



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
第5回 次第

日 時 令和元年 11 月 21 日 午後 5 時 30 分～
場 所 神奈川産業振興センター14階多目的ホール

1 開 会

2 審議事項

(1) 三者負担の考え方

- ・ これまでの委員意見
- ・ 各方式のメリットとリスク（これまでの議論のまとめ）

3 閉 会

三者負担の考え方 これまでの委員意見

1 敬老パスを取り巻く状況

(1) 高齢者の状況

- ・昭和49年のときの70歳以上と現在の70歳以上は大きく特性が変わっている。日本老年医学会が公表している高齢者の定義は75歳以上であり、その根拠の一つは、身体的にも心理的にも社会的にも非常に高齢者が若返っているから。(第1回：田高委員)
- ・もし仮に交付率が一定だとすると、分母の実数がふえるわけだから、当然交付者数の実数もふえていくという計算になる。(第2回：田高委員)
- ・免許のある人の推移の想定は。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。(第4回：鎌田委員)

(2) 交通事業者の状況

- ・今のバス業界は運転者不足。ドライバーがいらないために減便しているという状況(第1回：八郷委員)
- ・現状の制度ではバス事業に与える影響が懸念され、路線維持も危うい状況になるということが心配される。(第1回：八郷委員)
- ・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。(第3回：八郷委員)
- ・当然のことながら高齢化が進むが、全体としては人口が減少する社会になる。特に少子化によって、その後の就労年齢人口といわれている15歳から64歳人口もかなり減る。そうすると、交通事業では、余りお金を払っていただかないシルバーの方がたくさん乗って、働き手の人はどんどん減っていき、交通事業はますますたくさん乗っていただけのお金は入らないという事態が今より進んでいくことになるだろう。(第2回：鎌田委員)

2 敬老パスの効果・有効性

(1) 健康効果

- ・パスによって高齢者が外出するので、高齢者がよく歩いて元気になって、医療費、あるいは介護にかかる費用が削減できるという話もある。(第1回：鎌田委員)
- ・たくさん使っていただいて、外出して歩いて健康になっていただけというのは非常にありがたいことと捉えるべき。(第2回：鎌田委員)
- ・高齢者における外出頻度をある程度担保するということは、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こと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。(第1回：田高委員)

(2) 社会参加

- ・高齢者の社会参加という意味では、この制度は非常に大切で、非常に効果も出てきている。
(第1回：田邊委員)

(3) 地域活動支援

- ・老人クラブは、今は世代が60代から90代まで幅広くなり、しかも1単位クラブの会員数は少し減りぎみ。歩いていけるところ所だけでは交流などの限界があるが、広い地域で考えたときには、いろいろな年代がおり、お互いの世代同士が地域の必要なところに集まって何かでき、交流のための移動が容易で、敬老パスで活動が助けられている。(第2回：烏田委員)
- ・山坂の多い横浜だが、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が、利用回数に関係なく気軽に利用できる敬老パスによって、比較的円滑に行われているという実態がある。言いかえれば、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。(第3回：烏田委員)

3 制度見直しの基本的な考え方

(1) 持続可能な制度の構築

- ・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。(第3回：三上委員)
- ・高齢者が増え、事業費が上がるのは目に見えている。利用者からも考えていかないと維持できないという声を聞いた。将来的に維持できる方向を考える方が良い。(第4回：田邊委員)
- ・アンケートからはどのような答えにしる、継続してもらいたいというのがにじみ出ている。持続可能とするには現行のままは厳しい。継続するのにどのような方法があるか、一つでなく複数の方法を併記して集約するのが良い。(第4回：三上委員)

(2) 利用実績の把握（透明性の確保）

- ・月のバスの利用回数が25回という設定は、余りにも印象とかけ離れている感じがする。(第1回：烏田委員)
- ・本当のことがわからないというのが一番の問題ではないか。(第1回：山崎会長)
- ・バス協会からは、透明性、客観性を確保した利用実態に応じた制度の構築をお願いしたいということで市に要望した。(第1回：八郷委員)
- ・利用実態との乖離は、昔からの大きな課題。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(第3回：三上委員)
- ・利用者の数がわからないというのがひっかかる。その数を知るにはどうしたらいいのか。

(第3回：岡委員)

- ・お金がかからない方法で透明性を確保しないと、ずっとこの議論はつづく。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。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、いかがなものか。(第3回：八郷委員)

