

旭川市社会福祉審議会高齢者福祉専門分科会 (令和7年度第1回)

諮問事項 第1号

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について

資料

- ・ 諮問書（写）
- ・ 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について（本編）
- ・ 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について（概要版）
- ・ 寿バスカードの交付時負担金について



旭長社第66号-2

令和7年5月19日

旭川市社会福祉審議会 様

旭川市長 今 津 寛 介
(福祉保険部長寿社会課担当)



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について（諮問）

高齢者バス料金助成制度を安定的に継続するため、下記の事項について貴審議会の意見を求めます。

- 1 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について
- 2 寿バスカード交付時負担金の改定について

（問合せ先）

福祉保険部長寿社会課高齢者支援係

担当 中谷

内線 5335

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

令和 7 年（2025 年）4 月 旭川市福祉保険部

1 「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。

2 制度の概要

（１）目的

本制度は、多年にわたり社会の発展に寄与してきた高齢者に対して高齢者バス料金助成乗車証（以下「寿バスカード」という。）を交付することにより、高齢者の積極的な社会参加を促進し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的としている（旭川市高齢者バス料金助成乗車証条例第 1 条）。

（２）制度の概要

高齢者バス料金助成は、昭和 63 年度から実施しており、現行の制度は、市内に住所を有する 70 歳以上の者（年度内に 70 歳に達する者も含む）でバスを利用できる身体状況の者を対象とし、市内の乗降に限り、一乗車につき 100 円の負担で乗車できるバスカードを交付するもので、交付時に 2,000 円の負担を求めている。

身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者は、一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、バス路線のない地域のみ 8,000 円以内のＪＲ乗車券を交付している。

なお、令和 5 年度のバスカード等の交付実績は、高齢者 22,541 人、身障者等 2,585 人、ＪＲ乗車券 4 人となっている。

（３）事業費等の概要

高齢者バス料金助成費は、寿バスカードを交付する際の交付収入と一般財源をもとに実施しており、支出の内容は、扶助費と事務費で、扶助費は、寿バスカード利用者が正規料金で利用する場合の金額から寿バスカード利用者が実際に負担する金額（100 円又は 50 円）を除いた額から、さらにバス会社による割引額を除いた額となっている。

なお、令和 5 年度決算のバス会社による割引額は、約 5,900 万円となっている。

【高齢者バス料金助成費 令和 5 年度決算】

財源		支出	
交付収入	46,527,720	扶助費	218,215,144
一般財源	183,317,040	事務費	11,629,616
計	229,844,760	計	229,844,760

（単位：円）

3 制度の変遷及び社会環境の変化

(1) 主な制度見直し

本制度は、これまでも見直しを行っており、それらの内容を対象者、事業手法、利用者負担で整理する。

対象者は、開始時から市内に住所を有する 70 歳以上の者（年度内に 70 歳に達する者も含む）としており、見直し等を行われていない。

事業手法は、バス回数券（4,000 円分）の配付で始まり、配付するバス回数券の上限の引上げを経て、平成 7 年度から半額バスを導入（バス回数券との選択併用）し、平成 11 年度から、バスカードに一本化している。

利用者負担は、バス回数券の場合、上限を超える額のみであったが、平成 7 年度からの半額バスや平成 11 年度からのバスカードの導入により、全ての利用者に負担を求める状況となっている。

これらの見直しのほか、路線バスがない地域住民を対象とした JR 乗車券の交付や身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者を対象とした利用者負担軽減などを行っている。

なお、対象者に関する見直しとして、平成 16 年度から所得制限を導入することについて、検討がなされた経過がある。

【主な制度見直しの内容】

区分	対象者	事業手法	利用者負担
昭和 63 年度	市内に住所を有する 70 歳以上の者	バス回数券の配付	バス回数券の上限を超える額
平成 7 年度		<u>半額バスとバス回数券 の選択併用</u>	<u>半額バス選択の場合は 半額、回数券選択の場 合は上限を超える額</u>
平成 11 年度		<u>バスカードに一本化</u>	<u>1 乗車時 100 円</u>
平成 18 年度			1 乗車時 100 円 <u>バスカード交付時の負 担金 2,000 円</u>

(2) 令和 5 年度の見直しの検討

財政負担の点から本制度の継続性を高めるため、令和 5 年度に、対象年齢を 5 歳引き上げて 75 歳以上に見直すことを検討している。

対象年齢引き上げの理由は、制度創設後、平均寿命や健康寿命の延びが生じていること、65 歳までの雇用の義務化がなされていること、75 歳以上を対象として後期高齢者医療制度が創設されていることとしている。

なお、見直しによる影響等も含めて、より検討が必要であると判断し、具体化に至っていない。

(3) 事業の実績

高齢者バス料金助成費は、事業開始後、令和5年度は36年目である。この間、対象者数は昭和63年度の24,996人から令和5年度の94,754人へ、事業費も同期間に約6,500万円から約2億3,000万円へ、それぞれ約4倍に増加している。

なお、この間の旭川市一般会計予算の規模は約973億円（昭和63年度決算）から約1,969億円（令和5年度決算）に拡大している。

現行の制度は、平成18年度の制度見直し以降、基本的な内容を継続していることから、まず、昭和63年度から令和5年度までの交付率（対象者数のうち交付者数の占める割合）の推移を整理し、さらに昭和63年度から平成17年度までの期間と平成18年度以降の期間について、それぞれ特徴等を整理する。

ア 交付率の推移

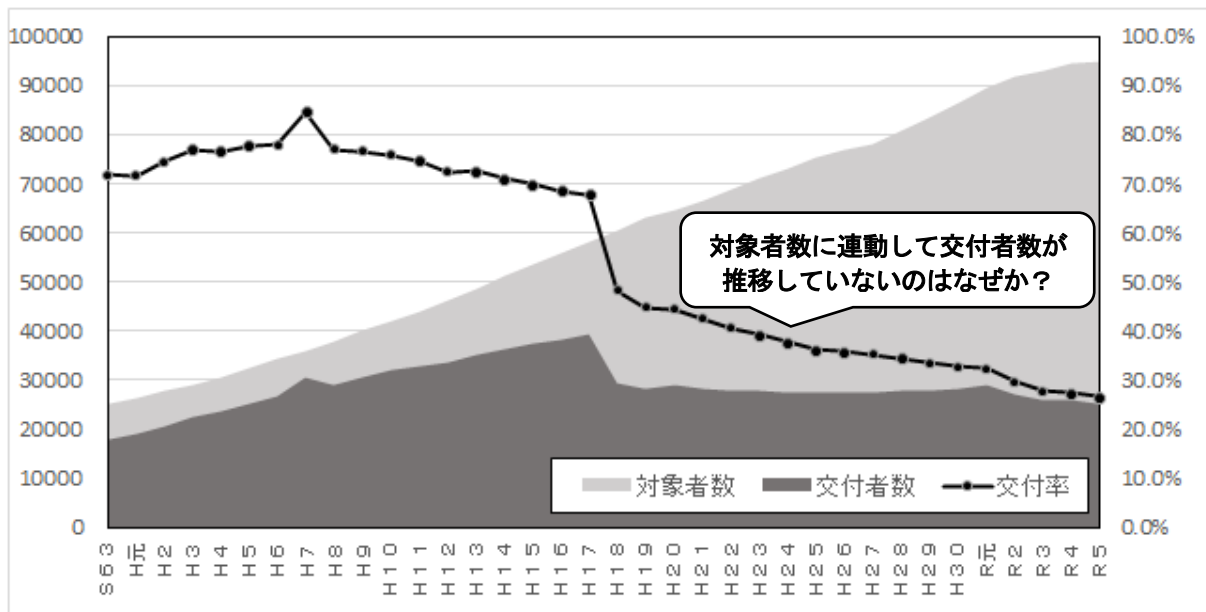
交付率（対象者数のうち交付者数の占める割合）は、事業開始後、当初、70%強で推移し、平成7年度の制度改正（半額バスを導入し回数券と選択）を機に84.5%に上昇し、以降、平成17年度の67.6%まで微減傾向となっているが、平成18年度の制度改正（バスカード交付時負担金導入）により、交付率の急激な落ち込み（平成17年度67.6%→平成18年度48.2%）が生じている。以降、減少傾向にあり、令和5年度では26.5%まで低下している。

イ 昭和63年度から平成17年度までの期間

事業初年度の昭和63年度は、対象者数24,996人のうち17,937人に交付し、事業費は約6,500万円の規模で実施している。バスカードに1本化した平成11年度は、対象者数44,043人のうち32,780人に交付し、事業費は約3億600万円の規模に拡大している。

これらの事業費は、基金からの繰入を行った年度もあるが、基本的に一般財源を充てており、令和5年度決算まで含めて、平成17年度の事業費（約3億700万円）が最大となっている。

