

仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会 議事録

日 時：令和5年10月4日（水）

午後3時00分から

場 所：フォレスト仙台 第1会議室

【仙台市社会福祉審議会老人福祉専門分科会委員】

○出席者

阿部 重樹委員・安藤 健二郎委員・猪又 隆広委員・遠藤 佳子委員・小岩 孝子委員
宍戸 衡委員・島田 福男委員・清水 福子委員・山口 強委員・吉田 浩委員

(10名, 五十音順)

○欠席者

加藤 伸司委員・平形 博司委員

(2名)

【事務局】

伊藤保険高齢部長・大関高齢企画課長・庄子地域包括ケア推進課長・
浅野地域包括ケア推進課認知症対策担当課長・佐野健康政策課長・本間高齢企画課企画係長・
佐藤高齢企画課在宅支援係長・佐藤地域包括ケア推進課主幹兼推進係長

【会議内容】

1. 開会

2. 議事（安藤会長による進行）

会議公開の確認 → 異議なし（傍聴者1名）

議事録署名委員について、小岩委員・宍戸委員に依頼 → 委員承諾

(1) 敬老乗車証事業等に係る将来推計について

高齢企画課長より説明（資料1, 資料2）

<質 疑>

○吉田委員

拝読したところ、年間使用金額が12万円以上の人の利用額の制限を行っても、12万円以上使っている人は全体の数%しかおらず、ほとんどインパクトはないので、わざわざ制限をしてもあまり意味がないと思われます。ですからこの選択肢は、財源の改善という意味ではあまり意味はないと思います。

次に、対象年齢の引上げについてですが、それなりに効果はあるのですが、軽度の要介護状

態になるトップの理由は、心臓病や脳卒中などの病気ではなく、出歩かないことによる筋力の低下、フレイルなのです。ですから、高齢後期になってから出歩かれるようになるよりも、高齢前期からしっかりと出歩けるようにしていただいたほうが、地下鉄の財源は改善するかもしれませんが、介護保険の財源が悪化するようでは意味がなく、年齢の引き上げもインパクトはそれなりにあるのですが、長期的ビジョンから見るとあまりよい方法ではないように思われます。

そうしますと、負担割合の引上げということになるのですけれども、負担割合の引き上げは、まず負担が増えますので、料金収入が生じるということが言えます。単に支出が減るというだけではなくて、料金収入が生じるということと、たくさん使っている人はたくさん払うことになるということからすると、料金収入の効果があるということと、公平性から考えると、負担割合を上げるのがインパクトもあり、公平性もあるのではないかと感じます。

ただ、引上げによって、負担割合はどの人も2割になるとしても、収入に占める路線バス乗車代や地下鉄乗車代というのは人によってかなり違っており、恐らく収入が高い人は自動車を持っていたりすると思いますので、この引上げによって負担感の大きくなる低所得者層には負担感が高くないような配慮を拡充する必要があると思います。併せて、負担能力が一定程度以上ある方に対しては一定の負担増をお願いすると、そういう合わせた政策によって、負担割合を上げるのを検討するのがよいのではないかと思います。

○高齢企画課長

確かに、12万円の上限の引下げについては、ここのグラフにもあるとおり、例えば10万円に下げてもほとんど変わらない。仮に6万円としても、効果としてはそんなに出ないのです。

ただ、その一方で、6万円とすればこれまでの半分しか使えないわけですから、そうなってくると、例えば1回の運賃が多くかかる方にとっては本当に大変だという話になるだろうということもありますので、その辺は吉田委員がおっしゃるとおりなのかなと考えますし、年齢についても、我々は昨今フレイル予防に力を入れて、将来的な医療、介護にかかるお金を何とか少なくしようとしている中で、果たしてそれと合致する話なのだろうかということも感じるところではございますので、なるほどそうなのかなと思います。

また、最後の負担割合というところ、ここについて5パターン出しておりますけれども、そうなってくるとここになってくるのかなということではあるのですけれども、それぞれに関して、ご意見が各自あるのかと思いますので、皆さんに今のご意見に反論するようなところも我々としては聞かせていただいた上で考えていきたいなと思います。

○安藤会長

ありがとうございます。

今日は、市から3つのパターンに関しての資料を出していただきましたけれども、もうちょっと違う観点や、あるいはこの中でどれがいいといった内容を委員お一人お一人から伺ってきたいと思います。

○小岩委員

私も、吉田委員がおっしゃった年間チャージ上限額、12万円でも10万円でも6万円でもあまり影響ないのではないかと思ったのです。年齢の引上げをするか、上限を引下げするか、自己負担割合を引上げするかと考えたときに、まず年間のチャージ上限額を引き下げるとするのは、あまり大きな効果はないと思います。この3つの方法のうちの1つだけ変えればいいのかと思います。まず70歳以上、このままでいいのかなと思う理由が、認知症になるのに家にずっといて座っているということが一番大きい原因のだというのがあり、外に出ることや、人と話すこと、どこかに出かけるといったことを仙台市として高齢者のためにきちんとやっているということを見ると、70歳以上と年間チャージ金額はそのままで、自己負担割合引上げが3割でいいのではないかと思います。低所得者の方は半分、1.5割だといいのかなと思います。

○宍戸委員

先ほどご説明いただいて、資料をすごく細かく作っていただいてありがとうございます。大変分かりやすいです。

参考資料のほうを見ますと、対象年齢の引上げということでも検討はしておったのですが、細かいことかもしれないけれども、70歳から75歳全部合わせると全体人数の3割を超えているのです。この方たちが対象にならないとなると、一般財源は抑制されるのかもしれないけれども、公共交通機関の収益も下がるというふうになってしまう。なおかつ、これぐらいの世代の方が一番フレイル予防などが非常に重要になってくるので、そういった方たちの行動も抑制してしまうようなことはよくないと思い、この参考資料、資料1、資料2を拝見しながら感じました。

あとは、チャージ金額の引下げ、いずれにしろあまり大きな効果は見込めないということであれば、いっそのこと無制限にしてもいいのかなというふうに思うところではあるのですけれども、それはちょっと極端なのですが。

それでも12万円以上利用されている方も全体の数%ということなので、これが12万円に設定されているから数%なのか、分からないのだけれども、10万円もしくは12万円そのまま据え置くのがいいのかなと思いました。

