

## 論 説

## 高齢移動制約層の抜本的解消策の検討

— 自治体の運転免許証自主返納支援と敬老パス制度との一体化を手がかりに —

土 居 靖 範

## 目 次

はじめに

## 1. 少子高齢化時代の高齢者の様相と移動制約層の増大

- (1) 日本の高齢化は世界で最先端をいき、絶対数でも極めて多い
- (2) 地域別の高齢者増加率に大きな違い
- (3) 高齢者の外出手段
- (4) 高齢者の家族環境・居住環境とその問題点
- (5) 高齢者層の貧困化と格差の進行
- (6) 今後一層の移動制約層の増大

## 2. 自動車運転免許証自主返納の動向と考察

- (1) 高齢者の自動車運転免許証所有比率の著しい高まり
- (2) 高齢者の交通事故の状況
- (3) 高齢ドライバー対策としての講習の義務づけ
- (4) 自動車運転免許証自主返納制度の導入と変遷
- (5) 自動車運転免許証自主返納の促進策の重要性

## 3. 敬老パスをめぐる動向と考察

- (1) 敬老パス制度をめぐる動き
- (2) 名古屋市の敬老パスの「見直し」判定（2011年10月）以降の動き
- (3) 敬老パスはいかにあるべきか

むすび

## は じ め に

未曾有の超高齢社会に突入した日本で買い物難民や移動制約者が大量に発生しており、抜本的な解決が必要である。規制緩和等で公共交通の廃止が続き、また近くの生鮮品販売店が無くなっていることに加えて、クルマに大きく依存してきた高齢者が運転できなくなる背景がある。高齢移動制約層の解消をいかにすすめるべきかを提起するが、今回は鮮鋭的に突出して出て来ている次の2課題に焦点をあてる。それは各都道府県での自動車運転免許証自主返納の動向と基礎自治体での敬老パス給付の「見直し」である。

高齢者がかかわる交通事故は増大を続けている。交通事故死者数は全体として右肩下がり減少している中で、対照的に高齢死者数は横ばいを続けている。被害者となる高齢者も多いが、加害者となる高齢運転者が多く、「高齢ドライバー問題」として大きく浮上してきている。この問題の解決をめぐる自動車運転免許証自主返納の動向を考察した。

高齢移動制約層をめぐる交通権保障の具体策の一つとして敬老パスが機能してきたが、その

給付の「見直し」が広がりつつある。その動きにも焦点を当てて考察した。

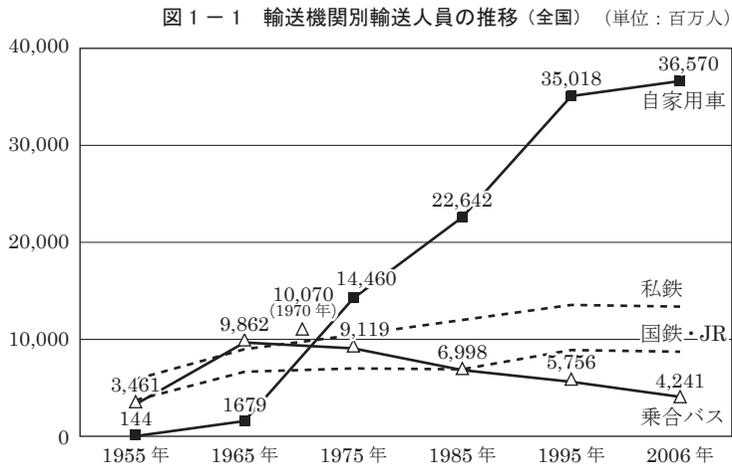
この 2 つの考察の結果、今後著しく増加する高齢移動制約層の抜本的解消をいかにすすめるべきかの点で、住民の移動に責任をもつべき各自治体が自動車運転免許証自主返納者への優遇施策と敬老パス施策とを融合し一体的に運用することが極めて重要と考えるものである。

## 1. 少子高齢化時代の高齢者の様相と移動制約層の増大

わが国の高齢者を取り巻く交通を取り上げるに際し、現在の高齢者の置かれている状況をここで押さえて置きたい。本稿で取り扱う高齢者は年齢 65 歳以上である。65 歳以上の割合を示すのが「高齢化率」である。なお、65 歳以上～75 歳未満を「前期高齢者」、75 歳以上を「後期高齢者」と呼称する場合がある。

### (1) 日本の高齢化は世界で最先端を行き、絶対数でも極めて多い

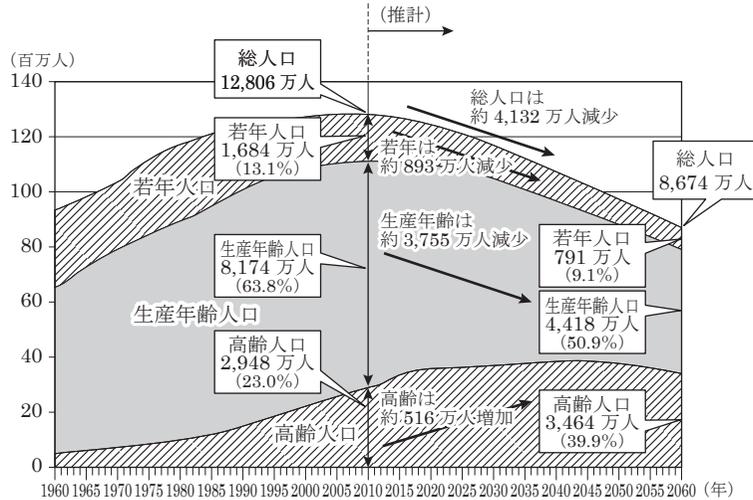
わが国では戦後 1965 年以降の高度経済成長期に大きく産業構造や地域構造の変革が始まり、私的モータリゼーションも進展した (図 1-1 参照)。太平洋岸ベルト工業地帯への産業集積と人口の集中であり、都市近郊での 1 戸建てのマイホームや大規模集合住宅のベッドタウン・ニュータウンが各地に多数出現した。



(注) 『数字でみる自動車』(財団法人自動車会議所) 『数字でみる鉄道』(財団法人運輸政策研究機構) 各年度版より作成

それから半世紀たった今、少子高齢社会の本格到来と言われる時代に突入した。総務省は 2013 年 4 月 16 日、人口推計 (12 年 10 月 1 日現在) を公表した (図 1-2 参照)。総人口に占める、65 歳以上の高齢者人口の割合は 24.1% (約 3,079 万人) に達し「超高齢社会」に入った。米国、英国、中国のそれぞれ 13.3%、16.4%、9.4% を大きく上回り、日本の高齢者の割合は顕著である。日本は主要国でも最も高齢化率が高くなった。年少者 (0～14 歳) の割合は 13.0% で、こちらは主要国では最低である。日本の平均寿命の著しい伸長と総人口の減少が特筆される。

図 1-2 我が国人口の推移



(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口  
 2 ( )内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口が、それぞれ総人口のうちを占める割合  
 (資料) 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」, 同「人口推計」, 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成(出所)『国土交通白書』平成23年度版, P71

高齢者数が3,000万人を超えたのは2012年からで、カナダの総人口約3,400万人に匹敵する膨大な数である。

(2) 地域別の高齢者増加率に大きな違い

過疎化著しい地方部においてはすでに高齢化率は30%近くで推移してきた。65歳以上の高齢者が集落人口の50%を越えた集落は「限界集落」といわれるが、そうした集落では老人夫婦世帯、独居老人世帯が主で、冠婚葬祭をはじめ、自治機能が低下し社会的共同生活の維持が困難となっている。

