

「第3回神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議」の開催結果について

1. 開催趣旨

兵庫県バス協会からの要望を受け、現行の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の課題や今後の見直しの方向性について、専門的な見地から意見を聴取し、長期的に維持し得るための制度のあり方について検討する。

2. 開催日時・開催場所

令和元年10月15日(火曜) 17時58分から19時58分
神戸市勤労会館2階 多目的ホール

3. 議事内容

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討について

4. 委員(50音順・敬称略)

赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授
植戸 貴子	神戸女子大学健康福祉学部教授
植村 武雄	小泉製麻株式会社代表取締役会長
上村 敏之	関西学院大学学長補佐・経済学部教授
大和 三重	関西学院大学人間福祉学部長
神原 文子	神戸学院大学現代社会学部長
正司 健一	神戸大学学長顧問兼経営学研究科教授
中村 順子	認定NPO法人コミュニティ・サポートセンター神戸理事長

5. 委員の主な意見

(1) 対象交通機関

- ①近距離輸送の路線バスが基本という認識は守るべきと考えている。
- ②長期的に維持できる制度にするということで、限られた予算の中で、長距離移動のための鉄道まで拡大するのは現実的に難しい。

(2) 福祉バス(母子世帯)

- ①父子世帯に適用されていないことは明らかに不公平であり、すべてのひとり親世帯に適用されるべきである。
- ②経済的支援という面があるが利用したくても利用できないという地域間格差が大きいという現状もあるので、同じ財源を使うのであれば、ひとり親世帯にとって平等で、より有効な施策に転用ということも十分に検討すべきである。

(3) 福祉パス (障害者)

①神戸市はタクシー利用助成や自動車燃料費助成も行っており、その方にあった移動を選べる形が望ましく、現状の制度を維持していくべきである。

(4) 福祉パス (原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯)

①先の大戦によりいろいろな負担を強いられた方に対する補償という意味があるので、なくす理由が見当たらない。このまま維持すべきである。

(5) 敬老パス

①本来の敬老パスの目的は社会参加の促進であり、今の対象年齢を上げるということよりも元気なときから外に出る習慣をつけた方が良い。例えば、利用者負担を上げるなど、年齢を上げるよりは違う方法を検討した方が良い。

②所得制限については、行政手続きの煩雑さや、収入だけではなく資産の状況もあって制限のかけ方などが難しいが、制度を維持しようとする対象年齢を引き上げるという選択肢は政策的に持つておく必要があるのではないかと。

③今すぐではないが、資産を含めた所得によって制限する、対象年齢を引き上げる、身体状況を勘案する、利用者負担を増やすなど、何らかの見直しをすべきである。

(6) 敬老パス (敬老無料乗車券)

①半額負担の敬老パスに一本化をして分かりやすくしてはどうか。低所得者というのは高齢者に限らないので高齢者のみ支援があるのは不公平である。

②敬老パスの一部負担にあわせて暫定的に導入して10年が経過し、当初の予算規模から倍増しているところを見ても、制度の持続可能性を考えると廃止を含めて見直す必要がある。

(7) 敬老パス (定期券割引購入制度)

①利用者は半額を負担しており、他の制度との整合性は取れていると思われるため、基本的には現行どおりでよいのではないかと。

(8) 敬老パス (バス近郊区 110 円上限)

①地下鉄・新交通は小児料金であり、今のままでは不公平である。

②距離に連動した形が望ましいが、少なくとも地下鉄との整合性は取るべきである。

(9) 全体を通しての意見

①優先順位的な考え方も必要で、福祉パスと敬老パスでは福祉パスの制度維持に力を入れるべきである。敬老パスにも意義があるが、より困っているところ、より福祉的に支援が必要なところに予算を回していかざるを得ない。

②高齢者自身も現役世代の負担が増えることを気にされているというアンケート結果が出ている中で、世代間で軋轢が生まれないようにお互いに痛み分けをしていかなければいけない。

③短期的に見直しを行っていくべきところと、中・長期的に行っていくべきものを整理していくことが大事。有識者会議としては、福祉パスの母子世帯、敬老無料乗車券、近郊区 110 円上限設定の問題は短期的に見直ししていくべきというコンセンサスが得られたのではないかと。

6. 次回開催予定

第4回有識者会議 令和元年11月1日(金曜) 9時30分から

論点整理 対象者ごとの課題点と見直しの方向性

(1) 対象交通機関（両制度共通）

○これまでの検討経過

- ・ 制度発足時から対象交通機関を順次拡大してきた。
- ・ 平成4年度の敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書において、日常生活における移動支援的要素が濃く、この制度で対象としている輸送交通機関は、基本的には近距離輸送でありバスが基本であるとされている。
- ・ また、同報告書において、本制度の意義から判断して、将来的にも大量輸送機関である鉄軌道への制度拡大は慎重にすべきであるとされている。

○課題点

- ・ 制度の変遷を見ると、対象の交通機関については広がってきているが、市内全ての公共交通機関で利用できているわけではなく不公平感がある。
- ・ 鉄軌道への考え方があいまいである。

○見直しの方向性

- ・ 現行のままで、制度の持続可能性ということを考えれば鉄道まで広げるのは現実的ではない。
- ・ 理想を言えば全ての公共交通機関で利用できるようにできればよい。
- ・ 社会参加の促進という目的を果たすために、まずは近距離移動を支える制度としてより機能をするために、市内を走る路線バスはすべて対象にすべきではないかと考える。
- ・ ICカード対応をしようとする追加投資をしないといけない路線バスもあるし、既に市からの補助が入っているバス路線もあり、その場合は二重のサポートをする形になるので、そのあたりは整理が必要である。
- ・ 居場所の促進事業の調査で、10分以内で徒歩で行かれるのが一番多く、次いで20分以内でバスで行かれるという状況である。かなり近距離のところまで外出をし、そこで交流をし、自分なりの生きがい活動、趣味活動などをしておられるという実態がある。対象交通機関は近距離輸送の路線バスというところに絞らざるを得ないと考える。
- ・ 社会参加という目的なので、高齢者の場合の移動については遠いところに行くような鉄道を含めるというのは、あまりそぐわないのではないかと考える。高齢者の方の地元・地域コミュニティでの活動を推奨していくことが大切である。
- ・ 公平性の観点から、制度の恩恵を受けられる方と受けられない方の不公平ができるだけ出ないように配慮する必要がある。

(2) 福祉乗車証 障害者

○これまでの検討経過

- ・ 平成 24 年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、障害のある人の社会参加を推進するための有効な施策となっている。そのため、IC 化することにより利用実績を把握し、移動がさまざまな形で制限される障害者の社会参加を推進するための施策となっているか、引き続き検証する必要があるとされている。
- ・ 上記を受けて、平成 24 年から平成 28 年にかけて神戸市障害者施策推進協議会の移動支援分科会にて議論し、平成 28 年に神戸市障害者施策推進協議会において、移動支援施策が障害者にとって社会参加の促進につながっていること、所得制限や利用者の制限については障害者の社会参加を阻害することにつながるということについて決議されている。

