

令和7年2月  
保健福祉局

# 敬老乗車証制度のアンケート調査の結果について



京都市  
CITY OF KYOTO

# 目次

1 趣旨 . . . . .	1	4 他都市調査について . . . . .	18
		(1) 調査の概要 . . . . .	18
2 市民アンケート調査について . .	2	(2) 調査結果 . . . . .	19
(1) 調査の概要 . . . . .	2		
(2) 回答状況 . . . . .	2	5 調査結果のまとめ . . . . .	21
(3) 調査結果 . . . . .	3		
3 バス事業者調査について . . . .	16		
(1) 調査の概要 . . . . .	16		
(2) 調査結果 . . . . .	17		

# 1 趣旨

- 敬老乗車証については、政令市 7 市が制度を廃止又は持たない中であっても、高齢者の社会参加支援を目的とする大切な福祉施策として続けていくため、社会情勢の変化を踏まえた見直しを実施  
なお、改正条例の議決に当たっては、市民周知や制度検証についての付帯決議を頂戴した（令和 3 年 9 月市会）
- 見直し後も、多くの方が年 9,000 円のご負担でフリーパス証を利用可能。令和 5 年 10 月からは、敬老バス回数券の新設等の利便性の向上を図っているところ
- 一方、平成 25 年 10 月に「敬老乗車証制度の今後の在り方に関する基本的な考え方」を策定し、「ICカード」を前提として「応益負担」への転換を図ることとしたが、多額の経費や長期の導入期間を必要とするため、導入を延期

本制度の利用状況等を把握・検証するために、昨年 10 月からアンケート調査（①市民アンケート調査、②バス事業者調査、③他都市調査）を実施

## 2 市民アンケート調査について

### (1) 調査の概要

- 目的 : 制度見直し後の利用状況や制度の認知度等を調査
- 対象者 : ① 敬老乗車証制度の対象者（72歳以上）  
② 若年層（20歳～64歳）
- 送付数 : ① 6,500人  
② 3,000人  
※ 住民基本台帳から無作為抽出
- 調査方法 : 郵送による無記名アンケート形式（WEBでも回答可）
- 実施時期 : 令和6年10月1日（火）～同年10月18日（金）

### (2) 回答状況

対象者	送付数	回答数	回答率
① 対象者（72歳以上）	6,500	2,662	41.0%
② 若年層（20歳～64歳）	3,000	1,145	38.2%
合計	9,500	3,807	40.1%

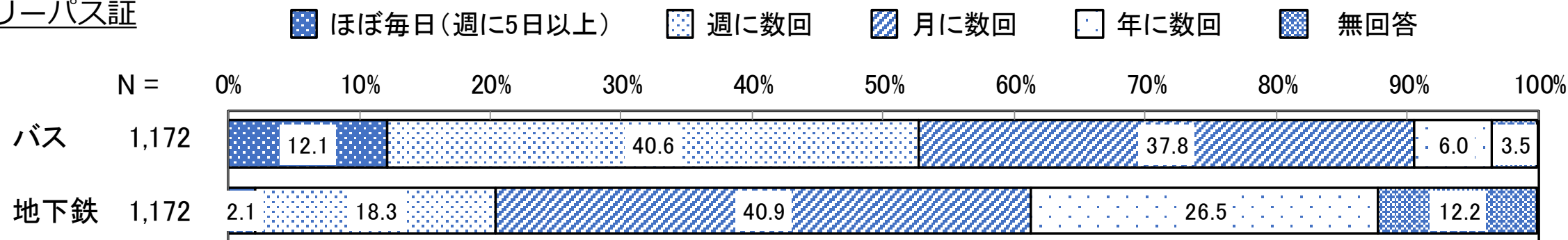
### (3) 調査結果 ※ 詳細は別紙

#### ① 制度の利用状況（対象者調査）

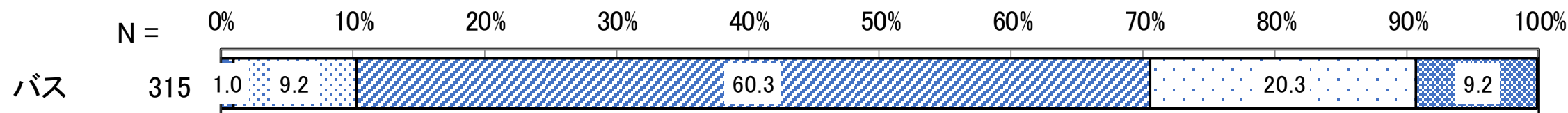
- フリーパス証の利用者のうち、バスは、半数以上(52.7%)の方が「ほぼ毎日」又は「週に数回」の利用
- 一方、地下鉄は、半数以上（67.4%）の方が「月に数回」又は「年に数回」の利用
- 敬老バス回数券は、「月に数回」の利用が60.3%と最も高く、次いで「年に数回」が20.3%

