

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2月1日（水）

午後2時00分から

場 所：仙台市役所2階第4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・加藤 伸司委員
小岩 孝子委員・佐々木勝司委員・宍戸 衡委員・島田 福男委員・山口 強委員
吉田 浩委員

(11名, 五十音順)

○欠席者

清水 福子委員

(1名)

【事務局】

伊藤保険高齢部長・千葉保健衛生部参事兼健康政策課長

大関高齢企画課長・北村介護保険課長

小堺地域包括ケア推進課認知症対策担当課長・古城介護事業支援課長

佐藤地域包括ケア推進課主幹兼推進係長・本間高齢企画課企画係長

佐藤高齢企画課在宅支援係長

【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（傍聴者なし）

議事録署名委員について，遠藤委員・山口委員に依頼 → 委員承諾

(1) 敬老乗車証制度について

高齢企画課長より説明（資料1）

<質 疑>

○島田委員

二，三，確認したいことがございます。

まず第1は7ページ，利用状況ですが，実際に制度を利用した方とはいいますが，これは1回でも利用した方なのか，それともある程度の金額まで利用した方なのか。その辺をお答えください。

○高齢企画課長

これは1回でも利用した方でございます。

○島田委員

はい。分かりました。

それから、9ページですが、今後の見通しというところで、70歳以上人口のピークが令和37年とありますが、これは今の平均寿命を考えて推計しているのか。あるいは今後、平均寿命が延びていくことを考慮して推計しているのか。それから次の、15歳から69歳のピークは令和3年から4年度で、以降は減少していくということですが、今、政府で異次元の政策を取ると言っていますよね。それで子供がこれから増える可能性もあるんですけど、そういうことは考慮されているのかどうか。お聞きしたいと思います。

○高齢企画課長

将来推計人口に関しては、この括弧書きにございますとおり、国勢調査に基づいた将来推計を活用しています。これは恐らく国の方の人口問題研究所で出している基本的な将来推計に基づいて、ある程度、仙台市独自のファクターを加えたものを出しているかと思うんですけども、先ほどのお話にあったような、これからの寿命の問題とか、それから15歳から69歳の人口の問題とか、国の方である程度見通したもので出されているものというふうに考えてございますので、そこを土台にしているものではございます。

○島田委員

はい。分かりました。

○安藤会長

ほかにはいかがでしょうか。吉田委員、お願いします。

○吉田委員

今の人口推計について、私は専門なので補足で説明しますと、将来推計人口は寿命の伸びは加味してあります。ただ、100年まで延びるといような極端なことは考えていません。

2番目に、子ども人口については、たくさん生まれたり生まれなかつたりするのが交互にあってたりするんですけども、万が一明日から子供が大量に生まれる世の中にしたとしても、それが経済を支えてくれるようになるためには15年から30年ぐらいかかりますので、その異次元の少子化対策を遂行したとしても、明日から急に運賃を助けてくれる人がいるかという、ちょっとそうではない。やっぱり我々は、ここ数年で対応しなきゃいけない部分があるんだと思います。

○安藤会長

どうもありがとうございます。国の少子化対策が、すぐ効果が出ればいいですが、そこすらも

ちょっとなかなか難しいということですね。山口委員，どうぞ。

○山口委員

8ページの円グラフの資料ですが，高齢保健福祉費241億円となっているんですよね。これ大体，多分仙台市の予算の3割ぐらいだと思うんですが，義務的経費が208億円，その他33億円で，33億円のうちの81.6%が敬老乗車証の給付ですか。金額的にこの計算，11%というこの数字は，どういうふうに見ればいいんでしょうか。こっちの敬老乗車証の円グラフというのは，33億円のうちの81.6%のことで，この11%というのは，241億円のうちの11%ということですか。

○高齢企画課長

そうです。

○山口委員

これ，ちょっと申し訳ないけど，令和元年度の決算じゃないですか。もうちょっと新しい数字はないですか。例えば令和3年度の数字とか。あんまり古過ぎて，令和元年度でなくて例えば昨年度の数字は出てこないですか。

