

第5回横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会会議録	
日 時	令和元年11月21日（木）17時30分～18時58分
開催場所	神奈川産業振興センター14階多目的ホール
出席者	岡委員、鎌田委員、烏田委員、田高委員、田邊委員、八郷委員、山崎委員
欠席者	三上委員
開催形態	公開
議 題	<p>審議事項</p> <p>（1）三者負担の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの委員意見 ・各方式のメリットとリスク（これまでの議論のまとめ）
決定事項	
議 事	<p>開 会</p> <p>（野澤係長）定刻となりましたので、ただいまから第5回横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会を開催させていただきます。本日は、委員の皆様にはご多忙のところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は、司会の高齢健康福祉課の野澤でございます。よろしくお願いいたします。</p> <p>議事に先立ちまして、報道関係者の方には、テレビカメラの使用及び写真撮影につきまして、会議冒頭から審議に入る前、局長挨拶までとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。</p> <p>続きまして、定足数の報告をさせていただきます。ご出席の委員は、総数8人のうち6人でございます。よって、横浜市社会福祉審議会条例第4条第3項に規定されている委員の過半数を満たしていることから、会議が成立していることをご報告いたします。なお、鎌田実委員は所用のためおくれのご出席、また、三上章彦委員は所用のためご欠席と伺っております。</p> <p>続きまして、会議の公開についてです。前回までと同様に、今回の検討会も原則公開となっております。本日の議事内容につきましても、議事録を作成し、委員の皆様のご了解をいただいた後、市役所ホームページに掲載させていただきます。</p> <p>当専門分科会を傍聴される方をお願い申し上げます。本日はお越しく下さいましてありがとうございます。会議の円滑な進行を図るため、受付でお渡ししております傍聴券の「傍聴される方へ」にある留意事項等について、ご協力をお願いいたします。</p> <p>それでは、審議に当たりまして、健康福祉局長の田中よりご挨拶を申し上げます。</p> <p>（田中局長）皆様、こんばんは。この検討専門分科会もきょうで5回目と、残りわずかとなってまいりました。本日もお忙しい中、夜分の開催にもかかわらず、ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。前回まで本当に活発なご議論をいただきまして、いろいろな事業の功績をご議論いただいております。それぞれ</p>

の功績を、それぞれ深く掘り下げてご議論いただいたわけですが、今回はこれまでの議論を踏まえて、委員の皆様方のご発言の趣旨等も含めて、フリーパス方式、利用上限方式、都度払い方式等を比較してご議論いただくような形で資料をそろえさせていただきました。それぞれメリットやリスクを比較できるように整理いたしましたので、ぜひさらなる検討をお願いできればと思っております。あと少しでまとめという段階になってまいりますので、ぜひ委員の皆様方におかれましては、前回までと同様、闊達なご議論をいただければ大変幸いに思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(野澤係長) 本日、委員の皆様には、これまでに市民の皆様からいただいたご意見・ご要望をまとめた資料をお配りしております。参考にごらんください。

それでは、これ以降の進行につきましては、山崎会長をお願いいたします。

審議事項

(1) 三者負担の考え方

- ・これまでの委員意見
- ・各方式のメリットとリスク (これまでの議論のまとめ)

(山崎会長) それでは、次第に沿って議事を進行いたしますので、よろしくお願いたします。2の審議事項(1)三者負担の考え方につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

(木野知課長) ありがとうございます。担当課長の木野知でございます。座って説明させていただきます。

では、お手元の右上に資料1と記載されているものから、順に説明させていただきます。こちらの資料1は、三者負担の考え方、これまでの委員意見をまとめたものでございます。各項目における委員のご意見をまとめております。

1、敬老パスを取り巻く状況、(1)高齢者の状況でございます。昭和49年のときの70歳以上と現在の70歳以上は大きく特性が変わっている。日本老年医学会が公表している高齢者の定義は75歳以上であり、その根拠の一つは、身体的にも心理的にも社会的にも非常に高齢者が若返っているから、という田高委員のご意見でございます。もし仮に交付率が一定だとすると、分母の実数がふえるわけだから、当然、交付者数の実数もふえていくという計算になる。こちらも田高委員のご意見です。免許のある人の推移の想定は、高齢者は昔より元気になっており、75歳まではマイカー移動がほとんど。一方で、免許返納がふえており、どう見積もるのか。鎌田委員のご意見でございます。

(2)交通事業者の状況でございます。今のバス業界は運転者不足。ドライバーがいらないために減便しているという状況。八郷委員のご意見です。現状の制度ではバス事業に与える影響が懸念され、路線維持も危うい状況になるということが心配される。八郷委員のご意見です。高齢者の転倒防止措置などで余裕を持ったダイヤ

設定にした結果、時間当たりの便数が減少する。同じ便数を維持しようとする、人も車両もふやさなければならず、コスト増につながる。八郷委員のご意見です。当然のことながら高齢化が進むが、全体としては人口が減少する社会になる。特に少子化によってその後の就労年齢人口といわれている15歳から64歳人口もかなり減る。そうすると、交通事業では、余りお金を払っていただかないシルバーの方がたくさん乗って、働き手の方はどんどん減っていき、交通事業はますますたくさん乗っていただけるがお金は入らないという事態が今より進んでいくことになるだろう。鎌田委員のご意見です。

大項目の2、敬老バスの効果・有効性でございます。（1）健康効果について説明させていただきます。バスによって高齢者が外出するので、高齢者がよく歩いて元気になって、医療費あるいは介護にかかる費用が削減できるという話もある。鎌田委員のご意見です。たくさん使っていただいて、外出して歩いて健康になっていただけるというのは非常にありがたいことと捉えるべき。同じく、鎌田委員のご意見です。高齢者における外出頻度をある程度担保するという事は、介護予防や健康長寿の点から意義がある。ただし、その場合の外出は公共交通機関等を利用しての外出でなくてもよく、徒歩で生活圏内に外出するという事も含めて週1回以上達成すればよいという考え方であり、例えば公共交通機関等を利用しての外出が月に22回ということになると、その数字だけ見ればもう十分に達成している。田高委員のご意見です。

（2）社会参加でございます。こちらについては、高齢者の社会参加という意味では、この制度は非常に大切で、非常に効果も出てきている。田邊委員のご意見です。

（3）地域活動支援でございます。老人クラブは、今は世代が60代から90代まで幅広くなり、しかも1単位クラブの会員数は少し減りぎみ、歩いていけるところだけでは交流などの限界があるが、広い地域で考えたときには、いろいろな年代があり、お互いの世代同士が地域の必要なところに集まって何かでき、交流のための移動が容易で、敬老バスで活動が助けられている。烏田委員のご意見です。山坂の多い横浜だが、健康づくりや生きがいつくり、仲間づくりなどの活動のための移動が、利用回数に関係なく気軽に利用できる敬老バスによって、比較的円滑に行われているという実績がある。言いかえれば、現在の敬老バスは高齢者の健康寿命延伸に貢献している。同じく、烏田委員のご意見です。

大項目の3、制度見直しの基本的な考え方でございます。（1）持続可能な制度の構築。この敬老バスほど皆が賛成している事業はほかにないので、どうしても継続していかなければいけない。三上委員のご意見です。高齢者がふえ、事業費が上がるのは目に見えている。利用者からも考えていかないと維持できないという声を聞いた。将来的に維持できる方向を考えるほうがよい。田邊委員のご意見です。アンケートからは、どのような答えにしる、継続してもらいたいというのがにじみ出

