

「仙台市敬老乗車証制度の見直し中間案」に寄せられた意見と意見に対する考え方について

●利用者負担割合に関するご意見（584件）

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
1	1. この案で良いが、使用上限額あつしゅくしてはどうか。 2. 夫婦で取得している場合、夫婦間で流用していることを公言、チェック体制必要。 3. 通常の定期として使用している方もいるのでは、通勤として。	・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして年間チャージ上限額を引き下げの見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、年間チャージ上限額につきましては現行を維持してまいります。 ・不正使用などの問題に対しては、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。
2	25%に値上げ、良いと思う。 今の老人はお金持っているんだから、 どんどん値上げて自己負担額を増やしたほうがいい。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
3	高齢者人口増があり、負担割合の引き上げは止むを得ないと思います。しかし、25%はやりすぎかなと思います。1割負担から1/4負担ではなく、まずは15%位にするなど、引き上げを段階的に行っていただきたいです。負担割合の引き上げが高齢者の外出する機会をそいでしまえば、逆に病気になるなど、医療の圧迫等懸念事項もでるかと思えます。また、うちの母もですが、負担割合が1割なら運転は止めようかと話しており、現在車の売却を検討しております。全国的にも高齢者の運転事故が散見されるなか、大幅な引き上げには反対です。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。
4	今年ようやく70歳になり割引対象になり自家用車を使わずバスと地下鉄を利用している。今まで自宅から駅まで往復1,500円弱、この金額では頻繁に出かけるのも難しい。来年から25%負担に変更になるとの事だが居住地域で負担割合を変えるべきだ。ちょっと不公平感がある。	・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。居住地域別に負担割合を設定することは、制度の複雑化につながることや、駅の近くにお住いの方でも遠方へ外出される方がいることなどを考慮すると公平性の観点から課題が多いものと考えております。
5	財源に支障が出ているなら、ある程度の上げ率は仕方ないかと思えます。が、ならば、パンダ誘致などと、くだらない事はやめてください。 パンダを誘致して、飼育して行く事にどれだけのお金が必要ですか？ パンダが居ないと、仙台市民に支障が出るわけではありません。 市民が苦しんでいる、今この時に、パンダ誘致に積極的になっている公明党も仙台市長も理解できません。 パンダを誘致する財源があるなら、乗車証の負担率を変えるべきではないと思えます。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・パンダ誘致に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
6	今回、ニュースで敬老乗車証制度があることを知りました。 第一に考えたのが、なぜこのような価格設定になっているかという点です。 特に小児運賃よりも安いというのは理解に苦しみます。 また、今後高齢者はさらに増える一方、生産年齢人口が増えることは見込めないため、25%でも財源が足りなくなる恐れがあるのではないのでしょうか？ 根拠の提示はできませんが少なくとも50・80%程度への設定が妥当なのではないかと思われれます。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。
7	大賛成です。 近い将来にも高齢者急増も予測されますので、50%程度までの利用者負担も適切だと思います。 50%負担だけでもありがたいですし、敬老バスシステムを導入していない自治体も多い中、仙台市は高齢者に対して厚遇だと思います。 私が高齢者となった場合を考えても、50%負担程度で公共交通機関を使用できるのであれば、それだけでもとてもありがたいものだと考えます。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
8	今まで子供の金額よりも安い金額で乗車できていたこと自体が間違っている。少子化高齢化で更に老人が増えていくのに25%でも少ないと思います。敬老乗車証を使用するなら乗車できる時間を限定するなど対策もしてほしいです。(例：通勤・通学や帰宅時間のラッシュは乗車対象外もしくは金額上乘せ)	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。また、利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。制度の見直しにあたっては、利用にとってのわかりやすさや負担の適正化を重視しており、利用時間帯の制限や負担率を細分化することなどについてはおこなわないこととしております。そのため、制度の持続性確保に必要な負担を利用者にお問い合わせという中間案の内容で見直してまいります。
9	利用者負担の引き上げをしたら、高齢運転者が免許返納をしなくなる	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
10	利用者負担の増加や交付対象年齢の引き上げに賛成です。高齢者の負担を軽くするならば、子供や学生などの負担も軽くすべきだと思う。医療などもそうだが日本は高齢者に優しいです。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・高齢者以外の負担軽減策等については、関係部局にも伝えてまいります。
11	条件付きで賛成と言うかやむをえない 条件とは JRのスイカのように1円単位でバス地下鉄走行距離に応じた料金を設定する八木山、薬師堂、荒井駅のバス100円パックを改定し、あくまでも駅までバスに乗った場合、或は駅から乗った場合だけに適用し、単に駅を通過して乗った場合はこの制度はやめるべきである とにかくあくまでバス地下鉄に乗った距離に応じた、きめ細かい運賃設定をやるべきである	・この度の見直しは「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを考え方のひとつとしており、中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
12	上限については変更不要だが、他人への貸与等の不正利用が無いようには対策してほしい。子供は半額で高齢者が1割負担はおかしいと思っていた。高齢者も半額と言いたところだが、現行案が現実的な落とし所かと思えます。	・不正使用などの問題に対しては、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。 ・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
13	高齢者が増えていくなかで、やむを得ないものとは思いますが、年金生活者にとって物価高のなか、年金改定ルールによって、年金が目減りしていく現実があります。今回の案では、今までは12万円の利用にあたって1万2000円の負担だったものが、3万円の負担になります。先ほどの目減りしていく年金のなかで、その差額1万8000円はとてども厳しいものがあります。このような2.5倍の負担増をなるべく低減して頂きたいと思えます。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示しうえてご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
14	若い先短い高齢者を優遇するために、若い人たちに負担を掛けるのは、やめたほうがいい。半額負担でも良いと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。
15	正しい判断。もっと割合を上げて文句はありません	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
16	<p>高齢者の負担増に反対します。理由は交通機関全体の安全性を下げるからです。子育て中の親としては高齢者に負担を求めることで免許返納が遅れ、危険な道に子供を通わせたくありません。</p> <p>バス事業単独で考えず、警察や消防などの公共サービスに税金を負担するのと同じ感覚を持っています。いつ事故が起きるかわからない、危険な街にたくありません。PDFも見ましたがコロナで負担が減ったのであれば予想図も見直して掲載いただきたい。</p> <p>むしろ高齢者の公共交通機関利用は極力推進していただきたい。認知機能が衰えた方にスムーズに運転免許を返納させる対策として、税負担を考えてほしいです。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・事業費の一般財源負担額の将来予測においては、利用実態を踏まえた予測となっているため、新型コロナウイルス感染症拡大期の利用の減少から、将来的な回復までを見込んだものとなっております。</p> <p>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
17	<p>負担利率が高すぎます。</p> <p>反対理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に遠方に住まいの高齢者にはかなり負担増になる</li> <li>・自動車免許返納が減って事故率が上がる</li> <li>・高齢者が引き籠もりになり医療費が増える</li> <li>・高齢者の買い物意欲が減少する（経済の損失）</li> </ul> <p>対応策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域ごとに負担利率を変える（遠方は低くする）</li> <li>・免許返納者は負担率を低くする</li> <li>・年間定額で乗り放題とする（3万円程度）</li> <li>・個人的には負担利率が多くて20%</li> </ul>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としております。ご提案の制度を導入する場合、制度が複雑となり利用者が、ご自分の負担割合を把握しづらくなるなどの課題があるものと考えており、今回の見直しにおいては現行制度の枠組みを確保してまいりたいと存じます。なお、将来的なあり方を検討する際には参考とさせていただきます。</p> <p>・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えております。</p> <p>・受益と負担の均衡を図る観点から、現制度は応益負担の考えを取り入れております。引き続き、受益に応じたご負担をいただくことが適切な制度運営であると考えております。</p> <p>・頂いたご意見は将来的な制度のあり方について検討するうえでの参考とさせていただきます。</p>
18	<p>敬老乗車証は、高齢者の交通費を軽減及びその名称から敬いを形で表した制度だと考えます。</p> <p>また副産的に高齢者の健康福祉面にも配慮した制度と考えますが、現在の財政状況や高齢者の所得状況を考えて、全ての高齢者に一律(2分階)に適用するのは不公平であり且つ費用対効果に疑問、財政的にも持続的ではありません。高齢者の中には、十分な所得がある方もいらっしゃいますし、逆に低所得で困窮している方もいらっしゃいます。そこで、敬老乗車証の割引率を、介護保険所得段階に応じて変更することを提案します。具体的には、最低以下のようにします。</p> <p>1から4の所得段階は5%→10% 5から9の所得段階は10%→25% 10以上の所得段階は25%→50%</p> <p>※更にもっと細分化しても良いのでは。 ※所得段階が10以上の300万円以上は十分に生活出来ると考える。 ※高所得者の使用率は分からない為どの程度財政改善するかは不明。 このようにすることで、低所得の高齢者には敬老乗車証の恩恵を維持しつつ、高所得の高齢者には適正な負担を求められることができます。また、市の財政負担も軽減されます。高齢者が外に出ることで健康寿命が伸びたり、消費が増えたりするという効果は、直接的なデータがない限り、期待できるとは言えません。高齢者の増加は、医療費や介護費などの支出の増加につながります。敬老乗車証は、高齢者だけの役得ではなく、本当に必要な所に回すべきです。極端な話ですが制度そのものの廃止も含めた抜本的な見直しを求めます。</p> <p>一律(2分階)を廃止したうえで必要な高齢者に限って手当てすれば良いのではないかと。他の高齢者に関わる関わらないに関係なく他の制度も然りで見直しをしなければ浮いた分がまた無駄な所に移るだけのお金になってしまうと考えます。くれぐれも過度な付度はしないで本当に必要な所にその分に手当て頂きたい。</p> <p>中間案に書いてあるわかり易いという事とは、何か2つを一つにする事ではなく何故それをする事で持続可能な制度及び適切に納得出来るかということであり、それは透明性がある正確なデータに基づく事が、真のわかり易い事なのではないでしょうか。</p> <p>2つだけの基準で制度の持続可能性、わかり易い制度と公正公平性及び乗車証制度の財政上の負担をコントロール出来る筈がないと考えます。 例外的にアナログ的な膨大な情報(70歳以上の一人一人の情報)を2ビット(10%と25%)の分解能でコントロールする事は絶対的に難しいと考えます。 これらの基本的な考えは敬老乗車証の制度だけでは無く全ての制度に於いて必要で、その事はDXの効果にも大きな影響与えると考えます。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを維持すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</p>
19	<p>中間案は妥当。バランスが取れている。</p> <p>審議会の議事録を見たが『わざわざ自分の負担を上げてほしいというコメントをする人はいない』との発言があった。そのとおりだと思う。</p> <p>市長には、市民の負担に応える責任がある。ポピュリズムに迎合せず、政治家としての矜持を持って、ブレずに判断してもらいたい。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
20	<p>高齢化が進む中、このまま継続する事は財政悪化に直結するし、25～30%負担はやむを得ないと考えます。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
21	<p>老人が増加するなかで、子供たちの福祉充実のためにも大賛成です。むしろ健康保険の負担額と同じ3割負担にした方がややこしくなくていいのではと思います。やがて私もその恩恵に預かるわけですが、その年齢になったときに、バスの運賃が高いから外出しないとは思わないと思います。お金がないときは近所の散歩やスーパーの無料バスもありますから。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保しつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
22	<p>中間案に反対 交通事故防止の観点から、高齢者免許証返納運動に逆行する政策であり断固反対します。</p> <p>私は鶴ヶ谷地区に住んでいますが、地下鉄東西線に伴う赤字補てんのためにバスの本数を減らされたうえ、さらに敬老乗車カードの割引率まで2倍以下に下げられたのは、免許証返納は80歳中頃までできなくなってしまいます。</p> <p>提案ですが、敬老乗車カードはバスのみ利用可能にする案です。地下鉄沿線の住民は赤字路線でも恩恵を受けていますが、我々地下鉄から離れている住民はバスしかありません。平等の観点からも現在の割引率でバスのみ利用可能にすることを検討下さい。</p>	<p>・敬老乗車証制度を今後も持続可能なものとするため、制度の見直しが必要となっております。少子高齢化により幅広い世代の負担が増加する中、世代間の公平性の観点や、また、交通環境によるお住まいの地域ごとの公平性など様々な観点がある中で、制度をご利用される方自身に一定のご負担をいただく応益負担の考え方を採用しております。</p> <p>・地下鉄の利用は全体の約3割を占めており、現時点で地下鉄を制度対象から外すことは考えておりません。</p> <p>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
23	<p>高齢化が進んでいるため年齢は75歳から、負担率は25%から将来的に50%まで段階的に上げて欲しい。小学生の子供でさえ50%負担なのに高齢者優遇の政策は時代錯誤である。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、交付対象年齢につきましては現行を維持してまいります。</p> <p>・専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</p>
24	<p>引き上げに賛成です。 申し訳ないですが、子どもたちのために税金は使ってほしい。 協議会の方は「街に出てくるチャンスを奪われる、引きこもりになる」なんておっしゃっていますが、近所に出かければ良いだけでしょ。 田舎のご老人が皆引きこもってますか？ それなりの楽しみはどこにでもあるはず。 いまは老若男女問わず、みんな生活が苦しいんです。 街に出る余裕があるだけうらやましいくらい。 乗車証があるだけありがたいと思っただきたいです。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
25	<p>値上げはやむをえないと考えるが、現在割引率10%をいきなり2.5倍の25%に引き上げるのは、やりすぎである。 しかも、この年金が物価上昇に追いつかず、バス、地下鉄の交通機関のみに頼る年金生活者にとっては、厳しすぎる値上げである。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。</p> <p>・敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。</p> <p>・本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
26	<p>敬老乗車証制度の負担割合について、一般は10%から25%に2.5倍、一方、非課税世帯は5%から10%への2倍との制度改正予定とのこと。 高齢者に対する様々な市の財政負担の増加は今後ともさらに増加することは自明の理であり、やむを得ないものと考えます。但し、その引き上げ割合が一般の一挙に2.5倍はいかがなものかと考えます。よく聞く話ではあるが、非課税であっても非正規社員よりも収入が多く、なお、資産価値の高い不動産等を所有している世帯も多々あります。これの検証なり見直しも必要かと存じます。 せめて、激変緩和措置として試行時期から5年は1.5倍、その後の5年は2倍の程度の措置のご検討をお願いします。これが無理な場合は2倍でお願いします。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。</p> <p>・本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・専門分科会における介護保険料所得段階に関する議論の際にも、所得が低い世帯であっても資産を保有している世帯についての発言がございましたが、資産の保有状況に応じた自己負担割合の変動については、その捕捉に課題があることや、一方で、実際に生活が苦しい方々もいることから、そうした低所得の方への配慮も必要であると意見がまとまり、利用者負担割合を現行の2区分を維持した上で負担割合を見直すことが良いと考えたものです。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、激変緩和措置は、制度の複雑化となるものと考えています。今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
27	<p>遠距離の病院通いをしています。仙台市のバス、地下鉄の値段が高く乗車券の補助が有とても助かっています。年金生活者なので25%の補助になるのは、食事を1食抜くのと変わりません。なので絶対反対です。高給取りの皆さんにはわからないと思います。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
28	<p>大賛成。現役世代との世代間格差を是正する未来を見据えるなら高齢者は25%負担でも少ないと思います。むしろどうして自分たち自身で稼ぐ力のない児童たちより、努力次第で年金以外でも収入を得ることができる高齢者のほうが負担が軽いのか全く理解が及びません。現役世代から弱者のフリをした高齢者への税金による間接介護にはもうウンザリです。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
29	<p>敬老乗車証は大変ありがたいです。でも市の財政も厳しいとのこと。継続するためには負担金の増額はやむを得ないと思います。25%への変更同意します。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
30	<p>利用限度額の引き上げを希望します  ?@10%を25%に引き上げるとは、諸般の状況を踏まえると、やむを得ない事と思いません。  ?A但し、現行との釣り合いを考慮するに、利用限度額も同率で引き上げるべきだと、思います。  ?B制度の趣旨に則り、ほぼ毎日利用している身なので、是非引き上げを実現されるよう、希望します。</p>	<p>・今回の見直しは、敬老乗車証制度を、今後も持続可能なものとするため、利用者負担割合を引き上げ、一般財源負担額の増加を抑制する案としております。そのため、年間チャージ上限額の引き上げは、一般財源負担額の増加や、制度の持続性確保という観点において難しいものと考えます。</p>
31	<p>12月誕生日なので先日敬老乗車証交付申請のがきが届きました。早速申請しようと思っています。運転免許証を返納しようとも考えています。負担率引き上げは交通局財政を考えると致し方ないと思いますが、一気に25%（15ポイント）引き上げではなく10ポイントずつ段階的に引き上げ最大50%までは仕方ないと思います。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方としており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
32	<p>今回、敬老乗車証の見直しの理由として負担増が挙げられているようですが、誰が誰に対して負担している分の増加と言っているのでしょうか？一般運賃で乗車したとみなした金額と敬老者が負担した10%分の差額の負担分を指しているとしたら、それは会計上の数値の遣り繰りだけのことで、仙台市という大枠から外部への資金の流出は無いことになり、つまりは負担増などはありません。さらに、申し述べるのであれば、10%分はそのまま収入として計上されても良いのではないのでしょうか。</p> <p>が地下鉄の利用者が伸びない理由として運賃が高いということが市民の声として上がっています。運賃を下げ、乗車人数を増やすことによって、運賃収入の増加を図るべきではないでしょうか</p> <p>今回の見直し案は、さらに乗車人数の低下を招く恐れがあり、もはや市民のたの交通機関とは言えない状態になります。</p> <p>もし、それでも見直し案を強行するのであれば、運賃の引き下げを熱望します。他の多くの方が述べているように、高齢者の外出機会が減ることにより、身体への影響や消費支出の減少は見逃すことができない事項です。</p>	<p>・本市は、敬老乗車証により利用された運賃相当額を企業会計として運営している交通局及び民間事業者である宮城交通株式会社様に負担金として支払っています。この負担金をはじめとする敬老乗車証事業費の財源は、チャージする際に利用者の皆様にご負担いただいている利用者負担額と、市の収取等を柱とする一般財源で負担しています。高齢化が進展する中、利用対象者が増加し、市から交通事業者に対して支払う運賃相当額に係る一般財源負担額の増加が見込まれていることから、制度を持続可能なものとするために見直しが必要となっております。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・運賃に関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
33	<p>中間案の考え方に賛成します。</p> <p>高齢者の移動に対する支援も必要ですが、限られた市の予算も大切です。子どもたちや子育て世代への支援なども喫緊の課題でしょう。本事業の持続を図るためにも改善が必要かと思えます。</p> <p>負担率25%も妥当なところだと思います。</p> <p>今年から敬老乗車証の交付を受けて利用しています。利用して感じたことは、居住地によって移動の際の市バス、地下鉄への依存度が異なるので、事業対象者の利用公平性は保たれないだろうということです。JR線による移動が便利な居住地では利用できる可能性が少なくなります。ただ、仙台市中心地区内の移動では1区間でさえも地下鉄の利用が進みました。年間利用料金を推定すると、資料で示された平均値程度かと思えます。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
34	<p>お買い物層が減る→お店が不景気          老体外出減る→医療費アップ          いいことないのでやめてね          高い地下鉄乗らない→赤字          安ければもっと乗る→赤字解消          真逆ですよ          簡単過ぎかなあ          都市はたくさん乗ってお買い物に行っている          活気もある</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
35	<p>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参画促進のための有意義な制度と思います。多くの高齢者は年金収入を基本とした生活で、昨今のあらゆる物の物価上昇で、家庭生活に及ぼす影響は大きくなっています。現役世代の人は、賃上げもあり、物価高にいくらか追いつけると思いますが、年金生活者はそうはいきません。高齢者は運転免許を返納せざるを得ない人もおられます。そうした中で、バス運行便数が減って不便と感じているも公共交通機関に頼らざるを得ません。高齢者福祉を後退させる前に、市全体のさらなる歳出抑制を検討すべきではないでしょうか。市の交通事業は、一般会計から多額の補填を受けており、交通運賃の改定を検討しているようですので、運賃値上げと、利用者負担割合のアップとダブルアップとなります。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・運賃に関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
36	<p>利用者負担率を50%程度まで引き上げるべきだと思います。利用者が増加すればその分仙台市の負担が増えるからです。負担率が上がったとしても本当に必要なのであれば高齢者は利用を続けるはずで、居住地域によっても利用者のバスに対する重要度は異なると思うので、居住地域によって差をつけるのも一つの方法かと思っています。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。居住地域別に負担割合を設定することは、制度の複雑化につながることから課題が多いものと考えております。</p> <p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
37	<p>中間案を拝見しました。事業費と利用者の負担割合を検討されていますが、それ以外の問題点も、もう少し検討すべきだと思いました。現在、額面が12万円まで使用できますが、僻地等で長距離を利用する利用者の負担を考えたとき、割引(子ども・福祉と同額)で利用できたほうが良いと思います。そして額面12万円は一度にチャージできる金額としては多すぎますので、割引(実質ほぼ半額)で乗車できる制度にすれば、同程度利用するのに6万円で済みます。これでも周辺の自治体より、相当高額な金額を負担する制度だと思います。そして年間のチャージ金額を使い切った後や、一時的にチャージした金額を使い切った場合でも割引で利用できるような良いものではないでしょうか。また、現行制度では、所得の低い方が負担割合で優遇された上、障害者は利用時に割引で利用できるも、他の割引制度等のバランスが取れているとは思えません。私は、敬老乗車証自体が割引乗車として取扱いになり、重複した割引を何度も適用させないのが望ましいのではないかと思います。次に、中間案の資料によると利用者の負担割合が8.9パーセントになってますが、12万円を使い切ったり、使用中でチャージされた金額が無くなり、現金で精算した場合については、考えられていないように思います。又、仙台市の負担が91.1パーセントとなっており、その負担は全額一般会計の負担と記載されています。仙台市交通局や宮城交通といった交通事業者の負担は無いのでしょうか。もし交通事業者が一方的に得する制度になっているのであれば、一定程度は交通事業者に負担させるべきではないかと思えます。この点でも、敬老乗車証自体が割引での利用という制度に変えれば、交通事業者の収入が減り、実質的に負担を分担できるのではないかと思います。</p>	<p>・本市の敬老乗車証制度は、平成22年度に高齢者の急速な増加に伴い、事業費の増大が顕著となっていたことから、制度の持続性を確保するため制度の見直しを行い、一人あたりの一年間の利用限度額を12万円、利用者負担割合を1割に見直ししております。この度の、制度見直しにおいて、社会福祉審議会老人福祉専門分科会における審議を重ねており、これまでの議論を踏まえ見直しにあたっては、この現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定することを基本的な考え方の一つとしております。</p> <p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度ですが、専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。また、上限金額をなしたした場合、制度の持続性を確保できない可能性があることなども踏まえ、中間案でお示した枠組みを基本として見直してまいりたいと考えております。</p> <p>・敬老乗車証は一般敬老乗車証と福祉割引敬老乗車証があり、障害者手帳等をお持ちの方は福祉割引敬老乗車証の交付を受けることができます。また、一定の要件を満たす方にはふれあい乗車証等の障害者交通費助成制度がございしますが、敬老乗車証との併給はできません。</p> <p>・使用中でチャージされた金額が無くなり現金で清算された場合は、清算金額は直接交通事業者の収入となることから、仙台市から交通事業者に支払う負担金とは別になります。</p> <p>・平成27年11月まで交通事業者にも事業費の3割から4割程度を負担していただいておりますが、国土交通省から「敬老乗車証負担金は、運賃の性格を有するものであり、結果として仙台市民のみを対象とする割引となる取扱いは好ましくない」旨の教示があり、市が100%負担する現行の枠組みとなっております。そうしたことから、敬老乗車証制度を維持していただくで交通事業者に負担を求めることは難しいものと考えておりますが、いただいたご提案も踏まえ、制度実施に要する経費負担のバランスなどについては、今後も検討の視点の1つとして持ち合わせてまいりたいと存じます。</p>
38	<p>「高齢化が進展する中、利用対象者の増加に伴う事業費の増加が見込まれる」との記載がありますが、ここで言っている「事業費」は、仙台市が利用運賃相当額を交通事業者に支払う負担金であり、高齢者が安全に利用できるための器具等の追加費用ではありません。考え方の違いかもしれませんが・・・バス・地下鉄が空いている時間帯に、1/10の料金で良いので利用していただき、バス・地下鉄の赤字を解消していただきたい・・・との考え方もあります。交通事業者に負担金として支払う運賃相当額の割合(運賃9/10)を検討すべきと考えます。高齢者が全く利用しなくなると、日中のバス・地下鉄は空いた状態で運行し、バス・地下鉄の赤字がますます進行します。また、交通事業者に支払う負担金も無くなります。高齢者の利用を止めるような企画は止めるべきです。交通事業者に負担金として支払う運賃相当額は10割の必要性は無いと考えます。利用者の少ない時間帯を活性化するために、高齢者に安い料金を利用を促すことも必要と考えます。</p>	<p>・平成27年11月まで交通事業者による事業費負担があり、事業費の3割から4割程度を負担していましたが、国土交通省から「敬老乗車証負担金は、運賃の性格を有するものであり、結果として仙台市民のみを対象とする割引となる取扱いは好ましくない」旨の教示があり、市が100%負担する現行の枠組みとなっております。そうしたことから、敬老乗車証制度を維持していただくで交通事業者に負担を求めることは難しいものと考えておりますが、いただいたご提案も踏まえ、制度実施に要する経費負担のバランスなどについては、今後も検討の視点の1つとして持ち合わせてまいりたいと存じます。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
39	<p>仙台市の財政状況を鑑みて自己負担割合の変更は適当なものと思います。小児料金が50%であるのに対し、高齢者は10%では現在の社会情勢からみても容認されるものではないと感じます。免許返納者に対するインセンティブとしての負担割合減は良いものと思われませんが、全ての高齢者に対しての支援は必要ないものと思います。心身に障害を抱えた高齢者の多くはバスを使用せず、活動的な高齢者がより多くバスを使用している状況があるものと感じます。一部報道では、外出ができなくなる、閉じこもりの原因になるため負担増は不適切との要望があったとのことですが、必要な外出であれば負担増に関わらず行うものであるし、負担増加分として過大な負担とはなっていないように思われます。趣味的活動に関しての負担に対しては本来割引を行う必要はないこと、今後高齢者割合が増加していく中で、これ以上の財源からの支援は不要であるものと思われま。</p> <p>以上の理由から負担割合の変更賛成いたします。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
40	<p>もっと高齢者の負担額を増やすべき。 50%負担でも良いくらい。 少子化対策を本気で考えているなら、高齢者の保護対策よりも、少子化対策に予算をまわすべき。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
41	<p>来年 敬老乗車証を手に行ける年齢となります とても楽しみにしております また、この時代背景から10%では済まないだろうとも思っていました、一挙に25%までであることは想定外。せめて20%止まりにさせていただいたら幸いです</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
42	<p>70歳になりやっと敬老乗車証の恩恵にあずかると思っていた矢先に危惧していた負担率の引き上げが実施予定となっています。 確かに高齢者の増加に伴い財政負担の増加も当然であり引き上げの意向も理解できます。 しかし、その引き上げ割合がいきなり2.5倍とは、せめて2倍に抑えていただけないでしょうか。近い将来には車も手放すこととなりますので、是非その辺も考慮いただければありがたいと。よろしくご検討をお願いします。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
43	<p>今まで恩恵を受けてきた方々にとっては、利用時の負担が増えることに反発するお気持ちちは分かります。 しかし、これだけ平均寿命が伸び高齢者の人数が増え、社会情勢も変わってきているのですから、制度の必要性・内容の見直しをするのは当然のことです。 公共・民間共に様々なサービスも増えていますし、高齢者であろうと移動するのに交通費を支払うのは当たり前だと思います。（あとは、必要な方には障害者手帳などそちらの政策で補助すればよい。） この案件についてニュースで意見を求められた高齢者が「今まで高い税金を払ってきたのだから当然。もっと高齢者を敬え」と仰っていたのを見て、これからそれ以上の負担を負っていく世代として怒りすら覚えました。そんな自分のことしか考えていないだけ長生きしているだけの人のどこを敬えと言うのでしょうか。驚きました。補助を受けられるだけ有り難いと思うべき。もっと負担を増やしてもいいくらいだと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。 ・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
44	負担増は理解する。ただし、値上げ方法が激しすぎです。毎年5%ずつねあげし、最終的に三割負担をお願いしたいとかの方法もありではないですか？今回の方針だと免許返納をやめようと考えています。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
45	賛成です。両親も敬老乗車証を使用していますが、10%の負担は少なすぎます。25%の負担でも十分優遇されていると思います。ニュースで不満を言っている高齢者を見ました。自分が高齢者になる時には敬老乗車証などあるのだろうか、と考えると、今の高齢者はいかに優遇されているかに気付いていないと思います。現役世代の負担、世代間の格差を考えたら当然だと思います。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
46	利用者負担割合はもっと引き上げても良いのではないのでしょうか？25%に変更したとしても、安すぎると思います…そもそもこの制度は本当に必要なのでしょうか、公共交通機関を利用するのは全額自己負担で良いと思います。仙台市内で見かける70歳以上だと思われる方々が、そんなに貧しい暮らしをしているとは思えないからです。現役世代よりよっぽど良い暮らしをされているように感じます。その財源を子育て支援や未来を担う若者たちのために使って欲しいです。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、制度を見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
47	見直し案に賛成です。むしろ制度を廃止して全世代が恩恵を受けられる公共交通の充実に予算を使ってほしい。高齢者優遇はもう必要ないと思う。医療費の自己負担も現役世代と同じでよい。今の高齢世代は少ない保険料で年金をもらっている。資産もそれなりに持っている。若い人たちのことを考えて欲しいです。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえ、本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
48	高齢化に伴い、今後も対象者が増加する見込みの中で、市の財政支出も鑑みれば、敬老乗車制度の本人負担率の増加はやむを得ないものと思う。むしろ、所得がない子供が大人の料金の半額程度なのであれば、少なからず年金等で所得がある高齢者についても、同額程度の負担率まで上げるべきではないか。いまの青年や子ども達が高齢者になる頃には、負担率の更なる上昇や制度廃止の議論になる事も目に見えており、そうであるならば、世代間の負担公平性の観点から、25%よりも踏み込んだ負担率にすべきと思う。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
49	私は敬老乗車証の値上げに賛成です。障害者や子供が半額の値段で乗れるのに対して高齢者というだけで10分の1の値段で乗れるのは全世代からみてもとても不公平だと感じます。個人的には50%まで引き上げても良いと思います。更に、私たち若者がこれから払っていく税金の多くが高齢者のために使われている現状に対しても納得できないので仙台市には世代間での社会福祉の恩恵を平等にしたいと願っています。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
50	ニュース見ました。値上げされても、まだ75%も軽減されているというのに、何が不満なのでしょうか？こういう高齢者たちが日本を駄目にしているんでしょね。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
51	<p>対象者20万人のうち利用者10万人、そのうち年間1万円以上の利用者が半分という状況から、高齢者上限1万円が50%負担、その分高校生以下無償が良い。 年間6万円から10万円以上利用している高齢者に制裁を加える意味でも、25%ではなく50%負担にして欲しい。 外出する機会を減らす政策と言うなら、転居すれば良いだけ。 税金投入と言うなら、生活保護世帯が得するだけで、生活保護世帯のために納税しているのでは無い。 自分を含め、先が短い高齢者を優遇する社会的メリットはない。 日本の宝である子供に投資すべき。 赤字がかさみ路線が廃止になったら鬼の首を獲ったように騒ぐ輩、既得権益を主張する高齢者は無視で良い。甘えるなど言いたい。 自分はこんなクレーマーにはならない。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
52	<p>(1)～(3)については、賛成します。 但し、(3)利用者負担金は、子供料金を下げた上で、最終的に同額にすべきです。 ※敬老乗車証対象者が子供より優遇されているのは、少子化対応政策推進のご時世に合わないと思います。 (4)利便性向上については、チャージ場所を各地市民センター等にも追加設置して頂きたい。</p>	<p>・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置箇所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上を図られるよう検討を進めてまいります。 ・運賃については、交通事業者において定めるものであることから、いただいたご意見については交通事業者へお伝えしてまいります。</p>
53	<p>負担増に賛成します。半額でも良いと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
54	<p>今までどおりをお願いします。 現行制度の見直しは必要なし。今の制度は素晴らしい。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
55	<p>「敬老乗車券」の値上げをしないで下さい。 通院・買い物・県庁や国際センター前での催しもの見物。健康・日常生活・いのちの選択等にバスや地下鉄はなくてはならないものです。 月額1000円が2500円になったのでは大変こまります。せめて月1500円ぐらいにはならないのでしょうか。お願いします。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
56	<p>制度の見直し中間案負担内訳を見て妥当だと思いました。 意見として 地下鉄・バス停に行くまでの距離がある所、古い団地は得に行きやすくなる様と考えて貰えたら嬉しいです。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
57	<p>私は今年対象年齢に達し利用させていただいておりますが、年金受給者としては大変ありがたい制度と感謝しております。今般の負担率増加は少子高齢化等も相俟って、仙台市の財政上致し方ないこととは存じますが、増加率が一気に2.5倍は如何なものかと思っております。物価高騰に対し受給する年金額は到底おぼつかない状況であります。ついでに、今回の見直しについての意見として、当初は15%の個人負担増加としていただき段階的に引き上げていただくよう要望いたします。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見直しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
58	<p>郡市長になってから敬老乗車証のみならず、市バスの値上げは2割ほどになっています。100円バックも無くし、市長・経営者としてみれば失格です。東京の地下鉄の様な料金なら反対もそこまで出ないと思いますが、仙台市の地下鉄は最初から運賃が高かった。そしてその地下鉄がバスの乗車率を下げた原因ですよね。仙台市の見積もりが甘かったのを市民に負担させるのですか？それでは今の岸田総理と全く同じではないですか？今や何に使われているか分からない自動車税！その自動車税から市バスの値上げを防げたのではないのでしょうか？物事を広く見なくてはなりません。経営のなかでは赤字になってでもその金額を続けなくてはならない事があります。あなたは市長でしょう、市民の脚に足枷をかけてどうするんですか？さらに衰退させたいのですか？民間の会社には務めたことはおありでしょうか？1つの契約を取るのに赤字でも契約を取り、その会社との繋がりを掴む事により、後々良い方向に転じます。市バスだけの時は比較的安い方でしたが、地下鉄は便利だけど、二つの路線とも赤字。結果として仙台市の公共交通機関は全て赤字となりました。それを市民負担させる？赤字だ、値上げしよう！小学生ですかね。前市長は公共交通機関の値上げ、100円バック区間の維持に努めました。100円区間は良く高校生が使っていました。2区間ほど行ったところに本屋さんがあります。そこまで100円です。帰るも2区間で100円入ると思えば悪いものではありません。ですが現市長は即値上げしました。経営を何も知らな過ぎて、赤字＝値上げという短絡的な思考しかないのでしょうか。そして敬老乗車証の大幅値上げ案！お年寄りが病院にも行けなくなるような愚策。病院に行くのに救急車を使う方も現れるかもしれませんね。こういう変なのが出てくるのは多くが自治体の政策ミスによるもの。市民だって負担を押し付けられたら、市に負担させようと思いませんか。どちらが穏便に事を納められるか？普通はわかりますよね。</p>	<p>・市営バスについては、平成7年3月に運賃改定を実施して以来、平成30年度の100円バック区や学都仙台フリーバスなどの一部券種の運賃の見直しや、消費税率引き上げによる改定を除くと、20年以上にわたり運賃を据え置いております。</p> <p>・また、地下鉄の収支については、令和4年度決算では赤字となりましたが、交通局が示している路線別収支においては、南北線が黒字、東西線が赤字となっております。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・交通局の運賃制度に対するご意見については、担当部局へお伝えしてまいります。</p>
59	<p>高齢者の外出率が下がる → 中心部の経済効果 医療（介護率増） 市交通機関の利用も減る為 ただでさえ利用率が無い地下鉄は更に下がる 財政が厳しいと言うが無駄税金が多く見直しが必要 高齢者への負担は大きい 乗車上げ率が大きい 高齢者免許返納も下がる 今後先を考えて 市長はその場限りで何一つ仙台の役に立っていない 綺麗ごとばかり</p>	<p>・本市では、仙台市役所経営プランにおいて、歳入確保や業務改革の推進のほか、既存施策のあり方検討など、行財政基盤の強化に向けて、全庁的に取り組むべき項目をお示ししているところです。引き続き市役所経営プランにおける取組項目を始めとする各般の見直しに庁内連携して取り組みつつ、敬老乗車証制度はもとより、高齢者の日常生活を支える施策の持続性を確保してまいります。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
60	<p>まずこの制度が50年前に出来た事を初めて知りました。当時は我々団塊の世代がバリバリ働いていた頃です。年齢構成もガラリと変わって少子化時代になっているのにこの制度は余りにも市営交通の負担を増大させている。即刻やめても良い位です。子供料金以下で乗れるなんて有り得ん。負担増が嫌なら利用回数を減らせば良いだけ。甘えるのも良い加減にしろと言いたいです。本気で反対してるのはほんの一部の高齢者では？私は50%普段でも安いと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
61	見直しは妥当だと考えます。少子高齢社会が進行し、社会福祉や社会保障に必要な財源が増える一方で、税収の増加が見通せないなか、若い人の負担を将来に積み上げないためにも、財源投資の優先度をきちんと見極めるべきです。高齢者も既得権を声高に言うのではなく、時代時代の状況の中でできることを自助努力で選んでいくべきだと考えます。「苦勞してこれまでの社会を作ってきたのだから、歳を重ねて今、優遇されるのは当然だ」という考えは、過去の高度成長のもとで社会的剰余のある時代に許されるもの。経験のない、この困難な時代には、年齢に関係なく、それぞれがそれぞれの出来る範囲で自己努力すべきだと考えます。小児でも半額ですよね。利用限度額を徹廃もしくは増加すべきという意見があると伺いますが、乗車距離(運賃)で差が出るのは、住んでいる地域によってやむを得ないことであって、生活インフラの整備全般について共通することです。よって、利用(乗車)回数の保障をするものではないと考えます。また、通院、買い物、生涯学習、等々、利用の理由は様々でしょうが、仮に必要な通院であったとしても、通院の保障を敬老乗車証制度が担うべきものではないと考えます。見直しでは、地下鉄駅でチャージできるように装置を設置する案のようですが、無人でチャージできる機器の設置及び維持管理費、あるいは将来の制度変更に伴うソフトや機器の更新を考えると、交通局の窓口にて委託するのと比較したとき、総合的にどうなのでしょうかね。常時の人員増までは要しない中で、受託料収入が増えるというわけにはいかないのでしょうかね。余談です。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・チャージ機設置に係る運用方法と費用につきましては精査しながら進めてまいります。
62	賛成です。もっと引き上げてもいいです。一律50%でもいいです。社会保障費は年々増加しています。少子高齢化で現役世代の負担は増すばかりです。カードの利用も通勤ラッシュ時の時間帯は除外すべきです。医療も3割負担でいいです。病院は高齢者の寄り合い所ではないです。医師が定期的に通院が必要と認められた場合は、再診は1割、又は2割でいいかとは思いますが。急患などを除き、忙しい現役世代がスピーディに診察を受けれるように、何でも高齢者優遇からは脱却すべきです。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。 ・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。また、制度の見直しにあたっては、利用にとってのわかりやすさや負担の適正化を重視しており、利用時間帯の制限や負担率を細分化することなどについてはおこなわないこととしております。そのため、制度の持続性確保に必要な負担を利用者にお願いするという中間案の内容で見直してまいります。
63	値上りが25%はひどいです。現在市バスの片道460円です。1万円分は、あつという間になくなります。住んでいる地域でかかる交通費が違うのは、自己責任なのでしょうか。10パーセントから、何故25パーセントの上げ幅か理由を開かせて下さい。市民アンケートでどれだけ値上げ賛成者がいたのでしょうか？反対、又は現状維持は何パーセントだったのでしょうか？市民の意見を反映したものになっているのでしょうか？	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示すうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・市民意識アンケートは、賛否を問うものではなく、敬老乗車証制度のあり方検討を進める上での基礎資料として活用するために実施したものであり、この度の制度見直しにあたって、専門分科会に報告し、検討の参考としております。
64	利用者負担割合はもっと引き上げて良い。介護保険料所得段階で分けることなく、一律で子供料金と同じ50%で良いと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
65	子供料金と同じ半額負担でいいのではないか。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
66	負担割合が1割からいきなり25%への引き上げはひどすぎる。市の財政状況を勘案すれば、引き上げは了とするが、引き上げ割合を15%から20%の範囲内で検討していただきたい。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
67	反対です。生活出来ません。年金生活で足りません	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
68	せっかくコロナも落ち着き少し外に出ようとしたとたん25%ですかせめて20%にならないでしょうか。年金生活者としては幸いです。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
69	バス、その他の交通機関の料金が上がりしています。1回の利用金額が増々負担額が多くなります。何も上げるのに反対ではありません。上げ巾をもっと下にしてほしいとゆう事です。高齢者は利用するのは、だいたい決っています。通院とか、老人福祉センターに通う位です。又、スーパー迄とか。です。25%は少し高いパーセントです。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
70	<p>1.高齢者の利用が増えることは逆に収益向上に結び付くと考えており制度見直しに反対です。          高齢者の利用が増えても増便にならなければコスト増よりも収益向上になるのは、しかし、負担増で利用が減れば、1割の収入も減になると考えます。</p> <p>2.制度を活用して市の施設、フードバンク等で無償ボランティア活動を行っていますが（年金生活者には恩恵と動機付け）負担が増えれば、回数/月を減らすことになりません。</p> <p>10回/月程度、交通費100円/回なので、精力的に社会貢献できます。また、社会・人との繋がりは、精神面・体面での健康寿命が延び、医療費の低減にも繋がると考えています。⇒ボランティア活動の回数減は、社会的サービス、支援の低下にもなります。また、医療費低減効果も収益面で評価する必要があると考えます。</p> <p>3.バスを乗るたびに私含め敬老乗車証利用者が高齢者が多く、足腰が不自由そうなお方も結構いらっしゃいます。恩恵によって外に出ることは健康寿命、経済活動（消費増）にプラスになっていると実感しています⇒利用しない議員の意見だけでなく、利用者に社会福祉事業費、医療費等の低減効果や購買動向等も含めた総合評価できる項目でアンケート調査を行い、最終判断するようお願いいたします。</p>	<p>・本市は、敬老乗車証により利用された運賃相当額を交通事業者に負担金として支払っています。この負担金をはじめとする敬老乗車証事業費の財源は、チャージする際に利用者の皆様にご負担いただいている利用者負担額と、市の税収等を柱とする一般財源で負担しています。高齢化が進展する中、利用対象者が増加し、市から交通事業者に対して支払う運賃相当額に係る一般財源負担額の増加が見込まれていることから、制度を持続可能なものとするために見直しが必要となっています。</p> <p>・健康に関する効果につきましては令和5年6月14日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、市民意識アンケート結果や文献を基に議論し、その結果を踏まえ、敬老乗車証制度は健康の維持に一定の役割を果たしているものと考えております。</p> <p>・制度の見直しの賛否を伺うようなアンケート調査の実施につきましては、評価に課題を有するものと考えております。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
71	<p>持続可能な制度となるよう利用料の見直しをするのは妥当だと思う。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
72	<p>全面的な賛成であります。理由は以下の通りです。</p> <p>・仙台市の地下鉄は、杜の都、仙台市の公共交通の基幹。交通局の財務状況を見れば、地下鉄の財務的持続可能性は危険水域にあることは自明であり、地下鉄を守ることは仙台市民及び仙台市役所の当然の責務。</p> <p>・世界中の公共交通を拝見する限り、今や仙台市民の1/3を占めるといっても過言ではない高齢者に対して、優遇的な運賃制度を有する都市は私が知る限り存在しない。</p> <p>・地下鉄は、次代の世界を担う若者（特に学生）の足であり、高齢者の足としての役割は二義的、三義的な役割。若者や子供を大切する仙台市役所だからこそ、世界の範となるような公共交通政策とすべき。</p> <p>あとは、仙台市長の政治決定にかかっている。仙台市長に期待したい。以上</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
73	<p>そもそも 負担金が 10%から25%に することに反対します。          免許証返納で これから利用しようとしたのに！！困ります。          仙台市に お金がないというなら 市役所の たてかえは 今すぐ中止してください。          市役所の建物が新しくなっても なんら 市民へのプラスはないです。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本庁舎の建て替えに関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
74	<p>25%はキツすぎる。現状維持をお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
75	<p>(3)介護保険料所得段階1～4の方 現行どおり5%          5以上の方 10%⇒30%</p> <p>(4)利便性向上：高齢者の住居に近い地元スーパー、コンビニ、郵便局、銀行等に設置してほしい。          (その他)          ①高齢者の出かける主要な場所（目的地）の調査把握をし、利用根拠を明示した方が理解を得られるのではないが（納税者に）。（病院が多いのでは？イベント等への参加？）          ②高齢化の進む状況で理解を得られる場所に施設等を作るべきと思う。小さくても分散化を図る必要がある。※大きい施設も必要は理解している。</p>	<p>・社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、2割から5割まで見直した場合のグラフなども示しながら審議を実施いたしました。その中で、2割の場合は数年で過去最高額を上回ってしまう見通しであり、他方で3割にした場合、利用控えが気になる水準ではないかという意見が審議会の中でも出ておりました。本市では、そのような審議会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、介護保険料所得段階5以上の方は25%への見直しが必要と考えています。</p> <p>・介護保険料所得段階1～4の方の負担割合については、専門分科会での審議を踏まえ、制度見直しにあたって「所得が低い方向への軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしております。その上で、介護保険料所得段階5以上の方の引き上げ率と、介護保険料所得段階1～4の方の引き上げ率を一律にした場合、1～4の方は12.5%となり、利用者にとってはわかりにくいものとなることなどから、10%負担としたものです。</p> <p>・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置箇所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
76	<p>とても助かっております。 10%⇒25%は大きいです。10%⇒20%にして貰えたら大助かりです。 ☆バスの件、私は荒巻小学校前から乗車しますが、電力前から降りる日常ですが、トンネル経由が多く北仙台経由が3台に1台だけで、待ち時間が長く大変です。半分、半分に走って貰いたいです。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
