

# 「神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の今後のあり方」に関する 市民意見と神戸市の考え方

令和2年2月  
保健福祉局・こども家庭局

「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、市民の皆様の意見を募集しました。貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

いただいた意見の要旨と、それに対する神戸市の考え方をまとめましたので、お知らせします。

## 市民意見の概要

### 意見募集期間

令和元年12月4日（水）～令和2年1月10日（金）

### 意見数

603通（1,620件）

※住所未記載などの不備により参考扱いとする意見 71通

1. 制度全体のあり方について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敬老優待乗車制度の現行制度を継続</li> <li>・ 福祉乗車制度の現行制度を継続</li> <li>・ 制度を改悪しないでほしい</li> </ul> <p style="text-align: right;">214件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敬老優待乗車証を維持してほしい</li> <li>・ 福祉乗車証を維持してほしい</li> </ul> <p style="text-align: right;">108件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行制度よりも拡充を求める</li> <li>・ すべての市民が自由に使える交通パスを制度化</li> </ul> <p style="text-align: right;">37件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 制度は廃止すべきである</li> <li>・ 両制度は優遇しすぎである</li> </ul> <p style="text-align: right;">9件</p>	<p>敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに制度の目的や効果を踏まえると、引き続き制度を継続していくことが重要であると考えています。社会参加を促進するため、北神急行線についても制度の対象路線にするほか、ボランティアをした人にポイントを付与する制度の創設、集いの場の活動支援、運転免許返納促進施策を実施するとともに、敬老優待乗車証のバス近郊区における110円上限の廃止、敬老無料乗車券の廃止、福祉乗車証の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といった見直しを行い、今後も長期に渡って制度を維持し続けることを目指します。</p> <p>社会情勢や市の財政状況を踏まえると、以前のように無料に戻したり、現状のままの制度を維持し続けていくことが困難な状況にあります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無料というのはやめたほうがよい</li> </ul> <p style="text-align: right;">7件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優待時間と一般時間をわける</li> </ul> <p style="text-align: right;">6件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ すべての対象者に所得制限を導入</li> </ul> <p style="text-align: right;">3件</p>	<p>今回、「①敬老優待乗車証のバス近郊区における110円上限を廃止、②敬老無料乗車券の廃止、③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制度転換」という制度見直しを行った上で、長期に渡って制度を維持し続けることを目指します。</p> <p>今回いただいた意見や有識者会議からもいただいている意見については、今後の社会情勢や市の財政状況を見ながらになります。中長期的な検討課題とさせていただきたいと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済状況に応じて支援をするという制度にするべきである</li> </ul> <p style="text-align: right;">4件</p>	<p>敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに制度の目的は「社会参加の促進と移動支援」として実施しています。</p> <p>敬老無料乗車券は、平成20年度に利用者が乗車時に一定額を負担する方式に変更した際に、激変緩和的に低所得者の方に対して導入しています。敬老優待乗車制度は、70歳以上の方を対象に年齢で一律に交付する制度であることから、敬老無料乗車券は見直しをしたいと考えています。</p> <p>福祉乗車制度については、母子世帯にのみ所得制限があり、経済的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により利用の地域間格差が大きいことや、父子世帯が対象ではないなどの課題があります。これらの課題は、福祉乗車証の枠組みの中では解消することが困難なことから、別の施策への制度転換をしたいと考えています。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会参加の上で役立っているという根拠は何か 1件</li> </ul>	<p>令和元年8月に実施したネットモニターのアンケートにおいて、ひきこもり防止や免許返納など様々な観点から、多くの方が制度は必要であるという回答をされています。また、72.4%の方が制度内容の見直しを行って維持すべきと回答をしています。</p> <p>敬老優待乗車証所持者については63.9%の方が社会参加・交流の促進に役立っているという回答をしていることから、社会参加に役立っている制度であると考えています。</p>
---	---

