

第4回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

意見要旨

1. 日時 令和元年11月1日 午前9時28分～午前11時11分
2. 場所 神戸市役所4号館1階本部員会議室
3. 議題
 - ・これまでの議論の振り返り
 - ・報告書（案）について

●資料説明・議員意見説明（省略）

報告書（案）（資料20）に基づき議論

- 制度の目的の再確認のところ、これまでの議論としては敬老優待乗車制度と、それから福祉乗車制度を分けて、そして福祉乗車制度の中で障害者、それから母子世帯と対象を分けて議論がなされてきた経緯がある。確かに議論の進め方としては報告書案に書かれているように分けてということだったが、分けて議論をしたということが大前提ではなくて、全体を通した検討というのが抜けているため、この分けて議論することが前提という書き方のところは少し気になる。
- バス＝近距離輸送というイメージで報告書案は書かれているが、実際にはいろいろなバスがあって、各バスを定義する言葉が今の制度上ないため、路線バスという形で普通にイメージされる近距離輸送を行っている乗り合いバスがまずは基本であるという用語となっていると理解している。皆様方が現在の文章を読んで、誤解されないようであればこのままでよいのではと思う。
- 対象交通機関については、理想で言うと公共交通機関全てということになる。公共交通機関の中には当然タクシーも入ってくるし、乗り合いタクシーやライドシェアといったものも今後入ってくるかもしれない。そこまでいってしまうと議論がどんどん大きくなって交通政策全体の話になってくるが、現時点で書くとすればこういう書き方にならざるを得ないのかなと思う。
- 敬老優待乗車証については、見直しの方向性として維持をするべきということになっているが、その理由として社会参加に一定の役割を果たしているということと、それから若い世代からも制度そのものに意義があるとアンケートの結果にある。今

後の課題として、70歳という年齢をどうするかということについては、これからの時代の変化によって変わってくるかもしれないが、今すぐにそれを何かするという事でもないということは報告書案に書かれている。同じように所得のこともそうであり、委員の皆さんから出た意見がここには盛り込まれているのでこの方向でいいのではないかと思う。

○敬老優待乗車証について、最後に書かれている中期的に検討を続ける必要があるというところが非常に重要ななと思っている。課題点・考え方の真ん中のほうにも、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、すぐには言わないが見直しが必要であるということなので、課題がないわけではないということが書かれている。短期的、中期的、長期的というふうに分けるのであれば、この敬老優待乗車証は中期的課題だということを明確化したことがポイントである。なので、短期的には現状を維持するということだが、やはり検討の余地がある制度になっていると思う。

○敬老無料乗車券について、利用者が増えて予算規模が倍になっているということは、この10年の間に低所得の高齢者がふえたということであって、IC化されていないので利用実績が把握できないという問題はあるにせよ、それであれば利用実績がわかるような対策をとると同時に、神戸市内における低所得の高齢者の方々の社会参加を確保するような制度設計を考えないといけないのではないか。

○敬老優待乗車制度としては、もともとは全体としてお年寄りへの感謝の気持ちでできたという経緯があった。その後の制度改編時に、新制度の二次的な対応としてこの無料乗車券制度が追加的に入ってきたものだと思う。そういう意味では、低所得者への支援を残すということについては、交通政策の中で対応する話ではないのではないかと思う。制度の根幹である敬老優待乗車証全体を圧縮してでもサブにできた追加制度のほうを残すというのは、できた経緯を考えると少し違うような気がする。

○若年の貧困世帯や単身の貧困の方たちも多いのではないかとすることも報告書案に書いてあり、やはり低所得者対策という切り口で、このバスの運賃ということだけではなくて、どういう施策をするべきなのかということを経合的に見ないといけない。

○報告書案の16ページのまとめの中の、神戸市全体の予算配分のところの最後の段落

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ぬ中で、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回して行かざるを得ないということなので、まさに高齢者の中の低所得の方というふうに限られた話ではなくて、より広く困っている方々にとということがちゃんと盛り込まれているので、そこは大丈夫だと考える。

