

敬老特別乗車証制度のあり方検討会の中間取りまとめ（素案）について

1 「敬老特別乗車証制度のあり方検討会」の概要

(1) 検討会設置の趣旨

高齢化の進展に伴い、本事業における乗車証の交付者数は今後ますます増加することが見込まれ、事業費における一般財源負担が同様に増加し続けていくことが予測されます。

そこで、「敬老特別乗車証制度のあり方検討会」を設置し、厳しい財政事情の下、市民意見や交通事業者への影響等を踏まえ、持続可能な制度となるよう、様々な角度から20年度以降の方向性を検討します。

(2) 検討事項

- ア 敬老特別乗車証制度の位置づけ（外出支援、社会参加の促進等）
- イ 乗車証の対象者、事業者等に関する事（対象年齢、対象交通機関等）
- ウ 事業費及び費用負担に関する事
- エ 市民意見の把握に関する事（アンケート実施、中間取りまとめに関する市民意見募集等）
- オ その他制度のあり方を検討する上で必要となる事項（乗車証のICカード化等）

(3) 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 他都市制度等にもみる事例 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）

(4) 今後の予定

時期	検討事項
9月10日	第4回 中間取りまとめ（案）
9月中旬～10月中旬	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。

(5) 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月中旬～10月中旬（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

2 中間取りまとめ（素案）の概要

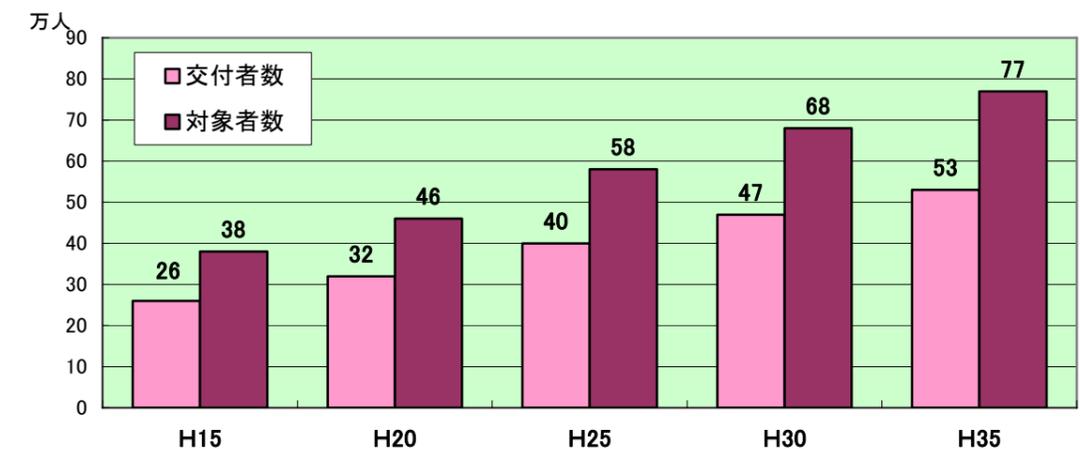
中間取りまとめ（素案）では、制度見直しの背景として将来的な乗車証の交付者数の増加やそれに伴う財政負担の増加を掲げている。

(1) 乗車証制度における交付者数の増加

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る。

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倍増加する見込である。

<敬老特別乗車証交付者数予測>

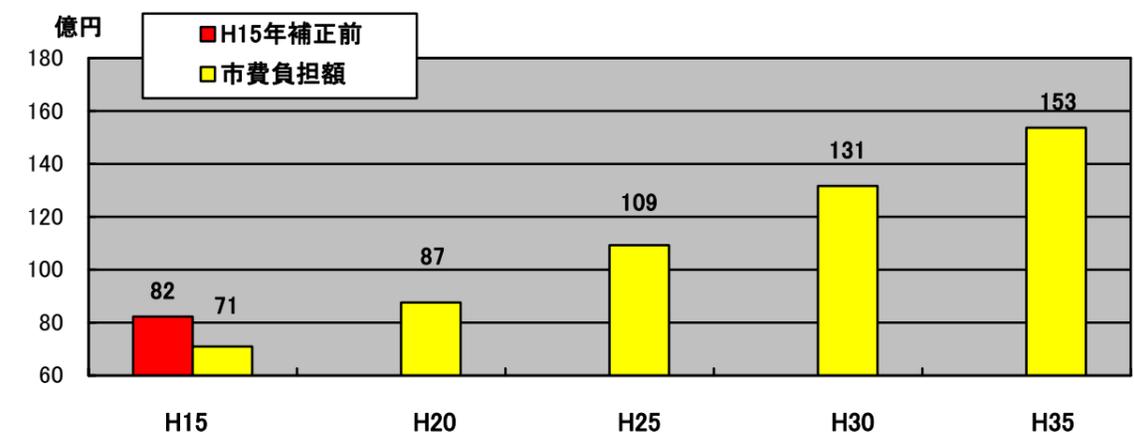


（注）平成20年度以降は、現行制度に基づく推計値

(2) 乗車証制度における財政負担の増加

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った。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」が危ぶまれている。

<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

(3) 検討会における論点整理

検討会では、制度について幅広く議論しており、論点を整理する中で、論点ごとの考え方の方向性を示していくこととしている。

対象者の要件

ア 対象年齢 (素案5ページ参照)

【論点】 今後の制度の持続可能性を保つためには、対象年齢は何歳以上が適当か。
【論点の考え方】 ① 対象年齢の維持 ・ 逼迫した財政状況の中で、対象者数増加への対応が最優先課題であるが、対象年齢の見直しについては、生活実態調査など外出実態を踏まえたうえで検討することとし、当面は現状維持とする考え方もある。 ② 対象年齢の引き上げ ・ 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、75歳以上とするという考え方もある。

イ 所得制限 (素案6ページ参照)

【論点】 今後の制度の持続可能性を保つためには、所得による対象制限を設けることは適当か。
【論点の考え方】 ① 所得制限を設ける ・ 「移動に係る経済的支援」という側面に着目すれば、一定の制限を設けることもやむを得ないと思われる。 ② 所得制限を設けない ・ 所得の高い人を対象外とするのではなく、所得の高い人は高いなりに負担するという考え方に立ち、対象年齢に達した人はすべて交付対象としてもよいと思われる。

利用条件

ア 負担の割合 (素案7ページ参照)

【論点】 利用者、事業者及び行政の負担割合は、どうあるべきか。
【論点の考え方】 ① 利用者の負担について ・ 利用者負担については、これ以上の増額をすべきでない。(現状維持) ・ 一定程度の利用者負担の増は、受益者の立場から見ても制度継続のためにやむを得ない。 ・ 高齢者も子ども料金程度は負担すべきである。 ② 事業者の負担について ・ バス事業者は低床バス導入などを進めており、これ以上の経費負担を求めべきでない。 ・ 制度継続のためにさらなる協力を求めるべきである。 ③ 行政の負担について ・ 他の行政分野も含めた経費の節減や、乗車証の不正利用防止に努めるべきである。 ・ 行政としてこれ以上の負担は避けるべきである。 ④ その他 ・ 利用者、事業者、行政が負担しあう制度であり、三方一両損の考え方が必要。 ・ 既存の手法・割合を一旦白紙に戻して検討すべきである。

イ 負担の方式 (素案8ページ参照)

【論点】 利用者負担の考え方として、応益負担を取り入れることは適当か。
【論点の考え方】 ① 応能負担 ・ いわゆる「所得の再分配」という考え方に沿ったものであり、福祉の制度としては納得できる。 ・ 乗車証の利用回数と負担の度合が関連していないため、利用回数の少ない人にとっては、負担感が大きい。 ② 応益負担 ・ 乗車証を多く利用する人ほど、多く負担するという考え方は、日常生活において普通のことであり、分かりやすい。 ・ 低所得者に対する配慮が必要ではないか。 ③ その他 ・ 広く利用者の理解を得るためには、応能負担・応益負担の両方を合わせた制度とすることについても検討する必要がある。

ウ 利用額の制限 (素案9ページ参照)

【論点】 今後の制度の持続可能性を保つためには、利用金額(回数)について、今後も制限を設けないとすることが適当か。
【論点の考え方】 ① 上限を設ける ・ 事業費が年々増大している中で、事業費を抑制する一つの方法として、利用額に上限を設ける考え方がある。 ② 上限を設けない ・ 利用回数は人によって様々であり、すべての利用者のニーズに対応できる現行制度を変更すべきではないという考え方がある。 ③ その他 ・ 利用回数は人によって様々であるのだから、利用者のニーズに応じるためには上限設定するものと、上限設定しないものを用意する考え方がある。

エ 対象交通機関 (素案10ページ参照)

【論点】 利用できる公共交通機関は、現行の設定が適当か。
【論点の考え方】 ① 対象交通機関の縮小 ・ 地下鉄等の利用は沿線住民が主であるので、バスの利用と区分するか、対象外とすべきと考える。 ② 対象交通機関の拡大 ・ 今以上に利用者負担が増加しても、高齢者が日常的に利用する交通機関を対象とするため、市外やJR・私鉄各線も利用対象とすべきである。 ・ 対象交通機関を拡大する場合は、財政的理由から利用額に制限を設けることが必須と考える。 ③ その他 ・ 対象交通機関の拡大により、利用者負担が増加するのであれば、現行どおりでよいと考える。

敬老特別乗車証制度のあり方について
中間取りまとめ（素案）

平成 19 年 月

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会

<目次>

はじめに	1
1 制度の見直しの背景	
(1) 横浜市の財政状況	2
(2) 乗車証制度における交付者数の増加	2
(3) 乗車証制度における財政負担の増加	3
2 制度の目的と効果	
(1) 目的	3
(2) 効果	4
3 検討会における論点整理	
(1) 対象者の要件	
ア 対象年齢	5
イ 所得制限	6
(2) 利用条件	
ア 負担の割合	7
イ 負担の方式	8
ウ 利用額の制限	9
エ 対象交通機関	10
4 敬老特別乗車証制度の概要	
(1) 事業内容	11
(2) 事業費	11
(3) 政令市の状況等	12
5 検討会	
(1) 開催状況	13
(2) 委員名簿	13

はじめに

本検討会では、本年 5 月から敬老特別乗車証制度について、事業の役割や効果、経費負担のあり方などに関して検討を行ってきました。

また、これまで寄せられた市民意見や要望などを整理するとともに、さらに利用状況や市民意識を把握するために、市を通じてアンケートを行い、広く市民の方々にご協力をお願いしているところです。

利用者・事業者・行政の三者で支えられているという、この制度の意義と対象者約 4 5 万人という事業規模を考慮すると、より多くの市民の方々から制度に関するご意見をうかがうことが、今後のあるべき姿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、こうした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の方向性をお示したものです。

多くの方々のご意見をお寄せいただくことを期待しております。

なお、この制度の今後の方向性や具体的な改善の手法などについては、アンケートの解析や市民意見募集の結果などを踏まえ、さらに議論を重ねた後に、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 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

1 制度の見直しの背景

(1) 横浜市の財政状況

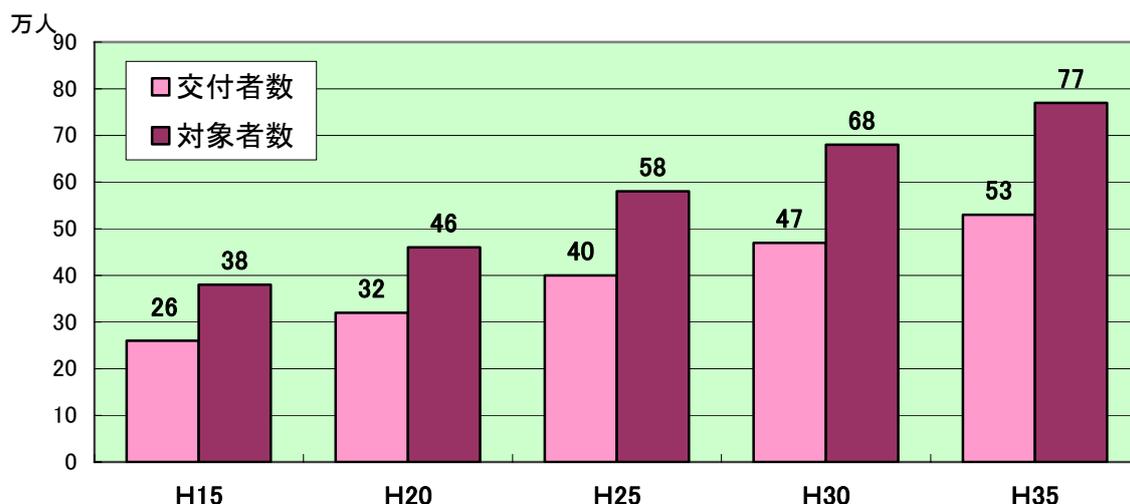
- ・ 横浜市では、福祉・医療関係の費用である扶助費、公債費などの義務的経費（毎年必ず支出が必要となる固定的な経費）がここ数年増え続けている状況である。
- ・ 平成 19 年度一般会計予算に占める義務的経費の割合は 49.8% であり、今後も引き続き市民からの様々なニーズに応える施策事業の経費捻出のためには、既存事業の見直しなど一層の経費削減に取り組まざるを得ない状況にある。
- ・ 公債費についても、平成 17 年度末時点で市税などから返済することになる市債の総額は 3 兆 239 億円、19 年度だけでも 1,878 億円が過去の借金返済に充てられている。さらに 18 年度から 22 年度までの 5 年間に係る「横浜市中期財政見通し」においては、5 か年累計で 1,610 億円の財源確保が必要だと見込まれるなど、非常に厳しい財政状況にある。
- ・ これまでも市では職員数の削減や様々な事業経費の節減等に取り組んでいるところであるが、この不足額を解消するためには、市全体でのさらなる見直しに向けた取り組みが必要である。
- ・ 特に高齢者に対する様々な施策については、来るべき団塊世代の 70 歳到達という高齢社会を見据えた取り組みが早い時期から必要であることは必須と思われ、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る。

