

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

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.....	8
(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の導入について.....	11
(3) 年齢要件について.....	12
(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.....	13
(7) その他の施策.....	13
(参考資料).....	15

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」といいます。）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」といいます。）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、ICT¹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等により、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の必要性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

¹ Information and Communication Technology の略。本報告書における ICT 導入の説明については第3章 2.(2)参照。

保有者の減少を背景とした運転手不足、更には新型コロナウイルスの感染拡大による利用者の減少など、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11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等の一部を改正する法律」が施行され、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。

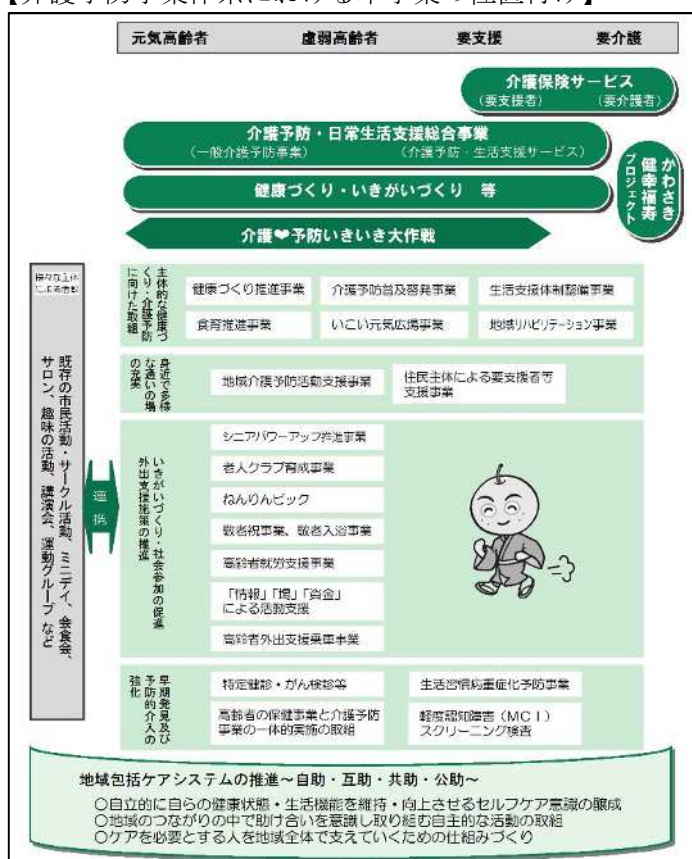
2. 報告書の位置付けと方向性

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」といいます。）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。

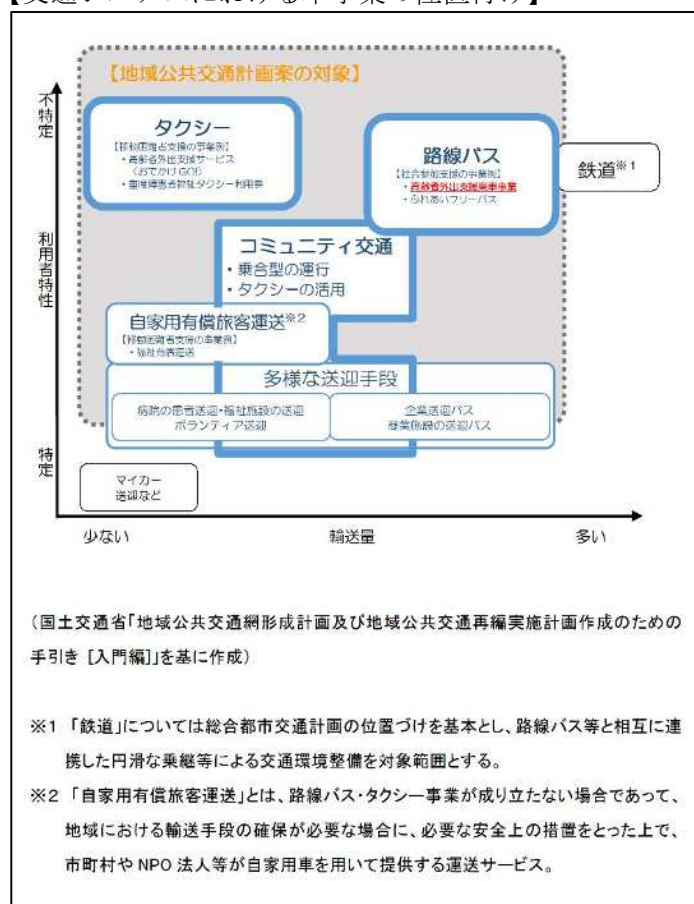
本事業の見直しは、第8期いきいき長寿プランの策定に合わせて進めており、あり方検討会議はいきいき長寿プランの策定会議に紐づく会議として位置付けています。また、検討内容については、川崎市介護保険条例に基づく附属機関でもある「川崎市介護保険運営協議会」に報告し、連携を図ることとしています。

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。

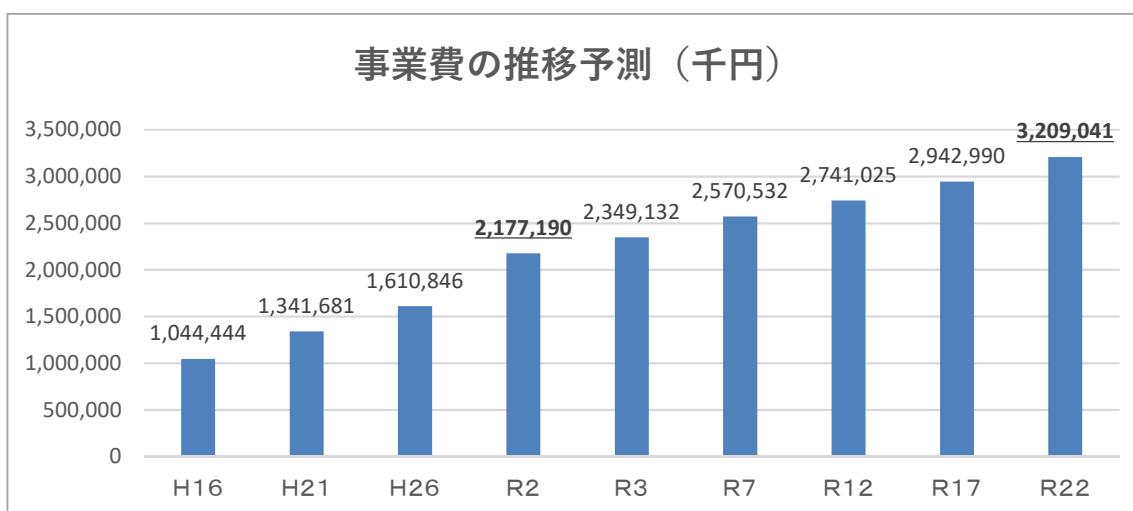
見直しの考え方としては、誰もが利用する公共交通機関であることから、所得に関わらず利用者から一定の負担をいただく応益負担制を採用し、乗車回数が少ない方に対しては、乗車の度に半額程度を利用者に負担してもらう「コイン式」と、ボランティア活動や日々の買い物、通院などで頻繁にバスを利用する方や、一度の外出で複数のバス路線を乗り継いでいくためバスの乗車回数が多くなってしまおう方に対しては、負担面を考慮し、ひと月あたり 1,000 円で何度でも乗車が可能な「フリーパス式」を導入することとした経過があります。

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

路線バスの利用者数の推移

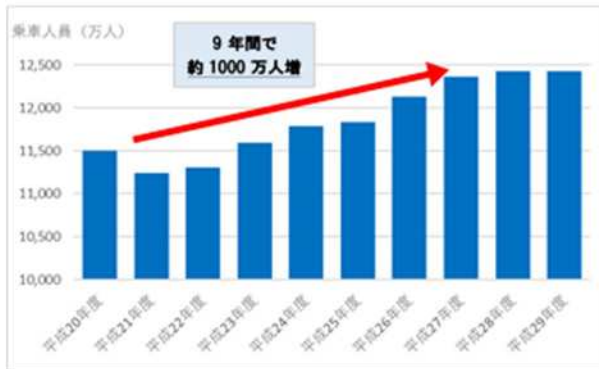


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移
出典:川崎市統計書 ※神奈川中央交通は除く

本市交通局の利用実績からも乗車人員及び収入額は微増しており、民間事業者の乗車人員についても年々増加しています。

年齢別の交通手段の変化

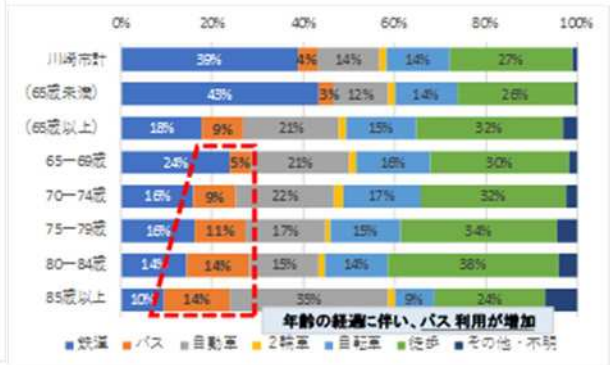


図 年齢別代表交通手段分担率
出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査

川崎市全体及び65歳未満はバスの分担率が低くなっているが、65歳以上では年代が上がるにつれ、バスの分担率が高くなり、特に75歳以上では10%を超えています。

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

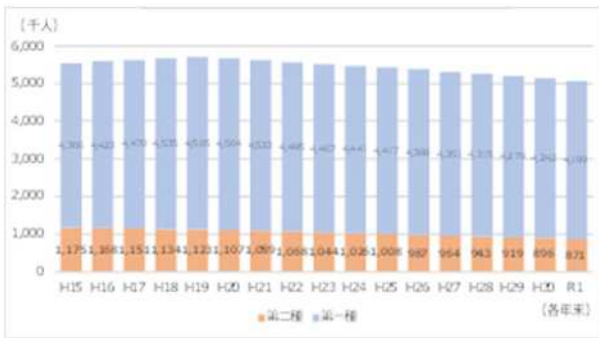


図 大型自動車運転免許保有者数の推移(全国)
出典:警察庁「運転免許統計」より作成

第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で20%程度減少しています。

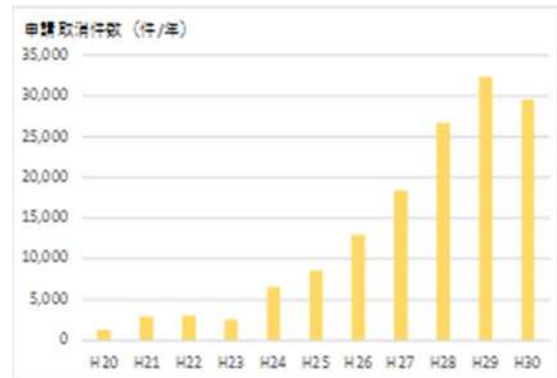


図 申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
出典:警察庁運転免許統計

免許返納の数は近年大幅に増加していることから、自動車に代わる移動手段の確保が求められています。

(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、ICTの導入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20億円弱となっています。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 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 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により本事業の利用状況を把握していますが、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 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 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 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。

具体的には、現在使用している紙の券を IC カード等への媒体へ移行するとともに、対象者の利用状況の管理や新たな社会参加施策を見据えた機能を備えたシステムの構築を行います。

○政令指定都市及び東京都における ICT 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

下表のとおり、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。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 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 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 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、バス停から徒歩圏内に居住している方も多く、市内に網目のように広がるバス路線は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分かりました。

こうしたことを踏まえ、より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の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、市内に網目のよう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 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. 市民アンケート調査結果
2. 関係条例等
3. あり方検討会議の検討経過

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

2021年3月

目 次

I. 調査概要	3
1) 調査目的	3
2) 調査内容	3
3) 調査の方法	4
4) 回収結果	4
5) 結果の見方の留意点	4
II. 結果概要	6
III. 調査結果	12
1. 回答者の属性	12
2. 回答者の交通等環境	14
1) 交通系 IC カード利用状況	14
2) スマートフォン利用状況	16
3) 最寄りのバス停までの所要時間	18
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間	20
5) 運転免許の保有状況（70 歳以上のみ）	22
6) 移動手段の確保状況（70 歳以上のみ）	23
3. 外出の状況	25
1) 外出の頻度	25
2) 外出理由	27
3) 外出上の主な問題点（70 歳以上のみ）	29
4. 事業サービスの認知と利用の状況	30
1) 乗車証・フリーパス等の認知状況（70 歳未満のみ）	30
2) 乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	31
①乗車証・フリーパス等の利用状況（70 歳以上のみ）	31
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）	32
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）	33
3) あると良い外出促進策（70 歳以上のみ）	34
5. 事業の影響	36
1) 乗車証・フリーパス等利用による影響【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
2）乗車証・フリーパス等利用による影響【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
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）	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
<その理由>	47
2）あると良いICカードの付帯機能	49
3）利用者負担について	51
<その理由>	53
4）自由意見	55
【巻末資料】	61
調査票（70歳以上）	62
調査票（70歳未満）	70

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

※「乗車証」は高齢者特別乗車証明書、「フリーパス」は高齢者フリーパスを指す。

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
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
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

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「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.14-15

- ・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、70 歳以上でも 8 割弱が交通系 IC カードを利用、80 代前半に限ってみても 7 割半が利用している。
- ・高齢者特別乗車証明書（以下「乗車証」という）や高齢者フリーパス（以下「フリーパス」という）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.16-17

- ・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。他方、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は 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.18-19

- ・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.20-21

- ・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.22

- ・ 70歳以上の運転免許保有率は3割強、3割弱は返納。
- ・ 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.23-24

- ・ 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、70歳以上のいずれの年代も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.25-26

- ・ 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.27-28

- ・ 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。
- ・ 「通勤」は60代前半から漸減するが、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.29

- ・「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。
- ・「出かけた場所が少ない」は、70代前半から80代前半までは割合が高い。
- ・80代前半から「一人で出かけることが難しい」が増え、85歳以上では焼く4割と顕著に増える。
- ・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場所が少ないことが、80代以上では一人で出かける不安が外出の妨げに鳴っている可能性

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.30

- ・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（2.23%）

【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.31

- ・乗車証等の利用割合は、70歳以上全体で約6割（乗車証4割弱、フリーパス2割強）。
- ・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。
- ・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。85歳以上ではその割合が同程度となっている。
- ・多摩区、中原区で利用割合が低い。
 - 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.32

- ・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.33

- ・70歳以上全体では、「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

が利用者よりも若干高い。⇒調査結果 P.39

- ・また乗車証等非利用者では利用者比べて、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。⇒調査結果 P.41

→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が伺える
→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.34-35

- ・あると良い外出支援策としては、70歳以上の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」。70歳以上全体では「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割を占める。
- ・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。
- ・地域別にみると、宮前区と麻生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

- ・男性に比べると女性でフリーパスの利用割合が2割半ばと高い傾向。
- ・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。
- ・フリーパス利用者で免許保有率が低い。
- ・フリーパス利用者で、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比較的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に多い可能性
→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に多いとみられる

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.36-41

- ・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、70歳以上のいずれの年代でも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「市内の移動が便利で楽になった」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.42-43

・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」が約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.44

・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。

・年代別では、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。

→乗車証等をあまり必要としない人と必要とす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.45-48

・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）。特に70代以上でその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「70歳を境に体力的、経済的に生活が大変になるため」「70歳ではあればまだ元気で制度を活用でき、健康維持や地域経済に良い影響を与えるため」等の意見、「年齢を引き下げる」では「60～65歳で退職し収入が減るため」「運転免許返納を早期化するため」「少しでも若いうちから長く使う方が健康維持と地域経済に良い影響を与えるため」等の意見、「年齢を引き上げる」では「70歳では元気に働いている人も多く金銭的にも余裕があるため」「増えていく高齢者を際限なく支えるには財政的に限界があるため」「平均寿命・健康寿命

が延びている/延びていくため」等の意見がみられる。

→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.49-50

- ・ ICカードにあると良い機能として、70歳以上、70歳未満ともに高いのは「割引機能」で4～5割強。
- ・ 「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。
 - 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.51-54

- ・ 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4割を超える。
- ・ 理由としては、「現行のまま」では「現制度に不満がない」「利用者負担や回数制限では外出者が減る」「この事業単独ではなく市の事業トータルで考えるべき」等の意見、「負担減」では「高齢者の経済的負担を減らすため」「外出する高齢者を増やすため」等の意見、「負担増」では「財源を確保するため」「受益者が負担すべき」等の意見、「上限回数設置」では「事業費の拡大を防ぐため」「回数制限を設けるのが一番公平だと思うので」等の意見がみられる。
 - 「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

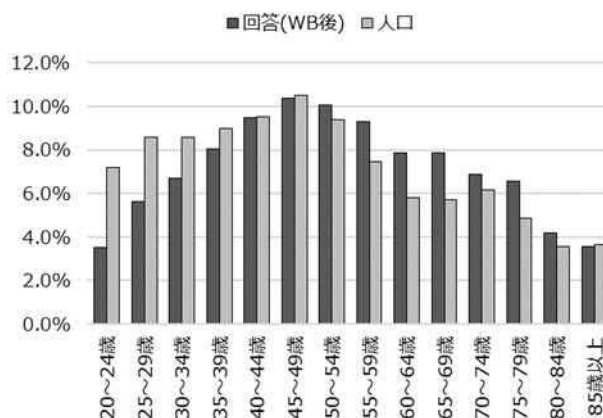
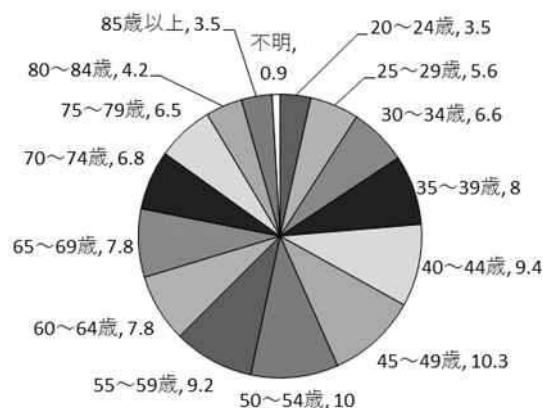
1. 回答者の属性

