

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8月9日（水）

午後4時15分から

場 所：仙台市役所本庁舎8階第2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

阿部 重樹委員・安藤 健二郎委員・猪又 隆広委員・加藤 伸司委員
小岩 孝子委員・島田 福男委員・山口 強委員・吉田 浩委員

(8名, 五十音順)

○欠席者

遠藤 佳子委員・宍戸 衡委員・清水 福子委員・平形 博司委員

(4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・古城介護事業支援課長・
庄子地域包括ケア推進課長・浅野地域包括ケア推進課認知症対策担当課長・
佐野健康政策課長・本間高齢企画課企画係長・佐藤高齢企画課在宅支援係長・
佐藤地域包括ケア推進課主幹兼推進係長

【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2名）

議事録署名委員について、山口委員・吉田委員に依頼 → 委員承諾

(1) 敬老乗車証利用実態調査結果報告

高齢企画課長より説明（資料1, 資料2）

<質 疑>

○吉田委員

詳しく資料をまとめていただいていたありがとうございました。

このデータは残っていて、ある別の観点から再集計して、縦に見直したり、横に見直したりすることは可能なのでしょうか。

○高齢企画課長

可能でございます。

○吉田委員

そうすると、スライドの9番、所得階級別利用状況で人数が出ているのですけれども、例えば、所得階級が高い人で、かつ利用額が低い人もいれば、高い人もいると思うのですが、ちょうど4マスになって、取得階級が低い、高い、利用額が低い、高いと4つに分けて、所得階級が非常に高くても利用額も非常に高い方、これはかなりインパクトがあると思うのですけれども、その方に一定の負担をお願いすることによって、所得階級は低くて、例えば利用額が高いというような方をどのぐらい支援することができるのか。非常にインパクトの高い人たちが10%負担するだけで、例えば利用額の低い人は全体の6%というようなことがあったので、財政上の安定、制度の持続可能性を維持するためには、事業の支出規模を、市民の一般会計の繰入れの範囲内にしていかないと、若い世代にもっと負担してくださいということになってしまう。でも、一律に全部80%に、0.8を掛けて全体を縮小させましょうとかすると、交通費負担能力の大きい人と小さい人が同じように8掛けで縮小されてしまうので、負担能力の低い人にとってみると、痛みがすごく大きくなってしまうわけです。

それから、一般会計からの支出を何らかの方法で削減すると、交通局の収入も同額だけ減少するということが起きるので、交通局の資金収支のことだけからすると、事業縮小してしまうと収入が減ってしまうという痛しかゆしの問題があることから、交通局の収入を一定維持して、かつ一般会計からの繰入れを抑制して、負担能力の低い人に痛みが一番少なくなるように計画するには、負担能力がある程度以上あって、かなりたくさん使っている人に一定限度の負担をお願いする。そのシミュレーションをするためには、所得階級別の利用段階がどういうふうになっているのかというのが分かれば、かなりシミュレーションもしやすくなると感じておりますので、そのデータが残っているのであれば、後日で構わないので、その試算をご提供いただければと思います。

○高齢企画課長

分かりました。所得段階の高い、低い線引きの部分なのですけれども、例えば低いについては介護保険料所得段階が1から4、高いは9から13という感じでよろしいでしょうか。

○吉田委員

介護保険料所得段階の平均値を取ってもらって、そこより上、あるいは全体の50%になる人といった線引きはどうでしょうか。

○高齢企画課長

平均より上、下で分けるということですか。

○吉田委員

もう少し細かくてもいいと思います。もうデータに入っているのだったら、13段階別の利用者の横が所得階級で、縦が利用者階級となります。ゼロの人もいれば、1万円の人もいれば、3

万円の人もいれば、12万円の人もいるという表をつくっていただければと思います。

○高齢企画課長

可能でございますので、作成して後日お示ししたいと思います。

○吉田委員

それが、一番ターゲットの効率性が高い改革になると思いますので。

○小岩委員

今おっしゃった考え方としては、利用する金額の大きい方に、ある程度負担をスライドするような形でしてもらおうという考え方の下にデータが欲しいということですか。

○吉田委員

そこは違います。所得の低い人でも公共交通を使わなければいけないので、利用金額が大きい人は当然いると思うのですね。そういう人にはできれば影響を及ぼしたくないので、所得が大きい人からご負担を頂戴して、たとえ利用金額が多くても少なくても、所得の小さい人にはなるべく影響が及ばないようにしたいので、その内訳を見るということです。所得が大きくても利用金額が少ない人には、別にとやかく言う必要はない。所得が多く、この制度をたくさん使っている人は、ちょっと考え直してくださいということですね。