また、自己負担割合の引上げに関しては、これが最も効果がある、そして公平性も担保されるということで、大変よろしいかと思えます。高齢者の人口の推移に伴って、当初は段階的に引き上げていって、最終的には着地点は5割ぐらいになるのかなと。なので、これが3年でやるのか、まず当初の5年間、これは制度を開始するといつからなのか分かりませんが、制度開始した当初、経過措置として、5年間は3割負担、そして以降5割負担というふうにしますよということで、高齢者の数の推移とか、交通機関の収益とか、あとは一般財源の状況を見ながら判断されてもいいのかなというふうに思います。いきなり5割というのは非常に乱暴だと思いますので、段階的に、いずれそれぐらいの負担割合をしなければいけないという状況に陥るのかと思いますので、この将来予測図で拝見できるような形になっていけば、そのほかの財政の部分でも有効に使われるのかなと思っております。

私としては段階的に引き上げていく、ある程度の経過措置を経て、税収、一般財源のその割合、また市内・県内の高齢者の推移、そういうものはかりながら見ていくといいのかなと思いました。

○遠藤委員

財源への影響力というのは、3割、負担割合の制限と、本当に分かりやすいのだなというのは思ったのですが、印象としては、今どき70歳の方は働いていらっしゃる方が多くですし、それこそどこかからお給料をもらいながら敬老乗車証をもらっていらっしゃる方もそれなりに多くいらっしゃるのかなと思うと、対象年齢の引上げというのも、確かにインパクトはあまり大きくないのだなと思います、まだもらわなくてもいい人がもらうというような形になってしまうのかなと思います。全員ではないと思いますけれども、70歳前後だと、それこそ車も運転できている方もまだまだ多くですし、まだ働いていらっしゃる方も多いし、使わなくてもいいけれどももらっているという人もそれなりにいらっしゃるのかなとちょっと思ったりすると、年齢の引上げも考えられるのかと思います。

70歳ぐらいのときから、公的な支援を使ってなるべく外に出ていく機会をつくってあげるとするのは大事なことだとは思いますが、若い方々に対しては、そのほかの方法だったり、もしくはフレイルに近いような方は、自分でこれを使って出ていくということはあまりないのではないかと思います。むしろ保健師さんがかまえて地域の健康体操教室を紹介するとか、通いの場を、集いの場を紹介するとか、そういうのが多いのかなというふうに思うと、対象年齢引上げも、そういう意味では何かすごく負担が増えたという心的負担が少ないのではないかと考えています。

○猪又委員

3つの視点から資料をご説明いただいたわけでありましてけれども、やはり持続可能な制度にしていく必要があるのかなと思っています。それぞれいろいろな見方があるわけですが、今ご発言いただいた先生方からもありましたが、やはりチャージの引下げについて、また年齢の引上げについては、やはり効果が実際に得られるのがなかなか難しいです。年齢の部分はあるとは思いますが、持続可能ということで考えたときに、やはり厳しいものがあるのかなと。この負担割合についてですけれども、やはりここが見直せる一番のポイントかなと思っています。

今フレイルの話も少し出しましたが、仙台市は今、フレイル予防に力を入れています。先般も沖野地区とか、若林区の古城地区では、ICTを使ったフレイルチェックということで、地域にICTを使って、その場でいろいろな健康チェックをしてもらって、その場で結果を出すという取組も、私も先日拝見させていただいたところでありました。こういった意味からも、年齢もさらに引き上げるということは、吉田先生もおっしゃっていましたが、出歩くということが、フレイル予防に向けて大変重要な視点なのかなと思うので、負担割合の議論はこれからしていかなければいけないと思いますが、私もやはりこの負担割合の部分が一番考えられるのかなと思っています。

○阿部委員

結論の部分から言うと、吉田先生のおっしゃった負担割合の引上げが私も妥当な気がしております。宍戸委員が言われたことで申し上げますと、いいなと思ったところですが、制度の持続的安定性ということでは、この分科会ではほぼほぼ全員でその方向性については了解したと。

それで、今回の改正で、持続的安定性が将来にわたって担保されるという認識はしなかったのです。ですから、プログラムとしては、さらなる方策の必要性があるということはしっかり押さえておく必要があるのではないかというふうに思いました。

一方で、かなり過激な印象を受けるような制度改正は避けるべきだというのは、今までの4人の委員の先生方がおっしゃるように、そこを配慮して、しかし持続的安定性のために将来を見据えればというクレジットはつけておいたほうが良いなと思いました。それも責任だと思いました。

それから、対象年齢の引上げなのですけれども、今お話ししたことと関連して、今回全てのカードを切る必要はないなど。フレイルの観点から、いやあまりそうじゃないのではないかなという意見もお聞きしたのですけれども、緩くしておいてもいいかなど。この審議会としては幾つかの方策を考えたけれども、今回はここでということ。

それから、将来にわたってのことなので申し上げなくてもいいことかもしれないが、組み合わせる方法もあるのではないかと。だから、もっと先で組み合わせていくというような方策を取らざるを得ないときが出てくるかもしれないということです。

それから、吉田先生の言われたことで、バリエーションとして、負担割合の引上げのときに、低所得者への負担割合の増をここでシミュレーションしているんです。バリエーションとして、そのままというのものもあるのではないかという気もしました。昨今、貧困の問題も言われていまずので、物価の上昇等々、それから何か議論でかなりなりそうだというのが介護保険の1割負担原則のところの見直しとか、いわゆる少子化の財源をどうするかという話でいろいろ出てきているときですから、ここでこの分科会としては、所得者層への昨今の様々な状況を勘案して据え置くというようなこともあるのではないかという気がします。

前回から申し上げていたのですが、チャージ機の増設について、可能であればぜひ私としては実現していただきたいなと思います。アンケートで利用の不便さで改善してほしいことの1位にこれが出てきているわけですから、この委員会としてその資料を用いて審議した結果として、こういうことも提案したいということを私は思っております。

○島田委員

対象年齢の引上げは、やはり高齢者の社会参加の促進だとか、健康増進ということを考えて、75歳からではちょっと厳しいのかなと思っております。参考資料にありますように、利用者の年齢別割合でも70歳から75歳までの方が結構利用しているのですよね。それを考えると、やはり対象年齢を引き上げるのは厳しいのかなと。

私も今年の4月から町内の老人クラブに入ったのですけれども、うちの老人クラブは大きくて、コロナ前は146人いたのです。ところが、4年たってコロナが終わったときには100人を切っていました。4年間でお年寄りが外へ出ないうちに、体力が落ちてしまったのですね。それで、老人クラブでの活動ができないということで、約3分の1がやめてしまいました。やはり70歳から75歳あるいはその近辺の方たちが老人クラブを引っ張らないと、なかなか活動が難しいのですよね。ですから、できれば対象年齢の引上げは、このままにしていだけたらと思います。

