

京都市社会福祉審議会
第4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6月21日（金） 午後6時から午後7時30分まで
場 所 こどもみらい館 第2研修室
出席委員 浜岡政好専門分科会長，伊多波良雄委員，大野玲子委員，諏訪茂雄委員，
松中亮治委員，向井仲和美委員，村井信夫委員，山田敬一委員
欠席委員 岡本義則委員，松永信也委員
事務局 瀧本保健医療・介護担当局長，久保保健福祉部長，
塩見長寿社会部長，北川保健福祉総務課長，谷利長寿福祉課長

—開会—

【事務局】

それでは，定刻となりましたので，ただ今から，第4回敬老乗車証の在り方検討専門分科会を始めさせていただきます。

皆様方におかれましては，大変御多忙のところ御出席を賜り，誠にありがとうございます。

本日は，2名ご欠席との連絡をいただいておりますが，出席者が8名ですので，会として成立していることをまずもって御報告させていただきます。

それでは，この後の進行は，規定により専門分科会長にお願いしたいと思います。会長，よろしくお願い申し上げます。

【専門分科会長】

それでは，始めさせていただきますと思います。

この分科会では，これまで3回にわたり，議論を重ねてきました。

第1回，第2回の分科会では，事務局から敬老乗車証制度の概要やアンケート調査結果等について報告を受け，それを基に論点を整理し，今後のあり方の基礎となる形を考えようということで，議論を行いました。

その中で，乗車証の使い方に特徴があり，利用頻度の高い方と低い方があり，そういう中での負担の公平性，そして交通アクセスの便利な地域と悪い地域と，地域ごとの公平性ということが議論の焦点となったと思います。

その中で，より利用実態に合った形で，高齢期の社会活動を支援できる制度にしていこう，という方向性が定まったと思います。

前回第3回の分科会では，この流れを受けて事務局でまとめていただいた，制度設計のたたき台「今後の基本的な枠組み（案）」を基に議論を行いました。このたたき台は，利用ニーズの分析等を踏まえ，月数回分程度乗車可能な一日乗車券を無償配布しようという基

本保障部分と、減額した区間定期券等を有償で購入できるようにしようという自由選択部分とで構成されておりました。前回の分科会では、主に基本保障部分のあり方について、委員の皆様から様々なご意見をいただいて議論いただきました。その結果、目指す方向性がより明確になってまいりました。

本日は、前回の分科会における議論を踏まえて、事務局で整理していただいた修正案と、修正案をベースに事務局と私の方で調整させていただき、答申案を作成していただきましたので、これを基に今回の専門分科会でまとめができればと思っております。

ではまず、事務局から、資料の説明をお願いします。

【事務局】

事務局から説明をさせていただきます。

私の方から大きく2点説明をさせていただきます。まず1点目として、資料1「前回分科会における主な意見」により、前回の議論の振り返りをさせていただき、そのうえで、資料2により、前回の議論を踏まえて修正しました「基本的な枠組み(案2)」を説明させていただきますと思います。2点目としまして、資料3により、答申案の主な点について説明させていただきます。なお、参考資料として「敬老乗車証制度についてのアンケート」集計結果をお配りさせていただいております。これは敬老乗車証を利用しない方の意見をアンケート調査したもので、前回分科会では4月25日時点での集計結果を報告させていただいておりますが、最終の集計結果が出ましたので、添付させていただいております。ただ、サンプル数は違いますが、データから読み取れる傾向自体は前回報告させていただいた内容と同じですので、今回は説明を省略させていただきます。

それでは資料1をご覧くださいませでしょうか。前回分科会における主な意見ということで、左側に前回提示させていただいたたたき台を掲載しております。1階部分と2階部分に分かれており、1階部分につきましては、70歳以上の希望する全員を対象として基本保障として月数日分程度乗車可能な一日乗車券を無償で交付するというものです。2階部分はオプションとして、一日乗車券、区間限定定期券、全線フリーパスなどを割引で購入していただけるというものです。これらの1階部分と2階部分の詳細については、今の京都市の負担水準を維持しながら今後設計していくという前提で、フレームのみ提示させていただきます。

これに対して、前回頂戴した主な意見を右側に掲げさせていただいております。まず1階部分に関する意見です。主な内容としまして、高所得者も含めた全対象者に無料で基本保障部分を交付することは、納税者の理解を得られにくいのではないかという意見がございました。また、低所得者対策は、別建てで考えるべきではないかというご意見も頂戴しました。その一方で、高齢者の社会参加促進、また介護予防に役立てていただくためには、一定枚数の無償交付は意味があるのではないかという意見も頂戴しました。

