

第3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10月21日（月）17時30分～19時00分
開催場所	横浜市技能文化会館 802大研修室
出席者	岡委員、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	鎌田委員
開催形態	公開
議 題	<p>審議事項</p> <p>(1) 利用者・交通事業者ヒアリング</p> <p>(2) アンケート調査</p> <p>(3) 制度の役割と効果</p> <p>(4) 三者負担の考え方</p> <p>(5) ICカード化</p> <p>(6) 他都市の状況</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3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させていただきます。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。よろしくお願いいたします。</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、会議の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、鎌田実委員は海外出張のためご欠席と伺っております。</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>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。本日はお忙しい中、この専門分科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。今、司会からも話がありましたように、第3回目を迎えます。ある意味で、いよいよ佳境に入ってくるという状況かと</p>

思います。8月から9月にかけては、利用者の方々、また交通事業者の方々のヒアリングにつきまして、委員の皆様方には直接ご参加いただきましてご協力いただき、まことにありがとうございました。今回、このヒアリングの内容についてもご報告させていただく予定でございます。そのほか、議題にも審議事項に記載してございますが、制度の役割と効果、それからその分析、三者負担の考え方、ICカード化など、前回までご意見を賜った内容も踏まえまして資料をご用意させていただきました。多少細かい資料も用意してございますが、ぜひ議論を重ねて深めただけであれば、大変ありがたいと思っております。前回までと同様に、委員の皆様方には幅広い視点から忌憚のない活発なご議論をいただければ大変幸いに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(野澤係長) それでは、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・交通事業者ヒアリング
- (2) アンケート調査
- (3) 制度の役割と効果

(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の審議事項の(1)利用者・交通事業者ヒアリングから(3)の制度の役割と効果までを、続けて事務局からご説明いただきます。

(木野知課長) ありがとうございます。高齢健康福祉課担当課長をしております木野知と申します。よろしくお願いいたします。

まず、お手元のカラーの資料でございます。第3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資料の1ページ、2ページをごらんください。目次になっております。今、会長からお話をいただきましたとおり、まずは(1)から(3)まで、こちらの事務局からまとめて説明させていただきます。

3ページをごらんください。まず、1の利用者・交通事業者ヒアリング、(1)実施概要でございます。1の実施方法にございますとおり、今回、委員の皆様の中で2名、利用者・交通事業者ヒアリングという形で各1時間程度のヒアリングを行うということで、各委員の皆様にご協力いただきました。2の調査対象にございますとおり、①利用者に関しましては、旭区若葉台、港南区野庭町のそれぞれの自治会の皆様にご協力いただきまして、ヒアリングをさせていただきました。②交通事業者につきましては、神奈川中央交通株式会社様、東急バス株式会社様、横浜市交通局に一堂に会していただきまして、ヒアリングを実施してまいりました。3の実施日・調査委員ですが、①旭区若葉台については8月23日に山崎会長と田邊委員、②港南区野庭町については9月10日に田高委員と田邊委員、③交通事業者については8月28日に山崎会長と田高委員に、各ヒアリングを実施していただきました。

4ページをごらんください。それぞれの利用者ヒアリング結果でございます。まず、主な意見ということで、旭区若葉台についてまとめた資料について説明させていただきます。ちなみに、関係資料1-1につきましては、各委員にヒアリングしていただきました各市民の皆様、利用者の皆様のご意見を細かく記載しておりますので、そちらについても後ほどごらんいただければと思います。まず、ご意見としては、1つ目のポツで、私にとっては世界が広がり、なおかつ閉じこもりにならない最高の手段。横浜市の敬老パスはよくできている。時間さえ気にしなければ便利なバス旅ができる。神戸に住んでいたことがあり、神戸のパスを利用していたが、神戸は面倒くさい。ICカードにチャージして乗るたびにお金を支払う必要がある。敬老パスがあることで外へ出たいという気持ちになる。バスを乗り継いで市外の川崎、大船、町田などへも出かける。今の制度、フリーパスで応能負担でございますが、そちらを続けてほしいというご意見。一方で、利用回数に差があるなら、神戸市のような応益負担でもよいと思うというご意見。利用の仕方が複雑になると出かけなくなる。今は高齢者でも働ける時代になっている。年齢引き上げも考えられる。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、応能負担がよいと思うというご意見でございました。

続きまして、5ページをごらんください。港南区野庭町の皆様のご意見でございます。こちらも、関係資料1-2に詳細な資料がございますので、後ほどごらんいただければと思います。まず1点目、敬老パスがないほかの自治体からは大変うらやましがられる。優遇されていると思う。使わないと損だという声もある。敬老パスがあることで、健康に本当にいいのか疑問。甘えている部分もあるのではないかと。地域によっては敬老パスを使いたくても使えない人もいます。税金の公平な使い方という観点から考えるべきではないか。幾らでも使えるというのはどうなのか。制限等を考えてもいいのではないかと。低い負担区分の人はそこまでお金を出せない。本当に病院に行きたい人もいます。利用者負担が20億円、これは全体の事業費の中で利用者負担が合計で20億円と聞いているが、仮に倍にしたとしても20億円しかふえない。利用者負担云々ではない抜本的に考えないかというご意見。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ます。非課税の方々が多いので、所得制限をしても余り変わらないのではないかと。バスの積算上、15回という数字に無理がある。元気のいい高齢者と病院通いの方も多いというご意見でございました。

続いて、6ページをごらんください。こちらは、交通事業者ヒアリング結果でございます。3社にお聞きしておりますので2ページにわたっておりますが、こちらも関係資料2に詳細な資料、それから交通事業者ヒアリングの際に各交通事業者様からご提出いただいた資料もあわせて掲載しておりますので、後ほどごらんいただければと思います。利用実態と交通事業者への交付金の支払いが乖離しているのは問題である。敬老パスの収入は原価割れを起こしており、足りない部分を敬老パス

を利用してない人が負担しているという状況になっている。平成29年度の実績で、全路線の7割が赤字となっており、路線の維持は大変難しくなっている。敬老パスの支払いが適正化されれば、大幅に経営が改善され、例えばそれを原資に必要な路線の充実など、公共交通サービスの最大化が図れるようになる。IC化を含めた利用実態の透明化が必要。バスは、鉄道などほかの交通機関とのフィーダー機能——接続機能を果たすことが主な役割だと認識しているが、横浜市の敬老パス制度は、ご利用者にとって経済性・利便性が非常に高く、敬老パスの対象でない他の交通機関を利用せず、バスを乗り継ぎ移動するといった事象も見られる。

続きまして、7ページをごらんください。人材不足の面では、日本の大型二種免許保有者が非常に少なくなっている。平成9年から見ると、3割ぐらい減っている。年齢の内訳を見ると、50～80代の方がほとんどを占めている。乗務員——運転手不足に対しては、高校・大学卒業者を採用する養成枠を設けたりして対応しているが、限界がある。高齢者の転倒防止措置などで余裕を持ったダイヤ設定にした結果、時間当たりの便数が減少する。同じ便数を維持しようとする、人も車両もふやさなければならず、コスト増につながる。乗務員不足の中で全てに対応することは厳しい。需要の多い路線を維持するために、利用の少ない路線を中心に減便・廃止を行っている。ただ、やみくもに減便・廃止をしては地域に与える影響が大きいので、同じように走っている路線を1つに集約したり、人の動きが少なくなっている夜や深夜帯の減便だったりとすることで対応しているといったご意見でございました。

