開　会　午後１時

●藤田稔人委員長　ただいまから、厚生委員会を開会いたします。

報告事項は、特にございません。

それでは、議事に入ります。

請願第１号から第51号　敬老パス制度の存続と拡充を求める請願、陳情第１号　敬老優待乗車証（敬老パス）の改善を求める陳情、陳情第16号新たな敬老健康パス制度素案の再考を求める陳情、陳情第18号　敬老健康パス制度素案を撤回し、現行の敬老優待乗車証（敬老パス）の枠組みを生かした制度改善を求める陳情及び陳情第38号敬老パス並びに健康アプリについての新提案の再考を求める陳情の55件を一括議題といたします。

請願第１号から第51号は、本日が初審査ですので、提出者から趣旨説明を受けるため、委員会を暫時休憩いたします。

休　憩　午後１時１分

再　開　午後１時17分

●藤田稔人委員長　委員会を再開いたします。

それでは、請願51件及び陳情４件について、一括して質疑を行います。

質疑はございませんか。

●佐藤綾委員　私から、ただいま議題となっております請願、また陳情に関わりまして、何点か質問をいたします。

敬老健康パスの素案が出されて以来、全区で行われた説明会、コールセンターやメール、また、昨年９月に公表された健康アプリを含む変更案について、パブリックコメントが行われました。これらは、特に自ら市へ意見を述べたい方からの声です。

ほかに、2023年11月に敬老健康パス素案が出され、そのすぐ後、2023年12月22日から１月18日にかけて行われた本市の敬老優待乗車証利用実態等調査は、70歳以上と69歳以下の市民それぞれ5,000人、合わせて１万人にアンケートを送付し、70歳以上は2,382件、約５割、69歳以下は1,492件、およそ３割の回答を得ています。

また、全体で3,874件の回答のうち、59歳以下の方から1,041件の回答があり、現役世代からも多くの意見をいただいています。この敬老優待乗車証、いわゆる敬老パスの利用実態等調査は、地域や年齢層を考慮しつつ、無作為にアンケートを送付しており、サイレントマジョリティーと言われる方も意見を述べる機会となったと考えるものです。

この利用実態調査でも、敬老パス存続という声が多数見られましたが、この結果報告書の自由記載意見のうち、タクシー、ＪＲの要望について見てみました。

敬老健康パス素案では、ポイントを敬老パスへのチャージのほか、電子マネーに交換でき、ＪＲやタクシーでも活用できると説明がされたため、自由記載の問いである敬老パス及び敬老健康パスに関するご意見やご要望、充実を望むことなどには、70歳以上ではＪＲ、タクシーの要望は717件のうち、108件もありました。

また、同じく69歳以下の方の場合も543件の意見の記載がある中で、58件がタクシーやＪＲについて要望がありました。

そこで質問いたしますが、敬老健康パス素案を提案したときには、タクシー、ＪＲで利用したいという要望が多かったことから、利用できると打ち出されたと考えますが、陳情や請願で出されているように、市民の要望が高いことへの受け止めについて伺います。

●西村高齢保健福祉部長　ＪＲ、タクシーで利用したいという市民の要望の受け止めということについてのご質問でございます。

敬老パスをＪＲやタクシーでも利用できるようにしてほしいという声は、従来から寄せられてきたところでございます。

例えば、生活の足の基本がＪＲとなっている方が、地下鉄やバスを日常的に利用できる方と比べた際に、不公平感というものを持つということが一定程度あるということではないかなと受け止めております。

この課題に対しましては、これを解消するための手法について、様々検討を重ねてきたところでありますが、現行の敬老パス制度での実現は極めて困難でございます。

一方、（仮称）健康アプリのほうでは、ＪＲ、タクシーでの利用も可能としているところでございます。

●佐藤綾委員　従来からたくさんあったと。そして、比べて不公平だということがあるのではないかとおっしゃいましたけれども、私はアンケートを見ていて、不公平というよりは、逆に使えるようにしてほしいという訴えであったと思うんですね。南区や手稲区で見られるような地域的な問題もあるので、ＪＲ、タクシーで利用ができるということは、よりよいことだと思います。