⇒ 自身の公共交通機関の利用頻度に応じて、フリーパス証・敬老バス回数券が選択されている

#### フリーパス証



#### 敬老バス回数券

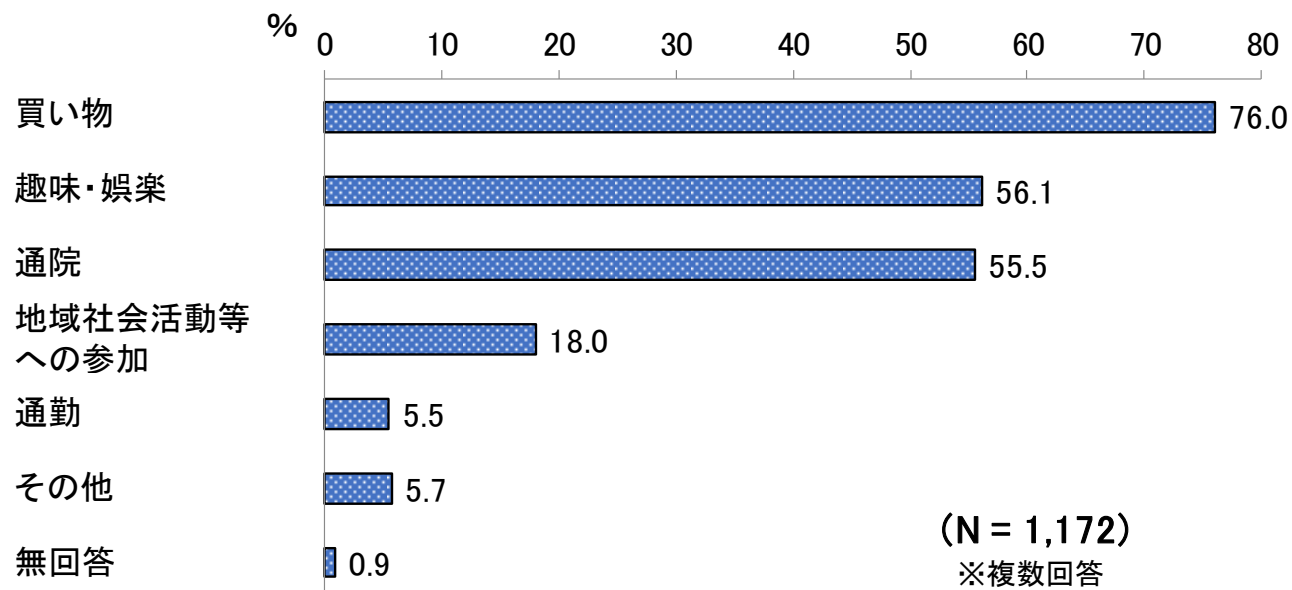


## ② 制度の利用目的（対象者調査）

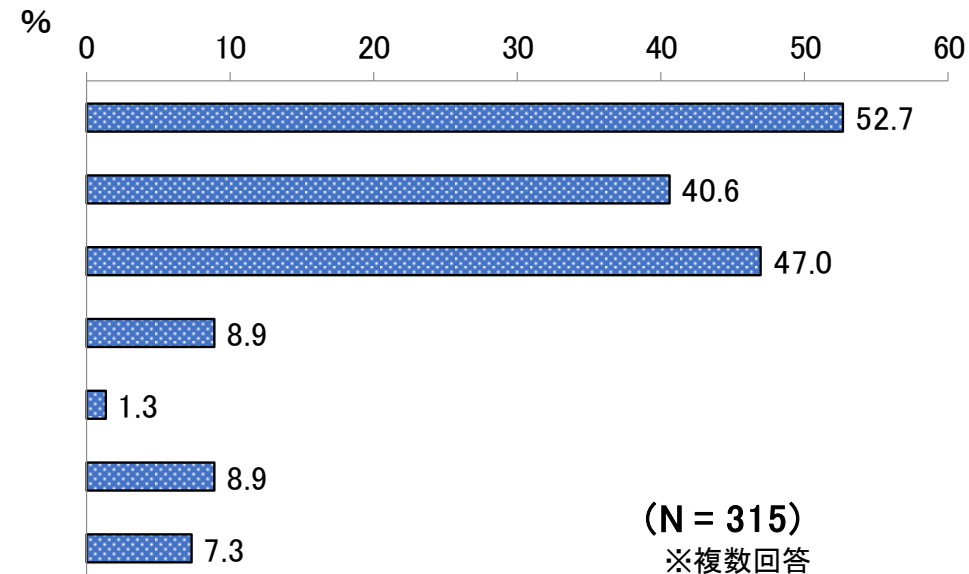
- 「買い物」や「通院」等の日常的な利用のほか、「趣味・娯楽」や「地域社会活動への参加」のための利用も多い
- フリーパス証と敬老バス回数券では、傾向に大きな差は見られない

