

案

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 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、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 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 まとめ	16

資料

- ・委員一覧
- ・検討会の開催状況
- ・開催要綱
- ・高齢化の状況
- ・障害者の状況
- ・両制度の変遷
- ・ネットモニターのアンケート結果

これらを添付予定

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
- 適用交通機関 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・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

敬老無料乗車制度

- 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

○ 適用交通機関 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・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傾向の中、敬老優待乗車制度については全体事業費が増えてきており、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

敬老パス補償率 = (神戸市負担金 + 利用者負担金) / 正規料金

福祉パス補償率 = 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出来た経緯も違い、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気持ちを表したものと言える。高齢者は常に社会とかわりを持ち、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、昨今は高齢者も非常に元気になり、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中には、交通費が出ない方もおり、移動のための支援として福祉乗車制度がある。

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、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るべきであると考え、社会参加の促進という目的を果たすために、市内を走る路線バスはすべて対象にすべきであると考え。

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

当面は現在の敬老優待乗車証を維持する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反映されていないといったことがある。

また、近年、若年の貧困世帯、単身の貧困の方たちも多い中、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というのがよいと考える。

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 年度からの運賃改定に伴い、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るべきであるとする。

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

近郊区の 110 円の上限設定は廃止し、例えば地下鉄と同等の半額負担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補助す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、IC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、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、よりよい障害者の移動支援のあり方については引き続き検討課題とする。

また、療育手帳や精神障害者保健福祉手帳の交付者は増加傾向にあるため、制度を長期的に維持していくために、所得制限や一部負担の導入などについては、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、将来的な課題とし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、福祉乗車証の交付ではなく、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ことも考えられる。

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ことも考えられる。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 年の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、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、地域コミュニティに出て、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合わせて、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、歩いて行ける通い場の整備など、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られたい。

○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がない。

現行の割引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、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導入について、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、また交通事業者に一定の負担をいただいているからであるため、市としてこういった実態を市民に十分知ってもらうという努力が必要である。

6 まとめ

○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、純粋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行かざるを得ない。

○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、制度を支える行政（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と考えている。

○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利用者全員が同じ負担となっていないこと、移動距離に応じた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、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った上で、より公平な制度に変えていくことが求められている。

○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」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べきである。

各市における交通事業者の負担割合

指定都市の中で敬老パス制度を実施しているところが神戸市以外に12市あり、その中でIC化されているところが9市である。その内、対象交通機関に民間事業者が入っているところが7市であり、その中で交通事業者の負担割合が把握できている一例を挙げる。

○熊本市

- ・乗車ごとに利用者負担を求める方式
- ・交通事業者負担割合：3割
 - ※平成30年に「高齢者及び障がい者の社会参加促進等に関する検討会」を開催。

○札幌市

- ・利用できる金額の上限が決まっている方式
- ・交通事業者負担割合：約2割
 - ※令和2年度に向けて、交通事業者負担の見直しを検討中

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について

1. 市バス特別乗車証交付事業について

対象者：児童扶養手当を受給している者（世帯に1枚交付）

利用料：無料

対象交通機関：川崎市営バス

交付形態：磁気カード

制度発足：昭和42年（平成31年3月末廃止）

配布数：3,990枚／（平成29年度）

（参考）児童扶養手当受給世帯：6,434世帯（平成30年3月末日時点）

2. 見直しの背景

市バス特別乗車証交付事業については、利用が市バスに限られるなど、ひとり親家庭全体が対象となっているとは言いがたい状況にあることから、ひとり親家庭全体が対象となるよう施策全体の再構築を検討した。

3. 見直しの方法とその内容

川崎市はひとり親家庭支援施策の再構築の基本的な考え方及び市民意見等を踏まえて、対象者を限定した上で、市バスに限らず公共交通機関を利用した交通費を助成する事業に転換

4. スケジュール

平成30年5月 ひとり親家庭生活状況アンケート調査の実施

8月 ひとり親家庭支援施策の再構築の基本的な考え方（案）

9月 パブリックコメント（意見提出手続）の実施

11月 ひとり親家庭支援施策の再構築の方針決定

平成31年4月 新たなひとり親家庭支援施策の順次実施

敬老無料乗車券利用実績

○敬老無料乗車券実態調査の実施

令和元年7月20日～令和元年10月18日の3ヶ月において、実際の使用数量を調査。

○敬老無料乗車券利用実績（推計）

上記期間の集計分を反映すると、引き換え枚数に対して約71.3%の使用率。

○参考 各社の無料乗車券集計（単位：枚（回））

	市バス	市営地下鉄	新交通	民間バス
7月(20日～31日)	50,585	27,714	6,969	34,271
8月	124,746	68,736	17,117	82,373
9月	164,306	92,110	17,224	114,381
10月(1日～18日)	166,765	89,564	10,814	106,170