2. 予算について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・予算をふやすべきである</li> <li>・他の施策を見直せば予算が確保できる</li> <li>・高齢者が増えて利用が増えるのは当たり前である 135件</li> </ul>	<p>現在の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の予算額は約50億円です。これは国からの補助金などは入っておらず、すべて神戸市民の税金で賄われています。</p> <p>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サービスなどにかかる経費が増加していくことから、今以上に予算を増やすことは困難な状況です。</p> <p>また、現在は交通事業者に多くの負担がかかっているという問題もあります。</p> <p>敬老優待乗車制度・福祉乗車制度については、制度の目的や効果を踏まえると長期的に制度を維持していくことが重要であると考えており、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長期的に維持し続けることを目指します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子化対策や人口減少対策に予算を使う</li> <li>・若い世代に向けた予算を使う 7件</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・世代間の負担を公平にする必要がある 5件</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・収入増加策を考える 5件</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・予算が不足するのであれば大幅な制度の縮小などを検討する 4件</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者に負担をおしつけるのは問題である 3件</li> </ul>	

3. 神戸市政のあり方、姿勢について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の生活を守ることを考えるのが行政の責務である</li> <li>・弱い者いじめをしないでほしい</li> </ul> <p style="text-align: right;">54件</p>	<p>敬老優待乗車制度・福祉乗車制度については、制度の対象ではない世代も含めて「必要な制度である」という認識をされているものの、現状のままでは制度を維持し続けることが困難な状況です。一定の見直しを行った上で両制度を維持し続けることを目指します。</p>

4. 対象交通機関について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象交通機関を拡大すべきである (鉄道、現在適用外のバス、コミュニティバス、高速バス 等)</li> <li>・対象交通機関の縮小 (市営のみ、長距離バスの廃止)</li> </ul> <p style="text-align: right;">41件</p> <p style="text-align: right;">2件</p>	<p>現状のままでは制度を維持し続けることが困難という状況があります。そのような中ですが、対象交通機関は現行の対象交通機関を基本として、北神急行線が市営地下鉄化されることに伴い、対象区間の拡大をしたいと考えています。</p> <p>社会参加の促進という制度の目的に鑑み、対象交通機関は近距離輸送としての市内を走る路線バスは対象にすべきと考えますが、ICカード対応など様々な課題もあり、今後検討していきます。</p>

