

| 第4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11月14日（木）14時00分～15時50分 |
| 開催場所 | 横浜市技能文化会館 8階802大研修室 |
| 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、三上委員、山崎委員 |
| 欠席者 | なし |
| 開催形態 | 公開 |
| 議 題 | <p>審議事項</p> <p>(1) 利用者アンケート結果（速報値）</p> <p>(2) 市民アンケート結果</p> <p>(3) 三者負担の考え方</p> <p>(4) 対象者</p> <p>(5) 対象交通機関</p> |
| 決定事項 | |
| 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4回の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。司会の高齢健康福祉課の野澤でございます。よろしくお願いたします。</p> <p>議事に先立ちまして、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、会議冒頭から審議に入る前、局長挨拶までとさせていただきますので、ご協力のほどお願いたします。</p> <p>続きまして、定足数の報告をさせていただきます。現時点でご出席の委員は、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。なお、鎌田実委員は所用のため、おくれてのご出席となると伺っております。</p> <p>続きまして、会議の公開についてです。前回までと同様、今回の検討会も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も、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て掲載させていただきます。</p> <p>当専門分科会を傍聴される方にお願申し上げます。本日はお越しくさいます。会議の円滑な進行を図るため、受付でお渡ししました傍聴券の「傍聴される方へ」にある留意事項等について、ご協力をよろしくお願いたします。</p> <p>それでは、審議に当たりまして、健康福祉局長の田中よりご挨拶を申し上げます。</p> <p>（田中局長）皆様こんにちは。本日は本当にお忙しい中ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。この検討専門分科会は第4回目となります。残りあと</p> |

2回ということでございます。今回は市民アンケートを3万人に行ったものについて集計結果についてもまとめましたので、ご報告をさせていただきます。そしてあわせて、前回に引き続きまして三者の負担についてご議論を賜れればと思っております。前はフリーパス方式を中心にご議論を深めていただきましたが、今回は利用上限を設定する方式ですとか乗車の都度支払う方式について、幾つかいろいろな利用方式の中で大きく考えられる3点の中の残り2点ということで、ご議論いただいで深めていただければと思っております。

そのほか、対象になる方の要件ですとか、利用できる交通機関についてもアンケート結果等もでございますので、またヒアリング結果も含めてご検討いただければと思っております。前回までと同様、委員の皆様には幅広い視点から活発なご議論をいただければと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

(野澤係長) それでは、これ以降の進行につきましては、山崎会長にお願ひいたします。

審議事項

(1) 利用者アンケート結果 (速報値)

(2) 市民アンケート結果

(山崎会長) 皆さんこんにちは。それでは、次第に沿って議事を進行いたしますので、よろしくお願ひいたします。

まず2、審議事項(1)の利用者アンケート結果の速報値と、(2)市民アンケート結果につきまして、事務局から説明をお願いします。

(木野知課長) 担当課長の木野知でございます。座って説明をさせていただきます。資料の2ページをごらんください。今回の議事資料の目次でございます。今回は1番目の利用者アンケート結果の速報値から市民アンケート結果、3の三者負担の考え方で、今回は利用上限設定方式、都度支払い方式の試算、それから4の対象者として(1)の年齢制限、(2)の所得制限、最後に5の対象交通機関というものをご用意いたしております。

まずは1番と2番、それぞれのアンケート結果について説明をさせていただきます。3ページをごらんください。1、利用者アンケート結果、速報値でございます。1の調査概要でございますとおり、(1)調査方法といたしまして敬老パス一斉更新というものを10月に行っております。その前に納付書等とともに郵送の配付をさせていただいておりますので、利用者の皆様は区役所ないし郵便局で敬老パスを交付される際にアンケートも回収しているという状況でございます。

(2)の調査対象ですが、既にパスをご利用の一斉更新対象者、約40万人でございます。(3)調査期間は、9月2日～10月11日。送付資料といたしましては、アンケート、質問の回答用紙でございます。こちらについては、第2回のあり方検討会で内容についてご確認いただいたものでございます。

2の回答状況でございますが、(1)の回答数といたしまして、いわゆる対象が40万人と非常に膨大でございますから、10月25日の集計時点でございますが、5万件という形で速報値とお示ししたいと考えております。参考でございますが、30年度、前年度のアンケート回答数は16万8350件となっております。

4ページをごらんください。3の結果でございます。こちらの全ての回答の結果については関係資料1にございますので、後ほどごらんいただければと思います。数が膨大でございますので、全集計完了後の最終結果は第6回の検討専門分科会でご報告したいと考えております。

その中で問5、次の交通機関を8月、いわゆる集計した際の前月である8月におおよそ何回利用しましたかという形でお聞きしております。こちらについては乗合バスが、回答として1番多かったのが週2回、19.2%、週3回は18.6%となっております。次に市営地下鉄につきましては月1回が14.2%、次いでシーサイドラインについては5.5%という形で、月1回のご利用という形で回数が多くなっているというようなことがございます。

5ページをごらんください。今の回答について、8月におおよそ何回ご利用になったかというところについて、月平均利用回数というものを算出しております。こちらについては、乗合バスについては総計20.45回、年齢についてはそれぞれ70から74まで5歳刻みでそれぞれの利用回数を算出しております。市営地下鉄は7.57回、シーサイドラインは1.18回となっております。こちらについては、以前あり方検討会の中で平成30年度のアンケート結果をお示した際に、乗合バスについては25回でございました。今回は20.45回になっているわけですが、右下の点線の枠囲みに記載しているとおりに、30年度のアンケートでは市営バスと民営バスとで設問を分けておりましたが、今回のアンケートでは両者を分けておりませんので、回数が減ったと見込んでおります。

前回までは公民比率という形で市営バスと民営バスの比率についても確認したいという形で分けておりましたが、前回のあり方検討会の中でも、いわゆる市民の方からするとバスに乗るところに関しましては市営バスであろうと民営バスであろうといわゆる乗合バスには変わりはありませんので、設問について1つにまとめさせていただいたという状況でございます。ちなみに、地下鉄に関しましては30年度が7回、シーサイドラインが0.8回でございましたので、こちらは余り大きな差は見られない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。利用者アンケート結果の速報値の④でございます。月平均利用回数の区別を一覧で示しております。先ほどの乗合バスは、全体ですと平均が20.45回ですが、区によってばらつきがございまして、一番多い区が中区で24.14回、一番少なかったのが泉区が15.73回でございます。市営地下鉄につきましてもやはりばらつきがございまして、8駅でございます。都筑区が16.81回、一番少ないのが鶴見区で2.14回となっております。一番右側のシーサイドラインでございま

すが、一番多いのは13駅ございます金沢区で8.42回、少ないのは青葉区で0.15回となっております。以上が利用者アンケート結果の速報値でございます。

続きまして7ページをごらんください。市民アンケート結果の①でございます。1の調査概要にございますとおり、(1)調査方法については郵送、郵送回収となっております。(2)の調査対象は20歳以上の市民3万人の皆様でございます。(3)調査期間は8月20日から9月3日まで約2週間設けておりました。(4)でございますが、送付資料といたしまして、制度の現状に関する説明資料、それからアンケート質問用紙と回答用はがきでございます。こちらについては、第2回のあり方検討会で案という形でお示しさせていただきまして、委員の皆様からご指摘いただいたものを反映させていただいて、実際にアンケートの資料を3万人の皆様へ送付したというような状況でございます。2の回答状況ですが、(1)の回答数、回答率については、回答数は1万381件、回答率は34.6%でございました。

8ページをごらんください。3、結果でございます。こちらと同じように関係資料2に全体版の細かい回答の内容がわかるものがございますので、そちらは後ほどごらんいただければと思います。今回はこちらの部分を抜粋したものを説明させていただきます。

問1の年齢でございますが、全体の回答率は34.6%ですが、年齢層によって回答率に差がございまして、一番高かったのが70歳～79歳、いわゆる制度の対象の当事者の皆様へ回答率として60.7%となっております。続いて60歳～69歳の方という形で、年齢層が70歳に近づけば近づくほど回答率が高いというような状況でございます。

その下の米印にございますとおり、年齢層ごとに回答率に差がございまして、問17～問22、この問17というのは利用者負担等、制度のあり方をお聞きする項目でございます。こちらについては後ほどご説明しますが、ウエイトバック集計を行っております。こちらのウエイトバック集計でございますが、下にございますとおり、回収されたサンプルを母集団の構成に合わせて集計する方法でございます。母集団と回収サンプルの構成比が異なる場合に、属性の抽出率や回収率の違いを補正して母集団の構成比を復元する場合に使用します。今回の調査に関しましてもウエイトバック集計を行うことが妥当との見解を専門業者から得ております。

それでは、9ページをごらんください。2のアンケート結果の③でございます。まず問7の主な移動手段でございます。こちらについては全年齢の方にお答えいただいた中で移動手段として一番高かったものが、真ん中にあります公共交通機関のバスでございまして、49.5%となっております。その下のところのクロス集計で問14、敬老パスの有無。敬老パスのありの方についても、公共交通機関のバスの回答が63.6%と一番高くなっております。

続きまして10ページをごらんください。問8のバスの利用回数でございます。先ほどの問7の主な移動手段でバスとお答えいただいた場合に、このバス利用回数に

についてお答えいただくという形でお聞きしております。これはやはり調査の時点で直近の7月の利用回数をお聞きしております。こちらについては全体で回答数として一番多かったのが、週3回の20.6%、次いで週2回の17.7%となっております。こちらでもクロス集計で敬老パスのあり・なしについて確認したところ、敬老パスありの方については週3回で23.8%が最も高く、次いで週2回の20.6%となっております。

