

京都市社会福祉審議会

平成24年度第1回敬老乗車証の在り方検討専門分科会 会議録

日 時 平成25年2月7日（木） 午前10時から正午まで
場 所 職員会館かもがわ 大会議室
出席委員 伊多波良雄委員，岡本義則委員，諏訪茂雄委員，浜岡政好委員，松永信也委員，
向井仲和美委員，村井信夫委員，山田敬一委員
欠席委員 大野玲子委員，松中亮治委員
事務局 高木保健福祉局長，壁介護・医療担当局長，久保保健福祉部長，
塩見長寿社会部長，安部保健福祉総務課長，松尾長寿福祉課担当課長

－開会－

○ 事務局あいさつ

－会議の公開，諮問内容及び専門分科会の位置づけについて－

【事務局】

会議に入ります前に，本市の「京都市市民参加推進条例」に基づく会議の公開についてご説明いたします。

お手元に配布しております参考資料1の1ページをご覧ください。本市におきましては，市民の皆様が市政に参加し，まちづくりの活動を行うという市民参加を推進していくため，「京都市市民参加推進条例」を制定しています。次の2ページに記載されています第7条におきましては，審議会その他の附属機関については，非公開情報が公になる場合を除いて，会議を公開とすることとしております。したがって，本専門分科会につきましても，公開とさせていただきます，市民の皆様は傍聴していただきますので，よろしくご申し上げます。

続きまして，同じく参考資料1の5ページ「京都市社会福祉審議会条例」をご覧ください。第5条に専門分科会についての規定がございます。

10月30日に開催しました社会福祉審議会におきまして，京都市長から社会福祉審議会委員長に対し，敬老乗車証の在り方検討についての諮問を行いました。

参考資料2として配布しております諮問書のうち，当分科会におきましては，「敬老乗車証の今後の在り方」についてご審議いただくこととし，既存の老人福祉専門分科会のみならず，障害者福祉専門分科会も含めた組織横断的な構成のもと，更には経済，交通，行政経営の分野からの臨時委員にご参画いただくことといたしました。

参考資料3に専門分科会の構成を図示したものをお付けしておりますので，ご参照くだ

さい。

○ 委員紹介

○ 事務局紹介

－専門分科会長の選出－

【事務局】

それでは、議事に入ります前に、再度、参考資料1の5ページの「京都市社会福祉審議会条例」を御覧ください。第5条第2項に、分科会ごとに専門分科会長を置くこととしています。

会長には、この分科会の事務を掌理していただくこととしておりますが、下線を引いた第3項にごございますように、委員による互選で決めさせていただきます。

どなたがよいか、ご推薦がございましたら、ご発言をお願いします。

【委員】

佛光大学の浜岡教授がいいと思います。浜岡委員は高齢者福祉がご専門で、かつ京都市民長寿すこやかプラン推進協議会の会長を務められていることから、適任だと思います。

【事務局】

ただ今、浜岡委員を推薦する御意見がございましたが、いかがでしょうか。

(異議なしとの声あり)

【事務局】

浜岡委員よろしいでしょうか。

(浜岡委員 了解)

【事務局】

浜岡委員にご了解いただきましたので、専門分科会長にご就任いただき、この後の進行をお願いしたいと思います。

浜岡委員、会長席へご移動をお願いします。

【専門分科会長】

それでは、以後、私のほうで進行させていただきますので、ご協力をお願いします。

さて、先程皆様にご確認いただきました参考資料1の5ページ「京都市社会福祉審議会条例」の中で、第5条第5項に「専門分科会長に事故があるときは、あらかじめ専門分科

会長の指名する委員又は臨時委員がその職務を代理する」とあります。

私に万が一、事故があった場合に職務を代わって行っていただく委員を決めておくという主旨ですが、今回は当分科会の開催が急ぎよ決まったことでもありますので、職務代理者の指名は次回にさせていただこうと思っておりますので、ご了承ください。

－議事－

【専門分科会長】

それでは議題に入ります。先ほど事務局からもご説明のありましたとおり、制度が成熟する一方で、財政的な負担の問題も大きくなってきたということもあります。また、制度目的にもあるとおり、高齢者の社会参加を促すということから、市民の関心も高い制度ですので、皆様とともに審議のうえ、妥当な結論を出したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。本日は第1回目の審議ということであり、基本的な理解のため、まず、敬老乗車証の制度がどうなっているのか、事務局から説明していただきます。