また、身体的状況からタクシーで出かけざるを得ないという方も少なくないと思いますが、今の変更案では、ご答弁にありましたように、敬老パスでは使えるけれども、健康アプリではポイントをためて電子マネーにすると使えるというものですから、そもそも健康活動をしないとなりません。心身の状況から、歩くことや運動ができない方にとっては、一部自己負担の敬老パスでも、タクシーも乗れるということが望ましいわけです。

ＪＲ、タクシーへの要望は、高齢福祉部の皆さんも何度もお聞きしてきたことと思います。しかし、今回の変更案でも、先ほどありましたけれども、現行の敬老パスの仕組みでは困難ということになりますが、バス路線が廃止、減便となって、札幌駅までの直行便がなくなっていますから、乗り継ぎが必要です。運賃が上がっているほか、バス１本で行けたところを乗り継ぐと、さらに運賃がかかるということにもなります。

そこで質問ですけれども、バスの減便が相次ぎ、市電も減便になります。市民へ大きな影響を及ぼしていると思いますが、公共交通の減便や運賃の値上げにより、高齢者にどういう影響があるとお考えか伺います。

●西村高齢保健福祉部長　バスや市電の減便が高齢者の方に及ぼす影響についてということでございます。

バスや市電につきましては、近年の労働者人口の減少等に起因する運転手不足などを主な原因として減便が行われてきておりまして、このことは、社会的な課題と考えているところでございます。

なお、この問題は高齢者に限るものではなく、全ての世代、共通の課題として認識しているところでございます。

●佐藤綾委員　もちろん全ての世代に影響はあると思うんですけれども、私はそうした中で、高齢者に特にどういう影響があるとお考えなのかという点をお聞きしたかったわけなんです。高齢者の方は、やはり近くにバス停がない、また、近くのバス停が廃止をされるということになると、大変困るという点も現役世代とは違う視点であるのではないかというふうにも思いますし、バスしかない清田区や南区では困っているという声もよく聞きます。敬老パスが削減されたら、生活にも影響があると思います。昨日の予算特別委員会でも、南区では片道1,000円、往復2,000円という運賃の値上がりになるとお聞きしましたから、死活問題です。外出抑制にはどう影響するのかと思いますし、めったなことではバスに乗って外出できなくなるのではないでしょうか。

また、アンケートでは、高齢者が事故に遭わないよう、免許返納のために充実をという意見なども多いように見受けられました。バス運賃が高い、便数が減る、路線廃止ということで、免許返納をするかしないか、考えざるを得ないと感じるところです。

そして、市は若い世代、現役世代から負担だという声が少なくない、現役世代の負担軽減として、20年前の１人当たりの負担額2,000円まで、敬老パスと健康アプリの事業費を合わせて、下げたいという説明です。念のため申し上げますと、高齢者の福祉施策を削減したからといって、現役世代の市税納税額が変わるわけではありませんので、現実的な負担の軽減にはなりません。

そこで、敬老優待乗車証実態調査アンケートにお答えいただいた10代、20代の回答をピックアップしてみました。10代、20代からは、敬老パス、敬老健康パスに関するご意見やご要望の自由記載へのご意見が46件ありました。

高齢者だけを優先するのは疑問、若者をもっと優遇すべきなど、敬老パスに否定的な意見が８件ありました。そのうち、高齢者よりも若い人、子供への支援をしてほしい旨や、若い世代への負担減へ言及する方が７件で、あと１件は敬老パスより、公共交通機関で働く人の給料を上げてほしいというものがありました。

また、ほかに、敬老パスに言及せず、若者の税制優遇をという意見が１件ありました。

一方で、敬老パスや高齢者に好意的な意見は20件でした。高齢者のタクシー負担分を減額に。一律２万円にすることない。タクシーでもＪＲでも使えたら利用する。ポイントは利用が下がると思う。自己負担が少なく便利な制度なのに、利用していない高齢者が多いというデータを見て、利用者を増やして活動機会を増やすことが必要と感じた。敬老パスのままで自己負担をなくすことがいいと思う。地下鉄やバスだけでなく、ＪＲを利用できるようにしてほしいなどです。