続けて、8ページをごらんください。2、アンケート調査でございます。まず、(1) 市民アンケートですが、こちらは前回のあり方検討会でもご議論いただきました。1の調査の概要にございますとおり、(2) 調査対象は20歳以上の市民3万人の皆様、(3) 調査期間としては8月20日から9月3日まで実施してまいりました。2の回答状況にございますとおり、回答数については1万381件、回答率が34.6%となっております。こちらのアンケート結果の詳細は、次回の第4回検討専門分科会でご報告する予定です。

続いて、9ページをごらんください。利用者アンケートでございます。こちらについても、前回のあり方検討会で質問項目について確認いただきましたが、(3)の調査期間にございますとおり、9月2日から10月11日、その前の(2)にありますとおり、調査対象は既に敬老パスを利用している一斉更新対象の約40万人の皆様でございます。こちらについては、つい先日までアンケートを出していただいていたので、今、回答数も鋭意精査中でございます。こちらについても、あわせて次回の第4回検討専門分科会でご報告する予定としております。

続きまして、10ページをごらんください。3の制度の役割と効果でございます。(1)の分析対象でございますが、1の分析方法にございますとおり、過去に横浜市で実施したアンケート結果をクロス集計することにより、この敬老パス制度の役

割と効果について分析してまいりました。2の分析対象にございますとおり、2つございまして、①敬老特別乗車証利用者アンケートです。先ほど利用者アンケートについて実施中と申し上げましたが、これは平成30年度、昨年度の利用者アンケートの分析でございまして、回答数が16万8350件のアンケートを分析してまいりました。②高齢者実態調査です。これはちょっと古いのですが、平成28年度に実施したものでございます。こちらについては、第6期横浜市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画を3年に1回更新しているのですが、その際に実施しているものでございます。回答数としては、高齢者一般調査の中で、敬老パスを所持されている方、所持状況についてご回答いただいた1448件を分析してまいりました。

11ページをごらんください。まずは、平成30年度の利用者アンケートの分析の①でございまして。年齢層別の、それぞれのバス、地下鉄、シーサイドラインの乗車回数について分析してまいりました。こちらはいずれの層でも、バスに関して言えば20回以上でございまして、年齢層別の極端な差はない状況でございまして。他の交通機関も、極端な差はない状況でございまして。バスに関して言えば、70歳～74歳が23.62回に対して、75歳以上の方が26回以上、85歳以上になると24.42回という回数になっております。

12ページをごらんください。同じく利用者アンケートの分析で、こちらは年齢層別の用途割合を分析してまいりました。いずれの層でも買い物に利用される方が多いという状況で、趣味、地域活動、通勤に利用する割合は若年層のほうが高く、一方で、通院に利用する割合は高齢層のほうが高いという状況でございまして。

13ページをごらんください。こちらから、平成28年度の高齢者実態調査の分析でございまして。平日日中の外出頻度を敬老パスをお持ちかお持ちでないかで分析してまいりましたが、ほぼ毎日の割合は敬老パスの所持の有無でほとんど差がないという状況でございまして、1日置き程度の割合は敬老パスを持っている人のほうが7.6ポイント、2～3日置き程度の割合は敬老パスを持っている方が3.4ポイント高いという状況でございまして。

14ページをごらんください。続きまして、平日の外出目的でございまして。こちらは、敬老パスを持っている方が持っていない方に比べて、趣味活動で17.5ポイント、友人・知人と会うで14.5ポイント高いと。一方で、仕事に関しては、敬老パスを持っていない方が10.8ポイント高いという状況でございまして。

15ページをごらんください。外出手段でございまして。こちらは、敬老パスを持っている方が、バスで60.6ポイント、市営地下鉄で38.0ポイント、徒歩でも10.4ポイント高いと。一方で、自分で運転する自動車・バイクについては、敬老パスを持っていない方が20.2ポイント高いという状況でございまして。

16ページをごらんください。介護予防のための健康維持・増進の意識でございまして。こちらは、敬老パスを持っている方が、強く意識している、意識しているの割合が86.1%に対し、敬老パスを持っていない方の割合は75.5%となっているという

状況でございます。

駆け足で恐縮ですが、(1)～(3)について、説明は以上でございます。

(山崎会長) 続きまして、交通事業者ヒアリングに関連して、八郷委員から資料をご提出いただいておりますので、ご説明をお願いします。

(八郷委員) 7ページをお開き願いたいのですが、7ページの上から3つ目のポツでございます。高齢者の転倒防止措置などで余裕を持ったダイヤ設定にした結果、時間当たりの便数が減少すると。同じ便数を維持しようとする、人も車両もふやさなければならずコスト増につながるということでございますが、それをグラフに図式化したものがございまして、それが提出資料1となっているところでございます。

それで、一番上のところに通常運行と書いてあります。このグラフは、片道所要時間20分をバス2両でA駅、B駅ということで分けてありますが、いずれも2時間で、例えば通常運行ですと5便運行するところが、真ん中のグラフは、高齢者に配慮して、20分を30分にした場合、計4便になって1便減ります。一番下のグラフは、通常運行と同等、2時間に5便運行とした場合には1便ふやさなければならぬということで、1両分の車両と1人のドライバーさんが必要になります。これは、解りやすく示したのですが、そういうことでございます。

(山崎会長) わかりました。ありがとうございます。それでは、ただいまの事務局と八郷委員からの説明につきまして、ご質問・ご意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

(烏田委員) 今、八郷さんの言うとおりの、バスに乗るじゃないですか、そうすると、お座りくださいで始まって、発車するのを待っていますよね。丁寧でいいなと思う反面、コストがかかる要因ですね。だから、丁寧に扱うということは、高齢者のために扱っているわけですから、ご苦労さまです。お礼申し上げます。

(山崎会長) 高齢者に配慮した運転ということですが、いつからこのような丁寧な対応をされるようになったのですか。また、その結果はどうだったのでしょうか。

(八郷委員) 現在進行中もございますが、基本的に、実は全国でもそうですが、特に都心部、大都市では、バス車内事故がバス事故全体の中で半数以上あります。これは、別に高齢者の方が悪いというわけではなくて、むしろ道路が混雑していたり、あるいは自転車が急に飛び出したり、車が急に車線変更したりで、急ブレーキをかけざるを得ない状況になり、高齢者の方はどうしてもつかむ力が弱くなりますので、倒れられたりするということです。そういう意味で、もちろん乗降の際も注意を払い、ちゃんとお座りになれるか、つかまるかということを確認してから走行しているということで、そういう意味では、気を使うのは当然です。

(山崎会長) 私もしょっちゅうバスを使っているのですが、その結果、時間がかかって、便数に影響を与えているはずで。

(八郷委員) 特に昼間はそうです。ただ、それで、現状はドライバー不足ですの

で、全て対応できているのかというと、そこはちょっと対応できていない部分があると思います。

(山崎会長) 対応できていないとすると、現実にダイヤで便数が少なくなっているのですか。

(八郷委員) はい。ただ、それも、書いてございますとおり、そもそも便数を減らせばいいという話ではなくて、限界に来ています。

(山崎会長) 乗務員不足ですから。

(八郷委員) 乗務員不足です。

(山崎会長) そうすると、実際に路線廃止とか減便という状況ですか。

(八郷委員) 路線廃止は、さすがにそこまではですが、路線の見直しとか減便はあります。

(山崎会長) 現実にあるということですか。

(八郷委員) 現実にあります。

(山崎会長) 予定しない減便があるということですか。

(八郷委員) はい。それはもう、そうせざるを得ない状況です。

(山崎会長) ええ、バスが来ないことはあります。ちょっと困ることはあるのですが。そうすると、今はぎりぎりの状況だということなのですね。

(八郷委員) はい。

(山崎会長) わかりました。

(八郷委員) 以前から厳しいと言っていますが、かなり厳しいです。

(山崎会長) いかがでしょうか。どうぞ。

(三上委員) 利用者の方のヒアリング結果もそうですが、この敬老パス事業を否定する人は、恐らく誰もいないと思うのです。横浜市の施策は、大体、賛否両論あるのが普通ですが、この敬老パスほど皆が賛成している事業はほかにないので、どうしても継続していかなければいけないと思うのが一つです。事業者の立場に立つと、利用実態との乖離が、これは昔からの大きな課題ですが、これを何とか今回のあり方検討の中で少しでも前進させていかなければいけないと思いました。

