

敬老パスの制度調査業務委託 報告書

平成 25 年 3 月

株式会社日本能率協会総合研究所

はじめに

名古屋市の敬老パス制度は、平成 16 年に一部負担金を導入後、今年で 10 年が経過する時期であるとともに、平成 23 年度行政評価において「見直し」という判定を受けたことから、社会福祉審議会の専門分科会である「今後の高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会」において持続的・安定的に運営していくための検討が行われている。

このような状況において、名古屋市から敬老パス制度の調査の委託を受け、平成 25 年 1 月に市民 6,000 人（65 歳以上の方：3,000 人、20～64 歳の方：3,000 人）に対してアンケートを実施し、その結果をもとに、調査分析を行った。

本調査は、敬老パス制度が既に導入して年数が経過しており、導入前後の比較が困難なこと、加えてこの件について効果検証手法が確立されていないことなどから、アンケート結果という一定の条件を前提にして試算したものであることに留意する必要がある。

目 次

第1章 調査の目的と全体構成	1
1-1 調査の目的	1
1-2 調査の全体構成	1
第2章 現行制度における実績及び将来推計	3
2-1 現行制度における実績	3
（1）敬老パス交付者数の推移	3
（2）年齢別交付者数の推移	4
（3）敬老パス交付者数の変化に関する分析	6
（4）区別交付者数	8
（5）事業費の推移	10
2-2 将来推計	11
（1）将来推計の方法	11
（2）推計結果	13
第3章 市民意識調査の実施	23
3-1 アンケート調査の実施	23
（1）アンケートの目的	23
（2）調査概要	23
（3）配布回収結果	25
3-2 高齢者向けアンケート結果	29
（1）回答者の性・年齢	29
（2）区別回答者数	30
（3）世帯構成	31
（4）自動車の保有状況	31
（5）自動車の利用状況	32
（6）自動車の運転免許の有無	33
（7）介護保険の要支援・要介護認定状況	33
（8）普段の外出回数	34
（9）自宅から最寄りの地下鉄駅や市バス停等までの平均所要時間	36
（10）段差などによって利用を差し控えたこと	36
（11）仕事の有無	37
（12）年間の総収入額（給与所得、年金等を含む）	37
（13）敬老パスの一部負担金の額	38
（14）「敬老」という言葉について	39
（15）敬老パスの対象年齢について	40
（16）利用者の一部負担金について	42

(17) 敬老パスの利用限度額・上限額を設けることについて	43
(18) 敬老パスの交付の有無	44
(19) 敬老パスの利用回数	45
(20) 敬老パスを利用する時間帯	47
(21) 敬老パスを利用する曜日	47
(22) 利用している交通機関	48
(23) 敬老パスの利用目的	48
(24) 敬老パスがない場合の対応	49
(25) 敬老パスがないと困ること	49
(26) 敬老パスがあることで増える外出回数	50
(27) 敬老パスを利用して出かけた時の 1 回当たりの消費額	51
(28) 利用者の一部負担金に対する意向	52
(29) 敬老パスと健康	53
(30) 敬老パスの交付を受けていない理由	54
3-3 20～64 歳の方向けアンケート結果	56
(1) 回答者の性・年齢	56
(2) 区別回答者数	57
(3) 世帯構成	58
(4) 回答者の職業	58
(5) 自動車の保有状況	59
(6) 自動車の運転免許の有無	59
(7) 敬老パス制度に対する意向	60
(8) 敬老という言葉について	61
(9) 敬老パスの対象年齢について	62
(10) 利用者の一部負担金について	64
(11) 敬老パスの利用限度額・上限額を設けることについて	65
第 4 章 敬老パスの交付による様々な「効果」の検証	69
4-1 敬老パス効果の全体像	69
4-2 アンケートに基づく効果の把握	70
(1) 社会参加	71
(2) 健康効果	73
(3) 経済効果	77
(4) 環境効果	82

第5章 他都市敬老乗車支援制度調査の実施	85
5－1 他都市との制度比較	85
5－2 他都市の交付率等の状況	87
(1) 負担金別交付率	87
(2) 敬老パスの利用者負担金の弾力性（事例分析）	88
第6章 上飯田連絡線「上飯田－味鋤」間への適用の試算	91
(参考資料)	95
1. 高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会の開催経緯	95
2. 交付率が区ごとに差がある理由の分析	96
3. 敬老パスによる経済波及効果の試算結果（参考推計）	102
4. エネルギー消費量の削減効果について	104
5. アンケート調査票	105

第 1 章 調査の目的と全体構成

第 1 章 調査の目的と全体構成

1-1 調査の目的

当該業務は、名古屋市が実施している敬老パスについて将来にわたって安定的に運営できるよう、諸条件について整理・検討する。

1-2 調査の全体構成

本調査は下記のフローで実施する。

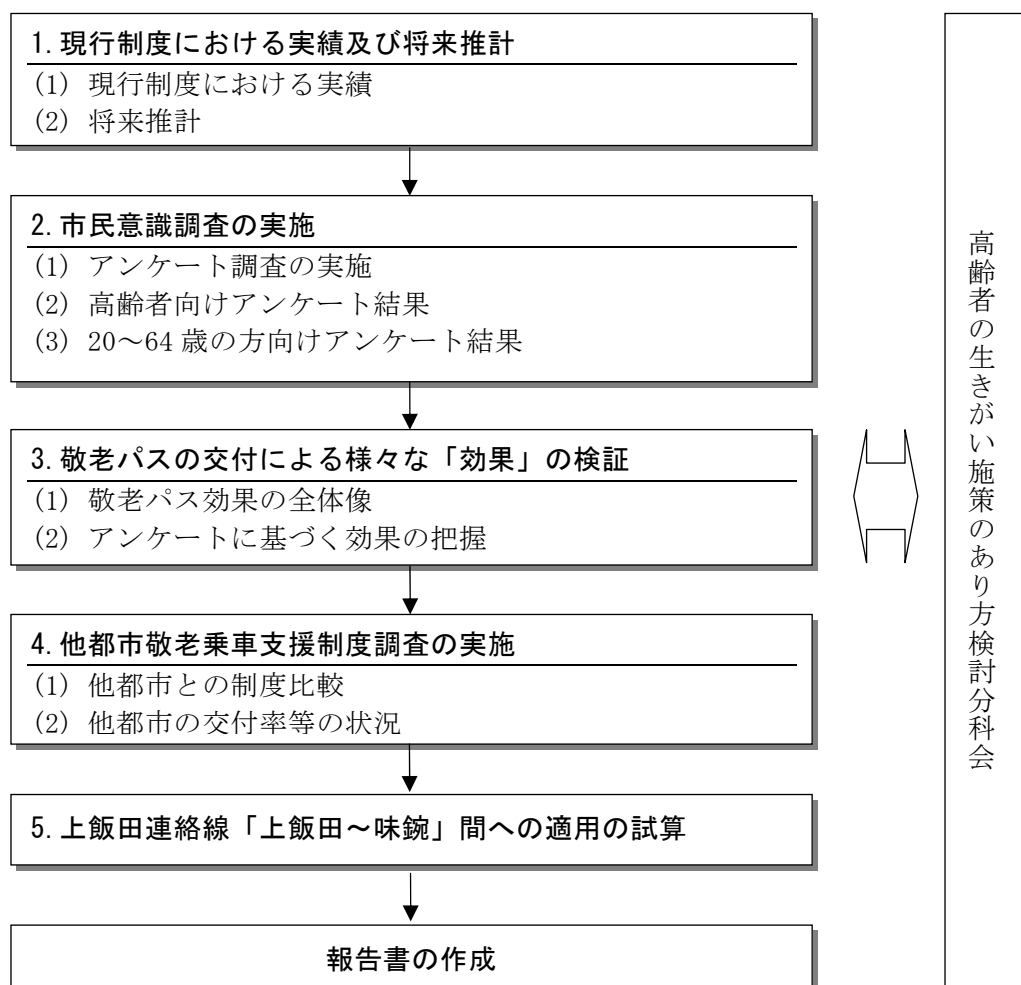


図 調査の全体フロー

第2章 現行制度における実績及び将来推計

第2章 現行制度における実績及び将来推計

2-1 現行制度における実績

敬老パス制度は、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ことを目的とし、昭和48年9月に導入された。その後、平成16年9月から現行制度である一部負担金が導入され、現在に至っている。本節では、平成16年以降の敬老パス交付者数の実績を把握するとともに、将来推計の指標となる年齢別交付率等の推移傾向を確認する。

(1) 敬老パス交付者数の推移

敬老パス交付者数は平成23年度末で304千人であり、交付率は64.0%である。現行制度が始まった平成16年度から平成23年度の間の交付者数の伸びは1.05倍である。

高齢者数は同時期で1.22倍の増加であり、交付率は平成16年度の74.3%から平成23年度は64.0%まで徐々に低下している。

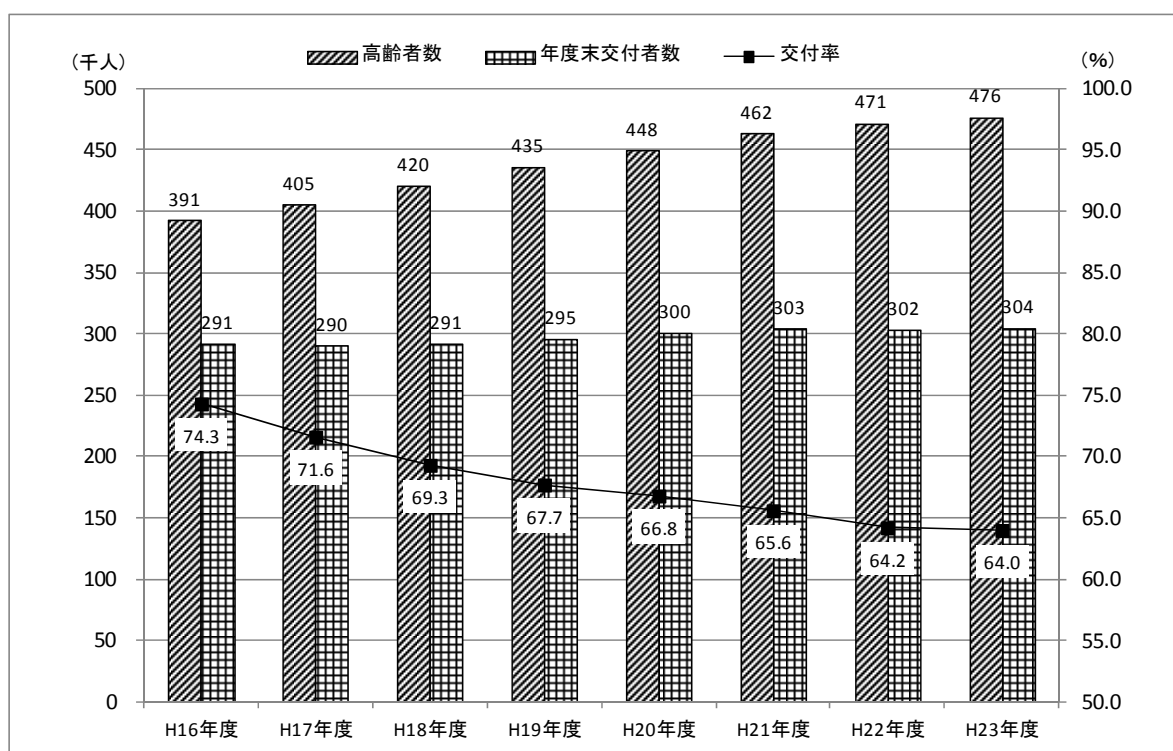


図 高齢者人口、敬老パス交付者数、交付率の推移

表 高齢者人口、敬老パス交付者数、交付率の推移

区分	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
高齢者数 (人)	391,451	404,646	419,788	435,295	448,316	462,497	470,831	475,699
伸び率	1.00	1.03	1.07	1.11	1.15	1.18	1.20	1.22
交付者数 (人)	290,894	289,745	290,712	294,817	299,601	303,361	302,461	304,228
伸び率	1.00	1.00	1.00	1.01	1.03	1.04	1.04	1.05
交付率 (%)	74.3	71.6	69.3	67.7	66.8	65.6	64.2	64.0

(注) 高齢者数は各年度9月末現在の介護保険第1号被保険者数、交付者数は各年度末現在

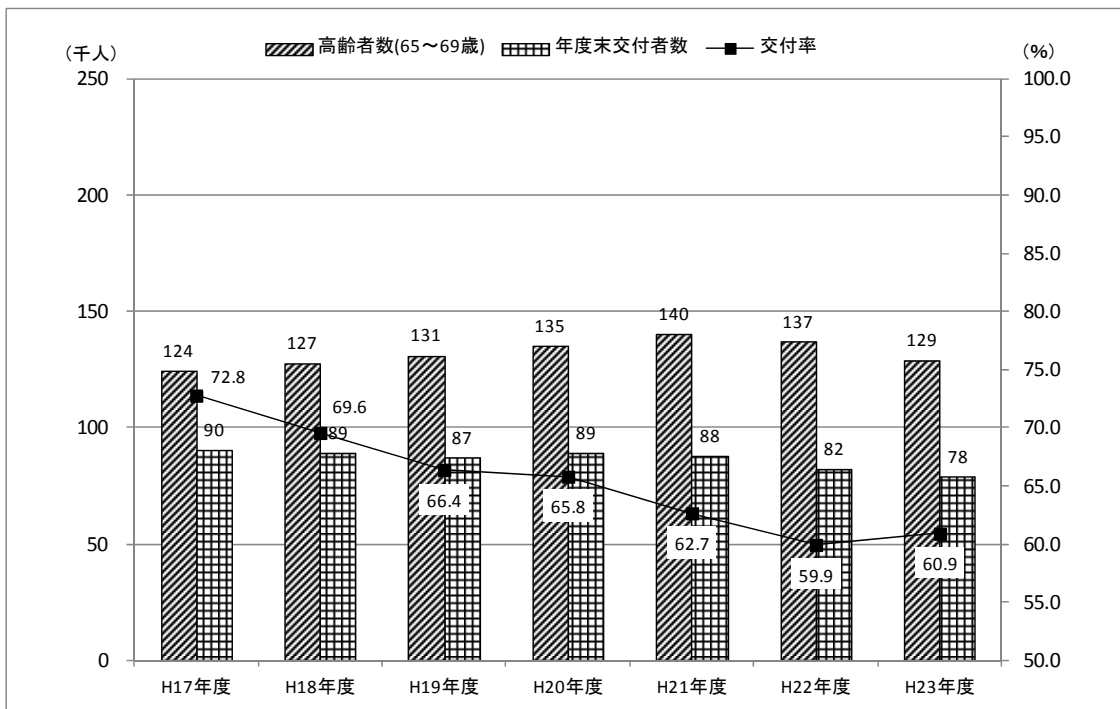
(注) 伸び率はH16年度を1とした伸び率

(2) 年齢別交付者数の推移

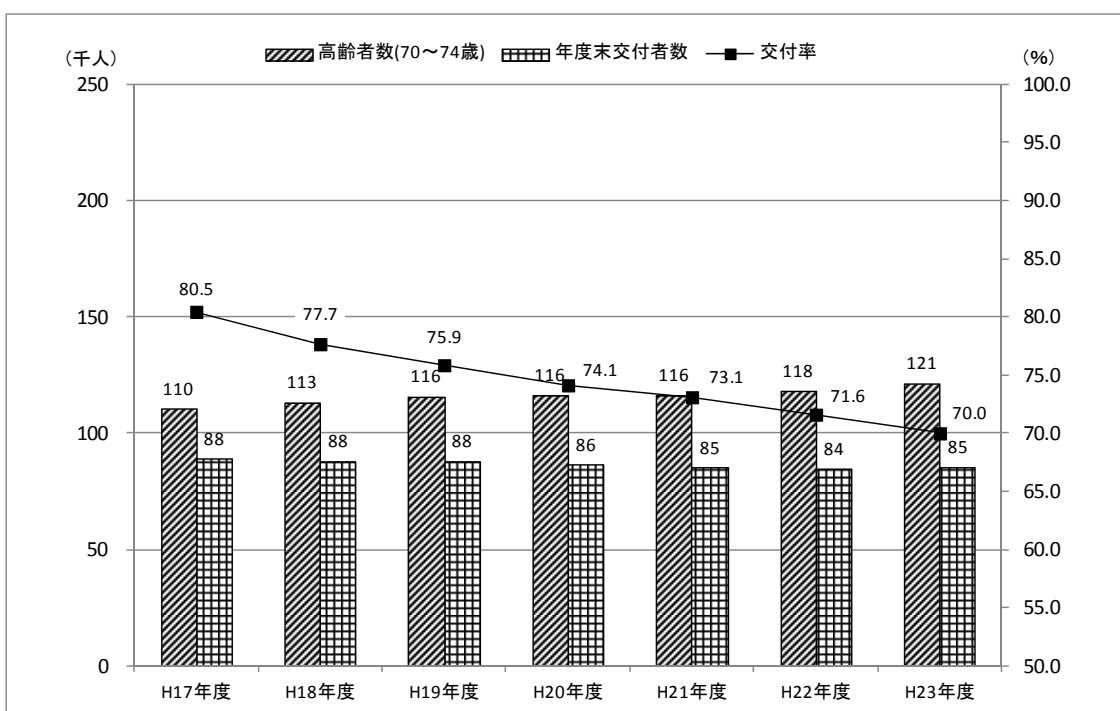
敬老パス交付者数を年齢別にみると、平成 23 年度で 75 歳以上が 141 千人と最も多く、次いで 70～74 歳が 85 千人、65～69 歳が 78 千人である。近年の推移傾向は、65～69 歳は減少、70～74 歳は横ばい、75 歳以上は増加傾向である。

交付率は 70～74 歳の交付率が 70.0%と最も高く、次いで 75 歳以上が 62.4%、65～69 歳が 60.9%である。近年の推移傾向は、交付率が最も高い 70～74 歳の交付率が低下し続けている。65～69 歳は平成 22 年度まで低下していたが、平成 23 年度にかけてやや上昇した。75 歳以上はほぼ横ばいで推移している。

(65～69 歳)



(70～74 歳)



(75 歳以上)

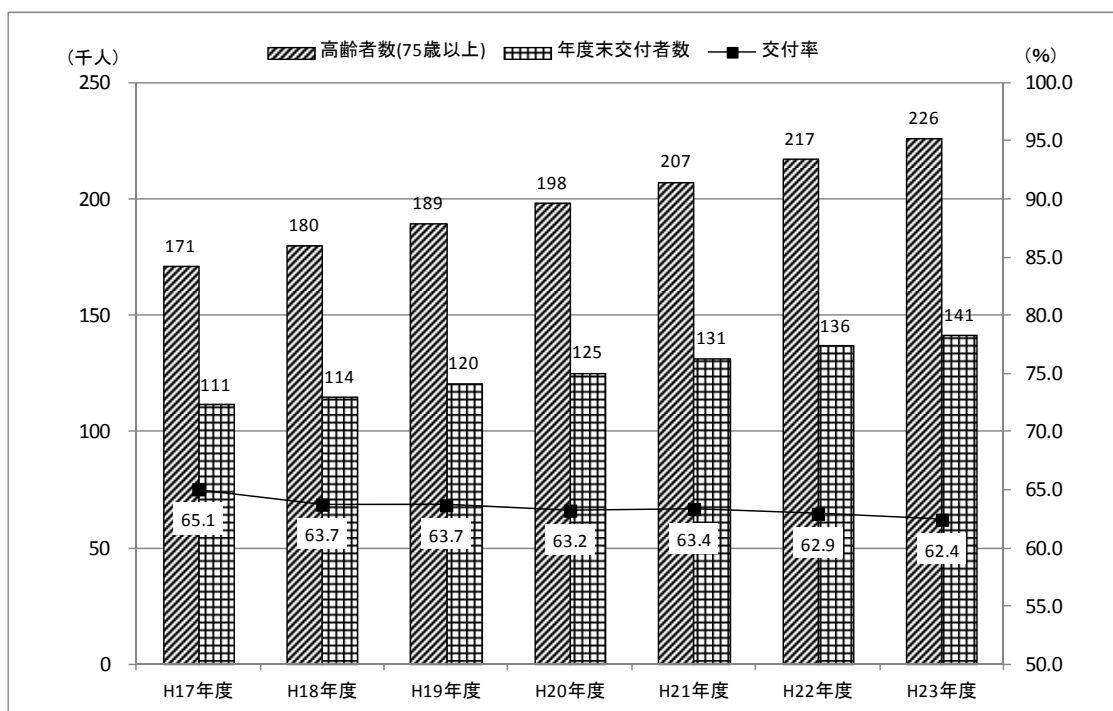


図 年齢別高齢者数、交付者数、交付率の推移

表 年齢別交付者数の推移

年齢	項目	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
65～69歳	高齢者数 (人)	123,769	127,252	130,655	134,596	139,657	136,592	128,644
	伸び率	1.00	1.03	1.06	1.09	1.13	1.10	1.04
	交付者数 (人)	90,084	88,535	86,729	88,584	87,515	81,879	78,350
	伸び率	1.00	0.98	0.96	0.98	0.97	0.91	0.87
	交付率 (%)	72.8	69.6	66.4	65.8	62.7	59.9	60.9
70～74歳	高齢者数 (人)	109,975	112,919	115,539	116,074	115,782	117,575	121,211
	伸び率	1.00	1.03	1.05	1.06	1.05	1.07	1.10
	交付者数 (人)	88,477	87,706	87,656	86,059	84,653	84,202	84,862
	伸び率	1.00	0.99	0.99	0.97	0.96	0.95	0.96
	交付率 (%)	80.5	77.7	75.9	74.1	73.1	71.6	70.0
75歳以上	高齢者数 (人)	170,902	179,617	189,101	197,646	207,058	216,664	225,844
	伸び率	1.00	1.05	1.11	1.16	1.21	1.27	1.32
	交付者数 (人)	111,184	114,471	120,432	124,958	131,193	136,380	141,016
	伸び率	1.00	1.03	1.08	1.12	1.18	1.23	1.27
	交付率 (%)	65.1	63.7	63.7	63.2	63.4	62.9	62.4

(注) 伸び率は年齢3区分別の交付率が把握できる平成17年度を1としている。

(注) 高齢者数は各年度9月末現在の介護保険第1号被保険者数

(3) 敬老パス交付者数の変化に関する分析

①年齢別交付者数

年齢別敬老パス交付者数の過去からの推移を整理すると以下のとおりである。敬老パス交付者数の増加は、75 歳以上の高齢者数の増加と 75 歳以上の交付率が概ね横ばいで推移していることが影響している。

65～69 歳や 70～74 歳では高齢者数は増加しているものの、交付者数は減少しており、交付率も約 8～9%低下している。

表 年齢別高齢者数、交付者数、交付率の推移 (H17→H23 年度)

年齢	高齢者数の変化	交付者数の変化	交付率の変化
65～69 歳	+ 1,392 人	△10,185 人	△8.7%
70～74 歳	+ 8,292 人	△ 2,844 人	△7.7%
75 歳以上	+46,227 人	+26,545 人	△1.3%
計	+55,911 人	+13,516 人	△5.3%

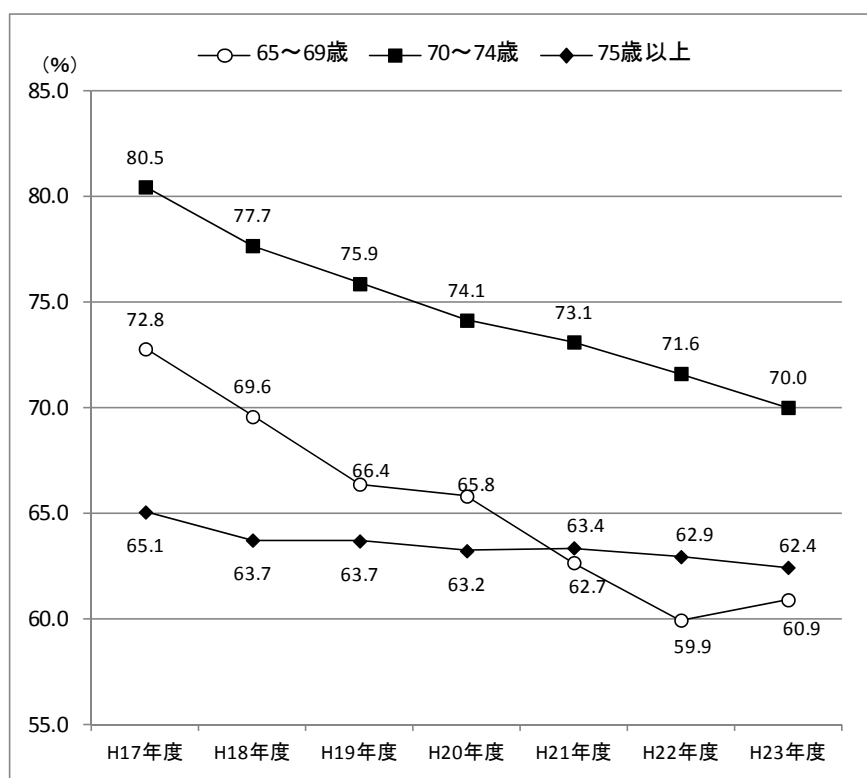


図 年齢別交付率の推移

②75 歳以上高齢者の動向

敬老パスの交付者数が増加している 75 歳以上の後期高齢者について、年齢区分を 95 歳以上まで 5 歳区分毎に詳細にみると以下のとおりである。

75 歳以上の交付率は、男性は 75～79 歳が 68%、80～84 歳が 66%、85～89 歳が 59%、90～94 歳が 39%、95 歳以上が 23%と推移している。交付者数は少ないが 95 歳以上でも概ね 4 人に 1 人が交付を受けている。

女性は 75～79 歳が 78%、80～84 歳が 65%、85～89 歳が 45%、90～94 歳が 23%、95 歳以上が 8%と推移している。75～79 歳では男性に比べ女性の交付率が 10 ポイントほど高いが、80～84 歳で同程度になり、85 歳以上では男性の交付率が高くなっている。

表 高齢者の性・年齢 5 歳区分別交付者数、人口、交付率の推移

交付者数	男性（年齢）							女性（年齢）						
	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～
H18	35,171	36,437	26,408	13,910	4,403	1,228	163	53,364	51,269	37,182	21,354	7,992	1,666	165
H19	33,906	36,024	27,330	14,974	4,698	1,198	165	52,823	51,632	39,007	22,464	8,598	1,802	196
H20	34,411	35,097	27,697	15,883	5,054	1,135	172	54,173	50,962	40,012	23,700	9,153	1,922	230
H21	34,121	34,132	28,574	16,527	5,719	1,224	186	53,394	50,521	41,700	24,899	10,011	2,108	245
H22	31,961	33,545	29,297	17,046	6,249	1,283	195	49,918	50,657	43,169	25,854	10,615	2,402	270
H23	30,521	33,522	29,704	17,627	6,902	1,295	191	47,829	51,340	44,172	26,872	11,366	2,577	310

各年度末

人口	男性（年齢）							女性（年齢）						
	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～
H18	62,010	52,208	36,511	20,035	8,134	3,218	609	67,764	61,260	47,602	33,499	19,163	8,937	2,603
H19	63,947	53,332	38,089	22,083	8,460	3,356	703	69,403	62,656	49,442	35,106	20,261	9,335	2,973
H20	65,607	53,979	39,342	23,842	9,000	3,308	785	70,894	62,950	51,201	36,605	21,531	9,577	3,309
H21	68,336	53,741	40,980	25,192	10,068	3,317	911	73,571	62,478	53,097	38,202	22,878	9,721	3,660
H22	67,163	53,916	42,266	25,559	10,556	3,205	804	71,963	63,677	55,257	39,574	23,942	10,498	3,499
H23	63,585	55,473	43,737	26,903	11,680	3,289	832	67,735	65,096	57,010	41,240	25,375	11,068	3,714

各年 10.1 現在

交付率	男性（年齢）							女性（年齢）						
	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90～94	95～
H18	56.7%	69.8%	72.3%	69.4%	54.1%	38.2%	26.8%	78.7%	83.7%	78.1%	63.7%	41.7%	18.6%	6.3%
H19	53.0%	67.5%	71.8%	67.8%	55.5%	35.7%	23.5%	76.1%	82.4%	78.9%	64.0%	42.4%	19.3%	6.6%
H20	52.5%	65.0%	70.4%	66.6%	56.2%	34.3%	21.9%	76.4%	81.0%	78.1%	64.7%	42.5%	20.1%	7.0%
H21	49.9%	63.5%	69.7%	65.6%	56.8%	36.9%	20.4%	72.6%	80.9%	78.5%	65.2%	43.8%	21.7%	6.7%
H22	47.6%	62.2%	69.3%	66.7%	59.2%	40.0%	24.3%	69.4%	79.6%	78.1%	65.3%	44.3%	22.9%	7.7%
H23	48.0%	60.4%	67.9%	65.5%	59.1%	39.4%	23.0%	70.6%	78.9%	77.5%	65.2%	44.8%	23.3%	8.3%

（注）交付率は交付者数（各年度末）／人口（各年 10.1 現在）で算出した。

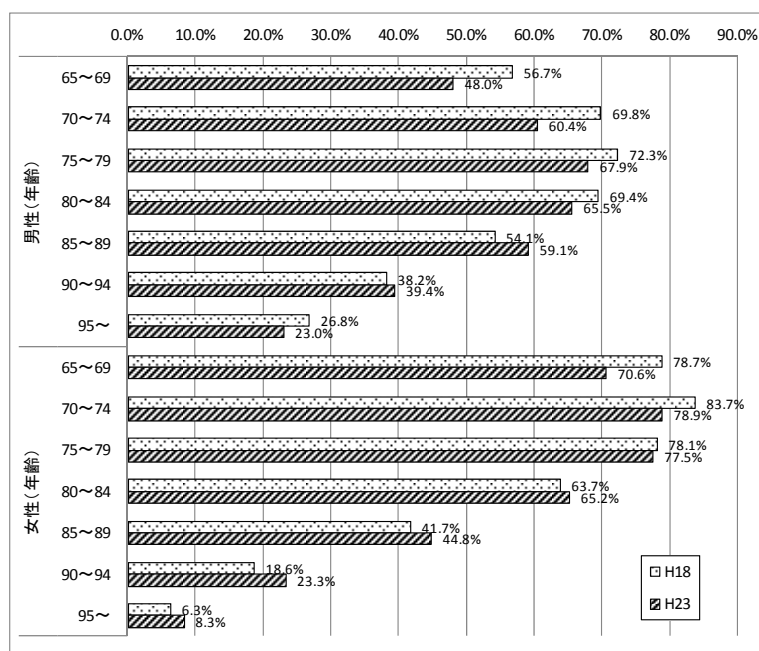


図 高齢者の年齢 5 歳階級別にみた交付率の推移

(4) 区別交付者数

①区別交付者数の推移

区別にみた敬老パス交付者数の推移は以下のとおりであり、守山区、緑区、名東区、天白区で13～19%増加している。高齢者数と敬老パス交付者数の増加率を比較すると、中川区は高齢者人口の伸び率は市平均以上であるが、敬老パスの交付者数の伸び率は市平均以下となっている。

表 区別敬老パス年度別交付数実績

区 分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	H23/H16
千 種	22,782	22,891	23,166	23,553	23,966	24,253	24,186	24,390	1.07
東	9,765	9,677	9,741	9,871	9,995	10,101	10,108	10,132	1.04
北	25,434	25,310	25,273	25,528	25,724	25,872	25,589	25,495	1.00
西	20,078	19,799	19,685	19,804	20,006	20,116	19,890	19,783	0.99
中 村	22,063	21,720	21,320	21,357	21,395	21,493	21,188	21,002	0.95
中	9,204	9,069	8,940	8,984	9,070	9,041	8,971	8,990	0.98
昭 和	15,405	15,308	15,342	15,446	15,601	15,566	15,351	15,419	1.00
瑞 穂	16,692	16,473	16,407	16,576	16,772	16,965	16,795	16,772	1.00
熱 田	9,817	9,640	9,571	9,653	9,665	9,736	9,597	9,598	0.98
中 川	26,132	25,903	25,832	26,099	26,519	26,901	26,840	26,870	1.03
港	17,938	17,813	17,845	18,080	18,403	18,705	18,640	18,909	1.05
南	21,089	20,637	20,339	20,269	20,409	20,484	20,279	20,127	0.95
守 山	18,637	18,787	19,078	19,631	20,168	20,640	20,909	21,139	1.13
緑	22,199	22,273	22,749	23,358	23,892	24,671	24,943	25,466	1.15
名 東	17,022	17,432	17,852	18,483	19,209	19,574	19,764	20,319	1.19
天 白	16,637	17,013	17,572	18,125	18,807	19,243	19,411	19,817	1.19
計	290,894	289,745	290,712	294,817	299,601	303,361	302,461	304,228	1.05

(注) 単位：件（各年度末）

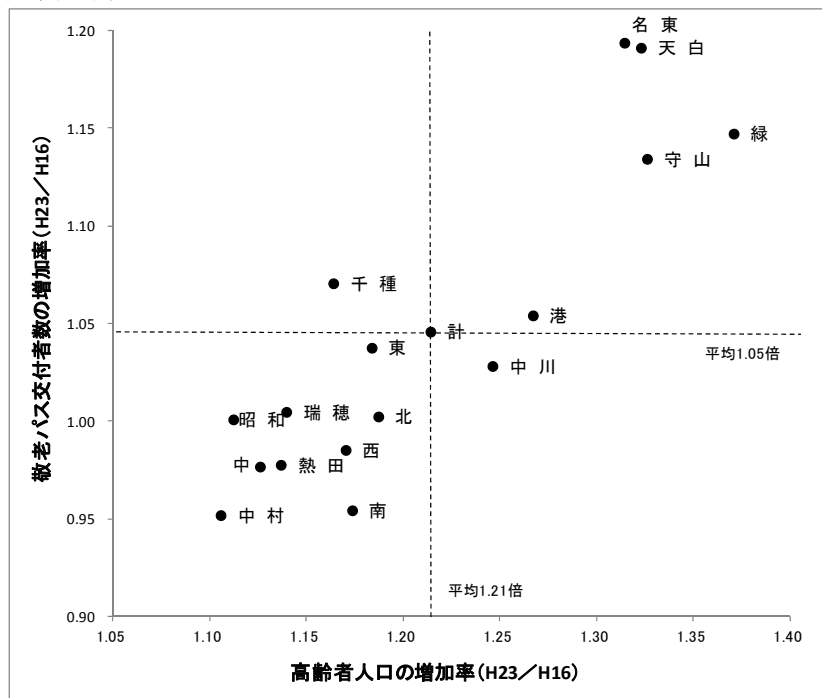


図 高齢者人口と敬老パス交付者数の増加率の比較 (H23/H16)

②区別交付率

平成 23 年度の敬老パス交付率を区別にみると、千種区、名東区、天白区で 70%を超え相対的に高い。一方、中川区、港区、南区、緑区は 60%未満であり、区によって交付率に差がみられる。

平成 16 年度からの推移をみると、全ての区で交付率が低下しており、中川区、港区、南区では 12 ポイント以上低下している。

表 区別交付率の推移

区 分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	H23-H16
千 種	79.8	78.4	77.0	75.8	75.1	74.4	73.4	73.4	△ 6.4
東	76.1	73.5	72.0	70.3	69.7	68.7	67.2	66.7	△ 9.4
北	75.8	73.1	70.4	68.9	67.8	66.4	64.6	64.0	△ 11.8
西	74.0	70.7	68.0	66.4	65.8	64.3	62.8	62.3	△ 11.7
中 村	72.6	70.2	67.5	65.9	65.2	64.2	62.8	62.5	△ 10.1
中	73.9	71.1	68.7	67.5	66.7	65.4	64.5	64.1	△ 9.8
昭 和	76.9	75.1	73.6	72.6	72.1	70.5	69.1	69.2	△ 7.7
瑞 穂	76.9	74.4	72.0	71.3	70.6	69.7	68.2	67.8	△ 9.1
熱 田	74.3	71.5	69.1	67.7	66.2	65.4	63.8	63.9	△ 10.4
中 川	70.9	67.4	64.5	62.5	61.5	60.2	59.1	58.5	△ 12.4
港	71.4	68.0	65.3	63.5	62.3	61.1	59.7	59.4	△ 12.0
南	70.1	66.8	63.6	61.7	60.6	59.0	57.7	57.0	△ 13.1
守 山	71.9	69.2	67.0	65.4	64.5	63.4	62.3	61.5	△ 10.4
緑	71.1	67.5	65.2	63.2	61.8	60.7	59.6	59.5	△ 11.6
名 東	80.6	79.0	77.2	76.5	76.0	74.3	72.7	73.2	△ 7.4
天 白	78.3	76.2	75.0	73.6	73.1	71.8	70.5	70.5	△ 7.8
計	74.3%	71.6	69.3	67.7	66.8	65.6	64.2	64.0	△ 10.3

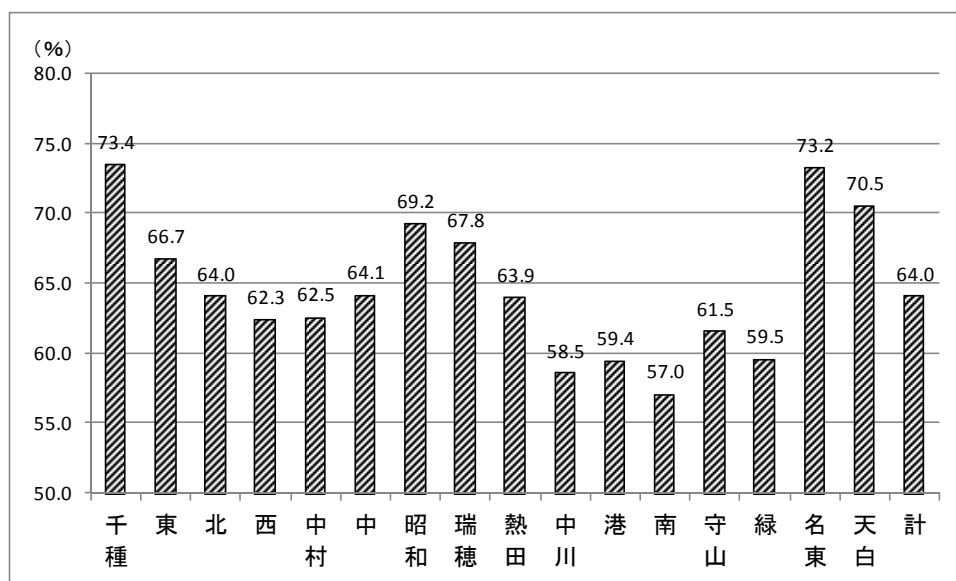


図 区別交付率（平成 23 年度）

(5) 事業費の推移

敬老パス事業費（決算額）は平成 23 年度で 131 億円であり、近年は 130～131 億円で推移している。一部負担金は約 10 億円で大きな変化はみられない。事業費から一部負担金を差し引いた税投入額は平成 23 年度で 121 億円であり、近年は 120～121 億円で推移している。

敬老パス交付者 1 人当たり利用実績は平成 23 年度で年間約 42,000 円であり大きな変化はみられない。

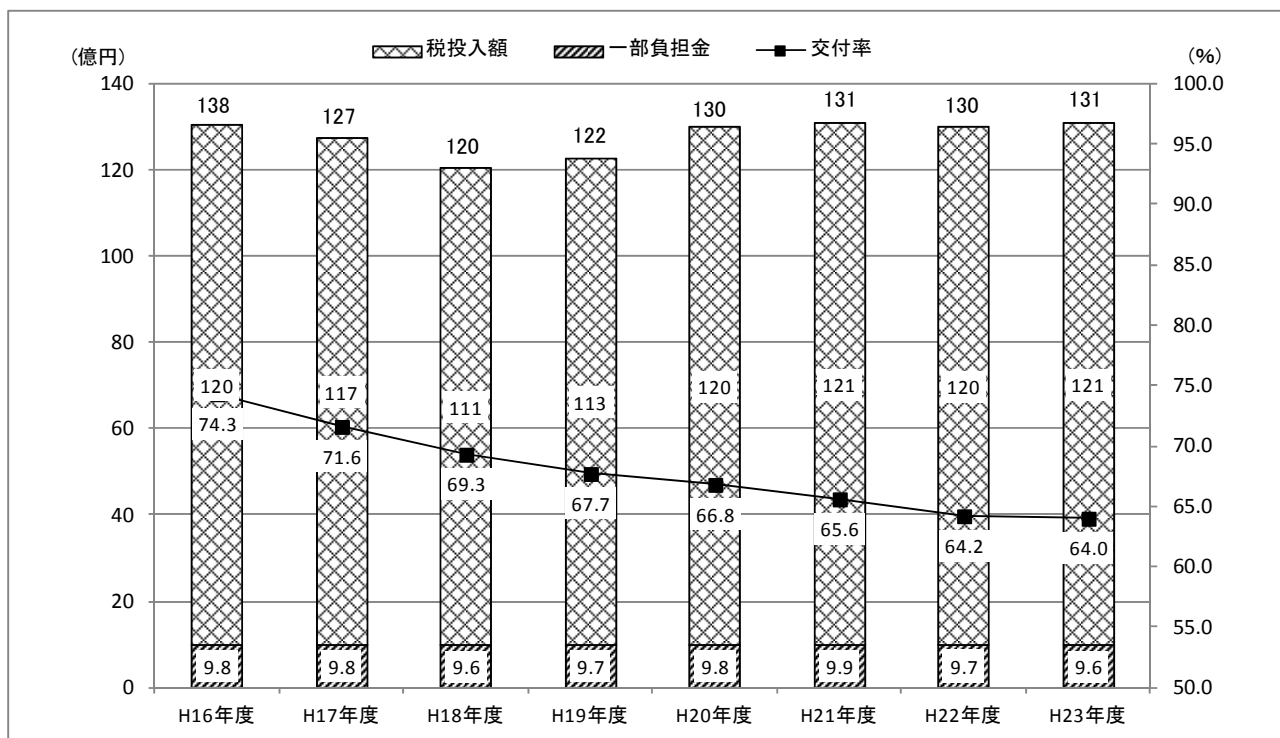


図 敬老パス事業費（決算額）の推移

表 敬老パス事業費（決算額）の推移

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
事業費 (億円)	130.1	127.0	120.1	122.4	129.6	130.6	130.0	130.8
一部負担金 (億円)	9.8	9.8	9.6	9.7	9.8	9.9	9.7	9.6
税投入額 (億円)	120.3	117.2	110.5	112.7	119.8	120.8	120.3	121.2
交付者数 (人)	290,894	289,745	290,712	294,817	299,601	303,361	302,461	304,228
交付者1人当 り利用実績(円 ／人)	42,667	43,086	44,010	43,228	42,792	42,709	42,341	42,383

2-2 将来推計

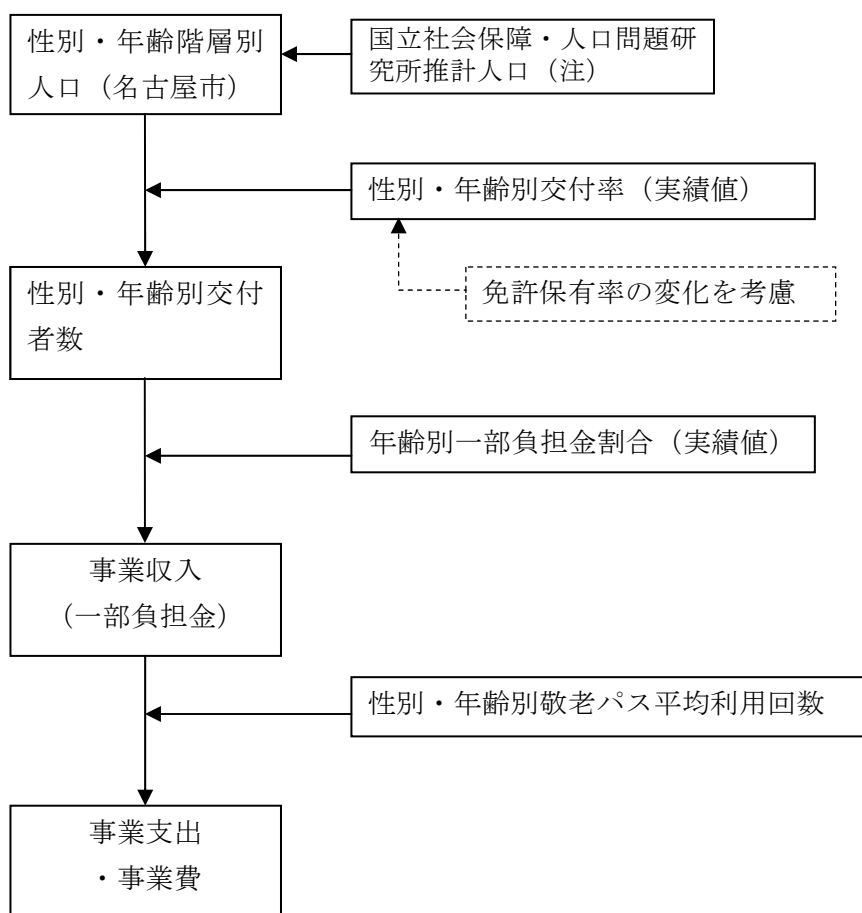
(1) 将来推計の方法

①推計方法

敬老パス交付者数の基礎となる将来の高齢者数は、国立社会保障・人口問題研究所推計の名古屋市将来人口に基づいて推計する。

事業費は、性別・年齢別での一部負担金の割合が変わらないと仮定し、事業収入を推計するとともに、性別・年齢別での敬老パス利用回数の変化率から事業支出を推計する。

推計年次は、平成 22 年を基準年とし、平成 37 年を目標年次とする。また、平成 27 年、平成 32 年の中間年を推計する。



（注）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）に基づく。

本推計は平成 22（2010）年の国勢調査を基に、平成 22（2010）年 10 月 1 日から平成 52（2040）年 10 月 1 日までの 30 年間（5 年ごと）について、男女年齢（5 歳）階級別の将来人口を推計したものである。