○これは交通政策の中で考える内容であって、福祉という観点から言うと困っている人に制度を使ってもらおうとか、サービスをつくるというのは理想だが、そういうことができないという状況になってきているというのが現実なわけである。その中で、どうやってより公平に予算が分配されていくかということだと思う。

○生活保護世帯で高齢の方は約半数である。そもそもこの敬老無料乗車券ができたのは激変緩和のためということなので、それが10年たっているということと、利用実績をわかるようにしようとしてICを入れたりするともっとお金がかかるということである。敬老優待乗車証そのものは当面維持をするということなので、その中で低所得の高齢者の方もそれを使っていただくという方向でしか、現実的には難しいのではないかと思う。

○無料乗車券について一定見直しをかけていこうと大胆に出されている報告書案であるが、これは今までの議論の中で出てきた内容であり、納得できるものである。高齢者の敬老優待乗車証はそのまま残していくという中に、ここの過度的な措置の部分をさらに残すということについては、逆の不公平感みたいなものもあるかもしれないということもあり、報告書案の方向性で賛成である。

○今回の見直しによって、今までのサービスが利用できなくなるという方々がおられるので、当事者の方にとっては非常に厳しいものであるとは思う。敬老無料乗車券だけではなく全体的に言えることだと思うが、削られた分をどこかで何かメリットのようなものが、ほかの施策や方法でぜひともやっていただければいいのではないかと思う。

○近郊区の上限設定のところについて、やはりバランスを考えると、ここに記載のとおりだと思うので、このまとめでいいのではないかと思う。見直しの方向性の後段で、長距離移動についてどう考えるのかというのは、地域差の公平性の問題にもつながる。報告書案でも触れられているが、長期的と言わずにこれも中期的に議論を始めないといけない。

- 障害のある方への移動支援、社会参加の支援ということで、ひきこもりを予防するとか、自立の訓練になるとか、あるいは障害のある方が公共交通機関を使うことによってインクルージョンの促進につながるとか、本人や社会にとってもメリットがあるということで、今の制度を維持していただくという方向でよいと思う。将来的には所得制限の導入みたいなこともあり得るかと思うが、やはりこの交通費の助成というものを維持することによって、障害者の方々の社会参加が本当に促進されていく。雇用だとか就労支援を充実させて、真の意味で社会参加が進んだ、所得も上がったという、自立度が高まったというふうになるようにするためには、ほかの支援施策もより充実させていく必要があると思うので、報告書の記述はこれでいいと思うが、ほかの支援施策をより充実させることで、この制度がより生きてくるかなと思う。
- 使える交通機関が限られているとか、利用の地域間格差が大きいということは、母子世帯対象の福祉乗車制度に限らず、ほかの制度でも共通して言えることであり、母子世帯のところだけに不公平として上がっているのも、ちょっとそれが不公平かなと思う。
- 見直し優先順位の高いところに福祉乗車制度の母子世帯が上がってきており、このまま母子世帯対象の福祉乗車証が廃止されたとして、それを補うだけの経済的支援、それから社会参加支援になるような福祉政策が本当に保障されるのかということが見えてこないの、そこを非常に危惧している。
- この文章を読む限りでは廃止ではなく、よりよいひとり親施策に方向転換するという内容になっているわけである。拡充という言い方がいいのかわからないけれども、対象については広げるというような整理がなされているのではないかなと思う。
- そう理解していいのなら同意する。資料の22で川崎市が廃止されたという資料が出されていて、もちろん制度転換なのだが、実際のところはそれまで使えていた方が全く使えなくなる現実も起こってくる。
- その世帯によっては異なるが、ひとり親、あとは子供を考えたときに、やはり高校生にも補助が必要ではないかという全体の意見の結果、こちらのほうが望ましいということで、よりよい方向に見直そうということではないか。
- 父子も含めるという方向性は皆さん一致しているので、見直しの方向性の一つ目の文章の「福祉乗車証の交付ではなく」というところが誤解を招いている一つの要因

だと思う。もう一つは、幾つかの例が挙げられているが、あくまで事例として挙げているだけなので、もしそのような誤解を招くようであれば誤解が生じないようにしていただきたい。

