

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会議録	
日 時	令和元年6月19日（水）17時30分～18時48分
開催場所	関内中央ビル5階特別会議室
出席者	岡委員、鎌田委員、烏田委員、田高委員、田邊委員、八郷委員、山崎委員
欠席者	三上委員
開催形態	公開
議 題	<p>審議事項</p> <p>(1) 敬老特別乗車証制度の概要</p> <p>(2) 制度の位置付け</p> <p>(3) 現行制度の課題</p> <p>(4) 他都市制度等の事例検討</p> <p>(5) 検討の論点</p>
決定事項	山崎委員を会長に、鎌田委員を職務代理者に選出した。
議 事	<p>開 会</p> <p>（野澤係長）定刻となりましたので、ただいまから第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を開催いたします。本日は、委員の皆様にはご多忙のところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は事務局、高齢健康福祉課の野澤と申します。専門分科会長が決定するまでの間、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。着座にて失礼します。</p> <p>議事に先立ちまして、定足数の報告をさせていただきます。ご出席の委員は、総数8人のうち7人でございます。よって、横浜市社会福祉審議会条例第4条第3項に規定されている委員の過半数を満たしていることから、会議が成立していることをご報告いたします。</p> <p>続きまして、会議の公開について説明させていただきます。横浜市の保有する情報の公開に関する条例第31条により、会議は原則公開となっております。本日の議事内容につきましては議事録を作成し、委員の皆様のご了解をいただいた後、市役所ホームページに掲載させていただきますことをあらかじめご了承ください。</p> <p>当専門分科会を傍聴される方へお願い申し上げます。本日はお越しく下さいましてありがとうございます。会議の円滑な進行を図るため、受付でお渡しした傍聴券の「傍聴される方へ」にある留意事項等について、ご協力をお願いいたします。</p> <p>報道関係者の方には、テレビカメラの使用及び写真撮影につきまして、会議冒頭から次第にあります2「あいさつ」のところまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。</p> <p>委員の紹介</p> <p>（野澤係長）それでは、第1回目でございますので、私から委員の方々のご紹介を</p>

させていただきます。お手元の資料の委員名簿をごらんください。まず初めに、岡道子委員でございます。

(岡委員) よろしくお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、鎌田実委員でございます。

(鎌田委員) 鎌田でございます。よろしくお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、烏田次雄委員でございます。

(烏田委員) 烏田でございます。よろしくお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、田高悦子委員でございます。

(田高委員) どうぞよろしくお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、田邊裕子委員でございます。

(田邊委員) よろしくお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、八郷大文委員でございます。

(八郷委員) 八郷でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

(野澤係長) 続きまして、山崎泰彦委員でございます。

(山崎委員) 山崎です。よろしくお願いいたします。

(野澤係長) どうぞよろしくお願いいたします。なお、三上章彦委員ですが、本日は所用により欠席と伺っております。

続きまして、事務局のご紹介をさせていただきます。健康福祉局長の田中博章でございます。

(田中局長) 田中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(野澤係長) 高齢健康福祉部長兼担当理事の松本均でございます。

(松本部長) 松本です。どうぞよろしくお願いいたします。

(野澤係長) 高齢健康福祉課担当課長の木野知裕でございます。

(木野知課長) 木野知でございます。よろしくお願いいたします。

(野澤係長) よろしくお願いいたします。

あいさつ

(野澤係長) それでは、開催に当たりまして、健康福祉局長の田中よりご挨拶を申し上げます。

(田中局長) 健康福祉局長の田中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。委員の皆様方には、本専門分科会の委員をお引き受けいただきまして、まことにありがとうございます。また、本日はご多用のところご出席を賜り、厚く御礼を申し上げます。

敬老乗車証交付事業についてでございますけれども、高齢者の社会参加を支援し、高齢者の福祉の増進を図る、こういったことを目的に、昭和49年度から事業を開始してございます。制度開始当初は、対象となる方全員について無償で事業を実施しておりました。高齢化の進展に伴う事業費の増加等によりまして、平成15年度

からご利用者の方にも所得に応じてご負担をいただく制度へと見直しをしました。その後、平成20年度と平成23年度に負担金の引き上げを行わせていただきました。その後も乗車証の交付枚数は増加を続けております。これに伴いまして、事業費も年々増加しております。交付者数の増加に加えまして、利用していただいている回数も想定を上回っている状況でございます。こうした状況の中で、交通事業者の皆様方の負担が増加しております。このままでは赤字路線の運行を強いるような状況にもつながりかねない状況でございます。本市の負担もまた増加を続けているところございまして、近い将来、制度維持も困難になることが想定されます。この制度は利用者、交通事業者、本市の3者の負担で成り立っております。持続可能な制度となるように、全体のバランスを見直す必要が生じてきております。利用者負担も含め、交通事業者、本市の負担のあり方について検討しなくてはならない状況になってきております。

そこで今回、制度全体のあり方について、さらなる見直しを進めるために、社会福祉審議会に諮問させていただきましたところ、本分科会を設置してご議論いただくということになりました。専門分科会としてのご意見は、全体として最終的には答申として取りまとめていただきまして、その後、本市として必要な検討を行い、具体的な制度改正に向けての審議を進めていきたいと考えております。

最後になりますが、委員の皆様方には幅広い視点から活発なご議論をいただきますようお願いいたしまして、簡単ではございますが、開会に当たってのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

専門分科会の設置趣旨等について

(野澤係長) 続きまして、当専門分科会の設置趣旨等について、事務局より改めてご説明させていただきます。

(木野知課長) それでは、お手元の資料の「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方について(諮問)」という資料をごらんください。着座にて失礼いたします。

令和元年5月30日付で林市長より、横浜市社会福祉審議会委員長大場茂美様宛てに、横浜市敬老特別乗車証制度のあり方について、諮問をさせていただいております。諮問内容ですが、横浜市敬老特別乗車証——敬老パスと申し上げますが、こちらの制度については、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ともに、事業費が増加し、交通事業者、本市ともに負担がふえるなど、課題がございます。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などから、持続可能な制度となるよう、見直しが必要と考えております。そこで、敬老パスの制度の対象者、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させていただいているものでございます。

この諮問を受け、社会福祉法第11条第2項の規定によりまして、横浜市社会福祉審議会に専門分科会が設置されました。委員の皆様には、答申案の策定に向けた審

議を行っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

専門分科会長及び職務代理者の選出

(野澤係長) 次に、専門分科会長の選出でございますが、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第4条によれば、専門分科会長は専門分科会に所属する委員の互選による旨、定められております。どなたかご推薦はございますか。