②推計ケース

複数のケースで将来の交付者数と事業費を推計する。

■現行ケース

- ・将来の高齢者人口に対して、現行の交付率 64%（平成 23 年度）を乗じて交付者数を推計する。

■性別・年齢別交付率を考慮したケース

- ・高齢者の性・年齢構成の変化に対応した予測方法で、将来の性・年齢別人口に、現況の性・年齢別交付率を乗じて将来の交付者数を推計する。

■免許保有率の変化を考慮したケース

- ・運転免許を持った高齢者が増加することで、敬老パスの交付率が低下することが考えられるため、免許保有有無による交付率の違いを反映した推計を行う。

表 将来推計のケース設定

ケース設定	推計の考え方	交付者数の推計方法
現行ケース	現行の交付率を踏まえた予測方法	・交付率は平成23年度末の全体交付率である64%にて設定。
性別・年齢別交付率を考慮したケース	高齢者の性・年齢構成の変化に対応した予測方法	・性・年齢別人口に性・年齢別交付率を乗じて推計する。 ・交付率は実績値より設定する。
免許保有率の変化を考慮したケース	運転免許を保有した高齢者の増加を反映する予測方法	・性・年齢別・免許有無別人口に性・年齢別・免許有無別交付率を乗じて推計する。 ・免許保有率の将来推計は同一コーホートを年次スライドして設定する。 ・免許有無別交付率はアンケート結果を活用して設定する。

(2) 推計結果

①性別・年齢別交付率を考慮したケース

ア) 交付者数

- ・性別・年齢別交付率を考慮したケースでの敬老パス交付者数の推計結果は以下のとおりであり、平成 37 年の交付者数は約 373 千人となり、現況 (H22) からの伸び率は 1.23 倍となる。

表 敬老パス交付者数の推計結果 (性別・年齢別交付率を考慮したケース)

	人口				交付率 H22	交付者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	205,922	245,518	260,154	264,731	58.1%	119,576	142,413	153,068	156,141	1.31
65～69歳	68,066	77,829	62,576	58,482	47.0%	31,961	36,545	29,383	27,461	0.86
70～74歳	54,547	62,214	71,474	57,610	61.5%	33,545	38,260	43,955	35,429	1.06
75～79歳	42,716	47,553	54,358	63,196	68.6%	29,297	32,614	37,282	43,343	1.48
80～84歳	25,852	33,864	37,893	43,807	65.9%	17,046	22,329	24,985	28,885	1.69
85～89歳	10,689	17,694	23,265	26,544	58.5%	6,249	10,344	13,601	15,518	2.48
90歳～	4,052	6,364	10,588	15,092	36.5%	1,478	2,321	3,862	5,505	3.72
女性	275,083	323,784	343,843	352,810	66.5%	182,885	210,337	218,207	216,777	1.19
65～69歳	73,346	82,304	64,959	61,126	68.1%	49,918	56,015	44,210	41,601	0.83
70～74歳	65,233	71,575	80,229	63,432	77.7%	50,657	55,582	62,302	49,258	0.97
75～79歳	56,876	62,118	68,008	76,721	75.9%	43,169	47,148	51,618	58,231	1.35
80～84歳	40,820	51,696	56,333	62,167	63.3%	25,854	32,742	35,679	39,374	1.52
85～89歳	24,590	34,091	42,799	47,258	43.2%	10,615	14,716	18,475	20,400	1.92
90歳～	14,218	22,000	31,515	42,106	18.8%	2,672	4,134	5,923	7,913	2.96
合計	481,005	569,302	603,997	617,541	62.9%	302,461	352,750	371,275	372,918	1.23
65～69歳	141,412	160,133	127,535	119,608	57.9%	81,879	92,560	73,593	69,062	0.84
70～74歳	119,780	133,789	151,703	121,042	70.3%	84,202	93,842	106,257	84,687	1.01
75～79歳	99,592	109,671	122,366	139,917	72.8%	72,466	79,762	88,900	101,574	1.40
80～84歳	66,672	85,560	94,226	105,974	64.3%	42,900	55,071	60,664	68,259	1.59
85～89歳	35,279	51,785	66,064	73,802	47.8%	16,864	25,060	32,076	35,918	2.13
90歳～	18,270	28,364	42,103	57,198	22.7%	4,150	6,455	9,785	13,418	3.23

(注) 交付率 (H22) は H22 交付者数 (H23. 3. 31) の人口 (H22. 10. 1) に対する比率

- ・平成 22 年から平成 37 年の変化量をみると、高齢者人口が約 137 千人増加するのに伴い、交付者数は約 70 千人増加する。また、そのうち平成 27 年までに約 50 千人増加すると予測される。
- ・年代別では、団塊の世代 (昭和 22～24 年の第 1 時ベビーブーム期の世代) が 65 歳以上の高齢者に達するため、平成 27 年の 65～69 歳、平成 32 年の 70～74 歳、平成 37 年の 75～79 歳での増加が大きくなっている。

表 人口、交付者数の変化量 (各年－H22)

	人口の変化(各年－H22)			交付者数の変化(各年－H22)		
	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年
男性	39,596	54,232	58,809	22,837	33,492	36,565
65～69歳	9,763	-5,490	-9,584	4,584	-2,578	-4,500
70～74歳	7,667	16,927	3,063	4,715	10,410	1,884
75～79歳	4,837	11,642	20,480	3,317	7,985	14,046
80～84歳	8,012	12,041	17,955	5,283	7,939	11,839
85～89歳	7,005	12,576	15,855	4,095	7,352	9,269
90歳～	2,312	6,536	11,040	843	2,384	4,027
女性	48,701	68,760	77,727	27,452	35,322	33,892
65～69歳	8,958	-8,387	-12,220	6,097	-5,708	-8,317
70～74歳	6,342	14,996	-1,801	4,925	11,645	-1,399
75～79歳	5,242	11,132	19,845	3,979	8,449	15,062
80～84歳	10,876	15,513	21,347	6,888	9,825	13,520
85～89歳	9,501	18,209	22,668	4,101	7,860	9,785
90歳～	7,782	17,297	27,888	1,462	3,251	5,241
合計	88,297	122,992	136,536	50,289	68,814	70,457
65～69歳	18,721	-13,877	-21,804	10,681	-8,286	-12,817
70～74歳	14,009	31,923	1,262	9,640	22,055	485
75～79歳	10,079	22,774	40,325	7,296	16,434	29,108
80～84歳	18,888	27,554	39,302	12,171	17,764	25,359
85～89歳	16,506	30,785	38,523	8,196	15,212	19,054
90歳～	10,094	23,833	38,928	2,305	5,635	9,268

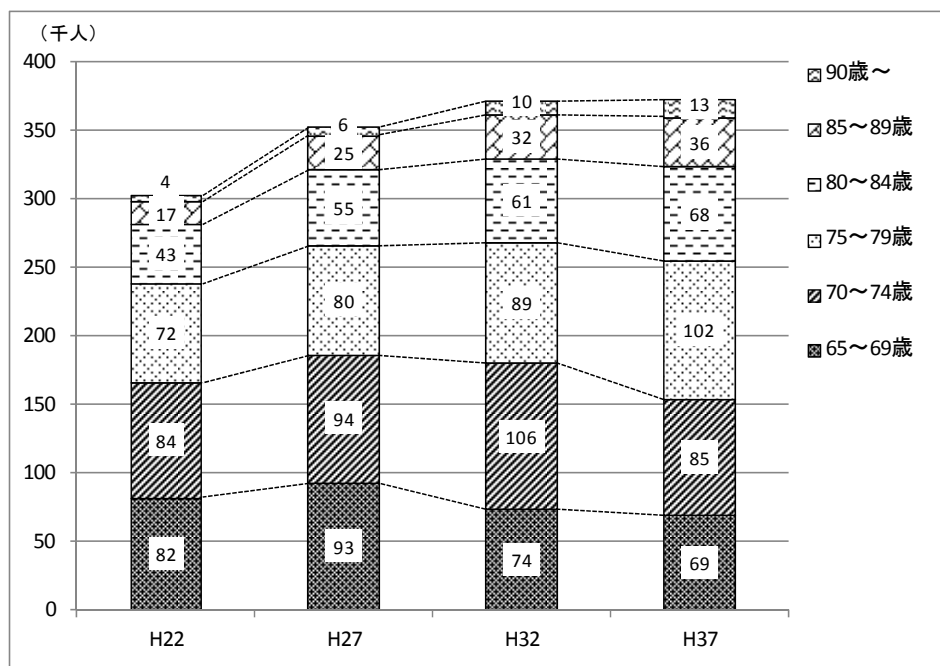


図 年齢別交付者数の推計結果（性別・年齢別交付率を考慮したケース）

イ）事業収入（一部負担金）

・性別、年齢階層別の一部負担金の構成比が変わらないと仮定した場合、敬老パス事業収入額の推計結果は以下のとおりであり、平成 37 年の収入額は約 11 億 8 千万円となり、現況（H22）からの伸び率は 1.22 倍となる。

表 敬老パス交付者数に基づく事業収入額の推計結果（性別・年齢別交付率を考慮したケース）

	負担金割合			事業収入(万円)				H37/H22
	H23年度末			H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	
男性	1000円	3000円	5000円	48,407	57,674	61,721	62,846	1.30
65～69歳	16.1%	4.3%	79.5%	13,642	15,599	12,542	11,722	0.86
70～74歳	22.1%	5.7%	72.2%	13,425	15,312	17,591	14,179	1.06
75～79歳	25.4%	6.0%	68.6%	11,322	12,604	14,407	16,750	1.48
80～84歳	21.9%	4.8%	73.3%	6,868	8,997	10,067	11,639	1.69
85～89歳	20.2%	5.2%	74.6%	2,555	4,230	5,561	6,345	2.48
90歳～	21.7%	5.8%	72.5%	594	932	1,552	2,212	3.72
女性				47,979	54,858	55,985	54,957	1.15
65～69歳	25.9%	46.5%	27.6%	15,139	16,989	13,408	12,617	0.83
70～74歳	36.3%	43.5%	20.1%	13,559	14,878	16,676	13,185	0.97
75～79歳	44.3%	39.3%	16.4%	10,542	11,513	12,605	14,220	1.35
80～84歳	50.8%	32.9%	16.3%	5,976	7,568	8,246	9,100	1.52
85～89歳	57.9%	27.9%	14.2%	2,257	3,129	3,928	4,338	1.92
90歳～	64.9%	25.6%	9.5%	505	782	1,120	1,497	2.96
合計				96,385	112,532	117,706	117,803	1.22
65～69歳				28,782	32,588	25,950	24,339	0.85
70～74歳				26,985	30,190	34,268	27,364	1.01
75～79歳				21,863	24,117	27,012	30,969	1.42
80～84歳				12,844	16,565	18,314	20,739	1.61
85～89歳				4,812	7,359	9,490	10,683	2.22
90歳～				1,099	1,714	2,672	3,708	3.37

（注）H22 は H23 年度末の一部負担金構成に基づく推計値のため実績値とは一致しない。

ウ) 利用者数

- ・推計した交付者数に、アンケートから集計した性・年齢別平均利用回数を乗じ、1週間当たりの利用回数を算出した。利用者数の現況（H22）からの伸び率は1.22倍となる。

表 敬老パス交付者数に基づく利用者数の推計結果（性別・年齢別交付率を考慮したケース）

	交付者数				平均利用回数 (回/週)	利用者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	119,576	142,413	153,068	156,141		366,830	437,146	467,782	479,740	1.31
65～69歳	31,961	36,545	29,383	27,461	3.22	102,884	117,640	94,585	88,398	0.86
70～74歳	33,545	38,260	43,955	35,429	2.82	94,607	107,905	123,966	99,920	1.06
75～79歳	29,297	32,614	37,282	43,343	3.11	91,252	101,584	116,123	135,002	1.48
80～84歳	17,046	22,329	24,985	28,885	3.20	54,603	71,526	80,034	92,527	1.69
85～89歳	6,249	10,344	13,601	15,518	3.04	18,992	31,437	41,336	47,162	2.48
90歳～	1,478	2,321	3,862	5,505	3.04	4,492	7,054	11,737	16,731	3.72
女性	182,885	210,337	218,207	216,777		649,306	741,227	771,722	761,218	1.17
65～69歳	49,918	56,015	44,210	41,601	3.14	156,770	175,918	138,844	130,650	0.83
70～74歳	50,657	55,582	62,302	49,258	3.91	197,872	217,110	243,359	192,408	0.97
75～79歳	43,169	47,148	51,618	58,231	3.96	170,790	186,533	204,217	230,380	1.35
80～84歳	25,854	32,742	35,679	39,374	3.57	92,410	117,030	127,527	140,734	1.52
85～89歳	10,615	14,716	18,475	20,400	2.37	25,136	34,847	43,749	48,307	1.92
90歳～	2,672	4,134	5,923	7,913	2.37	6,327	9,789	14,026	18,738	2.96
合計	302,461	352,750	371,275	372,918		1,016,137	1,178,373	1,239,505	1,240,958	1.22
65～69歳	81,879	92,560	73,593	69,062		259,654	293,558	233,429	219,049	0.84
70～74歳	84,202	93,842	106,257	84,687		292,479	325,015	367,326	292,328	1.00
75～79歳	72,466	79,762	88,900	101,574		262,043	288,116	320,341	365,382	1.39
80～84歳	42,900	55,071	60,664	68,259		147,013	188,556	207,562	233,261	1.59
85～89歳	16,864	25,060	32,076	35,918		44,128	66,285	85,085	95,469	2.16
90歳～	4,150	6,455	9,785	13,418		10,819	16,843	25,763	35,469	3.28

エ) 事業収支

- ・事業支出額は平成23年の131億円から増加し、平成27年で151億円、平成32年と平成37年で159億円となる。収入は11～12億円であるため、税投入額（支出－収入）は平成27年で140億円、平成32年と平成37年で147億円となる。

表 推計結果に基づく事業収支（性別・年齢別交付率を考慮したケース）

区分	単位	H21年度	H22年度	H23年度	H27年度	H32年度	H37年度
敬老パス交付者数(A)	人	303,361	302,461	304,228	352,750	371,275	372,918
支出(B)	億円	131	130	131	151	159	159
収入(C)	億円	9.9	9.7	9.6	11.3	11.8	11.8
支出－収入(B-C)	億円	121	120	121	140	147	147
1人当たりの利用金額(B/A)	円	43,054	42,986	42,994	42,743	42,717	42,578
1人当たりの税投入額((B-C)/A)	円	39,805	39,788	39,824	39,552	39,546	39,419

(注) H21～H23年度は実績値

(注) 支出額はH22年度実績値×平均利用者数の伸び率で推計

②免許保有率の変化を考慮したケース

ア) 免許保有率の推計方法

- ・将来の免許保有率は性・年齢別のコーホートを5年毎に年次スライドする方法で、将来の同一コーホートの免許保有率を推計する。
- ・同一コーホートでも加齢するに伴い、免許未更新や返納により免許保有率が低下する傾向がみられるため、年次スライドの際に実績に基づく低減率を乗ずることとする。

(計算例)

H27 年の男性・65～69 歳の免許保有率

＝H22 年の男性・60～64 歳の免許保有率（5 年前の同一コーホート）×低減率

低減率

＝H22 年の男性・65～69 歳の免許保有率／H17 年の男性・60～64 歳の免許保有率

- ・上記の考え方に基づく将来の免許保有率の推計結果は以下のとおりである。

表 性別・年齢階層別免許保有率の推計結果

	低減率	免許保有率			
		H22	H27	H32	H37
男性		2010年	2015年	2020年	2025年
55～59歳		92.6%	92.6%	92.6%	92.6%
60～64歳		92.5%	92.6%	92.6%	92.6%
65～69歳	0.988	85.6%	91.4%	91.5%	91.5%
70～74歳	0.952	79.3%	81.4%	87.0%	87.1%
75～79歳	0.839	61.7%	66.5%	68.3%	73.0%
80～84歳	0.798	42.3%	49.3%	53.1%	54.5%
85～89歳	0.770	26.0%	32.6%	38.0%	40.9%
90歳～	0.506	8.2%	13.1%	16.5%	19.2%
女性					
55～59歳		74.2%	74.2%	74.2%	74.2%
60～64歳		60.0%	74.2%	74.2%	74.2%
65～69歳	0.950	43.1%	57.0%	70.6%	70.6%
70～74歳	0.800	24.5%	34.5%	45.6%	56.5%
75～79歳	0.638	10.7%	15.6%	22.0%	29.1%
80～84歳	0.640	4.8%	6.8%	10.0%	14.1%
85～89歳	0.515	1.1%	2.5%	3.5%	5.2%
90歳～	0.279	0.1%	0.3%	0.7%	1.0%

(注) 現況の免許保有率は住所別年齢別運転免許人口（各年12月28日現在）をもとに設定

表 性別・年齢階層別にみた免許保有率の推移（低減率の設定）

H17年齢	H22年齢	男性		
		H17	H22	低減率
45～54歳→	50～59歳		92.6%	
55～59歳→	60～64歳		92.5%	
60～64歳→	65～69歳	86.6%	85.6%	0.988
65～69歳→	70～74歳	83.3%	79.3%	0.952
70～74歳→	75～79歳	73.6%	61.7%	0.839
75～79歳→	80～84歳	53.0%	42.3%	0.798
80～84歳→	85～89歳	33.7%	26.0%	0.770
85歳以上→	90歳以上	16.1%	8.2%	0.506
H17年齢	H22年齢	女性		
		H17	H22	低減率
45～54歳→	50～59歳		74.2%	
55～59歳→	60～64歳		60.0%	
60～64歳→	65～69歳	45.4%	43.1%	0.950
65～69歳→	70～74歳	30.6%	24.5%	0.800
70～74歳→	75～79歳	16.7%	10.7%	0.638
75～79歳→	80～84歳	7.4%	4.8%	0.640
80～84歳→	85～89歳	2.0%	1.1%	0.515
85歳以上→	90歳以上	0.3%	0.1%	0.279

イ) 免許有無別の交付率の推計方法

- ・免許有無別の敬老パス交付者数の実績値は存在しないため、アンケート結果をもとに推計する。
- ・具体的には、敬老パスの交付を受けている人について、性・年齢別・免許有無別件数を集計し、同カテゴリー別の免許保有率を設定する。また、アンケートは実績値に比べ交付率が高くなる傾向があるため、性・年齢別の交付率が実績値と合致するよう補正した。

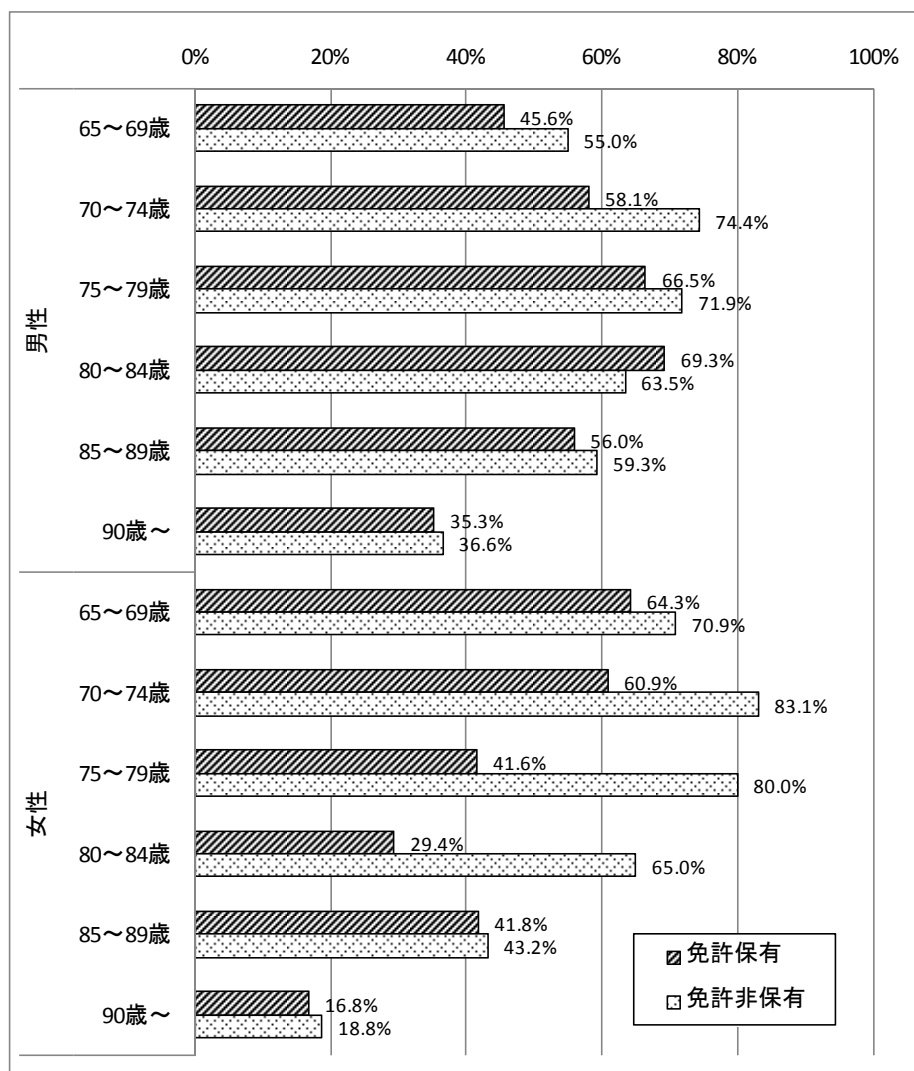


図 性・年齢別免許保有有無別交付率（推計値）

ウ) 推計結果

- ・免許保有率の変化を考慮したケースでの平成 37 年の交付者数は約 358 千人となり、現況（H22）からの伸び率は 1.19 倍となる。（性別・年齢別交付率を考慮したケースは約 373 千人、1.23 倍）

表 敬老パス交付者数の推計結果（免許保有率の変化を考慮したケース）

免許保有者	人口				交付率 H22	交付者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	141,883	176,728	187,287	187,479		78,475	98,014	106,466	107,918	1.375
65～69歳	58,231	71,158	57,269	53,522	45.6%	26,550	32,445	26,112	24,404	0.919
70～74歳	43,236	50,648	62,185	50,173	58.1%	25,129	29,437	36,143	29,161	1.160
75～79歳	26,373	31,631	37,136	46,141	66.5%	17,545	21,043	24,706	30,696	1.750
80～84歳	10,937	16,689	20,119	23,889	69.3%	7,580	11,566	13,944	16,556	2.184
85～89歳	2,776	5,766	8,832	10,856	56.0%	1,554	3,228	4,945	6,078	3.911
90歳～	331	836	1,746	2,898	35.3%	117	295	616	1,023	8.744
女性	55,903	85,755	104,762	112,885		33,275	50,637	60,306	62,497	1.878
65～69歳	31,632	46,908	45,836	43,132	64.3%	20,328	30,145	29,456	27,718	1.364
70～74歳	15,986	24,704	36,594	35,820	60.9%	9,740	15,052	22,296	21,825	2.241
75～79歳	6,069	9,710	14,972	22,321	41.6%	2,525	4,040	6,229	9,287	3.678
80～84歳	1,944	3,531	5,637	8,761	29.4%	572	1,039	1,659	2,578	4.507
85～89歳	259	837	1,507	2,437	41.8%	108	350	630	1,019	9.435
90歳～	12	65	216	414	16.8%	2	11	36	70	35.000

免許非保有者	人口				交付率 H22	交付者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	64,039	68,790	72,867	77,252		41,101	43,724	45,293	46,936	1.142
65～69歳	9,835	6,671	5,307	4,960	55.0%	5,411	3,670	2,919	2,728	0.504
70～74歳	11,311	11,566	9,289	7,437	74.4%	8,416	8,605	6,911	5,534	0.658
75～79歳	16,343	15,922	17,222	17,055	71.9%	11,752	11,449	12,384	12,264	1.044
80～84歳	14,915	17,175	17,774	19,918	63.5%	9,466	10,901	11,281	12,642	1.336
85～89歳	7,913	11,928	14,433	15,688	59.3%	4,695	7,077	8,563	9,308	1.983
90歳～	3,721	5,528	8,842	12,194	36.6%	1,361	2,022	3,235	4,460	3.277
女性	219,180	238,029	239,081	239,925		149,610	155,782	148,929	141,145	0.943
65～69歳	41,714	35,396	19,123	17,994	70.9%	29,590	25,108	13,565	12,764	0.431
70～74歳	49,247	46,871	43,635	27,612	83.1%	40,917	38,943	36,254	22,941	0.561
75～79歳	50,807	52,408	53,036	54,400	80.0%	40,644	41,925	42,427	43,518	1.071
80～84歳	38,876	48,165	50,696	53,406	65.0%	25,282	31,323	32,969	34,731	1.374
85～89歳	24,331	33,254	41,292	44,821	43.2%	10,507	14,360	17,831	19,355	1.842
90歳～	14,206	21,935	31,299	41,692	18.8%	2,670	4,123	5,883	7,836	2.935

合計	人口				交付率 H22	交付者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	205,922	245,518	260,154	264,731	58.1%	119,576	141,738	151,759	154,854	1.295
65～69歳	68,066	77,829	62,576	58,482	47.0%	31,961	36,115	29,031	27,132	0.849
70～74歳	54,547	62,214	71,474	57,610	61.5%	33,545	38,042	43,054	34,695	1.034
75～79歳	42,716	47,553	54,358	63,196	68.6%	29,297	32,492	37,090	42,960	1.466
80～84歳	25,852	33,864	37,893	43,807	65.9%	17,046	22,467	25,225	29,198	1.713
85～89歳	10,689	17,694	23,265	26,544	58.5%	6,249	10,305	13,508	15,386	2.462
90歳～	4,052	6,364	10,588	15,092	36.5%	1,478	2,317	3,851	5,483	3.710
女性	275,083	323,784	343,843	352,810	66.5%	182,885	206,419	209,235	203,642	1.113
65～69歳	73,346	82,304	64,959	61,126	68.1%	49,918	55,253	43,021	40,482	0.811
70～74歳	65,233	71,575	80,229	63,432	77.7%	50,657	53,995	58,550	44,766	0.884
75～79歳	56,876	62,118	68,008	76,721	75.9%	43,169	45,965	48,656	52,805	1.223
80～84歳	40,820	51,696	56,333	62,167	63.3%	25,854	32,362	34,628	37,309	1.443
85～89歳	24,590	34,091	42,799	47,258	43.2%	10,615	14,710	18,461	20,374	1.919
90歳～	14,218	22,000	31,515	42,106	18.8%	2,672	4,134	5,919	7,906	2.959
合計	481,005	569,302	603,997	617,541	62.9%	302,461	348,157	360,994	358,496	1.19
65～69歳	141,412	160,133	127,535	119,608	57.9%	81,879	91,368	72,052	67,614	0.83
70～74歳	119,780	133,789	151,703	121,042	70.3%	84,202	92,037	101,604	79,461	0.94
75～79歳	99,592	109,671	122,366	139,917	72.8%	72,466	78,457	85,746	95,765	1.32
80～84歳	66,672	85,560	94,226	105,974	64.3%	42,900	54,829	59,853	66,507	1.55
85～89歳	35,279	51,785	66,064	73,802	47.8%	16,864	25,015	31,969	35,760	2.12
90歳～	18,270	28,364	42,103	57,198	22.7%	4,150	6,451	9,770	13,389	3.23

エ) 事業収入（一部負担金）

- ・性別、年齢階層別の一部負担金の構成比が変わらないと仮定した場合、敬老パス事業収入額の推計結果は以下のとおりであり、平成37年の収入額は約11億4千万円となり、現況（H22）からの伸び率は1.18倍となる。（性別・年齢別交付率を考慮したケースは約11億8千万円、1.22倍）

表 敬老パス交付者数に基づく事業収入額の推計結果（免許保有率の変化を考慮したケース）

合計	負担金割合 H23年度末			事業収入(万円)				
				H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	1000円	3000円	5000円	48,407	57,394	61,190	62,327	1.29
65～69歳	16.1%	4.3%	79.5%	13,642	15,415	12,392	11,581	0.85
70～74歳	22.1%	5.7%	72.2%	13,425	15,225	17,231	13,885	1.03
75～79歳	25.4%	6.0%	68.6%	11,322	12,556	14,333	16,602	1.47
80～84歳	21.9%	4.8%	73.3%	6,868	9,053	10,164	11,765	1.71
85～89歳	20.2%	5.2%	74.6%	2,555	4,214	5,523	6,291	2.46
90歳～	21.7%	5.8%	72.5%	594	931	1,547	2,203	3.71
女性				47,979	53,824	53,650	51,606	1.08
65～69歳	25.9%	46.5%	27.6%	15,139	16,758	13,048	12,278	0.81
70～74歳	36.3%	43.5%	20.1%	13,559	14,453	15,672	11,983	0.88
75～79歳	44.3%	39.3%	16.4%	10,542	11,224	11,882	12,895	1.22
80～84歳	50.8%	32.9%	16.3%	5,976	7,480	8,003	8,623	1.44
85～89歳	57.9%	27.9%	14.2%	2,257	3,128	3,925	4,332	1.92
90歳～	64.9%	25.6%	9.5%	505	782	1,120	1,495	2.96
合計				96,385	111,218	114,840	113,933	1.18
65～69歳				28,782	32,173	25,439	23,859	0.83
70～74歳				26,985	29,678	32,903	25,868	0.96
75～79歳				21,863	23,781	26,215	29,496	1.35
80～84歳				12,844	16,532	18,167	20,388	1.59
85～89歳				4,812	7,342	9,449	10,623	2.21
90歳～				1,099	1,713	2,667	3,698	3.36

（注）H22はH23年度末の一部負担金構成に基づく推計値のため実績値とは一致しない。

オ) 利用者数

- ・推計した交付者数に、アンケートから集計した性・年齢別平均利用回数を乗じ、1週間当たりの利用回数を算出した。利用者数の現況（H22）からの伸び率は1.17倍となる。（性別・年齢別交付率を考慮したケースは1.22倍）

表 敬老パス交付者数に基づく利用者数の推計結果（免許保有率の変化を考慮したケース）

合計	交付者数				平均利用回数 (回/週)	利用者数				
	H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年		H22 2010年	H27 2015年	H32 2020年	H37 2025年	H37/H22
男性	119,576	141,738	151,759	154,854		366,830	435,079	463,963	475,953	1.30
65～69歳	31,961	36,115	29,031	27,132	3.22	102,884	116,256	93,452	87,339	0.85
70～74歳	33,545	38,042	43,054	34,695	2.82	94,607	107,290	121,425	97,850	1.03
75～79歳	29,297	32,492	37,090	42,960	3.11	91,252	101,204	115,525	133,809	1.47
80～84歳	17,046	22,467	25,225	29,198	3.20	54,603	71,968	80,803	93,530	1.71
85～89歳	6,249	10,305	13,508	15,386	3.04	18,992	31,319	41,053	46,761	2.46
90歳～	1,478	2,317	3,851	5,483	3.04	4,492	7,042	11,704	16,664	3.71
女性	182,885	206,419	209,235	203,642		649,306	726,582	737,814	711,231	1.10
65～69歳	49,918	55,253	43,021	40,482	3.14	156,770	173,525	135,110	127,136	0.81
70～74歳	50,657	53,995	58,550	44,766	3.91	197,872	210,911	228,704	174,862	0.88
75～79歳	43,169	45,965	48,656	52,805	3.96	170,790	181,852	192,499	208,913	1.22
80～84歳	25,854	32,362	34,628	37,309	3.57	92,410	115,671	123,771	133,354	1.44
85～89歳	10,615	14,710	18,461	20,374	2.37	25,136	34,833	43,716	48,246	1.92
90歳～	2,672	4,134	5,919	7,906	2.37	6,327	9,789	14,016	18,721	2.96
合計	302,461	348,157	360,994	358,496		1,016,137	1,161,661	1,201,777	1,187,184	1.17
65～69歳	81,879	91,368	72,052	67,614		259,654	289,781	228,562	214,475	0.83
70～74歳	84,202	92,037	101,604	79,461		292,479	318,201	350,129	272,712	0.93
75～79歳	72,466	78,457	85,746	95,765		262,043	283,056	308,024	342,722	1.31
80～84歳	42,900	54,829	59,853	66,507		147,013	187,640	204,574	226,883	1.54
85～89歳	16,864	25,015	31,969	35,760		44,128	66,152	84,769	95,006	2.15
90歳～	4,150	6,451	9,770	13,389		10,819	16,831	25,720	35,385	3.27

カ) 事業収支

- ・事業支出額は平成23年の131億円から増加し、平成27年で149億円、平成32年で154億円、平成37年で152億円となる。収入は約11～12億円であるため、税投入額（支出－収入）は平成27年で138億円、平成32年で142億円、平成37年で141億円となる。

表 推計結果に基づく事業収支（免許保有率の変化を考慮したケース）

区分	単位	H21年度	H22年度	H23年度	H27年度	H32年度	H37年度
敬老パス交付者数(A)	人	303,361	302,461	304,228	348,157	360,994	358,496
支出(B)	億円	131	130	131	149	154	152
収入(C)	億円	9.9	9.7	9.6	11.1	11.5	11.4
支出－収入(B-C)	億円	121	120	121	138	142	141
1人当たりの利用金額(B/A)	円	43,054	42,986	42,994	42,692	42,596	42,372
1人当たりの税投入額((B-C)/A)	円	39,805	39,788	39,824	39,498	39,415	39,194

(注) H21～H23年度は実績値

(注) 支出額はH22年度実績値×平均利用者数の伸び率で推計

<推計結果のまとめ>

- ・敬老パス交付者数は、平成23年の304千人から、平成37年で358～395千人へ、約54～91千人増加すると予測された。
- ・税投入額（支出－収入）は、平成23年の121億円から、平成37年で141～158億円へ、約20～36億円増加すると予測された。
- ・敬老パス交付者数の推計値は、性別・年齢別交付率を考慮したケースと免許保有率の変化を考慮したケースで1万5千人の差であり極端な差は生じていない。これは、高齢者数そのものが大きく増加することと（H22→H37で65歳以上人口は13万7千人増加）、男性は免許保有者と非保有者で敬老パスの交付率に極端な差がないためである。（17頁の性・年齢別免許保有有無別交付率参照）。

表 将来推計結果（H37）

ケース	交付者数	交付率	支出	収入	税投入額 ＜支出-収入＞
（平成23年度）	（304千人）	（64％）	（131億円）	（9.6億円）	（121億円）
現行ケース※	395千人	64％	170億円	12.5億円	158億円
性別・年齢別交付率を 考慮したケース	373千人	60％	159億円	11.8億円	147億円
免許保有率の変化を 考慮したケース	358千人	58％	152億円	11.4億円	141億円

※現行ケースは交付者数の伸び（平成23→37年：1.3倍）を支出・収入に乗じて推計

第 3 章 市民意識調査の実施

第3章 市民意識調査の実施

3-1 アンケート調査の実施

(1) アンケートの目的

敬老パスについての65歳以上の高齢者及び20歳から64歳の一般市民の意識等を把握することにより、持続可能な制度に向けた検討を行うための基礎資料とする。

(2) 調査概要

① 調査対象者

65歳以上の方3,000名、20～64歳の方3,000名、合計6,000名を対象とする。

② 調査対象者の抽出方法

住民基本台帳に基づく無作為抽出とする。

③ 調査方法

郵送配布・郵送回収とする。

④ 調査時期

平成25年1月9日（水）に発送し、回収期限を1月23日（水）とした。1月末までに回収されたものを集計対象とした。

⑤ 調査項目

65歳以上、20～64歳の方の調査項目はそれぞれ次頁に示すとおりである。

⑥ 配布物件

調査対象者へ配布した物件は以下のとおりである。

- ・送付用封筒（長3版、宛名シール）
- ・依頼状／敬老パスについて（A4版）
- ・調査票（A4版、高齢者12頁、20～64歳の方4頁）
- ・回収用封筒（長3版、料金受取人払い）

表 アンケートの調査項目・設計意図

	設 問		高齢者向け	20～64 歳の方向け
共通	年齢		(問 1)	(問 1)
	性別		(問 2)	(問 2)
	郵便番号		(問 3)	(問 3)
	居住地		(問 4)	(問 4)
	世帯構成		(問 5)	(問 5)
	職業			(問 6)
	自動車の保有		(問 6)	(問 7)
	自動車の利用回数		(問 7) 環境効果	
	運転免許の保有		(問 8)	(問 8)
	存在便益（本人・家族・制度）			(問 9)
	要介護等認定の有無		(問 9)	
	外出回数		(問 10) 経済効果	
	最寄り駅までの歩行時間		(問 11) 健康効果	
	外出支障（バリアフリー）		(問 12)	
	仕事の有無		(問 13)	
	年間の総収入額		(問 14)	
	一部負担金額		(問 15)	
	敬老の意識		(問 16)	(問 10)
	交付対象年齢		(問 17)	(問 11)
	利用者の一部負担金		(問 18)	(問 12)
交付者	利用限度額・上限額		(問 19)	(問 13)
	交付の有無		(問 20)	
	利用回数		(問 21) 健康効果	
	利用時間帯		(問 22)	
	利用曜日		(問 23)	
	利用交通機関		(問 24)	
	利用目的		(問 25)	
	社会参加	代替可能性	(問 26) 健康・環境	
		存在性	(問 27)	
		回数	(問 28) 経済効果	
	経済効果	平均利用金額	(問 29)	
		負担金	(問 30)	
	健康効果	役立ち感	(問 31)	
未交付者への質問			(問 32)	
自由意見欄				

(3) 配布回収結果

1) 有効回収数

高齢者向けアンケートは、対象 3,000 人に対し、有効回収数は 2,083 人であり、有効回収率は 69.4%となった。20～64 歳の方向けアンケートは、対象 3,000 人に対し、有効回収数は 1,304 人であり、有効回収率は 43.5%となった。両者を合わせた有効回収率は全体で 56.5%である。

表 配布回収結果

区分	配布数	有効回収数	有効回収率
高齢者（65 歳以上）	3,000 部	2,083 部	69.4%
20～64 歳の方	3,000 部	1,304 部	43.5%
合計	6,000 部	3,387 部	56.5%

(参考) アンケートの回収数に基づく信頼度について

①母比率の推定

アンケート調査のサンプルサイズを n 、回答比率を p 、母比率の区間推定の信頼度を 95%とした場合の標本誤差、精度は次式で求められる。

$$\text{標本誤差 } e = 1.96 \times \frac{\text{標準偏差}}{\sqrt{n}} = 1.96 \times \frac{\sqrt{p(1-p)}}{\sqrt{n}}$$

$$\text{精度} = \text{標本誤差} \div \text{回答比率} = e \div p (\%)$$

有効回収数に基づくアンケートの標本誤差と精度は以下のとおりとなる。

区分	有効回収数 (n)	回答比率が 20%の場合	回答比率が 50%の場合
高齢者 (65 歳以上)	2,083	標本誤差 0.0172 精度 8.6%	標本誤差 0.0215 精度 4.3%
20～64 歳の方	1,304	標本誤差 0.0217 精度 10.9%	標本誤差 0.0271 精度 5.4%

例えば、高齢者向けアンケートのある設問の回答比率が 50%であった場合、下限値は $0.5 - 0.0215 = 0.4785 \rightarrow 47.9\%$ 、上限値は $0.5 + 0.0215 = 0.5215 \rightarrow 52.2\%$ となり、信頼度 95%で母比率は 47.9%～52.2%の間にあると言える。

②母平均の推定

アンケート調査のサンプルサイズを n 、平均値を x 、母平均の区間推定の信頼度を 95%とした場合の標本誤差、精度は次式で求められる。

$$\text{標本誤差 } e = 1.96 \times \frac{\text{標準偏差}}{\sqrt{n}} \quad , \quad \text{精度} = \text{標本誤差} \div \text{平均値} = e \div x (\%)$$

上式にアンケートの設問の回答平均値と標準偏差を代入し求める。

2) 結果概要

敬老パス制度に関するアンケート調査の概要は以下のとおりである。

表 敬老パス制度に関するアンケート調査結果の概要

【高齢者アンケート】

設 問	結果の概要
1－1. 性・年齢	前期高齢者（65～74 歳）が約 54%、後期高齢者（75 歳以上）が約 46%である。なお、男女比は男性が約 42%、女性が約 58%である。
1－2. 区別回答者数	高齢者人口の多い緑区、中川区、北区、千種区等の回答が多く、区別の回答率に極端な相違は見られない。
1－3. 世帯構成	高齢者夫婦のみ、単身世帯は、合わせて約 60%である。
1－4. 自動車の保有状況	自分の車、家族の車の使用者は約 65%である。
1－5. 自動車の利用状況	高齢者の自動車保有世帯での自動車の平均利用回数は週 5.5 回である。
1－6. 自動車の運転免許の有無	自動車普通免許の保有は約 44%である。
1－7. 介護保険の要支援・要介護認定状況	介護保険の認定を受けていない・非該当の人が約 87%である。
1－8. 普段の外出回数	高齢者の普段の外出回数は平均週 7.3 回である。
1－9. 自宅から最寄りの駅・バス停等までの平均所要時間	自宅から最寄りの駅・バス停等までの徒歩による平均所要時間は 8.4 分である。
1－10. 段差などによって利用を差し控えたこと	段差等があることで地下鉄・市バス等の利用を控えたことがある人は約 13%である。
1－11. 仕事の有無	仕事をしている人が約 22%、していない人が約 70%である。
1－12. 年間の総収入額	300 万円未満が約 79%であり、100 万円未満が約 34%である。
1－13. 敬老パスの一部負担金の額	自身の一部負担金の額が分からない人は約 13%である。
1－14. 敬老という言葉について	抵抗がないとする人は約 77%である。
1－15. 対象年齢について	現行の 65 歳以上でよいとする人が約 52%、年齢を引き上げるべきとする人は約 33%である。なお、年齢を引き上げるべきとする人の具体的な引き上げ年齢は 70 歳が約 76%である。
1－16. 利用者の一部負担金について	現行のままでよいとする人が約 64%、一部負担金を引き上げるべきとする人は約 20%である。