- その他特記事項という項目があるが、その他特記事項という扱いではなくて、できれば今後の方向性についてというような大きな位置づけをしてほしい。
- 社会参加の促進のところにボランティアポイントの話が出てくるが、今の交通の話に置き換えたときに、例えば終起点となる場所に案内の手助けをしてくれるボランティアがおられたり、乗降のお手伝いをされたり、クリーン活動をされたりといったことにポイントを付与するというのも考えられるのではないか。いずれにしてもバスに乗らないと制度を維持継続できないので、乗る人をいかに多くするか、しかも快適性を高めるというところに方向を見出したい。
- 高齢福祉、障害福祉、道路のバリアフリーなど全庁的な施策が絡んでくる。基本的に公共団体の仕事というのは全て福祉政策であり、全庁的に福祉の切り口で各局の施策をチェックするというのではなく、バランスよく施策を展開できるように予算の配分を含めて考えてもらいたい。
- 精神障害者割引のところで、報告書案に記載の議論があったので文章はそのままですが、実際に交通事業者の実態を見ていると、これをお願いするのはなかなか厳しい話だなという感想である。
- まとめの神戸市全体の予算配分のところで、優先順位としては、より困っているところに予算を回して行かざるを得ないという文章があるが、この行かざるを得ないという言葉がネガティブに聞こえてしまうので、より困っているところに予算を回していくべきであるというように表現を変えたほうがいい。
- この有識者会議として、現実の問題をどうやって解決していったらいいのかということを議論するときに、厳しい現状があることは明らかなので、文言的にもとても厳しくなってしまう。しかし、もう少しこの社会情勢、人口動態を受けとめて、厳しい将来がもう始まっているけれども、それに対して現実的に制度を維持するためにはいろいろ切り捨てていけないといけないところはあるが、それだけではなくて、もっと前向きにこれからの時代を受けとめていくといったようなそういうメッセージがないと、余りにもネガティブ過ぎる。もうこれから高齢者が3割、4割を占めていくわけなので、そういう人たちがもっと社会参加とか前向きにこれからの時代

を担っていくという意気込みでこれを受けとめて、例えば身体的に弱っている人を同じ世代の元気な人が支えていこうといった、もう少し前向きなメッセージを入れていただきたい。

- 障害者の施策に関しては一応現状維持ということになっているが、ほかの支援施策を充実させることでより自立、社会参加が進むことになる。障害のある方がこういった制度を有効に活用しながら、また、神戸市のほかの施策をどんどん活用しながらより自立、社会参加をして社会貢献にもつながっていけばいいのではないかと思うので、そういうニュアンスのことも入れていただくとよりいいと思う。
- まとめというタイトルになっているが、今後考えていくべきことというような形になっているので、タイトルを書きかえてもいいかもしれない。
- まとめに例示で書いていることは、特に変えないといけないということで我々が議論したところだけが例示として挙がっている。しかし、それ以外にも先ほど言ったように、地域間と対象交通機関の公平性のバランスのところは制度間のバランスというのも論点としてあるので、やることとは違うレベルなのでここには書いていないということだろうが、書いていないというのは議論していなかったと見えてしまうので、そこら辺を少し書き足してもいいのではないかと思う。
- ポジティブにという話に関連するが、ほかの自治体がやめるからじゃあ神戸市もやめましょうということではなくて、神戸市としてできるところで限られた予算の中で何か踏ん張るところというか、神戸市としてここはきちっと維持していくんだというのも一つの前向きな姿勢ではないかと思うので、ポジティブな見直しと同時に、これは維持していくと、これが神戸市の福祉としての姿勢なんだということがもう少し強調されてもいいかなというふうに思う。
- その他特記事項とまとめの部分については、いっしょにしていけないと流れとしては不自然かなと思う。まとめのところが一番に予算が入ってくるわけで、我々の議論は必ずしもお金から入ったわけではないと思う。予算配分から入るというよりも目的に照らして現状がどうなのか、それは社会参加であり、移動支援ということであると思うが、そこから入っていかないと、この有識者会議の議論はお金の話から入っていたのかというまとめに見える。