○課題点

- ・ 神戸市全体の人口は減少傾向にある中、障害者手帳所持者数は増加しており、特に療育手帳と精神障害者保健福祉手帳所持者数が大きく増えている。

○見直しの方向性

- ・ 神戸市福祉乗車制度のあり方検討会を実施した平成 24 年当時と障害者の置かれている状況はあまり変わっておらず、引き続き障害者の社会参加を促進する必要がある。
- ・ 障害者にとって、就労訓練の場や自分に合った活動の場に様々な交通機関を利用して出かけていくということも自立に向けた訓練であり社会参加でもある。そうして障害者が電車やバスに乗り合わせるということが障害者に対する理解を促進し、共生社会の醸成につながる。
- ・ 現状を維持して制度を実施すべきであると考えます。
- ・ ただし、障害者手帳の交付者は増加傾向にあるため、制度を長期的に維持していくために、所得制限などについては今後も将来的な課題として検討していく必要がある。
- ・ 精神障害者の方の障害者割引について市から交通事業者に対して働きかけていただきたい。

(3) 福祉乗車証 母子世帯

○これまでの検討経過

- ・ 平成 24 年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、経済的に厳しい家庭が多い中、移動支援策として、また経済的支援策の一つとして交付されているが、IC 化することにより利用実績を把握した上で一部負担の導入や父子世帯を含めることも検討すべきとされている。

○課題点

- ・ 制度目的としては、社会参加の促進というだけではなく、経済的支援という意味合いが強いと考えられる。経済的支援というのは就労・就学などの支援だと考えられるが、買い物やレジャーにも利用されている。
- ・ 経済的支援として父子世帯が入っていないのは不公平であり、使える交通機関が限られているということと、利用の地域間格差が大きいということも不公平である。
- ・ 政令指定都市では、母子世帯に対する無料の乗車証制度があるのは神戸市と横浜市の 2 市だけとなっている。

○見直しの方向性

- ・ ひとり親世帯は、経済的に厳しい家庭が多いことを考えると、できるだけ平等に支援する必要がある。ひとり親世帯の子どもたちに対して、将来に向けて自立の支援をするため、他のひとり親施策への方向転換ということも考えられる。
- ・ 経済的支援として、父子世帯に適用を拡大して、通勤・通学の定期券の補助という形にする方が、制度目的に合致している。

(4) 福祉乗車証 原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯

○これまでの検討経過

- ・ 平成 24 年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、先の大戦により多くの負担を強いられた方々であることから、現時点において制度を見直す必要性は低いとされている。

○課題点

○見直しの方向性

(5) 敬老優待乗車証

○これまでの検討経過

- ・ 平成4年の敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書において、①所得制限の導入、②対象年齢の引き上げ、③一部有料制度の導入など、経費面においても市民の合意が得られるような配慮を加えるべきとされている。
- ・ 平成6年10月より一部有償交付制度を開始。
- ・ 平成19年の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書において、「利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式」の方向で現行制度を見直すべきである。見直しが実施される場合は、所得の少ない高齢者にとって急激な負担増とならないように配慮する必要があるとされている。
- ・ 平成20年10月より一部負担を導入。あわせて一部有償交付制度を廃止。

○課題点

- ・ 神戸市全体の人口は減少傾向にある中、高齢者人口は増加し続けており、制度発足当時は数%であった70歳以上の高齢者割合が2015年度の国勢調査では19%を超え、2045年度には30%を超える見込みとなっている。
- ・ 制度発足時の高齢者とは異なり、身体的な状況も改善されて元気な方が非常に多くなっている。

○見直しの方向性

- ・ 特に前期高齢者と言われる74歳までの方々というのはお元気な方のほうが多く、敬老パスも当初から時代とともに変わってきている。
- ・ これからどんどん高齢者がふえていくわけで、それよりももっと若い世代にお金を回していかないと、この国自体がこれから成り立たなくなってしまう。
- ・ 高齢者が増えてきたが、元気な方も結構おり、所得が高い方も敬老パスを持っている。所得水準を確認して、ある程度割引率に差をつけるということもあるのではないか。
- ・ 敬老パス制度とあわせて、例えば高齢者がボランティア活動などをしたときのインセンティブとしてポイントを付与し、そのポイントを交通に使えるなど、活力を生むような前向きな取り組みも検討していただきたい。

(5) 敬老優待乗車証

① 敬老無料乗車券

○これまでの検討経過

- ・ 平成19年の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書において、「利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式」の方向で現行制度を見直すべきである。見直しが実施される場合は、所得の少ない高齢者にとって急激な負担増とならないように配慮する必要があるとされている。
- ・ 平成20年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、低所得者への対応として制度を導入。

○課題点

- ・ 他市で実施しているところも少なく、他市と比べても非常に交付者数も多いということがあり、予算規模も当初から2倍近くとなっている。
- ・ 無料乗車券についてはIC化をされておらず、不正利用を防ぐことは非常に難しい。

○見直しの方向性

- ・ 激変緩和的な意味も含めて導入された敬老無料乗車券であるが、さまざまな課題があり、敬老無料乗車券制度に持続可能性がないところが問題で、縮小はやむを得ないのではないか。
- ・ 今の予算規模を考えると対象者の占める割合があまりにも多く、高齢者の中でもバランスがとれていないため、廃止も含めた見直しを検討する必要がある。
- ・ 予算規模を考えても当初の2倍近くになっているということで、本当にこれが必要なのかと考えると、今の制度で支援をするのか、あるいは他の福祉施策での支援に転換していくのか、福祉施策全体として考えていく必要がある。
- ・ 年間約3万円分利用可能という金額設定も本当に合理的な説明ができるのかよくわからないし、不正利用の状況や主な不正利用例などを見ると、全ての市がやっているわけでもないため、思い切ってカットするか、やめてしまうということを一度やってみる必要があるのではないか。
- ・ 経済的な要件でどうしても外出が困難な方について、120万円という線が公平なのか、あるいは皆の納得が得られる線なのかということについては見直しが必要である。

(5) 敬老優待乗車証

② 定期券割引購入制度

○これまでの検討経過

- ・ 平成20年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、高頻度利用者への対応として制度を導入。

○課題

○見直しの方向性

(5) 敬老優待乗車証

③ 近郊区上限 110 円の料金設定

○これまでの検討経過

- ・ 平成 20 年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、1 乗車ごとにバスは一律ワンコイン（100 円）、地下鉄・新交通は小児料金として制度開始。
- ・ 平成 26 年度から運賃改定に伴い、バスの利用者負担額を 110 円に変更。