○小岩委員

難しいのではないかと聞いていたのですけれども、そんな細かいところまで敬老乗車証のことをしなければいけないという負担も大きいかなと思っていて、もっと一律的なことでできないのかなと思うのですけれども、所得の低い人と高い人の差とおっしゃいますけれども、多分違いがあるのだと思うのです。

ただ、地域の人たちの生活とかを見てみますと、所得の低い人でも贅沢していたりするというのを私は見ていて、逆に、一生懸命働いて所得の高い人が地道に生活しているというのを見ているので、福祉的な考え方をすると今おっしゃった考えがいいのかももしれないのですけれども、現実問題として、そうではない方もたくさんいるということがあって、使い方、利用の仕方とか、そういうものの違いとかもあるので、敬老乗車証に関して、そんなにうんと細かくする必要はあるのだろうかと思うのです。1割負担なら1割負担、あと10万円とか20万円、十何万円とか使うのではなくて、利用額を例えば5万円までにするとか、1万円以下の人の割合が多いと言っているのです、そういうふうに金額をちょっと少な目にしたほうがいいのかもとも思うのです。

また、年齢的に車が運転できなくなるということがあったりすると大変なので、本当は対象年齢は75歳以上でいいのかなと思うのですけれども、それで困る人もいるのかなと思い、やはり70歳以上なのかなと考えたり、地下鉄の近くでも地下鉄を利用しないでバスを利用するのは、階段とかあるからなのだと思うのですね。階段の上り下りやエレベーターを使うのも高齢者の人は降りるのが怖いのです。危険だなと思うこともあるので、バスのほうが、平坦

なところで待っていれば、そこで乗れるということや地下鉄と違って暗いところではないというのもあり、バスを利用するのではないかと思うのです。そういうことを考えながら、皆さんの意見も聞きながら進めていけばいいのかなと思うのです。

敬老乗車証は、あれば便利だと言っている人がかなりいたので、利用する人はする、しない人はしないという形で、今のような形で構わないのかなとも思います。ただ、金額的なこととかは、これからずっと高齢者が増え、何倍にもなってくるので、利用する人は増えると思うのでその人たちのために敬老乗車証を残しておく必要はあるのではないかと思います。

また、「敬老」という名前が嫌だという人がいますよね。その辺のネーミング変更の検討は必要かなと思います。

○安藤会長

この多くの分析の仕方から、どういうふうに考えていくかというところで、スライド7とかを見ますと、年齢別の利用というので、各年齢、年代で、本当にもう85歳以下だと6割から7割ぐらいの方々がお使いになっているという、非常に幅広く利用されているので、これを変えたいというのはなかなか難しいだろうということが分かります。私はそこをすごく感じてしまいました。大きな変革というのは、なかなか難しいのだろうけれども、いろんなアイデアを組み合わせながら、吉田先生がおっしゃるような、収入の高い方で利用の多い方には、もうちょっと一定の負担を増やせるという方法は、とてもいいアイデアだと思いますし、そのほか一律にどうするかとか、きっと組み合わせるようになるのだろうなと思うのですけれども、そのための分析結果なので、自由な発想でいろんな意見が出ていいのではないかと思います。

○高齢企画課長

おっしゃるとおりでございます。まだ皆さん、様々どういう手法があるのか、はっきりこれだというのはないと思いますし、一律がいいのか、所得によって分けた方がいいのか、年齢がどうなのかと様々にありますので、まず今はそうした考えをまとめるためのベースとなる材料を提供する段階なのかなと私どもも思っておりまして、まずそういったものをいろいろ並べてみて、いずれどういう形の在り方がいいのかという話になってくる段階で、材料としていろんなものが皆さんの手元にあるような状況になればと考えておりますので、どんどん、こういうデータはないのかというものを言っただけただけのほうがいいのかと思います。