【事務局】

では、配布しました資料に基づきまして、ご説明したいと思います。

お手元の資料で、文書の右上に、「説明資料1」とあります「敬老乗車証制度の概要」という表題の資料をご覧ください。

「1 目的」でございます。敬老乗車証の目的といたしましては、長年にわたり、社会を支えてこられた高齢者の皆様に対して敬老の意を表するとともに、様々な社会活動の参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進に寄与することを目的とし、市内在住の70歳以上の方で希望される方に交付している、としており、このことは、京都市敬老乗車証条例第1条に目的として掲げられています。同じく第3条に「敬老乗車証の交付」として、「敬老乗車証の交付を受けようとする者は、市長へ申請しなければならない」としています。

次に、「2 敬老乗車証各制度の概要」でございますが、現行の敬老乗車証制度における「市バス・地下鉄」、「民営バス」などの関係をまとめております。「市バス・地下鉄の敬老乗車証制度」につきましては、昭和48年11月にスタートしたもので、「市バス・地下鉄」については、有効期間の1年間フリーパスで全線乗車できる磁気カードの乗車証を交付しています。平成24年10月末時点の交付者総数は127,039人でした。平成24年度当初予算での京都市交通局への繰出金額は39億3,200万円です。

次に「(2) 民営バス敬老乗車証制度」でございます。これは、昭和57年4月から実施されたものでありますが、その当時市バスが運行していない地域の高齢者の方に対して、その地域を運行する民営バスに乗車できる「民営バス敬老乗車証」を交付したものです。なお、この「民営バス敬老乗車証」に関しては、昭和57年の制度開始以降、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」か「民営バスの敬老乗車証」かの、どちらか一方を選択する方式としてきましたが、平成17年9月以降は、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」と「民営バス」の

敬老乗車証の両方の敬老乗車証を交付しています。ただし、民営バスの「民営バスの敬老乗車証」は利用区間を限定したものとなっています。

この制度を受けておられる高齢者数は、平成24年10月末で3,474人です。平成24年度民営バスへの交付金の当初予算金額は、1億5,183万円となります。「民営バス敬老乗車証」の交付地域に関しては、次の2頁のところで、説明いたします。

「(3)「市バス」撤退に係る措置」ですが、平成9年の地下鉄・烏丸線の延伸と東西線の開通に伴い、岩倉・大原等左京区の洛北地域と山科・醍醐等の地域で、市バスが撤退し、運行を停止しました。

そこで、左京区では、岩倉・大原地域を運行する京都バスに対して、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」を利用できるようにしました。山科・醍醐地区では、同地域を運行する京阪バスに対して、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」を利用できるようにしました。

なお、平成18年10月からは、醍醐コミュニティバスの運行に伴い、醍醐コミュニティバスにも、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」で乗車できます。

平成24年10月末の岩倉・大原地域での交付者数は5,389人、24年度当初予算の京都バスへの交付金は1億5,347万円です。

また、山科・醍醐地域の交付者数は19,794人で、当初予算の交付金は5億5,729万円です。

また、平成17年4月の京北町との合併に伴い、「旧京北町営バス」を引き継いだ「京北ふるさとバス」に対しても、「市バス・地下鉄」敬老乗車証を適用しています。

24年度の京北地域の交付者数は342人、24年当初の歳出予算額は86万円です。
2ページをご覧ください。

「民営バスの敬老乗車証」交付の考え方を表にまとめてみました。

市バスの運行地域で、民営バスも運行している地域では、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」のみ交付しています。表の左上になります。

市バスの運行地域で、民営バスが運行していない地域では、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」のみ交付しています。表の右上になります。

市バスが運行していない地域で、民営バスが運行している地域ですが、この場合は2つのパターンがあり、地下鉄の延伸で、市バスが撤退した地域に関しては、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」で撤退した地域を運行する民営バスに乗車できるので、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」のみを交付しています。表の一番左下です。

もともと市バスが運行していない地域で、民営バスが運行している地域については、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」と「民営バスの敬老乗車証」の両方を交付しています。表の左下右側になります。

