

## 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の検討状況について

### 1 趣旨

横浜市敬老特別乗車証（敬老パス）制度は、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を目的とした制度です。

一方、本制度については、少子・高齢化の進展により対象となる高齢者が増加していることに伴い、事業費が増加し、交通事業者・本市ともに負担が増えるなどの課題があります。

そこで、「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」を設置し、様々な角度から今後の方向性を検討しています。

令和元年第3回市会定例会の当委員会で、第1回及び第2回の専門分科会の検討状況を御報告して以降、第3回専門分科会が10月21日、第4回が11月14日、第5回が11月21日に開催されています。

つきましては、現在までの検討状況について御報告します。

### 2 専門分科会の検討経過（別紙1）

	議事内容
第3回 (10月21日開催)	1 利用者・交通事業者ヒアリング（別紙2） 2 アンケート調査 ・市民アンケート ・利用者アンケート 3 制度の役割と効果 4 三者負担の考え方 ・フリーパス方式の試算 5 ICカード化 6 他都市の状況
第4回 (11月14日開催)	1 利用者アンケート結果（速報値）（別紙3） 2 市民アンケート結果（別紙4） 3 三者負担の考え方 ・利用上限設定方式の試算 ・都度支払い方式の試算 4 対象者 ・対象年齢 ・所得制限 5 対象交通機関
第5回 (11月21日開催)	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 今後の予定

12月18日 第6回専門分科会

議事内容：答申内容について

### 専門分科会での検討経過

#### 【検討の論点】

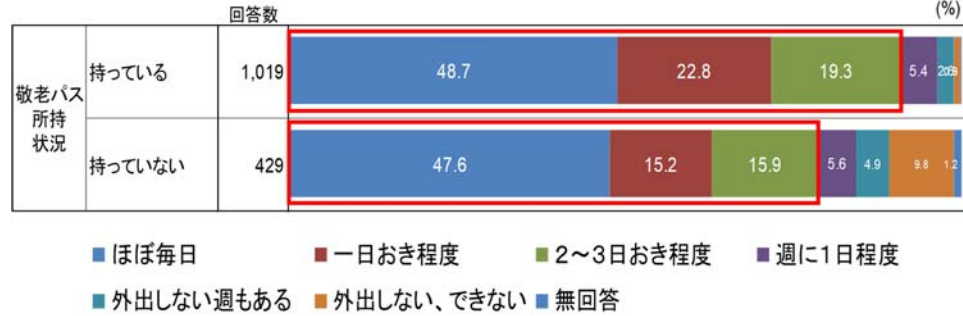
- 1 利用者が年々増加しており、バス利用回数も想定を上回る状況において、本制度を持続可能な制度とするためには、どのようにすれば良いか。
- 2 現在は紙のパスを利用しており、正確な利用実績把握が困難であることについて、どのようにすれば良いか。
- 3 敬老パスを利用することによる効果について、どのように見れば良いか。

### 1 制度の役割と効果

#### (1) 平成 28 年度高齢者実態調査の分析

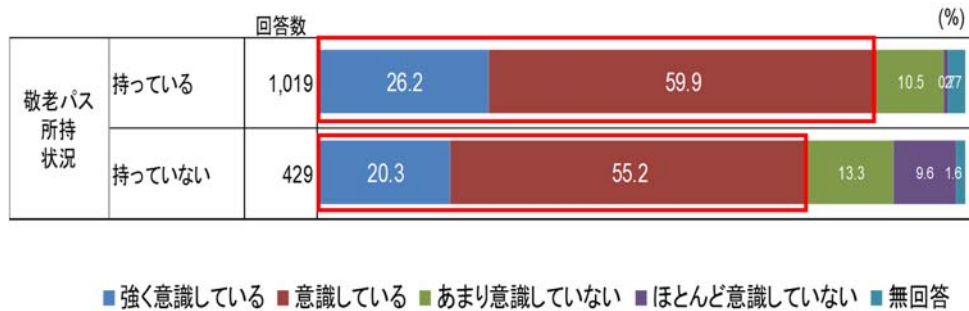
平日日中の外出頻度は、「ほぼ毎日」の割合は敬老パスの所持の有無で差がない一方、「一日おき程度」の割合は敬老パスを持っているの方が 7.6 ポイント高く、「2～3日おき程度」の割合は敬老パスを持っているの方が 3.4 ポイント高くなっています。

【平日 日中の外出頻度】



介護予防のための健康維持・増進の意識は、敬老パスを持っている方は「強く意識している」「意識している」の割合の合計は 86.1%で、敬老パスを持っていない方の 75.5%よりも高くなっています。

【介護予防のための健康維持・増進の意識】



### 2 ICカード化

#### (1) 概算見積 (交通系 IC カード)

	今回見積	(参考)H21 年度見積
初期費用	54～55.3 億円	29.8 億円
運用費用	1.5 億円	3.0 億円
合計	55.5～56.8 億円	32.8 億円

#### 《前提条件》

- 1 初回発行枚数：45 万枚
- 2 更新枚数：年 5 万枚
- 3 バス車載器の改修台数：2,200 台
- 4 利用範囲：IC カードが利用できる民営バス・市営バス
- 5 収集データ (必須項目)：利用日・事業者コード・ID 番号
- 6 ネガリストの利用：市外転出者等の利用を停止する。
- 7 有効期間：無期限 (上記ネガリストによる管理)
- 8 交付 (チャージ) 場所：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)

#### 【H21 年度見積額から大きく増額している主な理由】

- ・交付用端末の設置見込台数を増やしたため。  
7 台 (1 台 1,000 万円) → 321 台 (1 台 800 万円)
- ※321 台に増やした理由：  
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 (市・区役所、市内郵便局) を確保する必要があるため。

※各費用の主な内訳 ・初期費用：バス機器等改造費・交付 (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：カード発行費

### 3 利用者ヒアリング (別紙 2)

#### (1) 旭区若葉台連合自治会

- ◇主な意見
- ・敬老パスがあることで外へ出たいという気持ちになる。
  - ・利用回数に差があるなら神戸市のような応益負担でも良いと思う。
  - ・利用の仕方が複雑になると出かけなくなる。
  - ・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、応能負担が良いと思う。

#### (2) 港南区野庭団地連合自治会・野庭住宅連合自治会

- ◇主な意見
- ・敬老パスがない他の自治体の方から羨ましがられる。優遇されていると思う。
  - ・交通費は高い。敬老パスがあることで助かる。
  - ・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る。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。
  - ・利用者の負担が 20 億円だと聞いているが、仮に倍にしたとしても 20 億円しか増えない。利用者負担云々ではなく抜本的に考えないと。

### 4 交通事業者ヒアリング (別紙 2)

#### (1) 神奈川中央交通株式会社・東急バス株式会社・横浜市交通局

- ◇主な意見
- ・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い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。
  - ・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、人も車両も増やさなければならずコスト増につながる。

### 5 利用者アンケート (速報値) (別紙 3)

#### (1) 月平均利用回数

	総計	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85 歳以上	無回答
乗合バス	20.45	19.28	20.89	21.55	20.56	21.44
市営地下鉄	7.57	7.39	7.91	7.77	6.67	7.72
シーサイトライ	1.18	1.28	1.21	1.15	0.89	1.23

H30 年度アンケートでは市営バスと民営バスで設問が分かれていましたが (合計 25.44 回)、今回アンケートでは両者を分けていないため、回数が減となったと見込まれます。

### 6 市民アンケート (別紙 4)

利用者負担については「増やすべきだと思う」が最多の 39.6%、市費負担については「現行水準を維持すべきだと思う」が最多の 38.8%となっています。(有効回答数 10,381 件 (回答率 34.6%))

#### (1) 利用者負担について

	ウエイトバック集計※	単純集計
増やすべきだと思う	39.6%	35.6%
減らすべきだと思う	9.8%	9.8%
現行水準を維持すべきだと思う	31.5%	35.3%
どちらともいえない	17.6%	17.7%
無回答	1.4%	1.6%

#### (2) 市費負担について

	ウエイトバック集計※	単純集計
増やすべきだと思う	13.2%	13.4%
減らすべきだと思う	25.7%	22.8%
現行水準を維持すべきだと思う	38.8%	40.8%
どちらともいえない	21.1%	21.6%
無回答	1.2%	1.5%

※ウエイトバック集計：回収されたサンプル (標本) を母集団の構成に合わせて集計する方法。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母集団構成比を復元する場合などに使用する。

## 7 三者負担の考え方

応能負担・応益負担の各方式について、複数の前提条件を設けた試算を基に、検討を行いました。

### (1) 応能負担

**ア フリーパス方式**：あらかじめ一定の負担額を支払うことで、乗車回数等の制限なく乗車できる方式

(前提条件)
・バス乗車単価=220円/164円/135円 (3パターン)
・月乗車想定回数=25回/20回 (2パターン)
・事業費増額分=市費で負担し、利用者負担は現行のまま/市費と利用者負担で折半 (2パターン)
…計12パターン

#### ◇主な委員意見

- ・駅から遠いところ、不便なところに住んでいる人からすると、応能負担が望ましい。(市民委員)
- ・利用者にとっても、乗務員にとってもシンプルなのはフリーパス方式。(有識者委員)
- ・現行制度は年額7,000円の人でも1か月当たり580円程度で、バス乗車2～3回程度の額。フリーパスの中でどれくらい負担が可能か検討すべき。(市民委員)
- ・現行の負担額は、一乗車当たりの負担額が少なくアンバランス。(有識者委員)
- ・所得の少ない人にも負担してもらわないと、制度を維持できない。(有識者委員)
- ・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。(有識者委員)
- ・今の敬老パスは何回でも乗れるが、乗るからには負担はしていただき、若い人のためにも考え方を変えないといけない。透明化と平等化が必要。(市民委員)
- ・持続可能でなければいけない。今の市費負担は100億だが、これからもっと市・交通事業者の負担が増えると、納税する若い世代の不満は否めない。持続可能性と公平性が大事。(有識者委員)

### (2) 応益負担

**ア 利用上限設定方式**：設定された利用上限内で乗車できる方式

(前提条件)
・バス乗車単価=220円/165円/135円 (3パターン)
・全交通機関乗車回数=25回/20回/15回 (3パターン) …計9パターン
(交付者数の増に対応するため、利用者負担額を1.3倍に増額)

#### ◇主な委員意見

- ・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。(市民委員)
- ・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。交通事業者も一定の負担が必要。負担ゼロは考えられない。(事業者委員)
- ・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。(有識者委員)
- ・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。(有識者委員)
- ・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。(市民委員)

## イ 都度支払い方式：乗車の都度、一定の料金を支払う方式

(前提条件)
・バス1乗車あたり負担：利用者=110円(全交通機関の月乗車想定回数=10回) / 50円(全交通機関の月乗車想定回数=12回)(2パターン)
・利用者負担+市費負担=220円/165円/135円(3パターン) …計6パターン

#### ◇主な委員意見

- ・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。(市民委員)
- ・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。(有識者委員)
- ・都度支払い方式は使い勝手が悪い。(事業者委員)
- ・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。(有識者委員)
- ・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。(市民委員)(再掲)
- ・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。(有識者委員)(再掲)

## 8 対象者

市民アンケート(別紙4 P.24、26)では、対象年齢は今のままでよい、所得制限は設けることもやむを得ないという意見が最多でした。利用者ヒアリング(別紙2)では、同様の意見のほか、対象年齢を引き上げる意見や所得制限を行わない意見もありました。

### (1) 対象年齢

	ウエイトバック集計	単純集計
年齢を引き上げる(例えば75歳以上など)方がよい	23.2%	22.9%
今のまま(70歳以上)でよい	62.5%	63.9%
年齢を引き下げる(例えば65歳以上など)方がよい	8.5%	7.4%
どちらともいえない	5.3%	5.1%
無回答	0.6%	0.7%

### (2) 所得制限

	ウエイトバック集計	単純集計
所得制限を設けることもやむを得ないと思う	62.7%	61.0%
現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う	26.0%	27.2%
どちらともいえない	10.4%	10.7%
無回答	0.8%	1.0%

## 9 対象交通機関

	ウエイトバック集計	単純集計
市営バス、民営バスに限定すべき	20.0%	18.3%
市営地下鉄及び金沢シーサイドラインに限定すべき	1.7%	1.6%
今のままでよい	69.4%	71.6%
どちらともいえない	8.0%	7.4%
無回答	0.9%	1.1%

市民アンケート(別紙4 P.28)では、今のままでよいという意見が最多でした。

利用者アンケート(別紙3 P.3)による区ごとの月利用回数では、特に地下鉄・シーサイドラインは沿線区の利用回数が多く、そうでない区との差が大きくなっています。

## 利用者・交通事業者ヒアリング 主な意見

### 1 利用者ヒアリング

#### (1) 旭区若葉台連合自治会

- ・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良くできている。
- ・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したが、神戸は面倒くさい。  
ICカードにチャージして乗る度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、町田などへ出かけている。
- ・今のままの制度（応能負担）を続けてほしい。
- ・利用回数に差があるなら神戸市のような応益負担でも良いと思う。
- ・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、応能負担が良いと思う。

#### (2) 港南区野庭団地連合自治会・野庭住宅連合自治会

- ・敬老パスがない他の自治体の方から羨ましがられる。優遇されていると思う。
- ・交通費は高い。敬老パスがあることで助かる。
- ・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。
- ・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る。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。
- ・いく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。
- ・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る。
- ・利用者の負担が 20 億円だと聞いているが、仮に倍にしたとしても 20 億円しか増えない。利用者負担云々ではなく抜本的に考えないと。
- ・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。
- ・（非課税者が多いので）所得制限をしてもあまり変わらないのではないか。
- ・（バスの積算上の）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が多い。

## 2 交通事業者ヒアリング

- ・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い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。
- ・I C 化を含めた利用実態の透明化が必要。
- ・バスは、鉄道など他の交通機関とのフィーダー（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。
- ・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、人も車両も増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一つに集約したり、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いうことに対応している。

## 「敬老特別乗車証利用者アンケート」中間報告（速報値）

### 1 アンケート実施概要

- (1) 調査方法：納付書等とともに郵送配付  
 - 区役所・郵便局でパス交付時に回収
- (2) 調査対象：すでにパスを利用している一斉更新対象者 約40万人
- (3) 調査期間：9月2日～10月11日
- (4) 送付資料：・アンケート質問・回答用紙
- (5) 回答状況：有効回答数50,000件（令和元年10月25日集計時点）

### 2 集計結果

#### (1) 年齢

総計	70～74	75～79	80～84	85以上	無回答
50,000	16,526	16,361	10,379	5,641	1,093
100.0%	33.1%	32.7%	20.8%	11.3%	2.2%

#### (2) 居住区

総計	鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	港南区	保土ヶ谷区	旭区	磯子区	金沢区	港北区	緑区	青葉区	都筑区	戸塚区	栄区	泉区	瀬谷区	無回答
50,000	3,171	1,785	655	1,629	2,817	4,165	3,572	4,031	3,133	4,341	2,999	2,732	3,057	1,676	4,525	1,705	2,337	766	904
100.0%	6.3%	3.6%	1.3%	3.3%	5.6%	8.3%	7.1%	8.1%	6.3%	8.7%	6.0%	5.5%	6.1%	3.4%	9.1%	3.4%	4.7%	1.5%	1.8%

#### (3) 要介護認定

総計	なし	あり	無回答
50,000	42,755	4,704	2,541
100.0%	85.5%	9.4%	5.1%

※ありの場合、要支援・要介護認定区分

総計	要支援1	要支援2	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	無回答
7,245	1,577	1,381	564	670	221	98	50	2,684
100.0%	21.8%	19.1%	7.8%	9.2%	3.1%	1.4%	0.7%	37.0%

## (4) 主な用途（複数選択可）

	総計	買物	趣味	地域活動	通院	通勤	その他	無回答
全体	50,000 100.0%	35,577 71.2%	25,145 50.3%	6,930 13.9%	28,239 56.5%	2,729 5.5%	3,009 6.0%	2,971 5.9%
70～74歳	16,526 100.0%	11,884 71.9%	9,270 56.1%	2,458 14.9%	8,084 48.9%	1,709 10.3%	961 5.8%	507 3.1%
75～79歳	16,361 100.0%	11,858 72.5%	8,802 53.8%	2,546 15.6%	9,518 58.2%	764 4.7%	902 5.5%	804 4.9%
80～84歳	10,379 100.0%	7,474 72.0%	4,803 46.3%	1,361 13.1%	6,584 63.4%	192 1.8%	709 6.8%	659 6.3%
85歳以上	5,641 100.0%	3,923 69.5%	2,018 35.8%	498 8.8%	3,683 65.3%	38 0.7%	392 6.9%	494 8.8%
無回答	1,093 100.0%	438 40.1%	252 23.1%	67 6.1%	370 33.9%	26 2.4%	45 4.1%	507 46.4%