その中で、利用する目的のところ通勤というものが結構あるのですが、恐らく会社さん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と思うのです。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、会社さん、その事業所からお金をもらえるような方法があるとすごくいいと思いました。例えば、児童手当がそうです。児童手当は、国と自治体だけではなくて、事業者の拠出金でやっています。次代を担う健やかな子供の成長ということで、企業にとってもプラスになるということで拠出金を出していますので、何かこの敬老パス事業で、当然、事業者さんと横浜市と利用者というこの三者の事業ですが、もうちょっとお金を払ってくれる人をふやすような検討ももしできたら、すごくいいと思いました。意見です。

(山崎会長) 今の話は、通勤に使っておられるような方、少ないでしょうが、70歳代に入ってもまだ正規の従業員で働いていて、会社からは通勤手当が恐らく出ています。

(三上委員) 出ていないと思います。

(山崎会長) 正規であれば出ています。

(三上委員) いいえ、敬老パスを使っていますので。

(山崎会長) それは、勤め先は本人に、敬老パスを使っているかどうかを確認しているのですか。私の知っている人で、明らかに会社から給料をもらっておられる方がいます。普通で言えば、通勤手当も出ていると思いますが、70歳を過ぎた方で、市営地下鉄を敬老パスで乗っておられる方がいます。

(三上委員) では、通勤手当ももらいながら。

(山崎会長) ですから、通勤手当分が相当浮いているのでしょうかね。

(三上委員) そうですね。

(山崎会長) もし勤めている人がいるとすれば、それが現実ではないでしょうか。実際に利用しているかどうかを確認せずに、給与を現金で払えば、そういうことになります。

(烏田委員) ただ、70歳を超えた常勤で働いている方は、相応に収入がありますから、多分、敬老パスを持っていないのでは？そういう方は収入が多いですから、必要ないとも思います。パートで週に1回とか2回行くような人は、反対にもっていないかもわからないし、余りその辺のことは、こういう人はいるかもわからないけれども、数からいったら、たかが知れているのではと思いますが。

(山崎会長) 70歳以上ですからごくわずかで、時々お出かけ、収入を伴うお仕事があるという方が働いているとしても、多いと思います。

(烏田委員) 常勤で行っているような人は、もうそれだけの収入はあるはずですからね。

(山崎会長) それは、何とも言えません。

(八郷委員) 12ページを見ると、70～74歳の11%は通勤でいらっしゃるのです。そういうことですよ。

(山崎会長) それぐらいいるのですか。ですから、常勤かどうかはともかく、働いている人はこれぐらいいらっしゃるということだろうと思います。

(烏田委員) パートを含めてね。

(山崎会長) ええ。それが、一定の所得に応じた高い費用を払っておられるはずですが、それにしてもやはりそういう人にとっては、しょっちゅう使っておられるとすれば、たとえ通勤手当はでていないにしても、当然、敬老パスを利用したほうが良いということになりますね。

(三上委員) なりますね。

(烏田委員) それは、分けることが難しいですね。

(三上委員) 申告していないのでしょうか。

(岡委員) 余り聞きませんしね。

(山崎会長) まあ、そういう意見として。

(烏田委員) 今の話で、もう一ついいですか。例えば、横浜は山坂が多いということが一つありますが、もう一つは、昭和に入ってから新たに造成された台地があちこちに飛んでいますね。いまでは若い人も都心域に転居して、残された高齢者が主に生活している限界集落と言えるかは置いておいて、そのような団地で生活している人がかなりいるわけです。そういうところが仮に、利用回数が多いからと言って応益負担になってしまうと、ちょっとバスの利用がしにくくなってしまいますね。そのため、利用回数が減ってくると、今度はバス会社が、利用者が減るということで減便する。そうすると、限界集落がますます限界になってしまうわけです。その辺のことがあるので、これは後ほどまた提案しようと思っていたのですが、この期待される効果というのは、バスの効果は非常に高いわけですから、そのようにならないように、私は、個人的には駅に近いから、最初は応益負担に賛成だったのです。ところが、仲間とか高齢者のことを考えると、遠いところ、不便なところに住んでいる方達の気持ちを自分に置き換えると応能負担が望ましいかと、今はそう思っているのです。そのために、応益負担になって利用者が減ってしまうことがないように、応能負担でやるべきだろうと思っています。

(山崎会長) ただいまの説明については、よろしいでしょうか。では、次に移らせていただきます。

#### (4) 三者負担の考え方

(山崎会長) 審議事項(4)の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) ありがとうございます。17ページをごらんください。4の三者負担の考え方、(1) 応能負担・応益負担の①でございます。こちらは、前回の第2回のあり方検討会でご説明し、市民アンケート等のチラシでもご紹介させていただいたものでございます。応能負担については、所得に応じて自己負担額を払うという考え方で、現行の本市敬老パス制度のほか、例として、健康保険料が応能的な考え方で設定されております。それから、応益負担については、給付(サービス提供)の量に応じて自己負担額を払うという考え方で、例として、健康保険の自己負担額が応益的な考え方で設定されております。

18ページをごらんください。その応能負担・応益負担について、それぞれ例を挙げております。赤い四角の太枠で囲ったところ、応能負担については、フリーパス方式ということで、本市や東京都、名古屋市、京都市で採用されているものでございます。例えば京都市であれば、本人が市民税非課税の方は年3000円、合計所得金額が700万円以上の方は年1万5000円という形で、本市と同じように段階を踏んでい

るところでございます。一方で、応益負担については、利用の都度お支払いいただくワンコイン方式の大阪市、神戸市、それから利用上限設定方式の札幌市、仙台市となっております。今回に関しましては、本市で今採用しておりますフリーパス方式に着目して、今後の負担のあり方と申しますか、三者負担の考え方についてシミュレーションしてまいりました。

そちらについて、19ページをごらんください。4の三者負担の考え方の(2)の試算でございます。三者――バス事業者様・市費・利用者様の負担を考えるための参考といたしまして、次のパターン別に12パターン、大変細かくて恐縮ですが、試算してまいりました。この12パターンというものは、まず、バスの乗車単価、我々どもから交通事業者様にお支払いしている交付金の単価、こちらを3パターン、通常お乗りいただく際にお支払いいただいている220円、それから164円は定期券とか通勤定期とかそういったものを全て含めた平均乗車運賃という形でお聞きしております、そちらの単価164円です。それから、135円は本市から今、交通事業者様にお支払いしているバスの単価135円、この3パターンです。それに加えて、右側、真ん中のところがございます、月の乗車想定回数を25回と20回の2パターンに分けました。今のところ、平均利用回数が22回～25回となっておりますので、切りよく25回と20回の2パターンで試算しております。それから、一番右側のところ、こちらの回数とか金額、単価をふやした際に、それぞれの負担の賄い方ということで、上の6パターンについては、利用者負担は現行のままで、事業費増額分を全て市費で負担した場合のパターンです。下の⑦～⑫のパターンに関しましては、事業費増額分を市費と利用者負担で折半した場合です。この2パターンに分けております。ですので、3パターン掛ける2パターン掛ける2パターンということで、掛け合わせますと、12パターンでございます。詳細な内容については、次のページ以降で説明させていただきます。