(3) 公平性の確保

- ・64.4%は、障害があったり世帯で困窮している方々がお使いになっているということを考えると非常に有効なこと。片や年齢層全体の世帯年収が低下してきている中で、合計所得金額が高い方もお使いになっているとなると、若い方々からの不公平感みたいなものは出てくるのではないか。(第1回：田邊委員)
- ・電車やバスという小さな箱に乗るのは、生活保護の人もお金のある人も平等であるべき。金額が違うのは不思議。(第4回：岡委員)
- ・乗った人が実際に払うのが確実。(第4回：岡委員)
- ・利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。無料と全員非課税はいじれないが、それ以上は累進的に増していくとどうなるのかのシミュレーションを。(第4回：鎌田委員)

4 三者負担の考え方

(1) 利用者・市費・交通事業者の負担

- ・利用者の方が何割ぐらい負担するのがいいのか、事業者は何割ぐらい、横浜市は何割という負担割合をぜひ議論したほうがいい。(第2回：三上委員)
- ・現在の制度が想定している月15回の場合は市費が51%となっており、一つの落ちつきのいい数字。交通事業者が4割弱と利用者が1割ということになっているが、25回だとすると、当初想定していたものからは大きく崩れている。(第2回：山崎会長)
- ・バス事業者の方が市費より負担割合が多いというのではないという感じがする。(第3回：三上委員)
- ・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。(第3回：三上委員)
- ・利用者・市費とも現状のままなら、バス事業者の負担が重くなる。アンケートのとおりには運営できない。(第4回：山崎会長)
- ・市・交通事業者の負担が大きくなってきている。使っている者が考え方を変えないといけない(第4回：岡委員)
- ・想定利用回数の設定と、市・利用者の負担を220円か164円か135円か、整理が必要。利用回数の設定と負担額がわかれば想定される事業費の総額を算出できる。それに対して3者の負担割合を詰める作業に入れる。(第4回：烏田委員)

① 利用者

<利用者負担を上げる方が良い（上げて良い）>

- ・負担率を見ると、無料から 4,000 円のところが 64.4%という高い比率になっており、この辺からその後の中間層の金額は少し考えなければいけないのではないかと。（第 1 回：岡委員）
- ・本人非課税・世帯課税については甘い。世帯に課税者があれば加味しても良いのでは。（第 4 回：鳥田委員）
- ・応能負担の場合、利用者負担金総額は倍までいかない範囲内でおさめていただきたい。（第 3 回：鳥田委員）

<利用者負担を上げない方が良い>

- ・現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるかリスクの整理が必要。利用者負担を上げると、閉じこもりがちになり医療費増加のリスクがある。リスクを並べどうバランスさせるか。（第 4 回：鎌田委員）

<その他>

- ・利用者の負担金が今は 20 億円で、これを仮に倍にしたところで 40 億円。まだまだ足りない。見込みによっては現在の制度維持ができないのではないかと心配（第 1 回：鳥田委員）
- ・医療費負担では、受診を抑制しない程度の負担はいただくということで、自己負担を入れる、あるいは引き上げることによって受けるべき医療が受けられなくなるようなことは控えたいというのは合意ができています。そういう議論ができるのかどうか。（第 2 回：山崎会長）
- ・利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。無料と全員非課税はいじれないが、それ以上は累進的に増していくとどうなるのかのシミュレーションを。（第 4 回：鎌田委員）（再掲）
- ・年収の多い人の負担を多くすると、実費で乗るだけで良いという人も出る。1.3 倍も負担額を上げるとそういう人も出る。慎重にやってほしい。（第 4 回：岡委員）

② 市費

- ・個人的に約 100 億円が 200 億円近くになっても効果が本当にあるというのが示せれば、出していい額ではないか。（第 1 回：鎌田委員）
- ・交通事業者に過大な負担をさせないでサステナブルな形にしていきたい。当然、行政からお金をもっと出ないといけませんが、メリットのほうをうまく勘定すれば、それぐらいの節減は、交通に投資しても医療費とか別のところでもうけがあって、トータルでいうと高齢者が元気になった分だけ得であるということが数字の積み上げとシミュレーションも含めて出されるとよい。（第 2 回：鎌田委員）
- ・シルバーパスとか、コミュニティバスとか、福祉的な用途での交通に対して一般会計

