

陳 情 文 書 表

<p>受 理 番 号 ・ 受 理 年 月 日 及 び 件 名</p>	<p>陳情第142号（4. 3. 15） 神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワンplusに関する陳情</p>
<p>陳 情 の 要 旨</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと。</li> <li>2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと。</li> <li>3. シーパスワン・シーパスワンplusの本格実施を早期に行うこと。</li> </ol>
<p>陳 情 者 の 住 所 及 び 氏 名</p>	<p>神戸市中央区 岡崎史典 ほか別記のとおり</p>
<p>送 付 委 員 会</p>	<p>都市交通委員会</p>

2022年<sup>3</sup>月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 藤原 洋子 (印)  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 植山 幸人 (印)  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 昆 美恵子 (印)  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 佐藤 圭子 (印)  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 中務 妙子 (印)  
(TEL )

住所 神戸市中央区

代表

氏名 岡崎 史典 (印)  
(TEL )

住所

氏名 (印)  
(TEL )

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 桑田 幸子

(TEL )



住所 神戸市北区

氏名 大江 まり子

(TEL )



住所 神戸市北区

氏名 酒巻 幸子

(TEL )



住所

氏名

(TEL )

印

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 改善 繁 男

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 野田 知枝子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 竹田 政子

(TEL



住所

氏名

(TEL

住所 神戸市北区

氏名 金山 隆夫

(TEL



住所

氏名

(TEL

印

住所

氏名

(TEL

印

2022年2月 日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸北区

氏名 佐伯泰明

(TEL )

印

住所 神戸北区

氏名 佐伯智恵

(TEL )

印

住所 神戸北区

氏名 佐伯誠一

(TEL )

印

住所 神戸北区

氏名 佐伯量子

(TEL )

印

住所 神戸

氏名 長井志織

(TEL )

印

住所 長井 神戸北区

氏名 長井徹

(TEL )

印

住所

氏名

(TEL )

印

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 伊藤 優花

(TEL )

住所

氏名

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 葉山 文子

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 伊藤 智恵

(TEL )

住所

氏名

(TEL )

印

住所

氏名

(TEL )

印

住所

氏名

(TEL )

印

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 松浦 勝

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 正井 輝子

(TEL )

住所

氏名

(TEL )

印

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 田中 悠子

印

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 古藤 正幸

(印)

(TEL )

住所

氏名

(TEL )

住所

氏名

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 泉定 充代

(印)

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 外山 晴子

(印)

(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 竹内 光子

(印)

(TEL )

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 無口順一 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 無口静江 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 梅田笑 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 山岸洋子 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 三上尚元 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 三瀬 吾久恵 (TEL )

住所 神戸市北区

氏名 三瀬 久満 (TEL )

2022年2月—日

神戸市会—議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 東 善広雄 印  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 北風 正一  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 松山 一郎 印  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 清家 彦昭 印  
(TEL )

住所

氏名  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 森 淳子 印  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 白石 よし子 印  
(TEL )

2022年2月 日

神戸市会 議長

陳情者

住所 兵庫神戸市北区

氏名 申高字子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 藤田雅美

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 藤本光雄

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 元木繁子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 黒田一吉

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 竹川浩一

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 前川海之

(TEL



陳情者

住所 神戸市北区

氏名 佐藤フミ子  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 菊田秋吉  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 内田美江子  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 長谷川和江  
(TEL )

住所 石倉智恵子  
神戸市北区

氏名  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 佐藤千尋  
(TEL )

住所 神戸市北区

氏名 伊藤且子  
(TEL )

2022年2月 日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 森尾 典子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 作伯 順子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 斎藤 伸子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 廣田 純子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 佐野 経子