ている。持続可能とするには現行のままは厳しい。継続するのにどういう方法があるか、1つでなく複数の方法を併記して集約するのがよい。三上委員のご意見です。

続きまして、(2) 利用実績の把握(透明性の確保)でございます。月のバスの利用回数が25回という設定は、余りにも印象とかけ離れている感じがする。烏田委員のご意見です。本当のことがわからないというのが一番の問題ではないか。山崎会長のご意見です。バス協会からは、透明性、客観性を確保した利用実態に応じた制度の構築をお願いしたいということで市に要望した。八郷委員のご意見です。利用実態との乖離は、昔からの大きな課題。これを何とか今回のあり方検討の中で少しでも前進させていかなければいけない。三上委員のご意見です。利用者の数がわからないというのがひっかかる。その数を知るにはどうしたらいいのか。岡委員のご意見です。3ページをごらんください。お金がかからない方法で透明性を確保しないと、ずっとこの議論は続く。お金を出すほうにしても、議会筋でも、どうやって計算しているのかという話になるのではないか。それは、年に何回かの実態調査結果を踏まえてやっていますということでは、いかがなものか。八郷委員のご意見です。

(3) 公平性の確保です。64.4%は、障害があったり世帯で困窮している方々がお使いになっているということを考えると非常に有効なこと。片や、年齢層全体の世帯年収が低下してきている中で、合計所得金額が高い方もお使いになっているとなると、若い方々からの不公平感みたいなものは出てくるのではないか。田邊委員のご意見です。電車やバスという小さな箱に乗るのは、生活保護の人もお金のある人も平等であるべき。金額が違うのは不思議。岡委員のご意見です。乗った人が実際に払うのが確実。同じく、岡委員のご意見です。利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。無料と全員非課税はいじれないが、それ以上は累進的に増していくとどうなるのかのシミュレーションを。鎌田委員のご意見です。

続きまして、大項目の4、三者負担の考え方でございます。(1) 利用者・市費・交通事業者の負担です。利用者の方が何割くらい負担するのがいいのか、事業者は何割くらい、横浜市は何割という負担割合をぜひ議論したほうがいい。三上委員のご意見です。現在の制度が想定している月15回の場合は、市費が51%となっており、一つの落ちつきのいい数字。交通事業者が4割弱と利用者が1割ということになっているが、25回だとすると、当初想定していたものからは大きく崩れている。山崎会長のご意見です。バス事業者のほうが市費よりも負担割合が多いというのはないという感じがする。三上委員のご意見です。この事業の制度設計を少し議論した上で、結果として、利用者がふえたり、あるいはバスの運賃が高くなったりするときに、利用者負担は当然ふえていく、そういう負担割合もちゃんと議論したほうがいい。三上委員のご意見です。利用者・市費とも現状のままなら、バス事業者の負担が重くなる。アンケートのとおりには運営できない。山崎会長のご意見で

す。市・交通事業者の負担が大きくなってきている。使っている者が考え方を変えないといけない。岡委員のご意見です。想定利用回数の設定と、市・利用者の負担を220円か164円か135円か、整理が必要。利用回数の設定と負担額がわかれば、想定される事業費の総額を算出できる。それに対して三者の負担割合を詰める作業に入れる。烏田委員のご意見です。

4ページをごらんください。①利用者でございます。利用者負担を上げるほうがよい、もしくは上げてよいというご意見です。負担率を見ると、無料から4000円のところが64.4%という高い比率になっており、このあたりからその後ろの中間層の金額は少し考えなければいけないのではないかと。岡委員のご意見です。本人非課税・世帯課税については甘い。世帯に課税者がいれば加味してもよいのでは。烏田委員のご意見です。応能負担の場合、利用者負担金総額は倍までいかない範囲内でおさめていただきたい。烏田委員のご意見です。

利用者負担を上げないほうがよいというご意見です。現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるか、リスクの整理が必要。利用者負担を上げると、閉じこもりがちになり医療費増加のリスクがある。リスクを並べ、どうバランスさせるか。鎌田委員のご意見です。

その他といたしまして、利用者の負担金が今は20億円で、これを仮に倍にしたところで40億円。まだまだ足りない。見込みによっては現在の制度維持ができないのではないかと心配。烏田委員のご意見です。医療費負担では、受診を抑制しない程度の負担はいただくということで、自己負担を入れる、あるいは引き上げることによって受けるべき医療が受けられなくなるようなことは控えたいというのは合意ができています。そういう議論ができるのかどうか。山崎会長のご意見です。利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。無料と全員非課税はいじれないが、それ以上は累進的に増していくとどうなるのかのシミュレーションを。これは再掲でございますが、鎌田委員のご意見です。年収の多い人の負担を多くすると、実費で乗るだけでよいという人も出る。1.3倍も負担額を上げるとそういう人も出る。慎重にやってほしい。岡委員のご意見です。

②市費でございます。個人的に約100億円が200億円近くになっても、効果が本当にあるというのが示せば、出していい額ではないかと。鎌田委員のご意見です。交通事業者に過大な負担をさせないで、サステナブルな形にしていきたい。当然、行政からお金をもっと出ないといけないが、メリットのほうをうまく勘定すれば、それぐらいの節減は、交通に投資しても医療費とか別のところでもうけがあって、トータルでいうと、高齢者が元気になった分だけ得であるということが、数字の積み上げとシミュレーションも含めて出されるとよい。鎌田委員のご意見です。シルバーパスとかコミュニティバスとか、福祉的な用途での交通に対して一般会計の1%くらいを出すのが大体標準的だということを聞いたことがある。それに照らし合わせると、横浜市は一般会計の規模が非常に大きいので、170億円くらい出してもいい

のでは。既に移っていますが、5ページの部分で、鎌田委員のご意見です。市・交通事業者の負担が大きくなってきている。使っている者が考え方を変えないといけない。これは再掲ですが、岡委員のご意見です。同じく再掲で、利用者負担をどう変えるとどうなるのかの試算を。こちらについては、鎌田委員のご意見です。現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるか、リスクの整理が必要。こちらでも再掲ですが、鎌田委員のご意見でございます。

続きまして、③交通事業者についてでございます。各事業者の平均運賃額164円に対して、運賃単価135円、また、想定の利用回数15回についても低い。バス事業者として十分納得できるものにはなっていないのが現状。八郷委員のご意見です。バス事業者の負担を減らす方向にしないと、バス事業そのものの持続性が失われると元も子もない。鎌田委員のご意見です。バス事業者に173億円も負担させているというのはやはりおかしい。鎌田委員のご意見です。これから働き手をもっと減っていく中で、相当バス事業者にきちんとお金を払わないと、バス事業そのものが成り立たなくなる。バスの減便もあちこちで起きている。鎌田委員のご意見です。利用実態に近づけてほしい。持続可能とするために135円より上げ、回数も平均の20～25回に見合うものにしてほしい。交通事業者も一定負担をしてもらいたい。負担ゼロは考えられない。三上委員のご意見です。仮に交通事業者の負担が軽減されるような見直しが行われた場合、どのような影響が出るか。一つは、従業員の確保が非常に難しいが、例えば少し経営が安定してくると処遇改善、給与の引き上げができる。要望されている路線の増便ができるかもわからないということも考えていただき、何らかの形で事業者としても市民に、あるいは従業員に還元するという道を考えていただくのがいいのではないかと。山崎会長のご意見です。現状の交通事業者の負担が問題。このままいくとどうなるか、リスクの整理が必要。こちらでも再掲ですが、鎌田委員のご意見です。

続きまして、(2) 応能負担のうち、フリーパス方式の賛成のご意見です。遠いところ、不便なところに住んでいる方たちの気持ちを自分に置きかえると、応能負担が望ましい。応益負担になって利用者が減ってしまうことがないように、応能負担でやるべき。烏田委員のご意見です。既に移っていますが、6ページをごらんください。フリーパスは定期券と思えば、一定額を払えば負担をどう考えるかだけの話。鎌田委員のご意見です。

続きまして、反対のご意見でございます。フリーパスは所得制限しても、非課税者で64%もおり、意味がないという意見もある。フリーパスはどうかと思う。田邊委員のご意見です。フリーパスは負担額を払えば何回でも乗れる。お金を払えば何回でも乗れるのは甘い。それでいいという人はおらず、払わなければいけないという感じ。電車やバスという小さな箱に乗るのは、生活保護の人もお金のある人も平等であるべき。金額が違うのは不思議。岡委員のご意見です。若年層は所得が低い人も220円、子供も110円支払うのに、高齢者が110円や50円でよいのは不公平感が否

