

第3回 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議

次第

1 開催期間

令和2年9月24日（木）～29日（火）

2 会議形式

書面会議

3 会議資料

資料1 「ICT化 媒体別メリット・デメリット」





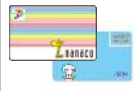







資料2 「他都市（中核市）調査結果」

資料3 「川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する市民アンケート調査結果速報」

資料4 「(仮称) 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討に係る報告書(素案)」

資料5 「第2回川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議 摘録」

■ ICT化 媒体別メリット・デメリット

媒体		イメージ	サービスの拡張性		導入のしやすさ		導入コスト		実現性	その他のメリット・デメリット
既存のICカード	交通系ICカード		×	・相互利用を実現するため、交通系ICカード側の仕様に合わせる必要があり、交通系ICカード側の仕様上、 <u>独自サービス(回数制限や利用区画の制限等)の導入が困難</u> ・交通系ICカードの発行元への確認・申請が必要であり、 <u>申請から承認まで2年程度の期間を要する上、承認されない場合もある</u>	○	・ <u>既存の読取り器の利用が可能</u> ・普及率が高い	×	・ <u>導入コスト(システム改修等)が高額</u> ・既存のカード、システムの利用が可能	×	・交通系ICカード1枚で利用可能 ・交通系ICカード保有者は新たに発行する必要がない
	ハウスカード		△	・ <u>ハウスカード側の仕様によっては</u> 、独自サービスの拡張性が低い	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・ <u>県内で普及している既存のハウスカードがない</u>	△	・交通系ICカードと比べると、導入コストが安価 ・既存のカード、システムの利用が可能 ・専用の読取り機の設置が必要(再掲)	×	・交通系ICカード保有者は、カード2枚持ちになる ・交通系ICカードと媒体の種類が同一であるため、干渉する可能性がある
	マイナンバーカード		△	・関係省庁への確認が必要	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・ <u>マイナンバーカード非保有者は、新たに申請する必要がある</u>	△	・既存のカードの利用が可能 ・専用の読取り機の設置が必要(再掲) ・普及率が低く、未所持者への対応の検討が必要	×	・マイナンバーカードの普及促進に繋がる ・マイナンバーカード保有者は、新たに発行の必要するがない ・交通系ICカード保有者は、カード2枚持ちになる ・紛失時のリスクが高い
	クレジットカード		×	・セキュリティの要求水準が高い	△	・専用の読取り機の設置が必要	△	・既存のカード、システムの利用が可能 ・専用の読取り機の設置が必要(再掲) ・セキュリティの要求水準が高い(再掲)	×	・事前のチャージが不要 ・クレジットカードとしても利用が可能 ・与信審査が必要であるため、申請から発行までに時間を要し、審査が通らなかった方向けのプリペイドカード等の発行を要する ・交通系ICカード保有者は、カード2枚持ちになる
	物販系カード (nanako、WAON等)		×	・関係省庁及びnanako、WAON等の発行元への確認・申請が必要であり、 <u>承認のハードルが高い</u>	△	・専用の読取り機の設置が必要	△	・既存のカード、システムの利用が可能 ・専用の読取り機の設置が必要(再掲)	×	・物販(コンビニやスーパー等)での利用が可能 ・交通系ICカード保有者は、カード2枚持ちになる
スマートフォン	QRコード (スマートフォンにQRコードを表示してパスで読み取る)		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・スマートフォン保有者は新たな媒体を保有する必要がない ・ <u>高齢者のスマートフォンの保有率が低く、非保有者への対応が必要</u>	△	・独自仕様のため、 <u>仕様によってはコストの抑制が可能</u> ・アプリ、システムを一から構築する必要がある ・専用の読取り機の設置が必要(再掲) ・QRコードのコピー等のセキュリティ対策が必要 ・ <u>高齢者のスマートフォンの保有率が低く、非保有者への対応が必要(再掲)</u>	×	・ICカードと比較すると認証速度が遅い ・バッテリー切れや機種変更等への対応が必要 ・乗車の度にスマートフォンを操作し、QRコードを表示する必要がある
	スマートフォン (QRコード以外)		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・スマートフォン保有者は新たな媒体を保有する必要がない ・ <u>高齢者のスマートフォンの保有率が低く、非保有者への対応が必要</u>	△	・独自仕様のため、 <u>仕様によってはコストの抑制が可能</u> ・アプリ、システムを一から構築する必要がある ・専用の読取り機の設置が必要(再掲) ・コピー等のセキュリティ対策が必要 ・ <u>高齢者のスマートフォンの保有率が低く、非保有者への対応が必要(再掲)</u>	×	・バッテリー切れや機種変更等への対応が必要
独自のICカード	Feilca-LiteS		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	△	・専用の読取り機の設置が必要	○	・独自仕様のため、 <u>仕様によってはコストの抑制が可能</u> ・媒体、システムを一から作成・構築する必要がある ・専用の読取り機の設置が必要(再掲)	○	・電子マネー機能の付加が困難 ・交通系ICカード保有者はカード2枚持ちになる
	NFC (Felicaカード以外)		○		△		○		○	
	RFID		○		△		○		○	
QRコード(印刷)	QRコード(印刷)		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	△	・専用の読取り機の設置が必要	○	・独自仕様のため、 <u>仕様によってはコストの抑制が可能</u> ・媒体、システムを一から作成・構築する必要がある ・専用の読取り機の設置が必要(再掲) ・QRコードのコピー等のセキュリティ対策が必要	○	・ICカードと比較すると認証速度が遅い
生体認証	顔認証		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・公共交通機関における導入実績がない	×	・ <u>導入コストが高額</u> ・専用の読取り機の設置が必要(再掲)	×	・カード等の媒体が不要となるため、紛失等の心配がない ・両手が塞がっていても利用可能 ・眼鏡やひげ、表情、加齢といった要素で認識率が下がってしまう ・コロナ禍においては、認証のためにマスクを外す必要がある
	指紋認証		○	・独自仕様のため、 <u>独自サービス(回数制限等)の拡張性が高い</u>	×	・専用の読取り機の設置が必要 ・公共交通機関における導入実績がない	×	・ <u>導入コストが高額</u> ・専用の読取り機の設置が必要(再掲)	×	・カード等の媒体が不要となるため、紛失等の心配がない ・高齢者や指を酷使する職業の人は指紋が判別しづらい ・冬場などに手袋をしている人は、手袋を外さなくてはいけない ・コロナ禍においては、認証用リーダに触れる必要がある。

他都市（中核市）調査結果

資料 2

■中核市（60市）を対象に調査を実施（※令和2年9月23日現在、60都市中49都市から回答あり）

■要介護者や免許返納者など、特定の方を対象とした事業のみ実施している場合等は調査対象外

1 事業を実施している都市

都市数	都市名
33都市	旭川市、函館市、青森市、八戸市、盛岡市、秋田市、山形市、郡山市、福島市、宇都宮市、前橋市、高崎市、横須賀市、富山市、岐阜市、豊橋市、高槻市、寝屋川市、姫路市、尼崎市、明石市、奈良市、鳥取市、松江市、倉敷市、福山市、呉市、下関市、佐世保市、大分市、宮崎市、鹿児島市、那覇市

2 年齢要件

要件	都市数	都市名
65歳以上	6都市	秋田市、前橋市、高崎市、富山市、倉敷市、宮崎市
70歳以上	22都市	旭川市、函館市、青森市、八戸市、盛岡市、山形市、宇都宮市、横須賀市、岐阜市、豊橋市、高槻市、寝屋川市、尼崎市、明石市、奈良市、鳥取市、松江市、呉市、下関市、大分市、鹿児島市、那覇市
75歳以上	5都市	郡山市、福島市、姫路市、福山市、佐世保市

3 利用者負担

負担方式		都市数	都市名
応益負担	都度払方式	11都市	旭川市、盛岡市、秋田市、富山市、奈良市、松江市、倉敷市、呉市、下関市、大分市、鹿児島市
	フリーパス方式	5都市	福島市、横須賀市、高槻市、鳥取市、佐世保市
	利用上限設定方式	2都市	宇都宮市、福山市
	補助・助成方式	8都市	函館市、山形市、郡山市、前橋市、高崎市、豊橋市、寝屋川市、那覇市
	都度払方式とフリーパス方式の併用	1都市	青森市
	都度払方式と利用上限設定方式の併用	1都市	姫路市
	都度払方式と補助・助成方式の併用	3都市	岐阜市、明石市、宮崎市
応能負担	フリーパス式	1都市	八戸市
応益負担と応能負担の併用	都度払方式とフリーパス方式の併用	1都市	尼崎市

4 所得制限を設けている都市

都市数	都市名	内容
1都市	豊橋市	世帯全員が市民税非課税である場合に対象

5 バス以外の交通手段を対象としている都市

交通手段		都市数	都市名
電車	J R	2 都市	旭川市(バス路線のない地域の居住者は、「8,000円以内のJR乗車券」の選択が可能) ※利用可能区間：バス路線のない地域～都心部(旭川)間のみ 姫路市(JR西日本、山陽電鉄の各駅間で使用できる年間8,000円分の優待乗車カード(ICOCA)を交付)
	市営交通、地域交通	6 都市	盛岡市(IGRいわて銀河鉄道)、福島市(福島交通飯坂線)、富山市(富山地方鉄道)、豊橋市(豊橋鉄道)、 鹿児島市(市営電車)、那覇市(沖縄モノレール)
タクシー		5 都市	郡山市、豊橋市、姫路市、明石市、福山市
その他	船舶(フェリー等)	3 都市	姫路市、下関市、鹿児島市

6 ICカードを導入している都市

都市数	都市名	内容
11 都市	函館市	(1) ICカードの媒体：ICASnimoca(交通系ICカード)※10カード※1 (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：電車・バスへのICカード導入を契機にICカード化
	福島市	(1) ICカードの媒体：NORUCA(交通系ICカード)※地域独自カード (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：ICカード化を前提に事業を開始し、事業開始の半年後にICカード化
	富山市	(1) ICカードの媒体：ecomyca(交通系ICカード)※地域独自カード (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：電車・バスへのICカード導入に合わせてICカード化
	高槻市	(1) ICカードの媒体：Tsukica(交通系ICカード)※市営バス専用ICカード(高槻市は対象の交通機関が市営バスのみ) (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：紙製の乗車券では乗車実態の把握が困難であったため、正確な利用実態の把握とサービス向上を目的としてICカード化
	姫路市	(1) ICカードの媒体：Nicopa(交通系ICカード)※地域独自カード (2) 読取り機：元々バスに搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：利用者負担の導入に合わせてICカード化
	尼崎市	(1) ICカードの媒体：高齢者バス運賃乗車払カード(交通系ICカード)※当該事業のための独自カード (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：市営バスの民間移譲に伴いICカード化
	奈良市	(1) ICカードの媒体：CI-CA(交通系ICカード)※地域限定カード (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：バスへのICカード導入に合わせてICカード化
	呉市	(1) ICカードの媒体：PASPY(交通系ICカード)※地域限定カード (2) 読取り機：元々搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：市営バスの民間移譲に伴いICカード化
	佐世保市	(1) ICカードの媒体：長崎スマートカード(ハウスカード)、ナガサキニモカ(交通系ICカード)※10カード※1 (2) 読取り機：ハウスカードと交通系ICカードを併用しているため、元々設置されている交通系ICカードの読取り機に加えて、長崎スマートカード専用の読取り機を設置 (3) 導入のプロセス：バスへのICカード導入に合わせてICカード化 ※なお、長崎スマートカードは令和3年6月に廃止となるため、以降はナガサキニモカのみとなる

	宮崎市	(1) ICカードの媒体：nimoca(交通系ICカード)※10カード※ ¹ (2) 読取り機：元々バスに搭載されているICカードの読取り機 (3) 導入のプロセス：バスへのICカード導入に合わせてICカード化
	鹿児島市	(1) ICカードの媒体：Rapica(交通系ICカード)※地域限定カード (2) 読取り機：元々バスに搭載されているICカードの読取り機 (13) 導入のプロセス：バスへのICカード導入を契機にICカード化

※1 10カード：交通系ICカード全国相互利用に対応する10種類のICカード乗車券

7 ICカードを他の施策に活用している都市

都市数	都市名	内容
2都市	富山市	ICカードを協賛店で提示することで、優待サービスを受けることが可能
	鹿児島市	ICカードを指定公衆浴場で提示することで、年度で30回まで100円引きで入浴が可能

川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する市民アンケート調査 結果速報

<注>

当速報における集計値は、データクリーニングが完全でないため、
今後変動する可能性があることに留意されたい

2020 年 9 月

目 次

I. 調査概要	4
1) 調査目的	4
2) 調査内容	4
3) 調査の方法	5
4) 回収結果	5
5) 結果の見方の留意点	5
II. 結果概要（速報）	7
III. 調査結果（速報）	14
1. 回答者の属性	14
①年齢 <参考>人口と回答の分布比較	14
②性別 ③居住地域	14
④世帯構成 ⑤就業状況	14
2. 回答者の交通等環境	15
1) 交通系 IC カード利用状況	15
2) スマートフォン利用状況	17
3) 最寄りのバス停までの所要時間	19
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間	21
5) 運転免許の保有状況（70 歳以上のみ）	23
6) 移動手段の確保状況（70 歳以上のみ）	24
3. 外出の状況	26
1) 外出の頻度	26
2) 外出理由	28
3) 外出上の主な問題点（70 歳以上のみ）	30
4. 事業サービスの認知と利用の状況	31
1) 乗車証・フリーパス等の認知状況（70 歳未満のみ）	31
2) 乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	32
①乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	32
②外出時の消費額（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）（乗車証等利用時 1 回当たり）	33
③乗車証・フリーパス等を利用していない理由（70 歳以上・乗車証等非利用者のみ）	34
3) あると良い外出促進策（70 歳以上のみ）	35
5. 事業の影響	36
1) 乗車証・フリーパス等の影響【本人】	36
①乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）	36
②乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）	37

③乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出の頻度）（70 歳以上のみ）	39
④乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出理由）（70 歳以上のみ）	40
⑤乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出時の問題点）（70 歳以上のみ）	41
3）乗車証・フリーパス等の影響【家族】	42
①家族の乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳未満のみ）	42
②家族の乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70 歳未満、家族に利用者有のみ） ...	42
③家族の乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70 歳未満、家族に利用者有のみ） ...	43
4）乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化（70 歳以上のみ）	44
6．事業のあり方に関する意向.....	45
1）対象年齢について	45
2）あると良い IC カードの付帯機能	47
3）利用者負担について	49

I. 調査概要

1) 調査目的

川崎市高齢者外出支援乗車事業に対する市民の意識を多面的に調査することにより、市民の本事業に対する意識を明らかにし、本事業のあり方を検討するにあたっての参考とすることを目的とする。

2) 調査内容

調査内容	70 歳以上	70 歳未満	設問分類
年齢	問 1	問 1	SA
性別	問 2	問 2	SA
居住地域	問 3	問 3	SA
世帯構成	問 4	問 4	SA
就業状況	問 5	問 5	SA
交通系 IC カード利用状況	問 6	問 6	SA
スマートフォンの利用状況	問 7	問 7	SA
最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）	問 8	問 8	SA
最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）	問 9	問 9	SA
運転免許の所有状況	問 1 0	-	SA
移動手段の確保状況	問 1 1	-	SA
外出の頻度	問 1 2	問 1 0	SA
外出理由	問 1 3	問 1 1	MA
外出上の問題点	問 1 4	-	SA
乗車証・フリーパス等の利用状況	問 1 5	-	SA
乗車証・フリーパス等利用による影響の内容	問 1 6	-	MA
外出時の消費額（乗車証・フリーパス等利用時 1 回当たり）	問 1 7	-	NA
乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化	問 1 8	-	SA
乗車証・フリーパス等を利用していない理由	問 1 9	-	MA
あると良い外出促進策	問 2 0	-	MA
事業のあり方_対象年齢	問 2 1	問 1 5	SA
事業のあり方_対象年齢__理由	問 2 2	問 1 6	FA
あると良い IC カードの付帯機能	問 2 3	問 1 7	MA
事業のあり方_利用者負担	問 2 4	問 1 8	SA
事業のあり方_利用者負担__理由	問 2 5	問 1 9	FA
事業に関する自由意見	問 2 6	問 2 0	FA
乗車証・フリーパス等の認知状況	-	問 1 2	SA
家族の乗車証・フリーパス等の利用状況	-	問 1 3	SA
家族の乗車証・フリーパス等利用による影響の内容	-	問 1 4	MA

3) 調査の方法

① 調査対象

川崎市に居住する 20 歳以上の 10,000 人

② 抽出方法

住民基本台帳による層化無作為抽出（居住地域(7 区)での等割り付け）

③ 調査方法

郵送配布、郵送及び Web 回収

④ 調査期間

2020 年 7 月 31 日～8 月 26 日

4) 回収結果

区分	配布数	回収数	有効回答数		有効回答率	
				うち Web		Web
70 歳以上	1,576	1,055	1,030	39	65.4%	2.5%
70 歳未満	8,424	3,776	3,770	1,200	44.8%	14.2%
計	10,000	4,831	4,800	1,239	48.0%	12.4%

5) 結果の見方の留意点

- ① 回答は各質問の有効回答者数（n）を基礎とした百分率で表示してある。
- ② 百分率は小数第二位を四捨五入してあるため、比率の合計が 100%にならない場合がある。
- ③ クロス集計については、分析軸の「無回答（不明）」は掲載を省略している。ただし、「全体」は集計対象の全数を表示しているため、分析軸となる選択肢の回答者数を合計しても必ずしも全体の数値とは一致しない。
- ④ 本調査では居住地域による等割り付けを行ったため、有効回答数について居住地域（区）別の人口比例配分による補正值を設定した上で、集計及び分析を行った（ウエイトバック集計）。内訳は人口構成比に基づいた補正集計となっているが、その合計値は上記の有効回収数に等しくなっている。記載の集計値は全てウエイトバック後の数値である。なお、このウエイトバック集計により、有効回答数（n）に数票程度の誤差が生じることがある。
- ⑤ 調査結果内の「SA」「MA」「NA」「FA」は以下を指す。
- SA：単一回答（ひとつに○）
- MA：複数回答（いくつでも○）
- NA：数値回答
- FA：自由回答
- ⑥ 調査結果内の設問に「問 16/問 18」と問番号が併記されている場合は、前が 70 歳以上、後ろが 70 歳未満の調査票の問番号となっている。
- ⑦ 標本誤差は以下の通り。
- 本調査は、調査対象となる母集団（川崎市に居住する 20 歳以上の男女人口）から一部の標

本（サンプル）を抽出し、標本の比率等から母集団の比率等を推測する「標本調査」である。
 このため、調査によって得られた値は、母集団に対して標本誤差を生じる。
 無作為抽出によって得られた標本の標本誤差は次式（a）で得られ、誤差は回答者数（n）と回答比率によって異なる。

（信頼度を 95%とした場合）

$$\text{標本誤差} = \pm 1.96 \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{p(1-p)}{n}} \quad \dots (a)$$

※N：母集団数、n：回答者数、p：回答の比率（%）

本調査において信頼度を 95%とした場合の標本誤差は下表のとおり。
 例えば、ある設問の回答者数が 4,800 人で、その設問中の A という選択肢を選択した人の割合が 30%である場合、標本誤差早見表における基数 4,800 の回答比率 30%の誤差は「±1.29」であるため、母集団における A を選択する割合は、95%の確からしきで「30±1.29」、つまり「28.71%～31.29%」の間にあると推定できる。¹

<標本誤差早見表>

基数 (回答者数)	回答比率				
	90%または 10%	80%または 20%	70%または 30%	60%または 40%	50%
4,800	±0.85	±1.13	±1.29	±1.38	±1.41
3,782	±0.95	±1.27	±1.46	±1.56	±1.59
1,018	±1.84	±2.46	±2.81	±3.91	±3.07
631	±2.34	±3.12	±3.57	±3.01	±3.90
500	±2.63	±3.51	±4.02	±4.29	±4.38
400	±2.94	±3.92	±4.49	±4.80	±4.90
300	±3.39	±4.53	±5.18	±5.54	±5.66
200	±4.16	±5.54	±6.35	±6.79	±6.93
100	±5.88	±7.84	±8.98	±9.60	±9.80
50	±8.32	±11.09	±12.70	±13.58	±13.86

※母集団数：1,264,841 人、信頼度 95%の場合

¹ ただし実際には非標本誤差（回答者の誤回答や未回答などの数量的に評価できない誤差）も含まれる。

Ⅱ．結果概要（速報）

1．現況

1) ICT 利用状況

【交通系 IC カード利用状況】

- ・ 70 歳以上では 8 割弱が交通系 IC カードを利用
- ・ 年齢が上がるにつれて交通系 IC カード利用率は下がる傾向だが、80 代前半でも 7 割半が利用している。
- ・ 乗車証等利用者の交通系 IC カード利用率も 8 割以上と高い。
→現利用者層でも交通系 IC カードの利用率は高い。

【スマートフォン利用状況】

- ・ 70 歳以上のスマートフォン利用割合は 4 割半ば
- ・ 交通系 IC カードよりも年齢が上がるにつれて利用率が下がる傾向が顕著であり、利用率は 70 代前半でも 6 割に落ちる。
- ・ 一方、60 代前半の利用率は 9 割となっている。
- ・ 乗車証等利用者のスマートフォン利用率も 5 割程度と低い。
→現利用者層の利用率は低い。ただし、60 代前半より若い世代が高齢化した際には利用率も上がってくる可能性。

2) 交通環境や移動の状況

【最寄りのバス停までの所要時間】

- ・ 70 歳以上では、5 分未満の割合が 4 割半ば、15 分未満では約 9 割
- ・ バス停まで 5 分以内で着ける割合は、70 代前半では 5 割以上いるものの、70 代後半と 80 代前半では 4 割強、85 歳以上では 3 割になる。
- ・ 多摩区、麻生区、高津区で、5 分未満で到達できる割合が低い。
- ・ 乗車証等利用者では非利用者に比べて 5 分未満で到達できる割合が高い。

【最寄りの鉄道駅までの所要時間】

- ・ 70 歳以上では、5 分未満で鉄道駅に到着する割合は 1 割弱、15 分未満でも 4 割強
- ・ 70 代前半から、鉄道駅に 15 分未満で到達できる人の割合は減る（70 歳前半で 5 割、80 代前半では 3 割弱）
- ・ 宮前区、麻生区、川崎区で鉄道駅までの所要時間が長い人が多い。
- ・ 乗車証等利用者では非利用者に比べて 15 分未満で鉄道駅に着く割合が低い。特にフリーパスで顕著。
→70 代前半までは、バス停や鉄道駅からの物理的距離でアクセス困難が決まるが、70 代後半からは身体的にアクセス困難になっている可能性

→鉄道駅までは遠いがバス停は近くにある人で乗車証やフリーパスの利用が多い可能性

【運転免許の保有状況】（70 歳以上のみ）

・ 3 割強が免許を保有、3 割弱が返納

- ・ 70 代前半では、免許を所有している人が 5 割を超える
- ・ 70 代後半で 3 割に減り、80 代前半では 2 割に減る
- ・ 女性の免許保有率が低い
- ・ 宮前区、麻生区、多摩区で免許保有率が高い
- ・ フリーパス利用者が免許保有率が低い

→70 代前半は、まだ自分で運転する人が多いと考えられる（特に男性）

【移動手段の確保状況】（70 歳以上のみ）

・ 自由に使える車等も無く送迎してくれる家族等も近くにいない割合は 4 割強

- ・ 自分で自由に車やオートバイを使える人と送迎してくれる知人や家族がいる人を合わせると、いずれの年代も 5 割前後を占める
- ・ 自由に使える車等が無く、かつ家族等に送迎を頼ることができない人は、70 代以上のいずれの年齢でも 4 割前後
- ・ 幸区で自由に使える車等が無く、かつ家族等に送迎を頼ることができない人の割合が高い（約 5 割）
- ・ 乗車証等利用者と、自由に使える車等が無くかつ送迎してくれる家族等が近くにいない割合が高い。フリーパスでは 5 割弱

3）外出の状況

【外出の頻度】

・ 70 歳以上では、週に 6～7 日外出する割合は 2 割弱、週に 3～5 日の割合は 4 割強、週に 1～2 日の割合が 2 割強

- ・ 外出の頻度は、60 代から減り始め、60 代前半ではほぼ毎日外出している割合が約 5 割あったものが、60 代後半では 3 割半ば、70 代前半では 2 割半ば、70 代後半では 2 割弱、80 代以上では 1 割前後となる
- ・ 週に 3 日以上程度外出する割合は、60 代後半から減り始め、70 代前半では 7 割以上あったものが、70 代後半では 6 割強、80 代前半では 5 割半ば、85 歳以上では 4 割を切る
- ・ 他方、週に 1 日以上程度外出する人は、85 歳以上でも 7 割弱ある

→どこかの年代でハッキリ傾向差が表れるのではなく、年代が上がるごとに徐々に外出頻度が下がる傾向

【外出理由】

・ いずれの年代も「日常の買い物」の割合は高いが、「通勤」は 60 代前半から漸減、「通院」は 70 代前半から急増

- ・ いずれの年代も「日常の買い物」の割合は高いが、「通院」は 70 代から顕著に増加する

- ・また「通勤」は、60代前半で6割以上、60代後半でも4割程度ある
- ・「家族や友人に会いに行く」や「趣味・レジャー」等の余暇に関する理由の割合は、60～80代前半までは大きな差異がみられない
- ・70歳以上では、「日常の買い物」の割合が7割半ば、「通院」は6割強。「趣味やレジャー」は4割弱で「日常の買い物」の半分程度
 - 外出理由の傾向差が表れるのは、60代後半と70代前半の境。日常生活は70代から大きく変わることが想像される

【外出上の主な問題点】（70歳以上のみ）

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・70代は「費用が高い」や「出かけたい場所が無い」、80代から「一人で出かけることが難しい」が増加 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
- ・「出かけるための費用が高い」は70代前半ではトップだが、年代が高くなるごとに減少
 - ・「出かけたい場所が少ない」は、80代前半までは割合が高い
 - ・85歳以上では「一人で出かけることが難しい」が4割を占め、顕著に増える
 - ・多摩区、宮前区では「移動手段が少ない」割合が他区よりも高い
 - 70代は費用負担と出かけたい場所がネック、80代以上では一人で出かける不安がネック

4) 乗車証等の利用状況

【乗車証・フリーパス等の認知状況】（70歳未満のみ）

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・乗車証、フリーパスともに知らなかった割合が全体で5割弱 |
|--------------------------------------------------------------------------------|
- ・70歳未満では、乗車証、フリーパスともに知らなかった割合が全体で5割弱
 - ・年代が上がるごとに知らなかった割合は減る傾向にあるが（50代後半からは横ばい）、60代後半でも3割半ばが知らないと回答
 - ・70歳以上で知らなかった人は23人／1018人中

