

財政福祉委員会

説明資料(2)

持続可能な敬老パス制度の構築に向けた
考え方の方向性について

<目 次>

	頁
1 上飯田連絡線における敬老パスの適用に向けた検討	1
2 持続可能な制度とするための検討	3
3 より使い勝手のよい制度とするための検討	8
4 敬老パス関係資料	10

平成29年12月27日

健康福祉局

1 上飯田連絡線における敬老パスの適用に向けた検討

(1) 趣旨

上飯田連絡線全線（平安通駅～味鋤駅）における敬老パスの適用については、平成23年に請願（※）が財政事情勘案のうえ採択されている。

敬老パスをICカード化したことから、乗車実績データを活用して上飯田駅～味鋤駅区間の運賃相当額を利用者に償還することにより、上飯田連絡線全線において敬老パスを適用することについて検討する。

(2) 現状

上飯田連絡線（平安通駅～味鋤駅）は、本市が出資する第3セクターである上飯田連絡線株式会社が建設、施設所有し、名古屋市交通局及び名古屋鉄道株式会社に鉄道施設が貸与されている。

現在、平安通駅～上飯田駅区間は名古屋市交通局が地下鉄上飯田線として運行し敬老パスが適用されているが、名古屋鉄道株式会社が運行する上飯田駅～味鋤駅区間は敬老パスが適用されていない。

※ 請願について（平成23年 財政事情勘案のうえ採択）

（請願の内容）

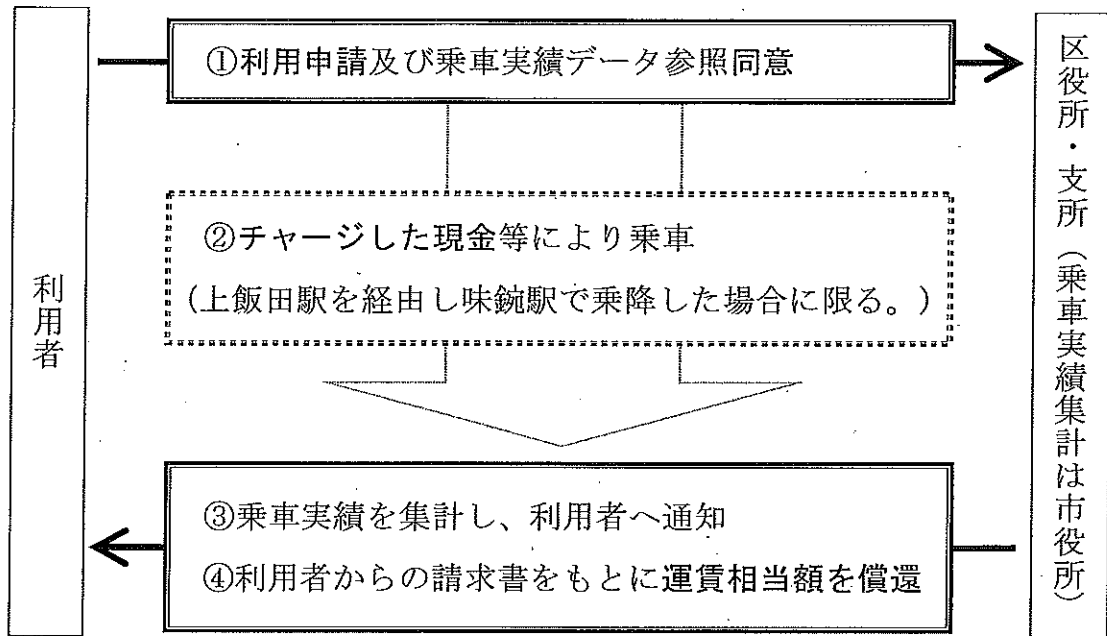
- ・利用者の視点に立ち、市内で路線が完結する他の第3セクター路線であるあおなみ線やゆとりーとラインと同様に、上飯田連絡線（平安通～味鋤2区間）において敬老パスが利用できるようにすること。

