

CITY OF YOKOHAMA

健康福祉・医療委員会資料
令和6年12月16日
健康福祉局

地域の総合的な移動サービスの確保で 出かけたくなるまちづくり

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

目次

1	要介護リスクの現状と高齢者の移動手段	
①	介護保険給付費と要介護リスクの上昇	3
②	本市の地域交通の現状	6
③	まとめ	10
	(1) 見えてきた課題 (2) 今後の方向性	
2	移動手段の拡充と高齢者の外出促進	12
3	敬老パスの効果検証	19
4	地域の総合的な移動サービスの確保により目指す姿	20

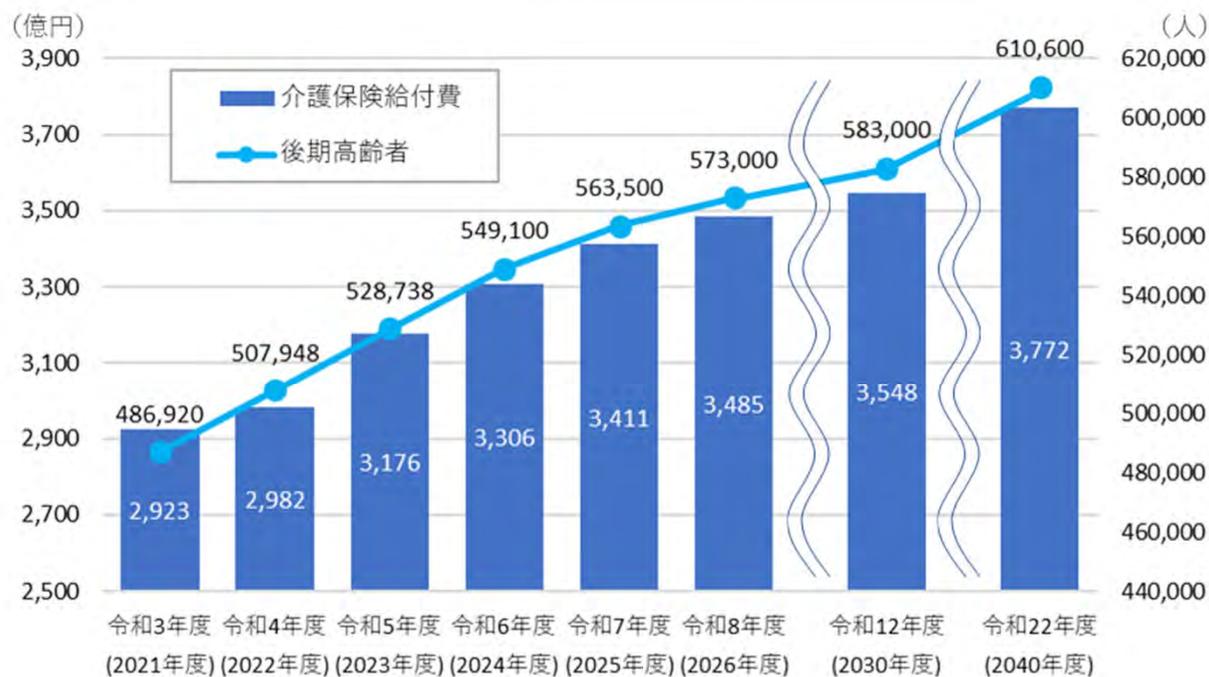
1 要介護リスクの現状と高齢者の移動手段

① 介護保険給付費と要介護リスクの上昇

(1) 介護保険給付費と高齢者のフレイルの状況

- 後期高齢者の増加により、介護保険サービス利用者が増加し、介護保険給付費が年々増加
- コロナ禍の3年間でフレイル状態にある高齢者の割合が約1.3倍に増加

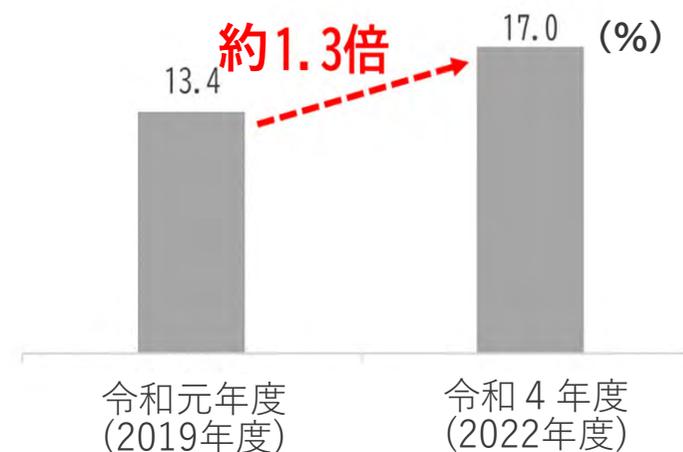
■ 介護保険給付費と後期高齢者人口の推移



資料：よこはまポジティブエイジング計画より作成

※介護保険給付費の令和3・4年度は実績値、5年度は実績見込み値、令和6～8年度は計画値、令和12・22年度は推計値
後期高齢者数の令和3～5年度は実績値、令和6年度以降は推計値