【対象者数・交付者数・交付率の推移】



【高齢者バス料金助成費の各年度実績】

年度	対象者数	交付者数	交付率	事業費（円）	主な制度改正
S63	24,996	17,937	71.8%	65,359,500	
H 元	26,339	18,842	71.5%	68,978,513	
H2	27,718	20,627	74.4%	113,984,750	助成額上限 4,000 円→6,000 円
H3	29,074	22,320	76.8%	164,150,727	助成額上限 6,000 円→8,000 円
H4	30,600	23,434	76.6%	172,376,338	
H5	32,303	25,058	77.6%	184,297,166	
H6	34,101	26,546	77.8%	195,885,637	
H7	35,861	30,294	84.5%	253,105,789	半額バスを導入し回数券と選択
H8	37,795	29,070	76.9%	266,397,764	路線バスがない場合、JR 乗車券と選択
H9	39,902	30,530	76.5%	289,631,116	
H10	42,116	31,938	75.8%	300,780,730	
H11	44,043	32,840	74.6%	305,775,219	バスカード（1 乗車 100 円）に一本化
H12	46,289	33,481	72.3%	305,766,774	
H13	48,531	35,201	72.5%	306,115,590	
H14	51,199	36,291	70.9%	306,041,116	
H15	53,375	37,274	69.8%	306,400,130	
H16	55,707	38,113	68.4%	305,071,258	
H17	58,125	39,304	67.6%	307,178,300	
H18	60,494	29,136	48.2%	273,901,437	バスカード交付時負担金導入 JR 乗車券助成額上限 8,000 円→6,000 円
H19	62,874	28,173	44.8%	258,103,694	
H20	64,713	28,747	44.4%	256,666,670	
H21	66,292	28,175	42.5%	246,173,961	
H22	68,606	27,824	40.6%	243,185,407	
H23	71,037	27,842	39.2%	239,012,821	
H24	73,177	27,533	37.6%	233,288,250	
H25	75,404	27,253	36.1%	231,269,460	
H26	76,646	27,315	35.6%	249,747,051	
H27	78,047	27,498	35.2%	239,745,888	
H28	80,603	27,660	34.3%	234,087,316	
H29	83,337	27,854	33.4%	235,026,589	
H30	86,350	28,195	32.7%	233,410,551	
R 元	89,537	28,877	32.3%	242,084,362	
R2	91,757	27,149	29.6%	197,037,620	JR 乗車券助成額上限 6,000 円→8,000 円
R3	93,032	25,682	27.6%	224,571,872	
R4	94,332	25,702	27.2%	247,319,254	バスカード交付時負担金について利用期間に応じた減額制度導入
R5	94,754	25,130	26.5%	229,844,760	

※対象者数は、年度内に 70 歳に達する者を含む

※交付者数は、回数券（平成 10 年度まで）と JR 乗車券（平成 8 年度以降）を含む

※事業費は、高齢者活動促進支援費（令和 2～4 年度）を除く

ウ 平成 18 年度以降の期間

平成 17 年度を含めて、以降の各年度における事業の実績について、対象者数、交付者数、総利用回数、交付率、交付者 1 人当たり利用回数、事業費、一般財源の推移をもとに傾向等を整理する。

対象者数は、一貫して増加しており、高齢者人口はすでに減少に転じているものの、70 歳以上については、今後も、当面、増加することが見込まれる。

交付者数は、寿バスカード交付時負担金の導入前後で約 26%減少し、それ以降も減少傾向にあり、平成 18 年度と比較して令和 5 年度の減少率は約 14%となっている。

それらのことから、交付率の実績は平成 18 年度の 48.1%から令和 5 年度の 26.5%へ一貫して低下している。

総利用回数は、一部に、新型コロナウイルス感染症の影響等による落ち込みからの回復が生じている年度もあるが、ほぼ一貫して減少し、実績は平成 18 年度の 2,666,555 回から令和 5 年度の 1,840,006 回へ約 31%減少している。

なお、利用者 1 人当たりの年度内利用回数は、交付者数の減少割合よりも総利用回数の減少割合が大きいと、91.6 回から 73.2 回に低下している。

事業費及び一般財源は、利用回数の減少に伴い減少傾向にあるが、バス料金の増額改定が生じた場合は、バス会社による割引額は見込めるものの、事業費が膨らむとともに一般財源による負担額が増加する。

エ 事業の性質の変化

高齢者バス料金助成費は、交付率の推移が示すように、対象者のうち大多数（昭和 63 年度 71.8%）が利用する制度から、特定の者（令和 5 年度 26.5%）が利用する制度に変化している。

次項において、交付率低下の要因について、本制度を取り巻く社会環境の変化をもとに整理する。

【高齢者バス料金助成費の各年度実績（平成 18 年度以降）】

年度	対象者数	交付者数	総利用回数	交付率	1人当たり 利用回数	事業費	うち一般財源
H17	58,125	39,261	2,839,832	67.5%	72.3	307,178,300	257,178,300
H18	60,494	29,099	2,666,555	48.1%	91.6	273,901,437	219,115,037
H19	62,874	28,128	2,543,924	44.7%	90.4	258,103,694	205,142,494
H20	64,713	28,713	2,535,255	44.4%	88.3	256,666,670	202,686,470
H21	66,292	28,151	2,433,673	42.5%	86.5	246,173,961	193,233,761
H22	68,606	27,798	2,375,621	40.5%	85.5	243,185,407	190,915,607
H23	71,037	27,821	2,316,134	39.2%	83.3	239,012,821	186,622,421
H24	73,177	27,504	2,244,070	37.6%	81.6	233,288,250	181,474,250
H25	75,404	27,234	2,201,349	36.1%	80.8	231,269,460	180,012,860
H26	76,646	27,299	2,153,446	35.6%	78.9	249,747,051	198,366,851
H27	78,047	27,481	2,084,964	35.2%	75.9	239,745,888	187,951,688
H28	80,603	27,645	2,051,843	34.3%	74.2	234,087,316	181,907,516
H29	83,337	27,840	2,026,142	33.4%	72.8	235,026,589	182,429,589
H30	86,350	28,183	2,040,791	32.6%	72.4	233,410,551	180,050,551
H31・R元	89,537	28,866	2,043,943	32.2%	70.8	242,084,362	187,381,962
R2	91,757	27,140	1,578,436	29.6%	58.2	197,037,620	145,682,220
R3	93,032	25,678	1,857,795	27.6%	72.3	224,571,872	175,940,872
R4	94,332	25,699	2,106,068	27.2%	82.0	247,319,254	199,597,014
R5	94,754	25,126	1,840,006	26.5%	73.2	229,844,760	183,317,040

※対象者数は、年度内に 70 歳に達する者を含む ※交付者数は、バスカード交付者数

※H19 と H20 の総利用回数は、一般分と身障分に係る 1 人当たりの利用回数をもとに算出

※事業費及び一般財源の単位は円

※事業費は、高齢者活動促進支援費（R2～R4）を除く

(4) 社会環境の変化

本制度を取り巻く社会環境は、制度創設後、大きく変化しており、ここでは、自動車の運転免許の保有状況と高齢者人口の年齢別の内訳が、交付率に対して生じさせている影響について、試算も含めて整理する。

自動車の運転免許の保有状況は、次項で詳述する、寿バスカードを購入した市民を対象としたアンケート調査において、購入市民の大多数が運転免許非保有者であることが示されており、70歳以上の人口のうち、運転免許保有者数が占める割合の増加（運転免許非保有者数が占める割合の減少）は、実態として、本制度の利用者となりうる対象者数の多寡や交付率に影響するものと思われる。

※「自動車の運転状況（質問9）」についての回答として、「自分で運転ができる」者は、回答者のうち18.3%。）

本市の70歳以上の人口は、昭和60年の20,536人から令和2年の86,600人へと約4.2倍に増加し、総人口に占める割合も同期間に5.6%から26.3%に増加している。70歳以上の人口増は、各年齢区分（5歳階級）で生じており、特に、80歳以上において、その傾向が顕著で、70歳以上人口に占める80歳以上人口の割合は24.5%から42.3%へ大幅に増加している（以上国勢調査より）。

一般的に要支援・要介護状態となると、路線バスの利用が困難になる。年齢階級別の要介護認定率によると、70～74歳では5.7%であるのが、80～84歳では25.4%であるなど、70歳以上人口の中での年齢別の構成は、実態として、本制度の利用者となりうる対象者数の多寡や交付率に影響するものと思われる。

以下、これらの動向が、交付率にどのような影響を生じているのか、推計を交えながら整理する。

【年齢（5歳階級）別人口の状況（国勢調査）】

区分	昭和60年			令和2年		
	人口	総人口に占める割合	70歳以上人口に占める割合	人口	総人口に占める割合	70歳以上人口に占める割合
総人口	363,631	100.0%	—	329,306	100.0%	—
70歳～	20,536	5.6%	100.0%	86,600	26.3%	100.0%
70～74歳	9,325	2.6%	45.6%	28,568	8.7%	33.0%
75～79歳	6,108	1.7%	29.9%	21,432	6.5%	24.7%
80～84歳	3,391	0.9%	16.6%	16,885	5.1%	19.5%
85～89歳	1,269	0.3%	6.2%	11,962	3.6%	13.8%
90歳～	343	0.1%	1.7%	7,753	2.4%	9.0%