【乗車証・フリーパス等の利用状況】（70歳以上のみ）

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・乗車証等の利用割合は約6割（乗車証4割弱、フリーパス2割強） |
|-----------------------------------------------------------------------------------|
- ・乗車証等の利用割合は、70歳以上全体で約6割
 - ・特に、70代後半と80代前半では7割前後と高い
 - ・85歳以上で利用している割合は5割を切る
 - ・70代から80代前半は、フリーパスよりも乗車証の方が割合が高い
 - ・多摩区、中原区で利用者が少ない
 - 70代前半はまだ車や電車で動けるが、70代後半から80代前半になると車や電車移動に身体的な制限がでてじめて乗車証等の利用者が増えている可能性
 - 85歳以上はそもそも身体的な理由で自立外出が困難になるため利用率が下がる可能性

【外出時の消費額】（70歳以上・乗車証等利用者のみ）

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・2000～3000円台と5000円台がボリュームゾーン |
|--------------------------------------------------------------------------------|
- ・2000～3000円台と5000円台がボリュームゾーンとなっている。

- ・年代、性別、居住地機による顕著な差異は見られない。

【乗車証・フリーパス等を利用していない理由】（70 歳以上・乗車証等非利用者のみ）

- ・「主に電車を利用しているため」が 4 割強、「主に自家用車を利用しているため」が 3 割半
- ・70 代は電車や自家用車利用を理由とする割合が高く、80 代では身体的な理由の割合が高い
＜乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異より＞
- ・外出の頻度は、乗車証等非利用者で「週 6～7 日」と「年に数回」「全く外出していない」の割合が利用者よりも高い
- ・乗車証等非利用者では、外出上の問題点として「移動手段が少ない」や「費用が高い」を回答した割合が低い
 - 電車や車利用ができるうちは利用せず、また身体的に移動困難になったら利用をやめる構図
 - 非利用者は、移動手段に困っておらず、費用面でも困っていないため利用していない可能性

【あると良い外出支援策】（70 歳以上のみ）

- ・「電車やタクシーの優待乗車制度」が 6 割弱、「電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実」が約 4 割
- ・あると良い外出支援策としては、いずれの年代もほぼ同傾向で、最も高いのは「電車やタクシーの優待乗車制度」、次いで「電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実」
- ・年代が下がるにつれて「運転免許返納者向けの外出支援」の割合が高まる
- ・男性では、免許返納者向けの施策要望も高い
- ・地域別には、宮前区でコミュニティバスの要望が高め
 - 全体としては、コミュニティバス等よりも電車やタクシーの優待の方が要望は高い

◆調査結果から見える乗車証・フリーパス等の利用者像

- ・フリーパスは女性の利用割合が高い
- ・フリーパスを利用している人は、バス停までの距離が近く、鉄道駅までの距離が遠い傾向がみられる
- ・フリーパス利用者が免許保有率が低い
- ・フリーパス利用で、自由に使える車等が無くかつ送迎してくれる家族等がいない割合が高い
- ・乗車証利用者は、免許保有割合が高い
 - フリーパスは、70 代後半から 80 代前半の女性で、バス停までは近いが鉄道駅が遠い居住地に住む、自分では運転ができず送迎者もない層が多く利用している可能性
 - 乗車証は、自家用車利用ができる層と、フリーパス利用者以外の 70 代後半から 80 代前半の自家用車や鉄道利用が難しくなった層である可能性
 - 福祉パスは、85 歳以上の自力での外出が難しくなっている後期高齢者層

2. 事業の効果

【乗車証・フリーパス等利用による影響（本人）】（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・影響があったとする割合は、70 歳以上全体で 7 割半ば超
- ・「市内の移動が便利になった」が 4 割半ば、「外出する機会が増えた」「気兼ねなく外出できるようになった」が 3 割前後

- ・影響があったとする割合は、高齢者全体で 7 割半を超える
 - ・影響の内容は、年代および性別による大きな差異は見られない。
 - ・最も高いのは「市内の移動が便利で楽になった」で、いずれの年代でも 4 割台
 - ・次いで、「外出する機会が増えた」「気兼ねなく外出できるようになった」が 3 割前後と高い
 - ・低い傾向にあるのは「遠くまで出かける機会が増えた」や「家族や友人と出かける機会が増えた」
 - ・麻生区や多摩区では「市内の移動が楽になった」割合が低い
- <乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異より>
- ・乗車証等利用者と非利用者で、外出頻度に顕著な差異は見られない。
 - ・乗車証等利用者は非利用者よりも「日常の買い物」や「通院」「趣味やレジャー」等の割合が高い
 - ・フリーパス利用者では乗車証利用者に比べると「外出する機会が増えた」割合が 5 割弱と高い
 - 乗車証等は、遠方への外出や友人等々の外出には大きな影響はないが、市内の身近な日常的な外出を助けている可能性
 - フリーパスは、外出頻度を高めた可能性

【乗車証・フリーパス等利用による影響（家族）】（70 歳未満のみ）

- ・影響があったとする割合は、7 割弱
- ・「交通費の負担が減った」が 5 割弱、「高齢のご家族の外出が増えた」が約 2 割

- ・家族としても影響があったとする割合が 7 割弱
- ・家族から見た影響の内容としては「交通費の負担が減った」が 5 割弱で最も高い
- ・次いで「高齢のご家族の外出が増えた」も 2 割
 - 家族としては、送迎機会が減った等よりも費用負担軽減に最も影響を感じている

【乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化】（70 歳以上のみ）

- ・乗車証等がなくなっても「変わらない」とする割合が約 4 割、「半分程度に減る」とする割合も 3 割半ばほどと拮抗

- ・パス等がなくなっても変わらないとする割合は高齢者全体で約 4 割ある一方、半分程度にまで減るとする割合が 3 割半ばほどある
- ・年代別には、80 代以上よりも 70 代の方が変わらないとする割合が高い傾向
- ・川崎区や宮前区で減るとする割合が高い
- ・麻生区や多摩区で変わらないとする割合が高い
 - 乗車証等があまり必要ない人と必要としている人が両極化している可能性

3. 制度設計に対する市民の意向

【対象年齢】

- ・ 70 歳以上、70 歳未満ともに「現行のまま」が過半数
- ・ いずれの年代でも「現行のまま」の割合が最も高い（約 5 割～7 割強）が、特に 70 代以上で割合が高くなっている。
- ・ 70 歳未満では「年齢を引き下げる」の割合も 2 割前後と高い。
- ・ 70 代以上では「年齢を引き下げる」は 1 割に満たない
→対象年齢は、「現行のまま」が多数派





















【あると良い IC カードの付帯機能】

- ・ 70 歳以上、70 歳未満ともに高いのは「割引機能」で 4～5 割強
- ・ 70 歳未満では「電子マネー機能」と「ポイント機能」も 4 割台
- ・ IC カードにあると良い機能として、「電子マネー」や「ポイント機能」は 60 代未満では 5 割前後と高いが、70 代以上では 2～3 割と低い。
- ・ 「割引制度」はいずれの年代でも 4 割程度から 5 割台と高くなっている
→年代によって顕著な差異。
→現対象世代としては、電子マネーやポイント機能は不要だが、今後はニーズが上がってくる可能性

【利用者負担】

- ・ 全体としては「現行制度維持」が 3 割半ばで最多
- ・ ただし 70 歳未満では「上限回数設置」と「利用者負担増」も 2 割台と迫る
- ・ 全体としては「現行制度維持」の割合が 3 割半ばで最も高いが、20～40 代前半では、「現行制度維持」と「負担増」と「上限設置」が拮抗
- ・ 40 代後半から「現行制度維持」の割合が増加し「負担増」と「上限設置」が減少する
- ・ 「負担減」はいずれの年代でも 1 割前後
- ・ 川崎区で「現行制度維持」の割合が高いが、他の区は同様
→「現行維持」は全体で半数に満たない
→50 歳未満では「現行維持」よりも「上限回数設置」+「利用者負担増」の割合が上回る

◆制度に関する意見比較

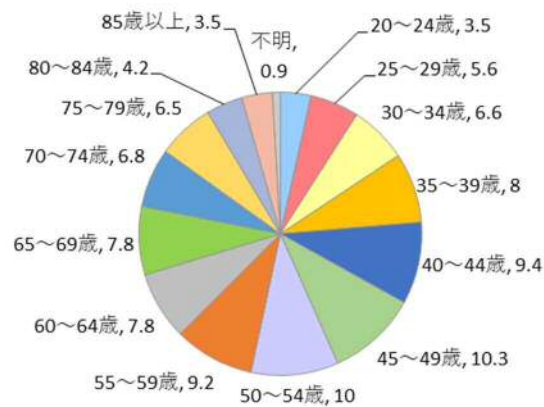
設問	選択肢	70歳以上 (%)		70歳未満 (%)	
対象年齢	現状維持		67.1 (73.2)		57.1 (57.8)
	年齢引き下げ		4.9 (5.4)		21.8 (22.1)
	年齢引き上げ		18.5 (20.1)		14.6 (14.8)
ICカードへの付帯機能	割引機能		44.8 (62.0)		51.7 (54.8)
	電子マネー機能		21.0 (29.1)		48.2 (51.1)
	ポイント機能		25.9 (35.9)		44.2 (46.9)
利用者負担	現行維持		47.7 (55.8)		31.5 (32.8)
	負担減		10.4 (12.1)		8.4 (8.7)
	負担増		7.8 (9.1)		20.2 (21.1)
	回数上限設定		14.9 (17.4)		25.9 (27.0)

※ () 内の数値は不明を含まない構成比

Ⅲ. 調査結果（速報）

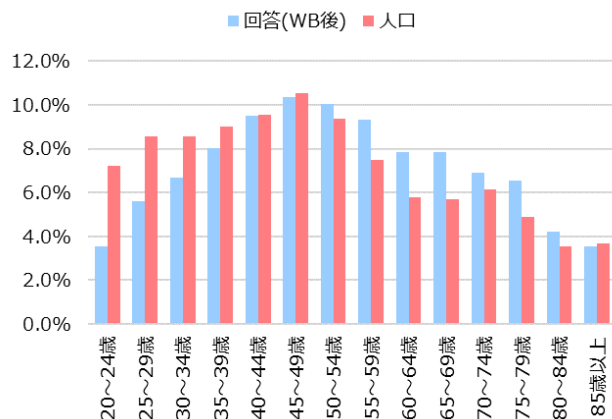
1. 回答者の属性

①年齢



＜参考＞人口と回答の分布比較²

回答は人口より 50～70 代の割合が高い。



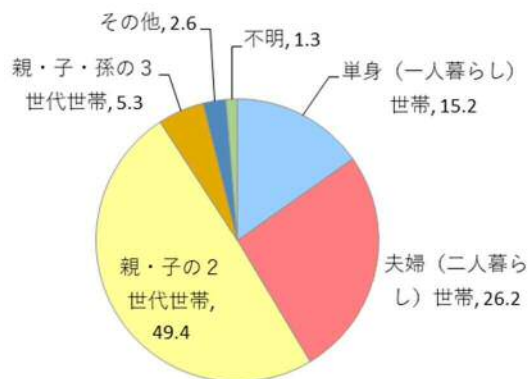
②性別



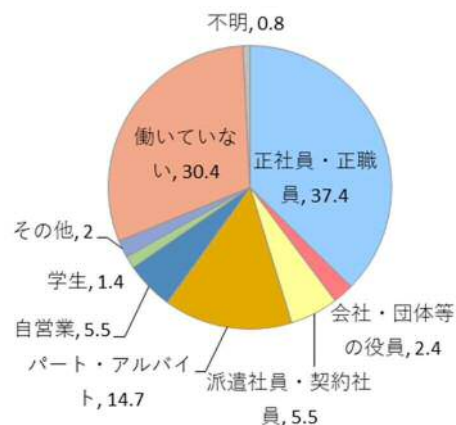
③居住地域



④世帯構成



⑤就業状況



² 人口は「川崎市町丁別年齢別人口統計（令和2年6月）」による。

2. 回答者の交通等環境

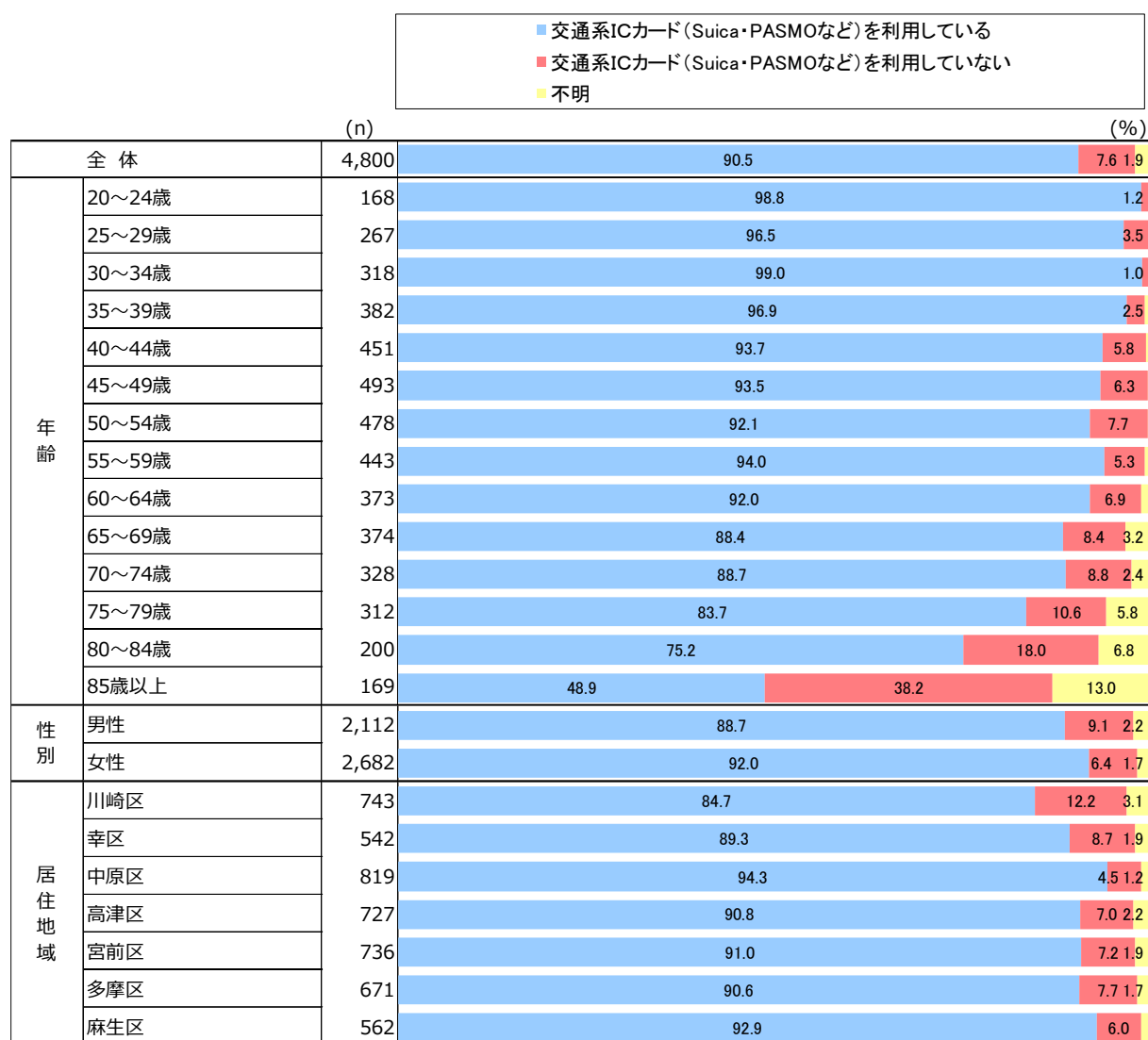
1) 交通系 IC カード利用状況

問 6 あなたは、普段、交通系 IC カード（Suica・PASMO など）を利用していますか。

SA

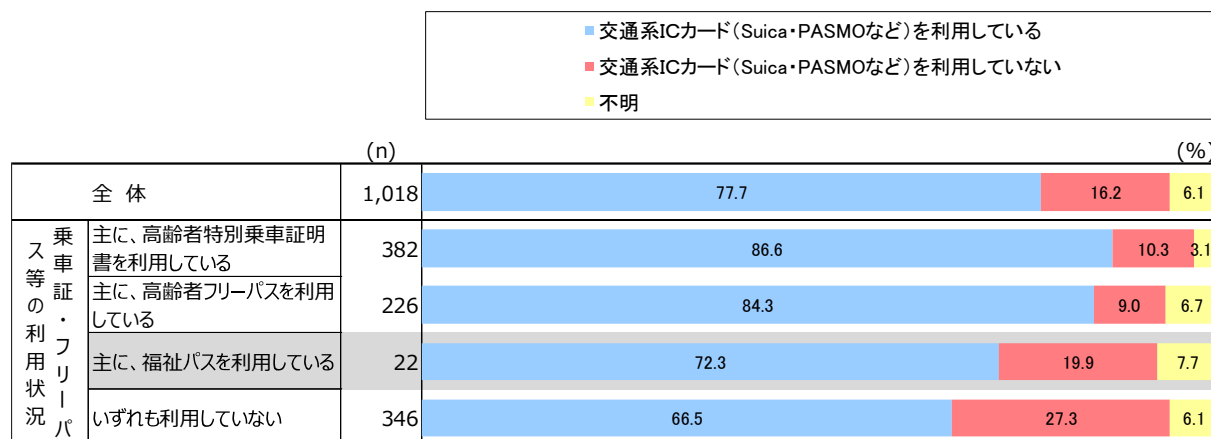
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 全体では約 9 割の人が交通系 IC カードを保有している。
- ・ 年齢が上がるにつれて交通系 IC カード利用率は下がる傾向だが、80 代前半でも 7 割半が利用している。
- ・ 性別や地域別では顕著な差異は見られない。



■ 全体、乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上では 8 割弱が交通系 IC カードを利用している。
- ・ 乗車証やフリーパス等をいずれも利用していない人に比べて、利用している人の交通系 IC カード利用率は高い。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

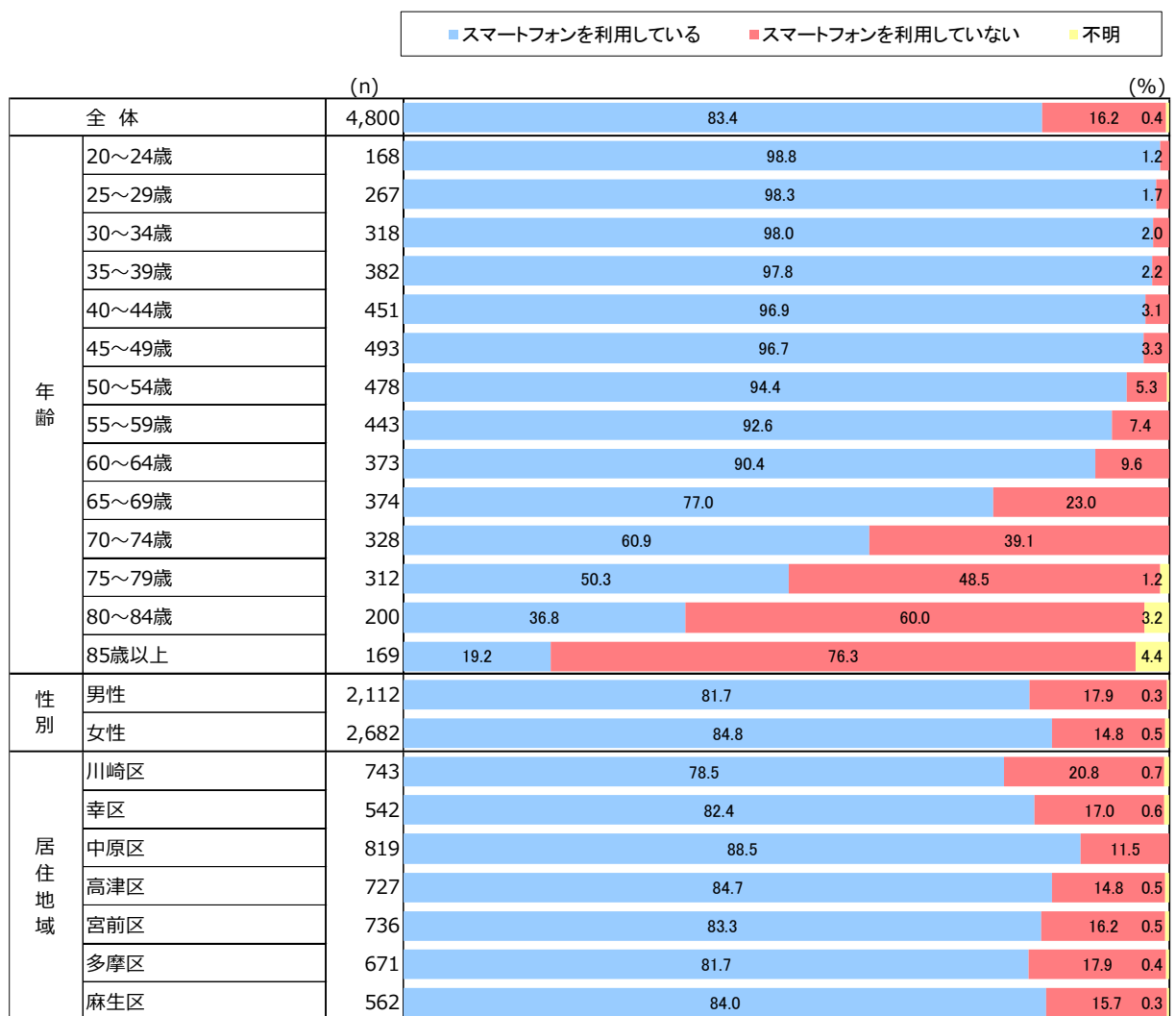
2) スマートフォン利用状況

問7 あなたは、普段、スマートフォンを使用していますか。

SA

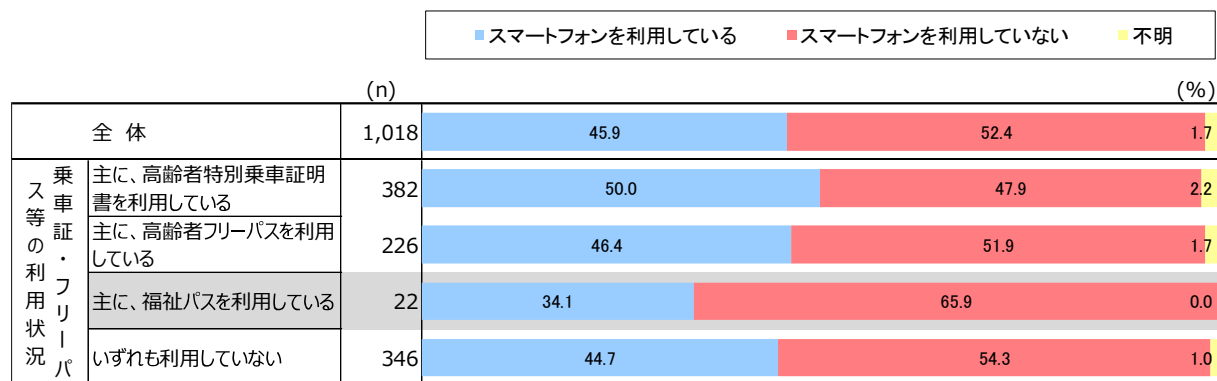
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 全体でのスマートフォン利用者割合は8割強となっている。
- ・ 年齢が上がるにつれて利用者割合は大きく減少し、60代前半までの利用者割合は9割を超えるが、60代後半では8割弱、70代前半では約6割、70代後半では約5割、80代前半では4割弱、85歳以上では2割を下回る。
- ・ 性別、居住地域別には、差異はほとんど見られない。



■ 全体、乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上のスマートフォン利用割合は 4 割半ばとなっている。
- ・ 乗車証やフリーパス利用者と非利用者と、スマートフォンの利用割合は大きくは変わらない。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

