

敬老特別乗車証交付事業について

1 制度見直しについて

本事業について、現行の仕組みを継続した場合、高齢化の進展により利用者が増加することから、平成 30 年度の市費負担額は 120 億円を超えるものと推計され、厳しい財政状況の下で制度を持続していくことは困難となっています。

このため、平成 19 年に「横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会」をの設置し、持続可能な制度とするための検討を行いました。その報告を受け、制度の見直しについて検討を進めています。

(1) あり方検討会報告と対応状況

項目	あり方検討会報告の主な内容（19年11月）		対応の状況
制度見直しの基本的な考え方	持続可能な制度の構築のためには、利用者・事業者・行政（市費）の三者の負担で支えあう制度として、現行制度の給付水準や費用負担の見直しなどを行う必要がある。		・利用者負担を見直し(1.3倍程度の引上げ) ・負担区分の増設 【20年度】
	利用実績を正確に把握できる仕組みづくりや利用実態調査の手法の確立が求められる。		・バス利用状況調査 【20・21年度】 ・モニター調査 【21年度】
制度の個別事項に対する考え方	対象者	年齢は当面現状維持。将来、年齢の引上げを検討する場合は利用者の生活実態等を踏まえる必要がある。所得制限の実施は必ずしも適当ではない。	・検 討 中
	受益者負担	応益負担が望ましい。ただし、低所得者に配慮する。	・検 討 中
	利用回数	一定程度の利用上限を設定する。ただし、外出意欲の極端な低下に配慮する。	・検 討 中
	対象交通機関	対象交通機関は、ICカードの普及とその技術的課題の解決を待つて、改めて検討する。	・ICカードを前提とした検討は行わない。 【21年度】
見直しにあたって考慮すべき事項	ICカード化への取り組み	ICカードの機能性や費用対効果を十分見極め、早期の導入検討に着手すべきである。	・経費等の面から導入見送り 【21年度】
	事業実績や財政負担などの周知	市民や利用者に制度が正しく理解されるために、十分な周知が必要である。	・個々の利用者へリーフレットを送付 【20・21年度】

(2) 厳しさを増す財政状況

昨秋以降の世界同時不況の影響を受け、市税等の収入増は見込めず、一方で扶助費等の増額が避けられないことから、本市財政状況は一層厳しさを増しており、制度の見直しを進めることが急務となっています。

【参 考】今後の市費負担額の見込み（事務費を除く）

（金額単位：億円）

年 度	H21	H22	H24	H26	H28	H30
70 歳以上人口	49.5 万人	51.8 万人	56.9 万人	61.8 万人	64.3 万人	70.2 万人
交 付 者 数	32.7 万人	34.2 万人	37.6 万人	40.8 万人	42.4 万人	46.4 万人
市 費 負 担 額	85.6	90.0	98.6	106.7	110.9	120.8
利用者負担額	15.3	15.5	17.0	18.5	19.2	21.0
事業費計 （事務費を除く）	100.9	105.5	115.6	125.2	130.1	141.8

※ H22 以降数値は交付率を 66%として推計。利用者負担額は H20 決算見込みベースで補正。

2 見直しに向けた検討について

- (1) 以下の調査等により利用状況の把握に努めてまいります。
- (2) 調査結果も参考に、制度の個別事項について検討を進めてまいります。

・各種調査の概要

実施項目・日時等	目 的	対象者等	調査項目
①利用者アンケート （往復はがき） （7月24日発送済・ 8月5日提出期限）	交通事業者別の利用 概況の把握	利用者の中から、区別 交付枚数の割合に応 じて無作為に計 2万人を抽出 （予想回答率 6割）	・交通事業者別の利用 回数 ・利用モニター応募希 望の有無
②モニター調査 （モニター期間： 8月24日～9月6日 の14日間）	個人ごとの利用傾向 の把握	①のモニター希望者 の中から、年齢・居住 区に配慮し、 3,200人程度へ依頼	・交通事業者別の利用 回数、利用時間帯
③路線バスの利用状 況調査（調査予定日： 9月4日・6日の2 回）	路線バス各社ごとの 利用状況の傾向確認	調査日の始発から終 発までの全路線にお けるバス乗務員によ るカウンター等での 利用者数計測	・交通事業者別・運行 系統別の利用回数