【年齢階級別の要介護認定率（全国）】

年齢階級	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳～
認定率	2.8%	5.7%	11.9%	25.4%	47.4%	73.2%

※2022年9月末認定者数と2022年10月1日人口をもとに国が算出

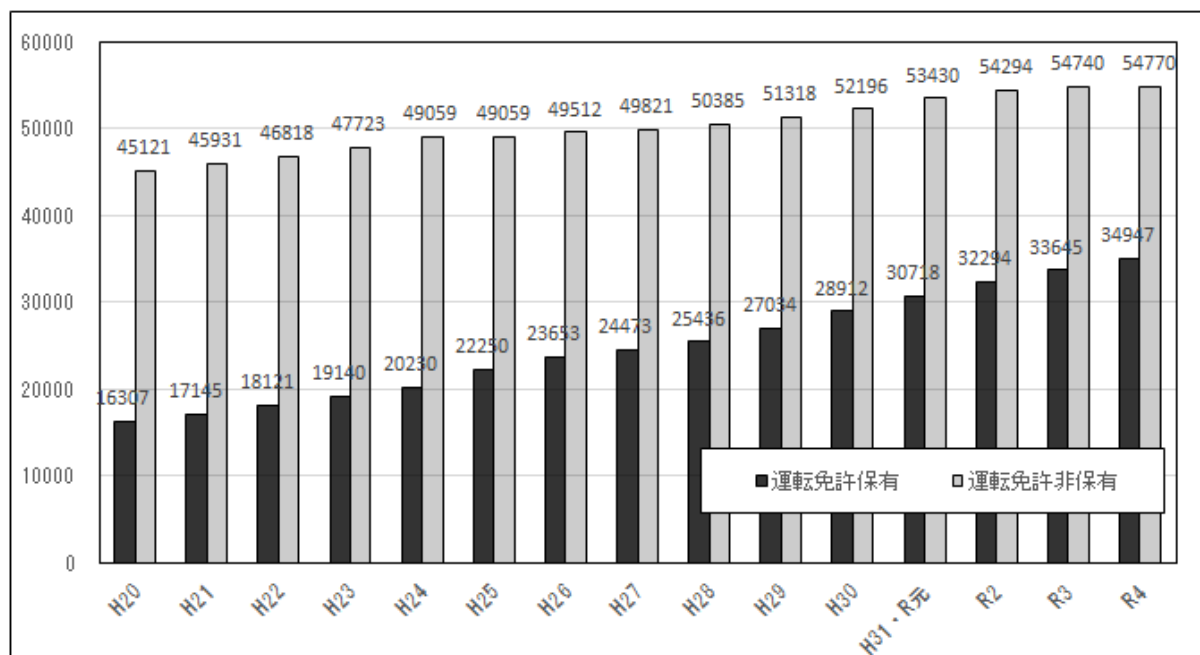
ア 自動車の運転免許普及の影響

旭川市民に係る自動車の運転免許保有者数を整理した既存資料がないため、北海道の運転免許保有者数（運転免許統計：警察庁）をもとに北海道の年齢（5 歳階級）別の運転免許保有率を算出し、その運転免許保有率をもとに、旭川市の年齢（5 歳階級）別の運転免許保有者（非保有者）数を推計した。

なお、運転免許統計は都道府県別の運転免許保有者数を平成 20 年度以降公開しているため、推計は、平成 20 年度から令和 4 年度までの期間とし、ベースとなる人口数は、住民基本台帳（10 月 1 日又は 9 月末）としている。

- ・ 推計によると、本市の 70 歳以上の運転免許保有者は、増加傾向にあり、70 歳以上人口に占める運転免許保有者の割合は平成 20 年度の 26.5%から令和 4 年度の 39.0%に増加している。
- ・ 70 歳以上人口のうち運転免許非保有者は、平成 20 年度の 45,121 人から令和 4 年度 54,770 人へ約 21%増となっている。この増加率は、同期間の 70 歳以上人口の増加率約 46%（61,428 人から 89,717 人）と比べて低く、このことは寿バスカード対象者数の増加率と比べて、実態として交付者数として見込める人数の増加率が低いことを示している。

【参考 1 70 歳以上の自動車運転免許の保有者（非保有者）数の推移】

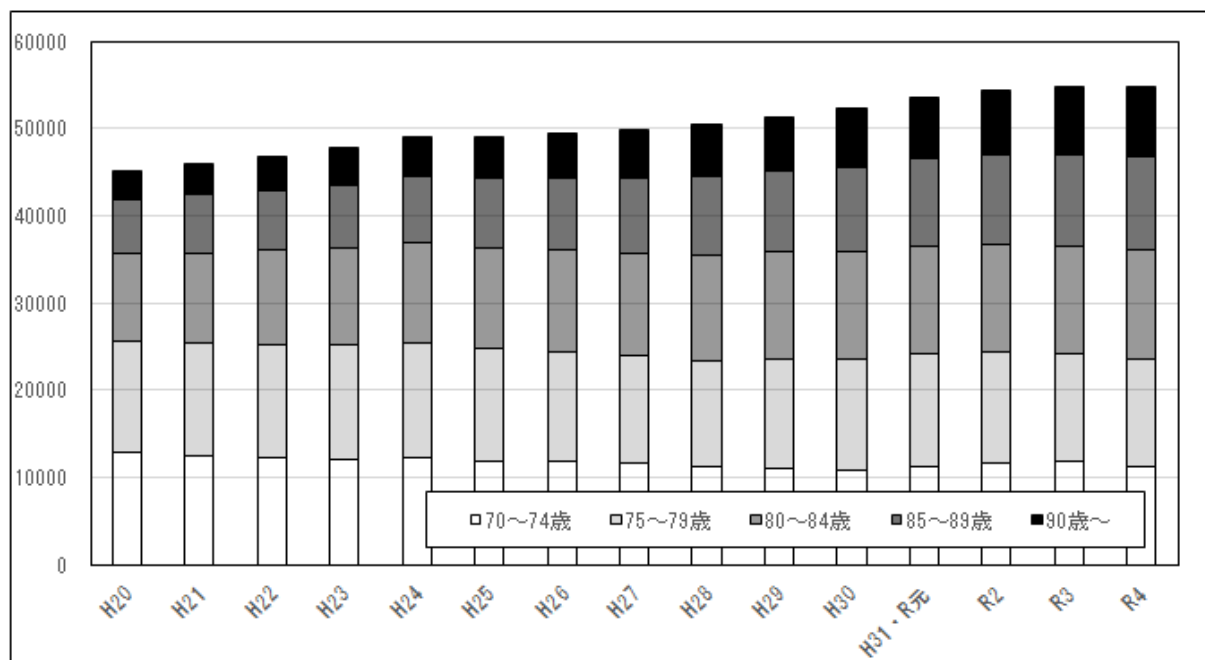


イ 70 歳以上人口の中での年齢別構成の変化

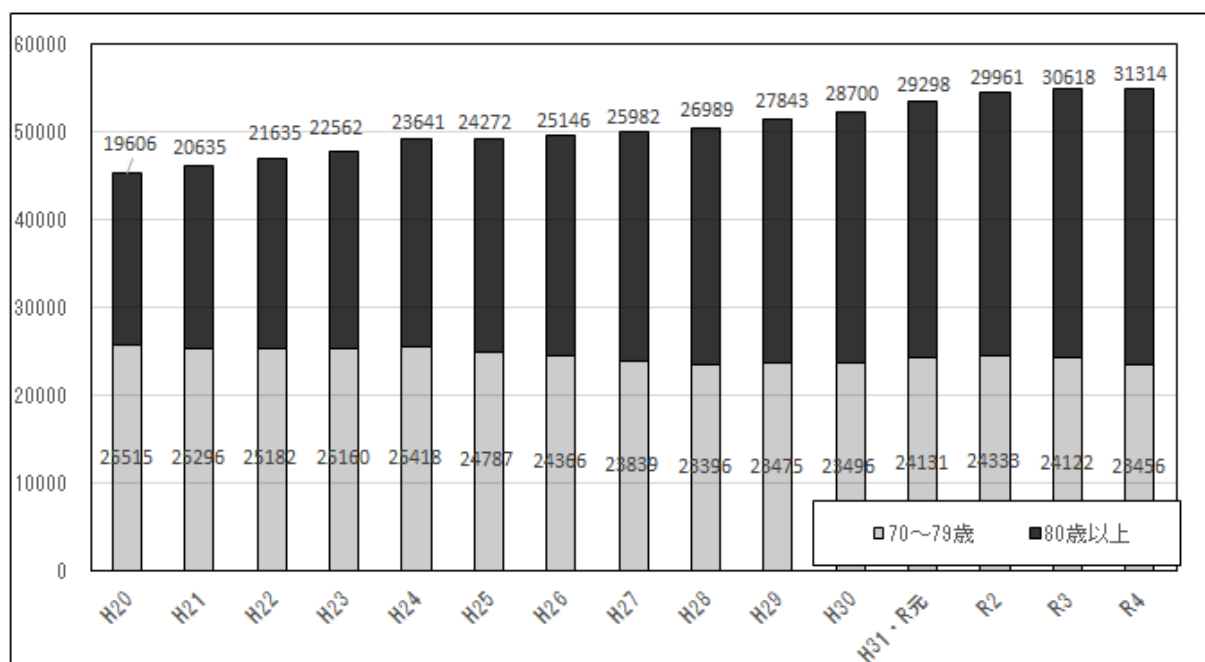
アで整理した「70 歳以上の自動車運転免許の保有者（非保有者）数の推移」のうち、実態として、本制度の主な利用者となりうる「自動車運転免許非保有者」の年齢（5 歳階級）別の人数の推移は、参考 2 及び参考 3 のとおり。