市バスが運行していない地域で、民営バスも運行していない地域には、「市バス・地下鉄の敬老乗車証」のみ交付しています。

「市バス・地下鉄の敬老乗車証」と「民営バスの敬老乗車証」の両方を交付している地

域は、吹き出しの中で、「民営バス敬老乗車証」交付対象地域として、行政区ごとに交付対象の地域と利用できる民営バス会社を表示しています。北区は中川・小野郷で西日本ジェイアールバス、雲ヶ畑は平成24年4月以降、京都バスが撤退したため、雲ヶ畑自治振興会に交通事業者が変更されました。あと、柘野学区の一部は京都バス、左京区は花背・広河原・久多・鞍馬・静市、北白川の一部は京都バス、右京区は宕陰で京阪京都交通、嵯峨の一部は京都バス、西京区は大枝の一部で京阪京都交通、大原野の一部は阪急バス・京阪京都交通、伏見区は向島で近鉄バス・京阪宇治バス、淀の一部で京阪シティバス・京阪宇治バス、醍醐陀羅谷地区で京阪バスが乗車できます。民営バスの利用できる地域については、説明資料1の参考1として別添で後ろに付けているカラー印刷の地図にバス路線を実線と破線で記載しています。

もう一度、2頁に戻っていただいて、この頁の下段・指差しマークのある箱書き部分には、市バスが運行し、かつ、民営バスも運行しているが、「民営バスの敬老乗車証」が交付されていない、いくつかの地域にお住まいの高齢者の方から、市バスの運行本数が少ないことやバス停が遠いこと、また、民営バスの運行コースの方が利便性が高いことなどから、「民営バスの敬老乗車証」の交付要望が寄せられています。

次に3ページ、「2 各種実績」でございます。

ここからは、敬老乗車証の交付状況等に関するデータをまとめています。

(1) 京都市全体から見た、「敬老乗車証の交付者数及び交付率の推移」でございます。この表には、平成14年度から24年度までの10月末現在の一斉更新時の状況として、「京都市にお住まいの敬老乗車証の交付対象となる70歳以上の高齢者人口」、「各年度の交付者数」、並びに、「交付率とその時の配布方法や制度変更点」などを備考に掲載しております。

なお、交付率というのは、実際に敬老乗車証の交付を受けた70歳以上の方の人数を、交付対象となる70歳以上の人口で割った、その割合を示したものです。

交付率をもとに見てみますと、平成14年度は、交付対象である70歳以上の高齢者の全市人口は189,518人であり、担当地域の民生委員が配布する方法で、147,973人の方、交付率では78.08%の方が敬老乗車証の交付を受けておられました。体の具合の悪い方もおられるので、100%にはなっていません。

平成16年度は、敬老乗車証の交付方式を、民生委員による配布から郵便局での受取方式に変更しました。

70歳以上の高齢者数の増加もありますが、交付率は70.74%になりました。

平成17年度には、敬老乗車証を申請された方の所得に応じて、敬老乗車証の交付に際し、負担金をいただくことになりました。負担金は所得に応じて一定の負担金をいただく、応能負担の方式です。

また、この年から、民営バスのみ運行地域の高齢者の方には、「民営バスの敬老乗車証」と「市バス・地下鉄の敬老乗車証」の重複交付を実施しましたが、この17年度の交付率

は前年16年度の交付率70.74%から57.95%へと12.79%減少しています。これは有料化の影響と思われます。

その後は、17年度の負担金（0円から15,000円）で現在まで至っています。

平成24年度は、70歳以上の人口が251,887人で、負担金を徴収するようになった平成17年度の人口205,208人との比較では46,679人の増加、高齢化率では、17年度は19.9%、24年度は24.4%で4.5%の増加、交付人口は127,039人（平成17年度の118,923人に対して106.82%）となっています。交付率は50.43%です。

下の囲みにありますが、平成17年度から平成24年度の8年間、交付率は減少傾向にあります。敬老乗車証の交付対象となる高齢者人口と交付者数は確実に増加の傾向にあります。

この3ページの下段には、70歳以上の高齢者人口と交付者数、交付率をグラフで表示しています。

続きまして、4ページをご覧ください。

行政区・支所別の敬老乗車証の交付対象者人口（70歳以上の人口）と交付者数、交付率を表にまとめています。

交付率は京北地域を除きますと、伏見区が37.01%、左京区が57.75%となっており、行政区間により差が生じております。

4ページの下段は、この表をグラフ化したものです。

このページの指差しマークでは、全市平均の50.43%を下回るのは、下京区・南区・西京区・伏見区・深草・京北となりますが、ほぼ平均値に近い下京区以外の南区・西京区・伏見区・深草・京北といった地域に特徴があることを示しています。

次に、5ページには、敬老乗車証の負担金を説明しております。

敬老乗車証のご利用者の負担金区分については、京都市敬老乗車証条例の第4条に負担金に関する規定があり、生活保護の受給者・その他別に定めるもの以外の交付申請者からは、合計所得金額に応じて、負担金を納めることとしています。