①年齢

単位：%

<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。

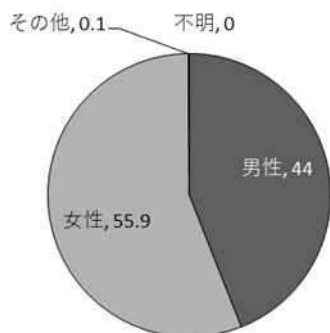


②性別

単位：%

③居住地

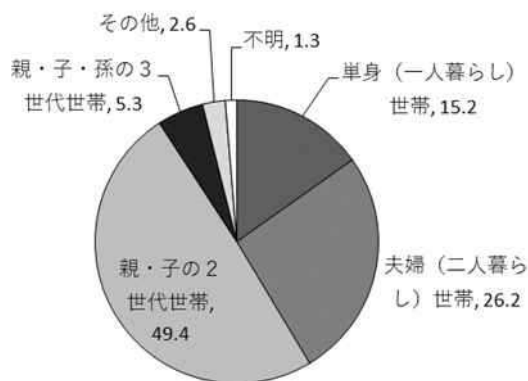
単位：%



④世帯構成

単位：%

※その他の内訳 ()内の数字は同様意見件数

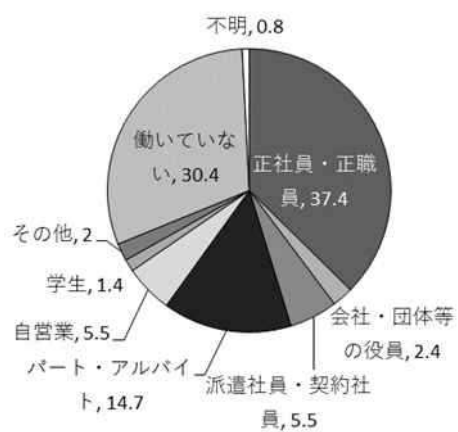


- ・ 兄弟、親戚同士世帯 (38)
- ・ 施設入居 (11)
- ・ 同棲 (7)
- ・ 友人知人同士世帯 (4)
- ・ 4世代世帯 (3)
- ・ 2世帯3人
- ・ 3階建で二世帯住宅で1人暮らし
- ・ 夫婦、里子
- ・ 他の家の一人暮らし
- ・ 夫婦、友達シェア
- ・ 単身世帯の二世帯(シェア)
- ・ 入所
- ・ ほかに、世帯構成情報無し(家族4人、実家暮らし、寮暮らしなど) (8)

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

単位：%



※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。※利用していない方は、利用していない理由までお書きください

SA

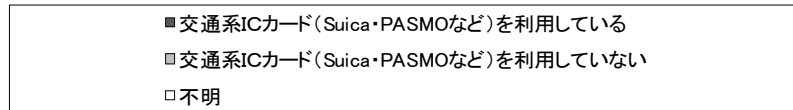
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 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。

		(n)	%		
全体		4,800	90.5	7.6	1.9
年齢	20～24歳	168	98.8	1.2	
	25～29歳	267	96.5	3.5	
	30～34歳	318	99.0	1.0	
	35～39歳	382	96.9	2.5	
	40～44歳	451	93.7	5.8	
	45～49歳	493	93.5	6.3	
	50～54歳	478	92.1	7.7	
	55～59歳	443	94.0	5.3	
	60～64歳	373	92.0	6.9	
	65～69歳	374	88.4	8.4	3.2
	70～74歳	328	88.7	8.8	2.4
	75～79歳	312	83.7	10.6	5.8
	80～84歳	200	75.2	18.0	6.8
	85歳以上	169	48.9	38.2	13.0
性別	男性	2,112	88.7	9.1	2.2
	女性	2,682	92.0	6.4	1.7
居住地域	川崎区	743	84.7	12.2	3.1
	幸区	542	89.3	8.7	1.9
	中原区	819	94.3	4.5	1.2
	高津区	727	90.8	7.0	2.2
	宮前区	736	91.0	7.2	1.9
	多摩区	671	90.6	7.7	1.7
	麻生区	562	92.9	6.0	

■ 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。
- ・ 高齢者特別乗車証明書（以下「乗車証」という）や高齢者フリーパス（以下「フリーパス」という）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。



		(n)	(%)		
全体		1,018	77.7	16.2	6.1
乗車証・フリーパスの利用状況	主に、高齢者特別乗車証明書を利用している	382	86.6	10.3	3.1
	主に、高齢者フリーパスを利用している	226	84.3	9.0	6.7
	主に、福祉バスを利用している	22	72.3	19.9	7.7
	いずれも利用していない	346	66.5	27.3	6.1

※「主に福祉バスを利用している」はnが小さいため参考値

<交通系ICカードを利用していない理由>

交通系ICカードを利用しない理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
あまり公共交通を使わないため（自家用車、タクシー、徒歩等）	191	56	135
あまり外出しないため（高齢、身体的理由、用がないなど）	25	21	4
割引証等を利用しているため（高齢者フリーパス、高齢者特別乗車証明書、ふれあいフリーパスなど）	24	12	12
1人で外出できないため（歩行困難、認知症など）	18	16	2
身体的理由で公共交通が使えないため	14	14	0
必要がない	13	4	9
バスの定期券を買っているため	8	6	2
紛失したため、紛失しやすいため	7	3	4
使い方が分からない、購入方法が分からない	6	4	2
施設に入所しているため	4	4	0
新型コロナの影響であまり外出しないため	3	0	3
働いていないため	3	2	1
テレワークで不要になった	3	0	3
運賃を把握したい	2	0	2
よく分からない	2	2	0
チャージが面倒なので	2	0	2
高齢のため	2	2	0
回数券を購入している	2	1	1
通院	1	1	0
面倒くさい	1	1	0
多くのカードを持ち歩きたくない	1	1	0
周りの人も持っていないため	1	1	0
電車に乗る時のみ利用している	1	0	1
現金で払うため	1	0	1
退職後に使わなくなった	1	0	1
ポリシーの問題	1	0	1
東急カード	1	0	1
関心がない	1	1	0
その他理由不明（持っていないからなど）	12	7	5

※数値は回答件数

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

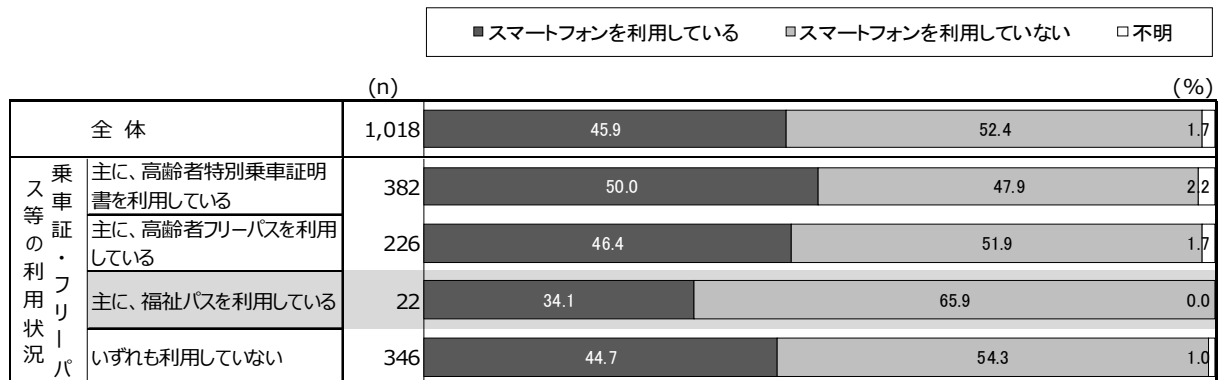
■ 全体、年齢・性別・居住地域別

- ・ 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、居住地域別では、差異はほとんど見られない。

		(n)	 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		
			(%)		
全体		4,800	83.4	16.2	0.4
年齢	20～24歳	168	98.8	1.2	
	25～29歳	267	98.3	1.7	
	30～34歳	318	98.0	2.0	
	35～39歳	382	97.8	2.2	
	40～44歳	451	96.9	3.1	
	45～49歳	493	96.7	3.3	
	50～54歳	478	94.4	5.3	
	55～59歳	443	92.6	7.4	
	60～64歳	373	90.4	9.6	
	65～69歳	374	77.0	23.0	0.0
	70～74歳	328	60.9	39.1	0.0
	75～79歳	312	50.3	48.5	1.2
	80～84歳	200	36.8	60.0	3.2
	85歳以上	169	19.2	76.3	4.4
性別	男性	2,112	81.7	17.9	0.3
	女性	2,682	84.8	14.8	0.5
居住地域	川崎区	743	78.5	20.8	0.7
	幸区	542	82.4	17.0	0.6
	中原区	819	88.5	11.5	0.0
	高津区	727	84.7	14.8	0.5
	宮前区	736	83.3	16.2	0.5
	多摩区	671	81.7	17.9	0.4
	麻生区	562	84.0	15.7	

■ 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で、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。
- ・ 地域別では、多摩区、麻生区、高津区で他の区に比べて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。

		<div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small;"> ■ 5分未満 ▨ 5分～15分未満 ▩ 15分以上 □ 不明 </div>			
		(n)	(%)		
全体		1,018	45.5	45.0	5.2 4.2
乗車証・フリーパスの利用状況	主に、高齢者特別乗車証明書を利用している	382	47.6	47.2	3.8
	主に、高齢者フリーパスを利用している	226	53.5	40.6	5.0
	主に、福祉バスを利用している	22	32.2	63.4	4.5
	いずれも利用していない	346	40.4	44.2	7.0 8.4

※「主に福祉バスを利用している」はnが小さいため参考値

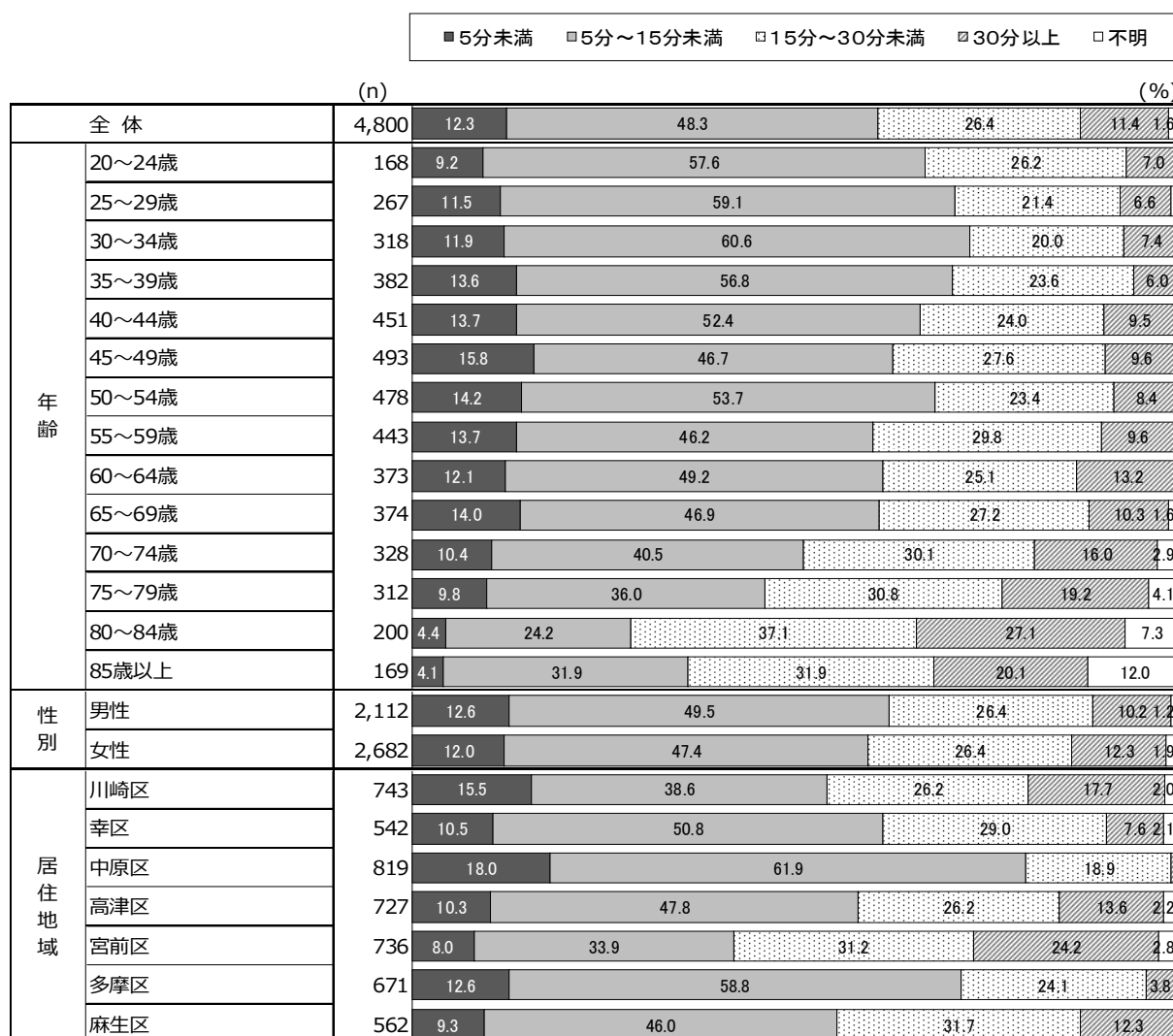
4) 最寄りの鉄道駅までの所要時間

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

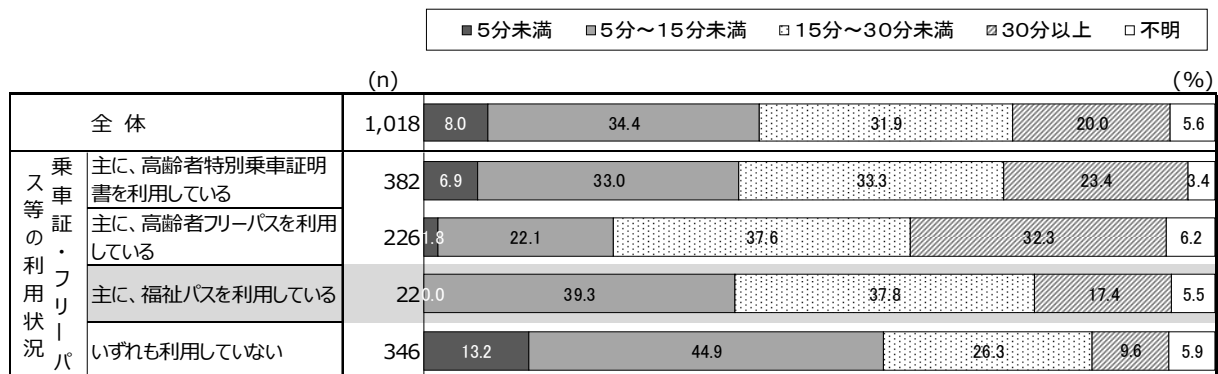
■ 全体、年齢・性別・居住地別

- ・ 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。
- ・ 地域別では、中原区、多摩区で15分未満の割合が約7割から8割と高く、宮前区で約4割と低くなっている。



■ 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。



※「主に福祉バスを利用している」はnが小さいため参考値

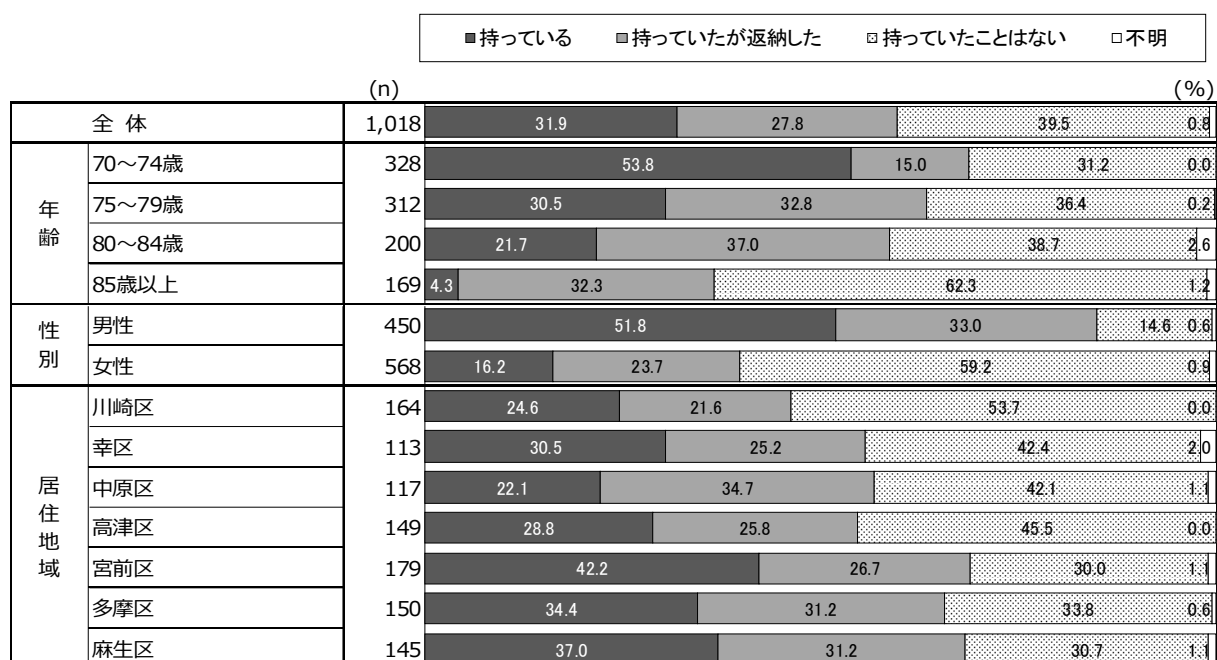
5) 運転免許の保有状況 (70 歳以上のみ)