(TEL



住所 神戸市姫

氏名 箱波 悦子

(TEL



住所 神戸市北区

氏名 角田 多恵子

(TEL

印

2022年2月 日

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL

住所 神戸市西区

氏名 鹿島史子

(TEL

住所 神戸市兵庫区

氏名 梅村和代

(TEL

住所 神戸市須磨区

氏名 森田 稔

(TEL

住所 三木市

氏名 大場鉄夫

(TEL

住所 神戸市垂水区

氏名 遠藤喜子

(TEL

住所 神戸市西区

氏名 松本 稔子

(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

### 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

## 神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワンplusに関する陳情

陳情第142号

都市局

陳 情 要 旨 等	
陳情者	神戸市中央区 岡崎 史典 ほか
陳情要旨	<p>【陳情第 142 号】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. マイナンバーカードはすべての市民が所有しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと</li> <li>2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと</li> <li>3. シーパスワン・シーパスワンplusの本格実施を早期に行うこと</li> </ol>
陳 情 に 対 す る 神 戸 市 の 考 え 方	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. マイナンバーカードはすべての市民が所有しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと</li> <li>2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと <p>神戸市では、西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、平成 27 年度から社会実験として、シニア層を対象とした企画乗車券である神鉄シーパスワンを販売しており、多くの方に好評をいただいている。一方で、対象者数や販売枚数の増加により、市が負担する経費は事業開始当初比で約 1.6 倍に増加し、約 2.5 億円となっている。</p> <p>今後も引き続き、対象者数の増加が見込まれる中、提供するサービスを極力低下させることなく事業を継続するため、まずは販売方法の変更により経費を節減する考えとした。具体的には、令和 4 年度より全対象者への販売引換券の郵送を廃止し、マイナンバーカードの提示による販売を基本とするものである。</p> <p>これにより、販売引換券の保管や販売窓口での本人証明の提示が不要となることから、利用者の利便性向上も期待できる。</p> <p>なお、マイナンバーカードの普及率等を考慮して、お持ちでない方であっても、引き続き、神鉄シーパスワンをご購入いただけるよう、希望する方には申し込みいただいた上で、従来型の販売引換券を発行する制度も設けている。ただし、販売引換券の発行には、申し込みの受付や引換券の作成等に経費が必要となることから、その一部をご負担いただくものである。</p> <p>制度の変更やマイナンバーカードの取得促進については、令和 3 年度の販売開始時より、販売窓口や駅構内などにポスターを掲示するなど周知を図っており、さらに、神鉄シーパスワンをご利用されている方などに、個別にお知らせすることとしている。引き続き、関係局と連携し、マイナンバーカードの取得を促してまいりたい。</p> </li> <li>3. シーパスワン・シーパスワン plus の本格実施を早期に行うこと <p>利用者からは、神鉄シーパスワンの導入により神戸電鉄の利用が増えたという意見を聞いており、目的である神戸電鉄の利用促進に一定の効果があつたと捉えているが、本格実施への移行には費用面と運用面での課題を解決し、事業の持続性を確保することが必要である。</p> <p>費用面では、引換券発行にかかるコストや市が負担する運賃補填額が増大しており、経費削減が課題となっている。このことについては、令和 4 年度からマイナンバーカードを利用した販売を行うことで、課題の一つである引換券発行にかかるコストの節減につなげることができると考えている。</p> <p>運用面では、北神急行の市営化後、谷上駅を經由して地下鉄で三宮方面へ出かける利用者が増えている中、磁気券の神鉄シーパスワンと IC カードの福祉乗車証が併用できないため、谷上駅で一度改札を出る必要があるなどの不便さがあつた。このことについても、神鉄沿線と市営地下鉄北神線を一体的に利用できる「神鉄シーパスワン北神」の販売により、谷上駅での乗継の利便性向上を図ることができると考えている。</p> <p>神鉄シーパスワン事業については、今後も継続的に実施すべき事業と認識しており、まずは令和 4 年度の制度変更後の事業効率化や利用状況の変化を検証しながら、鉄道事業者とも協議を進め、本格実施について引き続き検討してまいりたい。</p> </li> </ol>	

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その1）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-1 (令和4.3.15)	神戸市中央区 岡崎史典ほか68名
142-2 (令和4.3.15)	神戸市西区 松本勝雄
142-3 (令和4.3.15)	神戸市北区 古谷太郎
142-4 (令和4.3.15)	神戸市北区 前羽啓男
142-5 (令和4.3.15)	神戸市北区 前田龍秀
142-6 (令和4.3.15)	神戸市北区 船崎めい子
142-7 (令和4.3.15)	神戸市北区 山田宏美
142-8 (令和4.3.15)	神戸市垂水区 天野寿一
142-9 (令和4.3.15)	神戸市北区 富澤 徹
142-10 (令和4.3.15)	神戸市東灘区 田中耕史
142-11 (令和4.3.15)	神戸市北区 富沢喜久子
142-12 (令和4.3.15)	神戸市北区 亀田智史

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その2）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-13 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 亀田裕美
142-14 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 狩俣文隆
142-15 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 狩俣隆子
142-16 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 森本慶子
142-17 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 森本 勝
142-18 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 炭山美代子
142-19 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 藪内 茂
142-20 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 藪内久美子
142-21 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 奥 政 芳
142-22 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 高垣欣弘
142-23 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 高垣文江
142-24 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 遠藤陽子
142-25 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 谷守佳代

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その3）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-26 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 樋口房義
142-27 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山田明宏
142-28 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山田和壽代
142-29 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 高橋律子
142-30 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 加納牧子
142-31 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 水谷美智代
142-32 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 西田正道
142-33 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 北本夫佐子
142-34 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 井上文也
142-35 (令和4. 3. 15)	神戸市垂水区 中川和彦
142-36 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 浦田暢子
142-37 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 金澤秀夫
142-38 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 金澤治美

