

資料集

敬老乗車証制度の改悪に反対

市民の「宝物」敬老乗車証 を守り、充実させましょう

- 1 敬老乗車証の変遷と交付状況
- 3 敬老乗車証制度を守り、負担を軽減することが市民の願い
- 4 他都市の事例
- 5 敬老乗車証の概要
- 7 議会論戦集

2014年8月

日本共産党京都市会議員団

京都市敬老乗車証条例

(目的)

第1条 この条例は、敬老乗車証(高齢者が運賃を支払うことなく、公共交通機関の一部を利用することができる証票をいう。以下同じ。)に関し必要な事項を定めることにより、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する。

敬老乗車証は、1973年、当時の船橋市長が実施したもので、目的は敬老と高齢者の社会参加の促進です。高齢者の方々が、敬老乗車証を元気でもらえることを目標に努力されたり、敬老乗車証を利用し生きいきと社会参加されることは、当初の目的を果たしていることとなります。

<制度の変遷とこの間の動き>

昭和48年(1973)市電・市バス敬老乗車証制度開始

平成16年(2004)配布方式を申請方式に変更

平成17年(2005)負担金制を導入(有料化)

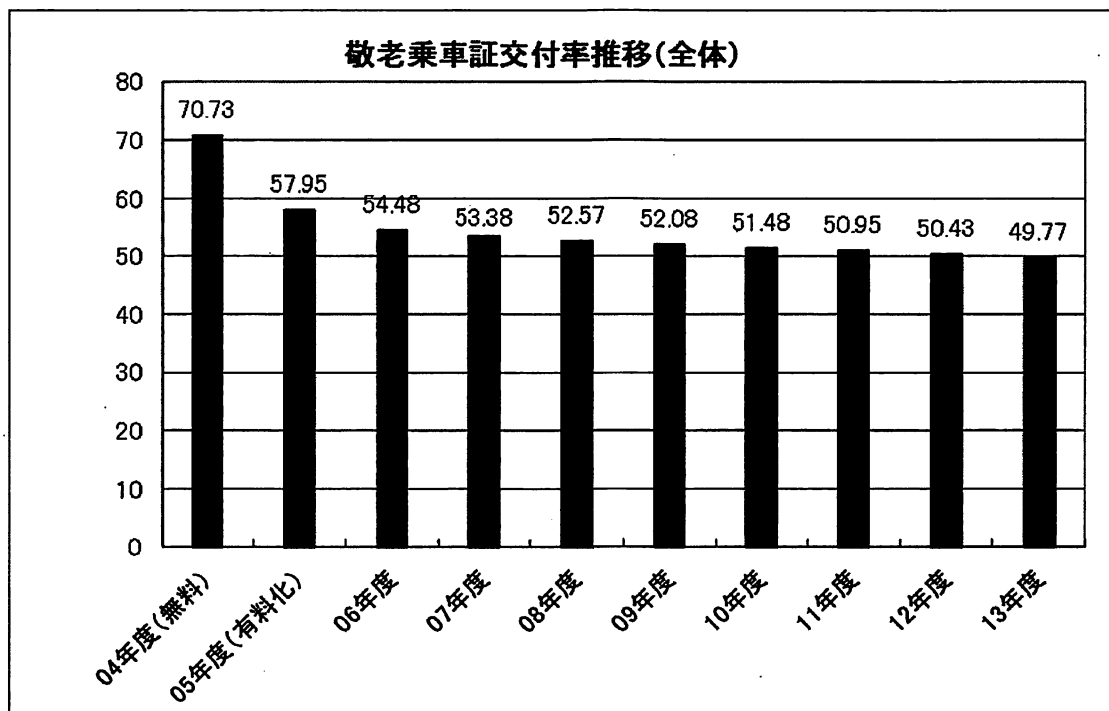
平成24年(2012)3月「京プラン」実施計画に「受益者負担のあり方の検討」

平成24年(2012)10月 社会福祉審議会に「敬老乗車証の今後のあり方」について諮問

平成25年(2013)7月 社会福祉審議会答申を受け、「基本方針案」とりまとめ、市民意見募集

平成25年(2013)10月「敬老乗車証制度の今後のあり方に関する基本的考え方」公表

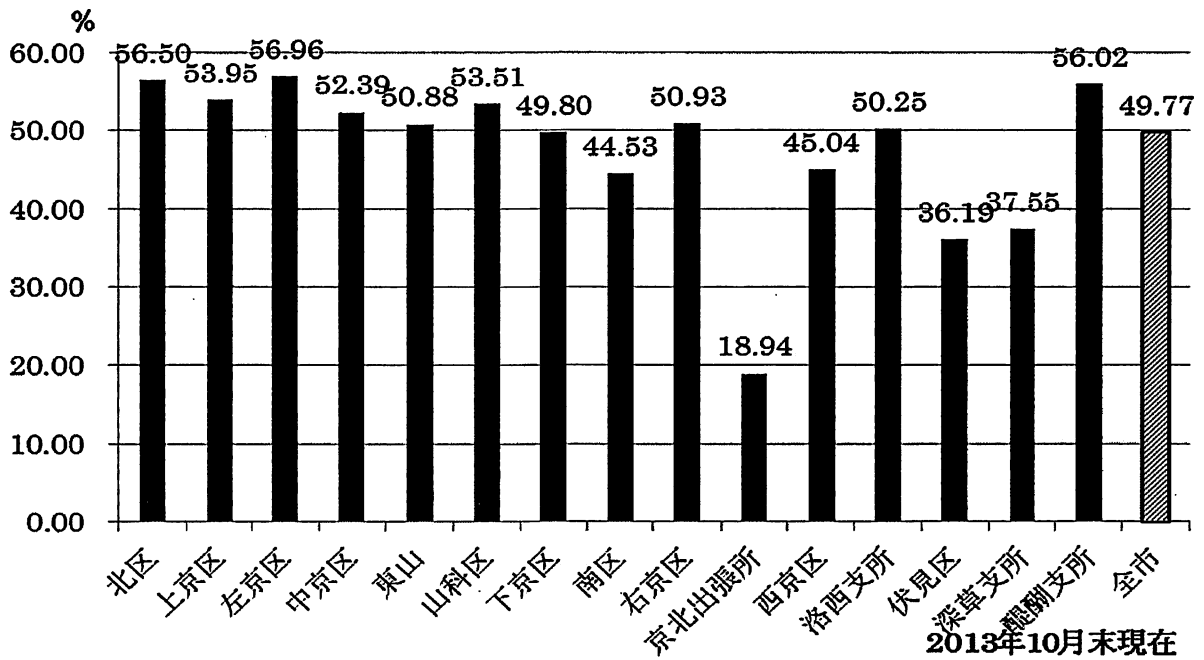
◆所得に応じた負担金をやめ、利用頻度に応じた負担に変更(応能負担から応益負担へ)