こちらについて一番下の米印で月平均利用回数、先ほどの利用者アンケートと同様に月平均利用回数を算出しております。この算出の仕方ですけれども、例えば上のところで週1回となっていれば往復でご乗車になっているであろうと週2回とカウントして、月に週が4回あるということで掛ける4で、週1回のご回答であれば月に8回ご利用いただいているという形でカウントしたものでございます。

その結果、下にございます、全体でいいますと月平均利用回数が27.6回ですが、敬老パスのありの方になりますと25.9回となっております。こちらですけれども、右側の点線にございますとおり、主な移動手段がバスであると回答した中での平均利用回数でございますので、回数については先ほどの利用者アンケートの20回よりも多くなっておりますけれども、回数が多くなっているのではないかと考えております。

11ページをごらんください。問17の利用者負担についてでございます。こちらについては、一番右側のところの単純集計を先に説明しますが、利用者負担をふやすべきだと思うという回答が35.6%、次いで現行水準を維持すべきだと思うという回答が35.3%となっております。その左側のウエイトバック集計でございます。これは若年層の方々の回答も同じようにウエイトバック集計をした場合に、そうなりますと利用者負担をふやすべきだと思うという回答が一番高く39.6%、次いで現行水準を維持すべきだと思うという回答が31.5%となっております。

次いで問18の市費負担でございます。こちらでも先に単純集計について説明しますが、一番高かったのが現行水準を維持すべきだと思うという回答が40.8%、次いで市費負担・市税負担を減らすべきだと思うという回答が22.8%でございます。こちらでも同様にウエイトバック集計をしますと、現行水準を維持すべきだと思うという方が少し下がりました38.8%、次に市費負担・市税負担を減らすべきだと思うという回答が少し上がりまして25.7%となっております。

次に12ページをごらんください。問19の利用者負担の支払い方でございます。こちらでも先に一番右側にある単純集計について説明をさせていただきますが、一番高かったのが、乗車回数にかかわらず所得に応じて一定の負担額を支払うほう、応能負担がよいという回答が36.1%で一番高くなっております。こちらをウエイトバック集計いたしますと、一番高いのが同じように応能負担がよいという回答が32.8%、少し単純集計よりも下がるような形になりますが、次いで真ん中にある応能負担、応益負担の仕組みを組み合わせたほうがよいという回答が29.3%、同じく

27.6%で応益負担がよいという、この三者がほぼ横並びになっているというような状況でございます。

それから問20、対象年齢について。こちらはウエイトバック集計も単純集計も今のまま70歳以上でよいという回答が一番多く、ウエイトバック集計では62.5%、単純集計では63.9%となっております。

13ページをごらんください。問21の所得制限についてでございます。こちらウエイトバック集計、単純集計が余り変わらず、所得制限を設けることもやむを得ないと思うという回答がウエイトバック集計で62.7%、単純集計で61.0%となっております。それから、その下のところの問22、対象交通機関について。こちら今のままでよいという回答がいずれも高く、ウエイトバック集計では69.3%、単純集計では71.6%となっております。14ページをごらんください。これまでの市民アンケート結果を踏まえた論点整理の資料でございます。割合は、いずれもウエイトバック集計の結果でございますが、まず①利用者負担については、減らすべきが9.8%。現行水準を維持すべきが31.5%で、合計するとふやすべきではないという意見が41.3%となっております。一番多い、利用者負担をふやすべきだと思うという39.6%と拮抗しているような状況でございます。

一方でその下の②番、市費負担・市税負担については減らすべきが25.7%、現行水準を維持すべきが38.8%で、合計するとふやすべきではないという意見が64.5%となっております。一番上にあります市費負担・市税負担をふやすべきだと思うの13.2%に比べ圧倒的に多いというような状況でございます。

その下の星印にございますように、論点として、以上の①番・②番の結果について両立させるにはどう考えるかについて、ぜひご議論いただきたいと考えております。事務局からの説明は以上でございます。

(山崎会長) ありがとうございます。ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問・ご意見はございますでしょうか。いらっしゃいませ、鎌田委員。

(鎌田委員) 遅刻してしましまして済みません。最初のほうでご説明があったのかもしれませんが、回答数が10月25日時点というので5万と書いてあるのですけれども、これは前年に比べるとかなり違う数値で、今後まだふえるという途中集計なのでしょうか。それとも今回はこれが全体になるのでしょうか。それが大きく変わったのであれば、何か要因があれば教えていただければと思います。

(木野知課長) 利用者アンケートにつきましては、先生がおっしゃるとおり、今回も40万人の方、前年度とほぼ同じくらいの方々にいわゆる一斉更新という形でパスをお渡しする際に、アンケートについてもご提出ということを考えておりますので、恐らく前年度と同様に16~17万件くらいそろうのではないかと考えております。ただ、大変申しわけございませんが、どうしても10月11日までにご回答いただいたもので、全て集計になりますと事務作業がまだ追いついておりませんで、まず5万件で集計させていただいて、今回の会議に間に合わせたという形でございま

す。実際には恐らくそのぐらい、16～17万件の回答が来ると思いますので、そちらについてはまた改めてあり方検討会でご報告したいと考えております。

(鎌田委員) それとあと、アンケートの実施時期も前年とほぼ同じくらいのタイミングと置いていいのでしょうか。利用回数が前年と多少傾向がずれているなというように受けとめたのですけれども。

(木野知課長) おっしゃるとおり、実施時期に関しては毎年10月が一斉更新でございますので、この利用者アンケートの実施時期については毎年この時期というところで変わらない形になっておりますが、バスの利用回数に関しては確におっしゃるとおり30年度は25回だったわけですけれども、今回は市営バス、民営バスを分けずに乗合バスという形でご質問させていただいた結果、いわゆるダブルカウントがなくなったがために、回数としては少し減ったのかなと分析しております。

(山崎会長) ほかにございますか。八郷委員。

(八郷委員) 2つございまして、まず初めに市費負担についてでございます。このアンケートの調査の目的は、2回目の会議のときに鎌田先生がおっしゃったとおり、市費の負担がふえますということばかりがクローズアップされたアンケート内容でございましたので、このようになるのは当然の結果だと思っております。論点の1つとして、バス事業者の負担割合が多いということが抜けているのではないかと。私もアンケートを見てみましたが、最後のほうに非常にわかりやすく書いてあります。これではちょっと、この結果から何も、バス事業者についてはどうすればよろしいのでしょうかと、非常に残念な結果になったと思っております。

それから利用者負担回数ですが、実は市民アンケートのほうが先なのです。それで利用者アンケートが後になります。わずか2カ月の間に2回実施したということで、市民アンケートのほうは25～26回ということで大体変わりません。その後実施された利用者アンケートは1回出しているのですが、また2回目かよという話になりますと、どうしても煩瑣になりますし、ある程度力を抜くといえますか、誰しもそうだと思いますけれども、同じものを2回回答するのはいかがなものかということです。民営と公営を分けたという言い方をされましたけれども、そうではなくて同じことを2回聞かれたから最後のほうは低くなったのではないかと、私は勝手ながらそういう認識でおります。

(山崎会長) 八郷委員のコメントについて何か補足はございますか。

(木野知課長) 恐れ入ります。本来であれば先にお配りしておくべきで大変恐縮なのですけれども、市民アンケートは今回、第2回のあり方検討会の中でご議論いただいて修正させていただいてお配りしたチラシ、それと実際の質問項目がございまして、それを今、委員の皆様のお手元にお配りしますので、ちょっとお待ちください。

恐れ入ります。まずチラシの部分でございます。これは第2回のあり方検討会で委員の方々からご意見をいただきまして、まずこの敬老パス自体の制度の役割と期

待される効果の部分が抜けているという形のご指摘もいただきましたので、まず最初にその部分の効果について打ち出しをさせていただいたところがございます。

それから、カラーのチラシの中をおめぐりいただきまして、今回特に前回の平成19年度のあり方検討会よりも分野として大きくなっている部分が、右下のところの交通事業者様のご負担、運営へのご協力に関してです。特にあり方検討会の中でもこの部分が大変議論になっているところがございますが、右下のところ、バス事業者様のご負担の部分が、月15回であれば220円の単価のうち85円ご負担いただいているのですが、実際には15回以上乗っていらっしゃるということで、その当時の利用者アンケートの中で25回という回答がございました。その部分について仮に25回となれば、バス事業者様のご負担は220円のうち139円ご負担いただいている。割合でいきますと右下のところがございますが、63.2%バス事業者様にご負担いただいているという形で記載をさせていただいたところがございます。委員ご指摘のとおり、確かに市費の部分についても右上のところ、仮に135円で25回ご乗車の場合には、これだけ市費負担がふえますという形で記載はさせていただいております。

それからもう一つ、実際の質問項目でございます。こちらについても3ページをおめぐりください。敬老パスの経費負担についてご質問いただく際に、チラシを見ただけでも大丈夫なのですが、チラシ以外にいきなり質問項目からお答えいただく可能性もございますので、こちらについて改めて敬老パスの経費負担についてお尋ねしますという形で、先ほどのチラシの部分を再度掲載させていただいたというようなところがございます。

説明は以上でございます。

(山崎会長) 八郷委員、よろしいですか。

(八郷委員) もう今さらですから不安は非常に残るのですが、この問いにしても市費負担、それから利用者負担は書いてございますが、バス事業者の負担が最高ですと6割以上あります。それについてどうしたらいいですかという項目もないですから、それはそうなりますと、聞いていませんから市費をあれすべきだと。

