

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6月14日（水）

午後4時から

場 所：仙台市役所本庁舎2階第3委員会室

【仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会委員】

○出席者

安藤 健二郎委員・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

阿部 重樹委員・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・佐藤地域包括ケア推進課主幹
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. 議事（安藤会長による進行）

会議公開の確認 → 異議なし（傍聴者なし）

議事録署名委員について、清水委員・小岩委員に依頼 → 委員承諾

(1) 他都市の敬老乗車証等の制度状況について

高齢企画課長より説明（資料1-1, 資料1-2）

<質 疑>

○加藤委員

そもそも論なのですがけれども、仙台市の敬老パスの目的って、できた頃は社会参加ということだったと思うのですがけれども、例えば広島市を見ると、現在とちょっと状況が違うのではないかと思います。だから、仙台市の敬老乗車証の目的をもう1回検討したらどうかと思うのです。社会参加以外の、例えば通院や買い物、そういったものに使われているのだとすれば、そういうことに目を向けて、見直しを考えていったらどうかと思います。広島市は仙台市と同じ

時期に政令市になって、規模もほぼ同じであることから、参考にしてみてもどうかという気がしました。

○高齢企画課長

敬老乗車証の目的について、高齢者の社会参加を促進する、それから福祉を増進するという形で、外出を促すことによって、社会参加や健康づくりに資するために行っているところをございまして、委員ご指摘のように、敬老乗車証が移動のための手段のように誤解されている部分もなきにしもあらずといった状況です。ただこの間我々のほうでも、病院に行くとか、どこかに移動するときに、バスに乗りたくても遠くて乗れないので代わりにタクシーを出してくれといったお声をいただいたりしているところです。広島市と同様に、そういった目的というよりは、出かけてもらってというところをございますので、その辺についてはホームページのみならず、様々な媒体を使いながら、制度の目的や内容についてアピールしていきたいと考えてございます。

○山口委員

広島と福岡というのが、介護保険制度を参照してという感じになっています。広島は要支援とか要介護の方への交付金額は、2,500円とか5,000円です。敬老乗車証ということではなくて、介護保険のサービスのようになっています。介護保険だから、全く別の制度とドッキングしたというか。広島と福岡はどうしてこういうふうにしたのか聞いてみたいと思います。

○高齢企画課長

そもそも利用者の方に自己負担していただくとなったときに、皆さんがそれをスムーズにすぐ払えるのかということ、そうではないと。やはり所得であったり、生活の状況によっては、支払いできない方もいらっしゃるというところで、我々もそういうことで所得に応じてある程度減免といいますか、通常よりも下げて制度をお使いいただいているというところもございますので、恐らくそういったある程度の所得の状況に応じての配慮と考えてございます。

○山口委員

介護保険担当課長はどう思いますか。

○介護保険課長

介護保険制度は、国が全国一律でつくっているものですので、それに敬老乗車証が入ってくるとなると、ちょっとまた違ったものとなります。保険者、各市町村で全国統一のサービスをベースに実施するのが介護保険制度ですので、福岡と広島が、介護保険の要支援者、要介護者というところで、さらに福岡は介護保険料の段階に応じての乗車証を交付というところで、認定を受けてなくても、保険料の段階での自己負担を多分設定しているところなのかなと思うのですが、先ほど高齢企画課長申し上げましたように、そもそもの目的が社会参加、健康づくりということであれば、介護保険というか、要介護、要支援認定を受けている方がこのパスを使っただいて、元気になっていただいて、状態とか悪化せずに軽減するのであれば、そ

これは介護保険財政にも資するところもあるのかなと認識しておりますけれども、それぞれの都市の考え方にもよるのかなと思っていますところであります。

○吉田委員

今、介護保険ということが出たのですけれども、2つ言いたいことがあります。

1つは、福岡の場合は、要介護だからということではなくて、単に市が把握している所得の客観的な基準として使っているだけだと思うのです。なので、これを使うこと自体は行政上有益かもしれませんが、広島と同じことをやって、要支援者と要介護者の人に安くバスに乗れますよと言っても、もう要支援で要介護なので、効果はどれほどあるのかということだと思うのです。実際、予算も0.5億円なので、制度のデザインとして、介護保険の保険料の基準を用いるのはいいと思うのですけれども、介護施策としては、独立して考えるのがよろしいのではないかと思います。