まず、20ページをごらんください。12パターンの市費と利用者負担とバス事業者様の負担、それぞれがどのような形になるかを折れ線グラフで示しております。まず、20ページの市費負担、年額でございますが、一番左側の平成23年度が、前回の見直しのときに市費負担を固定させていただきました。その後、平成30年度と令和元年度は、交付者数の増に応じて暫定的に市費負担をふやして対応してまいりました。この後に、令和3年度に制度を見直した場合、例えば一番上の折れ線グラフ、①と右側に書いてございますが、そちらについては220円掛ける25回で全て市費負担で賄った場合です。この場合については、令和3年度は約300億円、297億円ですが、そこまでふえるといったところで、最終的に令和23年度に関しましては360億円までふえるという内容でございます。それから、真ん中で大変見づらくて恐縮ですが、③の折れ線グラフについては、135円掛ける25回のパターンでございます。こちらは、令和3年度には135億円となりまして、こちらが市民アンケートのチラシで掲載させていただきました市費負担のパターンを示しております。この点線と実線と

いったところで、実線の折れ線グラフは、全てふえた分を市税で対応した場合の折れ線グラフでございまして、下のほうにございます点線は、利用者負担と市費負担で事業費の増額分を折半した場合の折れ線グラフとなっております。

21ページをごらんください。続きまして、平均利用者負担でございます。平成23年度に利用者負担の金額を決めさせていただきましたので、そこから利用者負担額については変わらない形になってはいますが、令和3年度、折れ線グラフとしては一番高い値を示しているものが⑦でございます。こちらは、220円掛ける25回の分を市費と利用者様で折半した場合の金額でございまして、現行の平均利用者負担額が4900円のところ2万4500円まで上がるというものでございます。一番下の折れ線グラフは、①～⑥は利用者負担を上げていませんのでそのままですが、その1つ上のところ、⑫の点線の折れ線グラフのところについては、135円掛ける20回分を折半したものでございまして、現行が4900円のところが平均9200円ほどですので、ほぼ倍になるという試算でございます。

22ページをごらんください。続きまして、バス事業者様の負担でございます。平成23年度に制度を見直してからだんだんと交付者数がふえてまいりまして、令和2年度で推計で178億円ほどご負担いただいている状況でございます。このうち、一番上の折れ線グラフ、⑥でございしますが、この場合、135円掛ける20回で積算した場合には、令和3年度には146億円になるという試算でございます。このご負担は、220円から135円引いた分の85円分をバス事業者様に負担していただきながら、25回のところを20回で積算しておりますので5回分、こちらについてもバス事業者様の負担が残るという内容でございます。それから、大変わかりにくいのですが、この実線と点線の違いでございます。点線に関しては、利用者負担がふえますので、その増に伴いまして交付率が下がるという形の試算をしておりますので、全体の事業費も下がるといったところで、実線のほうが上になっているというものでございます。それから、一番下の①と⑦は、市と利用者負担で全て賄われることとなりますので、バス事業者負担が0円になるという試算でございます。

それでは、大変細かくて恐縮ですが、23ページからそれぞれのパターンごとに簡単に説明させていただきます。パターンごとに3シートで構成しております。まず、4の(2)の①のフリーパス方式、バス単価220円で月乗車想定回数が25回、利用者負担は現行のままといったものの前提条件でございます。後ほど、A3の非常に細かい資料で恐縮ですが、それぞれの20年間、令和23年度までの試算を数字で示しておりますので、後ほどごらんいただきますが、あくまでここに書いてあるとおり試算でございまして、設定次第で数字が変動することにご留意いただければと思っております。令和3年度にバスの積算単価等を変更し、バス単価220円、月乗車想定回数を25回、実際の乗車回数も25回と。バス運賃に関しましては、平成23年度はまだ消費税が5%でございましたので210円、平成26年に消費税が8%になりましたので、現行、ICカードでなければ220円でございましたので、その違いがござ

います。利用者負担は現行のままで、交付者数は令和元年度予算の交付率、58.43%を用いて算出しております。地下鉄、シーサイドラインに関しましては、交付者数の増加割合に合わせて推計しております。事務費は除外したものでございます。

24ページをごらんください。その試算の結果、全体像でございます。令和3年度に積算変更いたしますと、交付者数に関しては、利用者負担を上げませんので、そのまま上がっていくと。事業費、市費ということで、市費に関しては、先ほど申し上げたとおり、約300億円、296.6億円となっております。一点、補足でございます。平均利用者負担が令和元年には4886円だったものを、先ほど私も利用者負担が現行のままと申し上げているにもかかわらず、4894円と8円だけ微増している理由です。大変細かくて恐縮ですが、下の米印に書いてございますとおり、令和元年度は平成29年度決算の負担区分構成割合で、8段階ございますが、その負担区分構成割合で試算しているのですが、令和2年度は直近の平成30年度決算の負担区分構成割合で試算しておりますので、負担区分ごとの構成割合が毎年異なっていますので、若干の増減があるというところで、各個人の皆様からすれば、その所得に応じて同じ金額になっていますので、利用者負担は現行のままという表現をさせていただいております。8段階の各金額は変わらないのですが、あくまで個人の所得に応じた額は変わらなと。各区分の人数が変わりますので、平均利用者負担額が若干変わるというものでございます。

25ページをごらんください。こちらは、バス事業に特化してそれぞれの割合を記載したものでございます。こちらは、バス事業者に関しましては、172.7億円から0円となって市費がふえ、利用者負担に関しては、人数がふえてきますので、相対の金額がやや上がるという形になっております。負担割合は、それぞれ記載のとおり、0%から93.3%、6.7%となっております。

26ページをごらんください。先ほどのパターンの①から変わっているのは前提条件で、上から2番目の、バス単価を164円、平均乗車運賃で積算したものでございます。それ以外のパターンは、先ほどの①と同じでございます。その場合の試算が、27ページにございます。令和3年度には、事業費が244.8億円となっております。28ページをごらんください。各シートは3枚で構成しておりますので、この3枚目になります。令和3年度の積算変更時には、バス事業者様の負担が172.7億円から73.1億円、先ほどのパターンは0円でしたが、今度は73.1億円となります。これは、220円から164円を引いた56円、この負担分がバス事業者様の負担として残りますので、この金額が積み上げで残るという形になります。

29ページをごらんください。同じような形で、前提条件の上から2つ目のポツ、バス単価を135円、こちらが先ほどの①、②と変わっているところでございます。30ページをごらんください。その際の、令和3年度の積算変更したときの事業費に関しては、206.9億円となっております。それから、その下の市費185.6億円、これが先ほど申し上げたとおり、市民アンケートのチラシで掲載させていただきました、

市費負担の想定した金額でございます。31ページをごらんください。令和3年度、バス事業者様は111.0億円となっております。これは、220円から今回、135円の単価で試算しておりますので、その差額の85円分がバス事業者様の負担として残るといふ形になります。

32ページをごらんください。今度は、最初の①のパターンから月乗車想定回数が25回から20回に変わったもの、前提条件で申し上げますと、上から3つ目のポツ、バスの月乗車想定回数を20回として積算したものでございます。その場合、33ページをごらんください。令和3年度には、事業費が260.4億円となります。34ページをごらんください。駆け足で恐縮ですが、バス事業者様のご負担が、172.7億円から令和3年度には57.4億円になります。これは、月乗車想定回数を20回としておりますので、実際の利用が25回だった場合、その差の5回分がバス事業者様のご負担として残るため、その金額を積み上げで57.4億円となっております。

