

第4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

日 時 令和2年10月20日（火）午後6時半～
場 所 川崎市役所第3庁舎15階会議室

1 開会

2 検討事項

- （1）報告書案について
- （2）その他

3 閉会

（配布資料）

- ・資料1「報告書案」
- ・資料2「市民アンケート調査報告書」
- ・資料3「第3回あり方検討会議の書面開催に係る委員意見一覧」

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（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.....	2
1. 報告書作成の背景・目的.....	2
(1) 背景・目的	2
(2) 全市的な方向性	2
2. 報告書の位置付けと方向性	3
第2章 川崎市高齢者外出支援乗車事業について.....	4
1. 事業概要	4
(1) 事業目的・根拠規定等	4
(2) 事業内容	4
(3) 事業の経過等	4
2. 利用者・事業費等の状況	5
(1) 70歳以上人口の推移と将来推計	5
(2) 事業費の推移と見込み	5
(3) 地域公共交通を取り巻く状況	6
(4) 高齢者実態調査等から見える高齢者の状況	6
(5) 利用実態の把握状況	7
(6) 事業費の内訳	7
(7) 事業費の負担割合及び算出方法	8
第3章 課題と今後の方向性について	10
1. 本事業の課題	10
(1) 利用実態の透明性・客観性の確保	10
(2) 持続可能な制度構築	10
(3) 高齢者の外出支援の促進	10
2. 今後の方向性	11
(1) コイン式及びフリーパス式の併用について	11
(2) ICT技術の導入について	11
(3) 年齢要件について	11
(4) 三者の負担のあり方について	12
(5) 利用実績データの活用	12
(6) 他の交通機関への展開	12
(7) その他の施策	13
(参考資料)	15
1. 関係条例等	16
2. あり方検討会議摘録等	
3. 市民アンケート調査結果	
4. 令和元年度川崎市高齢者実態調査報告書（抜粋）	
5. 他都市調査結果	

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。

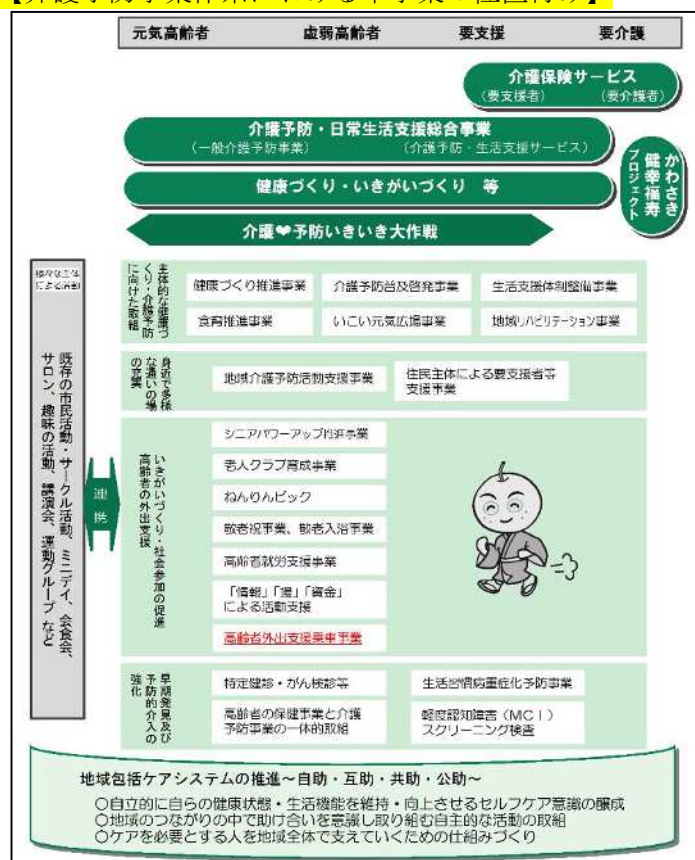
2. 報告書の位置付けと方向性

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。

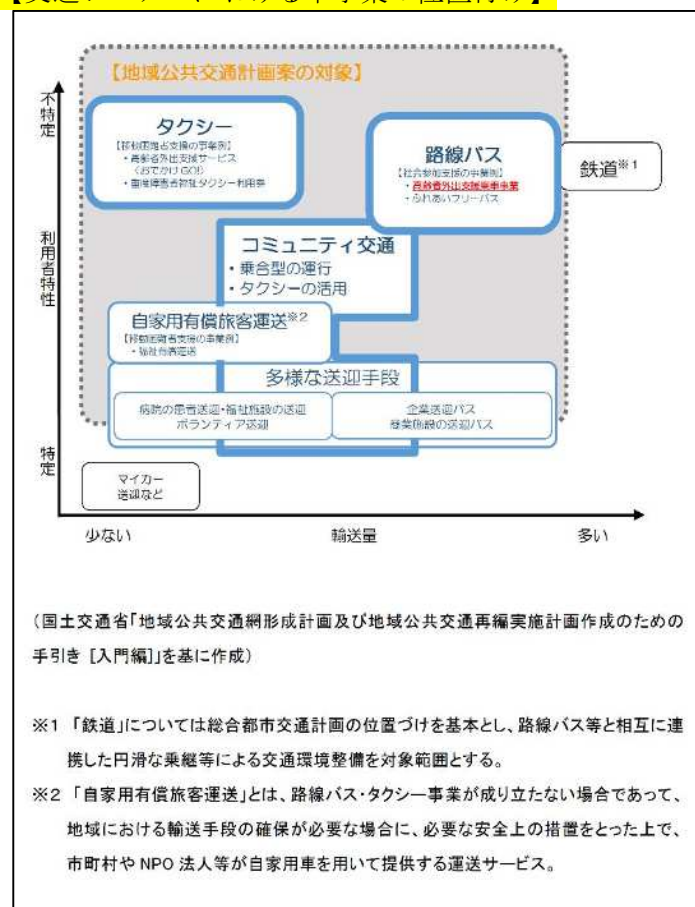
本事業の見直しにあたっては、第8期いきいき長寿プランの策定に合わせて進めており、あり方検討会議はいきいき長寿プランの策定会議に紐づく会議として位置付けています。また、検討内容については、川崎市介護保険条例に基づく附属機関でもある「川崎市介護保険運営協議会」に報告し、連携を図ることとしています。

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。

【介護予防事業体系における本事業の位置付け】



【交通システムにおける本事業の位置付け】



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概ね半額で乗車可能。	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。

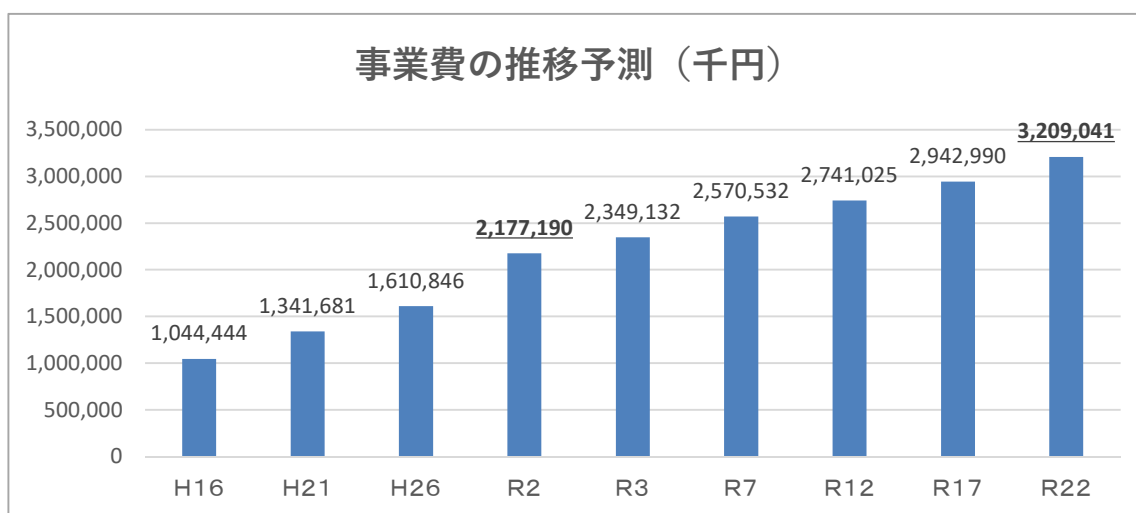
見直しの考え方としては、誰もが利用する公共交通機関であることから、所得に関わらず利用者から一定の負担をいただく応益負担制を採用し、乗車回数が少ない方に対しては、乗車の度に半額程度を利用者に負担してもらう「コイン式」と、ボランティア活動や日々の買い物、通院などで頻繁にバスを利用する方や、一度の外出で複数のバス路線を乗り継いでいくためバスの乗車回数が多くなってしまいう方に対しては、負担面を考慮し、ひと月あたり 1,000 円で何度でも乗車が可能な「フリーパス」を導入することとした経過があります。

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

年齢別の交通手段の変化

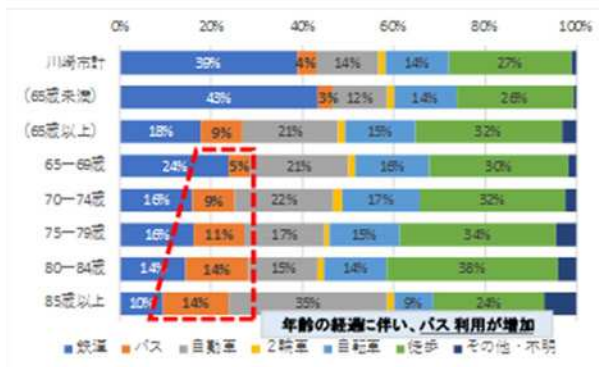


図 年齢別代表交通手段分担率
出典：第6回東京都市圏パネントリップ調査

路線バスの利用者数の推移

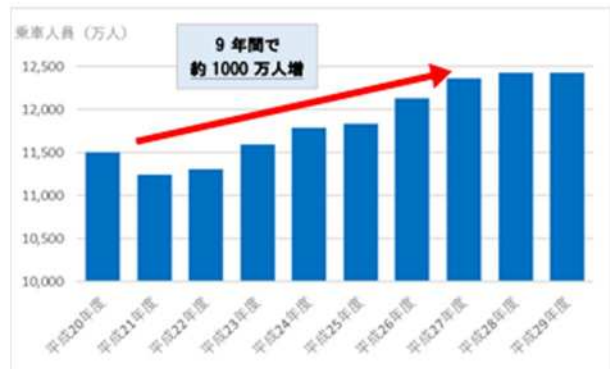


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移
出典：川崎市統計書 ※神奈川中央交通は除く

免許返納の増加

第二種大型自動車運転免許保有者数の減少

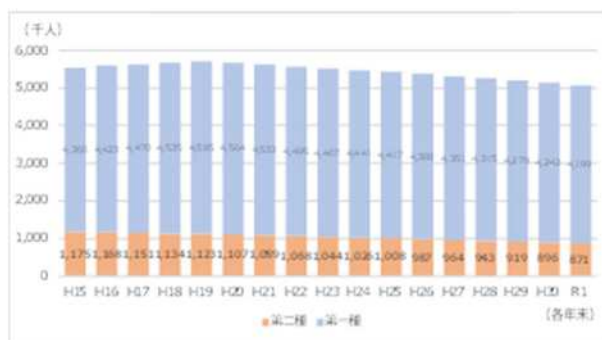


図 大型自動車運転免許保有者数の推移(全国)
出典：警察庁「運転免許統計」より作成

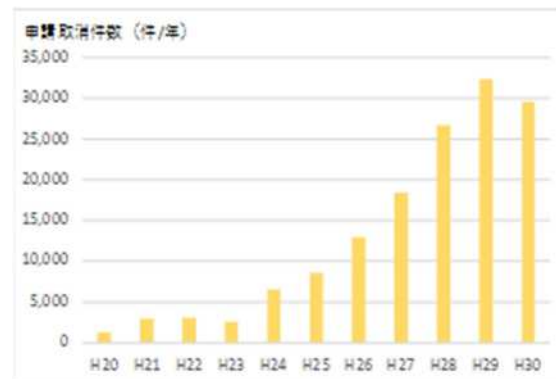


図 申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
出典：警察庁運転免許統計

(4) 高齢者実態調査等から見える高齢者の状況

○高齢者実態調査

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、直近で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。

○市民アンケート調査

本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に、市内在住の20歳以上の方10,000人に対してアンケート調査を実施しました。

(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%

(調査結果)

別添参考資料「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」参照

(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（前回は平成 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。

(現在のコイン式の平均利用率)

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**あります**。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り、また、**社会活動への参加は虚弱状態といわれる「フレイル」を予防あるいは抑制する上で重要な項目とされていることから**、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

市民アンケート調査の結果から、本事業は利用対象者本人だけではなく、その家族にも大きな影響・効果をもたらしていると考えられます。

また、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、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、今後のキャッシュレス決済の普及状況など、社会状況の変化等を注視しつつ、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。

なお、市民アンケート調査の結果によると、利用対象者ではない 70 歳未満の方について、本事業についての認知度が低い傾向が見られたことから、本事業の目的や利用によってもたらされる効果などについて、利用対象者だけでなく、他の世代からも理解されるよう、市民周知を併せて推進していきます。

(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を実施していますが、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、新たな生活様式に対応しながら、本事業をきっかけとした新たな社会参加のための手法を検討する必要もあります。

今後、本事業における ICT 技術の導入により把握した正確な利用実態を踏まえて、事業の持続可能性や利用者・行政・バス事業者それぞれの負担などを総合的に勘案し、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検討を進め、今後の ICT 技術の進展なども考慮しながら、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、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も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、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、行政及びバス事業者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していくとともに、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、市内各地や隣接都市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。

市民アンケート調査においても、本事業の効果として「市内の移動が便利で楽になった」や「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」などの割合が高く、市民の日常的な外出に役立っていることがわかりました。

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、高齢期の市民の日常的かつ身近な外出を支援するといった本事業の目的や持続可能な制度構築の観点も踏まえ、今回の検討では展開を見送ることとし、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る他の公共交通機関の利用や、地域ボランティアによる移送サービス、社会福祉施設の車両を活用したサービス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(4)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、今後の様々なサービスの多様化を見据えながら、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. 関係条例等
2. あり方検討会議摘録等
3. 市民アンケート調査結果
4. 令和元年度川崎市高齢者実態調査報告書（抜粋）
5. 他都市調査結果

1. 関係条例等

○川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例

(目的)

第1条 この条例は、高齢者外出支援乗車事業に関し必要な事項を定めることにより、高齢者の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とする。

(定義)

第2条 この条例において「高齢者外出支援乗車事業」とは、次に掲げる事業をいう。

(1) 川崎市高齢者フリーパス（以下「フリーパス」という。）の交付を受けた者が、規則で定める運送事業者（以下「運送事業者」という。）に当該フリーパスを提示することにより、運送事業者が運行する乗合自動車に乗車できるようにする事業

(2) 川崎市高齢者特別乗車証明書（以下「証明書」という。）の交付を受けた者が、運送事業者に当該証明書を提示し、かつ、規則で定める額を支払うことにより、運送事業者が運行する乗合自動車に乗車できるようにする事業

(事業の支援)

第3条 市は、高齢者外出支援乗車事業を行う団体として市長が指定するもの（1団体に限る。以下「指定団体」という。）に対し、高齢者外出支援乗車事業の実施に必要な支援を行うものとする。

(証明書の交付)

第4条 市長は、年齢70歳以上の者で住民基本台帳法（昭和42年法律第81号）の規定により本市の住民基本台帳に記録されているものに対し、証明書を交付するものとする。

(フリーパスの交付等)

第5条 第2条第1号に掲げる事業を行うため、指定団体は、フリーパスを交付しなければならない。

2 フリーパスの交付を受けることができる者は、証明書の交付を受けた者とする。

3 指定団体からフリーパスの交付を受けようとする者は、交付を受ける際、証明書を提示し、フリーパスの利用に要する費用として、規則で定めるフリーパスの通用期間に応じ、規則で定める額を負担するものとする。ただし、規則で定める者が交付を受けようとする場合にあっては、この限りでない。

(証明書及びフリーパスの通用区間)

第6条 証明書及びフリーパスの通用区間は、規則で定める。

(譲渡等の禁止等)

第7条 証明書の交付を受けた者は、証明書を他人に譲渡し、又は貸与してはならない。

2 市長は、前項の規定に違反した者、不正な手段により証明書の交付を受けた者又は証明書の利用について不正の行為をした者から証明書を返還させることができる。

3 フリーパスの交付を受けた者は、フリーパスを他人に譲渡し、若しくは貸与し、又は担保に

供してはならないものとする。

- 4 指定団体は、前項の規定に違反した者、不正な手段によりフリーパスの交付を受けた者又はフリーパスの利用について不正の行為をした者からフリーパスを返還させるものとする。

(補助)

第8条 第1条の目的を達成するため、市長は、指定団体に対し、高齢者外出支援乗車事業に必要な費用について、予算の範囲内で、補助金を交付することができる。

(報告及び検査)

第9条 指定団体は、毎年、前条の補助金の交付を受けた事業について、市長に実施状況を報告しなければならない。

- 2 市長は、必要があると認めるときは、その職員に前項の事業に係る指定団体の業務の状況を検査させることができる。

(委任)

第10条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成16年7月1日から施行する。ただし、第3条、第8条、第9条及び次項の規定は、同年4月1日から施行する。

(準備行為)

- 2 証明書の交付の手続その他のこの条例を施行するために必要な準備行為は、この条例の施行前においても行うことができる。

附 則 (平成24年3月19日条例第1号抄)

(施行期日)

- 1 この条例は、平成24年7月9日から施行する。

○川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例施行規則

(趣旨)

第1条 この規則は、川崎市高齢者外出支援乗車事業に関する条例(平成16年川崎市条例第10号。以下「条例」という。)の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

(フリーパスの記載事項)

第2条 条例第2条第1号に規定するフリーパス(以下「フリーパス」という。)には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) フリーパスを提示することにより、次条に定める運送事業者が運行する乗合自動車に乗車できる期間(以下「有効期間」という。)
- (2) フリーパスの交付を受ける者の氏名
- (3) 条例第3条に規定する指定団体(以下「指定団体」という。)の名称
(運送事業者)

第3条 条例第2条第1号に規定する規則で定める運送事業者は、次に掲げる運送事業者(以下「民間運送事業者」という。)及び川崎市交通局とする。

- (1) 小田急バス株式会社
- (2) 神奈川中央交通株式会社
- (3) 川崎鶴見臨港バス株式会社
- (4) 京浜急行バス株式会社
- (5) 東急バス株式会社
(証明書の様式)

第4条 条例第2条第2号に規定する証明書(以下「証明書」という。)は、別記様式によるものとする。

(証明書により乗車する場合の支払額)

第5条 条例第2条第2号に規定する規則で定める額は、1乗車につき、大人(12歳以上の者をいう。)の普通乗車料金の半額(その額に1円未満(現金で支払う場合にあっては、10円未満)の端数があるときは、これを切り上げるものとする。)とする。

(フリーパスの通用期間及び負担額)

第6条 条例第5条第3項に規定する規則で定めるフリーパスの通用期間は、次の表の左欄に掲げるとおりとし、同項の規則で定める額は、同表の左欄に掲げる区分に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げる額とする。

1月	1,000円
3月	3,000円
6月	6,000円
12月	12,000円

(フリーパスの交付に関する特例適用者)

第7条 条例第5条第3項ただし書に規定する規則で定める者は、次の各号のいずれかに該当す

るものとする。

- (1) 身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項の規定により、身体障害者手帳の交付を受けている者
- (2) 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（昭和25年法律第123号）第45条第2項の規定により、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者
- (3) 児童福祉法（昭和22年法律第164号）第12条第1項に規定する児童相談所又は知的障害者福祉法（昭和35年法律第37号）第9条第6項に規定する知的障害者更生相談所の判定により知的障害者とされた者
- (4) 児童扶養手当法（昭和36年法律第238号）第4条第1項の規定により、児童扶養手当の支給を受けている者
- (5) 戦傷病者特別援護法（昭和38年法律第168号）第4条第1項又は第2項の規定により、戦傷病者手帳の交付を受けている者
- (6) 公害健康被害の補償等に関する法律（昭和48年法律第111号）第4条第4項の規定により同項に規定する公害医療手帳の交付を受けている者及び川崎市公害健康被害補償条例施行規則（昭和49年川崎市規則第107号）第6条の規定により同条に規定する公害医療手帳の交付を受けている者
- (7) 原子爆弾被爆者に対する援護に関する法律（平成6年法律第117号）第2条第3項の規定により、被爆者健康手帳の交付を受けている者
- (8) 前各号に掲げる者のほか、市長が別に定める者
(証明書及びフリーパスの通用区間)

第8条 証明書及びフリーパスの通用区間は、川崎市交通局が運行する乗合自動車の運行系統及び民間運送事業者が運行する乗合自動車の本市の区域に係る運行系統の全区間とする。ただし、深夜に係る運行系統及び民間運送事業者に係る次に掲げる運行系統を除く。

- (1) 専ら空港を利用する乗合旅客を運送することを目的として設けられた運行系統
- (2) 専ら高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道又は道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路を通行する乗合自動車により乗合旅客を運送することを目的として設けられた運行系統
- (3) 季節的に又は臨時に設けられた運行系統
- (4) 前3号に掲げるもののほか、市長が別に定める運行系統

2 民間運送事業者が運行する乗合自動車に乗車する場合にあっては、乗車する停留所及び降車する停留所のいずれもが本市の区域外の位置にあるときは、前項の規定にかかわらず、通用しないものとする。

(フリーパスの再交付)

第9条 フリーパスの交付を受けた者は、フリーパスを亡失し、滅失し、汚損し、又は破損したときは、指定団体にフリーパスの再交付を申し込むことにより、フリーパスの再交付を受けることができるものとする。この場合において、フリーパスを汚損し、又は破損したことによりフリーパスの再交付を受けようとする者は、再交付を申し込む際に、汚損し、又は破損したフ

リーパスを指定団体に返還しなければならないものとする。

- 2 前項の規定にかかわらず、フリーパスを亡失し、又は滅失したことによりフリーパスの再交付を受けた者は、当該再交付を受けたフリーパスを再度亡失し、又は滅失したときは、フリーパスの再交付を受けることができないものとする。

(証明書の再交付)

第10条 証明書の交付を受けた者は、証明書を亡失し、滅失し、汚損し、又は破損したときは、市長に証明書の再交付を申請することにより、証明書の再交付を受けることができる。この場合において、証明書を汚損し、又は破損したことにより証明書の再交付を受けようとする者は、再交付を申請する際に、汚損し、又は破損した証明書を市長に返還しなければならない。