その上の2階部分に関する意見でございます。区間限定定期券と全線フリーパスを使用目的によって区別するのではなくて、例えば定期券を割引で購入できるようにするという

ような高頻度利用者対策として一つの枠組みにした方が、シンプルで分かりやすいのではないかという意見も頂戴いたしました。

枠組み全般に関する意見ですが、利用に応じた費用を負担していただく応益負担を基本として、別途低所得者対策を講じるべきではないかという意見をいただきました。具体的には二部料金体系ということで、利用頻度の低い方は初期費用をなくして、その都度払っていただく形にする、利用頻度の高い人は初期費用を払っていただいて変動費をなくす、というように利用頻度に応じて料金プランを選んでいただけるような形にするのが、一番効率的な料金体系ではないかという意見を頂戴しました。また、ICカードについては、初期投資が必要となってきますが、利便性の向上等のためにICカード化を早期に実現すべきではないかという意見も頂戴しました。

こうした議論を踏まえて修正した内容を、資料2によって説明させていただきたいと思えます。

資料2の下の方ですが、前回の議論を踏まえまして、二部料金体系を基本として、低所得者対策を別建てで講じるという内容の絵柄にしております。もちろんこの枠組みは、現行の所得に応じた負担金制度を廃止するということを前提としております。

まず1階部分ですが、希望する70歳以上の方全員を対象としており、基本プランと社会参加促進対策部分に分かれます。基本プランは1乗車当たり一定額を負担していただくということで、例えば1乗車当たり100円ご負担いただくということが例として考えられます。次に、社会参加促進対策ですが、こちらは例えば、月数回乗車可能な回数券を無償で交付すること等が考えられます。

2階部分ですが、高頻度利用者プランということで、こちらは自由に選択していただく部分で、定期券の購入額を減額するものです。例えば半額程度にするということが考えられます。

それから、これらとは別建てで、低所得者対策を講じるということで、例えば回数券の無償交付枚数を増やすということなどが考えられます。

この1階部分、2階部分、さらには低所得者対策の詳細は、今の京都市の負担水準を維持しつつ別途検討していくということで、枠組みのみの提示とさせていただいております。

ポイントの一番下に、基本プランの実施に当たり、ICカードの早期導入を検討するということを記載させていただいております。

前回の議論の流れを踏まえますと、だいたいこのような絵柄になるのではないかとということで作成させていただいております。

これを基に、資料3により答申案の内容をかいつまんで説明させていただきたいと思えます。

まず、答申案の目次を御覧いただけますでしょうか。構成ですが、まず「1 はじめに」ということで答申の趣旨を簡潔に述べさせていただいております。2番目としまして、「制度の現状と課題」ということで、前回の分科会までに提示させていただいた論点整理の資料をベースに記載しております。それから3点目ですが、「制度の今後の方向性及び基本的

な枠組みについて」ということで、先ほど資料2でお示ししました枠組みに至る議論を述べております。最後に、「4 付言」ということで、この枠組みを具体化するに当たっての留意事項として、これまでの分科会で頂戴した意見をまとめさせていただいております。

それでは、2ページ目から説明させていただきます。「2 敬老乗車証制度の現状と課題」ということで、まず「(1) 制度の概要」、この部分の説明は省略させていただきます。

続いて4ページを御覧いただけますでしょうか。「(2) 敬老乗車証制度の現状」についてでございます。これは前回までの分科会でお示しさせていただいた論点整理の資料をベースにまとめさせていただいております。「ア 交付者数の増加と交付率の減少」ということで、敬老乗車証の交付者数は年々増加しておりまして、平成24年10月現在で12万人余りでございます。その一方で、敬老乗車証の交付率は年々減少しておりまして、平成24年度で50.43%になっております。

次の「イ 利用状況の多様化」です。24年9月に京都市で実施しました「敬老乗車証に関するアンケート」によりますと、乗車証の利用目的は多い順に買物、通院、余暇活動となっております。また利用回数は市バスの3、4日間の利用回数ですが、2回までで44.2%を占めています。その一方で、僅かですが、10回以上という回答も見られます。

それでは6ページをご覧ください。「ウ 事業費の増加」ということで、京都市の負担額は23年度で41億円余りです。今後、京都市の70歳以上人口がピークを迎えると予想される平成33年度には、現状の交付率の減少傾向を考慮しても、交付者数の増加に伴い、より多額の費用が必要になると見込まれております。

7ページでございます。「エ 地域による利用状況の相違」でございます。敬老乗車証の交付率は、行政区ごとに見ますと、伏見区、深草支所、西京区は、全市平均を5%以上下回っております。こうした地域による交通事情の違いから、一部地域において民営バス敬老乗車証の交付要望が出されております。

それでは8ページをご覧ください。「(3) 現状分析及び課題」でございます。まず、「ア 交付率の低下による制度目的との乖離」でございます。敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進に寄与することを目的としていますが、先ほど申しましたとおり、乗車証の交付率は年々減少しており、現行の事業形態が制度目的の達成のために必ずしも効果的とは言えない状況にあります。

