

財政福祉委員会

説明資料(1)

持続可能な敬老パス制度のあり方の方向性について

〈目次〉

	頁
1 制度のあり方の方向性について・・・	1
2 見直しの具体的な方策・・・・・・・・	2
3 今後の想定スケジュール・・・・・・・・	11
4 敬老パス関係資料・・・・・・・・	12

(別添)

対象交通拡大後に敬老パスが適用される駅

令和元年10月11日

健康福祉局

1 制度のあり方の方向性について

(1) 制度のあり方の方向性

- ① 利用の差（個人、地域）を解消し、より多くの市民が使いやすく、公平で持続可能な制度へ
- ② 事業費の暫定上限額を維持 ⇒ 消費税8%ベース：142億円
消費税10%ベース：145億円
- ③ まずは名古屋鉄道株式会社（以下「名鉄」という。）、近畿日本鉄道株式会社（以下「近鉄」という。）及び東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）の市内運行区間への拡大を目指す。
- ④ 必要な財源確保（利用限度の設定等）

(2) 見直しの概要

より使い勝手がよく、公平で持続可能な制度とするため、以下のとおり見直しを行う。

ア 対象交通の拡大

- ・新たに名鉄、近鉄及びJR東海の市内運行区間を対象に、償還払いによる方法で適用する。

イ 利用限度の設定

- ・対象交通の拡大に係る財源確保策として、利用限度を設定する。
- ・利用限度は、居住地域ごとの公平性と利用者のわかりやすさを確保するため、「回数」で設定する。
- ・上限は年間700回から900回の間で検討する。

2 見直しの具体的な方策

(1) 対象交通の拡大

ア 適用の範囲

名鉄、近鉄及びJ R 東海の市内運行区間

※ 乗車駅及び降車駅が共に市内の駅であった場合のみ適用

イ 適用方法

利用者が敬老パスにチャージした現金等により乗車した実績を2か月ごとに集計し、運賃相当額を本人に償還

ウ 対象交通拡大による影響

(ア) 交付者数の増加見込み

約1万1千人

(イ) 対象交通拡大にかかる事業費推計（増額分）

区 分	年間運賃負担金 推計 億 円
名 鉄	3. 9
近 鉄	0. 7
J R 東 海	1. 0
市 営 交 通	3. 3
計	8. 9

注1：事務費を含まない

注2：市内の駅で乗降した場合を想定した推計

注3：平成29年12月27日財政福祉委員会提出資料で提示した推計と同様の考え方で各社の運賃値上げ相当分を加味して算出

〈参考〉事業費推計の算出方法

敬老パスの適用を名鉄、近鉄、J R 東海の市内運行区間に対象拡大した場合に、民間鉄道の駅が最寄駅と推定される地域が、地下鉄駅を最寄駅とする地域と同水準の「交付率」「一人あたり利用回数」になると仮定した場合の年間事業費（運賃負担金）をICカードによる乗車実績データを活用して算出

エ 適用時期

令和4年2月開始を目標とする。

オ 対象交通拡大により利用が可能となる路線及び区間

(令和元年10月現在)

事業者名	対象路線	対象区間
名 鉄	名古屋本線	東枇杷島～(名鉄名古屋)～中京競馬場前
	常滑線	(名鉄名古屋～神宮前～) 豊田本町～柴田
	瀬戸線	栄町～大森・金城学院前
	築港線	(名鉄名古屋～神宮前～) 大江～東名古屋港
	犬山線	(名鉄名古屋～) 東枇杷島～上小田井
近 鉄	近鉄名古屋線	近鉄名古屋～戸田
J R 東海	東海道本線	名古屋～南大高
	中央本線	名古屋～新守山
	関西本線	名古屋～春田