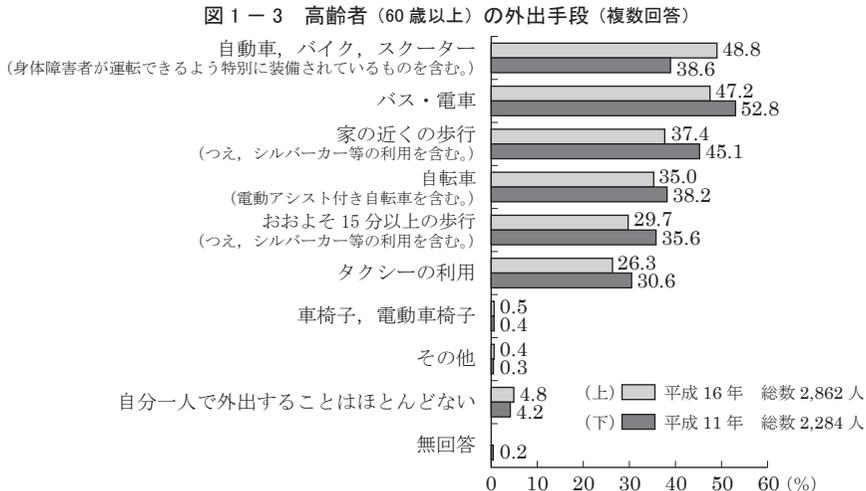
それに比べて、これまで高齢化率が低かった首都圏や関西圏などの都市部で、今や高齢化率は急速に高まってきている。かつて「都市」は若さの象徴であったが、高齢者人口の前年比増加率が軒並み全国平均の3.5%を上回り、高齢化率を急速に高めつつある。最も高いのが5.2%の埼玉県で、4.9%の千葉県、以下神奈川県(4.4%)、大阪府(4.3%)、愛知県や京都府(4.0%)、東京都(3.6%)と続いている。

都市部の急激な高齢化は、第2次世界大戦後の1946～50年に出生したいわゆるベビーブーム世代＝「団塊世代」が2012年から65歳以上になるが、この世代が首都圏や関西圏に多く住むのが主因である。大量に定年を迎え通勤トリップが減る現象を引き起こしているのと、この世代は自動車運転免許証所有が圧倒的に多いことが特徴である。首都圏や関西圏など的高齢者行動は従来からの地方部や過疎地域での高齢者行動とかなり違いがある。

この世代は今高い健康度を有するが、75 歳頃 (2025 年頃) を境にして、やはり健康状態は低下し、生活機能の衰え、そして様々な障害の発生が急速に増加すると見られる。

### (3) 高齢者の外出手段

内閣府の調査によると複数回答だが、高齢者 (この統計では 60 歳以上) の外出は、徒歩が 60.4% と極めて多く、自分で運転する自動車 33.5%、自転車 26.5%、バス 21.7% となっている (図 1-3 参照)。



(資料) 内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」(平成 16 年 11 ~ 12 月調査) より作成  
(出所) 『国土交通白書』平成 17 年度版, P31

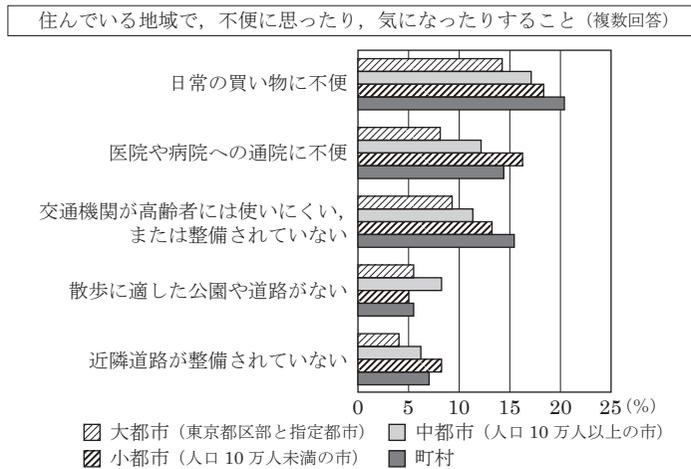
### (4) 高齢者の家族環境・居住環境とその問題点

65 歳以上の高齢者がいる世帯は 2010 年現在で世帯数は 2,071 万世帯と前年に引き続き 2,000 万世帯を超えて、全世帯 (4,864 万世帯) の 42.6% を占めている。日本の家族の原型として捉えられてきた、三世帯世帯は大きく減少を示し 15.1% で、夫婦のみの世帯 22.3%、夫婦と未婚の子のみの世帯 22.3%、単独世帯 24.9% である (『高齢社会白書』平成 24 年版, p.14 ~ 16)。

一般世帯総数に占める高齢世帯の割合だが 2010 年の 30.8% が、今後 2030 年には 39.0% と老人夫婦世帯、独居老人世帯のウエイトが高まると見込まれている。

ところで、内閣府の「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査」(平成 22 年) で 60 歳以上の高齢者が地域で不便に思っている点を調査している (図 1-4 参照)。不便な点は「特にない」が 60.3% で、それ以外の方が不便に感じている事項は、「日常の買い物」が 17.1% で最も多く、「医院や病院への通院」(12.5%)、「交通機関が高齢者に使いにくい、または整備されていない」(11.7%) となっている。

図1-4 住んでいる地域の不便について



（資料）内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査」より国土交通省作成  
 （出所）『国土交通白書』平成23年度版，P93

#### (5) 高齢者層の貧困化と格差の進行

わが国の高齢者は「豊か」とみられてきた。しかし詳細に見ると、その後の長引くデフレで疲弊し、やせ細っている。高齢者の間でも急速に貧困化が進行し、貧富の格差が拡大している状況がある。

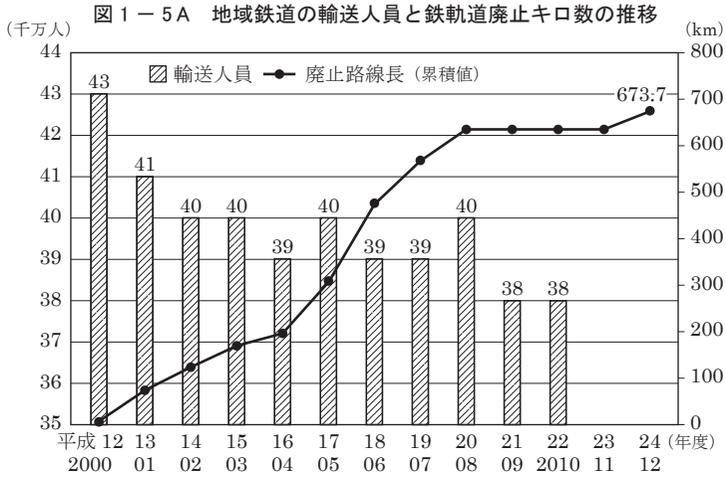
厚生労働省のデータでみると、後期高齢者医療制度対象の高齢者（75歳以上）約1,400万人の約90%が年収200万円以下、また介護保険の第1号被保険者（65歳以上）の60%が住民税非課税者となっている（全国老人福祉問題研究会編『月刊ゆたかな暮らし』2011年3月号，p.31）。

#### (6) 今後一層の移動制約層の増大

移動制約者はモータリゼーションの進展とともに発生した。マイカーに大きく依存し、また沿線住民の減少も進み、利用者の減少から公共交通の廃止（図1-5A・5B参照）が高度経済成長期以降著しく進んできた。その後の公共交通事業の規制緩和でその廃止の勢いは止む気配はない。

