

**「敬老乗車証制度の今後の在り方に関する基本方針」(案)に関する
市民意見募集の結果について**

「敬老乗車証制度の今後の在り方に関する基本方針」(案)に関する意見募集を下記のとおり実施し、市民の皆様等から、多数の御意見をお寄せいただきました。

この度、意見募集の結果と、いただいた御意見に対する本市の考え方を取りまとめましたので、公表します。

なお、皆様からの御意見は、今後の敬老乗車証制度の具体的な内容の検討に当たっての御参考とさせていただきます。

記

1 実施期間

平成25年7月24日(水)～平成25年8月23日(金)

2 応募方法

郵送, F A X, 電子メール又は持参

3 募集結果

応募者数 462人, 意見数 652件

(1) 年齢別人数

30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	不明	合計
2	8	9	82	241	75	3	42	462

(2) 区・支所別人数

北	上京	左京	中京	東山	山科	下京	南	右京
50	27	88	13	18	40	16	27	32
西京	洛西	伏見	深草	醍醐	京北	市外	不明	合計
33	20	39	5	25		1	28	462

(3) 敬老乗車証利用有無別人数

利用有り	利用無し	不明	合計
303	120	39	462

(4) 意見数(項目別)

項 目		件 数
1	「敬老乗車証制度の現状・課題」に関すること	26
2	「敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組み」に関すること	555
3	その他	71
合 計		652

4 市民意見と京都市の考え方

(1)「敬老乗車証制度の現状・課題」に関すること 26件

主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
【交付率の低下に関すること】 7件		
<ul style="list-style-type: none"> ・新方式では、交付率の向上は望めない。 ・有料化され、交付率が低下しているということは、制度趣旨に反しているのではないか。 ・交付率の低下は有料にしたことが影響している。 ・交付率の低下について応益負担の導入により解決されるかのように分析されているが、調査内容を公表するべき。 	7	<p>敬老乗車証制度については、財政状況を踏まえた持続可能な制度としていくため、平成17年2月の京都市社会福祉審議会の答申を踏まえ、それまでの無料制度を改め、現行の負担金制を導入しました。</p> <p>しかし、所得に応じた一定の負担金により一律市バス・地下鉄の全線フリーパスを交付する現行の方式では、負担金額に比べて利用回数の少ない方にとっては、負担に見合った便益を得にくく、結果として交付率の低下にも繋がっていると考えられます。</p> <p>このため、今回の基本的な考え方では、利用頻度に応じた選択的負担の仕組みへ転換することとしています。</p> <p>また、社会参加促進等の観点から、1乗車当たりの軽減された負担額と、一定回数無償乗車を可能とする措置等との均衡を考慮したものとすることとしています。</p> <p>このことにより、これまで交付申請しなかった方々にとっても利用しやすくなることから、より多くの高齢者の新たな利用につながるものと考えています。</p>
【事業費の増加に関すること】 15件		
<ul style="list-style-type: none"> ・事業費の内訳と根拠が示されていない。 ・事業費が多すぎる。実態に応じた事業費を交通事業者を支払うべき。 ・経費増大に関して具体的な内容がわからない。 ・財源不足について説明が不十分である。 ・事業者にも応分の負担を求めるべきだ。 ・経費の増大が見直しを行う最大の根拠であるなら、市の財政問題として広く議論する機会を持つべき。 	15	<p>敬老乗車証の交付率は低下していますが、高齢化の進展に伴う利用者数の増加により、事業費規模は年々拡大しています。</p> <p>現行制度では正確な利用回数が把握できないため、各交通事業者への繰出金及び交付金の算定は、交通局が実施した市バス旅客流動調査の結果を勘案しながら、交通事業者と合意した利用回数及び単価に基づいて積算しています。</p> <p>したがって、正規の運賃と合意した積算単価の差額については、交通事業者に負担していただいていると考えることもできます。</p> <p>なお、敬老乗車証に関する財政問題については、平成21年11月からの財政改革有識者会議で取り上げられたほか、京都市基本計画「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画においても「利便性の向上や利用対象者の増加を踏まえた持続可能性の確保のための給付内容、受益者負担のあり方の検討」を掲げ、検討を進めております。</p>