敬老特別乗車証の利用区間拡大について

敬老特別乗車証(敬老バス)の乗合バス利用区間は、横浜市内停留所相互区間としていましたが、平成21年4月1日より、従来の利用区間に加え、市境を越えて運行する乗合バスは横浜市内で乗車又は降車する場合にもご利用可能となりました。ただし、横浜市外から横浜市外へのご利用や、川崎市営バス・「あかいくつ」・市内定期遊覧バス・空港連絡バス・深夜急行バス・高速バスなどはご利用できません。

対象となる主な路線バス

運行会社	運行路線	運行会社	運行路線	運行会社	運行路線
江ノ電バス横浜	上大岡駅 ~ 鎌倉駅 本郷台駅 ~ 鎌倉駅	神奈川中央交通	戸塚バスセンター ~ 藤沢駅 俣野公園・横浜大前 ~ 藤沢駅	東急バス	綱島駅 ~ 新城駅前 日吉駅東口 ~ 綱島駅 日吉駅東口 ~ 起路 たまプラーザ駅 ~ すずき野団地 あざみ野駅 ~ すずき野団地 あざみ野駅 ~ 虹が丘営業所 あざみ野駅 ~ 田園調布大学キャンパス たまプラーザ駅 ~ 虹が丘営業所 たまプラーザ駅 ~ 栢生駅前 すずき野団地 ~ 栢生駅前
小田急バス	向ヶ丘遊園駅 ~ あざみ野駅 栢生駅南口 ~ こどもの国 栢生駅北口 ~ 桐蔭学園 栢生駅北口 ~ 栢生駅北口 鶴川駅 ~ 奈良北団地 鶴川駅 ~ 三善化学 栢生駅南口 ~ 町田バスセンター		ドリームハイツ ~ 湘南台駅東口 立場ターミナル ~ 湘南台駅東口 立場ターミナル ~ 長後駅東口 いずみ野駅 ~ 長後駅東口 瀬谷駅 ~ 鶴間駅東口 横浜駅西口 ~ 鶴間駅東口 マークスプリングス ~ 南町田駅 青葉台駅 ~ 町田バスセンター 十日市場駅 ~ 町田バスセンター 長津田駅 ~ 町田バスセンター こどもの国駅 ~ 成瀬駅		鷺沼駅 ~ 東山田営業所 鷺沼駅 ~ センター北駅 鷺沼駅 ~ センター南駅 日吉駅 ~ さくらが丘
小田急バス・東急バス	新百合ヶ丘駅 ~ たまプラーザ駅 新百合ヶ丘駅 ~ あざみ野駅 栢生駅北口 ~ 市ヶ尾駅			相鉄バス	大和駅 ~ ニュータウン南瀬谷
川崎鶴見臨港バス	鶴見駅東口 ~ 川崎駅前 川崎駅西口 ~ 元住吉 鶴見駅西口 ~ 新川崎駅入口	横浜京急バス	磯子駅 ~ 追浜車庫 金沢文庫駅 ~ 追浜車庫		
		京浜急行バス	鎌倉駅 ~ 金沢八景駅		

※ディズニーリゾート・お台場・箱根・木更津などへの直行バスはご利用できません。
※一覧には、対象となる主なバス路線を掲載しております。系統番号、経過地など詳細につきましては、各バス会社へお問い合わせ下さい。

敬老バスに関するお問い合わせは
横浜市コールセンター | Tel.045-664-2530
敬老特別乗車証担当 | Fax.045-664-2828
電話窓口は、平成21年9月30日まで

高齢者のための優待施設利用促進事業

もう、お持ちですか？

濱ともカード

既にカードをお持ちの方は、申込みの必要はありません。

協賛店でカードを提示することで、商品や入場料の割引が受けられます。

【交付対象者】 横浜市内在住の65歳以上の方 **【申込方法】** 65歳以上の横浜市民であることがわかる公的な証明書(敬老バス、保険証、免許証など)を郵便局にお持ちいただき、お申し込みください。その場で交付いたします。

【交付場所】 横浜市内の郵便局

横浜市 横浜市敬老特別乗車証制度に関するお知らせ 敬老バス

今後も「敬老バス」を持続するために、制度の検討を進めていくことが必要となっています。

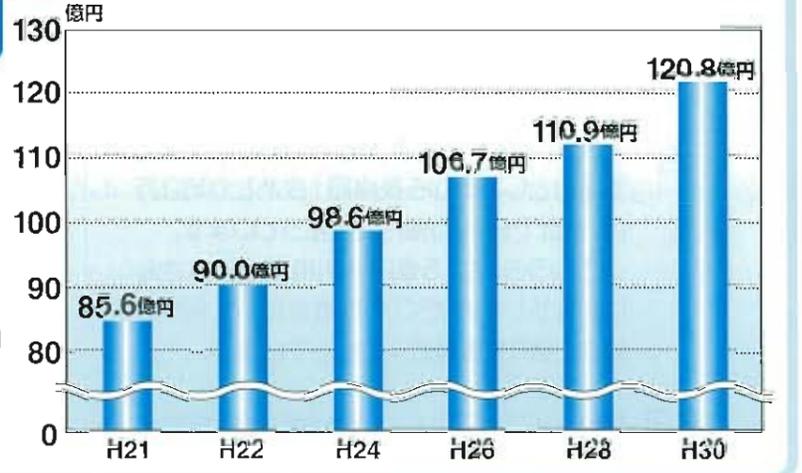


横浜市では、70歳以上の市民の社会参加に役立てていただけるよう市内の路線バス、市営地下鉄、金沢シーサイドラインを利用できる乗車証(敬老バス)を有償でお配りしています。この事業は、市から各交通事業者に事業費を支払い運営しています。高齢化とともに年々対象者が増加し、平成21年度の事業費は、利用される高齢者全員の自己負担が約15億円、市費での負担額が約85.6億円(事務費を除く)、全体では100億円を超える事業費となっており、現行制度のままでは、事業の運営が困難な状況となっています。

増加を続ける敬老バス交付枚数と事業費

昭和49年の制度発足時に6万人だった交付枚数は、平成21年4月現在で、32.6万人と、約5倍に伸びており、今後もますます増加します。昨年10月に利用者負担額の1.3倍程度の引上げを行ったものの、このままの制度では、平成30年度の市費負担が約120億円になるものと予測されます。
*H21 交付率は66.0%、H22以降の交付率も一定で想定

■ 現行の算定方法による今後の市費負担額の見込み(事務費を除く)



敬老バスを取り巻く情勢

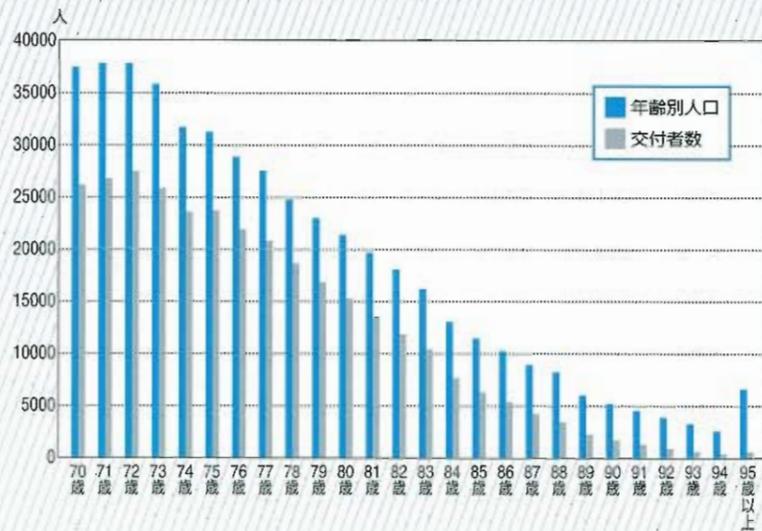
本市でも、経済情勢の悪化だけでなく、少子高齢化が進む中で、今後は働く人(納税者)の数が減り、市の財源確保の見込みもますます厳しくなっています。一方、市民の医療や介護などを賄う福祉医療費は、年々増え続けていきます。厳しい財政事情の変化に対応するためには、更なる工夫が必要です。

1 パスの交付状況

交付枚数は、年々増加を続けています。

また、利用者負担の所得区分ごとの割合では、無料及び市民税非課税の方が約6割を占め、年700万円を超えるような、いわゆる高額所得層に属する方々は1%程度に止まっています。

■年齢別交付状況(平成20年10月更新時)



■利用者負担の所得区分別分布(平成21年3月末現在)

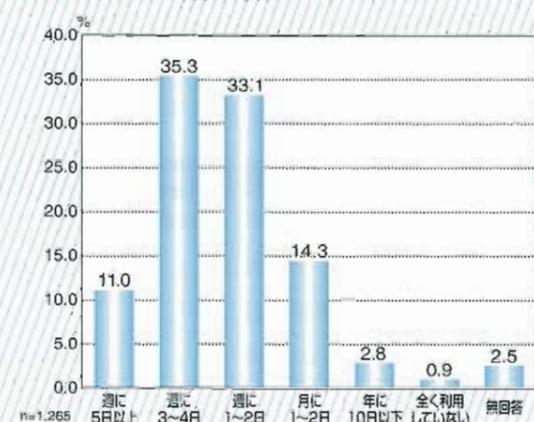


2 パスの利用状況

敬老バスは、1.通院、2.買い物に主に利用されています。(平成19年度アンケートから)

利用頻度としては週に3~4日が最も多く、全体の8割の方が週に1度はご利用されている状況です。

■敬老バスの利用頻度



3 利用実績の把握に向けて

乗車証1枚ごとの利用実績を把握できるICカードの導入は、数十億円を超える多額の費用を要することから断念することとしました。

今年は、利用者の一部の方へのアンケートやモニターをお願いすることとし、実際に近い利用状況の把握に努め、今後の制度検討の参考としたいと考えています。



Q & A よくある質問にお答えします。

問 いまの交通事業者への支払いはどうなっているのですか。

答 利用できる交通事業者へ、乗車料に相当する分として市から乗車証1枚あたり約3万円、合計で約100億円を支払っています。このうち、約15億円は利用者みなさんにお支払いいただく「利用者負担」で、残りの約85億円を市税収入で賄っています。

問 具体的にバス会社などへはいくら支払っているのですか。

答 21年度は横浜市交通局にはバス分で約36億円と地下鉄分で約18億円、合計で約54億円、民営バス14社へは、合計で約42億円、金沢シーサイドラインへは、約4億円を支払っています。

問 交通事業者はどのくらい負担しているのですか。

答 市の支払い額が、通常の料金で利用した場合の7割程度で、このことから、バス事業者からは、経営を圧迫していると改善を要望されています。

問 利用者一人あたりどれくらい利用しているのですか。

答 見せるだけで乗れる乗車証なので、正確な利用回数は分かりませんが、例えば路線バスについては、1人当たり月間15回の利用を想定しています。実際には個人差があり、中には、ほとんど使わない方もいるようですし、毎日ご利用されている方もいます。

問 他の都市の制度はどうなっているのですか。

答 近隣の都市では、東京都や川崎市が、このような乗車証制度を実施しています。東京都では、横浜市と同じような乗車券(フリーパス方式)を採用しており、利用者負担を住民税非課税者が年1,000円、課税者が年20,510円としています。川崎市では、所得にかかわらず無料のワンコイン証(乗車の都度100円を負担)と年12,000円の高齢者フリーパス券の選択制となっています。



問 制度をいつまでに検討するのですか。

答 どのような制度にすれば、安心してご利用いただけるかを念頭に、現在制度の検討を進めているところであり、今の時点では、具体的にいつとはお答えできません。しかし、横浜市の財政状況が大変厳しい中、早急な検討が必要であると考えています。