## (5) 次の交通機関を8月におおよそ何回利用したか

## ①乗合バス

総計	月1	月2	月3	週1	週2	週3	週4	週5	週6	週7	利用 せず	無回答
50,000 100.0%	1,716 3.4%	2,575 5.2%	2,900 5.8%	5,058 10.1%	9,621 19.2%	9,306 18.6%	5,463 10.9%	4,001 8.0%	2,013 4.0%	1,789 3.6%	1,834 3.7%	3,724 7.4%

## ②市営地下鉄

総計	月1	月2	月3	週1	週2	週3	週4	週5	週6	週7	利用 せず	無回答
50,000 100.0%	7,076 14.2%	5,042 10.1%	2,678 5.4%	4,993 10.0%	5,003 10.0%	3,099 6.2%	1,436 2.9%	894 1.8%	393 0.8%	310 0.6%	13,071 26.1%	6,005 12.0%

## ③金沢シーサイドライン

総計	月1	月2	月3	週1	週2	週3	週4	週5	週6	週7	利用 せず	無回答
50,000 100.0%	2,738 5.5%	943 1.9%	461 0.9%	781 1.6%	644 1.3%	443 0.9%	236 0.5%	115 0.2%	52 0.1%	52 0.1%	32,403 64.8%	11,132 22.3%

※月平均利用回数（年齢別）

	総計	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	無回答
①乗合バス	20.45	19.28	20.89	21.55	20.56	21.44
②市営地下鉄	7.57	7.39	7.91	7.77	6.67	7.72
③シーサイドライン	1.18	1.28	1.21	1.15	0.89	1.23

※月平均利用回数（区別）

	①乗合バス	②市営地下鉄		③シーサイドライン	
	回数	回数	駅数	回数	駅数
総計	20.45	7.57	39駅	1.18	14駅
鶴見区	22.22	2.14		0.20	
神奈川区	20.96	8.78	3駅	0.38	
西区	23.44	7.17	2駅	0.35	
中区	24.14	6.36	4駅	0.60	
南区	20.56	12.17	3駅	0.69	
港南区	21.12	13.26	4駅	0.68	
保土ヶ谷区	21.49	3.97		0.27	
旭区	20.69	3.58		0.18	
磯子区	22.34	6.96		2.21	1駅
金沢区	16.42	3.99		8.42	13駅
港北区	18.95	10.56	7駅	0.25	
緑区	21.90	7.31	1駅	0.23	
青葉区	22.05	6.64	1駅	0.15	
都筑区	15.83	16.81	8駅	0.24	
戸塚区	20.81	8.63	2駅	0.29	
栄区	22.52	4.98		0.62	
泉区	15.73	11.07	4駅	0.27	
瀬谷区	18.23	4.14		0.35	
無回答	21.28	7.63		1.22	

※最多回数の区は網掛け+太枠、最少回数の区は網掛けのみ

(6) 負担金の金額

総計	無料	3200円	4000円	7000円	8000円	9000円	10000円	20500円	無回答
50,000	3,960	10,900	13,483	7,344	7,116	4,081	516	392	2,208
100.0%	7.9%	21.8%	27.0%	14.7%	14.2%	8.2%	1.0%	0.8%	4.4%

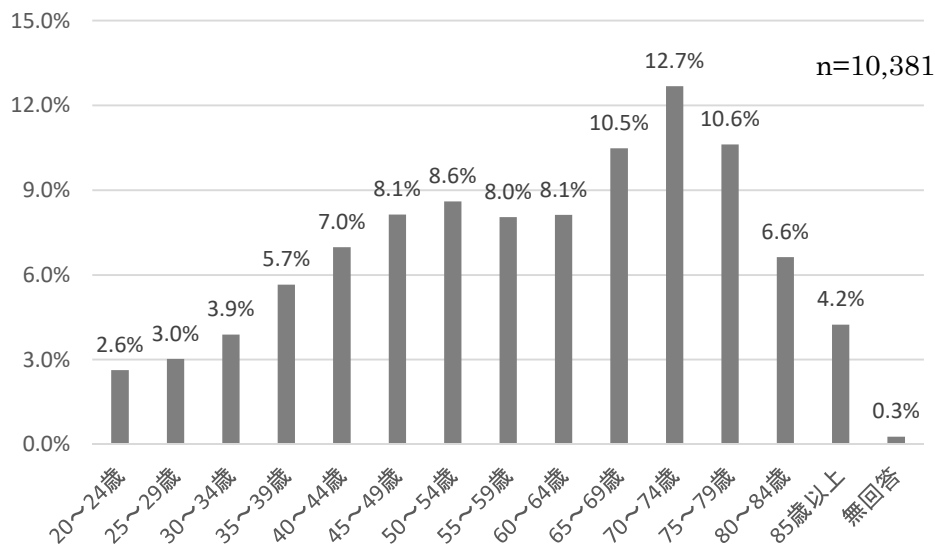


横浜市敬老特別乗車証（敬老パス）制度に関する  
市民アンケート調査結果

令和元年 11 月

問1 年齢層をお答えください。(いずれか一つに○)

「70～74歳」が12.7%と最も多く、次いで「75～79歳」が10.6%、「65～69歳」が10.5%となっています。



【参考】年齢5歳階層別回答率

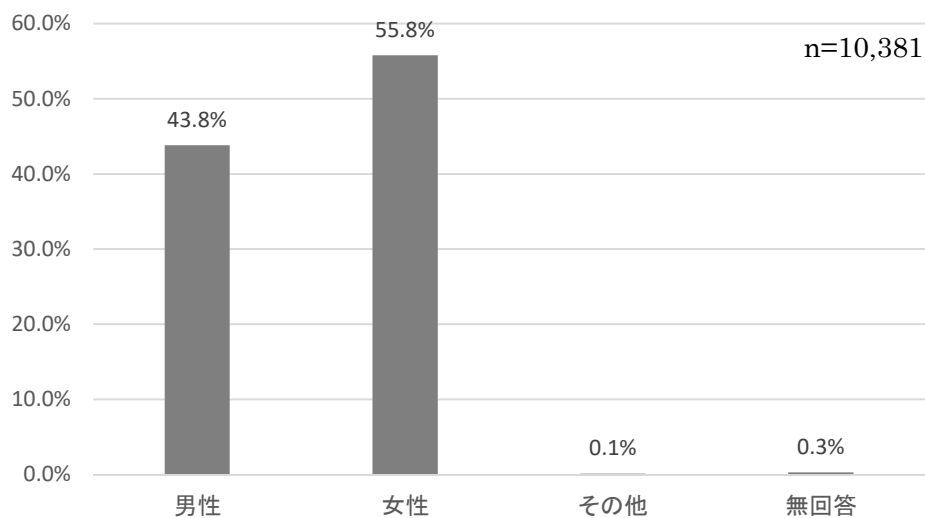
今回のアンケート調査実施に当たり、今回対象の30000人について、横浜市の年齢5歳階層別人口比率に準じた形で比率計算したのが右図の「配布数」になります。

年代5歳階層別の配布数に対しての回答数の割合（「回答率」）については、64歳から84歳の各年代層で5割を超えている一方、年代が若くなるほど回答率が低くなっており、34歳未満の各年代で2割を切っています。

年代	回答数	配布数	回答率
20～24歳	273	1912	14.3%
25～29歳	314	1980	15.9%
30～34歳	404	2111	19.1%
35～39歳	587	2310	25.4%
40～44歳	725	2763	26.2%
45～49歳	845	3134	27.0%
50～54歳	893	2849	31.3%
55～59歳	835	2245	37.2%
60～64歳	843	1954	43.1%
65～69歳	1088	2133	51.0%
70～74歳	1316	2184	60.3%
75～79歳	1102	1798	61.3%
80～84歳	688	1339	51.4%
85歳以上	440	1288	34.2%
無回答	28	-	-
計	10381	30000	34.6%

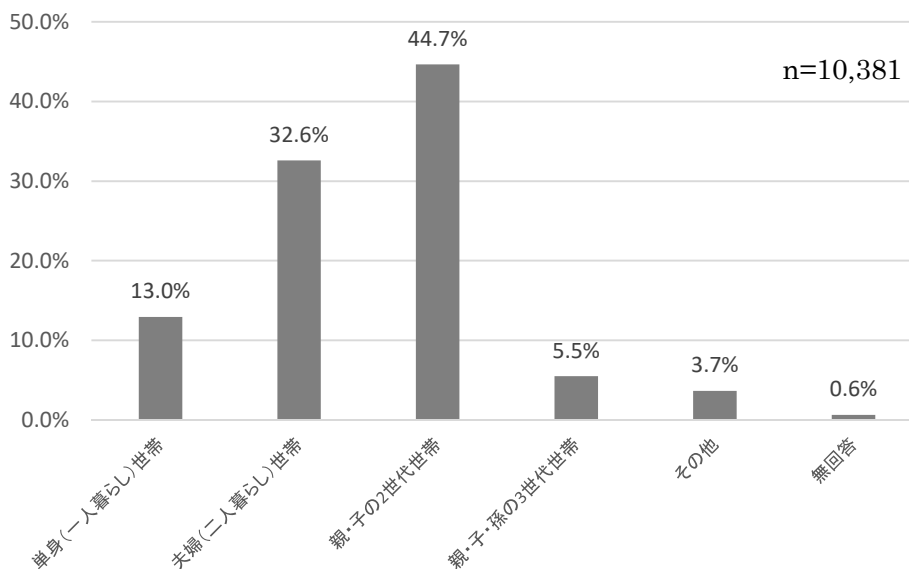
問2 性別をお答えください。(いずれか一つに○)

「女性」が55.8%と最も多く、次いで「男性」が43.8%となっています。



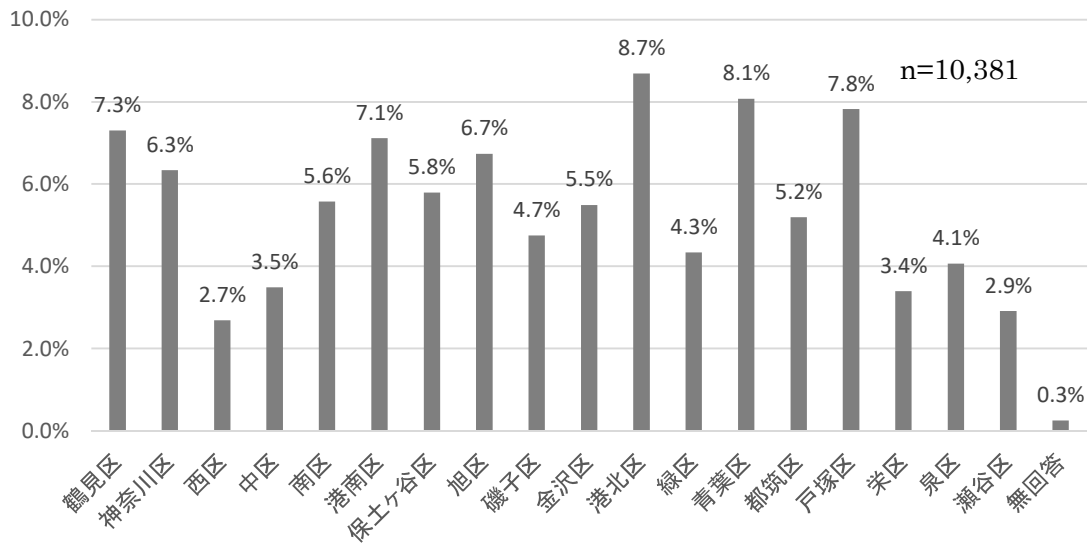
問3 あなたの世帯構成についてお答えください。(いずれか一つに○)

「親・子の2世代世帯」が44.7%と最も多く、次いで「夫婦（二人暮らし）世帯」が32.6%、「単身（一人暮らし）世帯」が13.0%となっています。



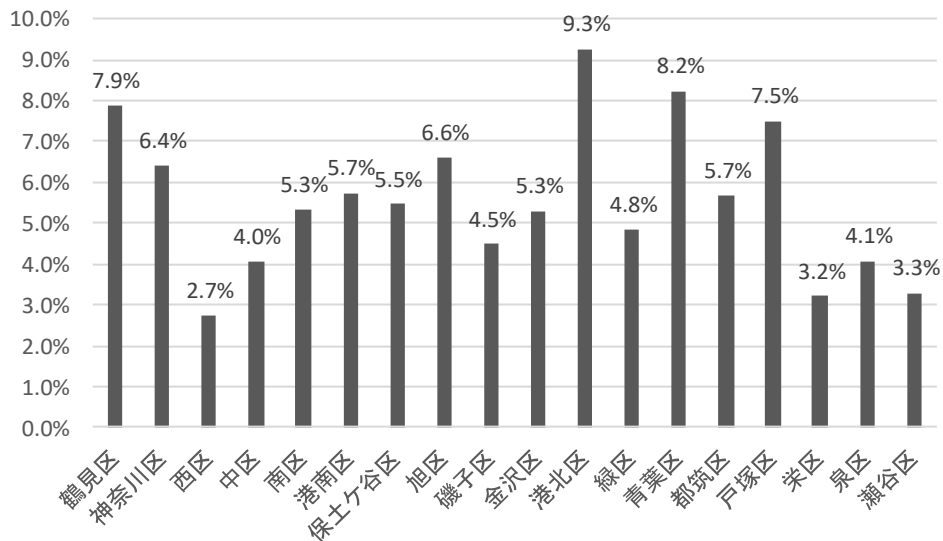
問4 お住いの区をお答えください。(いずれか一つに○)

「港北区」が8.7%と最も多く、次いで「青葉区」が8.1%、「戸塚区」が7.8%となっています。



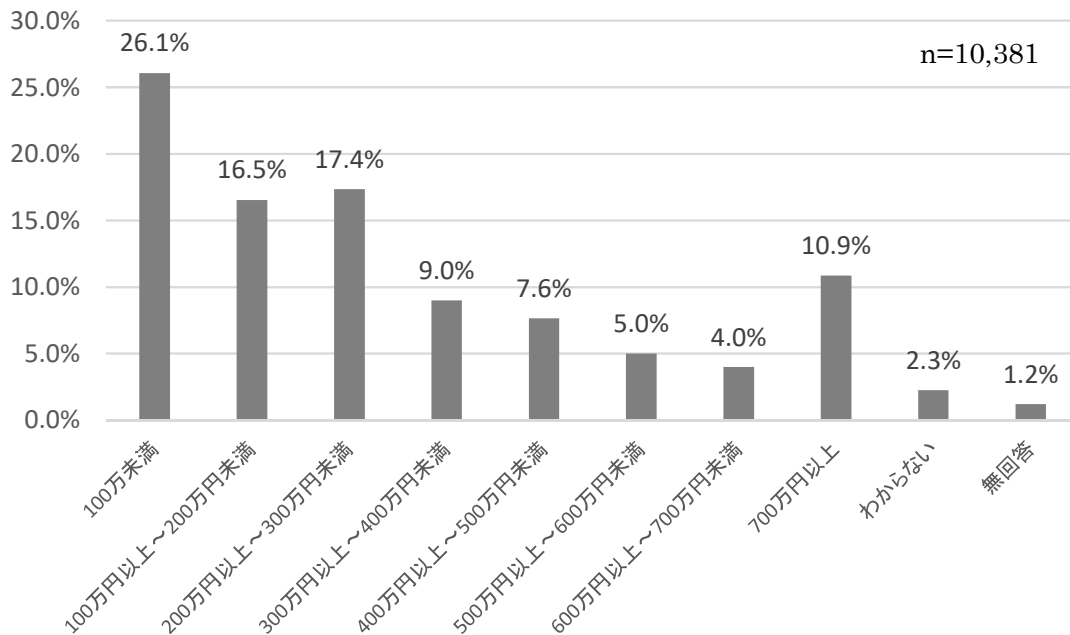
【参考】本市の区別人口構成（令和元年9月30日現在住民基本台帳による）

「港北区」が9.3%と最も多く、次いで「青葉区」が8.2%、「鶴見区」が7.9%となっています。

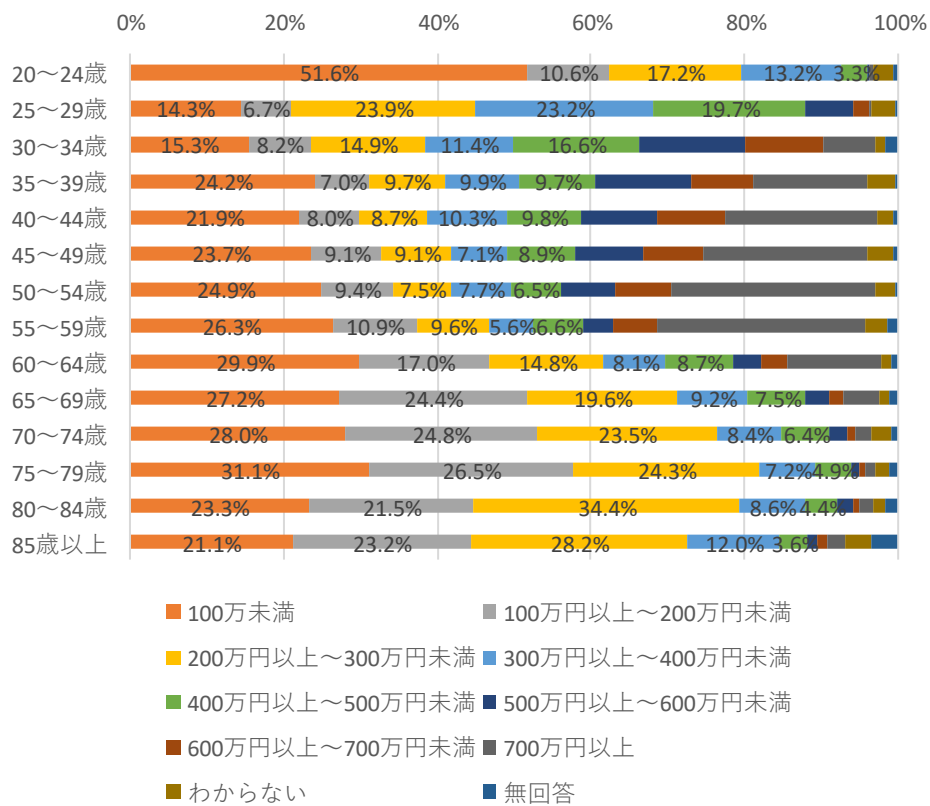


問5 あなたの年間の収入額についてお答えください。(いずれか一つに○)

