

# みどりみらい ぐんじとしのりの議会報告

99/11/5  
45-8362

Vol. 15 西の原 2-3-6-104 TEL/FAX

E-MAIL ID / toshigunji@hotmail.com

## 介護保険の現状と市の現況（１）

現在、議会は閉会中です。今回のご報告は、来年４月の実施に際して、国政が大揺れに揺れている、「介護保険」についてご報告をしていきたいと思っております。

### \* 介護保険って何だろう？

世界に類をみないスピードで進む少子高齢化により、従来のわが国の社会保障制度は、システムそのものの見なおしと再構築を迫られています。このような中、今や国民一人ひとりにとって大きな問題となっている高齢者介護を社会全体で支える新しいシステムとして来年４月から「公的介護保険制度」がスタートします。この制度は、介護保険法に基づく新たな社会保障制度で、2000年４月から寝たきりや痴呆の人に対して、介護サービスが提供される制度です。このような介護専用の保険を整備することで、今後ますます深刻化する介護問題を社会的に解決すること、社会的入院の是正などにより医療費のムダが解消されることなどが期待されております。

しかし、この制度は多くの不安や問題点を抱えております。その中で、印西市の状況は決して胸をはって市民の皆様にはアピールできるものではありません。今回以降、この紙面にてこの制度のありかた、印西市の現状、この介護保険制度の実施にあたっての皆様のご疑問を解決すべく報告をして行きたいと思っておりますので、ご意見・ご感想をお寄せいただければ幸いです。（正直申し上げて、私はこの介護保険制度の実施に当たり多くの不安や問題点があると考えておりますので、併せて述べさせていただきます。）

### （問題点）

**\* この保険は40歳以上のかたが加入する、「強制保険」です。**しかし、実際に介護給付をうけることができるのは、**65歳以上の条件を満たす人だけです。**（65歳未満の人は、交通事故が原因で要介護状態になっても介護保険の給付は受けられません！65歳未満の方が給付を受けられるのは、初老期の痴呆や脳血管疾患など歳をとったことによって起こる病気が原因で、日常生活をおくるために介護や支援が必要となった場合のみです。）

### サービスを受けるには？いちいち認定を受けなければ利用できません！

以下の手続きに従い、サービスの開始まで進んで参ります。

申請 訪問調査 審査判定 認定(\*) サービス計画の作成 サービスの開始

(\*) 認定には要支援状態から要介護状態1から5までの6段階がございます。

認定されない場合(非認定)もあります。('自立'判定)

印西市でも、この手順に基づき、市民からの申請を受け、認定までの作業をすすめております。（現在受付中です。市役所に来所いただいた際の申請手続きを行っております。）

この介護保険は医療保険とは異なり、認定を受けなければ、利用できないという点が問題であります。医療保険の場合は保険証を持って病院に行けば、自動的に医師の処方を受けられますが、介護保険は、「認定を受けること」が条件となっております。しかし、全国一律の基準で行われる、コンピュータ診断を受け、市の介護認定審査会で審査を受けることとなります。しかし、このコンピ

一タによる診断の評判が良くありません。例えば、新聞上では、たとえば、明らかに痴呆症状のある人に対して、介護が要らない「自立」判定を出すといったような具合で、現在、大きな問題になっているのです。しかも、認定基準にばらつきがあってはいけないという理由で、人間がコンピュータの出した認定を大きく変えてはいけないというのですから、あきれかえってしまいます。(調査員・審査委員の調査・審査が短時間であることを疑問視する向きもあります)。何の為の認定なのか、私は非常に疑問です。(いったい人をなんだと考えているのでしょうか?)

つまり、医療保険が「必要な人が、必要なときに、いつでも、どこでも使える」のに対して、介護保険は、保険料を払っていても、要介護・要支援の認定がなければ、サービスは受けられないのです(しかも、その認定方法がコンピュータまかせのデタラメ)。これでは措置制度(従来の福祉給付の方法)と実質的に何も変わらないわけで、これをあえて保険にする意味が全く理解できません。そんな社会保険に、なぜ40歳以上の国民全員が強制加入させられなければならないのでしょうか?

