

敬老パス 市民願いは存続 廃止は許されない

3月8日 予算特別委員会 太田秀子市議



札幌市議会予算特別委員会で市は、敬老優待乗車証（敬老パス）を2026年度以降から新制度に移行させ、現行の敬老パスを事実上「廃止」していく考えを示しました。

傍聴者20人余りが見守る中、日本共産党の太田秀子議員は、市民の願いは存続、廃止方針は受け入れられないと反対し、制度拡充こそ必要と主張しました。

札幌市の敬老パスは、70歳以上の市民が利用でき、自己負担はあるものの利用額をチャージし地下鉄や市電、バスの乗車料金として使え、翌年に持ち越すことも可能です。

この日、市の西村剛高齢保険福祉部長は、2025年度末で敬老パス制度を利用

している市民については、3～5年の経過措置が設けられるものの、26年度からは新制度（敬老健康パス）に移行してもらおうと説明。この経過措置の期間中も、財政事情に応じて、現行制度の利用上限、自己負担額の見直しを検討するとしました。

太田市議は、市民の反対意見が多数にのぼるなか、廃止のスケジュールとサービス切り捨ては許されず、現在、利用できていない人も含め、より多くの人々が利用できるよう制度拡充を要求。敬老パスの対象者数・428,109人のうち、パスを受けている交付者が約36万人（84%）、チャージ者が56.8%にのぼり、その水準は、市の保健福祉の同種の施策「介護サポートポイント事業」（登録者1670人・0.38%、活動者119人・0.03%）と比較しても極め高いと、具体的な数字も紹介し、「43.2%がチャージしている敬老パス事業は、市民のみなさんに喜んでいただいていると誇らしく思っていたきたい」と、利用者が少ないと説明している市に反論しました。

市営交通支える 敬老パス利用者

100人乗れば、地下鉄で約5人、市電で10人以上

3月14日 予算特別委員会 太田秀子市議

14日、市交通局は2023年度の乗車人員に占める敬老パス利用者の見込みが、地下鉄4.7%（1027万人）、市電11.2%（100万人）にのぼると答弁。100人が乗車していたら地下鉄で約5人、市電で10人以上が敬老パス利用者という実態が明らかになりました。

太田秀子議員の質問に答えたもの。また、質疑と党市議団の調べで、24年度予算として地下鉄23.5億円、市電2.04億円、バス30億円が各事業者を支払う負担金として見込んでおり、運転手不足による減便が広がる路線バスも含め、公共交通の維持・存続にとって大きな役割を果たしていることが浮き彫りになりました。

「誇りにしていい制度」「将来使う市民のためにも存続を」傍聴者と交流

20名を超える方が傍聴に駆けつけ、委員会休憩中の懇談会では、傍聴者から次々手が上がり、感想が出されました。「40%以上が利用している敬老パス制度は誇りにしていいと質問で言ってくれたのがよかった」「敬老パスと敬老健康パスは別々に議論するものと質問したが、本当にそう思う」「人手不足に悩むバス会社に勤める方からも敬老パスはすごく

喜ばれている」「経済について大事なことがわかった」などそれぞれが存続させるため頑張ろうと訴えました。

最後に、敬老パスを守る連絡会の村井勇太、札幌社保協事務局長が、署名のとりくみと決起集会（3月29日13時30分）をかてる2・7で開催するので、敬老パスの存続を勝ち取るため、多くの参加で成功させたいと呼びかけました。



太田市議 質疑詳報

Q1 敬老バスの廃止のスケジュールができて
いるのか

A 経過措置の期間中も、希望する方は敬老健康バスの方も使えるようにしたい

Q2 (経過措置期間中) 自己負担を考
えていくという意味は

A 経過措置を進めるのにかかる費用、新しい事業を進めるのにかかる費用、双方みながら進める

Q3 廃止ありき、自己負担ありきは大問題。
高齢者健康寿命延伸検討委員会の設置の
趣旨と議論は

A 健康寿命の延伸区に向けて、多様な社会参加や健康づくりなどを通じた、楽しみながら活動できる仕組みの検討を目的に設置

Q4 敬老健康バス制度の素案は、なぜ敬老
バスと絡めたのか

A 限りある予算の中で最大限効果的な事業とするため、既存の事業を生かしていく

Q5 敬老バスとは別の新しい施策を本市が
発案したということが

A 敬老健康バスに発展していく決定をした

Q6 10 区の意見交換会の住民が参加や意
見は。交換会は業者に委託というが

A 一般競争入札の結果、約 970 万で契約。意見交換会には 1500 人が参加、約 500 件の意見が寄せられた。コールセンターには 1300 件、web フォームに 1000 件の意見。市の HP で公表したい