の1%ぐらいを出すのが大体標準的だというようなことを聞いたことがある。それに照らし合わせると、横浜市は一般会計の規模が非常に大きいので、170億円ぐらい出していいのでは。(第2回：鎌田委員)

- ・市・交通事業者の負担が大きくなってきている。使っている者が考え方を変えないといけない(第4回：岡委員)(再掲)
- ・利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。無料と全員非課税はいじれないが、それ以上は累進的に増していくとどうなるのかのシミュレーションを。(第4回：鎌田委員)(再掲)
- ・現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるかリスクの整理が必要。利用者負担を上げると、閉じこもりがちになり医療費増加のリスクがある。リスクを並べどうバランスさせるか。(第4回：鎌田委員)(再掲)

③ 交通事業者

- ・各事業者の平均運賃領収額164円に対して、運賃単価(135円)また、想定の利用回数(15回)についても低い。バス事業者として十分納得できるものにはなっていないのが現状。(第1回：八郷委員)
- ・バス事業者の負担を減らす方向にしないと、バス事業そのものの持続性が失われると元も子もない。(第1回：鎌田委員)
- ・バス事業者に173億円も負担させているというのはやはりおかしい。(第1回：鎌田委員)
- ・これから働き手をもっと減っていく中で、相当バス事業者にきちんとお金を払わないと、バス事業そのものが成り立たなくなる。バスの減便もあちこちで起きている。(第2回：鎌田委員)
- ・利用実態に近づけてほしい。持続可能とするために135円より上げ、回数も平均の20~25回に見合うものにしてほしい。交通事業者も一定負担をしてもらいたい。負担ゼロは考えられない。(第4回：三上委員)
- ・仮に交通事業者の負担が軽減されるような見直しが行われた場合、どのような影響が出るか。一つは従業員の確保が非常に難しいが、例えば少し経営が安定してくると処遇改善、給与の引き上げができる。要望されている路線の増便ができるかもわからないということも考えていただき、何らかの形で事業者としても市民に、あるいは従業員に還元するという道を考えていただくのがいいのではないか。(第2回：山崎会長)
- ・現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるかリスクの整理が必要。利用者負担を上げると、閉じこもりがちになり医療費増加のリスクがある。リスクを並べどうバランスさせるか。(第4回：鎌田委員)(再掲)

(2) 応能負担(フリーパス方式)

<賛成>

- ・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。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。(第3回：鳥田委員)

- ・フリーパスは定期券と思えば、一定額を払えば負担をどう考えるかだけの話。(第4回：鎌田委員)

<反対>

- ・フリーパスは所得制限しても、非課税者で64%もおり、意味がないという意見もある。フリーパスはどうかと思う。(第4回：田邊委員)
- ・フリーパスは負担額を払えば何回でも乗れる。お金を払えば何回でも乗れるのは甘い。それでいいという人はおらず、払わなければいけない、という感じ。電車やバスという小さな箱に乗るのは、生活保護の人もお金のある人も平等であるべき。金額が違うのは不思議。(第4回：岡委員)(再掲)
- ・若年層は所得が低い人も220円、子供も110円支払うのに、高齢者が110円や50円で良いのは不公平感が否めない。(第4回：田邊委員)

(3) 応益負担

- ・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、バスの利用がしにくくなってしまう可能性がある。利用回数が減ってくると、今度はバス会社が、利用者が減るといことで減便する。そうすると、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)がたくさん出てくる。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る。(第3回：鳥田委員)
- ・駅から離れている地域のことや、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応益負担には反対(第3回：鳥田委員)
- ・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。(第4回：鎌田委員)

① 利用上限設定方式

<賛成>

- ・チケット・回数券にし、1,000円払うと2枚プレミアでつくなどはどうか。(第4回：岡委員)
- ・フリーパスは交通事業者の負担が重くなっていく中、利用上限設定は一つの大きな考え方。165円か220円か、20回か25回かで議論を深める。交通事業者も一定負担をしてもらいたい。負担ゼロは考えられない。(第4回：三上委員)(再掲)
- ・利用上限設定方式は予算見通しも将来的な安定も、継続できる。(第4回：田邊委員)

<反対>

- ・上限20回でも市の外出支援の放棄ではないか。(第4回：八郷委員)

② 都度支払い方式

<賛成>

- ・乗るたび70歳以上は半額となるのもありがたい。乗った人が実際に払うのが確実。(第4回：岡委員)(再掲)