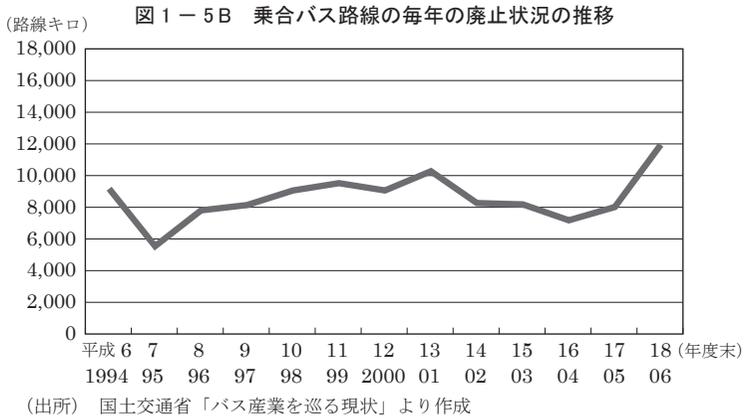
ここでいう移動制約層は「付き添いのない独自の移動において輸送サービスを必要とする年齢に達しているが、自動車を運転できないか、彼の家庭にそれができないか、あってもそれを一番に使えず、しかも適切な公共サービスを妥当な費用で利用出来ないために移動を制約されている人々」のことである（平井都士夫他編『新版交通概論』有斐閣，1982年刊，p.151・p.165）。

身体的な状況、あるいは経済的な理由で移動に困難を持つ人々に加えて、近年は自由になるクルマを運転出来ない人々のモビリティ確保が深刻になって来ている。自家用車に乗車（同乗を含む）し、移動が出来ない人々が増大している。生存権と関わるが、とりわけ考慮すべきことは今後、高齢移動制約者が一層増大する点である。高齢化により、マイカー運転が困難にな



(注) 1 昭和 63 年度以降に開業した事業者を除く 71 社 (輸送人員)  
 2 平成 24 年度の鉄軌道廃止キロ数については、24 年 4 月 1 日付の廃止路線 (長野電鉄屋代線及び十和田観光電鉄) を加えたもの  
 3 23 年度及び 24 年度の地域鉄道輸送人員については、未集計

(資料) 国土交通省  
 (出所) 『国土交通白書』平成 23 年度版, P92



(出所) 国土交通省「バス産業を巡る現状」より作成

ることもあるが、貧困の進展も考えられる。様々な仕掛けを早急に真剣に準備することが必要となる。

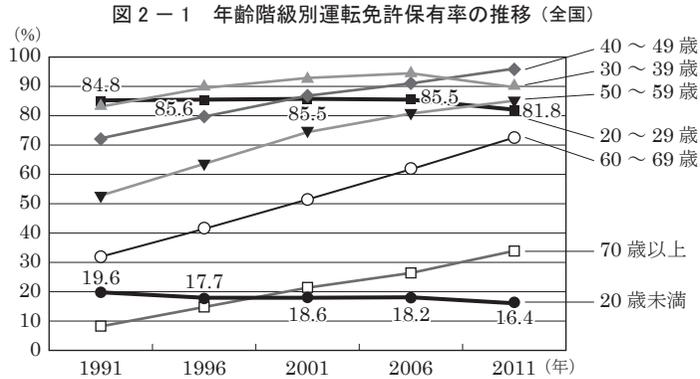
以上、高齢者の様相と交通状況について概観してきた。次に、自動車運転免許証自主返納の動向と敬老パスをめぐる動きを順次取り上げ、考察していきたい。

## 2. 自動車運転免許証自主返納の動向と考察

### (1) 高齢者の自動車運転免許証所有比率の著しい高まり

65 歳以上のドライバーは高齢者の増加とともに年々ふえており、『高齢者白書』(平成 22 年版)

によると2010年時点で約1,400万人が高齢ドライバーである。現時点で後期高齢者(75歳以上)の年代層では既に男性の半数が運転免許証を保有しているが、女性の保有率は10%に満たない。しかし今後は男女とも高齢者の保有率は大幅な増加が予想される(図2-1参照)。



(注) 保有率：年齢階級別運転免許(大型・中型・普通)保有者数を年齢別総人口で除した割合  
 (資料) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成  
 (出所) 『国土交通白書』平成24年度版, P65

(2) 高齢者の交通事故の状況

高齢ドライバーが増えるに伴い、高齢者がかかわる交通事故は増大を続けている。全体の交通事故死者数は1993年以降右肩下がり減少しているが、高齢者の交通事故死者数は絶対数では一向に減少せず、3,000人台から2,200人台と横ばいで推移している(図2-2参照)。ここ5,6年は全体に占める高齢者死者数の割合は半数を占めており危惧される。主な欧米諸国

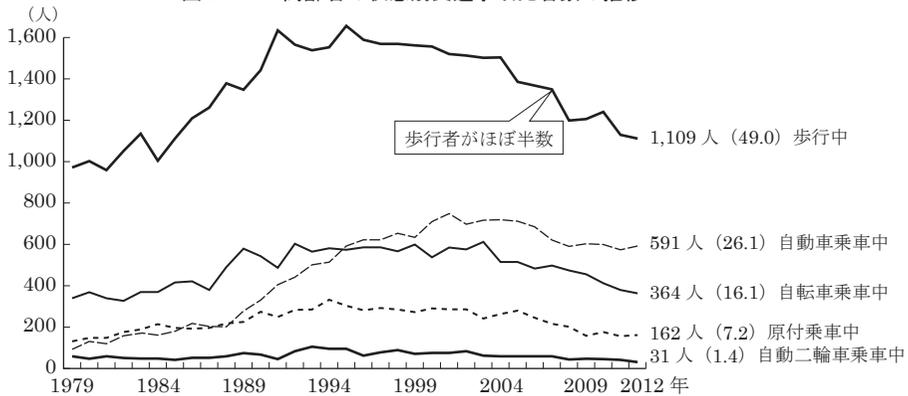


(資料) 警察庁「平成24年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締状況について」、総務省「人口推計」より内閣府作成  
 (注) ( )内は、交通事故死者数全体に占める65歳以上人口の割合。  
 (出所) 『高齢社会白書』平成25年度版, P38

の高齢者の占める割合は、アメリカの 16.7%、ドイツの 24.1% などとなっている（『交通安全白書』平成 24 年版, p.12）のに対し、日本の約 50% は極めて高く改善が必要である。

また全交通事故死者の 4 人に 1 人が歩行中の高齢者である点も見逃せない（図 2-3 参照）。とりわけ 65 歳以上の女性の歩行者が極めて高い割合を占める。

図 2-3 高齢者の状態別交通事故死者数の推移



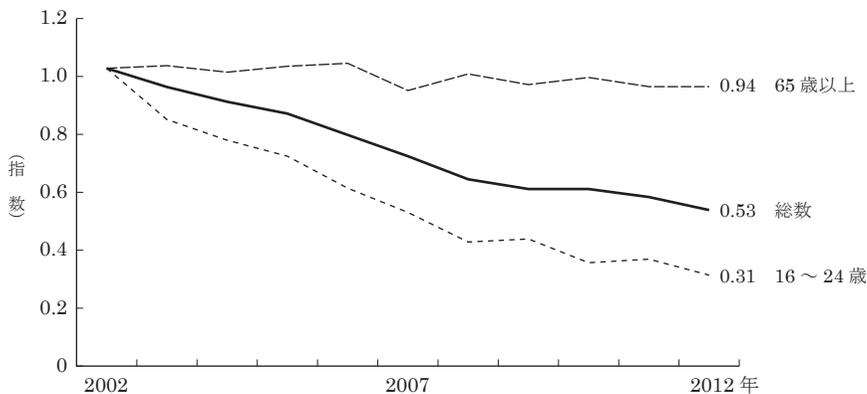
(注) 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。  
2 ( ) 内は、高齢者の状態別死者数の構成率 (%) である。

(出所) 『交通安全白書』平成 25 年版, P12

### (3) 高齢ドライバー対策としての講習の義務づけ

高齢運転者が高速道路を逆走するケースやアクセルとブレーキの踏み間違い事故等、ここ近年 65 歳以上のドライバーが第 1 当事者となった自動車交通死亡事故が著しく増加している。とりわけ懸念されるのは認知症での自動車の運転である。認知症が進んだ高齢者の運転は非常に危険である。

