

敬老特別乗車証制度のあり方検討会の中間取りまとめについて

1 「敬老特別乗車証制度のあり方検討会」の開催状況

(1) 検討会の開催経過

	開催日	議事項目
第1回	5月31日	① 敬老特別乗車証制度の概要（目的と沿革、事業内容、事業費、他都市の状況） ② 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） ③ 制度の位置付け（役割・機能）
第2回	6月26日	① 現行制度の課題等（現行制度の課題、制度の役割と効果） ② 対象者の要件（年齢制限、所得制限） ③ 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	① 他都市制度等にみる事例 ② 「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	① 「中間取りまとめ（案）」について ② 「市民意見募集リーフレット（案）」について

(2) 今後の予定

時期	検討事項等
9月18日～10月17日	「中間取りまとめ」について市民意見を募集
11月	第5回 最終取りまとめ

※ 11月の検討会において「制度の方向性」や「改善策の考え方」について最終取りまとめを行い、その後、市において方針を決定し、20年度予算に反映予定。

(3) 市民意見募集

検討会では、中間取りまとめに関して市民意見の募集を次のとおり行います。

ア 募集期間：9月18日～10月17日（予定）

イ 募集方法：意見募集リーフレット添付のハガキ、Eメールによる募集

ウ リフレット配布場所：区役所（広報相談係、福祉保健課）、老人福祉センター、
地区センター、スポーツセンター、地域ケアプラザ等
（地区センター以下は、9月25日までに順次配布を開始予定）

エ リフレット配布部数：約10,000部（適宜増刷予定）

2 中間取りまとめの概要

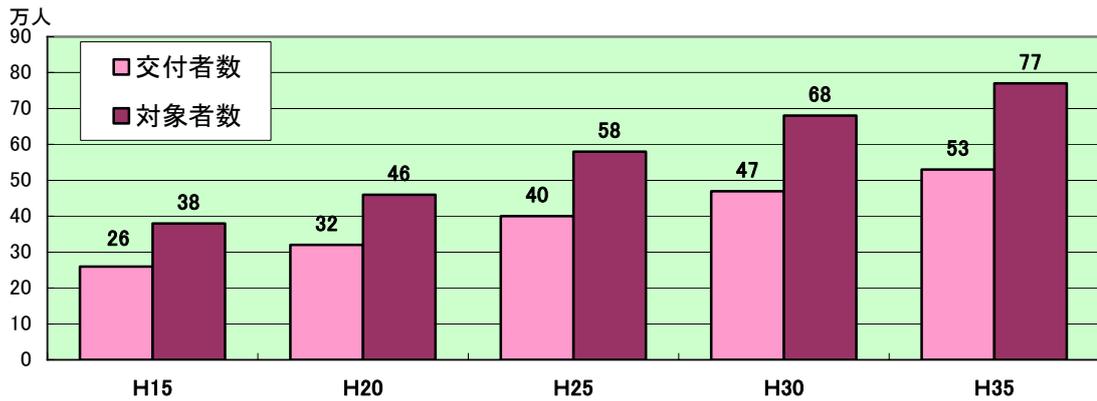
(1) 制度の見直しの背景

ア 交付者数の増加

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%）に上っており、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ます。

また、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倍増加する見込です。

< 敬老特別乗車証交付者数予測 >

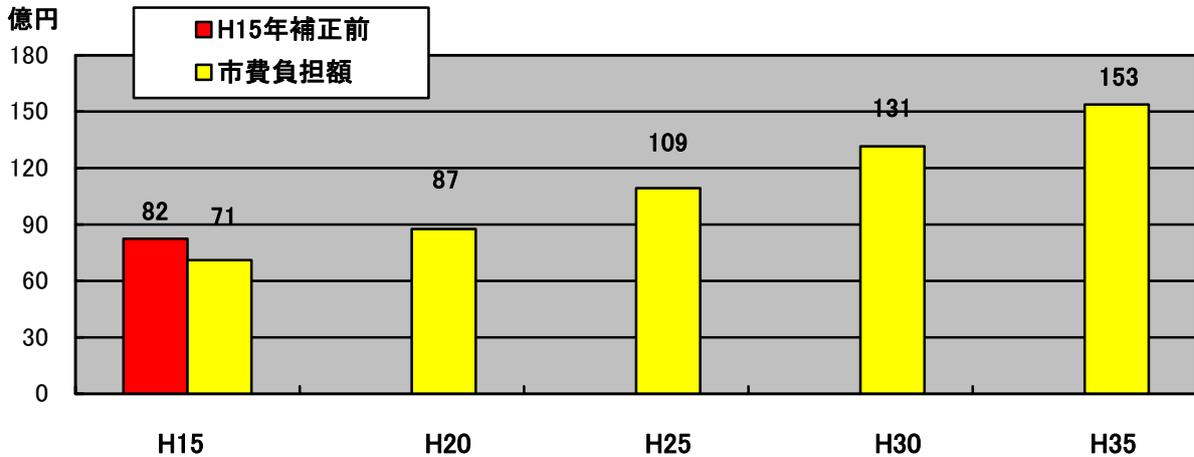


(注) 平成20年度以降は、現行制度に基づく推計値

イ 市費負担額の増大

敬老特別乗車証の市費負担額については、年々増加の一途をたどる中、平成15年度には当初予算が82億円となり、財政負担の限界として利用者の一部負担金制導入を行いました。この結果、71億円まで圧縮されたものの、平成20年度には82億円を超過し、その後も市費負担額が益々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

(2) 制度の目的と効果

制度の目的は、条例で「高齢者の社会参加を支援する」と規定しており、ボランティア活動や趣味・娯楽などの生きがいを促進することです。

しかし、利用状況は、通院や買い物などの日常の外出に多く利用されています。

なお、この制度の効果として、①移動に係る経済的支援、②公共交通機関の利用促進のほか、③介護予防・健康増進、④買い物による経済効果、⑤街の活性化、⑥環境保全の効果、⑦交通安全などが指摘されています。

(3) 制度見直しの基本的な考え方

検討に当たっては、次の2点を基本的な考え方とします。

ア 持続可能な制度の構築

- ・ 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が重要です。
- ・ このためには、中期的な視点から、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。

イ 利用実績に基づいた事業費の支払い

- ・ 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、交通事業者へ支払う金額は、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。
- ・ 市が市民に対する説明責任を果たすため、①事業費の根拠をより明確にする、②事業の費用対効果を明らかにする、といった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。
- ・ 交通事業者にとって、利用実績に応じた収入を得られるような仕組みが必要です。

(4) 制度の個別事項に対する考え方

ア 対象者

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、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。

イ 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。

ウ 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といった、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。

なお、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。

エ 利用回数

今後の利用者負担や市費負担の上昇を考慮し、また、社会参加の支援という制度の目的に照らして、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。

なお、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に配慮が必要と考えます。

オ 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、改めて検討すべきであると考えます。

敬老特別乗車証制度のあり方について 中間取りまとめ

平成 19 年 9 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。

また、これまでに市当局へ寄せられたご利用者からの要望や市民からのご意見などを整理・吟味するとともに、さらに利用状況や市民意識を把握するために、アンケートを行い、広く市民の方々にご協力をお願いしたところです。

本制度の存続への要望が利用者の方々から寄せられる一方で、現状を超える市の財政支出を望む声は少なく、市費の負担者として制度を支えているより若い市民のみならず、利用者の世代からも、これから先の制度の持続性を確保するために見直しの必要性を訴えるご意見もいただいております。