2005年度(10月更新分)から、敬老乗車証の有料化を実施。6億円の負担を高齢者に求めるというものでした。地下鉄建設費の肥大化、京都高速道路など大型公共事業を推進しながら、市民生活に関わる予算を削減したのです。これには、年金者組合や老人クラブなど、多くの市民から反対の声が上がり、議会への請願も出されました。しかし、共産党を除く与党は有料化に賛成しました。当時、市は7割の交付率はそう下がらないとの見通しを示していましたが、有料化の結果、敬老乗車証を受け取る人は減り続け、2013年の更新では50%を下回りました。

京都市の70歳以上の高齢者の内、6割を超える方が市民税非課税の所得が低い方です。この間、年金支給額が下げられ、介護保険料の値上げ、電気代や水道代、諸物価の値上げ、そこへ消費税も引き上げとなり高齢者の生活を直撃しています。

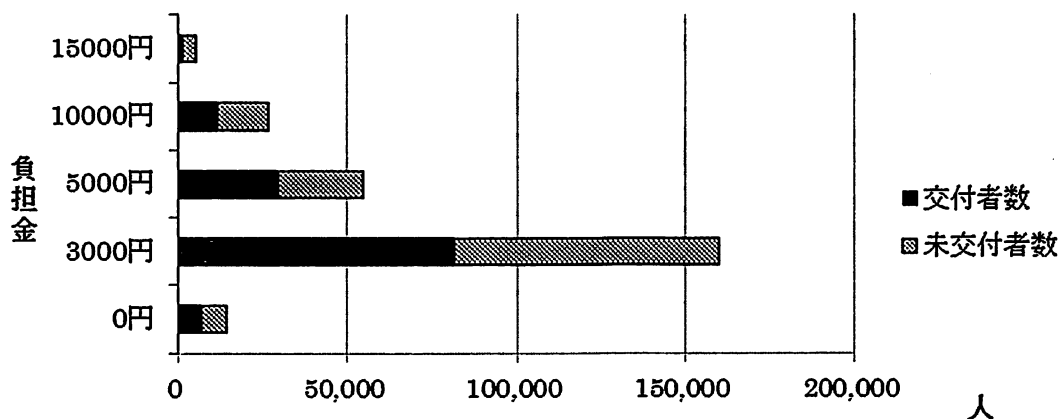
敬老乗車証交付率（行政区別）



現在の負担区分と交付状況

負担額	所得階層	70歳以上人口	交付者数	未交付者数	交付率%
0円	生活保護受給・老齢福祉年金受給	13,806	6,406	7,400	46.40
3000円	本人が市民税非課税	160,026	81,679	78,347	51.04
5000円	本人市民税課税	合計所得 200万円未満	28,735	25,829	52.66
10000円		合計所得 200万円以上 700万円未満	11,128	15,204	42.26
15000円		合計所得 700万円以上	4,902	1,280	3,622
全市合計		259,630	129,228	130,402	49.77

敬老乗車証交付状況 高齢者の6割が非課税

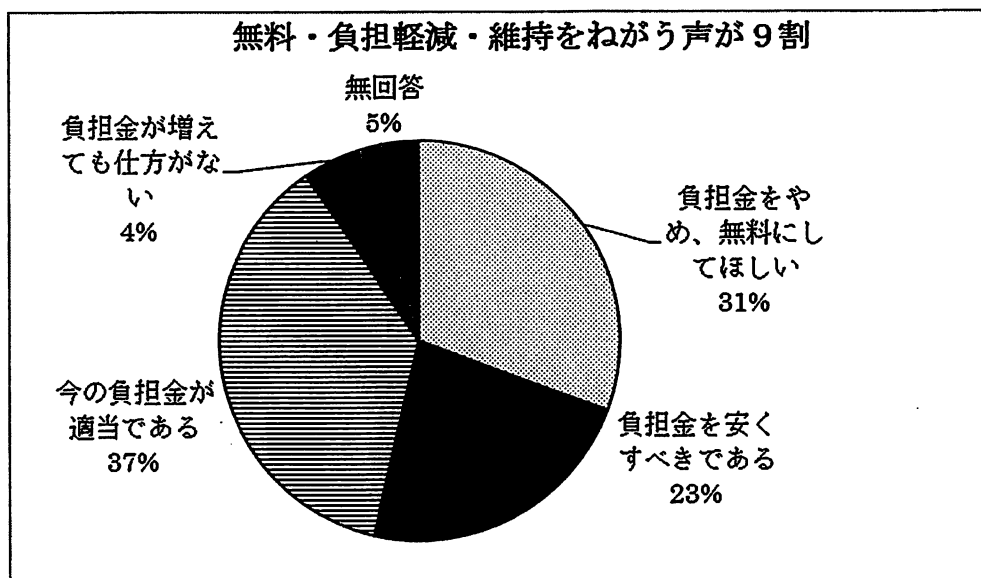


「敬老乗車証一枚で乗り降り自由」の制度を守り、負担を軽減することが市民の願い

◆敬老乗車証制度についての日本共産党議員団アンケート調査実施(2013年6月15日)

<結果の特徴>

- ①きわめて高い関心(1ヶ月で1785通の返信)
- ②制度への感謝、存続の祈りにも似た声が切々と寄せられた
- ③自己負担については、無料や軽減、維持を願う声が圧倒的
- ④高い活用頻度と地域経済への貢献
- ⑤公共交通不便の解消や敬老乗車証使用範囲の拡大を求める声も多く寄せられた
- ⑥敬老乗車証一枚で、乗り降り自由の制度枠組を求める声が多く寄せられた