【地域における利用状況の相違等に関すること】		1 件
<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとの交通の便・不便によって土地価格に違いがある。地域間格差については土地購入時点までさかのぼる必要がある。 	1	<p>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よう方策を検討してまいります。</p>
【その他】		3 件
<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証の利用者、非利用者に詳細なアンケート調査を実施するなど、利用実態調査を行い、結果を公表するべき。 ・活用実態調査を実施し、報告していただきたい。 ・制度を利用していない対象者の意見を聞くことにより、制度上の不備が見つかる。 	3	<p>本市では、昨年9月に敬老乗車証の利用実態調査を行ったほか、今年3月及び4月に本市から発送する新規申請書にアンケートを同封し、交付申請されない方に対してもその理由等について調査を行いました。</p> <p>結果につきましては、京都市社会福祉審議会の敬老乗車証の在り方検討専門分科会において審議を行う中で、必要な資料をお示ししています。</p> <p>なお、交付を申請しない理由（複数回答可）としては、「公共交通機関をあまり利用しないから」が最も多く、約42.1%を占めています。</p>

(2) 「敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組み」に関すること 555件

主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
【全般に関すること】		88件
<p><肯定的意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の増加、事業費増加に伴う現行制度の見直しは必要で、時代に即した形で本制度の維持、継続を要望する。 ・基本方針案について、概ね賛成。 ・改善の基本的な方向性についてはやむを得ない。 	7	<p>今回の基本的な考え方は、高齢化の進展に伴い、今後も交付対象者数が増加すると見込まれる中、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、現行の所得に応じた負担金制から、利用頻度に応じた選択的負担の仕組みへの転換を図ることとしています。</p> <p>これにより、利用者が必要とする便益に応じて負担と給付を選択できるようになるため、トータルとして効率的かつ公平感の高い制度になるものと考えています。</p> <p>また、交付率については、所得に応じて一律の負担金を負担いただく現行の方式では、負担金額に比べて利用回数が少ない方にとっては、負担に見合った便益を得にくく、結果として交付率の低下に繋がっていると考えられます。</p> <p>このため、利用頻度に応じた選択的負担の仕組みへの転換を図るとともに、社会参加促進等の観点から、1乗車当たりの軽減された負担額と、一定回数無償乗車を可能とする措置等との均衡を考慮したものとすることにより、これまで交付申請しなかった方々にとっても利用しやすくなることから、より多くの高齢者の新たな利用につながるものと考えています。</p>
<p><否定的意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針案について反対する。 ・市は公費からの助成を増やし、高齢者の移動の権利、行動の自由、社会生活を確保するよう全力を尽くすべき。 ・今回の「基本的枠組み」では、乗車回数が増えるほど負担金額が増えることになり、一層交付率の減少が予想される。 	71	