図 2-4 自動車（第 1 当事者）運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



(注) 1 警察庁資料による。  
2 2002 年を 1 とした指数

(出所) 『交通安全白書』平成 25 年版, P21

図2-4は交通事故件数と65歳以上の高齡運転者が第1当事者となった事故件数の推移を見たものである。交通事故の総件数は右肩下がりに減少しているのに対して、65歳以上の高齡運転者に原因がある交通事故は横ばい傾向で推移している。

高齡ドライバー対策として、自動車運転免許証の更新に際し、「高齡者講習」の受講が1998年から義務化された。加齡による運転技能の衰えを自覚し、安全運転につながるのが狙いで、全国の指定自動車教習所で実施されている。当初は75歳以上が対象だったが、2002年から70歳以上になった。自動車運転免許証有効期間満了日の3か月前から受講でき、3時間の講習は原則3人1組で行われ、実際に運転もする。受講料は5,800円である。

この講習内容は、

- ①ビデオなどで交通ルールを再確認
- ②機械を使って、動体視力や夜間視力などを測定
- ③車を運転し、指導員から助言
- ④危なかった点などの話し合い、である。

75歳以上はさらに「講習予備検査（認知機能検査）」という約30分間の判断力などを判定する検査を受けなければならない。これは2009年6月からはじまったが、その受検者は2012年は約133万人であった。この検査料は650円で、その後の高齡者講習は2時間30分、5,350円である。

そこでの講習内容は

- ①ビデオなどで交通ルールを再確認
- ②機械を使って、動体視力や夜間視力などを測定
- ③車を運転し、指導員からの講習予備検査に基づいた助言、となっている。

講習予備検査により、記憶力・判断力が低くなっていても免許証の更新はできるが、信号無視・一時不停止・踏切不停止等といった交通違反を更新の前に行っていた場合、または更新の後に行った場合は警察から連絡があり、専門医の診断を受けるか、主治医の診断書を提出する。この時点で認知症と判断された場合に免許証が取り消し等になる。

#### (4) 自動車運転免許証自主返納制度の導入と変遷

高齡者の事故増加に対する対策の一環として、免許証の自主返納制度が1998年より実施されたが返納は遅々として進まなかった。促進策として2002年6月に改正道路交通法が施行され、自主的に自動車運転免許を返納した高齡ドライバーに対して、警察では公的身分証明書として使える「運転経歴証明書」を発行することになった。発行手数料が1,000円必要で、有効期限は6か月間である。

それでも返納は進まなかった。その理由の1つとしてこの運転経歴証明書自体の問題点が挙げられる。自動車運転免許証をそのままに置いていても特に問題がなく、運転経歴証明書交

付には手数料 1,000 円が必要な点と公的身分証明書として使うには不十分である点が挙げられる。有効期間が 6 か月間しかないのである。銀行や証券会社などの金融機関で口座を開設する際や、クレジットカードの入会申し込みを行うに際し、本人確認書類として活用しにくい点があり、制度の改善を求める声が相次いだ。

2002 年 4 月 1 日に政令改正より終身通用するようになり、紛失した際などは再交付が受けられるようになった。改正後の運転経歴証明書(図 2-5 参照)は住所など記載事項の変更があった際には、所轄の公安委員会へ届出を行うことが義務付けられた一方、改正前の運転経歴証明書は申請取り消しから 5 年以内か、記載内容が判読できる経歴証明書を所持している場合は、改正後の経歴証明書に切り替える(再交付)ことも可能である。

図 2-5 運転経歴証明書の見本(表面)

氏名	日 本 花 子		昭和10年03月10日生
住所	東京都千代田区霞が関2-1-2		
交付	平成24年04月01日 12345-1		
<b>運転経歴証明書</b> (自動車等の運転はできません)			
番号	第 123456789101 号		
交付	平成00年00月00日	種別	普通 大型 中型 小型 特種
発	昭和00年08月01日	種別	普通 大型 中型 小型 特種
二種	平成00年00月00日	種別	普通 大型 中型 小型 特種
			〇〇〇〇〇 公安委員会

(注) サイズは運転免許証と同じ、縦 5.7 cm × 横 8.4 cm

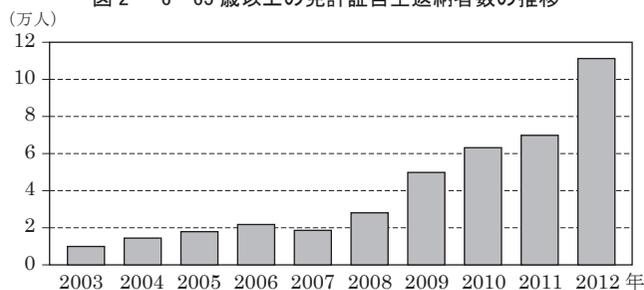
(出所) 警視庁のホームページ/トップ→交通安全→免許を返納する勇氣より、

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/hennou/hennou.htm> 2013/09/16 アクセス

#### (5) 自動車運転免許証自主返納の促進策の重要性

運転免許試験場にて運転免許証返納時に、窓口で交付手数料 1,000 円を支払って申請すると、「運転経歴証明書」が交付される。全国の自動車運転免許証自主返納件数は 2012 年は 11 万 7,613 件と前年の 1.6 倍となっている。2012 年 4 月に運転経歴証明書の有効期限がそれまでの 6 か

図 2-6 65 歳以上の免許証自主返納者数の推移

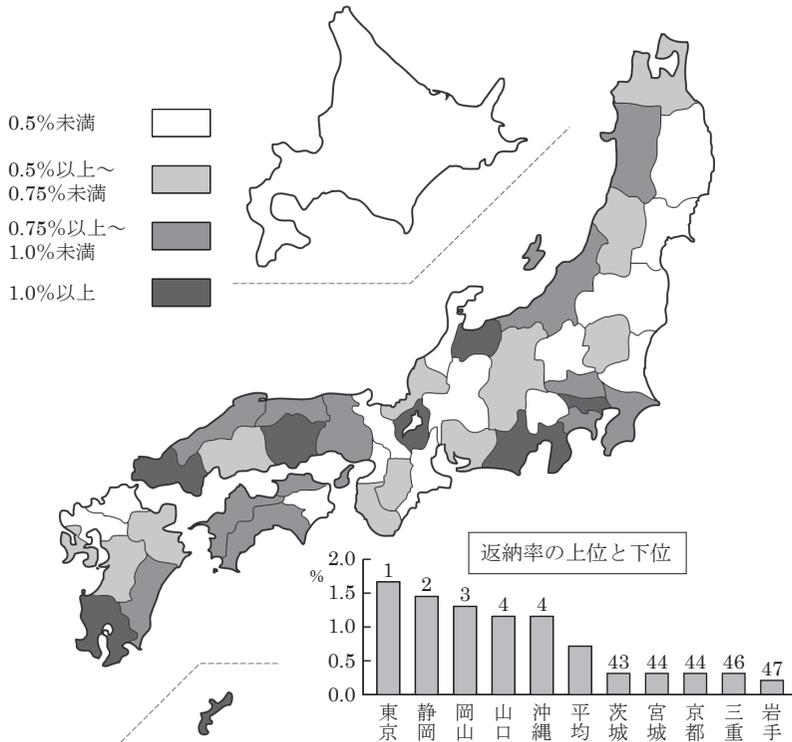


(注) 警察庁統計より

(出所) 『日本経済新聞』2013 年 5 月 16 日

月間から無期限有効となった点と、高齢者が運転免許証自主返納するのを促進するため、各都道府県で様々な特典制度の導入をはかりだしたことが効を奏して自主返納数は増加している（図2-6参照）。ただ都道府県によってその返納に極端な差がある（図2-7参照）。こうした差がどうした背景からくるか、詳細な分析が今後必要と考える。

