

高齢者バス料金助成制度の現状と課題及び当面の進め方 (概要版)

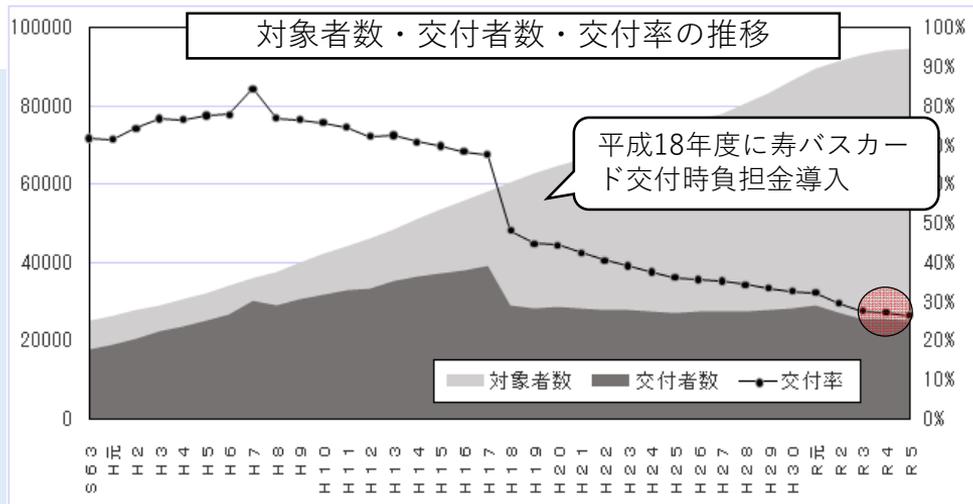
【「高齢者バス料金助成制度の現状と課題及び当面の進め方」の趣旨】

「高齢者バス料金助成制度の現状と課題及び当面の進め方」は、制度創設時から現在に至るまでの社会情勢の変化や令和5年度に実施した高齢者バス料金助成制度に関するアンケート調査（以下「アンケート調査」という。）の内容等を踏まえ、現状と課題のほか、課題対応に向けた当面の進め方を整理するもので、今後、本資料で整理した内容をもとに当面の制度運用と検討を進める。

1 制度の利用状況

- 制度の対象者（70歳以上の者）数は増加しているが、寿バスカード交付者数は減少傾向にある。
- それらのことから、交付率（対象者数のうち交付者数が占める割合）は、昭和63年度の71.8%から令和5年度の26.5%へ低下している。
- 総利用回数及び利用者1人当たり利用回数は、いずれも減少傾向にある。令和3年度及び令和4年度にいずれも増加しているが、その要因は、市が1乗車時100円の利用者負担を助成する事業を実施したことによるものと思われる。
- なお、利用者負担の助成を講じた際、寿バスカード交付者数は、従前と同様、減少傾向となっている。

●制度の利用状況の推移から、対象者のうち大多数の者が利用する制度から特定の高齢者が利用する制度に変化しており、利用者負担の考え方について、その変化に対応した検討が必要。

