

## 敬老乗車証市民意識アンケートの結果（速報）について

### 1 概要

敬老乗車証制度については、対象となる本市の70歳以上の高齢者人口が引き続き増加する見通しであり、それに伴い事業費の増加も見込まれることから、将来にわたり制度の持続性を確保していくため、今後に向けた制度のあり方について検討を行う必要がある。

あり方の検討を進めるにあたっては、現在の利用者のほか、今後利用の対象となる若年層に対し、制度に対する市民意識アンケートを実施したところであり、その速報を取りまとめたもの。

### 2 調査方法及び回答の状況

	高齢層向けアンケート	若年層向けアンケート
対象	市内在住の60歳以上の方	市内在住の20歳から59歳までの方
回答形式	調査票を郵送し、郵送で回収	調査依頼を郵送し、原則Web上で回答
調査期間	令和4年7月3日～7月31日	令和4年10月3日～10月23日
発送数	4,100人	2,500人
回答数	2,830人（回答率69.0%）	695人（回答率27.8%）

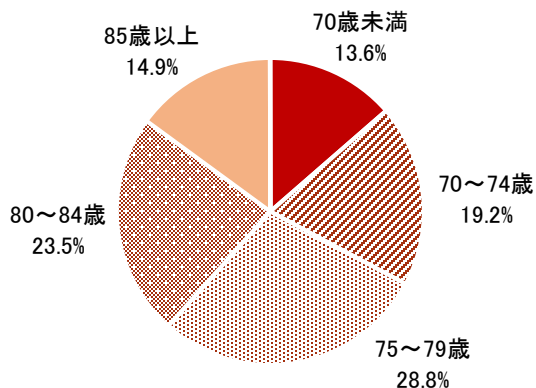
### 3 市民意識アンケート結果の概要

#### (1) 回答者の属性

n=回答者数

#### 高齢層の結果

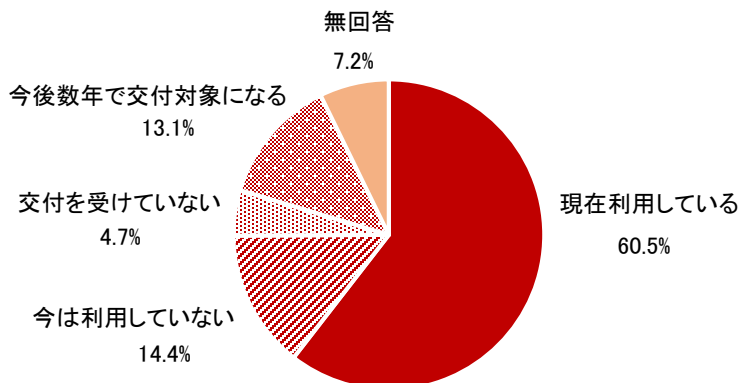
(1)-1 回答者の年齢層 n=2,830



(発送者リストより集計)

●回答者に占める年代別の割合は、75歳～79歳が最も高く、次いで80～84歳となっている。

(1)-2 敬老乗車証の利用・交付状況 n=2,830

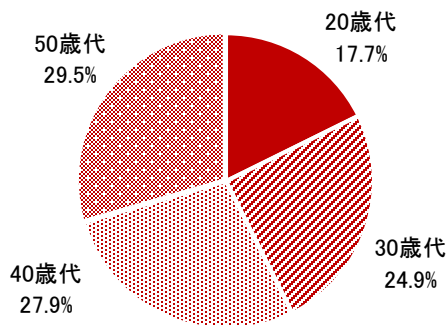


(市民意識アンケート(高齢層)問8)

●約6割の方が現在利用していると回答している。

#### 若年層の結果

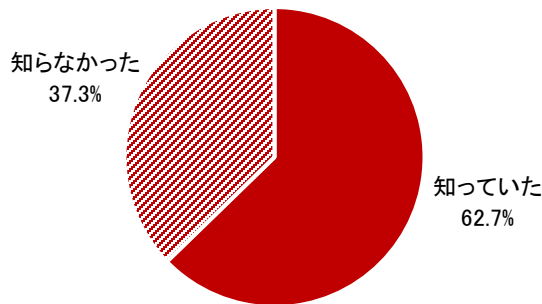
(1)-3 回答者の年齢層 n=695



(市民意識アンケート(若年層)問2)

●回答者に占める年代別の割合は、年代が上がるほど高くなっている。

(1)-4 敬老乗車証制度の認知度 n=695



(市民意識アンケート(若年層)問5)

●6割以上の方が制度を知っていたと回答している。

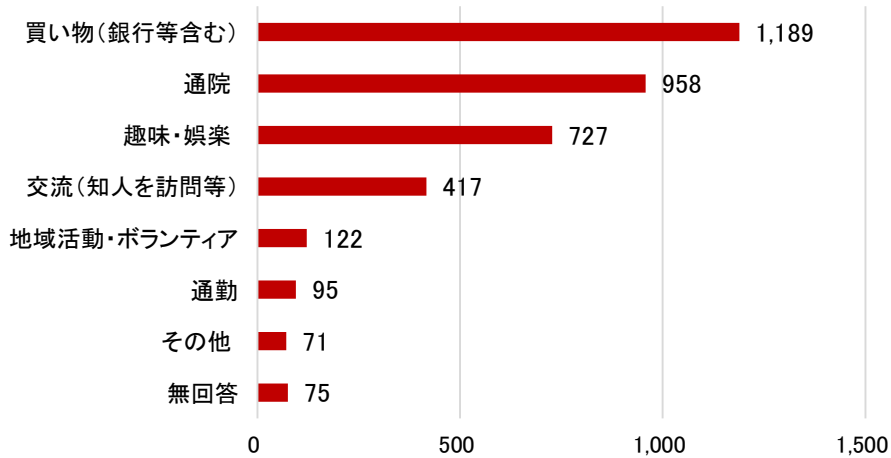
- 表やグラフのnとは回答者数の合計を表すものであり、質問によって異なる場合がある。
- 回答比率は百分率で表し、小数点第2位を四捨五入して算出している。単一選択式の質問では、回答比率を合計しても100%にならない場合があり、回答者が2つ以上の回答をすることができる複数選択式の質問においては、各設問の回答者数を基数として算出するため、全ての選択肢の比率を合計すると100%を上回る場合がある。
- また、複数選択式の質問については、回答数の合計がn(回答者数の合計)を上回る場合がある。

## (2) 制度の利用目的や効果

n=回答者数

### 高齢層の結果 ※乗車証利用者

#### (2)－1 敬老乗車証の利用目的 ※3つまで選択可能 n=1,712

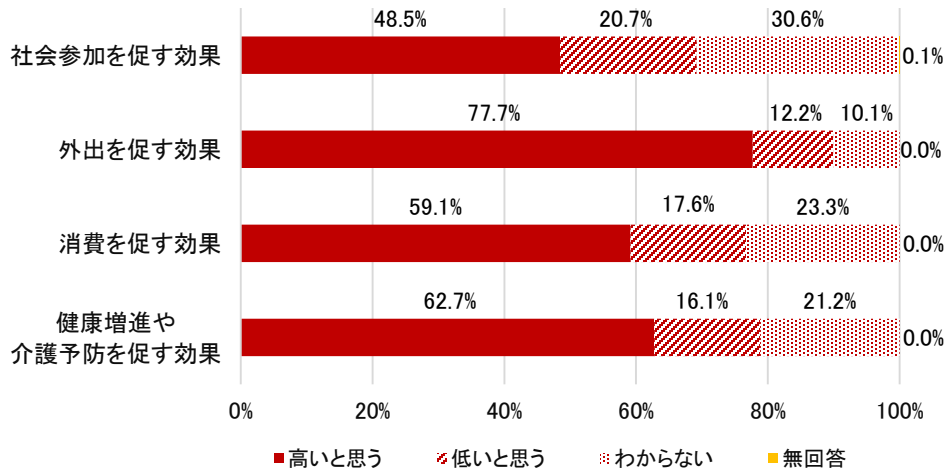


(市民意識アンケート(高齢層)問9)

●回答者の約7割が買い物(銀行等含む)、約6割が通院と回答している。

### 若年層の結果

#### (2)－2 敬老乗車証制度の効果 n=695



(市民意識アンケート(若年層)問9)

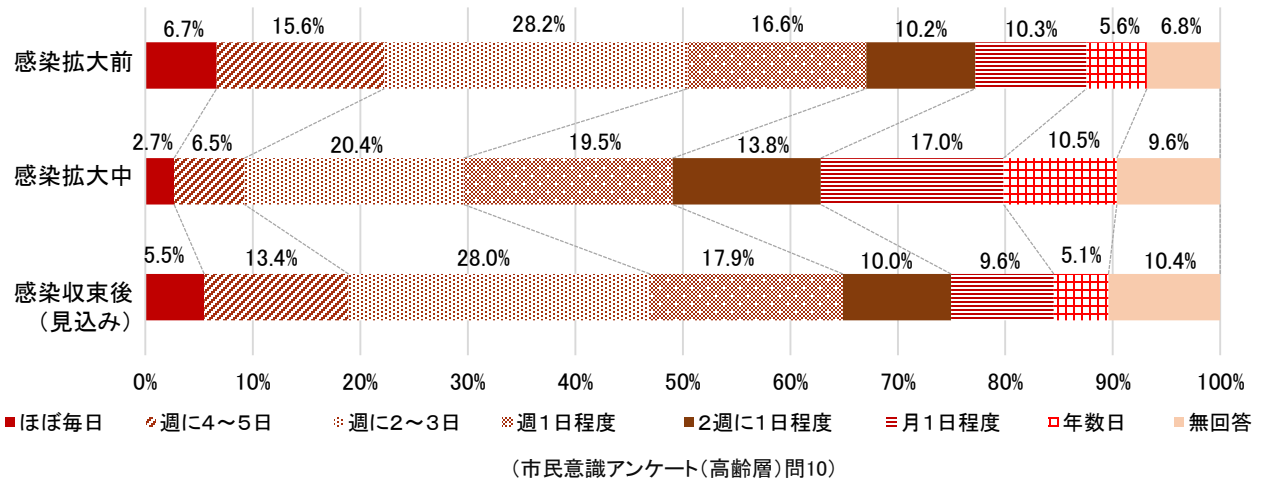
●いずれの項目も、効果が高いと思うと回答した方の割合が高い。  
●効果が高いと思うと回答した方の割合は、外出を促す効果が最も高い。

### (3) 新型コロナウイルス感染症拡大による影響

n=回答者数

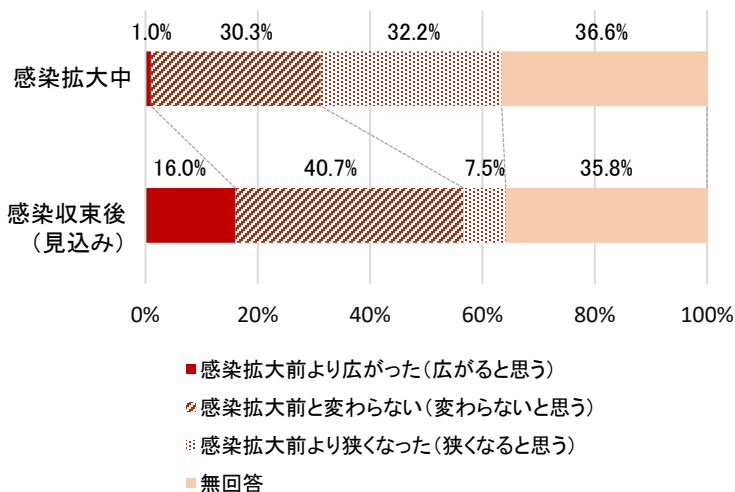
## 高齢層の結果 ※乗車証利用者

### (3) - 1 乗車証の利用頻度の変化 n=1,712



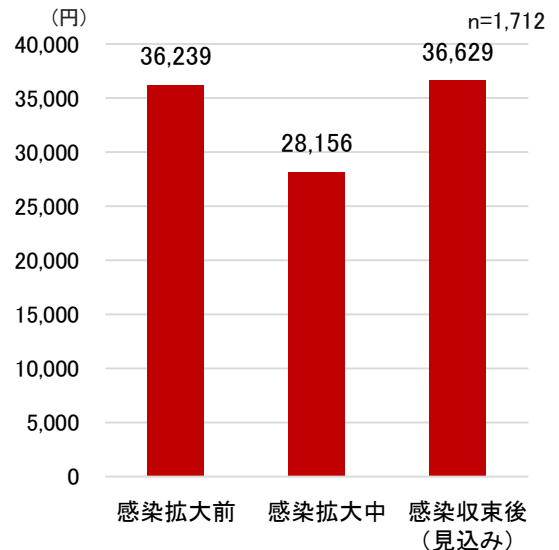
- 感染拡大前は、約7割の方が週1日以上利用していたが、感染拡大の影響により、約5割まで減少している。
- 感染収束後(見込み)については、感染拡大前と同様の利用頻度の回答になっている。

### (3) - 2 乗車証を使った移動範囲の変化 n=1,712



- 感染拡大中は、「変わらない」と「狭くなった」で約6割となっている。
- 感染収束後(見込み)は、「広がる」と「変わらない」で約6割となっている。

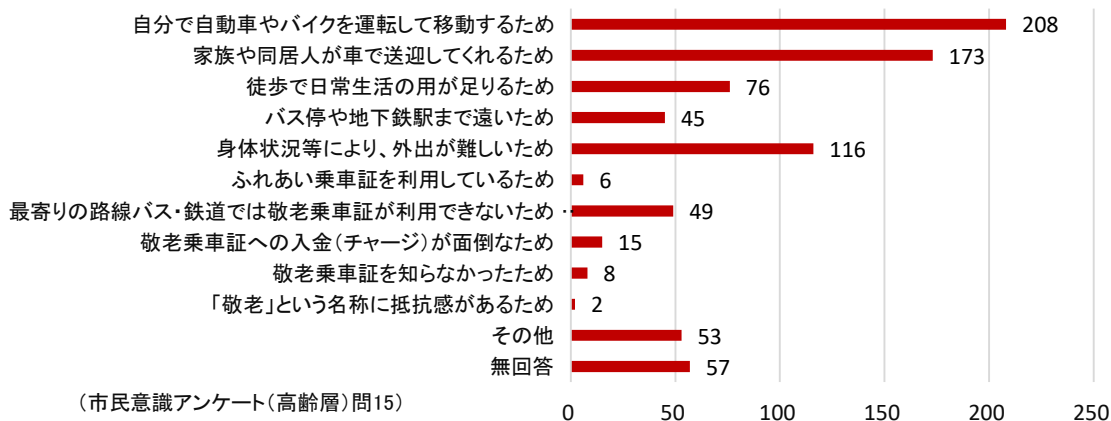
### (3) - 3 乗車証の年間平均利用額の変化



- 感染拡大により、平均利用額は約2割減少している。
- 感染収束後(見込み)は、感染拡大前と同水準に戻る。

### 高齢層の結果 ※乗車証未利用者

#### (4)－1 制度対象者が制度を利用しない理由 ※複数選択可能 n=542

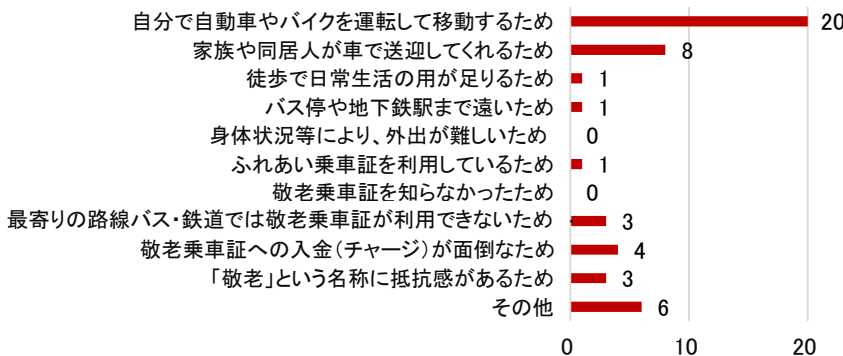
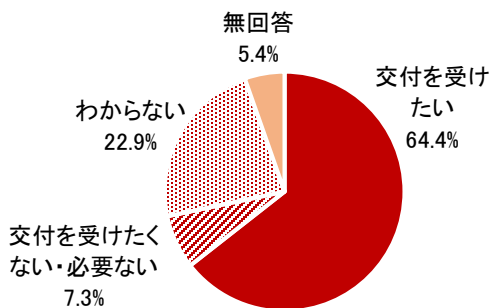


●制度を利用しない理由については、自身や家族が自家用車等を活用できることを挙げた方が多い。

#### (4)－2 60歳～69歳の交付の見通し

#### (4)－3 60歳～69歳で将来交付を希望しない理由 ※複数選択可能 n=27

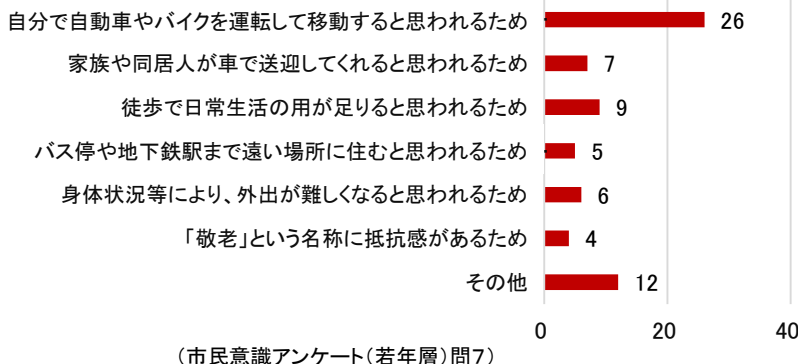
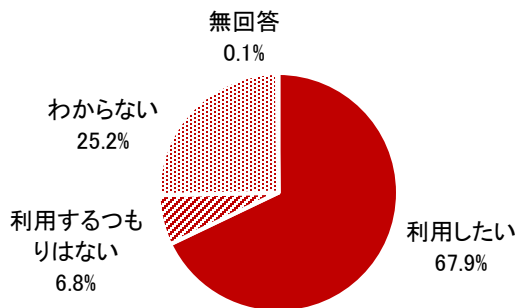
n=371



### 若年層の結果

#### (4)－4 将来の利用の見通し n=695

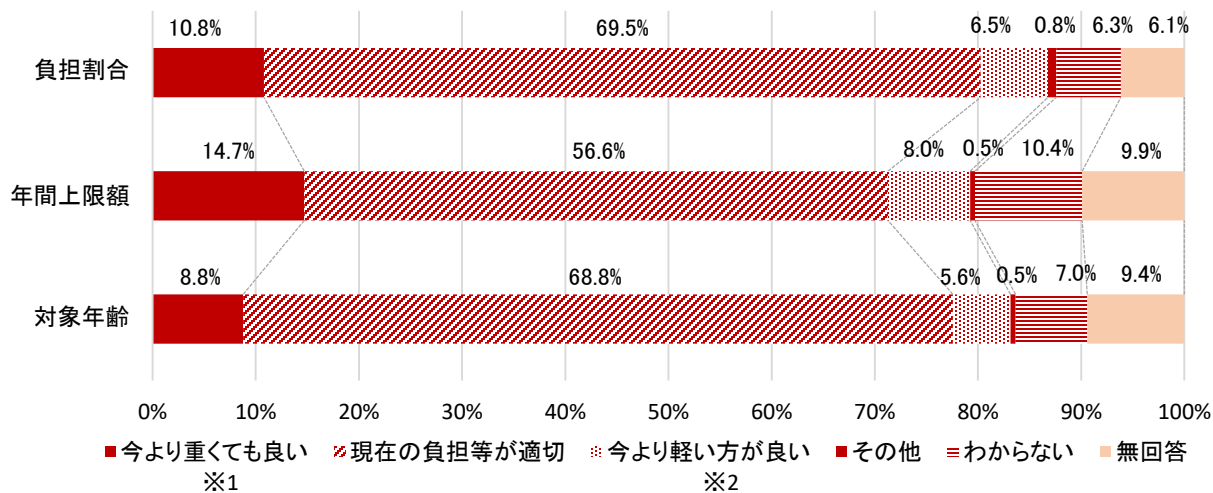
#### (4)－5 将来利用するつもりはない理由 ※複数選択可能 n=47



●将来の制度対象者については、約6～7割の方が敬老乗車証の交付・利用を希望している((4)-2、(4)-4)。  
 ●将来制度を交付・利用しない理由については、自身や家族が自家用車等を活用できることを挙げた方が多い((4)-3、(4)-5)。

### 高齢層の結果

(5) - 1 適切だと思う利用者負担 n=2,830

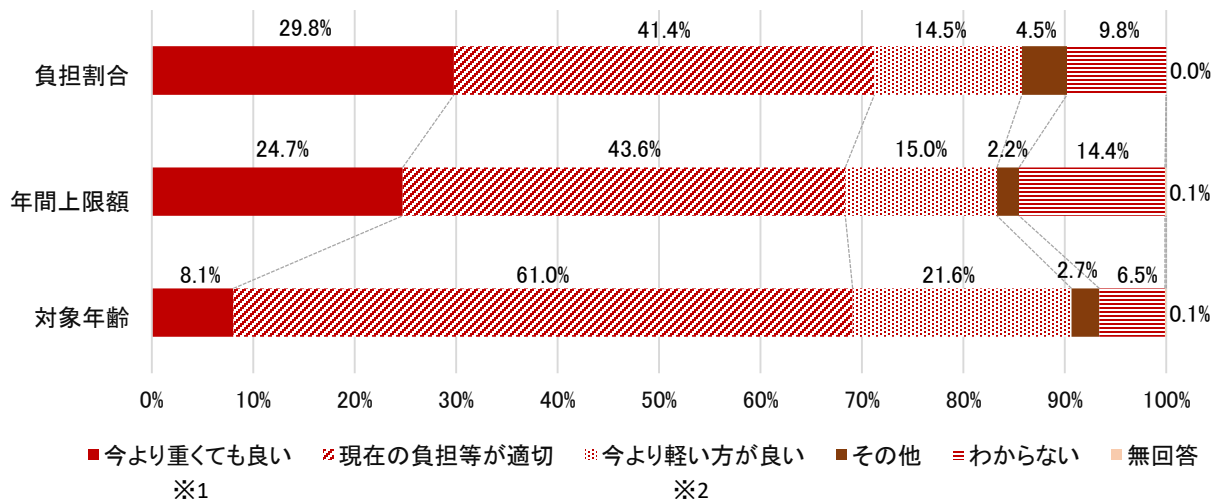


(市民意識アンケート(高齢層)問18)

●負担割合(現行:チャージ額の1割)、年間上限額(現行:年間12万円)、対象年齢(現行:70歳以上)のいずれの項目についても、現在の負担等が適切と回答した方の割合が最も高い。

### 若年層の結果

(5) - 2 適切だと思う利用者負担 n=695



(市民意識アンケート(若年層)問8)

●いずれの項目についても、現在の負担等が適切と回答した方の割合が最も高いが、負担割合、年間上限額では高齢層よりもその割合が低い。

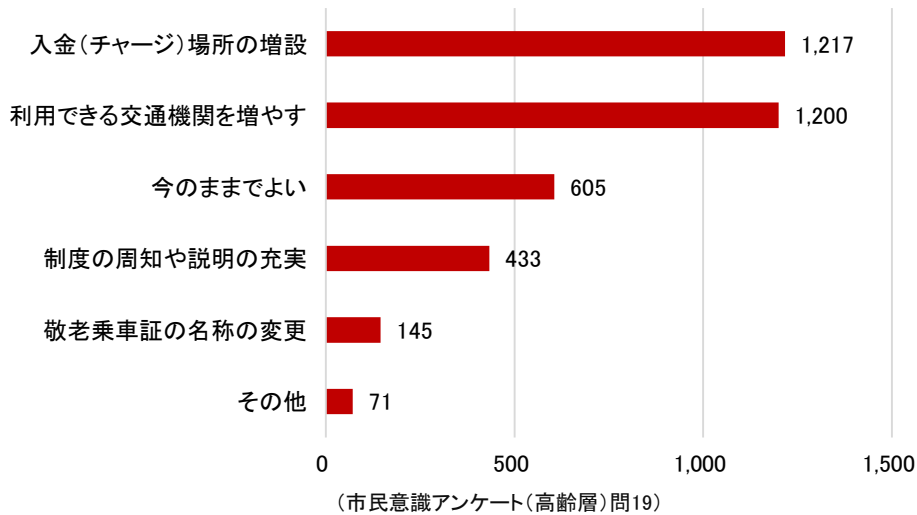
●対象年齢については、「引下げ」と回答した方が「引上げ」と回答した方を上回っている。

※1 今より重くても良い: 負担割合の増、年間上限額の引下げ、対象年齢の引上げ

※2 今より軽い方が良い: 負担割合の減、年間上限額の引上げ、対象年齢の引下げ

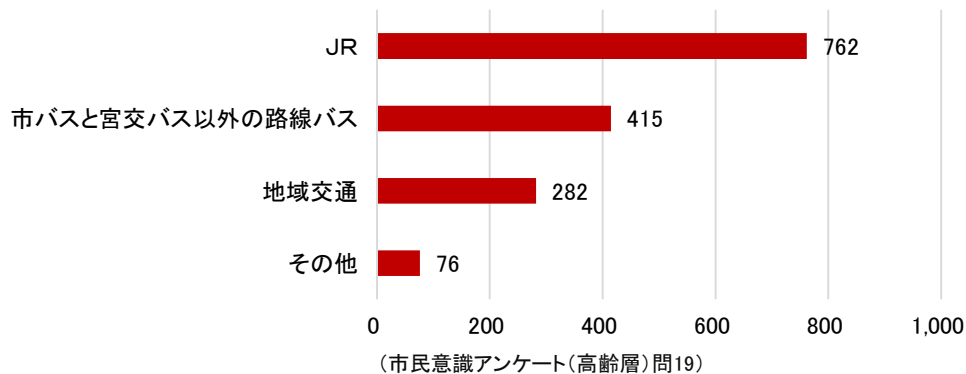
## 高齢層の結果

### (6) - 1 制度の利便性向上に必要だと思うもの ※3つまで選択可能 n=2,830



●「チャージ(入金)場所の増設」と「利用できる交通機関を増やす」と回答した方が共に約4割となっている。

### (6) - 2 「利用できる交通機関を増やす」という回答の内訳 ※複数選択可能 n=1,200



●制度を利用できる交通機関を増やす場合の対象としては、JRと路線バス(市バス・宮交バス以外)を希望する方が多い。