(注) 名鉄犬山線下小田井駅は市外駅(清須市)であるため、適用対象外

(2) 利用限度の設定

ア 考え方

敬老パスの有効期間内（1年間）の利用に上限を定め、上限に到達した場合は、残りの期間内について利用停止とする。

イ 上限設定方法

敬老パスの乗車「回数」で設定する。

〈理由〉

- ・居住地ごとの公平性の確保
- ・利用者自身による乗車実績管理のわかりやすさ

ウ 適用時期

対象交通の拡大と同時に適用開始

エ 利用限度設定の運用方法

- ・敬老パスの交付又は期限更新後の有効期間の初日から末日まで（初年度は適用開始日から有効期間の末日まで）の利用回数を集計
- ・年間利用回数が限度内に収まる者は、従前どおり有効期限の29日前から期限更新を行うことが可能
- ・上限到達者に対しては、本人に利用停止予告を通知し、一定の猶予期間を設けた上で有効期間の末日まで利用停止措置を行う。
- ・上限到達者は、利用停止措置期間内の期限更新は不可
- ・利用者には次頁のとおり利用実績を通知する。

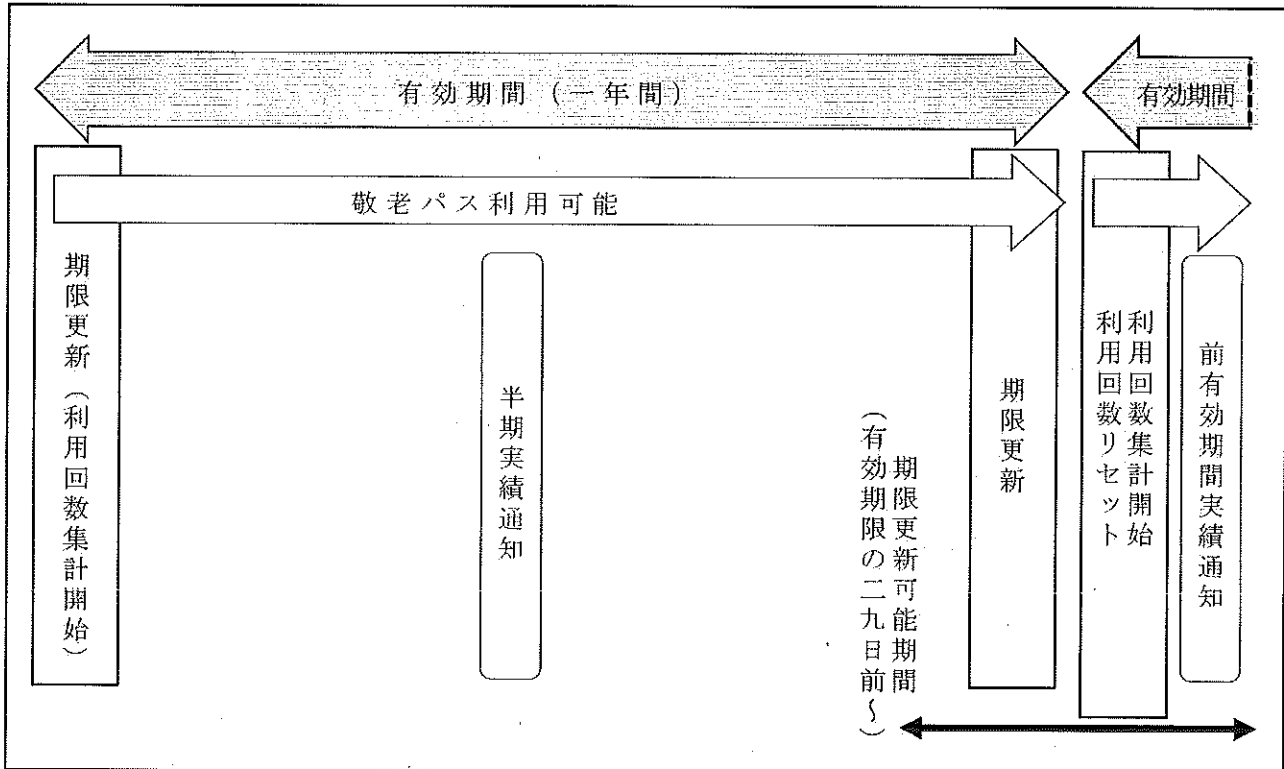
〈利用実績通知の種類〉

区 分	通知内容
半期実績通知	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集計期間 ・ 期間内利用回数 ・ 月別利用回数
前有効期間実績通知	
上限回数半分に到達通知	<ul style="list-style-type: none"> ・ 到達年月日 ・ 月別利用回数
残り100回到達通知	<ul style="list-style-type: none"> ・ 到達年月日 ・ 月別利用回数
上限到達・利用停止予告通知	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用上限到達年月日 ・ 利用停止措置開始日 ・ 月別利用回数