2番目に、これはたまたま全部高齢者ということになっているのですけれども、恐らく高齢者を対象に始めたというのは、昔は年金制度も未成熟でしたし、高齢者を優遇して、病院の診療も自己負担ゼロであった時期もあったように、所得が低いという観点から、高齢者というのが最初に導入になったと思うのですが、今高齢者だから一律にということではなくて、もっと制度の根幹部分に焦点を当てていけば、所得の低い方に対する移動手段の確保という観点からデザインしていくということが必要なのではないかと感じます。

○高齢企画課長

やはり移動手段の確保というところがどうなのかという部分はありますけれども、これから制度を考えていくときに、当然皆が一律でいいのですかというところは考えていかななくてはいけないと思いますし、逆にその所得とか、住んでいるところにかかわらず、同じようなサービスが受けられるなど、同じような利便性を享受できるというものを目指していくところが、本当の福祉としてのあるべき姿なんだろうとは思っているので、そういったところの視点も持ちながら、いろいろ検討してまいりたいと考えてございます。

○山口委員

各都市の決算額と書いてありますが、大体その都市の総決算の何割ぐらい、例えば仙台の予算の3割ぐらいだと思うのですが、ほかの都市は、福祉関係の予算の中のどのぐらいなのか、全体の予算の中のどのぐらいの割合なのか少し分かればいいと思うのですけれども。

○高齢企画課長

詳細のところは持ち合わせてございませんでしたが、確かに人口規模が大きければ、対象になる人も多くて、その分はお金もかかってくるというのが容易に想像できる中で、仙台市が20.9億円という形になってはいますが、これが多いのか少ないのかというところ、川崎なんかは仙台市よりも随分人口は多いですけれども、うちよりも少なかったり、逆に大阪なんかはすごく多くて37億円とか、それぞれ状況によってではあると思いますけれども、これだけで一概に多い、少ないは語れないと思います。

○保険高齢部長

山口委員がおっしゃったような、歳出予算全体に占める乗車証事業費の割合、民生費予算に対する割合というのは手元にございませませんが、参考までに歳出決算額ベースの話、普通会計ベースの決算額ベースの話なのですけれども、仙台市は20政令市中、歳出決算規模としては、ランク的には12位ぐらいのランクにあります。当然、大阪とか東京は全然桁違いというような決算額になっていて、一律に比較できないという状況ではございます。

敬老乗車証の決算額でいきますと、やっていない都市もあるということもありまして、本市は政令市中で7位という結果になっております。歳出規模と比較しても、頑張っこの事業を継続させてきたのではないかと考えております。

○小岩委員

敬老乗車証のことを考えるのに、5年後のことを考えるのか、10年後のことを考えるのか、その先のことまで考えるのかによって、どうも違うなと思っているところがあります。こどもたちが少なくなって、税金を払う人が当然少なくなって、頂く人が多くなるというのが目に見えている中で、所得が低いから考える、要支援とか要介護だけのことを考えるのではなくて、一般の方たちも、年齢が例えば75歳以上とか、利用上限額を12万円ではなくて10万円にするとか、または負担額、チャージにつき100円負担となっていますけれども、200円負担にするとか、そういう具体的なことをきちんと考えていかないと駄目なのかなと思っています。

目的も、社会参加というのも含められますけれども、通院とか多くなるのではないかなと思う反面、元気な高齢者も多く、要支援も要介護も使わない人たちが多く出てくると思うのですけれども、その人たちのフォローもしないと生活が成り立たないのではないかといたところを細かく考えていったほうがいいのかと思っています。

○高齢企画課長

その辺の具体的な検討については、制度を取り巻く環境や、各都市の状況をまずはご理解いただいた上で、一層踏み込んだ議論に入っていくと考えていましたので、これから様々に資料を見ていただきながらご検討いただきたいと思いますと思っております。

検討の期間やどのような形で制度の持続性を確保するかというところを見るのかというのは、正直我々のほうでも決められないところかなと思っています。将来推計や財政の状況、人口など様々なファクターを見ながら、果たしてどこまでの持続可能期間として考えるのかというのは、これからの議論の中ですと思っています。ただ参考に、前回平成24年に見直しをしているときには、今後10年間、この制度が維持できるようにという視点を持ってやっていたというところはございます。ですので、一つの目安にはなるのかなと考えてございます。

それから、目的については、やはり我々としては、移動手段という形ではなくて、あくまでも外出することによる社会参加、それによって高齢者の方々がいつまでも長生きで元気で健康寿命を延ばしていただけるような、それに資するための制度としてやっていきたいという考えがございませぬ。

