

「神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の今後のあり方」に対する 市民意見募集について

1. 「神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の今後のあり方」の趣旨

兵庫県バス協会からの要望を受け、現行の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の課題や今後の見直しの方向性について専門的な見地から意見を聴取し、長期的に維持し得るための制度のあり方について検討するため、有識者会議を設置しました。

11月11日に有識者会議から提出された報告書の内容を踏まえ、両制度の今後のあり方について本市の考え方を示し、市民からの意見を募集します。

2. 市民意見募集の概要

(1) 意見募集期間

令和元年12月4日(水曜)から令和2年1月10日(金曜)まで

(2) 資料の閲覧場所

意見募集の期間中、下記の場所で閲覧いただけます。

- ・こども家庭局こども育成部家庭支援課
- ・保健福祉局高齢福祉部高齢福祉課
- ・保健福祉局障害福祉部障害福祉課
- ・各区役所、北須磨支所、西神中央出張所の敬老パス・福祉パス担当係

※上記のほか、本市ホームページにおいて資料を閲覧いただけます。

(<https://www.city.kobe.lg.jp/a39067/shise/kocho/comment/keiropassfukushi-pass.html>)

(3) 意見の提出先及び提出方法

- ・提出先：保健福祉局高齢福祉部高齢福祉課
- ・提出方法：郵送、FAX(078-322-6046)、直接持参、
電子メール(pass_publiccomment@office.city.kobe.lg.jp)、
ホームページ(意見募集)上の意見送信フォームによる提出
のいずれか

3. 意見募集後の予定

いただいたご意見に対して、ホームページにて本市の考え方を公表します。

神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の今後のあり方について 皆さんのご意見をお寄せください

福祉乗車制度は昭和 43 年、敬老優待乗車制度は昭和 48 年に制度が発足しました。現在、福祉乗車証は約 7.5 万人、敬老優待乗車証は約 24 万人と、非常に多くの方に利用されています。両制度の見直し、及び高齢者の社会参加支援施策の充実にについて、ご意見をお寄せください。

なぜ敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の見直しが必要なのか
——現状のままでは制度を維持し続けることが困難です——

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度は、バスや地下鉄などの通常運賃から利用者負担分を引いた額を神戸市から交通事業者に支払う仕組みで、利用者・交通事業者・神戸市の三者が一体となって実施していく制度です。神戸市から交通事業者に支払う予算額は、すべて神戸市民の税金で賄われており、毎年約 50 億円となっていますが、毎年、予算額を超える利用があり、その分は交通事業者が負担しています。平成 30 年度の交通事業者への支払額は、本来交通事業者が受け取る額の約 73%で、近年この割合は下がってきており、交通事業者にかなり多くの負担がかかっている現状です。こうした状況から、令和元年 6 月に兵庫県バス協会より、このままでは当該制度の参画を見合わせざるを得ないという内容の緊急要望書が提出されています。

また、敬老優待乗車制度の対象となる 70 歳以上の人口については、平成 15 年推計では令和 7 年がピークと想定されていたところ、平成 30 年に公表された推計では、推計最終年の令和 27 年まで伸び続けています。

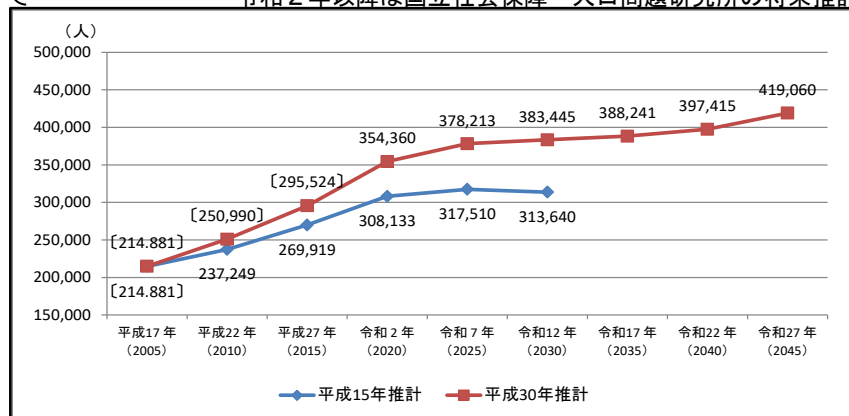
直近の利用者は、福祉乗車制度は横ばいで推移していますが、敬老優待乗車制度は 1 日当たりの利用者数が平成 29 年度 75,814 人のところ、平成 30 年度では 78,165 人と大きく伸びており、今後も増えていくことが想定されます。

70 歳以上人口の将来推計(平成 15 年推計と平成 30 年推計比較)

平成 15 年推計は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計

平成 30 年推計は平成 27 年までは国勢調査、

令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計



今後、70 歳以上の人口や障害者の増加に伴い、介護保険や障害福祉のサービスなどにかかる経費が増加していきます。そのため、今以上に神戸市の予算を増やすことは難しく、現状のままでは制度を維持し続けることが困難となることから、両制度の見直しをせざるを得ない状況にあります。

今後の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方についての基本的な考え方

両制度とも、長期に渡って維持し続けることを目指します。

両制度の目的や効果を踏まえると、社会参加の上でも役立っていることから、長期的に制度を維持していくことが重要であると考えます。市の厳しい財政状況の中ではありますが、現行の予算を確保し、制度内容の見直しを行った上で両制度を維持し続けます。あわせて、社会参加支援施策の充実にも取り組みます。

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の具体的な見直し内容

1. 敬老優待乗車制度について

① 敬老優待乗車証の対象者は現行を維持します。(70歳以上、所得制限なし)

② 敬老優待乗車証の利用者負担額はすべて小児料金とします。

a) バス近郊区における110円上限を廃止します。

現行制度では、バス近郊区において乗車距離に関わらず110円を上限としていましたが、地下鉄は乗車距離に応じた小児料金であり、制度の不公平の是正及び整合性を図るため、バス近郊区での上限設定を廃止し、すべて小児料金とします。

b) 敬老無料乗車券は廃止します。

市民税非課税世帯かつ本人の収入が120万円以下の方にお渡ししている敬老無料乗車券は、平成20年度に敬老優待乗車制度変更(利用者が乗車時に一定額を負担する方式)の際に激変緩和的に導入したのですが、約10年が経過し、予算規模が制度導入当初(約8億円)から約2倍(約15億円)となっています。制度の持続可能性がないことから、敬老無料乗車券は廃止します。(引き続き優待料金(小児料金)で乗車いただけます)

③ 高頻度で利用される方向けの定期券割引購入制度は継続します。

2. 福祉乗車制度について

① 障害者・原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯は現行を維持します。

② 母子世帯は福祉乗車証の対象から外し、ひとり親世帯の高校生に対する通学定期券の補助に制度転換を検討します。

母子世帯に対しては、経済的な支援という意味合いが強い中、使える交通機関が限られていることや利用の地域間格差が大きいこと、父子世帯が対象ではないなどの課題があります。

この課題を解消するため、母子世帯を福祉乗車証の対象から外し、ひとり親世帯の子どもの高校進学への支援に重点的に取り組むこととし、子どもたちの将来の自立に向けて、通学費用を心配することなく高校を選択できるよう、新たに対象交通機関を拡大した「ひとり親世帯(父子世帯を含む)の高校生に対する通学定期券の補助」の実施を検討します。

社会参加支援施策の充実にむけて

1. 高齢者がつどえる場を充実し、ボランティア活動に対する支援施策を検討していきます。

歩いて行けるようなより身近な場所に高齢者がつどえる場を増やすため、現在行っている高齢者の交流の場への補助金の増額を検討していきます。

また、高齢者のボランティア活動に対してポイントを付与し、貯まったポイントを特典に交換できる制度を導入していきます。

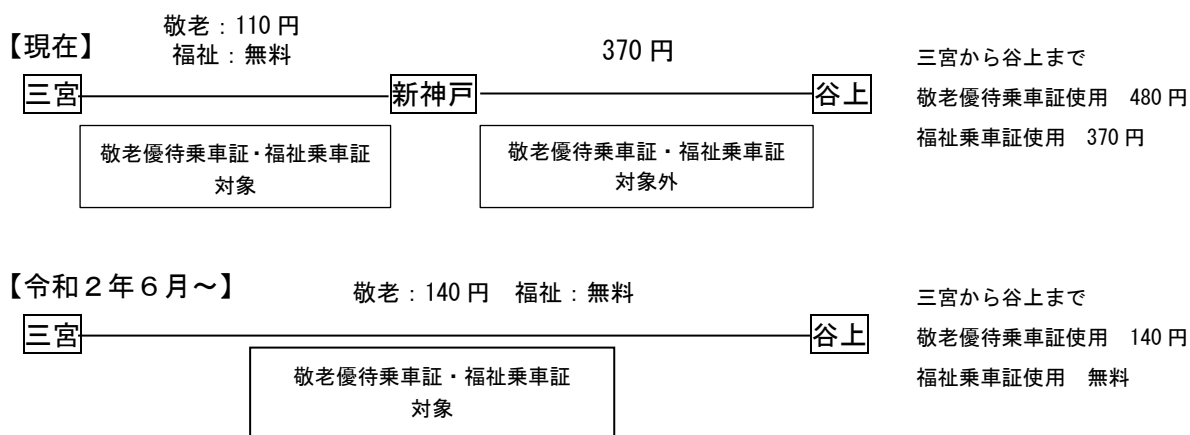
2. 高齢者の免許返納に対する支援施策を検討します。

運転免許証を返納した方の移動手段確保のためにも、敬老優待乗車証については制度を維持するとともに、さらなる自主返納を促進するための支援施策を検討します。

3. 現在の北神急行線について、敬老優待乗車証・福祉乗車証を使えるようにします。

北神急行線（新神戸～谷上）は、現在は敬老優待乗車証・福祉乗車証の対象外路線ですが、令和2年6月（予定）に北神急行線が市営地下鉄化されることに伴い、敬老優待乗車証・福祉乗車証の対象区間とします。

イメージ図



敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の見直し実施時期（予定）

令和2年6月～：北神急行線の市営地下鉄化に伴い、対象路線を拡大

令和2年10月～：敬老無料乗車券を廃止

令和2年秋頃～：敬老優待乗車証のバス近郊区における110円上限設定を廃止（小児料金負担）
母子世帯を福祉乗車証の対象から外し、ひとり親世帯の高校生に対する通学定期券の補助に制度転換

参考情報

神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議報告書や、ネットモニターアンケートの詳細については神戸市ホームページをご覧ください。

有識者会議 <http://www.city.kobe.lg.jp/a39067/kenko/fukushi/koreshafukushi/am02/yutai/arikatakaigi.html>

ネットモニター <http://www.city.kobe.lg.jp/documents/13251/20190802netquestion.pdf>

現在の敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の概要

敬老優待乗車証（敬老パス）

目的：社会参加の促進と移動支援

対象者：市内在住の満70歳以上の方（平成30年度交付枚数：241,639枚）

利用者負担：鉄道は小児料金、バスは110円を上限とする小児料金

敬老無料乗車券

対象者：敬老優待乗車証所持者で、市民税非課税世帯かつ本人の年収が120万円以下の方（平成29年度無料券引換者数：59,113人）

内容：対象交通機関を年間約3万円分利用できる敬老無料乗車券を交付

定期券割引購入制度

対象者：敬老優待乗車証所持者で高頻度利用の希望者
（平成29年度購入者数：8,477人）

内容：特定の定期券を半額で購入可能

福祉乗車証（福祉パス）

目的：社会参加の促進と移動支援

対象者：障害者手帳所持者（身体（第1種または1級～4級）・知的・精神）、母子世帯（所得制限有）、原爆被爆者、戦傷病者、中国残留邦人等支援給付世帯

（平成30年度対象者74,866人、介護者用を含む交付枚数108,564枚）

利用者負担：なし

両制度共通：対象交通機関

バス・・・神戸市バス、神戸交通振興バス（シティー・ループ線を除く）、神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、阪神バス、阪急バス（高速バスは対象外）

鉄道・・・市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー

**神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の
あり方検討に関する有識者会議**

報告書

令和元年 11 月

はじめに

福祉乗車制度は昭和43年、敬老優待乗車制度は昭和48年に制度が発足し、その後、対象交通機関の拡大など制度の拡充が図られてきた。現在、福祉乗車証は障害者、母子世帯、原爆被爆者、戦傷病者、中国残留邦人等支援給付世帯等で約7.5万人、また、敬老優待乗車証は約24万人と非常に多くの方に利用されている。

両制度は、対象者の社会参加の促進と移動支援を目的として実施しており、大変有意義な制度であるものの、利用実績と神戸市から交通事業者に対する支払いに大きな乖離が生じており、交通事業者に過度の負担がかかっている状況である。さらに、今後も対象者の増加が見込まれていることから、神戸市の財政も考慮すると、現行のまま制度を継続していくことが難しい状況になっている。

こうした状況から、令和元年6月に兵庫県バス協会より「神戸市敬老優待乗車制度および福祉乗車制度の負担金にかかる緊急要望書」が提出された。神戸市による満額補填を前提とし、かつ長期的に維持し得る制度設計がなければ当該制度への参画を見合わせざるを得ないという非常に厳しい内容である。この緊急要望書を受けて、「神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議」が設置された。

本有識者会議では、両制度の制度目的を再確認し、長期的に持続可能なものとしていくためのあり方について、専門的な見地から検討を行った。

神戸市においては、本有識者会議からの報告書を尊重し、より良い制度の構築に向けて引き続き努力されることを望むものである。

令和元年11月

神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の
あり方検討に関する有識者会議

座長 赤井伸郎

目次

はじめに	1
1 制度概要	
(1) 敬老優待乗車制度	3
(2) 福祉乗車制度	4
2 制度を取り巻く環境	5
3 制度の目的の再確認	6
4 対象者ごとの課題点・考え方、見直しの方向性	
(1) 対象交通機関（両制度共通）	7
(2) 敬老優待乗車制度	
①敬老優待乗車証	8
②敬老無料乗車券	9
③定期券割引購入制度	10
④近郊区上限110円の料金設定	11
(3) 福祉乗車制度 障害者	12
(4) 福祉乗車制度 母子世帯	13
(5) 福祉乗車制度 原爆被爆者・戦傷病者・ 中国残留邦人等支援給付世帯	14
5 その他特記事項	15
6 今後考えていくべきこと	16

1 制度概要

(1) 敬老優待乗車制度

敬老優待乗車証

- 対象者 市内在住の満70歳以上の方
- 利用者負担 鉄道—小児料金、バス—110円を上限とする小児料金
- 対象交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
神戸市バス、神戸交通振興バス（シティー・ループ線を除く）、神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、阪神バス、阪急バス
（高速バスは対象外）
- 交付形態 ICカード（平成20年10月より）
- 制度発足 昭和48年9月

敬老無料乗車券

- 対象者 市民税非課税世帯かつ本人の年収が120万円以下の方
- 内容 対象交通機関を年間約3万円分利用できる敬老無料乗車券（有効期間1年間）を交付
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

定期券割引購入制度

- 内容 高頻度利用者に対して定期券を半額で購入可能
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

(2) 福祉乗車制度

- 対 象 者
1. 身体障害者（第1種または1級～4級） ※1
 2. 知的障害者 ※1
 3. 精神障害者 ※1
 4. 母子世帯 ※2
 5. 原爆被爆者
 6. 戦傷病者
 7. 中国残留邦人等高齢者
 8. 中国残留邦人等世帯 ※2
- ※1 障害者手帳所持者に限る。また、上記1～3のうち、身体障害者手帳（第1種）、療育手帳（知的障害者）、精神障害者保健福祉手帳（1級）の所持者については、介添人が同乗される場合に使用できる介護付乗車証を交付
- ※2 母子世帯、中国残留邦人等世帯については世帯に1枚交付
- 利用者負担 無 料
- 対象交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
神戸市バス、神戸交通振興バス（シティー・ループ線を除く）、神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、阪神バス、阪急バス
（高速バスは対象外）
- 交付形態 ICカード（平成25年4月より）
磁気カード（小児用カードのみ）
- 制度発足 昭和43年5月

2 制度を取り巻く環境

敬老優待乗車制度は70歳以上の方を対象としているが、70歳以上の人口は平成15年推計では2025年がピークと想定されていたところ、平成30年に公表された推計では2025年以降も70歳以上人口は伸び続け、推計最終年の2045年まで伸び続けている。

総人口に占める70歳以上人口の割合についても、制度発足当時は数%であったところ、2015年には19.2%となり、2025年推計では25%を超え、2045年推計では30%を超える見込みである。

また、平成19年10月の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書にある将来推計と比べ、70歳以上の人口は平成30年度時点ですでに令和2年度の人口推計とほぼ同等数であり、敬老優待乗車証の交付枚数も平成28年度時点ですでに令和7年度の交付枚数推計を上回る状況となっている。

また、福祉乗車制度の対象である障害者については、神戸市の総人口は減少傾向にあるものの、障害者手帳所持者は増加傾向にあり、直近の5年間を見ると、特に療育手帳と精神障害者保健福祉手帳の所持者数の伸びが大きい。

両制度は交通事業者の協力のもとに制度を実施している。敬老優待乗車証は平成20年に、福祉乗車証は平成25年にICカード化を行っているが、実際の乗車実績に対して神戸市の交通事業者に対する負担金は横ばいの中、敬老優待乗車制度については全体事業費が増加傾向にあり、補償率(※)が下がってきている。一方、福祉乗車制度については大きな変動はないものの、非常に低い補償率となっている。両制度あわせた補償率は平成30年度で72.5%であり、現在も交通事業者の負担が大きくなっているが、このままであれば今後もさらに補償率が下がっていくことが想定されている。

※補償率とは

敬老優待乗車制度の補償率 = (神戸市負担金 + 利用者負担金) / 正規料金

福祉乗車制度の補償率 = 神戸市負担金 / (正規料金 - 身体・知的障害者割引額)

3 制度の目的の再確認

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに制度の目的は「対象者の社会参加の促進と移動支援」である。

両制度を長期的に持続可能なものとしていくためのあり方について検討を行うにあたり、まずは制度の目的の再確認を行い、両制度がその目的を達成する手段として望ましいのかどうかについて議論を行った。

敬老優待乗車制度と福祉乗車制度では制度ができた経緯も違い、社会参加の促進と移動支援という目的が高齢者と障害者等ですぐ異なることから、両制度は分けて議論を行った。

また、福祉乗車制度については障害者や母子世帯等対象が様々であるため、それぞれの対象者に分けて議論を行った。

敬老優待乗車制度は、制度発足当時は「高齢者に対する感謝の気持ち」ということで、長寿を迎えるまでさまざまな分野で社会貢献してきたことに対する敬意を表したものと言える。高齢者は常に社会と関わりを持ち、社会の一員であることを持ち続ける必要があり、地域活動やサークル活動など高齢者の社会参加を側面的に支援する一つの方法として敬老優待乗車制度がある。

なお、昨今は高齢者も元気な方が多くなっており、人生100年時代、70歳まで就労という状況の中、地域での居場所づくり、フレイル予防など高齢者の社会参加の内容も多様化してきている。

福祉乗車制度については文字通り福祉施策ということで実施している。障害者については、生活そのものの維持のための外出という側面に加え、バスなどを使って外出するというのも自立に向けた一つの訓練であり、社会参加でもある。また、障害福祉サービス事業所に通う方の多くは、事業所から交通費が支給されていないので、福祉乗車証を利用して通所しており、福祉乗車制度は障害者の社会参加を支援している。

母子世帯については経済的に厳しい家庭が多い中、移動支援策として、また経済的支援策の一つとして福祉乗車制度がある。

原爆被爆者、戦傷病者及び中国残留邦人等支援給付世帯については、先の大戦により多くの負担を強いられた方々に対する支援策として福祉乗車制度がある。

以下、それぞれの対象者についての課題点、今後のあり方について記載していく。

4 対象者ごとの課題点・考え方、見直しの方向性

(1) 対象交通機関（両制度共通）

○これまでの検討経過

昭和43年の制度発足時は対象交通機関が市バスと市電のみから始まり、その後民間バスや市営地下鉄、神戸新交通へと順次拡大してきた。

制度の検討としては、平成4年度の敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書において、日常生活における移動支援的要素が濃く、この制度で対象としている輸送交通機関は、基本的には近距離輸送でありバスが基本であるとされている。また、同報告書において、本制度の意義から判断して、将来的にも大量輸送機関である鉄軌道への制度拡大は慎重にすべきであるとされている。

○課題点・考え方

制度の変遷を見ると、対象の交通機関については広がってきているが、神戸市内全ての公共交通機関で利用できているわけではなく不公平感がある。公平性の観点から、制度の恩恵を受けられる方と受けられない方の不公平ができるだけ出ないように配慮する必要がある。

また、鉄軌道への考え方があいまいである。理想を言えば公共交通機関全てを利用できるようにできればよいが、予算にも限りがあり、制度の持続可能性ということを考えれば、まずは現状の枠組みが出发点となり、鉄道まで広げるのは現実的ではない。

とりわけ、高齢者の社会参加については地域での居場所づくりが行われるなど、より身近な所での交流や生きがい活動を行っている実態があり、地域コミュニティでの活動を推奨していくことが大切で、近距離輸送の路線バスが基本となる。

○見直しの方向性

従来の近距離輸送としてのバスが基本という考え方を維持すべきであると考え、社会参加の促進という目的を果たすために、神戸市内を走る路線バスはすべて対象にすべきであるとする。

その際、ICカード対応をしようとする追加投資が必要な場合もあるなど様々な課題があることから、今後の実施に向けては、検討・整理が必要である。

(2) 敬老優待乗車制度 ①敬老優待乗車証

○これまでの検討経過

昭和48年に70歳以上の方に無料で対象交通機関に乗車できるフリーパスの交付を開始した。

平成4年の敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書において、①所得制限の導入、②対象年齢の引き上げ、③一部有料制度の導入など、経費面においても市民の合意が得られるような配慮を加えるべきとされている。これを受けて、平成6年10月より一部有償交付制度を開始した。

平成19年の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書において、利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式で現行制度を見直すべきであるとされている。これを受けて、平成20年10月より利用頻度の差による負担の不公平感が出ないように、利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式を導入し、あわせて一部有償交付制度を廃止した。

○課題点・考え方

現在の乗車時に一定額を自己負担する方式では、多くの方が月1回以上利用されており、社会参加及び交通機関の利用促進の上でも役立っている制度である。また、利用者のみならず、若い世代からも「高齢者の社会参加において必要な制度である」「当該制度があることにより、高齢者が免許返納をしやすくなり公共交通機関の利用促進にもつながる」という意見がある。

対象となる70歳以上の方が今後増加していく中、制度を長期的に維持していくためには、すぐにとは言わないが見直しが必要である。

制度発足時の高齢者とは異なり、身体的な状況も改善されて元気な方が非常に多くなっていることや、総人口に占める70歳以上の割合も高くなっていることから、対象年齢を引き上げてはどうかという意見もあるが、元気なときから外出する習慣をつけていただいたほうがよいということもある。

また、高額所得者を対象者から除くといった所得制限導入についての意見もあるが、収入所得を基準とした場合だけではなく資産の捕捉ができていないことや行政手続きの煩雑化が懸念される。

○見直しの方向性

当面は70歳以上の方を対象に乗車時に一定額を自己負担する現在の敬老優待乗車証を維持すべきであると考えます。

なお、対象年齢の引き上げや所得制限の導入、現在の利用者負担割合を上げるといったことや身体状況を勘案するということを含め、今後の社会情勢の変化や神戸市の財政状況を見ながら、中期的に検討を続ける必要がある。

(2) 敬老優待乗車制度 ②敬老無料乗車券

○これまでの検討経過

平成19年の敬老優待乗車制度検討懇話会報告書において、利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式で現行制度を見直すべきである。見直しを実施される場合は、所得の少ない高齢者にとって急激な負担増とならないように配慮する必要があるとされている。