◆京都市が行った改悪案に対する市民意見募集結果でも

(応募者数462人、意見数652件)

市の示す基本的枠組案に否定的意見が大半。応益負担に否定的意見が肯定的意見の2倍近く、負担のあり方については、現行の方式を支持する声が圧倒的。

制度全般に関すること	肯定的意見	7
	否定的意見	71
	その他	10
負担のあり方に関すること	応益負担／肯定的	29
	応益負担／否定的	54
	応益負担／その他	1
	負担軽減・無料化	83
	現行の負担方式維持	212
	その他	5

<他都市の事例>

◆名古屋市 市民の運動で敬老パス守った

65歳以上の市民に、所得に応じて 1000 円、3000 円、5000 円の負担で市バス・地下鉄に自由に乗れるパスを発行。(2005 年度から有料化)

河村市長が「事業仕分け」で負担金引き上げなどの検討

年金者組合、市職労、県社保協などが中心になって「敬老パスを守る会」を結成、署名運動展開

市が市民アンケート(6000 人)を実施、敬老パスの効果を検証。その結果

- ①高齢者の社会参加促進効果 ②健康効果 ③経済効果 ④環境効果
の 4 つの効果があることが明らかになり、市長も改悪を断念しました。

◆大阪市 ICカード化で年間3000円負担、さらに乗車ごとに50円負担に

70歳以上の高齢者が大阪市営地下鉄・バスに無料で乗車できた敬老パス。

橋下氏は2011年のダブル選で「敬老パスは維持します」と公約しながら、「市政改革プラン」に基づき昨年(2013年)から有料化(年間3千円)を実施。ことし8月からは、1回の乗車につき50円の自己負担も導入。

ICカードでチャージし、利用ごとに引き去り。年間3000円の負担金は振り込みですが、指定の期日までに振り込まなければ、カードが無効になります。(新ためて交付の手続きが必要)

◆神戸市 ICカードでバス一回乗車ごとに100円を導入、利用者が激減、更に値上げ

2008年10月に、無料制度から有料化。

70歳以上対象、ICカードによる優待方式。希望によりカードを無料交付、10年間利用可(交付率74%)。1000円単位でチャージし、バスは1回100円、鉄道は小児料金の引き去り。2年間は激変緩和で半額。利用の多い人は、カード提示で定期券を半額で販売。低所得者には無料券150回分交付。市の負担は35億円を固定。

2014年度から、消費税増税に伴い、バスの1回当たり利用額を110円に引き上げ。

交付率は高いが、高齢者の交通機関利用者数は激減している。有料化前12万人(1日)から、7万人に。

また、商店などでは、高齢者のお客さんが減ったとの声。

敬老乗車証制度の概要

1 目的

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。

2 敬老乗車証各制度の概要

制度		実施時期	概要	交付状況	24年度予算額
(1) 市バス・地下鉄敬老乗車証制度		昭和48年11月	市バス・地下鉄に有効期間内（1年間）フリーパスで乗車できる磁気カードを交付している。	127,039人	3,932,000千円
(2) 民営バス敬老乗車証制度（次頁参照）		昭和57年4月	市バスが運行していない地域の高齢者も同様のサービスが受けられるように、(1)の磁気カードに加え、その地域を運行する民営バス（9社）に乗車できる民営バス敬老乗車証（紙カード）を交付している。 なお、当民営バス敬老乗車証はフリーパスではなく、区間を限定している。（例：左京区広河原在住者【京都バス】広河原～出町柳駅前間、乗車可能） ※磁気カードと紙カードの重複交付はH17年9月から（それ以前は磁気カードと紙カードの選択制）	3,474人	151,838千円
(3) 市バス撤退に係る措置	岩倉・大原地域での京都バスとの共通化	平成9年6月	岩倉・大原等洛北地域及び山科・醍醐等地域は、地下鉄の開業に伴う市バスの撤退により、当地域を運行している京阪バス及び京都バスに磁気カードで乗車できる措置を行っている。 また、醍醐地域を運行している醍醐コミュニティバスにも乗車できる。	5,389人	153,473千円
	山科・醍醐地域での京阪バスとの共通化	平成9年10月（京阪バス） 平成18年10月（醍醐コミュニティバス）		19,794人	557,296千円
(4) 京北地域		平成17年4月	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「きょうと京北ふるさと公社」が運行する「京北ふるさとバス」について、市バスと擬制し、磁気カードで乗車できることとしている。	342人	864千円

【民営バス敬老乗車証の交付の考え方】

	民営バス運行地域	民営バスが 運行していない地域
市バス運行地域	× (民営バス証は交付しない。市バス・地下鉄証のみ交付)	× (民営バス証は交付しない。市バス・地下鉄証のみ交付)
市バスが運行していない地域	× (市バス撤退地域 (岩倉・大原等洛北 地域及び山科・醍醐 等地域)並びに京北 地域については、市 バス・地下鉄証のみ 交付)	○ (民営バス証 と市バス・地 下鉄証の両方 を交付)
		× (民営バス証は交付しない。市バス・地下鉄証のみ交付)

山間部の
ほとんどの
人の住んで
いない
地域

＜民営バス敬老乗車証交付対象地域＞

- 北区 中川，小野郷（西日本ジェイアールバス），雲ヶ畑（雲ヶ畑自治振興会），終野の一部（京都バス）
- 左京区 花脊，広河原，久多，鞍馬，静市，北白川の一部（京都バス）
- 右京区 宕陰（京阪京都交通），嵯峨の一部（京都バス）
- 西京区 大枝の一部（京阪京都交通），大原野の一部（阪急バス，京阪京都交通）
- 伏見区 向島（近鉄バス，京阪宇治バス），淀の一部（京阪シティバス，京阪宇治バス），醍醐陀羅谷地区（京阪バス）

☞ 市バスが運行しかつ民営バスが運行しているいくつかの地域（民営バス証非交付地域）から，市バスの運行本数が少ない，バス停が遠い等の理由により，民営バス敬老乗車証の交付要望がある。