5ページの表では、生活保護の受給者、並びに、老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税の方は、負担金額を0円としています。ご本人が市民税非課税の方の場合の負担金は3,000円、市民税の課税を受けている場合、合計所得金額が200万円未満の場合は5,000円、200万円以上700万円未満の場合は10,000円、700万円以上の場合は15,000円の負担金としており、負担金に関しましては、応能負担制となっています。

この表には、平成24年10月末時点のそれぞれの階層の構成比として、階層別の70歳以上人口、交付者数、交付率を記載しています。

敬老乗車証の交付対象となる70歳以上の京都市にお住まいの方については、平成24年10月31日の時点では、生活保護等で無料の階層は、13,247人おられて、その

うちの6,182人が無料で敬老乗車証の交付を受けています。交付率は46.67%,ほぼ2人に1人で、市民税非課税の方については、155,015人交付対象となる方がおられて、3,000円の負担金を収めて、交付を受けた方が80,012人で、交付率は51.62%,市民税課税で、合計所得金額が200万円未満の方は、49,128人おられて、そのうちの27,911人が5,000円の負担金を納めて敬老乗車証を受け取られています。交付率は56.81%です。

市民税課税で合計所得金額が200万円以上700万円未満の方で、交付対象の方は29,680人おられ、そのうちの11,605人の方が10,000円の負担金で敬老乗車証を受け取られており、交付率は39.10%となります。

市民税課税で所得金額が700万円以上の方については、4,817人のうち1,329人が15,000円の負担金を納めて、敬老乗車証を受け取っておられ、交付率は27.59%となっています。

5ページの指差しマークの箱囲みでは、負担金階層ごとに交付率を見てみると、3,000円、5,000円の負担金の方の交付率が全市平均より高いこと、10,000円、15,000円の負担金の方の交付率が全市平均より低いこと、生活保護受給者の方の交付率が、全市平均より若干低いことが特徴として見受けられることを挙げています。

なお、最下段の表では、敬老乗車証交付の負担金額をもとに、月に何回乗車すれば負担金に見合うかの回数を算出しています。例えば、年額3,000円の方であれば、月1.3回以上乗車すれば、少し下世話な言い方ですが、元がとれることとなります。

次に6ページをご覧ください。過去5年間の敬老乗車証の決算状況を掲載しています。

平成19年度から平成23年度まで、過去5年間の決算額です。歳出、交通事業者への繰出金に関しましては、交付者数の増加に伴い、総額では毎年1%前後の伸び率となっており、23年度は22年度に対して1.60%増の46億7,642万円となっています。これは19年度との比較では、金額で2億428万円、4.6%の増加となります。

歳入、敬老乗車証の交付にかかる負担金収入に関しましては、22年度・23年度に関しては、それぞれ前年度の歳入額を上回っており、23年度は、5億4千万円となっています。

20年度・21年度は、交付者の人数の増加にもかかわらず、5,000円以上の負担金階層の割合が低下し、0円や3,000円の負担金の階層の増加に留まったことが原因の一つではないかと思われます。同じように、22年度・23年度も3,000円・5,000円の負担金の割合が増加していますが、22年度・23年度は対前年比で、交付者数がそれぞれ2,000人・3,000人の規模で増加したことが、負担金の増加に繋がっていると思われます。

別添の説明資料1の参考2として、24年度の敬老乗車証をコピーしたものを載せています。上段の証が、市バス・地下鉄の男性利用者用の敬老乗車証です。中段の証が、市バス・地下鉄の女性利用者用の敬老乗車証です。市バス・地下鉄の証は磁気カードになって

おり、右横の黒い縦長の証は、その裏面でございます。下段の横長の証は、民営バス用の証でございます。市バスが運行していない地域でのご利用となりますが、こちらは紙製となっております。右横は、その裏面となっております。以上で、敬老乗車証制度の概要についての説明を終了させていただきます。

【専門分科会長】

ただ今、敬老乗車証制度の概要について説明いただきました。説明の中にもありました、民営バス地域の話になると、地域個別の話になってしまいがちなので、今回は初回ということもあり、まずは制度の基本である市バス・地下鉄の話に絞って議論したいと思いますので、よろしく願いいたします。では、委員の皆様、ご質問ありましたらおっしゃってください。

