

**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

はじめに

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、その後、対象交通機関の拡大など制度の拡充が図られてきた。現在、福祉乗車証は障害者、母子世帯、原爆被爆者、戦傷病者、中国残留邦人等支援給付世帯等で約7.5万人、また、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る。

両制度は、対象者の社会参加の促進と移動支援を目的として実施しており、大変有意義な制度であるものの、利用実績と神戸市から交通事業者に対する支払いに大きな乖離が生じており、交通事業者に過度の負担がかかっている状況である。さらに、今後も対象者の増加が見込まれていることから、神戸市の財政も考慮すると、現行のまま制度を継続していくことが難しい状況になっている。

こうした状況から、令和元年6月に兵庫県バス協会より「神戸市敬老優待乗車制度および福祉乗車制度の負担金にかかる緊急要望書」が提出された。神戸市による満額補填を前提とし、かつ長期的に維持し得る制度設計がなければ当該制度への参画を見合わせざるを得ないという非常に厳しい内容である。この緊急要望書を受けて、「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」が設置された。

本有識者会議では、両制度の制度目的を再確認し、長期的に持続可能なものとしていくためのあり方について、専門的な見地から検討を行った。

神戸市においては、本有識者会議からの報告書を尊重し、より良い制度の構築に向けて引き続き努力されることを望むものである。

令和元年11月

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

座長 赤井伸郎

目 次

はじめに	1
1 制度概要	
(1) 敬老優待乗車制度	3
(2) 福祉乗車制度	4
2 制度を取り巻く環境	5
3 制度の目的の再確認	6
4 対象者ごとの課題点・考え方、見直しの方向性	
(1) 対象交通機関（両制度共通）	7
(2) 敬老優待乗車制度	
①敬老優待乗車証	8
②敬老無料乗車券	9
③定期券割引購入制度	10
④近郊区上限 110 円の料金設定	11
(3) 福祉乗車制度 障害者	12
(4) 福祉乗車制度 母子世帯	13
(5) 福祉乗車制度 原爆被爆者・戦傷病者・ 中国残留邦人等支援給付世帯	14
5 その他特記事項	15
6 今後考えていくべきこと	16

1 制度概要

(1) 敬老優待乗車制度

敬老優待乗車証

- 対象者 市内在住の満70歳以上の方
- 利用者負担 鉄道—小児料金、バス—110円を上限とする小児料金
- 対象交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
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）
- 交付形態 ICカード（平成20年10月より）
- 制度発足 昭和48年9月

敬老無料乗車券

- 対象者 市民税非課税世帯かつ本人の年収が120万円以下の方
- 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（有効期間1年間）を交付
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

定期券割引購入制度

- 内容 高頻度利用者に対して定期券を半額で購入可能
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

(2) 福祉乗車制度

- 対 象 者
1. 身体障害者（第1種または1級～4級） ※1
 2. 知的障害者 ※1
 3. 精神障害者 ※1
 4. 母子世帯 ※2
 5. 原爆被爆者
 6. 戦傷病者
 7. 中国残留邦人等高齢者
 8. 中国残留邦人等世帯 ※2
- ※1 障害者手帳所持者に限る。また、上記1～3のうち、身体障害者手帳（第1種）、療育手帳（知的障害者）、精神障害者保健福祉手帳（1級）の所持者については、介添人が同乗される場合に使用できる介護付乗車証を交付
- ※2 母子世帯、中国残留邦人等世帯については世帯に1枚交付
- 利用者負担 無 料
- 対象交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
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）
- 交 付 形 態 ICカード（平成25年4月より）
磁気カード（小児用カードのみ）
- 制 度 発 足 昭和43年5月

2 制度を取り巻く環境

敬老優待乗車制度は70歳以上の方を対象としているが、70歳以上の人口は平成15年推計では2025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2025年以降も70歳以上人口は伸び続け、推計最終年の2045年まで伸び続けている。

総人口に占める70歳以上人口の割合についても、制度発足当時は数%であったところ、2015年には19.2%となり、2025年推計では25%を超え、2045年推計では30%を超える見込みである。

また、平成19年10月の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書にある将来推計と比べ、70歳以上の人口は平成30年度時点ですでに令和2年度の人口推計とほぼ同等数であり、敬老優待乗車証の交付枚数も平成28年度時点ですでに令和7年度の交付枚数推計を上回る状況となっている。

また、福祉乗車制度の対象である障害者については、神戸市の総人口は減少傾向にあるものの、障害者手帳所持者は増加傾向にあり、直近の5年間を見ると、特に療育手帳と精神障害者保健福祉手帳の所持者数の伸びが大きい。

両制度は交通事業者の協力のもとに制度を実施している。敬老優待乗車証は平成20年に、福祉乗車証は平成25年にICカード化を行っているが、実際の乗車実績に対して神戸市の交通事業者に対する負担金は横ばいの中、敬老優待乗車制度については全体事業費が増加傾向にあり、補償率(※)が下がってきている。一方、福祉乗車制度については大きな変動はないものの、非常に低い補償率となっている。両制度あわせた補償率は平成30年度で72.5%であり、現在も交通事業者の負担が大きくなっているが、このままであれば今後もさらに補償率が下がっていくことが想定されている。

※補償率とは

敬老優待乗車制度の補償率 = (神戸市負担金 + 利用者負担金) / 正規料金

福祉乗車制度の補償率 = 神戸市負担金 / (正規料金 - 身体・知的障害者割引額)

3 制度の目的の再確認

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに制度の目的は「対象者の社会参加の促進と移動支援」である。

両制度を長期的に持続可能なものとしていくためのあり方について検討を行うにあたり、まずは制度の目的の再確認を行い、両制度がその目的を達成する手段として望ましいのかどうかについて議論を行った。

敬老優待乗車制度と福祉乗車制度では制度ができた経緯も違い、社会参加の促進と移動支援という目的が高齢者と障害者等ですぐ異なることから、両制度は分けて議論を行った。

また、福祉乗車制度については障害者や母子世帯等対象が様々であるため、それぞれの対象者に分けて議論を行った。

敬老優待乗車制度は、制度発足当時は「高齢者に対する感謝の気持ち」ということで、長寿を迎えるまでさまざまな分野で社会貢献してきたことに対する敬意を表したものと言える。高齢者は常に社会と関わりを持ち、社会の一員であることを持ち続ける必要があり、地域活動やサークル活動など高齢者の社会参加を側面的に支援する一つの方法として敬老優待乗車制度がある。

なお、昨今は高齢者も元気な方が多くなっており、人生100年時代、70歳まで就労という状況の中、地域での居場所づくり、フレイル予防など高齢者の社会参加の内容も多様化してきている。

福祉乗車制度については文字通り福祉施策ということで実施している。障害者については、生活そのものの維持のための外出という側面に加え、バスなどを使って外出するというのも自立に向けた一つの訓練であり、社会参加でもある。また、障害福祉サービス事業所に通う方の多くは、事業所から交通費が支給されていないので、福祉乗車証を利用して通所しており、福祉乗車制度は障害者の社会参加を支援している。

母子世帯については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福祉乗車制度がある。

原爆被爆者、戦傷病者及び中国残留邦人等支援給付世帯については、先の大戦により多くの負担を強いられた方々に対する支援策として福祉乗車制度がある。

以下、それぞれの対象者についての課題点、今後のあり方について記載していく。

4 対象者ごとの課題点・考え方、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

昭和43年の制度発足時は対象交通機関が市バスと市電のみから始まり、その後民間バスや市営地下鉄、神戸新交通へと順次拡大してきた。

制度の検討としては、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・考え方

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、神戸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。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。

また、鉄軌道への考え方があいまいである。理想を言えば公共交通機関全てを利用できるようにできればよいが、予算にも限りがあり、制度の持続可能性ということを考えれば、まずは現状の枠組みが出发点となり、鉄道まで広げるのは現実的ではない。