1－17. 利用限度額・上限額を設けることについて	現行のままでよいとする人が約 67%、利用限度額・上限額を設けるべきとする人は約 18%である。
1－18. 敬老パスの交付の有無	交付を受けている人が約 76%である。
1－19. 敬老パスの利用回数	敬老パスの利用回数は平均週 3.4 回（片道利用を 1 回）である。
1－20. 敬老パスを利用する時間帯	昼間時（10 時～16 時）の利用割合は約 77%である。
1－21. 敬老パスを利用する曜日	平日のみ利用している人は約 46%である。
1－22. 利用している交通機関	地下鉄とバスを乗り継いで利用している人は約 52%である。
1－23. 敬老パスの利用目的	家事・買物が約 56%、病院等への通院が約 50%である。
1－24. 敬老パスがない場合の対応	自分で乗車券を買う人が約 59%であり、車（自家用車やタクシー）を使う人は約 13%である。敬老パスがないと出かけない人は約 16%である。
1－25. 敬老パスがないと困ること	病院等への通院が約 55%、家事・買物が約 54%である。
1－26. 敬老パスがあることで増える外出回数	敬老パスがあることで増える外出回数は週 1 回未満が約 26%である。
1－27. 敬老パスを利用して出かけた時の 1 回当たりの消費額	敬老パスを利用して出かけた時の 1 回当たりの消費額は 5,000 円～6,000 円が約 18%である。なお、1 回当たりの平均消費額は約 4,200 円である。
1－28. 利用者の一部負担金に対する意向	一部負担金の金額に負担を感じていない人（安いと思う、それほど高いとは思わない）は約 81%である。
1－29. 敬老パスと健康	敬老パスが健康に役立っていると思う人（とても役立ってる、やや役立っている）は約 86%である。
1－30. 敬老パスの交付を受けていない理由	自動車利用（自分で運転、家族の送迎）が約 67%、あまり遠くに出かけないが約 26%である。

【20～64 歳の方アンケート】

設 問	結果の概要
2－1. 性・年齢	50 歳代が約 25%、40 歳代が約 23%である。なお、男女比は男性が約 42%、女性が約 58%である。
2－2. 区別回答者数	人口の多い緑区、中川区、千種区、北区、西区等の回答が多く、区別の回答率に極端な相違は見られない。
2－3. 世帯構成	二世帯同居（親・子）が約 61%、夫婦のみが約 17%である。
2－4. 職業	有職者は約 67%（会社員・公務員は約 40%）、無職者は約 9%である。
2－5. 自動車の保有状況	自分の車、家族の車の使用者は約 86%である。
2－6. 自動車の運転免許の有無	自動車普通免許の保有は約 86%である。
2－7. 敬老パス制度に対する意向	自分も将来使ってみたいが約 40%、使うかどうか分からないがよい制度であると思うが約 29%、家族等が使っておりよい制度であると思うが 17%であり、合わせて約 85%はよい制度であると評価している。あまりよい制度でないと思うは約 7%である。
2－8. 敬老という言葉について	抵抗がないとする人は約 68%である。
2－9. 対象年齢について	現行の 65 歳以上でよいとする人が約 70%、年齢を引き上げるべきとする人は約 23%である。なお、年齢を引き上げるべきとする人の具体的な引き上げ年齢は 70 歳が約 76%である。
2－10. 利用者の一部負担金について	現行のままでよいとする人が約 52%、一部負担金を引き上げるべきとする人は約 39%である。
2－11. 利用限度額・上限額を設けることについて	現行のままでよいとする人が約 58%、利用限度額・上限額を設けるべきとする人は約 33%である。

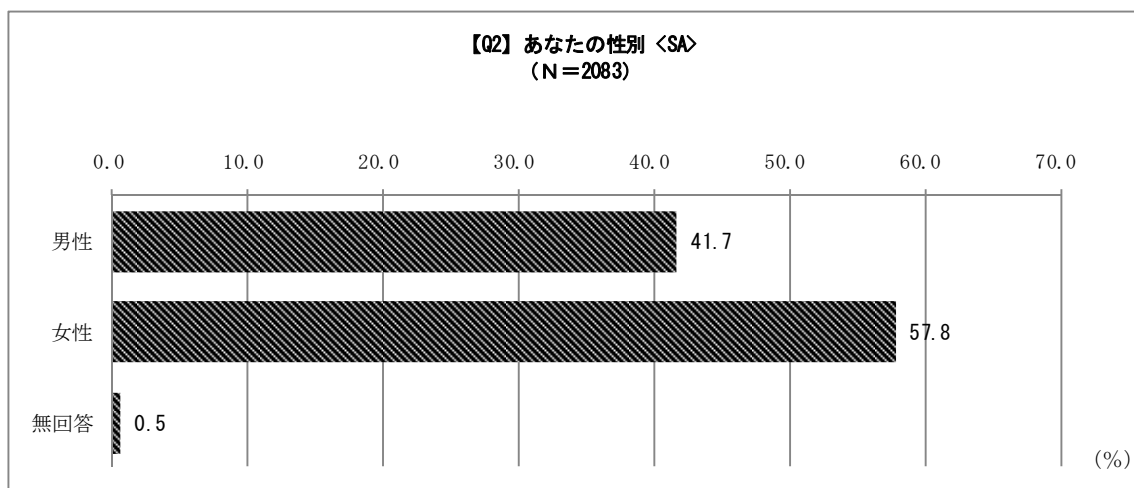
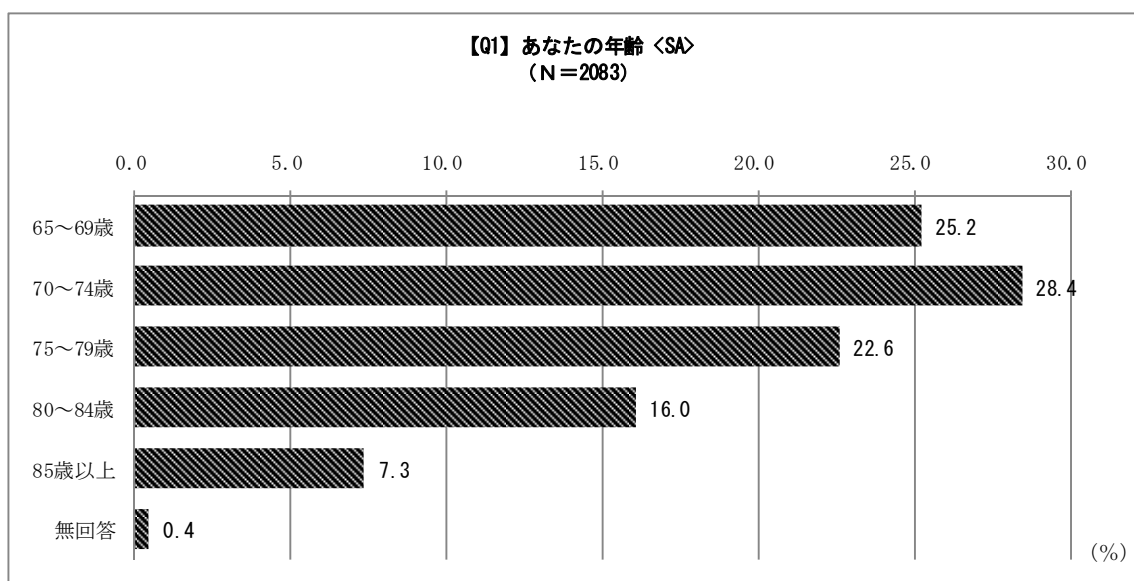
【高齢者と 20～64 歳の方の意見比較】

設 問	高齢者	20～64 歳の方
1. 敬老パス制度に対する意向	—	約 85%はよい制度と評価
2. 敬老という言葉について	抵抗なし 約 77%	抵抗なし 約 68%
3. 対象年齢について	現状のまま 約 52% 引き上げ 約 33%	現状のまま 約 70% 引き上げ 約 23%
4. 利用者の一部負担金について	現状のまま 約 64% 引き上げ 約 20%	現状のまま 約 52% 引き上げ 約 39%
5. 利用限度額・上限額を設けることについて	現状のまま 約 67% 設ける 約 18%	現状のまま 約 58% 設ける 約 33%

3-2 高齢者向けアンケート結果

(1) 回答者の性・年齢

前期高齢者（65～74歳）53.6%、後期高齢者（75歳以上）45.9%であり、85歳以上の回答は7.3%である。性別では、男性が41.7%、女性が57.8%である。

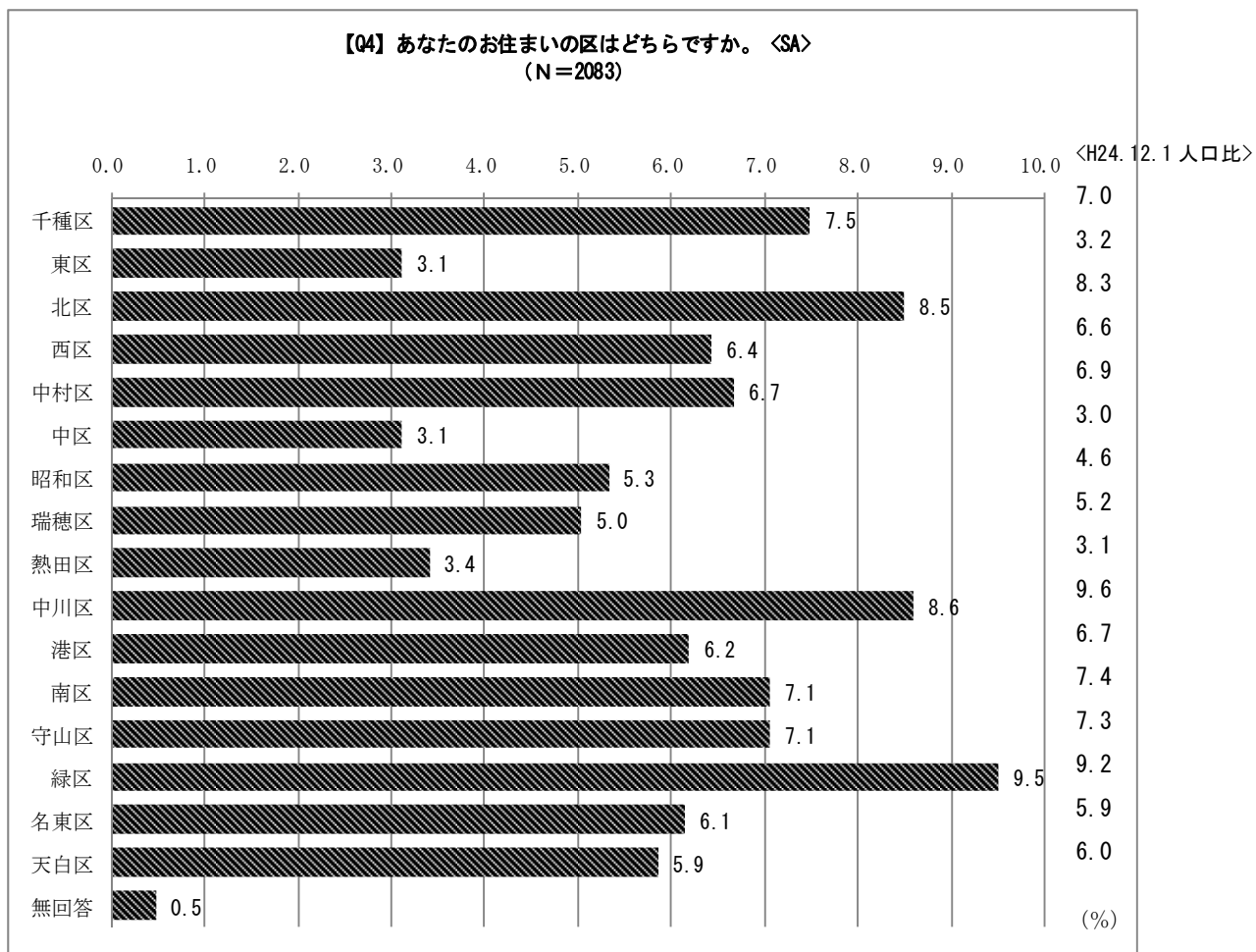


(参考:平成24年12月1日人口)

年齢別	男	女	男女計	縦構成比
65～69歳	66,408	69,898	136,306	27.5%
70～74歳	57,241	66,788	124,029	25.0%
75～79歳	45,074	58,907	103,981	20.9%
80～84歳	28,370	43,340	71,710	14.4%
85歳以上	17,695	42,754	60,449	12.2%
年齢計	214,788	281,687	496,475	100.0%
横構成比	43.3%	56.7%	100.0%	

(2) 区別回答者数

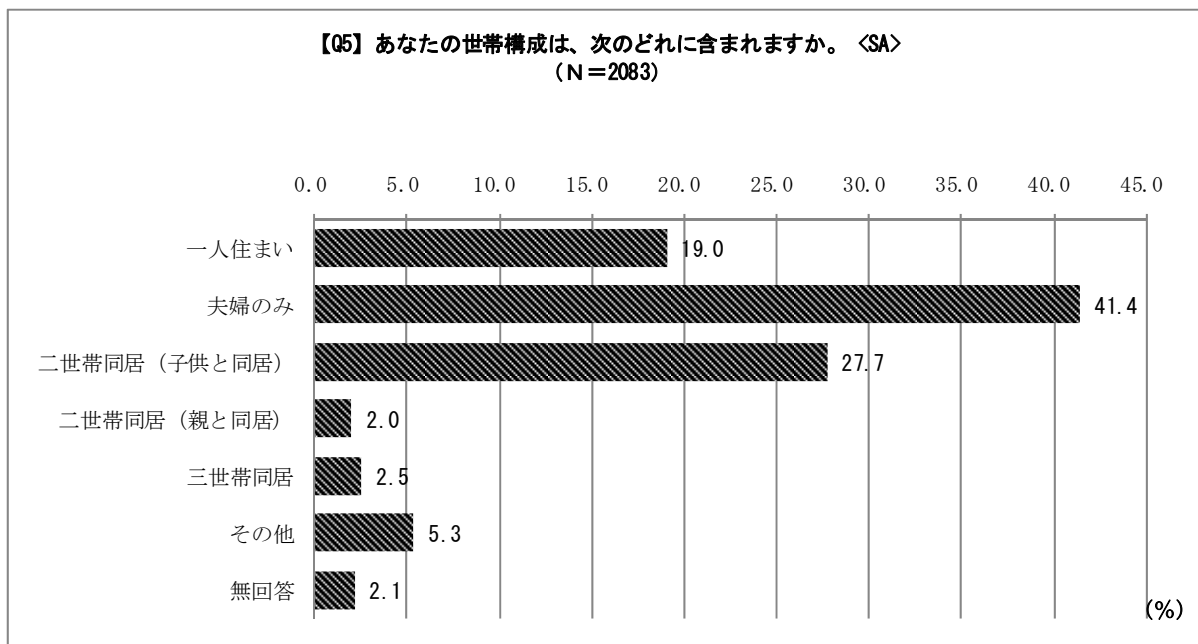
回答数は高齢者人口が多い緑区、中川区、北区、千種区で多く、人口に対する回答率に区別の極端な相違はない。



※郵便番号の集計は省略

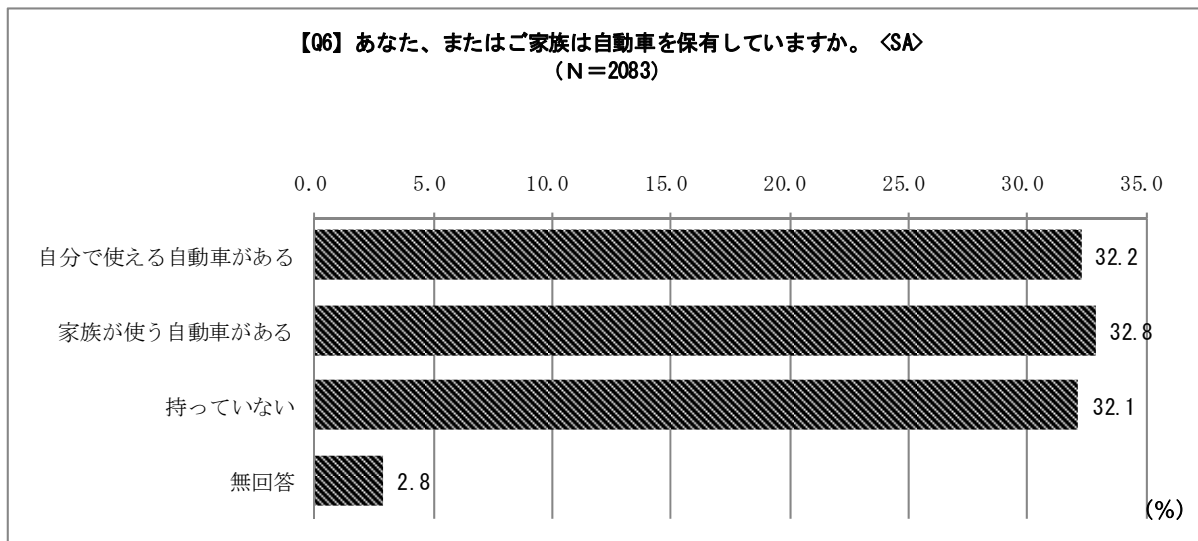
(3) 世帯構成

「夫婦のみ」が最も高く 41.4%、二世帯・三世帯同居が 32.2%、一人住まいが 19.0%である。



(4) 自動車の保有状況

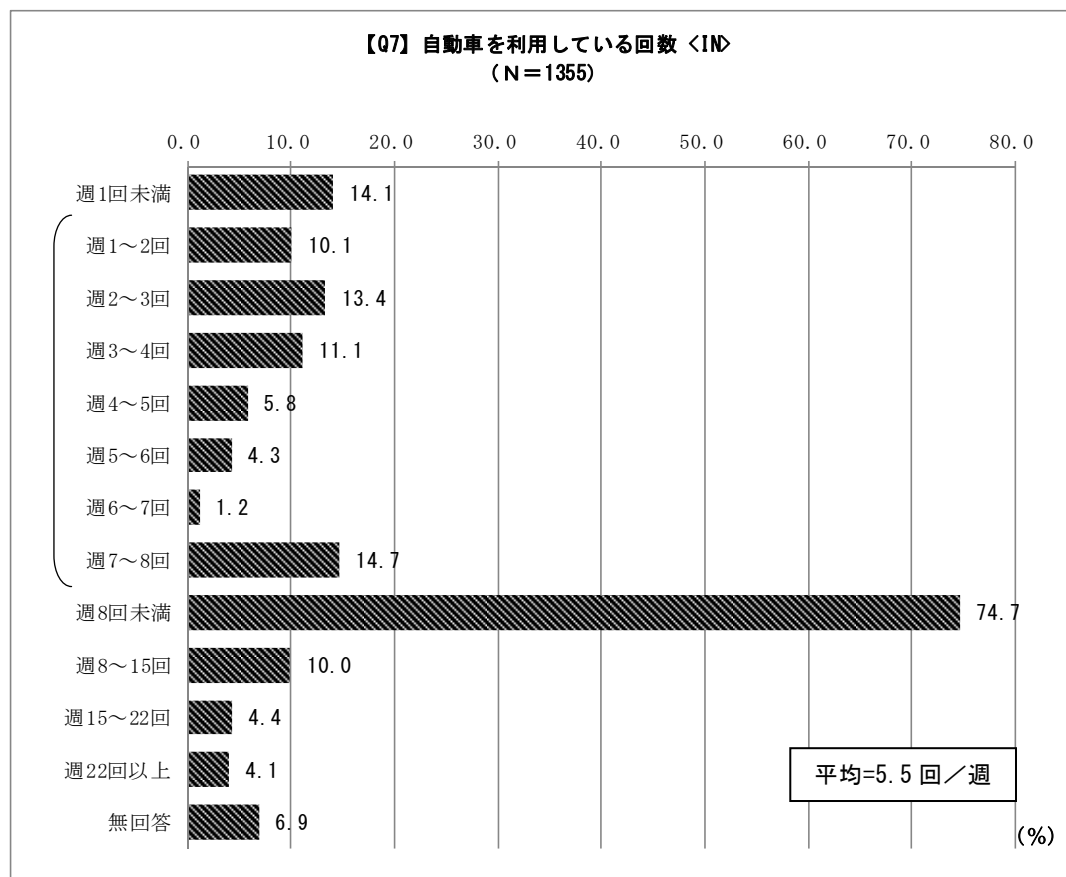
高齢者自身が使える自動車を保有している人が全体の 32.2%、持っていない人が 32.1%と、回答はほぼ 3 等分である。



(5) 自動車の利用状況

自動車保有世帯での自動車の利用回数は、週 8 回未満を合わせて 74.7%であり、その中では週 1 回未満が 14.1%、週 2～3 回が 13.4%、週 7～8 回が 14.7%と比較的多い。

平均利用回数は週 5.5 回である。



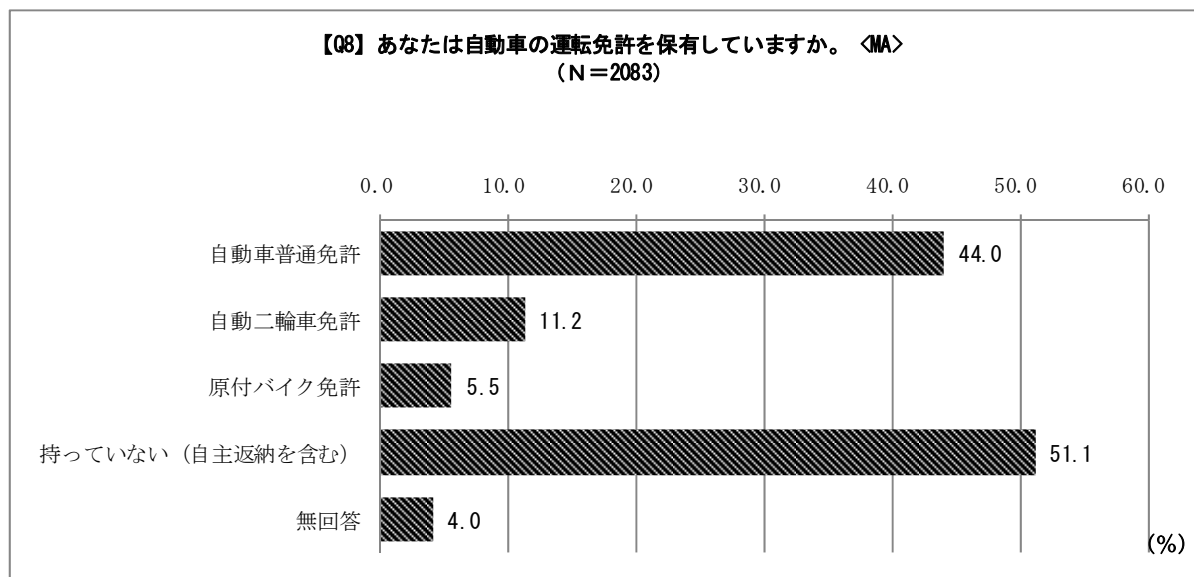
(平均利用回数)

対象者数	総外出回数	平均利用回数
1,224 人	6,733 回／週	5.5 回／週

(注) 問 7 の回答結果を 1 週間での利用回数に換算して算出した。また、平均値の算出は統計的検定により外れ値 (週 30 回以上の N=37 サンプル) を除いて算出した。

(6) 自動車の運転免許の有無

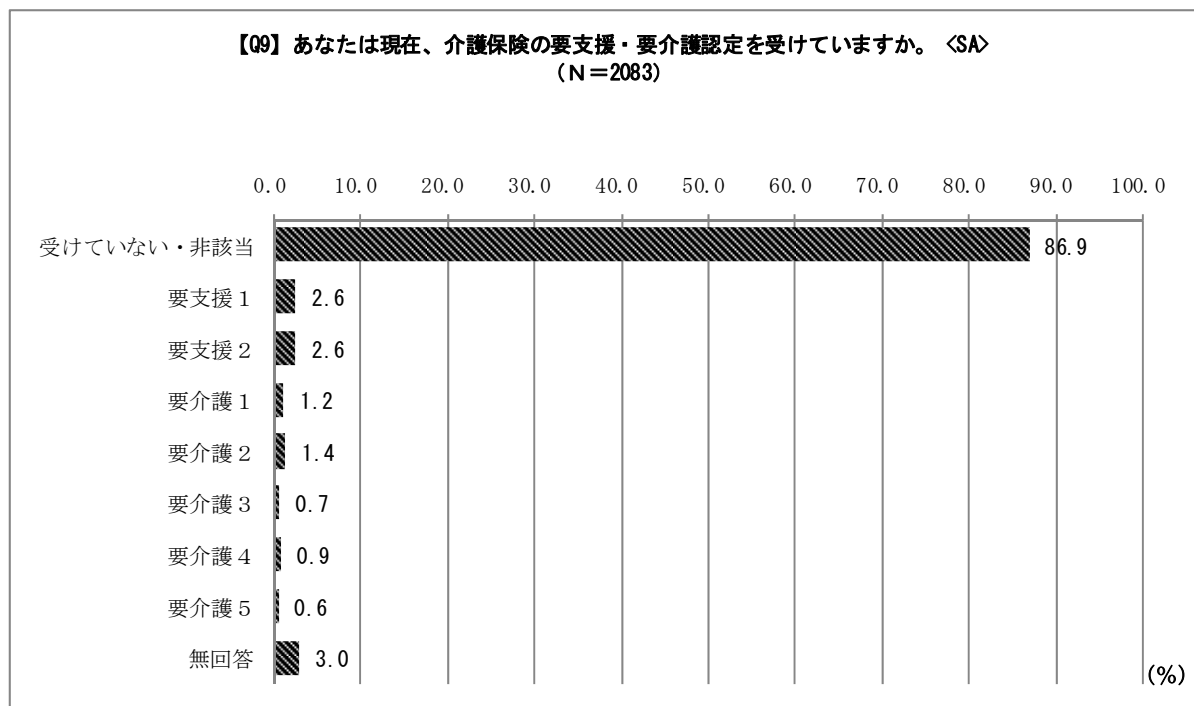
自動車・自動二輪車・原付バイクの免許保有は全体の 60.7%であり、「持っていない(自主返納を含む)」は全体の 51.1%である。



(7) 介護保険の要支援・要介護認定状況

認定を受けていない・非該当の人が 86.9%を占めている。

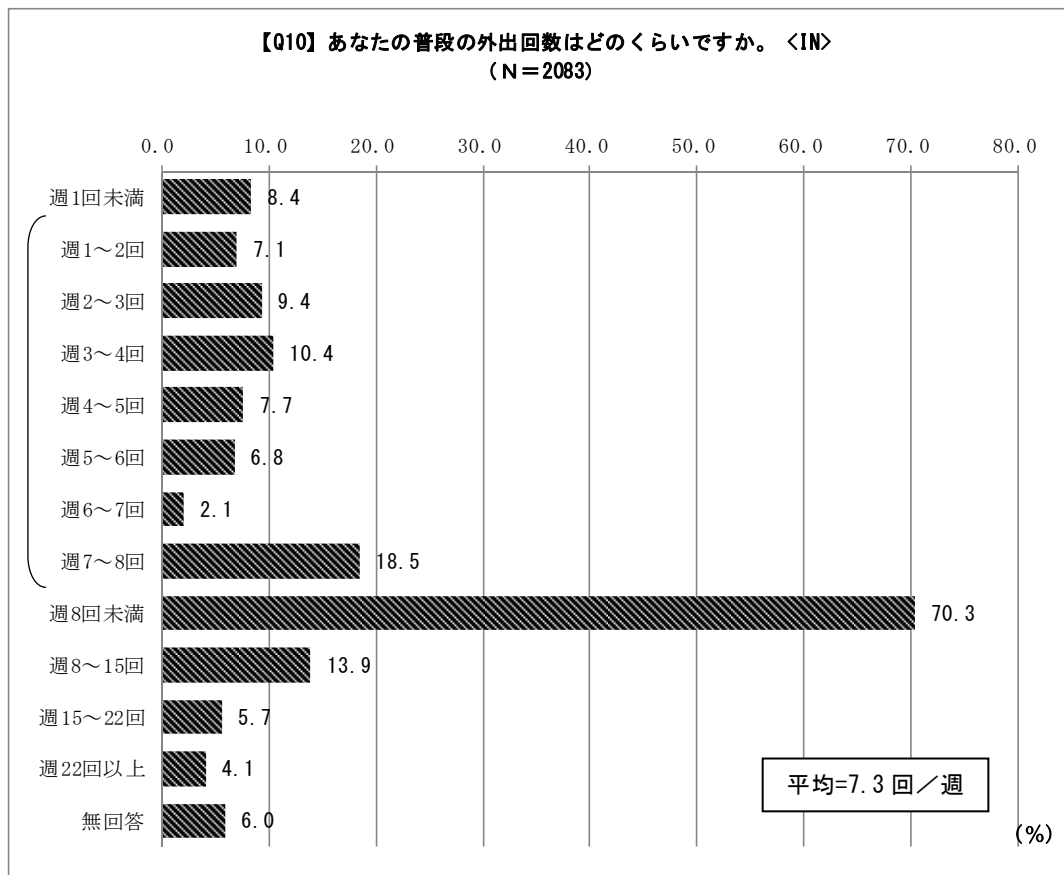
要支援認定を受けている人が 5.2%、要介護認定を受けている人が 4.8%である。



（８）普段の外出回数

普段の外出回数は週 8 回未満が合わせて 70.3%を占めており、その中では週 7～8 回（ほぼ毎日外出する）が 18.5%と最も多く、その他は 2.1%～10.4%となっている。

平均外出回数は週 7.3 回である。



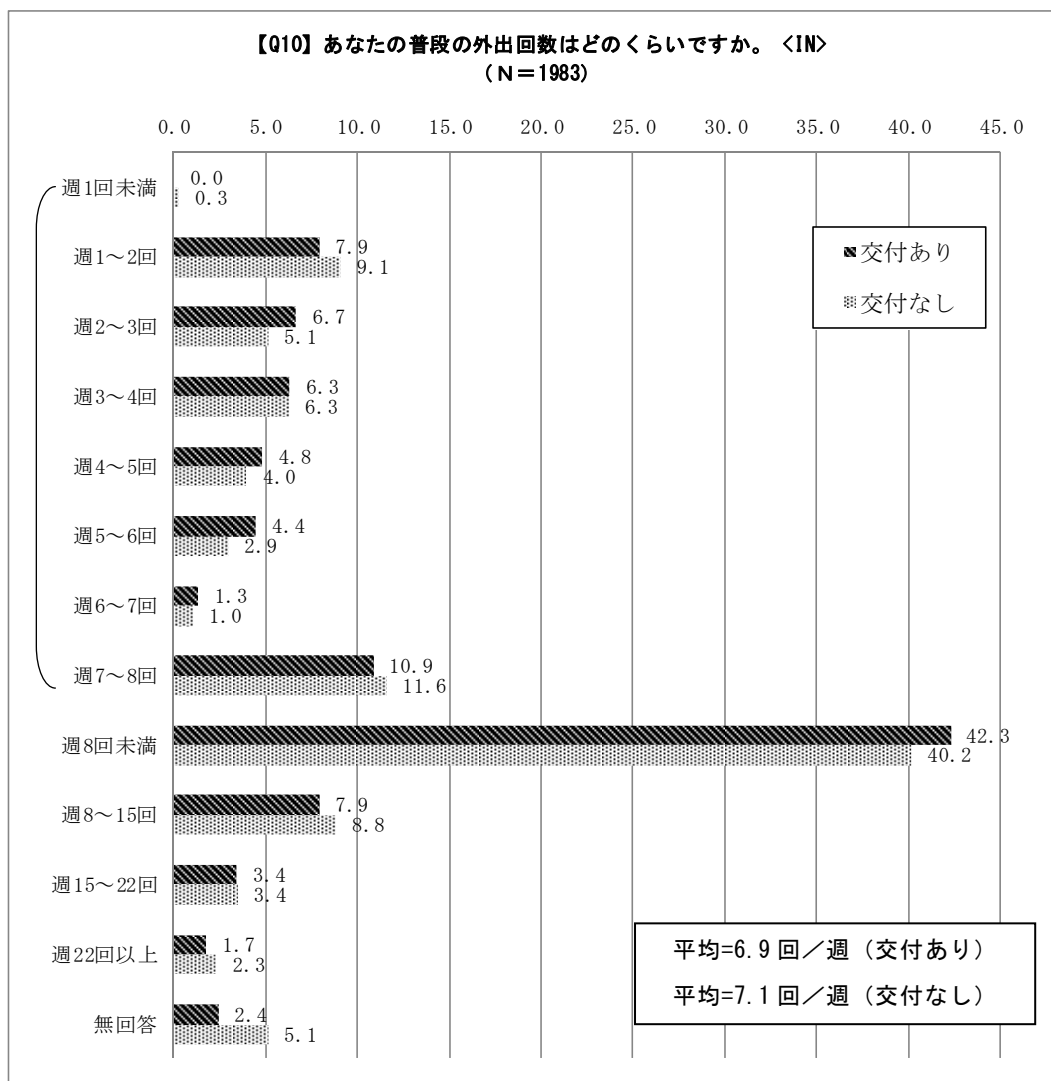
(平均外出回数)

対象者数	総外出回数	平均外出回数
1,937 人	14,139 回／週	7.3 回／週

(注) 問 10 の回答結果を 1 週間での外出回数に換算して算出した。また、平均値の算出は統計的検定により外れ値（週 42 回以上の N=22）を除いて算出した。

敬老パスの交付有無別の普段の外出回数をみると、交付ありの人は交付なしの人に比べ、週 2～6 回での外出割合が高くなっている。

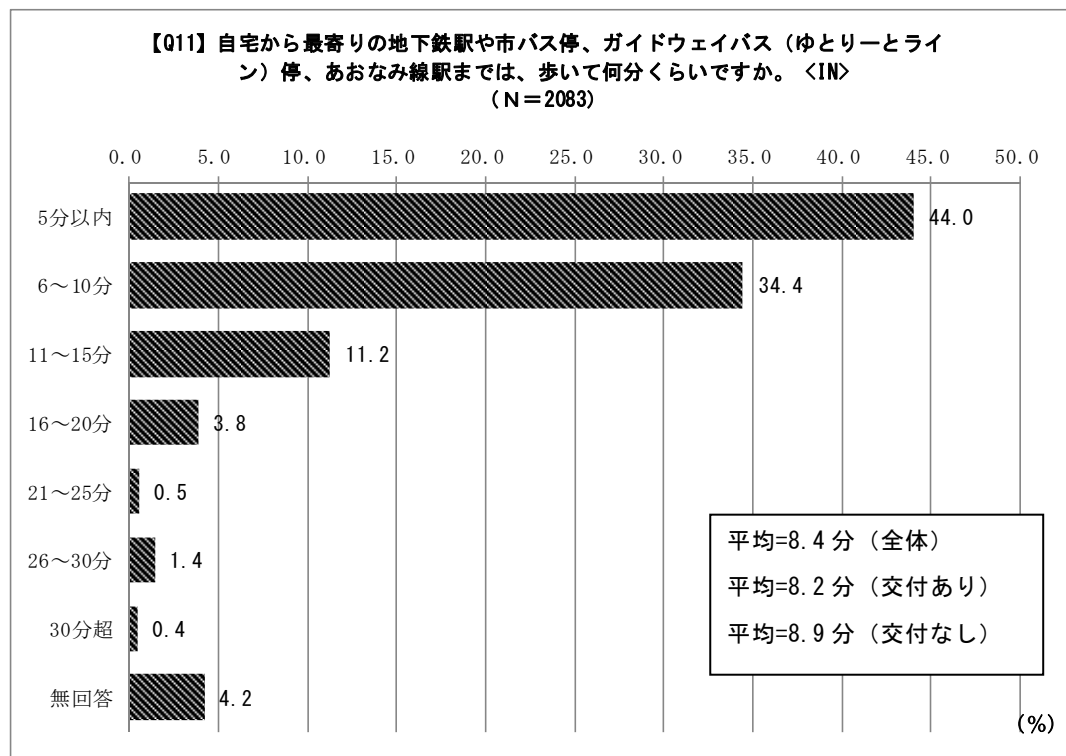
平均外出回数は交付ありが週 6.9 回、交付なしが週 7.1 回である。



(9) 自宅から最寄りの地下鉄駅や市バス停等までの平均所要時間

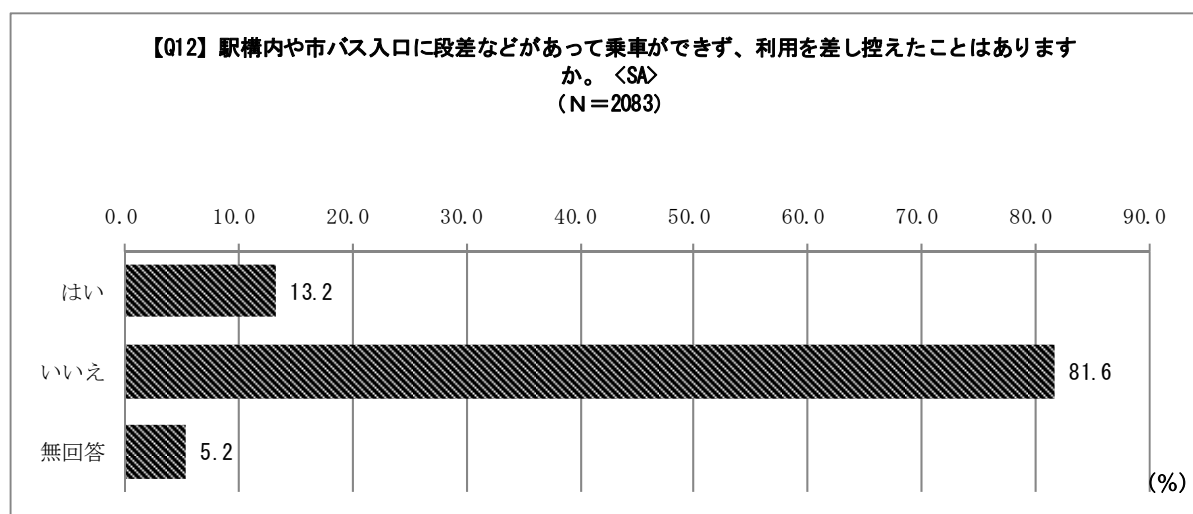
自宅から最寄りの地下鉄駅や市バス停、ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）停、あおなみ線駅までの徒歩所要分は、5 分以内が 44.0%と最も多く、6～10 分以内が 34.4%である。両者を合わせると約 8 割が 10 分以内である。

平均所要時間は 8.4 分である。



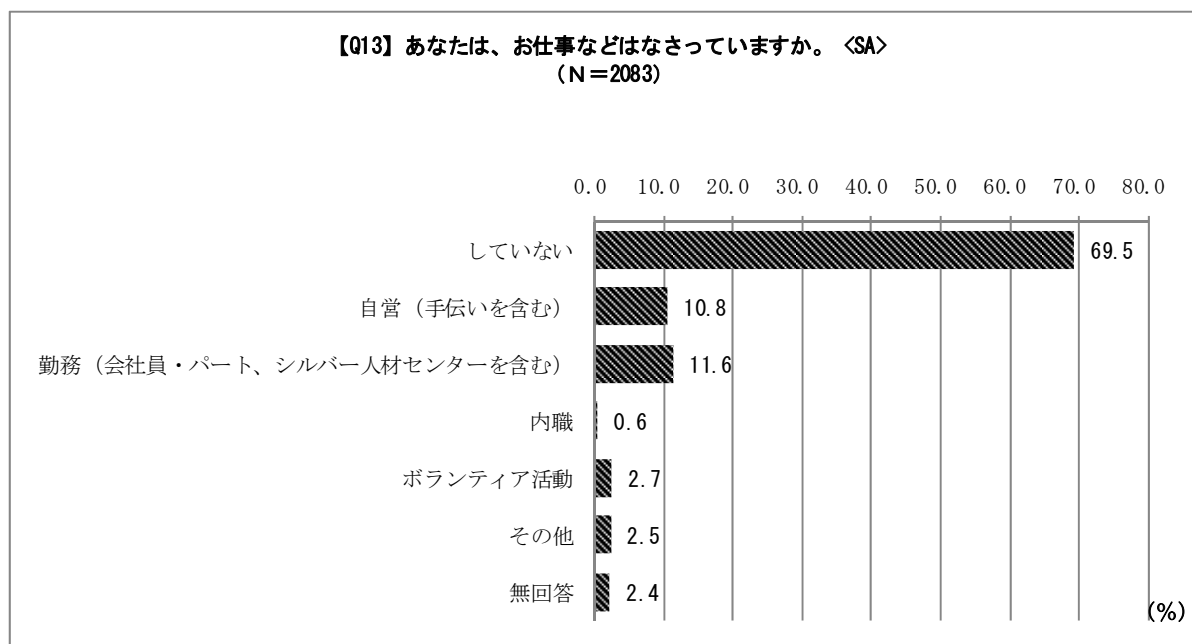
(10) 段差などによって利用を差し控えたこと

段差等があることで地下鉄・市バス・ガイドウェイバス・あおなみ線の利用を控えたことがある人は全体の 13.2%である。



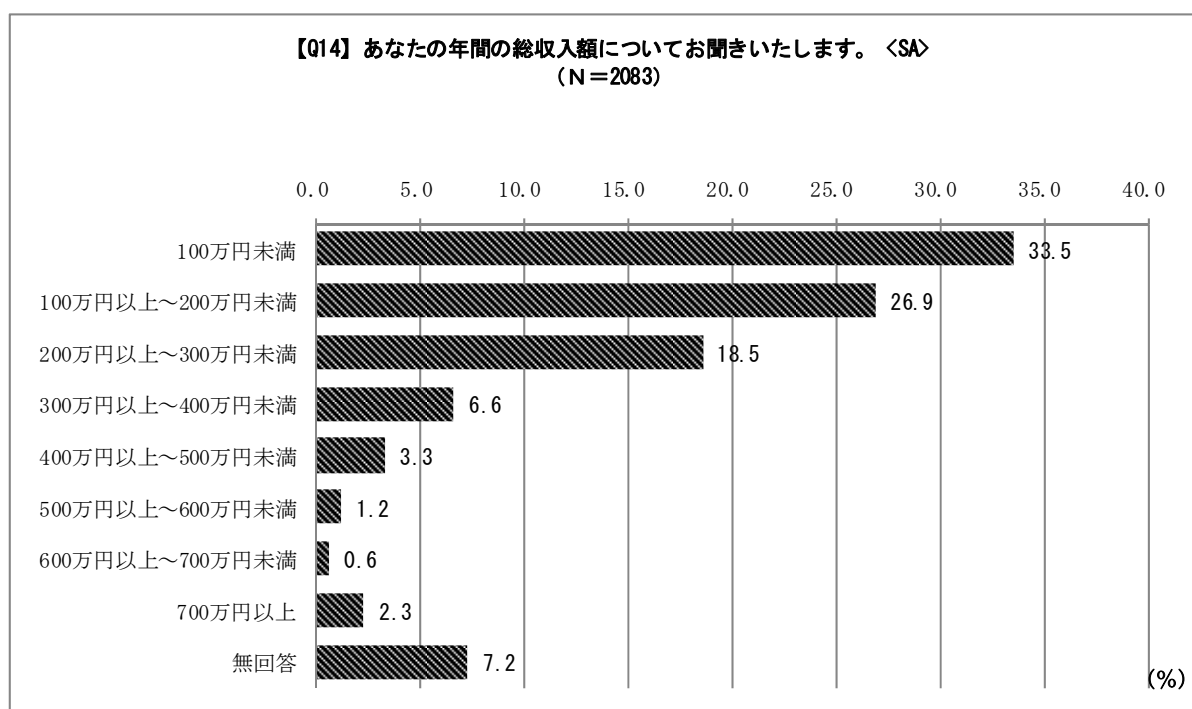
(11) 仕事の有無

全体の 69.5%は「無職」であり、仕事をしている人は 23.4%である。



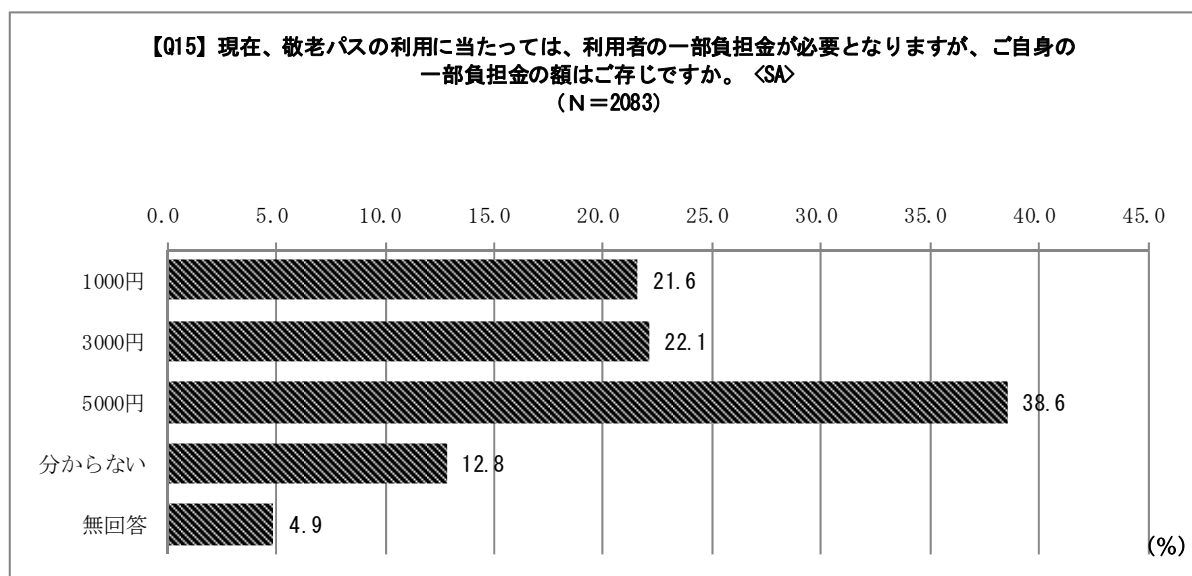
(12) 年間の総収入額（給与所得、年金等を含む）

300 万円未満が全体の 78.9%（最も多いのは 100 万円未満の 33.5%）であり、500 万円以上は 4.1%である。

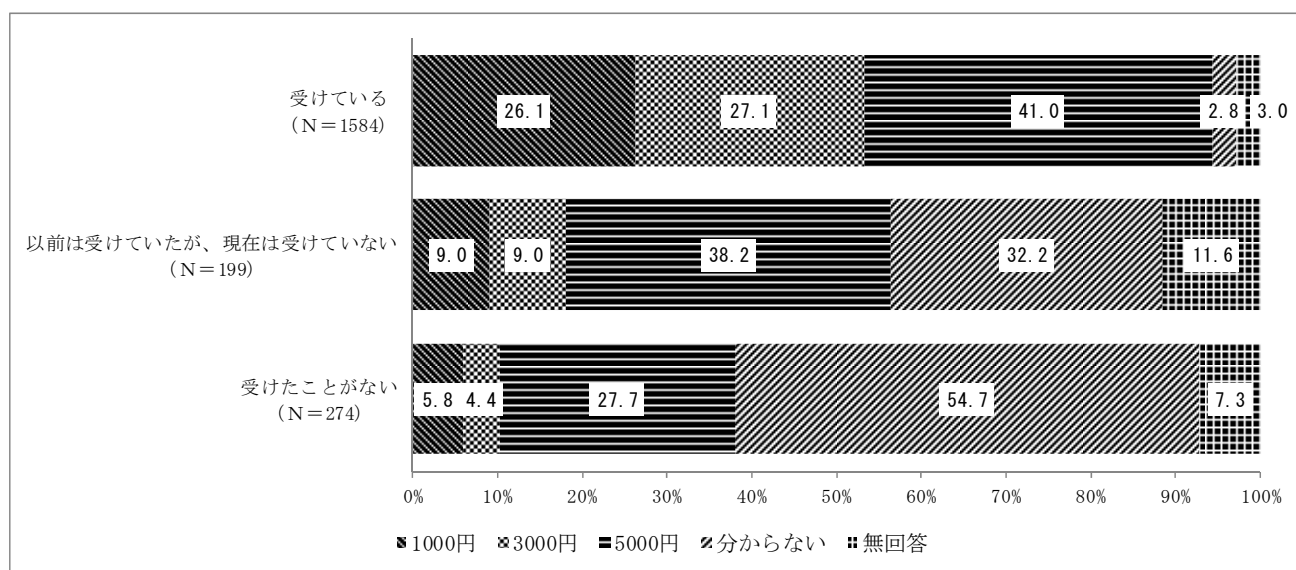


(13) 敬老パスの一部負担金の額

自身の一部負担金の額を知らない人は全体の 12.8%（無回答を含めると 17.7%）である。



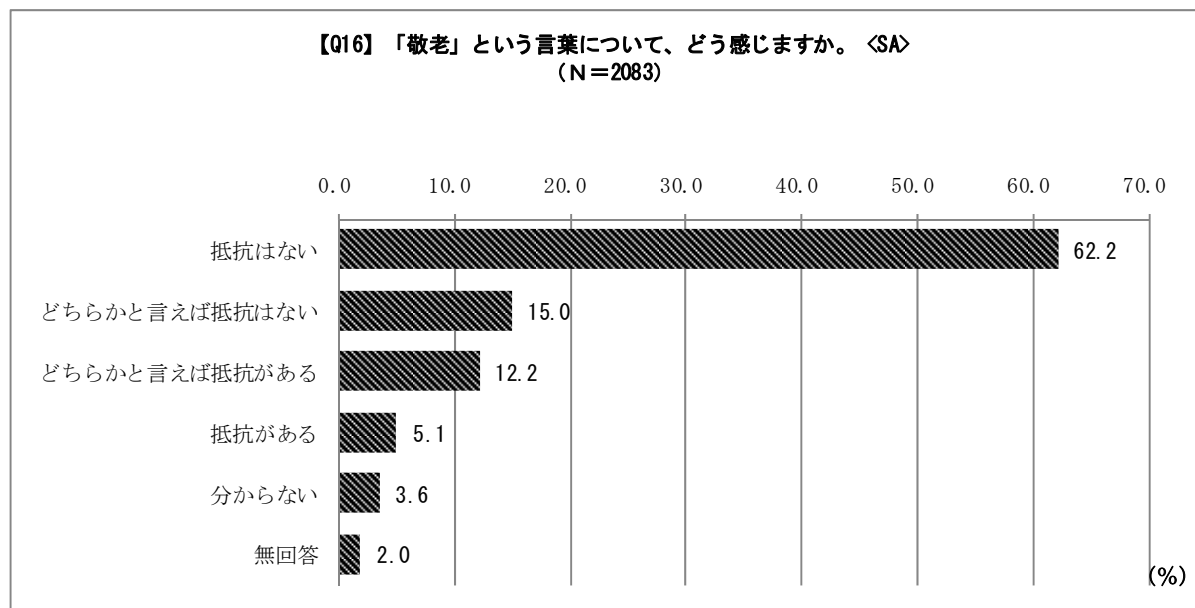
敬老パスの交付有無別にみると、敬老パスを受けている人は大多数の人が一部負担金の額を知っているが、敬老パスを受けたことのない人は、分からないが 54.7%と過半数を占める。