【委員】

6 ページの交通事業者とは具体的にどういったものでしょうか。また、歳入予算は歳出予算との差引きですか。あと、他都市で類似制度があれば教えてほしいのですが。

【事務局】

歳出は1 ページで紹介した敬老乗車証各制度の全てに係る経費を足上げたものです。交通事業者とは交通局やその他民営バス事業者のことを指します。これら交通事業者に対しては、一人当たりの乗車回数を推計値として置き、一定の積算を基に算出・交付しています。また歳入歳出予算はそれぞれで予算措置されており、差引きではありません。

他都市の類似制度についてですが、札幌市や仙台市はプリペイドカードを安く販売しています。また横浜市や名古屋市は本市と同様、定期券のフリーパス制度を採用しています。さらに、神戸市は1乗車あたり50円の負担をしてもらっています。といったように各都市で様々な制度がありますので、これらは一覧等にして、次回以降に説明させていただきます。

【事務局】

補足します。歳出と歳入の関係ですが、46億円と5億円の差引きである41億円を税金で補てんしています。

【委員】

実際の乗車分相当は出しようがないので、ある程度、それに見合った額が46億円ということでしょうか。

【事務局】

乗車回数を推計値としておいて、積算を行っています。後ほどのアンケートの報告の際に説明いたしますが、実際の乗車回数と推計値に乖離があるのではないかと思います。

【委員】

何点かあります。利用者の声、繰出金と交付金の算定式、敬老乗車証制度以外のパス制度について教えてください。また、社会参加という目的が前提ですが、今使っている人は賛成、費用を出す人は反対というのは明白であろうと思います。政策の有効性を証明するには、制度の目的が達成されているかという視点が重要です。つまり事務事業評価や政策評価のようなものはないですか。あればご提示いただきたい。

【事務局】

お答えします。

利用者の意見は、アンケート内で聞いておりますので、後ほど紹介させていただきます。繰出金と交付金の算定ですが、交通局への繰出金については一人当たり月16回として算出しています。ただし、市バスと地下鉄で按分を行っています。その他の民営バスは月12回。京北は別で算出式があります。また洛北地域や山科・醍醐地域といった撤退地域は該当する民営バスに対して、交通局と同様の月16回で交付しています。

【事務局】

16回というのは、交通局がかつて行った調査を基礎としています。

【事務局】

障害のある方が使うことのできる「福祉乗車証制度」があります。福祉乗車証を受けることができる方々は、敬老乗車証条例施行規則の第2条に列挙されています。それぞれの制度の交付者数は次回に提示します。

【委員】

その他、議員パスなどはないですか。

【事務局】

市が経費を負担して実施しているのは、現状、敬老と福祉乗車証以外にないと思います。ただし事業者が独自に実施しているものは分かりません。

【事務局】

事務事業評価票も次回にご提示します。

【事務局】

現在の制度では、交付率の減で半分の人しか交付を受けていないことが一番大きな問題とされます。また、何年かに一回調査をして、乗車回数の推計を行っていますが、実態に即した積算が必要であると思われま

【委員】

実際に利用者が乗車された費用と交付金を比べると、交付金のほうが高いのですか。

【事務局】

保健福祉局で行った調査では、一人当たりの乗車回数は月30回程度です。交通局調査は月23回です。ただし、繰出金、交付金はあくまで月16回ですので、実態よりも支出は少なくなっています。ただ、こういった制度があるのでよく乗車している、というのも事実と思われ、事業者と単価等の協議も必要になると思っています。

【委員】

月20から30回乗車とは誰が対象ですか。

【事務局】

敬老乗車証所有者から抽出して実施したアンケート結果に基づくものです。

【専門分科会長】

ご質問の回答がアンケートに基づくものが多くなってきましたので、先にアンケート結果の説明をさせていただきます。

【事務局】

昨年9月に実施しました「京都市敬老乗車証に関するアンケート調査」の報告書の説明をさせていただきます。

アンケートの結果につきましては、時間の関係もございますので、本日の配布資料にございます説明資料2「敬老乗車証に関するアンケート調査報告書（要旨）、（敬老乗車証利用実態調査）」をもとに、ご説明したいと思います。

なお、「敬老乗車証に関するアンケート調査（敬老調査証利用実態調査）報告書」も資料としておりますので、適宜ご覧いただきますようお願いいたします。

では、説明資料2の「敬老乗車証に関するアンケート調査報告書（要旨）」をご覧ください。

「1 調査方法及び回収率」でございます。敬老乗車証をお持ちの方に対して、調査票を送付しました。今回のアンケート調査の対象期間は、平成24年9月20日（木）から

26日（水）までの1週間としており、この1週間を、20日から22日までの前半の3日間（木・金・土）と、23日から26日までの後半の4日間（日・月・火・水）に分けて、それぞれ3日間もしくは、4日間での敬老乗車証のご利用状況を尋ねるようにしたものです。送付数は6,994件で、回収数は4,764件、回収率は68.1%でございました。