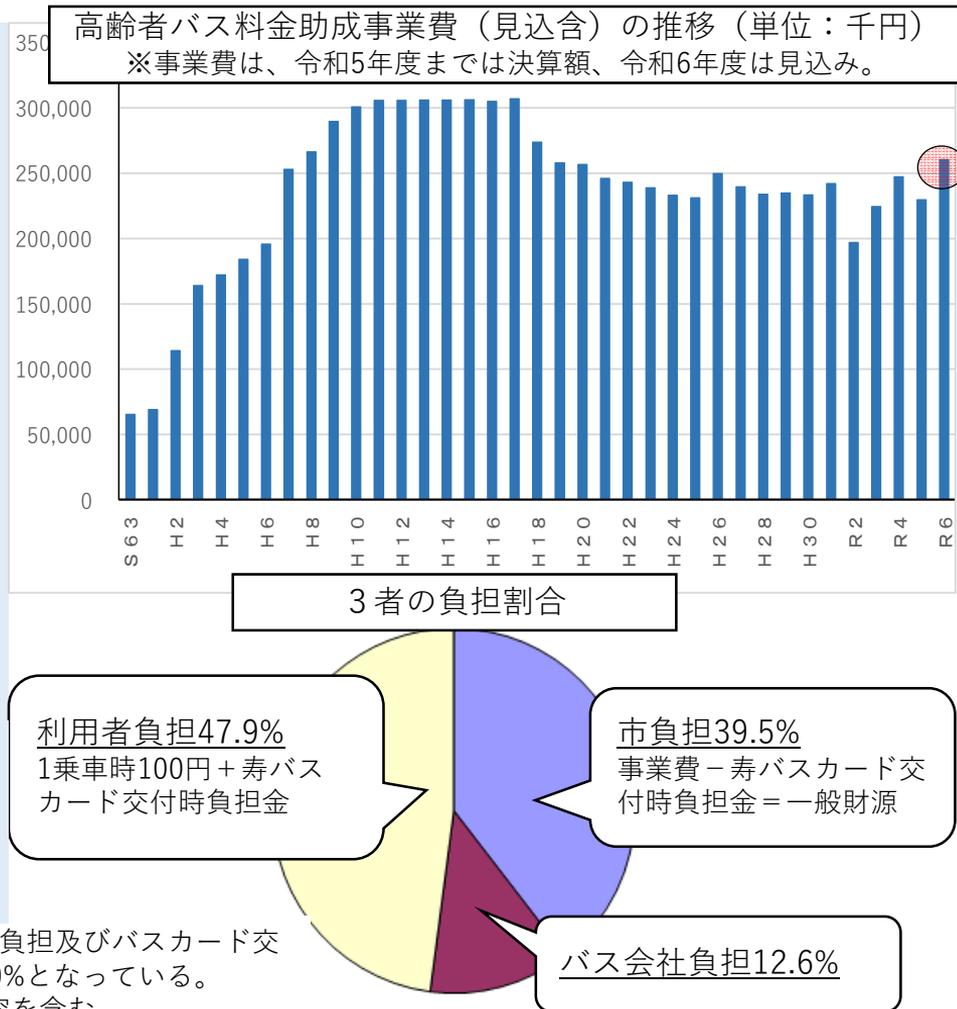


2 事業費等の状況

- 本事業の事業費は減少傾向にあり、令和5年度の決算額（229,844,760円）は、これまで最多であった平成17年度の決算額（307,178,300円）と比較して、約25%減少している。
- 制度の実施に要する費用は、利用者、バス会社、市の3者が負担している。
- 利用者は、1乗車時当たり100円と寿バスカード交付時負担金2,000円を負担し、バス会社は、運賃割引による負担をしている。
- 令和5年度決算の内容をもとに各関係者の負担割合を整理すると、利用者負担47.9%、バス会社負担12.6%、市負担39.5%となっている。
- 令和6年度はバス運賃値上げがあったため、令和5年度に比べて事業費が増加し、市の負担割合が高くなっている。
- 制度を安定的に継続するため、実施に要する費用を利用者、バス会社、市の3者で負担する構図は今後も必要であり、それらのバランスにも配慮することが望ましい。

※身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者は、1乗車時の負担及びバスカード交付時の負担を1/2に軽減しているほか、バス事業者による割引も50%となっている。

※下段円グラフの負担割合は、高齢者及び障害者等の負担軽減の内容を含む。



3 利用実態

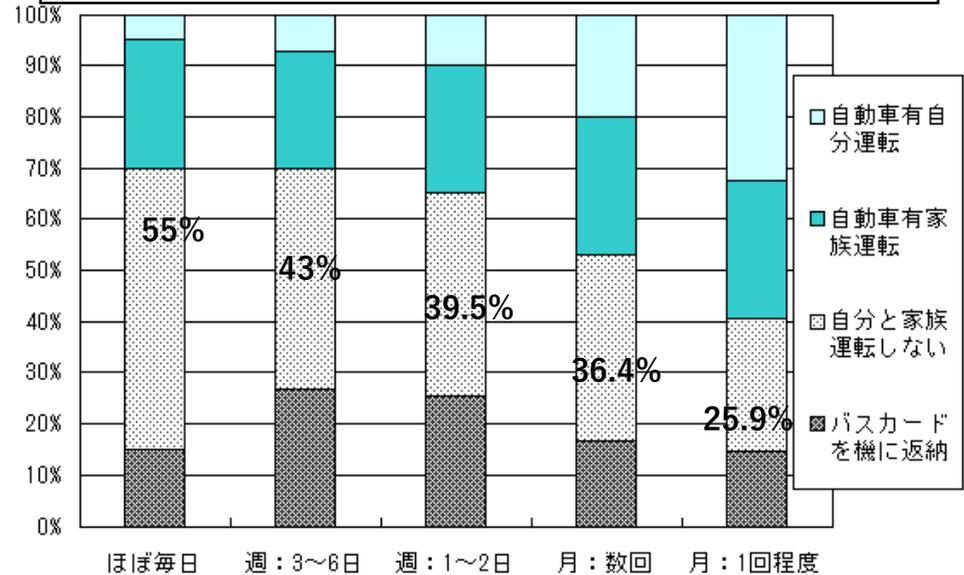
○寿バスカード購入市民に対するアンケート調査によれば、寿バスカード購入者のうち、82.4%は自ら自動車を運転できない者となっており、それらのうち、特に、家族も含めて運転しない者は、バスの利用頻度が高い傾向にある。

○また、自動車の運転状況とバスの利用目的の関係を見ると、自ら自動車を運転できない者は、利用目的として、「通院」や「日用品の買い物」を選択した割合が高い傾向にある。

○これらのことから、寿バスカードの利用者は、自ら自動車を運転できない高齢者が中心で、「通院」や「日用品の買い物」などの日常生活の基本的な活動をバス利用によって行っている状況がうかがわれる。