(山崎会長) 聞いてほしかったということですね。

(八郷委員) 今さらながらですが。

(山崎会長) わかりました。ほかに。田高委員。

(田高委員) スライドの14枚目の論点整理のところについてなのですが、利用者負担についても市費負担についても現行水準を維持すべきであると答える者の割合を、そうでない者と足し上げるというこの考え方というのでしょうか、つまり、このような選択肢があるときに、維持すべきであると答えた者は、ふやすべきでもないし減らすべきでもないと答えた人たちであるので、いずれか一方に足し上げてその意見を集約するというのは、もしかすると結果をゆがめた解釈になりかねません。これが成り立つのであれば、他方との組み合わせも成り立つということになって、結果ががらりと変わってしまいます。ですから、現行水準を維持すべきと

いう考え方をいずれかに足し上げるという上での論点を、すなわちこれを両立させるといったときの考え方は慎重であるべきかなと思いました。

(山崎会長) 仮に利用者負担も市費負担も現状のままということになりますと、バスの利用者は高齢化とともにふえますよね。そうすると事業者の負担がもっと重くなるということです。ですから、このアンケートのとおりには、実際には敬老パスを運営できない。

(八郷委員) いや、それは。

(山崎会長) それはそうだと思いますが、ほかにご意見はございますでしょうか。岡委員。

(岡委員) そもそもこの会議が実施されておりますのは、市費も事業者負担も多くて、この先やっていけないというSOSから始まった会だと思います。現行のままになりますと、これから全く改革の余地もないというところで、今までどおりということは現行負担でできないと思います。それを変えていく会議でございますので、誰しもが、現行は夢のようなパスですし、それがいいと言うのは当然だと思います。でも、それによって事業者さん、市費の負担も出てきておりますので、やはり使っているものは少し考え方を変えていかないと長続きしていかないような敬老の制度になるかと思えます。ですから、これはアンケートですから、いい結果が出ていくのは当然だと思います。でも、それは別として、では、どのような負担をお互いにしたらいいかということ冷静に考えていくべきだと思っております。アンケートはアンケートとして受けとめておくのがよろしいかと思えます。

(山崎会長) 田邊委員、いかがですか。

(田邊委員) 私もそう思っています。今後、高齢者がすごく増加してくる、いきなりずっと上がってくるということも目に見えていて、このままいけば大変な負担増になるということはわかっているわけで、今までのデータからも非常によくわかっております。アンケートの中でもそうはいえ、そのようにお答えになっている方もいらっしゃるし、私は野庭団地にヒアリングに行ったときも、ご利用者の中から、所得制限を設ける形にしたとしても何らか考えないとこのままでは維持できないのではないかという声もたくさんお聞きしました。ここはぜひ、このアンケートはアンケートということにして、もう少し将来的に継続できる方向で物事を考えていったほうがいいのではないかと思います。

(山崎会長) 烏田委員、いかがですか。

(烏田委員) これまでの議論の中での話と然程の違いはなく、アンケートの制度を考慮すると特に意見はありません。

(山崎会長) よろしいですか。三上委員いかがですか。

(三上委員) 私は、アンケートの結果は非常にバランスのとれた常識的な結果が出ていると思えました。その背景には、どのような答えにしても、この敬老パスは今後も継続してもらいたいという気持ちがそれぞれの数字ににじみ出ているなど思い

ました。先ほどほかの委員からもご指摘がありましたように、持続可能な制度にするためには、現行のまま継続するのは厳しい状況です。どこか我慢することは我慢をしながら、この事業を継続するためにはどのような方法があるのかというのを、この分科会で1つの案にまとめるのは難しいと思いますので、幾つか並記する形で、こういう方法もあります、こういう方法も考えられますということで、多くの委員の意見を集約していくのがいいのかなと思いました。

(山崎会長) 鎌田委員。

(鎌田委員) 今いろいろご意見が出ているように、アンケートはアンケートとして受けとめるしかないです。やり方そのものも、前に私が申し上げたように、市の負担が多くなると困りますというメッセージが強く出てしまっている感じがしているなというのがあります。将来、対象人数がふえてというものも確かにあるのですが、現状で八郷さんが言われている、事業者の負担がこんなにあるということ自体がまず問題だと思っていて、このままいってしまったらどうなるかというリスクをまずちゃんと整理する必要があります。

バス事業者、バスだけではなく交通事業者に負担を強いることは、いずれバスが減便したり、路線廃止したりするリスクを当然考えないといけません。それから今度、利用者負担をどんと上げると外出がしづらくなって、家に閉じこもりがちになると医療費が増大するというリスクもあります。それから、今の形の延長線でいくと市の負担もふえるというリスクもあります。そういうリスクを全部並べて、どうバランスをさせるかというのが多分議論なのかなと思っています。

ですから、そのリスクを全部アンケートの記入者に伝えて答えてもらっているわけではないので、余りこれに振り回される必要はないと私は思っています。やはり将来起こり得るリスクをどう捉えてどうするのが市民にとって、あるいは市にとって、交通事業者も含めていいのかと。そこを考えていく、答えを出していくのがこの会のミッションなのかなと考えています。以上です。

(山崎会長) ありがとうございます。アンケートにつきましては一通りご意見をいただいたので、次に移らせていただいでよろしいでしょうか。

(3) 三者負担の考え方

(山崎会長) それでは次に、2の審議事項、(3) 三者負担の考え方に移ります。事務局から説明をお願いします。

(木野知課長) では、15ページをごらんください。3、三者負担の考え方、応能負担と応益負担でございます。まず上のところ、応能負担、フリーパス方式については、前回第3回で試算内容等についてご説明させていただきまして、ご議論いただいたところでございます。今回はその下の太枠で囲っているところでございますが応益負担、他都市で申し上げますと札幌市、仙台市で採用されている利用上限設定方式。札幌市でいいますと、利用者の納入金に合わせて、それぞれその金額で利用

が可能というような制度でございます。もう一つが都度支払い方式。いわゆるワンコイン方式といわれているものでございますが、こちらについては大阪市、神戸市で採用されているものです。大阪であれば50円負担、神戸市であれば大人料金の半額110円が上限とされています。下の矢印にございますとおり、今回は利用上限設定方式・都度支払い方式に着目して試算してまいりました。そのご説明をさせていただきます。

16ページをごらんください。今回アンケート結果も出ましたので改めて、先ほどご説明したとおりですけれども、市民アンケート結果の中ではウエイトバックした結果としては応能負担がよい、応益負担がよい、その組み合わせがよい、いずれも約3割程度のご回答という形になっております。

17ページをごらんください。こちらは、先ほどお話しも出ました利用者ヒアリングでの主な意見でございます。(1)の応能負担がよいというご意見としては、「支払い金額が少々高くなってもこの制度、フリーパスを続けてほしい」というご意見。それから、「応能負担はよい。使わないと損かもしれないが、決められた手続きで支払えばよい。あとは自由に使える。応益負担の場合はあとどれくらい乗れるか自分で管理しないといけない。私たちの年齢ではそれがうっとうしくなる。結果的には表に出たくなくなる」というご意見。それから、「利用回数が多くて所得が少ない人は応能負担がよい。低所得の方のことも考えてもらえるとありがたい」というご意見です。

18ページをごらんください。今回、特に細かく分析いたしました。応益負担がよいというご意見については、「月に2～3回しか利用していないという人もいますので、神戸市のように応益負担もいいかなと思う」というご意見。それから、「利用回数に差がある」と。これは利用者ヒアリングの中で、さまざまな皆様のご利用回数についてお話になった結果でございます。「少ない人は2～3回、多い人は25回、差があるなら考えないといけないと思った」というご意見。それから、「利用者負担を払えば幾らでも使ってもいいというものは考えたほうがいいのか。ある程度使ったら頭打ちにして、残りは実費で払ってもらおうとか」というご意見でございました。

19ページをごらんください。(1)利用上限設定方式の試算でございます。今回は9パターンに分けて試算をしてまいりました。①、②、③にございますとおり、まずバスの乗車単価について、通常運賃の220円。それから、いわゆる現在の平均乗車運賃といわれています164円というお話でございましたが、切りがよく165円。それから、135円というのは、現在のバス事業者様にお支払いしている交付金の単価でございます。こちらが3パターンございます。それから右側に移りまして、全交通機関の乗車回数を月25回、20回、15回の3パターンで試算してまいりました。ですので、3パターン掛ける3パターンで9パターンご用意をしております。それから、一番下にございますとおり、交付者数の増には対応する必要がありますの

で、利用者負担額の増額として仮に1.3倍という形で置かせていただきました。

20ページをごらんください。利用上限設定の試算。この後細かく説明させていただきますが、先ほど申し上げたような9パターンがそれぞれ市費負担、それから利用者負担、それから事業者負担で、どのような形の推移になるかということで1つにまとめたグラフでございます。

まず市費負担でございますが、現状の令和元年度は市費負担が約100億円、令和2年度には、このままいきますと113億円と見込んでおります。こちらについて一番大きく負担がふえるパターンとしては一番上の①番で、バスの単価が220円、全交通機関月25回を上限とするという案でございますが、令和3年度には165億円ほどになると見込んでおります。一方で一番下のところ⑨番、バスの単価が135円で月15回を上限とするというものですが、そうなりますと市費負担については令和3年度に60億程度に下がるという案でございます。現行の令和元年度と負担がほぼ変わらないと予想しているものが、右側でいきますと⑤番、⑦番、③番あたりがその試算になってございます。仮に⑤番になりますと、バスの単価が165円、全交通機関月20回を上限とするという試算で、その場合には、令和3年度には105億円の市費負担という試算をしております。