○高齢企画課長

今，手元のほうに3年度のデータがありましたので，その辺の割合とかを確認して，ご報告したいと思います。

○山口委員

令和元年度の単純に敬老乗車証にかかったのは何億円になるんでしょうか。

○保険高齢部長

令和元年度は6ページにございますけれども，事業費ベースでいきますと29億3千万円になります。

○山口委員

はい。分かりました。

○安藤会長

直近だと，このコロナの影響がかなりあるような。

○吉田委員

令和元年度はよく考えると，令和2年の3月まで続いていて，そこから会計を締めて，総務省に報告したりして，決算として議会にお出しできるのに多分半年以上かかるので，それでも今，手に入るのが令和2年とか，令和3年だと難しいと思うんですね。ですから，もし今後，令和4年度予算とか令和3年度予算でこういうふうになっていますというのも出していただければ，割

と反映されたものが出るのではないかと思いますので、よろしく願いいたします。

○高齢企画課企画係長

先ほど山口委員のお尋ねいただいた数字が分かりましたので、お答え申し上げたいと思います。

まず、こちらの数字ですが、一般財源の額ということで、かかった歳出の費用から、その事業に充てられる歳入を差し引いた数字になっていますので、若干、決算でお示した数字よりは小さい数字になります。その上で、高齢保健福祉費の令和3年度の決算値、一般財源のベースです。歳出だけではなくて、歳入を差し引いた金額になりますけれども、こちらが約246億円でございます。そのうち、義務的経費の金額でございますが、約218億円で、義務的経費以外の金額ですけれども、こちらが28億円、そのうち敬老乗車証の金額が19億円、こちらコロナの影響を受けてございますので、そのスライドに載せている金額よりは小さいという形になります。

○山口委員

はい。ありがとうございました。

○安藤会長

ほかに、実際に敬老乗車証をお使いになっているお立場の委員の先生方から、今どれぐらいお使いになっていて、とても助かっているとか、友達からこんなことを聞いたとかというようなことがございましたら、今の状況をお話しいただければなと思うんですけど。山口委員、どうぞ。

○山口委員

私、70歳になったばかりのときすぐに3,000円チャージをしました。3,000円チャージすると3万円なんですね。それで、今75歳だから5年たっていますが、実はうちの地域の交通というのはバス代が往復で仙台まで行くと1,080円かかるんですよ。だから、バスで行くときには必ず使っています。地下鉄よりもバスのほうが利用頻度としては高いかなというふうに思っています。今まで3回チャージしましたが、金額としてはどのくらいになるか分かりませんが、今残っているのは2万円ぐらい残高があるということで、バス利用に大いに役立っているというのが私個人の感想です。

それともう一つ、感想としては、多分70歳になると、はがきみたいなの来ますよね、案内のはがきが来て、知らない人というのは、それを見ても自分がそういうことができるかどうかというのを理解できない人も結構いると思うんですよ。それで、敬老乗車証についてという冊子が区役所の障害高齢課なんかに行くとあります。それでチャージの仕方とかそういうのが書いていて、それで多分理解できる人もいると思うんですけども、その制度をなかなか理解できない人もいます。また、実際にチャージをするという作業が今ありますよね。それは区役所に行かないとできないので、バスではできないから、その行く手間というかな、敬老乗車証を知らないとか使わないという人はそういうふうに思っているんじゃないかなと思います。

区役所へ行って見えても、敬老乗車証をチャージする受付で、だっと並んでいることはあんまりありませんから。そういう制度の実態なのかも。自分で使ってみて、それから市中の状

況見て、そんな感想を持ちました。

○安藤会長

知っていて、そのお得具合が理解できて、自分で動ける人が享受できるような感じだと。
島田委員。

○島田委員

私は申請して3年弱です。5,000円チャージしましたので、5万円分あります。現在使っているのが半分ぐらいです。というのは、会議が1日のうちに2つ、3つあると、バスとか地下鉄で移動するとかえって時間かかるということで、車を併用していることが多いんですね。それで、まだ半分ぐらい残っています、3年弱で。

ただ、私の地域は今、高齢化が大分進んでいて、私の知り合いはほとんどもう70代、80代の方なので、免許をいつ返納しようかという、それが今一番の話題になっているんですね。そんな中で、やっぱり敬老乗車証というのはすごくありがたい制度だと思っております。特に、年配の人は外に出ないとすぐに足腰が弱ってきちゃうんですね。ですから、なるべく外に出て、社会参加までいかななくても、交流をしたり、いろんなところを見て回るだけでも違うのかなと思っておりますので。この制度があって本当にいいなと思っているところです。