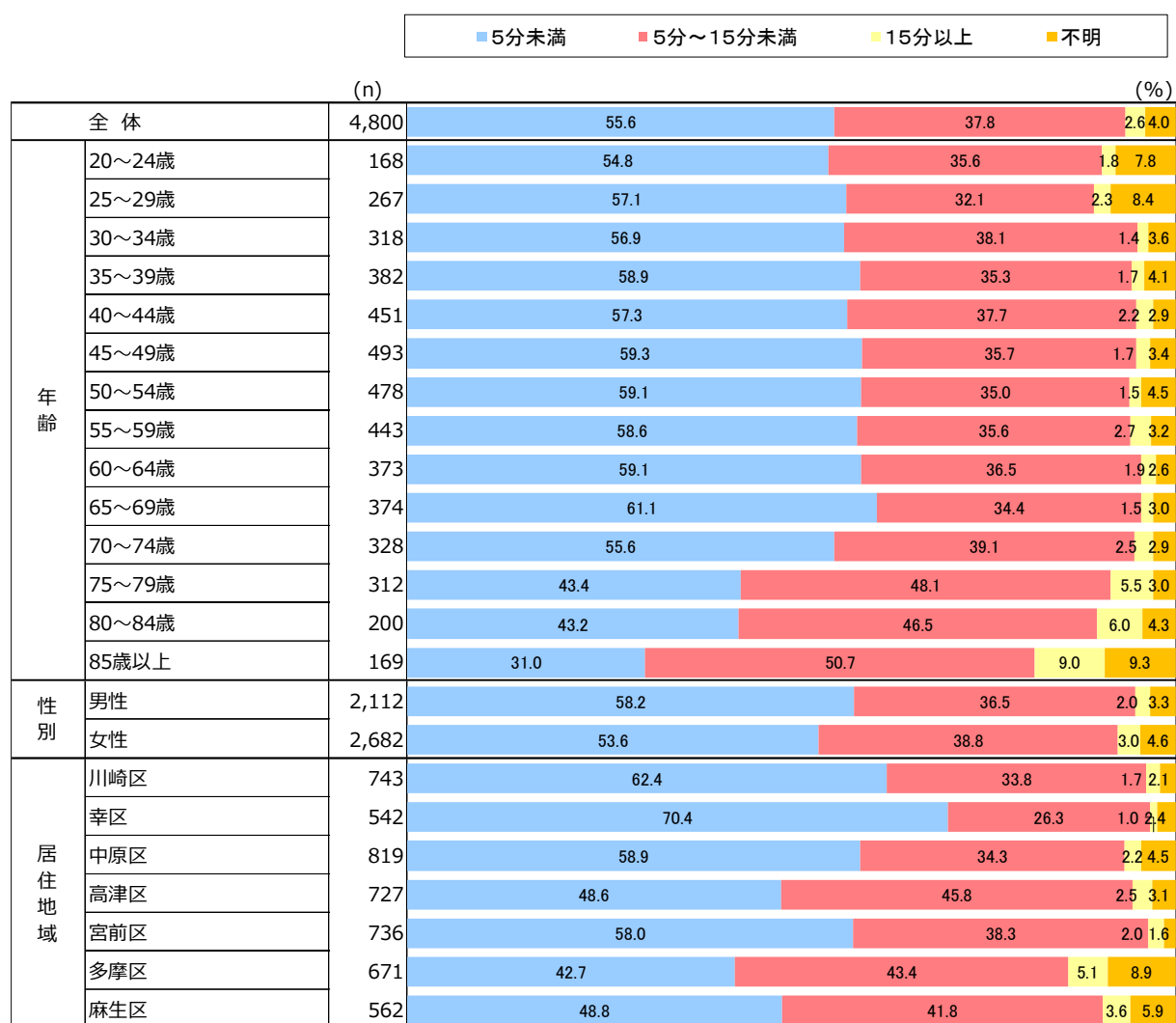
3) 最寄りのバス停までの所要時間

問 8 お住まいから最寄りのバス停まで、徒歩で何分くらいかかりますか。

SA

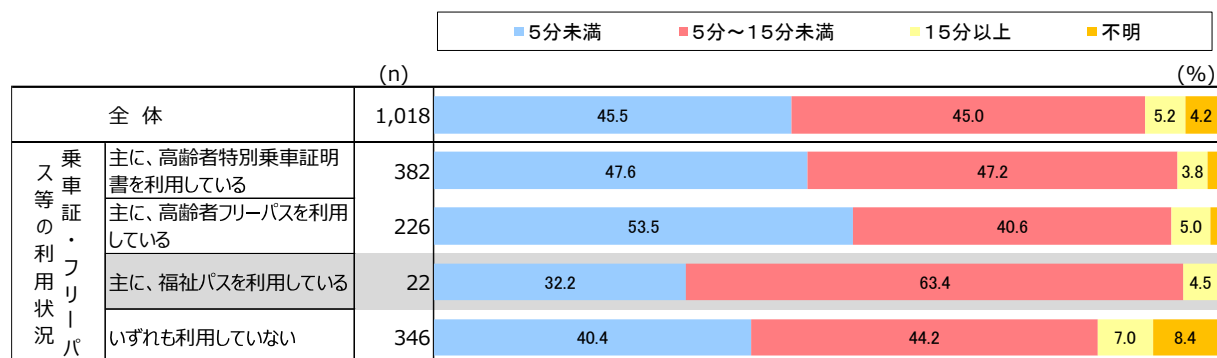
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 全体では、過半がバス停まで 5 分以内、9 割強が 15 分以内で到着できる。
- ・ 70 歳以上でも、15 分未満でバス停に到着できる割合は 8 割以上となっているが、5 分以内で着ける割合は、70 代前半では 5 割以上いるものの、70 代後半と 80 代前半では 4 割強、85 歳以上では 3 割と漸減する。
- ・ 地域別には、多摩区、麻生区、高津区で 5 分未満で到達できる割合が低くなっている。



■ 全体、乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上では、5 分未満の割合が 4 割半ば、15 分未満では約 9 割となっている。
- ・ 乗車証や高齢者フリーパスを利用している人の方が、いずれも利用していない人に比べて、バス停までの所要時間が 5 分未満である割合が高い。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

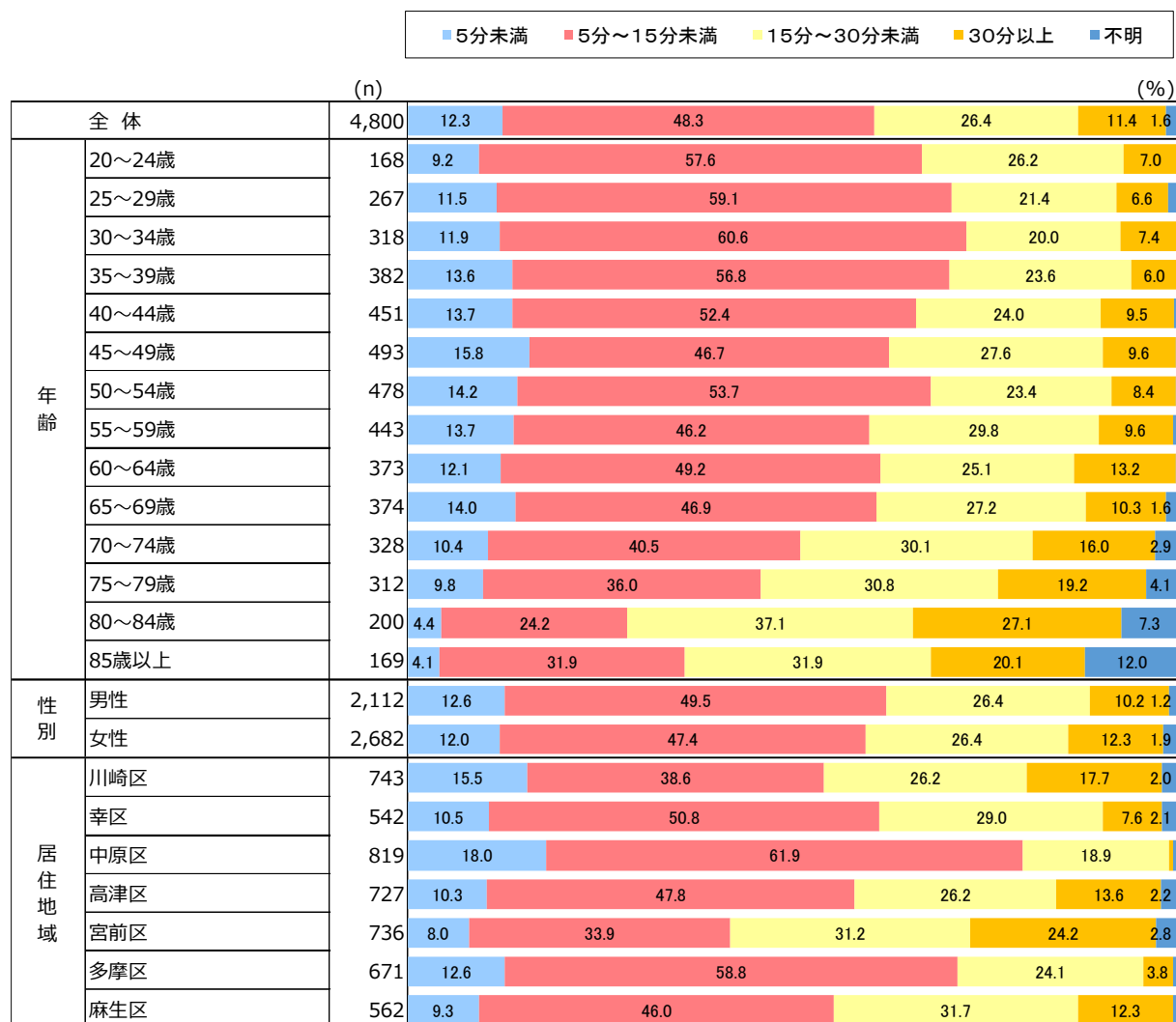
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間

問9 お住まいから最寄りの鉄道駅まで、徒歩で何分くらいかかりますか。

SA

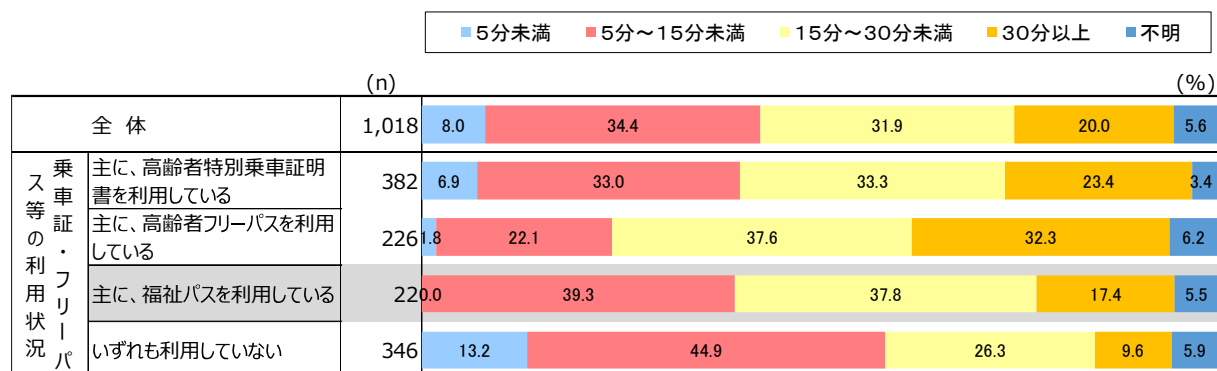
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 鉄道駅までの所要時間は、全体では、5分未満の割合が1割強、15分未満の割合が約6割となっている。
- ・ 年代別ではいずれの年代でもバス停までよりも所要時間が長い傾向がみられるが、特に70代前半から15分未満の割合が減り、70代前半では約5割、70代後半で4割半ば、80代では3割前後まで落ち込む。
- ・ 地域別には、宮前区、川崎区、多摩区、高津区などで15分未満の割合が低くなっている。



■ 全体、乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上では、5 分未満で鉄道駅に到着する割合は 1 割弱、15 分未満でも 4 割強となっている。
- ・ 乗車証やフリーパスを利用している人は、利用していない人に比べて 15 分未満で鉄道駅に着く割合が低い。特に高齢者フリーパス利用者で低くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

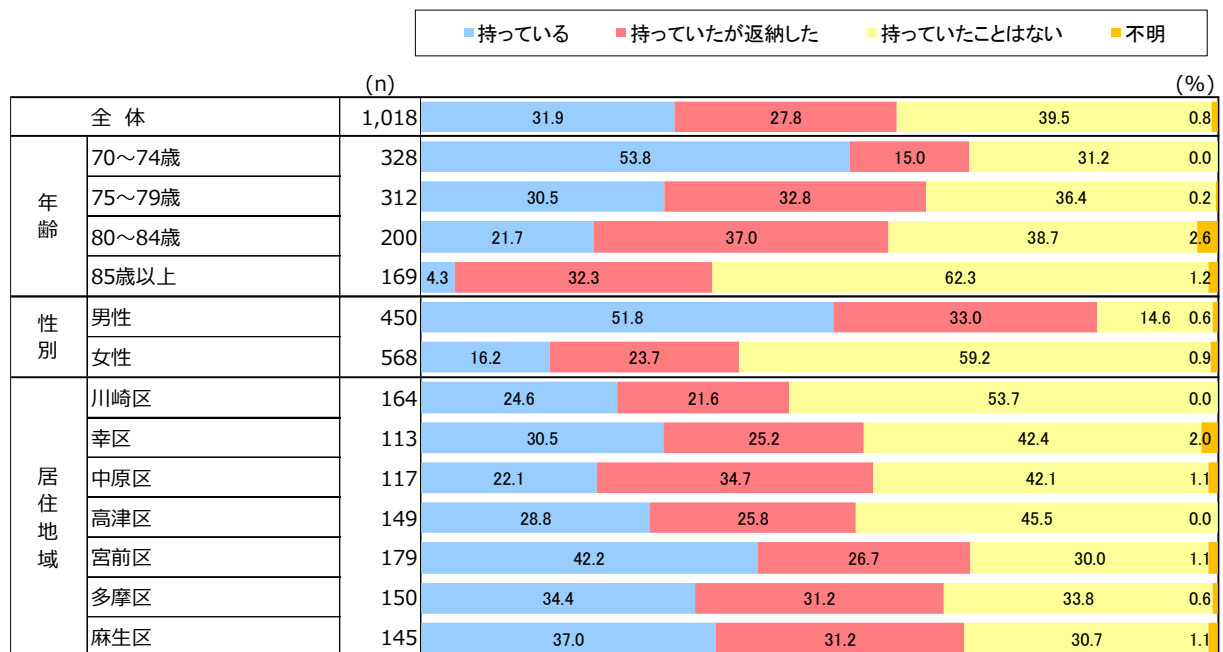
5) 運転免許の保有状況（70 歳以上のみ）

（70 歳以上）問 10 あなたは自動車やオートバイの運転免許を持っていますか。

SA

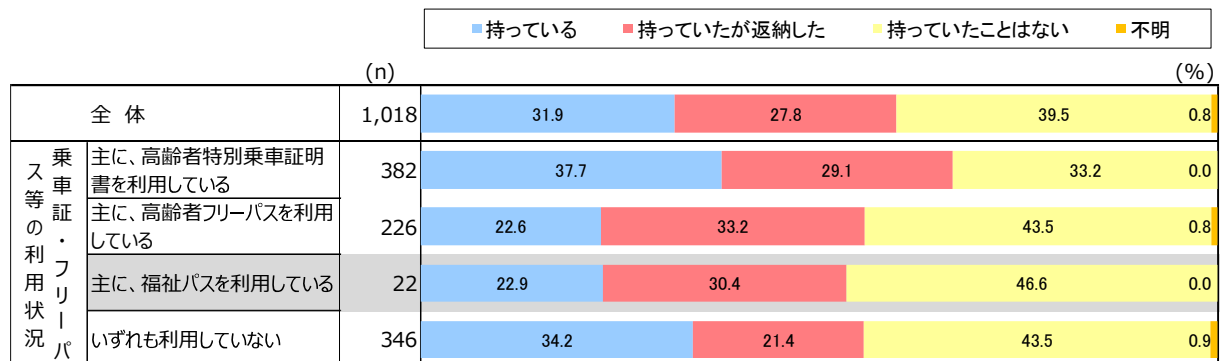
■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上全体では、3 割強が免許を保有しており、3 割弱が返納している状況にある。
- ・ 年代別には、70 代前半では免許を所有している人が 5 割を超えるが、70 代後半で約 3 割に減り、80 代前半では 2 割強に減る。また、70 代前半での免許返納割合は 1 割半ばと少ない。
- ・ 性別では、女性に比べて男性の免許保有割合が圧倒的に高く、5 割以上を占める。
- ・ 地域別には、宮前区、麻生区、多摩区などで免許保有割合が高くなっている。



■ 乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- ・ 高齢者フリーパスの利用者で免許保有割合が低い。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

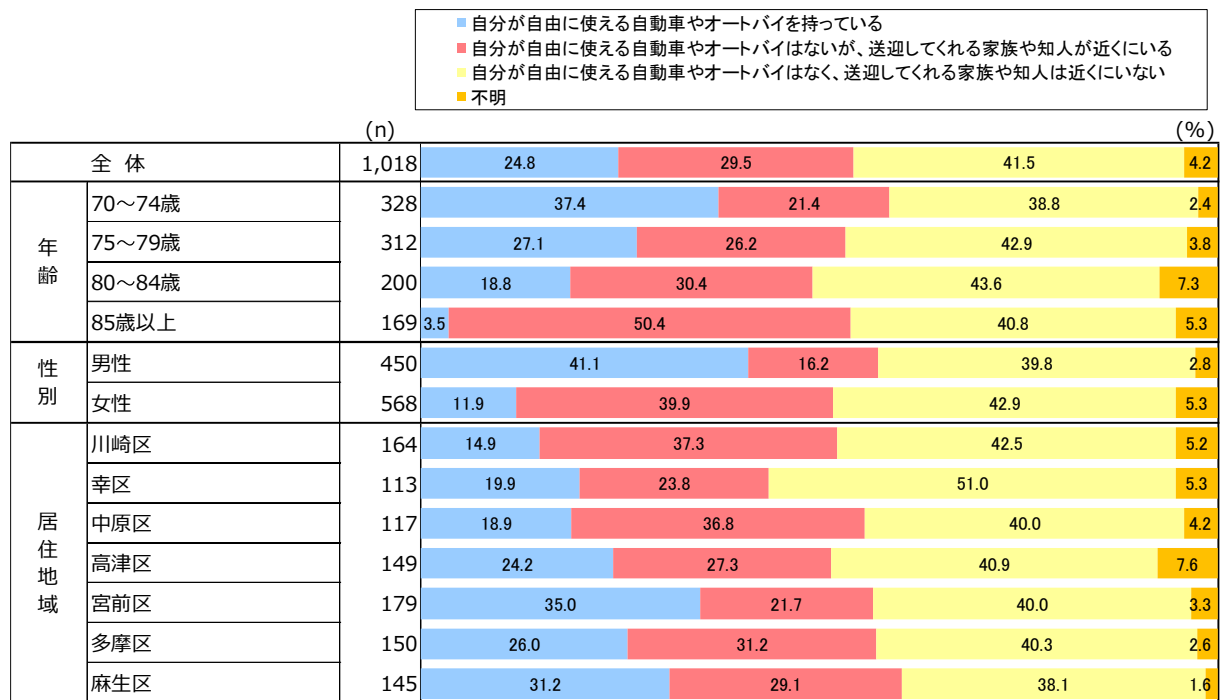
6) 移動手段の確保状況(70歳以上のみ)

(70歳以上) 問 11 あなたが自由に使える自動車やオートバイはありますか。

SA

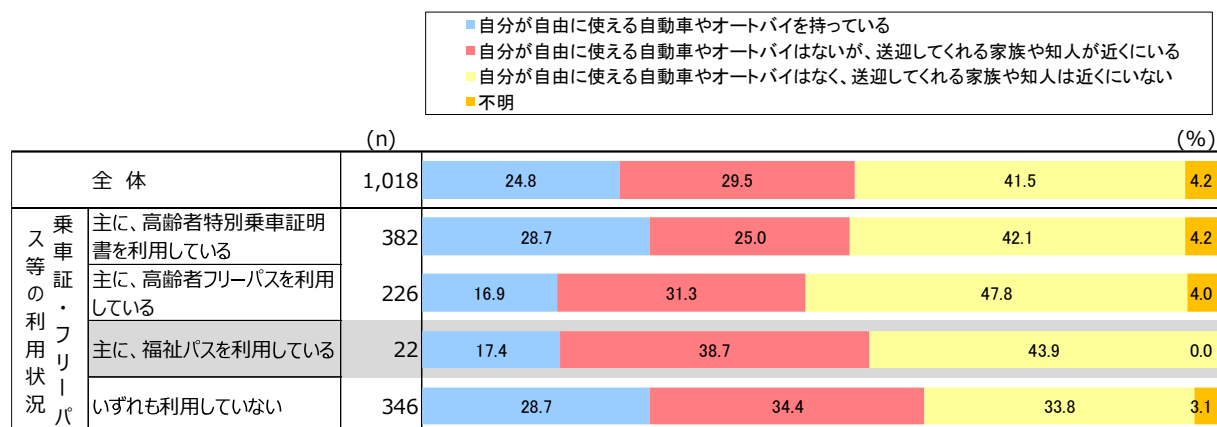
■ 全体・年齢・性別・居住地域別(70歳以上のみ)

- ・ 70歳以上全体としては、自分で自由に車やオートバイを使える割合は2割半ば、送迎してくれる知人や家族が近くにいる割合は約3割で、自由に使える車等も無く送迎してくれる家族等も近くにいない割合は4割強を占める。
- ・ 年代別では、自分で自由に車やオートバイを使える人は70代前半で4割弱、70代後半で3割弱、80代前半で2割弱と年齢が進むにつれて減るが、送迎してくれる知人や家族が近くにいる人まで合わせると、いずれの年代も5割前後となり、約5割の人は比較的自由に移動できる手段を有しているとみられる。
- ・ 女性より男性で自由に車やオートバイを使える割合が高いが、女性では送迎してくれる知人や家族が近くにいる割合が高く、両者を合わせると男女ともに5割を超える。
- ・ 地域別には、幸区で自分が自由に使える車等が無く送迎してくれる家族等も近くにいない割合が約5割と高くなっている。



■ 乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- 乗車証やフリーパスを利用していない人にと比べると、利用している人の方が自由に使える車等が無くかつ送迎してくれる家族等が近くにいない割合が高い。特に高齢者フリーパスでその傾向は強くみられる。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

3. 外出の状況

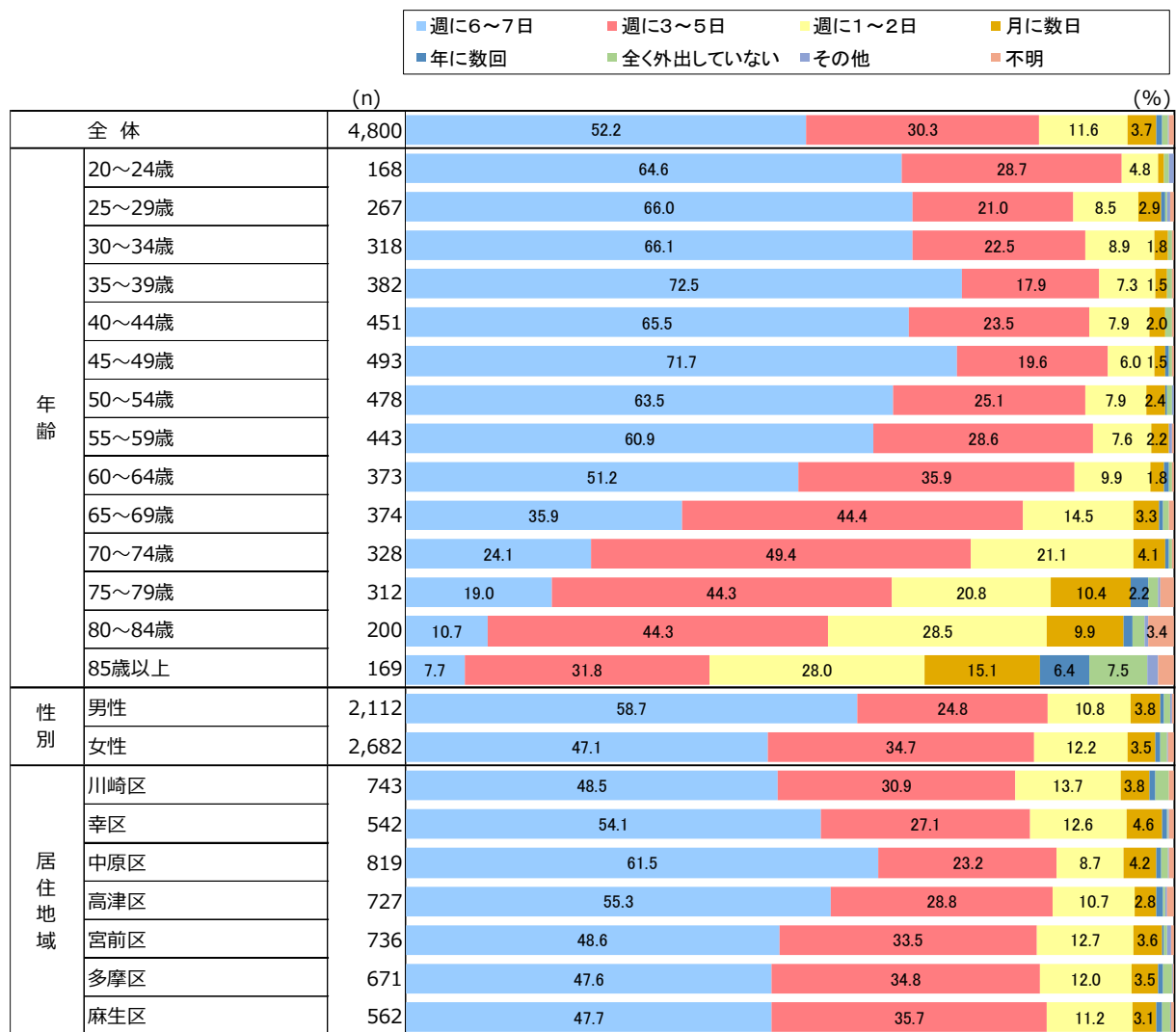
1) 外出の頻度

問 12/問 10 今般の緊急事態宣言に伴う外出自粛となる以前、あなたはどのくらいの頻度で外出していましたか。

SA

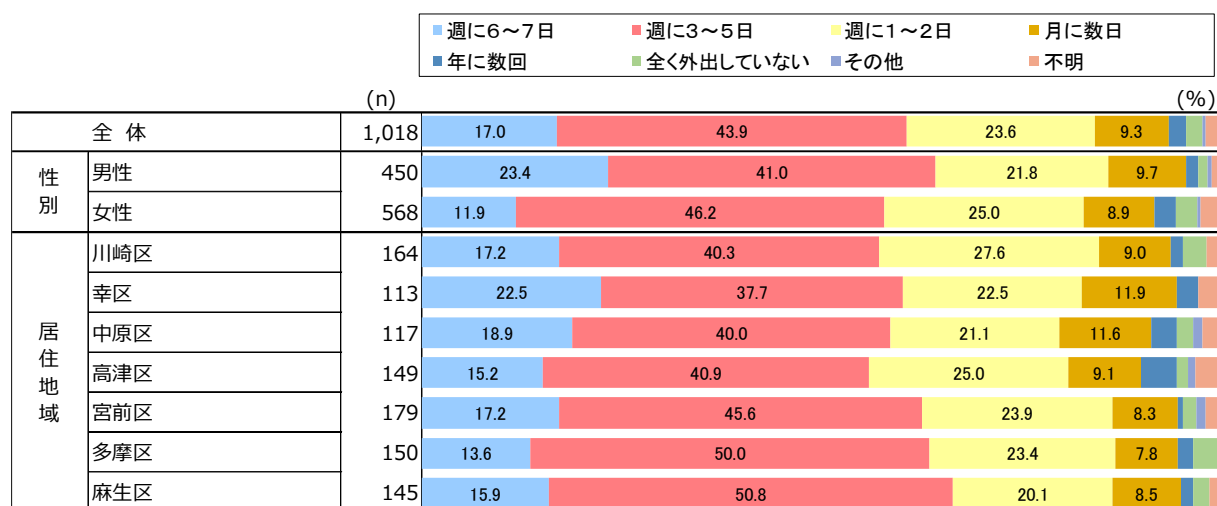
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 全体としては、週に 6～7 日外出する割合が 5 割を超える。
- ・ 年代別には、外出の頻度は、60 代から減り始め、60 代前半ではほぼ毎日外出している割合が約 5 割あったものが、60 代後半では 3 割半ば、70 代前半では 2 割半ば、70 代後半では 2 割弱、80 代以上では 1 割前後となる。
- ・ 週に 3 日以上程度外出する割合も、60 代後半から減り始め、70 代前半では 7 割以上あったものが、70 代後半では 6 割強、80 代前半では 5 割半ば、85 歳以上では 4 割を切る。
- ・ 他方、週に 1 日以上程度外出する人は、85 歳以上でも 7 割弱ある。
- ・ 性別には男性の方が週に 6～7 日外出する割合が高い。
- ・ 地域別には中原区で週に 6～7 日外出する割合が高くなっている。