イの「多様な乗車実態に対応した制度の在り方」ですが、先ほどもご紹介させていただきましたが、アンケート調査結果からは、利用目的、利用回数について多様な利用実態にあることが分っております。一方、現行制度は利用者負担においては、所得に応じた一律の負担方式となっており、給付面においても、一律、全線フリーパスとなっていることから、特に利用回数の少ない利用者、負担金額の高い利用者にとって負担に見合った便益を得にくい、こういったことから、結果として交付率の低下にも繋がっているものと考えられます。

次に「ウ 持続可能な制度の在り方」ですが、京都市の70歳以上人口がピークを迎えると予想される平成33年度には、今よりも多額の費用が必要になると見込まれますので、

交付率を向上させつつ、制度が持続可能なものとなるよう、費用の負担方法を含めて制度の在り方を見直すことが必要という記載にさせていただいております。

次に、「エ 民営バス敬老乗車証の在り方」ですが、地域により交通事情が異なりますので、市内中心部と周辺地域で本制度の利用状況や利用によって得られる便益に格差が生じております。こういった地域による不公平感を軽減するための方策を改めて検討する必要があるとさせていただいております。

それでは10ページをご覧くださいませでしょうか。こちらからが、今後の方向性及び基本的な枠組みについてでございます。前文を読ませていただきます。「当審議会では、京都市の厳しい財政状況を踏まえつつも、敬老乗車証制度の目的が、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進に寄与することにある点を重視し、交付率の更なる低下を招きかねない対象年齢の引き上げや、利用者負担金の値上げを行うことなく、より利用実態に見合った形で、高齢者の社会活動を支援できるような枠組みとすることにより、今後の交付対象者数の増加を見据えた持続可能な制度として再構築されるべきであると考え、他都市の制度なども参考にしながら、慎重かつ精力的に検討を行った結果、次のとおり、敬老乗車証制度の今後の方向性と基本的な枠組みをとりまとめた。」ということで、これまでの分科会での議論のスタンスを述べさせていただいております。

そのうえで、今後の制度の方向性ですが、まず、「ア 持続可能な制度の構築」でございます。三つ目の段落のところ。「京都市の財政状況や、現役世代を含む市民の負担を考慮すると、現行の所得に応じた応能負担を基本とする本制度は、今後の対象者数及び事業費の増加を見据えると、限界にきていると言わざるを得ず、京都市としても、神戸市、大阪市等の見直し状況を参考に、現行の負担金制の廃止を前提とする応益負担制度の導入が必要であると考え。」としております。

次に「イ 多様な乗車実態に対応した枠組みの構築」ですが、乗車回数の少ない方にとって、応益負担の導入は今の制度よりも負担が少なくなる、一方で、これまでから頻繁に利用されている方にとっては負担が増えるということも予想されます。この点、すでに応益負担を採用している神戸市では、高頻度利用者に配慮した定期券の割引制度を導入しており、京都市においてもこういった制度を参考に、高頻度利用者に配慮した枠組みを検討する必要があるとさせていただいております。

次に11ページのウです。「制度の趣旨に沿った社会参加促進支援」ということで、できるだけ多くの方に利用していただくためには、利用する方の負担なく乗車していただける枠組みを設けることが有効であると考え。ただし、この枠組みの設定に際しては、利用者のみならず利用者以外の市民からも理解が得られるよう考慮する必要がある、とさせていただいております。

「エ 低所得者への配慮」でございます。低所得者にとっては、現行制度と比較して負担が増すことにも繋がりがねないことから、低所得者に対する配慮を別途検討する必要がある、とさせていただいております。

それでは12ページをご覧ください。12ページにつきましては、「(2) 敬老乗車証制

度の今後の基本的な枠組み」ということで、先ほど資料2により説明させていただいた内容を記載させていただいておりますので、説明につきましては省略させていただきます、13ページの「付言」をご覧ください。

「付言」の前文、2段落目ですが、本答申の具体化に当たっては、行政のみならず、交通事業者、利用者及び現役世代を含む市民等、敬老乗車証制度に関わる多くの関係者の理解と協力が不可欠であることを踏まえ、次のとおり申し添える、としております。

まず1点目は、利用者の分かりやすさという点に関してでございます。「利用者にとって分かりやすいシンプルな制度設計に努めるとともに、利用者が、自分自身の利用ニーズに応じて、適切なプランを選択することができるよう、窓口で丁寧に相談に応じられるようにするなど、円滑な導入に向けた環境整備に努められたい。」2点目は、周知に関する問題です。「所得に応じた負担金を納入する現行方式から、1乗車当たり一定額の負担を基本に、社会参加促進対策等を組み合わせる新しい方式へと、利用者にとって大きな制度変更となるため、利用者の誤解や混乱を招くことのないよう、制度改正の趣旨も含めて、事前に十分な周知に努められたい。」3点目は、今後の制度設計に当たってということです。「交付者数の増加に伴う、現行以上の事業費の増大は、現役世代を含む市民への過度な負担となりかねない。このため、現行の事業費水準を将来的に維持しつつ、かつ社会参加促進対策や低所得者対策、民営バスの適用範囲等について、利用者のみならず現役世代を含む市民からも理解が得られる給付内容とすることができるよう、神戸市等の事例も参考としつつ、交通事業者との協議に臨まれたい。」最後の4点目はICカードに関することです。「現行の敬老乗車証は磁気カードであるが、ICカード乗車券の普及が進む中、磁気カードについては、今後生産が中止されることも予想されている。このような状況から、敬老乗車証についても、利用実態を正確に把握することができ、事業効果のよりの確な検証が可能となるうえ、1枚のカードで他社路線への乗り継ぎが可能となり、また、更新手続き等の簡素化が図れるなど、利用者の利便性が格段に向上することが期待できるICカード化について、十分に検討されたい。」ということで、これまでの分科会の中から、主な意見を述べさせていただきます。