35ページをごらんください。今度は、月乗車想定回数は20回のまま、バス単価を164円で積算したものでございます。前提条件で申し上げますと、上から2つ目のバス単価を164円、それから3つ目の月乗車想定回数を20回で積算したものでございます。その場合、36ページをごらんください。令和3年度には、事業費が201.9億円となっております。37ページをごらんください。その場合のバス事業の試算でございますが、バス事業者様のご負担は172.7億円から115.9億円となっております。これは、220円から164円を引いた56円分、それから25回のところを20回の差の5回分、この2つの積み上げで、バス事業者様のご負担が115.9億円残るといふものでございます。

38ページをごらんください。前提条件の上から2つ目、次はバス単価を135円、それから3つ目でバスの月乗車想定回数を20回で積算した場合でございます。その場合の試算について、39ページに記載がございます。その場合には事業費が、令和3年度には171.7億円となります。40ページをごらんください。その際のバス事業につきましては、バス事業者様のご負担が172.7億円から、令和3年度には146.2億円となります。これは、今までご説明したとおり、220円から今回は135円を引いた1回当たり85円分、それから25回から20回を引いた5回分、この積み上げでバス事業者様のご負担がここまで残るといふ形になります。このパターンの⑥までが、利用者負担が現行のままの試算でございます。

続いて、41ページです。こちらから、事業費増額分を市費と利用者負担で折半した場合でございます。今までご説明してきました①～⑥の、利用者負担がふえるパターンという形で考えていただければと思います。前提条件にございまして、上から2つ目、バス単価は220円、バスの月乗車想定回数を25回、実際も25回、それから令和3年度から令和23年度までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担すると。それから、今までの説明と少し違うのが、次のポツのところ。利用者負担の増額により交付者数が減少する、令和3年に交付率10%、これはあくまで

仮置きでございますが、10%減少すると仮定しまして、以降、同じ交付率を使用しております。これは、補足に書いてございますとおり、過去に、平成20年に平均1.3倍の利用者負担の値上げ、この際には交付率が2.6%減少しております。それから、平成23年度には平均1.1倍の利用者負担金値上げの場合には交付率が1.6%減少しておりますので、それぞれの交付率の減少を参考に、今回はこの負担額が上がった場合には交付率が10%減少すると。これはあくまで仮定でございますが、そのような形で試算しております。

その際の試算が、42ページでございます。今までのご説明と違うのが、交付者数のところでございます。令和元年には41万4000人いらっしゃった交付者数が、先ほど申し上げたとおり、交付率が減少すると見込んで、令和3年度には約36万人と試算しております。特に、一番下の平均利用者負担が現行4886円のところ、折半いたしますと約5倍の2万4446円となりますので、交付率が下がるのではないかと試算しております。

その際、43ページ、バス事業に係る市費、利用者負担の割合でございます。その際には、バス事業者様は0円となります。市費と利用者負担がそれぞれふえるという形で試算しております。

44ページをごらんください。先ほど申し上げたパターンの⑦から変わったところでございます。それが上から2つ目、今度はバス単価を164円で積算した場合でございます。それから、上から6つ目のポツのところ、利用者負担の増額によって交付者数が減少となっておりますが、こちらも利用者負担額がかなり上がる試算になっておりますので、同様に、交付率に関しては10%減少という形で試算させていただきました。その際の試算が45ページでございます。先ほどの平均利用者負担額の上げ幅ではないのですが、一番下にあります平均利用者負担、4886円から1万6022円、3.3倍ですので、これほどの負担額の上げ幅であれば、交付率は同じように下がるという形で試算してまいりました。46ページをごらんください。同様に、バス事業でございます。これは、バス事業者様が172.7億円から60.6億円と。これは、今までもご説明したとおり、バスの単価が220円から164円引いた56円分が残るという形で積算しております。

47ページをごらんください。上から2つ目のポツのところは今までと変わっているところ、バス単価を135円で積算したものでございます。その際、上から6つ目のポツ、今度は交付率の下げ幅ですが、利用者負担額の増額によって交付者数が減少する、今度は8%程度減少すると考えております。その理由ですが、48ページをごらんください。令和3年度（制度改正）とあるところの、一番下の平均利用者負担が4886円から1万2341円、約2.5倍に上がっております。今までの上げ幅からすれば少し少ないのですが、それでも十分、2.5倍という形になっておりますので、交付率の減少に関しては8%の減少と仮置きさせていただきました。49ページをごらんください。その際の、バス事業のそれぞれの負担割合でございます。令和3年度に、

バス事業者様は172.7億円から95.8億円、これは先ほどから申し上げているとおり、220円から135円を引いた85円分が残るという試算でございます。

50ページをごらんください。今度は、前提条件の上から3つ目、バスの月乗車想定回数を、今まで25回でございましたが、20回と積算しております。その際の、上から6つ目の交付率の減少、こちらに関しても、後ほど申し上げますが、利用者負担額が大幅に上がりますので、交付率としては10%減少と見込んでおります。その試算が、51ページでございます。その際の平均利用者負担額は、一番下のところがございますとおり、4886円から3.6倍の1万7847円という形で試算しております。52ページをごらんください。その際のバス事業の負担割合ですが、バス事業者様については172.7億円から47.6億円、これは5回分が残り続けますので、その分の積み上げでございます。

53ページをごらんください。あと少しでございます。パターンの⑩でございます。今度は、バスの乗車単価を164円、それから上から3つ目のポツで、バスの月乗車想定回数を20回と積算した場合でございます。その際の、上から6つ目のポツのところでございます。利用者負担の増額により交付者数が減少、今度は8%程度減少すると見込んでおります。その理由が54ページでございます。一番下の平均利用者負担については、4886円から1万1763円、2.4倍に上がりますので、交付率については8%減少という形で試算してまいりました。その際、55ページをごらんください。バス事業者様のご負担は172.7億円から約100億円ということで、220円から164円を引いた56円分と、25回から20回を引いた5回分がご負担として残るという試算でございます。

最後に、56ページをごらんください。上から2つ目のポツ、バス単価を現行の135円で積算し、バスの月乗車想定回数を20回と積算しました。その際、上から6つ目のポツです。利用者負担の増額により交付者数が減少しますので、令和3年度に今度は交付率が5%減少すると試算しております。その理由が57ページでございます。令和3年度、制度改正した際に、平均利用者負担が4886円から9215円、約1.9倍値上げしますので、交付率の減少幅としては5%という形で、過去の値上げを参考に5%と仮置きいたしました。その際のご負担ですが、58ページにありますとおり、バス事業のそれぞれの負担割合でございます。バス事業者様のご負担は、令和3年度には133.7億円、これは220円から135円を引いた85円分、それから25回から20回を引いた5回分、これがご負担として残り続けるという形で試算したものでございます。

大変量が多く恐縮ですが、ここまで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。ただいまの説明と資料を参考にしながら議論できればと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

(烏田委員) 前に聞いていると思うのですが、この試算で220円と164円、135円と分けたのは、根拠はどういうことですか。

(木野知課長) ありがとうございます。まず、ICカードとかでなく、現状、10月に消費税値上げになって、バス運賃に関しては220円を現金で払う場合に関しては値上げがなかったわけですが、通常の運賃の220円というものが一つございますので、これはそのまま通常の運賃で乗られた場合もございますので、積算の一つのパターンといたしました。もう一つのパターンが、現状、横浜市からバス事業者様にお支払いしている金額を、バス単価が135円という形で積算しました。これは、平成23年度に見直した際にも積算積み上げで135円という形で、バス事業者様にご協力いただいて135円という単価にさせていただきましたので、それをそのままにした場合の積算としました。今回、新たにつけ加えさせていただいたのが164円でございます。これは、今までのあり方検討会で八郷委員からもご指摘のあったとおり、さまざまなバス利用者様がいらっしゃると思いますが、全ての皆様のバスの平均乗車運賃が164円というお話がございました。164円をお支払いいただいてバスに乗っている方が多くいらっしゃるという意味でもあると思います。ですので、そちらについて、パターンの3つ目に加えさせていただいたという状況でございます。