■ フレイル状態にある高齢者の割合

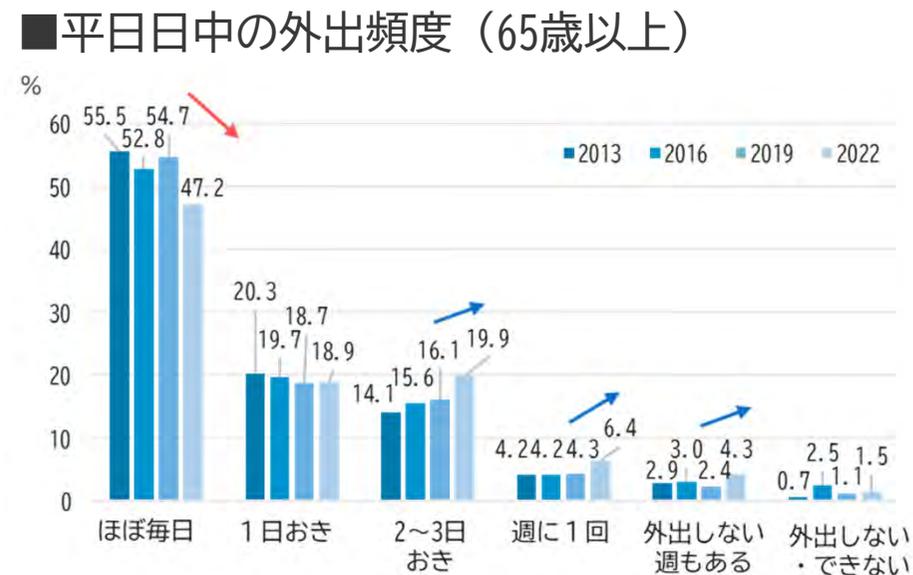
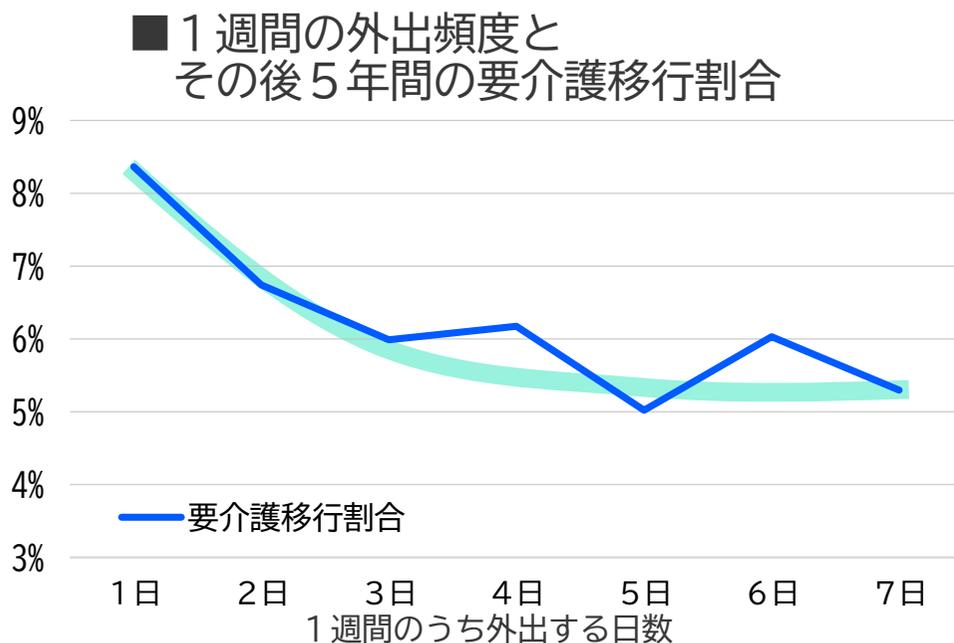


資料：横浜市健康とくらしの調査（2019年度、2022年度）

1-① 介護保険給付費と要介護リスクの上昇

(2) 高齢者の外出傾向

- 外出頻度が低いほど要介護に移行する割合が高くなることが示唆されている
- コロナ禍を経て高齢者の外出頻度が以前よりも低下しており、フレイルリスクが高まり今後要介護者がこれまで以上に増える恐れがある



資料：令和4年度高齢者実態調査

※ウォーキングポイントのデータにより、2019年4月1日時点で70歳以上かつ2019年2月に一日平均6,000歩以上歩いている市民について分析

1-① 介護保険給付費と要介護リスクの上昇

(3) 敬老パスの利用により期待される効果

- これまでに得られたデータの分析から、敬老パスには高齢者の外出促進や介護予防の効果があることが示唆される

■敬老パスの保有と外出頻度

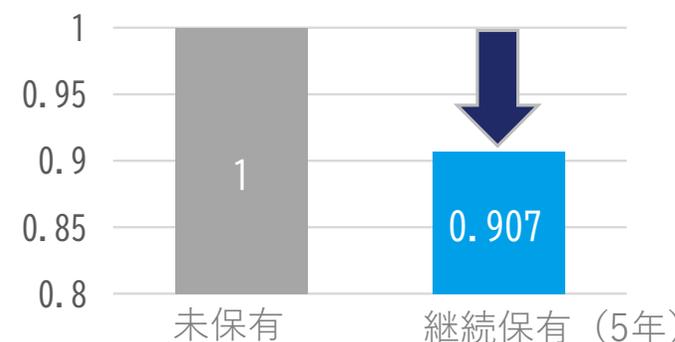
敬老パスの保有	毎日1時間以上の外出有の割合
敬老パス保有者	51.50%
敬老パス未保有者	40.72%

※ 令和4年度高齢者実態調査データをもとに分析

【年齢・性別・居住地・世帯構成・住居所有・所得・公共交通機関までの距離・車保有・健康状態・介護予防意欲】の回答の傾向をスコア化し、最も似た人同士を1対1でマッチングさせて比較する統計手法（傾向スコアマッチング）を用いて分析