(負担額等の払戻し)

第11条 指定団体は、フリーパスの交付を受けた者（条例第7条第4項の規定によりフリーパスを返還させられた者、第7条各号のいずれかに該当する者及びフリーパスを亡失し、又は滅失したことにより再交付を受けた者を除く。）から、フリーパスの返還があったときは、次に掲げる金額を払い戻さなければならないものとする。この場合において、指定団体は、相当額の手数料を徴収することができるものとする。

(1) 有効期間前のフリーパスにあつては、その負担した額

(2) 有効期間内のフリーパスにあつては、フリーパスの返還があった日の翌日から起算して有効期間の満了の日までの月数（1月未満の端数があるときは、これを切り捨てるものとする。）に、1,000円を乗じて得た額

(証明書の返還)

第12条 証明書の交付を受けた者は、次の各号のいずれかに該当することとなった場合は、速やかに市長に証明書（第3号の場合にあつては、発見し、又は回復した証明書）を返還しなければならない。

(1) 条例第4条の規定により証明書を交付される者に該当しなくなったとき。

(2) 証明書の通用期限が経過したとき。

(3) 証明書を亡失したことにより証明書の再交付を受けた後において、亡失した証明書を発見し、又は回復したとき。

(委任)

第13条 この規則の施行に関し必要な事項は、健康福祉局長が定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規則は、平成16年7月1日から施行する。

(川崎市敬老特別乗車証交付規則の廃止)

- 2 川崎市敬老特別乗車証交付規則（昭和49年川崎市規則第79号）は、廃止する。

附 則（平成17年3月31日規則第45号）

この規則は、平成17年4月1日から施行する。

附 則（平成18年3月16日規則第11号）

この規則は、平成18年4月1日から施行する。

附 則（平成19年3月30日規則第37号）

この規則は、平成19年7月1日から施行する。ただし、第7条第5号の改正規定は、公布の日から施行する。

附 則（平成20年1月31日規則第3号）

この規則は、平成20年4月1日から施行する。

附 則（平成20年12月12日規則第118号）

この規則は、平成20年12月15日から施行する。

附 則（平成22年3月31日規則第46号）

（施行期日）

- 1 この規則は、平成22年4月1日から施行する。

（経過措置）

- 2 この規則の施行の日前に交付された改正前の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書は、その川崎市高齢者特別乗車証明書に記載された通用期限が満了するまでの間、改正後の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書とみなす。
- 3 改正前の規則の規定により調製した帳票で現に残存するものについては、当分の間、必要な箇所を訂正した上、引き続きこれを使用することができる。

附 則（平成24年3月30日規則第26号）

この規則は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成24年9月7日規則第75号抄）

（施行期日）

- 1 この規則は、平成24年10月1日から施行する。

附 則（平成26年3月31日規則第35号）

（施行期日）

- 1 この規則は、平成26年4月1日から施行する。

（経過措置）

- 2 この規則の施行の日前に交付された改正前の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書は、その川崎市高齢者特別乗車証明書に記載された通用期限が満了するまでの間、改正後の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書とみなす。
- 3 改正前の規則の規定により調製した帳票で現に残存するものについては、当分の間、必要な箇所を訂正した上、引き続きこれを使用することができる。

附 則（平成30年3月30日規則第23号）

（施行期日）

- 1 この規則は、平成30年4月1日から施行する。

（経過措置）

- 2 この規則の施行の日前に交付された改正前の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書は、その川崎市高齢者特別乗車証明書に記載された通用期限が満了するまでの間、改

正後の規則別記様式の規定による川崎市高齢者特別乗車証明書とみなす。

- 3 改正前の規則の規定により調製した帳票で現に残存するものについては、当分の間、必要な箇所を訂正した上、引き続きこれを使用することができる。

別記様式

No.	川 崎 市 高 齢 者 特 別 乗 車 証 明 書		
川崎市営、小田急、神奈中、臨港、京浜急行、東急 高齢者外出支援乗車事業の対象となるバス路線を大人の普通乗 車料金の半額（ＩＣカードで支払う場合は１円未満を、現金で支 払う場合は１０円未満を切り上げる。）で利用可能			
通 用 期 限	年	月	日
	様		
川 崎 市 長 印			

○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

(趣旨)

第1条 川崎市高齢者外出支援乗車事業が時代に即した持続可能な制度となるよう、今後のあり方を検討するにあたり、専門的な見地等、様々な角度から幅広く意見を求めることを目的として、川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次に掲げる事項について検討を行い、その結果について報告書にまとめるものとする。

(1) 川崎市高齢者外出支援乗車事業の今後のあり方に関すること

(2) その他健康福祉局長が必要と定める事項

(委員構成)

第3条 検討会議の委員は、次に掲げる者に就任を依頼し、別表第1に掲げる者をもって構成する。

(1) 学識経験者

(2) 交通事業者

(3) 福祉関係者

(4) 市民代表

(5) その他健康福祉局長が必要と認める者

(開催期間)

第4条 検討会議の開催期間は、令和3年3月31日までの期間とし、必要に応じて開催することとする。

(会議の傍聴)

第5条 検討会議の傍聴を希望する者が定員を超えるときは、抽選によるものとする。

2 会議を傍聴する者（以下「傍聴者」という。）は、会場の指定された場所に着席しなければならない。

3 傍聴者は、会場において、写真撮影、録画、録音等を行ってはならない。ただし、委員全員が許可した場合は、この限りでない。

4 危険物を持っている者、酒気を帯びている者その他会議の運営に支障があると認める者は、会場に立ち入ってはならない。

(事務局)

第6条 検討会議の事務局は、健康福祉局長寿社会部高齢者在宅サービス課に置き、健康福祉局長寿社会部長が会の進行をつかさどる。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営その他に必要な事項は、健康福祉局長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和2年5月29日から施行する。

(この要綱の失効)

2 この要綱は、令和3年3月31日限り、その効力を失う。

附 則

この要綱は、令和2年6月19日から施行する。

別表第1（第3条関係）

		所 属 等	氏 名
1	学識経験者	横浜国立大学副学長 (同大学大学院都市イノベーション研究院教授)	中村 文彦
2		東京都健康長寿医療センター研究所研究部長 (社会参加と地域保健研究チームリーダー)	藤原 佳典
3		国際医療福祉大学大学院医療福祉経営専攻教授	石山 麗子
4	交通事業者	神奈川県バス協会理事長	八郷 大文
5	福祉関係者	川崎市社会福祉協議会事務局長	福芝 康祐
6		川崎市老人クラブ連合会理事長	佐藤 例藏
7	市民代表	介護保険運営協議会市民委員	遠藤 正巳
8		市民公募委員	池田 泰則
9		市民公募委員	飯嶋 正士
10		市民公募委員	町田 真由美

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

報告書

v03

2020 年 10 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
2. 回答者の交通等環境	16
1) 交通系 IC カード利用状況	16
2) スマートフォン利用状況	18
3) 最寄りのバス停までの所要時間	20
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間	22
5) 運転免許の保有状況（70 歳以上のみ）	24
6) 移動手段の確保状況（70 歳以上のみ）	25
3. 外出の状況	27
1) 外出の頻度	27
2) 外出理由	29
3) 外出上の主な問題点（70 歳以上のみ）	31
4. 事業サービスの認知と利用の状況	32
1) 乗車証・フリーパス等の認知状況（70 歳未満のみ）	32
2) 乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	33
①乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	33
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）	34
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）	35
3) あると良い外出促進策（70 歳以上のみ）	36
5. 事業の影響	38
1) 乗車証・フリーパス等利用による影響【本人】	38
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）	38
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）	39
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）	41

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）	42
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）	43
2）乗車証・フリーパス等利用による影響【家族】	44
①家族の乗車証・フリーパス等の利用状況（70歳未満のみ）	44
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）	44
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）	45
3）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）	46
6．事業のあり方に関する意向.....	47
1）対象年齢について	47
＜その理由＞	49
2）あると良いICカードの付帯機能.....	50
3）利用者負担について	52
＜その理由＞	54
4）自由意見	55

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

調査項目	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値を設定した上で、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「S A」「MA」「NA」「F A」は以下を指す。
S A：単一回答（ひとつに○）
MA：複数回答（いくつでも○）
NA：数値回答
F A：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

1．現況

1) ICT 利用状況

【交通系 IC カード利用状況】

⇒調査結果 P.16-17

- ・ 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】

⇒調査結果 P.18-19

- ・ 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】

⇒調査結果 P.20-21

- ・ 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】

⇒調査結果 P.22-23

- ・ 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）

⇒調査結果 P.24

・ 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
- ・ フリーパス利用者で免許保有率が低い

→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）

⇒調査結果 P.25-26

・ 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】

⇒調査結果 P.27-28

・ 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】

⇒調査結果 P.29-30

・ 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）

⇒調査結果 P.31

- | |
|---|
| <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）

⇒調査結果 P.32

- | |
|--|
| <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）

⇒調査結果 P.33

- | |
|---|
| <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は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）

⇒調査結果 P.34

- | |
|--|
| <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） ⇒調査結果 P.35

・「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）

⇒調査結果 P.36-37

・「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
- ・フリーパス利用者と免許保有率が低い
- ・フリーパス利用者と、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. 事業の影響

【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）⇒調査結果 P.38-43

- ・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）⇒調査結果 P.44-45

- ・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）⇒調査結果 P.46

- ・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】

⇒調査結果 P.47-49

・ 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
- ・ 理由としては、「現行のまま」では「身体的衰えや収入減を考えると丁度良い」「65 歳開始では事業費がかさむ、75 歳では利用頻度が少なくなり事業効果が薄い」等の意見、「年齢を引き下げる」では「65 歳で定年退職する人が多いので」「年金受給とタイミングを合わせるべき」「運転免許返納の促進」等の意見、「年齢を引き上げる」では「平均寿命が延びたため」「高齢者が増えているため（財政負担増）」「後期高齢者が 75 歳以上であるため」等の意見がみられた。

→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】

⇒調査結果 P.50-51

・ 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】

⇒調査結果 P.52-54

・ 全体としては「現行のまま」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「現行のまま」の割合が 3 割半ばで最も高いが、20～40 代前半では、「現行のまま」と「負担増」と「上限回数設置」が拮抗
- ・ 40 代後半から「現行のまま」の割合が増加し「負担増」と「上限回数設置」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「現行のまま」の割合が高いが、他の区は同様
- ・ 理由としては、「現行のまま」では「利用者負担が増すことで外出が減ってはならない」「現制度に満足している」「正確な利用実態を把握してから判断すべき」等の意見、「負担減」では「更に高齢者の外出機会を増やすため」「東京や横浜と同水準とするため」等の意見、「負担増」では「若い世代への負担を少なくするため」「事業を存続させるため」等の意見、「上限回数設置」では「公平性の担保(使う人と使わない人の差を縮めるため)」「回数が明確な方が、予定を立て、無駄な乗車をしなくなると思うから」等の意見がみられた。

→「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		66.0 (71.3)		57.4 (57.7)
	年齢引き下げ		4.6 (5.0)		21.9 (22.1)
	年齢引き上げ		17.6 (19.0)		14.9 (15.0)
ICカードへの付帯機能	割引機能		44.9 (56.8)		51.9 (53.6)
	電子マネー機能		21.0 (26.6)		48.3 (50.0)
	ポイント機能		26.0 (32.9)		44.3 (45.8)
利用者負担	現行維持		47.8 (53.8)		31.6 (32.1)
	負担減		10.3 (11.6)		8.5 (8.6)
	負担増		7.8 (8.7)		20.4 (20.8)
	回数上限設定		15.0 (16.9)		26.2 (26.6)

※ () 内の数値は不明を含まない構成比

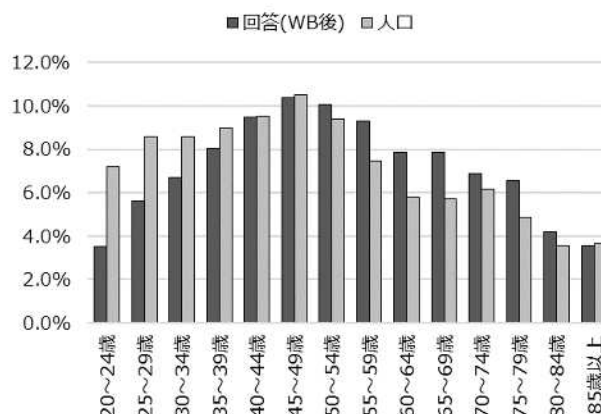
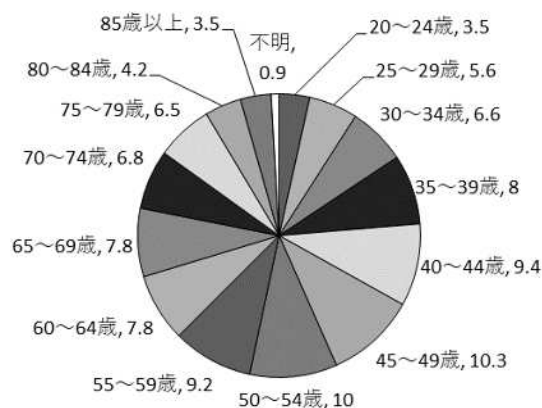
Ⅲ. 調査結果

1. 回答者の属性

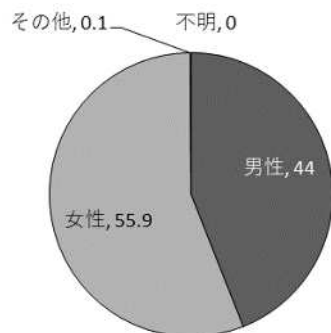
①年齢

＜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。



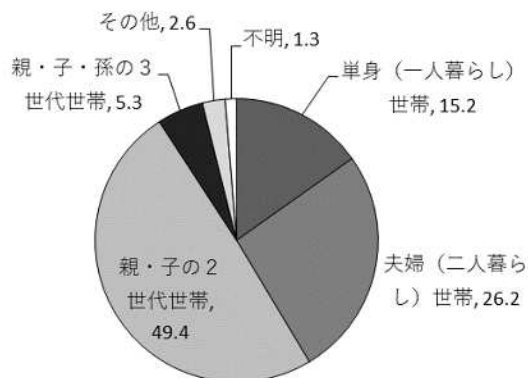
②性別



③居住地域



④世帯構成

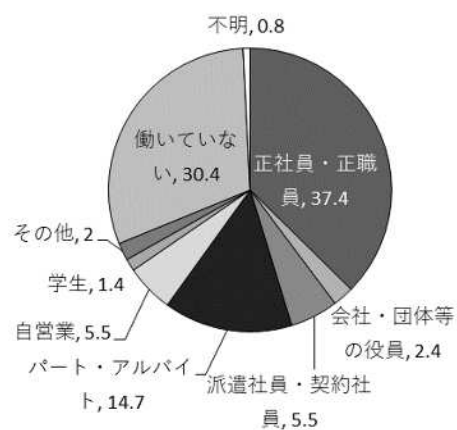


※その他の内訳（）内の数字は同様意見件数

- ・ 兄弟、親戚同士世帯（38）
- ・ 施設入居（11）
- ・ 同棲（7）
- ・ 友人知人同士世帯（4）
- ・ 4世代世帯（3）
- ・ 2世帯3人
- ・ 3階建で二世帯住宅で1人暮らし
- ・ 夫婦、里子
- ・ 他の家の一人暮らし
- ・ 夫婦、友達シェア
- ・ 単身世帯の二世帯（シェア）
- ・ 入所
- ・ ほかに、世帯構成情報無し（家族4人、実家暮らし、寮暮らしなど）（8）

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。

⑤就業状況



※その他の内訳 ()内の数字は同様意見件数

- ・ 芸術家（作曲家、舞踊家、音楽家など）（2）
- ・ 専従者（2）
- ・ 投資家（2）
- ・ 会計年度任用職員
- ・ 会社の外部顧問
- ・ 無期雇用
- ・ 継続雇用
- ・ ほか、業種・職種記載等で就業形態不明（小売業、清掃業、介護職、など）（19）

2. 回答者の交通等環境

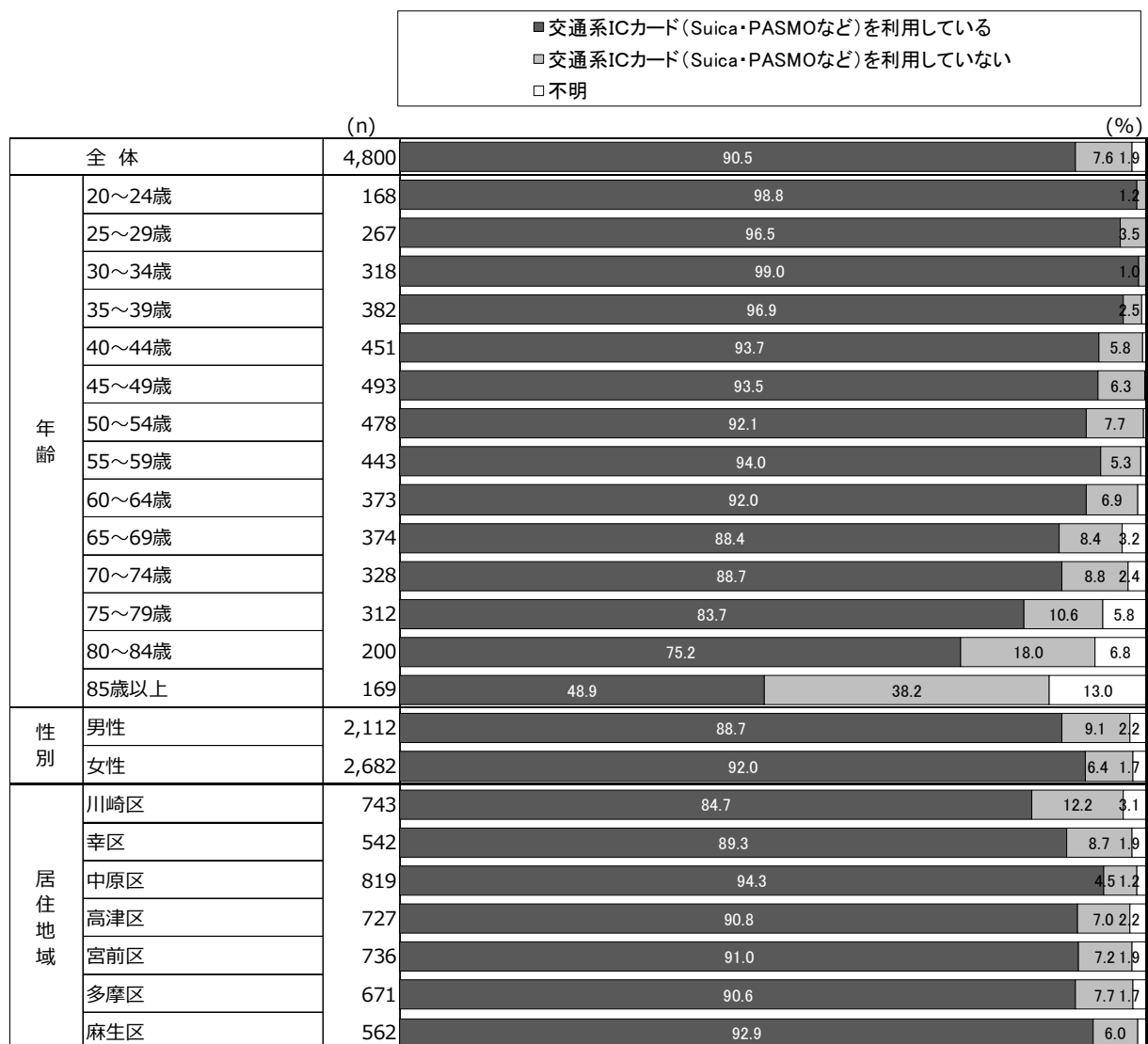
1) 交通系 IC カード利用状況

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

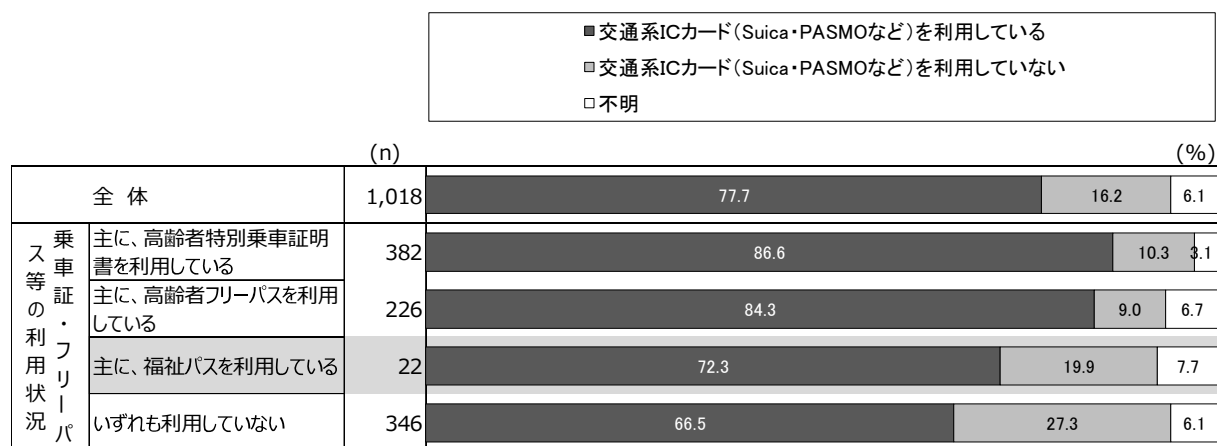
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 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