(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

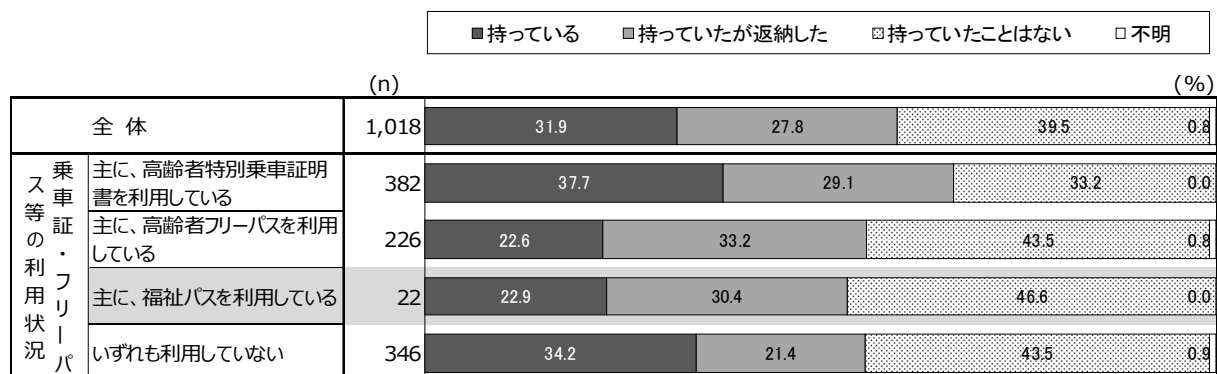
■ 全体、年齢・性別・居住地域別 (70 歳以上のみ)

- ・ 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。
- ・ 年代別では、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。
- ・ 地域別では、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)

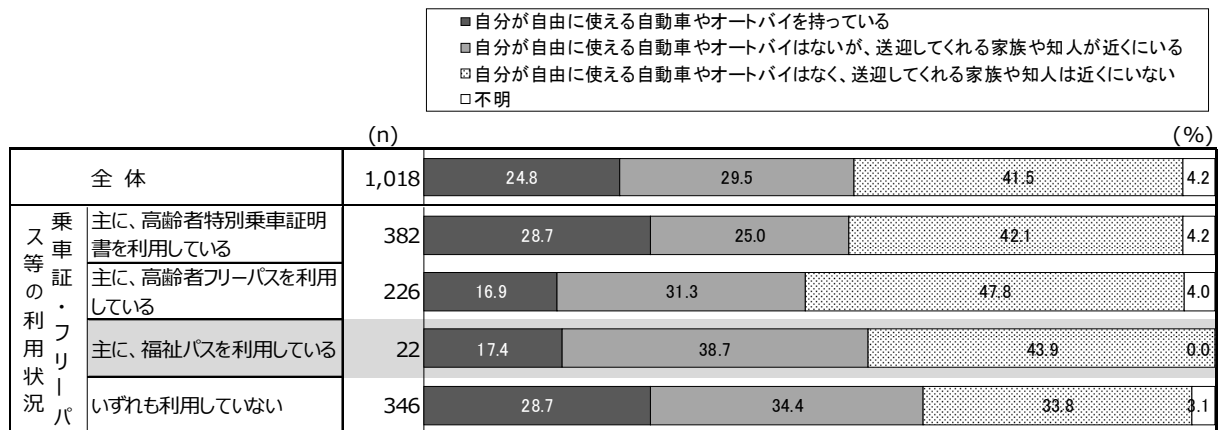
- ・ 70歳以上全体としては、自分で自由に車やオートバイを使える割合は2割半ば、送迎してくれる知人や家族が近くにいる割合は約3割で、自由に使える車等も無く送迎してくれる家族等も近くにいない割合は4割強を占める。
- ・ 年代別では、自分で自由に車やオートバイを使える人は70代前半で4割弱、70代後半で3割弱、80代前半で2割弱と年齢が進むにつれて減るが、送迎してくれる知人や家族が近くにいる人まで合わせると、いずれの年代も5割前後となり、約5割の人は比較的自由に移動できる手段を有しているとみられる。
- ・ 女性より男性で自由に車やオートバイを使える割合が高いが、女性では送迎してくれる知人や家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

		(n)	(%)			
全体		1,018	24.8	29.5	41.5	4.2
年齢	70～74歳	328	37.4	21.4	38.8	2.4
	75～79歳	312	27.1	26.2	42.9	3.8
	80～84歳	200	18.8	30.4	43.6	7.3
	85歳以上	169	3.5	50.4	40.8	5.3
性別	男性	450	41.1	16.2	39.8	2.8
	女性	568	11.9	39.9	42.9	5.3
居住地域	川崎区	164	14.9	37.3	42.5	5.2
	幸区	113	19.9	23.8	51.0	5.3
	中原区	117	18.9	36.8	40.0	4.2
	高津区	149	24.2	27.3	40.9	7.6
	宮前区	179	35.0	21.7	40.0	3.3
	多摩区	150	26.0	31.2	40.3	2.6
	麻生区	145	31.2	29.1	38.1	1.6

■ 自分が自由に使える自動車やオートバイを持っている
 □ 自分が自由に使える自動車やオートバイはないが、送迎してくれる家族や知人が近くにいる
 □ 自分が自由に使える自動車やオートバイはなく、送迎してくれる家族や知人は近くにいない
 □ 不明

■ 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利用者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。
- ・ 年代別では、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。
- ・ 性別では男性の方が週に6～7日外出する割合が高い。
- ・ 地域別では中原区で週に6～7日外出する割合が高くなっている。

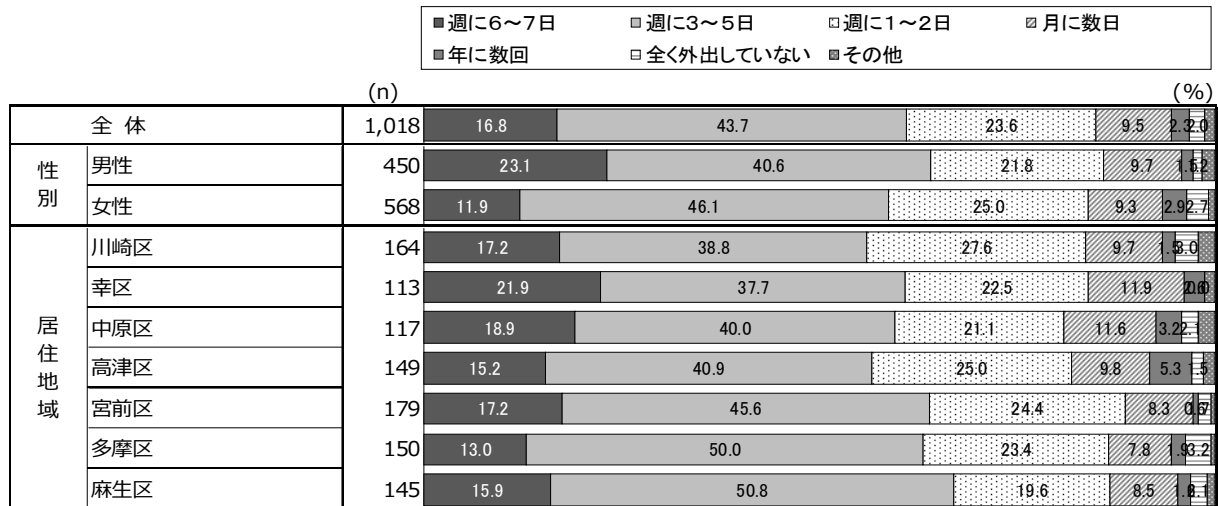
		(n)	外出頻度 (%)							
			週に6～7日	週に3～5日	週に1～2日	月に数日	年に数回	全く外出していない	その他	不明
全体		4,800	52.2		30.3	11.6	4.7			
年齢	20～24歳	168	64.6		28.7	4.8				
	25～29歳	267	66.0		21.5	8.5	2.9			
	30～34歳	318	66.1		22.5	8.9	2.1			
	35～39歳	382	72.5		17.9	7.3	1.9			
	40～44歳	451	65.5		23.5	7.9	2.0			
	45～49歳	493	71.7		19.6	6.0	1.9			
	50～54歳	478	63.5		25.1	7.9	2.4			
	55～59歳	443	61.1		28.6	7.6	2.2			
	60～64歳	373	51.2		35.9	9.9	2.4			
	65～69歳	374	36.1	44.4	14.5	3.3				
	70～74歳	328	23.5	49.4	21.1	4.1				
	75～79歳	312	18.7	43.5	20.8	10.8	2.2			
	80～84歳	200	11.2	44.3	28.5	10.5	2.2			
	85歳以上	169	7.7	32.3	28.0	15.1	6.4	7.5		
性別	男性	2,112	58.6		24.8	10.8	3.9			
	女性	2,682	47.1		34.7	12.2	3.6			
居住地域	川崎区	743	48.5		30.5	13.7	4.0			
	幸区	542	53.9		27.1	12.6	4.6			
	中原区	819	61.5		23.4	8.7	4.2			
	高津区	727	55.3		28.8	10.7	3.0			
	宮前区	736	48.6		33.5	12.8	3.8			
	多摩区	671	47.6		34.8	12.0	3.6			
	麻生区	562	47.8		35.7	11.1	3.1			

※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。
・ 買い物、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)
・ 通勤時のみ外出	

■ 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。



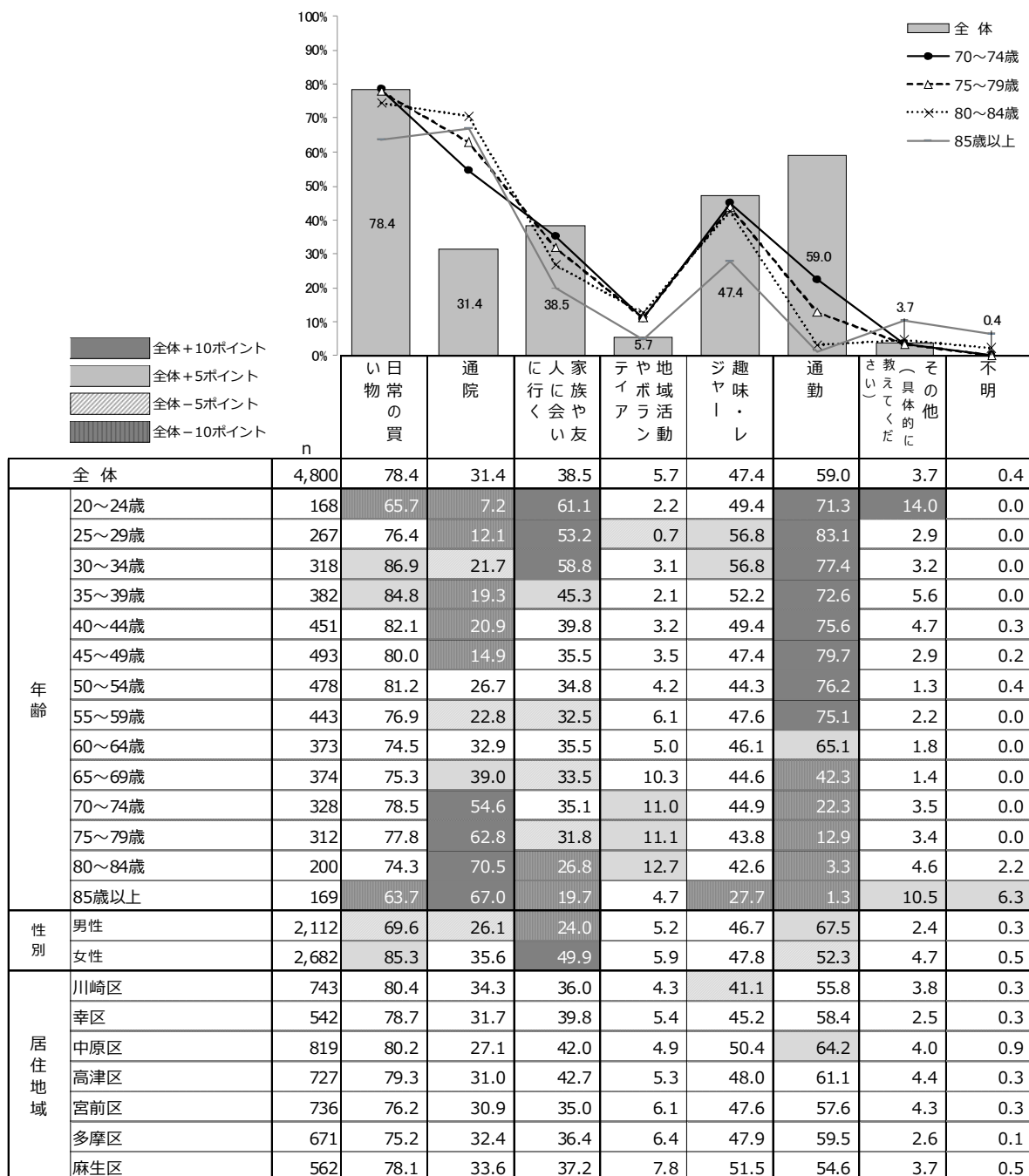
2) 外出理由

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。
- ・ 年代別では、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。
- ・ 居住地域別では、顕著な差異は見られない。

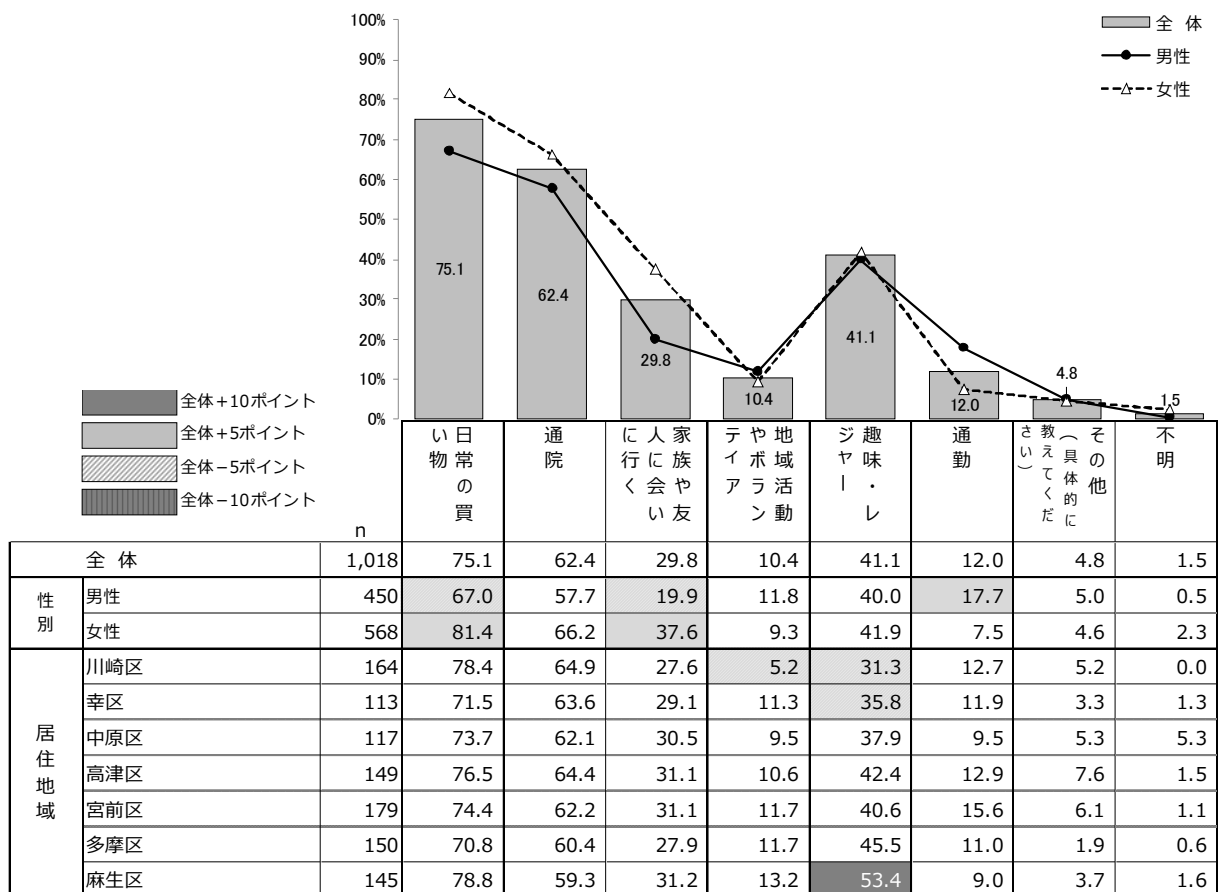


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

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

■ 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。
- ・ 地域別では、麻生区で「趣味・レジャー」の割合が高くなっている。