<反対>

- ・都度支払いは今後高齢者が増えたり回数が増えれば負担が増えてしまい、意味がない。(第4回：田邊委員)
- ・若年層は所得が低い人も220円、子供も110円支払うのに、高齢者が110円や50円で良いのは不公平感が否めない。(第4回：田邊委員)(再掲)
- ・都度支払い方式は使い勝手が悪い。(第4回：八郷委員)

(5) 応能・応益負担の組み合わせ

- ・例えば国民健康保険料は均等割と所得割で分けていて、応益と応能を抱き合わせでやっている。そういう計算方法もあるのでは。(第2回：三上委員)

5 対象者

(1) 対象年齢

<現行の70歳以上が良い>

- ・高齢者が元気な時代になったが、個人差がある。70歳が良い。(第4回：岡委員)
- ・自治会・町内会の役員の方と話す機会があるが、皆さんは70歳になると敬老パスがもらえることをすごく楽しみにしている。(第2回：三上委員)
- ・70歳になり、駅近くに住み余りバスには乗らないと思われるが、パスをもらっている人がいた。もらうのを喜んでいた。(第4回：烏田委員)

<引き上げる方が良い(引き上げても良い)>

- ・昭和49年のときの70歳以上と現在の70歳以上は大きく特性が変わっている。日本老年医学会が公表している高齢者の定義は75歳以上であり、その根拠の一つは、身体的にも心理的にも社会的にも非常に高齢者が若返っているから。(第1回：田高委員)(再掲)
- ・例えば段階的に上げ、いずれ75歳にする。敬老パスにおける高齢者の定義の見直しを行うことは本事業の持続可能性の観点から、今後も引き続き検討に含めてよいのでは。(第4回：田高委員)
- ・いきなり75歳に上げるのは乱暴。ふつうは経過措置がある。すでに70代前半で使っている人がいる。(第4回：山崎会長)

(2) 所得制限

- ・64.4%は、障害があったり世帯で困窮している方々がお使いになっているということを考えると非常に有効なこと。片や年齢層全体の世帯年収が低下してきている中で、合計所得金額が高い方もお使いになっているとなると、若い方々からの不公平感みたいなものは出てくるのではないか。(第1回：田邊委員)(再掲)

- ・フリーパスは所得制限しても、非課税者で64%もあり、意味がないという意見もある。
(第4回：田邊委員) (再掲)

6 ICカード化

<IC化すべき>

- ・ICカード化はお金がかかるが、将来を考えていくとやはりそういう流れになっていく。
より正確なデータを得て正確な議論をして、利用者へのサービスというのを考えてほしい。
(第1回：鎌田委員、田高委員)
- ・確かな人数を調べるにはお金はかかっても将来を思えばIC化しないと、人数に関してはいつまでも不透明。(第1回：岡委員)
- ・IC化は避けて通れない。実績が出るので、医療費との紐づけも整理できる。金を掛けずとも工夫すればIC化できるはず。MaaSでスマホ決済も導入される。ICTをうまく使い対処できないか。(第4回：鎌田委員)
- ・別にパスモ化してくれとは言っておらず、何回乗ったかの回数がわかればいい。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。回数だけカウントするなら、システムはある。(第3回：八郷委員)

<IC化はすべきでない(必要ない)>

- ・応能負担を前提とした場合、ICカード化すること自体、そこまでいく必要はない。(第3回：鳥田委員)
- ・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ないが、すごくお金がかかる。やめたほうがいい。(第3回：三上委員)

7 懸念される点

- ・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。(第1回：岡委員)
- ・敬老パスは貸し借りできるという話もあった。パスは男女と名前がわかるだけなので危ない制度。(第4回：岡委員)

8 その他

- ・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。(第3回：三上委員)