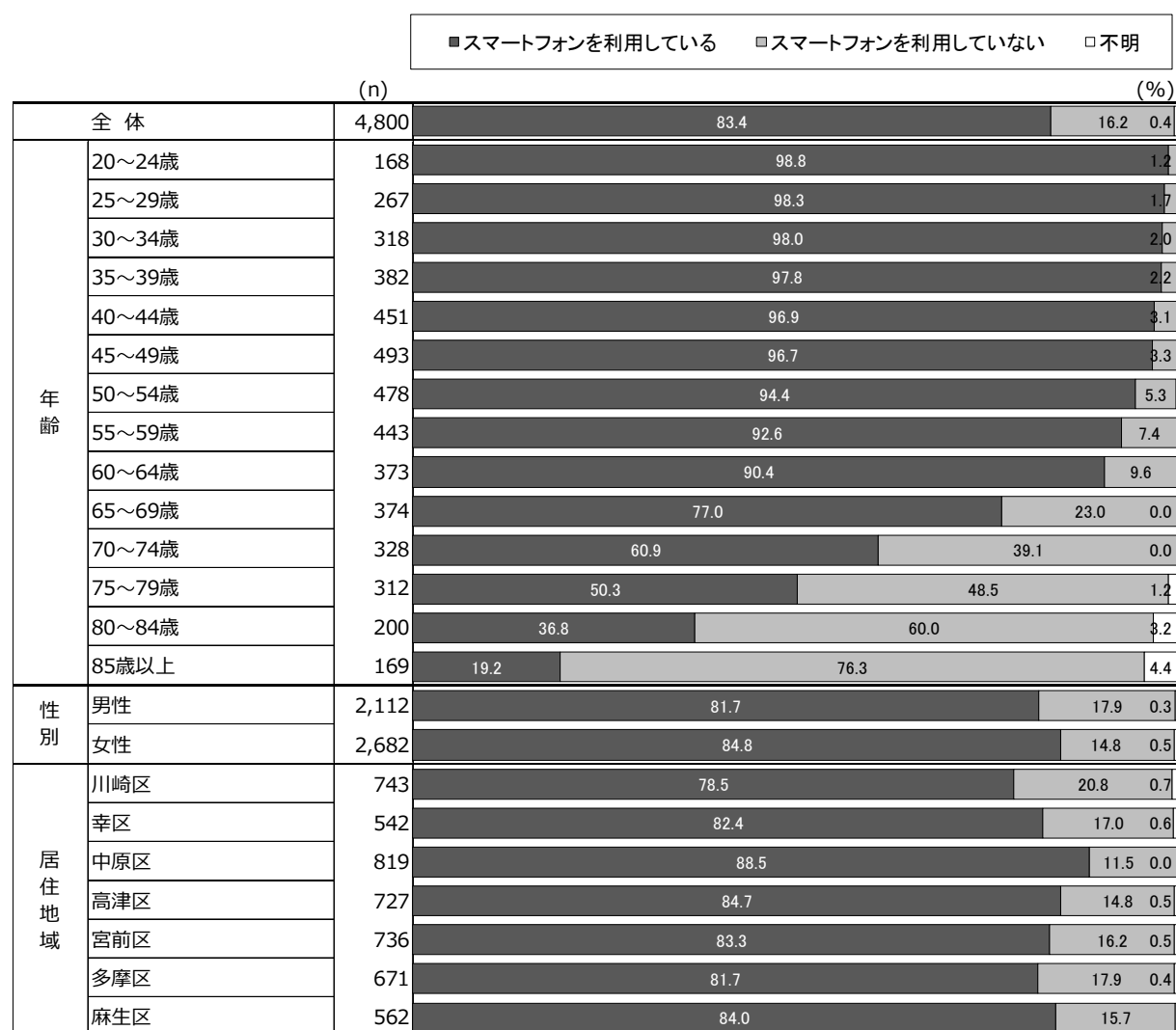
2) スマートフォン利用状況

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。

		■ スマートフォンを利用している ■ スマートフォンを利用していない □ 不明		
		(n)	(%)	
乗車証・フリーパス等の利用状況	全 体	1,018	45.9	52.4 1.7
	主に、高齢者特別乗車証明書を利用している	382	50.0	47.9 2.2
	主に、高齢者フリーパスを利用している	226	46.4	51.9 1.7
	主に、福祉パスを利用している	22	34.1	65.9 0.0
	いずれも利用していない	346	44.7	54.3 1.0

※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

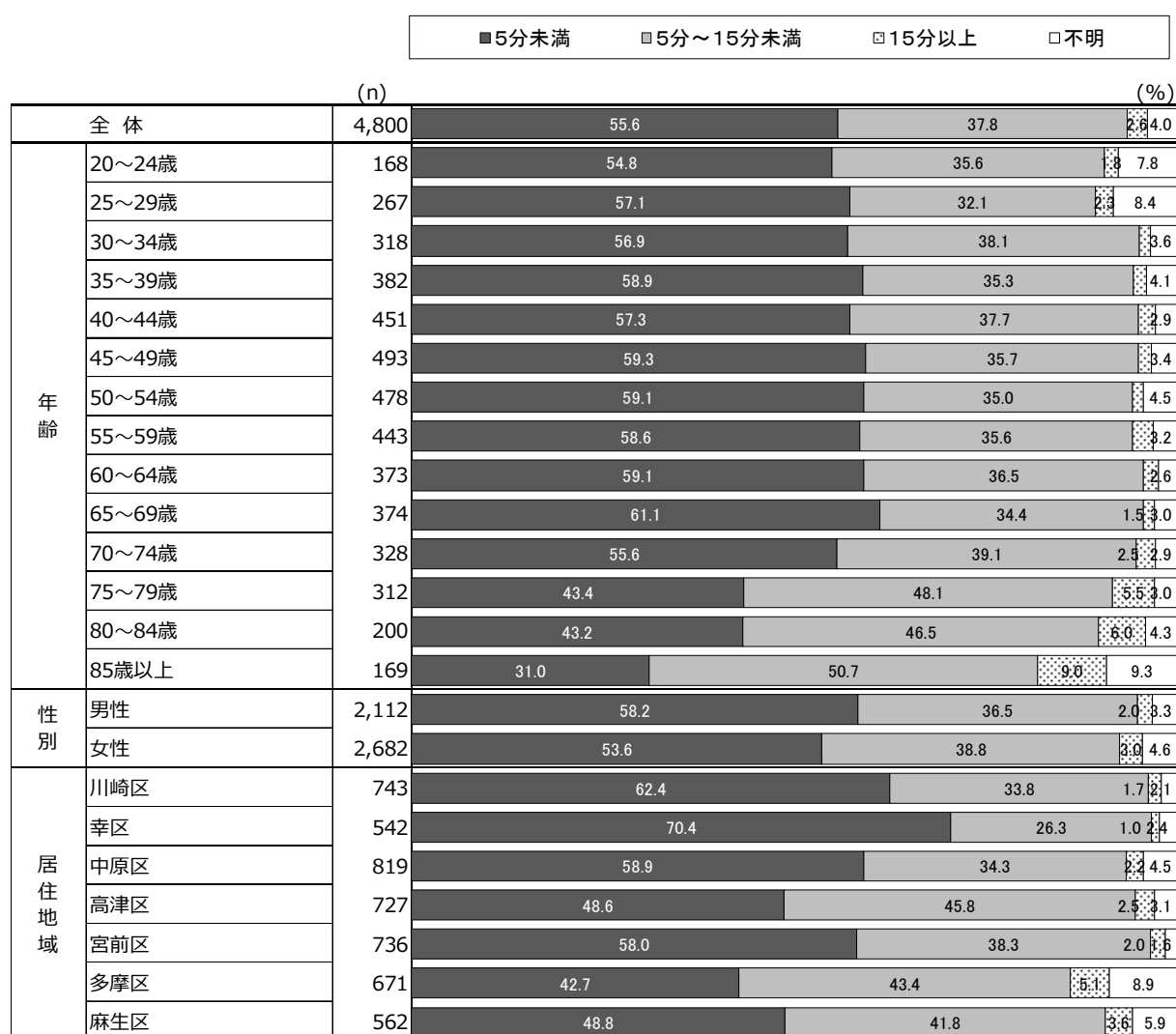
3) 最寄りのバス停までの所要時間

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

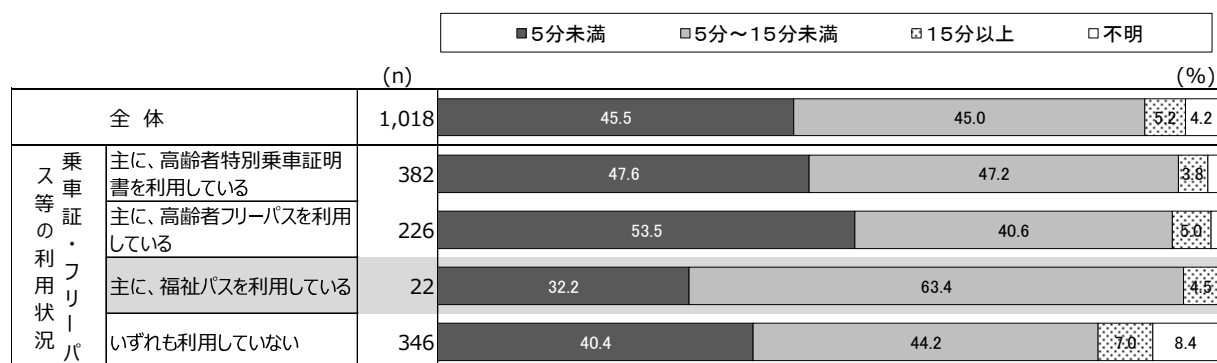
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 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

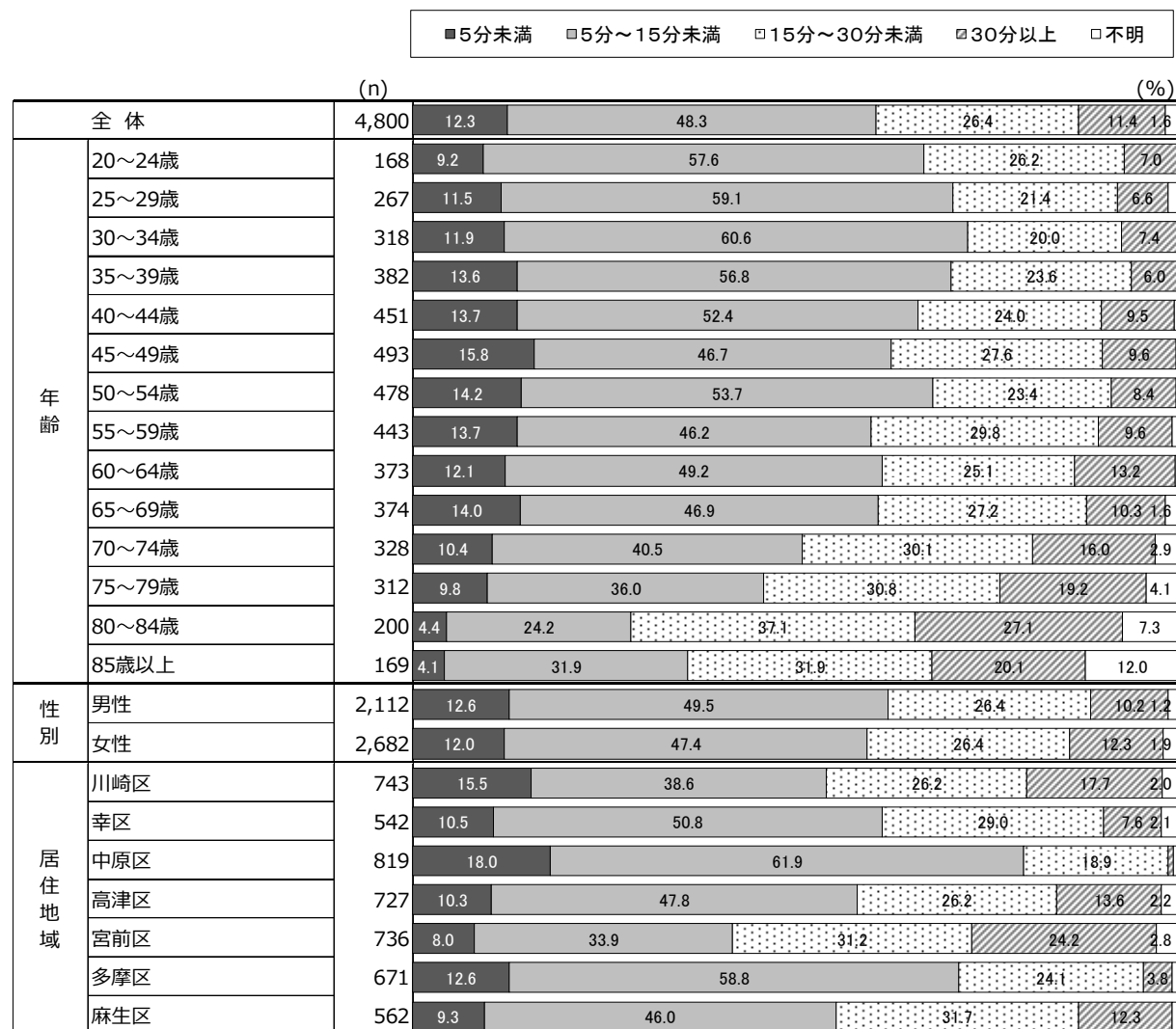
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間

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

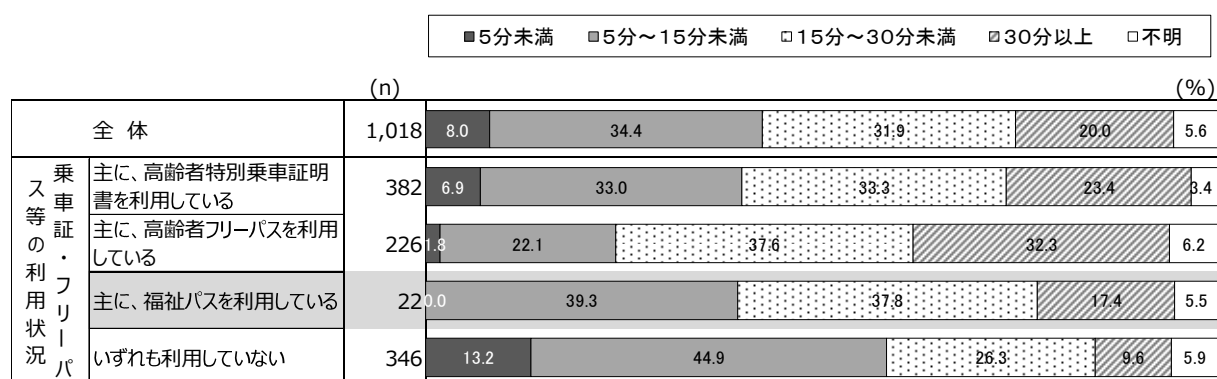
■ 全体・年齢・性別・居住地域別

- ・ 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

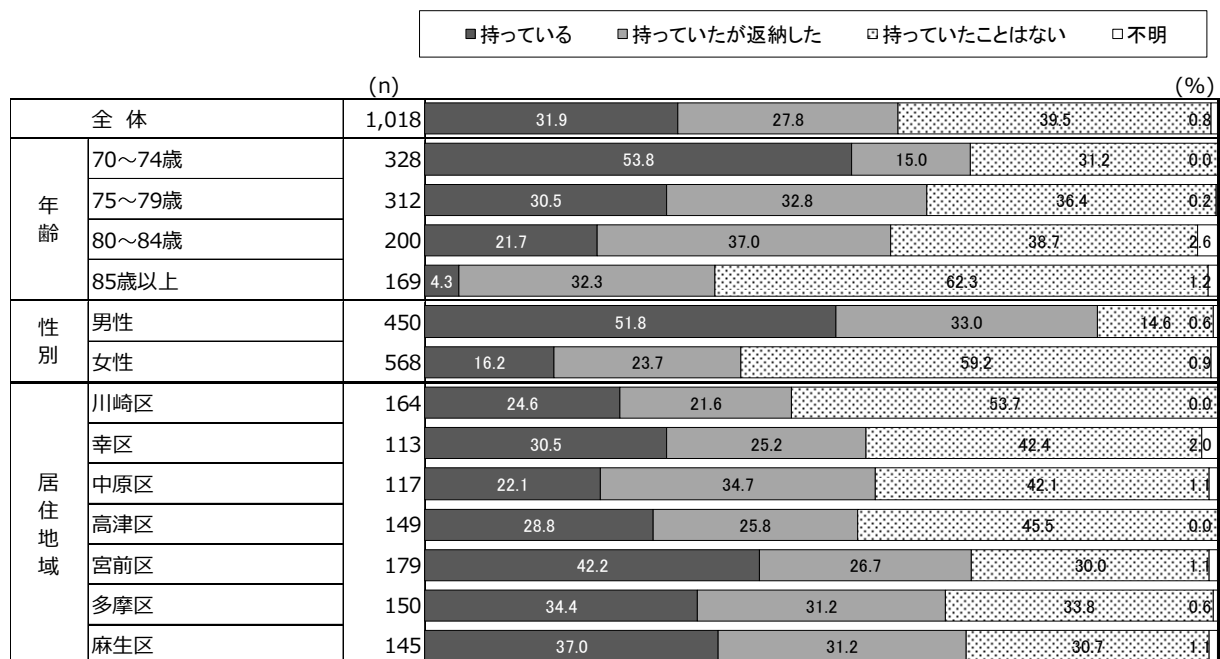
5) 運転免許の保有状況(70歳以上のみ)

(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

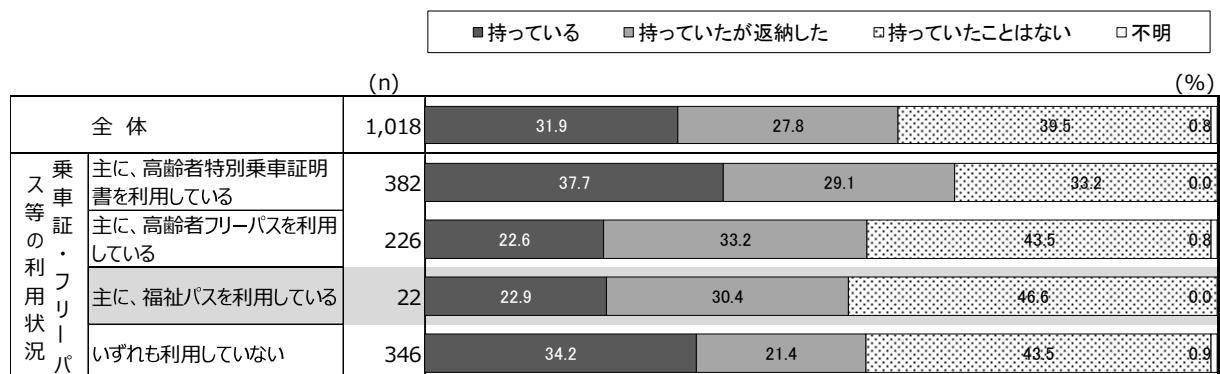
■ 全体、年齢・性別・居住地域別(70歳以上のみ)

- ・ 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。



※「主に福祉バスを利用している」はnが小さいため参考値

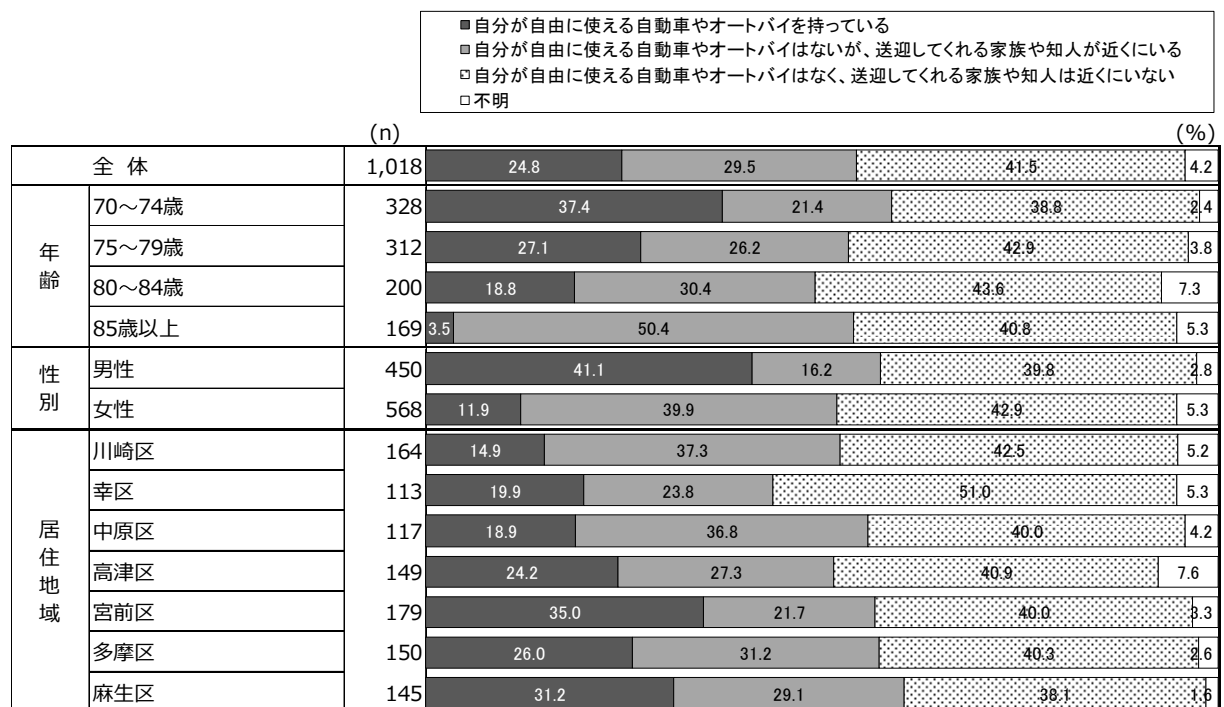
6) 移動手段の確保状況 (70 歳以上のみ)

(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

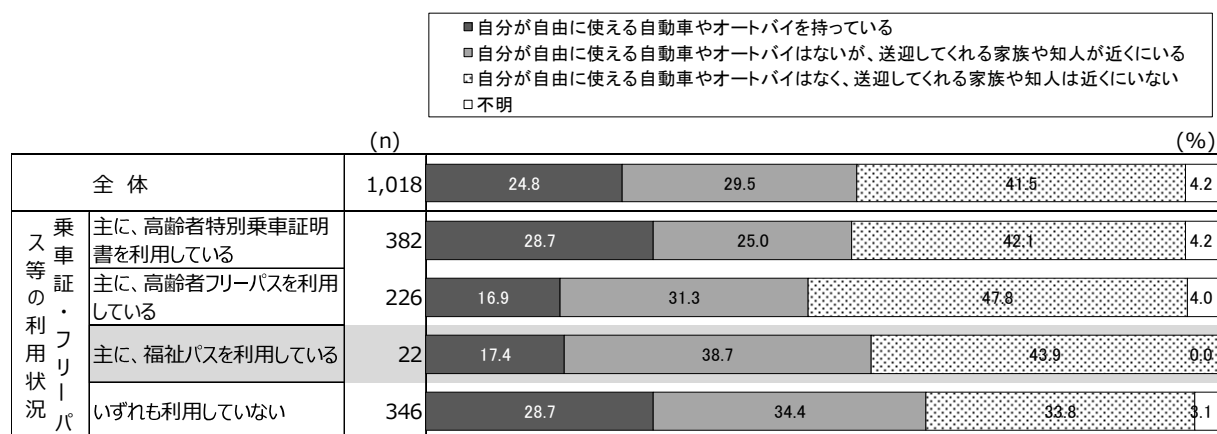
■ 全体、年齢・性別・居住地域別 (70 歳以上のみ)