77	<p>本人負担額は50%くらいに引き上げてほしいと思います。老人はどうでもいいとまでは言いませんが、老人を優遇しすぎだとも思います。もっと子育て支援に力を入れてください。18歳未満の子どもにも同じように乗車証制度を作ってください。 あと、このパブリックコメントには市外在住の選択肢がありませんが、仙台市民しかコメントできないのでしょうか。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p> <p>・仙台市パブリックコメント手続きに関する実施要綱（平成22年7月22日市長決裁）第1条において「この要綱は、パブリックコメント手続きに関し必要な事項を定めることにより、市民の市政への参画を促進するとともに、政策形成過程の公正性の確保及び透明性の向上を図ることを目的とする」とされており、この度の敬老乗車証制度の見直し中間案におけるパブリックコメントの電子申請においては、市内在住者を対象といたしました。</p>
78	<p>現行10%の方→25%でも本人負担割合が低いと思います。 なぜ仙台市交通局で行なっている福祉割引よりも本人負担が低い料金で乗車できるのか理解できません。せめて小児運賃と同額（50%）で十分です。7割負担でも良いと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
79	<p>今回の見直しは、高齢者を馬鹿にしているのしか思えません。 段階的に値上げする。そして20%を上限にする。これならばやむを得ないと思います。とにかく25%に改めるの一边倒の姿勢に首をかしげます。 これを強何すれば高齢者は郡市政を見限ります。それだけの覚悟を持ってくださったとは到底思いたくありませんが。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
80	<ul style="list-style-type: none"> <li>・負担割合は介護保険料所得段階5で繰り引きするのではなく、高収入者の繰り引きを検討し段階的な負担割合で再検討を望む。</li> <li>・高齢者の自動車免許証返納策としても負担軽減は効果的な施策であり、高齢者に優しい住みよい仙台市のセールスポイントにも有効な策でもある。</li> </ul>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを維持すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</p> <p>・高齢者の免許返納に関していただいたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
81	<p>仙台市の方針に全面賛同します。理由は以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通局の財務構造が危険水域なのは明らかであり、超長期的な視点から財務構造を健全化していく必要がある。</li> <li>・地下鉄は、仙台市民の公共交通であり、財産である。地下鉄を守り抜く必要がある。</li> <li>・国際的な文脈でいうと、運賃収入だけでの地下鉄運営は困難である場合が多く、交通税の導入が交通専門家の間では議論されている。</li> </ul> <p>以上です。あとは市長の決断にかかっています。仙台市役所の良識に期待しております。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
82	<p>仙台市敬老乗車証制度の見直しは妥当だと思う。大都市部(東京都、大阪府等)以外の地方都市と比較しても、高齢者の負担額は許容できる金額に感じます。</p> <p>負担額の上げ幅について意見される方もいるようだが、何度も改定し周知等する市の負担を考えると、介護保険料所得4以上が一度に10%→25%のも妥当と言える。他の政令都市で言うと、千葉市、相模原市、静岡市等では高齢者乗車証の制度はない。神戸市や岡山市では小児運賃分負担といった所もある。</p> <p>高齢者乗車証の制度がない都市では、交通事業者がシルバーパスを創設しているケースもあるが、寿命は人それぞれであり、交通事業者の持続性や収益を踏まえると、交通事業者に負担を強いるべきではない。市が利用した高齢者に対し運賃の一部を補助し、交通事業者も収益を確保する現在の運用が望ましい。</p> <p>また、制度の持続性を考えると、将来的には神戸市のように小児運賃分(大人運賃の半額)負担までも視野に入れざらう得ないと考えます。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
83	<p>敬老乗車証の市民負担増額の件 いつもお世話になり有難うございます。 今般発表がありました敬老乗車証の市民負担の増額についてのご意見ご連絡しますので十分検討の上結論を出すようお願いいたします。 諸物価高騰の折減の削減は当然のことと思いますが高齢者にとっては健康管理の上で外出することは非常に大切な事であり又駅周辺への買い物、飲食等の為か外出することが高齢化社会に於いて仙台市の経済にも多くの効果をもたらしており、値上げが25%の高額な幅は認めざるを得ません。仙台市は政令都市になった時に職員等が経済基盤の弱い仙台市で有りながら、全国トップクラスの給与になっている事が財政全般をゆがめておりそれらの改善無くして、市民の負担を増やすことは如何なものでしょうか？ 更にバス路線、地下鉄の時刻表も削減されている実態では益々高齢種が外出できない状況を作り出し、高齢種の楽しみ、健康管理を悪化させるような敬老乗車証の負担増は最少限度にすべきだと思います。又バス路線の赤字が続いていることも、これらの値上げによって拍車を掛けるものであると思います。更に地球温暖化が急速に進行している昨今の自然破壊を防ぐ為にはガソリン車による自動車交通によらない公共交通を優先して使用させる啓蒙が必要であると思えますし温暖化防止の効果を高めることが非常に重要な事であり、バス、地下鉄の利用者増加を図る対策を行う事が必要であると考えられます。車社会のからの脱却を図る為バスレーンの更なる増強を徹底する事です。</p> <p>敬老乗車証の負担方法についての基準の在り方についての意見 現在の高齢者の自己負担は全市民均等に支払われておりますが交通の利便性は仙台駅中心となっているのが現状であり、中心地に居住者は色々な面で地域からの恩恵が遠方地域に比べ大きく受けているのであり、現状の高齢者乗車証の一律負担は不公平ではないかと思えます。そり為遠方の地域ほど不便と考えているのではないかと思いますので、仙台駅中心として、居住地の距離比例による、比例配分をしてみたいかがでしょうか、例えば5キロ、10キロ、15キロ。20キロ以上と円形範囲に区分けして、負担割合を比例配分してみたいかがでしょうか？ 近場の居住者は負担割合を少なく、遠方の居住者は負担割合を高くする等が考えられます。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。居住地域別に負担割合を設定することは、制度の複雑化につながることや、駅の近くにお住まいの方でも遠方へ外出される方がいることなどを考慮すると公平性の観点から課題が多いものと考えております。</p> <p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示すうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合に、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合に、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・最後に、職員給与及び交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
84	<p>高齢者が低料金でバス・地下鉄を利用できることは、二つの考え方があると思います。</p> <p>一つ目、高齢者だから低料金でバス・地下鉄を利用させている。だから、仙台市が利用運賃相当額を交通事業者に支払う負担金増加額を高齢者に負担させる。</p> <p>二つ目、高齢者に日中の空いている時間帯に低料金でもよいかから利用していただき、バス・地下鉄の増便を行うわけではなく、事業費の増加要因はバス・地下鉄利用料金の差額だけです。それでは、高齢者にバス・地下鉄の利用を止めさせれば敬老乗車証に伴う事業費はゼロになりますが、これが仙台市の求めている将来的な方向性でしょうか。</p> <p>仙台市の人口（自然増加数）が減少傾向であることを考え、バス・地下鉄の利用者が増えます減少赤字路線が増えていく状況かと思えます。</p> <p>だからこそ、高齢者に積極的にバス・地下鉄を利用していただく。たとえ低料金でも、バス・地下鉄の赤字を少しでも解消する手段になる、二つ目の考え方になります。高齢者が家族のマイカーを利用しバス・地下鉄から離れていくと、バス路線廃止が早まるだけです。</p>	<p>・平成27年11月まで交通事業者による事業費負担があり、敬老乗車証制度利用者の運賃を3割から4割程度割り引いて頂いておりましたが、国土交通省から「敬老乗車証負担金は、運賃の性格を有するものであり、結果として仙台市民のみを対象とする割引となる取扱いには好ましくない」旨の指示があり、市が100%負担する現行の枠組みとなっております。そうしたことから、敬老乗車証制度を維持していく上で交通事業者に負担を求めることは難しいものと考えております。</p>
85	<p>見直しは反対です。</p> <p>今のままであって欲しいです。足が痛くて自転車こぐのがつらいのでバスが利用できる事で安心していました。それが利用金額があがる事で生活費に負担がかかります。どうか今の状態が続きますように。</p> <p>※仙台市ホームページ見られない人はど一するのですか？</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・ホームページを閲覧するのが難しい方については、必要な情報に応じたご説明をさせていただきますので、お手数ですが高齢企画課までお問合せください。</p>
86	<p>制度を利用しています。ありがとうございます。</p> <p>市の財政を考えると負担増は仕方ないのかなと思いますが、せめて25%ではなく20%ぐらいにならないかなと思います。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
87	<p>受益者負担の原則に基づいた処理を</p> <p>I 現行10% 一 利用に応じた負担率のUP</p> <p>①2万まで 一 10% 利用平均額¥21,500円</p> <p>②6万まで 一 30% 制度の趣旨から言えばここで充分</p> <p>③10万まで 一 50% 多分仕事で利用？通勤手当をもらっています。</p> <p>④10万超 一 70% (同上)</p> <p>II 現行5%一中間案の通り</p> <p>仙台市利用者双方にメリットがあり公平です。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としております。ご提案の制度を導入する場合、制度が複雑となり利用者が、ご自分の負担割合を把握しづらくなるなどの課題があるものと考えており、今回の見直しにおいては現行制度の枠組みを確保してまいりたいと存じます。なお、将来的なあり方を検討する際には参考とさせていただきます。</p>
88	<p>仙台市は高齢者が多くなって、バスは座れません。旅行帰りの元気な高齢者でも後から乗車の杖持ちの高齢者にも譲らない。悠々自適な生活をしているので、これからの人口を思えば、車所有の人には50%とか、マイナンバーもあるので資産で決めた方がいい。</p> <p>若い頃収入を散財し、煙草吸いすぎて介護認定、認定下があればクレーマー反社、先生包括に罵倒して、あげて貰い一週間サービスを使う。世の中ずるい人が得をする。歩かず杖持ち障がい者。病院もただみたいなんだと豪語。子供や孫の為に改革願う。海外旅行三昧高齢者、50%にしてもいいと思う。今の高齢者の振る舞いに、妊婦さんにも優しくない。私は怒っています。</p> <p>専業主婦が多い今の高齢者、ご主人の遺族年金で趣味や旅行、仲間で食事会など、裕福だと思っから痛くないと思う。若年、虐めて越境中学とか小学生でも、愛子みたいにバス通学とか、そういう方面に安くしてあげてほしい</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
89	<p>交付対象年齢を75歳まで引き上げる必要があると考える。昭和48年の制度導入当時の平均寿命が男性 71 歳、女性 76 歳であることなどを勘案し、対象年齢が定められたものと推測されるという資料を拝見した。当時から比べて平均寿命は延び、年金受給開始年齢も延びている。にもかかわらず、交付対象年齢は50年ほど変化がない。時代の変化に合わせて交付対象年齢を引き上げる必要がある。</p> <p>所得に応じて負担割合を変えることには賛成。ただし、負担割合が低すぎる。小児が大人の半額で乗れることは納得がいく。中には大人並みに体の大きな小学生もいるが大抵は大人より小柄であり、乗車に必要なスペースは大人より少ない。</p> <p>また、小児は基本的に大人に扶養されている立場にあり、自身で収入を得ているということもほとんどない。一方で、敬老乗車証の対象者は、体格も一般的な大人の大きさである。65歳以上であれば年金収入もある。以上のことから、自己負担割合を、介護保険料の所得段階 1～4の方を25%、5以上の方を50%負担とするよう検討を求めている。</p> <p>チャージ場所の増設には反対。機器やシステムに維持等ランニングコストの増加により将来の足かせになる懸念がある。敬老乗車証の対象者にとっても、チャージのために区役所等へ出向くことがフレイル予防にもつながるので、チャージ機の増設は必要ないと考える。</p> <p>財源が不足しているとのニュース報道を見るが、使うのであれば子供・子育て世帯への応援に繋がるよう手当をしてもらいたい。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、交付対象年齢につきましては現行を維持してまいります。</p> <p>・専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいて「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことなどから、現状における敬老乗車証のチャージに係るご不便を軽減すべく検討を進めてまいります。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</p>
90	<p>いつも車で移動しておりましたので敬老パスは使用しませんでした。でも間もなく75歳になると公共交通機関を利用するかと思います。</p> <p>高齢者が多い年になります。納税者の若い世代に負担が多くなると思うので負担額を増やしても良いと思います。私達も健康に気をつけ、医療費をおさえるよう努力します。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
91	<p>現状維持をお願いします。</p> <p>新たに70才になる方から値上げをお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するためには、制度対象者の皆さまに必要となるご負担をお願いせざるを得ないものであることにご理解をお願いいたします。</p>
92	<p>いつも感謝して使用している敬老乗車証です。</p> <p>ニュースのみでびっくりしています。毎日88歳の姉の看護でありがたく使わせて貰っていますが、年に一カ月分くらい足りず、定期を買って補っていますが、これが25%になると大変です。どうぞどうぞ10%を継続していただきたいです。</p> <p>よろしくお願い致します。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
93	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会の開催日程は市政だよりで広く知らせるべきではないか。</li> <li>・市の作戦か</li> <li>・一気に値上げか。長い期間の内には値下げする事項もあるのでは。段階的に上げることは、</li> <li>・地域によっては大きな負担となります。格差をつけるか。</li> </ul>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としております。ご提案の制度を導入する場合、制度が複雑となり利用者が、ご自分の負担割合を把握しづらくなるなどの課題があるものと考えており、今回の見直しにおいては現行制度の枠組みを確保してまいりたいと存じます。なお、将来的なあり方を検討する際には参考とさせていただきます。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
94	<p>(1)段階的に上げていく 70才→73才</p> <p>(2)10万円とする</p> <p>(3)1~4の方 現行どおり</p> <p>5以上の方 15%</p> <p>(4)その通り</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見直しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
95	<p>敬老乗車証があるおかげで非課税の私はこの10年間ほんとうに助かりました。それでも中心部には年1,2回行く事しか出来ません。1年分では足りず現金での乗車はつらいです。用事、通院、買い物と出かける事が多いのでなるべく歩くようにしています。倍のお金がかかれば出かけることをセーブするようになり健康にもよくないです。今まで通りして下さい。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
96	<p>値上げはこまります。敬老乗車証あるから外に出れるのです。市の財政どうのこうのでなくてまずはお年寄りの事を聞くべきと思います。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
97	<p>年金生活者にとって年金は上がらない上、まわりの物の値上がりで生活上不安が募るばかりです。高齢者の数が増えている現状で仕方ないと思うが納得できない。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
98	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交付対象年齢75歳以上に引き上げる。</li> <li>・仙台市全体の予算の中で、見直し再吟味・検討し敬老乗車制度に反映する（負担割合引き上げなし）</li> <li>・「高齢者」は現役時代は社会に大いに貢献してきた実績があるので負担を軽減する気運をもつことが必要である。</li> <li>・高齢者福祉向上せよ。</li> </ul>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、交付対象年齢につきましては現行を維持してまいります。</p> <p>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p> <p>・敬老乗車証制度を、今後も持続可能なものとするため、制度の見直しが必要となっております。少子高齢化により幅広い世代の負担が増加する中、世代間の公平性の観点や、また、交通環境によるお住まいの地域ごとの公平性など様々な観点がある中で、制度をご利用される方自身に一定のご負担をいただく応益負担の考え方により制度を見直してまいりたいと考えております。</p>
99	<p>異論はありません。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
100	<p>朝のラッシュ時は一般と同じ運賃で、それ以外は据え置きで良いと思う。路線バスの話しになるが、通勤・通学時間帯の減便が激しく毎朝具合が悪くなるほどの混雑状況です。そうした中、老人会のイベント等で10名以上が乗車するのであれば、その時間帯は一般と同じ運賃にしてもらわないと一般乗客は納得出来ない。敬老乗車証を通勤に使い収入を得ている人がいるなら尚更、通勤時間帯の優遇は外すべき。一般と同じ運賃にする時間帯は、始発から出発地9時発の便まで。昨今は現役世代が下支えをすることで日常が成り立っているのに、その現役世代に我慢を強いる世情となっている事が多く腑に落ちない。せめて朝の通勤ラッシュ時は、運賃アップの協力を年長者に求めても良いと思う。</p>	<p>・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。また、制度の見直しにあたっては、利用にまつてのわかりやすさや負担の適正化を重視しており、利用時間帯の制限や負担率を細分化することなどについてはおこなわないこととしております。そのため、制度の持続性確保に必要な負担を利用者をお願いするという中間案の内容で見直してまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
101	<p>制度の目的「高齢者の皆様の社会参加に役立てていただくための大切な制度です。」継続をお願いします。</p> <p>(1) 交付対象年齢：了承します。</p> <p>(2) 年間チャージ上限額：了承しますが、私は7万円位です。10万円でも妥協できます。</p> <p>(3) 利用者負担割合：なぜ2.5倍ですか？事業費は高齢者人口の伸びで理解できます。しかし、なぜ2.5倍なのか？</p> <p>(4) 利便性向上：反対です。コスト増では。チャージは窓口で職員と接すべきです。福祉です。単なる交通要員ではないと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして年間チャージ上限額を引き下げの見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、年間チャージ上限額につきましては現行を維持してまいります。</p> <p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。</p>
102	<p>財源が厳しいのならば給付率は下げないで、支給年齢を上げたらどうでしょうか。経過措置を設けて、最終的には75才以上からは、よいのではないかと。70才だと、まだまだ健康で働いている人も多し、フレイルも75才（後期高齢者）からの様ですし、基本点（年）を移動する案はいかがでしょうか。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、交付対象年齢につきましては現行を維持してまいります。</p>
103	<p>厳しい仕事ごころう様です。週8回バス利用しておりますが、乗車している人、数人です。値上げには賛成ですので、早急に実行を望みます。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
104	<p>今回の「制度の見直し中間案」（以下「中間案」という）においては、以下の4点が提案されている。</p> <p>(1) 交付対象年齢 (2) 年間チャージ上限額 (3) 利用者負担割合 (4) 利便性向上</p> <p>上記の内、(1)、(2)及び(4)については、中間案どおりで良いと思われるが、(3)については、ご検討いただきたい。</p> <p>1. 中間案(3)の内容 (3) 利用者負担割合 以下のとおり利用者負担割合を引き上げる方向で検討します。 介護保険料所得段階1～4の方 現行5% ⇒ 10% (1,000円チャージにつき100円) 介護保険料所得段階5以上の方 現行10% ⇒ 25% (1,000円チャージにつき250円)</p> <p>2. 「敬老乗車証」の根拠条例 「敬老乗車証」は、仙台市敬老乗車証条例(平成14年3月15日 仙台市条例第2号)(以下「条例」という。)に基づき交付されているものである。 その目的は、条例第1条において、「この条例は、敬老乗車証を交付することにより、高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的とする。」と規定されている。</p> <p>3. 「利用者負担割合」に対する考察 (1) 社会的背景の現状 ・「敬老乗車証」が交付されている対象者のほとんどは、年金受給者であり、その年金の対前年伸び率は、原則1.9%～2.2%とされているが、「敬老乗車証」交付者の伸び率は、1.9%である。 ・9月の仙台市の消費者物価指数は、天候の影響を受けやすい生鮮食品を除く食品が、2020年を基準とした100に対し115.7と、比較できる1970年以降で、2023年7月を超え過去最高となっていることが公表されている。生鮮食品を含めれば、これを超えることは明らかである。</p> <p>(2) 今回の「利用負担割合」の引き上げ案 前述、1のとおりである。</p> <p>(3) 中間案が実施された場合、対象者が採ると想定される方策 以上のことから、「敬老乗車証」を交付されている対象者が採ると想定される方策としては、利用者負担額が高額になることから、敬老乗車証の利用が低下し、自宅に閉じ籠りがちになり、条例第1条の目的にそぐわなくなり、結果的に老人医療費の増加に繋がること、歴然としている。</p> <p>(4) 提案の中間案の見直しが必要と思われる事項 ① 引き上げの根拠の不明確さ ・25%の引き上げの根拠を見るに、「今後10年間の事務費の伸びを見据えた見直し」と思われ、伸び率が不明確な将来的な伸び率も含んでいる。根底には、「制度を複雑にすることを避ける」ことが目的と思われるが、10年先を前提にすることは、適切とは思われない。 ・なぜならば、市民税・県民税、それに介護保険料は、前年の所得を課税根拠としており、負担率もこれに倣い、前年度の所得を対象にすべきと考えられるが如何か。「制度を複雑にすることを避ける」を乱用すし大括りにすることは、適切とは思われず、前年度の所得を基準にするなど、明確な根拠に基づく具体案の提案を求める。 ・追って、前年度の所得を算定根拠とする場合は、その区分の細分化は避け、誰しもが納得する「大きな括り」にすることを検討されたい。</p> <p>② 引き上げ率の不公平さ ・5% ⇒ 10%、10% ⇒ 25%の引き上げ率に不均衡さを感じる。 そもそも、現行の5%対象者は、それ自体が低く設定されているところであり、仮に引き上げるとした場合、両者は一律の引き上げ率にすべきである。</p> <p>(5) まとめ ① 条例第1条の目的に合致し、他の条例等との整合性も保てるような「制度の見直し中間案」の提案を望む。 ② その為には、引き上げ率の根拠を明確にする必要がある。 例えば、10年先を見越すのではなく、社会的背景の現状を踏まえるなどし、前年度の所得を基準にするなどの方策を講じられたい。 ③ 最終的には、条例の目的に合致し、今後ますます増加することが予想される高齢者の生き易い制度になるような「制度の見直し中間案」の提案を望む。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示すうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・利用者負担が増加することによる利用控えなども懸念されることにございですが、チャージ場所の増設などの利便性向上や、魅力的な外出機会の創出に取り組むことなどにより、その影響が最小限のものとなるよう取り組んでまいります。</p> <p>・加えて利用者負担に関しても、所得の低い方の利用控えなどの影響が大きくなるよう前年度所得に基づく介護保険料所得段階に応じた負担割合を設定したところでございます。介護保険料所得段階の区分により引上げ率が異なる点におきましては、介護保険料所得段階5以上の方の引き上げ率と、介護保険料所得段階1～4の方の引き上げ率を一律にした場合、1～4の方は12.5%となり、チャージの際に煩雑な小銭の取扱いが生じ利便性の低下に繋がることや、チャージ機の設計や現金回収業務などにおいて費用の増加が懸念される状況であることを踏まえ、今回の見直しにおいては10%負担としたものです。</p> <p>・本市では、専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを継続すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</p>
105	<p>反対 割引率 無駄税金を見直しから 外国視察訪問 議員j報酬等</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
106	<p>敬老乗車証の制度継続の観点からの利用者負担割合の引き上げということだが、10%から25%への引き上げでは低過ぎるのではないか。応益負担の観点に乏しいと思う。また、高齢者施策に係る予算の範囲のみで議論が進んでいるように見えるが、高齢者施策と子育て施策の方へ財源をシフトさせるなど、福祉施策全体に係る予算の範囲での大局的な議論をするべきではないか。それぞれの所管局の縦割りで狭い世界で議論をしているように感じられる。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
107	<p>見直し案に賛成です。制度を持続可能なものとするためには、必要な見直しであると考えます。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
108	<p>現在の2倍の2割負担を希望します。  1.割負担=1/10  2.5割負担=1/4  一気に2.5倍で無く今回は2倍の負担増で！！</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
109	<p>この制度は今後も続けていただけるのであれば改定はやむをえないと思います。但し、バス運賃全体を見直しして、乗った距離に応じて、細かく運賃を設定すべきです。〇〇円バックはやめるべきです。（市内中心部や東西線3駅周辺に現在あるもの）また、宮交とダブルない様な路線ルート設定を多くすべきです。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。  ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
110	<p>70歳以上の負担割合は、25%でも低すぎと思う。  所得のない小学生でも50%支払っており、ましてや中学生は100%である。それと比べると、何と優遇されていることか。財政に及ぼす影響も相当なものである。70歳以上は年金等の所得があるはずであるので、相応の負担は当たり前だと思う。25%程度の割引率でよいと思う。  他の自治体の状況も参考に考えてみたらどうか。  一部報道には、「高齢者の足が奪われる！」などの記述があったが、今までが恵まれすぎていただけで、通常の運賃を支払えばよいだけのこと。「奪われる」のではない。  私も15年後にはその年になるが、100%の負担でもよいと思っている（地下鉄代は少々高いと感じるが）。サービスに対してはそれ相応の対価の負担は、当たり前である。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
111	<p>市民説明会は反対の人数ばかりで、怖くて怖くて意見どころか出席もできないので、ネットから意見します。  高齢者の方々にいつまでもお元気でいただきたいので、制度自体を維持することに賛成です。  また、子どもたちも半額負担している中、1/4負担であればご負担いただけるのではないかと思います。  資料を見ると、平均の年間利用額は20000円なので、年間5000円、月々400円です。給食費より安いです。  高齢者も含めてみんなで支え合う、優しい仙台市になるよう取り組んでください。中間案に賛成です。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
112	<p>持続可能な制度にするため、負担率を増加させることに賛成です。  敬老乗車証を頻繁に使用して移動する方は、移動先で何かしら活動（買い物など）をする余裕がある世帯かと思うので負担金額数百円の増加は大きな影響が無いと見込みます。  受益と負担の関係、そして、限られた財源を圧迫させないという観点からも、負担率の増加は必要だと思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
113	<p>・制度の持続のために、利用している方の自己負担が高まるはやむを得ないことだと思います。  ・現行の区役所の窓口でしかチャージできないというのは不便なので、地下鉄駅でできるのは利便性向上につながると思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。チャージ場所につきましても地下鉄駅構内への設置にむけて検討を進めてまいります。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
114	<p>賛成  他区に両親が居住しており、自動車を処分してからは特に敬老乗車証を利用させていただいております。正直負担に感じる部分もありますが、高齢者人口の増大が明らかなか中で今後も制度を維持するには仕方ないことと思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
115	<p>敬老乗車証制度の見直しに賛成です。  現在の社会情勢や仙台市の財政状況を考えると、1割負担（言い換えれば9割免除）は過大だと思います。  現在の苦しい財政状況の中で、70歳以上のうち約半分の方の交通費を負担するために、全仙台市民の税金が充てられるのは魅力ある街づくりとして本末転倒だと思います。  特定の層だけが恩恵を受けるのではなく、持続的に制度が継続され、高齢者が社会参加をしつつ魅力ある街づくりを行うために、制度見直しが必要だと思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
116	<p>賛成である。</p> <p>また今後仙台市敬老乗車証制度は廃止すべきと思う。現役世代への社会保障費の負担の増加が問題になっている中、何故高齢者だけを優遇し現役世代がその費用を税金で負担しなければならないのか理解に苦しむ。さらにバスの利用が頻繁にできる地域に住んでいる方とそうではない方の不公平感も現状の制度にはある。廃止ができないのであれば予算額を決めて70歳以上の方に公平に給付するとはどうか？バスのあまり利用できない地域でもその給付をタクシーなどに利用することもでき自由度と公平感に寄与できる</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加により、敬老乗車証制度の持続性確保の観点において課題があるとともに、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討なども必要になるものと考えております。</p>
117	<p>年間限度額を超えた人の希望者には、例えば半額割引で、さらに12万円の割引制度を認めるなどの救済措置を考えて欲しい。</p>	<p>・敬老乗車証制度を、今後も持続可能なものとするため、制度の見直しが必要となっていることから、利用者負担割合を引き上げ、一般財源負担額の増加を抑制する案としております。年間チャージ上限額を超えた方を対象とした補助制度は、一般財源負担額の増加に繋がることから、制度の持続性確保が難しくなるものと考えております。</p>
118	<p>割合の見直しには反対</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 物価高トウの折り、新たな負担増はたえられない。</li> <li>2 値上げにより行動範囲の制約が懸念される。</li> <li>3 車の免許証返納したので、唯一の足になっている。</li> </ol>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
119	<p>1年間使用し、とても便利で年金暮らしには、助かりました。私の母の時代は無料。その後1割負担になったとのこと。年金を減らされ、物価高、税金増の今</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・25%負担増は家計に厳しく、老人福祉の点においても退行しています。</li> <li>・チャージ機購入とのことですが、負担増なら必要ありません。</li> <li>・コロナ前と殆ど変わらない利用状況ですので、現行通りしていただきたい。</li> <li>・利便性向上なら、イクスカ同様、仙石線の利用も可能にしていただきたい（せめて15%の負担増で向上を！）</li> </ul>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては精査しながら進めてまいります。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内J R各路線にしましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっております。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>
120	<p>中間案に賛成できません。以下理由</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 物価が上がって生活が大変なこの時期に2.5倍は賛成できない。</li> <li>2. 介護予防や健康保持に「きょうよう」「きょういく」という合言葉がある。敬老バスはそれを応援する大事な制度だ。現行を維持すべきだ。</li> <li>3. 名古屋市など全国の事例を研究し、むしろ制度を充実すべき</li> <li>4. 市民議論が不十分なまま決めないようにすべき</li> </ol>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・令和5年6月14日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、名古屋市も含む他都市事例を基に議論を行いました。名古屋市は近年、回数上限を設けるなどの制度見直しを実施しております。また、名古屋市方式ではJRなども対象交通機関となる一方で、制度利用の際には一旦全額を利用者が負担し、市が後ほど還付する方式をとっており、利用者の一時的負担が必要となることや、還付のための事務センター設置など、本市で実施するためには多くの議論すべき事項があるものと認識しております。</p> <p>・パブリックコメントでは、666件と多くのご意見が寄せられており、総合的に勘案し、敬老乗車証制度の見直しについて、中間案でお示しした内容を最終案として進めてまいります。</p>
121	<p>現行の割引率は他の自治体と比較してもかなり有利になりすぎており、案のように見直したとしても、高齢者の移動をサポートをする目的は十分に果たせると思われる。市の財政負担の軽減やバス運転手の賃上げが迫られる昨今、高齢者にも一定の負担をいただくことは必要であり、今回の見直し案に賛成する。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
122	急に10%から25%になるという根拠は？老人の人数が多くなるという事は随分前から解っていたはず。お金の使い方考え方の問題だと思います。仙台市の財政は使える財政はあると聞いています。老人に使うお金は決して増えてないと思います。老人の行動範囲をせばめないで下さい。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見直しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
123	乗車証があるので、外に出る機会が増え、自分の行動も広がっていると思う。買物やしゅ味など通院も含めプラスになることは多々あり、町を元気にすることにもつながっていると思います。制度の内容もタダで乗車を可能にするなど検討して欲しいし、見直しがプラスになることを期待しています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
124	敬老乗車証の負担増には絶対反対です。老人イジメはやめて下さい。これまで移動は主に車でしたが免許を返納しようと思っています。今の制度を維持して下さい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
125	高齢者の移動手段に欠かせない公共交通は今までどおり継続してください。そして、物価の値上がり等で生活が厳しい中での25%引き上げは、しないでください。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
126	錦ヶ丘に住んでます。仙台中心部間での便はわずか1往復。民間のバス会社は18便くらいあるのに敬老バスがつかえません。10年以上前から使えるように要望しているのに実現していません。仙台にすんでたら平等につかえるようにしてほしい。値上げはほんたいです。年金が目減りしているのに生活はたいへんです。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
127	(1)負担率のアップは高齢者の交通事故の増加に繋がる 高齢者による重大な交通事故が多発している。このため、高齢者の免許証返納が勧められているが、返納した場合、買物、通院、社会活動のための足に大きな制限が加えられたことになる。 敬老乗車証の負担率を上げると免許証の返納をとりやめ、マイカーを利用することになるので交通事故の発生確率を上げることになり、不幸な社会問題の発生が増加する。 このことから敬老乗車証の負担率アップに反対です。 (2)低い利用者負担割合は、結果的に医療費や介護費用の低減につながり、トータルコストが安くなる 高齢者の社会活動参加は、認知症予防、体力維持による健康増進による医療費低減効果があり、医療費や介護費用の低減効果があり、全体としてトータルコストが安くなる。 公共交通機関を利用しやすい現行の10%利用者負担割合のアップに反対です。 (3)一人当たり年間12万円という金額は税金のバラマキでは無い 年間12万円という金額は、次の計算式から分かるように、片道1回250円のバス・地下鉄を月20日利用する金額に相当し、特定の人達に税金をばらまいているものではないと考えられる。 500円/日×20日/月×12ヶ月=12万円 (4)市全体の予算に対する利用者負担額の説明が無いため、市の説明が不十分である 市の説明書には、今後の予測が書かれているが、市全体予算に対する利用者負担額の説明がないため、客観的に負担率を上げなければならない理由が理解できない。近視眼的な説明でなく、ちゃんと説明して欲しい。10年間でこれぐらいという説明があるが、これは、数値を10倍して説明しており、まやかしの説明であり、誤魔化しだ。ばかにしないで欲しい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・敬老乗車証制度は昭和48年に利用者負担が無いものとして開始されましたが、その後、平成14年と平成24年に制度の見直しを行い、現在の制度となっております。現在の制度は、利用者の方が利用した額に応じた一定の負担をすべしとする考え方に基づき、利用者の方の負担割合を設けているが、利用者の方の負担を軽減しながら、社会参加に役立てていただく制度です。現制度は、税金のバラマキという趣旨はあたらぬものと考えています。 ・高齢保健福祉費（高齢者の保健福祉費全般に係る事業費）の一般財源負担額が今後増加することについて「10年間70億円の増加となることから年平均では7億円増加」と説明しておりますが、数値を10倍にしているわけではありません。後期高齢者等の増加を背景とした予測を説明したものです。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
128	<p>まずは物価高騰して年金も下がり預貯金の金利もかなり低いのに一気に25パーセント増加というのが信じられません。市民に優しい市政を目指している市長さんですからもっともっと検討してから提案できなかったかしらと残念です。</p> <p>二つめはかの有名な島野市長は老人医療費無料に敬老乗車金無料という政策を長年継続してくださりました。郡市長も是非実現させてみて市民日本優しい喜ばれる仕事してください。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
129	<p>超高齢化社会である以上、70才以上の方に未来の子供のための負担をしてもらうのは、仕方がないことかと思えます。公平な税金の利用を考えてほしいです。</p> <p>制度の見直し大賛成 もっと負担をふやしてもいい。 もしくは混んでいる時間帯の乗車不可など厳しさも必要です。</p>	<p>・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。そのため、今回の見直しにおいては、制度の持続性確保に必要となる負担を利用者にお願いするという中間案の内容で見直してまいります。</p>
130	<p>高齢者が増えることは前から予想出来た事なので、値上げをしないで現状のままでも利用出来るようにして欲しいです。市の財政をためこまないで市民の為の福祉に税金を使うべきだと考えます。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
131	<p>直近の消費税は8%から10%となりましたが、この引き上げ率は25%となります。これを踏まえると、利用者負担割合は5%×1.25=6.25%、10%×1.25%とするのが妥当である。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
132	<p>現役世代は医療費等の負担増で生活が逼迫している。これ以上負担を求められるのでは生活がままならない。これは負担ばかり負わされる現役世代にとっては人権問題である。世代間格差の縮小を図るためにも、小児運賃と同様5割負担に見直すべき。また、現役世代の人権を擁護するためにも可能な限り早期の見直しを希望する。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
133	<p>高齢者は自分達の人権ばかり主張しているが、医療や福祉の負担をさせられている若者の人権をどう考えているのか。自分達が現役の時医療や福祉の負担は少なくなくて資産を持っている高齢者も多いのだから小児運賃以上の負担を求めるときと考えます。これ以上若年層の負担が増える前に可能な限り早期の見直しを求めます。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
134	<p>交付対象者のうち、実際に制度を利用している方の割合が 51.7%ということ踏まえると、利用者負担割合を引き上げることには止む無しと考えます。</p>	<p>・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
135	<p>・利用上限を撤廃し、負担割合を5割（子ども料金と同等）にすべき。ただし低所得者は2割。 ・そのうえで、敬老乗車証が利用できない環境にある高齢者も利用できる、健康増進や介護予防、交流促進の施策を推進し、介護医療費の削減を図るべき（また、そのようなプログラムを利用した高齢者には、ボーナスとして敬老乗車証の利用額がチャージされるなどの特典をつけるのもよい）。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市といたしましては、ご提案のような介護・フレイル予防を始めとする予防的施策の充実を図ることはもとより、健康寿命の延伸に取り組むことで高齢者の皆様が住み慣れた地域で自分らしく暮らしていただけるよう、各般の施策の推進を図ってまいります。</p>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
136	免許証返納後追い打ちかける様にバス代upが私は未だ68歳ですが心配ですよ免許返納したら全て交通機関がupするのは物価上がりの上大変苦しいです。高齢者は出歩く事の頻度が少くなり益々孤立化するのではないのでしょうか年寄りには年金だけです。年金額の幅（年取200万上下）で調整する方法もあるのでは一考して下さい	・令和5年8月9日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、敬老乗車証制度の利用実態を踏まえた議論を行っており、その中で介護保険料所得段階毎の利用者数についても資料としておりました。専門分科会では、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況を踏まえ、持続性を確保する上では、所得に応じ介護保険料所得段階5以上の方に25%をご負担していただき、介護保険料所得段階1～4の所得の低い方に配慮し10%をご負担いただくという現行制度の枠組みを基本とする区分や負担割合を設定するべきという方向で議論がなされたところです。こうした議論や今後の高齢化の進展を踏まえ、制度の持続性確保に必要となる負担を利用者にお問い合わせするという中間案の内容で見直してまいります。
137	市民アンケートの結果、現状のまま（負担割合）この制度をつづけて欲しいという意見を無視した中間案は認められない。仙台市では民生費の割合が政令市の平均にもとどいていないままで敬老乗車証の負担をふやすことはおかしいと思う。物価だけで生活は苦しく現在の制度は、本当にありがたい	・市民意識アンケートは、敬老乗車証制度のあり方の検討を進めるにあたって、その基礎資料として、制度に対する意識等を把握するため、利用者のほか、今後利用の対象となる若年層に対して調査を実施したものであり、制度の見直しについての賛否を問うことを目的に実施したものでございせん。アンケート結果については、社会福祉審議会老人福祉専門分科会における審議の基礎資料として議論を進めてきましたが、敬老乗車証に係る事業費や高齢者施策全般に係る事業費の増加を踏まえると、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう、制度の見直しが必要であるものと考えております。 ・なお、政令市間のいわゆる民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に他政令市と比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、高齢化の進展に伴い医療や介護など高齢者全般に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費を確保してきたところであり、引き続き必要となる事業費を確保してまいりたいと存じます。
138	年金生活者にとってこの制度は大変助かっております。負担が倍になるのはきついです。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
139	高齢者は、自分達の要望ばかり主張するのではなく財政負担が重くなって、これからの若い人達に負担をかけないよう、自分達も痛みを伴う制度見直しに協力するべきだと思います。主人は76才で今なお頑張っており、敬老乗車証を交付してもらっているがほとんど利用していない。孫の代まで負担をかけてはならないのでそのつど見直しをして良いと思う。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
140	何も変える必要はないと思う。年間7億円を工夫して出出すことはあたりまえのこと。他のムダ使いを止めて必要なことにきちんと出すようにして下さい。「金がない」「金がない」というのはもう止めてください。こんなにムリムリと税をとられているのに何をやっているんですか！！	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・本市では、仙台市役所経営プランにおいて、歳入確保や業務改革の推進のほか、既存施策のあり方検討など、行財政基盤の強化に向けて、全庁的に取り組むべき項目をお示ししているところです。引き続き市役所経営プランにおける取組項目を始めとする各般の見直しに庁内連携して取り組みつつ、敬老乗車証制度はもとより、高齢者の日常生活を支える施策の持続性を確保してまいります。
141	①年金も下げられて、介護保険料、国民保健も上げられて、物価は上がるので、本当に高齢者は生きづらいです。 ②(4)の利便性向上の件。 チャージ場所は今まで通り区役所で良いと思う。そんなところに設置する金があるなら敬老乗車証を現状通りで良いと思う。とにかく税金の使い方がおかしい！！	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては精査しながら進めてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
142	<p>現行の1割負担は軽いと思っていました。それをいきなり25%に引き上げるのはひどすぎます。引き上げには条件付きで賛成しますが、せめて2割以内の程度の負担を切望します。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
143	<p>生活費全部の物価の値上がりが続く中、今回の負担率の大幅値上げには驚きました。高齢者が元気に外出できる環境が整っている事は大きな社会貢献につながる事です。あまりにも大幅値上げです。車の免許証返納もちらつく年齢になっています。外出することで心身の健康が維持できます。経済の循環、健康福祉面でも、また仙台という都市の質においても、この制度は素晴らしい財産です。ぜひ現行維持して下さい。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
144	<p>★負担金が増えるのは仕方ない ★チャージなどの出来る所は現在のままで、増やす必要はない！！ 新たな設備やその維持のために経費が掛かることはやめてほしい！！ 高齢者のチャージは、一般の利用者がチャージするほど頻繁にするものではないから、今まで通りで十分です。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては精査しながら進めてまいります。</p>
145	<p>リーフレットを見たが、高齢者は1割負担で9割を税金負担している現状について納得できない。小学生は半額料金、中学生は大人料金のため、子育て世代は公共交通機関を利用した移動にお金がかかる上に、さらに高齢者の乗車料金まで税金で負担していることになる。給料もあまり上がらない中、敬老乗車証制度は、物価高で苦しむ子育て世代をさらに苦しませる高齢者ばかりを優遇した施策である。制度見直しは当然である。 高齢者は税金を使って、健康維持外出促進と称し自由に移動する一方で、若者は引きこもりがちになる不公平な制度だ。もし、受益者である高齢者に意見を聞いたら、負担引き上げに反対する人が多くいるのは当たり前ではないだろうか。そればかりか、上限金額撤廃や、負担割合引き下げなどを声高に叫ぶのではないだろうか。高齢者を優遇した施策が多い中で、これからの仙台市のことを考えるのであれば、高齢者より現役世代の声に耳を傾けるべきである。 審議会の資料を見たが、他の政令指定都市では、このような施策を行っていない都市もあり、実施している都市でも半額負担などが散見され、仙台市ほど高齢者を優遇した都市はないように見られた。高齢者は半額負担でも感謝するのが当たり前だと思う。今後は現役世代に負担を強いる施策は見直していくべきと考える。また、超高齢化社会において70歳以上を対象に「敬老」という言葉を用いるのは適切ではない。本制度をはじめ、各施策の見直しを進める郡市政を支持する。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
146	<p>これから増々高齢化が進みます。又高齢で免許返納も多くなり、交通手段としてバスの利用者が多くなると思います。年金生活者が多くいると思いますので、今まで通り敬老乗車証制度を是非続けて頂く様節をお願いします。老人の楽しみを取らないで下さい。政治家の身を切り政策の方が先です。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
147	この物価高で大変な中、敬老乗車証の値上げは大変困ります！値上げにより高齢者は外出が減ると思います。高齢者が元気で外出すれば経済効果も生まれ、又医療費も減ると思います。値上げ絶対反対です！仙台市の財政は黒字と聞きました。なのに何故値上げなのでしょう？	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</li> <li>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</li> <li>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</li> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
148	※絶対反対です。 ※25%高くなったら出かける事もひかえて老人の健康にかかわる事になる。 ※今迄、社会に貢献して来たのに、年寄りいじめです。 ※病院に通院（4施設）しているので年金生活者には家計、特に食費をつめなければならぬ。病院も窓口2割負担です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
149	敬老乗車証について現行10%を25%に値上げする。これを2月議会で決めて10月実施とのことです。現在、70才以上の2人に1人が制度を活用し、外出する際の”命綱”になっています。高齢の者のこの気持ちをおわかりでしょうか。もともと自己負担なしで出発した制度です。高齢者の社会参加を促すためです。再開発にお金を使わず敬老乗車証の現状維持、もしくは発足当初の負担なしにしてほしいです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
150	政策がおかしいです。 世の中のあらゆるものの価格が上がっている昨今、公も市民に困難を与えるのですか？ 高齢者の心身の健康を保つために家にこもらず外へ出て刺げきを受ける事が大切と言われてるの知らないの？出かけられない人が増えた結果、医療ヒが増えることが考えられる。逆効果じゃないですか。チャージの場所を増やしたら負担が増えて、何をやってるんだかと、まともな政治を期待します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。</li> </ul>
151	利用者が高齢者、特に団塊の世代が多くなり財源不足は想定内です。 健康で公共交通機関を利用し外出出来ることに感謝し制度の見直しも止むを得ないこととおもいます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
152	見直しにあたっての考え方は方向性としてはあっていると思います。 ただし、R5.10.4専門分科会の議事録にある「収支計画のイメージ」が示されないまま負担割合を10→25%は少し疑問がある 行政の収支状況を的確に示す必要性を感じる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年10月4日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会における委員からの「収支計画のイメージ」の発言は交通事業者の収支計画を指しているものですが、今回の見直しは、高齢者人口の増加により見込まれる増加分を利用者にご負担いただくことで制度の持続性を確保するもので、交通事業者の収支計画に直接的な影響を与えるものではありません。ただし、本市の今後の財政状況という観点においては、少子高齢化によって税収を始めとする歳入主要一般財源の大幅な増加は見込めない一方で、医療や介護などの需要の増加による高齢者施策全般に係る本市負担は増加を続けることが予測される状態です。</li> </ul>
153	値上げに反対します！！ 交付対象者数20万余に対し利用者は10万余。半分になっています。市の事業ヒの予算は半分しか使われていないのかと。分析したグラフをみて思いました。値上げは大変困ります。日中の乗客は殆んど敬老バス利用者。利用をへらすことを選択すれば、バス事業にも影響すると思いますが！	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
154	現状維持でよい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