(2) 乗車証制度における交付者数の増加

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る。

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 倍増加する見込である。

< 敬老特別乗車証交付者数予測 >

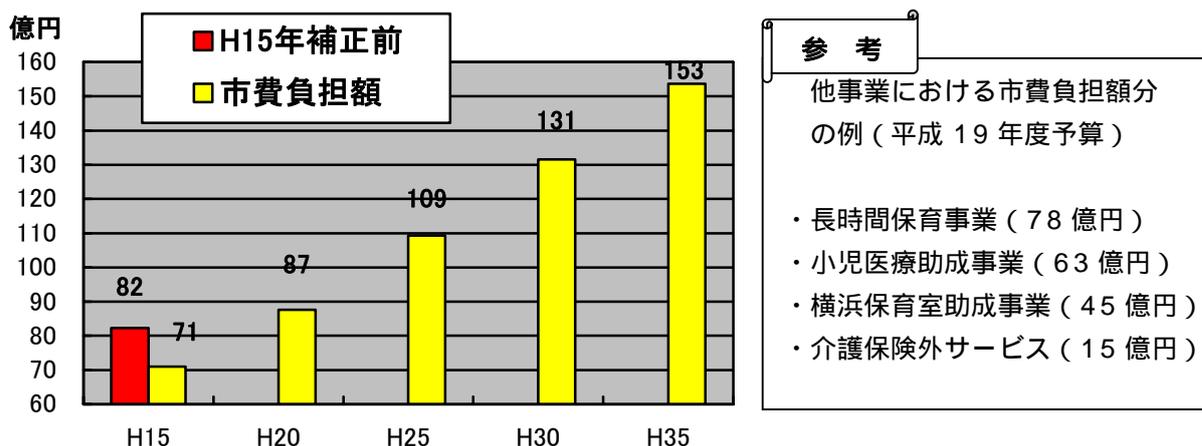


平成 20 年度以降は、現行制度での交付率に基づく推計値

(3) 乗車証制度における財政負担の増加

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った。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」が危ぶまれている。

< 敬老特別乗車証事業費（市費負担額分）の推移 >



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

(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（趣旨）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。」とされている。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、通院や日常の買い物を含めた、「外出」という意味とはやや異なるものと考えられる。

しかし、乗車証の利用目的を個別に確認することは困難なため、長年の制度運用の中で、「社会参加支援」から「外出支援」へと位置づけが変化してきているとも考えられる。この点については、市民アンケートなどによる結果などを踏まえ、さらに考察を行うことが適当であると考えられる。

(2) 効果

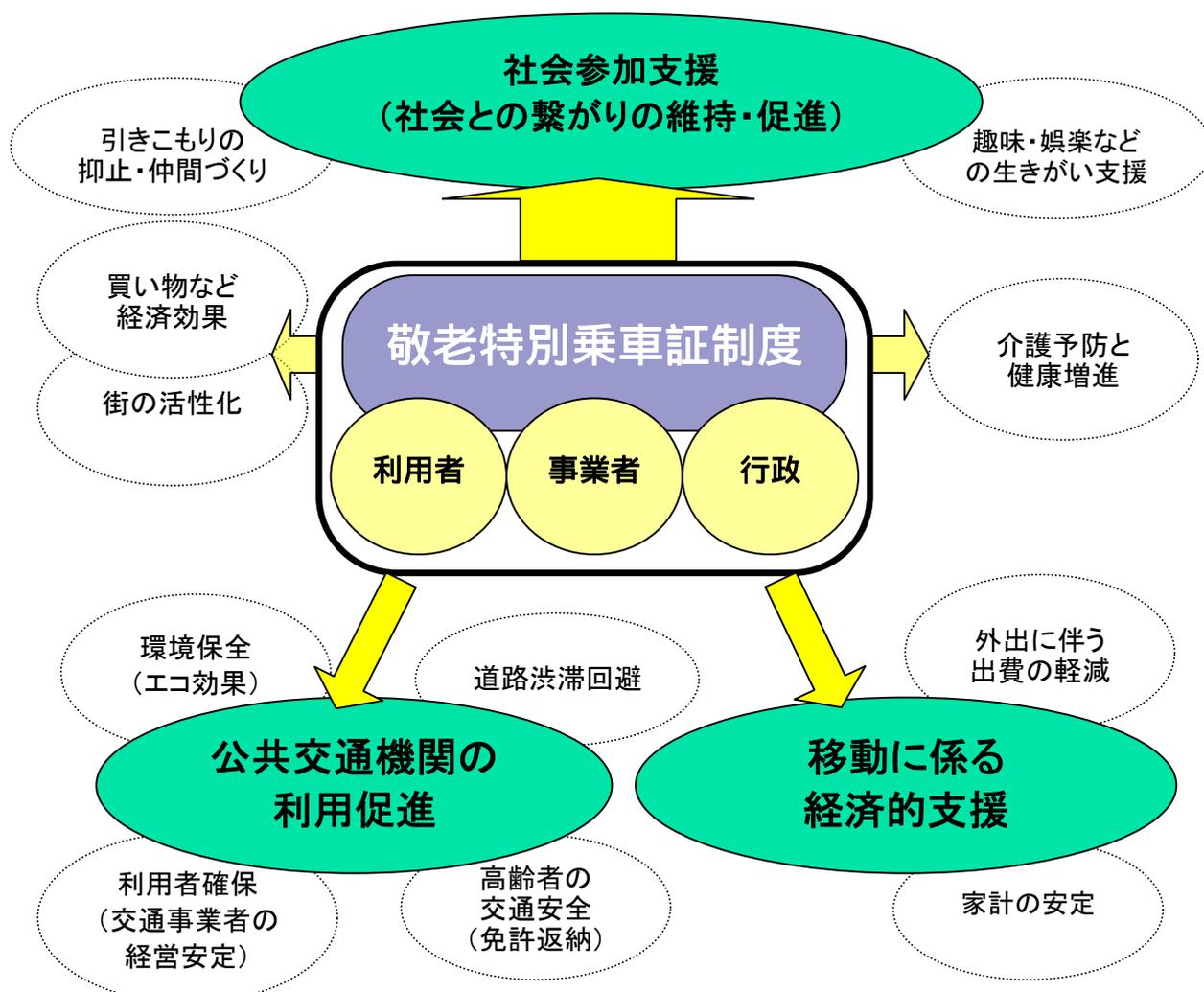
利用者、事業者、行政の三者で支えられているこの制度は、直接的には「社会参加支援」を役割としているが、実態として「移動に係る経済的支援」や「公共交通機関の利用促進」の役割も有していることは、明らかではないと思われる。

また、間接的な効果として趣味活動などの生きがい支援、介護予防・健康増進、経済効果、高齢者の交通安全など様々な効果も指摘できるところではある。

しかしながら、例えば乗車証制度を有する横浜・川崎といった政令市が、制度を有しない県下の他市に比較して要介護認定者の出現率が抑制されているのかと言えば、そうした傾向を見ることはできない。

他の項目も同様に乗車証制度とこれらの相関関係を明確に裏付ける資料は見当たらず、期待される効果として捉えざるを得ない。

《役割と効果のイメージ図》



3 検討会における論点整理

(1) 対象者の要件

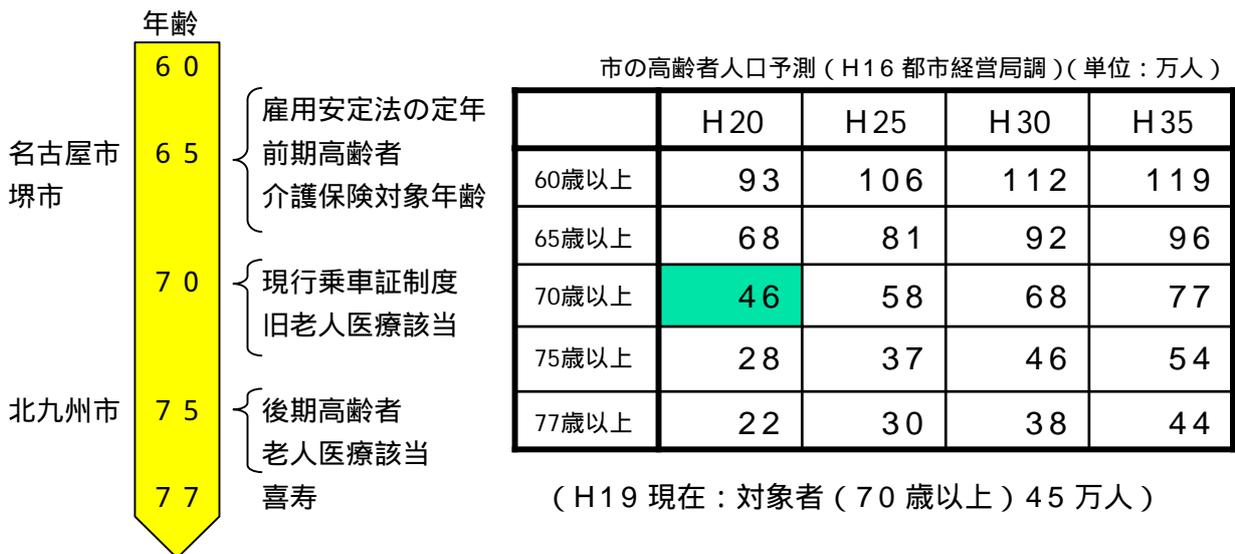
ア 対象年齢

【論点】

今後の制度の持続可能性を保つためには、対象年齢は何歳以上が適当か。

ポイント

現行制度は、制度発足当時の老人医療対象年齢にならない70歳以上



【論点の考え方】

対象年齢の維持

- ・ 逼迫した財政状況の中で、対象者数増加への対応が最優先課題であるが、対象年齢の見直しについては、生活実態調査など外出実態を踏まえたうえで検討することとし、当面は現状維持とする考え方もある。

対象年齢の引き上げ

- ・ 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、75歳以上とするという考え方もある。

【検討会としての方向性】

イ 所得制限

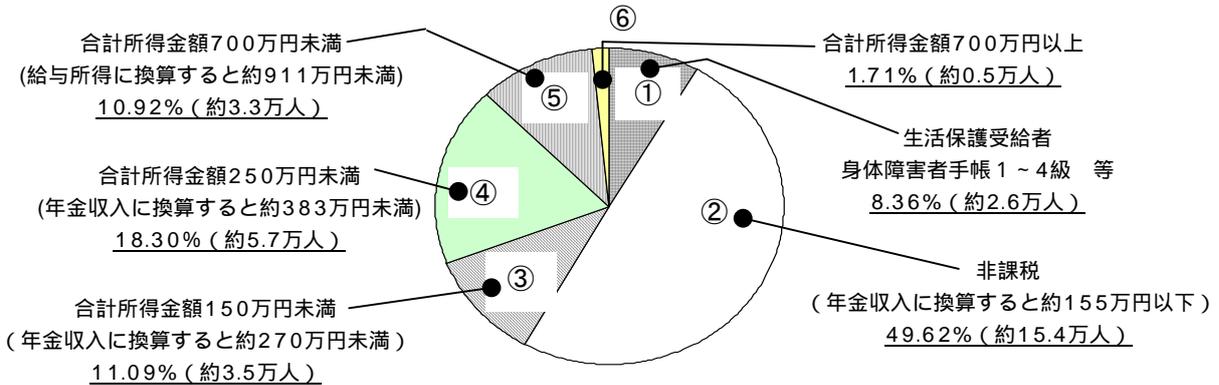
【論点】

今後の制度の持続可能性を保つためには、所得による対象制限を設けることは適当か。

ポイント

現行制度では所得制限なし

現交付者約 31 万人を介護保険料段階で見た場合



参考) 年金受給者の平均受給額

年金受給者の年間受給額は、社会保険庁のH17社会保険事業概況によれば、

- ・ 全国平均では、国民年金受給者で約63万円、厚生年金受給者で約200万円。
- ・ 神奈川県では、国民年金受給者で約64万円、厚生年金受給者で約229万円となっています。

【論点の考え方】

所得制限を設ける

- ・ 「移動に係る経済的支援」という側面に着目すれば、一定の制限を設けることもやむを得ないと思われる。

所得制限を設けない

- ・ 所得の高い人を対象外とするのではなく、所得の高い人は高いなりに負担するという考え方に立ち、対象年齢に達した人はすべて交付対象としてもよいと思われる。

【検討会としての方向性】

(2) 利用条件

ア 負担の割合

【論点】

利用者、事業者及び行政の負担割合は、どうあるべきか。

ポイント

例) 下図は、バス事業費内訳の割合を単価換算した場合のイメージ

バス乗車 1 回当たりの平均的な三者負担割合 (イメージ)

行政負担 119円 (66%)	利用者負担 16円 (9%)	事業者負担 44円 (25%)
--------------------	-------------------	--------------------

計 179 円

179 円は、均一区間 210 円にバスカード割引率 (5,000 円 / 5,850 円) を乗じて算出。

【論点の考え方】

利用者の負担について

- ・利用者負担については、これ以上の増額をすべきでない。(現状維持)
- ・一定程度の利用者負担の増は、受益者の立場から見ても制度継続のためにやむを得ない。
- ・高齢者も子ども料金程度は負担すべきである。

事業者の負担について

- ・バス事業者は低床バス導入などを進めており、これ以上の経費負担を求めるべきでない。
- ・制度継続のためにさらなる協力を求めるべきである。

行政の負担について

- ・他の行政分野も含めた経費の節減や、乗車証の不正利用防止に努めるべきである。
- ・行政としてこれ以上の負担は避けるべきである。

その他

- ・利用者、事業者、行政が負担しあう制度であり、三方一両損の考え方が必要。
- ・既存の手法・割合を一旦白紙に戻して検討すべきである。

【検討会としての方向性】

イ 負担の方式

【論点】

利用者負担の考え方として、応益負担を取り入れることは適当か。

ポイント

現行制度は「応能負担」

- ・「応能負担」：所得の高い人ほどより多く負担するという考え方。
- ・「応益負担」：サービスを受ける度合いに応じて負担するという考え方。

	利用の少ない場合	利用の多い場合
応能負担	高所得者に負担感が大きい	低所得者には負担感が小さい
応益負担	負担額が少なく、所得による負担感の度合いに差異がない	低所得者には負担感が大きい

【論点の考え方】

応能負担

- ・ いわゆる「所得の再分配」という考え方に沿ったものであり、福祉の制度としては納得できる。
- ・ 乗車証の利用回数と負担の度合いが関連していないため、利用回数の少ない人にとっては、負担感が大きい。

応益負担

- ・ 乗車証を多く利用する人ほど、多く負担するという考え方は、日常生活において普通のことであり、分かりやすい。
- ・ 低所得者に対する配慮が必要ではないか。

その他

- ・ 広く利用者の理解を得るためには、応能負担・応益負担の両方を合わせた制度とすることについても検討する必要がある。

【検討会としての方向性】

ウ 利用額の制限

【論点】

今後の制度の持続可能性を保つためには、利用金額（回数）について、今後も制限を設けないとすることが適当か。

ポイント

現行制度では、利用回数や利用額に制限を設けていない。

他都市の事例から見て利用額制限が想定される場合
回数券やプリペイドカードを設定する場合
タクシーその他の交通機関へも適用する場合
無制限で利用するための経費負担が困難な場合 など