- ・ 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、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

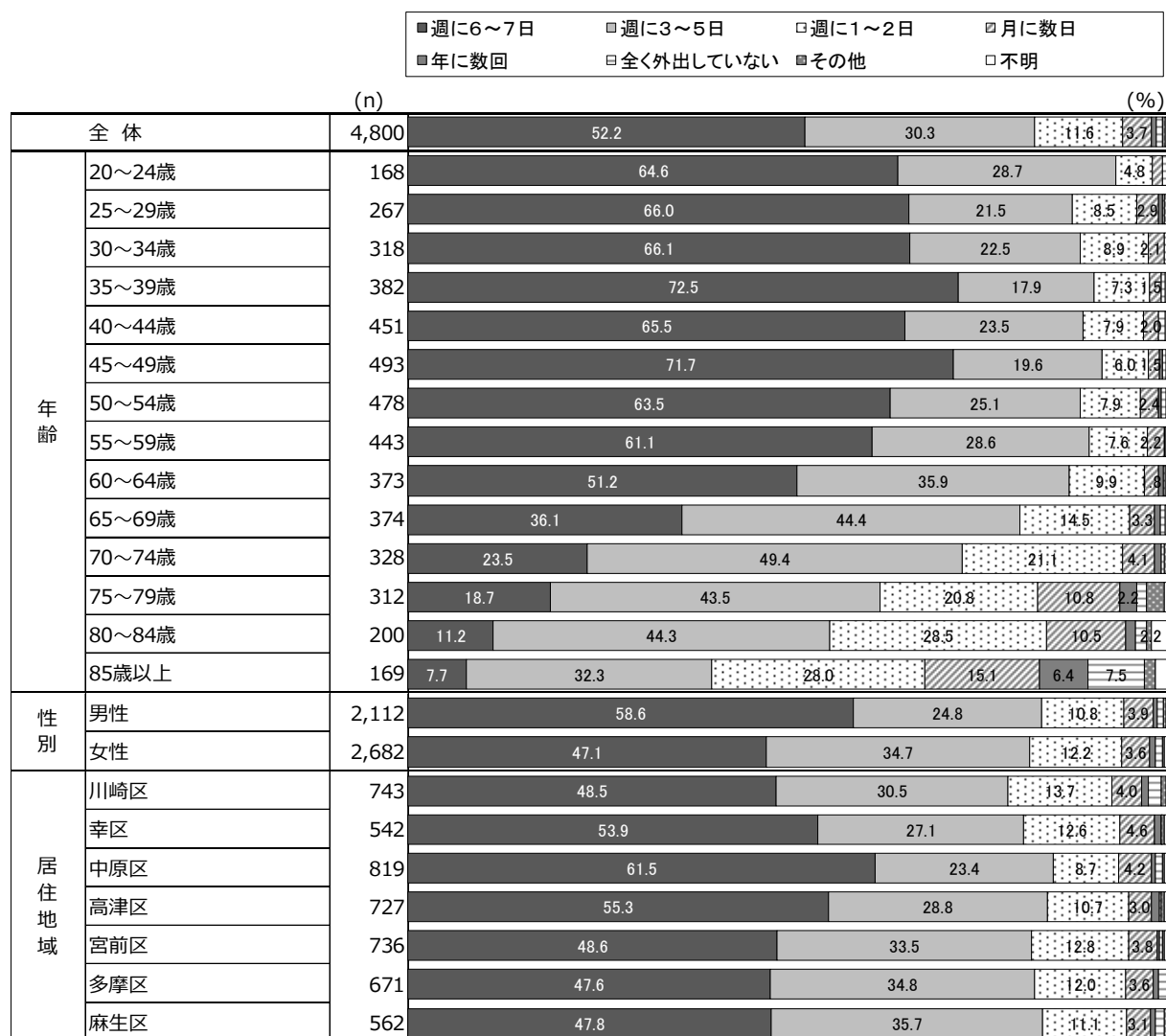
1) 外出の頻度

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 割強、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 割となる。
- ・ 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。

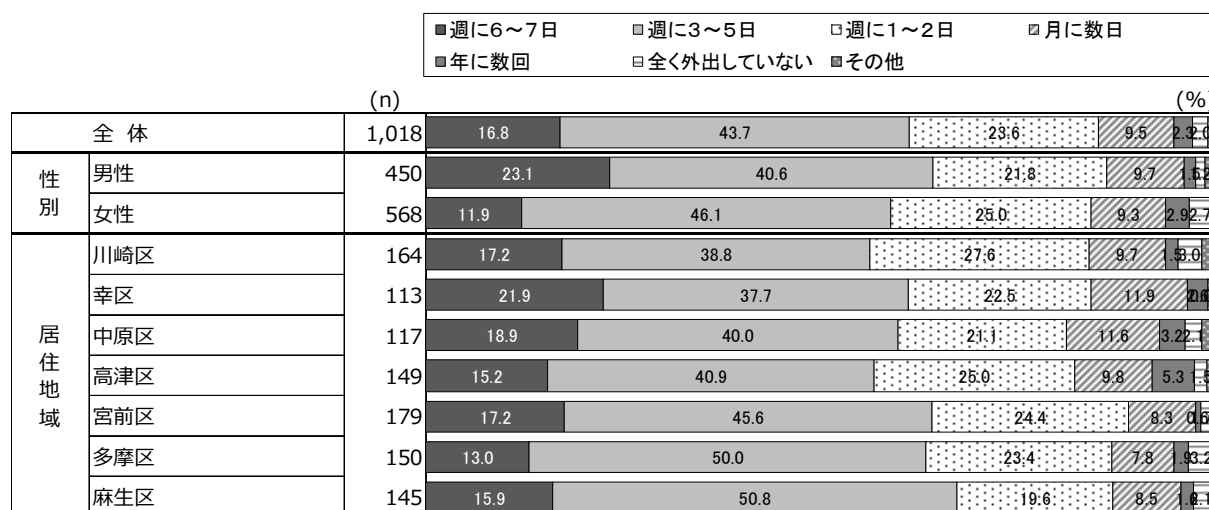


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

・ 通院時のみ外出 (3)	・ 徒歩が多いのでほとんど利用しないが身分証明で使うこともある。
・ 買い物、通勤時のみ外出	・ 20 日
・ 通勤時のみ外出	・ 外出目的記載等で頻度不明 (買い物、通勤、など) (6)

■ 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。



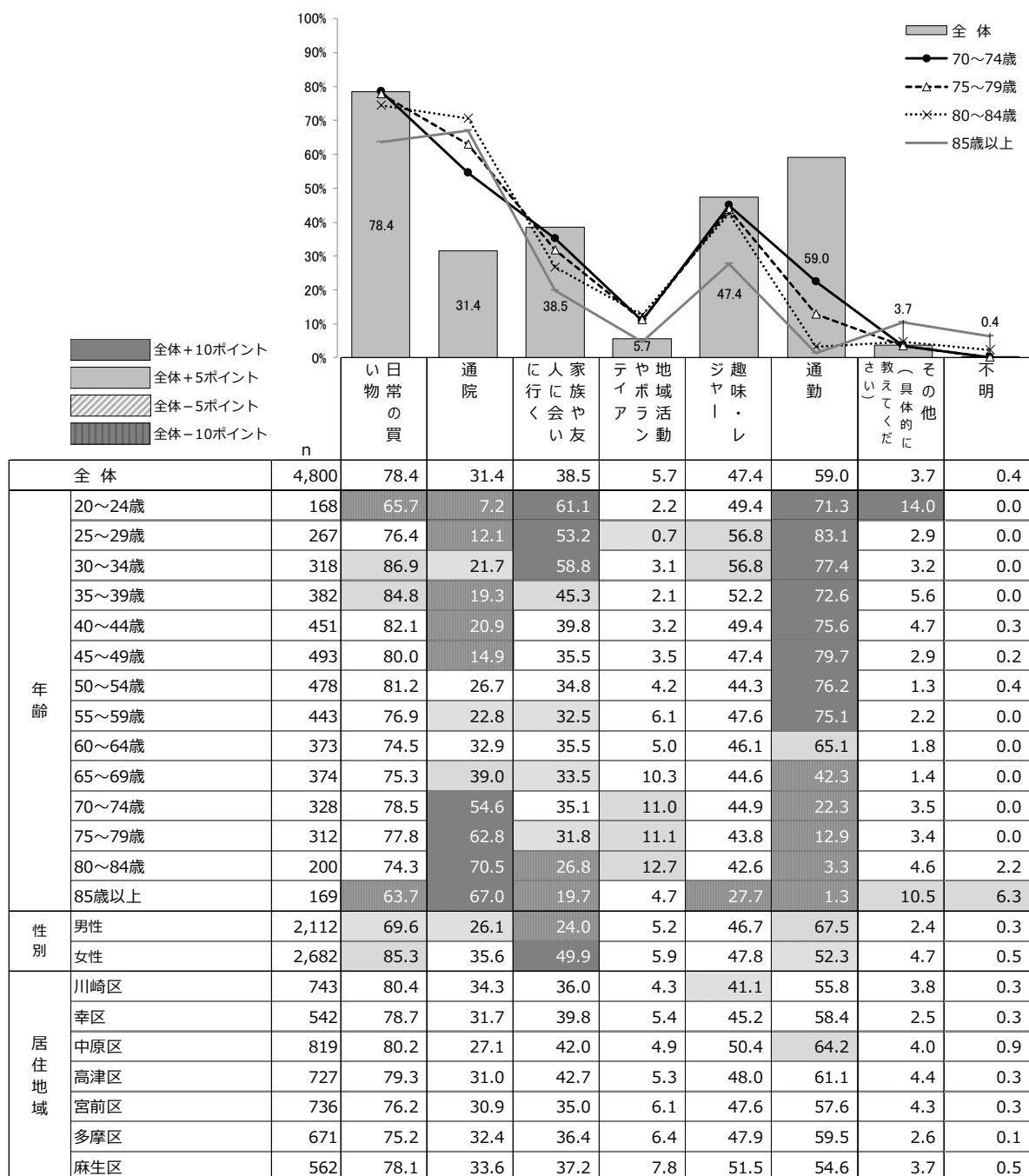
2) 外出理由

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割半ば以上、60代後半でも4割強ある。
- ・ 「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。

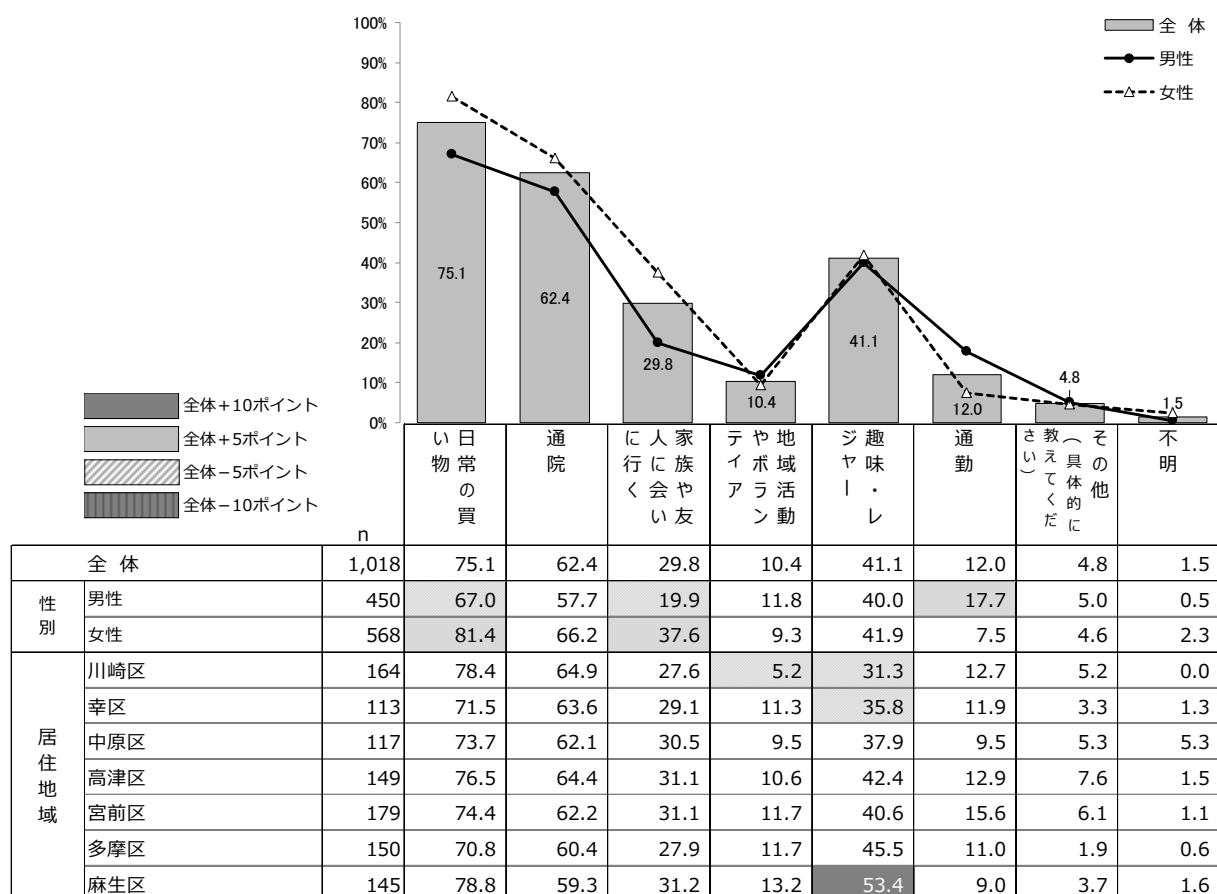


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ 子どもの送迎・付添い (59)
- ・ 通学 (27)
- ・ デイサービス (22)
- ・ 介護 (17)
- ・ 福祉施設(高齢者施設、子育て支援センターなど) (10)
- ・ 市役所・銀行・郵便局など (6)
- ・ 墓参り (5)
- ・ 子どもの学校関連・習い事など (4)
- ・ 教会 (3)
- ・ 高齢者の送迎・付き添い (2)
- ・ リハビリ
- ・ ワートレに行く
- ・ 孫の世話
- ・ 宗教の集会や奉仕活動
- ・ 経営コンサル：支援活動、学会研究活動、市民団体の事務局長
- ・ 家庭教師、講師/講演会聴講、美術館・博物館通い
- ・ PTA 活動、大学の同窓会活動
- ・ 小鳥の世話に通っている
- ・ ペットの散歩、動物病院
- ・ 学び(生活、人との関わり)
- ・ 友人と会う事がなくなった

■ 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 割程度で「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、麻生区で「趣味・レジャー」の割合が高くなっている。



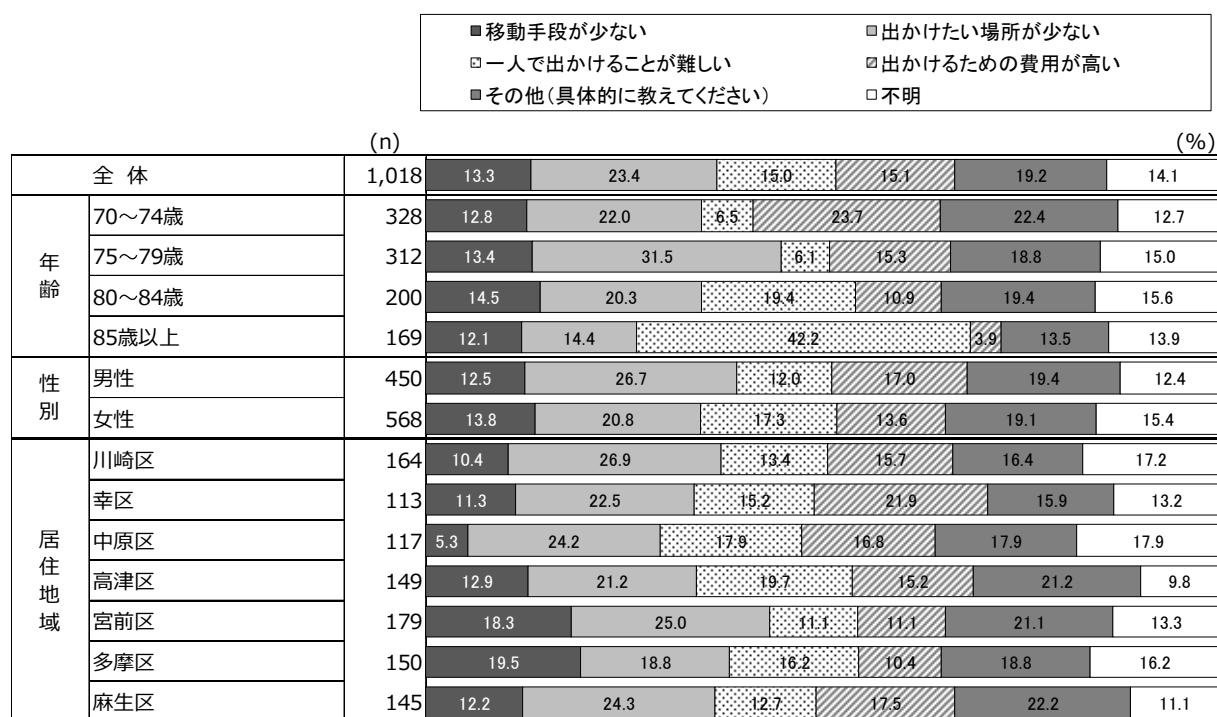
3) 外出上の主な問題点（70 歳以上のみ）

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 4 割強と最も高い。
- ・ 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。



※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

・ 身体的な問題 (15)	・ バスの乗り換えが不便 (2)
・ コロナによる衛生面の不安 (7)	・ 仕事の事情 (自営業のため拘束時間が長い)
・ 居住地の立地が不便 (7)	・ 歩行に時間が必要
・ 家庭の事情 (介護、育児等で外出が難しい等) (6)	・ 歩道を平らに整備してほしい
・ バスの運行本数が少ない (6)	・ 自転車を利用しているが安全面を心配する
・ 外出に興味・関心がない (4)	・ 時間がない
・ バスが混雑している (2)	・ 問題に感じるものはない (123)
・ 天候 (暑さ、寒さ) (2)	

4. 事業サービスの認知と利用の状況

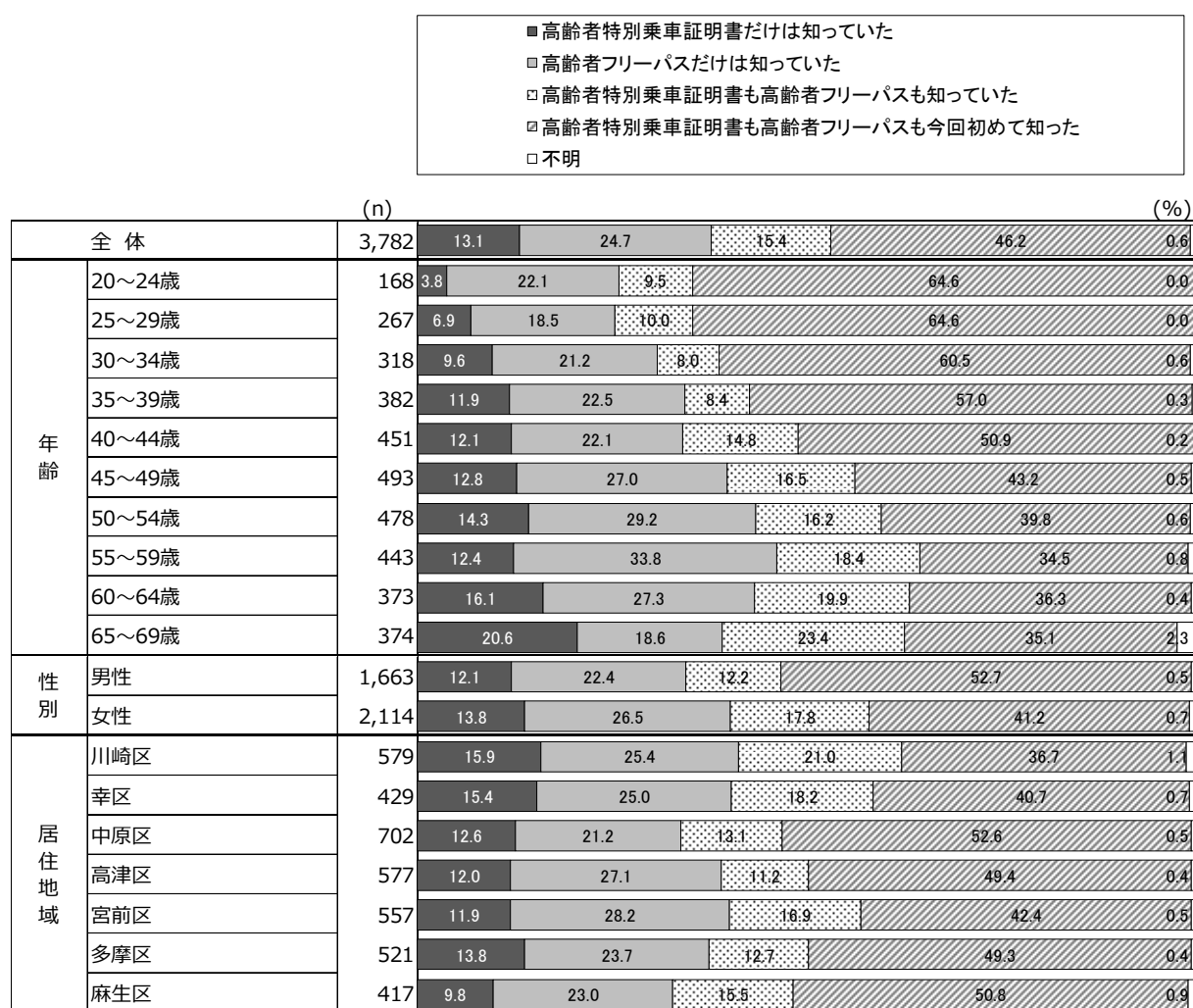
1) 乗車証・フリーパス等の認知状況（70 歳未満のみ）

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）

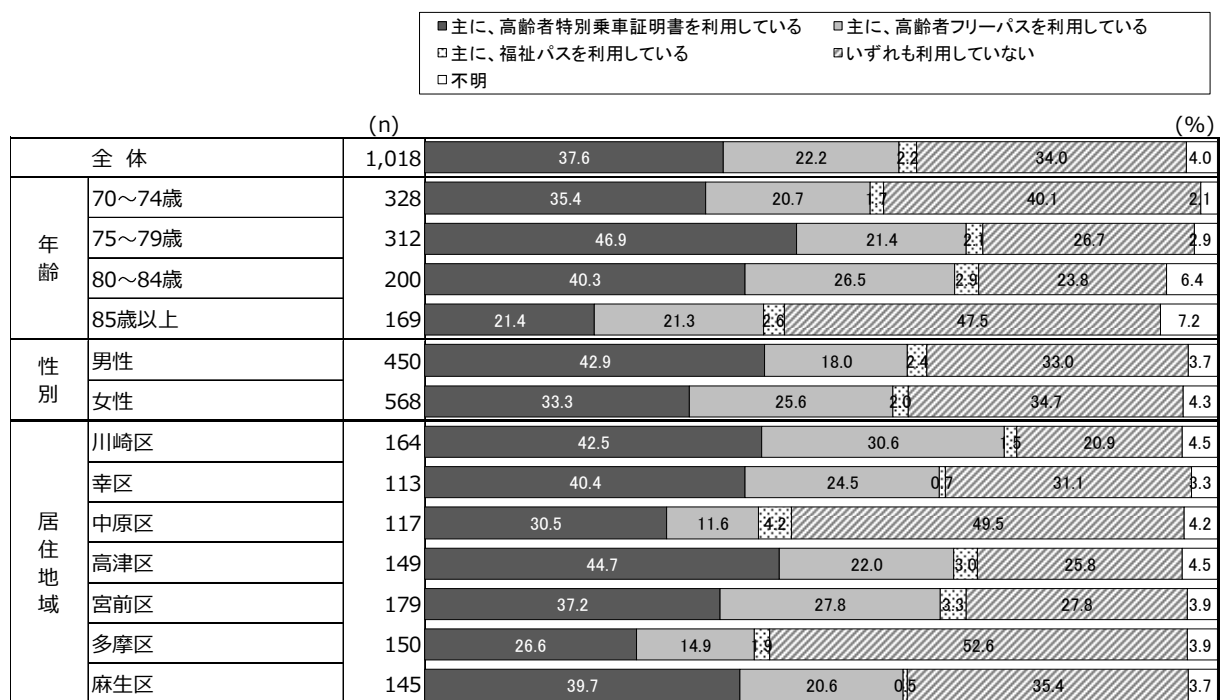
①乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）