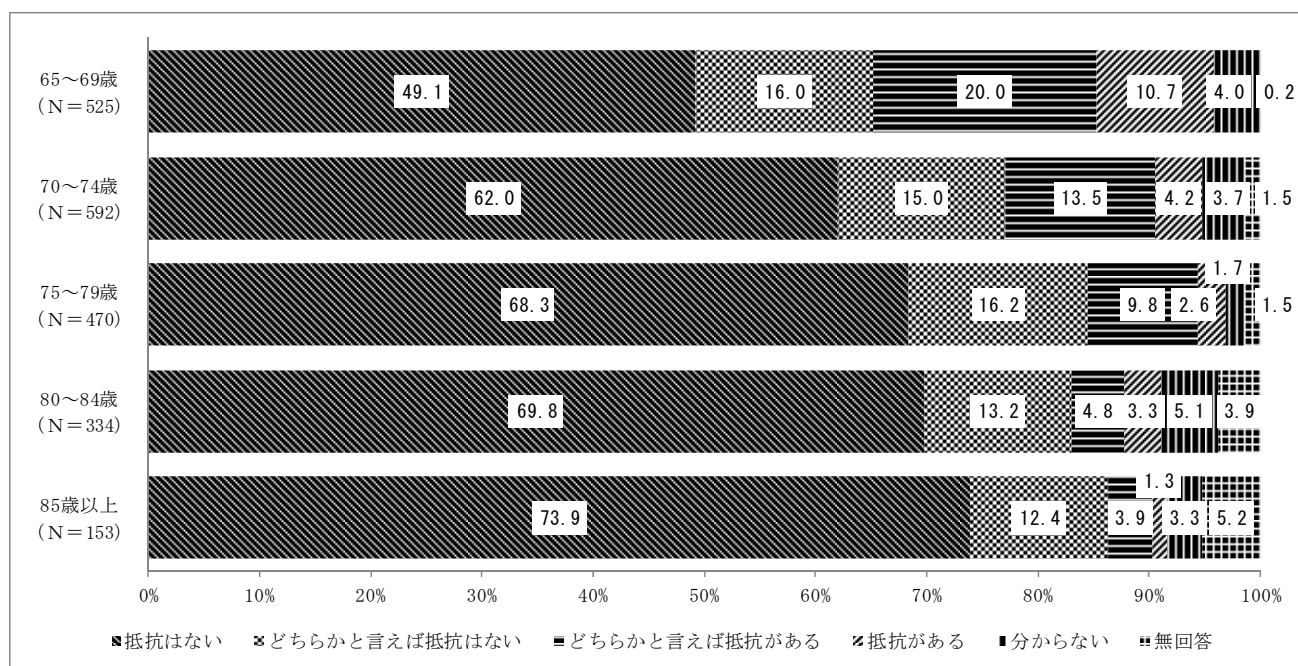
(14)「敬老」という言葉について

「抵抗はない」「どちらかと言えば抵抗はない」を合わせて 77.2%である。

「抵抗がある」「どちらかと言えば抵抗がある」を合わせて 17.3%である。

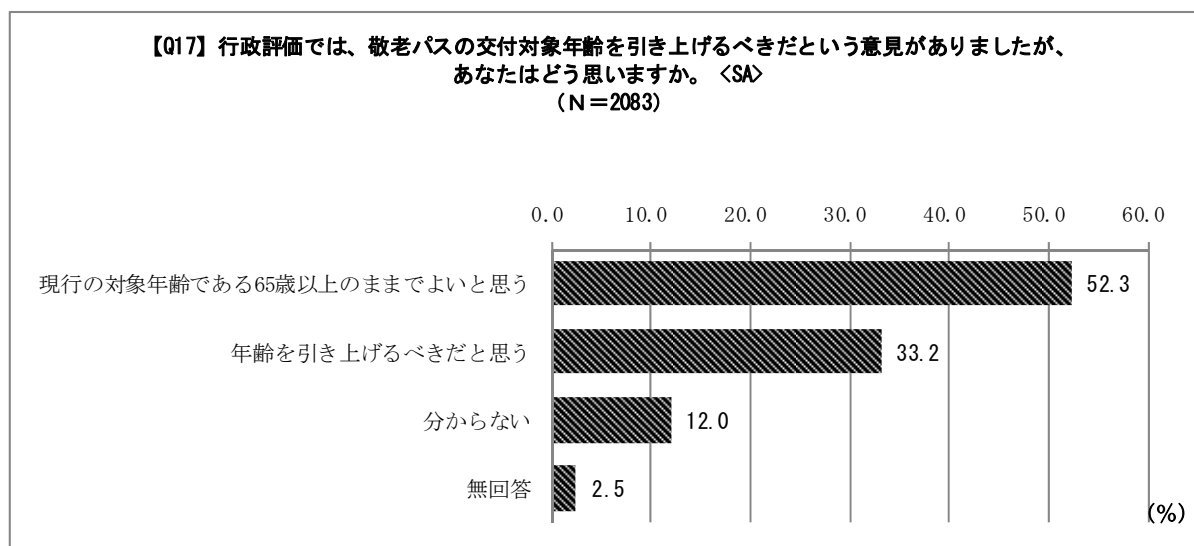


年代別にみると、年代が高まるほど抵抗はない人の割合が大きくなる。65～69歳では抵抗はない（抵抗はない、どちらかと言えば抵抗はない）人は合わせて 65.1%である。

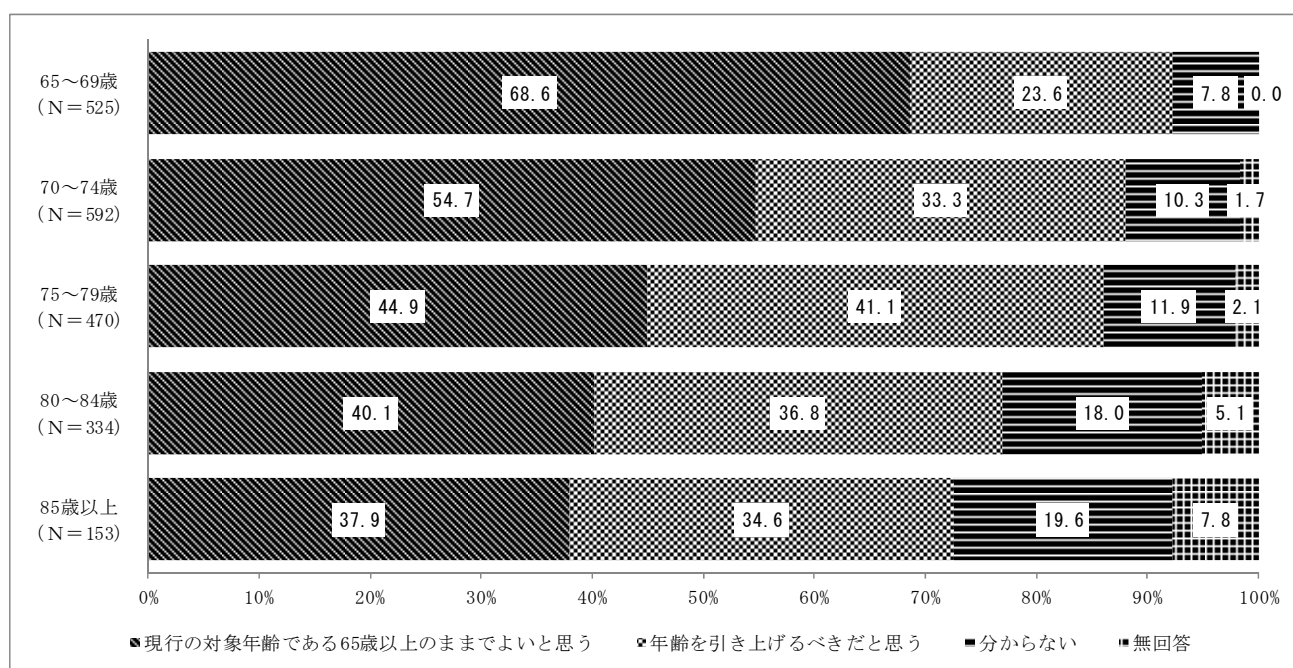


(15) 敬老パスの対象年齢について

敬老パスの対象年齢を引き上げるべきと思う人は33.2%であり、52.3%は現状のままでよいと回答している。

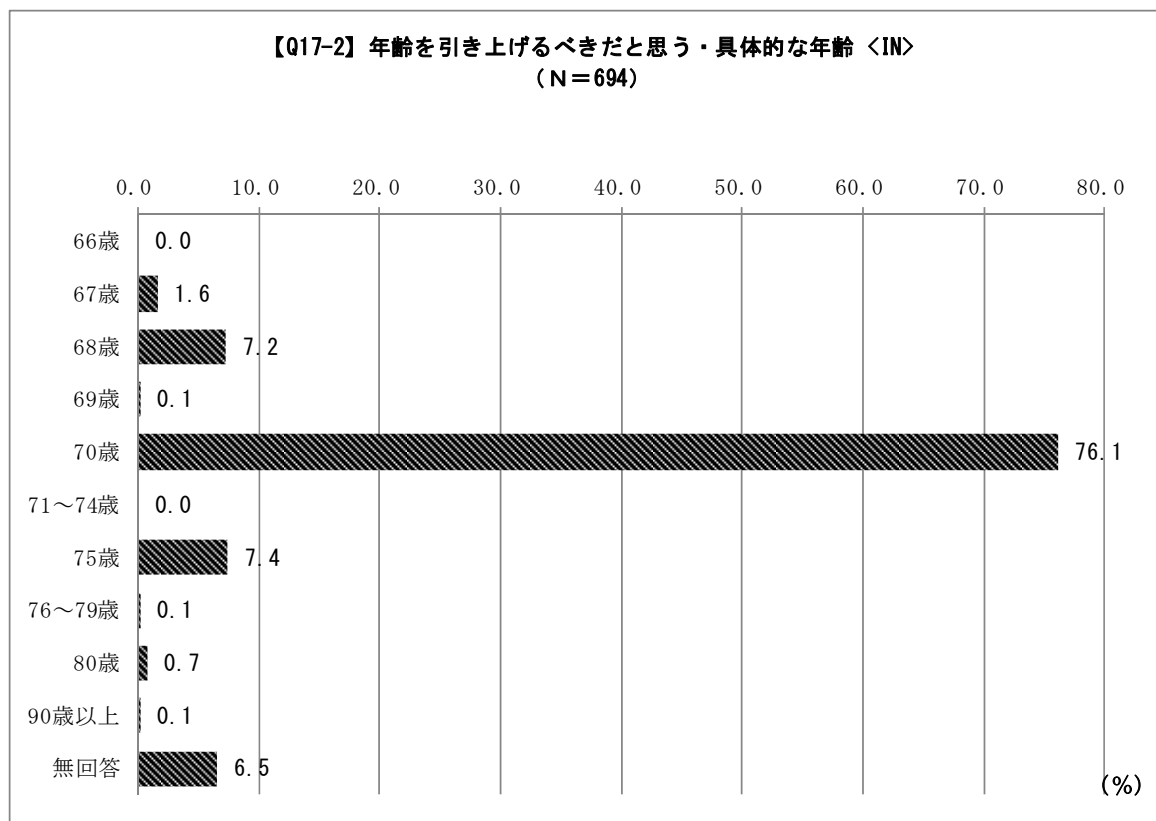


年代別にみると、年代が高くなるほど現行のままでよいと思う人の割合が小さくなり、分からない人の割合が大きくなる。



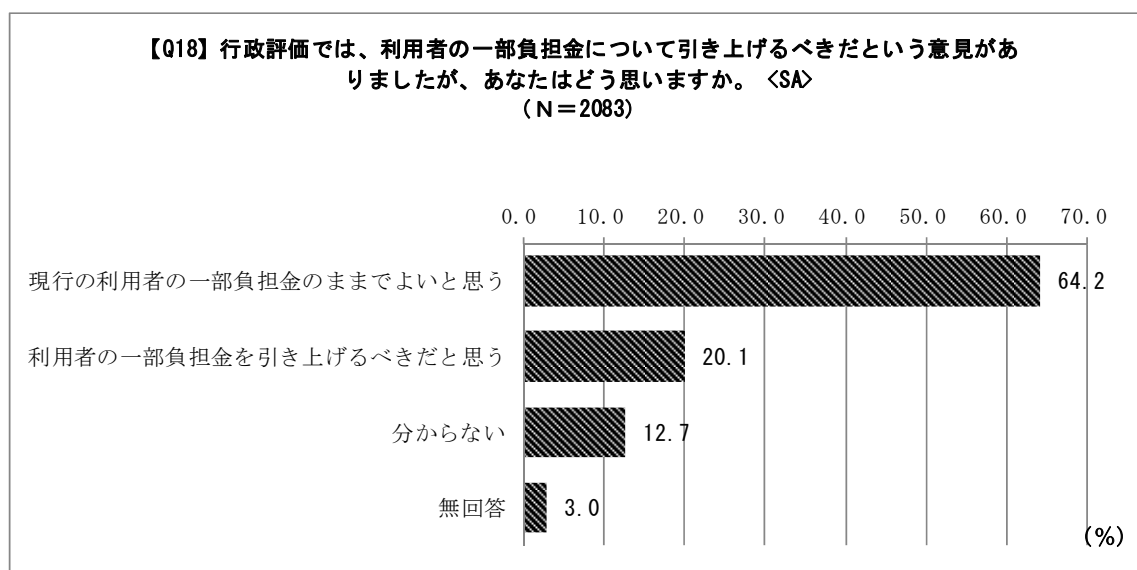
具体的な引き上げ年齢

敬老パスの対象年齢を引き上げるべきという回答を選んだ人に対して、その年齢について聞いたところ 70 歳という回答が全体の 76.1%を占めている。

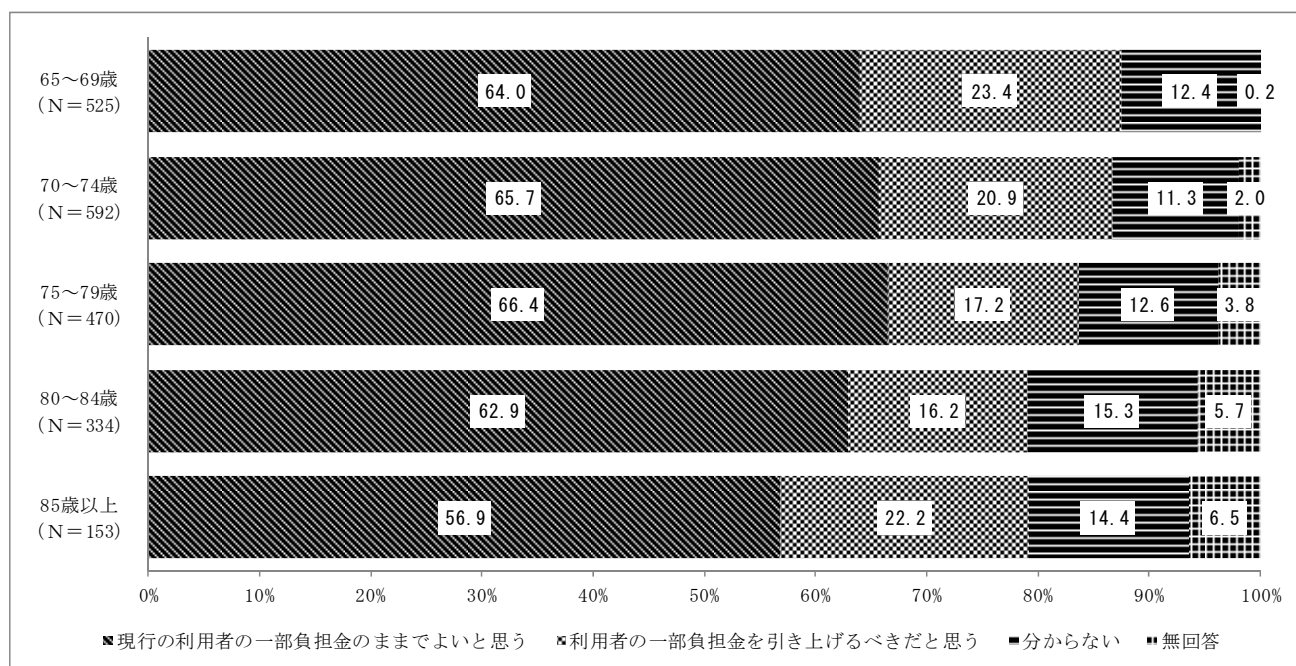


(16) 利用者の一部負担金について

現行のままでよいと思う人が 64.2%、引き上げるべきだと思う人が 20.1%である。

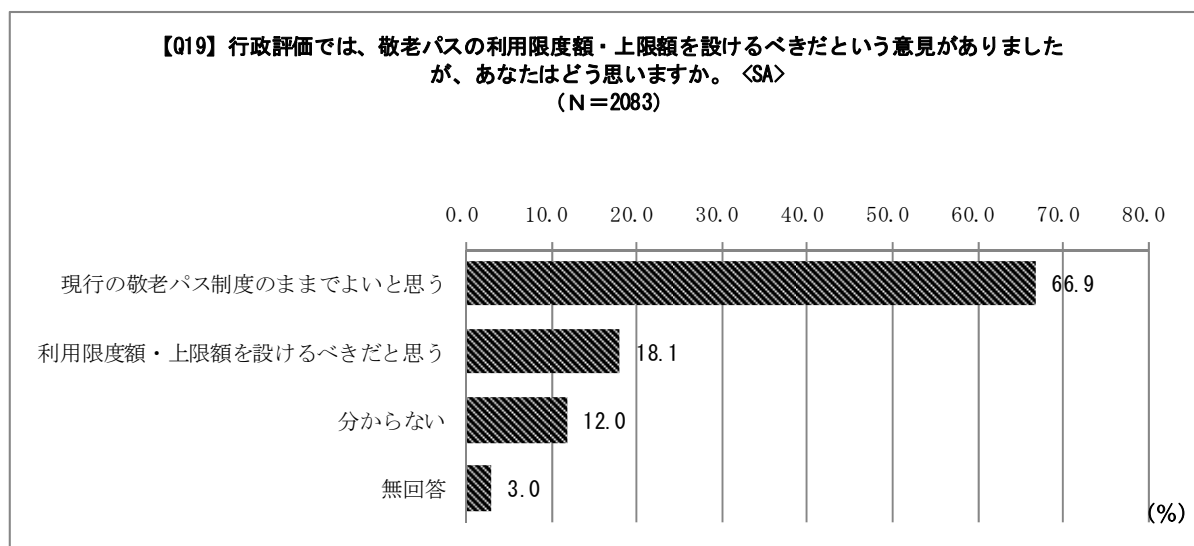


年代別にみると、65～69 歳、70～74 歳、75～79 歳、80～84 歳では、現行のままでよいと思う人の割合が 63～66%であり大きな変化はみられない。

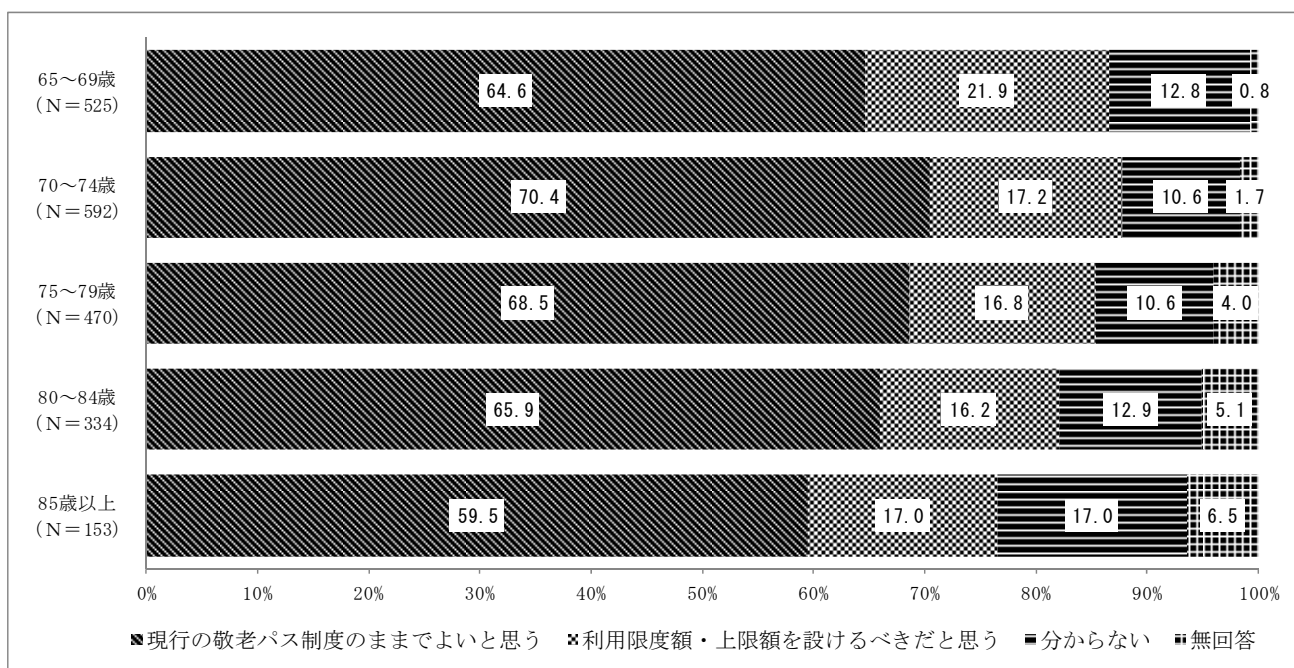


(17) 敬老パスの利用限度額・上限額を設けることについて

利用限度額・上限額を設けるべきだと思う人は18.1%であり、現状のままでよいと思う人は66.9%である。

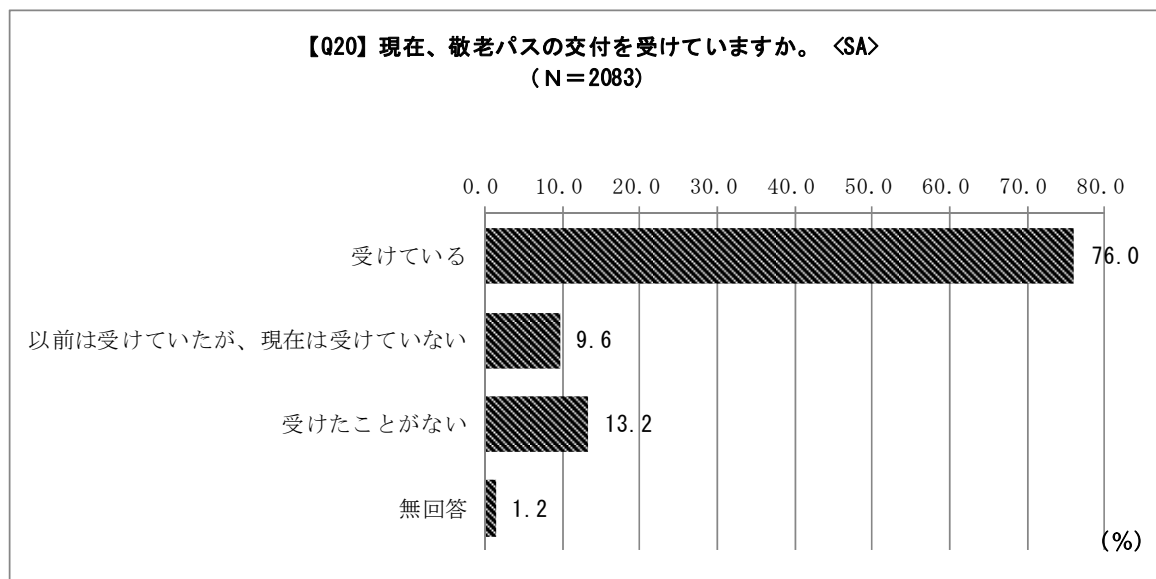


年代別にみると、65～69歳、70～74歳、75～79歳、80～84歳では、現行のままでよいと思う人の割合が65～70%であり、70～74歳で現行のままでよいと思う人の割合が最大となっている。



(18) 敬老パスの交付の有無

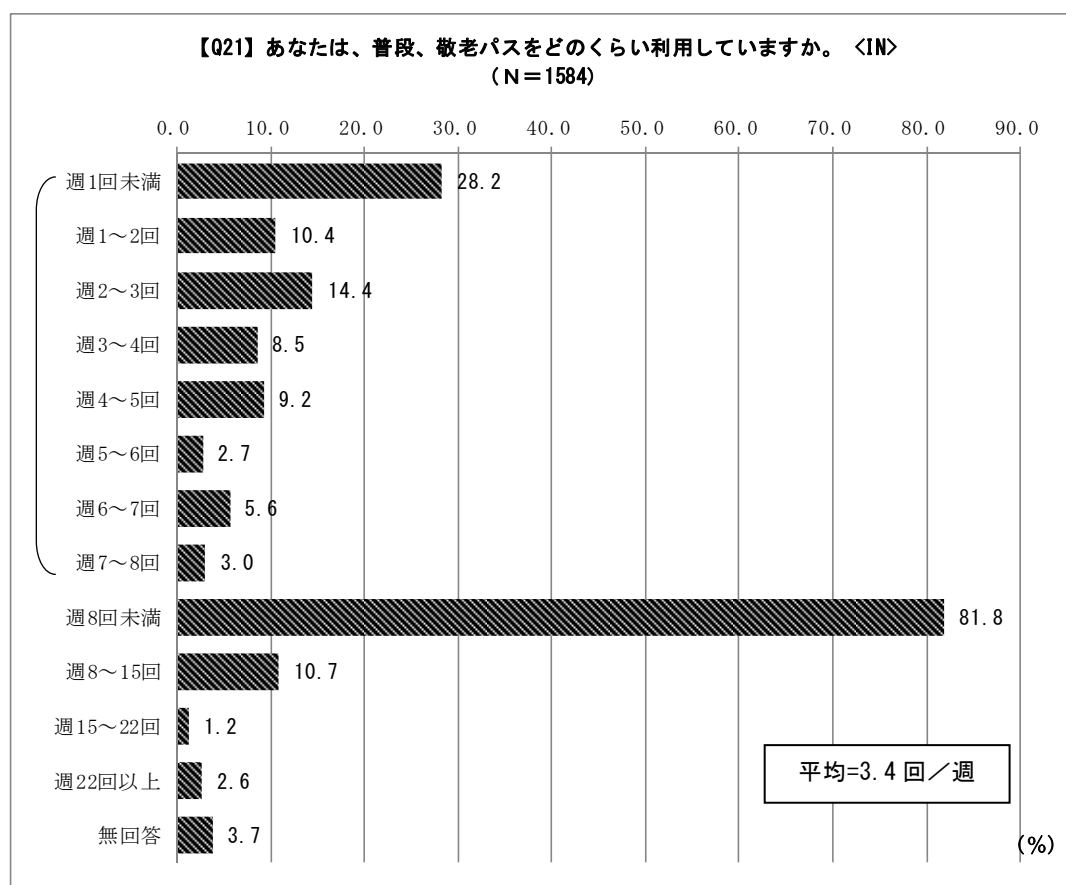
パスの交付を受けている人の割合が 76.0%であり、受けていない・受けたことがない人の割合は合わせて 22.8%である。



(参考) 交付率実績 64.0% (24 年 3 月末)

(19) 敬老パスの利用回数

敬老パスの利用回数は週 8 回未満の割合が合わせて 81.8%を占めている。その中では週 1 回未満の割合が 28.2%と最も多い。その他は週 1～2 回から週 4～5 回の割合が 8.5%～14.4%となっている。平均利用回数は、週 3.4 回である。(片道利用を 1 回とする)

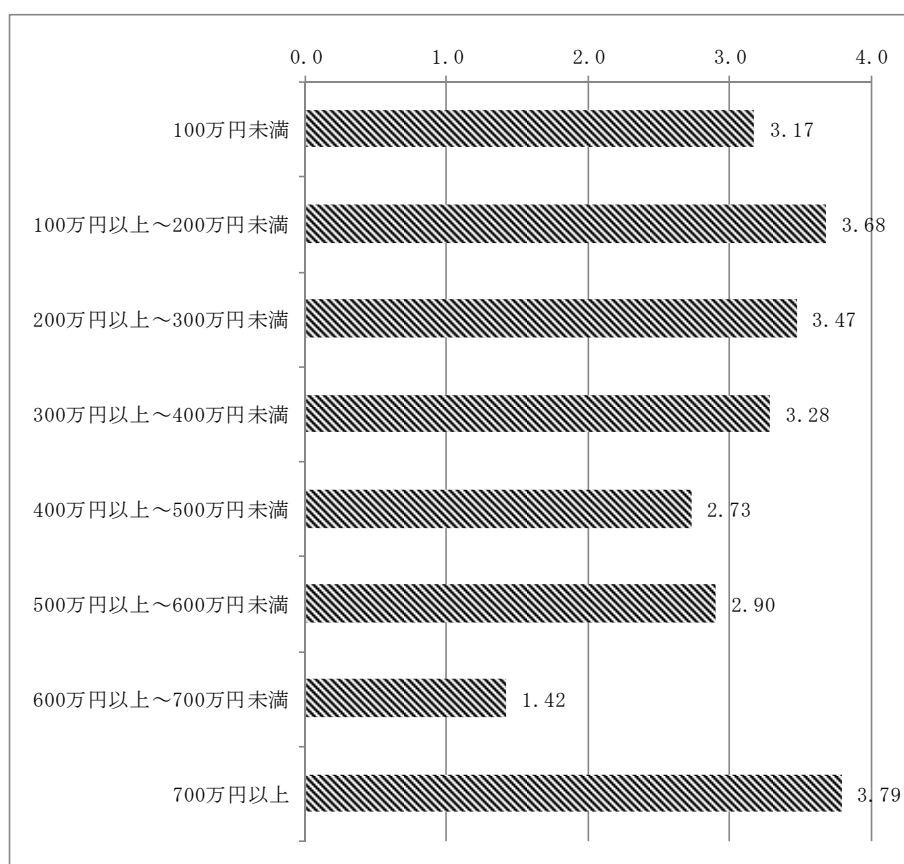


(平均利用回数)

対象者数	総利用回数	平均利用回数
1,472 人	5,000 回／週	3.40 回／週

(注) 問 21 の回答結果を 1 週間での利用回数に換算して算出した。また、平均値の算出は統計的検定により外れ値 (週 20 回以上の N=53) を除いて算出した。

年間総収入額と敬老パス利用回数のクロス集計結果は以下のとおりであり、年収によって平均利用回数に若干の差がみられ、年収 500 万円未満では、100 万円以上～200 万円未満が週 3.68 回と最も多い。



	対象者数	総利用回数	平均利用回数
100万円未満	524	1,662	3.17
100万円以上～200万円未満	413	1,520	3.68
200万円以上～300万円未満	258	895	3.47
300万円以上～400万円未満	96	315	3.28
400万円以上～500万円未満	44	120	2.73
500万円以上～600万円未満	20	58	2.90
600万円以上～700万円未満	7	10	1.42
700万円以上	25	95	3.79

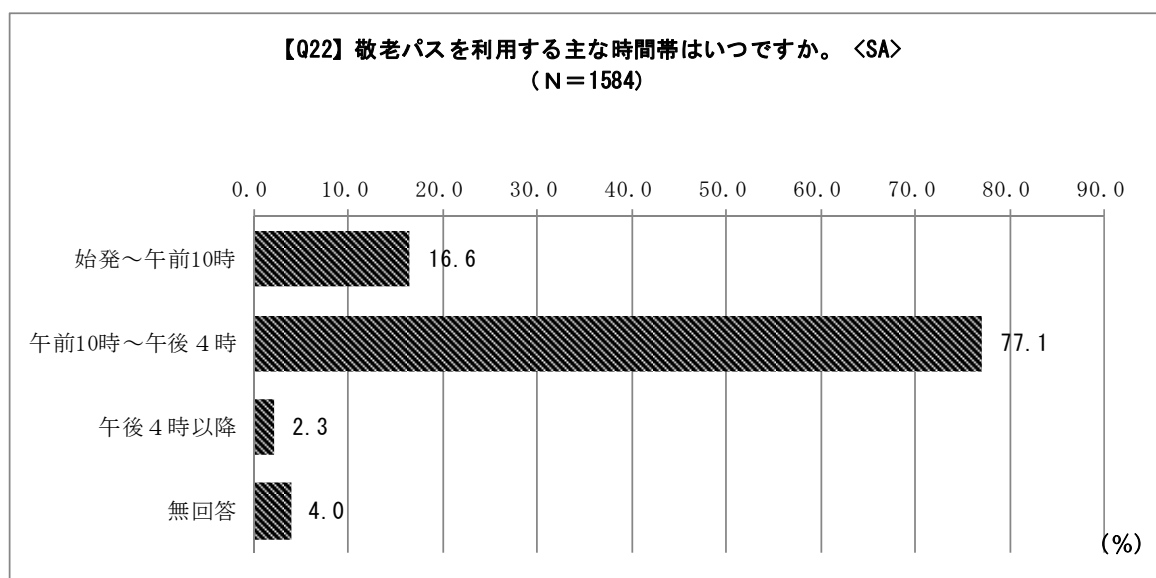
(注) 年収 400 万円以上は対象者数が少なく誤差が大きいため参考値である。

(参考) 平均利用回数の区間推定値、精度

	平均利用回数	標準偏差	標本誤差	下限値	上限値	精度
100万円未満	3.17	3.33	0.285	2.89	3.46	9.0%
100万円以上～200万円未満	3.68	4.02	0.388	3.29	4.07	10.5%
200万円以上～300万円未満	3.47	3.74	0.457	3.01	3.93	13.2%
300万円以上～400万円未満	3.28	3.54	0.709	2.57	3.99	21.6%
400万円以上～500万円未満	2.73	3.26	0.964	1.76	3.69	35.4%
500万円以上～600万円未満	2.90	4.19	1.838	1.06	4.74	63.4%
600万円以上～700万円未満	1.42	0.57	0.421	1.00	1.84	29.7%
700万円以上	3.79	5.01	1.964	1.82	5.75	51.9%

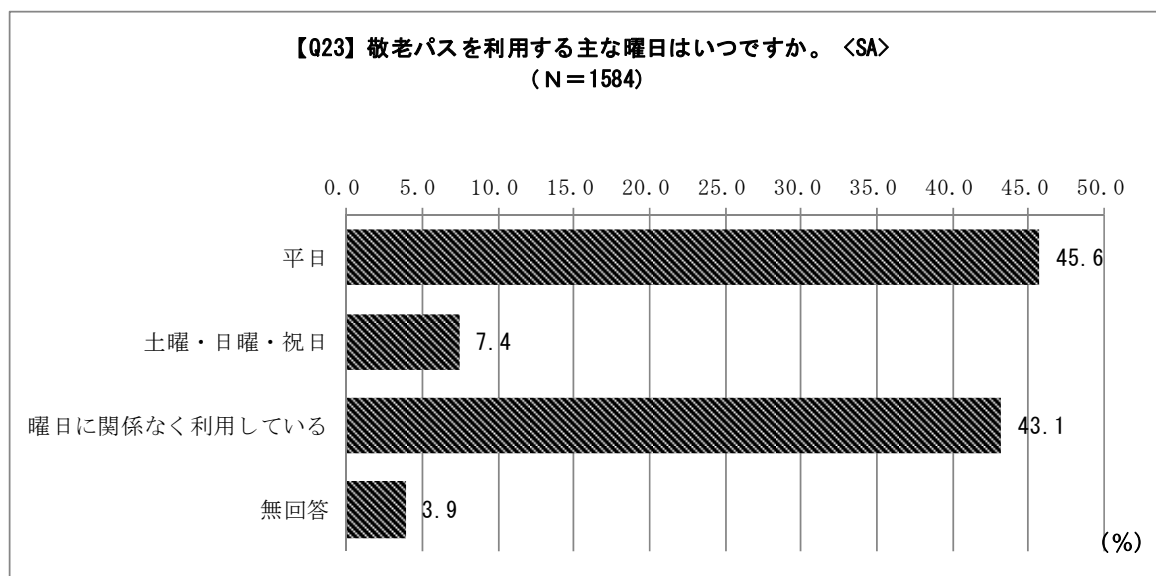
(20) 敬老パスを利用する時間帯

昼間時（午前 10 時～午後 4 時）の利用が 77.1%と最も多く、午前 10 時以前は 16.6%である。



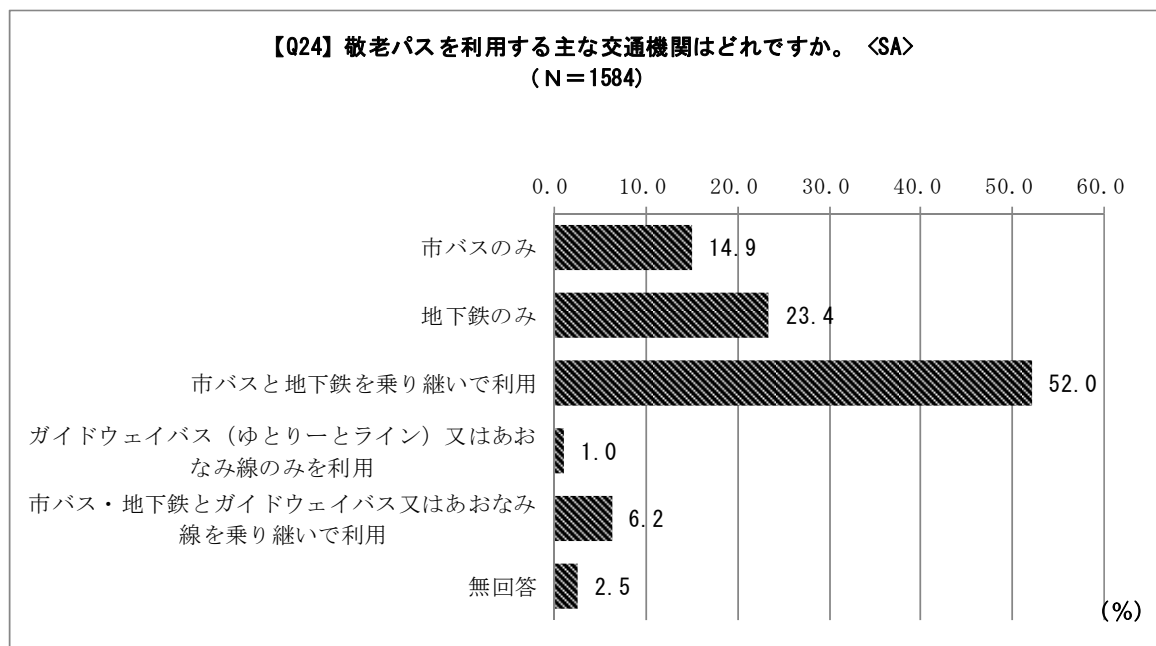
(21) 敬老パスを利用する曜日

平日のみが 45.6%、曜日に関係なく利用している人が 43.1%であり、土曜・日曜・祝日のみが 7.4%である。



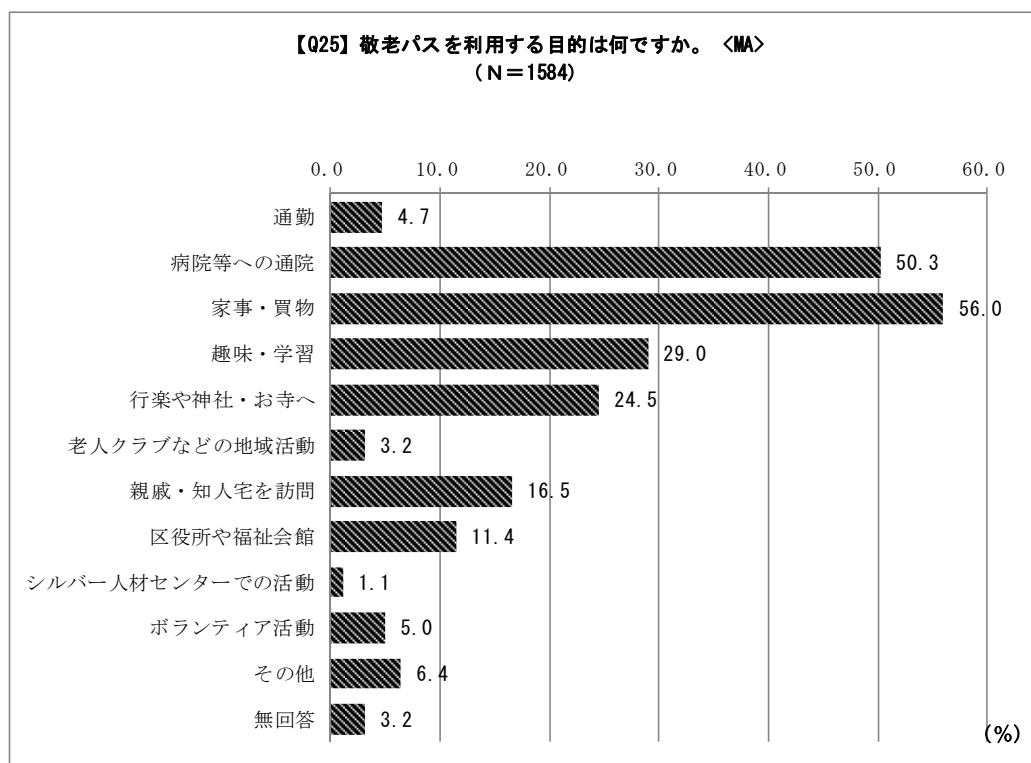
(22) 利用している交通機関

敬老パスを利用して、市バスと地下鉄を乗り継いで利用している人は 52.0%であり、地下鉄のみは 23.4%、市バスのみは 14.9%である。また、ガイドウェイバス、あおなみ線の利用は 7.2%である。