利用制限を設けない現状の定期券方式の課題

- ・ 定期券的な考え方で、1枚交付当たりの金額を事業者へ支払うこととなっている。
- ・ 行政の立場から考えたときに、利用頻度の高い利用者の分の支払いとして見れば割安だが、利用頻度の低い利用者の分も頻度の高い利用者と同額で支払っているということは、本来不要な定期代金を負担している可能性が否めない。

【論点の考え方】

上限を設ける

- ・ 事業費が年々増大している中で、事業費を抑制する方法として、利用額に上限を設ける考え方がある。

上限を設けない

- ・ 利用回数は人によって様々であり、すべての利用者のニーズに対応できる現行制度を変更すべきではないという考え方がある。

その他

- ・ 利用回数は人によって様々であるのだから、利用者のニーズに応じるためには上限設定するものと、上限設定しないものを用意する考え方がある。

【検討会としての方向性】

エ 対象交通機関

【論点】

利用できる公共交通機関は、現行の設定が適切か。

ポイント

現行制度の対象交通機関：横浜市内の乗合バス、横浜市営地下鉄及び金沢シーサイドライン

路線バスなどの利用が困難な高齢者へのタクシー適用や鉄道沿線住民などへの私鉄各線・JRなどへの利用拡大、コミュニティ・バス、市境路線での適用など。

制度の目的から見た時に、支援が必要な範囲はどこまでか。

地域が限定され易い地下鉄や金沢シーサイドラインを含めることへの不満や、利用者負担が（所得区分ごとに）一律に同じであることに利用者から不満の声がある。

【論点の考え方】

対象交通機関の縮小

- 地下鉄等の利用は沿線住民が主であるので、バスの利用と区分するか、対象外とすべきと考える。

対象交通機関の拡大

- 今以上に利用者負担が増加しても、高齢者が日常的に利用する交通機関を対象とするため、市外やJR・私鉄各線も利用対象とするべきである。
- 対象交通機関を拡大する場合は、財政的理由から利用額に制限を設けることが必須と考える。

その他

- 対象交通機関の拡大により、利用者負担が増加するのであれば、現行どおりでよいと考える。

【検討会としての方向性】

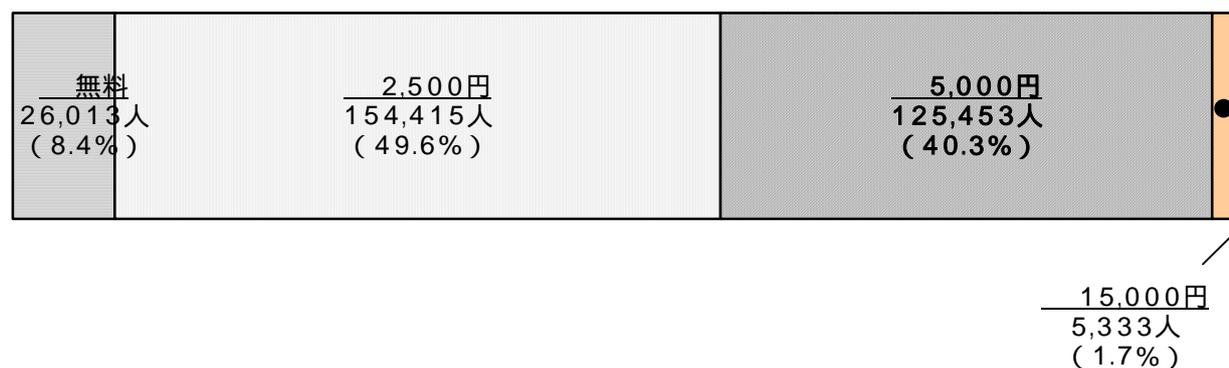
4 敬老特別乗車証制度の概要

(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か年)

(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	該当都市名
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
	乗車の都度、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。

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	
プリペイドカード方式	
定期券方式	
利用助成券方式	

5 検討会

(1) 開催状況

・ 第1回【平成19年5月31日(木)】

- 議事項目 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【平成19年6月26日(火)】

- 議事項目 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、負担の割合、負担の方式

・ 第3回【平成19年8月1日(水)】

- 議事項目 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

(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 緑三良	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)

敬老特別乗車証制度に関する市民アンケート集計結果(単純集計)

① 調査対象

平成 19 年 6 月 1 日現在で、

・70 歳以上の市民 2,550 人(うち外国人登録者 50 人)

・20 歳以上 70 歳未満の市民 2,550 人(うち外国人登録者 50 人)

合計 5,100 人の市民を対象に無作為抽出

② 調査方法

郵送により調査票を送付・回収

③ 調査期間

平成 19 年 7 月 7 日～平成 19 年 7 月 19 日

④ 回収結果

70 歳以上 1,581 件 (回収率 62.0%)

70 歳未満 1,026 件 (回収率 40.2%)

合 計 2,607 件 (回収率 51.1%)

⑤ 調査内容

- 1 本人の状況(性別・年齢・居住区・収入額等)
- 2 外出頻度及び手段等について
- 3 敬老特別乗車証の利用について(70 歳以上の方のみ)
- 4 敬老特別乗車証制度の今後のあり方について

敬老特別乗車証制度に関する市民アンケート

集計結果(単純集計)

目次

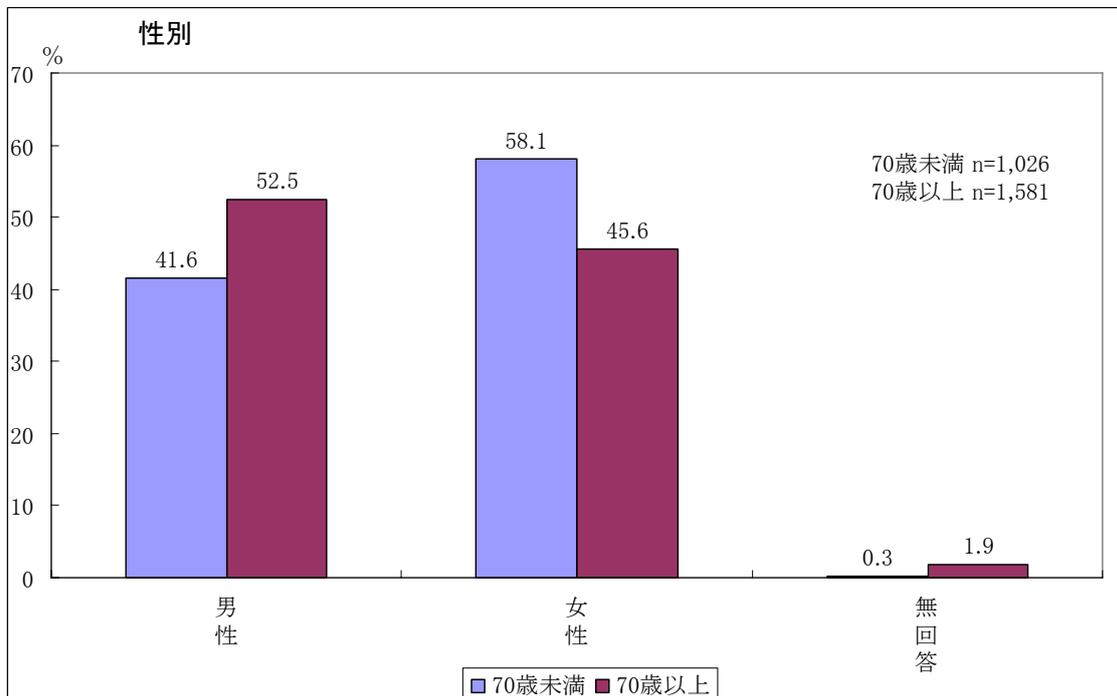
§ 回答者の属性.....	2
【性別】.....	2
【年齢】.....	3
【居住区】.....	4
【世帯構成】.....	4
【年間収入額】.....	5
【自動車やバイクの運転】.....	5
§ 外出の状況.....	6
【外出の頻度】.....	6
【最寄り交通機関】—70歳以上のみ対象.....	6
【外出する際の移動手段】.....	7
§ 敬老パス(制度)の認知及び利用状況.....	8
【敬老パス(制度)の認知】—70歳未満のみ対象.....	8
【敬老パスの交付】—70歳以上のみ対象.....	9
【敬老パスの負担区分(年間)】—70歳以上のみ対象.....	9
【敬老パスの利用頻度】—70歳以上のみ対象.....	10
【敬老パスの利用目的(複数回答)】—70歳以上のみ対象.....	10
【敬老パスの目的別利用頻度】—70歳以上のみ対象.....	11
【敬老パスの目的別利用交通機関】—70歳以上のみ対象.....	12
【敬老パスによるバス、地下鉄などの利用回数の変化】—70歳以上のみ対象.....	13
【敬老パスの不便な点(2つまで複数回答)】—70歳以上のみ対象.....	13
【敬老パスの交付を受けていない理由(2つまで複数回答)】—70歳以上のみ対象.....	14
§ 敬老パスに対する意見・考え方.....	15
【敬老パスが役に立っていると思うこと(複数回答)】.....	15
【敬老パスの財政負担について】.....	16
【敬老パスの利用者負担の考え方について】.....	17
【敬老パスの対象年齢について】.....	17
【敬老パスに利用限度額を設けることについて】.....	18
【敬老パス対象者に所得制限を設けることについて】.....	18
【敬老パスの対象となる交通機関について】.....	19

注)ことわりのない項目は70歳未満、70歳以上共通の設問である

§ 回答者の属性

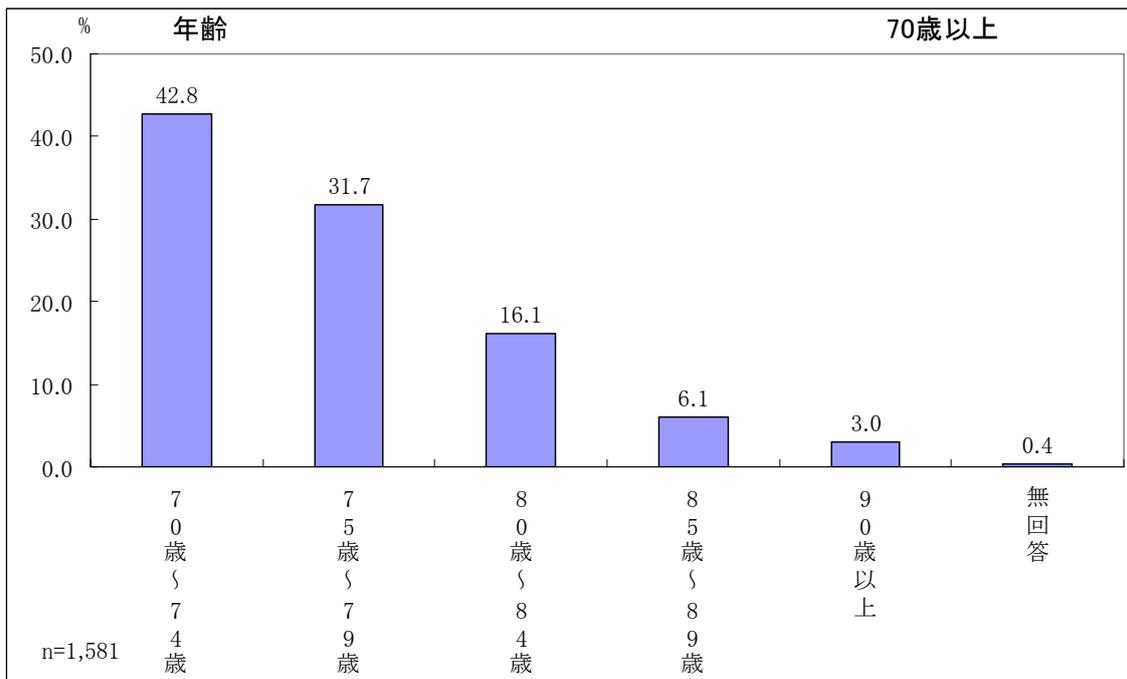
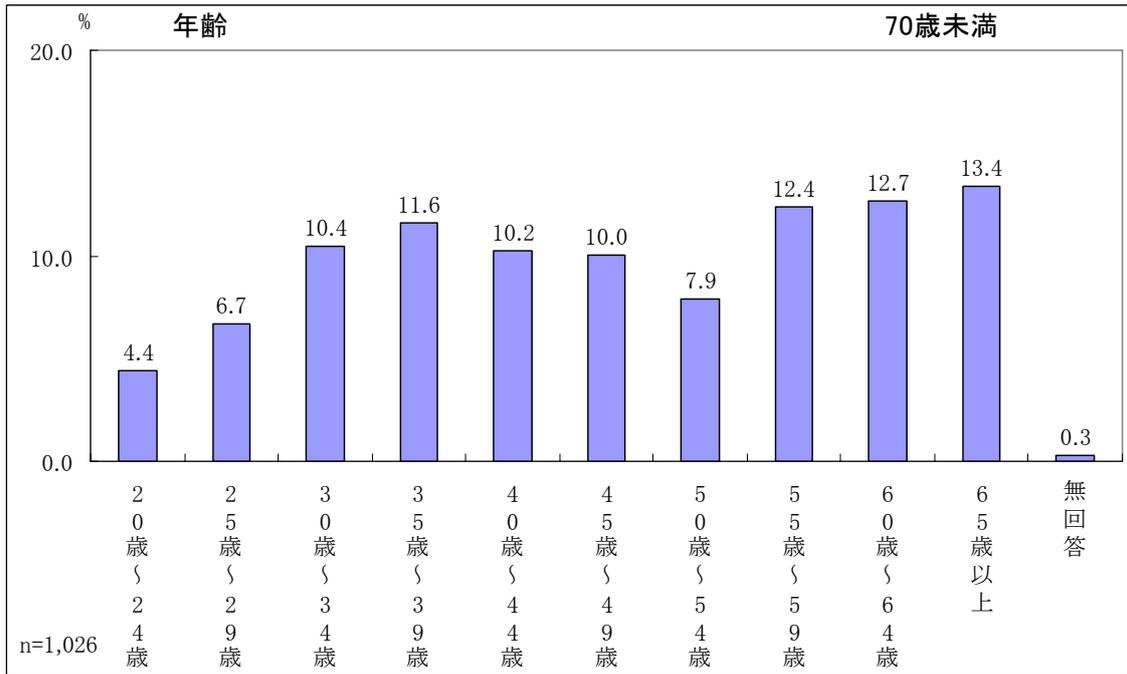
【性別】