各方式のメリットとリスク（これまでの議論のまとめ）

【論点】

敬老パス事業を持続可能な制度とするためには、どうすればよいか

	フリーパス方式（現行方式）	利用上限設定方式	都度支払い方式
メ リ ツ ト	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者は証の提示で乗降でき、利便性が高い ○利用者は一定の負担で利用制限が無い ○定期券と同様、一定額を払って利用するというシンプルな方式であり、オペレーションが比較的容易 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者は利用回数上限までの負担となり、公平性が増す ○交通事業者負担が減じる※ ○市費負担が減じる※ ※通常運賃との差額の負担割合は、別途検討が必要 ○応能負担と応益負担の併用型であり、バランスがとれている 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者は利用回数に応じた負担となり、公平性が増す ○交通事業者は乗車ごとに運賃収入が入る ○交通事業者負担が減じる※ ○市費負担が減じる※ ※通常運賃との差額の負担割合は、別途検討が必要
リ ス ク	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者負担は全体事業費の1割程度だが、利用者数増と利用回数増により、バス事業者負担と市費負担は増大している ●バス事業者は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るとなり、現時点でも発生しているバスの減便がさらに発生する恐れがある ●市税収入は今後減少傾向となる見通しであり、市費負担を増やすことは困難 ●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る ●利用者負担は市民税非課税区分が全体の64%を占めており、利用者負担額を累進的に上げると、負担区分が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 ●IC化しなければ、利用実態の透明化は困難 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者は乗車ごとに回数券を入れる（IC化した場合、ICカードでタッチする）手間・時間がかかり、交付率が下がる可能性がある ●上限があることで計画的な利用が期待できる一方、利用が抑制的になる可能性がある ●上限回数を超える場合は自己負担となり、利用回数が減少すると、社会参加効果が薄まる可能性がある ●利用回数が減少すると、バスの減便が発生する恐れがある ●回数券方式により、利用実態を透明化できる可能性はあるが、IC化が望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者は乗車ごとに小銭を支払う（IC化した場合、ICカードでタッチする）手間・時間がかかり、交付率が下がる可能性がある ●応益負担への変更により利用回数が減少すると、社会参加効果が薄まる可能性がある ●利用回数が減少すると、バスの減便が発生する恐れがある ●利用者は所得に関わらず一律の負担となるため、低所得者対策が必要 ●通常運賃との差額を市と交通事業者が一定程度負担し続けることとなり、特に頻回利用者が増えるほど負担が増え続けることになる ●IC化しなければ、利用実態の透明化は困難

各方式に対する委員意見

フリーパス方式（現行方式）	利用上限設定方式	都度支払い方式
<p>◇<u>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。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。</u>（第3回：鳥田委員）</p> <p>◇フリーパスは定期券と思えば、<u>一定額を払えば負担をどう考えるかだけの話。</u>（第4回：鎌田委員）</p> <p>◇フリーパスは<u>所得制限しても、非課税者で64%もあり、意味がないという意見もある。</u>フリーパスはどうかと思う。（第4回：田邊委員）</p> <p>◇フリーパスは負担額を払えば何回でも乗れる。<u>お金を払えば何回でも乗れるのは甘い。</u>それでいいという人はおらず、払わなければいけない、という感じ。電車やバスという小さな箱に乗るのは、生活保護の人もお金のある人も<u>平等であるべき。</u>金額が違うのは不思議。（第4回：岡委員）</p> <p>◇若年層は所得が低い人も220円、子供も110円支払うのに、高齢者が110円や50円で良いのは<u>不公平感が否めない。</u>（第4回：田邊委員）</p>	<p>◇チケット・回数券にし、1,000円払うと2枚プレミアでつくなどはどうか。（第4回：岡委員）</p> <p>◇フリーパスは交通事業者の負担が重くなっていく中、<u>利用上限設定は一つの大きな考え方。</u>165円か220円か、20回か25回かで議論を深める。交通事業者も一定負担をしてもらいたい。負担ゼロは考えられない。（第4回：三上委員）</p> <p>◇利用上限設定方式は<u>予算見通しも将来的な安定も、継続できる。</u>（第4回：田邊委員）</p> <p>◇上限20回でも<u>市の外出支援の放棄ではないか。</u>（第4回：八郷委員）</p> <p>◇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、バスの利用がしにくくなってしまう可能性がある。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、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）がたくさん出てくる。<u>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っている。</u>（第3回：鳥田委員）</p> <p>◇駅から離れている地域のことや、利用者の健康増進などを考えると、<u>活動や交流の低下を招く応益負担には反対</u>（第3回：鳥田委員）</p> <p>◇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。（第4回：鎌田委員）</p>	<p>◇乗るたび70歳以上は半額となるのでもありがたい。<u>乗った人が実際に払うのが確実。</u>（第4回：岡委員）</p> <p>◇都度支払いは今後高齢者が増えたり回数が増えれば負担が増えてしまい、<u>意味がない。</u>（第4回：田邊委員）</p> <p>◇都度支払い方式は<u>使い勝手が悪い。</u></p> <p>◇若年層は所得が低い人も220円、子供も110円支払うのに、高齢者が110円や50円で良いのは<u>不公平感が否めない。</u>（第4回：田邊委員）</p>
<p>◇例えば国民健康保険料は均等割と所得割で分けていて、応益と応能を抱き合わせでやっている。そういう計算方法もあるのでは。（第2回：三上委員）</p>		

