

神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の今後のあり方について 皆様のご意見をお寄せください

福祉乗車制度は昭和 43 年、敬老優待乗車制度は昭和 48 年に制度が発足しました。現在、福祉乗車証は約 7.5 万人、敬老優待乗車証は約 24 万人と、非常に多くの方に利用されています。両制度の見直し、及び高齢者の社会参加支援施策の充実について、ご意見をお寄せください。

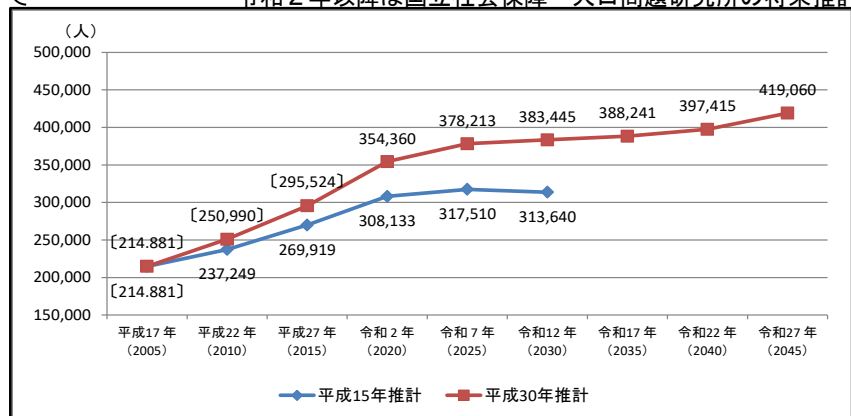
なぜ敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の見直しが必要なのか
——現状のままでは制度を維持し続けることが困難です——

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度は、バスや地下鉄などの通常運賃から利用者負担分を引いた額を神戸市から交通事業者に支払う仕組みで、利用者・交通事業者・神戸市の3者が一体となって実施していく制度です。神戸市から交通事業者に支払う予算額は、すべて神戸市民の税金で賄われており、毎年約 50 億円となっていますが、毎年、予算額を超える利用があり、その分は交通事業者が負担しています。平成 30 年度の交通事業者への支払額は、本来交通事業者が受け取る額の約 73% で、近年この割合は下がってきており、交通事業者にかなり多くの負担がかかっている現状です。こうした状況から、令和元年 6 月に兵庫県バス協会より、このままでは当該制度の参画を見合わせざるを得ないという内容の緊急要望書が提出されています。

また、敬老優待乗車制度の対象となる 70 歳以上の人口については、平成 15 年推計では令和 7 年がピークと想定されていたところ、平成 30 年に公表された推計では、推計最終年の令和 27 年まで伸び続けています。

直近の利用者は、福祉乗車制度は横ばいで推移していますが、敬老優待乗車制度は 1 日当たりの利用者数が平成 29 年度 75,814 人のところ、平成 30 年度では 78,165 人と大きく伸びており、今後も増えていくことが想定されます。

70 歳以上人口の将来推計(平成 15 年推計と平成 30 年推計比較)
平成 15 年推計は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計
平成 30 年推計は平成 27 年までは国勢調査、
令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計



今後、70 歳以上の人口や障害者の増加に伴い、介護保険や障害福祉のサービスなどにかかる経費が増加していきます。そのため、今以上に神戸市の予算を増やすことは難しく、現状のままでは制度を維持し続けることが困難となることから、両制度の見直しをせざるを得ない状況にあります。

今後の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方についての基本的な考え方

両制度とも、長期に渡って維持し続けることを目指します。

両制度の目的や効果を踏まえると、社会参加の上で役立っていることから、長期的に制度を維持していくことが重要であると考えます。市の厳しい財政状況の中ではありますが、現行の予算を確保し、制度内容の見直しを行った上で両制度を維持し続けます。あわせて、社会参加支援施策の充実にも取り組みます。

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の具体的な見直し内容

1. 敬老優待乗車制度について

① 敬老優待乗車証の対象者は現行を維持します。(70歳以上、所得制限なし)

② 敬老優待乗車証の利用者負担額はすべて小児料金とします。

a) バス近郊区における110円上限を廃止します。

現行制度では、バス近郊区において乗車距離に関わらず110円を上限としていましたが、地下鉄は乗車距離に応じた小児料金であり、制度の不公平の是正及び整合性を図るため、バス近郊区での上限設定を廃止し、すべて小児料金とします。

b) 敬老無料乗車券は廃止します。

市民税非課税世帯かつ本人の収入が120万円以下の方にお渡ししている敬老無料乗車券は、平成20年度に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)の際に激変緩和的に導入したのですが、約10年が経過し、予算規模が制度導入当初(約8億円)から約2倍(約15億円)となっています。制度の持続可能性がないことから、敬老無料乗車券は廃止します。(引き続き優待料金(小児料金)で乗車いただけます)

③ 高頻度で利用される方向けの定期券割引購入制度は継続します。

2. 福祉乗車制度について

① 障害者・原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯は現行を維持します。

② 母子世帯はひとり親世帯の高校生に対する通学定期券の補助への制度転換を検討します。

母子世帯に対しては、経済的な支援という意味合いが強い中、使える交通機関が限られていることや利用の地域間格差が大きいこと、父子世帯が対象ではないなどの課題があります。