答申案についての説明は以上でございます。

【専門分科会長】

ただいま、資料に基づきまして、前回までのご意見を踏まえた基本的な枠組みの修正案と答申案について説明がありました。これについて、今日で基本的には最後にしたいと思います。委員の皆さんからのご意見などよろしいでしょうか。

【委員】

低所得者対策というところで、それは当然だと思いますが、「低所得者」というのは現行の負担金区分で言うとどの区分に当たるのでしょうか。

【事務局】

低所得者の明確な定義があるわけではありませんが、今の負担金制度で言いますと、0円が生活保護の方、3,000円が、本人が市民税非課税の方になりますが、こういった方が、低所得者の範囲に入ってくるものと思っております。実際に答申案を具体化するに当たって、どの程度まで低所得者とするのかについては、これからの議論になってくるかと思っております。

【委員】

現行の京都市の負担額を増やさないということですが、将来、低所得者の範囲は、年によって変わってくるのでしょうか、何年か一度見直しをすることになるのでしょうか。

【事務局】

基本的な低所得者の考え方としては、京都市の多くの制度が、生活保護世帯、市民税非課税、いくつかの制度では生活保護基準の1.5倍以内という三つの基準で動いていますので、基本的にはこれらと整合性のとれる形になると思っております。

【委員】

12ページの(2)で基本的枠組みが整理されており、前回までに比べて格段に分かりやすくなったと思います。1階、2階という言葉で整理されていますが、一般的にはこのような整理の仕方は、1階部分で足りない場合に、2階部分を増設するというイメージになるかと思えます。しかし、案の内容から言うと、1階と2階は全く別のものとして、並列的に考えられるのではないかと思います。1階部分と2階部分は並行した全く別案ということであれば、1階、2階という分け方は紛らわしいのではないのでしょうか。

【事務局】

1階、2階で分けていますが、確かに並列で考えた方が分かりやすいかもしれません。例えば市バスの均一区間で1年間有効な定期券の通常の販売価格は72,000円です。仮に基本プランの乗車1回当たり定額負担が100円で、高頻度利用者プランの定期券の負担額が5割とすると、定期券の購入価格は36,000円、月当たり3,000円ということになりますので、月31回以上利用される場合は、高頻度利用者プランを使っただく方がお得になります。

【委員】

地下鉄の場合はどうなりますか。

【事務局】

調べてお答えさせていただきます。

【委員】

今話に出た1階、2階は、前回お話したように、よく使う人は定期券を使って、あまり使わない人は100円でいくという選択性です。おっしゃったように並立になっています。

あえて1階、2階というとすれば、1階部分は無料券、2階部分が選択制ということになるかと思います。ふつうは、定期券か100円かのどちらかを選ぶので、そのようにした方がいいかと思います。

3点あります。1点目ですが、条例の「社会参加」という意味ですが、社会参加の意味を調べると、例えば「買物」というのはあまり入っていません。どちらかという、社会に対して貢献するとか、一翼を担うとかということが書かれています。厚生労働省の白書を見ても「買物」は入っていません。「買物に行く」のが社会参加というのは違うのではないかという気がします。もし買い物を社会参加に含めるなら、条例の中でも広義に書いた方がいいのではないかという感じがしたので、このことについて御意見をいただければと思います。

第2点目ですが、6ページの事業費の増加のところで、お金がかかっているという話がありますが、答申としては利用者の側からの意見が大半であって、納税者の側からの見解がないので、バランスが欠いているのではないかという感じがします。実質的に41億円かかっており、京都市人口が147万人で納税者が100万人だとしても、一人当たり4,000円くらいかかっていることになります。納税者の方の負担額がこれくらいというのはどこかに書いて、バランス良くしてはどうかと思います。

3点目ですが、8ページに「現状分析と課題」とありますが、現状分析がどこで課題がどこかというのが分かりづらい。もう少し分かるようにできれば書いていただきたい。特にアの下から3行目の「後に述べるように～」と書いてあるが、どこなのか明示的に書いていただいたらどうかと思う。

【事務局】

現状分析と課題については、ご指摘のとおり、どちらが現状分析でどちらが課題、という形になっていないので、分けるか表題を変えて内容に合ったような書き方にするのか工夫させていただきたいと思います。

