Ⅱ　調査結果

1　本人とご家族の状況について

図１-１　健康状態

（質問６関係）

自身の健康状態をたずねたところ、「どちらかといえば、健康である」が 38.9%と最も多く、次いで「健康である」（19.0%）、「どちらかといえば、健康ではない」（15.5%）となっている。「健康である」と「どちらかといえば、健康である」を合わせると 57.9%となっている。

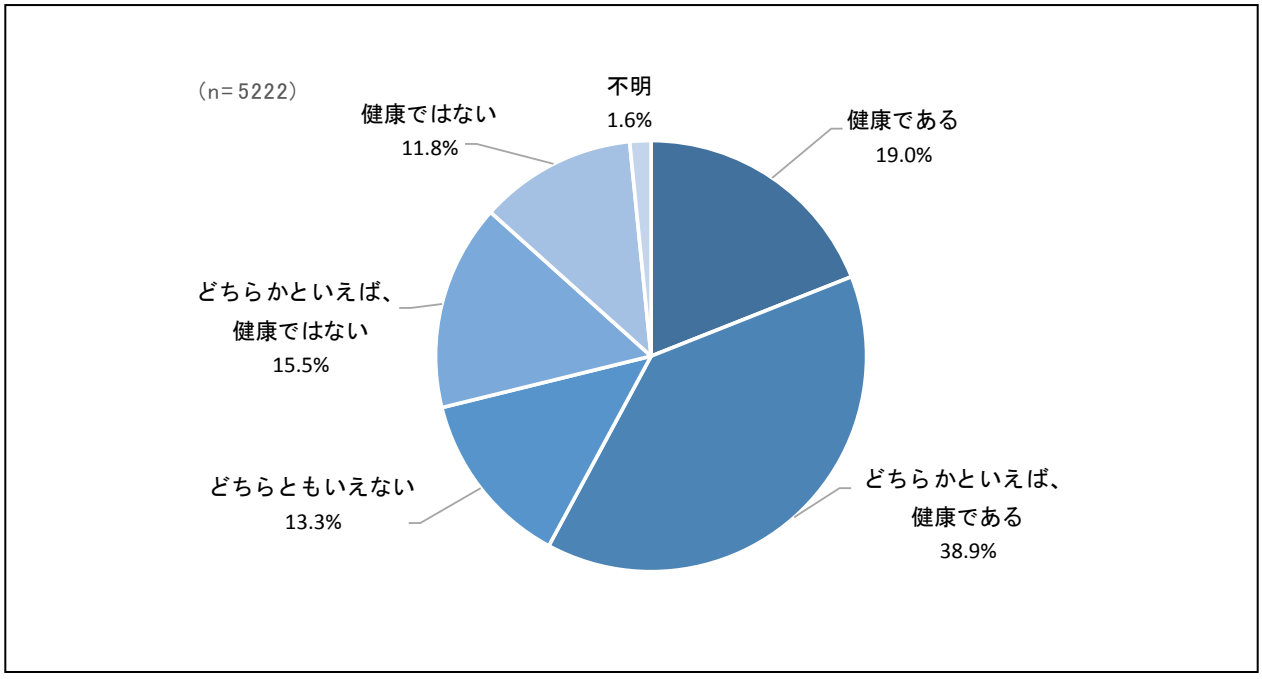


図１-２　健康状態（年齢・男女別）　（質問６関係）

健康状態を年齢・男女別にみると、すべての年代で「どちらかといえば、健康である」が最も多くなっている。また、年齢が高くなるほど、「健康ではない」の割合が多くなっている。

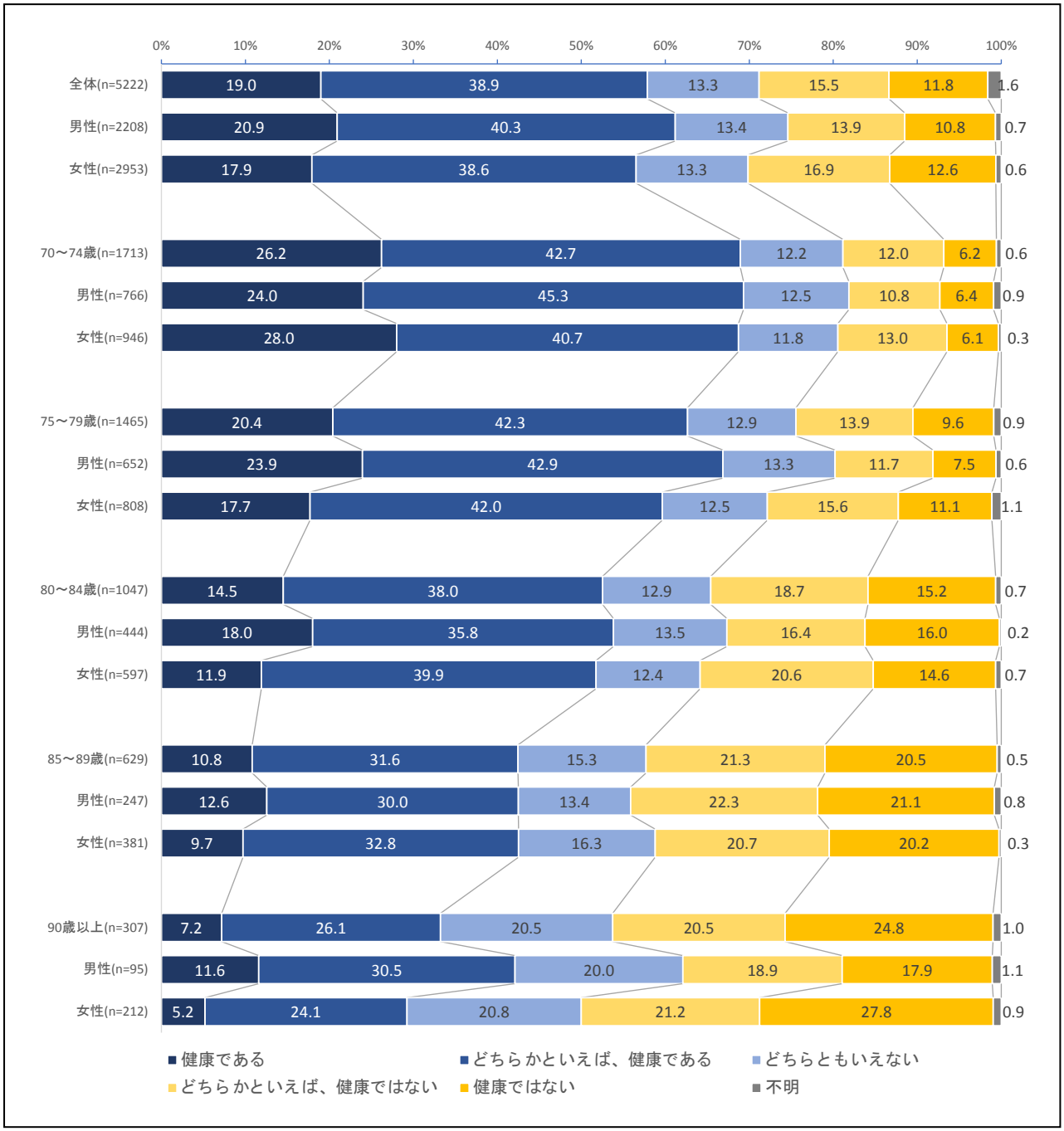


図２-１　通院頻度　　（質問７関係）

通院の頻度をたずねたところ、「月に数回」が 46.7%と最も多く、次いで「年に数回」（34.6%）、「通院していない」（8.7%）となっている。

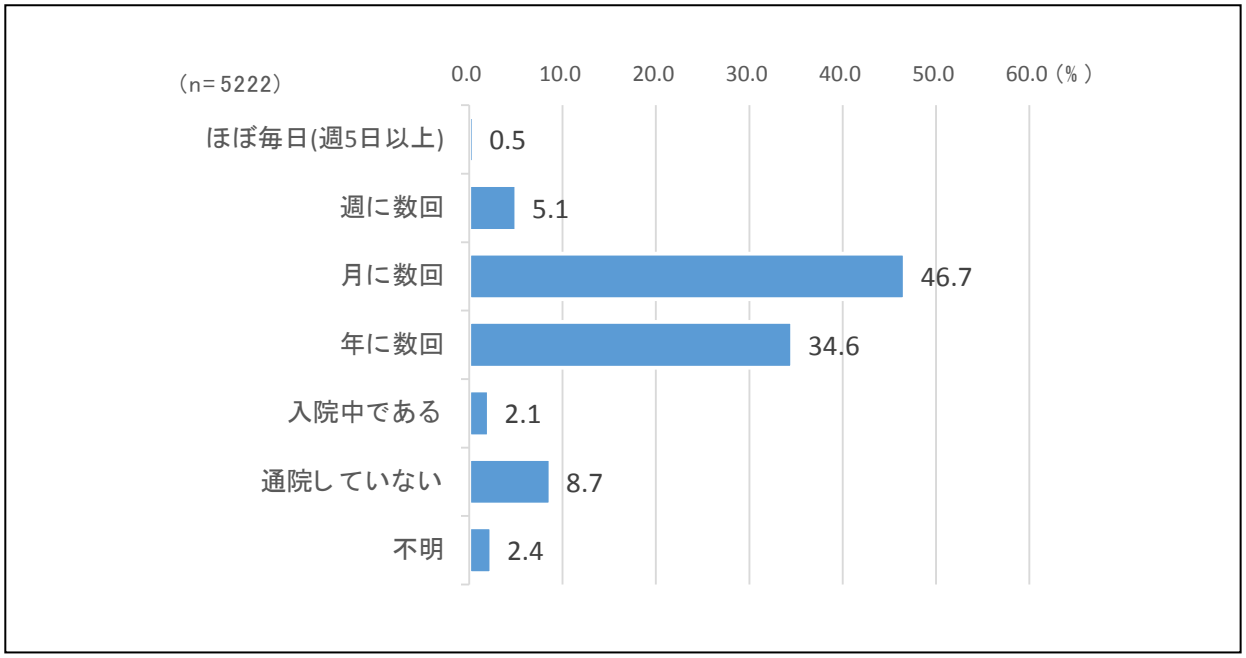


図２-２　通院頻度（年齢・男女別）　（質問７関係）

通院の頻度を年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」は 80 歳代で高い傾向にある。90 歳以上では通院頻度は下がり、90 歳以上女性では「入院中である」が多くなっている。

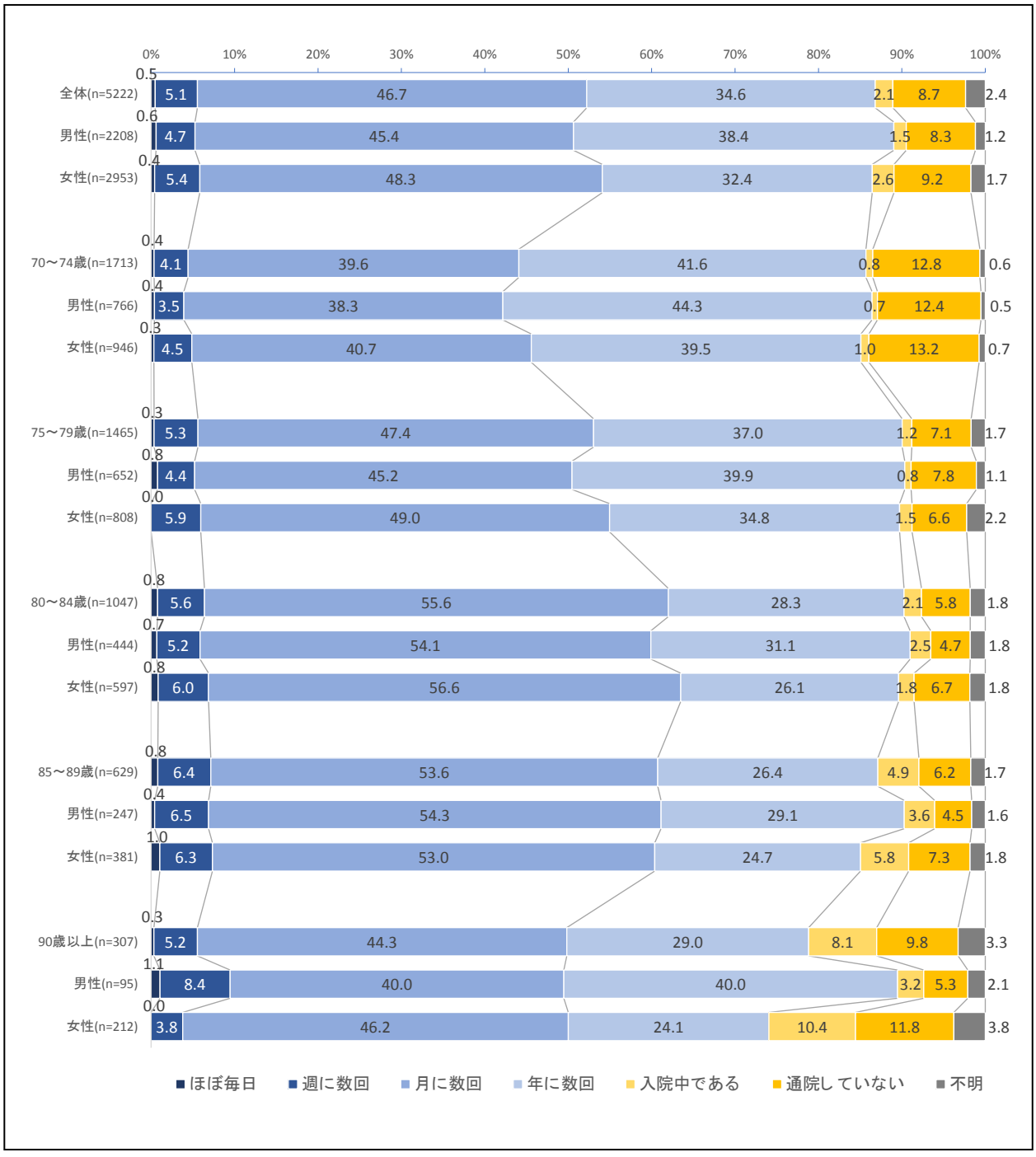


図３-１　経済的ゆとり感

（質問８関係）

現在の暮らしを経済的に見てどう感じているかたずねたところ、「どちらともいえない」が 36.5%と最も多く、次いで「どちらかといえば、ゆとりがない」（25.8%）、「どちらかといえば、ゆとりがある」（19.6%）となっている。

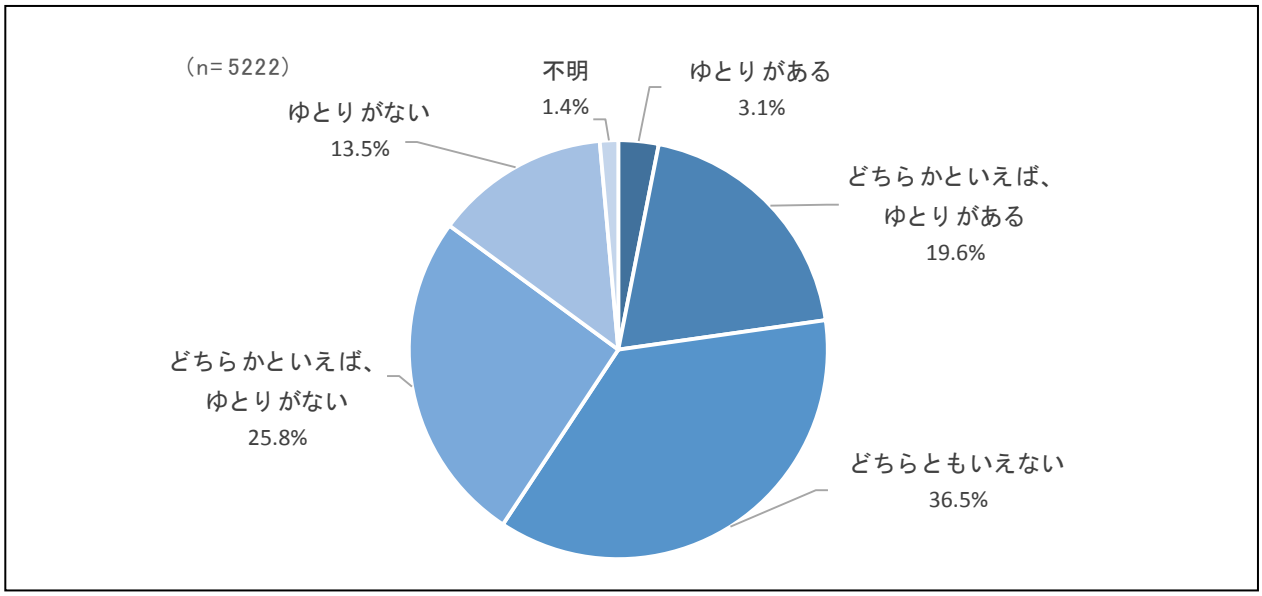


図３-２　経済的ゆとり感（年齢別）

（質問８関係）

経済的ゆとり感を年齢別にみると、年齢が高くなるほど、「ゆとりがある」「どちらかといえば、ゆとりがある」の割合が多くなっている。

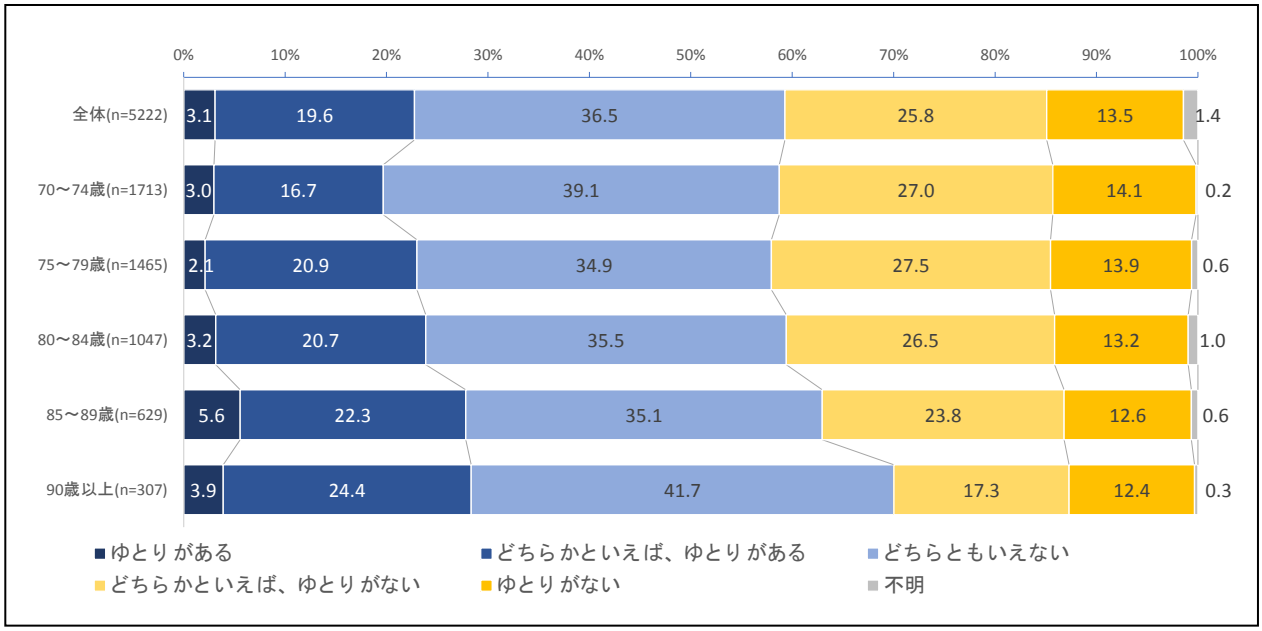


図４-１　仕事　　（質問９関係）

現在の仕事の状況についてたずねたところ、「働いていない」が 85.5%と最も多く、次いで「パート・アルバイト」（4.9%）、「自営業」（3.4%）となっている。

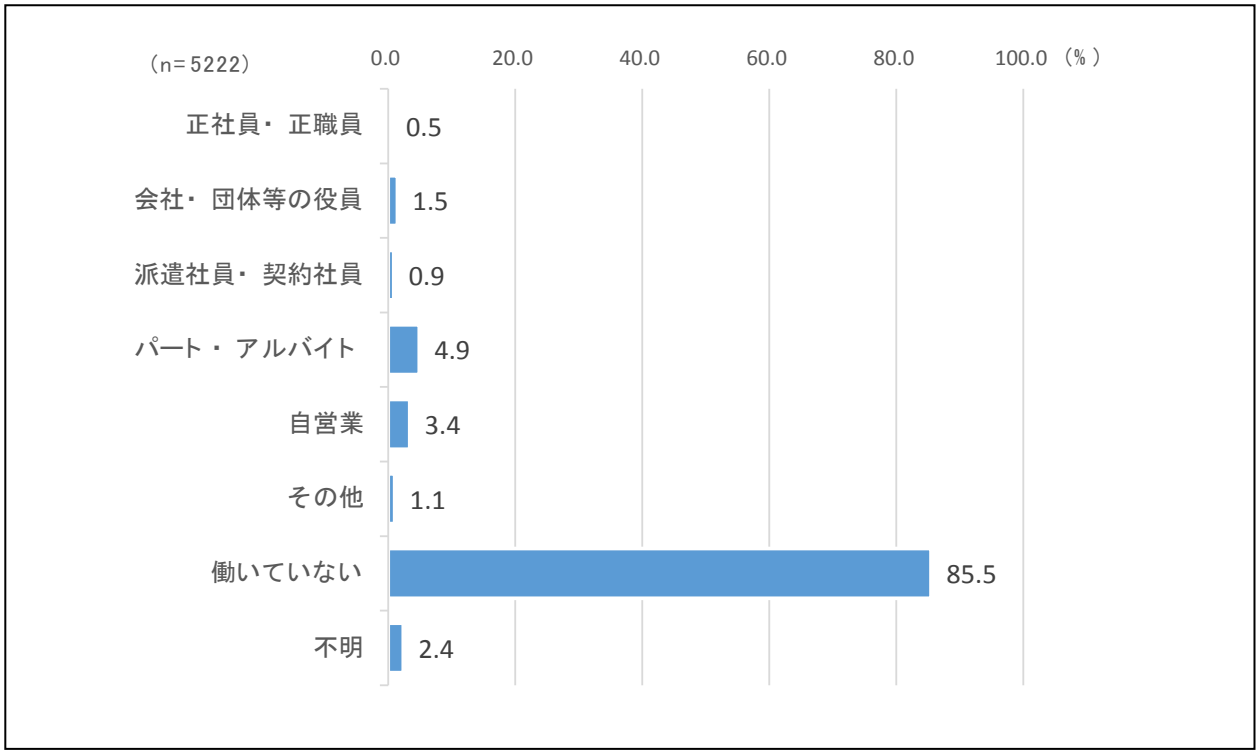


図４-２　仕事（年齢・男女別）　（質問９関係）

現在の仕事の状況を年齢・男女別にみると、年齢が高くなるほど、「働いていない」の割合が多くなっている。また、80 歳代までは男性よりも女性のほうが「働いていない」の割合が多くなっている。

（単位：%）

	正社員・正職員	会社・団体等の役員	派遣・契約社員	パート・アルバイト	自営業	その他	働いていない	不明
全体(n=5222)	0.5	1.5	0.9	4.9	3.4	1.1	85.5	2.4
男性(n=2208)	0.8	2.7	1.8	5.9	5.0	1.0	81.9	0.9
女性(n=2953)	0.2	0.6	0.2	4.3	2.2	1.2	89.5	1.9
70～74 歳(n=1713)	0.9	2.5	2.0	11.2	4.7	0.9	77.3	0.5
男性(n=766)	1.6	4.2	3.9	11.2	7.2	0.9	70.8	0.3
女性(n=946)	0.4	1.1	0.4	11.1	2.7	1.0	82.7	0.6
75～79 歳(n=1465)	0.4	1.2	0.6	3.8	3.8	0.9	87.2	2.2
男性(n=652)	0.6	2.0	1.1	5.4	4.6	0.8	83.9	1.7
女性(n=808)	0.2	0.5	0.2	2.5	3.1	1.0	89.9	2.6
80～84 歳(n=1047)	0.1	1.0	0.3	0.9	2.6	1.1	92.6	1.4
男性(n=444)	0.2	1.8	0.7	1.8	4.1	0.9	89.6	0.9
女性(n=597)	0.0	0.3	0.0	0.2	1.5	1.3	94.8	1.8
85～90 歳(n=629)	0.2	1.3	0.0	0.2	1.6	1.4	93.2	2.2
男性(n=247)	0.0	2.8	0.0	0.4	2.4	1.6	91.9	0.8
女性(n=381)	0.3	0.3	0.0	0.0	1.0	1.3	94.2	2.9
90 歳以上(n=307)	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.6	94.8	2.3
男性(n=95)	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	1.1	95.8	1.1
女性(n=212)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	1.9	94.3	2.8

図５-１　本人の収入

（質問 10 関係）

昨年（平成 29 年）１年間の本人の収入をたずねたところ、「100 万円以上 200 万円未満」が 30.4%と最も多く、次いで「100 万円未満」（27.8%）、「200 万円以上 300 万円未満」（24.8%）となっている。

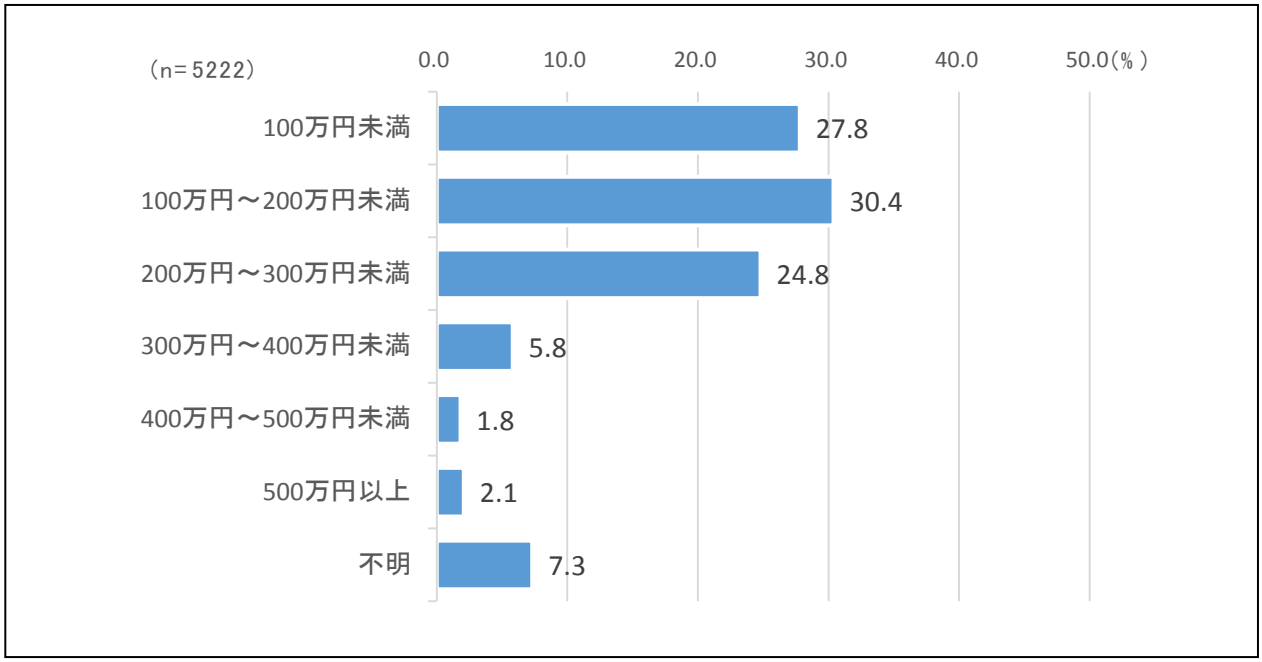


図５-２　本人の収入（年齢別）

（質問 10 関係）

本人の収入を年齢別にみると、「100 万円未満」は 75～79 歳が 31.5%と最も多くなっており、年齢が高くなるほど、「100 万円未満」の割合は少なくなっている。また、90 歳以上では「100 万円以上 200 万円未満」が 37.5%と最も多くなっている。