⇒ フリーパス証・敬老バス回数券ともに、多岐にわたる目的で利用されている

### フリーパス証



### 敬老バス回数券



### ③ 社会参加への寄与（対象者調査）

○ 敬老乗車証の交付を受けている方は、「社会活動への関わりや生きがいがある」割合が高い

⇒ 敬老乗車証が、制度目的である「高齢者の社会参加」に寄与している

健康な状態で長生きしたい

家族や周囲の人たちと楽しく過ごしたい

趣味などの生きがいを持ち、自分らしく過ごしていきたい

ボランティア活動などを通じて社会活動に携わりたい

培った経験や知識を、若い世代へ伝えていきたい

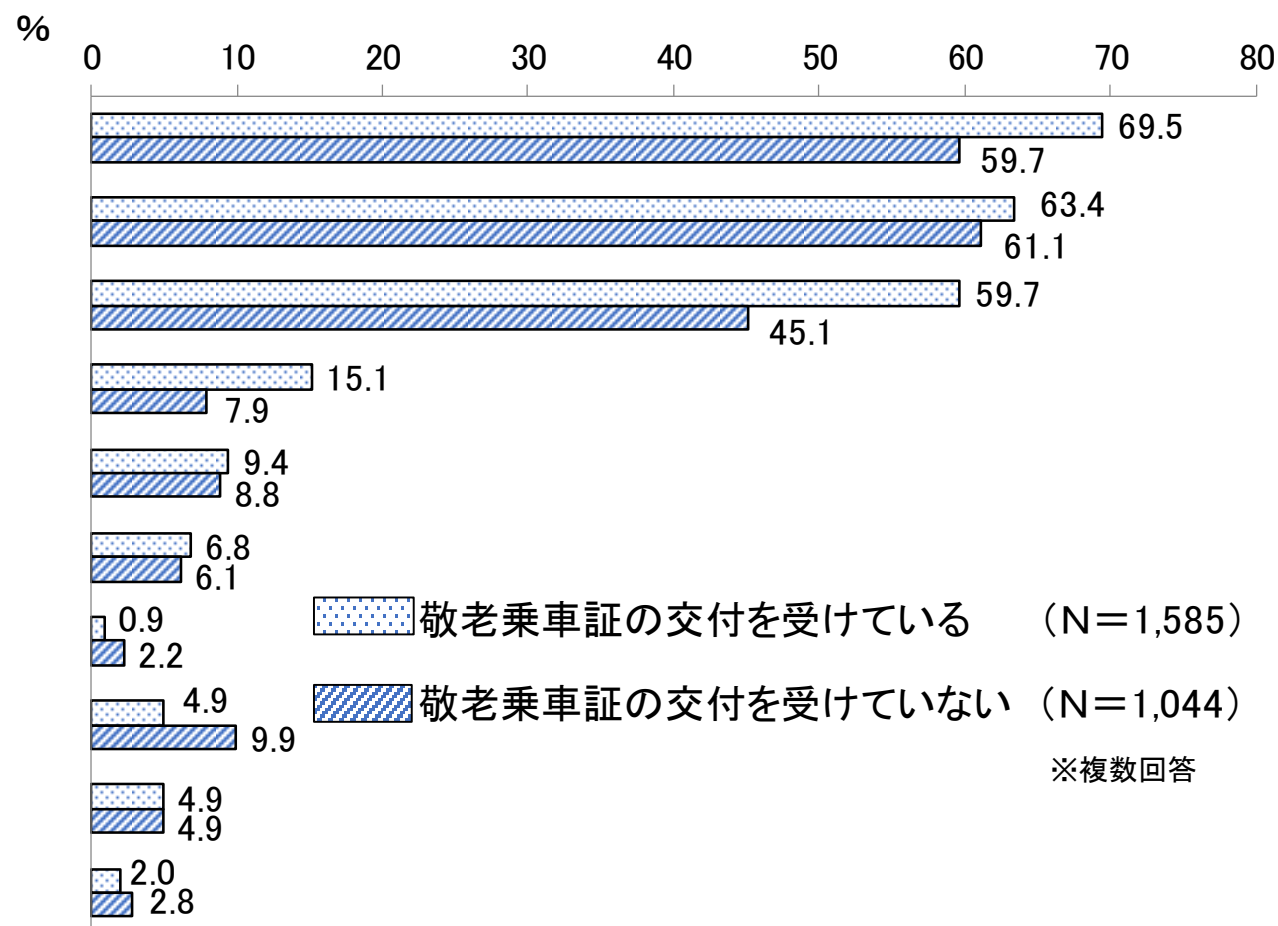
雇用形態に関わらず企業に勤務し、社会活動に携わりたい

正社員などとして企業に勤務し、社会活動に携わりたい

特にない

その他

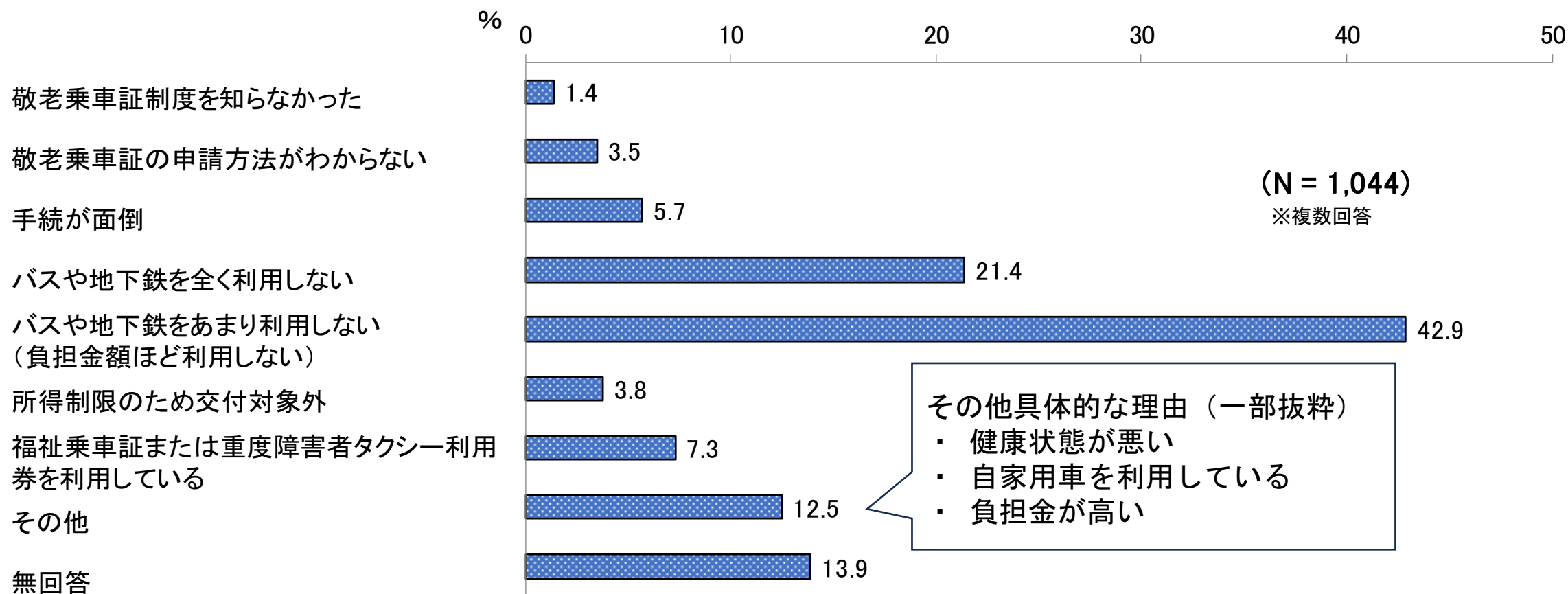
無回答



#### ④ 交付を受けない理由（対象者調査）

##### <フリーパス証>

- バスや地下鉄を「全く利用しない(21.4%)」又は「あまり利用しない(42.9%)」方の割合が高い
- 「制度を知らなかった（1.4%）」「申請方法がわからない(3.5%)」「手続きが面倒(5.7%)」という方も一定数いる

