

## 別添資料 3

# 池田町民のみなさまの移動課題についての アンケート調査結果(令和5年度)

(21町内会各10部※利別のみ20配布 139枚回収)

実施者 池田町町内会連合会  
社会福祉法人 池田町社会福祉協議会

# 池田町民のみなさまの移動課題についてのアンケート調査

実施団体 池田町町内会連合会/池田町社会福祉協議会



1)世帯主の年齢を教えてください。( )歳 2)世帯主の性別(男性・女性)〇印してください 8)自家用車で帯広に行く用事は週何回ありますか?(いずれかに〇印)

3)世帯構成について 65歳未満 人、65~70歳未満 人、70~75歳未満 人 1. 0回 2. 1回 3. 2回 4. 3回 5. 4回 6. 5回以上

75~85歳未満 人、85歳以上 人 合計 人 9)コミュニティバスは免許返納のきっかけになると考えていますか?

4)移動課題について関心のある内容について〇で囲んでください。 ※複数選択可 1.免許返納のきっかけになる。 2.免許返納のきっかけにならない 3.わからない

1.将来の移動課題が知りたい 2.移動支援を受けたい 3.移動支援したい(運転ボランティアをし理由( ))

4.免許返納後の将来が不安 5.その他( ) 10)現在の移手段がいつ頃難しくなると考えていますか? (いずれか1つに〇印)

5)現在保有している移手段を教えてください。 1.現在でも移動難 2.2~3年後 3.4~5年後 4.6~8年後 5.10年後くらい 6.それ以上先・わからない

1.自動車 台 2.バイク 台 3.電動付自転車 台 4.自転車 台 5.電動車いす

6.車いす 台 7.その他( )

6)買物に宅配サービス(例 COOP、インターネット)を利用していますか。

1.利用している 2.利用していない (どちらかに〇印)

7)外出の目的は?(1か月あたりの回数) (移手段について該当するものに〇印)

仕事またはそれに準じること 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

買い物 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

病院受診 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

金融機関・役場等 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

介護施設・サロン等 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

趣味・ボラ活動 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

家族の送迎 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

その他( ) 回(バス・コミバス・タクシー・自家用車(自力・同乗)・自転車・徒歩・その他)

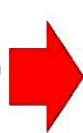
11)移動が困難になった場合の対応策として考えられること		
↓10点満点で割合を記入ください。		例
家族(子・孫と同居か近居)	点	3
極力町にでない	点	2
タクシー/コミバスの利用	点	2
自主運営移手段に期待	点	1
この町を離れる	点	0
町の新たなサービスに期待	点	2
その他( )	点	0
合計	10点	10点

12)移送課題の解決は誰が解決すべき?	
1.自分あるいは家族が解決すべき	
2.地域のたすけあいで解決すべき	
3.行政がサービスとして解決すべき	
4.民間業者のサービスを購入して解決すべき	
5.上記すべて組み合わせて解決すべき	
6.その他( )	
↑(いずれか1つに〇印)	

13)令和5年6月24日(土)に国土交通大臣認定 第1期「運転ボランティア養成講座」(3時間講習)実施します。

この講座では、移動支援に必要な運転マナーなどを座学で学びます。(定期的実施予定)

受講してみたいですか? 1.受講してみたい 2.受講しない 3.検討したい 4.わからない (いずれかに〇印)



令和5年3月27日のZOOM講演会の動画をぜひご覧ください!講座でどのようなことを学べるのか詳しくわかります。

記入が終わりましたら町内会の担当者にお渡しください。 ご協力ありがとうございました。

池田町民のみなさまの移動課題についてのアンケート調査(21町内会各10部※利別のみ20配布 139枚回収)  
池田町町内会連合会実施(令和5年度)

町内会	1丁目	2丁目	3丁目	4丁目	5丁目	6丁目	7丁目	8丁目	9丁目	10丁目	11丁目	合計
集計	10	0	0	0	10	10	0	10	10	6	7	
町内会	南1丁目	東2条	旭町1	旭町2	旭町3	旭町4	高島中央	高島西	高島東	利別		
集計	9	0	10	10	9	10	4	0	9	15		139