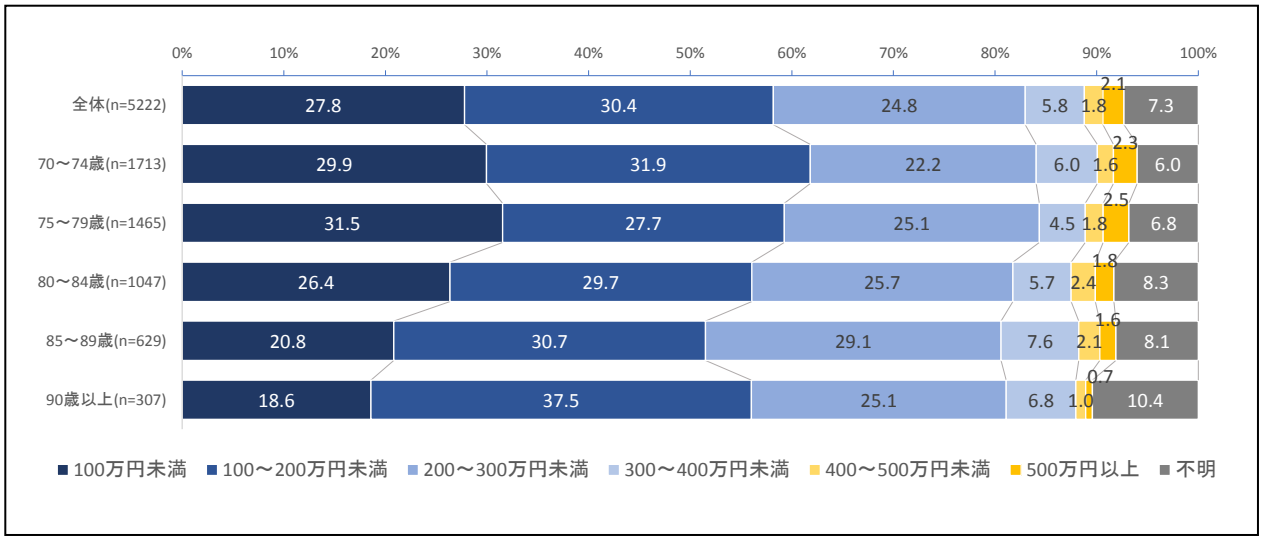


図５-３　本人の収入（男女別）

（質問 10 関係）

本人の収入を男女別にみると、男性は「200 万円以上 300 万円未満」が 41.5%と最も多く、女性は「100 万円未満」が 43.3%と最も多くなっている。

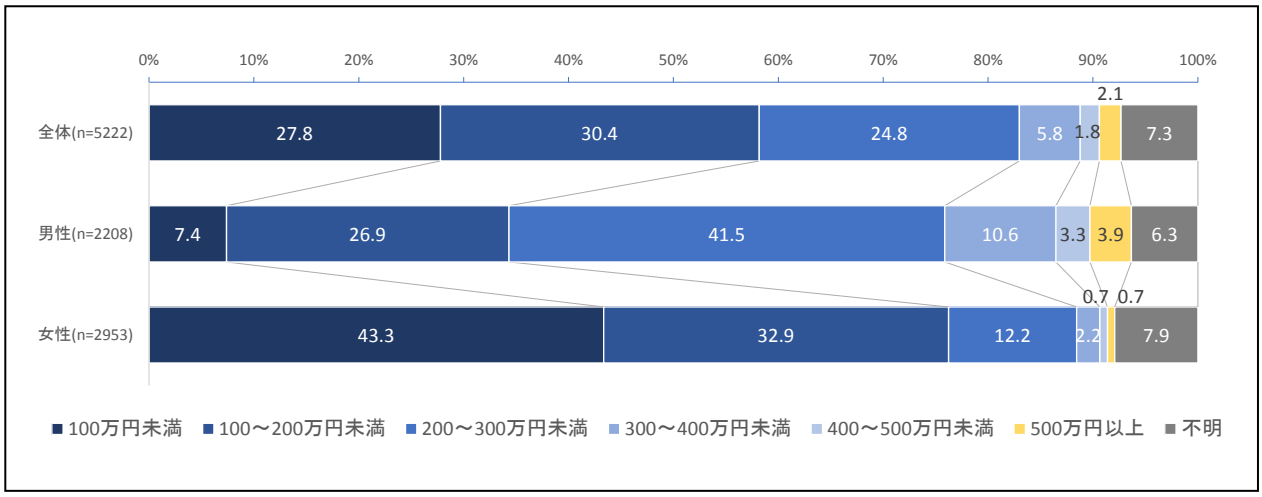


図６　世帯の収入

（質問 11 関係）

世帯（同居の家族全員）の昨年（平成 29 年）１年間の収入をたずねたところ、「200 万円以上 300 万円未満」が 27.9%と最も多く、次いで「100 万円以上 200 万円未満」（19.3%）、「300 万円以上 400 万円未満」（13.4%）となっている。

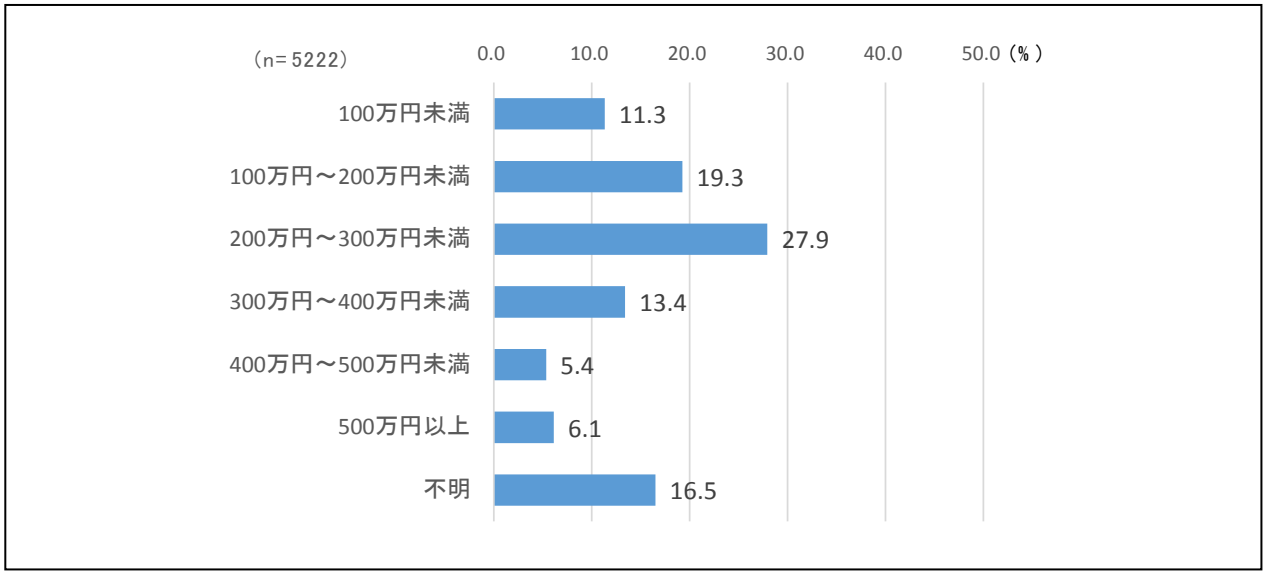


図７-１　運転免許　　（質問 12 関係）

運転免許の状況についてたずねたところ、「免許を持ったことがない」が 41.5%と最も多く、次いで「免許を持っていて、運転している」（29.1%）、「免許を持っていたが、返納した」（20.1%）となっている。

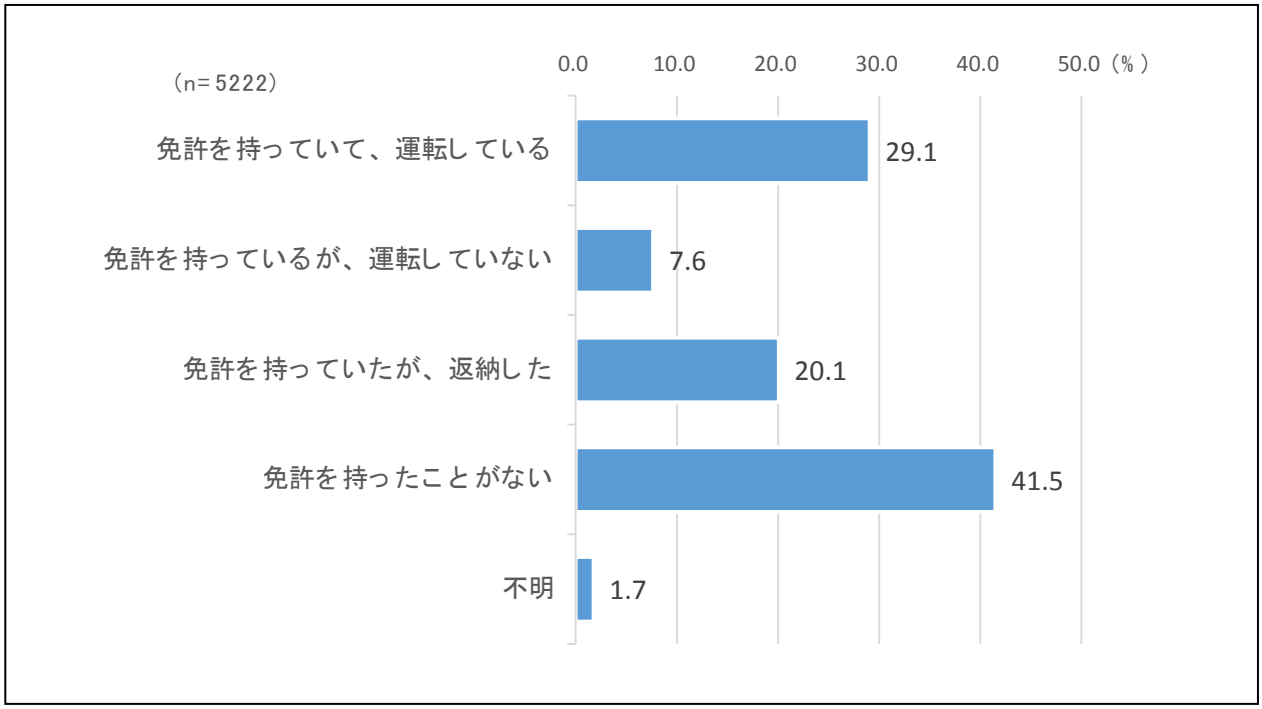
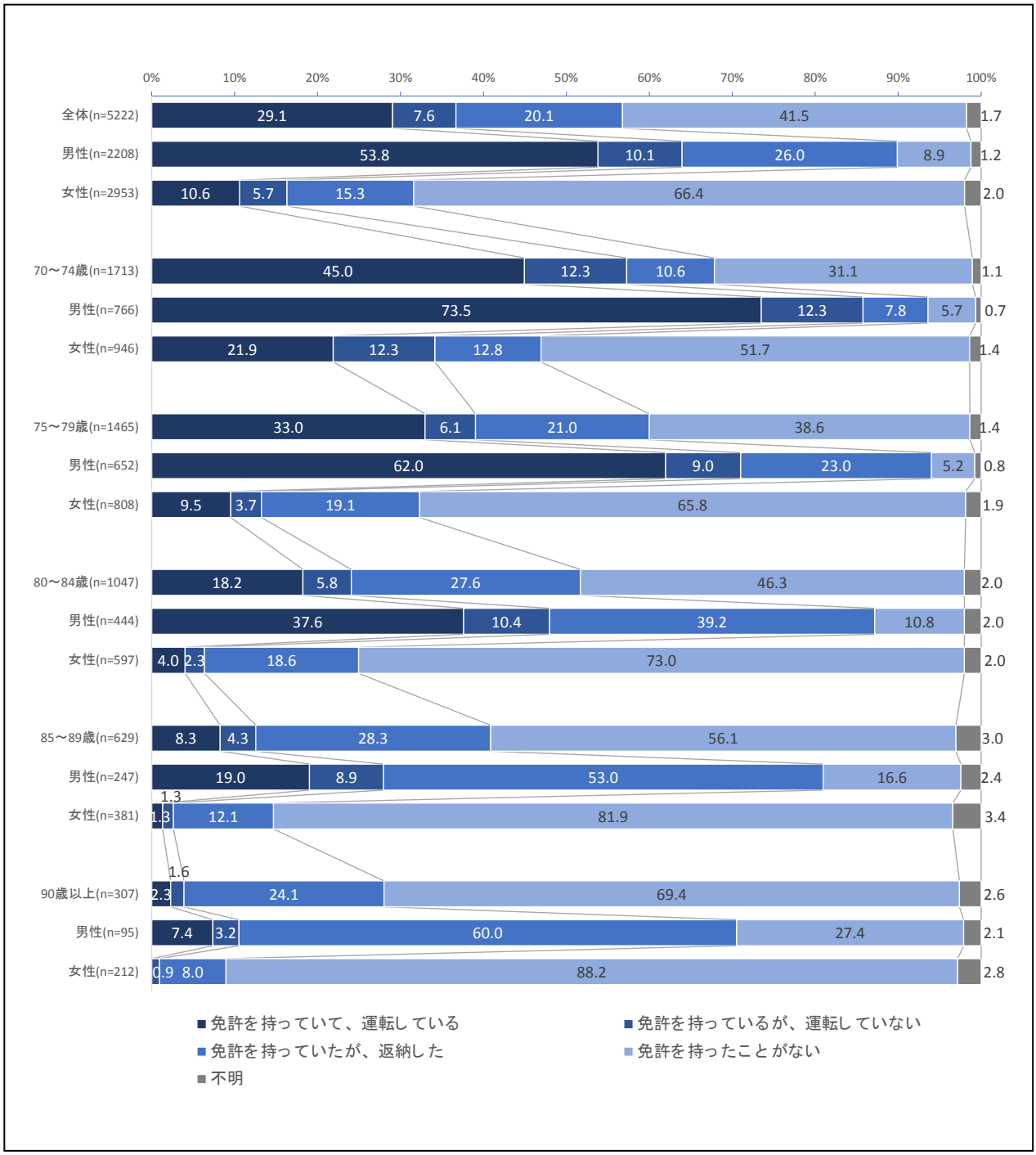


図７-２　運転免許（年齢・男女別）　（質問 12 関係）

運転免許の状況を年齢・男女別にみると、男女ともに年齢が高くなるほど、「免許を持っていて、運転している」の割合が少なくなり、「免許を持ったことがない」の割合が多くなる。特に女性では 70～74 歳でも「免許を持ったことがない」が 51.7%を占めている。



２　外出や公共交通機関の利用の状況について

図８-１　外出頻度

（質問 13 関係）

外出の頻度についてたずねたところ、「週に数回」が 40.9%と最も多く、次いで「月に数回」（24.3%）、「ほぼ毎日（週５日以上）」（22.4%）となっている。

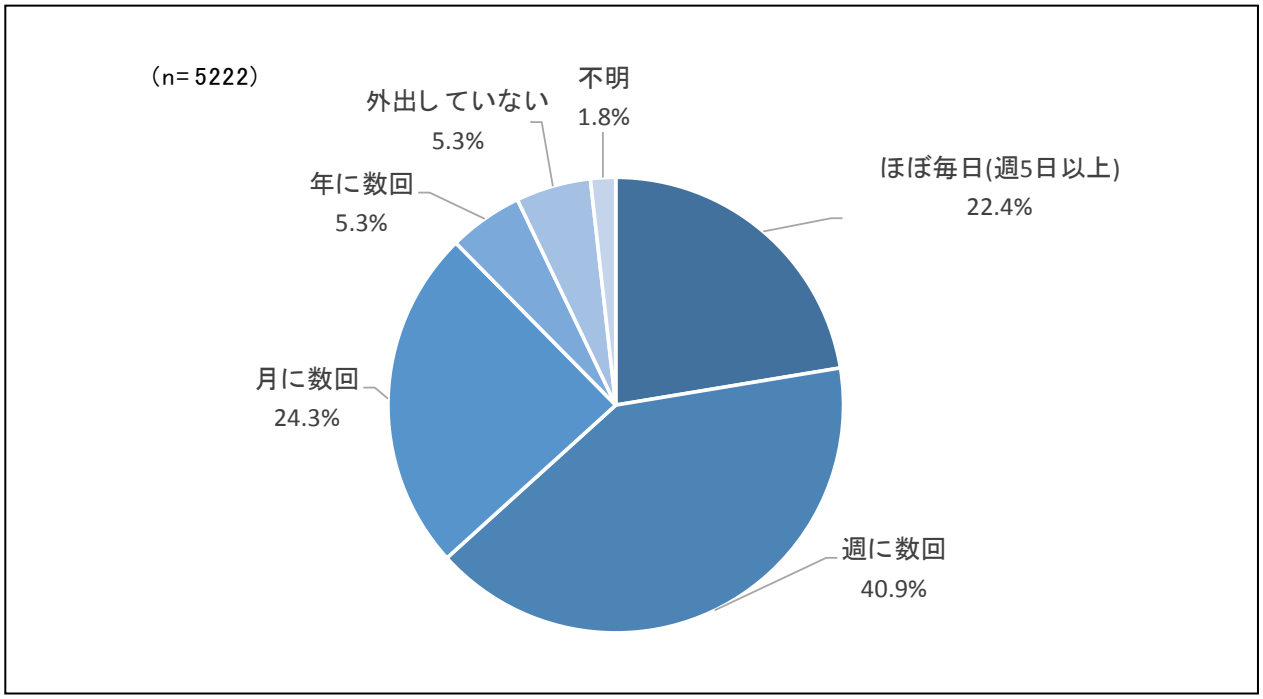


図８-２　外出頻度（年齢・男女別）　（質問 13 関係）

外出の頻度を年齢・男女別にみると、年齢が高くなるほど、外出頻度が減少している。また、男性より女性のほうが外出頻度が低い傾向にある。

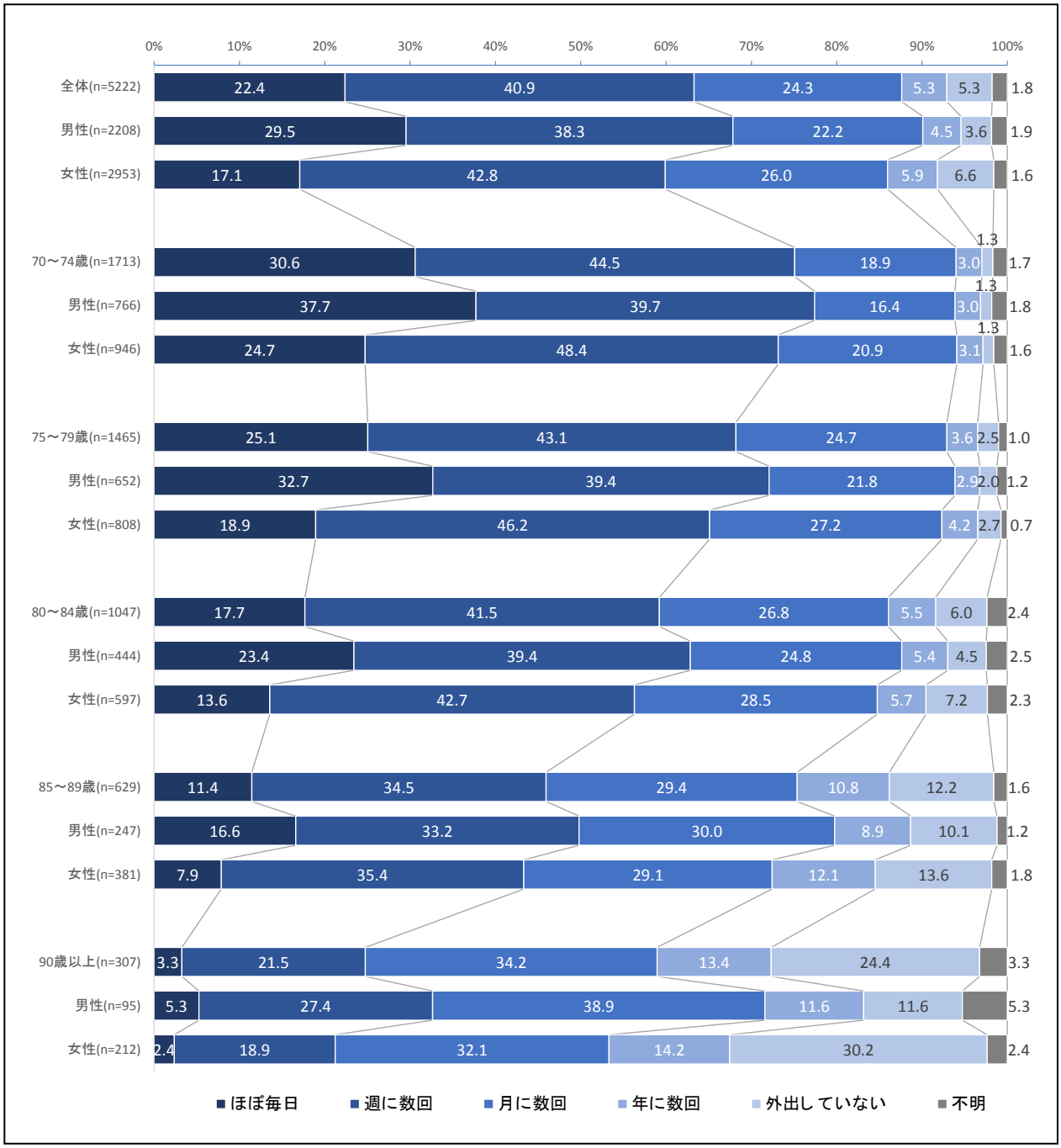


図８-３　外出頻度（仕事の有無別）　（質問 13 関係）

外出の頻度を仕事の有無別にみると、仕事がある方は仕事がない方に比べて「ほぼ毎日」の割合が 30%以上多くなっている。また、「年に数回」までを含めても仕事がある方のほうが、外出頻度が多い傾向にある。

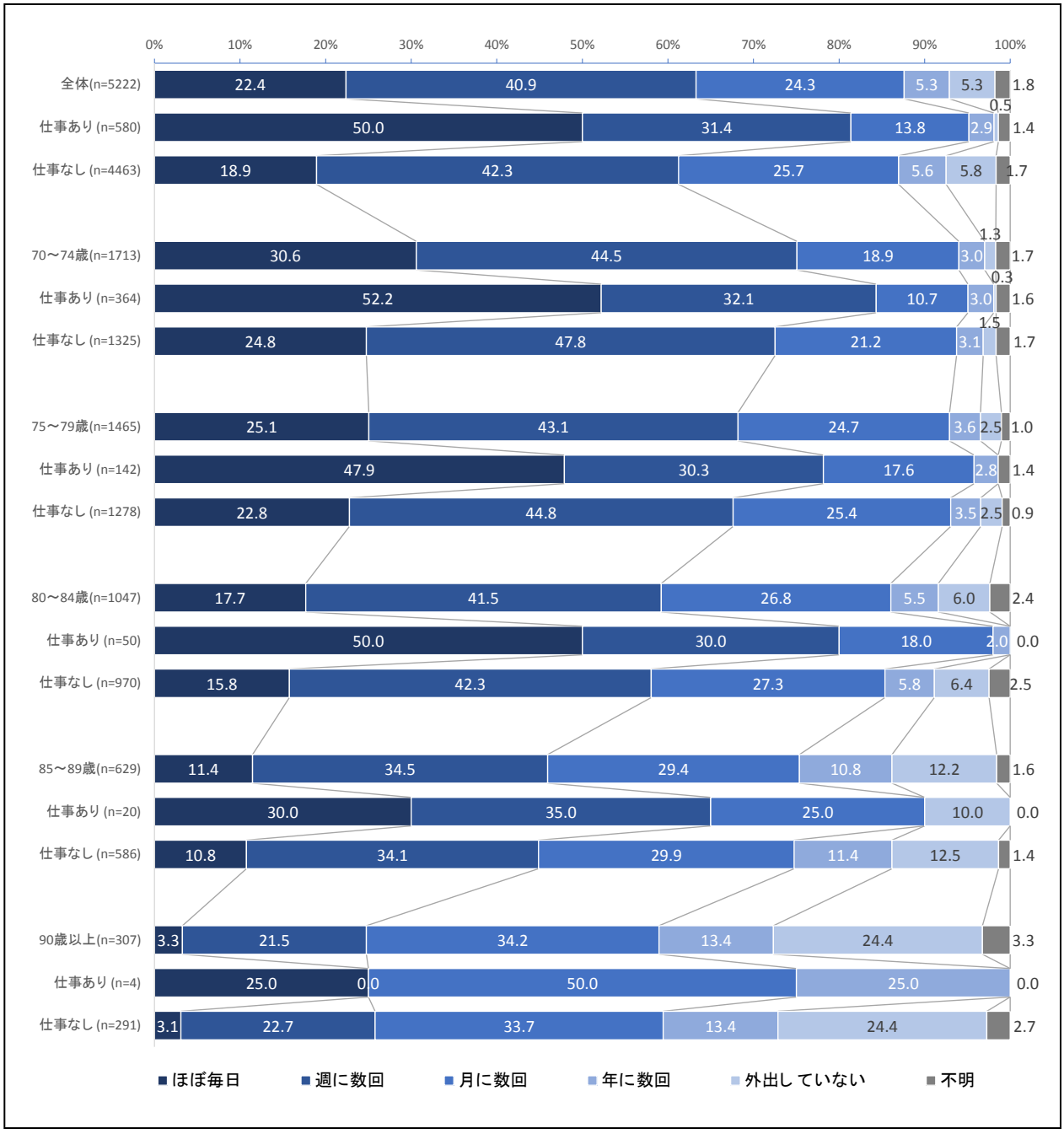


図９-１　公共交通機関の利用頻度　（質問 14 関係）

公共交通機関の利用頻度についてたずねたところ、「月に数回」が 36.6%で最も多く、次いで「週に数回」（26.4%）、「年に数回」（15.0%）となっている。

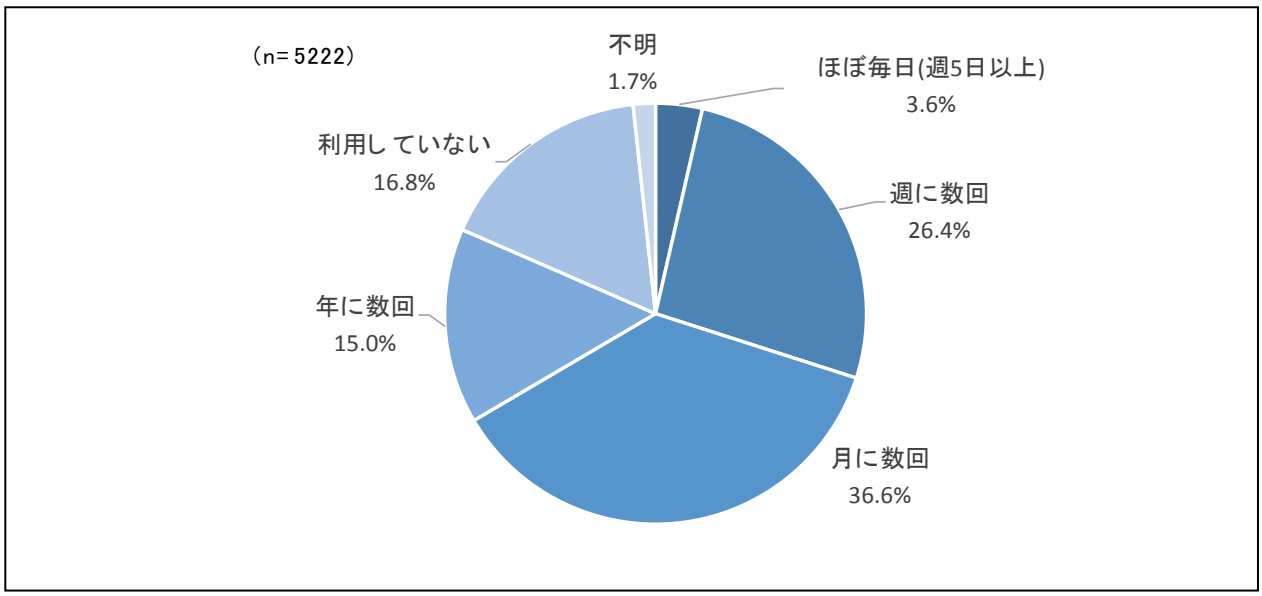


図９-２　公共交通機関の利用頻度（年齢・男女別）　（質問 14 関係）

公共交通機関の利用頻度を年齢・男女別にみると、70 歳代では男性より女性のほうが「ほぼ毎日」「週に数回」ともに多くなっている。また、80 歳代以上では男女ともに年齢が高くなるほど、利用頻度は少なくなっている。

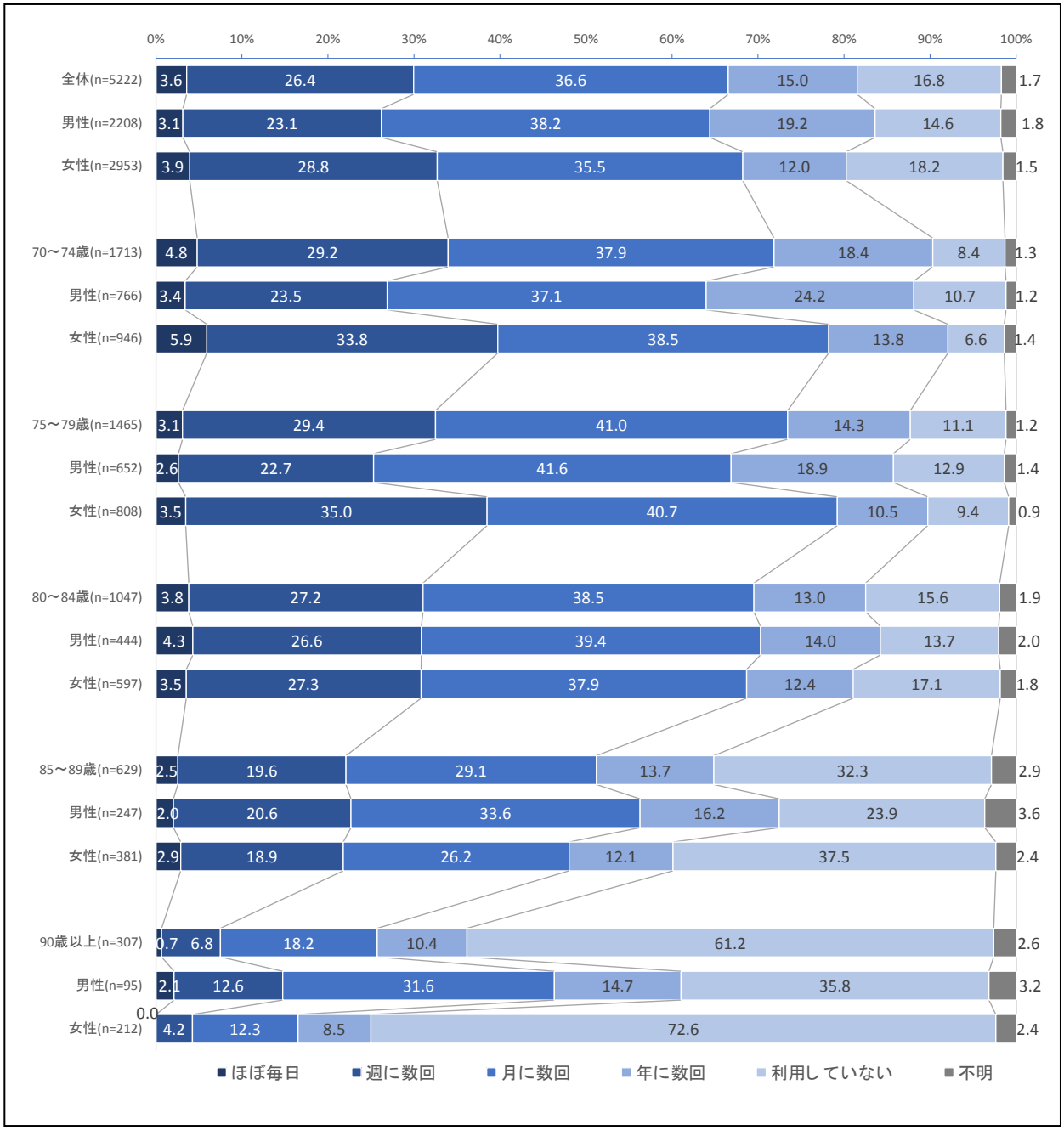


図９-３　公共交通機関の利用頻度（仕事の有無別）　（質問 14 関係）

公共交通機関の利用頻度を仕事の有無別にみると、仕事がある方は仕事がない方に比べて「ほぼ毎日」の割合が多くなっているが、「週に数回」「月に数回」までを合わせるとその差は少なくなっている。