とりわけ、高齢者の社会参加については地域での居場所づくりが行われるなど、より身近な所での交流や生きがい活動を行っている実態があり、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、近距離輸送の路線バスが基本となる。

○見直しの方向性

従来の近距離輸送としてのバスが基本という考え方を維持すべきであると考え、社会参加の促進という目的を果たすために、神戸市内を走る路線バスはすべて対象にすべきであるとする。

その際、ICカード対応をしようとする追加投資が必要な場合もあるなど様々な課題があることから、今後の実施に向けては、検討・整理が必要である。

(2) 敬老優待乗車制度 ①敬老優待乗車証

○これまでの検討経過

昭和48年に70歳以上の方に無料で対象交通機関に乗車できるフリーパスの交付を開始した。

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。これを受けて、平成6年10月より一部有償交付制度を開始した。

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で現行制度を見直すべきであるとされている。これを受けて、平成20年10月より利用頻度の差による負担の不公平感が出ないように、利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式を導入し、あわせて一部有償交付制度を廃止した。

○課題点・考え方

現在の乗車時に一定額を自己負担する方式では、多くの方が月1回以上利用されており、社会参加及び交通機関の利用促進の上でも役立っている制度である。また、利用者のみならず、若い世代からも「高齢者の社会参加において必要な制度である」「当該制度があることにより、高齢者が免許返納をしやすくなり公共交通機関の利用促進にもつながる」という意見がある。

対象となる70歳以上の方が今後増加していく中、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見直しが必要である。

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ことや、総人口に占める70歳以上の割合も高くなっていることから、対象年齢を引き上げてはどうかという意見もあるが、元気なときから外出する習慣をつけていただいたほうがよいということもある。

また、高額所得者を対象者から除くといった所得制限導入についての意見もあるが、収入所得を基準とした場合だけではなく資産の捕捉ができていないことや行政手続きの煩雑化が懸念される。

○見直しの方向性

当面は70歳以上の方を対象に乗車時に一定額を自己負担する現在の敬老優待乗車証を維持すべきであると考えます。

なお、対象年齢の引き上げや所得制限の導入、現在の利用者負担割合を上げるといったことや身体状況を勘案するということを含め、今後の社会情勢の変化や神戸市の財政状況を見ながら、中期的に検討を続ける必要がある。

(2) 敬老優待乗車制度 ②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で現行制度を見直すべきである。見直しを実施される場合は、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本制度を導入した。

○課題点・考え方

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、そこから約10年が経過して予算規模が当初から2倍近くに膨らんでいる。指定都市で実施しているところも少なく、実施している指定都市と比べても非常に交付者数も多いということがあり、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、制度の持続可能性がないところが問題である。

また、無料乗車券についてはIC化がされておらず、実際の利用実績が把握できないことも大きな問題であるとともに、不正利用を防ぐことは非常に難しい。

高齢の低所得者への福祉的な支援というものであるが、敬老優待乗車証の社会参加の促進という概念の制度とは意味合いが異なることや、所得基準が収入のみで資産が捕捉できていないといったことがある。

また、近年、若年の貧困世帯も多い中、高齢者にのみ支援があるというのも不公平である。

○見直しの方向性

当該制度については廃止を含めて見直しを検討する必要があると考える。

(2) 敬老優待乗車制度 ③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本制度を導入した。

○課題点・考え方

定期券購入時に半額負担をしており、敬老優待乗車証との整合性はとれている。また、高齢者がより多く外出の機会を設けるということは、制度目的と合致する。

一方で、定期券購入者は毎年増え続けていることから、定期券の負担割合は半額でよいのかどうかについて、将来の神戸市の財政状況によって検討する必要があるかもしれない。

○見直しの方向性

現時点では現行制度を維持していくのがよいと考える。

中期的には敬老優待乗車証との利用状況や負担割合などのバランスを見ながら検討を続ける必要がある。

(2) 敬老優待乗車制度 ④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 100 円を上限とした小児料金、地下鉄・新交通は小児料金として制度を開始した。

平成 26 年度の運賃改定に伴い、バスの利用者負担額を 110 円を上限とした小児料金に変更した。

○課題点・考え方

地下鉄は小児料金としているのに、バスは距離が長くても 110 円の上限が設定されているのは不公平である。

実際に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べきであるとする。

制度の趣旨として、長距離路線は基本は対象から外すべきであるとするが、少なくとも地下鉄・新交通と同様にして制度の整合性をとる必要がある。

○見直しの方向性

近郊区上限 110 円の料金設定は廃止し、例えば地下鉄と同等の小児料金にするなど見直しを検討する必要があるとする。

なお、対象交通機関の項目と重複する部分があるが、当該制度については近距離の移動が基本という中で、長距離移動までこの制度の中でみるべきかどうかという点について、現状の枠組みが議論の出発点となるが、将来的には検討すべき点であるとする。

(3) 福祉乗車制度 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になっている。そのため、I C 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など、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について決議されている。

○課題点・考え方

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。一方で、障害者の置かれている状況はあまり変わっておらず、さらなる社会参加を促進する必要がある。

障害者にとって、徒歩圏内にある居場所に通うことのほか、就労訓練など自立支援活動に参加するため交通機関を利用して外出することも社会参加である。また、障害者が乗車する電車やバスに乗り合わせることは、障害者に対する理解を促進し、共生社会の推進につながる。

○見直しの方向性

現時点では現行制度を維持していくのがよいと考える。

なお、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、より良い障害者の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。

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。

(4) 福祉乗車制度 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福祉乗車証を交付しているが、I C 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・考え方

福祉乗車制度の目的は、社会参加の促進と移動支援だが、母子世帯に対しては経済的支援の意味合いが強い。

そのため、父子世帯が入っていないこと、使える交通機関が限られていること、利用の地域間格差が大きいことは不公平であり、できるだけ平等に支援する必要がある。

また、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

現行の福祉乗車制度では不公平の解消が難しいことから、父子世帯も含めた別のひとり親施策に方向転換するという考えられる。

例えば、ひとり親世帯の子どもたちに対して、教育の支援や、将来に向けての自立を支援するため、高校生の通学定期券の補助のような制度が考えられる。

また、ひとり親世帯の就労支援という点では、通勤手当が支給されていない親の通勤費を補助するという考えられる。しかし、本来通勤手当は会社が実費負担すべきものであり、公費で補助するのは望ましくないという意見もあった。

(5) 福祉乗車制度 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・考え方

他都市において対象者としているところが少ないという状況ではあるが、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記載のとおり、原爆被爆者、戦傷病者及び中国残留邦人等支援給付世帯については、先の大戦により多くの負担を強いられた方々に対する支援という意味がある。

○見直しの方向性

現行制度を維持していくのがよいと考える。

5 その他特記事項

○社会参加の促進

今回は両制度を長期的に維持できるようにするためのあり方について検討を行ったが、両制度の目的は「社会参加の促進」であり、神戸市として制度の見直しを実施する際にも、両制度の目的である「社会参加の促進」について、市民説明の際などにはしっかりと伝えていく必要があると考える。

特に、高齢者の社会参加という点では、フレイル予防が大事であるということは強調したい。引きこもりになっていると認知症が発症しやすくなるといったことや、肉体的な衰えが進む可能性もあることなどから、地域コミュニティで活動し、健康寿命を伸ばすということがとても大事である。敬老優待乗車制度は社会参加のための一つのツールであり、一方で、敬老優待乗車制度とあわせて、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ようにするといったことや、歩いて行ける居場所の整備など、神戸市として活力を生むような前向きな施策の充実が必要であると考えます。

また、高齢者等の社会参加を促進していく上で、使いやすい交通サービスがあるということも重要になるため、コミュニティバス等の整備も含め、神戸市全体として、地域の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークの充実を図りたい。

○精神障害者割引の導入

福祉乗車証を所持しているかどうかに関わらず、身体障害者・知的障害者については交通事業者による割引制度があるが、精神障害者については割引制度がない。

現行の割引制度は交通事業者が福祉サービスの一翼を担っているわけで、割引制度の維持可能性については交通事業者の経営状況によるところがあるものの、障害者福祉の面から三障害区別のないよう、交通事業者による精神障害者への割引制度導入について、神戸市として働きかけていただきたい。