それから、年間チャージ上限額、ほとんど変わらないということですね。どうしても駄目な場合は例えば上限の12万円を10万円にするとか、それも合わせ業で可能なのかなとは思いますが

が、やはり効果的なのは負担割合の引き上げだろうと思います。この1割負担を増すごとに、かなりの金額が下がっていきますので、負担割合を引き上げるのが一番公平で効果的なのかなと思っております。

ただ、これも70歳以上はほとんどの方が年金生活だと思しますので、始めから大きい割合で下げると、その逆の効果も出てくるのかなと思いますので、なるべく割合を2割、3割とか、少ない方向でやっていただけたらと思います。前にも言いましたけれども、持続可能なというのは何年ぐらいですかということでお聞きしましたら、大体10年だというお答えでした。それを節目に、また見直せばいいのかなと思うのです。とりあえず10年、この制度が持続していくようなものであればいいのかなと。

それから、チャージ機の増設ですが、私も今まで結構車を使っていたのですが、9月から市役所の駐車場が使えなくなりました。これから8年ぐらいは、なかなか使えないと。そうすると、区役所までチャージに行くのはなかなか大変なのです。ですから、チャージ機だけはなるべく増やしていただきたいと思っております。以上です。

○清水委員

私もこの参考資料を見せていただいて、やっぱり年齢が低いほど利用されているのだというふうに思います。やはり感じることは、85歳以上を過ぎてしまうと、交通機関を利用するというよりは、介護タクシーとか、そういう形での利用の仕方が違ってくるのではないかなと。やっぱり若い年齢のときのほうが外出も多くなりますし、あといろいろなことで生きがいを感じて外に出るといのがすごく多い年齢なので、やはり70歳が適当ではないかなというふうに感じました。

それから、チャージの上限もそのままでもいいのかなというふうに思います。遠くにお住まいの方は利用する回数もそれだけ多くなると金額も高くなるので、このままの料金設定でいいのかなと思います。

それで、負担割合ですけれども、やはりここだと思えます。2割、3割というか、5割はやっぱりちょっとハードルが高いかなというふうに思いますし、あとは介護保険の低所得者ですかね。こちらのほうの人たちの負担もかなり心配です。やはり2割、3割とは言えますけれども、低所得の方は本当に大変な生活をしているのを感じておりますし、実際にそういう方が果たして使えるのかといった場合に、外出を控えてしまうかもしれません。ということもありますので、あまり5割とかではなくて、2割、3割がいいのかなというふうに思いました。

それと、阿部先生も島田先生も言いましたけれども、チャージ機の増設、これはせっかく利用者の方がアンケートに答えてくださっていただきましたので、こちらを大切に引き上げていかなければならないのかなと思いますし、やはり便利じゃないと利用しなくなるのです。

○山口委員

過去にたしか無制限なときがありましたね。そのとき私は対象ではなかったのですが、敬老乗車証をもらおうと、みんなそれを使って定義山に行くのですね。定義山に行くのは結構お金がかかるから、みんなで定義山に行こうよといったのが、制度が変わって1割負担になった途端に行かなくなったんです。負担もあるしということになったというのを聞いています。

それで、やっぱり負担は、今のところ私は2割が良いかなという感じがします。まあ皆さんの意見もそういうところがあるのだけれども。例えば私が最初にチャージしたときに、区役所へ3,000円持っていったのです。3,000円だと3万円になるわけですね。3,000円で3万円分乗れるのだということになると、私の場合は1年使ってもまだまだ残りましたから、上限金額はそのままでもいいかなと。無制限というのはあれなので。それで2割負担にするということ。

それから、スライド7に負担の将来予測というのが出ていますね。大体2割だと白三角のようになりますけれども、ああこれだけなのかということで納得できるような感じもします。

それと、出ていますように、チャージ機はぜひ増設をお願いしたいと思います。

私の感想は、この敬老乗車証をもらう年になると、市から案内はがきが来ますよね。必ず送ってくると思うのですけれども、それでもらった人は、ああもらえるのだなということで区役所に行ってチャージするわけですね。それが、多分対象の人の50%ですね。ということは、対象の人の半分しかそのチャージに行かない、申請をしないというのは、そういう制度を、あまりバスを使わないし地下鉄も使わないから申し込まない人もいるかも分からないけれども、チャージする手間とか、区役所へ行って手続をするという手間が大変だということ。

皆さんご存じだと思うのですが、敬老乗車証のパンフレットを見たことがありますか。小さいサイズの冊子があるのですよ。これを、私は民生委員をやっているということもあるので、対象になったらこういうのがありますよと、市から来ましたかと言って、これだとバスに乗るのがお得ですよというようなことでパンフレットを渡して説明してあげるといってもやっているの、そのPRをすることによっては、50%がもうちょっと増えるかなという感じはあります。増えたことによって、また財政的な問題もあるかも分かりませんが、それが必要なというふうに感じました。

ということで、結論としては2割かなという感じですよ。年齢は、私は70歳でいいと思います。

最後に一つ。やはり名前を変えてください。これはぜひ提案したい。敬老乗車証というので来るから、自分は敬老になったのかと思って申請しない人もいると思うので、あまり敬老という言葉を出さないようなネーミングにしたらどうでしょうか。

それと、もうちょっとデザインを変えてください。センスがないですよ、はっきり言って。だから、最後はネーミングとデザインをぜひ変えていただいてというふうに思いました。

○安藤会長

皆さんから本当にたくさんのいい意見をいただきました。

私は、一回ゼロにして考えたときに、JRがやっているような大人の休日倶楽部で、65歳、女性はもうちょっと早く60歳になると3割引になる。そういうものをイメージしたのですが、ネーミングがいいし、なかなかいいサービスですけれども、それを仙台市でやると、そもそも1割でサービスしているものなので、これは難しいかなと思います。

最終的には恐らく5割ぐらいの負担をいただいて、その代わり対象年齢を68歳とか、そんな感じにすると、働いている方々も定年がちょっと延びて、65歳を過ぎて少ししたらこの乗車証がもらえるので活発に動けるかなと思います。

働いている方々が辞めてしまう、退職して、そこから暇になってしまうと、フレイルとか、認知症とか、そういうリスクがどんどん増えてきてしまって、例えば旦那さんが働いていて、

65歳で辞めてお家にいるようになって、奥さんにとっては物すごいストレスになっていたりするので、奥さんもひどい精神的な疾患が出てきたりするので、そういうときに旦那がないほうがいいというので、旦那に活発に動き回ってもらいたいのだらうと思います。