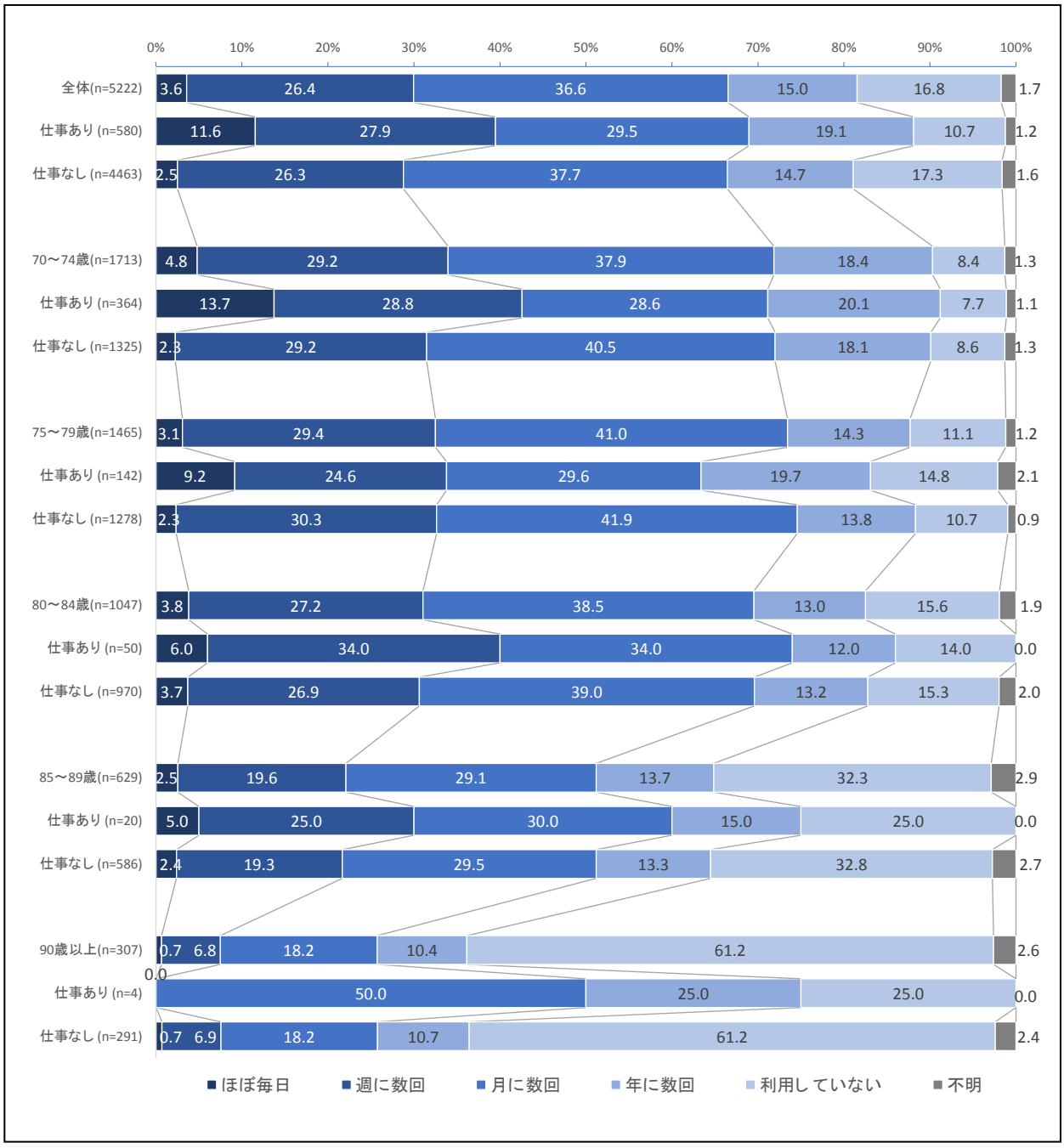


図１０　公共交通機関や移動手段の利用頻度　（質問 15 関係）

公共交通機関や移動手段の利用頻度についてたずねたところ、「地下鉄」「バス」は、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせると 50%以上となっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 11.8%となっている。

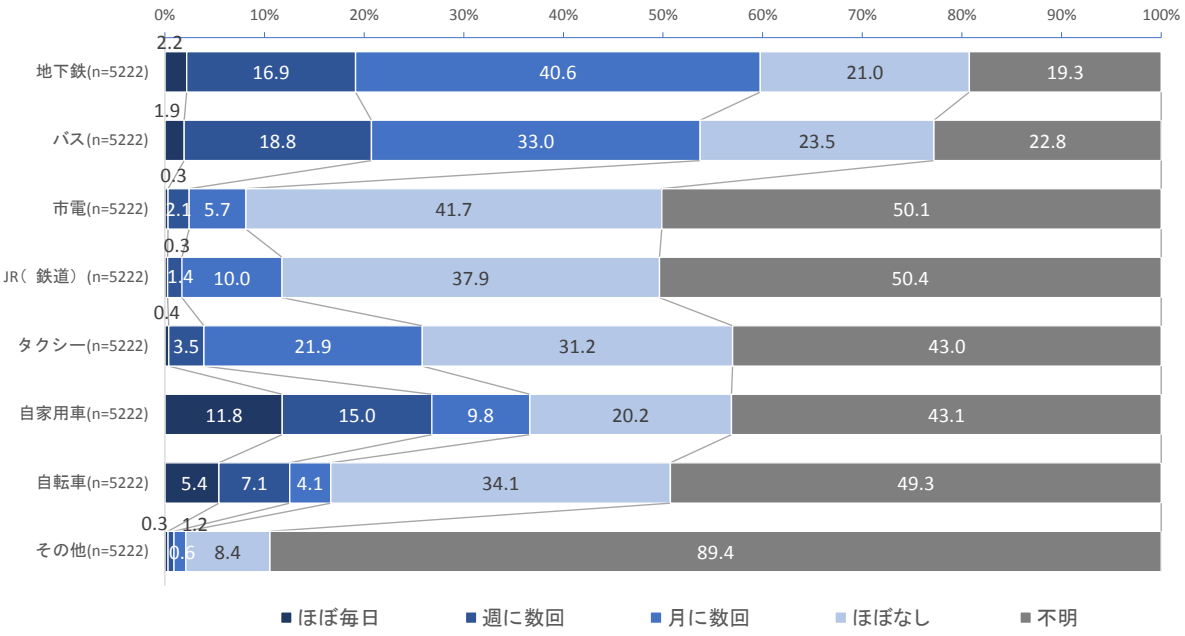


図１１-１　公共交通機関の利用目的　（質問 16 関係）

公共交通機関の利用目的についてたずねたところ、「買い物」が 50.1%で最も多く、次いで「通院」（44.4%）、「家族や友人と会う」（33.6%）となっている。

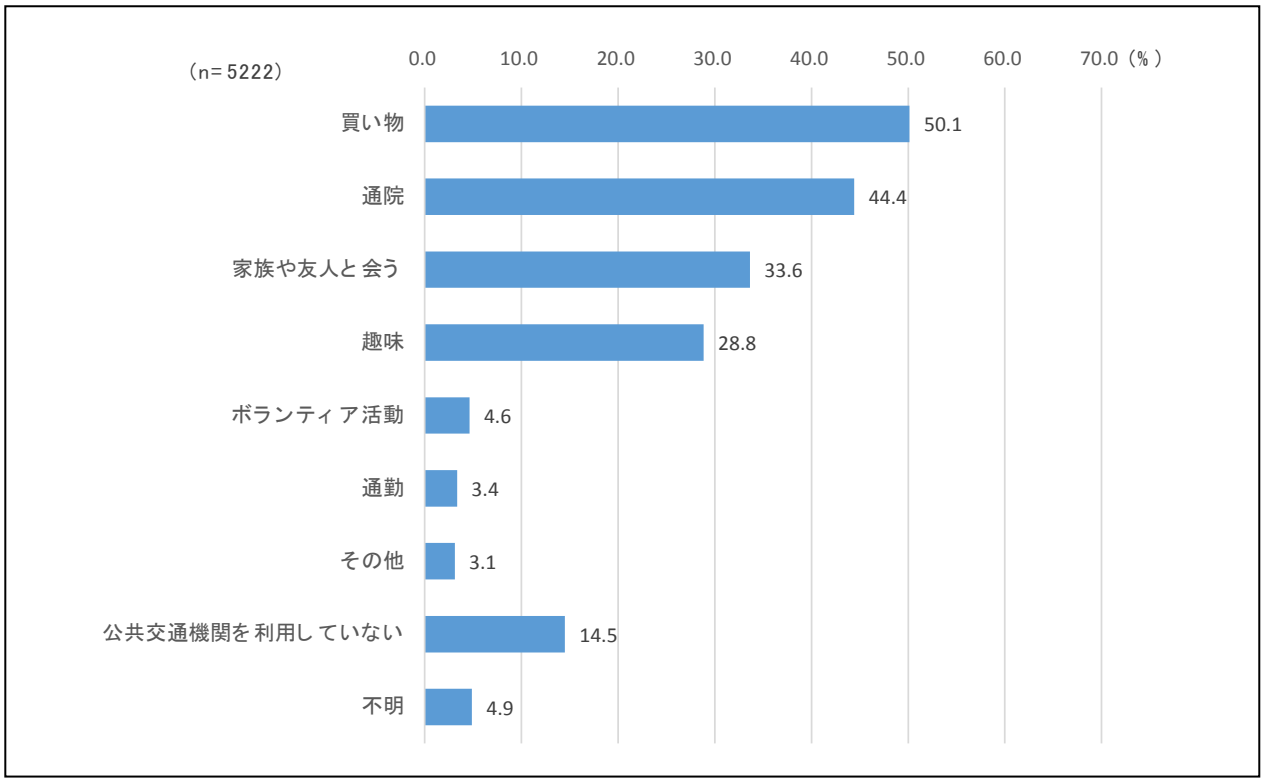


図１１-２　目的別の公共交通機関の利用者層（買い物）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

買い物での公共交通機関の利用者層をみると、「70～74 歳」が 55.0%と最も多くなっており、年齢が高くなるほど、利用頻度は少なくなっている。また、男女別では「男性」より「女性」のほうが多く 54.6%となっている。

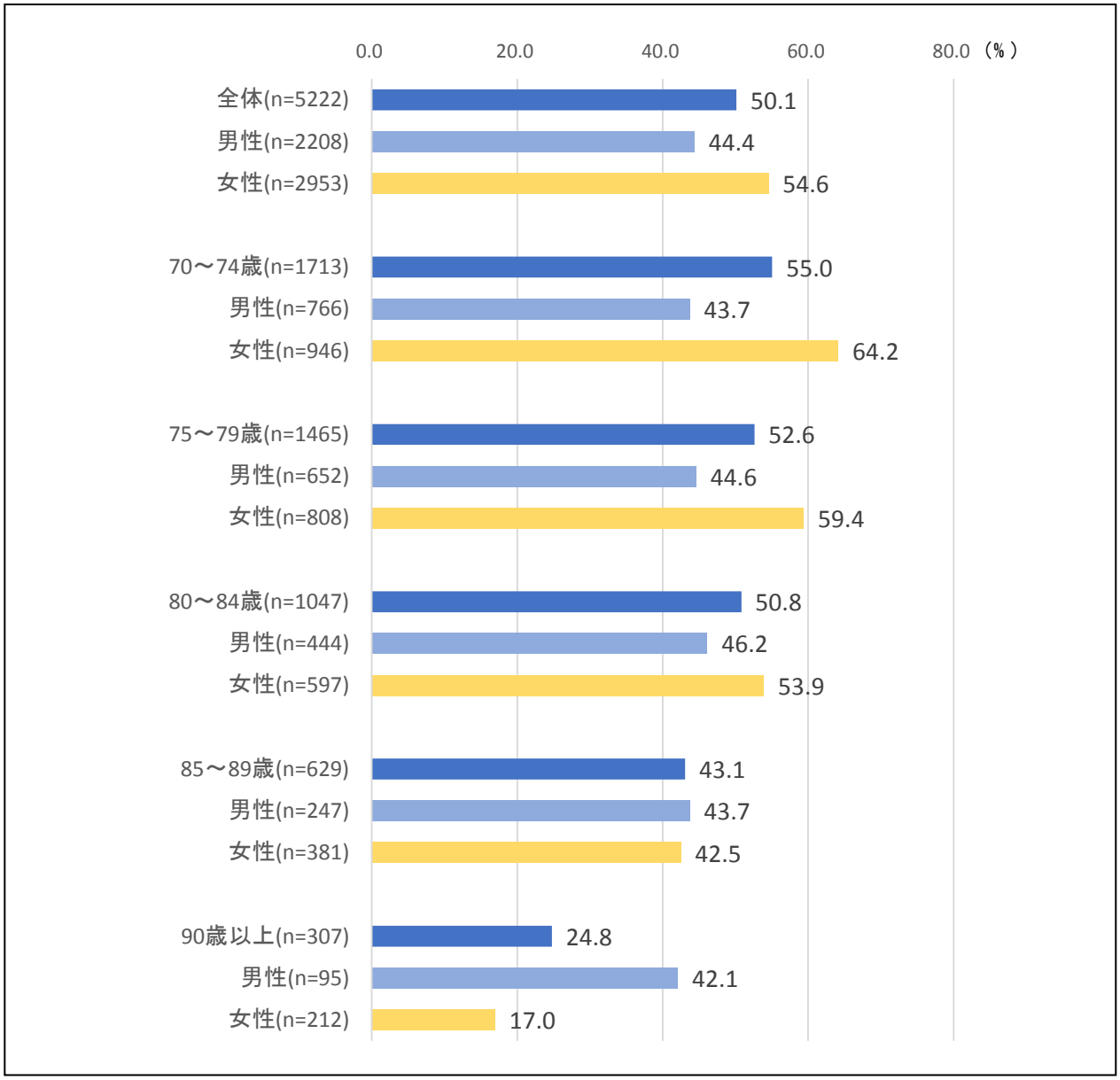


図１１-３　目的別の公共交通機関の利用頻度（買い物）（交通機関別）

（質問 15、16 関係）

買い物での公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と「週に数回」を合わせると「バス」が 30.0%と最も多く、「月に数回」までを合わせると「地下鉄」が 77.9%と最も多くなっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 9.7%となっている。

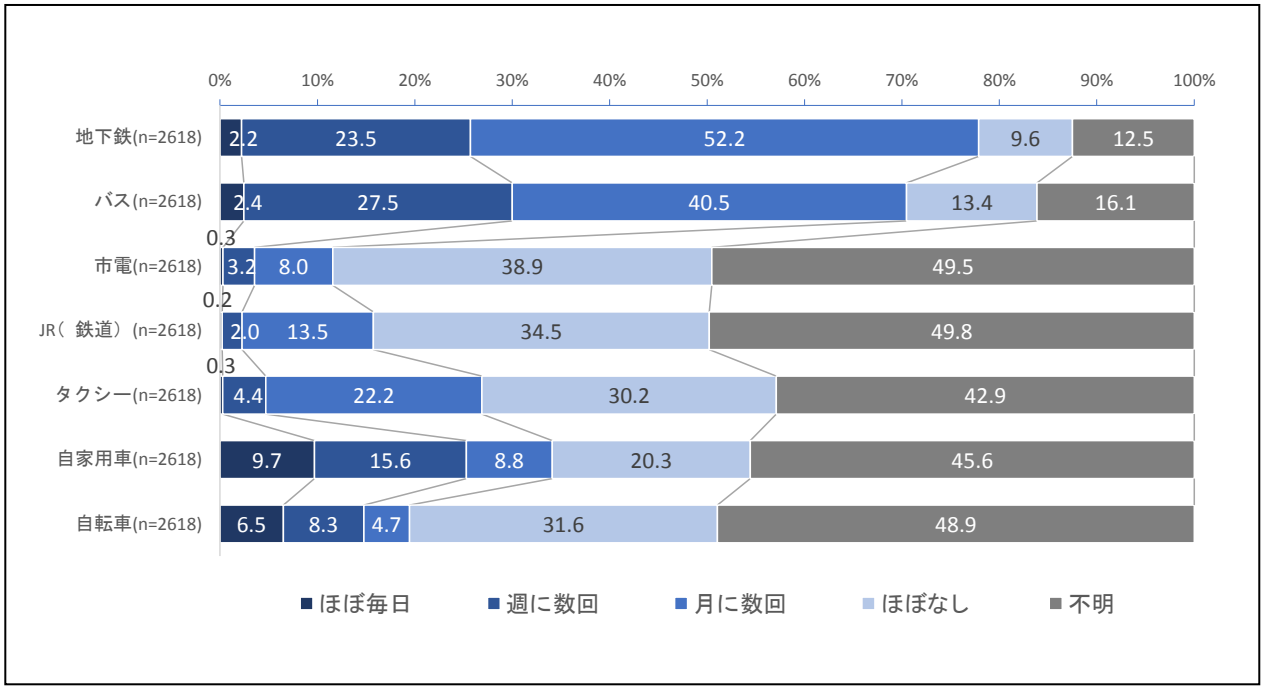


図１１-４　目的別の公共交通機関の利用者層（通院）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

通院での公共交通機関の利用者層をみると、「80～84 歳」が 51.4%と最も多くなっている。また、男女別では「男性」より「女性」のほうが多く 46.0%となっている。

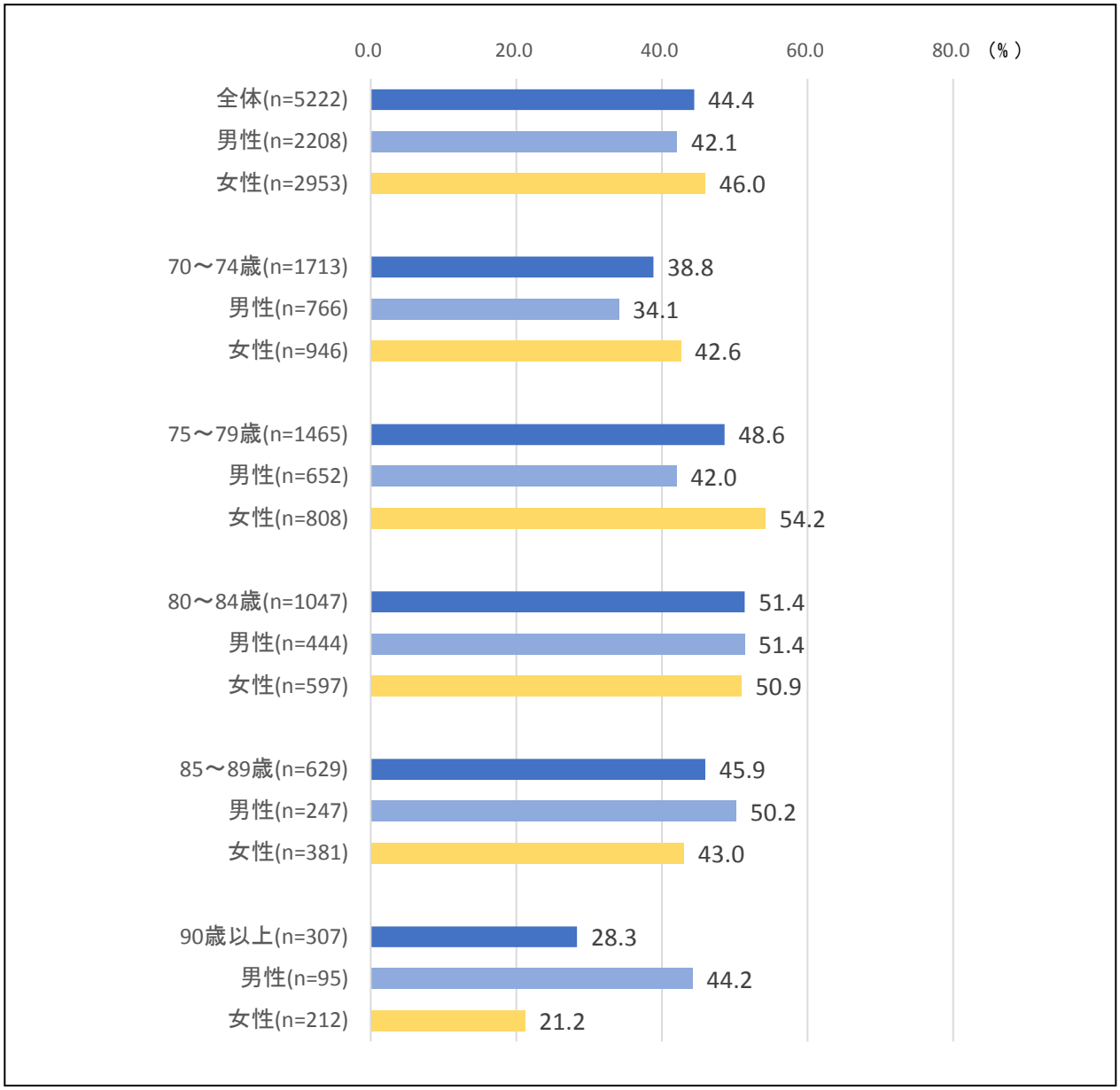


図１１-５　目的別の公共交通機関の利用頻度（通院）（交通機関別）

（質問 15、16 関係）

通院での公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と「週に数回」を合わせると「バス」が 30.0%と最も多く、「月に数回」までを合わせると「地下鉄」が 73.9%と最も多くなっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 7.0%となっている。

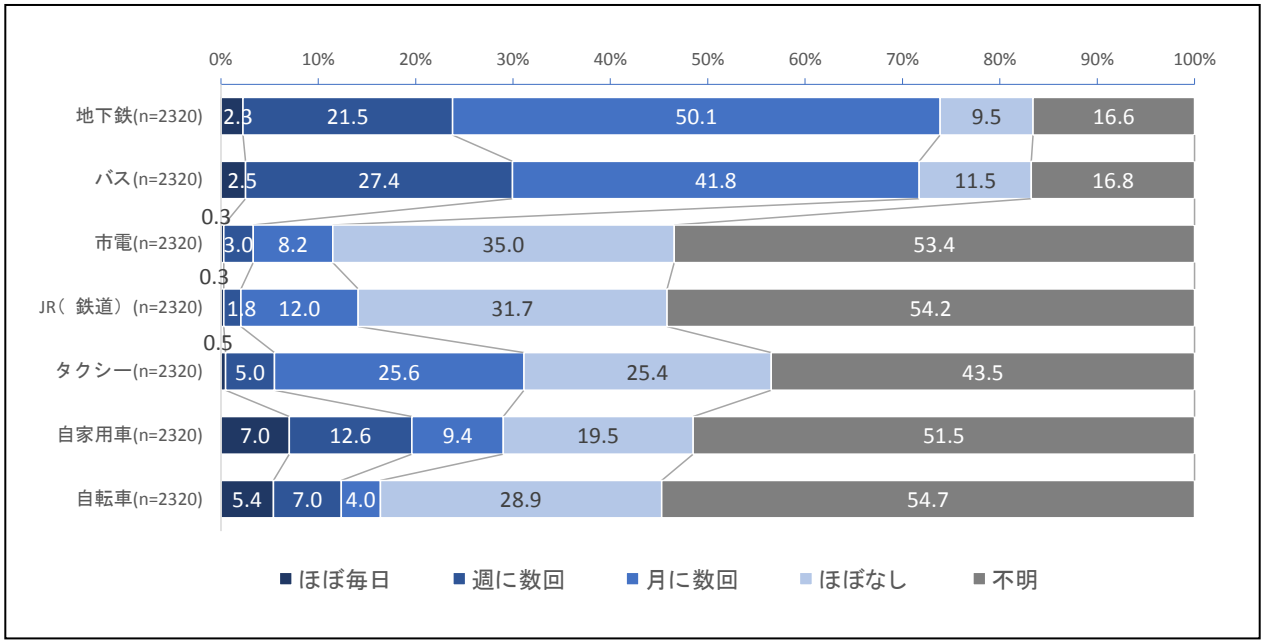


図１１-６　目的別の公共交通機関の利用者層（家族や友人と会う）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

家族や友人と会う際の公共交通機関の利用者層をみると、「70～74 歳」が 43.3%と最も多くなっている。また、男女別では「男性」より「女性」のほうが多く 39.4%となっている。

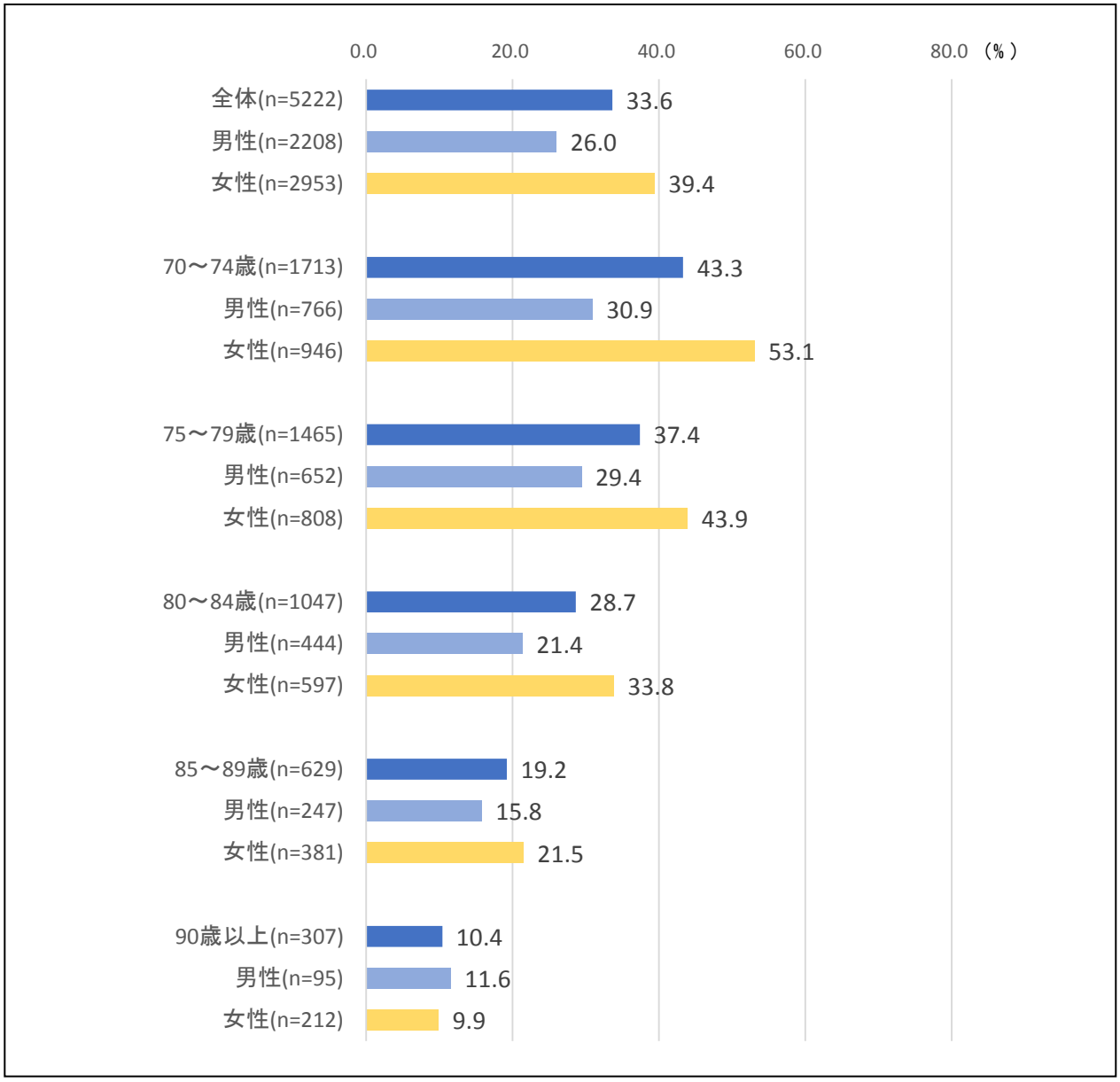


図１１-７　目的別の公共交通機関の利用頻度（家族や友人と会う）（交通機関別）

（質問 15、16 関係）

家族や友人と会う際の公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」と「週に数回」を合わせると「バス」が 28.5%と最も多く、「月に数回」までを合わせると「地下鉄」が 82.0%と最も多くなっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 12.8%となっている。

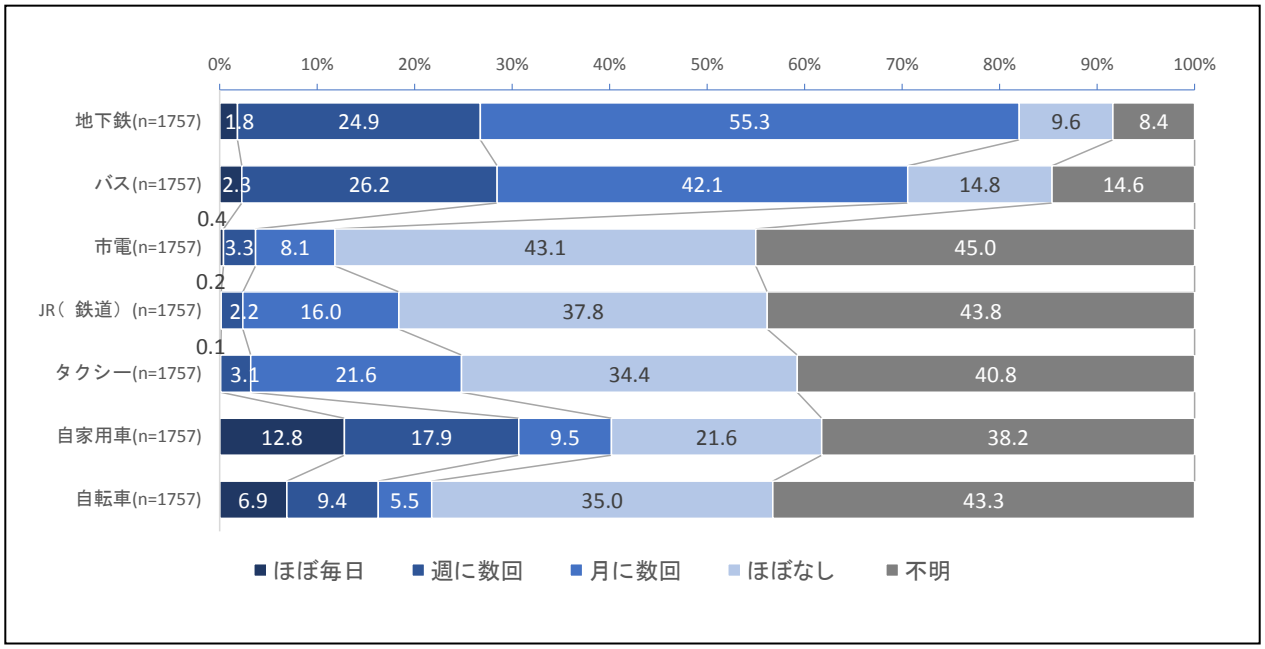


図１１-８　目的別の公共交通機関の利用者層（趣味）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

趣味での公共交通機関の利用者層をみると、「70～74 歳」が 36.7%と最も多くなっている。また、男女別では「女性」より「男性」のほうが多く 33.7%となっている。