- ・ 70 歳以上の運転免許非保有者数は増加傾向（参考 2）にあり、さらに年齢（5 歳階級）別の人口の推移を見ると、70～79 歳は減少傾向にある一方、80 歳以上が増加傾向にある（参考 3）。

【参考 2 70 歳以上の自動車運転免許非保有者数の年齢（5 歳階級）別推移】



【参考 3 70 歳以上の自動車運転免許非保有者数の年齢（70 歳代及び 80 歳以上）別推移】

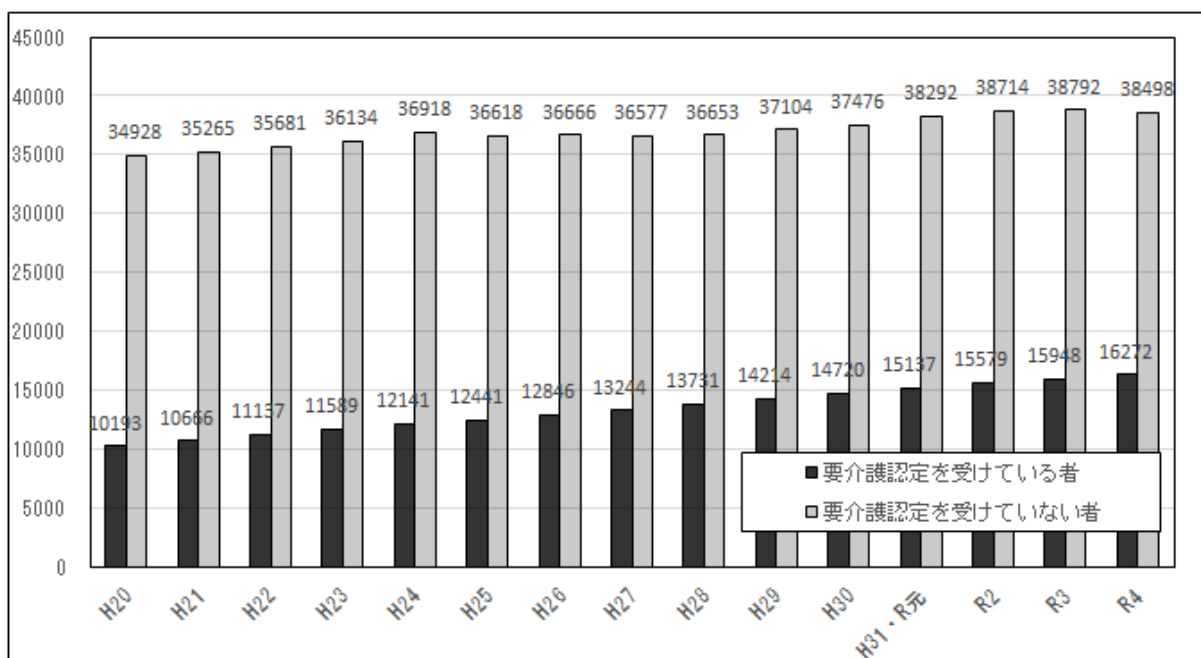


ウ 年齢別構成の変化による要介護認定者数への影響

イで整理した「70 歳以上の自動車運転免許非保有者数の年齢（5 歳階級）別推移」及び国が算出した年齢階級別の要介護認定率（全国）をもとに、要介護認定者等の推移を試算した結果は、参考 4 のとおり。

- ・ 運転免許非保有者について、要介護認定の有無を整理すると、要介護認定を受けている者は、平成 20 年度の 10,193 人から令和 4 年度の 16,272 人へ約 60%、要介護認定を受けていない者は、平成 20 年度の 34,928 人から令和 4 年度の 38,498 人へ約 10%、それぞれ増加している。
- ・ 要介護認定を受けていない者の増加率は、同期間の 70 歳以上人口の増加率約 46%（61,428 人から 89,717 人）と比べて低く、このことは、寿バスカード対象者数の増加率と比べて、実態として交付者数として見込める人数の増加率が低いことを示している。
- ・ なお、本市の要介護認定率は全国平均よりも高く、要介護認定者数も、ここで試算している数よりも多い。

【参考 4 70 歳以上の自動車運転免許非保有者に係る要介護認定（認定無）者数の推移】

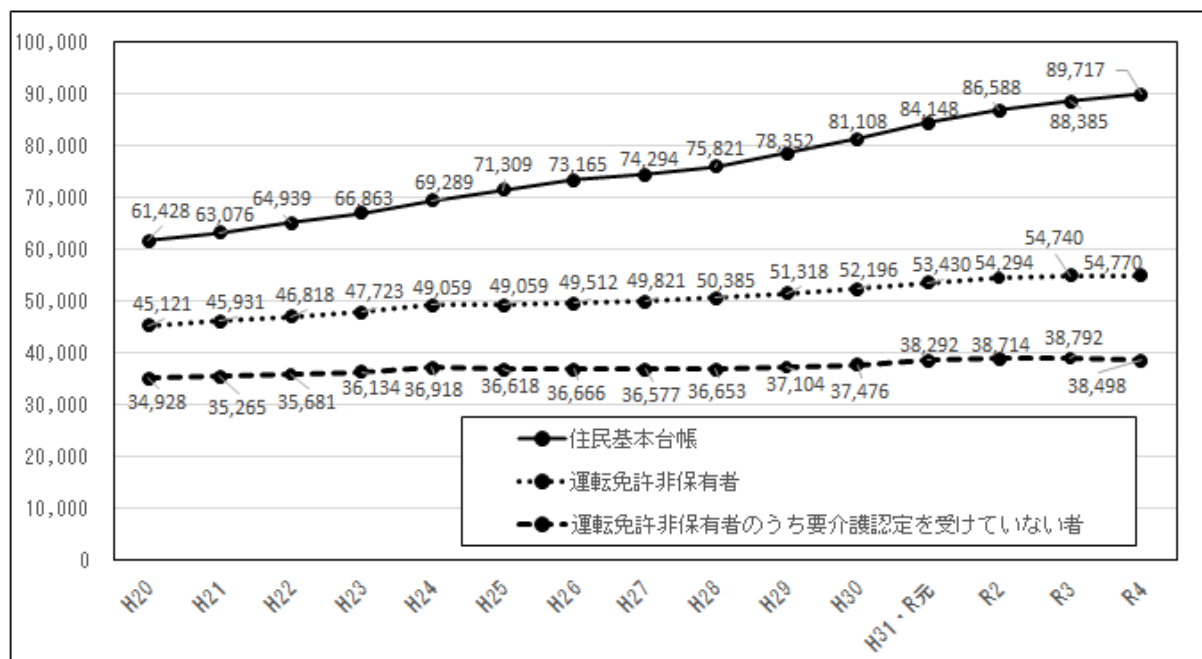


エ 交付率の低下

- ・ 自動車の運転免許普及の影響は、アに示すように、寿バスカードの対象である70歳以上人口の増加率と比べて、実態として交付者数として見込める人数（運転免許非保有者）の増加率が低いことから、交付率が低下する方向に作用しているものと思われる。
- ・ 次に、70歳以上における年齢別構成の変化は、要介護認定者数への影響を通じ、イ及びウにおいて、寿バスカードの対象である70歳以上人口の増加率と比べて、実態として交付者数として見込める人数（要介護認定を受けていない者）の増加率が低いことから、交付率が低下する方向に作用しているものと思われる。
- ・ これらのことから、交付率の低下傾向は、社会環境の変化も影響していることがうかがわれ、さらに、ここで示した自動車の運転免許普及の影響や70歳以上における年齢別構成の変化は今後も継続することが見込まれる。

なお、70歳以上で令和4年度に寿バスカードを購入していない者も対象としたアンケート調査において、購入しなかった理由として、「自動車の利用が多い」（45.2%）、「自転車や徒歩が多い」（13.3%）、「タクシーを利用」（11.4%）、「バス利用が不便」（11.2%）などの回答があったように、交付率低下の要因は、自動車の運転免許の有無を含めて多岐にわたるものと思われる。