1 利用者負担区分別の構成比について

負担区分		交付者数※ ₁	構成比
無料	障害者等	35,319	8.7%
3,200円	生活保護受給者、世帯全員非課税	115,002	28.3%
4,000円	本人は非課税だが、世帯員に課税者あり	109,812	27.2%
7,000円	合計所得金額150万円未満 (年金収入のみ270万円未満)	59,615	14.8%
8,000円	合計所得金額150～250万円未満 (年金収入のみ270～約383万円未満)	50,365	12.5%
9,000円	合計所得金額250～500万円未満 (年金収入のみ約383～約681万円未満)	27,120	6.7%
10,000円	合計所得金額500～700万円未満 (年金収入のみ約681～約813万円未満)	3,561	0.9%
20,500円	合計所得金額700万円以上 (年金収入のみ約813万円以上)	3,481	0.9%
		404,275	100.0%



負担区分×交付者数※ ₂ (単位：円)	構成比
0	0.0%
368,006,400	18.6%
439,248,000	22.2%
417,305,000	21.1%
402,920,000	20.4%
244,080,000	12.3%
35,610,000	1.8%
71,360,500	3.6%
1,978,529,900	100.0%

※₁ 交付者数はH30年度末の実績数値

※₂ 機械的に算出しているため実際の歳入とは異なる。

第4回検討専門分科会における委員からの意見に対する回答資料

2 利用者負担シミュレーション（フリーパス方式（応能負担））について

第3回検討会で提示したフリーパス方式パターン⑪（バス乗車単価 164 円・月乗車想定回数 20 回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半）を基に利用者負担金額を試算した。

【前提条件】 ・平均利用者負担が約 2.4 倍になるよう調整（R2 年 4,894 円→R3 年 11,763 円）
 ・R3 年の利用者負担総額が約 44 億円になるよう調整
 ・無料区分と世帯非課税者を据え置く（それ以外の区分を累進的に増額）

	改正前の負担区分	改正後の負担区分
障害者等	無料	無料【据え置き】
生活保護受給者、世帯全員非課税	3,200 円	3,200 円【据え置き】
本人は非課税だが、世帯員に課税者あり	4,000 円	8,000 円【2.0 倍】
合計所得金額 150 万円未満 （年金収入のみ 270 万円未満）	7,000 円	19,500 円【2.8 倍】
合計所得金額 150～250 万円未満 （年金収入のみ 270～約 383 万円未満）	8,000 円	24,000 円【3.0 倍】
合計所得金額 250～500 万円未満 （年金収入のみ約 383～約 681 万円未満）	9,000 円	28,500 円【3.2 倍】
合計所得金額 500～700 万円未満 （年金収入のみ約 681～約 813 万円未満）	10,000 円	34,000 円【3.4 倍】
合計所得金額 700 万円以上 （年金収入のみ約 813 万円以上）	20,500 円	71,000 円【3.5 倍】

（参考）フリーパス方式パターン⑪試算結果

	R3 年
交付者数	375,555 人
事業費	174.3 億円
市費負担	130.1 億円
利用者負担	44.2 億円
平均利用者負担	11,763 円

バス事業者負担	100.0 億円
市費負担	110.3 億円
利用者負担	37.5 億円
バス事業者負担	40.4%
市費負担	44.5%
利用者負担	15.1%

※【】内は改正前との比較

※上記はあくまで一つの例示であり、前提条件によって結果は異なることに注意

- 国民誰もが、より長く、元気に活躍できるような基盤の1つとして健康寿命の延伸が重要である。
そのため、健康寿命の定義（指標）と延伸の目標等について、有識者研究会において検討を行い、一定の結論を得た。
- また、健康寿命の延伸が医療費、介護費、経済等に与える効果については有識者による議論を整理した。

