

市バス・地下鉄 18 歳まで子ども料金に

交通費が進路や日常生活の大きな負担

【みつなか議員】

「交通費がかかるため、志望校をあきらめた」これは定時制高校に通う生徒の選択です。高校進学を考える中学 3 年生の将来を左右する問題です。中学卒業生の 98%以上は高校進学していて、高校進学は当たり前になってきており、授業料も無償になりました。しかし、交通費の負担が大変大きくなります。家庭の経済的な理由によって中学 3 年生に自分の希望をあきらめろというのはあまりにも酷だと思います。

セーブ・ザ・チルドレン、という子ども支援専門の国際 NGO がありますが、その日本の団体が「子ども給付金」の活動をしています。その申請時に行ったアンケートでも、進学時の家庭の負担について、制服代、パソコン・タブレットに次いで、交通費の負担が大きいという回答がされています。

我が党が行った交通アンケートでは、中学・高校生から「中学生から交通費が高くなったので、塾や遊びの時はなるべく歩いている」「携帯代か定期代どちらかは自分で出してと言われ、定期代は小遣いから出していた」という声がありました。また、保護者からも「高校受験を考えると、本人の希望が第一と思いつつ『なるべく自転車で行けるところに』とつい思ってしまう」「普段は高校に自転車で通っている娘が、雨の日とかはバス代がかかるからと 1 時間くらい歩いて行っている」「部活が遠いグラウンドのため、交通費が 1 日あたりは 500 円程度だが、毎日だと負担が大きい」という声が寄せられました。交通費が日常の生活に大きな負担になっている実態があります。

交通費は通学だけでなく、部活や塾、交友関係まで全てに関係します。交通費の負担が子どもたちの進学や活動を制限している実態があると認識しています。子どもたちの成長を保障するために、行動範囲が広がる中学・高校生にこそ、交通費の援助が必要だと考えます。

市交通の子ども料金は12歳未満(小学生)

では「子ども」とは何才までのことをいうのでしょうか。子どもの権利条約は、子どもの基本的人権を国際的に保障するために定められ、18 才未満の子どもを「権利を持つ主体」と位置づけ、一人の人間としての人権を認めることとともに、成長の過程で特別な保護や配慮が必要な権利を定めています。日本も条約を批准し、「なごや子どもの権利条例」も準拠して作られたものです。

こども医療費はどうでしょうか。名古屋市は何年もかけてですが拡大し、今は 18 才になる年の年度末まで無料となりました。児童手当も令和 6 年に拡充され、18 才に達した年度末までを対象としています。これらの制度からを見ても 18 才までが子ども、という認識が定着していると思います。では交通費はどうでしょうか。名古屋市営交通は利用料金を、「小児は 6 才以上 12 歳未満(原則小学生)のお客様。ただし、6 歳で小学校入学前の場合は、幼児とします」としています。



そこで交通局長にお聞きします。子ども料金を 12 才と設定したのはいつなのか、なぜ 12 才なのか、お答えください。

子ども医療費は18歳未満が対象

続いて、子ども青少年局にお聞きします。先ほども少し触れましたが、子ども医療費の無償化が 18 歳までに拡大されました。子どもの健やかな成長の支援や、子育て家庭の経済的負担の軽減、そして安心して医療を受けられる環境の整備につながるものと理解し、大変評価しています。

医療は子どもの成長に欠かせないものです。同時に、教育も子どもたちの成長にとってなくてはならないものです。子どもの豊かな成長、子育て家庭の経済的負担の軽減、安心して教育を受けられる環境づくりということが重要なのではないのでしょうか。教育というのは、学校で授業を受けることだけではなく、様々な体験を通して豊かな心と体を育むということです。

子どもの移動する権利保障に財政的措置を

また、名古屋市が定めた「なごや子どもの権利条例」では、子どもは 18 才までと定義されており、のびのびと豊かに育つ権利として、学ぶこと、遊ぶこと、休息すること、様々な人とふれあうこと、自然とふれあうこと、社会活動に参加すること、多彩な文化活動に参加すること、こういった権利があると明記されています。