Q7 市の利用実態調査で 7 割の人が健康増
進や介護予防を推進する効果を実感し
ていることがなによりではないか。

A (健康寿命の延伸を) 後押ししたい

Q8 敬老バスのチャージ者の割合が高い区
と低い区、その要因

A 高い順から厚別区、中央区、豊平区、低い方からは手稲区、東区、清田区。利便性が高い地域でチャージ割合が高い。

Q9 介護サポートポイント制度の 2022
年の参加者数と交換ポイント数は

A 登録者数 1670 人、実際に活動した方 119 人、交換されたポイントは 4057

Q10 24 年度予算の高齢者健康寿命延伸
のポイントシステム、アプリ開発など
の 7 億 2000 万円はつけるべき
ではない

A 不安を抱えている市民の皆様の声を受けたもの

Q11 制度の対象者の半分近くが使ってい
ること自体が市の制度としてとても
いいもの。現行の敬老バスは残して
いくべきだ

A 半数のチャージ、あと 9%の方で 5 万円以上チャージされているんですが、そこが事業費の 47%という様々な検討していく課題がある。

Q12 交通不便地域がある。交通の格差をそのまま
にしておくのは狭いやり方。市の説明で財源
が大変だからというのは、一度も公式で聞い
たことがないが

A 敬老バスの財源が増加していくことにつきましてはかねてからの課題

経過措置の利用上限額引き下げ、自己負担額引き上げの切り捨てによる 敬老健康バスへの誘導はやめ、敬老バス 廃止方針の撤回を

この日、答弁に立った札幌市の西村部長は、各会派の質問に答えて、新制度の敬老健康バスを導入する 2026 年度以降、現行の敬老バスについては経過措置(3 年から 5 年間)が設けられると説明。一方では、経過措置の期間中も財政状況に応じて、利用上限額を引き下げ、自己負担額引き上げの検討をおこなう意思を示しました。

2 つの制度を並行させて、利用に格差をもうければ当然、有利な制度へと傾きます。現行制度を残すようなポーズをとりながら、廃止へと誘導するような仕組みは許されません。

他会派の主要な質問と答弁

自民

Q 経過的な措置の内容について明らかにし、市民の不安解消を

A 新制度は令和 8 年度以降に 70 歳になる方から順次適用、経過措置の具体的な内容としては、令和 7 年度中に既に敬老バスの交付を受けている市民の方については当面 3 ~ 5 年程度敬老バスを使い続けられる。経過措置にあたって、現在の事業費を大きく上回ることはないよう利用上限額や自己負担額の見直しも検討する

民主

Q 現行敬老バスの課題、経過措置とは

A 9%の 5 万円以上をチャージしている方で、助成額の事業費の 47%を占める。事業費を大きく上回ることはないよう利用上限額や自己負担額の見直し検討をしていく

公明

Q ポイントを獲得していくイメージを

市民に対して具体的に説明を

A1 日の目標歩数など具体的な活動量に関しては。国などが示す基準などをもとに、無理のないような目標を設定したい

維新

Q 経過措置として現行の敬老バス制度を維持するにあたって、チャージ上限額の引き下げや自己負担額の引き上げをお願いするなど財政負担の増大とならないように検討を

A 経過措置期間の利用上限額、自己負担額など合わせて検討したい

大地

Q 敬老バスの見直しが財政負担の問題からきているなら、上限額を引き下げるとか、利用者負担額を引き上げるとか方法はあるという市民の声があるどう受け止めるのか

A 一定の期間は敬老バスを使い続けることができるよう検討していく。利用上限額や自己負担額についてもあわせて検討する