負担割合に関しましても、その将来推計をしていく中では、今のままでいいのかどうかとい

う部分については、議論していかなくてはいけない部分だと思いますので、いずれその辺の議論についての資料もお示ししたいと思います。

○安藤会長

今日は、いろんな都市でどういう取組をしているのかということ、皆さんで議論、確認していただいて、今後仙台において10年先まで通じる、財政的にも長持ちするような、どれぐらいの人を対象にして、どういうサービスをしていくのかということ、具体的に検討していくことだと思っておりますが、今日は他都市でどうだということもちょっと皆さんにご指摘いただければと思います。

○島田委員

これを見ると、確かに他都市でいろいろなやり方をしているのだなというのは分かります。ただ、他都市と比べるといっても、その都市の規模だとか、地理的なものが違うので、あくまでも参考だと思っております。他都市の皆さんが制度を改正しているということは、困難に突き当たったのだと思われまます。この中でキーワードとしてあるのは、持続可能な制度ということがどこでも出てくるので、ということは、持続可能というのは、これからも継続してやるという肯定的な考え方だと思っております。ですから、仙台市の場合は、敬老乗車証の目的をまずはっきりさせること。それから、持続可能ということは何年ぐらい持続可能にするのか、それをまずはっきりすることが必要なのかなと思います。

○高齢企画課長

ご意見のとおりだと思います。我々としても、先ほど委員からもご提案があったように、目的については、まずしっかりと皆さんに周知していかなくてはいけない。その目的に沿った形で、どういう制度を落としていくのか、それをどのような形で続けていくのかということを考えていかなくてはいけないと思います。

何年間持続させるとかという持続可能性という場合に、まず財政的な負担であるとか、利用者の方の負担が例えば何年かに限ってはこの範囲でやっていきたいと思います。条件が変わってくるようであれば、そのたびに検討していかなくてはいけないのかなと考えております。

○宍戸委員

私は老人福祉、いわゆる介護保険事業を行っている団体の代表で来ているのですが、加藤委員のおっしゃられたように目的という部分、この広島の事例を見ますと、高齢者の社会参加の促進という部分で、買い物や通院などは、もう高齢者の社会参加ではないよと言いつている。これはどうなのかなと思うのです。買い物は、交通機関を利用して、地域のお店へ行き、いろんな経済活動をするわけです。高齢者の方が足を運んでお買い物されるということ自体、十分な社会参加ではないかと思っております。ただ、通院はどうかと言われると、それは認めていただいてもいいのかなと思っておりますので、仙台の敬老乗車証の目的というのは、そういうことも踏まえて社会参加という言葉を使ってほしいなと思うのです。これだと、高齢者の外出を

真っ向否定になってしまうのです。なので、今は敬老乗車証という名前を使わせていただいていますけれども、それは考えていただきたいなど。資料1-2に、それぞれの決算額ということで拝見していると、広島が119万人ぐらいが一番近いですが、仙台市の場合だと応益、応能、両方の部分の側面があるということです。新潟、岡山、熊本辺りは大体70万人から80万人の人口らしいのですが半額や2割負担となっています。そういった部分も参考にしながら、どれぐらいの負担をお願いすると、持続可能な制度として仙台市でもやっていけるのかそれに伴って、浮いた費用はどこに行くのかという話になってくると思うのです。その費用はどのようなところに使うのかということについても、ある程度こちらの委員会で教えていただきたいと思うのです。例えば介護保険料を安くなるようにしますよというのは、ちょっと難しいと思うのですけれども、何かほかのサービスも充足させますや、他のサービスも充実させます、なので敬老乗車証に関しては、皆さんにはご負担を強いるけれども、そのほかのところでちゃんと充実させて実行していきますので、どうか末永く制度を利用してくださいというようなことが望ましいのかなと思います。感情論の部分もあるけれども、そうすると、市民の方々にも受け入れられる制度になるのではないかなという感じはしました。ただ、それぞれの政令指定都市の人口の比率から見ると、仙台は欠けている部分もあると思います。他都市でもあるように、使う人と使わない人の格差があるよという部分のご指摘もそのとおりだと思いますし、地域によっては利用したくてもなかなか利用できないという側面もあると思います。他都市の改正理由としては、仙台市も幾つも当てはまるのかなというところもありますので、その辺は回数重ねるごとにちゃんと精査していければいいかなと思っていますし、詳細な情報を提供していただけると大変ありがたいと思っております。

○高齢企画課長

目的の部分に関しましては、我々のほうでも社会参加の促進というところは、病院や通勤は駄目などと縛るつもりはございません。ただ、移動支援ではないというところだけは、はっきりと言っていきたいと考えてございます。