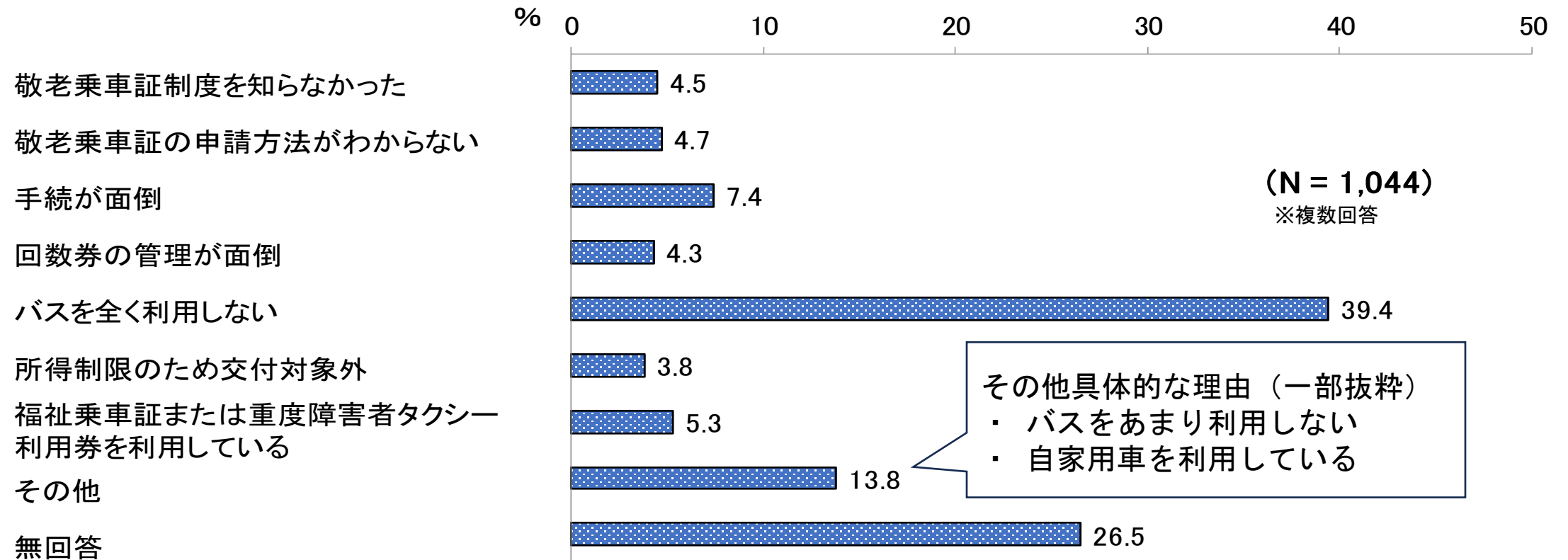




## <敬老バス回数券>

- 「バスを全く利用しない」 方の割合が最も高い (39.4%)
- 「制度を知らなかった (4.5%)」「申請方法がわからない(4.7%)」「手続きが面倒(7.4%)」 という方も一定数おり、その割合はフリーパス証よりも高い

⇒ 引き続き、敬老乗車証の有用性等の情報発信に取り組む必要がある

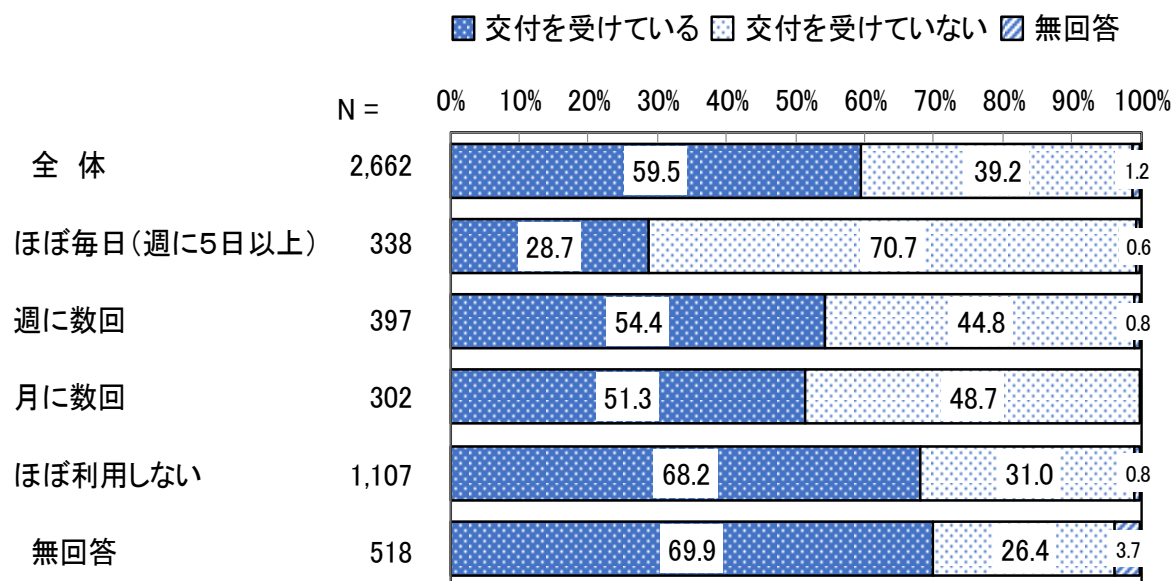


## ⑤ 交付状況の分析（対象者調査）

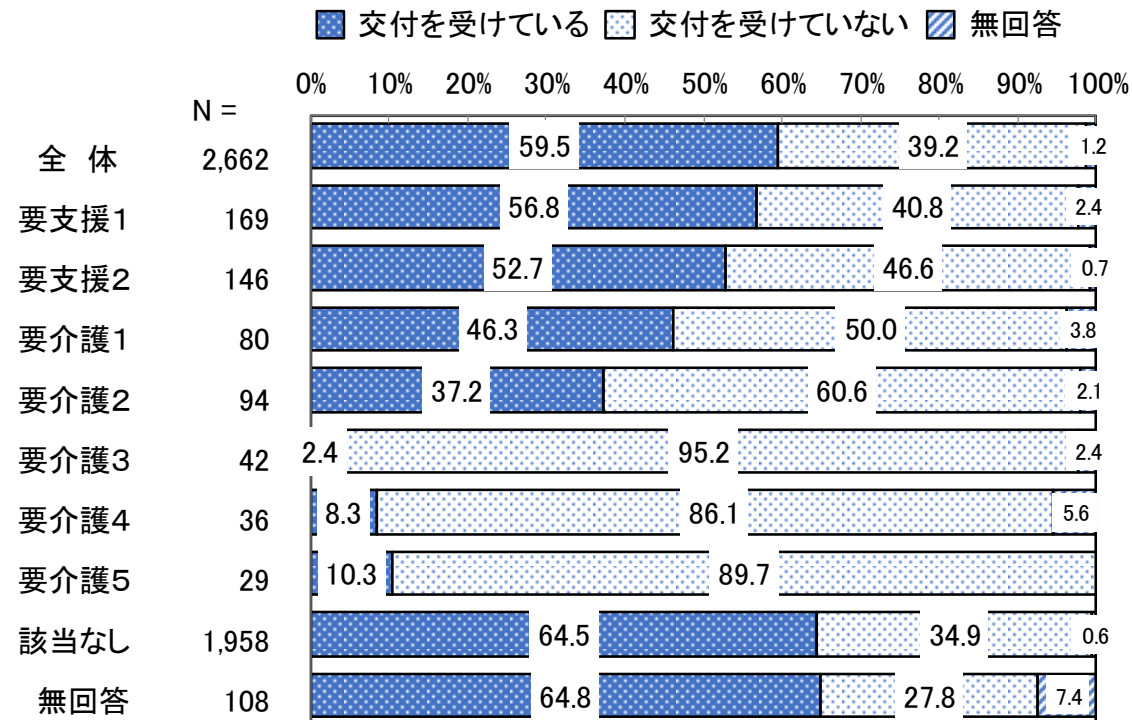
○ 自家用車の利用頻度が高い方や要介護認定区分の高い方ほど、交付を受けていない割合が高い