京都市が敬老乗車証の応益負担・改悪方針を明らかにして以降の、関連する質問、答弁、他党派議員の質問を紹介します（いずれも抜粋）。

●本会議代表質問

2012年9月市会 加藤あい議員

「京（みやこ）プラン」実施計画は市民生活を破壊し、自治体を変質させるもの

今後、敬老乗車証の受益者負担のあり方の検討を行うとし、アンケートが行われていますが、既に市民からは「また、値上げか。なんて年寄りに冷たい京都市か」等の声が寄せられています。高齢者にしわ寄せし、京都市の敬老の精神を壊すことは認められません。

2013年2月市会 河合ようこ議員

市内中心部との格差を解消し、高齢者が出かけやすくするため、敬老乗車証を民間バスにも利用できるようにすることは住民の積年の願いです。現在、本市は「持続可能な制度とするため」として敬老乗車証のあり方を検討していますが、「敬老」という制度の本来の趣旨を生かし、高齢者の負担を増やさず、民間バスへの利用拡充を一刻も早く実現するよう求めます。

2013年9月市会 玉本なるみ議員

敬老乗車証の改悪をやめよ

今回、京都市は、社会福祉審議会の答申を受け、大幅な変更を計画しています。それが、応益負担の導入です。バス、1乗車当たり100円など、乗れば乗るほど負担が増える仕組みと、利用頻度の高い人は、定期券の購入額を減額するという2つの方法を示しています。……問題の第一は、所得に応じた負担から、利用頻度に応じた負担への変更で、敬老の精神から逸脱し、制度の趣旨を大きく歪めるといことです。医療機関の受診や買い物、介護予防にも繋がる社会参加など、バスや地下鉄に乗り回数が多い人ほど、負担が増えるという仕組みになります。……第二に、審議会の答申の中には重要な指摘もあります。1つは、利用できる地域と利用できない地域にかなりの格差があるということです。敬老乗車証を利用したくても、住居地にバスや地下鉄が走っていないと利用できないわけですから、そもそも、申請しても利用できないということで、交付率が下がるのは当たり前です。バスが走っていない地域にはバスを走らせることや、民営バスの適応などの手立てをとることが交付率の改善に繋がります。……そもそも、敬老乗車証は無料で実施されてきましたが、8年前に一部負担金が導入され、交付率が50%に激減しました。高齢者の暮らしの実態を鑑みるならば、高齢者の負担金を増やすやり方では、さらなる後退が懸念されます。……最後の問題は、敬老乗車証が果たしている役割についての分析があまりにも不十分であることです。名古屋市では、京都市と同様に敬老乗車証制度の見直しをされていますが、まず、市民6,000人に対して、詳細にアンケートで利用実態調査を行い分析されています。なかでも、経済効果については、なんと316億円もあると試算されています。……負担が増える今回の提案で、高齢者の社会参加や乗車率、地域の経済効果が損なわれるのではありませんか？お答え下さい。

(藤田副市長答弁) この制度を持続可能でより意義のあるものとするため、昨年10月、今後の在り方について京都市社会福祉審議会に諮問し、本年7月に答申をいただいたところであります。……「一定回数無料で乗車できる社会参加促進対策を講じたうえで、利用者それぞれが必要とする便益に応じた負担と給付を選択できるようにすべき」、「同時にしっかりと低所得者対策を講じていくべき」との結論をいただいたものと理解しております。とりわけ応益負担による交付率の影響につきましては、より利用実態に応じた形で高齢者の社会活動を支援できる制度となるよう、審議会において慎重に御審議いただいていたところであり、社会参加促進対策や低所得者対策を具体化していく中で、より多くの高齢者の方々の新たな利用につながる制度となるものと受け止めております。

2013年11月市会 加藤あい議員

敬老乗車証制度の「応益負担化」の撤回を求める

今回、「今後のあり方に関する基本方針」が発表され、「乗車証一枚で乗り降り自由」の現行制度は

廃止、「利用頻度に応じた負担、応益負担」にすると打ち出されました。具体的には、一定の無料措置の上、一乗車ごとに半額程度負担か、定期券の割引購入かの、2つから選択するとしています。実際の負担は、例えば、1乗車100円とすると、市バス週2回・往復で月1600円 年間で2万円の負担となります。定期券の半額割引では、例えば市内中心のフリー定期券は月9240円ですから、年間の本人負担は5万円にもものぼることになります。そのような負担を高齢者ができるでしょうか。常任委員会の審議では「負担が増える段階で、乗車率は下がるが出てくるかもしれない」との認識が示されました。それは制度の趣旨を根底から、くつがえすことになるのではありませんか。

(藤田副市長答弁) 近年、急速に進展する高齢化社会の中で、社会参加を一層促進しつつ、世代間の負担の公平を図りながら、将来にわたって持続可能な制度としていくために、京都市社会福祉審議会の答申等を踏まえ、本年10月に、本制度の今後の在り方に関する基本的な考え方を取りまとめたところであります。本市といたしましては、この大切な制度を将来にわたってしっかりと守っていくとともに、より多くの方々の新たな利用につながるものとなるよう、一定回数まで無料で乗車いただく措置を講じたうえで、利用頻度に応じた負担をお願いする応益負担への仕組みへと転換することとしております。制度の具体的な内容につきましては、乗車証のIC化など技術的な課題もありますため、今後十分に時間を掛けて、利用者はもとより現役世代を含む市民の皆様や交通事業者の理解が得られる制度となるよう、引き続き鋭意検討してまいります。

(加藤議員) 名古屋市では敬老乗車証の効果を4つの点から明らかにしています。第一に、高齢者の社会参加促進です。敬老パスがあることで増える外出の割合・誘発率は28%としています。第二に、健康効果です。これについては、敬老パス利用者が自宅から最寄りの地下鉄、市バスのバス停まで歩くことによる歩数の増加を1400歩・15分相当としています。第三に、経済効果です。敬老パスを利用して出かけた時の一回あたりの消費額は平均で4210円。年間316億円と推計しています。第四に、環境効果です。敬老パスで車利用を控える高齢者は4万人。CO2削減効果は6500トンであると示しています。高齢者が元気で過ごすことは、現役世代が重い介護の負担を背負うことを遠ざけます。高齢者が公共交通を使って社会参加することは、社会にとっても大きな効果をもたらします。だからこそ、市民の宝物として重宝されてきたのです。現行制度廃止、応益負担化の撤回を重ねて求めます。