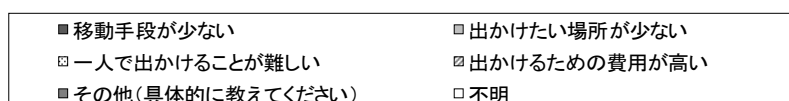
3) 外出上の主な問題点 (70歳以上のみ)

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。
- ・ 年代別では、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4割強と最も高い。
- ・ 性別では顕著な差異は見られない。
- ・ 地域別では、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。



		(n)	(%)					
全体		1,018	13.3	23.4	15.0	15.1	19.2	14.1
年齢	70~74歳	328	12.8	22.0	6.5	23.7	22.4	12.7
	75~79歳	312	13.4	31.5	6.1	15.3	18.8	15.0
	80~84歳	200	14.5	20.3	19.4	10.9	19.4	15.6
	85歳以上	169	12.1	14.4	42.2	3.9	13.5	13.9
性別	男性	450	12.5	26.7	12.0	17.0	19.4	12.4
	女性	568	13.8	20.8	17.3	13.6	19.1	15.4
居住地域	川崎区	164	10.4	26.9	13.4	15.7	16.4	17.2
	幸区	113	11.3	22.5	15.2	21.9	15.9	13.2
	中原区	117	5.3	24.2	17.9	16.8	17.9	17.9
	高津区	149	12.9	21.2	19.7	15.2	21.2	9.8
	宮前区	179	18.3	25.0	11.1	11.1	21.1	13.3
	多摩区	150	19.5	18.8	16.2	10.4	18.8	16.2
	麻生区	145	12.2	24.3	12.7	17.5	22.2	11.1

※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。

- 高齢者特別乗車証明書だけは知っていた
- 高齢者フリーパスだけは知っていた
- ▣ 高齢者特別乗車証明書も高齢者フリーパスも知っていた
- ▤ 高齢者特別乗車証明書も高齢者フリーパスも今回初めて知った
- 不明

		(n)	(%)				
全体		3,782	13.1	24.7	15.4	46.2	0.6
年齢	20～24歳	168	3.8	22.1	9.5	64.6	0.0
	25～29歳	267	6.9	18.5	10.0	64.6	0.0
	30～34歳	318	9.6	21.2	8.0	60.5	0.6
	35～39歳	382	11.9	22.5	8.4	57.0	0.3
	40～44歳	451	12.1	22.1	14.8	50.9	0.2
	45～49歳	493	12.8	27.0	16.5	43.2	0.5
	50～54歳	478	14.3	29.2	16.2	39.8	0.6
	55～59歳	443	12.4	33.8	18.4	34.5	0.8
	60～64歳	373	16.1	27.3	19.9	36.3	0.4
	65～69歳	374	20.6	18.6	23.4	35.1	2.3
性別	男性	1,663	12.1	22.4	12.2	52.7	0.5
	女性	2,114	13.8	26.5	17.8	41.2	0.7
居住地域	川崎区	579	15.9	25.4	21.0	36.7	1.1
	幸区	429	15.4	25.0	18.2	40.7	0.7
	中原区	702	12.6	21.2	13.1	52.6	0.5
	高津区	577	12.0	27.1	11.2	49.4	0.4
	宮前区	557	11.9	28.2	16.9	42.4	0.5
	多摩区	521	13.8	23.7	12.7	49.3	0.4
	麻生区	417	9.8	23.0	15.5	50.8	0.9

<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、乗車証やフリーパスいずれかを利用している割合といずれも利用していない割合は同程度となっており、男性では乗車証の割合が高くなっている。
- 地域別では、川崎区や高津区、宮前区、幸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。

主に、高齢者特別乗車証明書を利用している 主に、高齢者フリーパスを利用している
主に、福祉パスを利用している いずれも利用していない
不明

		(n)	(%)				
全体		1,018	37.6	22.2	2.2	34.0	4.0
年齢	70～74歳	328	35.4	20.7	1.1	40.1	2.1
	75～79歳	312	46.9	21.4	2.3	26.7	2.9
	80～84歳	200	40.3	26.5	2.9	23.8	6.4
	85歳以上	169	21.4	21.3	2.6	47.5	7.2
性別	男性	450	42.9	18.0	2.4	33.0	3.7
	女性	568	33.3	25.6	2.0	34.7	4.3
居住地域	川崎区	164	42.5	30.6	5.5	20.9	4.5
	幸区	113	40.4	24.5	0.7	31.1	3.3
	中原区	117	30.5	11.6	4.2	49.5	4.2
	高津区	149	44.7	22.0	3.0	25.8	4.5
	宮前区	179	37.2	27.8	3.3	27.8	3.9
	多摩区	150	26.6	14.9	1.3	52.6	3.9
	麻生区	145	39.7	20.6	0.5	35.4	3.7

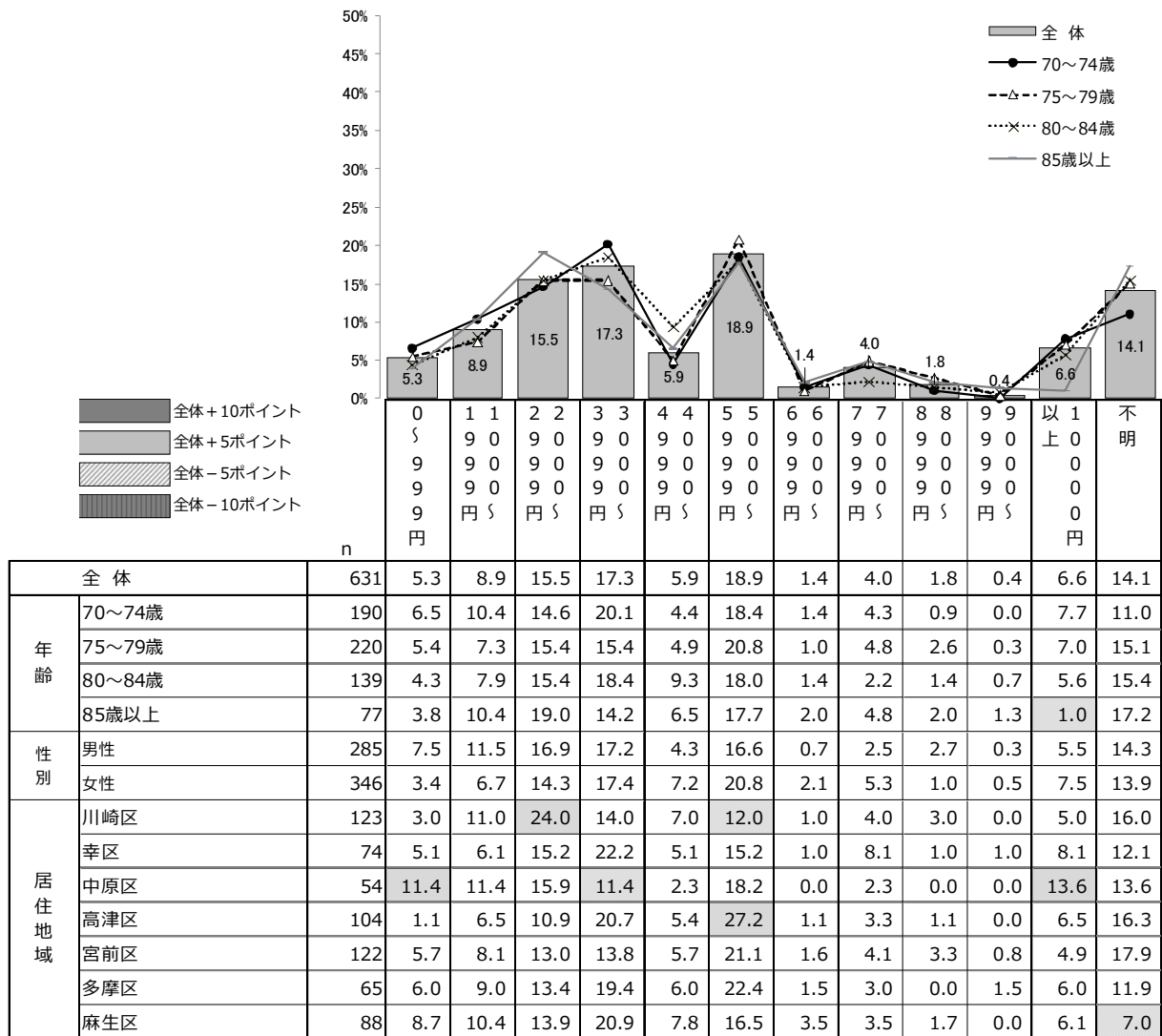
②外出時の消費額（70歳以上・乗車証等利用者のみ）（乗車証等利用時1回当たり）

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。



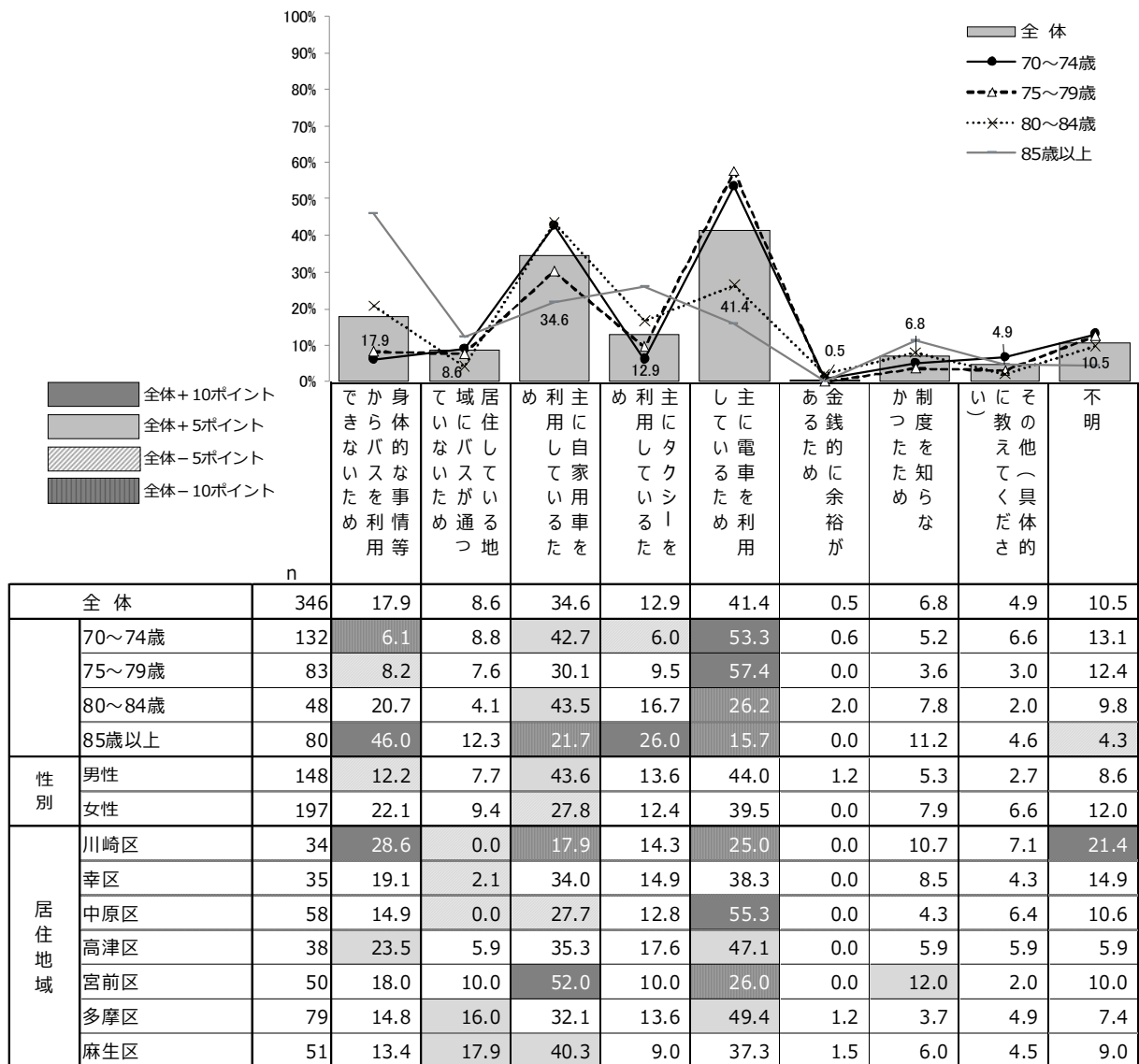
③乗車証・フリーパス等を利用していない理由（70歳以上・乗車証等非利用者のみ）

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

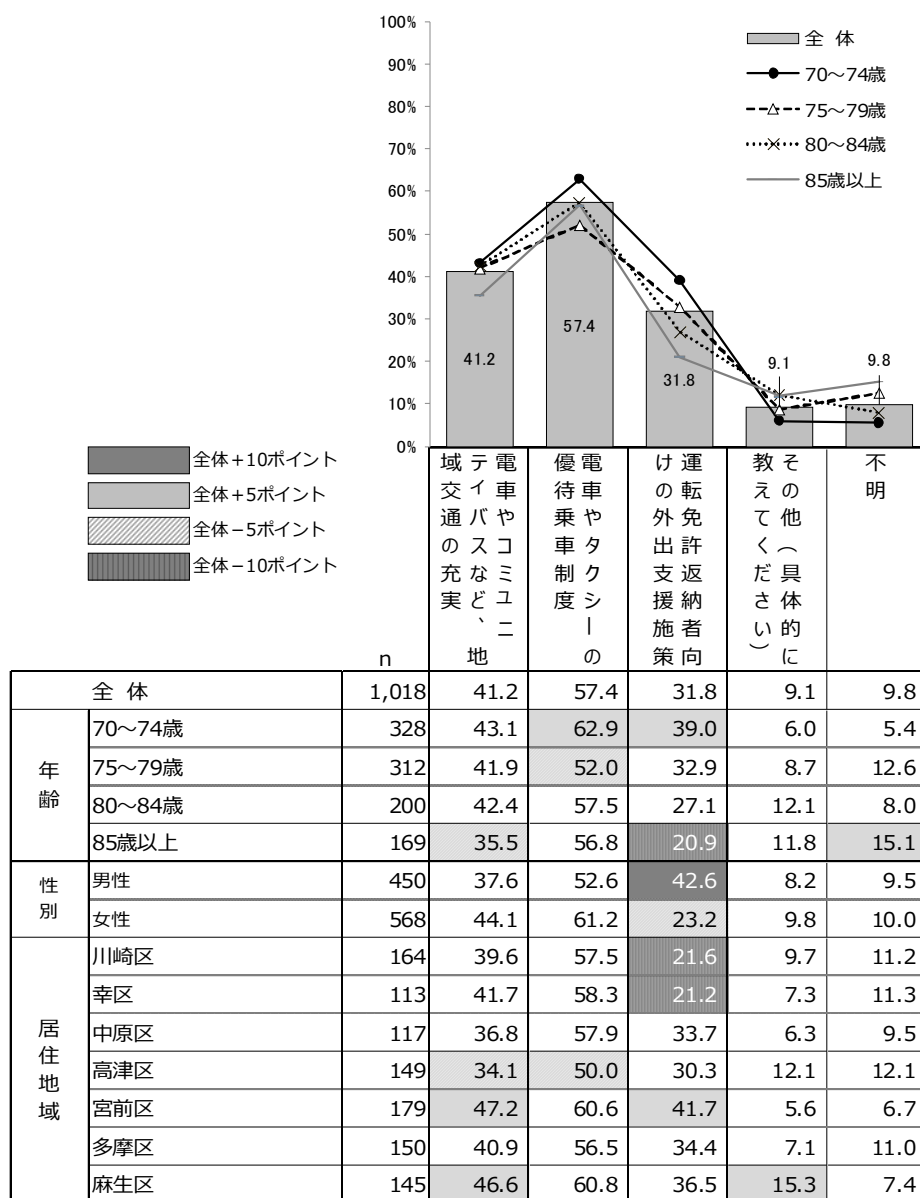
3) あると良い外出促進策（70歳以上のみ）

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割強、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割強を占める。
- ・ 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。
- ・ 地域別で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
と良い (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び専用駐車スペース
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)システムを取り入れて
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。
- ・ 年代別では、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。

		<div style="display: flex; justify-content: space-around; border: 1px solid black; padding: 2px;"> ■影響があった □影響はなかった □不明 </div>		
		(n)	(%)	
全体		631	76.1	17.8 6.1
年齢	70～74歳	190	79.8	15.2 4.9
	75～79歳	220	76.4	18.3 5.3
	80～84歳	139	75.1	19.1 5.8
	85歳以上	77	69.0	20.0 11.0
性別	男性	285	78.9	17.7 3.3
	女性	346	73.7	17.9 8.4
居住地域	川崎区	123	75.0	17.0 8.0
	幸区	74	84.8	13.1 2.0
	中原区	54	77.3	18.2 4.5
	高津区	104	75.0	14.1 10.9
	宮前区	122	74.8	22.0 3.3
	多摩区	65	71.6	20.9 7.5
	麻生区	88	75.7	19.1 5.2

■ 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。

		<div style="display: flex; justify-content: space-around; border: 1px solid black; padding: 2px;"> ■影響があった □影響はなかった □不明 </div>		
		(n)	(%)	
全体		631	76.1	17.8 6.1
利用状況等の 乗車証・フリーパス	主に、高齢者特別乗車証 明書を利用している	382	72.2	20.6 7.2
	主に、高齢者フリーパスを 利用している	226	82.9	12.2 4.9
	主に、福祉バスを利用してい る	22	72.4	27.6 0.0