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、主に福祉バ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。



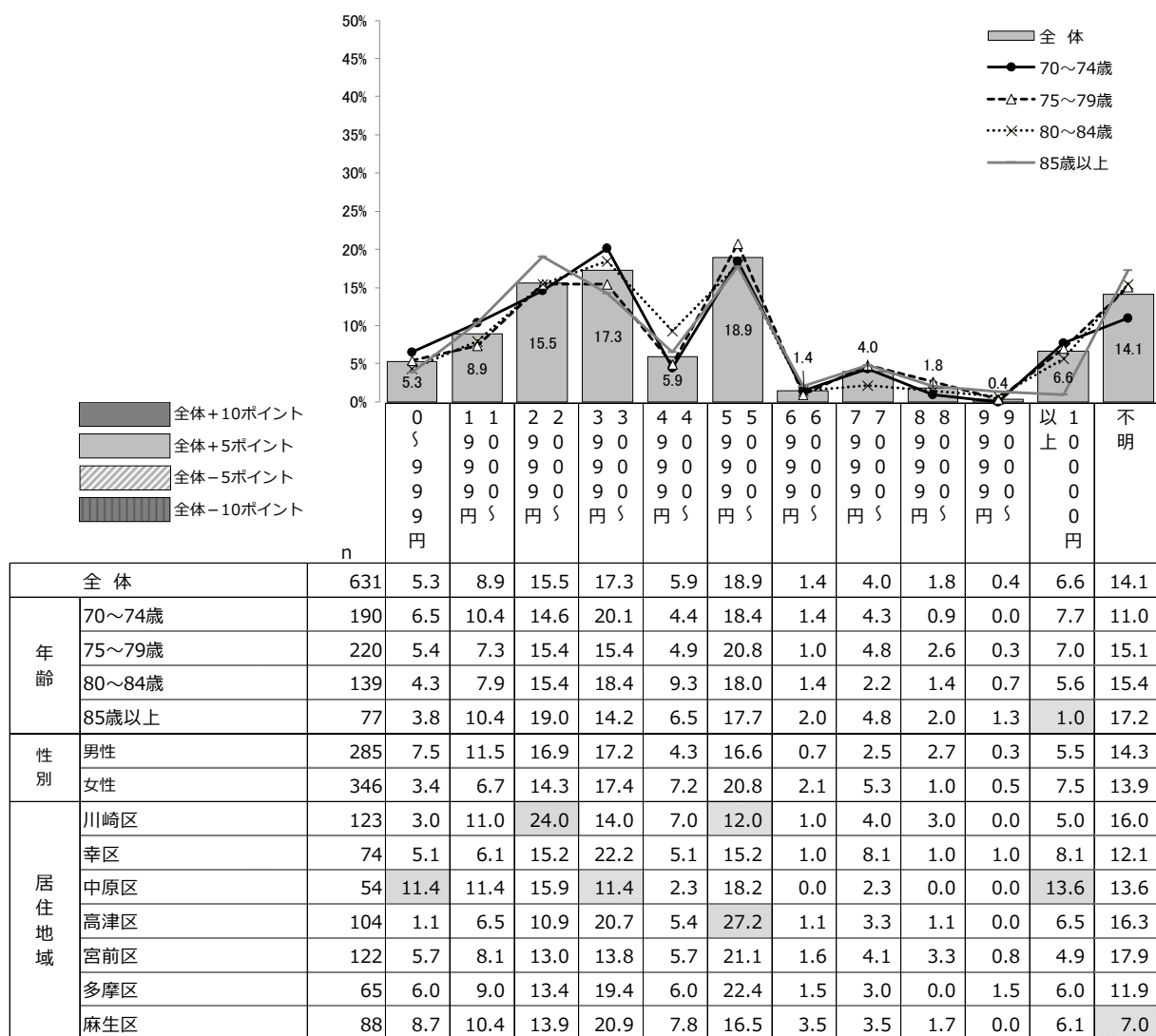
②外出時の消費額（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）（乗車証等利用時 1 回当たり）

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。



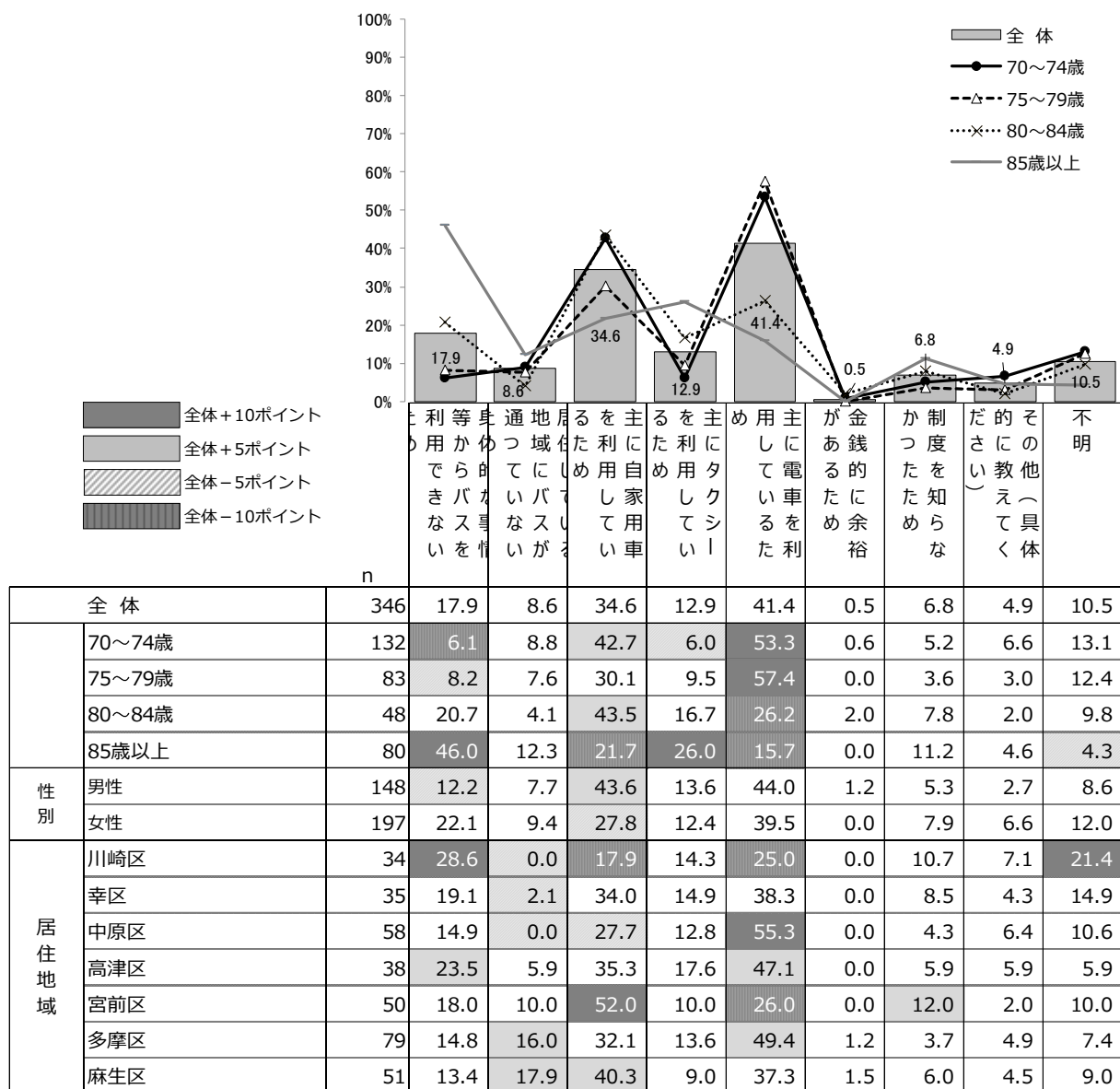
③乗車証・フリーパス等を利用していない理由（70 歳以上・乗車証等非利用者のみ）

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、また 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 割半以上を占める。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。



※その他の内訳

- グループホーム在住のため

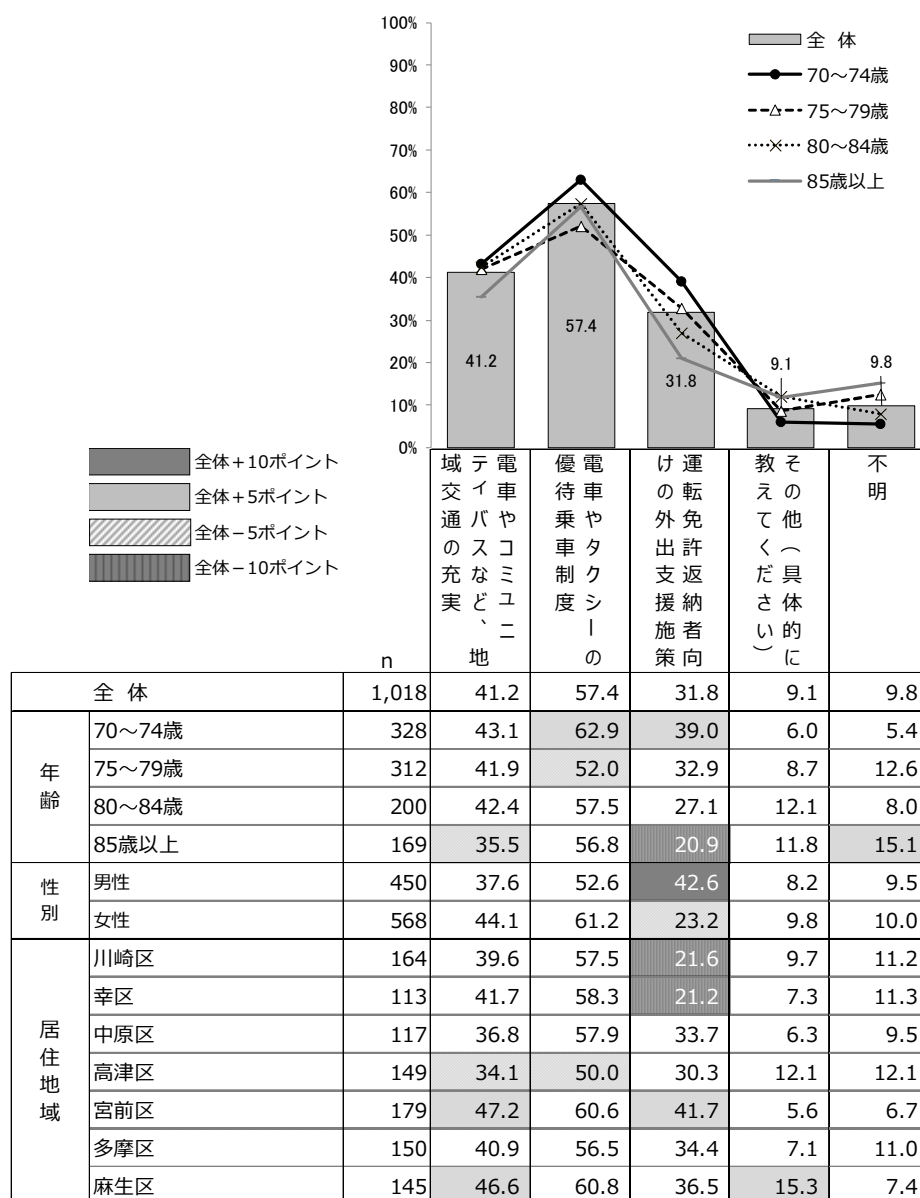
3) あると良い外出促進策（70 歳以上のみ）

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 4 割強となっている。
- ・ 年代別にも、いずれの年代も最も多いのは「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や麻生区で「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。



※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接する市外の地域で本サービス利用ができるの良い (8) ・ 外出時の介護・付き添いサービス等 (5) ・ 買い物や通院のための支援 (買い物バス、病院への直行バス等) (3) ・ バスの路線情報を配布してほしい (2) ・ 歩行外出の促進 (歩数に応じて地元商店で利用できる買物券が貰える等) ・ 高齢者がバスを利用する時の介助者への運賃割引などの優待制度 ・ 高齢者用駐車料金の割引及、専用駐車スペースの設置 | <ul style="list-style-type: none"> ・ コロナウイルスのワクチン接種 ・ 市バスだけでも乗り継ぎが可能又は一日乗車券の発売 ・ 東京都のような優待 (無料) システムをとり入れて欲しい ・ 体力低下により、1 人での外出が出来ない (不安) ので、送迎バスみたいなものもあれば良いと思う。 ・ これ以上支援は必要がない・考えていない (24) |
|--|---|

5. 事業の影響

1) 乗車証・フリーパス等利用による影響【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

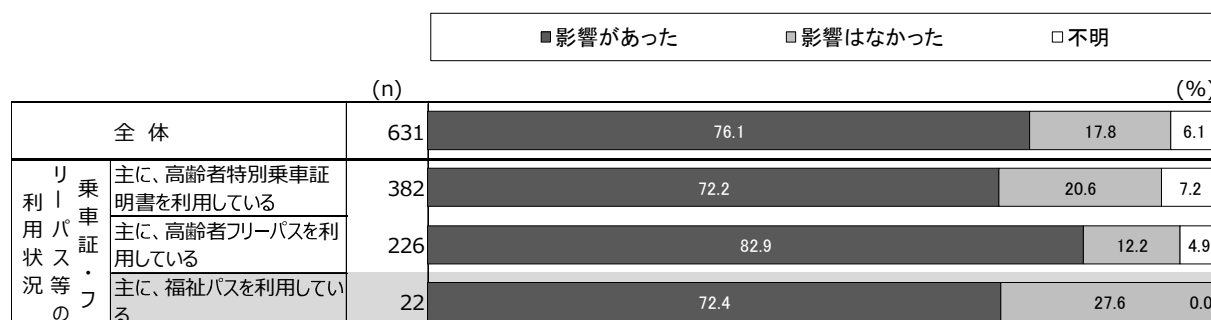
■ 全体、年齢・性別・居住地域別（70歳以上・乗車証等利用者のみ）

- ・ 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

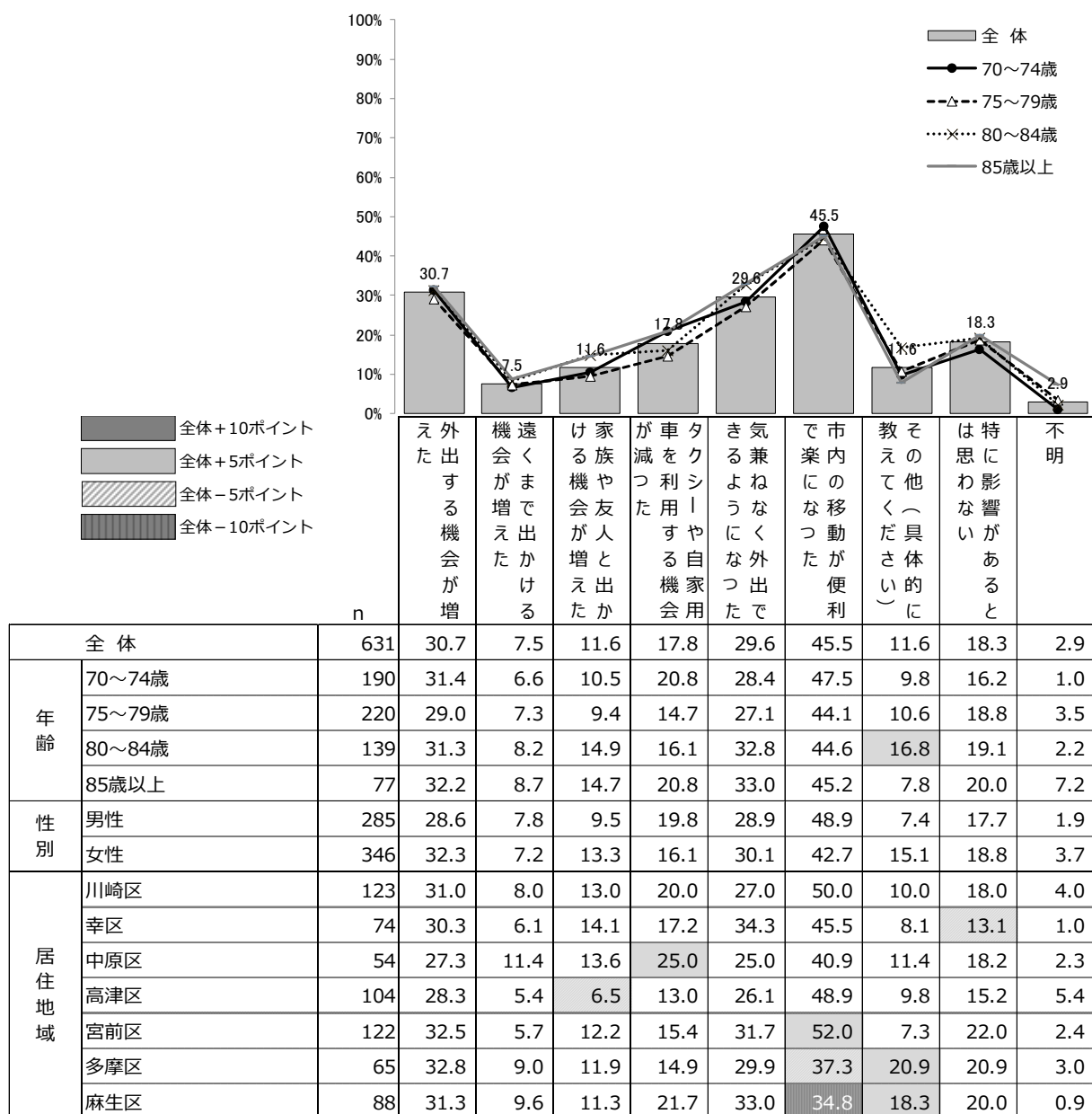
②乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70 歳以上・乗車証等利用者のみ）

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や多摩区で「市内の移動が便利になった」割合が低く、宮前区で高くなっている。