5. 制度見直しの手続き関係について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・もっと利用者の声や生活実態を聞いてもらいたい</li> <li>・話を聞くだけでなく意見を反映させてもらいたい</li> <li>・もっと時間をかけて慎重に議論してもらいたい</li> <li>・北神急行の市営化の状況を見てからの見直しでいいのではない</li> </ul> <p>か</p> <p style="text-align: right;">12件</p>	<p>令和元年6月の兵庫県バス協会からの緊急要望書については真摯に受け止め、できるだけ速やかに対応すべきものと考えています。</p> <p>検討に際しては、令和元年8月に実施したネットモニターへのアンケートや、様々な団体からの要望・署名、出前トーク、今回のパブリックコメントなどにより、様々なご意見をいただいたところで</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状のままでは制度が維持できないことを理解してもらう</li> <li>・市民への周知がもっと必要</li> </ul> <p style="text-align: right;">9件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行制度を維持・拡大する場合に必要な予算額を明らかにし、公平な判断材料を提供してもらいたい</li> <li>・バス事業者の状況と、神戸市案を実施した後の損益を市民に公開</li> </ul> <p style="text-align: right;">3件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運転手に意見を聞いてみてはどうか</li> </ul> <p style="text-align: right;">1件</p>	<p>令和元年に開催した「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」はすべて公開で会議を行い、会議資料や意見要旨をホームページに掲載しています。</p> <p>今回のパブリックコメントについては、広報紙KOBEの掲載や、バスや地下鉄への車内広告、地域福祉センター等へのチラシ配布などによる周知を行いました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の計画をしっかりと立てるべきである</li> <li>・推計の取り方が間違っていなかったのか</li> </ul> <p style="text-align: right;">5件</p>	<p>国立社会保障・人口問題研究所では、日本の将来推計人口として、全国の将来の出生、死亡並びに国際人口移動について仮定を設け、これらに基づいて国の将来人口規模ならびに男女・年齢構成の推移について推計を行っていることから、一般的な指標として同研究所の人口推計を使用しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前に補償率は63%で合意をしたのではないのか</li> </ul> <p style="text-align: right;">3件</p>	<p>平成20年第1回定例会市会の本会議で、「事業者への補償率の試算では当初で75%、平成37年では約63%まで下がることが見込まれるが市と事業者の間で合意が得られた。」と答弁していますが、当時は平成15年に国立社会保障・人口問題研究所が推計した人口に基づいて試算をしており、そのときと比べて前提条件が大きく変わっています。</p> <p>また、平成20年の敬老優待乗車制度見直し当時は、福祉乗車証はまだIC化されておらず実績がつかめていなかったのですが、平成25年のIC化後、補償率が50%を切っており、事業者の負担が過度であるとの状況が判明しました。</p> <p>このような状況の中で、兵庫県バス協会から「このままでは参画を見合わせざるを得ない」との緊急要望を受けて、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度を一体として、長期的に維持出来るように検討を行いました。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス協会からの緊急要望を受け、有識者会議を設置というやり方でよかったのか</li> <li>・有識者会議をしてからの意見募集ではなく、資料を市民に広く公開して、一般の意見募集をするのが先ではないのか</li> </ul> <p style="text-align: right;">3件</p>	<p>兵庫県バス協会からの緊急要望を受け、現行の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度についての課題を整理し、長期的に制度を維持していく上でどのような方策が考えられるかについて、専門的な見地からの意見を聴取することを目的に有識者会議を設置しました。</p> <p>また、市民からの意見については、若い方々から当事者までを含めたネットモニターを対象にアンケートを実施し、ネットモニターの中で当事者の方には利用実態等についてもお聞きしました。これらを踏まえ、市としての方針案を示し、パブリックコメントを実施したものです。</p>
---	--

6. 有識者会議について

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>委員の選定について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者や当事者代表は入れなかったのか</li> <li>・市の意向を汲んでくれる委員だけ選んだのではないか</li> </ul> <p style="text-align: right;">12件</p> <p>会議内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・委員はバス路線の実情や高齢者の生活実態を知っているのか</li> <li>・有識者会議の有識によって適切な方向転換が図れてよかった</li> <li>・交通政策をどうしていくかという議論が必要であった</li> <li>・交通事業者の現状に目を向けてもらいたかった</li> <li>・神戸市の予算枠にこだわった議論がされている</li> <li>・委員全員が見直しありきの発言である</li> </ul> <p style="text-align: right;">9件</p> <p>会議の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・傍聴の決まり事はどのように決めたのか</li> <li>・会議開催の広報はどうしていたのか</li> </ul> <p style="text-align: right;">4件</p>	<p>令和元年に実施した「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」は、現行の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について、神戸市の財政状況も考慮すると現行のまま制度を維持していくことが難しい中、両制度の課題を整理し、長期的に制度を維持していく上でどのような方策が考えられるかについて専門的な見地からの意見を聴取することを目的に設置しました。</p> <p>委員については、社会学、高齢者福祉、障害福祉、交通施策、財政などの分野を専門とされている大学の先生や有識者などから選定をされており、会議は現行の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方に特化した議論を実施しています。</p> <p>有識者会議の傍聴については、「神戸市有識者会議傍聴要綱」にて会議の傍聴に関することを決めています。傍聴定員については、会議会場や神戸市の他の審議会等の運営等も踏まえ、20名としました。</p> <p>掲載が可能な会については広報紙KOBEにて広報を実施し、それ以外はホームページでの広報を行いました。</p>