※「主に福祉バスを利用している」はnが小さいため参考値

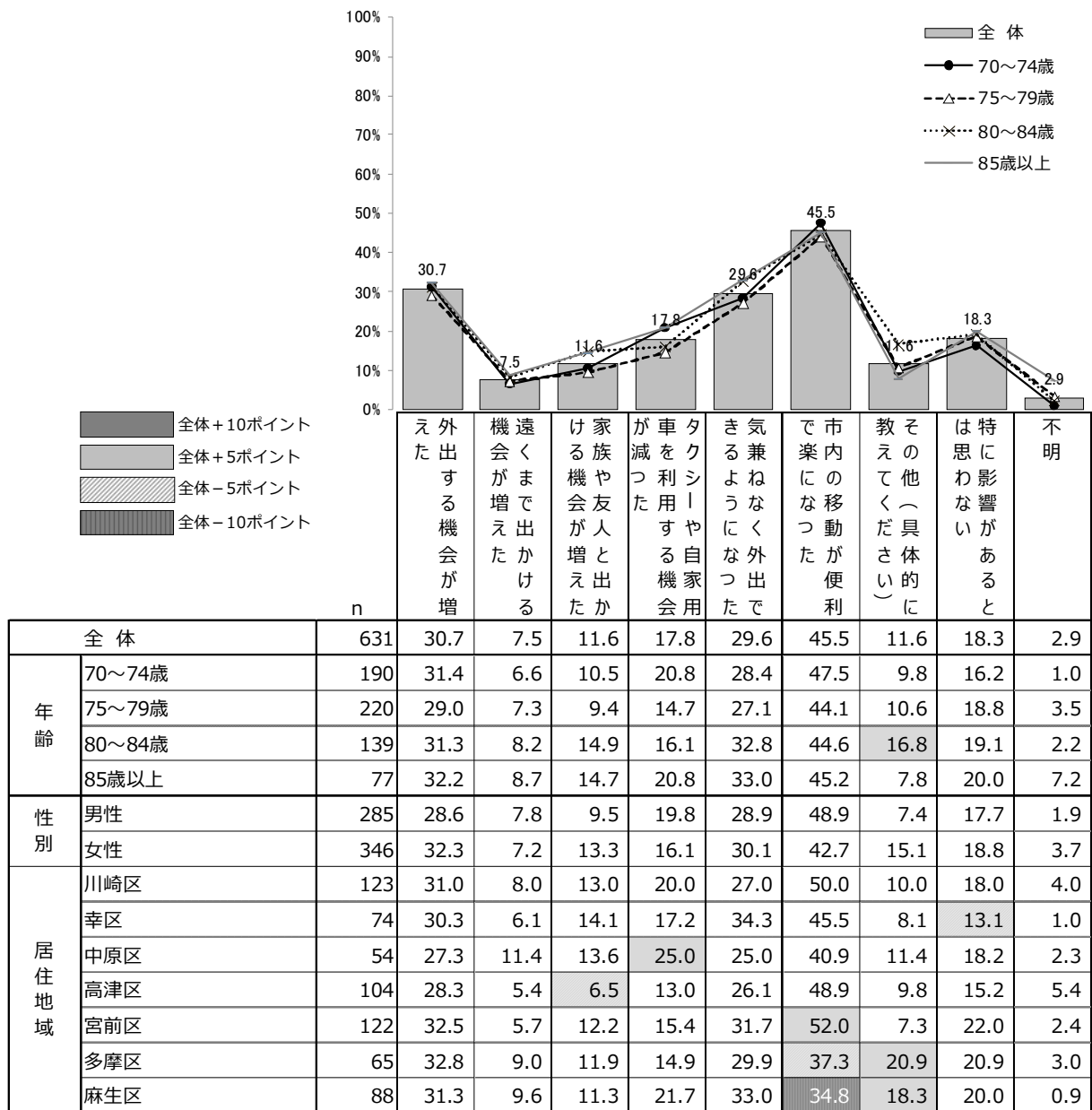
②乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70歳以上・乗車証等利用者のみ）

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「市内の移動が便利で楽になった」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「市内の移動が便利で楽になった」割合が低く、宮前区で高くなっている。

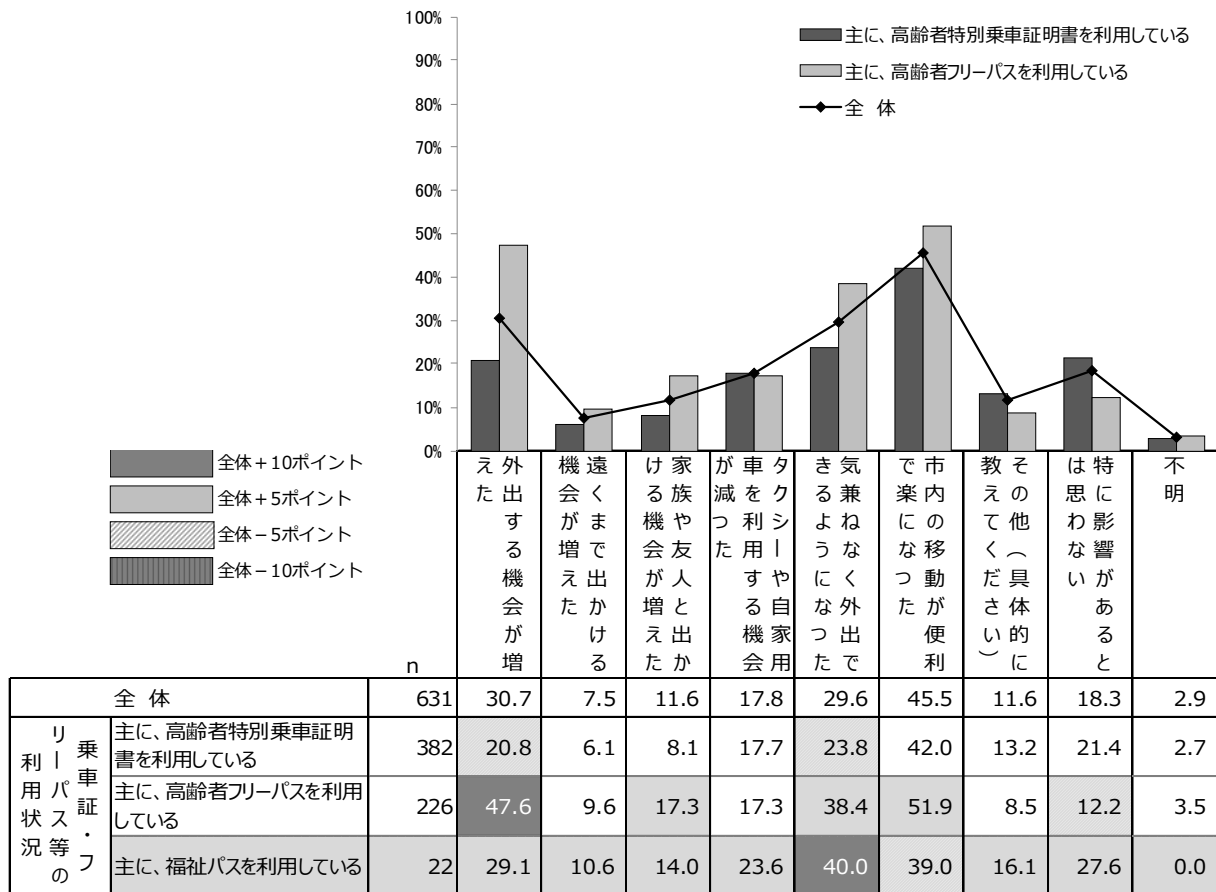


※それ以外の内訳 () 内の数字は同様意見件数

・ 交通費の負担が減った (15)	・ 家族の送迎がなくても外出できるようになった
・ 悪天候の日の外出が楽になった (5)	・ 自動車免許返納に寄与
・ フリーパスがあることでとても助かっている (3)	・ バスの乗車・下車時間が短くなった
・ 歩く機会が少なくなった (2)	

■ 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

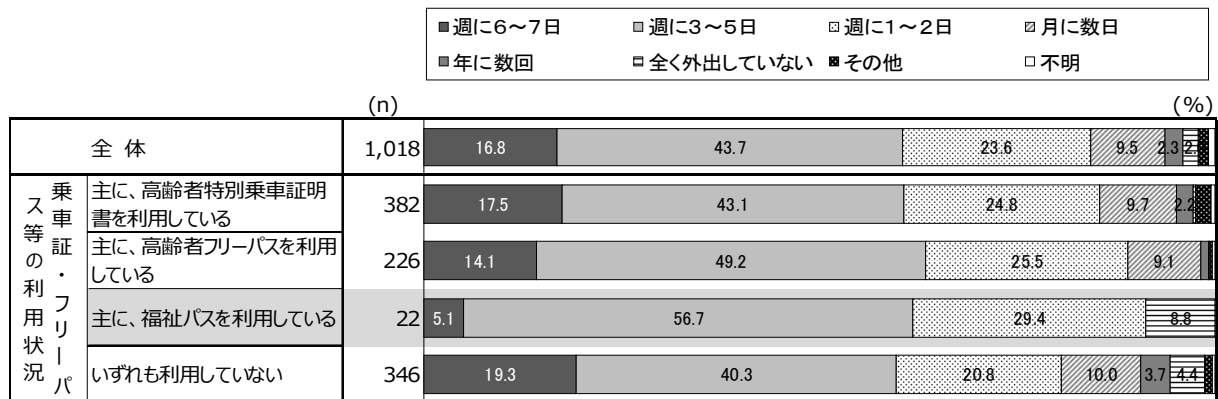
③乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出の頻度）（70歳以上のみ）

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）

- 乗車証や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を比べると、いずれも利用していない人で「週6～7日」と「年に数回」「全く外出していない」の割合が若干高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

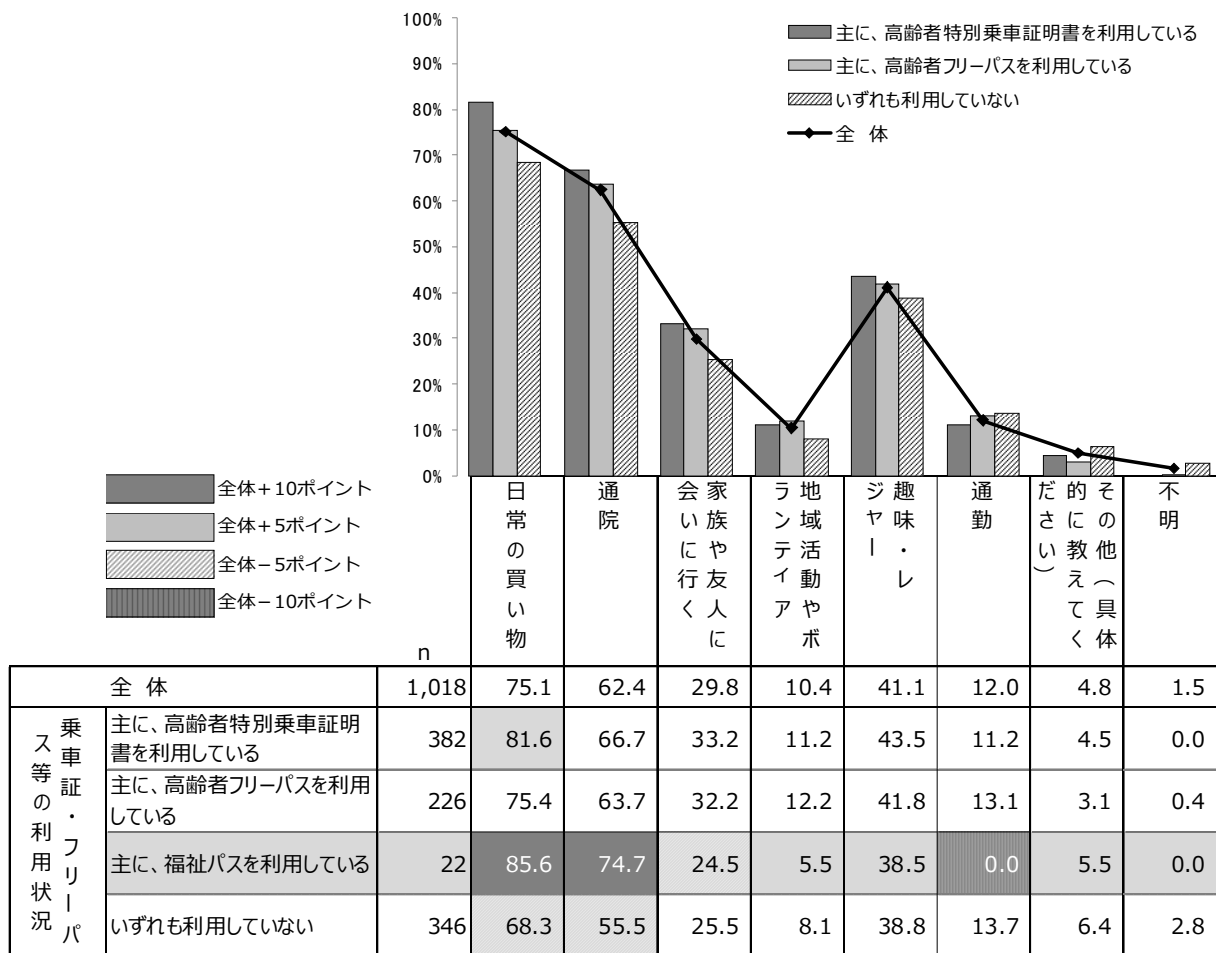
④乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出理由）（70歳以上のみ）

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）

- ・ 「日常の買い物」「通院」「趣味レジャー」「家族や友人に会いに行く」割合は、乗車証や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若干高くなっている。
- ・ 「日常の買い物」では、乗車証を利用している人の割合がフリーパスを利用している割合に比べて6.2ポイント高くなっている。



※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

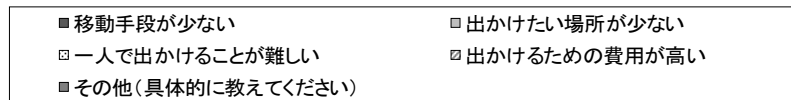
⑤乗車証・フリーパス等利用による外出状況の差異（外出時の問題点）（70歳以上のみ）

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、いずれも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。



		(n)	(%)				
全体		1,018	13.3	23.4	15.0	15.1	19.2
乗車証・フリーパス等の利用状況	主に、高齢者特別乗車証明書を利用している	382	13.2	23.8	9.0	17.9	23.5
	主に、高齢者フリーパスを利用している	226	20.7	23.8	11.0	18.6	13.6
	主に、福祉パスを利用している	22	20.1	23.4	14.2	17.8	15.0
	いずれも利用していない	346	8.8	23.9	23.4	9.3	18.9