また、高齢者の交通事故を心配し、免許返納に触れているのが７件で、タクシー、ＪＲでの利用にも４件要望されていました。さらに、敬老パスが減ることになると、貧困世帯では外出を諦める人もいる、必要な人にとっては命綱という低所得、低年金の高齢者への配慮を求める意見も２件見られました。

これら全て10代、20代の方から寄せられたものです。アンケートの回答からは、10代、20代という若い方たちの中の多くが、高齢者が暮らしやすい環境を望んでいることが表れていると思いました。若い世代の市民からの高齢者や高齢者施策へのこうした好意的な反応について、私は喜ばしいことであると思いますけれども、どうお考えか伺います。

●西村高齢保健福祉部長　若い世代の方々のアンケート調査の意見の受け止めということでございます。

アンケート調査、また、パブリックコメントの結果などで、若い世代からは持続可能な社会を目指して、現行制度の廃止といったものを求める意見もありますし、高齢者に長く健康に暮らしてほしいといった意見も寄せられているところでございます。これらは、誰もが札幌市で長く幸せに暮らしていきたいという思いの表れだと、そのように感じているところでございます。

今回の実施案は、敬老パス制度を利用する世代にも制度の見直しにご理解をいただき、また、制度を支える世代にも、敬老パス制度を利用している70歳以上の方が現役だったときの負担と同水準の負担をお願いするといったものでございます。

●佐藤綾委員　若い世代の方たちのこうした反応について、高齢者を思いやる気持ちこそ、市が取り上げるべきではなかったかなというふうに思うんです。

今、利用者の方にも、また現役世代にも、その利用者が現役世代に納めていた税金の中から負担となっている分くらいの負担を求めるということでしたけれども、今、70歳になろうとしている方たちは、こうして支えてきた方たちです。そして、私、何度も委員会の中でも申し上げておりますけれども、そのとき現役世代の方たちが負担してきた金額ということだけを取り上げるのではなくて、市全体の財政の状況や、また、納税額とか

消費税の関係とかいろいろ納めているものも全く違ってきていますから、そうしたことも考慮しなければいけないことだというふうに思っております。そして、若い世代の市民からの好意的な反応も多くあるのにもかかわらず、市は若い世代、現役世代の負担だという声が少なくないのだと、それを考慮したと説明して、あたかも若い世代の多くが高齢者施策は負担だと考えているような印象を与え、市民の中に若い世代と高齢者世代を対立させる構図を引き起こしました。

お聞きいたしますけれども、市自らが市民の分断をし、世代間対立を引き起こしたことについては、どうお考えか伺います。

●西村高齢保健福祉部長　今のご質問の分断というところについてのお答えでございます。

今回の問題について、若い方々、高齢者の方々、やはりそれぞれ思うところがあり、意見があると。このこと自体は、私どもは自然なことと考えており、それぞれ違う意見を言うこと自体が分断であるとは考えておりません。今回このような案にしたのは、そういう様々な意見がある中、お互い歩み寄れる線がこの辺りなのではないかと、そういうことで提案させていただいた、そういったものでございます。

●佐藤綾委員　それぞれの違う意見があるということは私もそうだと思うんです。民主主義の中では、違う意見を話し合って、それで一致できるところで解決をしていこうと、そういう一致に歩み寄るというのが筋だと思うんですけれども、それでも札幌市のほうでは、若い世代の負担なんだと、この施策を説明してきたわけなんですよね。そして分断、こうした対立を起こしてきたというのが市の責任ではないかというふうに私は思います。そして、今後もあらゆる福祉施策、高齢者施策などでも、こうしたやり方で削減をしていくということになりかねないというふうに懸念もしております。民主主義は、試行錯誤があるのは当然で、もっと市民と話し合うべきですし、市が一方的な説明だけして理解を得たといっても、市民は市の本音は違うと分かっております。

オリパラ招致のことを思い出しますが、今回も市民の声を聞いたと言いながら、市の進めたい方向に都合のいい意見だけをパブリックコメントで発表されたように取り上げ、進めてきました。今年度、陳情が４件と、本日初審査の請願が51件、そのほか署名が５万5,000筆以上提出されています。市民は敬老パスを大幅に削減する変更案を受け入れていないという表れである考えますが、陳情と請願及び署名数についての受け止めを伺います。