○安藤会長

佐々木委員。

○佐々木委員

佐々木でございます。私は老人クラブの所属ですが、まず地域から中央に、中心地に行こうとなった時は、うちの地域は高齢者が多いもので、ほとんどバスを利用されていたということですね。ですから、まずやっぱりありがたいです。私個人的に申し上げますと、再雇用とかで働いている当時の一番最初は、実は通勤に使わせていただいたんですよ。通勤に使うとき、何か働きに行くのにこれ使わせていただいていたののかななんて思ったのが正直な気持ちでした。でも、だんだんそれが当然のごとくなくなってきましたがね、やっぱりありがたいです。

それから、私個人的に申し上げますと、いろんな会議があるんですが、乗り継ぎとか、それから時間がなかなか不規則なので、車利用が結構多いです。バス利用では乗り継ぎしたり、直通便がなくて歩くのが大変なときは、私は車で行くことが多いんですが、地域の高齢者が中央部へ来るときは皆さん使っているはずですよ。ということで、本当に助かっている。もう絶対なくしちゃいかん制度だと私は思っています。

○安藤会長

ありがとうございます。事務局どうぞ。

○高齢企画課長

初めに、山口委員から話のありました、初めて使う方に対しての案内なんですけど、使い方

というガイドブックは作っておりまして、希望する方にお渡ししているという状況ではございますけれども、今後例えばこういったものをスマートフォンとか、そういったところでも見えるようにとか、そういうサービスの向上というのはこれから考えられるのかなというふうに考えております。

それから、チャージについて、やっぱり今は区役所に行かないとチャージができないということで、非常にご不便をおかけしているところでございまして、この辺、この後ご説明いたしますアンケート調査の結果の中にも、やはりその利便性向上を期待するところとして、チャージ場所を増やしてほしいといった意見もございましたので。そうしたところも今後の在り方検討の中で、いろいろ皆さんと議論していくことなのかなというふうに考えております。

それから、島田委員からお話のありました、運転免許証の返納に関しましても、これも後ほどご説明するアンケートの中の自由意見の中で、やはり多くの方が、この制度がむしろそういった免許返納のきっかけみたいになるんじゃないかという声もございました。面白いのは、高齢者の方よりも若年の若い方々がそういうふうに考えているので、例えば親の世代を考えたときに、ぜひこういう制度を使って返納してほしいというふうに考えているのかなと思ってございました。

それから、佐々木委員からお話がありました乗り継ぎの問題とか、それから、多少、交通機関の部分の話になるんですけども、それも先ほど申し上げた利便性向上の中で、やはり今は宮城交通と市営バス、地下鉄だけなんだけれども、それ以外の交通機関のほうにも対象を広げてほしいという意見もすぐくいただいておりますので、この辺についても、この分科会の中でいろいろとご議論いただければというふうに感じてございました。

○安藤会長

ありがとうございます。皆様方からどんどん意見頂戴したいと思いますが、この(2)の議事で、アンケートの結果の説明を事務局から受けて、その後、皆様方からまた意見頂戴したいと思います。

では、(2)のほうに行って、敬老乗車証市民意識アンケートの結果（速報）についてということで、事務局からのご説明をお願いいたします。

(2) 敬老乗車証市民意識アンケートの結果（速報）について

高齢企画課長より説明（資料2-1～資料2-3）

<質 疑>

○安藤会長

今、説明ありましたとおり、この高齢者向けのアンケート、それから若年層向けのアンケートという2つのアンケートの結果を説明いただいたということでございますが、高齢者のほうは4,000人ぐらいのうちの3,000人弱ぐらいの回答率、7割ぐらいになりまして、若年層のほうはウェブでということもあると思うんですけども、2,500人に発送して700人ぐらいの回答があったということでございます。数としてはちょっと開きがあるというか、若年層のアンケートの回答者数がちょっと少ないのかなというふうに思いますが、吉田委員にお尋ねしますが、社会的な

