

財政福祉委員会説明資料

敬老パスのあり方について

<目次>

	頁
1 敬老パスのあり方を検討する上で考慮した事項	1
2 平成26年度の検討経過	4
3 今回の見直し案	5
4 敬老パス関連資料	11

平成26年11月19日

健康福祉局

1 敬老パスのあり方を検討する上で考慮した事項

(1) 社会福祉審議会からの意見具申（今後の敬老パス制度のあり方）

ア 見直しの考え方

- 敬老パス制度は平成16年9月に一部負担金を導入してから、まもなく10年を経過しようとしており、今後も高齢者が急速に増加し、事業費がさらに増大することが予想されている。市の一般会計において大幅な歳入増が見込まれない状況において、本制度を維持していくためには何らかの見直しが必要な時期となっている。見直しに際しては、団塊の世代が後期高齢者になりきる平成37年を見据えたうえで検討を行っていくことが必要である。
- 持続可能な制度運営のためには、敬老パスの税投入額や一般会計に占める割合が、今後どのように推移していくのかの将来見通しを見定め、その上で税投入額の枠や一般会計に占める割合をどの程度で抑えるかということ想定し、見直し方針の検討を行う必要がある。

イ 項目ごとの考え方

交付年齢	事業費が増加していくことによる制度の持続可能性については、一部負担金など他の要素で担保をすることが可能であれば、65歳以上を継続することで良いと考える。
所得制限	所得により対象者を制限することについては、敬老パス制度が高齢者の社会参加を支援する目的を持った生きがい施策であることに鑑みれば、所得制限の導入については制度の趣旨を変更することにつながることを十分に踏まえると、今回の見直しにおいては所得制限を導入すべきではないと考える。

一部負担金	<p>今後、急増する高齢者に制度としての持続可能性を担保するためには、一部負担金については引き上げは避けられないものであり、敬老パス制度を維持継続していくために、引き上げ幅について検討を進めることが必要と考える。なお、引き上げにあたっては、低所得者に対する配慮を行うことも必要であると考え。</p>
利用限度額・上限額の設定	<p>利用限度額・上限額を設定することについては、敬老パス制度が高齢者の社会参加を支援する目的を持った生きがい施策であり、高齢者の社会参加意欲を低下させる可能性があることから、今回の見直しにおいては利用限度額・上限額を設定すべきではないと考える。</p>
乗車ごとの負担	<p>乗車ごとの負担については、利用の多寡による不公平を是正する役割はあるものの、低所得者の負担感が増すとともに、高齢者の社会参加意欲を低下させる可能性もあることから、今回の見直しにおいては乗車ごとの負担を導入すべきではないと考える。</p>
対象交通の拡大	<p>まずは現行の制度の枠組みを前提に、その一部を手直しすることによって、しっかりと持続可能な制度にすべきである。その上で、さらに対象交通を拡大するのであれば、「交付年齢の引き上げ」「負担金の引き上げ」「利用限度額・上限額の設定」「乗車ごとの負担」などあらゆる方策を駆使して、必要となる財源を確保する必要がある。</p> <p>この場合、敬老パス制度としての枠組みを大幅に変更することとなり、様々な影響が予想されることはこれまで各項目で述べたとおりであり、これらのことについては改めて利用者の意向を十分踏まえたうえでなければ実施されるべきものではないと考える。</p>
交通バウチャー	<p>交通バウチャーについては、交通利用に限ることの困難さや現行の敬老パスとは目的や性質が変わりすぎて、利用者の理解が得られない可能性が高いことから、今回の見直しにおいては交通バウチャーを導入すべきではないと考える。</p>
利便性の向上	<p>敬老パスのＩＣカード化については、利便性や事業効果が高めることが期待されることである。今後、敬老パスのＩＣカード化の導入に合わせて、事業の実施効果を向上させるための様々な方策を検討すべきである。</p>

(2) 市会の附帯決議等

- ・敬老パス等負担金については、財政福祉委員会・土木交通委員会
連合審査会等の議論を踏まえ、修正議決部分以外も、平成26年
度中に適切な措置を講じること（平成26年2月市会・附帯決議）
- ・平成26年度、敬老パスのあり方を再考し、持続可能なものと改
めること（平成26年2月市会・財政福祉委員長報告）
- ・昼間割引制度を採用するなど、さらなる負担の軽減に努めること
（平成21年9月市会・財政福祉委員長報告）

(3) 市長の考え方

- ・利用者の一部負担金を引き上げするつもりはない。
市民に負担を求める前に交通局の経営努力が先にあってしかるべき
であり、そのために、プライスカップ（敬老パス負担金の上限値）
を導入すべきである。
- ・敬老パスは公共交通網の維持に役立っている。多くの方々に乗って
もらいたい。
- ・乗車人員増は敬老パス制度があることによって生み出されたもので
あり、それをそのまま交通局の収入にするのは疑問である。