平成20年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、低所得者への対応として本制度を導入した。

○課題点・考え方

激変緩和的な意味も含めて導入された敬老無料乗車券であるが、そこから約10年が経過して予算規模が当初から2倍近くに膨らんでいる。指定都市で実施しているところも少なく、実施している指定都市と比べても非常に交付者数も多いということがあり、今の予算規模を考えると対象者の占める割合があまりにも多く、制度の持続可能性がないところが問題である。

また、無料乗車券についてはIC化がされておらず、実際の利用実績が把握できないことも大きな問題であるとともに、不正利用を防ぐことは非常に難しい。

高齢の低所得者への福祉的な支援というものであるが、敬老優待乗車証の社会参加の促進という概念の制度とは意味合いが異なることや、所得基準が収入のみで資産が捕捉できていないといったことがある。

また、近年、若年の貧困世帯も多い中、高齢者にのみ支援があるというのも不公平である。

○見直しの方向性

当該制度については廃止を含めて見直しを検討する必要があると考える。

(2) 敬老優待乗車制度 ③定期券割引購入制度

○これまでの検討経過

平成20年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、高頻度利用者への対応として本制度を導入した。

○課題点・考え方

定期券購入時に半額負担をしており、敬老優待乗車証との整合性はとれている。また、高齢者がより多く外出の機会を設けるということは、制度目的と合致する。

一方で、定期券購入者は毎年増え続けていることから、定期券の負担割合は半額でよいのかどうかについて、将来の神戸市の財政状況によって検討する必要があるかもしれない。

○見直しの方向性

現時点では現行制度を維持していくのがよいと考える。

中期的には敬老優待乗車証との利用状況や負担割合などのバランスを見ながら検討を続ける必要がある。

(2) 敬老優待乗車制度 ④近郊区上限 110 円の料金設定

○これまでの検討経過

平成 20 年度の敬老優待乗車制度変更（利用者が乗車時に一定額を負担する方式を導入）の際に、1 乗車ごとにバスは 100 円を上限とした小児料金、地下鉄・新交通は小児料金として制度を開始した。

平成 26 年度の運賃改定に伴い、バスの利用者負担額を 110 円を上限とした小児料金に変更した。

○課題点・考え方

地下鉄は小児料金としているのに、バスは距離が長くても 110 円の上限が設定されているのは不公平である。

実際にコストがどれくらいかかるかにもよるが、距離に連動した形できめ細やかに制度設計をすべきであるとする。

制度の趣旨として、長距離路線は基本は対象から外すべきであるとするが、少なくとも地下鉄・新交通と同様にして制度の整合性をとる必要がある。

○見直しの方向性

近郊区上限 110 円の料金設定は廃止し、例えば地下鉄と同等の小児料金にするなど見直しを検討する必要があるとする。

なお、対象交通機関の項目と重複する部分があるが、当該制度については近距離の移動が基本という中で、長距離移動までこの制度の中でみるべきかどうかという点について、現状の枠組みが議論の出発点となるが、将来的には検討すべき点であるとする。

(3) 福祉乗車制度 障害者

○これまでの検討経過

平成24年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、障害のある人の社会参加を推進するための有効な施策になっている。そのため、IC化することにより利用実績を把握し、移動がさまざまな形で制限される障害者の社会参加を推進するための施策となっているかなど、引き続き検証する必要があるとされている。

上記を受けて、平成24年から平成28年にかけて神戸市障害者施策推進協議会の移動支援分科会にて議論し、平成28年に神戸市障害者施策推進協議会において、移動支援施策が障害者にとって社会参加の促進につながっていること、所得制限や利用者の制限については障害者の社会参加を阻害することにつながるについて決議されている。

○課題点・考え方

神戸市全体の人口は減少傾向にある中、障害者手帳所持者数は増加しており、特に療育手帳と精神障害者保健福祉手帳所持者数が大きく増えている。一方で、障害者の置かれている状況はあまり変わっておらず、さらなる社会参加を促進する必要がある。

障害者にとって、徒歩圏内にある居場所に通うことのほか、就労訓練など自立支援活動に参加するため交通機関を利用して外出することも社会参加である。また、障害者が乗車する電車やバスに乗り合わせることは、障害者に対する理解を促進し、共生社会の推進につながる。

○見直しの方向性

現時点では現行制度を維持していくのがよいと考える。

なお、障害者への移動支援施策として福祉乗車制度に加えて、重度心身障害者タクシー利用助成、自動車燃料費助成の3施策を一体として運用しているが、より良い障害者の移動支援のあり方については引き続き検討していく必要がある。

また、療育手帳や精神障害者保健福祉手帳所持者は増加傾向にあることから、所得制限や一部負担の導入などについては、制度を長期的に維持していくための将来的な課題として、障害者の置かれている状況など社会情勢の変化にあわせて考えていく必要がある。

(4) 福祉乗車制度 母子世帯

○これまでの検討経過

平成24年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、経済的に厳しい家庭が多い中、移動支援策として、また経済的支援策の一つとして福祉乗車証を交付しているが、IC化することにより利用実績を把握した上で一部負担の導入や父子世帯を含めることも検討すべきとされている。

○課題点・考え方

福祉乗車制度の目的は、社会参加の促進と移動支援だが、母子世帯に対しては経済的支援の意味合いが強い。

そのため、父子世帯が入っていないこと、使える交通機関が限られていること、利用の地域間格差が大きいことは不公平であり、できるだけ平等に支援する必要がある。

また、指定都市では、母子世帯に対する無料の乗車証制度があるのは神戸市と横浜市の2市だけとなっている。

○見直しの方向性

現行の福祉乗車制度では不公平の解消が難しいことから、父子世帯も含めた別のひとり親施策に方向転換するという考えられる。

例えば、ひとり親世帯の子どもたちに対して、教育の支援や、将来に向けての自立を支援するため、高校生の通学定期券の補助のような制度が考えられる。

また、ひとり親世帯の就労支援という点では、通勤手当が支給されていない親の通勤費を補助するという考えられる。しかし、本来通勤手当は会社が実費負担すべきものであり、公費で補助するのは望ましくないという意見もあった。

(5) 福祉乗車制度 原爆被爆者・戦傷病者・中国残留邦人等支援給付世帯

○これまでの検討経過

平成24年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書において、先の大戦により多くの負担を強いられた方々であることから、現時点において制度を見直す必要性は低いとされている。

○課題点・考え方

他都市において対象者としているところが少ないという状況ではあるが、平成24年度の神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書に記載のとおり、原爆被爆者、戦傷病者及び中国残留邦人等支援給付世帯については、先の大戦により多くの負担を強いられた方々に対する支援という意味がある。

○見直しの方向性

現行制度を維持していくのがよいと考える。

5 その他特記事項

○社会参加の促進

今回は両制度を長期的に維持できるようにするためのあり方について検討を行ったが、両制度の目的は「社会参加の促進」であり、神戸市として制度の見直しを実施する際にも、両制度の目的である「社会参加の促進」について、市民説明の際などにはしっかりと伝えていく必要があると考える。

特に、高齢者の社会参加という点では、フレイル予防が大事であるということは強調したい。引きこもりになっていると認知症が発症しやすくなるといったことや、肉体的な衰えが進む可能性もあることなどから、地域コミュニティで活動し、健康寿命を伸ばすということがとても大事である。敬老優待乗車制度は社会参加のための一つのツールであり、一方で、敬老優待乗車制度とあわせて、例えば高齢者がボランティア活動などをしたときのインセンティブとしてポイントを付与し、そのポイントを交通に使えるようにするといったことや、歩いて行ける居場所の整備など、神戸市として活力を生むような前向きな施策の充実が必要であると考えます。

また、高齢者等の社会参加を促進していく上で、使いやすい交通サービスがあるということも重要になるため、コミュニティバス等の整備も含め、神戸市全体として、地域の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークの充実を図られたい。

○精神障害者割引の導入

福祉乗車証を所持しているかどうかに関わらず、身体障害者・知的障害者については交通事業者による割引制度があるが、精神障害者については割引制度がない。

現行の割引制度は交通事業者が福祉サービスの一翼を担っているわけで、割引制度の維持可能性については交通事業者の経営状況によるところがあるものの、障害者福祉の面から三障害区別のないよう、交通事業者による精神障害者への割引制度導入について、神戸市として働きかけていただきたい。

○市民への啓発

ネットモニターを対象に実施したアンケートでは、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに高い認知度を示したものの、両制度を実施できているのは納税者として市民が本制度を支えており、また交通事業者が一定の負担をしているからであるため、神戸市としてこういった実態を市民に十分知ってもらうよう努める必要がある。

6 今後考えていくべきこと

○公平性の観点

両制度を長期的に維持していく上でのあるべき姿を検討する中で、公平性の観点というのは大きなキーワードであった。特に今回の会議の中で議論となったのが、敬老優待乗車制度においては移動距離に応じた負担となっていないなど、利用者全員が同じ負担となっていないという不公平である。また福祉乗車制度においては、母子世帯が対象であるものの父子世帯が対象となっておらず、経済的支援であるにも関わらず地域による利用格差が大きいという不公平である。これらについては見直しを行い、より公平な制度に変えた上で必要な施策として維持していくべきである。

なお、対象交通機関の項目でも触れているとおり、地域間と対象交通機関の不公平については課題として認識しておく必要がある。

○神戸市全体の予算配分

今後ますます高齢者等が増えていく一方で、生産労働人口が減り、子どもの数も減っていくことが見込まれる。両制度あわせて神戸市の予算が約50億円というのは非常に大きな額であり、国からの補助金などが入っていないため、純粹に一般納税者の負担である。この先、税収が増えるという保証がない中で、これからの神戸のことを考えると、高齢者の方々への施策に加えて、もっと若い世代にもお金を回していく必要が出てきている。そうしないと、この国自体がこれから成り立たなくなってしまうということも懸念される。

また、両制度とも大きな意義があるが、敬老優待乗車制度と福祉乗車制度では、福祉乗車制度の維持に力を入れるべきである。さらに、交通だけではなく、福祉施策全体として適切かつ効果的な使い方を考えなければならない中で、制度の維持存続の優先順位としては、より困っているところに予算をまわしていくべきである。

○負担のあり方

少子超高齢化社会において人口も減って税収も減り、世の中が縮んでいく可能性がある中、誰が負担を引き受けていくのかということになってくる。敬老優待乗車制度で言えば、制度を利用する人（市民）、交通事業者、制度を実施する行政（神戸市）という三者の内、どこかが過度に負担することなく、三者が痛み分けをしていかないと制度を維持できない。

今回、交通事業者からは満額補填を前提とする緊急要望書が神戸市に出されているが、交通事業者にも社会貢献として一定の負担を求めるべきである。

○制度見直しの優先順位

本有識者会議では、両制度の目的を確認し、長期的に維持し得る制度について検討する際に、できるだけ速やかに制度見直しをしていくべきものと、中・長期的に検討していくべきものとに分けて結論を示した。

上記「公平性の観点」「神戸市全体の予算配分」とも関連して、できるだけ速やかに制度見直しをしていくべきものとしては、敬老優待乗車制度の敬老無料乗車券、近郊区上限 110 円の料金設定、福祉乗車制度の母子世帯の 3 つを挙げる。

その他の項目については、中・長期的に検討していくものとする。

○さいごに

制度の持続可能性の確保に向け、直面する現状を踏まえると、本有識者会議の報告書の内容も厳しい制度変更を伴うものにならざるを得ない。単に財政負担の増加にとらえるのではなく、制度の利用が増えているということは長寿命化による QOL（クオリティ オブ ライフ）向上であるにとらえ、今の社会情勢や人口動態等を踏まえ、市民全体でこれからの時代を前向きに受け止めていく必要がある。

今後、当制度の見直しを行う際には、神戸市として進むべき方向である市民の福祉の向上に寄与するという観点は落とすべきではない。当制度に加えて、より有効な高齢者、障害者、ひとり親等に対する他の施策の充実を図ることで、総合的に市民の福祉の維持向上に努めるべきである。

資 料

・ 委員一覧	・ ・ ・ ・ ・	19
・ 有識者会議の開催状況	・ ・ ・ ・ ・	20
・ 有識者会議開催要綱	・ ・ ・ ・ ・	21
・ 高齢者の状況	・ ・ ・ ・ ・	23
・ 障害者の状況	・ ・ ・ ・ ・	24
・ 両制度の変遷	・ ・ ・ ・ ・	25
・ ネットモニターのアンケート結果	・ ・ ・ ・ ・	29

神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の

あり方検討に関する有識者会議 委員

(敬称略・五十音順)

◎赤井伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

植戸貴子 神戸女子大学健康福祉学部教授

植村武雄 小泉製麻株式会社代表取締役会長

○上村敏之 関西学院大学学長補佐・経済学部教授

大和三重 関西学院大学人間福祉学部長

神原文子 神戸学院大学現代社会学部長

正司健一 神戸大学学長顧問兼経営学研究科教授

中村順子 認定 NPO 法人コミュニティ・サポートセンター神戸理事長

(◎座長 ○座長職務代理者)

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議 開催状況

(1) 第1回会議（令和元年7月12日）

- これまでの敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の取り組み
- 神戸市における高齢者人口及び障害者等の状況
- 今後の議論の論点整理

(2) 第2回会議（令和元年8月16日）

- 敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について
 - ・第1回会議を踏まえた論点整理
 - ・交通事業者への負担金について
 - ・敬老パス・福祉パスの制度目的について
 - ・対象交通機関について
 - ・障害者の状況、障害者向け移動支援施策
 - ・ひとり親家庭の状況、ひとり親家庭支援施策
 - ・高齢者の状況、高齢者向け施策
 - ・敬老無料乗車券について
 - ・バス近郊区の通常料金と敬老パス優待料金について

(3) 第3回会議（令和元年10月15日）

- 敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について
 - ・論点整理 対象者ごとの課題点と見直しの方向性
 - ・ネットモニターアンケート結果
 - ・川崎市の定期券に対する補助制度
 - ・高齢者人口の割合
 - ・介護保険料段階別人数
 - ・敬老無料乗車券回収実績を踏まえた利用推計
 - ・敬老定期券割引購入制度について
 - ・バス近郊区の主な路線の乗車実績

(4) 第4回会議（令和元年11月1日）

- これまでの議論の振り返り
- 報告書（案）について
 - ・報告書（案）
 - ・各市における交通事業者の負担割合
 - ・川崎市のひとり親家庭に対する特別乗車証交付事業の見直し経過
 - ・敬老無料乗車券利用実績

(趣旨)

第1条 神戸市敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の今後のあり方を検討するにあたり、専門的な見地から幅広く意見を求めることを目的として、神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議（以下「会議」という。）を開催する。

(委員)

第2条 会議に参加する委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 専門的知識を有する者
- (3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 前項の規定により委嘱する委員の人数は、8名以内とする。

3 前項の規定にかかわらず、市長は、特定の事項について専門的知識を有する者を臨時委員として委嘱することができる。

(任期)

第3条 委員の任期は、令和2年3月31日までとする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(座長の指名等)

第4条 保健福祉局長は、委員の中から座長を指名する。

2 座長は、会の進行をつかさどる。

3 保健福祉局長は、座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、前項の職務を代行する者を指名する。

(会議の公開)

第5条 会議は、これを公開とする。ただし、次のいずれかに該当する場合で、保健福祉局長が公開しないと決めたときは、この限りでない。

(1) 神戸市情報公開条例（平成13年神戸市条例第29号）第10条各号に該当すると認められる情報について意見交換を行う場合

(2) 会議を公開することにより公正かつ円滑な会議の進行が著しく損なわれると認められる場合

2 会議の傍聴については、神戸市有識者会議傍聴要綱（平成25年3月27日市長決定）を適用する。

(関係者の出席)

第6条 保健福祉局長は、必要があると認めるときは、会議への関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(施行細目の委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、会議の開催に必要な事項は、保健福祉局高齢福祉部長が定める。

附 則（令和元年 6 月 13 日決裁）

（施行期日）

- 1 この要綱は，令和元年 7 月 12 日より施行する。

（要綱の失効）

- 2 この要綱は，令和 2 年 3 月 31 日限り，その効力を失う。

高齢者の状況

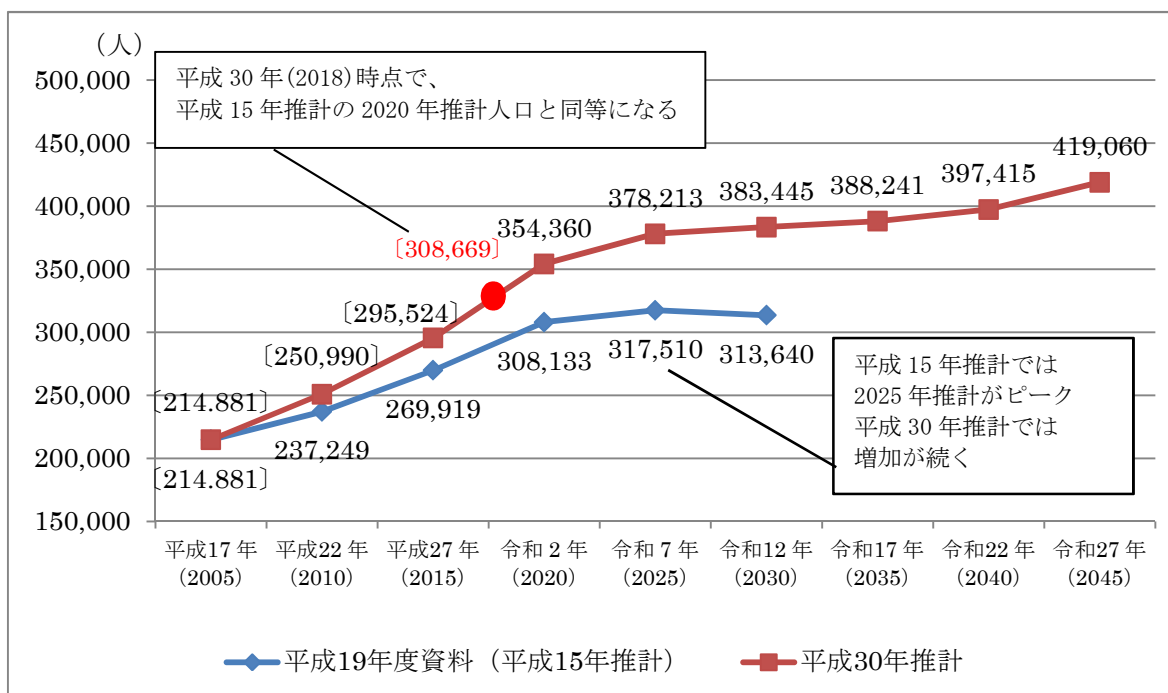
表 70 歳以上人口の推移と将来推計

年次	神戸市総人口	70 歳以上人口	総人口に占める割合(%)
昭和 45 年(1970)	1,288,937	47,388	3.7
平成 12 年(2000)	1,493,398	165,363	11.1
平成 17 年(2005)	1,525,393	214,881	14.1
平成 22 年(2010)	1,544,200	250,990	16.3
平成 27 年(2015)	1,537,272	295,524	19.2
令和 2 年(2020)	1,525,976	354,360	23.2
令和 7 年(2025)	1,498,059	378,213	25.2
令和 12 年(2030)	1,458,926	383,445	26.3
令和 17 年(2035)	1,410,388	388,241	27.5
令和 22 年(2040)	1,354,561	397,415	29.3
令和 27 年(2045)	1,295,786	419,060	32.3

※平成 27 年(2015)までは国勢調査

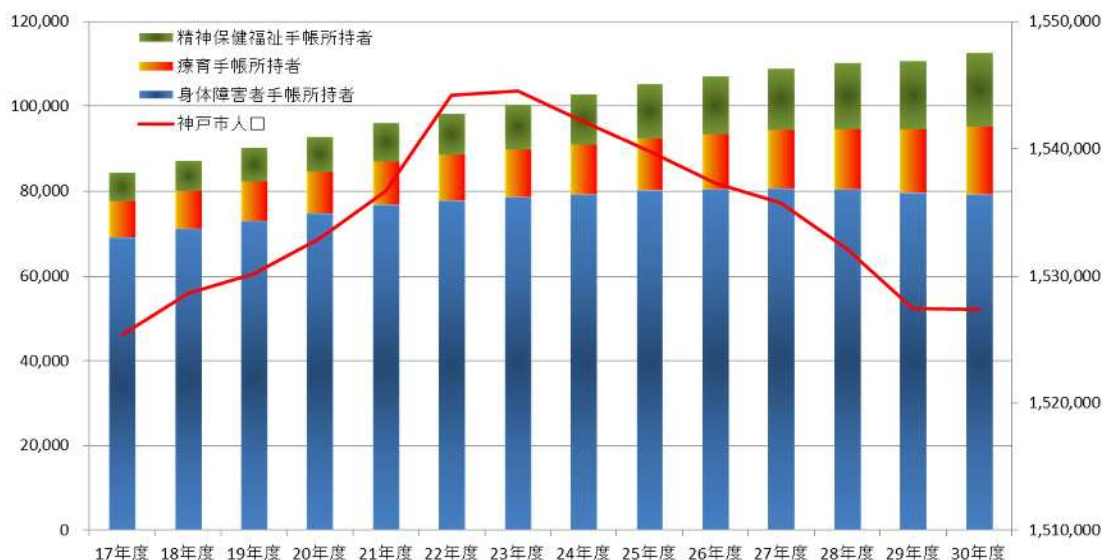
※令和 2 年(2020)以降は国立社会保障・人口問題研究所 神戸市の将来推計人口
(平成 30 年推計)

図 平成 15 年推計と平成 30 年推計の比較

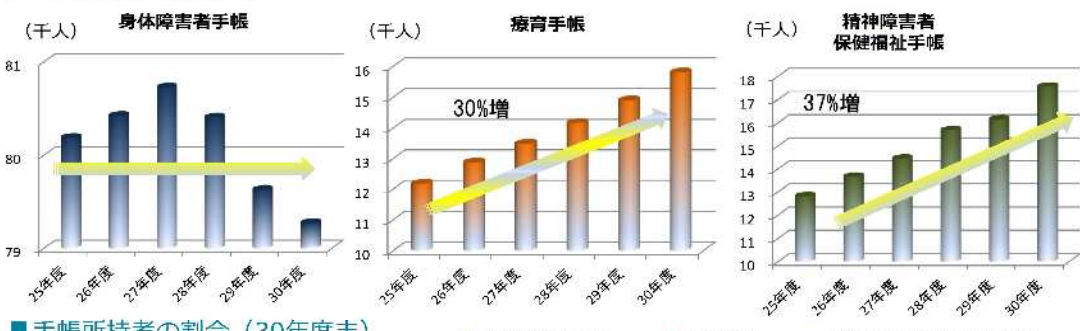


障害者の状況

図 各障害者手帳所持者の推移



■ 手帳所持者数の推移



■ 手帳所持者の割合 (30年度末)



■ 手帳所持者

(人)	25年度末	26年度末	27年度末	28年度末	29年度末	30年度末	人口比 (30)
身体	80,190	80,425	80,728	80,407	79,627	79,270	5.2%
療育	12,176	12,869	13,491	14,167	14,898	15,800	1.0%
精神	12,816	13,666	14,454	15,690	16,146	17,561	1.1%

敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の経緯

福祉乗車証開始 昭和 43. 5. 1	福祉	対象者：身体障害者（第 1 種）、知的障害者、母子世帯、被保護世帯、 原爆被爆者 対象交通機関：市バス、市電
対象者拡大 昭和 43. 11. 1	福祉	対象者：戦傷病者を追加
対象交通機関縮小 昭和 46. 3. 13	福祉	内容：市電廃止に伴う対象交通機関縮小
敬老優待乗車証開始 昭和 48. 9. 15	敬老	対象者：満 70 歳以上
対象交通機関拡大 昭和 48. 10. 1	敬老 福祉	対象交通機関：神姫バス、山陽バスを追加 内容：特定の区の住民については、市バス乗車証か民バス（1 社限定） の回数券のいずれかを選択可能
対象者拡大 昭和 50. 11. 1	福祉	対象者：失対労働者を追加
対象者拡大 昭和 53. 6. 1	福祉	対象者：身体障害者第 1 種を除く 4 級以上を追加
対象者拡大 昭和 54. 8. 1	福祉	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯を追加
対象交通機関拡大 昭和 60. 6. 18	敬老 福祉	対象交通機関：市営地下鉄（学園都市～新神戸）を追加 内容：市バス・地下鉄共通の乗車証
対象者拡大 平成 2. 2. 1	福祉	対象者：内部障害者である身体障害者を追加
対象交通機関拡大 平成 2. 10. 1	敬老 福祉	対象交通機関：神姫ゾーンバス、神鉄バス（神鉄運輸サービスを含む）、 神戸新交通（ポートライナー・六甲ライナー）を追加 内容：特定の区の住民は、市バス・地下鉄共通乗車証か民バス・新交 通のいずれか 1 社限定の回数券を選択可能
敬老等優待乗車制度検討懇 話会報告書提出 平成 4. 11. 10	敬老 福祉	敬老等優待乗車制度検討懇話会の開催 （平成 4 年 4 月 25 日～平成 4 年 11 月 10 日、全 6 回） ○制度の意義：社会参加の促進・日常生活における移動支援 ○配慮事項：地域間の不均衡 ○対象交通機関：基本的には近距離輸送であり、バスが基本 （市内の主要都心と住宅地を結ぶ地下鉄や代替手段のない新交通も 対象） ○鉄軌道への考え方（市内鉄軌道はおおむね下記 3 パターン） ①大動脈としての鉄道（長距離輸送）：JR、阪急、阪神、山陽、 神鉄 ②中動脈としての鉄道（中距離輸送）：地下鉄 ③地域住民の日常生活に深く関わっている鉄道（近距離輸送） ：ポートライナー、六甲ライナー ⇒・対象交通機関として考える場合はそれぞれの機能に着目するこ とが必要。同一に扱うことは適切でない。 ・日常生活における移動支援的要素が濃い。対象交通機関は基本 的には近距離輸送であり、バスが基本である。 ・本制度の意義から判断して、将来的にも大量輸送機関である 鉄軌道への制度拡大は、慎重に対応すべきである。

		<p>○考えられる改正案：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不公平感の解消に向けては、①市バス・民営バス（いずれかの一家）・地下鉄のいずれかを選択する一家選択制、②地下鉄＋もう1社を選択する方式、③すべての対象交通機関を全線共通化 ・長期的・安定的な制度とするために、①回数制限の導入、②一部有料制度の導入、③所得制限の導入、④対象年齢の引き上げ、⑤一定期間以上の居住年数の導入 の検討
全線共通バス方式導入 対象交通機関拡大 平成5. 4. 1	敬老 福祉	内容：対象交通機関が1枚の乗車証で利用可能 対象交通機関：阪神バス、阪急バスを追加
対象者縮小 平成6. 4. 30	福祉	対象者：失対労働者を除外
一部有償交付制度開始 平成6. 10. 1	敬老	内容：前年所得額378万円以上の場合、交付希望者は3万円を納付
対象者拡大 平成8. 11. 1	福祉	対象者：精神障害者を追加
敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成9. 3. 24	敬老	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成8年7月2日～平成9年1月30日、全4回)</p> <p>○震災後の神戸市の厳しい財政状況の中、施策の拡充は非常に困難</p> <p>○「社会参加・生きがい施策」と「在宅・施設福祉施策」の調和を図りつつ、高齢者福祉施策全体水準を向上させて市民ニーズにこたえていく必要がある。</p> <p>○要援護高齢者施策の多くで利用者が所得に応じて費用負担を行っていることを考えると、震災後の神戸市の財政状況下ではある程度の利用者負担をお願いし、制度を維持するための役割を担ってもらうことはやむを得ない。</p> <p>○本制度を市、交通事業者、利用者の三者で維持するためには、現行の全線共通バス方式を維持する中で、負担のあり方を検討すべきである。費用負担のあり方としては、①全体経費の一部を高齢者全体で平等に負担してもらう一部負担方式、②高齢者本人の負担能力に応じて負担してもらう応能負担方式 が考えられる。</p> <p>○この制度は神戸市独自の制度でもあるので、敬老パスの支給要件に一定期間の市内在住要件を設ける方法も検討に値する。</p> <p>○交付対象者の年齢引き上げは慎重に検討すべき。</p>
対象交通機関（路線）拡大 平成13. 7. 7	敬老 福祉	対象交通機関：市営地下鉄海岸線の開業に伴い、同路線を対象路線として追加
対象者拡大 平成16. 4. 1	福祉	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯以外の世帯を追加（但し父子世帯を除く）
対象交通機関（路線）拡大 平成18. 2. 2	敬老 福祉	対象交通機関：神戸新交通（ポートライナー）の空港島への延伸に伴い、同路線を対象路線として追加
敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成19. 10. 18	敬老	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成18年12月14日～平成19年10月11日、全5回)</p> <p>○市民アンケートの結果からも利用回数や利用時間、対象年齢等に何らかの制限を課す考え方には反対が多い。</p> <p>○安定的に維持・継続可能な制度にするため、利用者負担の導入を図る方向で制度の見直しを考える。方式は①利用者が乗車時に一定額を負担する方式、②交付時に利用者の所得に応じて一定額を負担が考えられる。</p>

		<p>○利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式で制度の維持・継続の可能性をシミュレーションすると相当程度の持続可能性があることが明らかになったため、この方向で見直すべきであるとの結論。</p> <p>○一部負担導入時にあたって、低所得者の負担低減のための配慮が必要。</p> <p>○安定的に維持・継続可能な制度とするためには、各交通事業者が乗車人員に見合った収入を確保する必要があり、利用回数を正確に把握することが前提となるので、実現させる努力を重ねるべき。</p> <p>(参考) バス一部自己負担金額の導入の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度予算案(H20.2): バス100円・鉄道小児料金を提示 ・市会付帯決議提出(H20.3): 激変緩和措置(当面バス50円、鉄道小児料金の半額)が必要 <p>⇒交通事業者と協議を行い、激変緩和措置2年間で合意(H20.4)</p>
対象者拡大 平成20.4.1	福祉	対象者: 中国残留邦人等世帯を追加
対象者拡大 平成20.8.27	福祉	対象者: 被保護高齢者、中国残留邦人等高齢者を追加
敬老優待乗車制度の見直し 平成20.10.1	敬老	<p>内容: 乗車ごとにバスは100円、地下鉄・新交通(ポータライナー・六甲ライナー)は小児料金の利用者負担を導入。</p> <p>併せて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低所得者に対する敬老無料乗車券導入 ・高頻度利用者に対する敬老定期券割引購入制度導入 <p>敬老バスをICカード化。</p> <p>※平成22年9月までは激変緩和としてバス50円、地下鉄・新交通(ポータライナー・六甲ライナー)小児料金の半額</p>
敬老激変緩和解除 平成22.10.1	敬老	内容: 利用者負担額の激変緩和解除(バス100円、地下鉄・新交通小児料金)
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成24.9.6	福祉	<p>神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 (平成24年6月7日～平成24年8月2日、全3回)</p> <p>○IC化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害: 障害者の移動支援の利用実態を把握し、障害者の社会参加を推進するための施策となっているか障害当事者の意見も聞き、検証していく必要がある。特に障害分野に関しては、見直しの方向性として、以下の3点を指摘する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 移動支援施策が、障害者の社会参加を促進するための施策となっているか、引き続き検証していく必要がある。 (2) 財政的に制度を維持するために、所得制限や一部負担などについては、将来的な課題として検討していく必要がある。 (3) 自動車燃料費助成を含めて、障害者の移動支援全体についての施策のあり方について、障害者の意見も聞き、さらに検討することが適当である。 <ul style="list-style-type: none"> ・母子: 経済的支援策の一つとしても実施してきたが、一部負担の導入、父子世帯を含めることも検討が必要。 ・被保護: 日常的な交通費も含めて保護費の範囲内で賄うべきとされており、また別途「移送費」として対応可能な場合があるため、対象から除外することを検討すべき。 ・原爆被爆者等: 現時点で見直しの必要性は低い。

		○見直しにあたっての留意点として、移動支援という観点から、福祉パスを交付するよりも効果的な方法が他にあるのではないか、制度の有効性を絶えず検証。
福祉乗車制度の見直し 平成 25. 4. 1 平成 25. 5. 1	福祉	内容：平成 25 年 4 月から福祉パスを I C カード化 平成 25 年 5 月から被保護世帯、被保護高齢者を除外
敬老利用者負担額変更 平成 26. 4. 1	敬老	内容：運賃改定に伴い、バスの利用者負担額の上限を 110 円に変更
神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ 平成 28. 7	福祉	<p>神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ (平成 24 年 11 月～平成 28 年 7 月、全 9 回) 神戸市障害者施策推進協議会の委員により構成する移動支援分科会を設置し、移動支援施策のあり方について検討、議論した。また、障害者の意見を聞くため、アンケート調査(平成 26 年 1 月～2 月)(2,950 人送付、1,042 人回答)を実施した。 (移動支援分科会での主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害者の体験を増やすための移動支援施策は非常に重要である。 ・障害者の移動については、福祉乗車証は必要不可欠なものである。 ・福祉乗車証の対象者を限定することや一部負担する制度は、社会参加の機会を阻害する。 ・福祉パスとタクシー以外に、他都市で実施している自動車燃料費助成が必要ではないか。 <p>(アンケートでの主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週に 1 回以上交通機関や自動車を使って外出するので移動支援施策は有効だ。 ・現行制度の維持をしてほしい。 ・所得制限などは反対だ。 ・自動車燃料費助成制度を導入してほしい。
神戸市障害者施策推進協議会での決議 平成 28. 8	福祉	<p>「神戸市障害者施策推進協議会」での決議(平成 28 年 8 月) 移動支援分科会における障害分野の議論のまとめを神戸市障害者施策推進協議会に報告し、決議した。</p> <p>(1) 移動支援施策が、障害者の方にとって、社会参加の促進につながっていることを確認。</p> <p>(2) 所得制限や利用者の制限については、それらの制度導入は障害者の社会参加を阻害することにつながることを確認。</p> <p>(3) 移動支援施策については、自動車燃料費助成を神戸市でも導入し、選択肢を増やしてほしいという要望を確認。(平成 28 年 10 月より自動車燃料費助成を開始。)</p>

神戸市ネットモニターアンケート調査結果

テーマ	敬老パス・福祉パスについて
調査期間	令和元年8月13日（火曜）～8月26日（月曜）
設問数	全6問（分岐設問除く）
対象モニター数	5,486名
回答モニター数	3,670名（66.9%）

【調査結果概要】

神戸市では、70歳以上の高齢者や障害者などの社会参加の促進と移動支援を目的に、敬老優待乗車制度（敬老パス）、福祉乗車制度（福祉パス）を実施していますが、交通事業者からの緊急要望を受けて、両制度の今後のあり方についての検討の参考とさせていただくため、ネットモニターの皆様にアンケートを行いました。

敬老パス・福祉パスを知っているかという質問に対し、敬老パスは9割以上の方、福祉パスは約7割の方が知っているという回答でした。

現在の敬老パス・福祉パスの制度内容についてどのように思うかという質問については、改善すべき点等についてさまざまなご意見をいただいておりますが、利用者でない若い世代も含め多くの方が「必要な制度である」という回答でした。

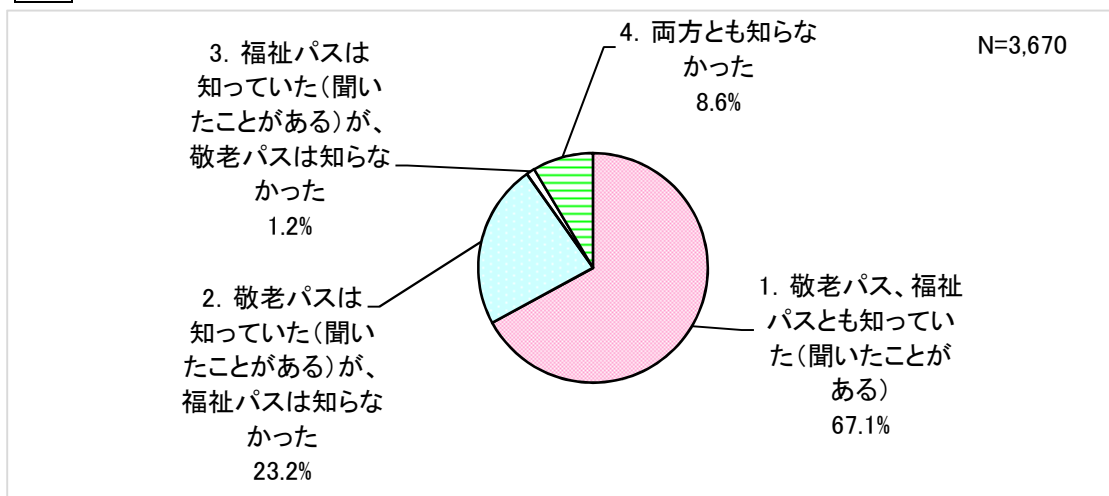
敬老パス・福祉パスの制度のあり方について検討を行うが、制度をどうしていくべきだと思ふかという質問については、「制度内容の見直しを行って維持すべき」が7割を超えており、必要な制度ではあるものの、市として今以上に予算をかけるべきではないと思われる方が多いことがわかりました。

また、70歳以上の方を対象に敬老パスを持っているかどうかや利用状況などの質問については、敬老パスをお持ちの方が9割以上であり、利用頻度については「週に1～2回」の利用の方が一番多く、「月に1～2回」「週に3～4回」の順となっています。所持者のうち8割以上の方が月に1回以上利用されていることがわかりました。利用目的については「趣味・レジャー」が一番多く、「買い物」「通院」の順となっていました。

敬老パスが役立っていることについては「家計負担の軽減」「公共交通機関の利用促進（バス路線の維持等）」「社会参加・交流の促進」の順となっており、敬老パス制度の問題点として「高齢化が進み、対象が増えることにより、現役世代や市の財政負担が増える」「地域により交通体系が異なるため、利用実績に格差があり不公平である」「高齢化が進み、対象が増えることにより、バス会社等の経営に影響がある」の順となっていました。

今回のアンケート結果でいただいたご意見を参考に、敬老パス・福祉パスの今後の制度のあり方について検討していきます。

問1 敬老パス、福祉パスの制度を知っていましたか。



問2

上記の敬老パス・福祉パスの制度概要、また下記「敬老パス・福祉パスについて詳細はこちら」をお読みいただいた上で、現在の敬老パス・福祉パスの制度の内容についてどのように思われますか。ご意見（制度の評価）をご自由にご記入ください。

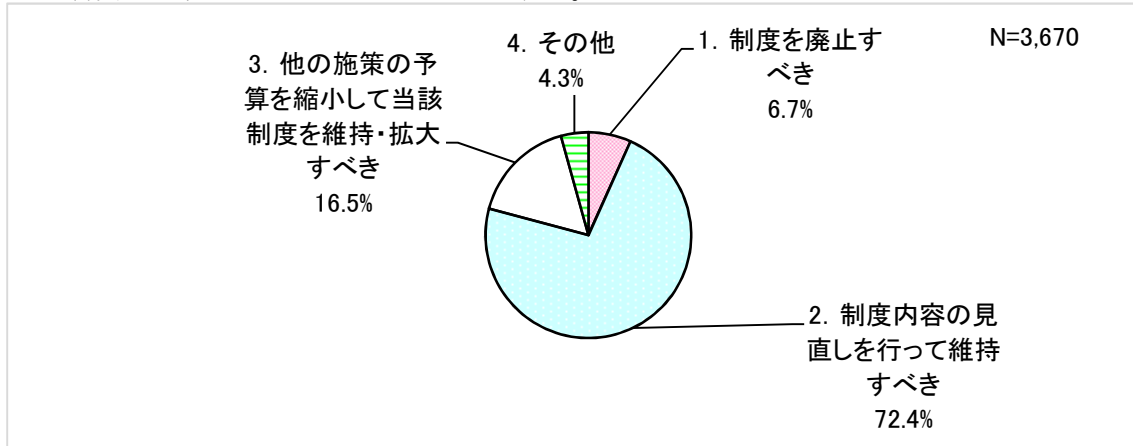
- ・制度自体の必要性はあると思いますが、市税収入を考えると予算の割合は大きく驚きました。高齢者人口の増加があと20年程続くことを考えると、予算の割合を増やさずに、交通事業者に負担をかけないように、最低限の制度は維持しながら内容を見直す必要があると思います。(30歳代)
 - ・敬老無料乗車制度及び母子無料は他での優遇も大きいため無くす、もしくは敬老優待乗車制度（敬老パス）と同じで良いと思う。(40歳代)
 - ・敬老パスを有難く利用しています。通院や市内移動などの交通費負担が軽減されて助かっています。「無料」は無しとして一定金額を対象者が負担することは出来ないでしょうか。(70歳代以上)
 - ・敬老、福祉パスがあることによって気軽に外出する事が出来たり、車の免許返納に役立っていると思う。(50歳代)
 - ・制度を長期的に維持する為には、利用者の枠をもう少し厳しくしないと難しいと感じた。(30歳代)
 - ・これからの高齢化や交通事故の危険、福祉パスのお陰で得ることができた子どもとのレジャーや思い出を考えると、是非ともこれからも続けて頂きたいサービスです。(30歳代)
- 全2,662件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

※敬老パス・福祉パスについて詳細はこちら

http://www.city.kobe.lg.jp/life/community/advanced/syakaisanka/yutai/keiropassfukushipass_questionnaire.pdf

問3

市として敬老パス・福祉パスの制度のあり方について検討を行います。敬老パス・福祉パスの制度をどうしていきべきだと思いますか。



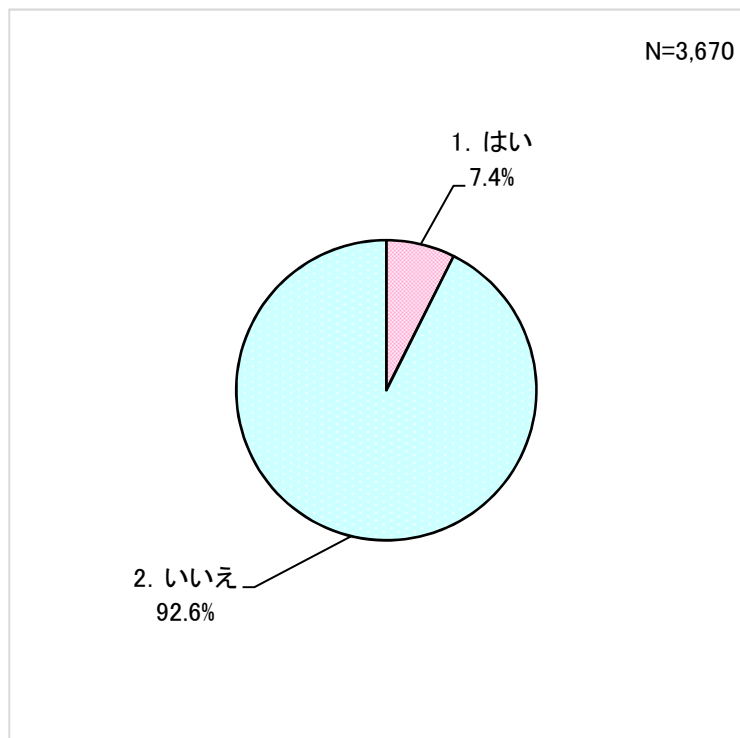
問4

敬老パス・福祉パス制度のあり方について具体的なお意見があればご記入ください。

- ・将来のことを考えると、この制度を続けていては若い世代の負担が大きすぎます。もっと他に利用できると思います。廃止すべきです。(30歳代)
- ・制度自体は必要なものだと思います。この制度が今後も維持されていくことを望んでいます。そのためにも、制度を継続していけるようルールや節度は必要かと考えます。無料だから、安いから頻度を上げて乗車するという可能性があるのであれば、利用上限を設定したりして、制度を継続しつつ税金を大切に使うルールが必要だと思う。(20歳代)
- ・私は年齢的には敬老パスの対象であり、福祉パスを使わせてもらっています。大変有り難い制度で感謝していますが、一方これらの施策を支えてくれている若い納税者へのサポートが十分に行われていないのではないかと心を痛めています。敬老パスや福祉パスには年収などでの制限を設け、その分を若い人達への福祉に回すことも考えてはどうかと思います。(70歳代以上)
- ・制度を維持していくなら受益者負担の考えを多少強めるべきだと思います。(60歳代)
- ・敬老パス対象者の年齢引き上げ。福祉パス対象者の範囲を縮小すべき。真の必要者を対象とすべきで明らかに不正利用者がいる。(60歳代)
- ・このまま継続すべきです。認知症の予防・健康寿命を延ばすためと、障害等があってもどンドン町に出て行って欲しいので賛成です。廃止するなら、違う部門で無駄遣いしているものを見直すべきである。(40歳代)
- ・高齢ドライバーの交通事故が増えている中で、パスがあれば返納しやすいと思います。(50歳代)
- ・敬老パス・福祉パス共に良い制度なので継続して欲しいと思います。(60歳代)

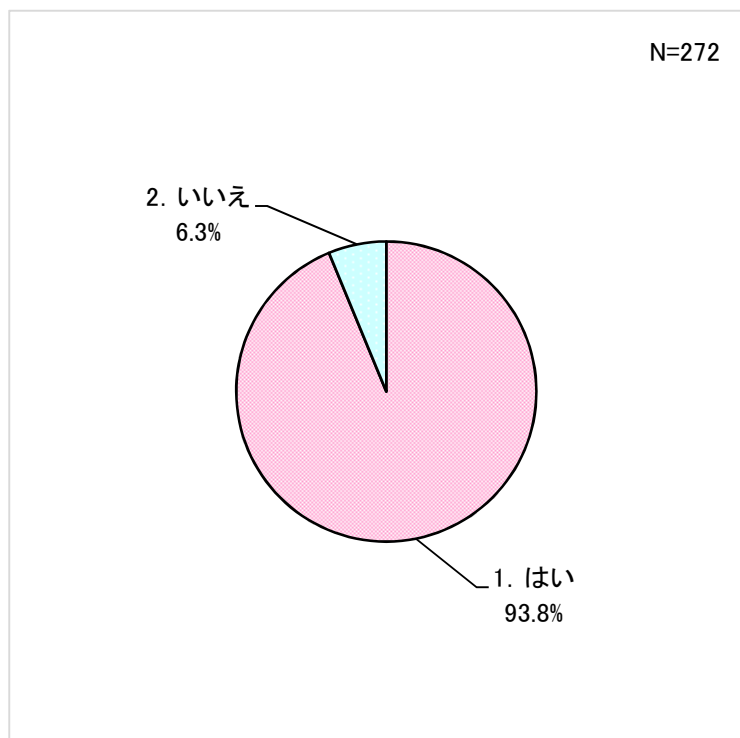
全1,618件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