めない。田邊委員のご意見でございます。

(3) 応益負担についてでございます。仮に利用回数が多いからといって応益負担になってしまうと、バスの利用がしにくくなってしまう可能性がある。利用回数が減ってくると、今度はバス会社が、利用者が減るということで減便する。そうすると、買い物難民どころか、生活そのものが成り立たなくなる地域（団地など）がたくさん出てくる。さらなる人口減少が進むという、非常に解決の難しい事態にもなると思っている。烏田委員のご意見です。駅から離れている地域のことや、利用者の健康増進などを考えると、活動や交流の低下を招く応益負担には反対。烏田委員のご意見です。制度はシンプルにしないと、現場はうまくできるのか心配、という鎌田委員のご意見でございます。

この応益負担の中の、①利用上限設定方式について、まず賛成のご意見です。チケット・回数券にし、1000円払うと2枚プレミアでつくなどはどうか。岡委員のご意見です。フリーパスは交通事業者の負担が重くなっていく中、利用上限設定は一つの大きな考え方。これは再掲ですが、三上委員のご意見です。利用上限設定方式は、予算見通しも将来的な安定も継続できる。田邊委員のご意見です。

反対のご意見として、上限20回でも、市の外出支援の放棄ではないか。八郷委員のご意見です。

続きまして、②都度支払い方式、賛成のご意見でございます。7ページをごらんください。乗るたび70歳以上は半額となるのもありがたい。乗った人が実際に払うのが確実。再掲ですが、岡委員のご意見です。

反対のご意見は、都度支払いは、今後、高齢者がふえたり回数がふえれば負担がふえてしまい、意味がない。田邊委員のご意見です。続いて同じく再掲ですが、田邊委員から、不公平感が否めないというご意見です。それから、都度支払い方式は使い勝手が悪い。八郷委員のご意見です。

続いて、(5) 応能・応益負担の組み合わせです。例えば国民健康保険料は均等割と所得割で分けていて、応益と応能を抱き合わせでやっている。そういう計算方法もあるのでは。三上委員のご意見でございます。

続きまして、大項目の5、対象者でございます。(1) 対象年齢のうち、現行の70歳以上がよいというご意見です。高齢者が元気な時代になったが、個人差がある。70歳でよい。岡委員のご意見です。自治会・町内会の役員の方と話す機会があるが、皆さんは70歳になると敬老パスがもらえることをすごく楽しみにしている。三上委員のご意見です。70歳になり、駅近くに住み、余りバスに乗らないと思われるが、パスをもらっている人がいた。もらうのを喜んでいた。烏田委員のご意見です。

続きまして、引き上げるほうがよい、もしくは引き上げてよいというご意見です。こちらも再掲ですが、日本老年医学会が公表している高齢者の定義は75歳以上であり、その根拠の一つは、身体的にも心理的にも社会的にも非常に高齢者が若返

っているということで、田高委員からのご意見でございます。例えば段階的に引き上げ、いずれ75歳にする。敬老パスにおける高齢者の定義の見直しを行うことは、本事業の持続可能性の観点から、今後も引き続き検討に含めてよいのでは。田高委員のご意見です。いきなり75歳に上げるのは乱暴。普通は経過措置がある。既に70代前半で使っている人がいる。山崎会長のご意見です。

続いて、(2) 所得制限でございます。こちらでも再掲ですが、下線部、合計所得金額が高い方もお使いになっているとなると、若い方々からの不公平感みたいなものが出てくるのではないかと。田邊委員のご意見です。8ページをごらんください。こちらでも再掲ですが、フリーパスは所得制限しても、非課税者で64%もおり、意味がないという、田邊委員のご意見です。

大項目の6として、ICカード化でございます。まず、IC化すべきというご意見として、ICカード化はお金がかかるが、将来を考えていくとやはりそういう流れになっていく。より正確なデータを得て、正確な議論をして、利用者へのサービスというものを考えてほしい。鎌田委員、田高委員からのご意見です。確かな人数を調べるには、お金はかかっても、将来を思えばIC化しないと、人数に関してはいつまでも不透明。岡委員のご意見です。IC化は避けて通れない。実績が出るので、医療費とのひもづけも整理できる。金をかけずとも、工夫すればIC化できるはず。Ma a Sでスマートフォン決済も導入される。ICTをうまく使い対処できないか。鎌田委員からのご意見です。別にパスモ化してくれとは言っておらず、何回乗ったかの回数がわかればいい。我々が言っているのは、透明性を図って利用実態を見たい、それに応じた制度を構築してくださいということ。回数だけカウントするならシステムはある。八郷委員のご意見です。

一方で、IC化すべきでない、必要ないというご意見です。応能負担を前提とした場合、ICカード化すること自体、そこまでいく必要はない。烏田委員のご意見です。例えば敬老パスを利用回数で制限をかける、あるいはバス事業者のために利用実態を正確に把握するという意味でICカードを導入するという考えがあるかもしれないが、すごくお金がかかる。やめたほうがいい。三上委員のご意見です。

続きまして、7の懸念される点でございます。パスがあれば表に出て活動的になって健康になる反面、一駅でも乗ってしまおうという方も結構いる。なぜかと聞くと、無料の券があるからという声が聞こえることが多い。岡委員のご意見です。敬老パスは貸し借りできるという話もあった。パスは男女と名前がわかるだけなので危ない制度。岡委員のご意見です。

8のその他でございます。敬老パスの利用目的が通勤というのが結構あるが、恐らく会社は敬老パスを使って通勤している人の交通費を払っていない。せいぜい払っても自己負担分のお金しか払っていないので、その会社からお金をもらえるような方法があるとよい。三上委員のご意見でございます。

資料1の説明は以上でございます。

続きまして、右上に資料 2-1 と書いてある A 3 の資料をごらんください。左上に、各方式のメリットとリスク（これまでの議論のまとめ）と記載のあるものでございます。先ほどご説明いたしました各委員のご意見を一覧表にまとめました。左上に書いてあるとおり、論点といたしまして、敬老パス事業を持続可能な制度とするためにはどうすればよいかという観点から、今までご議論いただいた 3 方式について、メリットとリスクについて分けて記載させていただいております。

左上、フリーパス方式（現行方式）でございます。こちらについては、メリットといたしまして、利用者は証の提示で乗降でき、利便性が高い。利用者は一定の負担で利用制限がない。定期券と同様、一定額を払って利用するというシンプルな方式であり、オペレーションが比較的容易。こういった点をメリットという形でまとめました。一方の、その下のところのリスクでございます。利用者負担は全体事業費の 1 割程度だが、利用者数増と利用回数増により、バス事業者負担と市費負担は増大している。バス事業者は負担が増大し続ければ、バス事業そのものが成り立たなくなり、現時点でも発生しているバスの減便がさらに発生するおそれがある。市税収入は今後、減少傾向となる見通しであり、市費負担をふやすことは困難。利用者負担額を大幅に上げると、交付率が大幅に下がる可能性がある。利用者負担は市民税非課税区分が全体の 64% を占めており、利用者負担額を累進的に上げると、負担区分が高い層の制度離れが生じ、利用者負担額の総額がふえない（場合によっては減る）可能性がある。最後に、IC 化しなければ、利用実態の透明化は困難という形でまとめました。

真ん中の部分をごらんください。利用上限設定方式の、まずメリットでございます。利用者は、利用回数上限までの負担となり、公平性が増す。交通事業者負担が減じる。市費負担が減じる。こちらはいずれも、米印にございますとおり、通常運賃との差額の負担割合は、別途検討が必要といたしました。それから、応能負担と応益負担の併用型であり、バランスがとれているといったところがメリットという形で整理しました。一方のリスクですが、利用者は乗車ごとに回数券を入れる（IC 化した場合、IC カードでタッチする）手間・時間がかかり、交付率が下がる可能性がある。上限があることで計画的な利用が期待できる一方、利用が抑制的になる可能性がある。上限回数を超える場合は自己負担となり、利用回数が減少すると、社会参加効果が薄まる可能性がある。利用回数が減少すると、バスの減便が発生するおそれがある。回数券方式により、利用実態を透明化できる可能性はあるが、IC 化が望ましい。こういった点をリスクという形でまとめました。