○課題点

- ・ 地下鉄は小児料金としているのにバスの長距離は上限があるというのは制度の整合性がとれていない。

○見直しの方向性

- ・ コストがどれくらいかかるかにもよるが、距離に連動した形できめ細やかに制度設計をするべきではないかと考える。
- ・ 少なくとも地下鉄と同様にして制度の整合性をとる必要がある。
- ・ 高齢者のどういう移動についてどういう支援をすればいいのかという見地から見る必要があり、高齢者の移動の目的というのを十分に考えた上でやらないといけない。

神戸市ネットモニターアンケート調査結果

テーマ	敬老パス・福祉パスについて
調査期間	令和元年8月13日（火曜）～8月26日（月曜）
設問数	全6問（分岐設問除く）
対象モニター数	5,486名
回答モニター数	3,670名（66.9%）

【調査結果概要】

神戸市では、70歳以上の高齢者や障害者などの社会参加の促進と移動支援を目的に、敬老優待乗車制度（敬老パス）、福祉乗車制度（福祉パス）を実施していますが、交通事業者からの緊急要望を受けて、両制度の今後のあり方についての検討の参考とさせていただくため、ネットモニターの皆様にアンケートを行いました。

敬老パス・福祉パスを知っているかという質問に対し、敬老パスは9割以上の方、福祉パスは約7割の方が知っているという回答でした。

現在の敬老パス・福祉パスの制度内容についてどのように思うかという質問については、改善すべき点等についてさまざまなご意見をいただいておりますが、利用者でない若い世代も含め多くの方が「必要な制度である」という回答でした。

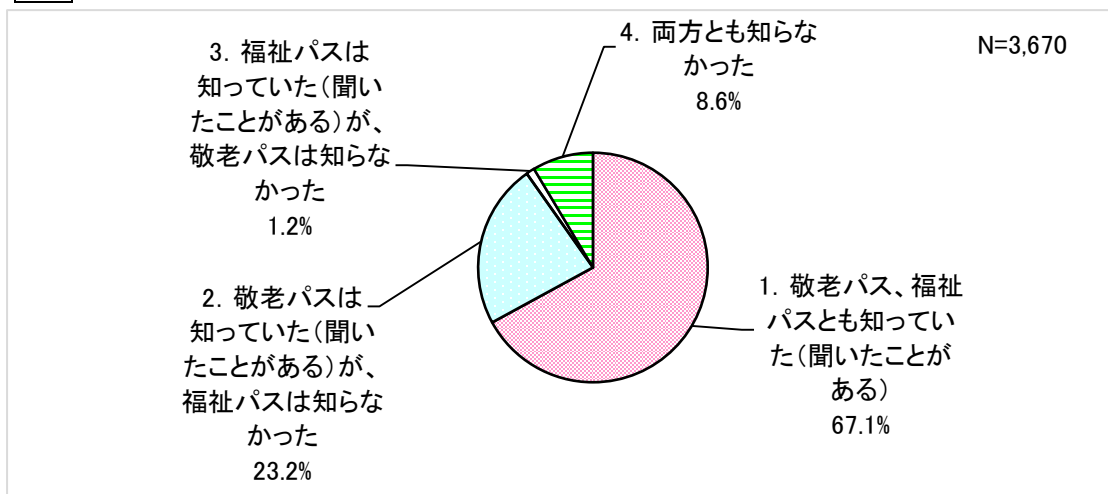
敬老パス・福祉パスの制度のあり方について検討を行うが、制度をどうしていくべきだと思ふかという質問については、「制度内容の見直しを行って維持すべき」が7割を超えており、必要な制度ではあるものの、市として今以上に予算をかけるべきではないと思われる方が多いことがわかりました。

また、70歳以上の方を対象に敬老パスを持っているかどうかや利用状況などの質問については、敬老パスをお持ちの方が9割以上であり、利用頻度については「週に1～2回」の利用の方が一番多く、「月に1～2回」「週に3～4回」の順となっています。所持者のうち8割以上の方が月に1回以上利用されていることがわかりました。利用目的については「趣味・レジャー」が一番多く、「買い物」「通院」の順となっていました。

敬老パスが役立っていることについては「家計負担の軽減」「公共交通機関の利用促進（バス路線の維持等）」「社会参加・交流の促進」の順となっており、敬老パス制度の問題点として「高齢化が進み、対象が増えることにより、現役世代や市の財政負担が増える」「地域により交通体系が異なるため、利用実績に格差があり不公平である」「高齢化が進み、対象が増えることにより、バス会社等の経営に影響がある」の順となっていました。

今回のアンケート結果でいただいたご意見を参考に、敬老パス・福祉パスの今後の制度のあり方について検討していきます。

問1 敬老パス、福祉パスの制度を知っていましたか。



問2

上記の敬老パス・福祉パスの制度概要、また下記「敬老パス・福祉パスについて詳細はこちら」をお読みいただいた上で、現在の敬老パス・福祉パスの制度の内容についてどのように思われますか。ご意見（制度の評価）をご自由にご記入ください。

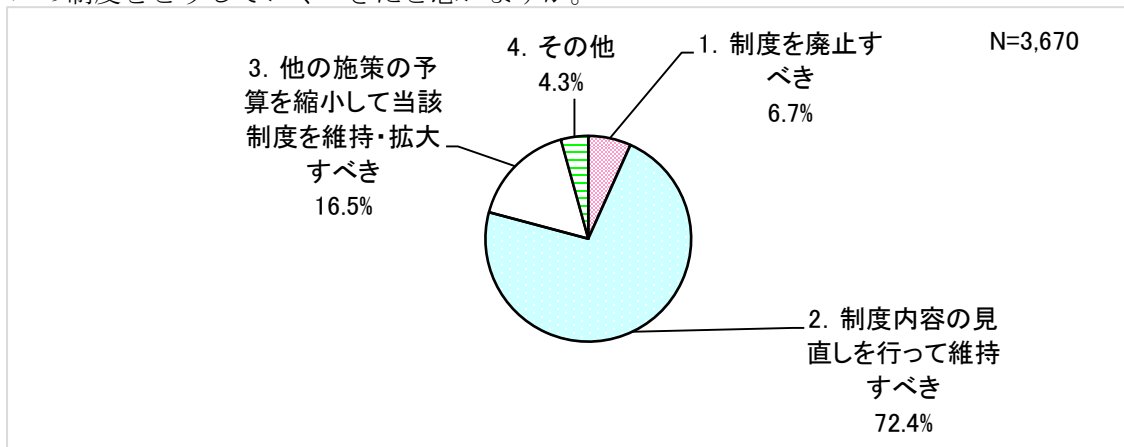
- ・制度自体の必要性はあると思いますが、市税収入を考えると予算の割合は大きく驚きました。高齢者人口の増加があと20年程続くことを考えると、予算の割合を増やさずに、交通事業者に負担をかけないように、最低限の制度は維持しながら内容を見直す必要があると思います。(30歳代)
 - ・敬老無料乗車制度及び母子無料は他での優遇も大きいので無くす、もしくは敬老優待乗車制度（敬老パス）と同じで良いと思う。(40歳代)
 - ・敬老パスを有難く利用しています。通院や市内移動などの交通費負担が軽減されて助かっています。「無料」は無しとして一定金額を対象者が負担することは出来ないでしょうか。(70歳代以上)
 - ・敬老、福祉パスがあることによって気軽に外出する事が出来たり、車の免許返納に役立っていると思う。(50歳代)
 - ・制度を長期的に維持する為には、利用者の枠をもう少し厳しくしないと難しいと感じた。(30歳代)
 - ・これからの高齢化や交通事故の危険、福祉パスのお陰で得ることができた子どもとのレジャーや思い出を考えると、是非ともこれからも続けて頂きたいサービスです。(30歳代)
- 全2,662件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