(田高委員) 私から山崎委員をご推薦申し上げたいと思います。その理由は、ご存じのとおり、厚労省の社会保障審議会で委員なども務めておられるご実績がありますことに加えまして、横浜市の実情にも明るく、さまざまな専門分野の意見の取りまとめのご実績もございますことから、本分科会につきましても、山崎委員にその取りまとめを担っていただくのがよろしいかと思っておりますけれども、皆様、いかがでございますか。

(異議なし)

(田高委員) ありがとうございます。

(野澤係長) ありがとうございます。それでは、山崎委員、よろしくお願いいたします。恐れ入りますが、お席の移動をお願いいたします。それでは、議事に先立ちまして、山崎会長よりご挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(山崎会長) 改めまして、山崎でございます。座長として議事の円滑な運営に努めたいと思います。できるだけ公平に対応したいと思います。皆さんの意見をうまく取りまとめるのが私の仕事でございますが、その前提は遠慮なく発言していただくことだと思っております。今、横浜市に関しては介護保険運営協議会の会長をしていますが、実は私自身、60歳はうんと過ぎておりまして、そう遠くないうちに後期になるということでございます。横浜に長く住んでいて、敬老パスの案内も来ますが、持っておりません。なぜかという、妻が、払える人は払いなさいということで、そのとおりでございます。きょうも交付を受けていない人が相当いらっしゃる、どういう方なのかなとちょっと聞いてみたくになります。私と同じなのかどうかということでございます。

実は、介護の関係にかかわっておりますと、ひきこもりという若い人の話だと思っていたら、高齢者にも相当あるらしいです。それが先ほどの局長の話にもありました社会参加という観点から言うと、とても大きな問題であるということで、単なる買い物だけでなく、地域のいろいろな活動に出歩いていただくという上でも、足の確保は非常に大事です。と言いつつ、私自身は免許証を去年、返上いたしました。妻は日常の買い物で車が不可欠なもので運転しているのですが、そろそろ返上しようかと言っておりますが、やはり買物の足というのは非常に不便になりますので、意外に妻が敬老パスを申請するようになるかもわかりません。ということ

で、人ごとではありませんので、私自身の問題でもありますし、地域の問題でもあります。

財政的には横浜市も結構しんどいことがよくわかりますが、その辺をうまく折り合いをつけて、一つの方向性が示せたらいいなということでございますけれども、折り合いをつける前提は、幅広く市民の方の意見を聞くということでございますし、それぞれのお立場を代表しておられる皆さんのご意見を聞くということでございますから、短い期間ではございますが、何とか、一つにまとまらなくても大きな方向性で共有できるものがあれば共有したいと。あとは市長さん、議会にお任せしたいということでございます。よろしく願いいたします。

(野澤係長) ありがとうございます。専門分科会長の職務代理者の指名については、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第5条により、あらかじめ専門分科会会長が指名することとされております。山崎会長よりご指名をお願いいたします。

(山崎会長) 私は鎌田委員にお願いしたいと思います。国土交通省で同じような検討会の座長を歴任されているということでございますので、適任だと思います。よろしく願いいたします。

(野澤係長) ありがとうございます。では、職務代理者の鎌田委員よりご挨拶をお願いいたします。

(鎌田委員) ただいま職務代理者にご指名いただきました、東大の鎌田でございます。今、山崎先生がおっしゃったように、高齢ドライバーの免許返納は結構大きな話題です。実はきのう、国のほうでも関係閣僚会議がいろいろな対策をこれから打っていくということで、まさに公共交通をどうやって充実させるかというのも大きなテーマでございます。そういう意味で、敬老パスは非常に大きな意味を持っているだろうと感じております。いろいろな面から多角的な議論を加えてある方向性が出せるといいなと思っていますので、どうぞよろしく願いいたします。

(野澤係長) ありがとうございます。それでは、これ以降の進行につきまして、山崎会長をお願いいたします。

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

(山崎会長) それでは、次第に従って議事を進行いたしますので、よろしく願いします。まず、審議事項について、事務局から説明をお願いいたします。

(木野知課長) それでは、資料をスライドで説明させていただきます。横になっているスライドです。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、お手

元の資料で説明させていただきます。

スライドの1ページから2ページをごらんください。第1回の議事資料目次がございます。まず1番の「敬老特別乗車証制度の概要」から、4番の「他都市制度等の事例検討」の一連を私のほうから説明させていただきたいと思います。

3ページをごらんください。1「敬老特別乗車証制度の概要」の(1)「目的と沿革」でございます。1「制度の目的」は、「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」ということで、これは関係資料1に横浜市敬老特別乗車証条例を載せておりますので、そちらを後ほどごらんいただければと思いますが、こちらの第1条にこの目的について掲げております。

2の「制度の沿革」でございます。先ほど局長からもありましたとおり、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を開始しております。その後、11月に、民営バスの皆様に参加をいただきまして、平成元年7月には金沢シーサイドラインを対象交通機関に追加しております。平成15年10月には、利用者の一部負担制を導入させていただいておりまして、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しております。その後、平成20年10月には利用者負担の値上げということで、平均で約1.3倍の値上げをしております。さらに平成23年10月にも利用者負担値上げということで、こちらは平均で約1.1倍の値上げ、それから横浜市費について88.5億円に固定するという形になっております。その後、平成29年には団塊の世代の皆様が70歳に到達されまして、平成30年度以降については、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ということで、現在に至っております。

4ページをおめくりください。1の(2)「事業内容」でございます。現在の事業内容でございますが、利用対象者、こちらについては市内に居住している70歳以上の方が対象になっております。それから、証の有効期間は1年間ということで、毎年10月1日が更新日となっており、翌年9月30日まで使えるような証という形になっております。それから、利用者負担額は、これは年額でございますが、①身体障害者手帳をお持ちの方の無料から、⑧市民税課税で合計所得金額が700万円以上の方の2万500円まで、8段階に分かれております。それから、対象交通機関ですが、民営バスの皆様が10社、市営バス、市営地下鉄、金沢シーサイドラインでございます。発行方法ですが、①8月上旬に手続案内と申請書を郵送いたしまして、②希望者の皆様は申請書にご記入の上、返信用封筒をご返送いただいております。③で納付書、または無料の方は引換券になりますが、その方に郵送しておりまして、④市内郵便局で、負担金納入または引換券と引きかえに乗車証を交付するという一連の流れになっております。