「この制度によって利益を得ている利用者としての市民」と、「制度を支えている納税者としての市民」と、そして「実際に交通機関の運行を担う事業者」の三者の負担で支えられている制度です。このことを踏まえるとともに、現行の仕組みを継続した場合、制度の利用対象者が現在の約45万人から、10年後には1.5倍の約68万人へと事業規模が拡大し、財政負担も急増することが見込まれます。こうしたことを考慮すると、より多くの市民の方々から制度のこれからのに関するご意見をうかがうことが、今後のあるべき政策の検討にあたって重要であると考えております。

この中間取りまとめは、このような観点から広くご意見をうかがうために、制度の概要やこれまでの論点を整理するとともに、現段階での検討会としての考え方を取りまとめたものです。

多くの方々からご意見が寄せられることを期待しております。

なお、今後の方向性や改善の考え方などについては、さらに市民意見募集の結果などを踏まえ、改めて検討会としての考え方を取りまとめていく予定です。

平成19年9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	4
(2)	利用実績に基づいた事業費の支払い	4
4	制度の個別事項に対する考え方	
(1)	対象者	5
(2)	費用負担	5
(3)	受益者負担	5
(4)	利用回数	5
(5)	対象交通機関	5
5	敬老特別乗車証制度の概要	
(1)	事業内容	6
(2)	事業費	6
(3)	政令市の状況等	7
(4)	証の利用形態別の特徴	7
6	検討会	
(1)	開催状況	8
(2)	委員名簿	8

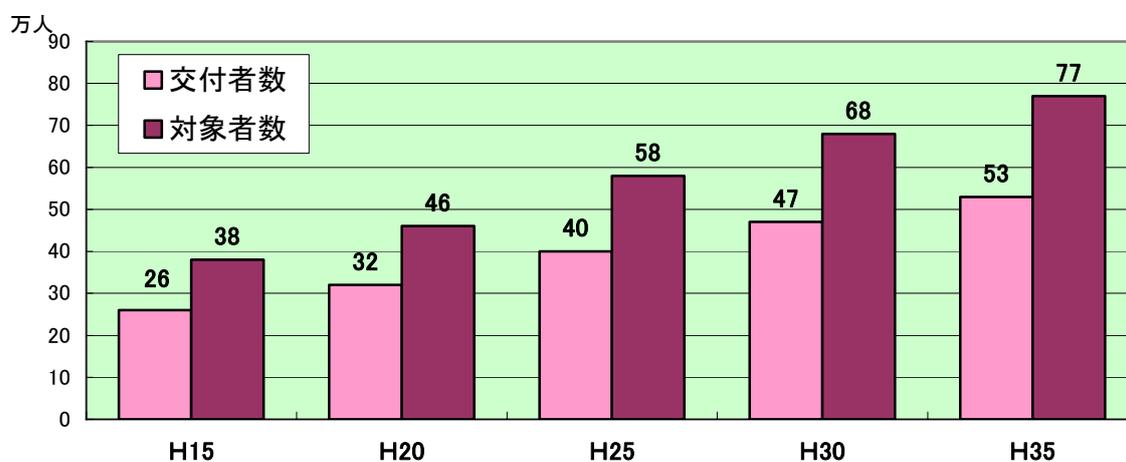
1 制度の見直しの背景

(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%）に上っており、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

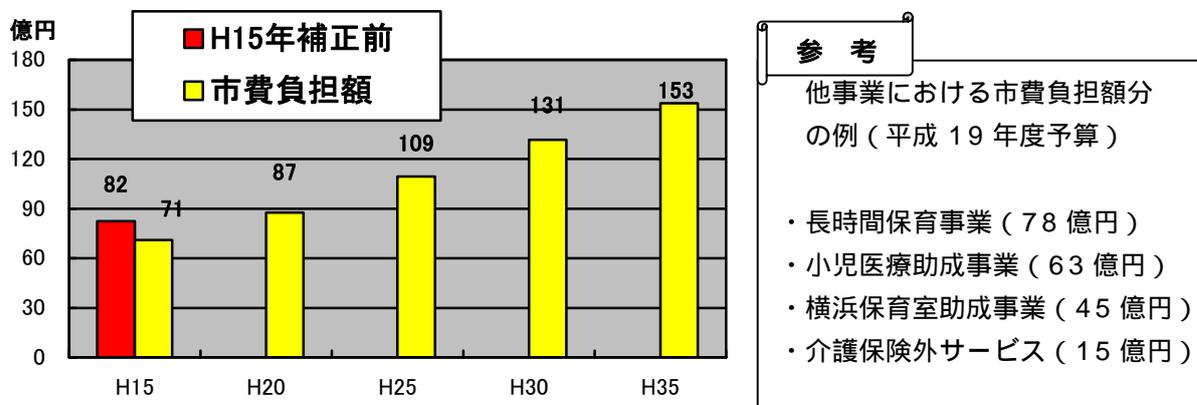
(2) 市費負担額の増大

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るが、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。

ここでいう社会参加とは、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、いわゆるボランティア活動や趣味・娯楽などが想定されます。

- ・ しかしながら、他方で利用者には、いわゆる日常の「外出」全般への支援として受け止められてきたと思われます。実際には、通院や日常の買い物に多く利用されており、通勤時における利用も含めて、多目的に利用されています。
- ・ こうした多目的な利用実態を踏まえ、本制度の目的を「外出支援」とする考え方もある一方、今後の利用者の大幅な増加やそれに伴う事業費の増大を鑑みると、全ての外出を支援するものではなく、引き続き「社会参加の支援」を目的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、中長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、次の点を基本的な考え方として検討を進めます。

(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が重要です。
- ・ このためには、中期的な視点から、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) 利用実績に基づいた事業費の支払い

- ・ 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。
- ・ 市が市民に対する説明責任を果たすため、事業費の根拠をより明確にする、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。
- ・ 交通事業者にとって、利用実績に応じた収入を得られるような仕組みが必要です。

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。

(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。

(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。

なお、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。

(4) 利用回数

今後の利用者負担や市費負担の上昇を考慮し、また、社会参加の支援という制度の目的に照らして、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。

なお、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。

(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。

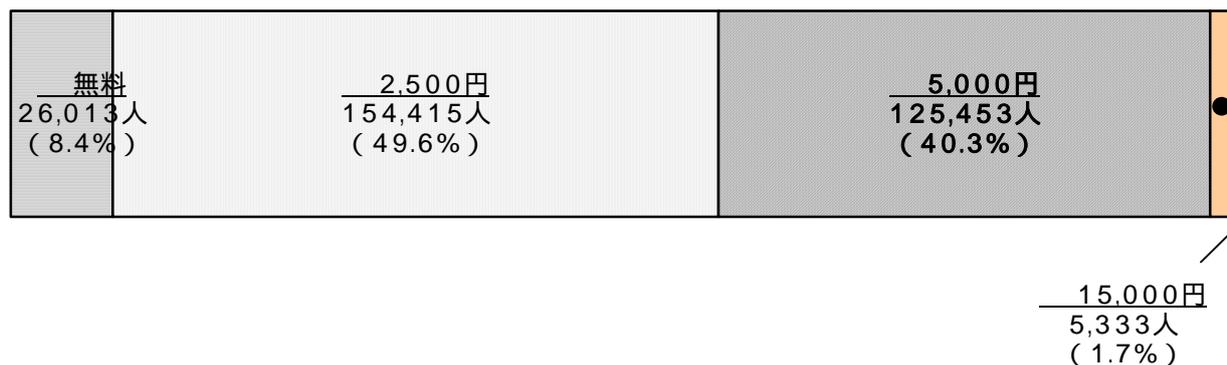
5 敬老特別乗車証制度の概要

(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。

6 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、他都市の状況） 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