※敬老パス・福祉パスについて詳細はこちら

http://www.city.kobe.lg.jp/life/community/advanced/syakaisanka/yutai/keiropassfukushipass_questionnaire.pdf

問3

市として敬老パス・福祉パスの制度のあり方について検討を行います。敬老パス・福祉パスの制度をどうしていきべきだと思いますか。



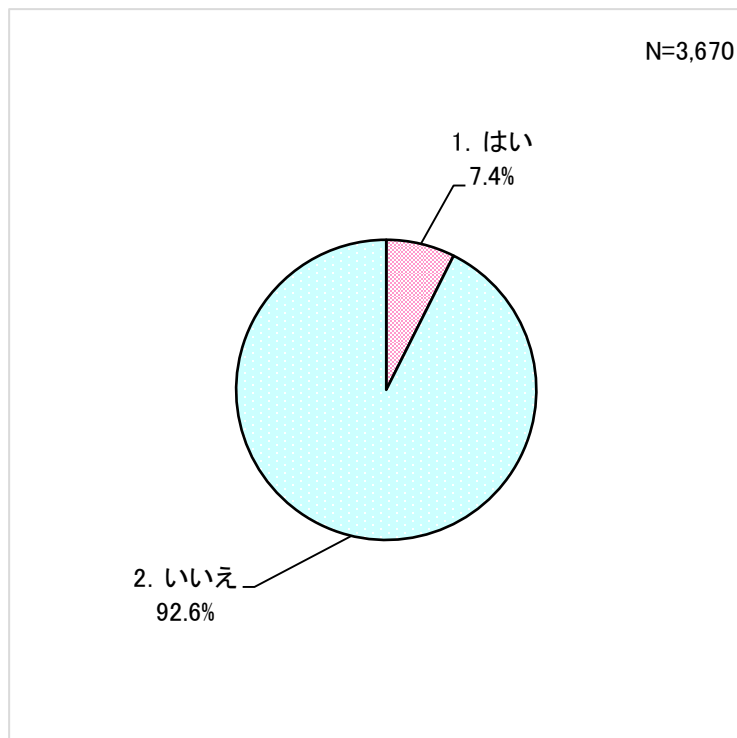
問4

敬老パス・福祉パス制度のあり方について具体的なお意見があればご記入ください。

- ・将来のことを考えると、この制度を続けていては若い世代の負担が大きすぎます。もっと他に利用できると思います。廃止すべきです。(30歳代)
- ・制度自体は必要なものだと思います。この制度が今後も維持されていくことを望んでいます。そのためにも、制度を継続していけるようルールや節度は必要かと考えます。無料だから、安いから頻度を上げて乗車するという可能性があるのであれば、利用上限を設定したりして、制度を継続しつつ税金を大切に使うルールが必要だと思う。(20歳代)
- ・私は年齢的には敬老パスの対象であり、福祉パスを使わせてもらっています。大変有り難い制度で感謝していますが、一方これらの施策を支えてくれている若い納税者へのサポートが十分に行われていないのではないかと心を痛めています。敬老パスや福祉パスには年収などでの制限を設け、その分を若い人達への福祉に回すことも考えてはどうかと思います。(70歳代以上)
- ・制度を維持していくなら受益者負担の考えを多少強めるべきだと思います。(60歳代)
- ・敬老パス対象者の年齢引き上げ。福祉パス対象者の範囲を縮小すべき。真の必要者を対象とすべきで明らかに不正利用者がいる。(60歳代)
- ・このまま継続すべきです。認知症の予防・健康寿命を延ばすためと、障害等があってもどンドン町に出て行って欲しいので賛成です。廃止するなら、違う部門で無駄遣いしているものを見直すべきである。(40歳代)
- ・高齢ドライバーの交通事故が増えている中で、パスがあれば返納しやすいと思います。(50歳代)
- ・敬老パス・福祉パス共に良い制度なので継続して欲しいと思います。(60歳代)

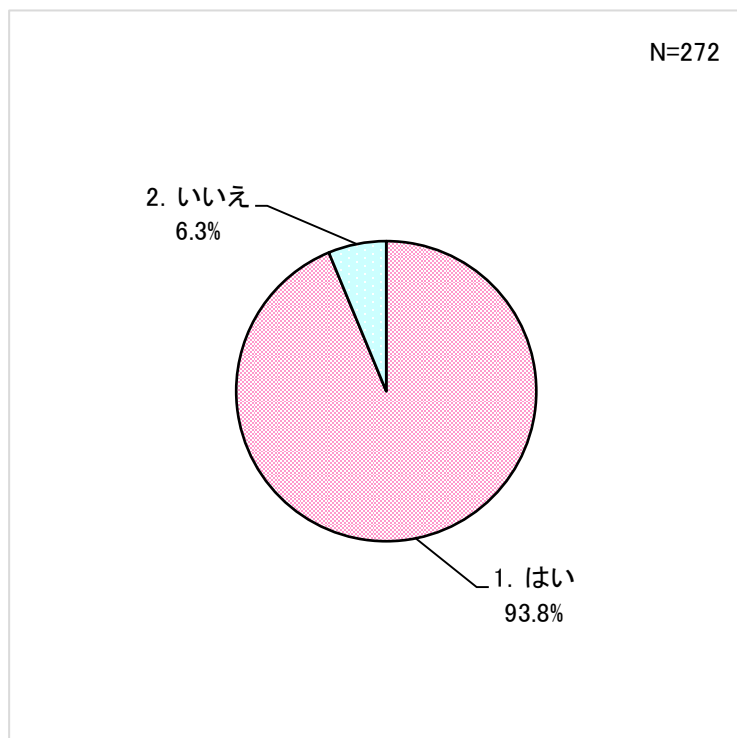
全1,618件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

