

第6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12月18日（木）17時30分～18時38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	審議事項 （1）利用者アンケート結果 （2）答申について
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6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、司会の高齢健康福祉課の野澤でございます。よろしくお願ひいたします。</p> <p>議事に先立ちまして、報道関係者の皆様、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、ご協力をお願いいたします。</p> <p>続きまして、定足数の報告をさせていただきます。ご出席の委員は、総数8人のうち8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です。前回同様に、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をお願い申し上げます。本日はお越しくださいただき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>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、こんばんは。本日もご多用の中、当検討会にご出席いただきましてまことにありがとうございます。この検討会も6回目ということで、当初の予定よりも多くの回数を設定させていただいて、また議論を深めていただきました。まことにありがとうございます。本日は、利用者アンケートの全体の結果報告ということをご報告いただいた後、これまでご議論いただいたことをまとめました答申（案）についてご議論いただきます。事前に山崎会長を初め、委員の皆様方にもご確認いただきながらご意見を賜った内容を反映し、とりあえず案としてまとめてお</p>

ります。最終版ということですので、具体的な中身につきまして、改めてご議論いただければと思います。検討も終盤となりますが、これまでと同様に委員の皆様方には率直なご議論をしていただければ大変ありがたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

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

審議事項

(1) 利用者アンケート結果

(山崎会長) それでは、次第に沿って議事を進行いたしますので、よろしくお願いいたします。まず、2の審議事項(1)利用者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。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

それでは、お手元の「横浜市敬老特別乗車証(敬老パス)制度に関する利用者アンケート調査結果 令和元年12月」こちらの資料をごらんください。こちらの利用者アンケートにつきましては、11月14日、第4回のあり方検討会で我々どもからご報告いたしました5万件の速報値について、今回最終的な結果がまとまりましたので、そちらについてご報告をさせていただきます。

それでは、1ページをごらんください。I「調査の概要」でございます。1「調査目的」は、敬老特別乗車証の利用状況の調査を目的とするということになっております。2「調査期間」は、ことしの9月2日から10月11日まででございます。

「調査方法」といたしましては、敬老特別乗車証利用者に対して郵送を行う納付書や引換券に、利用者アンケート調査票を同封し、納付書・引換券とともに調査票を郵便局や区役所で回収を行うという形にしております。4「調査対象者」ですが、敬老特別乗車証利用者の約41万人でございます。5「回収結果」につきましては、回収数は17万226人で、回収率は41.5%となっております。

2ページをごらんください。II「調査の結果」でございます。1「回答者の現在の状況について」ですが、(1)年齢でございますとおり、70～74歳の方が35.0%と最も多く、次いで75～79歳、80～84歳という形になっております。その下の(2)居住区については、港南区が8.7%と最も多く、次いで戸塚区、旭区という形になっております。

3ページをごらんください。(3)要支援要介護認定については、要支援要介護認定の有無についてお聞きしております。要支援要介護なしが84.9%、要支援要介護ありが9.7%となっております。その下の要支援要介護認定の区分ですが、要支援1が32.7%と最も多くなっております。

4ページをごらんください。2「敬老特別乗車証の利用状況について」でござい

ます。（１）主な利用用途、こちらについては複数の選択が可能という形になっております。買物が70.2%と最も多く、次いで通院が55.1%、趣味が48.9%となっております。

５ページをごらんください。（２）令和元年８月中に交通機関を利用した回数です。こちらについて、まず乗合バス（市営・民営バス合わせて）の利用回数についてお聞きしております。こちらについては週２回が19.2%と最も多く、次いで週３回、週４回という形になっております。その下の市営地下鉄の利用回数は、利用しないが26.4%で最も多く、次いで月１回、月２回という形になっております。

６ページをごらんください。金沢シーサイドラインの利用回数でございます。こちらは利用しないが66.2%と最も多く、次いで月１回、月２回という形になっております。その下の３「敬老特別乗車証制度について」の（１）回答者の敬老特別乗車証の利用時の一部負担金額についてでございます。こちらについては4000円の区分の方が25.7%と最も多く、次いで3200円、7000円の区分の方という順になっております。

７ページをごらんください。Ⅲ「敬老特別乗車証の利用状況」でございます。１「一月あたりの各交通事業者の利用回数」でございます。こちらについては表をごらんください。まず乗合バスについては、一番右側の月利用回数が19.76回となっております。こちらは、５万件の速報値のときには20.45回で、約20回ということについては変わっておりません。それから、市営地下鉄も一番右側のところは7.41回となっております。５万件の速報値のときには7.57回でございましたので、ほぼ変わりなしとなっております。最後に、金沢シーサイドラインについては、一番右側の月利用回数が0.83回で、こちら５万件の速報値のときには1.18回でございましたので、約１回ということでは変わりがないような形になっております。

その下の２「年齢区分から見た各交通事業者の利用回数」については、（１）乗合バスの利用回数は、乗合バスの利用回数を年代階層別に見ると、80～84歳が20.77回と最も多く、加齢とともに利用回数が増える傾向が見られますが、85歳以上では減少しております。

８ページをごらんください。（２）市営地下鉄の利用回数でございます。こちら市営地下鉄の利用回数を年代階層別に見ますと、75～79歳が7.77回と最も多くなっております。その下の（３）金沢シーサイドラインの利用回数も年代階層別に見ますと、75～79歳の方が0.87回という形になっております。

９ページをごらんください。３「居住区から見た各交通事業者の利用回数」でございます。（１）乗合バスの利用回数については、中区が22.98回と最も多く、次いで礪子区、西区となっております。逆に泉区が14.80回、都筑区が15.17回となっております。先ほど申し上げた平均利用回数の19.76回と比較すると少なくなっているというような状況でございます。

その下の（２）市営地下鉄の利用回数でございます。こちらについては都筑区が

16.01回と最も多く、次いで港南区、南区という順になっております。こちらについては、駅の数が多い区は平均利用回数も多くなる傾向となっております。一方で、鶴見区が2.06回、旭区が3.64回という形で、平均と比較しますと、半分以下となる区が複数存在す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。(3)金沢シーサイドラインの利用回数は、金沢区が6.46回と最も多く、次いで磯子区というような順番になっております。駆け足で恐縮ですが、利用者アンケートの調査結果についてのご報告は以上でございます。