155	高齢者の社会参加が狭められるのではと危惧いたします。一気に2.5倍に引き上げるのは乱暴ではないかと思えます。引き上げ幅を縮小するよう検討をお願いします。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見直しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
156	日頃より市政に尽力されていること、誠に御苦労様です。私は地下鉄やバス、JRを市内ではほとんど使わないので、受益者負担の面から今回の見直しには全面的に賛同します。低所得の方々には、移動手段確保のための別途の制度を新設すれば良いのでは？	・所得の低い方については、負担割合の引き上げ幅について配慮したところですので、中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
157	中間案に賛成します。現在の負担率は低すぎます。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
158	いつもお世話さまになっております。1～4の方は現行通りで良いと思いますが、非課税家庭の人にも1000円のチャージにつき100円として下さるようお願いいたします。5以上の方(年金額の多い方等)は25%で良いと考えます。弱者な人々が病院通いが増加する折、公的交通機関が唯一の便りです。何卒、安心して暮らせるようご配慮をお願い致します。	・今回の制度見直しは、高齢化の進展により増加が見込まれる事業費を抑制し、制度の持続性を確保するために行っておりますので、介護保険料所得段階5以上の方の見直しだけではなく、介護保険料所得段階1～4の方も現行5%から10%への負担引き上げが必要と考えております。本制度は高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的としているものであり、その中で所得が低い方について配慮した負担割合となっておりますので、70歳未満の方は対象とはなりません。
159	今のままでお願いいたします。年金なので大変です。自分たちは本当にたすかっています。よろしくおねがいします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
160	最近、70歳のたん生日を迎え、敬老乗車証の交付を受けました。まだ数回の利用ですが年金生活者には、有りがたい制度と感謝しております。一度仙台駅方面に向かうと620円支出します。合唱団の練習、買物、友人との交流など家にひきこまらず元気で活動を続けたいです。ひき続き乗車証の制度を現行で継続してください。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
161	仙台市が全国に先がけて実施した無料にする敬老バス。歴史的成果を引き続き実施することを願う。何より高齢者の足の為、現行1割負担を継続して欲しい。70歳の楽しみです。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
162	1割で乗れるという優遇を受けていることを初めて知った。それにも関わらず、未交付者が3割にもなるのも、正直驚いた。あくまで感覚だが、まだ仙台市内でも高齢者層については車に乗る文化が根付いており、公共交通を使用しない方がいるのかと感じた。制度自体は高齢者の外出促進のため、制度維持のための負担割合の増額はすべきだと思う。昨今、メディアでこのニュースが取り上げられるが、増額反対のニュースがフォーカスされるが甚だ疑問である。そもそも制度維持をして、優遇された状態を継続していくと言っているのに、それに対して負担割合が増額されることを批判する人は、根拠を持って批判すべきであり、制度維持のために何をしなければいけないかについて問わなければいけないと思うが、メディアの中でも偏った報道をする方が多いと感じた。 改めて、メディアは偏向報道によらず、中立的に事実を伝えてほしい。といいつつも視聴率の関係で面白く見せたいのは立場としてあるとは思いますが、どうか市民の方が中立的な立場で判断をしてほしい。敬老乗車証が1割負担だから外出をする方がどのくらいいるのか。結果としては助かっているが、なくても外出頻度は変わらないのではないだろうか。むしろ、外出目的になるような魅力あるイベントや健康増進に関わるようなシニアの情報収集の場などに予算を投入して、元気高齢者が望んで外出するようなソフト面のまちづくりを進めてほしい。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。また、ソフト面のまちづくりなどいただいたご意見につきましては、関係部局とも情報を共有し、今後の高齢者施策の参考とさせていただきます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
163	自己負担引き上げに賛成です。今後も高齢者が増加を続け、現役世代が減少する中、いつまでも今までどおりの負担率では、いずれ事業が立ち行かなくなるかと思いません。事業廃止の選択肢もあった中で、事業継続に舵を切ったことは、十分、当事者である高齢者に歩み寄った判断であると思います。高齢者の外出支援を通じた健康維持、生きがい創出は重要な施策であると思いますが、時代の流れに沿った見直しがあってしかるべきです。色々な意見が寄せられているかと思いますが、市民全体にとって真に有益な事業となるよう検討をお願いします。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
164	平成28年度に軽自動車税の税率が改正され、初年度検査日が平成28年3月以前は7,200円のままとし、同年4月以後は10,800円となったことがあり、敬老乗車証の令和5年度までの利用者は5%、10%とし、以後も同率とする。令和6年度から70歳となる利用者は7.5%、15%とするのが自然である。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
165	25%にアップは高すぎです。現行でも高い！高齢者は外に出れなくなる。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
166	持続可能な制度とするために見直し中間案は妥当です。情報として他都市の制度状況もあれば分かりやすいです（利用者負担割合の下限、平均、上限）	・令和5年6月14日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、他政令指定都市等の制度状況を記した資料を基に議論を行いました。資料は本市ホームページ上に公開されており、敬老乗車証制度のページにもリンクがございますので是非、ご覧ください。 ・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
167	値上げはこまります。もっと使いやすく上限を無くしてほしいと思います。いつでもどこにでも交通費の心配なく出歩るといいなあとも思っています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
168	仙台市民として長年働き、税金を払いがんばってきた私たち年よりを、何だと思っているのですか？ やっと老後を様々な活動で楽しみたいと思っていたのに。病院通いも増えています。安くすることを考えずに値上げとは！いかり心頭です。ぜひ考え直して下さい！	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
169	現状のままでお願いします。物価が上がっている今、3,000円の値上げでもこまります。買い物減らす様になります。通院の回数も減らす様になります。値上げに反対です。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
170	80代で車の運転も止めバス・地下鉄を利用してましたが家族の居ない私には助かってました。でも全てにおいて物は高く、病院や友人にも会えなくなって困ります。市では非課税の人との差をつけているのですがどうして？年金収入のみなので25%になるのは生活におびえています。非課税の人でもゆがにくらして人います。	・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ、利用控えの影響を緩和する観点から、今回の見直しにおいては「所得の低い方向けの軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしております。一方で、所得の低い方にも、一定の負担をお願いすることとし、利用者負担を5%から10%に引き上げ、負担能力に応じたご負担をお願いする見直しである旨にご理解を頂ければと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
171	<p>「値上げ反対」食費を減らし医療費に充てて現況です。値上げしたら利用を断ることになります。事業費の内訳を知りたい。91%とは？交付対象を70歳から65歳にしたらどうでしょう。更に仙台市外の居住者で仙台市内に通勤通院者に仙台市内の移動に限り交付対象とするのも一案と思います。高齢者が増えて事業費が増えるという事ですが逆に減ると思います。これでは利用したくても出来ない人が増えると思います。検討をお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・事業費は、交通事業者へ支払う負担金とシステム等に要する事務経費等から成り、R5予算額としてみた場合、事業費の内、交通事業者負担金が占める割合は98.7%（一般財源負担額と利用者負担額を合わせたほとんどの額）となっております。</p> <p>・本市は、敬老乗車証により利用された運賃相当額を交通事業者に負担金として支払っています。この負担金をはじめとする敬老乗車証事業費の財源は、チャージする際に利用者の皆様にご負担いただいている利用者負担額と、市民税等の市の税収等で負担している一般財源負担額で構成されています。この一般財源負担額が事業費の91%となっております。</p> <p>・敬老乗車証制度は9割以上を一般財源負担額（市民税等の税収等）を財源としていることから、本制度で市外の利用者を対象とすることは適切ではないと考えています。</p>
172	<p>(1)と(2)は一応了承です。(3)は現行通りをお願いします。仙台市はざっと1380億円以上の黒字決算になっているからです。(4)のチャージ場所は、余計な金を又使う事になるので現在のままをお願いします。それよりも学校給食の無償化をお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円でございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましても、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</p> <p>・学校給食の無償化に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
173	<p>財源がないわけではないのに福祉全体にお金をつかっていないのではないのでしょうか。子育てしかり、学生しかり、労働者しかり、老人しかり、安心して生活できる仙台市政を期待します。箱物も必要かもしれませんが、それを利用する市民の心を大事としてほしい。せめてバス地下鉄利用者の補助は今まで通りしてほしいです。見直し案に反対です。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
174	<p>敬老乗車証の個人負担を25%にする案について何故25%なのか明らかでない。はじめから数字を決めて提起しているやに思える。そもそも現行10%の設定もそうだが、数字の根拠が明らかでない。15%でも20%でもいいと受け取られる。年金生活者にとってありがたい制度だが、2.5倍の負担増は大変。25%の根拠を明らかにすることを希望する。このまま説明なしの実施には反対する。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
175	<p>利用者負担割合を50%となるよう段階的に引き上げを行うべき。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
176	適用年齢は変えずに率を上げることに賛成	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
177	<p>25%にする根拠が明らかでない。 根拠を示さないまま実施には反対する。 年金生活者にはありがたい制度だが、一挙に2.5倍の負担は苦しい。 自己負担率の改定は段階的に上げていくべき。 あまりに拙速な気がする。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところであります。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
178	<p>一言で言うと、高齢化が進んで経費がどんどん増えるから見直したい、と言うふうに捉えました。 しかし高齢者の収入が増えるわけではないため生活が苦しくなりますよね。 市の負担額を減らす代わりにどういったサービスを増やすのかなど、高齢者のメリットがふわっとした表記のみでひとつも感じられませんでした。 私の祖母は敬老乗車券を毎年活用しています。今年亡くなった祖父も毎年利用していました。確定した内容でなくても、利用者負担額が実際にどれくらい増え、その代わりに利用者には今後どんな新たなメリットがあるのかが全くわからない内容なので、現段階では反対としか言いようがあり負けん。 もっと具体的な内容を掲げて意見を求めないと意味ないと思いますよ。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</p> <p>・具体的な負担額の例としては、現在の年間平均利用額は約21,500円であることから、その場合の自己負担額は原則2,150円（ひと月あたり約180円）、所得の低い方は1,075円（ひと月あたり約90円）となっておりますが、この度の見直しを実施した場合には、年間の自己負担額は原則5,375円（ひと月あたり約450円）、所得の低い方は2,150円（ひと月あたり約180円）となります。今後、こうした具体例などもお示ししながら、丁寧な説明に努めてまいりたいと存じます。</p> <p>・こうした負担をお願いする一方で、利用者の皆さまのニーズも踏まえ、敬老乗車証をより使いやすくするための利便性向上策も取り入れることとしております。チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。引き続き、敬老乗車証を便利にご利用いただけるよう、チャージ機設置の検討を進めてまいります。</p> <p>こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
179	やむなし。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
180	<p>本人負担額を増やしていいと思います。 シンプルにするために小児料金と同じ半額にしたら良いかと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
181	私ども高齢者にとっては、日常生活上不可欠な制度であり、その制度の継続について感謝致します。基本的には諸般の事情を鑑みるに負担率の見直しは必要でしょうし、賛成いたします。ただし、年金生活者としては事情を理解しつつも負担率倍は厳しく感じられます。事務処理的な問題はあろうかと思いますが、負担率の上昇緩和策をご検討頂ければ幸いです。例えば、今回は7%とし3年経過後10%にするとか・・・	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
182	敬老乗車証制度の早期廃止もしくは利用負担の更なる引き上げを希望します。無収入の小学生は大人の半額運賃ですが、年金等の収入がある高齢者は、さらに半額かそれ以下の負担で利用できることに違和感を覚えています。高齢者の負担額を引き上げることは、仙台市交通局の赤字や運転士不足解消に繋がるのではないのでしょうか。高齢者に優しい街づくりも結構ですが、公共交通事業を維持することの方が重要だと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
183	70歳になって、敬老乗車証制度によって、一割負担と言うことを知って、大変有難いことと思いましたが、まだ元気があり、健康でもあったので、市内の中心部に行くとき、雨や雪でもない限り、電動アシスト自転車を利用して、四年半でまだ一万円分使っておりません。この程度の利用であれば、直ちに生活費に影響するとは言えませんが、あまり市の財政に負担を掛けないようにと、務めている者と、そうでないものとを同列視しないで、最初の10,000円は、1,000円負担、次の10,000円は、2,000円負担と、利用額によって負担額が増加するような方法を提案します。あるいは、年齢により、高齢者ほど、負担割合を減ずる方法もあると思います。	・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを今回の制度見直しにあたっての基本的な考え方としております。利用額に応じて負担割合を引き上げた場合、郊外に位置する地域は、市中心部までの運賃が高いため、大きな影響を受けやすく利用控えが生じてしまう懸念があることや、制度が複雑になり、利用される方が負担額を把握しづらくなるといった課題もございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
184	敬老パスの現状維持は十分可能だと思います。 (理由)市の財政力は十分にある。仙台市の民生費は20政令市中17位であるが、基金積立金は2位である。また、財政黒字は平均39億円もある。したがって、年数億円を予算に上乗せすることは十分に可能である。	・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金
185	今のままをお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
186	今迄どうりお願い致します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
187	今のままでいい	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
188	現状維持	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
189	<p>見直しは了解です。 ですが ①(3)割合を1～4の方10%、5以上の方20%にて願います。 ②年間チャージ額を30万円で開催します。2年前免許返納しました。一歩でも家から出やすい様に、バス料金は低めに願います。</p>	<p>・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあったところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。 ・今回の見直しは、敬老乗車証制度を今後も持続可能なものとするため、交付対象年齢や年間チャージ上限額は現行制度を維持しつつ、制度の持続性に必要となる利用者負担割合の引き上げをお願いする内容であることを考慮すると、年間チャージ上限額の引き上げを行うことは難しいものと考えております。</p>
190	<p>過去にも見直しされて一貫性がない敬老乗車証（奥山市長の時も見直された）ですが、負担割合を細かく年取で分けたら如何かと思えます。仙台市はバスや地下鉄の運行も見直し、高齢者や年取の低い人が街に出にくい状態が続いているのではないのでしょうか。京都（HP参照）では年取に応じての敬老乗車バスが配布されてバスの区間運賃（市内一律230円）も安く設定されているので高齢者がバスを利用してデパートや病院などに行きやすくなっています。他方、新潟などではバスの便が悪く（駅～市役所のみ便利）あまり施設が利用されておりません。県や市の図書館に行くのにも1時間に1本のバスを利用している状況でした。その中間にある仙台市は敬老乗車証の利用者はどのような使い方をしているのか統計がありません。多分市内の病院利用や買い物といったごくわずかな使い方をしているのだと思われ（51.7%の利用者1万～6万以下が多い）。介護が必要な方は介護タクシーなど利用している。広報（市報）で各部署が「○○を行います」と募集しても交通の便が悪いとあまり出かないし参加者も限られていると思っています。中央に在住している人は健康のために歩くので利用していないと思われるので、負担割合を年取に応じて細かく分けるか中心街以外の人の割合を低くするかどちらかだと考えていました。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを維持すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。また、居住地域別に負担割合を設定することも、制度の複雑化につながるものと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</p>
191	<p>見直し中間案に賛成である。将来的には、高齢者の本人負担割合を50%に引き上げても良い。それでも運賃の半額で乗車が可能である。削減できた財源を、働く世代の施策として還元してほしい。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
192	<p>まず、この制度について、地下鉄・市営バス・宮城交通バスは使えるが、JRが使えないという点で不公平を感じる。JR沿線に住み地下鉄が近くになく、バスも不便な地域の市民にとっては恩恵はうけられない。JRも利用できるようにするためにはJRとの協議やシステム上の問題など課題があると思われるが、知恵を絞って実現してほしい。可能となるのであれば負担額を50%にまで増やしてもよいと思う。負担が増えることと反対する市民は多いと思うが、今までが優遇されすぎたのであり、仮に50%負担としても子ども運賃と同レベルであることを理解すべきである。</p>	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりましたが、市内JR各路線に関する可能性は、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっています。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後も、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。 ・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
193	<p>現在の敬老乗車証は、素晴らしい制度です。将来、お世話になりたいです。お金の心配なく公共交通で、安心して元気に出かけたい。元気に出かけることで免疫力も高まり、足腰も丈夫になり、医療費の抑制にもつながると思う。地域活性化のためにも、街に出てきてもらいお金を使う。ひきこもり高齢者増やしてはダメ！値上げ絶対反対です！</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
194	<p>敬老バスに助けられている「所得の低い者」です。週1回の通院は欠かせません。近頃は物価の値上がりで通院以外はひかえるようにしています。これ以上バスも値上げされると通院も控えそうなので、せめて現行5%でお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
195	利用者負担増については、昨今の情勢で理解はできますが、バス路線があるのに、敬老乗車証が使えない状態が20年続いています。愛子観光バスに敬老乗車証を利用できるように要望します。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後とも事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
196	コロナ禍に加え物価高騰で苦しむ高齢者に、敬老乗車証の利用者負担を2.5倍化プレゼント。郡市長さん、どうやって考えたのでしょうか。「現場第一」「庶民派」の自負心はどこへいったのでしょうか。敬老乗車証制度は、大変ありがたいと思って利用させていただいたのですが、不思議でなりません。仙台市の財政は毎年30億円以上の黒字、基金の総額も政令市中大阪市の2番目に多い健全財政と聞きます。市民一人当たりの福祉予算は政令市20都市中17番目といわれますから、他都市並みにわずかな福祉予算の思いやりで、現行制度を継続できるのではないのでしょうか。現役世代だって、市政の年寄いじめは願っていませんよ。郡市長さん、考え直して、2.5倍化は撤回して、ください。みんなが、願っています。	・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金 ・福祉予算の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に他政令市と比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、高齢化の進展に伴い介護給付に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費規模を維持してきたところであり、引き続き必要な事業費を確保してまいりたいと存じます。
197	反対です。私の知人は七十歳を超えています。仕事で敬老乗車証を使っています。住んでる地域からは往復700円以上です。三千円チャージしてもすぐ無くなるのとこと。改正案では12500円しかできないのでしょうか。貧困家庭ほど影響あるし、高齢者も外出減るのは目に見えています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
198	高齢者には現在の乗車券は絶対に必要です。1割であるから何とか求められるのです。病院とか買い物とか孫を訪ねるとか本当に必須です。なくなれば家に閉じ籠るだけです。25パーセントとは驚きです。年金の残りはないです。生活ができません。今私たちの生活のじっさいを把握していない提案に断固反対します、少しずつ節約しながらの生活、これ以上は無理です。病気になるくらい心配しています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
199	「利用者負担割合」を、50%とかもっとあげるべきと考えます。 理由) 1. 地下鉄事業が赤字となっていること。 2. 敬老乗車証事業における一般財源負担額が多額であること。 ※今後の高齢化の進展により、当該事業における現役世代の負担が増々大きくなること予想されている。我々年金受給者は、その高額の年金額を、今の現役世代から享受できているだけ充分しあわせであり、これからの未来ある若者たちの負担を高齢者政策に片寄らせるべきではないと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。
200	敬老バスの利用者負担増について反対します。今、高齢者は生活苦にあえいでいます。女性の年金は特に低くともくらしていく状況にあります。それに年金引き下げ、物価高騰が追いつきをかけています。もう少し高齢者の実態を調査し、仙台市の福祉予算を増やす方向で検討すべきと思います。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
201	敬老乗車証負担割合が10%から25%に引き上げる計画があると知りびっくりしました。あまりにも大きな変化で納得できません。車に頼る生活から公共交通を利用して生き生きと外に出る老人になりたいと考えていましたが、それが少なくなりそうです。再考をお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
202	仙台市の自まんの制度でした。姉にはうらやましがられました。70才を過ぎると収入が限られて来て、水光費、医療費、食費も掛かるようになり、この見直し案には残念です。物価高の現在にはやるべきではないと思います。お願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
203	<p>今年8月、家族の求めもあり、車を廃車するとともに免許証も返納しました。年齢とともに病院通いが増え、敬老バスは大変助かっています。この制度を拡充し、タクシーにも利用出来るように検討して欲しいものです。</p> <p>年金が唯一の収入の自分にとっては、利用者負担の引き上げには絶対反対です。仙台に財源がないなんて信じられません。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加のほか、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討などの課題があるものと考えております。</p>
204	<p>25%負担は妥当だと思う。</p> <p>高齢者のなかには、負担が増えることによって「以前のように利用できなくなる」と不満を口にする人もいますが、そもそもこの制度は、高齢者の移動のすべてを保障するものではなく、あくまでも健康増進のためのものであるのだから、日々の外出で利用するバス代や地下鉄代については全額自分で支払うべきで、健康増進のために使う場合のみ、敬老乗車証を使わせるべき。それでも払えないというなら、健康増進の回数を減らせばよいだけ。</p> <p>このようなことを言うと、仙台市の高齢者は「健康増進どころか、日常の外出もできなくなる」とか言うんだらうが、こうした制度がない地域なんていくらでもあるのに、負担割合が上がっただけで外出できないとは、「いい加減にしろ!」と言いたくなる。自分たちがどれだけ恵まれているのか、よく考えてほしい。</p> <p>若い世代が負担していることへの感謝もなく、自分中心で、既得権だけ主張するような高齢者には、そもそも、こうした制度も必要ないのかもしれない。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
205	<p>利用者負担割合の見直しに反対です。</p> <p>負担割合の見直しにより公共交通機関の利用者が減少し、減便や路線廃止につながる可能性についてどうようにお考えでしょうか。</p> <p>コロナ禍以降、路線バスの減便が続いており大変困っています。今回の見直しが更なる減便や路線廃止につながることはないよう、慎重な判断をお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
206	<p>選択肢を考えて下さい</p> <p>例えば</p> <p>A] 年間チャージ金額で負担割合を変える</p> <p>0～30,000 10%の負担</p> <p>30,001～60,000 15% 〃</p> <p>60,001～90,000 20% 〃</p> <p>90,001 25% 〃</p> <p>B] 年齢で負担割合を変える</p> <p>70歳以上～85歳未満 25%の負担</p> <p>85歳以上 10% 〃</p> <p>[A] か [B] を選択する</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」とことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としております。ご提案の制度を導入する場合、制度が複雑となり利用者が、ご自分の負担割合を把握しづらくなるなどの課題があるものと考えており、今回の見直しにおいては現行制度の枠組みを確保してまいりたいと存じます。なお、将来的なあり方を検討する際には参考とさせていただきます。</p>
207	<p>(1)利用者、市民アンケートでは現状負担が大勢です。市民の声を尊重して下さい。</p> <p>(2)泉区の説明会では市民アンケートの結果は議員に説明したとして、全くありませんでした。何のための説明会なのか反省を求めます。</p> <p>(3)負担の値上げには反対です。買物や通院になくてはならない制度です。</p> <p>(4)仙台市の財政力から現行制度は維持できます。値上げの根拠が不明です。</p>	<p>・市民意識アンケートは、敬老乗車証制度のあり方の検討を進めるにあたって、その基礎資料として、制度に対する意識等を把握するため、利用者のほか、今後利用の対象となる若年層に対して、アンケート調査を実施したもので、制度の見直しについての賛否を問うことを目的に実施したものではありません。</p> <p>・泉区の説明会での市民意識アンケートについてのご意見を受け、翌日以降の説明会では、アンケート結果を配布させていただきました。ご意見ありがとうございました。</p> <p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところと存じます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
208	<p>10%→25%になるのはいかしかたがない事と思います。私くしの住んでいる驚ヶ森という所は坂が多く高齢者も多く住んでいます。地下鉄まで行くには20分～30分位歩いていかなければならないので不便です。バスの所までも15分位かかり本数も少ないです。交通のしゅだんを考えて致さきたいと思っています。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
209	<p>敬老バスが無料から出発引き上げるとに利用者が少く、出掛ける事が困難になる。楽しさが半減する。市には、予算があるとの事、考えなおしてほしい。</p>	<p>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
210	<p>敬老乗車証が根上がると高齢者がますます外に出なくなりフレイルが増します。身体的、社会的フレイルが！それによって社会への経済効率も低くなります。思い起せば制度が出来た時は無料でした。負担割合を引き上げるのは絶対反対です。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
211	<p>2年間敬老乗車証を利用して助かっております。市の財政が厳しい事は承知しています。高齢化の時代になり若い世代に負担かけるのは心苦しいです。今回の制度の見直しはいたしかならないと思います。ただいろいろな面で非課税世帯に優遇されている所があるので、敬老乗車証ぐらいは平等でもよいのではないのでしょうか。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ、利用控えの影響を緩和する観点から、今回の見直しにおいては「所得の低い方向けの軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしております。一方で、所得の低い方にも、一定のご負担をお願いすることとし、利用者負担を5%から10%に引き上げ、負担能力に応じたご負担をお願いする見直しとさせて頂いておりますので、ご理解を頂ければと存じます。</p>
212	<p>物価上昇や税金・保険料の負担増加で、年金は事実上減額となっているのに、通院等でも必要な敬老乗車証の負担を15%も増やすのは、負担が大きすぎます。値上げによって、使用する人や回数減らしたいという意図があるのしか思えません。年金生活者は公共交通機関も使用するな、出かけないで家においてフレイルを作り出すのを仙台市が助長するというのでしょうか。免許証を自主的に返納し、交通安全にも努めている高齢者が増えている中、流れに逆行し、高齢者の生活をより不便にする施策は愚行としか言いようがありません。絶対に反対です。仙台市は他の県内市町村より住民税も高いのだから、サービスも住民が納得する形であるよう望みます。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
213	<p>1.2.4については見直しは不要。利用者負担割合→現状の引き上げが必要な場合は現行10%→25%、20%に希望します。一気ではなく、経過をみて引上げをお願い致します。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
214	交付年齢は、現行。チャージ、若い人が見てビックリしている場面をみるので、少なくともいいのではないか。月の給料だと、言っていました。利用者負担割合は、車所有は非課税でも余裕がないと持てないので、預貯金があるので、40%、車所有なしは、25%、介護予防もあるので、生活習慣悪くて介護保険使用者には40%。介護保険を使用していない人との区別をしてほしいです 両親は、死ぬまで介護保険を支払い役所は相談に言ったのに拒み続けました。声の大きい人や議員さんとかいる人は、簡単に介護保険を使える。歩けるのに歩けないとかクレマーには、優しい市役所職員、包括です。チャージ機は、地下鉄駅や、仙台駅にもあると便利です。藤崎、三越も高齢者は、よくお買い物をしているので。	・敬老乗車証制度は、社会参加の促進を通して健康増進に寄与する効果も期待される制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げた場合の影響を懸念することとしたことから、今回の見直しにおいては、交付対象年齢については現行制度を維持することとしたところでございます。また、複数の条件により、負担割合を変更するご意見については、預貯金など個々の状況の把握に課題があるものと考えております。 ・年間チャージ上限額の引き下げについては、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としていることから、今回の見直しにおいては、現行制度の枠組みを基本として参りたいと考えております。 ・今後、頂いたご意見や敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。
215	昔とは時代が違うので、見直して当然です。上限額はこのままで良い。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
216	交付年齢、チャージ上限額、負担割合はこれまで通りかえてほしくないです。やっとならぬかと思ひよるこんでいます。負担額引き上げは反対です。これから免許証の返納等を考えているので現行維持でお願い致します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
217	中間案に反対します。 1) 負担率が引き上げられると外出を控えることとなります。 2) 目的地直行する便以外は使いにくくなります。私はバスを乗り換えて目的地まで出かけています。 3) 通勤通学の時間帯を外してバスを利用しています。この時間帯の乗車率の低下が予想されます。 4) これにより高齢者の行動範囲が狭くなり、体力機能の低下が危惧されます。 5) 地球温暖化対策にも逆行することとなります。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
218	標記の件以下に意見を記します。 1. 見直し案に賛成します。 市の負担が多いのは理解できます。 2. 利便性向上の件で以下の意見があります。 錦ヶ丘の市バスの便が少なく、愛子観光バスを利用しています。敬老乗車券を利用できるようにお願いします。 装置やシステムの件でカードが利用できないのであれば、希望者が敬老回数券購入する方法もあると思います。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者にて運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後とも事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
219	82歳になります。地下鉄で病院に行きます。年金もないので地下鉄代金が負担です。10%から25%は今やるべき時ではないと思います、身体を元気にするには散歩もありますがバス地下鉄利用で空気がふれることが介護されないことと思います。今を維持してください。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
220	「制度の見直し中間案」について、(1)(2)(3)(4)のいずれについても賛成します。5年間で、約4万円チャージしました。習い事をするのに、大変助かっております。今後も感謝しつつ利用させていただきます。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
221	敬老バス値上げしないで下さい。買物にも出にくくなります。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
222	敬老乗車証が値上げされれば、出かけるのが億劫になり、健康にも良くない。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
223	今回の中間案に関して利用者などの十分な意見も聞かず「これでどうだ！負担額引き上げますヨ。理解してほしい！チャージはしやすくなりますヨ！」なんてあまりにもとうとうつぎます。仙台市が高齢者への制度としてこの年間行ってきたことは喜ばしいことですが、現状物価高騰などが異常に続くことなか、生活が大変な状態になっていることを理解してほしい。いつも元気でくらし楽しく社会ともふれあっていたい。病気になるたくない。けがはしたくない。動けなくて家族の世話ほさけたい・・・とにかく利用者の声を聞き市政方針と合わせて十分な審議してほしい。今、STOPすべきです。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。制度の見直しにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、市民意識アンケート結果や利用実態調査の結果を示し、ご審議いただいたところであり、その審議を踏まえ中間案を策定いたしました。今後は、中間案でお示しした枠組みを基本として、見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、敬老乗車証制度を高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度の見直しを進めてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
224	福祉政策の1つ高齢者の乗車証。70才になった時、案内が届きました。仕事は車通勤でしたのでバス・地下鉄はほとんどありませんでした。市は「やさしいなあ！」と案内でうれしくなりました、市の思敬は感じていませんでしたので。その後ケガをしての通院・リハビリ時は補助はありがとうございました。今、仕事がなくなり年金生活です。これからと思ったのもつかの間、大きな値上げはくらしにひびきます。元気に歩き移動したいです。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
225	10→25 ぜったい反対です！負担割合の引き上げはしないで済むよう財政を見直して下さい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
226	持続可能な制度にするために、一定程度、負担額を上げることは仕方ないと思われる。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
227	負担金の見直しは当然だし、上限や対象年齢についても見直すべきだと思う。高齢者が現役世代の足を引っ張ってはいけない。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。
228	仙台市敬老乗車証制度を利用しています。仙台市の財政が厳しいのは理解しますが、中間案には反対します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
229	非課税世帯にばかり給付が何度もあり、高齢世帯はこれにあたる方が多いはず。子育て世帯は生活が苦しくても給付もなく納税は重い。こちらからすると徹々たる増額なんだから、それくらい負担して欲しい。出かけるなどは言わないが、街を見ると元気なお年寄りも多く、少し外出を控えてもらった方が感染対策にもなるんじゃないかと思う。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
230	改定は、やむを得ないと思う。残念なのは、当初計画時割引率、需要予測等が甘かったと思う。その場しのぎの、票を目的とした施策は最初から止めるべき。正しく議論、検討が出来ない、政治家、官僚に不甲斐なさを感じる。将来が不安	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
231	他県から引っ越してきましたが、仙台市は子供に対する補助が少なく、お年寄りの補助が多いなとひたすら思っております。確にお年寄りは車も運転できない場合、敬老乗車証で助かる方もいるかもしれませんが、補助の具合が高すぎると思います。1乗車の金額を子供運賃と同額(つまり半額)程度ではダメなのでしょうか。25%まで引きあげたとしても、子供運賃の半額です。icscaもコンビニでは使えない等使い勝手は良くないですし、もっと使いやすくなって欲しいです。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。 ・icscaに関するご意見については、関係部局へ伝えてまいります。
232	赤字を解消するため、制度を維持するために利用者負担が増えるのは妥当だと思う。負担額が安すぎるので3割、4割なら5割負担でも全然いいと思う。高齢者だけのお金たくさん持っている方もたくさんいる。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。
233	敬老乗車証があるからこそ外出する気になる。これが割引率が悪くなり負担感が出れば外出する気にならない。外出しなければ老人は精神的にも体力的にも不健康になり、市の負担コストは割引率改定により大幅増になるであろう。不正利用防止策を強化すれば良い。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・不正使用などの問題に対しては、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。
234	少子化である以上、燃料高騰している現代では年金で生活している方にも今までより多少負担して頂かなければならないのかなと思います。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
235	物価高と年金受取額が減少している為。出来れば現行のままでお願いしたい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
236	諸般の事情も判りますが、突然2.5倍にと言うのは、あまりにも乱暴だと思います。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
237	利用者負担割合が今回の改正案でも低すぎる。もっと利用者から割合を半分でも良いくらいの割合を取るべき。若年層の税負担が増えていき、物価高でほんとに手が回らない。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
238	仕方ない。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
239	制度を維持するためには、やむを得ない値上げだと思う。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
240	ご苦勞様です。利用負担の割合を、後期高齢者医療保険の負担割合でお願いします。年金暮らしで生活費が物価高騰で苦しくなったためです。宜しくお願いします。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
241	実質的値上げで、外出が少なくなり、フレイユなど老人病が、多くなるのではと、心配だ。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
242	<p>外部環境の変化が著しい昨今で、10年間で見直しでは、なく5年毎に実施していく方向を望みます。</p> <p>そうすると、今回の案の100円→250円と急激な負担が軽減できると考えます。</p> <p>今回の案については、チャージ場所の増加についての予算は計上なしとのことと、さらに負担が増える結果を招くことと拝察します。チャージ場所の増加が必要であるならば、予算内で徐々に拡充していくなど、予算内での優先を考慮することを望みます。これまでのように、予算があつてないような、結果（導入）ありきでの予算オーバーを市民が負担するのは、止めていただきたい。市民は自己の資産内での生活を日々見直ししながら、生活をしている状況を理解ください。</p>	<p>本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「持続可能な制度とするために、今後10年間の事業費の伸びを見据えた見直しを行う」ことを制度見直しにあつたの考え方の1つとしております。</p> <p>また、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、制度の複雑化となるものと考えています。</p> <p>チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。</p>
243	<p>少子高齢化社会で現役世代にばかり負担を掛けるのはおかしい。世の中シニア割引ありますが若い世代には有りません。市営交通も採算割れしてるのに、そこまで高齢者への優遇は止めるべきです。もし移動手段が無くなったなら困るなら、家族やタクシー使えば良いんです。タクシーが高いなら移動を減らすしかありません。もし交通局が民営化したら本数はぐっと減らすし、料金もそんなに割引有りませんよ。老人の甘えは排除すべき。最低でも子供料金貰うべきです。</p>	<p>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本とし、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえて本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
244	<p>敬老乗車証について他県での利用者負担割合と比較されてみてはいかがでしょうか。仙台市が負担する割合がとて多いように思います。（高齢者の方の負担が少なすぎる）</p> <p>高齢者の負担率が10%→25%増加したところでのくらしい負担金額が変わるのでしょうか。40%ほどに引き上げでもいいくらいです。その辺りも詳しく提示して頂けるとわかりやすいかと思ひます。</p> <p>このままでは地下鉄、バス運行の維持が難しくなり路線が廃止する可能性もあることなど負担率を上げることへ反対する方々も理解するべきです。</p> <p>ニュース等でもっと現状について発信してもよいのではないのでしょうか。</p> <p>現役世代からの声もぜひ聞いて頂き、発信して頂きたいです。</p>	<p>他政令指定都市の状況については、社会福祉審議会老人福祉専門分科会においても議論いたしました。敬老乗車証に類似した高齢者向けの運賃優遇施策については、各都市様々となっておりますが、各都市における今後の見直しの状況等も踏まえながら、引き続き本市の敬老乗車証制度のあり方の参考としてまいりたいと存じます。</p> <p>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>こうした見直しの必要性等については、今後も様々な媒体を活用し周知してまいります。</p>
245	<p>一時間に一本しかないバスに乗って仙台駅まで行くのに利用しているだけで、負担が2.5倍になるのでは利用価値がない。宮城交通が利用できるのにJRが利用できないのはなぜか、JR利用出来れば2.5倍でも良いと思います。</p>	<p>制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあつては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂いた。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を基とする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。</p> <p>専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内JR各路線にしましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっております。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後も、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>
246	<p>これから先、敬老乗車証にお世話になる可能性があります。障害年金と僅かですが生活保護を受給しています。この先もふれあい乗車証で市内を行き来出来るのならば、大丈夫なんですが、敬老乗車証になってしまえば、応分の負担金が発生します。僅かの年金を当てにして生活する身にとっては、一大事です。</p> <p>仙台市の財政難の問題もありますが、乗車証に頼る身にとって生活がかかってきます。正直な所を言えば生活保護の基準額を東京23区並にもらって、最低限度の文化的生活が憲法で保障されているので、それをお願い致します。さもなくば、この物価高騰の折、高齢者の生活保護受給も増加するかもしれません。</p> <p>60歳以上の高齢者、障害者を含めてですが、暮らしやすさで上位にある仙台市の今を担って来た高齢者に優しい街づくりの為に、敬老乗車証の負担金の現状維持をお願い致します。是非、前向きに検討を何卒宜しくお願い致します。</p>	<p>この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>生活保護に関するご意見につきましては、担当部局に伝えてまいります。</p>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
247	負担額が増えるのは、今後を考えると仕方がないかんがえている。将来的に持続可能なサービスしてもらいたい。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
248	子ども料金が半額なので高齢者の利用者負担も50%以上にすべきだと思う。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
249	改正案には賛同する。今後も10年といわず数年単位で見直しを図り、公費負担額を可能な限り少なくすべき。そもそも高齢者への支援は手厚すぎる。子育て対策に注力すべき。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
250	今の財政現状では値上げは必要だと思う。ただ私は、地下鉄ができてから(コロナのせいもあるが)殆んど利用していません。バスが地下鉄経由で接続され利用時間と費用がかさむからです。ですから乗れば乗るほど我々高齢者の負担を市が負うことで赤字になるのではないかと。思う。ですから地下鉄、バスのルートや本数も見直し紙ベースではなくコンピュータ処理での全体的な合理的な見直しが必要ではないでしょうか。私は市バスの本数が減ったので最短距離の宮城バス、JR、徒歩を利用使用と思っています。	・中間案でお示しした枠組みを基本として、今後も敬老乗車証制度を高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度の見直しを進めてまいります。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
251	とても有難い制度です。今はまだ車を運転していますが、駅方面へ行く時は敬老乗車証でバスを利用して頂いてます。地下鉄も乗ります。乗る度有難いと思います。そこで、残念なのは仕方がないことを承知で意見を申し上げます。負担額の上り幅が大きいな?と思います。せめて15%?20%で押さえられないかな?と個人的意見です。欲を言いますと、六郷地区の路線バス運行を減らさないうで増やして欲しいです。利用回数が増える歳になったので凄く感じます。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
252	現行の70歳以上でいい。上限は10万円に下げてもいいと思う。一律子ども料金と同程度の料金は負担してもらいたいと思う。私の周りでこの高齢者のバスカードを利用している方は軒並み元気で歩ける。負担金が高くなれば当事者としては文句は出るでしょうが、市営バスの赤字経営を見れば、高齢者のフレイル予防や活動補助への補助としてみては現在の料金負担はあまりにも安すぎます。現役世代がいくらバスに乗っても、子どもが乗っても税金を納めている世代より、時間もお金も余裕のある高齢者が悠々とバスを占領し格安で外出しているのはいただけない。格安で優遇されていて席も占領し、疲れた勤労者が高額の料金で立たされてバス通勤も納得がいけないです25%から段階的30%、から最終的には50%まであげても全然構わないと思う。説明会職員はもう少し財政健全化への意識を強く持って、もっと強気で優遇されて格安でバスに乗ろうとしておる高齢者へ市営バスの赤字を理解させて欲しい。そもそもバスがなくなって困るのは高齢者なわけですから、分相応の料金を負担して乗車することを理解させて欲しい。これからどれだけの高齢者が増えるのか。そしてこの交付を利用しておるのは半数なわけですから、この仕組みを利用しない人たちも半数いて、税の利用交付としては不平等な使い方だと思います。市バスの赤字経営を改善する目的と高齢者への福祉を分けて考えるのか、仙台市の財政として積極的な改革をするのか、もっと市民にわかりやすく具体的な金額を提示して説明すれば理解を得られる上げ幅だと思います。	・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして年間チャージ上限額を引き下げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、年間チャージ上限額につきましては現行を維持してまいります。 ・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
253	子ども料金まで値上げしていいと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
254	50%でもいいと思っています。病院へ行くなど出掛ける機会が多いのですが、乗車料金負担が増えたからといって病院へ行く回数を減らすとも思えません。赤字を少しでも解消する為にも、高齢者への遠慮はしなくてもいいと思う。将来的に私達や子供達の負担が少しでも軽くなる事も念頭に考えて欲しいです。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
255	老人に優遇しすぎです。老人は子供料金、大人の半額にするくらいで十分です。収入なくても資産がある老人も一律優遇はおかしいです。むしろ子供たちの給食費無料や副教材費、通学手当を補助してください。収入に関係なく。敬老パスは直ちに終了してください。子供に投資できない市町村の未来はありません。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本とし、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>
256	70歳になったら、1割負担ですむというのを、とても楽しみに思っていたのでとても残念です。私の母も国民年金しか収入がないので1割負担はとても助かっていました。バスの本数も少なくなっているのに、割合が高くなれば高齢者は外出できなくなります。高齢者が外出出来なくなるとフレイルになる人が増えて長生きしたくても出来なくなります。高収入の方はタクシー等使えますが低所得者は使えません。まずは高収入の方から割合を増やす、等段階を踏んでほしいです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議いただきました。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を第一とする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</li> </ul>