(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	（東急バス株式会社 常務取締役）
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)

『中間取りまとめ』：案からの修正箇所一覧

修正箇所	修正後（配布版） ←	修正前（案）
はじめに 16行目	<p>・・・三者の負担で支えられている・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>・・・三者で支えられている・・・</p>
2ページ (3) 横浜市の財政状況 4行目	<p>横浜市では、<u>これまでも職員数の削減や事務経費の削減等に取り組んでいるが、福祉・医療関係の</u>・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>横浜市では、福祉・医療関係の・・・</p>
3ページ (2) 効果 6行目	<p>バス・地下鉄などの交通機関を・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>バスなどの交通機関を・・・</p>
4ページ (1) 持続可能な制度の構築 6行目	<p><u>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</u>・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>3者で支えあう制度として、給付水準や費用負担の・・・</p>
4ページ (2) 利用実績に基づいた事業費の支払い 2行目	<p>・・・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。 <u>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。</u></p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>・・・交通事業者へ支払う方法となっており、乗車証利用の有無や実際の利用回数に関わらず、乗車証1枚当たりの一定額を支払っています。</p> <p>【抹消線部削除・左欄へ修正】</p>
4ページ (2) 利用実績に基づいた事業費の支払い 10行目	<p><u>交通事業者にとって、利用実績に応じた収入を</u>・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>利用者確保に向けた事業者の経営努力を促進するため、利用回数に関わらず、一定額が事業者へ支払われる現行制度のような仕組みでなく、利用回数に応じて事業者が収入を・・・</p> <p>【抹消線部削除・左欄へ修正】</p>
5ページ (2) 費用負担 5行目	<p>・・・引き続き協力について理解を求めていくことが・・・</p> <p>【下線部挿入】</p>	<p>・・・引き続き協力を求めていくことが・・・</p>
7ページ (4) 証の利用形態別の特徴 「プリペイドカード方式」の表中3点目	<p>・今後、磁気カードからICカードへの移行が見込まれる。</p> <p>【全文修正】</p>	<p>・システムの寿命が数年程度で、ICカードに切り替わる。</p> <p>【全文削除・左欄へ修正】</p>

第4回 横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会

日時：平成19年9月10日（月）午前10時から正午まで

場所：ヨコハマジャスト1号館8階1号室

次 第

1 開 会

2 議 事

- (1) 中間取りまとめ(案)について
- (2) 中間取りまとめに関する市民意見募集について

3 その他

今後の日程

4 閉 会

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会 委員名簿

氏名	所属等	備考
あいだ よねゆき 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)	財団法人 横浜市老人ク ラブ連合会からの推薦
ありま るくさぶろう 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 (東急バス株式会社 常務取締役)	社団法人 神奈川県バス 協会からの推薦
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	本市職員
はまの しろう 浜野 四郎	都市経営局政策部長	本市職員

◎・・・会長

○・・・会長職務代理者

(五十音順・敬称略)

敬老特別乗車証制度のあり方について
中間取りまとめ（案）

平成 19 年 9 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。

また、これまでに市当局へ寄せられたご利用者からの要望や市民からのご意見などを整理・吟味するとともに、さらに利用状況や市民意識を把握するために、アンケートを行い、広く市民の方々にご協力をお願いしたところです。

本制度の存続への要望が利用者の方々から寄せられる一方で、現状を超える市の財政支出を望む声は少なく、市費の負担者として制度を支えているより若い市民のみならず、利用者の世代からも、これから先の制度の持続性を確保するために見直しの必要性を訴えるご意見もいただいております。

「この制度によって利益を得ている利用者としての市民」と、「制度を支えている納税者としての市民」と、そして「実際に交通機関の運行を担う事業者」の三者で支えられている制度です。このことを踏まえるとともに、現行の仕組みを継続した場合、制度の利用対象者が現在の約45万人から、10年後には1.5倍の約68万人へと事業規模が拡大し、財政負担も急増することが見込まれます。こうしたことを考慮すると、より多くの市民の方々から制度のこれからのに関するご意見をうかがうことが、今後のあるべき政策の検討にあたって重要であると考えております。

この中間取りまとめは、このような観点から広くご意見をうかがうために、制度の概要やこれまでの論点を整理するとともに、現段階での検討会としての考え方を取りまとめたものです。

多くの方々からご意見が寄せられることを期待しております。

なお、今後の方向性や改善の考え方などについては、さらに市民意見募集の結果などを踏まえ、改めて検討会としての考え方を取りまとめていく予定です。

平成19年9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	4
(2)	利用実績に基づいた事業費の支払い	4
4	制度の個別事項に対する考え方	
(1)	対象者	5
(2)	費用負担	5
(3)	受益者負担	5
(4)	利用回数	5
(5)	対象交通機関	5
5	敬老特別乗車証制度の概要	
(1)	事業内容	6
(2)	事業費	6
(3)	政令市の状況等	7
(4)	証の利用形態別の特徴	7
6	検討会	
(1)	開催状況	8
(2)	委員名簿	8

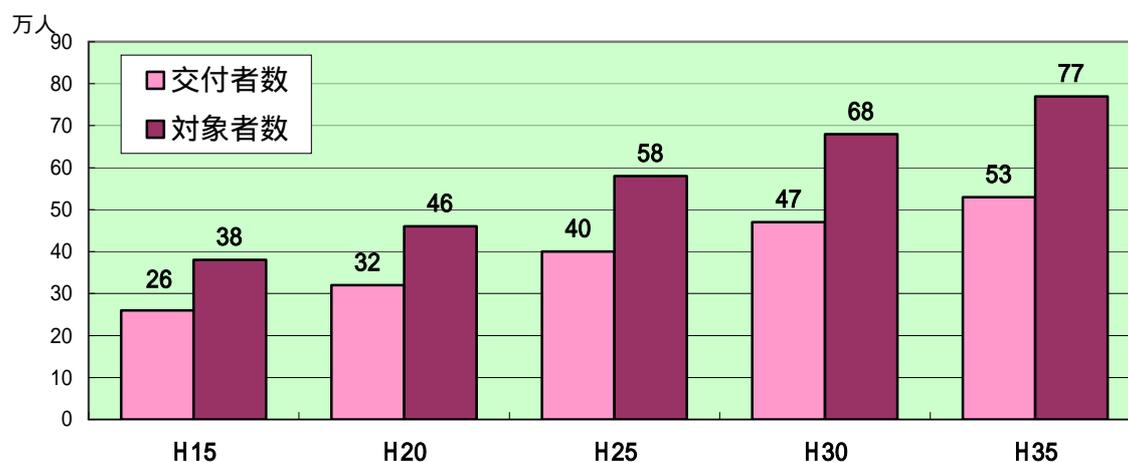
1 制度の見直しの背景

(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%）に上っており、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