続きまして、右上に「参考資料」とございますA4の1枚紙をごらんください。これまでの各方式の詳細な試算結果についてお示しして皆様にご議論いただきましたが、非常にパターンも数も多くて細かい状況になっておりましたので、今回は代表的な一例について、参考資料という形で作成してまいりました。

一番上の各方式の主な前提条件でございますとおり、フリーパス方式(現行方式)の前提条件としては、バス事業者への負担金は月20回、実利用回数は月25回想定として、1乗車164円、これは平均乗車運賃でございます。こちらで積算して、事業費がふえる分、増額分については市と利用者で折半して負担するという試算でございます。もう一つが利用上限設定方式で、こちらは全交通機関で利用条件を月20回、年240回を利用上限として設定した場合、バス事業者様への負担金は1乗車当たり165円で、平均乗車運賃で積算、利用者負担については1.3倍に増額します。これは利用者数の増に対応するためという形で、試算でお示ししてまいりました。

もう一つ、一番下の都度支払い方式については、利用者の皆様は乗車ごとに小児運賃であるバス110円をお支払いいただき、市はバス1乗車当たり55円を負担しますので、利用者様と合わせて165円の平均乗車運賃をご負担いただくという形です。一方で、米印にございますとおり、障害者等の現行無料区分の方は約4.5万人いらっしゃいます。その方については、月29回上限のパスを交付します。バス20回、地下鉄8回、シーサイドライン1回という形で今までもお示ししてまいりました。

こちらの推移でございますが、グラフをごらんください。市費推移につきましては、令和2年度まで市費負担が112.8億円としますと、令和3年度に見直しをした場合に、フリーパス方式であれば市費負担が130.1億円、利用上限設定方式であれば104.2億円、都度支払い方式であれば77.4億円となります。その下の平均利用者負担推移でございます。こちらについては、現行の制度では令和2年度平均利用者負担は年に4894円でしたが、こちらを令和3年度に見直した場合に、一番上の都度支払い方式が1万2508円、真ん中のフリーパス方式が1万1763円、一番下の利用上限設定方式が6362円となります。

一番下のバス事業者負担でございます。こちらを、令和2年度のバス事業者様のご負担が177.7億円のところ、令和3年度に仮に見直しをしますと、フリーパス方式の場合には約100億円、利用上限設定方式の場合には36.4億円、都度支払い方式については28.4億円という形になります。吹き出しにございますとおり、バス事業者様

の負担の試算については、通常の運賃220円と平均乗車運賃の165円の差額の55円分をバス事業者様にご負担いただくという形で試算したものでございます。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。ただいまの説明につきまして、ご質問・ご意見などはございますか。鎌田委員。

(鎌田委員) ご説明ありがとうございます。どう読むかというあたりで質問したいのが、前にも議論があったかと思いますが、これはあくまでも8月1カ月での実績を記入していただいたということですよ。だから、そうするとやはり暑いと外出を控えるケースがあるので、年間を通じての実態からすると割り引いた数が出ているのかなと思うのですが、その辺についてどうかということと、それから問いかけが1往復を1回というカウントで書いていただいているので、目的地まで1つのバスだけで行けないケースは、例えばバスを2回乗り継いで行くと1往復というのがバスに4回乗ったというカウントになります。ですから、これも少し過少に数が出ているのではないかなと思いますが、その辺について事務局の見解をお願いいたします。

(木野知課長) ありがとうございます。まず、夏に調査していることについて、これはおっしゃるとおり、毎年敬老パスの更新時期が10月にございます。その前、直近のほう回数としては覚えていらっしゃるだろうということで、9月から利用者アンケートを集めさせていただきますので、前月の8月に調査をさせていただいて、経年の比較を分析しています。一方で利用実態調査という形で、バス事業者の皆様到我々も市のほうが委託をさせていただきまして、全数カウントで11月ごろの平日1日と休日1日について、敬老パスを見せて乗っていらっしゃる方を運転手の皆様にカウントしていただいて、どのくらい乗っていらっしゃるかというのを確認しております。こちらの時期が11月ごろで、夏に比べれば割とお出かけしやすいということで、今までのあり方検討会でもお示ししてまいりましたように、22回から25回というところが利用実態調査でも出ておりますので、そちらと利用者アンケートもあわせながら回数については考慮する必要があるのかなと考えております。

それから、先生にもう一つご指摘いただきましたバスの乗り継ぎに関しましては、おっしゃるとおり利用者アンケートの限界といいますか、複雑に細かく乗り継ぎでご利用いただいた場合に関してはこのようにお答えくださいという形で設問をつくるということも事務方のほうで少し考えたのですが、余り複雑になってしまうと、それはそれで場合によっては混乱を招いてしまうかなということもございましたので、今までのような聞き方と同様の形で確認させていただいたというような状況でございます。

(山崎会長) ほかにございますか。三上委員。

(三上委員) ありがとうございます。最後に説明いただいた参考資料の試算ですが、この3つの方式はそれぞれ同じ利用者数で試算しているのでしょうか。そこだ

け教えてください。

(木野知課長) 説明が足りなくて大変恐縮でございます。おっしゃるとおり、それぞれいわゆる人口推計に基づいて人数をカウントしておりますが、方式ごとに利用者負担額が非常に上がる場合に関しては交付率が下がるだとか、そういった形で試算しているものもございますので、それぞれで交付率は若干変わっております。今までのあり方検討会の第3回と第4回で試算したそのものの中から抜粋しておりますので、そちらのほうを見ていただきますと、全て交付率の試算の条件についても掲載しております。

(山崎会長) いかがでしょうか。それでは、次に移ります。

(2) 答申について

(山崎会長) 審議事項(2) 答申についてです。この専門分科会は、敬老パス制度を持続可能なものとするため、市長から諮問を受けて設置し、これまで検討を重ねてまいりました。この検討内容に基づく答申案につきまして、事務局より説明をお願いします。

(木野知課長) ありがとうございます。それでは、皆様のお手元の「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方について 持続可能な制度の構築に向けて 一答申書」こちらの案について一読させていただきます。よろしく願いいたします。