利用者の視点に偏りがちという点ですが、少し納税者の視点ということでデータも含めて書けるように工夫させていただきたいと思います。

8ページのアの部分についても明示をさせていただきたいと思います。

【事務局】

社会参加の定義については、明確にないかと思いますが、考え方としまして、例えば、一人暮らしの高齢者の方が、買い物に行くことによって家から出ていくというのも広い意

味で言えば社会参加といえるかもしれませんが、定義も含めて整理をしないといけないと思います。

【事務局】

先ほどご質問があった点ですが、地下鉄は距離によって定期券の値段が変わってきますが、一区間定期が1年間95,000円余りですので、先ほどと同じ仮定とすると、月当たり大体4,000円となりますので、月41回以上、一日1往復するとしますと、ひと月当たり21日間以上利用される方は、高頻度利用者プランがお得になるかと思えます。

【委員】

今の敬老乗車証は市バス・地下鉄全線で使えるが、全線でいくら位になるのですか。

【事務局】

調べてお答えします。

【委員】

先ほどの社会参加の話ですが、交通分野では、高齢者の制度に関しては、高齢者の外出機会を創出することにより健康の維持に寄与するという趣旨が制度に含まれていると考えております。条例の条文からは読み切れませんが、敬老乗車証の目的としては、外出機会を増やすことによって、高齢者の健康増進に寄与するという趣旨・目的があってもいいのかなと思います。その辺りも機会があれば整理をしていただければと思います。

1階、2階の話ですが、内容としては並列になっているというのは、皆さんがおっしゃるとおりです。ただ、今の定期券の割引の値段も関係してくると思いますが、可能性としては高頻度利用者プランの定期券を持っておられても、普段行かないところに行く時には1回100円のプランを利用される方もおられると思いますので、社会参加促進対策以外には、1乗車当たりの負担か、定期か、あるいは併用するかという利用の仕方も想定されるのではないかと思います。

地下鉄の全線定期について、割引率が半額程度ですと多分高頻度利用者プランは利用されないのかなと思います。例として半額程度と書いてありますが、どういった考え方で半額としているのか、あるいは100円というのもどういった考え方で100円としているのか、「低所得者」の考え方、あるいは低所得者対策の基本的な考え方など、考え方をできるだけ具体的に、書かれたほうがいいのではないかと思います。

【事務局】

先ほどの地下鉄の定期券の話ですが、最高額が6箇月で77,120円ですので、先ほどの前提で計算すると、ひと月当たり65回以上利用される場合に高頻度利用者プランの方がお得になります。1回100円、定期券割引率5割ということで考えますと、定期券

によっては、高頻度利用者プランのメリットが少なくなるものもあると思います。

【専門分科会長】

利用する交通機関によっては、半額とかいう言い方はイメージがしにくいので、その辺りでもう少し踏み込んだ説明が必要かと思います。

【事務局】

確かにたたき台では例示ということで、高頻度利用者プランは半額程度、基本プランは100円ということで入れさせていただいております。これは神戸市の制度を例としているものです。実際にこの答申案を具体化するに当たって、どういう負担を求めて、どのような給付をするかというのは、利用者だけではなく現役世代からも理解を得られるようにしていく必要がありますので、交通事業者とも十分に協議して決めていく必要があると思っていますので、今の段階で信頼のできる試算は難しいと考えております。

【専門分科会長】

ご意見としては、試算は難しいということですが、給付の考え方について、もう少しイメージしやすいように記述してはどうかということだと思います。

【委員】

松中委員の話で理解は深まったところですが、ここでいう定期というのはどういうものを想定されているのですか。現行は一部負担金を払って交付を受け、乗車券を提示すれば、エリアに限定なく利用できます。ここでいう定期が、区間が限定されていて、全域利用可能でない限り、基本プランとの併用が必要となってくるということですね。そこをもう少し整理した方がいいのではないかと思います。

【専門分科会長】

高頻度利用プランの定期という場合に、現行ではどこでも行ける形になっていますが、ここでいう定期は一定の区間の定期を購入したとして、その半額程度を購入額として求めるということですね。

【事務局】

今、市販の定期券を減額して購入していただくというプランとして、例として出させていただきます。

【委員】

醍醐コミュニティバスは、今敬老乗車証と福祉乗車証を適用していますが、この定期のプランについてはどうなるのですか。

【事務局】

具体的な負担と給付のことについて、例えば、低所得者対策についてもどういう方にどれだけ給付するのかということは、交通事業者と話をしないと決めることができませんので、今の段階で、こういう形でとお示しにくいところです。

【専門分科会長】

今の案は基本的な考え方で、事業者との協議で具体的に決めていく中で詰めていくということですね。

【委員】

区間限定ではなく、一定金額を払えば全区間利用できるパスと考えていましたが、どこかで定期券の考え方が変わった気がします。以前は負担金を払うとどこでも使えるということでしたが、今度はかなり区間が決められてしまうということで制約的になるわけです。だから、利用者からすれば使い勝手が相当悪くなる、それであれば今のほうがいいのではないかと思う人もいるのではないかと思います。もし区間限定にするのであれば問題になると思うので、きちんと整理しておいたほうが良い気がします。