アンケートということを実施する際に、これぐらいの数で若年層の意見を反映できるかということをお伺いしたいのですけれども。

○吉田委員

参考として、例えばNHKの世論調査、大体サンプル1,000で話をしているので、統計的には2,500というのは全く足りない数字ということではないと思います。

○安藤会長

ありがとうございます。

このアンケートの結果を踏まえて、各委員の先生方からいろいろご意見頂戴したいと思いますが、何か気づいたこととか、質問とかでも結構ですが。阿部委員。

○阿部委員

冒頭、会長のほうから、1年くらいかけて議論を重ねるようなお話もあったので、その中の一つの論点に上げていただければという思いです。必ずそうしてほしいという趣旨での発言ではありません。例えば、今のアンケート調査の7分の7ページの、高齢層の結果の中の、利便性向上のために必要と思うものという中で出てきているんですが、敬老乗車証の名称の変更というのがあるわけです。私、必ずしもこの視点から論点として上げてほしいと言っているのではなくて、制度の持続的発展性を考えていくときに、制度の名称が敬老乗車証ということだと、若干、多分この変更を求める方が受けているような心理的な印象はあるんだろうと思うんですね、敬老という言葉。この制度自身が、何となく慈恵的な制度というふうなニュアンスで今後捉えられていくことの、私はちょっとネガティブな懸念を持っている。

今日の説明にもあったように、外出の機会を創出するとか、あるいは社会参加の機会を増進させる、そしてまた生きがいを生み出すというような積極的なこの制度の意義が認められてきているわけですから、そういうものを反映するような名称が考えられてもいいのではないかとこの趣旨です。ただしですね、今、代替案がないということ。

それから、名称変更すると混乱を招くだろう。それからまた、制度の持続性で、費用の問題が出てくるときに、名称変更するとまた必要経費がかかりますよね。例えば、さっきのパンフレットの印刷を見直さなきゃいけないと、いろいろデメリットはあるということを承知してですけれども、制度を長く維持していくために、市民の積極的な理解を得るためには議論も必要ではないかという思いで発言させてもらいました。

○安藤会長

ありがとうございます。どうぞ、加藤委員。

○加藤委員

この敬老乗車証の愛称とかないんですか。例えば、何とかパスとか、シニアパスとか、そういうふうな感じで作っていったら、そのまま名前として、シニアパスだとか、敬老乗車証制度みたいにするとなんかお金のつかない。今おっしゃったとおり、結構抵抗あるんじゃないか

と、この名前に。私も賛成です。

○高齢企画課長

愛称とかは特にはないですけども、この制度が立ち上がってから、恐らくずっと50年ぐらいこの名前で使っているのだから、確かにこの名前がいいのかなというところは我々もちょっと思ったりもします。ただ、それはいろいろこれから考えていく中での選択肢の一つになってくるのかなと思いますので。ぜひそういったところの議論をこれから皆さんで深めていただければ、我々のほうでもそういったところを受けて、ちゃんと考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

○安藤会長

吉田委員。

○吉田委員

今の敬老乗車証の名称の問題はとても重要だと思います。というのは、これを制度を変えると、お年寄りを敬う気持ちがなくなるのかというふうに誤解される、敬うと書いてあるものでね。なので、何か今言っていたような愛称で、生き生き乗車証とか、サポート乗車証とか、健康乗車証でもいいと思うんですけど、そういうものにされたらいいと思います。

それで、これから1年間かけてじっくり、よいものにしていくということですが、今日は事実関係について、メンバーの皆さんで確認をして、ある程度共通の出発点ということだと思っておりますが、今後は幅広い見地から検討していくことが必要だと思いますが、その幅広い見地は何々かという、今、利用者数と財政支出の面で資料を出していただいておりますが、この敬老乗車証制度があることによって、実は交通局の収入もある程度確保されているという部分が、ごっそりお年寄りの方がやめると、収入の面もいろいろ問題が、二次的な問題が生じるんじゃないかということです。

それからもう一つ、高齢者と若者、勤労者の間の負担の問題、それから高齢者の中でも使っている人と使っていない人もいます。使っている人の中でも、ちょっとしか使っていない人もいれば、5万円ということほどのぐらいなんですか。1回1,000円だと60回分ぐらいですか。毎週1回ちょっとぐらいを使っているというような、いろいろ利用者にも濃淡はあるし、負担のほうにも濃淡があるということをもう少しはっきりさせていくということですね。