●利用者負担（特に1乗車時負担）の検討に当たり、利用実態を念頭に置いた検討が必要。

自動車の運転状況とバスの利用頻度の関係



区分	自動車の運転状況								計		
	自動車有自分運転	自動車有家族運転	自分と家族運転しない	バスカードを機に返納	自動車有自分運転	自動車有家族運転	自分と家族運転しない	バスカードを機に返納	総数	割合	
バスの利用頻度	ほぼ毎日	2	5.0%	10	25.0%	22	55.0%	6	15.0%	40	2.3%
	週：3～6日	18	7.2%	57	22.9%	107	43.0%	67	26.9%	249	14.4%
	週：1～2日	45	10.1%	111	24.9%	176	39.5%	114	25.6%	446	25.8%
	月：数回	135	20.0%	182	27.0%	246	36.4%	112	16.6%	675	39.1%
	月：1回程度	103	32.6%	85	26.9%	82	25.9%	46	14.6%	316	18.3%
	計	303	17.6%	445	25.8%	633	36.7%	345	20.0%	1726	100.0%

4 現状と課題及び検討事項

現状	課題	検討事項（対応策）
<p>少子高齢化の進行により、70歳以上の高齢者数と生産年齢人口数とのバランスが変化している。</p>	<p>制度を安定的に継続するための事業費負担の在り方。</p>	<p>制度の実施に要する費用を、利用者、バス会社、市の3者で負担する構図の継続。</p>
<p>60歳代の回答者のうち、84.5%が「寿バスカードを利用したい」又は「免許返納後に利用したい」を回答しているなど、本制度が60歳代を中心に定着していることがうかがわれる。</p>		<p>「受益と負担の適正化」へ向けた取組指針に準拠する場合などの検討。</p>
<p>制度対象者の大多数の者が利用する制度から、よりバス利用の必要性の高い特定の高齢者が利用する制度に変化している。</p>	<p>多様な利用形態に応じた制度運用及び利用者負担の在り方。</p>	<p>（主な検討事項）</p> <ul style="list-style-type: none">○多様な利用目的に応じた受益者負担の割合。○日常生活の基本的な活動をバス利用によって行っている高齢者に対する対応。○キャッシュレス化に向けた環境整備と将来負担の見通し。
<p>本制度の利用者は、自ら自動車を運転できない高齢者が中心で、「通院」や「日用品の買い物」などの日常生活の基本的な活動をバス利用によって行っている。</p>		

5 当面の進め方

- 利用者負担の考え方について、引き続き検討を進め、対応策の整理と必要な環境の整備がなされるまでの間、現行の利用者負担の考え方に即して、本制度を運営する。
- 令和6年度のバス運賃値上げに伴い、バスカード交付時負担金の改定を進める。

(参考：現行制度の利用者負担の考え方)

- 1乗車時の100円の負担は、利用者等の利便性。
 - バスカード交付時の負担金2,000円は、1か月当たり1往復分の料金相当額。
- ※平成18年度制度改正に向けた検討の中では算出額3,000円。

6 将来像に向けた検討

- 本制度は路線バスの運行を前提として運用しており、制度の効果的な運用を図る上で、市内の各地域をカバーし、一定程度の利便性が確保されていることが望まれるが、減便等により、利便性低下への懸念等が生じている。
- 路線バスの減便等による影響は、利用目的や頻度、他に利用できる移動手段等によって異なることから、それらの利用形態によって異なる影響に対して、現行制度のみで対応することが可能なのか、あるいは、他にどのような対応が考えられるのかなど、将来像に向けた検討も、事業を安定的に継続するための取組と並行して進めていくことが必要である。

参考：「高齢者バス料金助成制度の現状と課題及び当面の進め方」と
「将来像に向けた検討」との関係

	制度創設時から現在までの状況を踏まえた対応		今後、顕在化することが見込まれる状況を踏まえた対応
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○制度を取り巻く環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・事業費等の負担構造の変化。 ・制度対象者数と制度利用者数の乖離。 ○利用実態 <ul style="list-style-type: none"> ・60歳以上を中心に制度が定着。 ・多様な利用形態（利用者の中心は自動車を運転できない高齢者で、通院等の日常生活の基本的な活動のために利用している状況もある。） 		路線バスの減便等による利便性低下への懸念等が生じており、このことは制度の効果的な運用を図る上で課題となりうる。
課題	制度を安定的に継続するための事業費負担の在り方。	多様な利用形態に応じた制度運用及び利用者負担の在り方。	利用形態によって異なる影響に対して、現行制度のみで対応することが可能なのか。
対応策	制度の実施に要する費用を利用者、バス会社、市の3者で負担する構図の継続。	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な利用形態に応じた制度運用及び利用者負担の在り方について引き続き検討。 ○<u>整理がなされるまでの間、</u> <u>現行の制度運用及び利用者負担の考え方に基づき運用。</u> 	今後、顕在化することが見込まれる状況を踏まえた、制度の将来像について検討が必要。