■ 全体、性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上全体としては、週に 6～7 日外出する割合は 2 割弱、週に 3～5 日の割合は 4 割強、週に 1～2 日の割合が 2 割強で、週に 1 日以上外出する割合は 8 割半ほどになる。
- ・ 性別では、男性の方が週に 6～7 日外出する割合が高いが、週に 1 回以上外出する割合としては性別での大差はみられない。
- ・ 地域別にも、週に 1 日以上外出する割合は中原区等で若干低いものの、極端な差異は見られない。



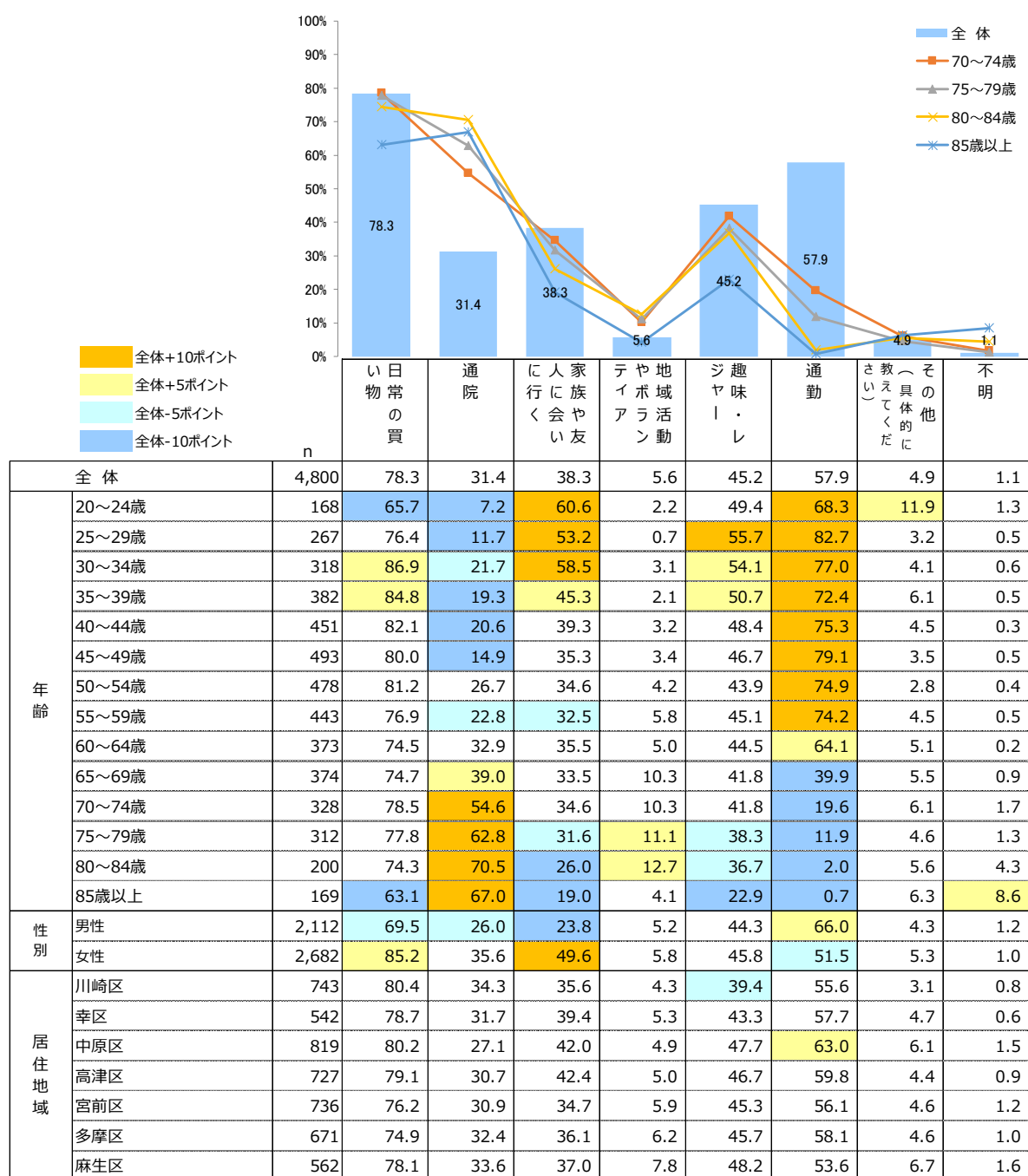
2) 外出理由

問 13/問 11 今般の緊急事態宣言に伴う外出自粛となる以前、どのような理由で外出することが多かったですか。

MA

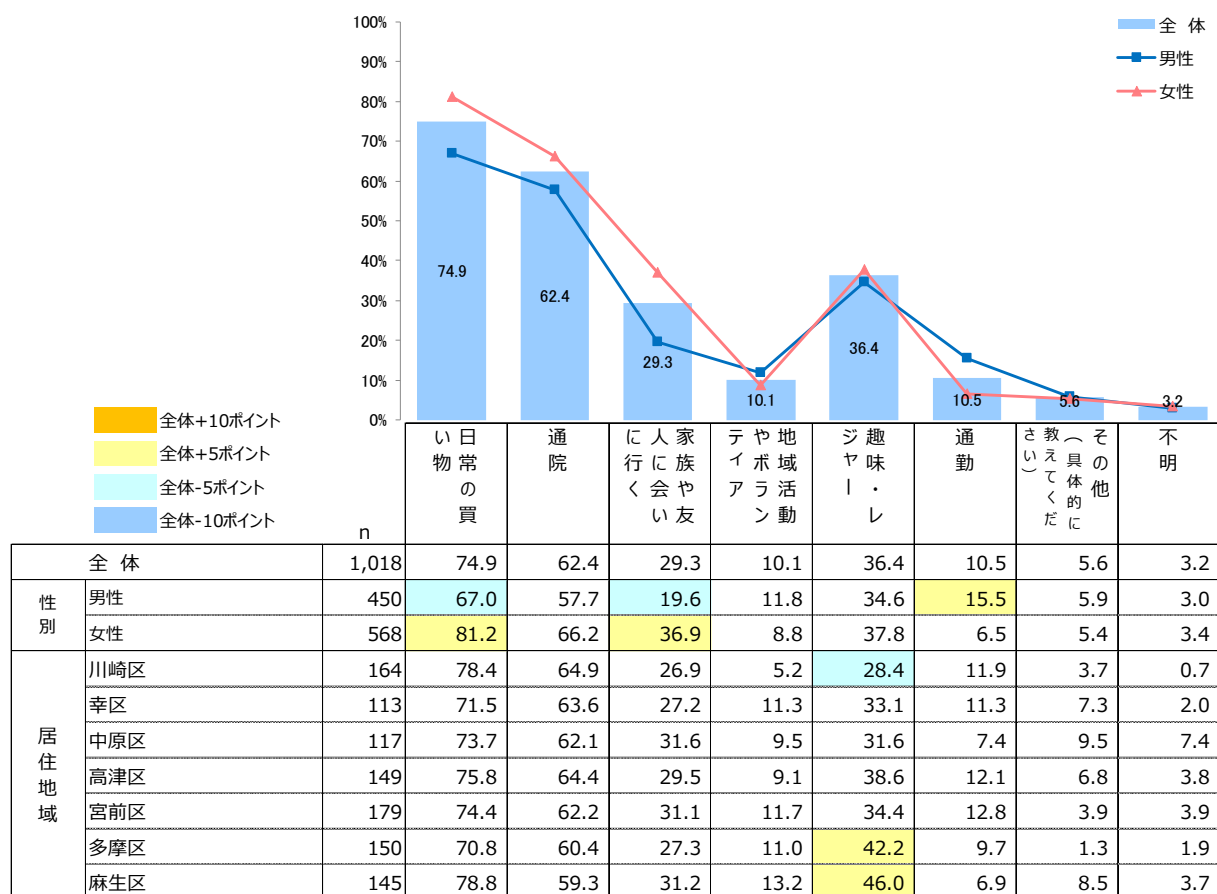
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 全体で最も多いのは「日常の買い物」で8割弱、次いで「通勤」が6割弱となっている。
- ・ 年代別には、いずれの年代も「日常の買い物」の割合は高いが、「通院」は70代から顕著に増加する。また「通勤」は、60代前半で6割以上、60代後半でも4割程度ある。
- ・ 「家族や友人に会いに行く」や「趣味・レジャー」等の余暇に関する理由の割合は、60～80代前半までは大きな差異がみられない。
- ・ 男性は「通勤」、女性は「家族や友人に会いに行く」の割合が高い。
- ・ 居住地域別には、顕著な差異は見られない。



■ 全体、性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上全体としても「日常の買い物」の割合が7割半ばと最も高いが、次点は「通院」で6割強となっている。「趣味やレジャー」は4割弱で「日常の買い物」の半分程度となっている。
- ・ 性別では、女性で男性よりも「日常の買い物」「家族や友人に会いに行く」「通院」の割合が高い。
- ・ 地域別には、多摩区や麻生区で「趣味・レジャー」の割合が高くなっている。



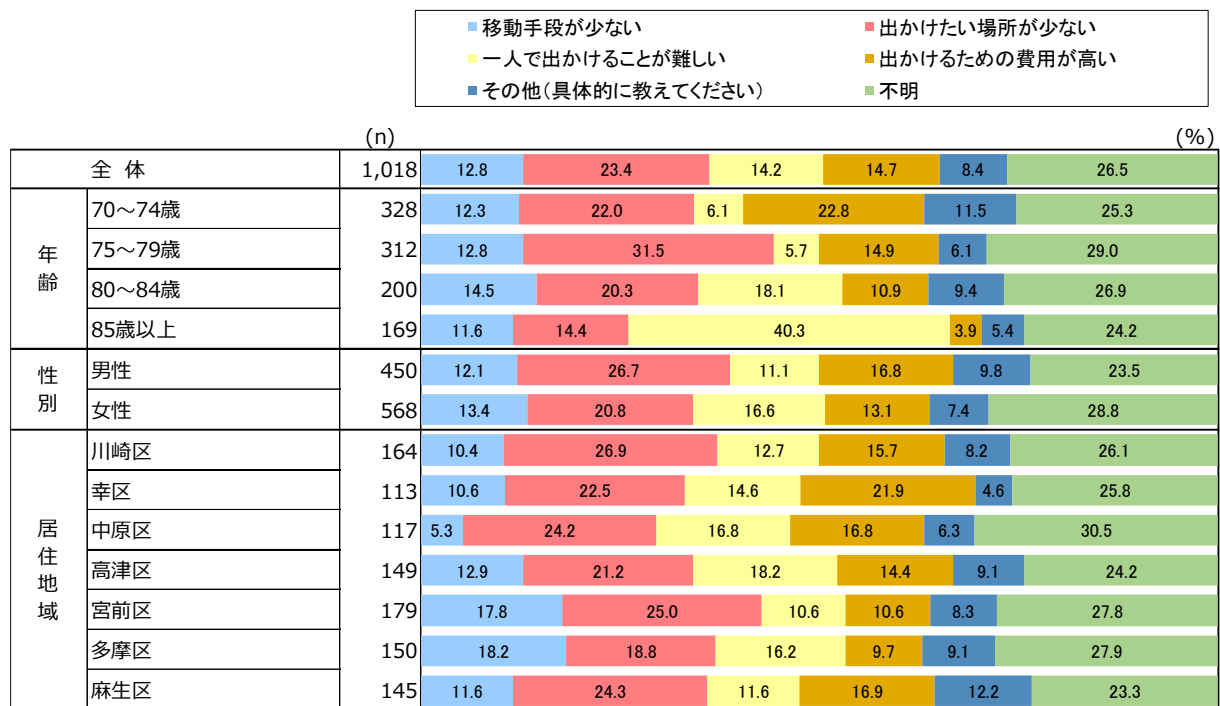
3) 外出上の主な問題点（70 歳以上のみ）

問 14 あなたが外出する上で、最も問題だと感じることはなんですか。

SA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- ・ 70 歳以上全体としては、「出かけたがたい場所が少ない」が最も多く 2 割強、次いで「出かけるための費用が高い」「一人で出かけることが難しい」「移動手段が少ない」が 1 割台で続く。
- ・ 年代別には、70 代前半では「出かけるための費用が高い」と「出かけたがたい場所が少ない」の割合が拮抗している。
- ・ 70 代後半は「出かけたがたい場所が少ない」の割合が 3 割を超えて最も高い。
- ・ 80 代前半でも「出かけたがたい場所が少ない」の割合が最も多いが、「一人で出かけることが難しい」の割合も増えてくる。
- ・ 85 歳以上では「一人で出かけることが難しい」の割合が約 4 割と最も高い。
- ・ 性別には顕著な差異は見られない。
- ・ 地域別には、他区と比べると、宮前区や多摩区で「移動手段が少ない」の割合が高く、幸区で「出かけるための費用が高い」の割合が高くなっている。



4. 事業サービスの認知と利用の状況

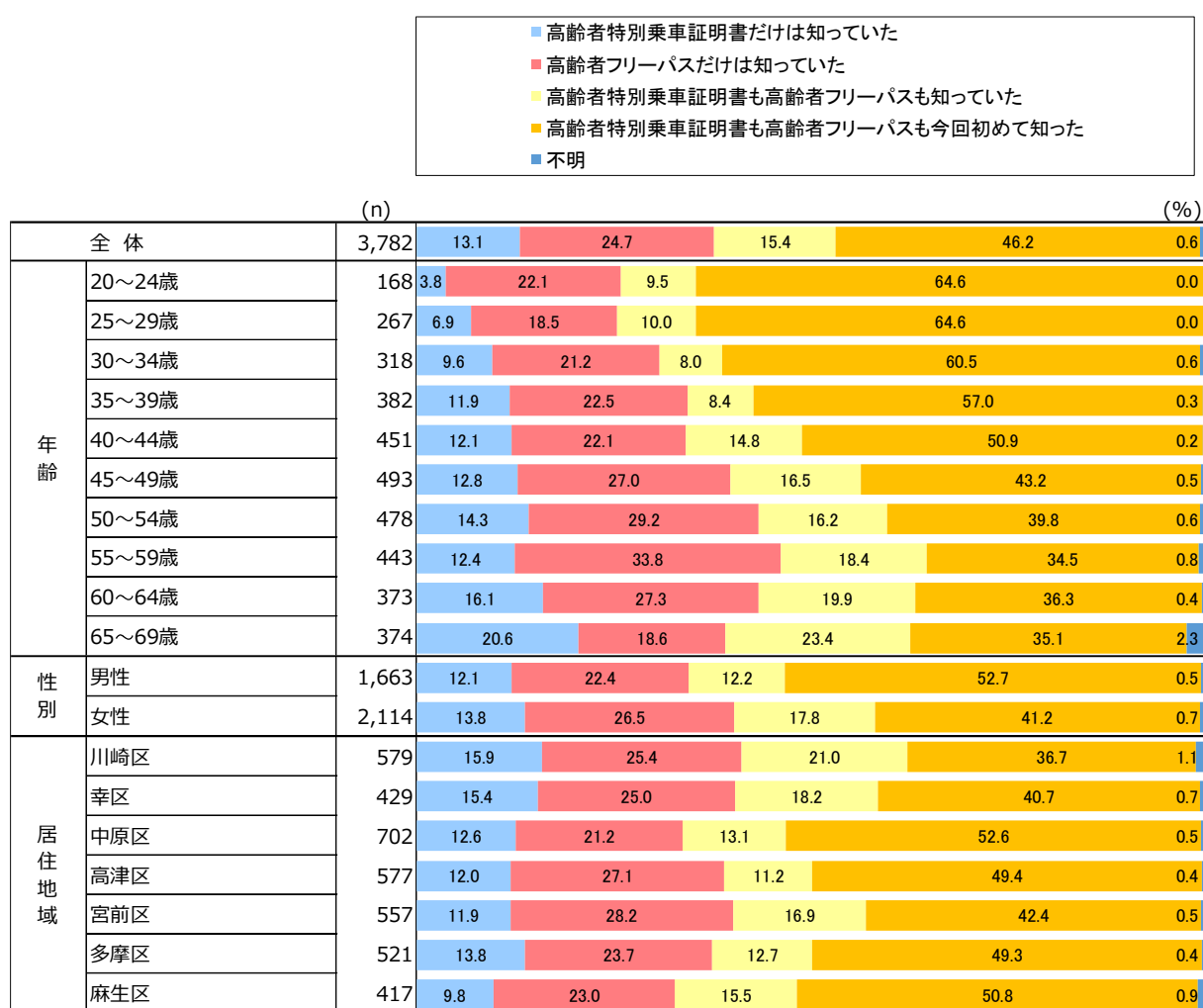
1) 乗車証・フリーパス等の認知状況（70 歳未満のみ）

問 12 あなたは、川崎市高齢者外出支援乗車事業を知っていましたか。

SA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳未満のみ）

- ・ 70 歳未満では、乗車証、フリーパスともに知らなかった割合が全体で 5 割弱を占める。
- ・ 概ね年代が上がるごとに知らなかった割合は減る傾向にあるが、60 代後半でも 3 割半ばが知らないと回答している。



<参考>

- ・ 70 歳以上で乗車証やフリーパスを知らなかった人は、23 人／1018 人中（2.23%）となっている。³

³ 設問「問 19 高齢者外出支援乗車事業サービスを利用していない理由についてお答えください。」において「7. 制度を知らなかったため」を選択した人数。

2) 乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）

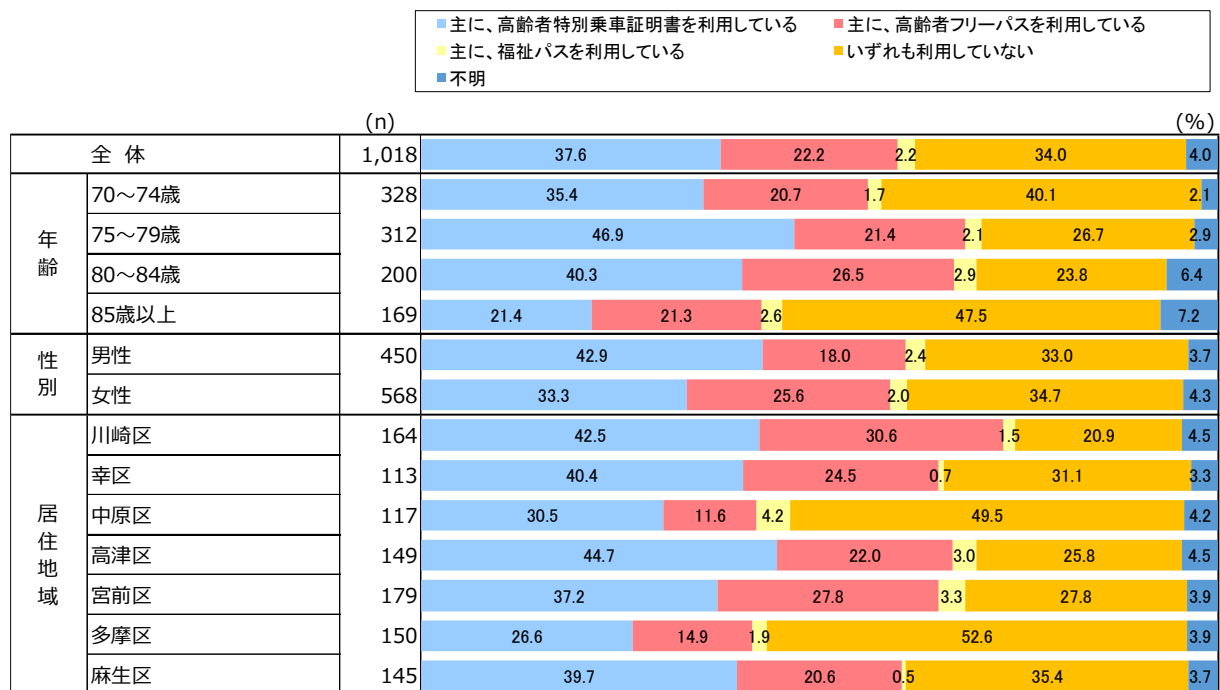
①乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）

問 15 あなたは川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスを利用していますか。

SA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- 乗車証やフリーパスを利用している割合は、70 歳以上で約 6 割となっている。特に、70 代後半と 80 代前半では 7 割前後と高いが、85 歳以上で利用している割合は 5 割を切る。
- 種類としては、全体では主に乗車証を利用している割合が 4 割弱と最も多く、次いで主にフリーパスを利用している割合は 2 割強、主に福祉パスを利用している割合は 2% 程度となっている。
- なお、フリーパスはいずれの年代でも利用割合は 2 割台、乗車証は 70 代後半と 80 代前半で多く 4 割から 5 割弱を占めている。
- 性別では、いずれも利用していない割合は同様、男性で乗車証の割合が高く、女性でフリーパスの割合が高くなっている。
- 地域別には、川崎区や高津区、宮前区で乗車証やフリーパスの利用者割合が高く 7 割弱から 7 割半ば、他方、多摩区や中原区では利用者割合が低く、4 割台に留まる。



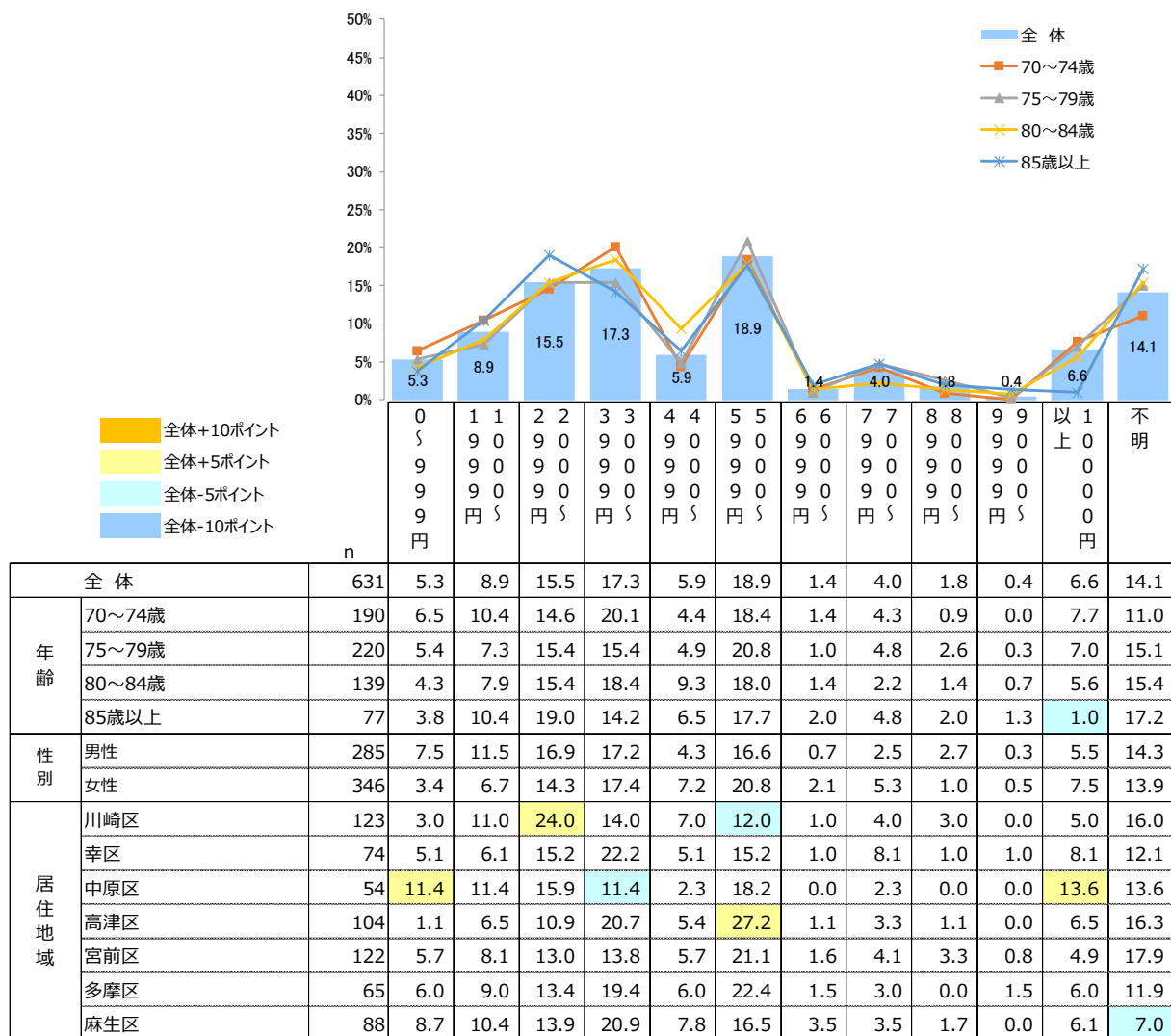
②外出時の消費額（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）（乗車証等利用時 1 回当たり）

問 17 今般の緊急事態宣言に伴う外出自粛となる以前、高齢者特別証明書・高齢者フリーパスまたは福祉パスを利用して出かけたときに、どのくらいお金を使っていましたか。1 回あたりの平均金額（買い物代、飲食代、娯楽費、医療費など）をお答えください。

NA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 2000～3000 円台と 5000 円台がボリュームゾーンとなっている。
- ・ 年代、性別、居住地域による顕著な差異は見られない。