⇒ 自家用車の利用や健康状態等の理由により、バスや地下鉄を利用しない（できない）方が交付を受けていない

「自家用車の利用頻度」×「敬老乗車証の交付状況」



「要支援・要介護区分」×「敬老乗車証の交付状況」

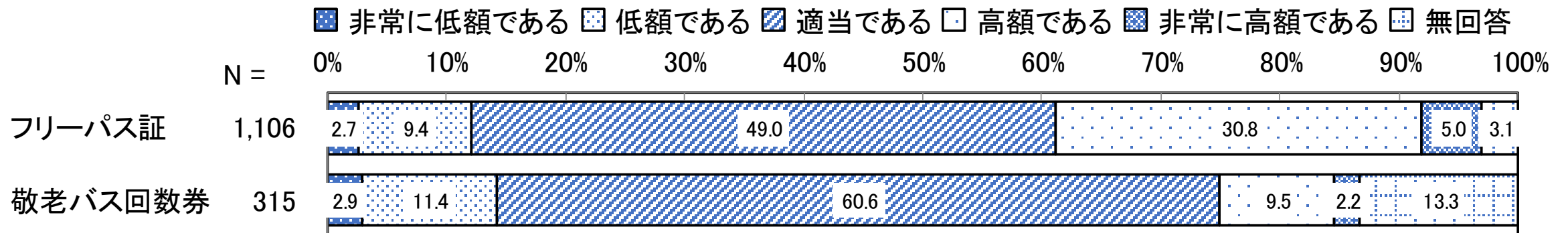


## ⑥ 制度への考え（対象者調査）

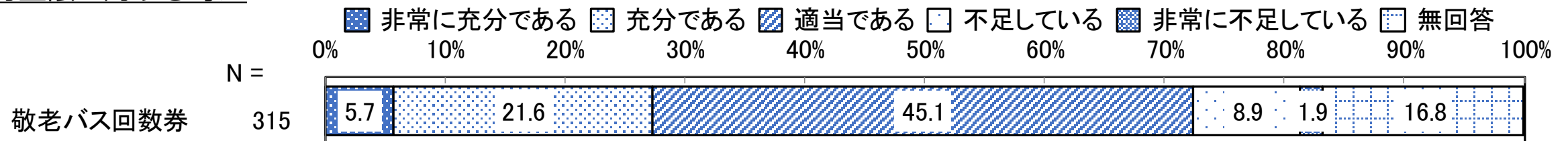
- 負担金額に対する考えでは、フリーパス証・敬老バス回数券ともに、「適当である」の割合が最も高い
- 敬老バス回数券の交付上限に対する考えでも、「適当である」の割合が最も高い

⇒ 見直し後の制度内容が、一定の理解を得られている

### 負担金額に対する考え

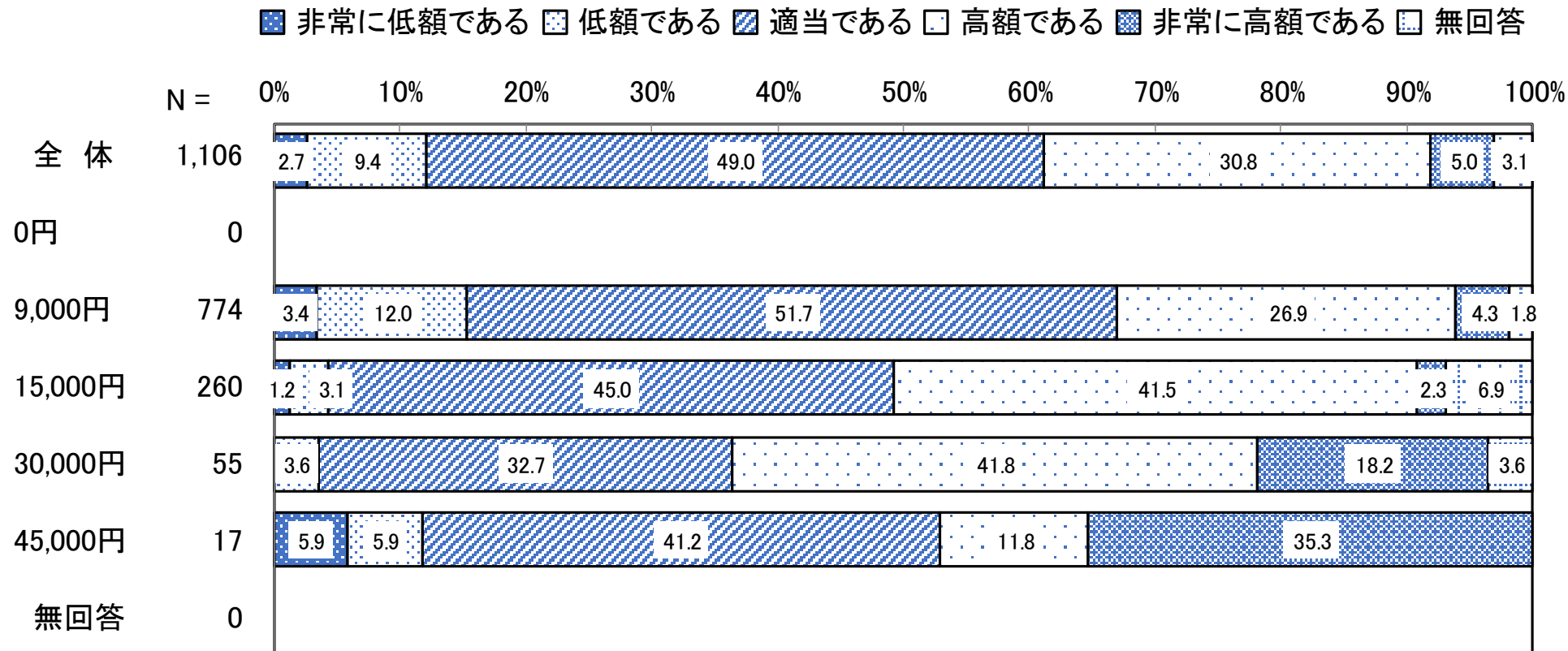


### 敬老バス回数券の 交付上限に対する考え



- 負担金額に対する考えをフリーパス証の負担金額別でみると、全体の7割近くを占める9,000円の方では、「適当である」が半数以上（51.7%）となっている。
- ただし、負担金額が高くなるほど「適当である」の割合が概ね低くなる傾向がある