「2 よく利用する交通機関」に関しましては、複数回答としていますが、市バス4,079件で85.6%と最も多く、次いで、地下鉄3,031件で63.6%、市バス・地下鉄以外の交通機関1,551件で32.6%と続いています。このページにも指差しマークがありますが、この調査項目の特徴としては、市バスは敬老乗車証を持っている方の大多数が利用されていて、全体では100%を大きく超えることから、「市バス」と「地下鉄」、「市バス」と「市バス・地下鉄以外の交通機関」といった複数利用や乗継などの現状などもうかがえる、としています。フリーパスの利点を活かした乗換えや乗継利用が推測されます。

「3 各交通機関の乗車回数」では、本冊の13ページですが、前半3日間で2,462件で51.7%、後半4日間で2,294件で48.2%、これらの回答が返ってきた、ということを表しています。(1)「市バスの乗車回数」についてですが、往復を2回乗車とカウントしておりますが、「利用していない」が931件、19.5%と一番多く、「2回利用した」が899件で18.9%、「4回利用した」が606件で12.7%と続きます。ただし、また、6回、7回、10回乗車した、という方もおられ、こうした積み上げが付30回という高い回数に表れているものと思われる。(2)地下鉄の乗車回数につきましては、こちらも「利用していない」が1,191件で25.0%と一番多く、「2回利用した」が819件で17.2%、「4回利用した」が365件で7.7%と続きます。(3)「市バス・地下鉄以外の交通機関の乗車回数」では、「利用していない」が1,218件で25.6%で一番多く、「2回利用した」が475件で10.0%、「4回利用した」が206件(4.3%)と続きます。次の指差しマークにありますように、3日間・4日間の調査とはいえ、「利用していない」とする方が多いという点が目立ちます。3日間・4日間の回数だけを基にして、「2回」ないしは「4回」の利用の方と、より長期間での比較を行うとすると、その利用回数の乖離は相当大きくなります。ただ、「よく利用される方」と「あまり利用されない方」という利用形態が存在する結果が出ています。

2ページをご覧ください。「4 利用目的」でございます。

敬老乗車証をご利用になる際の主な目的では、買物が2,880件で60.5%と最も多く、通院が2,106件で44.2%、余暇活動が1,841件で38.6%、観光が494件で10.4%というところが上位となっています。本冊19ページを見ていただくと、仕事、という方もおられ、このへんがヘビーユーザーというか、本来想定をしていなかった使い方があります。ここにも指差しマークがついていますが、買物や通院のように、一定決まった区間を繰り返し利用される方と、余暇活動や観光のように、そのときどき

で目的地が変わるような利用方法、といった敬老乗車証の利用形態には2パターンあると考えられます。

「5 自由記述」として、自由に意見を書いていたものをジャンルで分類しますと、「敬老乗車証制度の効果・感謝」が2,034件、45.1%と最も多く、「制度継続希望」が306件で6.8%、「サービス改善」が211件、4.7%と続いています。

ここでの指差しマークでは、敬老乗車証営度に関する効果や感謝の気持ちを持ってもらえるということを記載しています。

いくつか意見を紹介してみますと、

(1)「制度の効果・感謝」では、「歩く機会が増加し、健康が保たれている」「植物園など行きたいところに行ける」「乗車証のおかげで外出の機会が増える」「乗換えが何度でもできるし、乗り間違えてもショックを感じない」「乗車証がなかったら、家に引きこもることになる」といった意見があります。

(2)「サービスの改善」では、「乗車証をICカードにできないか」「市バスの本数が少ないため、私鉄の市内区間の敬老乗車証がほしい」という意見がありました。

(3)負担金等では、「無料ではなく、1回=100円にしたらどうか」「交通局が赤字ならば、もう少し値上げしてもいいのでは」「年金から3,000円は苦しいので、無料にしてほしい」という意見があります。

(4)「制度継続希望」では、「応分の負担である今の制度はいいと思う」「所得によらず、年間の利用回数によって料金を決めたらどうか」「年間10回利用した者と100回利用した者で同一というのは合理性に欠ける」という意見がありました。

