

京都市社会福祉審議会答申「敬老乗車証制度の今後の在り方について」
を受けた本市の取組状況について

1 答申（別紙1）の受理（平成25年7月9日）

市長が、森委員長（当時）及び浜岡政好敬老乗車証の在り方検討専門分科会長（当時）らから、答申を受理した。主な内容は以下のとおりである。

(1) 敬老乗車証制度の現状と課題

○ 交付率の低下と利用状況の多様化

<交付率> 57.95% (H17年度) ⇒50.43% (H24年度)

<利用状況> 目的:買物,通院,余暇活動等が多い 利用回数:3~4日当たり0~2回で44.2%

【課題・今後の方向性】

- ・ 多様な乗車実態に対応した制度となっていないことが、交付率の低下につながっている。
- ・ 利用者がそれぞれ必要とする便益に応じた負担と給付を選択できる方式への転換。

○ 事業費の増加

<京都市の負担額（歳出一歳入）> 3,938,518千円 (H19年度) ⇒4,135,118千円 (H23年度)

【課題・今後の方向性】

将来にわたって持続可能なものとなるよう、利用者のみならず現役世代を含む市民からも理解が得られる負担と給付の在り方の検討

○ 地域による利用状況の相違等

- ・ 地域による交付率の格差
- ・ 現在民営バス敬老乗車証の適用対象となっていない地域からの適用拡大要望

【課題・今後の方向性】

より利便性を高めるため、民営バス敬老乗車証の適用範囲など、利用者の選択の幅の拡大

(2) 敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組みについて

審議会では、現状と課題を踏まえ、高齢者の社会参加支援、高齢者福祉の増進という本制度の目的を重視するとともに、今後の利用対象者の増加を見据え、より実態に見合った持続可能な制度として、制度の今後の基本的な枠組みを以下のとおり取りまとめた。

ポイント

- 応能負担から応益負担の仕組みへの転換
- 社会参加促進等の観点から無償で月数回分の乗車券を交付し、別途、低所得者対策を組み合わせる。
- 市バスの運行本数が極端に少ない地域等において、民営バス事業者の協力のもと、利用者の選択の幅が広がるよう努力

(3) 付言

制度の目的（高齢者の社会参加支援、高齢者福祉の増進）にかない、多くの関係者から理解が得られる制度とするため、答申の具体化に当たっては、以下の点について留意すること。

- シンプルな制度設計及び利用者への丁寧な相談対応等、円滑な制度導入に向けた環境整備
- 制度改正内容の事前の十分な周知
- 利用者のみならず現役世代を含む市民からも理解が得られる給付内容となるよう、交通事業者との協議
- ICカード導入の検討

2 「敬老乗車証制度の今後の在り方に関する基本的な考え方（以下「基本的な考え方」という。）」（別紙2）の策定（平成25年10月）

(1) 策定の趣旨

答申の内容を踏まえ、本制度の目的に照らし、より利用実態に見合った形で、高齢者の社会活動を支援し、かつ、今後の交付対象者数の増加を見据えた持続可能な制度としていくために、市民意見募集の結果を踏まえ、今後における本制度の基本的な枠組みを示す。

(2) 敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組みのポイント等

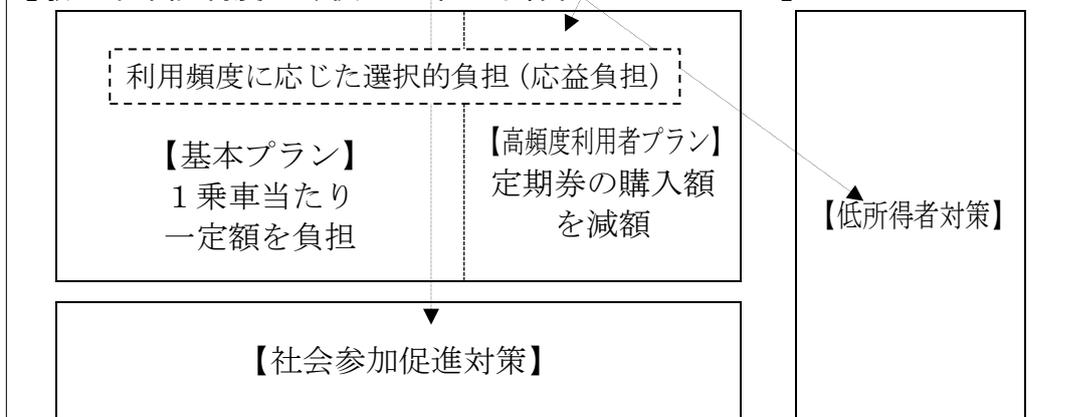
敬老乗車証については、様々な社会活動に参加し、生きがいづくりや介護予防に役立てていただくという制度の目的に照らせば、できるだけ多くの高齢者に利用されることが望まれる。