70歳未満では男性 41.6%、女性 58.1%と女性の回答者数が多く、70歳以上では男性 52.5%、女性 45.6%と男性の回答者数が多くなっている。



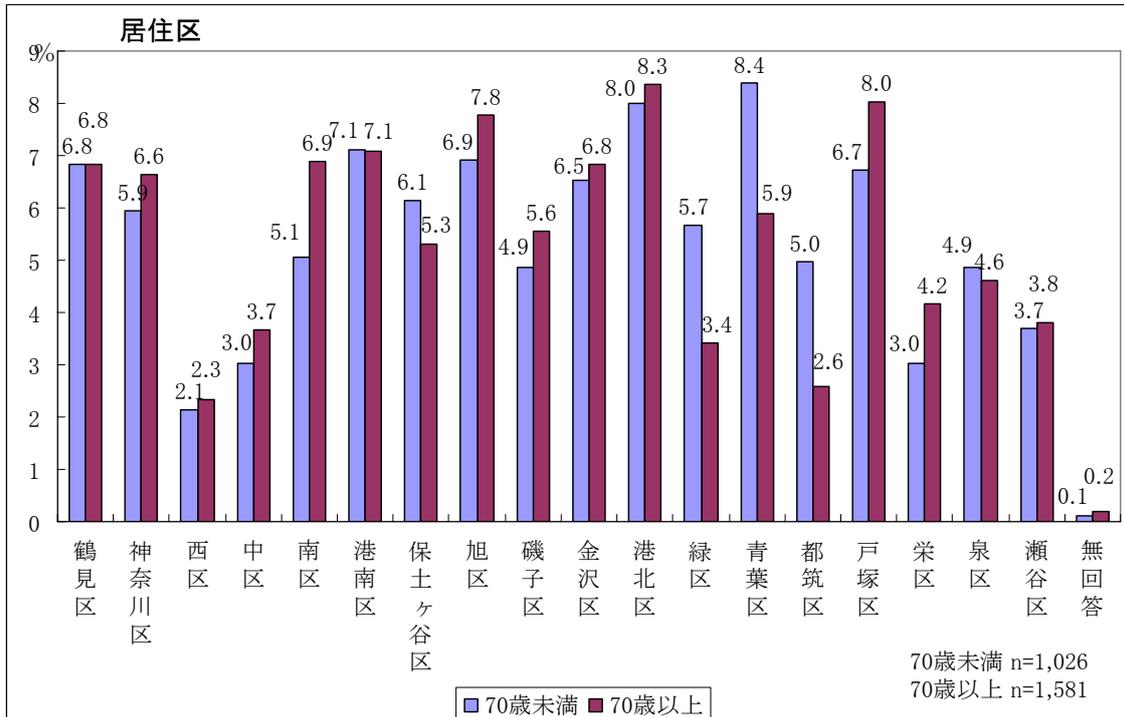
【年齢】

70歳未満では20歳代の回答者数がやや少ない。70歳以上では70歳代が全体の74.5%を占めている。



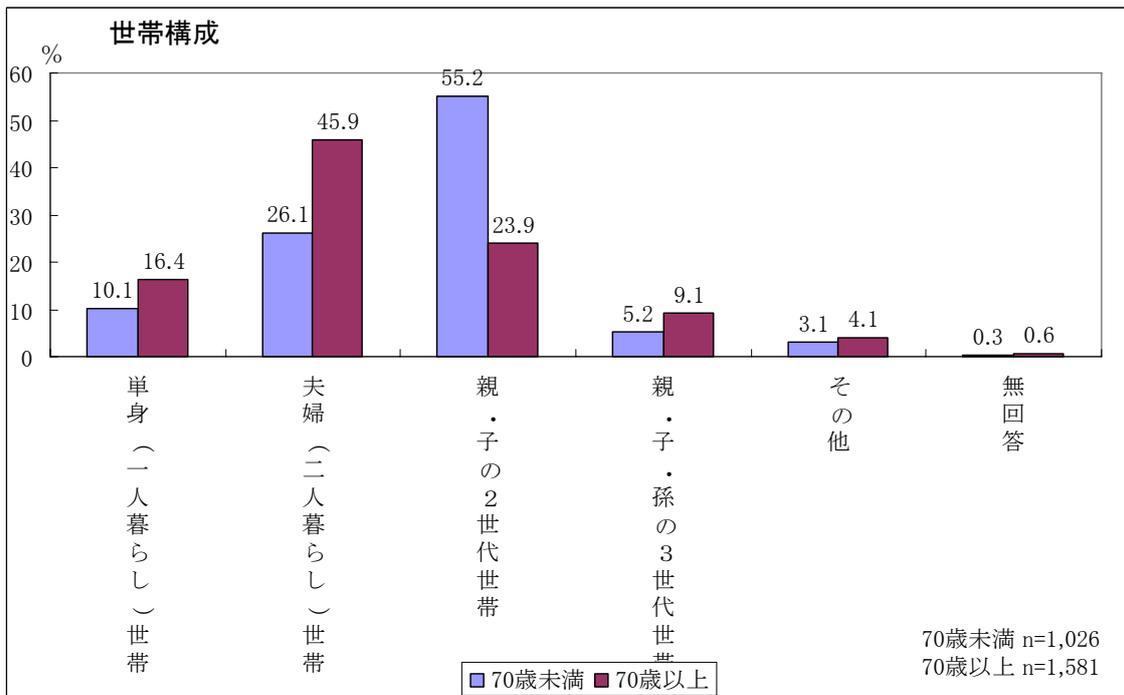
【居住区】

居住区別の回答率では、緑区、青葉区、都筑区で70歳未満の回答者数が70歳以上より多い傾向が顕著であり、南区、戸塚区、栄区で70歳以上の回答者数が70歳未満より多い傾向が顕著である。



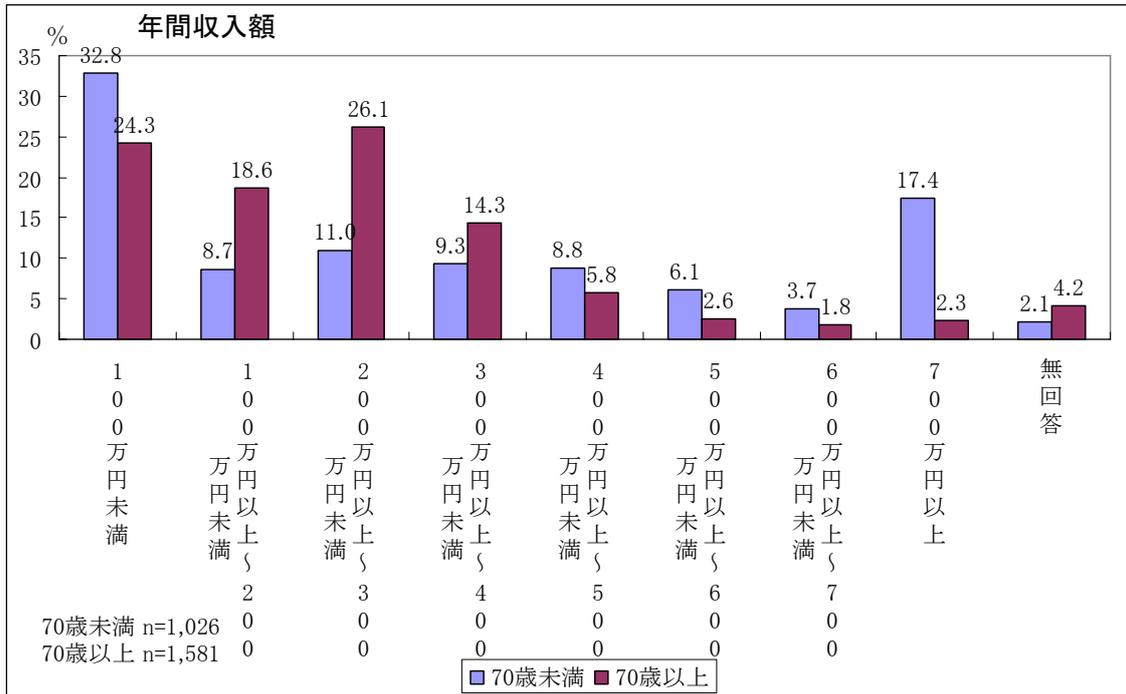
【世帯構成】

70歳未満では、親と子の2世代世帯が55.2%と半数以上を占め、夫婦(二人暮らし)世帯と合わせると全体の8割以上を占めている。70歳以上では、夫婦(二人暮らし)世帯が45.9%と最も多く、親と子の2世代世帯を合わせて約7割を占めている。70歳以上では、70歳未満に比べて単身(一人暮らし)世帯の割合がやや高い。



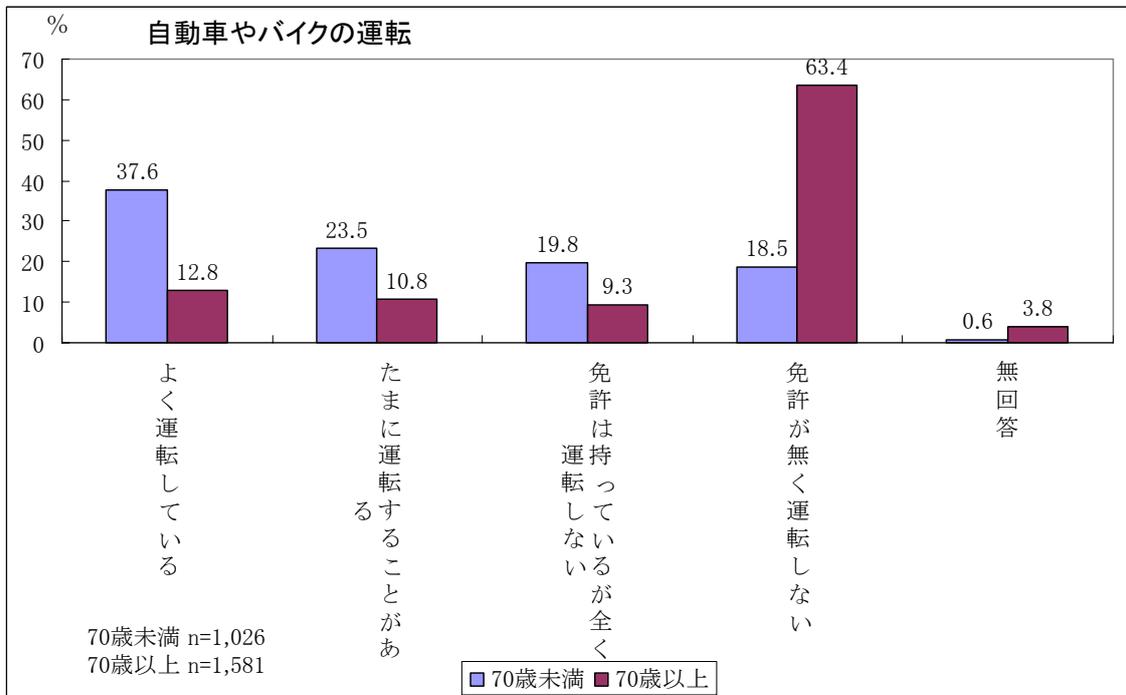
【年間収入額】

70歳未満では年間収入額 100 万円未満が 32.8%と最も多く、次いで 700 万円以上が 17.4%と多い。70 歳以上では、200 万円～300 万円未満が 26.1%と最も多く、次いで 100 万円未満が 24.3%と多い。



【自動車やバイクの運転】

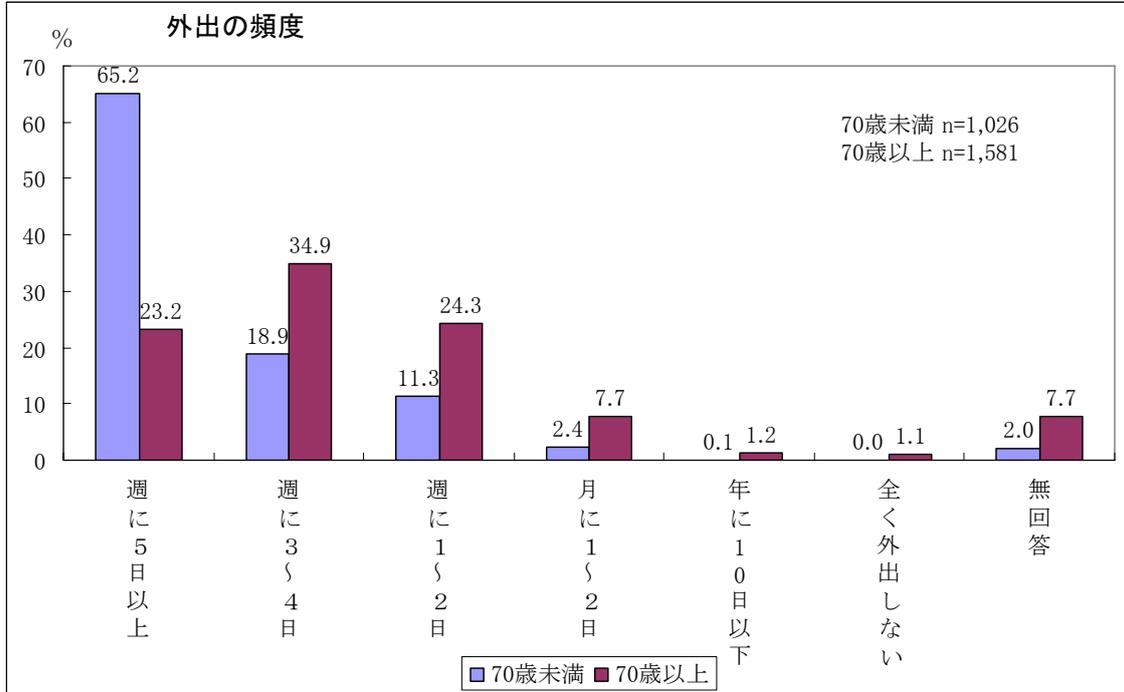
70歳未満では、自動車やバイクを運転する人(「よく運転している」、「たまに運転することがある」の合計)が 61.1%であるのに対し、70歳以上では 23.6%である。70歳以上の 63.4%は免許が無く運転しないと回答している。