健康寿命の定義・目標

健康寿命の定義

- 3年に1度の国民生活基礎調査において調査している、
「**日常生活に制限のない期間の平均**」を引き続き「健康寿命」とする

目標

- 2016年を起点として、2040年までに健康寿命を男女ともに3年以上延伸し、**75歳以上**とする。
 - ※ 2016年の健康寿命（男性：72.14歳 女性：74.79歳）
 - ※ 2040年までの具体的な目標（男性：75.14歳以上 女性：77.79歳以上）

目標を達成するための取組

- **補完的指標**
 - 健康増進施策を進めるにあたっては、要介護度を活用した「日常生活動作が自立している期間の平均」を補完的に利用する。
 - ※ なお、小規模な自治体等ではサンプル数の観点から、数字の信頼性等に留意が必要。研究会報告書の中で、見方・使い方をまとめた上で、Q & A集を付記して、適切な利活用を促していく。
- **健康寿命に影響をもたらす要因分析**
 - 健康寿命について、身体的要因、精神的要因、社会的要因がどの程度影響するのか、平成31年度以降研究を行う。

目標達成の効果

- **平均寿命と健康寿命の差の短縮**
 - 2040年に目標が達成されれば、**平均寿命と健康寿命の差の短縮**も図られる。

健康寿命延伸の効果

【有識者（経済学や公衆衛生学等）研究班の議論の整理】

ポイント

- 予防・健康づくりなどの取組は、個々人のQOLの向上という極めて大きな価値をもたらすものであり、今後も積極的に推進すべき。
- 全体としてみると、健康寿命の延伸は、社会・経済全体にとって、望ましい、目指すべき方向。
 - ※ 現時点で効果の定量的な評価を行うことは容易でなく、当面、データに基づく検証を重ねることが重要。また、医療や介護を必要とする場合でも社会の環境を整えるなかでその生活の質が高まっていくことの大切さ等に留意が必要。

各論

- **医療費**への影響については、短期的な増加抑制の可能性が指摘される一方で、生涯の医療費については、「あまり変わらない又は増加する」とする考え方と「仮に健康寿命の伸びが寿命の伸びを上回れば抑制され得る」との考え方が示された。
- **介護費**への影響については、社会的アプローチの有効性を示す研究が報告され、医療と介護の性質の違い等もあり、医療費に比べると、より効果が期待できるのではないかと。
- **地域社会・経済等**への影響については、生きがいの向上など個人にとってのプラスの効果、高齢者の社会参加等の促進によるGDPを増やす効果や税・社会保険料への良い影響などがあるのではないかと。
- ただし、（優良事例の）横展開の進め方、関連する環境整備（雇用環境を整えるなど）が重要であることなどに留意が必要。

敬老パス事業を持続可能な制度とするために

(株) 横浜シーサイドライン 三上章彦

敬老パス事業は横浜市の重要施策であり、多方面にわたる事業効果も周知のとおりです。この事業を将来にわたり持続可能なものとするためには、長年の課題を解決することが急務になっています。行政サイドからみると今後も増大する市費負担が事業を圧迫していること、事業者サイドでは利用実態を十分反映していない制度になっていること、利用者は利用者負担金の値上がりの不安などの課題があります。すべての課題を一挙に解決する「魔法の手法」はありません。市費の伸び率を鈍化させ、利用実態に少しでも近づけ、急激な利用者負担増を抑制する方法を模索しなければなりません。

当専門分科会では「フリーパス方式」・「利用上限設定方式」・「都度支払い方式」の3方式について検討していますが、私は行政・事業者・利用者の3者がそれぞれ歩み寄る「利用上限設定方式」を改革案の第一候補と考えます。バス乗車単価165円・乗車回数20～25回・利用者負担1.3倍を軸に議論を進めたいと思います。この方式ですと、アンケートにある平均利用回数をクリアーし、現行バス運賃に近づけ、利用者の応益的負担を取り入れることができます。

利用方法としては、敬老特別乗車証と回数券を交付し、利用者は敬老パスを見せ回数券を料金箱に投入する方法が現実的だと思います。乗車回数の少ないバージョンを別に設定するか、余った回数券を他の利用者に譲渡できるようにするかなどの議論も必要になります。

また、年齢制限についてですが、70歳になって敬老パスを手にすることを楽しみにしている人が多いなか、アンケート結果どおり現状を維持した方がよいと思います。

ICカード化については費用がかさみますので今回の導入は見送り、将来課題とした方がよいと思います。

もちろん、他の方式もメリットがありますので報告書は併記する形でまとめ、最終的には横浜市の政策判断に任せるべきと思います。

以上