○市民への啓発

ネットモニターを対象に実施したアンケートでは、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに高い認知度を示したものの、両制度を実施できているのは納税者として市民が本制度を支えており、また交通事業者が一定の負担をしているからであるため、神戸市としてこういった実態を市民に十分知ってもらうよう努める必要がある。

6 今後考えていくべきこと

○公平性の観点

両制度を長期的に維持していく上でのあるべき姿を検討する中で、公平性の観点というのは大きなキーワードであった。特に今回の会議の中で議論となったのが、敬老優待乗車制度においては移動距離に応じた負担となっていないなど、利用者全員が同じ負担となっていないという不公平である。また福祉乗車制度においては、母子世帯が対象であるものの父子世帯が対象となっておらず、経済的支援であるにも関わらず地域による利用格差が大きいという不公平である。これらについては見直しを行い、より公平な制度に変えた上で必要な施策として維持していくべきである。

なお、対象交通機関の項目でも触れているとおり、地域間と対象交通機関の不公平については課題として認識しておく必要がある。

○神戸市全体の予算配分

今後ますます高齢者等が増えていく一方で、生産労働人口が減り、子どもの数も減っていくことが見込まれる。両制度あわせて神戸市の予算が約50億円というのは非常に大きな額であり、国からの補助金などが入っていないため、純粹に一般納税者の負担である。この先、税収が増えるという保証がない中で、これからの神戸のことを考えると、高齢者の方々への施策に加えて、もっと若い世代にもお金を回していく必要が出てきている。そうしないと、この国自体がこれから成り立たなくなってしまうということも懸念される。

また、両制度とも大きな意義があるが、敬老優待乗車制度と福祉乗車制度では、福祉乗車制度の維持に力を入れるべきである。さらに、交通だけではなく、福祉施策全体として適切かつ効果的な使い方を考えなければならない中で、制度の維持存続の優先順位としては、より困っているところに予算をまわしていくべきである。

○負担のあり方

少子超高齢化社会において人口も減って税収も減り、世の中が縮んでいく可能性がある中、誰が負担を引き受けていくのかということになってくる。敬老優待乗車制度で言えば、制度を利用する人（市民）、交通事業者、制度を実施する行政（神戸市）という三者の内、どこかが過度に負担することなく、三者が痛み分けをしていかないと制度を維持できない。

今回、交通事業者からは満額補填を前提とする緊急要望書が神戸市に出されているが、交通事業者にも社会貢献として一定の負担を求めるべきである。

○制度見直しの優先順位

本有識者会議では、両制度の目的を確認し、長期的に維持し得る制度について検討する際に、できるだけ速やかに制度見直しをしていくべきものと、中・長期的に検討していくべきものとに分けて結論を示した。

上記「公平性の観点」「神戸市全体の予算配分」とも関連して、できるだけ速やかに制度見直しをしていくべきものとしては、敬老優待乗車制度の敬老無料乗車券、近郊区上限 110 円の料金設定、福祉乗車制度の母子世帯の 3 つを挙げる。

その他の項目については、中・長期的に検討していくものとする。

○さいごに

制度の持続可能性の確保に向け、直面する現状を踏まえると、本有識者会議の報告書の内容も厳しい制度変更を伴うものにならざるを得ない。単に財政負担の増加にとらえるのではなく、制度の利用が増えているということは長寿命化による QOL（クオリティ オブ ライフ）向上であるにとらえ、今の社会情勢や人口動態等を踏まえ、市民全体でこれからの時代を前向きに受け止めていく必要がある。

今後、当制度の見直しを行う際には、神戸市として進むべき方向である市民の福祉の向上に寄与するという観点は落とすべきではない。当制度に加えて、より有効な高齢者、障害者、ひとり親等に対する他の施策の充実を図ることで、総合的に市民の福祉の維持向上に努めるべきである。

資 料

・ 委員一覧	・ ・ ・ ・ ・	19
・ 有識者会議の開催状況	・ ・ ・ ・ ・	20
・ 有識者会議開催要綱	・ ・ ・ ・ ・	21
・ 高齢者の状況	・ ・ ・ ・ ・	23
・ 障害者の状況	・ ・ ・ ・ ・	24
・ 両制度の変遷	・ ・ ・ ・ ・	25
・ ネットモニターのアンケート結果	・ ・ ・ ・ ・	29

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 委員

(敬称略・五十音順)

◎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

(◎座長 ○座長職務代理者)

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 開催状況

(1) 第1回会議（令和元年7月12日）

- これまでの敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の取り組み
- 神戸市における高齢者人口及び障害者等の状況
- 今後の議論の論点整理

(2) 第2回会議（令和元年8月16日）

- 敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について
 - ・第1回会議を踏まえた論点整理
 - ・交通事業者への負担金について
 - ・敬老パス・福祉パスの制度目的について
 - ・対象交通機関について
 - ・障害者の状況、障害者向け移動支援施策
 - ・ひとり親家庭の状況、ひとり親家庭支援施策
 - ・高齢者の状況、高齢者向け施策
 - ・敬老無料乗車券について
 - ・バス近郊区の通常料金と敬老パス優待料金について

(3) 第3回会議（令和元年10月15日）

- 敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について
 - ・論点整理 対象者ごとの課題点と見直しの方向性
 - ・ネットモニターアンケート結果
 - ・川崎市の定期券に対する補助制度
 - ・高齢者人口の割合
 - ・介護保険料段階別人数
 - ・敬老無料乗車券回収実績を踏まえた利用推計
 - ・敬老定期券割引購入制度について
 - ・バス近郊区の主な路線の乗車実績

(4) 第4回会議（令和元年11月1日）

- これまでの議論の振り返り
- 報告書（案）について
 - ・報告書（案）
 - ・各市における交通事業者の負担割合
 - ・川崎市のひとり親家庭に対する特別乗車証交付事業の見直し経過
 - ・敬老無料乗車券利用実績

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開催要綱

令和元年6月13日

保健福祉局長決定

(趣旨)

第1条 神戸市敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の今後のあり方を検討するにあたり、専門的な見地から幅広く意見を求めることを目的として、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（以下「会議」という。）を開催する。

(委員)

第2条 会議に参加する委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 専門的知識を有する者

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 前項の規定により委嘱する委員の人数は、8名以内とする。

3 前項の規定にかかわらず、市長は、特定の事項について専門的知識を有する者を臨時委員として委嘱することができる。

(任期)

第3条 委員の任期は、令和2年3月31日までとする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(座長の指名等)

第4条 保健福祉局長は、委員の中から座長を指名する。

2 座長は、会の進行をつかさどる。

3 保健福祉局長は、座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、前項の職務を代行する者を指名する。

(会議の公開)

第5条 会議は、これを公開とする。ただし、次のいずれかに該当する場合で、保健福祉局長が公開しないと決めたときは、この限りでない。

(1) 神戸市情報公開条例（平成13年神戸市条例第29号）第10条各号に該当すると認められる情報について意見交換を行う場合

(2) 会議を公開することにより公正かつ円滑な会議の進行が著しく損なわれると認められる場合

2 会議の傍聴については、神戸市有識者会議傍聴要綱（平成25年3月27日市長決定）を適用する。

(関係者の出席)

第6条 保健福祉局長は、必要があると認めるときは、会議への関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(施行細目の委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、会議の開催に必要な事項は、保健福祉局高齢福祉部長が定める。