●西村高齢保健福祉部長　陳情、請願及び署名に対する受け止めということでございます。

当初素案を提示した後、陳情、署名、それからその他様々な市民の方々の意見、あと議会のご議論をいただく中で、こうした市民意見を受け止め、素案を見直して、実施案として取りまとめたところです。実施案では、財源の見通しや財政状況、市民負担にも配慮しながら、必要な見直しを行った上で、敬老パスを当面存続するとしたものであります。

そして、その後も陳情や請願が提出され、署名活動が続いていることももちろん承知しているところです。今回の実施案に対しては、パブリックコメントにおいて幅広い世代から賛同の意見をいただき、制度を利用する世代、支える世代、双方が折り合える案として、一定の理解を得られたものと考えておりまして、今後も制度の見直しに対する理解を深めていただくため、広報さっぽろ、70歳以上の制度対象者に対する一斉通知などの周知のほか、出前講座なども活用して、引き続き丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。

●佐藤綾委員　３月19日の新聞に、「札幌市敬老パス見直し、世代間対立浮き彫り」という見出しで、政治学の専門家の大学教授お二人のインタビューが掲載されていました。

そして、現役世代の一部では、高齢者のせいで

自分たちが損をしているという感覚が強くなっている。これは先進国におけるスケープゴート、不満や憎悪をほかにそらすための身代わり探しの一例です。日本では、高齢者に不満が向けられがちで、実際は年長世代への給付が手厚いわけではなく、現役世代や子育て世代への支援も以前より増えていますと話されていました。

先ほどパブリックコメントの中で、世代間で賛同を得られたというお話がありましたけれども、パブリックコメントの総数の中では、維持をしてほしいという意見が多数で、パブリックコメントの中で141件という、ほぼ４分の１よりちょっと上くらいでしょうか。それだけの数の賛同を得たという中の世代で賛同が半々ぐらいだったという説明なんですよね。市が世代間対立を利用して、高齢者施策を削減するなどはあってはならないと思います。若い世代もいずれは高齢者になるということも含めて、市民と話し合い、見直すにしても、市民との検討を通じて、信頼関係を育むことが必要であると申し上げまして、私の質問を終わります。（傍聴席から拍手）

●藤田稔人委員長　傍聴人に申し上げます。拍手は慎んでください。

ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

●藤田稔人委員長　なければ質疑を終了いたします。

ここで、請願51件及び陳情４件の取扱いについてお諮りいたします。

取扱いはいかがいたしますか。

（「採決」と呼ぶ者あり）

●藤田稔人委員長　それでは、請願51件及び陳情４件は、本日結論を出すことにご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

●藤田稔人委員長　異議なしと認め、請願51件及び陳情４件は、本日結論を出すことといたします。

それでは、討論を行います。

討論はございませんか。

●松井隆文委員　本委員会に付託されております敬老パス、また、敬老健康パスに係る陳情及び請願につきまして、自由民主党議員会所属委員を代表して討論をいたします。

敬老パスが始まった50年前、高齢者は20人に１人、現在は４人に１人以上となり、間もなく３人に１人になろうとしております。

加えて、少子高齢化により、人口は減少局面に至り、働く世代が減少しております。

こうした社会構造の大きな変化に伴って、増加する医療費や介護費などの社会保障費を抑える観点からも、健康寿命の延伸に向けた取組は喫緊の課題であります。

しかし、その健康寿命延伸を目指した健康ポイント制度に敬老パスを全面的に移行させようとした当初素案につきましては、我が会派としても、論点を分けて整理するよう求め、議会でも様々な角度から議論を重ねてまいりました。市はこうした経過を踏まえて、敬老パスの制度を見直して存続させ、健康寿命延伸施策は別の政策として進めていくという実施案を取りまとめました。

この実施案に対するパブリックコメントの結果も踏まえ、市長は実施案のとおり進めていくための予算案を計上し、昨日、予算特別委員会において審議した結果、可決すべきと決定されたところであります。

このような経過に鑑みれば、市民に様々な意見があることを踏まえて、今回の実施案による取組を進めることについて、一定の結論が整えられたものでありますことから、本陳情、請願という形につきましては、不採択とすべきと考えます。