約1.2倍

■継続保有(5回)/未保有(0回)による要介護/未認定のオッズ比



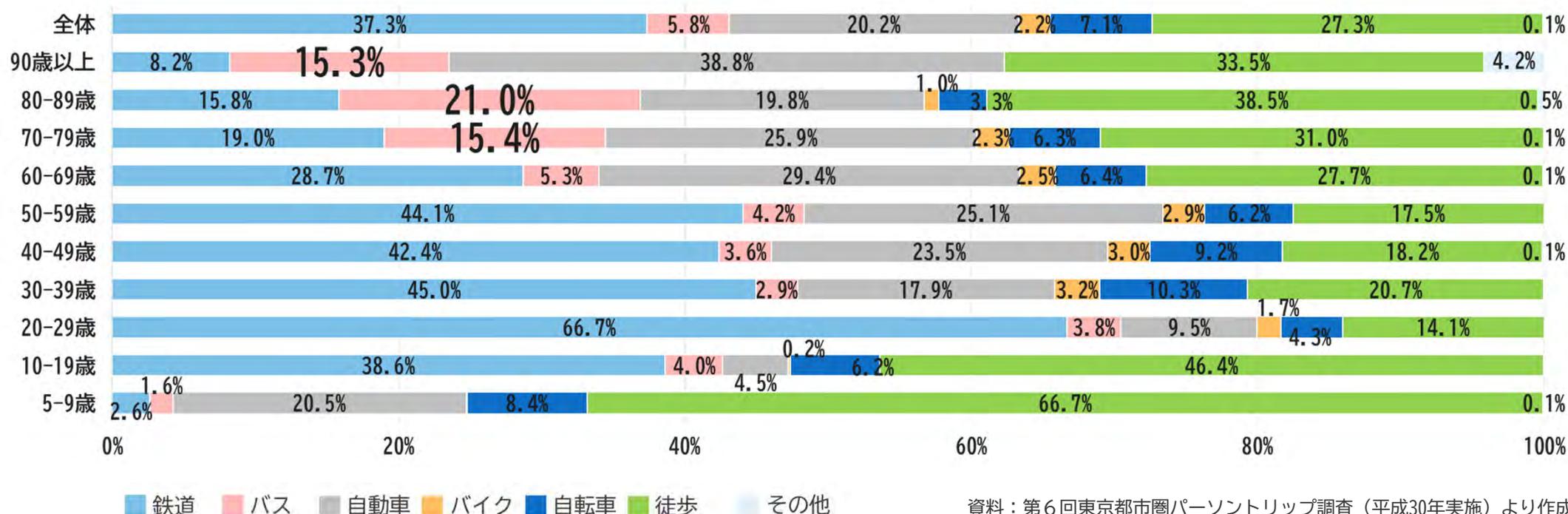
N (75歳以上で2018年時点要介護認定非該当) = 315,997人 ※資格喪失者(死亡・転出者除く)
95%信頼区間[0.890, 0.925] ※(調整項目)性別、年齢、居住区
※敬老パス交付者データ及び介護保険データをもとに分析

1-② 本市の地域交通の現状

(1) 年齢別の交通手段

➤ 70歳以上の方々は交通手段として地域交通（バス）を使う割合が高い

■年齢別代表交通手段



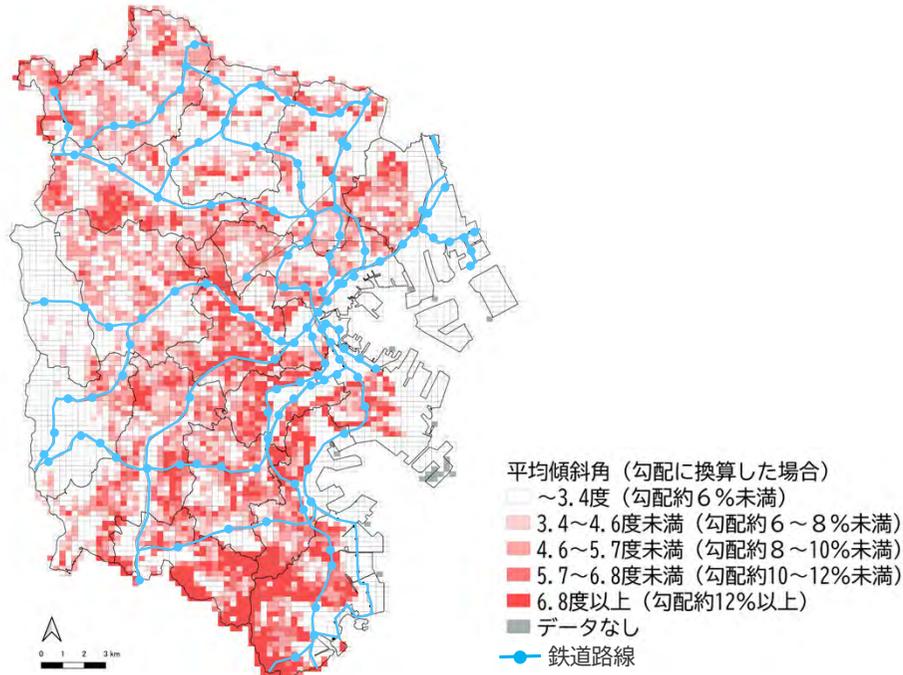
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施）より作成