257	高い介護保険料の徴収や物価の高騰等の中、市民へのサービスダウンの取組はいかがなものかと思う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
258	現制度のままでは、今後財政に問題を来す可能性が高いためこの制度を変更する必要がある。中間案は、現制度の自己負担割合だけを変更したものであり、利用者にとってこの変更は分かりやすい内容になっていると思う。少々実質負担額を増やしても良いのではないかと思う。ただ、高齢者世帯の所得にはそれぞれ差があり、低所得世帯には中間案のような手厚い控除をするべきだが、そうではない世帯は控除額を減らしたり控除の対象から外したりという調整をしても良いと思う。70歳以上だと誰でも控除の対象になるのはやり過ぎだと思う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議いただきました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いたところです。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
259	25%は負担が過ぎるから15%くらいでは如何だろうか	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
260	本来であれば、100%無料でもおかしく有りません。今バスを持参している人は戦後生まれで日本の経済を支えて来たと言っても過言では有りません。昨今の値上げで年金は減額され高齢者保険は差し引かれ、今から老後を楽しもうと思ってる矢先に全て高齢者に負担を負わせる策は如何かと思います。育児に関しては無料や補助と色々な施策を打ち出し、育児問題と老後問題を比較してみてください。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
261	そろそろ利用対象年齢になる者です。現在の利用者は負担増に対して反対が多いと思いますが、この制度を長く継続して頂くために、見直しは必要だと考えます。小児運賃と同額でも良いのではないのでしょうか。複数の地下鉄駅構内でチャージできるようにするのはありがたいです。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
262	反対	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
263	この制度は敬老者の方の生活での移動手段の負担を軽減されるものであり、子育て世代への補てんばかりでなく、高齢者への配慮もすべきだと思う。高齢者が若い頃も景気は良くなくそれでも頑張って子育てした世代なんです。なぜ配慮が起こったてしまうのか？疑問です。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
264	25%の根拠の説明がない。現在の補助9割分の運賃は支払われているのか？交通事業の赤字補填のためにではないのか。交通事業の赤字で運行本数の削減でより不便となり利用者が減りまた運行本数削減の繰り返し、いくら市営でも利用してもらえないように努力や工夫が必要だと思います。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・補助9割分の運賃についても仙台市から交通事業者を支払われております。本市は、敬老乗車証により利用された運賃相当額を交通事業者より負担金として支払っており、その財源はチャージする際に利用者の皆様にご利用いただいている利用は負担額と、市の税収等を柱とする一般財源で構成されております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
265	反対です。ひきこもりが更に増え 楽しみも奪われる気がします。国民に寄り添ってほしい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
266	私個人的には現在の金額でチャージ出来るのは有難いですが、様々な事情を考えると値上げもやむを得ないと思います！	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
267	高齢化が進み市の財源が不足していることを考えれば妥当かと思えます。ただ利用する人と全く利用しない人がいるのも明らかで、利用する人は恩恵を受けられるが、車など利用して人は100%自費となることから、多少不公平な感じが見られます。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
268	介護保険段階の分け方をもっと細かくした方が良いのではないかと？段階1で5% 段階2から3で7% 段階4以降で30%等。	・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを継続すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。
269	以前から思っていたことです。1割で乗車出来るという事は、反対でした。そこまでサポートの必要性が疑問です。わたくしも、恩恵にあずかる年齢になりましたが、半額でも有り難いと思っておりました。バスを丸ごと広告ラッピングで赤字は解消できないと思います。3割案でも疑問です。敬老の気持ちは大変ありがたいですが、組織あってことですので、もうひと声稟議していただきたく思います。別件ではありますが、葬儀会社の広告で丸ごとラッピングはどうかと思っています。そのま、葬儀二連れて行かれるような…私は急いでいても絶対にそのバスには乗りません。幸いまだ運転してますので。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
270	市バスの財務状況が赤字の中、敬老乗車券の見直しはしかたないと思います	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
271	基本的に賛成。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
272	諸物価の高騰が続く昨今、行政側の業務運営の先行きを考慮すれば、自治体の運営を考慮すれば、本事業についても利用者側の負担増は止むを得ないことと考える。しかし、我々高齢年金生活者において、労働による収益を考慮するすべは考えられません。それだけでなく健康に留意し、年金は介護保険など毎年負担増続きで、生活費のやり繰りに苦慮している日常です。まして外出する機会を、交通機関の利用が減らざるを得なくなれば、益々将来に対する希望も閉ざされる事となります。本案についても健常者への理解を少しでも考慮されたいとお願い致します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きまして、また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
273	本人負担割合を5割にしてはどうか	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
274	物価、社会保険料など高騰の時期に25パーセントの値上げは本当にきついと思いません。段階的に徐々に上げていくことを希望します。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
275	交付対象年齢やチャージ上限額は現行のままでよいと思います。利用者負担額については25%でも安すぎると思います。50%でもよいのではないのでしょうか。一般会計から30億もの借入を行っている市営バスの赤字の現状を考えれば妥当だとも思います。バス運賃も値上げするべきだと思います。公営交通だからといって、利益をある程度追求しなければ将来の市民の足を守ることが出来ないのではないのでしょうか？もっと危機感を持って取り組むべきだと思います。是非とも負担割合を引き上げることを強く要望します。	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
276	良いと思います。市営バスは赤字じゃないの？民間企業なら既に見直しされているはず。行動が遅すぎる。高齢者保護よりもこれからの子育て世代やひとり親等に手厚く支援をした方が良い。	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
277	来月70才を向かい敬老乗車証を楽しみにしておりました。何故この時期なのか納得出来ません。もう少し長期計画案を発表し対象者へ納得得られる形で進める事を望む！又、今回の大幅値上げに対しては誰も納得する事は無いと思われまます。段階的値上げを事前に発表し対象者へ自然的に了承得る方向での価格改訂が望ましい。	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
278	年金生活でたいへん。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
279	一定の負担増はやむなしと考える。 (最終的には小児運賃までの負担は必要では?)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> <li>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</li> </ul>
280	今回の値上げには高齢者の中には反対意見も聞かれるが、今まで異常に安かっただけであり中間案ですら安い水準のように感じる。もっと費用負担が多くてもいいのではないかと思います。1~4:20%、5以上:50%など。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>
281	利用限度の上限額を上げて下さい。負担額が25%になるのであれば、それに見合った限度額にして欲しいです。自宅から用事がある市内までの距離が遠いと交通費も高くなるので10%負担でも足りなくなります。25%になったら半年も保たなくなります。車の運転免許証を返納するとますます交通機関に頼らざるを得ません。高齢者が外出し易い環境を考慮して下さい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の見直しは、敬老乗車証制度を、今後も持続可能なものとするため、利用者負担割合を引き上げ、一般財源負担額の増加を抑制する案としております。そのため、年間チャージ上限額の引き上げは、一般財源負担額の増加や、制度の持続性確保という観点において難しいものと考えます。</li> </ul>
282	良いと思います。一方で、この制度の利用目的が通院であるならば、それを社会参加と見なすのか疑問です。また、今後更なるバスの路線や便数が減少すると想定すると利用できる対象者が限定され、受益者負担のバランスにより偏りが生ずると思います。更に、行政窓口でしか手続き、チャージ出来ないのも不便な点です。現状、交付対象者の約半数しか利用出来ておらず、他市では廃止した例もあると聞いております。したがって、廃止を前提として、このような制度ではなく、未来ある子供達へ予算を使って頂きたいです。基本的な考え方として、現行制度の維持が前提ということですので、せめて利用目的が通勤や何らかの活動に参画し、本当に社会参加をしている人にメリットがあれば、まだこの制度の存在価値を見い出せると思っております。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担を必要しつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
283	利用状況が少ないからと現行制度から極端に負担割合を引き上げるのは生活弱者には厳しいと思われる。できれば現行からの割合増を段階的に行い、都度利用状況を確認して見直しをはかるのは?	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</li> </ul>
284	敬老乗車の負担をもっと増やすべきだと考える。現在は敬老乗車の負担は1割であり、仙台市の公共交通が赤字であることを考えると、敬老乗車の負担をもっと増やすべきだと考える。具体的には運賃の5割を割り引く程度で良いと考える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>
285	65歳の母がいて、仙石線沿線に住んでいます。バスで出かけようと思えば出かけられますが、年々本数も減り利便性は悪くなるばかり。負担額を50%位まで引き上げて、JRの仙台圏も対象に含めてもらいたいです。免許証を返納すれば自ずと公共機関を使うしかないのに、使える人が限定的すぎて逆に使えません。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内JR各路線に関しましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっています。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後も、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
286	1割負担は大変有難く、様々な場所へ躊躇なく出掛ける事が出来ました。そのことで仙台市の会計を圧迫しているのであれば25%負担もやむを得ないと思います。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
287	年金生活者にとって、負担額が少なければ少ないほどありがたいことではあるが、高齢者増の現状の中、このような制度を続けて頂けるのはありがたい。今まで100%支払っていたものがかなりの割引になるのだし、持続可能な制度として検討して頂けて嬉しい	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
288	いきなり10%→25%負担に増額するのではなく、10%→15%→20%等段階的にアップさせるとか、1年間の10%での利用できる金額の限度額を段階的に少なくするなどの方法で高齢者の負担を増やさないようにして欲しい。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくするなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。
289	今までが安すぎたので、良いと思います。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
290	現状維持をお願いします	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
291	当時の市長の票集めで始めたもの。収入のない子供と同じ子供料金の適用が妥当だろう。大体にして、地下鉄駅やバス停から離れた所に住んでいる老人は利用できない。使っている老人は一部に集中しているのではないか。データの積極的な公表をすべき。この様な者たちは、どうせ車両は動いているのだから自分達に使わせても誰も損はないだろうという考えが透けて見える。見直しに反対する受益者は、市民の財産をどうやって次の世代につないでいくのが良いのかについても、制度を支えている市民や次に負担していく世代に説明し理解を得るべきではないか。利用しやすい一部の老人だけの利便性ではなく半数以上の老人が恩恵を受けてこそ「敬老なんちゃら」制度ではないのか？時代の節目節目で制度を見直すことは必然であると思う。古い制度の「見直し」に縛られず、一旦廃止して、全世代が参加して一から作り直した方が良いと思う。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえるも本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
292	運転免許早期返納促進の風潮や郊外の高齢化が進む中での負担増加は、ますます引きこもりや社会からの孤立を助長する引き金になると思います。減便や運賃値上げも利用者離れに直結している気がしてやみません。マイカーを持たない人、公共交通機関を主な移動手段としている市民の声に耳を傾ける姿勢が行政には欠けているように思っています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
293	社会保険料、医療費等、物価の値上がり、老人の生活がますます大変、老人の楽しみ、健康の維持のためにも現在のシステムが良い、予算の確保は例えば市会議員の数を減員するとかして確保するような全体を考えて施策を展開してほしい。老人いじめをやめてほしい	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
294	この制度を存続させる為にも賛成です。30%負担でもいいと思います。反対する方は市の財政をどう思っているのでしょうか。赤字になって結局その負担を誰がするのでしょうか。若い人たちは一生懸命働いて、税金年金を納めています。年金は将来どうなるかわからないですよ。私は年金を貰っています。有り難いです。バス代、3割負担しましょう！7割引きなんですよ！	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
295	<p>自分の不勉強だが、そんなに安く利用されているとは知らなかった。税金が充てられているので慎重に議論を進めて欲しい。10%→25%負担になる対象の方は収入等に応じて40から50%負担にしても良いのではないかと思う。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
296	<p>利用者負担割合の引き上げだけでは早晚、見直しが必要となってくることは自明。制度を長期的に維持していくために、この際思い切った抜本的な見直しを行うべき。(手紙の内容を一部省略して記載)</p> <p>1 交付対象年齢について 交付対象年齢を段階的に引き上げ、将来的には75歳以上の方を対象とする。</p> <p>2 年間チャージ上限額について 上限額を3つの選択制にする、※敬老乗車証の使用目的は様々であり、その使用目的・頻度に応じた選択制とする。</p> <p>3 利用者負担割合について 介護保険料所得段階を細分化するとともに、上限額に応じて負担割合を設定する※現行の2区分では粗すぎる。 ※現行の介護保険料所得段階の5以上を細分化し、所得が多い方には応分の負担をお願いする。</p> <p>4 利便性向上について 新たな財政負担となることから、チャージ場所は増やさないでよい。</p> <p>5 その他 制度が複雑にはなるが、利用者にとっては一体自分がどの区分に該当し、いくらの負担になるのか分かれば事は足り、制度全体を理解する必要性は感じていない。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、現行制度の枠組みを基本とすることとしたものでございます。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを継続するべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。</p> <p>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</p>
297	現状が良い	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
298	<p>ビックリしています。仙台市には金がないのですか。誰の発想ですか。この制度は私たち高齢者にとっても、又、周辺での波及効果(市バス経営も)を考えると、いのちのSDGsそのものです。現在の「10%負担」を変えないことには反対です。高齢者をガツカリさせないで下さい。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
299	<p>中味は財源に関する内容だけで、なぜ25%も値上げするのか具体的説明がない。仙台市は福祉予算が少なすぎる。20ある政令市で17番目です。物価高騰で生活を守るのが精一杯です。もっと市民の立場を考えてどうか。とにかく値上げは絶対反対です。宜しくお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・いわゆる民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に他政令市と比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、高齢化の進展に伴い介護給付に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費規模を維持してきたところであり、引き続き必要な事業費を確保してまいりたいと存じます。</p>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
300	10%から25%に負担割合を引き上げるニュースを聞いて、また値上がりかと悲しくなりました。仙台市地下鉄は他市町村に比べ高く感じています。財材の見通しの結果、実質値上がりはしようがないかも知れませんが、20%、せめて倍にとどめて欲しいです。70歳以上となっていますが、60歳くらいに年齢を引き下げてください、もっと多くの人に利用できるようにして欲しいと願っています。車や自転車などに乗れなくなった方々がこの制度を利用して沢山外出できる仙台市になれば幸いです。高齢者に優しい仙台市で欲しいです！よろしくお願いたします！！	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示しうえてご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控への影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見直しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・今回の見直しは、敬老乗車証制度を今後も持続可能なものとするため、交付対象年齢や年間チャージ上限額は現行制度を維持しつつ、制度の持続性に必要となる利用者負担割合の引き上げをお願いする内容であることを考慮すると、交付対象年齢の引き下げを行うことは難しいものと考えております。</p>
301	私は年3,4回敬老乗車証を利用しています。早く70才にならないかなと心待ちにしていました。泉中央に行くのもバスを利用します。用事がすむとちよっと買い物もします。この先負担が増えたら病院の薬はなるべくたくさん出してもらい、買うものもなるべくしないようにしなければならぬでしょう。つい、数年前までなんの恩恵に浴することなく、ただ税金をしっかりと納めてきました。説明にある諸グラフは納得させたいので作ったのですが、団塊の世代のピークすぎてこれからは下がるのではないのでしょうか。福祉予算の枠を拡げないで「なんとか」と思わないでください。税の使い方も見直してほしいです。目立つことや新しいものにとびつくことが発展とは思えません。受益者負担はともうけ入れられないです。いろいろなのが値上げされ仙台に住んでよかったと思うことはそうないのでは？私は郡市長の当選を心から願わずと応援してきました。どうか温かい市政をお願いしたいです。読みにくかったと思います。ごめんなさい。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
302	値上げは困ります。外出できなくなります。少ない年金でのやりくりです。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
303	現状のままで良いです。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
304	値上げ反対です。	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
305	燃料費等高騰しているのでは仕方ないと思います。また、高齢者人口も増加しており一部の人より皆が利用できる制度も希望します。	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者にも運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p> <p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
306	市バスが3年連続赤字だ。とうてい値上げはしようがないでしょう。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
307	値上げは絶対反対です。現行のままで続けてください。車での利用も無理になってきました。バス地下鉄を利用して病院、買物です。（バスは減便されて不便ですが）値上げされてしまうと利用も少なくなりもっと大変です。年金暮らしでの生活は大変です。切り詰める所はもうありません。切に願います。現行でのままで続けて下さい。値上げで苦しめないで下さい！	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
308	市の財政を圧迫している敬老乗車証の利用者負担割合を上げることに、大いに賛同します。受給対象者の半程度が敬老乗車証を利用していないことから、自家用車の利用が多いことが伺え、負担率増加による公共交通機関の利用控えも限定的な影響であると見られます。一部からは反対の意見もあるかと思いますが、このままの方向性で進めていけば、十分に理解を得ることができると思います。この問題は少なくとも私の周りにはいる20代のいわば若者たちにとっても関心の高い事項ですので、市民への丁寧な説明の上、事を進めていただければと思います。なお、私は仙台市公式LINEから本パブリックコメントに到達することができましたが、いざページを見ても実際の「中間案」が掲載されておらず、現状を分析した資料のみが掲載されていることに当惑しました。意見を求める対象について、最低限同一ページから閲覧できるようにするなど、アクセス性に配慮したページ作りをしていただければと思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> <li>・分かりづらいページ構成となっておりますことをお詫びいたします。現在は、敬老乗車証見直しについての専用ページを作成いたしましたので、是非ご覧ください。 <a href="https://www.city.sendai.jp/korekikaku-kikaku/kurashi/kenkotofukushi/korenokata/katsudo/sedo/joshasho/minaoshi.html">https://www.city.sendai.jp/korekikaku-kikaku/kurashi/kenkotofukushi/korenokata/katsudo/sedo/joshasho/minaoshi.html</a></li> </ul>
309	財源不足で制度維持のための負担割合引き上げは多少理解できるが、チャージ機新設は不要なので、その分引き上げ割合を下げるべきだと思う。また、在仙JRで利用できると嬉しい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</li> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内JR各路線に関しましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっています。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
310	今より重くて良い。将来的に廃止。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本とし、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</li> </ul>
311	制度の見直し中間案に賛成です。限りある財源をどのように使うか真剣に考えるべきです。高齢者が増加する中、子どもや子育て支援、障害者の社会参加、物価高騰の影響を大きく受ける生活困窮者などへどう対応するか課題は山積です。自分の生活を考えることは大切ですが、今後とも社会全体が上手に回るために今自分は何を考え、何をすべきかをしっかりと議論する必要があります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
312	利用者負担の引上げに反対します。市民感情は、市役所の納税ミスによる市民の税金投入に怒りを覚えているのです。また、虐めによる母子の死亡に対する市長の再調査不要発言にも大きな不振感情があるのです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
313	賛成。少子高齢化を踏まえれば、さらなる負担率の向上も視野にいれるべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度の見直しについて、中間案でお示しした内容を最終案として進めてまいります。</li> <li>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</li> </ul>
314	泉区から仙台駅までバス、地下鉄を利用すると往復1260円かかっていました。敬老バスが利用できる年齢になってやっと仙台駅まで、安心して行けるようになりました。大学病院やかかりつけの医師に通院するのに利用しています。見直しはやめて下さい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
315	見直しに賛成です。現役世代が減って高齢者の割合が増えている以上、これまでと同じサービスが受けられないのはやむを得ないと思います。市は若い貧困世帯への支援など、将来への投資にもっとお金を振り分けていただきたいです。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
316	70才になって敬老乗車証使えるようになり、外での活動が増えてきました。本当にありがたい制度だと思っています。今回、利用者負担増の話が出て、びっくりしています。負担増になった場合のことを考えると、家の外での活動機会が減り、家の中に一人で居ることが多くなり、ボケもすすむのでは〜と心配です。これからも高齢者の活動を盛にし、介護の世話にできるだけならないようにするためにも、現在の制度の継続をお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
317	・バス交通手段のない地域に住んでいて、街まで1回の利用料は700円以上です。今まで3,000円で3万のチャージして年に何回かに分けてました。改定されれば2,500円(3,000円と大して変わらない金額)で10,000円のチャージ。これは余りにショックです。 ・私の利用目的は、家族の介護や入院時の世話が主で、乗り換えて行く所も多い。近所の方では働いている所へ利用されている方もいるので、改定率には全面的に反対です。生活に大いに影響します！高齢者が困れば子世代の負担が大きくなります。 ・チャージ場所については、有人にして頂いた方が高齢者にとっては良いです。例えば発行センター等。 性急に決めず、前回のように入会など開いて下さるようお願いいたします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・利用者の皆さまが目的地とする場所でチャージできるようにすることが合理的であると考えられることから、バスとの結節状況も勘案しながら、敬老乗車証の利用が多い地下鉄駅を基本としてチャージ場所を配置していく予定としております。また、有人窓口の場合は閉庁時間などは対応できないという課題がこれまでございましたので無人チャージ機とすることでより幅広い時間帯が対応できるとともに、ご利用いただく皆さまの待ち時間（無人チャージ機にあっては操作時間）も大幅に短縮できるものと見込んでおります。 ・この度の市民説明会の開催及びパブリックコメントの実施については、市民の皆さまに中間案の内容についてご理解いただくとともに、多様なご意見を広くいただくために実施したものでございます。パブリックコメントについては、前回見直し時の件数以上をお寄せいただくことができたことや、SNSの活用等の新たな媒体の活用により意見の多様性も確保できたものと考えております。こうしたことから、現段階において更なる市民説明会の開催は考えていないところですが、新制度施行に向けて、利用者負担割合や利便性向上策の内容など利用者の皆さまに直接影響する事項はもとより、この度の見直しの背景なども含めて、幅広い媒体を活用してお知らせしてまいりたいと存じます。
318	この度の敬老乗車証見直し案に抗議します。 政治は国民市民の暮らしを良くし守るためのものです。 私利私欲に走る国会議員の醜いとも言える有様を毎日テレビで見せられ、宮城県や仙台市の議員のみなさんはあんな人たちは違う清廉潔白な方たちと信じています。 しっかりとがんばってください。その上で・・・ 仙台市は財源を考えても、こんな法外な値上げをするべきではありません。1円の不足なく税金を払っている市民のために財政にもっと知恵をしばって下さい。「宮城県は都会で住みやすくていいね」と前は他県の人から羨ましがられていました。しかし冷たい宮城県政と知事の姿が明らかになるにつれ今ではそう言う人はいません。「せめて仙台市は良心的な所が残っていて老人も気軽にバスに乗って病院や買い物に行けるからましですよ」と話しています。250%の値上げ？そんな行政しかできない方は議員も職員もお辞めください。私たちは頼みません。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
319	見直しに賛成します。 現状の現役世代で高齢世代を支える事に限界が来ている昨今、高齢世代にも一定の負担をして頂くのは、当然の流れと考えます。そもそも負担率1割で公共機関を利用できる制度そのものが古い現役世代が多かった頃の施策と推察致します。高齢世代も自分の事だけでは無く、市、県、国の事を考え賛成頂きたいと考えます。我々現役世代は高齢世代になる頃には、もっと高齢世代に厳しい時代が待っていると思います。自分の時代だけではなく未来も考えた意見をお願いできればと思います。健康のため歩く事も推奨します。加えて病院の利用率も低減する施策を望みます。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。 ・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
320	敬老乗車証があつてよかった。本当に助かっている。負担引き上げは困る。せめて制度を維持してほしい。 ↑近所のご高齢の方の意見です。 本来ならば、敬老乗車証の個人の負担割合はさらに下げる事、バスの増便、JR線への利用拡充こそお願いしたいです。「他の事業を圧迫する」などと高齢者と我々現役世代を分断し対立を煽るような物言いは、仙台市や行政には今後一切やめていただきたいです。高齢者の方々が敬老乗車証を活用し、いきいきとした生活を重ねていく姿を自分達の近い将来と思ひ、支えたいです。仙台市全体の財政を大きく見直し、福祉や教育を最優先にしていきたいです。地下鉄東西線の大失敗の反省をして下さい。公共交通や高齢者など市民サービス縮小をしないで、充実させてください。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内JR各路線に関しましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっています。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後も、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
321	<p>中間案におおむね賛成です。チャージスポットを増やすことに加え、この先使える路線が市バス以外(宮交、郊外特有の路線バスなど)にも増えると嬉しいです。(複数路線使用している祖母のことを考えると、統一されていた方が利便性が向上するため)運営元が違うため難しいかと思いますが、先々にご検討いただけたらと思います。</p>	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後とも事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>
322	<p>絶対反対！物価高、暮らしていけない!助けてください！</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
323	<p>現行70歳以上交付は、高齢化社会に入り企業定年制も60歳から65歳努力義務社会が当たり前になっており、一般的には65歳まで社会貢献した方々へのご褒美として現状維持は妥当に思われます。現行上限12万円は月額1万円なので、定年後の高齢者が公共交通機関の利用を考えれば、通院や役所などへの移動手段として主に利用されております。よって、上限12万円は買い物などで出掛ける利用を促すうえでも、健康に寄与すると思えますので良いのではないのでしょうか。利用者負担割合については、仙台市敬老乗車証制度を設けた当時と比較して、これから対象になる高齢者の方々は、当初定年制度から少子化にもない5年間長く働いて市税を納めておりますので、見直し制度から新規対象となる方々には5年間の現行制度適用猶予を設けても良いのではないのでしょうか。当該制度は本来の趣旨を踏まえ、高齢化による対象者増加や市予算確保の厳しい現状を考慮しても、改善すべき制度にはない件名に思います。厚生年金者とは何か生活維持されていますが、自営業者や主婦の方々は国保年金では介護保険などを納めると生活は厳しい状況にありますので、支えが必要に思われます。</p>	<p>・敬老乗車証に係る一般財源は、令和7年度に過去最高額を上回るとともに、高齢者施策全般に係る一般財源についても、10年間で約70億円の増加が見込まれる状況でございます。こうした高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案し、制度の持続性を確保していくためには今回の見直しにおいては、必要となる負担を对象となる方に例外を設けることなくお願いする前提で、原則の負担割合を25%と設定しております。適用猶予を設ける場合には、他の対象の方々にも更なる負担をお願いせざるを得なくなることを考慮すると難しいものと考えております。今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
324	<p>見直し案に賛成です。10%負担はあまりに低すぎます。一般に医療費などでの高齢者負担割合を増やそうとする「老人いじめ」との意見ばかりが報道されますが、原資は働き手世代が稼いで取った税金等です。子育て世代にも配慮した適正な高齢者負担があると考えます。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
325	<p>高齢者にかかる様々な費用が増加しており、これからも更に増加していくことが明らかかな状況では、高齢者にも負担をお願いするのは仕方がないことだと思います。現役世代の負担は高齢者以上のものがあるし、限られた財源を、現役世代やこれからの子供たちに使う方が有効なのではないのでしょうか。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
326	<p>必要な制度であるが、高齢化が加速することや、市の財政を鑑みると、1割負担は過剰サービスであると感じる。根拠等はないが、3割～5割負担まで上げるべきだと考えている。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
327	<p>改正には反対。年金生活者にとって交通費はとても重要。65才に年金生活が始まったが街に行くにしても交通費が高く特に地下鉄代が高いために、買い物は近くあるいは通販でまかっていた。70才になり、ようやく交通費の負担が軽減されたので、街に買い物に行く回数が増えた。街に行けば必ず買い物はするし、特に食料品は多少重くても買ってくるのが可能になった。改正されれば、再び街には行かなくなり、最低限の物はスーパーで、あるいはネットスーパー利用をして通販で済むものは通販頼みになる。従って改正されれば、街にはお金は落ちないことになりトータルで経済は仙台市はマイナスになると思う。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
328	<p>1割から2割五分への引き上げはあんまりです。車の免許もそろそろ終わりにしようかなと思っていましたが、これでは先送りにしないといけなくなってしまいます。年金も下がる一方だし、東北一の県都仙台が財政難で苦しいのならわからないでもないですが、年寄りが出歩かなくなると消費も減少するし、健康的にも良くならないと思います。バスダイヤも少なくなるとの話もあります閉じこもり気味になるのではと心配です。年寄りこそ外に出て健康に生活しないと別の面での費用がかかるのではないのでしょうか。現状維持とは言いません。上げ幅を縮めてほしいと思います。以上です。</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
329	利用者負担率の上昇幅の差異があるのは不公平と考えるので、同率の2割負担にすべきである。	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ、利用控えの影響を緩和する観点から、今回の見直しにおいては「所得の低い方向けの軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしております。</li> <li>一方で、所得の低い方にも、一定のご負担をお願いすることとし、利用者負担を5%から10%に引き上げ、負担能力に応じた負担をお願いする見直しとさせて頂いておりますので、ご理解を頂ければと存じます。</li> </ul>
330	子供料金で乗れると思えば、負担金は半額でも良いのでは。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>
331	今は90%を若い方に負担をして貰っている。余りにも心苦しい。月に数回利用しているが、一般の方の100%負担に比べれば25%負担でもまだまだありがたいです。もっと高負担でも良いと思います。ただ、中には高負担になると困る方もいます。年金の少ない方等この様な方に限り、利用回数を制限したりして負担割合を軽くする等されてはどうでしょうか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保しつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> <li>本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「所得の低い方向けの軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしており、介護保険料所得段階が1～4の方は自己負担割合を10%と低くすることとしております。</li> <li>本市では、これまでの専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。利用回数に制限を設けることは、制度の複雑化につながるものと考えております。</li> </ul>
332	負担引き上げに賛成です。制度開始の頃とは違い、社会保険料に予算の多くが取られている現在では致し方ないと思います。市民サービスの後退ではなく時代に即した施策だと思えます。人口減少率を少なくするような将来を見据えた内容、例えば若い世代への配慮ある内容なら大賛成です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
333	もっと条件を厳しくしていいと思う。子供や子育て世代に税金を使って欲しい。運転免許証を持っていない、または、返納した方という条件を追加してはどうか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> <li>高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
334	全員一律負担増ではなく、年収によって負担割合を変えた方が良くと思います。所得税の課税、非課税等又は、世帯年収等で。年収が100万と1000万では乗車券の家計に占める負担割合が違うからです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がり、所得段階別利用状況を示して議論をしましたが、高所得者層の利用は少なく、仮に負担割合を中所得者層よりも上げたとしても、利用者負担金の増収効果は限定的であり、制度の複雑化を避ける観点から現行の2区分の枠組みを継続すべきという方向で意見がまとまりました。そうした議論を踏まえて中間案においては利用者負担割合を2区分とすることとしたものであり、中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。今後頂いたご意見を始め、見直し後の利用状況、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より利用者からご理解を得られる制度としてのあり方を探ってまいりたいと存じます。</li> </ul>
335	仙台市の財源負担を鑑みると、半額負担程度までの引き上げが妥当であると考えます。また、中間案には掲載されていませんが、チャージを区役所窓口ではなく地下鉄駅でできるようにしてほしいです。若林区に住む祖父母は、若林区役所まで出向くのが大変不便だと話しておりました。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> <li>チャージ場所については、無人チャージ機を複数の地下鉄駅構内へ設置できるよう検討を進めてまいります。</li> </ul>
336	値上げになるから今のうちにと多めに購入して実際に車を利用して使っていない人もいます。一方、バスしかない地区の人には値上げには反対することでしょう。私はバスも地下鉄も利用できるのでもありがたいです。また障害者として福祉割引も利用しており、値上げになっても影響は少ないです。バスに乗ると敬老乗車証の方がほとんどで通院や買い物など必要なものです。低所得者は10%になりますが、なんとか対応できます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
337	25%の見直しは当然だ。むしろ、子供料金ぐらいいまで上がっても良いくらい。今の世の中、高齢者も若者と一緒に、痛みを分かち合う必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
338	ある程度の個人負担は必要でしょう。70歳代はまだ元気で車の運転もできるので負担を増やし、80歳以降もしくは運転免許証返納者は負担を少なくするなどの区別もありだと思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> <li>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方としており、年齢区分等を分けた負担率設定は、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考とさせていただきます。</li> <li>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
339	財政負担が高上がりしているのが、普段引き上げは仕方ないと思う。利用者で未利用の割合からみても、負担引き上げは賛成。平均利用金額の負担2150円はだいがおだだと思う。今後、複数年かけて、少しずつ負担を引き上げていく方が受け入れやすいのではないかと。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂いた。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
340	25%にするのが方針のようですが、大都市圏と比べても利率は安すぎです。ほとんど、障害者割引と同率の50%です。交通局の膨大な累積赤字を考えると、これで仙台の公共交通が本当に維持できるのか？疑問です。そろそろ、利用者のわがままは、ある程度淘汰しないと崩壊します。大阪の金剛バスみたいに。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直ししてまいりたいと考えております。</li> </ul>
341	引き上げに賛成である。負担を強いることにはなるが、負担増分で、路線の維持、拡張をすることが、市民全体への公平なサービスの提供に繋がると考える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
342	市で提案している金額は当然上げるのに賛成です。1割負担は安すぎ、しかし生活困窮者は負担少なくして、所得の多い市民は50%でもかまわない。市長、副市長、区長局長、部長はバスのコマーシャル出す企業見つけて来る。市会議員、仙台選出県会議員も同様に赤字事業脱出の為知恵と汗を出し金の生む努力をしなければいけない。市役所と繋がりの深い企業、市長始め幹部職員、また議員も同様である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性ががあります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。</li> </ul>
343	見直しをするのは当たり前だと思います。赤字改善の見直しもなく赤字拡大による減便 廃線が身近に迫っていると危機感をもつべきです。首都圏から引越してきてビックリすることは多くの利用者が学割 敬老割 正規の価格で利用している人は半分いるのかとおもうことです。敬老乗車券を充実させて市民サービスをすることより廃線価格上昇をさけるためにまずは 3割負担 80歳を越えたら1割負担 使いきれなかった場合の払い戻しはしない（期末の無駄な仕事）を考えてもらいたい。高齢者のせいで税金がむだに消えていくのはどうかと思う。このままでは破綻ですね！	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
344	半額くらいは払え！	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
345	敬老乗車証の負担引き上げに「賛成」します。70歳以上であっても十分に収入のある方は多く、これだけ市営バス、地下鉄の赤字が多額で、かつ少子高齢化の時代では、25%への引き上げは当然、現在の10%負担は少なすぎるように思います。むしろ現在の70歳を73歳、75歳へ段階的に引き上げること検討してほしいと思います。公共共通機関として、できる限り減便を避けると同時に、乗務員の待遇改善を行うことで優秀な人材を必要数雇用することが大事だと思います。	・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、現行制度の枠組みを基本とすることとしたものでございます。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
346	敬老乗車証負担割合について 当年利用額によって翌年乗車料が変動するものを意見します。 ※市バス利用にあたっての事項 大人普通運賃乗車料のうち、循環便や泉中央駅発着の南吉成線などで同一便・同一車両に2度以上乗車した際は、同一便同一乗車券で2度以上SF(=ICカード乗車券)利用は2度目の利用のみを利用額に加算する。敬老乗車運賃の算出方法は、以下の2行程のとおり。  行程1. 交付額(チャージ額)負担割合[値域0.1以上0.6以下]=(1.22×10 <sup>5</sup> -前年度大人普通旅客運賃総利用額)/2.00×10 <sup>5</sup> (有効数字につき、小数第三位以下端数は切り上げ。) 行程2. 負担額=交付額×交付額負担割合 但し、最大交付額は120000円まで(現行どおり)。 例1) 当年度の利用額は90000円であった場合 →翌年度負担額は1000円の交付につき160円 例2) 当年度の利用額は240000円であった場合 →値域より翌年度負担額は1000円の交付につき100円 例3) 当年度の利用額は100円であった場合 →値域より翌年度負担額は1000円の交付につき600円  なお、転入・初めて利用をする場合、敬老乗車運賃は、前年度平均交付額負担割合によって算出する。また、指定難病・障がい者等控除が必要になった年には、前年利用歴がある場合は前年交付額負担割合のさらに半分(端数切上げ)、転入者・初めて利用する場合は、前年度指定難病・障がい者等控除措置対象者平均交付額負担割合から算出する。 以上を、中間案に関する意見とします。	・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定することや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方としております。ご提案の制度を導入する場合、制度が複雑となり利用者が、ご自分の負担割合を把握しづらくなるなどの課題があるものと考えており、今回の見直しにおいては現行制度の枠組みを維持してまいりたいと存じます。なお、将来的なあり方を検討する際には参考とさせていただきます。
347	敬老バスの利用者負担を増やすのは止めてください。仙台市の財政力は十分にあり、政令市の平均の福祉予算より300億円少ない現状を変えて、もっと福祉予算を増やしてください。高齢者は病院に行きにくくなり、引きこもりになり、活気がなくなり、心身ともに弱ります。社会へのお金の回りも悪くなります。だから、敬老バスの負担増額は止めてください。	・いわゆる民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に他政令市と比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、高齢化の進展に伴い介護給付に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費規模を維持してきたところであり、引き続き必要な事業費を確保してまいりたいと存じます。 ・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
348	賛成します。私の母は80代ですが、乗車証を使ってあちこち遊びに行っています。遊ぶ時間とお金の余裕がある人が、交通費がほぼタダというのに納得いきません。ので、負担率をもっと引き上げてほしいと思います。この事業にお金がかかり、他の事業費を圧迫なんて許されません。ですが、実際には引き上げて困る方もいらっしゃるかもしれないので、持病をお持ちで病気に通院する時に地下鉄やバスを利用する方など、70歳以上の体が弱い方が利用できるようなかたちにならないかと考えます。私も持病をいくつか抱えています。私より元気でお金に余裕のある高齢者ばかりが優遇される今の世の中が歯痒いです。もっと子供や、こどもを産みやすい社会にするためにお金を使えばいいのに。こどもは選挙権がないから、子供は後回し。選挙に勝つために高齢者に優しい社会、大嫌いです。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の1つとしております。通院の状況別などを利用条件とすることは、制度の複雑化につながるものと考えております。
349	現在の状態にして欲しいです。せめて交通費が負担にならないために、用事済ませに、通院もなんとか一人で、買い物にもでかけれる。免許返納可能にします。楽しみにしてる方々もいます。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
350	賛成です。これからのことを考えて負担増はやむを得ません	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
351	少子高齢化の時代だからこそ見直しをするべきだと思う。若い世代に負担をかけるのではなく、若い世代だからこそこれからの人生がとてもし長いものについていくので、負担を減らすべきだ。これからのこれからの事をもっと考えるべきだ。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
352	自己負担率引き上げに賛成。25%と言わずもっと自己負担率を上げるべき。高齢者も若者も同じ市民なのに、高齢者にだけ料金優遇するのはおかしい。優遇するなら貧困の方や障害者、一人親世帯、子育て世帯に。今や交通弱者は高齢者だけではない。若い世代も車を持たない。説明会で反対意見が飛び交うと報道あるが、そもそも説明会に参加するのは反対意見を表明したい、かつ時間に余裕のある人たち。忙しくて説明会に参加できない若い世代、子育て世代の意見をこのような意見募集で募るのはとてもありがたい。若い世代の意見をもっと集めるべきだと思う。敬老乗車証が高齢者の外出のきっかけになっているのか疑問。高齢者の健康増進は、公共交通に乗ることで解決しない。目的のためには他の施策で対応を。それよりも、子育て世帯や貧困の若者、未来ある学生に市税を充ててほしい。若者が外出するほうが街が活気づくと思う。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
353	高齢者は50%で十分。子供を25%にしてほしい。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
354	見直し案には大賛成だが、受益者負担と言うことを考えると、負担割合が25%では低すぎる、せめて30%以上にすべきである。高齢者福祉と言っているが、将来それを支える子供たちの負担率は現在50%と不公平である。高齢者も50%負担でも良いと思われる。高齢者もバスなどを利用しているのだから、バス等の路線・運転本数の維持のため負担を求めるのは当然であり、自分たちの利益のみを主張し、結果的に利用しづらい状況になった場合、彼らが責任をとることになる。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。
355	利用者は元気で所得もある方が多いと思うので、まだまだ納税してる高齢者には、ある程度還元してあげて欲しいです。個人的には、こども料金と同様の半額でもありがたいのでは無いかと思いますので、中間案には賛成です。利用する人は少しく乗れるだけでも感謝できる人だけで良いと思います。(1割で無いと乗らないならそれでいいのでは?)公務員減められないように頑張ってください。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
356	何を突然思い付いたのですが、この物価高の中、敬老乗車証までまで上げられたのでは年金生活の高齢者を思いやる気持はないのですか。断固反対と言うしかありません。市政を担っているという自覚はないのですか。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
357	1. 私も高齢者の一人として発言をいたします。「仙台市敬老乗車証制度の見直し中間案」で年金で生活をしている人達にとっては大変厳しい中間案で年金で生活をしている人達にとっては大変厳しい内容になっている！と思います。年金が十分な支給ではありませんので、どこかにでかけたいと思ってもバスや地下鉄の利用が間違いなく減ると考えます。仙台市では財政が毎年30億円以上の黒字になっているし累積黒字だって1300億を超えていると聞いております。公共の交通は人件問題であり決して無視ができない社会問題であると思います。移動の自由を保障し、みんなが楽しく感じる社会を作る必要があると思います。 2. 無人チャージ機の事です。初期費用として改修2億円と9台の導入に4,500万円、現金回収やコールセンターなどの経常経費に毎年1億円と「けた違い」のお金がふっ飛んでしまいます。それだけの金をかかるとすればバスと地下鉄を今まで通り1割負担することを要望します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