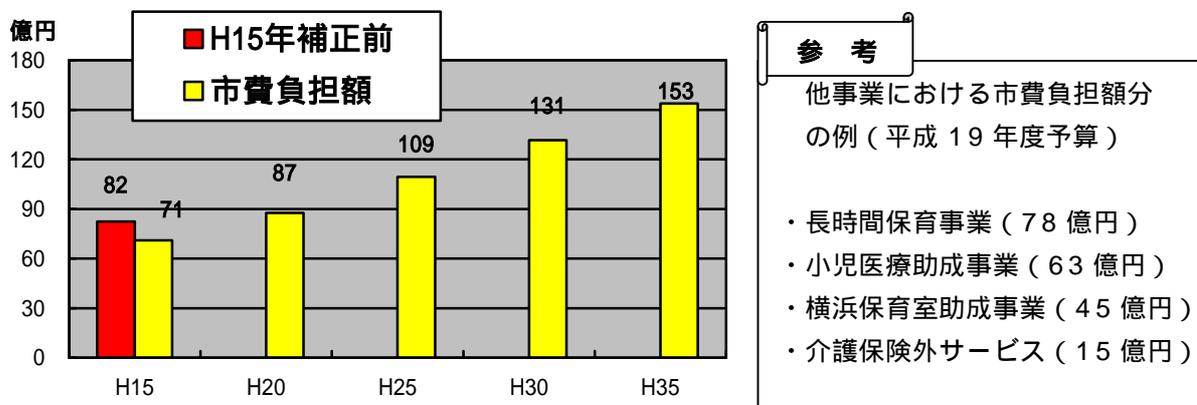
(2) 市費負担額の増大

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、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年間の期間とする「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。

ここでいう社会参加とは、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、いわゆるボランティア活動や趣味・娯楽などが想定されます。

- ・ しかしながら、他方で利用者には、いわゆる日常の「外出」全般への支援として受け止められてきたと思われます。実際には、通院や日常の買い物に多く利用されており、通勤時における利用も含めて、多目的に利用されています。
- ・ こうした多目的な利用実態を踏まえ、本制度の目的を「外出支援」とする考え方もある一方、今後の利用者の大幅な増加やそれに伴う事業費の増大を鑑みると、全ての外出を支援するものではなく、引き続き「社会参加の支援」を目的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、中長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、次の点を基本的な考え方として検討を進めます。

(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が重要です。
- ・ このためには、中期的な視点から、利用者・事業者・行政(市費)の3者で支えあう制度として、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) 利用実績に基づいた事業費の支払い

- ・ 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、乗車証利用の有無や実際の利用回数に関わらず、乗車証1枚当たりの一定額を支払っています。
- ・ 市が市民に対する説明責任を果たすため、事業費の根拠をより明確にする、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。
- ・ 利用者確保に向けた事業者の経営努力を促進するため、利用回数にかかわらず、一定額が事業者へ支払われる現行制度のような仕組みではなく、利用回数に応じて事業者が収入を得られるような仕組みが必要です。

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。

(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を求めていくことが望ましいと考えます。

(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。

なお、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。

(4) 利用回数

今後の利用者負担や市費負担の上昇を考慮し、また、社会参加の支援という制度の目的に照らして、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。

なお、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。

(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に際して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。

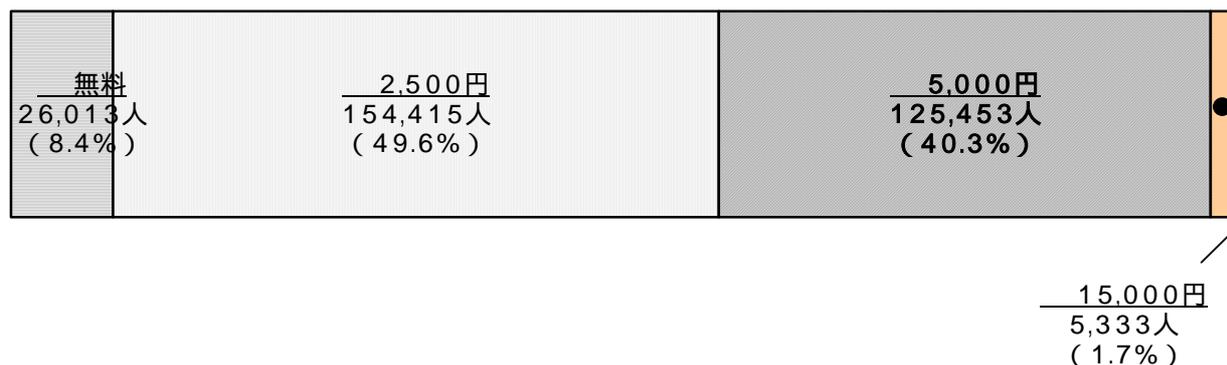
5 敬老特別乗車証制度の概要

(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。 ・システムの寿命が数年程度で、ICカードに切り替わる。 ・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。

6 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、他都市の状況） 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

(2) 委員名簿

氏名	所属等	備考
あいだ 會田 よねゆき 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 有馬 るくさぶろう 禄三良	市民委員	公募により選出
おち 越智 とよこ 登代子	ジャーナリスト	学識経験者
さいとう 齋藤 けん 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	（東急バス株式会社 常務 取締役）
たかはし 高橋 ひろし 紘士	立教大学教授	学識経験者
なかむら 中村 ふみひこ 文彦	横浜国立大学教授	学識経験者
にし 西 ゆうさく 雄策	市民委員	公募により選出
はが 芳賀 ひろえ 宏江	健康福祉局副局長	横浜市職員
はまの 浜野 しろう 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)

敬老特別乗車証制度の概要

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)	【H18実績】 ・交付者数 約30万人 ・交付率 約67%
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 【全体の中で は8%、 は50%、 は40%、 は2%です。(H18実績)】	

ご案内

敬老特別乗車証制度のあり方についてご意見がある方は、このリーフレットに添付してあるハガキもしくはEメールにて募集しております。
是非ご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

敬老特別乗車証制度のあり方検討会において全世代を対象としたアンケート調査を実施しております。結果の詳細については、本市ホームページをご覧ください。
(<http://www.city.yokohama.jp/me/kenkou/kourei/keiopass/keiopass.html>)

このリーフレットの基になる「中間取りまとめ」本編については、本市ホームページをご覧ください。また、横浜市役所健康福祉局高齢健康福祉課にご用意しております。
(ご請求は、下記問い合わせ先まで電話、FAX又はEメールにてお願いします。)

問い合わせ先
「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会」事務局
〒231-0017 横浜市中区港町1-1 横浜市健康福祉局高齢健康福祉課
電話 045-671-3920 FAX 045-641-6408
eメールアドレス: kf-keiopass@city.yokohama.jp

【横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会中間取りまとめに関する市民意見募集リーフレット】

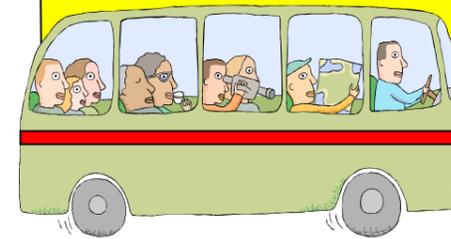
平成19年9月発行 横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会
(事務局)横浜市健康福祉局高齢健康福祉課 671-3920 Fax 641-6408
横浜市広報印刷物登録第190297号 類別・分類 C-EC250

横浜市敬老特別乗車証制度の継続に向けて...

みなさまの声をお寄せください!