一番右側の、都度支払い方式をごらんください。こちらのメリットは、利用者は利用回数に応じた負担となり、公平性が増す。交通事業者は乗車ごとに運賃収入が入る。交通事業者負担が減じる。市費負担が減じる。こちらは、先ほどと同じように、通常運賃との差額の負担割合は、別途検討が必要という形で整理いたしました。一方で、その下のところのリスクでございます。利用者は乗車ごとに小銭を支

払う（IC化した場合、ICカードでタッチする）手間・時間がかかり、交付率が下がる可能性がある。応益負担への変更により利用回数が減少すると、社会参加効果が薄まる可能性がある。利用回数が減少すると、バスの減便が発生するおそれがある。利用者は所得にかかわらず一律の負担となるため、低所得者対策が必要。通常運賃との差額を市と交通事業者が一定程度負担し続けることとなり、特に頻回利用者がふえるほど負担がふえ続けることになる。IC化しなければ、利用実態の透明化は困難。こういった形でまとめました。

右上に資料2-2と記載のあるものに関しましては、先ほどの資料2-1をまとめる上で、各委員のご意見に関してそれぞれの方式に分類したものでございますので、こちらは参考ということで後ほどごらんいただければと思います。

続きまして、右上に資料3と記載のある、A4横長の資料をごらんください。上のところに、第4回検討専門分科会における委員からの意見に対する回答資料ということで、その場でお答えできなかった部分に関してまとめてまいりました。

1、利用者負担区分別の構成比についてです。こちらについては、既に市民アンケート等でも示しているとおおり、現在の利用者負担区分が8段階ございますが、こちらの交付者数ごとの構成比については、一番多いのが、3200円の区分の方が28.3%、次いで4000円の区分の方、本人は非課税だが世帯員に課税者ありの方が2番目に多く27.2%、その次に7000円の区分の方、合計所得金額が150万円未満の方が14.8%という形になっております。一方で、今までお示しできていなかった、右側の部分でございます。負担区分に交付者数を乗じて出した金額の割合が、どこの部分が一番多いかという構成比がわかる形の資料をまとめてまいりました。一番多いのが4000円の区分で22.2%、次いで7000円の区分が21.1%、8000円の区分が20.4%となっております。これまで無料から3200円、4000円の方で、人数の構成比は64%と申し上げておりましたが、同じような区分で金額だけで見ると、その割合は41%程度になるという形になっております。

1枚おめくりください。2、利用者負担シミュレーション、フリーパス方式の応能負担の場合のシミュレーションを一つしてまいりました。第3回検討会でご提示いたしました、フリーパス方式のパターン⑩というものがございました。そちらは、バス乗車単価を164円、月乗車想定回数を20回といたしまして、事業費増額分については市費と利用者負担で折半するというものをもとに、利用者負担金額を試算してまいりました。前提条件にございますとおおり、平均利用者負担は約2.4倍になるように調整しております。これはパターン⑩でご説明したとおおり、令和2年度までは利用者負担の平均が4894円になったところを、制度を見直した場合に、令和3年から1万1763円という形で示しております。その際に必要な令和3年度の利用者負担総額は約44億円でございますので、そうなるよう調整しております。それから、一つのシミュレーションでございますので、委員からご指摘のあった、無料区分と世帯非課税者の金額を据え置く、無料区分と3200円の分を据え置く、それ以外の区

分を累進的に増額するという形でまとめてまいりました。

その場合のシミュレーションの結果が下の表になっているところでございます。現在4000円の区分の方が2倍の8000円という形で、そこから累進的に2.8倍、3.0倍という形で上げていきますと、一番高い合計所得金額が700万円以上の方は、現行2万500円あるところが3.5倍の7万1000円になるという形になります。これを、仮に220円で割りますと年間323回分になりますので、一月だと大体27回乗るような金額になっているところでございます。一番下の米印にございますとおり、こちらはあくまで一つの例示でございます。前提条件によって結果は異なることに注意が必要かと考えております。

続きまして、資料4をごらんください。こちらも横長の資料でございます。一番上に、健康寿命の定義（指標）や延伸の効果についてという記載のある資料です。右上にございますとおり、令和元年5月29日、厚生労働省の第2回2040年を展望した社会保障・働き方改革本部資料抜粋ということで、山崎会長からご紹介いただいた資料について説明させていただきます。上のところの2つ目の丸でございます。

「また」というところですが、健康寿命の延伸が医療費、介護費、経済等に与える効果については有識者による議論を整理した、という資料でございます。これまでも効果というところについて議論があったものですから、こちらについてご紹介いただいたところでございます。

その右側のところ、健康寿命延伸の効果でございます。こちらについては、ポイントとあるとおり、予防・健康づくりなどの取り組みは、個々人のQOLの向上という極めて大きな価値をもたらすものであり、今後も積極的に推進すべき。全体として見ると、健康寿命の延伸は、社会・経済全体にとって、望ましい、目指すべき方向とされております。

その下の各論でございます。医療費への影響については、短期的な増加抑制の可能性が指摘される一方で、生涯の医療費については、「余り変わらないまたは増加する」とする考え方と「仮に健康寿命の伸びが寿命の伸びを上回れば抑制され得る」との考え方が示された。介護費への影響については、社会的アプローチの有効性を示す研究が報告され、医療と介護の性質の違い等もあり、医療費に比べるとより効果が期待できるのではないかと。地域社会・経済等への影響については、生きがいの向上など個人にとってもプラスの効果、高齢者の社会参加等の促進によるGDPをふやす効果や税・社会保険料へのよい影響などがあるのではないかと。ただし、優良事例の横展開の進め方、関連する環境整備（雇用環境を整えるなど）が重要であることなどに留意が必要、といった資料になっております。

最後に、右上に資料5と書かれている資料をごらんください。こちらは、今回ご欠席でございますが、横浜シーサイドラインの三上委員から「敬老パス事業を持続可能な制度とするために」という形でご意見をいただいておりますので、代読させていただきます。

敬老パス事業は横浜市の重要施策であり、多方面にわたる事業効果も周知のとおりです。この事業を将来にわたり持続可能なものとするためには、長年の課題を解決することが急務になっています。行政サイドから見ると今後も増大する市費負担が事業を圧迫していること、事業者サイドでは利用実態を十分反映していない制度になっていること、利用者は利用者負担金の値上がりの不安などの課題があります。全ての課題を一挙に解決する「魔法の手法」はありません。市費の伸び率を鈍化させ、利用実態に少しでも近づけ、急激な利用者負担増を抑制する方法を模索しなければなりません。当専門分科会では「フリーパス方式」・「利用上限設定方式」・「都度支払い方式」の3方式について検討していますが、私は行政・事業者・利用者の三者がそれぞれ歩み寄る「利用上限設定方式」を改革案の第1候補と考えます。バス乗車単価165円・乗車回数20～25回・利用者負担1.3倍を軸に議論を進めたいと思います。この方式ですと、アンケートにある平均利用回数をクリアし、現行バス運賃に近づけ、利用者の応益的負担を取り入れることができます。利用方法としては、敬老特別乗車証と回数券を交付し、利用者は敬老パスを見せ回数券を料金箱に投入する方法が現実的だと思います。乗車回数の少ないバージョンを別に設定するか、余った回数券を他の利用者に譲渡できるようにするかなどの議論も必要になります。また、年齢制限についてですが、70歳になって敬老パスを手にすることを楽しみにしている人が多い中、アンケート結果どおり現状を維持したほうがよいと思います。ICカード化については費用がかさみますので、今回の導入は見送り、将来課題としたほうがよいと思います。もちろん他の方式もメリットがありますので、報告書は併記する形でまとめ、最終的には横浜市の政策判断に任せるべきだと思います。以上。

代読させていただきました。大変長くなりましたが、説明は以上でございます。(山崎会長) どうも長時間お疲れさまでした。きょうはこれだけでございますので、皆さんから十分なお発言をお願いしたいと思います。ご質問・ご意見はございますでしょうか。どうぞ。