358	<p>～敬老乗車証及びふれあい乗車証の見直しについて～            単刀直入に申し上げます。市バス及び地下鉄の・敬老乗車証(1回乗車100円)・ふれあい乗車証(障害者利用は現行無料)ご利用運賃は双方とも半額負担が賢明。理由：            A、交通局及び、仙台市役所の負担が大幅に抑制が見込まれる。尚、交通局は営業係数の下落及び、着地累積経常損失額が最小限に抑制される。            B、現在の70歳以上の方々は豊かな年金を受給されている。(中には企業年金を受給されている)            C、障害者は国から障害年金を受給されており無料にする必要が無い。通常運賃に対し半額のハンデが妥当。何故、仙台市役所が障害者に運賃を無料にするか疑問がある。            D、仙台市役所では70歳以上の利用で、10%→25%改定案のプロジェクトしておりますけど甘すぎます。思いきって、ご利用者に通常運賃50%負担を断行しましょう。            E、インフレの影響でコストが高騰し、交通局の運営が逼迫している現状。            追伸：休日カルガモ家族プランの見直し            現行：定期区域内で本人と一緒に家族は、大人：100円、小児：50円            改定案：定期区域内の半額(例)535～K535系統、乗降区間：仙台駅前→沖野            通常 大人：340円 子供：170円            改定案 大人170円 子供：90円            理由：乗車収入の底打ち及び、営業係数悪化の回避の為。            是非とも、ご検討下さいませ。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・障害者施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
359	<p>自己負担増加に反対です。仙台市は政令指定都市なのに生活の支えに公助が薄い。市は「何かあった時のために」と溜め込んでいるお金を毎年積み増している中で、今がその「時」だと思えます。物価高がひどくて生活の質を落とさざるを得ないわたし達の暮らしにくさ。この現状に更に交通手段までも値上がりとは、やめてください。1973年には無料で始まりその後、公的手だてが狭く小さくなっているこの方向では、次の世代が高齢になった頃にはと不安です。市民の生活を豊かに支える仙台市を切望します。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
360	<p>敬老乗車証を使わせていただいておりますがありがたい限りです、負担引き上げは必要です。よろしくお願い致します。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
361	<p>少しでも仙台市の財政に役立てば、値上げは止むを得ないと思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
362	<p>敬老乗車証は、現行のままで発行して下さい。次第に歩行が困難になっていく高齢者にとって、地下鉄やバスは高齢者の生活を支える大切な交通手段です。物価の高騰が止まらない中、「負担増」は高齢者の生存を脅かす何物でもありません。後の世代に福祉都市仙台の温かい現行の制度を胸を張って手渡したいと思えます。本来、公共交通機関は無料であるべきと考えています。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
363	<p>高齢者の生活を脅かす 値上げ反対</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
364	<p>反対です。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
365	<p>大反対です。値上げは低年金生活者には痛手です。バスは一時間に一本、買物や通院に絶対必要な足、その足代を上げる?! やめて下さい。仙台市の福祉予算は他の政令市と比べて低いです。無人チャージ機導入系はムダづかい。チャージは年2回ぐらいですよ。高齢者が笑顔で暮せる市政を望みます。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要なと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては精査しながら進めてまいります。</p>
366	<p>敬老乗車証、いつ利用させていただいており助かっています。負担割合の値上げには反対です。高齢になり公共交通の利用が多くなり、サークル活動などに参加しやすくなりました。値上がりすれば外出の機会も減り認知症や介護のお世話になる割合が大きくなると思います。市の予算の配分を考えていただき社会保障の分を減らさないで下さい。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
367	中間案に賛成ですが、利用者負担割合の介護保険料所得段階1～4の方は現行通り5%にするべきと思います。5以上の方も20%位で継続できないのでしょうか。節約方法には市議会議員（県議会議員も同じ）人員が多過ぎる。何であんなに多数を要するの不思議としか思えない！！即、削減すべきだ。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
368	財政が厳しいでしょうから、いたしかたなし。安くしてもらえただけ有難し。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
369	・見直し案に賛成します。 ・パンフレットの(4)課題の一つに利便性向上が示されています。是非、愛子観光バスでも適用して頂ければありがたいです。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者にて運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後とも事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
370	今回利用者負担が一気に10%から25%に引き上げる案が出てきてびっくりしています。敬老乗車証は高齢者にとって移動する為（公共交通）大事な手段です。年金暮らしにとって25%はあまりにもひどすぎます。現状にも上限をなくしてほしいと思っているのに福祉予算を引き上げ現状のままにしてほしい。財源は仙台市積立金が十分にあるときいています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いております。厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金
371	年金生活者で、免許証を返納した者です。移動手段はもっぱら市営バスです。泉区の北西部に住んでいますので、仙台市中心部まで行くと、1回往復で1000円（額面）がかかります。私の負担は現行100円ですが、250円となると年金生活者にとっては何回も出かけられなくなります。なんとか現行通りでお願いできませんでしょうか。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
372	敬老乗車証をありがたく利用しています。市の財政状況に照して現在の10%は安く、今回のUPは妥当だと思えます。その上でお願いがあります。錦ヶ丘で運行している愛子観光バスでも利用できるようにして欲しいと思います。現行のカードを読み取る装置の設置が難しければ回数券も考えられると思います。よろしくお願いします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者にて運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後とも事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
373	敬老乗車証制度が仙台市で施行された頃、老人医療無料と同じく無料バスでした。私等は早く無料バスがもらえて仙台のあちこちに行って見たいものだったのです。此の年になって使用出来る年になって有料になり今度又負担割合を増やすとは！出歩く機会を減す事になります。昔ならどこ迄も歩ったけど今こそバスが必要な時、値上げしないで下さい。余命短き者の声、大事にして！	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
374	年金が少ないので反対です。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
375	賛成です。高齢化が進むなかでこのような利用者負担割合の引き上げは必須と考えます。将来の仙台を担う子どもたちへの負担を少なくする意味からも今後とも敬老乗車証制度の廃止も含めて検討していただければと思います。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。 ・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。
376	今回の25%も上げる案 絶対 反対	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
377	とにかく反対っ	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
378	現行どおりでお願いします。値上げされるとこまります。出掛けにくくなります。タクシー代も高くなったので病院にも行けなくなるので。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
379	そもそも上限を設定することが差別となる。様々な状況の中で暮しており、又それを承知しながらの決定であればなおのこと。介護保険料についても現行の%を上げるだけにしか見えません。賛成できない。	・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして対象年齢を引き上げる見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、現行制度の枠組みを基本とすることとしたものでございます。 ・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
380	反対です！年金ぐらしの高齢者にとってすべての面で大変な現実です。病院通院のため使っています。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
381	ますます高齢者人口が増えていく中で、今後の制度継続も見据えると負担率の引き上げはやむを得ないものと思います。高齢者の外出や社会参加のために様々な施策を検討頂くことはもとより、若年層や子育て世代への支援も拡充していただければ幸いです。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
382	・福祉予算が政令市20の中で17番目とは情けない！黒字なのに使い道がまちがってませんか。見てくれカッコいい町でなく住んでる人が安心できる町、子供や年寄りがすみやすい町に人は集ってくるのではないのでしょうか。福祉にもっとお金をつかう市政をのぞみます。 ・乗車券の残高はいつも確認できるので、次に買物に行く時市役所に寄って入金しようーとみんなやっています。無人チャージ機は必要ありません。ムダです。今まで市役所に行ってこんで待たされたことは1回もありません。 ・宮城県は県の考えを何でもゴリ押ししてきています。仙台市は住民の意見をよく聞いて住みやすい町づくりをすすめていただくようお願いします。	・政令市間における民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、高齢化の進展に伴い医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費を維持してきたところであり、引き続き必要となる事業費を確保してまいりたいと存じます。 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思われるもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。
383	今年初めて乗車証をもらいました。敬老乗車証制度は、仙台市民にとって誇れる制度です。負担が上がったとしても、大幅な割引をされていることを、ありがたく思うべきです。いつまでもこの制度を続けてください。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
384	一番町四丁目商店街にてリサイクルブティックを経営しております。仙台には、昔から番ブラと言う言葉があるように、一番町をブラブラするステイタスが根付いています。四丁目商店街は、高齢者の街で、皆さん敬老乗車券を使って街に出てくるのが唯一の楽しみと言って良いほどです。昼カラオケを楽しんだり、健康麻雀店に行ったり、当店は病院の通院帰りのお客様も多く来店します。皆さん、敬老乗車券があるから街に出て来れると市の制度に感謝してある様子です。当店も、年金生活されているお客様相手にリサイクル衣料品をお安く提供しております。その為、今回の値上げの件は店舗経営していく中で死活問題となりうる事態です。商店街の活性化には、今の制度は必要です！大型店に負けぬように、昔から仙台市民の番ブラを無くしはならないと思います。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
385	見直しは絶対に必要！次の世代のためにも、高齢者が足かせとなってしまうてはいけません。今の高齢者世代は、経済的に余裕がある。8割負担して、そのうちの3割は子供の割引に使うなど、割引と併せて他世代軽減策も検討してほしい。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。
386	負担割合の引き上げはやむを得ない。高齢者も大事であるが、将来世代に過大な負担(借金)をさせないことも重要と考えます。なお、敬老乗車証の取得割合、利用割合が想像以上に低いと感じられた	・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。また、制度の見直しに合わせ、利便性向上の取組みも行うほか、市政だよりはもとより、日々ご利用いただいている地下鉄やバスの車内広告なども活用し周知を行うことで、利用促進を図ってまいります。
387	中間案に大反対。何故高齢者ばかり負担増なのか？乗車賃を上げて皆で負担するのか民主主義ではないのか？このまま進めるのなら75才で免許返納しようとおもっていたが、一生免許返納はしない。何故なら数年後には、まだ値上げするだろうと思うからだ。子育て世代は値上げを賛成との事。ふざけるな。子育て世代は、少子化問題とかで各種補助金を受けながら、高級車に乗り休日には旅行をしていて、子育ては大変だと良く言えるものだ。17時-18時頃八幡や柏木3丁目付近を歩いて見なさい。腰が曲がったお年寄りが皆に迷惑かけない様にと人が少ない時間帯にスーパーに買い物に来ている。医療費も上がり年金も下げられて、夕方の値下げ商品を購入目的の人も居る。自分のサイズの靴は高くて買えず、ホームセンターは安いので大きめのサイズを履いている高齢者も少なくない。75才以上の方達が頑張って生きて来た事に感謝しろ。75才以上の人たちはパソコンもスマホも使いこなせない。反対意見も言えないのだ。口だけ市民に寄り添う等、綺麗事をぬかすな。東京の友人がのんびり暮らしたいと言っているが、宮城県には来るなど伝えている。理由は、この文を読んでいる方、自分の胸に手を当てれば解るだろう。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
388	仙台市が推進しようと報道されている敬老乗車証の負担増は止めて下さい。年々諸物価が高騰し、年金は減額になる一方で高齢者は大変苦しい経済事情です。この上外出の機会も減ったなら病気になる医療への負担も増えるばかりです。郡市長が市民の立場を守って市政をして下さると確信して立候補の際すぐ応援しました。村井知事の県政に対してしっかり批判する市政を頼もしく思っています。どうぞ市民本位の市政を貫いて下さい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
389	仙台市は、財政が政令市でも安定しているとききました。敬老乗車証は福祉ではないでしょうか。高齢者が安心して出かけられるように、今までどうり乗車できるようにお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
390	<p>行政は市民の権利「移動する権利」を保障すべきです。仙台市は十分な財政力があるのだから、もっと福祉に使う予算を増やすべきです。敬老乗車証は通院、サークル活動や買い物などに利用するのに、高齢者にとってかかせないものです。利用者負担を1割から25%に上げることは反対です。これ以上、個人負担を増やさないで下さい。</p>	<p>・国民の移動する権利について、憲法第22条（居住・移転及び職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）といった基本的権利を集合して、「交通権」などと呼称し、その権利を国や自治体が保障するべきであるという議論があることは承知しております。この点、例えばフランスなどにおいては、国において法整備が行われたうえで、自治体に義務が定められていると同時に、特定の税による財源の裏付けのもと、応分の財源も措置されていると伺っております。敬老乗車証は社会参加の手段として交通機関の利用を促す制度であり、交通権の議論とは一線を画すと考えております。また、この度の見直しについては、高齢者の移動を制限するものではなく、その権利を侵害するものではないと理解しておりますが、こうした人権法上の議論や諸外国の制度といった制度を取り巻く環境についても注視しつつ、高齢者の皆様に対する移動支援のあり方について関係部局とも意見交換しながら探ってまいりたいと存じます。</p> <p>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
391	<p>そもそも物価高で市民が苦しんでいるときに、なんで負担増なのかわかりません。年よりいじめはやめてください。これまで、郡市長を支持していたのですが・・・</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
392	<p>敬老乗車証大変有難く使わせていただいております。この度、25%自己負担ときき大変困っております。物価高もありとても生活が苦しくなるばかりです。庶民の生活を考えていただき今まで通りにしてください。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
393	<p>制度見直しは必要と考えています。先ずはこの制度を維持することが大事であると思います。そのためには事業を継続させるために必要な経費は利用者が最低限の負担をするのはやむを得ないと思います。中には大変という方がおるかと思いますが利用していない人に負担させるのは考えものです。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
394	<p>南北線は高齢者や障害者は利用しにくいです。長町1丁目（歯科）河原町（眼科）五橋（耳鼻科）眼科）がすべて西側にありエレベーターもエスカレーターがないのでタクシーを使って痛院している。値上げの前に利用しやすい様改善して下さい。利用者も増えると思います。説明会もホームページなんて年寄はムリ。</p>	<p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
395	<p>この年来の短期間にパブリックコメントを集める→市民の意見を広く集約する意志が見られません。物価高騰し生活が苦しいところに交通費までと。仙台市の交通費（バス地下鉄）高いです。市民にとっての公共とは何なのでしょう。福祉教育の充実は切り捨てることなく進展させてほしいです。</p>	<p>・市民の皆様のご意見を広くお聞きするため、パブリックコメントについてホームページや新聞・ラジオなどのマスメディアの活用のほか、区役所や老人福祉センター、地域包括支援センターなどの関係施設でのリーフレットの配布、仙台市が配信している「せんだいTube」による資料説明、LINE公式アカウントによる配信など様々な媒体を活用して周知いたしました。その結果、パブリックコメントについては、本市の他の事例と比べて多くの数をお寄せいただくことができました。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・本市といたしましては、これまで高齢化の進展に伴い医療や介護など高齢者全般に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費を維持してきたところであり、引き続き必要となる事業費を確保してまいりたいと存じます。</p> <p>・運賃に関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
396	敬老乗車証の利用者の割合は52%です。何故に利用者負担割合を検討するのか。仙台市の制度の見直しには全く道理がありません。利用者の喜んでいる現利用を維持に努めることこそ仙台市の務めではありませんか。市民が主人公の島野市長の姿勢を忘れた仙台市が残念でなりません。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
397	物価高の中です。せめて敬老乗車証は値上げしないで下さい。お願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
398	生活が苦しいので敬老乗車証の値上げはやめて下さい。おねがいします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
399	・どうか年金生活の老夫婦の外出するよろこびをうばわないで下さい。 ・物価高で生活が苦しいのに値上げなんてやめて下さい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
400	乗車証負担が重くなるのは反対です。いままでどおりに乗車できるようにしてください。お願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
401	ジジイも怒っている。なんで負担増。地下鉄に乗って病院に行くのもひかえろ！とんでもない。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
402	幾らなんでもあんまりです。乗車証バスがあるから行けたのに、値上げされたら、そんなに出かけられなくなる。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
403	仙台市にお金はあります。市民のために使ってください。見直しには反対です。現行どおり運用してください。	・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円でございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金
404	これ以上年寄りいじめはやめて下さい。お願いします。現行のままにしてください。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
405	利用者負担割合を引き上げないでください。 市の敬老乗車証制度には感謝を込めて利用させていただいております。 その制度利用がいつべんに2.5倍！ 高齢者の生活と健康を思っている制度だったはずなのに裏切られた気持ちです。なにせ昨今の生活は、食料品をはじめ生活必需品の値上がりが止むことを知りません。四苦八苦です。それに医療費も引き上げられました。電気料もです。この生活実態に追い打ちをかけないでほしいのです。 欲は言いません。現状のままです。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
406	他の自治体の住人である知人は仙台市では高齢になっても行きたい所に行ける。いいネーと言っていました。訳は足腰の丈夫なうちは電車やバスを使って外出できる、しかも安く乗れるからーということです。私はコミュニティバスを使ったり地下鉄を利用して友だちと出かけたり、通院しています。年間6万円分の敬老乗車証で何とか足らしています。自己負担が1割から2.5割になると月額約5万円と少し(の年金)の私は困ります。現状のままを願います。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
407	現行どおりお願いします。25%も値上げなんて驚いています。最初は無料で始まったのですから	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
408	交付対象者の50%以上が利用している敬老乗車証は気軽に使いやすく便利に利用させてもらっています。ぜひ値上げせず現行制度(10%負担)を維持して欲しいです。聞く処によると仙台市財政は黒字との事。まして政令都市の中でも福祉予算は下から4番目との事。(17/20位)高齢者の移動する権利をささえて欲しいです。それは地下鉄やバス事業に取っても大事だと思います。(他都市では全額無料の所もあるとの事。)	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円でございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金
409	高齢者が増えて利用率も多く日中は殆んど敬老バス利用者です。早くから対策をたてねば破産(産)するのではと思ってました。20~30%の負担は必要だと思います。不要不急の利用も多く利用に対して自覚(恩恵)も必要かと思えます。ダイヤも減らして永久的に利用出来るように最善の方法で存続願います。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
410	政治は国民を苦しめるためのものですか？昨今の政府の状態をみるとつくづく情けないです。仙台市には期待します。市民の財布をこれ以上痛めないでください。大企業や富裕層向けの政治を止めて市民優先の財政に切りかえ、せめて、老人に安心してバスに乗り続けられるようにお願いいたします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
411	現行制度の維持を望みます。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
412	現行制度の維持をお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
413	以前(だいぶ前、制度が始まった頃)は負担なしで利用できたと聞いています。敬老と名前がある限りは、無料であるべきと考えますが、現行制度からの見直しのことなのである程度負担は仕方ない。ですが今以上の負担になるのは反対です。上限も設けてほしい。負担額が多くなれば利用も少なくなるはず。高齢者が生き生きと行動できる機会を奪うことになると思います。特にボランティア活動で気軽に移動して中広い活動につながるはず。財政工夫し、現在のままの制度で希望します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
414	敬老乗車証制度見直しも必要だと思いますが、市税の無駄使いが多いです。そこを改めて下さい。チャージする場所地下鉄駅では不便です。地下鉄は走っていないので乗れません。市民センターでもチャージできる様をお願いします。	・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置箇所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。
415	食料品燃料費様々な物が上昇しますが敬老乗車券今しばらく現状維持をお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
416	制度の見直し中間案について、概ね、賛成ですが、(3)の利用者負担割合の引き上げについては、介護保険料所得段階5以上の方の上げ率を25%でなく20%にしたい。	制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
417	現行利用負担割合を10%に据え置きチャージ上限額を12万円から10万円に引き下げる。単純計算ですが、利用負担を25%とした場合の市補填額は現行チャージ上限額12万円であれば9万円になります。チャージ上限額を10万円に下げて利用負担率を現行10%据え置きとすると市負担額は同額の9万円です。年間チャージ総額を調査し、現行の利用負担率10%を据え置きし上限額を抑えることを先ずは検討されてはいかがでしょうか。	・社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、年間チャージ上限額を引き下げた場合、郊外に位置する地域は、市中心部までの運賃が高いため、大きな影響を受けやすく利用控えが生じてしまう懸念があるとの意見がございました。このようなご意見を踏まえ、本市では、現行制度の枠組みを基本とすることとしたものでございます。 ・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
418	状況から見て仕方がない。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
419	<p>【分科会の引用部分などについて省略して掲載しています】</p> <p>課題の抽出から見直しまでのプロセスが近視眼的で、見直しによって外出支援という敬老乗車証の目的が果たせなくなるのみならず、クロスセクター効果を考慮すると、市全体の関係予算（一般財源負担額）が逆に増加し、ただただ無駄な予算の付け替えが行われることを懸念します。この点、老人福祉専門分科会において各委員からも指摘が成されていますが、それに対して事務局が対応した様子が見受けられません。委員からの意見に対し、対応や検討をその場では約束されるのですが、その後の分科会では黙し、見直し案の策定へ進んでいる点、疑問です。</p> <p>1. 第1回分科会 島田委員の意見と、保険高齢部長の回答に対して  質問1 公共交通に対して、どのような考慮をした上で今回の見直し案となったのかご教示ください。  質問2 交通局、宮城交通、ミヤコーバスとどのような協議を行ったかご教示ください。事業者からどのような意見が出て、どのように合意形成したのでしょうか。  質問3 質問2と関連して、市の公共交通政策担当部局の考えは。  質問4 上記事業者は島田委員の指摘のとおり、減便に踏み切るのででしょうか。事実であれば市民に与える影響は甚大ですが、市の責任についてどうお考えですか。また、事業者と減便回避について合意が成されているのであれば、その旨、ご教示ください。</p> <p>2. 第3回分科会 島田委員の意見と、保険高齢部長の回答に対して  質問5 健康福祉局の負担を、交通局や都市整備局に付け替えようとしており、看過できません。当日、吉田委員から指摘が出ておられ、健康福祉局が虫の目のシミュレーションと市役所の縦割り思考に捉われている点、問題であり、市の負担を抑制しようとする今回の見直し案の前提が崩れています。見直しによる出控えと、公共交通の減便で損なわれるクロスセクター効果（医療費、介護保険、通学、観光、環境、商業等々）を踏まえたシミュレーションにより、真の持続可能な制度となっていることをお示しください。  質問6 『交通事業への支援が増える可能性』について、具体的なデータやシミュレーションと検討されている施策をお示しください。  質問7 ここで言及されているのは、交通局路線と地域交通（タクシー）と思われる。宮城交通沿線の市民はどうなるのでしょうか。交通局の赤字補填には市の一般会計から多額の公金が繰り入れられているのに対し、宮城交通とミヤコーバスには、1円も欠損補助が出ていないと聞いております。民間事業者の収支が悪化した際の補填について、ご教示ください。</p> <p>意見 仮に見直しにより起こる各種悪影響と、その対策で結果的に増額される予算や、公共交通の利便性の低下について、分析と実効性のある対策が講じられていないのであれば、公表されているシミュレーションは意味がない為、負担割合引き上げは中止が当然です。課題があるというのであれば、健康福祉局以外の各局も加わり、関連する事業者や業界団体の意見もしっかりと吸い上げた上で、議論を徹底的にやり直さなければ、値上げが妥当だというエビデンスがありません。</p>	<p>(1) 敬老乗車証は、高齢者の社会参加を促進し、福祉の増進を図ることを目的としている制度ですが、その利用に伴う乗車料収入は各交通事業者の収益の一定割合を占めていることから、交通事業者の経営への影響も考慮する必要がありますとの認識のもと見直し案の検討を進めてきたところでございます。見直し案においては、見直した場合に直接的な交通事業者の収入減少につながる対象年齢や利用上限額に関しては現行制度を維持しつつ、利用者負担割合を見直すことで制度の持続性確保を図るとともに、チャージ場所の増設など利便性向上策も合わせて実施することで、交通事業者の収益増加につながる利用促進を図ることとしております。</p> <p>(2) この度の見直しに際しては、制度を運用している交通局、宮城交通株式会社様など交通事業者へも随時情報提供や意見交換をさせて頂きながら検討を進めてまいりました。見直しに対しては、利用者負担の見直しに伴う利用控えによる経営への影響が懸念される旨のご指摘や、経営状況が悪化した場合、便数の調整をせざるを得なくなり利用者の皆様の利便性が低下しかねないなど懸念を示すご意見を頂いております。本市側からは、敬老乗車証制度の持続性を確保するために必要な見直しであることや、あわせて利用促進につながる利便性向上策を実施する方向性等を説明するなど、理解を得る努力を重ねてきたところでございます。</p> <p>(3) 本市では、全庁連携して行財政基盤強化に向けた取り組みの推進を図ることとしている仙台市役所経営プランにおける実施項目として、敬老乗車証を持続可能な制度とするためのあり方の検討を位置づけ、これまで交通局や都市整備局など関連する部署と検討状況を共有しながら見直しに向けた検討を進めてきたところでございます。公共交通政策担当部局とは、制度の持続性を確保するための必要な見直しであると認識を共有しております。</p> <p>(4) 本市としては、高齢化の進展等により医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれるなかにおいても、敬老乗車証制度の持続性を確保しつつ、可能な限り交通事業者の収益への影響を抑制できるよう現行枠組みを基本として利用者負担割合を見直すことに加え、チャージ場所の増設など公共交通の利用促進にもつながる利便性向上策も導入することとしております。こうした見直し内容は、これまで交通事業者側に説明してきたところでございますが、引き続き、丁寧な対応に努めますとともに、チャージ場所の増設など利便性向上に向けた取り組みや、健康づくりや生きがいがいづくりに資する魅力的な外出機会の創出にも取り組むことで、可能な限り影響が生じぬよう取り組んでまいりたいと存じます。</p> <p>(5) 本市としては、高齢化の進展等により医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれるなかにおいても、敬老乗車証制度の持続性を確保しつつ、可能な限り交通事業者の収益への影響も抑制できるよう対象年齢や利用上限額を基本として利用者負担割合のみを見直すこととしたことに加え、チャージ場所の増設など公共交通の利用促進にもつながる利便性向上策も導入することとしております。また、交通事業者における減便は、沿線人口、利用状況、運転士の確保状況等といった経営上の様々な要素を踏まえ判断されるものと考えており、それを想定したクロスセクター効果を踏まえたシミュレーションを行うことは難しいことから実施はしておりませんが、交通事業者の収益への影響を可能な限り抑制しながら見直しを進めることで、今後とも高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>(6) この度の見直しにおいては、敬老乗車証制度の持続性を確保しつつ、可能な限り交通事業者の収益への影響を抑制できるよう対象年齢や利用上限額は現行枠組みを基本として利用者負担割合のみを見直すこととしたことに加え、チャージ場所の増設など公共交通の利用促進にもつながる利便性向上策も導入することとしております。減収を前提としたシミュレーション等は行っておりませんが、今後とも、交通事業者の収益への影響を抑制できるよう、健康づくりや生きがいがいづくりに資する魅力的な外出機会の創出等に取り組んでまいります。</p> <p>(7) 本市では、各交通事業者にご協力頂きながら敬老乗車証制度を運営してきたところであり、平成26年度までは敬老乗車証の運賃相当額の一部を各交通事業者の努力により割り引いて頂いておりましたが、平成27年度より本市が全額負担する取り扱いに改めるなど各交通事業者のご意見を伺い、経営状況等も勘案しながら継続的な事業運営に努めてきたところでございます。</p> <p>本制度の負担割合引き上げにより民間事業者の収支が悪化した場合の補填について、現時点においては検討しておりませんが、この度の見直しにおいては、高齢化の進展等により医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれるなかにおいても、敬老乗車証制度の持続性を確保しつつ、可能な限り交通事業者の収益への影響も抑制できるよう対象年齢や利用上限額は現行枠組みを基本として利用者負担割合のみを見直すこととしたことに加え、チャージ場所の増設など公共交通の利用促進にもつながる利便性向上策も導入することとしております。</p> <p>今後とも、健康づくりや生きがいがいづくりに資する魅力的な外出機会の創出などに取り組むとともに、交通事業者の実情もお伺いしながら、連携して敬老乗車証制度を運営できるよう努めてまいりたいと存じます。</p> <p>なお、本市では、高齢化の進展等により医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中、敬老乗車証を持続可能な制度とするためのあり方について、仙台市役所経営プランに位置付けたうえで、可能な限り利用状況等を分析し、関係者とも意見交換しながら、1年以上に渡り検討を進めてきたところでございます。</p> <p>敬老乗車証事業費は、高齢者人口の増加やコロナ禍からの回復を背景として令和7年度には過去最高額を上回る見通しであり、高齢保健福祉費に係る一般財源負担額も医療や介護に係る事業費の増加により、今後10年間で約70億円増加する見通しです。</p> <p>こうした現状等を総合的に勘案するとともに、交通事業者の経営への影響等も考慮しながら、社会福祉審議会老人福祉専門分科会のご意見等も踏まえ、とりまとめた中間案のとおり今回は見直しを進めてまいります。</p> <p>また、頂いたご意見は将来的な制度のあり方を検討する際の参考とさせて頂きます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
420	<p>敬老乗車証への財政負担と政策効果との間の費用対効果に対する検証が見当たらず、もっぱら、財政負担の増加の検討のみに終始している。すなわち費用対効果を検討しないまま利用者負担割合を引き上げるとするのは、制度変更の根拠が薄弱で正当性がない。</p> <p>高齢者の公共交通利用に対し、利用者負担を引き下げ差額を市費負担するするという制度を設けるのは、引きこもりがちな高齢者の社会参加を促すことが、市費負担に見合う公共的福祉を実現できると判断したことによる（はず）。したがってその費用対効果の検証には以下の検討が不可欠である。</p> <p>1) 敬老乗車証がもたらした高齢者の公共交通利用の増加と、利用者負担の増加による公共交通利用の抑制の定量的把握。中間案では全く検討されていない。</p> <p>2) 効果の測定</p> <p>* 社会参加活動による高齢者のクオリティライフの向上と心身の健康増進</p> <p>敬老乗車証利用者群と非利用者群（厳密には、代替交通手段の利用も考慮）との間の有病率や抑うつ状態などの測定＝単位利用当たりの健康増進効果からみた医療費負担の抑制（市費・本人の双方。本人負担の抑制は、家計の圧迫を緩和し波及効果を生む）。</p> <p>* 社会参加活動による地域コミュニティの活性化（見守り参加による事故・犯罪抑止を含む）</p> <p>現役世代が労働条件や所得の低迷により社会活動参加停滞する中、地域コミュニティ活動の極めて大きな部分が、高齢者で担われている。これにより、実現されている社会的損失の抑制（要支援者の支援の遅れによる損失、事故（児童の交通事故、家庭内事故の発生や遅れなど）による損失、犯罪の増加や防犯支出の増加などによる損失）等を定量化することは可能である。高齢者の公共交通利用がそのままコミュニティ活動への参加を意味しないが、高齢者のモビリティの向上と社会参加の向上には正の相関があると考えられる。この考え方に基づいて、効果を定量化し、示すべきである。高齢者が担っている役割を代替しようとするなら、より多くのコミュニティ支援員を配置したり、労働条件を緩和して現役世代が参加しうるための事業者支援など、市費負担の増加による対応の必要が増加する。この代替費用の削減効果も加算される。</p> <p>* 社会活動に伴う消費行動の経済効果</p> <p>高齢者の公共交通利用は、派生需要であるとして、利用先における目的がある。移動先での目的に応じた消費行動が発生する。同時に、食事やついで買いの買い物、休息などによる付随的な消費も生じる。外出目的に応じた消費と付随的消費は、外出量と相関するから、高齢者の公共利用と社会活動に伴う経済効果の測定は比較的容易である。他方、社会参加が抑制されれば、その効果を代替するため、事業者（民間・公共を問わず）の経営改善を促すための市費負担が増加する。すなわち、社会参加による消費量に代替市費負担の削減を加えたものが経済効果である。</p> <p>これらを総合して、1) による利用者負担の増加にとりまう公共交通利用抑制に伴う負の効果を明らかにする。</p> <p>3) 利用者負担引き上げによる市費負担の削減という財政効果と2) の負の効果を比較衡量して、今回の見直しが政策的正当性を持つことを証明すべきであると考える。</p>	<p>敬老乗車証は、高齢者の社会参加を促進し、福祉の増進を図ることを目的としている制度であり、この度の見直しを進めるにあたっては、市民意識アンケートを活用し、可能な範囲で外出促進効果や、健康効果等についての分析等を行ったところです。</p> <p>その分析等の結果は、社会福祉審議会老人福祉専門分科会にも報告し、敬老乗車証による外出促進等の効果への配慮として、過度な利用控えにつながる見直しを避けるよう議論がなされたところでございます。</p> <p>そうしたご意見も踏まえて、交付対象年齢や利用上限額は、現行枠組みを維持しつつ、敬老乗車証の持続性を確保するために、過度な利用控えを招くことないよう配慮しつつ、利用者負担割合を原則25%に見直すという案をとりまとめたところでございます。</p> <p>こうした背景や見直しの必要性について、丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>なお、様々な効果の測定に関するご意見については、分析に必要となるデータの収集や分析手法の整理が容易ではないと想定される側面もございしますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
421	<p>仙台市は「敬老乗車証見直し」後、2026年頃に「運賃引き上げ」を予定していますが、「運賃引き上げ」するならば、「敬老乗車証見直し」の必要性は無いと考えます。高齢者の二重負担になります。仙台市は「敬老乗車証見直し」を行う前に、市バスと地下鉄が連続赤字になっている現状を素直に反省すべきと考えます。地下鉄計画時に「巨額な建設費を投じて費用対効果は薄く、将来にわたって赤字のお荷物になる」との意見が多かったと思いますが、「仙台市に人口が増え、利用者も増えるから黒字化する」と仙台市が言ってましたが、結果は甘い計画だったということですね。市バスの現状で「自家用車の普及等により乗客数と乗車料収入が右肩下がり減少」と言っていますが、市の地下鉄利用促進によりバス利用者が減少したと私は考えます。つまり、バスと地下鉄は利用者の「奪い合い」競合状態ということですね。</p> <p>泉中央駅から仙台駅までに乗車料金は、地下鉄が310円、バス（宮城交通・虹の丘団地線）440円です。道路距離7.4KM程度の市バス料金は410円です。地下鉄乗車料金はかなり安くなっています。</p> <p>地下鉄の巨額累積赤字が、市交通事業の赤字の根本原因です。先ずは地下鉄の乗車料金をバスと同程度に値上げすべきです。地下鉄の赤字問題は地下鉄で解決すべきです。仙台市は、このように意見募集していますが市民の声を聴かず、市役所の計画書どおり進めようとしていませんか？ 宮城県の「4病院の統合・合築」計画の進め方に仙台市は批評していますが、「敬老乗車証見直し」で仙台市は同じことをしていませんか？ だったら残念です。</p>	<p>敬老乗車証制度は乗車運賃の全額を市が負担し、その財源の一部に利用者負担金を充てておりますので、交通局の経営とは別の観点から見直しを進めるものでございます。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・運賃の取り扱いを含む交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
422	<p>何故敬老乗車証の改正案は中止すべきです。値上げを考えるならば先に市職員が全員が市バスを利用して居るか？市議会の大半が自家用車では無いのですが市バスの不便の場所の議員は仕方ないとしても公共交通機関の便が有る所は当然、公共交通機関を使用すべきで有り、又市職員はどの程度の人が市バスを利用して居るかのデータも不明です。明確に発表される事を希望致します。</p> <p>来年4月よりバスダイヤが変更される事に依りバスの利用出来なく成る高齢者が出る事は明白です。どの様に高齢者の外出の足を助けるのかも解答して下さい。バス事業の悪化の遠因は東西線地下鉄を市民からパブリックコメントをせず政令都市だから南北線が有るから東西線も無いのは変だと考えて作り、バス事業に悪化の影響が出た事は明白です。年齢が上がる程乗換する事が大変な事です。</p> <p>年金生活者にとっては現在の様に物価が上がっても年金は上昇致しません。現在の案を改正するならば年金額を反映する様な事も考えるべきです。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・公共交通のあり方に関するご意見は関係部局に伝えてまいります。</p>
423	<p>70歳になり、趣味の活動、ボランティア活動、通院、買い物に敬老乗車証を活用している。敬老乗車証は、現在健康であるがゆえに外出の機会を多く創出している。結果的に自動車を使用することが少なくなり、健康と考えて行動することに繋がりが、自動車運転が認知機能防止に役立つことと双壁している。</p> <p>この制度が、仙台市の財政を圧迫しているのであれば、地下鉄の負担率25%に上げることは、賛成。</p> <p>地下鉄は、観光目的となっているのではないかと。バスの利用は、地域の足になっている。年金生活者の運賃負担増は、切実で行動変容のきっかけ作りを躊躇させる可能性が高い。</p> <p>バスの負担率増に反対。地下鉄負担率増は、容認。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。そのため、地下鉄のみの負担割合の改正を行う場合、制度の複雑化や中間案で示した25%以上への引き上げが必要になるなどの課題があることから今回の見直しにおいては、制度見直しにおける基本的な考え方であるわかりやすさを重視し、中間案で示したとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
424	<p>25%普段でもまだまだ引き上げ足りないです。80%負担にしても良いと思います。交通費も払えないほど生活が困窮している人が、バス地下鉄で出かける必要はないと考えます。身の丈に合う生活をするべきです。</p> <p>年間12万円分も使える必要はないです。6万円以下で十分です。利用者の10%だけがそれ以上使っている現状は不公平ではないですか？</p> <p>空いた予算で学校の給食費無償化したらどうでしょうか？過去の納税者よりも、未来の納税者のために使うべきです。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p> <p>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが見込まれる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして年間チャージ上限額を引き下げた見直しは妥当ではないとの意見が多かったことを踏まえ、現行制度の枠組みを基本とすることとしたものとさせていただきます。</p>
425	<p>1. 意見 敬老乗車証制度（以下「本制度」という。）は、利用者負担割合を、25%よりも高く見直すべきである。凡そ行政による制度は、合目的でなければならず、利用者をして応え負担及び応益負担による適正な受益負担をさせなければならない。本制度の目的は、河北新報記事によると、高齢者の社会参加及び健康維持にあるようであるが、高齢者をして市バスを一般会計負担により著しく低額に利用させることは、当該目的に対して失当であり、当該目的を達成するためには他に適正な手段を採らなければならない。応益負担については、自家用車を保有し得る高所得者であっても利用者負担割合25%で市バスを利用することは、高所得者以外の者との公平を欠くものであり、応益負担については、市バスは高齢者のみならず全年齢の者が利用し得る、地方公営企業による事業であるのだから、高齢者以外の者と高齢者以外の者との公平を著しく欠くものである。</p> <p>貴殿は、自動車運送事業会計を急速に悪化させ、当該悪化に伴い、市バスの運行頻度及び運行時間帯を減少させ、地方公営企業たる市バスを徒に民間事業に委託した。本制度の見直しに際しては、自動車運送事業会計の健全化及び良質な市バスの直営による維持を当然達成しなければならない。</p> <p>2. 居住区及び年齢 貴殿は、職員共々不祥事を頻発させているのであり、居住区及び年齢を漏洩させるおそれが当然あるのであるから、差支えあるので記載しない。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
426	<p>日頃より交通業務にご尽力いただき感謝しております。</p> <p>今般の。見直し中間案に関して意見を述べさせていただきたいと思っております。</p> <p>高齢者の社会参加にとって敬老乗車証の存在はなくてはならないもので。利用者負担として応分の負担は当然のことと考えます。しかしながら現在の経済状況を見ても敬老乗車に伴う負担増は年金頼りの高齢者にとっては大変憂慮すべきことと考えます。中には余裕のある年金生活を送っている方も当然いることでしょう。負担増に伴い、利用する回数も減り、また経済情勢変化にこじつけた減便、（利用料金の値上げ）益々環境は酷くなるばかりです。今後敬老乗車制度を継続していただくために（利用しやすく、多くの方々に理解利用してもらうために）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 制度自体をわかりやすいスマートなものにする</li> <li>2. 高齢者に対する説明会を広く告知して、意見の母数を多く集める</li> <li>3. 小型のバスなどを導入し維持コストを下げて利用しやすい路線を増やす</li> <li>4. 地下鉄の開業で、バス便が減り利用しにくくなった。地下鉄駅まで歩かざるを得ない</li> <li>5. 新しく開業した仙台西部の温泉に行きたくてもバス便が大幅に減ったとの事で気鬱に行けない</li> <li>6. 利用負担割合の上げ幅が大きすぎる</li> <li>7. チャージ機は地下鉄構内だけでなく、コンビニに設置してある端末でもチャージできるようにしてほしい。（地下鉄近辺に住んでいる人だけが恩恵を得るのでは平等に）</li> </ol> <p>かなり好き放題記入しましたが、何卒斟酌いただきますようお願い申し上げます。</p>	<p>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とすること」を基本的な考え方の1つとしております。</p> <p>・パブリックコメントの期間中に2回の市民説明会を開催いたしました。また、市政ラジオや新聞広告での周知や、新聞各紙やテレビ各局に報道いただき、計666件の多くのご意見を寄せいただきました。</p> <p>・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。</p> <p>・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置個所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
427	<p>通院、買物等にもいつも車を利用しておりましたが81才で免許証を返納しました。それからは歩くかバスを利用します。バスの運行回数も少なく不便ながらも利用していますが、現在の利用負担割合10%はとてもありがたいと助かっています。一挙に25%引き上げは財政難とはいえ理解できません。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
428	<p>年金も少なく、仕事もなく、借家で老人二人(86)が生活しています。旅行する気はありませんが、せめてバスで仙台市内を敬老乗車証を使って、市人をバス散歩を楽しんでいます。どうか、見直しは考えなおしてほしいです。今でも生きて行くのがつらいです。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
429	<p>バス利用に負担少く助かっています。負担割合の上昇はいたしかたないと思います。結局は税金を使うと考えられますので。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
430	<p>利用させて頂きありがとうございます。他の市では制度が無い所がほとんどの中、25%で利用させて頂くのは、うれしく思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
431	スーパーが無くなり3年目。買物難民そのものです。駅そばの店へ行くにはバス、地下鉄に乗らなければなりません。乗車証値上げは困ります。反対です。やめて下さい。年青いじめ、弱者いじめ。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
432	なぜ、趣味の教室や友達と外出して会って楽しめるかという事を考えると交通費が安いので外出できるのです。バス料金が安いので、これから免許（運転）返上も考えていましたが、これより運賃が上がったら、やはり免許証は返上できないと思います。何でも値上がりのこの頃、バスまでもかと思うと憤りをおぼえます。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
433	国民年金がとても少ないので困ります。今のままでお願い致します。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
434	現在1割負担というのは私達年金生活者にとって大変ありがたいことと思っております。これからいきなり2.5割負担になるのは、利用者にとっては大きな負担です。私達は、昼に利用するので空いている時間ではないかと思われま。年金生活をしてみないと、分からないでしょうね。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
435	現在20%であります但し現行で良いと思います。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
436	利用者負担割合は5%にすべきではないのでしょうか～！	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
437	年金だけの生活ですのでも大変です。せめて敬老乗車券だけは無料にちかい値でお願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
438	来年10月の見直し。今、現在の通りでいいと思います。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
439	仙台駅までのキョリが遠く、年金生活者として負担が大き過ぎる。引きこもることもつながり、健康的にもよろしくない。医療負担上げもご遠慮願いたい。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度です。居住地による交通料金の差異については認識しているところですが、この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。 ・今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
440	制度の見直しには反対。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えておりますので、何卒、ご理解願います。
441	いつも高齢者のために働いていただきありがとうございます。私来年の5月に70歳になる予定です。無事でいられたら話ですが、笑。70になったら敬老乗車証を使える！車の運転から徐々に移行するのに良い制度だなと思っています。そして負担が軽く済んで有り難いなあとも。仙台市の負担が大きくなるのも問題ですが、できれば現行のままでお願いしたいものです。よろしく願います。お疲れさまです。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えておりますので、何卒、ご理解願います。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
442	高齢者の増加により市の負担が増えるのは当然のことで値上げの理由にはなりません。他の財源を見直し現在のまま存続することを努力願います。人口減少に伴う高齢化の傾向は今後続きます。経じの全体見直し、経じの節減に努め、高齢者の住みやすい市にするのが行政の務めです。年寄には先がないのです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>なお、本市では高齢化の進展により見込まれる社会保障関係経費の増加などに対応して、持続可能な制度を確保するために、仙台市経営プランを策定して行財政基盤の強化を固めるための取り組みを進めているところでございます。</li> <li>今後も、少子高齢化等の取り巻く環境の変化に対応しながら、適時適切な行政運営に努めてまいります。</li> </ul>
443	おやすい方のスーパーが6年1月で閉店します。やすい店を求めてバスの利用が今よりももっと多くなると思います。バス代の高くなるのはため息が出る程の痛手です。何とか助けて頂けませんか？お願いいたします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>今後も高齢者の皆様にご利用いただけるよう、所得の低い方への配慮や、利便性向上の視点を持ちつつ、他局とも連携した買い物支援策などについても検討しながら、制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
444	介護保険料とチャージの場所については、良い案だと思います。それでも就労をしている70以上には交通費が支給されているので敬老乗車証は必要が無い。負担のパーセンテージを上げて良いかと思えます。学徒フリーバスの学生さんには大きな負担をさせているのに。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。</li> </ul>
445	今の時世がら、見直しには賛成します。 ※今後もし、中止案がでてきたらゼツタイ全力で反対致します！	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