（請願の背景）

- ・上飯田連絡線は、上飯田連絡線株式会社が主体となって建設され、平成15年3月に運転が開始されたが、開通と同時に味鋤駅のある味鋤東地区へのバス路線が廃止された。
- ・上飯田連絡線株式会社は名古屋市も出資する第3セクターであり、他の私鉄とは状況が全く異なる。

(3) 適用方法

ア 手続きの流れ



イ 償還方法

上飯田駅～味鋤駅区間の運賃（1乗車あたり原則170円）を2か月ごとに償還する。

例：10月・11月乗車分・・・1月に償還
12月・1月乗車分・・・3月に償還

ウ 年間想定利用者数（利用回数）

延64,000人（回）

エ 年間所要経費見込

17百万円程度

2 持続可能な制度とするための検討

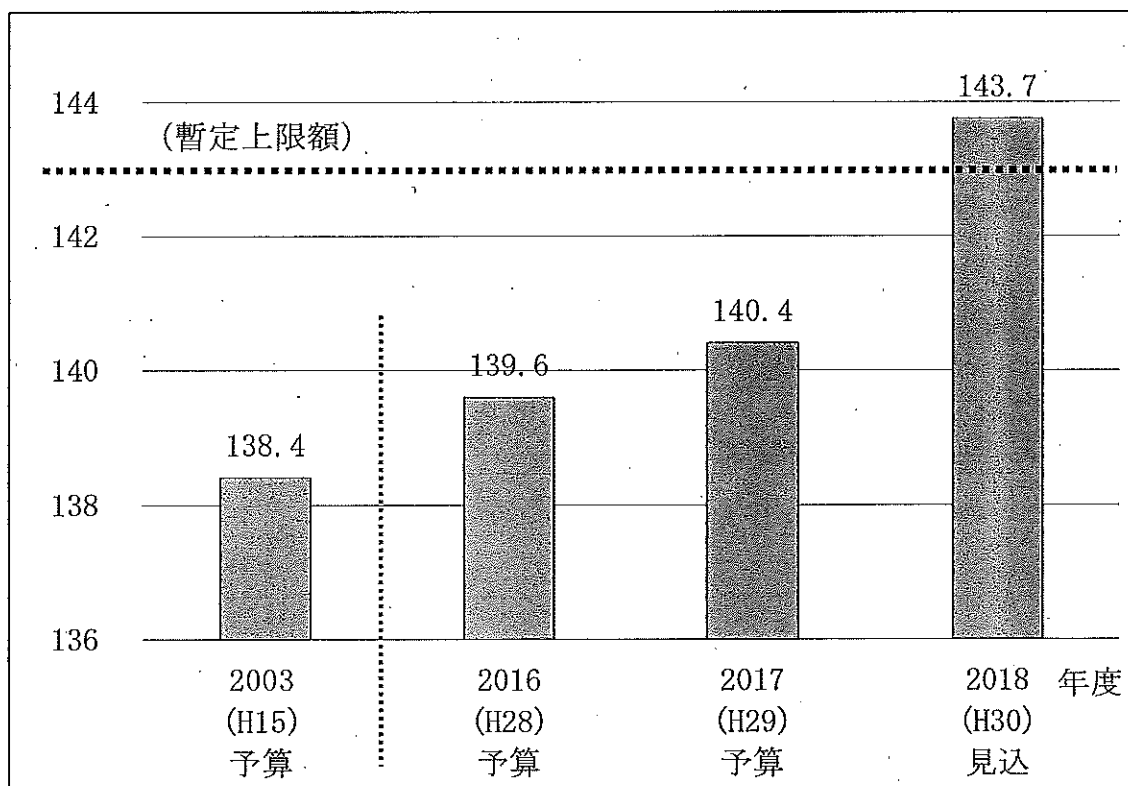
(1) 平成26年度設定時の暫定上限額の考え方

- ・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。

(2) 事業費の現状

現行の積算方法によると事業費は、平成30年度において暫定上限額を超過する見込である。

（単位：億円）



注1：平成28年度以降は現行の積算方法（割引率15.2%）による。

注2：交通局、ガイドウェイバス、あおなみ線、事務費、及び上飯田連絡線（平成30年度のみ）の計

(3) 今回の見直し案

乗車料金相当分として交通局へ支払う負担金の積算方法を見直すことにより、平成30年度からの10年間について事業費を概ね上限額の範囲内に収め、現行制度を持続可能とする。