問5 あなたは現在70歳以上ですか。



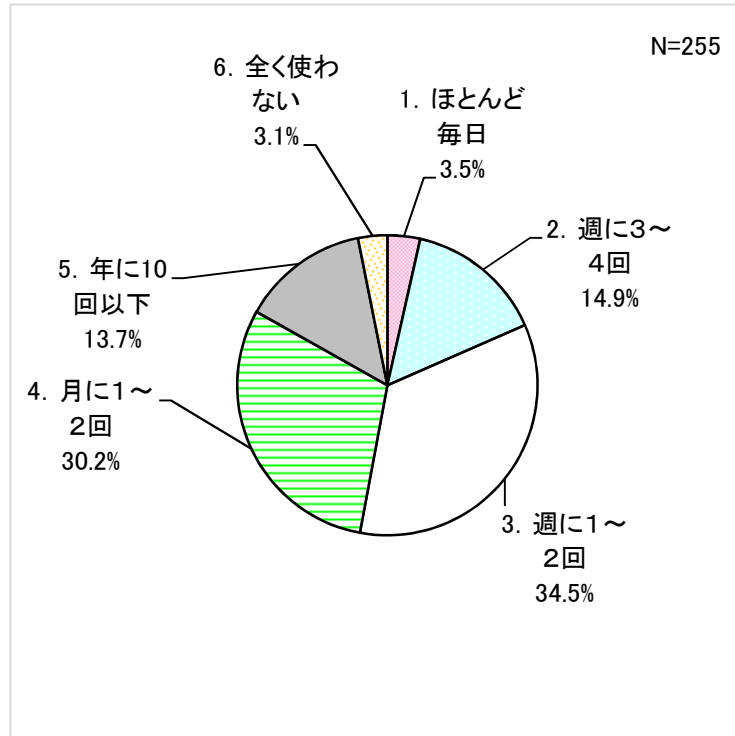
<現在70歳以上の方>

問5-1 敬老パスをお持ちですか。



<敬老パスを持っている方>

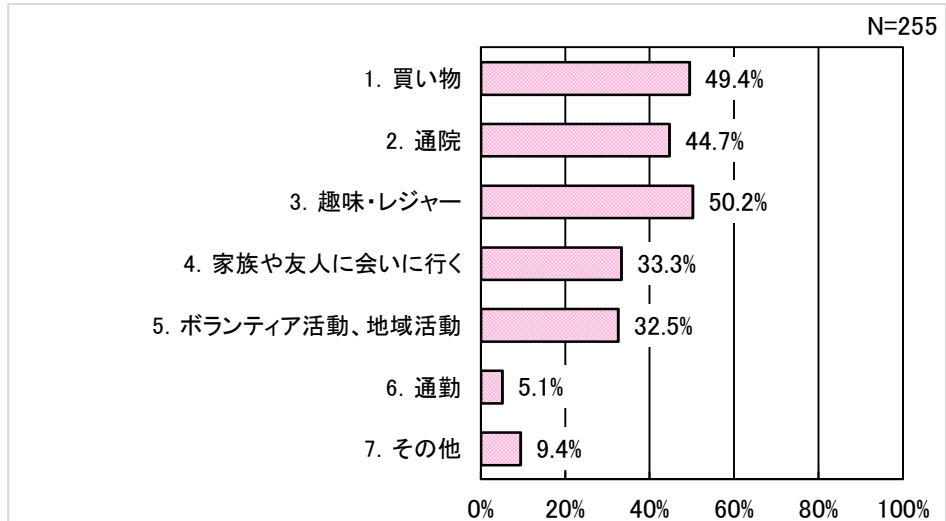
問5-2 敬老パスをどの程度利用されていますか。



<敬老パスを持っている方>

問5-3

どのような目的で敬老パスを利用されていますか。(該当するものすべて)



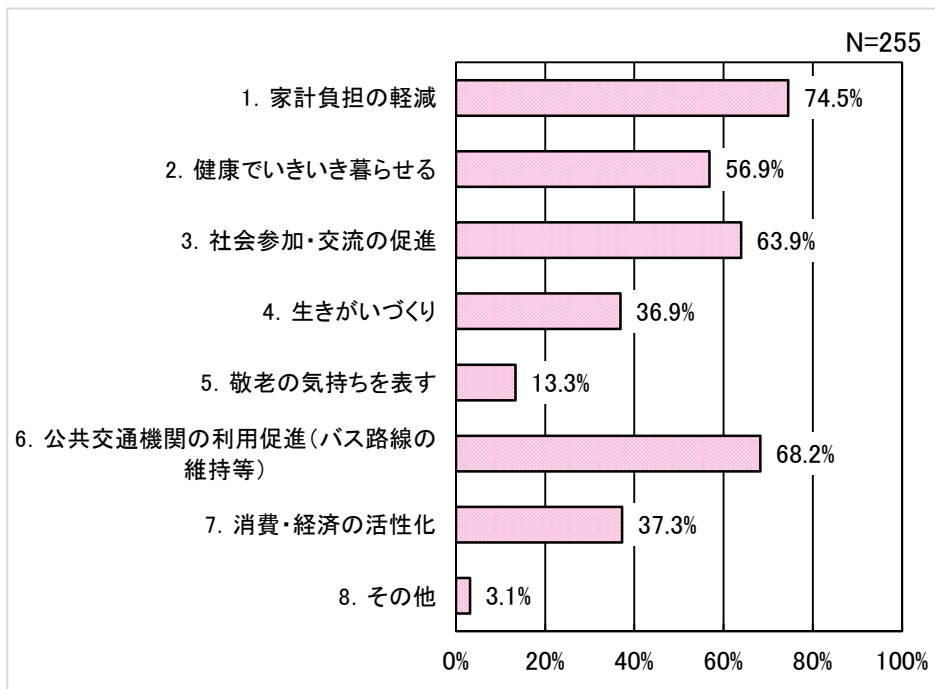
「7. その他」 主な意見

- ・使ったことがない
- ・運動するためにその場所まで行く など

<敬老パスを持っている方>

問5-4

敬老パスが70歳以上の高齢者にとって役立っていることは何だと思いますか。(該当するものすべて)



「8. その他」 主な意見

- ・引きこもらずに出かける気持ちにさせる
- ・自家用車の利用削減 など

<敬老パスを持っていない方>

問5-5

敬老パスを持っていない理由をご記入ください。

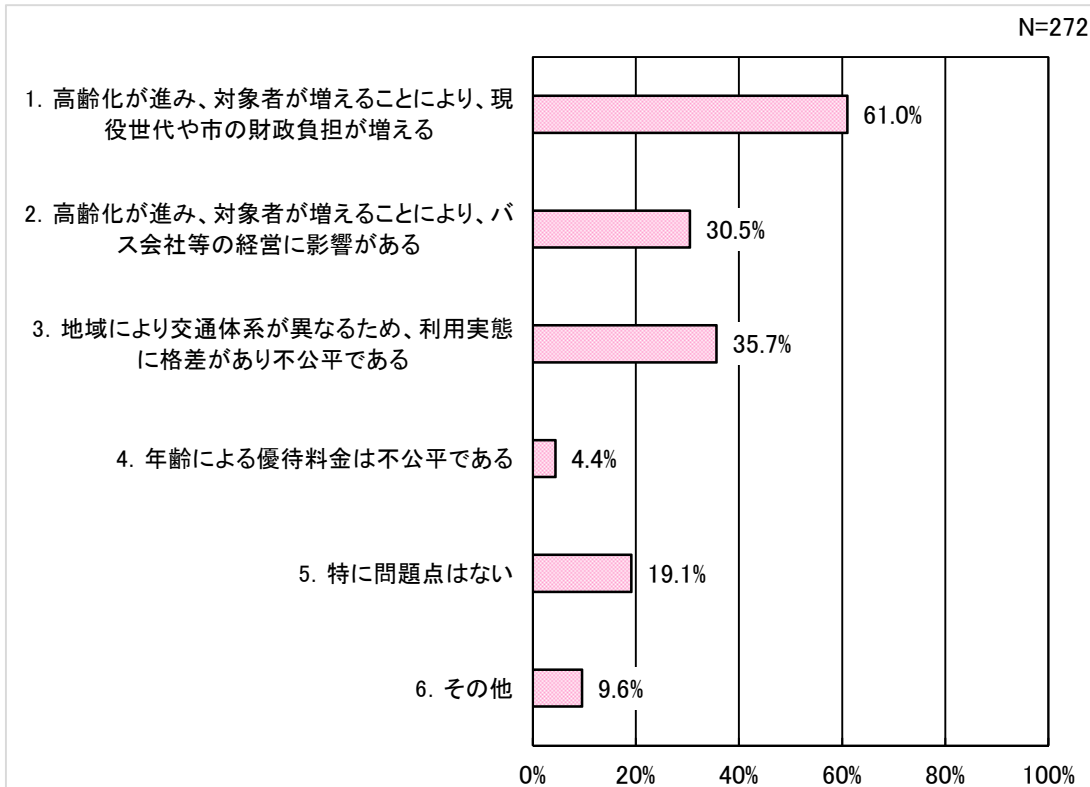
- ・自家用車を利用しているので必要ない
- ・福祉パスを利用している など

全15件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

<70 歳以上の方>

問 5 - 6

現在の敬老パス制度の問題点として、どのようなことを感じておられますか。(該当するものすべて)



「6. その他」 主な意見

- ・ 経済的に困っていない人にまで優待する必要はない。
- ・ 高齢者の外出の活性化に役立っている。 など

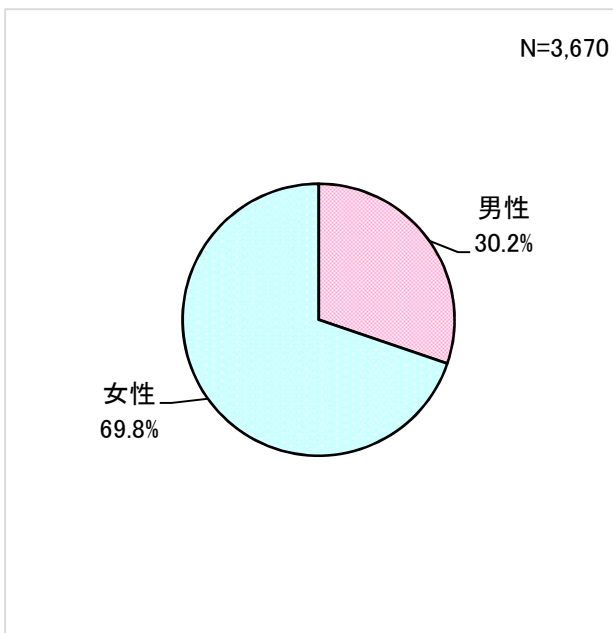
問 6

敬老パスについて、ご意見、ご感想があればご記入ください。

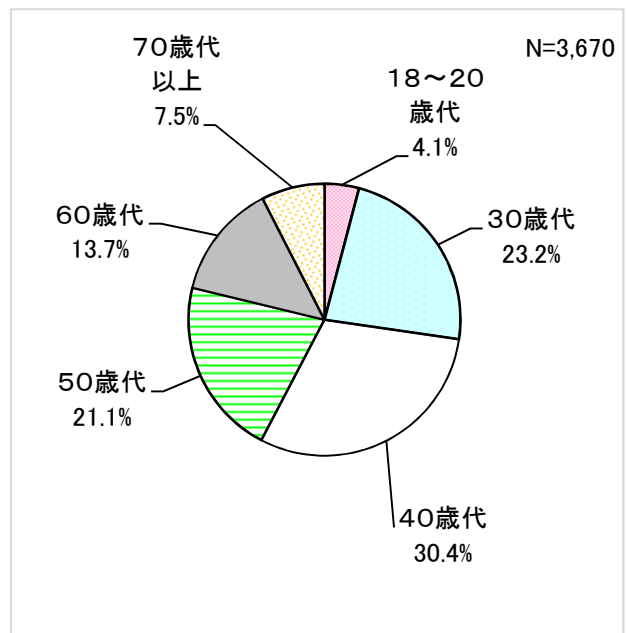
- ・ 今後対象者がますます増えると思うが必要な制度。(50 歳代)
- ・ 出かけることへの経済的負担が少ないことが嬉しく、出かける意欲がわく。割引率が低くても続けて欲しい制度である。(70 歳代以上)
- ・ 自身も対象年齢に近づいていますが、年金もしかり、高齢者優遇が過ぎるような気がします。税金を支える若者たちの不公平感が募らないような施策を講じて欲しい。(60 歳代)

全 1,553 件のご意見をいただきました。ありがとうございました。

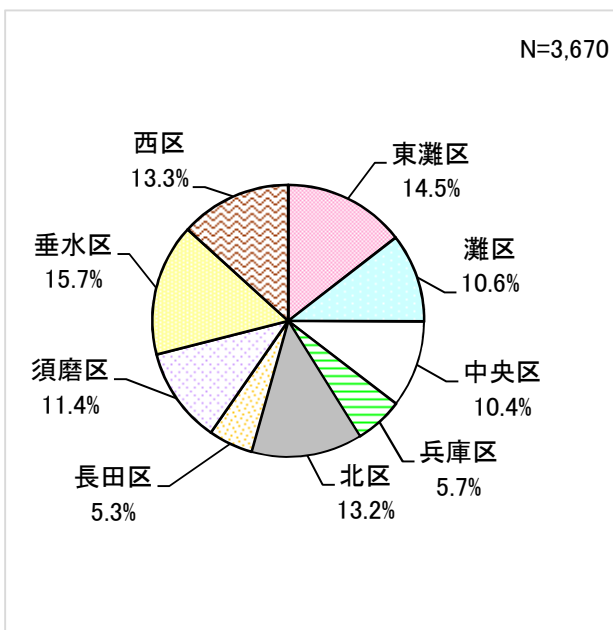
【性別】



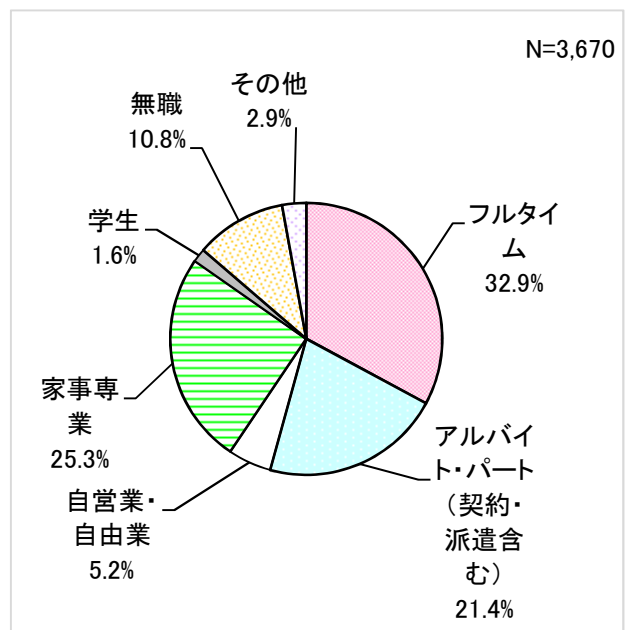
【年代】



【居住区】



【職業】



神戸市敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の
あり方検討に関する有識者会議

報告書

資料編

目 次

資料 3	兵庫県バス協会からの要望書	1
資料 4	敬老優待乗車制度・福祉乗車制度の制度概要	2
資料 9-1	障害者の状況、障害者向け移動支援施策	32
資料 9-2	ひとり親家庭の状況、ひとり親家庭支援施策	37
資料 9-3	高齢者の状況、高齢者向け施策	44
資料 19	バス近郊区の主な路線の乗車実績	48

※資料番号は有識者会議時の資料番号と同じ



令和元年6月12日

神戸市長 久元 喜造 様

公益社団法人兵庫県バス協会
会長 長尾 真

神戸市敬老優待乗車制度および福祉乗車制度の負担金にかかる緊急要望書

時下 ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は私どもバス事業に関しまして、格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、貴市を運行する乗合バスでは、平成20年度から敬老優待乗車証、平成25年度から福祉乗車証のICカード化が実施されて利用実績が把握できるようになっておりますが、利用実績と貴市から各バス事業者へ配分される負担金に大きな乖離が生じたまま今日に至っております。

当該制度における負担金は、本来であれば我々バス事業者が国土交通省より認可を受けた運賃を、利用者に代わって貴市から100%補填していただくことが大前提であります。しかしながらICカード化以降、制度自体の見直しは行われず、平成27年度に当該制度に対する予算増額にご尽力いただいているものの、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに利用実績に見合った負担金となっておりません。例年、負担金にかかる要望を行っておりますが改善が見られず、対象者が増加していることから乖離が大きくなっております。今後も利用者の増加が見込まれる中、我々バス事業者がこの乖離を補うことは事業運営上非常に重い負担となっていることから、一刻も早い改善を求めます。貴市による満額補填を前提とし、かつ長期的に維持し得る制度設計がなければ、導入5社（神姫バス株式会社、山陽バス株式会社、阪急バス株式会社、阪神バス株式会社、神鉄バス株式会社）ともども当該制度への参画を今後見合わせざるを得ないと考えております。

つきましては、かかる状況をご賢察賜り、当該制度ならびに貴市内の公共交通を末永く維持していくためにも、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度ともに抜本的な制度見直しと利用実績に見合った負担金の支払いを切にお願い致したく、ここに要望申し上げます。

敬老優待乗車制度・福祉乗車制度について

I 制度概要

- | | | |
|---------------|------------------|-------|
| 1 敬老優待乗車制度の概要 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 1 ページ |
| 2 福祉乗車制度の概要 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 2 ページ |

II 神戸市の高齢者、障害者の状況

- | | | |
|----------|------------------|-------|
| 1 高齢者の状況 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 3 ページ |
| 2 障害者の状況 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 4 ページ |

III それぞれの対象者の状況

- | | | |
|-------------------------|------------------|--------|
| 1 (1) 敬老優待乗車証 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 5 ページ |
| 1 (2) 敬老無料乗車券 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 11 ページ |
| 1 (3) 敬老定期券割引購入制度 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 13 ページ |
| 2 福祉乗車証 | | |
| 2 (1) 身体障害者・知的障害者・精神障害者 | ・・・・・・・・ | 14 ページ |
| 2 (2) 母子世帯 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 21 ページ |
| 2 (3) 原爆被爆者、戦傷病者 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 24 ページ |
| 2 (4) 中国残留邦人等支援給付世帯 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 26 ページ |

IV 対象交通機関の変遷

- | | | |
|-------------|------------------|--------|
| 1 対象交通機関の変遷 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 28 ページ |
|-------------|------------------|--------|

V 交通事業者への負担金

- | | | |
|------------------|------------------|--------|
| 1 交通事業者への支払い等の状況 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | 29 ページ |
|------------------|------------------|--------|

I 制度概要

1 敬老優待乗車制度の概要

敬老優待乗車証

- 目的 社会参加の促進と移動支援
- 対象者 市内在住の満70歳以上の方
- 利用者負担 鉄道—小児料金、バス—110円を上限とする小児料金
- 適用交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
神戸市バス、神戸交通振興バス（シティ・ループ線を除く）
神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、
阪神バス、阪急バス
（高速バスは対象外）
- 交付形態 ICカード（平成20年10月より）
- 制度発足 昭和48年9月

敬老無料乗車制度

- 対象者 市民税非課税世帯かつ本人の年収が120万円以下の方
- 内容 対象交通機関を年間約3万円分利用できる敬老無料乗車券（有効期間1年間）を交付
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

定期券割引購入制度

- 内容 高頻度利用者に対して定期券を半額で購入可能
- 交付形態 磁気カード、紙券
- 制度発足 平成20年10月

I 制度概要

2 福祉乗車制度の概要

- 目的 社会参加の促進と移動支援

- 対象者
 1. 身体障害者（第1種または1級～4級） ※1
 2. 知的障害者 ※1
 3. 精神障害者 ※1
 4. 母子世帯 ※2
 5. 原爆被爆者
 6. 戦傷病者
 7. 中国残留邦人等高齢者
 8. 中国残留邦人等世帯 ※2

※1 上記1～3のうち、第1種身体障害者、知的障害者、精神障害者1級の対象者については、介添人が同乗される場合に使用できる介護付乗車証を交付

※2 母子世帯、中国残留邦人等世帯については世帯に1枚交付

- 利用者負担 無 料

- 適用交通機関 市営地下鉄、ポートライナー・六甲ライナー
神戸市バス、神戸交通振興バス（シティ・ループ線を除く）
神姫バス・神姫ゾーンバス、山陽バス、神鉄バス、
阪神バス、阪急バス
（高速バスは対象外）

- 交付形態 ICカード（平成25年4月より）
磁気カード（小児用カードのみ）

- 制度発足 昭和43年5月

II 神戸市の高齢者、障害者の状況

1 高齢者の状況

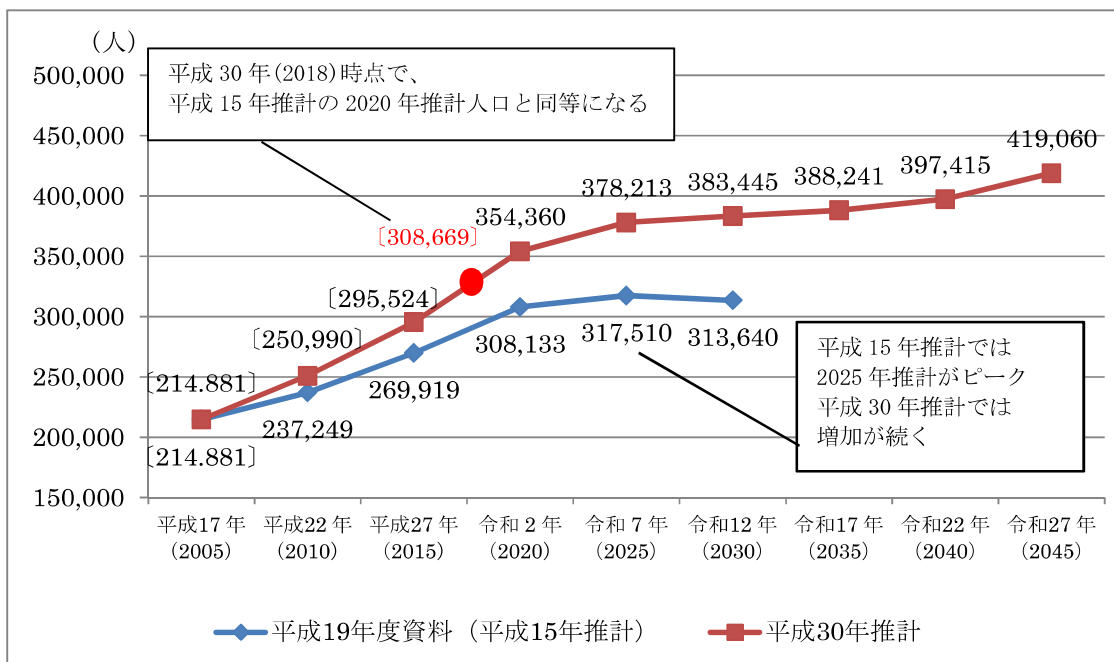
表 70 歳以上人口の推移と将来推計

年次	神戸市総人口	70 歳以上人口	総人口に占める割合(%)
昭和 45 年(1970)	1,288,937	47,388	3.7
平成 12 年(2000)	1,493,398	165,363	11.1
平成 17 年(2005)	1,525,393	214,881	14.1
平成 22 年(2010)	1,544,200	250,990	16.3
平成 27 年(2015)	1,537,272	295,524	19.2
令和 2 年(2020)	1,525,976	354,360	23.2
令和 7 年(2025)	1,498,059	378,213	25.2
令和 12 年(2030)	1,458,926	383,445	26.3
令和 17 年(2035)	1,410,388	388,241	27.5
令和 22 年(2040)	1,354,561	397,415	29.3
令和 27 年(2045)	1,295,786	419,060	32.3

※平成 27 年(2015)までは国勢調査

※令和 2 年(2020)以降は国立社会保障・人口問題研究所 神戸市の将来推計人口
(平成 30 年推計)