図2-7 都道府県別高齢者の運転免許証の返納状況



（注） 65歳以上の免許保有者に占める返納者の比率。2012年。警察庁のデータをもとに算出。  
（出所）『日本経済新聞』2013年7月29日

これまでは車を運転しなくなっても、身分証明書として使っていたため、返納してしまうと身分証がなくなり困ると思ひ、なかなか返納に踏み出せずにいた高齢者が多いと見られたが、それは改正で改善された。それを後押しする自動車運転免許証自主返納支援の熱い動きが展開されてきているのである（表2-1参照）。タクシーやバスなど公共交通機関の運賃割引や各種の文化・サービス施設などの利用料の割引制度の導入が積極的に打ち出されている。当初、東京都や神奈川県、奈良県や岡山県が先行したが、今では全国に普及している。

決定的な問題としては運転免許証を返納しクルマに乗らないとしたら、他の交通手段が見当たらず、生活出来ない今日の状況があげられる。支援策は充実してきたが、この状況はあまり改善されていない。高齢で身体の衰えから日常の足として逆にクルマを運転することが増えて

表 2-1 高齢者ドライバーに運転免許証自主返納を促す都道府県の主な取り組み

都道府県	取 り 組 み	都道府県	取 り 組 み
北海道	・写真付き住民基本台帳カードの手数料の免除(市町村により異なる)		円分ずつのいずれかを配布
青森県	・バス乗車運賃の割引(市町村により異なる)	長野県	・写真付き住民基本台帳カード交付手数料の免除
	・タクシー乗車運賃の割引		・タクシーの乗車運賃の割引
	・協力店での飲食代金の割引	富山県	・バスの乗回数券を配布(市町村による)
	・協力店での買い物代金の割引		・公共の交通費用 20,000 円分の乗車券
	・協力宿泊施設の宿泊料の割引		・身分証明書の発行費用の負担
	・レジャー施設の入場などの割引	石川県	・住民基本台帳の無料交付
秋田県	・タクシー乗車運賃の割引		・バス乗回数券の交付(市町村による)
	・バス回数券の割引	福井県	・運転経歴証明書の申請 1,000 円を全額助成
	・温泉入浴施設の利用料割引		・バス無料乗車券を交付(市町村による)
	・協力店での飲食代金の割引	山梨県	・タクシーの乗車運賃が割引
	・理容店での料金割引		・中央市のコミュニティバスが無料
山形県	・タクシー乗車運賃の割引		・甲斐市のコミュニティバスが半額割引
	・タクシー利用券の交付(市町村により異なる)		・スパランド・ホテル内藤の入館料が割引
	・写真付き住民基本台帳カードの手数料免除(市町村により異なる)	愛知県	・写真付き住民基本台帳の無料交付
	・鉄道乗車運賃の割引		・協力レジャー施設の入場料割引
岩手県	・タクシー乗車運賃の割引(市町村により異なる)		・協力温泉施設の料金割引
宮城県	・バス乗車運賃の割引(市町村により異なる)		・協力飲食店での飲食代割引
	・住民基本台帳カードの手数料免除(市町村により異なる)		・協力宿泊施設での宿泊代割引
	・協力店での買い物代金の割引	静岡県	・タクシー乗車運賃の割引
福島県	・タクシー乗車運賃の割引		・協力店での飲食代割引
	・バス乗車運賃の割引		・協力店での買い物代金の割引
	・鉄道乗車運賃の割引	三重県	・バス乗車運賃の割引
	・協力店での買い物代金の割引	岐阜県	・写真付き住民基本台帳の無料交付
	・協力施設での入浴、宿泊代の割引		・バス乗車券の交付(2,500 円分)
東京都	・浅草新仲見世の商品割引		・濃飛タクシーの乗車運賃割引
	・高島屋、三越→自宅への配送料無料	山口県	・タクシーの乗車運賃の割引
	・巢鴨地藏通り商店街→買い物で記念品プレゼント		・飲食代金の割引
	・花やしき入園無料		・温泉施設の入浴料割引
	・美術館の入園料割引	広島県	・宿泊施設の宿泊料割引
	(注) その他多数あり、詳細は警視庁のホームページを参照してほしい		・タクシー乗車運賃の割引
千葉県	・市営バス乗車運賃の割引		・バス乗車運賃の割引
	・タクシー乗車運賃の割引	島根県	・タクシーの乗車料金の割引
	・路線バス乗車運賃の割引	鳥取県	・タクシーの乗車運賃割引
	・鉄道運賃の割引		・バス乗回数券の割引
	・宿泊施設の割引	岡山県	・タクシーの乗車運賃割引
	・レジャー施設の入場料割引		・バスの乗車運賃割引
	・伊勢丹、三越→自宅への配送料無料		・飲食代金の割引
神奈川県	・協力店での買い物代金割引	徳島県	・徳島市/住民基本台帳の無料交付
	・協力宿泊施設の宿泊代金割引	香川県	・バス乗車運賃の割引
	・伊勢丹・三越の自宅配送料が無料	愛媛県	・バス乗車運賃の割引
	・レジャー施設の入場割引		・タクシー乗車運賃割引
埼玉県	・タクシーの乗車運賃の割引		・協力店での飲食代金割引
	・伊勢丹・三越の自宅配送料が無料		・協力宿泊施設の宿泊代割引
	・協力飲食店での飲食代金割引		・タクシー乗車運賃の割引
	・協力入浴施設での利用料の割引	高知県	・バス乗車運賃の割引
	・協力店舗での買い物代金割引		・協力店での買い物割引
茨城県	・住民基本台帳の手数料 500 円分(市町村により異なる)	鹿児島県	・協賛団体に加盟のホテル、旅館の宿泊料の割引
	・バス回数券やバス無料定期券の交付(市町村により異なる)	宮崎県	・バス乗車運賃の割引
栃木県	・住民基本台帳の無料交付(市町村により異なる)		・タクシー乗車運賃の割引
	・タクシーチケット交付(市町村により異なる)	大分県	・飲食料金割引
	・バス回数券の交付(市町村により異なる)		・宿泊施設の料金割引
群馬県	・運転経歴証明書の交付手数料の助成		・温泉入浴料金の割引
	・住民基本台帳カードの交付手数料の助成		・眼鏡店での割引
	・タクシーの乗車運賃の割引(市町村により内容が変わります)	熊本県	・ホテル、旅館の宿泊費の割引
	・バス回数券の交付(市町村により内容が変わります)		・バス乗車運賃の割引
	・協力施設の宿泊料の割引		・電車乗車運賃の割引
	・協力店での飲食代金割引	福岡県	・堀川バス乗車運賃の割引
新潟県	・タクシー利用券 10,000 円分または、バス利用券 10,000 円分、タクシー・バス利用券を各 5,000	佐賀県	・住基カードを無料交付
			・バスカードの割引販売
		長崎県	記載なし
		沖縄県	・タクシー乗車運賃の割引
			・かんなタラソ、施設利用料金の割引
			・天然温泉アロマ、入浴料の割引

(出所)「免許証の返納の特典：親に返却を勧めるために 2009-2012」のホームページ <http://arbt.info/mhnt/02.html> の「自主返納各県の主な特典」より編集作成した。おおよそ 2012 年 4 月～9 月時点の内容で、現時点では追加等変更もある。ホームページ内の各都道府県ごとの特典末尾にある「→詳細はこちらで確認してください。」をクリックすると、現在の自動車運転免許証自主返納支援事業のコーナーに自動的につながる。

きている。高齢者に替わってクルマを運転をしてくれる若い同居家族がいなくて、高齢者だけの夫婦世帯や独居が増えていることもある。これまでクルマを自由に運転してきた高齢者は、時間やルートが限定され、停留所（あるいは駅）へわざわざ行って乗り降りする公共交通は極めて使いづらいものと考えている。クルマを運転することが生きがいという高齢者も多い。