そして、こうした子どもたちの権利を保障するために、市の責務として、「子どもに関する施策を実施するため、必要な財政上の措置その他の措置を講じなければならない」と定められています。

そこで子ども青少年局長にお聞きします。この権利条例の内容を、より実効性のあるものにするには、子どもたちが様々な活動に参加することが出来る環境づくりと併せて、そこまでの移動を保障することも大事になってきます。こうした子どもたちの「移動する権利」を保障することが大変重要だと考えますが認識をお伺いします。また、それに対する財政上の措置を行っていくお考えはありますか、お答えください。

小児料金設定は開業当時の戦後まもなく

【交通局長】

市バス・地下鉄の小児料金の対象を 12 歳まで、いわゆる小学生と設定した時期につきましては、市バスが昭和 26 年、地下鉄は開業当初の昭和 32 年でございます。

また、小児料金の対象を小学生としている理由でございますが、国の規定などにおける小児料金の対象を踏まえ、市バス・地下鉄の小児料金の対象を小学生としているものでございます。

中学・高校生への交通費補助

事業の目的・効果・予算規模を総合的に勘案し、政策的に判断

【子ども青少年局長】

なごや子どもの権利条例においては、子どもの権利を保障し、子どもの健やかな育ちを社会全体で支援するまちの実現を目指すことを目的とし、子どもにとって特に大切なものとして保証されなければならない権利として、議員ご指摘の“のびのびと豊かに育つ権利”のほか、“主体的に参加する権利”など 4 つの権利を掲げています。子どもの権利を保障することは大変重要であると認識しております。

しかしながら、議員お尋ねの中学生・高校生への交通費補助のあり方については、事業の目的、効果や予算規模等を総合的に勘案したうえで、政策的に判断する事柄と考えております。

【みつなか議員】

地下鉄は昭和 32 年の開業ということで、開業当時から「小児料金」という設定があったと。市バスは昭和 26 年から「小児料金」が設定されたということが分かりました。「小児料金」という規定がされたのは 75 年も前、戦後まもなくという時代だったということです。今は、社会情勢が大きく変わり子どもは 18 才までというのが一般的に定着しています。

日本共産党は、国会でも「小児を子どもに変え、また年齢についても 18 歳基準にしておくべきではないか。今の時代に合わせて見直していくべきではないか」と取り上げています。交通局としても国に規定の改定を求めていると思います。

子ども青少年局長からは、なごや子どもの権利条例で保障されている子どもの権利の内容と、そして、移動する権利に関しては、事業の目的、効果や予算規模等を総合的に勘案した上で、政策的に判断する事柄、とのご答弁でありました。

私は、全ての子どもたちに、移動の権利を保障することは、豊かな体験を通して次の世代を担っていく子どもたちの心と体を育てていくということで、名古屋市の発展にとっても非常に重要な意

義があると考えています。また、冒頭紹介しましたように、交通費が負担となって希望校をあきらめる、部活やスポーツを控える、友達との交友を制限するというようなことなくしていきたいと思います。こうした移動の権利を保障するための費用負担の軽減は大変大事なことです。

「子どもパス」(広沢市長のマニフェスト) 対象を18歳までとした市長の考え

そこで市長にお尋ねします。市長もマニフェストで、「18 歳までの子どもが定額で市バス、地下鉄、市内私鉄に乗れるようにする子どもパスの創設。」を掲げられています。18 才までに言及をしていることが非常に評価するところで、大きなポイントだと思います。「子どもパス」を「18 才」まで対象としたのは、どのようなお考えからでしょうか。お答えください。

18歳までの子どもが自由に遊び学べる環境と子育て世帯への負担軽減のため

【広沢市長】

私といたしましては、子どもたちが名古屋を舞台に自由に遊び学べる環境を整えたいと考えており、子育て世帯への負担軽減も含め、マニフェストにおいて「18 歳までの子どもが定額で、市バス・地下鉄・市内私鉄にのれるようにする」と掲げたものでございます。