意見募集期限:平成19年10月17日

(郵送は当日消印有効)



「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会」では、制度の継続に向けた見直しを検討しています。現時点での検討会の考え方を取りまとめましたので、ご意見をお寄せください。いただいたご意見を参考に、本年11月に最終取りまとめを行う予定です。

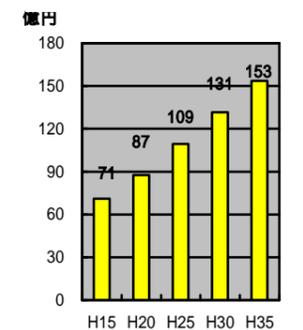
検討会は、制度見直し検討のために本年5月に市が設置したもので、公募市民や学識経験者、交通事業者、行政職員など9人で構成されています。

なぜ、見直しが必要なの?

高齢者の増加に比例して事業費が増大

対象となる70歳以上の高齢者の増加に伴い、今後もバス事業者などへ支払う市費負担額は、大幅に増大するものと予測され、市の財政状況も厳しいことから、制度を続けることが危ぶまれています。

【市費負担額の推計】



諸条件を現状のままとした場合の試算

制度を続けるためには見直しが必要

制度を続けていくためには、市費負担額が現状以上に大幅に増大することのないよう、中期的な視点に立って、今から制度の見直しを行うことが必要です。

【参考】

平成19年度では、敬老バス利用者1人あたり約30,100円が交通事業者へ支払われる計算となりますが、このうち利用者負担は平均約3,500円(約12%)、市費負担額が約26,600円(約88%)となります。
(H19年度交付者数 約31万人)

この制度の目的は何？



制度の目的と利用されている状況

制度の目的は、条例で「高齢者の社会参加を支援する」として、ボランティア活動や趣味・娯楽などの生きがいづくりを促進することです。

しかし、実際の利用状況は、通院や買い物などの日常の外出に多く利用されています。

なお、この制度の効果として、移動に係る経済的支援、公共交通機関の利用促進のほか、介護予防・健康増進、買い物による経済効果、街の活性化、環境保全の効果、交通安全などが指摘されています。

ご意見募集！

制度見直しの基本的な考え方

検討に当たっては、次の2点を基本的な考え方とします。

1 今後も続けていくことのできる制度を目指して

- ・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が重要です。
- ・このためには、中期的な視点から、利用者・事業者・行政（市費）の3者で支えあう制度として、利用の条件などについて見直しを行う必要があります。

2 利用回数に応じて事業費が支払われる仕組みづくり

- ・現行の制度では、実際の利用回数が把握できないので、市が利用回数などを推計し、支払っています。
- ・この制度は、主に市費（税金）で支えられているため、事業費の根拠をより明確にする必要があり、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。
- ・利用者確保に向けた事業者の経営努力を促進するためにも、利用回数に応じて事業者が収入を得られるような仕組みが必要です。

ご意見募集！

制度の個別事項に対する考え方

1 対象者となる人の条件（年齢や所得）について

- ・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。
- ・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。

2 利用者の費用負担などについて

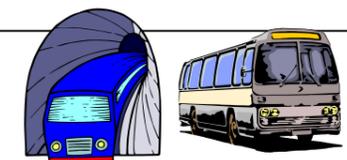
- ・今後の高齢社会において制度を持続させるためには、利用者となる高齢者の増加や、制度を支える現役世代の負担も考慮して、現在、事業費の1割程度となっている利用者負担の見直しも必要と考えます。
- ・個人によって利用回数には差があることから、利用者負担については利用回数に応じて費用を公平に負担するといった、応益的な受益者負担の考え方を取り入れていくことが望ましいと考えます。この場合、所得の低い人に配慮し、所得に応じて負担する仕組み（応能負担）との組合せを検討する必要があると考えます。
- ・交通事業者には、これまでも事業費面で協力をいただいております。今後も引き続き協力を求めていくことが望ましいと考えます。

3 利用回数について

- ・今後の利用者負担や市費負担の上昇を考慮し、また、社会参加の支援という制度の目的に照らして、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。上限を設定する場合には、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。

4 利用できる交通機関について

- ・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。



案

郵便はがき

料金受取人払郵便



差出有効期間
平成 19 年 12
月 31 日まで

(受取人) 231-8691

横浜港郵便局私書箱第 274 号

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会事務局

「市民意見募集」担当 行

お名前	
ご住所	横浜市 区
年齢等	() 歳 敬老パス保有(有・無)

パス保有の有無はいずれかを で囲んでください。

リーフレットをご参照のうえ、次の項目ごとにご意見をお書きください。

(1)制度見直しの基本的な考え方(2ページ)や制度の個別事項に対する考え方(3ページ)について

--

(2)その他(具体的に_____について)

--

意見募集期限は平成 19 年 10 月 17 日です。

乗車証の利用形態別でみた特徴一覧

個別事項等 証の方式	利用回数に応じた事業者への支払い	応益負担	応能負担	利用上限額の設定可否	事業費の抑制効果	外出意欲の高揚	備考
ワンコイン方式 (証無料方式)	×		×	×			<ul style="list-style-type: none"> ・実施の前提として、利用実態調査が必要 ・利用頻度の高い人にとって負担が大きい
ワンコイン方式 (証有料方式)	×			×			<ul style="list-style-type: none"> ・実施の前提として、利用実態調査が必要 ・事業者共通証としての設定が必要
プリペイドカード方式							<ul style="list-style-type: none"> ・実績把握にはシステム改修が必要 ・カードリーダーへの挿入動作が必要
定期券(紙)方式	×	×		×	×		<ul style="list-style-type: none"> ・対象者の増に伴い、事業費も比例して増加 ・利用者にとって使い勝手がよい
事業者独自の高齢者割引制度の活用 (利用助成券方式)	×	×	×				<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の独自制度の活用となるため、その制度の改廃の影響を受けやすい ・事業者により制度が異なる

敬老特別乗車証制度に関する市民アンケート集計結果（クロス集計）

「年齢」×「敬老バス対象年齢の考え方」（70歳以上）

敬老バスの対象年齢については、各年齢区分とも「現行制度のままでよい」が最も高く、次いで「年齢を引き上げる方がよい」となっている。

70歳以上		問22 敬老バス対象年齢の考え方					
		全体	年齢を引き上げる（例えば75歳以上など）方がよい	年齢を引き下げる（例えば65歳以上など）方がよい	現行制度（70歳以上）のままでよい	分からない	無回答
全体		1,581	198	73	1,114	30	166
		100.0%	12.5%	4.6%	70.5%	1.9%	10.5%
問2 年齢	70歳～74歳	676	6.8%	5.2%	77.5%	0.6%	9.9%
	75歳～79歳	501	15.4%	3.0%	70.3%	2.2%	9.2%
	80歳～84歳	254	17.7%	3.9%	63.4%	1.6%	13.4%
	85歳～89歳	96	21.9%	11.5%	50.0%	3.1%	13.5%
	90歳以上	48	16.7%	4.2%	54.2%	16.7%	8.3%
	無回答	6	16.7%	0.0%	50.0%	0.0%	33.3%

「年齢」×「敬老パス対象年齢の考え方」（70歳未満）

敬老パスの対象年齢については、各年齢区分とも「現行制度のままでよい」が最も高く、次いで「年齢を引き下げる方がよい」となっている。

70歳未満		問13 敬老パスの対象年齢の考え方					
		全体	年齢を引き上げる（例えば75歳以上など）方がよい	年齢を引き下げる（例えば65歳以上など）方がよい	現行制度（70歳以上）のままでよい	分からない	無回答
全体		1,026	97	216	653	37	23
		100.0%	9.5%	21.1%	63.6%	3.6%	2.2%
問2 年齢	20歳～24歳	45	20.0%	24.4%	46.7%	6.7%	2.2%
	25歳～29歳	69	5.8%	29.0%	59.4%	4.3%	1.4%
	30歳～34歳	107	7.5%	18.7%	66.4%	7.5%	0.0%
	35歳～39歳	119	9.2%	26.1%	58.8%	5.9%	0.0%
	40歳～44歳	105	9.5%	20.0%	66.7%	3.8%	0.0%
	45歳～49歳	103	9.7%	19.4%	68.0%	2.9%	0.0%
	50歳～54歳	81	12.3%	16.0%	64.2%	2.5%	4.9%
	55歳～59歳	127	11.0%	25.2%	59.1%	2.4%	2.4%