(烏田委員) 非常にわかりやすく3方式を並べていただいて、今、改めてまた見直させてもらっております。そして、これまでもいろいろなケースを紹介いただいて学ばせていただいたのですが、私はもともとあるフリーパス方式が良いと考えていますがその議論を深めるには、設定する利用回数は何回で、そしてバス事業者さんの、220円がいいのか、164円がいいのか、135円がいいのか、それをぼちぼちはっきり決めて、それで事業規模の想定をしてその事業規模がわかって初めて、このフリーパス方式で無理があることがわかれば、利用上限設定方式を一部加えることに議論を進ませれば良いのではないかと考えています。

といいますのは、今回の資料でも、累進的に上げると大変な金額になるということがわかりました。又、負担区分を構成している8段階の中には、無料があります。

それから、3200円があります。4000円があります。この3200円というのは、1カ月にすると260円くらいですよ。4000円にしても330円くらいです。ということは、バス1回から2回、1往復するくらいしかないのです。押しつけがましくなり申し訳ないのですが、この辺の見直しをしないと、応能負担の良さを吟味しないうちに応益負担のほうに走ってしまう懸念があります。まずこのフリーパスの中でどのくらいの負担が可能なのかということを検討していただきたいと私は思っています。例えば、この2段階目である3200円が、現在、月に267円です。これを1往復することによって440円ですが、2.5倍くらいにして500円くらいにする。そうすると、1カ月で、1年で、となると出てきますよね。そして、同じように4000円もそうです。4000円も、これがあるときは1カ月で323円、そのくらいにしかないのです。これも非常に少ないと思っています。これも、仮に323円ということは1.5回です。2往復すると440円でしょう。2.5往復するくらいにすると、これがまた上げてもいいのかなという気になってきます。この2段階目から少なくとも6段階目くらいまではそういう形で、いろいろな形で上げられると思うのです。

そして、一番高額を払っている2万5000円の人があります。ここは考え方を考えていかないと、例えば小学生の年間定期運賃は今、大体2万3000円です。そして、中学生以上になると年間7万5000円くらいです。これと対比しても、要するに高齢者の敬老パスというのは毎日乗るわけではないはずですから、小学生並みの定期運賃までいく必要はないのかなと。あるいは同等でいいのかなと。そうすると、2万4000円くらいが、この8番目の2万5000円くらいの人の設定をしていい金額になるかなと私は思っているのです。それによって、累進的に上げるほうはわかったのですが、逆進的というのは税にはありますけれども、これを逆進的と言えるかどうか。そういう意味で、安いほうの人がたくさん払う、たくさん払っているほうが少し率が下がってくると、そのようなことを考えていただいて、このフリーパス方式がこれからも続けられるか続けられないかということ、まずそこを見積もっていただきたいと私は思うのです。それがだめだったら利用上限設定方式を加えようではないかというような手順を踏んでいただきたいと思っています。

ちょっとわかりにくい話になりましたが、言ってみれば三上さんのこの考え方も、私も場合によれば、応能負担だけでは処理し切れないものは、仮に全体の総額から出して出てくるのであれば、一部、利用上限設定方式も含めてもしようがないと思うのですが、本当にそこまでいくかいかないか、それを先に詰めていただいて、いろいろとご意見をいただきたいと思っています。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。

(鎌田委員) 鎌田でございます。3点くらい申し上げたいと思います。私は、さっきの意見にもございましたように、交通事業者にこれだけの負担をさせているというのは社会的に問題で、最近の新聞報道とかを見て、江ノ電バスが6路線くらい廃止して、横浜駅にも乗り入れなくなると。ドライバー不足と働き方改革とか、その

ような時代になっている中で、バス事業者の経営が厳しくなるような負担は避けないと、本当になくなってしまいます。そしたら、せっかく制度があっても乗るバスがないということにもなりかねないので、そこは今の制度の問題を改めるのが今回大きく必要かなと。

それから2点目は、今のお話にもございましたように、私も前回発言したように、ある意味、フリーパス方式というのは定期券だと思えば、定期券の料金の負担を福祉の世界でどのように考えるかということの議論かなと思っていて、先ほど中学生で7万何千円とか小学生で2万4000円とかとおっしゃられましたが、一般ですと10万円をちょっと超えるくらいなのです。ですからそれを、70歳以上で働いている人もいるかもしれない、働いていない方がどれくらい収入がある中でどれくらい負担していただくのが望ましいのかというあたりを、ある種合理的な考え方で整理できるといいのかなと。そういう意味では、前回、累進的と私は申し上げたのですが、これを見ると、もうちょっと納税額の少ない方に負担していかないと回っていかないシステムだなと、この間発言してから、持ち帰ってちょっとエクセルで計算したら、そのように思いました。さっき言われたように、1乗車当たりの負担額が物すごく小さいというのは、全体を考えるとちょっとアンバランスなのかなと。ですから、所得がほとんどない方でももう少し負担していただかないと、多分、制度としては成り立たないのかなと思いました。

それから、今回の見直しの中で、上限の話とか都度という話が出たのですが、その詳細の設計を、きちっと合理的な説明ができるような形で数値を出すというのは、実態が見えていない中でできるのかというのが私は非常にクエスチョンなところです。ですから、それを将来考えるのであれば、費用はかかるのですが、ICカード化をやって、利用実態とその効果と、そういったところを全部重ね合わせて、数年後、実績が得られたところでまたこういう会議を開いてきちっと議論して、効果が見られるならもっと利用者の負担を低くして市の負担を上げてもいいわけですし、その辺のところは実態を見ないと細かい議論ができないのではないかなというのが、前回の会議からつらつら考えていたところでございます。

以上、3点申し上げました。

(山崎会長) ほかに。八郷委員、どうぞ。

(八郷委員) 鎌田先生と烏田委員と同じようなものになるのでございますが、この利用上限設定方式にしる都度支払い方式にしる、バス事業者としてこの制度に反対ということではございません。ただ、これをやる場合には、利用される方と乗務員にトラブルが起きないように、スムーズな乗り降りができるような制度にしてもらいたいということです。その前に、フリーパス方式が見捨てられたような、金がかかるからだめよと、だから利用上限設定方式なり都度支払い方式だよと、こういう話になっている感じがしますが、利用者の方も乗務員も一番いいのはフリーパス方式だと思っています。それにもかかわらず、リスクばかりがクローズアップされて

いる感がしまして、これは利用上限設定にしろ都度支払いにしろ、先ほどおっしゃられたように、市費がどれだけ支払い可能なのが将来的にあるのです。そこを見きわめてから利用者負担をどうしようかと、利用者負担もどこくらいが限度だと。それで制度設計されると。バス事業者も、払わないと言っているわけではございません。応分の負担はします。それは三者で支え合う制度ですから。そういうことで、改めてフリーパス方式をちょっと検討していくべきではないかということをお願いしたいです。

（山崎会長）市費がどれくらいまで負担が可能かということですが、局長から何かご発言はありますか。

（田中局長）現行の制度を、市議会等の議論の中でも何年か前に市費の件を固定したところで申しますと、その当時は80億円ということで議会の了承を得てございます。今回いろいろな検討をする際に、そういったことも含めてご説明する中では、それが合理的かどうかということは別にして、総額としてそれくらいの見積もりであったはずだということについては、かなり議会としては認識されております。そういう意味では、その部分で現在どこまで上限が可能かということは、計算上は出しているわけではございませんが、今回のアンケート等で示させていただきましたように、将来的には市税収入が相当減るという予測がありますので、また社会保障費がふえるという現状から考えますと、少なくとも青天井で伸ばすわけにはいかないだろうと思っておりますし、他都市の状況を見ても、何%ということ、かなり大きな数字を言える状況ではないと認識しております。済みません。今、80億円と申しましたが、90億円弱でございますが、そのベースで、ただ、現行、その都度、いろいろときょうのご議論にもあったように、それだけでは非常に厳しいということで、昨年度と今年度に限っては若干の修正を行っておりますが、それはこの議論を経て、また改めて市全体の中では財源の負担限度を議論されると思っております。