【参考5 70歳以上人口及び交付者（実態）として見込める人数の推移】



4 制度の利用実態（アンケート調査の結果）

本市は、令和5年6月、令和4年度に寿バスカードを購入した市民（以下「購入市民」という。）及び18歳以上の市民（70歳以上は令和4年度に寿バスカードを購入していない者）（以下「非購入市民」という。）のうち、それぞれ3,000人を無作為に抽出し、利用実態を把握するとともに制度見直しの方向性を検討するための資料とすることを目的としてアンケート調査を実施している。

それらのアンケート調査の結果をもとに、まず、購入市民について、利用目的、自動車の運転状況の点からその特徴を整理し、次に、非購入市民について、60歳代及び70歳代の利用意向や制度の定着の状況を整理する。

（1）寿バスカードの利用実態

購入市民に対するアンケート調査は、12項目について質問をしている。それらの結果をもとに、利用実態に係る特徴を整理する。

【購入市民に対するアンケート調査：質問項目】

質問1	あなたの年齢は。
質問2	バスの利用頻度をお答えください。
質問3	質問2で「2 1週間に3～6日」又は「3 1週間に1～2日」と回答した方への質問です。バスを利用するのは主に何曜日ですか。※複数選択
質問4	バスを利用するときの目的は何ですか。※複数選択
質問5	バスを利用することが多い時間帯について、「行き」と「帰り」それぞれお答えください。
質問6	冬（雪がある時期）と夏（雪のない時期）で、バスの利用回数に大きな違いがありますか。感覚的にどのくらいの違いがあるかお答えください。
質問7	半年間だけ使える寿バスカードがあったとしたら、利用したいと思いますか。
質問8	バスに乗車した時の支払は、どのような方法が便利だと思いますか。
質問9	自動車の運転はしますか（可能ですか）。
質問10	あなたが外出する場合に、バスに乗らないとしたら、どのようにしますか。※複数選択
質問11	この事業を行うため、市の予算は令和5年度で2億円程度を必要としていることはご存じでしたか。
質問12	今後、旭川市の高齢化は更に進み、寿バスカード事業を実施するために必要となる予算が増加し、市の負担が増えていくことが予想されます。これを踏まえて、今後事業を継続するうえで利用者の負担についてのお考えとその理由をお聞かせください。

ア バスの利用頻度（質問２）と年齢（質問１）の関係

- ・ バスの利用頻度に係る全体の状況は、「月：数回」が回答者のうち 38.5%で最も高く、次いで「週：1～2回」が 25.8%となっている。
- ・ 年齢に係る全体の状況は、「75～79歳」が回答者のうち 30%で最も高く、次いで「80～84歳」が 25.6%となっている。なお、年齢区分ごとの回答者の割合は、令和４年度の寿バスカード交付状況とほぼ同様となっている。（参考：令和４年度実績 70～74歳：25.9% 75～79歳：28.1% 80～84歳：26.0% 85～89歳：15.4% 90歳～：4.6%）
- ・ 年齢区分ごとの利用頻度は、特に「70～74歳」において「ほぼ毎日」を回答した割合が高くなっている。この該当者 15 名について、バスの利用目的（質問４）の回答内容を見ると、うち通勤目的が 8 名となっており、同様の傾向は、「週：3～6日」を回答した「70～74歳」の年齢区分でも見られ、該当者 81 名のうち、通勤目的が 28 名となっている。

【（質問２）バスの利用頻度と（質問１）年齢の関係】

区分		年齢					計
		70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳～	
バスの利用頻度	ほぼ毎日	15 35.7%	11 26.2%	8 19.0%	7 16.7%	1 2.4%	42 2.4%
	週：3～6日	81 18.2%	69 12.9%	71 15.5%	34 12.5%	10 13.3%	265 14.9%
	週：1～2日	95 21.3%	144 26.9%	131 28.7%	70 25.8%	20 26.7%	460 25.8%
	月：数回	169 37.9%	201 37.6%	175 38.3%	108 39.9%	33 44.0%	686 38.5%
	月：1回程度	86 19.3%	110 20.6%	72 15.8%	52 19.2%	11 14.7%	331 18.6%
	計	446 25.0%	535 30.0%	457 25.6%	271 15.2%	75 4.2%	1784 100.0%

イ バスの利用頻度（質問２）とバスの利用目的（質問４）の関係

- ・ バスの利用目的に係る全体の状況は、「通院」が回答者のうち 64.5%で最も高く、次いで「食品、日用品等の生活に必要なものを買いに行くため」（以下「日用品の買い物」という。）が 46.6%、「買い物や食事を楽しむため」が 44.4%となっている。この傾向は、バスの各利用頻度においても同様となっている。

【（質問２）バスの利用頻度と（質問４）バスの利用目的の関係】※計の（ ）内は選択項目数

区分		バスの利用目的							計
		趣味活動	通勤	交友	買い物や食事を楽しむ	日用品の買い物	通院	その他	
バスの利用頻度	ほぼ毎日	8 21.1%	14 36.8%	2 5.3%	15 39.5%	21 55.3%	19 50.0%	2 5.3%	38 (81) —
	週：3～6日	92 37.9%	43 17.7%	52 21.4%	120 49.4%	157 64.6%	170 70.0%	20 8.2%	243 (654) —
	週：1～2日	162 37.2%	18 4.1%	70 16.1%	211 48.5%	246 56.6%	298 68.5%	16 3.7%	435 (1021) —
	月：数回	151 23.3%	9 1.4%	116 17.9%	289 44.6%	294 45.4%	427 65.9%	31 4.8%	648 (1317) —
	月：1回程度	51 16.2%	2 0.6%	43 13.7%	111 35.2%	65 20.6%	169 53.7%	30 9.5%	315 (471) —
	計	464 27.6%	86 5.1%	283 16.9%	746 44.4%	783 46.6%	1083 64.5%	99 5.9%	1679 (3544) —

ウ バスの利用頻度（質問２）と自動車の運転状況（質問９）の関係

- ・ 自動車の運転状況に係る全体の状況は、「自分も家族も運転はしない（できない）」が回答者のうち 36.7%で最も高く、次いで「自分は運転しない（できない）が、家族が自動車を持っていて運転できる」（以下「自動車有家族運転」という。）が 25.8%、「寿バスカードの利用を機に運転免許証を返納した」が 20%、「自分で運転免許証も自動車も持っていて、運転できる」（以下「自動車有自分運転」という。）が 17.6%となっている。

これらのことから、寿バスカードの購入者のうち、82.4%は、自ら自動車を運転することができない者となっている。

- ・ バスの利用頻度と自動車の運転状況の関係は、特に「自分も家族も運転はしない（できない）」についてバスの利用頻度が高く、利用頻度「ほぼ毎日」の回答者のうち 55%、利用頻度「週：3～6日」の回答者のうち 43%をそれぞれ占めている。

【（質問２）バスの利用頻度と（質問９）自動車の運転状況の関係】

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	
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%

エ 自動車の運転状況（質問９）とバスの利用目的（質問４）の関係

- ・ 自動車の運転状況とバスの利用目的の関係について整理すると、自動車の運転状況について、「自分も家族も運転はしない（できない）」と「寿バスカードを機に自動車運転免許を返納した」を回答した者は、バスの利用目的として「通院」及び「日用品の買い物」を回答した割合が、全体の状況と比べて高くなっている。

【（質問９）自動車の運転状況と（質問４）バスの利用目的の関係】※計の（ ）内は選択項目数

区分		バスの利用目的							計
		趣味活動	通勤	交友	買い物や食事を楽しむ	日用品の買い物	通院	その他	
自動車の運転状況	自動車有自分運転	140 42.6%	19 5.8%	44 13.4%	141 42.9%	66 20.1%	121 36.8%	23 7.0%	329 (554) —
	自動車無家族運転	98 21.1%	21 4.5%	89 19.2%	200 43.1%	180 38.8%	268 57.8%	16 3.4%	464 (872) —
	自分と家族運転なし	132 20.5%	29 4.5%	88 13.6%	236 36.6%	334 51.8%	432 67.0%	41 6.4%	645 (1292) —
	バスカードを機に返納	95 26.8%	14 3.9%	61 17.2%	155 43.7%	183 51.5%	241 67.9%	21 5.9%	355 (770) —
	計	465 25.9%	83 4.6%	282 15.7%	732 40.8%	763 42.6%	1062 59.2%	101 5.6%	1793 (3488) —

オ 日常生活におけるバスへの依存の状況

- ・ エについて、比較的、バスの利用頻度が高い者（「ほぼ毎日」、「週：3～6日」、「週：1～2日」）を対象として整理する。
- ・ 「自分も家族も運転はしない（できない）」者は、「通院」が回答者のうち 70.2%で最も高く、次いで「日用品の買い物」が 67.4%となっており、「寿バスカードを機に自動車運転免許を返納した」者では「通院」が回答者のうち 71.5%、次いで「日用品の買い物」が 60.3%となっている。
- ・ それらの回答者の割合は、エと比べて高いことから、「自分も家族も運転はしない（できない）」者と「寿バスカードを機に自動車運転免許を返納した」者は、利用頻度の点からも、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にある。