5ページをごらんください。「制度の役割(機能)」でございますが、下に示している図はこの制度の役割(機能)を示した図でございまして、真ん中のまず敬老特別乗車証制度については、上の矢印で社会参加の支援、社会とのつながりの維

持・促進、こういったものは先ほど申し上げた条例で掲げている目的でございます。ただ、実際にはその目的以外にも実態として下の2つの効果も有しているという状況でございます。左下のところ、公共交通機関の利用促進、それから右下の移動に係る経済支援、こういった効果も有しているというような状況でございます。

6ページをごらんください。3「現行制度の課題」でございます。(1)－①「交付者数の増加(推移)」でございます。前回、負担金の値上げをいたしました平成23年度の交付者数は33.5万人でございましたが、平成30年度には約7万人増の40.4万人に達しております。下の米印にありますとおり、平成30年度までは年度末の決算数値でございます。令和元年度以降は推計値、横浜市の将来人口推計から本市の総人口自体は、令和元年度にはピークを迎えるとなっておりますが、高齢者人口はなお増加する見込みとなっております。

7ページをごらんください。3の「現行制度の課題」でございます。(1)－②「交付者数の増加」、今度は交付率でございます。交付者数は先ほど申し上げたとおり、増加する一方、交付率に関してはほぼ横ばいで推移しております。平成30年度現在は56.34%となっております。おおよそ2人に1人が交付を受けていらっしゃいます。表のところ、平成23年度については、対象者数が56万4000人程度で、交付実績が33万5000人、59.34%の交付率。これに対して平成30年度は、対象者が71万7000人に対して交付者数の実績が約40万人、56.34%の交付率となっております。

8ページをごらんください。3の(1)－③「交付者の負担区分別割合」でございます。こちらは無料区分の方及び3200円と4000円の市民税非課税区分の方のみで全体の交付者の64.4%を占めているというような状況でございます。これは平成30年度の負担区分別の交付者数ですけれども、いわゆる平成30年度末の実績数値でございます。無料の方が8.74%、3200円の方が28.45%、4000円の方が27.16%、合計約65%程度となっております。これはいわゆる毎年の収入、ストックではなくてフローで負担区分を判定しておりますので、実際に70歳以上の方となると、毎年の収入ではそれほど高い方は多くないというような状況でございます。

9ページをごらんください。3の(1)－④「利用状況(利用実態調査)」でございます。現在、敬老パス自体は紙のパスを使用しておりますので、利用実績を自動的に集計できるシステムはございません。ですから、敬老パスの利用者の実態を把握するため年1回、これはバス利用に限ってでございますが、利用実態調査を実施しております。その調査の概要でございますが、調査方法としては、敬老パスの対象となる全てのバス路線で、バスの乗務員、運転手さんに敬老パス利用者数をカウントしていただくというような仕組みでやっております。調査バス会社については市営バス、民営バス10社ということで、敬老パスがご利用できるバスの方々にご協力いただいております。調査日については、平日と休日の各1日ということで、平成30年度は、敬老パスは11月15日の木曜日と11月18日の日曜日、なるべく気温も

余り高くない、秋の行楽シーズンに調査をさせていただいているというような状況でございます。

10ページをごらんください。先ほど申し上げた利用実態調査の結果でございます。細かい数字で大変恐縮なのですが、過去4年間の利用実態調査によりますと、お一人当たりの平均月利用回数はおおむね22回から25回程度と推測されるものでございます。一番右側の平成30年度をごらんください。平日の利用回数が32万8027回、休日の利用回数が22万6556回となっております。交付者に関しては40万4275人でございます。こちらを計算いたしますと、下に【参考】というものがございませぬ。細かい字で恐縮ですけれども、平均の月利用回数及び乗車単価の算出方法を示しております。平成30年度を例とした場合で、土曜日に関しては休日という形で計算しております。まず、①といたしまして、先ほど申し上げた平日の利用回数掛ける平日の日数、平成30年度は247日でした。休日利用回数22万6556回掛ける、これはいわゆる土日の休日の日数118日、これで年総利用回数を算出しております。②番の年総利用回数の1億775万回を12カ月で割りまして、さらに交付者数、先ほど申し上げた40万人で割りまして、月当たりの利用回数平均が出てまいりまして、22.2回となっております。それから、③番、民営バスと市営バスの皆様への支出額については、55億円と38億円、合計94億円程度ですが、こちらの金額を12カ月で割りまして、さらに人数の40万人で割りまして、さらに月当たりの利用回数22.2回で割りまして、1回当たりの金額は87.4円が出るというような計算で算出しております。これはあくまで年に平日1日、休日1日の調査結果から機械的に計算して算出したものでございますので、年によっては天候などにも実際は左右されます。

11ページをごらんください。3の(1)－⑤「利用状況(利用者アンケート)」でございます。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のご利用者様を含めて、より具体的な利用状況を把握するために、平成29年度と平成30年度に利用者アンケートを実施しております。概要ですが、調査方法としては、敬老パスの更新のために利用者の皆様に送付している納付書、もしくは引換券に利用者アンケートの調査票を同封しております。この納付書と引換券と一緒に郵便局または区役所で申し込みの際と一緒に提出していただくというような制度でございます。回収期間については9月2日から10月12日、平成30年度はこの期間に回収いたしました。対象者としては、先ほど申し上げたとおり約40万人、回答数としては16万8350件ということで、回答率は約42%となっております。

12ページをごらんください。(1)－⑤「利用状況」、先ほどの利用者アンケートの結果でございます。こちらは関係資料2に詳細を載せておりますので、後ほどごらんいただければと思います。概要ですが、アンケート結果として、利用者アンケートによるバスの平均月利用回数は約25回となっております。先ほどの利用実態調査とおおむね突合しております。それから、敬老パスの用途として、買い物に利用する方が最も多く、次いで通院、趣味の順番に利用する方が多かったというよ

うな状況でございます。左下の米印にありますとおり、こちらのバス、市営地下鉄、金沢シーサイドラインの月の利用回数は、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割って算出しておりますので、例えば市営地下鉄の沿線、金沢シーサイドラインの沿線のご利用者様のご利用の平均とは異なっております。いわゆる市内全域の回答の平均でございますので、沿線の近くにお住まいの方の利用回数は、実際はもっと多くなるであろうと想定しております。