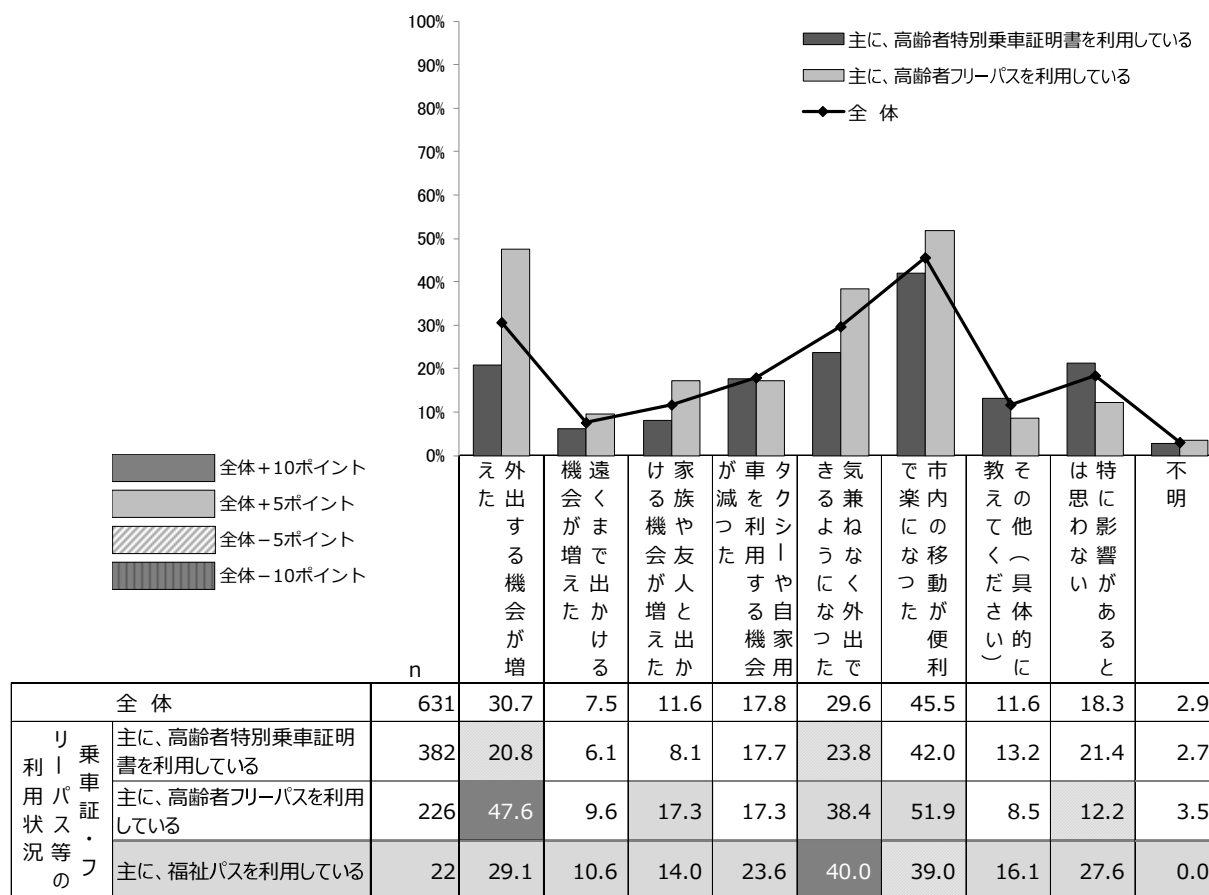


※それ以外の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ 交通費の負担が減った (15)
- ・ 悪天候の日の外出が楽になった (5)
- ・ バス路線・本数についての要望 (近くにバスが走っていない、など) (5)
- ・ フリーパスがあることでとても助かっている (3)
- ・ サービス内容についての要望 (タクシー割引が欲しい、など) (3)
- ・ 歩く機会が少なくなった (2)
- ・ 家族の送迎がなくても外出できるようになった
- ・ 自動車免許返納に寄与
- ・ バスの乗車・下車時間が短くなった
- ・ ほかに、外出先・頻度記載等で内容不明 (月 1～2 回の通院、買い物、など) (28)

■ 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

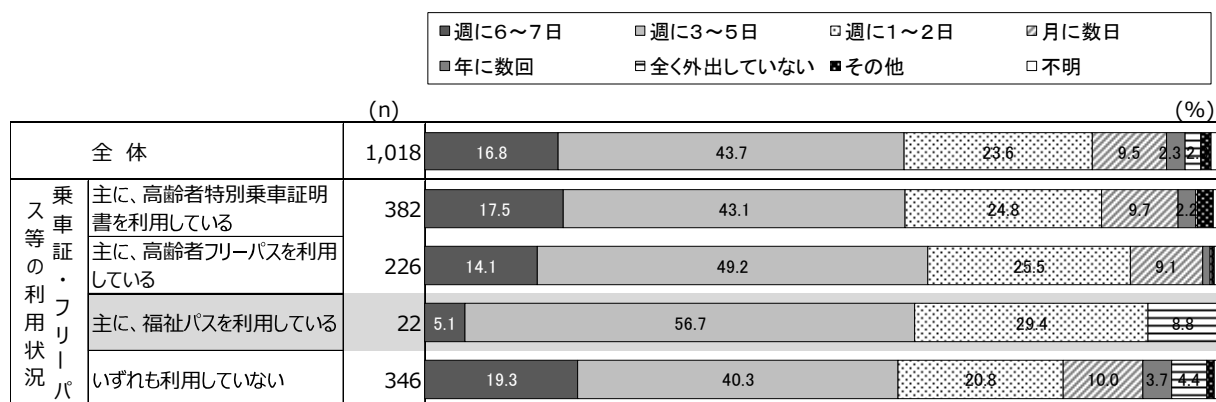
③乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出の頻度）（70歳以上のみ）

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

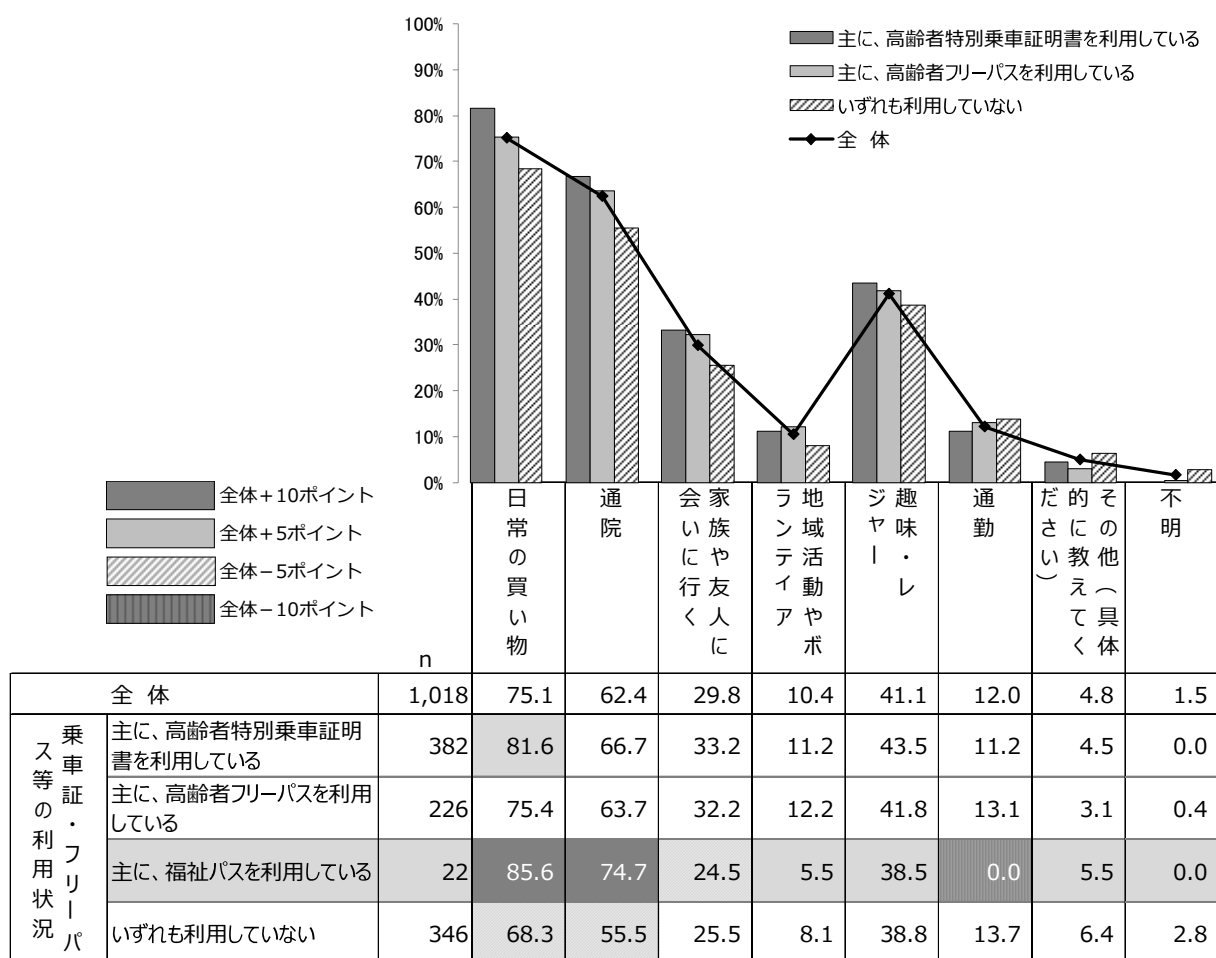
④乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出理由）（70歳以上のみ）

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

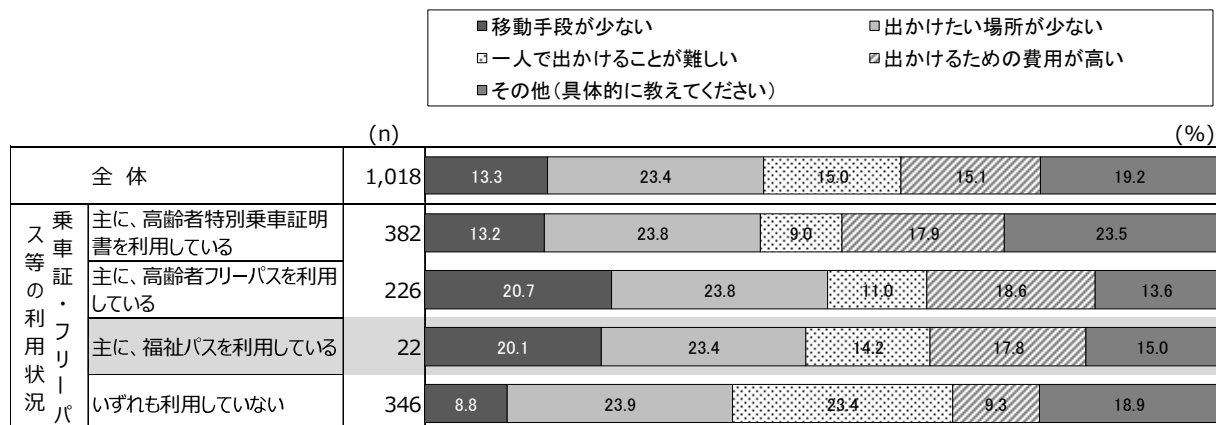
⑤乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出時の問題点）（70 歳以上のみ）

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

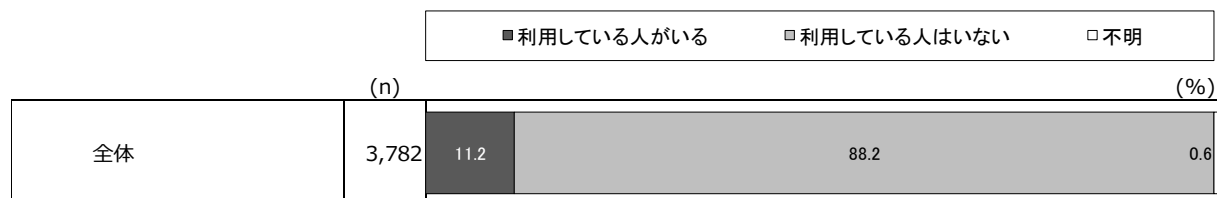
2) 乗車証・フリーパス等利用による影響【家族】

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。

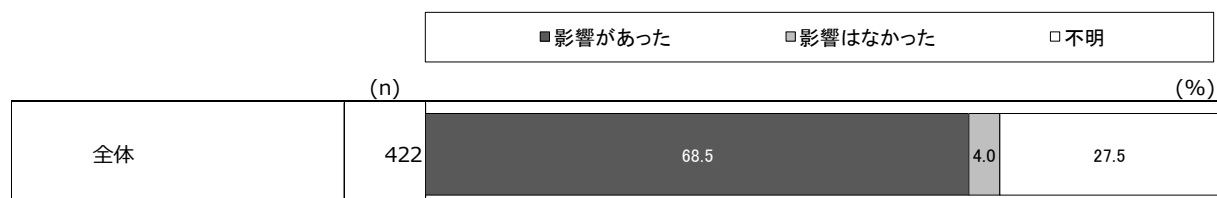


②家族の乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70 歳未満、家族に利用者有のみ）

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。

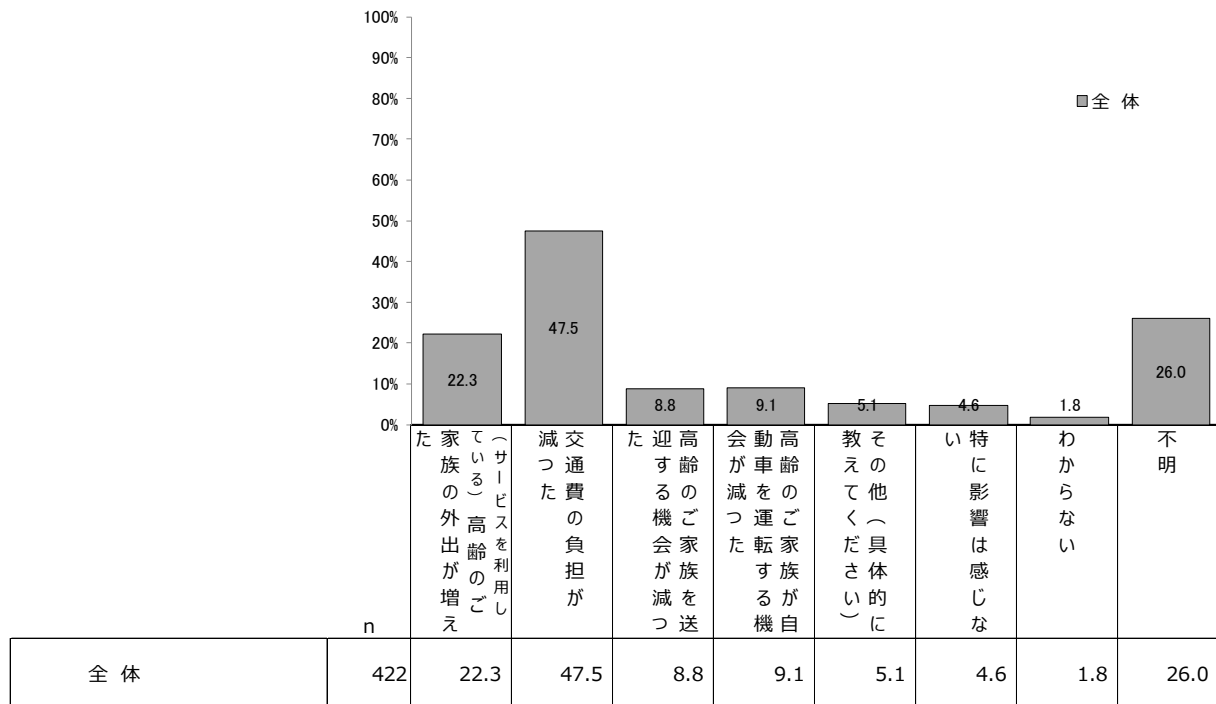


③家族の乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70歳未満、家族に利用者有のみ）

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2割強となっている。



※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ バスの利用機会が増えた (2)
- ・ バス代がもったいないと、無理をして長い距離を歩かなくなった
- ・ 広域まで外出するようになった

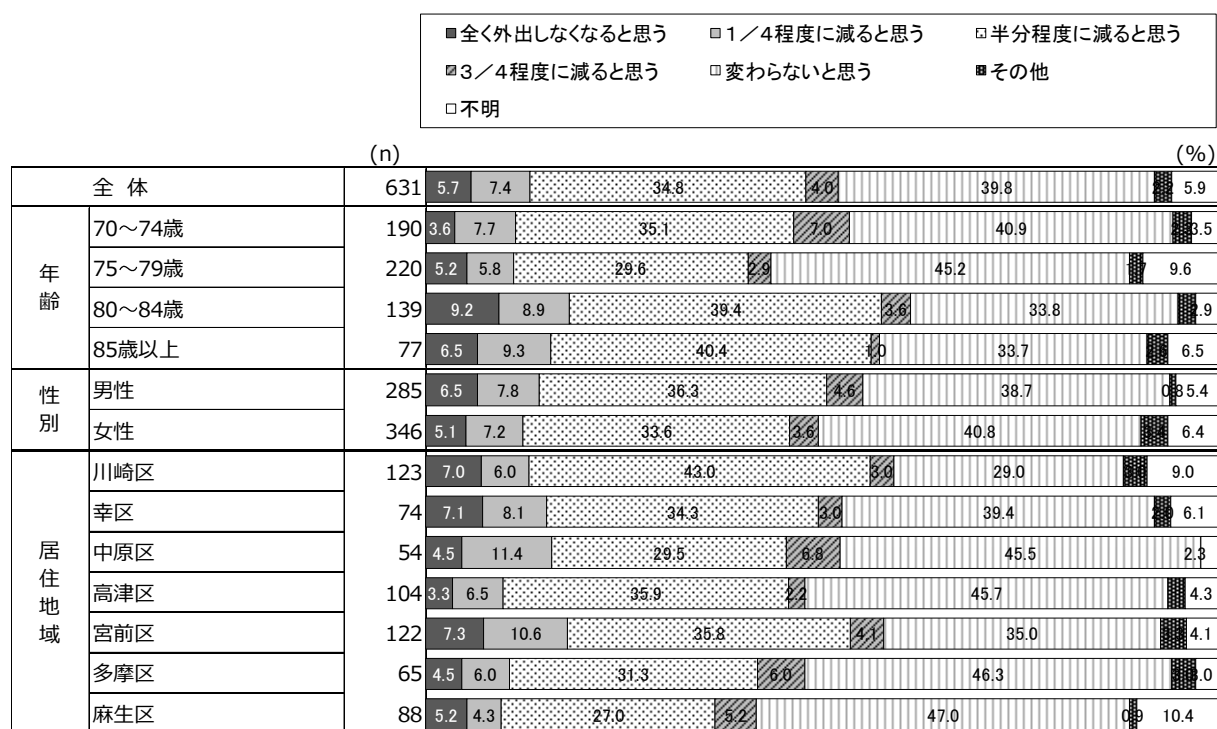
3) 乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化（70 歳以上のみ）

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 4 割弱ある一方、「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「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。



※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 別の交通手段を使用し、外出する (4) ・ 外出頻度は変わらないが、外出範囲が狭くなる (3) ・ 病院等へはなくても行かなければならない ・ 車で動いている ・ パスを利用するのは病院がほとんどなので困ります ・ 働いている間は、会社で交通費をもらう。高齢者フリーパスを利用している事も話し、月 1000 円いただいています。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 体調の要素が大きい ・ 必要性に応じて ・ 週に 1 日位だと思います(病院) ・ 自転車使用している。 |
|---|---|

6. 事業のあり方に関する意向

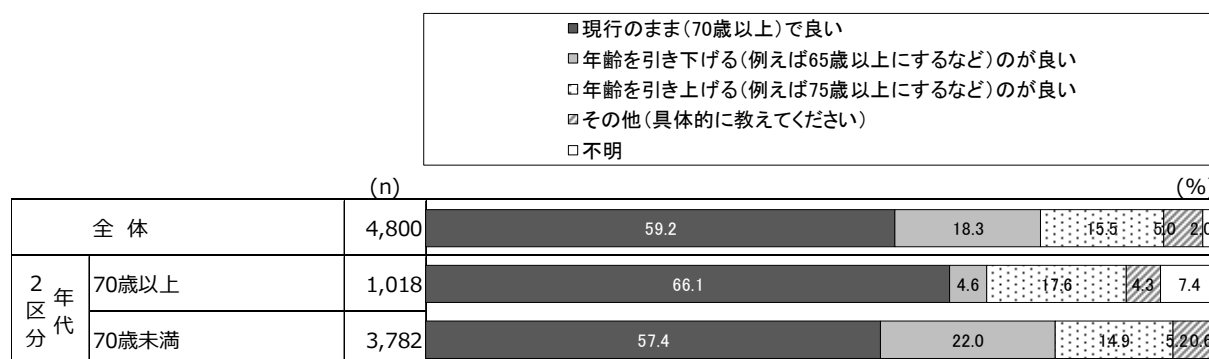
1) 対象年齢について

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。

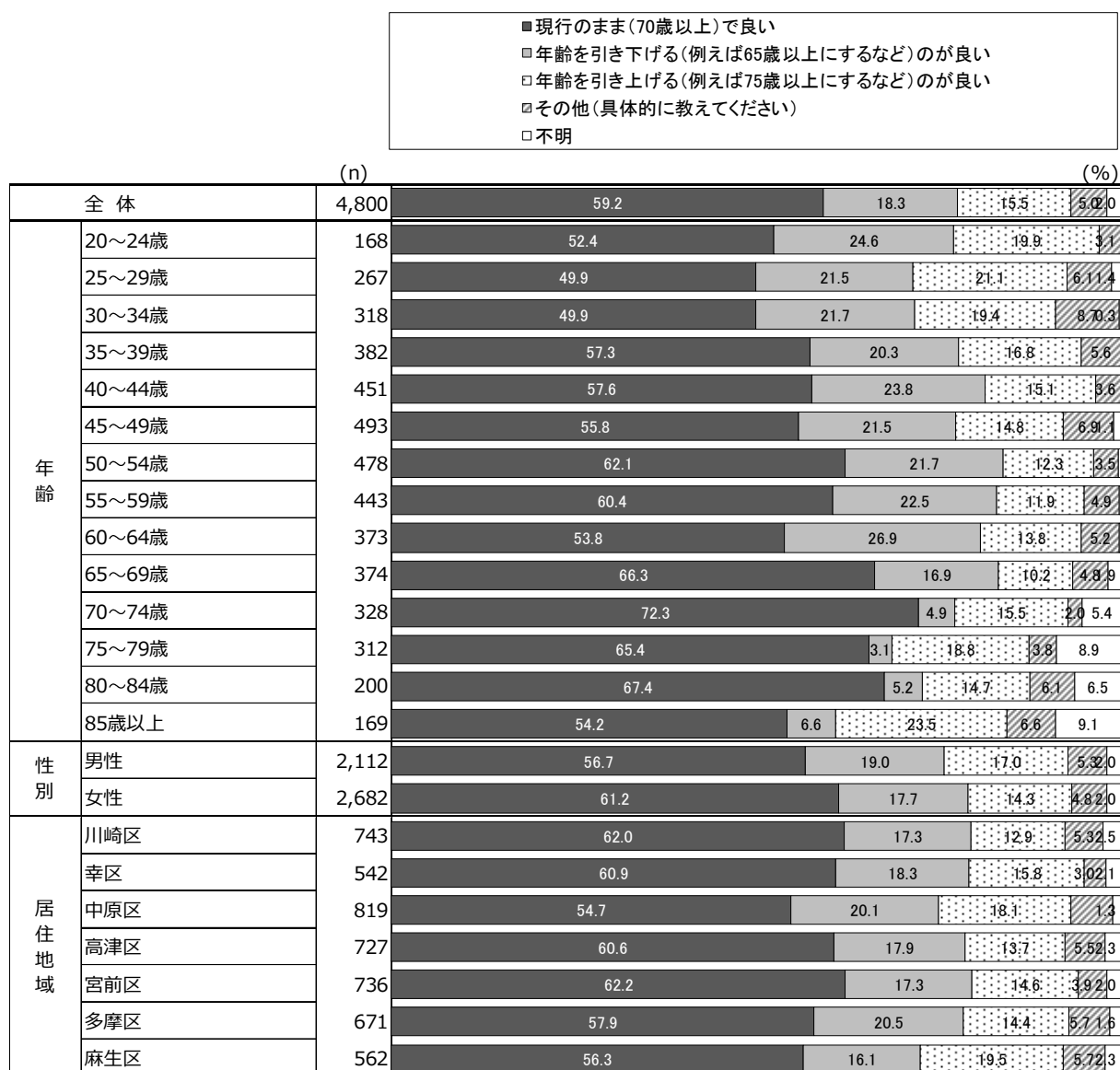


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ 本事業を廃止すべき (32)
- ・ 所得・保有資産等を考慮した条件により対象者を決めるべき (27)
- ・ 身体的な問題を考慮した条件により対象者を決めるべき (16)
- ・ 年金受給開始年齢に合わせるべき (9)
- ・ 自動車免許返納者に交付すべき (8)
- ・ サービス利用希望者のみを対象とするのがよい (6)
- ・ 健康寿命を基準とした年齢に変更すべき (6)
- ・ 定年の年齢に合わせるのが良い (5)
- ・ 年齢別に負担額を決めるべき (5)
- ・ 対象者年齢に上限を設けるのが良い (3)
- ・ 現状や実態が不明のため判断ができない (3)
- ・ コイン式とフリーパス式で対象年齢を分けるべき (2)
- ・ 自動車免許返納者に交付し、年齢を引き下げる (2)
- ・ 本人が必要に応じて利用開始年齢を選べると良い (2)
- ・ サービス利用にあたり、申請制にするのが良い (2)
- ・ 対象年齢を決めず、サービス利用希望者のみを対象とするのがよい (2)
- ・ 全体的に年齢を引き上げ、一部は病歴や就労や収入に応じて 65 歳以上に引き下げる等のメリハリをつける
- ・ 基本的には年齢を引き上げながら自動車免許の返納者を優遇する、身体的問題のある方には別の支援を行うことが良いと思う。
- ・ 運転免許を持っている人に対しては、引き上げる
- ・ 自動車免許返納者と自動車免許を持たない方に交付・年令はそのまま料金を上げたら良い
- ・ 年令を上げて東京都みたいに無料にする
- ・ 居住地域の交通の利便性を考慮し対象を決めるべき
- ・ 一律の年齢条件は良くない