2014年2月市会 山中渡議員

敬老乗車証は、負担増・利用抑制でなく、拡充を

昨年副市長は「制度は意義深い但し交付率が50%台にとどまっている」そして「運営経費増大で市民の負担増につながる」ことを制度見直しの理由に上げました。交付率がさがったのは最高1500円までの負担増の制度にしたからです。見直しで「社会参加促進対策を講じる」と言っていますが、現制度は市バス、地下鉄をフリーに利用できます。同エリアを定期券で利用すれば月18000円です。一部無料制度を採用しても、後は半額負担となれば、利用者にとって負担増、利用抑制の道しかありません。これでどうして高齢者の社会参加促進がはかれるのですか。……高齢者の社会参加を言うなら制度のもつ意義役割をまず検証すべきではありませんか。利用者の方の多くは戦後の厳しい時代に第一線で活躍されてきた方です。敬老というなら、制度の意義役割を否定するような見直しを中止すること。敬老にふさわしい制度に充実させるべきではありませんか。

(藤田副市長答弁要旨) 社福審の答申等を踏まえ、より多くの高齢者に利用いただけるよう、一定回数の乗車までは無料とし、その後は利用ごとに相応の負担をお願いする仕組みへと転換を図る。具体的な内容は、市民や交通事業者の理解はもとより、ICカード化をはじめ大きなシステム開発が必要となることから、今後、十分に時間をかけて、検討する。

2014年5月市会 河合ようこ議員

敬老乗車証を改悪せず、民間バスにも適用を

3年前、局内プロジェクトチームができ、住民は民間バスへの利用拡大が検討されていると期待してこられました。しかし昨年発表された市の考え方は『市バスの運行本数が極端に少ない地域等にお

いては、民間バス事業者の理解と協力の下、利用者の選択の幅が広がる方策を検討する』というものです。不便な地域の市バス路線拡充もせず、敬老乗車証の民間バスとの共通化もしないのでは、住民の願いに応えたことにはなりません。……高齢化がすすむ中、敬老乗車証の役割は本当に大きくなっています。買い物した荷物を持って一区間でもバスに乗られる方もおられます。毎日通院されている方もあります。本市は敬老乗車証の制度を「乗る度に負担が生じる制度」に変えようとしています。そうならば、乗り控えせざるをえなくなり、高齢者の健康、外出の機会を奪うことになりかねません。(保健福祉局長答弁要旨) 敬老乗車証制度の基本的考え方では、応益負担への転換とともに、市バスの運行本数が極端に少ない地域等においては民営バスとの選択を可能とすること等を柱としてとりまとめた。今後十分時間をかけて検討する。

●委員会審議

2013年8月7日 教育福祉委員会 河合ようこ議員

綿密な検証・調査もせず、スケジュールありきで10月の方針決定は無茶苦茶

今回のパブリックコメント、市民意見募集を受けて、10月に市の基本方針を決定するという方向でという話が前回もありました。そういう風に思ったときに、私は、十分な議論と資料提供をされた中でそこに至っているのかなというのを思ったんです。今、他都市の視察をさせてもらっていて、私は名古屋市に行ってきたんですけど、名古屋はかなり詳しいアンケートを採られているんですね。本冊でこれだけ分厚い資料を頂いてきたんですが、コンサルにも委託をしながらの調査なんです。敬老乗車証があるということ生きがい対策にどれだけの役割を果たしているのか、それがなくなったら、高齢者にとってそれはどれだけの影響が及ぶのかということを考えないと次の方針が立てられないということで、詳細にわたる市民へのアンケートを実施されて、そのうえでまとめられているんです。この報告書を見ますと、例えば敬老乗車証があることでの経済効果はどれぐらいなのか、介護予防とも言われておるわけですから、高齢者にとっての健康効果がどれだけあるのか、公共交通を使ってもらうということでCO2の排出はどうかとか、本当に多岐にわたる検討がされています。……京都市において敬老乗車証があるということについて京都経済にとっての経済効果はどんな風なのか。また、これがあるということで、健康の点での効果はどうか。公共交通で言うと、歩くまち・京都と言っていますよね。公共交通に切り替えようと、市総体を挙げて言っているところです。敬老乗車証があることで、それがどんな効果に結び付いているのかということについての検証をされているのでしょうか。されているとしたらどういう状況なのか、お答え願いたいと思います。

(保健福祉局介護・医療担当局長答弁) 今回、方針を定めて、スタートラインに立つわけですから、今後、具体化の中で関係者、各方面の御意見も伺いながら、また、情報も開示しながら、高齢者、あるいは若年世代も含めた現役世代の意見も、納得していただけるような制度設計について、これからしっかりと取り組んでまいりたいというところでございます。

(河合議員) 今がスタートラインだという風に繰り返しおっしゃいました。そうであるならば、10月の方針決定というのは無茶苦茶だなと思います。もっともっと今から寄せられた意見を精査して、もう一回検討して、そのうえでというような状況を改めて思いました。綿密な調査をもう一回していただきたいということと併せて、スケジュール先に有りきという形で進められるということがないように。それから、広く市民の意見を聴くということを先ほど述べられましたので、今からでもその努力をしていただきたいということを求めておきたいと思います。

2013年9月11日 教育福祉委員会 加藤あい議員

改悪方針では、仮に交付率が増えても実際の利用は減る

懸念しますのは、実際、この無償乗車ということが含まれていることから、確かに受け取ることはやります。交付は受けますという方が増えるということがあるかもしれません。しかし、交付を受けても実際に利用するかどうか。これはどうか。交付を受けても実際の利用が減るということはないのか。

(長寿社会部長答弁) 例えば年に1回か月に1回ぐらいしか乗らないという形で、今の負担金に見合ったような乗車までは使っていないという方に対して、その方は、例えば使われるときは通常の運賃をお払いいただいて御利用いただいているわけですので、そのような方が今回の新しい案で示しております枠組みの敬老乗車証制度を御利用いただけるという風には考えておるところでございます。……確かに現行制度と比べまして負担が増える人、減る人は両方出てまいるかと存じます。ただ、利用者の利便が増えれば負担も一定、出てくると。つまり、御本人の選択によって負担が増減されるということ