(山崎会長) 全てということになると、この164円の中には敬老パスを利用しておられる方も入っているんですね。

(八郷委員) 実はそこなのです。敬老パスについては、何人乗ったかがわかりません。ですから、いただいたものを予算単価で割り戻しするしかないものですから予算単価で割り戻して何人乗っているということと乗車人員に加えているということです。

(山崎会長) 正確な根拠は、数字としては出てこないけれども、敬老パスの方も含めて、平均すればこれぐらいになっているだろうと。

(八郷委員) 通勤・通学、回数券もあつたりします。それら全部含めたオール単価ということで結構だと思います。

(山崎会長) 220円の人も、いろいろな形で割り引かれている人も、敬老パスも含めて、最終的にはこれぐらいになるだろうということですね。

(八郷委員) はい。

(山崎会長) わかりました。

(八郷委員) 敬老パスはブラックボックスです。人数がわかりませんから、予算で割り戻すしかないのです。

(山崎会長) わかりました。いかがでしょうか。どうぞ。

(三上委員) 非常に詳細なデータで感心しました。私が思うのは、それぞれ金額ベースでいろいろなパターンで、これだけ負担が多くなるとかこれだけ減るとかあるのですが、前回も言ったかもしれませんが、この敬老パス事業で、バス事業者の人と横浜市と利用者のそれぞれの事業負担割合についてです。端的に言うと、この事業の利用者負担は1割なのか、1割5分なのか、2割なのか、そういう議論はちゃんとしなないといけないと。例えば医療費もそうです。自己負担が1割になって、

また何年かたつと2割になったり3割になったりします。例えば、保険料については応能負担が原則なのですが、最近、国民健康保険も旧ただし書き方式で、どちらかという応益的な考え方を導入しています。この敬老バスの利用者負担は、1割負担してほしいと。このパターンの中で、バス事業者の方のほうが市費より負担割合が多い、それはちょっとないのかなという感じが私はしています。

例えば、全体100%のうち、利用者負担は1割、残りの9割を横浜市とバス事業者さんが負担すると。そのときに、横浜市のほうを多くしないと意味がないと思うのです。例えば、4割5分を横浜市が負担して、残りはバス事業者さんという形で、そもそもこの事業の制度設計を少し議論した上で、結果として、利用者がふえたり、あるいはバスの運賃が高くなったりするときに、利用者負担は当然ふえていくという、そういう負担割合もちゃんと議論したほうがいいのではないかと思います。以上です。

(山崎会長) ほかにございますでしょうか。

(八郷委員) 三者の負担割合がこの委員会で決められれば最高だと思っております。そういうところまで出せるかどうかは別ですが、バス事業者の立場からすると、先ほどおっしゃったけれども、横浜市さんが45で、そうすると、10%引くと35%になるわけです。そこは勘弁してもらいたいと考えております。そうすると、それぞれの立場で率がかなり変わってくると思いますが、バス事業者の立場からすると、そういうことです。

(山崎会長) それは、事業者代表でいらっしゃっているので、当然のご意見かと思えます。ほかにございますか。岡委員。

(岡委員) 大変綿密な資料で、一体どうしたものかと、今、頭の中が混乱しているところです。どういう方法がいいのかと思うにつけ、まず、利用者の数がわからないというのがひっかかるのです。その数を知るにはどうしたらいいのかと思うところがあるのです。そして、予算的なものも、それをひくくめるための金額だということ、これは検討していくには難しいと思いますが、割合的にはどのようにしたらいいのかと。先ほどおっしゃったように、そういうことを考えていかないと決定的なところにはいかないと思うのです。何かファジーな感じで決まっていく、そういうのは利用者の方もバス会社の方も市も納得がいかないのではないかと思いますので、もうちょっと突き詰めて、どのパターンが一番理想なのかも一つ考えたらいいと思いますが、すごく難しいです。どっちをとってもこっちがだめになるしという感じがありますので、混乱しているところですが、この制度を壊さないようにやっていけたらいいと思っております。

(烏田委員) これは極端な話ですが、例えばこのフリーバス方式の①です。

(山崎会長) 何ページですか。

(烏田委員) 25ページです。バス単価が220円、月乗車想定回数が25回、これが今のところ最大ですね。この場合、市費が268億円、利用者が19億円です。このケース

は、合計すると全部で280億円かかるのですか。

(岡委員) そうです。

(烏田委員) そうすると、280億円のうち、例えばバス会社は何割くらい負担できるのかということは、ざくつと言えるのですか。

(八郷委員) それは、この場では言えません。

(烏田委員) 20%とか30%とか。

(八郷委員) それは、三者でやる制度でございますので、バスは一切だめとか、そんなことは決して言えません。今まではちょっと多過ぎるのではないですか、市費よりもっと多く出しているでしょうということを言っているわけでございます。市費と同じ4割とかについては、それなりにちゃんと議論すべきと思います。

(烏田委員) それでは、この場合、利用者のほうが今、約20億ですよ。これで倍以上になるというのは、利用者側からするとわかりにくい話だと思うのです。そのときに、これは268億円で、仮に倍ぐらいにしたとして、この280億円が240億円ぐらいになるのですか。そうすると、240億円のうちの、例えばバス会社が240億円のうちのまた2割とかそういう感じになると、あとは市がどのぐらい負担できるかということですよ。そういう大ざっぱな話ですと話は簡単ですが、これは市のほうでそんなに簡単にいかないという話になるはずですよ。本当に難しいです。

それで、先ほど数字がわからないというお話もありました。では、そのためにICカード化するかといっても、私はICカード化すること自体も、そこまでいく必要はないと思っているのです。もう応益負担ではなくて、応能負担で全てやるべきだと思っています。応能負担の場合、どこまで持っていくかというのは、利用者側としては、できるだけ倍までいかない範囲内でおさめていただきたい。しかも、8区分あるうちの、それぞれ1から8まであるわけですから、全部が同じようなシステムで上げるというわけにはいかないと思うのです。その辺のバランスも、これは事務局がそれ相応にいろいろなことから考えて出していかなざるを得ないのかな。だから、大ざっぱに利用者側の負担を、今のままでいくと、これでいくと、19億円だと丸々少ないということは、お互いにわかっているわけです。あと、これ以上、ここで決めるのは無理があると思うのです。

(山崎会長) 田邊委員と田高委員、ご意見はありますか。なければ、まだまだ次回もあります。田高委員もよろしいですか。わかりました。それでは、利用の実態がわからないということがかなり制約になっていきますので、ICカード化の説明を聞きましょうか。