2 平成26年度の検討経過

日 時	内 容	出 席
平成26年 5月9日	<p><岩城・田宮副市長からの指示></p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉審議会及び市会の意見等を踏まえ、3局で連携して、敬老パス等負担金のあり方の議論をスタートさせること ・検討に際しては、学識経験者の意見を聴取すること ・26年度後半には市会の意見をお聞きできるように、市長と十分な意見交換を行い、9月末を目処に市の方針を固めるよう努力すること 	健康福祉局 交通局 財政局
5月15日	<p><市長レクチャー></p> <ul style="list-style-type: none"> ・副市長からの指示事項についての報告 ・敬老パス等負担金のあり方に係る今後の検討の進め方について報告 	岩城副市長 田宮副市長 健康福祉局 交通局 財政局
6月27日	<p><市長レクチャー></p> <ul style="list-style-type: none"> ○敬老パス等負担金のあり方についての議論 <ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉審議会及び市会の意見等の概要 ・昼間時間帯の利用割合と割引率 ・敬老パス負担金の積算方法 ・プライスキップを導入する場合の問題点 ・26年度予算で据え置いた乗車人員増分の取り扱い ・将来推計 ○交通局の経営改革についての議論 <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの経営効率化実績 ・経営改革の内容 	岩城副市長 田宮副市長 健康福祉局 交通局 財政局
7～8月	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者ヒアリング（19ページ参照） 	健康福祉局 交通局
9月 1日	<p><市長レクチャー></p> <ul style="list-style-type: none"> ○敬老パス等負担金のあり方についての方向性の確認 ・学識経験者のヒアリング結果報告 ・今後のスケジュール 	岩城副市長 田宮副市長 健康福祉局 交通局 財政局
11月14日	<p><市長レクチャー></p> <ul style="list-style-type: none"> ○敬老パス等負担金のあり方について方針決定 ○所管事務調査の資料確認 	岩城副市長 田宮副市長 健康福祉局 交通局 財政局

3 今回の見直し案

(1) 基本的な考え方

ア 交通局に対する敬老パス負担金の積算方法の見直し

- ・「1日当たり乗車人員×年間日数×乗車単価」の考え方を維持する。
- ・ただし、乗車単価については、敬老パス利用者の概ね3/4は昼間時間帯（10時～16時）に利用していることから、その分については「昼間割引単価」にて積算する（次ページ参照）。
- ・上記の利用実態に応じた昼間割引単価は平成27年度予算（概算分）から適用する。なお、平成26年度の精算分についても平成28年度予算において同じく適用する（附帯決議部分、8ページ参照）。

イ 暫定上限額（テンポラリー・プライスカップ）の設定

- ・利用者の一部負担金導入前の過去最大の事業費であった平成15年度の138億円をベースに、これに消費税8%分を加味して換算した142億円を暫定上限額（テンポラリー・プライスカップ）として設定する。
- ・敬老パスの事業費が予算（概算分）において暫定上限額を超えると見込まれる場合には、新たな見直しを行う。

ウ その他敬老パス制度の取扱い

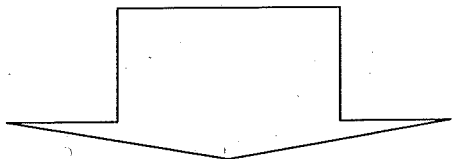
- ・利用者の一部負担金を含め、現行どおりとする。
- ・ICカード化については、早期実現に向けて引き続き関係局で検討を行っていく。

(2) 利用実態に応じた昼間割引単価の適用

<現行の通常割引率> <利用実態に応じた昼間割引率>
 ▲10.7% ⇒ ▲15.2%

$$\left(\begin{array}{l} \text{▲16.7\% (昼間割引: } 2000/2400) \times 75\% \text{※} \\ + \\ \text{▲10.7\% (通常割引: } 5000/5600) \times 25\% \end{array} \right)$$

※敬老パスの昼間利用実態
 健康福祉局 : 77% (敬老パス市民アンケート) }
 交通局 : 68% (地下鉄自動改札機データ) } 75%



新たな積算方法

<実績精算方式 (利用実態に応じた昼間割引単価)>

乗車人員 (人/日) ※ × 年間日数 × 利用実態に応じた昼間割引単価

$$\left(\begin{array}{l} \text{※予算年度の前々年 10 月～前年 9 月の乗車人員で} \\ \text{予算計上 (概算) し、翌々年度の予算にて精算} \end{array} \right)$$

利用実態に応じた昼間割引単価の適用 (平成 26 年 9 月料金改定前) ▲15.2%		
市バス	地下鉄	
169.60 円	1 区	169.60 円
	2 区	195.04 円
	3 区	220.48 円
	4 区	245.92 円
	5 区	271.36 円

利用実態に応じた昼間割引単価の適用 (平成 26 年 9 月料金改定後) ▲15.2%		
市バス	地下鉄	
178.08 円	1 区	169.60 円
	2 区	203.52 円
	3 区	228.96 円
	4 区	254.40 円
	5 区	279.84 円