(積算方法の見直し項目)

- ア ユリカによる割引率から、マナカのマイレージポイントによる割引率へ変更
- イ 新たに乗継割引を適用

ア ユリカから、マナカのマイレージポイントによる割引率への変更（年間縮減見込額▲1億円）

現行の割引率 ▲15.2%

- ・ユリカ（利用実態に応じた昼間割引単価）による割引率
▲16.7%（昼間割引：2000/2400）×75%（※）
- +
- ▲10.7%（通常割引：5000/5600）×25%
- ※敬老パスの昼間利用割合 75%

見直し後の割引率 ▲15.8%

- ・ICカードの乗車実績データに基づくマナカのマイレージポイント（通常及び昼間）による割引率
- ・ICカードの乗車実績データによる昼間利用実態 66%

（積算の考え方）

	I.C.カードの 乗車実績金額	×	利用月額に応じ たポイント率	=	付与 ポイント (集計)
通常利用 (3.4%)	約5.3億円	×	1.0~1.3%	=	6.0億P(円)
昼間利用 (6.6%)	約10.7億円	×	2.0~3.0%	=	19.3億P(円)
	↓				↓
計	約16.0億円				25.3億P(円)
	(A)				(B)

付与ポイント計 (B) ÷ 乗車実績金額計 (A) = 15.8%

<現行及び見直し後の積算方法による単価>

現行			見直し後		
市バス	地下鉄		市バス	地下鉄	
178.08 円	1 区	169.60 円	176.82 円	1 区	168.40 円
	2 区	203.52 円		2 区	202.08 円
	3 区	228.96 円		3 区	227.34 円
	4 区	254.40 円		4 区	252.60 円
	5 区	279.84 円		5 区	277.86 円

イ 新たに乗継割引(※)を適用(年間縮減見込額▲1.9億円)