(1) 世帯主の年齢を教えてください。

(2) 世帯主の性別 **70歳未満 35名 70歳以上 85名**

	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
男性	11	21	28	33	11	104
女性		3	8	15	4	30
合計	11	24	36	48	15	134

(3) 世帯構成について

別紙詳細参照

(4) 移動課題について関心のある内容について

世帯主	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
1. 将来の移動課題が知りたい	2	6	17	15	3	<b>43</b>
2. 移動支援を受けたい	1	3	5	10	7	<b>26</b>
3. 移動支援したい(ボランティアをしたい)	2	0	1	0	0	<b>3</b>
4. 免許返納後の将来が不安	6	19	25	33	7	<b>90</b>

※少数ではあるが運転ボランティアをしたい方が**3名**いる。

※免許返納後の将来が不安な方が**90名**。

### (3)世帯構成(別紙)

世帯構成								保有している 移動手段	乗り物の 各所有数
世帯主年齢	性別	65歳未満	65～70歳 未満	70～75歳 未満	75～85歳 未満	85歳以上	合計		
50	男性	5					5	自動車	
52	男性	4				2	6	自動車	
61	男性	2					2	自動車、自転車	
63	男性	2					2	自動車、自転車	
63	男性	2					2	自動車	自動車1台
65	男性	1	1				2		
65	男性		1			2	3	自動車	
65		4					4	自動車	自動車1台
66	男性		2				2	自動車	
66	男性	1	1				2	自動車	
66	男性		2				2	自動車	自転車1台
66	男性	1	2			1	4	自動車	
67	男性		1				1	自動車	
67	女性		2				2	自動車	
68	男性		1				1	自動車、自転車	
68	男性		1				1	自動車	
68	男性		2				2	自動車、自転車	自動車2台、自転車1台
68	男性	1	1				2	自動車、自転車	自動車2台、自転車2台
68	女性	3	1				4	自動車	
69	男性		1				1	自動車、自転車	
69	女性		1				1	自動車	

世帯構成								保有している 移動手段	乗り物の 各所有数
世帯主年齢	性別	65歳未満	65～70歳 未満	70～75歳 未満	75～85歳 未満	85歳以上	合計		
70	女性			2			2	自動車	
71	男性			1			1	自動車	
71	男性		1	1			2	自動車、自転車	自動車1台、自転車2台
71	女性	2	1	1			4	自動車	
72	男性			1			1	自動車	
72	男性			2			2	自動車、バイク	自動車3台、バイク1台
72	男性			2			2	自動車、自転車	
72	男性		1	1			2	自動車、自転車	
72	男性			2			2	自動車	
72	男性			1	1		2		
72	男性	1		2			3	自動車、自転車	自動車1台、自転車4台
72	女性		1	1		1	3	自動車	自動車2台
73	男性			1			1	自動車	自転車1台
73	男性			1			1	自転車	
73	男性			1			1	自動車	自動車1台
74	男性						0	自転車	
74	男性			1			1	自動車	
74	女性			1			1	自動車	
74	女性			2			2	自動車	
75	男性				2		2	自動車	
75	男性	1		1	1		3	自動車、自転車	自動車2台、自転車1台
76	男性				2		2	自動車	
76	男性		1		1		2	自動車	自動車1台
76	男性			1	1		2	自動車	自動車1台
76	男性	5		1	1		7	自動車	自動車3台
77	男性				1		1	自動車	
77	男性				1		1	自動車、自転車	
77	女性				2		2	自動車	自動車1台
78	男性						0	電動付自転車	
78	男性				2		2	自動車	
78	男性			2			2	自動車	自動車1台
78	女性	1			2		3	自動車	
79	男性				1		1	自転車	
79	男性				1		1		
79	女性			1	1		2	自動車	

世帯構成								保有している 移動手段	乗り物の 各所有数
世帯主年齢	性別	65歳未満	65～70歳 未満	70～75歳 未満	75～85歳 未満	85歳以上	合計		
80	男性						0	自動車	
80	男性				1		1	自動車	自動車1台
80	女性				1	1	2	自動車	
80	女性	1			1		2	自動車	
81	男性				2		2	バイク、電動付自転車	バイク1台、電動付自転車1台
81	男性				2		2	自動車	
82	男性				1		1	自動車	
82	男性				1		1	自転車	徒歩
82	男性				2		2	自動車	
82	男性			1	1		2	自動車	
82	女性			1	1		2	自動車	自動車1台
83	男性				1		1	自動車	
83	男性				1		1	自動車	自動車1台
83	女性				1	1	2	自動車	
83	女性				2		2	自動車	
83	女性	2			1		3	電動付自転車	
84	女性				1		1		
85	男性					1	1	自動車、自転車	
85	男性				1	1	2	電動付自転車	
85	男性				1	1	2	自動車、自転車	自動車2台、自転車1台
85	男性					2	2		なし
86	男性	1					1	自動車	
87	男性					1	1	自動車	
87	男性	2			1	1	4	自動車	
88	男性					2	2	自転車	自転車2台
89	女性					1	1		押し車
91	女性		2			1	3	自動車	
92	男性				1	2	3	自動車	自動車1台
94	女性		2			1	3	自動車	自動車1台

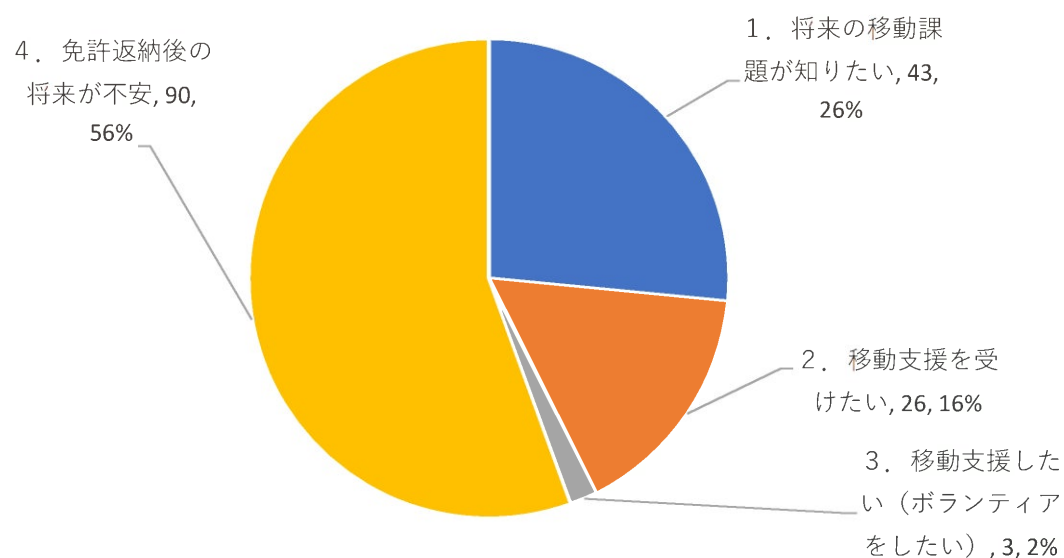
(5) 現在保有している移動手段を教えてください

別紙詳細参照

(6) 買い物に宅配サービス(例:COOP、インターネット)を利用していますか。

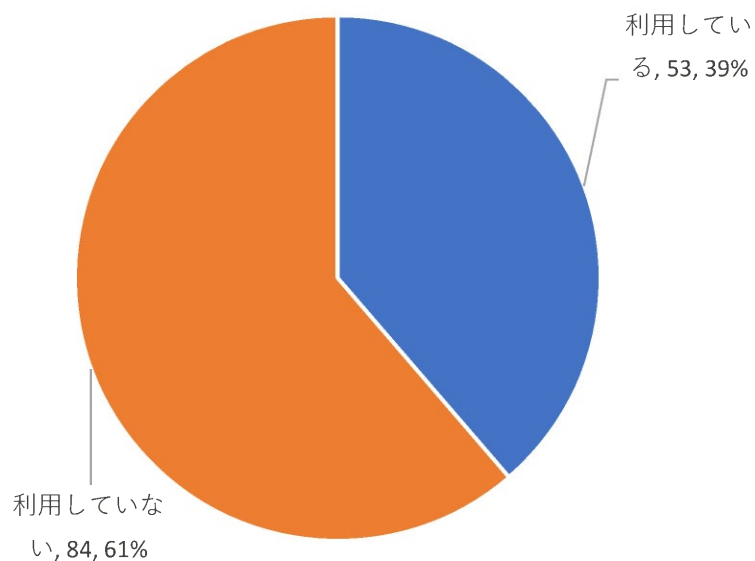
世帯主	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
利用している	6	10	13	18	6	53
利用していない	5	15	25	29	10	84

移動課題について関心のある内容について



- 1. 将来の移動課題が知りたい
- 2. 移動支援を受けたい
- 3. 移動支援したい (ボランティアをしたい)
- 4. 免許返納後の将来が不安

宅配サービス利用していますか。



- 利用している
- 利用していない

## (7)外出の目的は？(1か月あたりの回数)

※対象年齢世帯の平均回数を表示。移動手段はあげられていた件数を表示。

5回以上の項目を太字で表示

	65歳未満		65～70歳未満		70～75歳未満		75歳～85歳未満		85歳以上	
	1か月回数	移動手段	1か月回数	移動手段	1か月回数	移動手段	1か月回数	移動手段	1か月回数	移動手段
仕事(それに準じること)	<b>18.3回</b>	自家用車(自力)3 自家用車(同乗)1 自転車1	<b>16.3回</b>	自家用車(自力)11 自家用車(自力・同乗)1	<b>16.3回</b>	自家用車(自力)5 徒歩1	<b>11回</b>	自家用車(自力)9 自家用車(同乗)1 バス1	<b>4.5回</b>	自家用車(自力)2 自家用車(自力)と自転車1 自家用車(自力)と徒歩1
買い物	<b>5回</b>	自家用車(自力)3	<b>14回</b>	自家用車(自力)13 自家用車(自力・同乗)1 自家用車(同乗)と徒歩1	<b>8.2回</b>	自家用車(自力)12 自家用車(自力)と徒歩2 自家用車(同乗)1 自転車1 自動車(同乗)と自転車と徒歩 徒歩1	<b>6回</b>	自家用車(自力)22 徒歩2 自転車1 自家用車(同乗)2 自家用車(自力)と徒歩1 自家用車(自力・同乗)1 自転車と徒歩1 その他1	<b>5.6回</b>	自家用車(自力)6 自家用車(自力)と徒歩1 自家用車(同乗)1 自転車1 バス1
病院受診	<b>2.5回</b>	自家用車(自力)2 自家用車(同乗)1	<b>2回</b>	自家用車(自力)11 自家用車(自力・同乗)1	<b>1.9回</b>	自家用車(自力)12 自家用車(自力)と徒歩1 自家用車(同乗)と徒歩1 コミバスと自転車1 徒歩1	<b>2.2回</b> (3か月に1回2名)	自家用車(自力)19 自転車3 徒歩3 自家用車(同乗)1 バス1 自家用車(自力)と徒歩1	<b>1.7回</b>	自家用車(自力)5 押し車1 コミバス1 コミバスとタクシー1 自家用車(自力)と自転車1 自家用車(自力)と徒歩1 タクシー1 バス1
金融機関・役場等	<b>1回</b>	自家用車(同乗)と徒歩1 自家用車(自力)1 自転車	<b>3.9回</b>	自家用車(自力)11 自家用車(自力・同乗)1 徒歩1	<b>1.9回</b>	自家用車(自力)12 徒歩4 自転車と徒歩1	<b>1.5回</b>	自家用車(自力)13 徒歩5 自転車3 自家用車(自力)と徒歩2 自家用車(自力・同乗)1	<b>1回</b>	自家用車(自力)4 自転車3 自家用車(自力)と徒歩1 タクシーと押し車1 タクシー1 徒歩1
介護施設・サロン		自家用車(同乗)と徒歩1	<b>1.6回</b>	自家用車(自力)3 自家用車(自力・同乗)1 徒歩1	<b>1.3回</b>	徒歩2 自家用車(自力)1 コミバス1	<b>3回</b>	自家用車(自力)4 徒歩4 タクシー1 自転車1 その他1	<b>1.5回</b>	自家用車(同乗)1 自転車1 自家用車(自力)と徒歩
趣味・ボランティア活動	<b>3.5回</b>	自家用車(同乗)と徒歩1 自家用車(自力)1	<b>7回</b>	自家用車(自力)6 自家用車(自力・同乗)1	<b>9.1回</b>	自家用車(自力)7 自家用車(自力)と自転車1 自転車1 徒歩1 その他1	<b>7.9回</b>	自家用車(自力)10 徒歩3 自家用車(自力・同乗)1 自転車1 その他1	<b>2.6回</b>	自家用車(自力)2 自家用車(自力)と徒歩1 自家用車(同乗)と自転車1 徒歩1 バス1
家族の送迎	<b>8回</b>	自家用車(同乗)と徒歩1 自家用車(自力)1	<b>2回</b>	自家用車(自力)5 自家用車(自力・同乗)1 タクシーと自家用車(自力)	<b>2.5回</b>	自家用車(自力)5 コミバス1	<b>3.3回</b>	自家用車(自力)7 自家用車(自力・同乗)1 徒歩1 その他1	<b>1回</b>	自家用車(同乗)1 自家用車(自力)と徒歩1
その他				自家用車(自力)1 自家用車(自力・同乗)1				自家用車(自力)1 徒歩1 その他1		自家用車(同乗)2 まる元健康教室の送迎バス1 週間1回 自家用車(自力)と徒歩1

※趣味・ボランティア活動での外出頻度が高いのが池田町の特徴である。



(8) 自家用車で帯広に行く用事は週何回ありますか？

	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
0回	1	4	8	12	6	31
1回	2	7	16	19	7	51
2回	3	6	7	9	0	25
3回	1	1	3	1	0	6
4回	0	3	2	1	1	7
5回以上	4	3	2	4	0	13

(9) コミュニティバスは免許返納のきっかけになると考えていますか？

	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
免許返納のきっかけになる	3	10	13	21	7	54
免許返納のきっかけにならない	3	6	14	12	1	36
わからない	5	8	10	12	4	39

免許返納のきっかけになる理由

町内会	年齢/世帯主性	内 容
旭町2	63男	何かの役に立てれば(移送ボランティア)
旭町2	82女	年齢で事はきつくなる
利別	69男	ある程度足が確保できる
利別	72男	移動の時、利用できるから
南1丁目	67女	買い物の時の足になるため

免許返納のきっかけにならない理由

町内会	年齢/世帯主性	内 容
1丁目	76男	時間的に不便
8丁目	68男	行先が様々なため
9丁目	86男	他の市町村に行くことがあるので
旭町1	78女	今の運行では行きは良くても帰りが時間がかかり買い物、病院に不便
高島東	59男	路線が限られている
高島東	70男	高島地域での利用が可能なら(きっかけになる)
高島東	70男	北部地域にもコミバスが走るなら考えるが。
高島東	75男	不便なので

※高島地域の移動課題については、課題の解消につながっていない実態がある。

その他

町内会	年齢/世帯主性	内 容
利別	80男	自分の判断で決める
旭町4	78男	免許なし

(11) 移動が困難になった場合の対応策として考えられること(10点満点で割合を表示。回答のあった世帯の平均を算出)

	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上
家族(子・孫と同居か近居)	<b>6.0</b>	<b>3.0</b>	<b>3.7</b>	<b>3.4</b>	<b>4.0</b>
極力町に出ない	<b>3.0</b>	<b>2.8</b>	<b>2.6</b>	2.0	1.5
タクシー/コミバスの利用	<b>2.8</b>	<b>3.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.5</b>	<b>2.9</b>
自主運営移動手段に期待	<b>2.7</b>	1.5	1.6	2.0	1.3
この町を離れる	1.7	<b>2.7</b>	<b>3.4</b>	1.8	<b>2.7</b>
町の新たなサービスに期待	<b>2.6</b>	<b>2.8</b>	<b>2.9</b>	<b>3.3</b>	2.4
その他	0.0	0.0	2.5	0.0	<b>3.0</b>

その他：知人、親族に依頼/考えていない/3(施設入居) ※2.5ポイント以上の項目を太字にしている

※タクシー、コミバスへの期待は全世代平均的に高い。(利便性の向上が求められている)

(12) 移送課題の解決は誰が解決すべき？

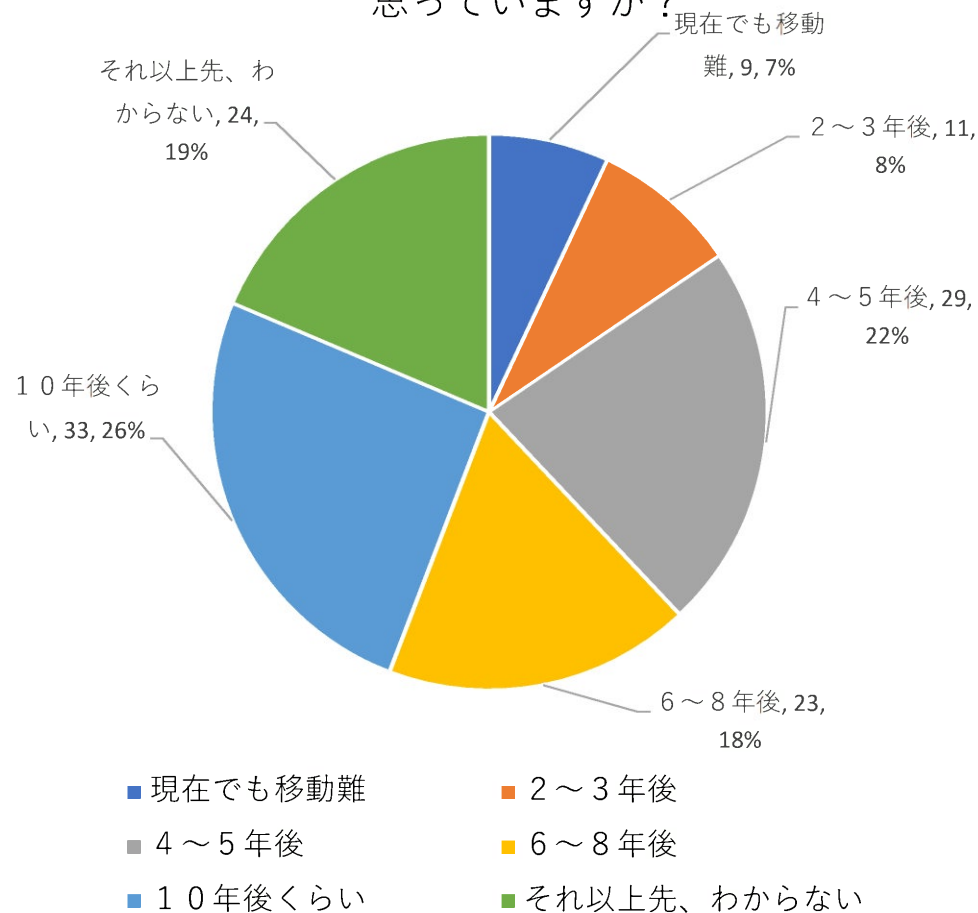
	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
自分あるいは家族が解決すべき	1	4	6	10	3	<b>24</b>
地域のたすけあいで解決すべき	0	2	3	1	2	<b>8</b>
行政がサービスとして解決すべき	1	4	9	8	3	<b>25</b>
民間業者のサービス購入で解決すべき	1	0	0	1	1	3
上記全ての組み合わせで解決すべき	3	13	18	22	5	<b>61</b>

その他：1.3(91男性)・1.5(82男性)・2.3.4(67男性)

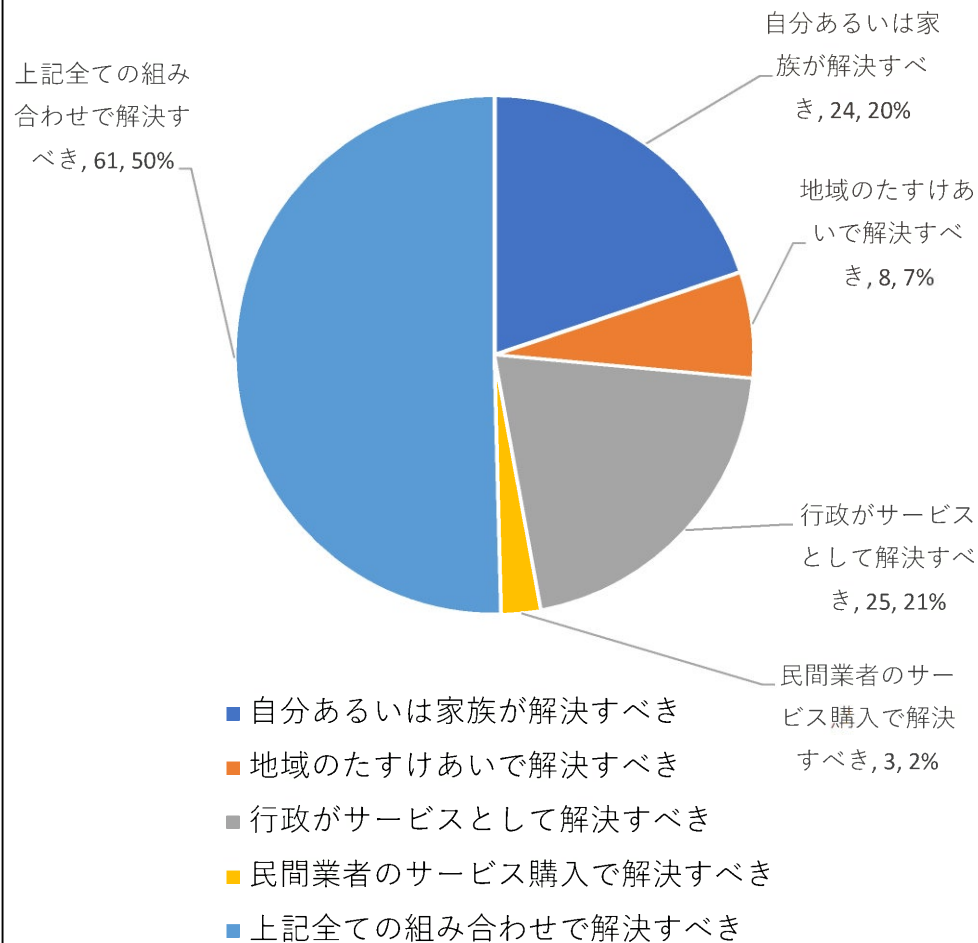
(13) 運転ボランティア養成講座に参加してみたいですか

	65歳未満	65～70歳未満	70～75歳未満	75歳～85歳未満	85歳以上	合計
受講してみたい	1	0	1	4	2	<b>8</b>
受講しない	4	11	14	17	5	51
検討したい	4	6	7	7	3	<b>27</b>
わからない	2	4	4	6	1	17

(10) 現在の移動手段はいつ頃難しくなると思っていますか？



(12) 移送課題の解決は誰が解決すべき？



※現在移動課題で困っている方がすでにおり、わからないと回答している2割を除いて10年以内には移動で困るだろうと考えている。今から何らかの対策を講じる必要性がある。

※移送課題は、複数の手段で解決すべきと考えている人が50%。行政と答えた人は21%にとどまる。一方、地域のたすけあいで解決すべきが7%あり、その思いを広げていくための取り組みが必要ではないか。

最新の運転や外出と介護予防の関わり  
についての研究報告

先行研究では、外出頻度や交流頻度は、要介護リスクや認知症発症リスクに影響を与えること、高齢者の外出頻度や身体活動は、自家用車を運転できるかどうかに影響されることなどが明らかになっている。

運転をやめた人は続けている人と比べて、要介護認定のリスクが約2倍に上がっていた。また、運転をやめても公共交通機関や自動車を利用している人においては、要介護認定のリスクが若干低かった。  
(「日本人高齢者における運転中止後の機能制限のリスク」,2019)



## 運転中止で要介護認定のリスクが2倍



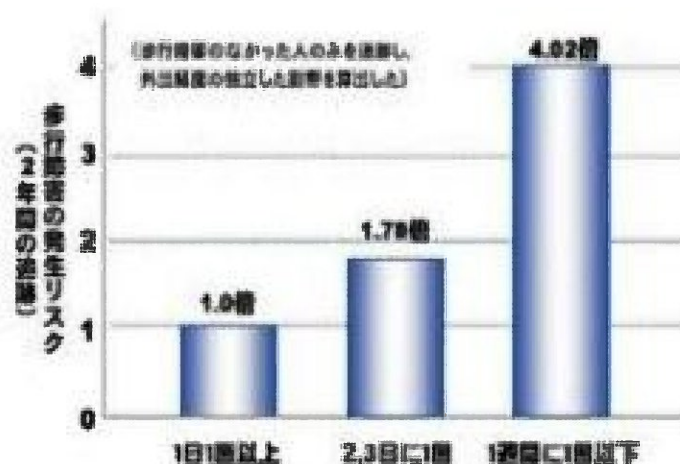
図 運転継続・中止と公共交通・自転車利用有無別 要介護認定リスク

※ 年齢、性別、教育年数、Body Mass Index、主観的健康感、治療中の疾病、うつ、基本チェックリストの運動器・認知症関連項目、外出頻度、高次生活機能、居住校区の人口密度を統計学的に調整した。

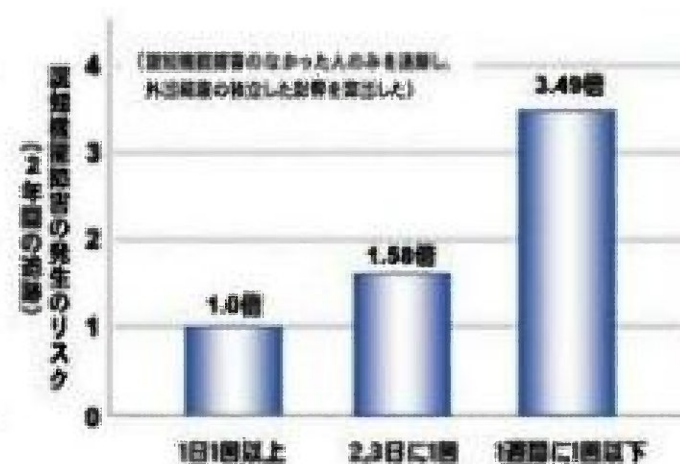
外出する頻度が週1日以下の人は、毎日外出する人に比べて歩行障害の発生リスクは4倍、認知機能が低下するリスクは3.5倍になる（独立行政法人 東京都健康長寿医療センター）

## 外出頻度と歩行障害、認知機能障害の発生リスク

外出頻度と歩行障害の発生リスク



外出頻度と認知機能障害の発生リスク



1キロの距離を歩けないか、階段を上げられない場合を「歩行障害あり」として、そうした状態になるリスクを「1日に一回は外出する」人たちと比較した。  
 年齢や健康状態が同じになるように調整したうえで比べると、「2～3日に一回」の人は1.8倍、「週一回かそれ以下」の人では4倍という結果だった。認知機能が一定以上下がるリスクも、「2～3日に一回」で1.6倍、「週一回かそれ以下」は3.5倍になった。

同居者以外の他者との交流が「毎日頻繁群」と比べて、「月1～週1回未満群」では、1.3～1.4倍、その後要介護認定や認知症に至りやすく、「月1回未満群」ではそれらに加えて、1.3倍早期死亡にも至りやすい（「健康指標との関連から見た高齢者の社会的孤立基準の検討」,2015）

## 人との交流は週1回未満から健康リスクに ～月1回未満では1.3倍、早期死亡に至りやすい～





## 高齢者の運転免許返納時期について

一律に決めるものではないと考えられる。運転免許を返納しても  
もとの生活が保てる環境があることが大切。

単に年齢になったら免許を返納しなさいというのではなく、安全に乗り続ける  
ための取り組み、工夫を考えていく必要があるのではないか。

高齢者ドライバーの安全運転講習など、仲間づくりをしながら  
スキルを維持する取り組みも必要ではないか。  
孤立したドライバーになってしまうと運転スキルの低下も気付き  
にくいのではないか。

そのような観点から、高齢者が運転ボランティアに取り組むというのは  
単に、困っている人を運ぶということが目的ではあるが、副産物として  
仲間づくりによって運転スキルを一定程度保っていくという側面がある  
のではないか。単に運転技術講習会などを行うよりも、日常的にお互いに  
声をかけあい管理し合う関係のなかで、安全運転が広がっていく効果が  
期待できるのではないか。

例えば、自分の運転技術に合わせて、運行エリアや、天候、冬期や  
夜間などは控えるといったように限定するといったことも、仲間同士  
でマニュアルを作っていくことで、お互いに安心感を得られるのでは  
ないか。(タイヤ交換など車両の管理なども負担に・・・)

※アプリで運転ボランティアグループを作ると、事務局から注意事項をお知らせして  
いくことが可能になります。