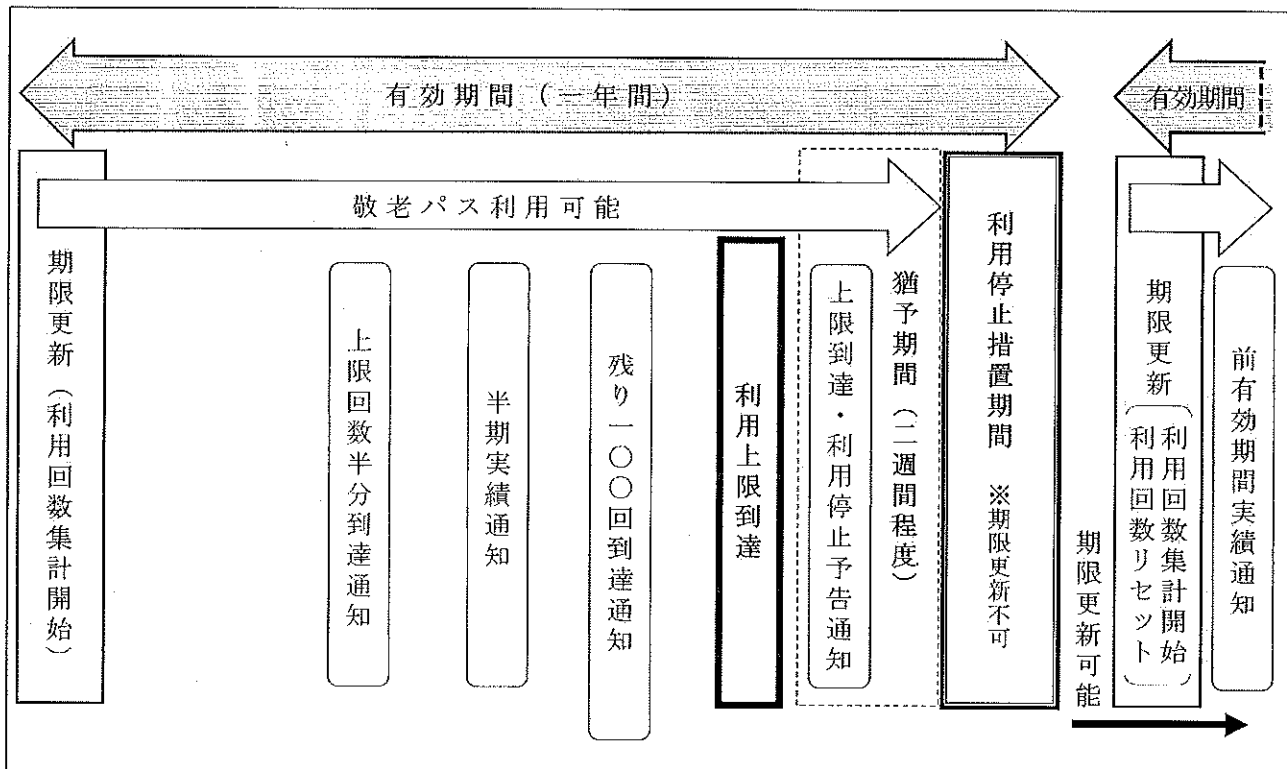
(注) 上限回数半分に到達通知は、半期を迎える前に上限回数の半分に到達した者にのみ通知する。

〈利用限度設定イメージ〉

・ 限度内利用者



・ 上限到達者 (利用停止期間あり)



