

敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組み（案）

～より利用実態に応じた高齢者の社会活動を支援するために～

1 利用ニーズの分析

アンケート調査結果から、利用ニーズは次の3パターンに大別した。

(1) あまり利用されない方
(身分証代わりに持っている、あまり使わないが周りが皆持っているので念のために持っている等)

(2) 一定区間の往復を繰り返し利用する方
(買物、通院 等)

(3) 乗車ごとに目的地を変える方
(余暇活動、観光 等)

(1)のニーズに沿った制度具体例

(2)のニーズに沿った制度具体例

(3)のニーズに沿った制度具体例

月数日分程度無料で乗車できる一日乗車券を希望者全員に発行する。

+

日数制限付きの一日乗車券を有償で発行する。

【考え方】

あまり利用されない方については、現行制度では負担に見合う利用がされていない。また、あまり利用されない方が申請しないため、交付率が低い一因となっている。このため、本制度の目的である社会参加の促進を図る観点から、無料の日数制限付き乗車券を発行（乗車券の交付枚数を制限）し、利用を促進する。（制度の基本部分とする。）

加えて、現行の負担額（年間3,000円～15,000円）に見合った利用をしない方については、日数制限付きの一日乗車券を有償で発行することで、あまり利用されない方の負担を軽減する。

【考え方】

通常販売額の半額程度で購入できる区間定期券を発行する。（敬老用）

買物や通院等で利用される方は、利用区間が一定であるため、その区間のみの定期券を発行する。なお、低頻度利用者との負担の公平性を図る観点から、負担は定期券の半額程度とする。

【考え方】

通常販売額の半額程度で購入可能な全線フリーパス定期券を発行する。（敬老用）

余暇活動、観光等で利用される方については、通常どおり全線フリーパスの定期券を発行する。なお、低頻度利用者との負担の公平性を図る観点から、負担は定期券の半額程度とする。

2 民営バス対象地域の拡大要望

市内のどこにお住まいであっても、公平で利用しやすい制度の活用を検討する必要がある。（民営バス対象地域の拡大要望を踏まえて）。

上記の施策を、民営バス路線にも対応する。

（現制度の対象外で制度拡大の要望を受けている民営バス路線への拡大も検討する。）

2階部分については、自由に選択できる。（複数選択可）

3 制度イメージ

上の制度具体例をまとめると右のような2階建ての制度になる。

4 財政

現行の本市の負担水準(H23 決算約4.1億円(負担金収入控除後)を維持しつつ、基本保障部分（1階部分）と選択肢（2階部分）の詳細を設計する。

基本保障部分で足りる場合は2階部分は不要（選択制）

日数制限付きの一日乗車券

減額した区間限定定期券

減額した全線フリーパス

2階部分

基本保障部分（月数日分程度乗車可能な一日乗車券の配布）

1階部分

基本保障部分は、70歳以上の希望者全員を対象