浮いた費用の部分ですけれども、実際に例えば利用者負担を上げるとなれば、当然そういった議論になってくると思っております。現状でも、敬老乗車証に係る費用というのは、高齢者保健福祉費の中でもかなりのウェイトを占めていますので、当然そこのバランスの中で他施策が圧縮されている部分もなきにしもあらずだったりします。敬老乗車証制度について昨年行ったアンケート調査の中でも、利便性向上を求める声というのは、すごく多かったと認識しております。チャージ場所の増設や、対象交通機関の拡充といったところも併せて考えていかななくてはいけないと思っております。

なので、持続可能の中には、今の制度をそのままただ伸ばしていくのではなくて、よりいろんな人が使いやすく充実していけるようなものを込みで、持続可能性というのを考えなくてはいけないと考えてございます。

○遠藤委員

運用の話になるのかなと思うのですけれども、例えば横浜市とか京都市など介護保険の保険によって、その方の所得等で使える方を細かく規定すると、運用は相当混乱するのではないか

と思うのです。実際どれだけ混乱するかというのは、他都市の担当の方からお話を聞いていらっしゃるのでしょうか。

○事務局

横浜市については、直接お話を伺いできておりませんが、京都市には直接お話を伺いする機会がございました。新制度施行の前ではあったのですが、かなり周知には気を使っていらっしゃるのかなという印象ではございまして、様々なチャンネルを使って周知をされていて、一定の混乱を見通しての対応をされているという印象ではございました。京都市については、今回の制度改正を受けて、事務センターという各区でやっているような事務を集約して、委託業者に事務を処理してもらうようなものも設けており、専門の実行部隊も、係や課相当の者で配置して、相応の事務執行体制を置いたと聞いてございます。

○猪又委員

制度比較という中で、他都市、本当にいろんな制度があるのだなと、改めて拝見したわけですが、やはり目的の明確化、これが本当に重要な視点だなということでありました。移動支援ではないということ、私もそのとおりでと思っています。ただ、どのように明確化した目的を提示していき、その中で制度概要の在り方を構築していくかというのが重要ではないかと思っています。

先ほど利便性向上というお話もございました。今年度から仙台市では、学生に関しては学都仙台フリーパスを仙台市営から宮城交通まで拡充するということが、議会の中でもタケヤ交通や愛子観光など、にも拡充すべきではないかというような議論もあったわけですが、利便性の向上という意味で、対象区間の拡充ということも、やはり検討していく必要はあると思っています。恐らくこのままの制度の維持というのは難しいという中で、現状より受け取る方に関して見れば、負担が重くなる方向性が示されるような気はするのです。

そういった中で、市営のバスや地下鉄、宮城交通も含めてですけれども、乗る方全体が減ってしまう。過去の審議会の資料を見ますと、令和3年度の決算で市バスの運送収益のおよそ17%は敬老乗車証が占めているという中で、持続可能な中で運送収益の部分が極端に減っていかないと、引き続き乗ってもらえるような取組というのが非常に重要と思っています。

高齢者の方とお話をすると、A地点からB地点まで行くときに、乗り継ぎを極力したくないといったお話をいただく中で、やはり実際に乗って、その場所に行く方が、これ以上負担は重くない利用しやすい市バス交通の在り方を検討していただければなと思っています。

現在、交通局でも議論されていますけれども、仙台市の交通事業経営検討委員会が今年度から設置され、経営の在り方を議論するということが聞いておりますけれども、敬老乗車証制度の収益の在り方の中でも、決して無関係なところではないと思っているので、そういった点についても、ぜひコミットしていただけるといいと思っています。

○高齢企画課長

利便性の向上に関しましては、今回の在り方検討とは別に、我々としても常にやっていかなくてはいけないと思っているものでございまして、単純に交通機関を増やすなど、利便性向上

だけではなく、敬老乗車証の券の色や名前、チャージの仕方、場所、そういったところも在り方検討と併せてやるというよりは、常に考えていかななくてはいけないことだという認識はございますので、そちらについては引き続き我々も考えていきながら、この審議会の中で議論していく中で、我々のほうである程度の見通しが見えるような場合にはお示ししていきたいと考えてございます。

交通局の事業に関しましても、資料2のほうで、その辺のお話も出てきたりするのですけれども、おっしゃるとおりバス事業に関しては、結構な比率もあつたりしますので、我々も交通局ともいろいろ意見交換をしたり、連携しながら一緒に考えていきたいと思えます。