最終的にはその辺なのだらうと思いますが、今回は恐らく、2割という案が今出ていますが、私は3割がいいのではないかなというふうには思いました。というのは、資料1のスライド7番のグラフで、負担割合によつての負担額ということで、3割は黒い四角ですが、令和元年が、コロナが始まる前にどれくらいかかっているかというところです。それが今、令和5年でだんだん戻ってきているということですが、この黒四角の3割負担ですと、最高の令和12年を見ても、令和元年の支出と同額か下回るぐらいに抑えられるというところで、これがいいのかなと。その後、ピークを越えて少しずつ減っていくということがあれば、とても理解を得られやすいのかなという感じがします。

2割負担だと、もうちょっと上がっているの、財政的なことを考えると、3割もちょっと考えて検討していくべきと思います。

あと、山口委員に伺ったところ、チャージ機の性能ということで、介護保険のひもづけされているということで、新設して増設したチャージ機で、そのままの性能でできるのでしょうか。

○高齢企画課長

チャージ機については、基本的に駅にあるようなイクスカのチャージ機みたいなものをイメージしていましたが、タッチパネル方式になるかなというふうに予想しています。

それからあと、介護保険のひもづけに関しましては、これはあえて今回このためにわざわざやったということですので、その辺はご心配頂かなくとも良いというところです。

○山口委員

区役所に行ってチャージしたときに、介護保険料段階は幾つだというのはぱっと出てくるのではないですか。

○高齢企画課長

所得割合については、そこは分かるようにはなっています。ただ、こちらのほうで全部そのデータももらって見ていたりするわけではないという意味です。

○事務局

敬老乗車証をご申請いただくときに、介護保険料の所得段階についてこちらで閲覧させていただきますということで同意を頂戴し、それを基に我々のほうでは毎年、誰々さんは介護保険の所得段階1から4なので0.5割負担、5以上なので1割負担というのは判定させていただいているところでございます。

チャージ機を増設した場合でございますけれども、そのチャージ機と我々のデータのサーバーはオンラインでつなげておきますので、カードを入れていただければ、あなたは0.5割負担ですとか1割負担ですというのが自動で判定されて、幾らを入れてくださいというふうに出てくるようなイメージでつくりたいと思っています。そのため、ちょっとチャージ機もお高くなって

しまいます。常につながっている状態を維持しなければならないので、少し高くなってしまうという理由の1つでございます。

○山口委員

2億8,000万円という初期費用がありますけれども、何台分ぐらい、何か所ですか。書いてあったかな。

○事務局

こちらで想定してございましたのは、8駅9台ということで、仙台駅は北改札と南改札がございました。バスプール側が南改札、旧さくら野側が北改札でございまして、例えばその付近に置くことで皆様かなり便利になるのではないかとといったことも考えながら検討しています。

○山口委員

8駅ですか。

○事務局

今、8駅9台という想定の下でこの数字をはじいたところでございます。

○事務局

例えばですけれども、5区の皆様の区役所、全ての区の皆様に恩恵を享受していただくという視点で言えば、当然仙台駅は1つございますけれども、泉中央駅ですとか、宮城野区の方ですと、特に旭ヶ丘に結節の路線バスを使う方が多いのですね。南光台は泉区ですけれども、鶴ヶ谷のほうにお住まいの方などは旭ヶ丘駅のほうにいらっしゃいますので、例えばその辺りに置けないかですとか、太白区であれば当然長町南ですとか長町、あの辺りが候補になっております。若林区であれば、薬師堂駅ですとか荒井駅がバスターミナルを持つ結節駅でございますので、その辺のことを含めて、これから交通事業者側との調整が必要になりますけれども、検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○山口委員

仙台駅の場合は、2か所というのは、バスターミナルがありますよね。あの周辺ということですか、1か所は。

○事務局

バスターミナルの下に降りていきますと、券売機がある辺りがあるはずですがけれども、あの辺りの近くに置けたらいいなと考えてございます。

あとは、電源ですとか、ネットワークをつなげると。先ほど申し上げましたとおりオンラインでつなげますので、その辺の物理的な支障を見ながらですけれども、できるだけ利便性の高いところに配置してまいりたいと考えてございます。

○山口委員

チャージ機増設は、ここで決めることなんですか。

○安藤会長

チャージ機の増設も、新たなサービスとして割合を引き上げる一方で、そういう新たな利用促進をするということで、チャージ機増設ということも、この委員会でいいのではないかと。

○山口委員

それで、時期的には来年度からということ。

○事務局

いつからチャージ機を置けるかというお話でございますけれども、大体18か月ぐらい発注から時間がかかるというふうにはベンダーのほうからは言われてございますので、1年半ほどかかってまいります。なので、来年度となると非常に、今発注すれば来年度中にはということになりますけれども、ちょっと厳しいかなというところだと思います。

○宍戸委員

オペレーターも必要ですよ。チャージ機を置いて、はいどうぞというわけにはいかないですよ。

○事務局

基本は無人を考えているのですけれども。

○宍戸委員

大丈夫ですかね。そうすると、苦手な方とか、やっぱり当面は。

○事務局

今想定しているのは、ベンダーと意見交換中ですので確定事項ではございませんけれども、その前提で申し上げますと、受話器をつけまして、何かトラブルがあったときにはオンコールでコールセンターにつながるような仕組みが取れないかということも検討しております。ATMに近いような形をできないかということで考えているところでございます。当然、高齢者の方、初めての操作でなかなか分からないということがあろうかと思っておりますので、インターフェースを分かりやすくすることは当然のこととして、それでもやっぱり分からない方がいるという前提の下で、どういうサービスができるか考えていきたいと思っております。

○宍戸委員

ちょっと悪用するようなこと、誰かの監視があったほうがいいのかないかなという気はするのです。悪用のしようがないかあるか、よく分からないのですけれども。そこにどなたか人を雇用して常駐させたほうが安心なのかなと。費用は人件費がかかりますけれども、そのほうが分かりや

すいかなということ。せつかくの新しい制度の踏み出しなので、何かそういうものがあったとしてもいいのかなと。そこはお金を使ってもいいのではないかと思うのです。

○安藤会長

最初に吉田先生からお話しいただいて、低所得者、所得の少ない方への配慮もするといったところをいただきました。阿部先生からは、そのままという作戦もあるのではないかというような意見をいただいていますので、市としては、その拡充というときに、何かアイデアはありますでしょうか。