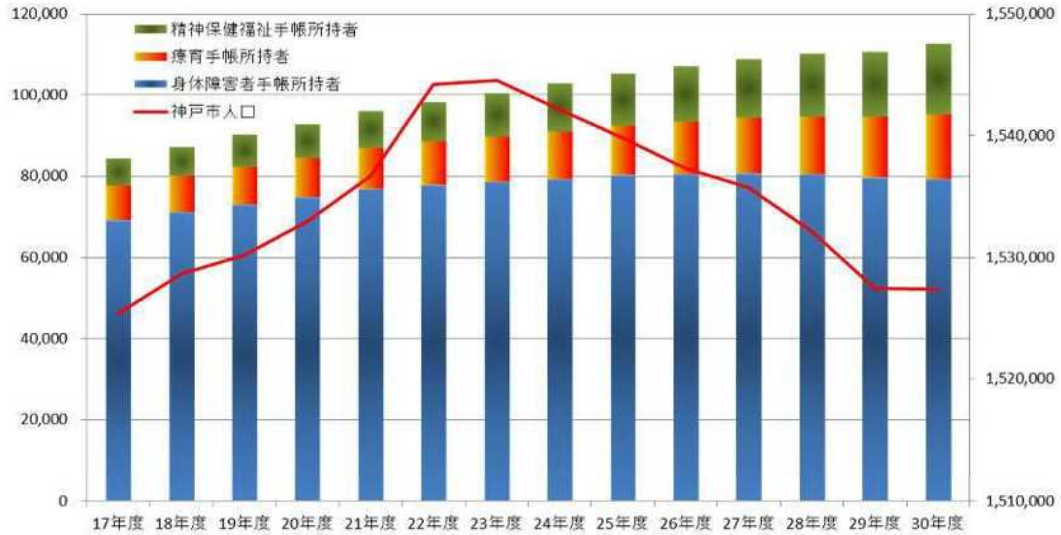
図 平成 15 年推計と平成 30 年推計の比較



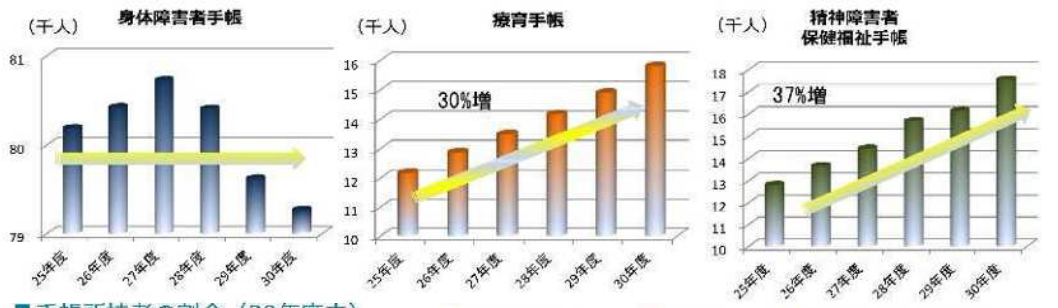
II 神戸市の高齢者、障害者の状況

2 障害者の状況

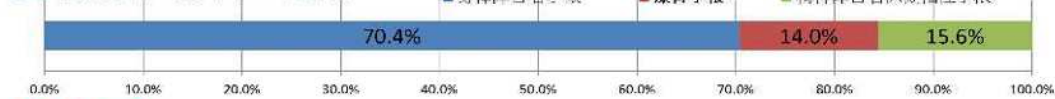
図 各障害者手帳所持者の推移



■ 手帳所持者数の推移



■ 手帳所持者の割合 (30年度末)



■ 手帳所持者

(人)	25年度末	26年度末	27年度末	28年度末	29年度末	30年度末	人口比 (30)
身体	80,190	80,425	80,728	80,407	79,627	79,270	5.2%
療育	12,176	12,869	13,491	14,167	14,898	15,800	1.0%
精神	12,816	13,666	14,454	15,690	16,146	17,561	1.1%

Ⅲ それぞれの対象者の状況

1 (1) 敬老優待乗車証

1. 対象者

市内在住の満70歳以上の方

2. 交付枚数の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
対象者数 (人)	285,548	287,688	294,940	308,669	321,638
交付枚数 (枚)	225,531	228,585	236,169	236,845	241,639
交付率 (%)	79.0%	79.5%	80.1%	76.7%	75.1%
交付枚数の 増加率(※)	100	101	105	105	107

※交付枚数増加率は平成26年度を100とした場合の数値

2-2. 区別の交付状況 (平成30年度(見込))

行政区	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
交付者数(人)	28,587	19,069	17,366	17,477	36,497	18,645	31,299	38,864	33,835	241,639
交付率	73.4%	73.1%	71.0%	71.9%	74.0%	73.7%	79.9%	77.8%	76.4%	75.1%

3. 利用金額の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
利用金額 (百万円)	4,242	4,188	4,104	4,242	4,363
指数	100	99	97	100	103

※金額は交通機関の正規料金

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

3-2. 1ヶ月あたりの平均利用回数・平均利用金額（平成29年度実績）

	平均利用回数	平均利用金額
	(1ヶ月あたり)	(1ヶ月あたり)
敬老優待パス	8.9回	2,161円/月

※金額は交通機関の正規料金

4. 制度の変遷

<p>敬老優待乗車証開始 昭和 48. 9. 15</p>	<p>対象者：満 70 歳以上</p>
<p>敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成 4. 11. 10</p>	<p>敬老等優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成 4 年 4 月 25 日～平成 4 年 11 月 10 日、全 6 回) ○制度の意義：社会参加の促進・日常生活における移動支援 ○配慮事項：地域間の不均衡 ○考えられる改正案： ・不公平感の解消に向けては、①市バス・民営バス（いずれかの1社）・地下鉄のいずれかを選択する一社選択制、②地下鉄+もう 1 社を選択する方式、③すべての対象交通機関を全線共通化 ・長期的・安定的な制度とするために、①回数制限の導入、②一部有料制度の導入、③所得制限の導入、④対象年齢の引き上げ、⑤一定期間以上の居住年数の導入 の検討</p>
<p>全線共通バス方式導入 平成 5. 4. 1</p>	<p>内容：対象交通機関が 1 枚の乗車証で利用可能</p>
<p>一部有償交付制度開始 平成 6. 10. 1</p>	<p>内容：前年所得額 378 万円以上の場合、交付希望者は 3 万円を納付</p>
<p>敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成 9. 3. 24</p>	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成 8 年 7 月 2 日～平成 9 年 1 月 30 日、全 4 回) ○震災後の神戸市の厳しい財政状況の中、施策の拡充は非常に困難 ○「社会参加・生きがい施策」と「在宅・施設福祉施策」の調和を図りつつ、高齢者福祉施策全体水準を向上させて市民ニーズにこたえていく必要がある。 ○要援護高齢者施策の多くで利用者が所得に応じて費用負担を行っていることを考えると、震災後の神戸市の財政状況下ではある程度の利用者負担をお願いし、制度を維持するための役割を担ってもらうことはやむを得ない。 ○本制度を市、交通事業者、利用者の三者で維持するためには、現行の全線共通バス方式を維持する中で、負担のあり方を検討すべきである。費用負担のあり方としては、①全体経費の一部を高齢者全体で平等に負担してもらう一部負担方式、②高齢者本人の負担能力に応じて負担してもらう応能負担方式 が考えられる。 ○この制度は神戸市独自の制度でもあるので、敬老パスの支給要件に一定期間の市内在住要件を設ける方法も検討に値する。 ○交付対象者の年齢引き上げは慎重に検討すべき。</p>
<p>敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成 19. 10. 18</p>	<p>敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成 18 年 12 月 14 日～平成 19 年 10 月 11 日、全 5 回) ○市民アンケートの結果からも利用回数や利用時間、対象年齢等に何らかの制限を課す考え方には反対が多い。 ○安定的に維持・継続可能な制度にするため、利用者負担の導入を図る方向で制度の見直しを考える。方式は①利用者が乗車時に一定額を負担する方式、②交付時に利用者の所得に応じて一定額を負担が考えられる。 ○利用者が乗車時に一定額を自己負担する方式で制度の維持・継続の可能性をシミュレーションすると相当程度の持続可能性があることが明らかになったため、この方向で見直すべきであるとの結論。 ○安定的に維持・継続可能な制度とするためには、各交通事業者が乗車人員に見合った収入を確保する必要があり、利用回数を正確に把握することが前提となるので、実現させる努力を重ねるべき。</p>

	(参考) バス一部自己負担金額の導入の経緯 ・平成 20 年度予算案 (H20. 2) : バス 100 円・鉄道小児料金を提示 ・市会付帯決議提出 (H20. 3) : 激変緩和措置 (当面バス 50 円、鉄道小児料金の半額) が必要 ⇒交通事業者と協議を行い、激変緩和措置 2 年間で合意 (H20. 4)
敬老優待乗車制度の見直し 平成 20. 10. 1	内容: 乗車ごとにバスは 100 円、地下鉄・新交通 (ポートライナー・六甲ライナー) は小児料金の利用者負担を導入。 併せて、 ・低所得者に対する敬老無料乗車券導入 ・高頻度利用者に対する敬老定期券割引購入制度導入 敬老パスを IC カード化。 ※平成 22 年 9 月までは激変緩和としてバス 50 円、地下鉄・新交通 (ポートライナー・六甲ライナー) 小児料金の半額
敬老激変緩和解除 平成 22. 10. 1	内容: 利用者負担額の激変緩和解除 (バス 100 円、地下鉄・新交通小児料金)

5. 指定都市の状況 (乗車ごとに利用者負担を求めている都市の状況)

	対象者	券種	所得制限	内容
神戸市	70 歳以上	IC	なし	バス: 110 円を上限とする小児料金 鉄道: 小児料金
川崎市	70 歳以上	IC	なし	下記の①または②の選択性 ① 無料で配布される証明書を提示し、バス乗車時に大人料金の半額を負担 ② 有料のフリーパスを購入 1 ヶ月 1,000 円 3 ヶ月 3,000 円 6 ヶ月 6,000 円 12 ヶ月 12,000 円
新潟市	65 歳以上	IC 紙	なし	乗車運賃の半額 (路線によって IC と紙券とがある)
大阪市	70 歳以上	IC	なし	1 乗車 50 円
堺市	65 歳以上	IC	なし	1 乗車 100 円 (IC 発行負担金 (1,000 円) は利用者負担)
熊本市	70 歳以上	IC	なし	正規の交通機関料金の 2 割を利用者負担

(利用限度額方式を実施している都市の状況)

	対象者	券種	所得制限	内容
札幌市	70歳以上	IC回数券	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10,000円利用— 1,000円の利用者負担 ・ 20,000円利用— 3,000円 ・ 30,000円利用— 6,000円 ・ 40,000円利用— 8,000円 ・ 50,000円利用— 10,000円 ・ 60,000円利用— 13,500円 ・ 70,000円利用— 17,000円 年間70,000円までチャージ可能
仙台市	70歳以上	IC	なし	介護保険料の所得段階が1～4：50円、 5～12：100円 1,000円のチャージにつき、上記金額を負担 (年間12万円まで)
広島市	70歳以上	IC回数券	あり (本人の前 年所得が 159万5千 円以下)	以下から選択 (利用限度額3,000円) ① ICが利用可能なバス、電車、船、アストラムライン ② JR回数券 ③ 乗船回数券 ④ 乗合タクシー回数券 ⑤ ①に該当しないバス回数券 ⑥ タクシーチケット
福岡市	70歳以上	IC回数券	あり (介護保険 料所得段階 が1～7の 方)	以下から選択 (介護保険料所得段階1～5：12,000円/年、 6・7：8,000円/年) ① 交通用福祉ICカード ② 市営渡船乗船引換券 ③ マイクロバス引換券 ④ タクシー助成券

(フリーパス券を導入している都市の状況)

	対象者	所得制限	内容
横浜市	70 歳以上	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者等：無料 ・ 世帯者全員が市民税非課税者：3,200 円 ・ 世帯員に課税者がいる非課税者：4,000 円 ・ 市民税課税者で合計所得金額が 150 万円未満：7,000 円 ・ 150 万円～250 万円：8,000 円 ・ 250 万円～500 万円：9,000 円 ・ 500 万円～700 万円：10,000 円 ・ 700 万円以上：20,500 円
名古屋市	65 歳以上	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世帯全員が基準額以下、生活保護受給：1,000 円 ・ 本人が基準額以下・世帯が基準額超：3,000 円 ・ 本人が基準額超：5,000 円 <p>※基準額（合計所得金額）</p> <p>扶養なし・・・35 万円</p> <p>扶養あり・・・35 万円×（扶養家族＋1）＋21 万円</p> <p>寡夫・寡婦・障害者・・・125 万円</p>
京都市	70 歳以上	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活保護・老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税：無料 ・ 本人が市民税非課税：3,000 円 ・ 本人が市民税課税で合計所得が 200 万円未満：5,000 円 ・ 本人が市民税課税で 200 万円以上 700 万円未満：10,000 円 ・ 本人が市民税課税で 700 万円以上：15,000 円
(参考) 川崎市	70 歳以上	なし	<p>下記の①または②の選択性</p> <p>① 無料で配布される証明書を提示し、バス乗車時に大人料金の半額を負担</p> <p>② 有料のフリーパスを購入</p> <p>1 ヶ月 1,000 円 3 ヶ月 3,000 円</p> <p>6 ヶ月 6,000 円 12 ヶ月 12,000 円</p>

Ⅲ それぞれの対象者の状況

1 (2) 敬老無料乗車券

1. 対象者

敬老優待乗車証交付者で、市民税非課税世帯かつ本人の年収（公的年金等の収入と合計所得金額の合計）が120万円以下の方

※公的年金等の収入・・・老齢・退職年金などの課税対象となる収入をいい、非課税である遺族年金や障害年金等は含まない

※合計所得金額・・・収入金額から必要経費や各種控除を引いた額

2. 引換者数の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
対象者数 (人)	72,906	75,440	77,415	72,101	—
引換者数 (人)	56,153	56,939	57,786	59,113	—
引換率(%)	77.0%	75.5%	74.6%	82.0%	—
引換者の 指数	100	101	103	105	—

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

※平成30年(2018年)10月1日～令和元年(2019年)9月30日を平成30年度とするため、平成30年度は数値未確定

3. 利用金額の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
利用金額 (百万円)	1,674	1,707	1,728	1,761	1,788
指数	100	102	103	105	107

※金額・・・(バス：正規料金の平均、鉄道：210円)×乗車回数推計

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

※無料券については磁気券や紙券を使用しているため、利用実績は不明。無料券引換者がすべて使用したものとして推計をしている。

4. 制度の変遷

敬老優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成 19. 10. 18	敬老優待乗車制度検討懇話会の開催 (平成 18 年 12 月 14 日～平成 19 年 10 月 11 日、全 5 回) ○一部負担導入時にあたって、低所得者の負担低減のための配慮が必要。
敬老優待乗車制度の見直し 平成 20. 10. 1	内容:乗車ごとにバスは 100 円、地下鉄・新交通(ポートライナー・六甲ライナー)は小児料金の利用者負担を導入。 併せて、 ・低所得者に対する敬老無料乗車券導入 ・高頻度利用者に対する敬老定期券割引購入制度導入

5. 指定都市の状況(無料乗車券を発行している都市の状況)

	対象者	無料乗車 利用上限	無料券 交付者数
神戸市	非課税世帯かつ本人年収が 120 万円以下の方	30,000 円/年	59,113 人
京都市 (※)	生活保護・老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税の方	上限なし	7,008 人
熊本市	介護保険法施行令第 39 条第 1 項第 1 号に該当する方(同号ハに該当する方を除く)	5,000 円/年	957 人

※京都市は所得に応じて負担金を設定しており、生活保護・老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税の方は負担金なしで交付している。

※広島市、福岡市は敬老パスそのものに所得制限、利用上限を設けている。

Ⅲ それぞれの対象者の状況

1 (3) 敬老定期券割引購入制度

1. 対象者

敬老優待乗車証交付者で、利用回数が多い方（希望者）

2. 購入者数の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30（見込） (2018年)
購入者数 (人)	6,976	7,429	7,982	8,477	—
指数	100	106	114	122	—

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

※平成30年（2018年）10月1日～令和元年（2019年）9月30日を平成30年度とするため、平成30年度は数値未確定

3. 利用金額の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30（見込） (2018年)
利用金額 (百万円)	375	390	394	420	439
指数	100	104	105	112	117

※金額は定期券の正規料金

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

4. 制度の変遷

敬老優待乗車制度の見直し 平成20.10.1	内容：乗車ごとにバスは100円、地下鉄・新交通（ポートライナー・六甲ライナー）は小児料金の利用者負担を導入。 併せて、高頻度利用者に対する敬老定期券割引購入制度導入。
---------------------------	--

5. 指定都市の状況

敬老定期券割引購入制度を実施している市・・・なし

※参考：フリーパス方式で実施している市は4市あり（P.10参照）

Ⅲ それぞれの対象者の状況

2 (1) 身体障害者・知的障害者・精神障害者

1. 対象者

介護付乗車証…第1種身体障害者の方・知的障害者の方・精神障害者保健福祉手帳1級の方に交付

単独用乗車証…第1種身体障害者を除く1級～4級の方、精神障害者保健福祉手帳2級・3級の方に交付

2. 交付者数の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
身体障害	36,072 (56,679)	36,594 (57,545)	36,626 (57,618)	36,503 (57,441)	36,636 (57,855)
指数	100	101	102	102	102
知的障害	9,429 (18,863)	10,010 (20,035)	10,575 (21,163)	11,180 (22,368)	11,950 (23,918)
指数	100	106	112	119	127
精神障害	10,721 (11,190)	11,813 (12,314)	12,732 (13,288)	13,446 (13,966)	14,419 (14,930)
指数	100	110	119	125	134

※上段：交付者数（人）、下段：交付枚数（枚）（介護者用通行証を含む）

※指数は交付者数について、平成26年度を100とした場合の数値

2-2. 区別の交付状況（平成30年度（見込））

手帳 所持者	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
身体(人)	9,548	6,746	7,438	7,668	10,503	7,262	8,637	10,921	10,637	79,270
知的(人)	1,715	1,127	1,066	1,335	3,244	1,506	742	2,470	2,595	15,800
精神(人)	1,743	1,202	1,580	1,853	2,216	1,675	2,056	2,470	2,595	17,561
計(人)	12,916	9,075	10,084	10,856	15,963	10,443	11,435	16,063	15,796	112,631

上記の内、以下の3施策いずれかを利用

	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
①福祉パス	6,544	4,712	5,028	5,840	8,353	5,780	7,547	9,560	9,641	63,005
率	51%	52%	50%	54%	52%	55%	66%	60%	61%	55.90%
②タクシー	1,549	1,028	1,178	1,088	1,819	995	529	1,437	1,223	10,846
率	12%	11%	12%	10%	11%	10%	5%	9%	8%	9.60%
③燃料費	197	107	77	59	420	108	211	289	445	1,913
率	2%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	2%	3%	1.70%
3施策計	8,290	5,847	6,283	6,987	10,592	6,883	8,287	11,286	11,309	75,764
率	64%	64%	62%	64%	66%	66%	72%	70%	72%	67.30%

※②タクシー：重度心身障害者タクシー利用助成
 ③燃料費：自動車燃料費助成 } P.20 参照

3. 利用実績の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
身体障害 (百万円)	2,004	1,979	1,913	1,845	1,776
指数	100	99	95	92	89
知的障害 (百万円)	885	922	956	1,008	1,044
指数	100	104	108	114	118
精神障害 (百万円)	655	712	766	807	840
指数	100	109	117	123	128

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

3-2. 1ヶ月あたりの平均利用回数・平均利用金額（平成29年度実績）

	平均利用回数	平均利用金額
	(1ヶ月あたり)	(1ヶ月あたり)
身体障害者	15.5回	3,685円/月
知的障害者	23.8回	5,825円/月
精神障害者	23.8回	5,683円/月

※介護付き乗車証の実績も含む

※金額は交通機関の正規料金

4. 制度の変遷

福祉乗車証開始 昭和 43. 5. 1	対象者：身体障害者（第 1 種）、知的障害者
対象者拡大 昭和 53. 6. 1	対象者：身体障害者第 1 種を除く 4 級以上を追加
対象者拡大 平成 2. 2. 1	対象者：内部障害者である身体障害者を追加
対象者拡大 平成 8. 11. 1	対象者：精神障害者を追加
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成 24. 9. 6	<p>神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 （平成 24 年 6 月 7 日～平成 24 年 8 月 2 日、全 3 回） ○ I C 化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害：障害者の移動支援の利用実態を把握し、障害者の社会参加を推進するための施策となっているか障害当事者の意見も聞き、検証していく必要がある。特に障害分野に関しては、見直しの方向性として、以下の 3 点を指摘する。 <p>(1) 移動支援施策が、障害者の社会参加を促進するための施策となっているか、引き続き検証していく必要がある。 (2) 財政的に制度を維持するために、所得制限や一部負担などについては、将来的な課題として検討していく必要がある。 (3) 自動車燃料費助成を含めて、障害者の移動支援全体についての施策のあり方について、障害者の意見も聞き、さらに検討することが適当である。</p>
福祉乗車制度の見直し 平成 25. 4. 1	内容：平成 25 年 4 月から福祉パスを I C カード化
神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ 平成 28. 7	<p>神戸市障害者施策推進協議会の「移動支援分科会」でのまとめ （平成 24 年 11 月～平成 28 年 7 月、全 9 回） 神戸市障害者施策推進協議会の委員により構成する移動支援分科会を設置し、移動支援施策のあり方について検討、議論した。また、障害者の意見を聞くため、アンケート調査（平成 26 年 1 月～2 月）（2,950 人送付、1,042 人回答）を実施した。</p> <p>（移動支援分科会での主な意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害者の体験を増やすための移動支援施策は非常に重要である。 ・障害者の移動については、福祉乗車証は必要不可欠なものである。 ・福祉乗車証の対象者を限定することや一部負担する制度は、社会参加の機会を阻害する。 ・福祉パスとタクシー以外に、他都市で実施している自動車燃料費助成が必要ではないか。 <p>（アンケートでの主な意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週に 1 回以上交通機関や自動車を使って外出するので移動支援施策は有効だ。 ・現行制度の維持をしてほしい。 ・所得制限などは反対だ。 ・自動車燃料費助成制度を導入してほしい。

神戸市障害者施策推進協議会での決議 平成 28. 8	「神戸市障害者施策推進協議会」での決議（平成 28 年 8 月） 移動支援分科会における障害分野の議論のまとめを神戸市障害者施策推進協議会に報告し、決議した。 (1) 移動支援施策が、障害者の方にとって、社会参加の促進につながっていることを確認。 (2) 所得制限や利用者の制限については、それらの制度導入は障害者の社会参加を阻害することにつながることを確認。 (3) 移動支援施策については、自動車燃料費助成を神戸市でも導入し、選択肢を増やしてほしいという要望を確認。（平成 28 年 10 月より自動車燃料費助成を開始。）
-------------------------------	---

5. 指定都市の状況

（所得制限なし、利用者負担なし）

	対象者			所得制限	利用者負担
	身体障害者 手帳	療育手帳	精神障害者 福祉手帳		
神戸市	1～4級	全	全	なし	なし
札幌市	1～4級	重度・中度	全	なし	なし（利用上限： 身体3・4級、知的B、 精神3級は 48,000円）
川崎市	1～4級 5・6級の通 所者	重度・中度 軽度の通所者	全	なし	なし
静岡市			全	なし	なし（利用上限： 6,000円）
浜松市	1～4級	重度・中度	1級・2級	なし	なし（利用上限： 7,000円）
名古屋市	1～4級	全	全	なし	なし
京都市	1～4級	全	全	なし	なし
大阪市	全	全	全	なし	なし（※）
北九州市	1～4級	全	全	なし	なし

(所得制限あり)

	対象者			所得制限	利用者負担
	身体障害者 手帳	療育手帳	精神障害者 福祉手帳		
仙台市	1～4級	全	全	あり（本人の前年所得が360万4千円以下）	なし
広島市	全	全	全	あり（本人の前年所得が159万5千円以下）	なし（利用上限：6,000円）
福岡市	1～3級	重度	1級	あり（本人の前年所得が200万円未満）	なし（市民税非課税：上限12,000円、前年所得200万円未満：8,000円）