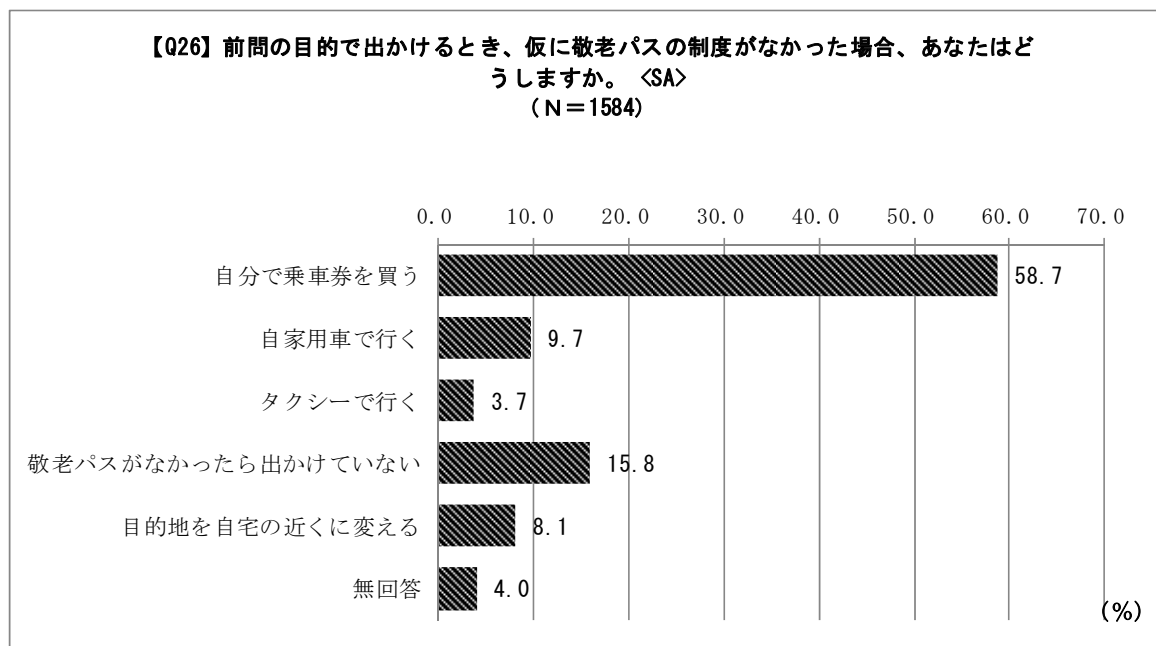
(23) 敬老パスの利用目的

家事・買物が 56.0%、病院等への通院 50.3%等の利用の他、趣味・学習 29.0%や行楽や神社・お寺へ 24.5%、親戚・知人宅を訪問 16.5%等があげられる。



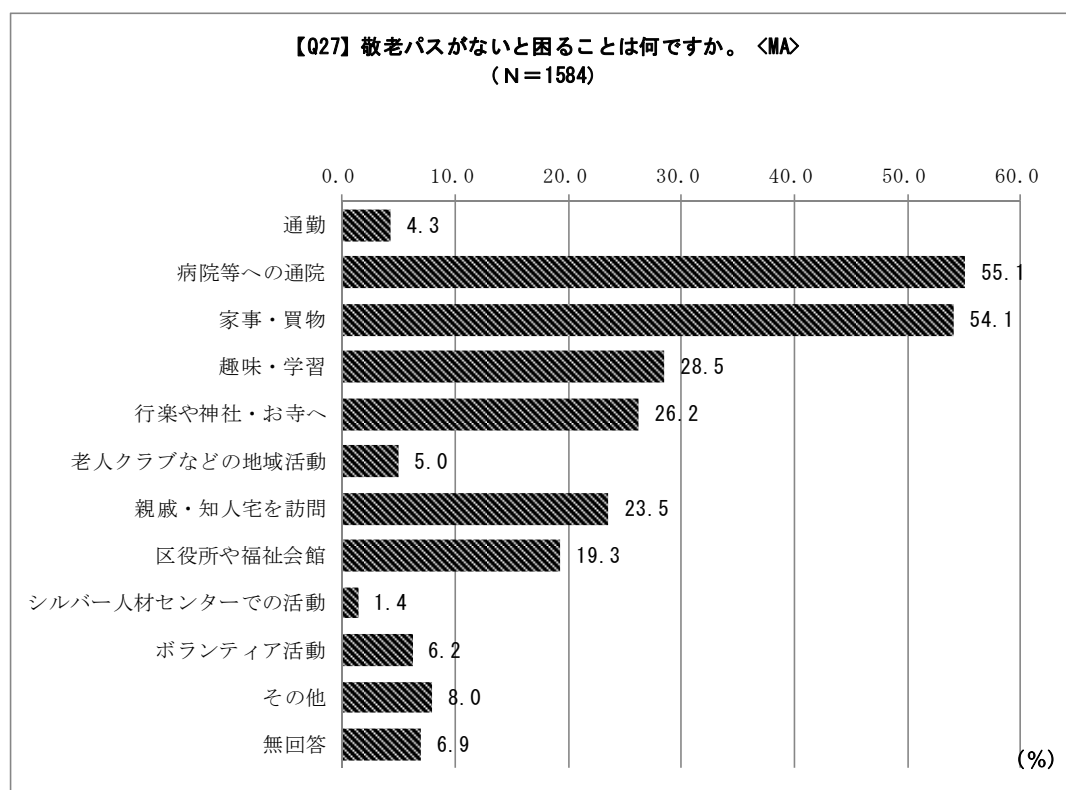
(24) 敬老パスがない場合の対応

自分で乗車券を買う人が 58.7%と最も高く、自動車やタクシーで行く人は合わせて 13.4%であり、敬老パスがなかったら出かけていない人は 15.8%である。



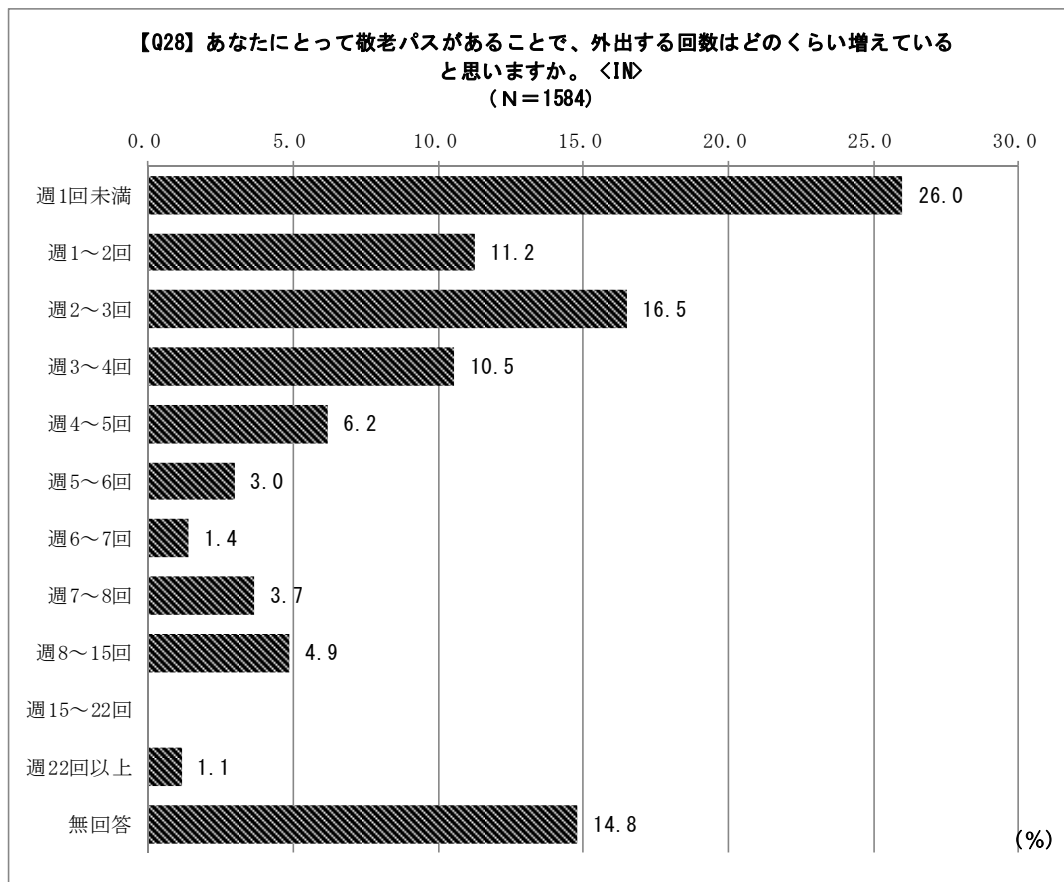
(25) 敬老パスがないと困ること

敬老パスの利用目的と同様に、家事・買物が 54.1%、病院等への通院 55.1%等の利用の他、趣味・学習 28.5%や行楽や神社・お寺へ 26.2%、親戚・知人宅を訪問 23.5%等があげられる。



(26) 敬老パスがあることで増える外出回数

敬老パスがあることで増える外出回数は週 1 回未満が 26.0%と最も多く、週 2～3 回が 16.5%と続く。無回答も 14.8%みられる。



「普段の外出回数（問 10）」に対する「敬老パスがあることで増えた外出回数（問 28）」の割合は 27.9%となる。

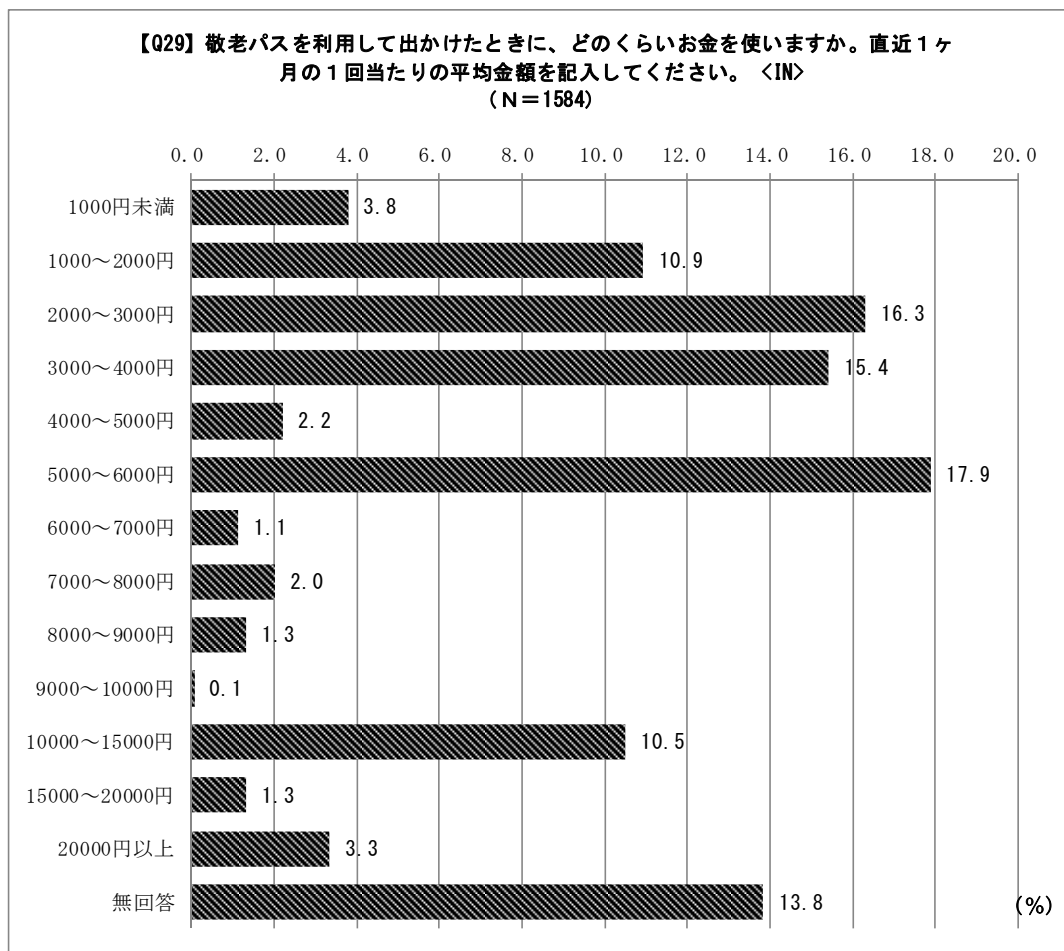
項目	総外出回数
①普段の外出回数（問 10）	9,784 回／週
②敬老パスがあることで増えた外出回数（問 28）	2,734 回／週
増加率（②／①）	27.9%

（注）集計条件は以下のとおり。

- ・敬老パス交付あり（問 20=1 の N=1584 を母数とした）。
- ・外れ値の回答者を除く（問 10 は週 42 回以上の N=22、問 28 は週 15 回以上の N=30）。
- ・回答矛盾（問 28 の増加回数が問 10 の普段の外出回数を超えるもの）を除く。

(27) 敬老パスを利用して出かけた時の1回当たりの消費額

外出1回当たりの消費額は、5,000～6,000円が17.9%と最も多く、2,000～3,000円が16.3%、3,000～4,000円が15.4%、1,000～2,000円が10.9%と続く。10,000～15,000円も10.5%みられる。平均消費額は4,210円となる。



(平均消費額)

対象者数	総消費額	平均消費額
1,311 人	5,519,270 円	4,210 円

(注) 集計条件は以下のとおり。

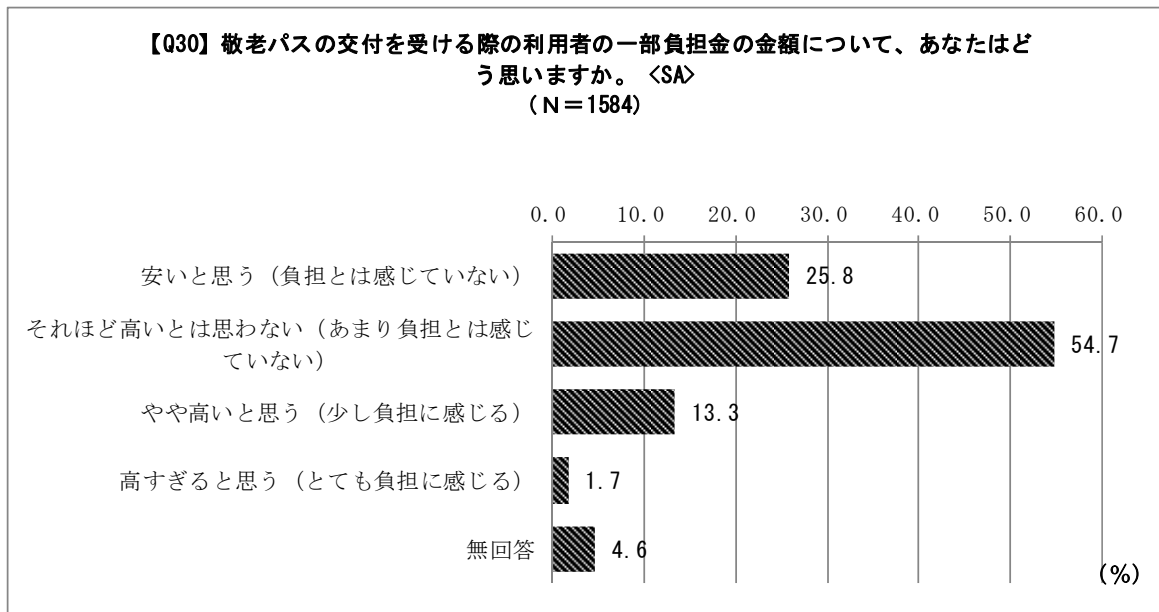
- ・敬老パス交付あり (問 20=1 の N=1,584 を母数とした)。
- ・外れ値の回答者を除く (18,000 円以上の N=54)。

(参考) 平均消費額の区間推定値、精度

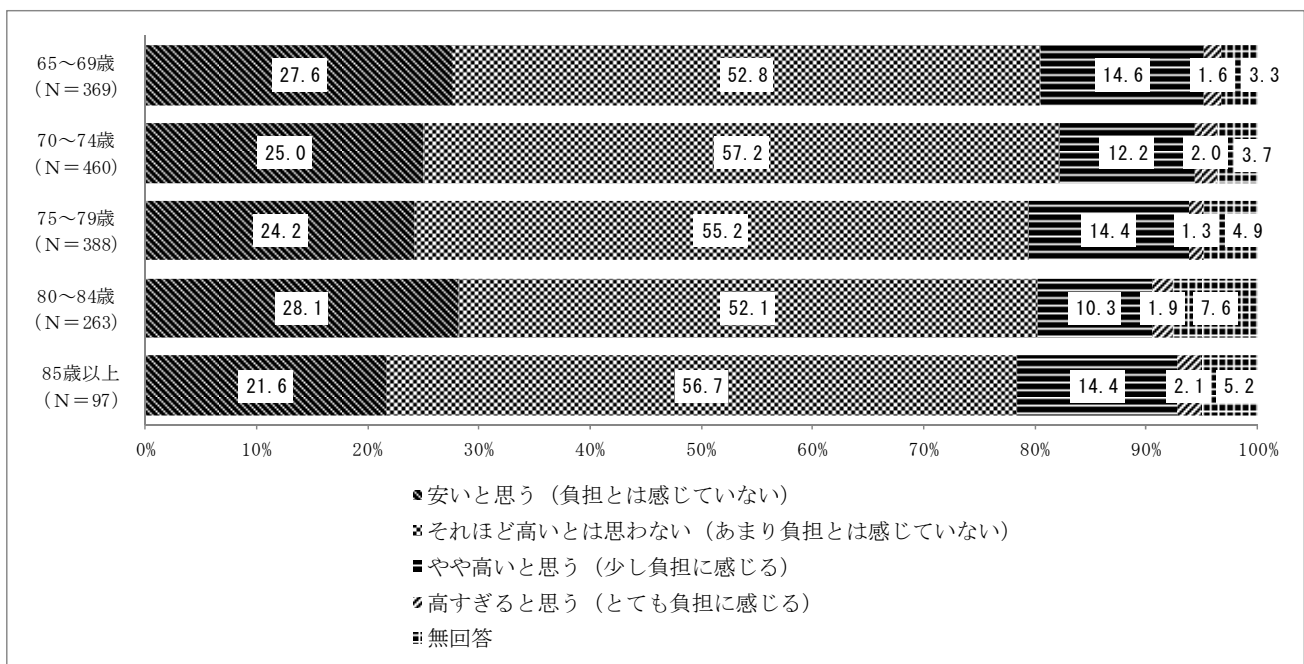
平均消費額	標準偏差	標本誤差	下限値	上限値	精度
4,210	3,142	170	4,040	4,380	4.0%

(28) 利用者の一部負担金に対する意向

それほど高いとは思わないと回答した人の割合が 54.7%と最も高く、安いと思う人の割合が 25.8%であり、全体の約 8 割は負担と感じていない。負担と感じている人（やや高い、高すぎる）の割合は合わせて 15.0%である。

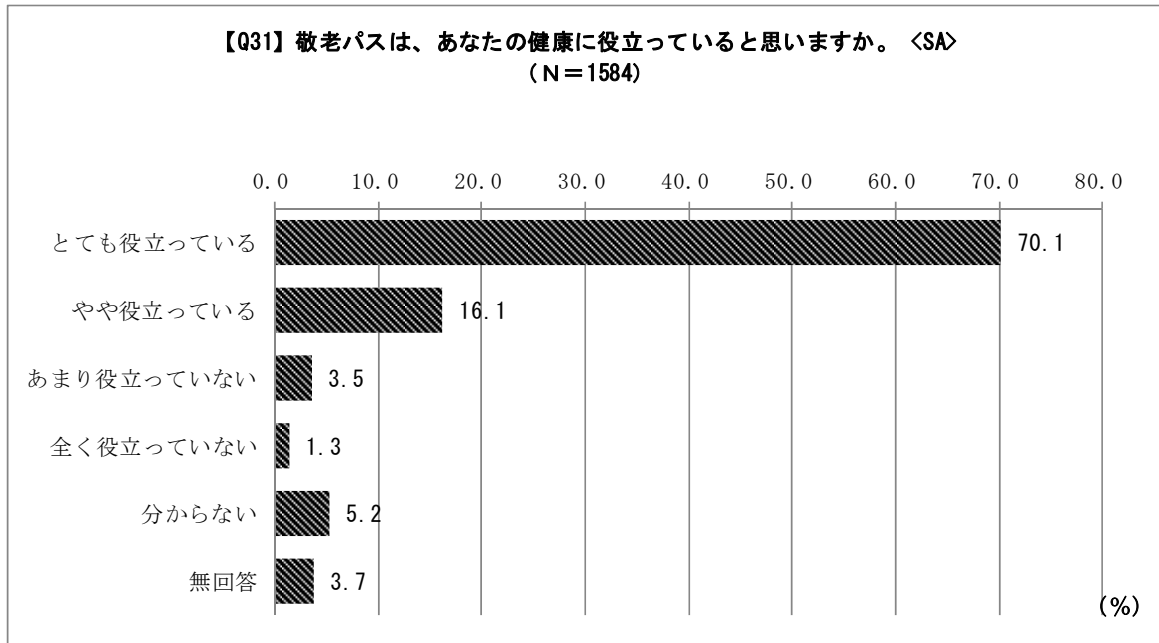


年代別にみて負担感に大きさ差はみられない。

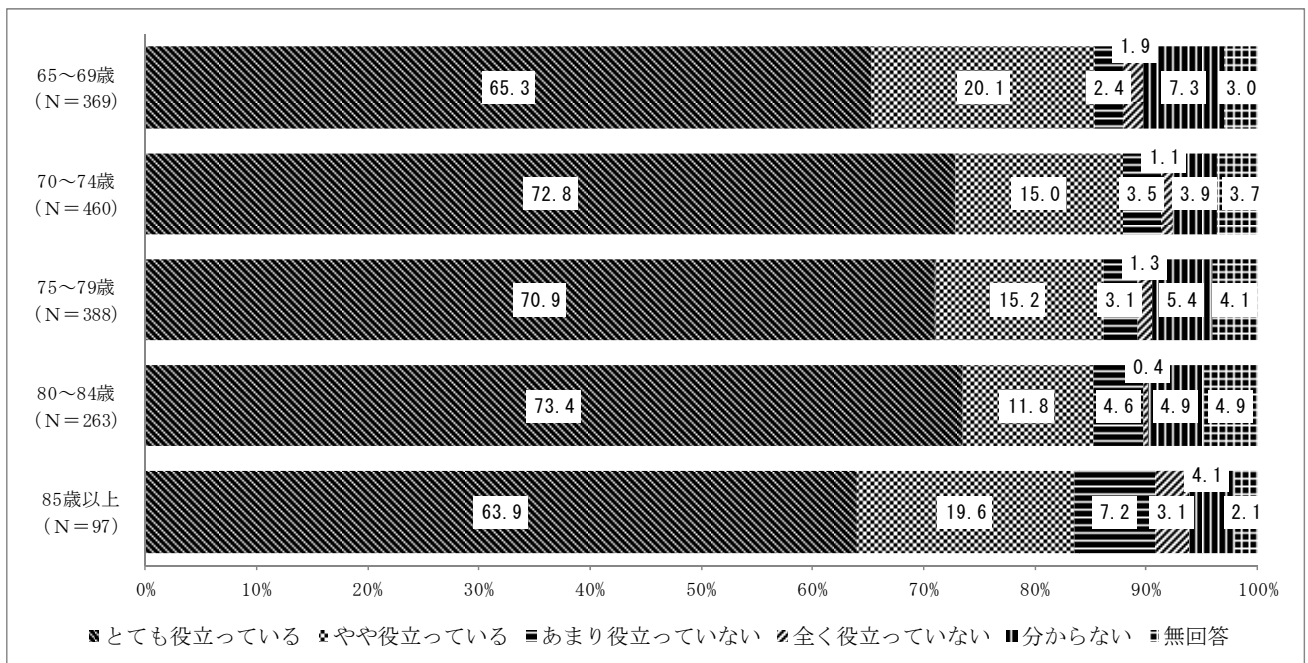


(29) 敬老パスと健康

とても役立っていると思っている人が 70.1%であり、やや役立っている 16.1%を合わせると 86.2%が役立っていると思っている。

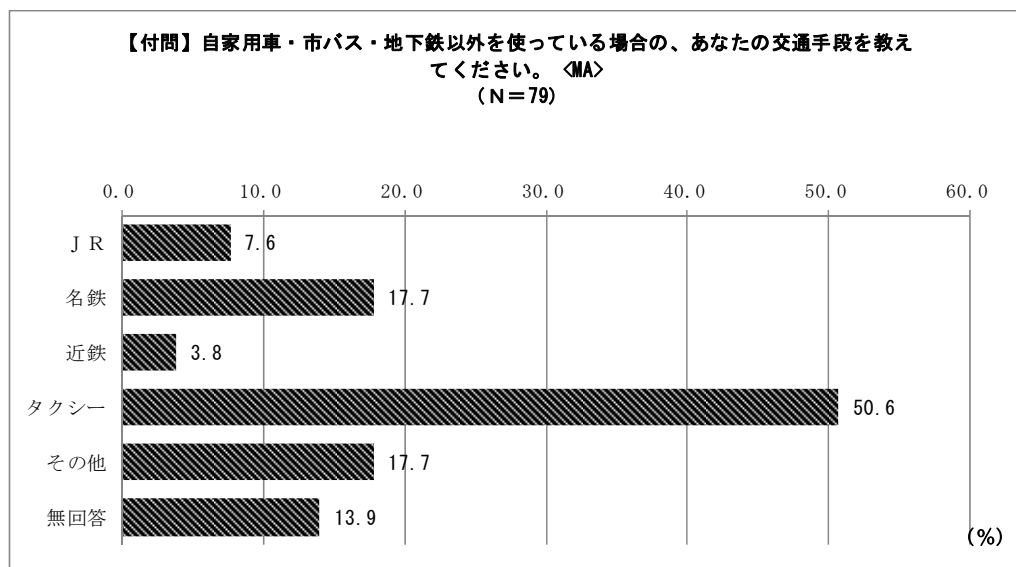
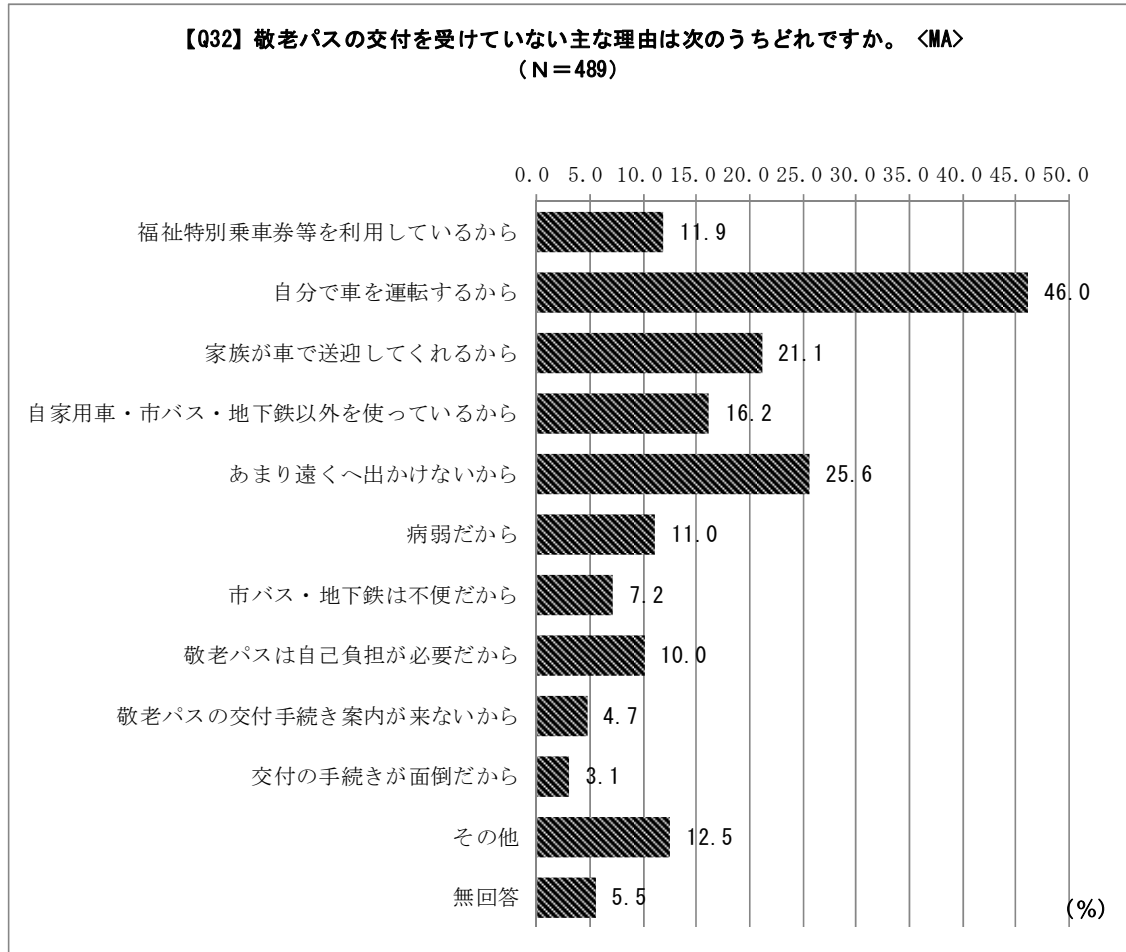


年代別にみると、70～74 歳、75～79 歳、80～84 歳でとても役立っていると思う人の割合が高くなっている。



(30) 敬老パスの交付を受けていない理由

自分で車を運転するという人が 46.0%であり最も高い。次に、あまり遠くに出かけないからという人が 25.6%、家族が車で送迎してくれるからという人が 21.1%があげられ、67.1%の人は自動車で移動している。自家用車や市バス・地下鉄以外の利用は 16.2%であり、そのうちタクシーの利用が半数を占める。また、福祉特別乗車券利用が 11.9%、自己負担が必要だから 10.0%等の他、病弱だから 11.0%も理由としてあげられている。



(参考) 区別集計結果

(各項目の1行目はサンプル数、2行目は横%)													
	合計	福祉特別乗車券等を利用	自分で車を運転する	家族が車で送迎	自家用車・市バス・地下鉄以外	あまり遠くへ出かけない	病弱だから	市バス・地下鉄は不便	敬老バスは自己負担が必要	敬老バスの交付手続き案内が来ない	交付の手続きが面倒だから	その他	無回答
全体	485 100.0	56 11.5	223 46.0	103 21.2	79 16.3	124 25.6	54 11.1	35 7.2	49 10.1	23 4.7	15 3.1	61 12.6	27 5.6
千種区	28 100.0	3 10.7	13 46.4	5 17.9	3 10.7	6 21.4	5 17.9	1 3.6	2 7.1	1 3.6	1 3.6	1 3.6	2 7.1
東区	21 100.0	4 19.0	5 23.8	5 23.8	6 28.6	4 19.0	4 19.0		2 9.5	1 4.8	1 4.8	5 23.8	
北区	45 100.0	4 8.9	20 44.4	7 15.6	9 20.0	15 33.3	3 6.7		7 15.6	1 2.2	2 4.4	3 6.7	4 8.9
西区	40 100.0	2 5.0	18 45.0	5 12.5	6 15.0	9 22.5	4 10.0	4 10.0	5 12.5	2 5.0		6 15.0	4 10.0
中村区	43 100.0	7 16.3	16 37.2	9 20.9	3 7.0	9 20.9	5 11.6		4 9.3	2 4.7	3 7.0	4 9.3	1 2.3
中区	11 100.0	1 9.1	4 36.4	2 18.2	2 18.2	3 27.3	2 18.2	2 18.2	1 9.1	1 9.1			1 9.1
昭和区	19 100.0	1 5.3	8 42.1	5 26.3	5 26.3	5 26.3	2 10.5		1 5.3			3 15.8	
瑞穂区	14 100.0	1 7.1	9 64.3	2 14.3	1 7.1	1 7.1		1 7.1	2 14.3	1 7.1	1 7.1	5 35.7	1 7.1
熱田区	15 100.0	2 13.3	6 40.0	4 26.7	2 13.3	9 60.0			2 13.3		1 6.7	3 20.0	1 6.7
中川区	47 100.0	4 8.5	22 46.8	8 17.0	8 17.0	14 29.8	5 10.6	4 8.5	1 2.1	2 4.3	1 2.1	7 14.9	4 8.5
港区	32 100.0	3 9.4	18 56.3	6 18.8	4 12.5	8 25.0	4 12.5	5 15.6	2 6.3	1 3.1	1 3.1	6 18.8	3 9.4
南区	37 100.0	4 10.8	20 54.1	7 18.9	7 18.9	7 18.9	5 13.5	3 8.1	5 13.5		1 2.7	2 5.4	1 2.7
守山区	36 100.0	4 11.1	15 41.7	13 36.1	8 22.2	11 30.6	3 8.3	5 13.9	4 11.1	5 13.9	1 2.8	5 13.9	2 5.6
緑区	52 100.0	4 7.7	31 59.6	13 25.0	10 19.2	15 28.8	4 7.7	8 15.4	9 17.3	3 5.8	1 1.9	6 11.5	1 1.9
名東区	21 100.0	6 28.6	7 33.3	8 38.1	3 14.3	2 9.5	3 14.3	1 4.8	1 4.8	2 9.5	1 4.8	3 14.3	1 4.8
天白区	24 100.0	6 25.0	11 45.8	4 16.7	2 8.3	6 25.0	5 20.8	1 4.2	1 4.2	1 4.2		2 8.3	1 4.2

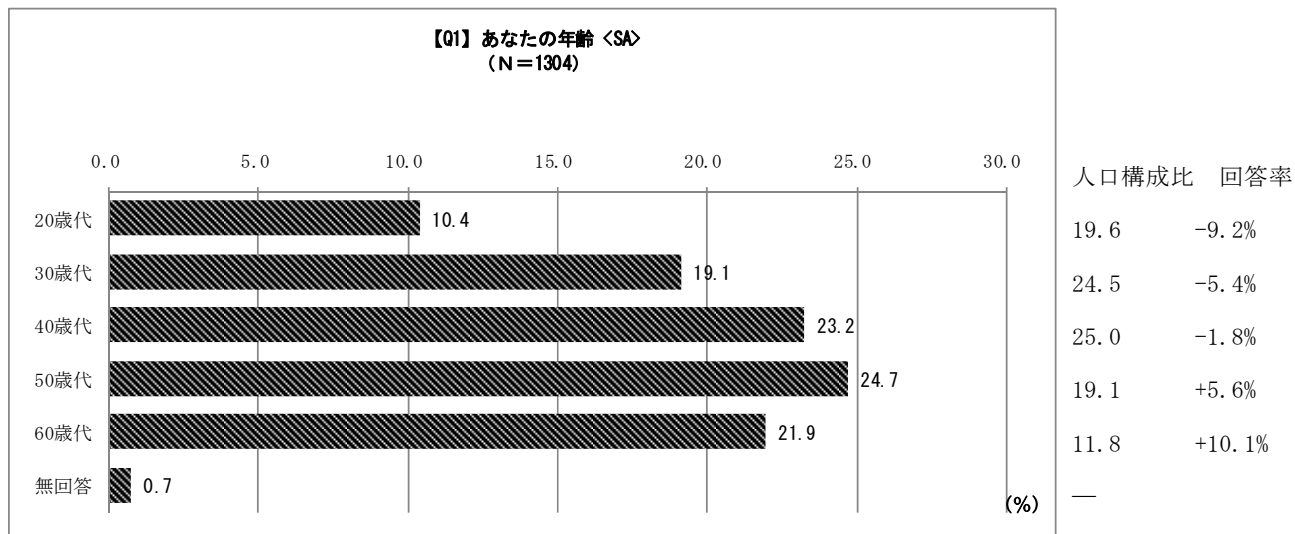
※空欄は回答なし。(0 件)