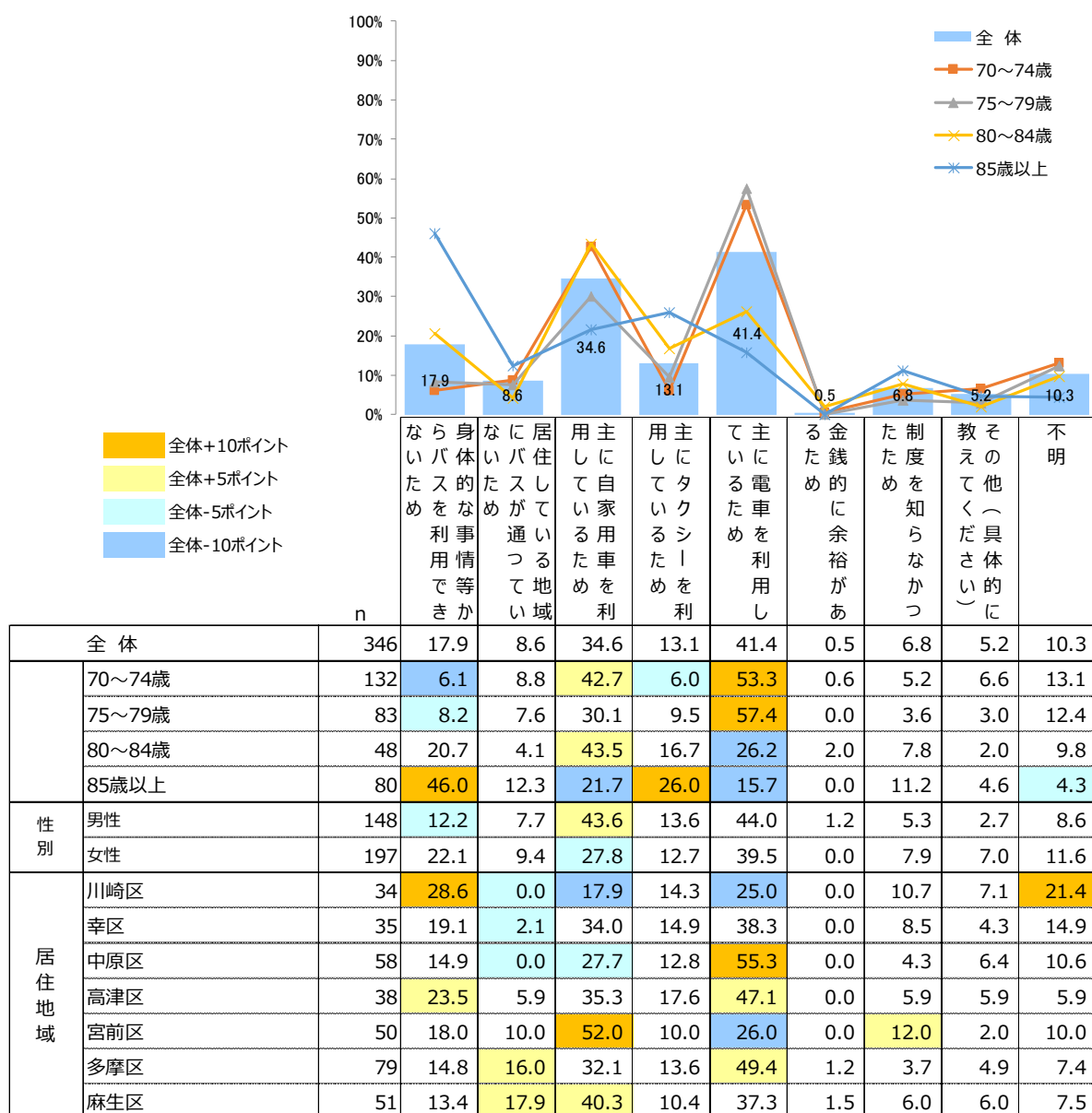
③乗車証・フリーパス等を利用していない理由（70 歳以上・乗車証等非利用者のみ）

問 19 高齢者外出支援乗車事業サービスを利用していない理由についてお答えください。

MA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上・乗車証等非利用者のみ）

- 乗車証等を利用しない理由として最も多いのは「主に電車を利用しているため」で 4 割強、次いで「主に自家用車を利用しているため」が 3 割半ばで続く。
- 年代によって差異がみられ、70 代では「主に電車を利用しているため」が過半数と多く、70 代前半では「主に自家用車を利用しているため」も 4 割以上と多い。80 代では「身体的な事情等」の割合が増え、85 歳以上では理由のトップとなり 4 割以上を占める。また、年代が上がるにつれて、「主にタクシーを利用しているため」の割合が上昇し、85 歳以上では 2 番目に高い割合となっている。
- 性別では、男性で「主に自家用車を利用しているため」の割合が高い。
- 居住地域別はいずれも n 数が小さいため参考程度だが、中原区で「主に電車を利用しているため」、宮前区で「主に自家用車を利用しているため」の割合が高くなっている。



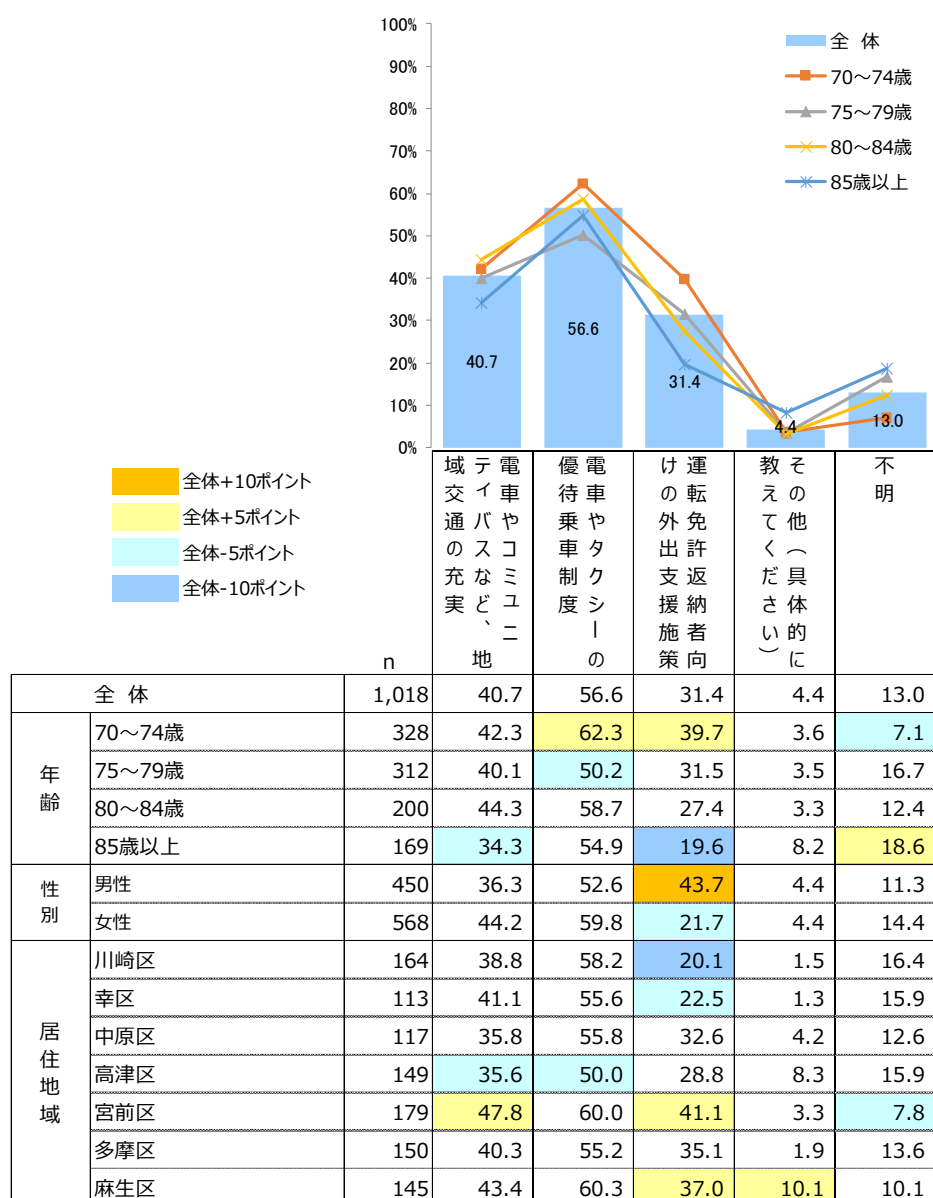
3) あると良い外出促進策（70 歳以上のみ）

問 20 今後、どのような外出支援施策があると、あなたは外出しやすくなると思いますか？

MA

■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上のみ）

- ・ あると良い外出支援策としては、「電車やタクシーの優待乗車制度」が最も多くて 6 割弱、次いで「電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実」が約 4 割となっている。
- ・ 年代別にも、最も多いのは「電車やタクシーの優待乗車制度」、次いで「電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実」であるが、70 代前半では「運転免許返納者向けの外出支援」の割合も 4 割弱を占める。
- ・ 性別では男性で「運転免許返納者向けの外出支援」の割合が高い。
- ・ 地域別には他区と比べて宮前区で「電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実」が若干高い傾向がみられる。



5. 事業の影響

1) 乗車証・フリーパス等の影響【本人】

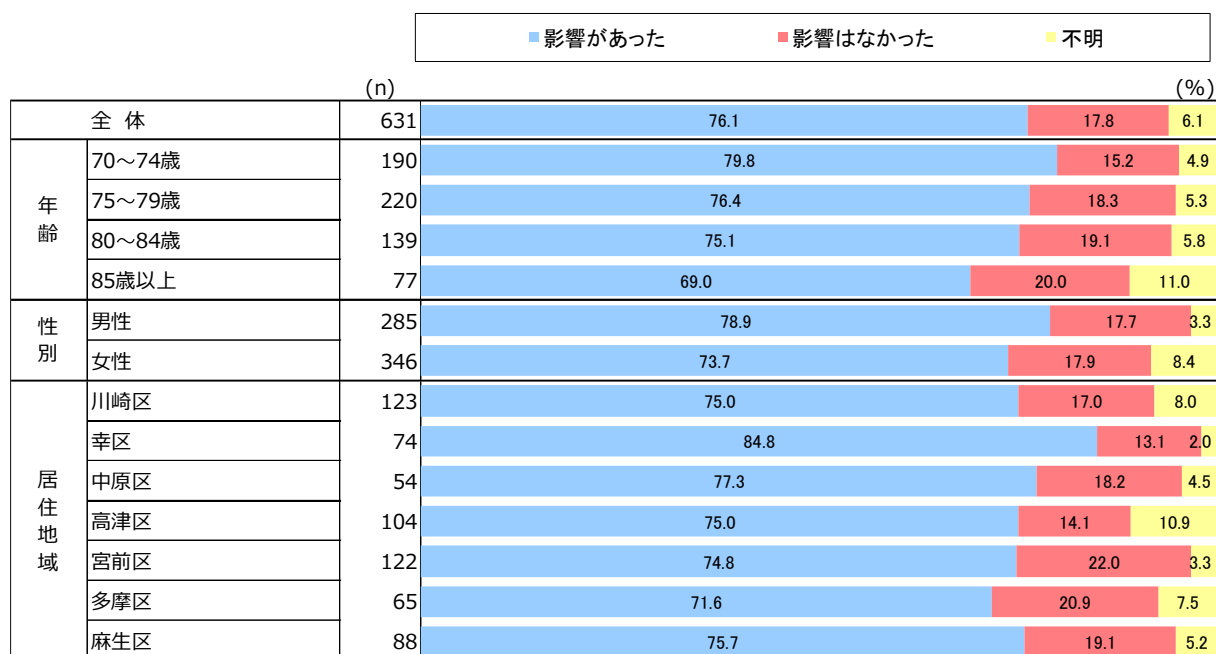
①乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

問 16 高齢者外出支援乗車事業は、あなたの外出などにどのように影響していますか。

SA

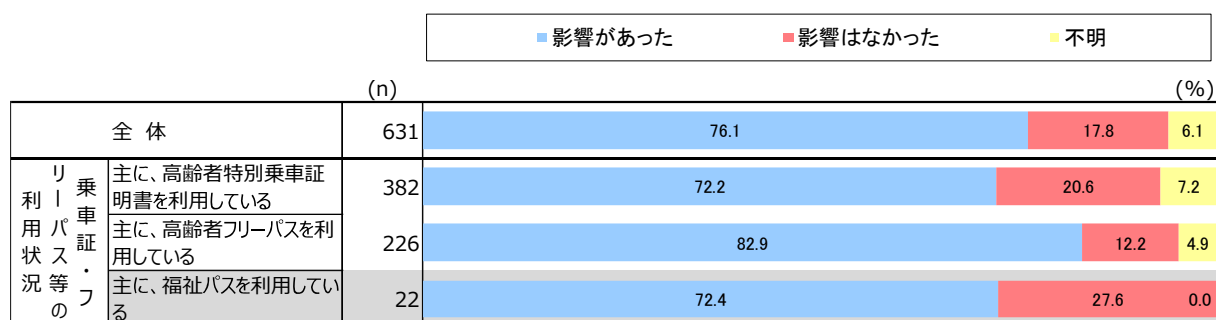
■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 影響があったとする割合は、70 歳以上全体で 7 割半ばを超える。
- ・ 年代別には、年代が若い方が影響があったとする割合が高いが、85 歳以上でも 7 割弱が影響があったとしている。
- ・ 性別、地域別にも、いずれのセグメントも 7 割以上が影響があったとしている。



■ 乗車証等利用別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 影響があったとする割合は、高齢者フリーパスで高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

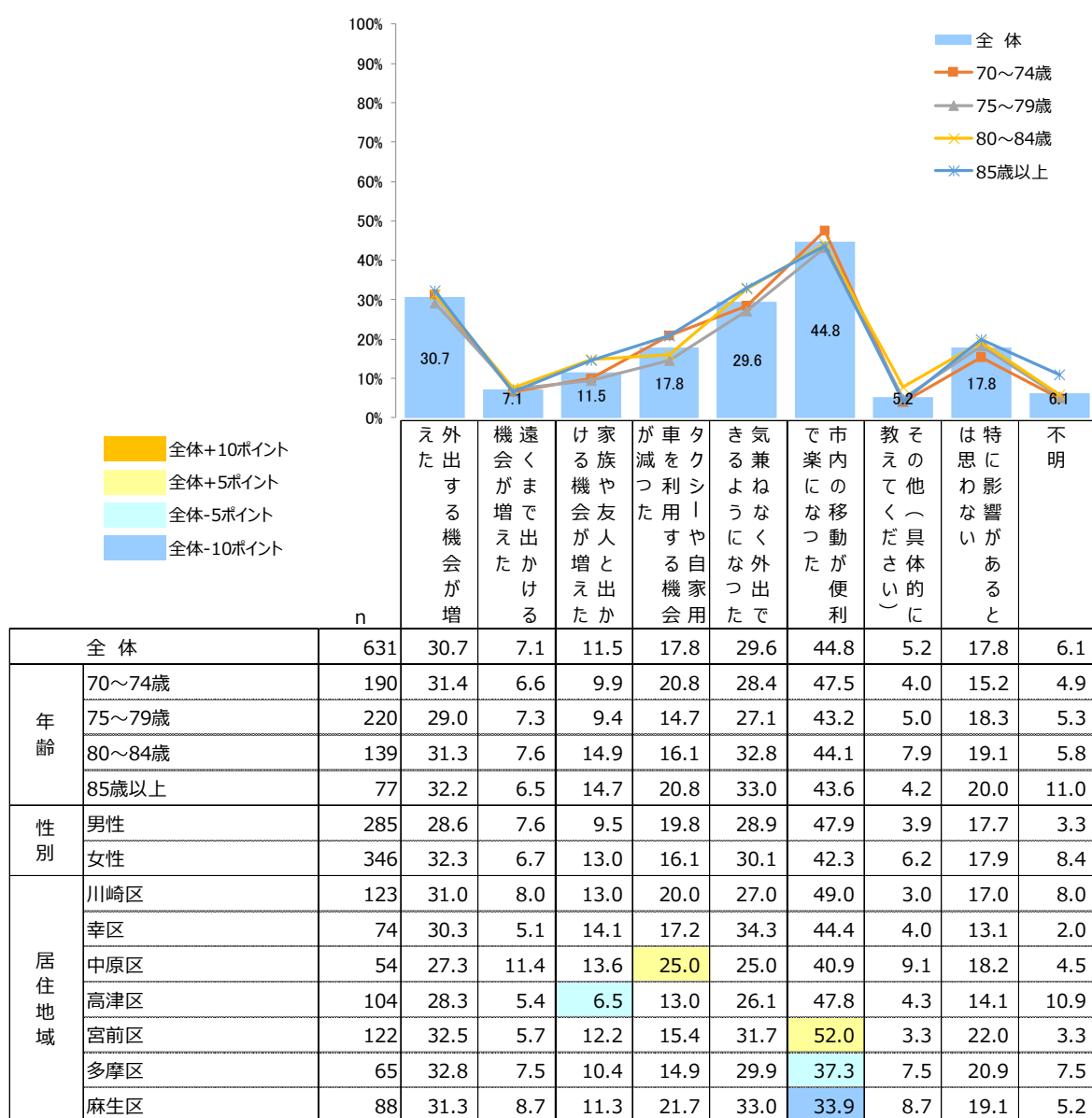
②乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

問 16 高齢者外出支援乗車事業は、あなたの外出などにどのように影響していますか。

SA

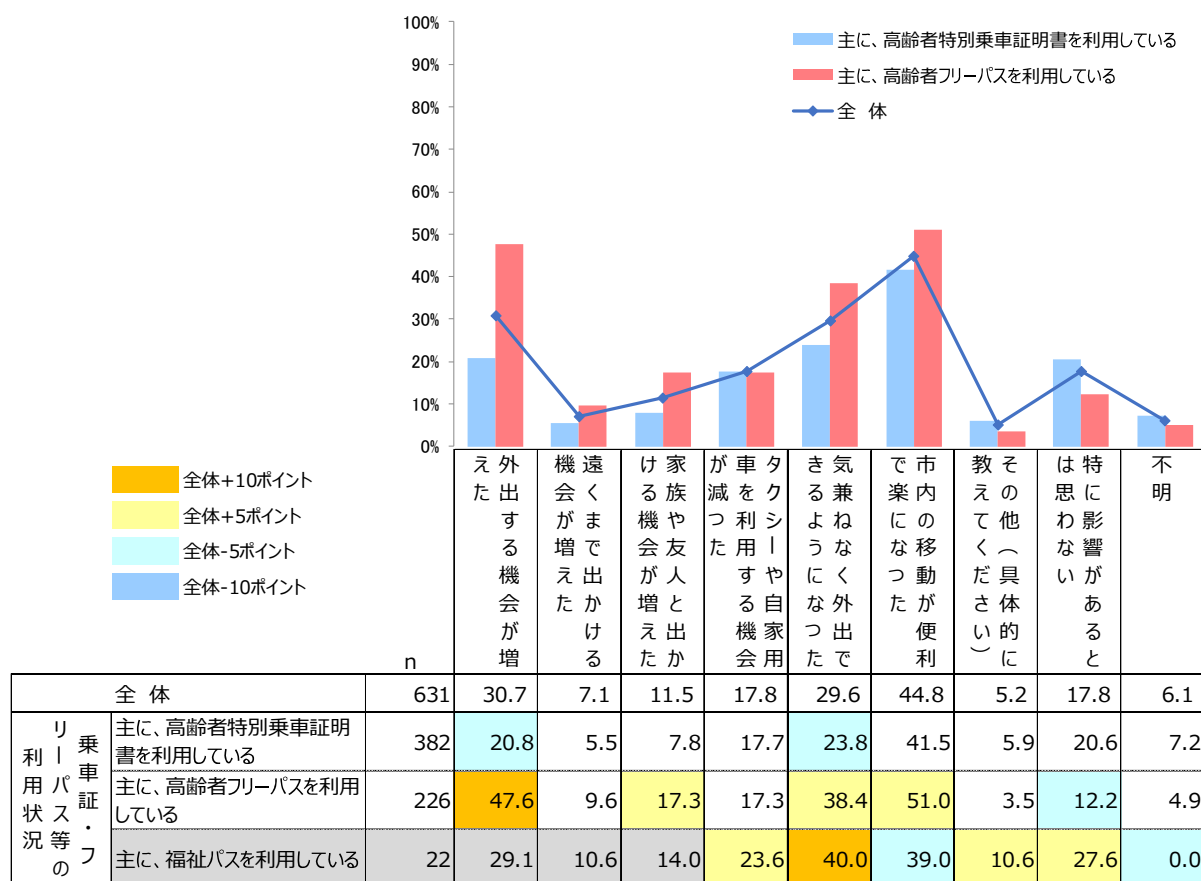
■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 影響があった内容として最も多いのは「市内の移動が便利になった」で4割半ば、次いで「外出する機会が増えた」「気兼ねなく外出できるようになった」の割合が3割前後と高い。
- ・ 年代および性別では、各セグメント間に大きな差異は見られず、いずれも全体と同様となっている。
- ・ 地域別では、他区と比べると麻生区で「市内の移動が便利になった」割合が低くなっている。



■ 乗車証等利用別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- 乗車証、フリーパス利用者ともに「市内の移動が便利になった」割合が最も高いが、フリーパス利用者では「外出する機会が増えた」割合も5割弱と高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

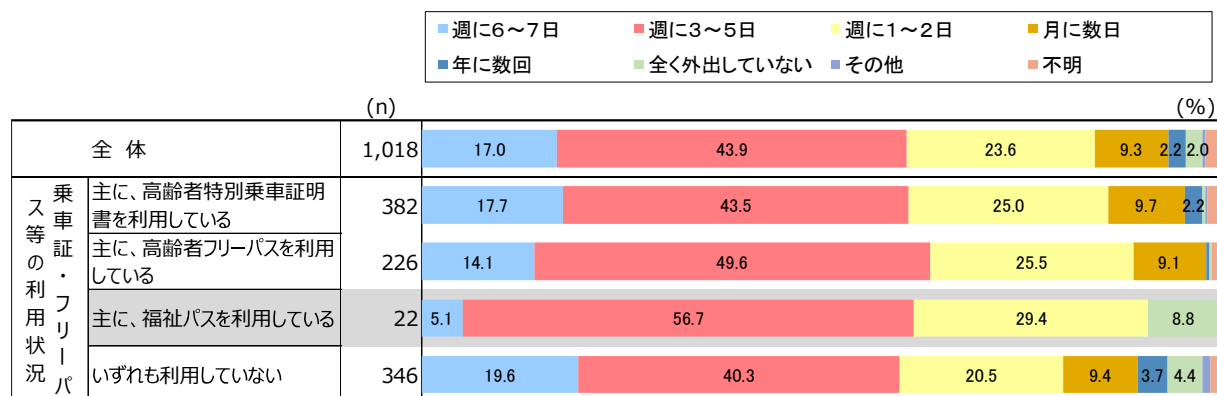
③乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出の頻度）（70歳以上のみ）

問 12 今般の緊急事態宣言に伴う外出自粛となる以前、あなたはどのくらいの頻度で外出していましたか。

SA

■ 乗車証等利用別（70歳以上のみ）

- 乗車証、フリーパスを利用している人といずれも利用していない人で、外出頻度は顕著には変わらないとみられる。



※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

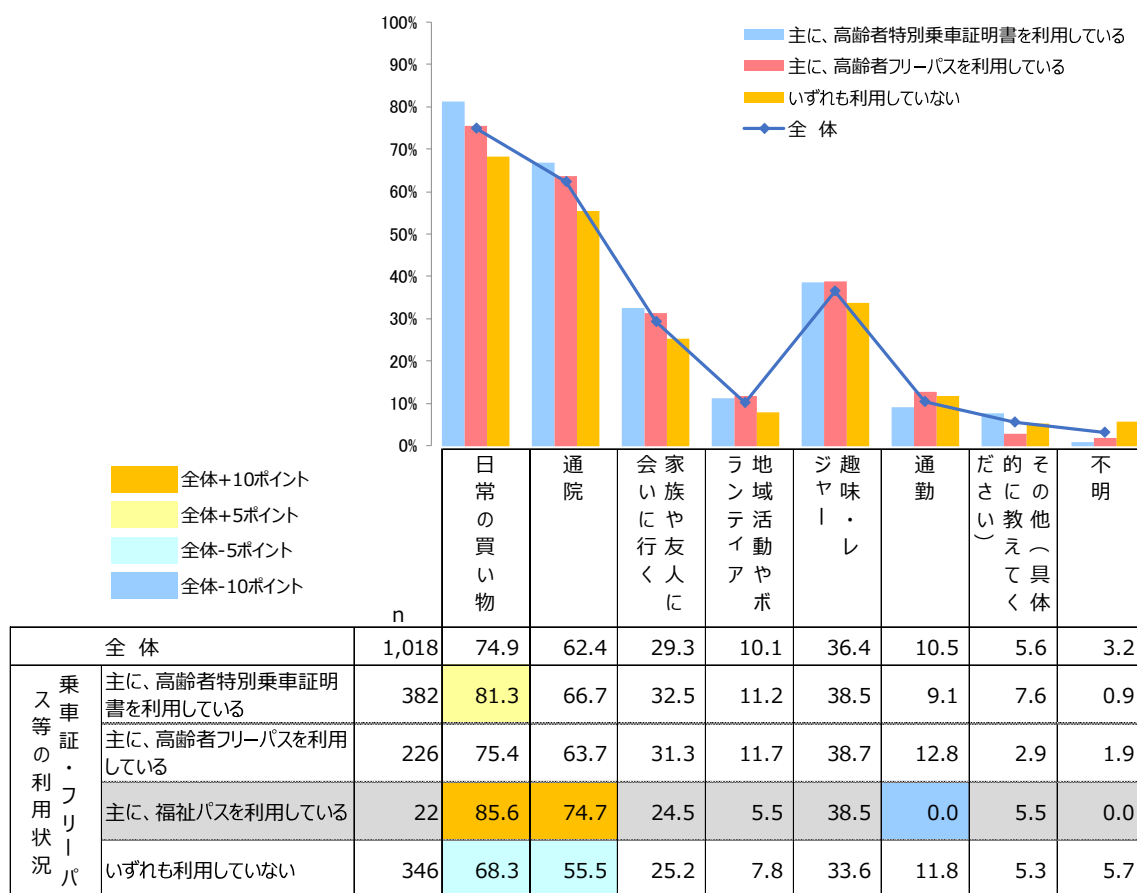
④乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出理由）（70歳以上のみ）

問 13 今般の緊急事態宣言に伴う外出自粛となる以前、どのような理由で外出することが多かったですか。

MA

■ 乗車証等利用別（70歳以上のみ）

- 乗車証やフリーパスを利用している人の方が、若干「日常の買い物」「通院」「趣味レジャー」を理由とする割合が高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

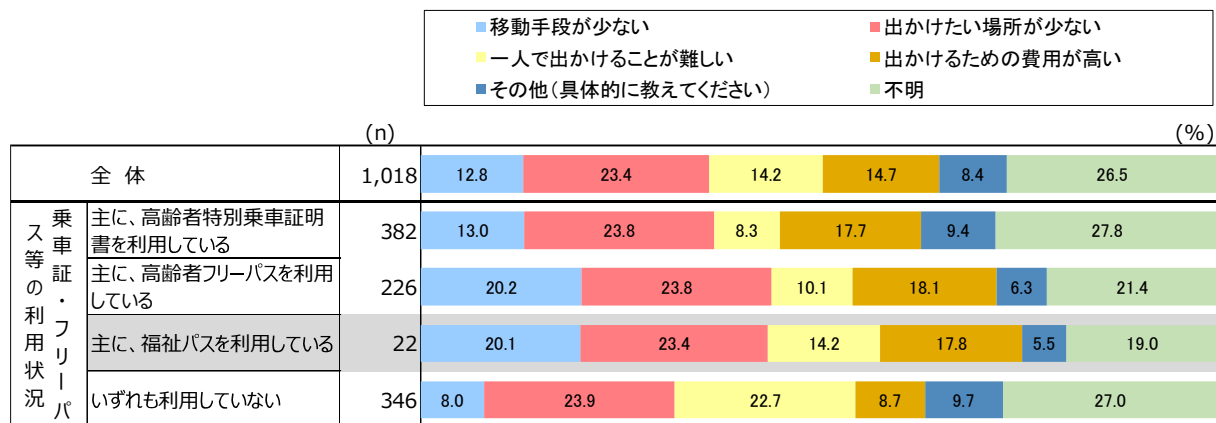
⑤乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出時の問題点）（70 歳以上のみ）