446	昭和20年10月1日生れの78才の男性です。現在折立県営住宅に入居しており一人暮らしです。仙台市から「バス・地下鉄敬老乗車証」を受領し日常生活上大変助かっています。従来、自家用車を利用しての生活でしたが、経済的な理由で令和2年に廃車し令和5年11月1日免許証も期限切れとなり、日々の生活上の行動は全て乗車証を利用させていただき助かっています。年間数10万円の経費節減となりました。現在、諸組織の地区役員として行動しており経費節減となっています。是非「乗車証」制度を継続してください。お願いします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>今後も高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
447	チャージ場所を複数の地下鉄駅構内等へ設置するというのはいいと思う。利用者負担は、なんとか軽くして頂いてお願いしたいです。バス、地下鉄に乗らなくなると、外出しなくなり家にこもりきり高齢者が増加につながると思います。自分自身は敬老乗車証を頂く年齢になった時、どの程度の利用者負担割合になるのか、この制度自体どのようなものか不安です。この記入のハガキもたまたま見つけましたが、70歳以上の世帯の自宅に配布されると気軽に記入できていいですね。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>今後もチャージ場所の増設などの利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>この度の中間案については、部数に限りがあることから、全対象者への配布は出来ませんでしたが、電子申請なども活用し幅広い世代からご意見をいただきました。パブリックコメントの手法等については、今後の参考とさせていただきます。</li> </ul>
448	月に2度通院にバスカードを利用しています。負担割合が高くなると大変になります。50%以上が利用しているすばらしい制度をこのまま継続して下さい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>今後も利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
449	10%から25%高すぎます。敬老乗車制度をもっている15都市の中で下から2番目の福祉都市！交通費を無料にすることで「切符を販売する設備や従業員が不要になり、関連する事務作もなくなる。まして利用者が増える。石川県珠洲市例ではバスを無償にしているが自治体の経費はほとんど変化が無いとのこと。値上げになると通院を控えたり引き森になり、重症化で医療費も高くなり、そちらの方の医療補助も負担増になり市でもかえって大変になりませんか。老人はいらないと言われ人を大切にしない仙台市になるのですか。決算も使われなかった分も入れないで、お金がないと言わないで下さい。値上りでは生活がなりたちません。市民や今まで正直に納税してきた老人を大切に。足をうばわないで。どこにでもほこれる仙台市に！	<ul style="list-style-type: none"> <li>政令市間の民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に比較することは難しいと認識しております。</li> <li>また、令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</li> <li>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</li> <li>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</li> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>敬老乗車証制度は高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度でございますので、今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
450	敬老乗車制度を維持するためにどうしても中間案を要するのではあれば賛成します。ただし、90才以上の高齢者対象になった場合、その者については、負担割合を検討されてはどうでしょうか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>年齢による負担割合の軽減等については、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方1つとしております。そのため、年齢別に負担割合を設定することは、制度の複雑化につながるものと考えことから、今回の見直しにおいては、現在の制度の大半は維持したまま、原則25%、所得者10%としたものでございます。</li> <li>中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
451	週の半分位、敬老乗車証を利用させていただいているひとりです。乗車利用時間帯は10時頃から5時頃です。乗客をみると、高齢の方、身体の障害（目、足等）のある方、ベビーカー利用のお母さん、通院していると思われる方が主です。自力で移動できる幸せを感じながら他者とのつながりを持つことは健康上も精神的にもとても大切なことだと思っています。10%→25%という情報を耳にした時は“うそでしょう”と思っただけです。これでは身体的にもふところ的にも不健康に拍車をかけることにつながりかけないと思っています。他の市町村に住んでいる知人にはとてももうらやましがられ、仙台市の自慢できる制度だと思っているのですが・・・私は電車も利用できる地域に住んでいますが、バスしか利用できない地域の人がかかります。市の財政が大変ですが、再考を願います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>敬老乗車証制度は高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果が期待できる制度であると考えておりますので、今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>また、対象交通機関の拡充についても、事業者と意見交換を行いながら、今後も検討を続けてまいります。</li> </ul>
452	今、市バスと地下鉄を主な交通手段として、移動しています。一回で600円以上かかり、大変です。70歳以上からも、多く活動するので、とても頼りにしています。年金のみの生活なので、負担増は、自分の人生を縮小しろと言われた気分です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
453	高齢者の社会参加は、本人にとっても、社会にとっても大切なものだと思います。経済的な理由でしたいことが出来なくなるのは、人権を大切にしません。負担割合をお願いします。10%が25%になるのは大変なことです。現行のままでお願いします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。</li> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度でございますので、今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
454	何もかにも値上げしています昨今せめて乗車券現状のままでお願いしたいです。宜しくお願い致します。年金生活でどうしようかとさえ思っています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
455	なかなか声を出せない弱者のための市政をやって下さる方と思っていましたよ。子ども老人のためのお金をけずることは信じられません。財政は豊かな人間性のために使って下さい。値上（？）補助ダウンとつながる見直し反対です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</li> <li>なお、本市では高齢化の進展により見込まれる社会保障関係経費の増加などに対応して、持続可能な制度を確保するために、仙台市経営プランを策定して行財政基盤の強化を固めるための取り組みを進めているところでございます。</li> <li>今後も、少子高齢化等の取り巻く環境の変化に対応しながら、適時適切な行政運営に努めてまいります。</li> </ul>
456	一度に25%に上げるのではなく、15%、次20%のように段階的に上げる。間2年くらいで。	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回の見直しにあたっては、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしております。</li> <li>本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</li> </ul>
457	日中仙台市バスを利用していますが、乗っている人のほとんどが高齢者です。料金を値上げすれば高齢者が市バスに乗らなくなり、ますます乗車率が下がるものとおもわれます。高齢者が外出しなくなると、認知症および病気になる人が多くなり医療費の増加も懸念されます。値上げするのであれば、段階的に値上げするのが良いと思われます。（初年度15%。3年後20%等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回の見直しにあたっては、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしております。</li> <li>本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
458	<p>反対です、敬老乗車証を利用するようになり自動車を使わずバスを利用するようになり、そのおかげで何千歩も歩くようになり、とても健康的になりました、病院に行く機会もへりとても良い制度だと思ってます。</p> <p>公共交通機関の赤字だけでみるのではなく、経済効果や健康保険の観点からも再考してほしいです、国民年金でぎりぎりの生活なので是非このままの料金で続けてほしいです、チャージは今まで通りで良いと思います。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいります。</p> <p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</p>
459	<p>地下鉄の運営が厳しいなか、通常の運賃値上げだけで乗り切るのは難しい。人口が多い世代に少しでも協力してもらうことは、効果が大きいと、賛成。子ども、学生、一般、敬老対象の区分に分け、人数、運賃、乗車率、そこから得られる収入など、グラフで比較する。敬老対象の見直し前後も可視化し、見直しが有効であることを誰がみても捉えられるように、シンプルに表現できると良いのでは。</p> <p>「今より負担がある！」のではなく、「こんなに効果がある」を前面に出してみたい。</p>	<p>・今回の見直しにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、利用者負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費の推計をグラフ化したほか、年齢や利用金額などから見た制度の利用状況や、居住地別の利用状況など、様々なデータも示しながら検討を行いました。</p> <p>・こうしたデータについては、審議資料としてホームページに掲載しているところですが、今後は、そうしたデータの構成、表現の手法や周知方法についても工夫してまいります。</p>
460	<p>敬老乗車証は市民に外出を奨励することで始まったと聞いています。収入の金額多寡によって左右されるものでもありません。収入はその人の努力度合などによって変わります。一方で、不正使用による多額の支出があると運転手から聞いたことがあります。これらの理由などから仙台市の中間案は理がありません。改革案として、イ 一律10%を15%に抑えて、その後の引き上げは再度検討する。ロ 利用金額が例えば6万円を超える場合には公平の観点から15%を25%にする二段階方式とする。ハ 新規の発行は活動年齢を考慮し70歳を75歳(後期高齢者)に引き上げる。ことを検討すべきです。それでも削減額が不足するのであれば、支出を抑える方法として、職員すべてに実績評価を導入すべきです。</p> <p>その理由は、イ 窓口で質問しても返答がない事例がたくさんあり、勉強不足が露呈しています。ロ 昼休み前後の時間帯の業務効率が私語やお茶のみで低下しています。ハ 職員の一部の人は4時半を過ぎると仕事への集中が欠けます。ニ 相続手続きの窓口がたくさんあり、6年前に窓口一本化を提案しました。提案が理由になったか不明ですが、数年経った後に一本化されたと聞いています。改善することはまだたくさんあります。改善しても資金が不足するのであれば、その時点で20%以上を検討すべきです。仙台市の見直し中間案は金額ありきの審議です。もっと多方向から検討すべきです。職員は、民間のように改善することを怠ったことを自覚する必要があります。以上</p>	<p>・今回の見直しにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」とことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを考え方の基本として、現行制度の大枠は維持しながら、必要となる費用をご負担していただくこととしております。</p> <p>・そのため、負担額の段階的な引き上げや、交付対象年齢の引き上げ、利用上限額の引き下げなどについては、行わないこととなりました。</p> <p>・制度の見直しではなく、職員の件費などの見直しを先にすべきのご意見ですが、今回の制度見直しは、高齢化の進展により増加が見込まれる一般財源負担額を抑制し、制度の持続性を確保するために行っております。今後、高齢者の福祉全般に係る費用の増加が見込まれる中で、必要な見直しであると考えております。</p> <p>・また、不正使用の防止を図るため、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。</p>
461	<p>敬老バス負担率アップに賛成です。もっと上げてもいいのでは、老人優遇は時代に逆行しています。車を所有し、低額で公共交通を利用するのは如何なものか？免許返納者のみのバス発行でよい。</p>	<p>・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えておりますので、この度は、中間案でお示ししたとおり制度を見直しをまいりたいと考えております。</p> <p>・頂いたご意見は将来的な制度のあり方について検討するうえでの参考とさせていただきます。</p>
462	<p>対象者の利用者負担割合が低いように感じました。全ての路線が赤字であることも踏まえて黒字を確保できるよう、金額設定していただきたいです。5年ほど前に学都仙台フリーパスが値上げされ、高齢者との不公平感を感じたことは忘れられません。収益を確保したいのであれば、市営バスを存続させるためにも対象者の利用料は上乗せすべきだと考えます。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</p>
463	<p>市の財政事情で乗車証の1割負担からの増は致し方ない気はしますが、一気に2.5倍は上げ幅が大きいと感じます。個人的にあと2年でこの制度を利用出来ると楽しみにしていたのですが非常に残念です。今までバスや地下鉄を利用していた高齢者がマイカー利用に逆戻りしないかと、せめて15%が最大20%に自己負担の上げ幅を下げてもらえればと思うのですが</p>	<p>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢者施策全般に係る事業費推計に加え、原則の利用者負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
464	赤字や人手不足等で厳しい状況のところですが、来年は対象になるのでありがたい限りです。しかし25%負担はあまりにも中途半端ですし、介護保険負担割合で線引きすることに疑問を感じます。様々な場面で境界線上にいる方は不公平感を感じます。なので一律20%はいかがでしょうか。	制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂いた。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
465	今後 高齢者が増えるのは当然分かっていること。1割負担に決めた経緯は？ずっと続けられると計算したのでしょうか？その場限りの施策はやめて欲しい。子育て支援ばかりに目を向けるのではなく、高齢者支援も考えてほしい。市民税は税金納入者に平等に使ってもらいたい。敬老乗車バスは70歳以上でも利用しない方もいます。赤字計算ばかりでなく予算の優先順位をしっかりと考えてほしい。	・前回の見直し時は、10年間は制度を継続できるよう利用者負担を1割とさせて頂いたものです。平成24年の制度施行から10年が経過し、高齢化の進展に伴う高齢者数の増加により敬老乗車証事業費が当初想定を上回り増加してきていること、高齢者の保健福祉全般に係る事業費の一般財源負担額は、令和5年から10年間にわたり年平均7億円の増加を続ける見直しとなっていることなどを踏まえ、現在見直しを行っております。 ・これまで高齢化の進展に伴い医療や介護など高齢者全般に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費を確保してきたところであり、引き続き必要となる高齢者施策に取り組んでまいります。
466	後期高齢化、核家族化、デフレも進み、車の利用が出来ず、運転を代わりにする家族関係も薄れて、賃料も上がらず、所得、蓄えすらない。今後、バスの利用は顕著に現れる事は間違いない。結論、もっと間口を広げるよう、負担軽減を目指すべきではなからうか。課題は原資の確保ではあるが、平等である事が重要。 1.消費税から数%を移行	・消費税については、国税であることから、本市独自施策である敬老乗車証の財源とすることは、現時点では困難と考えます。 ・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。
467	25%でよい。70歳以上の人はいくらでも増えるので、負担増はしょうがないのではないか。現役世代への影響は勘弁して欲しい。	・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
468	見直し案に賛成です	・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
469	高齢者に対するサービスについては規模を縮小していく必要があると思います。見直しについてはやむを得ないと考えます。	・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
470	財政的に1割負担で持たないのであれば、子どもと同じ5割負担にして65歳からの適用としたらいかがでしょうか。年金が65歳からの支給開始を想定していること及び様々な施設が65歳からの優遇措置を実施していることも根拠として説明しやすいと考えます。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直ししてまいりたいと考えております。 ・また、今回の見直しにあたっては、「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを考え方の基本としているため、現行制度の大枠である、70歳の交付対象年齢や、12万円の年間上限額については、現行制度のままとしております。
471	敬老乗車証は、免許返納し、たいへんうれしく感謝している。バスは安全第一、乗務員不足、サービス低下にならないこと安定して便がまわることを願っています。現状なんでも値上がり中です。行政も大変です。市以外はこの恩恵にない方々も沢山います。市民の高齢者の一人として少しの妥協、小さな協力、個々のわずかな節約等を考えることも大切。値上げはあたりまえでしょう。非課税世帯にも考慮しています。河北新報での意見募集を見て。	・中間案でお示ししたとおり見直ししてまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
472	日頃敬老乗車証は買い物や通院、その他外出等へ大層助かっています。敬老乗車証がない生活は考えられません。しかしこの度「制度見直し中間案」すなわち25%UPという大巾値上げ案を知って非常に驚いています。近年、医療費はじめ諸物価の凄まじい値上げが続いており、暮らしにくい状況が続いています。さらに来年も諸物価値上げの予告がなされています。8～10%の消費税がなくなるだけでも消費者は助かりますが、物価値上げはその反対で税収は増えるばかりです。消費者にとっては苦しみが増すばかりです。この度の制度見直し案25%UPは仙台市財政のどのような根拠に基づくのか説明もないのではないのでしょうか。仙台市の財政は毎年30億円以上の黒字で基金総額も政令市中2番目に多い健全財政と聞いています。市民への丁寧な説明を私たち消費者の意見を十分聞いて下さい！と角敬老乗車証の見直しによる負担金UPは絶対に止めて下さい！	<p>・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金等を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す使用であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
473	一律増ではなく、所得制限を設けるべきです。所得によって負担額変更になれば良いと思います。低所得の方にとっては死活問題となるはずなので、負担は微増、高額のの方は負担増でどうでしょうか？	今回の見直しにあたっては、「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを考え方の基本としているため、現行制度の大枠である、70歳の交付対象年齢や、12万円の年間上限額については現行制度を維持しつつし、現行の利用者負担割合を原則25%、低所得者10%と負担能力に応じた段階を設定しております。
474	バス通勤をしていると驚きます。前にいた高齢者の方の敬老乗車券の残高です。7万とか、時には10万。目を疑います残高がそこまでないと不安なのではないでしょうか？簡単に購入できないという不安からなのかわかりませんが、宛に角残金額に目を奪われてしまいます。70才からと言いますが70才はこの時代、高齢者と言うには若いような気がします購入する権利は75才からでも良いのでは無いのでしょうか？うちの義母もかつては使っていました。残金が入っていないと不安といひ、そんなに使うのか？いつも車で送れと言うのに……そのうち呆気なくカードをなくし、バスを使うのをやめました。本当に必要な人と、そうで無い人がいると思います。けど、その区別はつけられません。税収入の低下しかない未来に、税金を大量に使う敬老乗車券。バランスが悪すぎます。今、プーイングしている方々は、本当に敬老乗車券が必要な程、困窮しているのでしょうか？今後の我々の年金は下がる一方で、高水準の年金を受給している今の方々。年金の収入に見合った敬老乗車券にして欲しいものです ●75才から ●カード内上限額3万円 ※年間5万円～8万円 せめて小学生よりは高くは良いのでは？	<p>・今回の見直しにあたっては、「現行制度の枠組みを基本としつつ、事業の継続に必要な利用者負担割合を設定する」ことや「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを考え方の基本としているため、現行制度の大枠である、70歳の交付対象年齢や、12万円の年間上限額については現行制度のままとし、現行の利用者負担割合を原則25%、所得の低い方を10%としております。</p> <p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
475	致し方ない。9月に交付を受け、有り難く使用している。地下鉄250円区間在住なので、たぶん年間平均利用額くらいの使用になりそう。地域により足りない方々もいるだろうが、月一万円を2500円で利用できるのは負担1500円増、物価の上り幅を考えたら妥当と思う。人口減の未来、若い世代への負担は増やしたくない	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
476	負担割合を20%にすればわかりやすくして良いかと思えます25%の5が計算しにくいのでいかがでしょうか？	・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。また、原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の収収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。
477	中間案に賛成します。改正により出てきた財源は子育て支援に回して下さい。将来的には子供料金と同等で良いと思います。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
478	無人チャージ機のシステム代2億円（毎年維持費1億円掛かると言われています。現在、私はチャージは2年に1回位です。今の区役所で充分に負担になっていません。9台の無人チャージ機は不要です。現行の10%の割合は大変助かっています。それでも以前の仕組みにより値上げされています。このままいけば30%40%と値上げされる心配があります。絶対、今回の値上げ25%は阻止したいと思えます。事業採算で経費が上がるから25%にするのはおかしいです。福祉予算をふやすのが行政のする仕事です。多くの利用者になれば、それだけ、行政の役割が大きくなるわけで市としても喜んでいいと思います。老人が増えるのを悪と考えると、負担を増やすのは間違っています。	<p>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあつたことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては精査しながら進めてまいります。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
479	説明会に参加した際の第一印象は「敬老と言いつつ、年よりを馬鹿にしている」ということでした。社会保障が後退している世情の中で、低年金で生活している老人たちに冷や水をかけるような市政の方針に納得できません。老人になると行動範囲がせまくなります。病院通いが多くなります。生き生きと輝いて老後を過ごしたいと思っ ていても、援助がなくて叶いません。安心して通院し、余命を楽しむことは許され ないのでしょうか。年よりは家にもついていると言っているように思えてなりません。 今のバス路線は健者の通勤、通学の利便性を有先させ、病弱者や老人は歩いてけ ばりにされています。弱者の交通利用手段を充実させることを考えていくのが政治の 仕事ではありませんか！その提起もないまま負担だけを課す今回の案には強く反対 します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
480	民生費における市民1人あたり一般財源負担額の政令市比較において、仙台市は平均値にも達していません。もっと広く市民の為に金を使うべきです。よって、敬老乗車証制度の見直しは必要ありません。	<ul style="list-style-type: none"> <li>政令市間の民生費の多寡については、都市の成り立ちや地域経済の状況等、取り巻く環境にそれぞれ違いがあるため、一概に比較することは難しいと認識しております。本市といたしましては、これまで高齢化の進展に伴い医療や介護など高齢者全般に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費を維持してきたところであり、引き続き必要となる事業費を確保してまいりたいと存じます。</li> <li>また、この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
481	限られた財源の中で負担してもらおうのは仕方がないことだと思います。若い世代の給料も上がらず生活が大変です。お互い協力も必要だと思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
482	所得段階に応じているので良いと思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
483	物価高の折、交通費が2倍、2.5倍になるのは更に生活が苦しく、悩みが増えるばかりで、気軽に街に出かけられなくなります。どうか現状のままには出来ないのでしょうか！	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
484	説明会に出席の方は反対の方が参加が多いと思う。私も八十代の年金暮らし。今の制度ですとどつたらとても助かると思うと同時に自分の病院通い用事等半額は負担してもいいと思う。財政が厳しい折、年金暮らしを理由におかしいと思う。私は年金が少額でも必ず入金されクビにもならずにごんない収入源はないと思います。敬老乗車券が若い人達にしわ寄せ行くのかと気の毒でなりません。福祉が充実するものいいのですが、廃止が大変です。人気取りの事業は考えていたえきたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直しをまいりたいと考えております。</li> </ul>
485	素晴らしい制度に感謝しています。買物や趣味等で出かける時に重宝しています。負担増の提案も理解できますが、物価高や税金のUP等で少ない年金の手取りが減少している昨年、現状としては、これ以上負担が増えるのは生活が苦しくて大変です。何とかしていただきたいと思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
486	使用の現状を見ますと、一般財源負担額は、急激に増加するとは思えませんし、実際使用している方は高齢者の社会参加等で積極的にかけることで使っている方又医療費の支出は（予防の意味で・・・）おさえられると考えられます。動けない老人を増やさない為、使いやすい制度の継続を願います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。</li> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
487	仙台市がこれまで行なって来た他の市町村には無い敬老乗車証制度。見直しの必要性は認めます。これまで10%負担を一気に25%では無く「20%負担」とすべきだと思います。	・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂きました。また、専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直しした場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いております。敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
488	以前は70才以上無料、現在は1割負担。これを2.5割へアップは将来5割でしょうか？今回のアップは2割として近いうちに3割、その後4割へと段階的なアップを希望します。	・制度の見直しにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、制度の複雑化となるものと考えています。 ・また、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「持続可能な制度とするために、今後10年間の事業費の伸びを見据えた見直しを行なう」ことを基本的な考え方としております。負担割合も含めた将来的な制度のあり方につきましては、見直し後の利用状況や、その時点の制度を取り巻く環境を考慮しながら判断していく必要があるものと考えております。
489	全ての物価が値上がりとして現在、意図が判りません。高齢者の方達は車の免許証を返納したいと考えているのに頼みの乗車証の見直しは絶対反対です。特に、宮城野区はバス以外、仙台市の乗り物が無いのです。仙石線はJRです。又、地下鉄は利用出来ませんので敬老乗車証の見直し等反対です。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。 ・また、本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性について検討を行ってまいりました。市内JR各路線にしましては、事業者とも意見交換を行ってまいりましたが、敬老乗車証が全国のICカード標準規格に合致していないことが一つの課題となっております。他都市では、交通系ICカードを通常利用後に公費負担相当額を還付する方式としている例がございましたが、還付金事務に係る事務センターの設置が必要となるため、運用コストが大幅に増加することが想定されるなど課題が多い状況となっております。今後も、事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
490	対象年齢やチャージ上限額については問題ないと考えますが、利用者負担割合については現在の2.5倍になるのには納得いかない。上げ巾はせめて10%から15%が限度ではないでしょうか。現在利用している方の利用控えや新規利用者になる方（私もですが）の負担大きい。せつかく当初の目的である「社会参加、ひいては健康増進」が後退していくようになる。上げ巾の見直しをお願いします。	・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。
491	・交付対象年齢、年間チャージ上限額は現行制度のままで可。 ・利用者負担割合は私は介護保険料所得段階は5以上に属するなら、せいぜい、引き上げ割合は15～20%以内でおさえてほしい。	・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。
492	高齢者を優遇し過ぎだと思う。子供料金より安い補助は改めるべき。先日の住民説明会のニュースで反対意見を述べる高齢者を見て現状を全く理解していないと残念に思った。年金が貰えるだけ良い。出生率増加に財源を使った方が良い。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直ししてまいりたいと考えております。
493	敬老バス自己負担2.5倍増はやめてください。一番層が厚い老人に手厚くしてほしい。いつも外出先で買い物をして広域に経済のためになっているのに、出歩けなくなるつもりですか。なにもかも値上がりしてきりつめばかりの家計の中で唯一のたのしみを奪わないでほしい。郡さん！市長に立候補した時の言葉を信用して、全力で応援して、当選した時はうれしかった！私たちの市長さんが誕生したと思いました。どうか初心をとり戻してください。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持つつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
494	いつもバスにはお世話になっています。バス1台の運行経費には乗客の人数が影響するのでしょうか？運賃が2倍にも上れば出かけるのもとめてと止めようかと考えてしまいます。出かければ年寄りは何かおいしいものとか雑貨とか、少額であろうと楽しみにして買って来ます。出かけていけば身体にも良い結果が出るでしょう。医療費の軽減にもなるのではないのでしょうか。敬老乗車証制度の見直しには反対です。考え直して下さい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
495	現場維持を望みます。交通費が安価な事で、高齢者がより多く活動し、経済効果が高まる。健康維持にも役立つ。医療費の削減にもなる。パブリックコメントを募集している事を知らなかった。もっと強く告知して欲しい。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・パブリックコメントの周知については、ホームページや新聞・ラジオなどのマスメディアの活用のほか、区役所や老人福祉センター、地域包括支援センターなどの関係施設でのリーフレットの配布、仙台市が配信している「せんだいTube」による資料説明、LINE公式アカウントによる配信など様々な媒体を活用して行い、その結果、他の事例と比べても多くの意見を寄せいただくことができたところですが、頂いたご意見も踏まえ、今後パブコメや実施する際には、丁寧な周知や説明に努めてまいりたいと存じます。なお一層の周知も必要であったと考えております。
496	政令都市市長のやる事はチグハグダラケ。高齢者の免許返納等で高齢者の足確保が課題になってるご時世何お考えてるか判らない。どう利用しやすくするか改善するのが行政 又財政に問題あるのであればもっと目の付け所がある筈。物価値上げが続く中高齢者の負担は増すばかり。料金改定せずもっと利用しやすいように購入方法等含め改善を求めます。追加で財政厳しければパンダ等で観光含めた活性化は古い。もっと有意義な政令都市活性化に予算回して欲しい。病院の統合問題含め市長の顔が見えない。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。 ・なお、本市では高齢化の進展により見込まれる社会保障関係経費の増加などに対応して、持続可能な制度を確保するために、仙台市経営プランを策定して行財政基盤の強化を固めるための取り組みを進めているところでございます。 ・今後も、少子高齢化等の取り巻く環境の変化に対応しながら、適時適切な行政運営に努めてまいります。
497	見直し中間案に反対します。物価高騰、高齢者医療費自己負担増、年金削減、生活保護費引き下げなど、高齢者いじめとも言われるような世の中ですが、高齢者の生活を守る市独自の制度の一つが、現在の「敬老乗車証」だと思います。財政的に苦しいのはわかりますが、何とかやりくりして現行制度を維持してください。お願いします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
498	このままで、提案通りに敬老乗車証見直しを決めるのは、反対です。以下にその理由。(順不同) (1) 高齢者の保健福祉事業に対し一般財源から支出(負担)する額を減らす一環として、敬老乗車証の現行制度を見直ししたいとしているが、利用者の負担増だけが具体的に語られ、その他の策がない。従って説明が短絡的で総合的ではない。そして今後一般財源増加すると言っただけで、「増加」に対する評価が何も示されていない。増加しても良いではないか！増加に対する懸念があるのなら提案者責任としてきちんと述べられたい。高齢者福祉保健費に対する一般財源負担が増えることがないのか、説明されたい。 (2) 持続可能なものしたいとしているが、今のままだと持続可能性が乏しいとの理由が何ら語られていない。何故今のままだと持続可能性を失うのかが、何も説明がない。はやり言葉である熟語＝「持続可能性」を借りもののようによく突っ込んでくる将来不安を語るのとはただの脅しにしか見えぬ。姑息な脅し文言を安易に使用するなかれ。仙台市政独自の自ら考案した相応しい言葉を使いなさい。 (3) 「より使いやすい制度にするために利便性向上策」は何も示していない。利用者負担増だけが具体的な策としてバランスに欠ける。しかも「検討する必要がある」というだけで、「検討する」とも確約もしていない。ただの逃げの方便でしかない。利便性向上策が無人チャージ機設置だけしか示されていないので、真剣に向上策を考えているとは到底思えない。 (3) 敬老乗車証の現行制度(=10%負担)がもたらす効果性——高齢者が外に出ていく健康効果とそれがもたらす医療費の公的負担抑止、について何の分析もない。25%になれば利用が抑えられ外に出ていく健康効果が減少する。また、利用が抑えられるからバス・地下鉄事業の事業収入は減る。 (4) 2月市議会では条例改正、10月実施とはあまりにも拙速。よって市民が検討し意見を述べるチャンスをもっと多く確保されたし。もっと細かな車座談義の場を設けたし。奥山前市長は市民との対話不足を批判され、郡現市長は最初だけ市民対話の場を設けて出て行ったが、それもあいまいなままな崩壊的になくなり、その姿勢がこの敬老乗車証の現行制度見直しの進め方に出ている。市民派市政を標榜するなら時間をかけて幅広い区市民の声を聴く機会を作ってもらいたい。7か所だけの説明会だけで「説明した」「幅広く声を聴いた」と終わらせないで欲しい。	・高齢化の進展に伴う高齢者数の増加により、高齢者の保健福祉全般に係る事業費の一般財源負担額は、令和5年から10年間にわたりは年平均7億7千万円の増加を続ける見通しとなっており、敬老乗車証以外の事業費についても増加が見込まれております。高齢者の皆様に引き続き制度をご活用いただくためには、高齢化の進展により増加が見込まれる一般財源負担額を抑制し、制度の持続性を確保するための見直しが必要と考えております。 ・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額(市民税等の市の税収等で負担している額)の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあつたことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましても、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。 ・この度の見直しを進めるにあたっては、市民意識アンケートを活用し、可能な範囲で外出促進効果や、健康効果等についての分析等を行ったところです。その分析等の結果は、専門分科会にも報告し、敬老乗車証による外出促進等の効果への配慮として、過度な利用控えにつながる見直しを避けるよう議論がなされたところでございます。そうしたご意見も踏まえて、交付対象年齢や利用上限額は、現行枠組みを維持しつつ、敬老乗車証の持続性を確保するために、過度な利用控えを招くことないよう配慮しつつ、利用者負担割合を原則25%に見直すという案をとりまとめたところでございます。 こうした背景や見直しの必要性について、丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。なお、様々な効果の測定に関するご意見については、分析に必要となるデータの収集や分析手法の整理が容易ではないと想定される側面もございますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。 ・パブリックコメントについては、前回見直し時の件数以上をお寄せいただくことができたことや、SNSの活用等の新たな媒体の活用により意見の多様性も確保できたものと考えております。こうしたことから、現段階において更なる市民説明会の開催は考えていないところですが、新制度施行に向けて、利用者負担割合や利便性向上策の内容など利用者の皆さまに直接影響する事項はもとより、この度の見直しの背景なども含めて、幅広い媒体を活用してお知らせしてまいりたいと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
499	敬老バス改悪反対です。いつも利用していますのでこのままにしてください。見直しは必要ありません。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
500	負担割合が少ない。3割から5割負担でいいと思う。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度です。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。
501	中間案に賛成です！ ・高齢者の利用者がますます増える。 ・運転手さんの確保が難しい。 ・経費がかかり公共交通機関が維持できなくなってしまう。	・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
502	私は一度も利用した事がないですし今後も利用するつもりもありません。最近では高齢者だからと何かと行政に無理強いをする人達が多いように思います。利用してない方も相当数いらっしゃると思いますので、利用してない者にとっては不平等じゃないかと感じてます。率直なところ我々高齢者は市の貴重な財源を食いつぶして後は何も残してない。それよりはこれからの仙台市を支えていく子供達にお金を使った方がいいのではと思ってます。大学いきたくてもいけないと言う声も聞かれます。少子高齢化が加速してます。もっとそのような所にお金を使ってもらいたいです。高齢者は害です。子供達をもっと大切にしてください、切に願います。乗車バスは半額負担が妥当だと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度です。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。
503	今回の案でも少ないと思う。今後人口減少が確定していて、最終的にもっと高くなる事が確定しているのだから、今から高くしてしまった方がいいと思う。今の高齢者の方が人口も多い。将来的には高齢者の人口も今より少なくなるのだから、人が多いうちに取っておいだ方がいいのではないかなと思う。	敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示した負担割合に見直してまいりたいと考えております。
504	仙台市敬老乗車証制度の見直し中間案に関する意見を述べます。現行の負担割合の維持を希望します。以下に意見を述べます。 1. 他の事業との連携 交通事業は赤字であるが、敬老乗車証事業は令和5年度で26億円となっていて（利用者の負担は1割）コロナによる現象を補いつつあるが、バスも地下鉄も事業としては赤字となっている。 敬老乗車証事業はそれ自体は社会福祉事業だが、健康福祉面では金額は把握できないが増進に大きな効果を上げているものとする。市役所内での局間の相乗効果およびデータによる効果測定が求められるすなわち、健康増進のみではなく、交通機関を利用して、買い物、イベント、観光、に利用することにより、2次的な消費活動も行っていると考えられる。また、単純に交通事業の採算では効果は捉えられない。今後、デジタル化が進展するのでこうした効果も数字で把握することが可能だ。 2. DX（デジタルトランスフォーメーション） デジタル先進都市におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の進展に寄与できると考える。Web3.0の面からみると、敬老乗車証を活用した移動に関してトークンの発行を行い、地域の経済活動に効果を上げるなどの工夫ができないか検討が必要である 例. 敬老乗車証での利用にトークンを付与して、域内での消費につなげるなど 例. 現在の区役所で行っている乗車証発行業務を利用者自身が行い、その報酬としてトークンを発行する。 例. 上記業務を「スマートコントラクト化」する 3. 「仙台MaaS」に関連づける方法はないか web3.0の活用例として利用者の情報を高齢者の活動の分析に利用できるほか、発病や事故に遭遇した際の運転手等交通事業者、消防・救急関係者、関係している医療・福祉関係者と効果的な連携が可能となる（この前提として実証・実装段階での事前の了承、データ活用の社会的意義の説明はもちろん、通常時のセキュアな運用が重要） 4. その他 高額な利用においては通勤に利用されているのと考えられる。何らかの形で企業・団体の負担を求めることが可能ではないかと思う。その他、高齢者の敬老乗車証とは離れるかもしれないが、思い付きであるが周辺都市との相互利用（県内の病院統合の動きも含め）、国内姉妹都市との情報交換、「カーシェアリング」、「バイクシェア」、「タクシー」など交通全般との関連についての検討も重要である以上	・社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、敬老乗車証利用者への効果について議論いたしました。また、定量的な分析は難しい状況です。また、経済的な効果についても算出は困難ですが、市民意識アンケートでは、制度を利用することによる外出の増加や、利用目的として買い物が増えることなどから、敬老乗車証の利用による健康増進や経済的な効果についても、ある程度の期待ができるものと考えております。 ・DXや仙台MaaSとの連携に関するご意見のほか、その他交通施策に関するご提案については、関係局と情報を共有してまいりますほか、その他の様々なご提案についても、今後の事業運営の参考とさせていただきます。
505	日頃から、市民の健康福祉について手厚い政策と配慮に感謝いたします。この度の敬老乗車券に関する施策に関しましては、この件単独のものに在らず、高齢者の積極外出を促すたいへん有意義な制度であります。つまりは購買力の促進に繋がり、健康増進を促しまして、医療費の節約効果にも寄与していると感じます。いくばくかの負担増はやむを得ないとしても、25%というのはいかがなものかと感じます。再考をお願いしたいと感じます。	・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。
506	この度の「敬老乗車証見直し案」についての意見です。現在の1割（10%）から2.5倍の25%にする案は中止して下さい。高齢者にとって年金収入だけでは今の物価高にあつても苦しいです。病院通いだけでなく出かける時の交通費も高くなっています。認知症予防のためにもいろいろな刺激を受けて健康を保ちたいです。無料の時期もありました。何とぞ値上げはやめて下さい。切にお願い致します。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
507	高齢者にお金を掛けるのはどうかなと思いますので大賛成です。高校の子供が居るのですが通学する場所は宮城交通しか通ってなく定期代も高く困っています。若い世代の事も考えて欲しいです。	・中間案でお示したとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
508	絶対反対です。今年をはじめ敬老乗車証を受け取り、外出するのが楽しみになりました。他の自治体の友人にも自慢して羨ましがられています。こんな、仙台の良い制度は是非このまま継続すべきです。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
509	70歳が視野に入ろうかという年齢ですが、見直しに賛成です。行政施策は社会状況の変化に応じて柔軟に行われるべきであり、既得権万能であってはならないと思います。日本の社会全体で子育て（世代、世帯）への投資を増やそうという試みがようやく始まっています。福祉サービスがどうあるべきかその在り方を冷静に判断することが、社会の一員である高齢者にも求められていると考えます。見直しにより現行よりもサービス内容は確かに縮小しますが、それでも育ち盛りの子どもを抱える子育て世代（世帯）に比べれば、はるかに有利です。将来世代に対して善き大人として行動していきたい、そう考えています。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
510	所得段階5以上の負担割合が高い。検討をお願いしたい。	・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の税収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。
511	反対です。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
512	(1)物価高、社会保障給付見直し等で高齢者の生活は厳しい状態です。負担増につながる制度見直しはしないでください。 (2)高齢者の社会参加やバス事業に力める高齢者の乗車等を無視したやり方で、残念な提案です。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
513	25%はんたい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
514	値上げ反対です	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
515	引上げ反対	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
516	25%引上げ反対	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
517	値上げは止めて下さい。元々のスタートは無料でした。高齢者を敬うこの主旨に値上げは反しています。市長は「制度を持続させるため値上げにご理解を」と言われました。公共の足を守り高齢者支援のわずかな予算（支援）は市の財政からいって、十分可能ではありませんか？街の再開発に予算を使い観光客に税金を使い、高齢者は踏みつけにする、こんな市政は許せません。無人チャージ機は高すぎて要りません。	・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金 ・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるように精査しながら進めてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
518	この制度は仙台市民だからこそ享受できる制度であり、隣接する他市町村に住む該当する年齢等の人からは大変うれやましがられており、いはば該当仙台市民の特別な恩典でもあります。この制度の維持を継続するにあたり、財制上の問題がおきる心配があるならば多少の負担はしかたがないことと思います。今後とも仙台市当局のこの制度維持にご努力くださることを願って止みません。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
519	10%から25%の値上げはあまりにひどいです！敬老乗車証があるおかげで市内を歩いたり楽しんだりそれがどんなに生活を健康的に活性化しているか。市には財政もあるのでからせめてもの老人の幸せをばき取らないでください。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
520	利用者負担割合の引き上げに反対です。ここ1～2年、すべての物価が値上げ、ガソリン、石油、ガス、電気料金等も値上がりしています。大企業では賃上げを去年に続け今年もやる様です。最低賃金も値上りの方向です。私は年金生活者で、ずーっと給付が減少続行中。25%の値上げなどとてもない！！	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
521	今回の見直し案には賛成です。高齢者の人口が多くなっていくにつれて、やはり負担が増して行くのは私達高齢者だけが優遇されるとは思ひ、見直しが良いです。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
522	高齢化が進んでいる中で、この様な状態にすることは高齢者に対して冷たくかんじます。この意見を、きちんと反映して頂きたい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
523	利用者負担割合は、引き上げないでほしいです。利用する方が減ると思います。現行のままをお願いします。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
524	バス代が高く、敬老乗車証を楽しみにしていました。今回の見直し中間案には、大変がっかりで反対です。高齢者の健康のためのもとても役立っていると思ひますし、今、何もかも値上げ値上げで先行きが不安だらけの今、この時期にやるべきではないと思ひます。市民の交通権を守ろうとする市政であってほしいです。中間案には反対です！！	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
525	年金生活者です。物価の値上がりが続いて大変です。今まで通りの敬老乗車金額をお願いします。この敬老乗車制度はこのまま、続けていただくとうれいのでdす。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
526	わずかな年金で生活しています。これ以上値上げされたら生活できません。何とか高齢者をまもってください。お願いします。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
527	利用者負担割合の引き上げは反対します。所得が低い方向への軽減策を講じるとあるが現行5%⇒10%との提案なのでせめて5%のままにしてほしい。赤字とのことで運賃UPも考えられることから、負担がもっと大きくなるのではないのでしょうか。私は、ボランティアで、交通機関を使って移動しています。70歳になれば敬老乗車制度の対象になり、負担が少なくなることに希望を持っています。現行のままですぜひお願いします。市の財政支出の工夫で可能ではないのでしょうか。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。 ※1：財政の硬直度を示す使用であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金
528	年金がずーっと減らされる中で、買物や用事で出かける時の、バスや地下鉄の料金1割負担は本当に有難いものです。それが2.5割になると、どうしても行動を控えざるを得ません。ちょっとした買物でも、地域経済の力になると思ひます。全体に高齢者の動きが控えられると長い目でみると、市の財政にも良い影響をもたらすのではないのでしょうか。今の制度の継続を切望します。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
529	・現在の制度を必ず維持して下さい⇒見直し反対 ・現金に出かける事で医療費を増やす事も無く、出かければ買物をしたり、経済効果もある。 ・改善して欲しい点は、バスや地下鉄まで行くのが大変な人はタクシーにも使える様にして下さい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加により、敬老乗車証制度の持続性確保の観点において課題があるとともに、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討なども必要になるものと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
530	利用料金の値上げに反対します。”制度の見直し”の説明会の日程を市政だよりに載せないのはおかしいです。泉区からのバス料金は高いので、これ以上の負担はこまりません。	・説明会日程の市政だよりへの掲載については、説明会の日程等が決定した段階で、既に市政だよりの編集が終了していたことから、掲載が叶わなかったものでございます。そのため、パブリックコメントの実施について様々な媒体を使って周知を行うことで、幅広くご意見をいただいたところでです。 ・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
531	定期的に通院するためにバスを利用している高齢者は多い。特に病院まで遠い所に住んでいる人々にとって、バス代が2～2.5倍になることは打撃が大きい。受診をひかえてしまって重症化することもあり得る。値上げは絶対にやめて欲しい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
532	敬老乗車証利用しております。私達の社会参加に大変役立っております。負担割合の引き上げは利用する私達にとっては少しの負担増でも少しの年金しかない生活の中では大変です。現状の制度でぜひ継続を願います。仙台市の財政力は震災後100億ほどになっている貯金である基金総額も政令市中2番目に多いはず。そういう中での公共交通充実のまちづくりを希望いたします。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。 ※1: 財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2: 市債償還の財源を計画的に確保するための基金 ・公共交通の充足に向けたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