※区不明を除く。

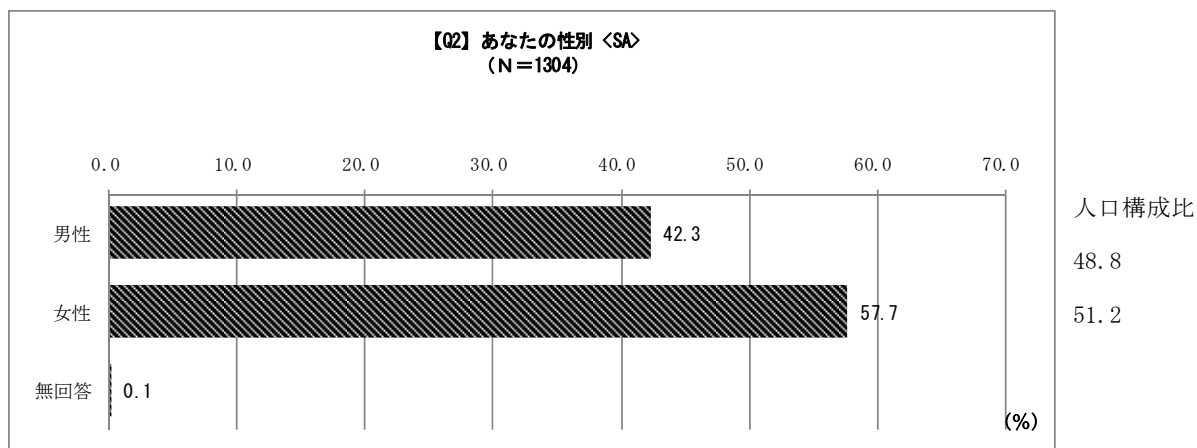
3-3 20～64 歳の方向けアンケート結果

(1) 回答者の性・年齢

50 歳代の回答が 24.7%、40 歳代が 23.2%であり、年齢が若いほど回答率が低い傾向がみられる。



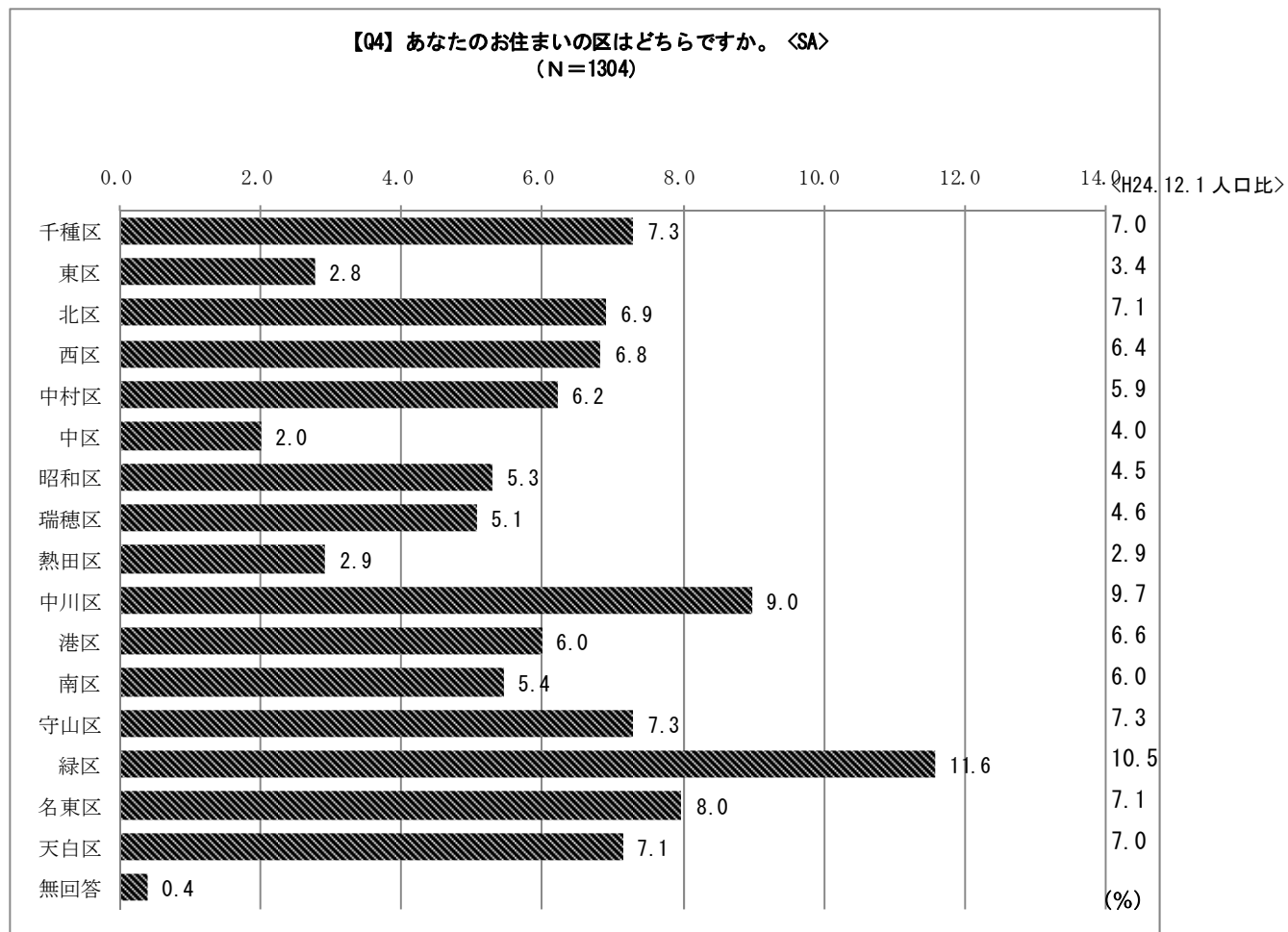
人口構成比と比較すると男性の方が回答率はやや高い。



※人口構成比は平成 24 年 12 月 1 日現在

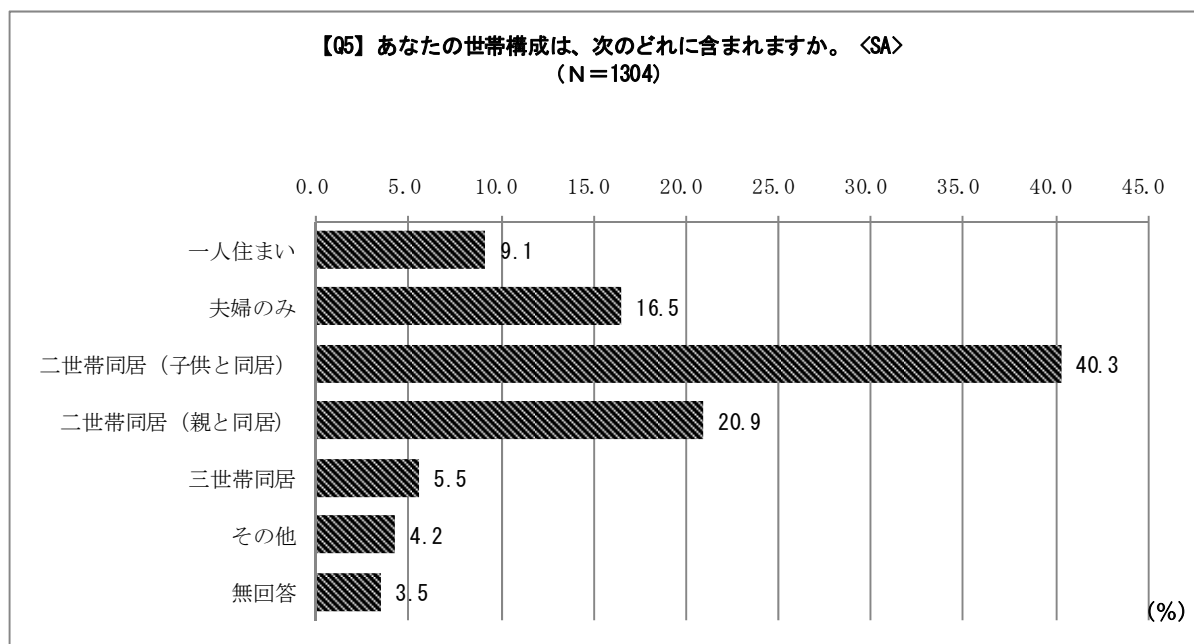
(2) 区別回答者数

回答数は人口が多い緑区、中川区、千種区、北区、西区で多くなっているが、人口に対する回答率に区別の極端な相違はない。



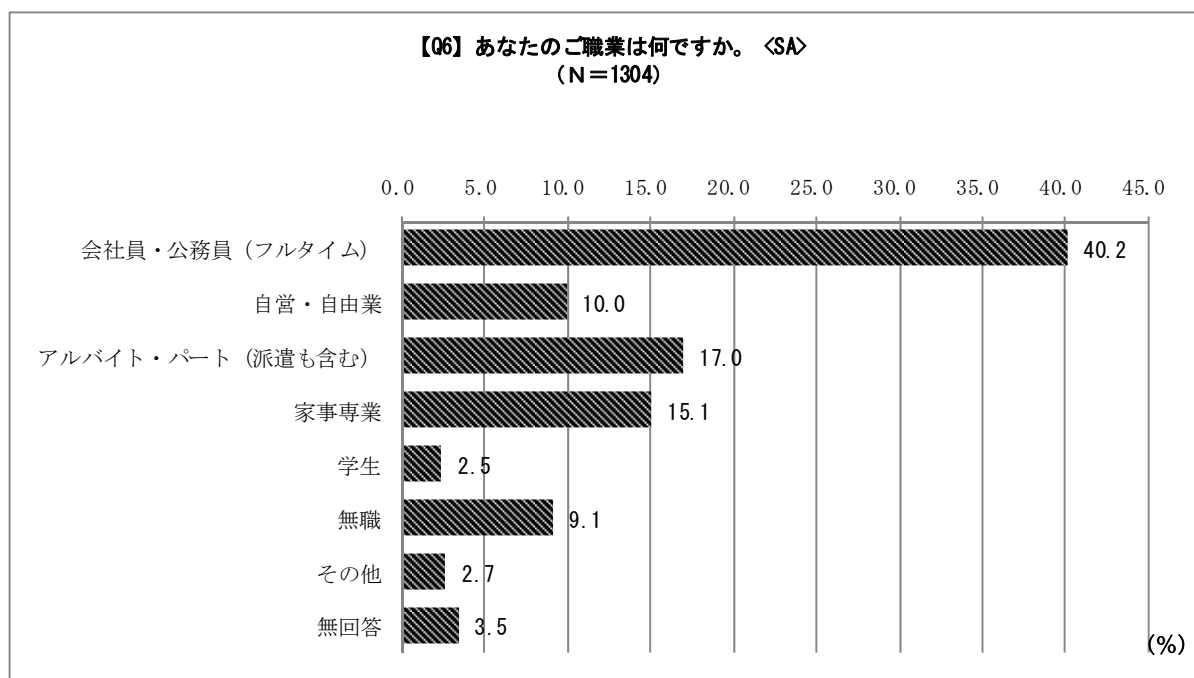
(3) 世帯構成

「二世帯同居」が最も高く、子供と同居 40.3%、親と同居 20.9%である。
夫婦のみが 16.5%、一人住まいが 9.1%である。



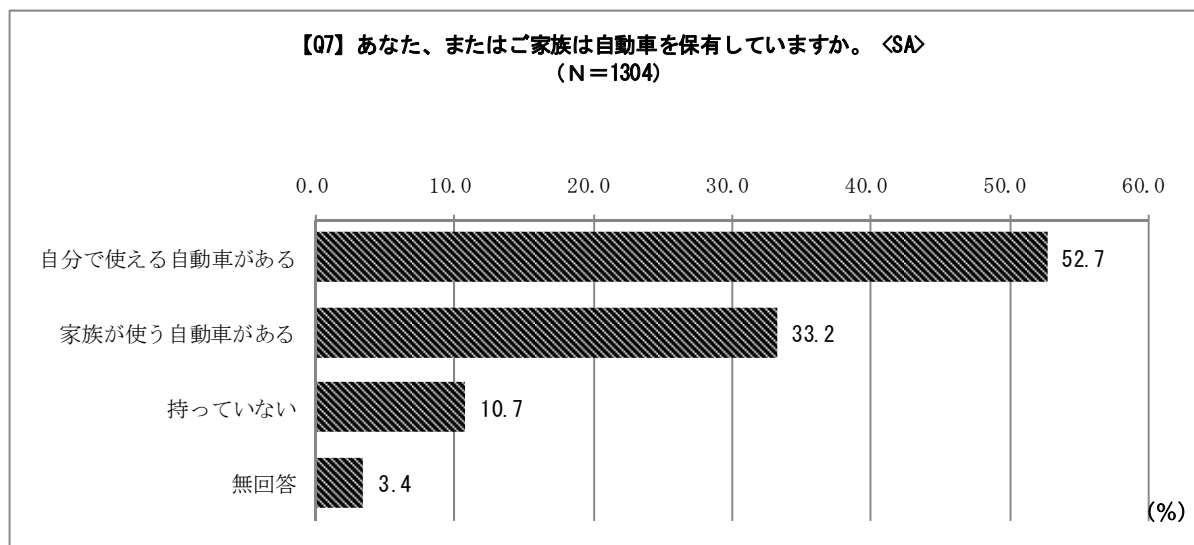
(4) 回答者の職業

会社員・公務員が 40.2%、次がアルバイト・パートの 17.0%、家事専業が 15.1%である。
また、無職が 9.1%である。



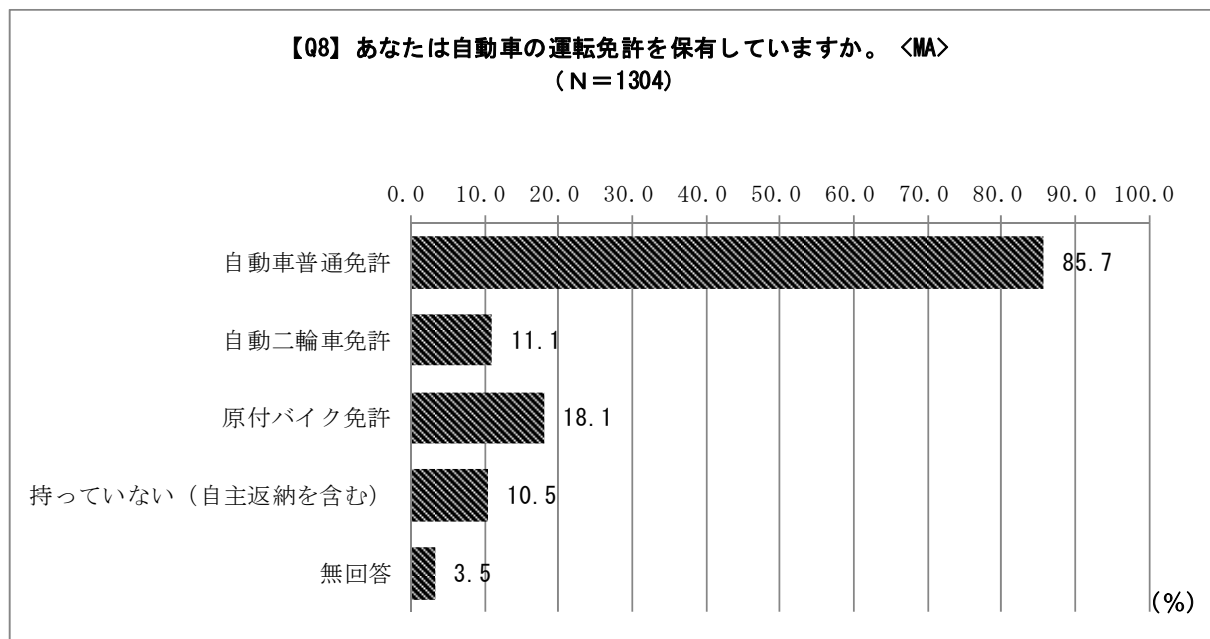
(5) 自動車の保有状況

高齢者自身が使える自動車を保有している人が全体の 52.7%、家族が使う自動車があるが 33.2%であり、全体の 85.9%は自動車を利用できる。



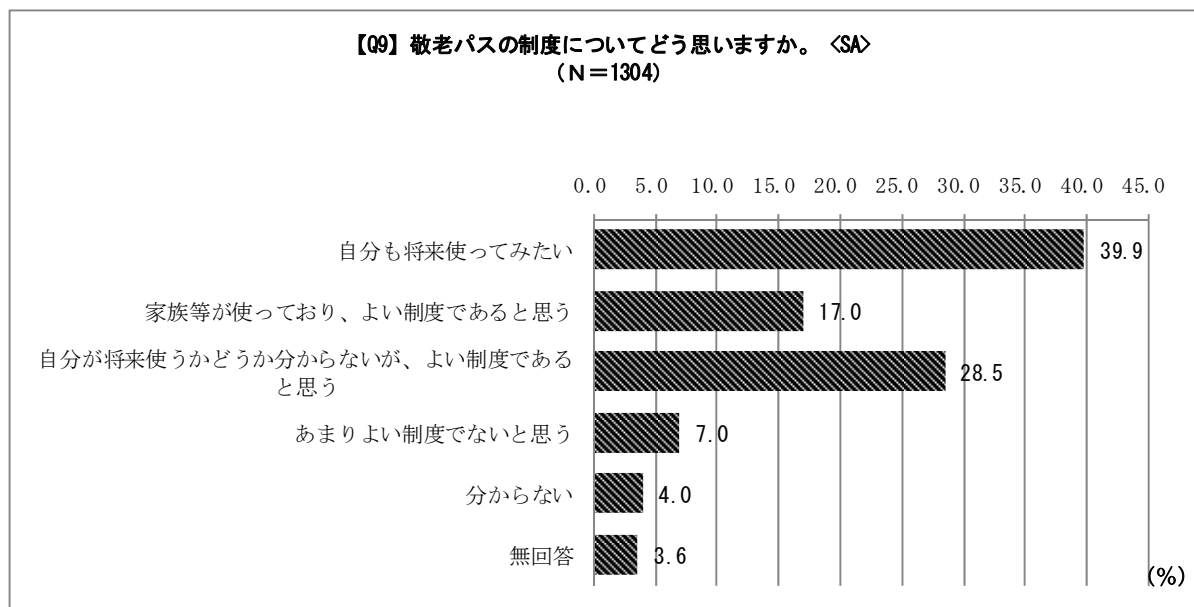
(6) 自動車の運転免許の有無

自動車普通免許が 85.7%、自動二輪車・原付バイクの免許保有は 29.1%であり、「持っていない」は 10.5%である。

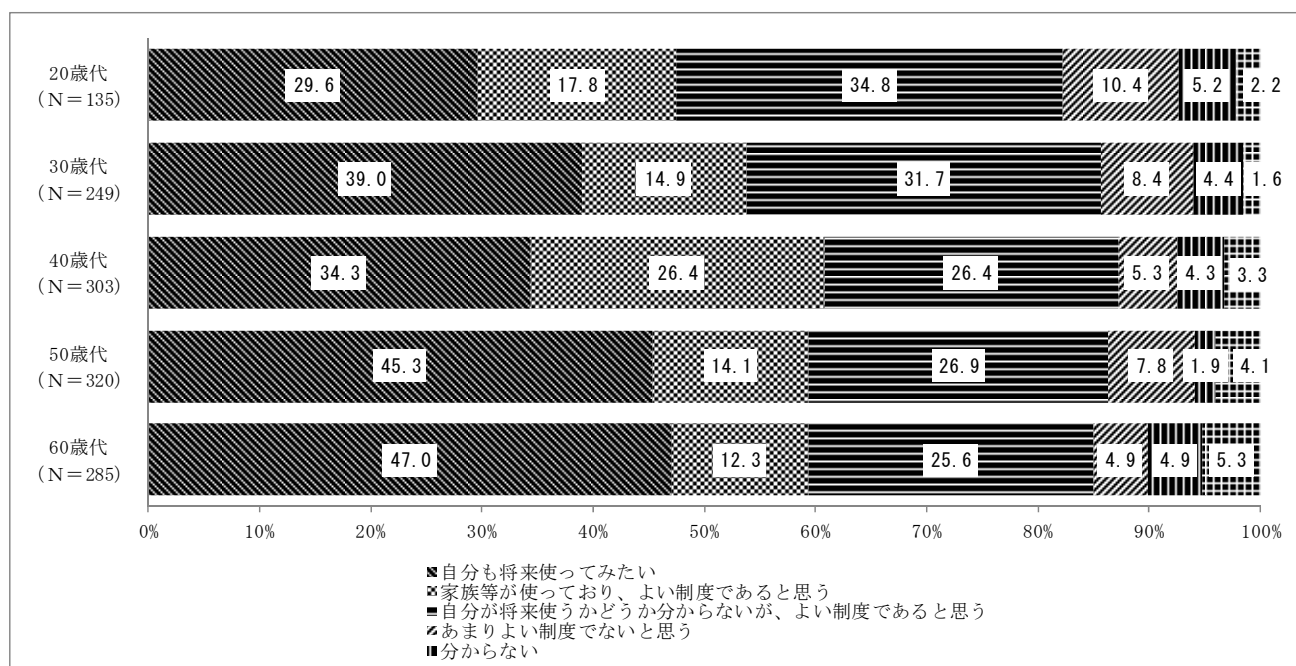


(7) 敬老パス制度に対する意向

自分も将来使ってみたいが 39.9%、自分が将来使うかどうか分からないがよい制度であるが 28.5%であり、全体の 85.4%は制度をよいと評価している。

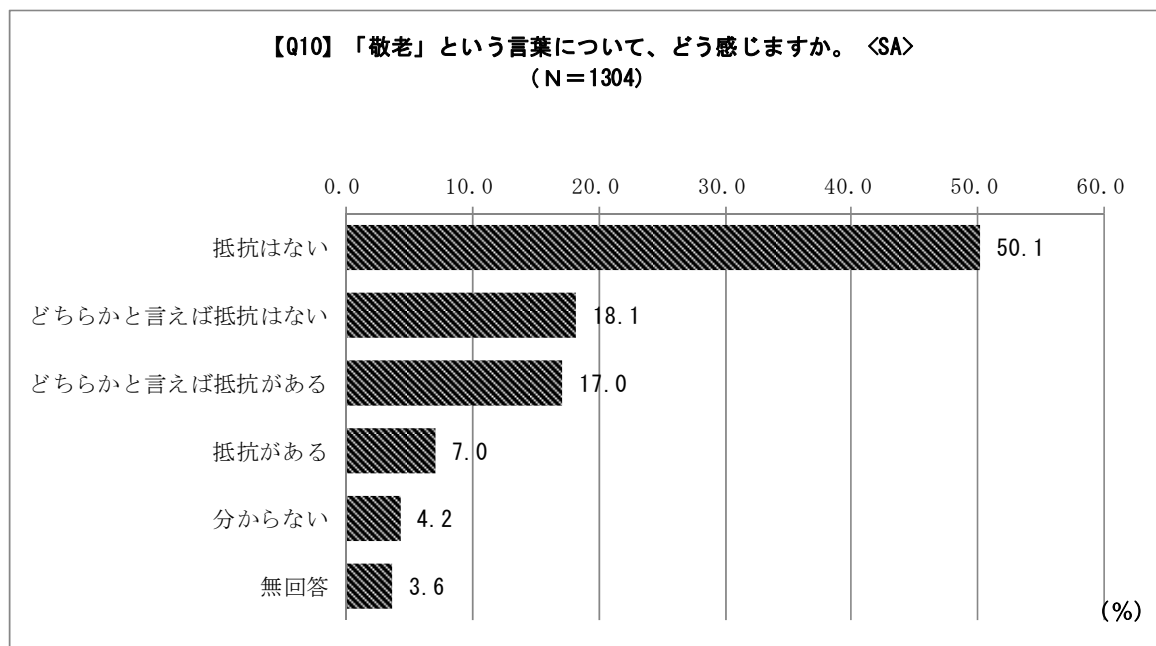


年代別にみると、50 歳代、60 歳代は自分も将来使ってみたいがそれぞれ 45.3%、47.0%まで高まる。

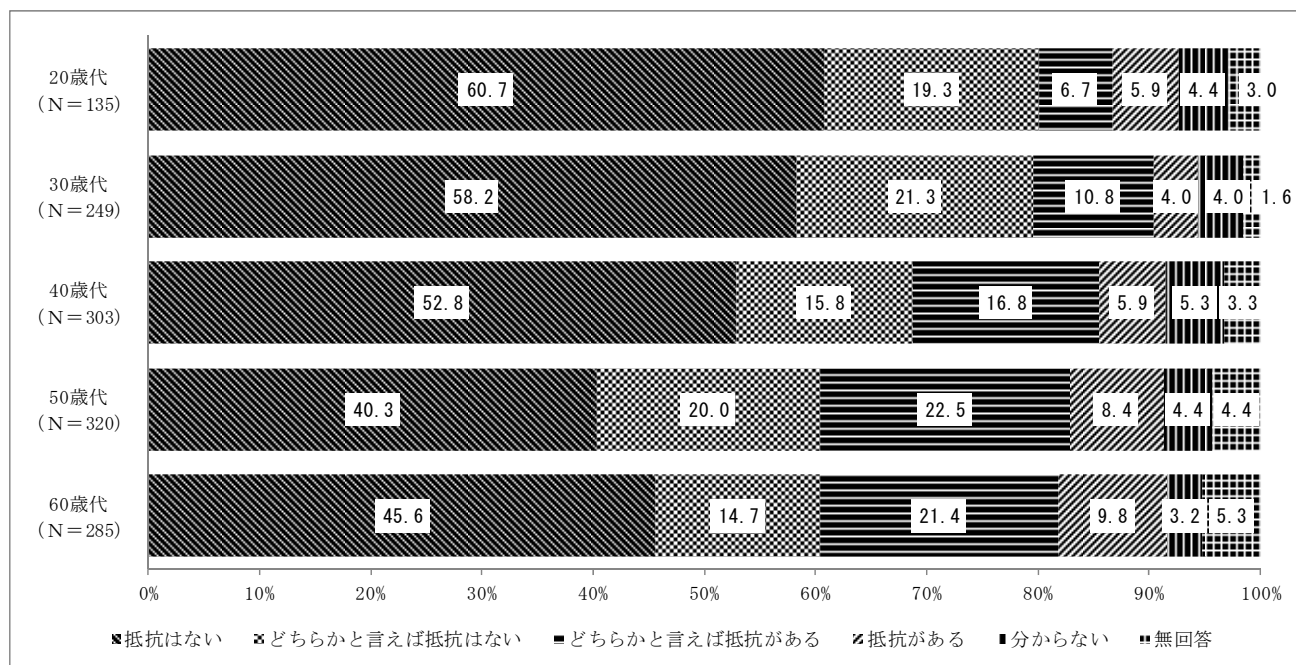


(8) 敬老という言葉について

抵抗はない（抵抗はない、どちらかと言えば抵抗はない）人が合わせて 68.2%であり、抵抗がある人の 24%を大きく上回っている。

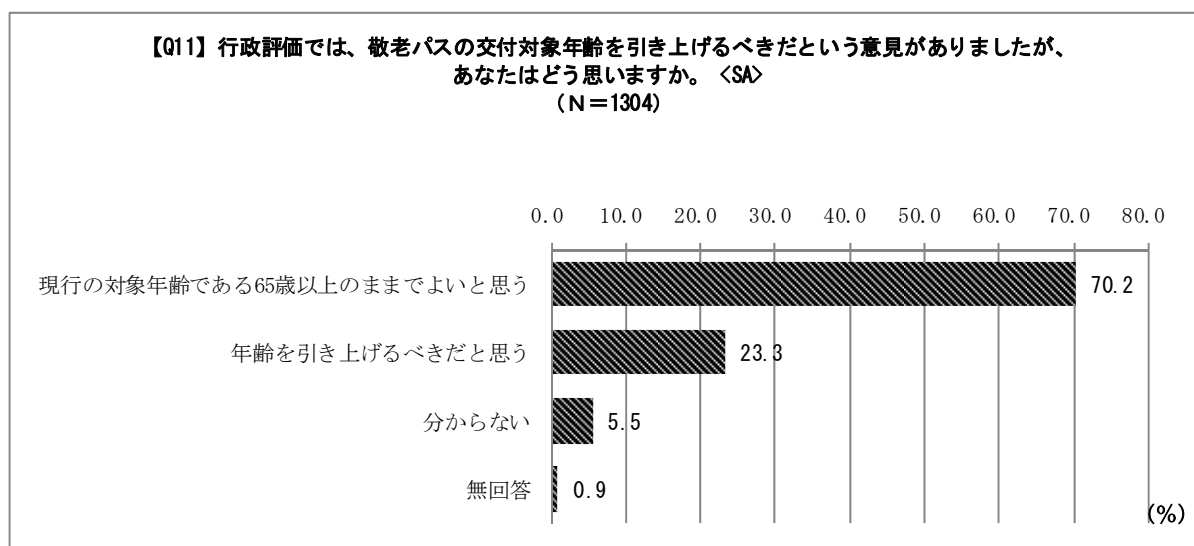


年代別にみると、年代が高くなるほど抵抗がある人の割合が大きくなるが、50 歳代、60 歳代でも抵抗はない（抵抗はない、どちらかと言えば抵抗はない）人が合わせて 60%を超えている。

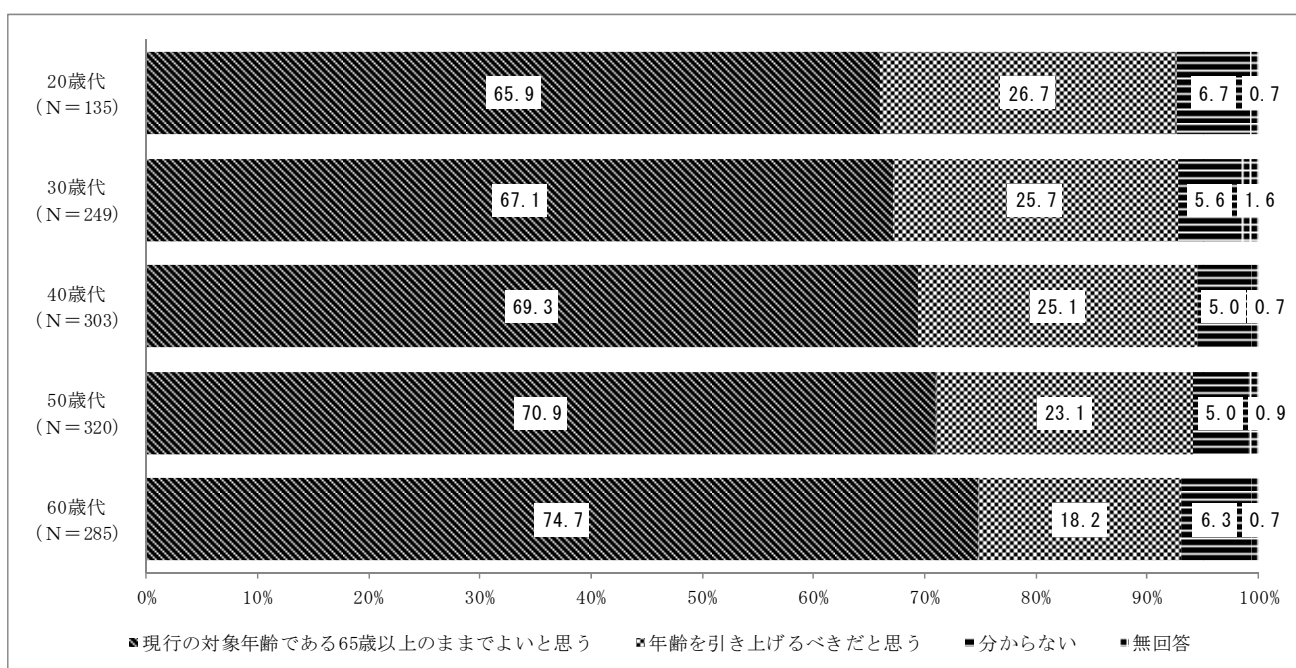


(9) 敬老パスの対象年齢について

現行の65歳以上でよいとする人が70.2%と最も高く、年齢を引き上げるべきとする人は23.3%である。

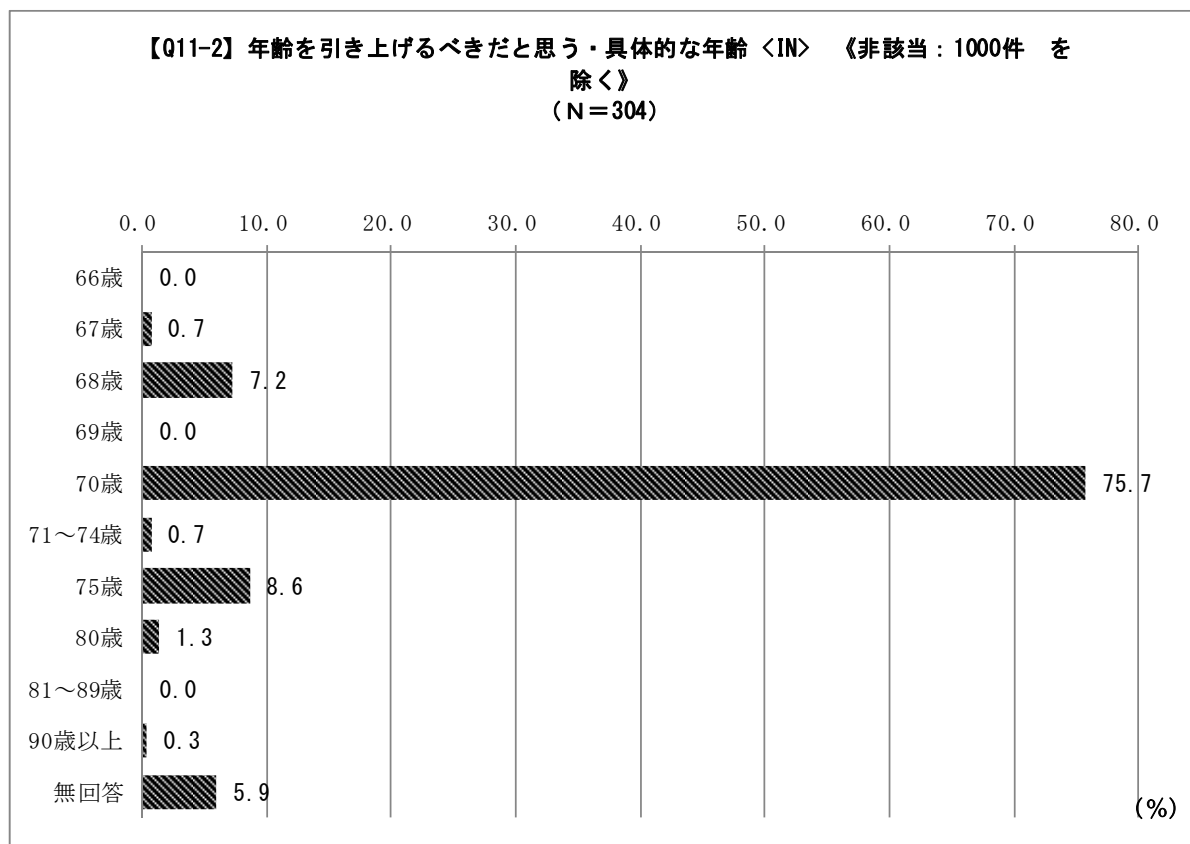


年代別にみると、年代が高くなるほど現行の65歳以上でよいとする人の割合が大きくなるが、最も若い20歳代でも現行の65歳以上でよいとする人の割合が66%を占める。



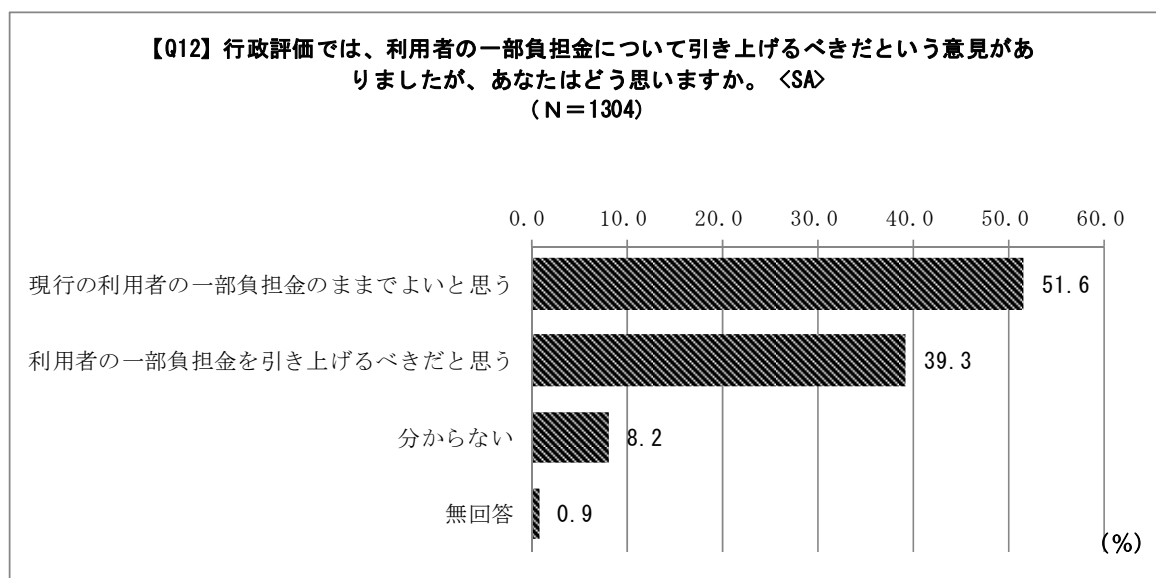
具体的な引き上げ年齢

敬老パスの対象年齢を引き上げるべきという回答を選んだ人に対して、その年齢について聞いたところ 70 歳という回答が全体の 75.7%を占めている。

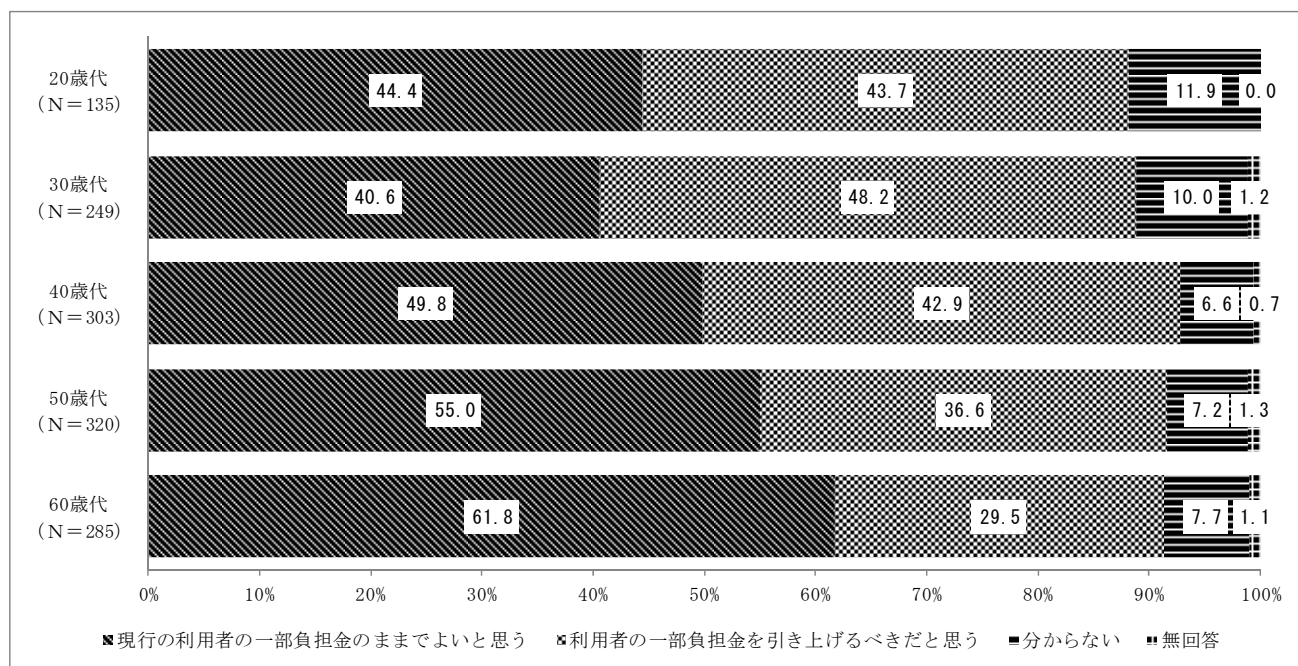


(10) 利用者の一部負担金について

現行の一部負担金のままでよいとする回答は 51.6%であり、一部負担金を引き上げるべきとする人は 39.3%である。

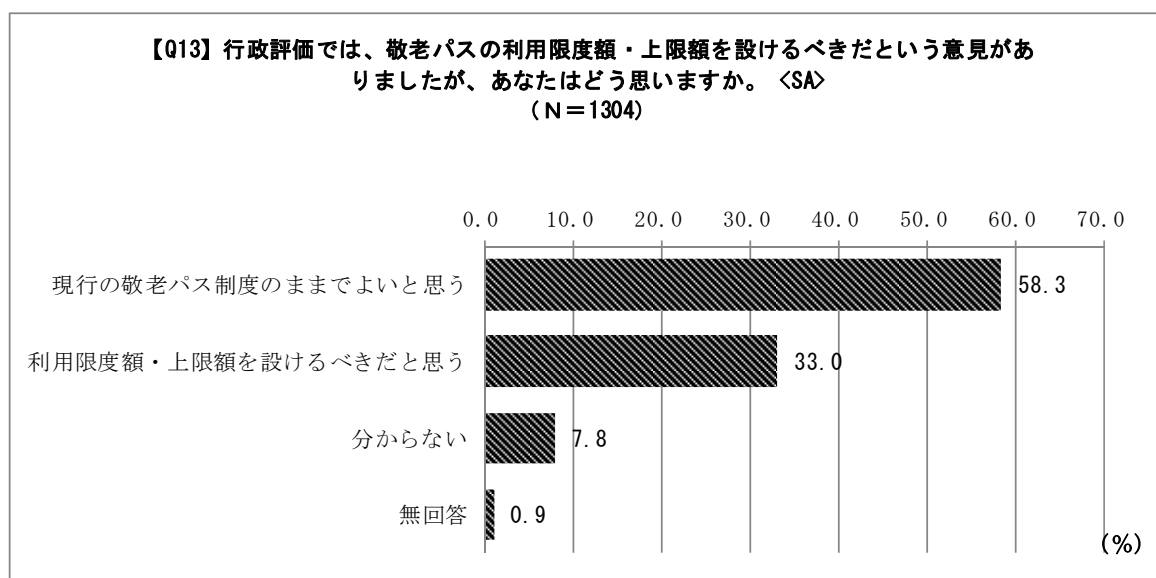


年代別にみると、年代が高まるほど現行の利用者の負担金のままでよいとする回答の割合が大きくなる。20、30歳代は一部負担金を引き上げるべきだという回答が多くなる。

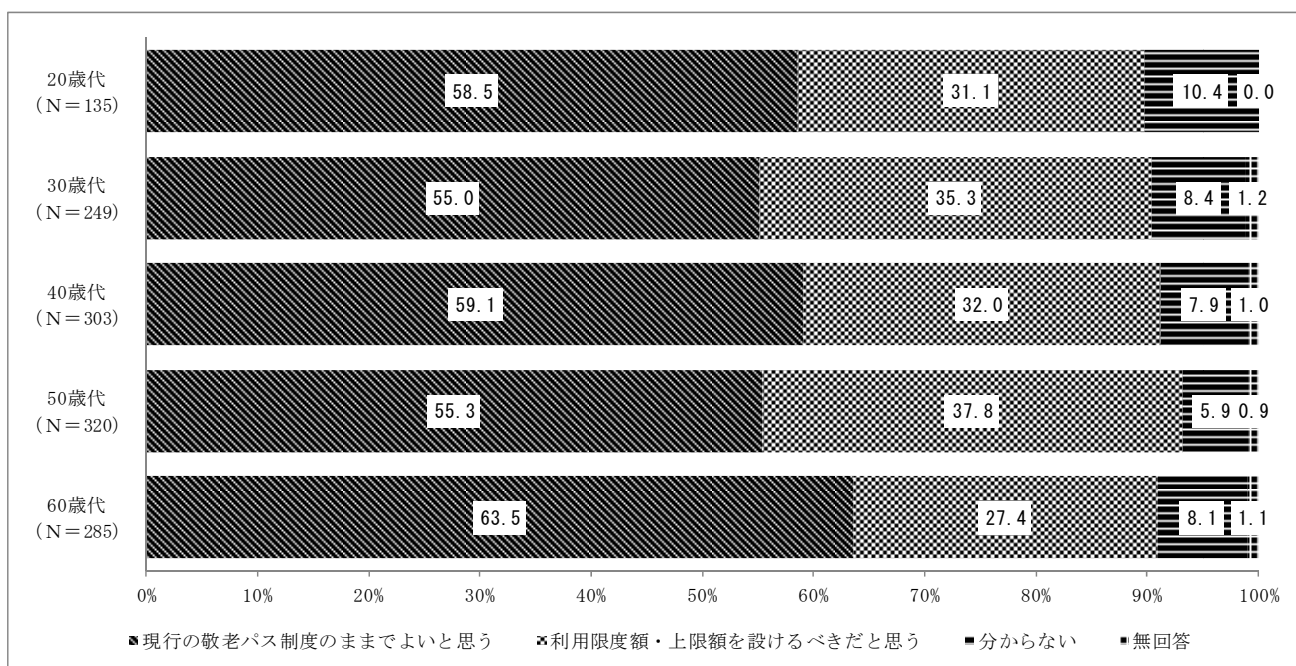


(11) 敬老パスの利用限度額・上限額を設けることについて

現行の制度でよいとする人は 58.3%、利用限度額・上限額を設けるべきとする人は 33%である。



年代別にみると、60歳代で現行の制度でよいとする回答の割合が 63.5%と高いが、その他の年代では年代による回答の違いは比較的小さい。



(参考) 外れ値の検定方法 (スミルノフ・グラブス検定)

アンケートの回答データ中に、他のデータに比べて異常な値があった場合、そのデータは回答ミス、あるいは平均値を算出する上で適切でない特異的な回答として、棄却すべきかどうかを検定する。

具体的には、スミルノフ・グラブス検定を用い、母集団を正規分布と仮定し、異常値がその範囲を超えているかどうかを検定する。

(計算式)

$$T_n = \frac{[\text{データ値}(X_n)] - [\text{標本平均}(\mu)]}{\text{標本標準偏差}(\sigma)}$$

上記の値を計算し、スミルノフ・グラブス検定の有意点 α (片側) の表の値以上であれば外れ値とする。この検定では、1 回につき 1 個の外れ値を検出する。複数個の外れ値がある場合は、最も大きなものについてまず検定を行い、それが外れ値だとすると次の段階ではそれを除いた $n-1$ 個のデータについて同じように検定を行うということを繰り返す。なお、有意水準 $\alpha=0.05$ としている。

第4章 敬老パスの交付による様々な「効果」の検証

第4章 敬老パスの交付による様々な「効果」の検証

4-1 敬老パス効果の全体像

敬老パスの交付事業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った制度本来の目的達成だけではなく、経済の活性化や環境への負荷低減など社会経済に対しても様々な効果をもたらしていると考えられる。

本章では、アンケート結果をもとに、以下の視点から敬老パスの効果を定量化する。

- ①社会参加効果：敬老パスによる外出機会の増加
- ②健康効果：外出による健康増進、歩行量の増加
- ③経済効果：外出による買い物行動・消費の増加
- ④環境効果：自動車利用機会の減少による環境負荷の軽減

この他にも、まちなぎわいの増加、地下鉄・市バス等の利用増加による市営交通の経営安定化（路線維持）、自動車利用機会の減少による高齢者の交通安全性の向上、健康増進による医療費や介護費用の節減等の効果が考えられる。効果の全体イメージは下図に示すとおりである。