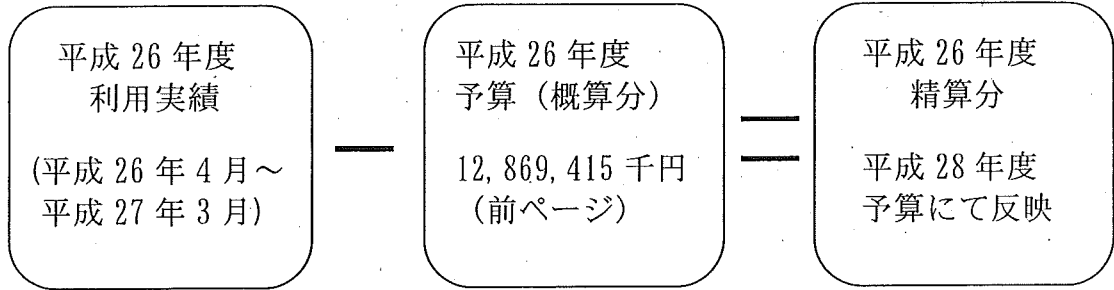
平成26年度敬老パス予算

区分	基 準	支払金額
交 通 局	平成23年10月～平成24年9月の利用実績 (平成26年9月以降の料金改定分を反映)	12,869,415千円
	市 バ ス	<1日当たり乗車人員×年間日数×通常割引単価> 料金改定前 84,257人×153日×178.57円=2,302,003千円① 料金改定後 84,257人×212日×187.50円=3,349,216千円② ①+②=5,651,219千円
	概 算 分	<1日当たり乗車人員×年間日数×通常割引単価> 料金改定前 1区 27,237人×153日×178.57円= 744,148千円 2区 34,092人×153日×205.36円=1,071,174千円 3区 21,678人×153日×232.14円= 769,947千円 4区 7,967人×153日×258.93円= 315,623千円 5区 1,668人×153日×285.71円= 72,914千円 =2,973,806千円 ③ 料金改定後 1区 27,237人×212日×178.57円=1,031,107千円 2区 34,092人×212日×214.29円=1,548,782千円 3区 21,678人×212日×241.07円=1,107,894千円 4区 7,967人×212日×267.86円= 452,417千円 5区 1,668人×212日×294.64円= 104,190千円 =4,244,390千円 ④ ③+④=7,218,196千円
	地 下 鉄	
精 算 分	平成24年度精算分 (平成24年度利用実績 ー平成24年度予算概算分)	275,623千円
交通局計		13,145,038千円
名古屋ガイドウェイバス株式会社	平成26年度予算額	192,493千円
名古屋臨海高速鉄道株式会社	平成26年度予算額	237,061千円
敬老関係事務費		89,298千円
敬老パス事業費 全計		13,663,890千円