13ページをごらんください。3の(2)－①「交通事業者への助成金」でございます。まず、バスに関しましては、次の積算式に基づいて助成金をお支払いしております。まず、①の想定交付者数、平成30年度は38万7000人。こちらに対して、市営バスと民営バスの占める割合のことを我々は公民シェア率といっていますが、平成30年度は市営バスが41%、民営バスが59%となっております。それで掛けたものを負担金の算定人員ということで、それに対して利用単価の135円掛ける月乗車想定回数を15回と想定しておりました。それに掛ける月数ということで、それによって助成金を算出するとしております。市営地下鉄については、①前年度予算対象者に交付者数の伸び率を掛けまして、負担金の算定人員、平成30年度は8万3234人です。こちらについて、②の230円を掛けまして、月乗車想定回数の9回掛ける12カ月で、地下鉄負担金という形でお支払いしております。一番下の金沢シーサイドラインについては2つございまして、まず定期券の算定式については、Aのところの前々年度の交付実績人数、平成30年度は9148人でした。こちらについて280円を掛けて、月乗車想定回数9回掛ける12カ月で定期券負担金。それから、往復乗車券の算定式ですが、こちらをBといたしまして、前々年度の交付実績枚数に280円を掛けたものを往復乗車券負担金。こちらのBと先ほどのAを足し上げたものを金沢シーサイドライン負担金という形でお支払いしております。

14ページをごらんください。3の(2)－②「交通事業者の負担割合(バスその1)」でございます。米印にありますとおり、下のイメージ図は1乗車単価、1回当たりご乗車いただく際に220円かかっているというものをベースにして、令和元年度の予算ベースで作成したものでございます。先ほど申し上げたとおり、月実利用回数が15回の場合には、1乗車当たり220円に対して本市から利用者負担も含めて135円をお支払いしておりますので、その差し引きでバス事業者様の負担は1回当たり85円となります。その135円の市費と利用者の負担に対して、利用者負担額の案分をいたしまして、1利用者負担については23円となっております。ですが、右側の吹き出しにありますとおり、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のですが、実際の月利用回数が15回を超えた場合には、その超過分はバス事業者様のご負担となっております。仮に下のところ、月実利用回数を25回とした場合には、220円に対して本市からお支払いしている市費負担と利用者負担を合わせて81円となりまして、その差し引きでバス事業者様には139円のご負担をいただいているというような計算になります。

15ページをごらんください。3の(2)－②「交通事業者の負担割合(バスその2)」でございます。先ほどの説明から続いておりますが、実際の月のバス利用回数が15回だった場合は、左側の図でございます。バス事業者の負担割合は約39%となりますが、仮に25回と考えた場合には、バス事業者様の負担割合は60%以上となります。一方で、利用者様のご負担は15回の場合には約10%、25回の場合には約6%となります。この金額についてはあくまでバスのみで、令和元年度の予算ベースでの計算でございます。

16ページをごらんください。3の(3)－①「財政負担の増加(これまでの推移)」でございます。平成23年度には、中段の事業費Dのところ、A足すB足すCについては、13.4億円。一般財源、いわゆる市費の負担額は、利用者負担額を除く86.7億円でございます。それが一番右側の令和元年度に至りましては、事業費Dについては119.6億円、一番下の一般財源の支出額Fについては99.4億円となっております。これは事務経費を除く数字でございます。

17ページをごらんください。3の(3)－②「財政負担の増加(今後の見込み)」でございます。2年後の令和3年度に仮にバス事業費を135円掛ける25回で積算した場合、市の財政負担は、地下鉄とシーサイドラインも含めて185億円を超過する見込みとなっております。一番上の折れ線グラフが25回想定でございます。真ん中の折れ線グラフは135円掛ける20回で計算した場合で、約150.6億円。それから、そのまま135円掛ける15回の現行で計算した場合でも、令和3年度には113.3億円になるというような試算でございます。

18ページをごらんください。3の(4)「課題の整理」でございます。その1として、今までご説明した中身をまとめたものでございます。①の利用者については、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でございます。それから、交付者が増加する一方、交付率は50%から60%程度で、ほぼ横ばいとなっております。それから、交付者の負担区分別割合では、市民税非課税区分以下、いわゆる負担額の年額が4000円以下の方が64.4%を占めております。それから、バス利用回数は想定回数である月15回を上回る月22回から25回程度と推測されますが、先ほどからご説明差し上げているとおり、年1回の実態調査とアンケートからの推測値でございまして、利用実態の透明化が必要かと考えております。

19ページをごらんください。(4)「課題の整理(その2)」でございます。②の交通事業者は、バス利用回数が月22回から25回と推測されますが、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状況です。③の財政負担は、バス利用回数を月25回と想定した場合には、利用者・バス事業者・本市の負担割合は、おおむね1対6対3となっております。それから、令和元年度予算における市費負担額(約100億円)に対して、令和3年度に仮にバス事業費を乗車回数25回で積算した場合には、市の財政負担は大幅に増加する見込みとなっております。

20ページをごらんください。4「他都市の状況①（運用方式）」でございます。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都市でございます。運用方式ごとに下記のとおり分類しております。まず、フリーパス方式は、あらかじめ一定の負担額をお支払いいただくことで、乗車回数等の制限なく乗車できるのは、本市を含め、東京、名古屋、京都、北九州市で採用しております。その下のワンコイン方式は、乗車の都度、一定料金をお支払いいただく方式で、大阪市、神戸市、堺市、熊本市、新潟市で採用しております。ワンコインとフリーパスの併用方式は、上に記載しております2種類の選択方式をとっております。川崎市で採用しております。利用上限設定方式は、設定された利用上限内で乗車できる方式で、札幌市、仙台市、広島市、福岡市で採用されております。一番下の米印、さいたま市、相模原市、岡山市は未実施でございます。静岡市、千葉市、浜松市は制度を廃止しております。

21ページをごらんください。「他都市の状況②」でございます。続いて対象年齢ですが、下に記載しておりますとおり、本市も含めて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おります。65歳以上が2都市、70歳以上が12都市、75歳以上が1都市となっております。

22ページをごらんください。ICカードの導入状況でございます。ICカード導入済みの都市に対しまして未導入の都市は、本市を含めて4都市となっております。一番下の【参考】にございますとおり、横浜市のICカード化に向けては経緯がございまして、平成19年11月にあり方検討会で「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」旨のご報告をいただきました。その後、平成21年6月に、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、運営費用に年間約3億円がかかることがわかりましたので、常任委員会と市会でICカードを導入しない旨を報告しております。

駆け足で大変恐縮でございますが、1番から4番までご説明を差し上げました。よろしく願いいたします。

（山崎会長）ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、どこからでも結構です。あるいは一度皆さんのご意見を聞いてまたご発言いただくこともあるかと思うのですが、ご遠慮なくいかがでしょうか。