【バス利用頻度が高い者を対象：自動車の運転状況とバスの利用目的の関係】

※計の（ ）内は選択項目数

区分		バスの利用目的						
		趣味活動	通勤	交友	買い物や食事を 楽しむ	日用品の 買い物	通院	その他
自動車の 運転状況	自動車有 自分運転	35 58.3%	16 26.7%	8 13.3%	31 51.7%	20 33.3%	35 58.3%	0 0.0%
	自動車無 家族運転	58 35.6%	17 10.4%	33 20.2%	78 47.9%	86 52.8%	104 63.8%	4 2.5%
	自分と家族 運転なし	96 33.7%	26 9.1%	50 17.5%	134 47.0%	192 67.4%	200 70.2%	22 7.7%
	バスカードを 機に返納	67 37.4%	13 7.3%	30 16.8%	90 50.3%	108 60.3%	128 71.5%	9 5.0%
	計	256 37.3%	72 10.5%	121 17.6%	333 48.5%	406 59.1%	467 68.0%	35 5.1%
								60 (145) — 163 (380) — 285 (720) — 179 (445) — 687 (1690) —

カ バスに乗らないと仮定した場合の対応（影響）

- ・ オについて、「自分も家族も運転はしない（できない）」と「寿バスカードを機に自動車運転免許を返納した」の回答者を対象とし、さらにバスの利用目的として「通院」と「日用品の買い物」の両方又はいずれかを回答した者（399人）について、「バスに乗らないと仮定した場合の対応」（質問10）の回答状況を整理する。
- ・ 回答状況は、「タクシーを利用」が回答者のうち 59.9%で最も高く、次いで「外出を控える」が 42.9%となっている。
- ・ 「タクシーを利用」と「外出を控える」の両方又はいずれかを回答した者が全回答者に占める割合は 16.3%（1,876人のうち 305人）となっており、これらの者は、既に日常生活の最も基本的な活動をバス利用によって行っており、さらに、バスに代わる移動手段を確保する際に、新たに経済的負担が生じたり外出を控えざるを得ないなどの影響が生じることが見込まれる。

【「日用品の買い物」と「通院」の両方又はいずれかを回答した者を対象：バスに乗らないと仮定した場合の対応との関係】

※計の（ ）内は選択項目数

自分で運転	家族・知人が 運転する車に同乗	タクシーを利用	自転車を利用	外出を控える	その他	計
2	80	239	107	171	55	399 (654)
0.5%	20.1%	59.9%	26.8%	42.9%	13.8%	—

(2) 非購入市民の利用意向

非購入者に対するアンケート調査は、10 項目について質問をしている。それらの結果をもとに、60 歳代及び 70 歳代について、今後の利用意向や制度の定着の状況を整理する。

【非購入市民に対するアンケート調査：質問項目】

質問 1	あなたの年齢は。
質問 2	質問 1 で「5 60 才～69 才」と回答した方への質問です。将来、寿バスカードを利用したいと思いますか。
質問 3	質問 2 で「1 利用したい」又は「2 免許返納後に利用したい」と回答した方への質問です。バスに乗車した際の料金は、どのような支払方法だと利用しやすいと思いますか。
質問 4	質問 1 で「6 70 才以上」と回答した方及び質問 2 で「3 利用したいとは思わない」と回答した方への質問です。寿バスカードを利用していない（利用したいとは思わない）のはなぜですか。※複数選択
質問 5	自動車の運転免許証をお持ちですか。
質問 6	あなたは外出時に主にどのような方法で移動しますか。
質問 7	バスの利用頻度をお答えください。
質問 8	質問 7 で 1～5 の番号を回答した方への質問です。バスを利用するときの目的は何ですか。※複数回答
質問 9	この事業を行うため、市の予算は令和 5 年度で 2 億円程度を必要としていることはご存じでしたか。
質問 10	今後、旭川市の高齢化は更に進み、寿バスカード事業を実施するために必要となる予算が増加し、市の負担が増えていくことが予想されます。これを踏まえて、今後事業を継続するうえで利用者の負担についてのお考えとその理由をお聞かせください。

ア バスの利用頻度（質問 7）と年齢（質問 1）の関係

- ・ バスの利用頻度に係る全体の状況は、「利用しない」が回答者のうち 45.7%で最も高く、次いで「年：数回」が 39.7%となっている。
- ・ 年齢区分ごとの利用頻度は、60 歳代において、「週：3～6 日」や「週：1～2 日」を回答した割合が比較的、他の年齢区分よりも高い。

【（質問 7）バスの利用頻度と（質問 1）年齢の関係】

区分		年齢区分						計
		～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳～	
バスの 利用 頻度	ほぼ毎日	0 0.0%	1 9.1%	3 27.3%	2 18.2%	2 18.2%	3 27.3%	11 1.1%
	週：3～6日	0 0.0%	2 11.1%	1 5.6%	5 27.8%	6 33.3%	4 22.2%	18 1.7%
	週：1～2日	3 11.1%	0 0.0%	3 11.1%	1 3.7%	14 51.9%	6 22.2%	27 2.6%
	月：数回	5 5.3%	6 6.3%	8 8.4%	21 22.1%	29 30.5%	26 27.4%	95 9.1%
	年：数回	21 5.1%	36 8.7%	57 13.8%	92 22.3%	97 23.5%	110 26.6%	413 39.7%
	利用しない	19 4.0%	39 8.2%	69 14.5%	78 16.4%	72 15.2%	198 41.7%	475 45.7%
	計	48 4.6%	84 8.1%	141 13.6%	199 19.2%	220 21.2%	347 33.4%	1039 100.0%

イ 60 歳代における寿バスカードの利用意向（質問 2）と自動車の運転免許証保有（質問 5）の関係

- ・ 60 歳代を対象とした、寿バスカードの利用意向に関する質問に対して、「利用したい」が 37.4%（85 人）、「免許返納後に利用したい」が 47.1%（107 人）、「利用したいとは思わない」が 15.4%（35 人）となっている。それらのうち、「免許返納後に利用したい」の回答者について、自動車の運転免許証保有との関係を見ると、「返納予定無」を回答した割合が 80.2%（81 人）、「返納予定あり」は 18.8%（19 人）などとなっている。
- ・ これらのことから、60 歳代の利用意向を、「利用したい」の回答者（85 人）と「免許返納後に利用したい」の回答者のうち「返納予定あり」の回答者（19 人）の合計（104 人）として整理すると、この人数は、本調査に回答した 60 歳代 221 人の 47.1%となっている。

【60 歳代における寿バスカードの利用意向と自動車の運転免許証との関係】

自動車の運転免許証				
運転免許有 返納予定無	運転免許有 返納予定有	返納した	持っていない	計
81	19	0	1	101
80.2%	18.8%	0.0%	1.0%	100.0%

ウ 70 歳以上における寿バスカードの利用意向（質問 4）と自動車の運転免許証保有（質問 5）の関係

- ・ 70 歳代以上で寿バスカードを利用していない者について、その理由に関する質問で「自動車を利用することが多いため（家族などの送迎を含む）」を選択した者を対象とし、自動車の運転免許証保有との関係を見ると、「返納予定無」を回答した割合が 60.7%（139 人）、次いで「持っていない」が 16.2%（37 人）、「返納予定あり」が 15.3%（35 人）などとなっている。
- ・ これらのことから、70 歳以上の利用意向を「返納予定あり」を回答した 35 人として整理すると、この人数は、本調査に回答した 70 歳以上 356 人の 9.8%となっている。

【70 歳以上：「自動車を利用することが多いため（家族などの送迎を含む）」の回答者と自動車の運転免許証との関係】

自動車の運転免許証				
運転免許有 返納予定無	運転免許有 返納予定有	返納した	持っていない	計
139	35	18	37	229
60.7%	15.3%	7.9%	16.2%	100.0%

（3）まとめ

購入市民に対するアンケート調査結果からは、自ら自動車の運転はしない高齢者の利用が 8 割以上を占めていることと、特に日常生活の基本的な活動である「通院」や「日用品の買い物」を目的として利用している割合が高く、そのうち、家族にも自動車を運転する者がいない高齢者では、利用頻度も高い傾向にあることがうかがわれる。

これらから、当初に比べて交付率は低下しているものの、利用している高齢者は、暮らしの中でバスの必要性が高いものと思われる。

次に非購入市民に対するアンケート調査結果からは、今後 10 年間で交付対象者となる 60 歳代では、8 割以上が本制度の利用意向を示しているほか、5 割弱が免許返納を機に利用を考えているなど、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。