$$\text{乗継割引額} = \text{乗車人員} \times 3.4\% (\text{※}) \times 80 \text{円}$$

※乗継割引について

90分以内に以下の交通機関を乗り継いだ場合に80円を割引く。

市バス～市バス

市バス～地下鉄

市バス・地下鉄～ガイドウェイバス(高架区間)・あおなみ線

※3.4%について

交通局における、マナカ(敬老パスや定期券を含まない。)にチャージされた現金及びポイントによる平成28年度の乗車人員のうち、乗継割引が適用された乗車人員の割合

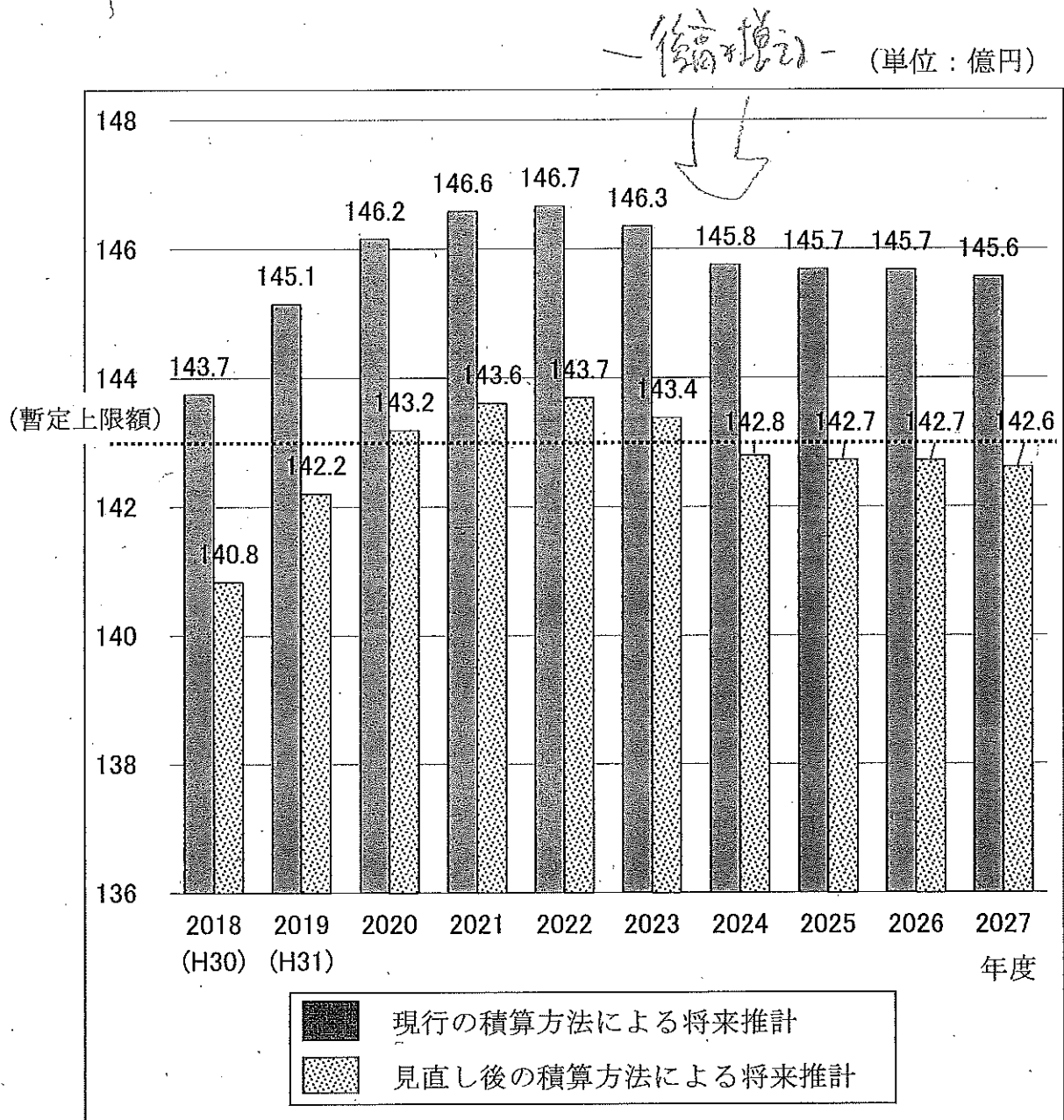
ウ マイレージポイントによる割引率及び乗継割引適用割合の検証

平成30年度予算は、マナカのマイレージポイントによる割引率を15.8%、乗継割引適用割合を3.4%として積算するが、平成30年度に敬老パスの乗車実績データに基づく乗継割引の適用割合を検証する。

その検証結果をもとに、2年後の予算において精算することとする。

(4) 現行及び見直し後の積算方法による事業費の将来推計

乗車料金相当分として交通局へ支払う負担金の積算方法を見直すことにより、平成30年度からの10年間について、事業費は一時的に上限額を超過するものの概ね上限額の範囲内に収まり、現行制度は持続可能となる。



注1：交通局、ガイドウェイバス、あおなみ線、上飯田連絡線、事務費の計

注2：平成30年度の交通局に対する負担金は、平成28年10月～平成29年9月の乗車実績に基づく概算分

注3：平成31年度以降の見込は平成29年3月～8月のICカードによる乗車実績データに基づき、年代別(5歳刻み)の利用金額と将来推計人口の伸び率により推計

3 より使い勝手のよい制度とするための検討

(1) 対象交通機関拡大に向けた検討

対象交通機関を市内の名鉄線、近鉄線、JR線全線に拡大するためには、事務費を除いて約9億円の事業費が必要と推計されることから、平成25年の社会福祉審議会からの意見具申を踏まえて、必要となる財源を確保する方策について引き続き検討を行う。

