



## 横浜市敬老特別乗車証制度のあり方に関する検討専門分科会

### 第3回 次第

日 時 令和元年 10 月 21 日 午後 5 時 30 分～

場 所 横浜市技能文化会館 802 大研修室

#### 1 開 会

#### 2 審議事項

(1) 利用者・交通事業者ヒアリング

(2) アンケート調査

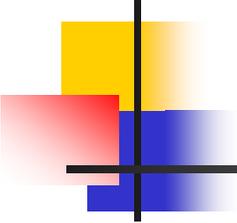
(3) 制度の役割と効果

(4) 三者負担の考え方

(5) ICカード化

(6) 他都市の状況

#### 3 閉 会



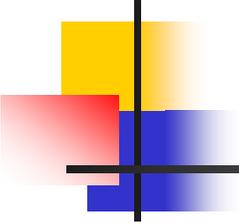
# 第3回

---

## 横浜市敬老特別乗車証制度の あり方に関する検討専門分科会

令和元年 10月21日

横浜市健康福祉局  
高齢健康福祉課

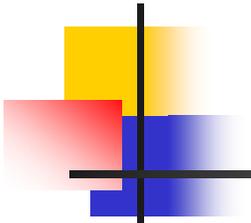


## 第3回 議事資料目次

---

- 1 利用者・交通事業者ヒアリング
- 2 アンケート調査
- 3 制度の役割と効果
- 4 三者負担の考え方
- 5 ICカード化
- 6 他都市の状況

# 1 利用者・交通事業者ヒアリング



## (1) 実施概要

---

### 1 実施方法

委員2名程度で利用者及び交通事業者に1時間程度のヒアリングを行う。

聞き取り内容：  
・敬老パスの利用効果、役立っていること  
・交通事業者から見た敬老パス制度 等

### 2 調査対象

- ①利用者 : 旭区若葉台、港南区野庭町の2か所
- ②交通事業者 : 神奈川中央交通株式会社・東急バス株式会社・横浜市交通局

### 3 実施日・調査委員

- ①旭区若葉台 : 8月23日 (山崎会長、田邊委員)
- ②港南区野庭町 : 9月10日 (田高委員、田邊委員)
- ③交通事業者 : 8月28日 (山崎会長、田高委員)

# 1 利用者・交通事業者ヒアリング

## (2) 利用者ヒアリング結果

○主な意見 …関係資料1-1参照

旭区若葉台

- 私にとっては世界が広がりなおかつ閉じこもりにならない最高の手段。
- 横浜市の敬老パスは良くできている。
- 時間さえ気にしなければ便利なバス旅ができる。
- 神戸に住んでいたことがあり、神戸のパスを利用していたが、神戸は面倒くさい。ICカードにチャージして乗る度にお金を支払う必要がある。
- 敬老パスがあることで外へ出たいという気持ちになる。
- バスを乗り継いで市外の川崎、大船、町田などへ出かけている。
- 今のままの制度（応能負担）を続けてほしい。
- 利用回数に差があるなら神戸市のような応益負担でも良いと思う。
- 利用の仕方が複雑になると出かけなくなる。
- 今は高齢者でも働ける時代になっている。年齢引き上げも考えられる。
- 所得制限により一定の所得がある人は敬老パスが使えないという考えより、応能負担が良いと思う。

# 1 利用者・交通事業者ヒアリング

## (2) 利用者ヒアリング結果

○主な意見 …関係資料1－2参照

港南区野庭町

- 敬老パスがない他の自治体の方から羨ましがられる。優遇されていると思う。
- 使わないと損だという声もある。
- 敬老パスがあることで健康に本当にいいのか疑問。甘えている部分もあるのではないか。
- 地域によっては敬老パスを使いたくても使えない人もいる。税金の公平な使い方という観点から考えるべきではないか。
- いくらでも使えるというのはどうなのか。制限等を考えてもいいのではないか。
- 低い負担区分の人はそこまでお金を出せない。本当に病院に行きたい人もいる。
- 利用者の負担が20億円だと聞いているが、仮に倍にしたとしても20億円しか増えない。利用者負担云々ではなく抜本的に考えないと。
- 対象年齢70歳以上はいいライン。70歳でも杖をついて歩いている人もいる。
- (非課税者が多いので) 所得制限をしてもあまり変わらないのではないか。
- (バスの積算上の) 15回という数字に無理がある。元気のいい高齢者と病院通いの方が多い。