（烏田委員）この制度の改革、見直しというのは、冒頭にも説明がありましたけれども、趣旨はわかるのです。ただ、実際に今のこの制度でだめだというご意見が出てきたのは、市の税金負担が高いからなのか、あるいは事業者側の負担が相当危惧されていると思われるからなのか、どちらでしょうか。両方ですか。

（木野知課長）ありがとうございます。今までご説明を差し上げているとおり、確かにバス事業者様のご負担が非常に大きくなっているのも一つの懸案材料でございますし、本市の負担がふえ続けていることも懸案材料でございますが、このままでいきますと、先ほど局長からご挨拶を差し上げたとおり、制度として維持していく

ことが非常に難しいような状況でございます。ただ、委員がおっしゃっているとおり、この制度自体の効果は非常に大きなところもございますので、持続可能な制度にするために、多角的にご議論いただきたいという形で今回の検討会を設置いたしました。

(烏田委員) 確かに今の使用回数15回という設定でやられても、暫時ふえていくと。しかも、利用率が今は56%ですか、それがもっとふえると。もっと利用者もふえるわけですね。そうすると、やはり市の負担もふえていくのでしょうし、今のままでもそうだと思います。

あともう一つは、月のバスの利用回数が25回という設定は、余りにも印象とかけ離れている感じがします。私たちがふだん使っている印象ですよ。私も利用させてもらっていますが、週に往復2回ぐらいですか。そうすると4回ですか、やはり14～15回になるでしょうか。駅から遠い人たちは確かに20数回使っていると思います。ただ、駅に近い人たちも結構使っていますから、そうすると25回というのは、どう見ても平均値でいくとかなり高い数字だと印象的には思います。計算を随分されていて、それなりに根拠があってされているのだらうと思いますから、それを否定するわけではありませんが、印象の話です。そんなことで、それだけ使っている人が多いのであれば、確かにバス事業者さんも相当な負担をこうむっているのだらうと思います。バス事業者さんにとって確かにそういう負担はあるものの、一方で、例えば昼間は高齢者が買い物に利用する人が結構いますから、そのためにバス路線を維持できているという面もあるわけですね。乗るからまるっきりコストがかかっているということにはならないと思います。ということは、朝夕についてはラッシュで結構使っているわけですから、昼間は廃止するかというわけにもいかず、朝夕にラッシュだったら昼間は定期的には流しておくということも必要でしょう。そういう意味で、まるっきり利用者だけがサービスを受け過ぎているというようなお話に聞こえてしまいます。ちょっと言い過ぎですが、そんな感じです。

(山崎会長) 随分包括的なご意見をいただいたと思うのですが、バス事業者の状況につきましてお尋ねがありましたので、八郷さん。

(八郷委員) 改めまして、神奈川県バス協会の八郷でございます。横浜市内で運行しております乗り合いバス事業者11社を代表して、本日は出席しております。よろしく申し上げます。まず初めに、このような敬老特別乗車証制度のあり方検討会、言葉を言いかえますと、制度の見直しにつきまして検討会を立ち上げていただいたということに深く感謝を申し上げます。ありがとうございます。

それで、本題に入りますが、ごらんとおり、資料説明にもございましたけれども、予算を積算する際の運賃単価につきましては、今、市内220円均一料金でございます。これを私どもで平均いたしますと、平均運賃額は大体160円ぐらいです。利用回数につきましても、22回から25回、これは大体ずっとそういう系統できていますので、これは実際にそうだと思います。先ほど昼間は抜けてあれているので

はないかということですが、マスコミ等でも取り上げられていますが、実は今のバス業界は運転者不足でございまして、ドライバーがいないために減便しているという状況にございます。ドル箱路線でも減便しているという状況です。乗せるから車を出すということではなくて、昼間高齢者の乗客が多く、逆です。そういうことで、運賃単価につきましても各事業者の平均運賃領収額は160円前後に対して運賃単価また、利用回数についても資料のとおり低いということにございまして、バス事業者として十分納得できるものにはなっていないのが現状にございます。

ではなぜ現在まで継続して当該制度で来たのかということにございまして、一言で申し上げますと、私を先頭に協会として力不足であったということは認識しております。そうは申しましても、横浜市の生産年齢人口は、既に減少傾向にあると聞いております。また、総人口も本年以降、減少局面を迎えるということにございまして、通勤・通学の利用者は減少することが予想される反面、高齢者人口は今後も増加し続け、近い将来、100万人を超えるということが推計されております。通院や買い物などの移動需要が増加することが予想されます。このようなことから、敬老パス、またほかの特別乗車証制度を含めまして、現状の制度ではバス事業に与える影響が懸念され、14ページ、15ページのとおり、路線維持も危うい状況になるということが心配されます。

それで、平成29年度と平成30年度の2回にわたりまして、私どもバス協会の理事会の決定をいただきまして、協会長名で市長宛てに要望書を提出したということにございまして。要望書の内容につきましても一言で申し上げますと、当然ながら持続可能な制度の構築を大前提とした上で、透明性、客観性を確保した利用実態に応じた制度の構築をお願いしたいということに要望いたしました。

以上でございまして、委員の皆様方のご見識によりまして、利用者の皆様、横浜市当局様、私どもバス事業者の三者がともに納得できる持続可能な制度の構築を期待したいと思っております。何とぞよろしく願いいたします。

(山崎会長) いきなり大きな争点に達したようでございますが、22～25回というのはどうも実感からすると多過ぎるというのに対して、毎回の調査で大体安定した実績が出ているということにございまして。

(烏田委員) 根拠がないでしょ。だから、漠然として、そんなに乗っていないような気がするなという。

(山崎会長) 本当のことがわからないというのが一番の問題ではないかと思いません。いかがでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) 利用実態のある部分はきょう示していただいたので見えるのかなと。ただ、このアンケートの回答率が42%で、対象者は40万人ですから、20万人弱が答えているので、結構精度のいいデータなのではないかと認識しています。それで、平均25回というので、やはりそれぐらい乗っているというのが実態ではないかと私は思います。ただ、人によってもものすごく乗る人からそんなでもない人までの分布