1-② 本市の地域交通の現状

(2) 横浜における地域交通(バス)の重要性

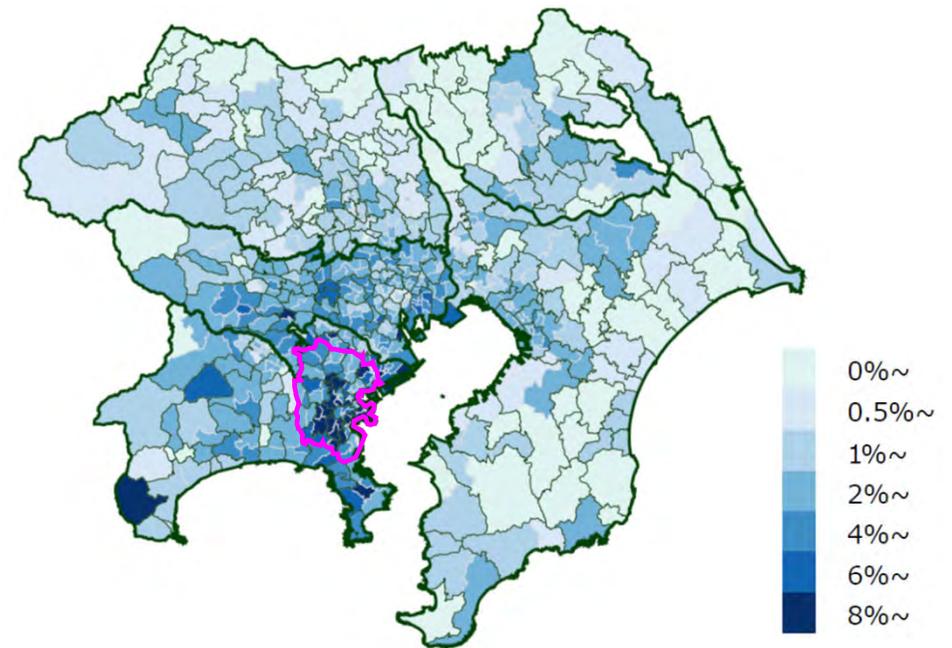
➤ 本市は交通手段として地域交通(バス)の依存度が高い

■地形が急峻で、郊外部では鉄道の密度が低い



資料：「国土数値情報 (標高・傾斜度5次メッシュデータ)」 (国土交通省)
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-G04-d.html>) より作成

■他都市よりも移動におけるバスの分担率が高い



資料：代表交通手段におけるバスの分担率分布
(第6回東京都市圏パーソントリップ調査 (平成30年実施))