### 負担金額に対する考え（フリーパス証の負担金額別）

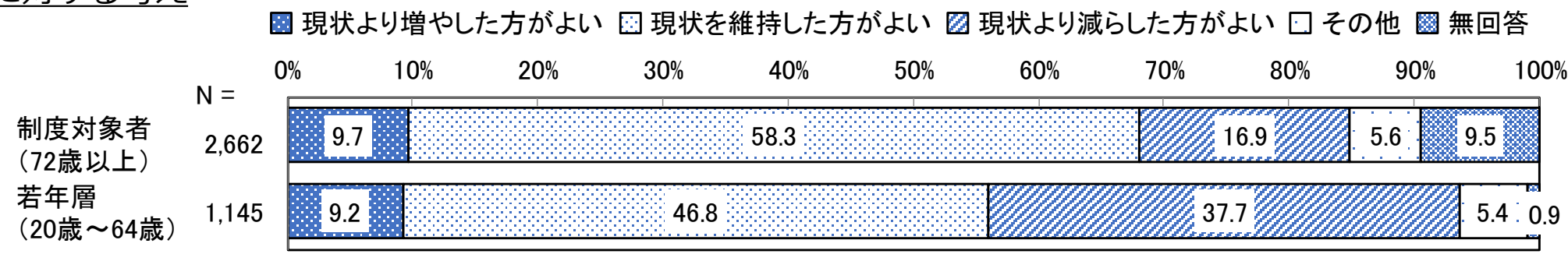


⑦ 制度のあり方への考え（対象者調査・若年層調査）

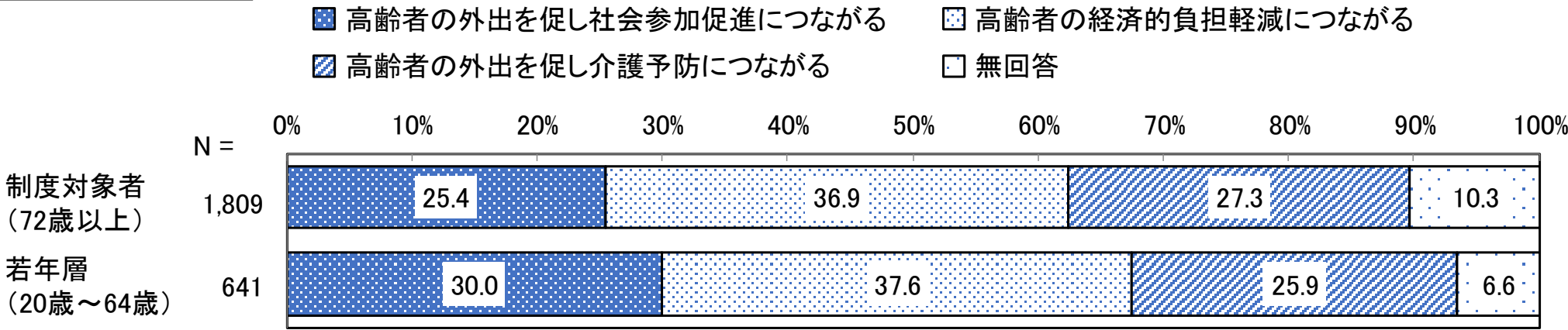
＜市税負担に対する考え＞

○ 制度対象者・若年層ともに、「現状を維持した方がよい」の割合が最も高く、その理由としては、「高齢者の経済的負担軽減につながる」の割合が最も高い

市税負担に対する考え



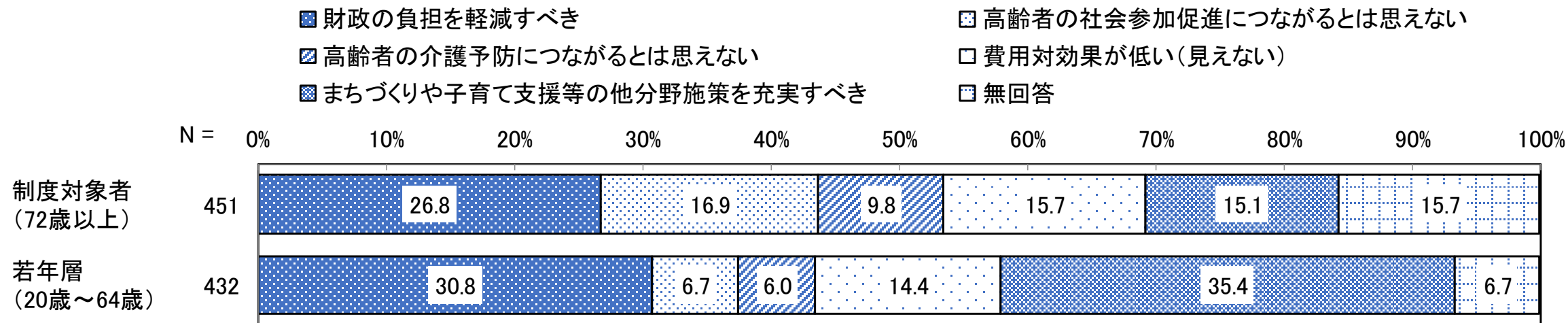
現状より増やした方がよい  
又は維持した方がよい理由



○ 次いで「現状より減らした方がよい」となっており、その理由としては、「財政の負担を軽減すべき」の割合が高い

⇒ **引き続き、高齢者の社会参加を支援する制度であるよう、また持続可能な制度であるよう、取り組む必要がある**

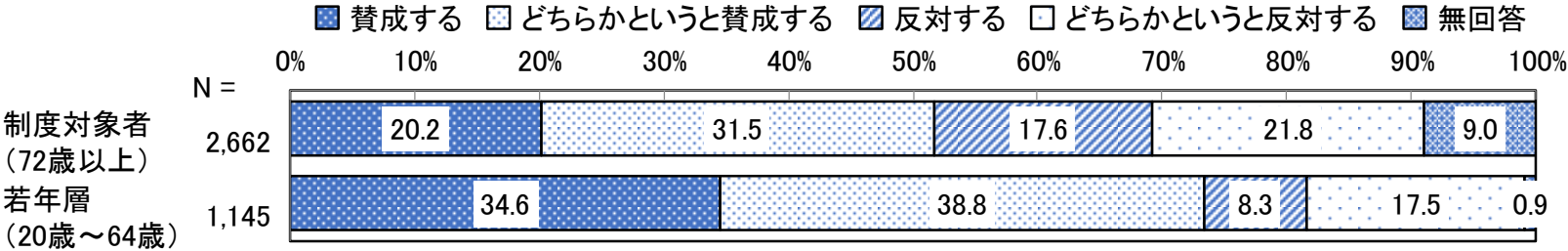
現状より減らした方がよい理由