問 14 あなたが外出する上で、最も問題だと感じることはなんですか。

MA

■ 乗車証等利用別（70 歳以上のみ）

- 乗車証やフリーパスを利用している人の方が、利用していない人に比べて「移動手段が少ない」「出かけるための費用が高い」割合が高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」は n が小さいため参考値

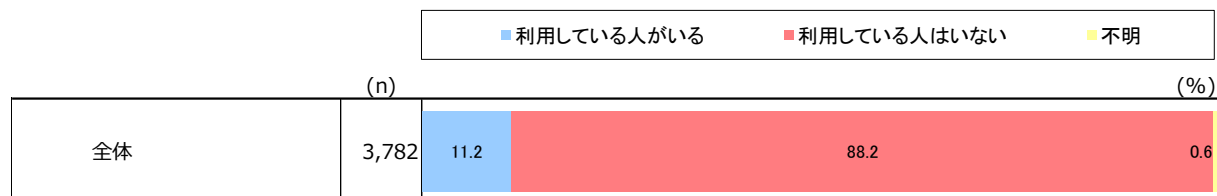
3) 乗車証・フリーパス等の影響【家族】

①家族の乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳未満のみ）

問 13 あなたのご家族で、川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスを利用している人はいますか。

SA

- ・ 「利用している人がいる」割合は 1 割強となっている。

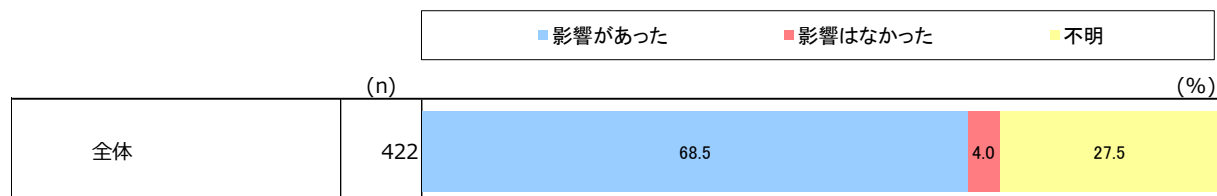


②家族の乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70 歳未満、家族に利用者有のみ）

問 14 ご家族が川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスを利用することで、あなたやご家族にどのような影響がありましたか。

SA

- ・ 「影響があった」とする割合は 7 割弱を占める。

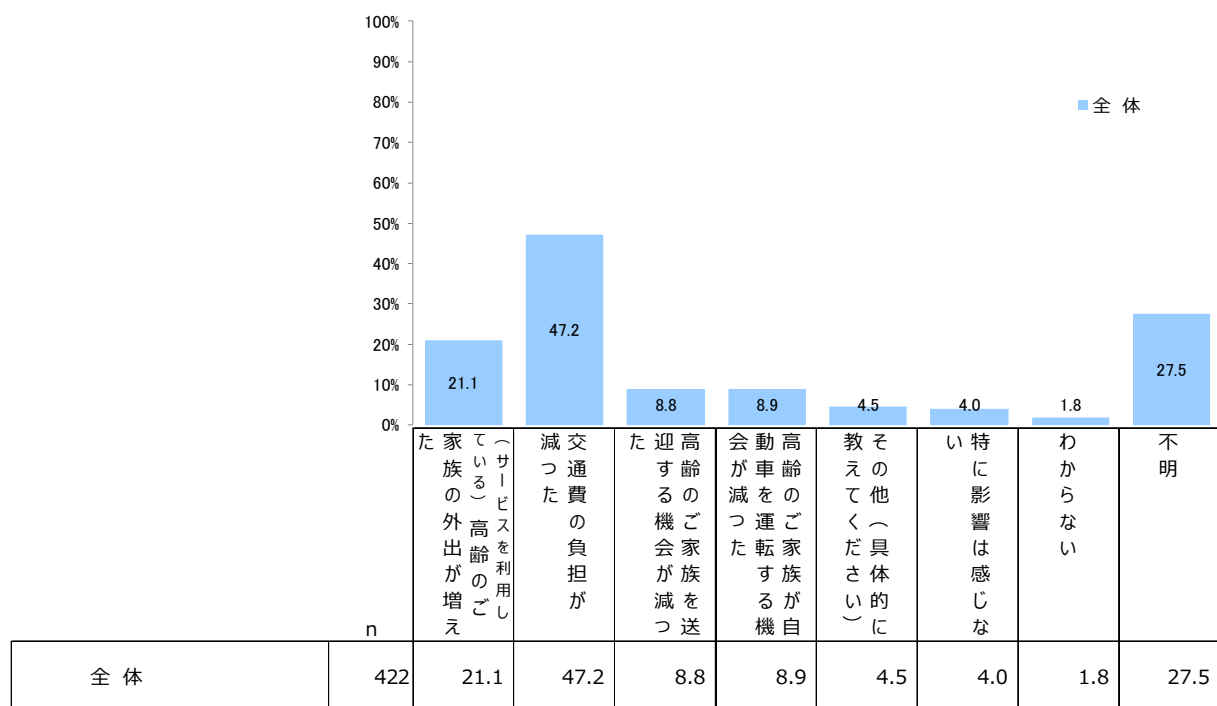


③家族の乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70歳未満、家族に利用者有のみ）

問 14 ご家族が川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスを利用することで、あなたやご家族にどのような影響がありましたか。

MA

- ・ 家族から見た影響の内容としては「交通費の負担が減った」が5割弱で最も高く、次いで「高齢のご家族の外出が増えた」が約2割となっている。



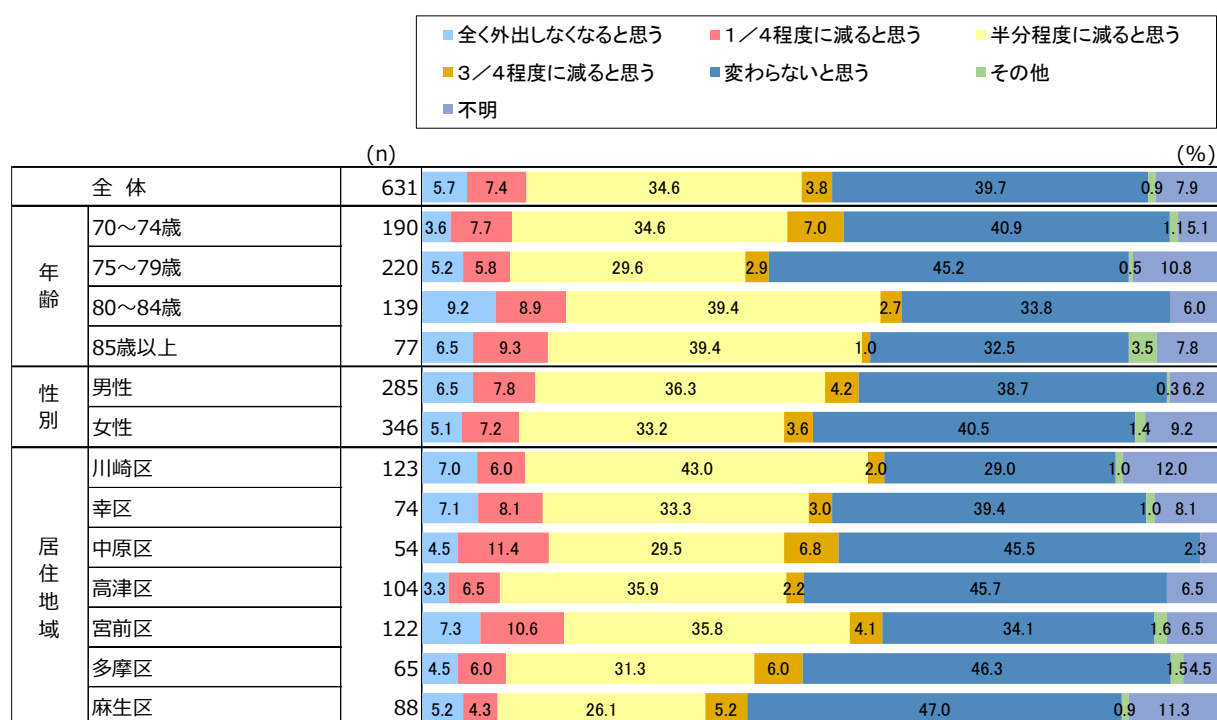
4) 乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化（70 歳以上のみ）

問 18 高齢者特別乗車証明書や高齢者フリーパスが無くなったら、あなたの外出機会はどの程度減ると思いますか？

SA

■ 全体・年齢・性別・居住地域別（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 70 歳以上全体では、乗車証等がなくなっても「変わらない」とする割合が約 4 割ある一方、「半分程度に減る」とする割合も 3 割半ばほどとなっている。
 - ・ 年代別には、80 代以上よりも 70 代で「変わらない」とする割合が高い傾向がみられる。
- 地域別には、川崎区や宮前区でなんらか「減る」とする割合が高く、麻生区や多摩区で「変わらない」とする割合が高い。



6. 事業のあり方に関する意向

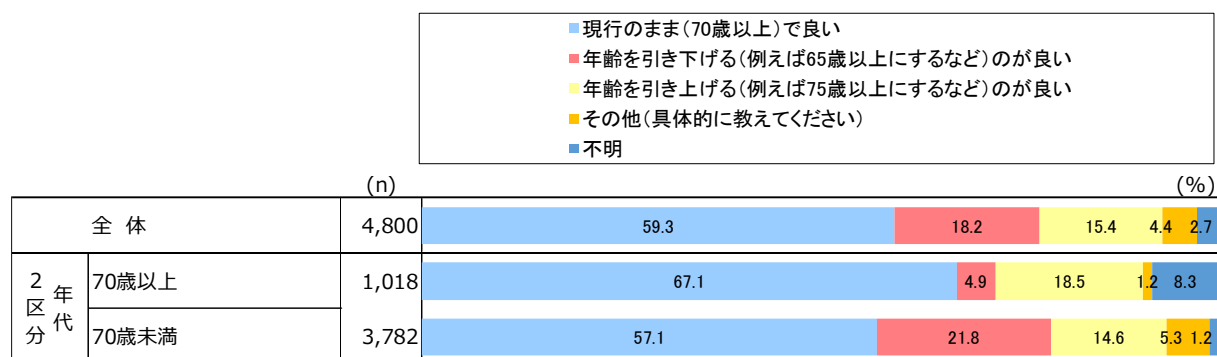
1) 対象年齢について

問 21/問 15 上記を踏まえて、本事業の対象年齢についてどのように考えますか。

SA

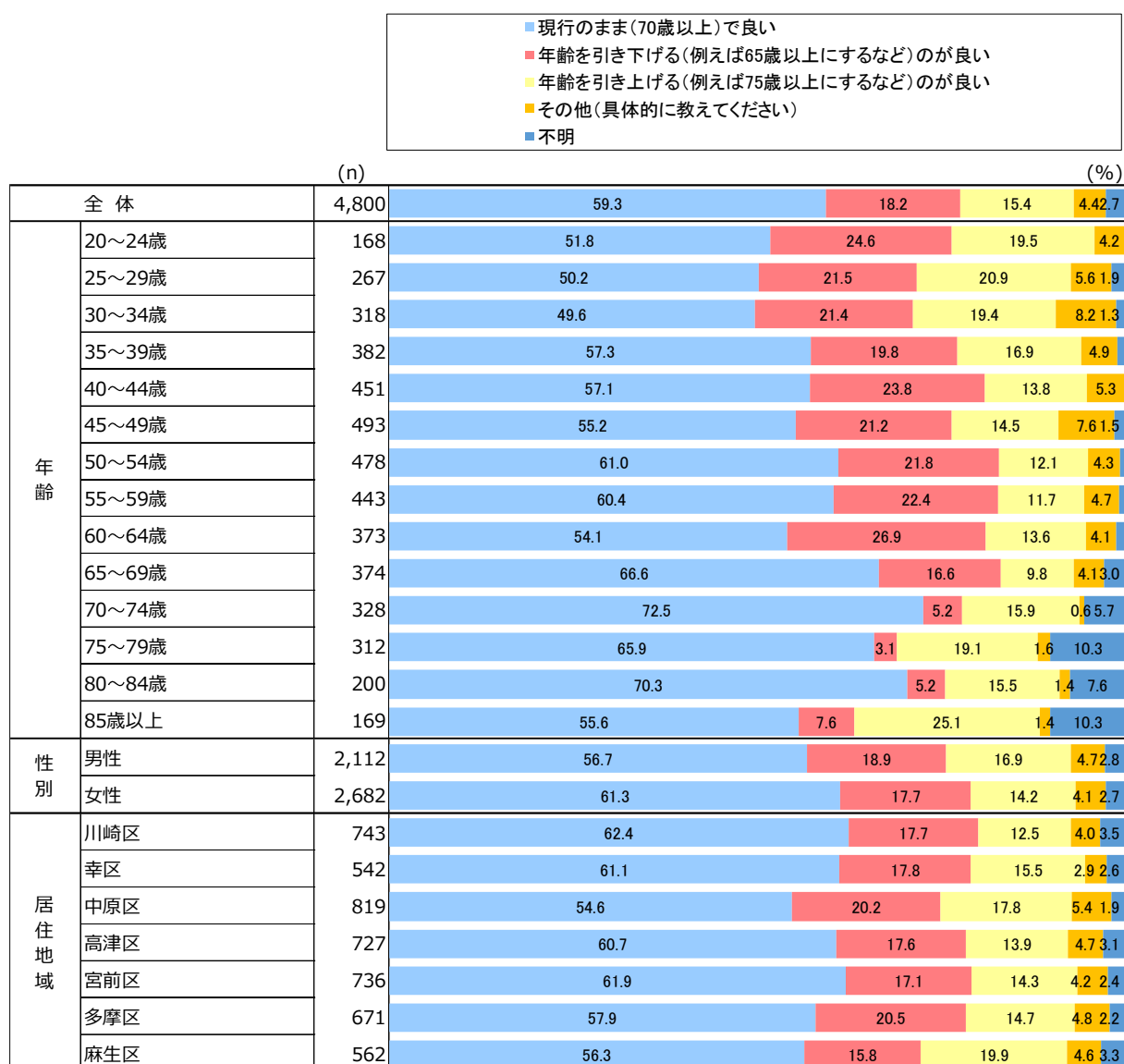
■ 全体、年代 2 区分別

- ・ 全体としては、「現行のまま」の割合が最も高く約 6 割を占め、次いで「年齢を引き下げる」が 2 割弱、「年齢を引き上げる」が 1 割半ばとなっている。
- ・ 年第 2 区分別にも、70 歳以上、70 歳未満ともに「現行のまま」の割合が過半数で最も高い。



■ 年齢・性別・居住地域別

- ・ 年代別にみると、いずれの年代でも「現行のまま」の割合が最も高いが、特に 70 代以上で割合が高くなっている。
- ・ 70 歳未満では「年齢を引き下げる」の割合も 2 割前後と高い。他方、70 代以上では「年齢を引き下げる」は 1 割に満たない。
- ・ 「年齢を引き上げる」は 20 代 30 代の若者と 70 代以上の高齢者で高い傾向が見られる。
- ・ 性別には大きな差異は見られない。
- ・ 地域別には、いずれの区も「現行のまま」が 5 割を超えて高いが、中原区や麻生区で若干「年齢を引き上げる」の割合が他区と比べて高くなっている。



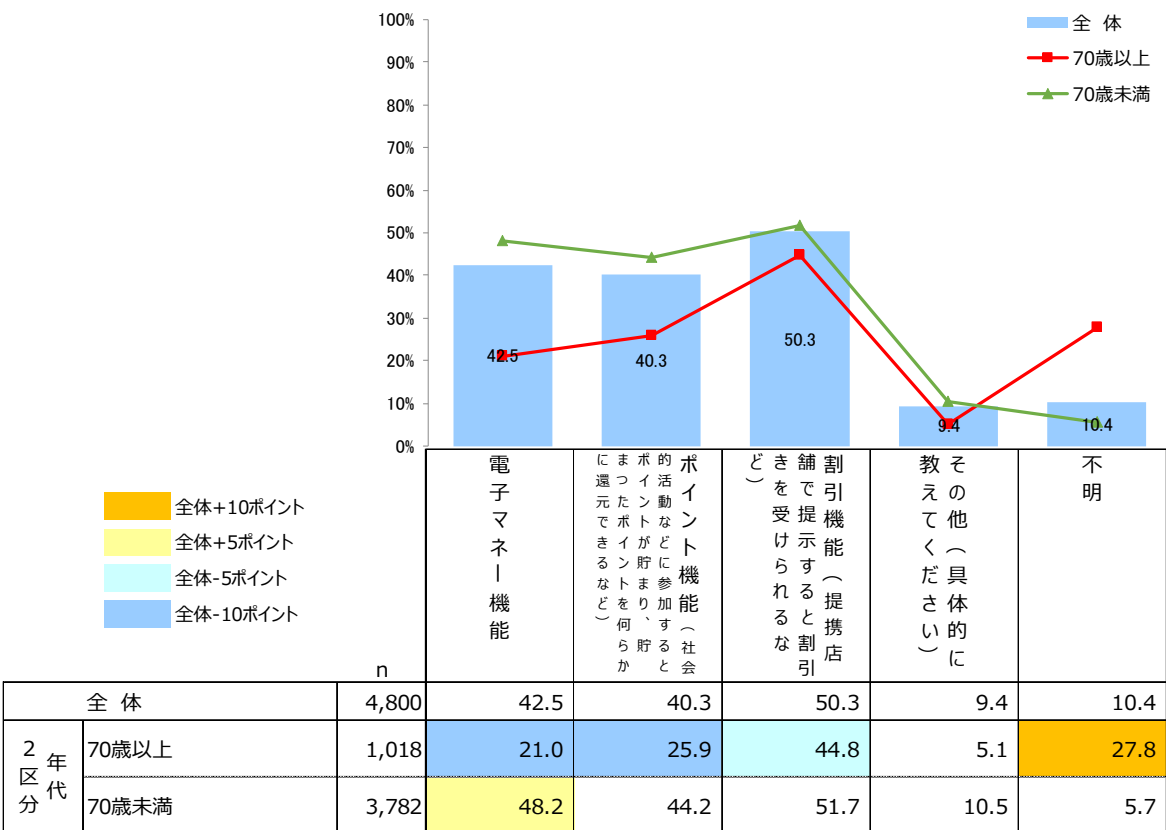
2) あると良い IC カードの付帯機能

問 23/問 17 上記を踏まえて、あなたは IC カードや QR コード化などにあって、乗車券機能のほかに、どのような機能があると便利だと思いますか。

MA

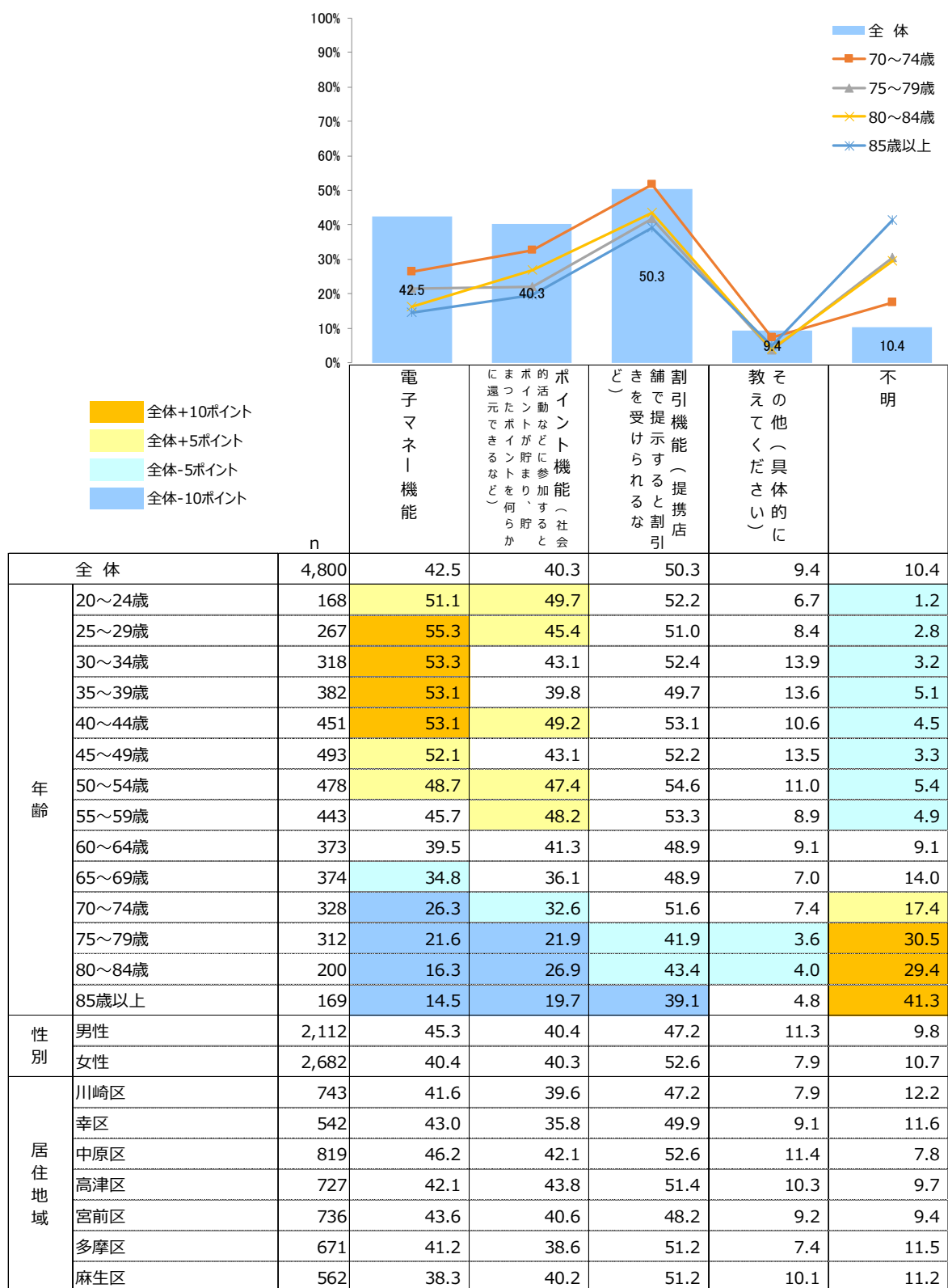
■ 全体、年代 2 区分別

- ・ 全体としては、「割引機能」の割合が最も高く約 5 割、次いで「電子マネー機能」と「ポイント機能」が 4 割強と続く。
- ・ 70 歳以上、70 歳未満ともに「割引機能」の割合が最も高いが、「電子マネー機能」と「ポイント機能」は年代で差異が大きく、70 歳未満では 4 割台と高いものの、70 歳以上では 2 割台となっている。



■ 年齢・性別・居住地域別

- ・ 性別、居住地域別には大きな差異はないが、年代によって顕著な差異がみられる。
- ・ 20代から40代では、「電子マネー機能」が「割引機能」と同程度かそれ以上に割合が高いが、60代では3割台、70代では2割台、80代では1割台と漸減する。
- ・ 「割引制度」はいずれの年代でも4割程度から5割台と高くなっている。



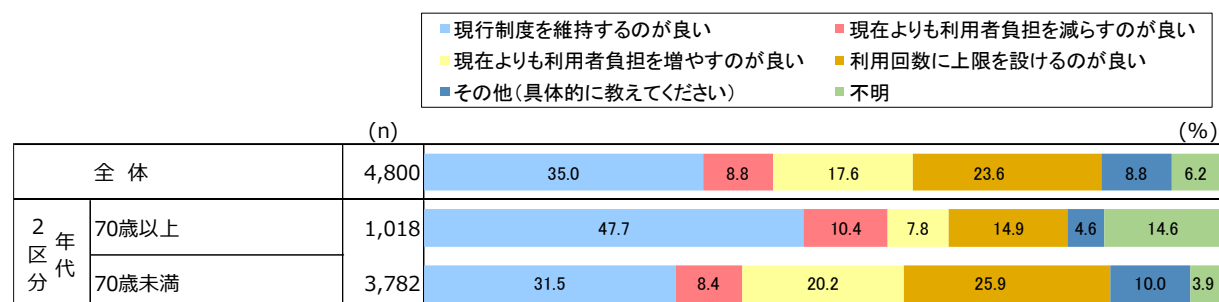
3) 利用者負担について

問 24/問 18 上記を踏まえて、今後、本事業をどのようにすべきだと思いますか。

SA

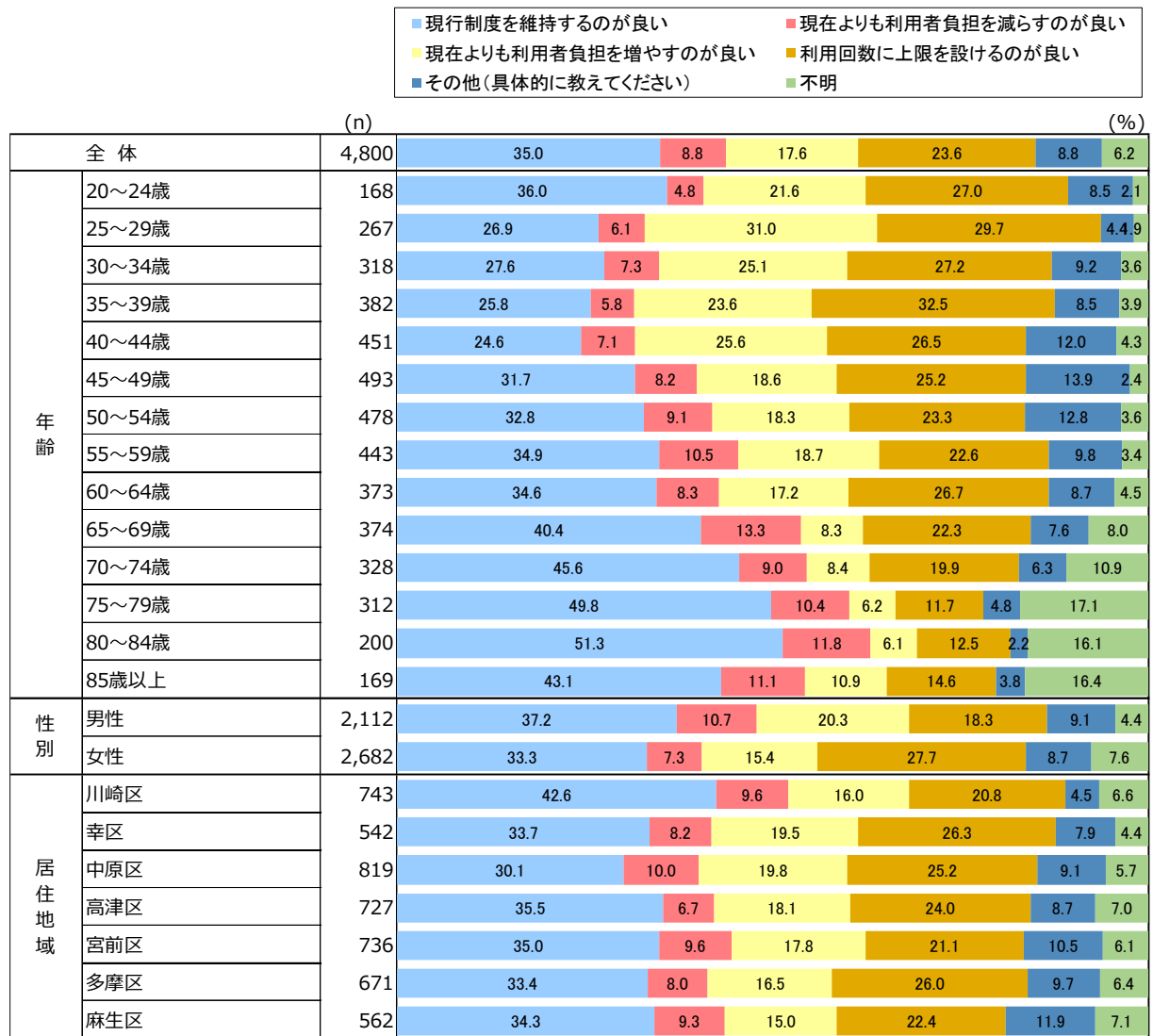
■ 全体、年代 2 区分別

- ・ 全体としては「現行制度維持」の割合が 3 割半ばで最も高く、次いで「利用回数に上限を設ける」が 2 割強と続く。「利用者負担を増やす」は 2 割弱にとどまる。
- ・ 70 歳未満においても「現行制度維持」の割合が 3 割強と最も高い。ただし「利用回数に上限を設ける」も 2 割半ばを超え、「利用者負担を増やす」も約 2 割となっている。