通院とかお役所の手続に、もし何らかの負担の見直しがあった場合に、利用者の納得を得るためには、もう少し通勤とか役所への手続にフィットしたダイヤとか路線のサービスの改善に依っていかとか、非通勤時間の利用の活性化とか、先ほどお話ありました免許返納者の方への対応とか、これから免許を取った世代の方がどんどん増えていくので、もしかしたら公共交通に対する需要がさほど爆発的には増えていかないかもしれませんが、まあ地域環境のことを考えると、みんな使ってもらったほうがむしろいい。そういう様々なファクターも鳥の目で見えて考えていきやないかいいかなと思います。

これは本当に敬老乗車証という小さな高齢者福祉の問題というふうに矮小化されないほうがいいと思っておりますね。ローカル交通ですね、コミュニティーの交通をどのように確保していく

かということ为解决しないままに、打ち切りますとか、もっと払ってくださいと言っても、あまり問題の解決にはならないと思います。地域の交通対策として、こういうふうに手当てしますから、負担もご納得いただける範囲でというようなことをしないといけないと思います。もちろん、この委員会の範囲で議論せざるを得ない部分があるかと思いますが、もう少し幅広い視点を持った議論というのは必要になるかというふうに感じております。

○高齢企画課長

まさに吉田委員のおっしゃるとおりで、非常に、このあり方検討につきましては、見るべき視点ものすごく多くて、実は今日お示ししている資料というのも、速報であったり、本当に導入部分の制度の概要というものをお示ししているんですけども、次回以降も、皆さんに基礎的な検討材料としてのデータの説明をしていく予定をしております。例えば、他都市の同様の制度はどうなっているのか、あるいは今回のアンケート結果を詳細に分析したものでありますとか、それ以外に交通局のほうの利用実態のデータがどうなっているのかとかですね、そういったところもこれからお示ししながら、幅広く見ていただければと思います。

その中でも、例えば交通局の収入の話でありますとか、名称についても、他都市ではこういう名称でやっているとか、地域交通についてもどこまで出せるか、そういったものもお示しできればというふうに思っておりましたので。今後、分科会の中で資料を出させていただいた上で、ご議論いただくような形になろうかと思います。皆様方、よろしく申し上げます。

○安藤会長

ありがとうございます。島田委員。

○島田委員

名前ですけど、利用する側からすると、私自身は、大事かもしれないけど、あまりこだわっておりません。むしろ大事なのは制度だとか中身だと思うんです。それを周知することのほうが大事なのかなと思っております。老人クラブはよく、老人という言葉が使われているから、みんな入らないと言うんですけど、実際に活動していると、中身が問題だと思うんです。あとはそのPRの仕方だと思うんですよね。ですから、それをもう少しPRの仕方とか指示の仕方を工夫すればいいのかなと思うんです。

基本的なことでは1つちょっとお伺いしたいのですが、2ページの、7分の2ですが、このアンケートの仕方ですけど、高齢層では2,830の方が回答を寄せた。そのうちの何%という捉え方でよろしいんですか。

○高齢企画課長

そうです。

○島田委員

ということは、この年代別に、同じ人数だけの人に送ったのでしょうか。年代別の人数。若年層もそうなんですけど、それでないと、例えば70歳から74歳は多く送れば、その人数が多

くなのは当然ということになると思いますので。

○高齢企画課企画係長

高齢層のアンケートにつきましては、年齢別とか利用の仕方でも金額が変わるということ想定いたしまして、実際の、直近のデータでの年齢の分布に応じた発送数を設定いたしました。他方で、若年層につきましては、各年代同じ人数ですね、2,500割る4の625でございますけども、各年代10歳刻みで625通ずつ発送するという形を取ってございます。

○島田委員

分かりました。

○安藤会長

山口委員。

○山口委員

昨年、私ちょっと経営戦略会議にも出ていまして、その際も課長さん、いらしているんですが、経営戦略会議の中で敬老乗車証の見直しという表現をされたんですよ。それを見た途端に委員の人も、我々もそうなんですが、見直しということはいわゆる負担増とか、そういうことじゃないかなというふうに、すぐ思ったりします。だから、敬老乗車証の制度の在り方についてとか、そういう表現だったらいいんですが、経営戦略会議ではそういうふうに、見直しと出てきたから、これは見直されるんだなということで考えました。ここに来たときも、そういうふうな印象ですから、そういうものでやるんだなというふうに思っていました。