（山崎会長）今の段階ではこういうご発言になるのかなと思います。ほかに。田邊委員。

（田邊委員）私は、前回もお話ししましたが、この三上委員の考えと相当似通っております。これが持続可能な制度でいかなければならないと思っております。そこは非常に重要なことですが、今、90億円、100億円というようなことで、これからもっと市の負担がふえてくる、交通事業者の負担がふえてくることになると、税金を支払っている若い世代の方々の負担というか、そこからの不満というか、そこは否めないのではないかと、私は持続可能なことと、あと公平性をもう少し考えるべきではないかと思っております。ひとり親もふえておりますし、若い方々も生きていくのが精いっぱい時代で、私たち社会福祉協議会では割と生活困窮者の方々と多く接することがありまして、子ども食堂もふえていますし、それを支援する地域もありますが、困り事がふえているということです。あと、生活福祉資金の

貸付の申し込みもふえていることなど、だんだん世の中の状況が変わってきているのだなとひしひしと感じています。そういうことも踏まえて、全体のバランスを見てお考えいただくということになれば、100億円、200億円というわけにはいかないのではないかと思います。そうなったときに、上限の回数がある程度設定していただいて、たくさん使う方にはそれなりの負担をしていただくという方式が私はいいのではないかと考えております。また、家の近くでもバス乗車したり、あとは電車に乗らなくても生きがいつくりは、地域貢献も含めてたくさん材料があると思うので、そちらのほうに関心を深めていただければ私どもとしてはありがたいなと思っておりますし、それがいい方法なのではないかとも考えます。以上です。

(山崎会長) 岡委員。

(岡委員) まとめていただいたものを過去を振り返りながら見させていただきますと、こちらを立てればこちらが立たずというようなどっちつかずのところが大分多いと思います。ただ、私は最初から、何人乗っているかという人数がわからないということはいまだにもやもやしているのですが、そういうことを言っている場合ではないなという感じがしております。それで、三上委員から出されたものですが、シーサイドラインにこの前初めて乗りました。そうしましたら、証を見せますと、福祉乗車券という切符をくれるのです。それを入れるのです。だから、多分こちらはやっているの、その方式がいいのではないかなと、なれていらっしゃるのだと思うのです。私もびっくりしました。券を1回2枚いただいて、帰りは車なので使わなかったのですが、そういう方式もスムーズにいくんだなとすごく感じました。それとあとは、バスの場合、今、乗車証を見せても、見せないような人がいると、ちょっともう一回見せてくださいというように、順番をこうやりながら運転手さんは一生懸命見えています。それも大変なのかなと、私は一瞬思いました。ですからそれも、もしできたらピッとカード化になって、運転手さんのそういう苦労もなくなったほうがいいのではないかなと思ひまして、最初、私はカード化にして回数制限していただければというのが一番希望だったのです。ところが、カード化はお金がかかるということで、まだまだ先なのかなと思ひますと、応益型である程度平等に負担してやっていただくのがベストではないのかなと、今つくづく過去を振り返りながら思っております。今のこの乗車券制度というのは、本当にバラ色です。もうちょっと見せるだけで、どこでも、何回乗っても全く損傷ないので、これは余りにもいい夢を見過ぎているかなと自身でも思っておりますので、乗るからにはそれだけの負担を同じような立場で平等に払っていくのが、将来、負の遺産を残さないように、若い人たちのためにも、こういうときにすばつと考え方を変えながらやっていかなければいけないのではないかと、今つくづくこの3パターンを見ながら思っております。それぞれ意見はあるかと思ひますが、とにかく透明化と平等化がこれからはとても必要かなと思っております。お願いいたします。

(山崎会長) 田高委員。

(田高委員) 私は、この制度の対象者における高齢者の定義について繰り返し申し上げてきた立場でございますので、その繰り返しになって大変恐縮ですが、この専門分科会が設置された背景の大変重要なことの一つは、今後、高齢者が非常に増加すること、これが紛れもなく避けられない、必ずしも悪い意味ではなくて、与えられた条件だったかと思えます。その条件のもとに見直さなければならなかったものの一つが、対象者の見直しであつただろうと思えます。ですから、この分科会がその見直しに応えたかどうかということを私としては大変懸念しておりまして、もし仮にこれを据え置くとなると、どのような理由・根拠でもって据え置くことができたのかを明確にする必要があります。

私は、高齢者の定義を段階的に引き上げて75歳以上にすべきだという意見を持ったのは、昭和40年代と現在とでは70歳以上の特性が著しく異なるからであります。市民アンケートの結果を見れば、今回の4つの選択肢の中で年齢を引き上げるほうがよいと答えている方々が23%いるのです。市民の4人に1人が引き上げてよいと考えている、この考え方をどのように理解し解釈するか。すなわち、市民全体からの理解あるいは協力が得られるかどうかという観点からも、この検討会でこの対象者を据え置くとなれば、それ相応の理由が要るのではないかと思いました。また仮に理由があるとしても、未来永劫持続させることは困難です。したがって、問題を先送りするだけのことになるのではないかと私は大変懸念するものであり、現在のフリーパス方式についても利用上限設定方式についても、対象となる高齢者がふえることについての根本的な解決法にはなり得ないと私は考えています。

(山崎会長) 事務局にお尋ねしますが、現在の70歳という年齢の根拠はどこにありますか。どのように説明されていますか。

(木野知課長) よく会長もおっしゃっているとおり、昭和49年に老人保健制度自体がそもそも、今、後期高齢者医療制度自体は75歳になっておりますが、当時は70歳という線で引かれておりましたので、それに倣ったという形で考えております。

(山崎会長) 恐らくそうだろうと私も思うのでございますが、1973年に国の老人医療の無料化が始まったときの年齢が70歳だった、それに倣ったのだらうと思えますけれども、随分時代が変わってきているので、いきなりはともかくも、将来の検討課題として恐らく残すべきだろうと、これはIC化も同じでございますが、個人的には私もそう思っております。鎌田先生、どうぞ。

(鎌田委員) 対象者の議論で、私が前からずっと申し上げているとおり、どういう人がどれくらい元気なのか、あるいは医療費を使っているのか、そういうデータが結局出てこなかったではないですか。だから、合理的な解釈でそういった結論を出すことが、今回できないと思うのです。今、先生がおっしゃった、75歳以上というのは、75歳を超えると虚弱化するというのはいろいろなデータでもちろんあるのですが、今言われているのは、介護予防・フレイル予防なので、75歳になる前にもっと外出して、元気で、医療費を使わなくなってくれるほうが本来望ましいので

す。そういう意味から、さっき三上さんのご意見で、上限がいいのではないかという話でしたが、例えば上限20回とすると、1カ月20回で、往復すると10回ですよ。ですが、お住まいによっては、1回乗るだけで目的地に行けない人は、当然1日2回使うとなると、これでは月に5回しか外出ができなくなると、それ以上はお金を払わないといけなくなるので、その人の住まいによって公平・不公平感が出てきてしまうかもしれないというようなこともあります。

そういう意味では、本当はICカード化して、均一料金なので乗車時のチェックしかできないのですが、本来はODを全部とってデータ化して、どうするのが一番望ましいのかを検討することが必要なかと思っています。最近、国はソサエティ5.0とかスマートシティとか言っているのに、ほとんど紙の乗車票でああだこうだ言っているのはちょっと情けない感じもしていて、これからもう電子化がどんどん進んでいく中で、横浜市から新しいやり方が発信できて、全国が横浜を見習えばいいというくらいになっていくのが本当は欲しいのです。そのためには、ICカード化のこの間の積算の金額はすごく高過ぎるので、もうちょっと交付のやり方とか、工夫して、抑えて、ですけれどもそれを1回どんとやって、場合によってはバス事業者さんにODデータを全部拾ってもらえるようなこともやっていただいて、どうするのが一番いいのかというのを、ICカード化を先送りしないで、それをまずやってほしいと私は思っています。以上です。