それから、21ページをごらんください。平均の利用者負担でございます。こちらについては令和2年度、現在もそうですけれども、平均の乗車運賃が年4900円でございます。こちらの金額を1.3倍に値上げするという方式ですので、令和3年度には約6400円となっております。こちらについては、9方式全て1.3倍に値上げをするという前提ですので、どの方式でも同じような折れ線グラフになっているというような状況でございます。

22ページをごらんください。バス事業者様の負担の推移でございます。こちらについては令和元年度、25回ご乗車という想定で試算をしておりますが、バス事業者様のご負担が173億円、令和2年度には178億円と試算をしておりますが、令和3年度になりまして例えば一番下のところ、①番、④番、⑦番はいずれもバスの単価を220円という前提にしておりますので、バス事業者様のご負担はゼロというふうに計算しております。一方で、バス事業者様のご負担がある中で一番負担が大きいものとしては③番、バスの単価を135円で、上限を25回とした場合。その場合にはグレーの折れ線グラフで、令和3年度に64億のご負担と試算しております。その負担の中で一番小さいものが⑧番でございまして、バスの単価165円で、月15回を上限というものについては、令和3年度に約29億円という形で試算をしております。

23ページをごらんください。9パターンについて、それぞれ簡潔に説明させていただきます。まず①、バスの乗車単価が220円で、全交通機関の乗車回数が月25回を上限とし、利用者負担は1.3倍、これは9パターン全てに共通でございます。この場合の下前提条件でございますが、これはどの方式にも共通することですが、括弧書きに記載しておりますとおり、あくまで試算でございます。設定次第で数字が変

動することに留意する必要があると考えております。

2つ目のポツにございますとおり、バスの単価220円、その下、交付者交付者1人当たりの月利用上限回数を25回としまして、各交通機関の月の平均想定利用回数は次のとおり仮定しました。バスについては21回、地下鉄が3.1回、シーサイドラインが0.9回。補足にございますとおり、全体の月乗車回数を25回としまして、それを30年度の決算額で案分いたしました。そうしましたところ、バスに関しては21回、残りの4回を地下鉄とシーサイドラインで案分をした結果、今ご説明したような回数で試算をしております。

ただし、令和元年度の先ほど申し上げた利用者アンケートでは5万件でございますが、こちらに基づきまして各交通機関の利用上限回数未満を考慮して試算すると。これは細かくは別紙に書いてございますが簡単に申し上げますと、上限回数は例えば今回では25回ですが、現在も25回以上乗車している方もいらっしゃいますので、その方々は25回上限足切りという形で試算をしています。一方で25回まで至らないような、先ほどの利用者ヒアリングでもございましたが、月に2～3回しかご利用されていないという方もいらっしゃいましたので、そういった方々については上限があったとしても少なくともご利用という形で試算をしております。

その次のところ、実際のバスの月乗車回数については、令和2年度以前は25回、令和3年度以降は今申し上げたような分布のとおりという形で仮定をしております。それから、下から2つ目のポツ、利用者負担額の増額により交付者数は減少と見込んでおります。令和3年度に交付率が3ポイント減少する。これは補足にございますとおり、20年度に平均1.3倍の値上げをしております。このときの交付率が2.6ポイント減少しましたので、これを参考に3ポイント減少といたしました。最後に、事務費は除外しております。

以上のような試算をしましたところ、24ページをごらんください。令和3年度には、先ほど申し上げたとおり交付率が下がりますので、一時的に令和元年度に比べて交付者数が下がります。一方で事業費に関しましては、全体で191.8億円、そのうち市費負担が165.5億円、利用者負担は26.3億円、平均利用者負担が6362円。この利用者負担に関しましては、先ほど申し上げたとおり、利用者負担を1.3倍で9パターン全てで試算しております。ここの部分はいずれの方式も変わらないというふうなものでございます。

25ページをごらんください。バス事業部分のみの試算について、バス事業者、市費、利用者のそれぞれの割合についてご説明している資料でございます。令和3年度の部分をごらんください。こちらはバス事業者の負担がゼロ、市費が142.1億円、利用者が22.6億円で0%と、市費86.3%、利用者13.7%となっております。このバス事業者がゼロとなっているものは、現在のバス単価220円掛ける乗車想定回数全体の全交通機関で25回という形で、全ての交付金を利用者負担と市費負担でお渡しするという想定なのでゼロと置いております。

26ページをごらんください。パターンの②でございます。こちらについては、先ほどのパターン①と異なっている部分が、バスの乗車単価を165円としたものでございます。それ以外については、先ほどご説明したところから一切変わっていないというような試算でございます。その場合の試算結果が27ページでございます。令和3年度には、事業費が150.6億円、市費124.3億円ということで、先ほどよりもバス事業者様にご負担いただく部分がございますので、事業費、市費それぞれ下がっているというような状況でございます。

それがわかるのが28ページでございます。令和3年度にはバス事業者様のご負担が41.2億円。これはいわゆる乗車運賃の220円とバスの乗車単価としてお渡しする単価が165円でございますので、その差額の55円分は事業者様にご負担いただくという形で残る負担でございます。その場合、市費は102.0億円、利用者負担については21.6億円ということで、バス事業者25%、市費61.9%、利用者13.1%という割合になります。

29ページをごらんください。③のパターンについては、先ほどと異なっているのは、バスの乗車単価が135円に変わったという部分のみでございます。前提条件の上から2つ目、バス単価を135円とするというところだけ変えております。その場合の試算結果が30ページでございます。令和3年度の事業費については128.1億円、市費負担が101.8億円という形になっております。

31ページをごらんください。こちらにもバス事業部分のみの試算でございますが、令和3年度にはバス事業者様のご負担が63.6億円。この負担は220円引く、我々どもからお支払いする135円単価の差引きの85円分の負担がバス事業者様に残るという試算でございます。その場合、市費としては80.3億円、利用者20.8億円ということで、バス、市費、利用者のそれぞれの割合は38.6%、48.8%、12.6%という割合になります。

32ページをごらんください。最初の①パターンから変わっているものが、バスの乗車単価は220円ですが、全交通機関の乗車回数、先ほどまでは25回でしたが、こちらを20回にしたものでございます。変わっているところとして上から3つ目のポツのところ、交付者1人当たりの月利用上限回数を20回としまして、各交通機関の月の平均利用想定回数は、次のとおりバス17回、地下鉄2.3回、シーサイドライン0.7回という形で案分をしております。こちらについても「ただし」にございますとおり、利用者アンケートに基づきまして、各交通機関の利用上限回数未満の方もいらっしゃいますので、その方々は少なくご利用という形で試算をしております。それ以上、例えばバスでいえば17回以上ご利用の方については17回で打ちどめという形で試算をしております。その試算結果が33ページでございます。令和3年度には事業費が166.9億円、市費負担が140.6億円という形になります。

34ページをごらんください。こちらにもバス事業部分のみの試算でございますが、バス乗車単価については220円でございますので、バス事業者様のご負担はゼロという

形になります。市費については122.8億円、利用者23億円という形になっております。

35ページをごらんください。パターンの⑤でございます。先ほどの④と異なるのは、バスの乗車単価を165円にしたものでございます。前提条件の上から2つ目、バス単価を165円とするという部分以外は④と変わらないという試算でございます。

36ページをごらんください。令和3年度制度改正したとして、その場合の事業費は130.5億円、市費が104.2億円という形になります。

37ページをごらんください。バス事業部分のみの試算でございますが、こちらについてはバス事業者様のご負担が令和3年度制度改正したとして36.4億円。これは今までもご説明しているとおおり、220円から165円を引いた55円分の負担がバス事業者様の負担として残るといった形になります。市費87.3億円、利用者22.0億円、その場合の負担割合は、バス事業者25.0%、市費が59.9%、利用者が15.1%という割合になります。

38ページをごらんください。先ほどの④、⑤と異なるのが⑥、バス乗車単価について135円とした場合、ここの部分だけ試算を変えているというのがパターンの⑥になります。その場合、39ページをごらんください。令和3年度には事業費が110.6億円、市費負担が84.3億円という形になります。いずれも先ほどの事業費よりも下がっていますが、その理由は40ページでございます。バス事業者様のご負担、こちらの部分が令和3年度には56.3億円となりまして、今回バス乗車単価を135円で試算しておりますので、220円から135円を引いた85円分の負担が残り続けると。その際に市費は68.2億円、利用者21.3億円ということで、割合としてバス事業者38.6%、市費46.8%、利用者14.6%となります。

41ページをごらんください。利用上限設定方式のパターンの⑦でございます。これが最初の①と異なる部分は上のところで、バス乗車単価220円は変わりませんが、全交通機関の乗車回数を今度は15回という形で試算したものでございます。今までの前提と異なるのが、前提条件の上から3つ目のポツです。交付者1人当たりの月利用上限回数を15回としております。その際、バスは13回、地下鉄1.6回、シーサイドライン0.4回という形で試算をしております。

その際の試算の結果が42ページでございます。令和3年度に事業費が130.3億円、市費104.1億円、そういった形の事業費としては、月15回の上限でございますので、事業費全体が今までのご説明よりも少し下がるという形になります。43ページをごらんください。バス事業者様のご負担は、令和3年度にはこの部分はゼロ、これはバス乗車単価を220円で置いておりますので、バス事業者様の負担はゼロという形になります。その際に市費は92.2億円、利用者23.3億円という形になります。