■ 年齢・性別・居住地域別

- ・ 20代後半から40代前半では、「現行制度維持」と「利用者負担を増やす」と「利用回数に上限を設ける」が2～3割と拮抗している。
- ・ 40代後半から「現行制度維持」の割合が増加し「利用者負担を増やす」と「利用回数に上限を設ける」が減少する。
- ・ 「利用者負担を減らす」はいずれの年代でも1割前後と少ない。
- ・ 性別では女性で「利用回数に上限を設ける」割合が3割弱と高くなっている。
- ・ 地域別には、川崎区で「現行制度維持」の割合が高くなっている。



(仮称) 川崎市高齢者外出支援乗車事業の
あり方検討に係る報告書（素案）

令和 3 年 3 月
川崎市

【目次】

第1章 報告書の目的と位置づけについて.....	3
1. 報告書作成の背景・目的.....	3
(1) 背景・目的	3
(2) 全市的な方向性	3
2. 報告書の位置付けと方向性	4
第2章 川崎市高齢者外出支援乗車事業について.....	6
1. 事業概要	6
(1) 事業目的・根拠規定等	6
(2) 事業内容	6
(3) 事業の経過等	6
2. 利用者・事業費等の状況.....	7
(1) 70歳以上人口の推移と将来推計	7
(2) 事業費の推移と見込み	7
(3) 地域公共交通を取り巻く状況	8
(4) 高齢者実態調査から見える高齢者の状況	9
(5) 利用実態の把握状況	9
(6) 事業費の内訳	10
(7) 事業費の負担割合及び算出方法	10
第3章 課題と今後の方向性について.....	12
1. 本事業の課題	12
(1) 利用実態の透明性・客観性の確保	12
(2) 持続可能な制度構築	12
(3) 高齢者の外出支援の促進	12
2. 今後の方向性	12
(1) コイン式及びフリーパス式の併用について	13
(2) ICT技術の導入について	13
(3) 年齢要件について	13
(4) 三者の負担のあり方について	14
(5) 利用実績データの活用	14
(6) 他の交通機関への展開	14
(7) その他の施策	15
(参考資料)	16
1. 市民アンケート結果	16
2. 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議設置要綱.....	16
3. あり方検討会議摘録	16
4. 他都市調査結果	16
5. 令和元年度高齢者実態調査報告書（抜粋）	16

第1章 報告書の目的と位置づけについて

1. 報告書作成の背景・目的

(1) 背景・目的

川崎市高齢者外出支援乗車事業（以下「本事業」という。）は、高齢者の方々の生きがい・健康づくり、介護予防の一助となるよう、社会的活動への参加を促進することを目的に実施してきましたが、高齢者数の増加とともに、高齢者の社会参加のニーズが複雑化、多様化してきています。

また、少子高齢化の進展により対象者数が増加しており、本事業に係る費用についても増加傾向となっていることから、今後の中長期的な高齢化の進展を見据えた制度への再構築が求められています。

こうしたことから、令和2年度に「川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議」（以下「あり方検討会議」という。）を設置し、学識経験者のほか、交通事業者、福祉関係者及び市民代表委員といった様々な立場の方とともに、ICT技術の導入による利用実態の透明性・客観性の確保や年齢要件、市民・行政・バス事業者の費用負担のあり方、他の外出支援施策との連携などについて議論を進めてきました。

本報告書は、これまでの議論の結果を取りまとめ、本事業を時代に即した持続可能な制度とするための今後の方向性を示すことを目的としています。

(2) 全市的な方向性

国の総人口が減少局面にある一方で、本市の人口は増加が続いており、65歳以上の高齢者人口についても年々増加を続け、令和元（2019）年10月時点の高齢者人口は約31万人となり、市の人口の約5人に1人が高齢者となっています。令和2（2020）年度には高齢化率が21%に達し、本市においても「超高齢社会」が到来する見込みです。

同時に、健康寿命と平均寿命の格差、社会保障費の増大、核家族化の進行など家族構成の変化といった高齢者を取り巻く環境は近年、大きく変化している中、高齢者をはじめ、障害者や子ども、子育て中の親など現時点で他者からのケアを必要としていない方を含めた全ての市民を対象に、誰もが住み慣れた地域や自らが望む場で安心して暮らし続けることができる地域の実現をめざすため、平成27年3月に「川崎市地域包括ケアシステム推進ビジョン」を策定し、時代や社会状況に応じた取組を進めながら、地域包括ケアシステムの構築に取り組んでいます。こうした中、高齢者の方々がいきがいを持って、いきいきと暮らし続けられるような施策の推進と環境整備が求められています。

また、路線バスの利用割合が高い年齢層の増加により、路線バスの利用者数が増加傾向にあることや、高齢者の免許非保有者及び免許返納数の大幅な増加傾向、医療施設等へのバス利用発生集中量の増加などにより公共交通需要が一層高まる一方で、自動車運転従事者の有効求人倍率増加や、第二種大型自動車運転免許保有者の減少を背景とした運転手不足など、地域公共交通を取り巻く状況も大きく

変化してきています。こうした中、令和 2 年 5 月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正があり、本市においても地域公共交通計画を策定し、「地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境の向上を目指す」ことを基本方針とした取組を進めていくこととしています。

2. 報告書の位置付けと方向性

本事業は、川崎市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（以下「いきいき長寿プラン」という。）における「いきがい・介護予防施策等の推進」の中で、社会活動への参加促進を目的とした外出支援施策として位置付けられています。

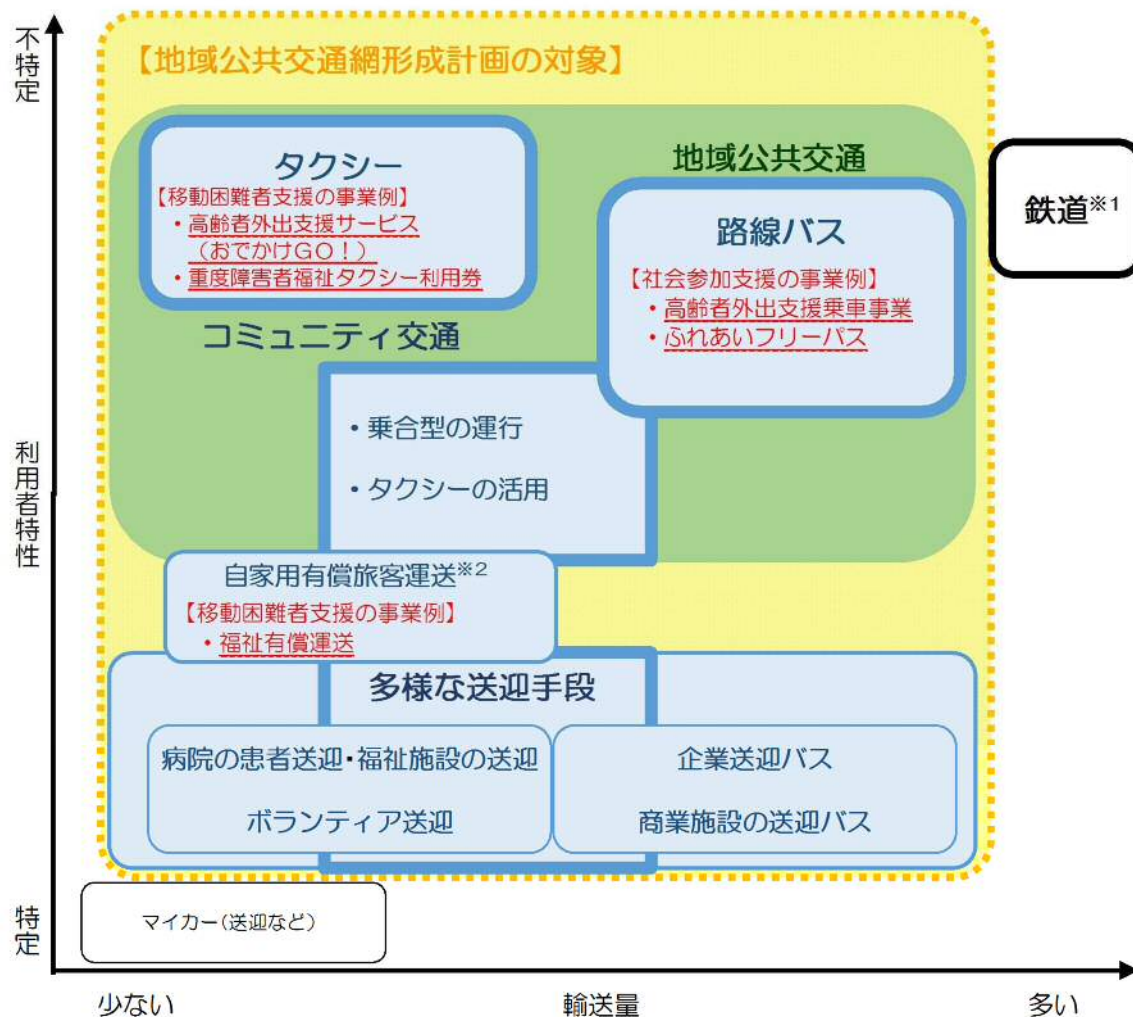
本事業の見直しにあたっては、第 8 期いきいき長寿プランの策定に合わせて進めており、あり方検討会議はいきいき長寿プランの策定会議に紐づく会議として位置付けています。また、検討内容については、川崎市介護保険条例に基づく附属機関でもある「川崎市介護保険運営協議会」に報告し、連携を図ることとしています。

そのため、本事業の見直しの方向性については、第 8 期いきいき長寿プランにも施策として位置付けていくとともに、本報告書ではいきいき長寿プランや地域公共交通計画といった他の計画との整合性を図りながら、ICT 技術の導入や受益者負担、他の交通施策との連携など、より詳細な部分について記載し、方向性を示していきます。



介護予防事業体系図

＜交通政策における本事業等の位置づけ＞



(国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き [入門編]」を基に作成)

※1 「鉄道」については総合都市交通計画の位置づけを基本とし、路線バス等と相互に連携した円滑な乗継等による交通環境整備を対象範囲とする。

※2 「自家用有償旅客運送」とは、路線バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。

第2章 川崎市高齢者外出支援乗車事業について

1. 事業概要

(1) 事業目的・根拠規定等

本事業は、市内在住の 70 歳以上の方を対象に、社会的活動への参加を促進し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的に、「川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例」及び同条例施行規則に基づき実施しているものです。

【根拠規定】

○川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例

(平成 16 年 3 月 24 日条例第 10 号)

○川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例施行規則

(平成 16 年 3 月 31 日規則第 32 号)

(2) 事業内容

市内に住民票がある年齢 70 歳以上の方を対象に、次の二つの方式を選択して利用してもらう制度となっています。

	コイン式 (高齢者特別乗車証明書)	フリーパス式 (高齢者フリーパス)
交 付 方 法	市から対象者宛てに郵送	左記の交付を受けた者のうち、希望者が任意で購入
内 容	バス乗車時に証明書を提示することで、大人の普通乗車料金の半額で乗車可能。	ひと月あたり 1,000 円でフリーパスを購入することで、通用期間内であれば何回でも乗車可能 (1,3,6,12 か月の 4 券種)。

※身体障害者手帳等を所持している方など、一定の要件を満たす方に対しては、無料でバスの乗降ができる福祉パス (12 か月間有効のフリーパス) を発行しています。

(3) 事業の経過等

本市では、昭和 49 年から市内を運行する路線バスに無料で乗車できる乗車証を、年齢 70 歳以上の方に交付する「川崎市敬老特別乗車証交付事業」を実施していました。

本事業の対象年齢が 70 歳以上となっていることについては、敬老特別乗車証事業を開始した前年の昭和 48 年から、国の制度として老人医療費支給制度が創設されたことが一つの要因となっています。同制度は一定の所得制限はあったものの、70 歳以上の高齢者の医療保険の自己負担額を全額、公費で支給するというもので、昭和 40 年代に高齢者の有病率が高く自己負担額の増加が問題になっていたことを受けて実施されたものです。

こうした背景もあり、昭和 49 年に導入した敬老特別乗車証事業についても、高齢者の経済的負担を軽減する目的から、同制度の対象者に併せて対象年齢を 70 歳以上の方に設定したものと考えられます。

その後、対象者数は 24,000 人から平成 15 年には 116,000 人へと大きく増加し、事業費についても平成 15 年度に約 26 億円へと増加したことから、高齢者の社会参加や外出を支援するための中長期にわたる制度とすること、受益に応じた費用の一部負担、公平な分かりやすい負担方式といった基本的な考え方にに基づき、平成 16 年度に現行制度に移行したものです。

見直しの考え方としては、誰もが利用する公共交通機関であることから、所得に関わらず利用者から一定の負担をいただく応益負担を採用し、乗車回数が少ない方に対しては、乗車の度に半額程度を利用者に負担してもらう「コイン式」と、ボランティア活動や日々の買い物、通院などで頻繁にバスを利用する方や、一度の外出で複数のバス路線を乗り継いでいくためバスの乗車回数が多くなってしまいう方に対しては、負担面を考慮し、ひと月あたり 1,000 円で何度でも乗車が可能な「フリーパス」を導入することとした経過があります。

2. 利用者・事業費等の状況

(1) 70 歳以上人口の推移と将来推計

年次	川崎市総人口	70 歳以上人口	総人口に占める割合
昭和 50 年 (1975)	1,014,951	24,619	2.4%
平成 16 年 (2004)	1,304,258	121,215	9.3%
平成 21 年 (2009)	1,398,299	153,270	11.0%
平成 26 年 (2014)	1,442,397	188,734	13.1%
令和元年 (2019)	1,504,392	220,629	14.7%
令和 7 年 (2025)	1,572,700	257,900	16.4%
令和 12 年 (2030)	1,586,900	274,800	17.3%
令和 17 年 (2035)	1,583,200	302,400	19.1%
令和 22 年 (2040)	1,567,200	329,600	21.0%

(2) 事業費の推移と見込み



(3) 地域公共交通を取り巻く状況

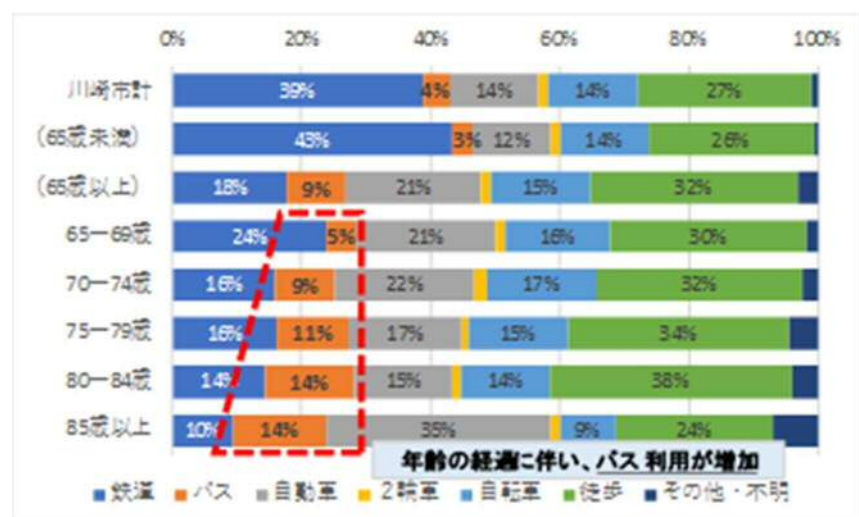


図 年齢別代表交通手段分担率
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

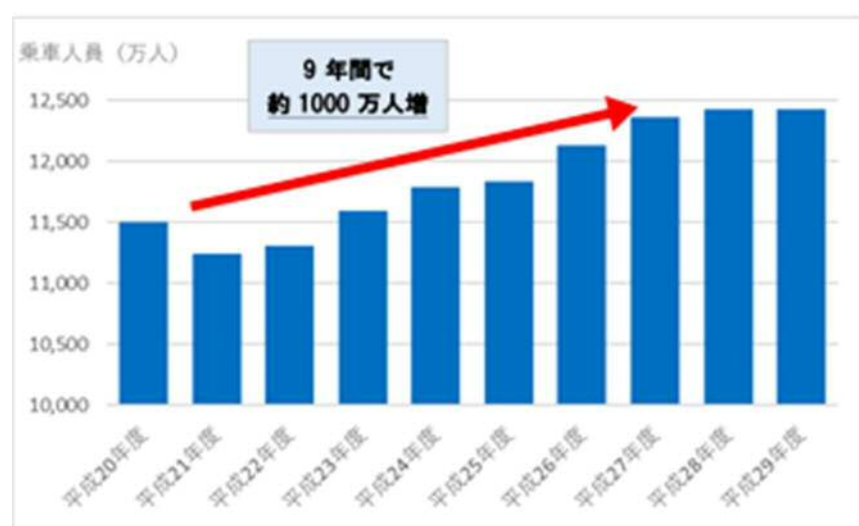


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移
出典：川崎市統計書 ※神奈川中央交通は除く

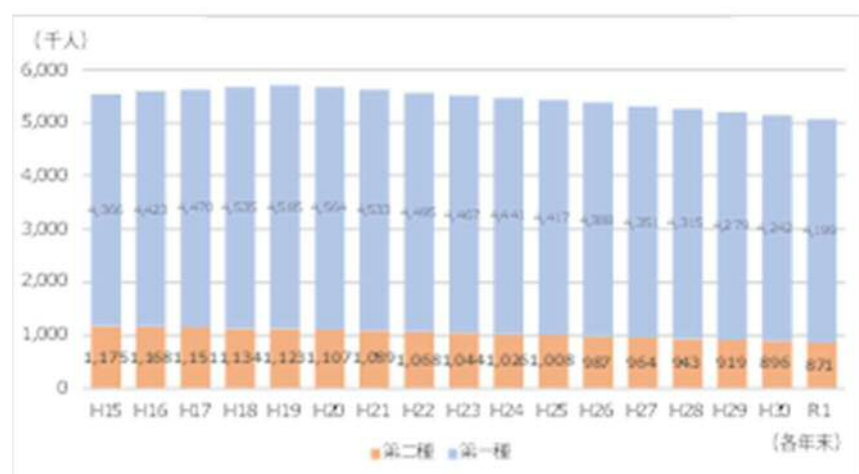


図 大型自動車運転免許保有者数の推移(全国)
出典：警察庁「運転免許統計」より作成

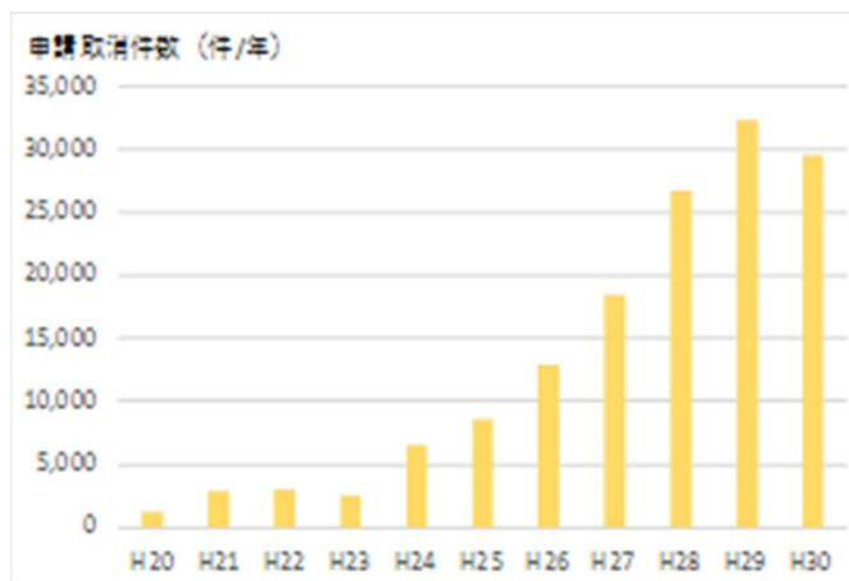


図 申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
出典：警察庁運転免許統計

(4) 高齢者実態調査から見える高齢者の状況

○高齢者実態調査

第8期いきいき長寿プランの策定に向けて、高齢者、介護保険サービス提供事業者及び介護労働者の動向などを把握するために実施するアンケート調査で、直近は令和元年度に実施しています。

【外出に関する項目の主な結果】

- ・ 5割を超える方がほぼ毎日外出している。
- ・ 外出頻度が高い人ほど、生活にはりを感じている。
- ・ 外出理由は「買い物」が約8割で、次いで「散歩」となっている。
- ・ 「市からどのような援助を希望しますか」との問いに対し、「コミュニティバスなど移動手段の確保」が4番目に多かった。
- ・ 高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスの利用者負担について、約6割の人が妥当と感じている。
- ・ 今後の本事業のあり方について、約5割の人が「今のままの制度がよい」と回答している。

(5) 利用実態の把握状況

○フリーパス式の調査結果

高齢者実態調査	平成 28 年度	令和元年度
	13.2 回	17.3 回
神奈川県バス協会の調査	平成 30 年度	令和元年度
	32.07 回	33.49 回

※コイン式については、利用実態を把握するために、数年に一度、約 5,000 万円の

費用をかけて利用実態調査を行っています（今回は平成 29 年度に実施）。

(6) 事業費の内訳

(単位：円)

高齢者外出支援乗車事業費	平成29年度	平成30年度	令和元年度
バス事業者への運賃補助	1,696,205,812	1,661,953,696	1,852,783,698
各種委託料 (窓口、管理、調査など)	86,444,686	39,897,735	41,683,168
高齢者フリーパスの配送経費	152,608	39,792	163,600
印刷経費 (高齢者フリーパス、チラシなど)	4,150,376	3,458,700	4,513,423
事務費 (人件費など)	5,928,393	8,896,037	6,397,956
その他経費 (郵送費、チラシ等作成費、委託費)	2,033,900	2,100,727	19,100,083
事業費合計	1,794,915,775	1,716,346,687	1,924,641,928

(7) 事業費の負担割合及び算出方法

○コイン式

(負担割合)

市内を運行するバスの乗車料金 210 円に対して、次の金額でそれぞれが負担しています。

利用者：110 円 行政：100 円 バス事業者：0 円

(算出方法)

現状、紙の証明書を使用しているため、正確な利用実態が把握できていないことから、数年に一度、利用実態調査を実施し、調査結果から 1 日あたりの平均利用率を算出し、補助金額を算出しています。

【現在の平均利用率】

6.4461%

※平成 29 年度の利用実態調査の結果に基づき、平成 30 年度から適用

(平均利用率等の推移)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
対 象 者 数	198,700 人	198,900 人	207,700 人	222,000 人

平均利用率	7.7347%	7.7347%	6.4461%	6.4461%
一日あたりの 平均乗車回数	15,370 回	15,390 回	13,390 回	14,320 回

○フリーパス式

(負担割合)

高齢者フリーパスひと月あたりの単価を 3,150 円 (210 円×15 回) とし、次の金額でそれぞれが負担しています。

利用者：1,000 円 行政：2,150 円 バス事業者：0 円

※16 回目以降の乗車料金分については、全額バス事業者が負担

(算出方法)

コイン式同様、紙のフリーパスを使用しているため、正確な利用実態が把握できていないことから、平成 16 年の制度見直し当時より、川崎市高齢者実態調査の結果等からひと月あたりの平均乗車回数を 15 回に設定し、補助金を算出しています。

(フリーパスの販売枚数の推移)

(単位：枚)

券種	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
1 か月パス	61,656	64,291	65,615	67,890
3 か月パス	52,478	55,140	56,946	59,755
6 か月パス	18,774	19,996	21,321	22,799
12 か月パス	7,032	7,118	7,399	8,018
福祉パス	8,554	8,574	8,399	8,544
合 計	148,494	155,119	159,680	167,006

第3章 課題と今後の方向性について

1. 本事業の課題

(1) 利用実態の透明性・客観性の確保

第2章でも触れたとおり、現在はコイン式、フリーパス式ともに紙の券を使用していることから、実際に利用者がどの程度、本事業を利用しているかの正確な実態が把握できていません。

そのため、特にフリーパス式については現状、本市が実施する高齢者実態調査の結果等に基づき、ひと月あたりの平均乗車回数を15回に設定していますが、バス事業者の独自調査ではひと月当たりの乗車回数が約33回という結果が出ており、大きな乖離があります。

こうした状況から、ICカード化等による利用実態の透明性や客観性の確保が求められています。

(2) 持続可能な制度構築

令和元年度の本市の70歳以上人口は約22万人、事業費は20億円弱となっており、今後も人口増が見込まれる中、将来推計においては、令和22年度には70歳以上人口が約33万人に達し、それに伴い、現在の算定方式で推計した事業費は約30億円となる見込みです。