5 本制度の現状と課題

制度の変遷及び社会環境の変化、制度の利用実態等を踏まえ、現状と課題を整理する。

(1) 事業費等の負担構造の変化

本制度は、高齢者に対して寿バスカードを交付することにより、高齢者の積極的な社会参加を促進し、もって高齢者福祉の増進を図ることを目的としている。さらに、介護予防の取組としても効果が期待できることから介護給付費及び医療費の抑制にも資するものであるが、同時に、それらの具体的な効果額の算出や効果の発現時期等を示すことが困難な一面もある。

そのような中、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のバランスが変化しており、事業費負担の点から、本制度の継続性を念頭に置いた検討が必要である。

(2) 制度の定着状況

寿バスカード非購入者に対するアンケート調査によれば、60 歳代の回答者のうち、84.5%が、「利用したい」又は「免許返納後に利用したい」を回答しているほか、5 割弱が免許返納を機に利用を考えているなど、本制度が 60 歳代を中心に広く認知され、定着していることがうかがわれる。

それらのことから、本制度の継続性を念頭に置いた検討が必要である。

(3) 制度対象者数と制度利用者数の乖離

本制度の交付率は、事業初年度である昭和 63 年度の 71.8%から現在に至るまで低下傾向にあり、令和 5 年度の実績は 26.5%となっている。

交付率の低下傾向は、自動車の運転免許普及や高齢化の進行などの社会環境の変化も影響していることがうかがわれ、それらの 2 つの要因は、今後も交付率に影響することが見込まれる。

このような交付率の推移は、対象者のうち大多数（昭和 63 年度 71.8%）が利用する制度から、よりバス利用の必要性が高い特定の高齢者（令和 5 年度 26.5%）が利用する制度に変化していることを示しており、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である。

(4) 日常生活に必要不可欠な移動手法

寿バスカード購入者に対するアンケート調査の結果によれば、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、利用目的は「通院」や「日用品の買い物」を中心とした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。

特に、「自分も家族も運転はしない（できない）」場合は、バスの利用頻度が高いことから、よりバス利用の必要性が高い傾向にある。利用者負担の考え方を検討するに当たり、それらの利用実態を念頭に置いた検討が必要である。

6 検討事項及び当面の進め方

本制度の現状と課題を踏まえ、今後も安定的に継続していくための事業費負担の在り方と、利用実態に即した制度運用及び利用者負担の考え方について、バス会社や関係部局と連携しながら検討する。

(1) 事業費負担の在り方

本制度の実施に当たり、利用者は1乗車時当たり100円と寿バスカード交付時2,000円をそれぞれ負担し、バス会社は運賃割引による負担をしており、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。

制度の実施に要する費用を3者で負担する構図は、制度の継続性を保つために、今後もあり、これらのバランスにも配慮することが望ましいと思われる。

【令和5年度決算の状況】

バス利用料の状況				高齢者バス料金助成費の状況			
A	利用料総額		452,157,747	財源		支出	
A①	高齢者		409,572,045	交付収入E	46,527,720	扶助費G	218,215,144
A②	障害者		42,585,702	一般財源F	183,317,040	事務費H	11,629,616
B	利用者負担額		175,410,050	計	229,844,760	計	229,844,760
B①	高齢者	1乗車100円	166,819,500	各関係者の負担状況			
B②	障害者	1乗車50円	8,590,550				
C	バス会社割引額		58,563,907	総額	A+H	463,787,363	100.0%
C①	高齢者	$A① \times 0.091$	37,271,056	利用者負担	B+E	221,937,770	47.9%
C②	障害者	$A② \times 0.5$	21,292,851	バス会社負担	C	58,563,907	12.6%
D	扶助費	$A-B-C$	218,183,790	市負担F	$A+H-(B+E+C)$	183,285,686	39.5%
D①	高齢者	$A①-B①-C①$	205,481,489				
D②	障害者	$A②-B②-C②$	12,702,301				

※「高齢者バス料金助成費の状況」は、JR乗車券等が反映されているため、一般財源Fと「各関係者の負担状況」の市負担Fは一致しない。

(2) 利用者負担の考え方

ア 現行制度の考え方

本制度は、利用者にバスカード交付時の2,000円と1乗車時100円の負担を求めている。

1乗車時の負担は利用者の利便性、バスカード交付時の負担金は1か月当たり1往復分の料金相当額を負担してもらうという考え方で額を設定している（なお、平成18年度の制度改正時の算定では3,000円となったが、審議会の意見を踏まえて2,000円に決定）。

なお、令和6年度のバス運賃値上げについて、現在、バスカード交付時の負担金に反映していないため、事業費の増加分を市が負担している状況にある。

イ 取組指針に準拠する場合

利用者負担の考え方を検討するに当たり、本市の「受益と負担の適正化」へ向けた取組指針（改訂版）（以下「取組指針」という。）に準拠することが考えられる。

なお、取組指針は、公の施設の使用料と手数料を対象としているが、1乗車時の負担は公の施設の使用料に準拠し、バスカード交付時の負担は手数料に準拠する場合の適否について整

理する。

受益者に負担を求めるコストの範囲について、本制度では、バス会社が設定したバス運賃が、それに該当するものと思われる。市費と受益者のコスト負担割合について、取組指針では、サービスの類型により受益者負担の割合を3つに分類しており、それらを比較検討すると、本制度の対象者は基本的に年齢要件のみであり、利用の有無は個々の必要性の度合いによって異なることから、「広く市民に及ぶが選択的なサービス」に該当するものと思われる。

しかしながら、レクリエーションや通院等、多様な利用目的での利用を受益者負担50%として一律に整理することが適切なのか、検討が必要と思われる。

次に、交付時の負担金について、取組指針は、「コストの対象範囲と算定方法の明確化」として手数料に係るコストの対象範囲を示し、さらに「市費と受益者のコスト負担割合の明確化」として特定の人のためにする事務に要する経費の対価として徴収するものであることから、受益者負担100%とすることが示されている。

バスカード交付時の負担金について、これらに基づき算定し、全額を受益者負担とすることが考えられる。

【サービスの類型ごとの適否等】

区分	負担割合	適否等
広く市民に及ぶ義務的なサービス	市費負担 100% 受益者負担 0%	本制度の根拠となる法律はなく、義務的な要素はないことから、該当しない。
広く市民に及ぶが選択的なサービス	市費負担 50% 受益者負担 50%	本制度の対象者は基本的に年齢要件のみであり、利用の有無は個々の必要性の度合いによって異なることから、該当する。ただし、レクリエーションや通院等、多様な利用目的での利用を受益者負担50%として一律に整理することが適切なのか検討が必要と思われる。
便益が特定されるサービス及び民間と競合するサービス	市費負担 0% 受益者負担 100%	バス利用そのものがこれに該当し、その結果生じる受益者負担を本制度により軽減しようとするものであることから、本制度の継続を基本的な考え方としている中では、検討対象とはならない。

(3) 取組指針に準拠する場合の主な検討事項

ア 福祉施策としての取組

取組指針に準拠し、バス運賃の50%を受益者負担、バスカード交付時の負担金の全額を受益者負担とする場合の利用者の負担額は、全体の状況として、交付時の負担金は大幅に軽減される一方、バス運賃は約2割の増額が見込まれる。

このことは、バスの利用頻度が低い者は負担軽減となることから、広くバス利用を促す効果を期待できるが、バスの利用頻度が高い者は負担増となるため、「通院」や「日用品の買い物」を中心とした日常生活の最も基本的な活動をバス利用によって行っている高齢者は負担増となることが想定される。

そのため、これら的高齢者に対して、福祉的な視点で、できるだけ負担増を生じさせないよう配慮が必要だが、特例的な措置を講じることの適否と具体的な基準等について検討が必要と思われる。

イ 支払方法の検討及び環境整備

本制度の利用者の大多数が支払方法として現金（100 円：ワンコイン）が便利だと回答していることから、仮にバス運賃の 50%を受益者負担とする場合、ワンコインによる利便性が低下するとともにバス運転手の負担増が生じる。

そのため、現行の現金での利用は課題があり、対応策として、IC カードの導入などによるキャッシュレス化が考えられる。

なお、購入市民を対象とした「バスに乗車した時の支払は、どのような方法が便利だと思いますか。」という質問に対し、回答状況は、現金 81.5%、IC カード 17.4%、スマートフォン 1.1%となっているが、非購入市民のうち 60 歳代を対象とした同様の質問に対し、回答状況は、現金 41.1%、IC カード 49.2%、スマートフォン 9.7%となっていることから、今後、キャッシュレスに支障を感じない 70 歳以上の高齢者の割合が増えることが予想される。

（４）進め方

本制度における利用者負担の考え方については、取組指針に準拠する場合であっても、福祉施策の視点と受益者負担の視点の両面からの検討が必要である。特に、利用実態に即した利用者負担の検討に当たっては、キャッシュレス化などを進める必要があり、それに係る設備等の整備費用のほか、カードの更新費用、システムの維持管理費用などの全体経費を利用者、バス会社、市の３者において、継続可能な形でどのように負担していくのかについて議論が必要である。