附 則（令和元年 6 月 13 日決裁）

（施行期日）

1 この要綱は，令和元年 7 月 12 日より施行する。

（要綱の失効）

2 この要綱は，令和 2 年 3 月 31 日限り，その効力を失う。

高齢者の状況

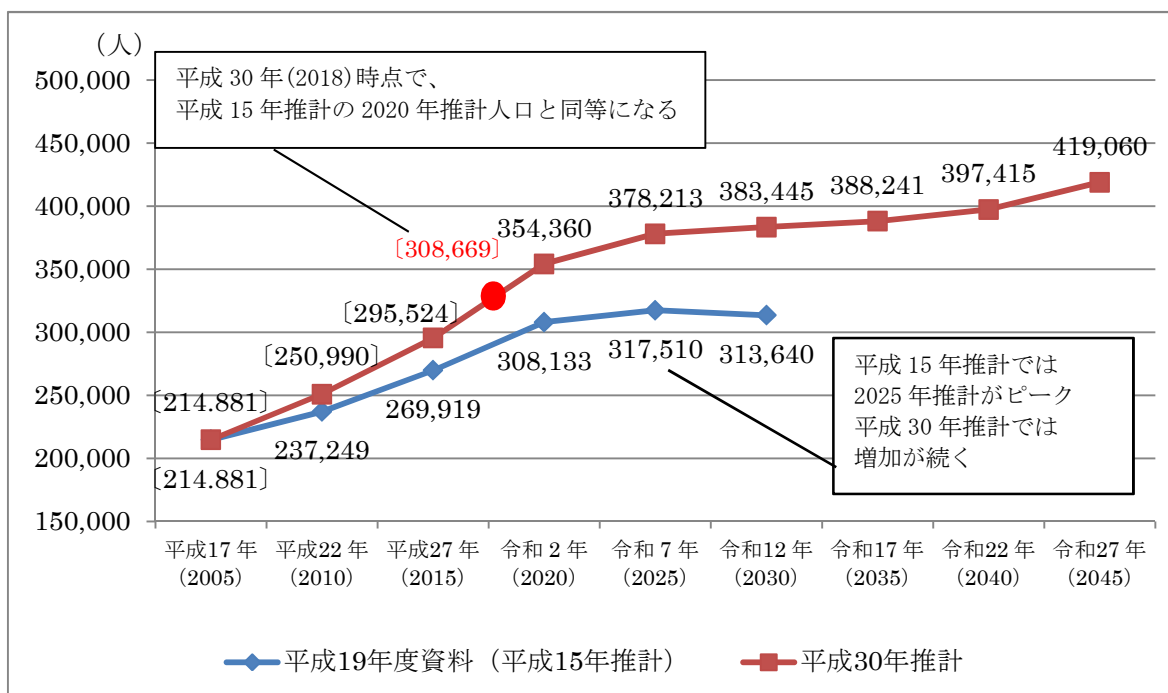
表 70 歳以上人口の推移と将来推計

年次	神戸市総人口	70 歳以上人口	総人口に占める割合(%)
昭和 45 年(1970)	1,288,937	47,388	3.7
平成 12 年(2000)	1,493,398	165,363	11.1
平成 17 年(2005)	1,525,393	214,881	14.1
平成 22 年(2010)	1,544,200	250,990	16.3
平成 27 年(2015)	1,537,272	295,524	19.2
令和 2 年(2020)	1,525,976	354,360	23.2
令和 7 年(2025)	1,498,059	378,213	25.2
令和 12 年(2030)	1,458,926	383,445	26.3
令和 17 年(2035)	1,410,388	388,241	27.5
令和 22 年(2040)	1,354,561	397,415	29.3
令和 27 年(2045)	1,295,786	419,060	32.3

※平成 27 年(2015)までは国勢調査

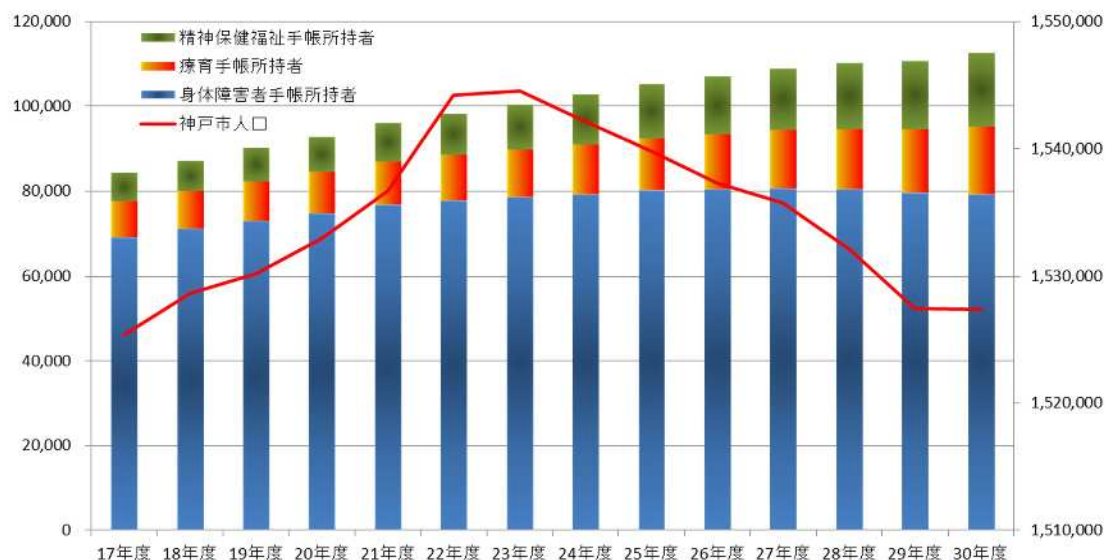
※令和 2 年(2020)以降は国立社会保障・人口問題研究所 神戸市の将来推計人口
(平成 30 年推計)

図 平成 15 年推計と平成 30 年推計の比較

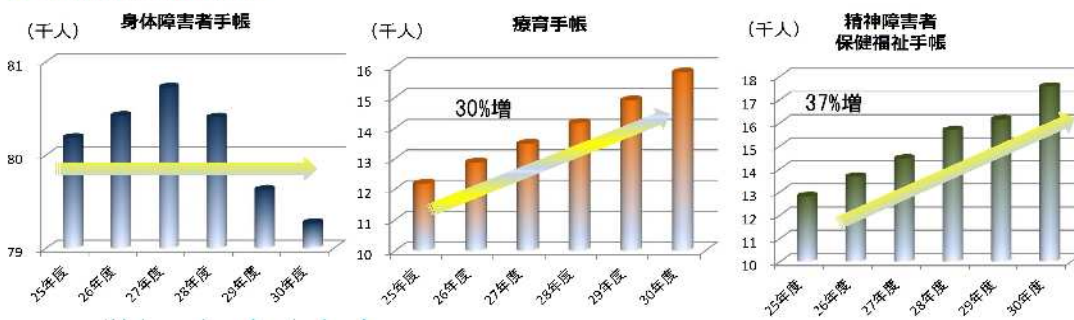


障害者の状況

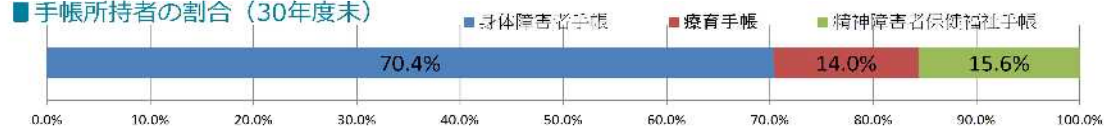
図 各障害者手帳所持者の推移



■ 手帳所持者数の推移



■ 手帳所持者の割合 (30年度末)



■ 手帳所持者

(人)	25年度末	26年度末	27年度末	28年度末	29年度末	30年度末	人口比 (30)
身体	80,190	80,425	80,728	80,407	79,627	79,270	5.2%
療育	12,176	12,869	13,491	14,167	14,898	15,800	1.0%
精神	12,816	13,666	14,454	15,690	16,146	17,561	1.1%

敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の経緯

福祉乗車証開始 昭和 43. 5. 1	福祉	対象者：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 対象交通機関：市バス、市電
対象者拡大 昭和 43. 11. 1	福祉	対象者：戦傷病者を追加
対象交通機関縮小 昭和 46. 3. 13	福祉	内容：市電廃止に伴う対象交通機関縮小
敬老優待乗車証開始 昭和 48. 9. 15	敬老	対象者：満 70 歳以上
対象交通機関拡大 昭和 48. 10. 1	敬老 福祉	対象交通機関：神姫バス、山陽バスを追加 内容：特定の区の住民については、市バス乗車証か民バス（1 社限定） の回数券のいずれかを選択可能
対象者拡大 昭和 50. 11. 1	福祉	対象者：失対労働者を追加
対象者拡大 昭和 53. 6. 1	福祉	対象者：身体障害者第 1 種を除く 4 級以上を追加
対象者拡大 昭和 54. 8. 1	福祉	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯を追加
対象交通機関拡大 昭和 60. 6. 18	敬老 福祉	対象交通機関：市営地下鉄（学園都市～新神戸）を追加 内容：市バス・地下鉄共通の乗車証
対象者拡大 平成 2. 2. 1	福祉	対象者：内部障害者である身体障害者を追加
対象交通機関拡大 平成 2. 10. 1	敬老 福祉	対象交通機関：神姫ゾーンバス、神鉄バス（神鉄運輸サービスを含む）、 神戸新交通（ポートライナー・六甲ライナー）を追加 内容：特定の区の住民は、市バス・地下鉄共通乗車証か民バス・新交 通のいずれか 1 社限定の回数券を選択可能
敬老等優待乗車制度検討懇 話会報告書提出 平成 4. 11. 10	敬老 福祉	敬老等優待乗車制度検討懇話会の開催 （平成 4 年 4 月 25 日～平成 4 年 11 月 10 日、全 6 回） ○制度の意義：社会参加の促進・日常生活における移動支援 ○配慮事項：地域間の不均衡 ○対象交通機関：基本的には近距離輸送であり、バスが基本 （市内の主要都心と住宅地を結ぶ地下鉄や代替手段のない新交通も 対象） ○鉄軌道への考え方（市内鉄軌道はおおむね下記 3 パターン） ①大動脈としての鉄道（長距離輸送）：JR、阪急、阪神、山陽、 神鉄 ②中動脈としての鉄道（中距離輸送）：地下鉄 ③地域住民の日常生活に深く関わっている鉄道（近距離輸送） ：ポートライナー、六甲ライナー ⇒・対象交通機関として考える場合はそれぞれの機能に着目するこ とが必要。同一に扱うことは適切でない。 ・日常生活における移動支援的要素が濃い。対象交通機関は基本 的には近距離輸送であり、バスが基本である。 ・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、慎重に対応すべきである。

		<p>○考えられる改正案：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不公平感の解消に向けては、①市バス・民営バス（いずれかの一家）・地下鉄のいずれかを選択する一家選択制、②地下鉄＋もう1社を選択する方式、③すべての対象交通機関を全線共通化 ・長期的・安定的な制度とするために、①回数制限の導入、②一部有料制度の導入、③所得制限の導入、④対象年齢の引き上げ、⑤一定期間以上の居住年数の導入 の検討
全線共通バス方式導入 対象交通機関拡大 平成5. 4. 1	敬老 福祉	内容：対象交通機関が1枚の乗車証で利用可能 対象交通機関：阪神バス、阪急バスを追加
対象者縮小 平成6. 4. 30	福祉	対象者：失対労働者を除外
一部有償交付制度開始 平成6. 10. 1	敬老	内容：前年所得額378万円以上の場合、交付希望者は3万円を納付
対象者拡大 平成8. 11. 1	福祉	対象者：精神障害者を追加
敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成9. 3. 24	敬老	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成8年7月2日～平成9年1月30日、全4回)</p> <p>○震災後の神戸市の厳しい財政状況の中、施策の拡充は非常に困難</p> <p>○「社会参加・生きがい施策」と「在宅・施設福祉施策」の調和を図りつつ、高齢者福祉施策全体水準を向上させて市民ニーズにこたえていく必要がある。</p> <p>○要援護高齢者施策の多くで利用者が所得に応じて費用負担を行っていることを考えると、震災後の神戸市の財政状況下ではある程度の利用者負担をお願いし、制度を維持するための役割を担ってもらうことはやむを得ない。</p> <p>○本制度を市、交通事業者、利用者の三者で維持するためには、現行の全線共通バス方式を維持する中で、負担のあり方を検討すべきである。費用負担のあり方としては、①全体経費の一部を高齢者全体で平等に負担してもらう一部負担方式、②高齢者本人の負担能力に応じて負担してもらう応能負担方式 が考えられる。</p> <p>○この制度は神戸市独自の制度でもあるので、敬老パスの支給要件に一定期間の市内在住要件を設ける方法も検討に値する。</p> <p>○交付対象者の年齢引き上げは慎重に検討すべき。</p>
対象交通機関（路線）拡大 平成13. 7. 7	敬老 福祉	対象交通機関：市営地下鉄海岸線の開業に伴い、同路線を対象路線として追加
対象者拡大 平成16. 4. 1	福祉	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯以外の世帯を追加（但し父子世帯を除く）
対象交通機関（路線）拡大 平成18. 2. 2	敬老 福祉	対象交通機関：神戸新交通（ポートライナー）の空港島への延伸に伴い、同路線を対象路線として追加
敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成19. 10. 18	敬老	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成18年12月14日～平成19年10月11日、全5回)</p> <p>○市民アンケートの結果からも利用回数や利用時間、対象年齢等に何らかの制限を課す考え方には反対が多い。</p> <p>○安定的に維持・継続可能な制度にするため、利用者負担の導入を図る方向で制度の見直しを考える。方式は①利用者が乗車時に一定額を負担する方式、②交付時に利用者の所得に応じて一定額を負担が考えられる。</p>

		<p>○利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式で制度の維持・継続の可能性をシミュレーションすると相当程度の持続可能性があることが明らかになったため、この方向で見直すべきであるとの結論。</p> <p>○一部負担導入時にあたって、低所得者の負担低減のための配慮が必要。</p> <p>○安定的に維持・継続可能な制度とするためには、各交通事業者が乗車人員に見合った収入を確保する必要がある、利用回数を正確に把握することが前提となるので、実現させる努力を重ねるべき。</p> <p>(参考) バス一部自己負担金額の導入の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年度予算案 (H20. 2) : バス 100 円・鉄道小児料金を提示 ・市会付帯決議提出 (H20. 3) : 激変緩和措置 (当面バス 50 円、鉄道小児料金の半額) が必要 <p>⇒交通事業者と協議を行い、激変緩和措置 2 年間で合意 (H20. 4)</p>
対象者拡大 平成 20. 4. 1	福祉	対象者：中国残留邦人等世帯を追加
対象者拡大 平成 20. 8. 27	福祉	対象者：被保護高齢者、中国残留邦人等高齢者を追加
敬老優待乗車制度の見直し 平成 20. 10. 1	敬老	<p>内容：乗車ごとにバスは 100 円、地下鉄・新交通（ポータライナー・六甲ライナー）は小児料金の利用者負担を導入。</p> <p>併せて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低所得者に対する敬老無料乗車券導入 ・高頻度利用者に対する敬老定期券割引購入制度導入 <p>敬老バスを IC カード化。</p> <p>※平成 22 年 9 月までは激変緩和としてバス 50 円、地下鉄・新交通（ポータライナー・六甲ライナー）小児料金の半額</p>
敬老激変緩和解除 平成 22. 10. 1	敬老	内容：利用者負担額の激変緩和解除（バス 100 円、地下鉄・新交通小児料金）
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成 24. 9. 6	福祉	<p>神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 (平成 24 年 6 月 7 日～平成 24 年 8 月 2 日、全 3 回)</p> <p>○ IC 化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害：障害者の移動支援の利用実態を把握し、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障害当事者の意見も聞き、検証していく必要がある。特に障害分野に関しては、見直しの方向性として、以下の 3 点を指摘する。 <p>(1) 移動支援施策が、障害者の社会参加を促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。</p> <p>(2) 財政的に制度を維持するために、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。</p> <p>(3) 自動車燃料費助成を含めて、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・母子：経済的支援策の一つとしても実施してきたが、一部負担の導入、父子世帯を含めることも検討が必要。 ・被保護：日常的な交通費も含めて保護費の範囲内で賄うべきとされており、また別途「移送費」として対応可能な場合があるため、対象から除外することを検討すべき。 ・原爆被爆者等：現時点で見直しの必要性は低い。