注：通常割引単価は、通常運賃×(5,000/5,600)
市バスにはメーグル分を含む

<附帯決議部分>

平成26年度精算分（交通局負担金）のイメージ

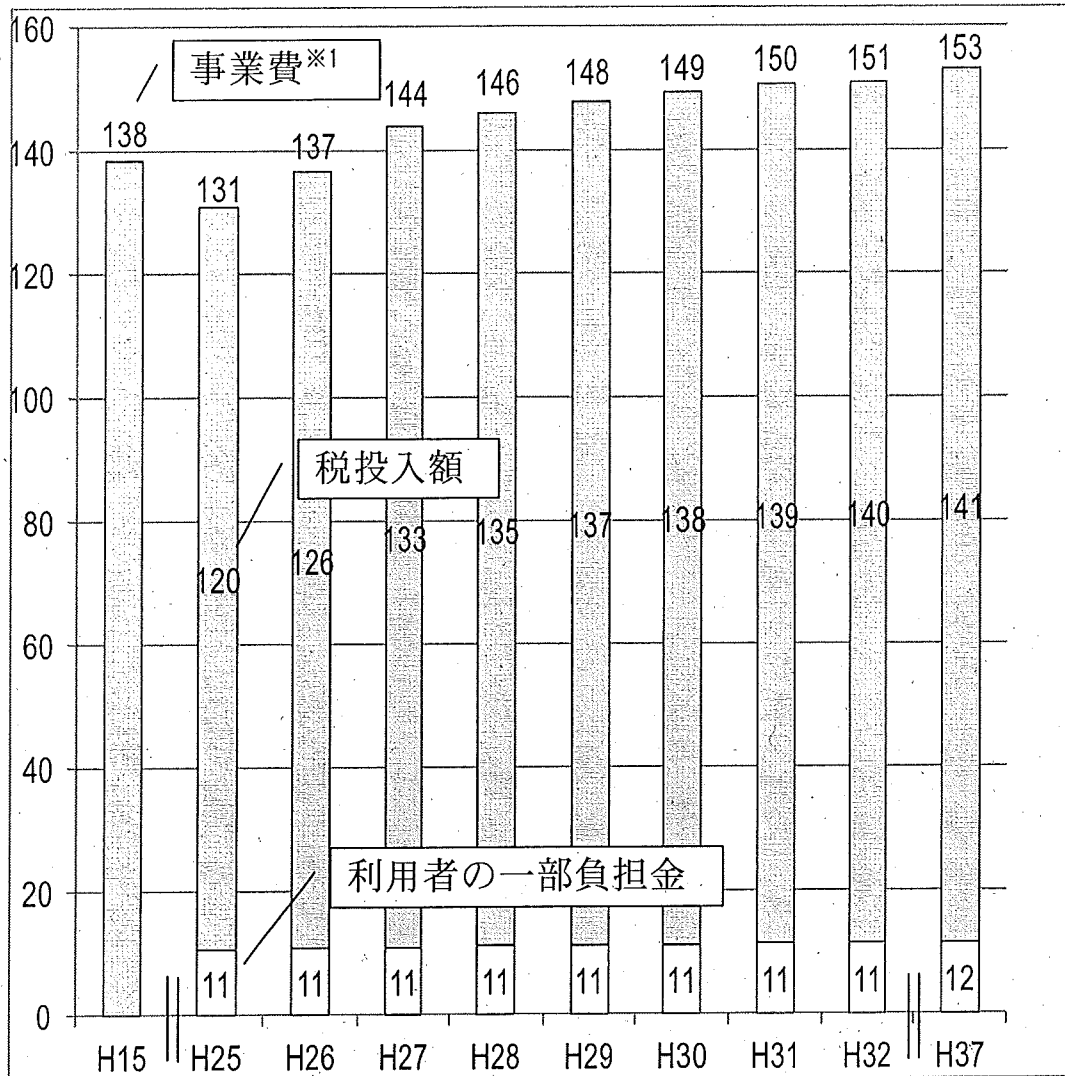


基 準		支払金額
平成26年4月～平成27年3月の利用実績 (平成26年9月以降の料金改定分を反映)		<input type="text"/> 千円 (①+②+③+④)
市 バ ス	〔平成26年4月から平成27年3月における 1日当たり乗車人員×年間日数×利用実態に応じた昼間割引単価〕	
	料金改定前	<input type="text"/> 人×153日×169.60円= <input type="text"/> 千円 ①
	料金改定後	<input type="text"/> 人×212日×178.08円= <input type="text"/> 千円 ②
地 下 鉄	〔平成26年4月から平成27年3月における 1日当たり乗車人員×年間日数×利用実態に応じた昼間割引単価〕	
	料金改定前 1区	<input type="text"/> 人×153日×169.60円= <input type="text"/> 千円
	2区	<input type="text"/> 人×153日×195.04円= <input type="text"/> 千円
	3区	<input type="text"/> 人×153日×220.48円= <input type="text"/> 千円
	4区	<input type="text"/> 人×153日×245.92円= <input type="text"/> 千円
	5区	<input type="text"/> 人×153日×271.36円= <input type="text"/> 千円
		= <input type="text"/> 千円 ③
料金改定後 1区	<input type="text"/> 人×212日×169.60円= <input type="text"/> 千円	
2区	<input type="text"/> 人×212日×203.52円= <input type="text"/> 千円	
3区	<input type="text"/> 人×212日×228.96円= <input type="text"/> 千円	
4区	<input type="text"/> 人×212日×254.40円= <input type="text"/> 千円	
5区	<input type="text"/> 人×212日×279.84円= <input type="text"/> 千円	
	= <input type="text"/> 千円 ④	

注：利用実態に応じた昼間割引単価は、
通常運賃×[(2,000/2,400)×75%+(5,000/5,600)×25%]

(3) 将来推計

ア 見直し前



※1：事業費には、交通局のほか、ガイドウェイバス、あおなみ線、事務費を含む。平成25年度は決算、平成26年度は予算、平成27年度は現行の積算方法（平成25年10月～平成26年9月乗車実績）による概算額、それ以降は高齢者人口の伸びを踏まえ推計。なお、平成27年度には事業費とは別に、平成25年度精算分4億5千万円あり。

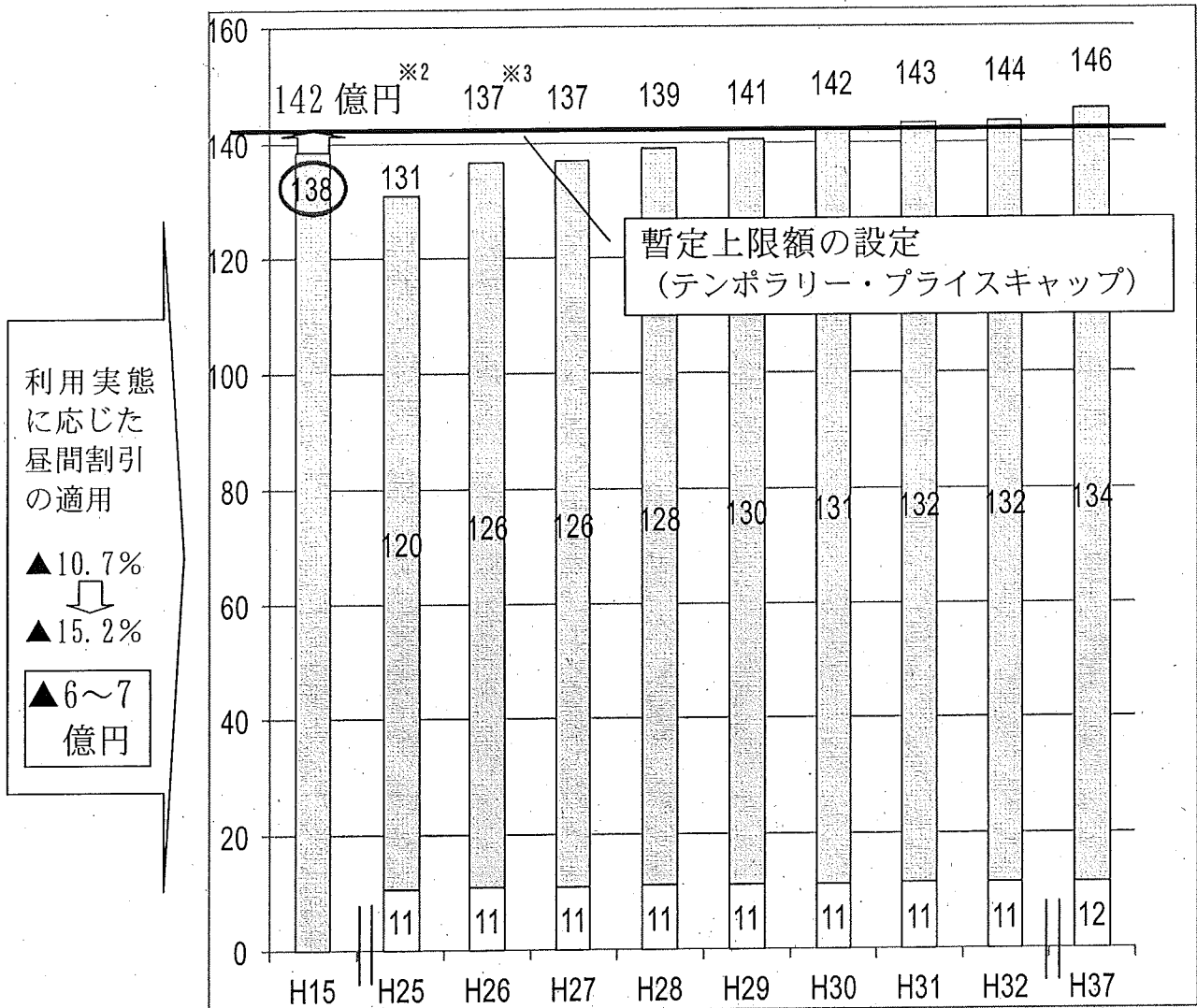
(単位：千人)

年度	15	25	26	27	28	29	30	31	32	37
高齢者人口	381	512	540	553	562	569	574	578	580	588
敬老パス交付者数	349	319	336	344	350	354	357	360	361	366