大胆な補助制度で、18 歳までの子どもたちの「移動の権利」を保障する施策を

【みつなか議員】

市長からご答弁いただきましたように、「自由に遊び学べる」ということ、そして「18 歳までの子どもが」ということで大変重要なことを言っていたいただくと、そしてそれが子育て世帯への負担軽減にもなると、本当にその通りだと思います。

そこで、中学・高校生、18 才までの子どもたちの交通費を半額補助して、子ども料金で利用できるような制度を創設することを提案したいと思います。行動範囲が広がる中学・高校生の負担は今の半額相当となり、経済的な負担は非常に軽減されます。市長には、大胆な補助制度で、18 歳までの子どもたちの「移動の権利」を保障する施策を創設することを求めます。

敬老パスが利用できない高齢者に

「タクシー料金助成」を

【みつなか議員】

市交通は、1922 年に路面電車から経営が始まり、開業してから今年で 104 年となりました。市民の移動に欠かせない足として、大切な役割を果たしています。そして敬老パスは、1973 年、当時本山市政の中で誕生しました。目的は「高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図る」ということであり、高齢者の社会参加、健康維持に非常に役立っています。これは、全国に誇れる名古屋の宝であります。

敬老パスが使えない.....

しかし、敬老パスの交付率は約 54%であり、半数近くの方は更新・取得していないという実態があります。地域別の推移をみると、2004 年に負担金が導入されてから 2022 年に私鉄や民間路線バスなどに利用拡大がされるまで、どの区でも交付率は減っていました。周辺部の北区、西区、中川区、南区、守山区、緑区は 20 ポイント以上と減少幅が大きく、特に港区は 25 ポイントも減少しています。それが利用拡大を機に、増加に転じるようになったというのは大変大きな効果だと思います。しかし、やはり地域差は縮まらず、中川区、港区、南区、緑区は交付率が低く、半数または半数以下となっています。地域によって差は生じている状況は変わりません。

では、約半数もの人が更新・取得をしない、その理由はどこにあるのでしょうか。名古屋市が令和 7 年度に行った敬老パス市民アンケートでも「未更新・未所持理由」を聞いています。更新しない理由として、「自分で車・バイクを運転するから」が 38.7%と最も多くなっていますが、「家族が車で送迎してくれるから」が 8.6%、「タクシーを利用しているから」が 5.4%、「駅やバス停までが遠いから」が 1.1%、などとなっています。家族が送迎してくれるといっても、家族とはいえその人の都合に合わせなければならず、出かけたときに出かけられるわけではありません。タクシーを利用しているという方は経済的な負担が大きくなります。駅やバス停が遠いということで、そこまで歩くのが困難なのでバスや電車は使えないということです。そのような方々にとっては、今の敬老パスの制度はなかなか使いづらいということです。こういう方々が、安心して外出できるようになれば、社会参加ができ、生きがいや健康の維持につながるのではないのでしょうか。

そこで健康福祉局長にお聞きします。居住地域や個々の事情にかかわ



らず、高齢者の誰もが気軽に外出できるようにするというのが、重要であると考えますが、どう認識されていますか。お答えください。

引き続き、敬老パス制度を通じて

【健康福祉局長】

本市では、敬老パス制度によって、昭和 48 年の制度発足当初から、高齢者の社会参加支援し、福祉の増進を図っているところでございます。

これまで、より多くの高齢者の皆様にご利用いただけるよう、令和 4 年 2 月には市営交通に加えて、私鉄及び民間路線バスを対象とするなど、制度の拡充に取り組んできたところでございます。

本市といたしましては、引き続き敬老パス制度を通じて、高齢者の皆様が日々の暮らしをより豊かに、いきいきと送っていただけるよう取り組んでまいりたいと考えております。

敬老パスが使えない方に 「高齢者タクシー料金助成制度」を

【みつなか議員】

敬老パスが、高齢者の社会参加を支援し、福祉の増進に寄与しているということは、私も認識していますし、私鉄や民間路線バスが利用できるように制度を拡充した効果は大変大きいと感じています。