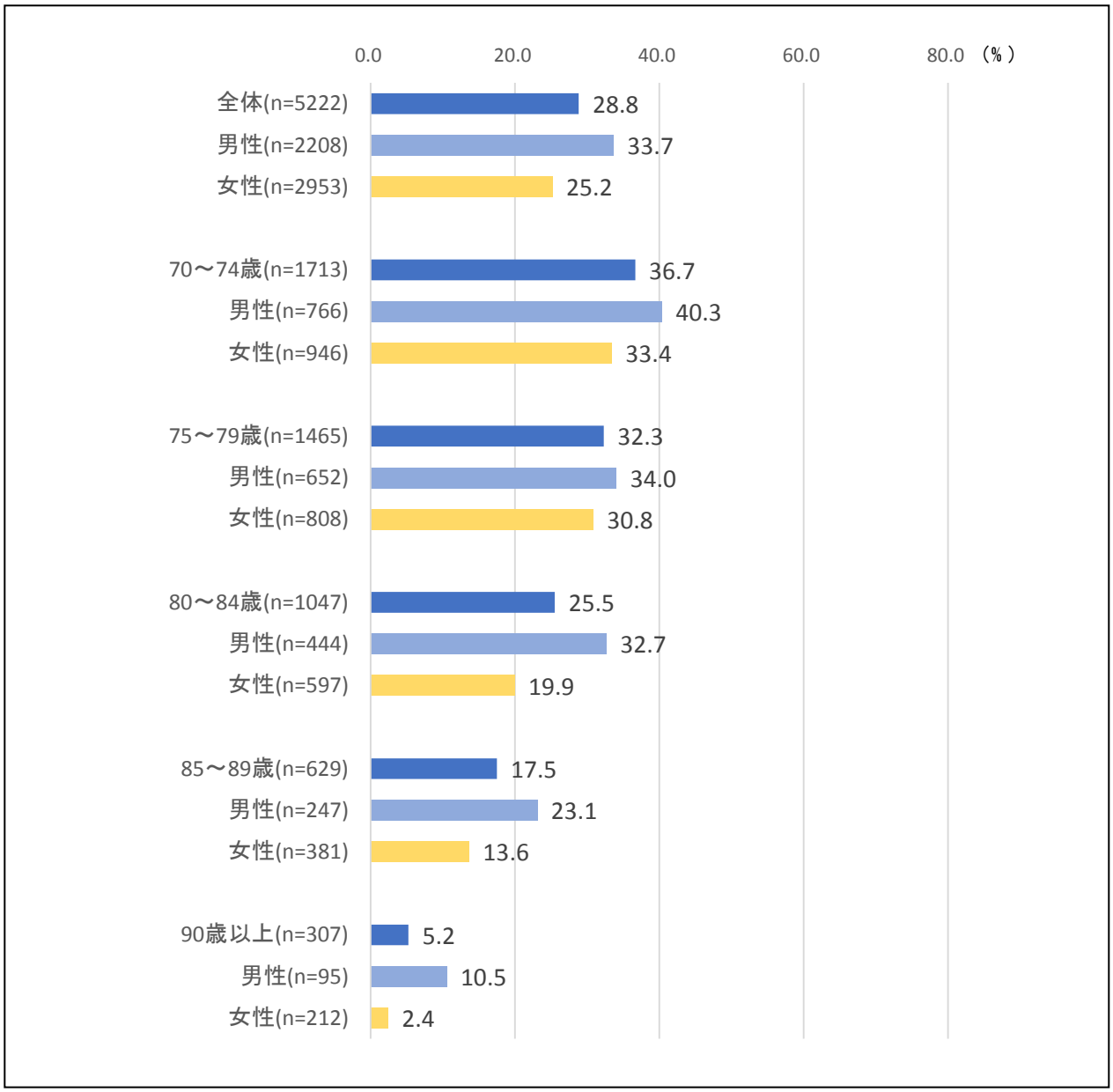


図１１-９　目的別の公共交通機関の利用頻度（趣味）（交通機関別）（質問 15、16 関係）

趣味での公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせると「地下鉄」が 83.5%と最も多く、次いで「バス」が 70.5%となっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 15.3%、「自転車」は「ほぼ毎日」が 9.0%となっている。

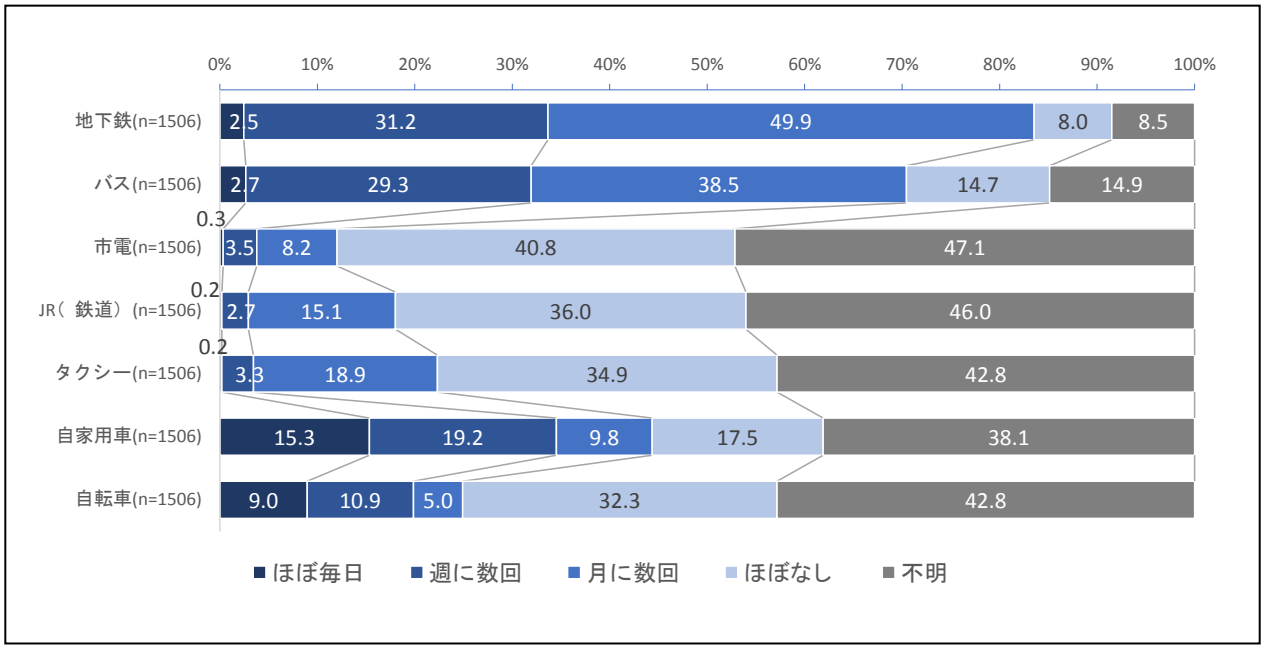


図１１-１０　目的別の公共交通機関の利用者層（ボランティア活動）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

ボランティア活動での公共交通機関の利用者層をみると、「70～74 歳」が 5.8%と最も多くなっている。また、男女別では「男性」が 5.6%、「女性」が 3.9%となっている。

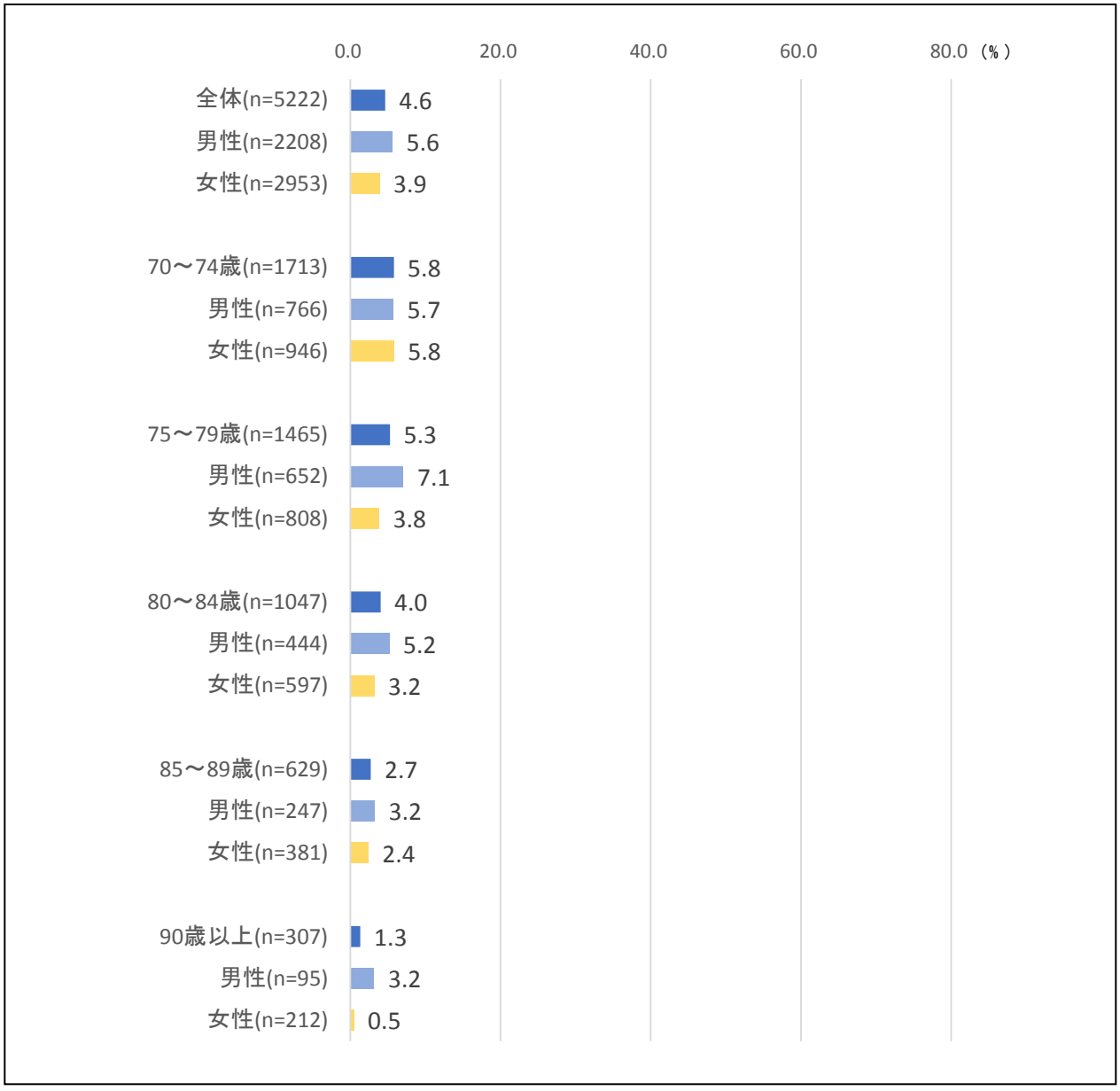


図１１-１１　目的別の公共交通機関の利用頻度（ボランティア活動）（交通機関別）

（質問 15、16 関係）

ボランティア活動での公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせると「地下鉄」が 90.5%と最も多く、次いで「バス」が 82.2%となっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 17.4%、「自転車」は「ほぼ毎日」が 14.0%となっている。

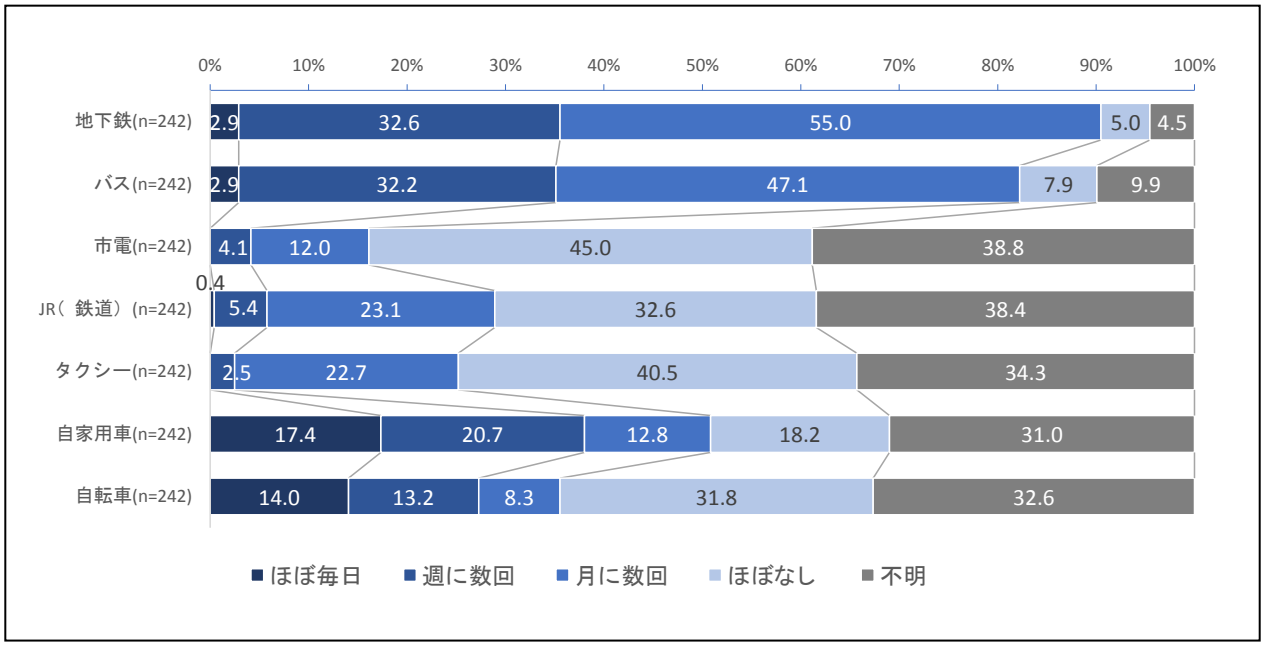


図１１-１２　目的別の公共交通機関の利用者層（通勤）（年齢別・男女別）

（質問 16 関係）

通勤での公共交通機関の利用者層をみると、「70～74 歳」が 7.6%と最も多くなっている。また、男女別では「男性」が 3.9%、「女性」が 2.8%となっている。

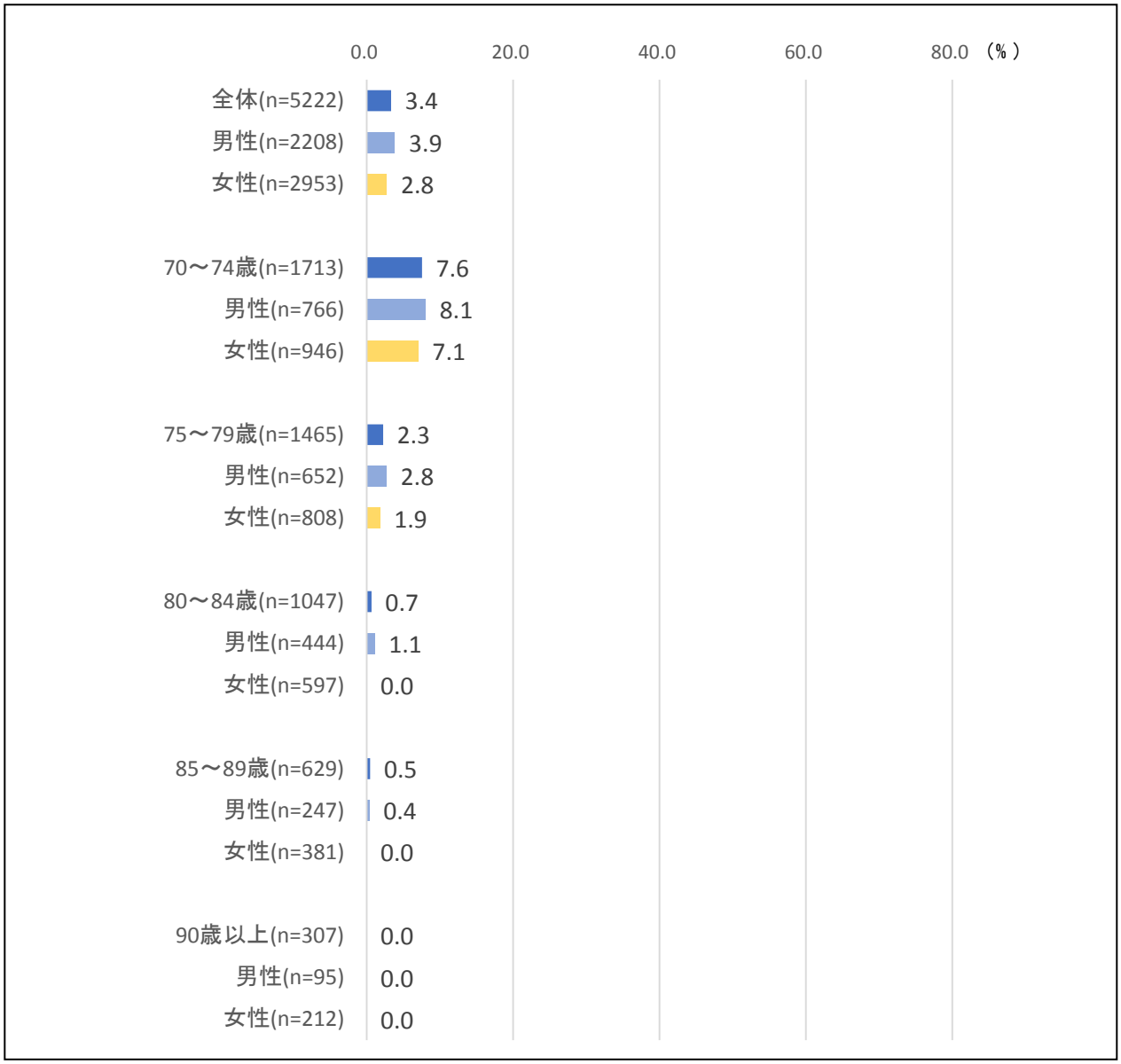


図１１-１３　目的別の公共交通機関の利用頻度（通勤）（交通機関別）　（質問 16 関係）

通勤での公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」は「地下鉄」が 21.1%と最も多く、次いで「バス」が 15.4%となっている。また、「週に数回」「月に数回」までを合わせると「地下鉄」は 84.6%、「バス」は 67.4%となっている。

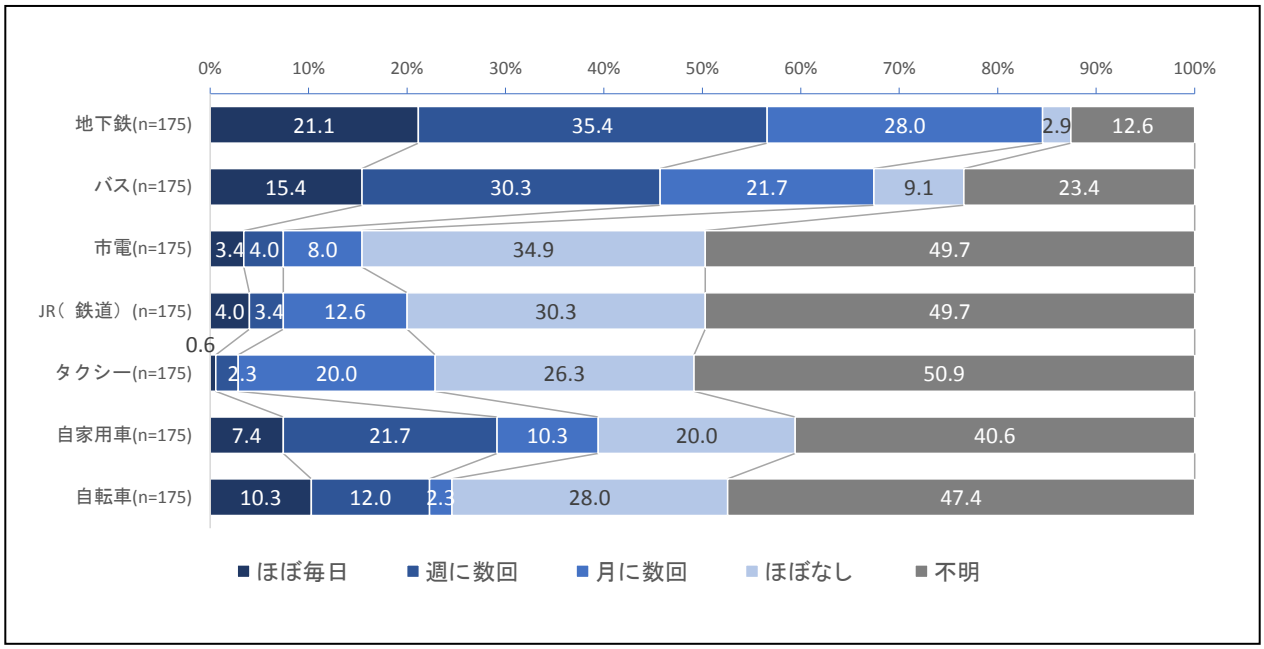


図１２-１　５年前と比較した公共交通機関の利用頻度　（質問 17 関係）

５年前と比べた公共交通機関の利用頻度についてたずねたところ、「どちらともいえない」が 26.7%で最も多く、次いで「減った」（20.3%）、「やや増えた」（16.0%）となっている。

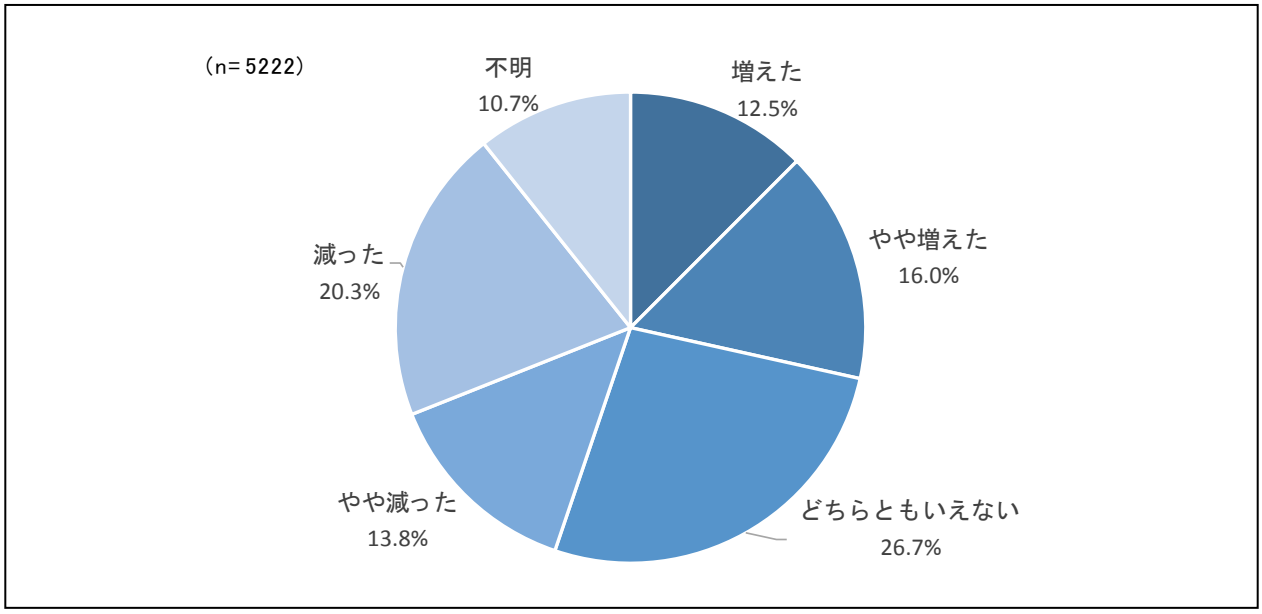


図１２-２　５年前と比較した公共交通機関の利用頻度（年齢別）　（質問 17 関係）

５年前と比べた公共交通機関の利用頻度を年齢別にみると、70 歳代では「増えた」「やや増えた」が「やや減った」「減った」を上回っているが、80 歳代以降では「やや減った」「減った」のほうが多くなっている。

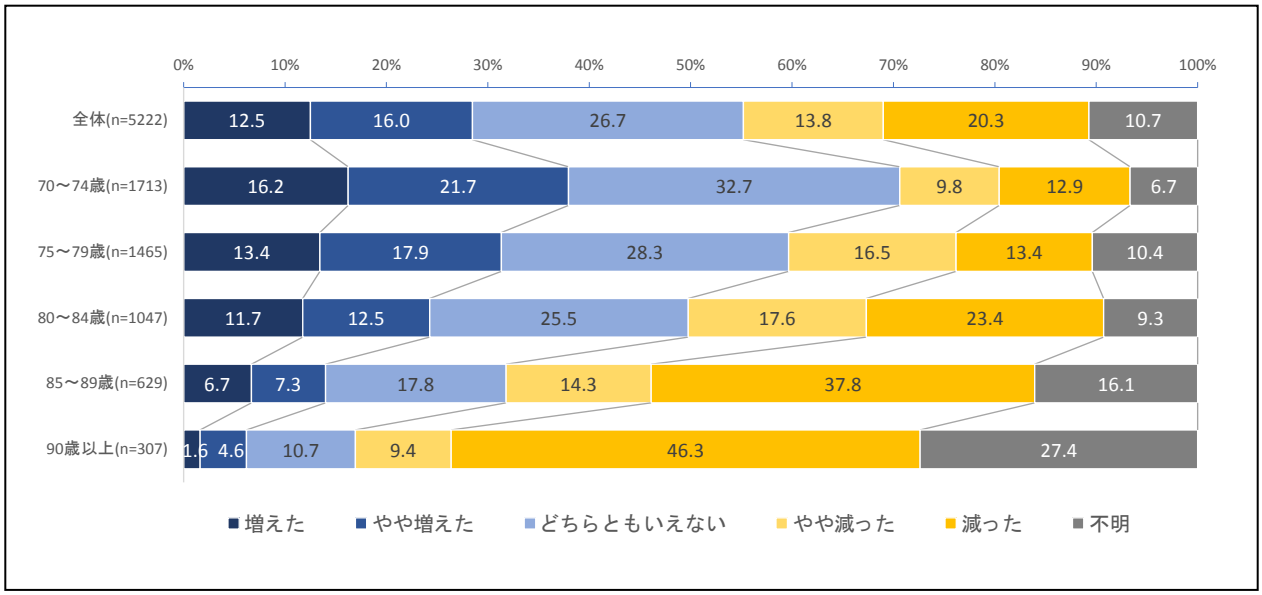


図１３-１　公共交通機関の利用が増えた理由　（質問 18 関係）

５年前と比べて公共交通機関の利用が「増えた」「やや増えた」と回答した方にその理由をたずねたところ、「敬老優待乗車証を利用するようになったため」が 45.3%と最も多く、次いで「通院する回数が増えたため」（13.7%）、「自家用車の利用を減らした、もしくは、やめたため」（12.2%）となっている。