注：平成26年度以降の将来推計につき、高齢者人口は名古屋市総合計画2018における人口推計（上位推計と下位推計の平均値）。敬老パス交付者数は平成25年度交付率62.3%にて推計。

イ 見直し後

(単位：億円、端数処理あり)



※2：利用者の一部負担金導入前の過去最大の事業費であった138億円に消費税8%を加味した額

※3：平成27年度予算（概算分）から利用実態に応じた昼間割引単価を適用。なお、平成26年度の精算分についても平成28年度予算において同じく適用。

4 敬老パス関係資料

<資料1> 敬老パス制度の事業概要

目的	多年にわたり社会の進展に寄与してきた高齢者に対して敬老パスを交付することにより、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的とする。						
対象者	市内に住所を有する65歳以上の方						
有効期間	1年間（9月1日～翌年8月31日）						
一部負担金	世帯員全員の合計所得金額が基準額※以下 生活保護を受給している方等	1,000円					
	本人の合計所得金額が基準額※以下であって 他の世帯員の合計所得金額が基準額を超える方	3,000円					
	本人の合計所得金額が基準額※を超える方	5,000円					
	<p><基準額></p> <table border="1"> <tr> <td>扶養親族なし</td> <td>35万円</td> </tr> <tr> <td>扶養親族あり</td> <td>35万円×(扶養親族数+1)+21万円</td> </tr> <tr> <td>寡婦・寡夫・ 障害者の方</td> <td>125万円</td> </tr> </table>		扶養親族なし	35万円	扶養親族あり	35万円×(扶養親族数+1)+21万円	寡婦・寡夫・ 障害者の方
扶養親族なし	35万円						
扶養親族あり	35万円×(扶養親族数+1)+21万円						
寡婦・寡夫・ 障害者の方	125万円						
対象交通機関	市営交通機関（市バス・地下鉄）、ガイドウェイバス 西名古屋港線（あおなみ線）						
交付方法	<p><65歳到達者></p> <ol style="list-style-type: none"> ① 65歳到達する月の前々月に所得参照の同意書を送付 ② パス交付希望者は同意書を返送 ③ 到達前月に交付申請書兼納付書を送付 ④ 到達月初日より郵便局にて負担金を納付し、パスを交付 <p><更新（パス所持者）></p> <ol style="list-style-type: none"> ① 7月下旬に更新用の交付申請書兼納付書を送付 ② 7月下旬～8月31日までに負担金を納付し、旧パスと引き換えに新パスを交付（8月31日までも新パスで乗車可） 						
健康福祉局から 交通事業者 への支払い	<p>利用実績に応じて支払い</p> $\left[\text{敬老パス乗車人員} \times (\text{乗車単価} \times \text{割引率} \ast) \right]$ <p>※通常ユリカ割引率=5,000/5,600 (ガイドウェイバスは5,000/5,750)</p>						

＜資料 2＞経緯

(1) 平成 25 年度末までの状況

昭和 48 年	9 月	70 歳以上の者に交付
	10 月	65 歳以上の者に拡大
昭和 50 年	4 月	志段味バス券の交付開始（市バス路線がない志段味地区に居住する方のみ）
平成 13 年	3 月	ガイドウェイバス志段味線への適用拡大
平成 14 年	9 月	行政評価における評価
<p>市財政がひっ迫していることに鑑み、他の政令市では、対象年齢が 70 歳または 75 歳以上であることや所得制限あるいは自己負担を設けていることを考慮し、さらに社会福祉審議会の提言を受けた上で検討をする必要がある。</p>		
平成 15 年	1 月	名古屋市社会福祉審議会からの意見具申
<p>敬老パスについては、昭和 48 年の制度発足当時と比較すると平均寿命が著しく伸びており、また他都市の同種の事業では対象年齢が 70 歳以上となっていることから、交付対象年齢について、また受益者負担や応分の負担の原則の観点から、所得制限や利用限度の導入、あるいは所得に応じた自己負担制の導入等について、それぞれ検討が必要であり、また他都市に較べ対象者 1 人あたりの経費が高額なことから、その負担のあり方について検討する必要がある。</p> <p>一方で、この事業は高齢者の閉じこもり防止に有効であることから、経費縮減の努力のうえ、現行制度を維持すべきとの意見も出されたが、現在、年間 130 億円を超えるこの事業の予算は、高齢者の伸びにより今後も増加することが明らかであるため、制度を存続するためには何らかの検討が必要である。</p>		

平成16年	2月	16年度予算において一部負担金の導入を提案
平成16年	3月	健康福祉委員会における市長答弁 〔現状の高齢化の推移を考え、一部負担金の導入後、国の施策等社会情勢に大きな変化がなければ、10年間は制度の維持をしてまいりたい〕
	9月	一部負担金の導入（介護保険料段階に基づき区分） 世帯非課税：1,000円 世帯課税：5,000円
	10月	西名古屋港線（あおなみ線）開通に伴い、適用拡大
平成18年	4月	税制改正への対応として3,000円区分を設定（2年間の経過措置） 〔老年者控除や年金控除の縮小により、同じ収入にもかかわらず、非課税から課税に変わる高齢者（一部負担金が1,000円から5,000円）が6万人生じるため対応 ⇒市会における附帯決議 「2年後を目途に本市の独自性を発揮できる負担金制度を構築すること」〕
平成20年	4月	世帯課税本人非課税（介護保険料第4段階）：3,000円（経過措置を1年延長）
平成21年	9月	市会における附帯決議（平成18年4月）に基づき、税制改正により一部負担金額が影響を受けないよう、介護保険料段階から合計所得金額に基づく負担金区分へ変更するとともに新たに3,000円区分を設定
	10月	ガイドウェイバス志段味線からJRと名鉄が撤退（市バスへ移行）し、市バスの運行が開始されることに伴い、志段味バス券を廃止

