

社局

重層的支援、住民理解が課題に



都内で公共バスを利用する高齢者
11月、新宿区

シルバーバス

IC化で利用実態把握へ
制度見直し 運賃補償に影響も

「シルバーバス」の利用者負担額が今年10月の発行分から、2000年度の制度導入以来、初めて値下げされる。都福祉局は来年度、バスのICカード化を予定しており、将来的には抜本的に制度を見直す方針。都議会からは区市町村が運営するコミュニティバスなどでの利用拡大を求める要望が出ているが、同局は「自治体によって形態も様々で課題が多い」と指摘する。

シルバーバスの有効期限は毎年10月1日から1年間で、福祉局は2025年度の申請分から年間の利用者負担額を時限的に1万5千円に引き下げ

る。住民税非課税者は1千円に据え置く。同局は今年度、230億円を計上した。同局幹部は「健康寿命も平均寿命も延び、制度

導入時より定数高齢者が増えた。生産年齢人口が減る中、元気な高齢者に積極的に社会参加してもらいたい」と狙いを語る。

若して来年度に向けてバスのICカード化も計画。現在は磁気カードで100万枚を発行しているが、改札をより使いやすく、高齢者の社会参加をより促したり考え。今年度はシステム改修費用として54億円を計

上し、26年度申請分から順次ICカードに切り替える方針だ。IC化の狙いはそれだけではない。同局幹部は「バス利用者の実態把握が可能となる」と解説する。シルバーバスは（社）東京バス協会に所属する市民のバスに加え、都営地下鉄や日暮里・舎人ライナーなどでも利用できるが、発行枚数は4万1千枚で、都営バスでは運転手に提示する

追跡

だけで乗車できるため、正確な利用者数を把握できない課題があった。これまでの年間負担額の根拠も00年の制度開始時、国土交通省の「道路交通センサス」に基づく高齢者の利用回数に、当時の乗車金額(200円)とバスカード利用時の割引率を掛け合わせた固定額。福祉局は発行枚数に応じた「運賃補償」をバス協会に支払うことで制度を運営してきた。ただ制度開始から25年



が経過し、都内の均一バス料金は300円に値上がりしている上、運賃不足やカシリン代の高騰など社会状況が大きく変化。バス協会は昨年12月、小池知事に対し「シルバーバスは」これまで実施されてきた運賃改定を踏まえた運賃補償額の見直しが行われていない。

地域バスの一律適用には課題

一方、シルバーバスを巡っては、対象となる交通機関の拡大も検討課題。バスは現在、都営・民営の路線バスに加え、都営地下鉄や日暮里・舎人ライナーなどに乗車できるが、都議会の各会派が多摩都市モノリールや区市町村が独自に運営するコミュニティバスなどを

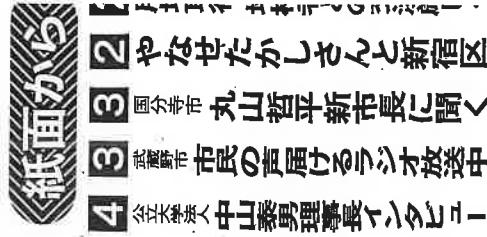
運賃収入の20%程度を占めるシルバーバスの運賃補償額の見直しが必要不可欠との要望を出している。福祉局はIC化で利用実態を把握した上で、「今後、高齢者の人口も増加する中、持続可能な制度にするためにも利用料金を始める」とした制度

対象に加えるよう求めている。ただ福祉局によると、特にコミュニティバスは課題が多い。都市整備局によるとコミュニティバスは一般的に、交通費負担・不便地域を解消するため、区市町村が自ら運行するバスなどをい、シルバーバス条例・規則で規定する「路線バス」に

体の見直しを図っている。都幹部は「利用負担の軽減は制度の抜本的な見直しまでのつなぎに解説し、ICカード化で利用実態を把握し、制度を見直す考え。バス協会に支払っている運賃補償の増減が焦点となる。

は含まれていない。例外的に、民営のコミュニティバス「はるかぜ」のちに、路線バスと同等の運賃設定で、かつ自治体と事業者との協賛が整っている場合にのみバスは利用可能。福祉局の調査によると、こうした路線は20年度時点で177路線中、97路線がこのうち83路線でバスが

使えるという。ただ、一口にコミュニティバスといっても、タクシー型やワンマン交通など自治体によって形態や定義は様々である上、区市町村主体の事業のため、福祉局幹部の一人は都事業としてバスの利用対象を一律に定めることについては懐疑的にみ



【紙面から】
2 やなせだかしさんと新宿区
3 国分寺市 丸山哲平新市長に聞く
3 武蔵野市 市民の声届けるラジオ放送中
4 谷美穂人 中山素男理事長インタビュー