(山崎会長) 先送りしないということは、今回の見直しでですか。

(鎌田委員) いや、今回の見直しと同時にICカード化もやるという結論を出してほしいなど。

(山崎会長) 遠からず。

(鎌田委員) さっき三上さんが、ICカード化は費用がかさみますので今回の導入は見送りと言われたのに対して、いや、そうではなくて、今回やるという方向にしてほしいなどという。それが、私の希望です。

(山崎会長) 今回の見直しでICカード化に踏み切るという。

(鎌田委員) ええ。

(山崎会長) 八郷委員、いかがですか。

(八郷委員) 当然そうしていただきたいです。

(山崎会長) 当然ということで。

(八郷委員) 10年前もそういう話があったようです。結局、うやむやになっております。

(山崎会長) 事務局、いかがですか。

(木野知課長) ありがとうございます。今まで過去の検討会の中で試算という形で出しました。それは、あくまで一つの試算でございます。ただ、利用実態の透明化というところに関しては、委員の皆様から共通する課題という形でご意見をいただいていると考えております。もちろん経費等の都合もございますが、技術革新とか

そういったさまざまなことも全て含めて、今この場でどうのこうのという形でお答えすることはできませんが、引き続き検討課題とすることに関しては異論ないかと考えております。

(山崎会長) 田邊委員。

(田邊委員) 今の答えですが、時代がすごく変わっていて、この前までPayPayとかLINE Payは出ていなかったのに、ほんの1年前くらいからすごい勢いで出てきていて、今のOSなど、非常にすごい勢いでいろいろなものが変わっているので、今、何がいいのか検討はして行って、ただ、カードも要らなくなる時代がもうすぐそこに来ているかもしれない。本当に携帯のデータだけで何とかいけてしまったり、いろいろな皆さんのデータが入っていたり、もう本当に私にもちょっとついていけない、わけがわからない時代になってくると思うのです。ここは様子を見て、もうちょっと効率的ないいものが出てくるかなと思っているので、時代を少しよく見ながら進めていかないと、大きなお金を払っても、それがまたすぐ時代おくれになってしまうのではないかなと思って懸念しております。もうちょっと安いものが出てくるかもしれないなと思っております。

(山崎会長) 岡委員。

(岡委員) 最初の年齢の問題ですが、定年がまだ60歳のところが多いですね。そうすると、延長で65歳、嘱託で70歳までということがかなり多く聞かれております。70歳になって、はっと思ってこういうフリーパスをもらえるというのは、精神的にも、私は70歳でいいのかなと思います。

先ほど来のお話ですが、やはりIC化にしてほしいと思います。ただ、それ以上のことが出ても、高齢者はスマートフォンとか何かに対応できないと思います。ですから、最低今の形態が、IC化で余り変わりませんよね。バスの運転手さんもIC化のほうが楽だと思うのです。そういうことも考えますと、どこがマイナスかと考えますと、全てにいい点、悪い点がありますが、IC化にすると何かいろいろな意味で解決できるような気がするのです。ですから、ちょっとお金はかかると思いますが、思い切って横浜から新しい形をつくっていただいて、市会にも議員にもお願いしていただいて、そういうのを通していただけたらと思います。どれをとってもプラスマイナスがありますので、決定打はなかなかないような気がいたします。バスの運転手さんの負担、それと今使っている方たちの動作の負担、そういうことを考えますと、やはりIC化にして、例えば回数制限するとか、ちょっと自分の負担金を多くするとか、そういうことを考えていけばそんなに無理はないのかなと思っています。ほかの考えですと、ちょっとあちらこちら、どれを選んでいいかなというのがとても気になります。お願いしたいと思います。

(山崎会長) 将来の検討課題といいましても、そんなに遠くないようにも思いますが、今回の見直しで一気にそこまで踏み切るべきだと、場合によってIC化に時間がかかるとすれば、それまで待つべきだということですか。

(岡委員) すぐにできればそれが一番いいと思います。ただ、それが無理でしたら、今のままの形ではちょっと無理だと思いますので、利用者の負担金を多くするとか、それは考えますが、I C化ができるできないの答えはなかなか出ないのでしょうか。

(木野知課長) ありがとうございます。おっしゃるとおり、今すぐにどうという形で、今回の制度に合わせてI C化も同時にというところまでは、今は調査の段階で、間に合っているかと申し上げますと、正直なところ、そこまではできていないと思います。ただ、今回の見直しの関係で、先ほども委員もおっしゃっていたとおり、前回の検討会の中でもI C化すべきというご意見があつて今まで至っておりますので、そこに関して正直なことを申し上げますと、今回の制度の見直し自体が待たなしのような状況になっているというところ、I C化に関してどこまでできるかというところについては、必ずしも同じタイミングになるかどうかは難しいところもあると考えております。

(山崎会長) 岡委員。

(岡委員) そうしますと、何年間の猶予措置をとれば可能か、それは何とか検討すればわかりますか。そこへいくまでに何年間、ほかの措置でやっていかなければいけないというのがわかれば、それに向かつて考え方がまた違ってくると思うのです。

(木野知課長) ありがとうございます。先ほど鎌田委員からもお話のあつた、Ma a Sとかそういった技術革新が非常に進んでいるところでございます。正直なところ、我々の知識を超えるようなところで非常に進んでいるところもございます。そういったところについては専門の方々に入ってきていただいて、そこでよりよいものを検討していただくことも大事ではないかと考えておりますので、今おっしゃったような、いつまでというところに関しても、別途そういった専門の先生方のご意見をお伺いしながら検討していくのも一つの手法ではないかと考えております。

(岡委員) わかりました。

(山崎会長) 我々の任期がことし末でございますから、I C化に踏み切るべきだという意見も非常に強いので、そういう強い意見が少なくともあるということは取りまとめで書かなければいけないと思いますが、今回踏み切るかどうかは、最終的には市長の判断にゆだねることになると思います。いかがでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) I C化のメリットは、実態が明確になるということだけではなくて、個人情報とひもづければ、医療費のレセプトと全部ひもづけて分析ができて、たくさん使っている人がどれくらい医療費削減に貢献しているかという効果もきっちり出てくるはずなのです。出ないかもしれませんが、そういったところをちゃんと見た上で、制限を加えるなら制限を加えるとか、そういう議論にしていかないと、今まで我々は利用者アンケートくらいしかないのです、個々の人がどういう生活をしていて、どのようにこれをうまく活用されているのか、あるいは活用し過ぎているの

か、そういう個々の情報はよくわからないまま制度を大きく変えるのは今の段階では厳しいのかなと。そういう意味で、ICカード化をなるべく早期に実現して、実態に基づいてきちとした方向性を出すのが望ましい姿だと考えています。以上です。

(山崎会長) 一通りご意見を伺ったつもりですが、フリーディスカッションは今回が最後になりますので。

(烏田委員) では、もう一回だけ。くどいようですが、この資料2-2の利用上限設定方式の中で、これも三上さんが言われていますね。ぼちぼちこれを詰めていくのに、具体的なものに入っていくと、これは決まらない、話だけで終わってしまうのです。ということで、例えば、ここで165円か220円の設定をするか、あるいはもう一つは、回数を20回か25回にするのか、この数字がいいかどうかという問題も議論しないといけないと思っています。この辺がはっきりわかった上で、将来予測というのは、人口予測ができていくわけですから多分、推定可能ではないかと思っています。だから、想定できない程の話ではないと思うのです。ただ、現在をどう決めるかが先なのです。これによって将来推計も全てできるわけですから、できたらこのへんで具体的に会長決裁で議題に入っていただきたいと私は思います。

(山崎会長) これに全体の事業規模がかかわってくるし、変数が幾つもある難しい方程式を解かなければいけないので非常に難しいのですが、報告書を取りまとめる中で、新たな何か幾つかの試算のようなものができればいいのかなと思っておりますが、それもかなり割り切って試算しなければいけないので、限られた審議期間の中では非常に難しいかなと思っております。烏田委員、難しいですね。