「負担区分」×「所得制限設定の考え方」（70歳以上）

各負担区分とも、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」と「現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う」がほぼ同数となっている。

- ・「15,000円」は、「所得制限を設けるべきではない」（52.6%）が、他に比べて割合が高い。
- ・「無料」、「2,500円」、「5,000円」では、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」と「現行制度のまま、所得制限を設けるべきではないと思う」がほぼ同じ割合となっている。

70歳以上		問24 所得制限設定の考え方				
		全体	所得制限を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
全 体		1,265	543	562	88	72
		100.0%	42.9%	44.4%	7.0%	5.7%
問11 負担区分	負担なし（無料）	104	43.3%	41.3%	9.6%	5.8%
	2,500円	533	43.7%	40.2%	8.4%	7.7%
	5,000円	585	42.2%	49.4%	4.6%	3.8%
	15,000円	19	42.1%	52.6%	5.3%	0.0%
	無回答	24	41.7%	25.0%	20.8%	12.5%

「パスの利用頻度」×「所得制限設定の考え方」（70歳以上）

「所得制限を設けるのもやむを得ないと思う」と「現行制度のまま、所得制限を設けるべきではないと思う」という意見がほぼ同程度であるが利用頻度が低くなると、前者の割合が高い。

70歳以上		問24 所得制限設定の考え方				
		全体	所得制限を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
全体		1,265	543	562	88	72
		100.0%	42.9%	44.4%	7.0%	5.7%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	39.6%	51.8%	4.3%	4.3%
	週に3～4日	446	40.6%	47.1%	5.6%	6.7%
	週に1～2日	419	42.2%	45.8%	7.2%	4.8%
	月に1～2日	181	48.6%	37.0%	9.9%	4.4%
	年に10日以下	36	63.9%	19.4%	5.6%	11.1%
	全く利用していない	12	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%
	無回答	32	40.6%	34.4%	12.5%	12.5%

「年間収入額」×「所得制限設定の考え方」（70歳未満）

年間収入額の多寡にかかわらず、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」の割合が高い。

・「600万円以上～700万円未満」で、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」（81.6%）の割合が高い。

		問15 所得制限設定の考え方				
		全体	所得制限を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
70歳未満						
全 体		1,026	691	272	45	18
		100.0%	67.3%	26.5%	4.4%	1.8%
問5 年間収入額	100万円未満	337	62.6%	29.1%	5.9%	2.4%
	100万円以上～200万円未満	89	67.4%	30.3%	2.2%	0.0%
	200万円以上～300万円未満	113	68.1%	24.8%	4.4%	2.7%
	300万円以上～400万円未満	95	65.3%	30.5%	3.2%	1.1%
	400万円以上～500万円未満	90	78.9%	17.8%	3.3%	0.0%
	500万円以上～600万円未満	63	69.8%	23.8%	3.2%	3.2%
	600万円以上～700万円未満	38	81.6%	15.8%	0.0%	2.6%
	700万円以上	179	68.7%	27.4%	3.4%	0.6%
	無回答	22	54.5%	18.2%	18.2%	9.1%

「負担区分」×「財政負担の考え方」（70歳以上）

負担区分にかかわらず、市の財政負担については、6割以上の者が「この程度の財政負担はやむを得ない」と考えている。

・「現在よりも財政負担を軽減すべきと思う」「もっと財政負担を増やして、さらに制度の充実を図るべきと思う」は、負担区分にかかわらず少ない割合となっている。

70歳以上		問20 財政負担の考え方					
		全体	現在よりも財政負担を軽減すべきと思う	この程度の財政負担はやむを得ないと思う	もっと財政負担を増やして、さらに制度の充実を図るべきと思う	分からない	無回答
全 体		1,265	147	814	79	50	175
		100.0%	11.6%	64.3%	6.2%	4.0%	13.8%
問11 負担区分	負担なし（無料）	104	10.6%	54.8%	3.8%	10.6%	20.2%
	2,500円	533	9.8%	65.3%	6.2%	4.7%	14.1%
	5,000円	585	13.7%	65.1%	6.8%	1.7%	12.6%
	15,000円	19	5.3%	63.2%	10.5%	10.5%	10.5%
	無回答	24	12.5%	66.7%	0.0%	8.3%	12.5%

「パスの利用頻度」×「財政負担の考え方」（70歳以上）

パスの利用頻度にかかわらず、財政負担については「この程度の財政負担はやむを得ない」が高い。利用頻度が少ない人が利用頻度の多い人よりも財政負担を軽減すべきという意見が多くなっている。

- ・利用頻度が「週に3～4日」「週に1～2日」では「この程度の財政負担はやむを得ないと思う」が他に比べ高くなっている。

70歳以上		問20 財政負担の考え方					
		全体	現在よりも財政負担を軽減すべきと思う	この程度の財政負担はやむを得ないと思う	もっと財政負担を増やして、さらに制度の充実を図るべきと思う	分からない	無回答
全 体		1,265	147	814	79	50	175
		100.0%	11.6%	64.3%	6.2%	4.0%	13.8%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	17.3%	59.0%	6.5%	1.4%	15.8%
	週に3～4日	446	7.4%	68.2%	8.1%	3.8%	12.6%
	週に1～2日	419	10.0%	67.8%	5.5%	3.3%	13.4%
	月に1～2日	181	18.8%	59.7%	3.9%	6.1%	11.6%
	年に10日以下	36	22.2%	55.6%	2.8%	5.6%	13.9%
	全く利用していない	12	25.0%	25.0%	8.3%	25.0%	16.7%
	無回答	32	9.4%	40.6%	6.3%	3.1%	40.6%

「年間収入額」×「財政負担の考え方」（70歳未満）

- すべての収入区分において、「この程度の財政負担はやむを得ないと思う」が最も多くなっている。
 ・70歳以上に比べ、「現在よりも財政負担については軽減すべきと思う」（31.6%）の割合が高い。

70歳未満		問11 財政負担の考え方					
		全体	現在よりも財政負担を軽減すべきと思う	この程度の財政負担はやむを得ないと思う	もっと財政負担を増やして、さらに制度の充実を図るべきと思う	分からない	無回答
全 体		1,026	324	504	97	71	30
		100.0%	31.6%	49.1%	9.5%	6.9%	2.9%
問5 年間収入額	100万円未満	337	34.1%	47.8%	8.9%	6.5%	2.7%
	100万円以上～200万円未満	89	23.6%	56.2%	11.2%	5.6%	3.4%
	200万円以上～300万円未満	113	27.4%	50.4%	12.4%	7.1%	2.7%
	300万円以上～400万円未満	95	20.0%	53.7%	12.6%	9.5%	4.2%
	400万円以上～500万円未満	90	37.8%	46.7%	5.6%	6.7%	3.3%
	500万円以上～600万円未満	63	22.2%	57.1%	14.3%	6.3%	0.0%
	600万円以上～700万円未満	38	42.1%	44.7%	0.0%	10.5%	2.6%
	700万円以上	179	38.0%	45.3%	9.5%	5.6%	1.7%
	無回答	22	27.3%	40.9%	0.0%	13.6%	18.2%