1枚おめくりください。ページのないところは「はじめに」とございます。

横浜市社会福祉審議会(以下「審議会」という。)は、2019年5月30日、横浜市長から、敬老特別乗車証の制度の対象者、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検討するよう諮問を受けました。

これを受け、審議会は、社会福祉法第11条第2項及び横浜市社会福祉審議会運営要綱第4条第3項により、臨時の専門分科会(「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会」。以下「専門分科会」という。)を設置しました。

専門分科会では、制度の位置付けや役割、効果及び課題について議論を行ってきました。その中で、当事者である利用者や交通事業者の生の声を十分にお聞きする必要があったことから、利用者・交通事業者ヒアリングを実施し、貴重なご意見を頂きました。さらに、利用者を含め、若い世代の方など幅広い世代の市民の意向を把握するため、市民アンケートを実施したところ、1万人を超える市民から回答があり、審議の参考としました。

議論を重ねる中で、本制度は外出支援を通じて社会参加支援の効果があることが確認されました。高齢者の外出頻度を一定程度担保することは、介護予防や健康維持の点から意義があります。ただし、その場合の外出は、公共交通機関を利用しての外出に限らないことに留意する必要がありますが、外出支援の一環として、持続可能な制度としていくべきことを改めて確認しました。

また、利用者・交通事業者・市（市費）の三者負担の考え方について、現行方式であるフリーパス方式や、他都市で採用されている利用上限設定方式、都度支払い方式に着目し、その特徴や試算結果を基に審議を行いました。

制度の対象者である70歳以上の市民は、2041年（令和23年）には約90万人へと拡大し、事業費も急増することが見込まれる中で、この制度を持続可能なものとしていくためには、利用者・交通事業者・市（市費）の相互理解と協力が必要です。

今後、制度の見直しを検討するにあたっては、本答申の趣旨を汲んでいただき、長く市民に親しまれる制度となることを期待しています。

ここに、これまでの検討結果をとりまとめ、答申します。

それでは、おめくりいただきますと目次がございます。目次をさらにめくっていただきますと1ページがございます。1ページをごらんください。

1、制度の見直しの背景。（1）利用者（高齢者）についてでございます。①交付者数の増加。

敬老特別乗車証の対象となる高齢者（70歳以上）の人口は、制度が設立された昭和49年には6.8万人でしたが、年々増加し、令和7年には77.3万人に達すると見込まれています。

交付者数も平成30年度には40.4万人に達しており、令和7年には45.2万人になると推測されています。

②利用頻度（回数）でございます。

過去の利用者アンケート及びバスの利用実態調査によると、バスの月平均利用回数は20～25回程度と考えられます。一方、横浜市がバス事業者に支払っている負担金を積算する上では、月平均利用回数を15回として想定しており、乖離しています。

③負担区分別割合。

横浜市では所得等に応じて無料～年額20,500円の8区分に分けて利用者の負担金額が設定されています。交付者数で見ると無料区分の方及び3,200円と4,000円の市民税非課税の区分の方のみで全体の交付者の64.4%を占めています。一方、各負担金額に交付者数を掛けた金額で見るとその割合は40.8%になります。

2ページの表は割愛させていただきます。3ページをごらんください。④平均利用者負担額。

利用者負担は、昭和49年の制度設立当初には全員無料でしたが、平成15年に利用者負担が導入されて以降、平成20年に平均1.3倍、平成23年に平均1.1倍の負担金の値上げが実施されました。

利用者負担額の推移（決算額）を見てみると、平成30年度末決算時点で利用者一人当たり利用者負担年額は平均5,000円弱（月平均400円程度）です。

⑤月利用回数別の利用単価。

現行制度はいわゆるフリーパス方式であり、一定額の負担金の支払いで自由に交通機関を利用できる制度であるため、利用回数が多いほど1乗車当たりの利用単価は小さくなります。

下表のとおり、年額3,200円で月25回利用する人は1乗車当たり約11円、年額20,500円で月5回利用する人は1乗車当たり約342円になります。

4ページをごらんください。(2)交通事業者について。交通(バス)事業者の負担。

交通事業者ヒアリングにおいて、現在のバス業界は、運転手(乗務員)不足という課題を抱えていること、また、高齢者の転倒防止措置などによる余裕を持ったダイヤ設定も求められており、結果的に路線の維持(便数の確保)すら危ういという状況にあることがわかりました。

そのような状況の中で、先述のとおり、横浜市がバス事業者に支払っている負担金は月利用回数を15回と想定して積算されていますが、利用者アンケート等から算出される敬老特別乗車証利用者のバスの月利用回数は20~25回程度となっています。つまり、月想定利用回数の15回を超過しており、この超過部分はバス事業者の負担となり、経営に影響を及ぼしていると考えられます。

仮に利用者がバスに月平均25回乗車していると考えた場合、バス事業者の負担割合は60%以上となります。今後、70歳以上の高齢者が増加し、就労年齢人口が減少すると考えられる中で、今の制度設計のままであれば、バス事業者の負担は更に増大すると考えられます。

5ページをごらんください。(3)市費について。①市費負担額の増大。

制度の始まった昭和49年に2.9億円だった市費負担額(事業費)は、高齢者数の増加に伴い増加し、令和元年には101.4億円(事業費121.6億円)になる見込みです(市費負担ベースで約35倍、事業費ベースで約43倍)。

また、先述のとおり、バス事業者へ支払う負担金を積算するにあたって、仮に月利用回数を25回として計算した場合は、令和3年には市費負担が185.5億円まで増加すると推測されます。

②横浜市の高齢者施策。

本市ではこれまで、高齢化に対応するため、様々な側面から高齢者の生活を支える施策に取り組んできました。主な高齢者関連施策は次のとおりです。表にございますとおり、介護保険給付費は平成12年度から、介護予防・生活支援サービス事業は平成27年度から、地域包括支援センター運営事業は平成18年度から、地域ケアプラザ運営事業は平成2年度から、生活支援体制整備事業は平成27年度から、特別養護老人ホーム整備事業は昭和53年からスタートしております。

今後も引き続き、高齢者関連施策に対するニーズは高まっていくことが想定されます。本制度を含め、様々な高齢者関連施策の全体像を見ながら、市民のニーズにどのように応えていくのか、考えていく必要があります。