【専門分科会長】

神戸市を例として議論してきましたが、神戸市の場合は区間限定ではなくてどこでもいけるのですか。

【事務局】

神戸市の場合は全線フリーパスではなくて区間限定です。

【委員】

神戸市の場合は、財政的にかなり厳しい状態になってきていて、かなり危機感がありました。今回はなぜ見直すかというところが見えづらくなっています。利用実態に見合っていないから見直す、なぜ見合っていないかという交付率が低い、でも利用者数は増えている。交付率が低いのは利用実態に見合っていないからなのかという論理がわかりづらい。答申の中でなぜ最終的に見直すことになったのかということが、付け加えて財政状況を書いています。基本的には利用実態に見合っていないので変えるという話だと思いますが、それでいうと区間限定よりも区間限定にしない方が、多分利用実態に見合っているのではないかと思います。そこで、一貫性がないのではないかと思います。

【専門分科会長】

交付率の問題は、社会的参加促進という制度の趣旨が、交付率が下がることにより充足されていないというのが一つの説明かと思います。利用の仕方も、高頻度とそうでない場

合とがあるにも関わらず、一律の制度となっていて、ニーズの違いにあうよう制度をうまく変更できないかというところが見直しの趣旨だったかと思います。

【事務局】

何点かあると思いますが、財政状況の部分は、諮問させていただいた際の諮問書の中で、「民営バスの適用拡大など、改善を求める要望をいただいている一方で、高齢化の進行に伴い、本制度に要する経費は年々増大しています。他の政令市においても様々な改革が行われる中、本市においても、利便性の向上や利用対象者の増加を踏まえた持続可能性の確保のための給付内容、受益者負担の在り方など、多面的な検討が必要となっています。」ということでお願いしております。率直に申し上げまして、財政状況は神戸市と同じくらい厳しい状況にありますので、そこが一つスタートラインとしてあります。ただ、もう一方で地域による公平性が保てないということもありますので、その2点をスタートラインに今回の議論をお願いしたところです。

また第1回目に説明させていただいたときに、交付率が受益者負担の考えを取り入れてから低下しているという話があったと思っています。ニーズの部分で言いますと、確かに全線フリーから、様々な形に分けますと使い勝手が悪くなるということもありますが、ニーズ調査の中で、全然使われていない層や、3、4日の調査期間で、半分ほどの方は2回までしか使われていないという結果となったことで、使い方に見合った負担というのが議論の切り口だったと思います。

その三つをそれぞれ整理して書かせていただいたつもりですが、非常に分かりにくい文章になっているかと思っていますので、そこはもう少し整理していく必要があると思っています。

【委員】

趣旨は分かりました。

【委員】

現行の1階の基本プランが従来のオールマイティーな利用に対応する案ということでしょうか。地域を限定される定期といえ、一般的には通勤・通学定期のイメージになりますが。

【事務局】

社会参加の部分は無料部分で確保する、加えてニーズに合った選択ができるようメニューを用意するというので、おっしゃっていただいたイメージに合うと思います。

交通事業者と話をしていけないといけません、定期のメニューの中でも、市内フリープラス地下鉄全線乗れるというメニューもありますので、必ずしも用意されているメニューが、山科駅から市役所前までというような形だけではなく、全線乗れる、あるいは市内

中心部全部乗れるというような券もありますので、その分をどうしていくのかというのは交通事業者と議論していかなければならないですが、協力いただける余地はあると思っております。

【委員】

制度設計の基本のところではそれがどうなるかによって、利用者から評価されるのか批判されるのかが決まる気がするのですが、ある程度はつきりされたうえで、最後までとめていただきたいと思えます。

【委員】

個人的に思っていたことですが、定期券を半額程度若しくはそれ以上の割引金額で購入できるというのが高頻度プランだと思いますが、当然現在対象となっている事業者が販売している全ての定期券が対象となると理解していました。一部、今敬老乗車証が使える区間で使えない区間もありますが、交通局でもかなりの範囲をカバーした定期券が実際販売されていますので、それを半額あるいはそれ以上の割引率で購入するのと、1回当たり100円払って乗るのと比べた場合、少しでも得になる人がおられる程度の割引率で販売していただけないという理解でいました。逆にそうでなく、事業者が販売している定期でも敬老の割引対象になるもの、ならないものが出てくるような制度は作っていただかない方がいいのではないかと思います。どの定期券でも購入できるということを基本的な考えとして理解していましたが、これで間違っていなかったでしょうか。

