

陳 情 文 書 表

(保健福祉局)

受 理 番 号	2 7 4 4、2 7 4 5	受 理 年 月 日	令 和 7 年 1 月 31 日
件 名	敬老乗車証制度の交付基準の見直し		
要 旨	<p>京都市敬老乗車証制度は、1973年に高齢者の生きがい対策として創設され、半世紀以上にわたって市民に利用され、多くの利用者から喜びの声が寄せられていた。</p> <p>ところが、京都市は2022年10月から制度を改悪し、その結果、5万8,000人近くの市民が利用できなくなってしまった。改悪の内容は、2021年度比で本人負担が3倍（～4.5倍）、交付が順次75歳に、総所得700万円以上は交付対象外というもので、福祉の後退と言わざるを得ない。</p> <p>敬老乗車証交付者数が最も多かった2020年度の14万9,611人から、2024年度の従来の乗車証交付者数はその61.42パーセント、9万1,888人になった。したがって、交通局等への繰出金・交付金もその割合で減る。2020年度、市バスへは35億3,900万円であった。2024年度の交付者数が反映される来年度は、その61.42パーセントの21億7,400万円へと、何と13億6,500万円もの減になる。新型コロナの時の減収の22.5パーセントにも上る。同じように民営バスにも打撃を与える。民営バスへの交付金も同じ考え方で算出しているならば、民営バス等の合計で1億9,600万円が1億2,000万円に、2020年度は合計で59億300万円だった繰出金・交付金が2025年度は36億2,500円へと大幅に減ってしまう。</p> <p>改悪の影響は交付金にとどまらない。申請交付者数の減少は、実際の乗車数にも大きな影響を及ぼすことになるだろう。交通局が行った2021年の平日全ダイヤ調査では、敬老乗車証の乗客は23パーセントである。敬老乗車証交付者数が61パーセントに減っているため、実際の乗客も単純に比例するとすれば、敬老乗車証の乗客の絶対数は減り、その割合23パーセントも5分の1、6分の1へと減る。</p> <p>交付金の減少、乗客数の減少を受けて、バス事業者が考える市民にとっての最悪のシナリオは、不採算路線のダイヤの減少、運賃の値上げ、路線の廃止である。路線は高齢者だけでなく、それ以外の方も利用している。敬老乗車証を守ることは、事業者の財政の安定だけでなく、利用者の足を守り、公共交通の維持に寄与していることが明らかである。</p> <p>ついては、高齢者の生きがいを支え、社会活動の前進や健康長寿を進め、バス事業を支援する敬老乗車証を2021年度基準に戻し、市民利用が拡大されることを願う。</p>		
陳 情 者			
回 付 委 員 会	環 境 福 祉 委 員 会		