③横浜市の財政状況。

制度創設時の高齢化率は5.1%でしたが、令和元年の高齢化率は24.6%、将来人口推計によると令和22年度には31.4%となり、今後ますます高齢化が進み、生産年齢人口が減少していきます。これを踏まえ試算した結果、市税収入は令和9年度をピークに減少傾向となり、令和22年度には令和元年度と比較してマイナス3%程度となる見通しです。本市は市税収入の約5割を個人市民税が占めており、東京23区や大阪市、名古屋市と比べ、法人市民税収入は少なくなっています。

また、医療や介護などに係る経費である社会保障経費については、制度創設時は237億円でしたが、令和元年には5970億円になっています。社会保障経費は、高齢化等の影響により今後も増加の一途をたどり、令和22年度には令和元年度と比較してプラス30%程度となる見通しです。

社会保障経費以外では、例えば主な公共施設整備状況を見てみると、制度創設時には年間約20校の小中学校を新設し、人口急増に対応するため集中的に大量整備をしました。現在はこのときに集中整備した既存校の老朽化が進行しており、建替えに向けて設計等に着手している状況です。令和22年ごろになると、人口急増期に増加する税収に支えられ集中整備した学校などの公共建築物や下水道施設などの都市インフラが、一斉に更新時期を迎える見通しです。

8ページをごらんください。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、本制度の目的は、「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。

本来、社会参加の意義は、地域社会において何らかの活動を意欲的かつ能動的に行い、自己実現を図ることと解されますが、利用者アンケートによると、実態としては通院や日常の買い物、通勤など多様な目的で利用されていることがわかります。

昭和49年制度発足当時と比べ、現在は元気で活動的な高齢者が増加していることから、時代の要請に応えるため、制度の目的については、本来の意義をやや幅広くとらえたうえで、引き続き「社会参加の支援」とすることが適当ではないかと考えます。

なお、平成28年度の高齢者実態調査（アンケート）によると、敬老特別乗車証の所持者の方が非所持者と比べて外出頻度が高くなっており、本制度が一定程度「社会参加の支援」に寄与していると考えられます。

(2)効果。

先述のとおり、本制度が直接的には「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れます。

9ページをごらんください。

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。

例えば、平成28年度の高齢者実態調査（アンケート）によると、敬老特別乗車証の所持の方が非所持者と比べて、「趣味活動」や「友人・知人と会う」ための外出が多く、健康維持・増進をより意識している等の傾向が見られました。グラフについては割愛させていただきます。

10ページをごらんください。3、制度見直しの基本的な考え方。

制度の見直しにあたっては、①持続可能な制度の構築、②利用実態の把握（透明性の確保）及び③公平性の確保を基本的な考え方として検討しました。

（1）持続可能な制度の構築。

前項で記載したとおり、本制度は「高齢者の社会参加支援」以外にも、介護予防や買い物による経済効果等、様々な効果を有していると考えられます。また、本制度は昭和49年の制度設立から現在までの45年間継続され、市民の中に浸透しており、利用者ヒアリングや分科会でも意見があったように、多くの市民が本制度の将来的な持続を望んでいることに疑いはありません。

したがって、今後、ますます高齢者が増加するとしても、本制度を廃止することなく、持続可能な制度として構築することが重要だと考えます。

しかし、平成23年度の制度見直しの際、市費負担額を固定した一方、各交通事業者への負担金を固定された市費と利用者負担額の合計に抑えた結果、現在、本制度における交通（バス）事業者の負担は過大となっています。

過大な交通事業者負担のままでは、今後、敬老特別乗車証を利用できるバス路線そのものの維持ができなくなるおそれもあります。したがって、交通（バス）事業者の負担軽減は、最も重要であり、改善は急務であります。ただし、本制度は利用者・交通事業者・市の三者が負担することで成り立っている制度であり、引き続き、交通事業者にも一定程度の負担を担って頂く必要があります。

併せて、市費負担についても考慮する必要があります。市費については、市税収入が今後減少傾向となる見通しであり、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とは言えません。

また、利用者負担については、年額平均で5,000円弱（月平均400円程度）であり、市民アンケートによると「利用者負担を増やすべきだと思う」という回答が39.6%で最も多くなっています。交通事業者・本市ともに負担が増え続ける一方、利用者負担はバスの場合、乗車運賃220円の1割程度になっており、現状の利用者負担は過小と言わざるを得ず、相応の負担を求めべきと考えます。

持続可能な制度を構築するためには、本制度が利用者・交通事業者・市の三者

の負担で成り立っている制度であることを念頭に置き、中長期的な視点から、11ページをごらんください。給付と負担のバランスを考えながら検討する必要があります。

(2) 利用実績の把握（透明性の確保）。

現行の制度では、市が年1回の利用実態調査や利用者アンケートから利用者数や平均利用回数を推計し、乗車証1枚当たりの定額を積算して交通事業者へ事業費を支払っています。

利用実態調査では、年1回、平日と休日の各一日に、敬老特別乗車証を利用できる乗合バスの全路線で利用者数を調査しています。この調査は、実施する季節や天候などの変動要素があります。

先述のとおり、本制度は利用者・交通事業者・市の三者の負担で成り立っている制度です。三者の負担の前提となる利用実績をより正確に把握し、透明性を確保することが求められます。

利用実績の把握の手法の一つとして、同様の事業を実施している他の政令市ではICカードを導入している都市も多くなっています。

また、分科会では、費用対効果を測るため、利用実績と医療や介護の給付費との関連付けなど、より具体的に事業効果を検証することが必要であるとの意見がありました。

費用対効果の把握という点においても、ICカードの議論と並行させながら、どのような指標や手法があるか検討を進めるべきと考えます。

(3) 公平性の確保。

分科会では、年齢層全体の世帯年収が低下している中、現在は個人の年間所得の大小にかかわらず、全ての70歳以上の方が敬老特別乗車証の交付対象となっていることに、若年層からすると不公平感があるのではないかと、という懸念の声がありました。

若年層は所得が低い人でもバスの乗車で220円、小児運賃でも110円を負担している一方、現行制度は年額平均が5,000円弱であり、年額7,000円の人でも1か月当たり580円（バス乗車2～3回程度）であることから、不公平感が否めない、という指摘もありました。