<p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「基本的な枠組み」は具体的な数値をもって提案すべきである。 ・使い勝手の良い、市民が活動的にいきいきと暮らせるような敬老乗車証を求める。 	10	<p>今回の基本的な考え方は、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、今後における本制度の基本的な枠組みを示すことを目的として策定するものです。</p> <p>なお、社会参加促進対策や低所得者対策、民営バスの適用範囲等、負担と給付の詳細な内容につきましては、今後、市民意見募集の結果等も踏まえつつ、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、多くの関係者の理解が得られるものとなるよう、十分時間をかけて検討していきます。</p>
<p>【負担の在り方に関すること】 384件</p>		
<p><応益負担（肯定的意見）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスはあまり乗らない。1回100円だと乗車する人が多いと思う。利用しやすい。 ・一定回数無料乗車、1乗車当たり一定額の負担等、敬老乗車証を使う人が負担することに賛成する。 ・所得により負担金に差をつけないで、平等にしてほしい。 ・負担に関しては、財政を考えると無理も言えない。50%（小児料金）負担が現行のシステムをあまり変更せずにできるのではないか。 ・一定回数以上利用すれば負担金を増やす制度にしてほしい。 ・一定回数以上利用すれば100円負担することにはどうか。 ・割引料金で無駄なく利用するだけ買えるような回数券にしてはどうか。利用に応じた応分の負担となり、公平性が増す。 ・申請費用を安く、誰でも気軽に申請できるようにし、毎回の乗車費用を敬老運賃として有料にすればよいと思う。 ・若い世代に負担させず、高齢者からも料金をとるべき。 	29	<p>今回の基本的な枠組みは、利用者が必要とする便益に応じて負担と給付を選択できるようにするもので、自らの選択によって負担が増減することになり、トータルとして効率的かつ公平性の高い制度になるものと考えています。</p> <p>なお、具体的な内容については、今後、市民意見募集の結果等も踏まえつつ、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、多くの関係者の理解が得られるものとなるよう、十分時間をかけて検討していきます。</p>
<p><応益負担（否定的意見）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・応益負担は高齢者に大きな負担を強いるものであり、撤回してもらいたい。 ・負担増により外出が減り、制度の趣旨が生かされなくなる。 ・乗り換えが必要な場合に負担が大きい。 ・気軽にバスに乗れなくなり、外出の機会が減る。 ・今より負担が増えることに断固反対する。 ・現在の定額負担でぎりぎり。高齢者への負担増をするべきではない。 	54	<p>今回の基本的な枠組みは、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するため、所得に応じた負担金制から、利用頻度に応じた選択的負担への転換を図ることとしています。</p> <p>また、社会参加促進等の観点から、1乗車当たりの軽減された負担額と、一定回数無償乗車を可能とする措置等との均衡を考慮したものとし、加えて、低所得者への配慮を組み合わせたい枠組みとすることとしています。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・経済的負担を今より少なくし、利用者がより多くなるよう、引きこもる高齢者が少なくなるよう希望する。 		<p>利用者が自ら必要とする便益に応じて負担をする仕組みとなるため、必ずしも負担が増えるものではなく、自らの選択によって負担が増減することになります。</p> <p>これにより、これまで交付申請しなかった方々にとっても利用しやすくなるものと考えています。</p>
<p>＜応益負担（その他）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・応益負担とは具体的にどういうことなのか分からない。 	1	<p>現行の制度では、乗車回数に関わらず、所得に応じた負担金を負担していただいておりますが、「応益負担」は利用者が必要とする便益に応じて費用を負担する仕組みです。今回の基本的な枠組みでは、一定回数無償乗車を可能とする措置を講じた上で、それを超えて乗車する場合は、1回乗車するごとに一定額を負担していただくこととしており、乗車回数によって負担が変わることになります。</p>
<p>＜負担軽減・無料化＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証を利用して外出することは、高齢者の健康と命を守る役割を果たしている。老人の健康と命を守るため、無料にしてほしい。 ・敬老乗車証のおかげで家に閉じこもらない生活ができています。今後は負担なしの乗車証に戻すべきだ。 ・高齢者が外出することは、介護予防だけでなく、地域の活性化につながる。前のように無料に戻してほしい。 ・応能負担は高齢者福祉にそぐわない。無料に戻してほしい。 ・ボランティアや社会参加をしようとしても交通費の心配なしにやりたいので無料に戻してほしい。 ・80歳以上は無料にするなどしてはどうか。「高齢者の社会参加」という当初の目的からすると無料にすることを望む。 ・敬老乗車証は無料にするべき。高齢者が元気に過ごせるようにする方が経済効果は大きい。 ・無駄使いをなくせば無料交付は十分可能だ。 ・交付率の低下の要因は負担金があることだ。できれば無料交付を求めたい。 ・もっと安い敬老乗車証に改善すべきである。 	8 3	<p>敬老乗車証制度については、財政状況を踏まえた持続可能な制度としていくため、平成17年2月の京都市社会福祉審議会答申を踏まえ、それまでの無料制度を改め、現行の負担金制を導入しました。</p> <p>今回の基本的な考え方では、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、利用者が必要とする便益に応じて負担と給付を選択できるよう、現行の所得に応じた負担金制から、利用頻度に応じた選択的負担の仕組みへの転換を図ることとしています。</p> <p>また、これまで敬老乗車証の交付申請に至らなかった方も含めて、より多くの利用者が様々な社会活動に参加し、生きがいきりや介護予防に役立てていただけるよう、1乗車当たりの軽減された負担額と、一定回数無償乗車を可能とする措置等との均衡を考慮したものとすることとしています。</p>