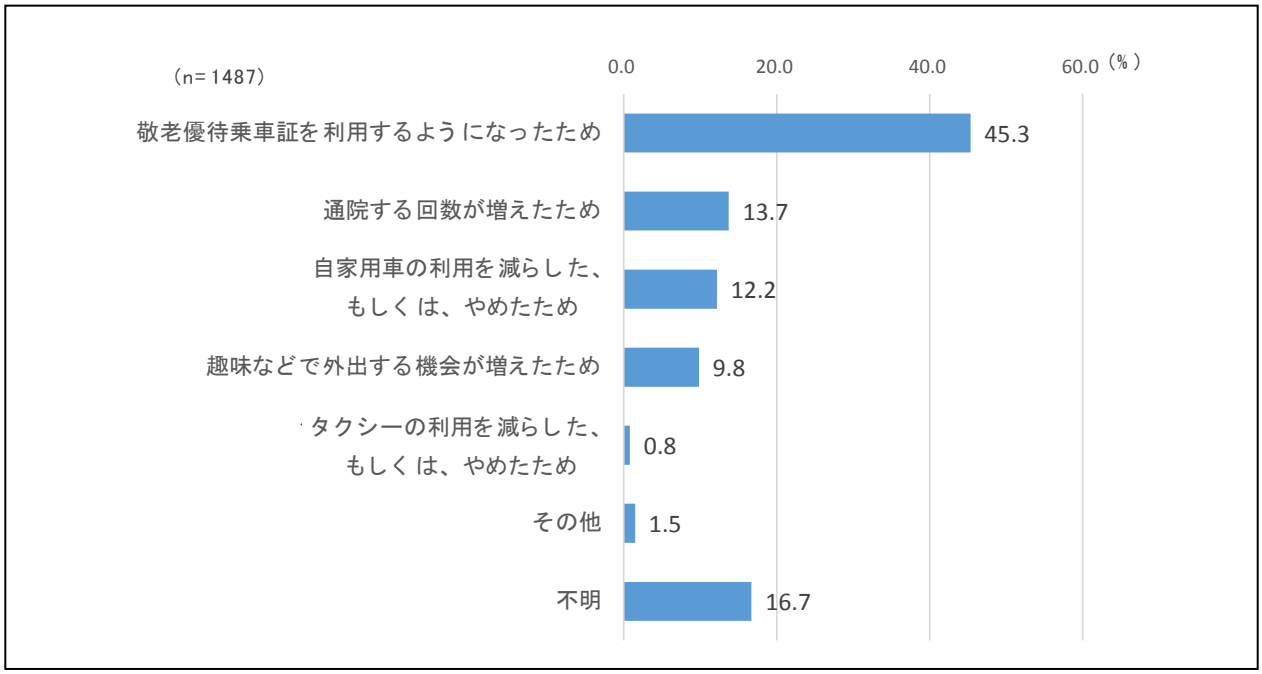
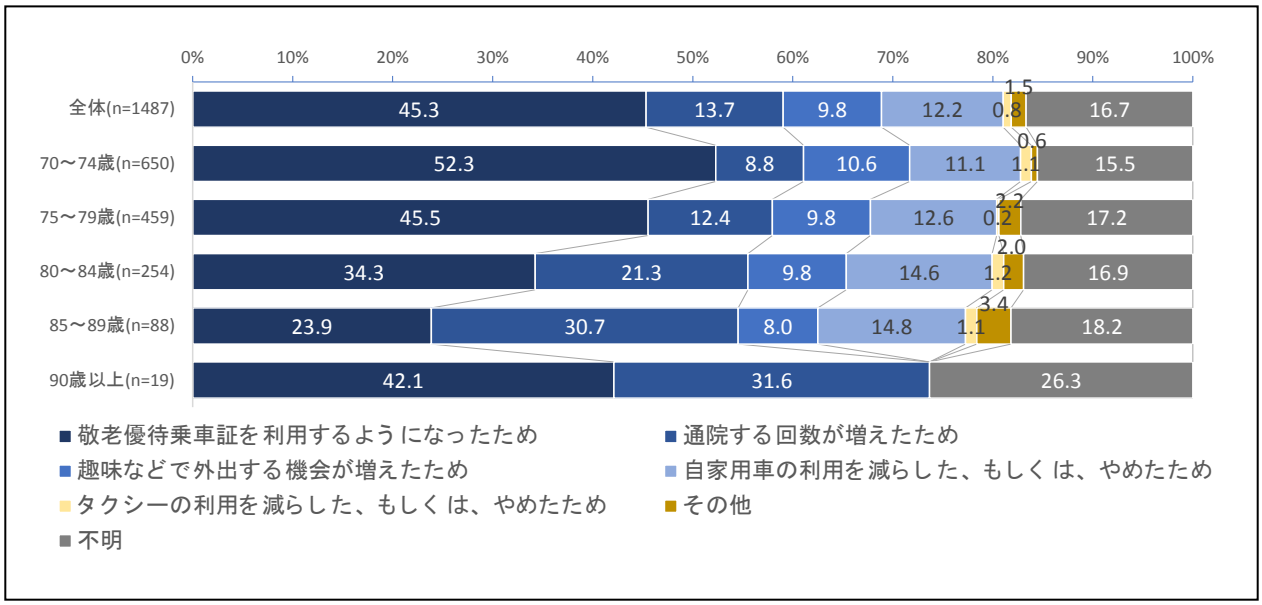


図１３-２　公共交通機関の利用が増えた理由（年齢別）　（質問 18 関係）

公共交通機関の利用が増えた理由を年齢別にみると、「70～74 歳」では「敬老優待乗車証を利用するようになったため」が 52.3%と最も多く、年齢が高くなるほど、その割合は減少し、「通院する回数が増えたため」の割合が多くなっている。



３　敬老優待乗車証の利用状況について

図１４-１　敬老優待乗車証の交付状況

（質問 19 関係）

敬老優待乗車証の交付状況をたずねたところ、「交付を受けている」が 78.1%、「交付を受けていない」が 18.7%となっている。

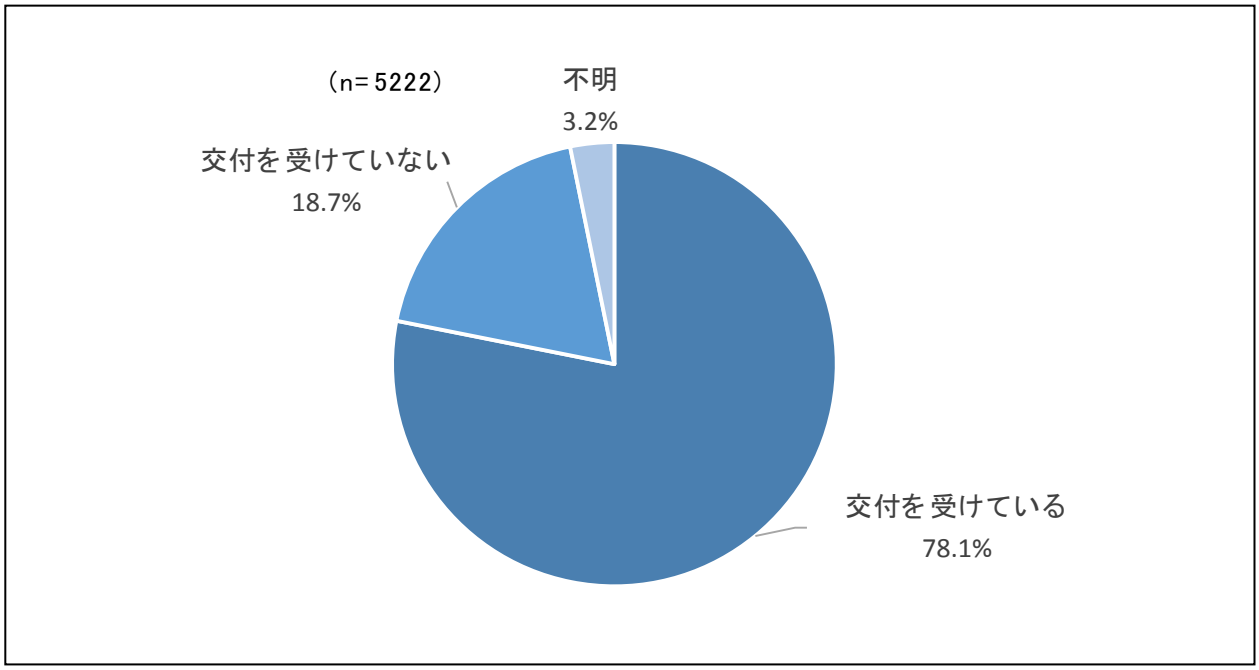


図１４-２　敬老優待乗車証の交付状況（年齢・男女別）　（質問 19 関係）

敬老優待乗車証の交付状況を年齢・男女別にみると、70 歳代では「交付を受けている」が 80%以上となっているが、年齢が高くなるほど、その割合が少なくなっている。特に 90 歳以上の女性では 26.4%となっている。

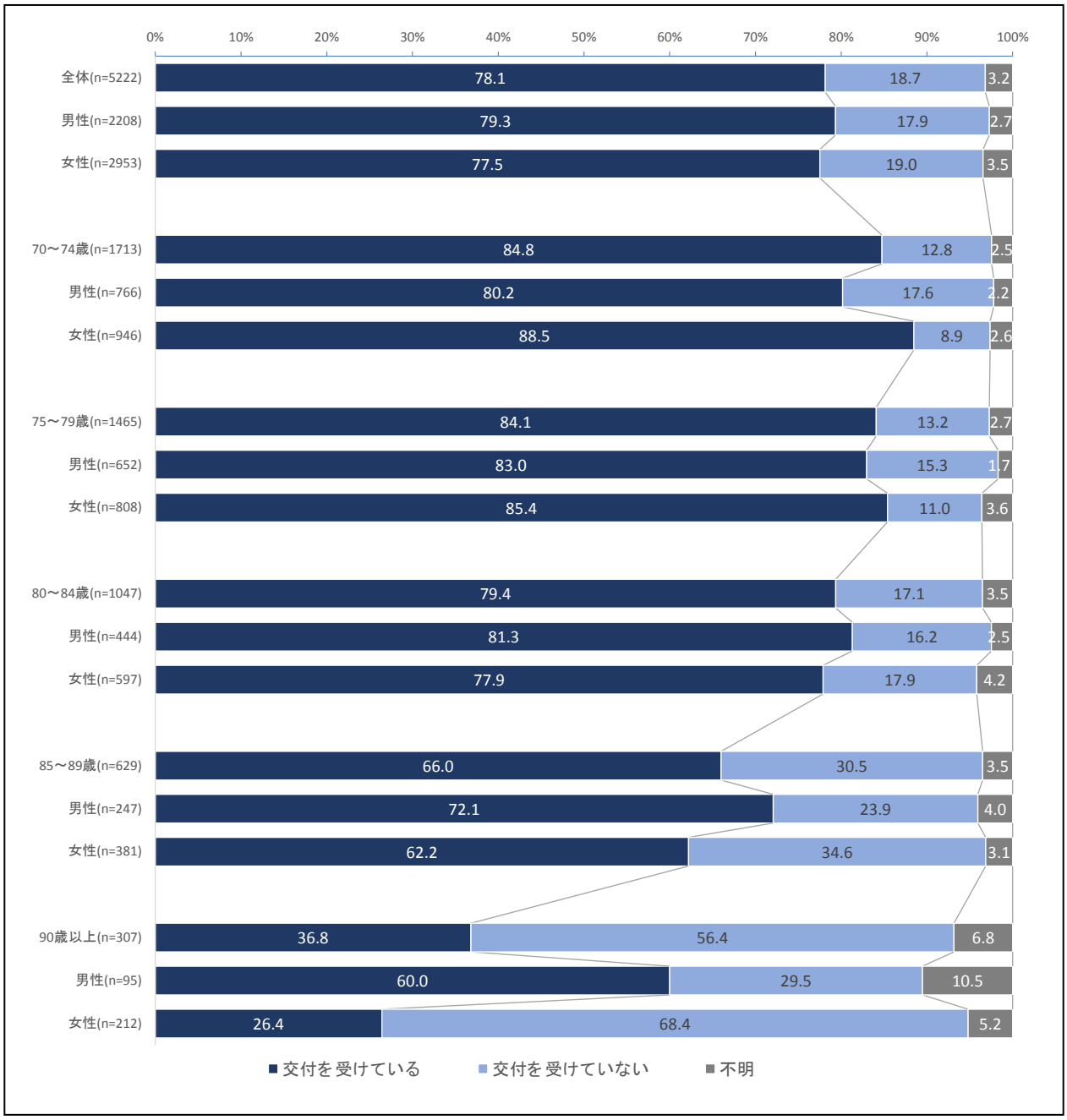


図１４-３　敬老優待乗車証の交付状況（免許の有無別）　（質問 19 関係）

敬老優待乗車証の交付状況を免許の有無別にみると、交付を受けている方の割合は、「免許を持っていて、運転している」が 83.3%、「免許を持っているが、運転していない」が 83.0%となっており、「免許を持ったことがない」は 73.8%と少なくなっている。

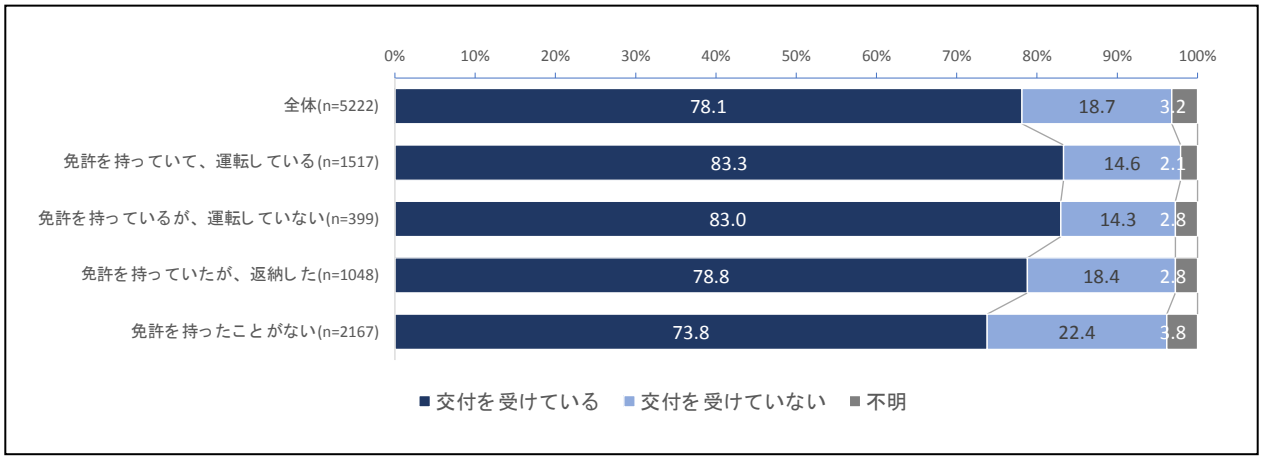


図１５-１　敬老優待乗車証の交付を受けていない理由　（質問 20 関係）

敬老優待乗車証の交付を受けていない方に、その理由をたずねたところ、「身体的な事情から利用できないため」が 37.1%と最も多く、次いで「主に自家用車を利用しているため」（31.9%）、「あまり外出しないため」（21.6%）となっている。

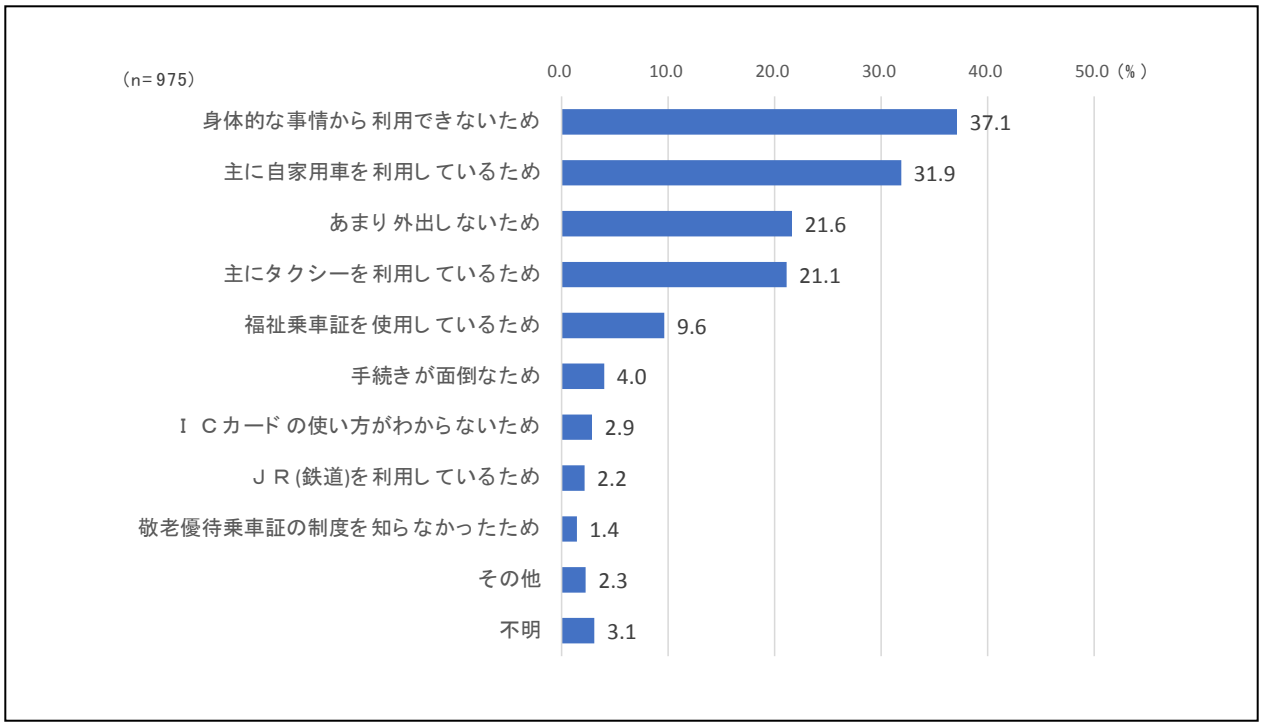


図１５-２　敬老優待乗車証の交付を受けていない理由（年齢別）　（質問 20 関係）

敬老優待乗車証の交付を受けていない理由を年齢別にみると、「身体的な事情から利用できないため」「あまり外出しないため」「主にタクシーを利用しているため」の割合は、年齢が高くなるほど、多くなっている。また、「主に自家用車を利用しているため」の割合は、年齢が高くなるほど、少なくなっている。

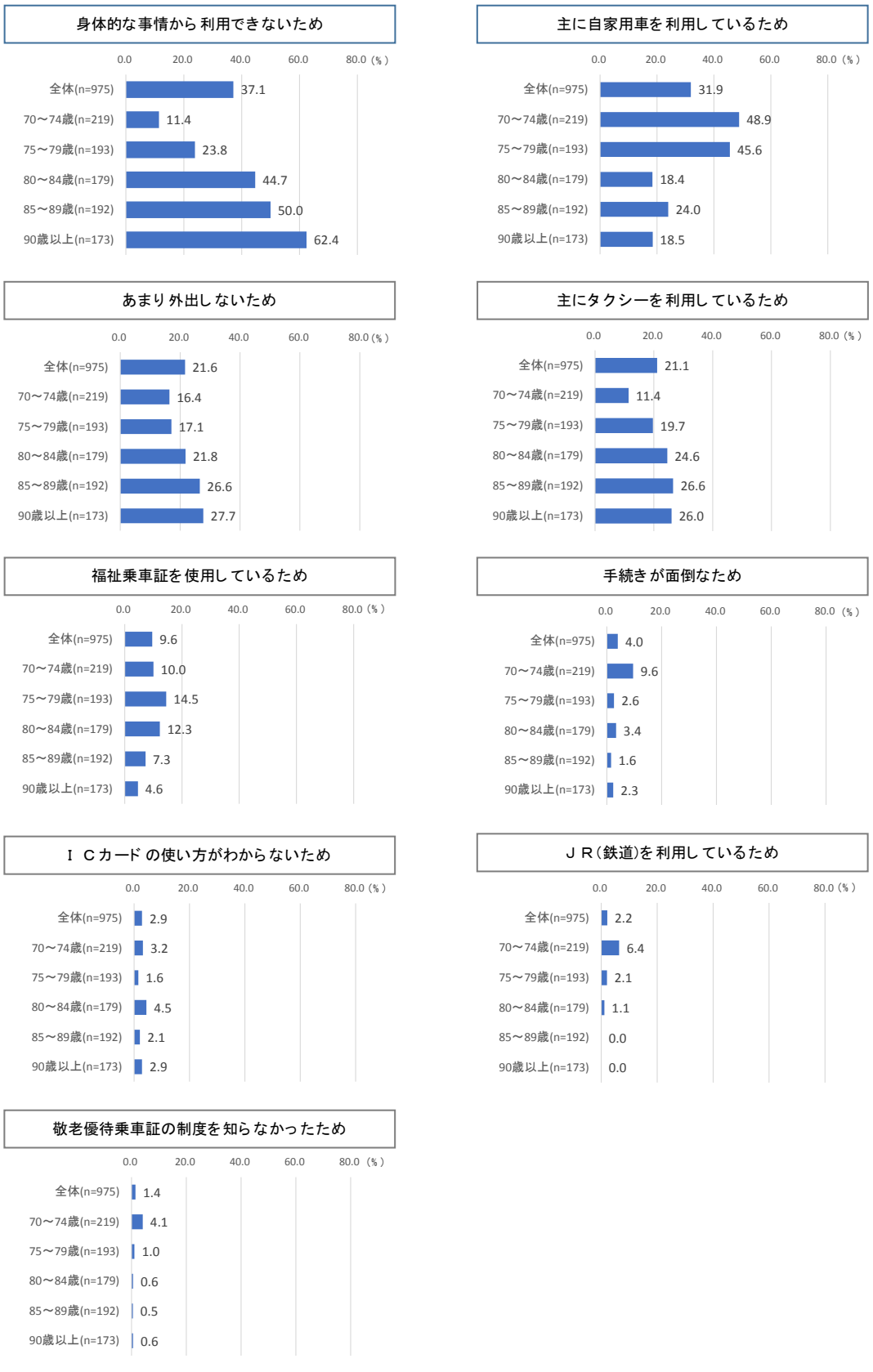


図１６　敬老優待乗車証未利用者の公共交通機関の利用月額　（質問 21 関係）

敬老優待乗車証の交付を受けていない方に、公共交通機関の利用月額をたずねたところ、「ほとんど利用しない」が 57.5%で最も多く、次いで「1,000 円未満」（9.6%）、「1,000 円以上 3,000 円未満」（7.0%）となっている。

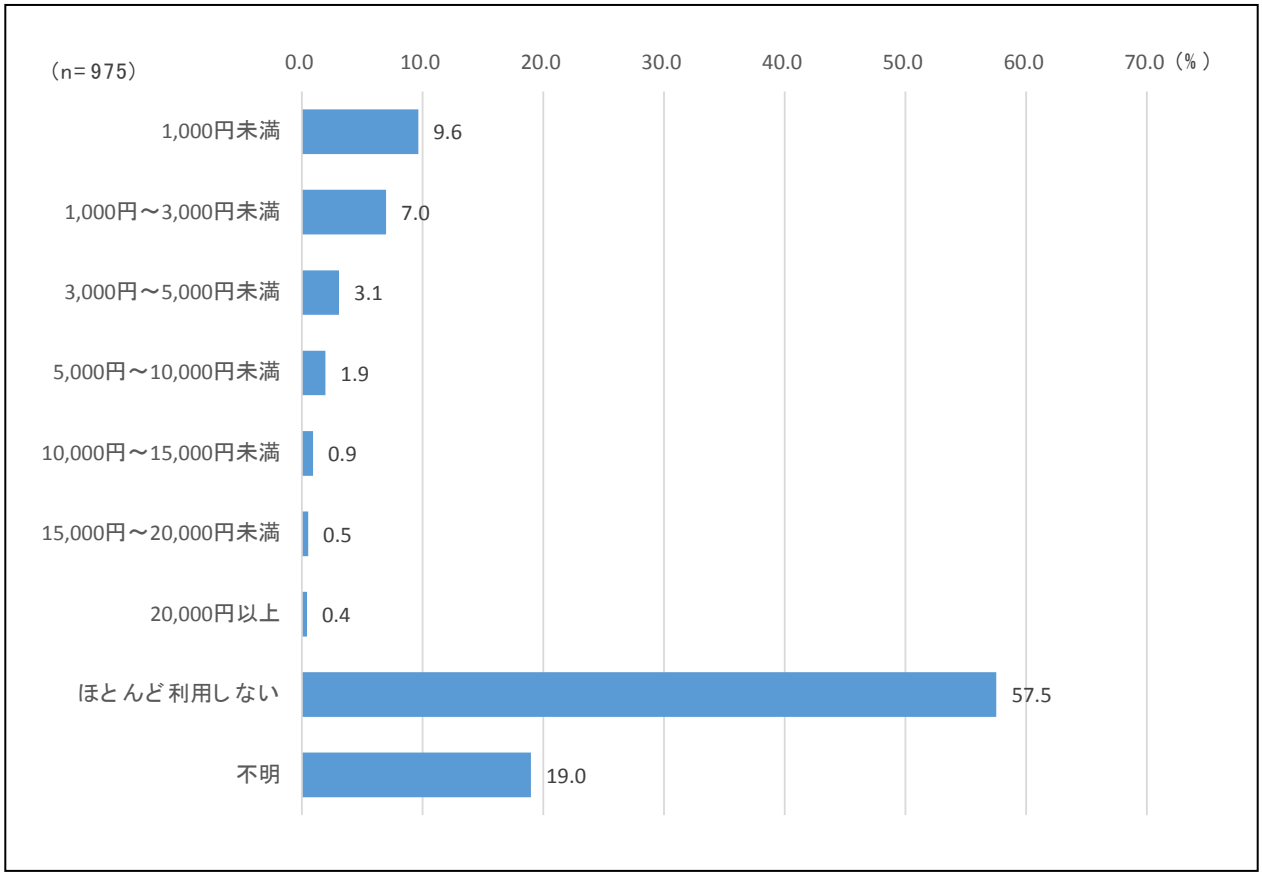


図１７-１　昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額　（質問 22 関係）

敬老優待乗車証の交付を受けている方に、昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）のチャージ金額をたずねたところ、「10,000 円分」が 29.1%と最も多く、次いで「20,000 円分」（21.5%）、「30,000 円分」（13.0%）となっている。

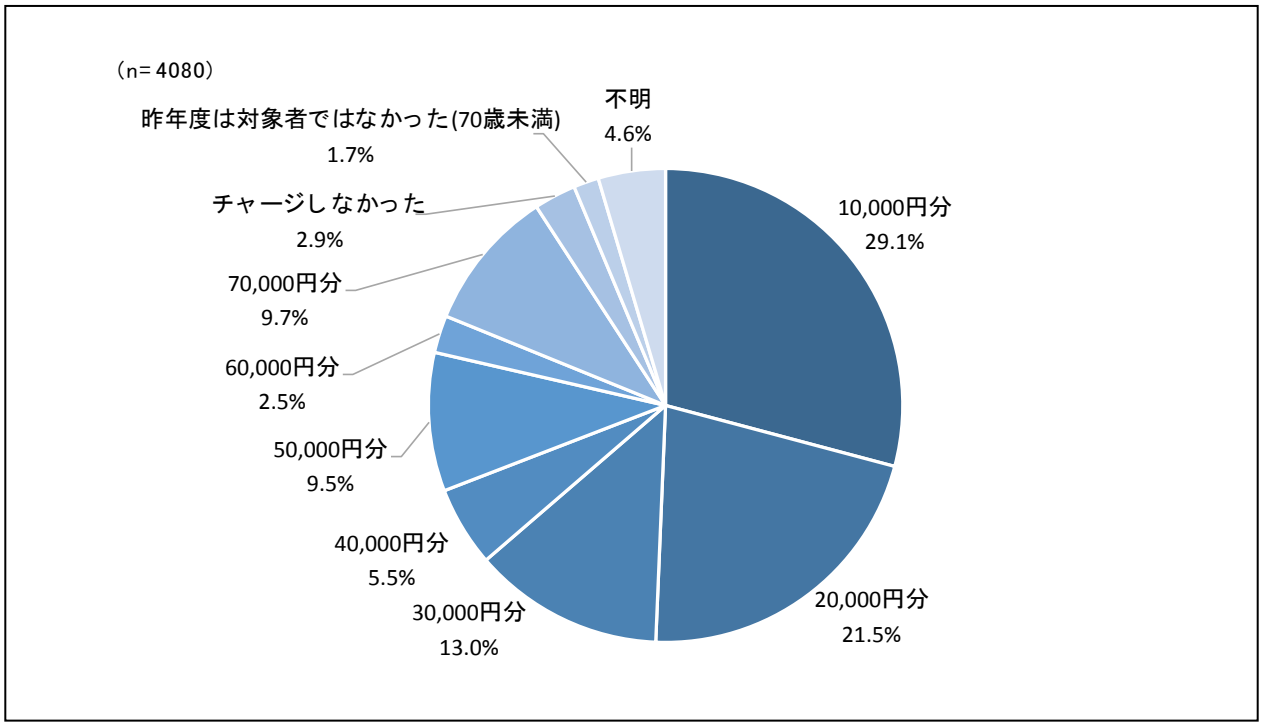


図１７-２　昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額（年齢・男女別）　（質問 22 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）のチャージ金額を年齢・男女別にみると、「10,000 円分」のチャージが「男性」35.0%、「女性」24.6%となっており、「女性」は 90 歳以上を除き、「70,000 円分」のチャージが 10%以上となっている。また、90 歳以上では男女ともに「チャージしなかった」が 10%以上となっている。

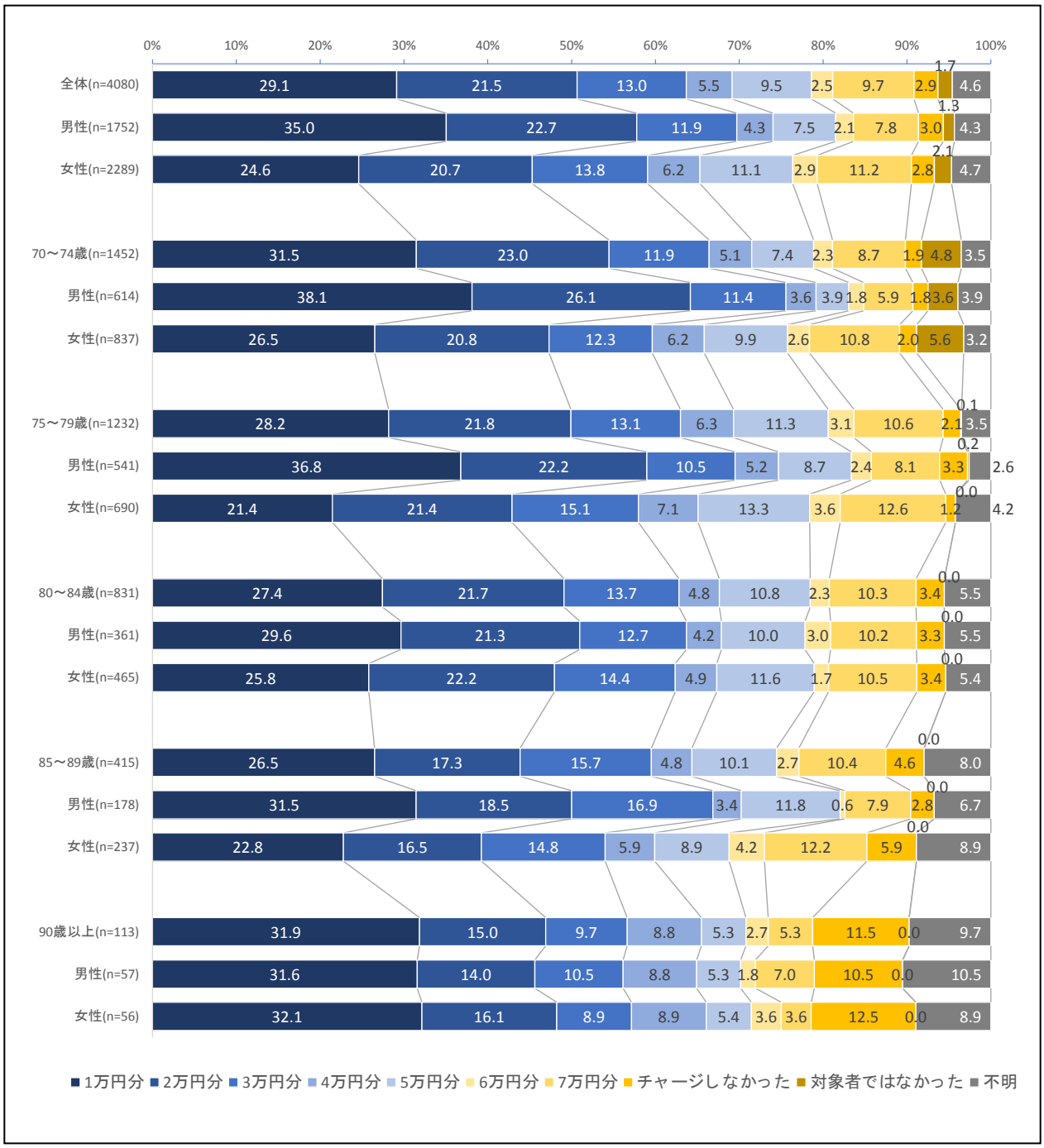


図１８-１　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額をたずねたところ、「10,000 円未満」が 32.4%で最も多く、次いで「10,000 円以上 20,000 円未満」（18.0%）、「20,000 円以上 30,000 円未満」（12.5%）となっている。