533	70歳を今年9月に迎え、この敬老乗車証は大変役立っています。車の運転もしないので、地下鉄バスでの外出時に10%負担は年金生活者にとってありがたいです。長い目でみていただいて、外出できることで自分の足で歩いて社会の空気に触れる、自分で買物をするなど自立した高齢者でいられます。形式的に意見を聞いたということなく、ぜひ現行のまま続けてほしいです。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
534	少ない年金の中、敬老乗車証は主に中心部で開催される各種イベントへ安心して参加でき生活に潤いを与えてもらっています。しかし昨今の生活諸物価の高騰で生活が苦しくなる状況下の今回の引き上げは止めていただきたい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
535	案の通りで良いと思われまます。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
536	健康福祉の観点で病院移転は市民の声で県に意見しているが、敬老乗車券は同じ健康福祉だが市民の声を反映しようとしなない。矛盾な行政。病院移転と同様反対。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
537	敬老乗車証を利用させていただくことで、高齢の家族が気軽に外出でき、外に気持ちが向くことで張り合いをもって生活しています。負担増は仕方ないと思います。細くてもできるだけ長く、続けていただきたい制度です。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
538	廃止反対 老人引きこもり 経済効果なし 外出しなくなる為 せこいことやらないで別に税金を有効に 追記：市長が中国へパンダ借用文書送った様だが、市民は誰も望んでない それこそ無駄だ	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
539	<p>現行敬老乗車証の利用者負担に日々感謝しています。私の場合、70歳でひどい圧迫骨折で大手術を受けました。主治医の先生は「とにかく歩くこと、足を大切に」と励まされ遠出を心がけバスを利用し、施設をめぐったり、自然に触れたり、楽しみながら、健康維持に努めています。1割負担の市の助成に感謝しながらの元気が湧いてきます。財政的には、市政を担ってくださる議員の皆さま、行政に携わっておられるみなさまもご存知のように、あらゆる事で値上がりです。心も身もしばられていくような厳しい心情です。財政の基本は年金です。それは、年々減っていきます（制度的に）、医療費は増えていっています。</p> <p>仙台市の全体の財政からみて、値上げする必要は、まださまっているとは思えません。市民の代表（いろいろな方面の）を参加のもと、議会を幅を広め、ご検討すべきと考えます。ご検討くださることを願っています。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。</p> <p>・本市の財政状況については、令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率（※1）は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金（※2）からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと考えております。</p> <p>・今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い</p> <p>※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金</p>
540	<p>運転もせず、わずかな年金で暮らしている母が敬老バスを使うようになってから頻繁に出かける様になり、楽しみが増えたと喜んでおりました。コロナ流行により家にこもる日々が続く足腰が弱り、出かけるのが億劫になり、不調を訴える事が多くなりました。それでも通院はバス利用、自力で可能です。老人の健康、文化活動推進のため、物価高で大変なので利用者負担を現状のままをお願いします。私の老後の楽しみでもあるのですから・・・。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
541	<p>中間案に「利用対象者の増加に伴う事業費の増加・・・」との文言。これは要するに団塊の世代の高齢化を言っているのですね。この世代が高度経済成長を支え、当時の年金を支え、敬老バス無償化などの福祉向上を実現させた事を思えば、あと10年位事業費増加を負担し、労に報いるべきと考えます。団塊の世代は車を運転している方も多く、負担将来予測はそんなに増えないのでは・・・。利用者負担は現行のままをお願いします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・免許保有者の増加傾向による敬老乗車証利用率の低下については、今回の見直しに際しての将来事業費推計に織り込んでいるところです。</p>
542	<p>私は毎日の様にバスを利用して仙台市内中央部で行なわれるボランティア団体の活動に参加しています。敬老乗車証制度が見直しされ”有料化”負担が大きくなってしまったりしますと、これも参加できなくなってしまいます。現行通りをお願いします。仙台市にお金はなんですか。政令市のなかでも十分なお金のある市だとも聞いたことがあります。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
543	<p>市民のためのお仕事に奮闘されていることに敬意を表します。さて、敬老乗車券について、更なる負担を強いる案がしめされました。この制度は、外出や高齢者の社会参加等を積極的に促し、健康維持の促進、強いては医療費の抑制を図っていくことに寄与します。また、この物価高騰のおり、年金の目減りで生活が苦しくなっている時に、制度の拡充による軽減では無く、負担を強いる今回の制度も見直しは、到底納得できるものではありません。中間案の見直しを行うべきとかがえます。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
544	<p>おおむね賛成。70歳以上の方といえど、高齢社会の中で高齢者の社会参加は必須となる。加えて現代の制度不均等（いわゆる高齢者向けの選挙戦）などから高齢者の預金額がだぶついている状況。これから若年層・中年層が減少することが確実とされる中、高齢者に経済を回してもらうのは重要になると考える。</p> <p>ただ、10%のみを高齢者負担、残り90%を税金負担とする現行制度は上記の「高齢者向けの選挙戦」と重なる状況であるのは間違いない。私自身、青葉区在住・青葉区勤務の福祉制度職員。高齢者に会う機会も少なくない。特に介護保険課へ訪問した時など、隣の窓口で「いくら入ってる？（65,000円の残高があります）じゃあ2,000円追加しようかな」とみたいな、ICカードの意味を理解しているのかしていないのかのやり取りは複数回目にしているし、年間30〜40回程度乗車する市営バスでも「（ICカード支払い後）残高93,500円」みたいな目玉が飛び出るような残高を目にすることもあった。「これらの方が逝去した場合、市の財産に本人負担の数千円が入るからいいか」という考えで過ごしていたこともあったが、やはり富の再分配は必要になると考える。</p> <p>私はすでに入力したよう45歳という高齢者にじりじりと歩みを近づけている年代ではあるが、自分が市営バス利用者（休日の買い物がメイン）であることもあり、現代の高齢者の使い得・逃げ得だけにはさせたくない思いもある。自身が高齢者になった時にバスをある程度安価に利用できるのは素晴らしい制度であるとも思えるため、極端に高齢者のみに寄り添うだけではなく、今後できるだけ永続的に利用される制度と考えると、現状の本人負担10%ではなかなか永続的なサービスにはなりえないのではないかと。</p> <p>中間案の通りに制度改正し、万が一市営バス等の運行・営業活動に支障が出る（すでに支障が出ているのは承知しているが）のであれば、市営バス運行をも改善していくことが必要になると考える。</p> <p>中間案に反対する点としては、非課税世帯がさらに安価となる点である。すでに述べたよう、私の職種から高齢者の預金を見る機会は一般の方より多くあるが、非課税世帯でも預金額が私たち現役世代よりも多い方は少なくない。これについては現行制度も安すぎる現状かと考えているが、せっかく制度改正（利用者にとっては制度改悪）の大ナタを振るうのであれば、この点についても他課税世帯高齢者同様、いわゆる25%程度に設定していくことが均衡を保つ制度になるのではないかと考える。</p> <p>勇気ある改正をしていくことで、未来の人が安心して暮らすことができるまちづくりの第一歩。期待して見守ります。</p>	<p>・社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議の中においても、介護保険料所得段階が低い世帯であっても資産を保有している世帯があることや、一方で、実際に資産も収入も少なく、生活に困っている方には一定の配慮が必要であるとの意見もございました。中間案では専門分科会での審議を踏まえ「所得の低い方向けの軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしております。</p> <p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
545	<p>昨今の公共交通機関の経営状況に鑑み、このたびの中間案はやむを得ないと思う。なぜこの負担割合かという議論は尽きないかもしれないが、医療費等々の負担と足並みをそろえる程度の根拠で納得せざるを得ないだろう。ただ、私の目から見ても、免許を返納すべきと思われる高齢ドライバーが増加している現状で、たとえば後期高齢者で免許を返納した者に対しては、優遇措置を講じるなどして、高齢者が加害者となる交通事故を未然に防ぐ対応をとってはいかがか。ただ、バス路線が縮小・減便するなど自家用車を手放す決断が難しい地域もあるだろうから、車両をマイクロバス程度の大きさとしたり、業務委託したりするなどして、団地を周回しつつ地下鉄駅間を結ぶ循環バスを運行してみるなどのモデル地域を設け、効果を検証してみてもどうか。南光台地区にはそのような路線があるようだが、利用状況はどうなのだろうか。泉パークタウンのパークバスは、比較的用户が多いと聞いているが、そうした取り組みも参考になるのではないかと。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えております。</p> <p>・今後、頂いたご意見や敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</p> <p>・なお、循環バスを含む高齢者の免許返納者に関する事項や、循環バスに関する交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
546	<p>郊外に住んでおります女性です。運転免許証もないので、公共交通機関が主な移動手段です。敬老乗車証のおかげで引きこもりにならず、中心部の商店街巡りやいろいろな施設利用に役立ってとても感謝しております。交通費が大きく節約できますおかげでデパートなどでのお買い物やすみ、家族にお土産を買うのが唯一の楽しみとなっております。この度の方針をお聞きし、25%でも十分にありがたいと思いましたが、今までは足をのばす機会が減るだろうなあと率直に思いました。いろいろたいへんななか、理解しなければならぬとは思いますが、厳しいものがあります。ただでさえお金の使い方がへたくそな年寄りの財布のひもをますます締める憂なきかけにしなければと危惧いたします。きっと大所高所からの判断だとは思いますが変な所への副反応が出ないといいなと心配してしまいます。</p>	<p>・前回の制度見直し後の利用状況を踏まえ、今回の見直しでも見直し後の数年間に一定の利用の減少があるものと見込んでおりますが、利用状況は次第に回復するものと考えております。</p> <p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
547	<p>両親共に敬老乗車証を所持しておりますが、本人達はもちろん、家族としても負担率変更に関しては概ね賛成です。ただ、経営上の資金難が理由であるなら、敬老乗車証以外にも負担率変更または廃止すべきものがあると思います。ふれあい乗車証がそれです。地下鉄バスの運賃の上昇、敬老乗車証の負担率アップ等の施策を行う一方、ふれあい乗車証が一切変わるごとく運用し続けるのは、健康者や高齢者に対する逆差別は無いかと思えます。障害者の人達は全て一律半額という施策も設けることはできないのでしょうか。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>・障害者施策に関していただいたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
548	<p>世代間の公平性の観点から高齢者の負担をもっと上げるべきと考える</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度です。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>
549	<p>今回の負担率のアップは、日々公共機関利用者にとっては大変なものとなります。現下の社会情勢の中で、一挙にアップすることは避けて頂きたい。仙台市交通事業の採算・あり方について-特にバス事業については総合交通政策部公共交通推進課で、これまでも市内地域での意見集約等に関して検討してきています。確かに高齢化社会が進む中で、社会保障負担が増大しています。できるならば、段階的な措置で対応していただきたいものです。3か年計画で良いので実施していただきたいと強く願っています。現在通勤でバス、地下鉄、JRを利用しています。</p>	<p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の1つとしており、段階的引き上げは、利用者が負担割合を把握しづらくなるなど制度の複雑化につながることや、制度の持続性を確保するため後年度の負担割合を見直し案以上の割合にせざるを得なくなるなど課題があるものと考えておりますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p> <p>・この度の見直しについては、都市整備局公共交通推進課と意見交換を行いながら進めてきたところであり、今後も庁内連携に努めてまいります。</p>
550	<p>本人負担額はもっと引き上げるべき。今までが優遇されすぎている。</p>	<p>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
551	<p>高齢者イジメを企画する前に、交通事業の黒字化を検討すべきです。市バス・地下鉄が黒字化にならないのは、市計画どおりの利用者増加が出来なかったからです。仙台市は、「自家用車の普及等により乗客数と乗車料収入が右肩下がりで減少している」と言っていますが、だったら自家用車の制限対策を検討したら良いじゃないですか。昔、一時期、「マイカー通勤制限」を実施していたような気がしますが、同様な企画を市民・企業にお願いしたら如何ですか。「市長の言葉」が市民・企業に響くかがポイントになります。また、「人口の社会増加数(転入増加数)」が2027年まで続くと安心しているようですが、現状の人口増加では交通事業の黒字化に結びついていない。人口増加数が不足しているということです。「『学都』仙台には若い方々が集まってくるが、就職を機に出て行ってしまふ方が多い。魅力的な職場を増やし、若者を地元にとどめておく取り組みを進めたい」と言っているように、現実的に進めてください。進めたいことを、現実的に企画・行動を行っていますか。仙台市は、宮城県に比べて行動力が乏しくありませんか。机上の簡単な企画で、市民の懐をあてにし、税金・社会保険料・乗車料金を引き上げるのはカンベンしてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・就労の場の創設等に関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
552	<p>敬老乗車証制度見直し中間案についての意見募集ですが、唐突にマスコミで報道され、目が白黒です。現在の利用者も、私のようなこれから必ず利用を考えているものにとっても、負担増イコール社会参加や外出抑制になります。今後高齢者が増えていくわけですから、健康福祉局予算を増やしていくべきです。敬老乗車証制度維持だけに予算を使うわけには行かない、と言うことでしょうが、いずれにせよ市民への丁寧な説明と理解を得ることが最低でも必要です。今日明日仙台市が財政破綻するわけではないので、結論ありきの今回の進め方は、一旦立ち止まるべきです。そのうえで、敬老乗車証制度を現状のまま維持するにはどうすべきか、どのようなことを考えれば良いのか、もう一度整理してください。それから、敬老乗車証についてです。現状では、各区役所健康福祉の担当窓口で本人確認のうえ、乗車証を交付されます。お金を追加チャージするためには、改めて区役所に行く必要があります。交付機を増やして欲しいというのも理解できます。しかしながら、相当の予算措置と毎年維持経費も馬鹿にならないようです。そこで、縦割りの壁を壊し、「乗車証」発行、チャージなどを交通局に委託することを提案します。乗車証を定期券と同様のものにする。交付(本人確認)は交通局の定期窓口で行えるようにする。そうすればいまの交通局のシステムを若干変更するだけで済みます。ぜひ、検討していただき経費削減させましょう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・制度の見直しについては、今後も広く周知していく必要があると認識しており、制度の目的や、過去に行った市民意識アンケート結果、社会福祉審議会老人福祉専門分科会におけるこれまでの審議状況、制度の見直しにあたっての考え方と中間案についてなどを、まとめたホームページを作成いたしました。制度見直しまでの期間においては、市政だよりや上記ホームページなどを活用し、その必要性などの周知を図ってまいりたいと存じます。</li> <li>・チャージに関しましては交通局への窓口委託も検討いたしました。システムや法令上の課題があることから、現在、無人チャージ機の設置について検討を進めております。無人チャージ機設置に係る費用や運用方法につきましては精査しながら進めてまいります。</li> </ul>
553	<p>中間案に賛同します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
554	<p>半額の負担であっても十分すぎるサービスだと思う。世の中でそこまでのサービスはあまりないのではないかと。現状も対象者の半数は利用していない(もしくは必要ない)のだから、その世代でも受益がアンバランスであり、全体からみればなおのことではないか。税の使途としてバランスを欠いているように思う。利用者は既得権のように自己負担の引き上げに抵抗感を示すだろうが、自己負担以外は税で賄われていること、今回の見直し案であっても3/4は税で賄われることをしっかりと認識すべきである。理解する利用者も多くいるとは思いますが、声を上げる利用者は利己的すぎる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> </ul>
555	<p>負担額が10%から25%への引き上げが大きい。段階を踏んで最終的に25%に出来ませんか? 交通局の赤字対策をもっと踏み込んだものに出来ませんか? 病院再編では市長が前面に出てましたが今回の件に関してはどのようなご意見なのでしょう。高齢者よりも仙台市組合の味方なのですか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者負担割合の検討にあたっては、利用者にとってのわかりやすさや負担の適正化を重視しております。そのため、数年間にわたる経過措置や、負担割合を細分化することなどについては行わないこととしております。</li> </ul>
556	<p>利用負担増加は反対です。年齢的に車の運転を控えるためにも、敬老乗車証制度は無くてはならないものです。年金生活者として、負担割合は増えてほしくない。いくらなんでも25%負担は増やしすぎだと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
557	<p>年金生活者にとっては、いまの物価高は大変な負担です。制度を守るためには、安易な負担増ではなく、利用者を増やすことを基本に考えてほしい。わたしが支持した郡市長にはその立場でもっとがんばってほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
558	<p>仙台市敬老乗車証制度の見直し中間案に関する意見募集について            仙台民主商工会 会長            拙速な仙台市敬老乗車証制度見直しは、やめていただきたい。再検討をお願いする。            1、これまで「仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会」が、敬老乗車証制度見直しを議論してきたことを知っている市民はどれだけのいるでしょうか。突如見直し案が出され、市政だよりなどで周知もされないまま、年末の慌ただしいなかパブリックコメントを募集するという、スケジュールありき、結論ありきですすめているようで、納得できません。これほどの問題でもあり、市民に、そして利用者に丁寧な説明と理解していただくことが求められるはずで。</p> <p>2、コロナ禍につづく物価高騰で、市民の暮らしは厳しさを増しており、高齢者からは「食事代を切り詰めている」「電気代や灯油代も高くエアコンやストーブ暖房をできるだけ我慢している」「義理を欠いても付き合いを減らしている」など切実な声が聞こえてきています。私たち中小業者は、庶民の購買力が落ちていることを実感しています。これまで、敬老乗車証を利用してお買い物などに出かけていたことが、利用者アンケートでも示されており。さまざまな事業者に影響を及ぼす敬老乗車証制度見直しは、地域経済の循環を妨げるという点でも、見過ごすことはできません。現状は利用促進をしていただくことが必要です。今度の見直しでは利用時の負担が25%とこれまでの2.5倍になる見直し案が示されています。敬老乗車証利用をしていた方は、当然利用にブレーキを掛けることは間違いありません。</p> <p>3、敬老乗車証は、健康福祉局が担っているため、敬老乗車証を受け取りに行くのは区役所の窓口です。チャージするのも区役所です。利用者からは他にもチャージ機を設置し手欲しいとの声がありました。このほど、仙台市は無人チャージ機を設置するの考えですが、システム改修や維持費も毎年1億円と高額な費用が見積もられています。そこで提案ですが、敬老乗車証の交付（本人確認）、並びに敬老乗車証発行管理を健康福祉局から交通局に委託することを提案します。交通局は定期券発行などの窓口があります。また交通局は「ICSCA」や定期券を発行する際本人確認も実施していることから、交付は交通局の定期券窓口でおこない、敬老乗車証のチャージも「ICSCA」と同様のシステムでできるようにすれば、経費の削減になり、交通局の収入増にも貢献できます。組織の縦割りを越えた柔軟な発想が必要です。ぜひ検討いただきたい。以上のようなことから、拙速な見直しは行わないこと。十分に再検討をおこなう余地があることを提案します。</p>	<p>・この度の市民説明会の開催及びパブリックコメントの実施については、市民の皆さまに中間案の内容についてご理解いただくとともに、多様なご意見を広くいただくために実施したものでございます。パブリックコメントについては、前回見直し時の件数以上をお寄せいただくことができたことや、SNSの活用等の新たな媒体の活用により意見の多様性も確保できたものと考えております。こうしたことから、現段階において更なる市民説明会の開催は考えていないところですが、新制度施行に向けて、利用者負担割合や利便性向上策の内容など利用者の皆さまに直接影響する事項はもとより、この度の見直しの背景なども含めて、幅広い媒体を活用してお知らせしてまいりたいと存じます。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・無人チャージ機設置に係る費用や運用方法につきましては精査しながら進めてまいります。また、敬老乗車証発行管理の交通局への委託については、システムや法令上の課題があるものと認識しておりますが、今後の改善に向けた参考とさせていただきます。</p>
559	<p>高齢者にも適切な負担を求めるべきなので賛成です</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
560	<p>自己負担が増えることは辛いですが、現状を考えると仕方ない事なのかと思います。運転免許を返納すると公共交通機関を利用する機会が多くなります。免許を返納したらどこにも行けなくなってしまうように公共交通機関を維持して欲しいです。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
561	<p>見直し案を支持します。本来は助成ということであれば、利用者負担の一部を市が補助するということだと思うのですが、今は大部分を市が抱えていて、引き上げは高齢者からの搾取のように扱われる状況には強く違和感を感じます。自分の年代が高齢者になった時に制度が残っていれば、負担率が上がっていても御の字ですし、後の世代も利用できるよう長く持続する制度にするために、今後も必要な見直しを行ってほしいと思います。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるような利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
562	<p>見直しに反対。負担率を上げたことで、何の効果があるのかわかりません。ますますバスや地下鉄の乗車率が低下するのではないですか。財政的にも高齢者の健康維持にとっても、逆効果だと思います。むしろ、地域格差の解消のため、現行の上限額を撤廃することこそ、いま行うべき見直しかと思えます。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした背景を踏まえると年間チャージ上限額の引き上げは、難しいものと考えております。今後とも見直しの背景や必要性について、丁寧な周知や説明に努めてまいりたいと存じます。</p>
563	<p>敬老乗車証の利用者負担が、現在の10%から25%にも、2.5倍になるということに驚きました。昨今の物価高、燃料高騰で、毎日の食べる物や冷暖房費を抑え、なんとか節約して暮らしているのに、それに追いついていくような負担増は、やめてください。</p> <p>いまこの時期に値上げしなくても、この制度が破綻することはないのではないのでしょうか？ 市民、特に高齢者の生活実態を把握してほしいと思います。高齢者が敬老乗車証を使って出歩くと、認知症予防や介護予防になっていきます。趣味やボランティアで出かければ生きがいも増え、買い物や食事をすれば、地域のお店、商店の売上が上がり、経済効果も増えます。中間案を議論した審議会の議事録を拝見しましたが、バス、地下鉄の小児料金と比較し、子どもは半額払っているのだから、高齢者もそこまで負担額を上げていい。急に上げると負担が大きいため、2割、3割と徐々に値上げを、との発言もありました。敬老乗車証のそもそもの目的を無視する、とんでもない意見だと思いました。今回の中間案は、まだまだ市民に知られていないと思います。見直し案(負担割合引き上げ)が決まったあとではなく、決める前の再度の市民説明会を開いてほしいです。そして、現在の利用対象の高齢者だけでなく、これから対象となる年代の方の意見も聞いて制度を作ってほしいです。郡市長の「現場主義」は、どこへ行ってしまったのでしょうか？</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・この度の市民説明会の開催及びパブリックコメントの実施については、市民の皆さまに中間案の内容についてご理解いただくとともに、多様なご意見を広くいただくために実施したものでございます。パブリックコメントについては、前回見直し時の件数以上をお寄せいただくことができたことや、SNSの活用等の新たな媒体の活用により意見の多様性も確保できたものと考えております。こうしたことから、現段階において更なる市民説明会の開催は考えていないところですが、新制度施行に向けて、利用者負担割合や利便性向上策の内容など利用者の皆さまに直接影響する事項はもとより、この度の見直しの背景なども含めて、幅広い媒体を活用してお知らせしてまいりたいと存じます。</p>
564	<p>自己負担の値上げは反対です。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
565	見直しは大変結構なものであると思いましたが、このような制度があるとは知らなかったです。地下鉄、バスともに赤字経営で通勤通学で毎日乗車している身からするとこれ以上の値上げはかかかなものかと思えます。年齢制限をより狭めたり、介護認定や年収などの制限を設けるべきであると思えます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げることや年間チャージ上限額を引き下げの見直しは妥当ではないとの意見を多くいただきました。そういったご意見を踏まえ、介護認定や年収などの制限を設けることにつきましては、現時点では検討していません。</li> <li>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</li> </ul>
566	<p>現行の敬老乗車証制度の問題点として、応益負担が導入されたことから、チャージが必要になって手間がかかり利便性が低下したこと。また、上限が設定されたため、公共交通の運賃が高い地域にお住まいの方が不公平感を持っていること。さらに、タクシー交通などそもそも敬老乗車証が利用できない交通事業者もあり不公平感があること。などが挙げられる。前回の見直しから約10年となる今回の見直しについては、こうした現行制度の課題をいかに解決するかが重要だと考えるが、中間案で出された改善点は唯一チャージ場所を増やすというだけである。</p> <p>今回、チャージ場所まで増設すると今後応益負担が固定化され、負担割合がどんどん引き上げられていくことが懸念される。</p> <p>応益負担を固定化せず、他都市のような回数方式を導入すべきである。こうした優れた制度が他都市にあり、担当課も認識しているにも関わらず、負担割合を25%にするだけという短絡的な中間案になっていることは残念である。</p> <p>コロナの影響により敬老乗車証の利用は激減し、コロナ前までの回復はしていない状況である。負担割合の引き上げという短絡的は見直しではなく、時間をかけて他都市のような制度にした場合の試算も行い、回数方式への変更など現行制度の課題を解決できる抜本的な見直しを行うよう求める。</p> <p>結局、敬老乗車証にかかる歳出を抑制したいという考え方が根底にあるために、市民にとって良い方向での見直しになっていないという問題がある。</p> <p>しかし、そもそもの歳出の将来予測にも疑念がある。先日発表されたように仙台市バスは経営難により便数削減や路線廃止を続けている。さらに市の方針として、市バスが不便なエリアなどに地域交通を導入することが進められている。そうした中、今回の中間案では地域交通への敬老乗車証の利用拡大などは盛り込まれておらず、市バスが将来に向け不便になるもとで本当に歳出が膨れ上がっていくのだろうか。</p> <p>市バスの路線や便数の変化などを想定しない非現実的な歳出予測ではないか。</p> <p>負担割合が25%に引き上がることで利用抑制が起こることも懸念される。高齢者の外出を促進するという制度の趣旨とは真逆の現象が起こってしまう。負担割合の引き上げはやめるべきである。</p> <p>敬老乗車証に関するアンケートでは若年層にも回答をもらっている。高齢層に比べ、負担割合を引き上げるべきとの意見はたしかに寄せられているが、同時に若年層のほうが敬老乗車証を拡充すべきとする割合が高いのも注目すべき点である。特に高齢者の自動車運転事故への不安から、免許証を返納した場合に負担割合を引き下げるなどのインセンティブをつける提案なども若年層から出されている。しかし中間案ではこうした若年層からの前向きな提案は全く生かされていない。せっかく意見を寄せてもらったのに失礼な話である。</p> <p>免許証返納へのインセンティブの付加やタクシーへの利用拡大など、敬老乗車証の魅力を高めるべきである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。</li> <li>・令和5年6月14日開催の社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、名古屋市も含む他都市事例を基に議論を行いました。名古屋市は近年、回数上限を設けるなどの制度見直しを実施しております。また、名古屋市方式ではJRなども対象交通機関となる一方で、制度利用の際には一旦全額を利用者が負担し、市が後ほど還付する方式をとっており、利用者の一時的負担が必要となることや、還付のための事務センター設置など、本市で実施するためには多くの議論すべき事項があるものと認識しております。</li> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。その中で、仙台市内のJR各路線を本制度に適用するためには、技術的なものを含むいくつかの課題があることから、困難な状況となっております。今後も、利用者の皆さまがより使いやすい制度となるよう様々な情報収集や検討を進めてまいります。</li> <li>・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えております。なお、高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> <li>・制度の持続性を確保するために必要となる利用者負担割合を検討するにあたっては、社会福祉審議会老人福祉専門分科会に、現行制度を継続した場合の事業費推計や高齢施策全般に係る事業費推計に加え、原則の負担割合を2割から5割に改正した場合における事業費推計を示したうえでご審議頂いた。専門分科会における審議の結果、原則の利用者負担割合を2割に見直した場合には、改正直後の令和7年度には事業費が過去最高額を上回り、早々に再度の見直しを行わなければならない可能性が高いこと、3割以上にした場合には、利用控えの影響等が懸念される旨のご意見を頂いた。また、敬老乗車証を含む高齢者施策に目を向けると、少子高齢化の進展により市税を始めとする歳入主要一般財源の増加を見込むことが難しい一方で、敬老乗車証に係る一般財源負担額は、令和7年度に過去最高額の約26.6億円を超える見通しであることや、医療や介護など高齢者施策全般に係る一般財源負担が今後10年間で約70億円増加が見込まれる状況となっております。本市では、専門分科会におけるご意見や、高齢者施策全般を取り巻く状況等を総合的に勘案しつつ、敬老乗車証制度の持続性を確保するため、コロナ禍による減少からの回復途上にあることも考慮しながら、今後10年間の敬老乗車証に係る一般財源負担の平均額が、過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることなく運用できるよう中間案における原則の利用者負担割合を25%に設定したところです。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加のほか、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討などの課題があるものと考えておりますが、敬老乗車証の魅力を高められる施策については、今後も検討してまいりたいと存じます。</li> <li>・今後、敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、他都市事例についてなど頂いたご意見や制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。</li> </ul>
567	これまで負担が10%だったのが低すぎで、負担割合や負担額の引上げはやむを得ないと考える。同時に、市バスの路線によっては近い将来、大型車両から中型や小型の車両への転換や電気バスの導入など、敬老乗車証の問題だけでなく、環境も含めた交通網全体の問題として考えてもらいたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> <li>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
568	<p>値上げについて経費加算についてのみの報道しか示されていない。丁寧に説明とは、審議会等での多方面からの検討内容と値上げの対比をすべき。高齢者事故削減（7才自動車免許返納の大きな契機）、認知症予防効果、健康年齢維持効果など、単年度では表せない他の福祉部門の予算削減効果についての検証が対になって説明されていない。</p> <p>年金受給年齢引き上げ、低金利、児童手当、産休育休など、割合が増える理由でサービスを受けられなかった世代へのさらなる負担、企業よりのさまざまな補助金による減収を福祉予算で負担するのはやめていただきたい。</p> <p>物価高の渦中、特に電力料金をはじめ、公的部門の上げ幅が大きすぎる。年金受給者は賃上げのような収入増加はないので、いきなり25%ではなく、2年毎に3-5%など15年位の計画を示すべき。</p> <p>コロナ禍がある程度収束するのに3年を費やした。他の感染症も増える不安定な状況で、様々な変化も含めて数年の時間をかけて落ち着いていくもの。一年も経っていないのに元に戻らないことを全面に持ち出して煽る傾向には不信感を持つ。</p>	<p>・敬老乗車証は、高齢者の社会参加を促進し、福祉の増進を図ることを目的としている制度であり、この度の見直しを進めるにあたっては、市民意識アンケートを活用し、可能な範囲で外出促進効果や、健康効果等について専門分析等を行ったところ。その分析等の結果は、社会福祉審議会老人福祉専門分科会にも報告し、敬老乗車証による外出促進等の効果への配慮として、過度な利用控えにつながる見直しを避けるよう議論がなされたところでございます。そうしたご意見も踏まえて、交付対象年齢が利用上限額は、現行枠組みを維持しつつ、敬老乗車証の持続性を確保するために、過度な利用控えを招くことないよう配慮しつつ、利用者負担割合を原則25%に見直すという案をとりまとめたところでございます。こうした背景や見直しの必要性について、丁寧に周知を図りつつ、低所得の方への配慮や、利便性向上といった視点も持ち合わせながら見直しを進め、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。なお、様々な効果の測定に関するご意見については、分析に必要となるデータの収集や分析手法の整理が容易ではないと想定される側面もございますが、将来的なあり方を検討する際の参考にさせていただきます。</p> <p>・利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの専門分科会からの意見もあったところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額（市民税等の市の徴収等で負担している額）の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。</p> <p>・本市では、これまでの専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の一つとしており、段階的引き上げは、制度の複雑化となるものと考えています。</p> <p>・敬老乗車証事業の将来予測につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大期の利用減少から現状の回復状況を踏まえて、利用が徐々に回復することを見込んで算出しております。</p>
569	<p>仙台市は地下鉄バス運賃が高く、私の街から仙台中心部まで往復2000円近くかかり、そこまで高いと外出を躊躇します。さらに下記の理由から現行制度の続行を希望します</p> <p>1 高齢者の健康維持と促進に効果的であり、元気な高齢者が増えれば医療費削減につながる</p> <p>3 経済効果。</p> <p>元気な高齢者がこの制度のお陰で買い物やイベントに出かけ各地でお金を落とす事は経済効果を上げる</p> <p>以上の理由から現行の続行を支持します。</p> <p>一部で不正使用があるのなら、そこにこそメスを入れるべきです。県外の知人に敬老乗車証のことを伝え、「羨ましい。仙台は素晴らしい街だね」と言っていました。この制度によって元気な高齢者が増え、「健康都市仙台」の名を日本中に轟かせましょう。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的としている制度です。また、外出促進を通して健康増進に寄与することが期待できる制度であり重要な制度であると認識しています。経済効果については副次的な効果であり目的ではございませんが、一定の効果はあるものと考えております。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・不正使用の問題に関しましては、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。</p>
570	<p>見直し案に反対。</p> <p>元気な高齢者が外出意欲を無くすような案に断固反対です。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
571	<p>敬老乗車証を利用する高齢者が、ただ意味なくバス地下鉄に乗ってるとでも？多くの高齢者はこの制度を使い、行く先々でお金を落としている現実をご存知無いです？この1-2ヶ月の私の例です</p> <p>○月●日 デパートの北海道物産展で買い物5000円。帰りブーツを買う18000円</p> <p>○月△日 友達と観劇。ランチ。計8000円</p> <p>☆月○日 JR大人の休日倶楽部の切符を買う。17500円。帰りにスイーツを買う3000円</p> <p>挙げればキリがないのでやめますが、もう一度言います。バス地下鉄に乗ったら必ず行く先々で、それ相当のお金を使ってきます。敬老バスがあるからこんなにフットワークが軽くなるのです。負担が倍増する見直し案には断固反対です！</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的としている制度です。また、社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度であり重要な制度であると認識しています。経済効果については副次的な効果であり目的ではございませんが、一定の効果はあるものと考えております。</p> <p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
572	<p>敬老バス大変重宝しております。しかし年金は下がる一方なのに物価が値上がりし、敬老バスが25%値上げする案にはショックです。</p> <p>通院、買物、社会活動とバスを利用してあります。もう一度考えなおしていただきたいと思えます。値上げはしないでいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
573	<p>私は年金生活者です。国民年金なので額はとても少く、少い貯金を切りくずしてます。生活はつましいです。物価高なのでこれ以上何を切りくつめたらいいのか。高齢者と子どもにやさしい政治はみんなにやさしい暮らしやすいと聞きます。敬老バスを楽しみにしていましたが値上げですか。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
574	<p>早く見直しすべきだった。見直し案に賛成です。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p>
575	<p>敬老乗車証の利用料を引き上げないで下さい。私のくらは大変を通り越しています。これ以上の負担増は敬老バスだけでなくダメだと思ひです。しかも乗車証は出て歩く（買い物、通院含めて）支えです。</p> <p>利用料が倍以上になったら出歩くことがすくなくなることを予想しただけでもうんざりです。</p>	<p>・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
576	敬老乗車証制度の目的は「高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の増進を図る」です。本制度を持続可能な制度とするために「事業費の伸びを見据えた見直しを行う？」そのために負担料金を上げるでは、目的に反します。目的遂行には「利用上限なし・負担なし」に戻すべきです。財源確保に苦勞して下さい。一番、税を納め続けている高齢者ですよ。制度充実には、若い市民にとっても喜ばれます。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
577	私たちの負担が10%から25%になったとしても、この敬老乗車証が私たちの社会参加に必要なものであることにはまちがいありません。チャージ場所も地下鉄駅構内で行えるようになればとても便利だと思います。持続可能な制度となるよう願っています。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で社会福祉審議会老人福祉専門分科会でも議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
578	今回の「見直し」について利用者の意見を聞いてもらえるのは有難い。経費がかかる故の負担増は仕方がない。但し、只今の上限がそのままでは片手落ちと考える。現在でも愛子地区からの通院は限度以上であり、上限の拡大を抱き込んだ改正案を切に望みます。	・今回の見直しは、敬老乗車証制度を、今後も持続可能なものとするため、利用者負担割合を引き上げ、一般財源負担額の増加を抑制する案としております。そのため、年間チャージ上限額の引き上げは、一般財源負担額の増加や、制度の持続性確保という観点において難しいものと考えます。
579	単に交通面だけの考えの値上げに反対 (理由) (1)敬老乗車関連のみの判断は良くない。多角的総合チェックが必要。例えば、乗車の活用によって、仙台での高齢者医療費が他市に比べ少なくなっている事。又、逆に比較し、多くバス利用が高い事(高齢者)から、市中心街の活性化に結びついている。 (2)市のバス交通の考えが時代おくれ。現在の市中心型の考えから、遠隔型郊外の利便性に変更し、郊外の高齢者が利用し安い形とする。特に重要なのは、他の交通機関の利用不可能な地区への利用し安い様増便を図る。(現在の状況は、バス便悪く、自家用車に依存している。)	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、制度の持続性を確保するためには、必要であるものと考えております。 ・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
580	物価がどんどん上がり、年金も実質目減りする中でなんでも敬老乗車証の負担を上げるのですか？乗る人が少なくなれば乗車率が減ってまた減便という悪循環におちいってしまうのではないのでしょうか。もう少し高齢者の置かれている状況を考えて下さい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
581	利用者負担割合は、25%ではなくもっと引き上げてもよいと思います。予算は子育て世代へ配分するのが望ましいと思います。	敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を促進を図ることで、健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えています。また、社会福祉審議会老人福祉専門分科会では、3割を超える負担割合に見直すことは、利用者の利用控えを招くことが懸念される旨の意見がございました。制度の持続性を確保し、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう、今回の見直しにおいては現行の枠組みを基本としつつ中間案でお示しした負担割合に見直ししてまいりたいと考えております。
582	自分の健康保持のため、また困っている人への支援のため、各種ボランティアに参加しています。敬老乗車証の1年限度額12万円を使い切っています。現在の活動継続のため、現行制度を続けて下さい。その為に仙台市財政が大変なら状況をくわしく市民に説明願います。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・本市の財政に関してですが、令和4年度決算においては、国からの交付金を最大限活用することや、基金の取り崩しなどの財源対策を行ったことなどにより実質収支の黒字を確保することができましたが、社会保障関係経費の増加などにより経常収支比率(※1)は90%後半で高止まりしており、財政の硬直化が進んでいる状況です。また、毎年度の当初予算編成において、市債管理基金(※2)からの借入金を計上するなど、特例的な収支差対策を講じざるを得ない状況が続いており、厳しい財政状況が続いているところです。また、本市で保有している基金の残高は約1,300億円ございますが、老朽化した公共施設の長寿命化や市債の償還など、特定の目的のために積み立てている基金が大半を占めており、これらをもって財政的に余裕があると捉えることは難しいと状況となっております。 ※1：財政の硬直度を示す指標であり、この比率が高いほど政策的な経費に回す財源が少なく、財政構造の弾力性が低い ※2：市債償還の財源を計画的に確保するための基金 なお、財政状況の周知に関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
583	年寄りの足を奪わないで下さい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
584	深刻な物価高から暮らしを守る事、最優先すべき時、敬老バスの負担増はやめていただきたい。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

●その他のご意見 (82件)

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
585	25%でなく、そもそも割引必要ない。説明会開催など不要。それこそ、むだ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
586	単純に負担割合を増やすと言われても、現在の使用状況を含めデータを示して説得力がある説明がなければ、仙台市長が反対している4病院統合同じ話だ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでも社会福祉審議会老人福祉専門分科会での議論に用いた他都市事例や本市における利用実態など様々なデータを公開してまいりましたが、より多くの皆さまにご覧いただける様に、仙台市ホームページにて、市民意識アンケート調査結果や、制度の見直しにあたっての考え方と中間案についてなどをご覧いただけるよう制度見直しに関するページを作成したところがございます。こうしたことからホームページでの広報を始め、市民の皆様に見直しの背景や必要性をご理解いただけるよう丁寧な周知や説明に努めてまいります。</li> </ul>
587	まず仙台市営地下鉄は赤字である。高齢者利用分のせいで一向に黒字にならないでいる。そのせいでダイヤも10分間隔となっている。財政に余裕が無いにもかかわらず補助をすること自体、高齢者以外の現役世代、若者は搾取されていると感じている。高齢者割合が増えている中、高齢者を優遇するのは納得できない。その上、高齢者は優先席を利用しては優遇に優遇を重ねている状態であり許せるものでない。小学生ですら大人料金の半額を支払っており、体験不足している小学生が増えている中でどうして小学生よりも高齢者は非常に安く乗れるのか理解できない。高齢者は資産があるのだから、資産見合いで補助するか決めるべきだ。未来の仙台市を背負う18歳以下を原則無料にして人口増加させたほうがいだろう。ほとんどの高齢者は現役世代、若者より裕福であるわけである。そしてだれも高齢者を敬老と敬つてる訳でもない。モラルのない高齢者が増えている、そんな中、格安で乗れる敬老バスは辞めるべきである。むしろ子供を無料にすることが仙台市を活発、賑わいを促せるだろう	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
588	こんな制度はやめたほうがいい。高齢者も100%払うべき。今の高齢者は現役世代より金持ってる。持っていないのは自業自得。もっと現役世代の負担を軽減してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
589	下記の理由から制度の続行希望します 1 経済効果 2 医療費抑制 高齢者はバス地下鉄を利用し、行く先々でお金を落とすことは経済効果につながる。高すぎる公共乗り物料金によって引きこもりや認知症の増加、ひいては介護で働けなくなる若者を増やすことになり、結果的に仙台市の発達の妨げになる。元気な老人を増やす現行制度は続行すべきだと思う。一方で、不正使用などの問題は断固たる対応を取るべきだ。一種や二種といった制度があると聞くと、そちらは廃止して良いのでは。	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を通して健康増進に寄与することが期待できる制度です。この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>不正使用などの問題に対しては、現在においてもカードデザインの区別、車載器等における表示、不正利用時のペナルティなどの対策を実施しているところですが、引き続き不正利用の防止に努めてまいります。</li> <li>平成14年10月から平成24年9月まで、一種と二種がありましたが、平成24年10月から現行制度に移行しており、一種と二種としていた制度は廃止となっております。</li> </ul>
590	<a href="https://approach.yahoo.co.jp/r/QUyHCH?src=https://news.yahoo.co.jp/articles/fd3b7cdc81247b91641cf0cb9511966e8bdc4c26&amp;preview=auto">https://approach.yahoo.co.jp/r/QUyHCH?src=https://news.yahoo.co.jp/articles/fd3b7cdc81247b91641cf0cb9511966e8bdc4c26&amp;preview=auto</a> これを見ろ	<ul style="list-style-type: none"> <li>いただいたご意見を踏まえ、株式会社東日本放送様の「敬老乗車証の負担増 仙台市が市民説明会を開始 自己負担率10%→25%」の報道について拝見いたしました。</li> <li>泉区での市民説明会の際には、福祉の予算が少ないのご意見もいただきましたが、本市といたしましては、高齢化の進展に伴い介護給付に係る事業費が増加する中においても、必要な見直しなども行いながら、敬老乗車証制度はもとより高齢者の在宅生活を支える制度などの必要な事業費規模を維持してきたところでございますので、引き続き必要な事業費を確保してまいりたいと存じます。</li> </ul>
591	こんな制度やめるべき。自分のことしか考えていない高齢者は、もはや老害でしかない	<ul style="list-style-type: none"> <li>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
592	<p>敬老乗車証制度自体、廃止して良い制度だと考えます。なぜ老人だけ交通費が優遇されなければならないのか、まったく理解できません。説明会のニュース映像で「値上げを飲めというなら説明が必要」などと声を上げている老人の姿が映っていましたが、そもそもこれは「値上げ」ではなく「割引率の低下」です。あくまで、老人は割引の恩恵を受けているのです。財源は働く世代が納めている税金だというのに…。</p> <p>働く世代がまったく受けることができない恩恵を、働く世代が納める税金から受け続けるにもかかわらず、ゴネるワガママ老人に譲歩する必要はありません。今の老人世代は、今の働く世代ほど給与から引かれる社会保障費も多くなかったでしょうに。これ以上老人の面倒を見るために給与から天引きされるのは我慢なりません。今回の制度見直しの方向性には賛成です。むしろ、もっと老人の自己負担が大きくなっていくべきだと思います。ゆくゆくは制度自体廃止していただきたいと考えます。浮かせた財源から、子育て支援の拡充を期待します。老人世代より、現代で働きながら子育てをしている世代のほうがよほど生きづらい世の中はです。話の本筋ではないかもしれませんが、仙台市の路線バスはほぼ赤字と聞いたことがあります。採算の取れない路線を廃止するなどして、そもそもの運賃を下げられないものなのでしょうか。いろいろな意見を集約するのは大変だと思いますが、老人サイドの意見だけでなく、働く世代の意見も尊重していただくと幸いです。よろしくお願ひします。お仕事ががんばってください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</li> <li>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
593	<p>(4) 利便性向上、に対する追加要望</p> <p>バス及び地下鉄の、一日乗車券を「(改札窓口) 職員の手売り」と「高齢者本人が直ちに使用し改札を通る」ことを条件に、IC敬老乗車証での購入を認めて欲しい。仮にこの案を採用したとしても、交通事業者に支払う負担金や敬老乗車証事業費に影響はありませんし、まあ改札窓口職員の業務は増えるかもしれませんが残業代等の追加経費が発生することはありません。</p> <p>「運賃がもったいないから」と途中下車を控えていた高齢者にとっても活動範囲と運動量の増加による健康増進及び寄り道した店舗等にお金を落としてくれることも期待できます。</p> <p>現状の方式では「病院と家の往復」等の「目的ありき」な使用が主と思われますが、もっともっと高齢者に外でお金を使ってもらい地域の経済をうるおし税収を増やすためにも、一日乗車券(地下鉄のみでもいいよ)の購入を認め、追加してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不正利用防止の観点から、敬老乗車証では一日乗車券の購入は不可となっておりますので、何卒ご理解いただきますようお願いいたします。</li> </ul>
594	<p>市民センターについて</p> <p>(4) 利便性向上</p> <p>チャージ場所の追加、市民センター内事務所でチャージができる様に</p> <p>(5) マイナンバーカードについて</p> <p>住民票、印鑑証明の出力スタンド(ボックス)の設置</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置箇所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</li> <li>・市民センターに関するご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
595	<p>交付対象者のうち、実際に利用しているのは半数です。なぜなのかをしっかりと考えて下さい。70代前半は車を運転する方、まだ働いている方などが多く、必要としておりません。75歳以上からを対象にしてはどうでしょう。利用している人の年齢分布がでておりませんが、私には82才ですが車が手ばなせません。バスが2時間1本、坂道が多い、タクシーも来ないです。福祉に手厚い市を目指していきましょう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、社会参加の促進を通して健康増進に寄与する効果も期待される制度であり、社会福祉審議会老人福祉専門分科会において、その制度趣旨に照らして交付対象年齢を引き上げた場合の影響を懸念することとしたことから、今回の見直しにおいては、交付対象年齢については現行制度を維持することとさせていただきます。</li> <li>・高齢化が進展する中においても敬老乗車証はもとより施策全般の持続性を確保できるよう努めてまいります。</li> </ul>