		○見直しにあたっての留意点として、移動支援という観点から、福祉パスを交付するよりも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。
福祉乗車制度の見直し 平成 25. 4. 1 平成 25. 5. 1	福祉	内容：平成 25 年 4 月から福祉パスを I C カード化 平成 25 年 5 月から被保護世帯、被保護高齢者を除外
敬老利用者負担額変更 平成 26. 4. 1	敬老	内容：運賃改定に伴い、バスの利用者負担額の上限を 110 円に変更
神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ 平成 28. 7	福祉	神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ (平成 24 年 11 月～平成 28 年 7 月、全 9 回) 神戸市障害者施策推進協議会の委員により構成する移動支援分科会を設置し、移動支援施策のあり方について検討、議論した。また、障害者の意見を聞くため、アンケート調査(平成 26 年 1 月～2 月)(2,950 人送付、1,042 人回答)を実施した。 (移動支援分科会での主な意見) ・障害者の体験を増やすための移動支援施策は非常に重要である。 ・障害者の移動については、福祉乗車証は必要不可欠なものである。 ・福祉乗車証の対象者を限定することや一部負担する制度は、社会参加の機会を阻害する。 ・福祉パスとタクシー以外に、他都市で実施している自動車燃料費助成が必要ではないか。 (アンケートでの主な意見) ・週に 1 回以上交通機関や自動車を使って外出するので移動支援施策は有効だ。 ・現行制度の維持をしてほしい。 ・所得制限などは反対だ。 ・自動車燃料費助成制度を導入してほしい。
神戸市障害者施策推進協議会での決議 平成 28. 8	福祉	「神戸市障害者施策推進協議会」での決議(平成 28 年 8 月) 移動支援分科会における障害分野の議論のまとめを神戸市障害者施策推進協議会に報告し、決議した。 (1)移動支援施策が、障害者の方にとって、社会参加の促進につながっていることを確認。 (2)所得制限や利用者の制限については、それらの制度導入は障害者の社会参加を阻害することにつながることを確認。 (3)移動支援施策については、自動車燃料費助成を神戸市でも導入し、選択肢を増やしてほしいという要望を確認。(平成 28 年 10 月より自動車燃料費助成を開始。)

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。

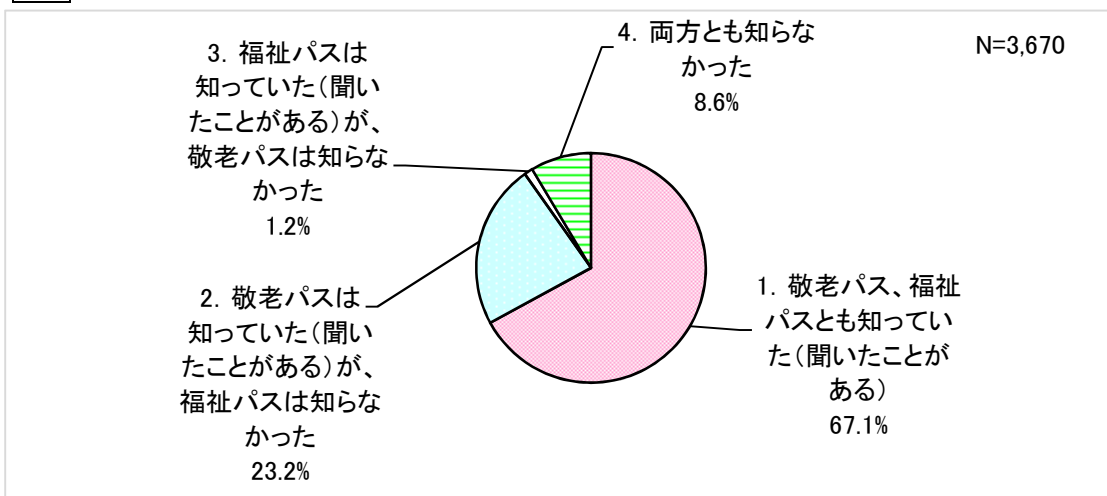
敬老パス・福祉パスの制度のあり方について検討を行うが、制度をどうしていくべきだと思ふかという質問については、「制度内容の見直しを行って維持すべき」が7割を超えており、必要な制度ではあるものの、市として今以上に予算をかけるべきではないと思われる方が多いことがわかりました。

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。

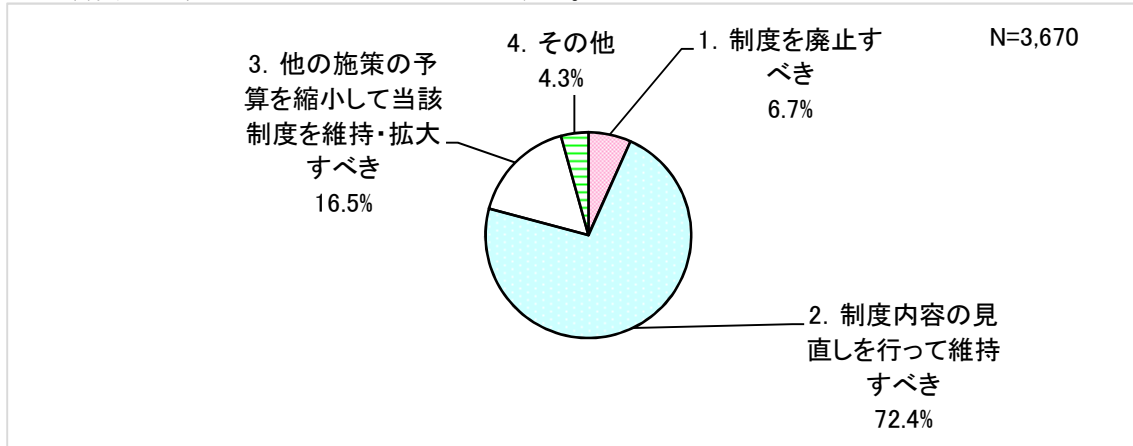
- ・制度自体の必要性はあると思いますが、市税収入を考えると予算の割合は大きく驚きました。高齢者人口の増加があと20年程続くことを考えると、予算の割合を増やさずに、交通事業者には負担をかけないように、最低限の制度は維持しながら内容を見直す必要があると思います。(30歳代)
 - ・敬老無料乗車制度及び母子無料は他での優遇も大きいので無くす、もしくは敬老優待乗車制度（敬老パス）と同じで良いと思う。(40歳代)
 - ・敬老パスを有難く利用しています。通院や市内移動などの交通費負担が軽減されて助かっています。「無料」は無しとして一定金額を対象者が負担することは出来ないでしょうか。(70歳代以上)
 - ・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。