(加藤議員) そもそも、この敬老乗車証の制度が掲げてきた理念、それから制度の目的、趣旨が本当の意味で生かされるにはどうするべきかと、どうあるべきかということの組立てのうえで、制度の在り方を考えていくというのが当然の流れであって、ともかく高齢者人口も増えていくと。これまでの40億円という京都市の公的な支出については、これ以上増やせないということの出口を決めて、じゃ、そのこのパイの中に収める制度、どうしようかとかこういうことでは、私は逆立ちしているなという風に思います。

2013年10月17日 決算特別委員会市長総括質疑 岩橋ちよみ議員

「制度を守って」の切実な声に応えよ

昨年、利用実態調査をされましたね。この中でもたくさん御意見が出されておりました。その点よりも健康維持にも欠かせない存在だと、絶対続けてください、まれに見る善政と言えますと、このように書かれている方がいらっしゃったんですね。本当に年金生活者にとって涙が出るほどありがたい制度だと、ありがとうございます、こういった市民の皆様の声があるんですね。私どものアンケート、党議員団が取り組みました。このアンケートでも敬老乗車証は私の宝物ですと。乗車証があるから、75歳が98歳の親を見に行けて、7年も8年も頑張りましたと、こういう意見もありました。また、手先がしびれているので、回数券や小銭を持つと落として、動悸が深くなるんじゃないかと戸惑いの声もありました。そして、応能負担から応益負担が敬老乗車証というものを使った老人いじめだと。バスに乗るなということかという、こういう怒りの声もありました。やっぱりこういった皆さんの声というのが、乗車証1枚でどこでも乗り降りできるという、こういう制度を守ってほしいという、こういう切実な声が生まれたと私は思っておりますが、こういった声をどのように受け止められますか。

(藤田副市長答弁) 敬老乗車証が多くの方に役立てていただいていると、そして感謝頂いていると言うことにつきましては、私どもも受け止めておりますし、この敬老乗車証という制度をいかに持続させていくのか、そしてまた、同時に若年層の負担をこれ以上広げずに長く継続できるような制度として工夫していけるのかということは、今の課題だと思っております。……より実態に合わせた、そしてまた、乗ってよかったと、また、乗った分だけありがたいと思っただけのような、そういう応益負担という風な制度がふさわしいのではないかとこの風に認識しております。

(岩橋議員) この応益負担という制度、これは社会参加促進、福祉の増進に寄与するというこの制度を大きく変えていく、変質させていくものだと私は思っております。

2013年10月21日 教育福祉委員会 河合ようこ議員

「現行制度を変えるな」の声は「基本的な考え方」に反映されていない

今回、この基本的な考え方についての案が出されて、462人の市民の方から652件の意見が出されています。非常に関心が高いなという風に思いますが、その中で、負担軽減無料化の意見というのが83件あります。また、これをざっと見せてもらって、特徴の一つは、現行負担方式維持というのが212件もありました。こういったことについてどのような見解を持っておられるかと。私は、この212件だとか、この状況の中で負担を軽くという所で言うと、現行の制度を変えるなという意見だという風に思うんですが、こういった意見というのは基本的な考え方のどこに反映されたんですか。

(長寿社会部長答弁) 今回の社会福祉委員会におきまして、敬老乗車証制度の目的が、社会参加というものを一番支援するという所が本来の目的でございまして、その結果としまして、交付率の低下が起こっていると、更なる低下というものが今後も招きかねないという状況でございます。その中で、

高齢者の社会参加をより支援する、より広く多くの御高齢者の方に御利用いただくという趣旨で、今回の基本的な考え方という形で応益負担への転換というものを outsizing させていただいておる
(河合議員) こんなに声が上がっているのに、その声というのは反映されていないと思います。

2013年10月21日 教育福祉委員会 加藤あい議員

交通局への繰り出し金は実測ではない。はじき方を変えることも可能

敬老乗車証に関する繰り出し金に関わって、ちょっと質問をさせていただきます。……24年度決算で、この敬老乗車証に関する繰り出し金、京都市バスと京都市営の地下鉄のところに繰り入れている額というのは38億4,400万円ということになっております。……議論したいのは、これは実測なのかどうかということなんです。実態とは別の世界で係数を掛けてはじいていると、これは任意のものだという風に私は考えて捉えたんですが、これは正しくないのかどうかというのが1点と、先ほど紹介したように、京都市交通局へ京都市保健福祉局が繰り出している補助金というような性質なのではないかという風に思うんですが、この認識はどうでしょうか。

(長寿社会部長答弁) 繰り出し金でございますので、ベースそのものを、実際の利用回数の実態というものを正確につかむことができないという前提の下に立ちまして、この辺の回数なり単価で繰り出しをしているというものでございます。

(加藤議員) 実測ではないと、はじいて作っている、そういうものだというのであれば、そのはじき方を変えるということだって有り得るのではないかと……日中、バスが走っているわけですよ。昼間なんかは割と空いた状態で走っていることも多うございます。そういうことも生かして高齢者の方にたくさん乗っていただこうと、高齢者が老後を楽しく過ごせるようなまちにしようという、このまちの有り様として本当にやってこられたことというのは重要であって、市民の誇りでもあるという風に思っております。そういう点では、この制度、大枠を変えるということについては、やはりやめるべきだろうという風に思います。

応益負担にすれば利用頻度を下げざるを得ない。その認識はないのか

(加藤議員) もう1点、ちょっと角度を変えて聞かせていただきたいと思っております。応益負担ということを通じてなんです。……交付率と実際の利用率は別ですから、応益負担にすれば利用の頻度を下げざるを得なくなると、外出を控えなければならなくなるという風に思うんですけども、この点の認識はお持ちですか……少なくともこの入口のお金を払えば、1年間は何回だって乗れると、こういう今の現行制度ですよ。これを乗る度に負担をするという風にした場合、お金がある人はもちろん何回だって乗れる。でも、高齢者というのは基本的に低所得ですから、そんなどこまでも際限なくお金を使うということではできないわけですよ。そうすると外出を控えると、利用率総体としては下がっていくということは想定されておられないんですか

(保健福祉局介護・医療担当局長答弁) 一律いわゆる負担が増えて外出が抑制されるということはないわけでございます。……負担が増える方、さらに負担が減る方もいらっしゃるわけですから、一律今のおっしゃりようで外出が抑制されるという風な言い方は当たらないとは思っております。