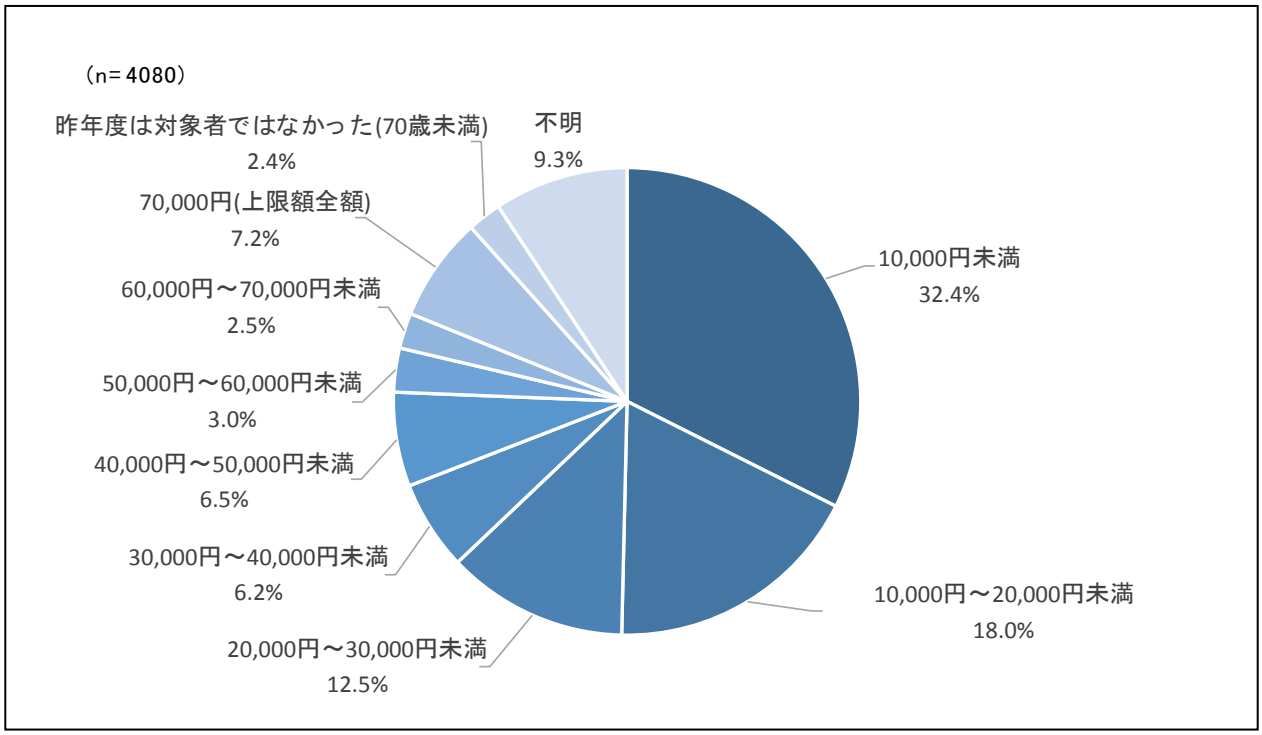


図１８-２　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（年齢・男女別）　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額を年齢・男女別にみると、いずれの年代でも「10,000 円未満」の利用は「女性」より「男性」のほうが多くなっている。また、いずれの年代でも「70,000 円」の利用は「男性」より「女性」のほうが多くなっている。

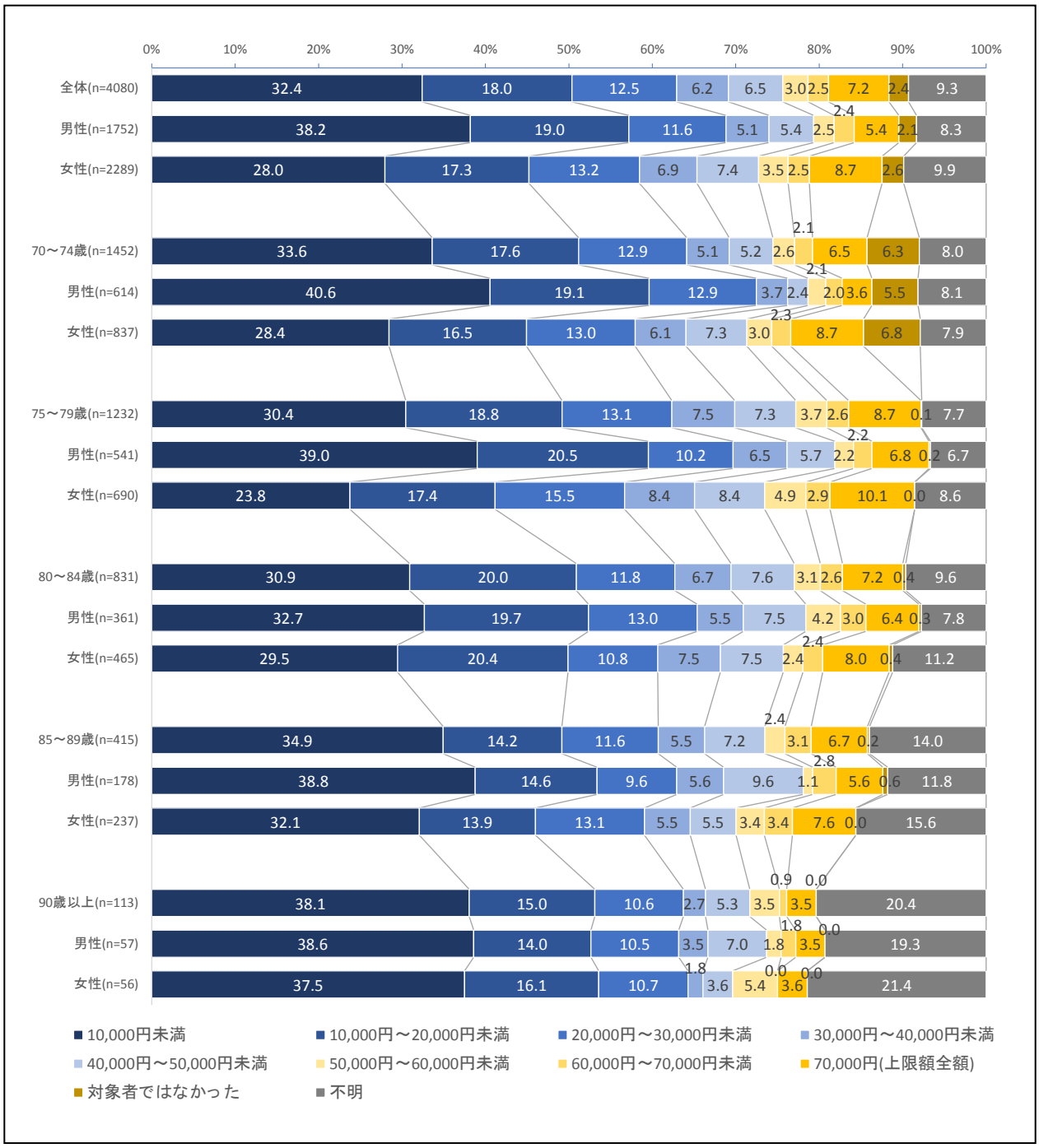


図１８-３　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（免許の有無別）　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額を免許の有無別にみると、「免許を持っていて、運転している」は「10,000 円未満」が 46.4%と多くなっている。また、「免許を持っていたが、返納した」は「70,000 円」が 11.1%と多くなっている。

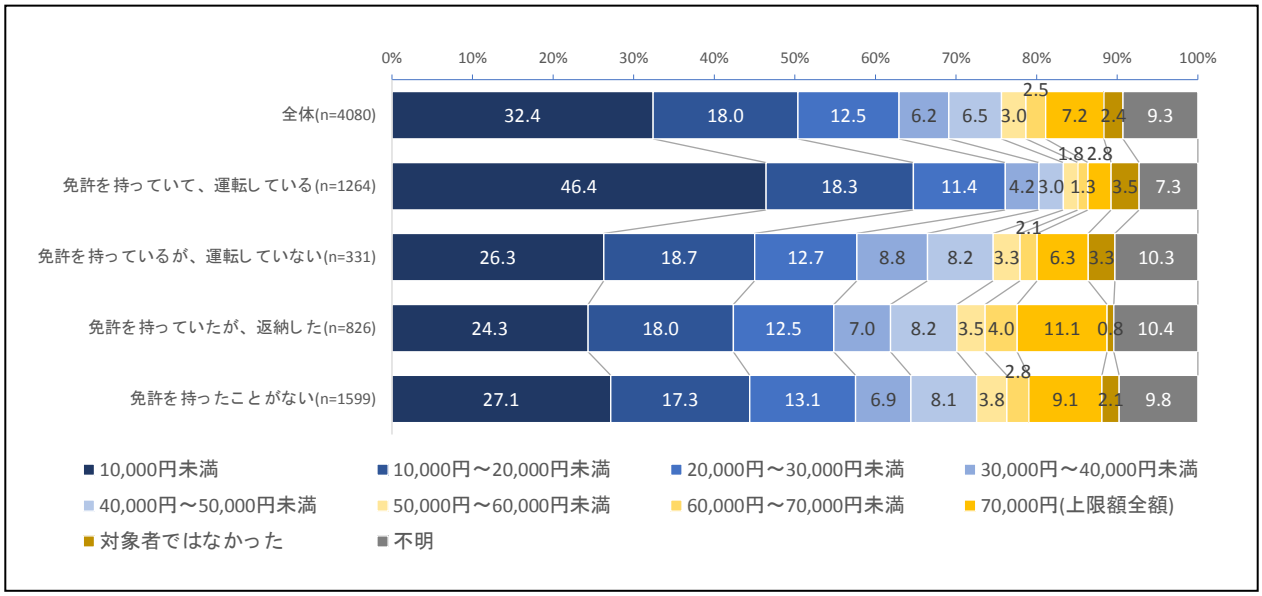


図１８-４　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（世帯構成別）　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額について、単身世帯とそれ以外の世帯を比較した結果、単身世帯では「10,000 円未満」が 26.0%と少なくなっており、単身世帯のほうが多く利用している傾向にある。

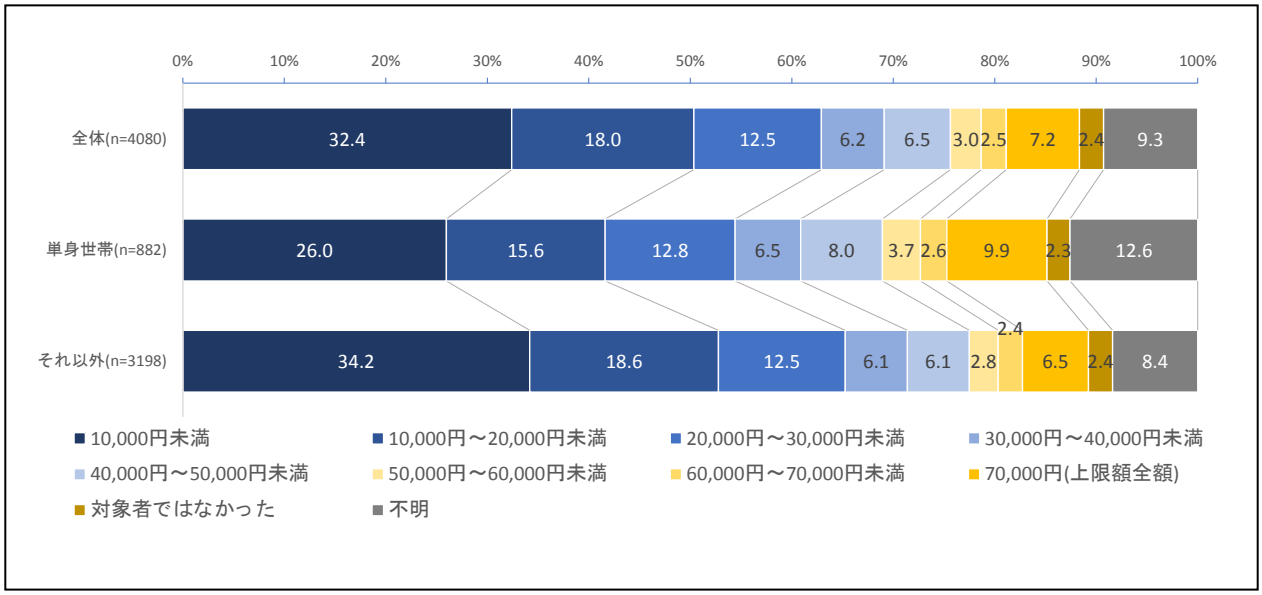


図１８-５　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（収入別）　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額を本人の収入別にみると、「300 万円以上 400 万円未満」は「10,000 円未満」が 38.7%と多くなっている。また、「500 万円以上」では「70,000 円」が 12.7%と多くなっている。

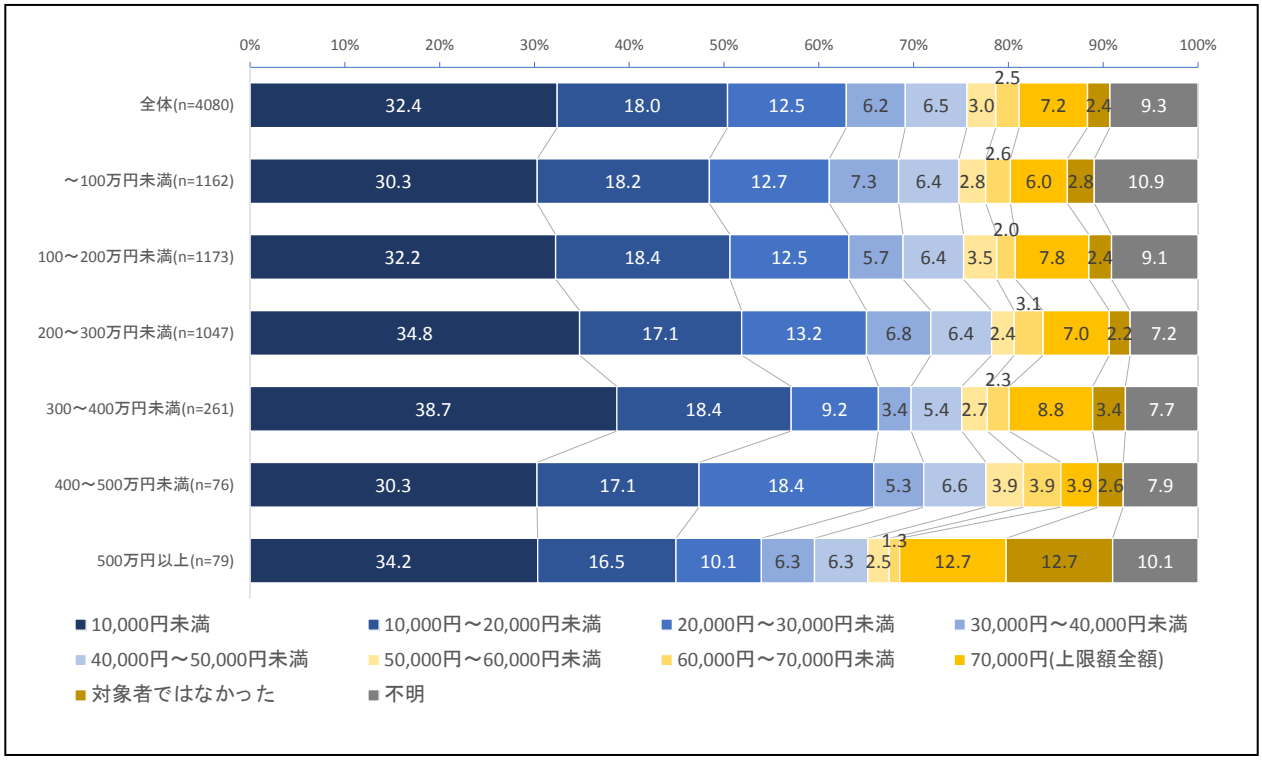


図１８-６　昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（健康状態別）　（質問 23 関係）

昨年度（平成 29 年４月～平成 30 年３月）の敬老優待乗車証の利用金額を健康状態別にみると、「健康」で「70,000 円」の割合は 10.3%となっており、健康な方ほど多く利用している傾向にある。

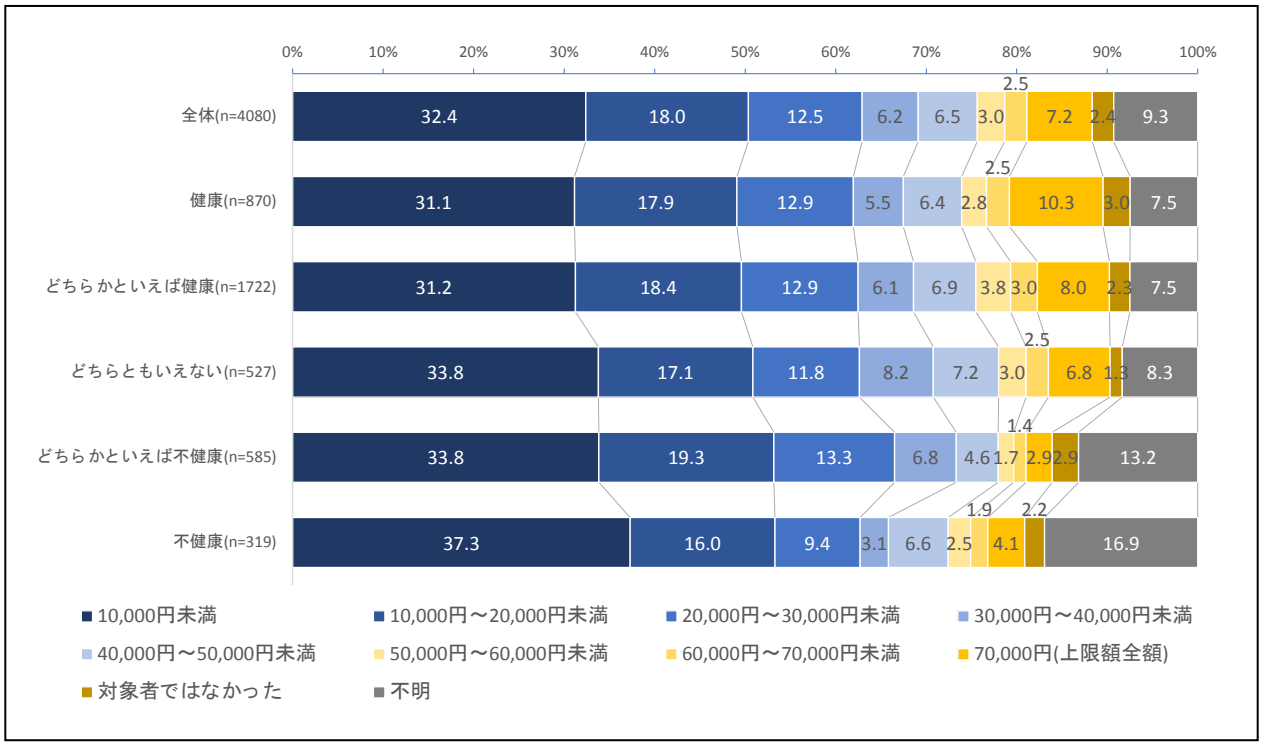


図１９-１　敬老優待乗車証で外出した際の平均歩行時間　（質問 24 関係）

敬老優待乗車証を利用して外出した際の歩行時間をたずねたところ、「30 分以上 1 時間未満」が 28.1%と最も多く、次いで「30 分未満」（21.7%）、「１時間以上１時間 30 分未満」（19.2%）となっている。

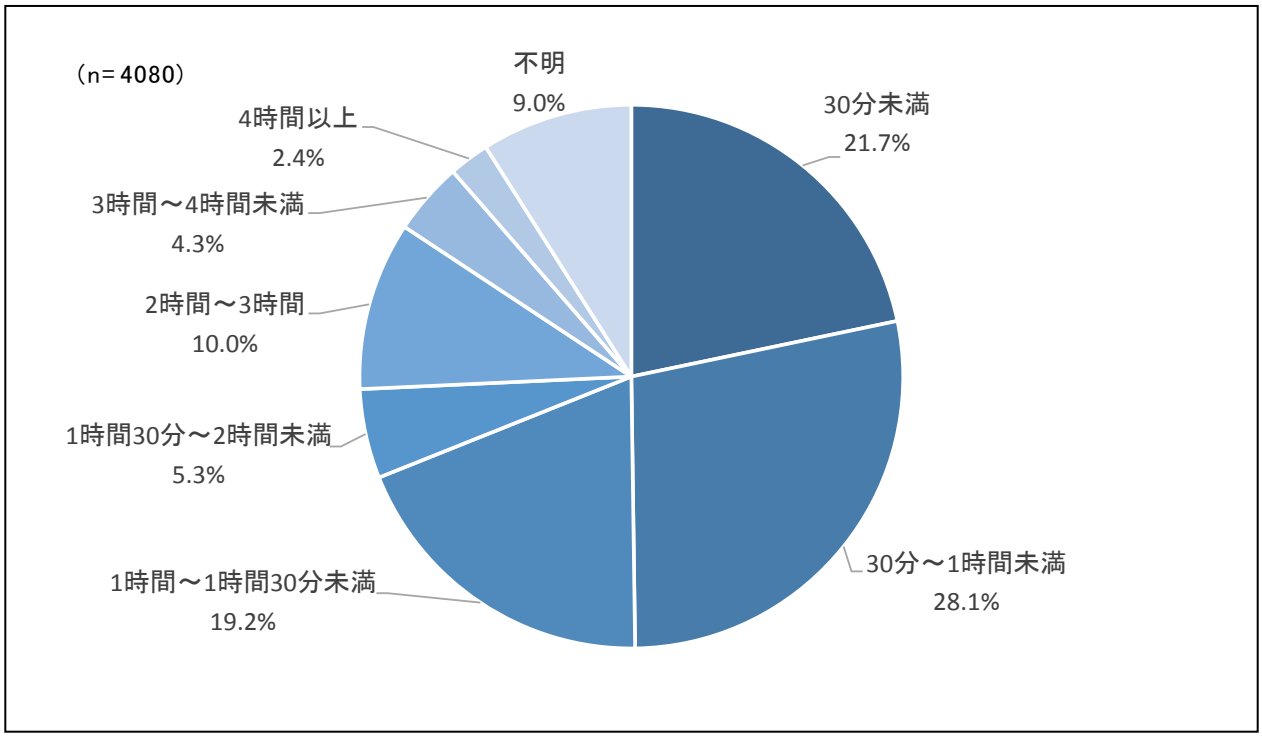
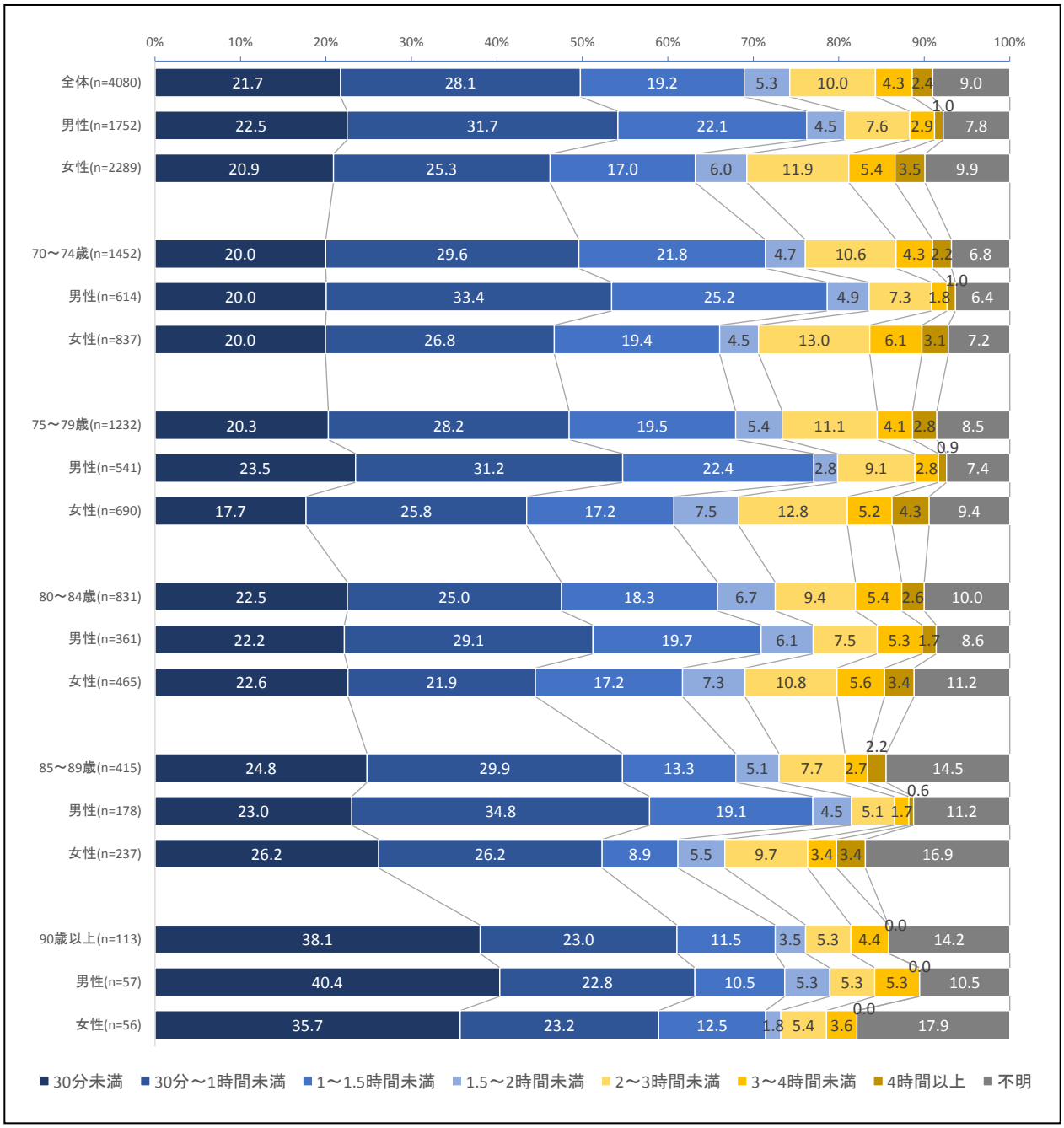


図１９-２　敬老優待乗車証で外出した際の平均歩行時間（年齢・男女別）

（質問 24 関係）

敬老優待乗車証を利用して外出した際の歩行時間を年齢・男女別にみると、「男性」よりも「女性」のほうが、歩行時間が長くなっている。また、年齢が高くなるほど、歩行時間は短くなっており、90 歳以上では「30 分未満」が 38.1%となっている。



（参考）年齢階層別平均歩行時間

	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85～89 歳	90 歳以上	全体
全体(n=4080)	63 分	65 分	65 分	55 分	44 分	62 分
男性(n=1752)	53 分	54 分	60 分	48 分	43 分	54 分
女性(n=2289)	70 分	73 分	69 分	61 分	44 分	69 分

図２０-１　敬老優待乗車証で外出した際の平均使用金額　（質問 25 関係）

敬老優待乗車証を利用して外出した際に使用する平均金額（交通費と医療費を除く）をたずねたところ、「5,000 円以上 10,000 円未満」が 24.1%で最も多く、次いで「3,000 円以上 5,000 円未満」（20.9%）、「1,000 円以上 3,000 円未満」（18.7%）となっている。