(烏田委員) ということは、結論が出せないですね。

(山崎会長) 我々の意見もかなり散らばりがあるので、取りまとめに当たって1つの意見にまとめるということはもう現実に難しいことははっきりしているので、何か大きな方向性として合意できていることもあるかと思いますが、それはそれで大事にしながら、意見の違いはそのまま残すということにならざるを得ないと思いますが、それでよろしいですか。田邊委員。

(田邊委員) 今の意見ではなかなかまとまりがないのかなとは思っております。最終的には、本当に持続可能な仕組みということでこれからはずっと高齢の方々の外出を支援するということが持続可能なこと、もう一点は公平であること、もう一点は財政とのすり合わせというところ、横浜市民皆が納得できるような仕組みということで調整していくしかないのかなと私は思います。どこかから、この制度はおかしいという意見があって、持続可能性がなくなるようなことがないようにだけしていきたいので、ちゃんといろいろな人の意見を聞いてまとめていただければと思います。

(山崎会長) いずれにしましても、バス事業者に今、非常に過大な負担を負わせて

いると。これは相当軽減しなければいけないということだけは確かです。それから、利用者にも一定の負担増は避けられないし、この試算で明らかなように、応能負担か、特に累進性を入れることにも大きな問題がありそうということも試算で出てきました。そういった合意できているところは大事にしながら、一定の方向が出ればいいなと思います。全く白紙で報告書を書くのも、我々も検討をゆだねられている以上、無責任かなと思いますから、市長が判断する上で参考になるような取りまとめになればいいなと思います。局長から何かございますか。鎌田委員。

（鎌田委員）いろいろな側面で持続可能性ということを言われているのですが、何をもって持続可能と見るか。私が一番気にしているのは、この制度そのものの中だけでどうだという話なのか、横浜市の財政全体を考えてどうだということを見るかによっても、整理の仕方は違うと思うのです。ですから、持続可能性をきちっと議論するためにも、どれくらい効果があったのかということを見ないことには、この事業だけで100何十億円になるから持続可能性がなくなるという話には私はしたくなくて、トータルで皆さんが健康で生き生きと動き回れるようなまちづくりをしてほしいと思いますし、そういう中でこの制度がどれだけ、費用はかかるけれども貢献しているのかというのをきちっと出していくのが、一番目指すべきゴールなかなと。もちろん今、現存するデータだけできちっと結論を出すというのはしづらいところではあるかと思うのですが、一つの考え方としては、利用者の方にも、さっき申し上げた、今の横浜市バスの定期券の額を福祉としてどう捉えるかという観点で見ると、現状よりは倍くらい負担していただかないと、多分いろいろな意味でのコンセンサスは得にくいかなと感じます。また、さっき山崎先生が言われたように、バス事業者の負担はかなり下げないと、制度そのものではなくてバス事業のほうがおかしくなってしまう可能性もあるという中で考えて、あとは横浜市さんに負担していただく、そういう絵が一つは描けるのかなと。上限とか都度というものを実際にやろうとすると、手続とかその場その場の手間とかを考えて、トラブルなくうまく動かすということを考えると、私はかなり大変だと思っています。ICカード化してしまえば、全部プログラムしておけば、タッチするだけで全部やってくれますが、現状の料金箱にその都度払うとか、上限がどうなったからどうするというようなことを現場の運転手さんに全部お願いするのもちょっとしんどい話なので、繰り返しになりますが、ぜひICカード化は進めていただきたいなと。さっき田邊さんがおっしゃるように、いろいろなシステムがこれから出てくるというのはもちろんそうなのですが、早くやって早く結果を出したほうがトータルとしてはセーブできるのではないかと私は期待していますので、ぜひそういった感じでうまく報告書が書けるといいなと思っています。以上です。

（山崎会長）岡委員、まだ時間はありますので。

（岡委員）今、いろいろな意見を聞いておりました。IC化するまでの何年間は全く手つかずではいけないと思うのです。その場合は今のフリーパス状態にしてい

ただ、負担金を考えることしかないのかなと思っております。そうしますと、負担金を考えていきますと、上のほうの2つの枠くらいのところの方たちがどう反応するかがとても心配になりますので、そこはちょっと考えていただいて、普通の3200円、4000円、7000円、8000円、9000円くらいまでのところを何とかもうちょっと負担を大きくしていただいて、上のほうはちょっとどうなのかなと思いますので、まず措置的には今のところはそうなるまでそれしかないのかなと思っております。

(山崎会長) 田邊委員。

(田邊委員) 低所得者層の負担を上げるのは、私は反対です。皆で公平に上限を設定していただくという形が一番公平だと私は考えています。済みません。以上です。

(山崎会長) つまり、敬老パスの対象にならない年齢層の方で、ひとり親家庭とか生活困窮者の方が相当いらっしゃるって、そういった方々とも日常的に接しておられる側からの意見だと思います。ほかにございますか。

(烏田委員) あと、障害者が無料ですよ。こういったことに手をつけるのは非常に問題があるのだらうとは思いますが、その辺もぼちぼち考えないと。例えば市バスでは、障害者であっても、健常者というか普通の人の5割の定期券で買っているわけです。5割がいいかどうかはまた問題ですが、そういうことをやっているわけですから、何も敬老パスだけが無料でいいということもないのかなとは思いますが。余りこのことは触れてはいけないのかもわかりませんが。

(木野知課長) 補足でございます。横浜市では、敬老パス以外にも障害のある方の福祉パスというものがございます。こちらについても、年額1200円という形でご利用いただいております。

(烏田委員) 参考意見ありがとうございます。

(山崎会長) ほかにいかがでしょうか。鎌田委員。

(鎌田委員) 今、田邊さんが公平性ということをおっしゃられて、さっき私が申し上げたように、どこに住んでいるかによって、同じ距離を行くのに1回で済む場合もあるし2回乗車する場合があります。ですから、住んでいるところによって極端に使える回数が少なくなることをもって、上限で切って公平というのは、私はちょっと納得いかないのです。そういうところをやると、どう切るかというのは、データがない中ですばっと切れないと思うのです。例えば、月に何回外出できることというような表現で切るのであれば、それはそれでできるかと思うのですが、単にバスの乗車の回数だけというのと、お住まいの地域によってさまざまな状況が違うので、整理しにくいというのが感想です。

(山崎会長) 田邊委員。

(田邊委員) それを言ってしまうと、市バスがあつたり、シーサイドラインと全く違うところにあつたりという、最初からもうこの制度は公平性ではないというよ

	<p>うに考えていたり、駅から近いとかいろいろなことを考えると、初めからそこは問題にしないほうがいいのかなど思ったりはします。</p> <p>(山崎会長) ということで、議論は尽きないわけでございます。これは、私の力の至らないところというよりも、皆さんに十分ご発言いただく機会を差し上げたからだと思っております。よろしいですか。今までの皆さんのご意見をもとに、事務局に答申案をとりあえずまとめていただいて、それを私が見させていただいた上で、さらに皆さんにも事前にお諮りした上で、必要な修正をし、取りまとめをするという手順をとりたいと思いますが、よろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。</p> <p>その他</p> <p>(山崎会長) それでは最後に、今後の日程について事務局からお願いします。</p> <p>(木野知課長) ありがとうございます。今後の日程でございます。次回の日程は、来月12月18日水曜日、同じく午後5時30分から、第3回、第4回を実施しました横浜市技能文化会館802大研修室での開催を予定しております。以上です。</p> <p>閉 会</p> <p>(山崎会長) それでは、本日予定の議事は全て終了いたしました。これもちまして、第5回横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会を終了いたします。どうもありがとうございました。</p>
<p>資 料</p> <p>・</p> <p>特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三者負担の考え方 これまでの委員意見 ・各方式のメリットとリスク (これまでの議論のまとめ) ・各方式に対する委員意見 ・第4回検討専門分科会における委員からの意見に対する回答資料 ・健康寿命の定義 (指標) や延伸の効果について ・敬老パス事業を持続可能な制度とするために <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次回は12月18日に開催予定