(2) 敬老乗車証利用実態調査地域別結果報告

高齢企画課長より説明（資料3）

<質 疑>

○吉田委員

これは、利用拠点別にまとめているのであって、人別にまとめているわけではないですよ。どういうデータがあるのか。例えば一番最初の花京院の乗車したバス、宮町五丁目は6,510回乗ったという記録があると。その1,855人というのは、この6,510回から、一番下の常磐木学園前

までの利用回数の延べ利用人数が1,855人ということですよ。

○高齢企画課長

実人数です。1回でも使った人は1人、あと100回使っている人も1人です。

また、1年間でそれぞれの回数を積み上げて順位化しているということです。

○吉田委員

記録は一人一人が残っているわけではないのです。

○高齢企画課長

住所地ベースで一人一人のデータがありまして、それを包括圏域ごとに寄せて積み上げて集計しているという形になります。

○吉田委員

先ほど、料金をどうするかという話があったのですが、もう一つ、この審議会で話題になっていたのは、外出によって健康が増進しているのではないかというのがある。外出支援という問題からすれば、そこは実態を知ることが望ましいと思うので、ある人が何回ぐらい、どのぐらいの距離を、ここに乘って何回ぐらいという形での集計とその人の所得をくっつけることができれば、所得の中ぐらいの人はかなり長い距離乗っていて、1年間に何回も乗っていて、外出促進に役に立っているとか、その二次的な効果として健脚に、足腰が強くなっているのではないかなというように、おぼろげながら見えてくるようであれば、そういう人たちが継続して使えるようにするような制度上の配慮があった上での改革にしなければいけないというのが見えてくるかと思うのです。

○事務局

今回のデータ分析に当たりましては、様々な観点で行ってございまして、今回お示しさせていただいているのは住所地ベースで、一人一人のデータを名寄せして行って、包括圏域別に調整したものでございます。そのほかに行ったものとしたしましては、ヘビーユーザーの方がどのように利用されているのかといったところを見たり、委員ご指摘のとおり、所得の高い方がどのように利用されているのかというのも見せております。その中では、ばらつきが非常に大きく、所得が高い方がこのように使っている、低い方がこのように使っているといった一定の傾向がなかなか見いだせなかったというのが、私どもで把握している事実でございます。所得の高い方でも、頻度が高く使っている方もいらっしゃるれば、所得の低い方で頻度が低く利用されている方も多いということで、一定の傾向がなかなか見出しがたいデータであったと我々は考えてございます。

○吉田委員

花京院包括圏域というのは、この利用駅と停留所の意味での花京院包括圏域で、花京院に住んでいる人というわけではないですよ。

○高齢企画課長

花京院の包括圏域の中に住所のある方となっております。

○吉田委員

住所のある人なのですか。そうすると、泉からここへ車でやってきて、いきなり電車に乗っても、それは集計対象外になっていると。

○高齢企画課長

その方は、お住まいの泉の包括圏域にカウントされております。

○安藤会長

それぞれの地域で特徴があって、市街地からの距離だけではないと。寺岡とか、六郷とか、車を自分で持っているとか、家族が乗せてくれるとか、バスで行くしかないとか、いろんな状況が本当にこれを見ると分かるなと思います。その中で平等性といったものも確保していかなくちゃいけないんだろうと思うのですが、山口委員としてはいかがでしょうか。

○山口委員

茂庭地域包括圏域で敬老乗車証の対象者が何人いるというのはわかりますか。

○高齢企画課長

圏域にいらっしゃる対象者の人数は手持ちのデータでは分からないのですけれども、利用している方は1,100人なので、全市的な傾向だと、対象者のうち使っている方は6割という、そうすると対象者は2,000人くらいなのかと思われます。

○山口委員

茂庭は主な交通機関がバスしかないのです。駅に出るにしても、長町に出るにしても1時間に1本のバスだし、ほとんどの人は通学にしても、通勤にしても、車以外はバスしかないのです。だから、バスがないと生活できない地域だなと二十数年住んで感じております。ただ、最近免許を返上する人が結構周りに多いのです。ということは、免許を返上すると、基本的にはバスに乗っていくということになるので、そういう面では仙台駅まで往復したら1,080円かかるのですから、そういう地域の特徴だなという感じを受けます。