(3) 対象交通拡大に伴う運用経費の見込み

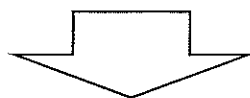
約6億円（償還払いに係る事務処理、実績通知等郵送代 等）

※ 別途各種システム改修等初期費用が必要

(4) 交通局に対する負担金の積算に係る乗継割引の適用割合の見直し

平成30年度より適用している乗継割引の適用割合及びマナカマイレージポイントによる割引の割引率について、平成30年5月に実施した乗継割引実績調査による乗車実績データに基づき見直し

区 分	現 行	検 証 結 果
乗継割引適用割合	3.4%	22.9%
マナカマイレージポイント割引	15.8%	12.1%



縮減額：年間約5億円

《乗継割引実績調査》

調査実施時期：平成30年5月21日～27日

調査方法：敬老パスの乗車実績データから乗継割引の適用条件を満たす乗車の回数を調査

※ 乗継割引の適用割合及びマナカマイレージポイントによる割引率のデータ更新のあり方については検討中

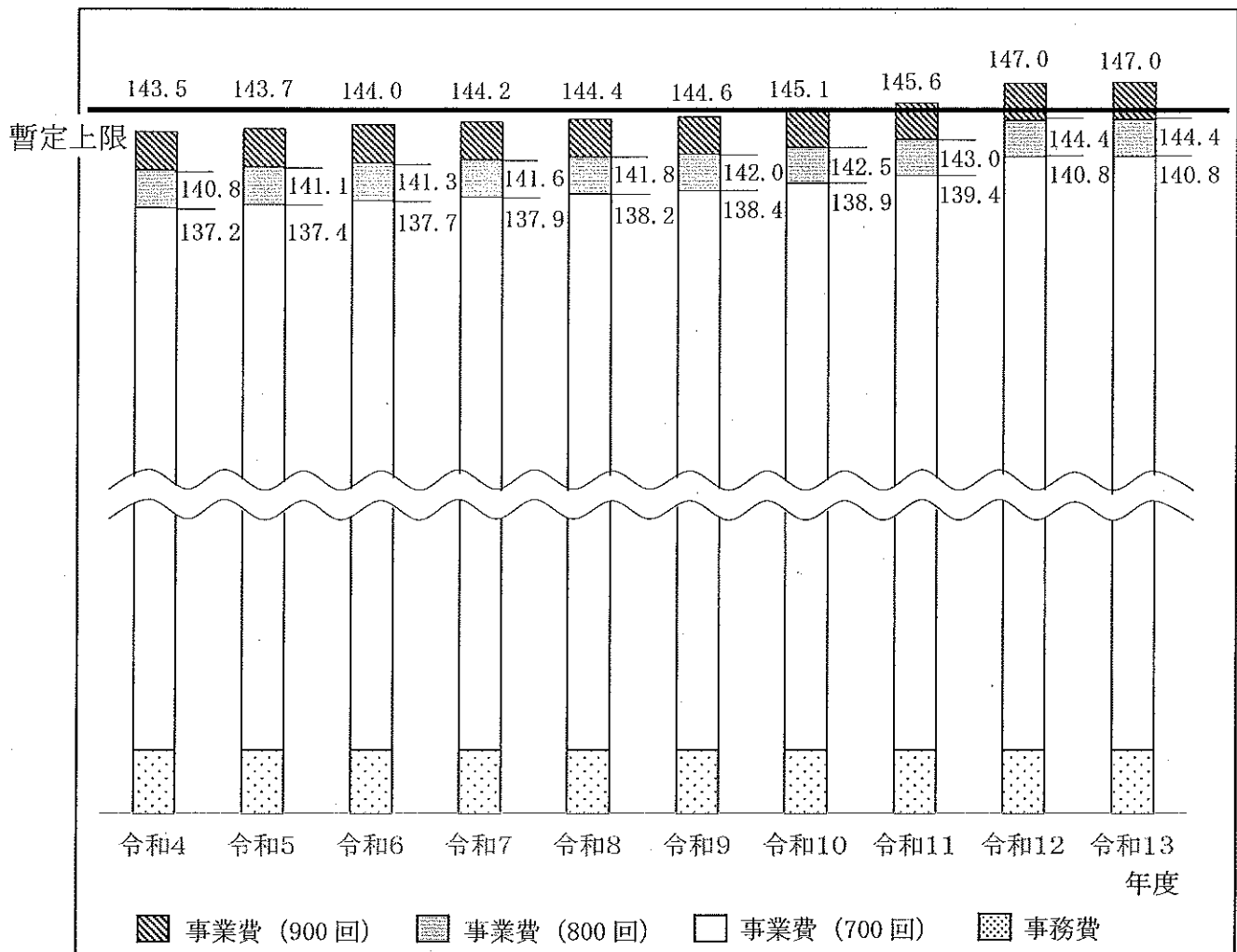
(5) 上限回数の設定案

- ・ 900回に設定した場合は、令和10年度には事業費が暫定上限を超える見込み。
- ・ 800回に設定した場合は、見直しから10年間、暫定上限を超えることなく制度を維持することが可能であると見込んでいるが、令和12年度には144.4億円と暫定上限に極めて近い事業費となるため、対象交通拡大後の敬老パスの利用状況によっては、改めて上限回数等の見直しの検討が必要となる可能性が高い。
- ・ 700回に設定した場合は、暫定上限の範囲内での持続可能な制度運営が見込まれる。

上限回数	利用イメージ	上 限 到達者数	上限設定を 行わない場合 との差額	制度の 持続可能性
(案1) 900回	1週あたり利用可能回数 17回 ・片道1回 往復2回 ⇒ 毎日 ・片道2回 往復4回 ⇒ 週4日	約1.2万人 (3.4%)	約7億円	×
(案2) 800回	1週あたり利用可能回数 15回 ・片道1回 往復2回 ⇒ 毎日 ・片道2回 往復4回 ⇒ 週3日	約1.6万人 (4.8%)	約10億円	△
(案3) 700回	1週あたり利用可能回数 13回 ・片道1回 往復2回 ⇒ 週6日 ・片道2回 往復4回 ⇒ 週3日	約2.2万人 (6.4%)	約14億円	○

〈利用上限別の将来推計〉

(単位：億円)