(5) ICカード化

(6) 他都市の状況

(山崎会長) それでは、審議事項(5)のICカード化に移ります。それから、(6)の他都市の状況まで続けて、事務局から説明をお願いします。

(木野知課長) ありがとうございます。では、59ページをごらんください。(5)のICカード化でございます。(1)前提条件でございます。こちらについては、以前、平成21年度に見積もりをしたところから大分時間がたっておりますので、今回、改めて見積もりをさせていただきましたが、時間がたっていることもございますので、前提条件が変わっております。1の初回発行枚数、こちらは45万枚とさせていただきます。現在40万人以上の方にご利用いただいておりますので、IC化に入るところにはこのぐらいということで、仮置きで45万枚とさせていただきます。2の更新枚数、これは毎年の新規に70歳になられる方とか転入されている方とか、そういったことも含めて年5万枚という形で置かせていただきました。3のバス車載器の改修台数、こちらは市内のバスの台数が約2200台と聞いておりますので、こちらで置かせていただきました。4の利用範囲ですが、ICカードが利用できる民営バス・市営バスということで、今回の試算については地下鉄とシーサイドラインは含まれてございません。これは、平成21年度も同様でございます。駅の改札に置かれているような機械についての見積もりが難しいということで、今回は含まれてございません。5の収集データについては、利用者様のカードを使って、利用された際の利用日とか、どこのバスを使っていらっしゃるかの事業者コード、それからそれぞれの個人のID番号というもので抽出するものです。それから、6のネガリストの利用です。このネガリストというのは、ここに書いてございますとおり、市外転出者、場合によっては亡くなられた方、そういった方々のカードの利用を停止する際にネガリストというものを使って運用しているそうでございますので、こちらについても見積もりに含めていただきました。7の有効期限は、無期限という形で、先ほど申し上げたネガリストによって管理するというものでございます。それから、8の交付場所です。皆様、パスモとかをお持ちであれば、現金をチャージとかされると思いますが、そういった更新とかをする際の場所について、現在の敬老パスについては各郵便局とかで各利用者負担をお支払いいただいてパスの交付を受ける形にしておりますので、交付場所に関しては同じぐらいの箇所数が必要であろうということで、健康福祉局、18区役所、バス営業所、バス車内、市内郵便局302局という形で見積もりをさせていただきました。

その際の見積もり結果が、60ページにございます。今回見積もりというところで、まず、初期費用という形で54億～55.3億円、運用費用としては1.5億円という結果でございます。これは、右側に書いてございます(参考)平成21年度見積額より、初期費用29.8億円よりふえる形になっております。運用費用に関しては、3億円となっておりますので、それが1.5億円に下がるという形になっております。下に、隅付き括弧で各費用の主な内訳とございます。初期費用についてはバス機器等改造費とか交付端末——チャージ端末設置費、システム改修費、カード発行費、運用費用はカード発行費となっております。その下の隅付き括弧で、平成21年度見積額から大きく増額している主な理由でございます。これは、先ほど申し上げた交付

用のチャージする端末の設置見込み台数をふやしたためでございます。平成21年度の見積りのときには7台、1台1000万円という形で見積もりしていただきましたが、今回は321台、1台当たりの金額は800万円に下がっておりますが、この部分の台数がふえると。米印に書いておりますとおり、321台にふやした理由として、先ほど申し上げたとおり、定期的に窓口での更新を必要とする方式の場合、現行と同じレベルで窓口数を確保する必要があるといったところで、321台掛ける800万円といたしますと約25.7億円でございますので、7台との差額、この25億円が平成21年度の見積りに乗かりますと、大体、今回の見積額に合うという形になっております。

61ページをごらんください。ICカード化の他都市の費用でございます。代表的な例でございますが、札幌市は初期費用20億円、運用費用3億円と。備考にございますとおり、初期費用については、ほかの制度と合同で開発していて、その費用を含むと聞いております。仙台市に関しては、初期費用が1.6億円、運用費用が0.2億円と。こちらも、仙台市交通局が運用する「イクスカ」システムの導入に合わせてICカード化していると。そのために、システム構築の段階でパスのICカード化が検討されていたため、初期費用が抑えられたと考えられると聞いております。名古屋市は、初期費用が6億円で、運用費用が1億円と。こちらも、「マナカ」システムというものがあるそうなのですが、この導入時に敬老パスのICカード化を見据えて一定の整備を行っていたため、初期費用を抑えることができていると考えられます。大阪市は、初期費用が8.8億円、運用費用が4.3億円と。大阪市は、運用費用に関しては平成29年度決算額と聞いております。ほかは、全て令和元年度の予算ベースでございます。神戸市については、初期費用が9億円、運用費用が2.1億円ということで、大阪市・神戸市も、交通事業者のICカード導入時に合わせてICカード化したため、初期費用が抑えられたと聞いております。

62ページをごらんください。6、他都市の状況、(1)一般会計予算に占める事業費の割合でございます。以前、検討会の中で委員からご指摘いただいたものについてまとめたものでございます。こちらに掲載しているものに関しては、事業費と一般会計予算、その占める割合について抽出したものでございますが、それ以外にも他都市に聞き取りを行いまして、他都市一覧という形で関係資料4にまとめてございますので、そちらは後ほどごらんいただければと思います。まず、一般会計予算に占める事業費の割合が、高いところから左側から順に掲載しております。一番高いところが名古屋市で、事業費が約143億円に対して、一般会計予算が1兆2498億円ですので、割合としては1.15%、1%を超える形になっております。2番目が京都市ということで、0.72%です。本市については、その次、3番目でございますので、0.69%となっております。

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

意見はございますでしょうか。

(三上委員) 結論を言いますと、私は、ICカードは絶対にやめたほうがいいと思います。お金もかかるし、今、当社も当然、ICカードを、パスモを使っているのですが、メンテナンスの費用が結構かかります。電鉄会社ですから、乗り越しの精算がありますから、例えば西武鉄道のどこかの駅の名前が1文字変わったら、その変わった費用負担をパスモ利用会社全体がやらなければいけないのです。それは東急電鉄さんとか、ほかもやります。東京メトロさんが、たまたま駅名を変えるとかとなったときに、言葉は悪いですが、全然関係ないシーサイドラインもお金を負担しなければいけません。それはパスモに入っている全社で割ってやるのですが、当社はパスモ維持費用として今、毎年数億円のお金がかかっています。これは、例えば敬老パスの利用回数で制限をかける、あるいはバス事業者さんのために利用実態を正確に把握するという意味でICカードを導入するという考えがあるかもしれませんが、すごくお金がかかります。だから、私は、これはやめたほうがいいと思います。フuzzyな形でも、今のままで何とか三者の間で合意を形成するほうが、私は妥当かと思います。以上です。

(八郷委員) この10年前より倍になっている試算ですが、これはパスモ化したらそうなるということなのです。ですから、別にパスモ化してくれとかは何も言っておりません。我々が要望しているのは、何回乗ったかの回数がわかればいいのです。このパスモシステムは5年ごとに更新して、何十億円かかることは承知しています。そういうことですので、パスモ化してくれとは言っていません。コンビニエンスストアでも使える便利なものと言っているのではなく、我々が言っているのは、透明性を図って利用実態を見たい、それに応じた制度を構築してくださいということです。回数だけカウントするなら、システムはあると思います。

(烏田委員) 話がずれてしまうと思うのですが、先ほどお話ししましたけれども、これまでいろいろ話をされて、意見交換しました。今回も、制度の役割と期待される効果などについて意見が出てきたわけですが、そこに視点を置いて、私からも提案の一つさせていただきたいと思っています。

先ほど少し話しましたが、山坂の多い横浜の郊外とか最寄り駅までが遠い地域のバスの路線が、さっきの話のように、利用者が減って縮小になるようなことがあってはいけないということです。そうなってしまうと、買い物難民どころか、生活そのものが成り立たなくなる地域(団地など)がたくさん出てきます。さらなる人口減少が進むという、非常に解決の難しい事態にもなると思っています。この人口減少に伴う地域の活力低下がこれまで以上に進むと、地域に住んでいる人の活動が減ってくる、それによる負の影響がどんどん出てくるわけです。このためにも、気軽に利用できる現在の敬老パスの存続が最低限必要だと。ただ、さっき言ったように、利用者側の負担をどのぐらいにするかということ、これは別次元の話です。他方、高齢者の健康寿命の延伸には、人との交流や仲間づくりが欠かせません。加え