問5 あなたは現在70歳以上ですか。



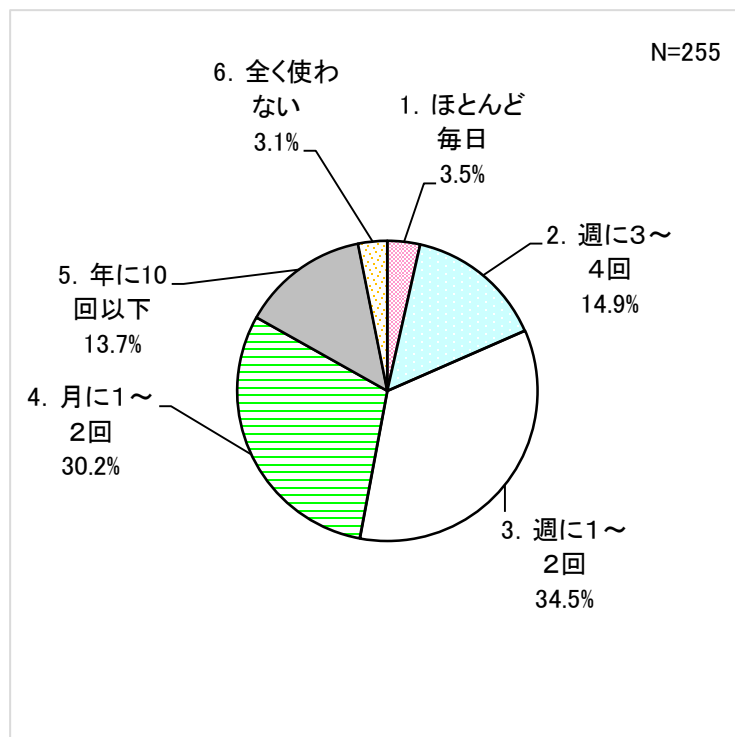
<現在70歳以上の方>

問5-1 敬老パスをお持ちですか。



<敬老パスを持っている方>

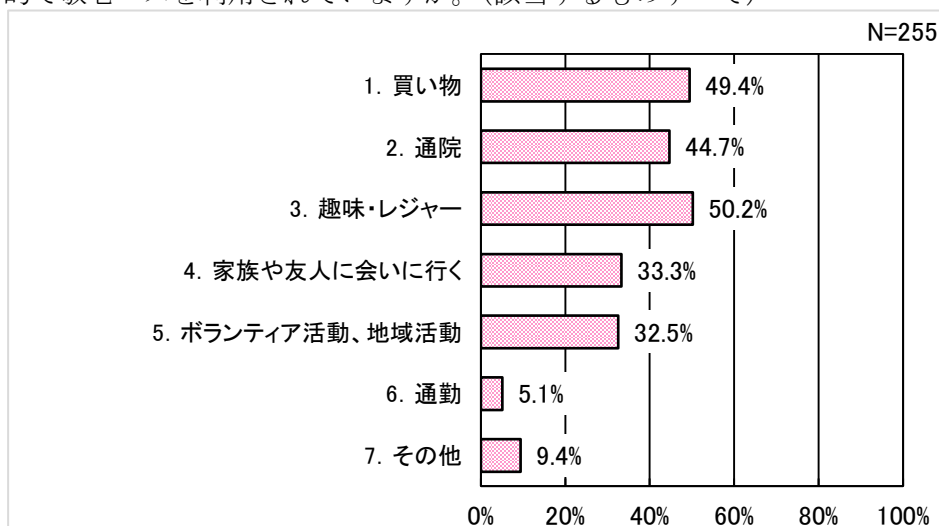
問5-2 敬老パスをどの程度利用されていますか。



<敬老パスを持っている方>

問5-3

どのような目的で敬老パスを利用されていますか。(該当するものすべて)



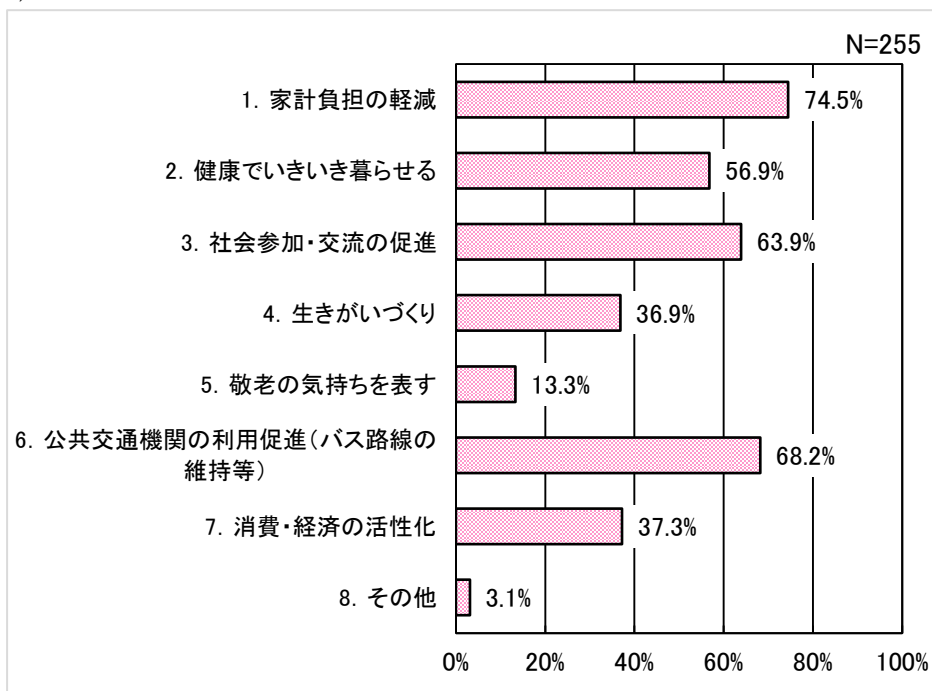
「7. その他」 主な意見

- ・使ったことがない
- ・運動するためにその場所まで行く など

<敬老パスを持っている方>

問5-4

敬老パスが70歳以上の高齢者にとって役立っていることは何だと思いますか。(該当するものすべて)



