要。磁気障害などのリスクがある。
定期券方式	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は一定の負担で回数の制限なく利用できる。 ・利用回数の多い人に有利な方式である。 ・利用回数と事業者収入が連動しない。 ・証提示のみで乗降ができ、利便性が高い。
利用助成券方式	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は自らの意思で様々な対象交通機関を選択できる。 ・交通事業者の独自制度を活用する方式のため、改廃や値上げの影響を受けやすい。 ・金券としての取扱い、偽造防止対策等が必要になる。

8 検討会

(1) 開催状況

	開催日	議事項目
第1回	5月31日	敬老特別乗車証制度の概要（目的と沿革、事業内容、事業費など） 制度見直し検討の背景（交付者数の増加、財政負担の増加、利用者・事業者からの要望） 制度の位置付け（役割・機能）
第2回	6月26日	現行制度の課題等（現行制度の課題、制度の役割と効果） 対象者の要件（年齢制限、所得制限） 利用条件（利用額の制限、対象交通機関、負担割合、負担方式）
第3回	8月1日	他都市制度等に見る事例 中間取りまとめ（素案）について（中間取りまとめ（素案） 市民意見の募集）
第4回	9月10日	中間取りまとめ（案）について 市民意見募集について
第5回	11月13日	中間取りまとめに関する市民意見募集結果について 最終取りまとめ（案）について

(2) 委員名簿

氏名	所属等	備考
あいだ かねゆき 會田 米行	財団法人 横浜市老人クラブ連合会評議員	保土ヶ谷区老人クラブ連合 会会長
ありま ろくさぶろう 有馬 禄三良	市民委員	公募により選出
おち とよこ 越智 登代子	ジャーナリスト	学識経験者
さいとう けん 齋藤 健	社団法人 神奈川県バス協会 福祉・環境対策委員会委員長	バス事業者代表
たかはし ひろし 高橋 紘士 ◎	立教大学教授	学識経験者
なかむら ふみひこ 中村 文彦 ○	横浜国立大学教授	学識経験者
にし ゆうさく 西 雄策	市民委員	公募により選出
はが ひろえ 芳賀 宏江	健康福祉局副局長	横浜市職員
はまの しろう 浜野 四郎	都市経営局政策部長	横浜市職員

・・・会長、・・・会長職務代理者

(五十音順・敬称略)