# 1 利用者・交通事業者ヒアリング

## (3) 交通事業者ヒアリング結果(1/2)

### ○主な意見 …関係資料2参照

- 利用実態と交通事業者への交付金の支払いが乖離しているのは問題である。
- 敬老パスの収入は原価割れを起こしており、足りない部分を敬老パスを利用していない人が負担しているという状況になっている。
- (平成29年度の実績で) 全路線の7割が赤字となっており、路線の維持は大変難しくなっている。敬老パスの支払いが適正化されれば、大幅に経営が改善され、例えばそれを原資に必要な路線の充実など公共交通サービスの最大化が図れるようになる。
- IC化を含めた利用実態の透明化が必要。
- バスは、鉄道など他の交通機関とのフィーダー(接続)機能を果たすことが主な役割だと認識しているが、横浜市の敬老パス制度は、ご利用者にとって経済性・利便性が非常に高く、敬老パスの対象でない他の交通機関を利用せず、バスを乗り継ぎ移動するといった事象も見られる。

(次頁に続く)

# 1 利用者・交通事業者ヒアリング

## (3) 交通事業者ヒアリング結果(2/2)

○主な意見 …関係資料2参照

- 人材不足の面では、日本の大型二種免許保有者が非常に少なくなっている。平成9年から見ると3割ぐらい減っている。年齢の内訳を見ると50~80代の方がほとんど占めている。
- 乗務員（運転手）不足に対しては、高校・大学卒業者を採用する養成枠を設けたりして対応しているが限界がある。
- 高齢者の転倒防止措置などで余裕を持ったダイヤ設定にした結果、時間当たりの便数が減少する。同じ便数を維持しようとする、人も車両も増やさなければならずコスト増につながる。乗務員不足の中で全てに対応することは厳しい。
- （需要の多い路線を維持するために）利用の少ない路線を中心に減便・廃止を行っている。ただ、やみくもに減便・廃止をしては地域に与える影響が大きいため、同じように走っている路線を一つに集約したり、人の動きが少なくなっている夜や深夜帯の減便だったりということで対応している。

## 2 アンケート調査

### (1) 市民アンケート

---

#### 1 調査の概要

- (1) 調査方法：郵送配付－郵送回収
- (2) 調査対象：20歳以上の市民 30,000人
- (3) 調査期間：8月20日～9月3日
- (4) 送付資料：
  - ・制度の現状に関する説明資料
  - ・アンケート質問用紙
  - ・回答用ハガキ

#### 2 回答状況

- (1) 回答数（率）：10,381件（34.6%）

※アンケート結果の詳細は、次回の第4回検討専門分科会でご報告します。

## 2 アンケート調査

### (2) 利用者アンケート

---

#### 1 調査の概要

- (1) 調査方法：納付書等とともに郵送配付  
    －区役所・郵便局でパス交付時に回収
- (2) 調査対象：すでにパスを利用している一斉更新対象者 約40万人
- (3) 調査期間：9月2日～10月11日
- (4) 送付資料：・アンケート質問・回答用紙

#### 2 回答状況

- (1) 回答数（率）：（精査中）

※アンケート結果の詳細は、次回の第4回検討専門分科会でご報告します。

### 3 制度の役割と効果

#### (1) 分析対象

##### 1 分析方法

過去に横浜市で実施したアンケート結果をクロス集計することにより、制度の役割と効果について分析した。

##### 2 分析対象

###### ①敬老特別乗車証利用者アンケート（平成30年度実施）

- 敬老特別乗車証の利用状況の確認を目的としたアンケート
- 回答数：168,350 件

###### ②高齢者実態調査（平成28年度実施）

- 「第6期横浜市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」（計画期間：平成27年度～平成29年度）の見直しにあたり、高齢者等の実態を踏まえ介護サービスの現状と需要を把握するための調査
- 回答数（高齢者一般調査のうち「敬老パス所持状況」回答者）  
：1,448件

### 3 制度の役割と効果

#### (2) H30年度 利用者アンケートの分析①

年齢層別のバスの月乗車回数は、いずれの層でも20回以上であり、年齢層別の極端な差はなかった。（他の交通機関も極端な差はなかった。）

##### ○バス

n=168,350 (回)

	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
月乗車回数	23.62	26.73	26.98	24.42