7. バス事業者の関係について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者は本当に経営状況が苦しいのか</li> <li>・バス事業者が制度参画を見合わせると経営が成り立つのか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>3件</u></p>	<p>交通運賃は、交通事業者が国の認可を受けたものであり、乗車実績に見合った分の支払いをするというのが大前提となります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老優待乗車証の利用者が増えるとバス会社も収入が増えるのではないか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p>	<p>令和元年8月に実施したネットモニターへのアンケートにおいて、敬老優待乗車証利用者の68.2%が公共交通機関の利用促進につながっていると回答しており、敬老優待乗車制度によるバスの利用増はあるものと考えていますが、前述のとおり、「乗車実績に見合った分の支払いをする」ということが大前提となります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市長や担当局長がバス会社と意見交換をされているのか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p>	<p>今回の制度見直しに当たっては、市として意思決定を行った上でバス事業者と協議を行っています。</p>

8. 敬老優待乗車証について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老優待乗車証利用者を無料にする</li> <li>・市営地下鉄や市バスの利用は無料にする</li> <li>・利用者負担をもっと減らす</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>31件</u></p>	<p>今後の70歳以上の人口の増加に伴い、社会保障関係予算も増加することから、今以上に敬老優待乗車制度の予算を増やすことは困難となります。</p> <p>今回、敬老優待乗車制度については、「敬老無料乗車券の廃止」「バス近郊区における110円上限の廃止」という見直しを行った上で、優待料金（小児料金）で乗車できるという制度を長期に渡って維持し続けることを目指します。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納を促進する上で必要な制度である</li> <li>・すでに免許返納をしており、敬老優待乗車証が必要である 30件</li> </ul>	<p>高齢者が運転免許を返納しても公共交通機関を使って外出することができるよう、優待料金（小児料金）で乗車できるという制度を長期に渡って維持し続けることを目指します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・所得制限の導入</li> <li>・対象者の見直し（年齢の引き上げ、免許所持者を除外 等）を検討</li> <li>・優待料金の引き上げ</li> <li>・乗車回数や利用金額の上限を設定</li> <li>・年齢による割引率を導入</li> <li>・現役時代に納税した額相当のサービス 53件</li> <li>・年齢の引き下げ 5件</li> </ul>	<p>敬老優待乗車制度については、「敬老無料乗車券の廃止」「バス近郊区における110円上限の廃止」という見直しを行った上で、70歳以上のすべての方が優待料金（小児料金）で乗車できるという制度を長期に渡って維持し続けることを目指します。</p> <p>今回はすべての70歳以上の方が所得に関係なく優待料金（小児料金）で利用できるという現行制度を維持することを考えていますが、「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（令和元年11月）において、敬老優待乗車制度を長期的に維持していくためには、「すぐにとは言わないが中長期的に見直しが必要である」と検討が必要な項目も示されており、今回のパブリックコメントでいただいた意見も参考に、今後の社会情勢の変化や市の財政状況を見ながら、制度のあり方について中長期的に検討していく必要があると考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に一定金額をもらって乗る方式（フリーパス制度）にしてはどうか 3件</li> </ul>	<p>他都市でもフリーパス制度を実施しているところがありますが、フリーパス制度は利用頻度が少ない人ほど1回あたりの負担が大きくなることなどから、利用頻度の差による不公平が生じない、利用者が乗車時に一定額を自己負担する制度を採用しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイナンバーカードと敬老優待乗車証を合体させるとマイナンバーカードの普及が図れる 1件</li> </ul>	<p>マイナンバーカードの普及を図ることは大切であると認識していますが、敬老優待乗車証は(株)スルッとKANSAIの「PiTaPaカードシステム」を基盤としており、マイナンバーカードとの一体化はカード反応速度などに課題があるため、現状では無理であると考えています。</p>