しかし、現実問題として「利用できない」という方がいるということです。冒頭申し上げました、アンケートの結果でも見えてきたように、「家族に送迎してもらう」「タクシーを使う」「駅やバス停まで遠い」というような方々です。年金者組合の名古屋市内支部協議会が行った「名古屋市内の公共交通(地下鉄・バス・名鉄等)に関するアンケート」でも、最寄りの駅・バス停までのかかる時間を聞いた項目では、「5 分以内」が 20%、「5~10 分」が 58%と比較的駅やバス停に近い方がいる一方で、「10~15 分」16%、「15~20 分」8%、「20~25 分」かかるという方も 2%いるということで、長い時間歩かないと公共交通が利用できないという方がいることがわかりました。

パーキンソン病の方からは「タクシー券は使えないでしょうか?」という問い合わせがありました。その方は、歩くことはできるので、現地に行ければ、様々な活動ができるわけです。しかしバスのステップが上がれない、地下鉄は上下移動が多くて利用できない、ということで、敬老パスは持っていません。そして、障害手帳を持つほどでもなく、介護サービスを使える対象にもならない、ということで外出が非常に制限されています。

また、今まで敬老パスを使って、公共交通で元気に出かけていたけれども、いよいよ段差や階段が大変になってきたということで、外出が減ってしまったという方もいますし、今後も増えていくものと思います。敬老パスは使えないけれども、ほかの移動手段があればまだまだ外出できる元

気はあるし出かけたい、という方がタクシーを利用できるようになれば、より多くの高齢者の外出支援につながります。

タクシーならば自宅の玄関から目的地まで直接移動できるようになることで、転倒リスクを大幅に軽減できます。タクシー利用で、健康寿命を伸ばすことにつながり、引きこもりを防ぎ、フレイル予防にも高い効果を得られると考えます。ひいては医療費の抑制、さらに経済効果にもつながるのではないのでしょうか。

このような公共交通機関を使えない状況にある方には、今の敬老パスの制度では、日々の暮らしをより豊かに生き生きと送れるように、とはなりません。

そこで健康福祉局長に再度お聞きします。敬老パスを利用できない方に、タクシーを利用できるようにするための、「高齢者タクシー料金助成制度」が必要だと考えますが、いかがですか。

敬老パス制度は暫定上限額の枠内で実施する タクシー料金助成制度には課題がある

【健康福祉局長】

敬老パス制度につきましては、今後も高齢者人口の増加が見込まれる中、公平で持続可能な制度とすることが重要であり、事業費の暫定上限額を定め、その枠内において事業を実施しております。

そのため、令和 4 年 2 月の対象交通の拡大に当たりましては、財源確保策として利用上限回数を 730 回と設定したところでございまして、今後も暫定上限額の枠内において事業を実施していく必要があるなど、タクシー料金助成制度については、多くの課題があると考えております。

なお、タクシー料金につきましては、敬老パスにチャージした金額からお支払いいただくと、1 割引きとなるタクシー会社独自の優待制度の設けていただいております。令和 8 年 8 月現在、市内の 10 社においてご協力いただいているところでございます。

敬老パス制度の範囲だけでなく 高齢福祉の独自制度が必要

【みつなか議員】

タクシー利用については、敬老パスにチャージして支払うことで 1 割引きになるというサービスをタクシー会社が行っているということでした。1 割でももちろんありがたいのですが、やはりタクシーは高額で、なかなか気軽に利用するというわけにはいきません。

今定められている事業費の上限の中で行うには、タクシー料金助成制度については多くの課題がある、とのご答弁でした。それならば、敬老パス制度の中だけで考えるのではなく、高齢福祉という立場から、高齢者の健康維持、フレイル予防という観点で、独自の制度として創設していく

ことが必要だと考えます。

敬老パスは利用できず、介護サービスを使える対象にもなっていない、そういう狭間にある方が気軽に外出できる手段が必要です。敬老パスに代わる「高齢者タクシー料金助成制度」の創設を求め、全ての質問を終わります。