

「敬老パス」をめぐる

いま名古屋市の敬老パスが揺れている。敬老パスとは今から 30 年前につくられた高齢者福祉の制度であり、65 歳以上の市民が市営バスや地下鉄に無料で乗れる敬老特別乗車券のことだ。

6 月 23 日に書いたレポートでも指摘したように、名古屋市は借金で首が回らない、安心できない台所事情にある。市は 2001 年 9 月に「財政健全化計画」を策定し、予算削減などのリストラを進めており、市民生活にも影響があらわれつつある。大学も例外ではなく、研究費などが大幅にカットされつつあり、教育研究面への影響が懸念されている。

財政再建=リストラの一環として実施されているのが行政評価であり、市内部の「自己評価」と行政評価委員会による「外部評価」の二本立てである。外部評価で敬老パスは 2 年連続で「C」評価とされた。内部評価では 1 ランク上の「B」評価であった。「C」評価は事業規模・内容または実施主体の見直しの検討が必要というものだ。市は見直しに向けて検討を進めており、その判断材料として市民 5000 人を対象としたアンケートが実施された。

アンケート結果を早く知りたいが、敬老パスをどのように考えたらいいのか。先日、消費者行動ネットワーク(CAN)で話す機会があり、ゼミ生や名大生などに意見を聞いてみたりした。意見分布としては、福祉施策としての制度の存続、所得制限や年齢引き上げなどの見直し、制度の廃止などである。市民の意見もこの 3 つに分かれるのではない。それと現行の制度を見直すとしても、利用の実態を正確に調べることが不可欠という意見も多かった。

名古屋市の「福祉の象徴」としての敬老パスは、健康福祉局がパス利用者の運賃を肩代わりする負担金であり、今年度は 136 億円が計上されている。この負担金は収入の 10 数パーセンを占めており、巨額の赤字に悩む交通局の貴重な財源でもある。交通局の赤字問題と敬老パス問題は切り離して考える必要がある。「福祉の象徴」としての敬老パスは財政面にとどまらず、お年寄りの暮らしや福祉のあり方、まちづくりなど多くの問題に関係してくる。先の市のアンケート調査や福祉団体による調査などにもとづいて、敬老パスのあり方について今後とも考えていきたい。

(11 月 27 日記)