

第1回 神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 議事要旨

日 時：平成24年6月7日（木）午後3時～午後5時
場 所：神戸市役所3号館3階 交通局大会議室

1 開 会

2 保健福祉局長挨拶（保健福祉局長 雪村新之助）

3 委員紹介

4 会長挨拶（同志社大学経済学部教授 伊多波良雄）

5 議 題

○ 福祉乗車制度の概要

○ 福祉乗車制度の問題点

（事務局）

資料2 「スケジュール」

資料3 「福祉乗車制度の概要」

資料4 「他都市との比較について」

資料5 「福祉乗車制度の問題点」の説明

（委員）

母子世帯には生活困難な状態にある世帯が非常に多いことから、福祉乗車制度については現状維持をお願いしたい。また、父子世帯においても貧困化が進んでおり、平等の観点から父子家庭にも福祉乗車制度の適用をお願いしたい。

（委員）

他都市との比較において、被保護世帯を対象としているのは神戸市だけということだが、他都市が廃止している中で神戸市だけ維持しているのには何か理由があったのか。

（事務局）

社会情勢の変化や貧困世帯数の増加、他都市での見直しなどの経緯がある中で、本市としても検討の必要性は認識しながら議論をしてきたところであるが、今回、福祉乗車制度のあり方全般についての見直しの中でご検討いただくという形になったものである。

（委員）

被保護世帯については、就労のための移送費の支給等があり、福祉乗車制度と重複しているのではないかと。

(事務局)

求職活動や通院に交通費を要する場合は、生活保護の中で一時扶助として「移送費」を支給する仕組みがある。

(委員)

必要なところに支給をしていくためには、他制度との重複についてはきちんと整理をして、無駄をなくす必要がある。

(委員)

被保護世帯については、移送費との関連をどう考えるかが重要であり、移送費で保護されているのであれば、福祉乗車制度でさらに手当てすることがよいのかどうか。母子家庭については、働いている方も多いので、交通費が出ているのであれば、この手当てをどう整理するか。さらに、福祉乗車証が IC カードでなくデータがとれないため、社会参加をどれだけ促進しているのかが分からないというのが問題であり、また、利用実績が分からないということでは事業者に対する説明責任が果たせていないのではないかと。

(委員)

不正使用が問題となっているとのことだが、どのぐらいの頻度で発覚しているのか。また、発覚した場合にはどういったペナルティがあるのか。

(事務局)

平成 23 年度では 32 件である。ペナルティとしては最大で 2 年間の使用停止となる。

(委員)

福祉乗車制度の目的は「社会参加の促進」と「移動支援」ということだが、「移動支援」に関しては交付対象者に対する「経済支援」という側面と、「交通事業者に対する助成」という側面があると感じる。ただ、「移動支援」という観点からは、運賃を無料にするという方法以外にも、障害者の方ということであればより一層バリアフリーを進めるとか、駅やホームに人を配置して安全を確保するなどの方がよっぽどまともな移動支援になるのではないかと。また「経済支援」という観点からは、それを交通の範疇で行う必然性が全く感じられない。経済支援が必要であれば、ちゃんと根拠に基づいた金額を直接支給の方がよっぽどすっきりとした経済支援になると思う。「交通事業者への助成」という観点があるとすれば、果たして今の時代に理由付けができるのかということになってくる。

次に費用負担の問題としては、無料にするということは、本来支払うべき運賃を結局誰かが負担することになるが、福祉パスの交付枚数が増加する中で神戸市から交通事業者に支払っている 19 億円はほぼ頭打ちになっており、その分、交通事業者が負担しているということであれば、結局のところは回りまわって一般の利用者に負担を押し付けていることになり、大きな問題だ。

こういったことから、限られた予算をきちんと効果的に活用できる施策に向けていくべきではないか。本検討会においてもそこまできちんと踏み込んで考える必要がある。

(委員)