注1：交通局、ガイドウェイバス、あおなみ線、上飯田連絡線及び拡大対象交通機関（名鉄、近鉄及びJR東海）及び事務費の計

注2：事業費の推計方法は以下の通り

- ① 現行の対象交通機関（交通局、ガイドウェイバス、あおなみ線及び上飯田連絡線）
平成30年4月～平成31年3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
- ② 拡大対象の交通機関
上記（1）ウにより算出した事業費と将来推計人口の伸び率により推計
- ③ 交通局に対する負担金の積算に係る割引率は、見直し後の率により推計⇒
乗継割引適用割合22.9%、マナカマイレージポイント割引12.1%

※ 乗継割引適用割合及びマナカマイレージポイントによる割引率のデータ更新のあり方については検討中

【参考】 利用回数及び金額イメージ

区分		1日あたり利用回数		
		【例1】 (片道1回 往復2回)	【例2】 (片道2回 往復4回)	【例3】 (片道3回 往復6回)
一週間あたりの利用日数	1日	2回/週	4回/週	6回/週
		104回/年 (23,816円/年)	208回/年 (47,632円/年)	312回/年 (71,448円/年)
	2日	4回/週	8回/週	12回/週
		208回/年 (47,632円/年)	416回/年 (95,264円/年)	624回/年 (142,896円/年)
	3日	6回/週	12回/週	18回/週
		312回/年 (71,448円/年)	624回/年 (142,896円/年)	936回/年 (214,344円/年)
	4日	8回/週	16回/週	24回/週
		416回/年 (95,264円/年)	832回/年 (190,528円/年)	1,248回/年 (285,792円/年)
	5日	10回/週	20回/週	30回/週
		520回/年 (119,080円/年)	1,040回/年 (238,160円/年)	1,560回/年 (357,240円/年)
	6日	12回/週	24回/週	36回/週
		624回/年 (142,896円/年)	1,248回/年 (285,792円/年)	1,872回/年 (428,688円/年)
	毎日	14回/週	28回/週	42回/週
		728回/年 (166,712円/年)	1,456回/年 (333,424円/年)	2,184回/年 (500,136円/年)