9. 敬老無料乗車券について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敬老無料乗車券は継続してほしい 必要である 165件</li> <li>・ 敬老無料乗車券は廃止 47件</li> <li>・ 敬老無料乗車券対象者の要件の見直し</li> <li>・ 年間収入の考え方の見直し</li> <li>・ 配布額の見直し 22件</li> </ul>	<p>敬老無料乗車券は、平成20年度に利用者が乗車時に一定額を負担する方式に変更した際に、激変緩和的に導入をしています。制度導入から約10年が経過し、予算規模が制度導入当初の約8億円から、現在は約15億円とおおよそ2倍となっています。制度の持続可能性がないことから敬老無料乗車券については廃止をしますが、優待料金（小児料金）で対象交通機関を利用できる敬老優待乗車証の制度は現行を維持し続けることを目指します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敬老無料乗車券対象者は何人いるのか そのうち何人に渡しているのか 1件</li> <li>・ 敬老無料乗車券廃止後の高齢者の外出状況の確認が必要 1件</li> </ul>	<p>平成30年度の敬老優待乗車証利用者約24万人のうち、敬老無料乗車券は対象者が約7.2万人となっており、そのうち約5.9万人の方が無料券と引き換えをされています。</p> <p>敬老無料乗車券は廃止しますが、身近な場所に高齢者がつどえる場を増やすなど、社会参加施策の充実に取り組んでいきます。</p>

10. 敬老優待乗車証 バス近郊区110円上限の廃止について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・近郊区上限110円は維持してほしい</li> <li>・北区や西区は交通費が高く不公平である</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>173件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上限を廃止して小児料金負担にする</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>43件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・110円より高くしても小児料金より安くしてはどうか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>3件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道は半額以上に引き上げてはどうか</li> <li>・地下鉄を110円にしてはどうか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>2件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行距離に応じた距離別運賃制の検討</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p>	<p>現行制度では、バス近郊区においては乗車料金に関わらず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に、バス近郊区での上限設定を廃止し、すべて小児料金としたいと考えています。</p> <p>各バス会社が国土交通大臣の認可を受けて運賃を決定しているため、その運賃が基本になりますが、今回の見直しにより、すべて小児料金として、距離別に運賃が変わる仕組みにしたいと考えています。</p>

11. 敬老定期券割引購入制度について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券割引購入制度継続に賛成</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券のIC化</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券割引率を見直ししてはどうか</li> </ul> <p style="text-align: right;"><u>1件</u></p>	<p>今回の制度見直しにおいて、高頻度で利用される方向けの定期券割引購入制度は現行を維持をしたいと考えています。</p> <p>一方で、定期券購入者は毎年増え続けていることから、敬老優待乗車証の利用状況や神戸市の財政状況を見ながら、制度のあり方について検討を続ける必要があると考えています。</p>

12. 福祉乗車証について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉乗車証に利用者負担や使用上限をつける <span style="float: right;">10件</span></li> <li>・対象者を拡大（生活保護や妊婦、寡婦・寡夫など） <span style="float: right;">3件</span></li> </ul>	<p>今回の制度見直しにおいて、母子世帯の福祉乗車証については、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により利用の地域間格差が大きいことや、父子世帯が対象ではないなどの課題があり、この課題は福祉乗車制度の枠組みの中では解消することが困難であるため、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実施する予定です。</p> <p>障害者についてはさらなる社会参加を促進する必要があること、原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯は多くの負担を強いられた方々であることから、現行を維持します。</p> <p>社会情勢や市の財政状況を踏まえると、対象者を追加するなどの拡充は困難であると考えています。</p>