「100万未満」が26.1%と最も多く、次いで「200万円以上～300万円未満」が17.4%、「100万円以上～200万円未満」が16.5%となっています。

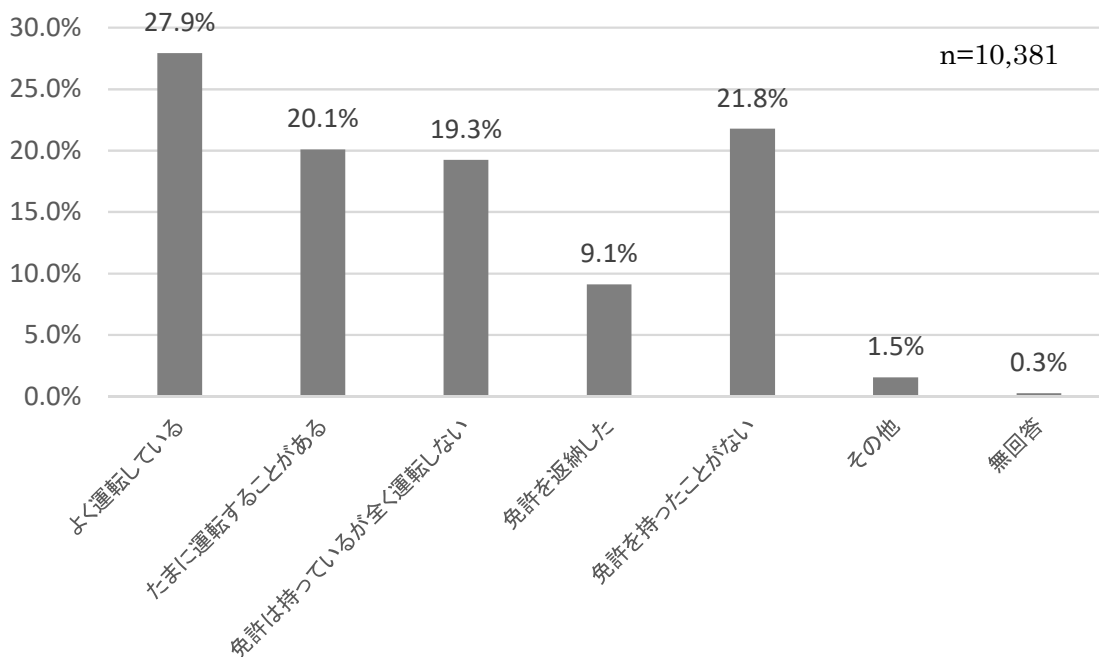


これを年代階層別にみると、20～24歳及び65歳以上で年収200万円以下が多くなっています。

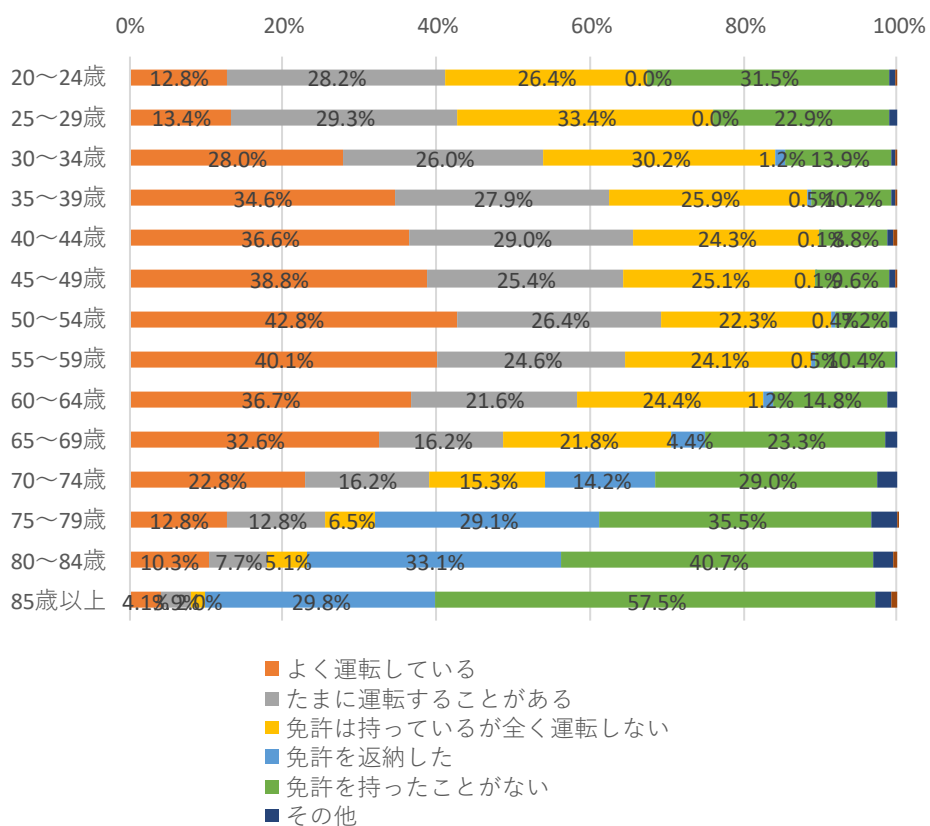


問6 あなたは自動車を運転していますか。(いずれか一つに○)

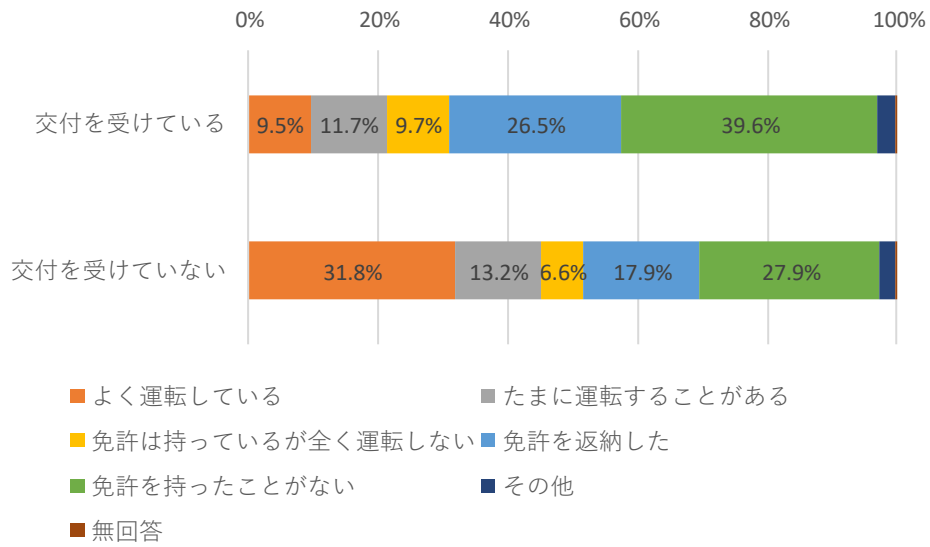
「よく運転している」が27.9%と最も多く、次いで「免許を持ったことがない」が21.8%、「たまに運転することがある」が20.1%となっています。



これを年代階層別にみると、よく運転している年齢層は50～54歳がピークになっています。

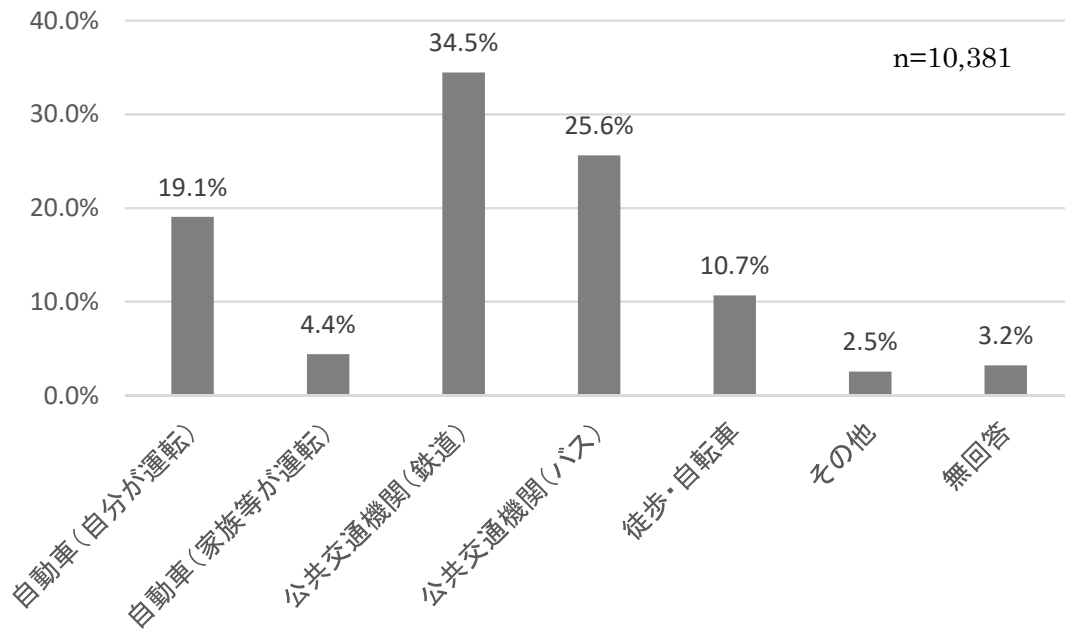


また、敬老パス交付の有無別にみると、「交付を受けている」回答者で「免許を返納した」また「免許を持ったことがない」が合わせて6割を超えています。



問7 あなたの主な移動手段についてお答えください。(いずれか一つに○)

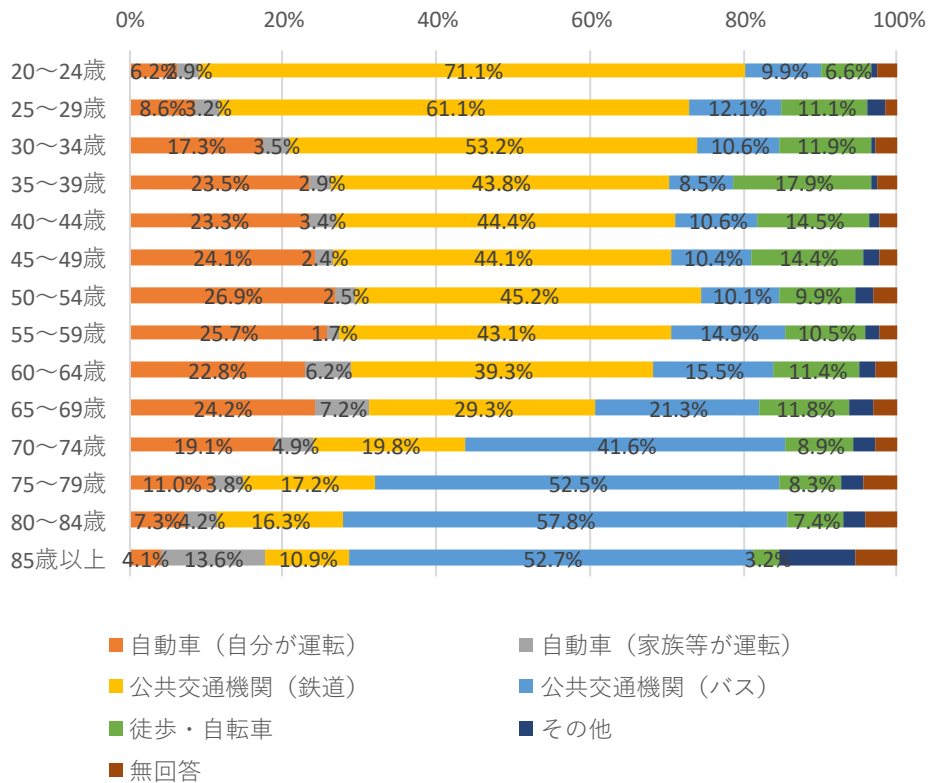
「公共交通機関（鉄道）」が34.5%と最も多く、次いで「公共交通機関（バス）」が25.6%、「自動車（自分が運転）」が19.1%となっています。



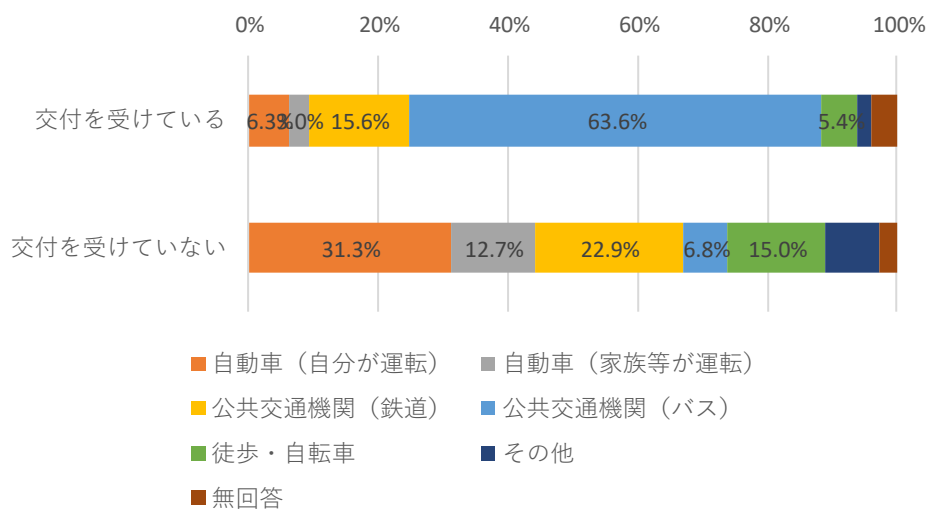
これを年代階層別にみると、30歳未満は「自動車（自分が運転）」の割合が10%未満である一方、「公共交通機関（鉄道）」が60~70%程度となっており鉄道が主な移動手段となっています。