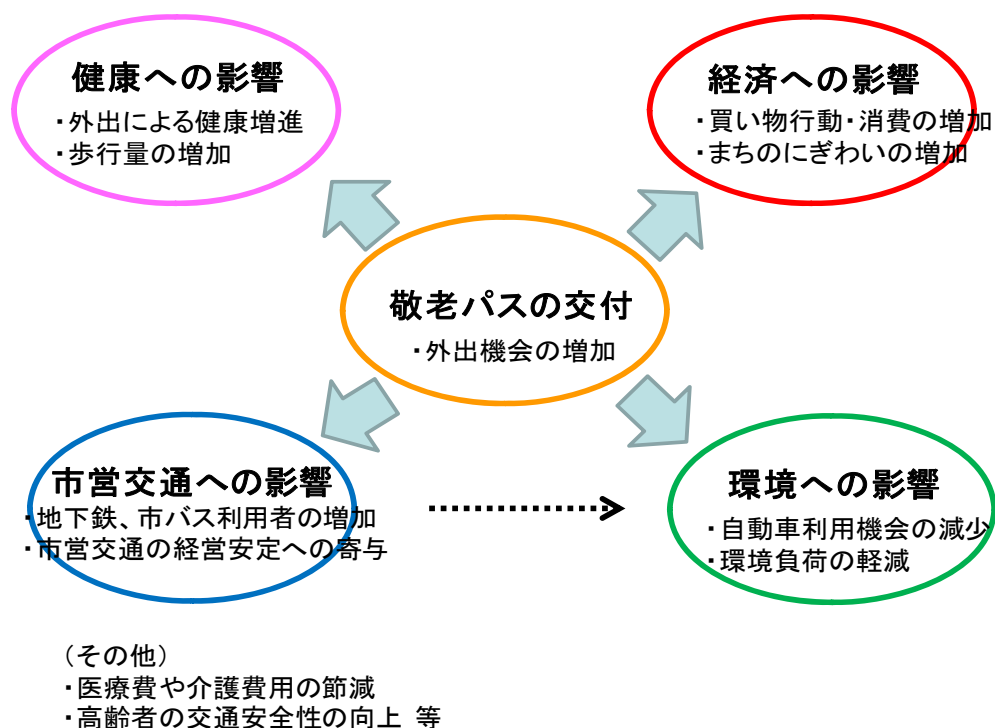


図 敬老パスの効果イメージ

4-2 アンケートに基づく効果の把握

今回のアンケート結果をもとにした敬老パス制度の効果の把握方法は以下のとおりである。

表 アンケートに基づく効果の把握方法

区分	効果		問番号	計算式・効果の考え方
利用者への効果	社会参加	敬老パスを利用することが外出回数の増加に貢献しているか	問 26 問 27 問 28	・ 問 26, 28 から外出が増えた人の割合、平均増加回数を算出する。
	健康効果	敬老パスが高齢者の健康に寄与しているか	問 11 問 21 問 26	・ 問 11, 21, 26 から敬老パス効果としての増加歩行数を算出する。
社会的な効果	経済効果	敬老パスの利用による消費額の増加はいくらか	問 10 問 28 問 29	・ 問 28, 29 から増加外出回数×外出 1 回あたり平均消費額で経済効果（直接効果）を算出する。
	環境効果	敬老パスの利用により自動車の利用回数がどの程度減少しているのか	問 7 問 26	・ 問 7, 26 で自動車利用削減回数を算出する。 ・ 削減回数×平均移動距離（PT データ平均値）×平均排出原単位（kg/km）で CO2 排出削減量を計算する。

(1) 社会参加

敬老パスによる社会参加効果は、敬老パスがあることで増える外出回数の割合（誘発率）及び敬老パスがあることで出かける高齢者の割合（誘発率）として算出する。

①敬老パスの平均利用回数(問 21)

敬老パスの平均利用回数は 3.40 回／週である。

集計条件	敬老パスの利用回数（問 21）		
	対象者数	総利用回数	平均利用回数
敬老パス交付あり (問 20=1)	1,472 人（注） (N=1,584 人)	5,000 回／週 (片道 1 回)	3.40 回／週

（注）問 21 の回答結果を 1 週間での利用回数に換算して算出した。また、平均値の算出は統計的検定により外れ値（週 20 回以上の N=53）を除いて算出した。

②敬老パスがあることで増えた外出回数(問 10×問 28)

「普段の外出回数（問 10）」に対する「敬老パスがあることで増えた外出回数（問 28）」の割合は 27.9%となる。

項目	総外出回数
①普段の外出回数（問 10）	9,784 回／週
②敬老パスがあることで増えた外出回数 (問 28)	2,734 回／週
増加率（②／①）	27.9%

（注）集計条件は以下のとおり。

- ・敬老パス交付あり（問 20=1 の N=1584 を母数とした）。
- ・外れ値の回答者を除く（問 10 は週 42 回以上の N=22、問 28 は週 15 回以上の N=30）。
- ・回答矛盾（問 28 の増加回数が問 10 の普段の外出回数を超えるもの）を除く。

③敬老パス制度がなかった場合の行動(問 26)

問 26 で「敬老パス制度がなかったら出かけていない」と回答した人は 250 人であり、これは敬老パスの交付を受けている人（N=1,584 人）の 15.8%に相当する。

この結果は、仮に敬老パス制度がなかった場合、外出そのものを控える人の割合であり、外出行動に対する敬老パス制度の誘発率と捉えることができる。

（敬老パス交付者数 304 千人（平成 23 年度末）×15.8%=4 万 8 千人）

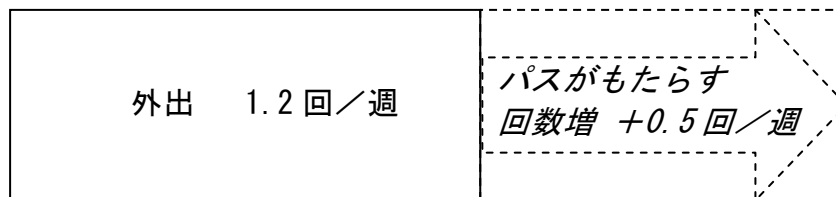
参考：名古屋高速道路の料金引き下げ社会実験

割引内容：ETC、土日祝日、普通車 3 割引）の誘発率：4.1%
（21～22 年度事業費 63 億円、経済波及効果額 76 億円）

社会参加効果のまとめ

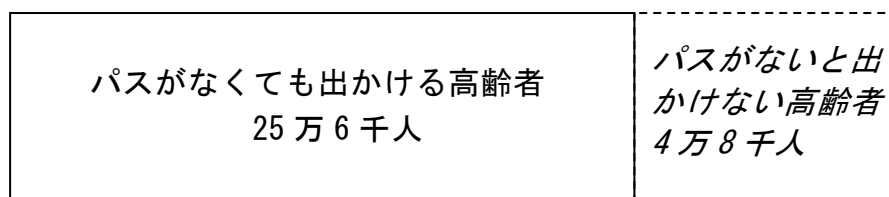
○外出回数の増加

- ・ 敬老パスの外出回数（問 21） 週 片道 3.4 回 ⇒ 外出（往復）1.7 回
- ・ 敬老パスがあることで増える外出の割合（誘発率） 28%



○外出する人の増加

- ・ 敬老パスがあることで出かける高齢者の割合（誘発率） 16%



全体：敬老パス交付者数（平成 23 年度末）

(2) 健康効果

敬老パスによる健康効果は、最寄りの地下鉄駅・バス停等まで歩くことにより増える増加歩行数として算出する。

敬老パスによる増加歩行数

$$\begin{aligned} &= \text{高齢者の最寄り駅・バス停までの平均徒歩時間（注1）} \times \text{平均歩数（注2）} \\ &\quad \times 2 \text{（往復）} \\ &= 8.2 \text{ 分} \times 87 \text{ 歩/分} \times 2 \\ &= 1,427 \text{ 歩} \approx \underline{1,400 \text{ 歩}} \end{aligned}$$

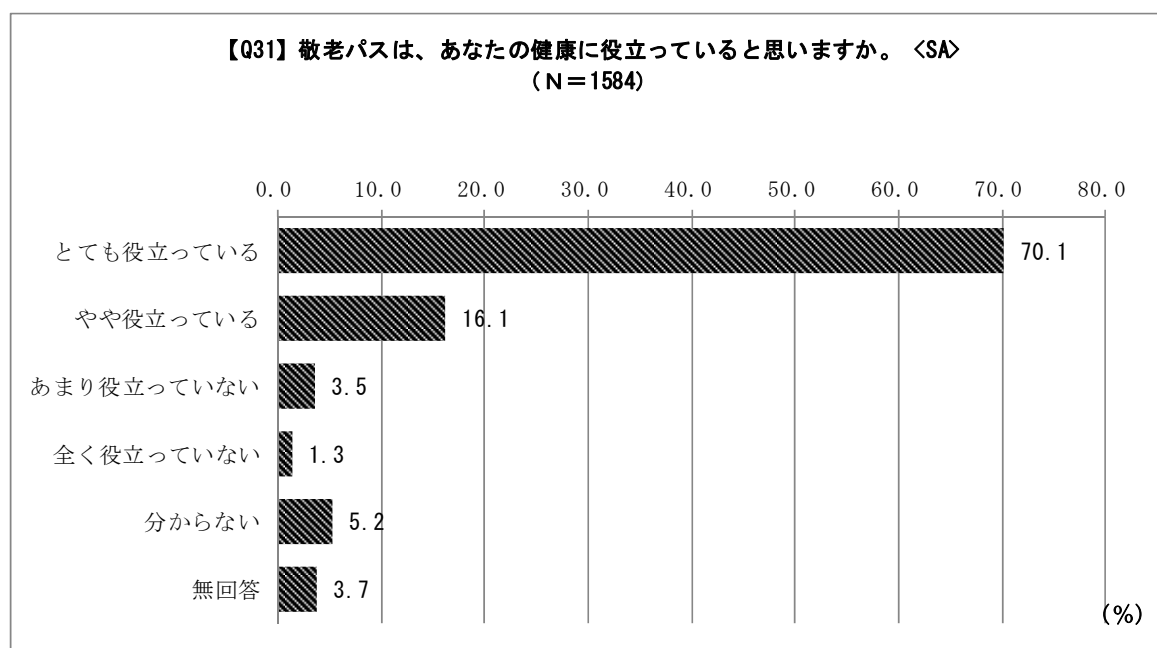
（注1）敬老パス交付ありの高齢者の問11の平均値（外れ値除く）

（注2）平均歩数は「健康日本21（厚生労働省）」の原単位に基づく
（高齢者の場合で15分を1,300歩）

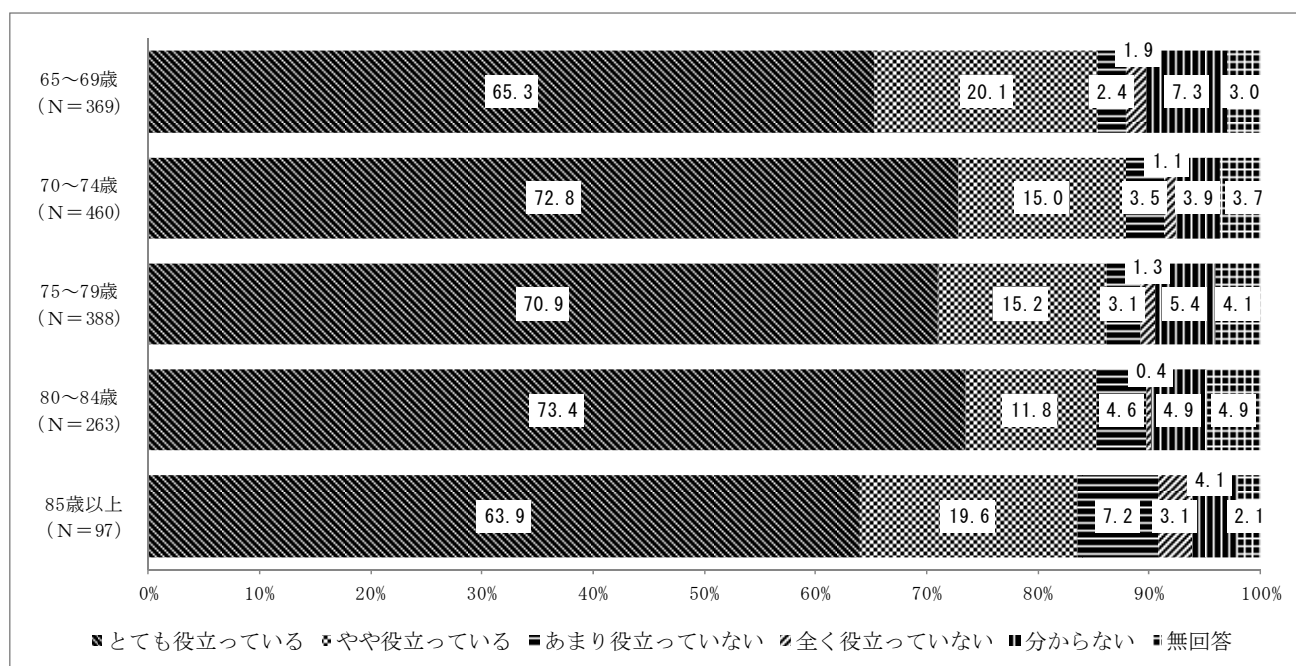
敬老パスによる健康効果としては、外出1回で約1,400歩の歩数増加となる。これは健康日本21の目標歩数増+1,300歩以上である。さらに、目的地での歩数も加算されることから、健康効果はさらに大きくなると考えられる。また、アンケートからも敬老パスが健康に役立っているという実感が寄せられている（自由記載欄での意見もあり）。

<敬老パス市民アンケート：「敬老パスが健康に役立っているか」>

とても役立っていると思っている人が70.1%であり、やや役立っている16.1%を合わせると86.2%が役立っていると思っている。



年代別にみると、70～74 歳、75～79 歳、80～84 歳でとても役立っていると思う人の割合が高くなっている。



【参考】

①「健康日本21」（厚生労働省）

高齢者における現状と目標

現役を退いた高齢者は、社会的役割が減り自分自身の生きる目標を見出しにくくなることから、社会的な関わりが少なくなり家に引きこもりがちになりやすい。このような状況は高齢者の日常生活を非活動的にし、身体的生活機能のみならず、精神的および社会的な生活機能をも低下させる大きな要因となる。

高齢者が身体活動量を増加させる方法としては、まず、日常生活の中であらゆる機会を通じて外出すること、ボランティアやサークルなどの地域活動を積極的に実施することである。その際、従来の町内会や伝統的な奉仕活動などの社会活動に加え、高齢社会に対応した新しい福祉活動（友愛訪問活動、福祉ボランティアなど）や知的・文化的な学習活動、趣味活動などを行なうことが望まれる。

そのうえで、積極的な健康づくり行動としての体操、ウォーキング、軽スポーツなどの運動を定期的に行なうことである。このような身体活動を行なうことによって、高齢者の生活の質を規定している日常生活動作能力（ADL）障害の発生を予防し、活動的余命を延長させることが可能である。

日常生活における歩数

高齢者の日常生活動作能力のなかで、比較的早期から低下するのは歩行や起居などの移動動作にかかわる能力である。従って、高齢者が日常生活において歩行運動を積極的行なうことは、日常生活動作障害に対する初期予防活動として有効である。

70歳以上の高齢者における1日あたりの平均歩数の現状は、平成9年では男性が5,436歩、女性が4,604歩であり、平成元年からの9年間に男性では約1,200歩、女性では約1,300歩増加している。そこで、今後10年間で70歳以上の者における1日当たり歩数の男女とも1,300歩増加を目指し、1日の平均歩数を男性6,700歩、女性5,900歩程度とすることを目標とする。高齢者にとって1,300歩は約15分の歩行時間に相当し、距離としては650～800mとなる。

②「健康意識に基づく行動変容促進のための歩行量分析」

（谷口守ほか・岡山大学、2005年）

高齢者を対象とした研究からは「1日8,000歩」の運動量で十分で、「特定の意識した運動をする必要はなく、日常生活の中で何気なく行っていることが結果として運動になればよい」ということが示されている。また、1日4,000歩以上で「うつ予防」、1日6,000歩以上で動脈硬化を予防、1日8,000歩以上で骨粗しょう症・筋肉の減少を予防する。つまり、心の健康には4,000歩以上、体の健康には8,000歩以上でそれなりの効果があるということも言われている。

この結果から、1万歩以上の歩行を行うことができなくても日常生活の中で、少しでも歩行量を増加させることを意識することで、その歩行量に応じて健康に対して効果があることが示されている。

健康効果のまとめ

敬老パス利用者が「自宅」から「最寄りの地下鉄、市バス停等」まで
歩くことによる歩数の増加 +1,400 歩

[歩行距離 650～800m(15 分相当)]

日常生活における歩数		(カッコ内は平成 34 年の目標歩数)	
65 歳以上		男性	女性
国	H22 実績	5,628 歩 (7,000)	4,584 歩 (6,000)
市	H23 実績	5,534 歩 (7,000)	5,323 歩 (6,900)

出典：国・健康日本 21（第 2 次）
市・健康なごやプラン 21（第 2 次）

(3) 経済効果

敬老パスによる経済効果は、敬老パスによる外出回数（誘発分）に外出1回当たりの平均消費額を乗じて算出する。

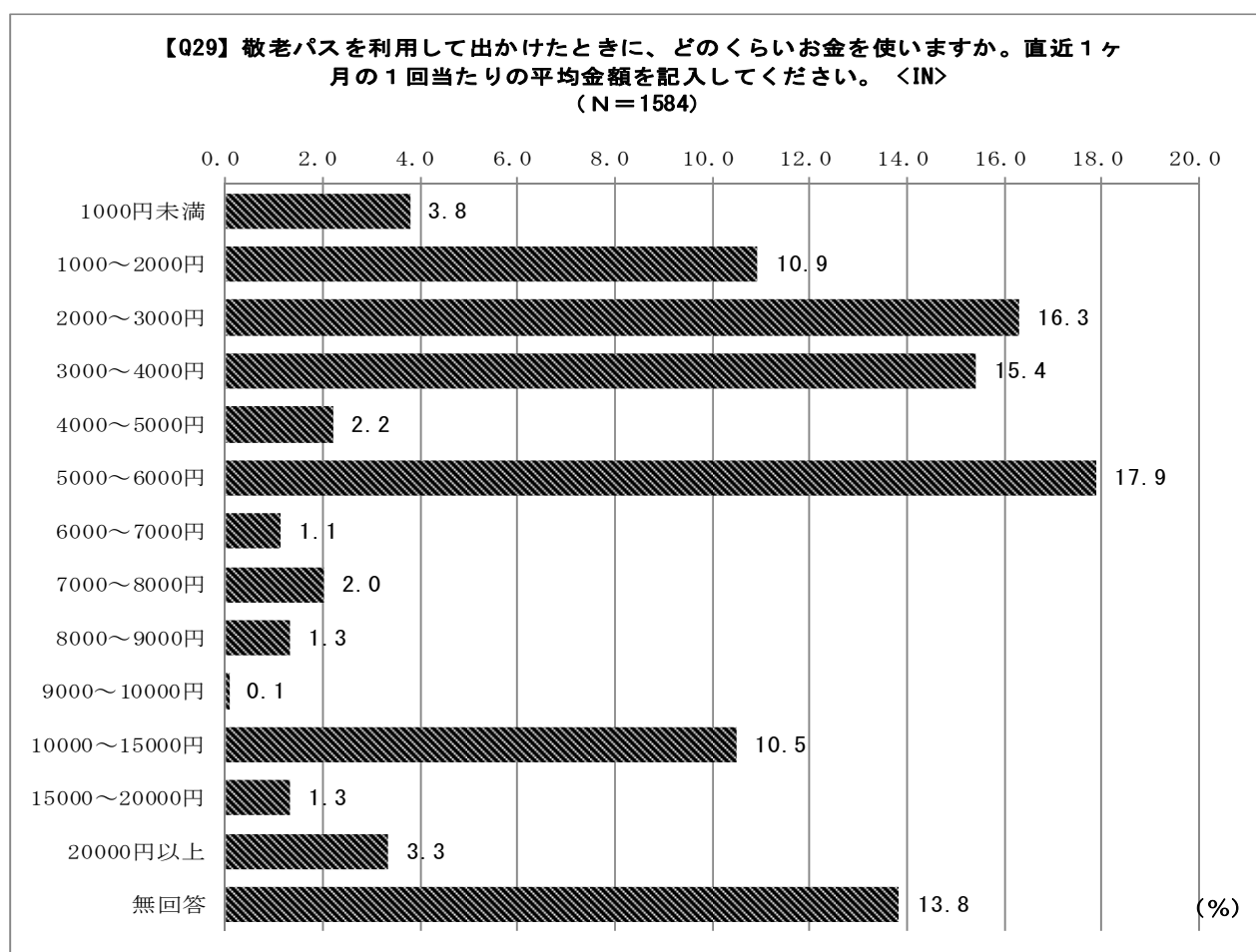
①敬老パスを利用して出かけた時の1回当たりの消費額

問 29「敬老パスを利用して出かけたときに、どのくらいお金を使いますか」の平均消費額は約4,200円／回となる。

集計条件	対象者数	総消費額	平均消費額
敬老パスを利用して出かけた時の、直近1ヶ月の1回当たりの平均金額（問29）	1,311人	5,519,270円	4,210円／回

（注）集計条件は以下のとおり。

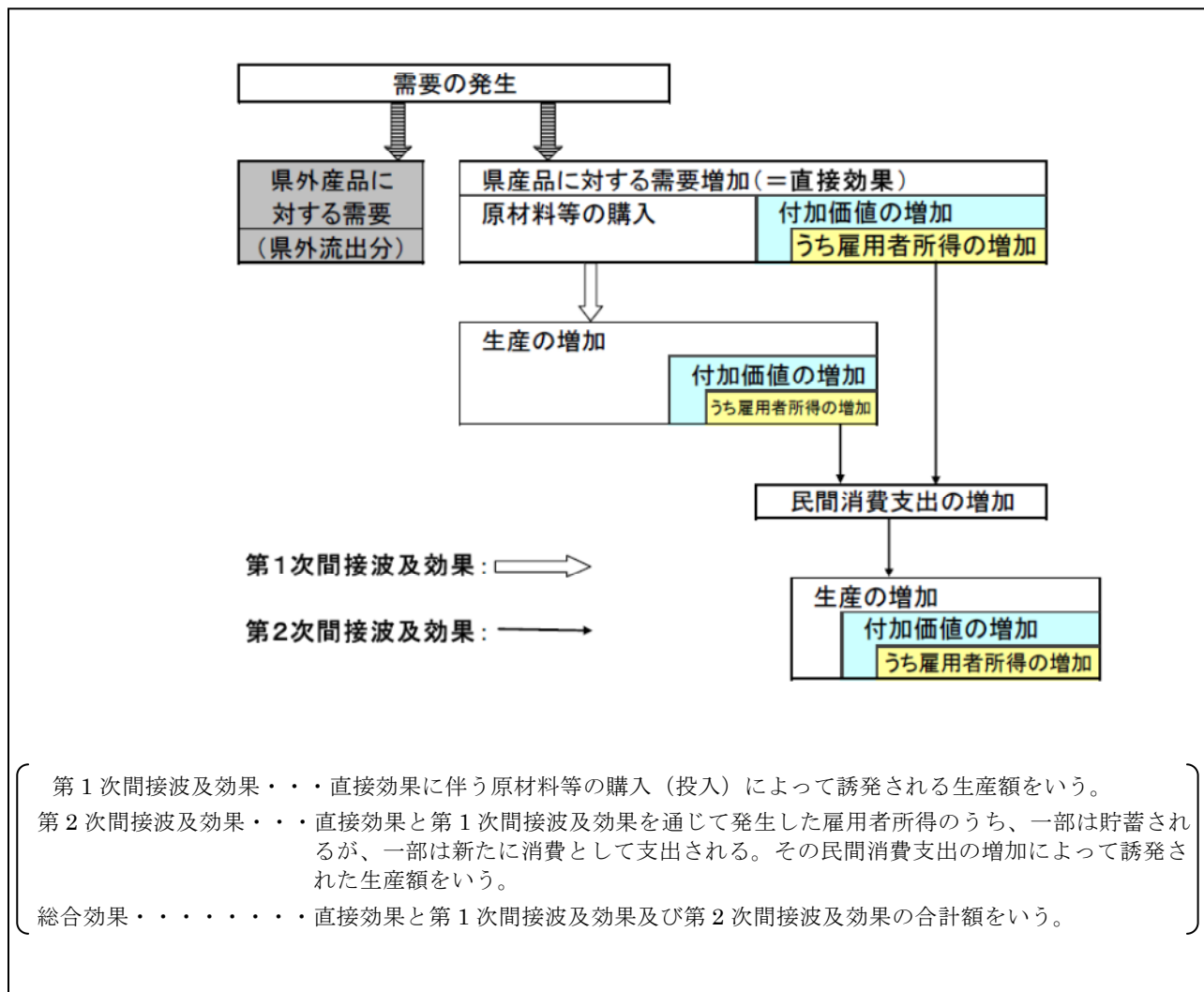
- ・敬老パス交付あり（問20=1のN=1,584を母数とした）。
- ・外れ値の回答者を除く（18,000円以上のN=54）。



②経済効果

経済効果については、「直接効果」「第一次間接波及効果」「第二次間接波及効果」とそれらを合計した「総合効果」がある。

今回の経済効果の算出にあたっては、「直接効果」、すなわち、新たに発生した消費によって、その需要増加分について試算したものである。



敬老パスによる経済効果（直接効果）

＝外出1回当たりの平均消費額 4,200 円（問 29）× 1 人当たり敬老パス週平均利用回数 1.7 回
 （片道 3.4 回を往復換算）× 52 週 × 敬老パス利用者 30 万 4 千人（平成 23 年度）× 外出誘発
 率 28%＝316 億円

敬老パスによる経済効果（直接効果）は、年間 316 億円と推計される。

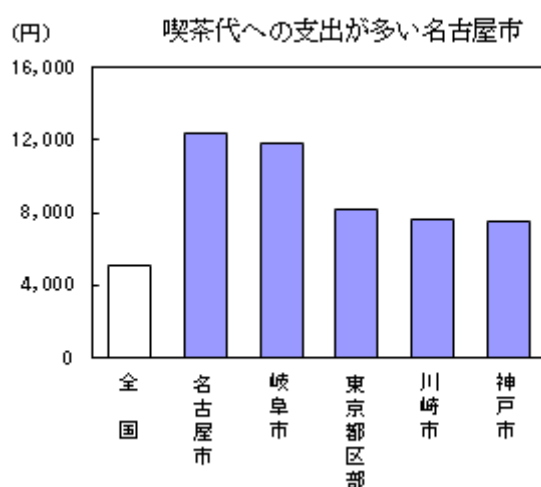
また、敬老パスの交付を受けている方に対する今回のアンケートにおいて経済効果を実感すると
 いったご意見も寄せられている。

敬老パスがあるので、年が行っても気楽に出掛ける回数が増えると共に出掛ける事で買物をするのでうるおうところがあり、世の中が良くなって行くと思う。なくなると買物にもきまった所しかいないのでお金の使う事がなくなり、お金の落す事がなくなるから不調かもっと悪くなるのではないかな。
今後とも是非継続していただきたい。もし廃止された場合、百貨店等で催される物産展等への参加者は激減すると思われます。
パスの利用への補助の効果は、社会的に活動出来、お金も使い経済効果も高まるので継続願いたい。
パスが有ると気軽に外出が出来、健康や経済効果も充分に有ると思うので、是非継続していただきたい。
敬老パスは大変有難く思っています。パスのおかげで行動範囲も広がり、出かければお金も使います。少しでも景気がよくなる様、老人が使うお金も馬鹿にならないと思います。
敬老パスがある事で歩く事が多くなり、外の空気と友達作りに役立っています。デパートに老人の客が多いのも敬老パスのおかげです。
敬老パスのマイナスイメージばかり云われますが、外出する機会が多くなり、それにともない買物をします。名古屋市役所の方、デパートを行った事有りますか？デパートで買い物をしている人は老人の方が多いのを知って欲しい。敬老パスが無ければ出かける事は少なくなり、名古屋にうるおいが無くなるでしょうね。（損して得取れ）
私は３０００円払っています。ので、パスがあればもっとあちこちに出かけたいです。出かければ、買い物（地下鉄でデパートの食品売り場に出かけています）、暖かくなれば出かけてストレスを解消したいと思っています。
外に出る事で健康にもなり、経済効果があると思う。
パスが有る事により車の移動が少なくなり、地下鉄の階段等、歩く事を多くするよう心がけ、又、出歩く事により買物等する楽しみも出て来ます。もしパス券が無くなれば、老人による出歩き、買い物等、経済にも少しは不足が出て来るかもしれませんね。
パスがなくなったら名古屋の中心街へ行く事が少なくなると思います。近くですましてしまう。パスのおかげで自分自身も健康で遊びに出かけることが出来る。年寄りが街に出て買物をすれば街の活性化にもなると思う。パスはたいへんありがたく思っています。
敬老パスがなかったら買物（おもに栄）に出かける事が少なくなると思う。
名古屋駅や栄等に行くと往復１０００円くらいかかる（緑区なので）ので大変助かる。出かければ食事とか買物等するから、商店等も助かると思う。パスがないとよほどの用事がないかぎり出かけないと思う。
通院回数年６回のみですので、料金上がればパス購入はしない。又、デパートでの買物回数は減ると思う。
健康増進・敬う等の目的。経済効果・雇用問題等発生する。名古屋は安心・安全で快適な町づくり。

敬老パスをなくして費用がどれくらいなくなるのですか。たとえば、敬老パスをなくして地下鉄やバスの本数を減らすのですか？それよりも、敬老パスがなくなれば年寄りはお出をひかえます。デパートなど収入が減ると思います。家に閉じこもり、健康上よくないと思います。医療費が増えると思います。私は二人とも5000円ですが、10000円になっても外出しようと思います。名城公園や庄内緑地・東山植物園、多くの人が花や木を見て散歩しています。私も公園へ行くようになり、花や木に興味が出て図鑑をいっぱい買いました。写真もたくさん写し、コピー機も買い換えました。敬老パスがなければ、必要以上外出はしません。多分、家でテレビを見ているでしょう。

パスが無くなると極端に老人の外出が減って、健康に良くないと思います。外食産業にも影響が出ると思う。バスの乗客が減って、本数も少なくなり不便になると思う。

【参考】



喫茶代 (年間：円)	
全国	5,093
名古屋市	12,367
岐阜市	11,874
東京都区部	8,203
川崎市	7,595
神戸市	7,564

全国 1 位

出典：総務省統計局HP、家計調査（二人以上の世帯（全年代））

都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング支出金額の多い上位5位(平成22～24年平均)

経済効果のまとめ

敬老パス制度による経済効果 3 1 6 億円

(4) 環境効果

敬老パスによる環境効果は、自動車利用削減による二酸化炭素削減量として算出する。

①敬老パス制度がなかった場合の行動

問 26 で「敬老パス制度がなかったら自家用車・タクシーで行く」と回答した人は 212 人であり、これは敬老パスの交付を受けている人 (N=1,584 人) の 13.4% に相当する。

全体としてとらえると、敬老パス交付者数 304,000 人 (平成 23 年度実績) $\times$ 13.4%
= 40,736 人。約 4 万人が敬老パス制度により自動車利用を削減したということになる。

この結果は、仮に敬老パス制度がなかった場合、自家用車やタクシーに転換する人の割合であり、敬老パス制度による自動車利用削減効果と捉えることができる。

②環境効果

<前提>

ア 平均移動距離 (パーソントリップ調査)

自動車 5.8 km、鉄道 8.4 km、バス 3.8 km、公共交通 6.7 km
(名古屋市居住 65 歳以上高齢者の自宅発トリップを集計)

イ 排出原単位 自家用車 165 g、鉄道 18g、バス 48g

(出典「運輸・交通と環境 2011 年度版」(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団))

アンケート回答比 (問 24) で、公共交通機関の排出原単位を合成

(鉄道 18 g $\times$ 23.4% + バス 48 g $\times$ 14.9%) $\div$ (23.4% + 14.9%) = 30 g

<計算>

二酸化炭素削減量 = 敬老パス交付者数 (平成 23 年度) $\times$ 敬老パス制度がなかったら車
を利用する人の割合 $\times$ 敬老パス平均利用回数 (問 21) $\times$ (自家用車と公共交通機関の
CO₂ 差) $\times$ 公共交通の平均移動距離

= 304,000 人 $\times$ 13.4% $\times$ 3.4 回/週 $\times$ 52 週 $\times$ (135 = 165 - 30) (g-CO₂/人km) $\times$ 6.7 km

= 6,514 トン-CO₂ $\div$ 6,500 トン-CO₂

6,500,000kg $\div$ 杉の木 1 本が吸収する年間二酸化炭素量 14kg※ = 464,000 本
464,000 本 $\div$ 4 万人 = 12 本

※参考：名古屋市交通局HP

環境効果のまとめ

敬老パス制度による環境効果

- ・ 車利用を控える高齢者数 4 万人
- ・ 二酸化炭素（CO₂）削減 6, 500 トン（6, 500, 000kg）

イメージ

車利用から敬老パス利用へ



1 人当たり年
160kg の二酸
化炭素の削減

その分に見合う二酸化炭素を削減するには・・



杉の木

× 12 本

1 人当たり
杉の木 12 本分
の植林・保全

第 5 章 他都市敬老乗車支援制度調査の実施

第5章 他都市敬老乗車支援制度調査の実施

他の政令指定都市においても、本市の敬老パス制度と同様の制度を実施している。しかし、それぞれの地域の実情等により、利用者の負担金や所得制限、利用制限、適用交通機関等、制度の内容は異なっている。そこで、政令指定都市におけるそれぞれの制度について調査し、本市との比較検討を行う。

5-1 他都市との制度比較

名古屋市の敬老パス制度と他都市（12都市）を比較すると以下のとおりである。

- ・対象年齢を65歳以上としているのは名古屋市、堺市である。他は70歳以上の都市が多い。
- ・本人負担は8都市が設定しており、所得に応じた負担は名古屋市を含め4都市である。
- ・所得制限を設定しているのは福岡市、広島市、浜松市の3都市のみである。
- ・利用限度額を設定しているのは札幌市、浜松市、広島市、福岡市、仙台市の5都市である。
- ・民営バスが対象外となっているのは、名古屋市、大阪市、北九州市の3都市のみである。

表 名古屋市の敬老パス制度との比較

比較項目	内容		該当都市名
1. 対象年齢	①65歳以上		名古屋市、堺市
	②70歳以上		札幌市、仙台市、川崎市、横浜市、浜松市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市
	③75歳以上		北九州市
2. 本人負担 ※選択制	①あり	利用限度額方式	札幌市
		所得に応じた負担	名古屋市、仙台市※、横浜市、京都市
		利用回数に応じた負担	川崎市※、神戸市、堺市
		一律負担	北九州市、川崎市※
	②なし		浜松市、広島市、福岡市、仙台市※、大阪市
3. 所得制限	①あり	介護保険料段階7～9段階	福岡市
		所得金額1,595,000円超	広島市
		所得金額2,000,000円以上	浜松市
	②なし		名古屋市、札幌市、仙台市、横浜市、京都市、大阪市、北九州市、川崎市、神戸市、堺市
4. 利用限度額	①あり		札幌市、浜松市、広島市、福岡市、仙台市
	②なし		名古屋市、仙台市、横浜市、京都市、大阪市、北九州市、川崎市、神戸市、堺市
5. 民営バス 対象	①あり		札幌市、浜松市、広島市、福岡市、仙台市、横浜市、京都市、川崎市、神戸市、堺市
	②なし		名古屋市、大阪市、北九州市
6. 民営鉄道 対象	①あり		浜松市、広島市、福岡市
	②なし（第3セクター除く）		名古屋市、札幌市、仙台市、横浜市、京都市、大阪市、北九州市、川崎市、神戸市、堺市

表 他都市の制度概要（平成 25 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	70歳 以上	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	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）			なし	あり		対象	対象	対象
		広島市		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）								
		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）								
	所得に 応じた 負担	仙台市	65歳 以上	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）			あり	なし	対象 外	対象 外	対象 外	
定期 券 方式		名古屋市		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）								
				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）								
				京都市	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）フリーパス 一律3,000円負担							
		北九州市			市バスフリーパス 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バスフリーパス 月数×1,000円負担							
②バス乗車時に大人料金の半額負担												
神戸市				乗車時に大人料金の半額負担（バスは100円）								
利用回数 に応じた 負担	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）					対象				

注：新潟市、さいたま市、岡山市は未実施。静岡市は18年度、千葉市は19年度で事業廃止。

注：横浜市は23年10月より、仙台市は24年10月より、大阪市は25年7月より制度変更。

5-2 他都市の交付率等の状況

(1) 負担金別交付率

名古屋市と同様に、所得に応じた負担金で定期券方式を採用している横浜市、京都市について、負担金毎の交付率を比較すると以下のとおりである。

負担金は都市によって設定額が異なるが、同程度の負担金で比較すると、名古屋市の交付率は横浜市と比較的近い水準となっている。京都市よりは高い傾向がみられる。

表 負担金毎の交付率の比較（平成 23 年度）

		名古屋市	横浜市	京都市
本人非課税	無 料	－	62.1%	46.3%
	1,000 円	62.9%	－	－
	3,000 円	66.1%		51.9%
	3,200 円	－	62.2%	－
	4,000 円		65.1%	
本人課税	5,000 円	63.4%	－	54.6%
	7,000 円	－	55.4%	－
	8,000 円		62.4%	
	9,000 円		48.6%	
	10,000 円		34.8%	45.2%
	15,000 円		－	28.1%
	20,500 円		20.5%	－
交付率		64.0%	59.3%	51.0%

(注) 無料：横浜市「障害者・戦傷病者等」（生活保護受給者は 3,200 円負担）

京都市「生活保護受給者、老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税」

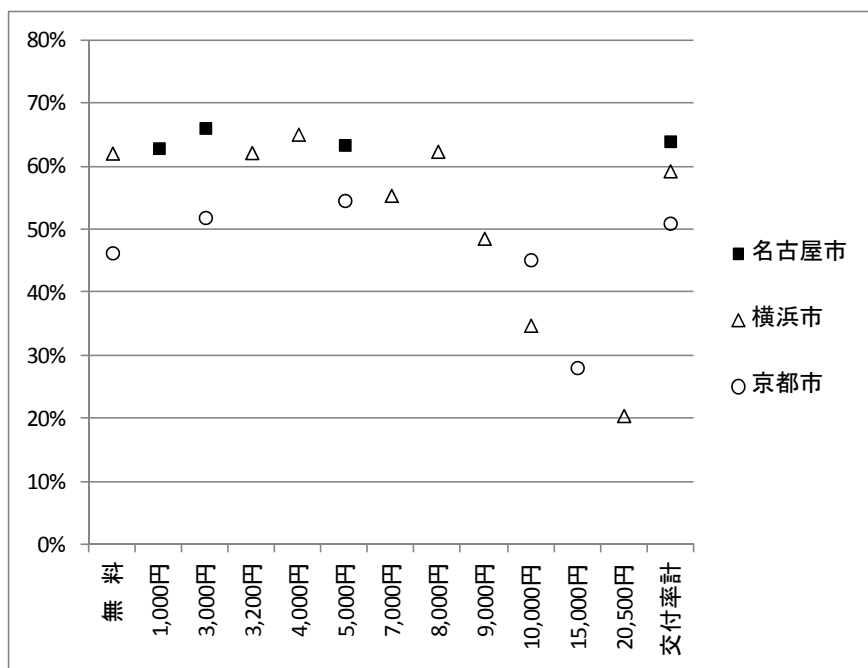


図 負担金毎の交付率の比較

（２）敬老パスの利用者負担金の弾力性（事例分析）

横浜市で行われた敬老パスの利用者負担金の見直しによる交付率の変化（実績データ）をもとに、敬老パスの利用者負担金の弾力性（価格の弾力値）を試算する。

価格弾力性について

価格の変動によって、製品の需要や供給が変化する度合いを示す数値。

需要の価格弾力性の場合、需要の変化率／価格の変化率の絶対値で表される。

例えば、ある製品の価格を 10%値上げしたときに、需要が 5%減少したとすると、価格弾力性は 0.5 となる。価格弾力性が小さい場合は、価格を変更してもほとんど需要は変化しないが、価格弾力性が大きいと、価格が変わると需要が大きく変化する。一般に、価格弾力性が大きいものは、宝石などのぜいたく品であり、価格弾力性が小さいものは、日用品と言われている。

ア）利用者負担金別交付率の推移（横浜市）

平成 20 年度に利用者負担金の見直し（値上げ）が行われた。負担金区分別の交付率（実績）と対象者の条件は以下のとおりである。

負担金額	平成19年度	対象者		負担金額	平成22年度	対象者
無料	58.4	生活保護者・障害者など	→	無料	77.8	生活保護者・障害者など
2500	66.0	非課税者	→	3200	60.6	非課税者
5000	69.3	合計所得金額125万円以上～700万円未満	→	6500	61.0	合計所得金額250万円未満
5000	69.3		→	8000	56.6	合計所得金額250万円以上～700万円未満
15000	36.1	合計所得金額700万円以上	→	19500	23.8	合計所得金額700万円以上
合計	65.7			合計	61.0	

（注）平成 20 年度から見直しが行われているが、より交付率が安定する平成 22 年度実績を参考とした。なお、次頁のとおり、平成 23 年 10 月から再度見直しされている。

イ）価格弾力性の試算

対象者が同一条件の下での価格弾力性を試算すると以下のとおりである。

$$\text{価格弾力性値} = \text{交付率の変化率} / \text{価格の変化率}$$

利用者負担金が「5000 円」→「6500 円・8000 円」に区分された所は、平成 22 年度実績に基づく利用者負担金と交付率の平均値（それぞれ 6865 円、59.9%）から、料金弾力性を算出した。

価格弾力性値は、非課税者（2500→3200 円）で 0.292（価格 1 %値上げで交付率 0.292%低下）、合計所得金額 700 万円未満（5000→6865 円）で 0.364（価格 1 %値上げで交付率 0.364%低下）、合計所得金額 700 万円以上（15000→19500 円）で 1.136（価格 1 %値上げで交付率 1.136%低下）となった。上記の場合、合計所得金額 700 万円以上では価格弾力性値が 1 を超えており、価格の変化以上に需要が変化している。

負担金額	平成19年度	対象者		負担金額	平成22年度	対象者		料金弾力性値
無料	58.4	生活保護者・障害者など	→	無料	77.8	生活保護者・障害者など	→	
2500	66.0	非課税者	→	3200	60.6	非課税者	→	-0.292
5000	69.3	合計所得金額125万円以上～700万円未満	→	6865	59.9	合計所得金額700万円未満	→	-0.364
15000	36.1	合計所得金額700万円以上	→	19500	23.8	合計所得金額700万円以上	→	-1.136
合計	65.7			合計	61.0			

<参考>

市民税の 課税状況	所得要件等	23年9月30日まで	23年10月1日から
	障害者、戦傷病者等	無料	無料
本人が 非課税	世帯全員が非課税で、かつ生活保護を受給		3,200 円
	世帯全員非課税	3,200 円	4,000 円
	同一世帯に課税者がいる		
本人が 課税	合計所得金額が 150 万円未満	6,500 円	7,000 円
	合計所得金額が 150 万円以上 250 万円未満		8,000 円
	合計所得金額が 250 万円以上 500 万円未満	8,000 円	9,000 円
	合計所得金額が 500 万円以上 700 万円未満		10,000 円
	合計所得金額が 700 万円以上	19,500 円	20,500 円

	平成23年度			
負担区分	対象者 (人)	交付者 (人)	交付率 (%)	割 合 (%)
無 料	44,998	27,939	62.1	8.34
3,200 円	145,989	90,814	62.2	27.10
4,000 円	141,579	92,227	65.1	27.52
7,000 円	69,727	38,616	55.4	11.52
8,000 円	85,593	53,418	62.4	15.94
9,000 円	53,608	26,045	48.6	7.77
10,000 円	9,041	3,146	34.8	0.94
20,500 円	14,221	2,922	20.5	0.87
合 計	564,756	335,127	59.34	100

第6章 上飯田連絡線「上飯田一味銃」間への適用の試算

第6章 上飯田連絡線「上飯田－味鋺」間への適用の試算

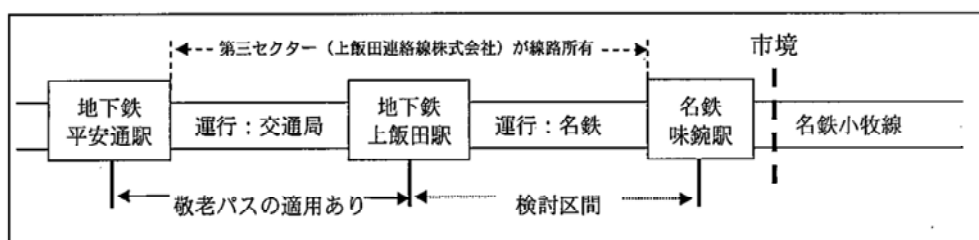
(1) 上飯田連絡線の概要

上飯田連絡線（「平安通駅」－「味鋺駅」）は、上飯田連絡線株式会社が敷設した線路であり、「平安通駅－上飯田駅」間を交通局が運行し、「上飯田駅－味鋺駅」間を名鉄が運行しているため、敬老パス及び福祉特別乗車券は平安通駅から上飯田駅までしか適用されていない。