○安藤会長

各委員から意見や質問をちょうだいしまして、まず敬老乗車証の目的や理念、そういったキーコンセプトが急にがらっと変わったら困りますので、他都市のものに目移りはしますが、大きくがらっと変えるのではなくて、負担は少し多くいただくことになるかと思いますが、その分サービスを向上するというようなことなのだろうなとは思っています。

(2)本市の敬老乗車証制度の状況について

高齢企画課長より説明（資料2-1～資料2-3）

○遠藤委員

資料2-1に関して、リハビリテーションの視点から見て、健康って歩くことなのですかと疑問を抱きました。例えばですけれども、認知症の方が徘徊してずっと歩いて、それが健康かと言ったら、そうではないですね。歩く歩数が増えたから健康ではないし、定義山に1人で行って、歩いて帰ってきて、それが健康かと言ったら、違うと思うのです。健康というのは、一昔前はやはり歩けること、自分の足で歩けることだったのですけれども、それはリハビリテーションの視点から見ると、歩くというのは目的ではないのですね、手段なのです。誰かに会うために歩いていく、何か自分のしたいことをするために体の健康を保つのであって、実際のリハビリテーションでも高齢者の方に、歩けるようになって運動しようと言ったら、もう動かなくていいんだわと言うのです。歩けるようになってお孫さんのところに会いに行こうとか、お孫さんが作ってくれたものを一緒に食べに行こうと、歩けるようになった、その先の目的を設定して、それでリハビリテーションしましょうと促すのです。その視点からこちらの調査の結果を見て、疑問に思っていて、2ページ目の真ん中のところ、現役を退いた高齢者が、社会的役割が減り、自分の生きる道、目的を見失い、社会的な関わりが少なくなるからこそ、弱っていくのです。体が弱っていくのではなくて、自分の役割がなかったり、誰かと関わらなくなるということが、その人を弱らせていくと言われています。

実際に、軽く認知症があったような方を、例えばデイサービスとか、そういう集団の場所に連れていったりすると、人と関わる時間をつくることで、少し活気が出てくるというのは研究的にも言われています。それで認知症を治すというわけにはいかないのですけれども、人との関わりがなくなるということそのものが認知機能を下げると考えられていますので、敬老乗車証も歩くだけ、実際に歩けばいいのだったら、敬老乗車証は必要ないのです。そうではなく、こ

れを使って誰かと関わりに行く、お買い物に行くとか、いつもの病院に行っていつもの先生とお話をするというのは、私から見たら、すごく大事な外出機会であり、社会参加の一つだと私は思っているのです。歩くためのものではなく行った先で何か活動するもの、そのためにこの券を使って、それで心身ともに健康を保つのだと、そういう券だとお考えいただけると、もっと分かりやすくなるのではないかと思います。そうすれば、移動手段であるとか、ないとか、そういう議論があまりなくなって、どこかに行って誰かと関わる、自分の好きな活動をしてくる、活動をするための手段の一つに敬老乗車証があって、その手段を使うことで高齢者の健康を保つことができるのだと言っていただけると、もっと分かりやすいのかなと思います。

○高齢企画課長

おっしゃるとおりだと思いますし、当然敬老乗車証の目的は社会参加の促進ですので、歩くだけではないというのはもっともです。

今回の資料は、前回の分科会の中で敬老乗車証の効果を何か示すというお題があったものですから、数値で示そうとすると難しい資料となってしまいました。我々としても歩くだけが健康ではないと考えてございます。

○清水委員

この間の私たちの質問に対して、利用者への効果というのをまとめてくれたのだなと思い、まとめ方も、仙台市の敬老乗車証の目的とかに沿ったものであったなどは感じました。確かに歩くことだけではないと思います。健康につながるのは、もちろん食であったり、外出する機会であったり、高齢者を対象とした研究の成果の部分は、これはよかったなと思っております。

そして、外出促進による医療費の抑制が期待できるということも最後にまとめてもらい、本当に敬老乗車証というのは、高齢者にとっては健康につながることもあるし、社会参加にもつながりますし、なくてはならない制度だと私は思っていますし、利用する立場としては、やはりなくしてほしくないという思いは皆さんお持ちだと思いますので、これから内容をさらに話し合いながら、長く仙台市の制度としてつながっていけばいいのかなと思います。

そして、制度をたびたび変えるというのは、高齢者は混乱するのです。ですので、面倒くさくなるとやはり使わなくなってしまうし、バスの利便性も不便だと使わないのです。でも、地下鉄みたいにならなくても歩いて、それを利用したいという人が増えれば、それはそれで効果があるのかなと思いますので、負担は大きくなっても、利用できるようこれからも続けていってほしいなと思いました。