(5)「制度の廃止」では、「年間数回の乗車券を敬老の日に無料配布し、年間を通じて敬老割引券を発行し、従来の敬老乗車証は廃止すべきである」「高齢者が増加する中、財政面が心配。高齢者は医療費でも優遇されているし、若者と公平感を保つため、この制度は廃止すべき」といった意見がありました。

(6)「その他の意見」として、「将来の財政の重しにならないためにも、現行のシステムでいいのか、今から検討すべき」とこの委員会を持つべきといった意見もあります。20ページにはもう少し抽出した意見を掲載しています。なお、抽出については、概ね学区ごとに30名の方に送付しております。

以上で、アンケート調査報告書の説明とします。

【専門分科会長】

事務局からアンケート考査の結果に関してご報告いただきました。ところで、9月末に調査を行われたということですが、9月末というのは公共交通の乗車実態として、どういう時期ですか。つまり多いのか、少ないのか。

【事務局】

9月は平準的な時期です。暑い時期、寒い時期を避けて実施しました。

【事務局】

今申し上げたとおり、恣意的に低い回数が出るような時期は避けました。9月はどちらかという回数が多く出る時期と認識しています。また、アンケートは地域の偏りが生じないように送付しました。地域ごとの乗車回数は別途お示しします。

【委員】

季節・時期によって利用者の利用の仕方が異なります。利用の少ない時期も含めてオールシーズンのデータを把握するべきではないですか。そうすれば統計としてより信憑性も増してきます。データをもっと出して議論してもいいと思います。いずれにしても1週間では短いのではないですか。

【事務局】

アンケートの実施するのも、郵送料等込みで300万円はかかります。人によって利用形態は異なりますが、一定の傾向はつかめているものと思います。データが多くあるほうがいいのはおっしゃるとおりですが、時間的・経費的に難しい点がございます。

【事務局】

交通局が5月に実施した調査内容であれば次回に出せます。旅客流動調査として5月2日、24日、29日に全エリアを対象に実施しており、同じような結果は出ていますが、このデータでよければお示しします。また、年間の利用実績も持ち合わせていますが、月ごとの利用実績も出して、提供したいと思います。

【委員】

データの提供まで求めているものではありませんでしたが、根拠さえあれば、以降もこのアンケートを基に議論すればよいと思います。

【委員】

私は市社協の会長として参画させていただいています。私個人的なことですが、敬老乗車証の交付を受けて4年経ちます。1箇月40回は使っています。地下鉄ばかりで、市バスには乗りませんが。また、私は醍醐コミュニティバスの会長も務めています。醍醐は山間部にあり、移動の大変な地域でもあります。こうしたことから、事業者の立場からも議論に参加したいと思います。

【委員】

全般的に制度の継続を求めている声が多いことが確認できました。本冊の14ページ、問5の乗車回数ですが、市バスの「利用していない」が約20%、不明・無回答が同じく20%で、約40%弱はこの制度と関わっていない。また、地下鉄は、「利用していない」25%、不明・無回答が34%で、合わせると50%を超えている。交付率は全体の50%。実際は、50%×50%で25%しか利用していない。75%の方は利用していないのです。ただし、25%しか利用していないのだからやめるのではなく、本当に必要で利用されているのかを確認する必要があります。現状、市が41億円負担しています。これを上回る便益があるかを確認する必要があります。これを評価するための資料が必要です。また、利用していないのは利用できないから利用していない可能性もあります。例えばバスの停留所までが遠い、もともとバスが運行していない、などの理由が想定されます。

【事務局】

実際に利用する意思を持って乗車証の交付を受けている方にアンケートを送付したので、不明・無回答は回数を忘れたか、記入を飛ばされた方かと思います。

【委員】

本当に不便な地域は除かれているのではないですか。

【事務局】

全学区の敬老乗車証所持者に送っているのですが、地下鉄の沿線にない方や、最寄りの停留所まで距離がある方も含まれています。学区単位で不明・無回答がどれくらいあったかというデータがあれば、今のご質問に答えられると思います。少しお時間をいただきたく思います。

【委員】

特に周辺地域で、利用していない方、利用したくでも利用できない方の声が反映されているかどうか重要です。

【事務局】

次回に、学区ごとの状況を提示します。現在は、中心部の人に便益があるような制度になっています。また現在は応能負担ですが、便益と負担の乖離も発生しています。今回は、中心部と周辺部の違いといった地域ごとの特性や便益と負担の乖離について議論いただきと思います。