44ページをごらんください。パターンの⑧でございます。先ほどの⑦と異なるのは、バス乗車単価が165円という形で置いている部分でございます。その際の試算としては45ページでございます。令和3年度、事業費が101.5億円、市費75.2億円とい

う形になります。その際のバス事業の部分の割合としては46ページをごらんください。バス事業者様のご負担が28.9億円ということで、220円と165円の差額の55円分をご負担いただきますので、割合としてバス事業者25%、市費55.6%、利用者19.4%という割合になります。

47ページをごらんください。利用上限方式9パターンの中でございまして、もうしばらくご辛抱ください。バス乗車単価を135円としたという部分が、先ほどの⑧と異なっております。その際の試算ですが、48ページをごらんください。事業費、令和3年度には85.7億円、市費が59.5億円という形になります。49ページをごらんください。その際のバス事業部分のみの試算でございまして、バス事業者様のご負担が令和3年度に44.6億円、これは今までも説明しましたとおり、220円と135円の差額の85円分をバス事業者様にご負担いただくということで試算している資料でございまして。その際の負担割合としては、バス事業者が38.6%、市費42.5%、利用者18.8%という割合になります。

50ページをごらんください。都度支払い方式の試算、こちらは6パターンの試算をさせていただきました。まず上から3つ目、①、②、③、こちらについては都度、利用者様の乗車の度にご負担いただく金額を110円、いわゆる小児運賃、半額の110円という形で設定させていただきました。220円のうちの110円を利用者様にご負担いただきますので、残りのご負担をどうするかということで、①番は全て市費で110円ご負担させていただきます。②番は、残る110円を市費と事業者様で折半させていただきます55円ずつ負担させていただきます。③番は、110円を利用者様にご負担いただいて25円市費でご負担、これは110円と25円を足して135円という考え方で、残りを事業者様にご負担いただくという3パターンです。この場合に、全交通機関の月の乗車想定回数を10回という形で試算しました。これは都度支払い方式を行っている他都市の利用回数から試算をさせていただきました。

それから、その下の④から⑥番、これは利用者様のご負担をその都度ご乗車の度に50円ご負担いただくという試算でございまして。その際、220円との差引きをどうするかということで、全て市費で賄う場合は170円が市費。それから、市費で115円を負担し、市費と利用者様で合わせて165円という、いわゆる平均乗車運賃を賄い、残りの55円を利用者様にご負担いただくという方式。最後、⑥番については、利用者55円、市費85円の合わせて135円を現行と同じような形で負担させていただきます、残りを事業者様にご負担いただく方式。こちらについては、50円と上の利用単価よりも安くなっておりますので、他都市等を参考に全交通機関の月乗車想定回数を12回という形で試算をさせていただきました。

その場合、51ページをごらんください。こちら先ほどの利用上限設定方式と同様に、折れ線グラフで推移を比較できるような形で資料を作成させていただきました。市費負担の年額でございまして。この枠組みで困ってございまして、この都度支払い方式については、あくまで仮定の乗車回数。例えば月10回とか22回とか、

これは仮置きした場合の市費負担額を示しておりますので、実際のお客様の利用回数によって増減をすることについては注意が必要と考えております。

その際の市費負担額ですが、令和元年度には100億円、令和2年度には113億円と試算しておりますが、それが一番高くなるのが④番。バス乗車単価は、利用者50円、市費170円、事業者ゼロで、月12回想定というものが、令和3年度には163億円、一番少ない試算としては③のパターン。乗車のたびに110円ご負担いただき、市費25円、事業者85円、月10回想定。こちらについては一番下の折れ線グラフで、令和3年度には62億円を見込んでおります。

52ページをごらんください。今度は平均利用者負担でございます。こちらについても同じように利用回数によって増減いたしますので、あくまで試算の結果と読んでいただければと思いますが、①番から③番についてはいずれも利用者負担110円で乗車回数を10回で見込んでおりますので、その際は令和3年度に1万2000円を超えるという形で試算しております。一方でその下のところ、④番から⑥番は1回当たり50円の試算でございますので、その際には令和3年度から平均の乗車運賃、もちろんたくさん利用される方であればそれだけご負担いただく形になりますけれども、その際の平均の利用者負担については6000円を少し超えるという形で試算をしております。

53ページをごらんください。バス事業者様のご負担でございます。こちらについては、一番下のところの①と④番については利用者負担と市費負担で合わせて220円を負担させていただきますので、事業者負担がなくなるという試算でございます。事業者負担が残る形で一番大きいのが⑥番の試算です。バス1乗車単価50円で、事業者と市費それぞれ85円ずつ折半をするという方式が一番高くなっております。一番少ないのが②のパターンで、利用者様に110円ご負担いただいて、市費55円、事業者55円、月10回想定というものでございます。

54ページをごらんください。それぞれの試算について説明をさせていただきます。①の都度支払い方式。これはバス1乗車単価を利用者110円、市費で110円、事業者0円、月乗車想定回数を10回という形で試算したものでございます。下の前提条件にございますとおり令和3年度に制度改正をし、1乗車ごとの利用者単価は小児運賃額と同じといたしまして、市費負担額は次のとおりとします。利用者負担額が、バスは110円、市費負担額は110円、バス事業者負担はゼロ。市営地下鉄については利用者負担額は130円、これは2区間運賃の小児運賃でございます。2区間運賃が250円でございますので、その250のうち小児運賃と同じ金額で、利用者負担130円、残りの120円を市費負担としております。金沢シーサイドラインは最も多く利用されている単価が300円でございますので、その小児運賃と同じ、利用者負担額は150円で、残りの市費負担額150円という形にしております。

ただ、こちらの都度支払い方式に関しましては、どうしてもいわゆる応益負担の部分が非常に強くなりますので、「ただし」と書いてありますとおり、現行の無料

区分の方には月29回上限の回数券を別途交付するという形で試算をさせていただきました。想定の日利用回数は、バス約20回、地下鉄約8回、シーサイド約1回ということで、先ほどの令和元年度の利用者アンケートの平均利用回数がこのような回数でございますので、これで仮置きをさせていただきました。

その下の無料区分以外の方は、平均月乗車想定回数を10回として、バス7回、地下鉄2.6回、シーサイド0.4回という形で試算をしております。ただし、令和元年度の利用者アンケートを活用しまして、各交通機関での分布を別紙のとおりとしていますが、この別紙というのは、現在の利用回数が多い方はその都度支払い方式になったとしても、利用回数が先ほど10回という平均がありましたけれども、それよりも多くなると予想されますので、その分布を計算させていただいた資料で、後ほど別紙でごらんいただければと思います。

その下のところ、実際のバスの月乗車回数は、令和2年度以前は25回、令和3年度以降は、先ほど申し上げたとおりの分布と仮定しまして、乗車の都度、請求運賃から割引かれた金額をお支払いする方式になります。今まで回数が少ない方でいわゆる敬老パスをご利用になっていない方も例えば月1回、月2回だったら乗ろうという方もいらっしゃるかと思いますので、令和3年度の交付率を58.4%から70%に増加すると仮定して、同じ交付率を令和23年度まで試算しております。この交付率は他都市の状況から推計させていただきました。最後に、事務費は同じく除外をしております。

その試算結果といたしまして55ページをごらんください。令和3年度にはやはり交付率がふえますので、交付者数がふえて、事業費が171億円、市費負担が105.8億円、利用者負担65.2億円、平均利用者負担は1万2508円というふうに試算しております。56ページをごらんください。その際のバス事業部分のみの試算でございます。バス事業者は、利用者、市費合わせて220円お支払いしますのでゼロ。市費が69.5億円、利用者44億円という形の試算になっております。

57ページをごらんください。先ほどの①と異なる部分だけ説明させていただきます。バス1乗車単価が、利用者110円は変わりません。その残りの負担を市費55円、事業者55円で折半した場合の試算でございます。それ以外は先ほどの①と変わりないというものでございます。その際の試算結果が58ページでございます。事業費は142.6億円、市費負担が77.4億円となります。その際のバス事業者様のご負担が59ページでございます。バス事業者様のご負担が28.4億円。これは今までもご説明したとおり、事業者様のご負担を今回55円と置いておりますので、この55円分の負担が令和23年度まで残るといった形になります。その際、市費は41.1億円、利用者44億円で、バス事業者25%、市費36.2%、利用者38.8%という試算になります。

60ページをごらんください。先ほどの②と異なる部分が、一番上の括弧書きに書いてあるバス1乗車、利用者110円、市費は今度25円で、事業者が85円という試算でございます。その下の結果が61ページでございます。令和3年度、事業費は127.2億

円、市費負担が62億円、利用者負担は変わらないという形になります。62ページをごらんください。バス事業部分のみの試算でございますが、令和3年度にはバス事業者様のご負担が43.8億円。これは事業者様に全体の運賃のうち85円ご負担いただきますので、その部分が計上されております。市費が25.6億円、利用者44.0億円という形になります。その際の割合はバス事業者38.6%、市費22.6%、利用者38.8%という形になります。

63ページをごらんください。ここからは、利用者様の単価を50円で試算した残り3パターンでございます。④番のパターンといたしましては、利用者が50円、市費が170円、月乗車想定回数を12回と試算しております。その下の前提条件をごらんください。最初と異なる部分として2つ目のポツです。1乗車ごとの利用者単価は50円としまして、市費負担額は次のとおり。バスは、利用者負担が50円で、残り170円を市費負担。地下鉄についても利用者負担50円で、これは250円の試算でしたから、残り200円を市費負担。金沢シーサイドラインも全体で300円という試算でございましたので、利用者負担が50円で、残り250円が市費負担という形になります。