●あおいひろみ委員　民主市民連合からは、本委員会に付託されています敬老パス、敬老健康パスに関わる陳情及び請願について、不採択とすべき立場から討論いたします。

ただいま審査を行った陳情、請願の趣旨は、敬

老パスを現在の制度をほぼ維持したまま存続し、ＪＲ、タクシーを利用できるよう拡充を求めているものです。

これまでの議論を振り返ると、札幌市は2023年当初、現行の敬老パスを全廃し、敬老健康パスに全面移行する提案を行いました。それに対して、我が会派は、現行の敬老パス見直しと健康寿命延伸の取組については、課題を混在させず、分けて議論すべきであり、見直しは必要なものの、敬老パス制度を残すべきであると主張してきました。

札幌市は、我が会派の主張を取り入れ、2024年９月に、敬老パスについては、対象年齢、利用上限額、自己負担額を見直して存続させる実施案を提示し、秋元市長は2026年度から新制度を実施することを表明されています。

５年後をめどに行われる新制度の効果検証では、敬老パス制度を廃止するのではなく、制度の存続を前提とした議論が必要と思われるものの、この間、１年半にわたる様々な議論を経て、今回の実施案による取組を進めることについて一定の結論が整えられたものと受け止めています。

したがって、我が会派としては、敬老パスをほぼ現行のまま存続し、ＪＲ、タクシーを利用可能とするよう拡充を求める陳情、請願については不採択とするべきと考えます。

●丸山秀樹委員　私は、公明党議員会を代表いたしまして、このたびの陳情、請願の採決に際し、討論を行います。

陳情、請願の大きな趣旨は、ほぼ現行のまま敬老パスの存続を求めるもの、現行の敬老パスをＪＲやタクシーで利用可能とすることを求めるものと理解しております。ついては、これまでの経過を交え、討論いたします。

札幌市は、令和５年11月に、現行の敬老パスを敬老健康パスへと全面的に移行させる素案を公表いたしました。しかし、この素案は、議会においても様々な議論があったところです。我が会派としては、敬老パスと健康寿命延伸策は分けて整理すべきと指摘し、その後、令和６年９月に示された実施案で、市は必要な見直しを行った上で、敬老パスを当面存続することとしました。

本来、行政が行う公共サービスは、多くの市民に行き渡ることが重要であり、この敬老パス制度は、高齢者が１人も漏れなく、健やかで充実した老後を過ごせるようにとの願いでつくられた事業であったと思います。

しかし、現行の敬老パスは、対象者の半数がチャージをせず、１割程度の方で予算の半分を占めているなど、大きくバランスを欠いている状況にあります。現状のままでは、予算規模も80億円に膨らむとも予想されています。限られた予算の中で、公共サービスとして、現役世代への負担増に対する懸念も配慮しながら、社会で共に生き、生活する、より多くの市民に広く好影響をもたらす制度として、利用者には、激変緩和措置を講じながら、持続可能な制度へと見直しを図っていく必要があるものと考えます。

また、請願には、現行の敬老パスをＪＲやタクシーで利用可能とすることを求めるとありました。敬老パスのＪＲ、タクシー利用については、これまで幾度も議会議論を重ねるとともに、我が会派としても、その実現の可能性を長い期間をかけ、検討、模索してきたところであります。

しかしながら、現行のＳＡＰＩＣＡをベースとした敬老パスの仕組みでは、ＪＲ、タクシーで利用することは難しいと判断せざるを得ません。

さらに、別の観点からも少し述べさせていただきます。

現在、私たち市民を取り巻く公共交通は、この春にも、札幌圏でバス約500便減便となる方向であり、これまでの交通体系を維持することは極めて難しくなっている現実があります。こうした現実に直面している地域では、敬老パスを使うことができなくても、地域交通を確保しようとデマンド交通、貸切バス事業者や病院などが所有するバスを市民の足として活用する動きも出てきてお

り、こうした取組は、今後より一層増えるものと思われます。

今定例会では、代表質問、予算議会で、様々な公共交通の維持と確保に向けた議論も展開され、地域に寄り添い、地域の実情に合った交通体系の確保が現実課題となってきており、ついては当然、決済方法もますます多様化していくものと推察されます。