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その4）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-39 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 時 房 子
142-40 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山 崎 重 子
142-41 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 高 田 昇
142-42 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 高 田 安 子
142-43 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 松 本 俊 作
142-44 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 西 岡 典 子
142-45 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 岡 村 為 一
142-46 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 米 田 武 夫
142-47 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 本 田 思 広
142-48 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 本 田 眞 理 子
142-49 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 小 林 義 正
142-50 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 山 口 美 子
142-51 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 元 田 瞳

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その5）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-52 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 川 由 孝
142-53 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 川 由 立 子
142-54 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 南 原 紀美子
142-55 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 森 本 利 昭
142-56 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 森 本 かおる
142-57 (令和4. 3. 15)	神戸市西区 花 田 津留子
142-58 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 藤 井 千 咲
142-59 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 桑 原 より子
142-60 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 渡 辺 昌 造
142-61 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 田 中 静 子
142-62 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 林 澄 子
142-63 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 保 幸 子
142-64 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 富 沢 麻 子

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その6）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-65 (令和4. 3. 15)	神戸市垂水区 天野民子
142-66 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 岡本由美子
142-67 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 永楽正夫
142-68 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 今西栄美子
142-69 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山下桂子
142-70 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 藤野清子
142-71 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 鎌田勝
142-72 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 鎌田サチ子
142-73 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 前山美由紀
142-74 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 眞鍋靖子
142-75 (令和4. 3. 15)	神戸市長田区 高山忠徳
142-76 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 櫻井昇佑
142-77 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山田洋一郎

陳情第142号に係る陳情者の住所及び氏名一覧（その7）

整理番号 (受理日)	陳情者の住所及び氏名
142-78 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 森 英次郎
142-79 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山口 久美子
142-80 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 渡辺 和代
142-81 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山口 薫
142-82 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 門 真郎
142-83 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 門 昭子
142-84 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山岡 順太郎
142-85 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 山岡 幸
142-86 (令和4. 3. 15)	神戸市北区 松本 洋子

2022年3月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名 松本 勝太郎 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

吉谷大郎

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸地区  
前野 啓

### 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

#### 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸北区

氏名 前田 龍秀

(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオンplus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 船崎 めい子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとってまいりました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 山田 宏美

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市東区

氏名 天野 寿一

(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市比叺

氏名 富澤 徹 (TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市東灘区

氏名 田中 耕史

(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 富沢喜久子  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 尾田 智史

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワンplus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北區

氏名

(TEL)

豊田 裕美

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北

氏名 狩俣文隆 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

### 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所

神戸市北区

氏名

塚本隆子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 森本慶子

(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者 神戸市北区  
住所氏名 森本 勝    
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

142-18

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 炭山 美代子

(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

藪内 茂

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 奥 政芳 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者 高垣 依子  
住所 神戸市北区  
氏名 高垣 依子  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

### 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 高垣文江 (印)  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 遠藤 陽子 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 谷手佳代

(TEL



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名 樋口 房義 (TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所  
神戸市北区

氏名 山田 明宏 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月 5日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 山田 加恵代 様  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 高橋 律子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワンplus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

加納 牧子

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

## 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 水谷 美智代 (印)  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月5日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北

氏名

(TEL)

西田 正彦 印

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月14日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 北本文佐子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオンplus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

井ノ交也

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 浦田 暢子

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 金澤 秀夫  
(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 金澤 治美

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 時春子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北區

氏名 山崎 隆子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月15日

3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北區

氏名 高田 昇 印

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月5日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-43

【個人陳情用】

2022年2月 日

神戸市会 議長

3月15日

陳情者

住所

氏名  
(TEL)

松本俊行 印

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL)

西岡典子

神戸市北區

西岡典子

(印)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

### 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-45

【個人陳情用】

2022年2月15日  
3/15

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名 岡村 為一  
(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名

米田 武夫

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名

(TEL)

阿田 忠広

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所

神戸市西区

氏名

(TEL)

本田 真理子

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸西区

氏名 小林 義正

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-50

【個人陳情用】

2022年2月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西區

氏名

山口 美子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名

元田 瞳

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年2月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL

神戸西区

川由 孝

)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名 川由立子  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名

(TEI)

南原 紀美子

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-55

【個人陳情用】

2022年2月 2日

3 15

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸  
西区

氏名

(TEI)

森 不利 昭



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸西

氏名 森本かおる (3)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市西区

氏名 花田 津留子  
(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

藤井 千咲

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

142-59

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 桑原より子

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 渡辺昌造 (印)

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスイオン)または590円(神鉄シーパスイオン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-61

【個人陳情用】

2022年 3月 15日

神戸市会 議長

陳情者

住所

神戸市北区

氏名

田中 静子

(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

林 澄子

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 保 幸子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 富沢麻子