§ 外出の状況

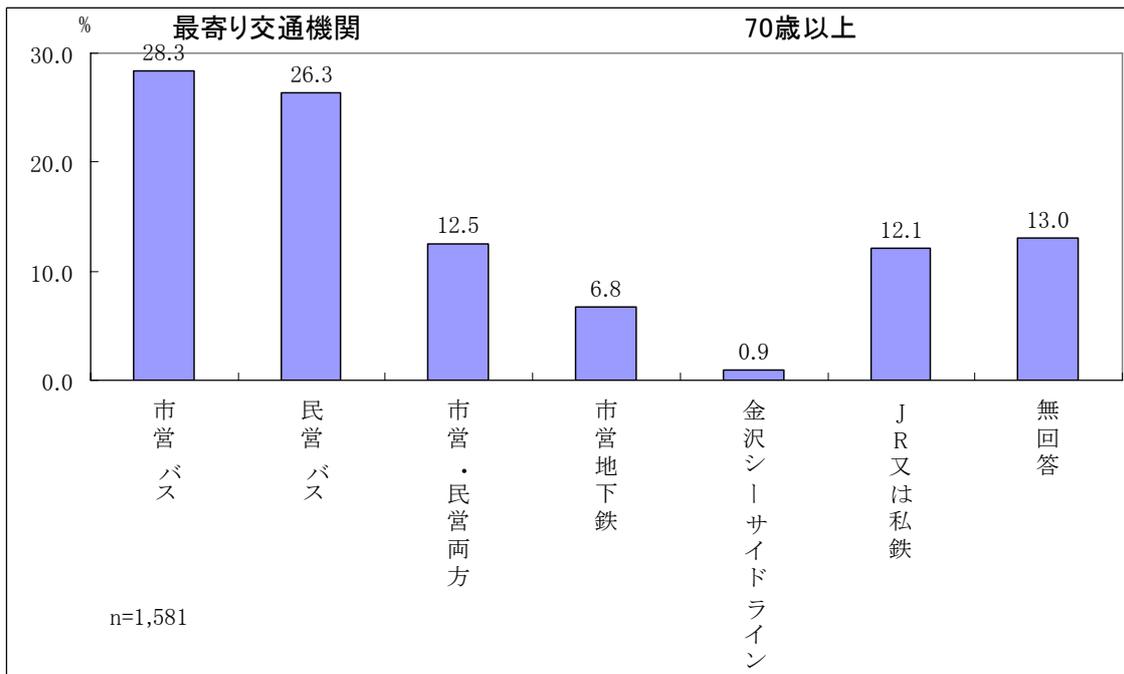
【外出の頻度】

70歳未満では週に5日以上外出すると回答した人が65.2%であるのに対して、70歳以上では23.2%である。70歳以上では週に3~4日外出する人が34.9%と最も多く、次いで週に1~2日が24.3%となっている。70歳以上では、月に1~2日しか外出しない人が7.7%、年に10日以下しか外出しない人が1.2%、全く外出しない人が1.1%あった。



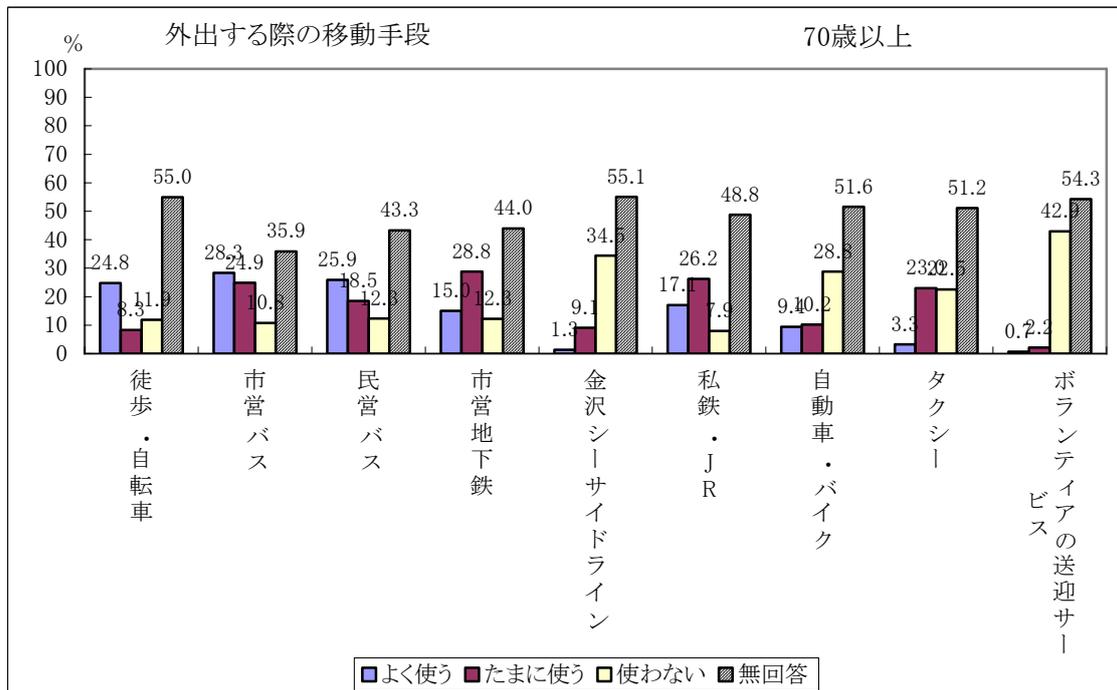
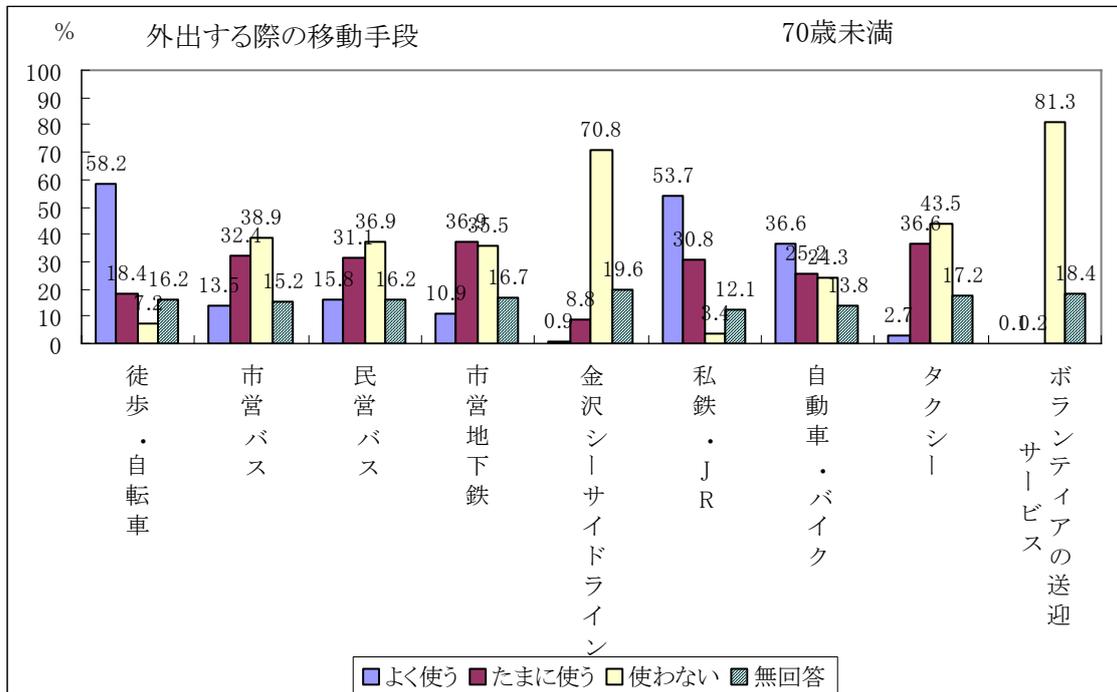
【最寄り交通機関】—70歳以上のみ対象

70歳以上の最寄り交通機関は「市営バス」28.3%「民営バス」26.3%「市営・民営両方」12.5%となっており、全体の67.1%が最寄り交通機関としてバスを挙げている。



【外出する際の移動手段】

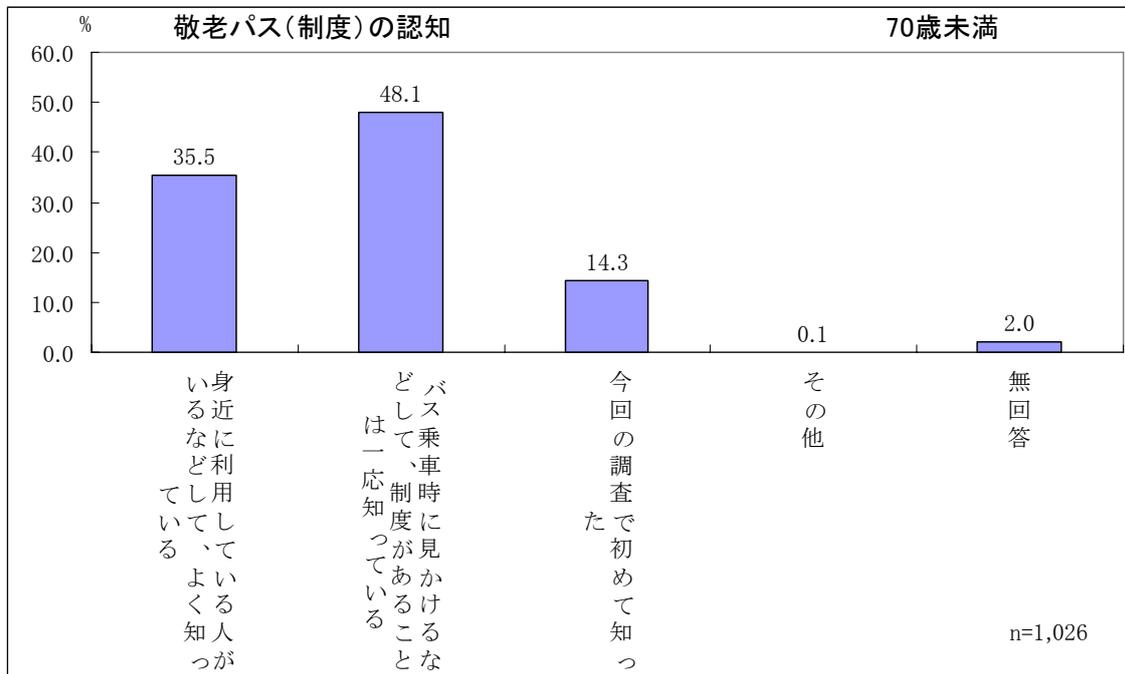
70歳未満ではよく使う交通機関として、「徒歩・自転車」「私鉄・JR」「自動車・バイク」の割合が高いのに対して、70歳以上では「徒歩・自転車」「市営バス」「民営バス」の割合が高い。金沢シーサイドライン、タクシー、ボランティアの送迎サービスでは「使わない」とする割合が高い。