1 - ② 本市の地域交通の現状

(3) 公共交通圏域の状況

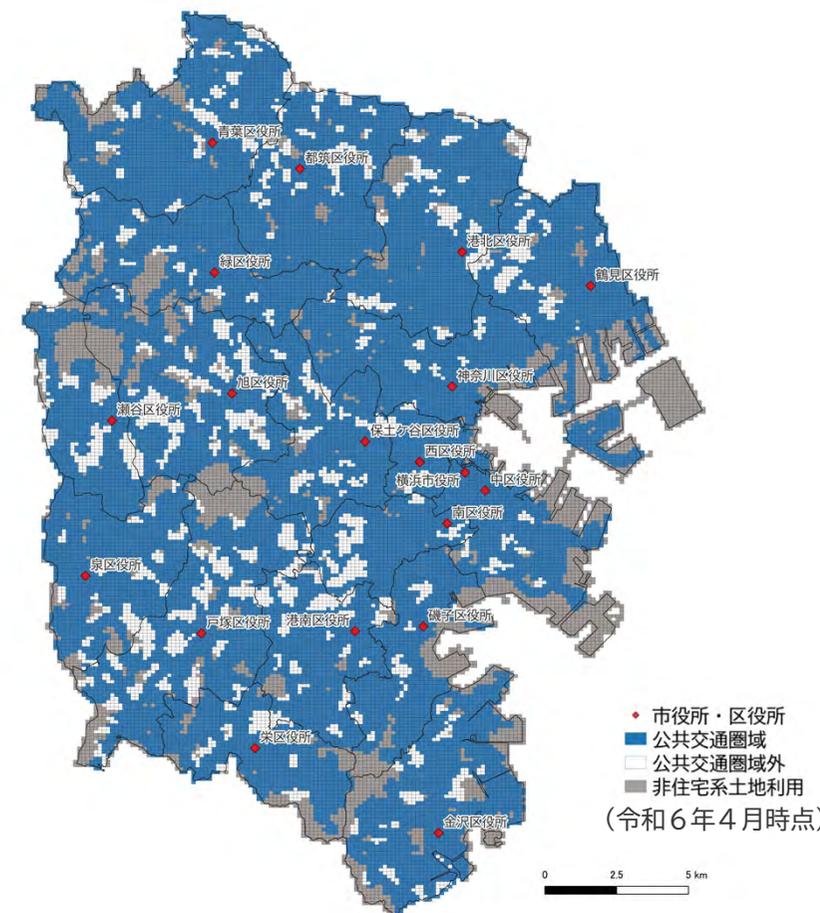
■公共交通圏域図（125mメッシュ）

- 市域の大部分で公共交通へのアクセスが確保されているが、市内各地に駅やバス停から離れたエリアが生じている

<公共交通圏域の算出条件>

道路距離で鉄道駅800m、バス停300mのいずれかに含まれている地域

- ・勾配に応じて800m、300mの距離を短縮補正
- ・勾配が12%を超える道路はアクセス経路とみなさない

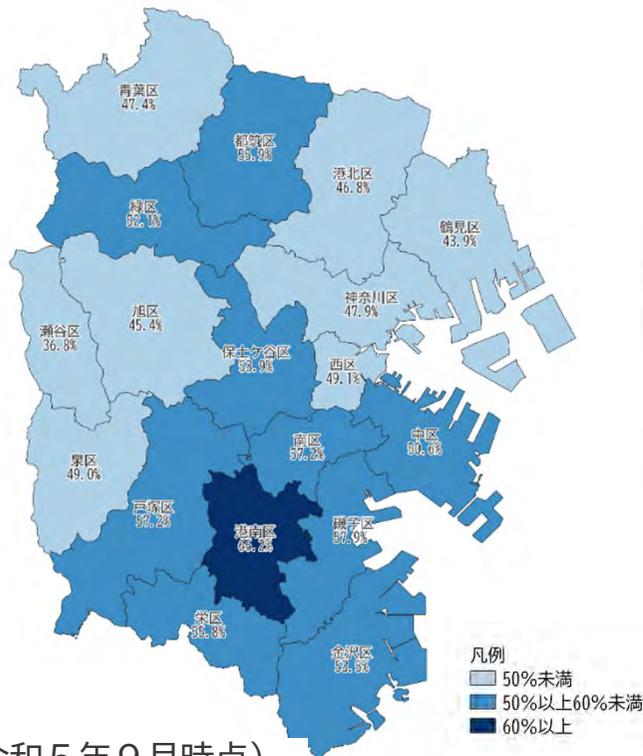


1-② 本市の地域交通の現状

(4) 敬老パスの利用状況

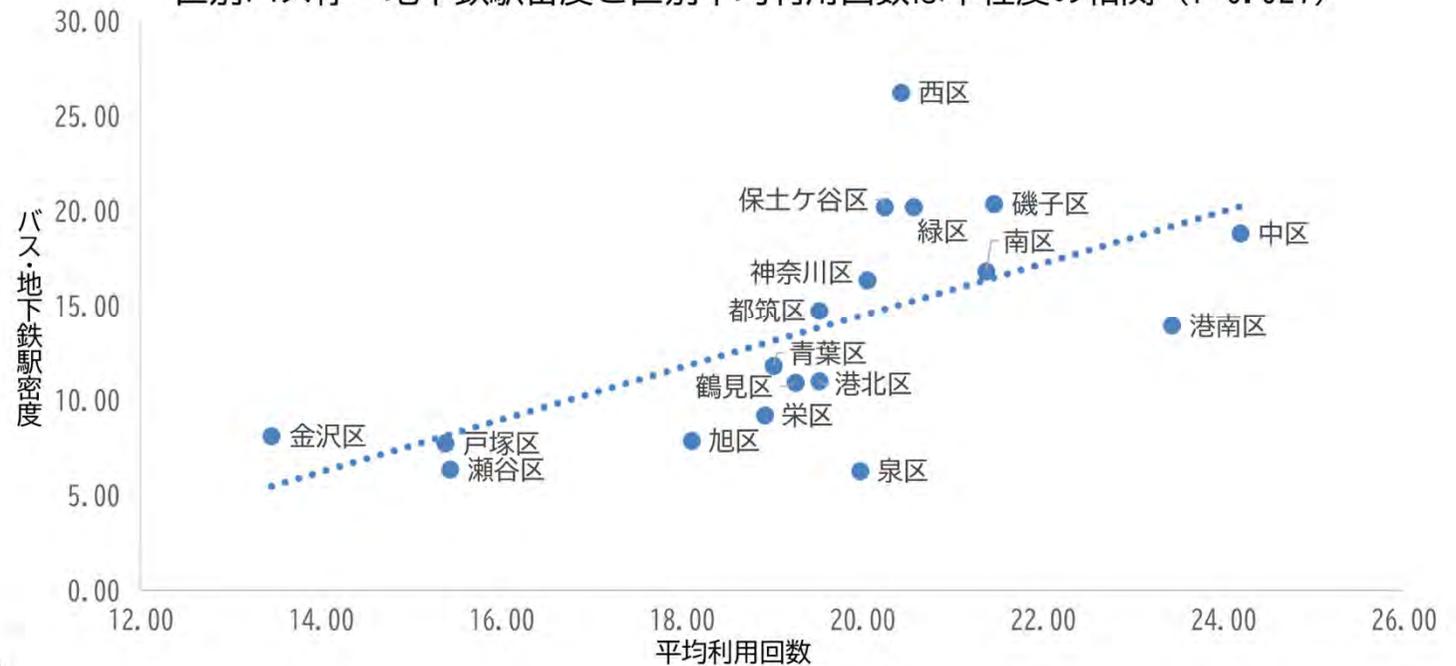
- 敬老パスの交付率は区ごとに大きく異なっている
- バス停や地下鉄駅の密度が低い区では、敬老パスの利用回数が低い傾向

■区ごとの敬老パス交付率



(令和5年9月時点)

■区ごとのバス停・地下鉄密度と月平均利用回数 (令和4年10月～令和5年9月)
 区別バス停・地下鉄駅密度と区別平均利用回数は中程度の相関 (r=0.627)



※ 密度(バス停数+地下鉄駅数×5)/区別面積 (可住地面積)
 ※ シーサイドラインの駅数・利用回数は除外

1 - ③ まとめ

(1) 見えてきた課題

- 敬老パスのデータ分析や本市の地域交通の現状等により、次の課題が見えてきた。
 - ・ 介護保険給付費は年々増加し、フレイル状態にある高齢者の割合も増加している
 - ・ 外出頻度が低いほど要介護に移行する割合が高くなるが、
高齢者の外出頻度は低下しており、フレイルリスクが高まり要介護者が増える恐れがある
 - ・ 高齢者の外出（交通）手段として地域交通（バス）の重要性は高い
 - ・ 市内には駅やバス停から離れた公共交通の空白地帯が点在
 - ・ 高齢者の外出を支える敬老パスは区ごとに交付率や利用回数に差があり、
バス停や地下鉄駅の密度が低いほど利用が少ない傾向
 - ・ 敬老パスには外出促進や介護予防の効果があることが示唆されることから今後の検証が必要