■ 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。



<その理由>

問 22/問 16 問 21/問 15 でそのように答えた理由は何ですか

FA

※主な意見を要約

◆現行のまま（70 歳以上）で良い

- ・ 身体的衰えや収入減を考えると丁度良い
- ・ 65 歳開始では事業費がかさむ、75 歳では利用頻度が少なくなり事業効果が薄い
- ・ 70 歳ごろはまだ外出意欲が高く、この年代が外出することで健康増進や経済効果が期待できる
- ・ 70 歳ごろから通院機会が増えるため
- ・ 運転免許返納を促進するため
- ・ 平均寿命は延びても健康寿命は変わらないため
- ・ 変える理由がない、変える根拠が希薄
- ・ 変えると混乱をきたす、不公平になる
- ・ 他都市も 70 歳以上が多いため
- ・ 70 歳ごろから運転が不安になってくる
- ・ よく分からないため現状のままでよい

◆年齢を引き下げる（例えば 65 歳以上にするなど）のが良い

- ・ 65 歳で定年退職する人が多いので
- ・ 年金受給とタイミングを合わせるべき
- ・ 高齢者の社会参加、活躍を促進するためには引き下げた方が良い
- ・ 70 歳では相当高齢で利用頻度が下がる
- ・ 70 歳では急に制度は使いこなせないため早くから慣れた方が良い
- ・ 少しでも体が動くうちから外出習慣をつけた方が良い
- ・ バスの利用者を増やすため
- ・ 高齢ドライバーの事故抑制、運転免許の早期返納の促進
- ・ 利用できる人が多くなるから

◆年齢を引き上げる（例えば 75 歳以上にするなど）のが良い

- ・ 平均寿命が延びたため
- ・ 健康寿命も延びているため
- ・ 70 歳でも元気な人が多いため
- ・ サービスにかかる費用を若者世代が負担しなければならないため
- ・ 後期高齢者が 75 歳以上であるため
- ・ 高齢者が増えているため（財政負担増）
- ・ 事業費を抑えるため

◆その他

- ・ 年齢ではなく、年収や身体機能等で決めるべき
- ・ 70 歳と 75 歳の 2 段階支給にしてはどうか
- ・ 事業を廃止すべき
- ・ もっと別のところにお金をかけるべき
- ・ この支援が外出増加につながるとは考えにくい

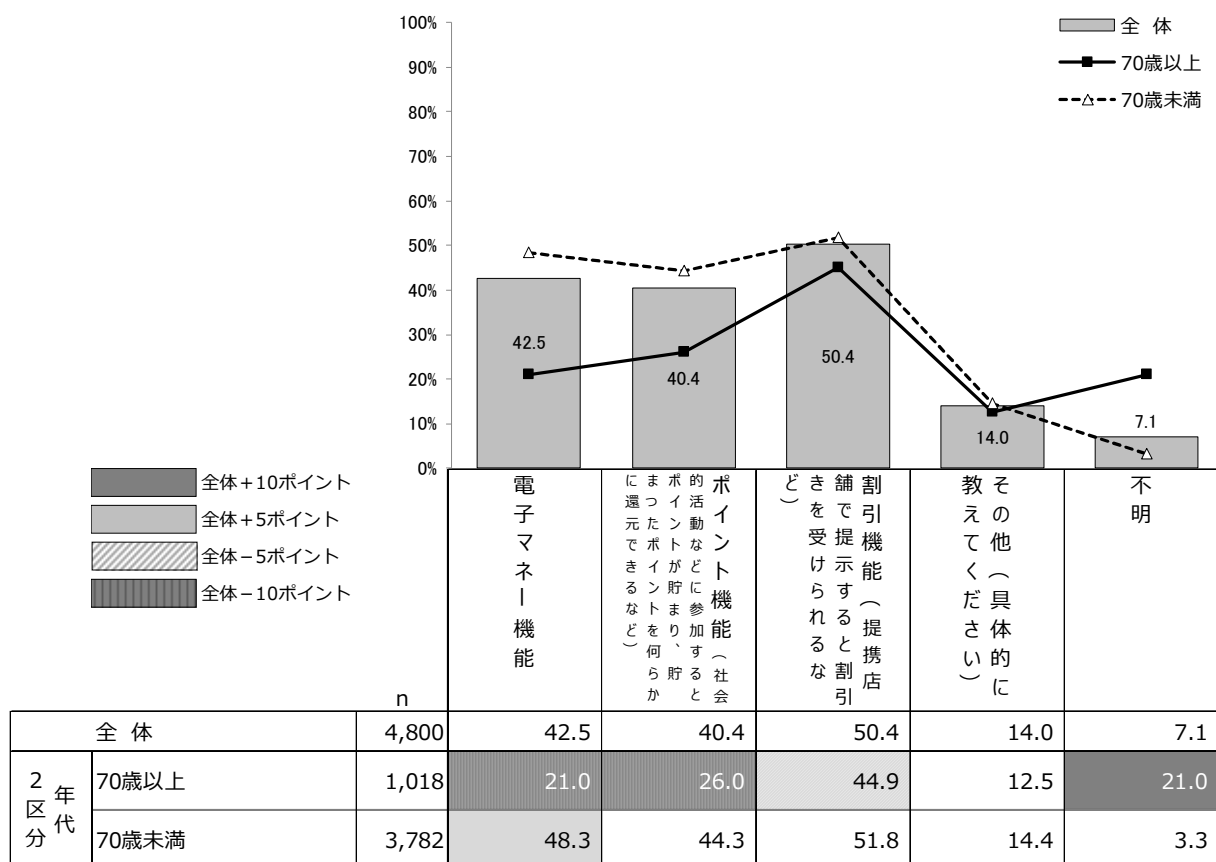
2) あると良い IC カードの付帯機能

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。

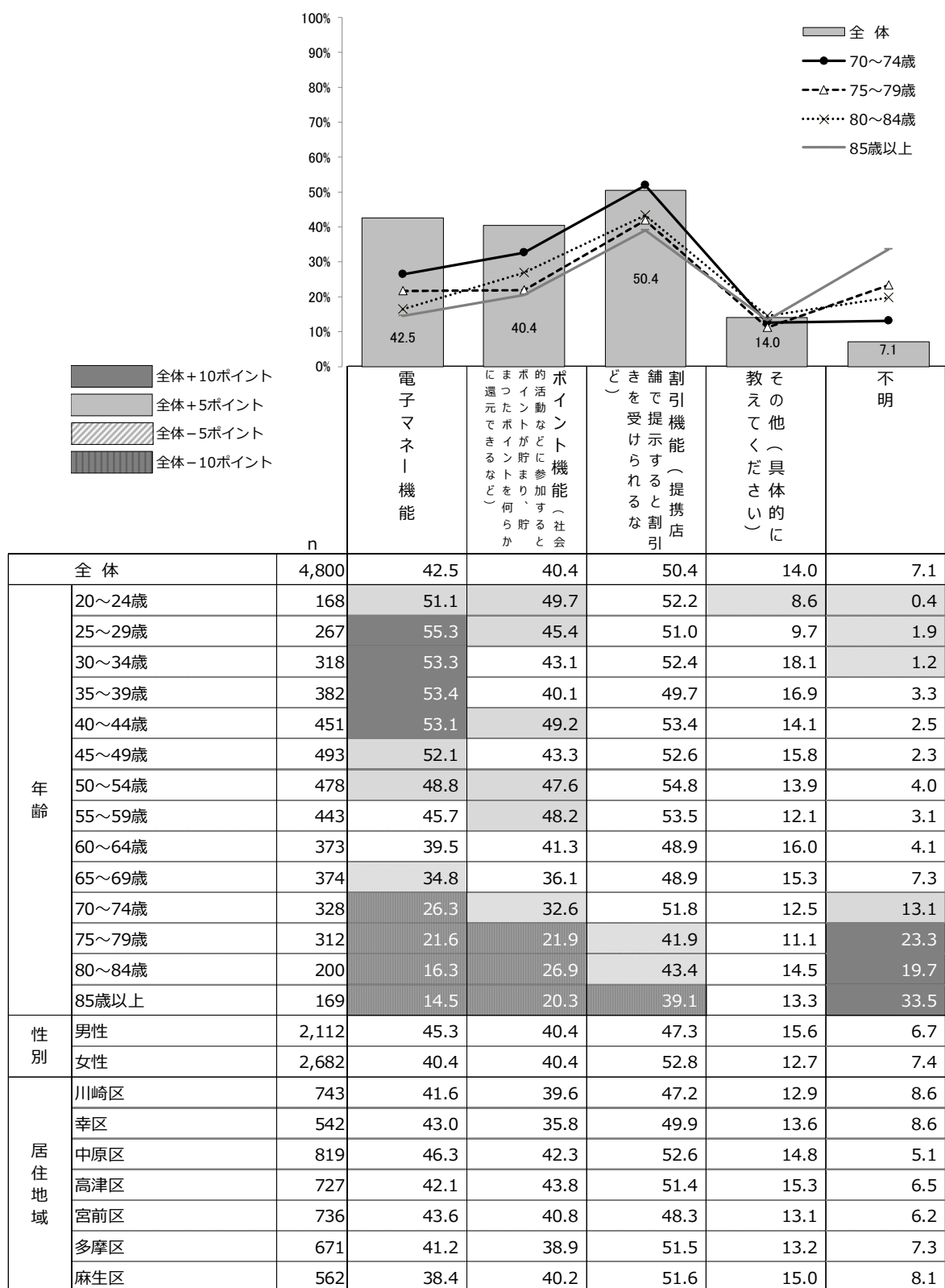


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ パス機能以外の機能は不要 (高齢者が利用しにくい、悪用されるのが心配、など) (223)
- ・ 交通系 IC カードと連携・統合 (カードが増えると面倒、新たなカードの作成は不要、など) (52)
- ・ 位置情報サービス (高齢者安否確認機能、など) (48)
- ・ マイナンバーカードと統合 (カードが増えると面倒、事業費節約のため、など) (41)
- ・ 身分証明証化 (33)
- ・ IC カードや QR コード、スマートフォンの使い方がわからない・使えるか不安、高齢者に IC 化は難しい (22)
- ・ 既存の IC カードと連携・統合 (カードが増えると面倒、など) (8)
- ・ スマートフォンにパス機能をつける (7)
- ・ 現行のままで良い、IC カード化は不要 (14)
- ・ タクシーの優待サービスなど (6)
- ・ 顔認証システムの搭載 (不正利用防止のため、本人確認のため、など) (4)
- ・ IC カード化による不正利用・情報漏洩などが不安 (4)
- ・ 高齢者安否確認機能 (4)
- ・ 回数券にするのが良い (2)
- ・ よくわからない (26)

■ 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。



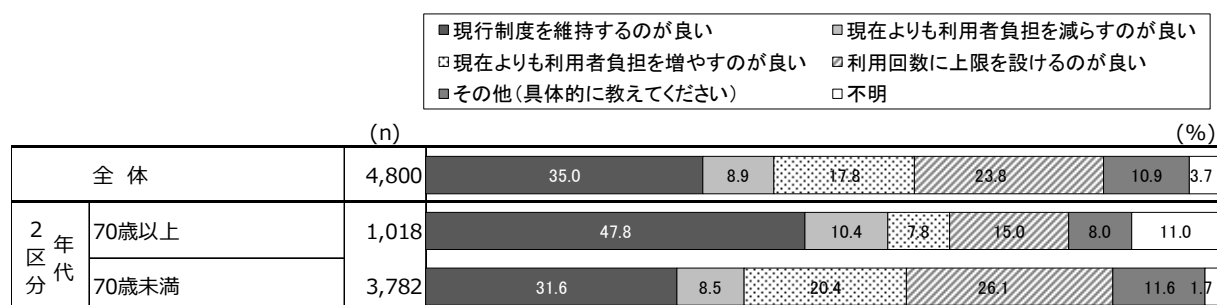
3) 利用者負担について

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。



※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 所得を考慮し、対象者や負担額を設定すべき (130) ・ 本事業を廃止すべき (45) ・ 対象年齢を見直すべき (36) ・ 利用実態を把握してから検討すべき (18) ・ サービスを必要とする人のみを対象者とするべき (14) ・ サービスを必要とする人のみを対象者し、申請制にすべき (11) ・ バス以外の乗り物の乗車支援を希望 (10) ・ 健康状態を考慮し、対象者や負担額を設定すべき (9) ・ フリーパス式を廃止するのが良い (9) ・ 利用回数・金額に上限を設けるのが良い (8) ・ 利用頻度・回数に応じて、対象者や負担額を設定すべき (8) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状や実態が不明のため判断ができない (8) ・ 対象者を減らす・限定すべき (6) ・ コイン式を廃止するのが良い (6) ・ コイン式・フリーパス式を一本化すべき (6) ・ 対象者の利用目的別に負担額を設定すべき (5) ・ 年齢に応じてサービスや負担額を設定すべき (3) ・ 事業費を維持するのが良い (3) ・ 自動車免許を持たないことを対象者条件に加えるべき (2) ・ 対象年齢を引き上げるべき (2) ・ 事業による経済効果を把握すべき ・ 事後申請制にすべき ・ よくわからない (27) |
|---|---|

■ 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。

			■ 現行制度を維持するのが良い □ 現在よりも利用者負担を増やすのが良い ■ その他(具体的に教えてください)					■ 現在よりも利用者負担を減らすのが良い ▨ 利用回数に上限を設けるのが良い □ 不明				
			(n)	(%)								
全 体			4,800	35.0		8.9	17.8		23.8		10.9	3.7
年 齢	20～24歳	168	36.0		4.8	22.0		27.0		8.8	1.3	
	25～29歳	267	26.9	6.1	31.0		29.7		4.4			
	30～34歳	318	27.6	7.3	25.4		27.5		10.7			
	35～39歳	382	25.8	5.8	24.4		32.7		9.9			
	40～44歳	451	24.8	7.1	25.6		26.7		14.2			
	45～49歳	493	31.7	8.2	18.6		25.4		16.1			
	50～54歳	478	32.8	9.3	18.6		23.3		14.4			
	55～59歳	443	34.9	10.7	18.7		23.1		11.4			
	60～64歳	373	34.8	8.6	17.8		26.7		10.3			
	65～69歳	374	40.4	13.3	8.3	22.6		10.4	5.0			
	70～74歳	328	45.6	9.0	8.4	19.9		8.9	8.3			
	75～79歳	312	50.0	10.4	6.2	11.7	10.1	11.5				
	80～84歳	200	51.8	11.8	6.1	12.5	3.9	13.8				
	85歳以上	169	43.1	11.1	10.9	15.3	7.0	12.6				
性 別	男性	2,112	37.3		10.7	20.5		18.5		10.3	2.7	
	女性	2,682	33.4	7.4	15.6		27.8		11.3	4.5		
居 住 地 域	川崎区	743	42.6		9.6	16.2		21.0		6.4	4.3	
	幸区	542	33.9	8.2	19.8		26.4		8.9	2.9		
	中原区	819	30.3	10.0	19.9		25.3		11.4	3.0		
	高津区	727	35.5	6.9	18.2		24.5		11.1	3.9		
	宮前区	736	35.1	9.7	17.9		21.3		12.3	3.6		
	多摩区	671	33.4	8.0	16.8		26.0		11.5	4.4		
	麻生区	562	34.4	9.4	15.0		22.4		15.0	3.7		

<その理由>

問 25/問 19 問 24/問 18 でそのように答えた理由は何ですか

FA

※主な意見を要約

◆現行制度を維持するのが良い

- ・ 高齢者の外出促進と健康維持のため
- ・今のままで十分だと思う
- ・ 正確な利用実態を把握してから判断すべき
- ・ 利用者負担が増すことで外出が減ってはならないと思うから。
- ・ 現制度に満足しているため
- ・ 月 1000 円は妥当な値段だと思う

◆現在よりも利用者負担を減らすのが良い

- ・ 高齢になると収入が減るため
- ・ 更に高齢者の外出機会を増やすため
- ・ 東京や横浜と同水準とするため
- ・ 運転免許返納を促進するため

◆現在よりも利用者負担を増やすのが良い

- ・ 事業費の増大を抑えるため
- ・ コイン式は現行維持でフリーパスの負担を増やす
- ・ これからもっと高齢化が進み財政が厳しくなるため
- ・ 一月 1000 円でフリーパスは安すぎる
- ・ 子育て世代に事業費を回してほしいから
- ・ 事業を存続させるため
- ・ 若い世代への負担を少なくするため

◆利用回数に上限を設けるのが良い

- ・ 一部の人が使いすぎないようにするため
- ・ 費用を抑えて事業を存続させるため
- ・ 回数が明確な方が、予定を立て、無駄な乗車をしなくなると思うから
- ・ 限られた財源を有効に使うため
- ・ 公平性の担保(使う人と使わない人の差を縮めるため)

◆その他

- ・ IC カード化に伴い初期費用を負担する
- ・ 外出費用は自費で賄うべき
- ・ 経済的に余裕のある人は対象外で良い
- ・ 利用実態と事業目的の達成状況が示されないと判断できない

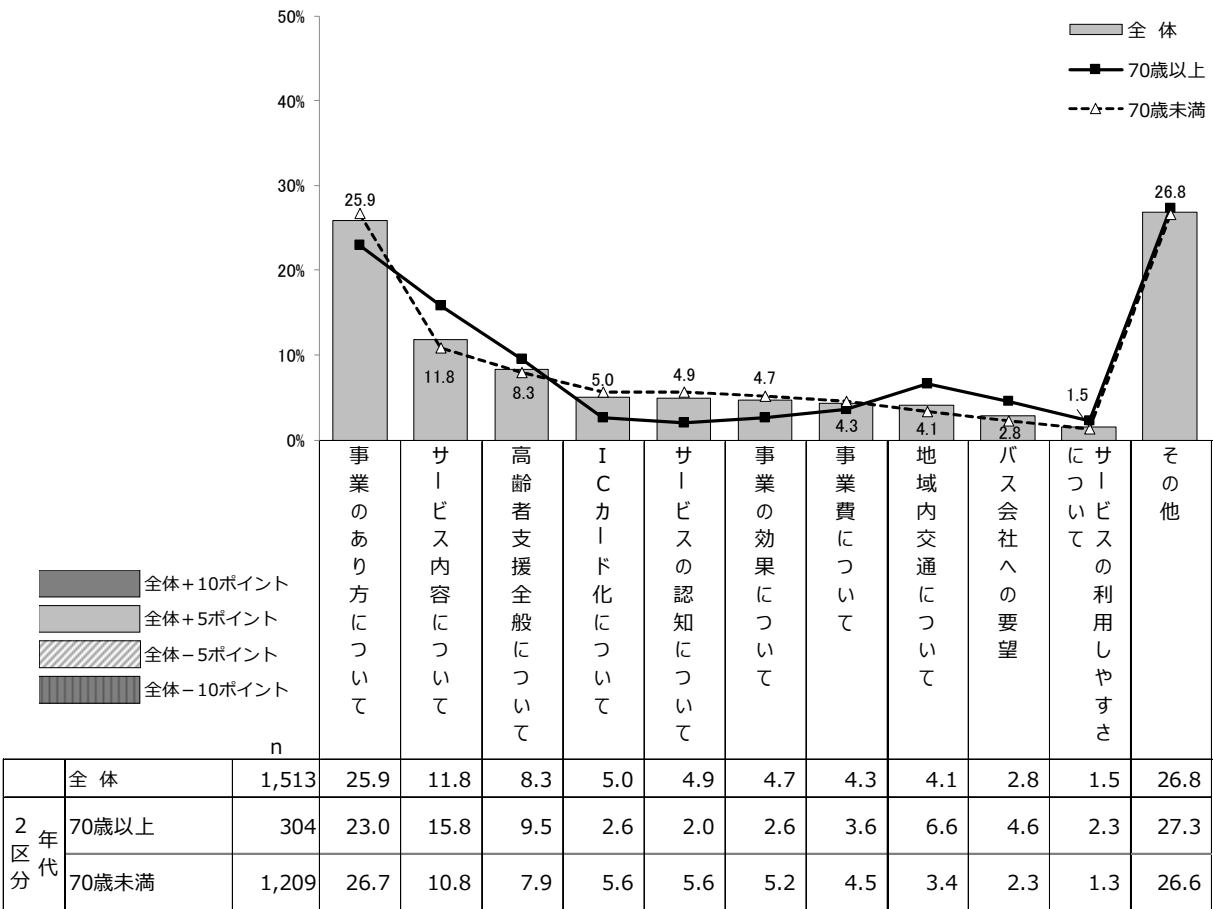
4) 自由意見

問 26/問 20 そのほか、川崎市高齢者外出支援乗車事業や、外出支援全般などに関するご意見がありましたらご記入ください。

FA

■ 全体、年代 2 区分別

- ・ 事業や外出支援全般に関する自由意見は 1500 件以上に上る。
- ・ 意見のうち、事業のあり方に関する意見が 2 割半ば、支援事業のサービス内容に関する意見が 1 割強となっている。