##### ○市営地下鉄

	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
月乗車回数	7.32	7.88	7.62	6.17

##### ○金沢シーサイドライン

	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
月乗車回数	0.82	0.83	0.79	0.65

### 3 制度の役割と効果

#### (2) H30年度 利用者アンケートの分析②

年齢層別の用途割合では、いずれの層でも買物に利用される方が多かった。「趣味」「地域活動」「通勤」に利用する割合は若年層の方が高く、一方で「通院」に利用する割合は高齢層の方が高かった。

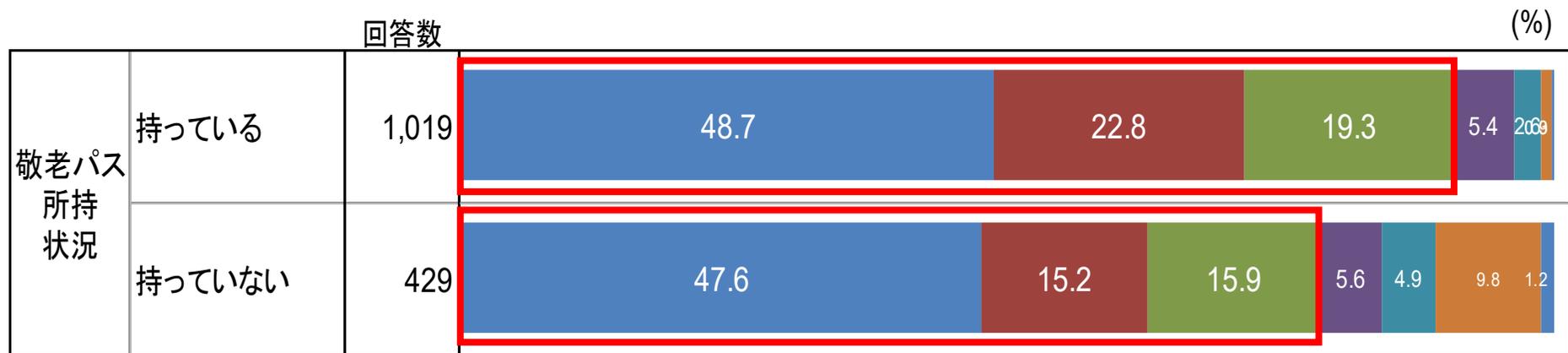
n=168,350

	買物	趣味	地域活動	通院	通勤	その他	無回答
70～74歳	72.8%	58.2%	15.3%	48.6%	10.9%	6.5%	0.6%
75～79歳	76.5%	56.2%	16.4%	59.5%	4.7%	6.5%	0.9%
80～84歳	76.9%	48.8%	13.0%	66.5%	1.6%	7.3%	1.5%
85歳以上	74.3%	37.0%	8.4%	70.9%	0.8%	8.5%	1.9%
無回答	41.0%	24.2%	6.7%	35.5%	2.1%	3.3%	45.4%

### 3 制度の役割と効果

## (3) H28年度 高齢者実態調査の分析①

平日日中の外出頻度は、「ほぼ毎日」の割合は敬老パスの所持の有無で差がない一方、「一日おき程度」の割合は敬老パスを持っている人の方が7.6ポイント高く、「2～3日おき程度」の割合は敬老パスを持っている人の方が3.4ポイント高かった。