「8. その他」 主な意見

- ・引きこもらずに出かける気持ちにさせる
- ・自家用車の利用削減 など

<敬老パスを持っていない方>

問5-5

敬老パスを持っていない理由をご記入ください。

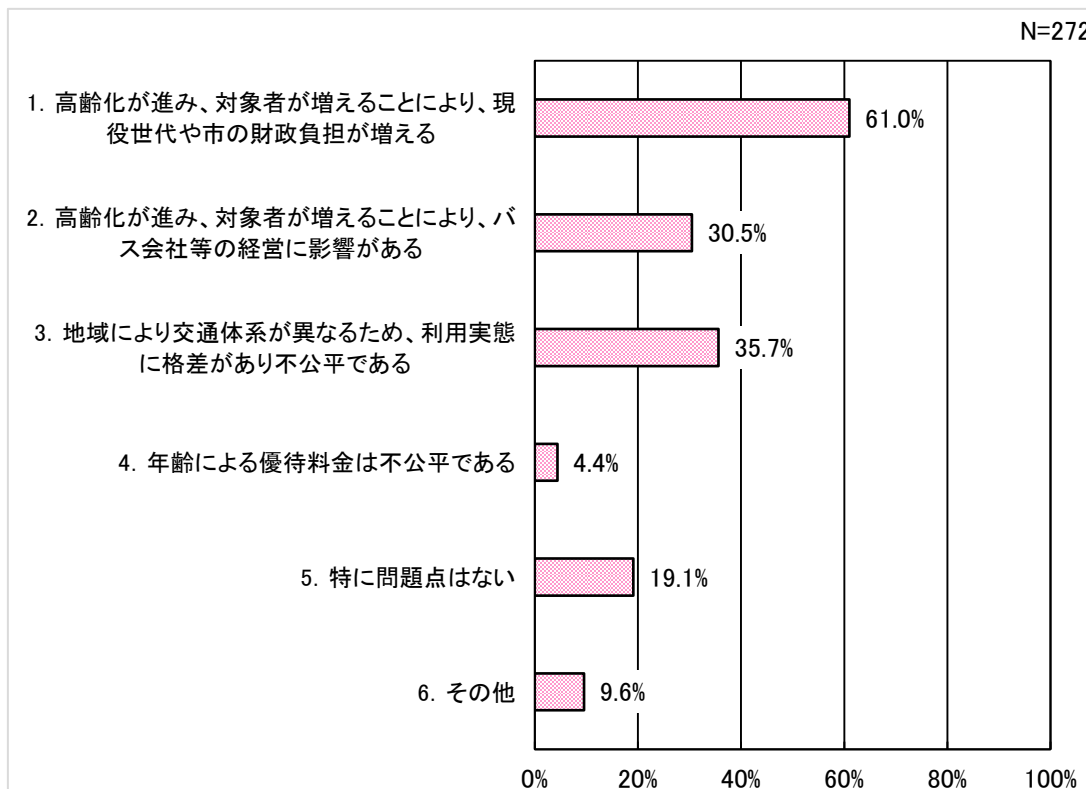
- ・自家用車を利用しているので必要ない
- ・福祉パスを利用している など

全15件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

<70 歳以上の方>

問 5 - 6

現在の敬老パス制度の問題点として、どのようなことを感じておられますか。(該当するものすべて)



「6. その他」 主な意見

- ・ 経済的に困っていない人にまで優待する必要はない。
- ・ 高齢者の外出の活性化に役立っている。 など

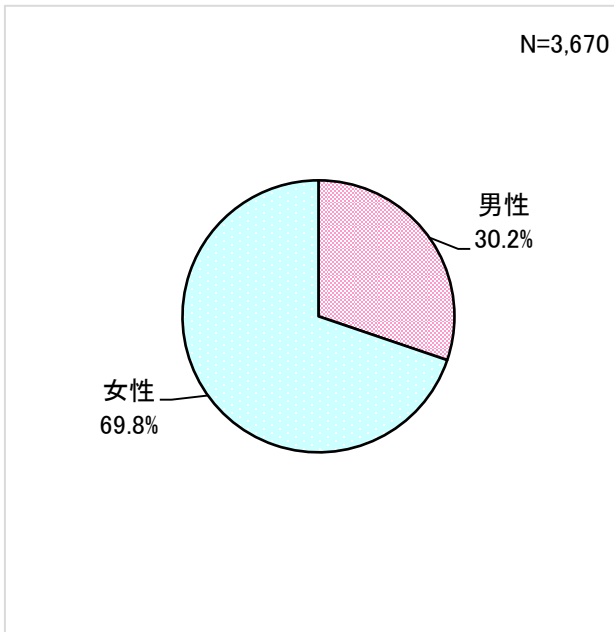
問 6

敬老パスについて、ご意見、ご感想があればご記入ください。

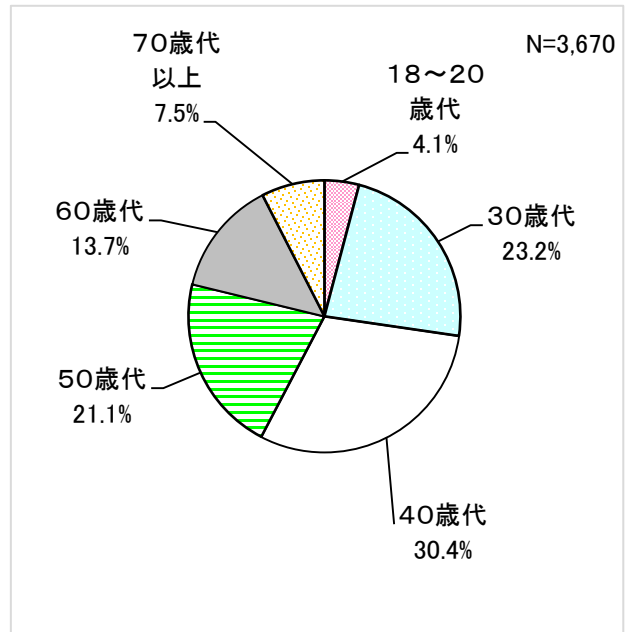
- ・ 今後対象者がますます増えると思うが必要な制度。(50 歳代)
- ・ 出かけることへの経済的負担が少ないことが嬉しく、出かける意欲がわく。割引率が低くても続けて欲しい制度である。(70 歳代以上)
- ・ 自身も対象年齢に近づいていますが、年金もしかり、高齢者優遇が過ぎるような気がします。 税金を支える若者たちの不公平感が募らないような施策を講じて欲しい。(60 歳代)