もう一つ、先ほど吉田委員も言われたけども、これは交通局の問題とか、地域交通の問題とか、地域のことにも関連したことなので、その辺も含めて考えていかないと、我々分科会だけでというのはちょっと難しいかなと。

それから、名称は敬老乗車証というのは、私はあんまり良くないなと思います。やっぱりシニア証、シニアパスなんていいですよ。もう一つ、ちょっと余談になりますけど、後期高齢者証、あれも変えてもらいたい。だって、後期高齢者証を持っているということは、あなたは75歳以上ですよというふうになっちゃうじゃないですか。ああいうものは、前期、後期というふうに分けたからできたと思うんで、あれもちょっと取っ払って、何とか名称を変えていただいて。これも先ほどおっしゃったように、シニアパスなんていうのはいいなと私は思いました。

○安藤会長

ありがとうございます。

○山口委員

でもね、私、使っている人に言われました。ちゃんと運転士さんにお礼言っていると言われましたよ。必ずお礼言わなきゃ駄目よと。降りるときに運転士さんに、ありがとうございますと

言って降りなきや駄目よと言われました。

○安藤会長

まず、そうですね。そもそもサービスのところ、在り方みたいなことが今日出てきているわけですけども、持続可能な制度をどうやってつくっていくかということで、今、世の中からすれば、高齢の方々がかなり増えて、ボリュームが多いと。片や、子育てのそれはなかなか増えなくて、将来負担は子育ての世代のほうにたくさん行くだろう、そう考えれば、高齢の方々へのサービスもある一方で、やっぱり若い方々を支えるようなものもなければいけないんだろうなと思うんですけども、そういったことを考えて、昭和48年に始まった歴史ある制度ですので、何とか維持をしていきたい。そのための、どういう制度設計が必要かということで、その中で、このふさわしい名前が出てくるんじゃないかなと思うんですね。

今日ご発言いただいている委員の方々から、まず1回目ということで、何かお話しいただきたいなと思うんですけども、どうぞお願いします。

○小岩委員

小岩です。初めてなので、資料を見させていただいて、まず敬老乗車証の額がすごいなと思いました。パーセンテージを占めている81.6%と、すごい金額だなと。今後どうするんだろうと。この金額というものを維持できるような体制がどうやってつくれるのかなと思いました。

それから、概要のところ、目的に、高齢者の社会参加を助長し、とあるんですけど、これは昭和の48年に作られた時から変わらないのかなと思って、ここちょっと目的が違ってきているのかなと思うので、明らかにする必要はあるのかなと思うんですね。

皆さんの話聞いていて、本当に社会参加のために敬老乗車証を使っているというのはよく分かったんですけど、私知っている人、使ってはいるんだけど、何もなくてもバスにずっと乗っているという人もいますよ。聞いてびっくりしたんですけど、それは安く行けるからみたいな。そういう何か社会参加ではなくて、ちょっとよく分からない利用の仕方をしている人もいることも確かなので。そのあたりのところも明らかにしたほうがいいのかなと思うのと、あと、敬老乗車証制度の乗り物がJRとか、地域での交通手段みたいなものもあるんだけど、その辺のところはどんなふうになくちゃいけないのかなとか、バスだけじゃないんだというの、ちょっと考えさせられて、そういうところの視点を持ちながら、もう少し考えてみようと思っているところです。

○安藤会長

ありがとうございます。加藤委員はいかがですか。

○加藤委員

この問題は、やっぱり今の社会参加というよりも、あるいはひきこもり防止とか、フレイル防止とかというのもしているふうになっているけども、実際の利用目的でいうと、買物と通院、いわゆる買物難民とか通院難民の問題なんだと思うんですが、やっぱり生活支援になっているんだと思うんですね。だから、この点から考えなきゃいけないのと、それから免許返納の問題。

例えば団塊世代の人たち、今75ぐらいだと思うんですね。2035年で85ぐらいになると。そこら辺、どっと返納したときに、どうなっていくか、その人たちの生活がね。生活の見直しなので、その視点で考えなきゃいけないなというふうに感じました。