がどうなのかなというあたりはもうちょっと見ておきたいというのが一点です。

それから、利用実態はこれでわかるのですが、本当はその効果をもうちょっと見ておきたいなど。よく言われるのは、シルバーパスによって高齢者が外出するので、高齢者がよく歩いて元気になって、医療費、あるいは介護にかかる費用が削減できるという話もございます。厳密に積み上げてやった調査は余りないので、多分感覚的なものにしかできないと思いますが、ある部分ではそれがあると思っています。ですから、これだけ医療データや介護データ、レセプトのひもづけができるので、本当は大規模に、これを使っている人と使っていない人で医療費がどれぐらい変わるのかというぐらいのことを、相当お金はかかるとは思いますが、一度はやっておく必要があるのではないかと感じています。

それから利用実態も、確かにICカード化はお金がかかりますが、将来を考えていくとやはりそういう流れになっていくので、自治体の規模が小さいと億単位の金はあれですけども、横浜市さんのように非常に人口も多く税収もあるところからすれば、もうちょっと正確なデータを得て正確な議論をして、利用者へのサービスというのを考えてほしいと思います。

それから最後に、この利用実態を見て驚いたのは、交通事業者の負担がこんなにあるということです。これはやはり是正しておかないと、交通事業者の体力がどんどん失われていきます。さっき言われたように、ドライバー不足というのはドライバーのなり手がなく、もともと働き手全体のマスが小さくなっている上に、大型二種の免許を持っている方が非常に少ないとか、勤務時間も長いとか、給料が余りよくないとか、そういうところがすごくボディーブローのように効いてきて、今はまだ減便ですけども、もうお手上げというところが出たぐらいの状況に近づいているのではないかと私は思っています。ですから、バス事業そのものの持続性を考えると、もうちょっと手厚くバス業者さんの負担を減らす方向にしないと、多分バス事業そのものの持続性が失われると元も子もないので、そういう面での議論を、どこに着地するかはこれからの議論だと思いますが、そういう視点で議論を重ねていきたいと思っています。とりあえず以上でございます。

(山崎会長) ありがとうございます。ほかに。岡委員。

(岡委員) 私も申請している者の一人ですが、実はSuicaの中に入れていまして、いつものくせでピピッとやってしまって、ほとんど使っていないのが実情です。周りの方の話を聞きますと、持っていれば、表に出て活動的になって健康になる反面、一駅でも歩くのが面倒くさいから乗ってしまおうという方も結構いらっしゃいます。なぜ歩かないのと言うと、だってただ券があるからという声が聞こえることが多いです。バスのほうも今は大分間引きしています。バスの路線も減ってしまっていて、そういうクレームが住民から来ておりますので、ちょっとそこところが違うかなと思っています。負担率を見ますと、無料から4000円のところが64.4%という高い比率になっておりますので、この辺からその後の中間層の金額は少し考

えなければいけないのではないかと思います。これを廃止するのではなく、やはりずっと充実させていただいて、皆さんが納得いくような形でやっていけば、バスのほうも大変かと思いますが、利用者の方、今まで一生懸命活躍なさってきた高齢者の方が最終的には受けることでございますので、そこも手厚くしていただけたらと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

(山崎会長) ありがとうございます。ほかにいかがですか。田邊委員。

(田邊委員) 私も同様に思っておりましたが、高齢者の社会参加という意味では、この制度は非常に大切に、非常に効果も出てきているかと思います。64.4%は、障害があったり世帯で困窮していらっしゃる方々がお使いになっているということを考えて非常に有効なことだとは思いますが。片や年齢層全体の世帯年収が低下してきている中で、合計所得金額がお高い方もお使いになっているとなると、若い方々からの不公平感みたいなものは出てくるのかなとちょっと懸念していて、福祉的な立場からいうと、この辺が気になる場所だとは思いました。以上です。

(山崎会長) 田高委員。

(田高委員) 今までのご発言に重なるところもあるかもしれませんが、今はコスト面、事業費の面が非常に強く印象づけられているように思いますが、コスト・ベネフィットについてはいかがでしょうか。ベネフィットについては、先ほど効果が必ずしも十分に評価されていないのではないかとといったようなご意見もあつたかと思いますが、コストとベネフィットの双方を今後、実態調査のところでのどのようにそれを行うのかという方法論も含めて、一定のディスカッションをしていくことは大事ではないかと思います。といいますのも、ベネフィットということに関して言えば、例えば社会参加による効果をどのように見ていけばいいのかといったあたりは本当にいろいろな検討が必要かと思えます。その対象も70歳以上を一括りにして考えてよいかどうか。例えば、今ある制度の利用者区分ごとに見てみるとか、あるいは対象交通機関ごとに見てみるとか、あるいは暦年齢で見るとか。

この制度を設計した昭和49年のときの70歳以上と現在の70歳以上は大きく特性が変わっています。私も役員をしておりますが、日本老年医学会が既に公表している高齢者の定義は75歳以上であり、その根拠の一つは端的に言って、身体的にも心理的にも社会的にも非常に高齢者が若返っているからです。その中で、例えば、週1回未満の外出頻度の方は閉じこもり、あるいはひきこもりと称して、そうでない人たちに比べると生命予後が悪いということもわかっていますから、そういう意味では、ここでの高齢者における外出頻度をある程度担保するという事は、社会参加の目安になるかと思えます。もちろん外出は公共交通機関等を利用しての外出でなくてもよいわけですから、徒歩で生活圏内に外出することも含めて達成すればよいという考え方であり、例えば先ほどの月に22回ということになりますと、その数字だけ見ればもう十分に達成しています。しかし、その外出や社会参加の効果

というのは、年齢が高くなれば高くなるほどベネフィットも高くなると考えられます。そういう意味でもコスト・ベネフィットについてディスカッションする際も、対象者を一括ではなく、もう少し丁寧な形で、利用者区分や公共交通機関や暦年齢ごとにしていくことも大事なのではないかと思います。

（山崎会長）事務局にお尋ねしたいのですが、今後、利用者アンケートをとりますよね。そのアンケートの内容についても田高委員のおっしゃったように、少し工夫が必要なのかもわかりませんが、どのようにお考えですか。

（木野知課長）今後、第2回のあり方検討会において、我々のほうで市民アンケート案という形でお示しさせていただきますので、その際にご意見をいただいたり、もしくはその前からアンケートについてどのような形にしたらいいか、ご提案をさせていただきますだけだと思います。

（山崎会長）参考までに教えていただきたいのですが、21ページやその前の20ページで、政令市で実施していないところや、あるいは制度を廃止したということは、実施したけれども廃止したということだと思いますけれども、その辺の事情はおわかりでしょうか。