<対象交通機関拡大にかかる事業費推計>

ICカードによる乗車実績データを活用し、市内の名鉄線、近鉄線、JR線全線に対象拡大した場合に、民間鉄道の駅が最寄駅となると推定される地域を対象として、「交付率」と「1人あたり利用回数」が地下鉄駅を最寄駅とする地域と同水準となったと仮定した場合の年間事業費（運賃負担金）を算出した。

(算出結果)

区 分	年間事業費（運賃負担金）推計 億円
名 鉄 全 線	3.8
近 鉄	0.7
J R 全 線	1.0
市 営 交 通	3.2
計	8.7

注1：事務費を含まない。

注2：市内の駅で乗降車した場合を想定した推計

<参考：平成25年の社会福祉審議会からの意見具申>

(対象交通の拡大に関する部分について抜粋)

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。

(2) 電子マネーの利用促進に向けた検討

敬老パスによる電子マネーの利用を伴う外出の促進や、敬老パスによる電子マネー決済が可能な店舗などの拡大に向けて、関係局と連携して取り組むことにより、ICカード化した敬老パスを活用できる機会を増やし、より使い勝手のよい制度とするための検討を行う。

4 敬老パス関係資料

<資料1>経緯

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、また他都市に比べ対象者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
<p>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。</p>	
平成16年 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

<p>平成16年10月 平成18年 4月</p>	<p>西名古屋港線（あおなみ線）開通に伴い、適用拡大 税制改正への対応として3,000円区分を設定</p>												
<p>平成20年 4月</p>	<p>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）</p>												
<p>平成21年 9月</p>	<p>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</p>												
<p>10月</p>	<p>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</p>												
<p>平成23年 9月</p>	<p>上飯田連絡線への適用に関する請願を財政事情勘案の うえ採択</p>												
<p>平成23年10月</p>	<p>行政評価外部評価において、「見直し」判定</p>												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="592 1491 802 1563">内訳</th> <th data-bbox="802 1491 1374 1563">市民判定員の主なコメント</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="592 1563 724 1720">廃止</td> <td data-bbox="724 1563 802 1720">1</td> <td data-bbox="802 1563 1374 1720">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</td> </tr> <tr> <td data-bbox="592 1720 724 1877">見直し</td> <td data-bbox="724 1720 802 1877">14</td> <td data-bbox="802 1720 1374 1877">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</td> </tr> <tr> <td data-bbox="592 1877 724 2022">継続</td> <td data-bbox="724 1877 802 2022">2</td> <td data-bbox="802 1877 1374 2022">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</td> </tr> </tbody> </table>	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	
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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 </div>
	3月	平成26年度予算案の修正議決 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・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、修正議決部分以外も、平成26年度中に適切な措置を講ずること」 </div>
平成27年	4月	交通局負担金の積算方法を見直し、利用実態に応じた昼間割引単価を導入するとともに、事業費の暫定上限額（142億円）を設定
平成28年	7月	高齢者の交通行動の実態把握調査 （平成28年11月完了）
	9月	ICカード化（平成29年3月完了） ICカードによる乗車実績データの集積を開始