○島田委員

4ページの前段で、1万円以下の方が人数は多いのだけれども、利用金額が少ないと言っていましたよね。それで、10万円以上の方の全体の利用金額のうち大体24%ですよね。これを見たときに、遠くから運賃の高い人が乗っているから金額が高いのか、それとも毎日乗って、例えば通勤だとか毎日乗っていて、金額が高くなっているのか、今この資料を見てまいちよく読み取れないのです。確かに遠くから乗れば、私の住んでいるところも仙台駅までの往復で800

円なので、回数割にはどうしても金額は高くなるのです。その辺のところをどうやって読み取ればいいのかと思っております。

○事務局

金額の多寡のところ、頻度と単価、どちらが影響しているかといいますと、どちらもというところが我々の分析でございます。スライドの11番をご覧くださいと思います。

こちらの、先ほど茂庭が3万6,000円弱で91回の年間利用回数というところではございましたが、同じようにトップスリーのうち残りの2つ、八乙女、愛宕橋をご覧くださいますと、148回と170回ということで非常に利用が多いことで、1人当たりの平均利用回数が多いという形になっています。仙台市中心部ですと100円パックですとか、地下鉄の均一運賃区間の設定がございまして非常にお安く運賃が設定されてございますので、利用が増えている。それによって、トータルの年間利用が増えているというところが、八木山につきましても、八木山駅周辺での均一運賃区間を設定してございますので、そういったところで頻度のところが、この辺りの地区は大きく影響していると思っております。

5位の山田ですとか、1位の茂庭については、恐らく運賃単価の影響だろうと考えてございまして、双方の影響が絡み合っていて、特定の地域というのはなかなか、郊外であれば利用が多いといった傾向にはないものと思っておりました。特定の地域というわけではなくて、全市的にこういった利用が多い地域は生じ得ると考えております。

○島田委員

利用するほうからすると、やはり遠くなって運賃が高くなかなか出られないわけですよね。敬老乗車証制度がなければ、多分運賃の高いところはもっと外出する機会が減ってきて、近所ばかりの外出になってしまうのかと思うのです。でも、仙台市街に出たいなと思うと、敬老乗車証がないと困るなというのが実感です。

○安藤会長

本当にいろんな利用の姿があって、どこも減らせないという感じになってしまいますが。

○高齢企画課長

もちろん先ほど吉田委員からお話があったように、外出促進の効果というか、制度そのものが、そういう高齢者の健康を促進するためにある制度なので、どんどんそうやって使って外出していただけるように、バス、地下鉄、乗りにくい地域の方でも外出する機会が得られるように、この制度というのを、今後も維持していかなくちゃいけないのだろうなと思っておりますし、もっと使ってもらうためにどうしていったらいいのかというのを、我々としては考えていかなければならないと思っております。

○猪又委員

私は住まいが若林区なので、やはり多くの声をいただくのは、病院に行きづらくなった、市立病院に行きづらくなった。もともとは土樋、五橋にあったので、そこまではバス1本で行け

たのが、今は手前の旅立神社のところから降りるか、長町一丁目まで行って、そこから歩いていかなきゃいけないという声をいただくと、やはり仙台駅に行く方も大変多いですが、敬老乗車証を使う方々の多い目的地の一つなのかなという中で、この病院へのアクセスというのは、すごく重要なポイントだと思います。

そういった中で、今回分析の結果を見ていると、地域ごとにそれぞれ特色があって、すごく分かりやすい制度だなどは思っているのですが、この在り方の中で、どういうふうに生かしていけばいいのか非常に難しいなと思っていました。

特に地下鉄の料金に関しては、さきの仙台市議会議員選挙のときの議論の中でもよくあったのが、距離が延びれば延びるほど、他の政令指定都市と比べて、仙台は料金設定が高くなっているということもあって、その辺りは今後の課題として、これは交通局が今後見直しをして、利用向上を図っていくのかということにつながってくると思うのですが、これはバスも同じだと思いますけれども、距離が長くなればなるほど、もちろん料金は上がっていくのでその伸び率というのも、今後検討していかなければいけないのかなと思います。これは交通局側の問題、宮城交通の問題ということになるのかもしれませんが、そういった意味の中で、利用促進という部分は本当にすごく重要な部分なのかなと思っています。

もっと乗ってもらったほうがいいのか、それとも交通局側としては、もっと乗ってもらいたいと思う一方で、利用の額が増えることによって財政的な逼迫が生まれるということで、二律背反しているようなところがあるのが非常に悩ましいところではあるので、今後の在り方検討を考えていかななくてはならないと思っていました。