30~60歳代は「自動車（自分で運転）」が20%前後となり、「公共交通機関（鉄道）」は40~50%程度となっています。

65歳以上においては、「自動車（自分が運転）」「公共交通機関（鉄道）」の割合が低下する一方、「公共交通機関（バス）」の割合が増えています。



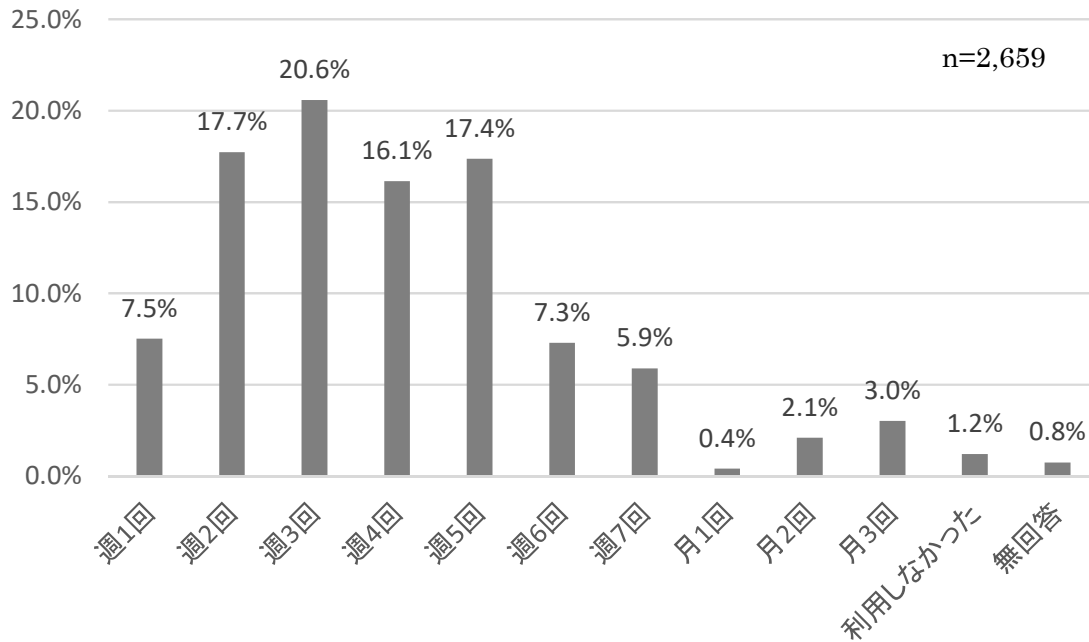
また、敬老パス交付の有無別にみると、「交付を受けている」回答者で「公共交通機関（バス）」が6割超となっています。



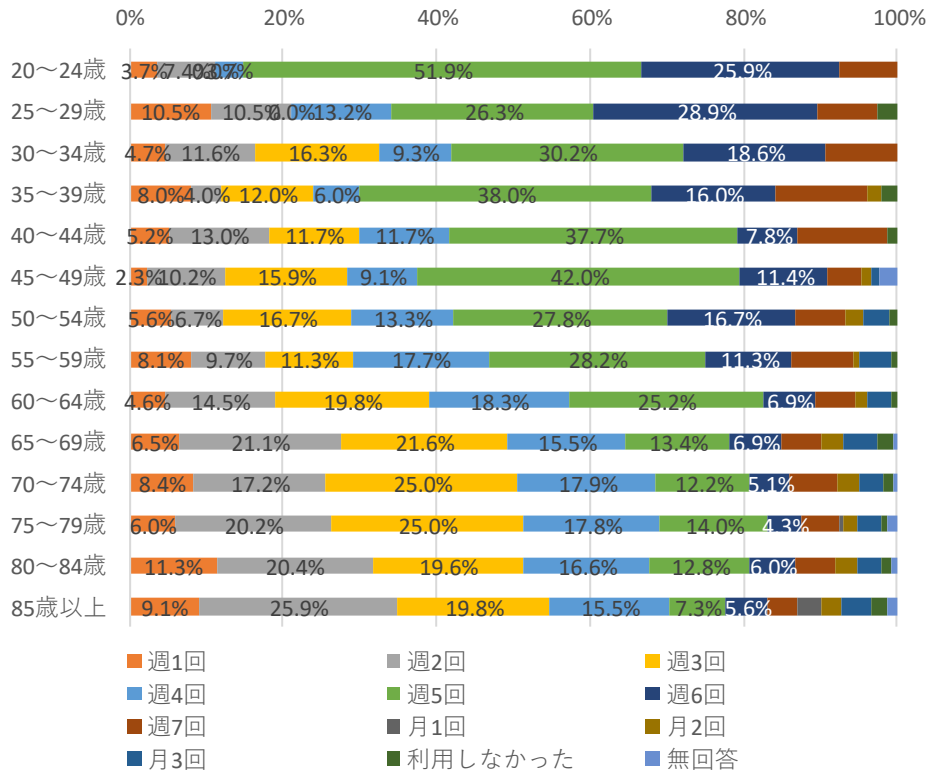


問8 問7で「4. 公共交通機関（バス）」と回答された方のみにおたずねします。7月にバスを、おおよそ何回利用しましたか。ただし、1往復を1回として数えます。（いずれか一つに○）

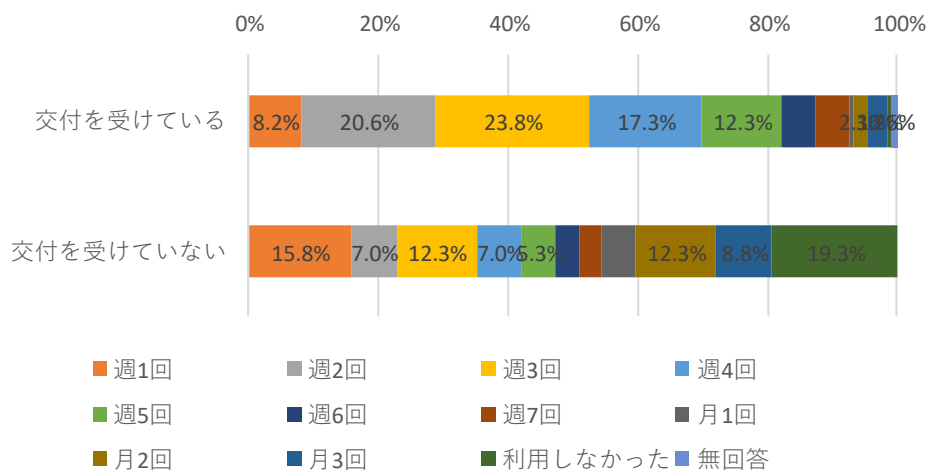
「週3回」が20.6%と最も多く、次いで「週2回」が17.7%、「週5回」が17.4%となっています。



これを年代階層別にみると、以下のとおりとなっています。

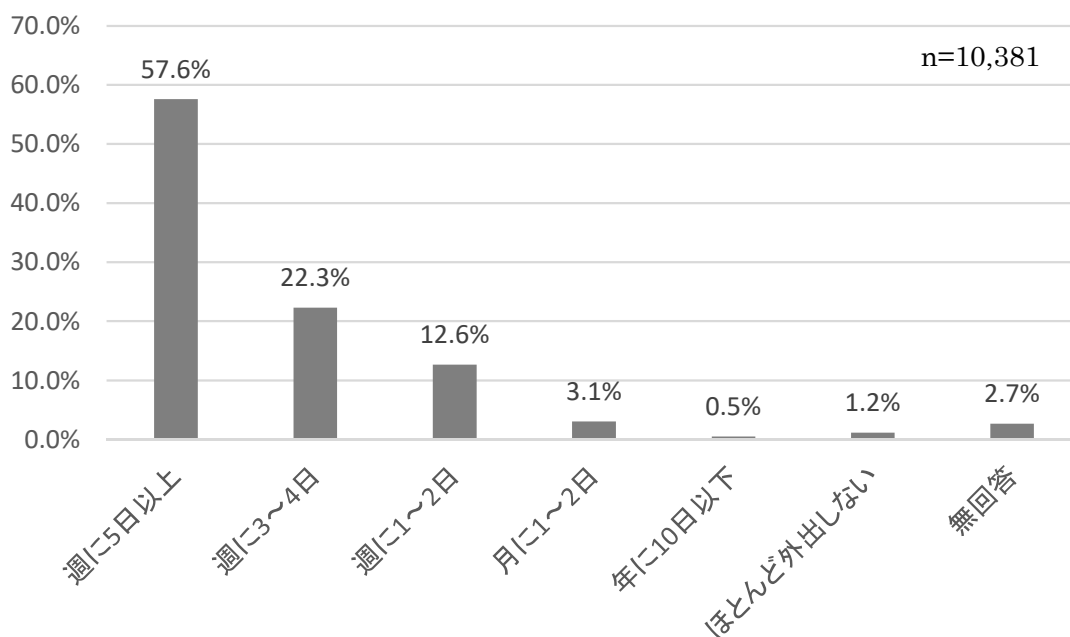


また、敬老パス交付の有無別にみると、以下のとおりとなっています。

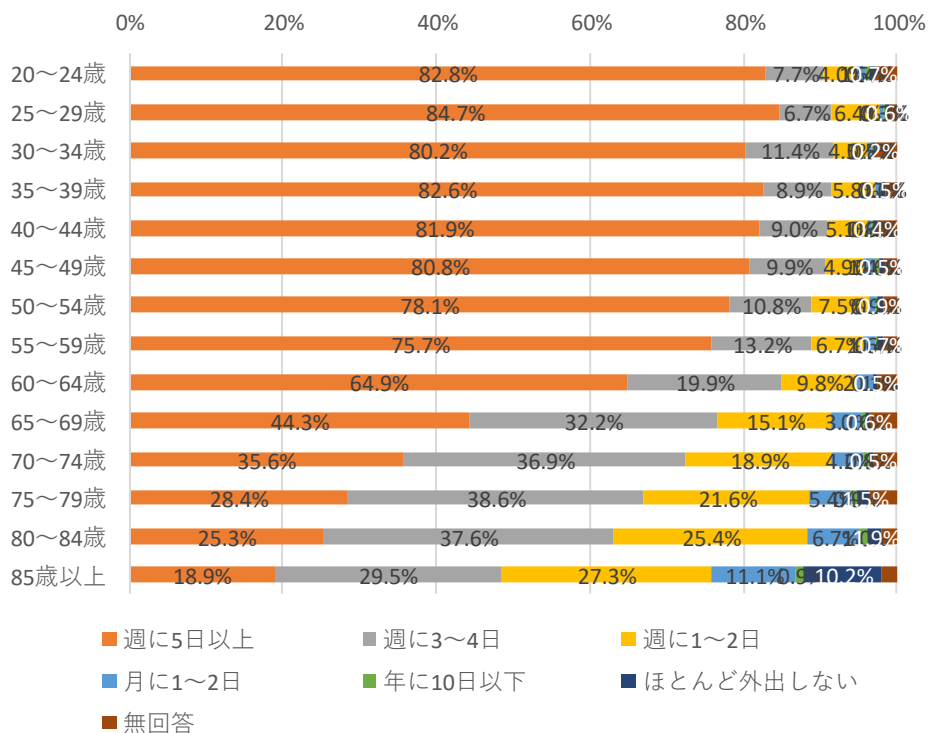


問9 あなたはどれくらいの頻度で外出していますか。(いずれか一つに○)

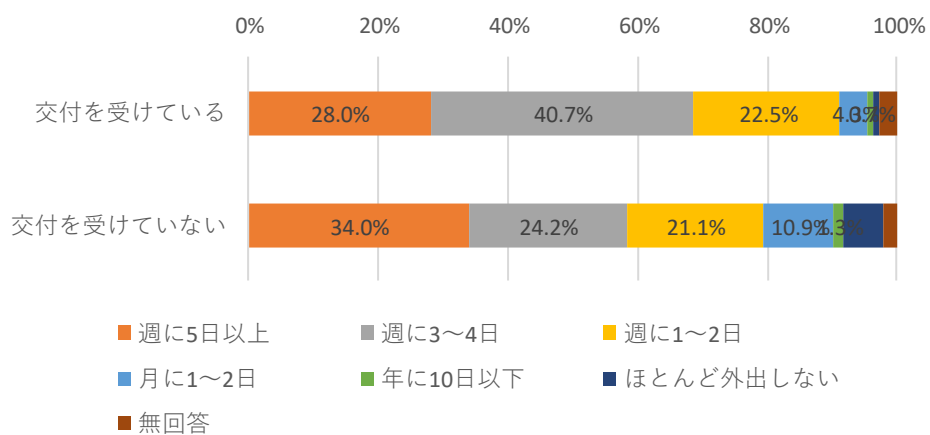
「週に5日以上」が57.6%と最も多く、次いで「週に3~4日」が22.3%、「週に1~2日」が12.6%となっています。



これを年代階層別にみると、以下のとおりとなっています。



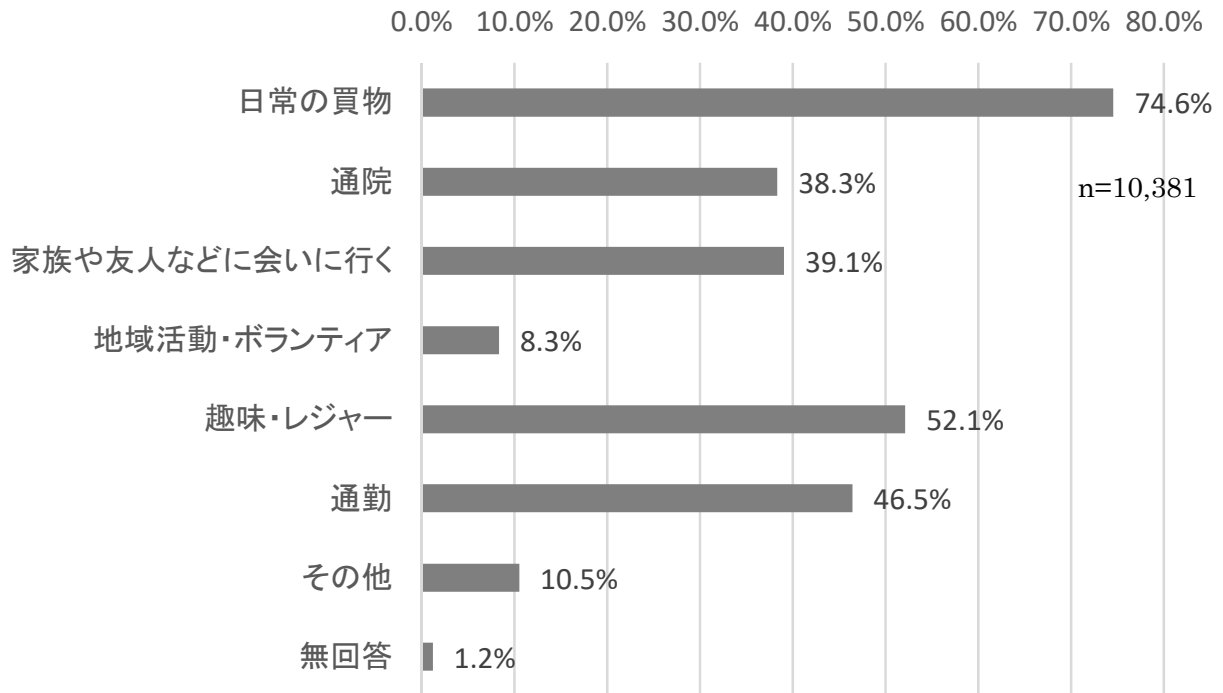
また、敬老パス交付の有無別にみると、以下のとおりとなっています。



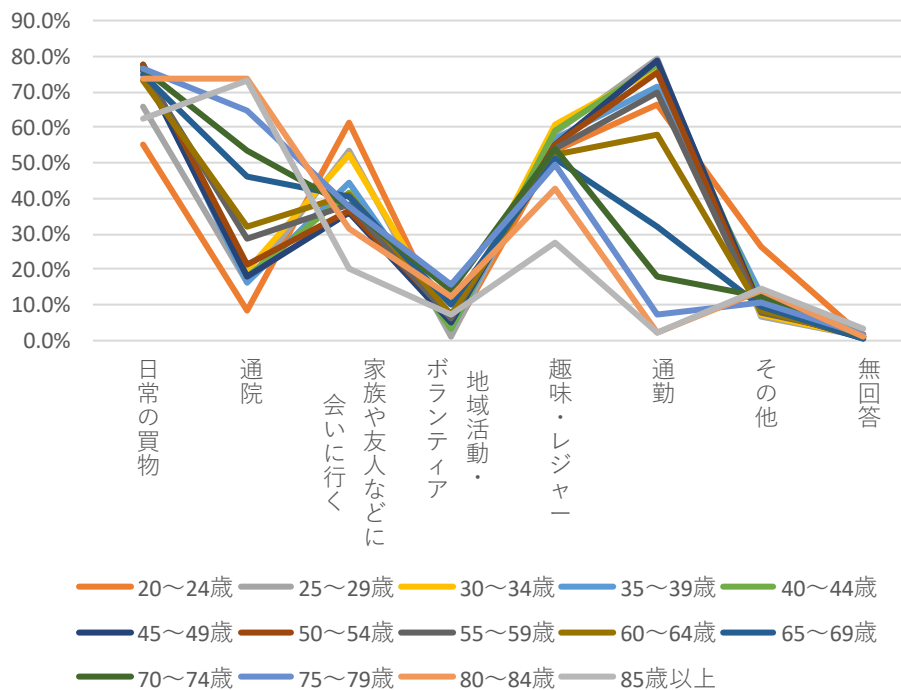
問10 あなたはどのような目的で外出することが多いですか。

(当てはまるものすべてに○)