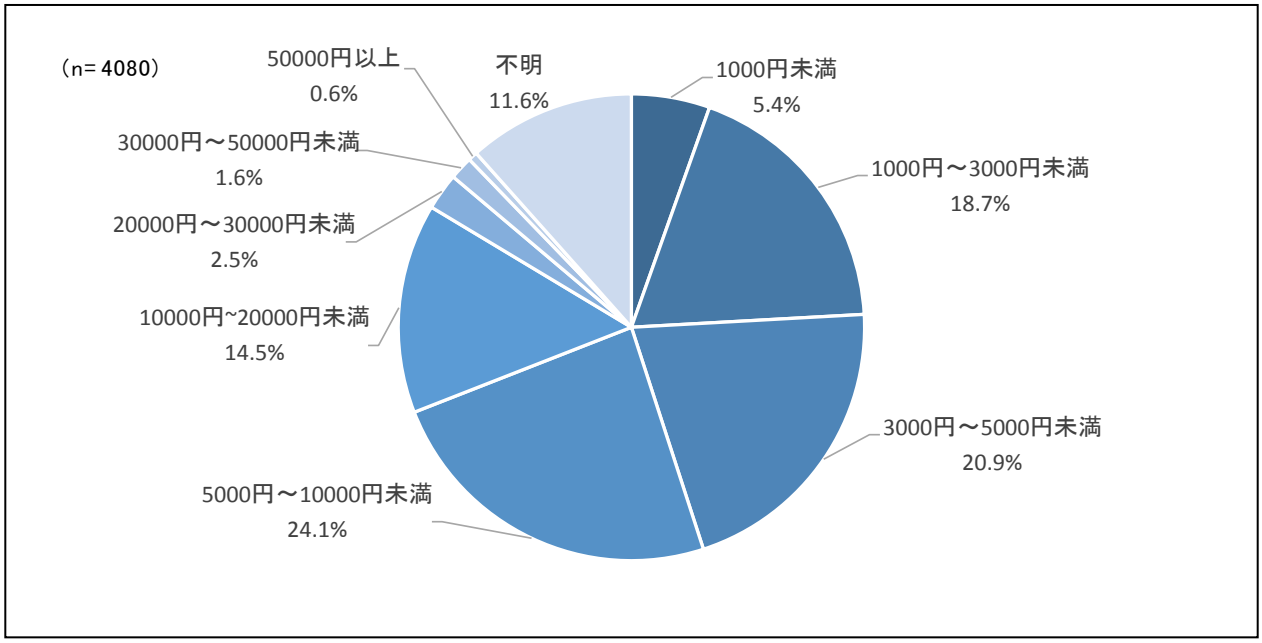
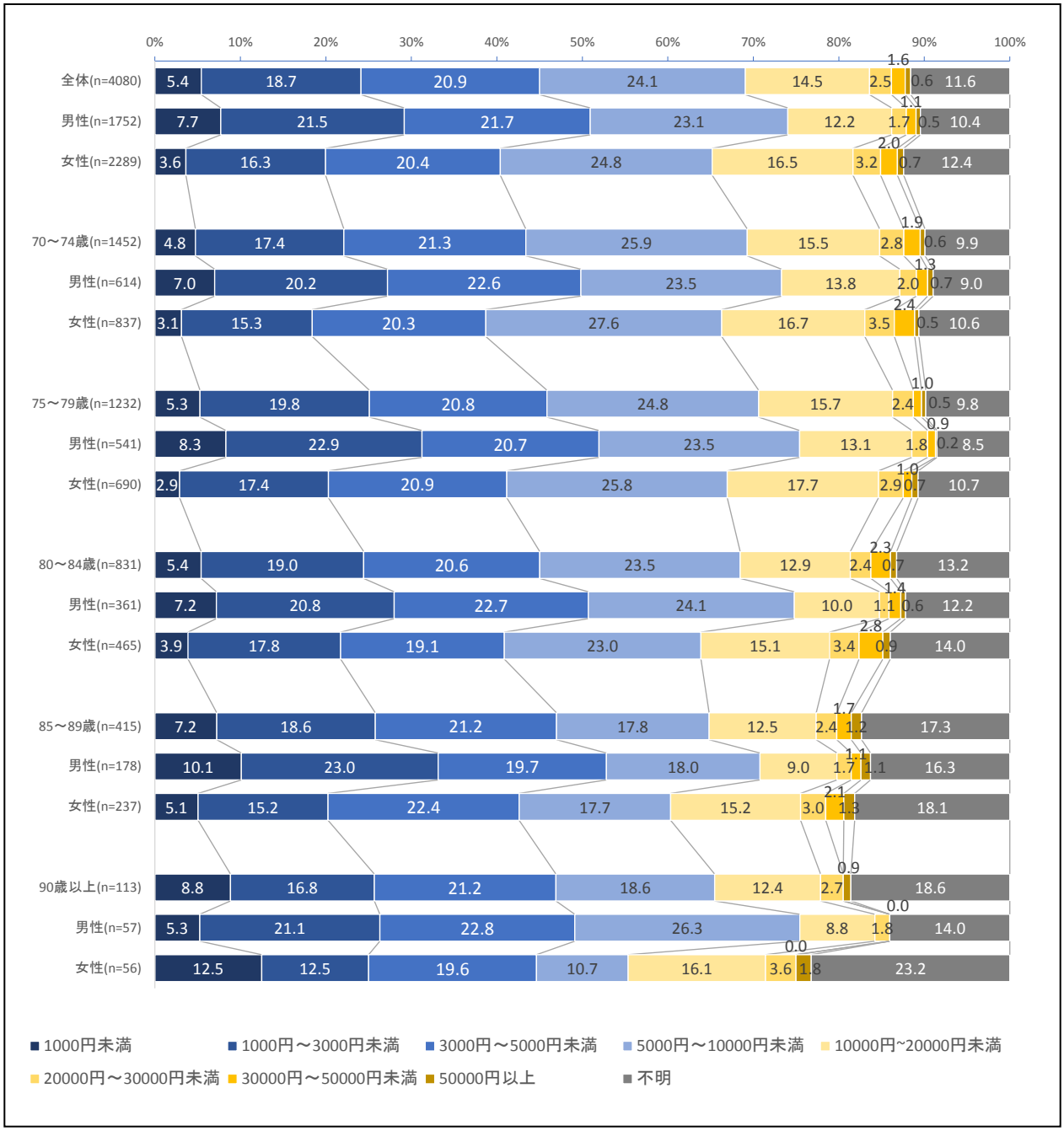


図２０-２　敬老優待乗車証で外出した際の平均使用金額（年齢・男女別）

（質問 25 関係）

敬老優待乗車証を利用して外出した際に使用する平均金額を年齢・男女別にみると、いずれの年代でも、「男性」よりも「女性」のほうが、多く使用している傾向にある。



（参考）年齢階層別平均使用金額

	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85～89 歳	90 歳以上	全体
全体(n=4080)	6,327 円	5,823 円	6,374 円	6,665 円	5,722 円	6,176 円
男性(n=1752)	5,615 円	4,981 円	5,246 円	5,053 円	4,316 円	5,247 円
女性(n=2289)	6,857 円	6,501 円	7,217 円	7,903 円	7,324 円	6,926 円

図２１-１　利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度　（質問 27 関係）

もしも敬老優待乗車証の利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度をたずねたところ、「減ると思う」が 32.2%で最も多く、次いで「変わらないと思う」が 31.0%、「どちらかといえば、減ると思う」が 25.5%となっている。「減ると思う」と「どちらかといえば、減ると思う」を合わせると 57.7%となっている。

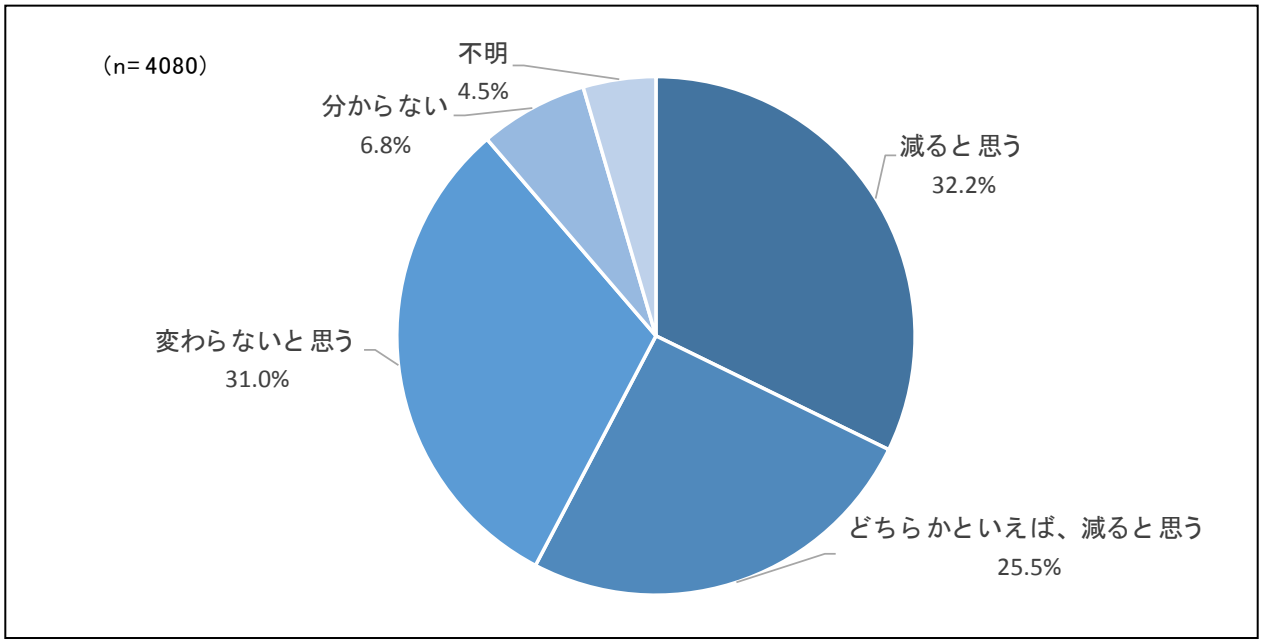
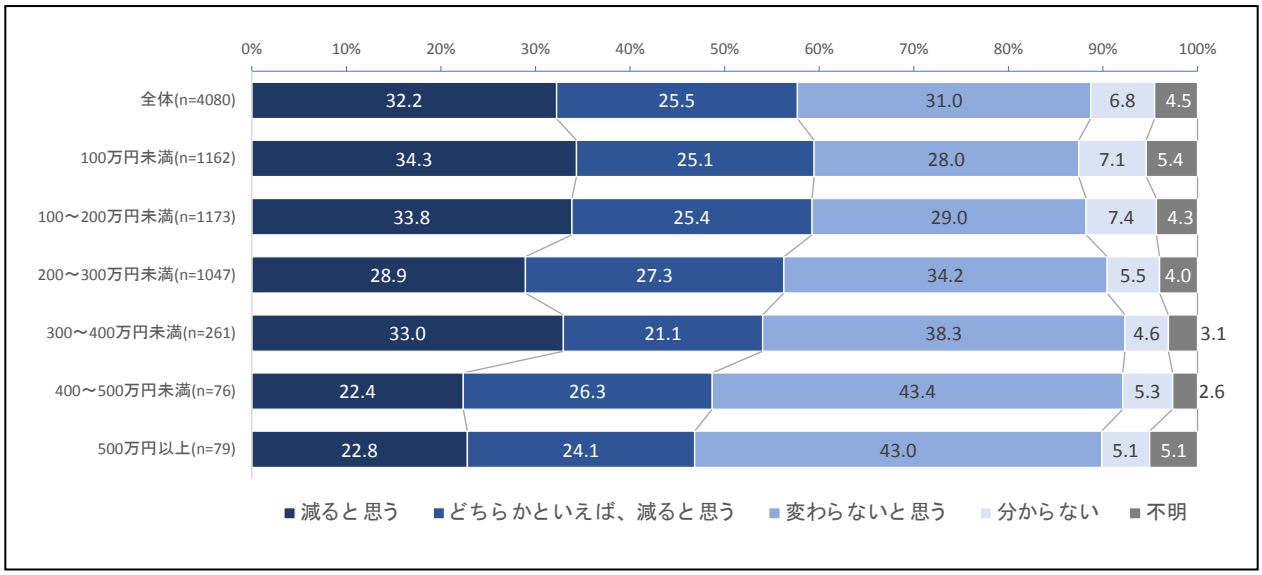


図２１-２　利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度（収入別）（質問 27 関係）

もしも敬老優待乗車証の利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度を本人の収入別にみると、「400 万円以上 500 万円未満」と「500 万円以上」では、「減ると思う」が全体より約 10%少なくなっており、「変わらないと思う」は全体より 10%以上多くなっている。



４　敬老優待乗車証の制度について

図２２　ＩＣカード化について　（質問 29 関係）

平成 29 年４月から敬老優待乗車証がＩＣカード化されたことについてたずねたところ、「便利になった」が 72.0%、「どちらかといえば便利になった」が 11.4%、合わせると 83.4%の方が便利になったと回答している。

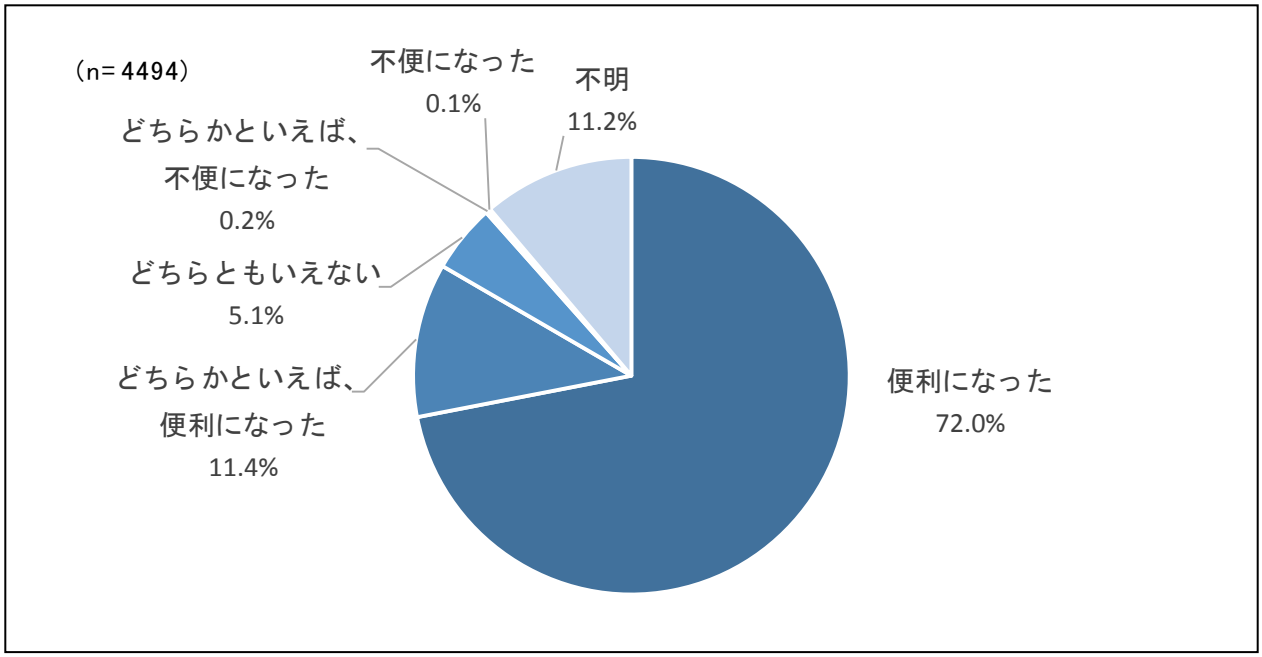


図２３　ＩＣカード化されて便利になった点　（質問 30 関係）

敬老優待乗車証がＩＣカード化されて「便利になった」「どちらかといえば便利になった」と回答した方に、便利になった点をたずねたところ、「有効期限がなくなり、残高を翌年度以降に持ち越すことができるようになったこと」が 80.5%で最も多く、次いで「乗り降りがスムーズになったこと」（76.5%）、「１年を通じて、自分の必要なタイミングでチャージをすることができるようになったこと」（61.5%）となっている。

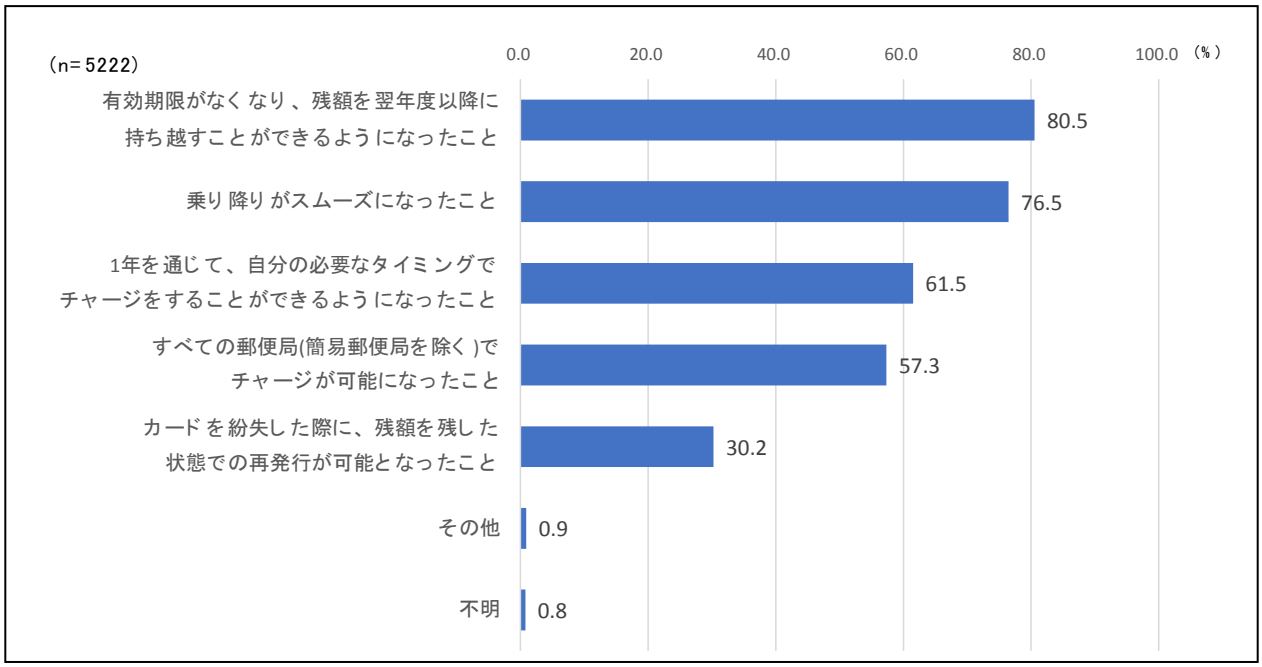


図２４　敬老優待乗車証制度の運営にかかる市税負担について　（質問 31 関係）

敬老優待乗車証制度の運営に年間約 40 億円の市税が使用されていることを知っているかたずねたところ、「知っていた」が 32.0%、「知らなかった」が 61.2%となっている。

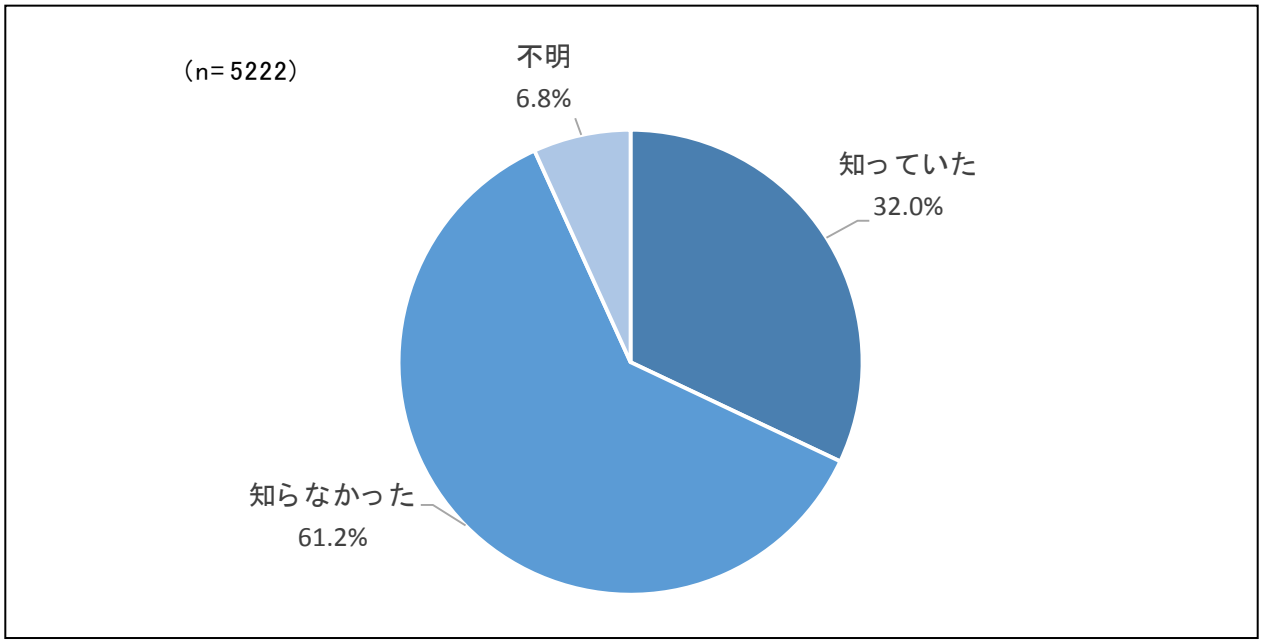


図２５-１　敬老優待乗車証の自己負担割合について　（質問 32 関係）

敬老優待乗車証の自己負担割合についてたずねたところ、「現在の自己負担割合を維持したほうがいいと思う」が 48.5%で最も多く、次いで「ある程度の自己負担割合の増はやむを得ないと思う」（28.9%）となっている。

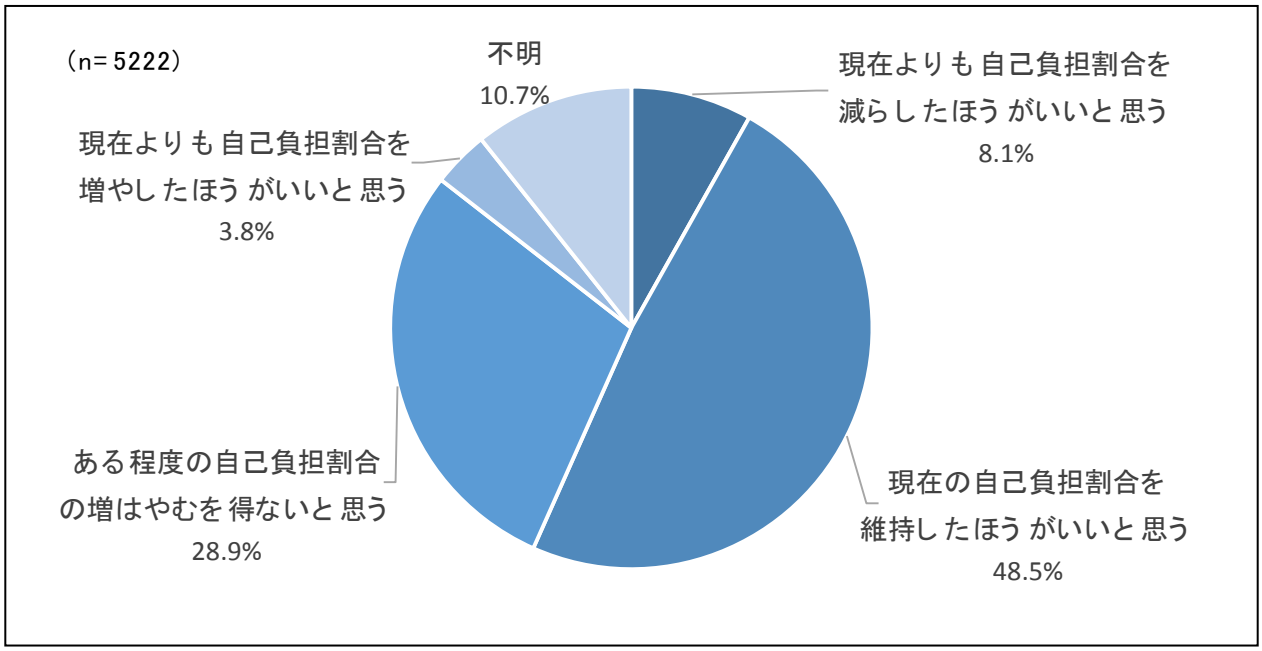


図２５-２　敬老優待乗車証の自己負担割合について（年齢別）　（質問 32 関係）

敬老優待乗車証の自己負担割合への考えを年齢別にみると、「現在の自己負担割合を維持したほうがいいと思う」の割合は、「75～79 歳」の 52.0%が最も多く、次いで「70～74 歳」の 51.5%となっている。また、90 歳以上では 37.8%と低くなっており、年齢が高くなるほど、減少している傾向にある。

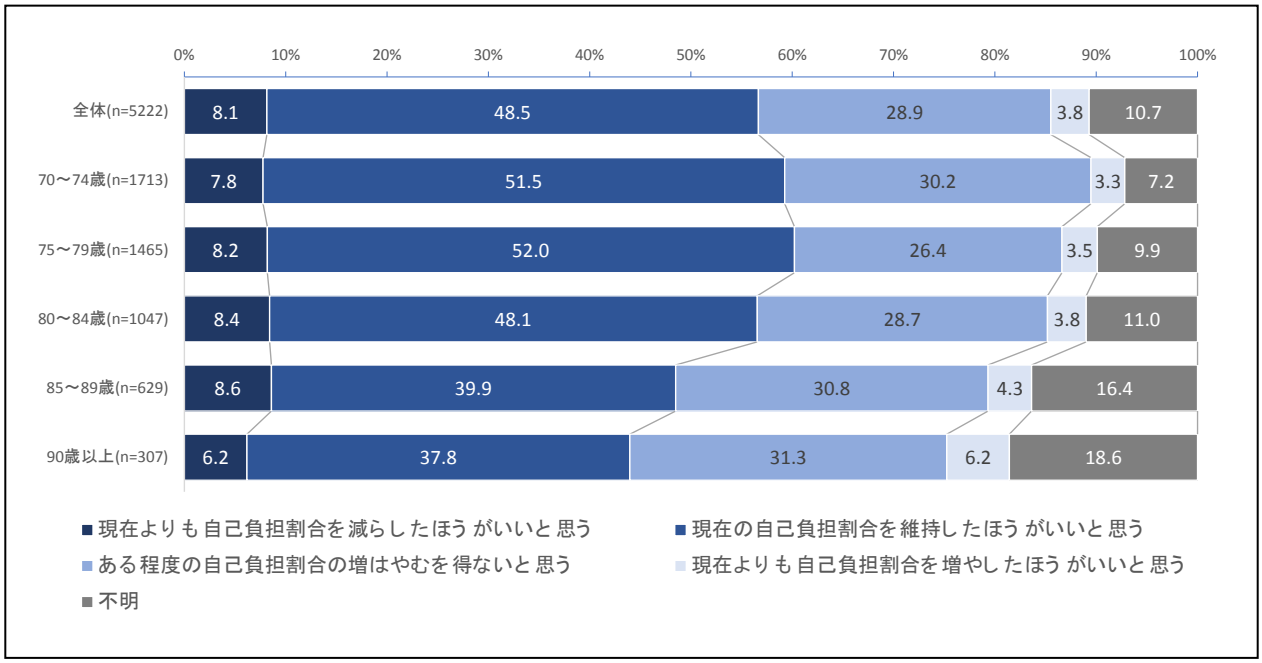


図２５-３　敬老優待乗車証の自己負担割合について（収入別）　（質問 32 関係）

敬老優待乗車証の自己負担割合への考えを本人の収入別にみると、「400 万円以上 500 万円未満」と「500 万円以上」では、「ある程度の自己負担割合の増はやむを得ないと思う」の割合が全体よりも約 10%多くなっている。

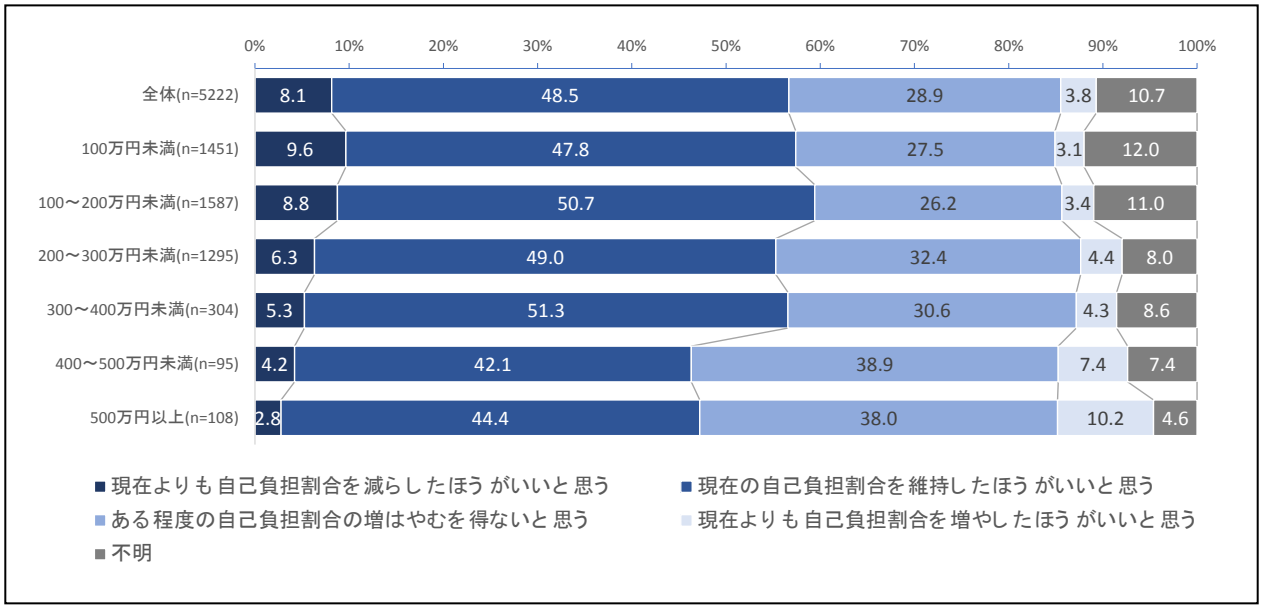


図２６-１　敬老優待乗車証の対象年齢について　（質問 33 関係）

敬老優待乗車証の対象年齢についてたずねたところ、「現行の年齢（70 歳から）のままでいいと思う」が 73.0%で最も多く、次いで「75 歳からにするなど現行よりも引き上げたほうがいいと思う」（11.5%）となっている。

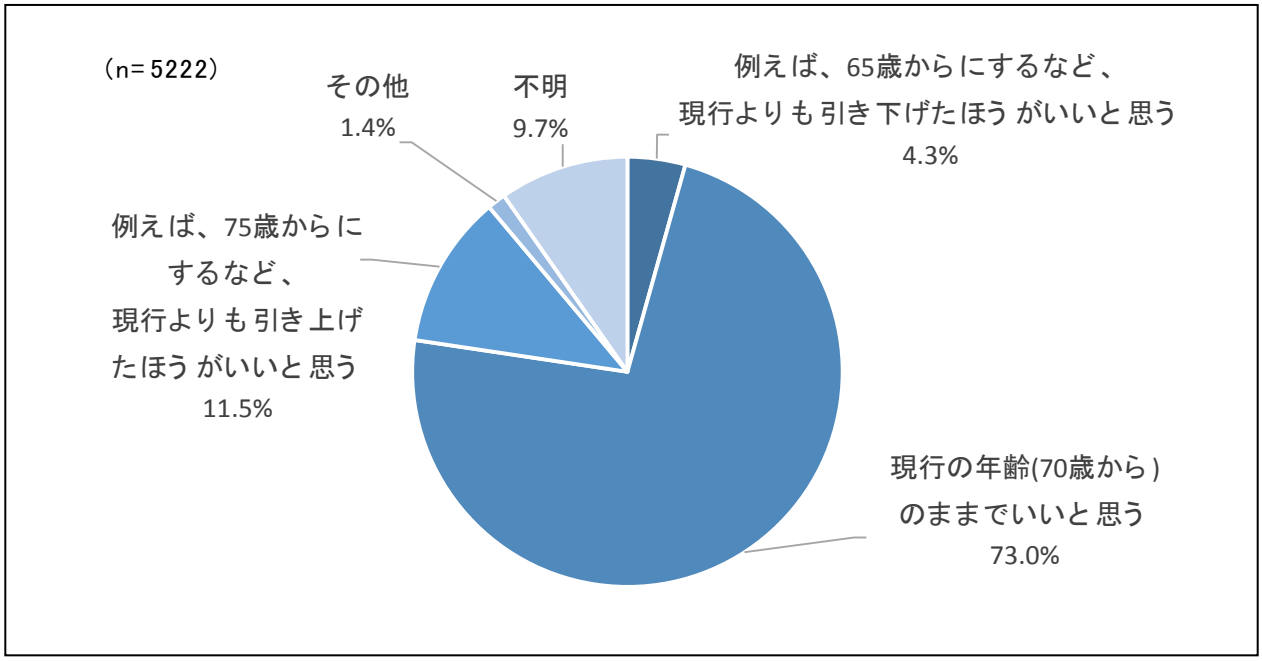


図２６-２　敬老優待乗車証の対象年齢について（年齢別）　（質問 33 関係）

敬老優待乗車証の対象年齢への考えを年齢別にみると、「70～74 歳」で「現行のままでいいと思う」が 81.1%と最も多く、90 歳以上では 53.7%と最も少なくなっており、年齢が高くなるほど、その割合が少なくなっている。一方で、「現行よりも引き上げたほうがいいと思う」は年齢が高くなるほど、多くなっている。