○島田委員

このアンケートは令和4年度ということでしたので、多分コロナ禍でやったことなので、コロナがなければ、もっと肯定的な意見が多かったのかなと思っております。

私の地域でも、コロナ前とコロナ後で、地域ががらっと変わってしまいました。老人クラブでは、コロナ前までは、会員数が百四、五十人いたのです。それが、この間の総会では百人ちょっとになってしまいました。一気に40人ぐらい減ってしまったのです。大体70代後半から80代前半の方が集まって活動していたものですから、この3年から4年の間に、その人たちが外出

しなくなったということで、本当に老けたというか、体が動かなくなってしまったのですね。それと一緒に意欲もなくなって、外へ出る気がなくなって、そういう人たちをもう1回元に戻すというのは、難しいと思うのです。

ただ、私たちぐらいの年代の人が、自分たちのことは自分たちです、高齢者同士で仲良く活動して、いつまでも元気であるためには、敬老乗車証というのは大きな力になると思っています。

○安藤会長

大変重要な意見だと思います。私は総合診療ということで、年代問わずいろんな方々を診療しておりますが、特にご年配の方々、コロナが5類に移行した後も、非常に行動に慎重な方が多い。コロナが怖くて出れないという方は今も多くて、なかなかそこから離れられないことがあります。近くへの買い物とかも、なかなか行けないでおられるということがありますので、数年後、急に要介護状態の方が増えてしまうのではないかなと非常に恐ろしく思っているところ。敬老乗車証とかが、そこを抑制しないようにというのは、とても大事なところだと思います。多くの方々に使ってもらえるような制度が必要だと思います。

○加藤委員

これが移動支援ではなくて、外出支援であるということをはっきりおっしゃったというのはすごく大事だと思います。

資料2-1、すごく苦勞してつくっていただいたと思うのですけれども、ちょっと無理があるかなという気がして、敬老乗車証がフレイル予防になるみたいな感じであるのと、外出効果にしても、増えている、分からないを足すと48.9で、増えていない方が多く見えるなど、それから敬老乗車証で公共交通機関を利用すること、利用しないで公共交通機関を利用すること、こちら辺よく分からないところがあるなどというのと、あと3ページのところ辺りは、使っていない人と比較しないと難しいのかなという気はします。あと4ページだと、外出頻度高くなると健康状態が良好になるのが因果関係がよく分からないですね。外出しているから健康なのか、健康だから外出するのか、もし出すとしたら少し慎重に出されるといいかなと思いました。

それから、社会参加ということを前面に出すのであれば、社会参加って何までが社会参加と考えるのか。社会参加ってすごく曖昧だなという気がしていて、例えばそれは、先ほど言った買い物だって社会参加だろうし、そういう広い意味での社会参加なのだと思いますということをちゃんと書いておくというのは大事かなという気がしました。

○吉田委員

この制度の目的について確認したいのですが、高齢者の移動支援ではなくて社会参加なんだということは、どこか条例とか規則で明文化されているものなのでしょうか。

○高齢企画課長

条例で定められておまして、正式には高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉を増進する目的で行うというものでございます。

○吉田委員

だとするならば、それにたがうような改正は認められないということになりますので、もし根本的に変えるのであれば、条例の見直しからしなければいけないと思うのです。そこを、軸足をはっきりさせないままに、何となく改正しても、それはよくないと思います。

私は、健康効果や経済効果など、もっと広げればまちのにぎわいなどと言い始めたら、もう限りなくなってしまうので、交通費の支払い能力が不足していて、独自の移動手段を持たない人に対して、絶対必要な外出手段、これは保障しますよという、そのこのこれ以上はもう削れませんという部分、絶対に私たちが譲れない一線というのをはっきりと確認したほうが、いいと思います。

その上で、敬老乗車証事業が縮小すると、一般会計からの繰入れが増えることもありえます。鳥の目で見ると、右側が減って、左側が増えているだけなんだという観点からも、慎重にしなければいけないと思います。それから、過去のほかの都市のを見たときに、どんな都市でも60歳以上の人は誰でも無制限にフリーパスというところはないということがこれで分かったわけです。2番目に、近年大幅に緩和したところもないよねということなので、少なくともこれ以上の拡張というのはちょっと考えがたいということが今日の資料で分かったと思います。

その上で、制度のデザインの根幹は、所得制限をするか、自己負担を入れるか、利用条件をつけるか、介護状況によって利用の区別をつけるかだと思います。公営交通でなくタクシーを使ってもいいという場合は、多分要介護の人に対する配慮はもっとあっていいと思います。