さらなる問題点は、第1に各自治体によって支援策に大きな格差があることと、第2に運転免許証をもっていない高齢者にははじめからそうした優遇策が提供されない点である。敬老パスとの整合性を課題として指摘したい。その敬老パスについて、次に見てゆきたい。

### 3. 敬老パスをめぐる動向と考察

#### (1) 敬老パス制度をめぐる動き

全国の多くの自治体で、敬老パスやシルバーパスなどの敬老乗車証制度がある。1973年から政令指定都市を中心にはじまった制度で、ほとんどが70歳以上の交付だが、名古屋市や堺市では65歳からとなっている。敬老乗車証の呼称は自治体によって、敬老乗車証、敬老パス、シルバーパスなどと様々であるが、本稿では“敬老パス”と一括りで表現していることをお断りしたい。

各自治体では、例えば名古屋市敬老パス条例（2004・平成16年3月30日・条例第37号）や京都市敬老乗車証条例（2005・平成17年3月25日・条例第87号）といった名称で条例を制定し、その運用を図っている。

名古屋市敬老パス条例の第1条を抜粋すると、「多年にわたり社会の進展に寄与してきた高齢者に対して敬老パスを交付することにより、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ことを目的とする。」と謳っている。

障がい者を対象とする福祉乗車証があるが、それはここでは扱わず、本稿での敬老パスは自治体はその区域居住の住民のうち高齢者の社会参加を促し福祉を増進するために発行するものに限定している。高齢者が特定の区域にある事業者の鉄道やバス等に無料ないし割引運賃で可能な乗車証ないし乗車回数券等の交付で行われている。

交付場所は郵便局や区役所・地域センターなどとなっている。東京都の場合は路線バスの営業所である。敬老パスの交付当初は手帳や紙カードであったが、現在は磁気カードやICカードが大勢を占めている。なお紙の利用回数券などの交付もある。現在交付されている敬老パスのいくつかを写真で紹介しておきたい（写真3-1～3-5参照）。実サイズは縦5.7cm×横8.4cmである。

敬老パスの使用期間はおおむね10月1日から翌年の9月末の1年間だが、横浜市や神戸市のように交付を受けて10年間有効という敬老パスもある。

政令指定都市以外の多数の基礎自治体でも敬老パスは導入されているが、表3-1は政令

写真 3-1 名古屋市の敬老バス  
(磁気カード・表面・三浦 勤氏提供)



写真 3-2 大阪市の敬老バス  
(IC カード・表面・實 清隆氏提供)



写真 3-3 東京都シルバーバス  
(磁気カード・表面)



写真 3-4 京都市  
(紙カード・表面・大志万氏提供)

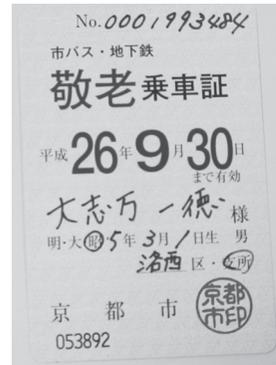
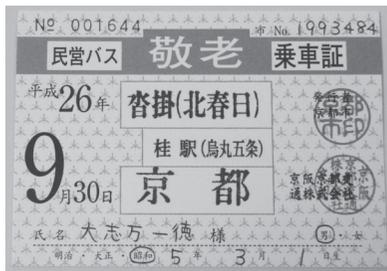


写真 3-5 京都市の民営バス用  
(紙カード・表面・大志万氏提供)



指定都市をピックアップし敬老バス制度の概要を表にしたものである。政令指定都市で、はじめから敬老バス制度がないのは、さいたま、相模原、新潟、岡山の4市で、制度を廃止したのは、千葉(2008年3月31日廃止)、静岡市(2007年3月31日廃止)の2市である。これら都市でなぜ敬老バスがないのか、あるいは廃止されたのか、今後究明する必要がある。

表 3-1 をもとに敬老バス等の分類・区分をしておきたい。

- a 支給年齢：65 歳以上(名古屋市および堺市)、70 歳以上(東京都をはじめ多数)に大別される
- b 交付の条件：イ. 申請した全員(名古屋市等)と ロ. 所得金額により給付を限定(広島市等)

表 3 - 1 各都市における敬老バス等交通助成制度（2013 年度）

主な特徴	都市名	対象年齢	利用者負担額等	本人負担	所得制限	民営バス	民営鉄道	タクシー							
利用限度額方式	札幌市		利用限度額 1 万円分 (1,000 円負担) 2 万円分 (3,000 円), 3 万円分 (6,000 円) 4 万円分 (8,000 円), 5 万円分 (10,000 円) 6 万円分 (13,500 円), 7 万円分 (17,000 円)	あり	なし		対象外	対象外							
	浜松市		年間 6,000 円分の利用券を交付 (所得金額 200 万円未満の方のみ)												
	広島市	70 歳以上	年間 6,000 円分の利用券を交付 (所得金額 1,595,000 円以下の方のみ)	なし	あり	対象	対象	対象							
	福岡市		介護保険料段階に応じて乗車券を交付 1～4 段階 (年間 12,000 円分) 5～6 段階 (年間 8,000 円分) 7～9 段階 (交付せず)												
定期券方式	仙台市		5,000 円分の利用券を交付 (年間 24 枚まで) 1～4 段階 (1 枚 250 円) 5～12 段階 (1 枚 500 円)												
	名古屋市	65 歳以上	世帯全員が基準額以下 (1,000 円負担) 本人基準額以下・世帯基準額超 (3,000 円) 本人基準額超 (5,000 円)				対象外								
			<table border="1"> <tr> <td>基準額</td> <td>扶養親族なし</td> <td>35 万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>扶養親族あり</td> <td>35 万円 × (扶養親族数 + 1) + 21 万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>寡婦・寡夫障害者</td> <td>125 万円</td> </tr> </table>	基準額	扶養親族なし	35 万円		扶養親族あり	35 万円 × (扶養親族数 + 1) + 21 万円		寡婦・寡夫障害者	125 万円			
	基準額	扶養親族なし	35 万円												
		扶養親族あり	35 万円 × (扶養親族数 + 1) + 21 万円												
		寡婦・寡夫障害者	125 万円												
横浜市		障害者等 (無料) 世帯全員市民税非課税・生保受給者 (3,200 円負担) 本人非課税世帯課税 (4,000 円) 市民税課税で 合計所得金額 150 万円未満 (7,000 円) 合計所得金額 150～250 万円未満 (8,000 円) 合計所得金額 250～500 万円未満 (9,000 円) 合計所得金額 500～700 万円未満 (10,000 円) 合計所得金額 700 万円以上 (20,500 円)	あり	なし	対象	対象外	対象外								
京都市	70 歳以上	生保受給者・老齢福祉年金受給者で 世帯全員が市民税非課税 (無料) 本人市民税非課税 (3,000 円負担) 本人課税で合計所得金額 200 万円未満 (5,000 円) 〃 合計所得金額 200～700 万円 (10,000 円) 〃 合計所得金額 700 万円以上 (15,000 円)													
一律負担	大阪市		市営交通 (第 3 セクター含む) フリーバス 一律 3,000 円負担				対象外								
利用回数に応じた負担	北九州市		市バスフリーバス 3ヶ月 (4,000 円負担) 6ヶ月 (7,000 円負担) 12ヶ月 (12,000 円負担)												
	川崎市	選択制	①バスフリーバス 月数 × 1,000 円負担 ②バス乗車時に大人料金の半額負担				対象								
	神戸市		乗車時に大人料金の半額負担 (バスは 100 円)												
	堺市	65 歳以上	乗車時に 100 円負担 (毎月 5・10・15・20・25・30 日のみ)												

(出所) 名古屋市の社会福祉審議会の「今後の高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会」の 2013 年 9 月最終報告書 18 ページより