引き続き、それらの検討を進め、対応策の整理と必要な環境の整備がなされるまでの間は、現行の制度運用及び利用者負担の考え方に即して本制度を運営することとし、令和 6 年度のバス運賃値上げに伴うバスカード交付時負担金の改定を進める。

7 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、既に減便等が生じ、利便性低下への懸念等が生じている。

本制度の利用実態は、アンケート調査から、趣味や娯楽、レクリエーション活動を目的とする利用のほか、自動車を運転できない高齢者が、通院や日用品の買い物など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ため、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の状況によって異なるものと思われる。

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、制度の将来像についての検討も関係部局と連携しながら、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」の関係)

区分	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		将来像に向けた検討
視点	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	○制度を取り巻く環境の変化 ・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 ・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）		【生じつつある状況】 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	【生じつつある状況に関する課題】 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関係者で負担する構図の継続	○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。 ○整理がなされるまでの間、現行の制度運用及び利用者負担の考え方に基づき運用。	【課題に対する対応策】 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。

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)

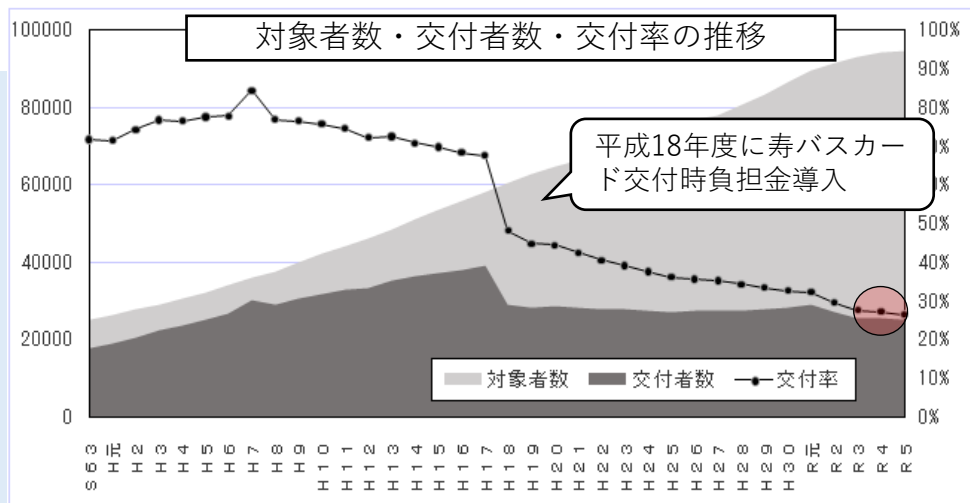
【「高齢者バス料金助成制度の現状と課題及び当面の進め方」の趣旨】

「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。

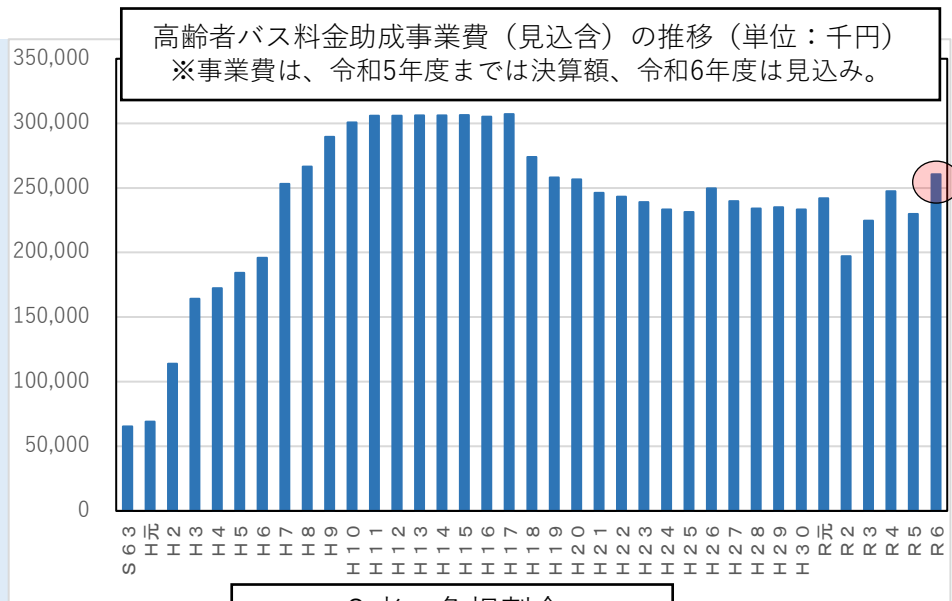


2 事業費等の状況

- 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者の負担割合

利用者負担47.9%

1乗車時100円＋寿バスカード交付時負担金

市負担39.5%

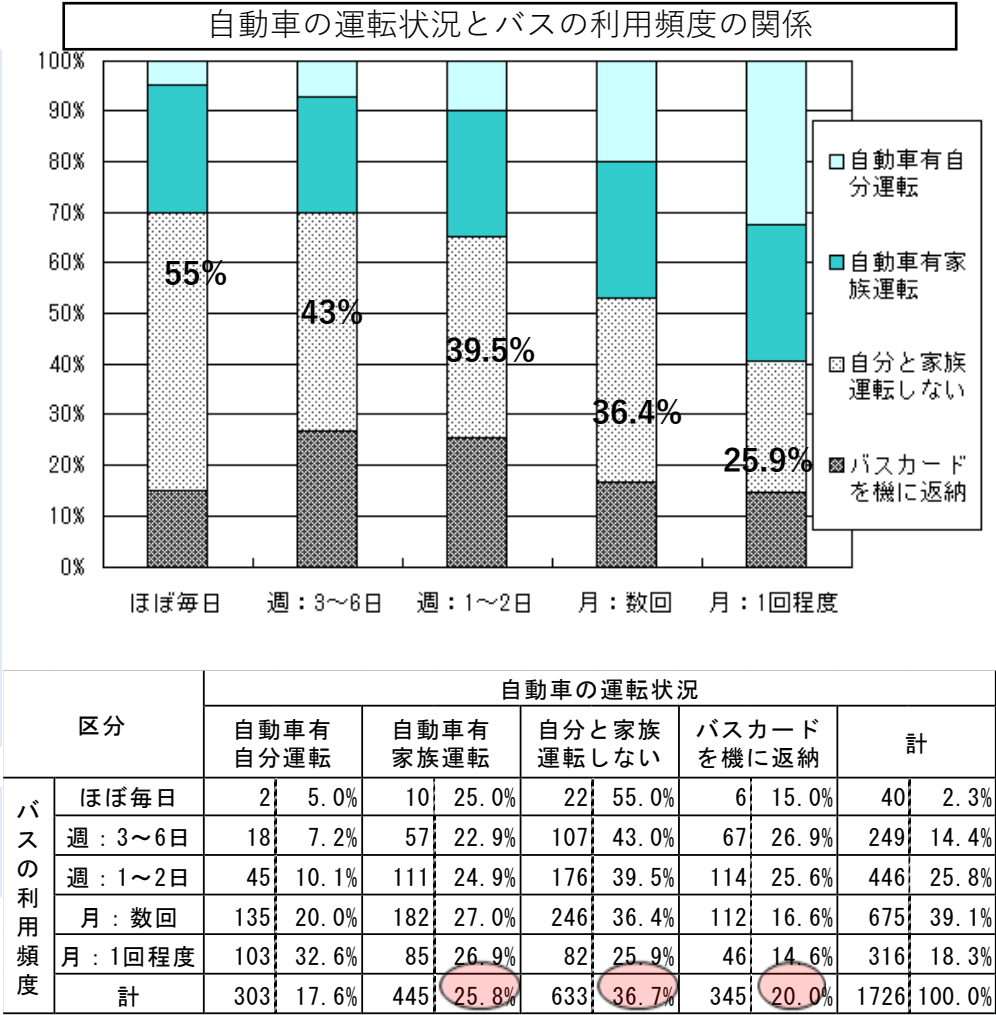
事業費－寿バスカード交付時負担金＝一般財源

バス会社負担12.6%

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みると、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。



4 現状と課題及び検討事項

現状	課題	検討事項（対応策）
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。	制度を安定的に継続するための事業費負担の在り方。	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。
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。		
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。	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。	「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。
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。		（主な検討事項） ○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。

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	○制度を取り巻く環境の変化 ・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 ・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。	○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、 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。

寿バスカードの交付時負担金について

(現状)		導入時（平成18年度）の考え方	令和5年度実績ベース	令和6年度実績見込みベース
	運賃平均（片道）	220円	246円	269円
	算出額	2,880円	3,504円	4,056円
	負担金の額	2,000円 当初3,000円を想定	2,000円	2,000円

算出額＝（片道分の運賃平均－寿バスカード利用時の乗車料金）×2（1往復分）×12（毎年度月1回往復分）

(改定案)		改定案 1	改定案 2
	改定額	4,000円	5,000円
	算出額	4,056円	4,610円
	考え方	導入時の考え方に基づき算出した額	事務費及び人件費を考慮し算出した額