目的による区別というのも事実上はできないと思います。病院に行く場合は医療費控除がありますから、そこではちょっと助けてもらえると思うのです。

移動の保障という観点で制度の堅持性を議論したほうがいいと思います。

○高齢企画課長

譲れない部分としては、外出促進の部分というところで、例えばうちから移動支援がないと出られないような方に対して、タクシーの補助をするという部分については、障害とかの制度の部分になってくると思っています。どちらかというとも我々のほうは、利用していただいて社会参加してもらわなければならないわけですから、ある程度元気な方になってくるのだらうと思います。何で社会参加を促進していくのかというと、健康寿命を延ばして、より医療や介護にかかる負担を減らしていくという意味からすると、敬老乗車証でなくとも、できる部分はあるのかと思いついて、バスが通っていない郊外で、外出してもらうための施策、例えば外出してボランティア活動したら、ポイントとして付与しますよなど、そういうインセンティブがあることによって外出するのです。うちから出て行って、歩いてどこかに行ったりするのですということだとして、実は目的としては同じだったりするのかなというのもございます。

少なくとも、そういったところも議論になってくるころではあると思うのですけれども、制度そのものを考えていながら、よりよい負担の在り方や、上限がどうなのか、他の制度に与える影響はどうかと、幅広く議論していかなくてはいけないと思いますので、分かりやすい資料をこれから作って出していきたいと思っています。

○山口委員

資料2-3の見方なのですけれども、バスのほうが収益としては87億5,800万円あったということですね。それで、そのうちの敬老乗車証の負担金というのは、どういうふうに理解したら良いのですか。

○保険高齢部長

資料が分かりづらくて申し訳ないのですが、敬老乗車証負担金というのは、実際敬老乗車証で乗られたのに応じて、一般会計から事業者側に支払ったお金、つまりは乗車料分ということです。

○山口委員

一般会計補助金というのは、一般会計から交通局のバス事業に対して補助金が出ているという意味ですか。

○保険高齢部長

一般会計補助金というのは、一般会計からの繰出しということで、別途経営支援や経営基盤強化の目的で、一般会計から交通事業者に繰り出し、補助しているものになります。

○山口委員

今交通事業は赤字なのですよね。交通政策の見直しをやっていると思うが。単純に計算すると、敬老乗車証の分がなくなると赤字じゃなくなりますね。バスでの敬老乗車証の売り上げ比率は18%なんだなというのは分かるのです。地下鉄は5.5%ともっと低いではないですか。要するに、敬老乗車証を使って地下鉄に乗る人が少ないということは、地域の交通政策の中の、バスの路線の問題というのは、いろいろあると思うのですけれども、その地域交通も考えた上で、そのことを全体的に考えていかないと、敬老乗車証云々ということよりも、そういうことも考えていくような感じがするのです。

○島田委員

運用収益、負担金は、9割がこの負担金だということでしょうか。

○保険高齢部長

9割ではなく、利用者の方から納めていただく利用者負担金は、市の一般会計の歳入になっていまして、一般会計から別途、交通事業者、自動車運送事業なり高速鉄道事業に乗車料相当分を支出しているという形になっています。歳入歳出の関係でいきますと、こちらの9億4,400万円というのは、一般会計からの歳出になっていまして、それと利用者負担金ということで、歳入ということで別途入ってきていますので、その差し引きが純粋な市の負担分という形になります。

○島田委員

要は、この負担金の9億がなくなれば、費用の方は固定みたいなものですから、敬老乗車証の負担金がなくなればもっと赤字になるわけですね。

○保険高齢部長

おっしゃるとおりでございます。この9億4,400万円がなくなれば、その分赤字が拡大するという形になります。

○吉田委員

その分一般会計補助金が増える。

○保険高齢部長

地域路線など、市全体の交通政策として残さなければいけない路線がある場合には、そこは一般会計の補助金ということで、別途交通事業への支援が増える可能性があるものと考えております。

○吉田委員

今の説明のうちの運送収益のうちの敬老乗車証との差額ですね、50億8,400万円と9億4,400万円の差額は一般運賃収入ですよ。だから、運送収益のうち、敬老乗車証以外の部分は、自己負担で払っている分など、一般で100%若者が払っている分がここに入っているのですよね、50億8,400万円の中に。こどもは運賃半額ですよ。敬老乗車証が1割とか2割というのは、こどもよりも安いというのはどうなのですか。異次元の少子化政策と言っている一方で、こどもぐらいは払ってもいいような気が……、半額という市町村、自治体もございますから受入れ可能ではないですか。いかがですか。さすがに小学生よりも安いというのは、ちょっと忍びないという感じはいたしますが。