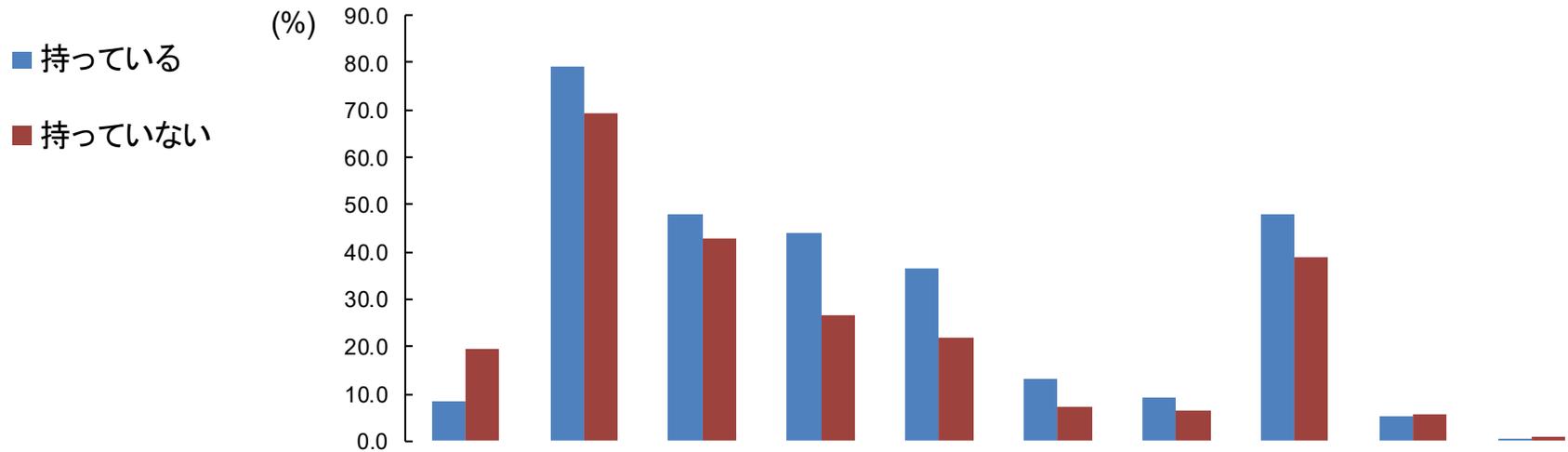


- ほぼ毎日
- 一日おき程度
- 2～3日おき程度
- 週に1日程度
- 外出しない週もある
- 外出しない、できない
- 無回答

### 3 制度の役割と効果

## (3) H28年度 高齢者実態調査の分析②

平日の外出目的は、敬老パスを持っている方が持っていない方に比べ「趣味活動」で17.5ポイント、「友人・知人と会う」で14.5ポイント高く、一方で「仕事」は敬老パスを持っていない方が10.8ポイント高かった。

