

仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会 議事録

日 時：令和5年4月26日（水）
社会福祉協議会全大会終了後
場 所：ショーケー本館ビル2階

【仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会委員】

○出席者

阿部 重樹委員・猪又 隆広委員・遠藤 佳子委員・加藤 伸司委員・小岩 孝子委員
宍戸 衡委員・島田 福男委員・清水 福子委員・山口 強委員・吉田 浩委員

(10名, 五十音順)

○欠席者

安藤 健二郎委員・佐々木 勝司委員

(2名)

【事務局】

伊藤保険高齢部長・大関高齢企画課長・北村介護保険課長
庄子地域包括ケア推進課長・古城介護事業支援課長・佐野健康政策課長
浅野地域包括ケア推進課認知症対策担当課長・佐藤高齢企画課在宅支援係長
本間高齢企画課企画係長

【会議内容】

1. 開会

2. 職員紹介

3. 議事（阿部副会長による進行）

会議公開の確認 → 異議なし（傍聴者 名）

議事録署名委員について、遠藤委員・加藤委員に依頼 → 委員承諾

(1) 現敬老乗車証制度見直しにおける審議内容の振り返りについて

高齢企画課長より説明（資料1）

<質 疑>

○小岩委員

4ページの(2)で不適切な利用の防止についてと書いているのですが1つのカードを複数人が使うということですか。

○事務局

対象でない70歳未満の方の利用ですとか、ご家族間でカードをシェアして使うケースなどがあるのではないかという指摘があったところですが、現実はなかなか現場が分からずに、よくつかめていないという状況だったところでございます。

○小岩委員

売られたとかというのはないんですね。

○事務局

当時、いわゆる金券ショップのようなところで売られていたというところまでの記録は見つけれないところですが、代理人の厳格な確認や乗車証に顔写真を入れるべきじゃないか等のご議論も頂戴しておりましたので、なるべく本人が使うように、使っていることが担保できるような仕組みを考えて、色分けの磁気カードですとか、そういうやり方を前回の見直しの中でご議論いただいたというところでございます。

○山口委員

平成24年以降の審議会で敬老乗車証について議論を行っていないのでしょうか。

○高齢企画課長

ちょうど前回の改正のときが、10年後を見据えてということで考えていたというのもありまして、まずはその10年間というところは様子を見てきたというところもございます。

○吉田委員

いろんな意見が寄せられていて、それを丁寧に見ることも重要だと思いますが、値上げしてくださいとわざわざ意見を言う人はまずいないので、少数の人の意見に引きずられてしまうということはあると思いますので審議においては、ファクトを重視した審議ということが必要だと思うんですね。

つまり、実態をきちんと説明できる資料を作って、市民や高齢者、市議会に説明するということが必要だと思います。

また、ファクトという意味では、仙台市から例えば100万円、高齢者に乗車証を渡すと、地下鉄に乗れば、地下鉄としてはそこは収入になるわけです。そうすると実質的に、全面的に高齢者にカードを渡さないで高齢者が一人も乗らなくなったときに、地下鉄の本数が激減して経費が節約できるかという、それもちょっと考えづらい。高齢者が殺到して朝の通勤ラッシュのときにみんなが乗れないというような状態でもなさそうなので、交通局側の運営の観点から、このお金がどう回って、本当はどのぐらいの経費になっているのかということをしっかり把握した上で、どの問題を解決すればしたらこの問題が解決したことになるのかという審議の材料を積み上げていったらいいのではないかというふうに思います。

○高齢企画課長

ごもっともな意見だと思っております。これから審議を本格化させていくに当たりましては、背景となってくる様々なデータ、資料、そういったものもお示ししながら、ここにいる委員の皆様だけではなくて、市民の方や実際にお使いになる方々までちゃんと分かっていたいただけるような資料を準備していきたいとは考えてございます。

○阿部副会長

関連してですが、前回の議論のときに、高齢者福祉費関係の中で義務的経費ではなく、裁量経費に敬老乗車証の予算が関わっており、10年前からの予測で、利用者が増えてくることによって裁量経費の額のかなりのパーセントが取られてしまうということがあるので、デメリットに関する資料は用意される予定でしょうか。