○安藤会長

私もこの会の一番最初の時に言ったと思いますが、お年寄りだけのサービスでいいのかというのが、こどもさん半額ということは前からあるわけです。それに近づけるとか、何かその分若者のほうに、もうちょっとサービスがあればと思います。

○吉田委員

やはりどの人も置いていかないという、最近のSDGs的に言うと、そこら辺も目配りした方がいいのではないかと。

○猪又委員

今の内容に少し関連してなのですけれども、負担が増えた場合、敬老乗車証を使って今後乗っていくか、いかないかみたいところのアンケート、あと高齢者の一般調査の部分で何かお示ししていた部分があったかどうか確認させてください。

○高齢企画課長

ございました。前回のアンケートでは、高齢者の方と若年者の方にそれぞれ聞いておりました、負担割合とか、年間上限額、それから対象となる年齢について、それぞれ適切だと思いませんかと、今よりも重くてもいいと思いますか、今より軽くしたほうがいいですかという形でアンケートは取っております。

○猪又委員

具体的な数値も示してない中で、負担が増えればちょっとと思う人が多いわけであって、例えばこれが2割負担になった、例えば小児運賃と同じ半額負担になったときに利用していくか、していないかという部分は、アンケートの中にはなかったと思うのですよね。

そういった中で私は、図にお示しいただいている敬老乗車証の負担金の割合の部分を見ても、一般財源からの負担額の推移を見ても、今後1割に据え置くことは、どうしてもできない課題だと思っているので、負担割合が増えたからといって、どの程度の方が乗らなくなるのかが分からない。そういうシミュレートがあると、ちょっと分かりやすいかなと思います。そういった部分がアンケートの中で今回は聞けませんでしたけれども、実際に負担が増えるという議論が進めば、そういった部分についても、考えていく必要はあるのかなと思います

○安藤会長

アンケートで聞いていくというのは、なかなか難しいかもしれないですね。3割のときと、4割のときと、どっちがいいと聞いたら、3割のほうがいいと言うでしょうし、他都市で制度を変えたときの結果とかでどうなっているかというのは、あるのではないかと思いますけれども。

○保険高齢部長

前回、平成24年度に見直しした際には、大体同じく1割ぐらい乗車率が減少しております。具体的に相関関係がどう出てくるかという部分については、予測することは難しいのですが、その時のデータが一定、参考になるのではないかと考えています。1割負担で1割ぐらい利用が減少した。負担が高くなれば、当然それと同じように利用が減少していくというようなことは推測できるのではないかと考えております。

○加藤委員

高齢者の敬老パスという名前とするのか、敬老乗車証のままかというところの様にお考えですか。

○高齢企画課長

その辺も今後考えていく内容と思っています。

○加藤委員

全ての高齢の方たちに平等にというわけにはいかないというのは分かるのですが、健康寿命の延伸ということはきれいな言葉なのですが、これをいっぱい使っていくと、あまり健康ではなくて、バスに乗れない人たちは落ちこぼれなのかと捉えられていくと思うのです。で

は、バスが使えるようになれば元気になるかというのもおかしいし、目的が多くあるので、ここを少し整理して振れないような目的を一つ置いておくといいのかなという気がします。また、使っている人たちだけではなくて、一般市民の人たちに納得してもらえないようにならないといけないと思うのです。だから、他の年代の人たちも納得するような方法にした方がいいなというのと、例えばせめて小児運賃までという意見が出たのですけれども、今まで1割負担だけでも、今度半額にするけど、その代わり使える年代をもう少し若くするよなどの、シミュレーションをしてみて、やっぱり売りもつくっていかないと、ただ上げる、年齢も上げるだけでは、ちょっと納得しにくいかなという気はします。

○高齢企画課長

目的のところは、一番最初に来る部分ですので、今後の審議の中でも改めてお示ししながら、条例の中で先ほど申したように、社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図るところは、変わらないのかなと考えていますので、そこの目的に沿った形というところを目指していくことになろうかと思えます。

それから、実際どういう内容を考えていくのかという部分に関しましては、将来的な予測なども示しながら、皆さんでご議論いただければと考えています。その中で当然必要なのであれば、負担割合を上げるとか、ご提案のあったように対象を下げるとか、もしかすると、様々に考えていく方法というのはあると思いますので、ぜひそういったお知恵もいただきながら考えていければと思っております。

3. その他

4. 閉会