全 1,553 件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

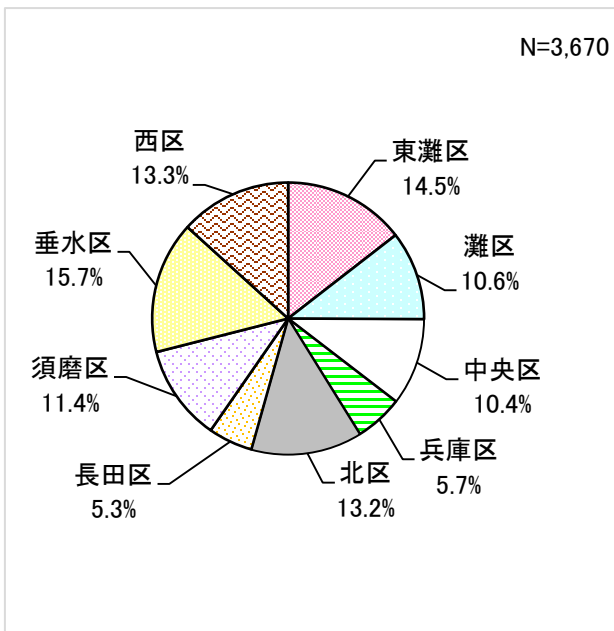
【性別】



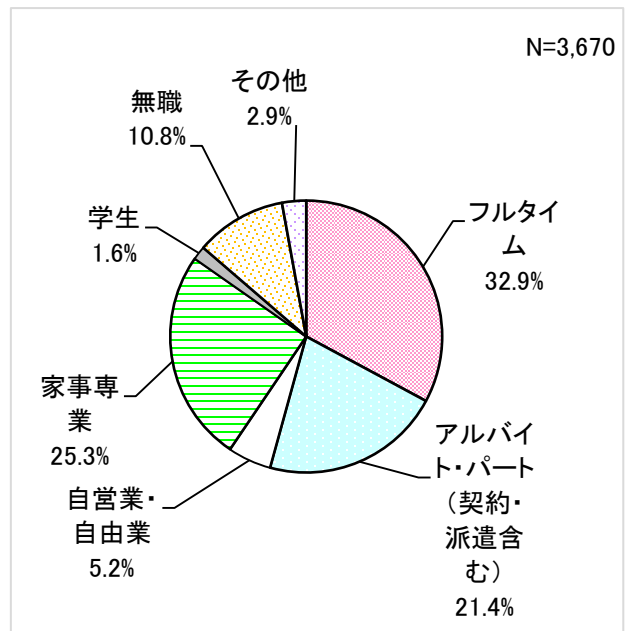
【年代】



【居住区】



【職業】



川崎市の定期券に対する補助制度について

1. 開始年月：平成31年4月
2. 対象者：児童扶養手当受給世帯の親と高校生等の子ども（生活保護受給世帯を除く）
3. 対象交通機関：全ての交通機関

4. 内容

① 「ひとり親家庭等通勤交通費助成金」

内容：児童扶養手当受給世帯の親の就労による自立に向けて、就労先から通勤手当の支給がない、又は一部のみ支給されている場合に、通勤交通費を助成する制度

上限：月額8,000円

必要書類：申請書、就労等証明書、児童扶養手当証書の写し、購入した定期券の写し 等

② 「ひとり親家庭等高校生等通学交通費助成金」

内容：親と子の将来の自立に向けた支援を行うことを目的として、児童扶養手当受給世帯の高校生等の通学に係る費用を助成する制度

上限：当面なし

必要書類：申請書、生徒証の写し、児童扶養手当証書の写し、購入した定期券等の写し 等

(参考) 制度改正前後の比較図

		市バス特別乗車証 (平成31年3月末で終了)		新制度 ※2(平成31年4月から)	
		親・子 (家庭で1枚に限る)		通勤費助成(償還払)	通学費助成(償還払)
対象者(児童扶養手当受給世帯)				親	高校生等 ※3 (全員が対象)
利用目的	通勤	通勤手当支給	○	×	/
		通勤手当不支給 (一部不支給も含む)	○	○ (経路・距離等認定条件あり)	/
	通学		○	/	○ (経路・距離等認定条件あり)
	その他		○	×	×
対象交通機関	川崎市バス		○	○	○
	民間バス等 ※4		×	○	○
	鉄道(JR・私鉄等)等 ※5		×	○	○
限度額等		乗車証配布		8,000円/月 (市バス定期券相当)	当面なし (制度存続に必要な場合は検討)
制度の併用				○	○

※1 ○:適用 ×:不適用

※2 被保護世帯除く

※3 高等学校(定時制含む)・特別支援学校の高等部・高等専門学校(1~3学年)・専修学校(高等課程)等で児童扶養手当支給要件に該当する児童

※4 市外の民間・公営バス等含む(普通料金のみ)

※5 市外の鉄道・モノレール等含む(普通料金のみ)

高齢者人口の割合

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
人口総数(人)	1,493,398	1,525,393	1,544,200	1,537,272	1,525,976	1,498,059	1,458,926	1,410,388	1,354,561	1,295,786
70歳以上人口(人)	165,363	214,881	250,990	295,524	354,360	378,213	383,445	388,241	397,415	419,060
70歳以上人口の割合(%)	11.1%	14.1%	16.3%	19.2%	23.2%	25.2%	26.3%	27.5%	29.3%	32.3%
75歳以上人口(人)	96,727	132,153	165,736	196,928	237,770	284,193	299,219	297,490	297,632	306,075
75歳以上人口の割合(%)	6.5%	8.7%	10.7%	12.8%	15.6%	19.0%	20.5%	21.1%	22.0%	23.6%
80歳以上人口(人)	50,929	69,726	92,214	119,195	146,557	175,679	211,655	218,689	212,384	211,958
80歳以上人口の割合(%)	3.4%	4.6%	6.0%	7.8%	9.6%	11.7%	14.5%	15.5%	15.7%	16.4%
85歳以上人口(人)	23,463	31,589	41,194	56,626	78,523	95,110	114,803	140,504	141,476	134,555
85歳以上人口の割合(%)	1.6%	2.1%	2.7%	3.7%	5.1%	6.3%	7.9%	10.0%	10.4%	10.4%

※2015年までは国勢調査、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の神戸市将来推計人口

介護保険料段階別人数(平成30年12月1日賦課日時点)

介護保険料段階	対象者			平成30年12月1日賦課日時点で年齢70歳以上	割合
第1段階	生活保護受給者・老齢福祉年金受給者(世帯全員が市民税非課税)			82,727	26.1%
第2段階	本人が市民税非課税	世帯全員が市民税非課税	本人の公的年金等の収入額と合計所得金額の合計が80万円以下		
第3段階			本人の公的年金等の収入額と合計所得金額の合計が80万円超120万円以下	29,003	9.2%
第4段階			本人の公的年金等の収入額と合計所得金額の合計が120万円超	28,150	8.9%
第5段階	本人が市民税課税	世帯に市民税課税者がいる	本人の公的年金等の収入額と合計所得金額の合計が80万円以下	36,207	11.4%
第6段階			本人の公的年金等の収入額と合計所得金額の合計が80万円超	29,667	9.4%
第7段階			合計所得金額が120万円未満	30,778	9.7%
第8段階			合計所得金額が120万円以上190万円未満	44,351	14.0%
第9段階			合計所得金額が190万円以上290万円未満	17,504	5.5%
第10段階			合計所得金額が290万円以上400万円未満	7,881	2.5%
第11段階			合計所得金額が400万円以上500万円未満	3,053	1.0%
第12段階			合計所得金額が500万円以上600万円未満	1,615	0.5%
第13段階			合計所得金額が600万円以上700万円未満	1,001	0.3%
第14段階			合計所得金額が700万円以上800万円未満	668	0.2%
第15段階			合計所得金額が800万円以上1000万円未満	963	0.3%
		合計所得金額が1,000万円以上	3,053	1.0%	
				316,621	100.0%