どうしても導入するというのなら、少なくとも、サービスの質量ともに充実し、認定システムが完成してからにすべきでしょう。保険であるにもかかわらず、実質的に仰々しい手続き(プライバシーも丸裸にされる)措置が残るようでは、意味はないのです。(続く)

## 鉄道問題を考える(4)

### 運賃値下げのためには? ( )

前回のこの紙面では、「要望を出すべきところは、公団ではなく、『運輸政策審議会』ではないのでしょうか?」と問いかけをいたしました。今回は、「運輸政策審議会」についてどのようなことを行っているのかを記述したいと思います。

現在の「運輸政策」は、昭和57年9月、運輸大臣より「運輸政策審議会」に対し、本件について諮問がなされ、同審議会に「東京圏都市交通部会」が設置され、結果、昭和59年6月に、それまでの審議結果をふまえ、将来の人口推計や交通需要予測等の結果を取りまとめ、運輸省に答申されたのはこびとなったものです。この「運輸政策」は昭和75年の鉄道網の整備に関して示されたもので、その後の東京圏の情勢変化に対応し、長期的な展望に立った新たな基本計画を策定する必要が生じたため、現在、「運輸政策審議会」の鉄道部会・同小委員会では、

- (1) 鉄道整備の基本理念
- (2) 利用しやすい鉄道ネットワークシステムの構築に向けての方策
- (3) 鉄道整備の円滑化方策

等について審議を進めています。現在、今後の鉄道整備のあり方、特に中長期的な鉄道整備の基本方針やこれを進めるための支援制度のあり方等に関して、広く国民からの御意見等を募り、運輸政策審議会鉄道部会・同小委員会における議論に反映させたいと考えております。新線建設など狭い意味での「整備」ばかりでなく、例えば、既存の施設をどのようにしたら有効活用できるかとか、鉄道駅の機能向上のためにはどのようなことをしたらよいかとか、利用者負担のあり方をどのように考えるかとかといった点も議論の対象になっています。答申は平成11年末頃にまとめる予定とのことです。

次回、この紙面では、運輸省運輸政策局総合計画課から提示されている「21世紀初頭における交通政策についてのご意見募集」の文面を提示致します。

\*いつもご声援ありがとうございます。(次回は11月中旬を目標に、「高校問題の現状」を中心に報告して行きたいと思います。今後ともご指導ください。宜しく願いいたします。)

「運賃の引き下げについて」は、 受益者負担を押し付ける運輸政策の責任性を明確化する必要がある。 用地取得費の国費負担が必要。 成田新高速鉄道の早期実現にむけて

現在の「運輸政策」は、昭和 57 年 9 月、運輸大臣より「運輸政策審議会」に対し、本件について諮問がなされ、同審議会に「東京圏都市交通部会」が設置され、結果、昭和 59 年 6 月に、それまでの審議結果をふまえ、将来の人口推計や交通需要予測等の結果を取りまとめて、運輸省に答申されたのはこびとなったものです。  
その中に、現在の北総公団線の高運賃の要因の一つなるべく方策が明記されております。

「鉄道の建設に当たっては、沿線の開発計画と十分な整合を確保するとともに、用地取得の円滑化、用地費の軽減の観点から、地方公共団体等による用地の先行取得を行うことが望ましい。また、騒音、振動等の環境問題にも適切に対処する必要がある。」

膨大な借入れ金や鉄道建設公団への未払い金

このことにより短い路線とはいえ、高い用地買収費と鉄道施設建設に伴う基盤整備費用が重くのしかかってきます。

高い鉄道建設費用は鉄道利用者である沿線住民に高い運賃負担を求めることになり、結果として沿線住民の鉄道がありながら