〈年間利用金額の算出〉

一回あたり平均利用金額 (229円) × 利用回数

3 今後の想定スケジュール

区 分	内 容
令和元年度	・ 条例改正
令和2年度	・ 各種システム改修等対象交通拡大に向けた準備
令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 敬老パス利用者、未利用者への周知 ・ 対象交通拡大 ・ 利用限度設定

} 令和4年2月開始を目標

〈想定される準備スケジュール〉

区 分		事 項
令和2年度	前 期	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 本市及び交通事業者システムの改修 ・ 乗車実績データ取得 </div>
	後 期	
令和3年度	前 期	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 対象交通拡大に向けた準備 ・ 備品等調達 ・ 職員研修 等 </div>
	後 期	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 敬老パス利用者・未利用者への周知 ・ 償還払い用口座の登録、新規利用申請等の事務処理 ・ 各種問合せ対応 </div>

2月 対象交通拡大・利用限度設定開始

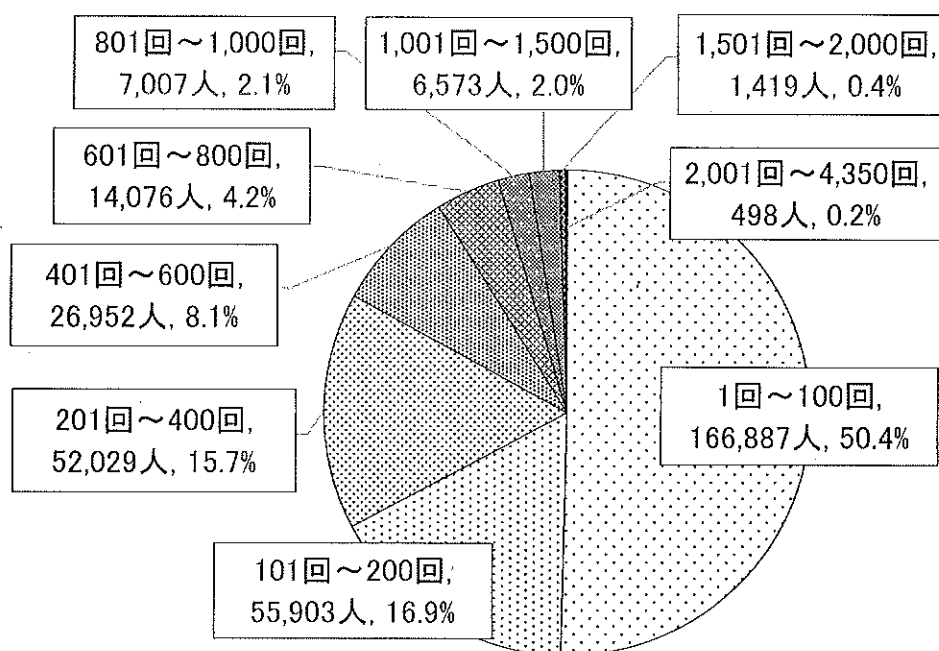
4 敬老パス関係資料

<資料1> 敬老パス交付者の利用回数的人数分布

(平成30年7月財政福祉委員会提出資料からの抜粋)

一人当たりの年間の平均利用回数は210.7回であるが、100回以下の人が約5割を占める一方で、2,000回を超えて利用する人もいる。

図表 利用回数別の人数と割合 (市バス・地下鉄合計)