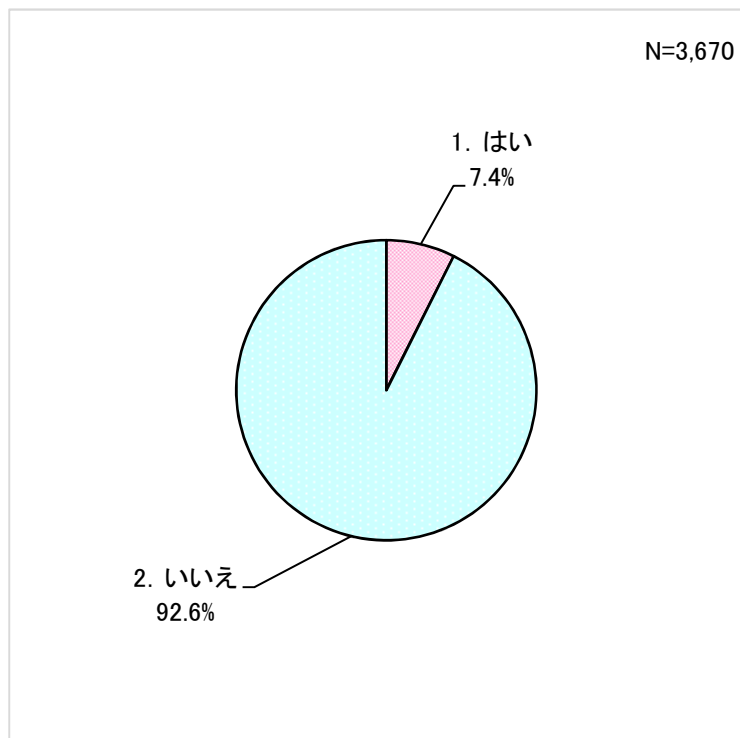
問4

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)

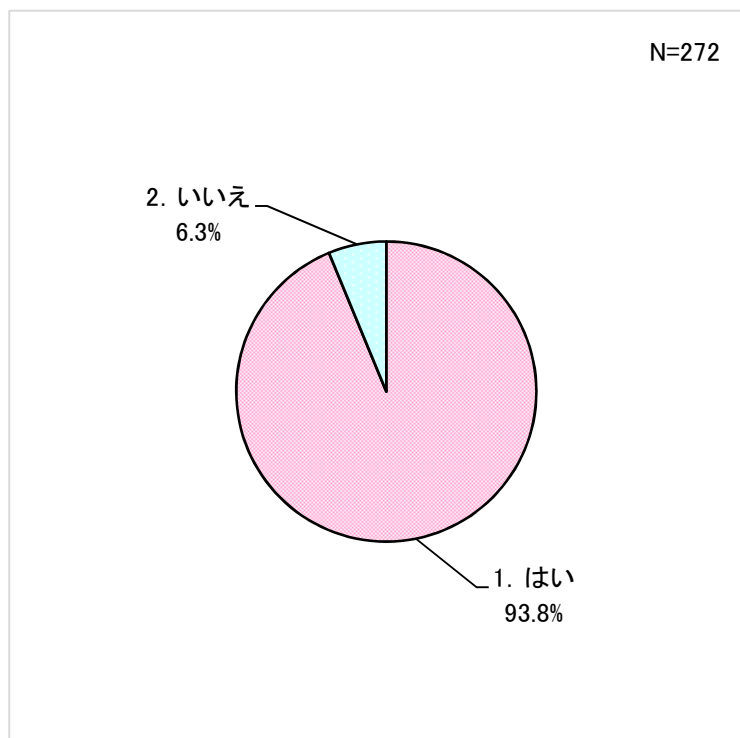
全1,618件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

問5 あなたは現在70歳以上ですか。



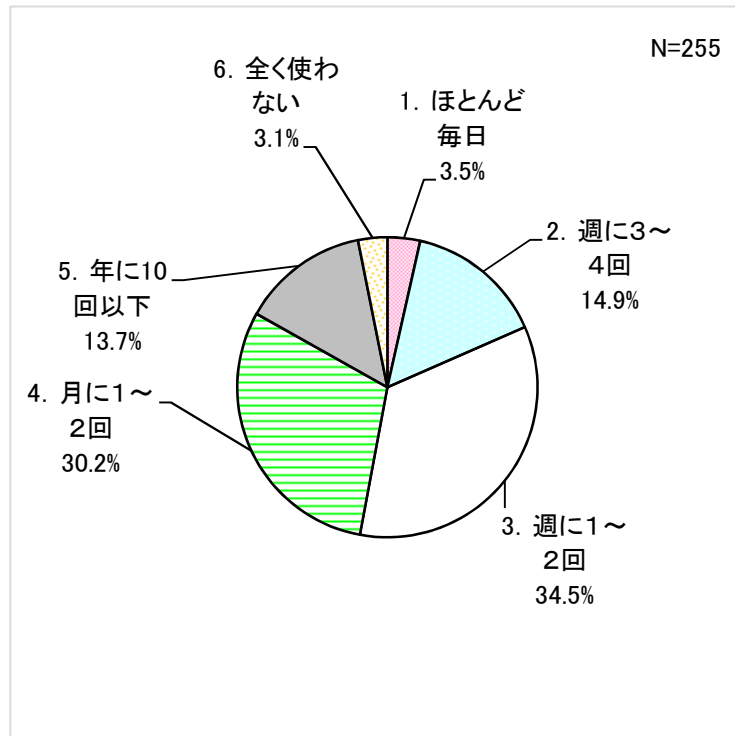
<現在70歳以上の方>

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>

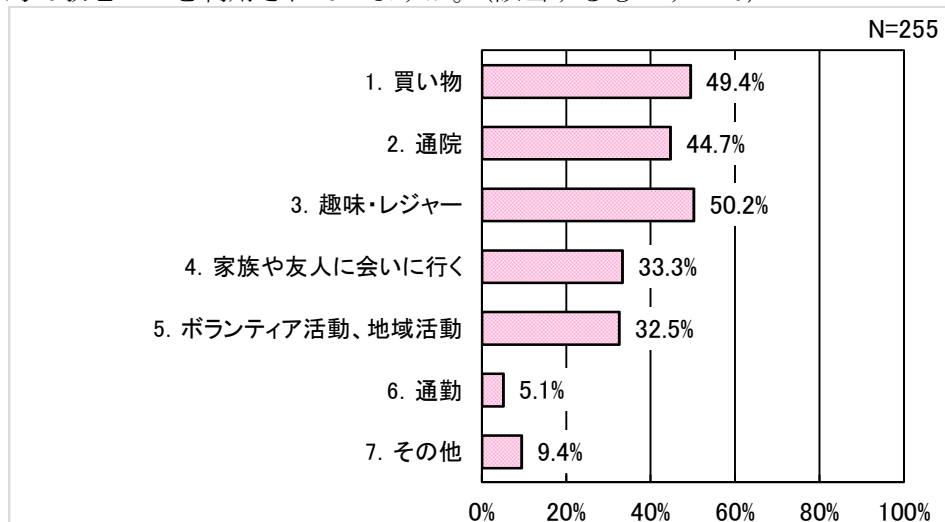
問5-2 敬老パスをどの程度利用されていますか。



<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)