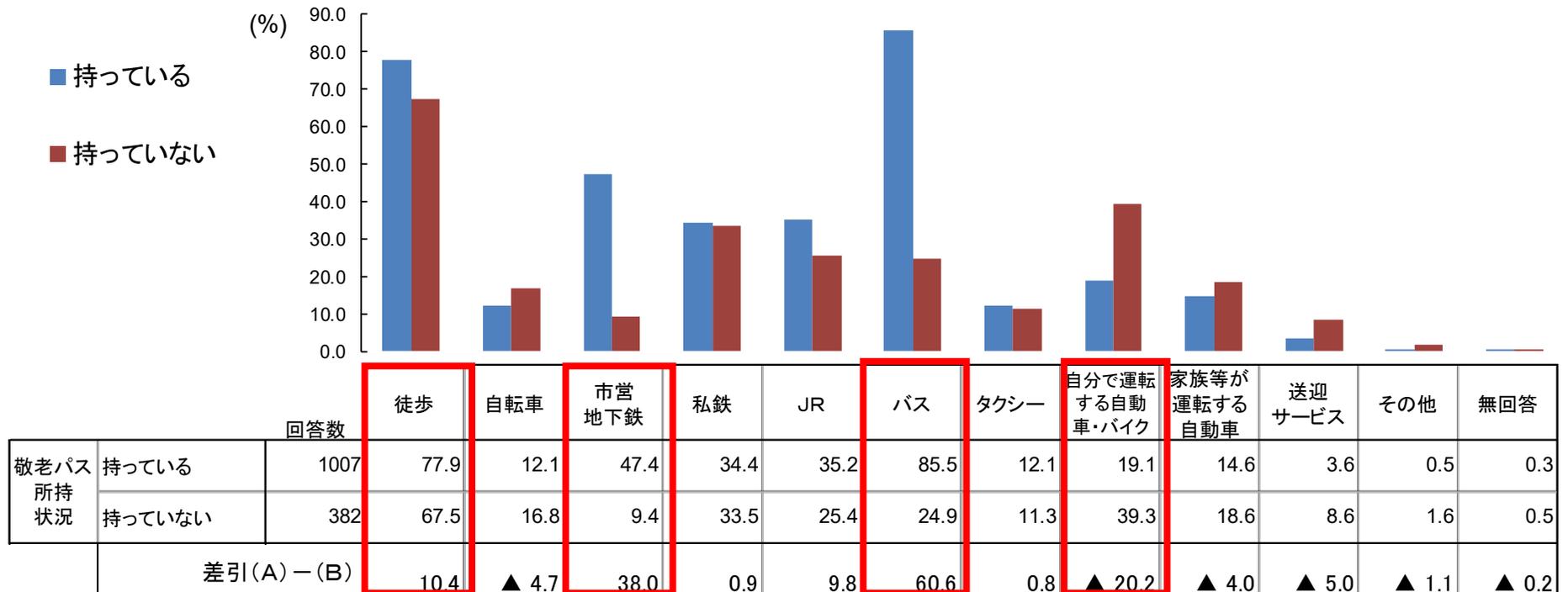


		回答数	仕事	買い物	散歩	趣味活動	友人・知人と会う	身内の者と会う	ボランティア活動	通院やリハビリ	その他	無回答
敬老パス所持状況	持っている(A)	1007	8.6	79.1	48.0	44.2	36.5	13.0	9.1	48.1	5.3	0.3
	持っていない(B)	382	19.4	69.4	42.7	26.7	22.0	7.1	6.3	38.7	5.5	1.0
差引(A)－(B)			▲ 10.8	9.7	5.3	17.5	14.5	5.9	2.8	9.4	▲ 0.2	▲ 0.7

### 3 制度の役割と効果

## (3) H28年度 高齢者実態調査の分析③

外出手段は、敬老パスを持っている方が持っていない方に比べ「バス」で60.6ポイント、「市営地下鉄」で38.0ポイント、「徒歩」で10.4ポイント高く、一方で「自分で運転する自動車・バイク」は敬老パスを持っていない方が20.2ポイント高かった。



### 3 制度の役割と効果

## (3) H28年度 高齢者実態調査の分析④

介護予防のための健康維持・増進の意識は、敬老パスを持っている方は「強く意識している」「意識している」の割合の合計が86.1%なのに対し、敬老パスを持っていない方の割合は75.5%となっている。



■ 強く意識している ■ 意識している ■ あまり意識していない ■ ほとんど意識していない ■ 無回答

## 4 三者負担の考え方

### (1) 応能負担・応益負担①

#### 応能負担

- 所得に応じて自己負担額（経費負担）を払う（賄う）という考え方。  
現行の本市敬老パス制度のほか、例として、健康保険料が応能的な考え方で設定されている。

#### 応益負担

- 給付（サービス提供）の量に応じて自己負担額（経費負担）を払う（賄う）という考え方。  
例として、健康保険の自己負担額（医療機関を受診した際の窓口負担額）が応益的な考え方で設定されている。

## 4 三者負担の考え方

### (1) 応能負担・応益負担②

	方式	代表都市	例
応能負担	フリーパス方式	横浜市・東京都・ 名古屋市・京都市	(京都市) 本人が市民税非課税の方…3,000円/年 ↑↓ 合計所得金額が700万円以上の方 …15,000円/年
応益負担	都度支払い方式 (ワンコイン方式)	大阪市・神戸市	(大阪市) 利用者は乗車時に50円負担 (神戸市) 大人料金の半額負担(110円を上限)
	利用上限設定方式	札幌市・仙台市	(札幌市) 利用者納入金1,000円~17,000円で 10,000円~70,000円分利用可能