「支払える人は支払った方がよい」という考え方はあると思う。ただ、すべて経済的なことに還元させて考えるといけないのではないか。たとえば「引きこもり」になってしまうよりも、行きたい場所に心理的な面も含めて負担もなく出かけることができるということはとても大事なことだ。「経済支援」という観点だけではなく、確かにデータもとれず、実証もできないことだが、「社会参加の促進」について看過してはいけない。

(委員)

ICカード化したときに、交通事業者に対してどの程度の負担を強いているかということが現実的に突きつけられることになる。このときに、交通事業者から、これだけ負担しているのだからせめて8割は市で出してほしいというような要求があるのか。あるいは5割ぐらいの負担が公共性として妥当かなど、どういうふうに決まるのか。

(事務局)

敬老パスの見直しの際には、交通事業者からの本来の料金を負担してもらわないと協力できないという声をきっかけに制度改正に至ったという経緯がある。今回の福祉パスに関しても同様に本来の料金を負担してほしいという意見はあるが、実態が把握できていないためいくらか負担すべきかがわからないのが現状であるため、交通事業者からどのような意見が出てくるかは、ICカード化してからの議論になると思われる。

(委員)

福祉乗車証をIC化するということが、カードの又貸し等の不正が起こらないようにしないと、IC化するメリットがあまりない。IC化し、制度を続けていくということであれば、不正が起こらない、起こしようのないようなシステムが必要ではないか。

(委員)

不正使用に対するペナルティについては、利用者によっては非常に生活の厳しい方もおられるということなので、そんなに重いペナルティを課すことができないという性質もあり、ここをどう考えるかが大事なところだと思う。

また、神戸市の支払っている19億円は、神戸市の財政を考えたときに結構大きなインパクトを持っており、「移動支援」や「社会参加の促進」という政策目的を考えたときに、他の用途に使って、もっとよい政策効果がもたらされるものが何かあるのかといった視点も大事ではないか。

○ 対象者ごとの現状と課題

(事務局)

資料6「対象者ごとの現状と課題」の説明

(委員)

それぞれ交付枚数が増加しているが、これは対象者が増えているのか。社会参加される方が増えているのか。

(事務局)

障害者に関しては、手帳の交付数は近年増加している。特に最近では精神障害の方が増えており、対象者数自体が多くなっているといえる。同時に、障害者施策の方向として、地域へ移行する方向になっており、そういった施策が充実してきているので、地域に出られる方も増えているという傾向はある。

生活保護世帯についても、申請件数、受給者数とも増えており、これに正比例して増えているものである。

(委員)

財政的に持続可能性があるのかどうか大きな問題であり、将来的に持たない制度であるとするなら、何らかの形で制限を加えていくことが妥当であると思う。利用者の方の負担能力にもよるが、所得制限をかけてどうなるのかということも考えられる。

(委員)

税金が入ってこない中で、本当に神戸市としてやっていけるのか。若い世代のためにも、しっかりと議論をし、二重になっているところ、ダブっているようなところはきちんと整理して、次の世代に伝えていかないといけない。

(委員)

所得制限については、対象者によって様々な状況があるため、理念的なところで整理して考えていかないといけない。

(委員)

神戸市には、神戸市独自でこういう制度を作ってきた経緯があるだろうし、例えば、坂の多い神戸市と、ほとんど平らな大阪市では状況が違うというようなこともあるので、他都市と比較して、低いところに合わせようという発想はしないでいただけたらと思う。

(委員)

神戸市の特殊性として、地下鉄が非常に高い。また、ポートライナー・六甲ライナーも非常に高い。このことが母子家庭にとっては大きな負担となっているが、福祉乗車制度のおかげで非常に助かっている。神戸市では専業主婦の割合が多いが、これは交通費が高いということが原因のひとつである。このように、神戸市における福祉乗車制度は、母子家庭にとっては決して不要なものが手厚くなっているのではなく、命綱のようなものであり、非常に重要なものであるという基本認識を押さえていただきたい。

6 その他

(事務局)

「意見・質問連絡票」についての説明

次回開催予定の連絡（平成 24 年 7 月 18 日（水）午後 1 時から 1 号館 12 階 1121 会議室）

7 閉 会