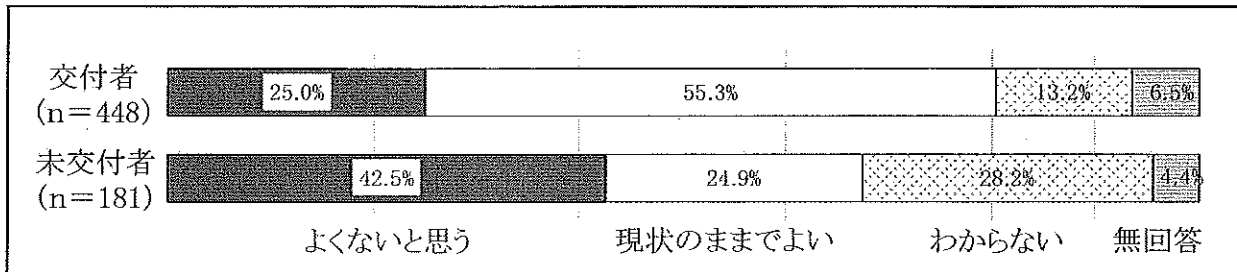
n=331,344人(0回利用者を含まない。)

一人当たりの年間平均利用回数 210.7回

年間利用回数	1週間当たり概ね換算	人数(人)	割合(%)
1回～100回	2回未満	166,887	50.4
101回～200回	2回～4回未満	55,903	16.9
201回～400回	4回～8回未満	52,029	15.7
401回～600回	8回～12回未満	26,952	8.1
601回～800回	12回～16回未満	14,076	4.2
801回～1,000回	16回～20回未満	7,007	2.1
1,001回～1,500回	20回～29回未満	6,573	2.0
1,501回～2,000回	29回～39回未満	1,419	0.4
2,001回～4,350回	39回～84回未満	498	0.2
計		331,344	100.0

<資料2> 敬老パス制度に関する市民アンケートの結果（抜すい）
 （平成30年12月財政福祉委員会提出資料からの抜すい）

（1）個人ごとの利用回数や利用金額に差があることについてどう思うか
 交付を受けていない人では、「差が大きく、よくないと思う。」と回答した人が4割を超え、「現状のままでよいと思う。」と回答した人を上回っている。



（2）主な意見

区分	内容	
制度に対する改善要望等 585人	利用に応じた負担や利用制限（194人）	・利用に上限を設けるべき ・利用回数に応じた負担の導入を検討すべき
	一部負担金の見直し（116人）	・一部負担金を増額すべき ・一部負担金を値下げ又は一律にしてほしい
	不正利用への対応（55人）	・不正利用があればなくすべき
	対象交通の拡大（46人）	・市バス、地下鉄の利用地域差をなくすため、名鉄、近鉄、JRへの拡大を望む ・民間鉄道も使用できるようになるとうれしい
	交付年齢の見直し（35人）	・対象年齢を引き上げるべき
	所得制限（12人）	・所得に応じて交付制限をすべき
	その他の改善要望等（202人）	・事業費が多すぎる ・個人ごとの利用状況の差が大きすぎる ・地域ごとの利用状況の差が大きすぎる ・地下鉄や市バスの利便性をよくしてほしい ・通勤利用に使うのはおかしい
制度の継続を希望 132人	・現状のままでよい ・よい制度なので継続してほしい	
その他 195人	・便利でたすかっている ・ありがたいと思っている ・将来は利用したい ・車を運転するよりは安全でいい	

<資料3> 敬老パスの基礎データ

(1) 年齢区分別交付数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	28年度		29年度		30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	95,027	59.3	90,194	60.3	83,388	60.4
70～74歳	77,481	63.3	82,116	62.8	85,338	62.0
75歳以上	158,183	57.8	162,011	57.3	164,696	56.4
計	330,691	59.4	334,321	59.4	333,422	58.7

(2) 一部負担金額別交付数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	28年度		29年度		30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	110,701	59.2	110,379	57.8	110,919	57.5
3,000円	84,695	62.9	84,848	63.2	83,003	62.2
5,000円	135,295	57.6	139,094	58.5	139,500	57.8
計	330,691	59.4	334,321	59.4	333,422	58.7

(3) 区別交付数及び交付率の推移

(各年度末現在)

区 分	28年度		29年度		30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	27,105	69.7	27,422	69.8	27,439	69.3
東	11,204	63.9	11,428	64.1	11,465	63.8
北	27,357	59.3	27,492	59.2	27,306	58.5
西	20,618	57.6	20,697	57.4	20,470	56.6
中 村	21,810	59.2	21,810	59.2	21,345	58.2
中	9,831	60.3	9,968	60.2	10,002	59.7
昭 和	16,424	65.4	16,621	65.6	16,620	65.3
瑞 穂	17,655	62.8	17,780	63.0	17,719	62.3
熱 田	10,276	60.3	10,355	60.2	10,318	60.0
中 川	28,756	54.1	28,947	53.8	28,726	53.0
港	20,773	54.4	21,016	54.1	20,891	53.2
南	20,756	51.9	20,849	51.8	20,639	51.3
守 山	23,239	56.1	23,579	56.1	23,594	55.4
緑	29,172	54.4	29,701	54.3	29,882	53.7
名 東	23,236	68.2	23,650	68.1	23,794	67.5
天 白	22,479	65.6	23,006	65.6	23,212	65.2
計	330,691	59.4	334,321	59.4	333,422	58.7

注1：(1)～(3)の交付数について

各年度末現在有効な敬老パスの交付数

注2：(1)～(3)の交付率算定について

各年度末現在の介護保険第1号被保険者数を母数として算定

<資料4>経緯

<p>昭和48年 9月 10月</p>	<p>70歳以上の者に交付 65歳以上の者に拡大</p>
<p>昭和50年 4月</p>	<p>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）</p>
<p>平成13年 3月</p>	<p>ガイドウェイバス志段味線への適用拡大</p>
<p>平成14年 9月</p>	<p>行政評価における評価</p>
<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>	
<p>平成15年 1月</p>	<p>名古屋市社会福祉審議会からの意見具申</p>
<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、経費削減の努力のうえ、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>	
<p>平成16年 2月 3月</p>	<p>平成16年度予算において一部負担金の導入を提案 健康福祉委員会における市長答弁</p>
<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みたい。</p>	
<p>9月</p>	<p>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>
<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>・ 老年者控除や年金控除の縮小により、同じ収入であるにもかかわらず、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（2年間の経過措置） <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」</p>	

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 9月	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												
10月	行政評価外部評価において、「見直し」判定												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">内訳</th> <th>市民判定員の主なコメント</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>廃止</td> <td>1</td> <td>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>見直し</td> <td>14</td> <td>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>継続</td> <td>2</td> <td>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 ・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												
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												
	<table border="1"> <tbody> <tr> <td> <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 </td> </tr> </tbody> </table>	<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 											
<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 													

	3月	平成26年度予算案の修正議決 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <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 <p><附帯決議></p> <p>「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」</p> </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
平成30年	4月	交通局負担金の積算方法を見直し、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に変更するとともに、新たに乗継割引の適用を開始
	10月	上飯田連絡線への適用開始 敬老パス制度に関する市民アンケート

<資料5> 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※ × 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>				
	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 × 通常ユリカ割引単価※ ※通常ユリカ割引単価: ▲10.7% (5,000/5,600)				
	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 26～29 年度	<実績精算方式(利用実態に応じた昼間割引単価)> 乗車人員 × 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)				
	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

平成 30年度	実績精算方式 ①マナカマイレージポイントによる割引 ②乗継割引			
	①乗車人員 × ICカードの乗車実績データに基づくマナカマイレージポイント適用による割引単価※1			
	※1 ICカード乗車実績データに基づく マナカマイレージポイントによる割引率：▲15.8%			
	市バス	176.82円	地下鉄	1区 168.40円
				2区 202.08円
				3区 227.34円
				4区 252.60円
				5区 277.86円
	②乗車人員 × 乗継割引適用割合※2 × 80円			
	※2 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：3.4%			
〈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（令和2年度）の予算において精算することとする。				
⇒【検証結果】乗継割引実績調査（平成30年5月21～27日実施）				
・乗継割引の適用割合：22.9% ・マナカマイレージポイントによる割引率：▲12.1%（平成30年度分）※4				
※3 乗継割引の適用割合、マナカマイレージポイントによる割引率のデータ更新のあり方については検討中				
※4 マナカマイレージポイントによる割引率が15.8%から12.1%に変更されたのは、乗継割引適用割合を3.4%から22.9%に見直したことによる。				