平成23年10月 行政評価外部評価において、「見直し」判定

内訳		市民判定員の主なコメント
廃止	1	利用している人数・割合が低い 高齢者イコール弱者ではない
見直し	14	負担金の引き上げ・見直し 利用限度額・上限の設定 年齢の引き上げ
継続	2	高齢者の生きがいである 実施をしながら効果を見守りたい

平成24年 1月 市から名古屋市社会福祉審議会に検討依頼
〔社会福祉審議会7回
社会福祉審議会専門分科会9回〕

平成25年 1月 敬老パス市民アンケート

平成25年10月 名古屋市社会福祉審議会から意見具申

11月 所管事務調査 開催延期

平成26年 2月 平成26年度予算案の上程

- ・「利用者負担金の引き上げはしない」「交通局の経営努力で財政負担を抑える」という市長の方針のもと、乗車人員及び単価の伸びについては、一旦凍結し、平成25年度ベースで据え置き
- ・敬老パス負担金の積算方法については引き続き検討

3月 平成26年度予算案の修正議決

敬老パス負担金にかかる消費税の引き上げに伴う料金転嫁分（3億円）を増額修正

<附帯決議>

敬老パス等負担金については、財政福祉委員会・土木交通委員会連合審査会等の議論を踏まえ、修正議決部分以外にも、平成26年度中に適切な措置を講ずること

(2) 敬老パス市民アンケート結果

ア 調査の概要

区分	内 容	
対象	市内在住の 20～64 歳の方	市内在住の 65 歳以上の方
人数	3, 0 0 0人 (うち有効回答 1, 3 0 4人)	3, 0 0 0人 (うち有効回答 2, 0 8 3人)
回収率	4 3. 5 %	6 9. 4 %
方法	郵送 (無作為抽出 無記名方式)	
時期	平成 2 5 年 1 月	

イ 主な質問事項と回答

- ・利用の主な目的 (交付者：複数回答あり)

区 分	6 5 歳以上の方
家事・買い物	5 6. 0 %
病院等への通院	5 0. 3
趣味・学習	2 9. 0
行楽や神社・お寺への参拝	2 4. 5
親戚・知人宅訪問	1 6. 5

- ・利用する主な曜日 (交付者)

区 分	6 5 歳以上の方
平日	4 5. 6 %
土曜・日曜・祝日	7. 4
曜日に関係なく利用している	4 3. 1
回答なし	3. 9

- ・利用する主な時間帯 (交付者)

区 分	割合
始発から午前 1 0 時	1 6. 6 %
午前 1 0 時から午後 4 時	7 7. 1
午後 4 時以降	2. 3
回答なし	4. 0

・ 交付を受けていない主な理由（未交付者：複数回答あり）

区 分	65歳以上の方
自分で車を運転するから	46.0%
あまり遠くへ出かけないから	25.6
家族が車で送迎してくれるから	21.1
自家用車・市バス・地下鉄以外を使用	16.2
福祉特別乗車券等を利用しているから	11.9
市バス・地下鉄は不便だから	7.2

・ 敬老パスの対象年齢

区 分	20～64歳の方	65歳以上の方
65歳以上のままでよい	70.2%	52.3%
年齢を引き上げるべき	23.3	33.2
分からない	5.5	12.0
回答なし	1.0	2.5
計	100.0	100.0

・ 利用者の一部負担金

区 分	20～64歳の方	65歳以上の方
現行の一部負担金のままでよい	51.6%	64.2%
一部負担金を引き上げるべき	39.3	20.1
分からない	8.2	12.7
回答なし	0.9	3.0
計	100.0	100.0

・ 利用限度額・上限額の設定

区 分	20～64歳の方	65歳以上の方
現行の制度のままでよい	58.3%	66.9%
利用限度額・上限額を設けるべき	33.0	18.1
分からない	7.8	12.0
回答なし	0.9	3.0
計	100.0	100.0

・敬老パス制度についての意向

区 分	20～64 歳の方
自分も将来使ってみたい	39.9 %
自分が将来使うかどうか分からないが、よい制度である	28.5
家族等が使っており、よい制度である	17.0
あまりよい制度でない	7.0
分からない	4.0
回答なし	3.6

・一部負担金別の平均利用回数

一部負担金別	平均利用（片道換算）		片道1回 あたり負担
	週	年	
1,000円	3.5回	182回	6円
3,000円	3.3回	172回	17円
5,000円	3.4回	177回	28円
平均	3.4回	177回	—

・年齢別の平均利用回数

年 齢	週平均 利用回数	(片道換算、単位：回)	
		男	女
全 体	3.4	3.0	3.6
65～69歳	3.2	3.2	3.2
70～74歳	3.4	2.8	3.8
75～79歳	3.6	3.0	4.0
80～84歳	3.4	3.2	3.6
85歳～	2.8	3.0	2.4