て、運動は仲間とすると健康にプラスになると言われています。これは今、老年学的評価研究でも研究されて、それが明らかにされています。そんなことで、山坂の多い横浜ですが、健康づくりや生きがいつくり、仲間づくりなどの活動のための移動手段が、おかげさまで今、料金改正に関係なく、気軽に利用できる敬老パスによって、地域活動が比較的円滑に行われているという実態があります。言い換えれば、現在の敬老パスは高齢者の健康寿命延伸に貢献していると、私自身は思っています。

至近な事例を言わせていただきますと、これは老人クラブの実例ですが、この5年間、全国63の都道府県・指定都市老人クラブ連合会が毎年、会員増強に取り組んできました。結果は、残念ながら、全ての連合会が会員減少に陥っています。増にはなっていません。しかし、その中で横浜だけは、この63の都道府県・指定都市の中では、減少率が一番少ないです。この減少した理由は今回省きますが、このように横浜が一番減少が少なかったということは、横浜市内に住んでいる人が活発に地域活動ができているからだと思っています。他府県でも横浜のまねをしたいと言って、効果があるのはこの敬老パスだけとは言いませんが、そのように横浜を参考にしたいという意見が結構あるのです。

こういった駅から離れている地域のことや、それから利用者の健康増進などを考えると、これらの観点から、活動や交流の低下を招く応益負担には反対でございます。これは、先ほど言われた、ICカードの反対にもイコールなのです。こんなことで、ただし、地下鉄、シーサイドラインも含めた応能負担での対処を、私は改めて提案したいと思います。応能負担の上げ幅は、この制度の持続可能性を保つことが前提ですから、今、具体的にどのぐらいという話はできないと思いますが、利用者側としては、できるだけ倍までいかないような範囲内におさめていただければありがたいと思っております。

こんなことで、一部の利用回数の少ない人たちが脱落する可能性は十分考えられます。先ほどの試算でも、6%なり10%などと試算されていました。こういうことはあるかもしれません。でも、利用回数が少ない方というのは、別に敬老パスが必要ない方ですから、これはやむを得ないと思います。

以上です。

(山崎会長) ほかにございますか。岡委員。

(岡委員) 他都市の費用のICカード化に興味があったものですから、見させていただきました。大都市でもこういうICカード化をしているということは、何か利点があって、これが順調に推移しているのでしょうか。それとも、これはどうなのかというような進め方なのでしょうか。お願いします。

(木野知課長) ありがとうございます。今回、61ページに掲載させていただいた他都市に関しましては、このICカード化で、現状のところ、課題があって抜本的に変えなければいけないとか、そういったところまで深いお話という形ではお聞きし

ておりません。横浜市で試算したところ、多額だったものですから、他都市がどうかという形でお聞きした中でお答えいただいたところがございますので、そこでさらに他都市それぞれのご事情のところまでは深く踏み込んでいるわけではございません。現状のところ、その部分まで大きな課題があるということで我々どもが聞いているという状況ではございません。

(岡委員)わかりました。ありがとうございます。

(山崎会長)他都市の状況で初期費用が全然違うということは、余り参考にならないです。他都市の程度の費用でとどまるのであれば検討の俎上に乗せてもいいと思いますが、事務局はいかがですか。

(木野知課長)ありがとうございます。ICカード化自体は、今、委員の皆様もおっしゃっているとおり、利用実態の透明化をどうするかという視点から始まっているわけですが、そもそもその制度をどうするかによって、ICカード化の必要なもの自体も変わってくるものでございますから、それは今回、持続可能な制度にするためにどのような制度にしていこうかというご議論をいただいておりますので、それと同時に並行で、利用実態の把握とかそういったものはなるべく丁寧な形で進めていければもちろんいいかと考えております。

(山崎会長)わかりました。

(松本理事)補足させていただきます。資料の18ページをごらんください。本日は、敬老パスのあり方につきましてさまざまな角度からご議論いただく予定で、事務局も進めさせていただきました。検討する事項が多岐にわたりますので、きょうは応能負担のフリーパス方式について細分化した議論をさせていただきました。誤解のないように申し上げますと、これで決まりということではなく、この後、応益負担の議論もして、そしてトータルの中でお話を進めていく予定としておりますので、きょう、三者の負担割合がフリーパス方式だけで終結するわけではないということだけ申し上げたいと思います。

(山崎会長)ということは、ICカード化も、他都市と比べると、他都市は参考にならないぐらい費用が違うのですが、一応、可能性としては残したまま今後、議論するということがよろしいでしょうか。鎌田委員もいらっしゃらないので。

(松本理事)実際に交通事業者のお二人から意見もいただきましたので、どうするかはまた今後、検討していきたいと思います。

(山崎会長)白紙ですから、今後ということです。何よりも、まだ市民アンケート、利用者アンケートの結果が出ていないので、今から余り細部に入るのはどうかと思います。

引き続き、議論で、ほかにございますか。よろしいですか。

(八郷委員)素朴な疑問ですが、お金がかからない方法で透明性を確保していただかないと、ずっとこの議論はつづくと思っています。お金を出すほうにしても、議会筋でも、どうやって計算しているのかという話になるのではないかと思いますので

	<p>す。それは、年に何回かの実態調査結果を踏まえてやっていますということでは、いかなものでしょうか。</p> <p>(山崎会長) それは、バスが走らなくなるのは困りますから、それだけは市民の足も大事けども、バスも大事だと。</p> <p>(烏田委員) 今、透明化を図れていないのですが、アンケートでしかわからないですよ。</p> <p>(八郷委員) はい。</p> <p>(烏田委員) それを透明化しようと思ったら、電子化しかありません。</p> <p>(八郷委員) 年に何回か、実態調査をやっています。</p> <p>(三上委員) 年に1回、2回ですか。</p> <p>(八郷委員) 年に1回(2日)です。</p> <p>(山崎会長) それでは、少々時間は残っておりますが、きょうはこの程度でよろしいでしょうか。わかりました。</p> <p>その他</p> <p>(山崎会長) それでは最後に、今後の日程について事務局からお願いします。</p> <p>(木野知課長) ありがとうございます。では、63ページをごらんください。今後の日程でございます。本日が、第3回目でございます。次回、第4回は、11月14日を予定しております。先ほど山崎会長からもお話がございましたとおり、①といたしまして市民アンケート、利用者アンケートの結果についてご報告させていただいた後、②具体案の意見交換ということで、先ほども申し上げましたとおり、フリーパス方式以外の方式についても幅広くご議論いただいて、さまざまな意見交換をしていただければと思っております。その後の予定でございますが、11月下旬には第5回という形で、意見交換を行っていただきながら、答申案についてご議論いただきたいと思っております。最終的には、あくまで予定でございますが、12月に第6回という形で、こちらについても答申案についてご議論いただきたいと考えてございます。以上でございます。</p> <p>閉 会</p> <p>(山崎会長) それでは、本日の議事は全て終了いたしました。どうもお疲れさまでした。</p>
<p>資 料</p> <p>・</p> <p>特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第3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</li> <li>・ 利用者ヒアリング報告書(若葉台) (関係資料1-1)</li> <li>・ 利用者ヒアリング報告書(野庭町) (関係資料1-2)</li> <li>・ 交通事業者ヒアリング報告書(関係資料2)</li> <li>・ 試算バックデータ(パターン①~⑫) (関係資料3-1~関係資料3-12)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・他都市調査結果一覧（関係資料4）</li></ul> <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・次回は11月14日に開催予定</li></ul>
--	---