<資料2> 交通局負担金の積算方法の推移

年度	積算方法																	
平成 15年度 以前	<利用率方式> 交付者数(人) × 利用率(%) × 定期券単価(年)																	
平成 16～18 年度	<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 ※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 ※定期外単価：定期券以外の平均乗車単価 <16年度> <table border="1" data-bbox="496 757 1378 976"> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">市バス</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">173.19円</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">地下鉄</td> <td style="text-align: center;">1区</td> <td style="text-align: right;">186.04円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2区</td> <td style="text-align: right;">209.17円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3区</td> <td style="text-align: right;">237.77円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4区</td> <td style="text-align: right;">268.12円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5区</td> <td style="text-align: right;">296.55円</td> </tr> </table>					市バス	173.19円	地下鉄	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
市バス	173.19円	地下鉄	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	<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※ ※通常ユリカ割引単価：▲10.7% (5,000/5,600) <table border="1" data-bbox="496 1211 1378 1464"> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">市バス</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">178.57円</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">地下鉄</td> <td style="text-align: center;">1区</td> <td style="text-align: right;">178.57円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2区</td> <td style="text-align: right;">205.36円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3区</td> <td style="text-align: right;">232.14円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4区</td> <td style="text-align: right;">258.93円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5区</td> <td style="text-align: right;">285.71円</td> </tr> </table>					市バス	178.57円	地下鉄	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
市バス	178.57円	地下鉄	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														
平成 26年度 以降	<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ユリカ単価※ ※利用実態に応じた昼間割引ユリカ単価：▲15.2% (平成26年9月料金改定後) <table border="1" data-bbox="496 1783 1378 2040"> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">市バス</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">178.08円</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">地下鉄</td> <td style="text-align: center;">1区</td> <td style="text-align: right;">169.60円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2区</td> <td style="text-align: right;">203.52円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3区</td> <td style="text-align: right;">228.96円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4区</td> <td style="text-align: right;">254.40円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5区</td> <td style="text-align: right;">279.84円</td> </tr> </table>					市バス	178.08円	地下鉄	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
市バス	178.08円	地下鉄	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														

<資料3> 敬老パスの基礎データ

(1) 年齢区分別交付者数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	26年度		27年度		28年度	
	交付数	交付率	交付数	交付率	交付数	交付率
	件	%	件	%	件	%
65～69歳	89,522	60.5	94,558	61.0	95,027	59.3
70～74歳	85,532	64.5	80,336	62.2	77,481	63.3
75歳以上	150,807	60.3	155,889	60.2	158,183	57.8
計	325,861	61.4	330,783	60.9	330,691	59.4

(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	26年度		27年度		28年度	
	交付数	交付率	交付数	交付率	交付数	交付率
	件	%	件	%	件	%
1,000円	107,313	60.5	112,047	60.1	110,701	59.2
3,000円	85,152	64.8	85,414	64.2	84,695	62.9
5,000円	133,396	60.1	133,322	59.5	135,295	57.6
計	325,861	61.4	330,783	60.9	330,691	59.4

(3) 区別交付者数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	26年度		27年度		28年度	
	交付数	交付率	交付数	交付率	交付数	交付率
	件	%	件	%	件	%
千 種	26,574	71.6	27,011	71.0	27,105	69.7
東	10,916	64.9	11,098	64.7	11,204	63.9
北	27,016	61.3	27,371	60.7	27,357	59.3
西	20,583	59.5	20,764	58.8	20,618	57.6
中 村	21,760	60.3	22,024	60.5	21,810	59.2
中	9,658	61.8	9,769	61.2	9,831	60.3
昭 和	16,380	67.3	16,536	67.0	16,424	65.4
瑞 穂	17,537	64.7	17,767	64.4	17,655	62.8
熱 田	10,237	62.2	10,353	61.9	10,276	60.3
中 川	28,547	56.0	28,862	55.3	28,756	54.1
港	20,425	56.8	20,799	56.0	20,773	54.4
南	20,711	53.6	20,855	53.2	20,756	51.9
守 山	22,880	58.6	23,230	57.8	23,239	56.1
緑	28,148	56.5	28,874	56.0	29,172	54.4
名 東	22,637	71.0	23,096	70.1	23,236	68.2
天 白	21,852	68.0	22,374	67.4	22,479	65.6
計	325,861	61.4	330,783	60.9	330,691	59.4

注：(1)～(3)の母数について

平成27年度までの交付率は、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

平成28年度の交付率は、平成29年3月31日現在の介護保険
第1号被保険者数を母数として算定