(利用者負担あり)

	対象者			所得制限	利用者負担
	身体障害者 手帳	療育手帳	精神障害者 福祉手帳		
横浜市	1～4級	全	全	なし	1,200円/年 （20歳未満は600円/年）
熊本市	1～3級	重度・中度	全	なし	乗車料金の1割負担
大阪市 (※)	全	全	全	なし	障害の程度によって「無料乗車証」と「乗車料金割引証」を分けており、「乗車料金割引証」は5割負担

6. 他の移動支援制度

(1) 重度心身障害者タクシー利用助成

- ・ 重度心身障害者の方の社会参加の促進のため、タクシー乗車料金の一部を助成
- ・ 対象の方は、福祉乗車証、自動車燃料費助成とタクシー利用助成の中から、ご自身の社会参加の方法に応じて一つ選択
- ・ 対象者は次の①～③を全て満たす人
 - ① 神戸市内に在住の方
 - ② 身体障害者手帳（視力、下肢、体幹、移動機能、内部のいずれかの障害名で1～2級）、療育手帳（重度の障害者A判定）または精神障害者保健福祉手帳（1級）の交付を受けている方
 - ③ 福祉乗車証、敬老優待乗車証および自動車燃料費助成の交付を受けていない方
- ・ 1枚500円の利用券を年間最大72枚交付

(2) 自動車燃料費助成

- ・ 重度心身障害者の方の社会参加の促進のため、自動車燃料費の一部を助成
- ・ 本人による利用のほか、そのご家族の送迎による場合も対象
- ・ 対象の方は、福祉乗車証、タクシー利用助成と自動車燃料費助成の中から、ご自身の社会参加の方法に応じて一つ選択
- ・ 対象者は重度心身障害者タクシー利用助成と同じ
- ・ 年間最大12,000円の助成

Ⅲ それぞれの対象者の状況

2 (2) 母子世帯

1. 対象者

児童扶養手当や医療費助成を受けている母子家庭の世帯員のうち1人に交付

2. 対象者の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
母子世帯 (枚)	12,154	11,911	11,733	11,408	11,043
指数	100	98	97	94	91

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

2-2. 対象者(母と子)の内訳

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
母	8,640	8,459	8,352	8,191	7,939
子	3,514	3,452	3,381	3,217	3,104

2-3. 区別の交付状況(平成30年度(見込))

行政区	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
交付者数(人)	1,110	789	998	1,043	1,195	1,097	1,379	1,748	1,557	10,916
交付率	83.5%	82.6%	87.9%	87.9%	77.1%	86.6%	91.1%	89.7%	84.3%	85.7%

※区別の交付率は推計値

3. 利用金額の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
母子世帯 (百万円)	1,085	1,038	1,013	991	940
指数	100	96	93	91	87

※金額は交通機関の正規料金

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

3-2. 1ヶ月あたりの平均利用回数・平均利用金額（平成29年度実績）

発行区分	平均利用回数	平均利用金額
	(1ヶ月あたり)	(1ヶ月あたり)
母子世帯(親)	24.9回	6,003円/月
母子世帯(子)	40.2回	9,862円/月

3-3. 区別平均利用回数（単位：回/月）（平成29年度実績）

行政区	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
母子世帯 (親)	14.1	20.8	20.7	24.5	18.9	27.6	39.1	28.5	23.0	24.9
母子世帯 (子)	28.8	32.8	36.4	42.3	26.9	39.5	52.5	46.1	43.0	40.1

3-4. 区別平均利用金額（単位：千円/年）（平成29年度実績）

行政区	東灘	灘	中央	兵庫	北	長田	須磨	垂水	西	計
母子世帯 (親)	39	57	58	66	64	96	114	78	110	72
母子世帯 (子)	82	121	106	118	84	111	148	129	124	118

4. 制度の変遷

福祉乗車証開始 昭和 43. 5. 1	対象者：母子世帯
対象者拡大 昭和 54. 8. 1	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯を追加
対象者拡大 平成 16. 4. 1	対象者：母子家庭医療費受給世帯である母子世帯以外の世帯を追加 (但し父子世帯を除く)
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成 24. 9. 6	神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 (平成 24 年 6 月 7 日～平成 24 年 8 月 2 日、全 3 回) ○ I C 化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。 ・母子：経済的支援策の一つとしても実施してきたが、一部負担の導入、父子世帯を含めることも検討が必要。 ○見直しにあたっての留意点として、移動支援という観点から、福祉パスを交付するよりも効果的な方法が他にあるのではないか、制度の有効性を絶えず検証。
福祉乗車制度の見直し 平成 25. 4. 1	内容：平成 25 年 4 月から福祉パスを I C カード化

5. 指定都市の状況

	対象者	利用者負担
神戸市	児童扶養手当やひとり親家庭等医療費助成を受けている世帯（父子世帯を除く）、母子生活支援施設入所世帯	なし
横浜市	母子・父子（児童扶養手当受給世帯・母子生活支援施設入所世帯）	なし

※川崎市：平成 31 年 4 月から通勤交通費助成・高校生等通学交通費助成へ転換

※大阪市：平成 25 年度末に廃止

6. 他の移動支援制度

J R 通勤定期割引制度（実施：昭和 43 年 4 月～）

- (1) 内容 J R 通勤定期乗車券を 3 割引で購入できる制度
- (2) 実施主体 J R
- (3) 対象者 児童扶養手当受給世帯（父子世帯を含む）の世帯員

Ⅲ それぞれの対象者の状況

2 (3) 原爆被爆者、戦傷病者

1. 対象者

被爆者手帳又は戦傷病者手帳を所持している方

2. 対象者数の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
原爆被爆 (枚)	883	862	832	789	754
指数	100	98	94	89	85
戦傷病 (枚)	30	23	20	17	15
指数	100	77	67	57	50

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

3. 利用実績の推移

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
被爆・ 戦傷病 (百万円)	53	49	44	42	36
指数	100	92	83	79	68

※金額は交通機関の正規料金

※指数は平成26年度を100とした場合の数値

3-2. 1ヶ月あたりの平均利用回数・平均利用金額（平成29年度実績）

	平均利用回数	平均利用金額
	（1ヶ月あたり）	（1ヶ月あたり）
原爆被爆者	21.6回	5,121円/月
戦傷病者	11.1回	2,433円/月

※金額は交通機関の正規料金

4. 制度の変遷

福祉乗車証開始 昭和43. 5. 1	対象者：原爆被爆者
対象者拡大 昭和43. 11. 1	対象者：戦傷病者を追加
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成24. 9. 6	神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 （平成24年6月7日～平成24年8月2日、全3回） ○IC化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。 ・原爆被爆者等：現時点で見直しの必要性は低い。
福祉乗車制度の見直し 平成25. 4. 1	内容：平成25年4月から福祉パスをICカード化

5. 指定都市の状況

	対象者	利用者負担
神戸市	原爆被爆者・戦傷病者	なし
札幌市	原爆被爆者・戦傷病者	なし
横浜市	原爆被爆者・戦傷病者	なし
京都市	原爆被爆者・戦傷病者	なし
大阪市	原爆被爆者・戦傷病者	なし
北九州市	戦傷病者	なし
福岡市	原爆被爆者・戦傷病者	なし

Ⅲ それぞれの対象者の状況

2 (4) 中国残留邦人等支援給付世帯

1. 対象者

中国残留邦人等の円滑な帰国の促進及び永住帰国後の自立の支援に関する法律及び中国残留邦人等の円滑な帰国の促進及び永住帰国後の自立の支援に関する法律施行令による支援給付を受けている被支援世帯及び満 70 歳以上の方

※中国残留邦人等世帯には、世帯に 1 枚交付

2. 対象者数の推移

	H26 (2014 年)	H27 (2015 年)	H28 (2016 年)	H29 (2017 年)	H30 (見込) (2018 年)
中国残留邦人等 (枚)	52	50	51	51	49
指数	100	96	98	98	94

※中国邦人残留等・・・中国残留邦人等高齢者と中国残留邦人等世帯の合計

※指数は平成 26 年度を 100 とした場合の数値

3. 利用実績の推移

	H26 (2014 年)	H27 (2015 年)	H28 (2016 年)	H29 (2017 年)	H30 (見込) (2018 年)
中国残留邦人等 (百万円)	5	6	5	5	5
指数	100	120	100	100	100

※金額は交通機関の正規料金

※指数は平成 26 年度を 100 とした場合の数値

3-2. 1ヶ月あたりの平均利用回数・平均利用金額（平成29年度実績）

発行区分	平均利用回数	平均利用金額
	(1ヶ月あたり)	(1ヶ月あたり)
中国残留邦人等世帯	40.5回	9,321円/月
中国残留邦人等高齢者	40.5回	8,965円/月

4. 制度の変遷

対象者拡大 平成20. 4. 1	対象者：中国残留邦人等世帯を追加
対象者拡大 平成20. 8. 27	対象者：中国残留邦人等高齢者を追加
神戸市福祉乗車制度のあり方検討会報告書提出 平成24. 9. 6	神戸市福祉乗車制度のあり方検討会 (平成24年6月7日～平成24年8月2日、全3回) ○IC化をすることにより利用実績を把握し、目的にあう施策となっているか引き続き検討していく必要がある。また、不正防止対策を徹底する。 ・中国残留邦人等：現時点で見直しの必要性は低い。
福祉乗車制度の見直し 平成25. 4. 1	内容：平成25年4月から福祉バスをICカード化

5. 指定都市の状況

	対象者	利用者負担
神戸市	中国残留邦人等世帯及び高齢者	なし
横浜市	中国残留邦人等世帯及び高齢者	なし

IV 対象交通機関の変遷

1 対象交通機関の変遷

1. 対象交通機関の変遷

福祉乗車証開始 昭和 43. 5. 1	対象交通機関：市バス、市電
対象交通機関縮小 昭和 46. 3. 13	市電廃止に伴う対象交通機関縮小
対象交通機関拡大 昭和 48. 10. 1	対象交通機関：神姫バス、山陽バスを追加
対象交通機関拡大 昭和 60. 6. 18	対象交通機関：市営地下鉄（学園都市～新神戸）を追加
対象交通機関拡大 平成 2. 10. 1	対象交通機関：神姫ゾーンバス、神鉄バス（神鉄運輸サービスを含む）、神戸新交通（ポートライナー・六甲ライナー）を追加
敬老等優待乗車制度検討懇話会報告書提出 平成 4. 11. 10	<p>敬老等優待乗車制度検討懇話会の開催 （平成 4 年 4 月 25 日～平成 4 年 11 月 10 日、全 6 回）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○制度の意義：社会参加の促進・日常生活における移動支援 ○配慮事項：地域間の不均衡 ○対象交通機関：基本的には近距離輸送であり、バスが基本 （市内の主要都心と住宅地を結ぶ地下鉄や代替手段のない新交通も対象） ○鉄軌道への考え方（市内鉄軌道はおおむね下記 3 パターン） <ul style="list-style-type: none"> ①大動脈としての鉄道（長距離輸送）：JR、阪急、阪神、山陽、神鉄 ②中動脈としての鉄道（中距離輸送）：地下鉄 ③地域住民の日常生活に深く関わっている鉄道（近距離輸送）：ポートライナー、六甲ライナー <p>⇒・対象交通機関として考える場合はそれぞれの機能に着目することが必要。同一に扱うことは適切でない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活における移動支援的要素が濃い。対象交通機関は基本的には近距離輸送であり、バスが基本である。 ・本制度の意義から判断して、将来的にも大量輸送機関である鉄軌道への制度拡大は、慎重に対応すべきである。
全線共通パス方式導入 対象交通機関拡大 平成 5. 4. 1	<p>内容：対象交通機関が 1 枚の乗車証で利用可能</p> <p>対象交通機関：阪神バス、阪急バスを追加</p>
対象交通機関（路線）拡大 平成 13. 7. 7	対象交通機関：市営地下鉄海岸線の開業に伴い、同路線を対象路線として追加
対象交通機関（路線）拡大 平成 18. 2. 2	対象交通機関：神戸新交通（ポートライナー）の空港島への延伸に伴い、同路線を対象路線として追加

V 交通事業者への負担金

1 交通事業者への支払い等の状況について

1. 交通事業者の収入

(単位：億円)

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
神戸市負担金 (敬老)	34.4	34.4	34.4	34.4	34.4
神戸市負担金 (福祉)	14.8	15.8	15.8	15.8	15.8
神戸市負担金 (敬老+福祉)	49.1	50.1	50.1	50.1	50.1
利用者負担	20.3	20.1	19.7	20.4	21.0
合計	69.5	70.3	69.8	70.5	71.1

※百万円以下四捨五入のため、合計は一致しない

2. 補償率の推移

※敬老パス補償率＝(神戸市負担金+利用者負担額)／正規料金)

※福祉パス補償率＝神戸市負担金／正規料金－身体・知的障害者割引金額

	H26 (2014年)	H27 (2015年)	H28 (2016年)	H29 (2017年)	H30(見込) (2018年)
敬老	89.0%	88.7%	89.0%	87.3%	86.0%
福祉	44.0%	46.8%	46.6%	46.5%	46.9%
合計	73.1%	73.8%	73.8%	72.9%	72.5%

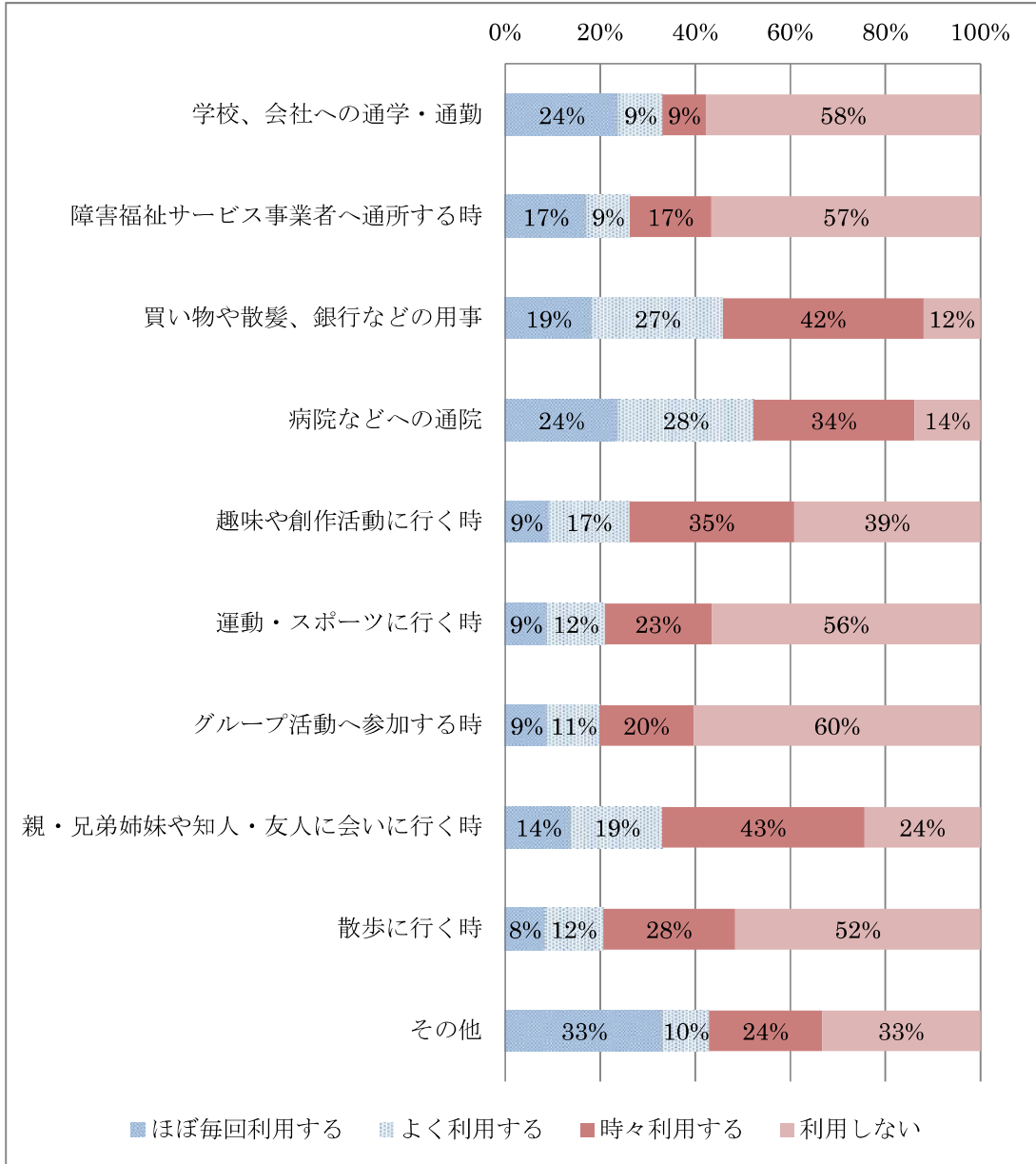
※補償率の算定の考え方

- ・敬老無料乗車券は使用実績が不明のため、無料券引換者がすべて使用したものとして計算している。
- ・敬老定期券は補償率の算定には入っていない。
- ・福祉乗車証の障害者区分については、身体障害者・知的障害者は交通事業者による障害者割引後の額を適用。精神障害者については障害者割引を適用していない。

障害者の状況、障害者向け移動支援施策

(1) 福祉乗車証の利用目的 (n=1,042)

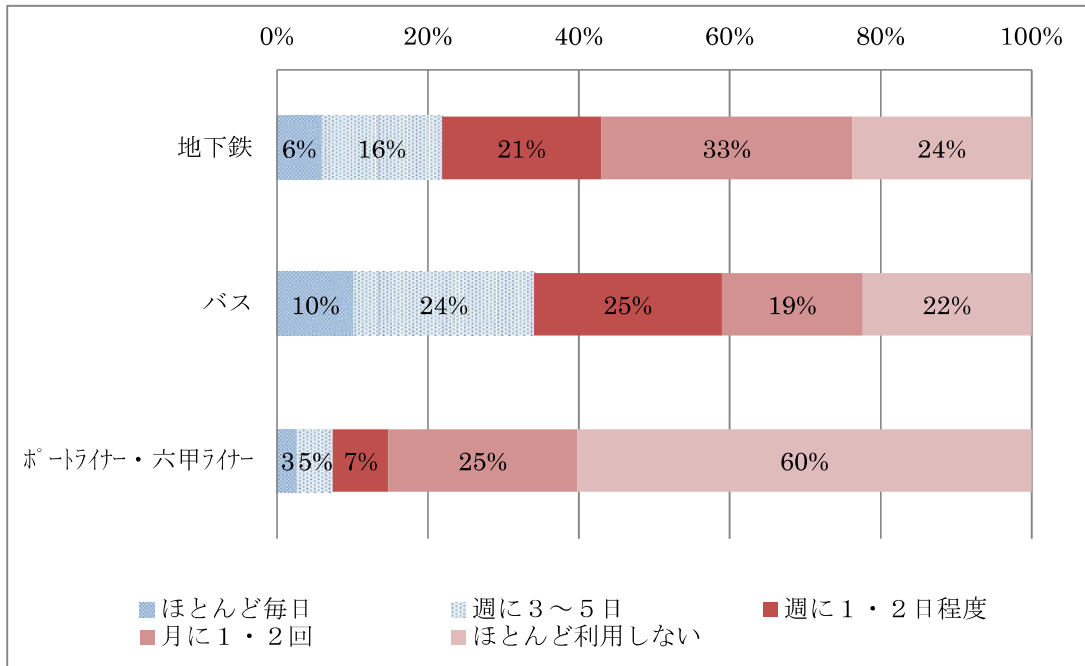
用事や通院目的が多く、次に親兄弟姉妹や知人・友人に会いに行く時が多くなっている。



(出典：平成 25 年度移動支援についてのアンケート集計結果)

(2) 福祉乗車証の利用頻度 (n=1,042)

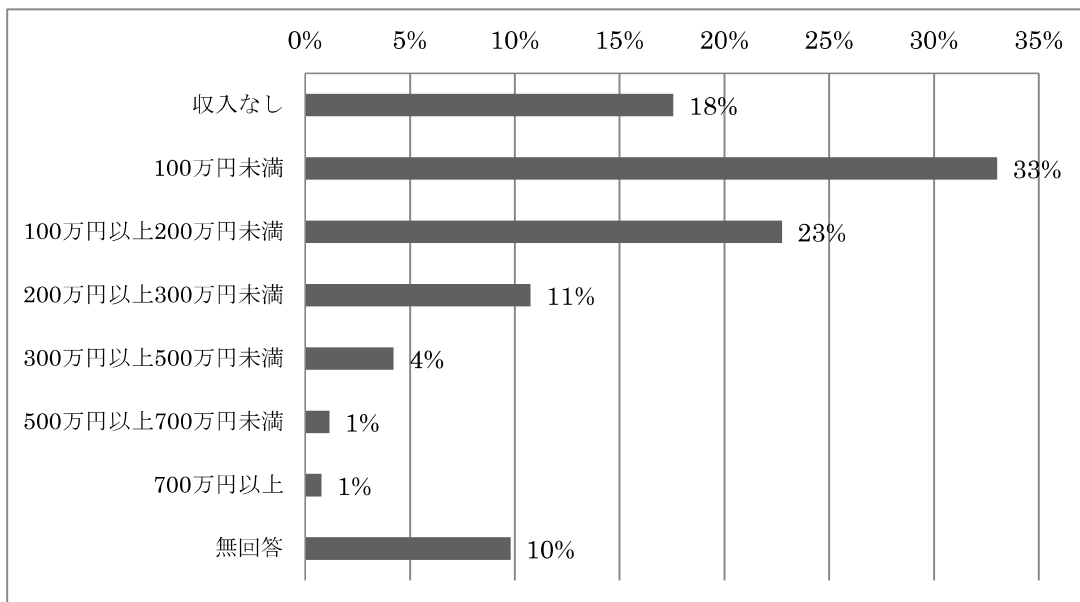
地下鉄・バスについて、ほとんど毎日が、地下鉄6%、バスが10%。週に3～5日が16%、24%。週に1・2日程度が21%、25%。月に1・2日が、33%、19%となっている。ほとんど利用しない方が、地下鉄24%、バス22%となっている。ポータルライナー・六甲ライナーについては、ほとんど利用しないが60%となっている。



(出典：平成25年度移動支援についてのアンケート集計結果)

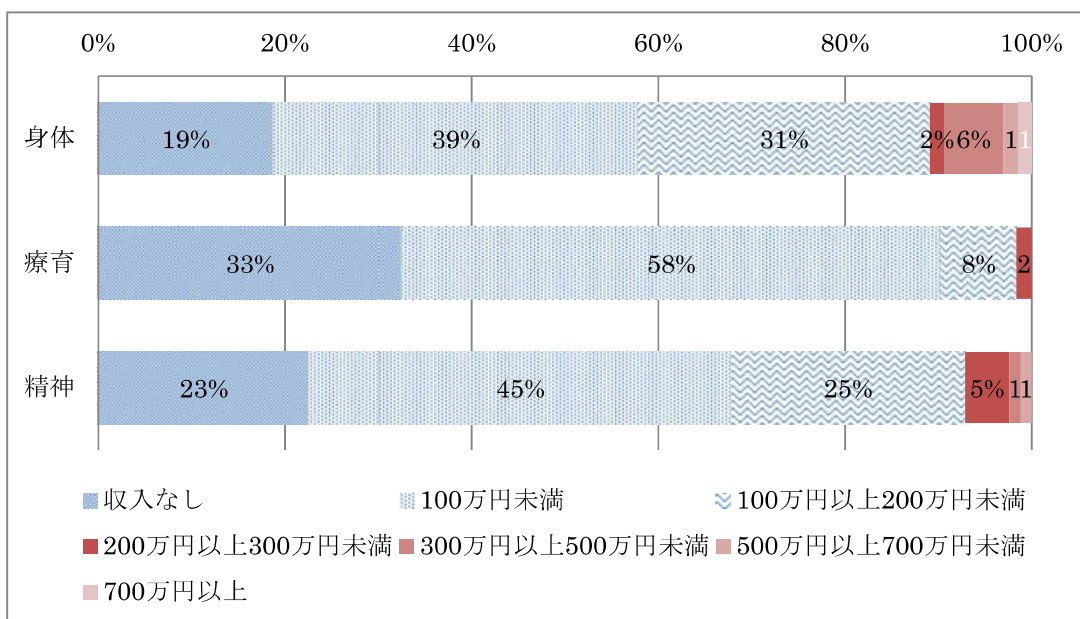
(3) 障害者の収入（障害基礎年金を含む）状況（n=1,042）

100万円未満が1番多く33%、続いて100万円以上200万円未満が23%となっている。収入なしは18%である。200万円以上が17%、300万円以上は6%、500万円以上は2%となっている。