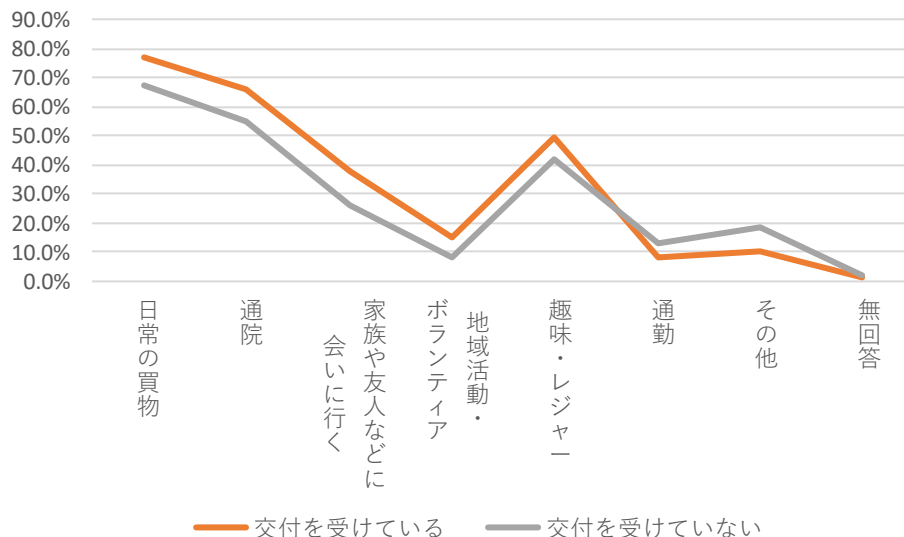
「日常の買物」が74.6%と最も多く、次いで「趣味・レジャー」が52.1%、「通勤」が46.5%となっています。



これを年代階層別にみると、以下のとおりとなっています。

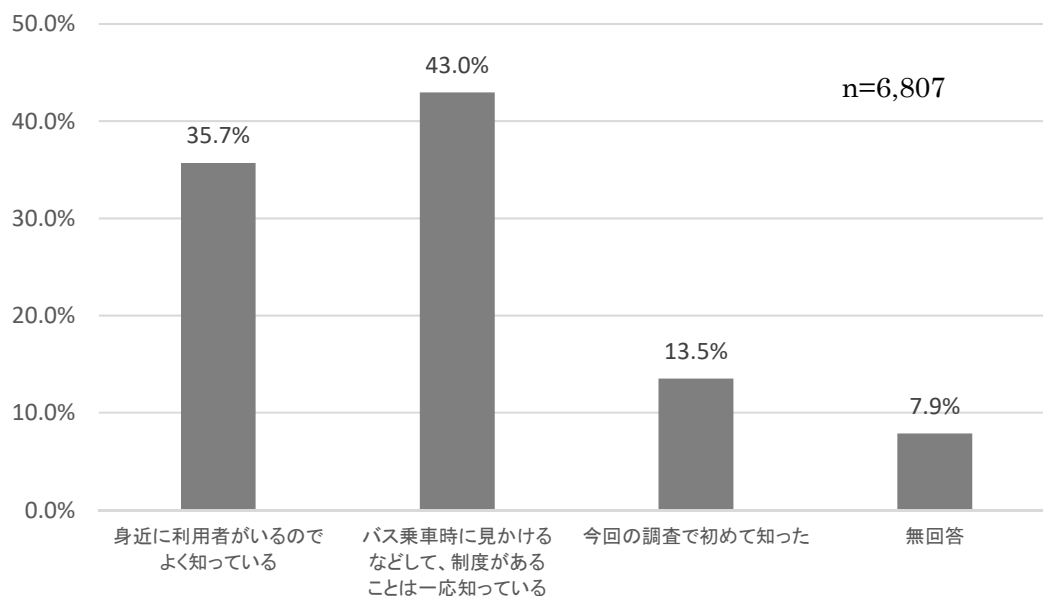


また、敬老パス交付の有無別にみると、以下のとおりとなっています。



問 1 1 横浜市が実施している敬老パス（制度）をご存じでしたか。（いずれか一つに○）  
 ※問 1 1 は、70 歳未満の方のみ回答。

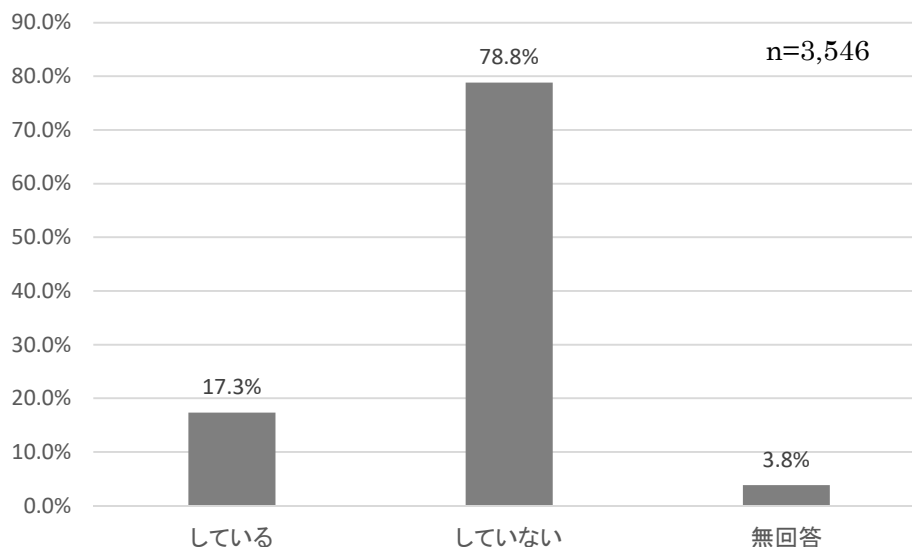
「バス乗車時に見かけるなどして、制度があることは一応知っている」が 43.0%と最も多く、次いで「身近に利用者がいるのでよく知っている」が 35.7%、「今回の調査で初めて知った」が 13.5%となっています。



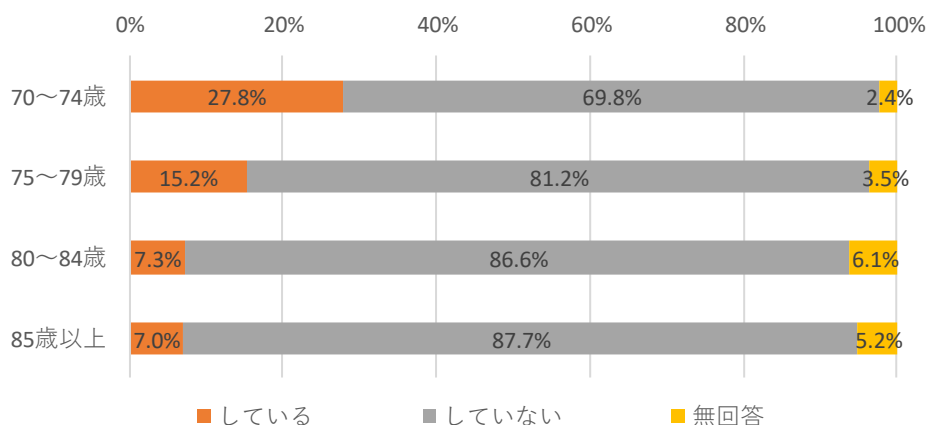
問12 あなたはお仕事をしていますか。(いずれか一つに○)

※問12は、70歳以上の方のみ回答。

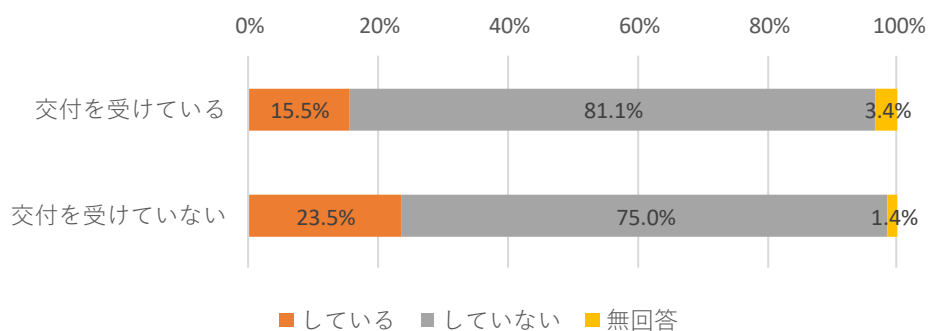
「していない」が78.8%、「している」が17.3%となっています。



これを年齢階層別にみると、仕事をしている人の割合は「70～74歳」で27.8%、「75～79歳」で15.2%、「80～84歳」で7.3%、「85歳以上」で7.0%となっています。



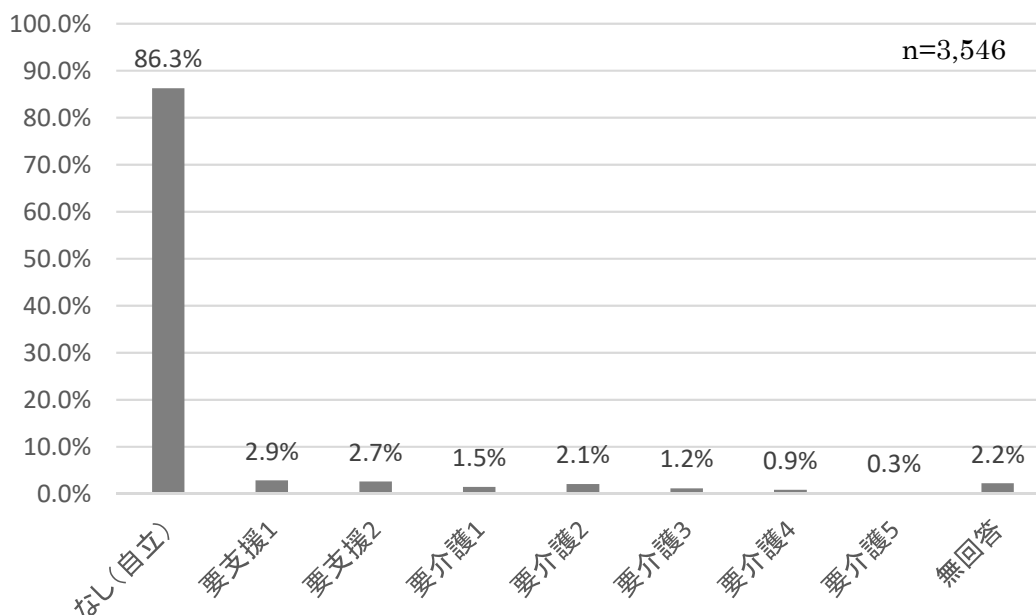
また、敬老パス交付の有無別にみると、仕事をしている人の割合は「交付を受けている」人が15.5%、「交付を受けていない」人は23.5%となっています。



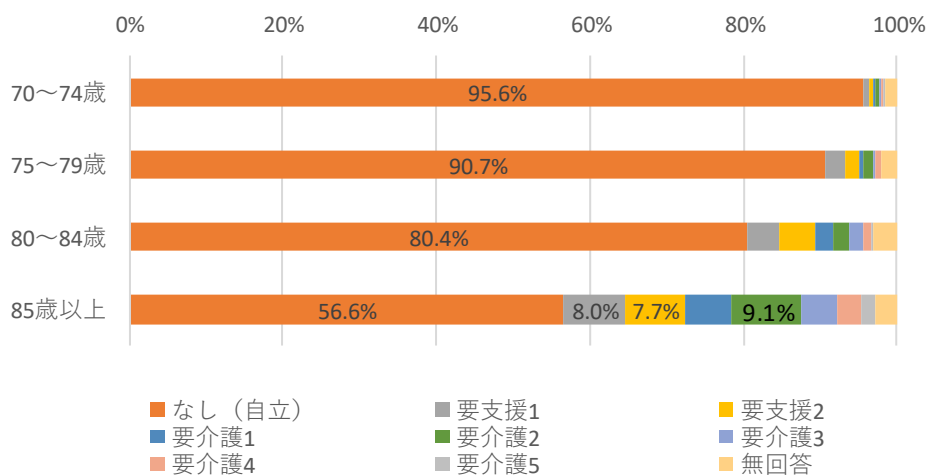
問13 あなたは要介護認定を受けていますか。(いずれか一つに○)

※問13は、70歳以上の方のみ回答。

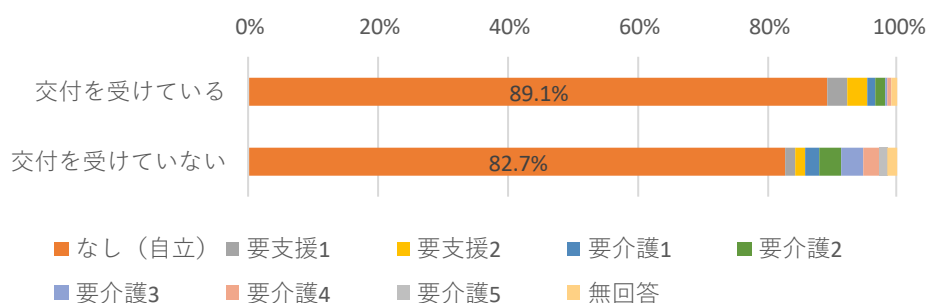
「なし(自立)」が86.3%と最も多くなっています。



これを年代階層別にみると、「なし(自立)」が70~74歳で95.6%、75~79歳で90.7%、80~84歳で80.4%、85歳以上で56.6%となっています。



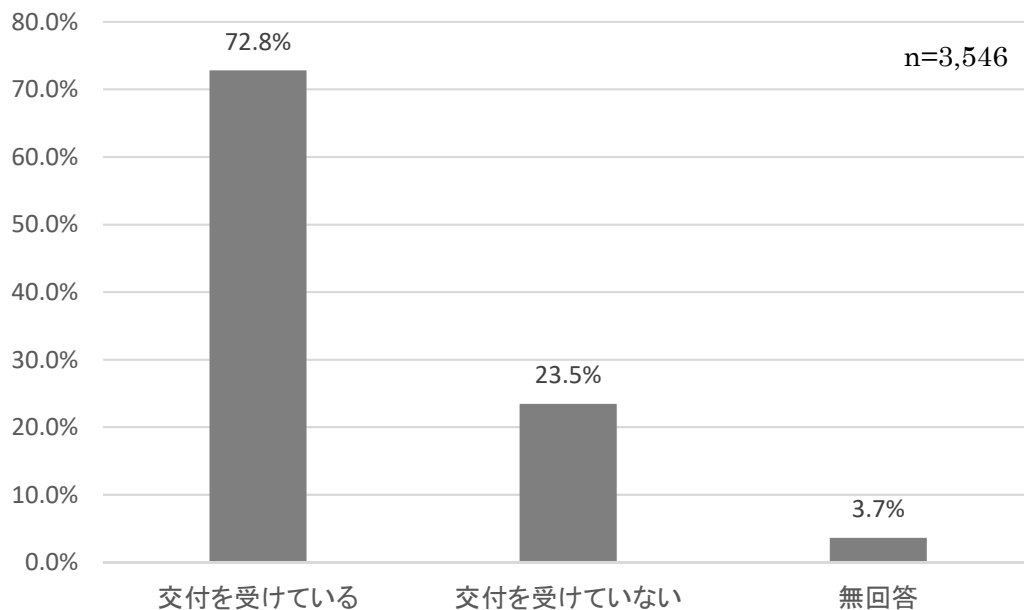
また敬老パス交付の有無別にみると、「なし(自立)」が「交付を受けている」人で89.1%、「交付を受けていない人」で82.7%となっています。



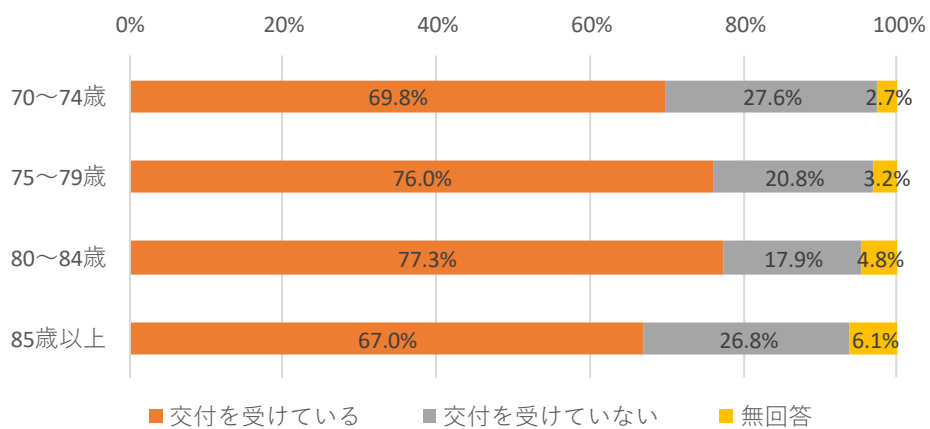
問14 あなたは敬老パスの交付を受けていますか。(いずれか一つに○)

※問14は、70歳以上の方のみ回答。

「交付を受けている」が72.8%、「交付を受けていない」が23.5%となっています。



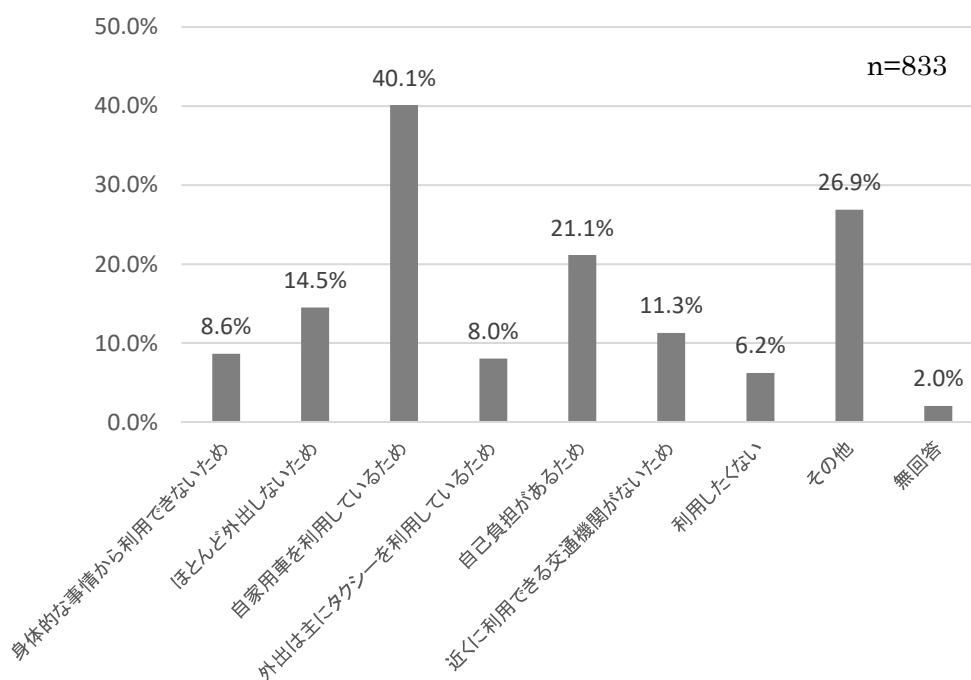
これを年代階層別にみると、「交付を受けている」人は、70～74歳で69.8%、75～79歳で76.0%、85歳以上で67.0%となっています。



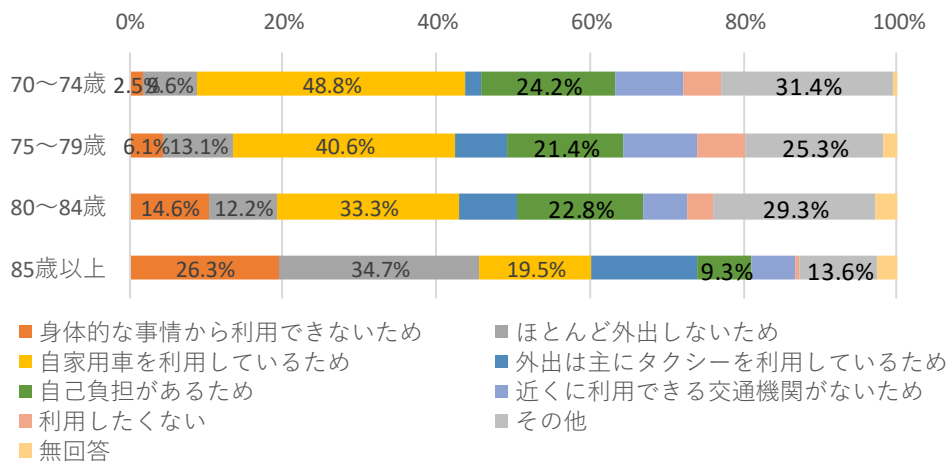


問15 問14で「2. 交付を受けていない」と回答された方におたずねします。敬老パスの交付を受けていない理由は何ですか。（2つまで○）

「自家用車を利用しているため」が40.1%と最も多く、次いで「その他」が26.9%、「自己負担があるため」が21.1%となっています。



これを年齢階層別別みると、以下のとおりとなっています。

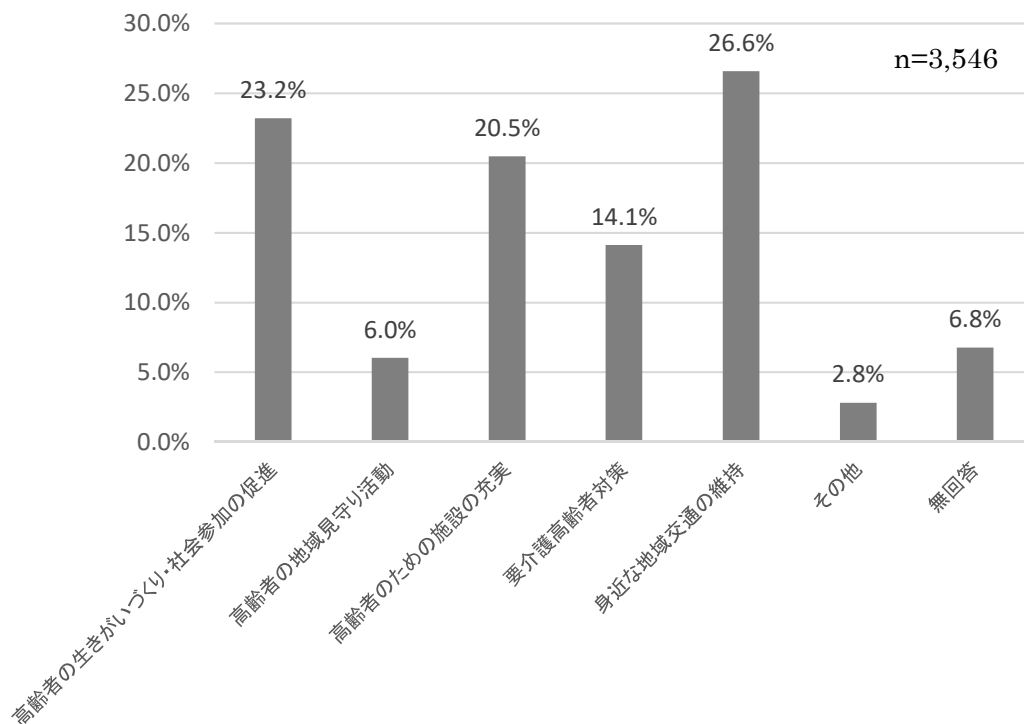


問16 今後充実を希望する高齢者福祉等の施策についてどのように考えますか。

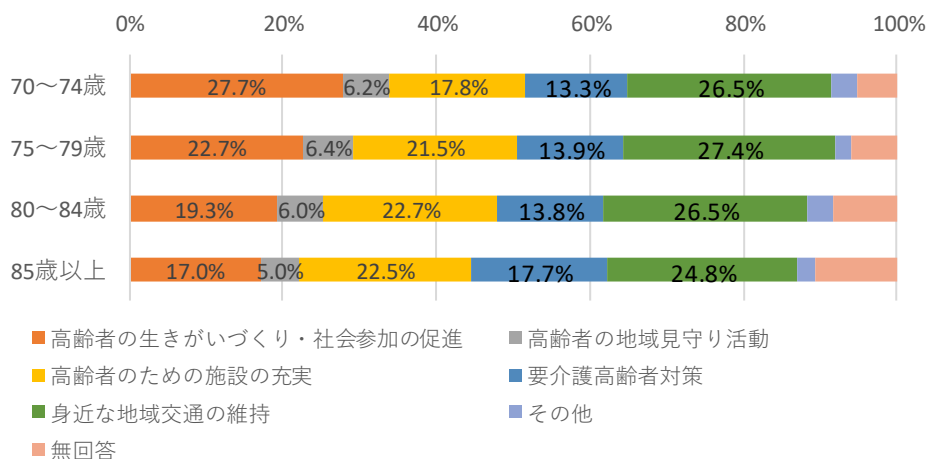
(いずれか一つに○)

※問16は、70歳以上の方のみ回答。

「身近な地域交通の維持」が26.6%と最も多く、次いで「高齢者の生きがいがづくり・社会参加の促進」が23.2%、「高齢者のための施設の充実」が20.5%となっています。



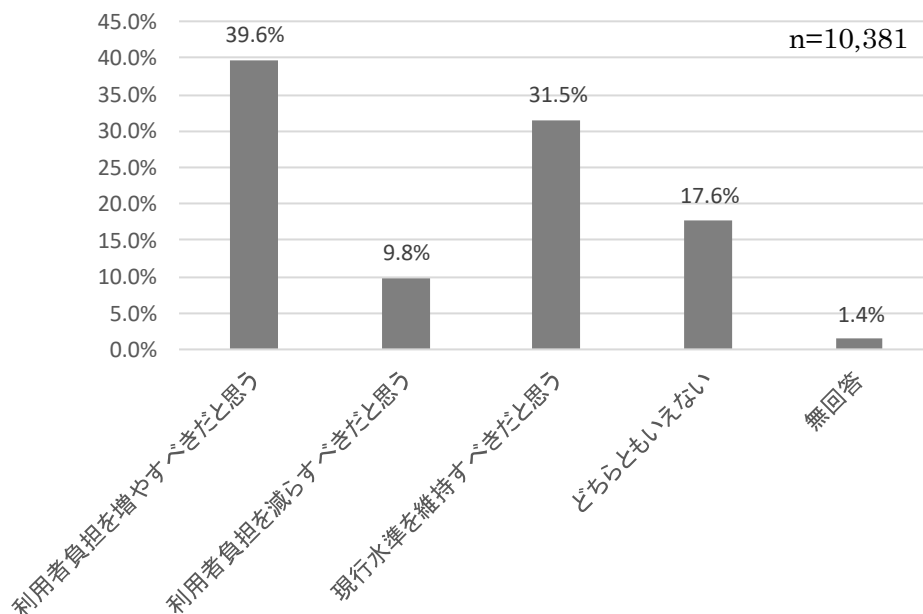
これを年代階層別にみると、以下のとおりとなっています。



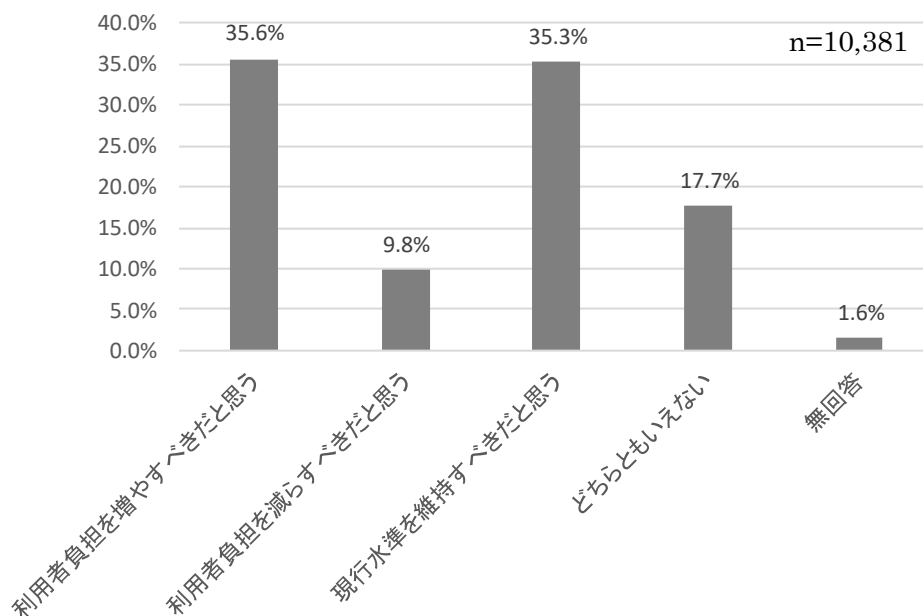
問17 敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。(いずれか一つに○)

[ウエイトバック集計結果]

「利用者負担を増やすべきだと思う」が39.6%と最も多く、次いで「現行水準を維持すべきだと思う」が31.5%、「どちらともいえない」が17.6%となっています。

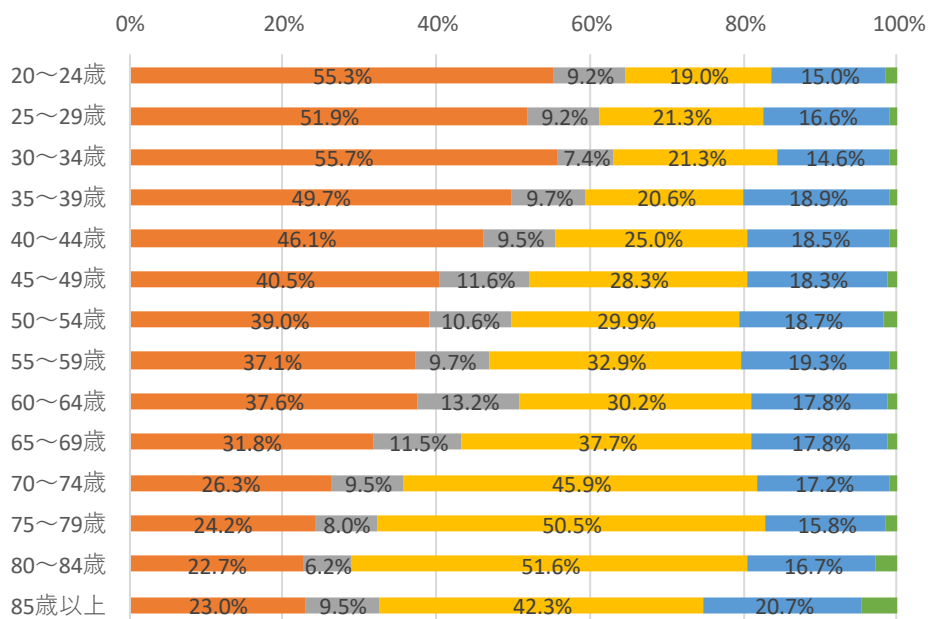


[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



[年代別集計結果]

以下のとおりとなっています。

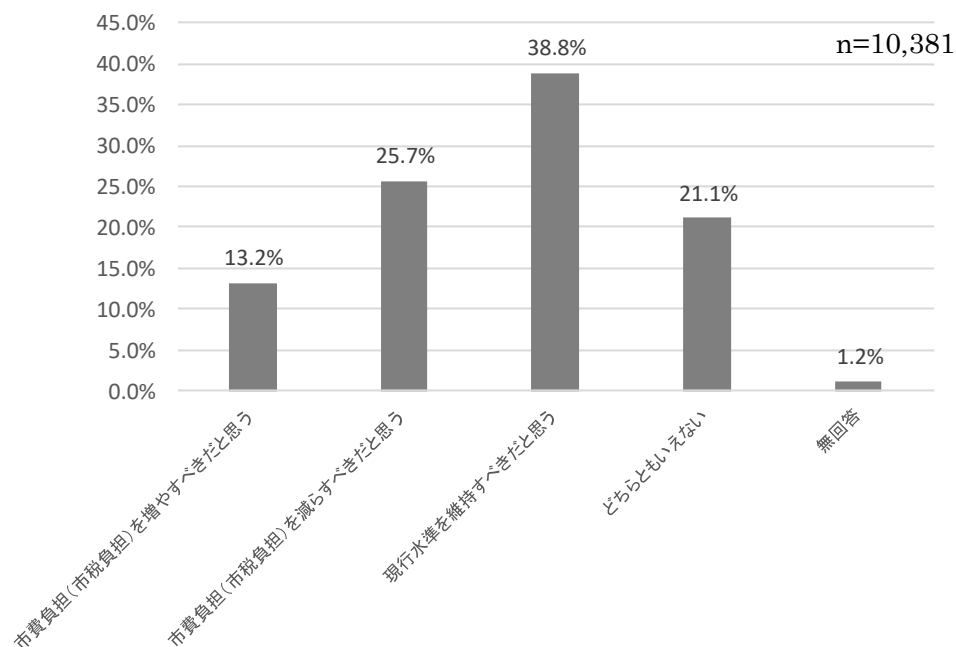


- 利用者負担を増やすべきだと思う ■ 利用者負担を減らすべきだと思う
- 現行水準を維持すべきだと思う ■ どちらともいえない
- 無回答

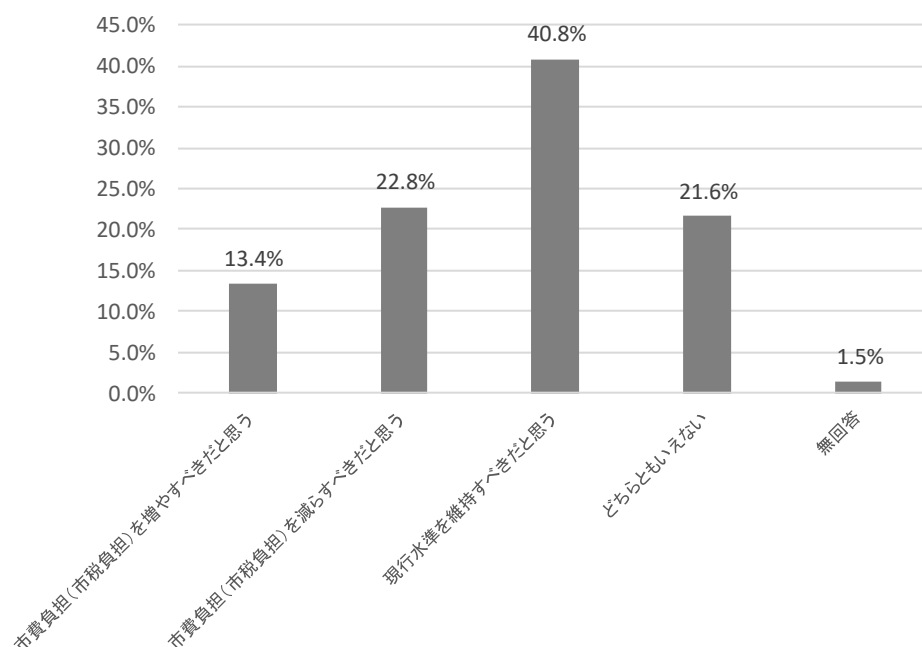
問18 敬老パスの市費（市民の皆様からの税金）負担について、今後どうすべきと思いますか。（いずれか一つに○）