敬老無料乗車券利用実績（推計）

○敬老無料乗車券実態調査の実施

令和元年7月20日～令和元年10月18日の3ヶ月において、実際の使用数量を調査。

○敬老無料乗車券利用実績（推計）

現在調査を継続中。

7月20日～9月13日までの集計分を反映すると、引き換え枚数に対して約70%の使用率。

敬老定期券割引購入制度について

○定期券割引購入制度について

利用回数が多い方（希望者）に対して、敬老パス適用事業者の特定の定期券を半額で購入できる制度

○利用金額の推移（再掲）

（単位：百万円）

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
利用金額	375	390	394	420	439

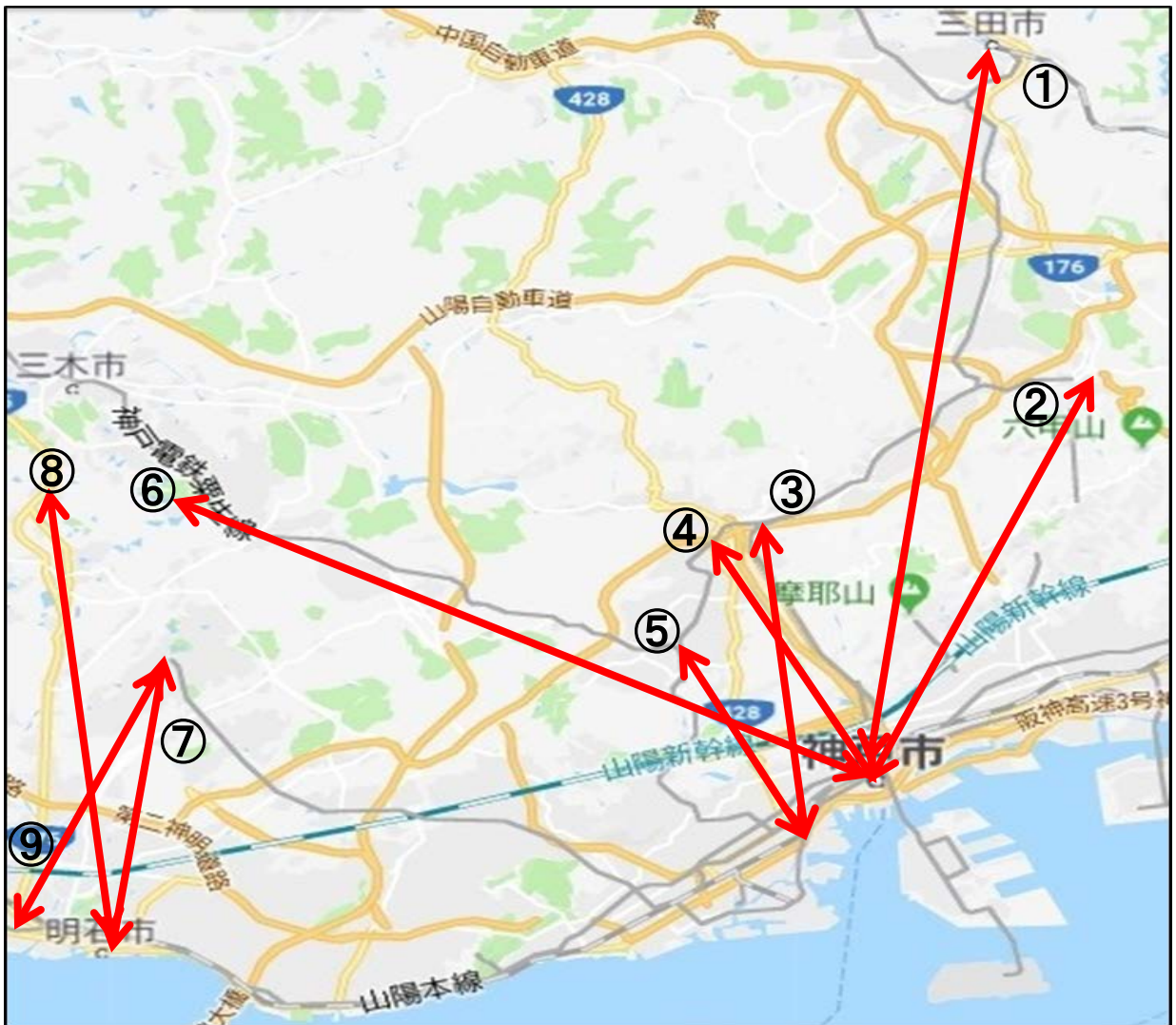
○主な購入目的（2019年4月～8月の新規購入）

	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計	割合
通勤	148	44	48	240	37.8%
よく利用する	153	49	21	223	35.1%
通院	65	6	8	79	12.4%
買い物	24	7	7	38	6.0%
通院、買い物	9	3	0	12	1.9%
ボランティア 趣味・ボランティア	7	3	0	10	1.6%
スポーツジム通い	5	2	1	8	1.3%
体調管理のため	6	0	2	8	1.3%
孫たちの世話のため 幼稚園送迎	3	1	0	4	0.6%
介護の用事	0	0	3	3	0.5%
仕事、病院	1	0	1	2	0.3%
生活のため	1	1	0	2	0.3%
シルバーカレッジ通学	0	2	0	2	0.3%
お稽古ごと	0	1	1	2	0.3%
買い物、受講	0	2	0	2	0.3%
仕事、私用、その他	0	0	1	1	0.2%
遊び	0	0	1	1	0.2%
合計	422	121	92	635	100.0%

※四捨五入のため、表記の合計が100%にならない。

バス近郊区の主な路線の乗車実績

○バス近郊区の主な路線の通常料金と敬老パス優待料金、乗車実績



	区間	バス会社	大人 正規料金	敬老パス 優待料金	年間乗車人数
①	三宮～三田	神姫バス	730 円	110 円	約 37,000 人
②	三宮～有馬温泉	神姫バス	710 円	110 円	約 28,000 人
		阪急バス			約 41,000 人
③	神戸駅～しあわせの村～谷上	阪急バス	680 円	110 円	約 180,000 人
④	三宮～箕谷～神戸北町	市バス	500 円	110 円	約 345,000 人
⑤	神戸駅～鈴蘭台	阪急バス	450 円	110 円	約 102,000 人
⑥	三宮～緑が丘	神姫バス	660 円	110 円	約 85,000 人
⑦	明石～平野小～西神中央駅	神姫バス	460 円	110 円	約 15,000 人
⑧	明石～小東野	神姫バス	700 円	110 円	約 24,000 人
⑨	大久保駅～上岩岡～西神中央駅	神姫バス	660 円	110 円	約 54,000 人

※年間乗車人数は、敬老パス IC カード利用の人数