※「主に福祉パスを利用している」はnが小さいため参考値

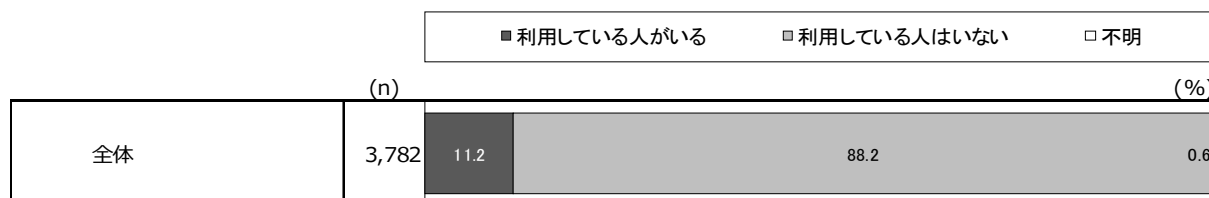
2) 乗車証・フリーパス等利用による影響【家族】

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。

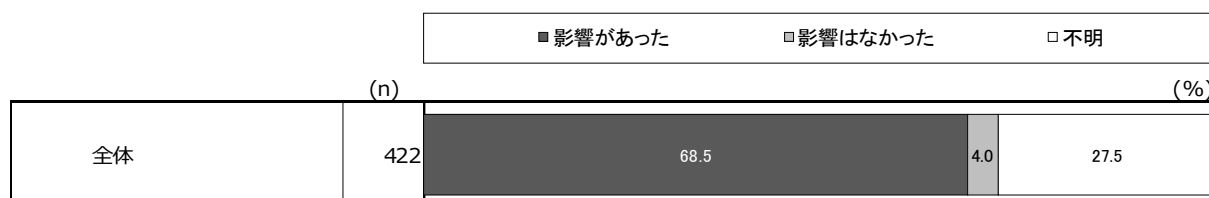


②家族の乗車証・フリーパス等利用によって影響があった割合（70歳未満、家族に利用者有のみ）

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。

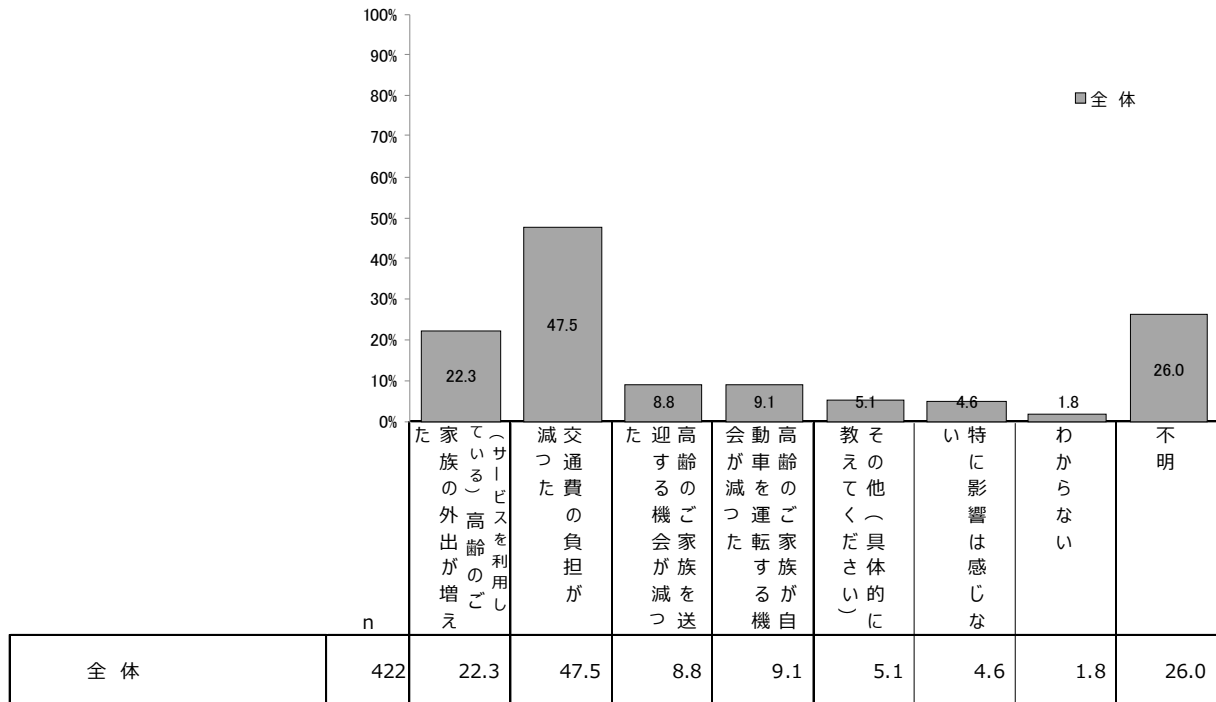


③家族の乗車証・フリーパス等利用による影響の内容（70歳未満、家族に利用者有のみ）

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

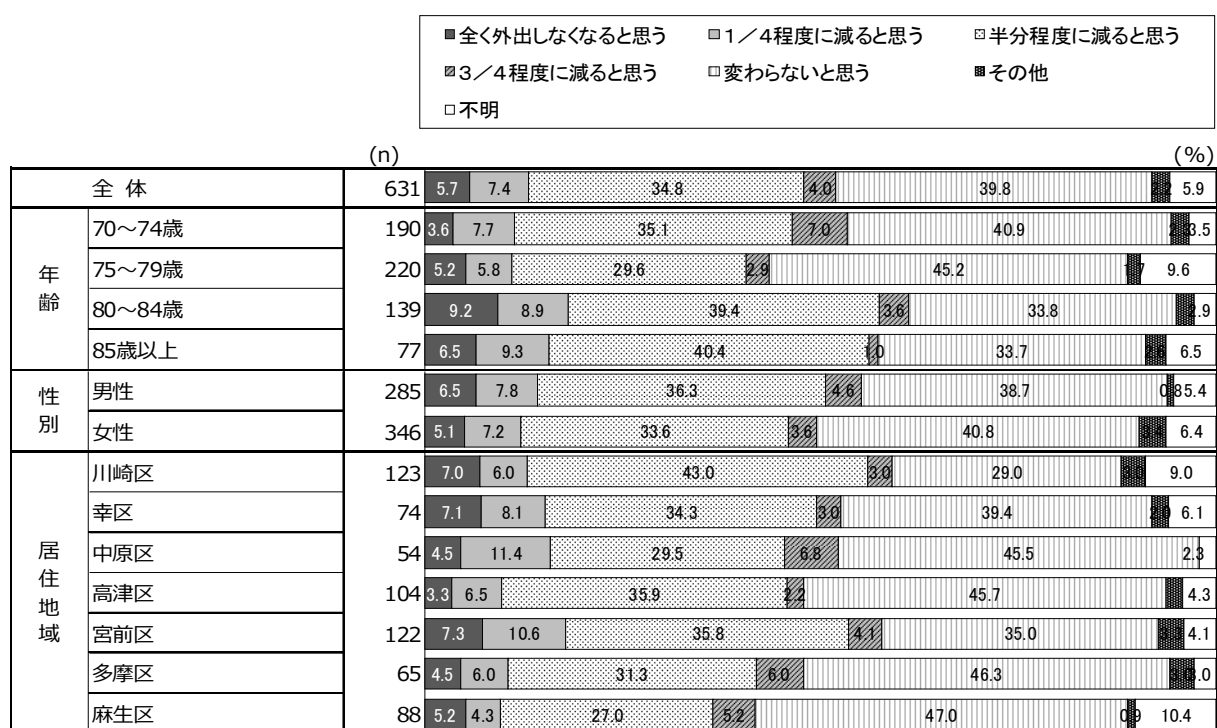
3) 乗車証・フリーパス等が無くなることによる外出頻度変化 (70 歳以上のみ)

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。
- ・ 年代別では、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。
- ・ 地域別では、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

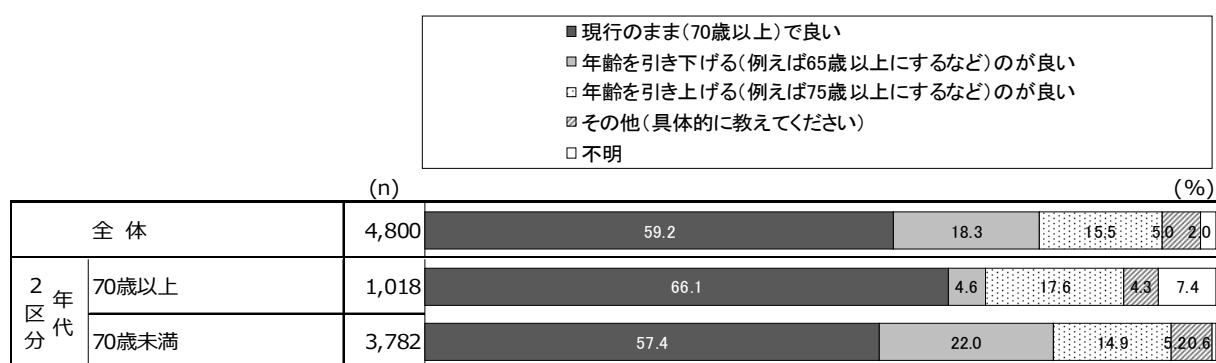
1) 対象年齢について

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。
- ・ 年代 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。

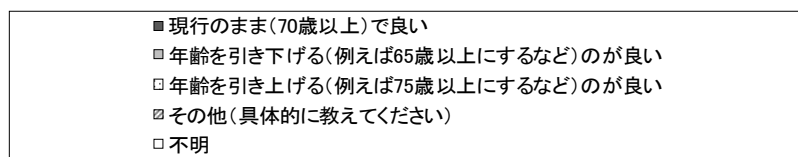


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

・ 本事業を廃止すべき (32)	・ サービス利用にあたり、申請制にするのが良い (2)
・ 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)	・ 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)
・ 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)	・ 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
・ 年金受給開始年齢に合わせるべき (9)	・ 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。
・ 自動車免許返納者に交付すべき (8)	・ 運転免許を持っている人に対しては、引き上げる
・ サービス利用希望者のみを対象とするのがよい (6)	・ 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
・ 健康寿命を基準とした年齢に変更すべき (6)	・ 年令を上げて東京都みたいに無料にする
・ 定年の年齢に合わせるのが良い (5)	・ 居住地域の交通の利便性を考慮し対象を決めるべき
・ 年齢別に負担額を決めるべき (5)	・ 一律の年齢条件は良くない
・ 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)	

■ 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。
- ・ 性別では大きな差異は見られない。
- ・ 地域別では、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。



		(n)	(%)			
全体		4,800	59.2	18.3	15.5	5.0
年齢	20～24歳	168	52.4	24.6	19.9	3.1
	25～29歳	267	49.9	21.5	21.1	6.1
	30～34歳	318	49.9	21.7	19.4	8.0
	35～39歳	382	57.3	20.3	16.8	5.6
	40～44歳	451	57.6	23.8	15.1	3.6
	45～49歳	493	55.8	21.5	14.8	6.9
	50～54歳	478	62.1	21.7	12.3	3.5
	55～59歳	443	60.4	22.5	11.9	4.9
	60～64歳	373	53.8	26.9	13.8	5.2
	65～69歳	374	66.3	16.9	10.2	4.8
	70～74歳	328	72.3	4.9	15.5	2.0
	75～79歳	312	65.4	3.1	18.8	3.8
	80～84歳	200	67.4	5.2	14.7	6.1
	85歳以上	169	54.2	6.6	23.5	6.6
	性別	男性	2,112	56.7	19.0	17.0
女性		2,682	61.2	17.7	14.3	4.8
居住地域	川崎区	743	62.0	17.3	12.9	5.3
	幸区	542	60.9	18.3	15.8	3.0
	中原区	819	54.7	20.1	18.1	1.3
	高津区	727	60.6	17.9	13.7	5.5
	宮前区	736	62.2	17.3	14.6	3.9
	多摩区	671	57.9	20.5	14.4	5.7
	麻生区	562	56.3	16.1	19.5	5.7

<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

※意見をアフターコーディングして集計している（数値は意見数）

※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。このため意見数は回答者数ではない。

◆現行のまま（70歳以上）で良い

現行のまま（70歳以上）で良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
70歳頃を境に体力的、経済的に生活が大変になるため	891	158	733
70歳であればまだ元気で制度を活用でき、健康維持や地域経済に良い影響を与えるため	214	54	160
年齢を引き下げたら事業費がかさむため	187	39	148
高齢ドライバーの増加を抑制するため、運転免許返納を促進するため	155	5	150
現行制度に不満がない、妥当、満足、助かっている	132	36	96
70歳が妥当、適当、キリが良い、丁度良い	130	27	103
変更する理由が不明瞭、根拠がない	124	9	115
財政と負担のバランスを考えると妥当	34	10	24
急な制度変更は不公平、混乱を生じる	33	3	30
いずれ引き上げるとしても今ではない	29	2	27
他都市でも70代以上にしているところが多いため	20	0	20
自分が70歳になったら使いたいため、楽しみにしているため	20	5	15
家族や自分が70歳になるため、現在利用しているため	17	7	10
対象年齢は変更せず、事業内容を見直すべき	16	2	14
70歳ごろから通院等で外出が増えるため	13	4	9
定年退職後、70歳頃から外出や社会とのかかわりが希薄になるため	12	0	12
急な制度変更は不公平、困る人がでるため	10	3	7
引き下げてほしいが財政的に厳しいため	9	1	8
税金や保険料等、他の制度の負担が増えているため	6	1	5
65歳では早い、75歳では遅いため	6	1	5
よく分からない、利用しないため、なんとなく	172	34	138
その他、理由不明等	114	29	85
意見数 合計	2,344	430	1,914

◆年齢を引き下げる（例えば65歳以上にするなど）のが良い

年齢を引き下げる（例えば65歳以上にするなど）のが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
60～65歳で退職し収入が減るため、退職後の経済的負担を軽減するため	224	7	217
高齢ドライバーの増加を抑制するため、運転免許返納を早期化するため	154	2	152
少しでも若いうちから長く使う方が健康維持と地域経済に良い影響を与えるため	100	13	87
60代でも外出困難になる人がいるため	66	2	64
健康で一人で活動できる年齢から外出習慣や体力をつけるため	46	4	42
年金受給年齢に合わせるべき	40	1	39
定年退職後に外出習慣を維持するため	39	5	34
対象が広がり沢山の人が利用できるようになるから	33	4	29
充実した老後定年後早くからおくるため	27	1	26
良い制度は早くから長く使った方が良い	24	1	23
70歳まで生きられない人もいるため、いつ何が起きるか分からないから	13	0	13
65歳からが高齢者だと思うので（WHOの定義等）	13	0	13
バスの利用者を増やすため	11	1	10
65歳頃から通院等で外出が増えるため	8	0	8
年齢は引き下げて、健康状態や収入等の条件を付けるべき	6	0	6
交通不便地域には外出のためのインセンティブが必要なため	6	1	5
今後、健康寿命は下がると思うため	5	0	5
よく分からない、利用しないため、なんとなく	5	0	5
その他、理由不明等	37	3	34
意見数 合計	857	45	812

◆年齢を引き上げる（例えば75歳以上にするなど）のが良い

年齢を引き上げる（例えば75歳以上にするなど）のが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
70歳では元気で働いている人も多く金銭的にも余裕があるため	246	71	175
増えていく高齢者を際限なく支えるには財政的に限界があるため	216	32	184
平均寿命・健康寿命が延びているため/延びていくため	124	28	96
若い世代の負担を減らすため	29	2	27
他の事業に事業費を回すべき（子供や若者、働く世代への支援等）	24	2	22
75歳からが高齢者だと思うので、後期高齢者医療制度の年齢に合わせるべき	22	8	14
年齢は引き上げて、別途外出困難者には支援すべき	18	2	16
現対象世代は年金もあり裕福なため、公的支援は最低限にすべき	16	5	11
運転免許返納の平均年齢が75歳頃であるため	14	3	11
バスがあると甘えてバスに乗ってしまうため、バスより徒歩を推奨したいため	9	4	5
75歳ごろから体の衰えが著しくなるため	4	4	0
よく分からない、利用しないため、なんとなく	4	0	4
その他、理由不明等	52	11	41
意見数 合計	778	172	606