に大別される。

なお、東京都のシルバーパスの案内には、「70 歳以上の東京都民であれば、いつでも発行の申込みができます（但し、寝たきり状態等で経常的にパス利用が困難な方は対象になりません。）」との注記がある。

c 個人負担額：上のイの場合だが、交付を受けるに際し負担金が必要になる

例) 大阪市：一律 3,000 円

東京都：市町村民税非課税者は 1,000 円、それ以外は 20,150 円

d 利用できる公共交通：居住する自治体によって敬老パスが利用できる公共交通の範囲は大きくちがう。政令指定都市では公営交通が運行されているところが多く、それを基本的に利用するところが多い。

東京都のシルバーパスで利用できる公共交通は、極めて広範囲におよび、次の通りとなっている。

東京都交通局の路線バスと都営地下鉄の全線、および東急バス、東急トランセ、京王電鉄バス、京王バス東、京王バス中央、京王バス南、京王バス小金井、関東バス、西武バス、国際興業グループ、小田急バス、小田急シティバス、京浜急行バス、羽田京急バス、京成バス、京成タウンバス、東武バスセントラル、立川バス、シティバス立川、西東京バス、神奈川中央交通、大島旅客自動車、八丈町、三宅村、朝日自動車、日立自動車交通、新日本観光自動車、ケイエム観光の東京都区域内に存する路線の停留所相互間での利用

e 交付率：川崎市の 100%（有料のバスフリーパスの購入/月 1,000 円）～同じく川崎市 21%（バス乗車時に大人運賃の半額）と極めて幅がある。

公共交通機関を利用して外出する頻度の少ない場合は必ずしも割安とは言えないので、とくに病弱や超高齢の場合、利用が限定的となり交付申込が減少する。また利用できる公共交通が居住地沿線にない場合や、日常的にクルマ運転が常態化している高齢者では交付申請が少ない。

ところで、この敬老パスをめぐっての最近の動向として、自治体財政の逼迫を理由に所得に応じた年間負担金を徴収（応能負担）、あるいはその値上げを打ち出す自治体や、利用ごとに一定運賃を負担（受益負担）、あるいは利用制限する自治体が出てきている。その動きをいくつか紹介したい。

#### ①名古屋市で敬老パス「見直し」の判定（2011 年 10 月）

名古屋市は国の「事業仕分け」を踏襲し、市行政の「事業仕分け」を実施したところ、敬老パスが「見直し」判定となった（2011 年 10 月）。そこで市としてこの事業のありかたを検討するため、社会福祉審議会に諮問した。

その審議会の意向をうけて名古屋市が実施した市民アンケートで敬老パスの年間 316 億円の経済効果等が公表されたこともあるが、2013 年 4 月の市長選挙で河村現市長は「敬老パス

の存続・拡充」を公約して臨んだ。

名古屋市の敬老パスについてはその後の経過も含め、次の項で詳しく取り上げたい。

## ②大阪市では無料から負担金徴収（2013年8月）に

全国の政令指定都市のなかで、唯一敬老パス支給を無料で行ってきた大阪市だが、橋下徹大阪市長が打ち出した、大阪市政改革の一環で2012年、敬老パスの有料化が提起された。年間80億円かかっている費用の削減が大きな目的で、市は当初、運賃の半額を利用ごとに負担してもらうことで50億円を削減する方針だったが、議会の反発にあい、年間3,000円の負担に落ち着いた。

ところが、3,000円を負担に感じる高齢者が多いせいか、この3,000円の振込みを済ませ交付を受けた人は、全体の8割程度で、市が見込んでいた削減額は8億円程度に止まった。

大阪市では来年2014年8月から1回の利用ごとに50円を徴収することが決まっており、そのため自動改札機の改修を進めている。

## ③京都市の負担金増額等の動き

京都市においては、1973年11月から京都市バス・地下鉄敬老乗車証制度を開始し、70歳以上の京都市民に敬老乗車証を無料で配布してきた。2005年2月に無料をやめて、所得に応じて0円から15,000円まで5段階で負担する制度を導入し、配布方式を申請方式に変えている。この導入でそれ以前の2002年度78%であった交付率は、2012年度では50%と大きく落ち込んでいる。

ただ京都市では京都市営交通以外に京都バス、近鉄バス、雲ヶ畑もくもくバス、京阪宇治バス、京阪京都交通、京阪シテイバス、京阪バス、京北ふるさとバス、醍醐コミュニティバス、阪急バス（五十音順）の民間バスも利用出来るようになり、申請者に当該地域の民営バス敬老乗車証もあわせて交付するなど改善も進めてきた。

しかるに京都市では交通事業者に対して、運賃相当額を拠出ないし交付する額（京都市交通局へは拠出金・民営バス事業者へは交付金）が今後の高齢化で著しく増加することが予想されるとして、給付内容や負担のありかたの検討を2012年10月に京都市社会福祉審議会に諮問した。

その答申は「敬老乗車証制度の今後の在り方」として2013年7月に出された。そこでは負担金を増額することや、無料乗車できる回数を限定することなどを提起している。それを受けて京都市は敬老乗車証制度を改定する方針をうちだそうとしている。現時点ではまだ改定内容は不明だが、負担金の増額、一定の回数に利用を制限することや、1乗車ごとに100円程度を払う制度が打ち出されるとの予想がある。

## (2) 名古屋市の敬老パスの「見直し」判定（2011年10月）以降の動き

名古屋市の敬老パスへの財政支出の是非が2013年4月の市長選挙で大きな争点となったこ

とは前述した。それに先立つ 2011 年 10 月に敬老パスの「見直し」判定が出されているが、それとの関連で実施された名古屋市の市民アンケート調査分析で敬老パスには年間 316 億円の経済効果等があると公表 (2013 年 3 月) されている。

名古屋市の敬老パスの歴史および現在の検討状況について取り上げたい。

### ①名古屋市の敬老パスの歴史

名古屋市の敬老パス制度は、1973 年に故本山政雄元市長が始めた福祉施策の 1 つである。敬老パスは当初無料だったが、受益者負担の観点から、松原武久前市長が 2004 年から負担金制度に変更した。所得などに応じて年に 1,000 円、3,000 円、5,000 円を利用者が支払うのだが、それによって以前 (2003 年 9 月末) は 90.0% の交付であったものが、2004 年 9 月末は 70.0% に急落している。

### ②事業仕分けで「見直し」の判定が出る

2011 年秋に河村たかし現市長が「事業見直し」(民主党政権の「事業仕分け」と同様な手法) に敬老パス事業を挙げたことが発端で、高齢者福祉の「見直し」として、その他の個別事業も含めて対象になっている。「事業見直し」の議論は個々の事業に対し、「継続」、「見直し」、「廃止」という 3 つの評価を行い、本件は「見直し」と評価 (判定) された。

事業仕分けを行ったのは、無作為に抽出された 120 人の市民だった。事業仕分けを行う市民が、計 30 の事業について「廃止」「見直し」「継続」を判定した。この敬老パスについて、市民 17 人の判定は、見直し 14 人、廃止 1 人、継続 2 人であったため、2011 年 10 月 25 日に見直しという判定を受けた。今回「見直し」判定となった背景には、2010 年度は、名古屋市の 65 歳以上の 64.2% にあたる 30 万人以上に敬老パスが交付され、約 131 億円の事業費がかかった。5 年後には団塊の世代が 65 歳以上となり、敬老パスの交付対象となる。すると、敬老パスの事業費は 2015 年度には 150 億円にのぼると試算される。こうした金銭的な事情のほか、65 歳以上の 3 割以上が使っていないというサービスを続けることは公平性に反する、敬老パスに使われた税金が市バスの経営補填に回っているなどもあるとされている。

この事業仕分けの結果について、以前私鉄などへの利用拡大について検討するとしてきた河村たかし市長は、市民の意見は最も大事にするとの表明のみで、制度の見直しについての明言は避けた。