<p><現行の負担方式の維持等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・応能負担のまま、現行の5段階の区分を見直すべき(200万円～700万円の区分の細分化等)。 ・現在の負担金を増額してはどうか。 ・現行の負担金区分及び負担金額の見直しをしてはどうか。 ・持続可能な制度にするため、負担額の値上げが必要と思う。 ・無償制度に戻すことを基本に、少なくとも現行制度を維持されることを要望する。 ・回数の制限なく無料で乗車できる現行制度を維持してほしい。 ・現行どおりで乗車時間を制限してはどうか。 ・敬老乗車証で毎日の生活が助かっている。現行の制度を維持してほしい。 ・無料にせよとまでは言わないが、せめて今までどおりにしてほしい。 ・現行制度は健康維持、社会参加促進、予防医療、医療費抑制に貢献している。 ・利用実態調査の結果から最善の改革策が検討できるまで、現状の応能負担方法で凍結。 	212	<p>京都市社会福祉審議会においては、敬老乗車証制度の目的が、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進に寄与することにあることから、交付率の更なる低下を招きかねない利用者負担金の値上げ等ではなく、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再構築が必要であるとの考えのもとで検討が行われました。</p> <p>本市においては、社会福祉審議会答申を十分に踏まえ、上記の制度目的を重視し、今回の基本的な考え方を定めることとしました。</p>
<p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1回30円又は回数券を300円くらいにしたい。 ・敬老乗車証を「市バス専用」「地下鉄専用」「両用」と分けて、負担金を決めてはどうか。 ・回数券を割引で買えるようにしてはどうか。 ・1年を2期に分けて、1期ごとに現行の負担額を支払うようにしてはどうか。 	5	<p>制度の具体的な内容については、今後、市民意見募集の結果等も踏まえつつ、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、多くの関係者の理解が得られるものとなるよう、十分時間をかけて検討していきます。</p>
【ICカード化に関すること】 5件		
<ul style="list-style-type: none"> ・ICカード化を早急に進め、利用実態を把握する社会実験を行うこと。 ・IC乗車券の導入を早期に行い、高齢者のみならず市民のバス・地下鉄の利用実態を正確に把握すること。 ・乗降状況や費用負担、活動・動態状況把握にも役立つ。 ・敬老乗車証、福祉乗車証をICカードにし、自動改札機を通れるようにすること。 ・ICカード化は必要ない。 	5	<p>敬老乗車証のICカード化については、磁気カードの生産中止も予想されること、利用実態を正確に把握できること、一枚のカードで他社路線への乗り継ぎが可能で利便性が格段に向上することなどから、今後、ICカード化を前提として、基本的な考え方の具体化を検討していくこととしています。</p>