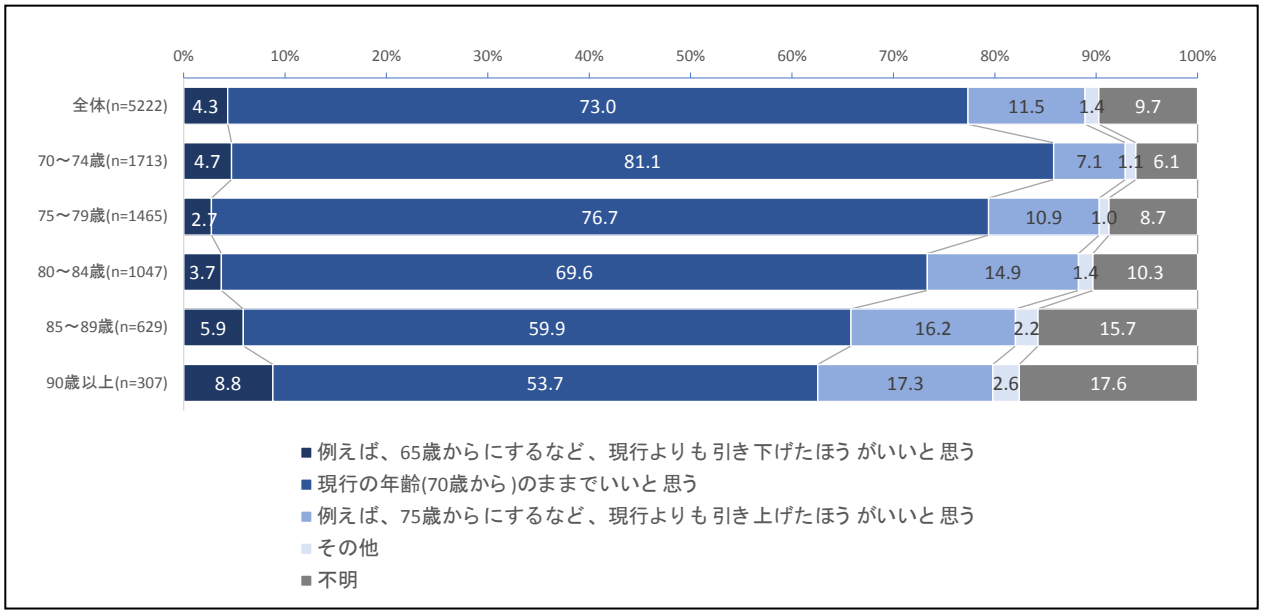


図２６-３　敬老優待乗車証の対象年齢について（収入別）　（質問 33 関係）

敬老優待乗車証の対象年齢への考えを本人の収入別にみると、収入が高くなるほど、「現行よりも引き上げたほうがいいと思う」の割合が多くなっている。

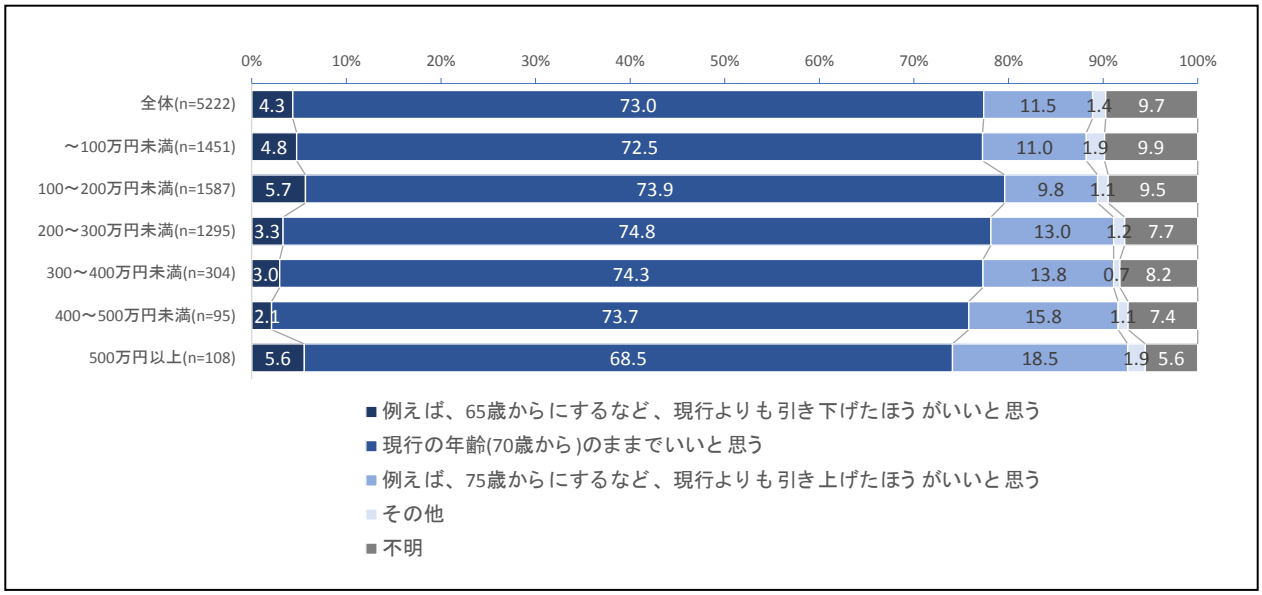


図２７　敬老優待乗車証の制度が及ぼす効果

（質問 28 関係）

敬老優待乗車証の制度が及ぼす効果についてたずねたところ、「高齢者の外出意欲が高まり、健康増進や介護予防を推進する効果」が 71.6%で最も多く、次いで「高齢者の買い物や外食をする機会が増え、消費を増やす効果」（53.7%）、「高齢者の社会参加が促進され、生きがいを増やす効果」（51.3%）となっている。

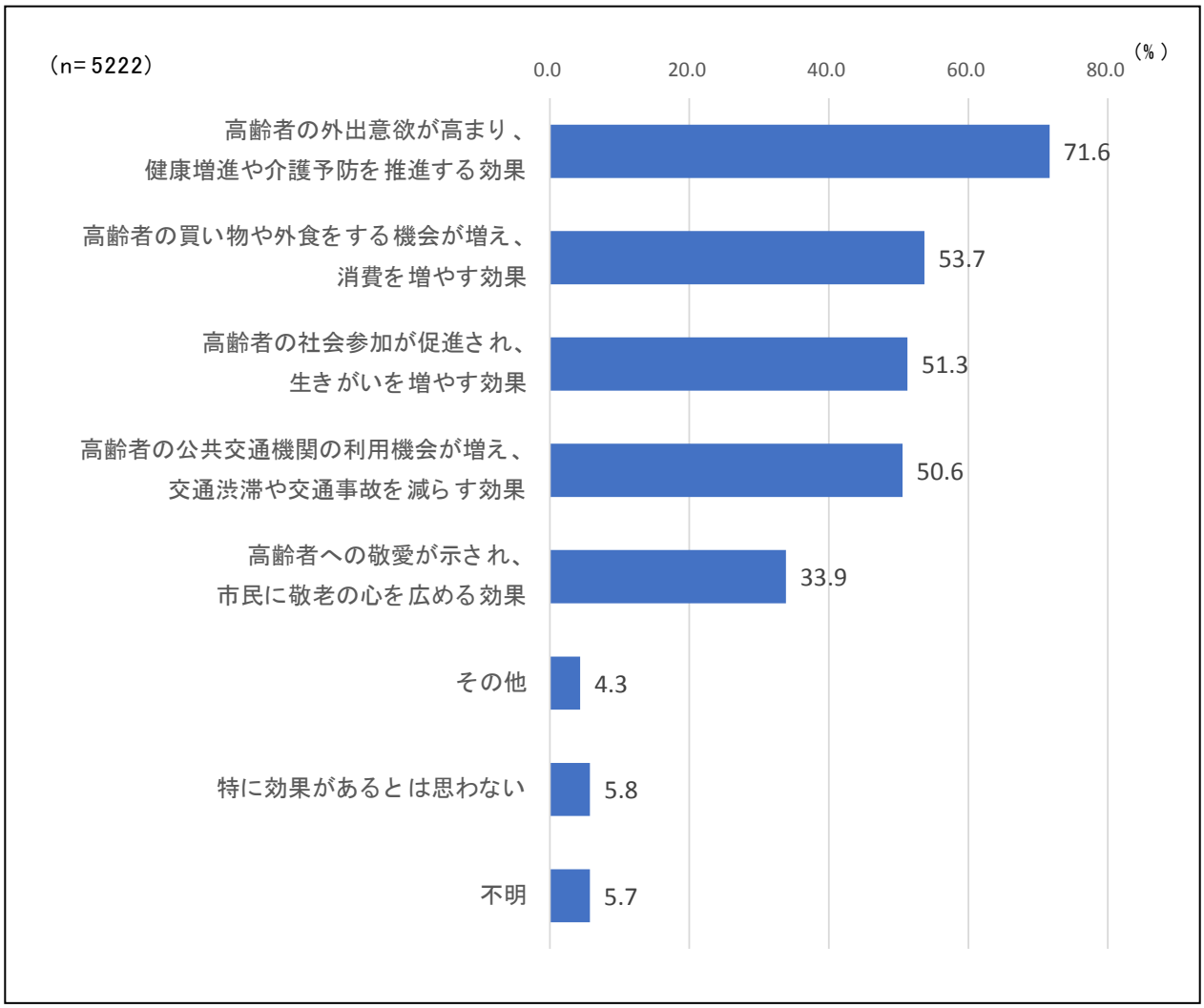
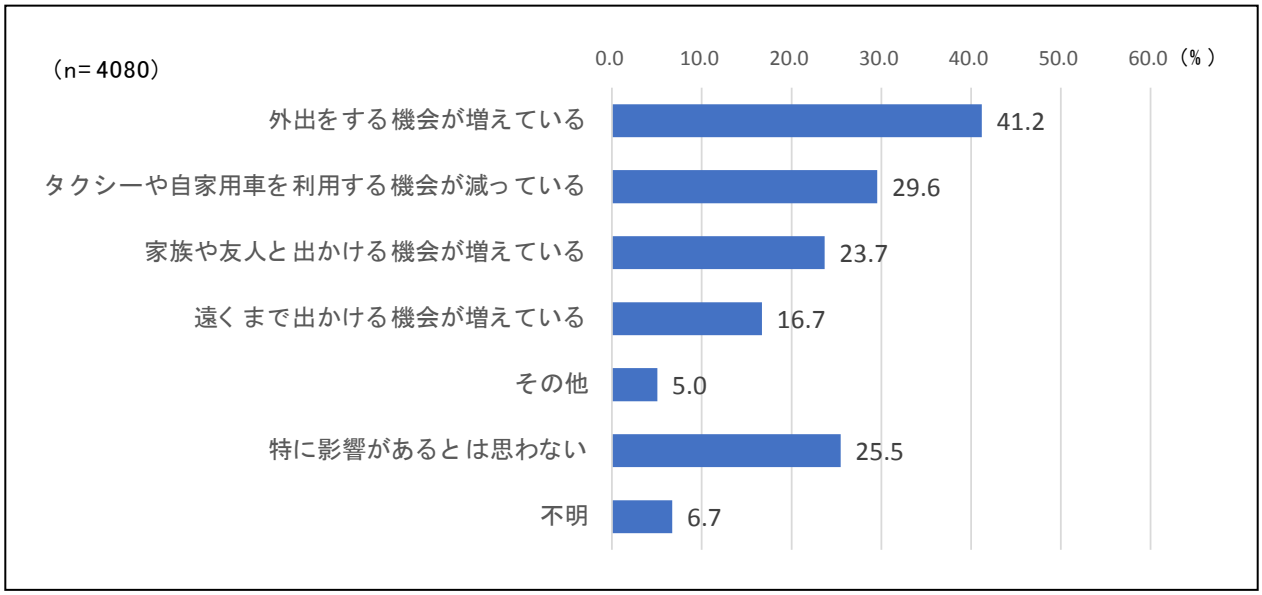


図２８　敬老優待乗車証による外出への影響　（質問 26 関係）

敬老優待乗車証が外出にどう影響しているかたずねたところ、「外出をする機会が増えている」が 41.2%で最も多く、次いで「タクシーや自家用車を利用する機会が減っている」（29.6%）、「特に影響があるとは思わない」（25.5%）、「家族や友人と出かける機会が増えている」（23.7%）となっている。



Ⅲ　自由記載意見

アンケート調査の自由記載欄に、計 1,757 件の御意見をいただきましたので、その中から、敬老優待乗車証に関係する代表的なものを御紹介します。

制度の効果について　（全 347 件中抜粋）

優待乗車証があるため、趣味のサークルにも気楽に参加ができ、又、娘や孫のいる遠方（市内）にも行き来でき本当に助かっております。でも、余りに高く（値段）なっては、今までのように気楽に使用するのはムリだと思います。又ＩＣカードはとても便利だと思い、特に有効期限がないのはありがたい。本当に感謝して使わせていただいております。**（男性／80～84 歳）**

私は 71 才、市の中心部を歩くと、元気そうな高齢な方を沢山みかけます。みなさんお洒落で、腰をまげつつもお元気で、自分も外の世界に目をむけた元気なお年寄りになろうと思うのです。知らずしてたくさん歩き、健康にもよいことでしょう。**（女性／70～74 歳）**

敬老パスがあるおかげで楽しみや生きがいを得ることができるのは、大変良いと思う。寝たきりや認知症を防ぐ効果あり。敬老パスには老人が買い物したり、食事をしたり、孫を連れて水族館や、動物園、映画などお金を使うので充分以上の見返りがあると思う。なかったらどうなっているか考えたら、市税を使うことだけに狭く考えないでほしい。**（女性／70～74 歳）**

今年から利用させていただいております。デパートのバーゲン、映画鑑賞その他色々外出する機会が多くなりました。乗り継ぎのあるコースも気軽に出かけるようになりました。趣味の種類も増えました。外出するという事は、単に交通費だけがかかるという事ではなく、社会の経済効果もあると思います。平均寿命ではなく健康寿命が大切な事で、70 歳以上の引き上げは考えてしまいます。とは言え税金を利用している事ですので。**（女性／70～74 歳）**

敬老優待制度は大変ありがたく、多少負担金が増やしても現行の 70 才から続けてほしいと思っています。近くに店が無いための買物難民の解消、自動車運転減少及び免許証返納促進、対人交流の増加、歩く運動量増加による健康増進等、高齢者に取って素晴らしい制度と思っています。**（男性／75～79 歳）**

敬老カードは世界にほこれるすばらしい制度である。今まで多額の税金を支払って世のために尽くしてきた高齢者をこれからも大事にして守っていただきたい。高齢者が元気に生活を楽しむことにより、医りょう費の支出が低くおさえられることは社会全体にとってたいへん有益である。**（男性／75～79 歳）**

70 才になったらこの制度を利用できる！という楽しみを持ってやっと乗車証を手にすることが出来、とても感謝しています。この特典は札幌市が自慢できる制度であり、老人の引き込もりを減らし、心身の健康を支える陰の役目を果たしています。今後もこの制度を維持継続していただきますように…お願いします！**（女性／70～74 歳）**

私は車の免許を持っておらず、又親族もいない、独り暮しです。身近に同じような友人がおり、美術館や市内の名所巡りなどしながらおしゃべりやウォーキングなど楽しんでおります。地下鉄やバスを利用する事が多く、交通費はその中でも重要な要素です。交通費を安くしてとは言いませんが、現状維持をお願い致します。**（女性／75～79 歳）**

母は現在、難病で歩行が不自由になり、外出の際は車イス使用のためタクシー利用が主になってしまいましたが、以前は敬老パスを上限いっぱいまで申請し、毎日のように外出していました。杖歩行になってからも、「パスがあるから」と地下鉄を利用したりとリハビリにも役立っていたと思います。高齢になればなるほど出歩くのがおっくうになりがちな中、又、高齢ドライバーの事故が深刻な状況を生んでいる現在、是非とも健康長寿の維持のためにもこの制度は必要不可欠だと思います。せっかく市電の低床車両も増やして下さっているのですから…。「小学生も半額支払うのに高齢者のみ手厚い支援」との市幹部の方の意見が道新に載っていましたが、〇〇でさえ負担しているのに〇〇はしないのは不公平、という言い方は行政サービス切り捨ての陰に必ずといえるほどもち出される言い方ですね。オリンピック誘致や都心アクセス道路に巨額の税金が使われるより、高齢化する市民１人１人が生き生きと自立して生活できるような税金の使い方を希望します。**（女性／90 歳以上）**

敬老優待の制度がある事、感謝しています。お陰様で出掛ける回数が多くなり、運動面、人との交流等の面で、健康に生活できる土台になっていると思います。一人暮らしで、外出しないでいると、一日全く声を出さないで過ぎてしまいます。**（女性／75～79 歳）**

敬老優待乗車証の制度が出来て、外出する回数が増え、健康状態が良くなり、病院に行く回数が減り、感謝しております。制度がなかったら、家に閉じこもり、心身共に影響していると思います。**（女性／85～89 歳）**

70 才になり、敬老パスの交付を受けられるようになったため、マイカーを手放しました。大変ありがたいことと感謝しております。市の財政が大変なことと思いますが、利用者としては続けて頂きたい制度です。**（女性／70～74 歳）**

利用者負担・利用限度額等について　（全 364 件中抜粋）

現在７万円が上限額ですが、私は昨年は 10 万円をオーバーしました。７万円を超えた分はサピカを利用しました。７万円の上限額を引上げていただきたく検討をお願いします。**（男性／75～79 歳）**

北海道は約半年間雪の季節です。高齢者は転ぶことを恐れて外出を控えます。自己負担額が増えると春や秋でも敬老乗車証を使用しなくなり、体と精神の衰えが増すと思います。そうなると、医療、介護費の増加につながるのではないでしょうか。高齢者がいきいきしている街は素晴らしいと思います。**（女性／75～79 歳）**

現行年齢（70 才）からで良いと思いますが、小、中学生、大学生等収入が無い人が料金を払っているのに、老人だけが優ぐうされすぎていると思う。せめて半額位は払って良いと思います。**（女性／80～84 歳）**

敬老優待乗車証の対象者に年収の制限をつけた方が市税の使用が軽減されると思います。例えば年収 400 万円以上等、高収入の方に優待乗車証は必要では無いと思います。高齢者の運転免許返上の為にも、優待乗車証は 70 才から必要と思います。**（男性／70～74 歳）**

この先もこの制度が長く続いて欲しいと思うので、現行 70 才をキープして自己負担を増やしてよいと思う。現在、恩恵を受けていることを当たり前に思っている人が周りに多いが、このあとに続く方々に等しく恩恵を受けられるように願っている。**（女性／75～79 歳）**

現在の制度は高齢者にとって大変有難いことと思います。只、増々高齢化が進む折り、市税がよりかさむことでしょう。自己負担額が少な過ぎると思います。40 億円の使用を伝え、利用者の理解を得、今の負担の倍にしても良いと思います。ちなみに妻は 10,000 円分を頂き、滅多に乗ったことのなかったバスにも乗車し感謝しております。**（男性／75～79 歳）**

高齢者人口が増大する傾向にある事により、札幌市の負担増となる事から、１、後期高令者よりとすべきです。２、年間の利用限度額は５万円。３、自己負担の引き上げすべき。**（男性／75～79 歳）**

ボランティア活動をしていると、毎年 12 月位にＩＣが無くなり困っています。免許を返してボランティア活動をしている方に限り、特例として増額を強く希望します。**（男性／75～79 歳）**

以前は 70 才以上は医療費１割、交通費も支給割が多かった。介護保険料も上り、年金も少なくなって行く近年、昔の人より負担が大となり、交通費の助成を楽しみにしていた。制度が後向きにならないよう願っている。（余裕のある高齢者からは、負担を増やしても良いと思う）**（女性／70～74 歳）**

子供の料金が 1/2 なので、老人も同様に 1/2 の料金にすべきだ。未来を共に生きる人が高齢者のみ優遇する考え方はどうだろうか？高齢になれば自然に足腰が弱くなり、行動範囲が限られてくる（私自身が経験している）**（女性／75～79 歳）**

平均寿命は延びていても、健康寿命はどうなのか？やはり 70 歳ともなると、身体にガタがきて家に引き込みがちになる。そのため、70 歳は維持すべきと考える。運営費が増加しているから、自己負担や年齢を見直すというのは、あまり単純で無策と思われる。外出させた（家から引っぱり出した）高齢者が働くことができるような職場や、ボランティア活動に打ち込める場所を創出するなど、もう少し想像力を働かせて、組織横だん的な政策は打ち出せないものか。**（男性／75～79 歳）**

バスの使用時は乗務員さんに御礼をしてから降りています。（感謝の気持を込めて）・敬老優待乗車証の限度額をせめて半分にして（高齢者が多いため）その半分をこれから若い人の負担を少しでも減らして幼児、乳児のために使用してほしい。**（男性／75～79 歳）**

市税が 40 億円かかっているとは申し訳ないのですが知りませんでした。自己負担割合を増やした方が良いと思うのに賛成出来なくて心苦しいですが、優待乗車証のおかげで一人で遠くまで出かける事が出来て、今までは交通費の事を考えると週に一度位がせいぜいでしたが…。ボランティアでお返し出来ればと思っています。**（女性／70～74 歳）**

平均寿命は０歳の人がどれぐらい生きるかの数字、根拠にするにはちょっとちがう。出歩けなくなってから乗車証があっても使うことができない。対象年齢をあげれば確実に市の負担は減るが、この制度の目的が達成されない。平均寿命を根拠に対象年齢をあげるなら、寝たきりで寿命がのびているのでないことを示す必要あり。**（男性／90 歳以上）**

私は団塊世代の生まれで去年 70 才になり優待乗車証を頂き大変重宝しております。今後は利用する人達が増える一方だと思います。それで自己負担金を増やしたほうが良いと思っています。**（女性／70～74 歳）**

高齢者の社会参加、消費を増やし、健康面でも効果があり、多岐に渡り良い結果となると思います。高額収入のある高齢者には自己負担金を増額すべきと思います。**（男性／70～74 歳）**

負担金の 3,500 円は支払いが大変です。一律 2,000 円位であればいいと思います。カードのおかげで大変助かっています。ありがとうございます。**（男性／70～74 歳）**

昨年から利用していますが、とても良い制度だと思います。市バスはこの制度で良く利用するようになりました。開始年令については、平均寿命はのびても、健康寿命で考える方が良いです。健康寿命をのばすことを考えたら、70 才位がよりｂｅｔａｒだと思います。**（女性／70～74 歳）**

制度のあり方について　（全 370 件中抜粋）

70 才になった時この制度の案内をもらった時すごくうれしかった事、今でもはっきり覚えております。外出も増えましたし、元気にもなりましたし、負担金が少しぐらい増えてもこのまま続けて下さればうれしく思います。**（女性／70～74 歳）**

１．高齢者の医療費節減になっていることは明らかな効果ですから制度の現状維持を希望します。２．健康寿命の延長と外出は相関しているはずですから、この制度のメリットは図り知れない程大きいものと考えます。
３．従って政策の優位性は相当大きいものと考えます。**（男性／75～79 歳）**

平均寿命が延びても健康寿命は延びているとは限らない。健康でなければ敬老優待乗車証は使えないのだから、現行を運営経費の増加を口実に変更する必要はない。むしろ、高齢者を大切に思う思想を養う社会にするよう市民を教育すべき。**（女性／75～79 歳）**

高齢を生きる者にとって、大きく励ましたくなる善政である。無制限であったはじめの頃の喜びは大きかった。残念ながら自己負担がふえ限度額もあるようになった。財政がもたないのなら仕方がないが、何らかの工夫で初期の大きな喜びがこれからの人にもあればいいと願っている。**（男性／90 歳以上）**

廃止して若年層の教育に廻した方が将来のため良いと思う。保育園等の充実した方が現実に合うと思います。**（男性／75～79 歳）**

ＩＣカードになった事、繰り越しが出来る様になり、とても使い勝手が良くなり、感謝しております。これにより免許返納に継りました。自己負担を少々増してでも続けて頂きたいと思います。**（女性／70～74 歳）**

年間 40 億もの市税が使われていたとはびっくりです。70 才から敬老優待乗車証が交付されるとの事ですが、元気で勤めてる方もい

らっしゃると思います。そういう方は、会社より通勤手当が支給されていると思います。このような方もこの乗車証は交付されてるのでしょうか？？（男性／80～84 歳）

高齢者向けの制度と同様に、学生（中・高、大、専）対象の若者優待乗車制度が必要ではないか。現行の学割定期券だけでは、通学、じゅく、アルバイト等の若者の生活に対応できていない。世代間の負担と受益の格差の解消の為にも、お願いします。（女性／90 歳以上）

札幌市民でいて良かったと感じるこの制度は、今後も継続してほしいと思います。（男性／75～79 歳）

この制度は続けて下さい。転倒をしたため腰を痛め、歩行困難のため病院通いが主になり、以前はデパートに行ったり、真駒内の姉の家に行くのが楽しみでしたが残念です。元気になってＩＣカードを利用するのが願いです（女性／75～79 歳）

札幌市民でいて良かったと感じるこの制度は、今後も継続してほしいと思います。（男性／75～79 歳）

高齢者の健康寿命を維持する為にも、現行の制度を望むものである。40 億円の年間市税がかかることは周知しているが、地域活動、ボランティア等、制度があることに依って、継続出来ることも多くあり、現在も町内活動の中心は殆んど高齢者で運営されている。（女性／70～74 歳）

高齢者の車の事故が多いと感じていますので、優待乗車証により、少しでも安心して暮らせたら良いと思います。高齢者になると足が弱くなり、車椅子利用者が多数います。車椅子対応の何か、外出時優待制度があるといいと思います。（娘：記入しました）（女性／85～89 歳）

制度の不公平感について （全 135 件中抜粋）

手稲区に住んでおり、地下鉄、市電の利用機会が少ないこと。バスも不便です。ＪＲが利用できることを希望します。（男性／70～74 歳）

敬老パスを利用できないほど、足などが悪く、バス・地下鉄に乗れない。通院など、近くても、遠くても、タクシーを使わざるをえなくなっている人が、多くなっています。敬老パスか、タクシー券かを選べるようにしてほしいです。もちろん、自己負担も導入して、同じように選択し、上限もきめて制度を作成してほしいです。（女性／75～79 歳）

多くの資産を持っている人や収入のある人まで全てが対象ではおかしい。自家用車はガソリン代が必要だけど 70 才以上でも補助はないのに不公平感があります。何でも一律と言う考え方は乗車証に限らずおかしいのでは？困っている人に手厚くなる様変るべきだと思います。（男性／70～74 歳）

住んでいる地域によっては、特に恩恵を受けていますが、私はＪＲが便利で、ほとんど使用していない。全面廃止しても良いと思う。その方が公平になります。（男性／75～79 歳）

公共交通機関（市電・地下鉄・バスなど）利用する市民とＪＲを利用する市民（居住地域）で恩恵に差が出ている。つまりＪＲを利用する市民にとって、税の恩恵は少ない。ＪＲも利用対象にすべきだ（男性／70～74歳）

冬になると路面がつるつるで、ころんで骨折など考えると通常の買い物、今後通院などの外出ができなくなる。タクシーにも利用出来る様になるとうれしい（女性／70～74歳）

住む場所によって１回の使用料が違い不公平な気がするので、金額を決めずに年間通して、半額で利用出来る制度にしてほしい。（１万円分を５千円の入金で使う）（女性／70～74歳）

手続き・カードについて （全92件中抜粋）

ＩＣカードになってからたいへん便利になりよく利用させてもらっている。一つ注文をつけるとすればカードのデザインがあまりにもひどい。（男性／75～79歳）

もっとかんたんに手続きができませんか？説明を読んでも理解できにくい。単純にシンプルな使い方にしてほしいです。（女性／85～89歳）

チャージをコンビニでも出来るようにしてほしい（女性／80～84歳）

チャージするのが郵便局でなくて、乗り物の中（市電とバス）で出来ると楽である。駅（地下鉄）で出来るとよい。（女性 75～79歳）

感謝の言葉など （全293件中抜粋）

沢山の市税を敬老優待に使われている事に驚きましたが、有難く思っています。若い納税者の方々に感謝。必要に応じて大切に使わせて頂きます。ありがとうございました。（女性／80～84歳）

他県より転居してきたものです。札幌市にこんな良い制度が有りましたとは。市税を払って居られる市民の皆様に感謝です。有効に使わせて戴きます。（男性／80～84歳）

カードの紛失のない様と大事に使用します。（男性／70～74歳）

大変良い制度で感謝しております。近郊にいる、友人等からうらやましがられております。これからもよろしくおねがいします。（男性／75～79歳）

敬老優待証は本当に有難いと思う。これが無かったら、毎日家に居てうつ病になってると思う。私は街中のイベント見に出掛けるのが大好きです。（女性／75～79歳）

歩ける範囲は歩く様にしてますので私としてはこれ以上望む事はありません。ＩＣカードになって無駄がなくなり良かったと思います。ありがとうございます。（女性／75～79歳）