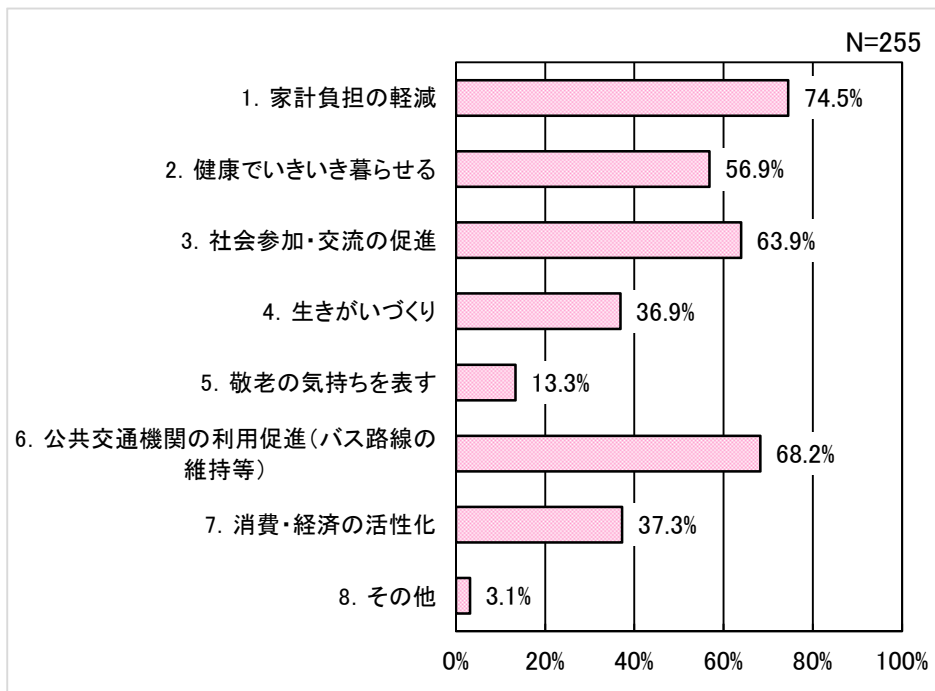
「7. その他」 主な意見

- ・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。

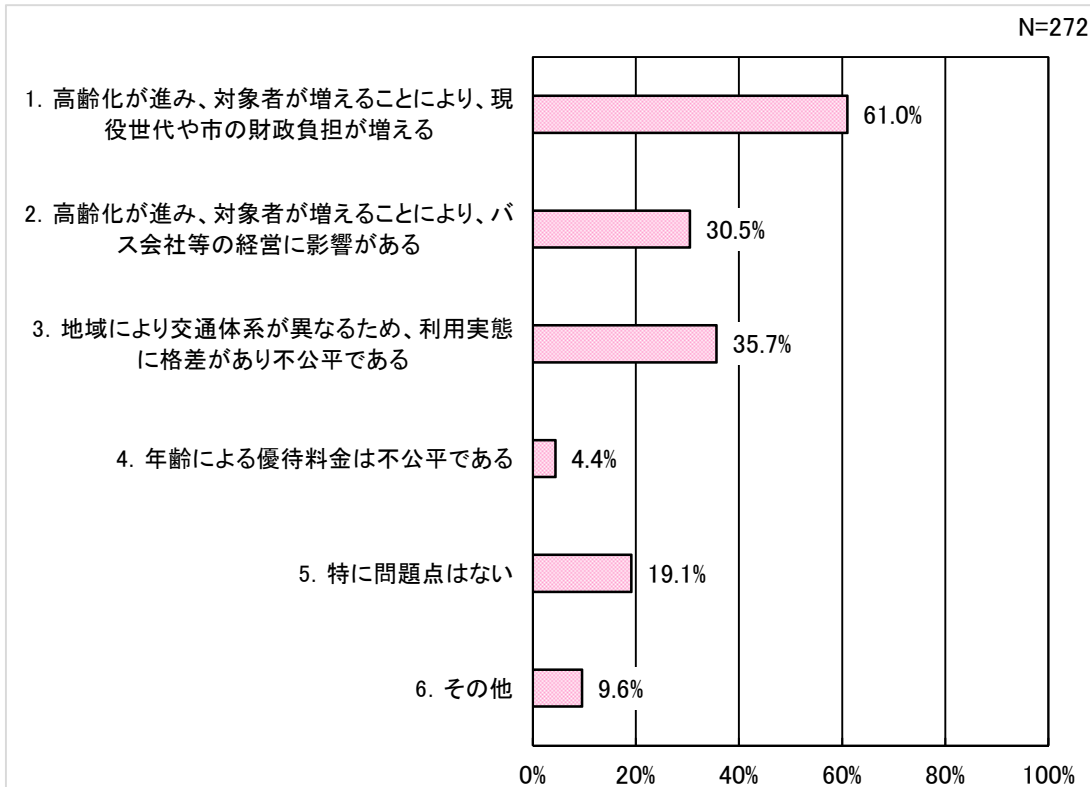
- ・自家用車を利用しているので必要ない
- ・福祉パスを利用している など

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

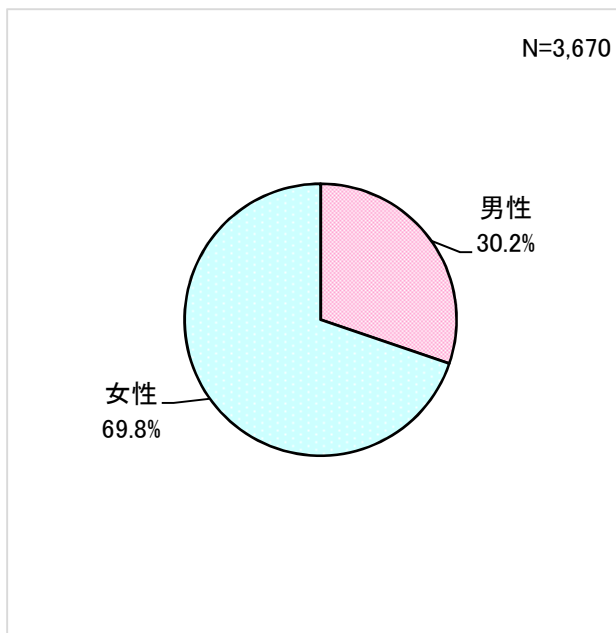
問6

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。

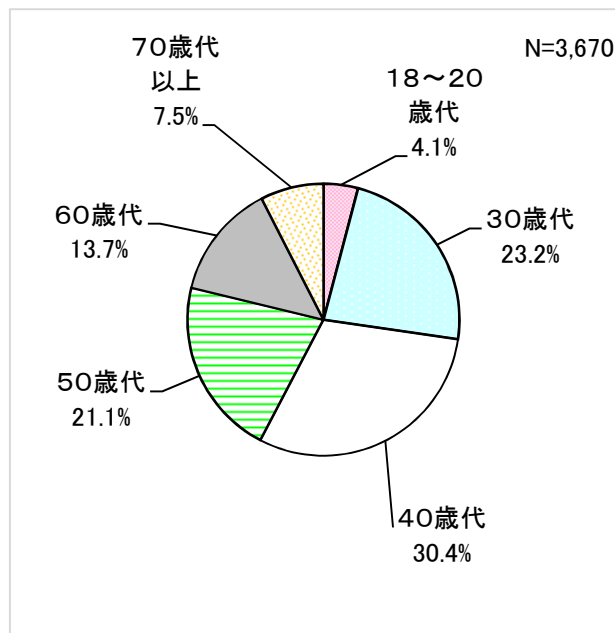
- ・ 今後対象者がますます増えると思うが必要な制度。(50歳代)
- ・ 出かけることへの経済的負担が少ないことが嬉しく、出かける意欲がわく。割引率が低くても続けて欲しい制度である。(70歳代以上)
- ・ 自身も対象年齢に近づいていますが、年金もしかり、高齢者優遇が過ぎるような気がします。税金を支える若者たちの不公平感が募らないような施策を講じて欲しい。(60歳代)

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。

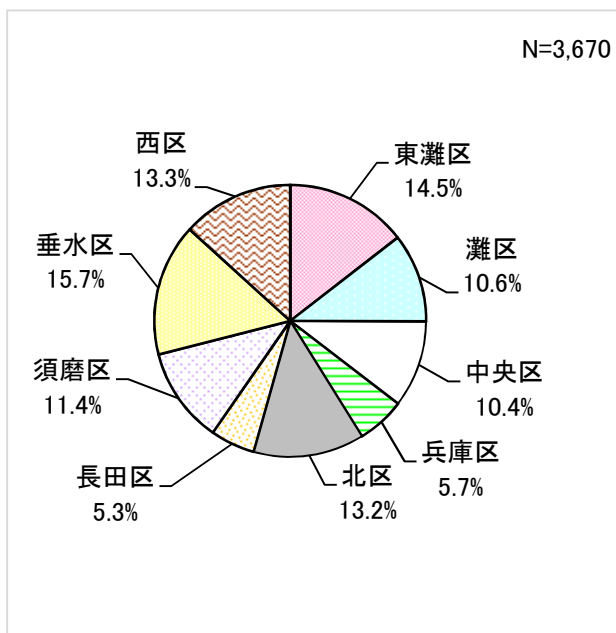
【性別】



【年代】



【居住区】



【職業】