（木野知課長）未実施の部分と、静岡市、千葉市、浜松市の制度の廃止の細かい理由まではなかなか難しかったのですが、いつごろ廃止したかだとか、そういったことについては調査しております。後ほど資料のほうでご提出するような形にいたしますでしょうか。

（山崎会長）次回でも結構です。

（木野知課長）現時点でわかる範囲ですぐに調べますので、ちょっとお時間をいただければと思います。

（山崎会長）ほかにいかがでしょうか。鎌田委員。

（鎌田委員）さっきから月25回という数値が出ていますけれども、25回というのはバスに乗った回数なので、外出した回数ではありませんよね。ですから、1日であるところを1往復すれば2回になります。バスを2本乗り継いでいけば、1日4回使うことになるので、そうすると月に5回外出しても、そういう使い方をするとならば25になってしまうわけですから、私はそんなに多い数ではないと思います。そういう意味で、さっきお聞きしたように、分布なり、使われ方のアンケートのもう少し細かいところを次回までに教えてほしいと思いました。

（山崎会長）恐らくバスの便のいいところと悪いところとかなり大きな差があるように思います。

（木野知課長）大変失礼いたしました。まず、今の鎌田委員からのご指摘の部分で、アンケートの詳細については、関係資料というものがございます。そちらの関係資料2に利用者アンケートの結果がございます。そちらの3ページをおめくりください。一番上の（2）「次の交通機関を8月におおよそ何回利用しましたか」、1往復を1回として数えますが、最終的には利用回数という形で算出しております。

す。例えば、市営バスに関しては週2回の方が13.7%と一番多く、次に利用しない方、無回答の方もいらっしゃいますが、その方を除いて週3回の方が10.7%、烏田委員からもご指摘があったとおり、肌感というところで、実際に利用されていない方、利用回数が少ない方もばらつきは確かに非常にあります。月1回の方、月2回の方もいらっしゃいますので、その方からすると、実際にそこまで利用していないのではないかという感覚をお持ちなのではないかと考えております。民営バスに関しましても、週2回が16%、週3回が12.1%という形になっております。

それから、先ほどご回答ができなかった事業廃止の関係です。まず、静岡市に関しましては、3年分のバスのプリペイドカードを70歳以上の方を対象に、1名について1枚交付すると。これは利用限度額が3000円の制度でございまして、こちらについては平成19年度に廃止したと聞いております。それから千葉市に関しては、敬老乗車券ということで、8000円分を交付いたしまして、利用限度額が8000円、これもやはり70歳以上の方が対象となっておりますが、平成20年度に廃止しております。最後に浜松市は、こちらも利用限度額が6000円、70歳以上の方を対象に、こちらはバスの交通カード、タクシー券だとか、針きゅうマッサージ券、ガソリン券など7種類から1種類を選択するという制度だったそうですが、平成29年度に廃止しております。以上でございます。

(山崎会長) ありがとうございます。ほかにございますか。烏田委員。

(烏田委員) まず、横浜市の敬老パスは、私はすごくいいと思っています。現状の金額がいいかどうかは別ですが、今の制度はすごくいいと思います。例えば、隣の川崎市の例が出ていますよね。ワンコイン・フリーパス方式。結構これは高いです。フリーパスが1カ月に1000円ですかね。年間にすると1万2000円です。それが嫌だという人は回数券か何かをもらいます。それが1回、半額の回数券です。それを使ってやっています。だから、どちらを使うかはやはりご本人たちが試算して、こちらがいい、あちらがいいというような使い方をしているようです。それから見たら、横浜市は雲泥の差です。これを維持していただきたいという前提でお話しているのですが、例えば、先ほどのお話は、15回でも既に横浜市では負担割合が大き過ぎるということです。これが仮に20回、25回という前提でやった場合、185億円です。利用者の負担金が今は20億円で、これを仮に倍にしたところで40億円です。そうすると、まだまだ足りないわけです。こういうことでやっても、大ざっぱに見て現状維持できるのかなど。要するに、見込みによっては現状維持ができないのではないかという心配をちょっと先走って懸念してしまっているわけです。

(山崎会長) いずれにしても相当な費用がかかり、それをどのように負担し合うのが公平かという話になるかと思えます。それから、一般市民の方にも低所得の方がたくさんいらっしゃいますし、放置しておく、経営を維持するためには結局220円の料金を上げるということにならざるを得ません。そうすると、市民の負担増になるということで、その辺をやはり公平に考えないといけない、高齢者みんなが弱者

ではありませんので。というような話になるのではないかと思います。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ、鎌田委員。

(鎌田委員) 今言われたことは非常に大事で、15ページの円グラフで、実態として25回あるので、それを前提にして考えると、利用者の負担は6.2%になっています。これをたとえ倍にしたところで、ある意味焼け石に水と言うとちょっと言い過ぎかもしれませんが、バス事業者の負担はそんなに変わらないですよ。バス事業者に173億円も負担させているというのはやはりおかしいですよ。だから、やはり市費をふやすと。市費をふやすということは税金から出すと見れば、みんなで負担しているということなので、それを考えると、どこまで出すのが妥当なのかという議論です。私は個人的に約100億円が200億円近くになっても効果が本当にあるというのが示せば、出していい額ではないかと思います。ですから、そういう意味では、さっき田高先生が言われたように、コスト・ベネフィットというか、ベネフィットのほうをもうちょっときちんと積み上げて、これだけ効果があるんだよということを何らかの形で見たいなと思っています。以上です。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。岡委員。

(岡委員) 日ごろバスに乗っていると、乗車券を見せますよね。そうしますと運転士さんがもう一回見せてくださいということで、何回も中断してはその方を見るという光景がものすごく多いです。ということは、運転士さんにもかなりの負担がかかっているのではないかといつも思っておりますし、その方が見せるまで後ろの方は並んで待っているのを結構見ますので、やはり確かな人数を調べるのにはIC化して、1年間でどのぐらい乗ったかという確実なものを、お金はかかっても将来を思えばそれをやらないと、人数に関しましてはいつまでも不透明だと思います。お金はかかりますが、やったほうがいいのではないかと思います。実際にそういう人数が出たら、きちんとした方針が強く打ち出せると思います。住民はこのまま続けてほしいですという気持ちで、とても相対することがあると思います。何か実態がないからです。IC化にして、必ずピッと鳴るとか、そうしたら運転士さんもその音で大丈夫かだと思います。双方の負担を考えますと、やはり最終的な結果が出る方法で持っていくほうがいいのではないかと、今の検討の中でつくづく思いましたので、よろしく願いいたします。