市当局は、「見直し」と評価された事業を市長の諮問機関 (この場合「社会福祉審議会」) の下に設置した「今後の高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会」で「見直し」の方策を検討してきた。「分科会」は 2013 年 8 月まで 8 回開かれ、9 月 9 日に 9 回目の会議が開かれ最終報告を出し、それがそのまま、「社会福祉審議会」として市長に「答申」された。

現在は年額 1,000 ～ 5,000 円としている利用者の一部負担金について、「引き上げは避けられない」との報告が分科会でまとめられた。分科会の論議は、市一般会計の支出を抑制するた

表 3 - 2 名古屋市の敬老パスの利用状況（概要）

・市内在住の65歳以上高齢者から3,000人を無作為抽出した調査結果（平成22年2月実施）

a. 利用回数は？（1,697人回答）

（単位：％）

区 分	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合 計
毎 日 1 回 以 上	9.0	8.1	6.2	5.0	7.2
週 に 1 回 以 上	39.7	47.6	44.4	42.5	43.9
月 に 1 回 以 上	40.6	35.5	39.6	36.1	37.9
年 に 1 回 以 上	8.5	7.3	7.4	11.7	8.5
回 答 な し	2.2	1.5	2.4	4.7	2.5

b. 利用目的は？（複数回答可 1,697人回答）

（単位：％）

区 分	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合 計
家 事 ・ 買 物	56.4	61.0	59.4	52.2	57.6
病 院 等 へ の 通 院	34.9	43.4	57.0	58.7	47.6
行 楽 や 神 社 ・ お 寺 へ	33.3	33.0	31.5	27.9	31.6
趣 味 ・ 学 習	36.2	29.9	25.8	21.7	28.9
親 戚 ・ 知 人 宅 を 訪 問	14.7	17.7	16.5	15.0	16.0
区 役 所 や 福 祉 会 館	5.3	9.0	11.2	10.9	8.9
通 勤	11.8	7.7	1.2	0.3	5.7
そ の 他	20.0	15.7	12.4	15.8	16.0

c. パスの交付を受けていない理由は？（複数回答可 573人回答）

（単位：％）

区 分	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合 計
自 分 で 車 を 運 転 す る	56.3	49.1	33.3	7.9	34.0
遠 く へ 出 か け ない	21.0	20.4	24.4	31.5	24.8
家 族 が 車 で 送 迎 し て く れ る	8.0	14.8	15.4	34.0	19.5
病 弱 だ か ら	2.8	11.1	15.4	36.0	17.8
福 祉 特 別 乗 車 券 等 を 利 用	14.2	18.5	23.1	10.8	15.9
市 バ ス ・ 地 下 鉄 を 利 用 し ない	15.9	17.6	9.0	16.3	15.2
自 己 負 担 金 が 必 要 だ か ら	21.0	14.8	19.2	5.4	13.8
市 バ ス ・ 地 下 鉄 は 不 便 だ か ら	6.3	5.6	7.7	3.4	5.2
そ の 他	26.1	25.0	23.1	26.6	25.5

（出所）名古屋市資料より

め、パスの交付年齢を引き上げる、利用上限額を設定する、負担金(交付手数料)を引き上げるなどだったが、住民運動の展開と、市民アンケート結果から、最終的には本人負担額の引き上げのみで、交付開始は現状の 65 歳が妥当とする方向がうち出されている。

### ③名古屋市が実施した市民アンケート調査

それに先だつ 2013 年 2 月に市の健康福祉局は前述の「分科会」の意向をうけ、外部調査機関に委託した「市民アンケート」(6,000 人 = 65 歳未満 3,000 人, 65 歳以上 3,000 人)を実施している。そこで「敬老パス」の有意性が明らかになった。すなわち、敬老パスにより高齢者の外出する回数は増加する。そのことが高齢者の健康保持に役立つこと、外出により消費が増えて地域経済に貢献している、マイカーを使用しないので CO<sub>2</sub> の削減で環境に大きく貢献している、などである。

市民アンケートの結果から名古屋市民の敬老パスの利用状況を表 3-2 に掲載する。利用回数は週 1 回以上が 43.9% で 1 位となっている。利用目的は家事・買物が 57.6%, 病院等への通院が 47.6%, 行楽や神社・お寺へが 31.6% と上位を占める。敬老パスの交付を受けてない人の理由も調査していて、「自分で車を運転する」が 34.0%, ついで「遠くに出かけない」が 24.8%, 「家族が車で送迎してくれる」が 19.5% となっている。

そうした調査結果を分析し、名古屋の敬老パス交付の社会的効果として、316 億円あるとした。この効果は名古屋市の年間の敬老パス事業費 127 億円の約 2.5 倍に匹敵するもので、社会参加効果、健康効果、環境効果も上がったとしている(表 3-3 参照)。

表 3-3 敬老乗車証交付による効果

経 済 効 果	年間 316 億円 (1 人平均消費額×利用回数×利用人数×外出誘発率)
社会参加効果	敬老乗車証利用で増えた外出数 週 2・8 回
健 康 効 果	増加歩行数 1,400 歩 (外出 1 回あたり)
環 境 効 果	車利用を控える人 4 万人 二酸化炭素削減 6,500 トン

(出所) 名古屋市資料より

### (3) 敬老パスはいかにあるべきか

#### ①敬老パスのもつ効果は大きい

名古屋の敬老パス利用の実態を述べた。京都市でそうした敬老パスの社会効果調査はまだ出ていないが、2012 年の利用調査では利用目的の 1 位は買い物(61%)で、ついで通院(44%)となっており、敬老パスが高齢者の生活を支えていることがあきらかにされた。

利用者の経済負担を強め、その結果利用者が大きく減少すれば、商店や診療機関の利用も大きく減少し、地域経済の疲弊に繋がる。「クロス・セクターベネフィット」といわれる視点が

重要といえる。

## ②自動車運転免許証自主返納制度との統合

敬老パスのありかたは今後のわが国の高齢社会の行方を左右する重要な問題である。高齢者がいつまでも元気で介護保険等の世話になることもなく、社会活動や余暇活動等で参加できる場をいくつもつくり、それに自由にアクセスできるように、敬老パスを位置づけることが肝要である。現状の敬老パスには自動車運転免許証自主返納のために進められている各種の支援策がっていない。これは大きな欠点で、敬老パスにもつけるべきである。2つを統合して交通権保障による、健康で文化的な生活が営めるように改善するべきである。

## む す び

以上、自動車運転免許証自主返納支援と敬老パスをめぐる最近の動きを考察した。高齢移動制約層の抜本的解消を考えるにあたっては、自治体が果たす役割、責務がなにかをまず押さえておくべきである。住民・市民のことを考えるのが自治体である。「超高齢社会」の到来に全面的に対応することが極めて重要となる。

高齢者をはじめ国民・地域住民の交通権を保障することは国と自治体の責務である。交通権、すなわち「現代社会における交通の権利」は次のように定義される。交通権とは「国民の交通する権利であり、日本国憲法の第二二条（居住・移転および職業選択の自由）、第二五条（生存権）、第一三条（幸福追求権）などの『基本的人権』を実現する具体的権利である」（交通権学会編『交通権憲章』日本経済評論社、1999年7月刊より）。

交通権保障の具体的な内容は全国画一ではなく、各自治体が住民参画のもとで地域交通基本計画を作成し、権限と財源を国から移譲されてそれを実施することで実現する。そうした新しい枠組への変更が必要だが、それは簡単ではなく、国の交通基本法制定と各自治体での交通基本条例の制定で裏づけられる。

交通基本法で地域の交通政策を立案し、実現する権限や財源を当該地方自治体に与えることが核心である。交通基本条例の制定で、すべての地域（基礎自治体）に今後は地域公共交通整備計画を立て、交通権保障の実現をはかることが求められる。

そうした到達点を展望しつつ、当面の緊急避難的な解決課題として各自治体で運転免許証自主返納支援策と敬老パス制度の一体化をはかるべきと考える。早急な検討を自治体に期待したい。