「ただし」の部分については、今までの説明と変わりございません。その下のところ、無料区分以外の方の平均乗車回数は12回。先ほどの110円は10回でしたが、こちらは12回を想定しております。バス8.4回、地下鉄3.1回、シーサイドライン0.5回となっております。こちらも同様に令和元年度の利用者アンケートを活用しまして、各交通機関の利用の想定回数に関しては分布が、実際に令和元年度も多く乗っていらっしゃる方は、都度払いになってもある程度多くご乗車という形で分布を活用させていただきました。それ以外は変わりございません。

64ページにその試算結果がございます。令和3年度には事業費が197.4億円、市費負担が163.1億円となります。利用者負担は先ほどの利用者負担が50円に変わっておりますので、利用者負担が34.3億円、平均利用者負担が6571円という形になります。65ページをごらんください。その際のバス事業部分のみの試算。これは利用者50円、市費170円で220円賄っておりますので、バス事業者様のご負担はゼロとなります。市費が107.1億円、利用者24.0億円と試算しております。

66ページをごらんください。先ほどの④パターンから変わったところが、⑤パターンでいいますと前提条件の上から3つ目のポツ、バスについては利用者負担額が50円ですが、市費負担額を115円、バス事業者負担で55円ご負担いただくという形に変えております。その試算結果が67ページでございます。令和3年度、事業者は164.6億円、市費負担が130.4億円という形になります。68ページをごらんください。今までのご説明にあったとおり、令和3年度にはバス事業者の負担については、事業者55円をご負担いただいておりますので、掛ける乗車回数の負担分をバス事業者様にご負担いただきますので32.8億円というご負担、市費が74.3億円、利用者24.0億円と割合としては25.0%、56.7%、18.3%という割合になります。

69ページをごらんください。最後のパターンでございます。⑥番のパターンで今

までのパターンと変わっているのは、利用者50円は変わっていませんが、市費負担と事業者負担それぞれを折半して85円ずつ負担する。市費負担と利用者負担を合わせて135円とするというパターンでございます。その試算結果が70ページでございます。事業費は146.8億円、市費負担が112.5億円という形になります。71ページをごらんください。その場合のバス事業部分のみの試算でございますが、バス事業者様は50.6億円の負担。これは上に書いてございますとおり、事業者様に85円分負担いただきますので、その分のご負担。市費負担は56.4億円、利用者は24.0億円。その場合の割合は38.6%、市費43.1%、利用者18.3%という形になっております。

長くなって大変恐縮ですけれども、3の三者負担の考え方、説明は以上でございます。

(山崎会長) お疲れさまでした。ありがとうございます。それでは、ただいまの説明についていかがでしょうか。烏田委員。

(烏田委員) 非常に丁寧にいろいろなパターン等が提示されています。ただ、これをどうするか、これはあくまでも参考ですから、どのパターンを選ぶかという話ではないですよね。やはり決めなくてはいけないのは、想定回数を何回にするか。そして、バス事業者さんと利用者さん、市側の負担割合が例えば220円で設定するのか、あるいは164円で設定するのか、今までどおり135円に設定するのか。その辺の整理を一回しなければいけないと思います。要するに回数と料金がわかれば、あとはトータルで大体、想定金額が出るわけですから、それに対してそれぞれの負担割合をもう一回見直そうという話になってくると思います。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。田邊委員。

(田邊委員) 今まで、前回も含めてずっといろいろなパターンで議論してきたというか、いろいろなことを、データをいただいて勉強させていただきました。前回1番の応能負担のフリーパス方式ということも含めて3つのパターンというか3つの案で考えてきたのですけれども、一番の前提は、高齢者が今後増加して利用回数もふえる、市とバス会社の負担もふえていってということを考えてときに、この応能負担のフリーパス方式では、野庭団地の方々もおっしゃっていたように、所得制限を設けるにしても現状、非課税の方と低所得の方が64%も使っている中では、所得制限を設けても余り意味がないのではないかというようなご意見もいただいているので、このフリーパス方式というのはどうなのかなと思っています。

それから今、都度支払い方式というのでも出てきて、いろいろなパターンを見せていただきましたけれども、やはりここも今後、高齢者が増加したり、回数がどんどんふえていったりすれば、例えば利用回数がどんどんふえていくに当たって負担がふえていくので、これも余り意味がありません。それからあと、利用者とか市費とか事業者のパーセンテージについては、今後上がる人件費や運行の費用など外部環境からも随分変わってくるということで、また同じ議論が生まれてくるのではないかと思います。

それから、私が第1回目のときにお話ししたと思うのですが、若年層との不公平感みたいなものがあります。例えばこの都度方式で今、非正規雇用の若い方が多い中で所得の低い方がその都度210円をお支払いになってお乗りになっているときに、子供も110円払うのですけれども、そのときに110円だったり150円だったりというパターンでお支払いになるということだと、不公平感が否めないのではないかと思います。そういうことも考えると、どうしても3つで考えたときには、上限設定方式というのが一番、今後の予算の見通しもいくし、将来も安定してこの制度が継続できるのではないかと思います。このパターンはたくさんあるので、今どれにということとは言えません。事業者さんとの話し合いもありますので、今どれがよかったですというふうにお話はできないけれども、私個人としては一番わかりやすく将来的に継続できるのではないかと考えました。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。岡委員。

(岡委員) 私もそのようなのですけれども、実は今回までいろいろ頭の中で考えましたけれども、やはり利用者数の限定ができないということが、まだむんむんしています。今3パターンが、フリーパス方式と利用上限設定、都度支払い方式というのが出ました。フリーパスですと、これは払ったお金で何回もできるわけです。もう何回乗っても構わない。本当にフリーパスであります。それで話し合いの中で、これは貸し借りもできるという話が出てきたのです。それでちょっと私もひっかかりまして、パスの中に写真も載っていないですね。誰が通ったか、お名前はありますけれども男女だけしかわからないような状態です。これはそういうことができると考えていらっしゃる方がいる限り、危ない制度なのかなと一瞬思いました。

やはりこの世知辛い世の中、お金を払ってはいるのですけれども、何回でも何十回でもできるということ自体がちょっと甘いのかなと、利用者でありながらそう思います。皆さんに聞いてみますと、それでいいという方は余りいないです。ちょっとこれは甘いですねという感じが多くて、それはびっくりしたのです。では、どうしたらいいのかという答えが結構来るのです。だから、どうしたらいいと思いますかと言うと、やっぱり払わなきゃいけないよねという感じがあります。

今見ましたら、応益負担でバスの中とか電車の中に1回乗るごとにその金額が違うということには違和感があります。あの小さな箱の中に乗るのに、例えば生保の方であっても、負担が少ない方であっても、お金をたくさん払っていらっしゃる方でも、同じ位置に乗るのに金額が違うというのはとても不可思議に思いまして、これは平等であるべきではないかなと思っておりました。それで、実際買った方でも利用なさらない方もいるし、買った方でたくさん利用なさっている方もいらっしゃいます。

ですから、本当のことだったら、私個人の意見なのですが、乗るたびに70歳になったら半額で乗せていただくとか、それでもありがたいかなと思っています。支払い方法ですけれども、要するにチケット的なもので回数券、1000円買った

ら2枚つくとか、そういうようなプレミアムをつけたりしてやってみたらどうかなと思います。ですが、今のフリーパス方式だと将来的にまたぶつかることがありますして、1.3倍の負担でずっと試算されておりましたけれども、それが正しくいくかどうかという問題が出てくる可能性があります。乗った方が実際的に払うのが一番いい数字的なものが出ますし、確実なものではないかなと思います。また、その支払い方法は多分問題が出てくるとは思いますけれども、そしたら試算も簡単ですし、今後、市費と事業者さん、バス会社とか、そういう方が何対何となるとは思います。そういうことも考えていくと、私個人では最終的に応益負担のほうがいいのではないと思うようになりました。

(山崎会長) 私はパスを見たことがないので今初めてお聞きしたのですが、そういう岡委員がご指摘なされたような問題、つまり貸し借りができるとかは、事務局はご承知でしょうか。

(木野知課長) おっしゃるとおり、確かに写真とかがあったというわけではございませんので、例えば男性と女性で色分けをして、しかも毎年かえさせていただくという形での方式でございます。確かに不正の防止という観点に関して言いますと、我々どもの対策が甘いと言われればご指摘のとおりかと思っております。

(山崎会長) ほかにございますでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) 質問とコメントですけれども、細かい計算をする前に全体のボリュームをどう想定するかで、当然、高齢者の人口がふえるというのはある程度正しく推計できるかと思っておりますけれども、免許を持ってマイカーを持って運転される方がどう推移するかというあたりをどう想定されているのかなと。高齢者の研究をやっていると、昔に比べると高齢者が元気になって10歳くらい若返っているということで、70～75歳くらいまで免許を持ってマイカーで移動されるケースがほとんどなのです。そういう一方で今、東池袋の事故とかによって免許返納者が非常にふえているという報道もある中で、その辺をどう見積もるのかというのも少し考え方の整理が要るかな、今どう考えているのかをお聞きしたいというのが一つ。

それから、今回計算されたパターンについてのコメントですけれども、私は逆にフリーパスというとフリーで乗れるみたいですがけれども、一つの定期券だと思えば、ある負担をして自由に乗れると。定期券の制度が今、普通に備わっているわけですから、その負担をどう考えるかだけの話なのかなと感じています。なるべく制度をシンプルにしないと、実際、現場でいろいろなことを、お金を幾ら払うとか、そういうことをやり出すと結構複雑になってきて、うまくできるのかなという心配がございます。