§ 敬老パス(制度)の認知及び利用状況

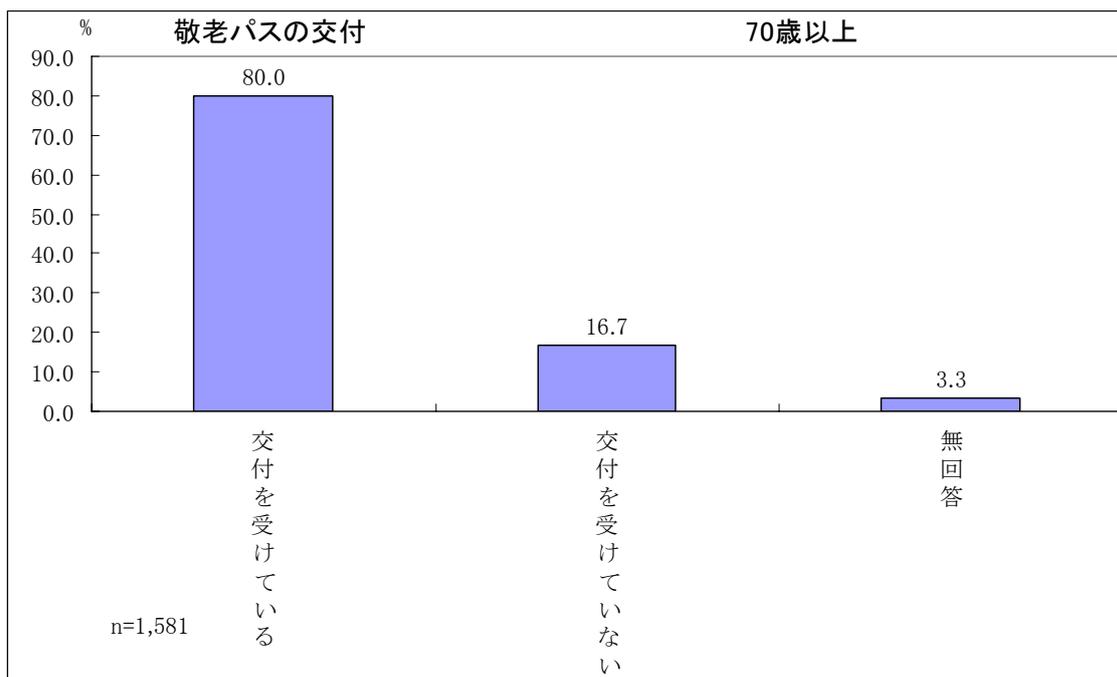
【敬老パス(制度)の認知】—70歳未満のみ対象

70歳未満の人で、敬老パス(制度)を知っていた人は83.6%、知らなかった人(今回の調査で初めて知った人)は14.3%であった。



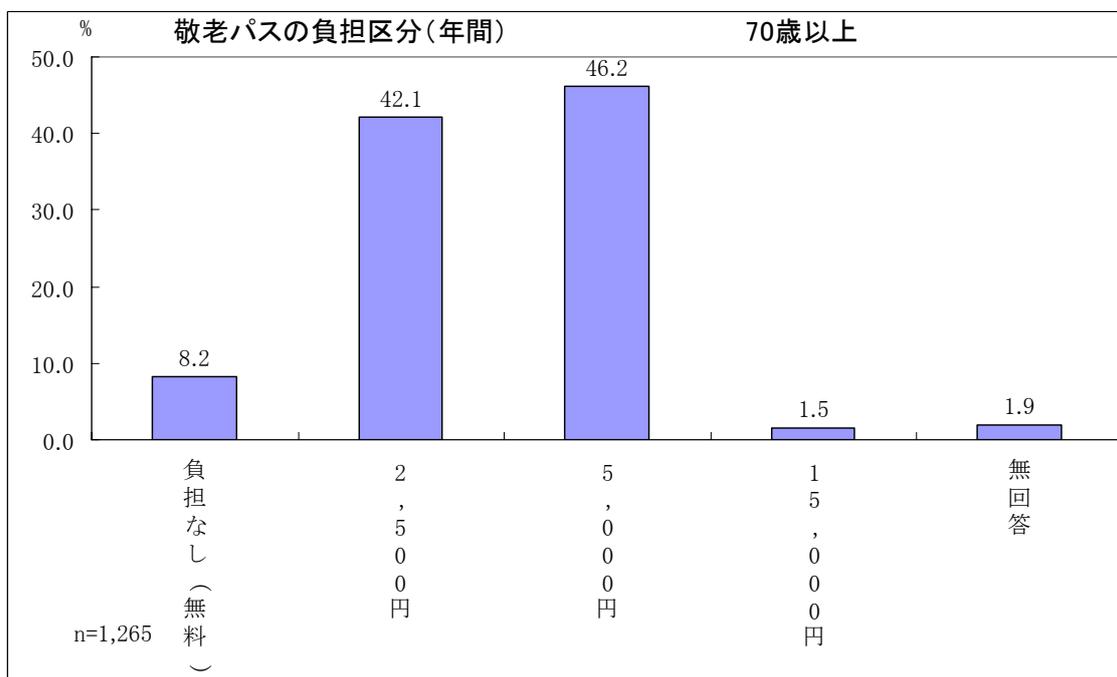
【敬老パスの交付】—70歳以上のみ対象

敬老パスの交付を受けている人は80.0%、受けていない人は16.7%であった。



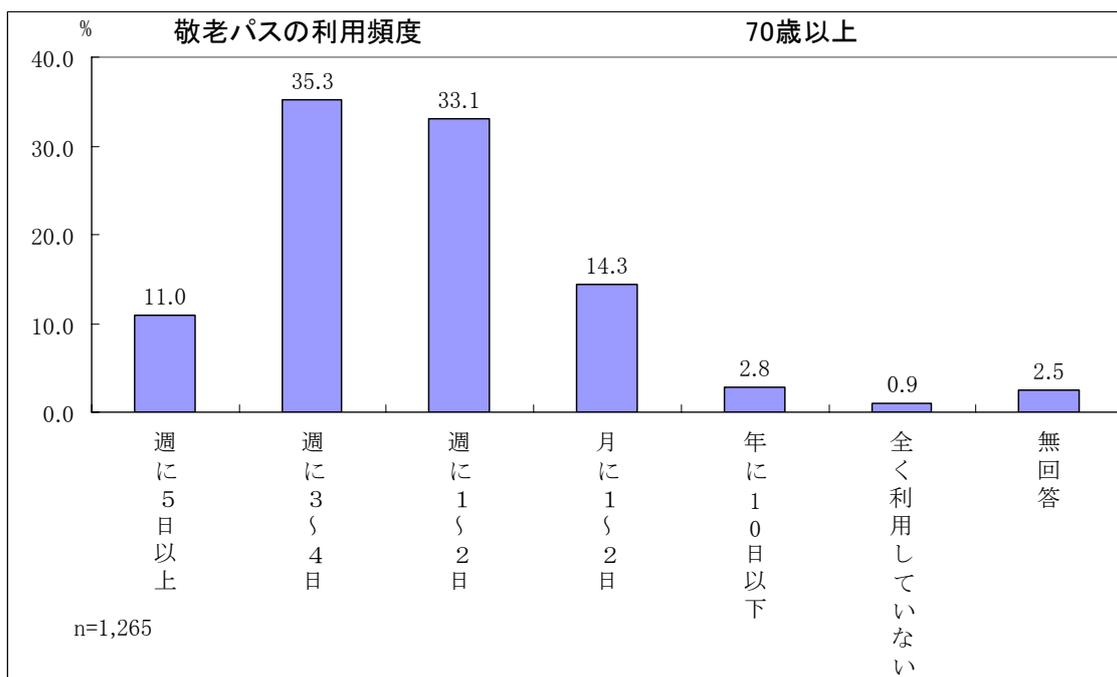
【敬老パスの負担区分(年間)】—70歳以上のみ対象

敬老パスの交付を受けている人の負担区分は、5,000円 46.2%、2,500円 42.1%、15,000円 1.5%であり、負担なし(無料)は8.2%であった。



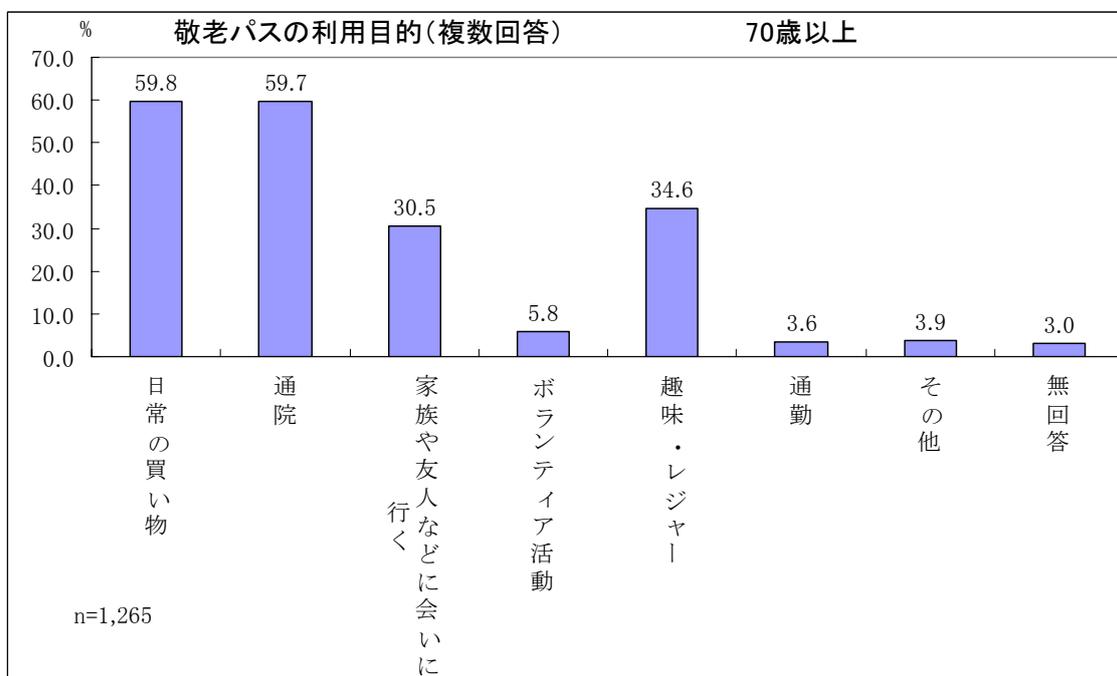
【敬老パスの利用頻度】—70歳以上のみ対象

敬老パスの利用頻度は、週に3～4日が最も多く35.3%、次いで週に1～2日33.1%、月に1～2日14.3%、週に5日以上11.0%となっている。



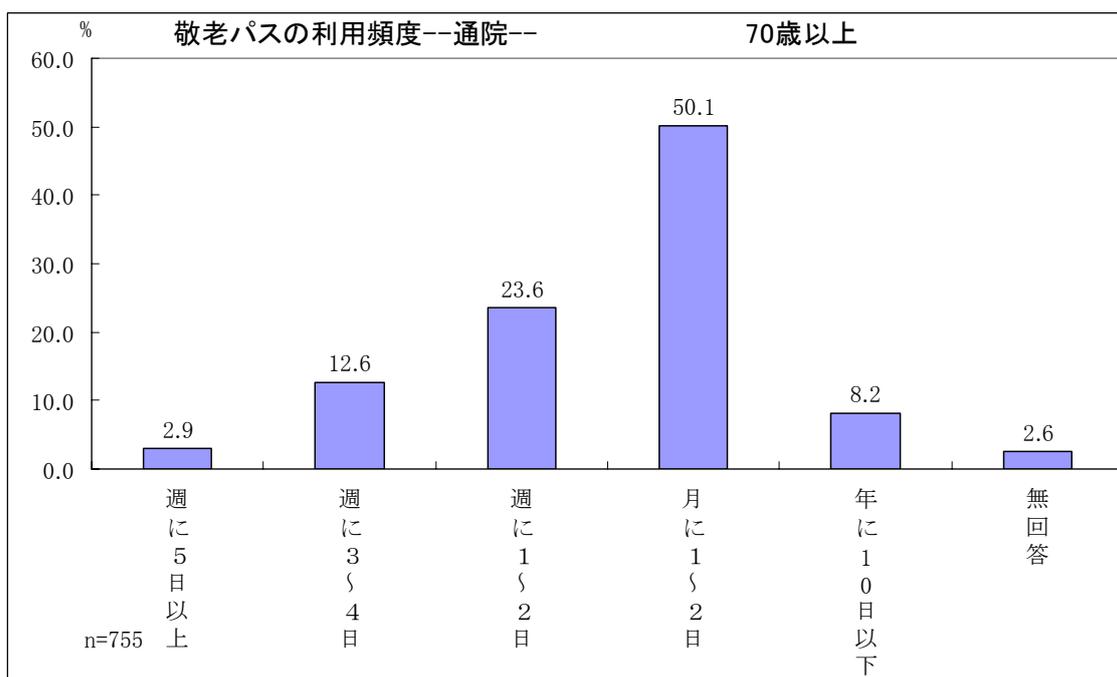
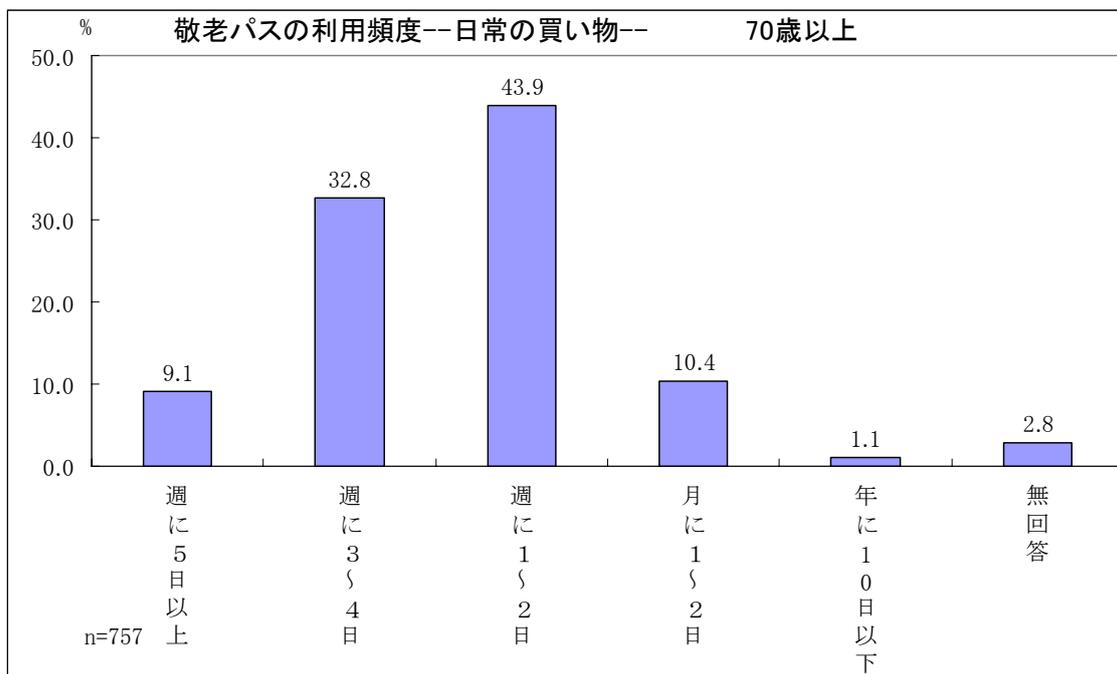
【敬老パスの利用目的(複数回答)】—70歳以上のみ対象

敬老パスの利用目的は、「日常の買い物」59.8%「通院」59.7%がもっと多く、次いで「趣味・レジャー」34.6%、「家族や友人などに会いに行く」30.5%となっている。「ボランティア活動」「通勤」「その他」はそれぞれ5.8%、3.6%、3.9%と少ない。



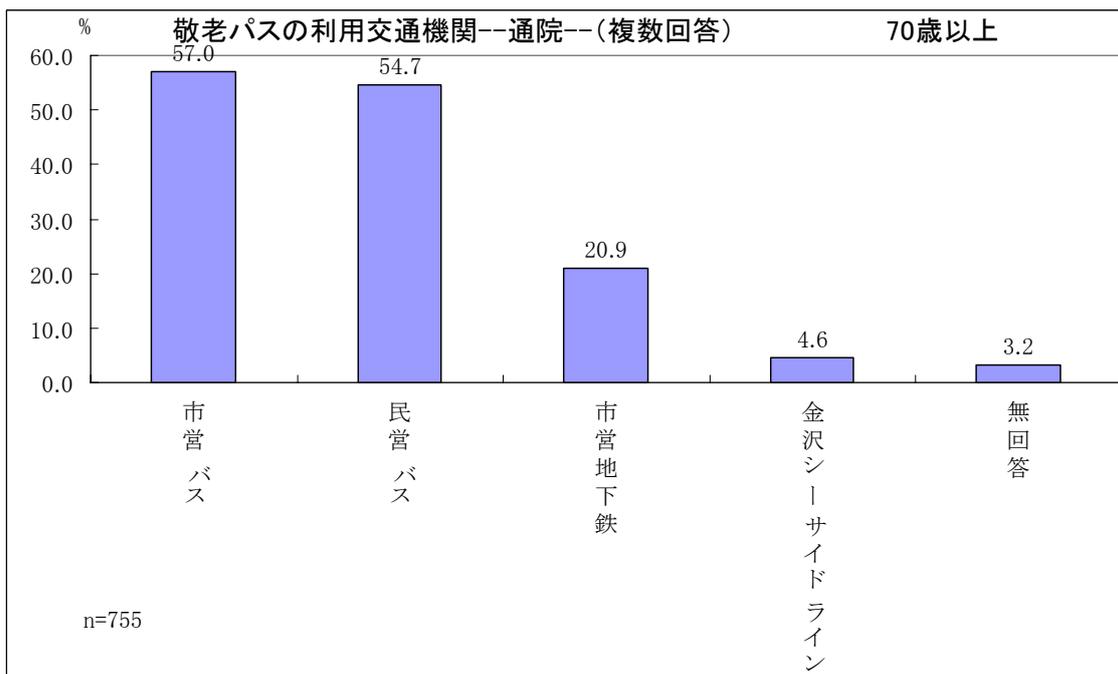
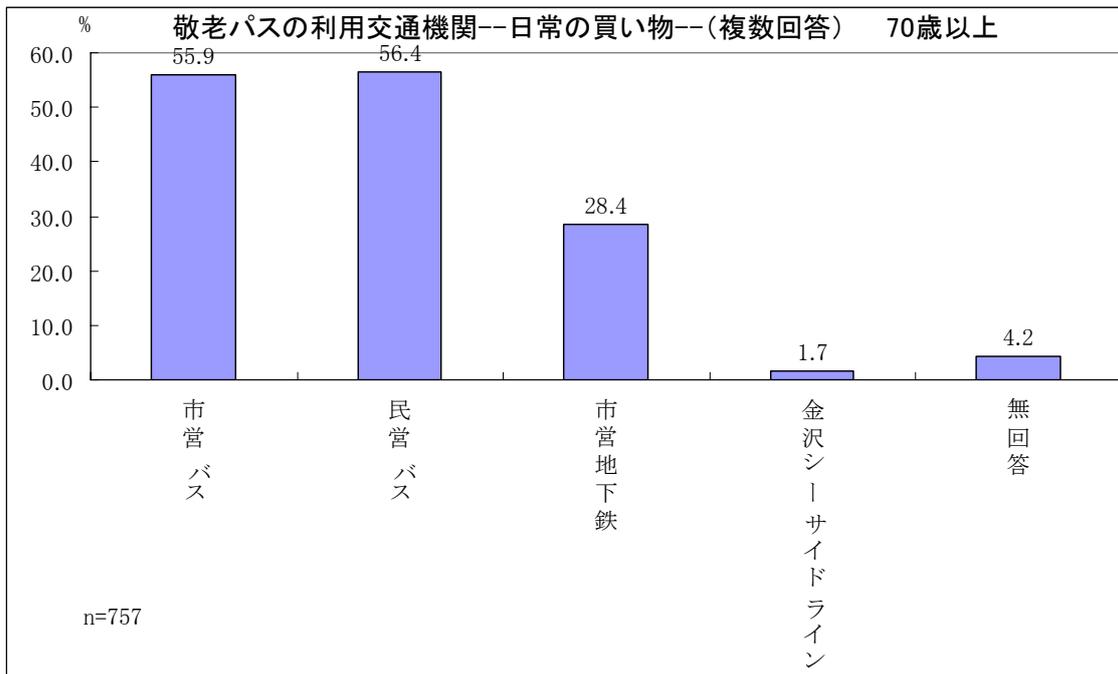
【敬老パスの目的別利用頻度】—70歳以上のみ対象