○保険高齢部長

確かに、前回の分科会の際に敬老乗車証制度について内容をご説明したときの資料の中で、義務的経費以外の経費の中に占める敬老乗車証の割合は約8割ぐらいだということでお話をさせていただきました。敬老乗車証制度自体が仙台市独自の施策ということでやっておりますので、義務的経費以外の中での多額の事業費を占めている事業ということは事実でございます。

事務局のほうでも、前回お示ししましたアンケートの速報の分析、また、令和4年度の乗車証の利用実績を踏まえた将来推計、ここは吉田委員が先ほど言われたことにも近い部分だとは思いますが、そういったものについて精査を今進めている段階でございます。段階的にそうしたデータもお示ししながら、利用されている方、それから市民の皆様にご利用される制度として運用できるのかということも含めて委員の皆様方に広くご議論いただきたいというふうに考えております。

○島田委員

私も団塊の世代なものですから敬老乗車証を頂いており、3万円分残っている状況だったんですけども、意識して地下鉄、バスを使うようにしたところ、3万円分がすぐなくなってしまいました。チャージの場所は、いつも区役所に用事に行くことが多いので別に不便だとは思ってなかった。今バスが乗車する人がいなくて日中空いているんです。地域の活性化のためにもバスになるべく乗ってほしいと思っているんです。

○高齢企画課長

バスの話になってきますと、やはりよく言われるのは料金の問題です。地下鉄に比べるとやはり1往復当たりの金額が高く敬老乗車証の上限額に関わってくるというお話、あるいは、そもそもバスが使いづらい地域があったりするところの公平性の話が議論になるところでございます。

○山口委員

今のご発言に関連してですが、これは地域間によって全然違うと思います。車がなけ

れば生活できない地域もある。地下鉄・バスそれぞれ敬老乗車証を使ったという料金はカウントされるのでしょうか。

○事務局

敬老乗車証をご利用いただき、例えば530円の区間を乗りましたという場合には、その530円全てを仙台市側から交通局のほうにお支払いをされていて、交通局のほうでは運送収益ということではほかの乗車料と同じように経理上取り扱っています。

先ほど吉田委員から、交通局における乗車証の収益の割合というか、どれぐらいインパクトがあるのかという話もあったかと思いますが、令和3年度の決算で申しますと、市バスの運送収益のおよそ17%、これを敬老乗車証が占めているという状況でございます。

○山口委員

地下鉄について分かりますか。

○事務局

手元に正確な数値を持ち合わせておりませんが、17%よりは低い数値となっていたかと思えます。

○清水委員

私たちのところはボランティアで皆さん活動してもらっているんですが、敬老乗車証で通ってきてくれている方が多いです。敬老乗車証を使っている方は、本当に助かっているという言葉をよくしています。そして、こんなに安くしてもらっていいのかねという話も時々出ていたりしますので、1割じゃなくもっと上げてもいいんじゃないのかと思っている人が少なからずいるような気がします。

それでも、目的を持ってサークル活動やボランティア活動、通院に使うという方を考えると、敬老乗車証はやっぱりなくせないものというふうに思いますので、ぜひ継続してほしいなという思いは、私たち、ボランティア活動をしてもらっている方のためにもお願いしたいなというふうには思っております。

○島田委員

遠くの人ほど、負担も増えるけれども、市の負担が増えるわけです。金額が大きくなるので、乗れば乗るほど市の負担は大きくなるかもしれないが、バスに乗らなくなれば減便されてしまうのです。減便されると、余計に不便になるのでバスに乗らなくなってしまう。そうすると地域の価値も下がってくる。活性化もされなくなってしまう。しかし、遠くから乗る人が多ければ多いほど確かに費用的には負担が大きいが、逆に言えばそういう人ほどこの制度が必要なんじゃないかと思うんです。

○遠藤委員

私たちは市民の方々に対して、健康体操の指導とか、専門職として派遣されて作業士さんが

やられているんですけれども、高齢者の方というのはやっぱり健康志向が高く、専門職が来て健康体操するよと言うものすごくたくさんの方に集まっています。チャージをするのが大変というふうにおっしゃっている市民の方がいらっしゃると思うんですけれども、チャージのできるような場所に健康体操教室をお招きいただければそこに敬老乗車証で来ましょう、来たらついでにチャージして帰りましょうといったイベントをしていただけると、市民の方にも広まるし、ついでにチャージもしていただければかもしれないと思っています。敬老乗車証を差上げるからどんどん使っただけじゃなくて、これをより使って……というようにイベントを少し企画されたらいいかなというふうに思っています。