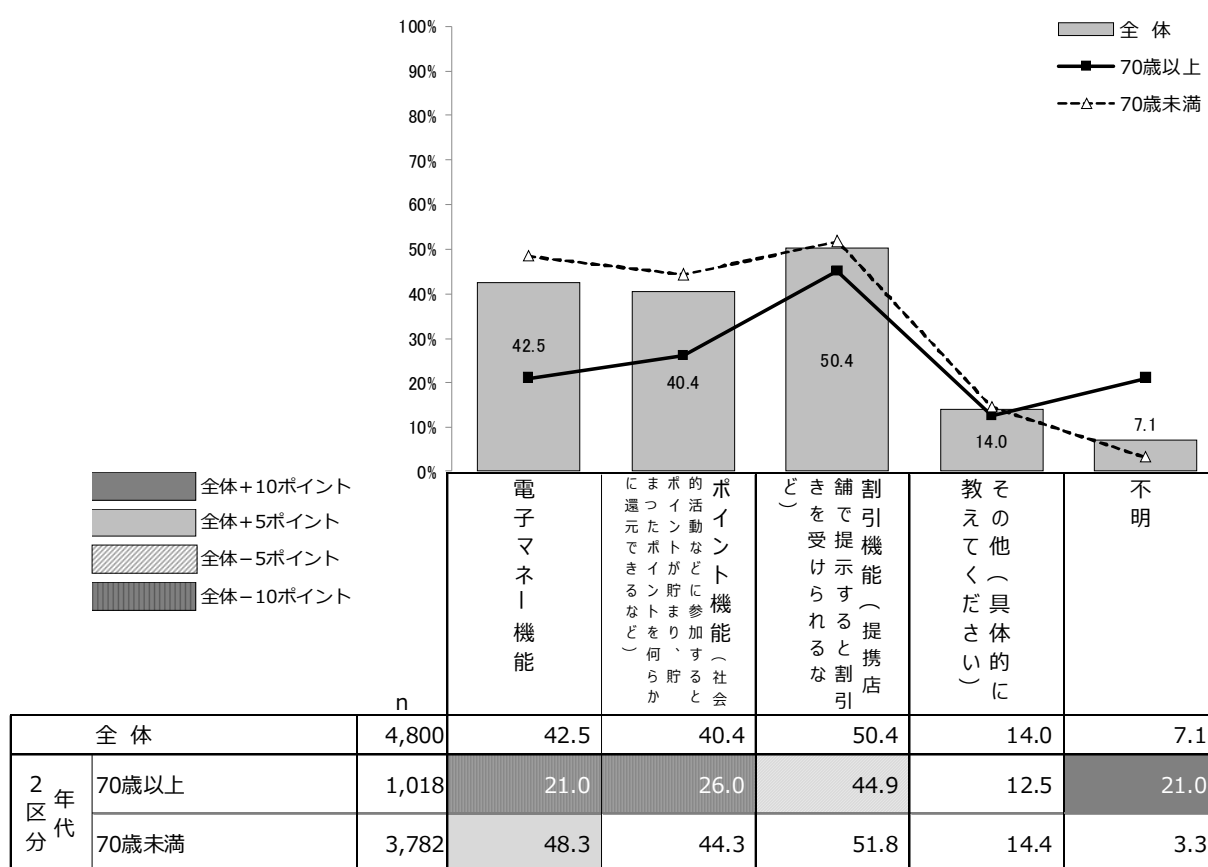
2) あると良い IC カードの付帯機能

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。

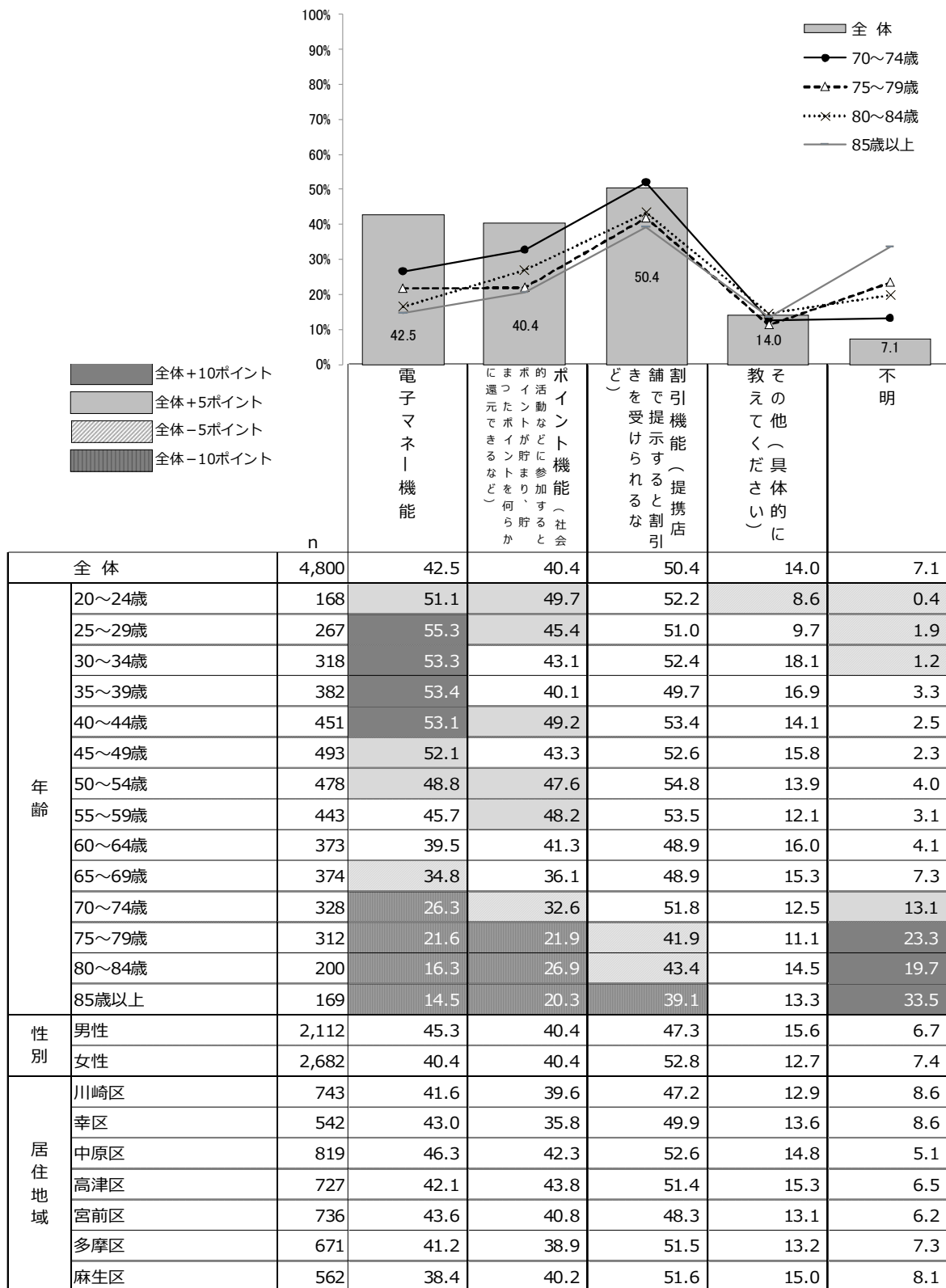


※その他の内訳 () 内の数字は同様意見件数

- ・ 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、居住地域別で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。

		(n)	(%)					
全体		4,800	35.0	8.9	17.8	23.8	10.9	3.7
2 年 区 代 分	70歳以上	1,018	47.8	10.4	7.8	15.0	8.0	11.0
	70歳未満	3,782	31.6	8.5	20.4	26.1	11.6	1.7

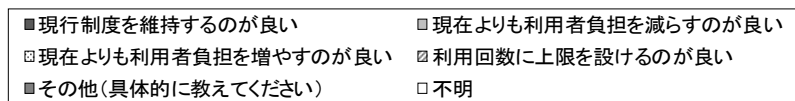
現行制度を維持するのが良い 現在よりも利用者負担を減らすのが良い
 現在よりも利用者負担を増やすのが良い 利用回数に上限を設けるのが良い
 その他(具体的に教えてください) 不明

※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とし、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。
- ・ 地域別では、川崎区で「現行制度維持」の割合が高くなっている。



		(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	9	
	30～34歳	318	27.6	7.3	25.4	27.5	10.7	1.5	
	35～39歳	382	25.8	5.8	24.4	32.7	9.9	1.4	
	40～44歳	451	24.8	7.1	25.6	26.7	14.2	1.5	
	45～49歳	493	31.7	8.2	18.6	25.4	16.1	0.0	
	50～54歳	478	32.8	9.3	18.6	23.3	14.4	1.6	
	55～59歳	443	34.9	10.7	18.7	23.1	11.4	1.2	
	60～64歳	373	34.8	8.6	17.8	26.7	10.3	1.7	
	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

※意見をアフターコーディングして集計している（数値は意見数）

※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。このため意見数は回答者数ではない。

◆現行制度を維持するのが良い

現行制度を維持するのが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
現行制度に不満がない、妥当、満足、助かっている	180	74	106
利用者負担増や回数制限では外出者が減るため	130	28	102
この事業単独ではなく市の事業トータルで考えるべき	107	8	99
高齢者の経済的負担を増やさないため	96	28	68
急な制度変更は不公平、困る人がでる、混乱を生じる	84	18	66
現行であれば財政的負担も耐えられる、多少の事業費増はやむを得ない	77	16	61
他の案は問題があるため、現実的でないため	57	9	48
福祉の質を維持するため	57	11	46
安易に変更すべきでない、今変更すべきではない	47	5	42
今の費用負担が適正だと思うので	46	17	29
利用実態把握など、変更するにはもっと調査や検討が必要	37	4	33
必要な事業であれば、事業効果がみられるなら現行維持すべき	36	5	31
必要な人が必要な時に利用できるように	29	7	22
利用者負担より、対象年齢引き上げや所得制限等を行うべき	25	4	21
負担が増えると運転免許返納が遅れるため	25	2	23
他の近隣自治体に比べて制度のサービス水準が低いため、鉄道の便が悪いため	15	10	5
若い世代の負担が増えないなら現状維持で良い	10	3	7
よく分からない、利用しないため、なんとなく	58	16	42
その他、理由不明等	70	23	47
意見数 合計	1,186	288	898

◆現在よりも利用者負担を減らすのが良い

現在よりも利用者負担を減らすのが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
高齢者の経済的負担を減らすため	105	25	80
外出する高齢者を増やすため	82	19	63
高齢者福祉を充実させるため	23	3	20
負担は減らして利用条件をつけるべき（対象年齢や所得や身体状況等）	17	6	11
工夫によって財源を確保して負担を減らすべき	16	0	16
他の近隣自治体に比べて制度のサービス水準が低いため、鉄道の便が悪いため	13	8	5
高齢ドライバーの増加を抑制するため、運転免許返納を促進するため	12	1	11
払い続けてきた税金は還元してほしいため	12	2	10
負担は減った方が良くから	9	4	5
高齢になるみんなが将来に希望を持てるように	8	1	7
必要な人が必要な時に使えるように	6	1	5
無料にすべき	4	2	2
よく分からない、利用しないため、なんとなく	1	0	1
その他、理由不明等	31	4	27
意見数 合計	339	76	263

◆現在よりも利用者負担を増やすのが良い

現在よりも利用者負担を増やすのが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
財政負担を減らすため、財源を確保するため	153	16	137
受益者が負担すべき	108	6	102
事業を存続させるため	79	7	72
若い世代の負担を減らすため、世代間の不公平をなくすため	64	2	62
現行制度の負担額は少なすぎる、フリーパスは金額を上げて良いのでは	61	6	55
条件を付けて負担額を増やすべき（所得制限、年齢制限、曜日設定等）	51	2	49
増えていく高齢者を際限なく支えるには財政的な限界があるため	48	4	44
限られた財源は他に使うべき（若い世代の支援等）	32	1	31
多少の負担増はやむを得ない	30	5	25
元気で収入のある高齢者も多いため	27	2	25
高齢者への過剰な優遇は不要、高齢者も負担すべき	23	0	23
負担増でも事業効果は失われなと思うため	14	0	14
回数に上限を設けるより良いため	13	1	12
不必要な外出を抑制するため	12	0	12
負担は増やして対象年齢は変えない、引き下げられるよう	10	2	8
ICカード化等サービスが付加されれば負担が増えても良い	7	0	7
薄く広く皆が負担すべき	5	0	5
よく分からない、利用しないため、なんとなく	4	1	3
その他、理由不明等	47	5	42
意見数 合計	788	60	728

◆利用回数に上限を設けるのが良い

利用回数に上限を設けるのが良い：理由	全体	年代2区分	
		70歳以上	70歳未満
財政負担を減らすため、事業費の拡大を防ぐため、財源の確保は難しいため	222	38	184
回数制限を設けるのが一番公平だと思うので	186	24	162
不必要な利用や、不正利用を防ぐため	178	15	163
その他、理由不明等	46	9	37
負担額を増やすべきではないため	46	1	45
今の負担額とサービス水準を維持しながら事業を存続させるため	46	5	41
若い世代の負担を減らすため	37	4	33
無制限に使える必要はない	30	7	23
回数に上限を設けても事業効果は失われなと思うため	30	5	25
事業費の上限が見込めるようになり、計画的な運用が可能になるため	25	1	24
高齢者への過剰な優遇は不要、高齢者も事業費削減に協力すべき	23	4	19
上限回数以上は自己負担で良い、外出回数の多い人に支援は必要ないため	22	1	21
上限を設ければ事業費は抑えられるから	21	1	20
限られた財源は他に使うべき	18	1	17
誰もが利用できるように負担増ではなく上限設定が良い	18	2	16
条件に応じて回数制限を設けるのが良い(所得、健康状態、年齢等)	13	0	13
上限を設ければ歩くようになると思うので	12	1	11
よく分からない、利用しないため、なんとなく	8	3	5
回数制限は設けるが対象年齢は変えない、引き下げられるよう	4	0	4
意見数 合計	985	122	863

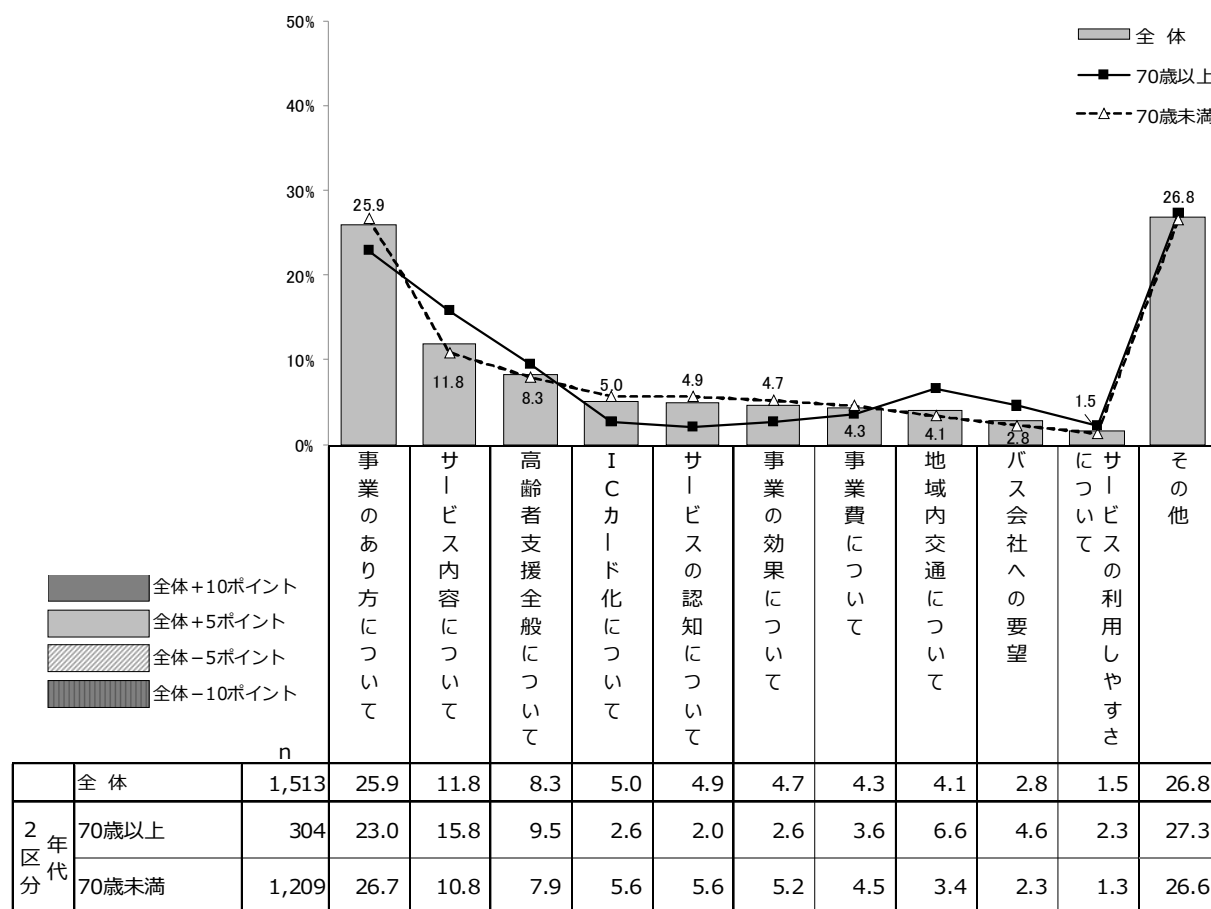
4) 自由意見

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)	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ バスのサイズを他のカード類と統一してほしい ・ バス提示時に高齢者だとわかって恥ずかしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ 高齢者が生き生き、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) ・ 新型コロナウイルス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)

【卷末資料】

調査票（70 歳以上）

調査票（70 歳未満）

調査票（70歳以上）

川崎市高齢者外出支援乗車事業（高齢者特別乗車証明書 ・高齢者フリーパス）に関するアンケートのお願い

日ごろから、川崎市政に格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

川崎市では、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ことを目的として、「川崎市高齢者外出支援乗車事業」を実施しています。

全国平均と比べると川崎市は比較的若い都市ですが、高齢化率は本年中にも21%に達する見込みで、本市においても超高齢社会が到来します。人生100年時代を迎える中、高齢者の社会参加のニーズが複雑・多様化していることや、高齢化の進展による対象者の増加に伴い、事業費が年々膨らんできていることなどから、現在、本事業を時代に即した持続可能な制度とするため、本事業の今後のあり方を様々な角度から検討しています。

ついては、このたび、本事業の対象者や、若い世代の方など、幅広い年齢層の市民の皆様を対象に、川崎市高齢者外出支援乗車事業に関するアンケート調査を実施し、検討会議の場などで活用したいと考えておりますので、調査の主旨を御理解いただき、御協力くださいますようお願い申し上げます。

◆調査の対象者について

川崎市に在住している方の中から10,000名の方を無作為で選ばせていただきました。

◆個人情報について

アンケートは無記名でご回答いただくものであり、個人識別が不可能な状態で回答内容を集計・分析します。

—ご回答にあたってのお願い—

1. この調査票に、お名前のご記入は必要ありません。
2. ご回答は、封筒のあて名の方ご本人について記入してください。
3. ご本人によるご記入が困難な場合は、ご家族又はお世話をなさっている方がご記入をお手伝いするか、ご本人の立場に立って、代わって記入してください。
4. あて名の方ご本人が入院・入所している場合も、ご家族等が代わって記入してください。
5. なお回答内容は、年齢や職業を含めて、代筆者ではなく、あて名ご本人のものとしてください
6. 黒の鉛筆かボールペンで記入してください。
7. アンケート調査票は、令和2年**8月26日（水）**までに、同封の返信用封筒に入れて、切手を貼らずにポストに投函してください。

※このアンケートは、パソコンやスマートフォンからも回答が可能です。
詳細については本紙裏面をご確認ください。

【お問い合わせ】

川崎市健康福祉局長寿社会部高齢者在宅サービス課
電話：044-200-2651
FAX：044-200-3926

この調査は、パソコンやスマートフォンからも 回答できます

【パソコンやスマートフォンから回答する場合】

- 下記URL、またはQRコードからアクセスいただくと、WEB版から回答できます。
- 回答は、WEB上の表示に従って入力してください。
- 回答の途中保存はできません。回答には15分程度かかりますので、できればお時間の余裕があるときに、ご回答ください。
- WEB版からご回答された方は、本調査票を郵送していただく必要はございません。

【WEB版アンケートURL】

https://questant.jp/q/kawasaki_koureisya-gaisyutsushien_enquete

【WEB版QRコード】



1. あなたについてお伺いします。

問1 年齢を教えてください。※令和2年7月末時点。(いずれか一つに○)

- | | | | |
|------------|------------|------------|-----------|
| 1. 70～74 歳 | 2. 75～79 歳 | 3. 80～84 歳 | 4. 85 歳以上 |
|------------|------------|------------|-----------|

問2 性別をお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|-------|-------|--------|
| 1. 男性 | 2. 女性 | 3. その他 |
|-------|-------|--------|

問3 お住まいの区をお答えください。※令和2年7月末時点。(いずれか一つに○)

- | | | | | | | |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. 川崎区 | 2. 幸区 | 3. 中原区 | 4. 高津区 | 5. 宮前区 | 6. 多摩区 | 7. 麻生区 |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|