敬老パスの利用頻度は、日常の買い物では「週に1～2日」が最も多く43.9%、次いで「週に3～4日」32.8%、「月に1～2日」10.4%の順である。通院では、「月に1～2日」が最も多く50.1%、次いで「週に1～2日」23.6%、「週に3～4日」12.6%の順である。通院に比べて日常の買い物の方が利用頻度は高い傾向を示している。



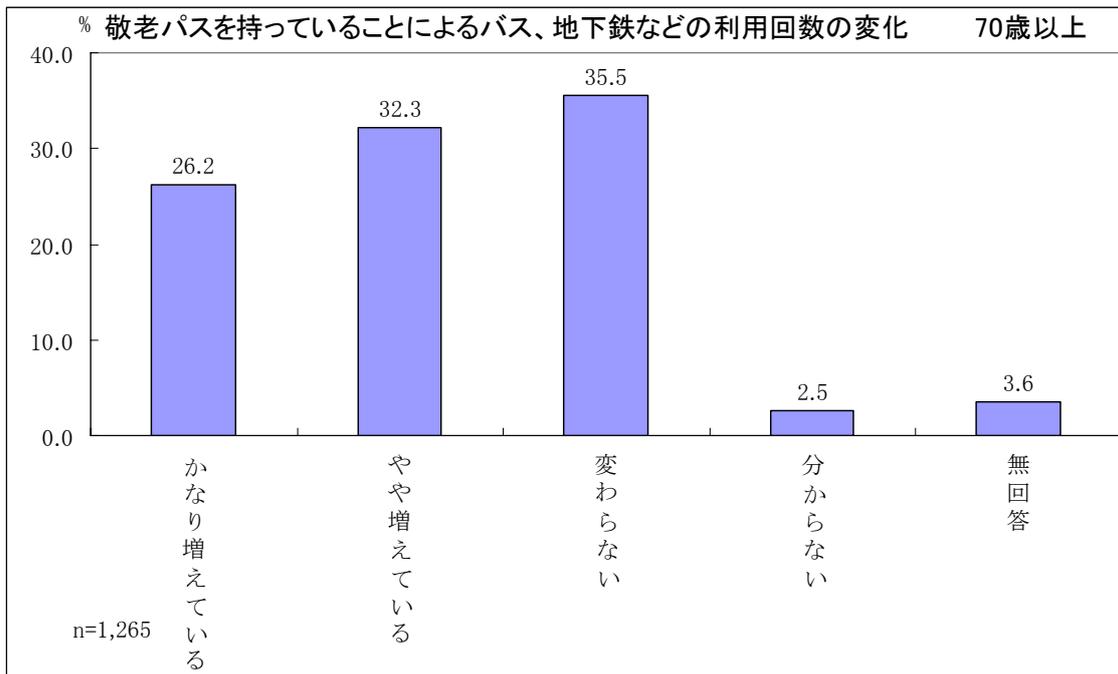
【敬老パスの目的別利用交通機関】—70歳以上のみ対象

敬老パスの利用交通機関は「日常の買い物」と「通院」ではほぼ同じ傾向を示し、市営バス、民営バスがそれぞれ5割強を占めている。市営地下鉄の利用は「日常の買い物」28.4%、「通院」20.9%となっている。



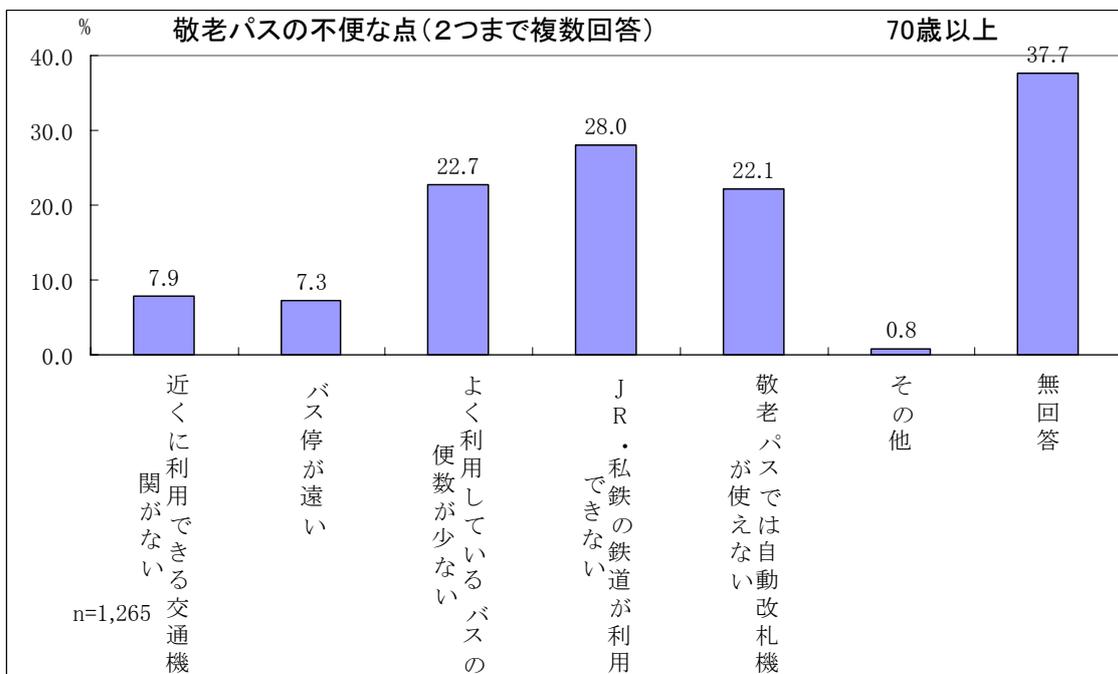
【敬老パスを持っていることによるバス、地下鉄などの利用回数の変化】—70歳以上のみ対象

敬老パスを持っていることによるバス、地下鉄などの利用回数の変化では、「かなり増えている」26.2%、「やや増えている」32.3%、両者を併せて“増えている”とする人が 58.5%に対し、「変わらない」とする人は 35.5%であった。



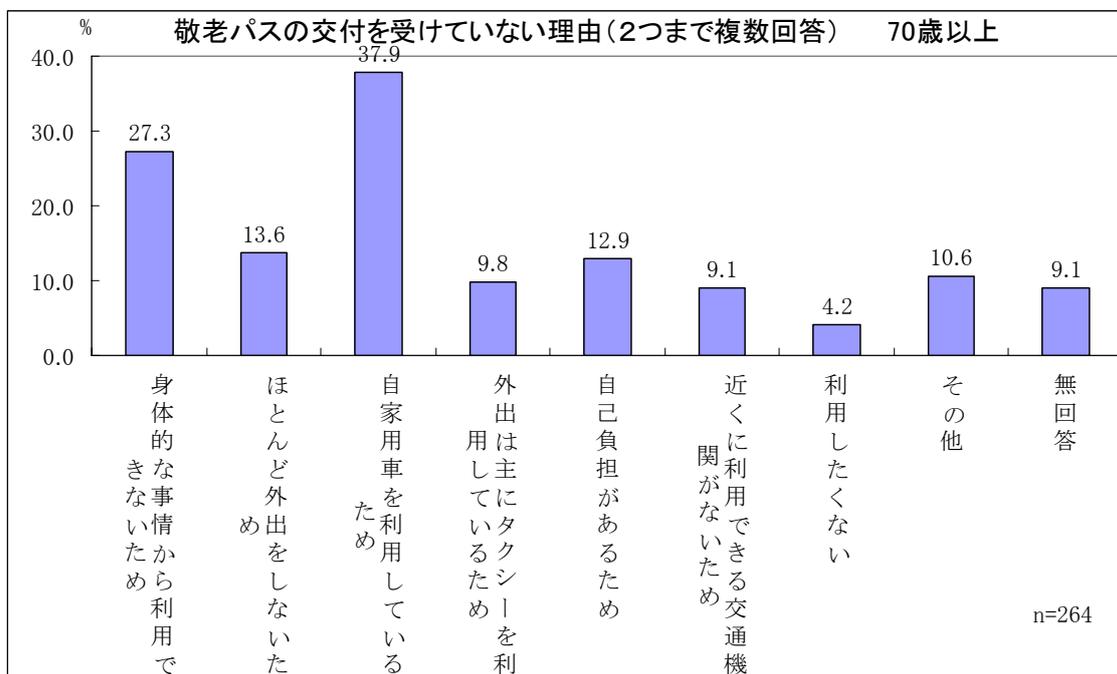
【敬老パスの不便な点(2つまで複数回答)】—70歳以上のみ対象

敬老パスの不便な点では、「無回答」が 37.7%と最も多くなっている。無回答を敬老パスに不便な点はないと見なせば、残りの約 6 割強の人が不便な点に回答していることになる。不便な点では、「JR・私鉄の鉄道が利用できない」が最も多く28.0%、次いで、「よく利用しているバスの便数が少ない」22.7%、「敬老パスでは自動改札機が使えない」22.1%となっている。「近くに利用できる交通機関がない」「バス停が遠い」と回答した人はそれぞれ 1 割弱であった。



【敬老パスの交付を受けていない理由(2つまで複数回答)】—70歳以上のみ対象

敬老パスの交付を受けていない理由では、「自家用車を利用しているため」が最も多く、37.9%、次いで「身体的な事情から利用できないため」27.3%となっている。「自己負担があるため」とする人は12.9%、「ほとんど外出をしないため」が13.6%、「外出は主にタクシーを利用しているため」が9.8%、「近くに利用できる交通機関がないため」が9.1%となっている。「利用したくない」とする人は4.2%であった。

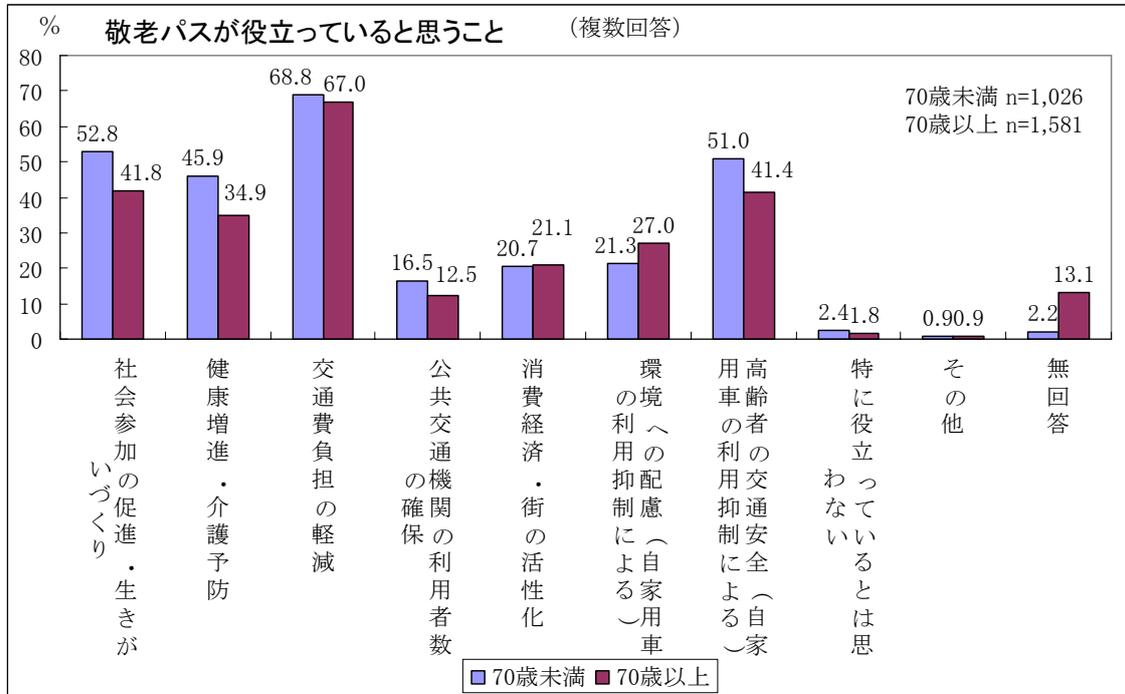


§ 敬老パスに対する意見・考え方

【敬老パスが役に立っていると思うこと(複数回答)】

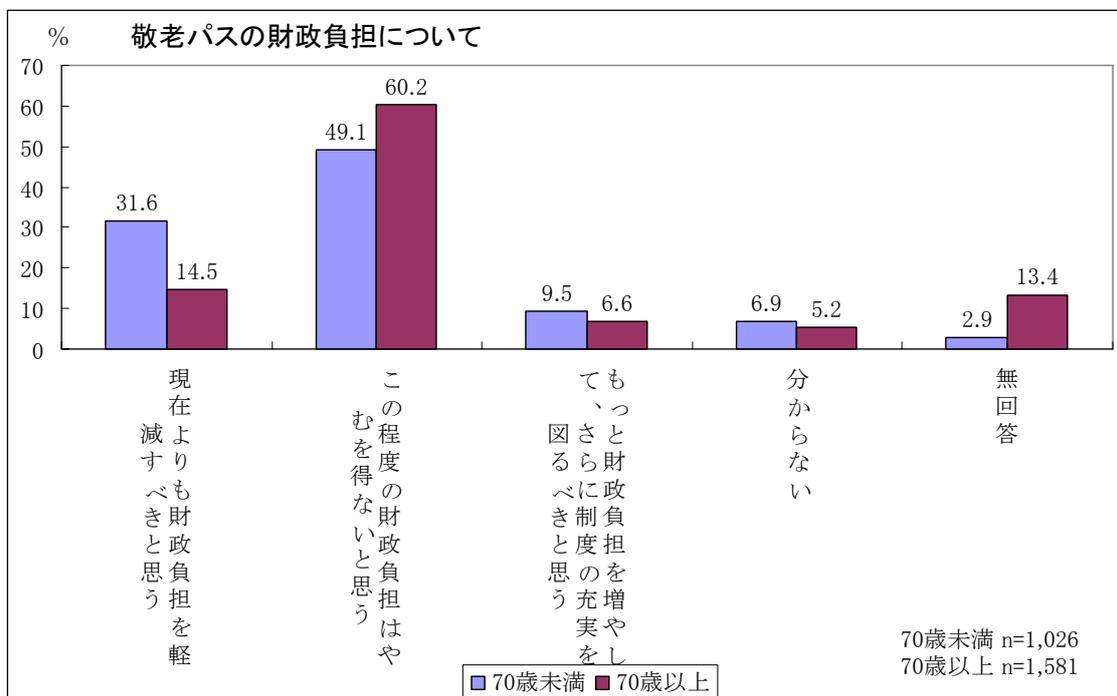
敬老パスが役に立っていると思うことでは、70歳未満と70歳以上で同様の傾向を示している。