「上飯田駅－味鋺駅」まで適用を拡大した場合の当該区間における敬老パス及び福祉特別乗車券所持者の利用見込数と必要経費（システム改修含む）の調査を行った。



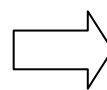
<路線の状況>



(2) 敬老パス及び福祉特別乗車券所持者の推計利用者数

上飯田連絡線の利用実態と敬老パス及び福祉特別乗車券の利用率をもとに利用者を推計すると、1日当たり 222 人と推計された。

- 1) 名鉄味鋺駅から乗車し、地下鉄上飯田駅を経由する人数
 - 2) 地下鉄上飯田駅を経由して名鉄味鋺駅にて降車する人数
- (ともに通勤・通学定期券除く)



$$1) + 2) = 1,144 \text{ 人／日} \cdots \textcircled{1}$$

- 3) ①のうち敬老パス・福祉特別乗車券の1日当たりの推計利用者数

$$1,144 \text{ 人} \times 19.4\% \text{※} = 222 \text{ 人／日} \cdots \textcircled{2}$$

(※23年度市営地下鉄における敬老パス・福祉特別乗車券の利用率(通勤・通学定期券除く))

(3) 必要経費

ア) 名鉄に支払う運賃相当額

名鉄に対して支払う運賃相当額 $222 \text{ 人} / \text{日} \times 365 \text{ 日} \times 160 \text{ 円} = \underline{12,965 \text{ 千円}}$

イ) システム改修費 (IC カード化対応)

敬老パス IC カード化を踏まえた運用となるため、名鉄味鉢駅や上飯田駅から乗降可能な地下鉄駅及び名鉄のすべての駅全改札機を改修する必要があり、開発経費として 3 億 4 千万円、毎年の運用経費として 3 千 7 百万円の費用がかかる。

留意事項 : 現行の敬老パスは定期券方式であり、乗継割引及び乗越精算は適用されない。

乗継割引 : IC カード (mana) を利用して地下鉄と名鉄小牧線を乗継乗車する際、名鉄「味鉢」と地下鉄「黒川」「志賀本通」「平安通」「大曽根」「ナゴヤドーム前矢田」の各駅との乗車区間は 20 円の乗継割引 (200 円+160 円→190 円+150 円) が適用されるが、定期券は乗継割引の適用対象外となる。

乗越精算 : 名鉄上飯田駅から味鉢駅の対象区間を越えた場合は、上飯田駅と味鉢駅の区間の運賃とは別に、乗越区間の運賃、すなわち味鉢駅から降車駅までの運賃が別途必要となる。

例えば、上飯田駅から味美駅 (味鉢駅の次の駅) で降車した場合、通常運賃は 220 円であるが、「上飯田駅から味鉢駅までの運賃」と「味鉢駅から味美駅までの運賃」がそれぞれ必要となり、合計運賃として 320 円 (敬老パス分 160 円+自己負担分 160 円) 支払いとなる。

(4) 適用に向けた他の代替案の検討

案	課題
案 1) 駅員による検札	味鉢駅は無人駅
案 2) 回数券	IC カードとの併用問題・キセル対策
案 3) IC カードの乗車履歴に基づく現金還付	乗車履歴の制約 (カード内履歴 20 件、駅端末履歴 100 件)

参 考 資 料

1. 高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会の開催経緯

表 高齢者の生きがい施策のあり方検討分科会の開催経緯

回	開催日時	議題
第5回高齢者の 生きがい施策の あり方検討分科 会	平成24年11月12日(月) 午前10時～ 東庁舎1階第12会議室	1. 今後の議論の進め方について 2. 敬老パスについて (1) 概要 (2) 実績 (3) 他都市の状況 (4) 市議会における主な質問と答弁 3. 敬老パスの市民アンケート(案)につ いて 4. その他
第6回高齢者の 生きがい施策の あり方検討分科 会	平成25年3月27日(水) 午前10時～ 東庁舎1階第12会議室	1. 前回の議論内容の確認について 2. 敬老パス市民アンケート結果につい て 3. 敬老パスのあり方について 4. その他

2. 交付率が区ごとに差がある理由の分析

(1) 区別交付率の検証

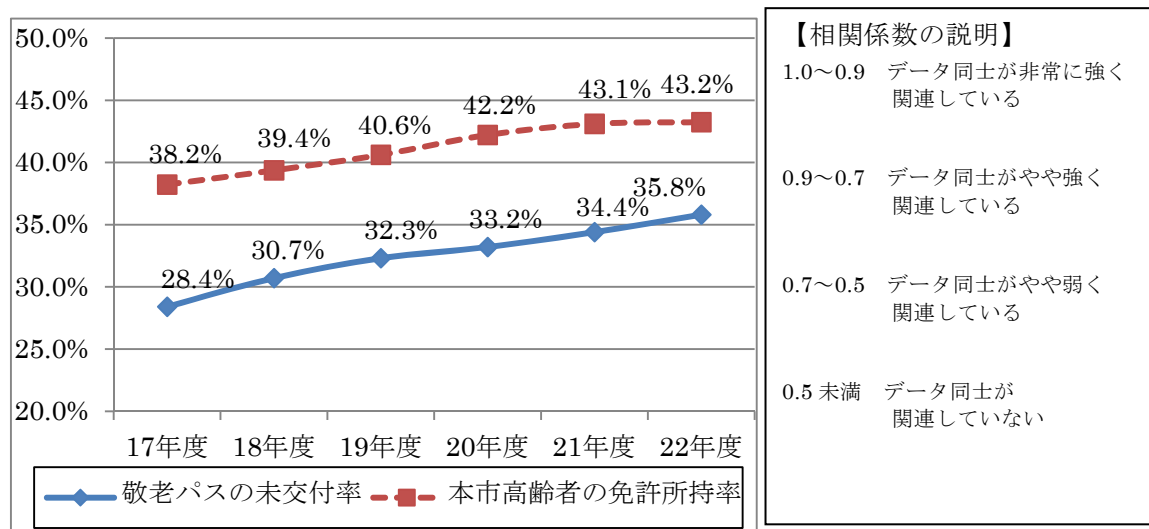
交付率は年々低下しており、区別交付率は、57.0～73.4%（平成 23 年度実績）である。アンケートによる未交付理由として、「自分で車を運転する」が上位となっている。

この点をふまえて高齢者の運転免許保有数と敬老パスの交付状況との比較を行い、その後、区別交付率の検証・要因分析を行う。

ア 高齢者の免許所持率と未交付率との比較

敬老パスの未交付率と高齢者の自動車免許所持率との間には、統計学上、非常に強い関連が見られている。

R（相関係数）＝0.97 （R 値が 1 に近いほど相関が強い）



○自動車運転免許保有者数

	17 年末		20 年末		22 年末	
	人	%	人	%	人	%
65～69 歳	73,591 (123,769)	59.5	89,480 (134,596)	66.5	92,609 (136,592)	67.8
70 歳以上	81,077 (280,877)	28.9	99,763 (313,720)	31.8	110,986 (334,239)	33.2
合計	154,668 (404,646)	38.2	189,243 (448,316)	42.2	203,595 (470,831)	43.2

注：上段は愛知県警察本部交通部運転免許課（名古屋市のほかに尾張旭市も含む）
 下段のカッコ内は各年 9 月末の名古屋市介護保険第 1 号被保険者数

イ 各区の交付率

区 分	平成 2 1 年度		平成 2 2 年度		平成 2 3 年度	
	交付数	交付率	交付数	交付率	交付数	交付率
千 種	件 24,253	% 74.4	件 24,186	% 73.4	件 24,390	% 73.4
東	10,101	68.7	10,108	67.2	10,132	66.7
北	25,872	66.4	25,589	64.6	25,495	64.0
西	20,116	64.3	19,890	62.8	19,783	62.3
中 村	21,493	64.2	21,188	62.8	21,002	62.5
中	9,041	65.4	8,971	64.5	8,990	64.1
昭 和	15,566	70.5	15,351	69.1	15,419	69.2
瑞 穂	16,965	69.7	16,795	68.2	16,772	67.8
熱 田	9,736	65.4	9,597	63.8	9,598	63.9
中 川	26,901	(2) 60.2	26,840	(2) 59.1	26,870	(2) 58.5
港	18,705	(4) 61.1	18,640	(4) 59.7	18,909	(3) 59.4
南	20,484	(1) 59.0	20,279	(1) 57.7	20,127	(1) 57.0
守 山	20,640	(5) 63.4	20,909	(5) 62.3	21,139	(5) 61.5
緑	24,671	(3) 60.7	24,943	(3) 59.6	25,466	(4) 59.5
名 東	19,574	74.3	19,764	72.7	20,319	73.2
天 白	19,243	71.8	19,411	70.5	19,817	70.5
計	303,361	65.6	302,461	64.2	304,228	64.0

() 内は交付率が低い順

注：交付率は、各年度 9 月 3 0 日現在の介護保険第 1 号被保険者数を母数として算定

ウ 未交付理由

未交付理由として多く回答があった項目は、「自分で車を運転する」(46.0%)、「あまり遠くへ出かけない」(25.6%)、「家族が車で送迎」(21.2%)であり、車に関する項目が7割弱となっている。各区の状況は下記のとおりである。

(各項目の1行目はサンプル数、2行目は横%)													
	合計	福祉特別乗車券等を利用	自分で車を運転する	家族が車で送迎	自家用車・市バス・地下鉄以外	あまり遠くへ出かけない	病弱だから	市バス・地下鉄は不便	敬老バスは自己負担が必要	敬老バスの交付手続き案内が来ない	交付の手続きが面倒だから	その他	無回答
全体	485 100.0	56 11.5	223 46.0	103 21.2	79 16.3	124 25.6	54 11.1	35 7.2	49 10.1	23 4.7	15 3.1	61 12.6	27 5.6
千種区	28 100.0	3 10.7	13 46.4	5 17.9	3 10.7	6 21.4	5 17.9	1 3.6	2 7.1	1 3.6	1 3.6	1 3.6	2 7.1
東区	21 100.0	4 19.0	5 23.8	5 23.8	6 28.6	4 19.0	4 19.0		2 9.5	1 4.8	1 4.8	5 23.8	
北区	45 100.0	4 8.9	20 44.4	7 15.6	9 20.0	15 33.3	3 6.7		7 15.6	1 2.2	2 4.4	3 6.7	4 8.9
西区	40 100.0	2 5.0	18 45.0	5 12.5	6 15.0	9 22.5	4 10.0	4 10.0	5 12.5	2 5.0		6 15.0	4 10.0
中村区	43 100.0	7 16.3	16 37.2	9 20.9	3 7.0	9 20.9	5 11.6		4 9.3	2 4.7	3 7.0	4 9.3	1 2.3
中区	11 100.0	1 9.1	4 36.4	2 18.2	2 18.2	3 27.3	2 18.2	2 18.2	1 9.1	1 9.1			1 9.1
昭和区	19 100.0	1 5.3	8 42.1	5 26.3	5 26.3	5 26.3	2 10.5		1 5.3			3 15.8	
瑞穂区	14 100.0	1 7.1	① 9 64.3	2 14.3	1 7.1	1 7.1		1 7.1	2 14.3	1 7.1	1 7.1	5 35.7	1 7.1
熱田区	15 100.0	2 13.3	6 40.0	4 26.7	2 13.3	9 60.0			2 13.3		1 6.7	3 20.0	1 6.7
中川区	47 100.0	4 8.5	⑤ 22 46.8	8 17.0	8 17.0	14 29.8	5 10.6	4 8.5	1 2.1	2 4.3	1 2.1	7 14.9	4 8.5
港区	32 100.0	3 9.4	③ 18 56.3	6 18.8	4 12.5	8 25.0	4 12.5	5 15.6	2 6.3	1 3.1	1 3.1	6 18.8	3 9.4
南区	37 100.0	4 10.8	④ 20 54.1	7 18.9	7 18.9	7 18.9	5 13.5	3 8.1	5 13.5		1 2.7	2 5.4	1 2.7
守山区	36 100.0	4 11.1	15 41.7	13 36.1	8 22.2	11 30.6	3 8.3	5 13.9	4 11.1	5 13.9	1 2.8	5 13.9	2 5.6
緑区	52 100.0	4 7.7	② 31 59.6	13 25.0	10 19.2	15 28.8	4 7.7	8 15.4	9 17.3	3 5.8	1 1.9	6 11.5	1 1.9
名東区	21 100.0	6 28.6	7 33.3	8 38.1	3 14.3	2 9.5	3 14.3	1 4.8	1 4.8	2 9.5	1 4.8	3 14.3	1 4.8
天白区	24 100.0	6 25.0	11 45.8	4 16.7	2 8.3	6 25.0	5 20.8	1 4.2	1 4.2	1 4.2		2 8.3	1 4.2

※丸数字は割合が高い順、空欄は回答なし。
※区不明を除く。

「自家用車・市バス・地下鉄以外」：記入あり 68、「タクシー40、名鉄 14、自転車 7、J R 6、近鉄 3」
「市バス・地下鉄は不便」：記入あり 23、「自分で車を運転 10」「病弱 5」「家族が車で送迎 3」

○前回の調査との比較

(上段：21 年度、下段 24 年度、複数回答)

区 分	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80 歳以上	合 計	年度差	理由
自分で車を 運転する	56.3 57.5	49.1 59.7	33.3 54.3	7.9 12.2	34.0 46.0	+12. 0	代替
遠くへ出か けない	21.0 25.6	20.4 18.6	24.4 32.1	31.5 28.5	24.8 25.6	＋ 0.8	不要
家族が車で 送迎してく れる	8.0 17.3	14.8 14.0	15.4 18.5	34.0 35.0	19.5 21.2	＋ 1.7	代替
病弱だから	2.8 2.0	11.1 5.4	15.4 6.2	36.0 31.7	17.8 11.1	▲ 6.7	不要
福祉特別乗 車券等を利用	14.2 7.7	18.5 9.3	23.1 18.5	10.8 15.4	15.9 11.5	▲ 4.4	別制度
自家用車・市 バス・地下鉄 以外を使っ ているため ※	15.9 14.1	17.6 18.6	9.0 11.1	16.3 19.5	15.2 16.3	+1.1	代替
自己負担金 が必要だから	21.0 15.4	14.8 9.3	19.2 11.1	5.4 3.3	13.8 10.1	▲ 3.7	不要
市バス・地下 鉄は不便だ から	6.3 3.8	5.6 12.4	7.7 6.2	3.4 6.5	5.2 7.2	+2.0	利便性

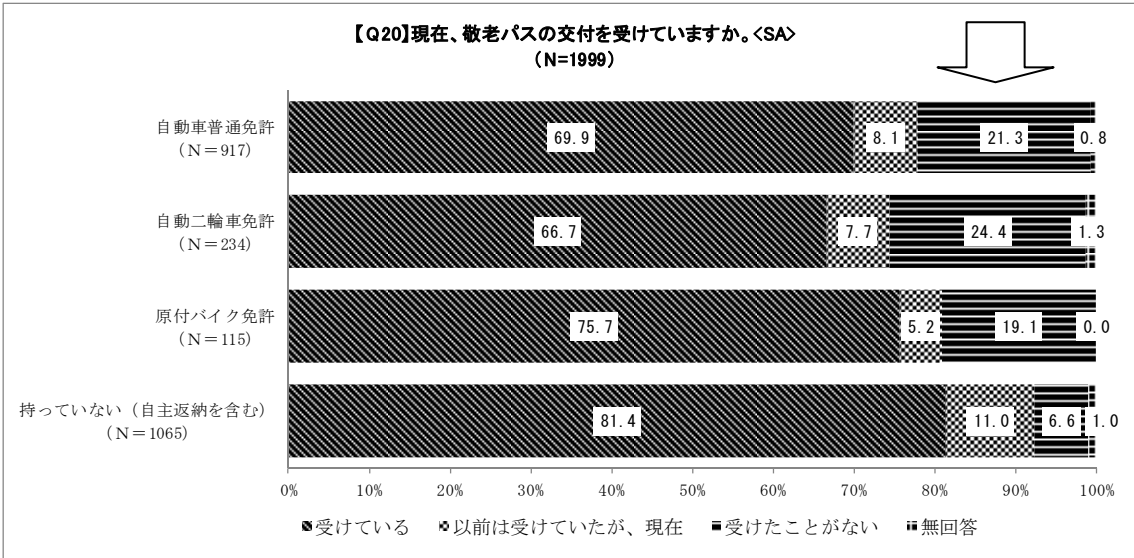
※21 年度は「市バス・地下鉄を利用する必要がないから」

エ 検証・要因分析

考 察：敬老パスの交付を受けている・受けていないの区ごとのばらつきは、「運転免許を保有している数」が関係しているかどうか。

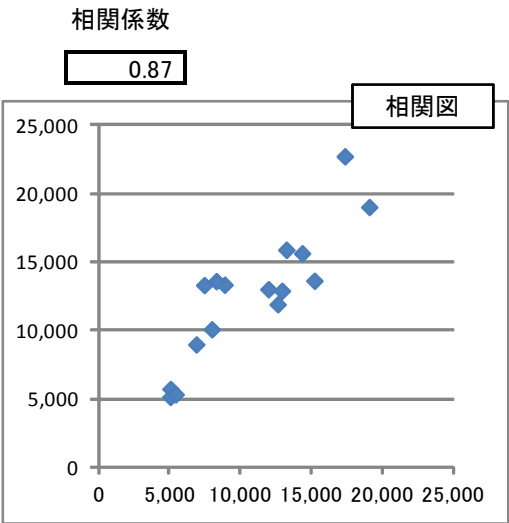
手 法：「敬老パスの交付有無と運転免許保有有無のクロス集計」

運転免許を保有している人ほど、敬老パスの交付を受けたことがない人の割合が高い。



「未交付者数」と「運転免許を保有している数」との比較

区	未交付者数(H23.9)	免許数(H23.12)
千種区	8,860	13,345
東区	5,049	5,733
北区	14,327	15,641
西区	11,951	13,014
中村区	12,605	11,911
中区	5,038	5,142
昭和区	6,869	8,983
瑞穂区	7,959	10,089
熱田区	5,413	5,339
中川区	19,053	19,021
港区	12,902	12,901
南区	15,191	13,637
守山区	13,214	15,897
緑区	17,332	22,726
名東区	7,433	13,318
天白区	8,275	13,603



⇒データ同士がやや強く関係している（統計学上、やや強い関連が見られる）

交付率のまとめ

交付率が区ごとに差があるのは、高齢者の運転免許保有数が関与している。

3. 敬老パスによる経済波及効果の試算結果（参考推計）

（1）経済波及効果

敬老パスによる直接経済効果（316 億円）をインプットデータとして、平成 17 年愛知県産業連関表に基づく産業連関分析により経済波及効果の算定を行った。また、交通事業者への支出額のうち敬老パス誘発分（約 36 億円）を運輸部門の消費額として算定対象とした。その結果、敬老パスによる経済波及効果の総合効果として、約 500 億円の生産誘発額が見込まれた。なお、これらの経済波及効果には、産業間の生産活動に伴う交易により愛知県以外の地域へ漏出した効果は含まれていない。

表 経済波及効果分析結果

	生産誘発額 (百万円)			
		うち 付加価値誘 発額	うち 雇用者所得 誘発額	うち 営業余剰誘 発額
直接効果	26,875	13,488	8,587	2,054
第一次間接波及効果	13,710	6,750	3,745	1,361
第二次間接波及効果	9,700	5,716	2,497	1,597
合計	50,285	25,955	14,829	5,012

経済波及効果は、敬老パスを使って外出した高齢者の、買物や飲食等の消費額の誘発分を「直接効果」として推計した（316 億円）。これらの買物や飲食は、商店に食料や製品の原材料を卸している問屋などの売り上げ増にもつながる。この直接効果によって生じた原材料の販売増加額を「第一次間接波及効果」と呼ぶ。さらに、第一次間接波及効果によって、企業や商店の売り上げが増加すると、全額を内部留保に回さない限りは投資や賃金として世帯での個人消費に向かう。この消費増加額を「第二次間接波及効果」と呼び、合計 3 段階の推計を足し合わせて経済波及効果（全体効果）を計算している。

なお、敬老パスを利用する場合、金銭としての交通費のやり取りは生じないが、事後的に交通事業者へ支出されることから、上記の直接消費額に加え、交通事業者への支出額のうち敬老パスの誘発分（130 億円×28%＝36 億円）を運輸部門の消費額として加算した。この支出額は市営交通事業の経営安定化のための経済的效果として捉えることができる。

(2) 税収効果

税収効果は名古屋市の市民税（個人・法人）の決算額と雇用者所得、企業所得の割合から設定した実効税率を雇用者所得誘発額、営業余剰誘発額に乗じて推計した。その結果、約 5.8 億円の税収効果と推計された。

	H22年度	
企業所得	19,385 億円	名古屋市民経済計算(H22年度)
法人市民税	594 億円	名古屋市の財政状況(決算額)
実効税率	3.1%	
営業余剰誘発額	50 億円	産業連関分析による営業余剰誘発額
法人市民税	1.5 億円	
	H22年度	
雇用者報酬(雇用者所得)	50,010 億円	名古屋市民経済計算(H22年度)
個人市民税	1,436 億円	名古屋市の財政状況(決算額)
実効税率	2.9%	
雇用者所得誘発額	148 億円	産業連関分析による雇用者所得誘発額
個人市民税	4.3 億円	
合計	5.8 億円	

※国税、県税を含めた税収効果

国税、県税を含めた全体の税収効果は、実効税率を雇用者所得誘発額、営業余剰誘発額、付加価値誘発額に乗じて推計した。その結果、約 43 億円の税収効果と推計された。これは生産誘発額全体約 500 億円の約 8.6%に相当する。

	項目
実効税率	22.3%
営業余剰誘発額	50 億円
法人市民税	11.2 億円
実効税率	13.0%
雇用者所得誘発額	148 億円
個人市民税	19.3 億円
実効税率	4.8%
付加価値誘発額	260 億円
間接税	12.5 億円
合計	42.9 億円

※実効税率は「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」(2012年3月、国土交通省)に基づく。2010年度値。

4. エネルギー消費量の削減効果について

敬老パスによるエネルギー消費量の削減効果を、敬老パスがなかった場合の行動から推計する。

問 26 の回答結果から、敬老パスがなかったら、

- ①自分で乗車券を買う 58.7% →変化なし
 - ②車を利用する 13.4%→利用回数×平均トリップ長×車と公共交通の消費エネルギー差（＋）
 - ③出かけていない 15.8%→利用回数×平均トリップ長×公共交通の消費エネルギー（－）
 - ④目的地を自宅の近くに変える 8.1%→徒歩や自転車への転換と仮定すると③と同じ（－）
- ※②はプラス効果、③④はマイナス効果となる。

$$\text{②} = \text{敬老パス交付者数} \times 13.4\% \times 3.4 \text{ 回} \times 52 \text{ 週} \times 6.7 \text{ km} \times (2577\text{KJ} - 578\text{KJ}) = 9.65 \times 10^{10}\text{KJ}$$

$$\text{③} = \text{敬老パス交付者数} \times 15.8\% \times 3.4 \text{ 回} \times 52 \text{ 週} \times 6.7 \text{ km} \times 578\text{KJ} = 3.29 \times 10^{10}\text{KJ}$$

$$\text{④} = \text{敬老パス交付者数} \times 8.1\% \times 3.4 \text{ 回} \times 52 \text{ 週} \times 6.7 \text{ km} \times 578\text{KJ} = 1.69 \times 10^{10}\text{KJ}$$

以上より、敬老パスがなかった場合の消費エネルギーの変化量は、

$$\text{②} - \text{③} - \text{④} = 4.67 \times 10^{10}\text{KJ}$$

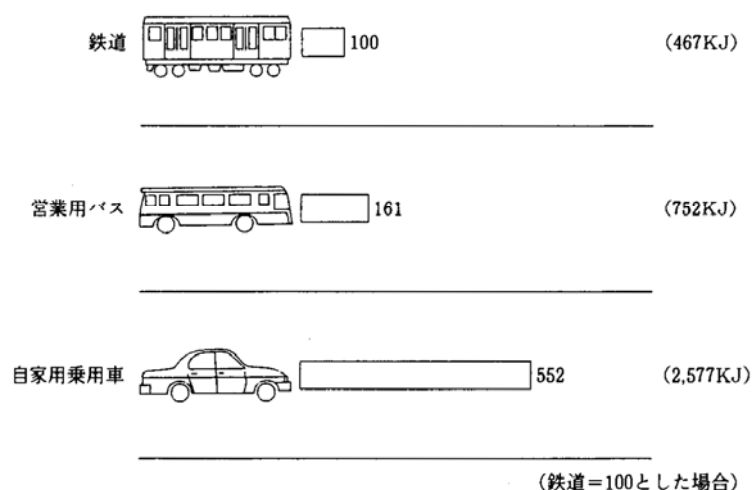
と算出され、敬老パスによるエネルギー消費量削減効果は、 $4.67 \times 10^{10}\text{KJ}$ と推計される。

このことは、敬老パスによって外出が誘発されたとしても、エネルギー消費量はかえって少なくなっており、より効率的になっていることを意味している。

※鉄道とバスの消費エネルギーの合成値（環境効果と同様に計算）

$$(\text{鉄道 } 467\text{KJ} \times 23.4\% + \text{バス } 752\text{KJ} \times 14.9\%) \div (23.4\% + 14.9\%) = 578\text{KJ}$$

図4 1人を1km運ぶのに消費するエネルギーの比較（2005年度）



資料：交通関係エネルギー要覧（平成 19 年版）（国土交通省）

5. アンケート調査票

(1) 依頼状

(表面)

～名古屋市からのお知らせ・アンケートにご協力ください～

敬老パスについて



敬老パスは、名古屋市にお住まいの65歳以上の方で負担金を納付した方にお渡ししており、敬老パスを使えば、市バス・市営地下鉄・ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）・あおなみ線を1日に何度でも自由に利用できます。

本市の敬老パス制度は、高齢者に敬意を表するとともに社会参加を支援することを目的として昭和48年から実施してきましたが、平成23年度に行われた行政評価において、市民判定員から「利用者の一部負担金の引上げ・見直し」、「利用限度額・上限額の設定」、「年齢の引き上げ」など様々なご意見をいただき、「見直し」の判定を受けました。

本市としても、今後も65歳以上の方の増加が見込まれるなか、敬老パス制度を持続的・安定的に運営していくための検討を進めることとしております。

そこであなたにお尋ねします。本市の敬老パス制度について、どのようにお考えですか。
お手数ですが、別添の調査票の質問にお答えください。
なお、このアンケートは市内にお住まいの方を無作為にお選びして、ご協力をお願いするものです。

《参 考》 本市65歳以上の高齢者人口と敬老パスにかかる費用は下表のとおりです。

〔 下表の「平成37年度（推計）」の敬老パスにかかる費用については、平成23年度行政評価で試算したものです。詳しくは裏面をご覧ください。 〕

項 目	平成17年度 (一部負担金導入)	平成23年度	一部負担金 の導入から 20年後の 推計	平成37年度 (推 計)
65歳以上の高齢者人口	39万人	48万人		59万人
敬老パスにかかる費用	127億円	131億円		161億円
使われる税金	117億円	121億円		149億円
利用者の一部負担金	10億円	10億円		12億円

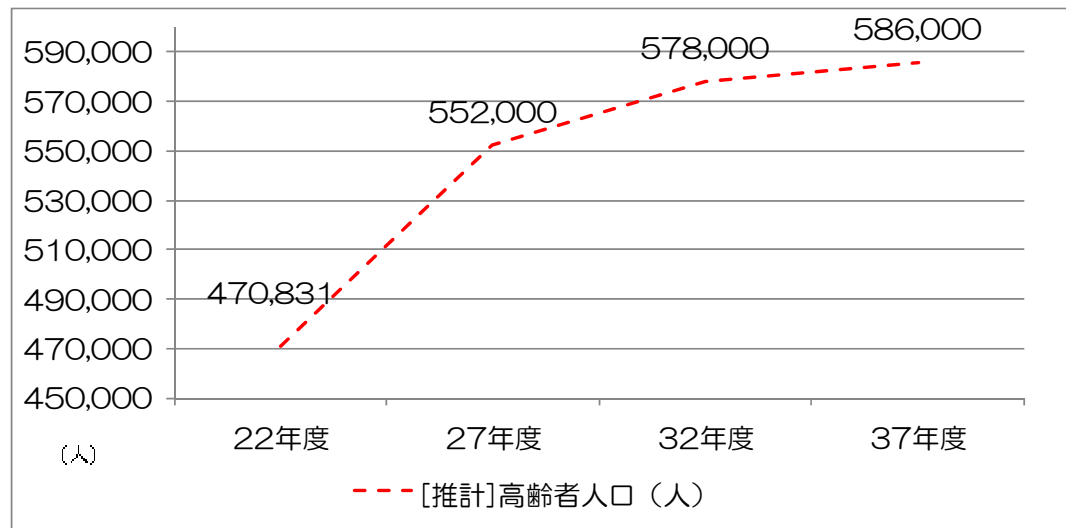
【お問合せ先】

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1-1
名古屋市健康福祉局高齢福祉課 担当：岩崎、西谷
TEL(052)972-2544 FAX(052)972-4147

●将来推計

国立社会保障人口問題研究所の将来推計人口によると、高齢者人口は今後も増加することが見込まれます。

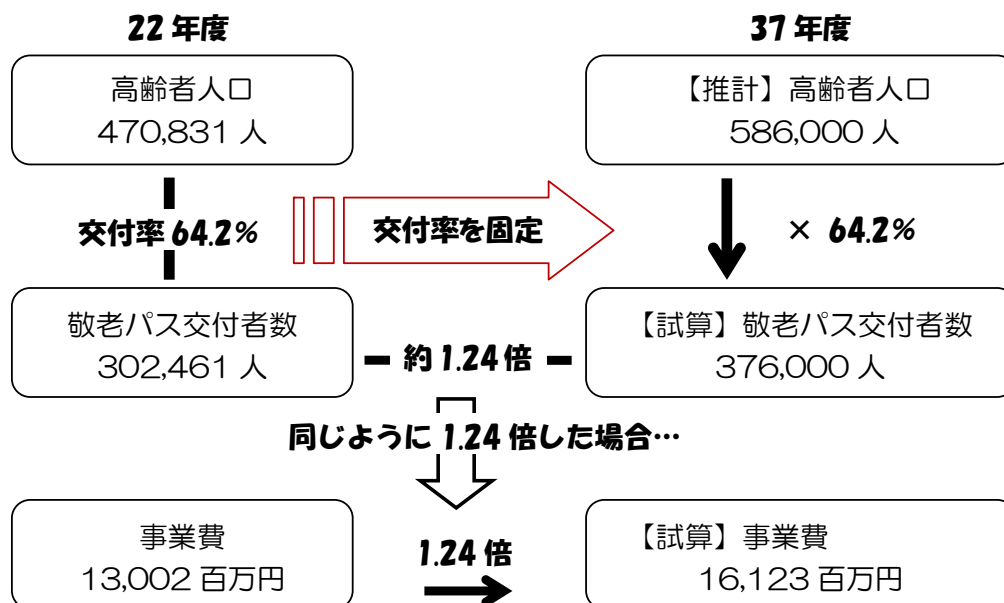
名古屋市の高齢者（65 歳以上）人口の将来推計



※「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

※22年度は、平成22年9月末現在の介護保険第1号被保険者数

敬老パスの交付率が変わらないと仮定した場合・・・



※現状では、敬老パス交付者数は人口の伸びに比べて緩やかな増加にとどまっています。

(2) 高齢者向け調査票

敬老パス制度に関するアンケート調査のお願い

この調査票は、名古屋市の敬老パス制度に関する質問にお答えいただくものです。ご回答いただいた結果は、統計的な数値として集計しますので、あなたにご迷惑をおかけすることは一切ありません。率直なご意見や考えをご記入ください。

ご記入いただいた調査票は同封の返信用封筒に入れて、1月23日（水）までに郵便ポストに投函して下さるようお願いいたします。

（切手は不要です。また、封筒へのご住所・お名前のご記入も必要ありません。）

【お問合せ先】名古屋市健康福祉局高齢福祉課（担当）岩崎、西谷

（電話） 052-972-2544 （FAX）052-972-4147

問1 あなたの年齢（満年齢）は、次のどれに含まれますか。あてはまる番号に1つだけ
○をつけてください。

- ① 65～69歳
- ② 70～74歳
- ③ 75～79歳
- ④ 80～84歳
- ⑤ 85歳以上

問2 あなたの性別について、あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 男 性
- ② 女 性

問3 あなたの郵便番号について記入してください。

郵便番号 〒 -

問4 あなたのお住まいの区はどちらですか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- | | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| ① 千種区 | ⑤ 中村区 | ⑨ 熱田区 | ⑬ 守山区 |
| ② 東 区 | ⑥ 中 区 | ⑩ 中川区 | ⑭ 緑 区 |
| ③ 北 区 | ⑦ 昭和区 | ⑪ 港 区 | ⑮ 名東区 |
| ④ 西 区 | ⑧ 瑞穂区 | ⑫ 南 区 | ⑯ 天白区 |

問 9 あなたは現在、介護保険の要支援・要介護認定を受けていますか。あてはまる番号に1つだけ〇をつけてください。

- | | |
|--------------|--------|
| ① 受けていない・非該当 | ⑤ 要介護2 |
| ② 要支援1 | ⑥ 要介護3 |
| ③ 要支援2 | ⑦ 要介護4 |
| ④ 要介護1 | ⑧ 要介護5 |

問 10 あなたの普段の外出回数はどのくらいですか。あてはまる番号に1つだけ〇をつ
けるとともに、カッコ内にその回数を記入してください。

- | |
|------------------|
| ① 日（ ）回程度 |
| ② 週（ ）回程度 |
| ③ 月（ ）回程度 |
| ④ 年（ ）回程度 |

問 11 自宅から最寄りの市バス停・地下鉄駅までは、歩いて何分くらいですか。カッ
コ内に数字を記入してください。

歩いて約（ ）分くらい

問 12 地下鉄や市バスを利用するとき、駅構内や市バス入口に段差などがあって乗車が
できず、利用を差し控えたことはありますか。あてはまる番号に1つだけ〇をつけて
ください。

- | | |
|------|-------|
| ① はい | ② いいえ |
|------|-------|

ここから、平成23年度行政評価において市民判定員からいただいた意見についてお尋ねいたします。

問17 行政評価では、敬老パスの交付対象年齢を引き上げるべきだという意見がありました。あなたはどのように思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 現行の対象年齢である65歳以上のままでよいと思う
- ② 年齢を引き上げるべきだと思う（具体的に： 歳）
- ③ 分からない

問18 行政評価では、利用者の一部負担金（所得に応じて年額 1,000 円、3,000 円、5,000 円）について引き上げるべきだという意見がありました。あなたはどのように思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 現行の利用者の一部負担金のままでよいと思う
- ② 利用者の一部負担金を引き上げるべきだと思う
- ③ 分からない

問19 行政評価では、敬老パスの利用限度額・上限額を設けるべきだという意見がありました。あなたはどのように思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 現行の敬老パス制度のままでよいと思う
- ② 利用限度額・上限額を設けるべきだと思う
- ③ 分からない

ここから、敬老パスの交付・未交付の方ごとに状況をお尋ねします。

問20 現在、敬老パスの交付を受けていますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 受けている ⇨ 問21へ（7ページ）
- ② 以前は受けていたが、現在は受けていない ⇨ 問32へ（10ページ）
- ③ 受けたことがない ⇨ 問32へ（10ページ）

敬老パスの交付を受けている方へ質問します。

問21 あなたは、普段、敬老パスをどのくらい利用していますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけるとともに、カッコ内にその回数を記入してください。(片道利用を1回として計算してください)

- ① 日 () 回程度
- ② 週 () 回程度
- ③ 月 () 回程度
- ④ 年 () 回程度

問22 敬老パスを利用する主な時間帯はいつですか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 始発～午前10時
- ② 午前10時～午後4時
- ③ 午後4時以降

問23 敬老パスを利用する主な曜日はいつですか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 平日
- ② 土曜・日曜・祝日
- ③ 曜日に関係なく利用している

問24 敬老パスを利用する主な交通機関はどれですか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 「市バス」のみ
- ② 「地下鉄」のみ
- ③ 「市バス」と「地下鉄」を乗り継いで利用
- ④ 「ガイドウェイバス(ゆとりーとライン)」又は「あおなみ線」のみを利用
- ⑤ 「市バス」・「地下鉄」と「ガイドウェイバス」又は「あおなみ線」を乗り継いで利用

問25 敬老パスを利用する目的は何ですか。あてはまる番号に○をつけてください。
(○は3つまで)

- | | |
|----------------|------------------|
| ① 通勤 | ⑦ 親戚・知人宅を訪問 |
| ② 病院等への通院 | ⑧ 区役所や福祉会館 |
| ③ 家事・買物 | ⑨ シルバー人材センターでの活動 |
| ④ 趣味・学習 | ⑩ ボランティア活動 |
| ⑤ 行楽や神社・お寺へ | ⑪ その他（ ） |
| ⑥ 老人クラブなどの地域活動 | |

問26 前問の目的で出かけるとき、仮に敬老パスの制度がなかった場合、あなたはどのようにしますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- | |
|---------------------|
| ① 自分で乗車券を買う |
| ② 自家用車で行く |
| ③ タクシーで行く |
| ④ 敬老パスがなかったら出かけていない |
| ⑤ 目的地を自宅の近くに変える |

問27 敬老パスがないと困ることは何ですか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

- | | |
|----------------|------------------|
| ① 通勤 | ⑦ 親戚・知人宅を訪問 |
| ② 病院等への通院 | ⑧ 区役所や福祉会館 |
| ③ 家事・買物 | ⑨ シルバー人材センターでの活動 |
| ④ 趣味・学習 | ⑩ ボランティア活動 |
| ⑤ 行楽や神社・お寺へ | ⑪ その他（ ） |
| ⑥ 老人クラブなどの地域活動 | |

問28 あなたにとって敬老パスがあることで、外出する回数はどのくらい増えていると思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけるとともに、カッコ内にその回数を記入してください。

- | |
|-----------|
| ① 日（ ）回程度 |
| ② 週（ ）回程度 |
| ③ 月（ ）回程度 |
| ④ 年（ ）回程度 |

問29 敬老パスを利用して出かけたときに、どのくらいお金を使いますか。直近1ヶ月の1回当たりの平均金額（買い物代、飲食代、娯楽費、医療費など）をカッコ内に記入してください。

1回あたり平均（ ）円使う

問30 敬老パスの交付を受ける際の利用者の一部負担金（所得に応じて年額1,000円、3,000円、5,000円）の金額について、あなたはごどう思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 安いと思う（負担とは感じていない）
- ② それほど高いとは思わない（あまり負担とは感じていない）
- ③ やや高いと思う（少し負担に感じる）
- ④ 高すぎると思う（とても負担に感じる）

問31 敬老パスは、あなたの健康に役立っていると思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① とても役立っている
- ② やや役立っている
- ③ あまり役立っていない
- ④ 全く役立っていない
- ⑤ 分からない

敬老パスの交付を受けている方への質問は以上です。

◇敬老パス制度についてあなたのご意見がありましたら、ご自由にご記入ください。

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。
同封の返信用封筒に入れて、1月23日（水）までに郵便ポストへ投函してください。

敬老パスの交付を受けていない方へ質問します。

問32 敬老パスの交付を受けていない主な理由は、次のうちどれですか。あてはまる番号に○をつけてください。(○は3つまで)

- ① 福祉特別乗車券等(※)を利用しているから
- ② 自分で車を運転するから
- ③ 家族が車で送迎してくれるから
- ④ 自家用車・市バス・地下鉄以外を使っているから
〔【④を選択した方へ】あなたの交通手段を教えてください。<□にチェックを>
□JR ・ □名鉄 ・ □近鉄 ・ □タクシー ・ □その他()〕
- ⑤ あまり遠くへ出かけないから
- ⑥ 病弱だから
- ⑦ 市バス・地下鉄は不便だから
〔【⑦を選択した方へ】どのような面で不便を感じますか。
(具体的に:)〕
- ⑧ 敬老パスは自己負担が必要だから
- ⑨ 敬老パスの交付手続き案内が来ないから
- ⑩ 交付の手続きが面倒だから
- ⑪ その他(具体的に:)

※本市では、身体障害者手帳(1～4級)、愛護手帳、精神障害者保健福祉手帳等をお持ちの方に対して手帳の級に応じて「福祉特別乗車券」・「重度障害者福祉タクシー利用券」・「重度身体障害者リフト付タクシー利用券」を交付しています。

敬老パスの交付を受けていない方への質問は以上です。

◇敬老パス制度についてあなたのご意見がありましたら、ご自由にご記入ください。

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。
同封の返信用封筒に入れて、1月23日(水)までに郵便ポストへ投函してください。

(3) 20～64 歳の方向け調査票

敬老パス制度に関するアンケート調査のお願い

この調査票は、名古屋市の敬老パス制度に関する質問にお答えいただくものです。ご回答いただいた結果は、統計的な数値として集計しますので、あなたにご迷惑をおかけすることは一切ありません。率直なご意見や考えをご記入ください。

ご記入いただいた調査票は同封の返信用封筒に入れて、1月23日（水）までに郵便ポストに投函して下さるようお願いいたします。

（切手は不要です。また、封筒へのご住所・お名前のご記入も必要ありません。）

【お問合せ先】名古屋市健康福祉局高齢福祉課（担当）岩崎、西谷

（電話） 052-972-2544 （FAX）052-972-4147

問1 あなたの年齢（満年齢）は、次のどれに含まれますか。あてはまる番号に1つだけ
○をつけてください。

① 20歳代 ② 30歳代 ③ 40歳代 ④ 50歳代 ⑤ 60歳代

問2 あなたの性別について、あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

① 男 性 ② 女 性

問3 あなたの郵便番号について記入してください。

郵便番号〒 -

問4 あなたのお住まいの区はどちらですか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

① 千種区	⑤ 中村区	⑨ 熱田区	⑬ 守山区
② 東 区	⑥ 中 区	⑩ 中川区	⑭ 緑 区
③ 北 区	⑦ 昭和区	⑪ 港 区	⑮ 名東区
④ 西 区	⑧ 瑞穂区	⑫ 南 区	⑯ 天白区

問8 あなたは自動車の運転免許を保有していますか。あてはまる番号にすべて○をつけてください。

- ① 自動車普通免許
- ② 自動二輪車免許
- ③ 原付バイク免許
- ④ 持っていない（自主返納を含む）

問9 本市では高齢者の社会参加を支援するため、一部負担金（所得に応じて年額 1,000 円、3,000 円、5,000 円）を納付した65歳以上の方に対して、市バス・地下鉄を1日に何度でも自由に利用できる「敬老パス」を交付しております。あなたはこの制度についてどう思いますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 自分も将来使ってみたい
- ② 家族等が使っており、よい制度であると思う
- ③ 自分が将来使うかどうか分からないが、よい制度であると思う
- ④ あまりよい制度でないと思う
- ⑤ 分からない

問10 「敬老」という言葉について、どう感じますか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

- ① 抵抗はない
- ② どちらかと言えば抵抗はない
- ③ どちらかと言えば抵抗がある
- ④ 抵抗がある
- ⑤ 分からない

問１１ 行政評価では、敬老パスの交付対象年齢を引き上げるべきだという意見があり
ここから、平成２３年度行政評価において市民判定員からいただいた
意見についてお尋ねいたします。

ました。あなたはどのように思いますか。あてはまる番号に１つだけ○をつけてください。

- ① 現行の対象年齢である６５歳以上のままでよいと思う
- ② 年齢を引き上げるべきだと思う（具体的に： 歳）
- ③ 分からない

問１２ 行政評価では、利用者の一部負担金（所得に応じて年額 1,000 円、3,000 円、
5,000 円）について引き上げるべきだという意見がありました。あなたはどのよう
思いますか。あてはまる番号に１つだけ○をつけてください。

- ① 現行の利用者の一部負担金のままでよいと思う
- ② 利用者の一部負担金を引き上げるべきだと思う
- ③ 分からない

問１３ 行政評価では、敬老パスの利用限度額・上限額を設けるべきだという意見があ
りました。あなたはどのように思いますか。あてはまる番号に１つだけ○をつけてくださ
い。

- ① 現行の敬老パス制度のままでよいと思う
- ② 利用限度額・上限額を設けるべきだと思う
- ③ 分からない

質問は以上です。

◇敬老パス制度についてあなたのご意見がありましたら、ご自由にご記入ください。

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

同封の返信用封筒に入れて、１月２３日（水）までに郵便ポストへ投函してください。