この課題を解消するため、福祉乗車証の交付に替えて、ひとり親世帯の子どもへの高校進学への支援に重点的に取り組むこととし、子どもたちの将来の自立に向けて、通学費用を心配することなく高校を選択できるよう、新たに対象交通機関を拡大した「ひとり親世帯(父子世帯を含む)の高校生に対する通学定期券の補助」の実施を検討します。

社会参加支援施策の充実にむけて

1. 高齢者がつどえる場を充実し、ボランティア活動に対する支援施策を検討していきます。

歩いて行けるようなより身近な場所に高齢者がつどえる場を増やすため、現在行っている高齢者の交流の場への補助金の増額を検討していきます。

また、高齢者のボランティア活動に対してポイントを付与し、貯まったポイントを特典に交換できる制度を導入していきます。

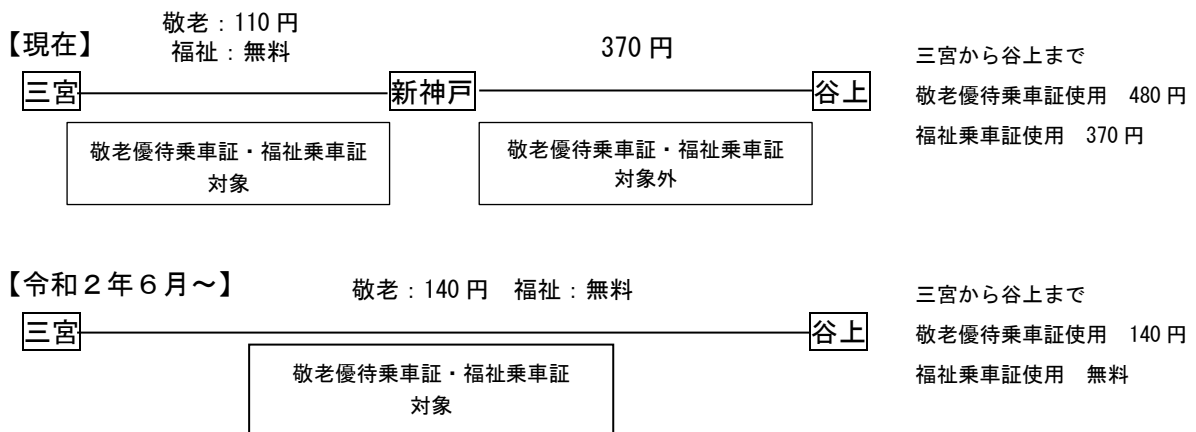
2. 高齢者の免許返納に対する支援施策を検討します。

運転免許証を返納した方の移動手段確保のためにも、敬老優待乗車証については制度を維持するとともに、さらなる自主返納を促進するための支援施策を検討します。

3. 現在の北神急行線について、敬老優待乗車証・福祉乗車証を使えるようにします。

北神急行線（新神戸～谷上）は、現在は敬老優待乗車証・福祉乗車証の対象外路線ですが、令和2年6月（予定）に北神急行線が市営地下鉄化されることに伴い、敬老優待乗車証・福祉乗車証の対象区間とします。

イメージ図



敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の見直し実施時期（予定）

令和2年6月～：北神急行線の市営地下鉄化に伴い、対象路線を拡大

令和2年10月～：敬老無料乗車券を廃止

令和2年秋頃～：敬老優待乗車証のバス近郊区における110円上限設定を廃止（小児料金負担）
母子世帯の福祉乗車証の交付に替えて、ひとり親世帯の高校生に対する通学定期券の補助に制度転換

参考情報

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報告書や、ネットモニターアンケートの詳細については神戸市ホームページをご覧ください。

有識者会議 <http://www.city.kobe.lg.jp/a39067/kenko/fukushi/koreshafukushi/am02/yutai/arikatakaigi.html>

ネットモニター <http://www.city.kobe.lg.jp/documents/13251/20190802netquestion.pdf>

現在の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の概要

敬老優待乗車証（敬老パス）

目的：社会参加の促進と移動支援

対象者：市内在住の満70歳以上の方（平成30年度交付枚数：241,639枚）

利用者負担：鉄道は小児料金、バスは110円を上限とする小児料金

敬老無料乗車券

対象者：敬老優待乗車証所持者で、市民税非課税世帯かつ本人の年収が120万円以下の方（平成29年度無料券引換者数：59,113人）

内容：対象交通機関を年間約3万円分利用できる敬老無料乗車券を交付

定期券割引購入制度

対象者：敬老優待乗車証所持者で高頻度利用の希望者
（平成29年度購入者数：8,477人）

内容：特定の定期券を半額で購入可能

福祉乗車証（福祉パス）

目的：社会参加の促進と移動支援

対象者：障害者手帳所持者（身体（第1種または1級～4級）・知的・精神）、母子世帯（所得制限有）、原爆被爆者、戦傷病者、中国残留邦人等支援給付世帯

（平成30年度対象者74,866人、介護者用を含む交付枚数108,564枚）

利用者負担：なし

両制度共通：対象交通機関

バス・・・神戸市バス、神戸交通振興バス（シティー・ループ線を除く）、神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、阪神バス、阪急バス（高速バスは対象外）

鉄道・・・市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー