

令和5年度 敬老優待乗車証利用実態等調査 報告書

調査期間:令和5年12月22日(金)～令和6年1月18日(木)

令和6年3月
札幌市

目 次

第1章 調査概要

(1) 調査目的	2
(2) 調査期間	2
(3) 調査対象	2
(4) 調査方法	2
(5) 回答状況	2
(6) 集計・分析上の注意事項	2
(7) 回答者の特性	3

第2章 調査結果

I 70歳以上調査結果

① 本人とご家族の状況について

図1-1 健康状態	6
図1-2 健康状態（年齢・男女別）	7
図2-1 通院頻度	8
図2-2 通院頻度（年齢・男女別）	9
図3-1 経済的ゆとり感	10
図3-2 経済的ゆとり感（年齢別）	10
図4-1 本人の収入	11
図4-2 本人の収入（年齢別）	11
図4-3 本人の収入（男女別）	12
図5 世帯の収入	12
図6-1 運転免許	13
図6-2 運転免許（年齢・男女別）	14

② 健康に関する考え等について

図7-1 健康寿命	15
図7-2 健康寿命（年齢別）	15
図8 人生の過ごし方	16

③ デジタル機器の活用について

図9-1 スマートフォンの保有	17
図9-2 スマートフォンの保有（年齢・男女別）	18
図10-1 スマートフォンを持って便利になったこと	19
図10-2 スマートフォンを持って便利になったこと（年齢別）	20
図10-3 スマートフォンを持って便利になったこと（男女別）	21

④ 外出や公共交通機関の利用の状況について

図11-1 外出頻度	22
図11-2 外出頻度（年齢・男女別）	23
図11-3 外出頻度（仕事の有無別）	24
図12-1 公共交通機関の利用頻度	25
図12-2 公共交通機関の利用頻度（年齢・男女別）	26

図12-3	公共交通機関の利用頻度（仕事の有無別）	27
図13-1	公共交通機関や移動手段の利用頻度	28
図13-2	公共交通機関や移動手段の利用頻度（地下鉄）（年齢・男女別）	29
図13-3	公共交通機関や移動手段の利用頻度（バス）（年齢・男女別）	30
図13-4	公共交通機関や移動手段の利用頻度（市電）（年齢・男女別）	31
図13-5	公共交通機関や移動手段の利用頻度（JR（鉄道））（年齢・男女別）	32
図13-6	公共交通機関や移動手段の利用頻度（タクシー）（年齢・男女別）	33
図13-7	公共交通機関や移動手段の利用頻度（自家用車）（年齢・男女別）	34
図13-8	公共交通機関や移動手段の利用頻度（自転車）（年齢・男女別）	35
図14-1	公共交通機関等の利用目的	36
図14-2	目的別の公共交通機関等の利用者層（買い物）（年齢・男女別）	37
図14-3	目的別の公共交通機関等の利用頻度（買い物）（交通機関別）	38
図14-4	目的別の公共交通機関等の利用者層（通院）（年齢・男女別）	39
図14-5	目的別の公共交通機関等の利用頻度（通院）（交通機関別）	40
図14-6	目的別の公共交通機関等の利用者層（趣味）（年齢・男女別）	41
図14-7	目的別の公共交通機関等の利用頻度（趣味）（交通機関別）	42
図14-8	目的別の公共交通機関等の利用者層（家族や友人と会う） （年齢・男女別）	43
図14-9	目的別の公共交通機関等の利用頻度（家族や友人と会う）（交通機関別）	44
図14-10	目的別の公共交通機関等の利用者層（ボランティア活動） （年齢・男女別）	45
図14-11	目的別の公共交通機関等の利用頻度（ボランティア活動）（交通機関別）	46
図14-12	目的別の公共交通機関等の利用者層（通勤）（年齢・男女別）	47
図14-13	目的別の公共交通機関等の利用頻度（通勤）（交通機関別）	48
図15-1	5年前と比較した公共交通機関の利用頻度	49
図15-2	5年前と比較した公共交通機関の利用頻度（年齢別）	49
図16-1	公共交通機関の利用が増えた理由	50
図16-2	公共交通機関の利用が増えた理由（年齢別）	51
⑤	敬老優待乗車証（敬老パス）の制度について	
図17-1	敬老優待乗車証の交付状況	52
図17-2	敬老優待乗車証の交付状況（年齢・男女別）	53
図17-3	敬老優待乗車証の交付状況（運転免許の状況別）	54
図18-1	敬老優待乗車証の交付を受けていない理由	54
図18-2	敬老優待乗車証の交付を受けていない理由（年齢別）	55
図19	敬老優待乗車証未交付者の公共交通機関の利用月額	56
図20-1	昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額	56
図20-2	昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額（年齢・男女別）	57
図21-1	昨年度の敬老優待乗車証の利用金額	58
図21-2	昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（年齢・男女別）	59
図21-3	昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（免許の有無別）	60
図21-4	昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（世帯構成別）	60
図21-5	昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（収入別）	61

図21-6 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（健康状態別）	62
図22-1 敬老優待乗車証で外出した際の平均歩行時間	63
図22-2 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）	64
図23-1 敬老優待乗車証で外出した際の平均使用金額	65
図23-2 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）	66
図24 敬老優待乗車証による外出への影響	67
図25-1 利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度	67
図25-2 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）	68
図26 敬老優待乗車証制度の効果	69
図27 敬老優待乗車証制度の運営にかかる市税負担について	70
図28-1 敬老優待乗車証の自己負担について	70
図28-2 敬老優待乗車証の自己負担について（年齢別）	71
図28-3 敬老優待乗車証の自己負担について（収入別）	71
図29-1 敬老優待乗車証制度の対象年齢について	72
図29-2 敬老優待乗車証制度の対象年齢について（年齢別）	72
図29-3 敬老優待乗車証制度の対象年齢について（収入別）	73
図30-1 「敬老健康パス」の素案について	74
図30-2 「敬老健康パス」の素案について（年齢・男女別）	75

II 70歳未満調査結果

① 健康に関する考え等について

図1-1 健康寿命	77
図1-2 健康寿命（年齢別）	78
図2 高齢者に過ごしてほしい人生	79

② デジタル機器の活用について

図3-1 スマートフォンの保有	80
図3-2 スマートフォンの保有（年齢別）	80
図4 スマートフォンを持って便利になったこと	81

③ 敬老優待乗車証（敬老パス）の制度について

図5-1 敬老優待乗車証について	82
図5-2 敬老優待乗車証について（年齢別）	82
図6 敬老優待乗車証制度の運営にかかる市税負担について	83
図7 敬老優待乗車証制度の効果	84
図8-1 敬老優待乗車証の自己負担について	85
図8-2 敬老優待乗車証の自己負担について（年齢別）	85
図9-1 敬老優待乗車証の対象年齢について	86
図9-2 敬老優待乗車証の対象年齢について（年齢別）	86
図10 「敬老健康パス」の素案について	87

第3章 自由記載意見

(1) 敬老健康パス制度の素案について課題と感じた点

① 70歳以上	89
② 70歳未満	109

(2) 敬老パス及び敬老健康パスに関するご意見やご要望（充実を望むことなど）

① 70歳以上-----	130
② 70歳未満-----	151

第4章 調査票

I 同封文	173
II 70歳以上調査表	175
III 70歳未満調査表	181

第 1 章 調査概要

(1) 調査目的

札幌市では、数年に1度、敬老優待乗車証（敬老パス）に関する実態調査を行い、利用実態を把握して、事業運営の参考にしてきたところです。

前回調査（平成30年度）から一定期間が経過したこと、また、敬老健康パスの素案を公表したことを受け、このたび敬老優待乗車証の利用実態等に関する調査を実施しました。

(2) 調査期間

令和5年12月22日（金）～令和6年1月18日（木）

(3) 調査対象

札幌市内に居住する18歳以上の方から無作為に抽出した10,000人

内訳：18～69歳 5,000人

70歳以上 5,000人

(4) 調査方法

対象者に調査票を郵送し、郵送又はWEB上の回答フォームにより回答

(5) 回答状況**ア) 70歳以上**

発送数 5,000件

回答数 2,382件

回答率 47.6%

イ) 70歳未満

発送数 5,000件

回答数 1,492件

回答率 29.8%

(6) 集計・分析上の注意事項

報告書内の図表において、各設問の有効回答数は、無回答を含め「n」で表記している。
また、図表中の構成比（％）は、小数点第2位以下を四捨五入しているため、合計は必ずしも100.0%になっていない場合がある。

(7) 回答者の特性

ア) 70 歳以上

		実数	比率
年齢	70～74歳	786人	33.0%
	75～79歳	667人	28.0%
	80～84歳	489人	20.5%
	85～89歳	278人	11.7%
	90歳以上	147人	6.2%
	不明	15人	0.6%
性別	男性	1060人	44.5%
	女性	1307人	54.9%
	不明	15人	0.6%
居住区	中央区	265人	11.1%
	北区	306人	12.8%
	東区	302人	12.7%
	白石区	204人	8.6%
	厚別区	187人	7.9%
	豊平区	235人	9.9%
	清田区	171人	7.2%
	南区	209人	8.8%
	西区	273人	11.5%
	手稲区	216人	9.1%
	不明	14人	0.6%
住まい	自宅	2,050人	86.1%
	老人ホーム等の施設	114人	4.8%
	その他	188人	7.9%
	不明	30人	1.3%
世帯構成	本人と配偶者	1069人	44.9%
	本人と配偶者と子	243人	10.2%
	本人と子	251人	10.5%
	単身世帯	563人	23.6%
	その他	256人	10.7%

(単位: %)

仕事	会社員	公務員	自営業	パート・ アルバイト	主婦・ 主夫	学生	無職	その他	不明
全体 (n=2,382)	2.5	0.1	3.5	6.9	17.8	0.0	71.2	2.9	1.1
男性 (n=1,060)	4.8	0.2	5.3	7.8	1.0	0.0	78.4	3.6	0.5
女性 (n=1,307)	0.6	0.0	2.1	6.2	31.6	0.0	65.8	2.3	0.8
70～74歳 (n=786)	4.3	0.0	5.2	14.9	19.6	0.0	58.0	2.7	0.1
男性 (n=375)	7.7	0.0	6.9	14.4	0.0	0.0	68.5	3.5	0.0
女性 (n=411)	1.2	0.0	3.6	15.3	37.5	0.0	48.4	1.9	0.2
75～79歳 (n=667)	2.8	0.3	2.7	5.5	20.2	0.0	71.1	3.3	0.6
男性 (n=307)	5.5	0.7	4.2	7.8	1.6	0.0	77.9	3.6	0.3
女性 (n=360)	0.6	0.0	1.4	3.6	36.1	0.0	65.3	3.1	0.8
80～84歳 (n=489)	1.0	0.0	2.5	1.2	18.0	0.0	82.4	2.2	0.6
男性 (n=208)	1.9	0.0	4.8	1.0	1.0	0.0	89.9	1.9	1.0
女性 (n=280)	0.4	0.0	0.7	1.4	30.7	0.0	76.8	2.5	0.4
85～89歳 (n=278)	0.4	0.0	3.6	1.1	12.6	0.0	81.7	3.6	1.8
男性 (n=121)	0.8	0.0	5.0	2.5	1.7	0.0	86.0	5.0	1.7
女性 (n=156)	0.0	0.0	2.6	0.0	21.2	0.0	78.2	2.6	1.9
90歳以上 (n=147)	0.0	0.0	1.4	0.0	8.2	0.0	89.8	2.7	1.4
男性 (n=48)	0.0	0.0	2.1	0.0	4.2	0.0	89.6	8.3	0.0
女性 (n=98)	0.0	0.0	1.0	0.0	10.2	0.0	89.8	0.0	2.0

イ) 70 歳未満

		実数	比率 (%)
年齢	18～29歳	166人	11.1%
	30～39歳	262人	17.6%
	40～49歳	288人	19.3%
	50～59歳	325人	21.8%
	60～69歳	446人	29.9%
	不明	5人	0.3%
性別	男性	608人	40.8%
	女性	871人	58.4%
	不明	13人	0.9%
居住区	中央区	189人	12.7%
	北区	217人	14.5%
	東区	188人	12.6%
	白石区	162人	10.9%
	厚別区	101人	6.8%
	豊平区	180人	12.1%
	清田区	76人	5.1%
	南区	99人	6.6%
	西区	180人	12.1%
	手稲区	95人	6.4%
	不明	5人	0.3%
住まい	自宅	1,467人	98.3%
	老人ホーム等の施設	2人	0.1%
	その他	14人	0.9%
	不明	9人	0.6%
世帯構成	本人と配偶者	392人	26.3%
	本人と配偶者と子	436人	29.2%
	本人と子	57人	3.8%
	単身世帯	262人	17.6%
	その他	345人	23.1%

(単位: %)

仕事	会社員	公務員	自営業	パート・ アルバイト	主婦・ 主夫	学生	無職	その他	不明
全体 (n=1,492)	40.3	6.0	5.1	17.8	13.6	4.8	12.4	3.2	1.0
男性 (n=608)	54.1	10.4	6.9	6.6	0.5	4.6	14.1	3.8	1.2
女性 (n=871)	30.8	3.0	3.9	25.9	22.8	4.7	11.3	2.8	0.3
18～29歳 (n=166)	34.3	9.6	0.6	12.7	3.0	41.0	2.4	1.2	0.6
男性 (n=62)	37.1	16.1	0.0	6.5	0.0	43.5	0.0	0.0	1.6
女性 (n=101)	32.7	5.9	1.0	16.8	5.0	38.6	4.0	2.0	0.0
30～39歳 (n=262)	53.8	9.2	4.2	13.7	13.4	0.4	6.5	2.3	0.4
男性 (n=105)	67.6	13.3	7.6	6.7	1.0	1.0	4.8	1.9	0.0
女性 (n=157)	44.6	6.4	1.9	18.5	21.7	0.0	7.6	2.5	0.6
40～49歳 (n=288)	51.4	6.9	6.3	21.2	10.1	0.0	5.9	2.8	0.0
男性 (n=115)	71.3	11.3	7.0	2.6	0.9	0.0	5.2	2.6	0.0
女性 (n=171)	38.0	4.1	5.8	33.9	15.8	0.0	6.4	2.9	0.6
50～59歳 (n=325)	46.8	5.5	6.5	16.9	13.2	0.3	7.4	4.0	1.8
男性 (n=129)	62.0	12.4	9.3	1.6	0.0	0.0	8.5	3.9	3.1
女性 (n=194)	36.6	1.0	4.6	27.3	22.2	0.5	6.7	4.1	0.5
60～69歳 (n=446)	23.1	2.5	5.6	20.9	20.2	0.2	27.6	4.0	0.7
男性 (n=197)	37.1	5.1	7.1	12.2	0.5	0.0	32.5	6.6	1.0
女性 (n=247)	11.7	0.4	4.5	27.9	36.0	0.4	23.5	2.0	0.4

第 2 章 調査結果

I 70 歳以上調査

1 本人とご家族の状況について

図 1-1 健康状態

(問 1 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」の割合が 40.9%と最も高く、次いで「健康である」(21.2%)、「どちらともいえない」「どちらかといえば、健康ではない」(14.0%)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 62.1%となっている。

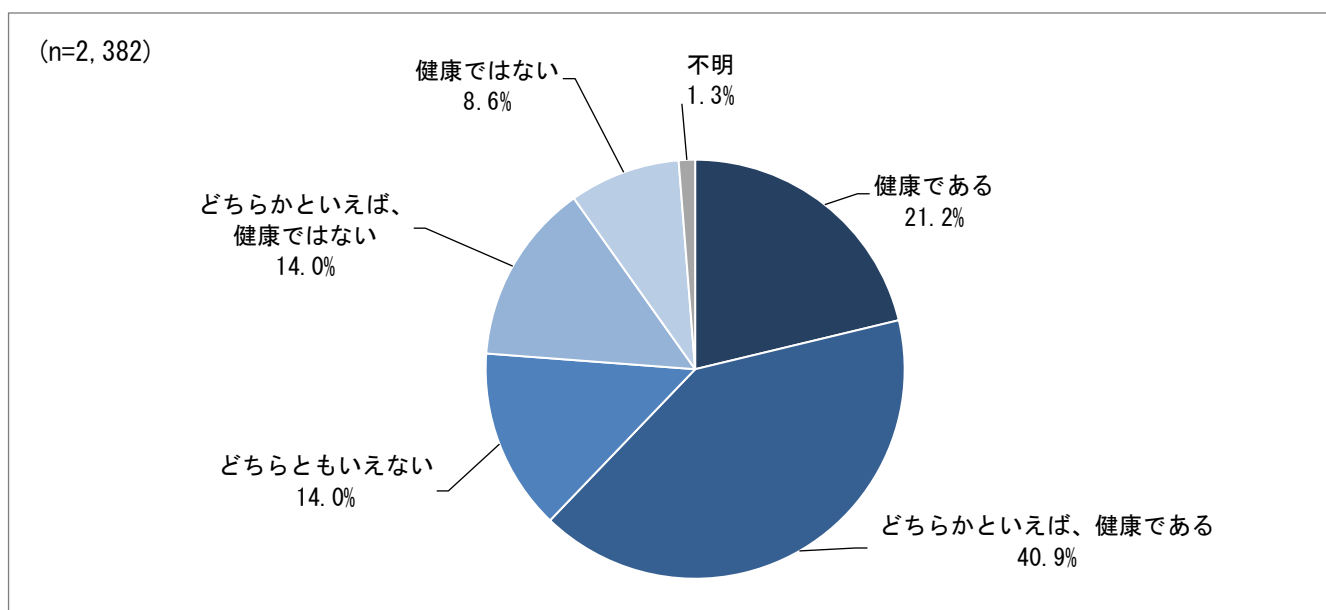


図 1-2 健康状態（年齢・男女別）

（問 1 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」の割合が最も高くなっている。また、年齢が上がるほど「健康ではない」の割合が高くなっている。

男女別にみると、「健康である」「どちらかといえば、健康である」を合わせた割合が、すべての年代で女性に比べて男性の方が高くなっている。

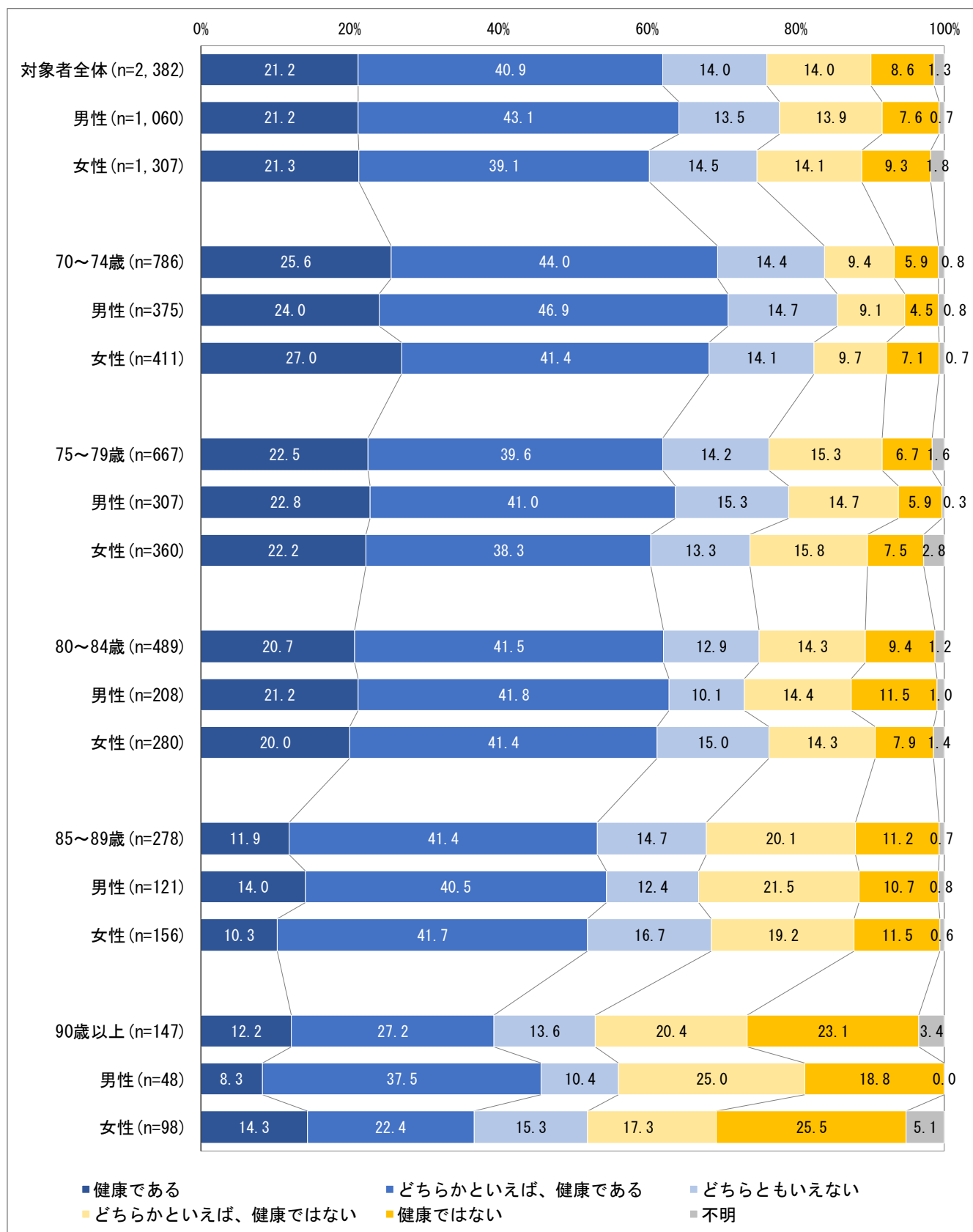


図 2-1 通院頻度

(問 2 関係)

通院の頻度をたずねたところ、「年に数回」の割合が 42.3%と最も高く、次いで「月に数回」(42.0%)、「通院していない」(7.7%)となっている。

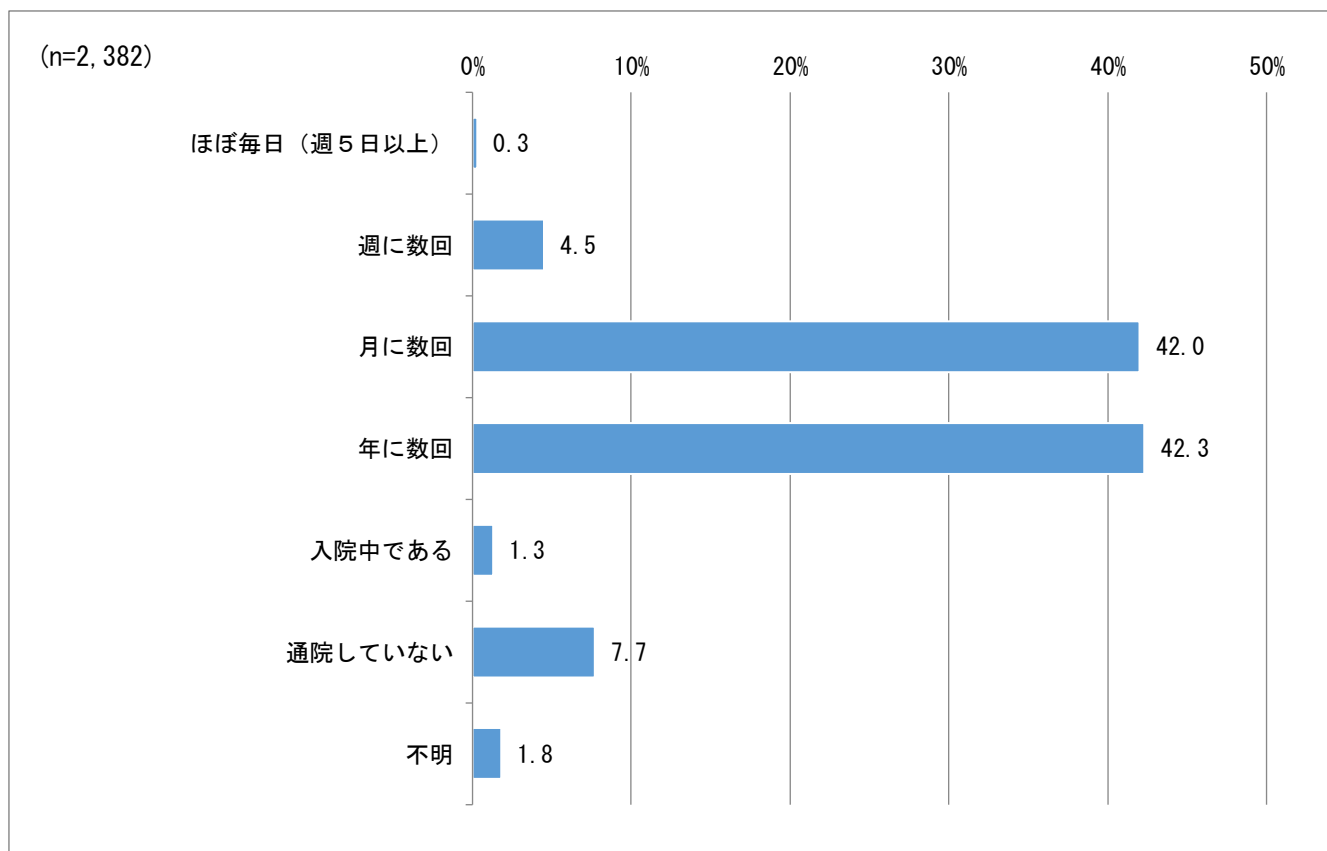


図 2-2 通院頻度（年齢・男女別）

（問 2 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」を合わせた割合は、女性に比べて男性が高い傾向にある。

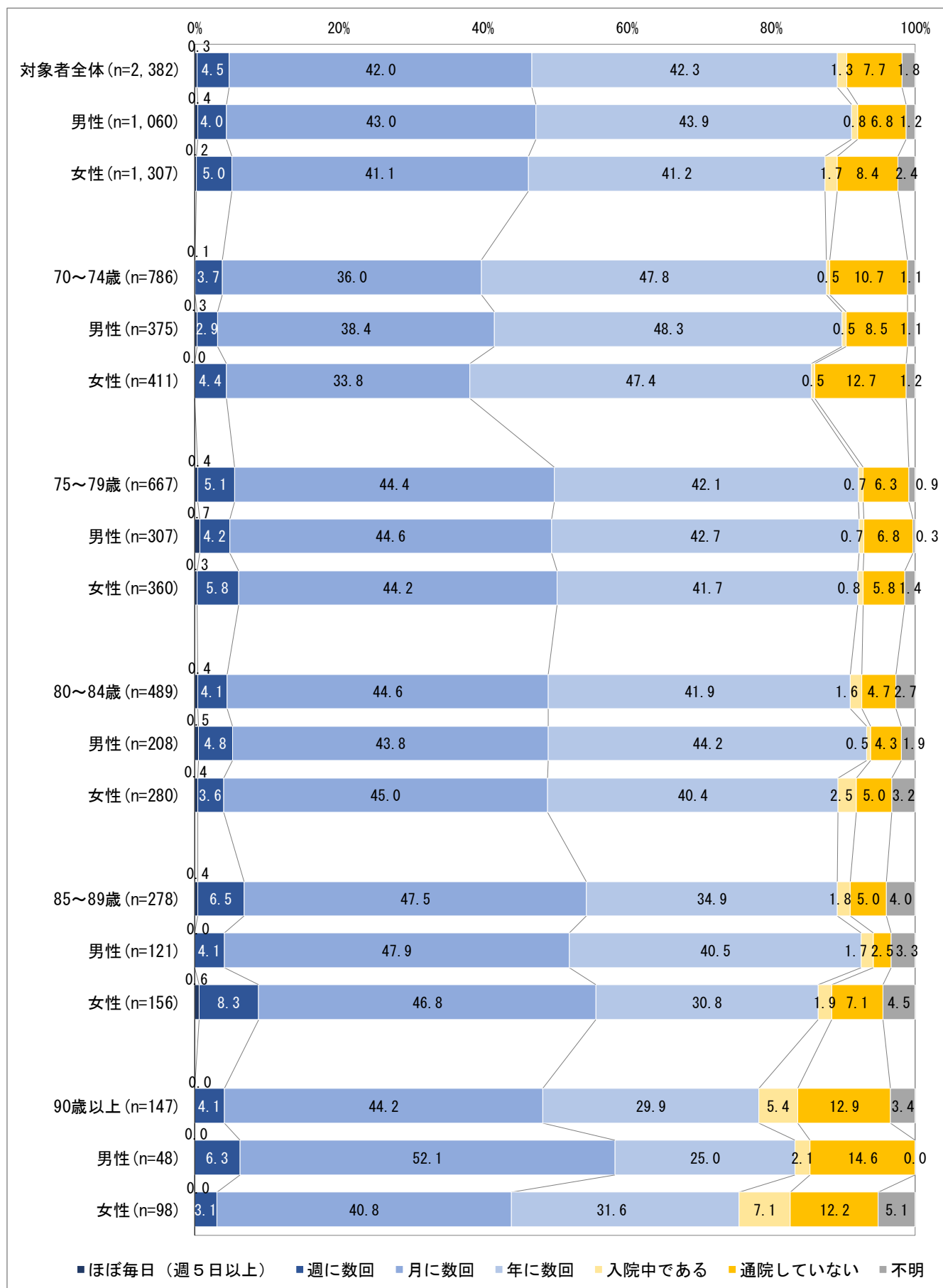


図 3-1 経済的ゆとり感

(問 3 関係)

現在の暮らしを経済的に見てどのように感じているかたずねたところ、「どちらともいえない」の割合が 34.6%と最も高く、次いで「どちらかといえば、ゆとりがない」(23.1%)、「どちらかといえば、ゆとりがある」(19.9%)となっている。

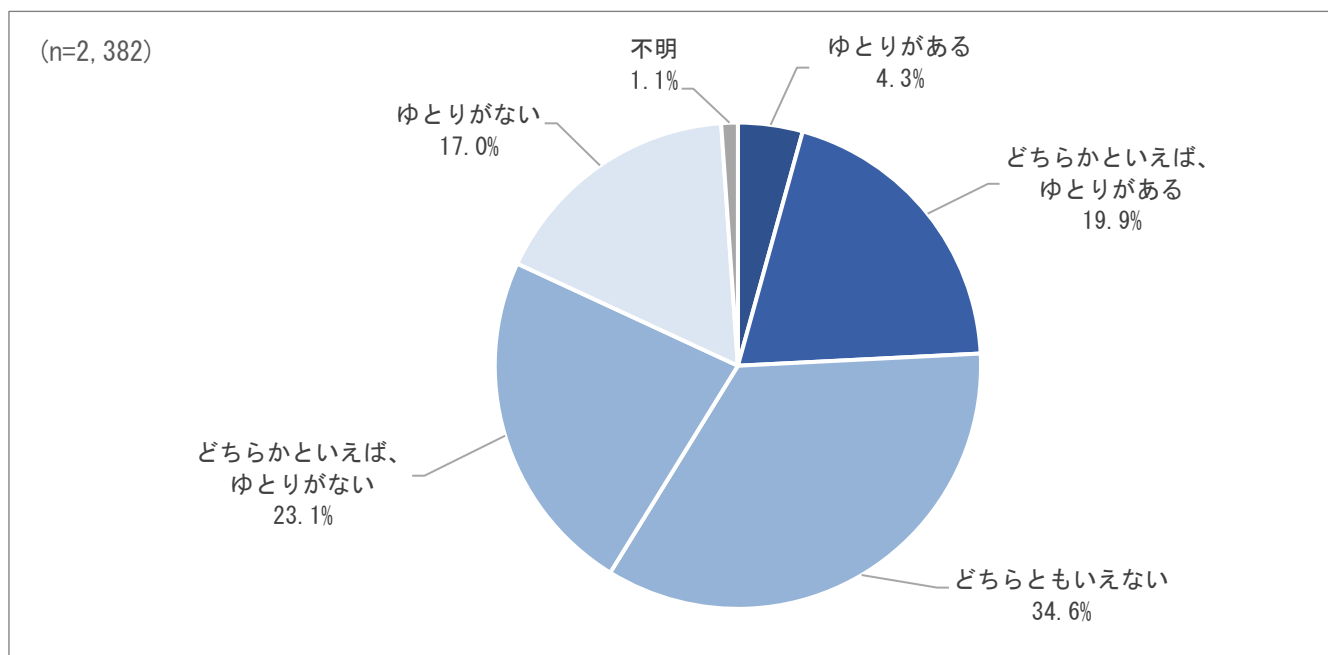


図 3-2 経済的ゆとり感 (年齢別)

(問 3 関係)

経済的ゆとり感を年齢別にみると、年齢が上がるほど、「どちらかといえば、ゆとりがない」「ゆとりがない」を合わせた割合が低くなっている。

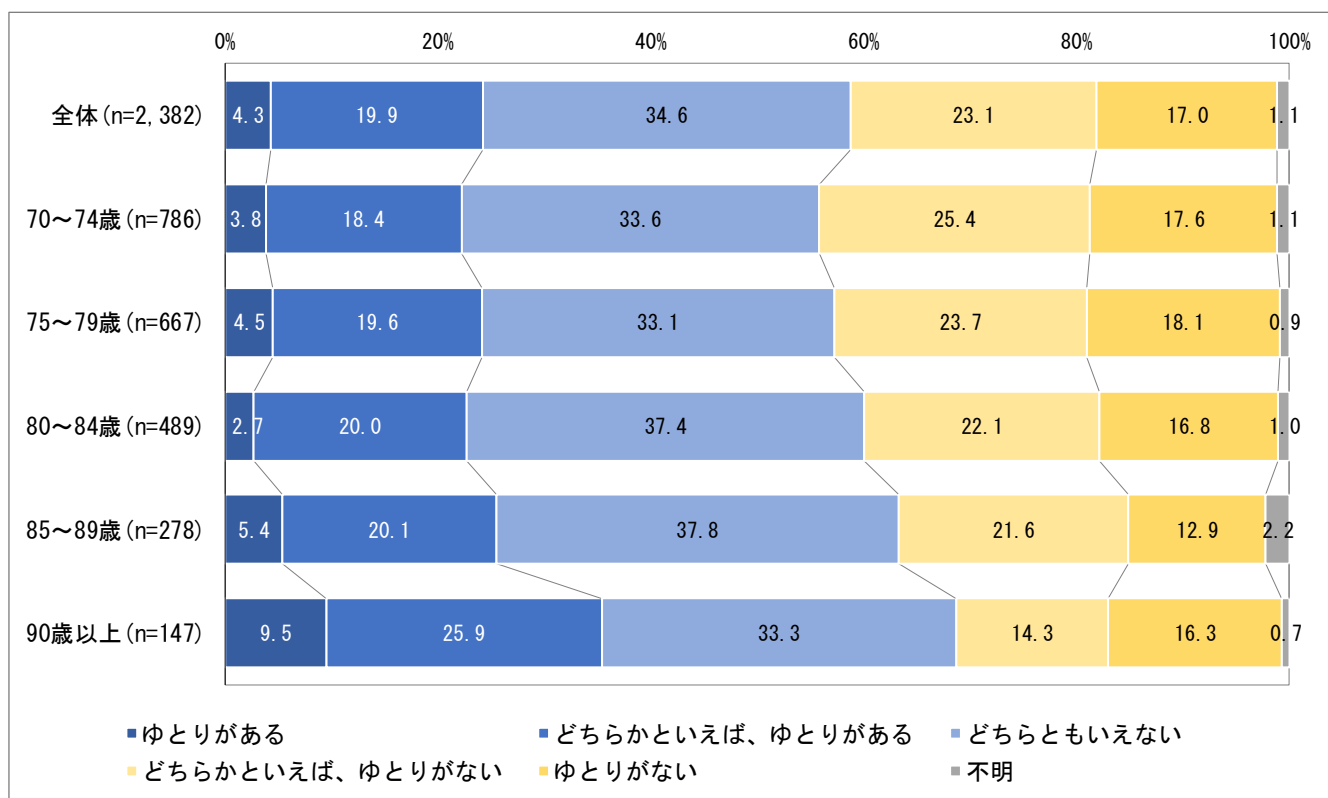


図 4-1 本人の収入

(問 4 関係)

昨年 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」の割合が 36.8%と最も高く、次いで「100 万円未満」(25.8%)、「200 万円以上 300 万円未満」(24.9%)となっている。

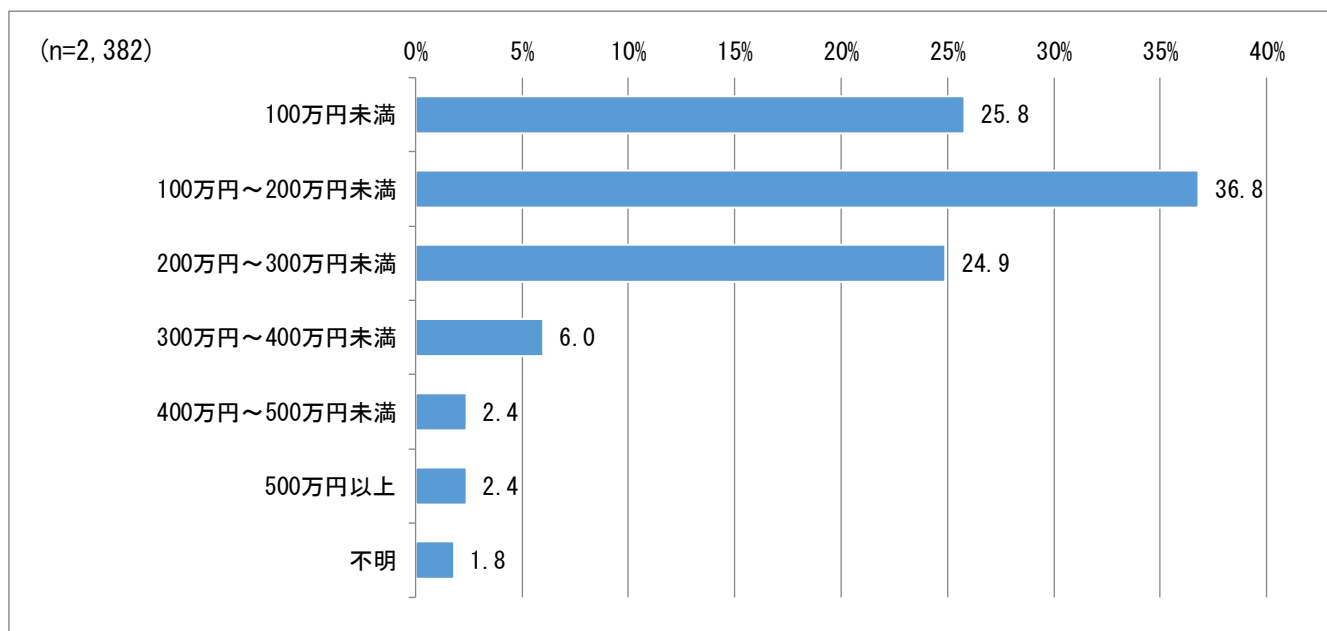


図 4-2 本人の収入 (年齢別)

(問 4 関係)

本人の収入を年齢別にみると、「100 万円未満」の割合は 75～79 歳が 28.8%と最も高くなり、年齢が高くなるほど、「100 万円未満」の割合が低くなっている。

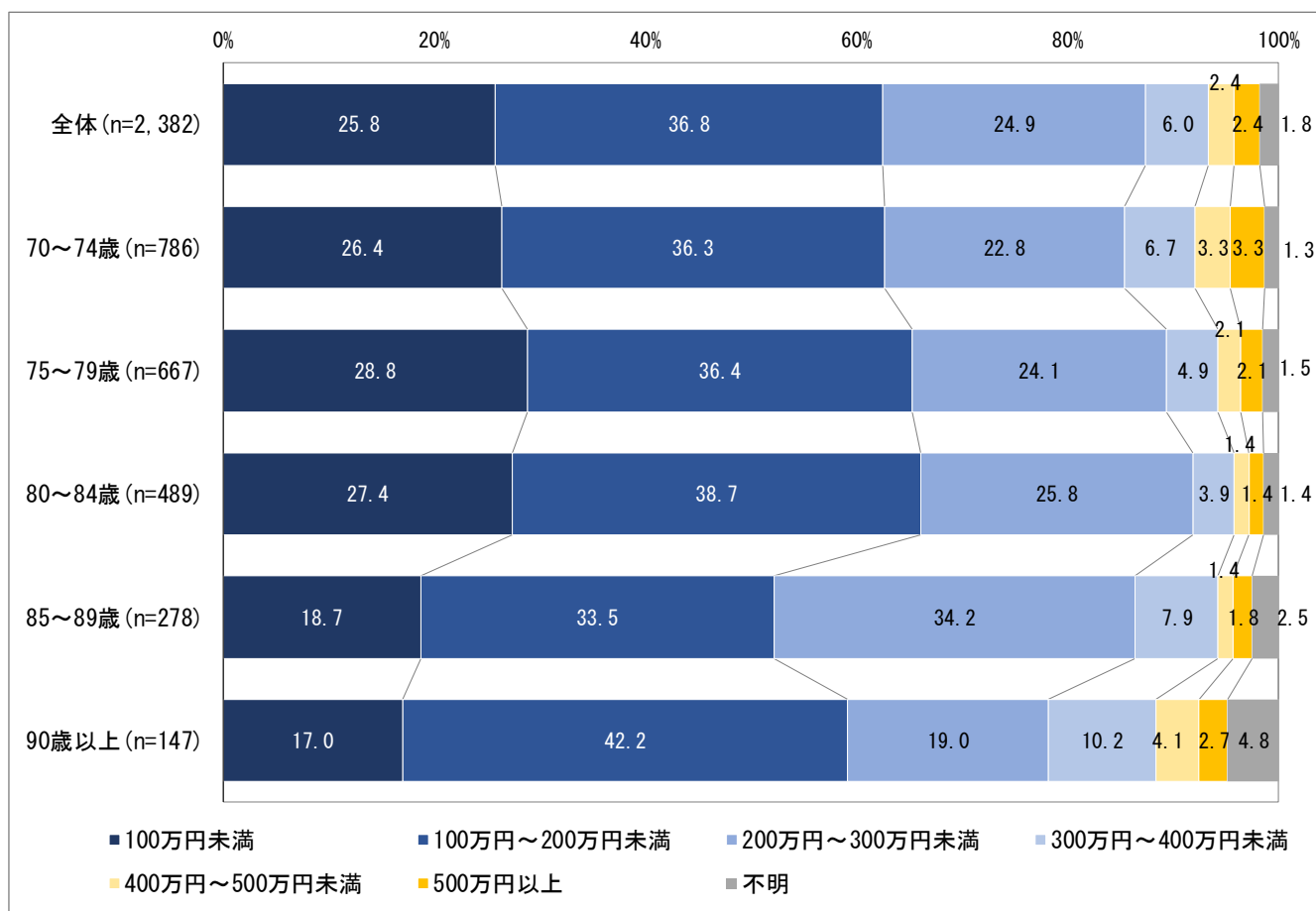


図 4-3 本人の収入（男女別）

（問 4 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」の割合が 40.3%と最も高く、女性は「100 万円未満」が 41.2%と最も高くなっている。

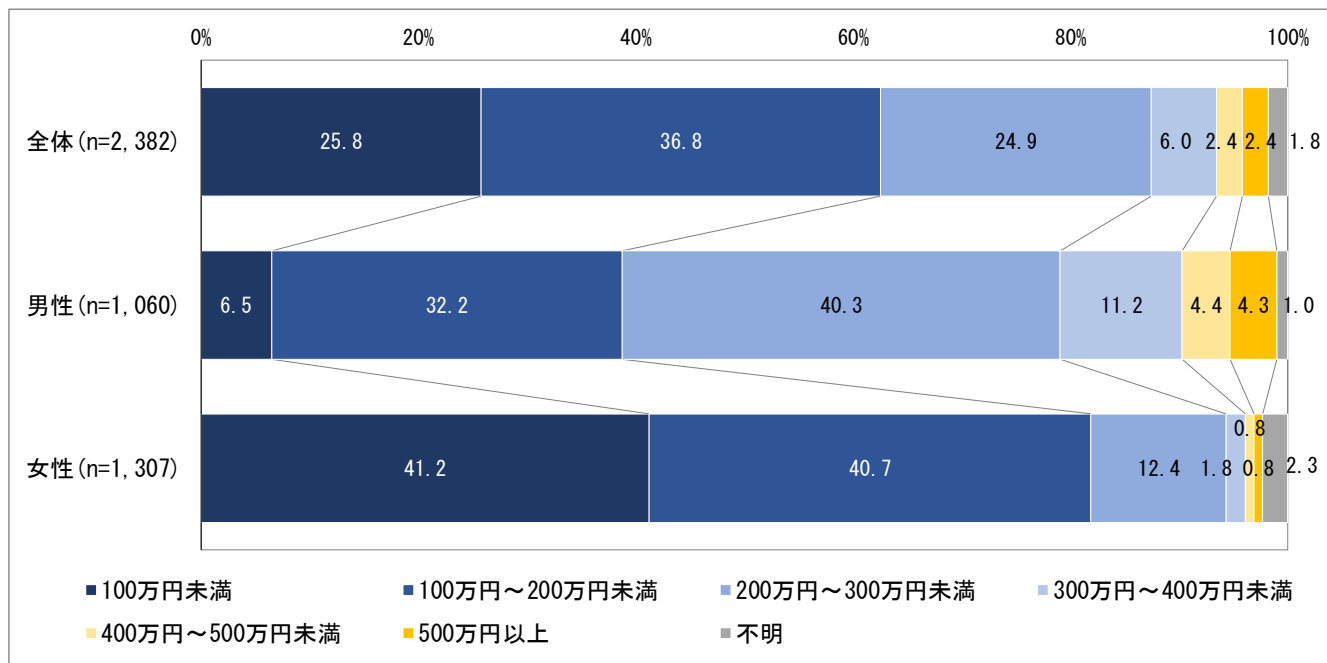


図 5 世帯の収入

（問 5 関係）

世帯（同居の家族全員）の昨年 1 年間の収入をたずねたところ、「200 万円以上 300 万円未満」の割合が 31.1%と最も高く、次いで「100 万円以上 200 万円未満」（26.4%）、「300 万円以上 400 万円未満」（14.6%）となっている。

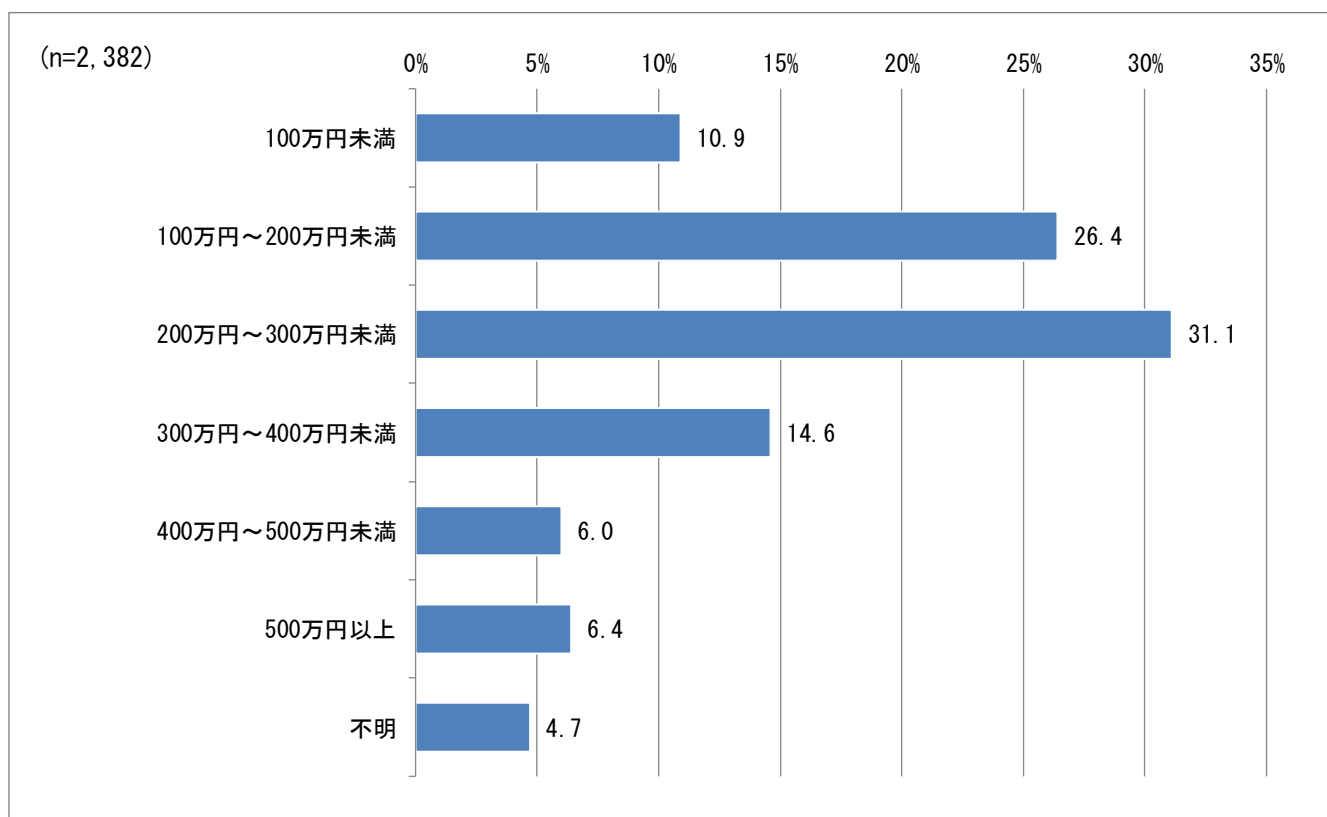


図 6－1 運転免許

(問 6 関係)

運転免許の状況についてたずねたところ、「免許を持っていて、運転している」の割合が 32.1%と最も高く、次いで「免許を持ったことがない」(30.9%)、「免許を持っていたが、返納した」(26.7%)となっている。

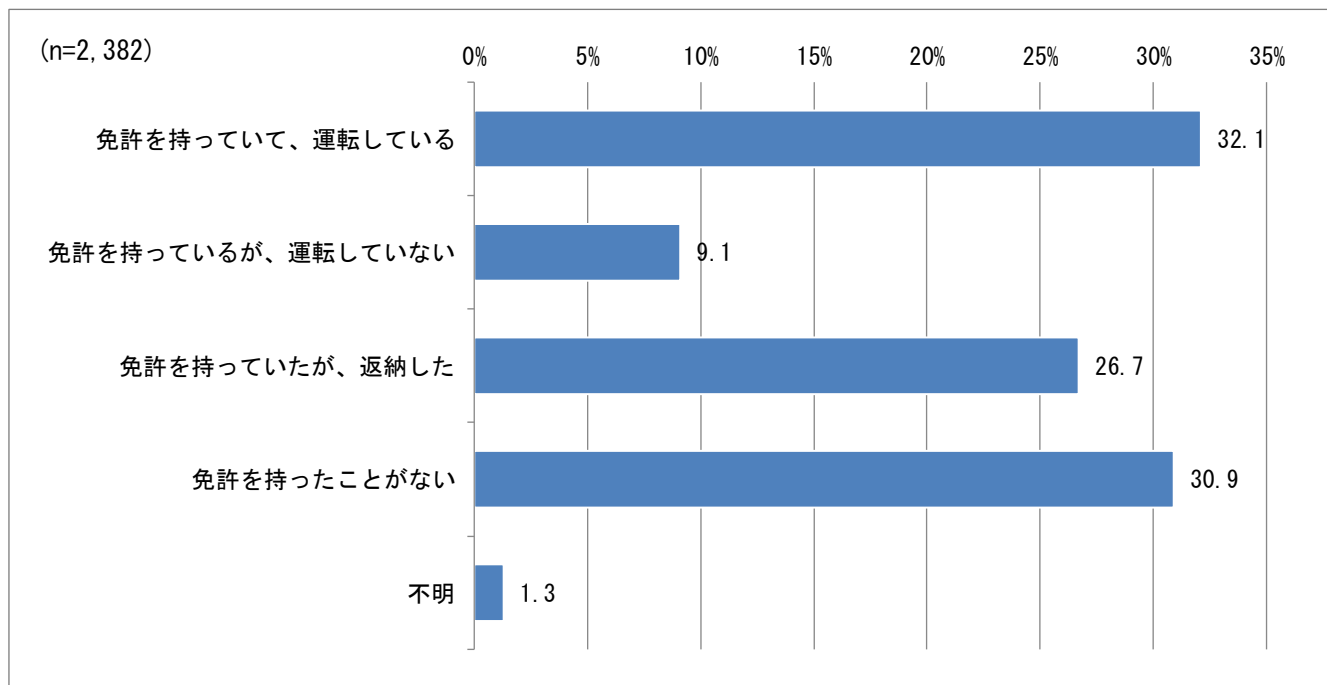
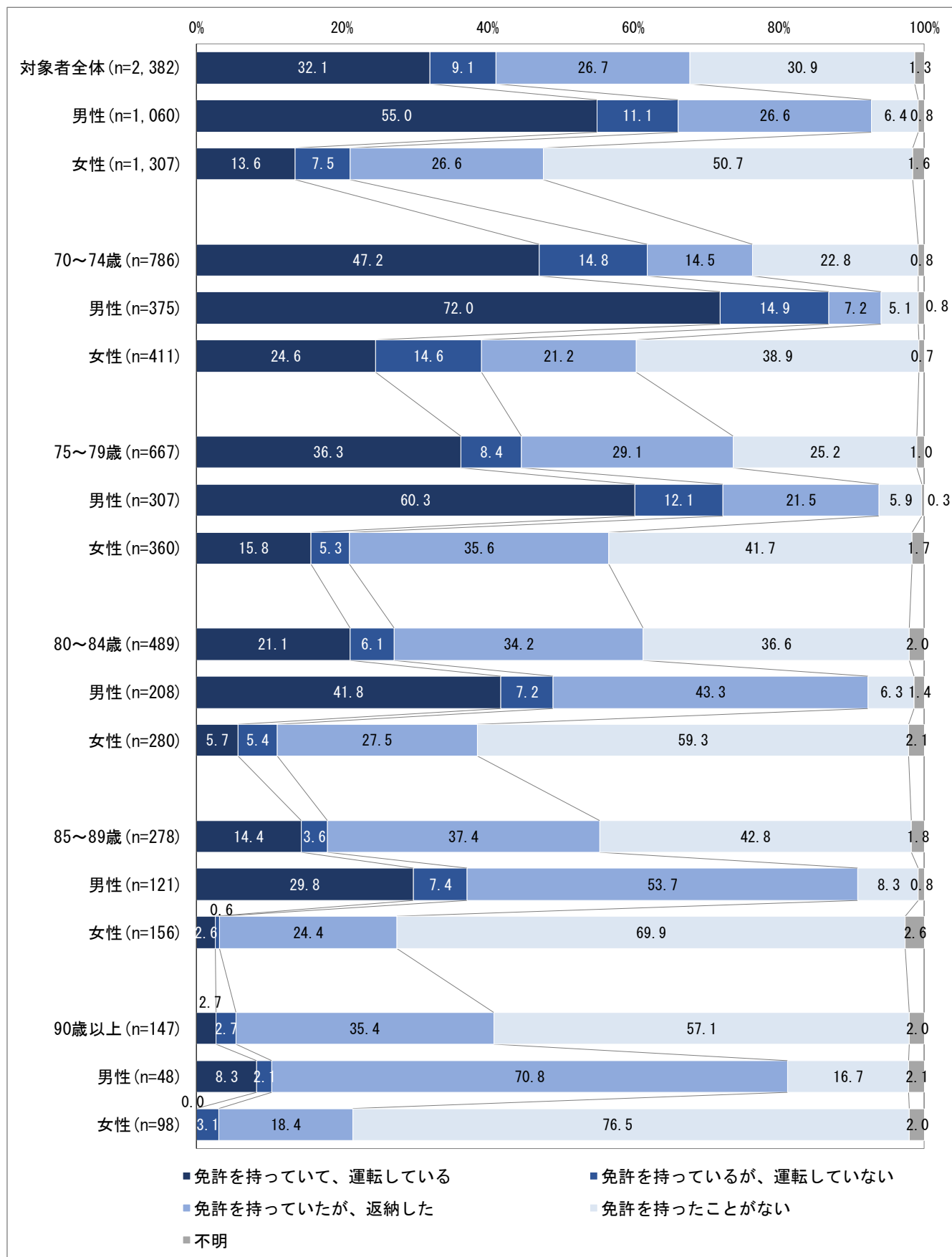


図 6-2 運転免許（年齢・男女別）

（問 6 関係）

運転免許の状況について年齢・男女別にみると、どの年代でも男女の差が大きく、女性に比べ男性が免許を持っている割合が高い。また、年代が上がるにつれて「免許を持っていて、運転している」の割合が低くなっている。



2 健康に関する考え等について

図 7-1 健康寿命

(問 7 関係)

健康寿命という言葉を知っていたかについてたずねたところ、「知っていた」の割合が 67.6%と最も高く、次いで「聞いたことはあったが、意味は知らなかった」(21.2%)、「知らなかった」(9.7%)となっている。

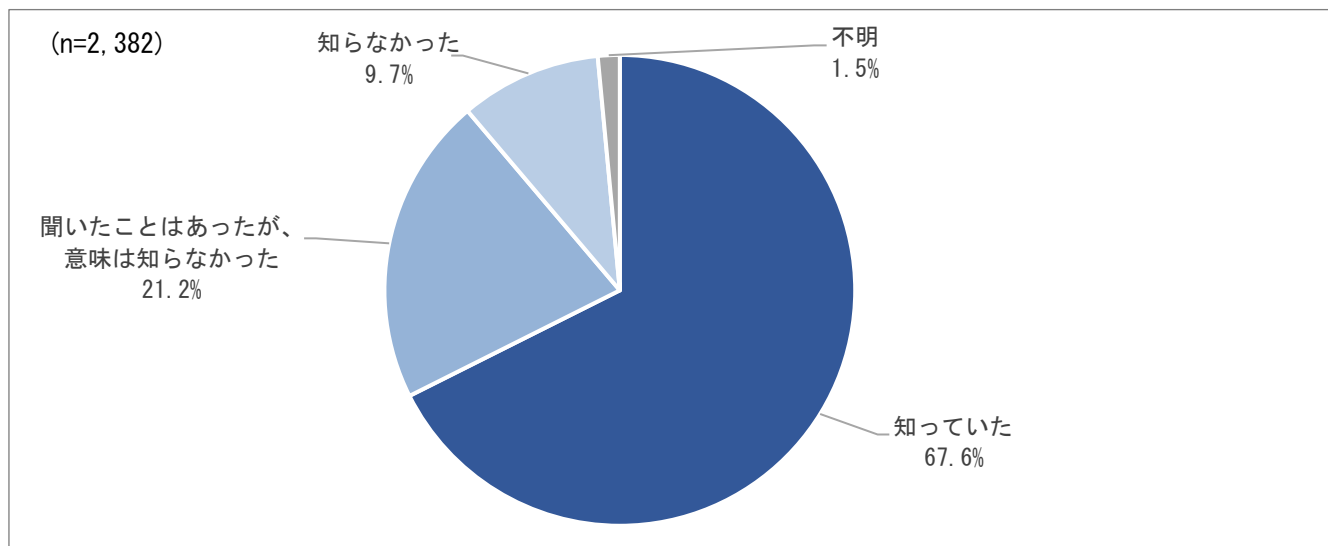


図 7-2 健康寿命 (年齢別)

(問 7 関係)

健康寿命という言葉を知っていたかを年齢別にみると、「知っていた」の割合は 75～79 歳が 72.1%と最も高くなっている。

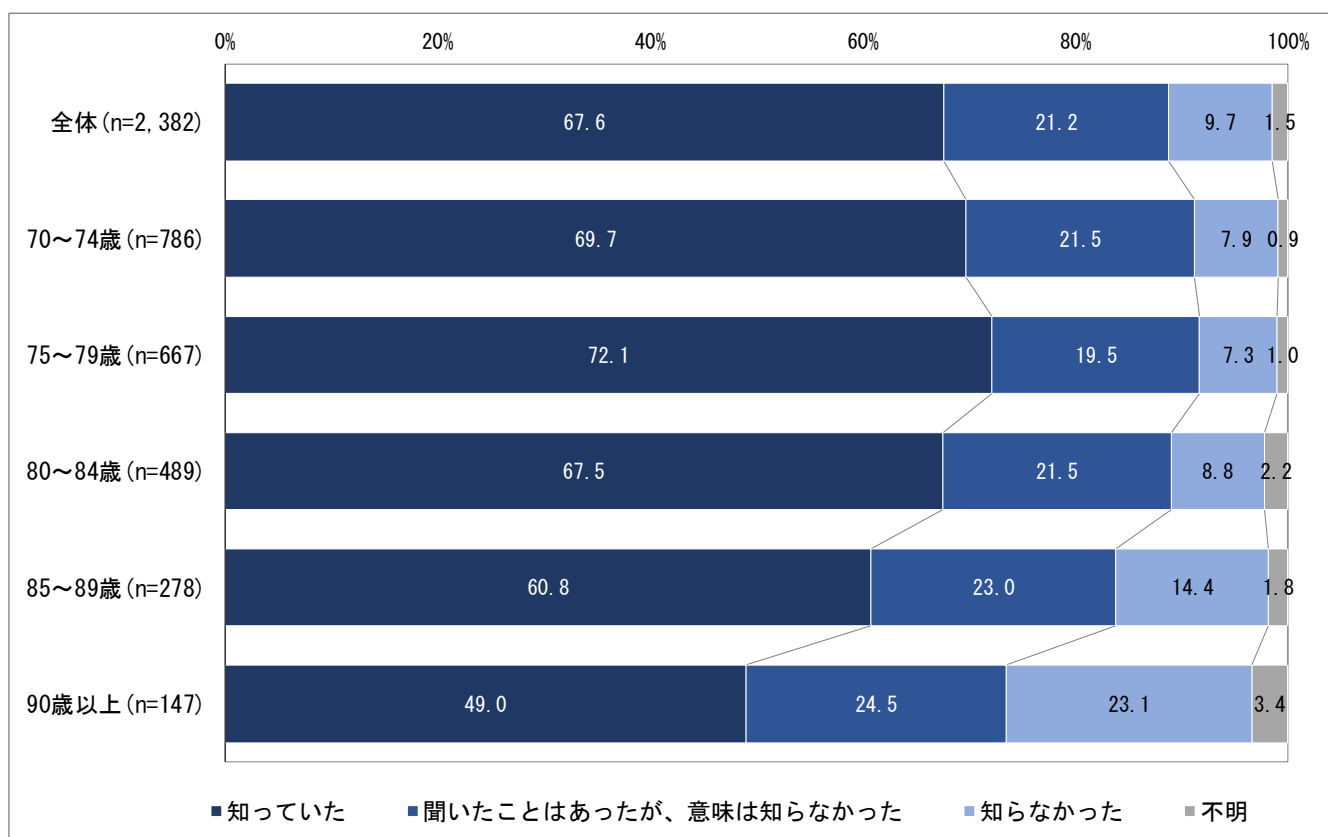
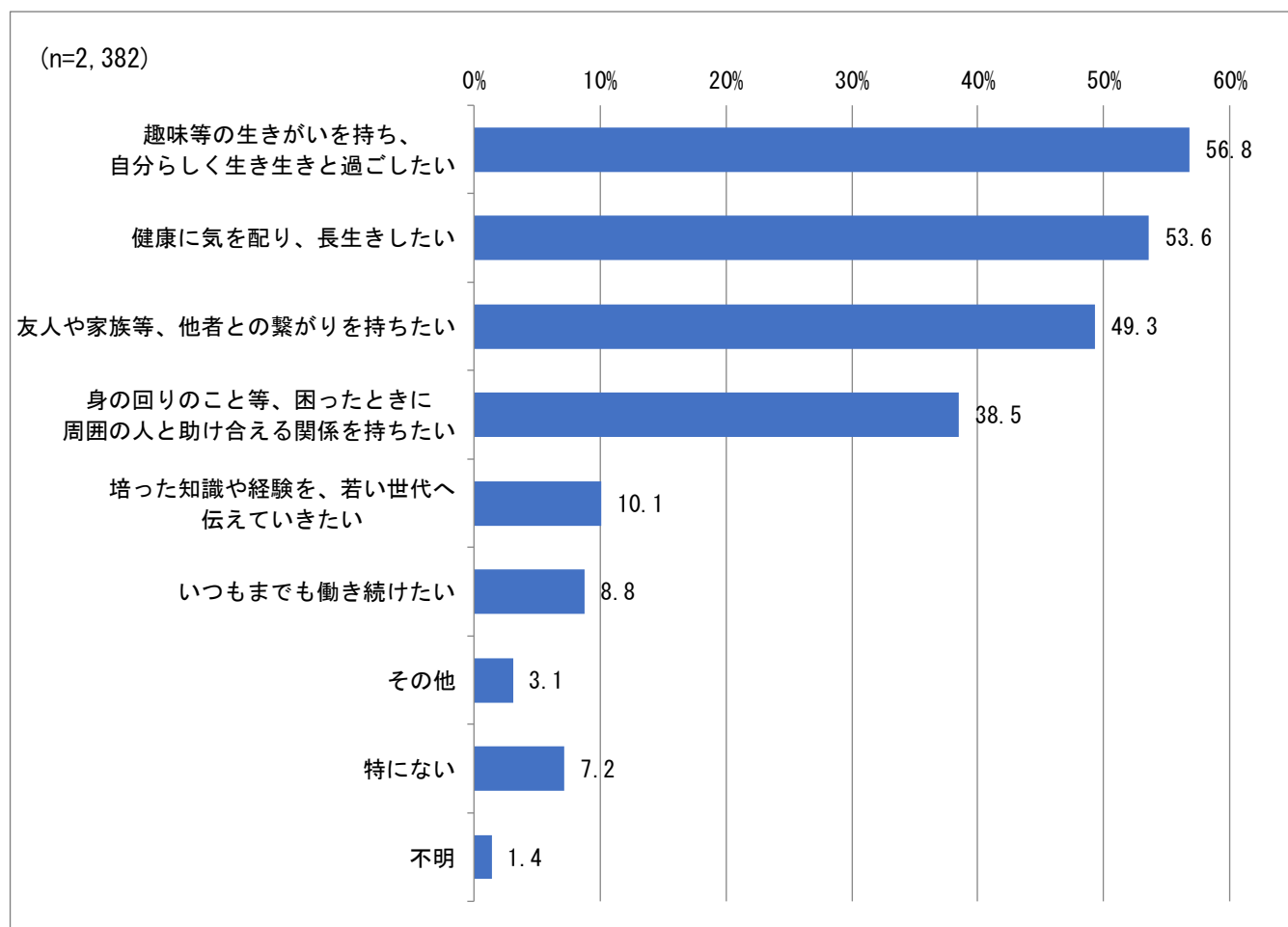


図 8 人生の過ごし方

(問 8 関係)

どのような人生を過ごしたいかをたずねたところ、「趣味等の生きがいを持ち、自分らしく生き生きと過ごしたい」が 56.8%と最も多く、次いで「健康に気を配り、長生きしたい」(53.6%)、「友人や家族等、他者との繋がりを持ちたい」(49.3%)となっている。



3 デジタル機器の活用について

図 9-1 スマートフォンの保有

(問 10 関係)

スマートフォンの保有についてたずねたところ、「はい」が 62.1%、「いいえ」が 35.8%となっている。

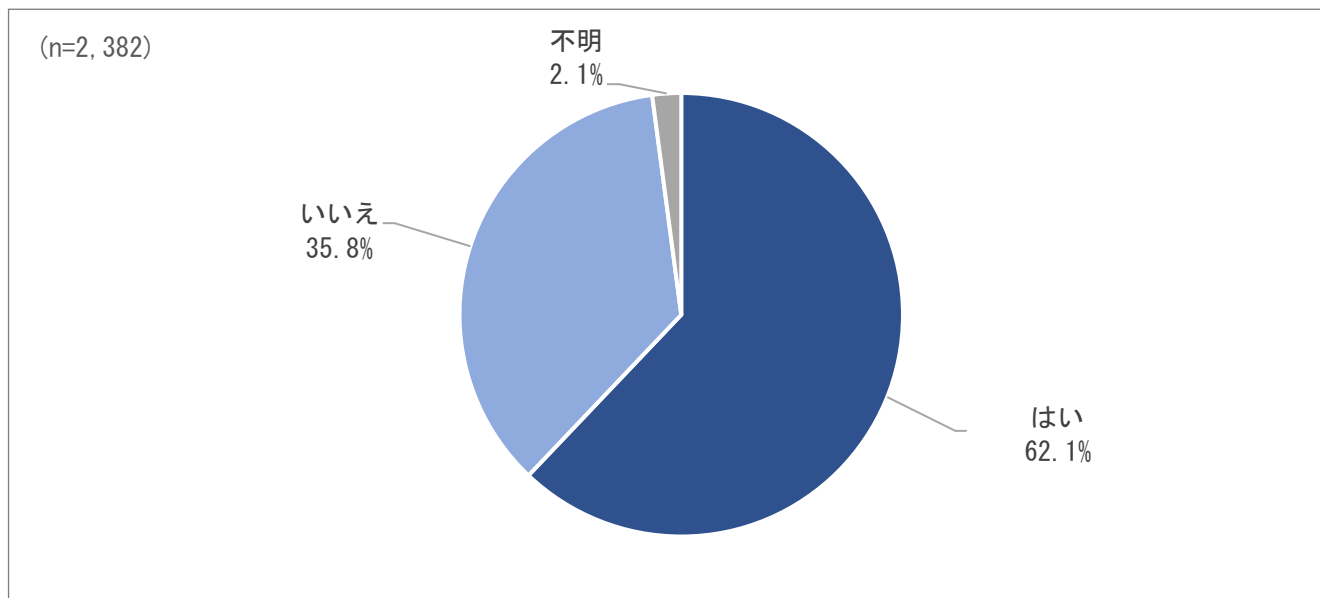


図 9-2 スマートフォンの保有（年齢・男女別）

（問 10 関係）

スマートフォンの保有について年齢・男女別にみると、70～74 歳で「はい」の割合が 82.7%と最も高く、年代が上がるにつれて「はい」の割合が低くなり、90 歳以上では 13.6%となっている。年代により若干の差はあるが、目立った男女差はみられない。

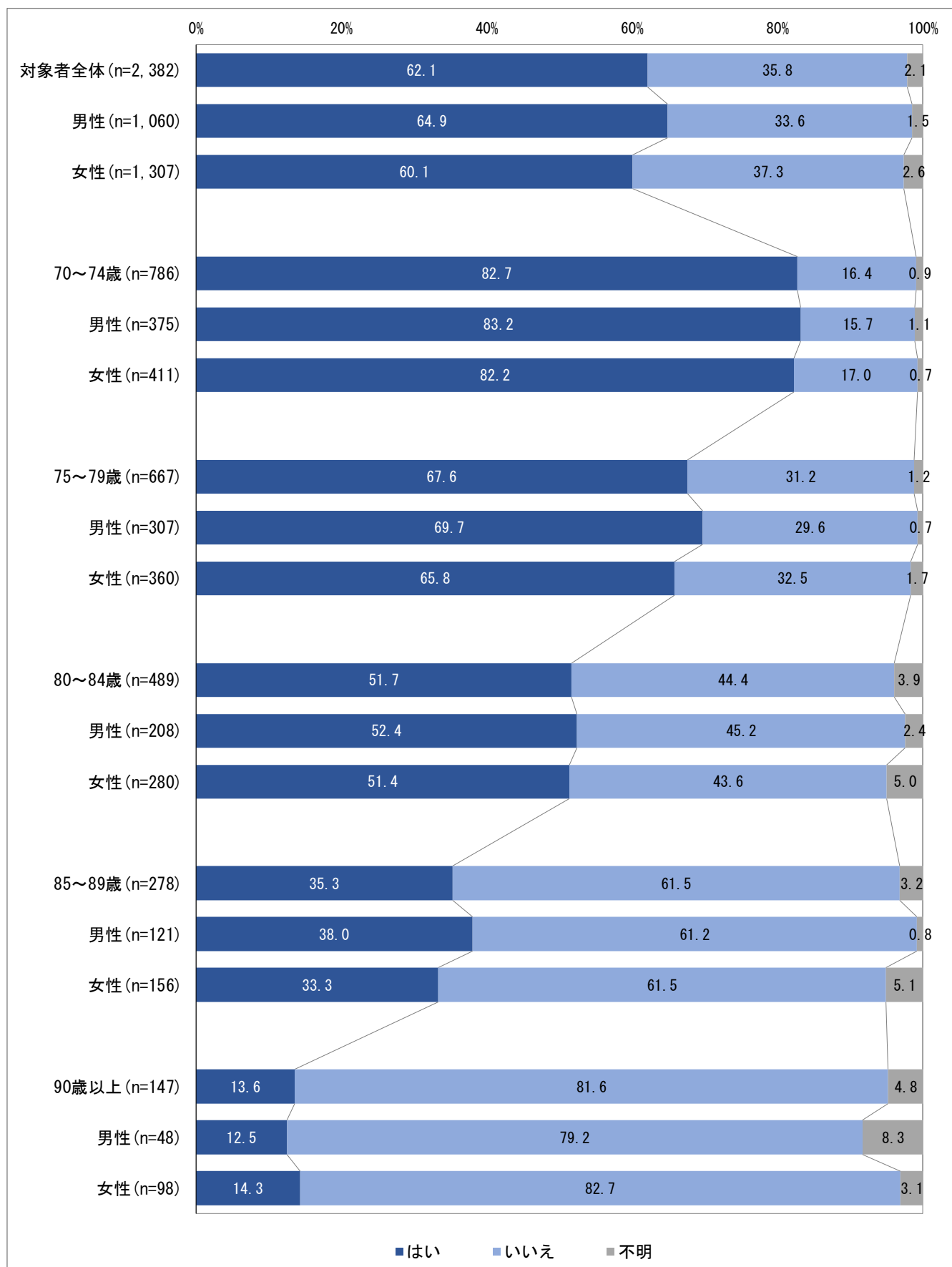


図 10-1 スマートフォンを持って便利になったこと

(問 11 関係)

スマートフォンを持っていると答えた方に、スマートフォンを持って便利になったことをたずねたところ、「アプリや SNS（※）等を通じて家族や友人等とコミュニケーションをとれること」が 60.5%と最も多く、次いで「カメラで写真やビデオを撮り、多くの思い出を保存できること」(55.3%)、「インターネット等で簡単に知りたい情報を得られるようになったこと」(50.1%)となっている。

※Facebook、X（旧 Twitter）、LINE、Instagram などのソーシャル・ネットワーキング・サービス

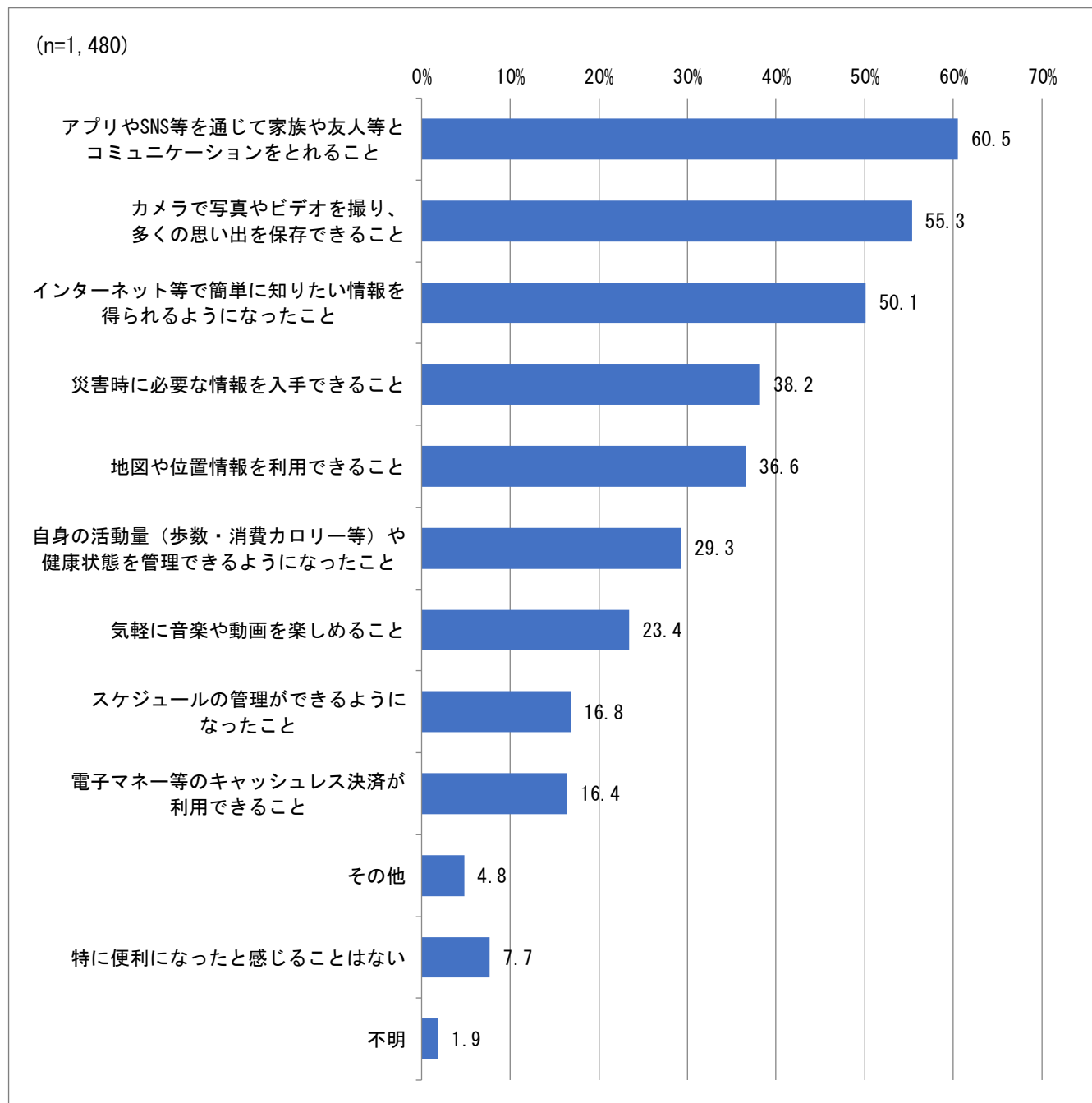


図 10-2 スマートフォンを持って便利になったこと（年齢別）

（問 11 関係）

スマートフォンを持って便利になったことを年齢別にみると、多くの項目で年代が上がるにつれて回答の割合が低くなる傾向がある。逆に「特に便利になったと感じることはない」と回答した割合は、年代が上がるにつれて高くなっている。

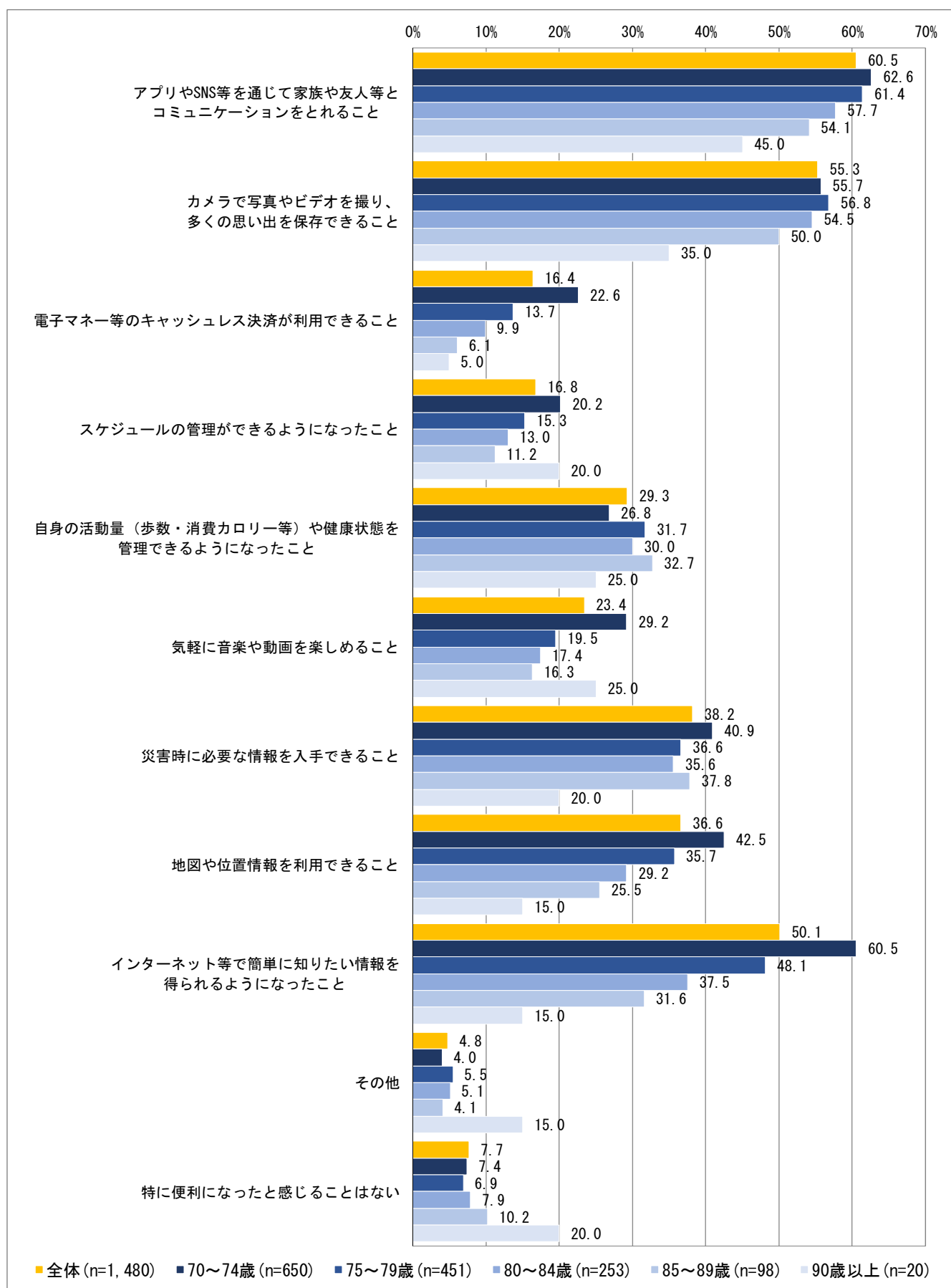
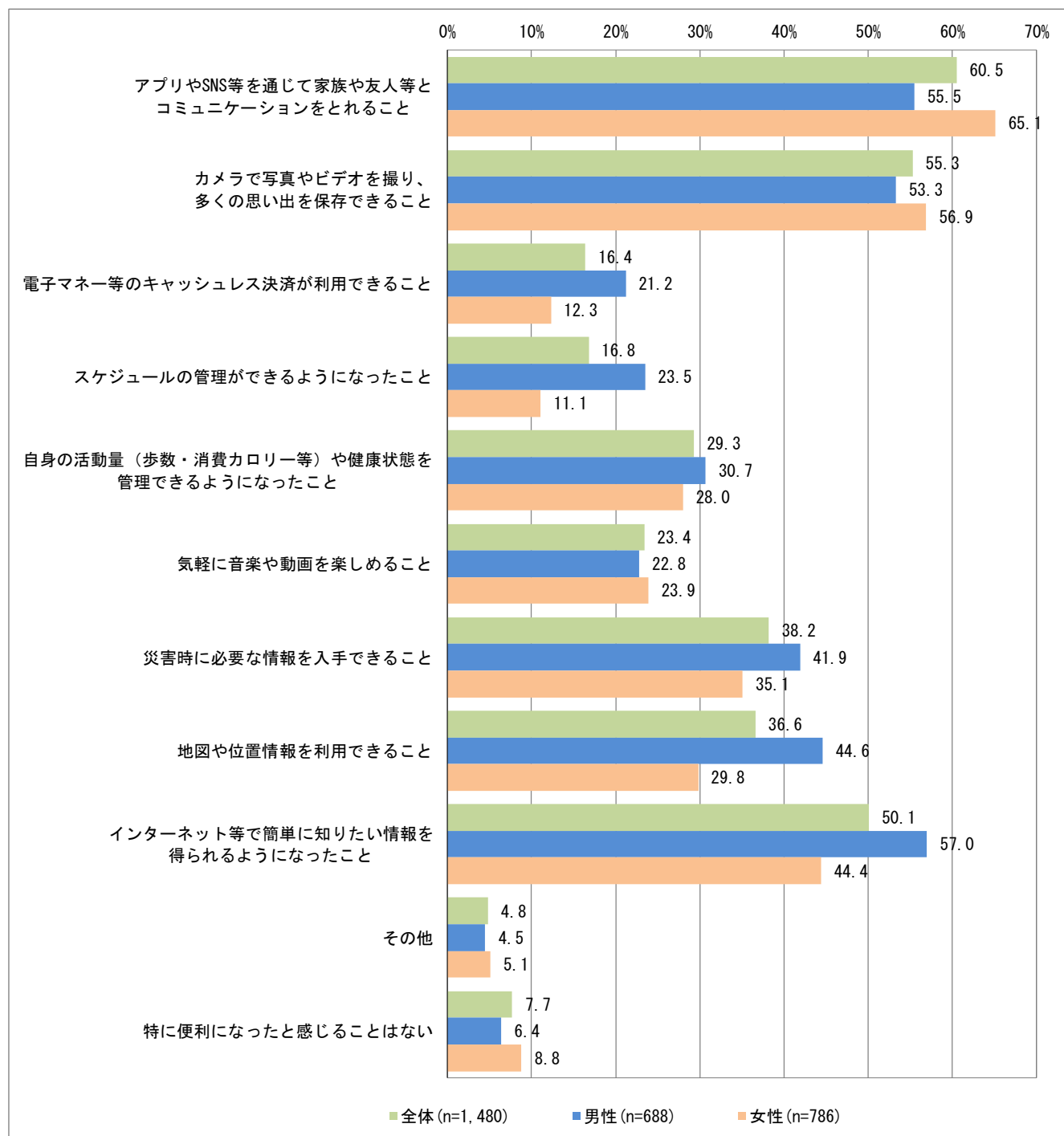


図 10-3 スマートフォンを持って便利になったこと（男女別）

（問 11 関係）

スマートフォンを持って便利になったことを男女別にみると、女性では全体と同じく「アプリや SNS を通じて家族や友人等とコミュニケーションをとれること」が 65.1%と最も多く、男性では「インターネット等で簡単に知りたい情報を得られるようになったこと」と回答した割合が 57.0%と最も高くなっている。



4 外出や公共交通機関の利用の状況について

図 11－1 外出頻度

(問 12 関係)

外出の頻度についてたずねたところ、「週に数回」の割合が 43.5%と最も高く、次いで「ほぼ毎日（週 5 日以上）」（23.0%）、「月に数回」（20.5%）となっている。

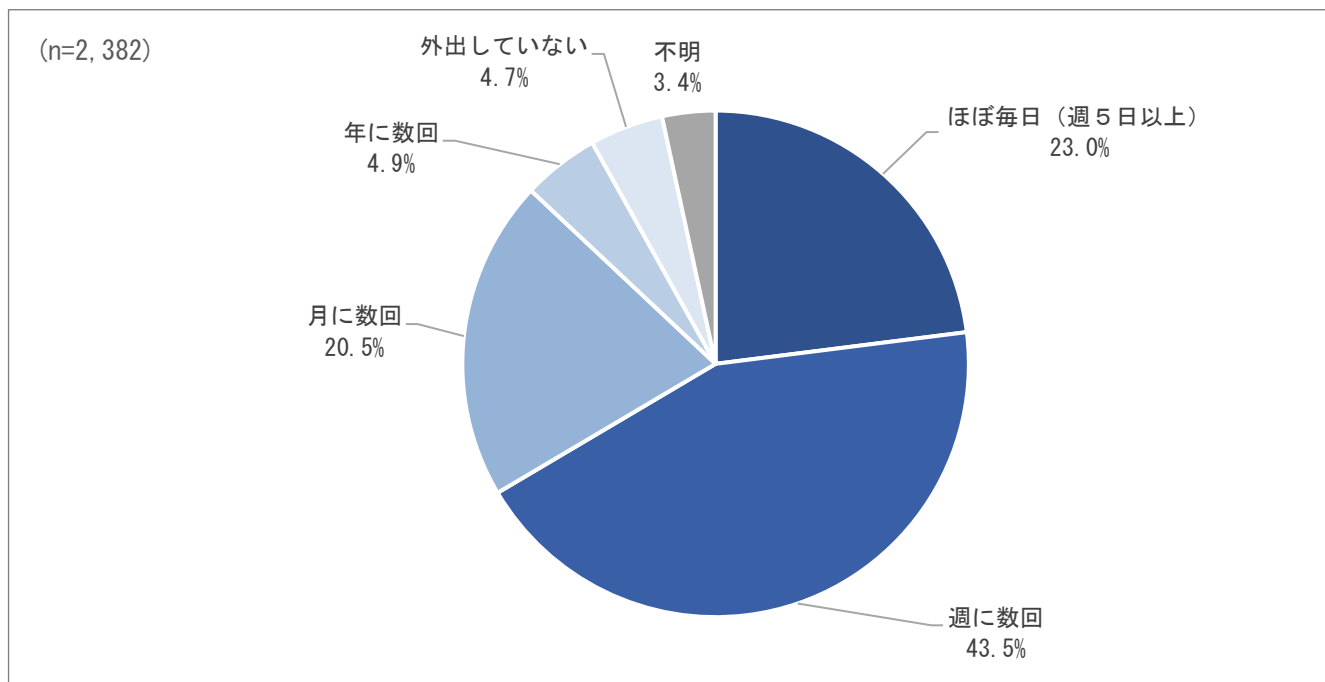


図 11-2 外出頻度（年齢・男女別）

（問 12 関係）

外出の頻度を年齢・男女別にみると、年齢が上がるほど、外出頻度が低下している。また、男性より女性の方が、外出頻度が低い傾向にある。

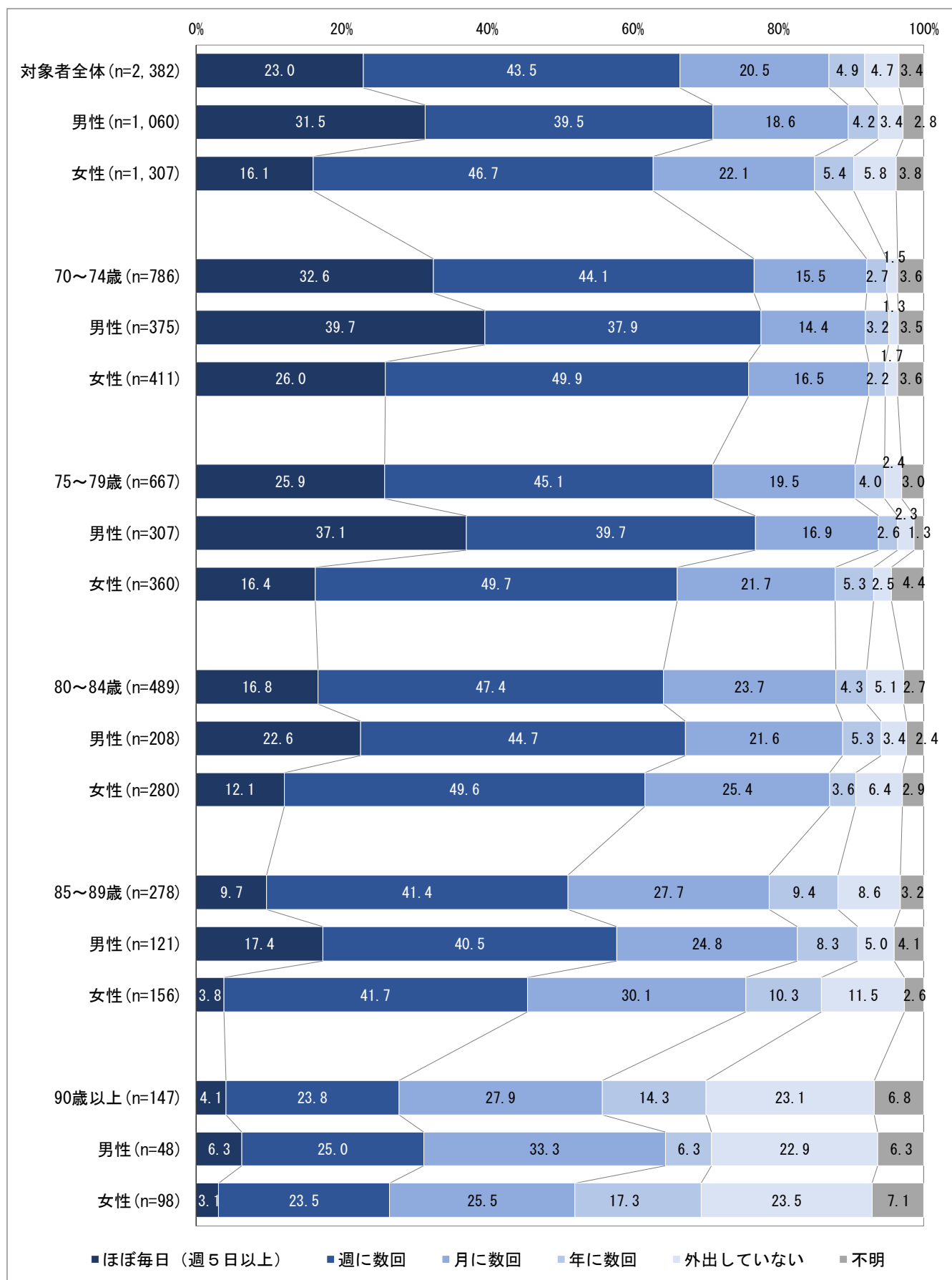


図 11-3 外出頻度（仕事の有無別）

（問 12 関係）

外出の頻度を仕事の有無別にみると、仕事がある方はない方に比べて「ほぼ毎日（週 5 日以上）」の割合が 30% 以上高くなっている。

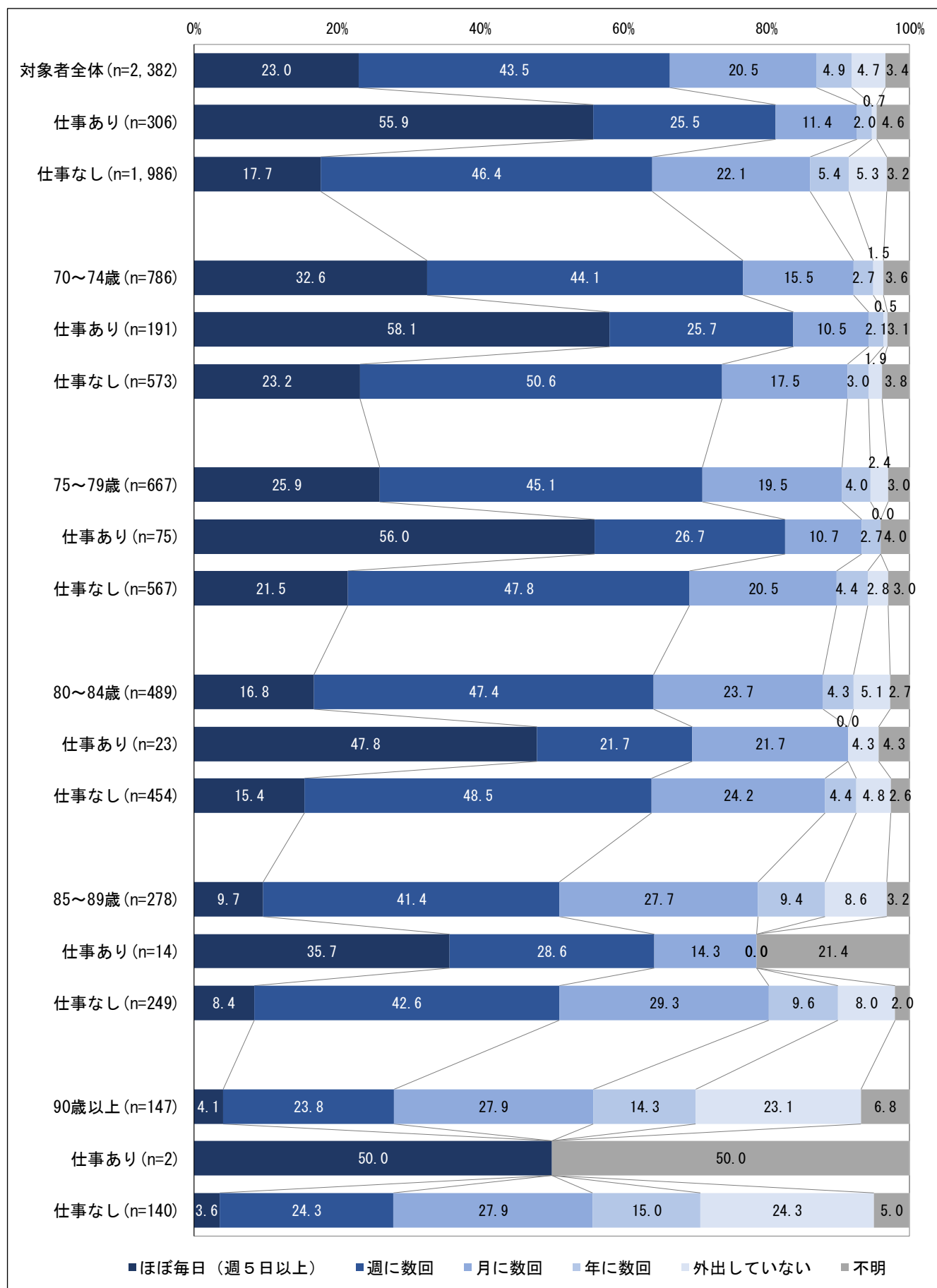


図 12-1 公共交通機関の利用頻度

(問 13 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」の割合が 33.2% で最も高く、次いで「週に数回」(23.2%)、「年に数回」(19.9%) となっている。

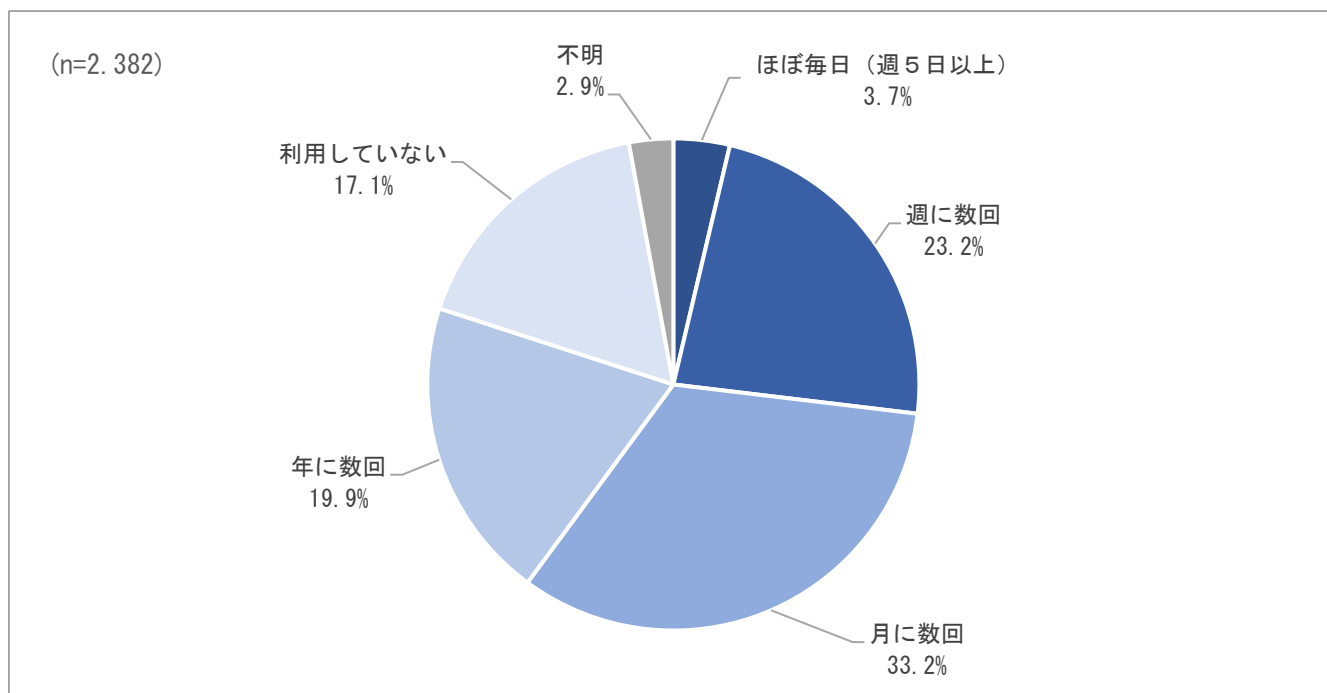


図 12-2 公共交通機関の利用頻度（年齢・男女別）

（問 13 関係）

公共交通機関の利用頻度を年齢・男女別にみると、80 歳代以上では男女ともに年齢が上がるほど、利用頻度は低くなっている。また、「ほぼ毎日（週 5 日以上）」「週に数回」を合わせた割合は、80 歳代までは男性に比べて女性の方が高くなっているが、90 歳以上では男性の方が高くなっている。90 歳以上の女性では「利用していない」が非常に高い。

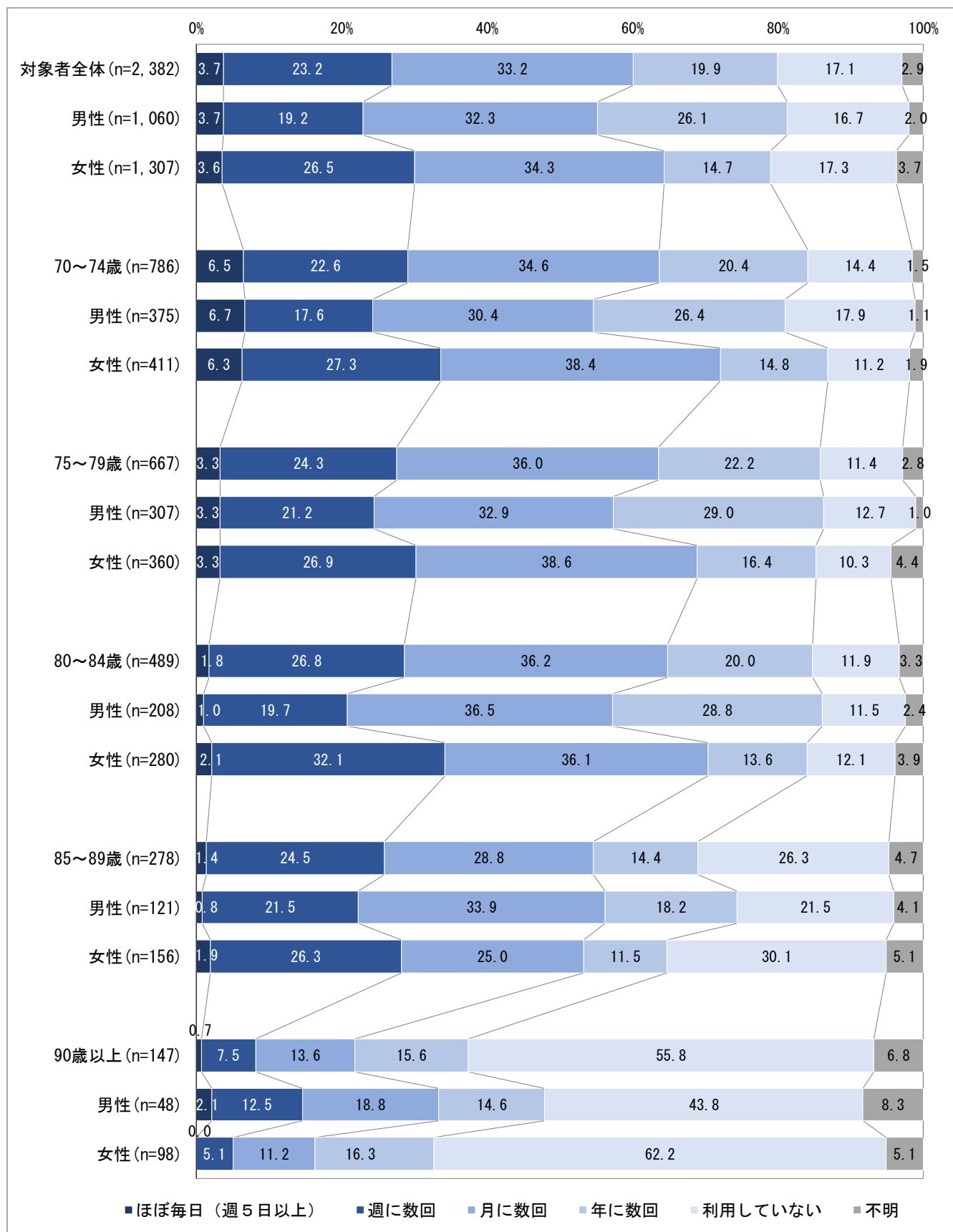


図 12-3 公共交通機関の利用頻度（仕事の有無別）

（問 13 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（週 5 日以上）」の割合が 10% 以上高くなっているが、「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。

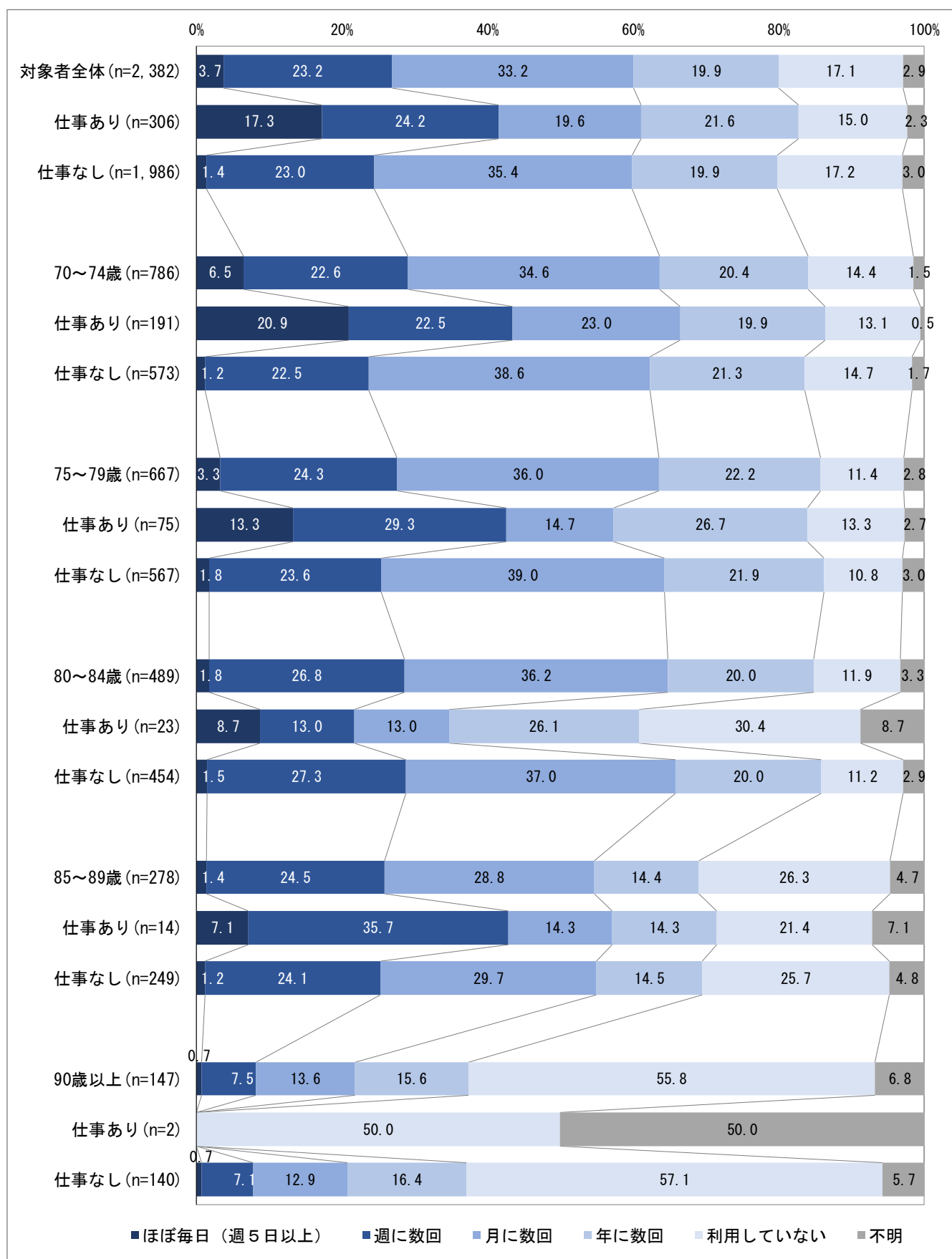


図 13-1 公共交通機関や移動手段の利用頻度

(問 14 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」を合わせた割合が 5 割前後と、他に比べて高くなっている。また、「自家用車」は「ほぼ毎日」が 14.7% と他の移動手段に比べて高くなっている。

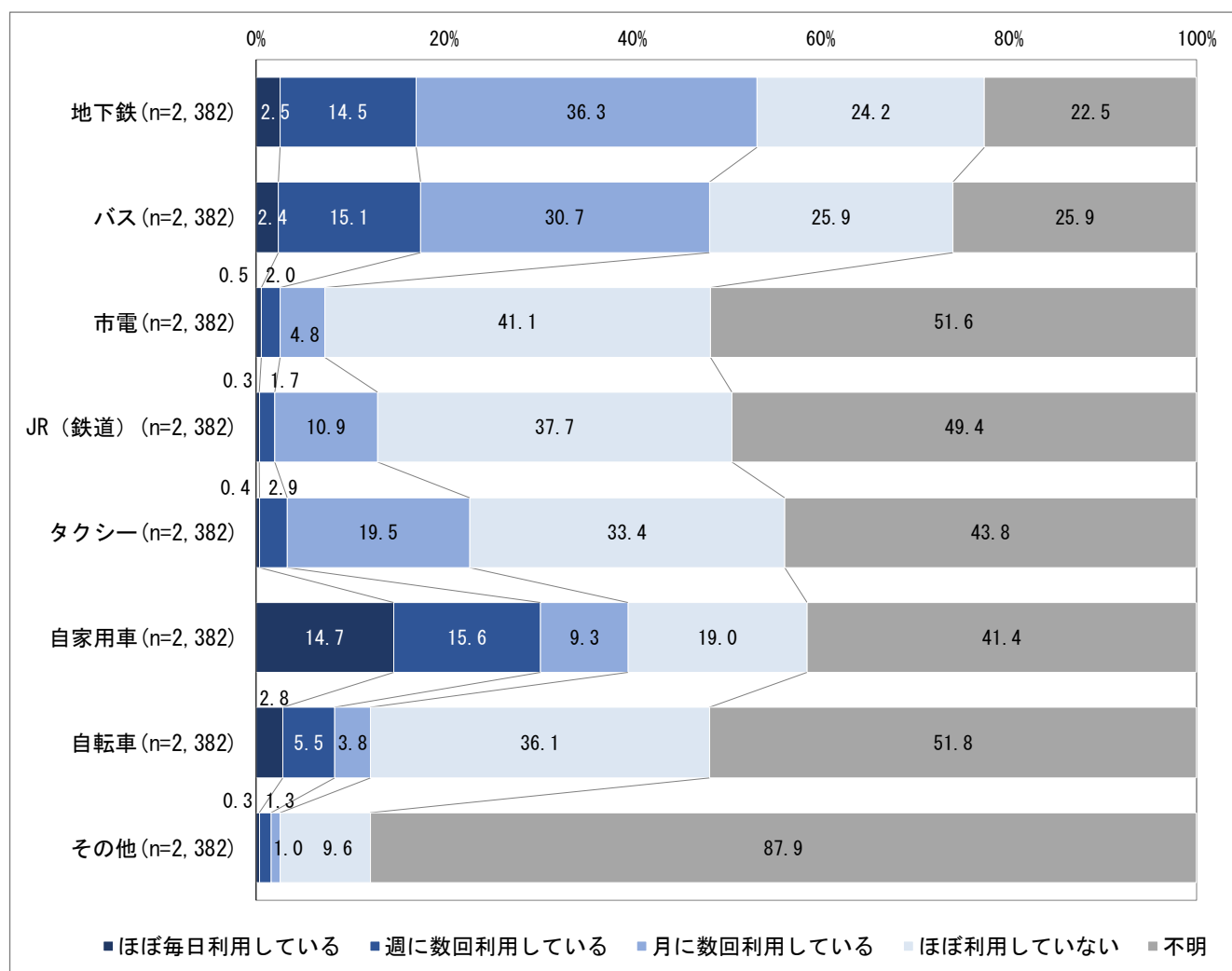


図 13-2 公共交通機関や移動手段の利用頻度（地下鉄）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

地下鉄の利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、70 歳代では女性の方が高いが、85 歳以上では男性の方が高い傾向となっている。また、90 歳以上では割合が大幅に低くなっている。

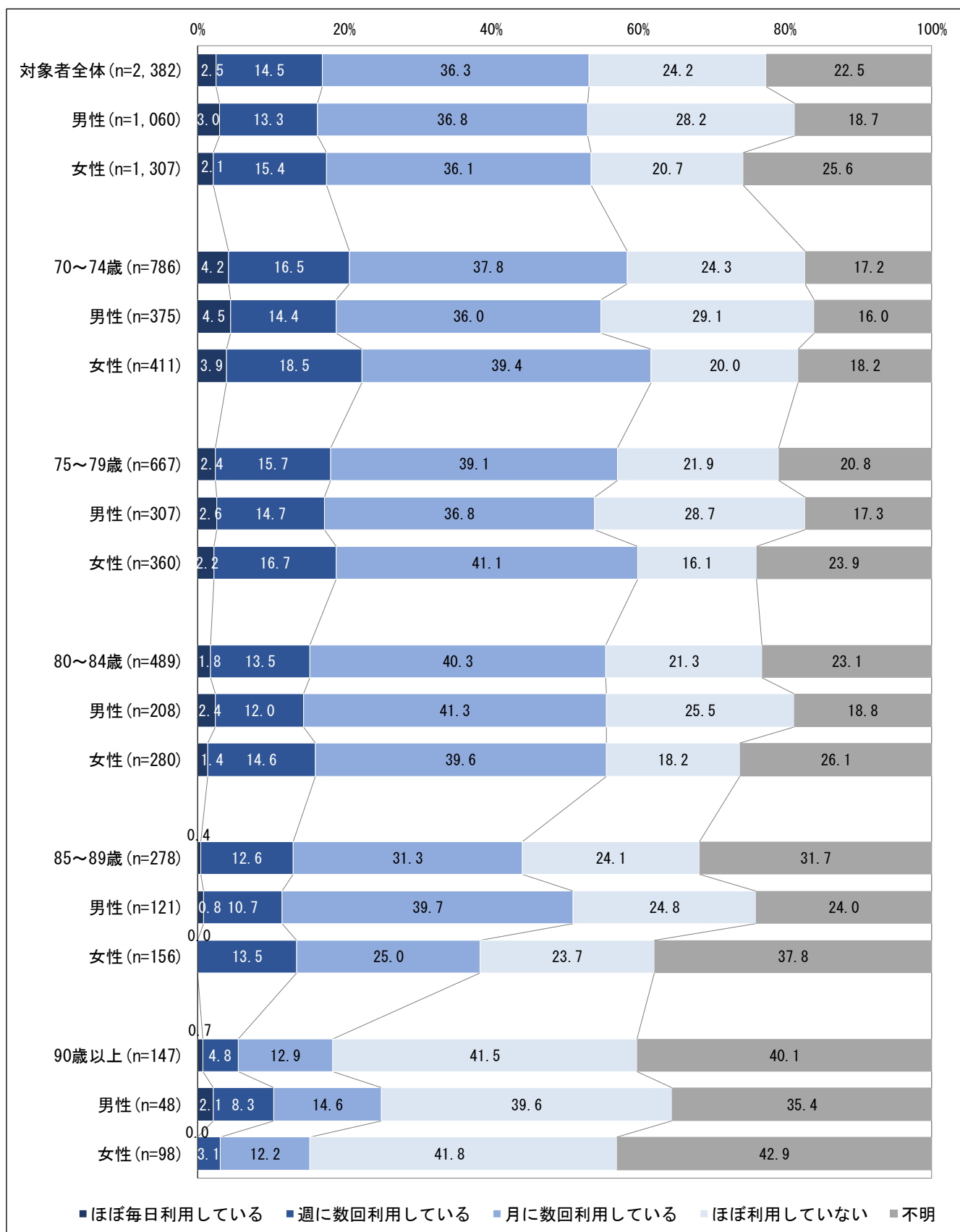


図 13-3 公共交通機関や移動手段の利用頻度（バス）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

バスの利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、男性に比べ女性の方が高い。また、90 歳以上では「ほぼ利用していない」が約 4 割と他の年代に比べて高くなっている。

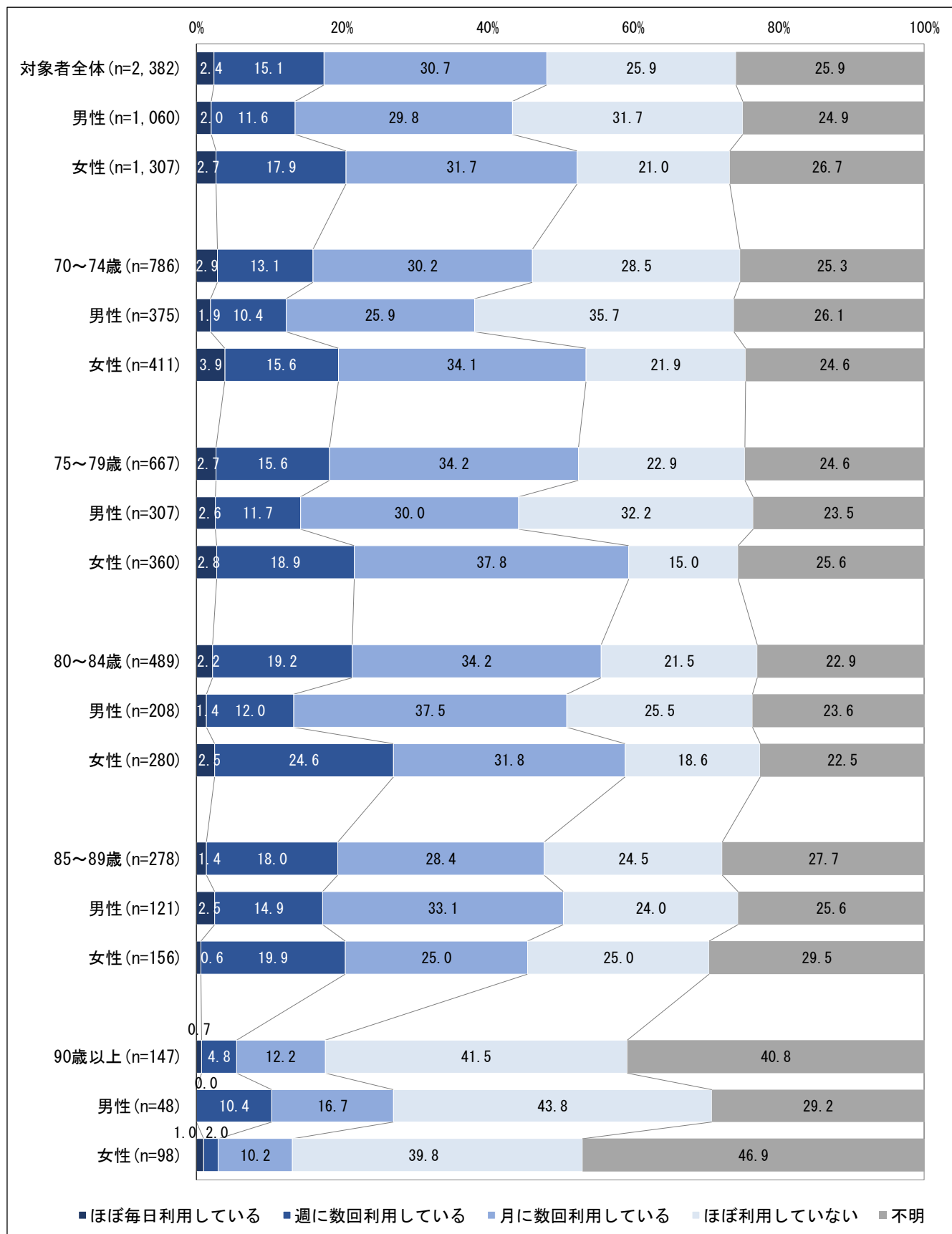


図 13-4 公共交通機関や移動手段の利用頻度（市電）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

市電の利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、女性に比べて男性の方がわずかに高い。

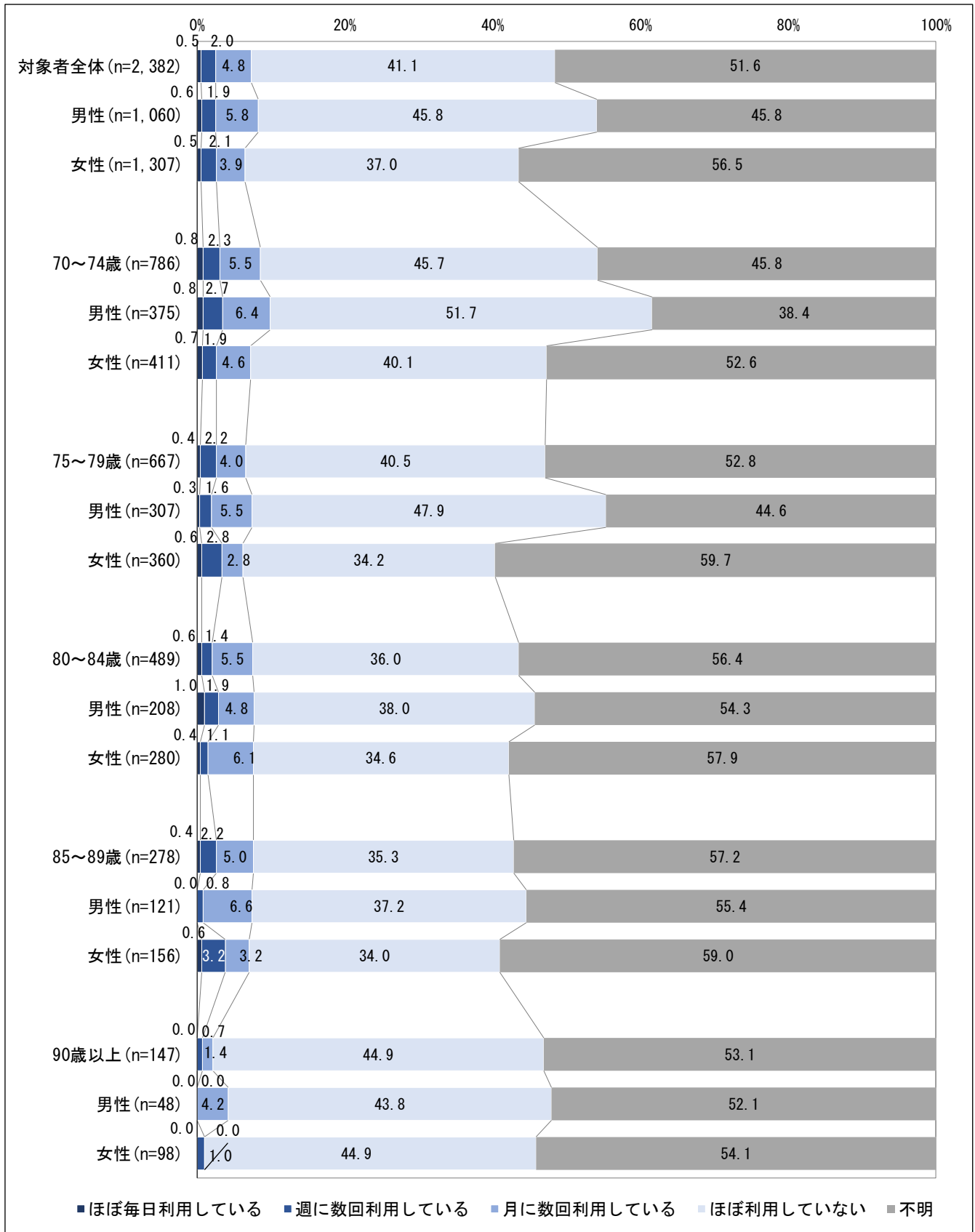


図 13-5 公共交通機関や移動手段の利用頻度（JR（鉄道））（年齢・男女別）

（問 14 関係）

JR（鉄道）の利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、90 歳以上を除き年代が上がるにつれて低くなっている。

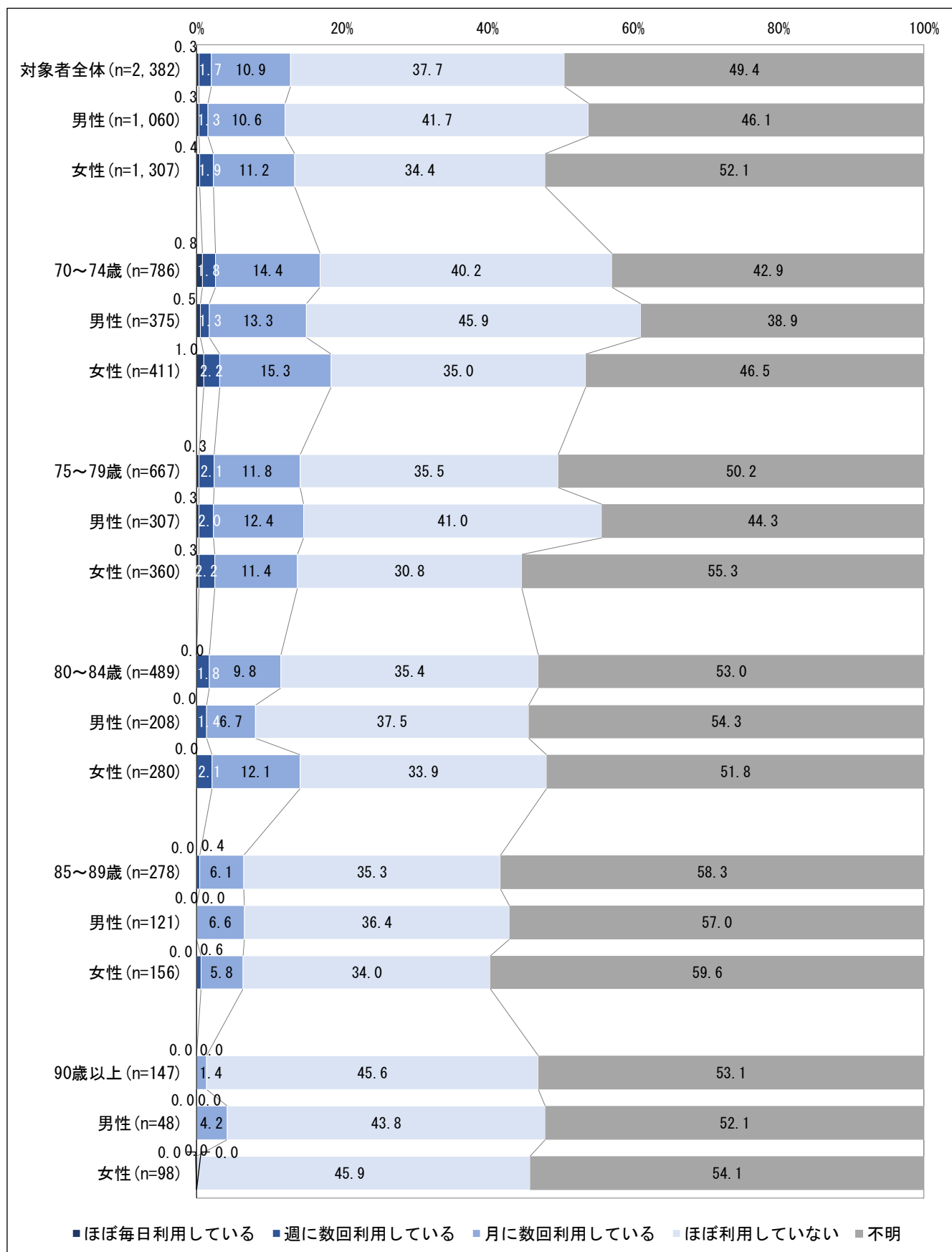


図 13-6 公共交通機関や移動手段の利用頻度（タクシー）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

タクシーの利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、75 歳以上では年代が上がるにつれて高くなっている。また、男性に比べて女性の方が割合は高い傾向となっている。

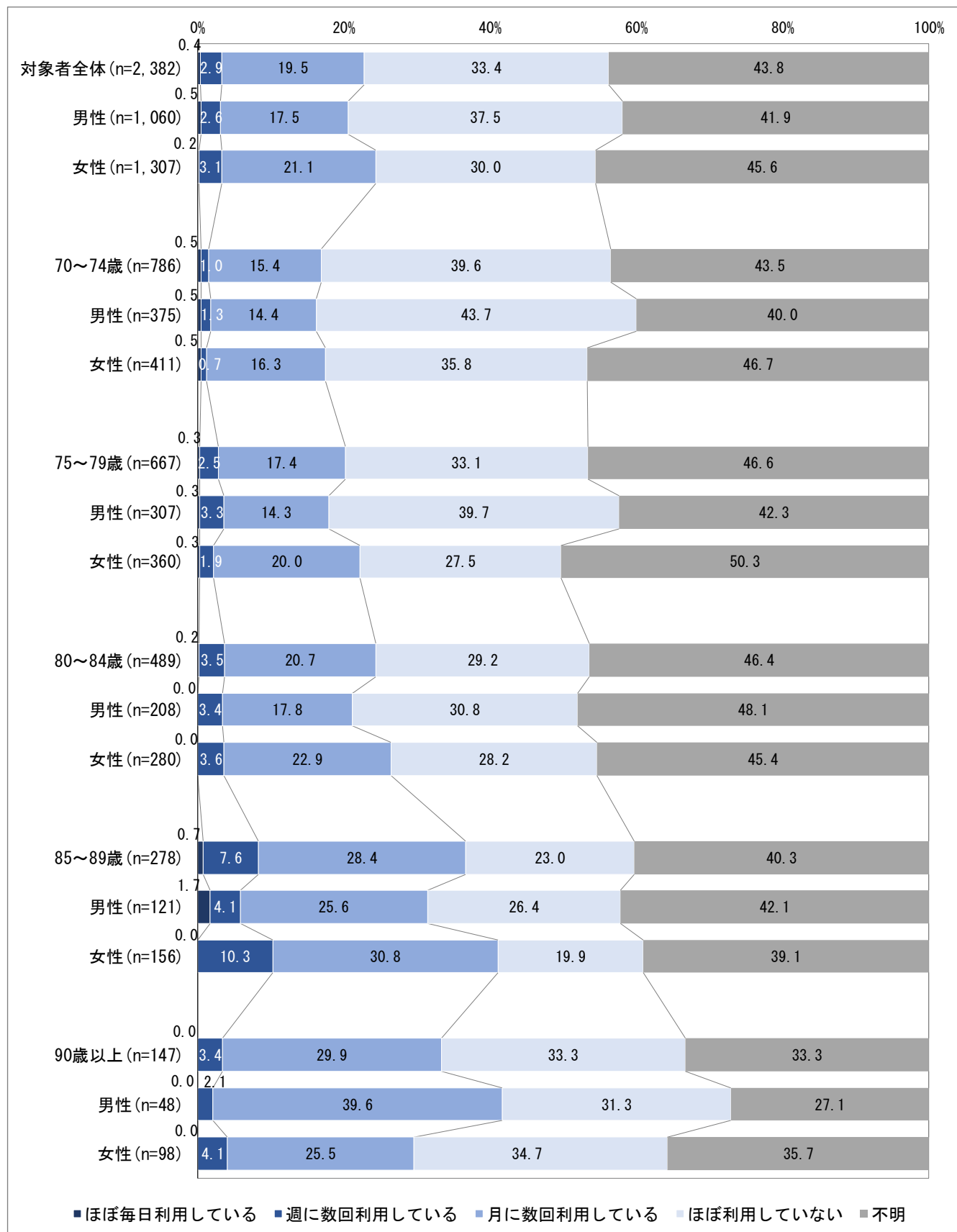


図 13-7 公共交通機関や移動手段の利用頻度（自家用車）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

自家用車の利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、90 歳以上を除き、女性に比べて男性の方が高くなっている。また、年代が上がるにつれて利用頻度が低くなっている。

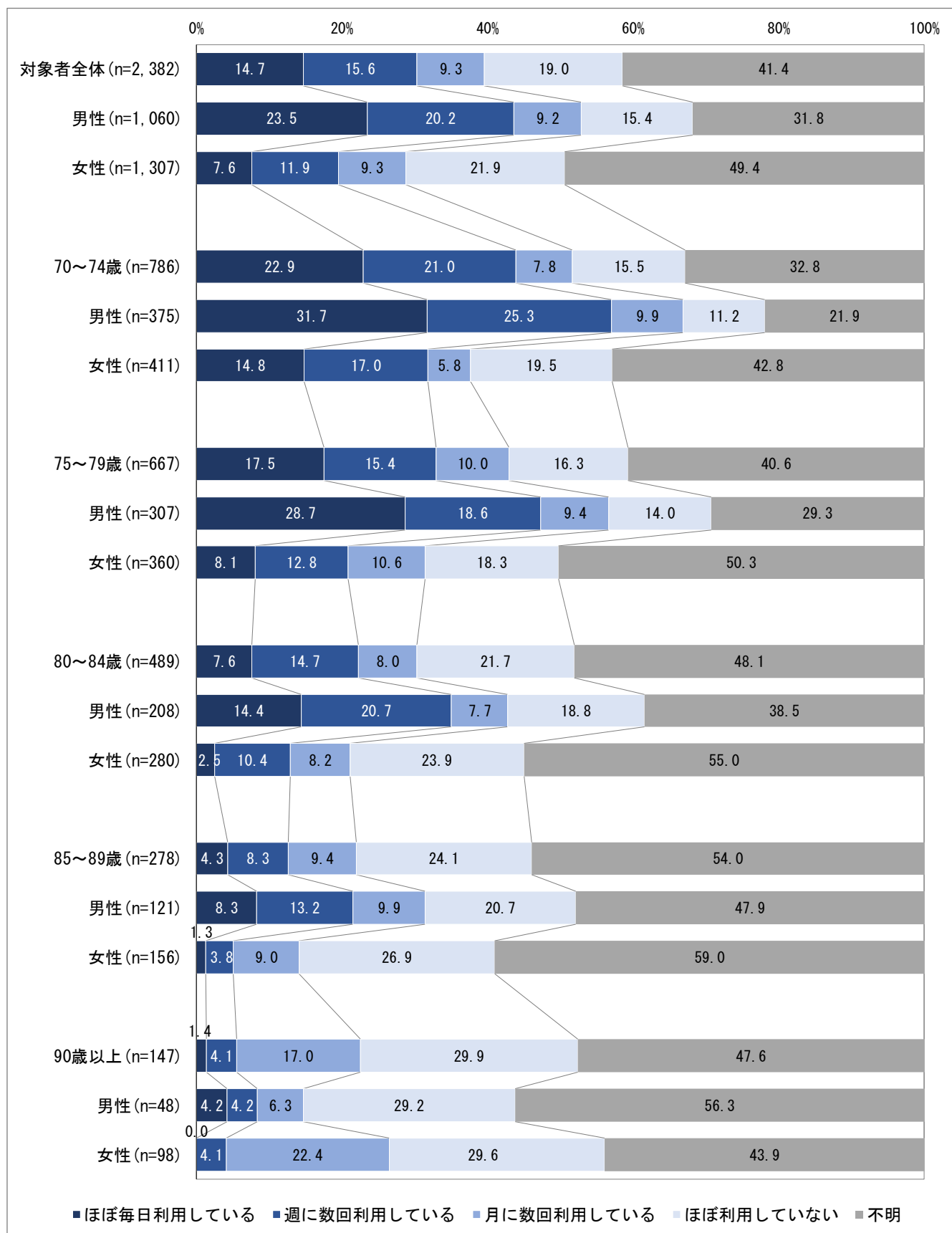


図 13-8 公共交通機関や移動手段の利用頻度（自転車）（年齢・男女別）

（問 14 関係）

自転車の利用頻度について年齢・男女別にみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は、90 歳以上を除き、女性に比べて男性の方が高くなっている。

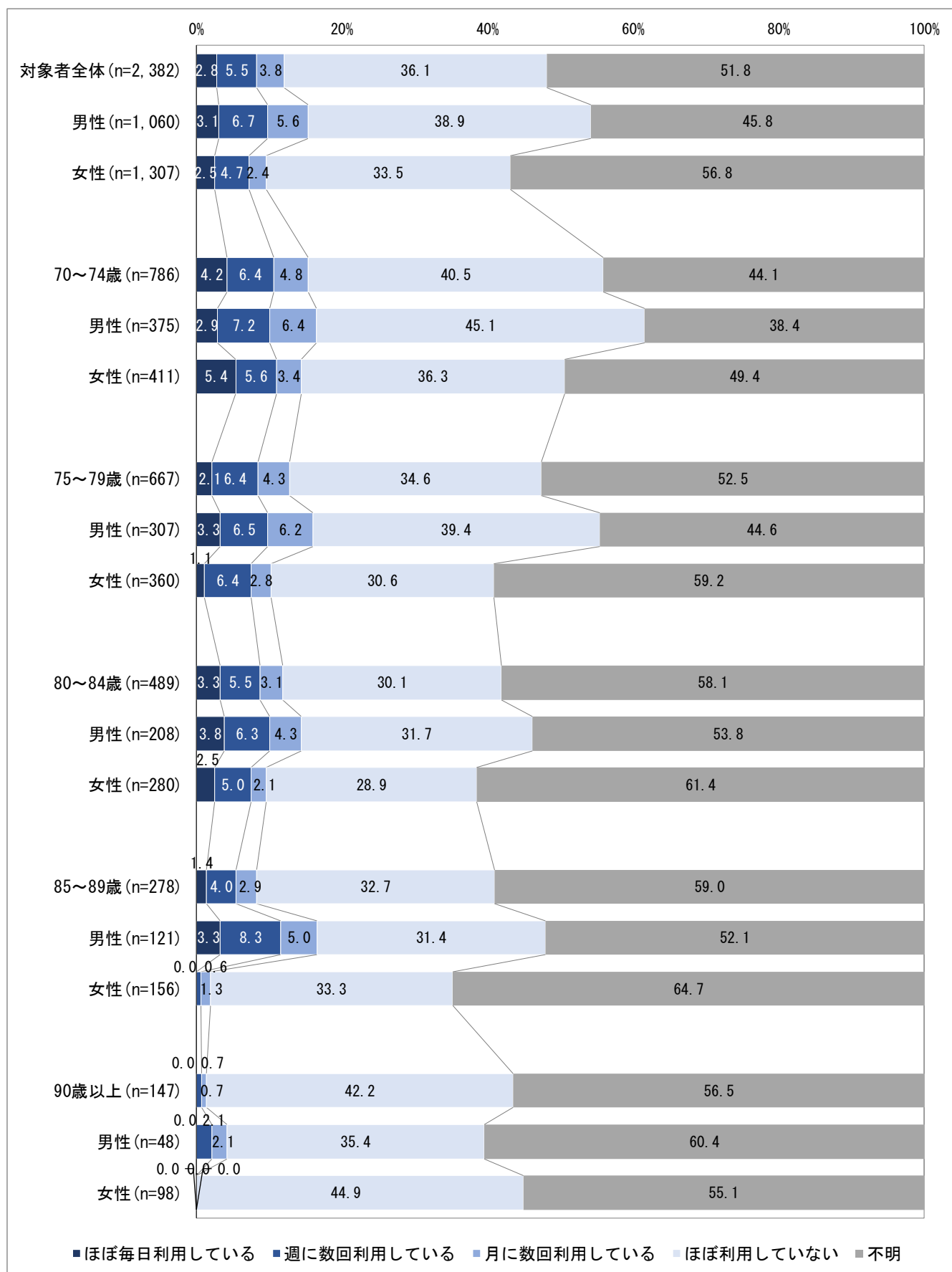


図 14-1 公共交通機関等の利用目的

(問 15 関係)

公共交通機関等の利用目的についてたずねたところ、「買い物」が 54.3%と最も多く、次いで「通院」(47.4%)、「家族や友人と会う」(38.0%)となっている。

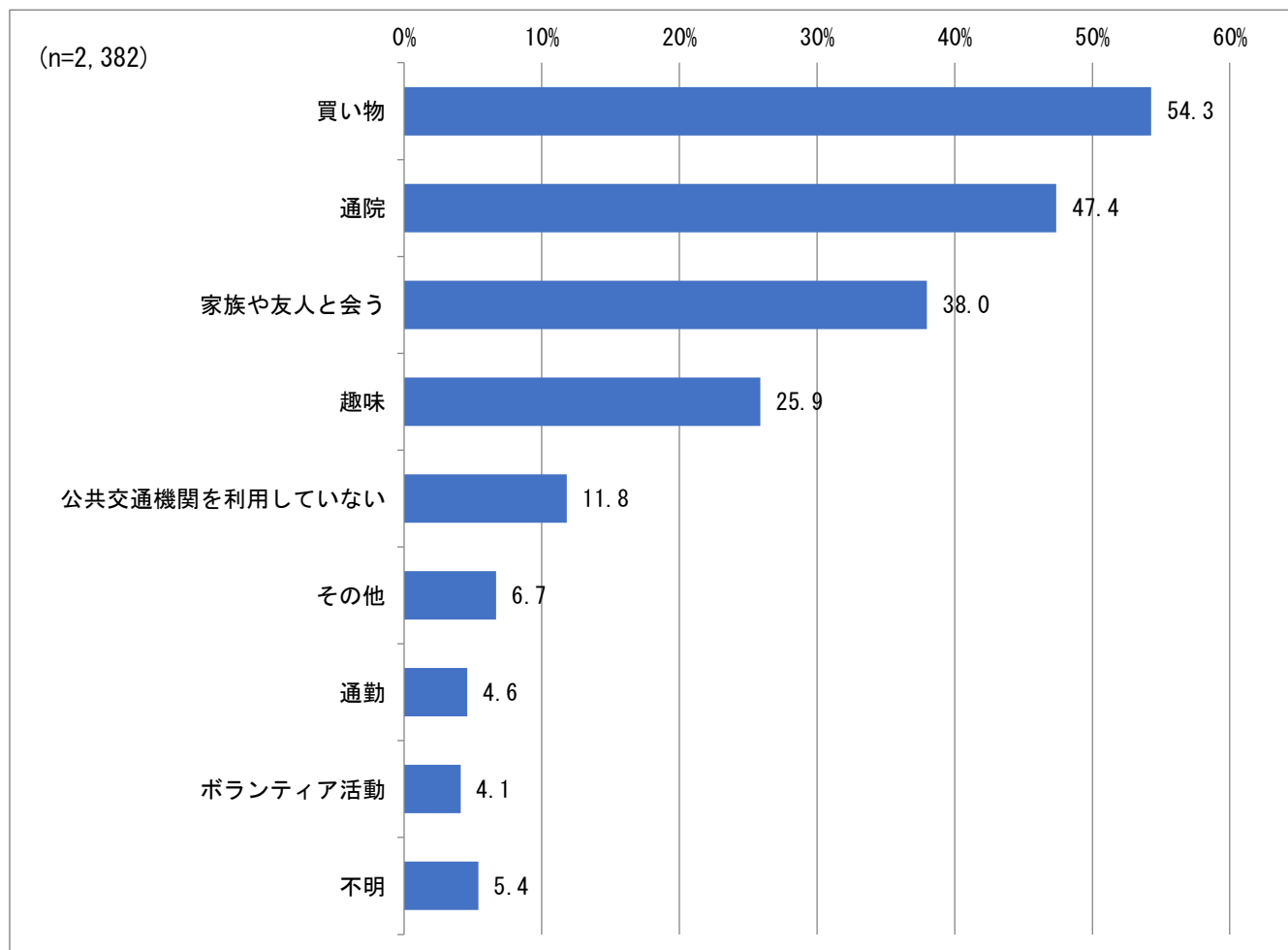


図 14-2 目的別の公共交通機関等の利用者層（買い物）（年齢・男女別）

（問 15 関係）

買い物で公共交通機関等を利用している方の状況をみると、男性に比べ女性の方が高い傾向にあるが、90 歳以上では男性が高くなっている。年代でみると 75～79 歳が 58.6% と最も高くなっており、そこから年齢が上がるほど、利用頻度は低くなっている。

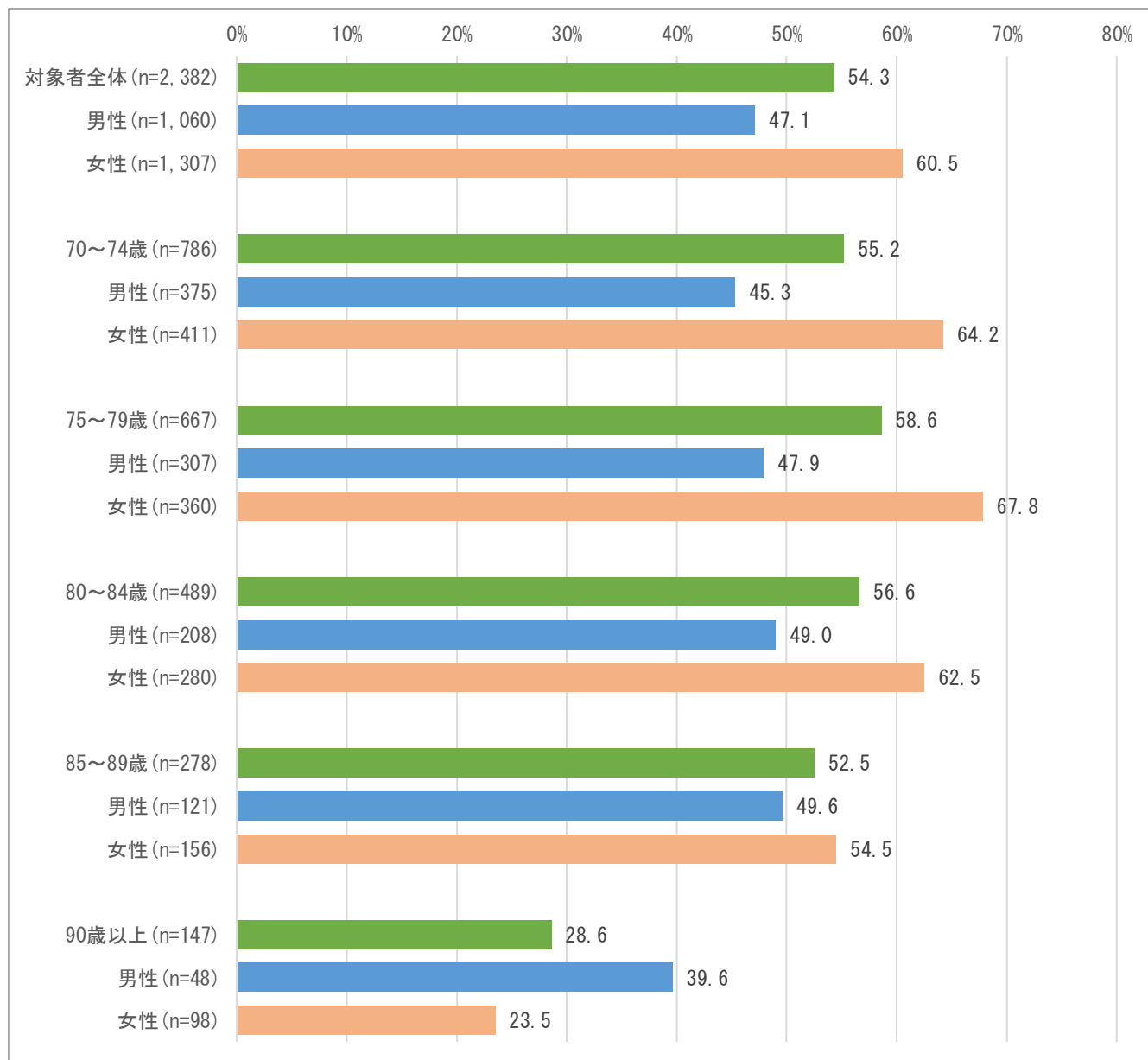


図 14-3 目的別の公共交通機関等の利用頻度（買い物）（交通機関別）

（問 14、15 関係）

買い物で公共交通機関等を利用している方の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は「地下鉄」で 70.7%と最も高く、次いで「バス」が 64.4%となっている。また、「自家用車」を「ほぼ毎日利用している」方は 10.4%と、他の交通機関に比べて「ほぼ毎日利用している」方の割合が高くなっている。

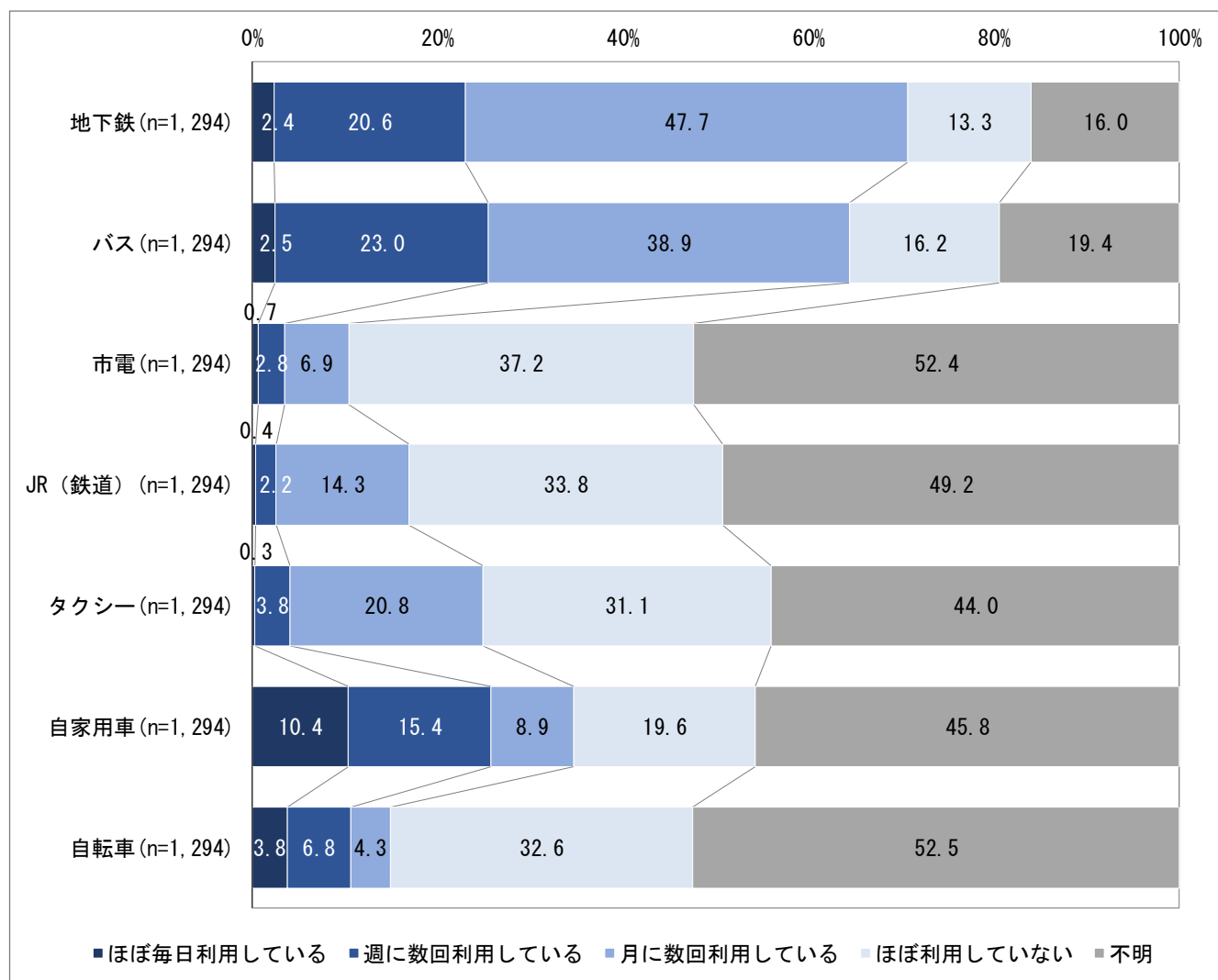


図 14-4 目的別の公共交通機関等の利用者層（通院）（年齢・男女別）

（問 15 関係）

通院で公共交通機関等を利用している方の年齢層をみると、男女ともに 80～84 歳が最も高い割合となっている。また、80～84 歳までは男性に比べ女性の割合が高いが、85～89 歳以上では男性の方が高い割合となっている。

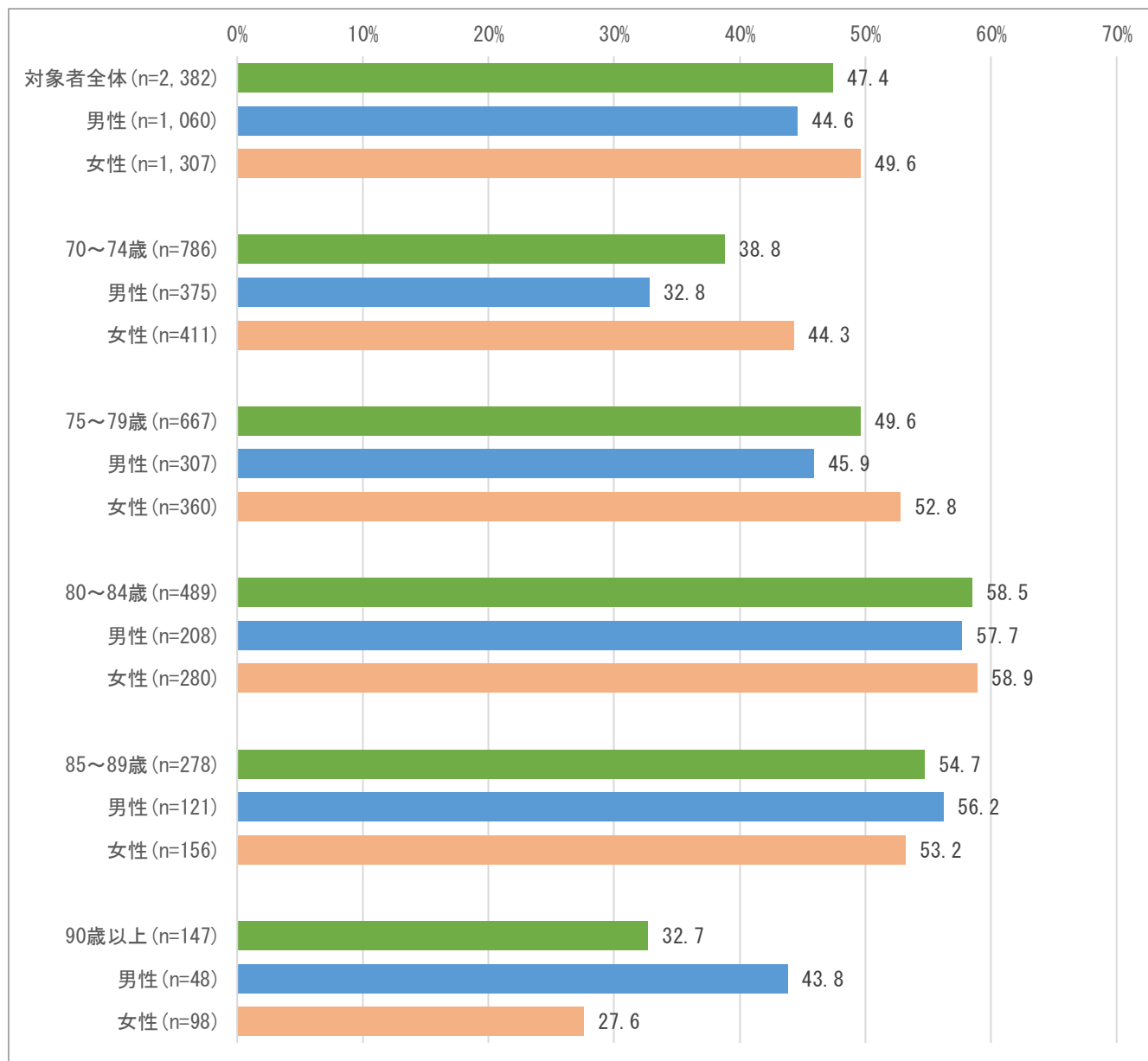


図 14-5 目的別の公共交通機関等の利用頻度（通院）（交通機関別）

（問 14、15 関係）

通院で公共交通機関等を利用している方の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」を合わせると「バス」を利用している方の割合が 26.0%と最も高く、「月に数回」までを合わせた割合は「地下鉄」が 66.7%と最も高くなっている。また、「ほぼ毎日」だけをみると「自家用車」が 7.4%となっている。

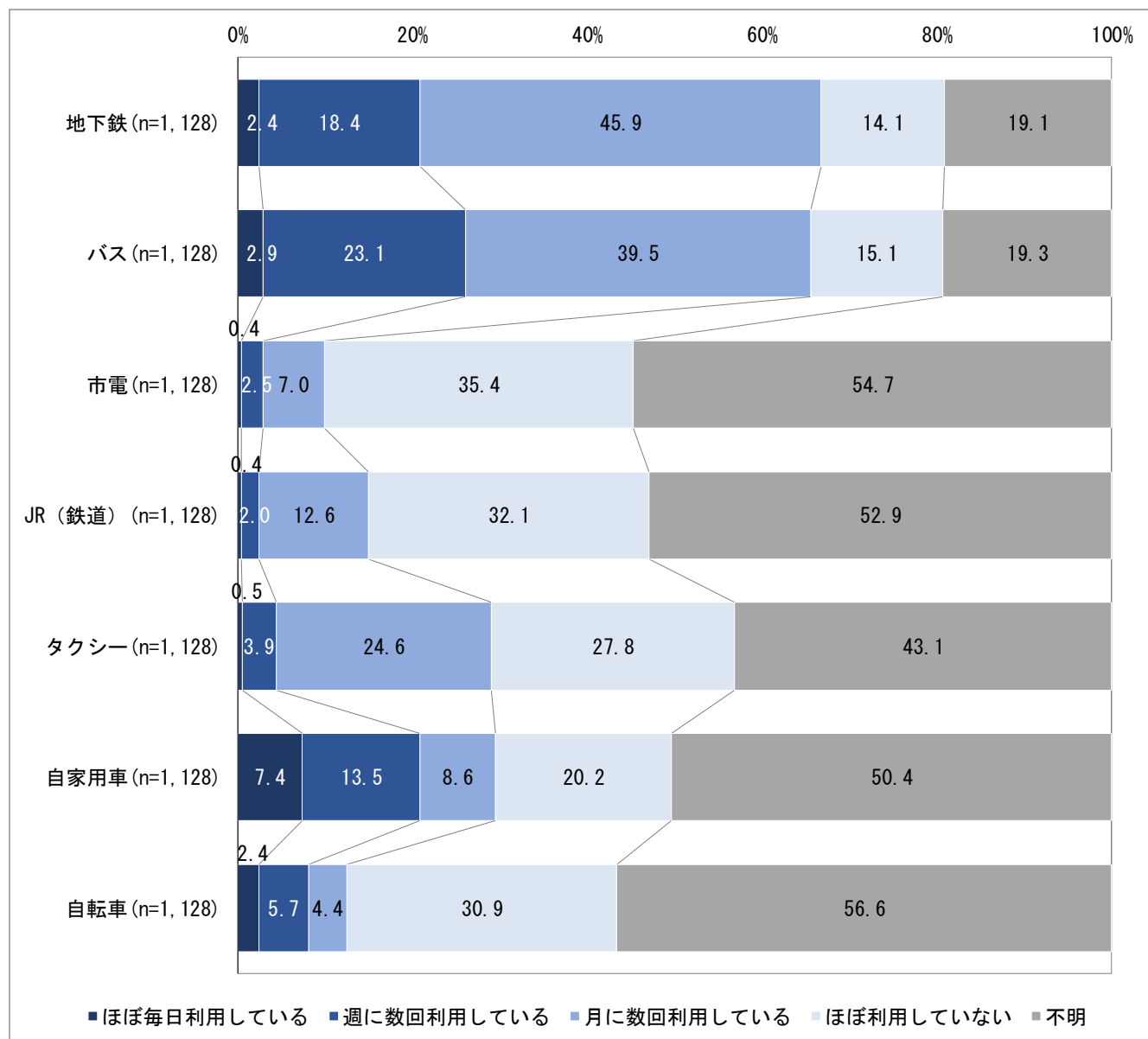


図 14-6 目的別の公共交通機関等の利用者層（趣味）（年齢・男女別）

（問 15 関係）

趣味で公共交通機関等を利用している方の年齢層をみると、男女ともに 80～84 歳の割合が最も高くなっている。また、男女別にみると、80～84 歳では男性に比べ女性の割合が高いが、それ以外の年代では男性の方が高くなっている。

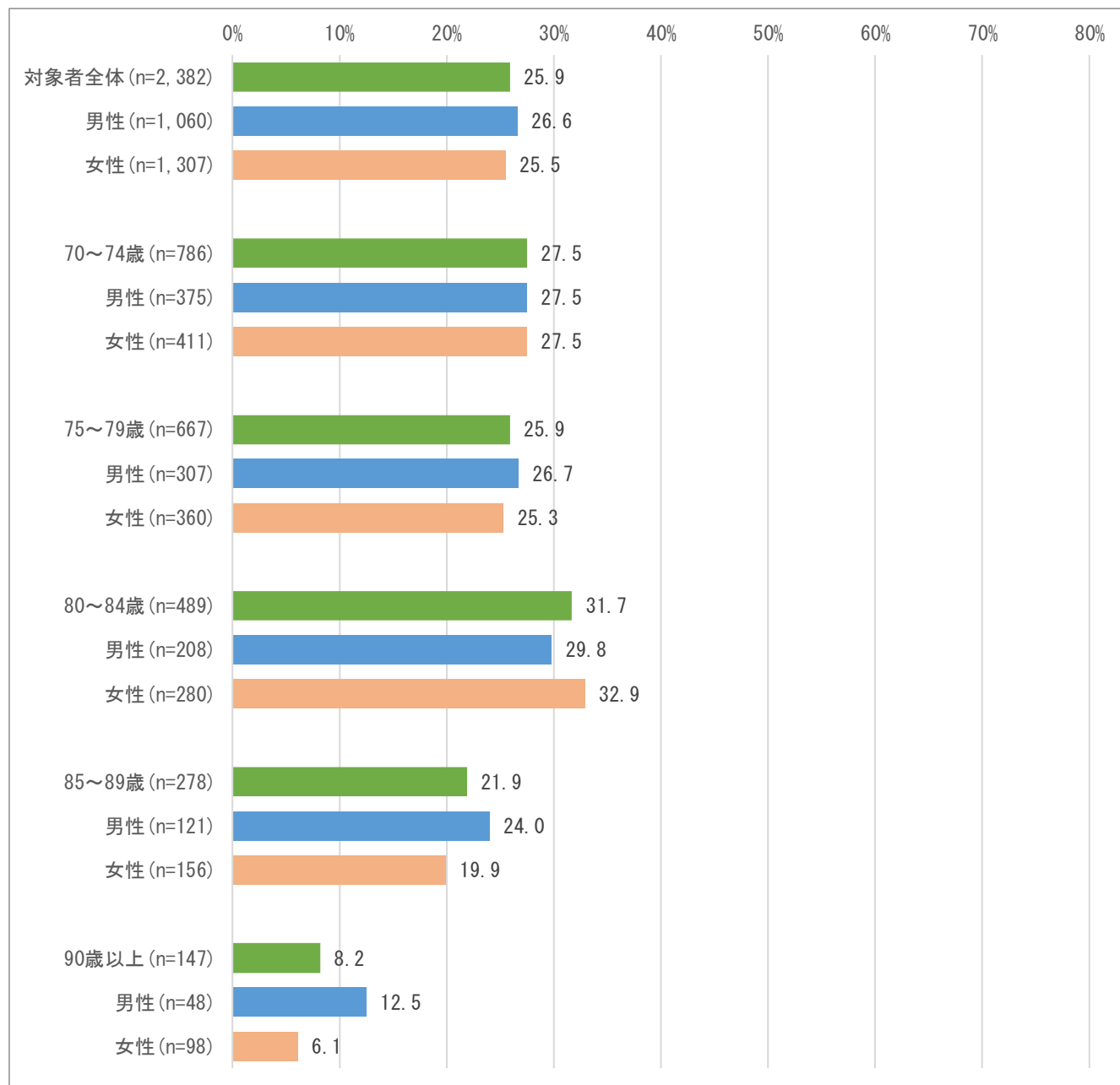


図 14-7 目的別の公共交通機関等の利用頻度（趣味）（交通機関別）

（問 14、15 関係）

趣味で公共交通機関等を利用している方の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は「地下鉄」で 80.6%と最も高く、次いで「バス」が 66.3%となっている。また、「ほぼ毎日」利用している方だけをみると「自家用車」が 15.0%と最も高い割合で、次いで「自転車」（4.2%）となっている。

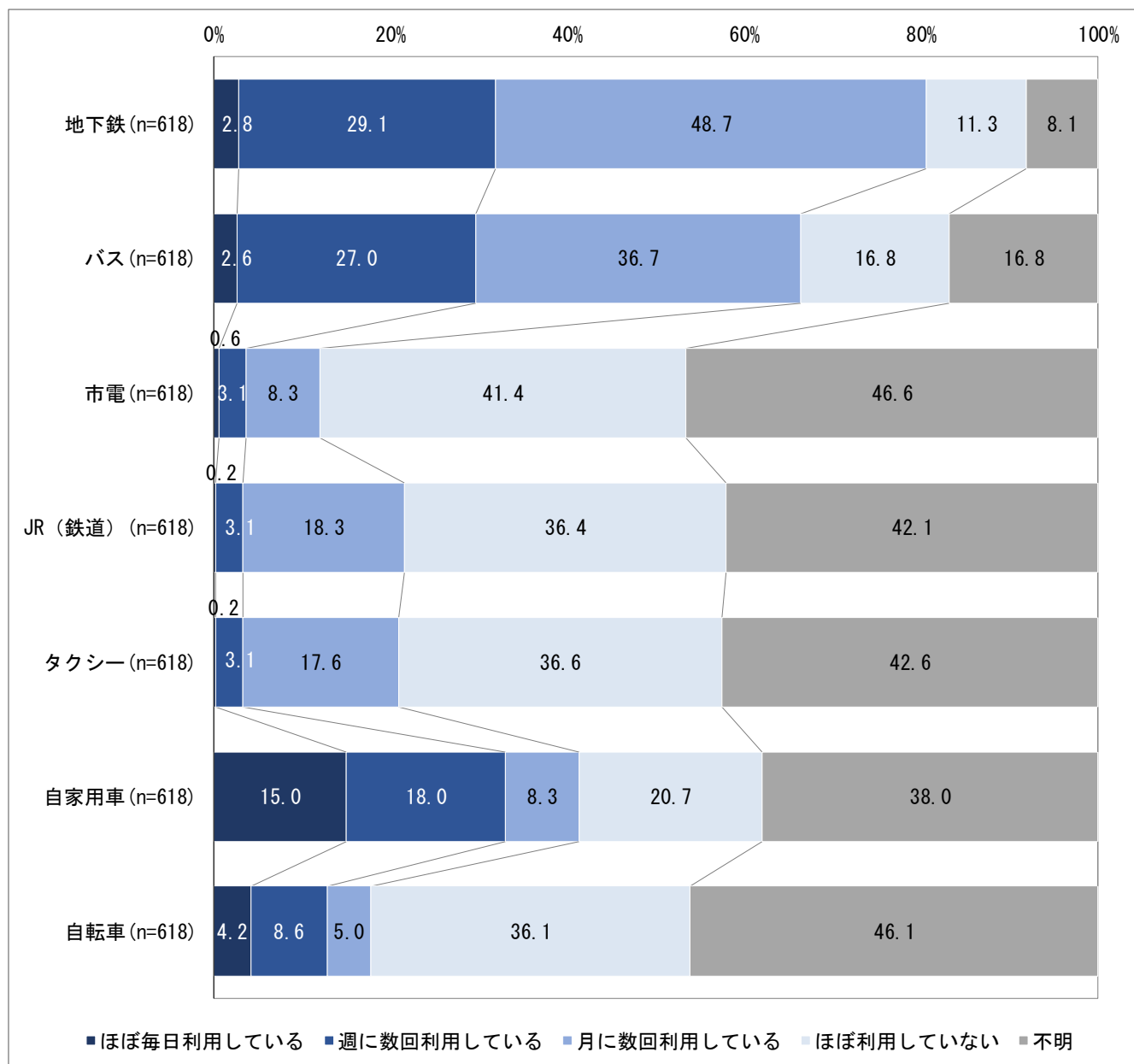


図 14-8 目的別の公共交通機関等の利用者層

(家族や友人と会う) (年齢・男女別) (問 15 関係)

家族や友人と会う際に公共交通機関等を利用している方の年齢層をみると、70～74 歳が 43.0%と最も高い割合となっている。また、男女別にみると、すべての年代で男性に比べ女性の割合が高く、年代が低い方が男女の差がより大きくなっている。

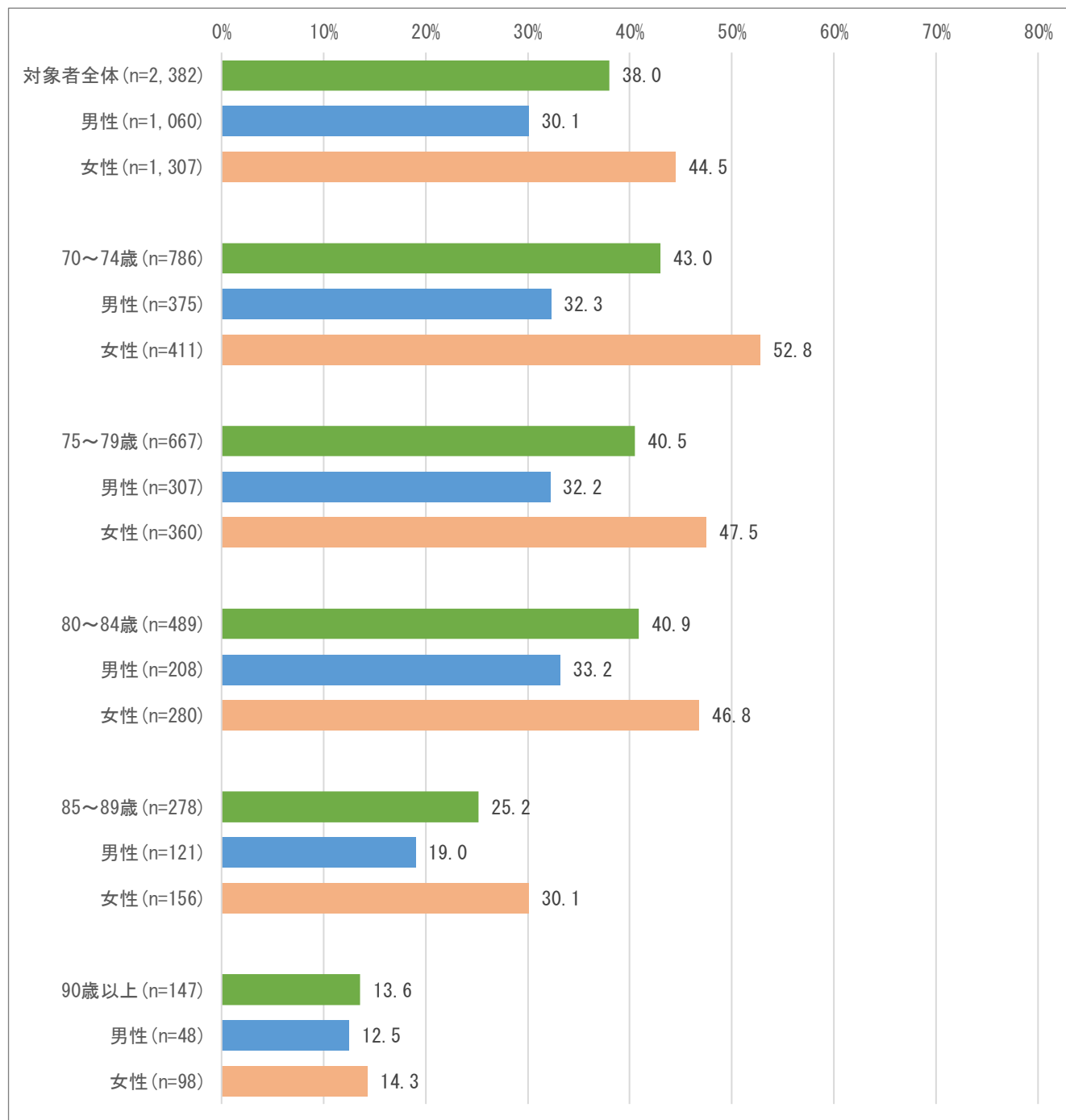


図 14-9 目的別の公共交通機関等の利用頻度(家族や友人と会う)(交通機関別)
(問 14、15 関係)

家族や友人と会う際に公共交通機関等を利用している方の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は「地下鉄」で 75.8%と最も高く、次いで「バス」が 63.2%となっている。また、「ほぼ毎日」利用している方だけをみると「自家用車」が 14.7%と最も高い割合となっている。

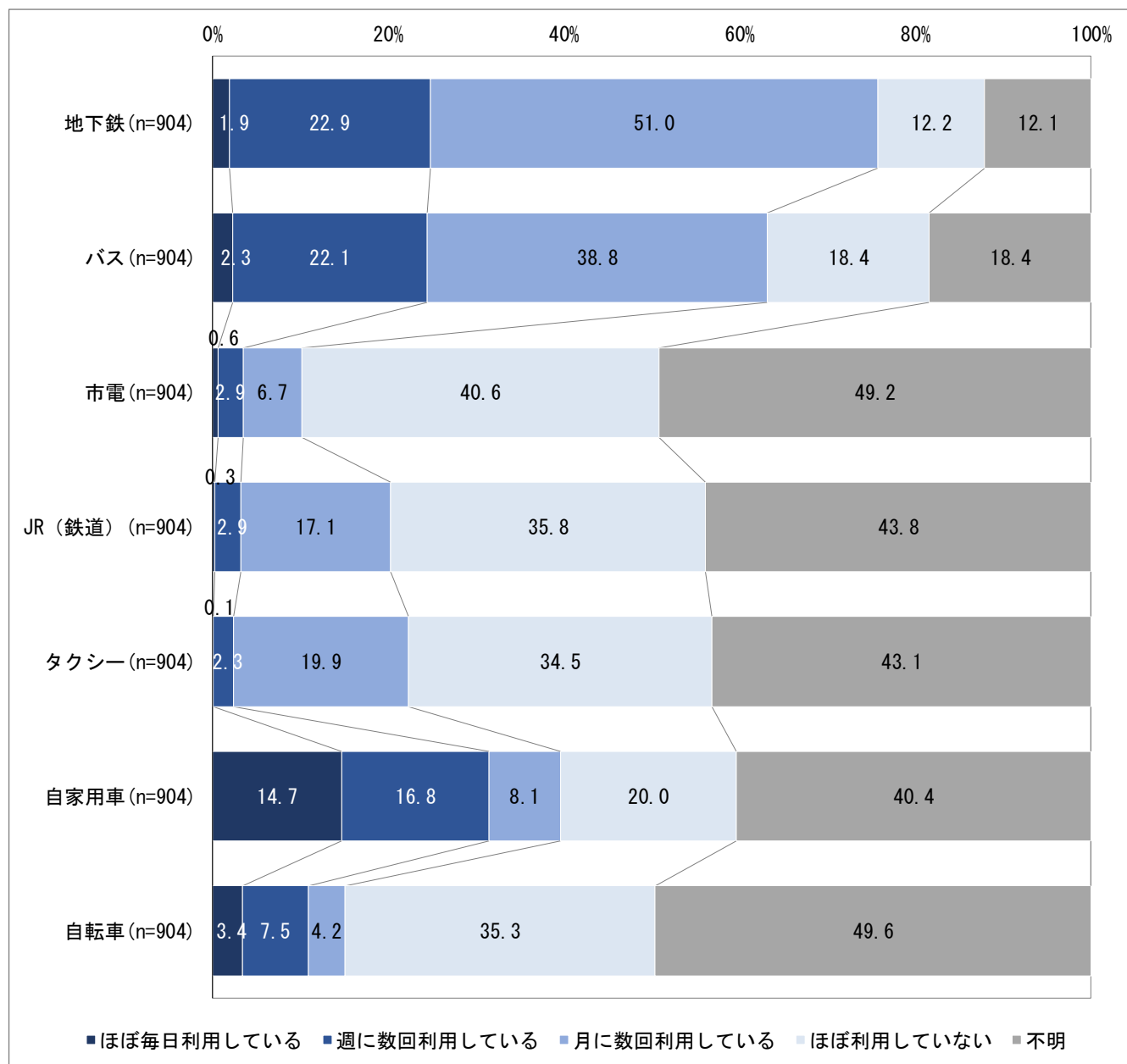


図 14-10 目的別の公共交通機関等の利用者層

(ボランティア活動)(年齢・男女別)(問 15 関係)

ボランティア活動で公共交通機関等を利用している方の状況をみると、全体としては 75～79 歳の割合が 5.1%と最も高く、女性では 80～84 歳が 5.0%、男性では 85～89 歳が 6.6%と最も高くなっている。

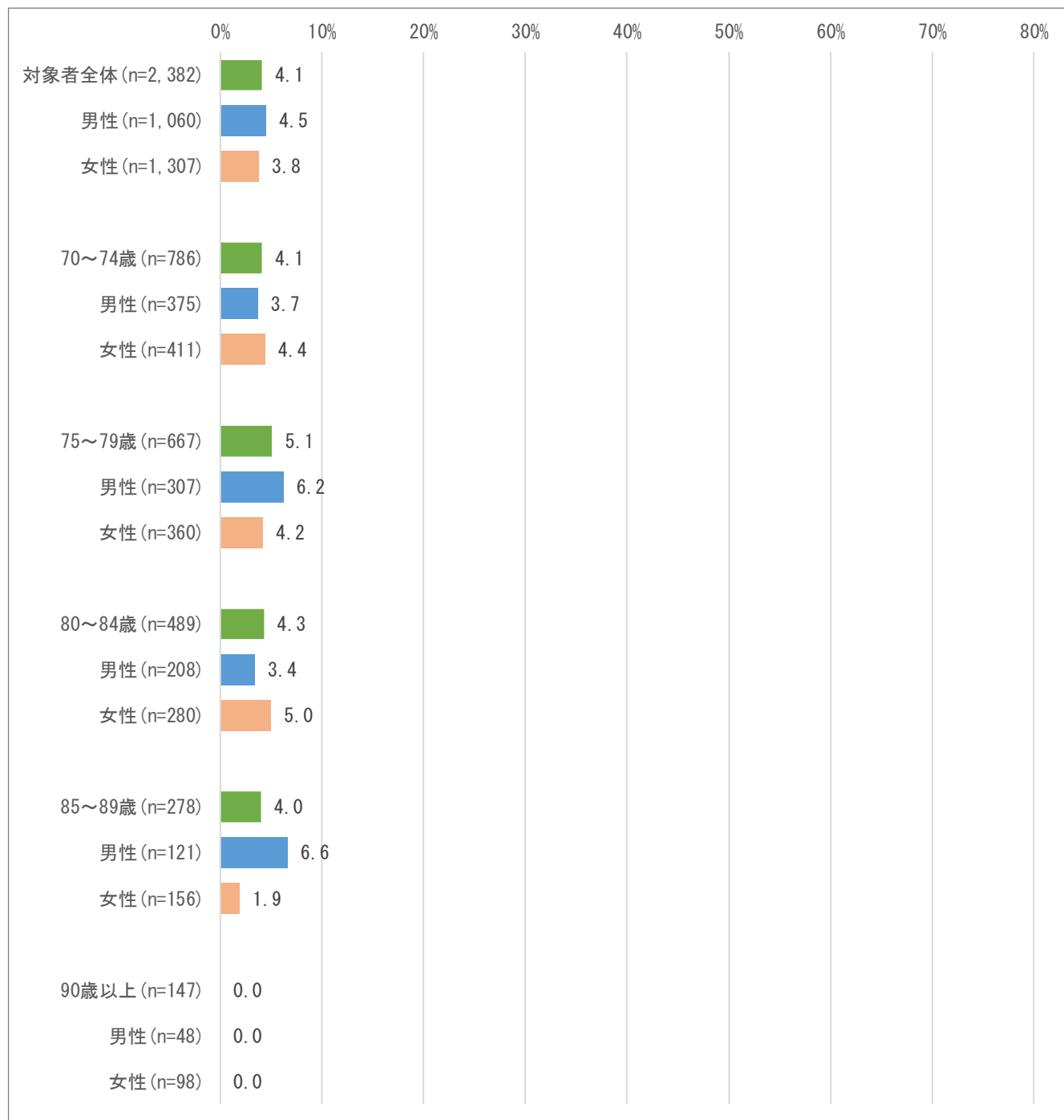


図 14-11 目的別の公共交通機関等の利用頻度

(ボランティア活動) (交通機関別) (問 15 関係)

ボランティア活動で公共交通機関等を利用している方の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」「週に数回」「月に数回」を合わせた割合は「地下鉄」で 80.6%と最も高く、次いで「バス」が 71.4%となっている。また、「ほぼ毎日」利用している方だけをみると「自家用車」が 24.5%と最も高い割合になっている。

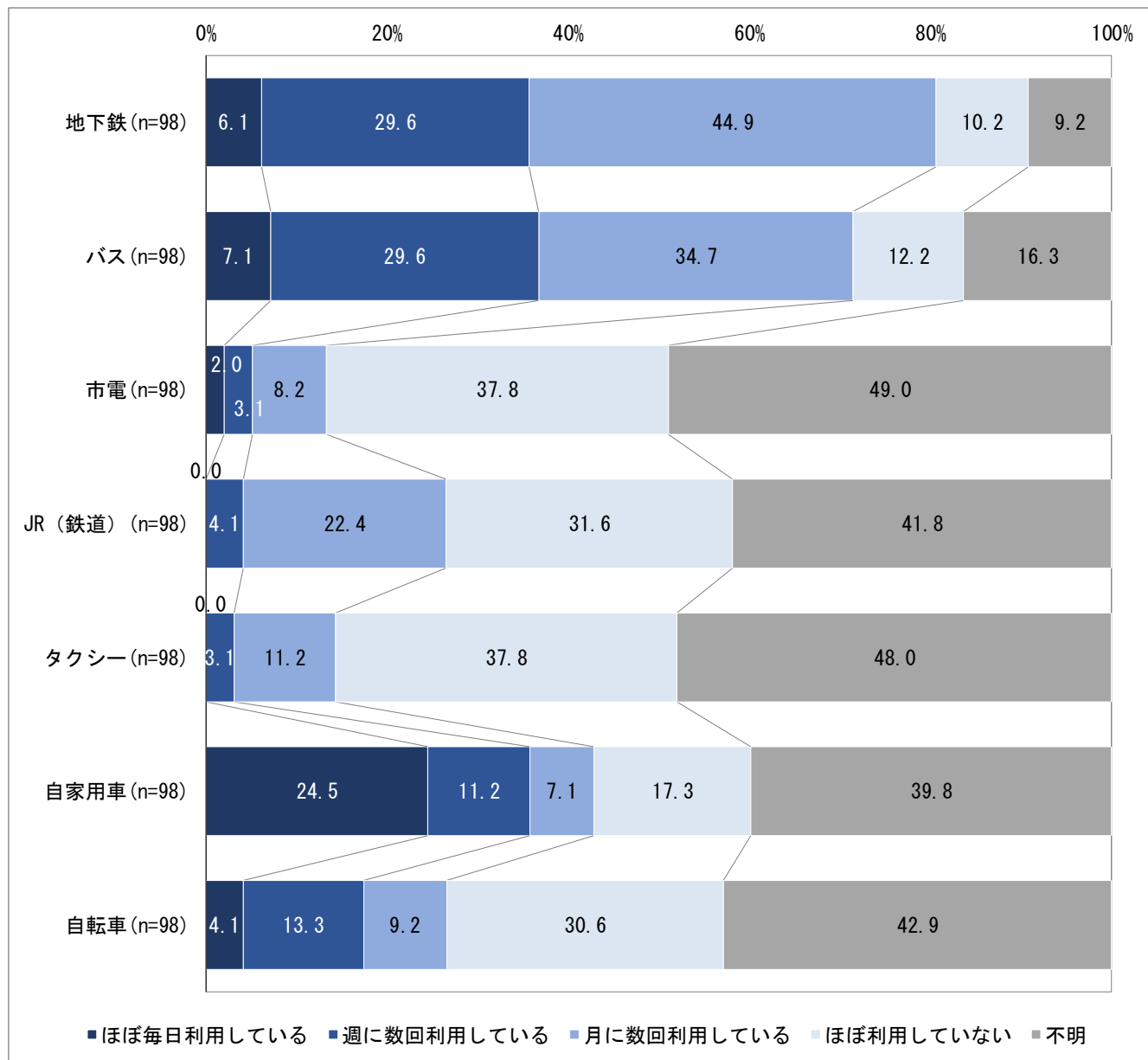


図 14-12 目的別の公共交通機関等の利用者層（通勤）（年齢・男女別）

（問 15 関係）

通勤で公共交通機関を利用している方の年齢層をみると、70～74 歳の割合が 10.4%と最も高くなっている。また、男女別の割合では男性が 5.9%、女性が 3.4%となっている。

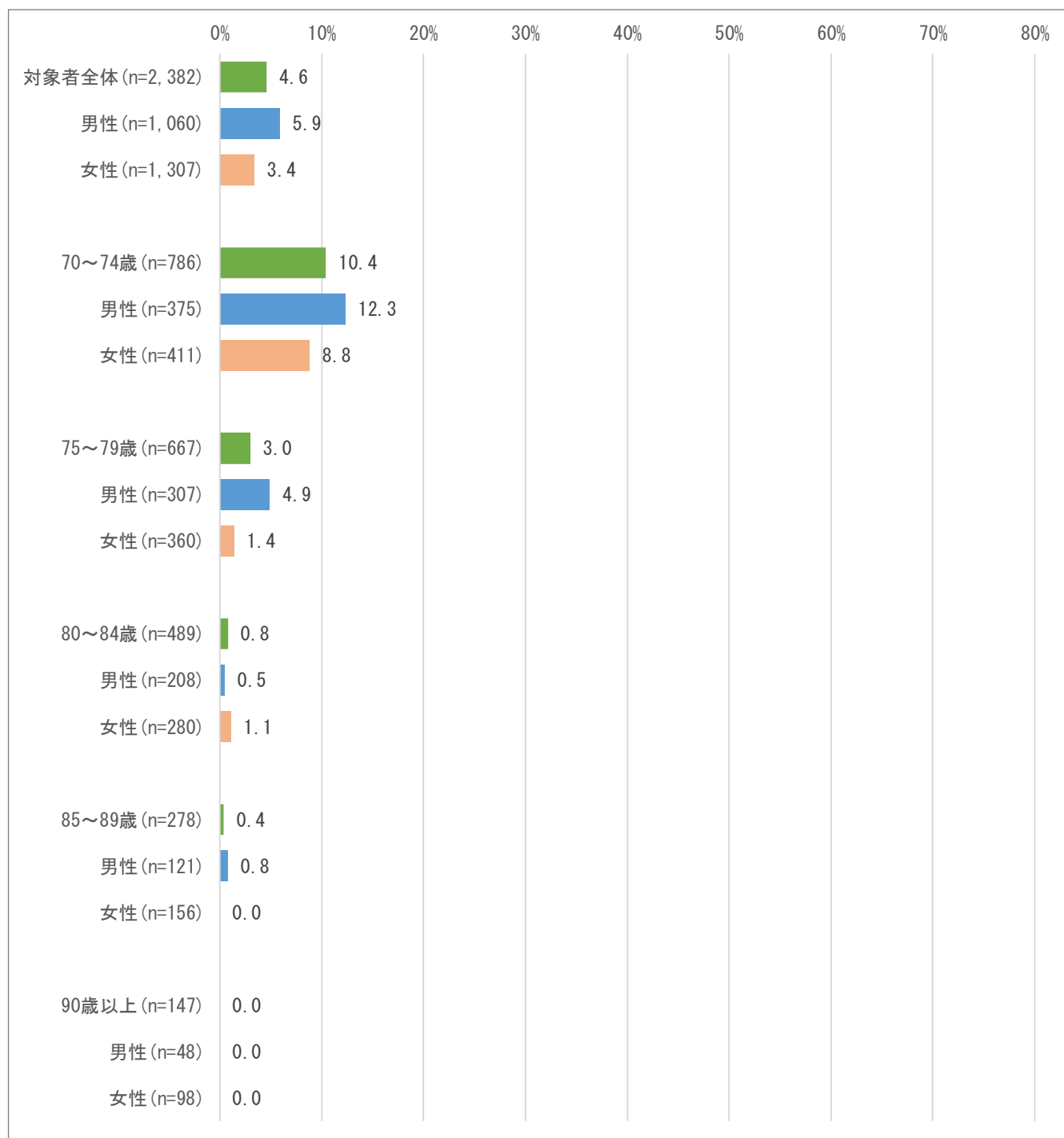


図 14-13 目的別の公共交通機関等の利用頻度（通勤）（交通機関別）

（問 14、15 関係）

通勤で公共交通機関等を利用している方の公共交通機関の利用頻度をみると、「ほぼ毎日」利用している方の割合は「地下鉄」が 28.4%と最も高く、次いで「バス」が 18.3%となっている。また、「週に数回」「月に数回」までを合わせた割合は「地下鉄」が 84.3%、「バス」が 56.0%となっている。

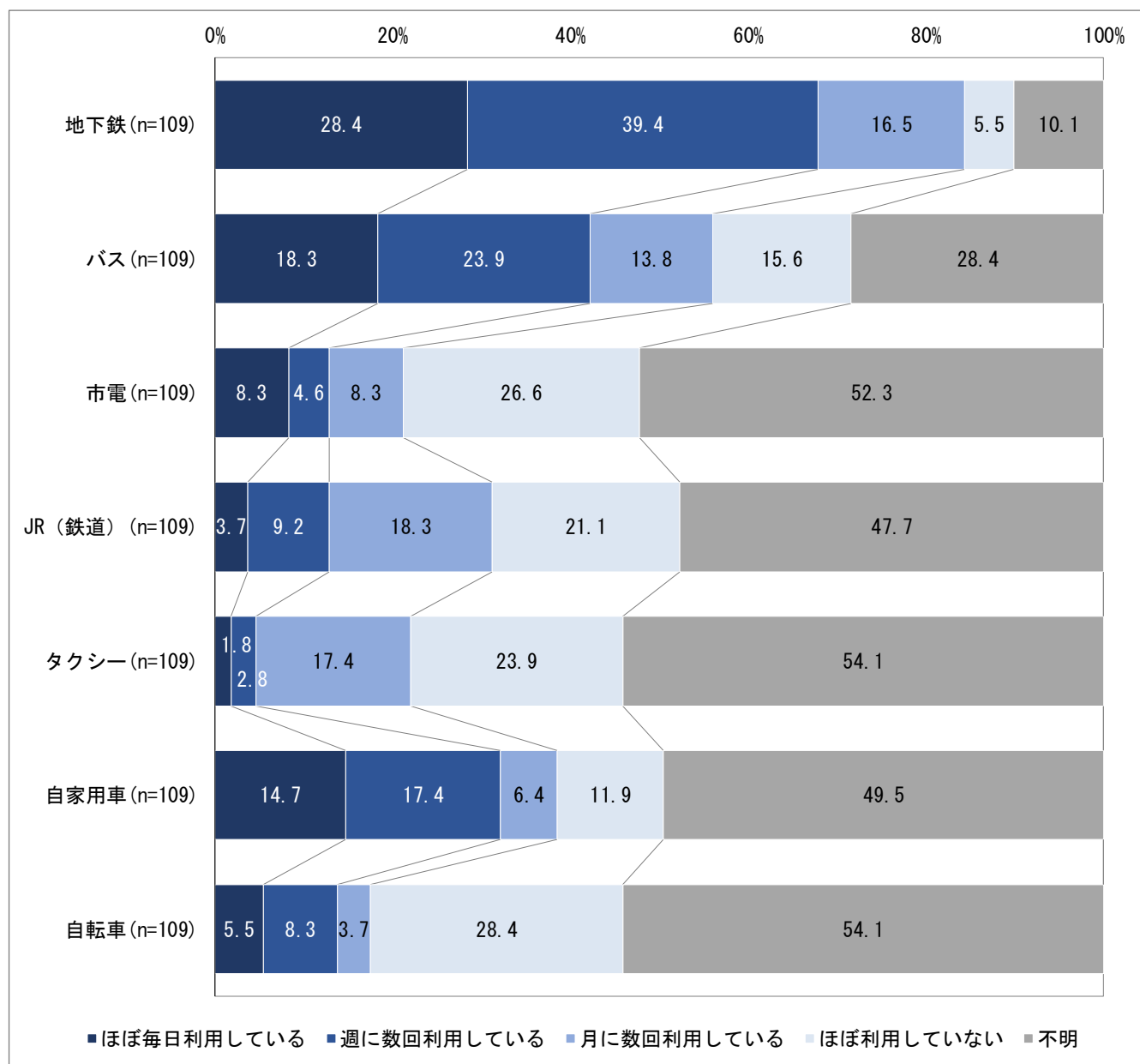


図 15-1 5 年前と比較した公共交通機関の利用頻度

(問 16 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、「減った」の割合が 26.1% で最も高く、次いで「どちらともいえない」(22.9%)、「増えた」(14.1%) となっている。

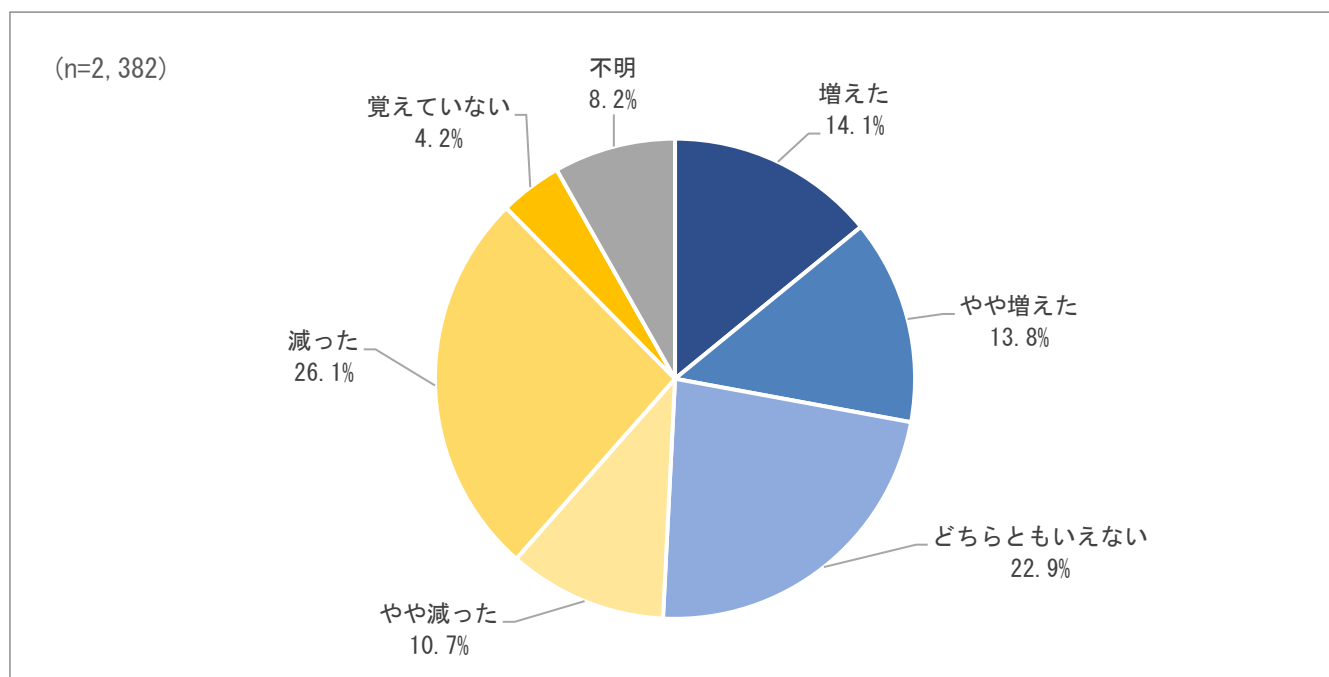


図 15-2 5 年前と比較した公共交通機関の利用頻度 (年齢別)

(問 16 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」を合わせた割合が、「やや減った」「減った」を合わせた割合を上回っているが、80 歳代以上では「やや減った」「減った」を合わせた割合の方が高くなっている。

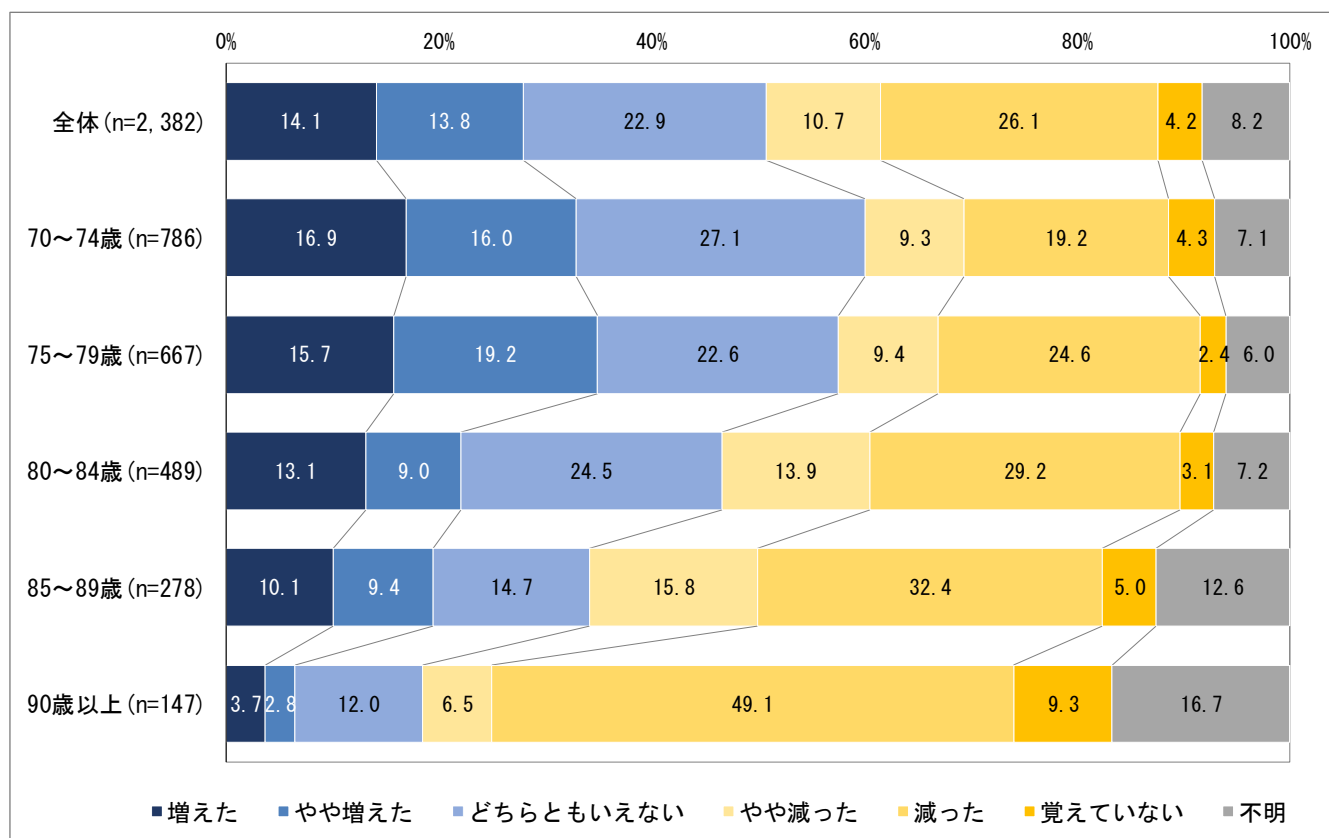


図 16-1 公共交通機関の利用が増えた理由

(質問 17 関係)

5 年前と比べた公共交通機関の利用頻度が「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、「敬老パスを利用するようになったため」が 55.3%と最も多く、次いで「自家用車の利用を減らした、もしくは、やめたため」(20.8%)、「通院する回数が増えたため」(16.5%) となっている。

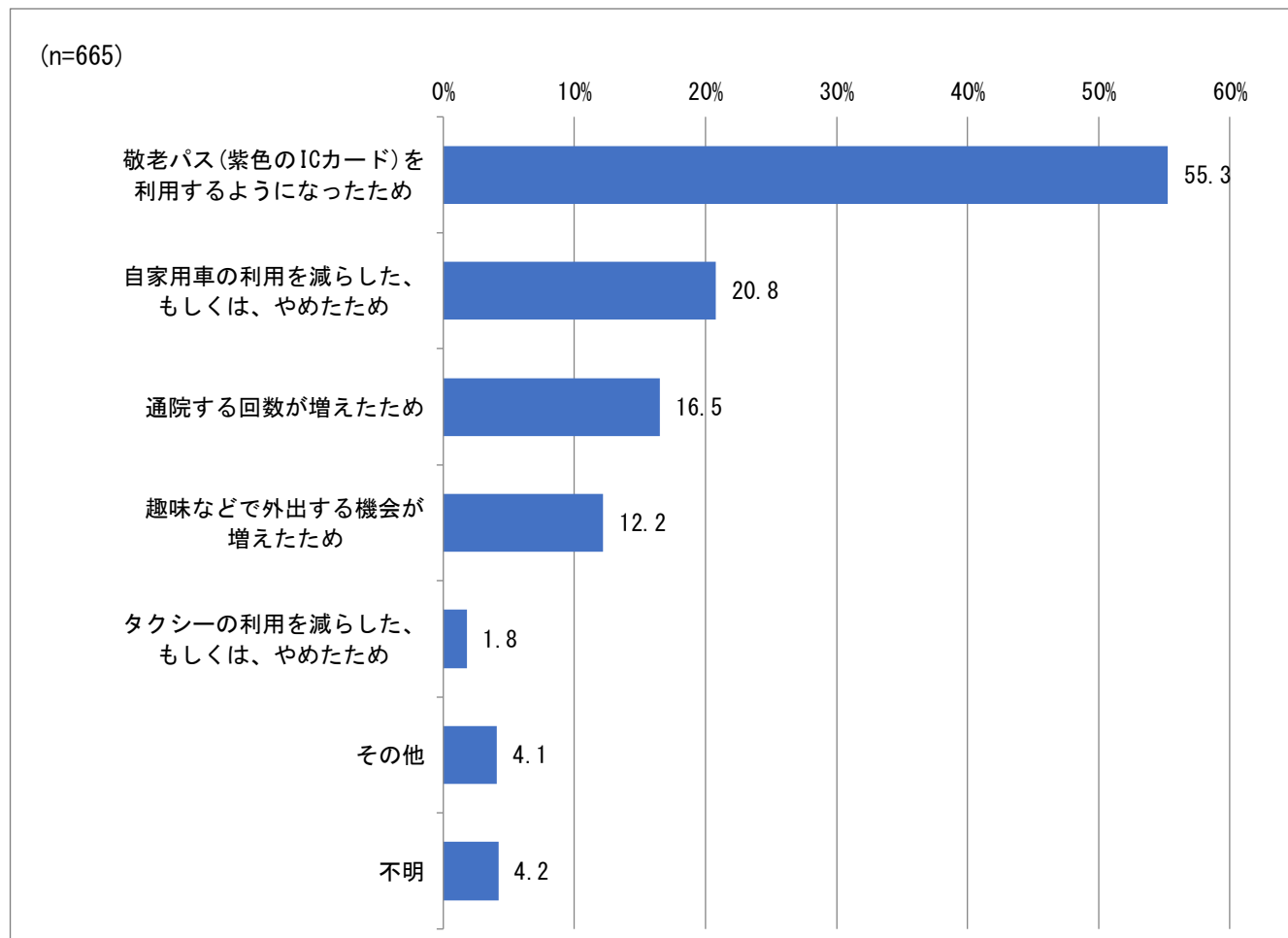
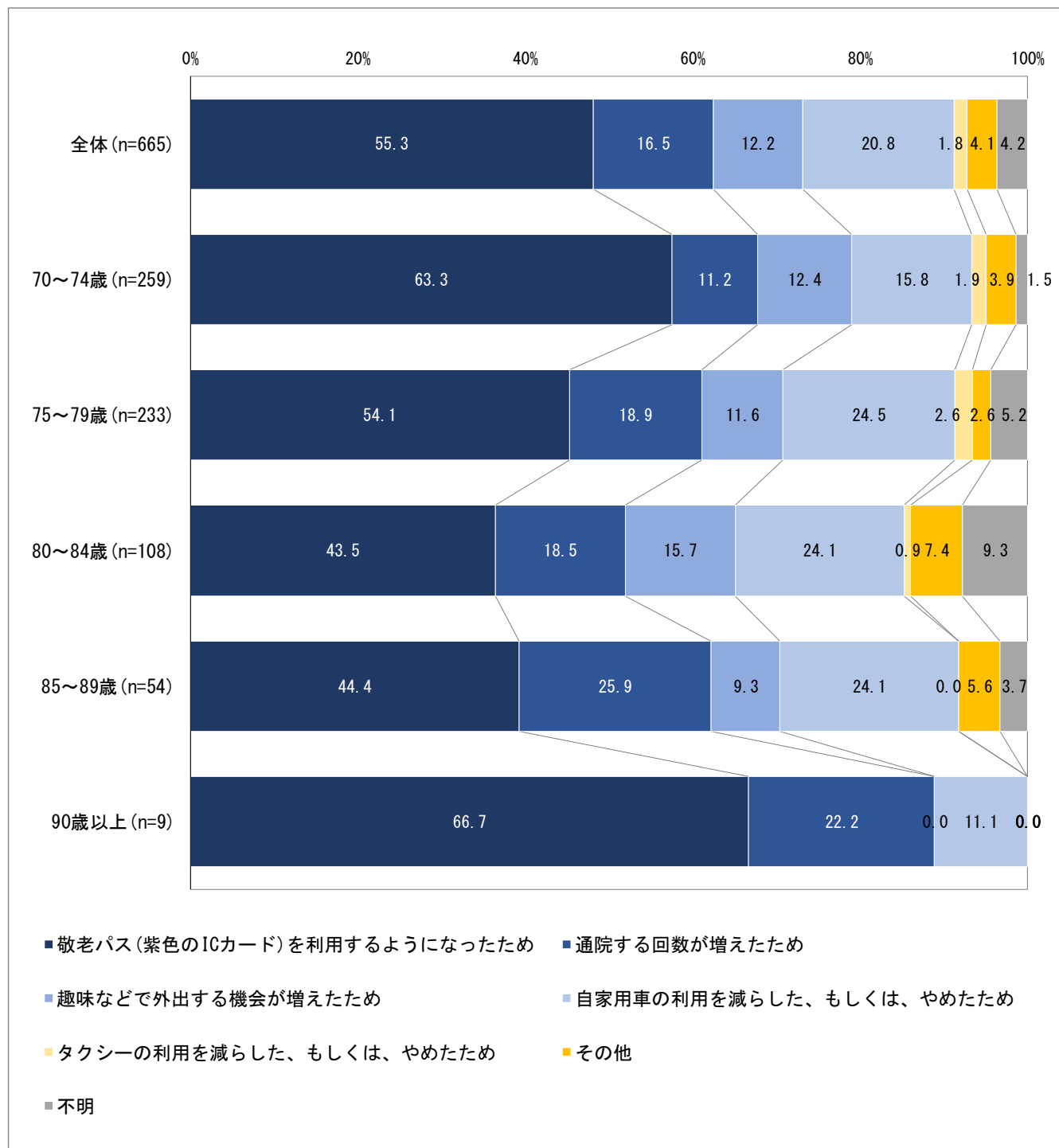


図 16-2 公共交通機関の利用が増えた理由（年齢別）

（問 17 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「敬老パスを利用するようになったため」の割合が 63.3%と最も高い。85～89 歳でも「敬老パスを利用するようになったため」の割合が最も高いものの、割合としては 44.4%と下がり、「通院する回数が増えたため」が 25.9%に増加している。



5 敬老優待乗車証（敬老パス）の制度について

図 17-1 敬老優待乗車証の交付状況

（問 18 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」方の割合が 83.1%、「受けていない」が 16.1%となっている。

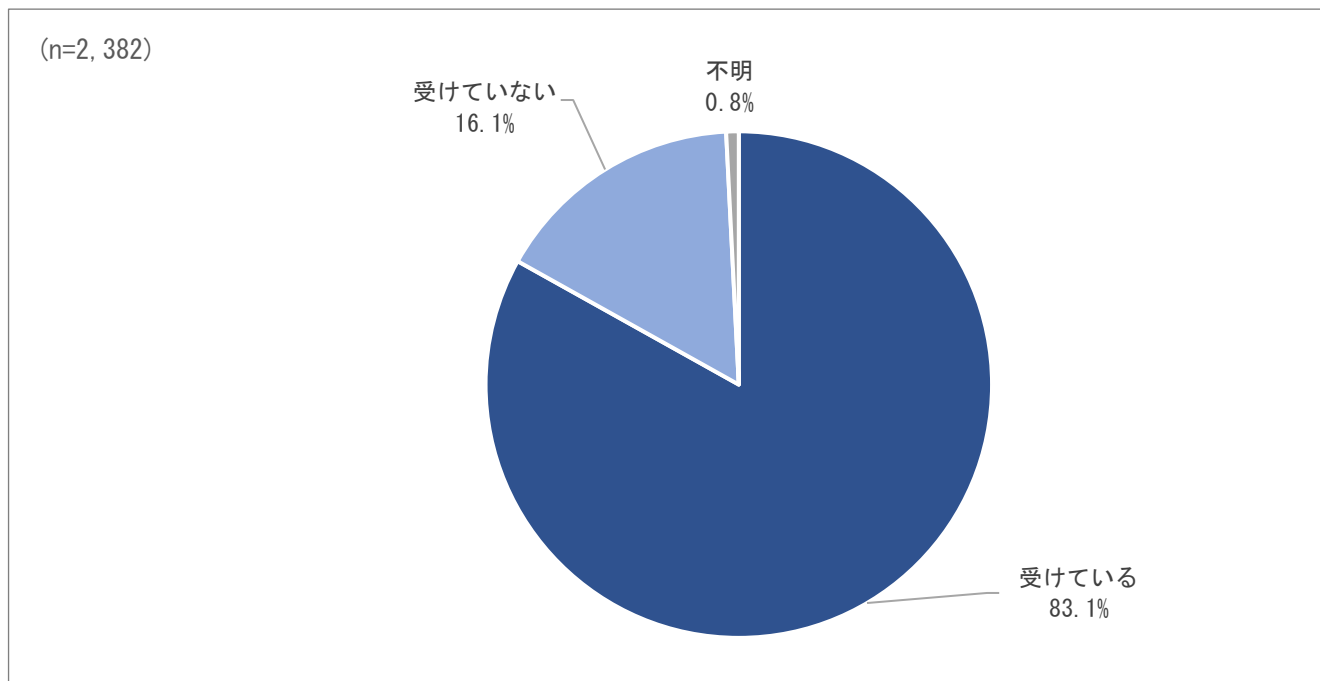


図 17-2 敬老優待乗車証の交付状況（年齢・男女別）

（問 18 関係）

敬老優待乗車証の交付状況を年齢・男女別にみると、交付を受けている方の割合は、男性では 80～84 歳が 89.9%、女性では 75～79 歳が 89.4%と最も高くなっている。80 歳代までは約 8 割が交付を受けているが、90 歳以上では約 5 割となっている。

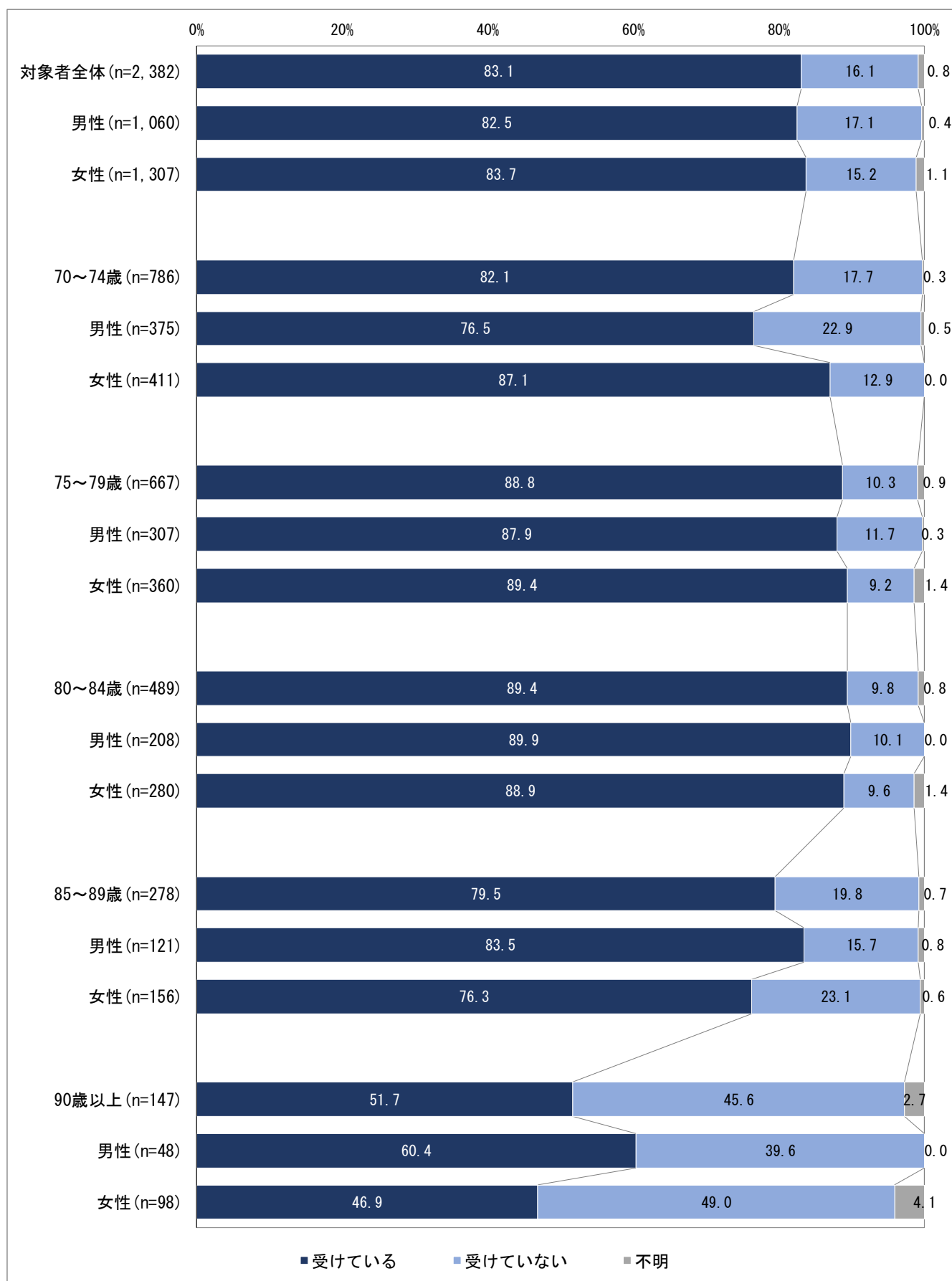


図 17-3 敬老優待乗車証の交付状況（運転免許の状況別）

（問 18 関係）

運転免許の状況別にみた敬老優待乗車証の交付を受けている方の割合は、「免許を持っているが、運転していない」が 88.9%、「免許を持ったことがない」は 80.1%となっている。

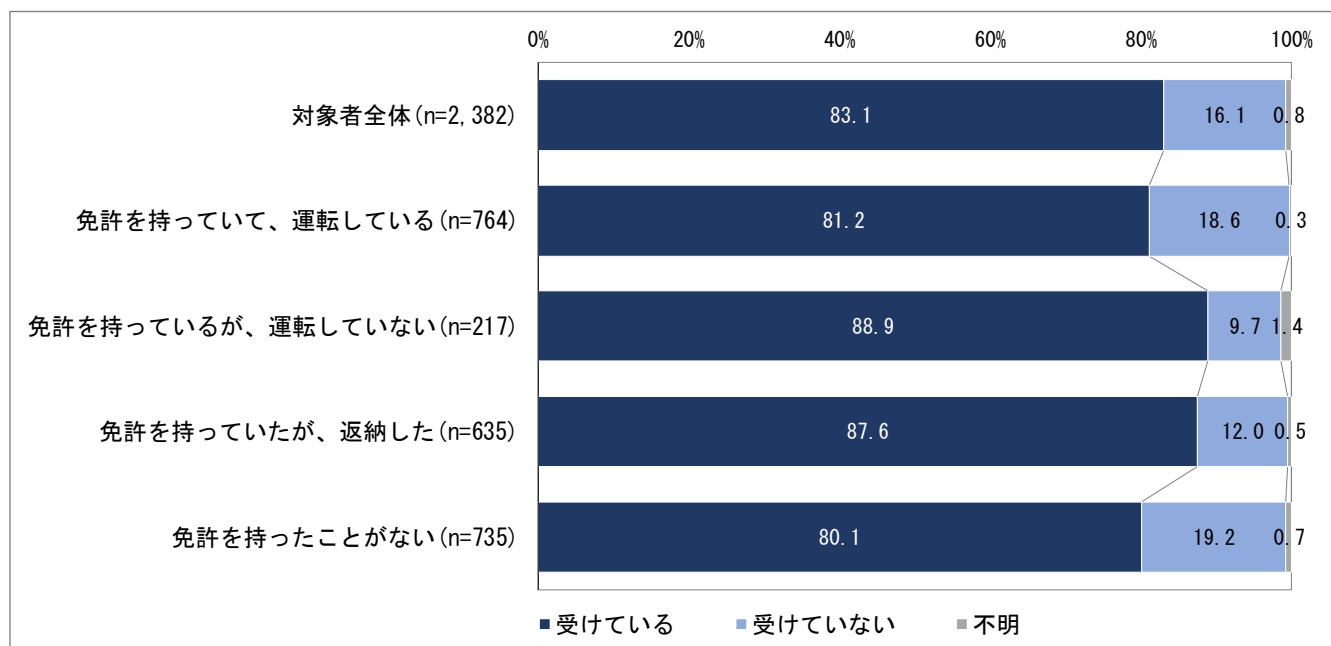


図 18-1 敬老優待乗車証の交付を受けていない理由

（問 19 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、「主に自家用車を利用しているため」が 45.7%と最も多く、次いで「身体的な事情から利用できないため」(28.5%)、「あまり外出しないため」(16.4%)となっている。

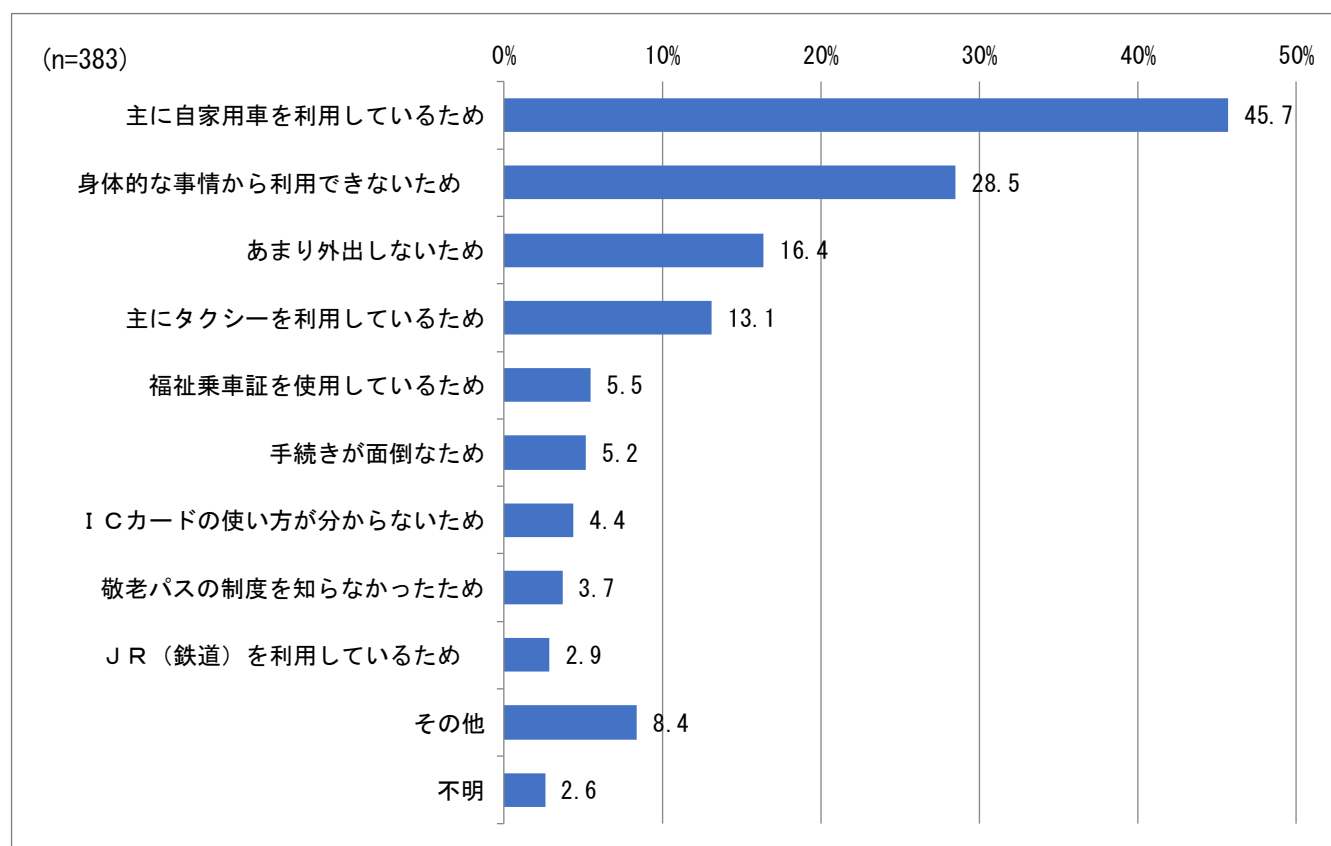


図 18-2 敬老優待乗車証の交付を受けていない理由（年齢別）

（問 19 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」は、年齢が高くなるほど割合が高くなっている。また、「主に自家用車を利用しているため」は、年齢が高くなるほど低くなる傾向となっている。

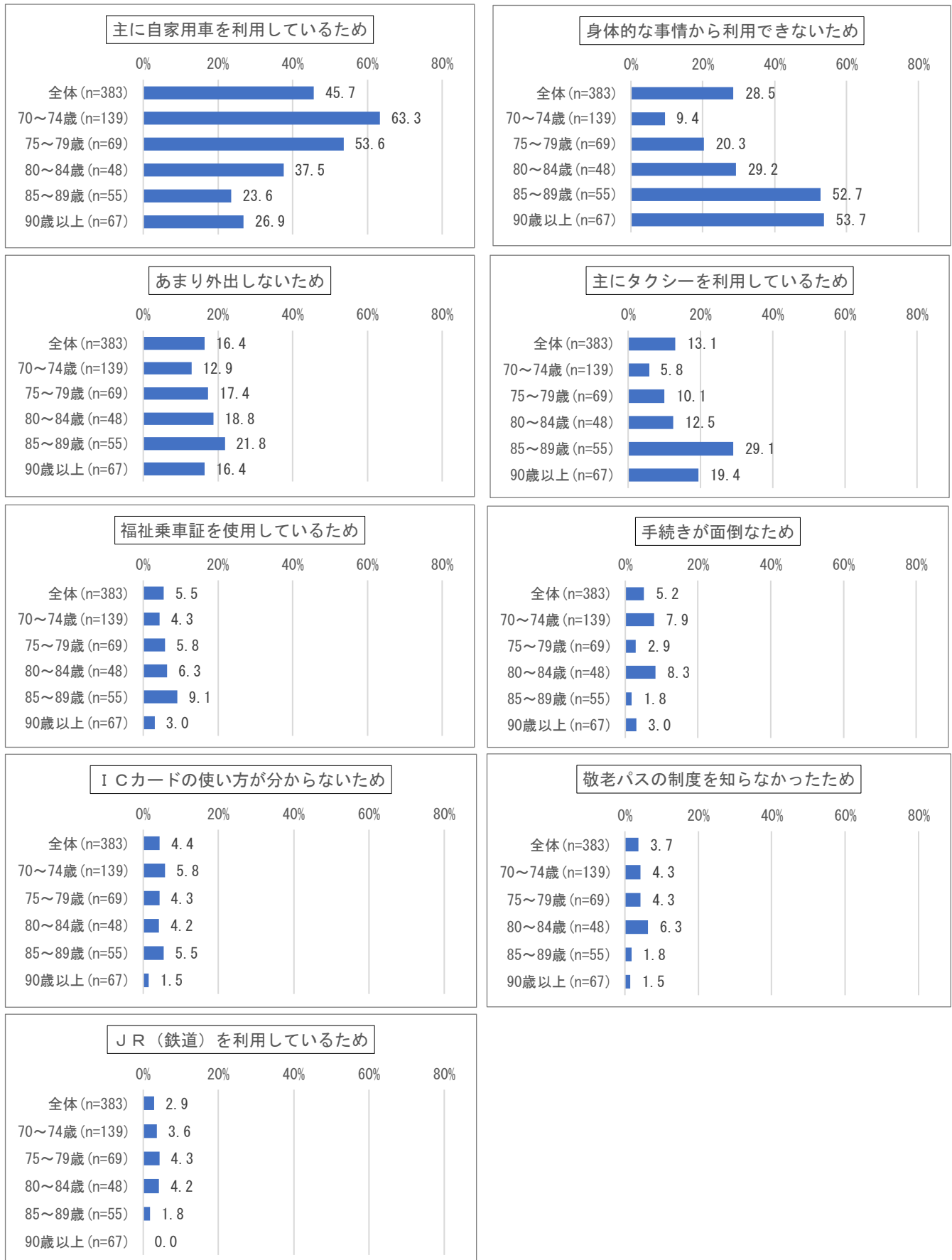


図 19 敬老優待乗車証未交付者の公共交通機関の利用月額

(問 20 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 59.3% で最も高く、次いで「1,000 円未満」(12.3%)、「1,000 円以上 3,000 円未満」(6.8%) となっている。

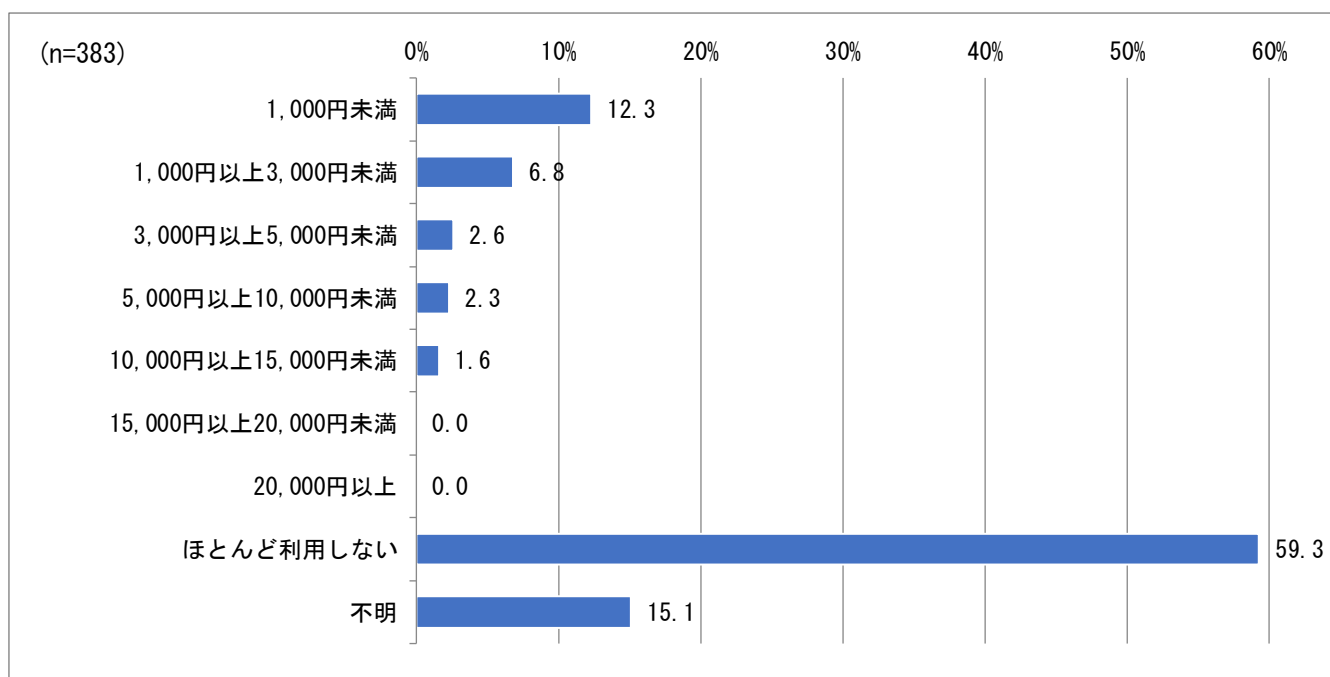


図 20-1 昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額

(問 21 関係)

敬老優待乗車証の交付を受けている方に、昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 年 3 月）のチャージ額をたずねたところ、「10,000 円分」が 32.9% と最も高く、次いで「20,000 円分」(20.4%)、「30,000 円分」(10.9%) となっている。

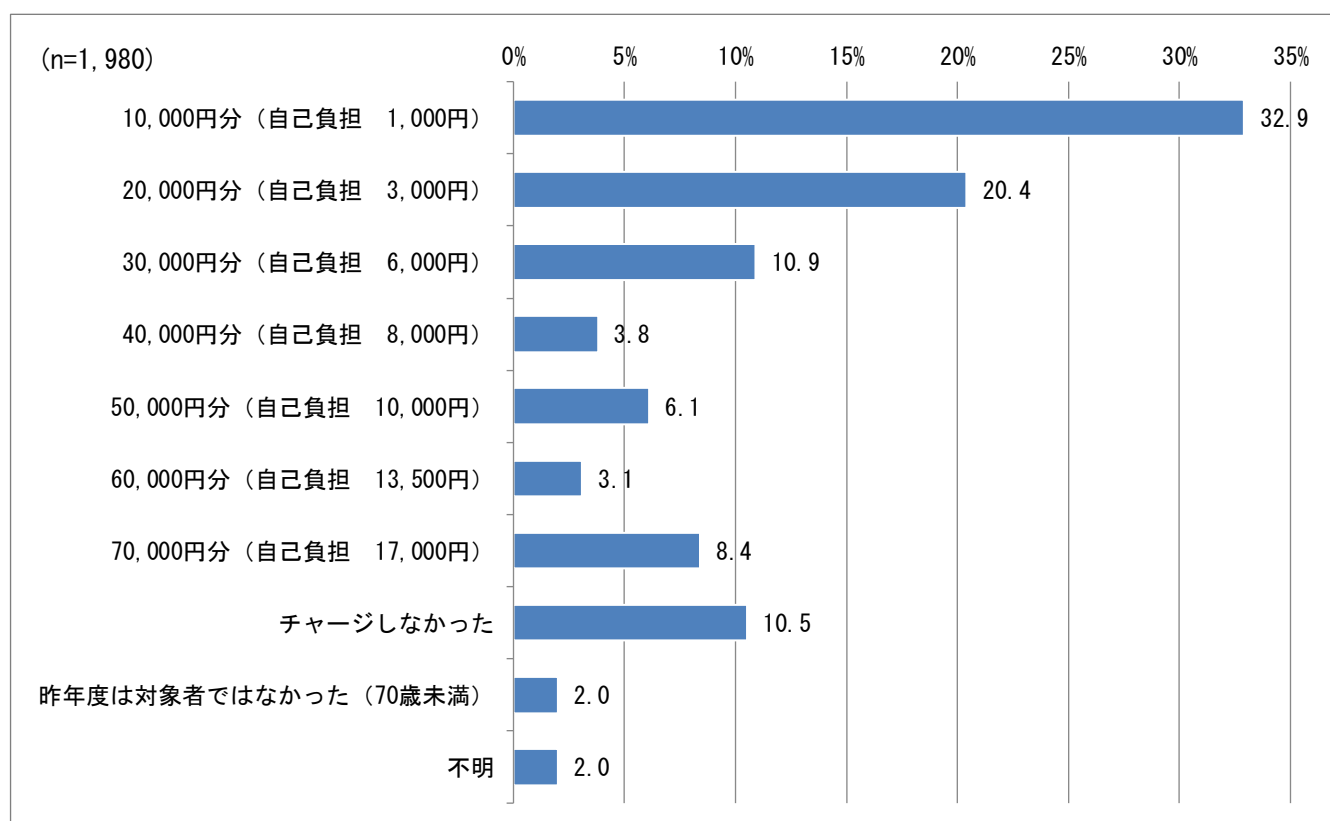


図 20-2 昨年度の敬老優待乗車証のチャージ金額（年齢・男女別）（問 21 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 年 3 月）のチャージ額を男女別にみると、2 万円以下の割合は男性の方が女性に比べて高く、3 万円以上になると女性の割合が高くなっている。また、年齢別にみると、85～89 歳、90 歳以上では、「チャージしなかった」が他の年代に比べて高くなっている。

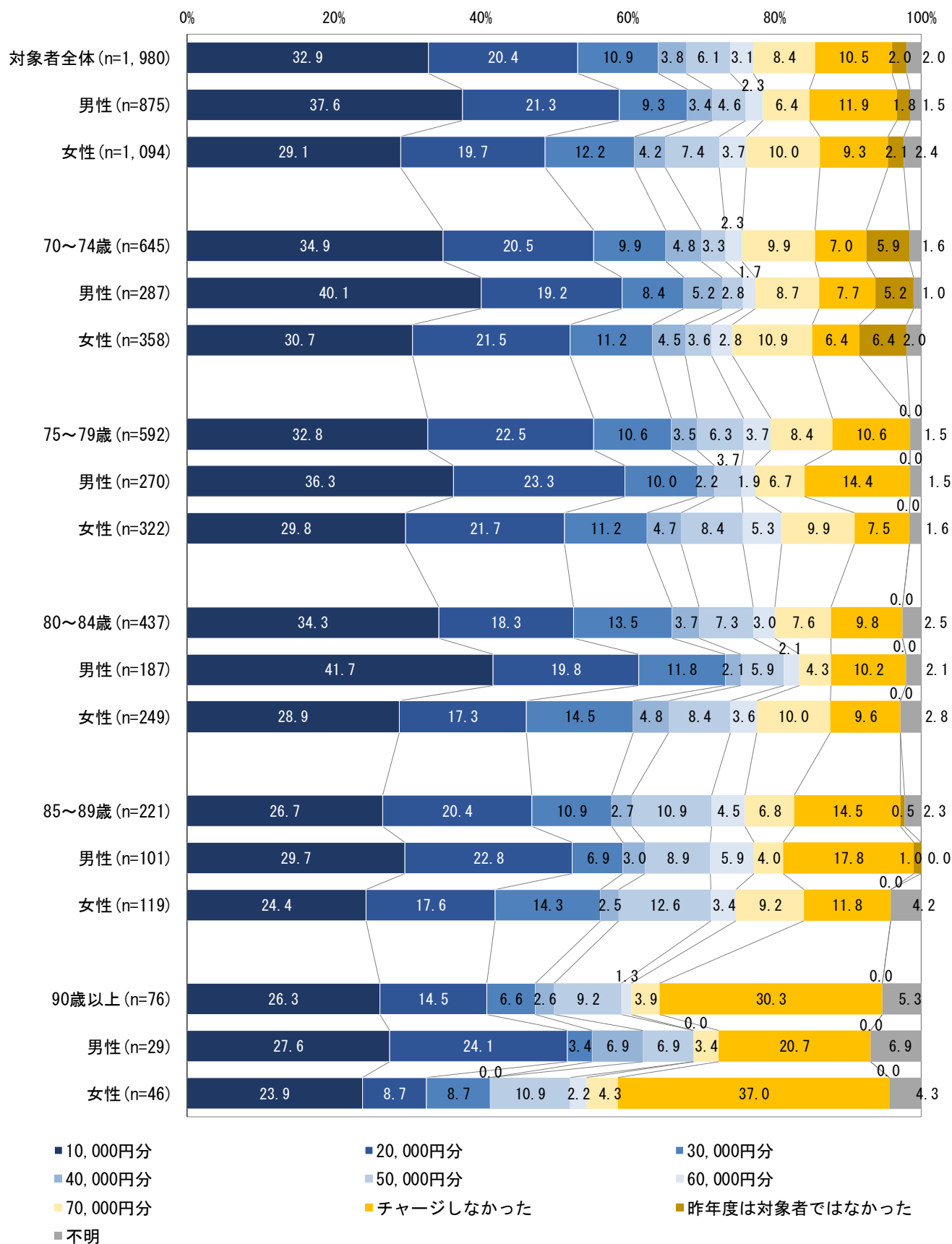


図 21-1 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額

(問 22 関係)

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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」の割合が 40.9％で最も高く、次いで「10,000 円以上 20,000 円未満」(16.3％)、「20,000 円以上 30,000 円未満」(11.6％) となっている。

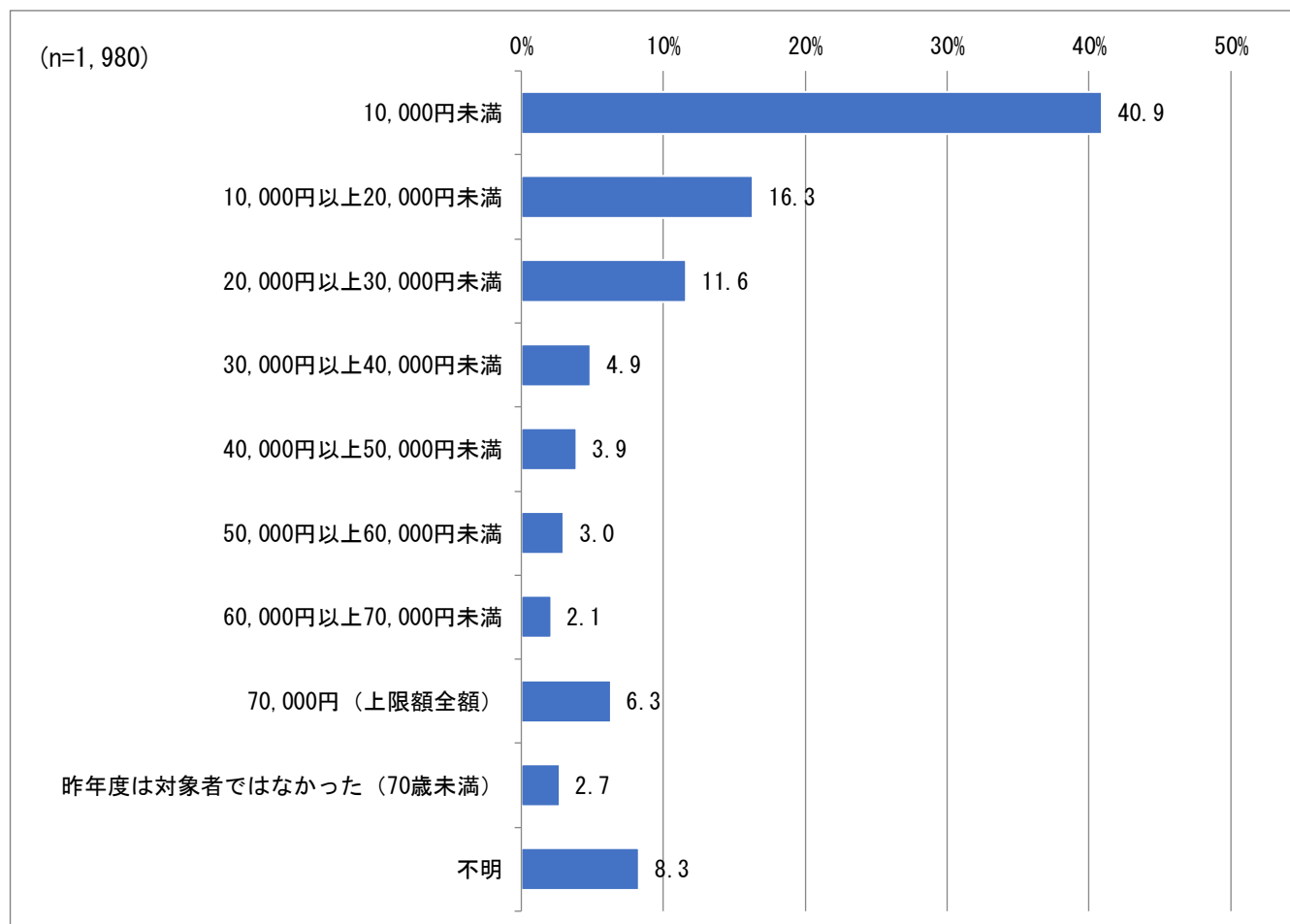


図 21-2 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（年齢・男女別）

（問 22 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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、「10,000 円未満」の利用は 90 歳以上を除き、女性より男性の方が高くなっている。「70,000 円」の利用では逆に 90 歳以上を除き、男性より女性の方が高い。

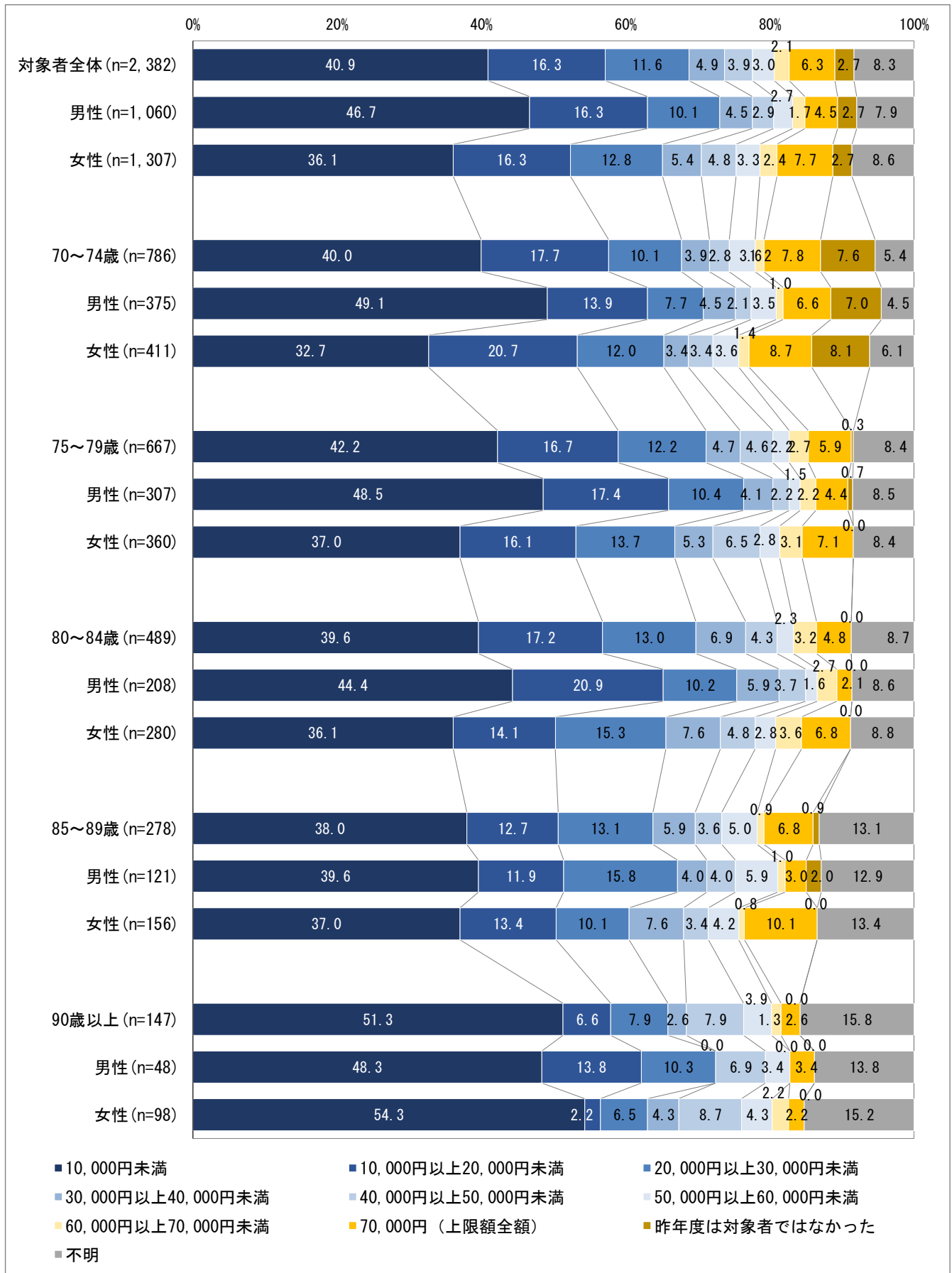


図 21-3 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（免許の有無別）

（問 22 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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」と回答した方は「10,000 円未満」が 55.8%と高くなっている。

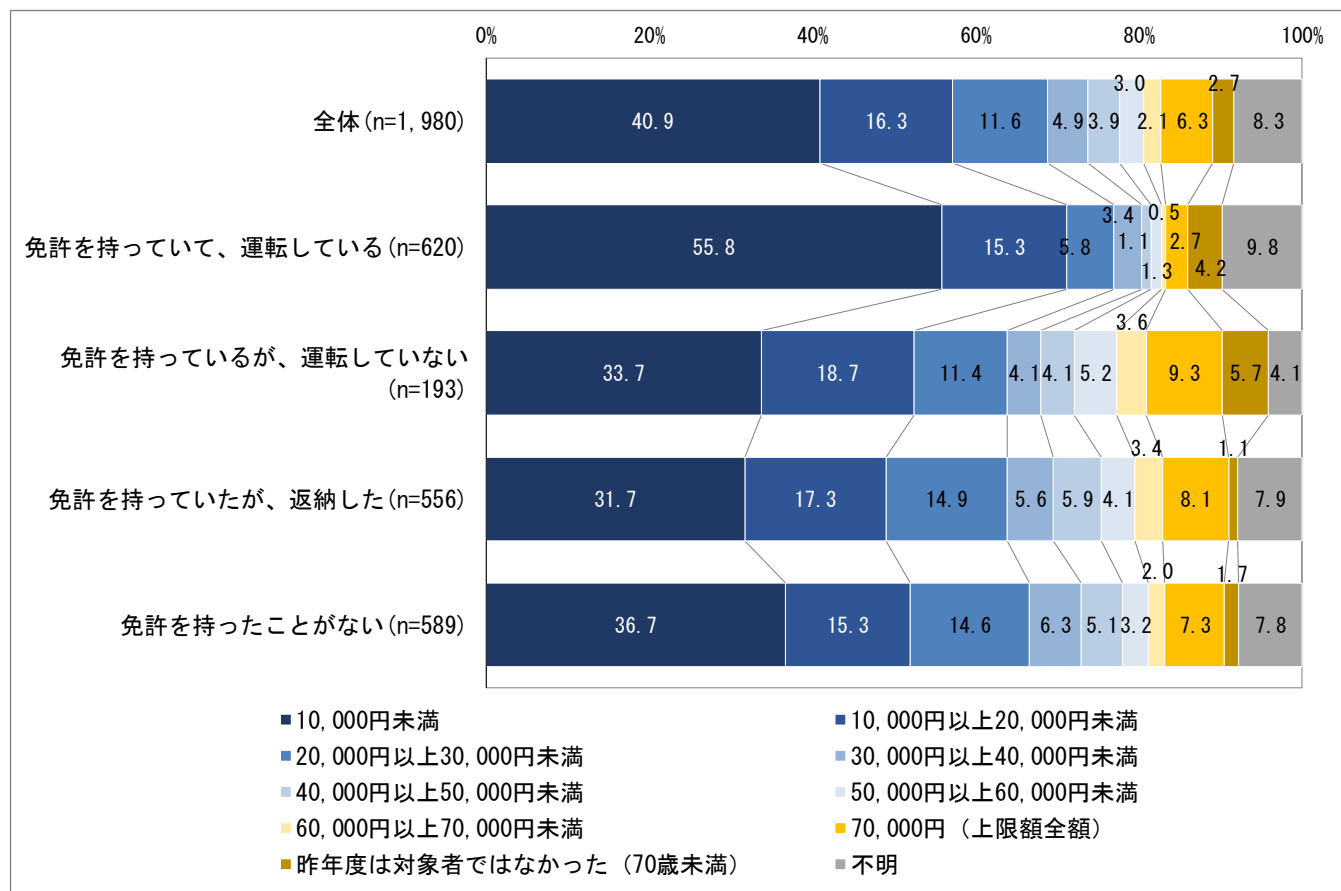


図 21-4 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（世帯構成別）

（問 22 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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で比較した結果、単身世帯では「10,000 円未満」が 35.5%と低くなり、単身世帯の方が多く利用している傾向となっている。

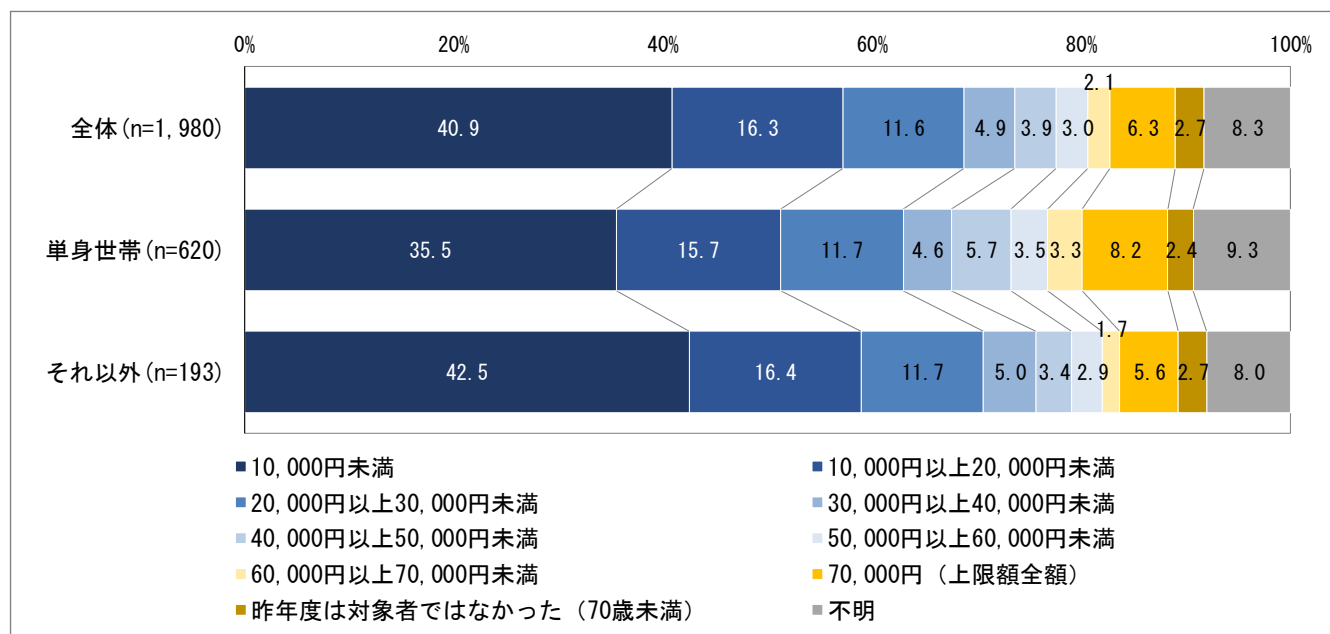


図 21-5 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（収入別）

（質問 22 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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、収入が「400～500 万円未満」の方は「10,000 円未満」の割合が 45.7%、「70,000 円（上限額全額）」が 10.9%で、他の収入区分に比べて最も高くなっている。

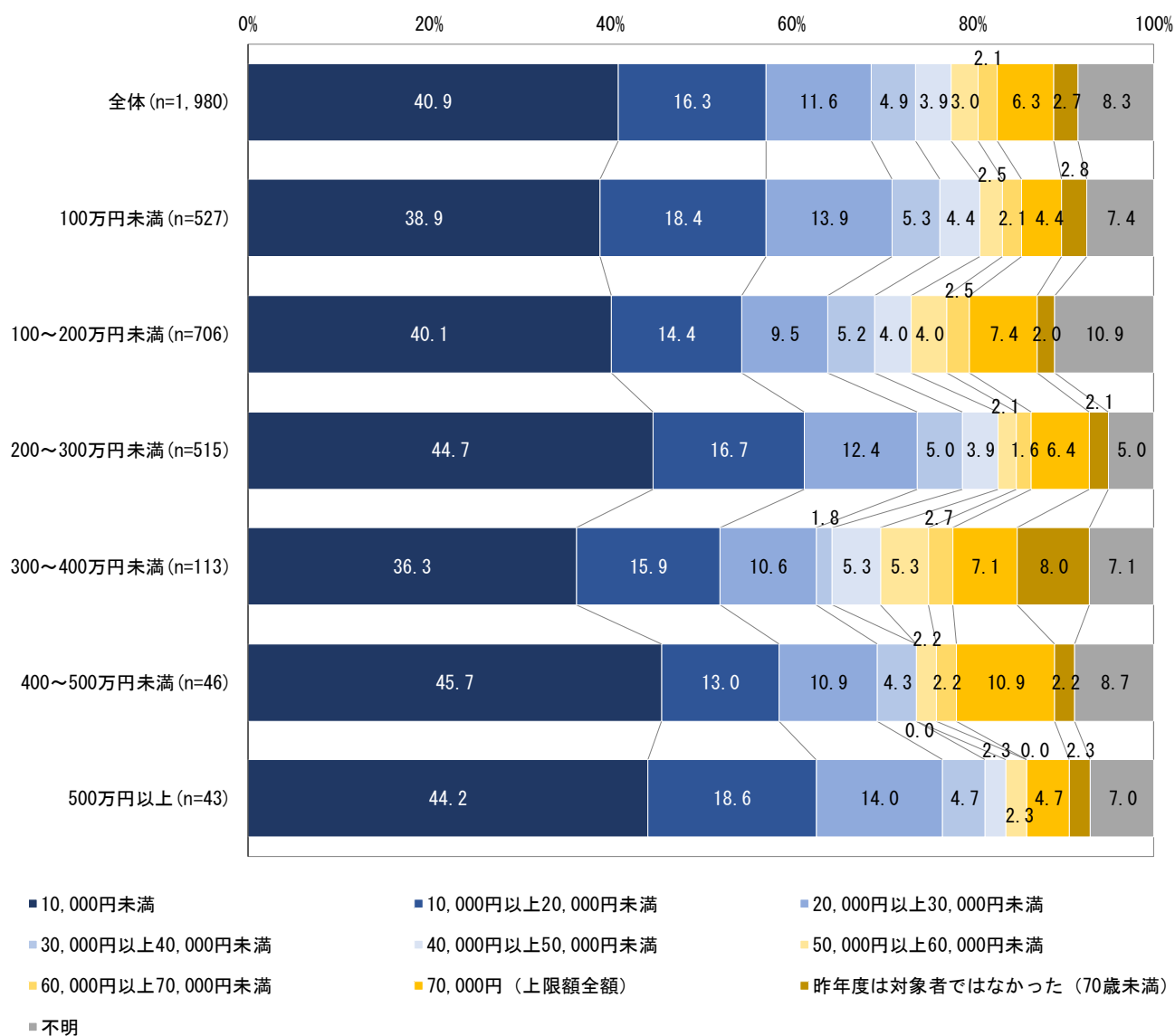


図 21-6 昨年度の敬老優待乗車証の利用金額（健康状態別）

（問 22 関係）

昨年度（令和 4 年 4 月～令和 5 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」と回答した方は「70,000 円（上限額全額）」の割合が 9.5%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。

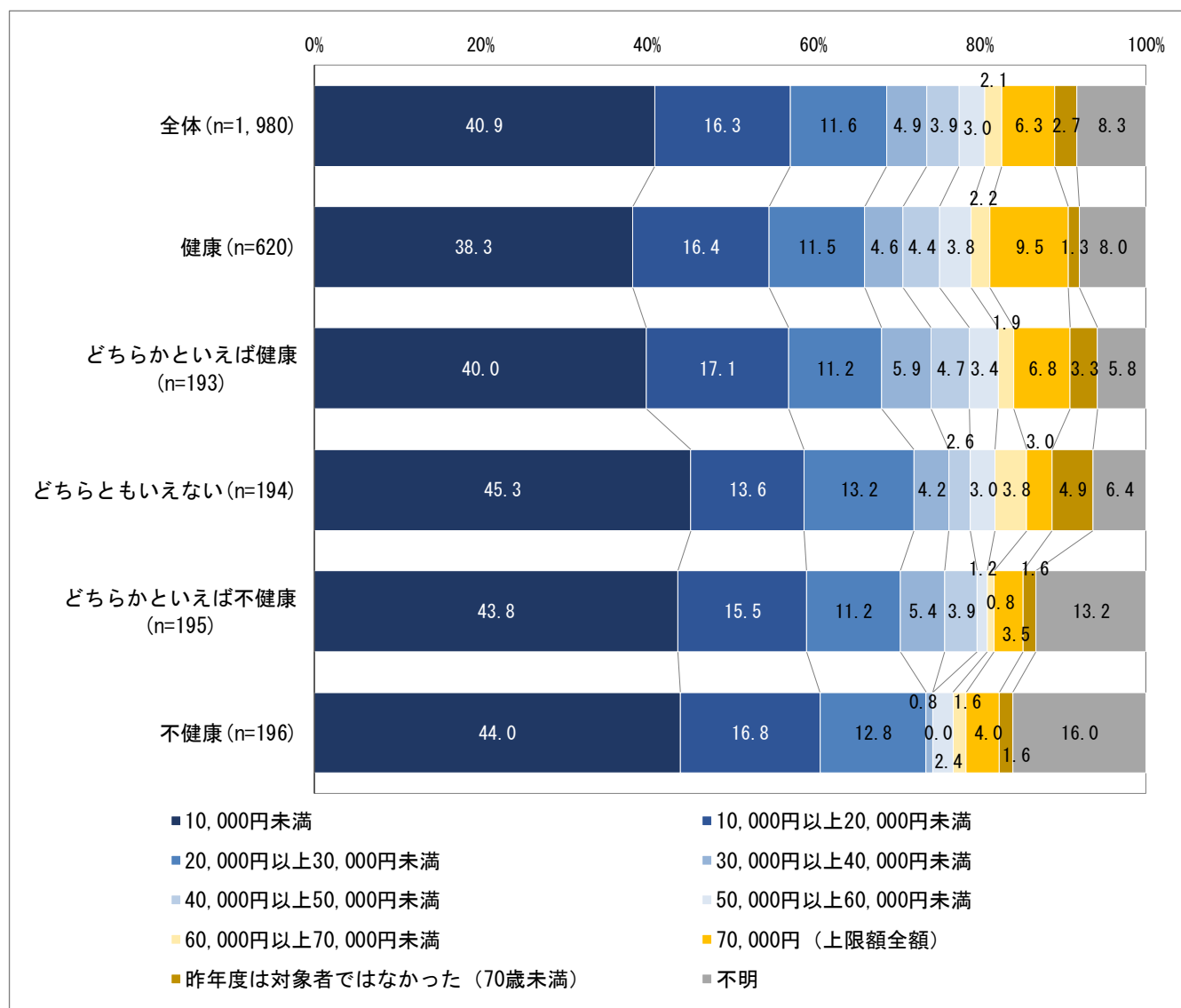


図 22-1 敬老優待乗車証で外出した際の平均歩行時間

(問 23 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～1 時間未満」の割合が 26.0%と最も高く、次いで「30 分未満」(19.5%)、「1 時間～1 時間 30 分未満」(18.3%) となっている。

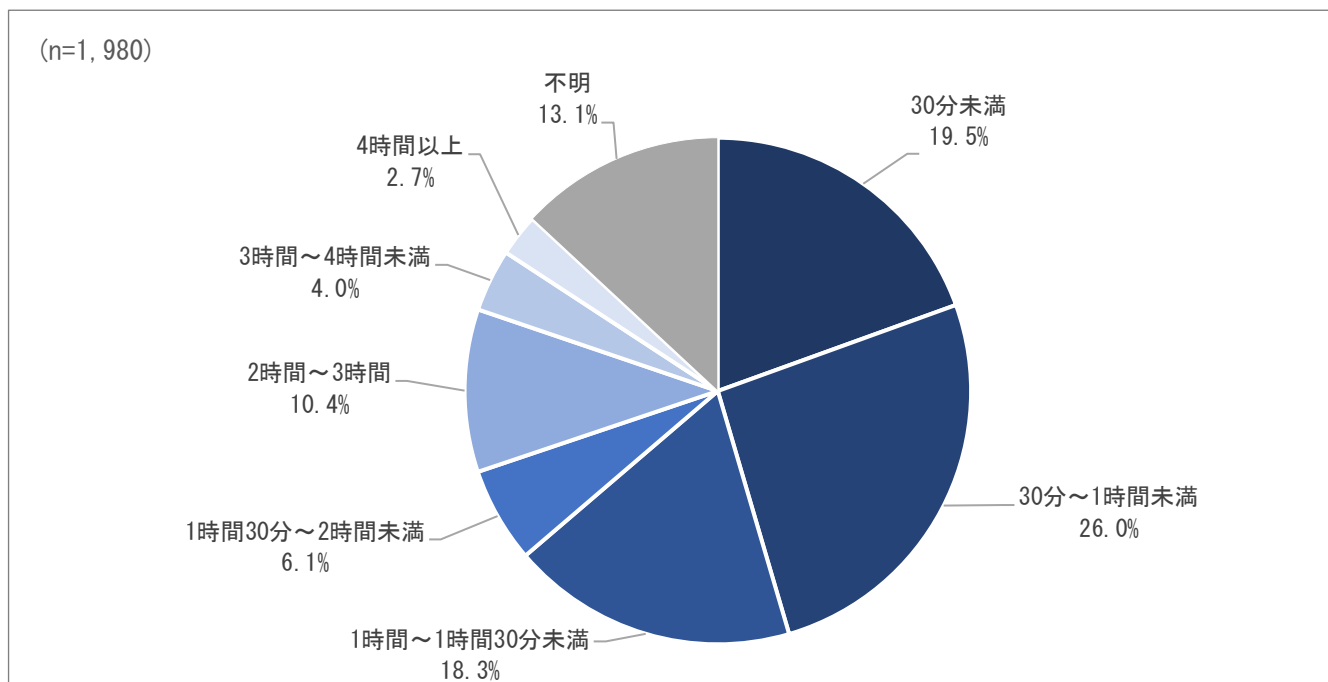
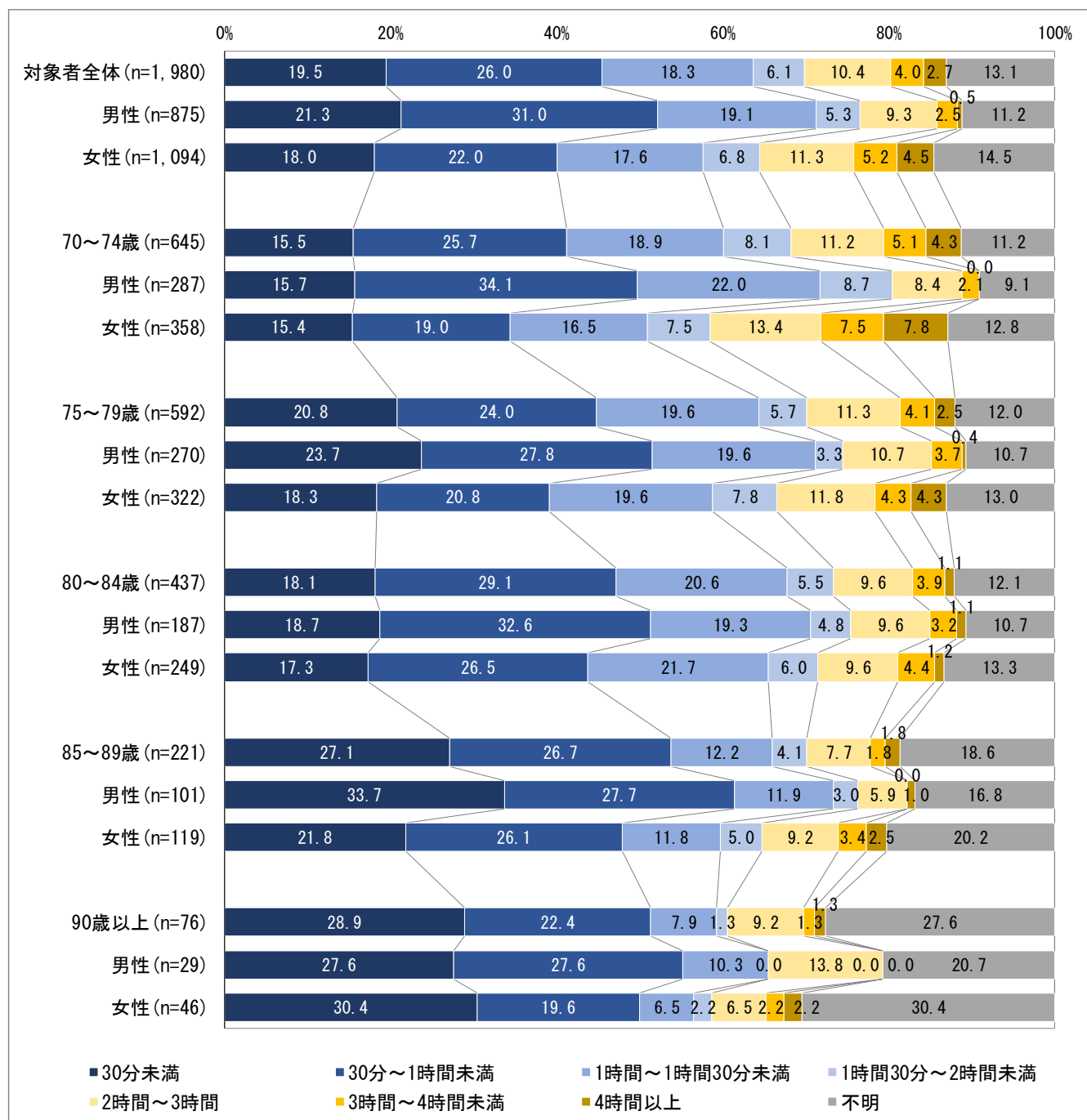


図 22-2 敬老優待乗車証で外出した際の平均歩行時間（年齢・男女別）

（問 23 関係）

敬老優待乗車証を利用して外出した方を年齢・男女別にみると、男性では「30 分未満」「30 分～1 時間未満」の割合が高く、2 時間以上の割合は男性より女性が高くなっており、女性の歩行時間が長い傾向となっている。また、年代が上がるにつれて歩行時間は短くなる傾向にあり、90 歳以上では「30 分未満」が 28.9%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=1,980)	74分	65分	60分	52分	50分	65分
男性(n=875)	55分	55分	56分	42分	50分	54分
女性(N=1,094)	90分	74分	63分	61分	50分	75分

図 23-1 敬老優待乗車証で外出した際の平均使用金額

(問 24 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～10,000 円未満」の割合が 26.2%で最も高く、次いで「3,000 円～5,000 円未満」（16.8%）、「1,000 円～3,000 円未満」（16.1%）となっている。

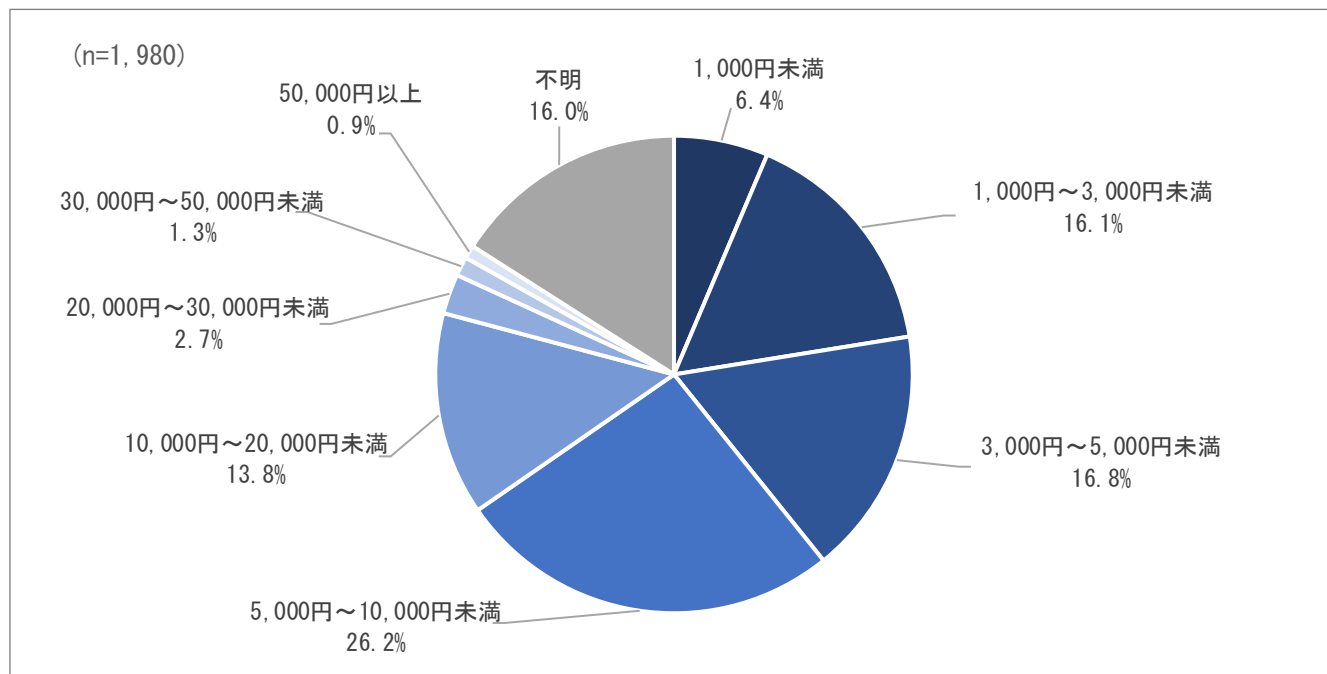
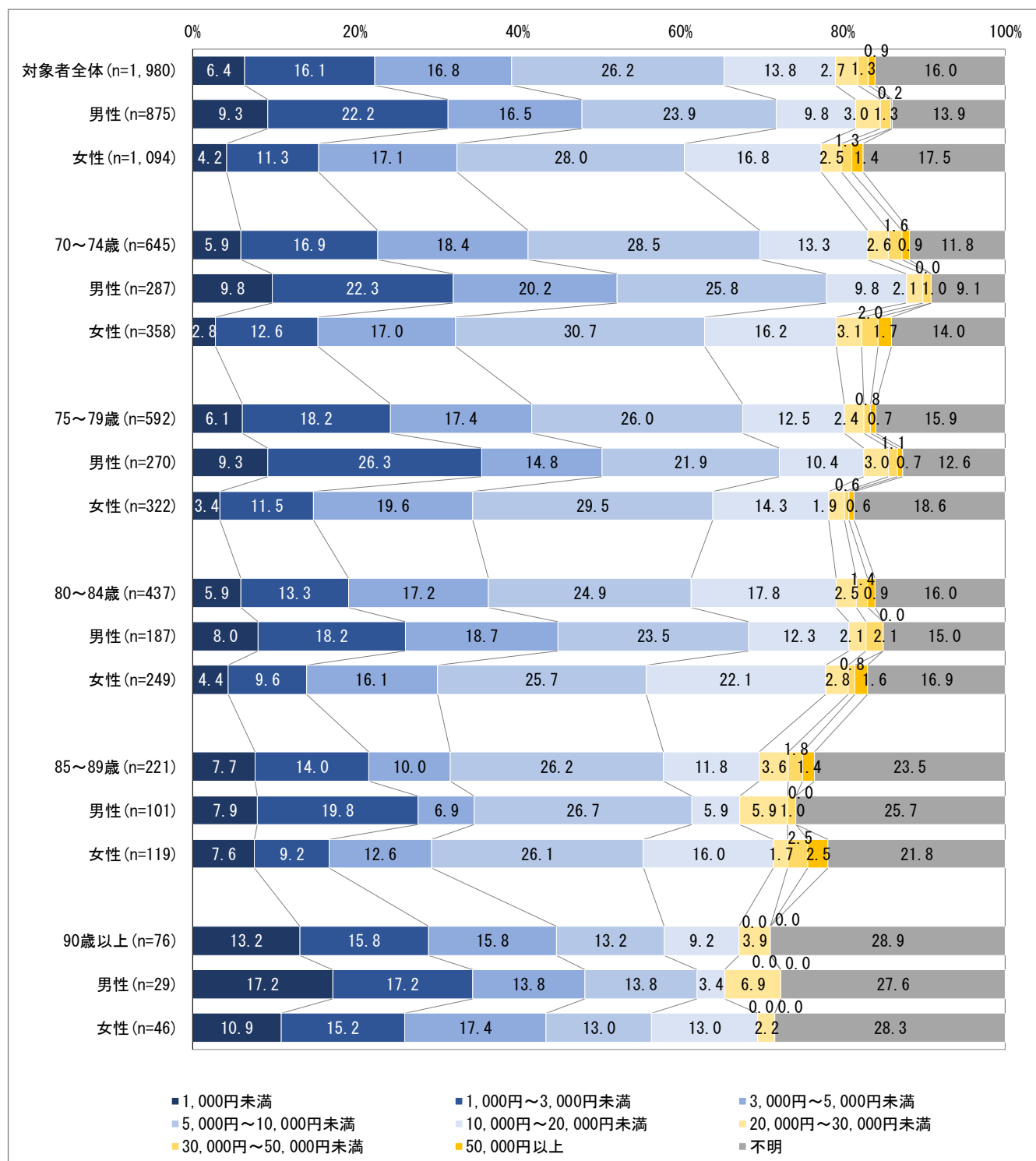


図 23-2 敬老優待乗車証で外出した際の平均使用金額（年齢・男女別）

（問 24 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方が、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=1,980)	6,324円	5,874円	6,832円	7,428円	4,861円	6,392円
男性 (n=875)	4,677円	5,589円	5,681円	5,552円	5,000円	5,272円
女性 (N=1,094)	7,720円	6,132円	7,731円	8,913円	4,773円	7,277円

図 24 敬老優待乗車証による外出への影響

(問 25 関係)

敬老優待乗車証が外出にどのように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 49.3%と最も多く、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」(30.7%)、「家族や友人と出かける機会が増えている」(28.2%)となっている。

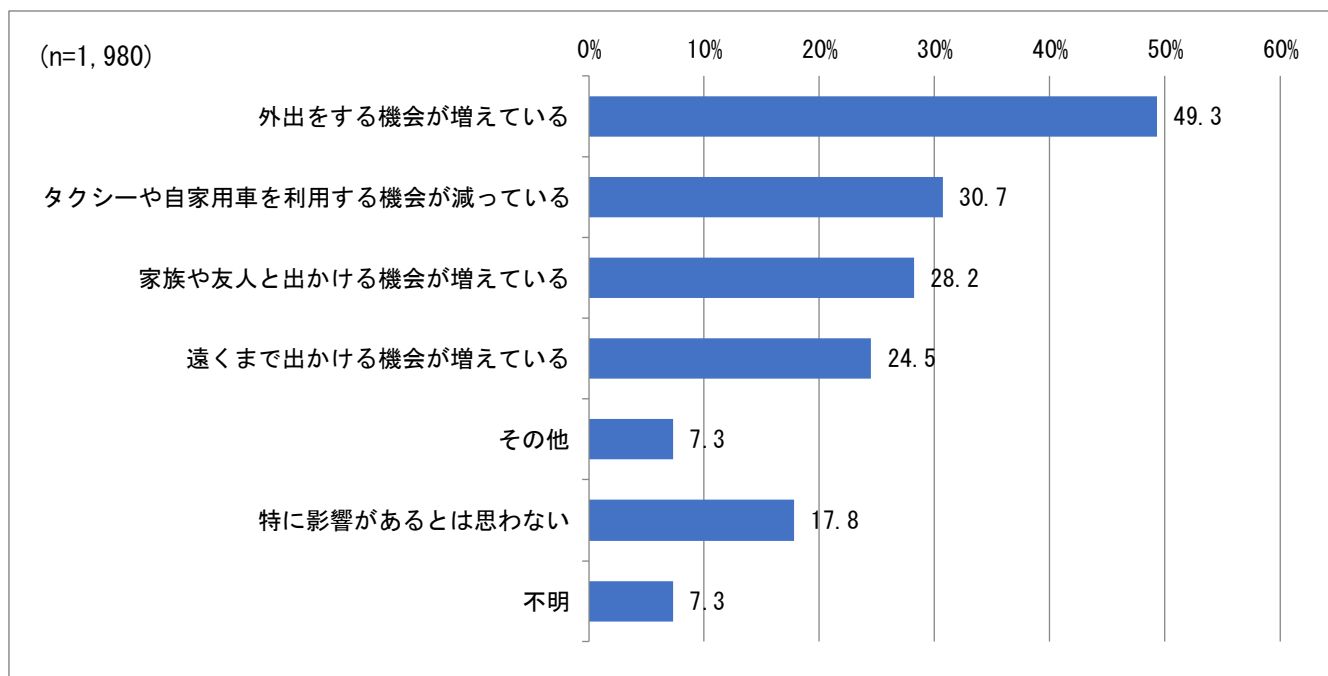


図 25-1 利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度

(問 26 関係)

もし敬老優待乗車証の利用できる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、「変わらないと思う」の割合が 33.8%と最も高く、次いで「減ると思う」(30.6%)、「どちらかといえば、減ると思う」(25.2%)となっている。

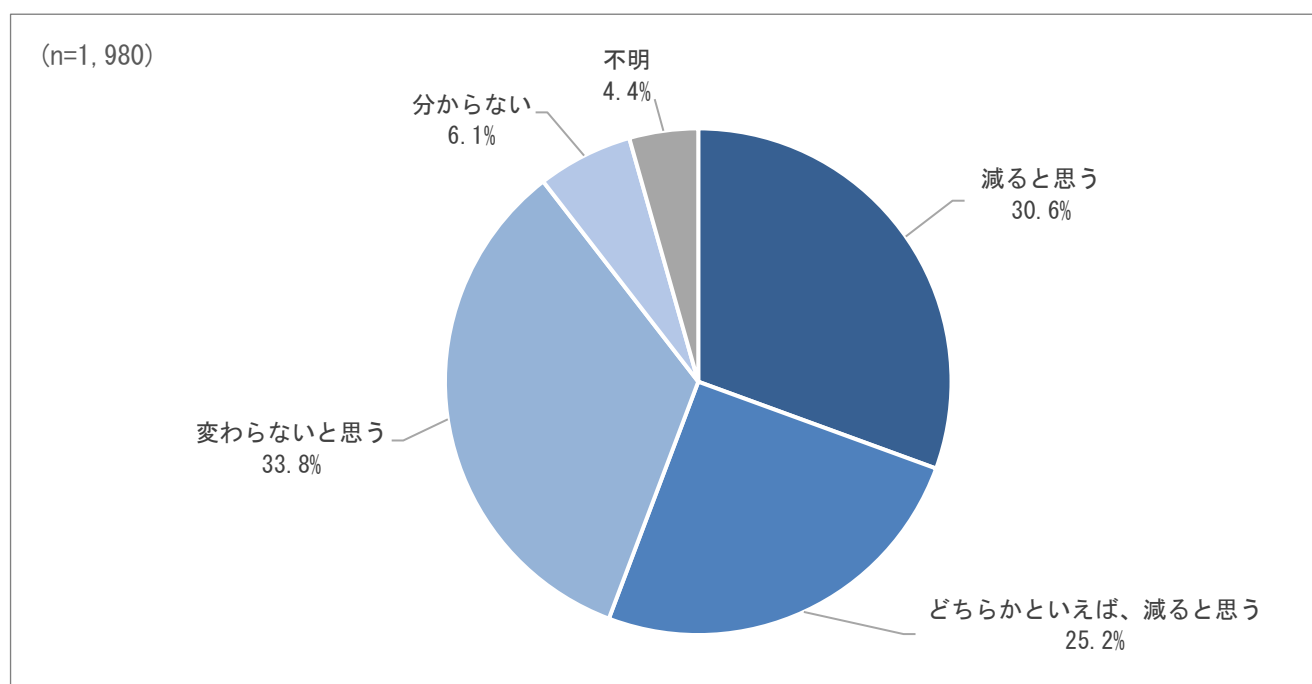


図 25-2 利用金額が減った場合の公共交通機関の利用頻度（収入別）

（問 26 関係）

もし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、収入が多くなるにつれて「減る」の割合は低くなる傾向となっている。

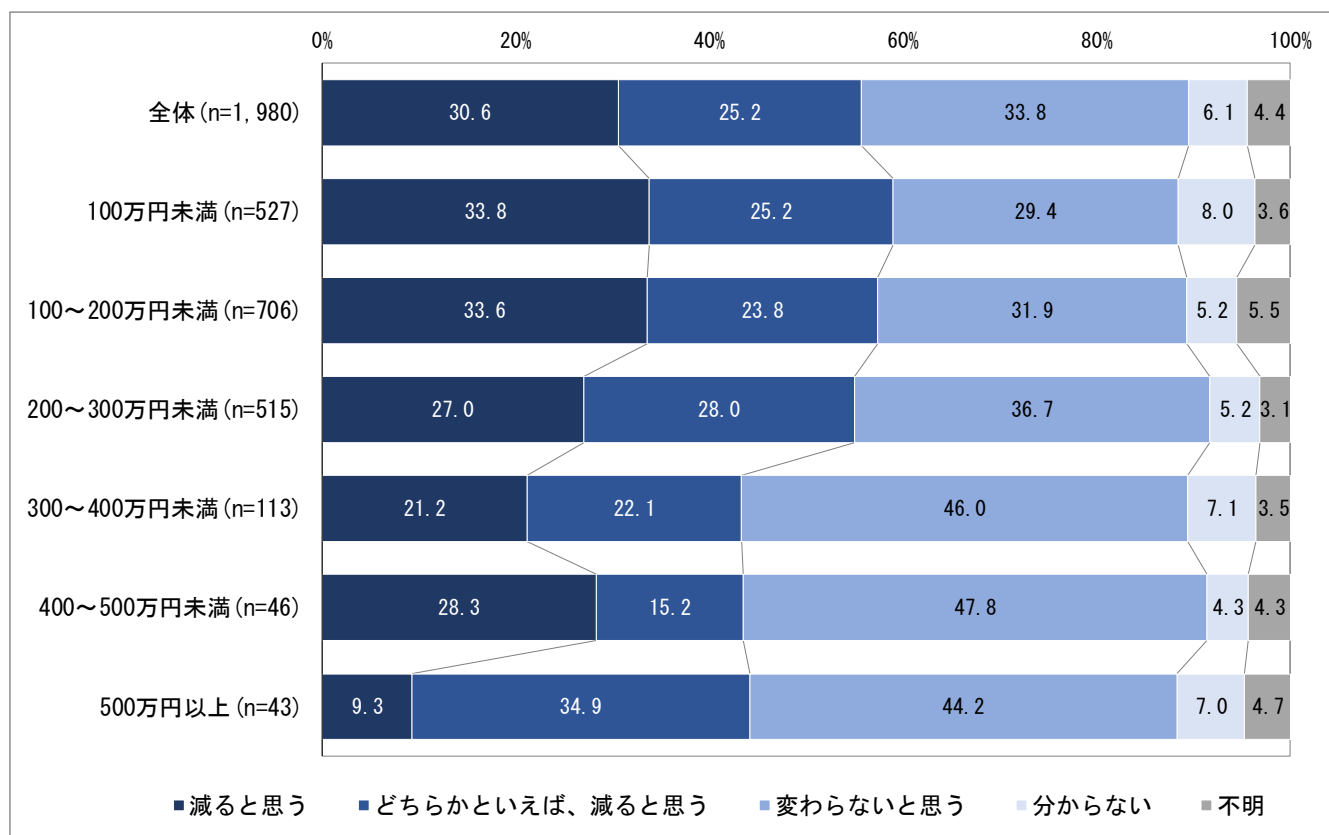


図 26 敬老優待乗車証制度の効果

(問 27 関係)

敬老優待乗車証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 68.6%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」(54.7%)、「高齢者の公共交通機関の利用機会が増え、交通渋滞や交通事故を減らす効果」(49.9%)となっている。

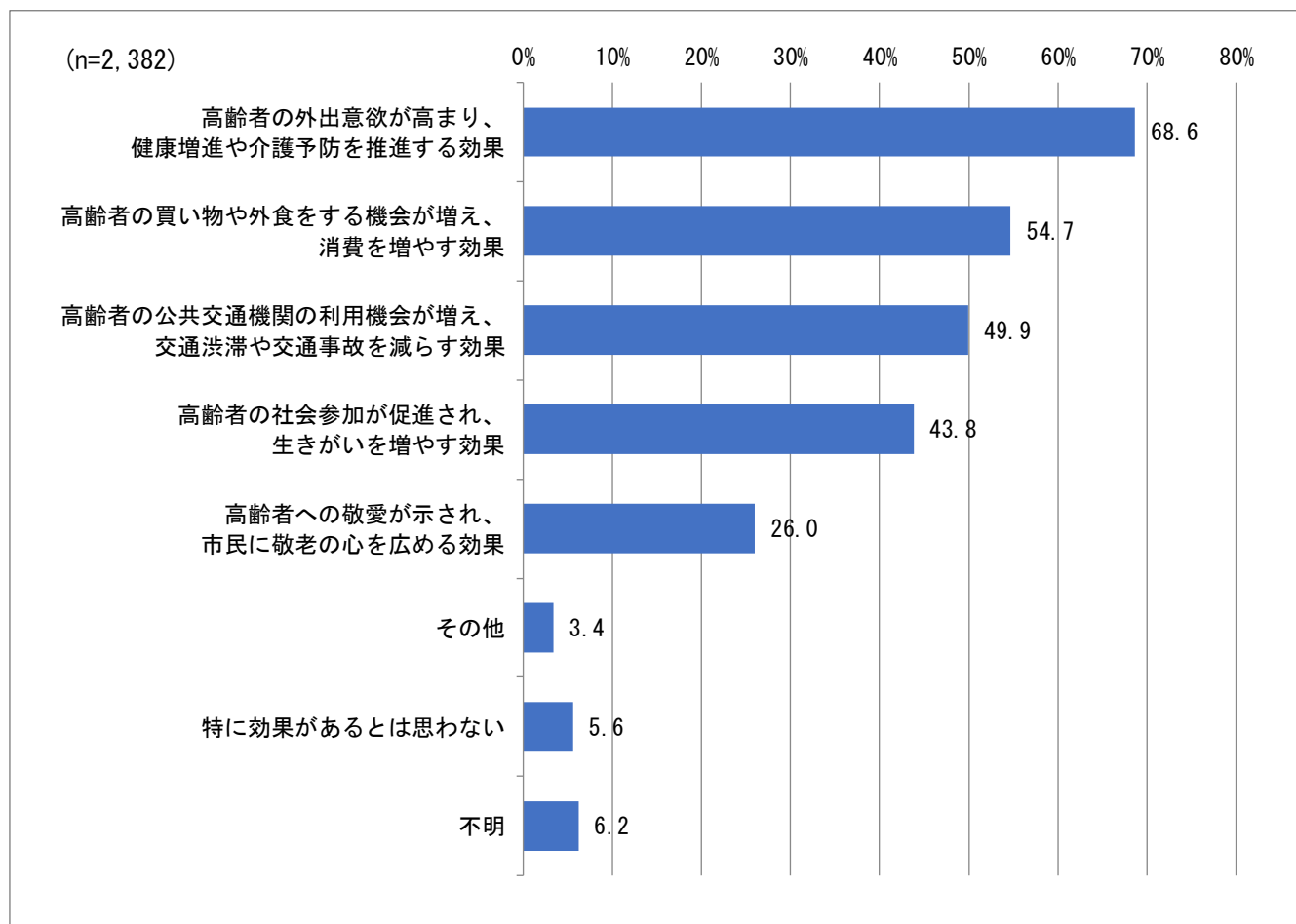


図 27 敬老優待乗車証制度の運営にかかる市税負担について

(問 28 関係)

敬老優待乗車証制度の運営に年間約 50 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」方の割合が 38.1%、「知らなかった」が 56.0%となっている。

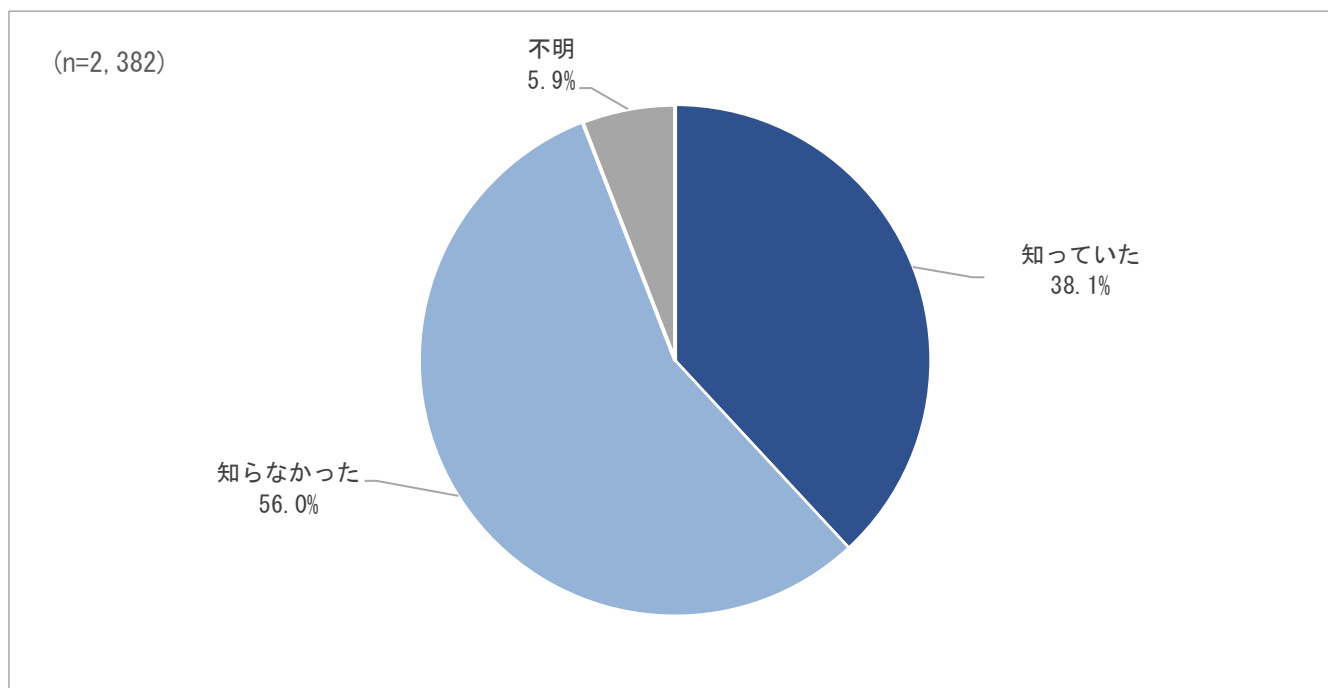


図 28-1 敬老優待乗車証の自己負担について

(問 29 関係)

敬老優待乗車証の自己負担に対する考えについてたずねたところ、「現在の自己負担を維持したほうが良いと思う」の割合が 49.7%で最も高く、次いで「ある程度の自己負担の増はやむを得ないと思う」(31.9%)、「現在よりも自己負担を減らしたほうが良いと思う」(9.4%)となっている。

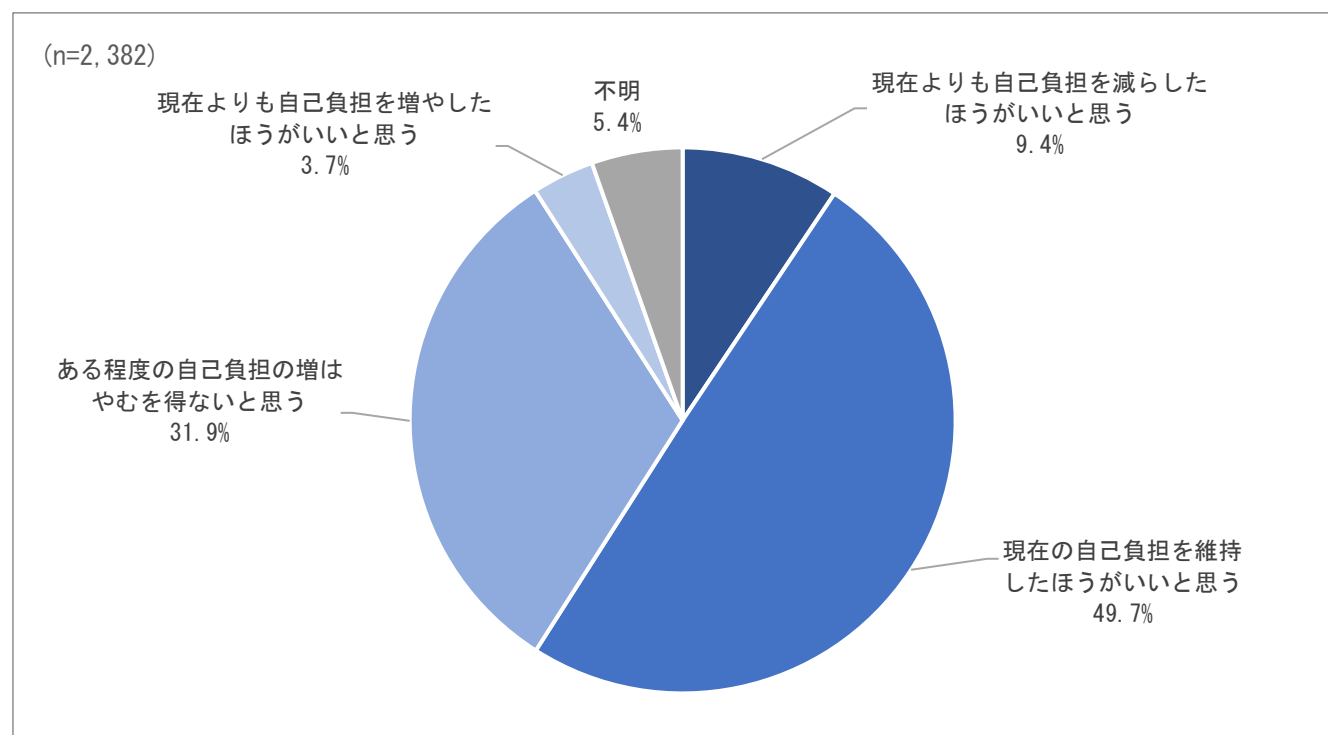


図 28-2 敬老優待乗車証の自己負担について（年齢別）

（問 29 関係）

敬老優待乗車証の自己負担に対する考えを年齢別にみると、「現在の自己負担を維持したほうが良いと思う」の割合は、80～84 歳で 53.6%と最も高く、90 歳以上では 34.0%と低くなっている。

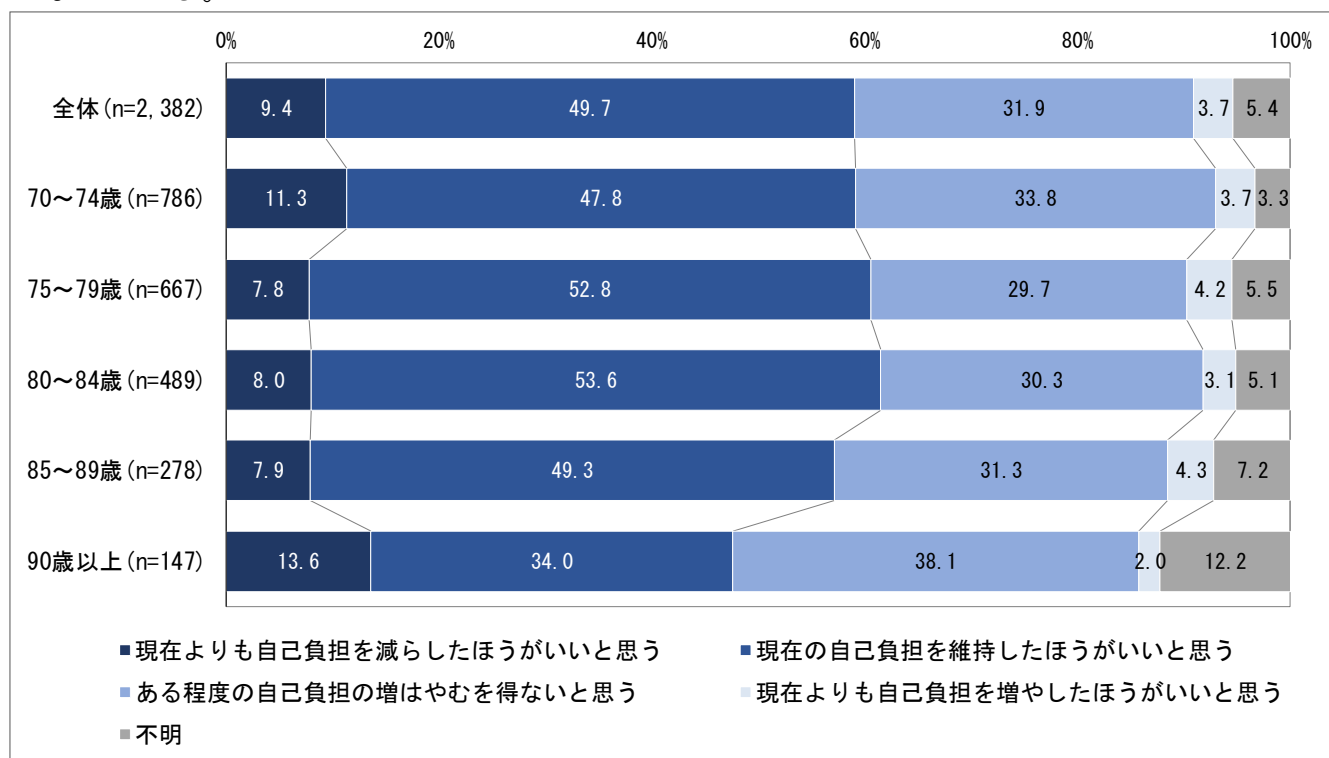


図 28-3 敬老優待乗車証の自己負担について（収入別）

（問 29 関係）

敬老優待乗車証の自己負担に対する考えを収入別にみると、「ある程度の自己負担の増はやむを得ないと思う」の割合は、収入が多くなるほど高くなる傾向となっている。

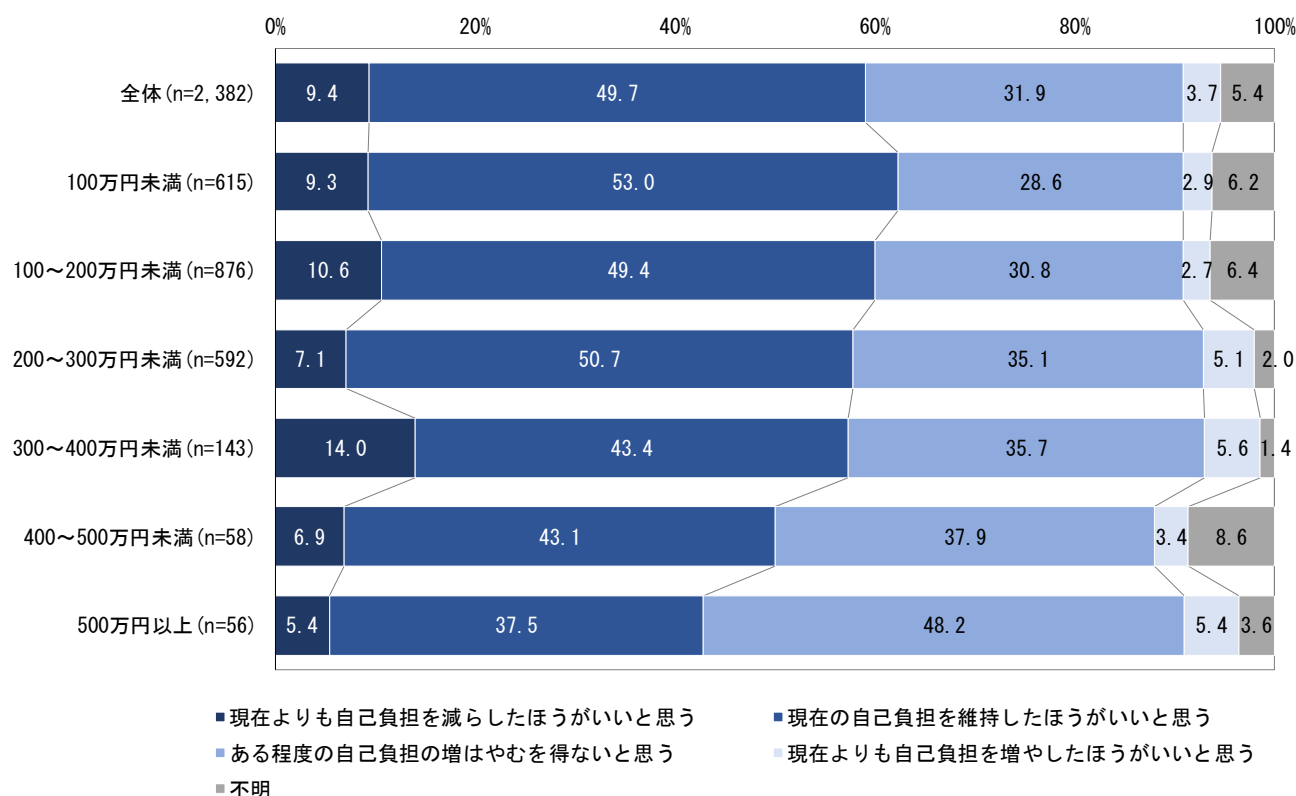


図 29-1 敬老優待乗車証制度の対象年齢について

(問 30 関係)

敬老優待乗車証制度の対象年齢についてたずねたところ、「現行の年齢（70 歳）のままでいいと思う」の割合が 69.4%で最も高く、次いで「現行の年齢（70 歳）よりも引き上げた方がいいと思う」（10.5%）となっている。

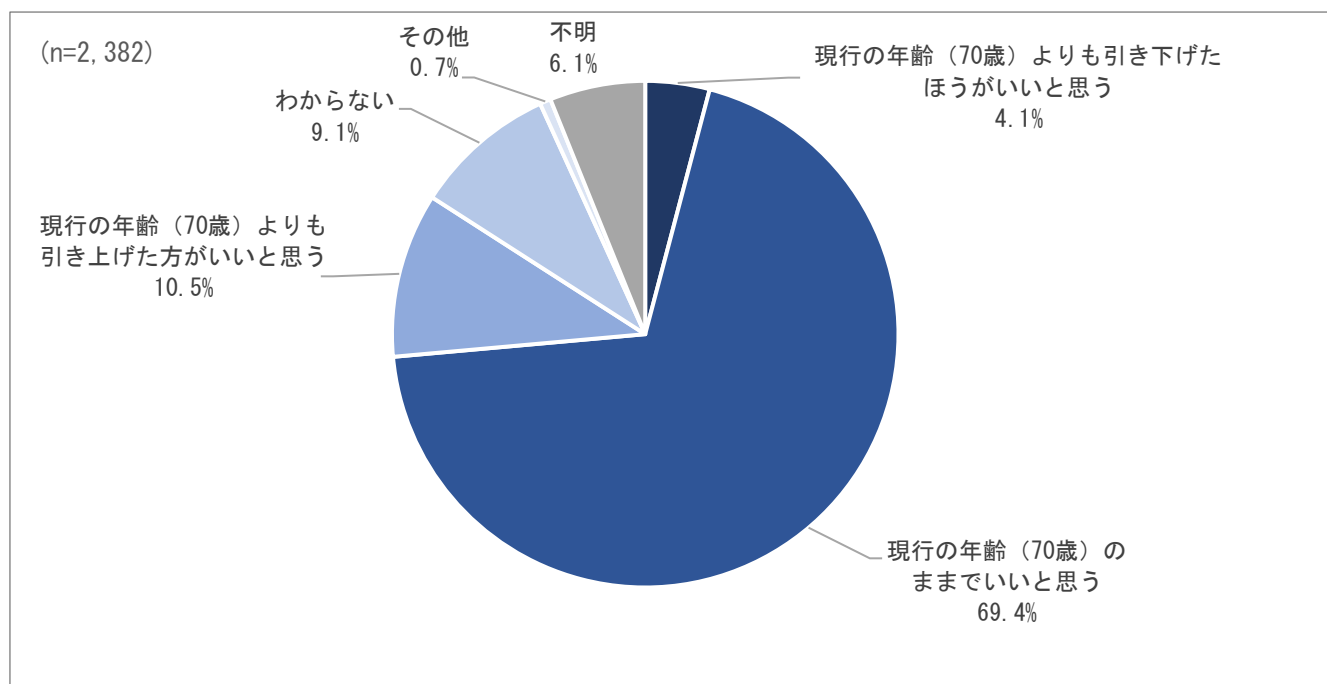


図 29-2 敬老優待乗車証制度の対象年齢について（年齢別）

(問 30 関係)

敬老優待乗車証制度の対象年齢に対する考えを年齢別にみると、「現行の年齢（70 歳）のままでいいと思う」の割合は、「70～74 歳」で 77.6%と最も高く、年齢が高くなるほど低くなる傾向となっている。

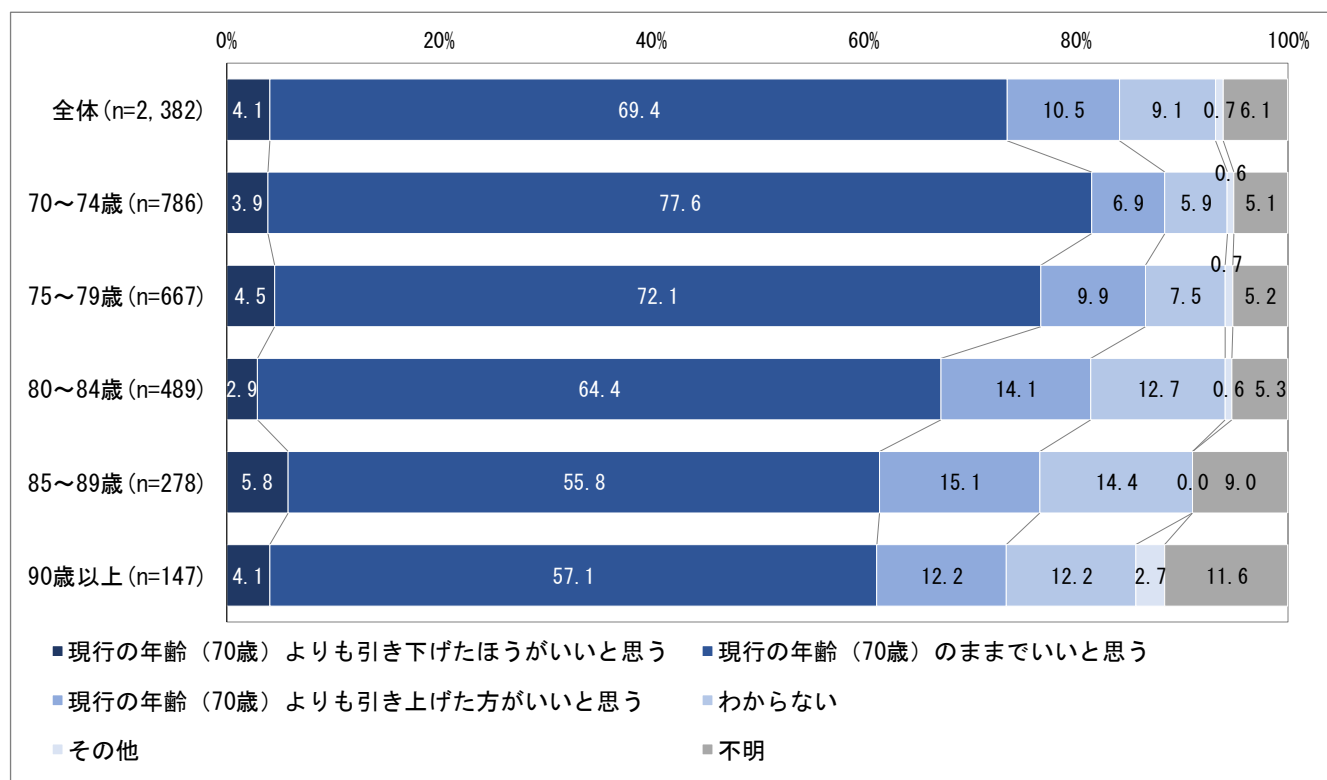


図 29-3 敬老優待乗車証制度の対象年齢について（収入別）

（問 30 関係）

敬老優待乗車証制度の対象年齢に対する考えを本人の収入別にみると、「現行の年齢よりも引き上げたほうが良いと思う」の割合は「500 万円以上」で 14.3%と最も高くなっている。一方で、「現行の年齢よりも引き下げたほうが良いと思う」は「300～400 万円未満」で 5.6%と最も高い。

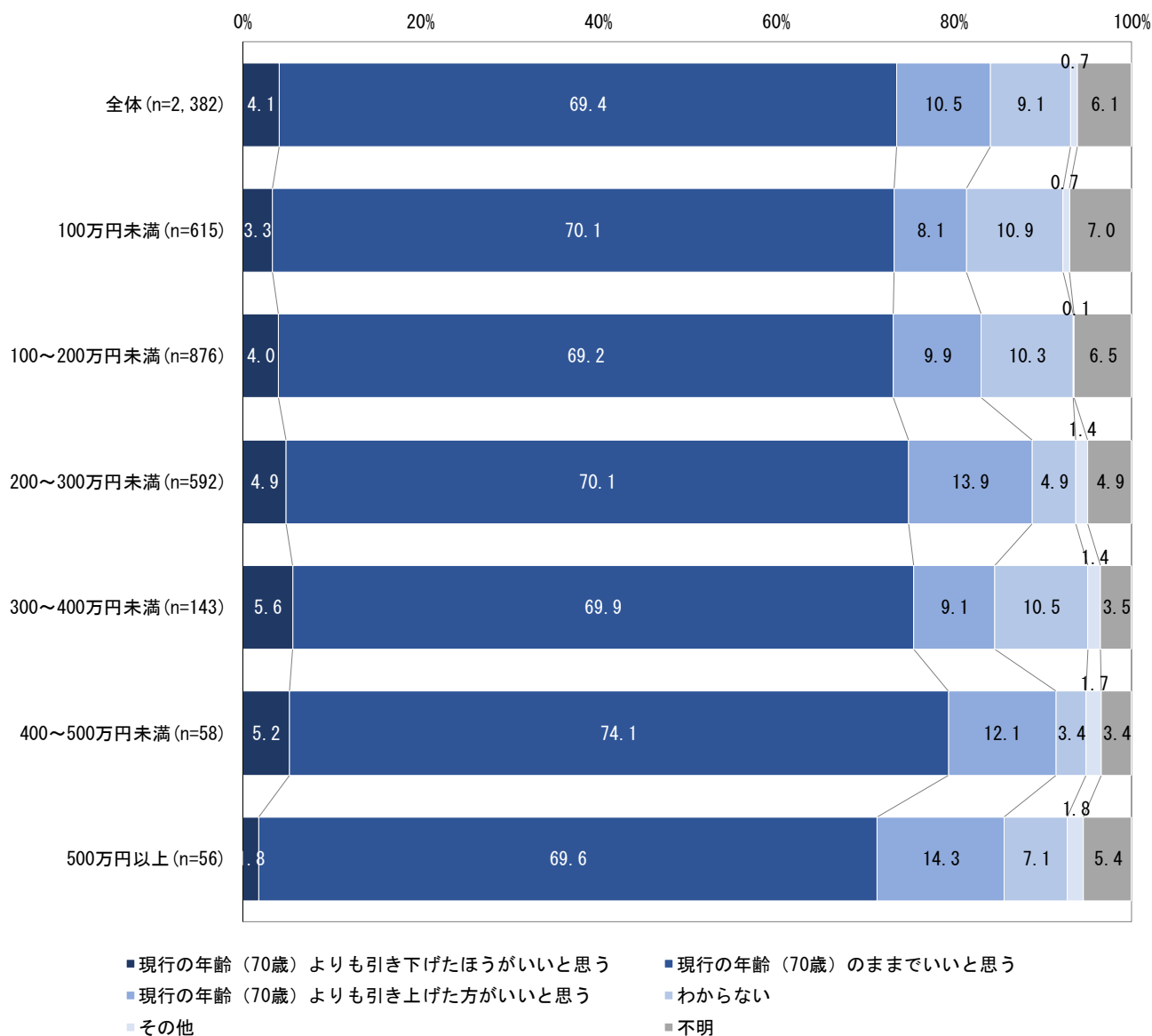


図 30-1 「敬老健康パス」の素案について

(問 31 関係)

「敬老健康パス」の素案について、どのような仕組みがあれば多くの方が利用できると思うかたずねたところ、「制度の仕組みが単純であること」が 55.2%と最も多く、次いで「身体状況等により活動が難しい方も参加できるよう配慮がされていること」(27.2%)、「サポート体制が整備されていること」(24.1%)となっている。

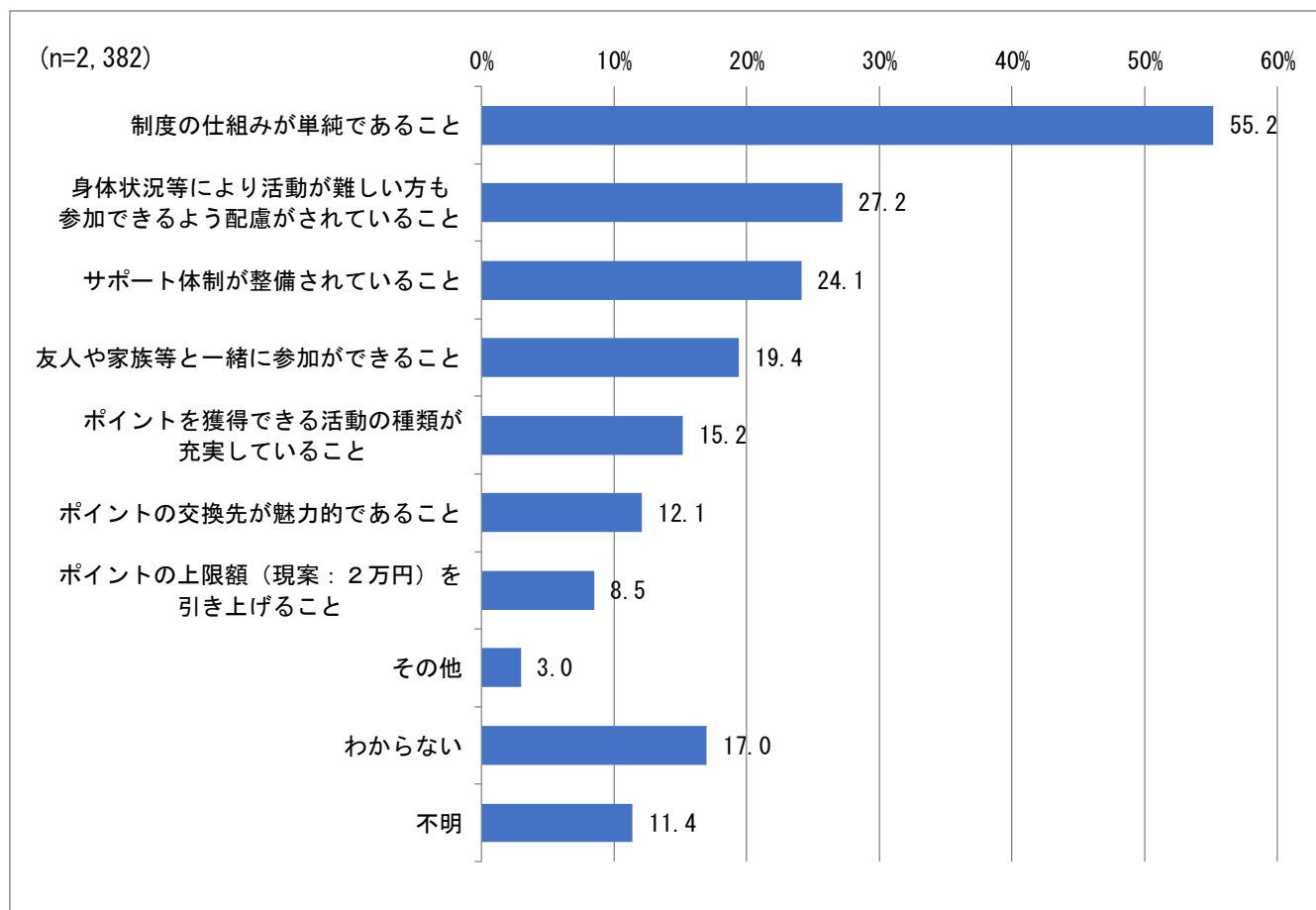
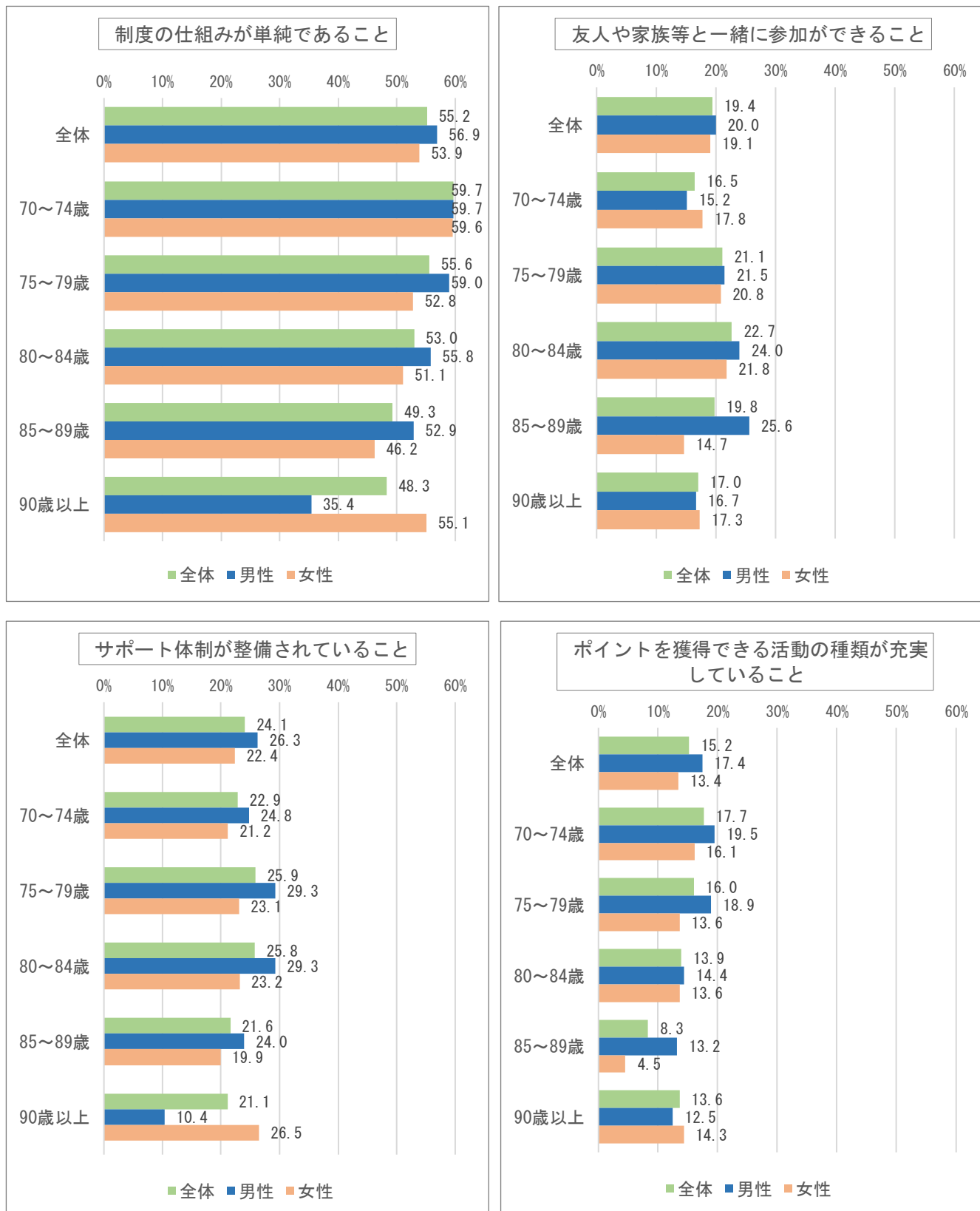


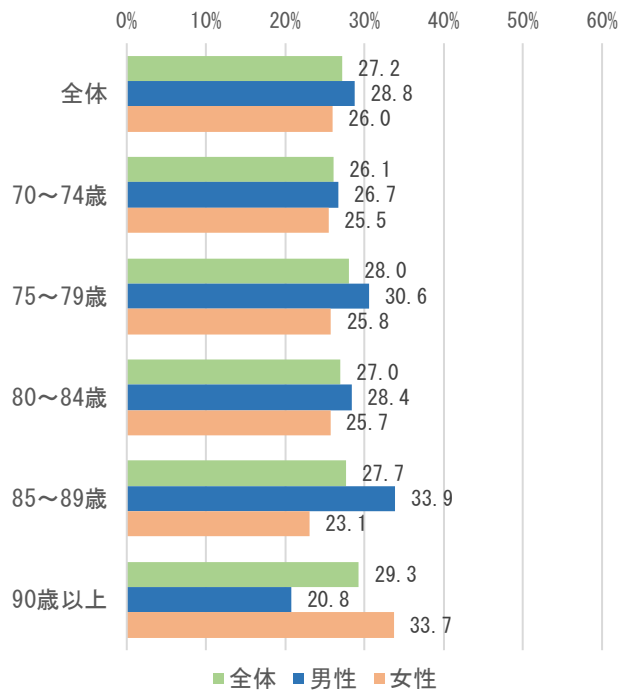
図 30-2 「敬老健康パス」の素案について（年齢・男女別）

（問 31 関係）

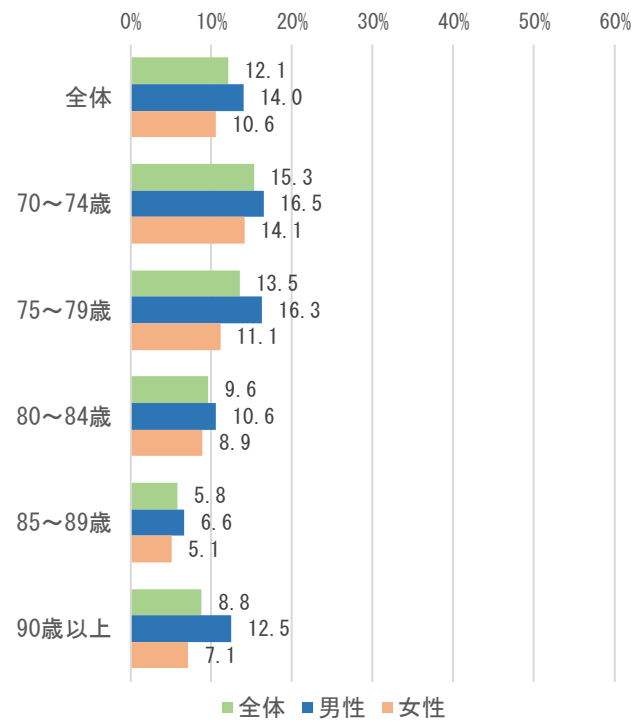
「敬老健康パス」の素案について、どのような仕組みがあれば多くの方が利用できると思うかを年齢・男女別にみると、「制度の仕組みが単純であること」は年代が上がるにつれて割合が低くなる傾向となっている。また、「サポート体制が充実していること」は、多くの年代で女性に比べて男性の割合が高くなっている。



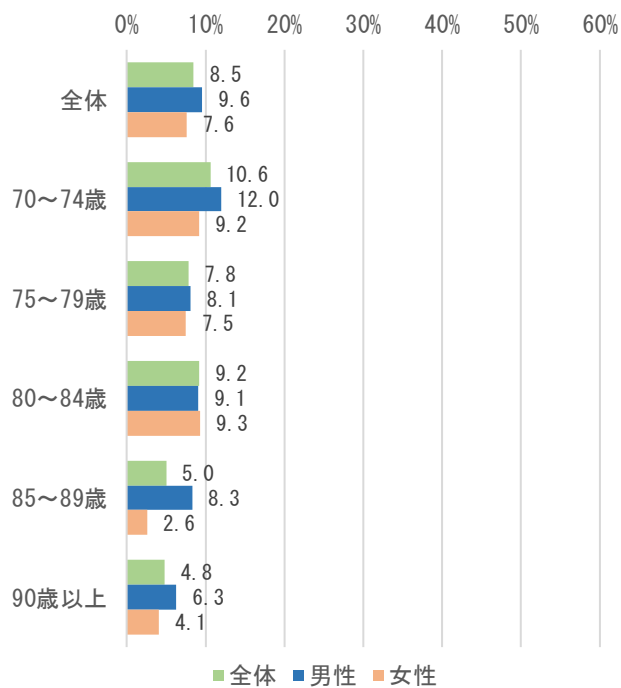
身体状況等により活動が難しい方も参加できるように配慮がされていること



ポイントの交換先が魅力的であること



ポイントの上限額（原案：2万円）を上げること



Ⅱ 70 歳未満調査結果

1 健康に関する考え等について

図 1－1 健康寿命

(問 1 関係)

健康寿命という言葉を知っているかについてたずねたところ、「知っていた」の割合が 69.0%と最も高く、次いで「聞いたことはあったが、意味は知らなかった」(17.7%)、「知らなかった」(12.5%)となっている。

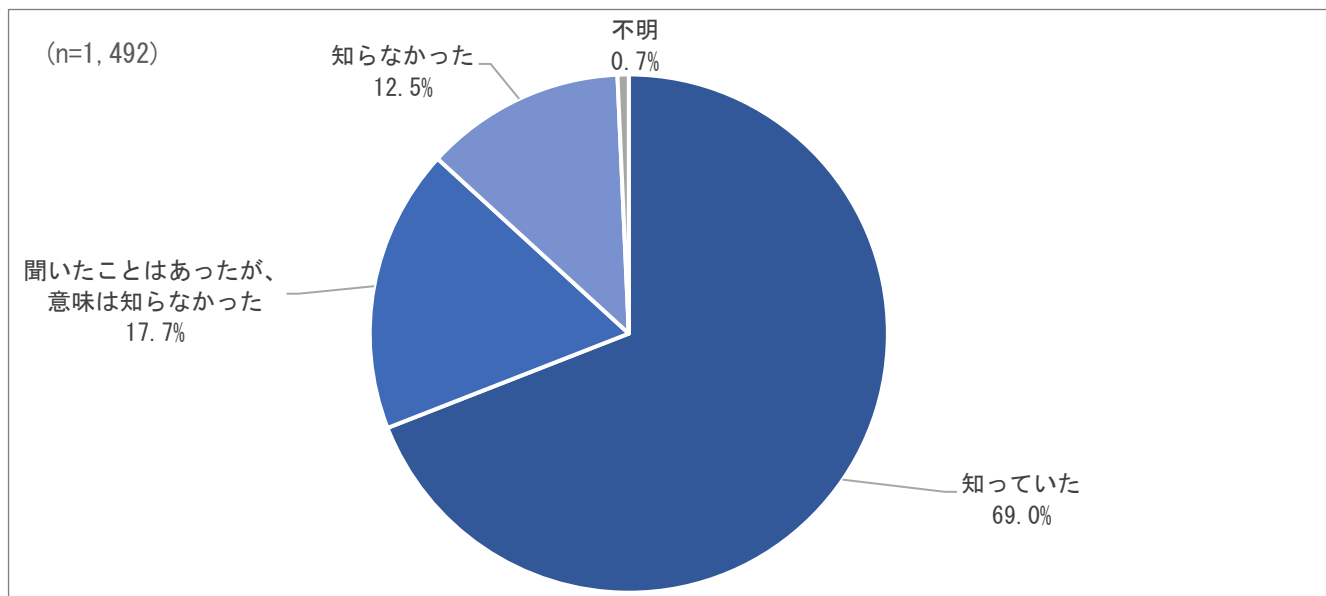


図 1-2 健康寿命（年代別）

（問 1 関係）

健康寿命という言葉を知っていたかを年代別にみると、「知っていた」の割合は 60～69 歳が 74.2%と最も高く、それ以下の年代においては、年齢が上がるほど割合が低くなっている。

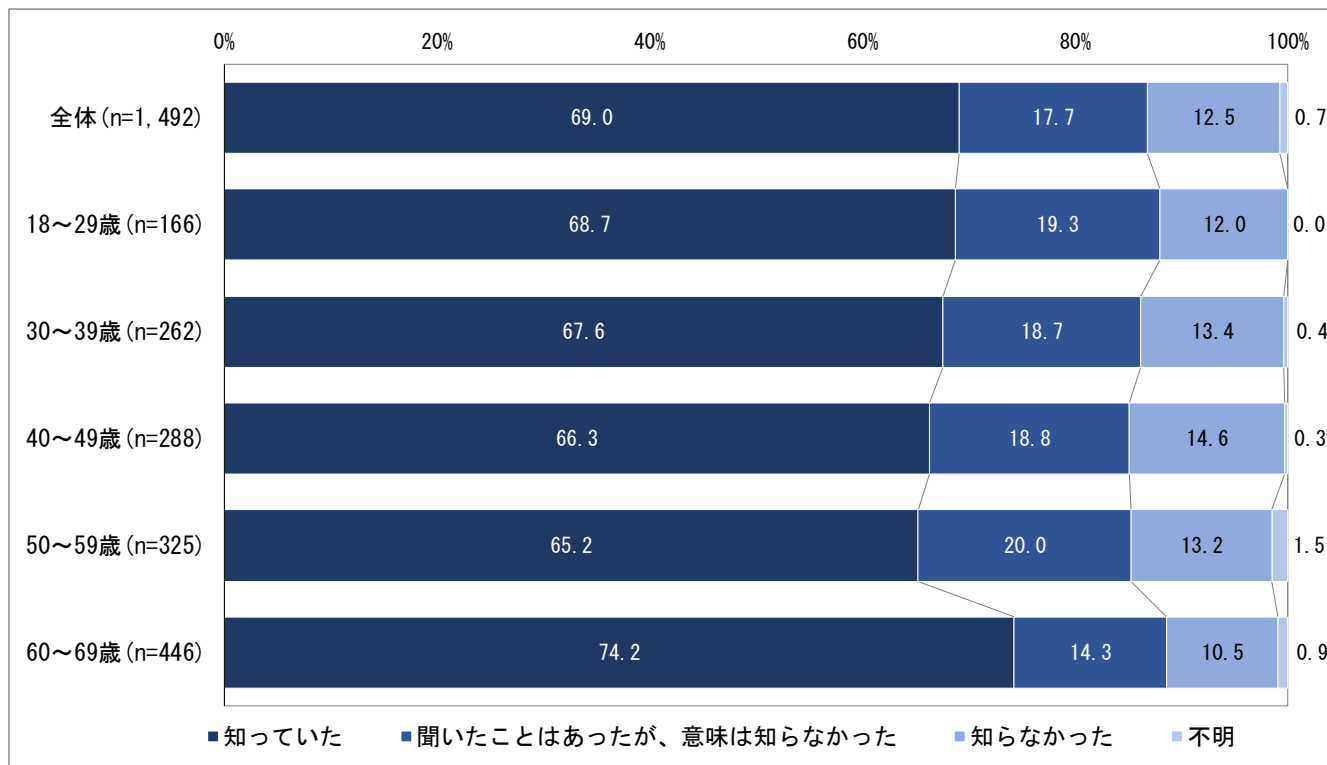
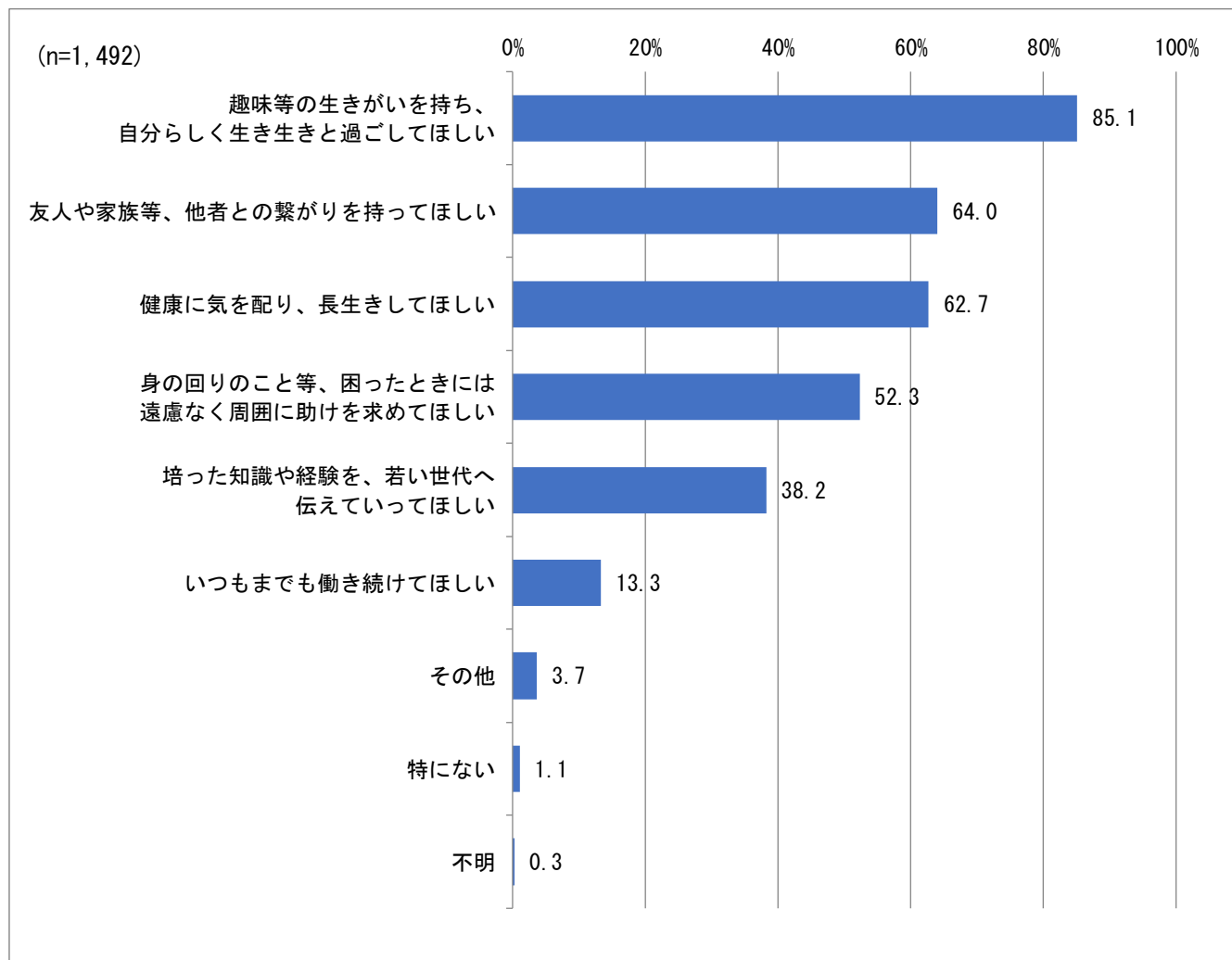


図 2 高齢者に過ごしてほしい人生

(問 2 関係)

身近な高齢者にどのような人生を過ごしてほしいかをたずねたところ、「趣味等の生きがいを持ち、自分らしく生き生きと過ごしてほしい」が 85.1%と最も高く、次いで「友人や家族等、他者との繋がりを持ってほしい」(64.0%)、「健康に気を配り、長生きしてほしい」(62.7%) となっている。



3 デジタル機器の活用について

図 3-1 スマートフォンの保有

(問 4 関係)

スマートフォンの保有についてたずねたところ、「はい」の割合が 95.6%、「いいえ」が 4.2%となっている。

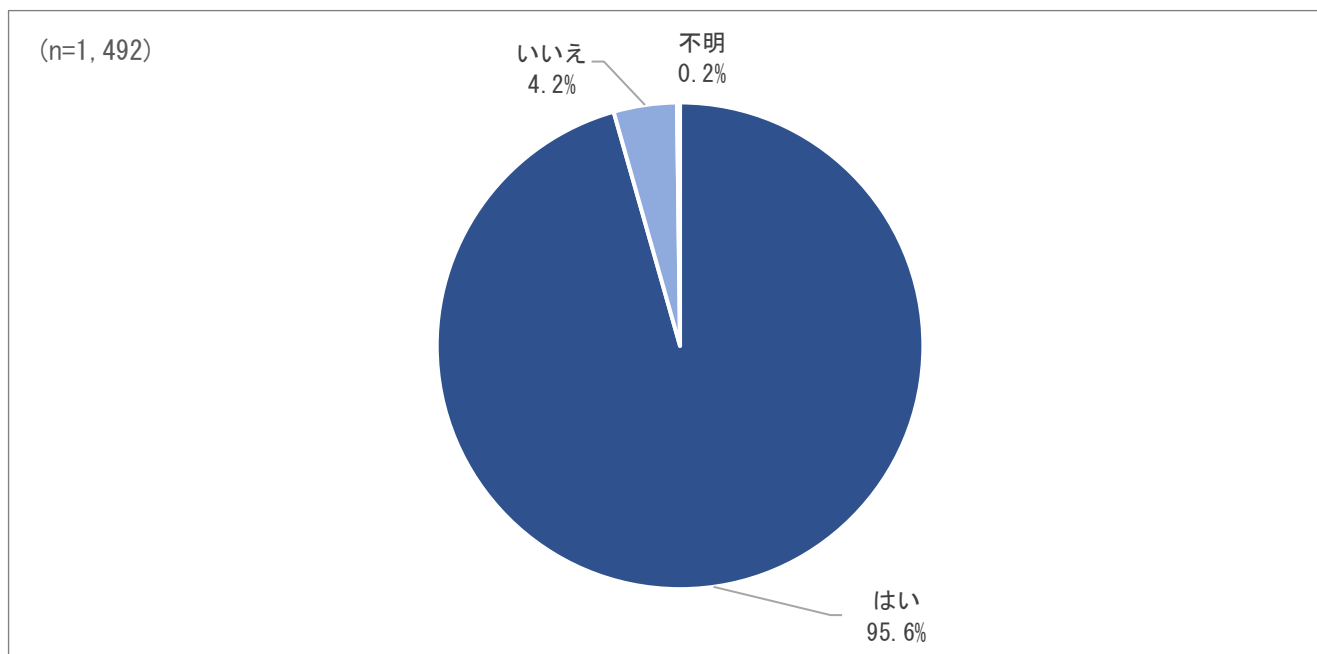


図 3-2 スマートフォンの保有（年齢別）

(問 4 関係)

スマートフォンの保有について年齢別にみると、18～29 歳では「はい」の割合が 99.4%と最も高く、年代が上がるにつれて割合が低くなっている。

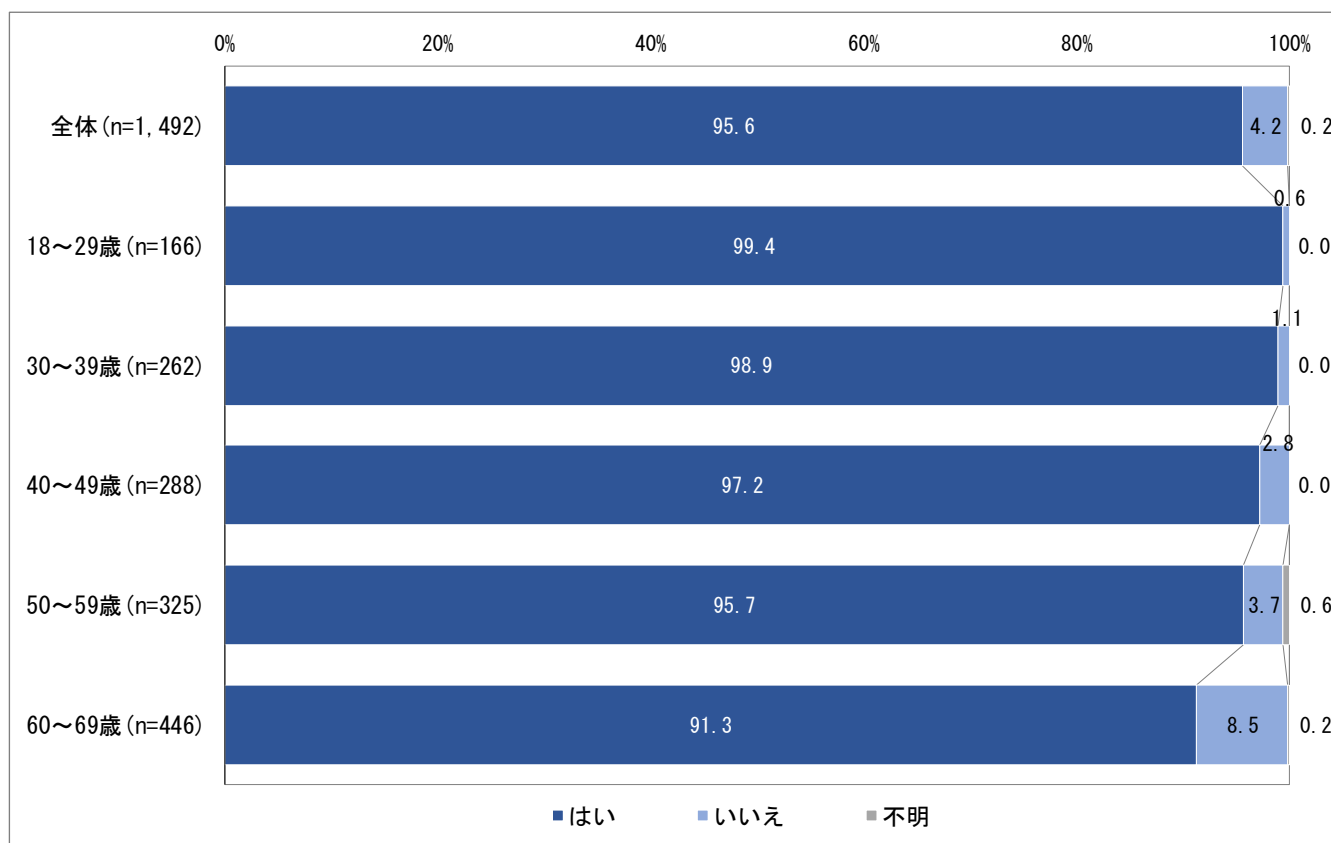
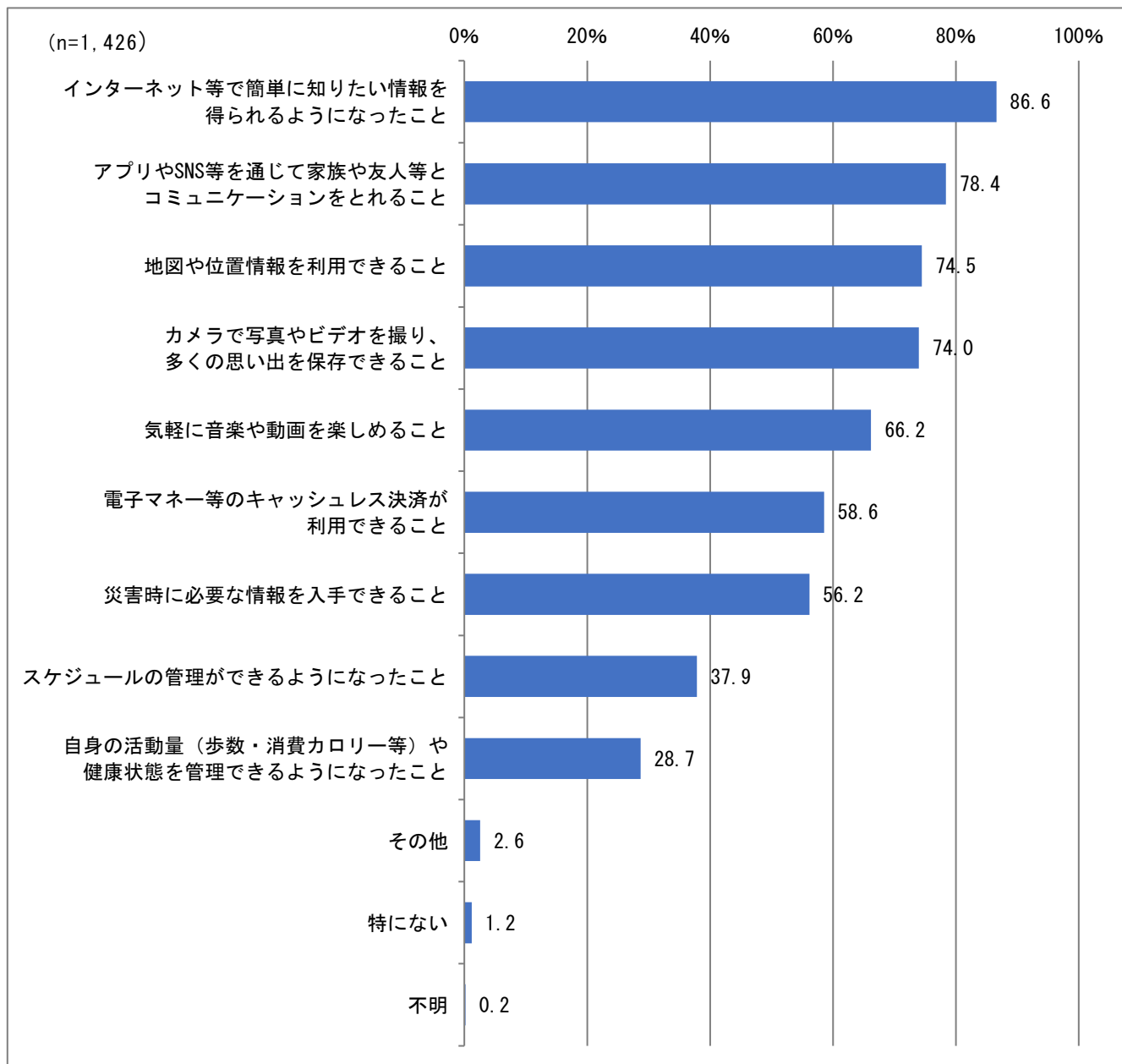


図 4 スマートフォンを持って便利になったこと

(問 5 関係)

スマートフォンを持っていると答えた方に、スマートフォンを持って便利になったことをたずねたところ、「インターネット等で簡単に知りたい情報を得られるようになったこと」が 86.6%と最も多く、次いで「アプリや SNS 等を通じて家族や友人等とコミュニケーションをとれること」(78.4%)、「地図や位置情報を利用できること」(74.5%) となっている。



3 敬老優待乗車証（敬老パス）の制度について

図 5-1 敬老優待乗車証制度について

（問 6 関係）

敬老優待乗車証制度を知っているかたずねたところ、「知っていた」の割合が 72.2%、「知らなかった」が 27.7%となっている。

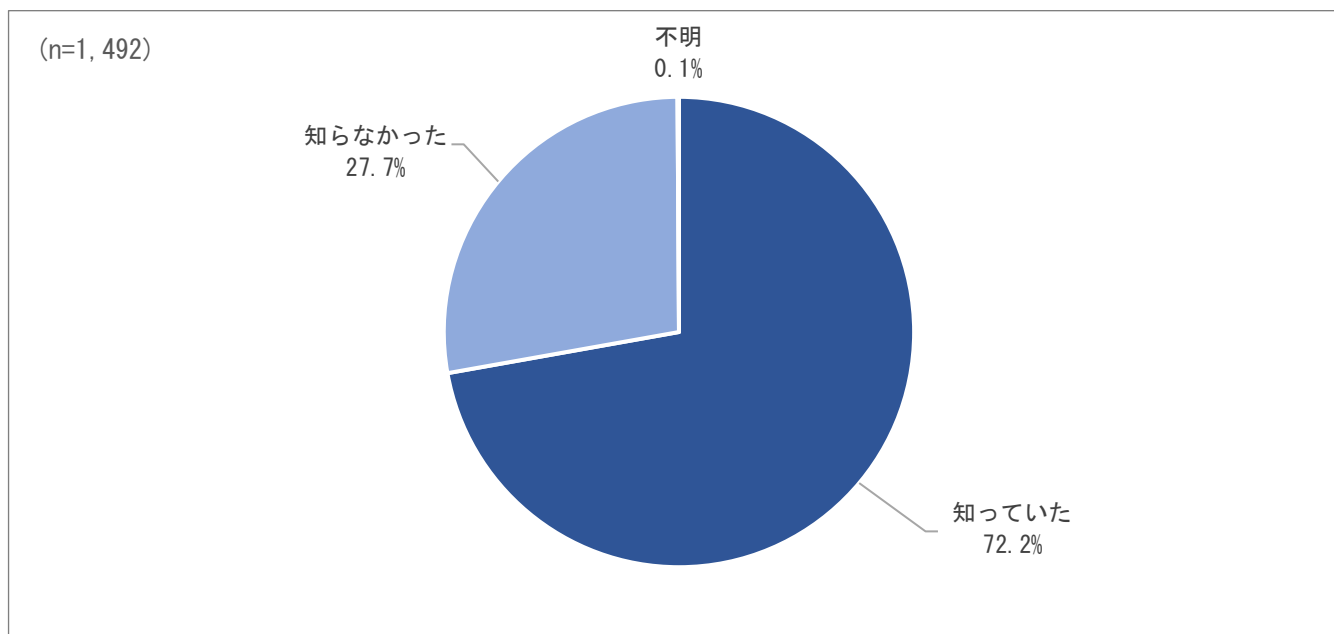


図 5-2 敬老優待乗車証制度について（年齢別）

（問 6 関係）

敬老優待乗車証制度を知っているかについて年齢別にみると、60～69 歳では「知っていた」の割合が 87.4%と最も高く、年齢が下がるにつれて「知っていた」の割合が低下し、18～29 歳では 49.4%となっている。

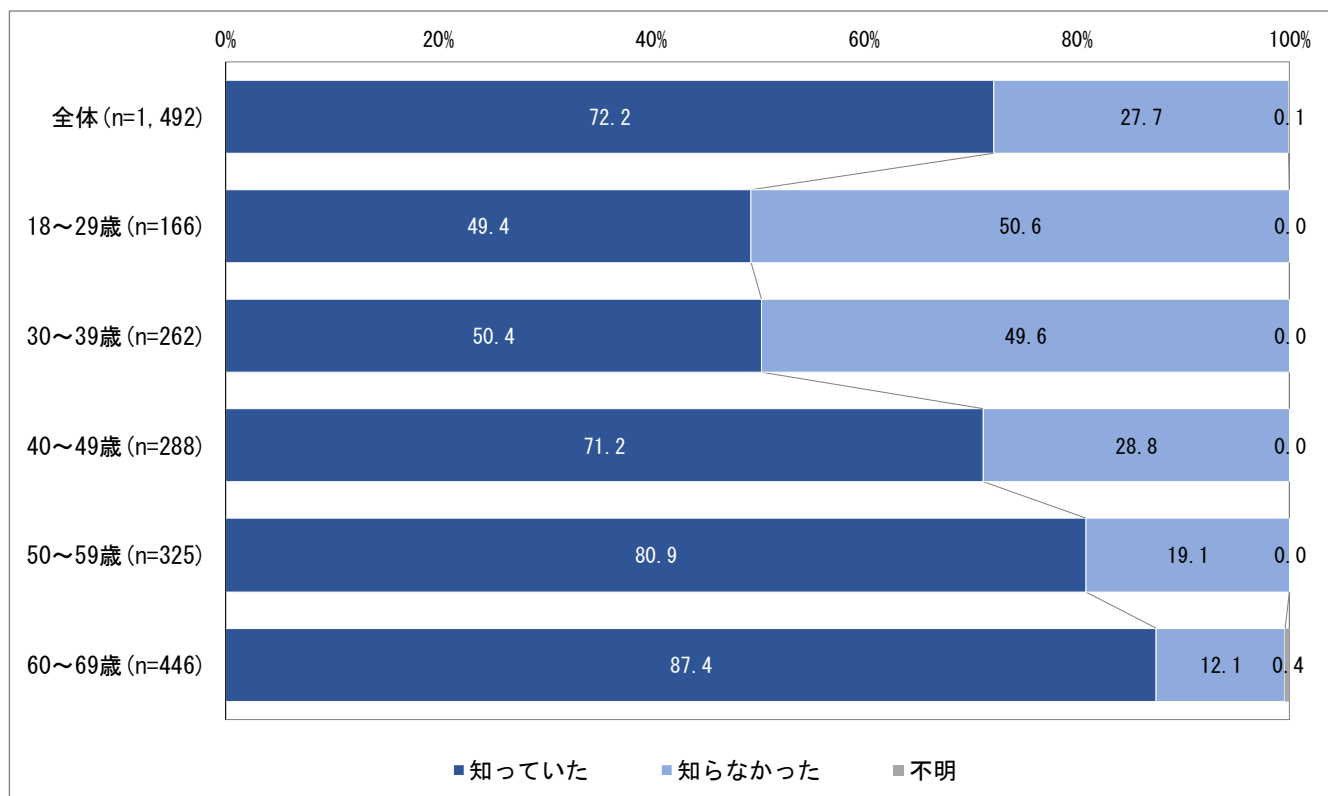


図 6 敬老優待乗車証制度の運営にかかる市税負担について

(問 7 関係)

敬老優待乗車証制度の運営に年間約 50 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」の割合が 24.7%、「知らなかった」が 75.2%となっている。

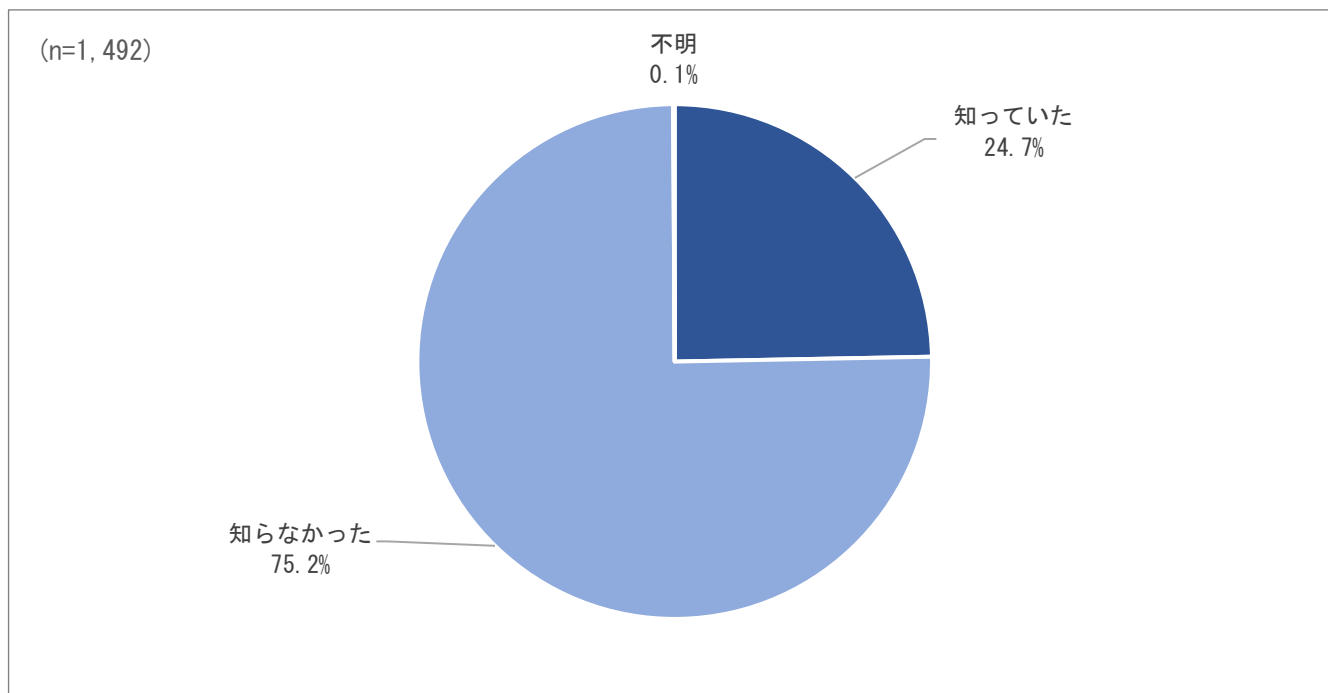


図 7 敬老優待乗車証制度の効果

(問 8 関係)

敬老優待乗車証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 69.7% で最も多く、次いで「高齢者の公共交通機関の利用機会が増え、交通渋滞や交通事故を減らす効果」(60.2%)、「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」(49.7%) となっている。

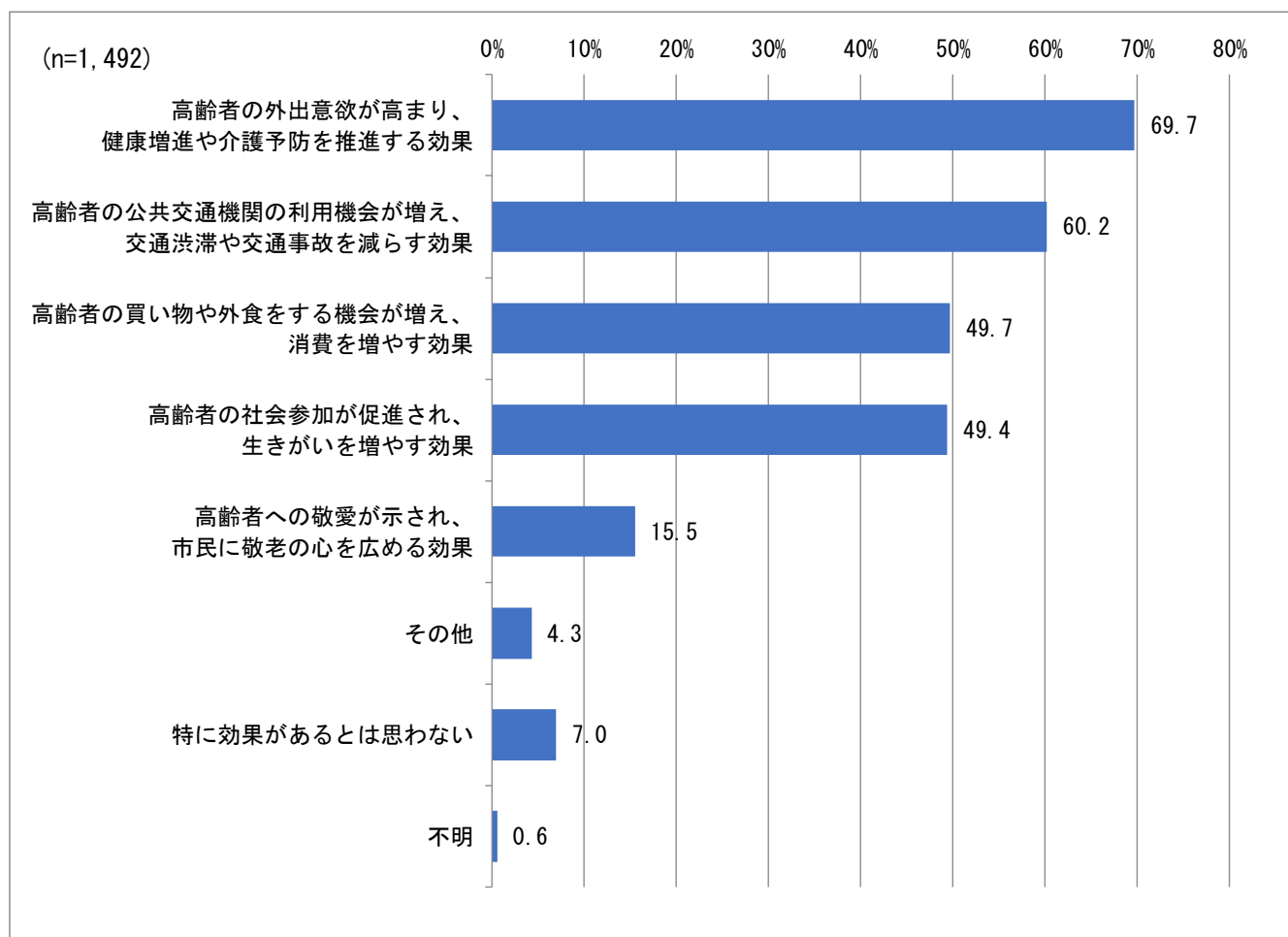


図 8-1 敬老優待乗車証の自己負担について

(問 9 関係)

敬老優待乗車証の自己負担に対する考え方についてたずねたところ、「ある程度の自己負担の増はやむを得ないと思う」の割合が 38.9%で最も高く、次いで「現在の自己負担を維持したほうが良いと思う」(34.0%)、「現在よりも自己負担を減らしたほうが良いと思う」(14.7%)となっている。

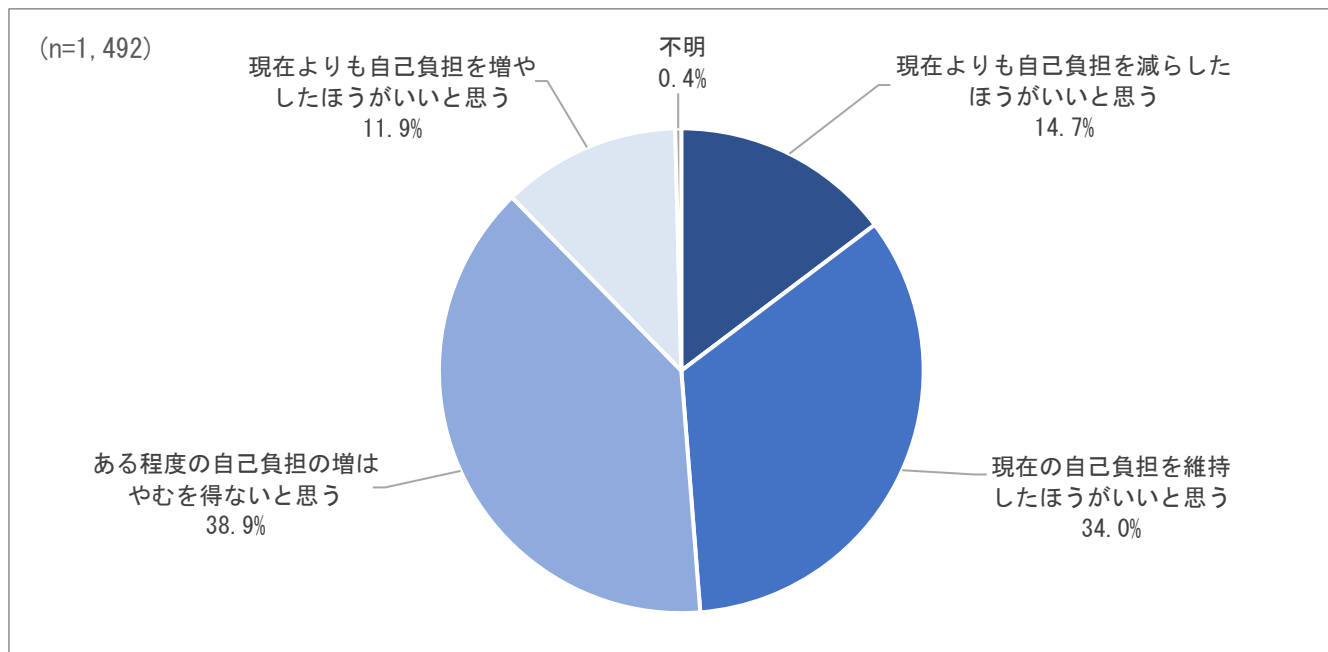


図 8-2 敬老優待乗車証の自己負担について (年齢別)

(問 9 関係)

敬老優待乗車証の自己負担に対する考え方を年齢別にみると、「ある程度の自己負担の増はやむを得ないと思う」の割合は、60～69歳で 38.1%と他の年代に比べ高くなっている。

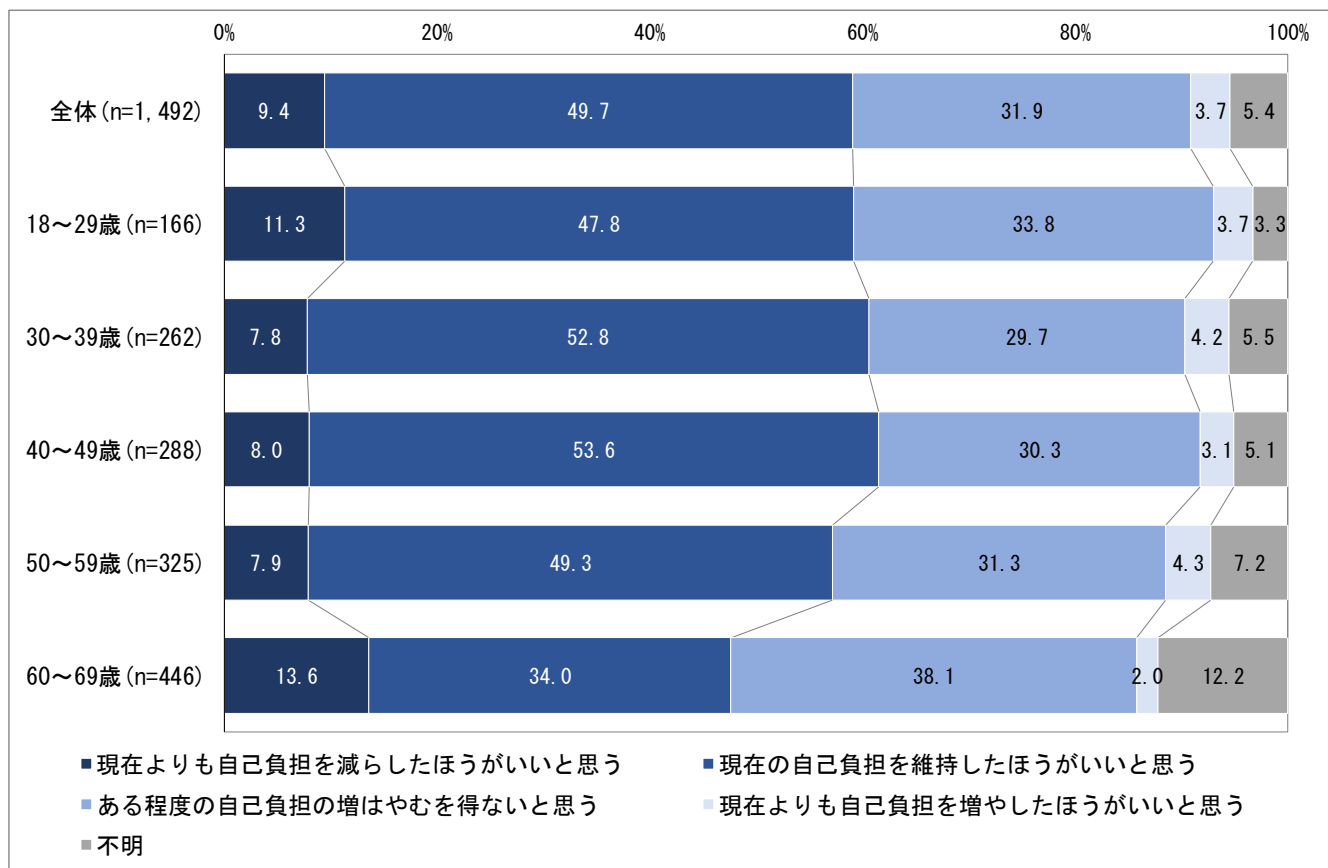


図 9-1 敬老優待乗車証制度の対象年齢について

(問 10 関係)

敬老優待乗車証制度の対象年齢についてたずねたところ、「現行の年齢（70 歳）のままでいいと思う」の割合が 61.8%で最も高く、次いで「現行の年齢（70 歳）よりも引き下げたほうがいいと思う」（17.6%）となっている。

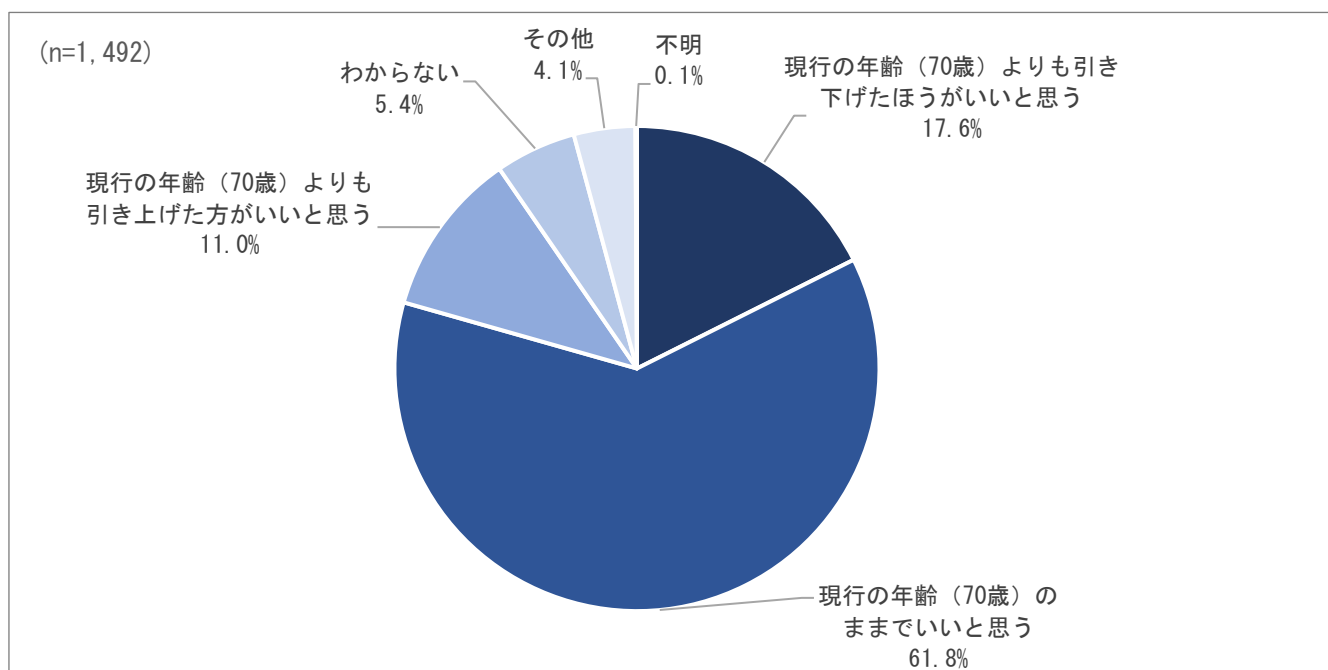


図 9-2 敬老優待乗車証制度の対象年齢について（年齢別）

(問 10 関係)

敬老優待乗車証制度の対象年齢に対する考えを年齢別にみると、「現行の年齢（70 歳）のままでいいと思う」の割合は、40～49 歳で 66.0%と最も高くなっている。

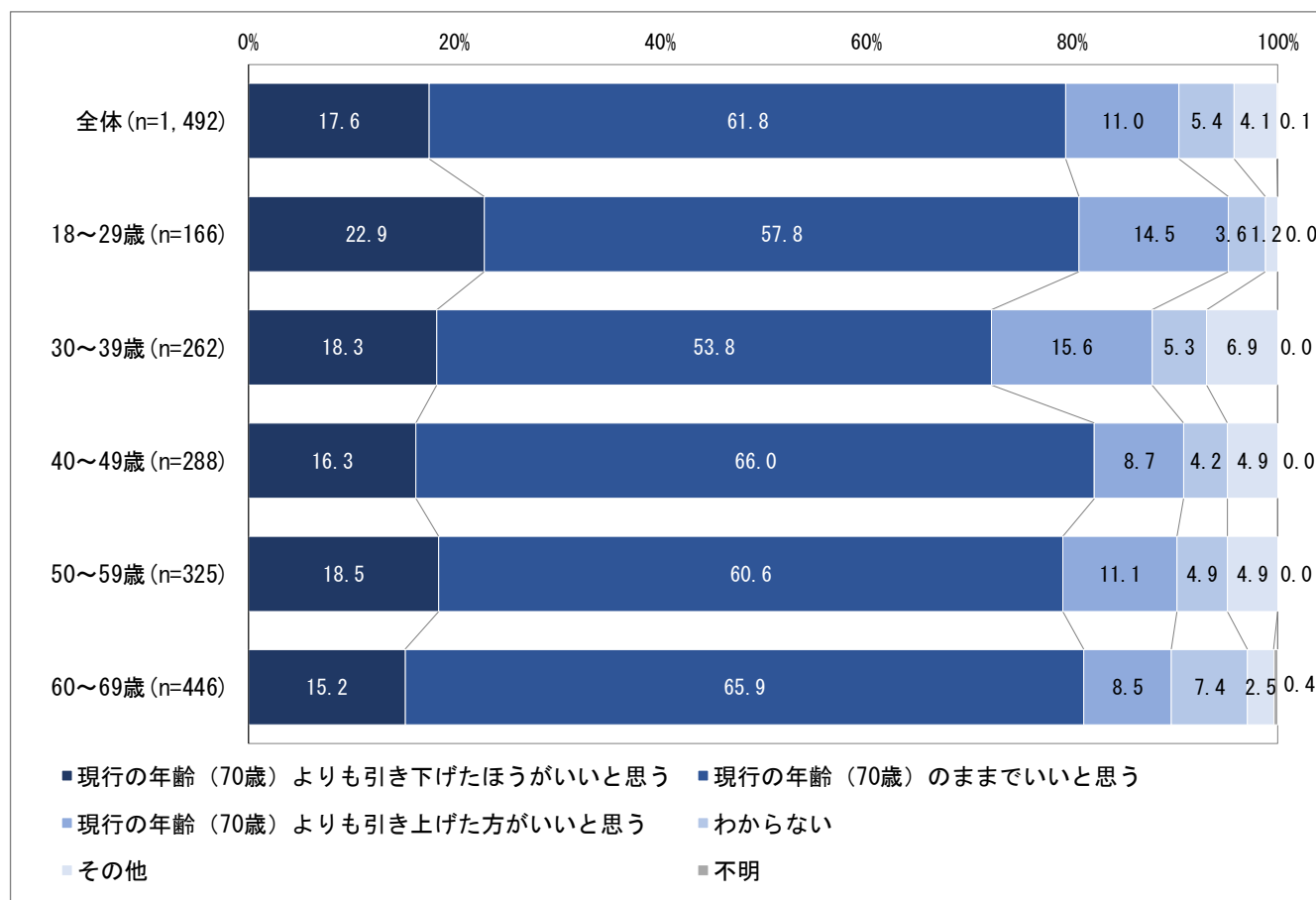
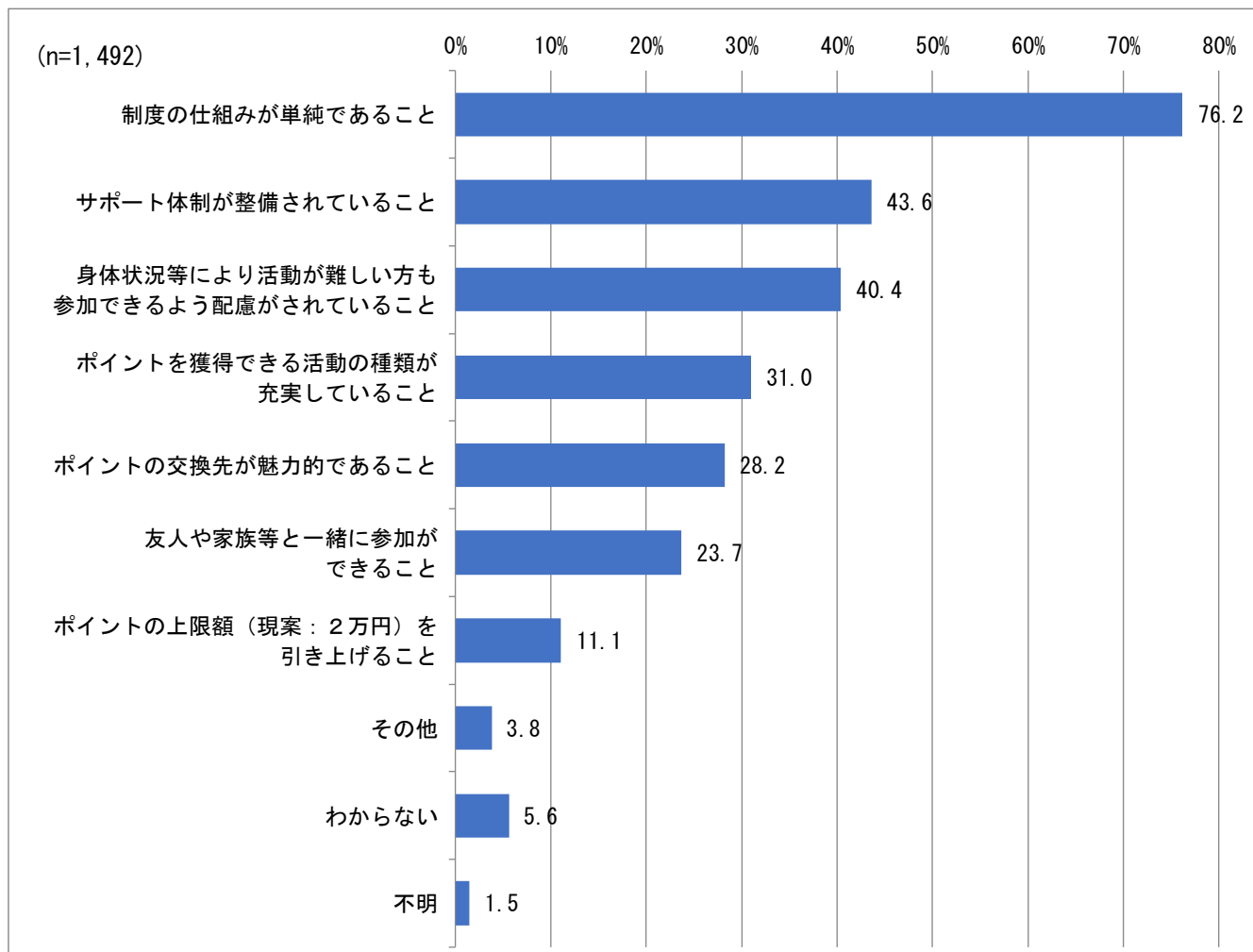


図 10 「敬老健康パス」の素案について

(問 11 関係)

「敬老健康パス」の素案について、どのような仕組みがあれば多くの方が利用できると思うかたずねたところ、「制度の仕組みが単純であること」が 76.2%と最も多く、次いで「サポート体制が整備されていること」(43.6%)、「身体状況等により活動が難しい方も参加できるよう配慮がされていること」(40.4%)となっている。



第 3 章 自由記載意見