<資料3> 敬老パス交通局負担金

(1) 積算方法の推移

年度	算定方式																	
平成 15年度 以前	<p><利用率方式> 交付者数(人) × 利用率(%) × 定期券単価(年)</p> <p>[15年度 市バス: 333,576人 × 26.9% × 6ヶ月定期 48,600円 × 2 地下鉄: 333,576人 × 16.8% × 6ヶ月定期 44,070円 × 2]</p>																	
平成 16~18 年度	<p><実績精算方式(定期外単価)> 乗車人員(人/日) * × 年間日数 × 定期外単価</p> <p>※ 予算年度の前々年10月~前年9月の乗車人員で予算計上(概算)し、翌々年度の予算にて精算</p> <table border="1" data-bbox="478 996 1407 1348"> <thead> <tr> <th colspan="3">定期外単価(定期券以外の平均乗車単価) <16年度></th> </tr> <tr> <th>市バス</th> <th colspan="2">地下鉄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">173.19円</td> <td>1区</td> <td>186.04円</td> </tr> <tr> <td>2区</td> <td>209.17円</td> </tr> <tr> <td>3区</td> <td>237.77円</td> </tr> <tr> <td>4区</td> <td>268.12円</td> </tr> <tr> <td>5区</td> <td>296.55円</td> </tr> </tbody> </table>	定期外単価(定期券以外の平均乗車単価) <16年度>			市バス	地下鉄		173.19円	1区	186.04円	2区	209.17円	3区	237.77円	4区	268.12円	5区	296.55円
定期外単価(定期券以外の平均乗車単価) <16年度>																		
市バス	地下鉄																	
173.19円	1区	186.04円																
	2区	209.17円																
	3区	237.77円																
	4区	268.12円																
	5区	296.55円																
平成 19~25 年度	<p><実績精算方式(通常割引単価)> 乗車人員(人/日) × 年間日数 × 通常ユリカ割引単価</p> <table border="1" data-bbox="478 1617 1407 1968"> <thead> <tr> <th colspan="3">通常ユリカ割引単価 ▲10.7% (5,000/5,600)</th> </tr> <tr> <th>市バス</th> <th colspan="2">地下鉄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">178.57円</td> <td>1区</td> <td>178.57円</td> </tr> <tr> <td>2区</td> <td>205.36円</td> </tr> <tr> <td>3区</td> <td>232.14円</td> </tr> <tr> <td>4区</td> <td>258.93円</td> </tr> <tr> <td>5区</td> <td>285.71円</td> </tr> </tbody> </table>	通常ユリカ割引単価 ▲10.7% (5,000/5,600)			市バス	地下鉄		178.57円	1区	178.57円	2区	205.36円	3区	232.14円	4区	258.93円	5区	285.71円
通常ユリカ割引単価 ▲10.7% (5,000/5,600)																		
市バス	地下鉄																	
178.57円	1区	178.57円																
	2区	205.36円																
	3区	232.14円																
	4区	258.93円																
	5区	285.71円																

(2) 学識経験者ヒアリング (平成26年7月～8月)

学識経験者	利用実態に応じた 昼間割引の適用	暫定上限額の設定 (テンポラリー・プライス キャップ)
<p>新納 克廣 奈良県立大学 地域創造学部 教授</p>	<p>乗車実績をとって利用者が昼間に使っているということであれば妥当。</p>	<p>プライスカップは物価の変動等もあるため、ずっと固定は良くない。</p>
<p>寺田 英子 広島市立大学 国際学部 教授</p>	<p>他の自治体でも運賃割引率は交通局との相対交渉で設定されている。英国でも昼間割引という考え方もある。</p>	<p>税込関係で上限設定という考え方もある。収入が減れば工夫することもある。但し、名古屋市の敬老パスのサービス水準は高く、上限設定だけで終える必要はなく、次の見直しは必要。</p>
<p>加藤 博和 名古屋大学 大学院 環境研究科 准教授</p>	<p>昼間割引を適用すること自体が交通局の経営努力である。単価が下がれば乗客を増やす努力をせざるをえない。</p>	<p>プライスカップの上限を超えたときには交通局は乗せる努力をしなくなるため、ずっと固定は良くない。</p>
<p>中山 徳良 名古屋市立大 大学院 経済学研究科 教授</p>	<p>利用実態に応じた昼間割引は妥当。</p>	<p>税負担を増やさない方法の一つだが、他都市と比べて敬老パスの事業費が突出しており、使い過ぎである。早急に利用者の一部負担金を引き上げるべき。</p>

<資料4>旧五大都市の状況

(1) 平成25年度決算

	交付者数 (交付率) (A) 人	歳 出 (B) 千円	歳 入 (C) 千円	税投入額 (D) 千円	一人当たり経費 (B-C)/A円
本市	318,712 (62.3%)	13,084,262	1,007,352	12,076,910	37,893
横浜市	353,539 (57.7%)	10,726,053	1,737,572	8,988,481	25,424
京都市	129,228 (49.8%)	4,970,189	550,974	4,419,215	34,197
大阪市	295,489 (63.2%)	8,435,791	911,667	7,524,124	25,463

注：大阪市の交付率は未公表のため、70歳以上高齢者人口（平成25年10月1日）を母数として算定。

神戸市は定期券方式とは異なり、1乗車ごとの負担につき数値不明。

(2) 敬老パス負担金の上限額の設定

区分	交付年齢	方式	上限額の設定	設定金額(開始年度)	最近の動き
本市	65歳以上		無	—	25年度意見具申
横浜市	70歳以上	所得に応じた定期券方式	有	負担金 88.5億円 (23年度)	23年10月から一部負担金を10%引上げ
京都市				非公開	25年度答申 1乗車ごとの負担方式へ変更検討
大阪市		定期券方式 + 1乗車ごとの負担	無	—	25年7月から一部負担金導入(一律3,000円) 26年8月から加えて1乗車50円
神戸市		1乗車ごとの負担	有	負担金 35億円 (19年度)	—

<資料5> 敬老パスの基礎データ

(1) 年齢別交付者数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	23年度		24年度		25年度	
	交付者数	交付率	交付者数	交付率	交付者数	交付率
	人	%	人	%	人	%
65～69歳	78,350	60.9	81,830	62.0	85,093	60.4
70～74歳	84,862	70.0	84,108	67.6	86,164	67.3
75歳以上	141,016	62.4	145,244	61.7	147,455	60.7
計	304,228	64.0	311,182	63.2	318,712	62.3