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市垂水区

氏名 天野民子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者 岡本由美子  
住所 神戸市北区氏名 岡本由美子  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

## 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-67

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市

氏名 永楽正夫

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

## 記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸北区

氏名 今西 綾子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際の実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月24日  
3/15

神戸市会 議長

陳情者

住所 兵庫県神戸市北区

氏名

(TEL)

山下 桂子 (印)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 藤野清子

(TEL)

月経

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 金兼田 月斎

(TEL)

(金日)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年 3月 15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 鎌田サチ子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月27日

3/15

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

前山美由紀 印

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-74

【個人陳情用】  
2022年8月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北區

氏名 眞鍋 靖子 (印)

(TEL )

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

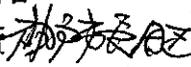
1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

142-75

陳情者

住所 

氏名



印

(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 櫻井昇佑

(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

142-77

【個人陳情用】

2022年2月27日  
3/18

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北區

氏名

(TEL)

山田 洋一郎

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

142-78

【個人陳情用】

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者 神戸市在住

住所

氏名 森 良次郎 (印)  
(TEL

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年9月15日  
3 15

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名 山口ス美子  
(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスワン)または590円(神鉄シーパスワン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年8月15日  
3

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

渡辺 和代

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」(以下:企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスイオン)または590円(神鉄シーパスイオン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下:引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市

氏名

(TEL)

山本 真一郎 (印)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスイオン)または590円(神鉄シーパスイオン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所

氏名

(TEL)

神戸市北区

P4 03子 (F)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーバスワン」・「神鉄シーバスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーバスワン）または590円（神鉄シーバスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくとも、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーバスワン・シーバスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市北区

氏名

(TEL)

山岡 順太郎 印

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」(以下：企画乗車券)を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線(阪神神戸三宮駅を含む)を1日あたり360円(神鉄シーパスイオン)または590円(神鉄シーパスイオン plus)で10日間乗り降り自由、最大1年間60日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました(以下：引換券方式)。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまで、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

神戸市会 議長

陳情者

住所神戸市北区

氏名 山岡 幸

(TEL)



## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスイオン」・「神鉄シーパスイオン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速金線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスイオン）または590円（神鉄シーパスイオン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていました（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスイオン・シーパスイオンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

2022年3月15日

神戸市会 議長

陳情者

住所 神戸市

氏名 松本洋子

(TEL)

## 陳情趣旨

神戸市は、2015年から西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、シニア層を対象とした企画乗車券「神鉄シーパスワン」・「神鉄シーパスワン plus」（以下：企画乗車券）を販売する社会実験を実施しています。この制度は、神戸電鉄全線と神戸高速全線（阪神神戸三宮駅を含む）を1日あたり360円（神鉄シーパスワン）または590円（神鉄シーパスワン plus）で10日間乗り降り自由、最大1年間50日利用でき、神戸電鉄の収益の下支えをし、沿線に暮らすシニア層の「移動の自由」を支援する制度になっています。その為、西北神地域の対象住民を中心に社会実験としてではなく本格実施を求める声が多く上がっています。

毎年、市内の対象者すべてに、企画乗車券を購入するための引換券を郵送し、その引換券を持参して購入する方式をとっていましたが（以下：引換券方式）。2020年からは引換券方式の他に、「マイナンバーカード」の提示でも企画乗車券が購入できるように変更されました。

これまでは、「マイナンバーカード」の提示がなくても、引換券方式で企画乗車券を購入できていましたが、2022年販売分から、引換券方式を取りやめ、「マイナンバーカード」の提示を基本とした販売方法に切り替えるとしています。これに伴い、「マイナンバーカード」の提示がない場合は、引換券の交付申請を行い、引換券を郵送してもらうことになり、その際に実費負担の徴収が行われる事となっています。

企画乗車券の対象となっているシニア層では「マイナンバーカード」をすべての人が取得しているわけではなく、また引換券の交付に手数料が発生するうえ、郵送されるまでに相当の期間が必要となれば、購入にいたるハードルが高くなり利用減少が懸念されます。

また、「マイナンバーカード」を取得していない市民にとっては、これまでの方式とくらべて不利益な変更になり一部の市民に負担を負わせることにつながり、市民の間で行政サービスを公平に受けることができなくなります。

よって、以下の事項について陳情します。

記

1. マイナンバーカードはすべての市民が所持しているものではないため、提示による販売方法を全面的に見直すこと
2. 交付申請時に手数料が発生する方法を中止し、販売引換券発行に実費負担を課さないこと
3. シーパスワン・シーパスワンPLUSの本格実施を早期に行うこと

以上

~~※お願~~~~4. 神鉄と市営地下鉄を全通にしたい。~~~~(神鉄と市営地下鉄も利用した場合 三宮までの精算が未だ不明)~~