それから、いずれにせよ、やはりICカード化というのは避けて通れないのではないかと。それをやると実績が明確に出ますから、それとあと、医療費とのひもづけでレセプトなどを見れば、それがどれくらい効果があるのかというのも将来的にきちんと整理できます。前回だったか前々回だったか、結構お金がかかると言われ

たのですけれども、あんなにお金をかけないで工夫をすればＩＣカード化はできるはずですし、それから最近はさらにマースの議論で、スマホで決済できるようなシステムをこれからどんどん導入していこうという社会です。なるべくシンプルにするということと、最近のＩＣＴを使って何か対処するという答えが出ないかなと思っているところです。以上です。

（山崎会長）ほかにございますでしょうか。八郷委員。

（八郷委員）この方式についてちょっとお伺いしたいのですが、まず23ページでございますけれども、下から3ポツで利用者負担額というのが平均1.3人。これはそれなりにそうなのではと思いますが、低所得者の方に対する、利用者負担額は所得に応じて変わるのか。これは月25回、29回でもいいのですが、どういう方式なのか。お金をぽんと渡し、カードか何かを渡してもう使い切れよと、あとは使うのだったらそれ以上は自腹だよという話なのか。

それと54ページですけれども、ページの中ほどに、金沢シーサイドラインの下に、「ただし、現行無料区分の方には月29回上限の回数券を別途交付する」と。これは、そういう皆さんに配慮されてきちんとやるということでしょうか。結論から申し上げますと、川崎市さんの例を言って悪いのですけれども、こういう方式はワンコインでも非常に使い勝手が悪いと思います。

それと上限設定方式にしましても、恐らく月に25回なんて考えておられないでしょうから、20回にしても横浜市の目玉である外出支援対策を放棄するというのではなかろうかと思っています。それと同時に、この2つが出てきたことで、どちらかを採用するとなれば、フリーパス方式がなくなって、私どもはフリーパス方式で何回乗ったかという、先生がおっしゃったようにＩＣ化でなくても結構ですけれども、透明性を図ってくれと言っているのですが、その議論はここでもう全部なくなるということでございますね。

（木野知課長）ありがとうございます。3点ご質問いただいたかと思えます。まず23ページの部分でございます。下から3つ目のポツです。交付者数の増加に対応するため利用者負担額平均1.3倍、ここの部分について説明が不足しておりまして大変申しわけございません。先ほどの市民アンケート、チラシの中で、真ん中を開いていただきますと左側に利用者負担額というものがございまして、現行8段階ございます。無料の方から2万500円の方。ここの部分に関して今回の試算の中では、利用上限設定方式については平均の年額4894円となっております。ここの部分に関して平均で1.3倍を値上げする。つまり、利用者負担区分に関しては変えずに、ここの金額の部分平均で1.3倍値上げするという形で仮に試算したものでございます。

それから54ページで、ただし書きのところでございます。真ん中の金沢シーサイドラインの下のところ、月29回上限の回数券を別途交付する。こちらについても先ほどの8段階の区分にございますが、一番上のところで無料区分、障害者の方々が構成比としては9%いらっしゃいます。どこまで区分として、いわゆる29回の上

限の回数券を交付するかというのはさまざまな議論があるかと思いますが、あくまで設定という形で、この方々にまで都度お支払いいただくところが難しいのではないかとということで、今回はこの3万5319人の9%の方々に29回分の回数券をお渡しして、それ以外の方々については都度50円なり110円をお支払いいただくという形で試算したものでございます。

それから最後にIC化、利用実態の透明化の部分については、前回の第3回でもいわゆる試算としては非常に多額になっておりましたが、透明化については引き続き議論が必要と考えております。事務局としても前回の委員の皆様のご議論の中でなくなったとは認識しておりませんので、引き続き議論でございます。それからフリーパス方式に関しましても、今回はフリーパス方式について深くご議論いただきまして、今回は応益負担について深くご議論ということになりますので、そちらについてフリーパス方式がなくなったというよりは、それぞれに分けて深くご議論いただいておりますので、例えば次回以降、その三者を見比べて改めてご議論いただく形になるかと考えております。

(八郷委員) もう一点。上限設定の場合の回数の、例えば月25回でありますと、どういう方式で25回、それ以上になるともう乗れないのでしょうけど、何かカードにその金額を入れて交付されるのか、今はどう考えてらっしゃいますか。

(木野知課長) もちろんIC化等でできて、例えばその方については月25回乗れるような形のパスを交付させていただいて、乗車のたびにその回数のカウントが減っていくというような機能ができればもちろん一番いいと思いますが、前回の第3回のIC化の試算については非常に多額で難しい面もあるということで、これは継続議論になったかと考えております。もし仮にそういった形のIC化が間に合わない場合であって、やはり委員の皆さんがおっしゃるとおり透明化という形で何らか検討する中で、場合によっては回数券方式とかの形で、ほかの方式で透明化を図れないかということも一つ議論になってくるのかなと考えております。

(松本理事) あと若干補足させていただきます。仮の回数といたしますか、回数を提示しているわけですが、仮にそれが25回が20回、あるいは20回が15回となったとしても、社会参加を諦めるということでは全くありません。我々行政が支援できる範囲はここまで、あとはご自身でお願いしますという考え方もあるのではないかとという一種の提案でございますので、決してそこは諦めているわけではないということだけお伝えいたします。

(山崎会長) 三上委員。

(三上委員) いろいろなパターンで詳細な資料をつくっていただきまして、ありがとうございました。八郷委員からも前回、前々回お話がありましたけれども、やはり利用実態にできるだけ近づけてほしいというお話の中で、持続可能な制度設計をするためには、バスの単価を今135円で計算していますけれども、それはやはり上げるべきで、回数もこのアンケートから見ると20回、25回ですので、それに見合う回

数の維持は必要かなど。一方で、フリーパス形式で何回でも乗れるとなったときに、現行の制度設計では事業者さんの負担がどんどん重くなっていくという現状を踏まえたと、やはり利用上限設定というのは一つの大きな考え方かなという印象を私は持ちました。

その中で165円がいいのか220円がいいのか、あと25回、20回、そのあたりで議論を深めていくといいのかなど。ただ、事業者さんも全く負担しないと、社会貢献という意味もありますので、やはり事業者さんにも何らかの負担はしてもらいたいと思います。220円で、かつ事業者さんの負担が0円というのは選択肢として考えられないのかなど思っていますけれども、利用上限の考え方は一つの方策として引き続き議論していきたいと思いました。以上です。

(山崎会長) 一通りご意見をいただいたことにして、次回に、前回の議論も含めて今までの議論を整理して事務局で出していただいて、それを踏まえて全体的な議論ができればと思います。

(4) 対象者

(5) 対象交通機関

(山崎会長) まだ残っておりますので、次の2の審議事項(4)対象者に移りたいと思います。対象交通機関まで続けて事務局から説明をお願いします。

(木野知課長) 72ページをごらんください。4の対象者、(1)年齢制限でございます。この年齢制限という考え方について、先ほどのおさらいになりますが、1の市民アンケート結果では、今のまま70歳以上でよいというご回答がウエイトバック集計で62.5%、単純集計で63.9%と高くなっております。

2の利用者ヒアリングのご意見でございますが、「年齢が高くても働けるような状況になってきている。対象年齢の引き上げは考えられる」というご意見。「対象年齢の引き上げも検討していただいてもよいのではないか」というご意見。それから、「制度の対象が70歳以上なのはいい。70歳でもやっと歩いている人もいる。杖をついている人もいる」というご意見。それから「体力の問題だけでなく、年金の話もかかわってくる」というご意見でございました。

73ページをごらんください。3の試算でございます。これは第3回でご確認いただきましたフリーパス方式のパターンの⑥で、バスの乗車単価が135円で、月の乗車想定回数が現行は15回ですが20回、利用者負担は現行のままという試算がございました。こちらをベースに、令和3年度から対象年齢を70歳から75歳に引き上げた場合の試算でございます。令和元年度には市費が99.4億円でしたが、令和3年度、年齢制限なしでございますと市費150.4億円。一方で、年齢制限ありといたしますと約100億円という形で、令和元年度と市費負担が余り変わらない形になります。ところが、令和13年には年齢制限ありだとしても121.8億円ということで、仮に制限したとしても高齢化の進展が早くなっておりますので、令和13年もしくは10年

後、あるいはもっと早く令和元年度の市費負担は上回ってしまうというような状況でございました。

74ページをごらんください。続きまして（2）所得制限でございます。1の市民アンケート結果、こちらも再掲でございますが、所得制限を設けることもやむを得ないと思うという回答が、ウエイトバック集計、単純集計いずれも約6割程度のご意見でございました。2の利用者ヒアリングでのご意見ですが、「収入のあるうちは自己で負担するというのも一つの方法だと思う」というご意見。それから、「生活保護受給者や非課税者など64%の人をどうするかをよく検討しないとイケない。高所得者だから対象から外すとすると、せっかくのいい制度がそっぽを向かれてしまう」というご意見。「所得制限により一定の所得がある人は敬老パスが使えないという考えより現行の応能負担がよいと思う」というご意見。それから、「非課税者が多いので制限をかけても余り変わらないのではないか」というご意見でございました。

75ページをごらんください。3の30年度、先ほどからアンケートのチラシで説明をさせていただきましたが、負担区別の候補者数、30年度末の実績の数値でございます。こちらの負担区分の8000円以上の方、合計所得金額で150万円以上の方、この方々が約21%いらっしゃいます。この一番下の矢印に書いてあるとおり、合計所得金額150万円以上の方の利用を制限するという形で仮に試算をしてみました。