1 – ③ まとめ

(2) 今後の方向性

- 市内には公共交通の空白地帯があり、敬老パスの利用のしやすさには地域による偏りがあることがわかってきた。
そこで、まずは公共交通の空白地帯の解消に向けて地域交通を充実させる。さらに、これまで路線バス以外では使えなかった敬老パスをその他の地域交通でも利用できるようにする。
- 敬老パスの効果は示唆されたものの、その効果を客観的に説明するにはデータが限られ、現在の分析結果では十分とは言えない。
そこで、経年的にデータを収集し、精度の高い分析を行うことで、敬老パスの利用による要介護認定率への影響や将来の介護給付費の抑制額などを評価する。

2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現

(1) 地域交通を **増やす**

地域交通の導入

- ：①地域交通サポート事業に代わる新制度創設（プッシュ型支援、運行経費の補助）

(2) 地域交通を

積極的に **使う**

公共交通利用
・ 外出促進

- ：①出前授業などによるモビリティマネジメントの推進
- ：②子育て世代の移動支援
- ：③高齢者の移動支援
- ：④キャッシュレス決済の導入促進

交通DX・GX
・ 共創の推進

- ：①自動運転実装への支援
- ：②環境配慮型車両の導入補助
- ：③持続性向上に向けた企業との連携促進

(3) 地域交通を **守る**

バスネットワーク
の維持

- ：①連節バスの導入等に向けた環境整備
- ：②生活交通バス路線維持制度による補助
- ：③運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

◎ 地域交通とは

- 市民生活における買い物や通勤・通学、通院等、自宅周辺や駅などの日常生活圏を移動するための交通
- 路線により敬老パスが利用できない等の課題がある

【地域交通の例】

<交通事業者による運行>



路線バス



旭区
四季めぐり号



戸塚区
こすずめ号



青葉区
あおばGO!
(実証運行中)

<交通事業者以外による運行>



磯子区
地域貢献送迎バス
(スーパーの送迎車両)

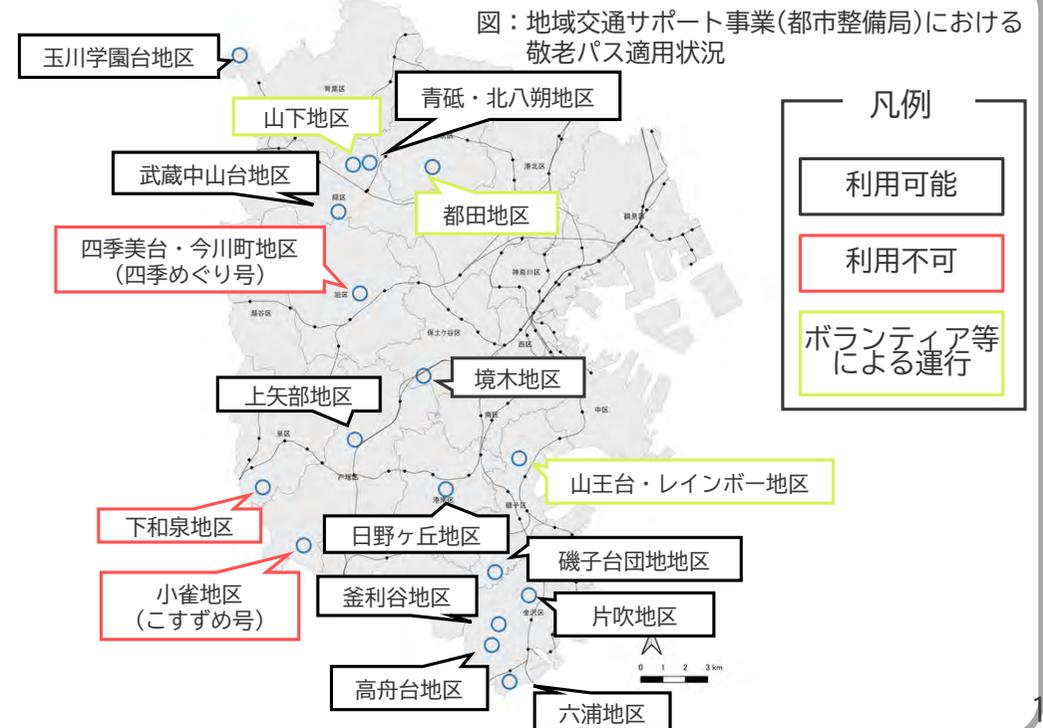


緑区
ボランティアバス



戸塚区
地域貢献送迎バス
(福祉施設送迎車両)

【路線による敬老パスの利用可否】



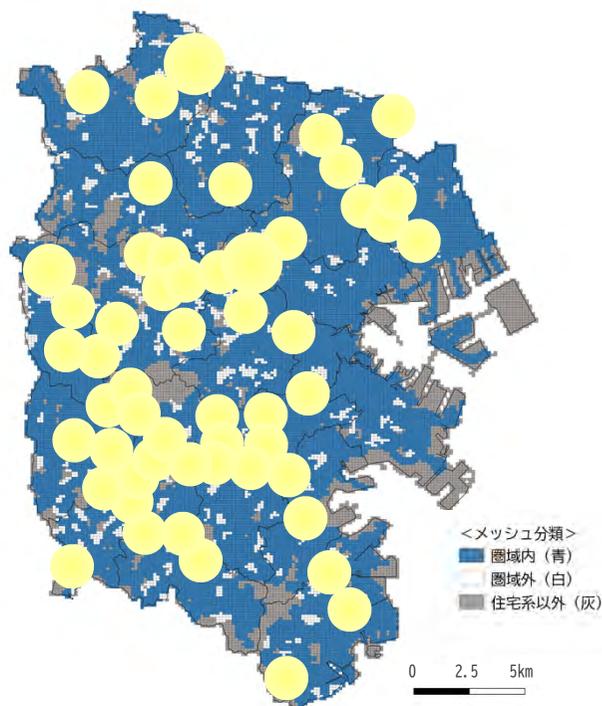
2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～