○宍戸委員

敬老乗車証の件について7ページを拝見させていただきますと、10年先を考えて制度をつくりましょうということで、1つの制度が10年間もったという非常に素晴らしいことなのかなという部分はありますけれども、この時期の段階においてももう既に応能負担という言葉が出てきているんです。それは当時の委員の皆様方についても10年後の懸念をされていたことだと思いますし、その時点で市民の方とか利用されている方からも負担はしなくてははいけませんよねというところで認識をされていたと。

そこへきて、当時の部分では附帯意見として、制度の収支・支出の抑制という部分、この抑制という言葉がいいか悪いかは別として、そして財政均衡を図りましょうということで、そういった部分をしっかり議論したんですよということを議事録に収めて、この制度を、平成14年から24年の制度改革においていきなり応能負担だというのはかなり難しく、段階的にという部分だったのかなということは思うんですけれども、現時点で、このままの制度でもう10年走った場合、どのようなところにしわ寄せが行くのかということをも市の方からはっきりと申し上げていただきたいなというふうに思います。

というのも、こういった部分のメリット、デメリット、もちろんあると思いますので、このままいくとするとどこか締めなきゃいけないと思います。どこを締めなければいけないのというところ、だからこの制度を変えるんですよということを説明するときの材料として提供していただかなくてはいけないのかなというふうに、今皆様のお話を伺って思いました。

もう一つが、敬老乗車証以外で、身体障害者の方とかいろんな割引制度ってございますよね。そのほかの部分、他法といろいろバランスを考えなければいけないよという意見も既にこの22年の段階から出ていた部分がございますので、そういった他方の助成の割合とかというのも参考として出していただきたいと思います。

あともう1点が、ここでいろいろ議論をしながら負担割合というのを設定していくという部分になるのかもしれませんが、仙台市のほうで負担額というのをある程度設定していただいて、参考程度で構いませんので、それに伴ってどのような財政的影響があるのか、そういったことを明確にして、話し合いの下で、こういった負担段階とかが望ましいかなというところとか、メリット、デメリット、それぞれの負担段階においてあるのかもしれませんが、そういったところを提案していただければいいのかなと思います。

○保険高齢部長

まさに、今、宍戸委員からお話があったところというのは我々も重要な視点ということで考えておまして、先ほども段階的に資料のほうをお示しをさせていただいてというお話をさせていただいていましたけれども、今後この制度をこのまま継続した場合にどうなっていくのかというところがやはり一番の肝で、それが、今後の将来負担、耐えられるのかどうか。そして、敬老乗車証自体、先ほど言いましたように、義務的経費ということではなくて市のほうで独自にやっている事業である一方で、義務的経費、例えば、介護保険の給付に対する市の負担というのも大分増えてきております。10年前に比べると約1.3倍ぐらいの一般財源を費やすということで、かなり負担が増えてきているという現状はございます。

そういった部分も含めて、最終的に皆さんにご理解いただけるような資料を作った上で議論を進めていきたいというふうに考えてございます。どこまで負担を抑制、これも言葉として適切かどうか分からないんですけども、今後制度を持続させていくにはどういった形で制度を運用していくのがいいのか、どの程度負担していただくのがいいのか、そういった部分を含めて議論を進めていきたいというふうに考えておりますし、先ほど来何度も出ていますけれども、ほかの割引制度との整合とか公平性の部分とか、そういった部分についても当然議論する中では欠いてはいけない視点だということで考えております。

また、公共交通事業との関係では敬老乗車証が交通事業、公共交通のほうに与える影響というのもございますので、そういった影響の部分に関しましても、交通事業者とも協議しながら進めなければいけない部分だというふうに考えておりますので、影響がどうなるのか、交通政策でいきますと、だんだん地域交通のほうに移行したりとかということも交通政策としてやってきている部分がございますので、そうした交通政策との整合も考慮できる限りは考慮しながらこちらの議論を進めていきたいというふうに考えてございます。