(山崎会長) IC化するに当たって相当費用がかかるというようなこともあって断念したということですが、既に実施しているところはどうだったのでしょうか。やはりお金をかけているはずですが。

(木野知課長) どちらかといえば関西のほうにIC化されているところが多くございまして、そちらについても調べたものがございまして、総じて費用としては横浜市のPASMO、Suicaエリアに比べると、実は安くできるような形になっております。といいますのも、いわゆるポストペイシステムといいまして、料金を後払いするようなシステムが関西のほうでは普及しておりまして、回数が把握できる

ようなシステムがもともとございました。そこに敬老パスの制度を導入するということとなりますので、コストとしては比較のお安くできるような状況になっております。しかし、こちらのPASMO、Suicaに関しましては、利用実績を残しておくというものの自体がない、いわゆる先払いでチャージしてそこから引いていただくという形になっておりまして、そこに利用回数の実績とかをとるとなりますと、新たな仕組みを導入することとなりますので、それだけ経費がかかるというような状況でございます。

(岡委員) できないことはないですね。

(山崎会長) わかりました。ほかにもございますか。次回の予定をお話ししていただけますか。きょうお話ししておかなければいけないことがあるかもしれませんので。

(木野知課長) 次回に関しましては、一番最後の25ページをごらんください。今、先生方にお話しいただいたものの課題を踏まえた検討の論点が23ページにございます。こちらについては後ほどご議論いただきますが、先に会長がおっしゃるとおり、今後の日程でございます。第2回は7月24日水曜日に、まず先ほどもお話のありました市民アンケートについてご議論いただきまして、それから、今回出てきた課題について、具体案の意見交換という形で考えております。

(山崎会長) ということでございます。そうすると、市民アンケートは前回は参考にしながら、どのような改善をするかということになりますでしょうか。

(木野知課長) やはり平成19年のあり方検討会するときにもアンケートを実施しておりますが、その後、平成23年にもアンケートを行っておりまして、そういったアンケート、それから他都市で行っていらっしゃるアンケート、こういったものを参考にしながら案を作成しまして、先生方にご議論いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(山崎会長) 委員の方には事前に送っていただけますか。

(木野知課長) さようでございます。

(山崎会長) ということでございますが、それでよろしいでしょうか。きょうのところは皆さん、これでよろしいでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) さっきのICカード化ですが、22ページに示されている経緯というのは、検討したのは平成21年6月で、もう10年前です。この10年の間にICカードの相互利用とか、いろいろなものが進化しているはずなので、多分、今、もう一回見積もるとこんなにかからないのではないかと思います。その辺も次回までに少し検討いただければと思います。

(山崎会長) ありがとうございます。それでは、次に進んでよろしいでしょうか。

(5) 検討の論点

(山崎会長) それでは、最後になりますが、検討の論点につきまして、事務局から

説明をお願いいたします。

(木野知課長) ありがとうございます。23ページをごらんください。5「検討の論点」の「課題を踏まえた検討の論点」でございます。今まで先生方にご議論いただいた内容も踏まえまして、まず①番、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、どのようにすればよいかといったこと、②番、先生方もおっしゃったように、現在は紙のパスを利用しておりました、正確な利用実績把握が困難であることについて、どのようにすればよいかといったところ、それから、田高先生、鎌田先生からもコスト・ベネフィットというお話がございましたけれども、いわゆる敬老パスの効果を示すためにどのようにすればよいか。これは②のIC化とも絡んでくるところかと思いますが、こういったことも検討の論点になってくるのではないかと考えております。

24ページをごらんください。先ほど申し上げた平成19年度のあり方検討会での議論の最終取りまとめを抜粋で記載しております。こちらは参考でございます。関係資料3に詳細な取りまとめがございますので、これは後ほどごらんいただければと思います。説明は以上でございます。

(山崎会長) ただいまの説明につきまして、ご質問・ご意見はございますか。では、次回はこういった方向で進めるということではよろしいでしょうか。田高委員。

(田高委員) 次回でもよろしいのかもしれませんが、この論点と予定される市民アンケートとの関係のイメージを、少しお伝えいただけますか。例えば、市民アンケートの対象と目的を少しイメージできるように。

(木野知課長) ありがとうございます。あくまで現時点での案でございますが、まず利用者の皆様に対しては、利用者アンケートを毎年行っておりまして、70歳以上の方でご利用されている方には申し込みの際にアンケートという形でご意向を確認しておりますので、それ以外の方々——例えば若年層の方、20歳以上の方だとか、さらに70歳以上の方であっても敬老パスを利用していない方については、利用者アンケートでは把握できませんので、そういった方も含めて、この敬老パスの制度についての認知だとか、敬老パスの現状についてどのようにお考えか、それは当然敬老パスをご利用の方とそうでない方と若年層の方と、さまざまなご意見があると思います。そういう方々も含めて幅広くご意見を伺うようなアンケートにしたいと考えております。

(山崎会長) それでよろしいでしょうか。

その他

(山崎会長) それでは、ご意見を皆さんからいただきましたので、その他につきまして事務局からお願いします。

(木野知課長) ありがとうございます。先の説明になってしまいましたが、25ページでございます。今後の日程でございますが、第2回については7月24日水曜日、

	<p>市民アンケートと具体案の意見交換の1回目を考えております。9月中旬には第3回として具体案の意見交換の2回目を予定しております。11月の中旬には市民アンケートと利用者アンケートの結果についてご議論いただきたいと思っております。最後に、11月下旬には第5回ということで、答申の案についてご議論いただきたいと考えております。それから、右下にございます米印にありますとおり、市民アンケートについては先生方にご議論いただいた上で、8月に実施予定としております。それから、利用者アンケートについては、これは毎年10月が一斉更新のタイミングでございますので、9月、10月に実施したいと考えております。それから、やはり幅広く今回はご意見を伺っていく必要があるというご意見もございましたので、利用者の皆様、交通事業者様からのヒアリングも実施していきたいと考えております。こちらについても委員の皆様にご相談させていただきながら行えればと考えております。説明は以上でございます。</p> <p>(山崎会長) ありがとうございます。</p> <p>閉 会</p> <p>(山崎会長) 本日予定の議事は全て終了いたしました。どうもありがとうございます。</p>
<p>資 料</p> <p>・</p> <p>特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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制度のあり方に関する検討専門分科会運営要綱 ・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 ・横浜市敬老特別乗車証条例（関係資料1） ・利用者アンケート結果（関係資料2） ・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） <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次回は7月24日に開催予定