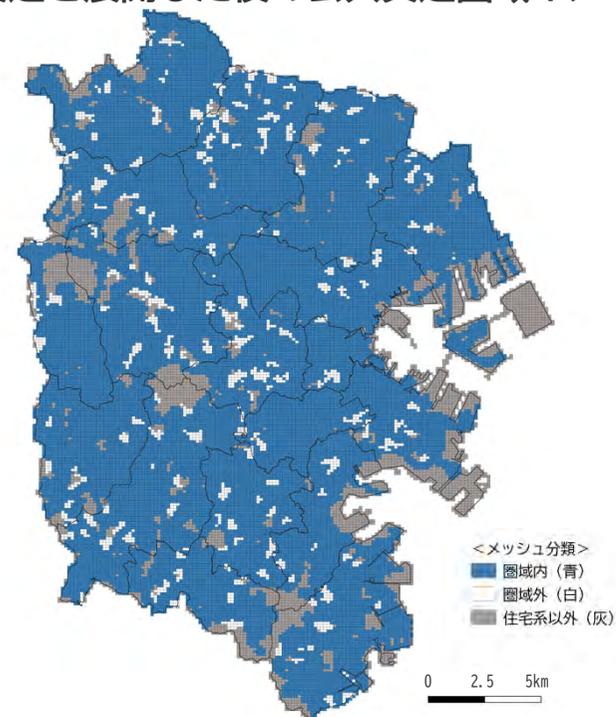
都市整備局事業

- 令和7年度から4年間で、公共交通圏域外半減を目指す
(面積が大きい圏域外から優先的に50地区程度で取組を進める)

<取組のイメージ>



<地域交通を展開した後の公共交通圏域イメージ>



2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～

都市整備局事業

①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

- 地域交通の導入や持続性を高めるため、これまでの取組における課題や実証実験の結果を踏まえ、新制度を創設

Point I：プッシュ型の支援

移動課題はあるが地域での発意に至らないこと、運行までに時間を要している状況を踏まえ、移動ニーズの掘り起こし、実証運行開始までの期間短縮を図るため、地域への意向確認や運行計画の提案等のプッシュ型の支援を行います。

Point II：支援内容の拡充

一定の利用があり導入効果は高いものの、採算が合わず本格運行に至らない等の状況を踏まえ、地域交通の導入促進と持続性向上を図るため、要件を満たす場合には本格運行時の運行経費に対して支援を行うなど、支援内容を拡充します。

2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

③ 高齢者の移動支援

➤ 敬老パスを地域交通でも使えるようにして※高齢者の外出を促進

※現在本格運行中の地区のほか、今後拡充する地域交通も利用可能とする
※福祉パス・特別乗車券も対象とする

<概要>

実施時期：令和7年10月～

乗車運賃：タクシー事業者等が運行する路線の運賃は、路線バスより高い傾向にあり、運行経費も補助するため、敬老パス提示により半額程度の割引運賃で乗車

(福祉パス・特別乗車券は無料)

対象となる地域交通の例：



旭区四季めぐり号
・運行事業者：
ヒノデ第一交通(株)
・現在の運賃：300円

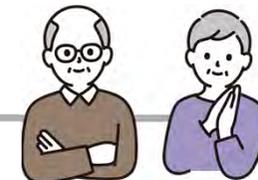


戸塚区こすずめ号
・運行事業者：
(株)共同
・現在の運賃：400円

<市費負担>

運行事業者への負担金：約1.0億円/年

※対象の地域交通を50地区(目標値)として試算
※敬老パスに係る負担金であり、福祉パス・特別乗車券分は含まない



(参考) 福祉パス：70歳未満の障害のある方に対して交付
(一定の等級の手帳をお持ちの方)

特別乗車券：児童扶養手当の受給や母子生活支援施設における保護を実施した世帯のうち1名に交付

2 移動手段の拡充と高齢者の外出促進

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

③ 高齢者の移動支援

- 運転免許証返納後の外出促進のきっかけとなるよう、また交通事故が多くなる高齢ドライバーの免許返納を促進するため、運転免許証を返納された方（75歳以上）の敬老パス負担金を3年間無料とし、公共交通を使った移動を支援

<概要>

実施時期：令和7年10月～

対象者：75歳以上の運転免許証返納者
のうち希望者

(返納日：令和7年4月以降)

