

神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書概要

1 福祉乗車制度について

(1) 制度の概要

- | | |
|----------|---|
| ① 制度発足 | 昭和 43 年 5 月 1 日 |
| ② 対 象 者 | 身体障害者（第 1 種または 1 級～4 級）・知的障害者・精神障害者・原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等高齢者・被保護高齢者・母子世帯・中国残留邦人等世帯・被保護世帯 |
| ③ 目 的 | 社会参加の促進と移動支援 |
| ④ 利用者負担 | 無 料 |
| ⑤ 適用交通機関 | 市バス、市営地下鉄
民間バス（神姫バス、山陽バス、神鉄バス、阪神バス、阪急バス）
ポートルライナー・六甲ライナー |

(2) 制度の沿革

昭和 43 年の制度発足当初は、身体障害者（第 1 種）、知的障害者、母子世帯、被保護世帯、原爆被爆者を対象に、市バス、市電を対象交通機関としてスタート。その後、対象者及び対象交通機関を拡大。

(3) 制度の実施状況

交付枚数については、平成 5 年度は約 3.6 万枚、平成 23 年度は約 9 万枚と約 2.5 倍に増加。負担金については、平成 5 年度は約 15.6 億円、平成 23 年度は約 19.3 億円と約 1.2 倍に増加している。

2 福祉乗車制度の問題点

(1) 交付枚数の増加に伴う財政負担の増大

交付枚数は年々増加しており、本市の財政負担が大きくなっている。

(2) 利用実績の把握が困難な点と不正使用の問題

現行の福祉パスは磁気カードであり、正確な利用実績を把握することができない点やカラーコピー等による不正使用が問題となっている。交通事業者からは利用実績に応じた負担金の配分及び不正使用に対する対策を強く求められている。

(3) 他都市との比較及び他の移動支援施策との関係の整理

政令指定都市の中で、被保護世帯を対象とした福祉乗車制度を実施しているのは本市だけであり、母子世帯を対象としているのは 4 都市（横浜、川崎、大阪、神戸）である。生活保護における移送費等、他に利用できる移動支援施策との関係の整理が必要となっている。

3 福祉乗車制度の今後のあり方について

(1) 制度の意義の再確認

本制度は社会参加の促進等を目的として開始されたものであるが、情報化の進展等により社会参加の定義や態様は多様化し、本制度の果たす役割も変化していることから、利用者ニーズの実態把握を図るなど、本制度の今日的意義を再確認することが重要である。

(2) 制度の持続可能性の確保

① 他の移動支援施策との関係の整理

他の移動支援施策との関係を整理し、無駄を省いていくことが必要である。他都市の状況等も考慮する必要があるが、その際には、神戸市における本制度の経緯や、本制度を取り巻く状況についても留意しながら検討すべき。

② 所得制限及び受益者負担の検討

本制度を安定的に維持、継続していくためには、所得制限や受益者負担の導入についての検討が必要である。所得制限等の導入にあたっては、対象者ごとの利用実績等を十分検証した上で、整理して考える必要がある。

③ 市民の理解と情報発信

本制度を継続していくうえで、納税者である市民の理解を得ることは不可欠。制度の公平性を確保するとともに、本制度の内容について、実施にかかる経費等を含め、広く市民に向けて情報発信を行う必要がある。

(3) 対象者ごとの見直しの方向性

① 身体障害者・知的障害者・精神障害者

IC化により利用実績を把握し、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、引き続き検証していく必要がある。所得制限や一部負担などについては、将来的な課題として検討していく必要がある。重度心身障害者タクシー利用券助成や燃料費助成などを含めて、障害者の移動支援全体についての施策のあり方について、障害者の意見も聞き、さらに検討することが適当である。

② 母子世帯

IC化することにより利用実績を把握した上で、一部負担等の導入も含め、今後も継続して検討していく必要がある。ひとり親支援施策として、福祉パスの交付対象に父子世帯を含めることも検討すべき。

③ 被保護世帯

生活保護受給世帯に対して福祉パスを支給することは、本来、保護費や移送費で賄うべき交通費を、市の独自事業で重ねて負担していることになる。他の政令指定都市において実施されていないことから、生活保護受給世帯については、福祉乗車制度の対象から除外することを検討すべき。いわゆる引きこもり対策等については、他の施策の活用等により、社会参加の促進に配慮していく必要がある。

④ 原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等世帯

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。

(4) IC化にあたっての留意事項

IC化にあたっては、本検討会の意見を踏まえて導入を図られたい。なお、導入にあたっては、特に以下の点について留意すべき。

① 利用実績の活用

利用実績を活用して、利用者ニーズの実態把握を図るとともに、社会参加の促進等にかかる制度の効果の検証や、利用実績に応じた交通事業者への負担金の配分等を行い、市民及び交通事業者への説明責任を果たすよう努めるべき。

② 不正防止対策

IC化にあたっては、不正防止対策を徹底し、できる限り不正の起こし方がないシステムを構築すべき。

③ 利用者への配慮

IC化によって、利用者にとって不便になることのないよう、特に障害者の方について、十分な配慮が必要である。

4 制度見直しにあたっての留意事項

(1) 社会参加の促進の確保

本制度のあり方を検討する際には、すべて経済的なことに還元して考えるだけではなく、「社会参加の促進」について看過してはいけない。

(2) 制度見直しの視点

まずはきめ細かい福祉施策、無駄な行政コストの削減という観点から制度を見直すという視点が第一であるべき。

(3) 市民意見の聴取

本制度の見直しについては、利用者ニーズの実態把握を図るとともに、利用者の意見や、納税者の意見など、広く市民の意見を踏まえて検討すべき。

(4) 利用者に対する啓発

本制度は、納税者として本制度を支える市民がいるからこそ実施できるものである。適正利用の促進の観点からも、利用者に対して、本制度の仕組みや実態を知ってもらうことが必要である。

(5) より効果的な施策の検討

「移動支援」という観点からは、より効果的な方法が他にあるのではないか。制度の有効性を絶えず検証しながら、限られた予算をより効果的な施策に向けていくという考え方も必要である。