少し気になったのが、資料2の①の市営バス・宮交バス・地下鉄の利用の中で、高砂地区だけポツンと60%になっているのですけれども、これは宮城野区ですけれども、何で高砂だけ、周辺の岩切とか、福田町とかは結構利用の頻度が低いのですが、高砂だけこんなに高いのはどういう分析でこうなっていると思いますか。

○高齢企画課長

バスの利用が多かったのですけれども、もしかすると福田町とかその辺の方はJRを使っている可能性が多くて、むしろ高砂はそっちよりもバスの利用が多いという感じなのかと思います。やはりバス路線の関係で高砂は使いやすい地域のように、福田町は使いづらいところになるのでしょうか。

○猪又委員

今後、交通局としては、令和3年から令和12年度の中で、事業量を12.5%削減する目標を掲げている中で、バス路線が減便になってくるといったときに、乗る方々からすると、特に高齢者の方々からすると、バス路線は減らさないでほしいという声は本当に多くいただくのですが、では乗ってもらうためにはどうしたらいいのかということは、併せて考えていかなきゃいけない課題かなと思っています。

○安藤会長

小岩委員からも、高齢者は地下鉄よりバスが乗りやすいというのがあって、仙台市としては

高齢者への外出促進とかということを行うのであれば、バスの利便性をよくするとか、敬老乗車証を維持するとか、そういうことがやっぱり基本なのだろうなと思うのですけれども、同じように地下鉄とバスが利用できるような場所において、お年寄りにはバスを選びがちなのかという、その辺のデータとかありますか。

○事務局

例えば河原町地区などを例に出させていただきますと、こちらはバスの利便性もよければ、地下鉄も当然河原町駅がございますので非常に便利なところでございますが、選択率としては、バスのほうが高く選択されてございます。やはり小岩委員からご案内がありましたとおり、階段が怖いとか、そういったお声はやはりあるかと思いますが、交通局でもそこは問題意識を持って進めております。バリアフリー化の計画を定めた上で、東西線はエレベーターを2基、そして上り下りのエスカレーターを完備するなどの対応しているほか、南北線については今駅の乗降口にゴムが新しくついているのをご覧になった方もいらっしゃるかもしれませんが、車椅子の方がお1人で乗降できるようなレベルまでバリアフリーレベルを上げようとしてございますので、そういったところ、交通局側でもアピールし、高齢者の方に定時性、速達性にすぐれた地下鉄と、ドア・ツー・ドアで移動が簡単なバス、こういったところを合わせて、上手に公共交通機関をご利用いただけると、なおよいのかなと思ってございます。

○安藤会長

地下鉄の方も大分いいぞということですね。ありがとうございます。

○阿部委員

今の議論の中で、私が聞いている話では、乗車時間の短さを地下鉄の優位性に挙げているのがありました。私は五橋とか愛宕橋近辺なのですけれども、周りの方々もバスは乗っている時間は停留所が幾つもあるって、結構渋滞があって、信号で止まったり動いたり、地下鉄はそういうのがないので、非常に乗り心地がいいという印象があるみたいです。

それから、もう一つ聞いていることで言うと、遠くだから行かなきゃいけないというのがありますけれども、近くなると心理的抵抗感がないというのでしょうか、中心部に対して。例えば自転車でも行くし、歩いても行けるし、何かというともう自分の近隣のテリトリーという感じで、地下鉄乗ってでも行こうみたいな、そういうところが五橋とか、あるいは荒町近辺の方の、一部かもしれないけれども、話を聞いています。

ただ一つだけ、吉田先生ほどではないのですが、ちょっとだけ関心を持ったのは、私も戻って3ページの未交付者数と交付者数のところで、もし可能であれば、所得段階別とか、未交付者、あるいは未利用者、それから年齢階層別のやつをクロスできるのであれば、ちょっと見てみたいなという気がしました。出てこないかもしれないのですけれども。

○高齢企画課長

それは可能でございます。

○阿部委員

理由はもう表でまとめていただいて、どういう理由で利用しないか、あるいは交付を受けないかというのは分かったのですけれども、所得段階別とか年齢別でクロスをかけてみて頂きたいと思います。

○高齢企画課長

分かりました。

3. その他

4. 閉会