○猪又委員

この制度自体を存続させていくことも大変重要な視点なんですけど、そもそも、制度だけではなくて、予算というのは全体のキャパシティがあるわけですから、その中でどこに応分の負担を求めていくのかということが非常に大事になっていく中で、10年前の予算と比べると高齢保健福祉全体で1.3倍ということで、かなりの部分が増えているということの中で、仙台市も現在、子育て施策にかなり力を入れていく中で、若者の意見がアンケートで反映されたというのは非常によい部分ではあったんですけども、なかなかそれにお答えをさせていただける方がちょっと少なかったかなということで、やはりもう少し当事者意識の部分の中で考えていかなければいけない部分もあるが制度自体を継続をさせていくということが大変重要な中で、例えば他都市は結構今ドラスティックにいろんなことを変えている自治体もあるやに聞いています。例えば京都市さんなんかは、これまで所得に応じて負担ゼロから最高1万5,000円の負担で20万円まで乗り放題だった敬老乗車証制度を、段階的に75歳まで引き上げたりとか、また利用者の負担額を引き上げたりとか、また所得制限を設けて年間所得700万円以下を対象にするなどということを決めた自治体もあるやに聞いております。

そういった中で、他都市で今この状況というのがどうなっているのか、そのあたりというのを少しご紹介をいただければと思います。

○保険高齢部長

他都市でも仙台市同様に少子高齢化が進んでいる、それから財政の硬直化も同様に進んでいるという状況で、他都市の見直しの状況についてこの場でご報告させていただく方向で、今準備を進めているところでございます。日本の構造的な問題でどの都市にも共通している課題ですので、当然他都市の取組とか参考になる部分は大いにあるかというふうに考えておりますので、その部分、次回の分科会のほうでお示しをさせていただきたいというふうに考えておりますので、ご理解いただければと思います。

○加藤委員

敬老乗車証というものができたのは、50年前なんですね。77歳以上にお祝いとして渡したところから始まったと思うんです。でも、今の高齢者は一般の人たちの代表になりつつあると思います。だからその人たちに対して、敬老の意を表すという文言はどうも合わないような気がするんですね。実際の使われ方って例えば生活支援になっている部分があったりとか、そういったところを考えると、この年代の人たちの生活を支えて福祉の増進をするためののであれば、敬老乗車証の名前というのはどうももうちょっと考えたほうがいいのかと感じます。その人たちを支えるためにこういう政策を仙台市ではやりますとすると、ちょっと敷居が下がるんじゃないかなというふうな感じがしています。

○高齢企画課長

ちょうどこの制度ができた50年前の日本人の平均寿命が概ね65歳だったんですね。ですので、当時77歳といえどももう相当な長寿の方でございました。それが今はもう本当におっしゃるとおり、高齢者とか老人とかいうよりも、むしろ一般の方という状況になってきていまして、実際、恐らく2040年の頃には仙台市の人口の3人に1人は65歳以上になっている。むしろ高齢者のほうが多い状況になってくると思います。そうしたときに、この敬老という名前であったりとか、この制度がどうなのかというところは議論していかなくてはいけない部分だと思っていて、特に名称とかに関してはなかなか抵抗があるというお話もございますので、ぜひこの分科会の中でこんなのがいいんじゃないかというところがございましたらどんどご発言いただけると、我々も考えやすいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○猪又委員

敬老乗車証制度も含めてですけれども、今様々な施策があり、何でそれが必要なのか、データに基づいてどういった効果を出しているのかという部分を、エビデンスベースでの証明を仙台市としてお持ちになっているのかどうかというのを質問したいと思います。

○保険高齢部長

今の段階でこういった効果があるというところを明確に分析した資料としてはございませんが、前回、速報版で分科会でお示しさせていただいた市民意識アンケートの中では、どの程度乗車証を使って外出していますかとか、そういった部分についてのご質問をして回答を得られている部分がございますので、アンケートを基に効果が想定されるのではないかという検証に

関しては、今得られているデータのほうから何かしらの分析は可能なのかなというふうにご考慮されておりまして、可能な範囲でこちらのほうの分科会にお示しはさせていただきたいなというふうにご考慮しております。

4. その他

5. 閉会