(加藤議員) 無料措置を使い切れれば残るのは応益負担なんです。これが制度の本質やと。これは経済力に左右されるということですし、今も申し上げたとおり、そのこと自体が高齢者福祉の増進や全ての高齢者を視野に入れた福祉ということに反すると私は思うんです

「京都市は名古屋のような踏み込んだ検証をしていない」(加藤) → 「調査の意義は乏しい」(局長)

(加藤議員) 名古屋で、こういう応益ではない応能負担の制度の下で、どういった敬老乗車証の制度の効果があるかということ調査されました。その結果によると、四つの効果があると。一つは経済効果、外出をされて高齢者の方が地域でお金を使われると。二つ目に健康効果、これは言うまでもありません。三つ目に社会参加効果、これも言うまでもありません。四つ目に環境効果と。つまり、自動車ではなくてバスや公共交通機関で出掛けられるということで、CO2の削減に寄与しているということもかなり具体的に検証されておられます。京都市については、そういう踏み込んだ現行制度についての検証ということについては残念ながらやられていない

(担当局長答弁) 私どもは、敬老乗車証という制度を守り、更に社会参加を促進することを目指した見直しでございます。利用者も当然増えてくるものと思っておりますし、経済効果や健康効果についても調べるまでもなく大きくなっていくだろうと思っております。今から現行制度の経済効果等を調査する意義については見いだせてないと言いますか、乏しいのではないかと

2013年12月4日 教育福祉委員会 加藤あい議員

京都市の「基本的な考え方」に、市民の理解は得られていない

先日、敬老乗車証について本会議質問をさせていただきました。その答弁では、現役世代も含め市民や交通事業の理解が得られる制度となるよう検討していくという風におっしゃいました。この理解が得られる制度ということに関わってなんですが、つい先日、市長あてに4,545筆の敬老乗車証改悪反対の署名が提出されました。現在、京都市が示されている基本的な考え方について、市民の理解がないという点についてはどのように受け止めておられるのでしょうか。

(長寿社会部長答弁) 確かに現行の制度を前提にして維持なり無料化というお話の御要望があるのはもちろん認識いたしております。ただ、私どもの方が今回の見直しを考えておりますのは、……今後、将来にわたってこの制度を安定的に、確実に実施していくということを考えておるわけでございまして、その辺の見直しそのものは避けて通れないものでないかという風に理解いたしております。

(加藤議員) 理解は得られておりません。はっきり申し上げます。

名古屋市が上げている「敬老乗車証の四つの効果」についての認識は

(加藤議員) 京都市もこのような効果が現行の制度についてあるのではないかとこの風に私は考えていますけれども、この点の御認識はどうでしょうか。

(長寿社会部長答弁) これらの四つの事業効果そのものは本市として全くもちろん異論はございませんし、その辺の意義のある制度やということを前提に、先ほども申しておりますように、将来にわたってしっかりと守って維持をしていくと。そのために今回の考え方を取りまとめて、新たなスキームというものをお示したところでございまして、このスキームによってこれまで以上に利用者層そのものは広がるという風に認識をしておりますし、先ほどの四つの事業効果につきましても、その結果より一層得られるのではないかとこの風に考えておるところでございます。

(加藤議員) 京都市の現行の敬老乗車証制度にも同様の効果があるという御答弁でありました。そこで伺いたいんですが、社会参加促進と健康効果、つまり高齢者の方の外出の頻度が上がるということだと思いませんか。乗車の率ということが問題に必然的になってくるわけですが、京都市で言えば現状はどの程度の実績になっているのか、それが、私はこういう乗車の率ということの問題にしたときに、応益負担ということをすればこういう効果が損なわれるということにつながっていくのではないかとこの風に考えていますが、この点の御認識はいかがででしょうか。

(長寿社会部長答弁) 本市のアンケート調査によりましては、3日から4日の間で大体2回までの御利用というのが44パーセントを占めている。丁度この夏に共産党市議団の方で実施をされたアンケート調査でも1週間に2回までが55パーセント、つまり70歳以上の方の半分の交付、12万人、そのうちの半分ぐらいの6万人ぐらいは1週間に2回程度の利用にとどまっているというところでございます。

(加藤議員) 今、1週間に2回までが50パーセントだというアンケート結果をお示しになりました。市会議員団のアンケート調査も御紹介いただいたわけですが、これがその乗る度に半額程度自己負担ということになれば、今3,000円で交付を受けておられる方というのは年間で2週間分というような単純計算になるわけですし、同じような頻度では利用できなくなるということに追い込まれるのではないかと

「否定的意見の方が大きく上回っている」(加藤) → 「意見を分類した結果はその通り」(局長)

(加藤議員) 敬老乗車証制度の今後の基本的な枠組みに関することは555件御意見が寄せられているということなんですね。その中で、全般に関する御意見があるのが88件と。その88件のうち肯定的意見は7件だと。否定的意見は71件だと。この点だけとってみても、否定的意見の方が大き

く上回っていると。10倍ですね。これをもってして、なぜ肯定的な意見が多いという風に言われるのか、ちょっと分からないんですが。

(担当局長答弁) これをもって肯定的意見が多いということで私は言っているわけではないわけですが、ここでの部分については確かにそうでございますが、あるいはまたこういった意見もありますし、一般社会の中に賛成されている方もあれば、あるいはまた部分的に違う意見を持っておられる方もいらっしゃるということで、先ほど全部の方が応益負担に反対だということでおっしゃいましたので、そうではないということ

(加藤議員) 京都市として採られたパブリックコメントの中でも否定的な意見が多数を占めたと、ここは揺るがしていただく根拠は全くないと。否定的な意見の方が多いと、この点は確認しておきたいんですけど。

(担当局長答弁) 確かに事実として、パブリックコメントとして頂いた意見を分類した結果としてはおっしゃるとおりでございます。

交付対象が増えることによってコストが増えるわけではない

(加藤議員) 10月に敬老乗車証制度に係る事業費の推計の根拠というのを資料で頂きました。これは事業費が増えていくということが大きな今回の制度変更の理由にされております。……何で額が増えるのかということになっているかと言えば、交付者の数が増えるんだということなんです。だから、人数で23年度は12万4,000人、これが32年度には現行制度のままいけば14万7,000人ということに増えるんだということで、掛けておられるんですね。特に聞きたいのは、交通局の繰越金が増えているところなんです。7億1,800万円増えるということになっているわけですがけれども、これは交付対象の方の人数が増えることによって市バスや地下鉄を走らせる本数を増やす必要があるんでしょうか。