身体障害者手帳所持者は100万円未満が6割弱となっている。療育手帳所持者は100万円未満が9割程度、精神保健福祉手帳所持者は7割弱となっている。

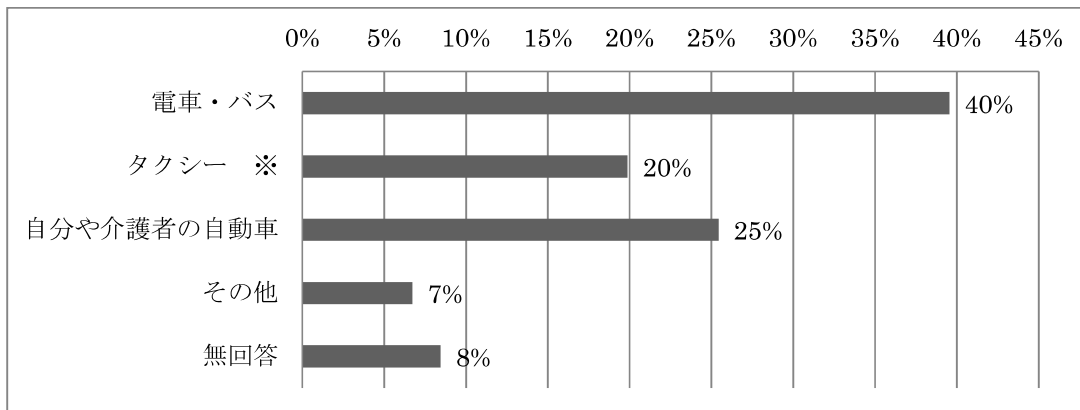
(無回答を除く)



(出典：平成25年度移動支援についてのアンケート集計結果)

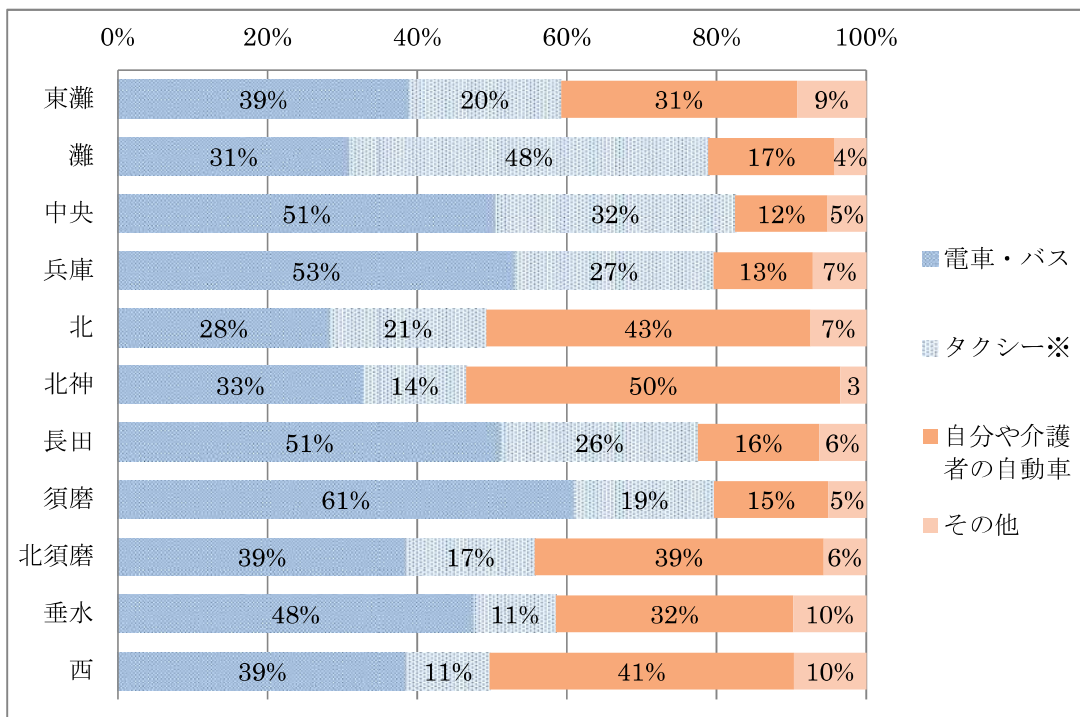
(4) 障害者の主要交通手段 (n=1,042)

よく使う交通手段は、電車・地下鉄・バスの公共交通機関 40%、タクシーが 20%、自家用自動車が 25%となっている。



北区で自動車を利用する割合が高く、中央・兵庫・長田・須磨（北須磨を除く）区などは電車・バスを利用する割合が高い。各区で交通事情の違いがあるが、電車・タクシー・自家用車を足せば各区とも 90%近くがいずれかの手段を利用していることになるので、それぞれが補完しあっていることが分かる。

(無回答を除く)



(出典：平成 25 年度移動支援についてのアンケート集計結果)

※福祉タクシー・介護タクシーを含む

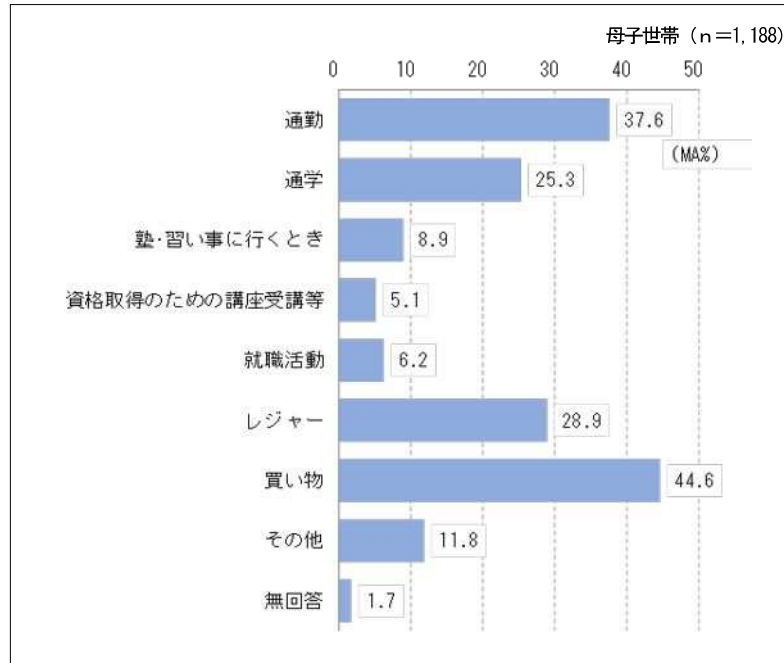
(5) 障害者の社会参加に向けた移動支援施策 (資料4 20頁より再掲)

制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)
<p>重度心身障害者 タクシー利用助成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重度心身障害者の方の社会参加の促進のため、タクシー乗車料金の一部を助成 ・ 対象の方は、福祉乗車証、自動車燃料費助成とタクシー利用助成の中から、ご自身の社会参加の方法に応じて一つ選択 ・ 対象者は次の①～③を全て満たす人 <ul style="list-style-type: none"> ①神戸市内に在住の方 ②身体障害者手帳(視力、下肢、体幹、移動機能、内部のいずれかの障害名で1～2級)、療育手帳(重度の障害者A判定)または精神障害者保健福祉手帳(1級)の交付を受けている方 ③福祉乗車証、敬老優待乗車証および自動車燃料費助成の交付を受けていない方 ・ 1枚500円の利用券を年間最大72枚交付 	<p>258,876</p>
<p>自動車燃料費助成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重度心身障害者の方の社会参加の促進のため、自動車燃料費の一部を助成 ・ 本人による利用のほか、そのご家族の送迎による場合も対象 ・ 対象の方は、福祉乗車証、タクシー利用助成と自動車燃料費助成の中から、ご自身の社会参加の方法に応じて一つ選択 ・ 対象者は重度心身障害者タクシー利用助成と同じ ・ 年間最大12,000円の助成 	<p>22,885</p>

ひとり親家庭の状況、ひとり親家庭支援施策

(1) 福祉乗車証の利用目的

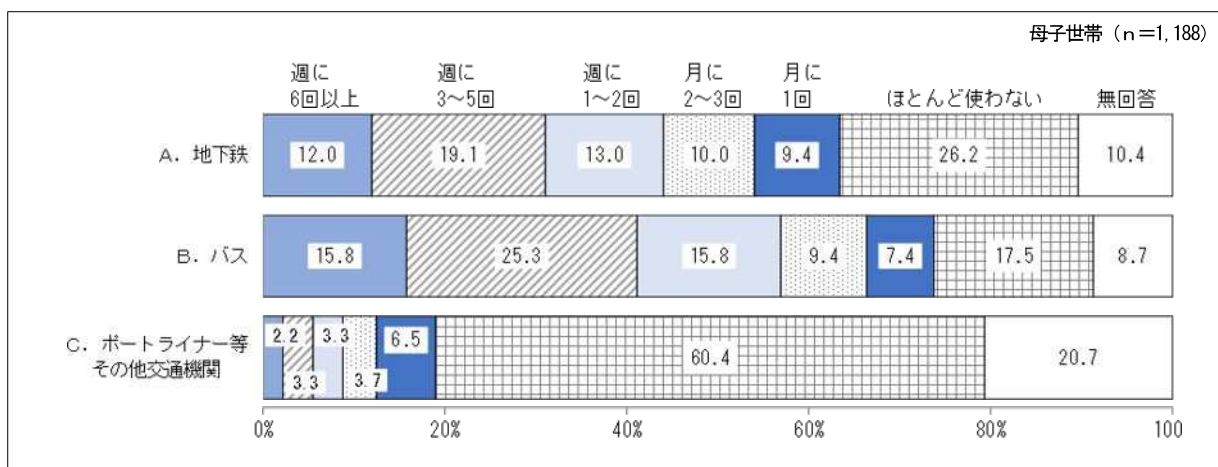
福祉乗車証の利用目的は、「買い物」が44.6%と最も高く、次いで「通勤」が37.6%、「レジャー」が28.9%、「通学」が25.3%となっている。



(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

(2) 福祉乗車証の利用頻度

福祉乗車証の利用頻度は、週に1回以上利用の割合が『バス』で56.9%と最も高く、『地下鉄』で44.1%、『ポータライナー等その他交通機関』で8.8%となっている。



(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

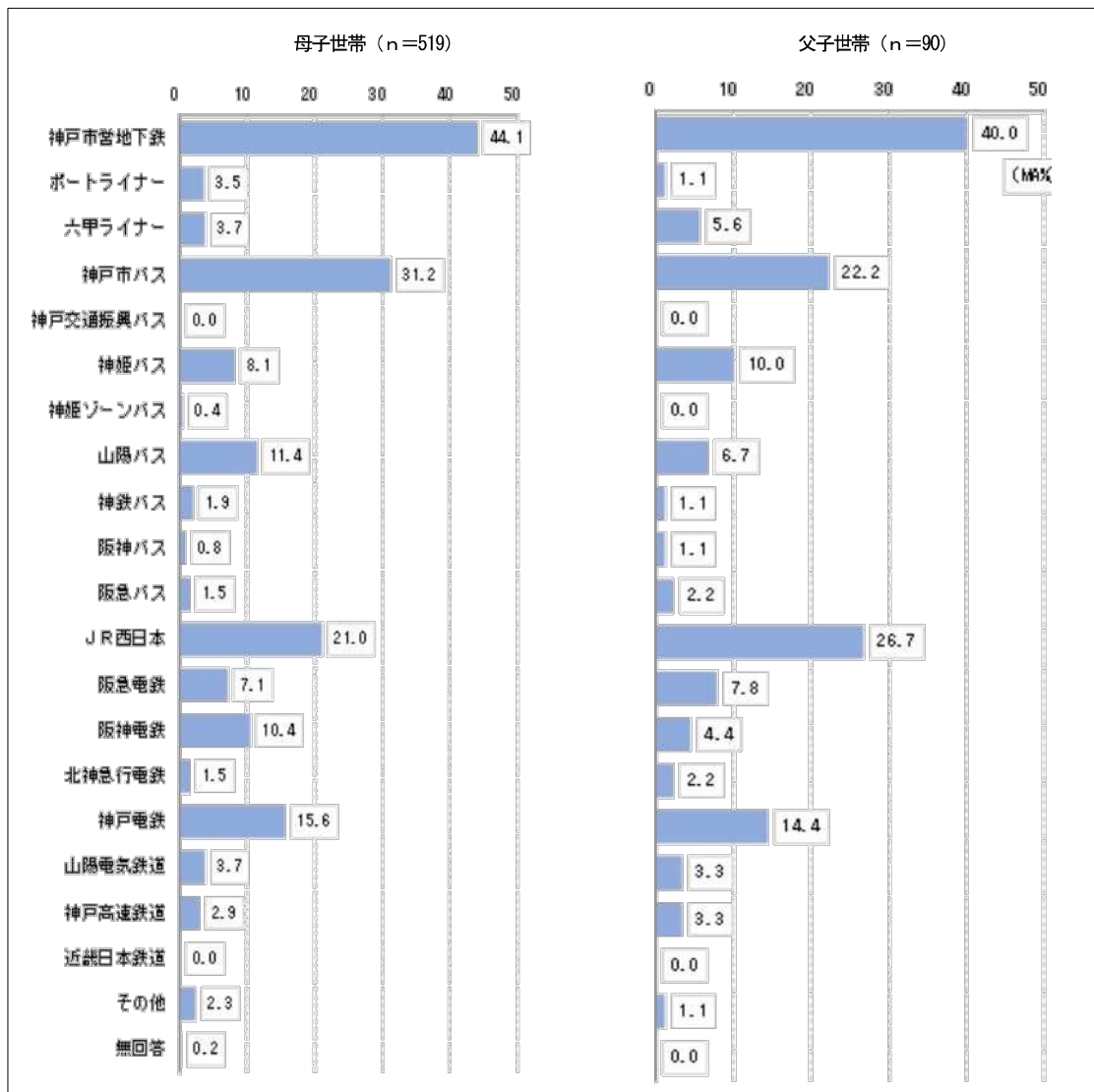
(3) 子どもの通学時の公共交通機関の利用状況

①通学時の福祉乗車証利用の有無

母子世帯において、高校等（高等学校、高等専門学校、専修学校高等課程）に公共交通機関を利用して通学する子どものうち、通学時に福祉乗車証を「利用している」割合は約半数（49.7%）となっている。

②通学時利用の公共交通機関及び交通費（複数回答）

高校等通学時に利用している公共交通機関は、母子世帯・父子世帯ともに「神戸市営地下鉄」が最も高く、母子世帯で44.1%、父子世帯で40.0%となっている。これに続くのが、母子世帯では「神戸市バス」で31.2%、父子世帯では「JR西日本」で26.7%となっている。また、交通費の月額平均は、母子世帯は7,255円、父子世帯は9,718円となっている。

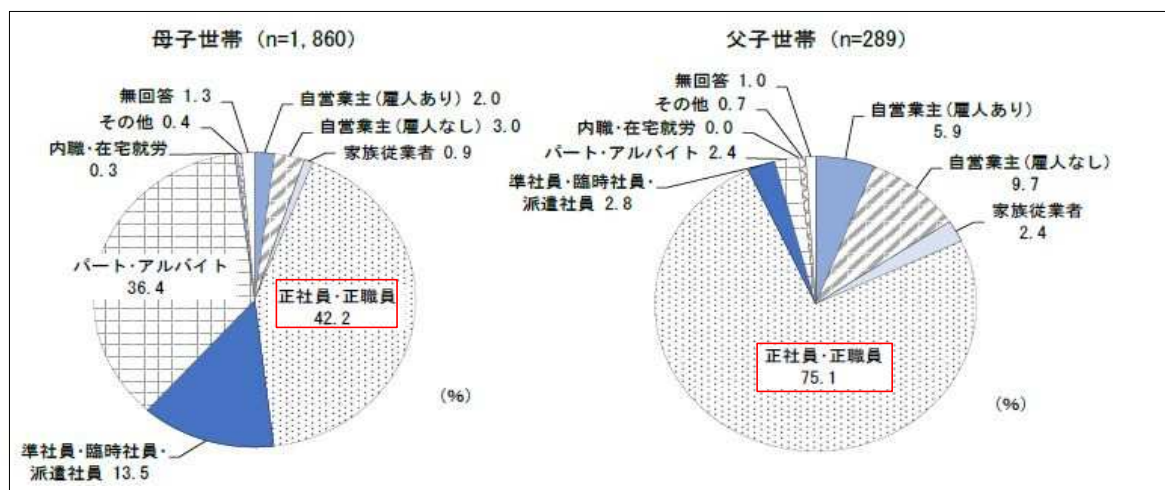


(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

※親の公共交通機関の利用状況については、把握していない。

(4) 就労の状況

ひとり親家庭は、約9割（母子世帯88.4%、父子世帯93.2%）が就業しており、就業率は高いにも関わらず、正社員・正職員の割合は、母子世帯では約4割(42.2%)に留まっており、父子世帯では約8割近く(75.1%)となっている。

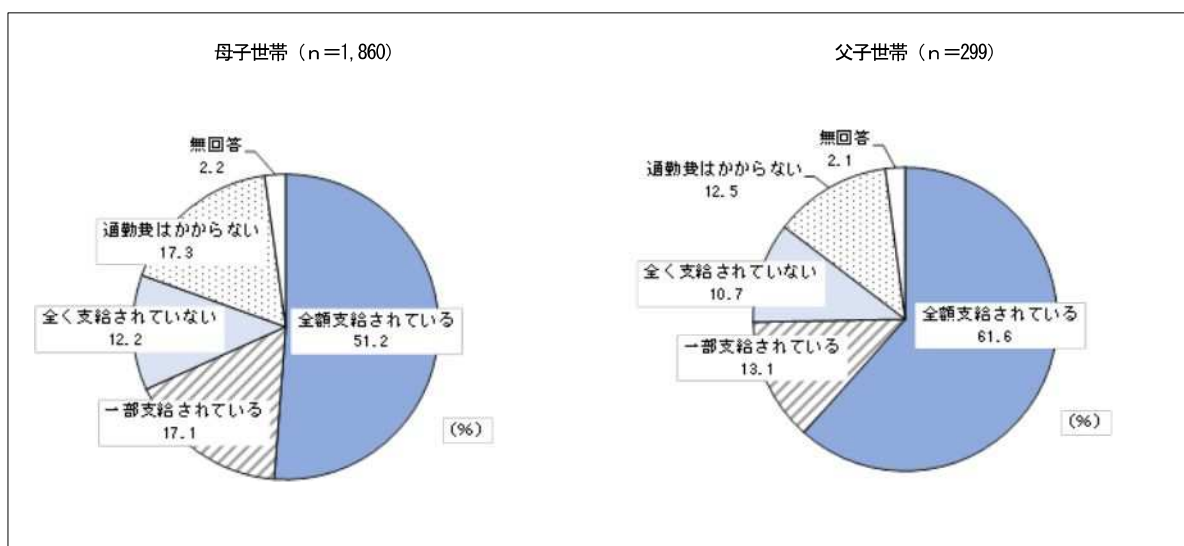


(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

(5) 通勤費の支給状況

通勤にかかる費用の支給状況は、「全額支給されている」は、母子世帯で51.2%、父子世帯で61.6%となっている。一方、「全く支給されていない」はいずれも1割台となっている。

また、一部支給の場合の平均額をみると、母子世帯は7,545円、父子世帯は11,454円となっている。



(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

(6)収入の状況

①世帯収入

全国調査によると母子世帯の平均年間収入は348万円となっているが、本市の母子世帯の年間世帯収入は、350万円未満が全体の56.0%、350万円以上が25.3%となっている。

一方、全国調査による父子世帯の平均年間収入は573万円となっているが、本市の父子世帯の年間世帯収入は、600万円未満が全体の44.8%、600万円以上が35.4%となっている。

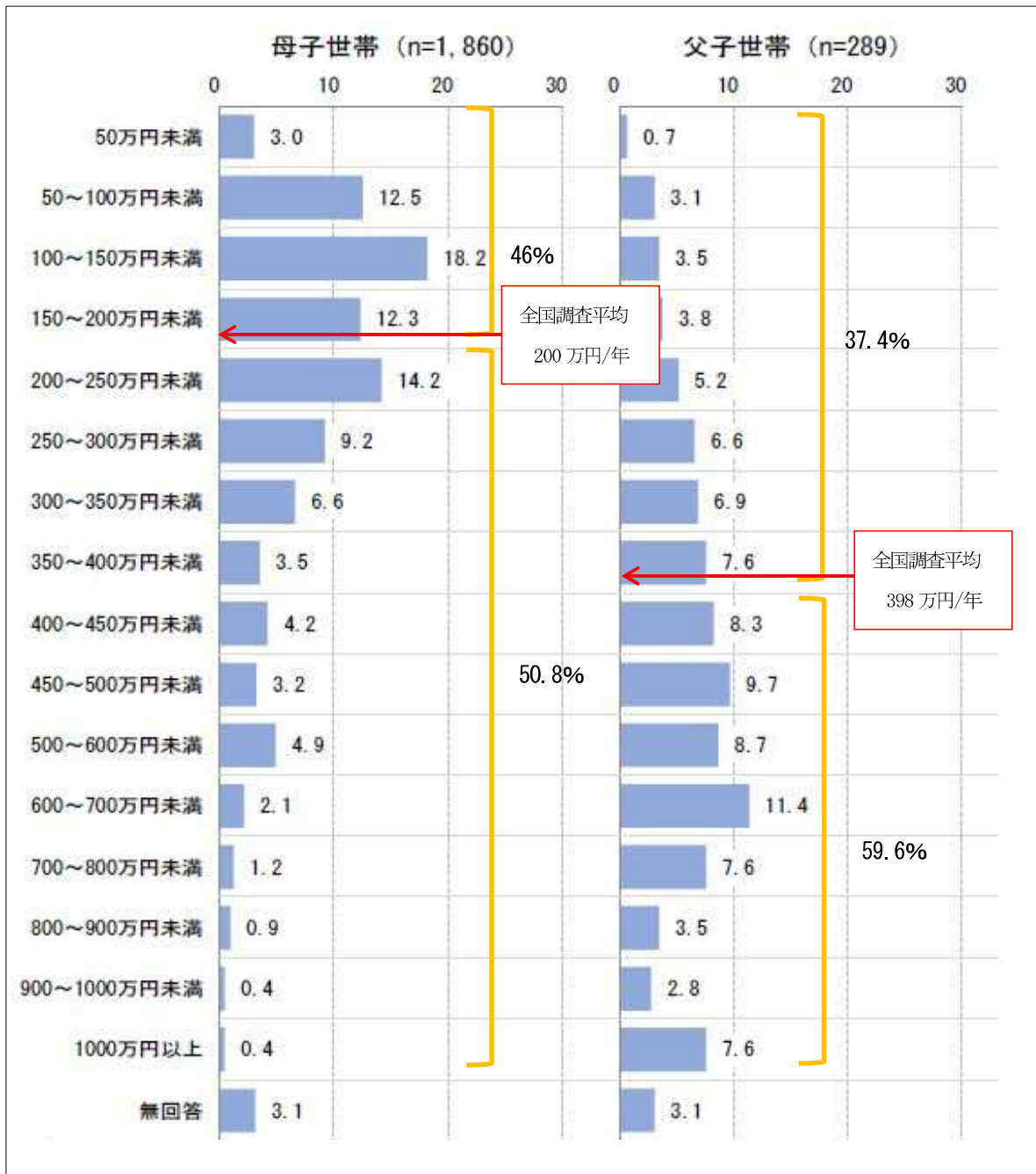


(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

②就労収入

全国調査によると、母子世帯の母の年間平均就労収入は200万円となっているが、本市の母子世帯の年間就労収入は、200万円未満が全体の46%、200万円以上が50.8%となっている。