高齢化の進展に伴い、今後も交付対象者数が増加する中、本市の厳しい財政状況の下にあっても現行の事業費規模の維持に努めつつ、より交付率を高めることにより、できるだけ多くの高齢者の社会活動を支援していくため、今後の基本的な枠組みを次のとおりとし、詳細については、利用者のみならず現役世代を含む市民からも理解が得られるものとなるよう、交通事業者との協議のうえ、更に検討していくこととする。

ポイント

- 1 所得に応じた負担金制（応能負担）から、利用頻度に応じた選択的負担（応益負担）の仕組みへの転換
- 2 社会参加促進等の観点から一定回数無償乗車を可能とする措置を講じるとともに、低所得者への配慮を組み合わせた枠組み
- 3 市バスの運行本数が極端に少ない地域等において、民営バス事業者の協力の下、利用者の選択の幅が広がる方策を検討

【敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組みのイメージ】



(3) 具体化に当たって

本市においては、今後「基本的な考え方」に基づき、本制度が、高齢者の社会参加支援や生きがいづくり等に役立てていただくという目的に沿い、さらに、将来にわたって持続可能な制度となるよう、具体的な負担や給付の内容等について検討を進めていくこととなるが、具体化に当たっては、京都市社会福祉審議会の答申に添えられた付言を踏まえ、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、敬老乗車証制度に関わる多くの関係者の理解が得られるものとなるよう、十分時間をかけて今後の詳細な制度設計等に取り組んでいくこととする。

3 敬老乗車証 I Cカード化等検討・調査（平成26年度）

答申及び基本的な考え方を踏まえ、今後、交通系 I Cカードの活用による具体化を進めていく上で、どのような課題を整理していく必要があるのか、技術面・運用面等から基礎的な検討・調査を行った。主な調査項目は次のとおりである。

(1) 交通系 I Cカードについて

構造、接触型と非接触型、プリペイド式とポストペイ式等

(2) I Cカード化に向けての整理事項

種類、支払い方式、有効期間、通用区間、運賃、乗継割引等

平成26年度の調査委託に引き続き、平成27年度以降は、調査委託によって得られた様々な選択肢を基に、敬老乗車証の I Cカード化に向けた内部検討を進めている。

4 敬老乗車証の現状や課題等の周知及び市民アンケートの実施（平成29年度）

本制度については、平成30年度予算ベースで48億円もの市税を投入しており、団塊の世代がすべて70歳を迎える3年後にはさらに10億円増加し、58億円になることが見込まれるなどの財政上の課題、地域における交付率にも差が生じているなどの制度上の課題がある。

本制度の見直しに当たっては、答申でお示しいただいたこうした課題等を踏まえ、幅広い世代の市民の皆様の御理解をいただきながら進めていく必要があることから、次のとおり、市民しんぶんや新聞広告により本制度の現状や課題等を周知するとともに、市民アンケートにより幅広い世代の方々から御意見をいただくための取組を進めた。

(1) 制度を取り巻く課題等の周知

広く市民の皆様には本制度の現状及び課題等を知っていただくために、市民しんぶん区版（8月15日号）の折込チラシ（別紙3）を配布するとともに、平成29年12月29日の京都新聞朝刊に広告（別紙4）を掲載。

(2) 市民アンケート（別紙5）の実施

平成29年8月末から約1箇月間、市内在住の方約6,000人（郵送方式：5,000人、ウェブ方式：1,000人）を対象に市民アンケートを実施。

5 今後の取組

本市では、今後とも、答申及び「基本的な考え方」や市民アンケートの結果等を踏まえ、引き続き、市民の皆様への本制度の現状や課題に関するわかりやすい広報に努めるとともに、本制度の目的に沿い、より多くの高齢者の皆様に使いやすいものとなるよう、また、将来にわたって持続可能な制度となるよう、慎重に検討を進めていく。