問4 世帯構成についてお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|----------------|----------------|--------------|
| 1. 単身(一人暮らし)世帯 | 2. 夫婦(二人暮らし)世帯 | 3. 親・子の2世代世帯 |
| 4. 親・子・孫の3世代世帯 | 5. その他() | |

問5 お仕事の状況についてお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|--------------|--------------|--------------|
| 1. 正社員・正職員 | 2. 会社・団体等の役員 | 3. 派遣社員・契約社員 |
| 4. パート・アルバイト | 5. 自営業 | 6. その他() |
| 7. 働いていない | | |

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。(いずれか一つに○) ※利用していない方は、利用していない理由までお書きください

- | |
|---|
| 1. 交通系 IC カード (Suica・PASMO など) を利用している |
| 2. 交通系 IC カード (Suica・PASMO など) を利用していない
→ 利用していない理由
() |

問7 あなたは、普段、スマートフォンを使用していますか。(いずれか一つに○)

- | |
|--------------------|
| 1. スマートフォンを利用している |
| 2. スマートフォンを利用していない |

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。(いずれか一つに○)

- | | | | |
|---------|-------------|----------|-------|
| 1. 5分未満 | 2. 5分～15分未満 | 3. 15分以上 | 4. 不明 |
|---------|-------------|----------|-------|

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。(いずれか一つに○)

- | | | |
|----------|-------------|-------------|
| 1. 5分未満 | 2. 5分～15分未満 | 3. 15～30分未満 |
| 4. 30分以上 | 5. 不明 | |

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。(いずれか一つに○)

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. 持っている | 2. 持っていたが返納した |
| 3. 持っていたことはない | |

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。(いずれか一つに○)

- | |
|--|
| 1. 自分が自由に使える自動車やオートバイを持っている |
| 2. 自分が自由に使える自動車やオートバイはないが、送迎してくれる家族や知人が近くにいる |
| 3. 自分が自由に使える自動車やオートバイはなく、送迎してくれる家族や知人は近くにいない |

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。(いずれか一つに○)

- | | | |
|------------|-----------|--------------|
| 1. 週に6～7日 | 2. 週に3～5日 | 3. 週に1～2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数回 | 6. 全く外出していない |
| 7. その他 () | | |

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。(あてはまるもの全てに○)

- | | |
|----------------------|----------------|
| 1. 日常の買い物 | 2. 通院 |
| 3. 家族や友人に会いに行く | 4. 地域活動やボランティア |
| 5. 趣味・レジャー | 6. 通勤 |
| 7. その他 (具体的に教えてください) | |

{

}

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。(いずれか一つに○)

1. 移動手段が少ない
2. 出かけた場所が少ない
3. 一人で出かけることが難しい
4. 出かけるための費用が高い
5. その他(具体的に教えてください)

{

}

2. 川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスの利用についてお伺いします。

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。(いずれか一つに○)

1. 主に、高齢者特別乗車証明書を利用している ⇒問 16 へお進みください
2. 主に、高齢者フリーパスを利用している ⇒問 16 へお進みください
3. 主に、福祉パスを利用している ⇒問 16 へお進みください
4. いずれも利用していない ⇒問 19 へお進みください

<問 15 で「1. 主に、高齢者特別乗車証明書を利用している」、または「2. 主に、高齢者フリーパスを利用している」、または「3. 主に、福祉パスを利用している」と回答された方にお尋ねします>

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。(あてはまるもの全てに○)

1. 外出する機会が増えた
2. 遠くまで出かける機会が増えた
3. 家族や友人と出かける機会が増えた
4. タクシーや自家用車を利用する機会が減った
5. 気兼ねなく外出できるようになった
6. 市内の移動が便利で楽になった
7. その他(具体的に教えてください)
8. 特に影響があるとは思わない

{

}

⇒問 17 へ

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。() 内に数字をお書きください。

1 回あたり平均 () 円使う

⇒問 18 へ

<問 15 で「1. 主に、高齢者特別乗車証明書を利用している」、または「2. 主に、高齢者フリーパスを利用している」、または「3. 主に、福祉パスを利用している」と回答された方にお尋ねします>

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？（いずれか一つに○）

1. 全く外出しなくなると思う	2. 1 / 4 程度に減ると思う
3. 半分程度に減ると思う	4. 3 / 4 程度に減ると思う
5. 変わらないと思う	
6. その他（	）

⇒問 20 へ

<問 15 で「4. 利用していない」と回答された方にお尋ねします>

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。（あてはまるもの全てに○）

1. 身体的な事情等からバスを利用できないため	
2. 居住している地域にバスが通っていないため	
3. 主に自家用車を利用しているため	4. 主にタクシーを利用しているため
5. 主に電車を利用しているため	6. 金銭的に余裕があるため
7. 制度を知らなかったため	
8. その他（具体的に教えてください）	
（	）

<みなさんにお尋ねします>

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？（あてはまるもの全てに○）

1. 電車やコミュニティバスなど、地域交通の充実	
2. 電車やタクシーの優待乗車制度	
3. 運転免許返納者向けの外出支援施策	
4. その他（具体的に教えてください）	
（	）

3. 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方について、現状を踏まえてお伺いします。

【現状1】 平均寿命の延伸

高齢者外出支援乗車事業は川崎市内の70歳以上の方が利用できる制度ですが、川崎市の平均寿命は、平成30年時点で男性83.72歳、女性90.49歳であり、前回の制度改正直後の平成17年から、男性で4.72歳、女性で4.29歳延びています。

問21 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。(いずれか一つに○)

1. 現行のまま(70歳以上)が良い
2. 年齢を引き下げる(例えば65歳以上にするなど)が良い
3. 年齢を引き上げる(例えば75歳以上にするなど)が良い
4. その他(具体的に教えてください)

(

)

問22 問21でそのように答えた理由はなんですか。

【現状2】 利用実態の把握困難

本事業は、利用者・バス事業者・市の三者が負担し合うことで成り立っていますが、現在、高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスは、いずれも紙の証明書及びパスを使用しているため、正確な利用実態が把握できないことから、今後、正確な利用実態を把握し、適正な費用負担のあり方を検討するため、現在、ICカードやQRコード化などについて議論をしています。

問23 上記を踏まえて、あなたはICカードやQRコード化などにあたって、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。(あてはまるもの全てに○)

1. 電子マネー機能
2. ポイント機能(社会的活動などに参加するとポイントが貯まり、貯まったポイントを何らかに還元できるなど)
3. 割引機能(提携店舗で提示すると割引きを受けられるなど)
4. その他(具体的に教えてください)

(

)

【現状3】 サービス対象者の増加に伴う事業費の増大

高齢化の進展により対象者数が増加していることに伴い、事業費も年々増大しており、現行制度をスタートした平成16年度に約10.5億円であった高齢者外出支援乗車事業費は、令和2年度には20億円に達しました。今後も中長期的な高齢化の進展が見込まれており、さらなる事業費の拡大が予想されます。

問24 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。(いずれか一つに○)

1. 現行制度を維持するのが良い
2. 現在よりも利用者負担を減らすのが良い
3. 現在よりも利用者負担を増やすのが良い
4. 利用回数に上限を設けるのが良い
5. その他(具体的に教えてください)

[

]

問25 問24でそのように答えた理由はなんですか。

問26 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。

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

ご記入いただいたアンケートは、同封の返信用封筒に入れて、無記名のまま切手を貼らずに、

令和2年8月26日(水)までに、ポストに投函してください。

調査票（70歳未満）

川崎市高齢者外出支援乗車事業（高齢者特別乗車証明書 ・高齢者フリーパス）に関するアンケートのお願い

日ごろから、川崎市政に格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

川崎市では、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ことを目的として、「川崎市高齢者外出支援乗車事業」を実施しています。

全国平均と比べると川崎市は比較的若い都市ですが、高齢化率は本年中にも21%に達する見込みで、本市においても超高齢社会が到来します。人生100年時代を迎える中、高齢者の社会参加のニーズが複雑・多様化していることや、高齢化の進展による対象者の増加に伴い、事業費が年々膨らんできていることなどから、現在、本事業を時代に即した持続可能な制度とするため、本事業の今後のあり方を様々な角度から検討しています。

ついては、このたび、本事業の対象者や、若い世代の方など、幅広い年齢層の市民の皆様を対象に、川崎市高齢者外出支援乗車事業に関するアンケート調査を実施し、検討会議の場などで活用したいと考えておりますので、調査の主旨を御理解いただき、御協力くださいますようお願い申し上げます。

◆調査の対象者について

川崎市に在住している方の中から10,000名の方を無作為で選ばせていただきました。

◆個人情報について

アンケートは無記名でご回答いただくものであり、個人識別が不可能な状態で回答内容を集計・分析します。

—ご回答にあたってのお願い—

1. この調査票に、お名前のご記入は必要ありません。
2. ご回答は、封筒のあて名の方ご本人について記入してください。
3. ご本人によるご記入が困難な場合は、ご家族又はお世話をなさっている方がご記入をお手伝いするか、ご本人の立場に立って、代わって記入してください。
4. あて名の方ご本人が入院・入所している場合も、ご家族等が代わって記入してください。
5. なお回答内容は、年齢や職業を含めて、代筆者ではなく、あて名ご本人のものとしてください
6. 黒の鉛筆かボールペンで記入してください。
7. アンケート調査票は、令和2年**8月26日（水）**までに、同封の返信用封筒に入れて、切手を貼らずにポストに投函してください。

※このアンケートは、パソコンやスマートフォンからも回答が可能です。
詳細については本紙裏面をご確認ください。

【お問い合わせ】

川崎市健康福祉局長寿社会部高齢者在宅サービス課
電話：044-200-2651
FAX：044-200-3926

この調査は、パソコンやスマートフォンからも 回答できます

【パソコンやスマートフォンから回答する場合】

- 下記URL、またはQRコードからアクセスいただくと、WEB版から回答できます。
- 回答は、WEB上の表示に従って入力してください。
- 回答の途中保存はできません。回答には15分程度かかりますので、できればお時間の余裕があるときに、ご回答ください。
- WEB版からご回答された方は、本調査票を郵送していただく必要はございません。

【WEB版アンケートURL】

https://questant.jp/q/kawasaki_koureisya-gaisyutsushien_enquete

【WEB版QRコード】



1. あなたについてお伺いします。

問1 年齢を教えてください。※令和2年7月末時点。(いずれか一つに○)

- | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 1. 20～24 歳 | 2. 25～29 歳 | 3. 30～34 歳 | 4. 35～39 歳 | 5. 40～44 歳 |
| 6. 45～49 歳 | 7. 50～54 歳 | 8. 55～59 歳 | 9. 60～64 歳 | 10. 65～69 歳 |

問2 性別をお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|-------|-------|--------|
| 1. 男性 | 2. 女性 | 3. その他 |
|-------|-------|--------|

問3 お住まいの区をお答えください。※令和2年7月末時点。(いずれか一つに○)

- | | | | | | | |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. 川崎区 | 2. 幸区 | 3. 中原区 | 4. 高津区 | 5. 宮前区 | 6. 多摩区 | 7. 麻生区 |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|

問4 世帯構成についてお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|----------------|----------------|--------------|
| 1. 単身(一人暮らし)世帯 | 2. 夫婦(二人暮らし)世帯 | 3. 親・子の2世代世帯 |
| 4. 親・子・孫の3世代世帯 | 5. その他() | |

問5 お仕事の状況についてお答えください。(いずれか一つに○)

- | | | |
|--------------|--------------|--------------|
| 1. 正社員・正職員 | 2. 会社・団体等の役員 | 3. 派遣社員・契約社員 |
| 4. パート・アルバイト | 5. 自営業 | 6. 学生 |
| 7. その他() | | 8. 働いていない |

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。(いずれか一つに○) ※利用していない方は、利用していない理由までお書きください

- | |
|---|
| 1. 交通系 IC カード (Suica・PASMO など) を利用している |
| 2. 交通系 IC カード (Suica・PASMO など) を利用していない
→ 利用していない理由
() |

問7 あなたは、普段、スマートフォンを使用していますか。(いずれか一つに○)

- | |
|--------------------|
| 1. スマートフォンを利用している |
| 2. スマートフォンを利用していない |

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。(いずれか一つに○)

- | | | | |
|---------|-------------|----------|-------|
| 1. 5分未満 | 2. 5分～15分未満 | 3. 15分以上 | 4. 不明 |
|---------|-------------|----------|-------|

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。(いずれか一つに○)

- | | | |
|----------|-------------|-------------|
| 1. 5分未満 | 2. 5分～15分未満 | 3. 15～30分未満 |
| 4. 30分以上 | 5. 不明 | |

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外出していましたか。(いずれか一つに○)

- | | | |
|------------|-----------|--------------|
| 1. 週に6～7日 | 2. 週に3～5日 | 3. 週に1～2日 |
| 4. 月に数日 | 5. 年に数回 | 6. 全く外出していない |
| 7. その他 () | | |

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。(あてはまるもの全てに○)

- | | |
|----------------------|----------------|
| 1. 日常の買い物 | 2. 通院 |
| 3. 家族や友人に会いに行く | 4. 地域活動やボランティア |
| 5. 趣味・レジャー | 6. 通勤 |
| 7. その他 (具体的に教えてください) | |

()

2. 川崎市高齢者外出支援乗車事業サービスについてお伺いします。

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。(いずれか一つに○)

1. 高齢者特別乗車証明書だけは知っていた
2. 高齢者フリーパスだけは知っていた
3. 高齢者特別乗車証明書も高齢者フリーパスも知っていた
4. 高齢者特別乗車証明書も高齢者フリーパスも今回初めて知った

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。(いずれか一つに○)

1. 利用している人がいる ⇒ 問 14 へお進みください
2. 利用している人はいない ⇒ 問 15 へお進みください

<問 13 で「利用している人がいる」と回答された方にお尋ねします>

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。

1. (サービスを利用している) 高齢のご家族の外出が増えた
2. 交通費の負担が減った
3. 高齢のご家族を送迎する機会が減った
4. 高齢のご家族が自動車を運転する機会が減った
5. その他 (具体的に教えてください)
6. 特に影響は感じない
7. わからない

3. 川崎市高齢者外出支援乗車事業のあり方について、現状を踏まえて伺います。

【現状1】 平均寿命の延伸

高齢者外出支援乗車事業は川崎市内の70歳以上の方が利用できる制度ですが、川崎市の平均寿命は、平成30年時点で男性83.72歳、女性90.49歳であり、前回の制度改正直後の平成17年から、男性で4.72歳、女性で4.29歳延びています。

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。(いずれか一つに○)

1. 現行のまま(70歳以上)が良い
2. 年齢を引き下げる(例えば65歳以上にするなど)が良い
3. 年齢を引き上げる(例えば75歳以上にするなど)が良い
4. その他(具体的に教えてください)

[

]

問16 問15でそのように答えた理由はなんですか。

【現状2】 利用実態の把握困難

本事業は、利用者・バス事業者・市の三者が負担し合うことで成り立っていますが、現在、高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスは、いずれも紙の証明書及びバスを使用しているため、正確な利用実態が把握できないことから、今後、正確な利用実態を把握し、適正な費用負担のあり方を検討するため、現在、ICカードやQRコード化などについて議論をしています。

問17 上記を踏まえて、あなたはICカードやQRコード化等にあたって、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。(あてはまるもの全てに○)

1. 電子マネー機能
2. ポイント機能(社会的活動などに参加するとポイントが貯まり、貯まったポイントを何らかに還元できるなど)
3. 割引機能(提携店舗で提示すると割引きを受けられるなど)
4. その他(具体的に教えてください)

[

]

【現状3】 サービス対象者の増加に伴う事業費の増大

高齢化の進展により対象者数が増加していることに伴い、事業費も年々増大しており、現行制度をスタートした平成16年度に約10.5億円であった高齢者外出支援乗車事業費は、令和2年度には20億円に達しました。今後も中長期的な高齢化の進展が見込まれており、さらなる事業費の拡大が予想されます。

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。（いずれか一つに○）

1. 現行制度を維持するのが良い
2. 現在よりも利用者負担を減らすのが良い
3. 現在よりも利用者負担を増やすのが良い
4. 利用回数に上限を設けるのが良い
5. その他（具体的に教えてください）

[

]

問19 問18でそのように答えた理由はなんですか。

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。

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

ご記入いただいたアンケートは、同封の返信用封筒に入れて、無記名のまま切手を貼らずに、

令和2年8月26日（水）までに、ポストに投函してください。

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っては、その負担した額
- (2) 有効期間内のフリーパスにあっては、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号の場合にあっては、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。

附 則

この要綱は、令和2年12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のあり方検討会議 検討経過

実施回	開催日	主な内容
第1回	令和2年 6月25日(木)	(1) 川崎市高齢者外出支援乗車事業の今後のあり方について (2) 市民アンケート調査について
第2回	令和2年 8月19日(水)	(1) 川崎市高齢者外出支援乗車事業の今後のあり方について ・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 ・年齢要件のあり方について ・受益者負担及び三者負担のあり方について ・ICTの導入について ・他の外出支援施策について ・その他各委員から寄せられた意見
第3回 (書面開催)	令和2年 9月24日(木) ～29日(火)	(1) ICT化媒体別メリット・デメリットについて (2) 他都市(中核市)調査結果について (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 結果速報について (4) 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)について
第4回	令和2年 10月20日(火)	(1) 報告書案について (2) 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
第5回 (書面開催)	令和3年 3月19日(金) ～24日(水)	(1) 報告書最終案について

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

令和3年3月

健康福祉局長寿社会部高齢者在宅サービス課

電話：044-200-2651 FAX：044-200-3926

Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市