【委員】

利用目的を問う設問では無回答が少ない。一方で乗車回数を問う設問では無回答が多い。たまたま、調査期間に乗車していない、といった方が多いのだとは思いますが、これについてどう思われますか。利用しやすい路線と利用しにくい路線で不明・無回答とどれだけ連動しているか、ですが。

【事務局】

地域ごとに利用率の多寡はあると思います。資料を次回以降にお示しして議論いただきたいと思います。

【専門分科会長】

アンケートが回答者の手元に届いたのは、調査期間の後ですか。

【事務局】

後になると忘れることもあるので、前もって送りました。

【専門分科会長】

ということは、調査があるから意識して多く乗った、ということはありませんか。

【事務局】

回収率も高いので、意識して乗られた方もいるかと思います。

【委員】

交付率が下がっているという話がありました。交付者数は一方で伸びている、ということでしたが、毎年3,000人くらいの伸びです。ということは今後爆発的に予算が増えるということはないのではないですか。

【事務局】

今後、団塊の世代が対象者になることを考えると、大きく増加すると考えています。

【事務局】

先ほどの説明のとおり、交付者数が伸びている中、交付率は逡減しており、現在50%程度です。本市としては交付率が50%でよいとは思っていません。ただし、一方で交付率が上昇すると財政的負担も大きくなります。便益と負担の関係も含め、今後の課題であると考えています。

【専門分科会長】

負担金の区分によって交付率が異なります。所得の高い方は利用の意向が少ないようにもとれます。層による交付率の違いをどう捉えていますか。

【事務局】

自らの利用の仕方と負担金を比べて、交付を受けるか受けないかを判断しているのではないかと、思われます。特に負担金の高い方はその都度実費を払うほうが安い、と判断されているのではないかと、ということです。また0円の区分の方の交付率が低く出ていますが、これは私どもも原因が分かりません。身体的な事情から自由に出歩けない方が約2割いるとして、残り8割、5割の方は交付を受けているから、残り3割の方に、どうやって交付を受けてもらうか、が課題だと考えています。

【委員】

3,000円なり5,000円なりを払ってしまうと、元を取り返そうとは考えないのではないのでしょうか。交付を受ける意思決定には関係ありません。0円でもいない、というのは便益がないから。乗るか乗らないかの意思決定は、負担金額ではなく、バスに乗るときのその都度の負担額と便益の比較です。例えば、乗車の都度50円を払う必要があれば、50円以上の便益がないと乗車しません。便益と負担が乖離して、特定の人への補助金化している、という課題がありました。便益が41億円あればいいのです。現代では移動可能性ということが社会参加の重要な要素となっています。移動可能性を保障することで社会参加を促進させることが、たとえ一定の人にのみ便益が発生するものであっても、それが市の役割である、ということをも市民に訴えかけて認められれば1つの施策として成り立ちうるものではないかと思えます。また、アンケート調査では、本当のところは分かりません。実際に把握できるのはIC。制度を継続させるためには、IC化を検討課題にしてはどうでしょうか。

【専門分科会長】

社会参加の目的で交付している敬老乗車証ですが、交付率が50%ということで、これをいらない、としている方の声を聞いてはどうでしょうか。今後、交付率を上げるためにも必要かと思えますが。

【事務局】

高齢者の中でもより高齢の方が増えていることや、運転免許証の所持率が高いことなども想定されます。

【事務局】

一定、小規模で、交付を受けていない方へのアンケートを実施します。アンケート内容について盛り込むべき内容があれば、またお伝えください。

【専門分科会長】

そろそろ予定の時間になりました。今後、事務局と内容の整理をさせていただきますが、委員の皆様におかれましても、こういった資料がほしい、といったご要望があれば、事務局までお伝えください。では時間もまいりましたので、第1回目の議論を終了させていただきます。最後に今後のスケジュールについてご説明をお願いします。

【事務局】

今後のスケジュールですが、現段階では当面、第2回を3月中に開催させていただきたいと思っております。その後は会議の進行状態によっておいおい見通しがたってくるかと思えます。なお、委員の皆様の任期が、平成25年7月13日までとなっておりますので、それまでに答申をいただけるようによろしくお願い申し上げます。

【事務局】

本日の審議会はこれもちまして終了します。

長時間にわたりまして審議を行っていただき、ありがとうございました。次回、第2回の専門分科会は3月中に、開催する予定であります。後日、日程調整をさせていただき、日時等が決まりましたら、改めてご案内を申し上げますので、是非ご出席をお願いいたします。

—閉会—