それから、利用していない人、家族が送ってくれると言うんですけど、実際は家族の負担になっていて、会社休んで病院に連れていかなきゃいけないとか、そういう問題も結構出ているので、やっぱりもうちょっと高齢者の生活を支えていくためのシステムなんだみたいな視点もすごく重要じゃないかなというふうに思います。

あと、若年層、面白いなと思ったのが、負担が増えてももう少し年齢下げたほうが良いというのがすごく印象的でした。ありがとうございます。

○安藤会長

遠藤委員。

○遠藤委員

リハビリテーションの視点から見ると、このコロナ禍でご老人の方々が本当にお家にいらっしゃっていて、地域ケア会議に行くたびにそういう話を聞いていて、こういう外に出る機会をつくれるんだったら、リハビリテーションの視点からも、ものすごく促進したいなというふうに考えています。

一方で、おっしゃるとおりで、使い方としては生活に必要なものに使われていて、実際うちの母親もこれで買物に行っていますし、病院に行っています。そのどうしても必要というものと、それから健康を助長するものだと。その2つの視点から、高齢者の方が使いやすい視点を考えていければいいのかなというふうに思っています。

いろいろ勉強したいと思います。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

○安藤会長

ありがとうございます。猪又委員。

○猪又委員

私はちょうど若年層の世代で、まだ30代なものですから、この敬老乗車証制度は昭和48年からの制度ということで、これまで議会の場でもいろいろ議論がなされてきたわけなんですけど、本当に私も、やはり高齢者の世代の皆さんとお話をすると、この敬老乗車証制度、大変ありがたい制度だと。その中で、この政策自体が、エビデンスに基づいているものなのかということ、ちょっと考えていかなきゃいけない時期に来ているのかなと。いろんな施策決定をしていく中で、例えば、先ほど課長からもお話ありましたけれども、他の政令指定都市ではどういった制度で行われているのか。例えば、京都市なんかはもうかなり細かく分けていて、例えば住民税の非課税世帯に対してはこのぐらいとか、年収は200万から400万の世帯にはこのぐらいとかということで、具体的に制度の中身が詰めているというような現状もあるということも、データとしてぜひ今後お示しをいただきたいなと思いますし、あとは地域性というのもすごく大きいのかなと思っています。地下鉄東西線ができてからも、やはり高齢者の世帯の方、バスを利用

する方が大変多いんですね。地下鉄ができてバスを利用するという。

なので、その利用している方の地域というのも一つ考えていかなきゃいけないと思っています。例えば、私が住む若林区は地下鉄東西線も南北線もありますけど、例えば沖野みたいなところとか、六郷みたいなところはバス路線しかない。そういったところの方もありますし、あとは宮城野区の燕沢なんかは地域交通がスタートをしていますので、そういったところとの今後の連携とか、そういった点、幅広くちょっと議論をしていく必要があるのかなと思いました。

○安藤会長

ありがとうございます。宍戸委員。

○宍戸委員

今、皆様のお話お伺いしながら、あと事前に頂いた資料のほうを先日から目を通しておったんですけれども、資料の2-3のほうに、市民の若年層ですか、若い世代の方たちの見解というか、意見とかも書いてあるんですけど、おおむね仙台市がおっしゃるとおり、持続可能な制度にしなきゃいけないんだよということを念頭に置きながら、言葉が不適切かもしれませんが、値上げは仕方ないよね、年齢制限設けなきゃというのは何か考えなきゃいけないよね、あとは対象年齢とか、上限額ですか、これもある程度設けなきゃいけないよねということは、高齢層も若年層も一緒の方向を向いているんですよ。やっぱり制度としては必要だということをやっと分かっていて、これからもやっぱり存続していかなきゃいけない制度であるということは、市民の一定の割合、アンケート結果の中の意見かもしれませんが、おおむねそういった方向性で皆さんご理解いただいているという部分は、持続的な制度にするには、そこにはもう絶対手をつけなきゃいけないと思うので、仕方ないとは思いますが。