○高齢企画課長

先ほど山口委員のほうからありましたように、この審議会として、利便性向上策について何がしかの関与が必要なのではないかというところで、今のところチャージ機の部分でお話をいただいておりますので、そういった方向が望ましいのではないかというのを最終的な報告の中に入れ込むというところまでになるのかなと考えております。それを受けて、市のほうで、実現可能性とかを考えながら、最終的に判断してまいるという形のものであります。

低所得者に関しましても、今原則0.5割という形を取っていますけれども、その辺についても、実際我々のほうでこれがいいんじゃないかとかというよりは、まずはその審議会の中での方向性をご審議いただいた上で、考えていきたいというところでございます。

○吉田委員

今の議論は、スライド7番の負担割合引上げ時の一般財源負担額の将来予測を見れば、ある程度予測がつく。2割負担で、非課税世帯は1割負担でやるか、2割負担で非課税世帯の0.5割を維持するとすれば、黒い線と四角い白い線との間ぐらいになると。間ぐらいになるかどうかは、また試算していただければと思うのですが、いずれにしろ一番踏み込んだ2割負担で非課税世帯を1割負担というものであっても、令和12年には相当な金額になるので、またこの議論をどこかでしなければいけないということですので、そこら辺も考えてシナリオを二、三の中から抽出することになると決めやすいと思います。以上です。

○山口委員

直接議論になるかどうか分かりませんが、たしか3年後ぐらいですかね。3年後にはバスの運賃の値上げというのが出ているのですけれども、大体7%ぐらいというような交通政策というのを仙台市が考えているようなのですけれども、3年後の話だから考えなくていいですか。

○事務局

今回の事業費推計には、一応交通局のほうで見込んである7%の運賃改定分についても織り込み済みでの推計にはなっております。あちらのほうが発行計画ベースで想定している運賃改定についても織り込んだ上で推計を行っております。

○安藤会長

吉田先生から、低所得者の今までも認めている範囲をちょっと広げてサービスを拡充するというようなことだったのですけれども、どこまで広げたときにこの収支がどのくらいのカーブを描くか。低所得の方と一般の負担している方との割合は、かなり低所得の方のほうが少ないのですよね。

○事務局

低所得の方、今現状は介護保険所得段階1から4の方を低所得者として定義して運用してございます。おおむね3割前後で近年推移をしているところでございます。

○安藤会長

それを例えば1から4ではなくて、もっと広げたいというときにどうなるかということです。

○事務局

前回の審議会でお配りしておりました資料3でお示ししていたものになりますが、所得段階の第5段階の方の人数割合でいいますと全体の14.7%、第6段階の方が13.1%となつてございますので、例えば第5段階、第6段階を低所得者扱いとしますと、27.8%の方が0.5割負担のほうに移ってくるという形になりますと、全体の利用人数の4分の1が低所得者に移るということで、一定インパクトが出てくるのではないかと思います。

吉田委員のほうからお話があった低所得者の拡充というのは、段階を拡充という、対象になる層を拡充ということではなくて、負担割合のところについて現行維持なりとかという意味合いでのお話だったのかなと思ったのですけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。

○吉田委員

特にどういう形でというのははっきり言っていませんが、例えばスライド7で2割負担の場合に、非課税世帯はその半分なので1割負担というのが横スライドしたとすると、いやそれを0.5割にとどめますというのは、ある意味では拡充です。でも、ゼロ割というのはちょっとあり得ないでしょうね。ゼロにしてもそんなに爆発的に、もし乗らなかつたら、それはそれでちょっと困る。地下鉄が使われていないということになってしまうので。

それか、今指摘のあったように、低所得者の範囲を敬老パスについては介護保険ではなくて別の基準を用いるというようなものですね。

○事務局

まず、その負担割合、低所得者の方の負担割合をどうするかという部分についてでございますけれども、確かに吉田委員がおっしゃるように、高所得の方の負担を重くして、低所得の方を現状維持でということが可能なのであれば、そういう案もあり得るかなというふうには思うところはございます。

ただ一方で、全体の制度の持続性という話をしているときに、それが可能なかどうかというところは、やはり我々のほうできちんとそこは精査しないと何とも言えない部分はございますので、その部分については、本日いただいた案、ご議論を踏まえて、事務局のほうで案をつ

くっていく段階で、数パターンそこはシミュレーションした上で、また改めてお示しをさせていただきたいというふうに考えております。

それで、対象を、段階を広げるという部分については、なかなかその段階を広げるというのは、今現在、一応介護所得段階4段階までの方、非課税の方を対象にという形にさせていただいているのですけれども、そこを合理的に説明できる形で、段階まで広げるということは、我々もいろいろな制度を参考に検討はしたのですけれども、現状なかなか難しいのではないかと考えております。いずれその部分に関しても改めて検討した上で、今後事務局としての見直し案については考えていきたいというふうに考えているところでございます。

○島田委員

シミュレーションの際に、利用者負担を3割にして、そのときに低所得者の負担割合を1割というようなバリエーションについても、ぜひご検討してみてください。今、制度の持続的発展性にとって、3割と1割という形でどれくらいの差が出るのかと。例えば2割でそのまま1割とか、あるいは2割で0.5割とか、幾つかのパターンの中で一つ入れていただきたいと思います。

○吉田委員

長期的な話をすると、スライド7で、今、令和5年が23億円の一般財源負担になっているわけですね。これよりできることなら増やしたくないと、これからどんどん若い人が少なくなっていくから。23億円のこのラインを横にずっと見ていくと、いきなり5割負担とかにしてがんと下げる必要はなくて、例えば令和7、8年ぐらいまではこの2割負担、その後は3割負担とか、最大でも5割にする必要はないわけですね。この三角形のところでマックス令和12年で今と同じぐらいなので、激変緩和措置を取りながら、いきなり5割にするのではなくて、少しずつスライドしながら、その中で低所得世帯をどのように支援していくかというバリエーションがあると思いますので、そういった気持ちでシミュレーションをつくっていけば、比較的長もちして、また何年後にまた集まって、またどうしようかと考えなくてもいいようなものにするのがいいと思います。

○事務局

その辺は結構他都市なんかでも、その経過措置のやり方というのはあるのですけれども、一つやはり気をつけなくてはいけないところが、制度が複雑になってしまう可能性がありまして、ご高齢の方なので、例えば毎年のように取扱いが変わるような形になってしまうと、それはそれでいろいろ混乱を招くのかなというところもありまして、その辺については慎重に考えていきたいというふうに思っております。