当然、本制度の目的や効果を踏まえると、単純に比較できるものではありませんが、今後、更に市費負担額が増大すると見込まれる中、世代間の公平性という観点からも検討すべきと考えます。

12ページをごらんください。4、三者（利用者・交通事業者・市）負担の考え方。

本制度は利用者・交通事業者・市の三者が負担することで成り立っている制度です。しかし、高齢化の進展により、利用者数、利用回数ともに増加しており、交通事業者、特にバス事業者と市の負担は増大しています。

利用者負担については、市民アンケートによると、「利用者負担を増やすべきだと思う」と回答する方が39.6%で最も多く、次いで「現行水準を維持すべきだと思う」と回答する方が31.5%となっています。

一方で、分科会では、現行フリーパス方式の場合、特に低負担区分の利用者負担が少なすぎるという意見がありました。また、現在の高負担区分の利用者負担を増額することで利用者が制度から離れ、減少する可能性があるという意見もありました。

交通事業者負担については、「1 制度見直しの背景」で記載しているとおおり、現在のバス事業者の負担は大きく、本制度は経営に相当な影響を及ぼす要素の一つと考えられます。高齢者数の増加により今後も負担が増大し続ければ、バス事業そのものが成り立たなくなり、現時点でも発生しているバスの減便がさらに増える恐れがあり、現行制度の負担の是正は急務となっています。

市費負担については、市民アンケートによると、「現行水準を維持すべきだと思う」と回答する方が38.8%で最も多くなっています。

高齢化の進展に伴い一定程度の負担は避けられませんが、1（3）で示しているとおおり、将来的には横浜市の市税収入が減少すると考えられている中で、今後、際限なく市費負担を増やせる状況にあるとは考えられません。

このような課題を踏まえたうえで、現行の負担方式である応能負担（フリーパス方式）と他都市で採用されている応益負担（利用上限設定方式、都度支払い方式）について、三者負担の考え方を次のとおり整理しました。

（1）応能負担（フリーパス方式）。

所得等で定められた負担額を支払うことにより、指定期間中に対象交通機関を自由に利用できる方式です。現在、横浜市ではこのフリーパス方式を採用しています。横浜市以外では、名古屋市、京都市、東京都が同様の方式を採用しています。

本方式の場合、証の提示のみで交通機関を利用でき、一定の負担で利用制限がない、利用者にとってもバス乗務員にとってもシンプルな方式である、といったメリットがあります。

13ページをごらんください。

一方で、現行制度を維持したまま、三者負担、特に交通事業者負担を是正するためには、市費を一定程度増やしたとしても利用者負担額を大幅に上げる必要があります。利用者負担額を大幅に上げると、交付率が大幅に下がる可能性があり、また、利用者負担額を累進的に上げると、負担区分の高い層の制度離れが生じ、利用者負担額の総額が増えない（場合によっては減る）可能性があることに注意が必要です。

なお、IC化しなければ利用実態の把握が困難であることも課題となります。

（2）応益負担（利用上限設定方式・都度支払い方式）。①利用上限設定方式。

対象交通機関の利用に回数や金額で上限を設ける方式です。所定の利用者負担額を支払うことにより、既定の回数（金額）を利用できる回数券やＩＣカード等を利用者に交付します。主に札幌市、仙台市で採用されています（いずれも金額による上限設定）。なお、分科会では利用回数に上限を設ける場合の試算が提示されました。

利用者は利用回数上限までの負担となり、利用回数の面では、応能負担に比べ公平性が増します。また、通常運賃との差額負担の設定によっては、交通事業者負担と市の負担は減じます。さらに、応益負担方式でありながら、現行方式と同様、利用者負担額を所得に応じた負担とすれば、応能負担の仕組みも取り入れることができ、バランスがとれます。また、回数券の場合は、上限の範囲内で回数の把握が可能となります。なお、ＩＣ化すれば上限を超えた場合の回数の把握も可能となります。

一方で、利用者は乗車ごとに回数券を入れるなどの手間・時間がかかることが予想されますが、証を見せて小銭を支払う都度支払い方式ほどのものではありません。また、上限があることで計画的な利用が期待できますが、利用が抑制的になる可能性があることにも注意が必要です。

②都度支払い方式。

利用者が対象交通機関に乗車する都度、設定された金額（小児運賃額等）を支払う方式です。主に大阪市、神戸市で採用されています。

利用者は利用回数に応じた負担となり、公平性が増します。また、通常運賃との差額負担の設定によっては、交通事業者負担と市の負担は減じます。さらに、交通事業者は乗車ごとに運賃収入が入ります。

一方で、利用者は乗車ごとに証を見せて小銭を支払うため、手間・時間がかかるとともに、バス運行時間にも影響がでることが予想されます。また、乗車の都度支払う方式であるため、元来、利用がない、または利用回数が少ない人については利用回数の増加が期待されますが、現行制度で利用回数が多い人は、利用が抑制的になる可能性があることに注意が必要です。なお、利用上限設定方式と異なり、ＩＣ化しなければ利用実態の把握が困難であることも課題となります。

15ページをごらんください。5、制度の個別事項に対する考え方でございます。

制度の見直しにあたり、制度を構成する主な事項についての考え方は、次のとおりとします。

（１）対象者。①年齢制限。

市民アンケートでは、対象年齢について、62.5%が「今のまま（70歳以上でよい）」と回答し、現状の70歳以上を望む声が多数ありました。利用者ヒアリングの中でも、「対象年齢70歳以上はいいライン。70歳でも杖をついて歩いている人もいる」という意見が聞かれました。70歳になった人から、敬老パスの交付を喜ぶ声を聞いたという委員もおり、市民に定着していることが窺えます。ほかに、

「70歳までは就労している人が多く一定の労働収入があるが、70歳以上はそれがなくなるため、今の対象年齢が良い」という委員意見もありました。さらに、「75歳を超えると虚弱化のリスクが高まるため、75歳より前に外出の習慣を持つことは、虚弱化予防・介護予防に有効」との委員意見もありました。こうした観点から考えると、現状の70歳以上を維持することに意義があると考えられることから、当面は現状の70歳以上を維持することとします。

一方、「昭和49年制度設立当時と現在の70歳以上は大きく特性が変わっており、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ため、日本老年医学会が定義している75歳以上に対象年齢を引き上げるべき」との意見や、「対象年齢を引き上げる場合は、該当者への影響を抑えるために、段階的に引き上げるべき」との意見もありました。