利用者負担金：3年間無料

<市費負担>

交通事業者への負担金の増：約1.8億円/年

※新規利用者の増を約3,200人/年として試算

利用者負担金の減：約0.6億円/年

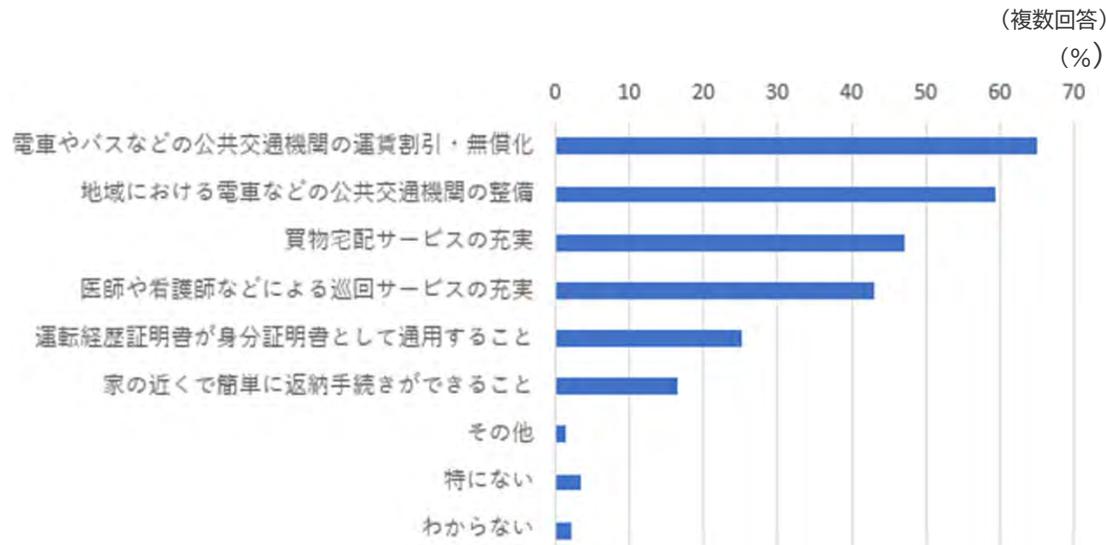
※既に敬老パスを利用している免許返納者を約4,100人/年として試算

合計：約2.4億円/年



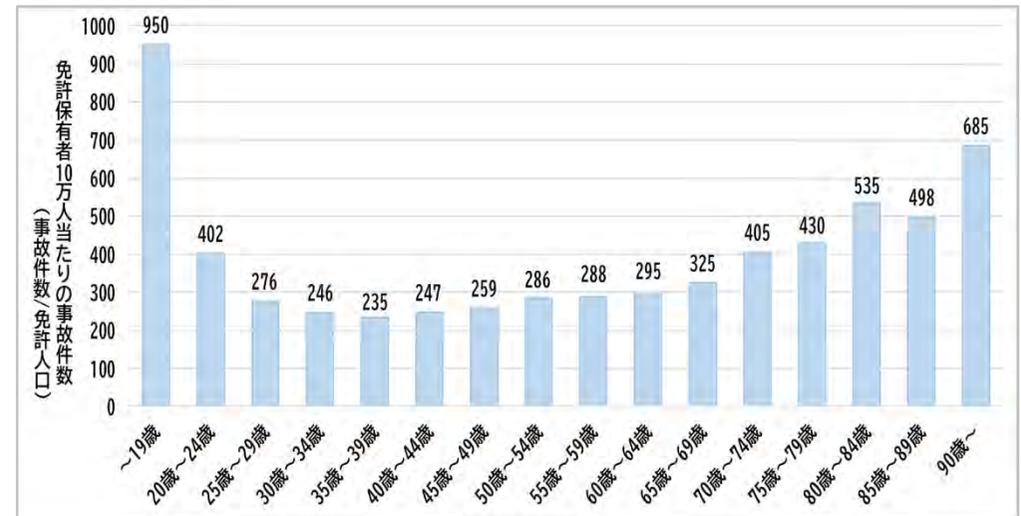
【参考】

- 運転免許証の自主返納制度に関する世論調査
- ・ 安心して運転免許証を返納できるようにするためにどのようなことが重要だと思うか（回答結果）



資料：平成29年運転免許証の自主返納制度等に関する世論調査（内閣府）

- 免許保有者10万人あたりの事故件数

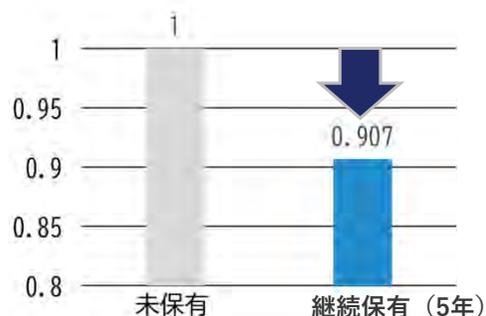


資料：令和4年4月免許保有データ（神奈川県警運転免許センター）
及び横浜市事故統計（令和4年（2022年））より作成

3 敬老パスの効果検証

- 経年的にデータを収集し精度の高い分析を行うことで、敬老パスにより得られる各種の効果を総合的に評価する

敬老パスに高齢者の外出促進や介護予防の効果があることが示唆された



継続保有(5回)/未保有(0回)による
要介護/未認定のオッズ比

経年的にデータを収集し、
精度の高い分析を行う

<介護予防効果の検証>

①敬老パス利用者調査

- 敬老パスの交付者データ及び介護保険データを活用し、敬老パス保有者の要介護移行率や介護給付への影響などを分析し、介護予防効果を検証

②モニター調査 <市費負担：約1.4億円/年>※

- 後期高齢者医療(75歳以上)の健診データ等を活用し、要介護認定リスクが高い高齢者を抽出し、モニターとして無料で敬老パスを交付
- モニターの方の健康状態等を継続的に把握しデータを収集し、介護予防効果を検証

※モニターを約13,000人として試算

<その他の効果検証>

地域交通への適用効果	免許返納の促進効果	社会参加促進効果
健康効果	経済効果	環境効果
等		

4 地域の総合的な移動サービスの確保により目指す姿

地域の総合的な移動サービスを展開することで、
高齢者をはじめ、子育て世代など誰もが移動しやすい環境を確保し、
住み慣れた地域で誰もがいきいきと安心して暮らせる街
を実現していきます。

<スケジュール（予定）>

令和7年3月：関係条例改正（敬老パス・福祉パス）

4月：地域交通の新たな制度の運用開始

10月：敬老パスの取組開始（地域交通への適用、免許返納者への無償交付、モニター調査）