○小岩委員

高齢者の方というのは、何回も変わるととても困るのですよね。10年に1回ぐらいでも大変なので、できれば今の吉田委員のお話から、なるほどなと思ったのですけれども、2割、3割、4割、5割までいかなくてもと、そのとおりでなと思って。そうしたら、最初から3割に重点化していただいたほうが、あまり変わりなく動くのかなとも思ったのですけれども。

○安藤会長

所得の少ない方々に関しては、小岩委員、一般が3割で、低所得者の方は1.5割がいいですか。

○小岩委員

本当にいろんなことが変わるというのが苦手なので、低所得者の人は普通に一般の方の半分というか、そういうふうな考え方がずっと今までであったので、同じようにしたほうがいいのかなどと思って、私はただそれだけで言っているのですけれども。

○安藤会長

分かりやすさを優先して、市民の理解を得やすいようにということでしょうか。

清水委員からご指摘ありましたが、やはり低所得の方にとっては0.5割もかなりきついのだということもありますので。ただ、所得が少ない方は上がらないけれども自分たちは上がったみたいなことで、少し低所得者に対してのいろいろな負の意識というか、そういったものが前よりも大変になって、その辺がちょっと慎重に考えなければいけないのかと。

○山口委員

実際、私も使っていますけれども、前から言っているように茂庭台というのは陸の孤島なので、バスか車しかないので、大体仙台まで往復すると1,080円くらいかかるわけです。その1割負担で高齢乗車証を使っている人が、1,080円の1割を負担しているのか、2割なのか、3割なのかというのは、頭の中にはないと思います。要するに負担というのは、チャージするとき3,000円チャージしましたと、それで3万円になりますと。今度2割負担だと4,000円で、じゃあ3割になるとかというふうなことはぱっと出てくると思うのですけれども、実際にバスを利用したときに、敬老乗車証でぱっと乗ったときに、私は1割負担だ、2割負担だ、3割負担だという負担感はないと思います。

だから、今度、来年度上がったときに、負担割合が増えたときに、チャージするときだけだと思いますね、感じるのは。実際に乗っているとき、私の個人的な考えかも分からないけれども、今まで例えば3回使えた、4回使えたというのが、2回になったとかというふうなのは、多分ないような感じがします。実際に利用する側としては、そういうふうにちょっと個人的な感想も含めて、負担感というのはそういう感じじゃないかと思えますけれども。

○吉田委員

今の制度がころころ変わると分かりにくいということだとすると、例えば7番のスライドで、3割負担の黒い四角があるのですが、目指したいのは今の23億円を大きく上回らないようにすることだと、4割負担だったらマックスでもそうなのですけれども、最初にある意味市の負担が下がるということは、黒字が大きく出ているということなので、4割までいかななくても3割負担にして、最初の23億円よりも下回っている部分は料金でたくさん徴収できているから剰余金が出るという。それを後世代に基金として取っておいて、4割にしなくても済むように、3割で何とかもつようにするというのであれば、3割負担を中心に考えていくという感じですかね。

それで、低所得者の人を今と同じように0.5割にするのか、1割にするのか、1.5割にするのかは、シミュレーション次第だと思いますけれども。

○遠藤委員

今の山口委員のご意見や、うちの自分の母親がどう思うのだろうかといろいろ考えてみたのですけれども、2割負担、3割負担という言葉が、物すごく市民から見たら大きいとか、倍払わされるとか、3倍払わされるとかと思うと思うので、何か負担が物すごく大きいように感じるのだろうなと思うのですけれども、こちらのスライドの8番目を見てみると、年間利用額の平均が大体2万円だけれども、ほとんどの人は1万円ぐらいしか使わなくて、それを1回チャージするのに、今までは1,000円だったけれども、2割負担だったら平均的に2万円使っている人は4,000円チャージするけれども、多くの市民、半分の市民いうか、敬老乗車証を持っている方の半分は年間2,000円チャージすると1年間大体使えるということなので、多分。

だから、2割、3割というと物すごく、うちの母親に言っても絶対に2倍も払わされるみたいな言い方をするので、年間2,000円を払えば大体使えるのだと。おっしゃるとおり、具体的に一回一回180円しか払わないで済むという計算は多分していないと思うのですけれども、そういう中、2,000円払えば1年間で1万円使えますよみたいな言い方をすると、多分高齢者も分かりやすいし、まあそれぐらいなら払ってあげると、年金から払ってやろうと母も言いそうな気がするので、そのようにアピールされると分かりやすいのかと思います。

○島田委員

そもそもこの事業の見直しの話が出たというのは、令和元年で約27億円で、コロナで下がりましたがけれども、また令和元年以上にこのままだと上がっていくと。それではもたないのということですよ。

ですから、今皆さんの話を聞いていると、令和5年が基準みたいになっておりますけれども、市の全体の予算のあれがあるかと思うのですけれども、どのくらいを超えたらレッドラインになるのか、その辺がもう少し分かるといいなと思うのですけれども。

○高齢企画課長

今回そもそもこの話が出た発端という入り口としては、前回の見直しが平成24年度だったのです。そのときに10年間もつ制度として見直しをしました。それで、10年というのは今だと令和4年度なので、そのあたりには、実際にコロナ前の時点では、やはり当初見込んでいた予想よりも上回る伸びになっていて、要は令和4年に見直すためには、当然その前に様々な議論をしていかなくてはいけないので、スタートとしては令和元年ぐらいから始まらないとということだったと思います。

そのときの金額なのだけれども、大体一般財源負担で30億円程度のところなのかなとは思っていましたが、どこがレッドラインというところがはっきりあったわけではありません。ただ、よく我々のほうで言っているのは、これまでの過去最高額を既に令和元年で出していますので、そこを超えるのはなかなか厳しいかなというところは今考えているところではございます。

○山口委員

どこから見直しをなさいたいという意見が出たのでしょうか。

○保険高齢部長

我々は敬老乗車証制度だけを今施策としてやっているわけではなくて、いろいろ日常生活を支える介護サービスや、あとは高齢者に係る医療関連の負担というところは、やはりそういった事業も担当する中で、高齢者施策全般にかかる事業費が増加してきているというところが背景にあって、何かしら対応を考えなければいけないという部分が発端にございました。

ただ、以前の分科会ของときにも説明したのですけれども、介護や医療に係る経費というのは義務的経費で、我々のほうで財政が厳しいからここで終わりということで打ち切ることの難しい事業費だというところがありまして、一方敬老乗車証に関しては裁量的経費、市が独自に行っている事業というところがあって、市が独自に実施している事業のほうで、持続性を確保しながら、高齢者施策全般に必要な財源というのを考えていかなければいけないだろうということで、見直しというか在り方の検討をするに至った次第でございます。