【事務局】

民間バスを使われる場合も、市バス・地下鉄を使われる場合でも格差をなくしていくというのが考え方の基本と思えます。

現実には、各事業者が販売している定期券はすべて形態が違いますので、それについて働きかけをしてご協力をいただくという姿勢で臨む必要があるかと思っております。

【専門分科会長】

今後の事業者とのやり取りの中で確定していくということですか。

【事務局】

はい、これから具体的な割引率、無料の回数券の枚数についても、今後の協議の中で詰めていく話かと思っております。

【委員】

おっしゃることは良く分かりますが、交渉をこれからしていくに当たって、基本的にどういうスタンスで交渉に当たっていくのかという基本部分は明確にしておかないと、交渉

次第ですと言われると、結局答申を出しても、どういう制度になるのか蓋を開けてみないと分からないというのでは無責任な気がします。先ほど「考え方」というのを申し上げたのはそういうことです。基本的にこういう方向性、こういう考え方で、もちろん金額とか細かいところを全部明記することはできませんが、およそこういったイメージの制度になるようにこれから事業者と交渉していく、ということがある程度分かるようなものにしておかないと少し無責任かなという気がするんですが。

【事務局】

考え方ということで言いますと、利便性の向上が確保できるような形で、ということは基本姿勢として言えるかと思えますので、明確に2階建部分で言っていただければ、私も交渉していきやすいかと思えます。理念の部分で言いますと、今までの議論でいうと、区間定期でしか利用できないとなると、極端に今までの制度から利便性が低下してしまいますので、そのようなことがないように2階部分の設計をしていくというのははっきり打ち出していただけたらと思います。

【専門分科会長】

答申の現行の案では、まだはっきりしないところがあるので、記述の部分も含めて、はっきりさせてほしいというご意見がありました。考え方と言うと、基本的な枠組みのイメージそのものが変更になるということではないということですが、さっき言ったように定期という形である場合、特定の定期しか利用できないのではなく、様々なところを移動できるようなものも含めて、高頻度利用者プランの部分は想定しているということをはっきりさせられるような記述が必要ではないかということですね。

【委員】

8ページのイの下から2行目、2つ目の段落がよくわかりません。「利用頻度による負担の不公平感」とあるが何を言っているのかよくわからないのでちょっと整理して書いていただけますか。

【専門分科会長】

全体に文章が長いですね。「特に利用回数の少ない利用者や負担金額の高い利用者にとって、負担に見合った便益を得られにくいために、利用頻度による不公平を招いており・・・」について、少し詳しく説明していただけますか。

【事務局】

「利用頻度による負担の不公平感を招いており」というところは、アンケート調査の結果、よく利用されている方と、あまり利用されていない方に分かれておりました。このこ

とについて分科会で出た意見としまして、利用頻度が高い方の便益を、あまり使わない方が払っているような形になるのではないかというご意見が出ておりましたので、入れさせていただきますという趣旨です。

文章は整理させていただきます。

【委員】

負担の不公平というのは、利用者の中での話ということですか。

【事務局】

そういう議論だったかと思っています。

【委員】

それは不公平というのでしょうか。制度自体を支えているのは納税者で、その納税者が41億円出しているわけです。利用者はメリットを考えて使う人、使わない人が出てくる。そのことが便益と負担の乖離が発生しているということですか。

【事務局】

使おうと思って交付を受けたが結果的にあまり乗らないという方も、アンケート結果からはおられるようだという事で、同じ負担でも、何回も乗られる方については高い便益を得られていることになりませんが、月1、2回の乗車であれば、結局自分が使わなかった分が、高頻度利用者の便益を確保するために使われている、というような趣旨であったかと思えます。

【委員】

負担金を支払って交付を受ける時には、自分の乗車回数を計算して、2、3回しか乗らない場合は敬老乗車証の申請をしないと思います。やはり自分の生活実態をみて申請されると思うので、少ない人がたくさん使う人の便益分を負担しているということはないと思います。

また、事業費について、京都市バスだけではなく京都バス等を利用される方もたくさんいます。こういった市バス以外を利用される方のことを今回の論議の中でもう少し焦点を当ててもらいたいと思います。

【専門分科会長】

応能負担にしても、計算をしてプラスかマイナスかという判断をして便益に見合うような形であれば15,000円払うけれど、見合わない人は払ってないのではないかということも成り立つということですね。

今のご意見で、具体的にはどのように枠組みを修正するとか、その辺りはどうですか。

【委員】

事業費が増大しているからということで、70歳以上の社会参加などいろいろな論点が出ていますが、民営バスについても全体的な中で論議をしてもらいたいということです。

【事務局】

先ほど読み上げたように、確かに経費が増大している一方で地域的に使いにくい方について、不公平を軽減できないかというところで議論はスタートしておりますので、民営バスの在り方については、答申案の中で2箇所書かせていただいています。まず9ページの「地域による不公平感を軽減するための方策を検討」という箇所と、12ページの「地域による不公平感を軽減し市内のどこに住む方にとっても使いやすい」制度にするため、民営バス路線への制度の適用の拡大が求められるということで課題として認識している部分ですので、その点については、ご議論いただいた部分が踏まえられていると思っております。

