

陳 情 文 書 表

(保健福祉局)

受 理 番 号	2 3 7	受 理 年 月 日	令 和 3 年 5 月 1 8 日
件 名	現行の敬老乗車証制度の継続		
要 旨	<p>京都市は長年にわたり敬老乗車証を70歳以上の市民に対し交付しており、これにより市バス・地下鉄を自由に乗り降りでき、一部地域では民営バスにも対応するものとなっている。この目的は、高齢者に敬老の意を表し、高齢者が様々な社会活動に参加し生きがいがいづくりに役立ててもらふことにあり、制度創設以来、多くの市民に喜ばれてきた。</p> <p>ところが、2005年、無料であった敬老乗車証を最大で1万5,000円もの自己負担を求める応能制度へと改悪した。さらに、2013年10月に今後の制度の在り方に関する基本的な考え方を決定し、応益負担へと考え方を変更し、乗車回数に応じて自己負担を導入することを打ち出した。これは、制度に様々な制限を加え、極めて限定的なものにしようとする考え方であり、交付時の負担を除けば、その後はバスや地下鉄に自由に乗り降りできる現行制度から大幅な後退となる。</p> <p>さらに今、2020年12月末の新聞報道で対象年齢を75歳に引き上げ、自己負担金も今の2倍弱にすることを検討していることが明らかになり、多くの市民に衝撃を与えている。</p> <p>市長は2021年2月24日の市会本会議で議員の質問に対して、制度見直しの方向性について、受益と負担のバランスや平均寿命を踏まえた見直し内容を検討していく、利用者の負担金額の引上げ等を軸とした見直し、と答弁した。</p> <p>制度の対象者が70歳以上から75歳以上となれば、当然のことながら確実に制度の利用者は大幅に減少する。かつ自己負担金を導入したときのように、市民負担を2倍弱に引き上げることで利用者は更に減ることになるだろう。これでは敬老乗車証制度の社会参加効果（敬老乗車証による外出機会の増加）、健康効果（外出による健康増進、歩行量の増加）、経済効果（外出による買物行動、消費の増加）、環境効果（自動車利用削減による二酸化炭素削減）の四つの効果が大きく損なわれてしまう。</p> <p>敬老乗車証は本来、福祉制度として無償配布とすべきである。</p> <p>ついては、安心して暮らせる京都市であるために、対象年齢や自己負担金の引上げなどを行わず、現行制度を守ることを願う。</p>		
陳 情 者			
回付委員会	教 育 福 祉 委 員 会		