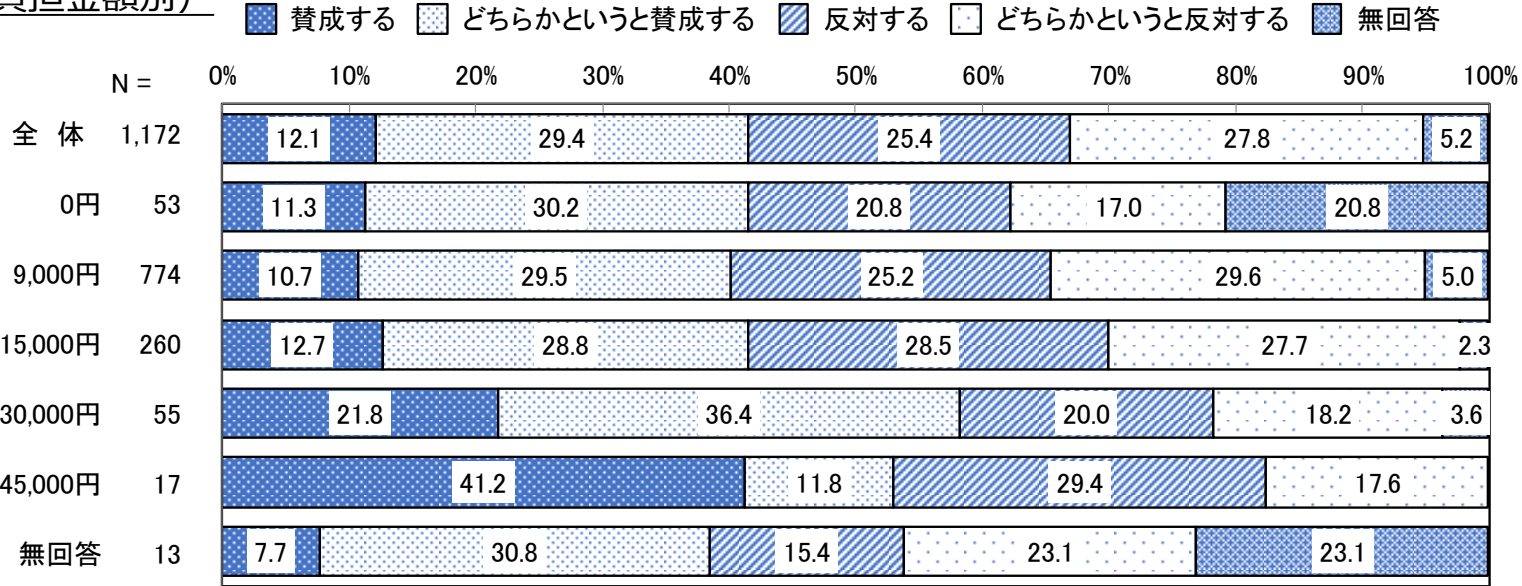
<IC化・応益負担化に対する考え>

- 将来的なIC化・応益負担化に対する考えでは、「賛成する」「どちらかという賛成する」の割合が高く、制度対象者は51.7%、若年層は73.4%が賛成している
- フリーパス証の負担金額別でみると、負担金額が高いほど「賛成する」「どちらかという賛成する」の割合が、概ね高くなる傾向がある

IC化・応益負担化に対する考え



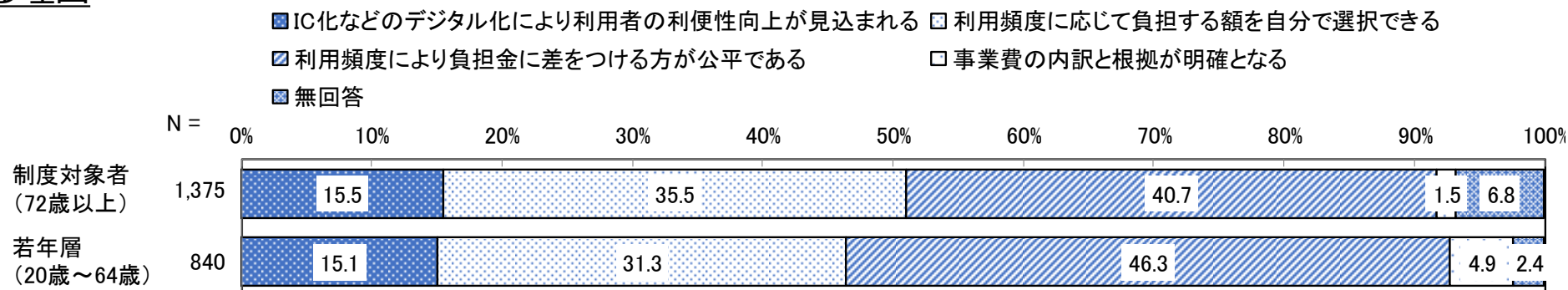
(フリーパス証の負担金額別)



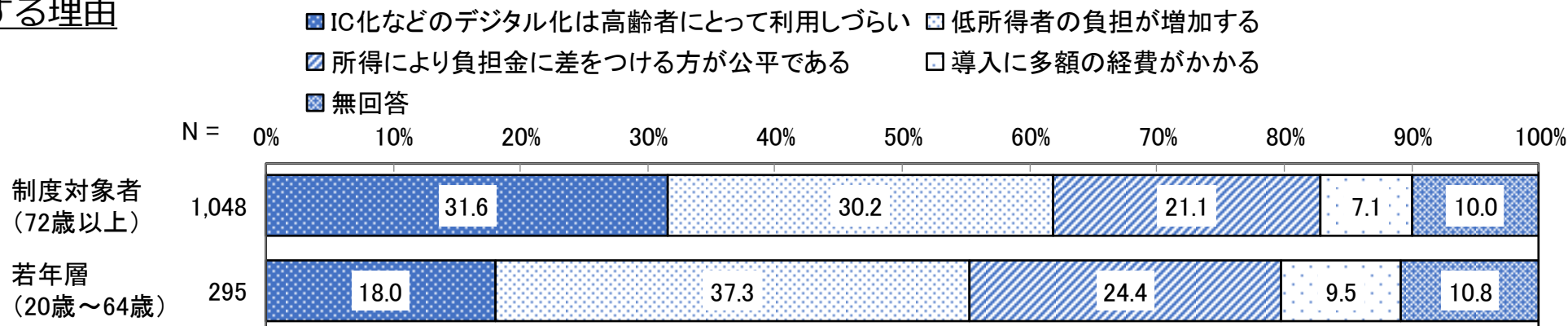
- 賛成する理由としては、「利用頻度により負担金に差をつける方が公平である」が最も高く、次いで「利用頻度に応じて負担する額を自分で選択できる」が高くなっている
- 反対する理由としては、制度対象者が「IC化などのデジタル化は高齢者にとって利用しづらい」が最も高い一方で、若年層では「低所得者層の負担が増加する」が最も高くなっている