最も多いのは「交通費負担の軽減」(70歳未満 68.8%、70歳以上 67.0%)であり、次いで「社会参加の促進・生きがいづくり」(70歳未満 52.8%、70歳以上 41.8%)、「高齢者の交通安全」(70歳未満 51.0%、70歳以上 41.4%)、「健康増進・介護予防」(70歳未満 45.9%、70歳以上 34.9%)の順となっている。



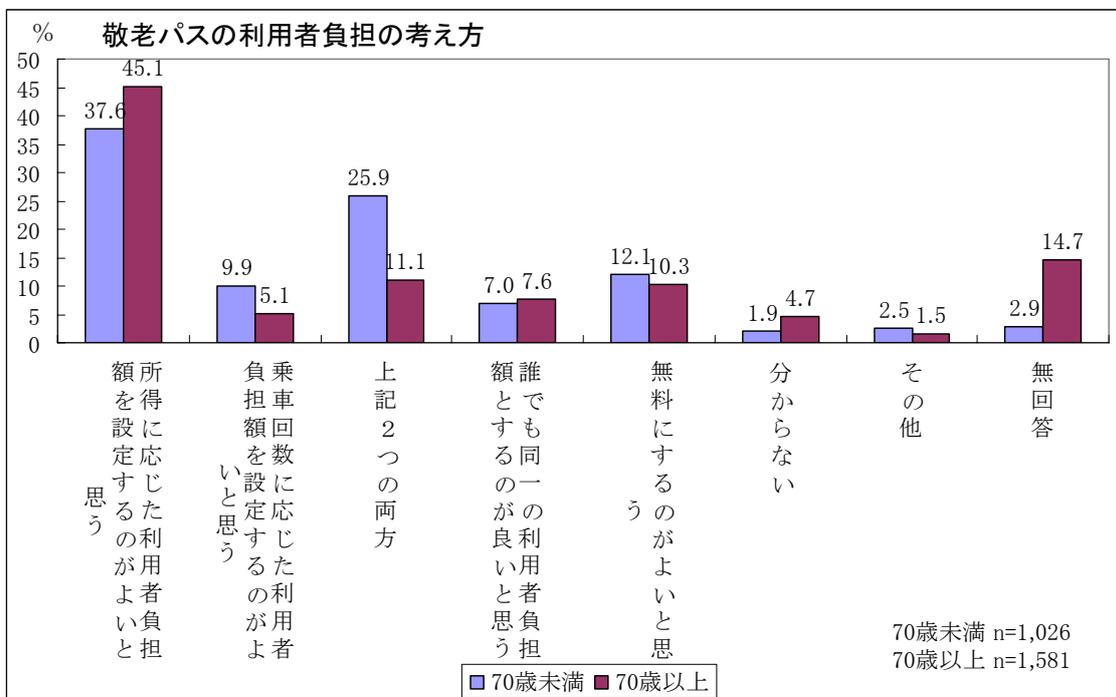
【敬老パスの財政負担について】

70歳未満、70歳以上ともに、「この程度の財政負担はやむを得ないと思う」が最も多く、70歳未満では49.1%、70歳以上では60.2%が回答している。「現在よりも財政負担を軽減すべきだと思う」と回答した人は、70歳未満では31.6%であったが、70歳以上では14.5%であった。「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だと思う」と回答した人は70歳未満、70歳以上ともに1割に満たない。



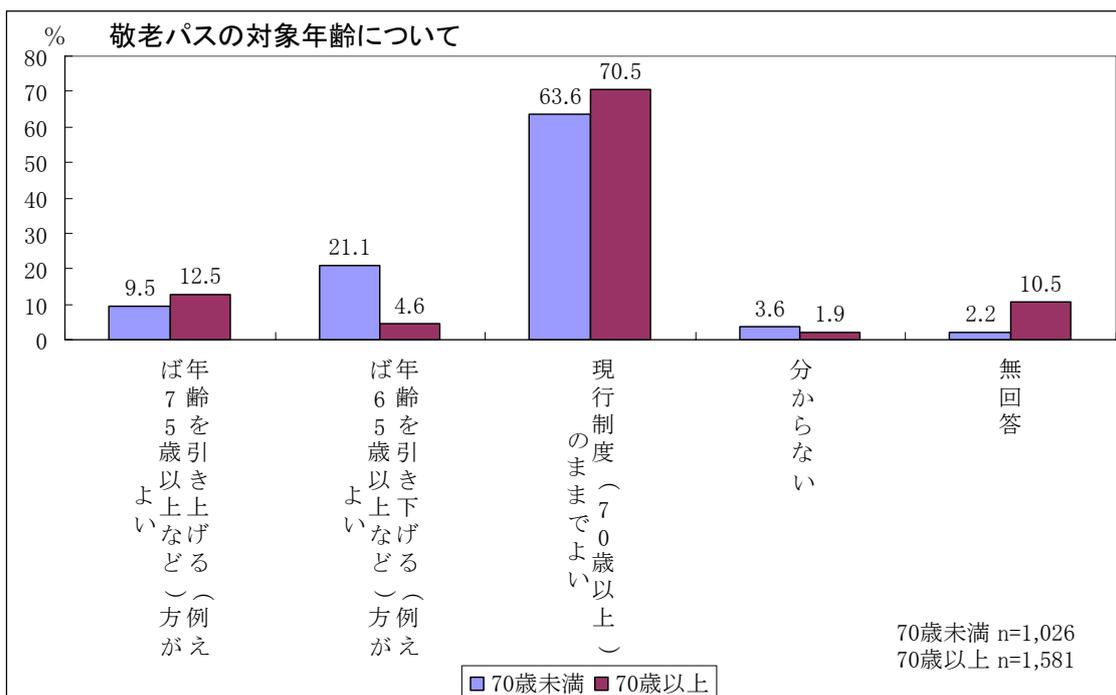
【敬老パスの利用者負担の考え方について】

70歳未満では、「所得に応じた利用者負担額の設定」「乗車回数に応じた利用者負担額の設定」「上記2つの両方」を合わせた“何らかの条件によって利用者負担額を設定”するという考え方の回答が7割を超えているのに対して、70歳以上では61.3%にとどまっている。70歳未満では「所得に応じた利用者負担額の設定」37.6%と「上記2つの両方」25.9%であるのに対して、70歳以上では「所得に応じた利用者負担額の設定」が45.1%と多くなっている。「無料にするのがよいと思う」と回答した人は70歳未満、70歳以上ともに1割強、「誰でも同一の利用者負担額とするのがよいと思う」と回答した人は70歳未満、70歳以上ともに1割弱であった。



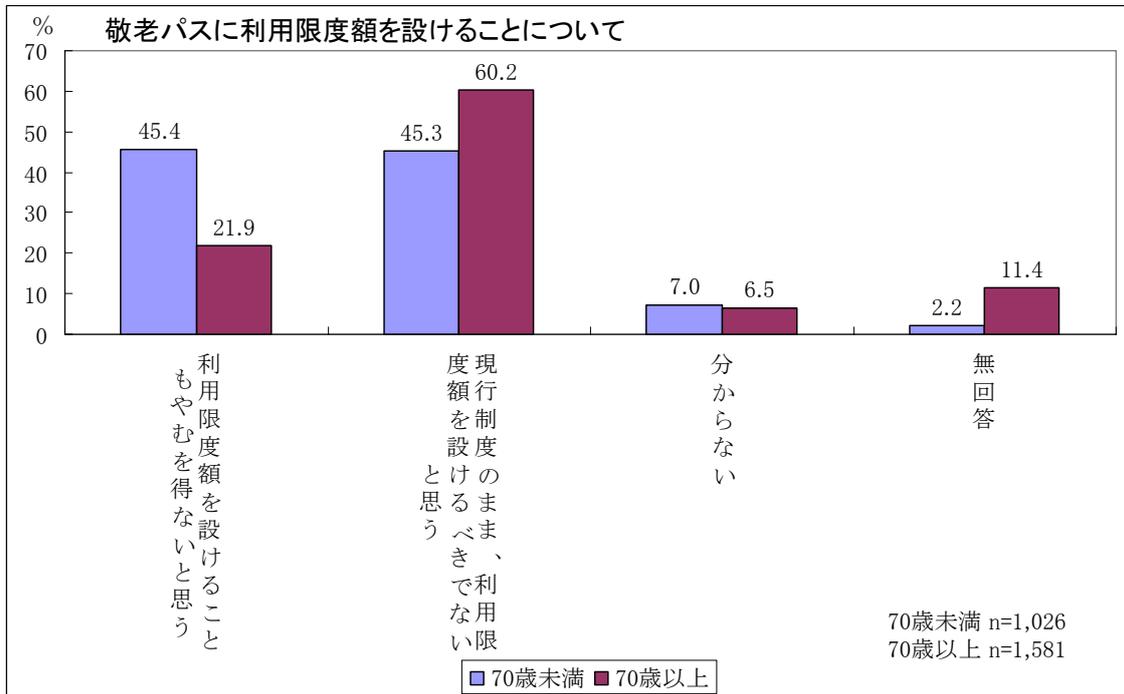
【敬老パスの対象年齢について】

70歳未満、70歳以上ともに、「現行の制度(70歳以上)のままでよい」とする人の割合が高く、70歳未満では63.6%、70歳以上では70.5%であった。「年齢の引き上げ」は70歳以上の方がやや高く、「年齢の引き下げ」は70歳未満の方が多くなっている。



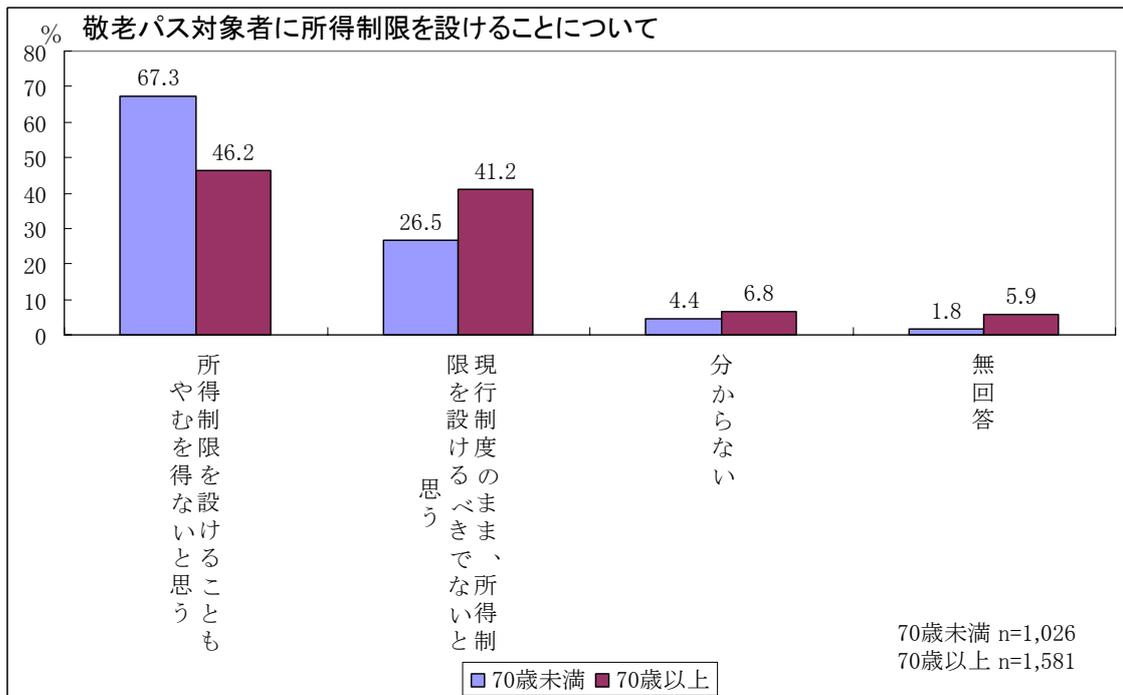
【敬老パスに利用限度額を設けることについて】

70歳未満では、「利用限度額を設けることもやむを得ないと思う」と「現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う」がほぼ同じ割合であったが、70歳以上では「現行制度のまま、利用限度額を設けるべきでないと思う」の割合が60.2%、「利用限度額を設けることもやむを得ないと思う」の割合は21.9%となっている。



【敬老パス対象者に所得制限を設けることについて】

70歳未満、70歳以上ともに、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」が「現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う」を上回っているが、70歳以上では、「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」46.2%、「現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う」41.2%となっている。



【敬老パスの対象となる交通機関について】

70歳未満、70歳以上ともに、「現行制度のままでよい」が最も多く、70歳未満では55.1%、70歳以上では67.7%となっている。