[ウエイトバック集計結果]

「現行水準を維持すべきだと思う」が38.8%と最も多く、次いで「市費負担（市税負担）を減らすべきだと思う」が25.7%、「どちらともいえない」が21.1%となっています。

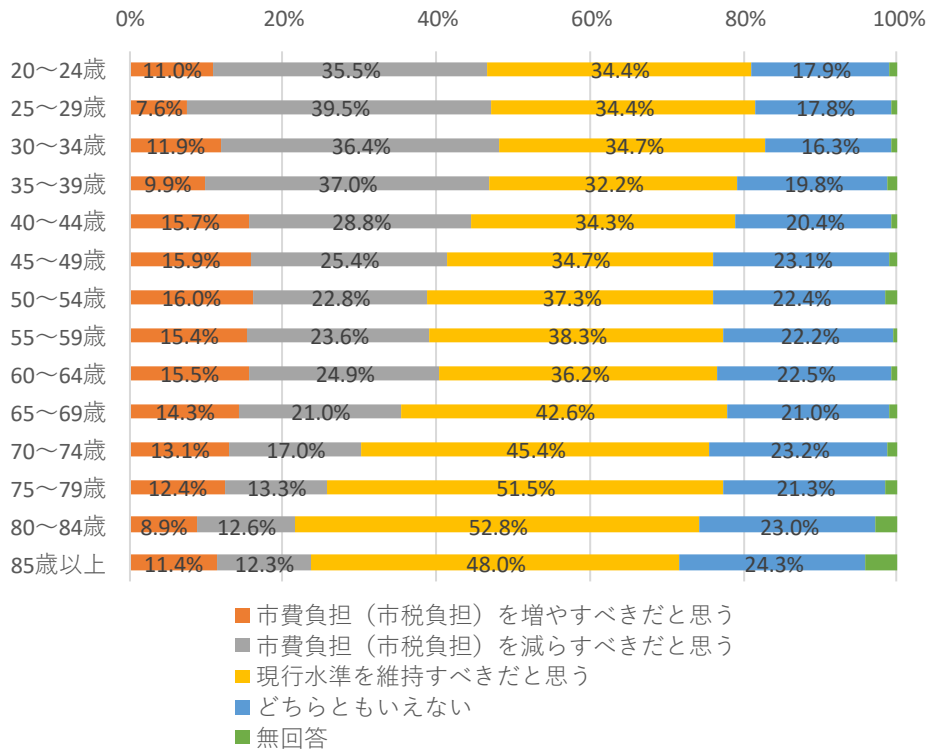


[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



[年代別集計結果]

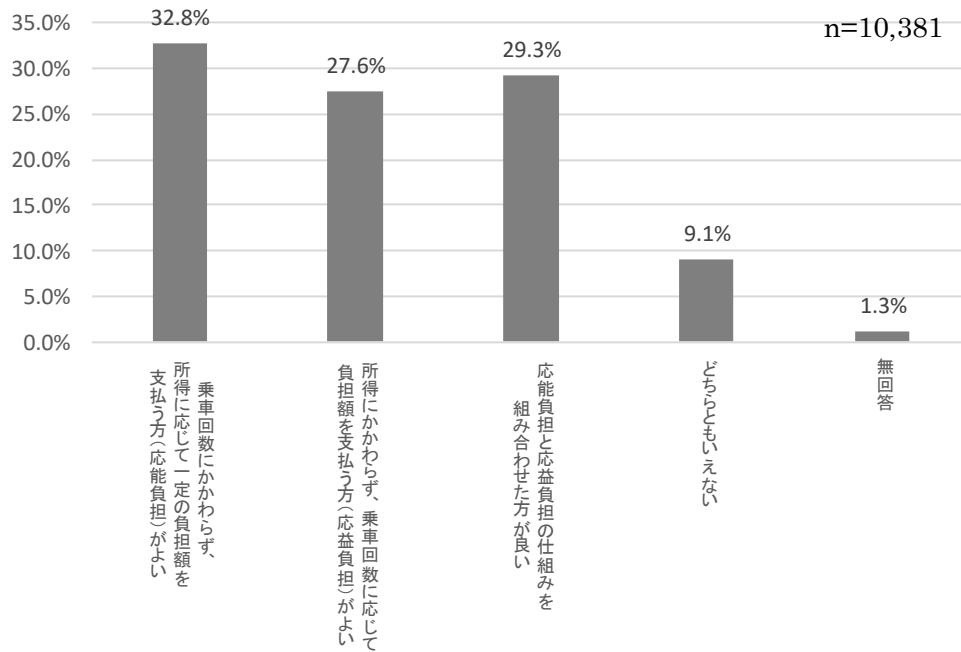
以下のとおりとなっています。



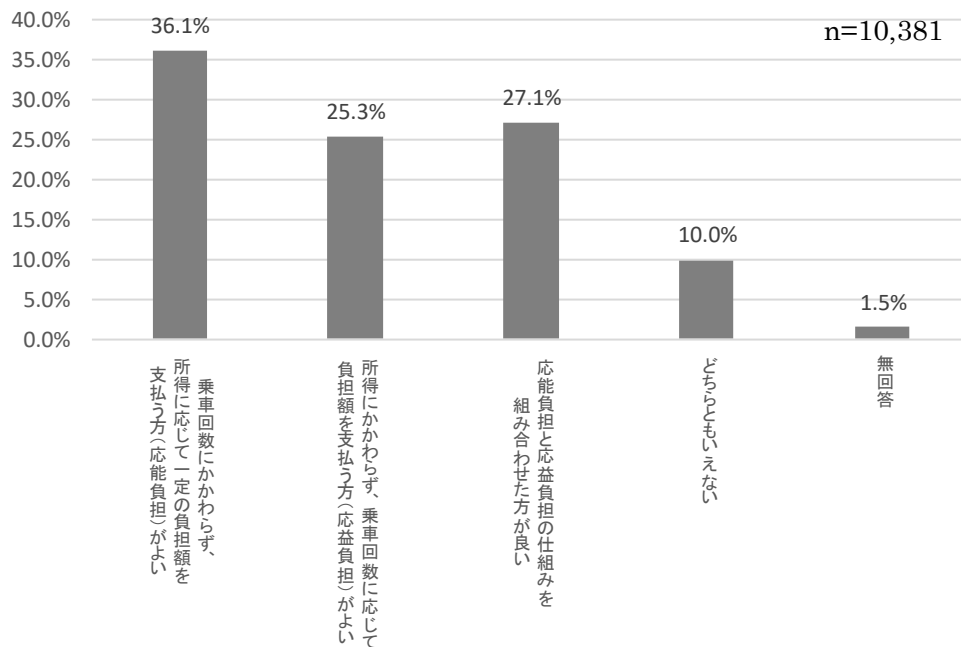
問19 敬老パスの利用者負担の支払い方についてどう思いますか。(いずれか一つに○)

[ウエイトバック集計結果]

「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方(応能負担)がよい」が32.8%、「応能負担と応益負担の仕組みを組み合わせた方がよい」が29.3%、「所得にかかわらず、乗車回数に応じて負担額を支払う方(応益負担)がよい」が27.6%となっています。

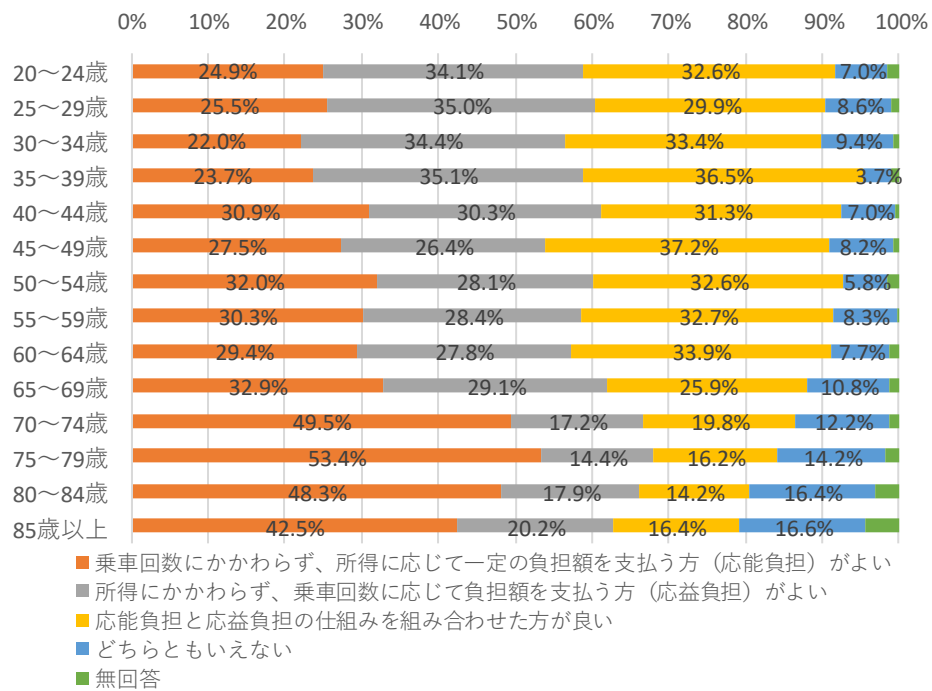


[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



[年代別集計結果]

以下のとおりとなっています。

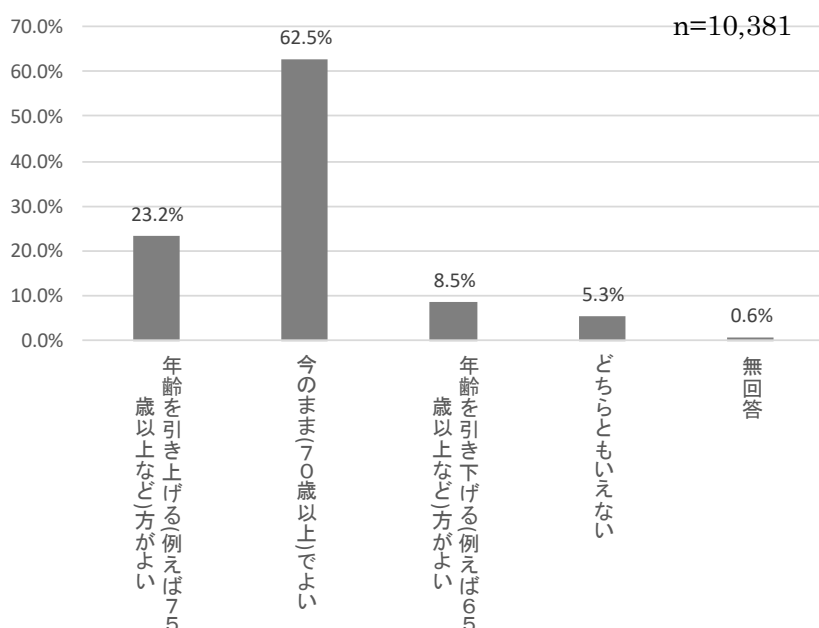




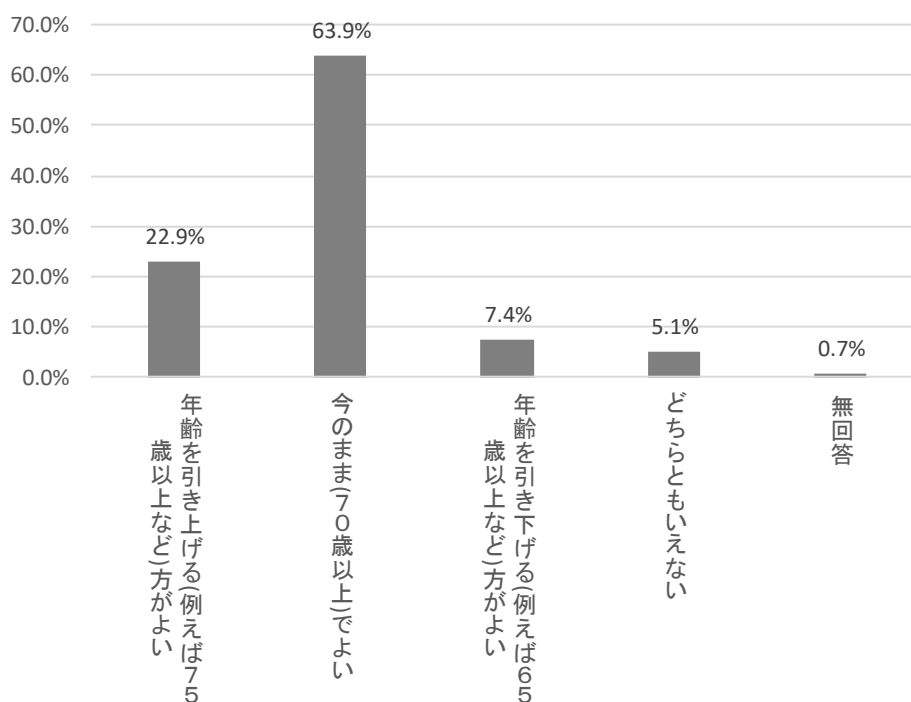
問20 健康寿命（心身ともに自立し健康的に生活できる期間）は年々伸びており、平成28年は男性72.14歳、女性74.79歳で平成13年と比べると、男性が2.74歳、女性が2.14歳増加しています。このような状況の中、敬老パスの対象年齢についてどのように考えますか。（いずれか一つに○）

[ウエイトバック集計結果]

「今のまま（70歳以上）でよい」が62.5%と最も多く、次いで「年齢を引き上げる（例えば75歳以上など）方がよい」が23.2%、「年齢を引き下げる（例えば65歳以上など）方がよい」が8.5%となっています。

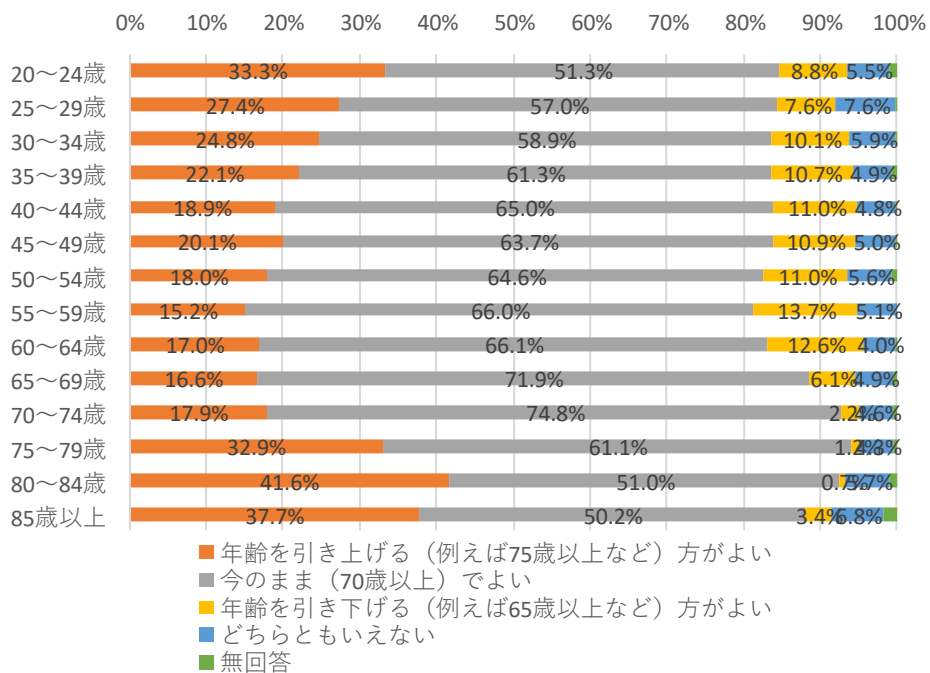


[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



[年代別集計結果]