「負担区分」×「パスの利用頻度」（70歳以上）

- 「15,000円」以外は、「週に3～4日」、「週に1～2日」が多くなっている。
- ・「15,000円」では「週に5日以上」（36.8%）の割合が高いが、この他の負担区分では利用頻度ごとの割合がほぼ同程度となっている。

70歳以上		問12 パスの利用頻度						
		全体	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	月に1～2日	年に10日以下	全く利用していない
全体		1,233	139	446	419	181	36	12
		100.0%	11.3%	36.2%	34.0%	14.7%	2.9%	1.0%
問11 負担区分	負担なし（無料）	100	13.0%	36.0%	34.0%	13.0%	3.0%	1.0%
	2,500円	522	10.9%	37.5%	32.6%	14.9%	2.7%	1.3%
	5,000円	576	10.8%	35.1%	35.6%	14.9%	3.3%	0.3%
	15,000円	19	36.8%	21.1%	31.6%	10.5%	0.0%	0.0%
	無回答	16	0.0%	50.0%	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%

「負担区分」×「利用者負担の考え方」（70歳以上）

各負担区分とも、「所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う」が最も多く、その他は少数にとどまっている。

70歳以上		問21 利用者負担の考え方								
		全体	所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	乗車回数に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	左記2つの両方	誰でも同一の利用者負担額とするのが良いと思う	無料にするのがよいと思う	分からない	その他	無回答
全 体		1,265	619	47	120	87	128	60	15	189
		100.0%	48.9%	3.7%	9.5%	6.9%	10.1%	4.7%	1.2%	14.9%
問11 負担区分	負担なし（無料）	104	36.5%	3.8%	6.7%	2.9%	20.2%	11.5%	0.0%	18.3%
	2,500円	533	50.3%	3.0%	7.7%	6.9%	9.0%	5.8%	0.8%	16.5%
	5,000円	585	49.7%	3.9%	11.8%	7.7%	9.6%	2.2%	1.9%	13.2%
	15,000円	19	63.2%	10.5%	5.3%	5.3%	5.3%	5.3%	0.0%	5.3%
	無回答	24	41.7%	8.3%	8.3%	4.2%	8.3%	12.5%	0.0%	16.7%

「パスの利用頻度」×「利用者負担の考え方」（70歳以上）

利用頻度にかかわらず、「所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う」が最も多いが、利用頻度が少なくなるにつれ、「乗車回数に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う」が増加している。

70歳以上		問21 利用者負担の考え方								
		全体	所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	乗車回数に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	左記2つの両方	誰でも同一の利用者負担額とするのがよいと思う	無料にするのがよいと思う	分からない	その他	無回答
全 体		1,265	619	47	120	87	128	60	15	189
		100.0%	48.9%	3.7%	9.5%	6.9%	10.1%	4.7%	1.2%	14.9%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	60.4%	0.0%	5.0%	2.9%	10.8%	2.9%	0.0%	18.0%
	週に3～4日	446	52.7%	0.7%	8.3%	7.6%	11.7%	4.3%	1.1%	13.7%
	週に1～2日	419	49.2%	4.1%	9.3%	7.9%	8.4%	6.2%	1.7%	13.4%
	月に1～2日	181	37.6%	9.9%	17.1%	5.0%	10.5%	3.9%	1.7%	14.4%
	年に10日以下	36	36.1%	16.7%	16.7%	8.3%	5.6%	0.0%	0.0%	16.7%
	全く利用していない	12	33.3%	16.7%	0.0%	8.3%	0.0%	25.0%	0.0%	16.7%
	無回答	32	28.1%	3.1%	0.0%	9.4%	15.6%	3.1%	0.0%	40.6%

「年間収入額」×「利用者負担の考え方」（70歳未満）

年間収入額の多寡にかかわらず、「所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う」の割合が最も高い。

・70歳以上に比べ、「左記2つの両方」（25.9%）の割合が高い。

70歳未満		問12 利用者負担の考え方								
		全体	所得に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	乗車回数に応じた利用者負担額を設定するのがよいと思う	左記2つの両方	誰でも同一の利用者負担額とするのがよいと思う	無料にするのがよいと思う	分からない	その他	無回答
全 体		1,026	386	102	266	72	124	20	26	30
		100.0%	37.6%	9.9%	25.9%	7.0%	12.1%	1.9%	2.5%	2.9%
問5 年間収入額	100万円未満	337	40.9%	8.0%	24.6%	7.7%	11.3%	2.7%	2.4%	2.4%
	100万円以上～200万円未満	89	34.8%	10.1%	28.1%	2.2%	13.5%	0.0%	7.9%	3.4%
	200万円以上～300万円未満	113	33.6%	8.0%	23.9%	8.8%	18.6%	0.9%	1.8%	4.4%
	300万円以上～400万円未満	95	37.9%	7.4%	27.4%	5.3%	15.8%	2.1%	2.1%	2.1%
	400万円以上～500万円未満	90	42.2%	14.4%	25.6%	5.6%	6.7%	2.2%	1.1%	2.2%
	500万円以上～600万円未満	63	33.3%	7.9%	28.6%	4.8%	17.5%	3.2%	1.6%	3.2%
	600万円以上～700万円未満	38	34.2%	15.8%	34.2%	2.6%	10.5%	0.0%	0.0%	2.6%
	700万円以上	179	36.3%	12.8%	27.4%	10.6%	7.3%	1.1%	2.8%	1.7%
	無回答	22	27.3%	13.6%	9.1%	4.5%	18.2%	9.1%	0.0%	18.2%

「敬老パスの交付」×「外出の頻度」（70歳以上）

「交付を受けている」と「交付を受けていない」の外出頻度の傾向にほとんど差異はない。

- ・「交付を受けている」「交付を受けていない」とも外出頻度は「週に3～4日」（35.7%・32.2%）が最も割合が高く、次いで「週に1～2日」「週に5日以上」の順となっている。

70歳以上		問7 外出の頻度							
		全体	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	月に1～2日	年に10日以下	全く外出しない	無回答
全 体		1,581	367	551	384	121	19	17	122
		100.0%	23.2%	34.9%	24.3%	7.7%	1.2%	1.1%	7.7%
問10 敬老パス の交付	交付を受けている	1,265	22.6%	35.7%	24.0%	7.7%	1.2%	1.2%	7.6%
	交付を受けていない	264	24.2%	32.2%	26.1%	7.2%	1.5%	0.8%	8.0%
	無回答	52	32.7%	28.8%	21.2%	7.7%	0.0%	0.0%	9.6%

「パスの利用頻度」×「利用目的」（70歳以上）

利用頻度にかかわらず、「日常の買い物」と「通院」の割合が高い。

・利用頻度が高い人は「日常の買い物」「通院」の割合が高く、次いで家族や友人に会いに行く、趣味・レジャーの順となっている。

70歳以上		問13 利用目的（複数回答）								
		全体	日常の買い物	通院	家族や友人などに会いに行く	ボランティア活動	趣味・レジャー	通勤	その他	無回答
全 体		1,265	757	755	386	74	438	45	49	38
		-	59.8%	59.7%	30.5%	5.8%	34.6%	3.6%	3.9%	3.0%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	76.3%	64.0%	30.9%	7.9%	33.8%	15.8%	1.4%	0.0%
	週に3～4日	446	73.8%	64.8%	31.8%	7.6%	42.2%	4.0%	3.4%	0.0%
	週に1～2日	419	60.6%	62.8%	35.1%	4.1%	36.8%	0.7%	3.8%	0.0%
	月に1～2日	181	28.7%	52.5%	23.8%	5.0%	20.4%	0.6%	5.5%	2.8%
	年に10日以下	36	16.7%	27.8%	22.2%	2.8%	25.0%	0.0%	16.7%	11.1%
	全く利用していない	12	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	無回答	32	31.3%	28.1%	9.4%	6.3%	9.4%	3.1%	0.0%	53.1%