8ページの2段落目は、いくつかの論点をごちゃ混ぜになっています。一つはいろんな使い方がある中で、全線フリーパスを一律に渡しているということがニーズに沿っているのか、あるいは効率的なのかという指摘があった点で、これは一つ明確に書かないといけないのかなと思います。それと、ニーズに合った給付にしていくということ、それに対してコスト意識も検討できるような制度設計にしていくということが議論の中身でなかったかと思っておりますので、そのような形でこの部分を整理させていただけたらと思っております。

【委員】

混乱している原因は、最後の「交付率の低下につながっていると考えられる」と書いているところが、2段落目の「そのような」から繋がっているのかと読めるので、何を言っているか全く分からない。ちょっと整理したうえで考えさせてもらうことにさせていただきます。

【専門分科会長】

イのところは、「多様な乗車実態に対応した制度の在り方」の趣旨の中身がきちんと記述されていればよいと思います。

今日は基本的な枠組みの修正案と最終答申案について議論いただいたところですが、枠組みの修正案については、基本的には共通理解ができたのではないかと思います。それを文章表現したときに、分かりにくい表現があるというご意見がありました。

今日出たご意見を踏まえて、答申案を修正する作業が必要ですが、今後の進め方についてはどういたしましょうか。今日出てきたご意見を基にして修正し、再度委員会をもつことは大変だと思いますので、出てきた修正文をもう一度委員のみなさんに目を通していただくか、それとも委員長の私の方で、出された最終案文を作って、もう一度みなさんに目を通していただくか、その辺り進め方はどういたしましょうか。

【事務局】

まず今日出てきた意見を踏まえまして、分科会長に相談させていただき修正し、みなさんにお配りさせていただき、ご意見を頂戴した上で、答申案として確定させていただきたいと思います。

【専門分科会長】

そういった進め方でいかがでしょうか。

【事務局】

原案を分科会長と相談し整理させていただき、各委員に目を通していただき、さらにその意見を吸い上げてもう一度整理したものを分科会長と相談し案として確定するというところで、分科会長には申し訳ございませんが、二度、私どもと作業願えればと思っております。

【専門分科会長】

では、そのようにさせていただきたいと思います。

最後に何かご意見などあればお願いします。

【委員】

個人的なことですが、毎朝5時17分の石田発の電車に乗って京阪三条まで来て、また7時の京阪三条発の電車で石田駅に帰るとというのが、毎日の生活のリズムになっています。また、一日全線乗ったり等もいろいろするので、地下鉄の利用は相当多いですが、敬老乗車証でバスは一回も乗ったことはありません。今回の見直し案では、これからだいぶ負担しないといけないなと思いますが、応分の負担は当然なこととは思いますが。

毎日、5時17分の電車に乗ると、お年寄りの方でお仕事に行かれる方がいます。多くの方が生活の中で敬老乗車証を使われている。そういう実感が経験としてあるので、余なことかとは思いますが、そういうことも踏まえて答申案を出してもらえたらありがたいと思います。

【専門分科会長】

ご意見としてはお伺いしたかと思しますので、答申案につきましては、もう一度事務局と相談したうえで、委員のみなさんの了解を得たうえで、最終的に整理したいと思います。これで本日の審議を終了したいと思います。事務局から何か連絡事項はありますか。

【事務局】

これまで4回にわたり、熱心にご議論賜り、本日もこうしてご議論をいただき、ありがとうございます。先ほど、分科会長からありましたように、答申案につきましては分科会

長にご相談させていただいたうえで修正し、再度各委員のみなさんに確認をいただいたうえで、最終的に7月1日に開催させていただきます社会福祉審議会本会の場にて、答申案をお諮りしたのち、本市に答申いただくことを予定しております。

本会の開催案内につきましては、後日送付させていただきますので、委員の皆様におかれましてはご出席賜りたいと存じますので、引き続き、ご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、最後に瀧本担当局長から一言ご挨拶申し上げます。

【事務局】

今年の2月から4回にわたり、会長をはじめ、委員、臨時委員の皆様におかれましては、毎回御多忙であるにも関わらず御出席を賜り、活発にご議論をいただき、誠にありがとうございました。

また、会長におかれましては、まだ引き続き答申の最終調整等が残っておりますが、大役をお勤めいただきありがとうございます。

分科会の開催に当たりましては、不手際もあったかと思いますが、お許しいただきたいと思っております。

今後、社会福祉審議会最終答申案を御審議いただきますが、答申をいただきました後は、答申に盛り込まれた提言はもちろん、ここでご議論いただいたこと、答申に込められた思いや、この分科会で頂戴しましたさまざまなご意見を十分斟酌しまして、高齢者の方々、市民の方々にご納得いただけるよう、より良い制度を作り上げてまいりたいと思っております。大変お世話をおかけしましたが、大変ありがとうございました。

以上で私からの挨拶とさせていただきます。

【専門分科会長】

それでは、本日の分科会はこれもちまして終了とさせていただきます。ありがとうございました。

—閉会—