本市では令和元年度のふるさと納税による減収額が57億円に達するとともに、時代に即した新たな制度への対応等により収支不足が拡大し、財政状況は大変深刻な状況にあります。将来にわたって安定的に基礎自治体としての責務を果たしていくため、持続可能な行財政基盤の構築に向けて、全市的に既存事業の見直しや、大規模事業に係る経費の平準化など、より一層の行財政改革の取組を進めていく方針であることから、本事業についても、持続可能な制度構築に向けた検討が必要です。

(3) 高齢者の外出支援の促進

本事業の前身となる敬老特別乗車証交付事業を開始した昭和40年代と現在では、個人差はありつつも、健康寿命も延びており、高齢者の健康状態は大きく変化している一方、ひとり暮らしや夫婦のみの世帯も増加してきており、外部との接触が少ない高齢者も多くなっています。また、今般の新型コロナウイルス感染症の影響により、感染予防のために外出を控える動きが加速しています。高齢者実態調査では、外出頻度が高い人ほど生活に「はり」を感じる割合が高くなることから、外出は健康の増進に寄与しているものと考えられます。

外出をせず、自宅に籠ることにより健康状態が悪化し、介護が必要な状態になる方が増加することも懸念されることから、こうした状況の中では、高齢者の自主的な社会活動への参加に加え、より外出をしたくなるような、取組が必要です。

2. 今後の方向性

(1) コイン式及びフリーパス式の併用について

現在のコイン式、フリーパス式の選択制は、利用者の外出頻度に合わせた利用が可能であり、また、導入から 16 年が経過し広く利用者に浸透している制度となっていることから、二つの方式を併用する現在の仕組みは当面の間、継続していくこととします。

(2) ICT 技術の導入について

高齢者向けのバス事業を実施している多くの政令指定都市では、ICT 技術を導入している一方、本市では現在、高齢者実態調査のようなアンケート形式や、バス事業者が行うカウント調査などでそれぞれ回数を出していますが、いずれも、調査手法や調査期間などにより結果の変動が想定され、正確な利用実態の把握が困難なことから、コイン式、フリーパス式ともに、正確な利用実態の把握が急務となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により、高齢者の外出頻度の低下が懸念されている中で、本事業をきっかけに新たな社会参加のための手法を検討する必要があります。

今後、本事業における ICT 技術の導入による正確な利用実態に基づいたバス事業者への補助金算定と、ICT 技術を活用した新たな社会参加施策や医療・介護データとの連携などについての検討を進め、令和 4 年度の導入を目指していきます。

○政令指定都市及び東京都における ICT 技術の導入状況

導入状況	都市名
導入済み	札幌市、仙台市、新潟市、名古屋市、大阪市、神戸市、堺市、広島市、北九州市、福岡市、熊本市
未導入	川崎市、東京都、横浜市、京都市

※事業未実施もしくは廃止した都市は表に含めていません。

(3) 年齢要件について

前述のとおり、全国的に対象年齢を 70 歳としている政令指定都市が多い一方、あり方検討会議の中では、昭和 49 年当時の 70 歳と現在の 70 歳とでは健康状態にも大きな差があることから対象年齢を引き上げてよいのではないかといった意見や、一般的な定年年齢である 65 歳から社会参加を支援しつつその内容を年齢に応じて変えるのはどうかといった意見など、様々な議論がありましたが、利用者の利用実態についての正確な情報が把握できていない現状において、対象年齢の変更についての議論を進めるには時期尚早であると考えられます。

そのため、対象年齢の検討は前述の ICT 技術の導入による正確な利用実態を把握した後、今後の事業費の増加見込みや医療・介護データ等との連携による詳細な分析を経てから改めて行うこととし、当面の間は現状の 70 歳以上の方を対象としていきます。

○政令指定都市及び東京都における対象年齢の状況

導入状況	都市名
65 歳以上	名古屋市、堺市、新潟市
70 歳以上	川崎市、札幌市、仙台市、東京都、横浜市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市、熊本市
75 歳以上	北九州市

※事業未実施もしくは廃止した都市は表に含めていません。

(4) 三者の負担のあり方について

本事業については、利用者、バス事業者及び行政の三者による負担に基づいて成り立っている事業ですが、前述のとおり、現状はコイン式、フリーパス式ともに紙の券を使用しており、いずれもアンケート調査結果等による平均利用率もしくは平均利用回数を用いて補助金額を算出しています。特にフリーパス式については、補助金算定に使用している平均利用回数とバス事業者による調査に基づく利用回数との乖離が生じている状況です。

今後、行政とバス事業者との負担割合の設定を検討するとともに、ICT 技術導入後の事業費の推移予測を基に、持続可能な制度構築に向けて、フリーパス式の利用回数上限の設定や利用者負担額の増額なども併せて検討します。

(5) 利用実績データの活用

本事業は高齢者のいきがい・健康づくり、介護予防のため、社会的活動への参加を促進することを目的としていますが、これまでの手法では事業の効果を測ることが困難でした。そのため、ICT 技術の導入により得られる利用実績等のデータを、別途本市で保有する医療・介護データ等、様々なデータと併せて分析を行い、本事業の効果測定を行うとともに、それらから得られた結果を元に、今後の高齢者を含めた本市の施策につなげていきます。

(6) 他の交通機関への展開

本事業の対象とする交通機関は路線バスのみとなっており、鉄道やタクシーについては対象外となっています。

本市では、JR 線や東急線、京急線、小田急線といった様々な鉄道路線が都心から放射状に広がり、市内を横断する形になっているとともに、JR 南武線や京急大師線が市内や地域を縦断・横断する形になっており、骨格となる鉄道路線が形成されています。

基本的に、鉄道駅周辺は日常生活を送る上で必要な資源（店舗や医療医療施設など）が充実していることが多く、鉄道駅に近い場所に居住する方については、徒歩での外出はもとより、鉄道利用により市内のターミナル駅や市外への外出が手軽に

できます。

一方、本事業が対象とする路線バスは、鉄道駅などへのアクセスを担うとともに、鉄道路線の通じていない地域へのアクセスにも利用される交通手段であり、市内に網目のように広がるバス路線やバス停から徒歩圏内に居住している方も多く、高齢者が買い物や医療施設、一部の行政施設へ通う際には欠かせないものとなっています。

また、路線バスについては、ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接年に広がる路線網を形成しており、平成 26 年以降、路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設又は既存路線の見直しを検討する路線バス社会実験制度を設立し、運行本数の増加や系統新設を行ってきました。年齢階層別の代表交通手段分布率においても、高齢者については年代が上がるにつれてバスの分布率が高くなる傾向があります。

こうしたことを踏まえ、より社会活動や外出の支援の必要性が高い路線バスを引き続き本事業の対象交通機関とし、鉄道については、持続可能な制度構築の観点も踏まえ、今後の社会状況の変化や国・他都市の動向等を注視していくこととします。

なお、路線バスは鉄道駅周辺を始め、市内に網目の様に広がっていますが、最寄りのバス停までの距離が遠い、山坂が多くバス停まで行くのが困難といった方も一定数いるものと考えられます。そうした方の移動を支援する手段として、例えばバスとの選択制により他の交通機関の利用ができるようにするなどの手法について検討していきます。

(7) その他の施策

ICT 技術の導入により、正確な利用実態を把握した後、前述の(3)のとおり、フリーパスの利用回数上限や、利用者負担の増額についても検討する必要がありますが、利用者の負担が増すことにより外出を控え、結果的に高齢者の社会活動への参加が減衰してしまうことは望ましくありません。

そのため、高齢者の社会参加を促進するため、例えば外出先で本事業の利用者であることを提示した際の割引サービスの導入や、店舗等で使用できるポイントをバスに乗車する際に付与するサービスなど、高齢者の社会活動への参加促進につながるような施策を、高齢者や民間事業者との対話等を通じて検討していきます。

(参考資料)

1. 市民アンケート結果
2. 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり検討会議設置要綱
3. あり方検討会議摘録
4. 他都市調査結果
5. 令和元年度高齢者実態調査報告書（抜粋）

第2回川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討委員会議 摘録

日 時：令和2年8月19日（木）18：03～19：52

場 所：第3庁舎15階第1・2・3会議室

出席者：飯嶋委員、池田委員、石山委員、遠藤委員、佐藤委員、中村委員、八郷委員、福芝委員、
藤原委員、町田委員（50音順）

事務局：長寿社会部長（相澤）、高齢者在宅サービス課長（菅野）、高齢者在宅サービス課いきがい係
長（荒井）、高齢者在宅サービス課いきがい係職員（金澤、植田、岩本）

傍聴者：15名

1 開会

2 検討事項

（1）「川崎市高齢者外出支援乗車事業の今後のあり方検討について」

【主な発言】

■福祉政策及び交通政策における本事業の位置づけ等について

（行政説明と併せて、藤原委員、石山委員、中村委員から、それぞれの提供資料について説明。）

相澤部長： 三名の学識者の委員それぞれの専門の立場から、この事業の根幹となる部分について説明いただいたが、質問等あればお願いしたい。

町田委員： 資料3（藤原委員からの提供資料）の11ページの交流なき外出と外出なき交流の弊害について、男性は「非閉じこもり・孤立」の割合が高く、女性は「閉じこもり・非孤立」の割合が高いが、男女で違いが生じる理由はどのようなことが考えられるか。

藤原委員： 基本的には体力面である。移動の中心となる足腰の力は男性に比べて女性の方が華奢であり、女性の場合は、イラストのとおり自宅に訪問客が来たり、電話で連絡を取り合ったりと、交流は維持されやすいが、それに甘んじて外出頻度が減少すると足腰が弱ってしまう。一方で男性は、外に出掛けるものの、ほとんど人とのコンタクトは取らないなど、外出は当たり前のようにするため体は丈夫だが、一番重要なファクターは交流によって得られる「耳より情報」であり、社会参加や交流が少ない分、健康や安全情報などの情報が得にくいいため、健康を損ねてしまうのではないかと理解している。

藤原委員： 石山先生からの提供資料において、駅から1km未満の距離に居住している方は、在宅医療・サービスを利用しやすいとのことであったが、その理由はどのようなことが考えられるか。便利なところに居住していると在宅の必要が無いのではないかと考えてしまうが、その理由

石山委員： これはデータを分析しただけであるため、地域によって様々であろうと思うが、やはり1km未満というのは人口密集度が高く、在宅医療などの様々なサービスプロバイダ提供者も短時間で多くを効率的に訪問できるため、そこにサービスを密集しやすい状況が起きているのではないかと考えている。そういった意味で駅から1km以内の方が在宅復帰や看取りがしやすいという状況が全国的にあるのではないかとと思う。

■年齢要件のあり方について

福芝委員： 資料8を見ると、75歳以上が妥当という意見は少数派で私ぐらいかと思うが、資料1の6ページに、本事業の対象年齢を70歳以上としたことについて、「昭和48年の老人医療費支給制度にならったものと予想される」とあったが、とすると当時からはかなりの時間が経過しており、当時の70歳と今の70歳では体力的に相当差がある。スポーツ庁の調査でも20年前の65歳相当が現在の75歳というデータが出ていることなどから、75歳という提案をした。政令市では北九州市だけだが、そのほか、福島市や姫路市など、75歳以上に設定している都市もある。

菅野課長： 現在、本事業を何歳の方がどれだけ利用しているのかという実態が分からない状況にある。ＩＣ化等という話も出ており、石山委員の説明にもあったが、ＩＣ化等することで分析ができれば、もしかしたら社会参加名目でやっている事業が実態はそうではなかったということが分かるかもしれないし、何歳の方がどれぐらいの距離、頻度で乗っているかといった実態も見えてくると思っている。制度創設時は老人医療費の無料化が全国的に開始されたこともあり、それでおそらく70歳以上としている都市が多いものと推察しているが、このような年齢要件もＩＣ化等による分析ができると、より深く考えられると思っている。

■受益者負担及び三者負担のあり方について

八郷委員： 資料1の9ページで、川崎市は応益負担制を採用しているとあるが、フリーパス式は応能負担ではないか。決して応益負担だけではないということを認識してほしい。

菅野課長： フリーパスについては、所得に限らずひと月あたり1,000円という自己負担をいただいている。また、川崎市ではコイン式を併用しており、こちらは一回の乗車につき大人の普通乗車料金の半額を負担いただいております。所得を要件に反映させていないという意味で、応益負担という言い方をしている。

八郷委員： 資料1の12ページに出てくるが、フリーパス式とコイン式では、圧倒的にフリーパス式の方の利用が多いことを申し上げておく。

菅野課長： こちらも両方とも実態が見えていないため、詳細な分析ができていないが、コイン式については、数年に一度、利用実態調査を行っており、また、フリーパス式については、県バス協会側で調査が行われており、そのほか、高齢者のアンケート調査の結果などを分析すると、御指摘のとおり、フリーパス式の方が多く使われている実態があると考えている。月10回以上乗る方はフリーパスを購入するため、頻度という意味でもフリーパスの方が多く使われている実態にあらうかと考えている。

福芝委員： 資料1の19ページの三つ目の意見は私が書かせていただいたが、三疎みということで、いわゆる事業者と行政と利用者という考え方だと、他の世代が捨象されたような状態になってしまうため、先ほど地域交通の話があったが、バス事業を地域交通と考えると、高齢者のパスだけではなく、全世代が使う交通のあり方をどうするかという幅広い視点も必要になる。今回の検討会議の目的は、本事業のあり方の検討だが、もう少し地域交通全体を見た上で、市民全体でどういう風に行っているかという視点も必要だと考え記載した。

八郷委員： 19 ページの四つ目については、私が書いた意見だが、この会議の主たる目的を達成するためにも、要するに予算が実態と合っていないということで、まずはＩＣ化等により実態を把握した上で、三者負担はどうあるべきかを検討するのは、本来の健康福祉のあり方ではないかと思うため、よろしくお願ひしたい。

菅野課長： 本事業の本質的な部分は確かにあるかと思うが、本事業は、平成 16 年の制度見直し時から、コイン式は大人普通乗車料金の半額、フリーパス式はひと月あたり 1,000 円の御負担をいただくということで、市民の方々にも御理解をいただいております。その裏ではやはり行政、バス事業者が負担し合うことで持続できたものと考えている。あり方の検討にあたっては、極論この事業自体を廃止するというのも選択肢としてはあるかもしれないが、本市としては、そのような方向ではなく、社会参加という事業の目的に照らし合わせて持続可能な形に変えていきたいと考えている。そのためにはＩＣ化等による実態の把握や、あるいはバス事業だけでなく、様々な施策との連携なども現在派生して考えているところであり、八郷委員、福芝委員からもありましたとおり、本質的な部分を押さえながら、様々派生する部分についてもバランス良く考えていきたい。

遠藤委員： バス事業に限って、事業者負担といった考え方をするのではなく、むしろタクシーなど、様々な乗り物の利用というのがあると思う。特に高齢になるとバス停まで行くのも大変という方も多く、そのような場合には自宅の玄関まで着けてくれるなど、トータルの事業の中で考える必要がある。そういう絵を作らないと、三者負担をどうするかではなく、経済効果も必ずあるはずだから、そういう視点で考えていただければと思う。

菅野課長： 中村委員からも交通政策・計画と福祉政策の整理といったお話をいただいております。現在は、路線バスを対象に事業を実施しているが、遠藤委員が仰ったような他の交通施策について、福祉政策としてどのように取組んでいくかというのも大きな命題の一つだと考えており、今後、それらも含めて考えていきたい。

飯嶋委員： 川崎市で実施する事業というのは、地方の事業とは違うわけで、地方ではバス路線を廃止しているところなども多く、そのようなところと川崎市を同様に考えるのは難しいと思う。高齢者でも 10～15 分程度の歩行は問題無くできると思われ、仮にそれが難しい方に対する支援は、福祉でやればいいこと。この事業というのは八郷委員も仰っていたが、双方の平均乗車回数の認識にかなり大きな乖離があり、流れとしてはバス事業者にそれなりに配慮した予算を振分けなければならないわけで、そうなることと事業を継続するのにかなり財政上ひっ迫することが予想され、先ほど話のあったタクシーを事業の対象にしようとするとお金が足りなくなってしまう。三竊みの中でバス事業者を支援というのも変な話だが、実態に即した予算を付けるとなると、財政の問題が出てくるため、福祉でやることと、この事業でやることははっきり分けないと後で総花的になってしまう。

遠藤委員： 高齢者にどのような印象を持っているのか。宮前区の坂が多い地域などでは駅まで行けない人も多くいるわけで、私は高齢者の関係で長く色んなことをやっているが、少し違うのではないかと思う。福祉とそうでないものとを線引きするのではなく、包括的にやる方が持続可能である。要するに税金や経済をどう回していくかということ

であり、縦割りではなく横割りといった考え方の問題である。例えばスウェーデンでは、サムハルという障害者が働く場所があるが、それらは福祉ではなく労働施策としてやっている。考え方一つで、高齢者が元気になって、経済効果もあるわけだから、そこも踏まえて考えてはどうかと思う。

藤原委員： それぞれの委員の意見はごもっともだと思っており、例えば、高齢者像といっても、100 人高齢者がいると何らかのサポートが必要な方が 15～20%程度おり、残りの 8割の自立されている方に対して、どこまで乗車のサービスを提供するかを考えたときに、説明の中でも触れた多摩区で活動しているボランティアなんかも、足腰が丈夫であるため徒歩 15 分圏内で十分生活が可能だが、そういう方々が果たして 15 分圏内で満足するかどうかということだと思う。電車を出掛けたり、市街地に買い物に行ったりと、できるだけ生活圏を広く捉えるという意味では、8割の元気な方でも毎回バス代が掛かるとなると多少自粛してしまうわけで、要するにクリエイティブ、プロダクティブな積極的な外出を支援するという意味ではフリーパスという制度は非常に望ましいものだと思う。社会活動の機会があるのであればそれを継続するのが望ましく、一度止めてしまうと、いくら元気であっても新しく活動を始めたり、違う仲間と接することは余程の機会が無いと難しいため、現状の活動を維持するための施策と、何らかのサポートが必要な2割の方への支援のバランスをどう見ていくのかを考えていただくことが大事だと思う。

もう一点、市に伺いたかったことが、ＩＣカードを導入するにあたって、しばらく試用期間としてやってみて、利用実態を把握した後に料金設定やサービスを変えるということが言えるのか、変化ありということが前提で、データを見てからフィックスされるのか、そこを何も言わずにスタートしてしまうと、後で変更というのが行政としては厳しいと思うが、ＩＣカードの見通しについて教えてほしい。

菅野課長： 本事業に対する議論というのは、市民 150 万人の中で様々であろうかと思っており、それが集約された形で本日も御意見をいただいているものと思っている。冒頭で、福祉政策、特に健康づくり・介護予防における本事業の位置づけ、交通政策における本事業の位置づけをお示しさせていただいたが、外出支援とひと言で申し上げても、それがバスだけで良いのかという議論がある一方で、当然、予算上の制約等も出てくるものと思っている。一昔前の 70 歳と今の 70 歳とでは全然違うという話もごもっともだと思っており、最終的には本検討会議の方向性を秋頃までにまとめたいと考えている。ただし、年齢要件や利用者負担など、全てのことを秋頃までに決めるというのは難しいものと思っており、ＩＣ化等し、実態が分かってから考えるべきものも少なからずであろうかと思っている。第 1 回目の検討会議でも、まずはＩＣ化してからという意見をいただいたと認識しており、本日の検討会議で 3 名の学識者の委員から御説明いただいたのも、そういった目的であった。ＩＣ化等というのはこの場だけで決められる話ではなく、予算なども踏まえながら、年齢要件や利用者負担など、本事業の根幹に関わる部分というのは 2 ステップ目になろうかと思っている。ただし、何も決めずにこの検討会議を終えるわけにはいかないと思っているため、最終的に方向性という形でまとめたいと考えている。

藤原委員： しつこくて申し訳ないが、やはり利用状況などのデータをきちんと取らないと複利

的な効果があるのか、あるいは何歳ぐらいの方が利用しているかといった実態はわからず、それらを把握するためにＩＣカードを導入するということであれば、例えば、一旦は年齢要件や利用者負担はいじらずに導入し、一定期間使用した上で、利用状況によって条件を変えろといった流れはどうか。

菅野課長： 本日、様々な意見をいただいたため、第３回あり方検討会議までに行政内部で議論させていただきたい。

中村委員： 誰が対象という議論と、それをその人のどういう移動対象をとるという議論と、それをどこまで、どういう形で支援するかという議論の掛け算で予算は決まると思う。考え方の議論は必要であり、掛け算の部分に真の値が無いため、そこは藤原委員が言ったように試行錯誤的に修正していく必要があると思う。そのときに、次回一つの方向性で出すのか、あるいはいくつかの選択肢を出すのか、これらは少しリスクで様々な議論が発散するかもしれないが、委員の皆さんのこれまでの発言を聞いていると複数の考え方がある気がする。

バス事業というのは、ある意味独占的な空間でいろいろと行っているという公共性はあるが、基本的には民間事業である。大事なことは地域でバス事業がいろんな形である程度継続していくことであり、それは地域にとっても大切なことであるため、そこは意識しなければならない。だからといって、あまり甘やかしてもいけないため、やはり民間事業ということと、公共の施策ということの狭間でどう位置付けるかというところは表現も含めて丁寧に考えなければならない。それぞれがそれぞれの目標の中で、win-win になるような作り込みをしていかなければならないと思う。

八郷委員： バス事業者の立場で申し上げますと、12 ページにもあるが、乗合バスは事業であり、ほとんどが株式会社であるため収支の面になってしまいが、高齢者フリーパスについては、利用回数が 33 回になると半分以上がバス事業者の負担となり、これでよいのかということをお願いしており、このところをお願いしたいと思っている。

相澤部長： 様々な御意見をいただきありがとうございます。次回に向けて、皆様からいただいた意見を基に一定の方向性をお示しできればと思う。

■ ＩＣＴ技術の導入について

飯嶋委員： この表（ＩＣＴ化 媒体別メリット・デメリット）分かりづらい。これで理解するのは無理があると思う。読取り機がどれが必要でどれがいらないとか、いろんな自治体の例があるのにそれが反映されていないとか、自己満足的に作ったという風にしか思えない。

今バスに付いている読み取り機を使用せず、別に設置するという場合に、場所をどうするのか、費用をどうするのか、管理をどうするのか、金を出せば別だができる訳がないと思う。そうすると費用が掛かるとしても PASMO と Suica しか考えられないと思う。他にもハウスカードという可能性もあるかと思うが、それぞれのメリット・デメリットを表にして、○△×といった形で示してほしい。また、導入済みの都市では、どのような経過を辿って、どういう結果となったのかというようなことも調べてほしい。あと、仕様について、例えば、使用回数を制限できるかなども表に入れてほ

しい。更に言えば、事務局の方で、予算などの面からみて実現可能なものを提示してほしいと思う。

菅野課長： 私自身もこの表を理解するのに精一杯であり、おそらく同じような状況にあったかと思います。他都市の状況ですが、関東圏の Suica・PASMO、関西圏の ICOCA などのいわゆる IC カードが普及した際に合わせて IC 化した政令市が多いと聞いているため、おそらく交通系 IC カードはそのような理由で導入したのではないかと思っている。十分な調査ができていないため、次回までに追加調査したいと思う。また、御指摘のあった機能のメリット・デメリットだけではなく、回数制限などの機能や、予算的な規模などを考えた場合の○△×といった表現で次回またお示ししたいと思う。

飯嶋委員： 追加ですが、他都市では地下鉄があるところが多いが、川崎市は珍しく地下鉄を持たない都市である。そのため、他都市では、地下鉄も考慮して IC カードを作っているはずであり、川崎市とは状況が違うため、調査をするのであれば川崎市と似たようなところが良いと思う。

菅野課長： 他都市調査は、政令市というのがわかりやすいが、それだけではなく、例えば中核市など、もう少し広げて調査したいと思う。

中村委員： 今、市から話があったように、他都市では、交通系 IC カード普及のタイミングで IC 化したんだろうと思う。川崎市と似たところというのはあまりなくて、おそらく鉄道系があるかどうかということと、プロセスの中でどのタイミングかということを見ていただくのが良いと思う。先行例があるわけだから、この際きちんと調べてより上手にやるのが正しいと思う。この表（ICT 化 媒体別メリット・デメリット）に関しては同意見であり、例えば、あるところでは専用アプリが必要と書いてあって、一方では書いてないなど、項目がバラバラである。そのため、何が大変で何が良いかというのが見えづらく、理解が難しくなっている。費用を要するところがアプリ側なのか、機器側なのか、あるいは手続きなのか、そういった費用面も含めてとか、使う側の立場に立ったときの項目立ては少し違うと思うので、実際に使用する方の目線でも考えてほしい。

相澤部長： ありがとうございます。いただいた御意見を踏まえて、「ICT 化 媒体別メリット・デメリット」の資料については、視点を揃えた形で改めてお示ししたいと思う。

■他の外出支援施策について

飯嶋委員： 川崎市は多摩川に沿った特別な地形であり、背骨のように南武線が走っている。他都市でも JR は対象にしていなと思うが、川崎市では南武線の需要があるかもしれない。JR 東日本に打診することは可能か。

菅野課長： 確かに南武線が南北に通っており、他の路線は東京と横浜を結ぶような形で川崎市を通過するような形となっている。この場で判断するのは難しいが、他都市でも広島市なんかは JR を対象としているため、他都市調査を行う中で確認したいと思う。

福芝委員： 17 ページの各委員からの主な意見というところで、「福祉分野とまちづくり分野の政策連携が望ましい」と書かせていただいたが、まちづくり局の地域交通のあり方に関するガイドラインを見ると、将来に渡ってバス路線を維持していくためにはバス

の利用はもちろんのこと、路線バスをはじめとする身近な交通機関について、地域全体で考えることが重要であるなどと書かれており、地域交通全体の中でバス事業をどうで支援していくかといった視点で、オール川崎市で取り組んでいただくような形になると、議論が広範囲になって、全体を通した良い議論ができると思う。

町田委員： この事業の目的が非常に曖昧で、何を目標している事業かをもっと具体的にしてほしいと思う。「高齢者の社会活動への参加を促進し、もって高齢者の福祉の増進を図る」という表現だと、何を以て実績とするのかなど、目的をはっきりしないといういろいとブレてしまうと思う。また、IC 化にあたっては、藤原委員からも意見があった試行というところで、例えば、外出支援のメニューをいくつか用意して選択制にしたりすると、大体の傾向や予算面などが見えてくるかと思うので、紙ベースでも何らかの形の実績を取れると良いと思う。広島市のように、ある程度一律に上限を決めてしまうというのもありだと思う。

3 閉会

以上