13. 福祉乗車証 障害者について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状維持してほしい <span style="float: right;">13件</span></li> <li>・対象者の見直し（身体障害者のみ、移動困難者のみ など）</li> <li>・所得制限の導入</li> <li>・障害者に優遇しすぎである</li> <li>・障害者も何かしらの見直しが必要 <span style="float: right;">8件</span></li> <li>・障害者手帳所持者全員に福祉乗車証を交付してもらいたい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・療育手帳での割引があるので福祉乗車証は廃止してもよい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・障害者も通勤費用は企業が負担すべき <span style="float: right;">1件</span></li> </ul>	<p>今回の制度見直しを検討するにあたり、これまでの神戸市障害者施策推進協議会での議論や、障害者のさらなる社会参加を促進する必要があることを踏まえ、現時点では、障害者については現行制度を維持していくことを考えています。</p> <p>なお、「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（令和元年11月）において、障害者への移動支援施策として福祉乗車制度に加えて、重度心身障害者タクシー利用助成、自動車燃料費助成の3施策を一体として運用しているが、障害者のより良い移動支援のあり方については引き続き検討していく必要があること、また、療育手帳や精神障害者保健福祉手帳所持者は増加傾向にあることから、所得制限や一部負担の導入などについては、制度を長期的に維持していくための将来的な課題として、障害者の置かれている状況など社会情勢の変化にあわせて考えていく必要があること、とされています。</p>

14. 福祉乗車証 母子世帯について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・母子世帯の福祉乗車証の見直し（制度転換）に反対 <u>136</u>件</li> <li>・高校生がいないひとり親世帯のことも考えてほしい <u>7</u>件</li> <li>・なぜ高校生に対象を限定するのか <u>1</u>件</li>   <li>・小児料金でもいいので親にも福祉乗車証を交付してほしい <u>4</u>件</li>   <li>・現在の福祉乗車証に父子世帯を追加してほしい <u>19</u>件</li> <li>・現在の福祉乗車証に父子世帯を追加して、ひとり親世帯の高校生の通学定期券も実施 <u>18</u>件</li> <li>・福祉乗車証か定期券補助かを選べるようにしてほしい <u>1</u>件</li>   <li>・母子世帯の福祉乗車証を世帯全員に交付してほしい <u>2</u>件</li> </ul>	<p>母子世帯の福祉乗車証については、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により利用の地域間格差が大きいことや、父子世帯が対象ではないなどの課題があります。この課題は、福祉乗車制度の枠組みの中では解消することが困難であると考えています。</p> <p>現在子ども名義で交付している福祉乗車証の多くは、通学に利用されています。近年の公立高校の学区再編により、進路選択の幅が広がったこともあり、通学費の負担が大きくなっています。また、児童を養育している家庭の生活の安定のために支給される児童手当の支給は、中学校卒業までとなっています。これらのことを踏まえて、ひとり親家庭の高校生、またこれから高校生になる方に対する支援策として制度転換を行い、子どもたちの将来の自立に向けて高校進学への支援に重点的に取り組みたいと考えています。</p> <p>現行制度のままで、対象者を追加するなどの拡充は、上記の課題の解消にはつながらないため、困難であると考えています。</p> <p>本市ではひとり親家庭支援施策について、生活、就労、経済的支援等総合的に施策の充実に取り組んでおり、今回の制度転換とあわせて、ひとり親家庭支援施策のさらなる充実が図れるよう検討していきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度転換に賛成 <span style="float: right;">32件</span></li> <li>・ひとり親世帯の高校生に対する通学定期券補助はありがたい <span style="float: right;">2件</span></li> <li>・他都市も母子世帯の福祉乗車証を廃止しているので廃止すべき <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・将来を作る子どもたちのためにできるだけ早く制度転換してほしい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・全ての交通機関で利用できるようにしてほしい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・通信制高校の場合はどうなるのか <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・該当する子どもの人数分補助してほしい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・所得制限なく実施してほしい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・ひとり親世帯に限らず全ての高校生に対する通学定期券補助をしてほしい <span style="float: right;">4件</span></li> </ul>	<p>母子世帯の福祉乗車証については、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により利用の地域間格差が大きいことや、父子世帯が対象ではないなどの課題があります。</p> <p>これらの課題を解消するため、福祉乗車証の交付に替えて、子ども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、対象交通機関を拡大し、父子世帯を含む低所得のひとり親世帯の高校生に対する通学定期券の補助を実施したいと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ひとり親世帯の支援をもっと充実させてほしい <span style="float: right;">9件</span></li> <li>・どの年齢でも公平に受けられる制度がよい <span style="float: right;">3件</span></li> <li>・福祉乗車証にかわるひとり親世帯の低所得者層への支援について新たに明示してほしい <span style="float: right;">1件</span></li> <li>・福祉乗車証を見直す場合、ひとり親家庭等医療費助成を充実させてほしい <span style="float: right;">1件</span></li> </ul>	<p>本市では関係機関の連携のもと、さまざまな課題を抱えるひとり親世帯の自立促進のため、生活、就労、経済的支援等総合的に施策の充実に取り組んでいます。ひとり親世帯の生活をより良いものとするために、今回の制度転換にあわせて、さらなる施策の充実に向けて検討するとともに、施策の周知にも努めていきます。</p> <p>なお、ひとり親家庭等医療費助成については、平成28年7月から対象者の所得制限を緩和し、一部負担金の上限を800円/日から400円/日に軽減しています。</p>