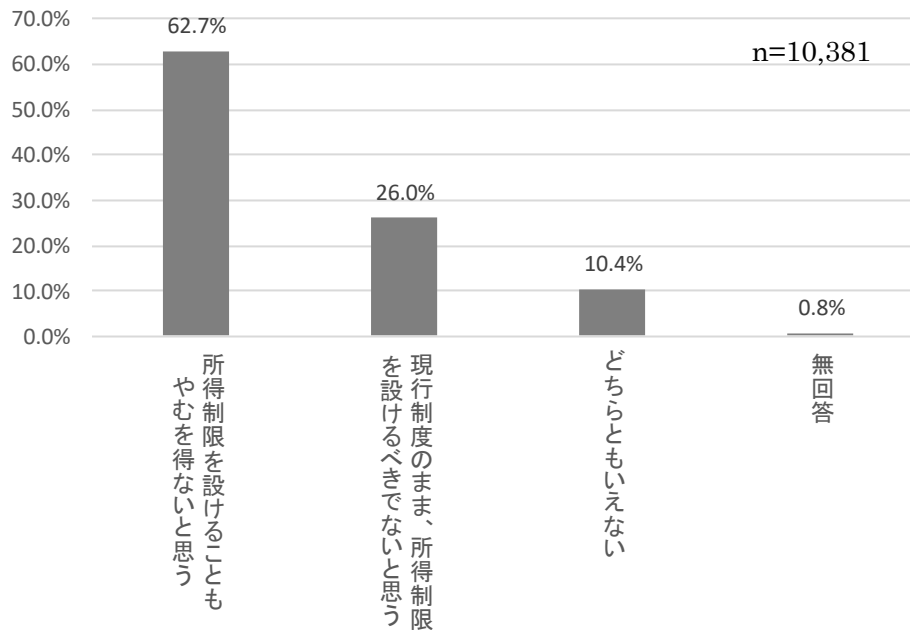
以下のとおりとなっています。



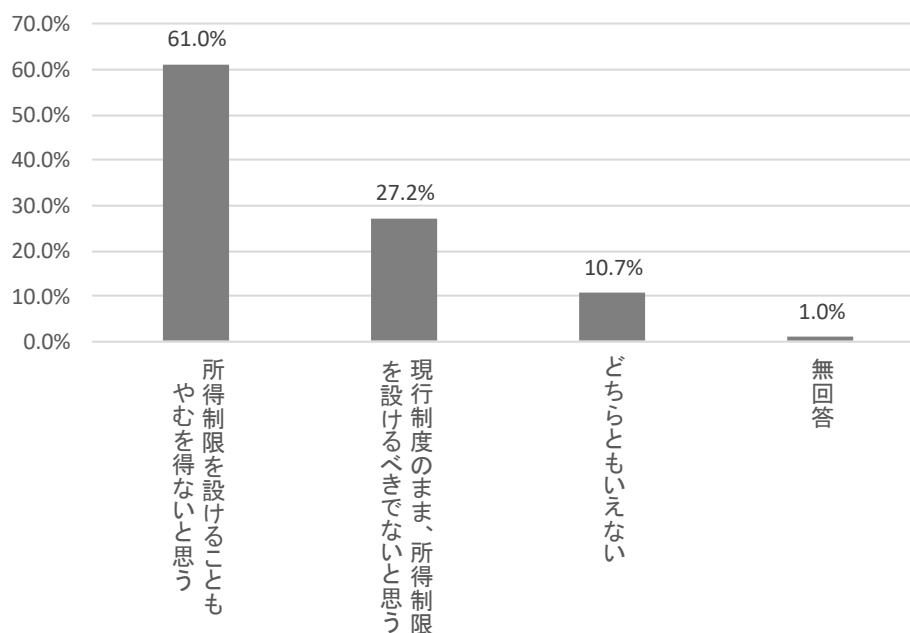
問 2 1 現在の利用者のうち、約 64%が非課税者であり、約 36%が課税者となっています。敬老パスの対象者に所得制限を設ける（一定以上の所得がある人は制度の対象外とする）ことについてどのように考えますか。（いずれか一つに○）

[ウエイトバック集計結果]

「所得制限を設けることもやむを得ないと思う」が 62.7%と最も多く、次いで「現行制度のまま、所得制限を設けるべきでないと思う」が 26.0%、「どちらともいえない」が 10.4%となっています。

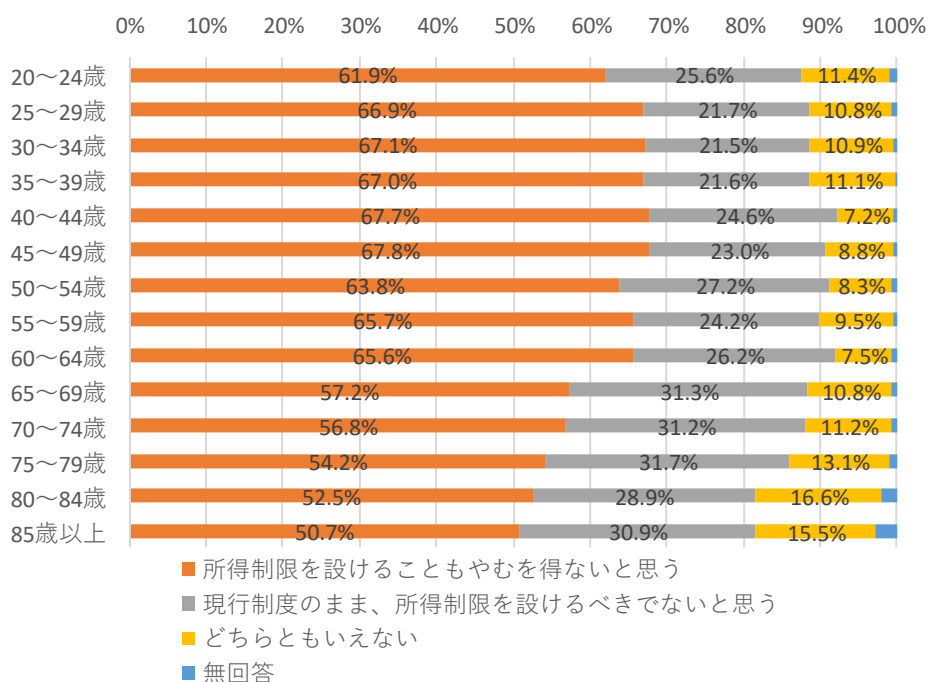


[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



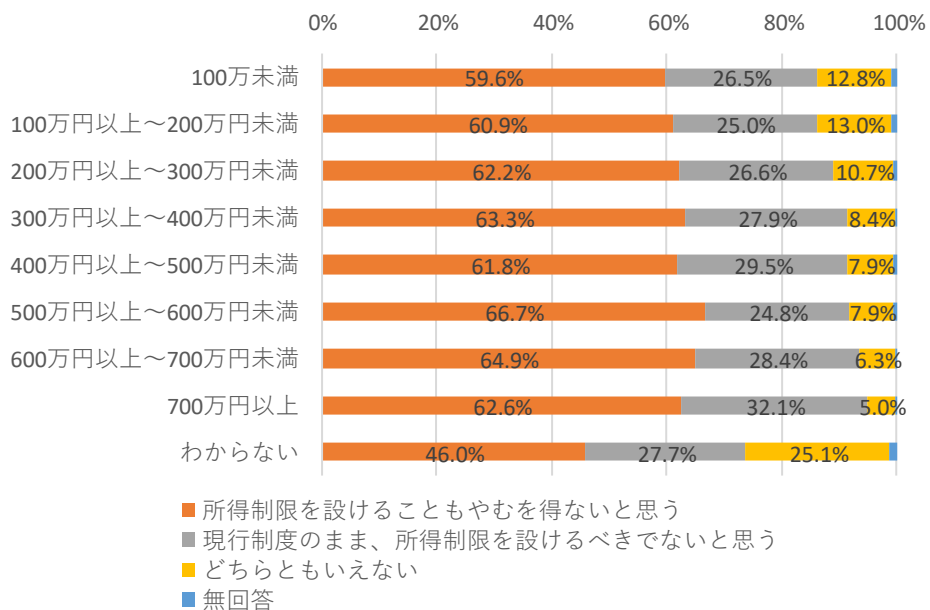
[年代別集計結果]

以下のとおりとなっています。



[回答者の年収（問5）別集計結果]

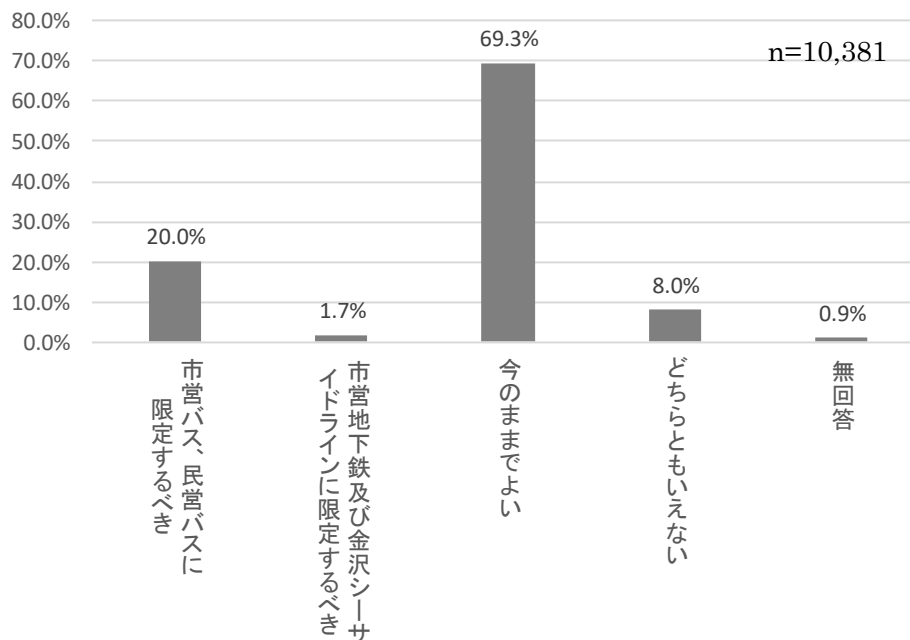
以下のとおりとなっています。



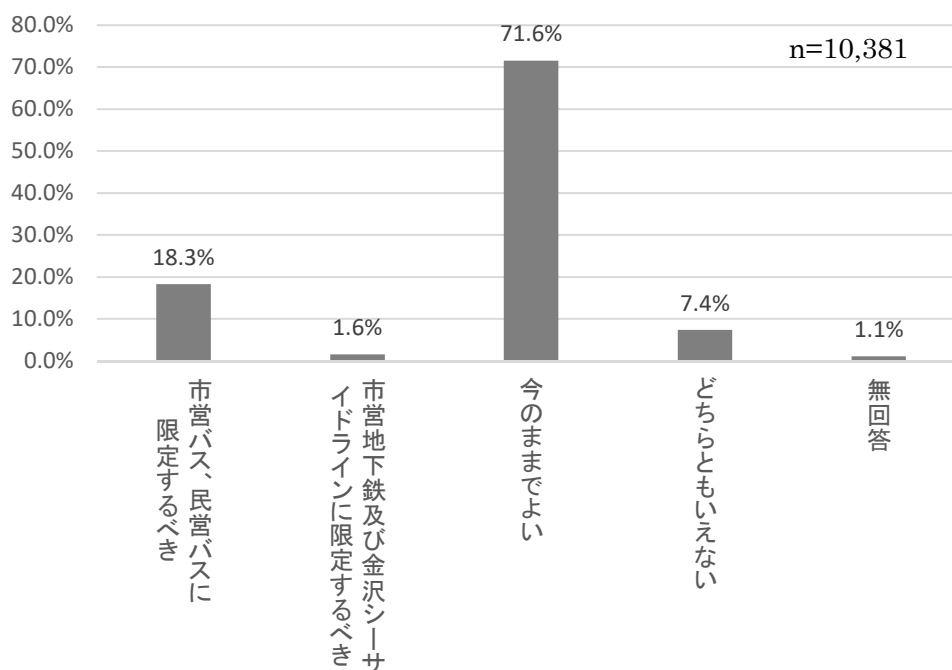
問 2 2 現在の対象交通機関は、市営バス、民営バス（市内区間）、市営地下鉄、金沢シーサイドラインとなっています。敬老パスの対象となる交通機関についてどのように考えますか。（いずれか一つに○）

[ウエイトバック集計結果]

「今のままでよい」が 69.3%と最も多く、次いで「市営バス、民営バスに限定するべき」が 20.0%、「どちらともいえない」が 8.0%となっています。



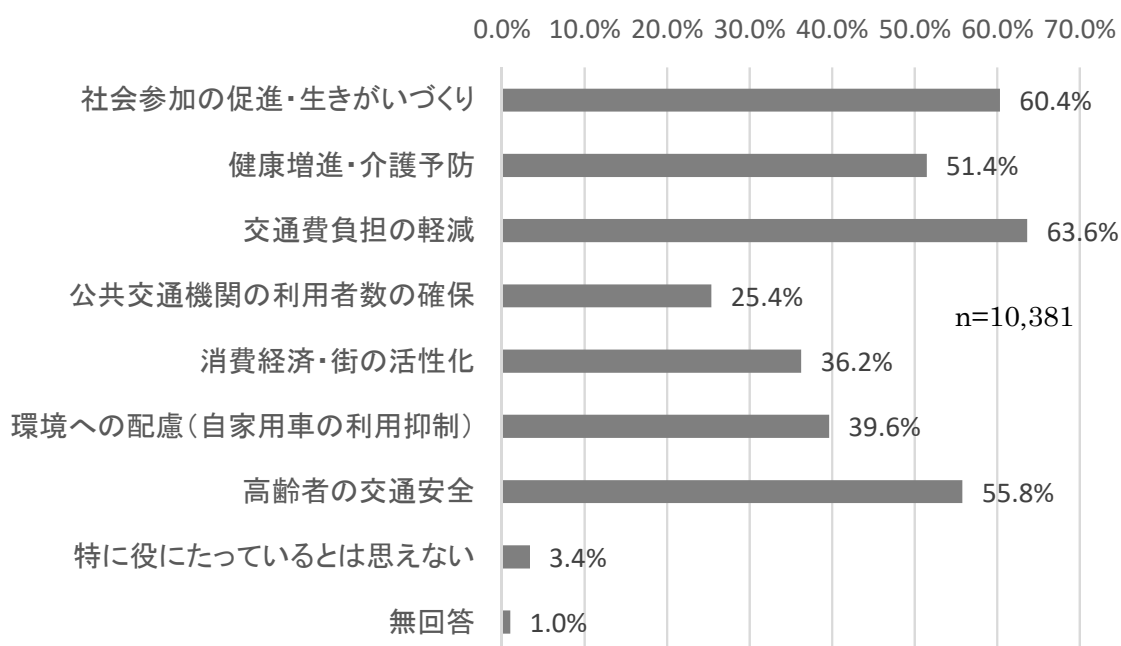
[(参考) ウエイトバック集計前の単純集計結果]



## 問 2 3 敬老パスはどのようなことに役立っていると思いますか。

(当てはまるものすべてに○)

「交通費負担の軽減」が63.6%と最も多く、次いで「社会参加の促進・生きがいづくり」が60.4%、「高齢者の交通安全」が55.8%となっています。



### 【参考】ウエイトバック集計について

#### (1) ウエイトバック集計とは

回収されたサンプル(標本)を母集団の構成に合わせて集計する方法のことで、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母集団構成比を復元する場合などに使用します。

今回、年齢層ごとに回答率に差があるため、問17~22についてはウエイトバック集計を行っています。

#### (2) 今回の集計の実施方法

- ① 対象となる問の年齢階層別集計結果を用います。市の年齢階層別人口(5歳階級、令和元年9月末日現在)に年齢階層別各選択肢の選択割合を乗じた値(人ベース)を算出します。
- ② ①で算出した値(人ベース)について、年齢階層別毎の数値を選択肢別に合算します。
- ③ 市の20歳以上年齢階層別人口(5歳階級、令和元年9月末日現在)に対する、②で算出した合算値の割合を算出します。これにより導き出された割合が、ウエイトバック集計後の割合となります。