【制度設計に関すること】 25件		
<基本プラン> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車ごとの負担は、降車時の混乱や運転手の手間を増やすことになる。人に迷惑をかけることになったり、バスの遅れの原因になる。 	2	<p>今回の基本的な枠組みは、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するため、所得に応じた負担金制から、利用頻度に応じた選択的負担への転換を図ることとしています。</p> <p>また、社会参加促進等の観点から、1乗車当たりの軽減された負担額と、一定回数無償乗車を可能とする措置等との均衡を考慮したものすることとし、加えて、低所得者への配慮を組み合わせた枠組みとすることとしています。</p> <p>なお、社会参加促進対策や低所得者対策、民営バスの適用範囲等、負担と給付の詳細な内容につきましては、市民意見募集の結果等も踏まえつつ、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、多くの関係者の理解が得られるものとなるよう、ICカード化を前提として、今後十分時間をかけて検討していきます。</p>
<高頻度利用者プラン> <ul style="list-style-type: none"> ・フリー定期券の減額を年3万円くらいにしてほしい。 ・割引定期券を購入する案は全線パスなのか、負担額はいくらか明示してもらいたい。 	3	
<社会参加促進対策> <ul style="list-style-type: none"> ・社会参加促進対策は良いと思う。 ・年間720回までを無償とするなら理解できる。 ・回数はどのように確認するのか。 ・乗車回数の制限は短区間の利用を制限するのではないか。 ・回数券にすると事務経費が増える。 	4	
<低所得者対策> <ul style="list-style-type: none"> ・応益負担にすると、これまで負担が0円の人には大きな負担増となる。 ・予算が限られている以上、ある程度の変革は必要だが、低所得者の負担拡大には反対。 ・低所得者に配慮した措置は不要と考える。 	3	
<その他> <ul style="list-style-type: none"> ・制度はシンプルであることが必要 ・今のカード1枚で乗下車が容易にできるシステムが一番いい。 ・もっと利用しやすいようにしてもらいたい。 ・難しい選択や乗車方法はイヤだ。 	1 1	
<ul style="list-style-type: none"> ・公正に利用されるよう制度設計が必要。不正に対しては罰金を課するのが良い。 ・回数券は転売等の可能性がある。 	2	
【民営バスの適用拡大に関すること】 53件		
<ul style="list-style-type: none"> ・市の住民で在りながら、地下鉄など利用するのに私鉄の料金が必要。市中心部の利用者とは比べ、回数を含め料金が上がると利用する価値が下がる。 ・全ての地域で交付対象を民営バスに拡大してください。 ・市内全域の民営バスに適用拡大してこそ、周辺地域と中心地域の格差の是正、交通不便地域解消につながる。 ・主要交通機関が民営バスである地域において、敬老乗車証で民営バスに乗れるようにしてこそ今回の見直しの目的を達成することがで 	5 3	<p>現在、民営バス敬老乗車証は、市バスが運行していない地域にお住まいの方を対象として交付していますが、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することとしています。</p> <p>具体的な民営バスの適用範囲等については、今後、交通事業者と協議する中で検討していきます。</p>

きる。 ・「市バスの運行本数が極端に少ない地域等」とはどの地域, 路線を指すのか具体的に示してほしい。 ・地域のコミュニティバスも認めて運行してください。 ・バスの本数が少ない地域の人に, 私鉄の乗車券を支給してほしい。 ・京阪の浜大津・御陵間に適用してもらいたい。せめて四宮・山科間を 100 円くらいにしてももらいたい。 ・民営バス, JR, 京阪, 阪急にも拡大してほしい。		
---	--	--

(3) その他 71件

主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
【制度趣旨・現行制度に関すること】 31件		
<ul style="list-style-type: none"> この制度のおかげで気軽に外出でき元気でいられる。 敬老乗車証制度は福祉を実感できる優れた制度であり, 感謝している。 	4	<p>敬老乗車証は, 長年にわたり社会に貢献してこられた高齢者に敬老の意を表するとともに, 様々な社会活動に参加し, 生きがいつくりや介護予防に役立てていただくために交付しているものです。</p> <p>今後, この基本的な考え方に基づき, 本制度の目的に沿い, 更に, 将来にわたって持続可能な制度となるよう, 市民意見募集の結果等も踏まえつつ, 交通事業者, 利用者及び現役世代を含む市民等, 多くの関係者の理解を得られるものとなるよう, 十分時間をかけて詳細な制度設計に取り組んでいきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 多くの方に大いに利用していただき, 元気でいつまでも健やかに暮らせる社会になるため, 制度を残していただきたい。そうすることにより結果的に医療費の減少になるのではないかと。 乗車証のおかげで生活範囲が広がり, 心も癒され, 歩くことによって足腰の衰えを遅らせ, 医療費や介護費の抑制につながる。また, 経済効果も生む。 この制度は高齢者の認知症予防や生きがいつくりを目的に始まったはず。年々負担が増えていき, どうしてこのような市政が市民本位と言えるのか。 	27	
【予算に関すること】 7件		
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が外出しやすいよう予算措置を望む。 改正案を進める前に行政での無駄を削減すべき。 	7	<p>本市の財政状況は, 平成19年度決算において, 一般財源収入が義務的経費等を下回って以来, その乖離幅は拡大傾向にあります。今後も一般財源収入の伸びが見込めない中, 高齢化の進展等による義務的経費の増加傾向が続くものと見込まれます。</p> <p>このような財政状況の下, 現行制度のまま維持していくことは, 利用者で現役世代を含む市民の負担を過度に増すことにもつながりかねないため, 将来にわたって持続可能なものとなるよう, 現行の事業費規模を維持しつつ, 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に改めていく必要があると考えています。</p>