※自由意見をアフターコーディングして集計している
※一人の人が複数の意見を述べている場合は意見を分割して集計している。このためnの値は回答者数ではない。

■意見の詳細

問 26/問 20 そのほか、川崎市高齢者外出支援乗車事業や外出支援全般などに関するご意見がありましたらご記入ください (FA)		
意見分類	主な意見要旨 ※ () 内の数字は同様意見件数	
	70 歳以上	70 歳未満
事業のあり方について (392)	- 対象者を限定すべき／サービスを必要とする人のみを対象とすべき (11) - 現行制度を維持すべき (10) - 本事業を継続すべき (高齢者の健康維持のため、経済発展のため、など) (9) - 利用者負担を減らすべき (5) - 利用実態を把握・事業を評価し、今後について検討すべき (3) - 全対象者が公平にサービスを受けられるようにすべき／不公平と感じる (3) - 年齢に応じて負担額を設定すべき (75 歳以上は無料にする、など) (3) - 利用者負担を増やすべき (事業費削減のため、事業継続のため、など) (2) - 所得・保有資産等を考慮した条件により対象者や負担額を設定すべき (2)	- 本事業を継続すべき (高齢者の健康維持のため、経済発展のため、など) (48) - 所得・保有資産等を考慮した条件により対象者や負担額を設定すべき (33) - 利用実態を把握・事業を評価し、今後について検討すべき (29) - 対象者を限定すべき／サービスを必要とする人のみを対象とすべき (25) - 本事業廃止を視野に入れるべき、廃止すべき (16) - 利用者負担を増やすべき (事業費削減のため、事業継続のため、など) (16) - 全対象者が公平にサービスを受けられるようにすべき／不公平と感じる (15) - 現行制度を維持すべき (15) - コイン式・フリーパス式を一本化すべき (9) - 利用回数・金額に上限を設けるのが良い (7) - 外出目的別に負担額を決めるべき (5) - 自動車免許返納者、および自動車免許を持たない方に交付するのが良い (5) - 事業を縮小するべき (5) - 高齢者の負担も必要 (5)
サービス内容について (178)	- バスだけでなく、タクシーや電車の乗車支援を希望 (38) - 隣接する市外の地域で本サービス利用ができると良い (6) - ポイント機能があると良い (外出のモチベーションが上がる、など)	- バスだけでなく、タクシーや電車の乗車支援を希望 (91) - 隣接する市外の地域で本サービス利用ができると良い (9) - ポイント機能があると良い (外出のモチベーションが上がる、など) (5) - 免許返納制度と組み合わせて考えるのが良い (4) - 通勤・退勤ラッシュ時間帯はサービス対象外としてほしい (4)
高齢者支援全般について (125)	- 健康維持及び医療費削減のための高齢者支援を推進すべき (7) - 地域コミュニティの充実が必要 (ボランティア、子どもたちとの交流、など) (6) - 自動車免許返納促進の対策を強化すべき (2) - PC・スマートフォン等を学ぶ場を提供してほしい - 高齢者の家族への支援があるとよい - 他の高齢者支援サービスについて、情報発信をしてほしい - 高齢者への経済的支援が必要	- 外出しなくて良いよう、宅配サービス等を充実させるのが良い (13) - 健康維持及び医療費削減のための高齢者支援を推進すべき (12) - 外出促進のため外出目的となるサービスや施設を作るべき (11) - 地域コミュニティの充実が必要 (ボランティア、子どもたちとの交流、など) (10) - 人的な支援サービスがあると良い (外出時の付添、自動車送迎サービス、など) (10) - 歩道の整備やバリアフリー化等、インフラの整備を行うべき (6)

問 26/問 20 そのほか、川崎市高齢者外出支援乗車事業や外出支援全般などに関するご意見がありましたらご記入ください (FA)

意見分類	主な意見要旨 ※ () 内の数字は同様意見件数	
	70 歳以上	70 歳未満
IC カード化について (76)	・ IC カードの購入手続き等を簡単に・わかりやすくしてほしい ・ 既存の IC カード、交通系 IC カードと連携・統合するのが良い ・ IC カード化によるサービスの利用しやすさの改善に期待 ・ IC カード化による事業の実態把握・効果検証に期待 ・ IC カード等について知識がなく理解できない ・ IC カード化による不正利用・情報漏洩などが不安	・ IC カード化による事業の実態把握・効果検証に期待 (13) ・ IC カード化すべき (7) ・ 既存の IC カード、交通系 IC カードと連携・統合するのが良い (7) ・ IC カード化によるサービスの利用しやすさの改善に期待 (乗車・下車時間の短縮、など) (6) ・ IC カードに他の機能は不要 (5) ・ IC カード化による過剰サービスの削減に期待 (2)
サービスの認知について (74)	・ 事業について情報発信が不十分、市民への積極的な情報発信が必要 (4) ・ 事業の詳細がわからない、十分に理解できていない (2)	・ 事業について情報発信が不十分、市民への積極的な情報発信が必要 (22) ・ 事業認知を向上の方法を考えるべき (IT 機器非利用者のための周知、バス広告、など) (14) ・ 事業の詳細がわからない、十分に理解できていない (13) ・ 事業についてわかりやすく情報発信してほしい (6) ・ これまで事業を知らなかった (5)
事業の効果について (71)	・ サービス利用で歩く機会が減った、減ることが懸念 (2) ・ 事業実施の効果が明確でない・わからない ・ 事業の効果を調査・検証すべき ・ 外出に役立っていると感じる	・ 事業の効果として、高齢者の健康増進・医療費縮小に期待 (14) ・ 事業効果として、自動車免許返納促進に期待 (12) ・ 事業の効果を調査・検証すべき (9) ・ 高齢者の外出に役立っていると感じる (8) ・ 事業実施の効果が明確でない・わからない (5) ・ 事業の効果として、経済活性化および市の税収増に期待 (5)
事業費について (65)	・ 本事業より重要度の高い高齢者支援に資金を使うべき (2) ・ 経費やサービスの無駄を省き、事業費を捻出すべき (2) ・ 事業費の内訳が不明・提示してほしい (2) ・ 事業費をデータ化し管理すべき	・ 事業費の内訳が不明・提示してほしい (11) ・ 経費やサービスの無駄を省き、事業費を捻出すべき (10) ・ 効果があれば事業費がかかることや加はやむを得ない (9) ・ 予算額の中で適切な配分をしてほしい (6)
地域内交通について (62)	・ コミュニティバス・循環バスがあると良い (12) ・ 地域交通が充実しておらず不便	・ コミュニティバス・循環バスがあると良い (10) ・ 乗り合いタクシーサービスがあると良い (6)
バス会社への要望 (42)	・ バスの運行本数が少ない・増便を希望 (3) ・ バス停設備を充実させてほしい(屋根やベンチの設置、など) (3) ・ バス車両の利便性を向上させてほしい(ステップがあり乗りにくい、など) (3) ・ バス運転手の運転技術・サービスの質が低く、バス利用をためらう (2)	・ バスの運行本数が少ない・増便を希望 (13) ・ バス車両の利便性を向上させてほしい(ステップがあり乗りにくい、など) (7) ・ バス停設備を充実させてほしい(屋根やベンチの設置、など) (6) ・ バスの乗り換えが不便

問 26/問 20 そのほか、川崎市高齢者外出支援乗車事業や外出支援全般などに関するご意見がありましたらご記入ください（FA）

意見分類	主な意見要旨 ※（）内の数字は同様意見件数	
	70 歳以上	70 歳未満
サービスの利用しやすさについて（23）	・ 申請や手続きを簡単にしてほしい（オンライン申請、身近な場所で購入可能、など）（2） ・ パスのサイズを他のカード類と統一してほしい ・ パス提示時に高齢者だとわかって恥ずかしい	・ 申請や手続きを簡単にしてほしい（オンライン申請、身近な場所で購入可能、など）（5） ・ 交通系 IC カードとの併用が面倒（3） ・ バス運転手が確認しやすいデザインにすべき（2）
その他（405）	・ 事業を利用しており非常に助かっている、感謝している（10） ・ 市の道路や公園、施設等を整備し充実させてほしい（2） ・ 良い取組み・事業だと思う ・ 若い世代への負担が増えることを懸念・若い世代への支援が必要 ・ 高齢者に限らず、妊婦や障がい者への外出支援も必要 ・ 高齢者に限らず、すべての世代に恩恵のあるサービスを実施すべき	・ 若い世代への負担が増えることを懸念・若い世代への支援が必要（48） ・ 高齢者に限らず、すべての世代に恩恵のあるサービスを実施すべき（8） ・ 家族が事業を利用しており非常に助かっている、感謝している（7） ・ 高齢者が活き活き、安心して暮らせる市を作りたい（7） ・ 高齢者に限らず、妊婦や障がい者への外出支援も必要（7） ・ 良い取組み・事業だと思う（5） ・ 新型コロナ感染について考慮し、検討すべき（5） ・ 市の道路や公園、施設等を整備し充実させてほしい（4） ・ 高齢者のバス利用時に、トラブルが生じることが懸念（2）

第3回あり方検討会議の書面開催に係る委員意見一覧

種別	意見内容
1. 事業の目的	●今後のICT技術を活用した社会参加施策や医療・介護データとの連携を視野にしていることを明確にするために、条例の目的は「高齢者の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を目的とする」から「高齢者の生きがい・健康づくり・介護予防の一助となるよう、社会活動への参加を促進することを目的とする」としてほしいと思う。今回はそのくらい大幅な見直しであると感じている。
2. 事業の位置づけ	●高齢者外出支援乗車事業では、70歳以上の高齢者ということだが、元気な高齢者だけを対象にするのか、車椅子の高齢者や身体の不自由な高齢者も含むのか。介護保険制度のなかで当事業の位置づけの明確化が求められる。中負担中福祉の我が国の福祉行政ですが、高齢者の尊厳という理念を再認識することを求める。戦前、戦中生まれの高齢者と団塊の世代の高齢者とではその人生の価値観が大きく違う。高齢者の外出のニーズの違いを認識する必要がある。アンケートの結果からではニーズの違いが分かりづらいかも知れない。
3. コイン式及びフリーパス式の併用	●報告書（素案）の13頁「（1）コイン式及びフリーパス式の併用について」に「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。」という記述があるが、路線バス事業の今後の方向性として、「キャッシュレス化」という方向の流れになるのではないかなと思うため、その際には、新たな方式の検討が必要になると思う。
3. ICT技術の導入	●今回はICカードは導入せず、他のICカード導入済みの自治体から利用詳細データを入手し、それを元に利用実績を推測し負担割合等を決定してはどうか。少なくとも、ICカード導入までの経過措置には使えると思う。 ●利用実績把握のための手法は、費用対効果を良く吟味すべき。また、高齢者はポイント管理や利活用が難しいものと思われ、ICカードへのポイント機能の付与は不要と考える。 ●ICカード導入については、導入済み自治体への聞き取りをお願いし、今後の議論の参考としたい。 ●交通系ICカードの利用に関し、70歳以上の者で8割弱が利用していた実態は、数年以内に行うICT化の方法論を検討するために有効な情報であった。一方で今後もし交通系ICカード等活用する場合には、ICカードを使用したことのない者（約2割）への配慮の方法についても同時に議論する必要がある。 ●わが国では社会的なICT技術導入については欧米や中国と比較すると、格段の後進性がわかる。新型コロナウイルス感染症の社会的影響は計り知れないが、ICT技術導入については追い風となっている。その後進性から短期間での急速な発展が予想されるすが、そのデメリットもある。社会的な整合性のない導入は巨額の投資をしても失敗に失することがある。その良い例がマイナンバーカードである。高齢者外出支援乗車事業の在り方とICT技術導入社会の進む方向と技術の見定めが求められる。結論から言うと、もう少し腰の据わった議論が必要だと思う。 ●ICT化の媒体別比較表については、とてもわかりやすくなった。その中で、QRコードについては、紙媒体QRコードも併用できるのではないかなと思う。QRコードが印刷された専用パスによる利用を併用することで、スマホを持っていない高齢者も参加できる可能性があると思う。 ●交通系ICカードの活用が困難な理由は、ただただコストという理解でよいか。高い汎用性とセキュリティを考えた場合に、すなわち中長期的な費用対効果を考えた場合でも厳しいということであれば理解できる。 ●報告書（素案）で、ICT技術の必要性に関しては、利用実態の可視化という部分とともに迅速な決済処理、近未来的に割引の仕組みが多様（割引率を多種類にするとか）になったときへの対応可能性（サービスの拡張可能性とはちょっと違う面）もあるように理解しているが、記載はしているか。 ●中核都市でのICカード導入がそもそも遅かったことが、それらの都市でのICカード導入と高齢者等パスの見直しの同時実施を可能にした側面がある。首都圏にある川崎市は、SUICAもPASMOも導入が早かったので、タイミングについては中核都市との比較をしても仕方ない面があるように思う。先々、日本の交通系ICカードがどのように変化、あるいは進化、もしくは変貌していくのか、もある程度見据えた評価が、報告書に記載されるとよいと思う。 ●技術媒体がどうなるにせよ、なんらかの技術で、利用者全数での実態の可視化は必須であることは、より強調いただくのが良いと思う。 ●報告書（素案）の13頁に、ICT技術の導入について「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」とあるが、この文面をそのまま読むと、正確な利用実態の数値が高くなれば、補助金額が方程式のように自動的に算定されるように見える受け止めをした。実際の手順は、利用実態が明らかになった時点で、バス事業者との協議を経て、市長が補助金予算を市議会に諮ることにより、補助金が確定するというプロセスがあると思うため、「今後、本事業におけるICT技術の導入による利用実態を踏まえて、バス事業者との協議、市の財政状況、利用者負担との均衡などを総合的に勘案した補助金の在り方」という記載にするのが妥当だと思う。

種別	意見内容
4. 三者負担のあり方	●川崎市はふるさと納税の影響を大きく受け、減少分の地方交付税もなく税金減収に陥っている。バス個人負担金を二段階にして、ふるさと納税で他自治体へ寄付している方は、そうでない方より高額な料金設定ができないか。地元への納税を渋り個人的に利益を得て、かつバス入手で受益だけを享受するのはおかしいと思う。 ●利用回数の上限設定は、本事業の目的に逆行するものであり、頻回利用者への影響が大きい。それよりもバス事業者の負担割合を増やすべきである。また、利用制限を設けるのであれば「時間帯、曜日制限」が先決である。大口顧客への割引は一般社会では当たり前であり、利用実績が透明化された暁には、バス事業者に大口割引を要求すべきと考える。 ●回答者の属性から、本事業に対する関心は、直接の事業対象者だけに限らないことがわかった（70歳未満の回答率（44.8%）、40代から人口対比の回答率の高さ）。加えて、回答者の家族構成は、二世帯同居と夫婦のみ世帯を合わせて約75%であり、家族側の費用の負担の影響が強く出た結果との関連も推察される。つまり、本事業は、事業対象者だけでなく、家族の生活・経済にも関連しており、仮に外出に伴う経済的負担が増加するなら、70歳以上の者の外出控えを生じさせる恐れもある、との推察ができる。別な観点からは、本事業の支給の効果は、70歳以上高齢者本人のみならず、その家族にも副次的な影響（効果）をもたらすとの関係も垣間見えた。同居家族のコロナ禍による収入減、また資産インフレが進展する社会情勢のなか、もし市の財政状況がゆるすなら、（一般的な）家庭の経済と外出に配慮した判断として、今後の支給水準は現行制度の維持が望ましいと考える。 ●経済格差が広がるなか、将来的には、一定年齢以上の者に対し、「一律に支給」する平等性よる考えではなく、一定の判断基準を設けても良いのではないか。所得水準もさることながら、むしろ格差は資産にあると思われ、資産に着目した判断が行えることが理想と考える。一方で行政が資産の実態を捉えることは、さまざま意味で現実的には難しく、社会政策における今日的な公正性のハードルの高さを感じている。 ●「高齢者のバス乗車料金を無料にする」プロジェクトなどを立ち上げてみてはどうか。専門的なコンサルティングにより、バス会社が利益を上げることが可能な方法があるかもしれない。このような発想の転換が求められると思う。 ●報告書（素案）の14頁に、三者負担のあり方について、今後、「フリーバ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。」とあるが、この件について、改めて「あり方検討会議」に相当する会議体を設けて、外部の意見を聞きながら進めていくのか、あるいは、行政が一元的に決めていくものか。 ●今後、ＩＣカードを導入した際の自己負担の増額のシミュレーションについては、公表するかどうかは別にして算出しているか。シミュレーションができているのであれば、令和4年度の導入時に少々値上げしても良いと思う。
5. 他の外出支援施策への展開	●市バスの利用目的の多くは、市内の身近な日常的な外出を助けており、遠方の外出には影響はほとんどないことが調査結果により明らかになった。本事業の目的の一つを高齢期の日常的、かつ身近な外出を支援することとするなら、鉄道の用途は外出という点においては同義でも、目的を異にする手段であり、今回の議論に含めなくてよいと考える。 ●高齢者外出支援乗車事業は、経済効果とバス事業の発展が欠かせない。鉄道会社などでは、本業以外の事業展開が多様で大きく利益を上げている。バス事業は一見ローカルに見えるが、より地域密着な事業展開が求められている。バス停の利用や人だけを運ぶのではなく、物や情報などの移動も可能な規制緩和が必要かもしれない。川崎市内でも鉄道の駅から遠い陸の孤島のような地域がある。高齢者外出支援乗車事業の考えを拡大して、きめ細かいサービスの事業化が出来る。例えば、三輪車・自転車タクシーで高齢者の自宅前までの送迎などや、デイサービスでの送迎サービスの利用などもある。また、バス会社が配食サービスやキッチンカーなどの事業も可能かもしれない。バス会社がもうからないと高齢者外出支援乗車事業が持続可能なサービスにはならない。行政の負担、利用者の負担をどうするか、サービスの利便性をという議論に終始しては事の本質が見えなくなる。新型コロナウイルス感染症の蔓延により、高齢者の外出が抑制されている。このような時にこそ、新たなサービスが生まれる時と思う。 ●報告書（素案）の15頁に、他の交通機関への展開について、「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」とあるが、抽象的な表現に留まっており、方向性が明らかでない。市内には、南北を結ぶ南武線はじめ、東京・横浜間には、ＪＲ東海道・横須賀線、私鉄（京急線・東急線・小田急線）が市内を横断して好アクセスであること、また、検討会議でも「鉄道を対象にして」という意見があったこと等を踏まえて、鉄道による高齢者の外出支援の可能性についても言及してほしい。 ●市民アンケート調査結果で、あると良い外出支援策について「電車やタクシーの優待乗車制度」との回答が6割弱あった。報告書（素案）の15頁の18行目「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」に期待したいと思う。外出したくても一人で外出できない高齢者に対する施策（すでにある「おでかけGO!」のように対象者を限定したものでなく、買い物に同行してもらえるようなサービス）も本事業とは別に、今後期待したい。

種別	意見内容
6. その他	●フレイルを予防し健康寿命を伸ばすことで、医療費や介護保険料を減らすことができる。報告書に「フレイル」や「健康寿命」の文言を入れることはできないか。 ●本事業に限定することなく、高齢者割引サービスは包括的、積極的に推進してほしい。川崎市では地元応援券を発行したが、通年でこの類のプレミアム券を高齢者向けに発行してほしい。 ●市民アンケートの結果により、委員会の議論の範囲では推察にすぎなかったこと、わからなかったことが明らかになった。本アンケートを実施した価値は高いといえる。 ●近年は、子育て世代へ資源移動するなど注目度が移っているが、高齢者もGDPに大きな比率を占める国内消費を生み出しており、本事業も高齢者の健康増進による医療費、介護保険費用減少のみならず、大きな消費を生み出す原動力の一端を担っている。 ●近年、高齢者運転の悲惨な交通事故が社会的問題となっているが、地方では免許を返納したくても適当な代替の交通機関がなく、返納が進まない状況にある。川崎市はバス網が発達しており、この事業が運転免許証返納の強力な受け皿になると思う。 ●高齢者外出支援乗車事業のトータルな事業の見直しが必要と思う。バス会社だけではなく、様々な業種に波及する事業プランが求められる。人間は高齢になると個人差が大きくなる。本当に高齢者は何を求めているのか。そのような議論の中で、高齢者外出支援乗車事業の新しい可能性が発見されると思う。現在の高齢者外出支援乗車事業をそのまま継続して、議論を深めることを求める。 ●アンケート結果を見ると、本事業の認知状況（70歳以上で知らなかった人（23人／1018人＝2.3%））は高いにも関わらず、利用状況が約6割に留まっているため、外出支援策としての当該事業のメリット等を、積極的に推進していく必要があると思う。 ●報告書（素案）の4頁に、報告書の位置付けと方向性についての記載があるが、この報告書に関して、パブコメといった手法で市民意見を聴く予定はあるか。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するとあるため、いきいき長寿プランの一環として市民意見を聴くことになるのか。 ●報告書（素案）の10～11頁に平均利用率が示されているが、コイン式のみの実績か、フリーパス式込みの実績であれば、区別して示してほしい。 ●独自のICカード導入により、利用実績データの活用、事業の効果測定や他の施策における参考情報としていけること、ポイント制度などの他の機能が追加可能となることは大変有効であると考えます。「市民アンケート調査結果速報」の30頁にある外出上の主な問題点で「出かけた場所がない」が2割強であったため、将来的に川崎市の事業に参加するとポイントが付き、たまったポイントで川崎市の名産品がもらえるなどの外出の動機付けにポイント制度が活用されることを期待する（イメージは「かわさき健康チャレンジ」のようなもの）。