また、様々な市民意見を踏まえて策定された実施案に対しては、さきのパブリックコメントの結果、高齢者だけでなく、若者も含む幅広い世代からの多様な考え方や意見をいただきました。中でも、実施案に賛同する意見は、年齢構成に偏りなく、幅広い世代から寄せられたものと考えます。

こうした結果も踏まえ、このたびの実施案で進めていく予算案が提案され、昨日の予算特別委員会において、可決すべきものと決定されたところであります。

以上のことから、実施案で進めることについて一定の結論が出たと考えられ、陳情、請願は不採択すべきものと申し上げ、討論を終わります。

●佐藤綾委員　私は日本共産党を代表し、請願第１号から51号、敬老パス制度の存続と拡充を求める請願並びに敬老パスをＪＲとタクシーで利用できるように改善を求めるものや、現行制度の存続、また健康アプリ、敬老パス変更案について再考を求めるそれぞれの陳情第１号、第16号、第18号、第38号を採択すべきとの立場で討論を行います。

札幌市は、2023年11月に敬老健康パス素案を発表し、これには市民から大きな反発が起こり、それを受け、本市議会でも、敬老パスと健康寿命延伸事業は、別々に検討すべきという議論がされました。

その後、昨年９月に公表された新たな変更案では、敬老パスと健康アプリは別々の施策とされたものの、敬老パスを大幅に削減するものでした。

敬老パスを70歳から５歳引き上げるのに引換え、健康アプリのポイントを電子マネーに交換できる対象は５歳引き下げて、65歳からです。しかも上限なく、高額なポイント制とした理由は、当初の敬老健康パスは、敬老パスを全面的に健康ポイント制度に置き換えることを想定し、利用者の平均的な給付水準を考慮して、２万円上限のポイントとして提示していた。健康アプリと敬老パスとの選択制としたので、多くの方に参加していただくためのインセンティブとして当初の素案と同程度の水準で進めていくものと、３月11日の予算特別委員会で答弁がありました。

敬老パスを削減することで、利用者が減ると想定し、５年後には検証し、見直すとのことですから、当初の敬老パスを全面的に健康ポイント制に置き換える想定ということは変わらないのではないか。敬老パスをなくすのではないかと、市民は懸念しています。

敬老パスの制度は50年の間、市民に喜ばれてきました。本市の実態調査アンケートでも、敬老パスがあるおかげで、楽しみや生きがいを得ることができる。趣味の種類も増えました。社会の経済効果もあると思います。出かける機会が増えましたと、感謝も多数寄せられています。自身が高齢者になったとき使えることを楽しみに、制度を支えてきたのです。

そして、今なお、現行制度のまま存続してほしい。また、自己負担額が多少上がっても、年齢は70歳としてほしい。負担額が高過ぎる。自己負担５割で上限は４万円では少ないなどの多数の声が続いています。たとえ来年度予算が可決されるとしても、それをもって敬老パスの変更案が市民に認められたことになるとは言えず、市民の納得、理解は得られていません。

市民の声を真摯に聞き、財源の問題があるのであれば、市民に正確な情報を伝え、敬老パスと健康アプリについて市民と相談し、一致できる点を探り、検討すべきです。そして、それが市民との信頼関係の再構築となります。

オリパラ招致について、住民投票の請願が提出されたときには、たった１度、一、二時間の委員会での審議で、議員の多数が否決とし、不採択とされましたが、市議会の在り方が厳しく問われました。このたびは、陳情、請願が次々と出され、また、市長宛てに提出された署名も５万5,000筆を超えているものです。市民の声を届ける立場として、請願と陳情を採択すべきであると呼びかけまして、私の討論を終わります。（傍聴席から拍手）

●藤田稔人委員長　ほかに討論ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

なければ、討論を終了いたします。

それでは採決を行います。

請願51件及び陳情４件を採択すべきものと決定することに賛成の委員の挙手を求めます。

（賛成者挙手）

●藤田稔人委員長　賛成少数であります。

よって、請願51件及び陳情４件は、不採択とすべきものと決定いたしました。

以上で、委員会を閉会いたします。

閉　会　午後１時49分