あとは、これは今後どうなるか分からないんですが、本当に免許返納する人が増えてくるかなという部分。最近の車はすごいんですよ、安全性能とか進化とか。やはり、そういった車、自家用車、乗用車の進化に伴って、公共交通機関を使わなくてもいいということになってくると、またちょっと話は変わって、これが1年先なのか、3年先なのか、5年先なのか、10年先なのかは分からないんですけども、そういったことも加味した上で、そういった先々を見た上で検討していかなきゃいけないかなと。私の私見としては、そんなに免許を返納する方は実際多くないのかなと。私、住んでいるのが泉区の外れのほうなんですね。根白石のほうなんですけど、市営バス、1時間に1本、2本かな。私も一応利用するんですけども、やっぱり高齢の方たちも車、積極的に使っているんですね。なので、郊外のところというのは、地下鉄の沿線にいる方は別なのかもしれませんが、やはり車の利用というのがかなり高い。1家に1台じゃなくて、1人に1台なんですよ、そっちの仙台市の郊外のほうでも、外れのほうでも。

ですから、そういったことを考えると、この制度を充実させることというよりも、いろんな方向性で、例えばの話ですけども、敬老乗車証の、そういった部分の経費が、ある程度削減という言い方は現時点では不適切かもしれませんが、であれば仙台市独自にそういった安全運転基準の高い車を購入した高齢者の方には助成するとか、そういったいろんな角度でも考えてもいいのかなというふうには思います。

私、高齢者の福祉事業の分野を担っているんで、いろんなご家族様の方とか高齢者のご夫婦

見ていまして、免許返納するというのはあまりないかなと。まあ地域的なものもあると思いますけれども、そういった現実的な部分とか実際の部分というのも、いろんな方面から意見を取り入れて協議されるのが一番いいのかなというふうに思いました。

○安藤会長

どうもありがとうございます。

時間もちょっと過ぎてしまいました。1回目はこれぐらいにして、皆様方にとっても本当に大きなテーマというか、逆に言えば、大変楽しみというか、非常に夢のあるものだと思います。仙台市民に、皆さんに、あらゆる層の市民の方々に、これなら納得というような案が出せればなというふうに思います。

○佐々木委員

先ほどの話の中で老人というお話が出たんですが、私老人クラブの者で。やはり皆さん老人という言葉には抵抗あるんですね。敬老というと、そうかと。老人クラブと聞いて、俺はまだ老人じゃないよと、こう来るんですよ。ただ、入らない理由として、老人という名前上げているのかどうか、それは分かりませんよ。老人という言葉、やはり先ほど委員のお話のあったとおり、生き生き乗車証とか、そのようなカッコいい名前、それも将来に向けて検討すべきかなというふうな気持ちがあります。

それから、先ほどの話に出ましたけれども、とにかくこの資料を見せていただいて思ったのは、例えば高齢者の日常生活コースの買物じゃなくて、高齢者の健康づくり、社会参加、それが目的だということももう一度、この結論を出すとき参考にすべきかなというふうに思いました。今のやり方として、日常生活に使うのが云々じゃないですよ。将来は財源もなくなるかもしれないので。それも検討すべきかなと、現在の気持ちでした。感想を述べさせていただきました。

それから、仙老連に関して言えば、伊達なクラブという名称を使っております。伊達なクラブ、よろしく願い申し上げます。

○高齢企画課長

様々なご意見いただきまして、ありがとうございます。

まず最初に、山口委員のほうからありました市役所経営プランの関係の話なんですけれども、委員のほうからは、見直しとなっているという話だったんですけど、ここは対外的に出ている物すべて、在り方というふうにはなっています。あくまで持続可能性をまずは考えているということをやっています。よろしく願いします。

あとは制度の目的に関しましても、皆様からいろいろご意見をいただいたとおりで、これは健康福祉局がやっているから、高齢者の高齢福祉の増進とか健康増進というところを目的に我々もやっています、結構そこを移動支援と勘違いされるところがあるんですね。移動支援となってくると、地域交通の話であったり、買物難民だったり、経済局がやってたりとか、いろいろかぶってくる部分もございます。その一方で、加藤委員がおっしゃっていただいた、高齢者の生活支援としての部分というのも、もう無視できないところではあると思いますので、

そこをどういうあんばいでやっていったらいいのかというところを目的に含めて、しっかりと考えて、皆さんにこれはこういう目的でやる制度なんですということをしっかりPRして、持続可能なものとしていくところを目指していくんだらうなというふう感じたところがございますので。

次回以降さらに、先ほど申し上げましたけれども、その事例などもご紹介しながら、さらにご議論させていただきたいと思います。

3. その他

事務局より次回分科会についての連絡

4. 閉会