そちらが76ページでございます。こちらは、令和3年度から合計所得金額150万円以上の方を対象から除外と仮定した場合ですが、令和元年度には市費99.4億円、令和3年度には所得制限なしですと150.4億円ですが、ありですと122.6億円となります。その右側、令和13年をごらんください。所得制限なしの場合には159.4億円なのですが、所得制限ありですと逆に市費負担額がふえて161.2億円。令和23年度も同様に、逆に所得制限ありのほうが市費負担がふえるという逆転現象が生じております。

この分析ですが、一番下の丸囲みでございますとおり、年齢制限と比較して事業費等の減少幅が小さく、一方で年齢制限の場合より利用者負担が大きく減少する。いわゆる所得の高い方がいなくなるということになりますので、一定期間以降は所得制限をしたほうが、所得制限をしない場合より市費が大きくなる逆転現象が試算の中では生じました。

77ページをごらんください。5の対象交通機関でございます。対象交通機関についてどのように考えるか。これも市民アンケート結果から、今のままでよいというお答えが、単純集計、ウエイトバックともに約7割というようにご回答でございました。

78ページをごらんください。沿線の利用者、沿線区の月利用回数を分析してみました。まず30年度の利用者アンケートの結果でございますが、地下鉄に関しましては都筑区が15.83回と一番多くなってございます。一方でひし形のところ、鶴見

区が2.09回となっております。シーサイドラインについては一番多くある金沢区で6.16回ですが、一番少ないところでは青葉区が0.12回となっております。参考に、バスについての分布に関しては若干ばらつきがございまして、このときは磯子区が30.55回と一番高くなっておりまして、一番少なかったのは右から3番目の泉区で17.56回という形となっております。

79ページをごらんください。先ほどの月利用回数、今度は令和元年度の5万人の速報値での分析でございます。地下鉄に関しましては、やはりこちらも都筑区で16.81回、一番少なかったのが鶴見区で2.14回。シーサイドラインは、当然多いのが金沢区で8.42回、青葉区で0.15回と一番少なくなっております。バスに関しましては、令和元年度は速報値ですが、中区が一番多くて24.14回、一番少なかったのが泉区で15.73回という形となっております。

最後に80ページをごらんください。こちらはあくまで参考でございます。本市におけるその他の主な高齢者施策は以下のとおりとなっております。介護保険給付費が一番大きいのですが、その中で市費負担が333.2億円となっております。それ以外にも介護予防・生活支援サービス事業、これは要支援認定を受けた方の訪問介護相当サービス等を実施しておりますが、事業費84.8億円のところを市費12.0億円。それから、地域包括支援センターという142カ所のセンターを運営する経費が市費7.4億円。ケアプラザの運営事業も139カ所ございますが、年額で市費として27.9億円負担しております。それから、生活支援体制整備事業は、先ほどの地域ケアプラザ等に生活支援コーディネーターという方がいらっしやいまして、こちらで高齢者の生活支援、社会参加が充実地域づくりを支援。これを市費で2.0億円。最後の特別養護老人ホームの整備事業といたしましては、これは市債でございますが17.2億円計上していると。これはいずれも令和元年度の予算額でございます。こちらは参考でございます。

説明は以上でございます。

(山崎会長) ありがとうございます。いかがでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) 今のご説明で逆転現象が出るというのは当然のことです。ですから、75ページの表で構成比で囲っているところが21%とありますが、これは交付者の数でのパーセンテージだと思いますけれども、全体の利用者負担の金額の負担は今すぐ値が出ますか。ですから、そういう意味で所得金額の多い方にもうちょっと負担していただくと、この辺の利用者負担のところで、先ほどの1.3倍というのが結構きくのではないかと考えております。

(山崎会長) どうぞ、事務局から。

(木野知課長) 先生申しわけございません。負担区分ごとに交付者数を掛けていけばそれぞれの金額の割合が出てくるのですけれども、今すぐ出てまいりませんで、そちらについては次回宿題とさせていただきますと大変ありがたいです。

(山崎会長) ほかに。烏田委員。

(烏田委員) この負担区分で4000円の区分がありますね。本人は非課税だが世帯員に課税者ありと。この辺が少し甘過ぎるのかなと私は思っています。身近な例で申し訳ありませんが私の場合で言うと家内は収入がないですから4000円なのです。これは安過ぎるのかなと私は思っているのですけれども、そういう意味で、本人は非課税ですけれども世帯員に課税者があればその辺のことも加味する必要があるのかなと思っています。

(山崎会長) ほかにございますでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) 今言われたご意見をもとに、この辺の利用料金をどう変えていったらどれくらいになるかという試算をもうちょっと。もう既にしてあるのかもしれませんが。多分、無料と家族全員非課税のところはいじれないと思いますけれども、そこよりも下のところは少し累進的に増していったらどれくらいどうなるかというあたりのシミュレーションもちょっとしていただければと思います。以上です。

(山崎会長) ほかにございますでしょうか。田高委員。

(田高委員) 対象者の年齢制限については第1回でも述べさせていただきましたけれども、私は基本的には見直す時期に入っているという考えを持っております。その理由は、この事業が設計され開始した昭和40年代に比べると著しく今現在の高齢者が若返っているという医学的な根拠に基づいております。ですから、昭和40年代の70歳といいますのは、恐らく今現状の80歳程度くらいの身体的な移動能力等を含めて持っていると考えられます。

一方で個人差も大変広がってくるということもございますので、所得の制限に関する考え方は当然相まって検討するべきかと思いますが、見直すべき見直し方について、今回のアンケートは現状でよいと、例えば75歳以上に引き上げると、この選択肢で選択せざるを得なかったということがあるかと思えます。ですから、もしこれを段階的に引き上げると、一律に70から75にするのではなくて、仮にその中間的な段階年齢制限を経ていずれかの時期に75歳を目指すと、すなわち本事業における高齢者の見直しを行うということは検討に入れてもいいのではないかと考えております。

(山崎会長) いきなり75歳というのは乱暴ですね。普通は経過措置が要ののでしょうし、既に70歳代前半で利用している人がいますから、その辺の経過措置は普通は入るのだらうと思いますが、ほかにいかがでしょうか。烏田委員、いかがですか。

(烏田委員) 今の年齢の話ですけど、今回初めて70歳になって、この人は私と同じように駅から近いのですけれども、バスは普通使わないと思います。だけれども、70歳になって敬老パスをもらえる年になった。喜んで「いやあ、もらいましたよ、私これ」と。こういうふうに、やはりもらうというのはいいのかな。いろいろな問題はあるのでしようけれども、喜んでいました。そういうケースもあります。

(山崎会長) ほかにございますでしょうか。岡委員。

(岡委員) 年齢のことなのですけれども、皆さんお元気で100歳まで生きるという時

| | |
|---------------------------|--|
| | <p>代にはなったのですけれども、やはり年齢差はいろいろあります。ですから、基本的には70歳でいいのではないかなと思うことが多いです。やはり持っているからと歩かないで乗る方は大変多いのです。「どこまで行くの?」と言って、「うちに帰ります」と。次のバス停なのです。でも、「ただみたいなものだから乗るわよ」と乗る方が結構多いのです。それが70歳ちょっと過ぎの方なのですけれども、いろいろいます。本当に杖をついている方や、やっと歩いている方もいらっしゃるので、平均しますと70歳になってこれをもろうというということは、いいと思います。それはつくづく思っておりますので、よろしく願いいたします。</p> <p>それと、先ほどの、年収が多いほうの方に負担を多くというのがあるのですが、それをやりますと、こんなに払うのだったらこんな買わなくても実費で乗った数だけでいいよという方も多分出てくるのではないかなと思って、それが非常に不安です。先ほど1.3倍という試算も出ておりましたけれども、余りがくんと上げてしまうと、そういう方がふえるのがとても危険かなと思っております。本当にこの方式でやるのでしたら、慎重にやっていただければいいかなと思っております。</p> <p>(山崎会長) それでは、一通りご意見をいただいたとことにして、よろしいでしょうか。どうも活発なご議論ありがとうございました。</p> <p>閉 会</p> <p>(山崎会長) それでは最後に、今後の日程につきまして事務局からお願いします。</p> <p>(木野知課長) 81ページをごらんください。今後の日程でございます。大変期間が短くて恐縮なのですけれども、本日が11月14日でございますが、1週間後の11月21日、第5回、こちらについては先ほどお話のありましたとおり、前회가フリーパス方式、今回がその都度支払い方式や利用上限設定方式について活発なご議論をいただきましたので、改めてこの方式についてご議論いただきたいと考えております。以上でございます。</p> <p>(烏田委員) 12月はまだ決まらないのですか。</p> <p>(木野知課長) 申しわけございません。12月に関しましては中旬を予定しておりますが、日程について今調整中でございますので、改めてご連絡いたします。</p> <p>(山崎会長) それでは、本日の予定の議事は全て終了いたしました。これをもちまして、第4回の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終了いたします。どうもお疲れさまでした。</p> |
| <p>資 料 ・ 特記事項</p> | <p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第4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 ・ 利用者アンケート結果 (速報値: 5万件分) (関係資料1) ・ 市民アンケート結果 (関係資料2) ・ 試算バックデータ (利用上限設定方式①～⑨) (関係資料3) ・ 試算バックデータ (都度支払い方式①～⑥) (") |

| | |
|--|------------------------------|
| | 2 特記事項 ・次回は11月21日（木）に開催予定 |
|--|------------------------------|