注：交付率は、各年度9月30日現在の介護保険第1号被保険者数を母数として算定。以下同じ。

(2) 一部負担金額別交付者数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	23年度		24年度		25年度	
	交付者数	交付率	交付者数	交付率	交付者数	交付率
	人	%	人	%	人	%
1,000円	98,156	62.9	101,600	62.1	104,388	61.2
3,000円	80,994	66.1	82,632	66.1	84,211	65.5
5,000円	125,078	63.4	126,950	62.4	130,113	61.2
計	304,228	64.0	311,182	63.2	318,712	62.3

(3) 区別交付者数及び交付率

(各年度末現在)

区 分	2 3 年 度		2 4 年 度		2 5 年 度	
	交付者数	交付率	交付者数	交付率	交付者数	交付率
	件	%	件	%	件	%
千 種	24,390	73.4	25,207	73.2	25,917	72.4
東	10,132	66.7	10,429	66.5	10,715	66.0
北	25,495	64.0	25,973	63.5	26,546	62.3
西	19,783	62.3	20,043	61.4	20,320	60.4
中 村	21,002	62.5	21,173	61.9	21,548	61.3
中	8,990	64.1	9,201	63.3	9,427	62.2
昭 和	15,419	69.2	15,713	68.5	16,043	67.8
瑞 穂	16,772	67.8	17,056	66.9	17,300	65.8
熱 田	9,598	63.9	9,751	63.2	10,003	62.6
中 川	26,870	58.5	27,369	57.8	28,020	56.9
港	18,909	59.4	19,336	58.6	19,815	57.5
南	20,127	57.0	20,287	56.0	20,513	54.7
守 山	21,139	61.5	21,778	60.7	22,234	59.2
緑	25,466	59.5	26,332	58.6	27,321	57.6
名 東	20,319	73.2	21,052	72.6	21,794	71.5
天 白	19,817	70.5	20,482	69.7	21,196	68.9
計	304,228	64.0	311,182	63.2	318,712	62.3

(4) 敬老パスの区別交付率と交付を受けていない理由

区 分	25年度 交付率	敬老パスの交付を受けない理由							
		自動車の利用		あまり 遠くへ 出かけ ない	自家用車 ・市バス ・地下鉄 以外	自己 負担が 必要 だから	市バス・ 地下鉄 は不便	交付 手続 が面倒	その他
		自分で 車を運転	家族が車 で送迎						
全 体	62.3%	46.0%	21.2%	25.6%	16.3%	10.1%	7.2%	3.1%	12.6%
千 種	72.4%	46.4%	17.9%	21.4%	10.7%	7.1%	3.6%	3.6%	3.6%
東	66.0%	23.8%	23.8%	19.0%	28.6%	9.5%	0.0%	4.8%	23.8%
北	62.3%	44.4%	15.6%	33.3%	20.0%	15.6%	0.0%	4.4%	6.7%
西	60.4%	45.0%	12.5%	22.5%	15.0%	12.5%	10.0%	0.0%	15.0%
中 村	61.3%	37.2%	20.9%	20.9%	7.0%	9.3%	0.0%	7.0%	9.3%
中	62.2%	36.4%	18.2%	27.3%	18.2%	9.1%	18.2%	0.0%	0.0%
昭 和	67.8%	42.1%	26.3%	26.3%	26.3%	5.3%	0.0%	0.0%	15.8%
瑞 穂	65.8%	64.3%	14.3%	7.1%	7.1%	14.3%	7.1%	7.1%	35.7%
熱 田	62.6%	40.0%	26.7%	60.0%	13.3%	13.3%	0.0%	6.7%	20.0%
中 川	56.9%	46.8%	17.0%	29.8%	17.0%	2.1%	8.5%	2.1%	14.9%
港	57.5%	56.3%	18.8%	25.0%	12.5%	6.3%	15.6%	3.1%	18.8%
南	54.7%	54.1%	18.9%	18.9%	18.9%	13.5%	8.1%	2.7%	5.4%
守 山	59.2%	41.7%	36.1%	30.6%	22.2%	11.1%	13.9%	2.8%	13.9%
緑	57.6%	59.6%	25.0%	28.8%	19.2%	17.3%	15.4%	1.9%	11.5%
名 東	71.5%	33.3%	38.1%	9.5%	14.3%	4.8%	4.8%	4.8%	14.3%
天 白	68.9%	45.8%	16.7%	25.0%	8.3%	4.2%	4.2%	0.0%	8.3%

注：敬老パス市民アンケート（平成25年1月）、複数回答可

(5) 敬老パスの1日当たりの乗車人員の推移

年 度		2 3	2 4	2 5
敬老パス乗車人員(人)	市営交通	175,156	178,211	183,237
	バス	83,148	85,007	87,270
		地下鉄	92,008	93,204
	ガイドウェイバス	2,600	2,658	2,696
	あおなみ線	2,727	2,853	3,066
	計	180,483	183,722	188,999
総乗車人員(人)	市営交通	1,463,213	1,501,447	1,548,378
	バス	308,322	314,351	322,189
		地下鉄	1,154,891	1,187,096
	ガイドウェイバス	10,031	10,282	10,703
	あおなみ線	30,100	30,913	32,070
	計	1,503,344	1,542,642	1,591,151
敬老パスが占める割合(%)	市営交通	12.0	11.9	11.8
	バス	27.0	27.0	27.1
		地下鉄	8.0	7.9
	ガイドウェイバス	25.9	25.9	25.2
	あおなみ線	9.1	9.2	9.6
	計	12.0	11.9	11.9

注：敬老パス乗車人員の「バス」にはメーグル乗車分を含む。

総乗車人員は平成23～24年度は名古屋市統計年鑑（貸し切りバスは含まない）
平成25年度は各事業者への聞き取りによる。