○島田委員

持続可能な事業として、どの辺までなら許せるのかなというのが頭にあったのです。それで、確かにこれをどんどん負担割合を大きくして、下げればそれでこの事業に関してはいいかもしれないのですけれども、それで高齢者が外に出なくなって、先ほどもコロナのときにみんな足腰が弱ってしまって、今動けなくなってしまったと。そうすれば、健康保険だとか介護保険料が今度、また上がってくるわけですね。だからそのバランスだと思うのです。どの程度までなら持続可能な事業として10年ぐらいやっていけるのかというところが、もうこれを超えたらちょっときついと。その辺が分かるといいなと思ったのですけれども。

○保険高齢部長

やはりそこを明確にお示しするというのはなかなか難しいところでございます、ただ先ほど課長からもお話がありましたように、令和元年度、そこまでのレベルであれば我々は何とか財源を捻出してこの制度を維持してきたというところもございます。このレベルを大幅に超えないように、制度を運用していかなければいけないだろうということで思っている部分がございますので、目安ではないですけれども、この事業についてはそこまでの負担にとどまるように見直しを進め、抑制される財源に関しては、高齢者施策全般の持続性ということを考慮して、フレイル予防や介護予防など直接的に介護や医療をなるべく受けなくて生活いただけるような健康寿命の延伸に向けた施策にも振り向けていかなければいけないという考え方がございまして、そうした考えのもとこちらのほうの在り方検討を進めていきたいと考えているところでございますので、その点ご理解いただければと考えております。

○安藤会長

恐らくお年寄りにとって、いろいろな活動をしていただく、動いていただくというときの基

盤となるのが、公共交通機関を使っていただいて、あとは隣町に地下鉄を使って行くと何かイベントをやっているとかということに参加しやすい社会をつくって、社会としてフレイル予防とか介護予防につながって、元気なまちが維持できると。結果、病気に対しての支出が減るということを目指していくべきなのだろうと思っています。皆さんが使えるような、分かりやすく、それが10年長もちするような、そういう制度が一番求められるのかなということだと思います。

○猪又委員

今、委員の先生方から、負担割合の中身についてかなりご議論いただいている状況なのですが、今実は議会が開会中のごさいまして、ちょうど今、令和4年度決算の審議中でありませう。その中でも、やはり我々議員も、行政のお金が的確に使われているかということをしかり監視する役として、予算の使われ方を決算の中でしかりと明らかにしていくという中から、やはりこの一般財源の今回は負担を減らすということが目的になっているわけでありませうけれども、一般財源を減らすことが目的の方法というのは2つあって、1つは市の歳出を減らすことでこの事業費全体を抑えるという考え方と、またもう1つは市の歳入を増やして行って、一般財源の持ち出しを減らすという、この2つのパターンがあるわけだ。

今、ご議論を聞いている中で、年齢の引き上げとか、利用上限額というのは、これは事業費を抑える手法ということになるということ、事業の縮減ということにつながってくると思いますが、負担割合ということだと考えると、変更、見直しということになると、一般財源の持ち出しを減らす手法、市の歳入を増やすということにつながっているのだから、我々議会としても、こういった市の歳入を増やすという視点からも、やはり考えていかなければいけないのかなということで、今回先生方から、ご議論を聞いていて、やはり負担割合の変更というところで今後議論を進めていくべきじゃないかなと思っていました。

先ほど、伊藤部長からお話がありましたが、この敬老乗車証制度だけではなくて、仙台市の高齢者施策は多岐にわたっています。多いぐらいじゃないかなというぐらい、かなり的確な制度の中でやっておりますし、その中からサンセットじゃないですけども、この事業がもう一定の役割を終えたと思ったものについては考えておりますし、ただ一方で、敬老乗車証制度に関しては、何度も先生方からお話が出てはいますが、持続可能な制度にしていくということがやはり大事なわけであって、この事業縮小という方向ではなくて、やっぱりこの現行制度の大枠をしかりと維持していくということが大事なわけだから、その中で必要な負担をいただくという形で継続させるべきだと思っていました。

ご議論を聞いている中で、もちろん低所得の方への一定の配慮、そういったものも大変重要なのだなというのは改めて思ったところですが、制度自体が複雑化しないことがやはり重要なのかなと思っていて、ここは公平性の観点からいっても、低所得の方を考えるということも大事な視点ではありますが、一律的に負担割合を考えていくということが財源の目線から見ても大変重要な視点なのではないかなと思っているので、この負担割合の部分について、いろいろ市当局からも資料等を頂きながら、負担割合をこの審議会の中で決定して行って、しかりと提言をしていくという、そういった形が大変重要なのではないかなと思っていました。

○安藤会長

山口委員からお話があった名前，デザインの変更，とても大事だと思うのですけれども，そういったこともやっぱりやっていくべきではないかなと。

○猪又委員

仙台市，ネーミングセンスがあまりないというかですね。実は，市民局でやっている市民からの事業提案制度というのがあるのですけれども，今ちょうど若い人向けに事業提案制度もやっているのですが，今回市から提案されたのが，若者版事業提案制度みたいな形で，何かこう全部漢字というか，日本語なわけですね。今回，議会の中で私も，これだと若い人がいろんな事業を提案したくても，やはり若者版事業提案制度というのはちょっと硬いんじゃないのかと。そういうところからちょっと見直しを図ってもらって，今回ユースネットという言葉を使うようになって，ユースネットの何とかという制度に変わったということで，そこからやはり若い人たちが，いろんな仙台市への施策に対して事業を提案するときに申し込みやすくなったという声もあるというふうなことを聞いていましたので，ぜひこの敬老乗車証というのものも，今はもう令和でございますので，ぜひこういったものも，もっと取り組みやすい，シルバーセンターが仙台市にありますけれども，シルバーという言葉がいいか，もっと先鋭的な言葉がいいのか，ちょっと私自身も考えてみたいと思いますが，それでは名称変更ということも含めて，ぜひ周知をしていっていただけたらいいかなと思いました。

○高齢企画課長

名前に関しましては，これは条例になってしまっているんで，条例変更が必要になります。なので，例えば愛称みたいな形で何々カードみたいな言い方をするのは可能なのかと考えているところなのですけれども，いずれ従来の名前を変えるにしても，条例だとその条例名を見たときに何のことをやっているのか分からないと意味がないというところもございまして，その辺もいろいろ勘案しながら考えていきたいとは思っています。