【市民意見の募集・反映に関すること】 14件		
<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証の見直しに当たっては、市民の意見を聞く機会を作り、これを反映すること。 ・具体的な数値を明確にしたうえで、改めて市民の意見を聴取されたい。 ・もっと幅広く啓発、意見募集をしてから論議すべき。 ・市民意見の募集について、どのように周知を図ったのか。 ・市民意見の募集についてはもっと時間をかけ、広く知らせ、意見を出せるような手段を講じていただきたい。 ・このような大きなことは市民しんぶんに取り上げるべき。 	14	<p>基本方針案については、市民意見募集を実施し、利用者のみならず、多世代の市民から御意見をお寄せいただきました。</p> <p>今後、負担と給付の内容等、基本的な考え方の具体化に当たっては、交通事業者をはじめ関係者と十分協議していく必要があると考えており、その過程において、公正性や透明性の確保にも配慮していく必要があると考えています。</p> <p>また、具体化に当たっても、市民しんぶんへの掲載など、広く市民の皆様にも周知できるような方策も検討していきます。</p>
【その他】 19件		
<ul style="list-style-type: none"> ・検討会のメンバーは、弱者の立場が分かる人がおられるのか。 ・検討会の委員構成が不明で、利用者の声が十分に反映されているかわからない。 	2	<p>京都市社会福祉審議会の「敬老乗車証の今後の在り方検討専門分科会」には、学識経験者等のほか、利用者の視点も必要であることから、老人クラブ連合会や市民公募委員にも御参画いただき、それぞれのお立場ごとに熱心な御議論をいただきました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・年齢制限を引き下げてほしい。 	3	<p>敬老乗車証は、長年にわたり社会に貢献してこられた高齢者に敬老の意を表する趣旨から、他の多くの政令市においても、本市と同じく古希を迎える70歳からを交付の対象としています。本市においては、今後も、70歳以上の方を対象とした制度として継続していくこととしています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証の名称はスマートなものにしてほしい。 	1	<p>敬老乗車証の名称やデザイン等についても、今後、制度を具体化する中で検討していきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担をしているにも関わらず、無料で市バス・地下鉄を利用していると誤解されることがある。負担金額を記載するなど、一定金額を負担していることを運転手に分かる内容の乗車証にしてほしい。 	1	
<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証を見せると、動物園や二条城に無料で入場できるが、今後もこのようなサービスは受けることができるか。 	1	<p>京都市内に住む70歳以上の方は、元離宮二条城、京都市動物園、京都市美術館、無鄰庵に無料で入場していただくことができます。</p> <p>敬老乗車証のほか、介護保険証等を提示していただくことでも入場していただけます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・施策を広範囲研究し、その効果を評価すべき。 ・「在り方」は高齢者、弱者に思いを寄せていないと映る。 ・平成17年9月までは民生委員が届けていたが、それ以降何の連絡もない。申告制であることはわかっているが、行政のアドバイスが必要。 ・その他 	11	<p>今後、本制度が高齢者の社会参加支援や生きがいつくり等に役立てていただくという目的に沿い、かつ、将来にわたって持続可能な制度となるよう、具体的な内容の検討を行っていきます。</p>