(長寿社会部長答弁) 利用者、対象者そのものが増えるという形でございますので、通常ですとその分の乗車運賃が必要になってくるということでございますし、その分の増加が出ると。今御紹介いただいたように、その分の運行本数が増えるという意味ではございません。

(加藤議員) この7億1,800万円というのは何に使うためにコストが増えるのかということなんです。どうですか。

(担当局長答弁) 当然、市バス、地下鉄に乗れば運賃を払うわけでございますが、その分、交通局としては市長部局の方に運賃代を求めてくる。したがって、人数が増えれば乗車が増えますから、その分を払うということになります。

(加藤議員) 公共交通の良さという、大量輸送機関の良さというのは、1度にたくさんの乗客を運ぶことができるという点にあると思うんです。車でしたら、乗る人が増えて、その車に乗り切れないだけの人数になればもう一台車を増やさないといけないということになるわけですがけれども、バスなどの場合は車と違って、乗客が一人増えたからもう一台車両を増やすということにならないと思うんです。……大量輸送機関は環境の負荷が低い、これは広く知られております。そのうえで、高齢者の自動車分担率が上がっているという現状を考えたときに、高齢者の公共交通の利用を増やしていくことは大事やという風に思っています。

2014年3月6日 予算特別委員会市長総括質疑 玉本なるみ議員

毎回の負担発生、乗り控えは福祉の後退

持続可能な施策の構築と言われますけれども、敬老乗車証の交付の仕組みを変えて、無料券を発行して交付率を上げるということですが、手元にあっても乗るバスがなかったら乗れないわけですし、無料部分が終わると、毎回の負担の発生で乗り控えが起こることも明らかです。結局乗れなくなるということを起こしてしまえば、高齢者の生きがい対策や介護予防効果も低下しますし、介護費用や医療費用などに跳ね返ってくることになるんじゃないでしょうか。それって結局は福祉の後退になると思いますが、いかがですか。

(藤田副市長答弁) おっしゃいますように、この敬老乗車証、高齢者の方に敬意を表して、これから

も様々な活動を現役でやっていただくという大切な制度であることは十分承知しております。ですからこそ、今の交付率を上げるための工夫として、今回申し上げておりますような、まずは使っていただける条件を作るためにどうしたらいいかという一つの選択肢を提示しておるわけです。

(玉本議員) 私が先ほど質疑で言いました無料部分がなくなれば乗り控えが起これと。結局乗ることを控えてしまうことによって、敬老乗車証の意味合いが薄まるという風に申し上げているわけです。

●他党派議員の発言

2013年7月24日 教育福祉委員会 自民党・中村三之助議員（上京区）

市民に現実を理解してもらわなあかん

(敬老乗車証制度の今後の在り方に関する基本方針（案）に関する市民意見募集についての理事者報告を受けて) この敬老乗車証制度、やっとうこういうところへ来たかと……今回、現実はやっぱりその対象者が増えてくる中で、経済的な厳しい中で、これを理解してもらわなあかん、ここが難しいと思うんですね。今回のアンケートを採るにしても、現実、これは単純にどうですかと言ったら、そんなん困るわと、もっと安くしてくれという方へ向かうのが当たり前ですやんか。しかし、そういったら京都市の財政もこれだけ負担率が高齢社会の中で増えるんだと。だから、今までの予算の中で、当然負担はしているけれども、今後、グラフに載っているけれども、この負担率がこれ以上いけば、余りにも若い世代との負担率のバランスが崩れてくるから、ちょっと高齢の方は我慢して、次のような、ここに示されているような枠組みで今後変えていく方向で、一つ御理解いただけませんかというようなメッセージをどこまで伝えていけるか。……それともう一つ、ポイントは、今まで何かと民営バスとの兼ね合いが難しかった。しかし、今回、その民営バスも含めた中で利便性をこちらの方で考えて、良くしていこうというプランニングで提案も出ているわけでしょう。これを実現すべきですわ。そういうところで、色々負担してもらわなあかんけれども、便利さは以前よりもよく便利になって、多くの方が社会参加していただく、出掛けていただける環境にはしてきているので、御理解くださいと、この辺のところの、繰り返しになりますが、一つ汗をかく、実際にそうやって動いてもらうということが極めて重要やと思ってるんです。

(保健福祉局介護・医療担当局長答弁) 今、るる御説明いただきましてありがとうございます。

2013年7月24日 教育福祉委員会 公明党・国本友利議員（左京区）

敬老乗車証がなくなるわけではない

答申が出た時点で、既に敬老乗車証がなくなるといううわさみたいなのがどわーっと広がったわけです、現実に。それで問合せが多く来ている。要は、敬老乗車証そのものがなくなるという勘違いを現実に市民の方は多くの方がされているというのも実態やと思うんです。そこをどう誤解なく、敬老乗車証そのものがなくなるのではなくて、中身を変えていくという答申が出て、それに対するパブリックコメントだということできちっと示していく必要があると思うんです。

2013年10月21日 教育福祉委員会 京都党・佐々木たかし議員（中京区）

生活保護受給者も交通費は払える

ヨーロッパの事例なんかで言うと、確か月7ユーロか8ユーロでお年寄りの方は乗り放題で、低所得者の人もお金持ちの人も一緒、そのの方が分かりやすいと思うんですよね。…低所得者への配慮という部分、私はちょっと気になる所があって、…例えば生活保護を受ける方って、交通費も払う余裕がありませんという認識なんでしょうか。…月に600円、700円、800円とか1,000円ぐらいやったら、僕は生活保護を受けてはる方でも払えると思うんですよね。ですので、そういう意味でも、私は本当にシンプルで分かりやすい制度に是非していただきたい

日本共産党京都市会議員団

京都市中京区河原町御池 京都市役所内

TEL 222-3728 FAX 211-2130

HP : <http://cpgkyoto.jp>

E-mail : info@cpgkyoto.jp