15. 制度の運用について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>不正利用の防止（無料券、福祉乗車証）を図る必要がある 20件</li> </ul>	<p>不正使用が行われた場合は、乗車証を回収し、以後2年間の利用資格停止をしています。再犯等特に悪質と認められる場合は、以後5年間の利用資格停止をしています。</p> <p>敬老無料乗車券については紙券や磁気券を使用しており、不正利用を防ぐことが難しいということもことから、今回の見直しで廃止にします。</p> <p>今後も交通事業者と連携し、可能な限り不正防止に努めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICへのチャージを年金から控除する</li> <li>チャージをコンビニでもできるようにしてほしい 3件</li> </ul>	<p>神戸市の敬老優待乗車証は、一般のPiTaPaカードとは異なる別規格を採用しています。コンビニ等ではチャージができないため、駅などの券売機でのチャージをお願いします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉乗車証の手続きをすべて郵送で実施できるようにしてほしい 1件</li> </ul>	<p>障害者の福祉乗車証については、窓口での本人確認にあわせて、介護付乗車証・介護者用通行証（身体障害者手帳（1種）、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳（1級）をお持ちの方）、単独乗車証（身体障害者手帳（1種を除く1～4級）、精神障害者保健福祉手帳（2～3級）をお持ちの方）の資格確認のほか、ICカードの利用方法（特に介護付）や利用可能な交通機関の案内をするため、区役所での手続きとしております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>紛失カード等の再発行の際は、カード残額の100円以下は返却しない 1件</li> </ul>	<p>カードにチャージしたお金は神戸市が預かったものではなく、個人の財産であるため、お返しすることが基本であると考えております。</p>

16. 社会参加の促進について

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会参加を促す上で、ボランティア活動を支援する施策は必要 6件</li> <li>・ ボランティアの定義を明確にし、ポイントは付与すべきではない 3件</li> <li>・ ポイントを付与する場合の活動は、他のボランティアと区別できるように、ポイント事業独自の名称が必要である。 2件</li> <li>・ ボランティア活動の件数によって敬老パス割引率を変えた方が、活動する人が増えるのではないかと 1件</li> </ul>	<p>高齢者が地域活動等に参加することは、心身の健康の保持や増進などのフレイル予防につながっているとされています。このことから、現在、高齢者が介護施設等でボランティア活動をした人にポイントを渡し、貯まったポイントを換金できる仕組みを検討しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会参加を盛んにし、交流の場を増やしてほしい</li> <li>・ 温かい居場所の提供をお願いしたい 5件</li> </ul>	<p>高齢者が交流の場に参加することは、閉じこもりや孤立防止にもなり、引いては介護予防にもつながります。そこで、地域の身近な場所に交流の場が増えるよう、つどいの場を運営する団体を支援する事業を検討しています。</p>