②所得制限。

市民アンケートでは、62.7%が「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」と回答し、所得制限がやむを得ないとする声が多数ありました。

この市民アンケート結果に沿って、費用の面から制度の持続可能性を高めるため、高所得者層を対象から除外する考え方もありますが、高齢者の社会参加の支援という制度の目的に照らすと、所得に応じて一部の方を対象から除外することは必ずしも適当ではないと考えます。

16ページをごらんください。

また、本制度は既に応能負担の仕組みを設けており、障害者等の無料区分と本人非課税の区分だけで全体の交付者数の64%を占めている現状において、全体に占める割合の小さい高所得者を対象外とする必要性は低いと考えます。

(2) 対象交通機関。

市民アンケートでは、69.3%が「今のままでよい」と回答しています(20.0%が「市営バス、民営バスに限定すべき」と回答)。

現在、本制度はいかに持続可能な制度にするか検討している段階であるため、当面の間は現行どおり、市内乗合バス、市営地下鉄、金沢シーサイドラインを対象とすべきと考えます。

今後、持続可能な制度として道筋を立てたうえで、対象交通機関については検討すべきと考えます。

17ページをごらんください。6、見直しにあたって考慮すべき事項。(1) IC化等への取組みについて。

利用実績の把握のためには、4で述べたとおり、フリーパス方式、利用上限設定方式、都度支払い方式のいずれの場合でもIC化は有効です。特にフリーパス方式、都度支払い方式においては必須とも言えます。

しかし、分科会の中では、定期的に窓口での更新(チャージ)を必要とする方式の場合、現行と同レベルの窓口数を確保するために更新端末を321台(市役所、

区役所、市内郵便局) 設置すると見込んだとすると、初期費用だけでも54億円以上の費用がかかると提示されました。より低廉になる方法がないか、実施に向けた技術的な課題は何か、乗合バス・市営地下鉄・金沢シーサイドラインに共通のオペレーションが可能か、今後の技術革新をどう見込んでいくかという様々な課題に対し、本検討会では十分な議論が出来ていません。

透明性の確保の観点から、I C化の検討は避けて通れず、また、データ分析の可能性の検討のため、専門分野に特化した議論を行うことが必要と考えます。

なお、I C化までの間も、利用実態調査の回数を増やすなど、利用実績をより正確に把握する手法を検討し、実施していくことが望ましいと考えます。

(2) 事業実績や財政負担などの周知について。

今回の検討を通じ、市民や利用者に対し、新聞報道やホームページ、市民アンケート、広報よこはまで制度の現状と課題を伝えることとなりました。市が説明責任を果たし、市民や利用者には制度が正しく理解されるためには、制度の目的をはじめ、「事業費がいくらであるのか」「利用者負担や市費負担がどの程度であるのか」などの実績について、今後も引き続き十分に周知することが重要と考えます。

また、具体的な制度改正を実施する際には、丁寧に市民や利用者へ説明を行うことが必要です。

18ページをごらんください。7、その他の意見でございます。

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

最後に、これまでの分科会の議論の中で、各委員から出された意見を列記します。

(1) 各方式について。

所得の少ない人の負担増には反対。公平性を担保するのであれば、回数に上限を設けるのが良い。

応能負担にすると、利用回数が減り、結果として利用者が減ってバスが減便するのではないかと。

駅から離れている地域の対象者や利用者の健康増進などを考えると、活動や交流の低下を招く可能性がある応益負担には反対。

制度はシンプルにしないと、現場はうまくできるのか心配。

乗車の度に対象者は半額となるのでもありがたい。乗車した人が実際に支払うのが確実。

パスがあれば表に出て活動的になって健康になる反面、一駅でも乗ってしまおうという方も結構いる。なぜかと聞くと、無料の券があるからという声が聞こえることが多い。

(2) 年齢制限について。

アンケートでは「現行の70歳以上」が60%、「75歳などに引き上げるのがよい」が23%。市民の4人に一人は上げてよいということ。

19ページをごらんください。(3) その他でございます。

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、介護予防や健康長寿の点から意義がある。但し、その場合の外出は公共交通機関等を利用しての外出でなくてもよく、徒歩で生活圏内に外出するという事も含めて週一回以上達成すればよいという考え方であり、例えば公共交通機関等を利用しての外出が月に22回ということになると、その数字だけ見ればもう十分に達成している。

バスや地下鉄に乗らなくても、健康づくりは可能。

高齢者は昔より元気になっており、75歳まではマイカー移動がほとんど。一方で免許返納が増えており、どう見積もるのか。

敬老パスの利用目的が通勤というのが結構あるが、恐らく会社は敬老パスを使って通勤している人の交通費を払っていない。せいぜい払っても自己負担分のお金しか払っていないので、その会社からお金をもらえるような方法があるとよい。

といったご意見でございました。

20ページ以降に関しましては関連資料ということで、制度の概要、諮問文、皆様の委員名簿、これまで行ってきた分科会の開催経過、市民アンケート結果と利用者アンケート結果について添付しております。長くなり恐縮ですが、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。お疲れさまでした。ただいまの説明につきまして、皆様のほうからご質問・ご意見があればお願いします。

(鎌田委員) 議論の経過はしっかり書かれています。私の感覚だと結論を書いていないので、これで答申でいいのかというのが非常に疑問です。あえて言うと、いろいろな意見があつて結論が出なかったというのも一つの結論なので、結論はちゃんと書くべきと思っています。結論を書かないと、問題の先送りだけになります。問題の認識が十分できたので、やはり交通事業者の負担を是正するというのは即座にやらないといけません。それから、今後のことを考えるためには、ICカード化は、何らかの形でそういう利用実績がきちんとわかることが必須なので、それは早急にやらなければならないとか、かなり強い口調で書いていただきたいなど。そういう意味で、当面のやり方としては、例えば4ページにある割合が示されているものの、1つ前の検討で一番左側の220円、135円、23円というコンセプトを大きく変えるような考え方の整理というのは、多分、利用実態がこれしかわからないのであれば無理だと思うので、私は基本的にはこの考え方を継続すべきかなと。

ですが、実際には25回乗られているので、バス事業者が逆L字型に負担している市費と利用者負担のところを横に伸ばすぐらいの形に是正しないと、私は何度も言

っていますけれども、バスがどんどん減便して廃止になったり、移動手段がなくなってしまいます。ですから、そこを深く受けとめて、制度の維持も大事ですが、交通手段がなくなってしまうともとの狙いが全然達成できなくなります。移動手段がないと、近所を徒歩で歩くというのはあるかもしれませんが、別の話で、高齢ドライバーが免許を返納したら外出回数が減って虚弱化が進んだというような研究報告もあります。ですから、ある程度は負担していただかないといけません、自由に外出ができるような形、そのためには手段であるバスがちゃんと残らないといけないと。そういう形で整理していただきたいというのが私の意見です。

最後にもう一点申し上げますと、そうすると市費がふえるというのは当然ですが、ここをどう考えるかで、これを削ればサステナブルなのかと。逆に高齢者が健康でなくなって、医療費・介護費がふえると、やはり税金からある程度それが支払われなくてはいけないわけですから、どこにお金を使うのがいいのかというところのコンセンサスをどう得るかという話だと思っています。ですから、今回の私の意見としては、現行の体制を維持しつつ、極端に負担のおかしいところは是正する。IC化によってもうちょっと利用実態がわかったときに、負担の上限を決めるとか、負担の割合を変えるとか、そういう議論が初めてそこでできるはずなので、そういうような形にして、やはり結論を書いてほしいというのが一番大きな主張でございます。以上です。

(山崎会長) ありがとうございます。意見がまとまらなかったというのも1つの結論という書き方もあるかも知れませんが、今お話しいただいたようなことは私もといいますか、ここに書いてあることですが、実現可能な設計をするには、やはり前提になるのは利用実態がちゃんと把握できるということで、そういう意味ではIC化をできるだけ急いでほしいということは皆さんの合意できる方向だろうと思います。

問題は、どの程度の費用と時間でそれが可能かというのが一つあるということと、それからもう一つは、交通事業者には今は相当過大な負担をお願いしていて、鎌田委員がおっしゃったとおり、公共交通そのものがこのままでは成り立たなくなって、高齢者というよりも市民の足が損なわれるという問題があるということでもあります。それから、横浜市も一定程度、高齢化に伴って負担増になるのも避けられないと思いますが、ただ、将来的に際限なくというのは、やはり財政の制約があるのだろうと思います。やはり三者の負担で成り立っているということになると、納得を得られる形で市民の利用者の方にも負担をお願いせざるを得ないと。いずれもここに書いてあることで、見直しの基本的な考え方で、それぐらいのことは皆さん個々で合意していると思うのですが、必要に応じて最後の機会でございますからご意見をいただいて、場合によれば修文をさせていただきますので、よろしく願いします。いかがでしょうか。最後の機会ですからコメントを。田邊委員。

(田邊委員) IC化はぜひしていただきたいかなとも思いますが、今はこれを待つ

ていられない状況だと思えますし、非常にお金がかかるということで、それを進めていくうちにどんどん負担も大きくなり待たなしということも考えるので、IC化を進めて実態調査をしながら将来のことを考えていくということは非常に重要だと思います。もう既にいろいろ議論は尽くされましたが、前回もお話ししました公平性とかいろいろなことを考えて、やはり回数制限をするべきではないかと思っています。一定の負担で回数の中におさまる方々は余り大きく変わらないで済むわけですし、たくさん回数で乗られる方にその後の負担をお願いするという形にしていくのが私はいいかと思います。最後ですので、言わせていただきました。

(山崎会長) ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。八郷委員。

(八郷委員) こういう制度設計といいますか、答申書ができたということは、中身は敬老パスということですが、ほとんどがバスに対する制度をどうするかということなものですから、私的には非常にありがたく思っております。その上で申し上げますが、12ページからいろいろと3つの方式が書いてあります。参考資料に各方式の推移ということがございました。市費負担にしろ、平均利用者負担推移とあって、バス事業者負担というのがございます。特にフリーパス方式にしますと、市費負担と利用者の方の負担がぐっと上がるということで、いずれにしてもバス事業者の負担というのはかなり下がるということでございます。

そういったところで申し上げますが、私どもが常日ごろ申し上げていますのは、利用実態の透明性を図った上で、三者が納得した制度の構築ということでございまして、それからいきますと、バス事業者の負担を軽減していただくことは非常にありがたいことではございますが、一方で3つの方式を見ていると、フリーパス方式のメリットは書いてありますけれども、利用者にとってもバス乗務員にとっても非常にシンプルな方式であるということでございます。順番に載せられているのかなという感じですが、上限方式にしろ、上限を20回にされるのか、そういう方式は必要になるかと思えますけれども、応能負担、フリーパス方式で、私どもが透明性を確保した上で制度設計をする場合に、バス事業者の負担が大きいからだめだということではなくて、ちゃんとした三者負担は我々も考えていますので、こういった仕組みがいいかということは、やはりその場でそういうのができてから考えるべきだと思います。そういう方式でいくと、フリーパス方式で一方的にこれはだめだと言われると、我々としなくても問題かなと思っております。そういうことではございます。

(山崎会長) 岡委員。

(岡委員) すごくまとめられておまして、今、振り返りをしておりました。6回やっているうちにいろいろな方のご意見を聞きますと、2つの動作をするのはとても無理ということがわかりました。ただ、110円入れてお金を払っても、都度方式ですとフリーパスは持っているながらお金を持たないとか、回数券を持たないとか、そういうときにまた混雑が起きるのではないかと思います。最終的にはIC化という

のは絶対に必須だと思います。その前に、そこまで何年かかるかわかりませんが、黙って今のままではいけないと思います。

ただ、フリーパス方式で利用者の金額負担を少し上げておいて、それで何年か過ぎてIC化になったときに三者でもう一度考えて回数制限をすとか、そういうほうが一番いいのではないかなと思います。長年この形式が皆さん身についていらっしゃると思いますので、やはりバスの車掌さんなんかもちょっと見せてくださいと言うだけで済むのですが、今度半分入れてくださいとか回数券を入れてくださいとなると、またちょっと違うのではないかなと思います。IC化するまでにお金のかかる方法をとってしまうとまた負担がかかりますので、今の負担金だけを上げておいて、IC化になったときにその負担金で回数制限を考えていけば、余り無駄なことはないように、今までのやり方で皆さんが納得できればいいのではないかなと思います。

ですから、IC化というのは絶対に必須で、これは強く横浜市のほうにお願いしていただきたいと思います。最終的には1つの動作で回数もわかり、本人が何回乗ったかわかるのが一番いいのではないかなと思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。田高委員。

(田高委員) 私はちょっと違う点から、8ページの制度の目的と効果について整理されているところに関してですが、条例によれば、この制度の目的は高齢者の社会参加支援です。一方で実態として制度の利用目的は通院や通勤など多様であったと。したがって、今回はこの制度の目的について本来の意義をやや幅広く捉えた上で社会参加の支援として役立っているとするのが適当と結んでいます。私はこのことについて若干慎重であるべきではないかと思ひておひまして、すなわち70歳以上の通院する人が今後非常にふえていくことが考えられるときに、この制度によって通院する人がふえることをもって社会参加の支援に役立っているというふうに言ひていてよいのかと。

また、通勤者に対する通勤手当についても、本来雇用主なり事業者が持つべきところ、今後70歳以上の通勤をする人がそれなりにふえることも考えられるときに、この制度によって通勤する人がふえていくことをもって社会参加の支援に役立っているというように言ひてしまひてよいかどうかです。このことは次の時代に課題を先送りするだけのことのように思ひれますので、そのあたりは次の見直しのときに、本制度での社会参加をどのように考えるのかということをして論点にしたいと思ひました。

(山崎会長) ありがとうございます。烏田委員、いかがですか。既にたくさん発言をいただきましたが、あえて。

(烏田委員) 先ほど鎌田先生からお話がありました。交通事業者の負担を現している表のL字型の鍵の下の部分(利用回数が増えることによって、バス事業者の持ち

出し部分が増えている)を、例えば市費と、もっと利用者負担を上げて、ここの部分を真っすぐ持ってこられるような市・利用者の負担を増やすことで、当面これでしのいでいければいいのかなとは思っているわけです。前回もお話ししましたが、利用者負担も確かに1カ月に200円とか300円の負担でもって1カ月バスに乗れるというのちょっと行き過ぎだなと思います。ですから、そういう意味で応能負担の負担額をもっと上げるべきだろうと思います。それによって少しでもこの制度が維持できればありがたいなど。そういうことです。

(山崎会長) 鎌田委員。

(鎌田委員) さっきの私のコメントは現行維持と受けとめられたかもしれませんが、別に利用上限の設定とか都度払いを否定するつもりはなくて、ICカード化しないで利用上限とか都度払いが実際問題としてできるのかということを見ると、回数券をそれだけ用意するとか、都度払いで非常に乗降に時間がかかるような形はあり得ないと私は思います。ですから、ICカード化して、利用実態を踏まえた上で上限を決めるか、都度払いにするかというのを考えたらいいというのが私の意見です。

それから、ICカード化の費用を、現金を入れてチャージをするとすると、窓口の数をいっぱい用意しないといけないかもしれませんが、敬老パスだけの機能をするのであれば、そんなに窓口はいらないはずで、費用もかかりません。その辺で現実的な答えを出して、とにかく前に進めないことには、今のままでは皆さんがうまく回っていないので、もっと費用をかけない形でのICカード化。PASMOに乗っかるといろいろとかかるので、QRコードでも何でも別の方式でもいいです。利用実態がわかって、将来の応益負担がうまく考えられるようなデータを得られるように、早急にやるべきだと考えております。以上です。

(山崎会長) ありがとうございます。そのほかによろしいですか。三上委員。

(三上委員) よくまとまった報告書になっていると思います。ありがとうございます。ICカードの話が盛り上がっていますが、当社はICカードでPASMOをやっていますけれども、本当にものすごくお金がかかります。利用実態を把握する上でICカード化というのはすごくいいですし、一番正確ですから、ICカード化を目指す方向性というのを分科会で今後の課題として明記するのは賛成で反対はしません。

ただ、それに変わるまでの間はどうかというときに、報告書の説明の最後になりましたけれども、絶対的な答えがない中で、横浜市、事業者、利用者、それぞれが歩み寄るような形で、それぞれが少しずつ我慢するというのをつなぎの政策としてやるとしたら、利用上限が一番いいのかなと私は思います。鎌田先生がおっしゃるように、回数券を束で持って一枚一枚切って入れるというのは手間だろうと。その手間を省くために、やはりICカード化を目指すのですが、当面はその手間をとってもらおうと。その回数券の数を把握すれば利用実態の正確な数がわかりますか

	<p>ら、とりあえずつなぎの政策としてはいいですし、応益負担的な考え方を取り入れるという意味でも上限設定がいいですし、応能の負担を少しふやさなければいけないということでも、先ほどの前半の説明であった、それぞれの試算の中でも、私はやはり利用上限設定方式が一番この間、ここ数年でやる上では一番、着地点としてソフトランディングできるのかなと思っています。</p> <p>鎌田先生がおっしゃった結論がないではないかというのは確かにおっしゃるとおりですが、当分科会ではこの3つの方式の中のメリット・デメリットを整理しましたということで、次年度の議会との議論の中から、では具体的に現実に可能な政策はどれなのかというのを選択していただく。逆に言うと、私どもの分科会はその選択肢をいろいろ提案しましたということで閉じるのがいいのかなという感じがします。以上です。</p> <p>(山崎会長) ありがとうございます。よろしいでしょうか。そうすると、皆さんの共通の意見として、取り込める部分は取り込んでいただいて、そうでない部分は最後に各委員の意見というのがありますから、そこの記録にとどめるということでもいいと思います。改めて事務局で整理してもらって、修正した内容の確認は私のほうに一任していただけますでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>(山崎会長) ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。</p> <p>閉 会</p> <p>(山崎会長) それでは、本日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6回横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する専門分科会を終了いたします。どうも長い間おつき合いありがとうございました。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"> ・横浜市敬老特別乗車証（敬老パス）制度に関する利用者アンケート調査結果 ・横浜市敬老特別乗車証制度のあり方について—持続可能な制度の構築について—答申書（案） <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・