⇒ **引き続き、IC化・応益負担化を目指す必要があるが、導入に当たっては円滑な導入に向けた環境整備などに留意する必要がある**

### 賛成する理由



### 反対する理由





## ⑧ 市民アンケート調査のまとめ

### ○ 制度の利用状況等

- ・ 利用者の生活スタイルに応じて、フリーパス証・敬老バス回数券が選択されており、それぞれ多岐にわたる目的で利用されている
- ・ 制度目的である「高齢者の社会参加」に寄与している
- ・ 交付を受けない理由としては、「バスや地下鉄を利用しない」方の割合が高い
- ・ 一方で、「制度を知らなかった」等の理由により、交付を受けていない方も一定数いる
- ・ 自家用車の利用頻度が高い方や、要介護認定区分の高い方ほど、交付を受けていない割合が高い

### ○ 制度への考え等

- ・ 現行の制度のうち、負担金額については「適当である」の割合が最も高く、また市税負担については、「現状を維持した方がよい」の割合が最も高い等、全体としては、見直し後の制度内容について、一定の理解を得られている
- ・ 将来的なIC化・応益負担化については、制度対象者、若年層ともに「賛成」の割合が高い一方、「IC化などのデジタル化は高齢者にとって利用しづらい」等の理由で「反対」の方も一定数いる

# 3 バス事業者調査について

## (1) 調査の概要

- 目的 : 本制度を適用しているバス事業者に対し、現行制度における課題や I C 化・応益負担化に対する課題等について調査
- 調査事業者 : 交通局及び民営バス事業者
- 調査方法 : 照会・回答及び協議
- 実施時期 : 令和 6 年 1 0 月～同年 1 2 月

## (2) 調査結果

### ① 現行制度における課題

- ・フリーパス証の正確な利用回数が把握できない
- ・バス運転士による乗車証券面の目視確認が必要であり、運転士の負担が大きい

### ② I C化・応益負担化に対する課題

- ・負担金額の設定（例：100円/回や小児運賃/回）によっては、乗車数が減少する可能性がある
- ・利用実績に応じた交付金となった場合に、交付者が少ない地域では交付金が減少する可能性があり、路線や便数の維持が困難となる可能性がある
- ・車載器等の改修に多額の経費が発生する
- ・利用できるバスや路線・区間を分かりやすいものにすることが必要である

### ③ その他

- ・二次元コードやクレジットカードによる決済といった新たな運賃決済方法の導入については、当該路線の性質（例：生活路線か観光路線か）等を踏まえ、費用対効果を慎重に検討していく必要がある

- I C化・応益負担化により現行制度の課題が解消できる一方で、地域公共交通へ与える影響に留意する必要がある
- 車載器等の改修に多額の経費を要することが見込まれるため、各事業者の機器更新の時期や新たな運賃決済方法の導入状況を踏まえ、検討する必要がある

## 4 他都市調査について

### (1) 調査の概要

- 目的 : I C化を実施している他都市の取組内容や課題等を調査
- 調査都市 : 札幌市、仙台市、川崎市、横浜市、名古屋市、大阪市、神戸市、福岡市、熊本市、前橋市、姫路市
- 調査方法 : 照会・回答及び協議
- 実施時期 : 令和6年10月～同年12月

## (2) 調査結果

### ① I Cカードの活用方法

手法	○メリット／▲デメリット	導入都市
「既成の I Cカード」 を対象者の固有番号等 と紐づけする方式	○ I Cカード自体は既製品であり、対象者の判定等は全てシステム上で行うため、他施策への拡張がしやすい（福祉乗車証等） ○ I Cカードの作成費用が不要	川崎市、前橋市
	▲「物販に利用できないようにする」といった目的に応じた利用制限等が困難であるため、チャージ方式（例：1,000円の自己負担で10,000円分のチャージが可能）の実施は困難	
「専用の I Cカード」 を作成・交付する方式	○専用の I Cカードを作成するため、目的に応じた利用制限等の自由度が高い	札幌市、仙台市、 横浜市、名古屋市、 大阪市、神戸市、 福岡市、熊本市、 姫路市
	▲ I Cカード自体に独自の設定をするため、他施策への拡張が困難 ▲ I Cカード作成に費用や期間を要する	

## ② ICカード化の契機

- ・対象となる交通機関でICカードを導入したことに併せて実施した都市が多い

## ③ ICカードの導入経費

- ・イニシャルコストとして、システム開発費や交通事業者の機器改修費に多額の経費を要する（対象とする交通機関が多いほど、改修費が高額となる）
- ・ランニングコストとして、システムの保守費用に数千万円～数億円の経費を要する

## ④ 利用者の反応や交付率

- ・「慣れれば使い勝手が良い」「乗り降りがスムーズで便利になった」といった好意的な声がある
- ・IC化前と比べて、交付率が向上している都市がある

## ⑤ 現在抱えている課題

- ・システムへの負荷やランニングコストが負担となっている
- ・高齢化に伴い事業費が増大している中で、制度を持続可能なものとしていく必要がある

○ IC化により、利便性の向上や正確な利用実績の把握ができる一方で、多額の導入経費やランニングコスト等の負担が課題

○ 高齢化に伴う事業費の増大が見込まれる中、制度の持続可能性も踏まえた検討が必要

## 5 調査結果のまとめ

### (1) 現行の制度について

- 見直し後の制度について、一定の理解が得られていることや、社会参加に寄与していることが確認できた
- 一方で、「制度を知らなかった」等の理由により、交付を受けていない方が一定数いる
- また、バス事業者調査では、事業者が認識している課題等が確認できた

### (2) 将来的なIC化・応益負担化について

- IC化・応益負担化について、制度対象者、若年層ともに「賛成」の割合が高い
- 一方、「IC化などのデジタル化は高齢者にとって利用しづらい」等の理由で「反対」の方も一定数いる
- また、バス事業者調査や他都市調査では、導入の影響や課題等が確認できた

**⇒ アンケート調査の結果を十分に踏まえ、より多くの方が利用できるよう、  
交付率向上策の取組や、IC化・応益負担化の検討を行っていく。**