それから，先ほど猪又委員のほうから意見がございましたけれども，敬老乗車証制度の見直しについては，委員がおっしゃっていたような市の歳出のみに着目して事業費を抑える，その結果延命を図るといった手法ではなくて，やはりあくまでも現行制度の大枠を維持しながら歳入を確保して，一般財源の抑制を図る。そのために必要なご負担をいただくと。そういう考え方がこの制度を維持していく上でも合理的ではないのかなということで私どもも今思いましたので，その見直しに関しましては，今日は多々ご意見がございましたけれども，負担割合というところを引き上げるという方向で案を作成させていただきたいと思っております。

それで，作成した案につきましては，11月15日の専門分科会でご報告させていただきたいと思っております。ただ，その詳細，どのような中身，何割にするのかという部分に関しましては，我々だけでは決めかねるところもありますし，今日多々いただいた意見も参考にしながら，安藤会長のほうにご一任いただければというふうに考えているのですけれども，いかがでしょうか。

○安藤会長

では，偏らない方向で，皆さんの中で，そういった意見でまとめていただきたいと思いますので，

それは了解したいと思います。

○高齢企画課長

あわせて、今日いろいろ見たいというご提案のあったシミュレーションに関しましても、一度試算してみたものをお示ししたいと思っております。

○阿部副会長

いずれにしても、前に進ませるために、ある程度のたたき台がないと先に進まないという気がしますので、シミュレーションについてはお示しいただくということでしたが、たたき台そのものは安藤会長と事務局で、シミュレーションを踏まえて、これが妥当だろうというところでとりあえず案をいただくと。ただ、その案について、次回のこの部会でも議論できるわけですから、そのシミュレーションの参考資料を見て、何か意見があれば、私たちにも意見を言う機会は十分担保されていますから、会長にはご負担かけますけれども、とりあえずのたたき台をつくっていただいたほうがよろしいと思います。

○安藤会長

それでは、事務局と調整して、今の皆様方のご助言を参考にして、その中で進めていくと。たたき台を出していただきたいと思えます。11月15日の専門分科会のお示しすると。シミュレーションに関してもそのときに見ていただくことにしたいと思います。

○吉田委員

先ほど財政の限界はどこにあるのだというレッドゾーンの議論があって考えたのですけれども、これは支出の予測のシミュレーションがないですね。地下鉄事業費とか交通事業費の。それで、確かにスライド7はすごくインパクトを持っていて、今23億円がこの後30億円とかに増えていくよということなのですけれども、これは一般財源の負担額というのは、パスを発行したことによる理論値、会計的な理論値ですね。

例えば、高齢者にコロナのワクチンを無償で接種する場合は、高齢者の方が1人増えると、確実にお金がかかるのですけれども、敬老乗車証は、敬老乗車証用の列車が走っているわけではないので、高齢者が増えていったからといって地下鉄が赤字になるかということ、直ちにそうではないですね。仙台市の中の会計的には、一般財源からの繰入れが増えなければいけないのですけれども、本当に高齢者が増えると、高齢者がたくさん乗って臨時列車を出さなければいけないほど事業費が増えるかということ、そうではない。なので、これは一般財源の負担額の会計的な理論値は間違っていないのですけれども、今後の高齢者の増大によって、地下鉄事業費や交通の事業費がどのぐらい推移していくのか、これと全く同じ額が増えていくのかということ、そうではないような気がするので、そこら辺の支出の予測のシミュレーションもあったほうが良いような気がいたします。そうでないと、交通局の財源に占める敬老乗車証からの繰入れの比率がかなり大きくなってしまいうような、10年後に気がついてみたらそういうことになってしまうと、ちょっと10年前に何をしていたのですかということになってしまうので。

○事務局

地下鉄の収支に関しての影響というご視点でのご意見だったかと思えます。敬老乗車証が減少すれば、一般会計からの繰り出しが増えるのではないかとのご懸念だったかと思えますけれども、まず地下鉄のほうについては、一般会計からの繰り出しという営業収支に関する繰り出しは行っていない状況でございまして、基本的には全て運賃収入で地下鉄は賄って運営をしている状況でございまして。

他方、市バスについては、経営基盤強化についての補助が一定入っているというところもございまして、こちらについては一般会計側の考え方として、どのようにしていくかというのは当然影響が出てくることもあり得るのかなと思えますけれども、まず地下鉄については、基本的に今後も運賃収入を基本に考えていくというところになってございまして。

○吉田委員

先ほど私の話は、敬老列車ではなく、敬老バスというのが出ているわけではないので、バス事業において、高齢者がどんどん増えていったら、バスはどんどん増発しなきゃいけないとか、そういうのだったら、これと同じに、こういうふうにお金を入れていかないと事業は成り立たないということになると思うので、多分そうではないと思うので、交通事業全体に関する収支の特に支のほう、事業費についての検討もあった上で、負担をお願いするというところになるのがよろしいかと思えます。

○事務局

分からないので質問なのですが、おっしゃっているのは、交通事業者側の事業費の話。

○吉田委員

そうですね。

○事務局

そのことであれば、一応、当然、交通事業者のほうでつくっている経営計画とか、あとは今後交通局のほうで運賃改定の話とかも本格的に進めていくような形になるのですけれども、そこで当然こういった敬老乗車証の今後の見通しとかというのも織り込んだ上で、あちらのほうでは計画をつくっております。

ただ、吉田委員がおっしゃったような形で、例えばバスを増発したりとか、もともとはそこまで乗車している人員がいるわけではないものですので、増発とか、あとは地下鉄の本数増とかにつながるような、プラス分までには至らないような、今回こちらのほうの敬老乗車証の推計に関してはそのぐらいの増だというふうに我々のほうで認識しておりますので、あちらの経営計画の歳出に直接影響のあるような増加の見通しまでは至ってはいないのではないかと考えているところでございまして。

○吉田委員

一般会計からの負担が20億円から30億円に、1.5倍になっていく中で、その事業費、本当のオ

ペレーションための費用が1.5倍になっているかという点、多分そうではないと思うのですね。それで、先ほどどこまでだったら耐えられるのだといった場合に、交通事業費がそんなに実は伸びていないのに、こちらからどんどん出るといっても変な感じがするので、そこは両目で見ていただきたいというのが。例えば、高齢者がどんどん増えていくから、図書館の利用者がどんどん増えていくでしょうと、高齢者が。だから図書館の費用を2倍3倍にしていかなければいけないかという点、多分そうではないと思うので、もう少し実態に沿った収支計画をイメージしていく必要があるのではないかと。

○安藤会長

ありがとうございます。シミュレーションをつくっていただいて、適切な判断をしていきたいと思います。

3. その他

4. 閉会