「負担区分」×「利用限度額設定の考え方」（70歳以上）

負担区分にかかわらず、「現行制度のまま、利用限度額を設けるべきではないと思う」の割合が高い。

- ・「利用限度額を設けることもやむを得ないと思う」の割合については、負担区分による差異は見られない。

70歳以上		問23 利用限度額設定の考え方				
		全体	利用限度額を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
全 体		1,265	214	830	76	145
		100.0%	16.9%	65.6%	6.0%	11.5%
問11 負担区分	負担なし（無料）	104	16.3%	59.6%	10.6%	13.5%
	2,500円	533	16.7%	64.5%	7.7%	11.1%
	5,000円	585	16.8%	68.7%	3.2%	11.3%
	15,000円	19	15.8%	73.7%	5.3%	5.3%
	無回答	24	29.2%	33.3%	16.7%	20.8%

「パスの利用頻度」×「利用限度額設定の考え方」（70歳以上）

「利用限度額を設けることもやむを得ないと思う」は「月に1～2日」以下で割合が高くなっている。

70歳以上		問23 利用限度額設定の考え方				
		全体	利用限度額を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
全 体		1,265	214	830	76	145
		100.0%	16.9%	65.6%	6.0%	11.5%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	6.5%	74.8%	5.8%	12.9%
	週に3～4日	446	8.7%	76.7%	4.3%	10.3%
	週に1～2日	419	18.1%	64.7%	6.2%	11.0%
	月に1～2日	181	38.1%	46.4%	7.2%	8.3%
	年に10日以下	36	33.3%	36.1%	13.9%	16.7%
	全く利用していない	12	33.3%	33.3%	16.7%	16.7%
	無回答	32	15.6%	37.5%	9.4%	37.5%

「年間収入額」×「利用限度額設定の考え方」（70歳未満）

利用限度額の設定の可否についてはほぼ同数となっている。

- ・「年収300万未満」では「現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う」が、「年収600万以上」では「設けるのもやむを得ない」の割合が高くなっている。

		問14 利用限度額設定の考え方				
		全体	利用限度額を設けることもやむを得ないと思う	現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う	分からない	無回答
70歳未満						
全 体		1,026	466	465	72	23
		100.0%	45.4%	45.3%	7.0%	2.2%
問5 年間収入額	100万円未満	337	46.3%	42.1%	9.8%	1.8%
	100万円以上～200万円未満	89	37.1%	51.7%	7.9%	3.4%
	200万円以上～300万円未満	113	35.4%	53.1%	8.8%	2.7%
	300万円以上～400万円未満	95	41.1%	53.7%	4.2%	1.1%
	400万円以上～500万円未満	90	47.8%	45.6%	2.2%	4.4%
	500万円以上～600万円未満	63	33.3%	55.6%	7.9%	3.2%
	600万円以上～700万円未満	38	63.2%	28.9%	5.3%	2.6%
	700万円以上	179	57.0%	39.7%	3.4%	0.0%
	無回答	22	36.4%	36.4%	13.6%	13.6%

「最寄り交通機関」×「対象交通機関」（70歳以上）

交通機関によらず、現行制度を支持する者が最も多い。

- ・「JR又は私鉄」では、他に比べ「対象交通機関を拡大すべき」（24.0％）の割合がやや高い。

70歳以上		問25 対象交通機関					
		全体	対象交通機関を制限すべきである	対象交通機関を拡大すべきである	現行制度のままでよい	分からない	無回答
全 体		1,581	70	303	1,071	82	55
		100.0%	4.4%	19.2%	67.7%	5.2%	3.5%
問9 最寄り 交通機関	市営バス	448	4.2%	13.2%	71.9%	8.5%	2.2%
	民営バス	416	2.6%	21.6%	70.4%	2.2%	3.1%
	市営・民営両方	197	4.6%	17.3%	71.6%	5.6%	1.0%
	市営地下鉄	107	3.7%	20.6%	70.1%	1.9%	3.7%
	金沢シーサイドライン	15	6.7%	6.7%	86.7%	0.0%	0.0%
	JR又は私鉄	192	5.2%	24.0%	59.4%	4.2%	7.3%
	無回答	206	7.8%	24.8%	54.9%	6.8%	5.8%

「パスの利用頻度」×「対象交通機関」（70歳以上）

利用頻度の多寡にかかわらず、利用交通機関については現行制度を支持する意見が最も多い。

- ・「月1～2日」以下では、他と比べ「対象交通機関を拡大すべきである」の割合がやや高くなっている。

70歳以上		問25 対象交通機関					
		全体	対象交通機関 を制限すべき である	対象交通機関 を拡大すべき である	現行制度のま までよい	分からない	無回答
全 体		1,265	40	240	898	54	33
		100.0%	3.2%	19.0%	71.0%	4.3%	2.6%
問12 パスの 利用頻度	週に5日以上	139	2.2%	20.1%	72.7%	3.6%	1.4%
	週に3～4日	446	1.8%	18.6%	72.9%	3.8%	2.9%
	週に1～2日	419	3.1%	17.4%	74.0%	3.3%	2.1%
	月に1～2日	181	7.7%	22.7%	63.5%	4.4%	1.7%
	年に10日以下	36	0.0%	22.2%	58.3%	11.1%	8.3%
	全く利用していない	12	0.0%	16.7%	41.7%	33.3%	8.3%
	無回答	32	6.3%	15.6%	65.6%	6.3%	6.3%

「年齢」×「対象交通機関」（70歳未満）

年齢区分を問わず、「現行制度のままでよい」が最も多い。

・70歳以上と比べると「現行制度のままでよい」（55.1%）の割合が低く、「対象交通機関を拡大すべきである」の割合がやや高くなっている。

70歳未満		問16 対象交通機関					
		全体	対象交通機関 を制限すべき である	対象交通機関 を拡大すべき である	現行制度のま までよい	分からない	無回答
全 体		1,026	122	246	565	77	16
		100.0%	11.9%	24.0%	55.1%	7.5%	1.6%
問2 年齢	20歳～24歳	45	8.9%	17.8%	60.0%	13.3%	0.0%
	25歳～29歳	69	8.7%	37.7%	43.5%	10.1%	0.0%
	30歳～34歳	107	9.3%	29.0%	47.7%	14.0%	0.0%
	35歳～39歳	119	10.9%	23.5%	57.1%	7.6%	0.8%
	40歳～44歳	105	10.5%	22.9%	59.0%	7.6%	0.0%
	45歳～49歳	103	8.7%	23.3%	58.3%	9.7%	0.0%
	50歳～54歳	81	21.0%	21.0%	50.6%	4.9%	2.5%
	55歳～59歳	127	16.5%	24.4%	51.2%	6.3%	1.6%
	60歳～64歳	130	16.9%	18.5%	56.9%	3.1%	4.6%