一方、全国調査による父子世帯の年間平均就労収入は398万円となっているが、本市の父子世帯の父の年間就労収入は、400万円未満が全体の37.4%、400万円以上が59.6%となっている。



(出典：平成30年度ひとり親家庭等実態調査報告書)

(7)ひとり親家庭支援施策一覧

制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)	母子 家庭	父子 家庭	所得 制限
児童扶養手当	・父(母)と生計をともにできない18歳未満の児童を養育している母(父)等に支給	7,372,183	○	○	○
ひとり親家庭等医療費助成	・健康保険の自己負担分を助成	499,529	○	○	○
母子父子寡婦福祉資金貸付	・修学・就学支度・住宅・転居等12種類の貸付	217,421	○	○	—
ひとり親家庭自立支援教育訓練給付金事業	・教育訓練講座の受講に要した経費の6割相当額を受講修了後に支給	28,856	○	○	○
ひとり親家庭高等職業訓練促進給付金事業	・特定の資格取得のため1年以上養成機関で修業する場合、訓練促進費を支給	135,708	○	○	○
ひとり親家庭高等職業訓練促進資金貸付事業	・高等職業訓練促進給付金の受給者を対象に、入学準備金と就職準備金を貸付 ・一定の条件を満たせば、返還免除	50,054 (※2)	○	○	○
ひとり親家庭高卒程度認定試験合格支援事業	・高卒程度認定試験合格のための講座受講費用の一部を助成	1,500	○	○	○
ひとり親家庭支援センターで実施する事業(※1)	・就業相談、就職に有利な資格取得講座の開催、就職情報提供等一貫した就業支援サービスや、ひとり親家庭の法律相談等を実施	14,430	○	○	—
子育てリフレッシュステイ事業の利用料減免	・病気等で困っているとき、リフレッシュしたいとき等に、施設にて子どもを預かる ・ひとり親家庭は利用料の減免あり	24,854	○	○	—
ひとり親世帯家賃補助制度	・住宅要件を満たす民間賃貸住宅に転居するひとり親世帯に対し、家賃補助、家賃債務保証料補助を実施	34,997	○	○	○
市営住宅優先入居	・抽選倍率の優遇措置 ・母子・父子世帯向け市営住宅の募集	—	○	○	○
JR通勤定期券の特別割引	・JR通勤定期乗車券が3割引で購入できる ・児童扶養手当受給世帯の世帯員が対象	—	○	○	○
税の軽減措置	・所得税、住民税の軽減措置として、寡婦(寡夫)控除あり	—	○	○	/
寡婦(夫)のみなし適用	・未婚のひとり親に対して、利用料等の算定にあたり、寡婦(夫)控除をのみなし適用する	—	○	○	/

(※2) 委託費3年分

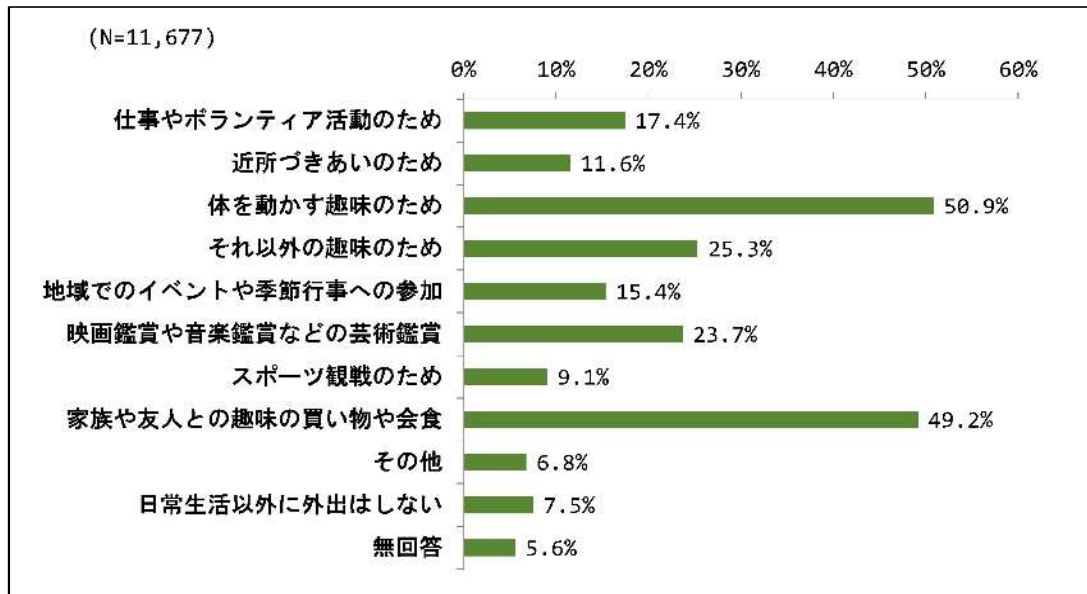
(※1) ひとり親家庭支援センターで実施する事業の詳細

制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)
就業相談事業	<ul style="list-style-type: none"> ・キャリアアドバイザーが就業相談に対応(予約制・1回45分) (1)ひとり親家庭支援センターでの相談 実施回数:月4回 第1土曜 10時～15時 第4・5木曜 10時～16時 第5金曜 13時～19時 (2)各区巡回相談 実施回数:月8回 巡回先:東灘区、灘区、中央区、北区、長田区、須磨区、垂水区、西区 (3)ハローワークこうべでの相談 実施回数:月1回 第3木曜 10時～16時 ・初心者向けマンツーマンパソコン講座(予約制・1回45分) 	4,559
就職に有利な資格取得支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ・就職に結びつきやすい資格取得講座を託児つきで実施 実施回数:年2回(1回4講座) 講座内容:医療・介護・調剤事務、パソコン講座 など 	5,571
養育費確保のための法律相談	<ul style="list-style-type: none"> ・弁護士による離婚前も含めた養育費等に関する法律相談の実施 実施回数:週1回 毎月第1・3金曜 13時～16時 毎月第2・4火曜 16時～19時 	1,629
ひとり親家庭等日常生活支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的に日常生活を営むのに支障が生じた場合、家事援助や保育サービスを実施 	960
ひとり親家庭生活支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ひとり親家庭の生活向上のための講座を開催 FP等の専門家を活用した家計相談 離婚をめぐる諸問題についての講座 就職活動に役立つマナー講座 など 	822
ひとり親家庭のふれあい事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ひとり親家庭の親子を対象にふれあい行事を実施 ハイキング、クリスマスケーキ作り など 	889

高齢者の状況、高齢者向け施策

(1) 外出の主な目的

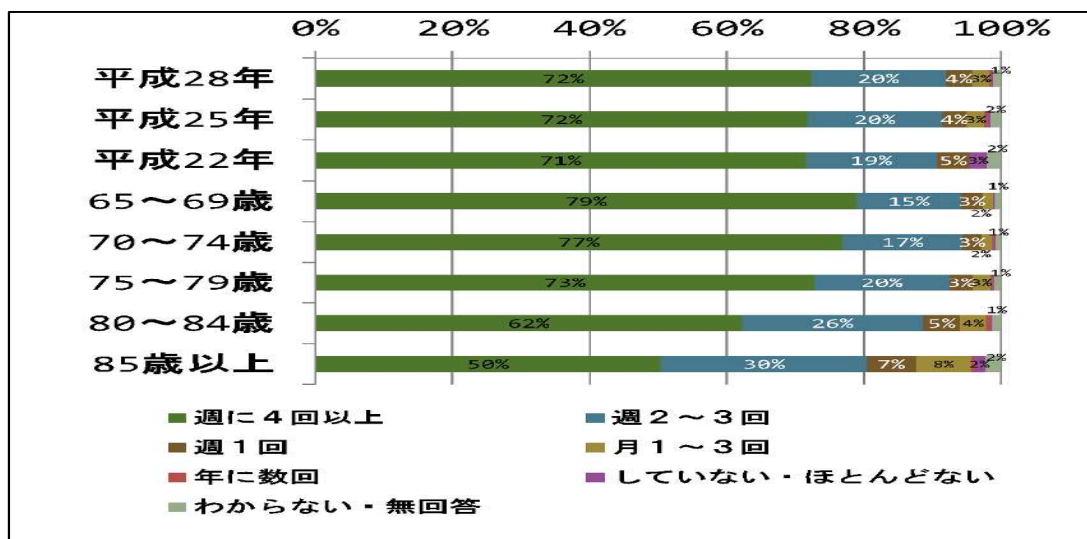
日常生活（買い物、通院など）を除く外出目的をたずねたところ、「体を動かす趣味のため」50.9%、「家族や友人との趣味の買い物や会食」49.2%、「体を動かす以外の趣味のため」25.3%、「映画鑑賞や音楽鑑賞などの芸術観賞」23.7%の順に多くなっている。



(出典：平成 28 年 第 7 期神戸市介護保険事業計画策定に向けての実態調査結果)

(2) 外出の頻度

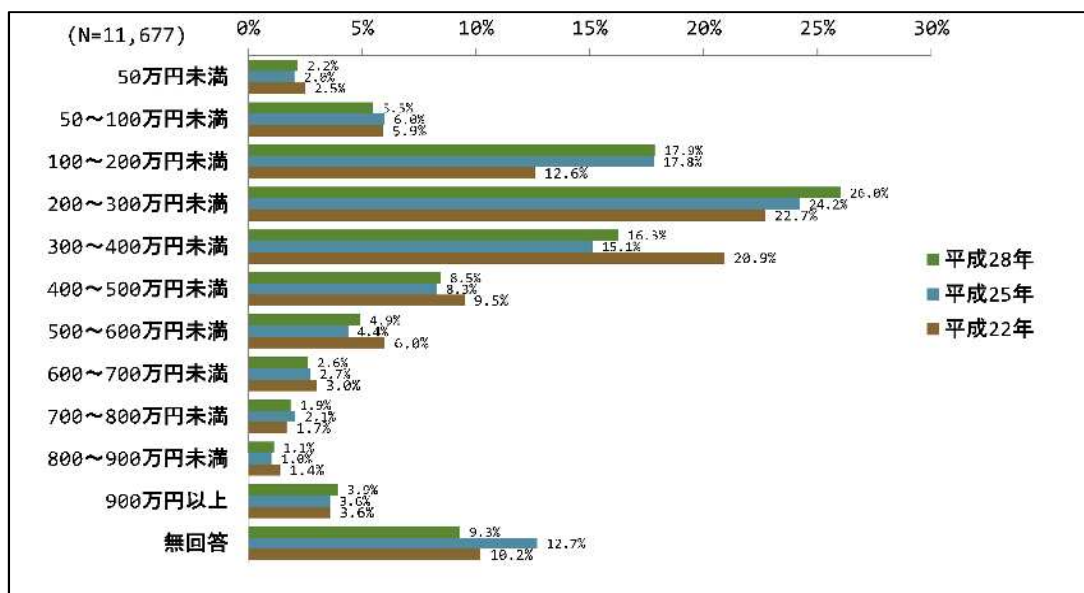
「週 4 回以上」外出する方は 79 歳までは 7 割を超えているが、80～84 歳では約 6 割、85 歳では約 5 割となっている。



(出典：平成 28 年 第 7 期神戸市介護保険事業計画策定に向けての実態調査結果)

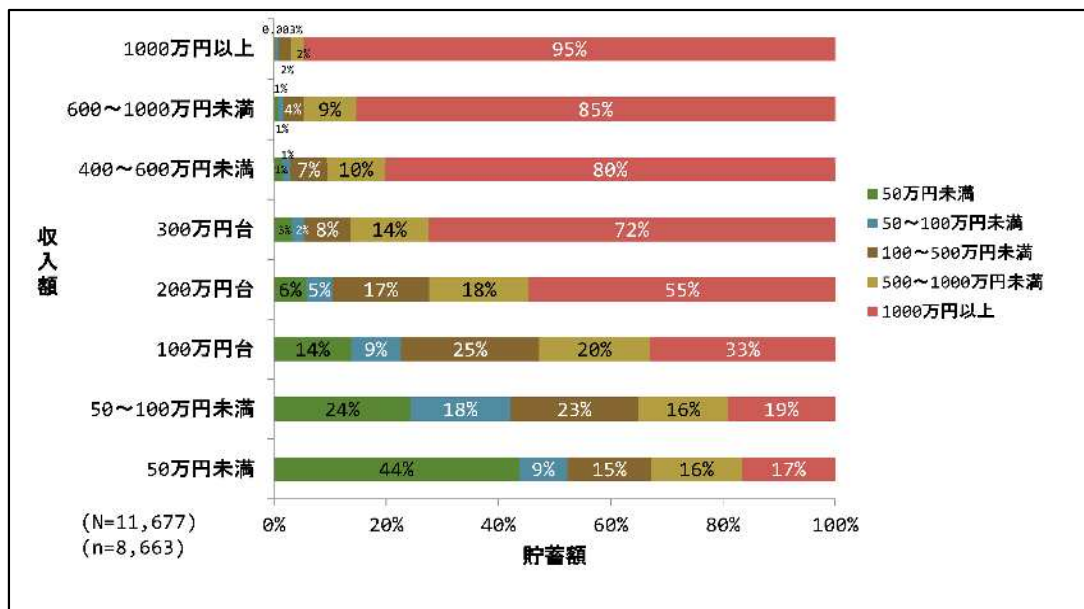
(3) 世帯の収入

世帯収入は、「200～300万円未満」の世帯が26.0%と最も多く、次いで「100～200万円未満」17.9%、「300～400万円未満」16.3%が多くなっている。



(出典：平成28年 第7期神戸市介護保険事業計画策定に向けての実態調査結果)

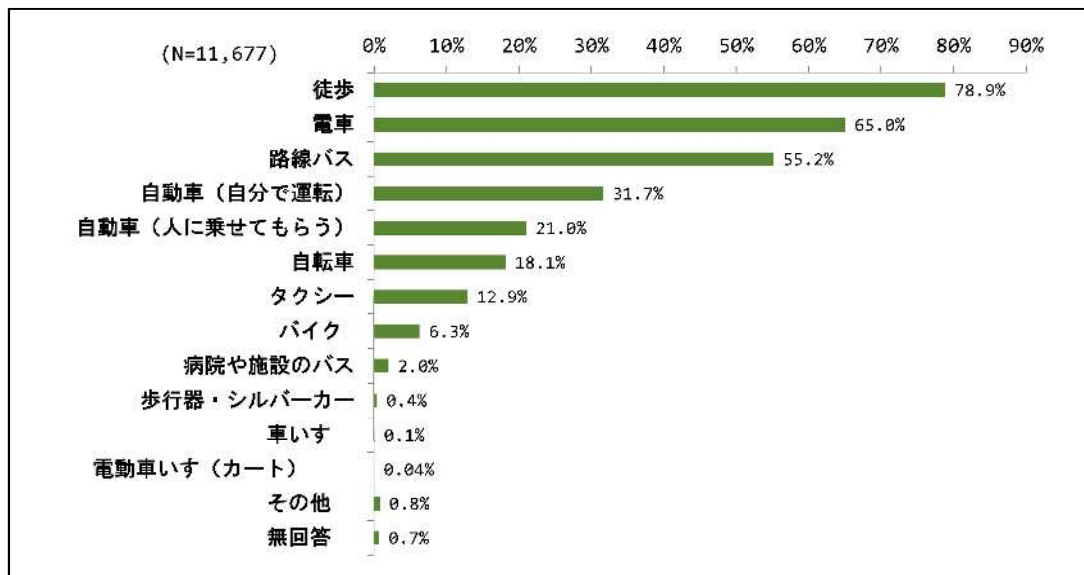
収入額と貯蓄額の関係では、貯蓄額1,000万円以上の世帯の割合は、世帯収入100万円未満では19%、200万円以上では半数以上となっている。



(出典：平成28年 第7期神戸市介護保険事業計画策定に向けての実態調査結果)

(4) 外出時の交通手段

外出時の交通手段は、「徒歩」78.9%、「電車」65.0%、「路線バス」55.2%の順に多くなっており、公共交通機関の利用が多い。



(出典：平成 28 年 第 7 期神戸市介護保険事業計画策定に向けての実態調査結果)

(5) 社会参加を目的とした主な高齢福祉施策

○フレイル対策を含めた介護予防の推進

制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)
地域支援事業 地域拠点型一般介護 予防事業	高齢者の介護予防や閉じこもり防止を目的に、参加者同士の日ごろからの地域での見守りや支え合い活動、地域交流などを推進するため、小学校区ごとの設置を目指す	291,599
地域支援事業 居場所づくり型一般 介護予防事業	高齢者の閉じこもり防止、活躍・生きがいつくりの場となるような取り組みに対して補助を行い、身近な地域のつどいの場を支援	4,500
地域支援事業 地域でのつどいの場 づくり	つどいの場づくりを推進していくとともに、介護予防カフェの設置や認知症カフェなどの住民主体のつどいの場づくりを支援	3,455

○健康づくり対策

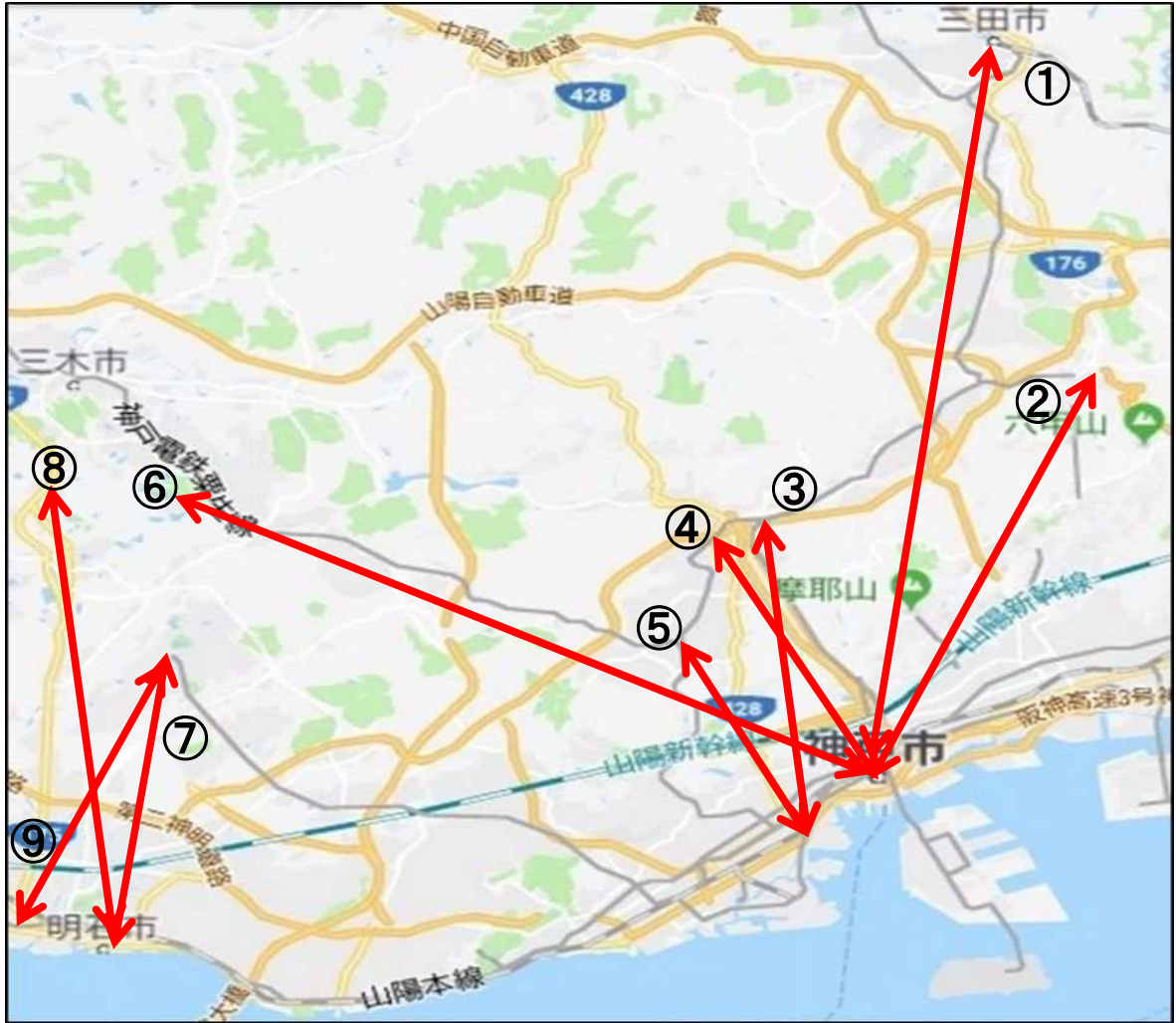
制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)
フレイル予防による健康寿命の延伸	<ul style="list-style-type: none"> ・フレイルの早期発見・生活習慣の見直しを促すことを目的としたフレイルチェックを、特定健診会場や薬局において、65歳及び前年度にフレイルチェックを受けた66歳の国民健康保険加入者を対象に実施 ・高齢者の社会参加を促進するため、元気高齢者のボランティア活動に対してインセンティブを付与するしくみを検討 	43,000

○生涯現役社会づくり

制 度	内 容	令和元年度 予算額(千円)
老人クラブへの支援	高齢者相互の親睦を深め、健康増進、教養の向上や見守り、助け合い、奉仕活動等を行う老人クラブを育成し、その運営・活動を助成	108,980
シルバーカレッジ	高齢者の豊富な経験を活かして自らの可能性を拓き、その成果を社会に還元することを目指した学習・実践活動の場を設置	159,330
シルバーパワーによる地域の担い手づくり	地域の高齢者が地域の高齢者等を支えるモデル事業として、認知症の方等の金銭管理ニーズへの対応の充実をはかるとともに、シルバーパワーによる地域の担い手づくりを進める	195,583

バス近郊区の主な路線の乗車実績

○バス近郊区の主な路線の通常料金と敬老バス優待料金、乗車実績



	区間	バス会社	大人 正規料金	敬老バス 優待料金	年間乗車人数
①	三宮～三田	神姫バス	730 円	110 円	約 37,000 人
②	三宮～有馬温泉	神姫バス	710 円	110 円	約 28,000 人
		阪急バス			約 41,000 人
③	神戸駅～しあわせの村～谷上	阪急バス	680 円	110 円	約 180,000 人
④	三宮～箕谷～神戸北町	市バス	500 円	110 円	約 345,000 人
⑤	神戸駅～鈴蘭台	阪急バス	450 円	110 円	約 102,000 人
⑥	三宮～緑が丘	神姫バス	660 円	110 円	約 85,000 人
⑦	明石～平野小～西神中央駅	神姫バス	460 円	110 円	約 15,000 人
⑧	明石～小束野	神姫バス	700 円	110 円	約 24,000 人
⑨	大久保駅～上岩岡～西神中央駅	神姫バス	660 円	110 円	約 54,000 人

※年間乗車人数は、敬老バス IC カード利用の人数