

少なくとも

# 敬老パスは現状維持を！

## あり方検討会「最終取りまとめ」 利用回数に応じて負担、回数に上限設定



市内のバス、市営地下鉄、金沢シーサイドラインにいつでも乗れる敬老パス(横浜市敬老特別乗車証)。市民意見の多くは継続・現状維持なのに、最終取りまとめでは財布の中身を心配し、あと何回使えるかを気にしながら使う名ばかりの“敬老パス”になっています。



### 市民意見の多数は「継続希望・現状維持」

横浜市敬老特別乗車証制度のあり方検討会は、9月に出した中間取りまとめに対する市民意見を募集し、1,007人から3,144件の意見が寄せられ、過半数の人が制度の拡充あるいは現状維持を望んでいます。

「継続希望・現状維持」を望んでいる人は少なくとも400人以上です。それに対して、「応益的な受益者負担が原則」は30人、「制度の見直しの基本的な考え方に賛成」は23人と、中間取りまとめを支持する意見は少数です。

### 「中間取りまとめ」に関する市民意見募集結果(件)

制度拡充	負担額は無料にするべき	38	87
	対象交通機関の拡大	30	
	その他	19	
継続希望・現状維持	継続希望・現状維持	400	820
	利用回数制限は反対	137	
	負担額の引き上げは反対	100	
	その他	183	
制度見直し	負担額の引き上げ(やむを得ないを含む)	143	794
	その他の見直し案	141	
	負担区分を細分化	65	
	その他	445	
制度の廃止		16	16

(当局がまとめた表より抜粋)

### 最終取りまとめは利用者負担増

最終取りまとめでは、中間取りまとめと同じで、制度見直しの基本的な考え方として、「持続可能な制度の構築」として、(1)現在事業費の1割程度となっている利用者負担の見直し、(2)利用回数に応じて費用を公平に負担する応益的な受益者負担、(3)一定程度の利用上限を設けることをあげています。

これらに反対する市民意見を併記してはいるものの、見直し案は市民意見を全く無視しています。

具体的な方式として、利用回数の上限が決められるプリペイドカード方式、乗車するたびに百円を払うワンコイン方式や、これらの組み合わせなどがあげられています。

### 敬老パスは「福祉」

そもそも、敬老パスの目的は「高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図ること」です。福祉にお金をかけるのは当然のことです。

一方、就任以来毎年黒字額が増え、2006年度は64億7500万円もの黒字の中田市政。

敬老パスの市費負担が6年後に83億円から109億円に増えるにしても、1兆3000億円という横浜市の予算規模からすれば、工夫次第で十分捻出できるはずです。