596	<p>先日、宮城野区中央市民センターの中間案を受けました。</p> <p>当局の勝手と云うか、もう決まっています的な報告説明です。予算のわく内でやることでの説明が一方的にやられたのすぎません。</p> <p>質問に応える説明会を少なくともあと一回はやるべきです。市の財政キボで福祉予算が不足しています。国内でも無料の自治体があります。公共事業に何十億円つきこんでいます。高齢者社会を支える予算を増やすのに力を尽すべきです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市におきましては、昭和48年度の制度開始以降、取り巻く環境の変化や高齢化の進展にともない必要な見直しを行いながら、これまで敬老乗車証制度を維持してまいりました。他政令指定都市では、現在、本市の敬老乗車証制度と類似した制度を運用している都市は、公共交通施策として実施している都市も含めて15都市となっており、5都市が制度を実施していない状況となっております。制度を実施していない5都市のうち、2都市(さいたま・相模原)は一度も制度を導入していませんが、3都市(静岡・千葉・浜松)はかつて制度実施していたものの財政的理由等から制度を廃止しております。制度を実施している15都市のうち、過去5年間に何らかの見直しを行った都市は6都市であり、そのうち5都市が交付対象年齢や利用上限金額などを見直す改正を行っている状況です。本市においても高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、制度の見直しが必要となっております。今後、こうした見直しの背景や必要性について丁寧な説明や周知に努めてまいりたいと存じます。</li> </ul>
597	<p>健康福祉局 高齢企画課の敬老乗車証制度の見直し中間案説明との事で、活用を促進して高齢者の健康維持促進と街の賑わい造りについての説明会かと思いましたが、仙台市の財政規模から見れば僅かばかりの支出の削減に賛意を得る為の内容でガッカリしました。自分にはなるべく通勤・通学時間帯を避けて、主にバスを利用低額な費用で参加出来る博物館・農業園芸センター、等、市施設の催事になどに出向き老化防止に努めて居りますが資料によりますと、利用者の少なさに驚き、もっと利用促進に努め高齢者の健康維持促進と街の活性化に努めるべきが貴課の使命と思いますが違いますか?特に後期高齢者に有り難いバスの活用を促進すべきと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・令和4年に実施した市民意識アンケートにおいて「制度の利便性向上に必要なこと」として「入金(チャージ)場所の増設」との回答が多かったことを踏まえ、チャージ機設置に向けた検討を進めているところですので、引き続き、皆様により使いやすい制度となるよう努めてまいります。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
598	全く評価しない。高齢乗車証は全廃すべき。現在の高齢者を現役世代の負担で優遇し、場当たりの制度改正で財政的課題に関する結論を先送りする制度は、不要。免許証返納者への交通チケットなど、交通安全に資する制度を導入すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるような利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</li> </ul>
599	持続可能な敬老乗車証を継続的に維持するためには、負担増は仕方がないと考えております。しかし愛子観光バスでは、20年間使用不可となっております。宮城交通バスが利用できるようになって45年経過いたします。同じ市民である愛子地区の方々にも、平等な市民サービスを受けさせていただきたくです。免許返上も間近になってきております。錦ヶ丘在住の高齢者は、バスを利用してJR仙山線乗り継ぎで市内に出かける方法と、愛子観光バスを利用して、市内に出かける方法の二つしかないのです。市営バスの便数は少なく、愛子観光バスは13便あります。是非愛子観光バスへ敬老乗車証を利用可能にしてください。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
600	所得が低い人に対して助成金を出すのは、敬老バスに限らず、行政がこぞで行う福祉サービスです。所得が多い人は敬老バスになどならず、自動車を使う訳ですから、予算の配分をより弱者に寄り添うのは、仙台市に限らず、住みやすい地方自治体が行う当然の福祉サービスです。それがマクロ経済政策にも良い影響を与えるのです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「所得の低い方向への軽減策を講じる」ことを基本的な考え方の1つとしており、介護保険料所得段階1～4の方に配慮した利用者負担割合を設定したところです。こうした点も含め、丁寧な周知に努めるなど高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
601	この問題は高齢者の福祉ということだけではなく、街づくりの問題でもあり、また、今後の公共交通のあり方の問題でもあると思っています。その点では市側の考え方があまりにも財政だけにしぼられており視野が狭いのではないのでしょうか。そして、もう一人権の問題でもありあす。市中心部の交通本系でもあります。中心部から遠い住民への居住地差別になっていることも指摘しておきます。それは平等という基本出来な問題です。周辺地に住む人の不平等ということ。平等であることは人権の基本です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国民の移動する権利について、憲法第22条（居住・移転及び職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）といった基本的権利を集合して、「交通権」と呼称し、その権利を国や自治体が保障するべきであるという議論があることは承知しております。この点、例えばフランスなどにおいては、国において法整備が行われたうえで、自治体に義務が定められていると同時に、特定の税による財源の裏付けのもと、応分の財源も措置されていると伺っております。敬老乗車証は社会参加の手段として交通機関の利用を促す制度であり、交通権の議論とは一線を画すものと考えております。また、この度の見直しについては、市の中心部から離れた地域に住む方への配慮として、利用上限額は現行制度の枠組みを維持しつつ、制度の持続性確保に必要な負担をお願いするものであり、高齢者の移動を制限するものではなく、その権利を侵害するものではないと考えておりますが、こうした人権法上の議論や諸外国の制度といった制度を取り巻く環境についても注視をしつつ、高齢者の皆さまに対する移動支援のあり方について関係部局とも意見交換しながら探ってまいりたいと存じます。</li> </ul>
602	毎週仙台市内の病院まで愛子観光バスで通院をします。市営バスで愛子駅、JRで北仙台乗換で市内の病院まで通院をします。医療費より交通費が高くかかります。愛子観光バスで敬老乗車証が使えれば、時間短縮、乗換なし、通院交通費が減り大変助かります。愛子観光バスに敬老乗車証が使えるようにご検討下さい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
603	愛子観光バスに敬老乗車証が使えるようにお願いします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
604	錦ヶ丘に住んでいます。愛子観光バスに、敬老乗車証が使えるように願っています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっております。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
605	(白紙)	

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
606	錦ヶ丘地区と愛子地区を経由する愛子観光バスが敬老乗車証が使えないのが、不便という声が非常に多いので、使えるようにしていただきたい。今後敬老世代になる市民が増える事を考えると、同じ仙台市民として平等に考えて欲しい。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
607	市の財政や今後の高齢者の増加状況を勘案した場合今回の中間案については同意しますが現在私の敬老乗車証の利用は月1～2程度です。車を使っているので利用が少ないのですがこの先免許証を返還した時は敬老乗車証を利用せざるを得ないと思われそうですので利用率は格段上昇するでしょうね。しかし話が論道にそれますが昨今の乗車率の低下からバスの本数が極端に減少して不便さの話が聞かれています。高齢者の行動を補助する(足)が無ければ今後どのような展開になるのか少々心配というか不安にはなります。敬老乗車証の活用を広げる施策も同時に考えていただければ幸いです。例えばタクシーの乗車についても同様のサービスを受けられるとか割引制度導入していただける等高齢者に寄り添った案宜しく！	・敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加のほか、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討などの課題があるものと考えております。
608	仙台市では、敬老乗車証の利用者負担割合の見直しをされる一方で、市営バス・宮城交通が乗り放題となる学生向けの新しいフリーパスの導入を検討されているとお聞きしました。コロナ禍以降、地下鉄も路線バスも減便され、朝夕の時間帯は異常なほど混雑しております。そんな中、学生の利用が増加することで朝夕の時間帯が更に混雑するのではないかと心配でなりません。バス会社に増便を要望していますが、運転士不足が深刻で対応が難しいそうです。混雑緩和のため、比較的時間の自由度が高い敬老乗車証利用者を日中の混雑しない時間帯に誘導するような仕組みを導入することが必要です。JR東日本が導入している時間帯別運賃のように、日中の時間帯は本人負担額の割合を下げ、逆に朝夕の混雑時を高くすることで、仮に利用者負担割合の見直しを実施したとしても、利用者自身が交通機関を利用する時間帯を選択することで負担の増加にならない場合があり、混雑緩和だけでなく利用者にとってもメリットが期待できます。上記のような混雑が緩和されるような仕組みの導入については是非ご検討いただけますようお願いいたします。	・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。そのため、今回の見直しにおいては、制度の持続性確保に必要な負担を利用者にお願いするという中間案の内容で見直してまいります。 ・今後、頂いたご意見や敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。
609	中間案において、利便性向上策としてチャージ機の設置場所を増加するとありますが、運転免許証自主返納者に対する利用者負担割合の優遇措置もご検討ください。昨今、高齢者による自動車の危険運転が社会問題になっています。宮城県内の自治体においても自主返納者に対し市民バスの無料乗車証を配布するなど、各自治体が工夫をこらして返納を促す施策を展開しています。仙台市においても同様に、敬老乗車証制度において自主返納者の負担割合を優遇するなど、制度の見直しに合わせて運転免許証の自主返納を促す仕組みのご検討をお願いいたします。	・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えております。 ・今後、頂いたご意見や敬老乗車証制度のあり方について検討する際には、見直し後の利用状況はもとより、制度を取り巻く環境変化等も踏まえながら、より良い制度の方向性を探ってまいりたいと考えております。 ・なお、高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
610	郊外の利便性向上策をお願いします	・チャージ場所については、これまで区役所や総合支所の窓口のみ受付でございましたが、利用者の皆様にとってチャージがしやすいように路線バスの結節点となっている複数の地下鉄駅構内へ無人チャージ機の設置の検討を進めてまいります。 ・これまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、敬老乗車証の対象となっていない郊外地域の路線を担っている民間バス事業者と意見交換等を進めてまいりましたが、現時点でも課題が多い状況となっております。今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
611	バスの利便性が悪い為、収益の低下を招き、その負担を高齢者に負わせるという案は免許証を返納し外出する機会を奪われた交通弱者に鞭打つ行為と考えます。バス路線の再考を含めた見直し案が必要だと思います。丁寧な説明が欠かせない為、再度市の考えを公聴会で述べた上で意見交換する場を設けて欲しい。形式的な説明会開催で意見の押し付けとなる傲慢な態度は避けて欲しい。	・この度の市民説明会の開催及びパブリックコメントの実施については、市民の皆さまに中間案の内容についてご理解いただくとともに、多様なご意見を広くいただくために実施したものです。パブリックコメントについては、前回見直し時の件数以上をお寄せいただくことができたことや、SNSの活用等の新たな媒体の活用により意見の多様性も確保できたものと考えております。こうしたことから、現段階において更なる市民説明会の開催は考えていないところですが、新制度施行に向けて、利用者負担割合や利便性向上策など利用者の皆さまに直接影響する内容はもとより、この度の見直しの背景や必要性なども含めて、ご理解いただけるよう引き続き丁寧な周知や説明に努めてまいりたいと存じます。 ・バスの利便性に関するご意見については、関係部局へ伝えてまいります。
612	愛子観光に敬老乗車証をつけてください	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
613	錦ヶ丘に住んでいます。 敬老乗車証を増やしてください。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
614	青葉区錦ヶ丘に住んでいます。 愛子観光バスに仙台市敬老乗車証が使用できるように宜しくお願いいたします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
615	チャージ場所を複数設置は必要ありません。自力で区役所に行くことは感謝の気持ちで行ってます。設置費用やメンテナンス費用発生させないで下さい。	・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいただいております。令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあったことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきましては、制度の持続性確保に影響することのない範囲で、可能な限り抑制できるよう精査しながら進めてまいります。
616	仙台駅直線のバスは全て廃止した方が良くと思う。 駅前の混雑も緩和されると思っています。	・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
617	・そもそも、都市部と周辺部の住民とで、利用し得る交通機関・便数が異なり、公平を欠く制度である。 ・運転免許証を返上した65才以上の住民へのタクシー料金割引は1割であり、これも公平を欠いている。 ・よって、70才以上の高齢者で申請のあった住民に対して、交通系ICカード等の一定額の残高を付与する方が公平であると考えます。 ・交通系ICカードの残高は他の用途にも使用可能であるが、高齢者の外出を促して健康増進に寄与するという制度趣旨に合致すると考える。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。 ・ご提案の制度を導入する場合、新たな需要喚起による事業費の増加により、敬老乗車証制度の持続性確保の観点において課題があるとともに、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討なども必要になるものと考えております。
618	高齢者の免許返納を推めるのに、歯止めがかかる野ではないでしょうか。	・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
619	敬老乗車券はいらない！その分障害者とか生活大変な人達に厚く手当が行く仙台市政に期待します。 バスの中で、周りを気にせず大声で食っちゃべってるお年寄りには、タダで乗る権利なし！！	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
620	敬老乗車券のお陰で医者通い、私どもの毎日の買い物などの時に大変感謝しています。敬老乗車券がなければ、年金暮らしの私どもはなんの楽しみを得ることなく引きこもっていることと思います。感謝しています。 いろいろ考えてくださり感謝です。	・中間案でお示ししたとおり見直しをまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。
621	廃止！必要ない！ 日本の老人は歩かないから、寝たきりだらけになり、医療が益々逼迫している。海外は、その点いくつかになっても自己管理を徹底している。もう年だからあまり動かないほうがいい！なんて考えだらけの日本の老人を、海外の老人たちのようにスパルタ教育していただきたい。高齢だと、公共機関がないと動けない！？動いてください！そこへのバス券などの支援は擁護しすぎです。バス代が勿体無いので、若者は歩いてますよ！甘やかしすぎです。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後とも多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
622	<p>仙台市敬老乗車証制度は、高齢者優遇の悪しき制度と言える。近時、中国武漢を発症としたコロナ禍、ロシアのウクライナ侵攻によるエネルギー高、原材料高による物価高に加えて、国民負担率の増加(47.5%)で、現役世代は疲弊している。GDPが伸び悩み、国民の所得、給料が増えない中、物価が上がり、税金が高くなっている。この現況において、なぜか高齢者が、市営地下鉄や市営バスを、本来支払うべき運賃の1割や2割5分負担で利用できることに、全く理解出来ない。この負担は誰が担っているのか。ある種の憤りすら感じる。老人は、年金、医療、介護の充実した制度を、少ない負担で利用できるのは、社会保険料を、働いている者が手取りが減り、物価が上がる中、負担しているからである。この期に及んで、なぜ、高齢者を優遇するのか。働いている者に、説明が付くのか。</p> <p>高齢者は、経済成長の恩恵を受けた世代である。高齢者を優遇した、仙台市敬老乗車証制度は不要であり、大人なら運賃を負担するのは、当然である。郡市長には、率先して制度の終焉に向けた指導力の発揮を強く要請したい。老人は、未来に無責任である。もっと、子育てや若者に対する支援に、税金を使うべきである。郡市長は、どこを見て市政を運営しているのか。八木山連合町内会の声も聞かぬのだろうか、次世代を担っていく、子どもや若者を支援し、育てていく市政の実践を、強く要望したい。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
623	<p>半数しか利用していないのであれば廃止もしくは段階的な縮小でいいのではないかと。自分が受けたサービスに対して対価を支払うのは消費者側の当然の義務であるし、何らかの事情(因窮世帯など)であれば別の補助金申請制度を作った方がいいと思う。高齢者といっても資産があったり、年金額が大きい、働いている人だっているわけだから一律に扱うことが誤りでは？</p> <p>現在、障がい者に対しても無料扱いにしているが、これも働いている障がい者であれば料金徴収が妥当だと思う。</p> <p>通勤費は会社から支給されるので無料にする意味が全く理解できない。黒字経営している事業ではないのだから、きちんと利益率を求めて健全な経営を目指すことが現役世代の負担を減らすわけだし、無駄を省いて行政のスリム化を目指すべきではないか。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
624	<p>75才の親がバス移動フリーパス活用出来たので生活範囲広まりました。日本終わりそうだけど仙台市頑張ってください。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
625	<p>敬老乗車証はあっていいと思います。ただ平日の通勤時間帯は使用不可にして、混雑緩和対策のひとつにするのがいいと思います。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってしまうものと考えております。また、制度の見直しにあたっては、利用にのりやすさや負担の適正化を重視しており、利用時間帯の制限や負担率を細分化することなどについてはおこなわないこととしております。そのため、制度の持続性確保に必要な負担を利用者をお願いするという中間案の内容で見直してまいります。</p>
626	<p>現役世代の所得が上がり負担が重くなっている現状や、現役世代との世代間の公平性、保有資産の多くが高齢者に偏っている現状からすると、高齢者を優遇する制度自体不要ではないかと考えます。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
627	<p>平素は何かとお世話になっております。上記の見直し中間案の件ですが、チャージ場所を地下鉄駅改札周辺に設置を実現、要望致します。自宅周辺はバス経路がなく不便です。</p>	<p>・路線バスの結節点となっている複数の地下鉄駅構内等へのチャージ機を設置する方向で検討しておりますので、ご意見につきましてはその参考とさせていただきます。</p>
628	<p>愛子観光バスも、利用範囲に加えてほしい。</p>	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>
629	<p>敬老乗車証の恩恵を受けているものです。料金が2.5倍になるのには驚きました。利用者一減るでしょうね。べつに、バス路線にも不便を感じているものです。県図書館、jcho病院などに行くのにも、泉中央で乗り換えが必要ですが、まことに、不便です。泉区循環バスのようなものがあってよいと思います。白百合、聖和、宮城など学生にとってもっと便利になるといいと思います。経営においても利用者視点から大事だと思います。バス利用者減をどう考えているのか大いに疑問です。交通局はもっと勉強してほしいと思います。よろしく再考されますようお願いいたします。</p> <p>ついでに、老人、障害者、ベビーカー、子連れの人などにも優しくできるように、あるいは自転車、車いすも乗れるような改革は難しいですかね。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後も多くの高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
630	お年寄りの寝たきり防止や難病で障害が狭いあり通院の為日用でし、金額を狭めし まうのは問題かと思います。結局は今働いている方が老後になったとき不良になり私 の様副作用で障害になり治療を幼少期から行っている身としては理解できません。 ならば高齢者に働いて頂ければと思います。自治会、町内会の役員のなり手が不足し 働いている方がシフトをずらすして集積所の掃除をします。介護施設のなり手が不足 しています。このような活動および労働力の提供をすればプラスして高齢乗車枠を増や します。ただし障害で65歳以前から治療で通院しての方は別に通院乗車証を発行して はいかがでしょうか？ 高齢者の事も大切ですが、ヘルパー不足をどうするか？障害者雇用（精神、知的） を受け入れる特例子会社や障害者雇用の賃金を独り暮らし出来る賃金にして下さい。出 出来ないなら、一定金額を毎支給出来るようにして下さい。独り暮らしの障害者が体調 不良のとき駆けつけられ人の拡充をお願いします。私は生後11ヶ月から治療して12 歳から東北大学病院に、てんかん東北自閉症で通院して治療しての方が狭い安心 して病院に行けるように乗車証制度を考えて下さい。	・各種障害者手帳をお持ちで、障害の等級・程度の要件に該当する方向けの 施策として「ふれあい乗車証」等の交付を行っているところがございます。 ・社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてき た役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10 年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す 方向で議論が進められてきたところです。介護施設における労働力の提供に よる敬老乗車証制度の優遇措置についてのご提案については、今後の制度の あり方を検討する際の参考とさせていただきます。 ・障害者施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部署に伝えてまい ります。
631	利便性向上について 当該制度の持続可能な見直しの検討とのことですので、制度持続が予算的に重荷に なっていることと解釈いたします。従って、現状窓口チャージアクセスの利便性で有 り難く利用させていただいております。よって、地下鉄構内にチャージ場所を複数設 置案を検討しておりますが、新たな設備投資を要望する利用者の声も聞いておりませ んので、無駄な経費支出を抑えられる事務処理の在り方などの効率化策を検討いた だければと思います。ご意見として参考になれば幸いです。	・チャージ場所については、以前より窓口等において増設のご要望をいた だいており、令和4年度に実施した市民意識アンケートにおいても「利便性向上 に必要だと思うもの」としてチャージ場所の増設との回答が最も多くあった ことから、検討を進めてまいりました。チャージ機設置に係る費用につきま しては、制度の持続性を確保することのない範囲で、可能な限り抑制で きるよう精査しながら進めてまいります。
632	通勤時間や、帰宅ラッシュ時の利用を制限するだけでも大幅な市民への理解が得られ ると思えます。通勤時間や帰宅ラッシュ時に、ただでさえ疲れている中で元気そうな高 齢者が電車などの座席を占領するだけでも市民感情としては中々難しいところがあ ります。また、高齢者達が敬老乗車証に該当しないと、そのまま障害のふれあい乗車 証に流れているというお話も財政を圧迫する要因だと思います。高齢者達のふれあい 乗車証に移行するところはもっと厳しい審査が必要なのではないか。基本的に高齢 者達はお金があり体力もあるのだから、自費負担が妥当ではないか	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与 する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人 福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案 しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据 えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められ てきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏ま えると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性 の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまに ご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。 ・利用時間帯の制限については、各バス事業者のシステム改修などの課題が 想定されるほか、利用者の日々の利用に対して制約を設けることとなり、高 齢者の社会参加を促進するという制度趣旨を踏まえた運用が難しくなってい まうものと考えております。また、制度の見直しにあたっては、利用にとつ てのわかりやすさや負担の適正化を重視しており、利用時間帯の制限や負担 率を細分化することなどについてはおこなわないこととしております。そのた め、制度の持続性を確保に必要な負担を利用者にお願いするという中間案 の内容で見直してまいります。 ・ふれあい乗車証については、各種障害者手帳をお持ちの方の内、一定の要 件を満たす方が受給でき、敬老乗車証との併給も制限しているところです。
633	限りある税金を子育て世代に優先的に振り向けてほしい。老人を優先しているからい つまでも少子化が克服できない。少子化が克服できなければめどなく人口が 減り続けて日本人はゼロになる。少子化が克服できれば人口が増えて税金も増える。	・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗 車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担を お願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう 制度を運用してまいりたいと存じます。
634	高齢乗車証の見直しは、金額だけですか？高齢者として母が地下鉄や、バスを利用し ていた時からも高齢者が高齢者に席を譲らなければならない。そんな現状の中、バス の本数も少なく太白区辺りは、バスの乗り換え等も、駅近くがハブ化されていない為 雨の中、雪の中でも移動しなければなりません。バス停付近の自家用車の停車の為 に、ノンステップバスにも関わらず段差があり、乗車困難な事も多々あったり、高齢 者のみならず、視覚障害者の方が白杖を持っていても、乗車の際に転ぶ（見て見ぬふ り）高齢者バスとなりつつありますが、高齢者には、必要なツールなので、出かける きっかけが減る方向を指すのではなく、賃上げになっても出かけたくなる交通機開 や、安心して乗れる運行をして欲しいです。使ってもらえる便利な街づくりではなく 運賃を値上げ、高齢者乗車証へのチャージに向くのも、高齢者には、苦痛な方もい るの目を向けて欲しいです。	・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまい ります。
635	お年寄りだけを優遇する制度は廃止すべき。 75%もの割引受けても不満を言うなんて信じられない。常識を疑う。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与 する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人 福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案 しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据 えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められ てきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏ま えると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性 の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまに ご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
636	錦ヶ丘地域の住民は、敬老乗車証の制度があるにもかかわらず、使用することが出来 ず、大変不便な思いをして暮らしています。一日も早く愛子観光バスにも乗車証の読 み取り機を取り付けて頂き、住民が仙台市民としての恩恵を受けられるよう便宜をは かって頂きたいと願っています。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、 各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、IC カード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交 通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置してお りませんが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあ るものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス 事業者にて運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現 時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交 換を行いながら、検討を続けてまいります。
637	来年70歳で該当するが、チャージ場所が区役所だけでなく行政組織の証明発行セン ターでも可能にして欲しい	・チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため 機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込 まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難し いものと考えておりますが、設置箇所については多くの方が利用される路線 バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が 図られるよう検討を進めてまいります。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
638	<p>見直しは、若い世代に負担を背負わせることになることから致し方ないことだと思う。そこで、敬老乗車券の負担が増すことで、外出を控えてしまうことのないよう、少しでもバス乗車が増えるようにバス路線等の見直しが必要になってくると思う。地下鉄は確かに便利で、乗車してしまえば快適に目的地に運んでくれるが、地下に設けられている乗り場まで移動することは、高齢者や障害者等にとって結構な負担になる。その負担軽減のためにエレベーター等が設置されているがその場所が意外と分かりづらかったりしている傾向がある。バスは、地下まで行かなくても地上から簡単に乗車できることが最大の利点である。バスは赤字に伴い、路線の廃止や運行本数の削減等、悪循環になっているが、その対策として、次のようなことを考えてはどうか提案したい。</p> <p>1 運行バスの小型化 既に取り入れている路線もあるが、現在の路線バスは、ほとんどが大型バスである。確かに大人数を乗せることができる大型バスも必要であるが、ほとんどの路線が赤字になっていることから、大型バスから中型バスや小型バスに切り替えて運行した方が効率化が図れると思われる。例えば旧宮城町や秋保町、泉の根白石の路線で大型バスは必要か。</p> <p>2 路線の大幅な見直し 現在の路線は、ほとんどが仙台駅を起点に行われているため、目的地に行くためには仙台駅まで行って乗り換える必要がある。そこで、仙台駅まで行かなくても目的地に行けるように、接続点（ハブ）となる個所を何か所が設け、そこを起点に環状線の路線を設け、巡回する路線を設置してはどうか。</p> <p>3 運転手の負担軽減 バス運転手が不足していることが言われているが、負担が大きすぎることも一因していると思われる。そこで、運転手は運転に集中することで安全確保に努める。その代わりに、昔の車掌も乗車させる。車掌は、交通局勤務経験のある退職者を採用する等で、人件費の負担軽減を図る。</p> <p>4 先進都市の視察 既に行っていることは思うが、路線バス運行で工夫が見られる都市がたくさんあることから、情報収集に努め、生かしてはどうか。福岡市や京都市に出向いた際、仙台市でも取り入れたらどうかと思える路線バスが多数見られた。</p>	<p>・中間案でお示ししたとおり見直してまいりたいと考えております。敬老乗車証制度の利用者の皆さまには、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いするとともに、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと存じます。</p> <p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
639	<p>介護保険料の算定で負担額を変えているが、一律で高齢者への福祉事業としての敬老乗車証制度を辞めて、経済的弱者や運転免許返納者への制度とすべきではないか。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p> <p>・高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
640	<p>私が利用している愛子観光バスは敬老バスが使用できません。1月から料金が大幅に値上がりします。バスの本数も減り不便を感じていたところに料金の値上げとなると買物病院への通院の足としてなくてはなりません。せめて敬老バスだけでも使えるようになってくれればと思っています。ぜひともバスが使える様をお願いします。</p>	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>
641	<p>100年時代にむかって心身経済とトータルの健康がないと前進出来ないです。車を手放した現在乗車証制度の活用を最大に使用させて頂き、生命ある限り、身体と経済とを計算しながら「バイタルに生きよう思う」なか敬老乗車証の恩恵は必要です。よろしくご検討の上、決定下さるようお願いいたします。</p>	<p>・この度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり敬老乗車証制度の持続性を確保するために、必要となる負担をお願いするものでございます。こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、所得の低い方への配慮や利便性向上といった視点も持ち合わせながら、見直しを進め、今後とも高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
642	<p>限られた財源(税金)は未来への投資に重きを置くべきだ。半額の負担でも、生活が苦しくなるなんて考えにくい。制度廃止し給食費にあてて未来ある子供の健康アップに回しましょう。</p>	<p>・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
643	<p>現行制度においては、利用範囲が市バス、地下鉄、宮交バスに限定されており、市民サービスに不公平が生じている。また、S53年度を最後に民間バス事業者等の新規参入に対応されていないことも不自然である。よって、広く市民が平等かつ、質の高いサービスを受用できるよう、愛子観光バス(タケヤ交通、JR等)に敬老乗車証の利用を可能としていただきたい。</p>	<p>・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</p>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
644	青葉区錦ヶ丘は人口が約3000世帯9000人と大規模な街になってきたにも関わらず、公共機関が乏しく、子供や年配の方は愛子観光バスの路線運行に頼っているのが実情です。愛子観光バスが公共機関の一端を担って地域住民の重要な足になっている以上、早期に敬老乗車証を利用できるようお願いしたいと思っています。自分の親も高齢になってきているので免許返納も考えているが、毎日のバス代を考えるとまだ返納出来ないよう。敬老乗車証が利用出来ればその考えも変わり私たちも安心できます。これは私だけではなく錦ヶ丘住民の積年の要望でもありますので、何卒お聞き届けいただけますようお願いいたします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者においては、自社負担にて機器設置しておりますが、民間バス事業者によっては、ご負担いただくことが難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど協議を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから、今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
645	敬老乗車は廃止でいいと思います。	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等を勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
646	高齢ドライバーによる交通事故問題の観点から意見させていただきます。毎日のように全国各地でこのような事故が報道されており、幼い子供がいつか巻き込まれてしまうのではないかと危惧しています。敬老乗車証の見直しにあたりましては、現状を考えた際に、利用者負担の増加はやむを得ないと考えます。ただし、免許返納者に対しては、生涯負担割合を下げるなど優遇する制度として頂けないでしょうか？一人でも多くの高齢ドライバーが運転を辞めることにより、少しでも安全な交通状況となることを願っております。「わかりやすい制度とする」趣旨と反してしまいますが、何卒検討の程よろしくお願い致します。	・免許返納者に対する負担割合の変更は敬老乗車証の枠組みにおける運用方法の整理など課題があるものと考えておりますので、この度は、中間案で示したとおり制度を見直してまいりたいと考えております。 ・頂いたご意見は将来的な制度のあり方について検討するうえでの参考とさせていただきます。
647	10年間で30億円の削減になるということですが、市役所の建て替え予算は約472億円です。歴代最高額の建て替え予算を5%から10%の削減ができれば、10年後の検討でも問題ない。	・この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。 ・こうした財源の確保に向けた各般の取り組みについては、敬老乗車証制度のみならず、全庁的な取り組みとして仙台市役所経営プランに掲載し、それぞれの部局において進めているところであり、創出した財源を効果的・効率的に活用する取り組みについても併せて進めております。 ・本庁舎の建て替えについては、現在の庁舎が老朽化するなかで必要な事業であると考えており、限られた財源を有効に活用しながら進めてまいります。
648	錦ヶ丘からの公共交通機関が少なく、バス路線運行に頼っているのが実情である。愛子観光バスには、公共交通機関の一端を担っていただき、早期に敬老乗車証を利用できるようにお願いしたい。高齢者に運転免許返納を促すためにも、利用範囲を広げていくべきである。広い市民の平等性、地域住民の足となり期待を背負って今後も質の高いサービスを提供していただきたい。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。 ・なお、高齢者の免許返納に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。
649	高齢者の交通事故防止の観点から、運転免許証返納の促進が大きな社会の課題となっている。その中で、近年の人口増加が著しく高齢化が進んでいる仙台市西部の錦ヶ丘エリアでは、公共交通として愛子観光バスの路線運航に頼っている状況にある。こうした点からも、今後の高齢者事故防止及び高齢者福祉の観点から、地域住民の足となっている愛子観光バスで敬老乗車証を利用できるように要望いたします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。 ・併せて、運転免許証の返納促進についても、関係部局と情報を共有してまいります。
650	老人だけが優遇されている公共交通機関の拡充を求む（特に西部）錦ヶ丘地区は愛子観光バスがあるが敬老乗車券が使えないので、この地区の人たちには恩恵がない。是非使えるようにしてほしい。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
651	愛子地区において、錦ヶ丘は人口も増え高齢者も増えている。市バス、愛子観光バスがあるが市バスのみでは不便である。愛子観光も敬老乗車証を利用できるように要望する。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者と運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。



No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
652	ICカードのチャージの利便性が低すぎる	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまで区役所総合支所の窓口でのみチャージを行ってまいりましたが、今回の制度見直しにあたっては、複数の地下鉄駅構内に無人チャージ機を設置するよう検討を進めてまいります。</li> </ul>
653	現行制度では、市営バス、市営地下鉄、宮交バスに限定されているが、その後には路線参入した愛子観光バスやタケヤ交通(出来ればJRも)も既存路線を補い、公共交通機関の一端を担い、市民の足となっている以上、是非とも敬老乗車証の利用を可能としていただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
654	敬老制度充実が全市民の将来的対策となり得るため、郊外から制度適用の充実が必要だと考えます。現在、居住中の西部エリアは制度の不足が感じられる。具体的には、愛子観光バスへの適用をしていただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。</li> </ul>
655	チャージ場所を地下鉄駅ではなく、ショッピングモール等のバスで利用する場所に置いた方が使いやすいと思う。タクシーでも同様な仕組みがあると有難い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置個所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</li> <li>敬老乗車証制度を今後も持続可能なものとするため、制度の見直しが必要となっていることから利用者負担金を引き上げ、一般財源負担額の増加を抑制する案としております。タクシーについては、新たな需要喚起による事業費の増加のほか、制度のあり方、ICカードと両立するシステムの検討などの課題があるものと考えております。</li> </ul>
656	敬老乗車証を利用させて頂きありがとうございます。免許もなく足腰に不安がある者にとつて、バスは欠かせません。岩切はJRの駅もあるのですが離れているので駅に行くにもバスに乗らなければいけないのです。チャージも地下鉄駅でできるようになるということですが、地下鉄駅が通っている所ばかりではないです。市民センター等でチャージできるようになればよりいっそう利用しやすくなると思います。交通難民の意見を耳を傾けて頂ければ幸いです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置個所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</li> </ul>
657	敬老乗車証は老人には大変ありがたいものですがお金をチャージする時は、本庁とか区役所まで足を運ばないとできないのは非常に不便です。せめて近いところ(六郷支所)などで出来れば良いのと思います。値上げはしないで下さい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>チャージ機の設置に関しましては、カード情報等の通信も必要であるため機器設計は本市独自のものとなることや、現金回収に関する費用などが見込まれることなどから、制度の持続性を確保するため多くの台数の設置は難しいものと考えておりますが、設置個所については多くの方が利用される路線バスの結節点である地下鉄駅構内などを候補に、可能な限り利便性の向上が図られるよう検討を進めてまいります。</li> <li>この度の制度の見直しは、高齢化の進展等により、敬老乗車証事業費はもとより、医療や介護など高齢者施策全般に係る事業費の増加が見込まれる中においても、将来にわたり制度の持続性を確保するために、必要となるご負担をお願いするものでございます。今後とも利便性向上の視点を持ちつつ、高齢者の皆様にご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
658	はじめまして、お世話になります。私は敬老乗車証制度を利用して二年になります。この中間報告書案にある年間平均利用金額とほぼ同じです。70歳になるのを楽しみにしておりましたので、現在も度々利用しております。個人的に負担割合を上げるのは賛成ですが、中間報告書の疑問点もいくつかございますのでお願いいたします。 1 現行の10%から25%にした根拠を教えてください。 2 社会参加による経済効果が数値で表現されておられません。外出することによる健康増進(メタボの減少・)による医療費の減少、外食の増加による効果、環境美化や福祉活動への取り組みなど、出来るだけ金額換算した数値を教えてください。 3 将来予測で25%に上げた場合の将来予測数(または金額)はどうなるのでしょうか？ 4 将来予測では35億円ぐらいの高止まりとありますが、この制度ですと利用者が増加すると決算額も増加することになり、また近い将来上げられることになると思います。管理値を①仙台市の予算の何%、経済効果の何%や②予算額を超えた場合は、次年度に引き上げ、余裕があった場合には次年度に引き下げる。などの変動制に出来ないものではないのでしょうか？ (要望)利用者を増やしたいが決算額が増加・・・このような相反する制度をどう解決するのですが、現状把握をもっと深掘りし徹底する。利用者の利用した目的の調査などを実施し、緻密な分析をする、そして結果を市民にオープンにすることで、上がる場合でも、下がる場合でも市民全体が満足すると思います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者負担割合の改正を検討するにあたっては、原則の負担割合を20%から50%にそれぞれ改正した場合の事業費を推計いたしました。原則の負担割合を20%に改正した場合には、改正直後の令和7年度に目安額である約26.6億円を超過し、再度の見直しを早々に迫られる可能性があります。原則の負担割合を30%に改正した場合には、利用控えが懸念される水準であるとの社会福祉審議会老人福祉専門分科会からの意見もあつたところです。本市では、そのような専門分科会の議論を踏まえ、今後10年間の一般財源負担額(市民税等の市の収収等で負担している額)の平均が過去最高額である令和元年度の決算額を大幅に超えることがない水準として、原則の負担割合を25%へ見直すことが必要と考えたものです。</li> <li>敬老乗車証制度による経済的な効果を算出することは困難ですが、市民意識アンケートでは、制度を利用することによる外出の増加や、利用目的として買い物が増えていることから、医療費の減少や買い物による経済的な効果についても、ある程度期待ができるものと考えております。</li> <li>負担割合を25%とした場合の将来予測については、令和6年度から16年度までの一般財源負担額の平均額を約26.6億円を見込んでおります。</li> <li>本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会の審議を踏まえ「制度を複雑化することは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを制度見直しにあたっての考え方の一つとしております。専門分科会でも介護保険料所得段階を細分化する意見が挙がりましたが、制度が複雑化してしまうことから、中間案では2区分としてお示しいたしました。毎年度、負担割合が変更することは利用者にとってわかりにくいものと認識しております。</li> <li>より良い分析方法や将来予測等に関するご意見については、今後のあり方検討を行う際の参考とさせていただきます。</li> </ul>

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
659	錦ヶ丘住民は年々増えていて3,000世帯で9,000人の街です。交通機関が不十分であやし観光のバスに頼らざるをえない状況です。地域の足となっているので早期に敬老乗車証を利用できるようにお願いします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
660	現行の制度では同じ税金を払っているのに不公平だと思います。私の母は愛子観光バスを利用しています。敬老乗車証は使えません。愛子方面は近年人口も増えて高齢化も進んでいます。もったいない。無駄の極みです。ぜひ愛子観光も使えるようにしてください。仙台市はこのような無駄や、不公平がとても多いと思います。このままだとどんどん衰退していくばかりです。ぜひお願いします。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
661	敬老乗車証制度はこれからより一層必要になる制度だと思います。仙台は地下鉄沿線エリアを除きまだまだ車社会である。免許返納の促進に必要不可欠である。また、これからの高齢社会において住み続けられる街づくりにおいても、交通の便というのは切り離せない。仙台市内において、市バス以外の民間バスの分布はエリア格差があり、また、敬老乗車証の適用が全ての民間バス会社に適用されておらず、住んでるエリアにより、サービス格差が生じている。サービスが適用されていない民間バス路線も市民にとって、特に高齢者の重要な交通手段である。なので、民間バス会社の間で、敬老乗車証の適用有無があるというのは市民の間でサービス格差が生じていると言えらると思うので、未だ適用を受けていない民間バス会社に早期に適用していただきサービス格差を無くしていただきたい。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
662	敬老乗車証制度はすごくありがたいです。利用させて頂いて居ります。もうすぐ80才、自分でうごける間は利用させて頂きます。敬老乗車証制度ありがとうございます！	・敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加の促進を図ることで健康増進に寄与する効果等も期待できる制度であると考えております。社会福祉審議会老人福祉専門分科会においては、敬老乗車証が果たしてきた役割や効果等も勘案しながら、現行制度の枠組みを基本としつつ、今後10年間の事業費等を見据えて持続性を確保できるよう利用者負担割合を見直す方向で議論が進められてきたところです。本市としては利用者や専門分科会におけるご意見も踏まえると本制度を継続していく必要性が高いものと考えており、制度の持続性の確保に必要な利用者負担をお願いしつつ、今後も多くの高齢者の皆さまにご利用いただけるよう制度を運用してまいりたいと考えております。
663	中間案拝見しました。私自身はまだ対象年齢ではないのですが、物価高騰の折、利用者負担割合の引き上げもやむを得ないこととは思いつつ、青葉区内で独り暮らしの親を思うと、少ない年金でのやりくり生活の逼迫、出かける機会の減少による刺激、コミュニケーション不足が懸念され、他人事ではありません。自分に置き換えて考えてみると、現在、自分の住まう地域(青葉区錦ヶ丘)は市バスの利便性がよくなく、愛子観光バスが頼みの綱の地域なのですが、イクスカ、Suicaなどが使えず不便を感じている現状です。聞いたところ、敬老乗車証も使えない、ということで、今対象である方はもちろん、十数年後に自分が対象となった時のことを想像すると、なんとか検討、改善していただけないかと思いいメールしました。現在提示されている中間案に直接関係ないかもしれませんが、市民の声として受け取っていただけると幸いです。	・本市ではこれまで敬老乗車証の対象交通機関の拡大の可能性を探るため、各交通事業者と情報交換を行ってまいりました。民間バス事業者では、ICカード機器の導入が一つの課題となっています。現在、敬老乗車証の対象交通機関となっている交通事業者も自社負担で設置しているものとなっておりますが、民間バス事業者においては、昨今の厳しい経営環境もあり、ご負担いただくことは大変難しい状況にあるものと推察しております。紙回数券での利用についても運輸局や民間バス事業者に運用方法について相談するなど検討を重ねてきたところですが、現時点でも課題が多い状況となっておりますことから今後も事業者と意見交換を行いながら、検討を続けてまいります。
664	私はバス利用してますので地下鉄はほとんど利用しません。よろしく。	・頂いたご意見については、関係部局に伝えてまいります。
665	※2の負担金が利用者一人当たり20,840円になっていますがよく解りません。わかりやすい制度にする事とはどんなことなのか具体的に示して下さい。	・リーフレットの「Ⅱ現状と課題」の「(2)敬老乗車証事業費の負担内訳」でお示している敬老乗車証事業費は、交通事業者負担金と事務費(敬老乗車証の運用に係るシステム経費など)からなる事業全体に係る費用を示しております。一方で、「(1)敬老乗車証制度の利用状況」では利用金額(利用者負担金額+一般財源負担額)を示しております。このことからリーフレットでお示している利用者一人あたりの年間平均利用金額と、「(2)敬老乗車証事業費の負担内訳」でお示している一般財源負担額を利用者数で除した場合は20,840円とは異なる金額になります。 ・本市では、これまでの社会福祉審議会老人福祉専門分科会での審議を踏まえ「制度を複雑にすることは避け、利用者にとってわかりやすい制度とする」ことを基本的な考え方の一つとしておりますが、これは利用者負担区分を細分化することや、短期間での段階的引き上げなど利用者が制度を利用する際にチャージ額やご自分の負担割合などを把握しづらくなるような見直しは避け、利用者にとって理解しやすく利用しやすい制度とすることで、今後とも多くの高齢者の皆様にご利用いただきたいという趣旨でご説明しております。 ・こうした見直しの背景や必要性について丁寧な周知を図りつつ、今後とも、高齢者の皆様にご利用頂けるよう制度を運用してまいりたいと考えております。

No.	中間案に関するご意見	本市の考え方
666	<p>いつも市バスを利用させて頂き有難うございます。運転中の皆さんはじめ赤字経営の中、苦心なさっている関係者の皆さまに感謝申し上げます。さて運賃値上げについては原則賛成ですが、単に黒字にする為ではなく（値上げをしてバスの将来をどうするのかを示して欲しい）第一に世の中の経済状況（市民のふところ具合）をよく考えてその割合を決めていただきたい。第二にコースの再検討（乗車のない空の状態で行っているバスを多く見かけるので、もう少しチエを出してルートを検討していただきたい。）第三は多くの市町村が実施して移行しているようにバス車体の規模をマイクロバスコミュニティバスの大きさに次第に変更（値上げした費用でも）していく工夫。第四は運転手は第二の職場としてリタイヤーした人を採用する。（マイクロバスのような小さなバスだと運転できる人はたくさんおられますので）第五はルートを二つ一緒にして回ることも必要では（少し時間がかかってもやむを得ない。）等々。25日夜は若林方面バスを90分待ちました。運転手さんは2時間遅れていますと説明していましたが、東京に着いてしまいます。大病院前始発ですので誰も納得していませんでした。電光掲示板に「次の到着は〇〇時頃です」と掲示してもらえば納得して別なルートで帰るでしょうが、何も説明がないと、お年寄りは何時バスが来るかわからず寒い中トイレに行くのもままならず気の毒でした。もう少し市民への丁寧な説明をしない理解してもらえませんか。特別な催しの日であれば関係者と相談してルートを変えて駅まで到着する配慮も必要と思います。大変でしょうかよろしくお願いします。</p>	<p>・交通施策に関して頂いたご意見につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>