➡ 今回はフリーパス方式に着目して試算する。

## 4 三者負担の考え方

### (2) 試算

三者（バス事業者・市費・利用者）の負担を考えるための参考として、次のパターン別に試算した。

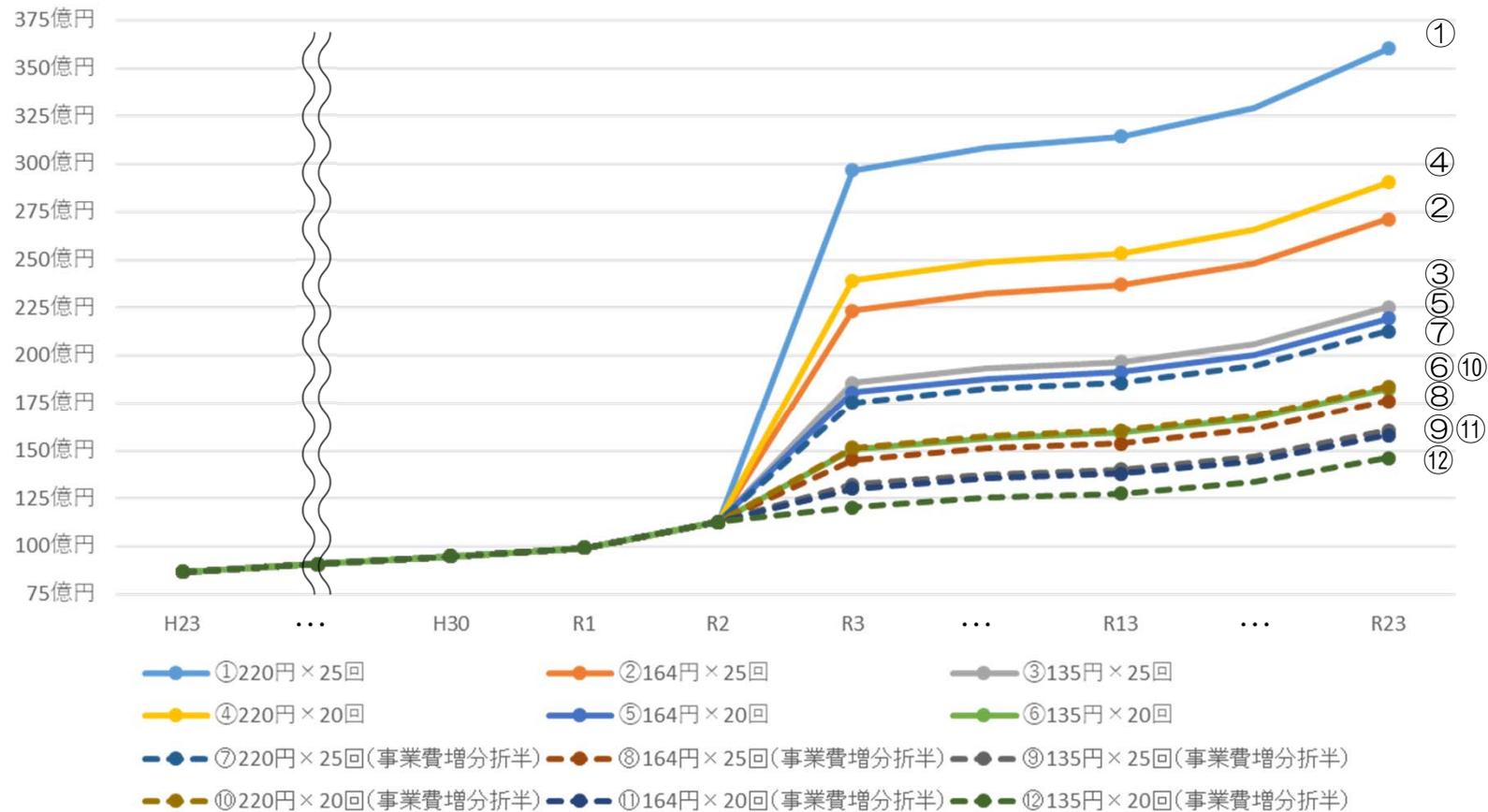
- |                                 |   |                               |
|---------------------------------|---|-------------------------------|
| ①フリーパス方式（バス乗車単価220円・月乗車想定回数25回） | } | 利用者負担は現行のまま<br>（事業費増額分は市費で負担） |
| ②フリーパス方式（バス乗車単価164円・月乗車想定回数25回） |   |                               |
| ③フリーパス方式（バス乗車単価135円・月乗車想定回数25回） |   |                               |
| ④フリーパス方式（バス乗車単価220円・月乗車想定回数20回） |   |                               |
| ⑤フリーパス方式（バス乗車単価164円・月乗車想定回数20回） |   |                               |
| ⑥フリーパス方式（バス乗車単価135円・月乗車想定回数20回） |   |                               |
| ⑦フリーパス方式（バス乗車単価220円・月乗車想定回数25回） | } | 事業費増額分は市費と<br>利用者負担で折半        |
| ⑧フリーパス方式（バス乗車単価164円・月乗車想定回数25回） |   |                               |
| ⑨フリーパス方式（バス乗車単価135円・月乗車想定回数25回） |   |                               |
| ⑩フリーパス方式（バス乗車単価220円・月乗車想定回数20回） |   |                               |
| ⑪フリーパス方式（バス乗車単価164円・月乗車想定回数20回） |   |                               |
| ⑫フリーパス方式（バス乗車単価135円・月乗車想定回数20回） |   |                               |

※詳細な前提条件は23ページ以降に記載

## 4 三者負担の考え方

### (2) 試算

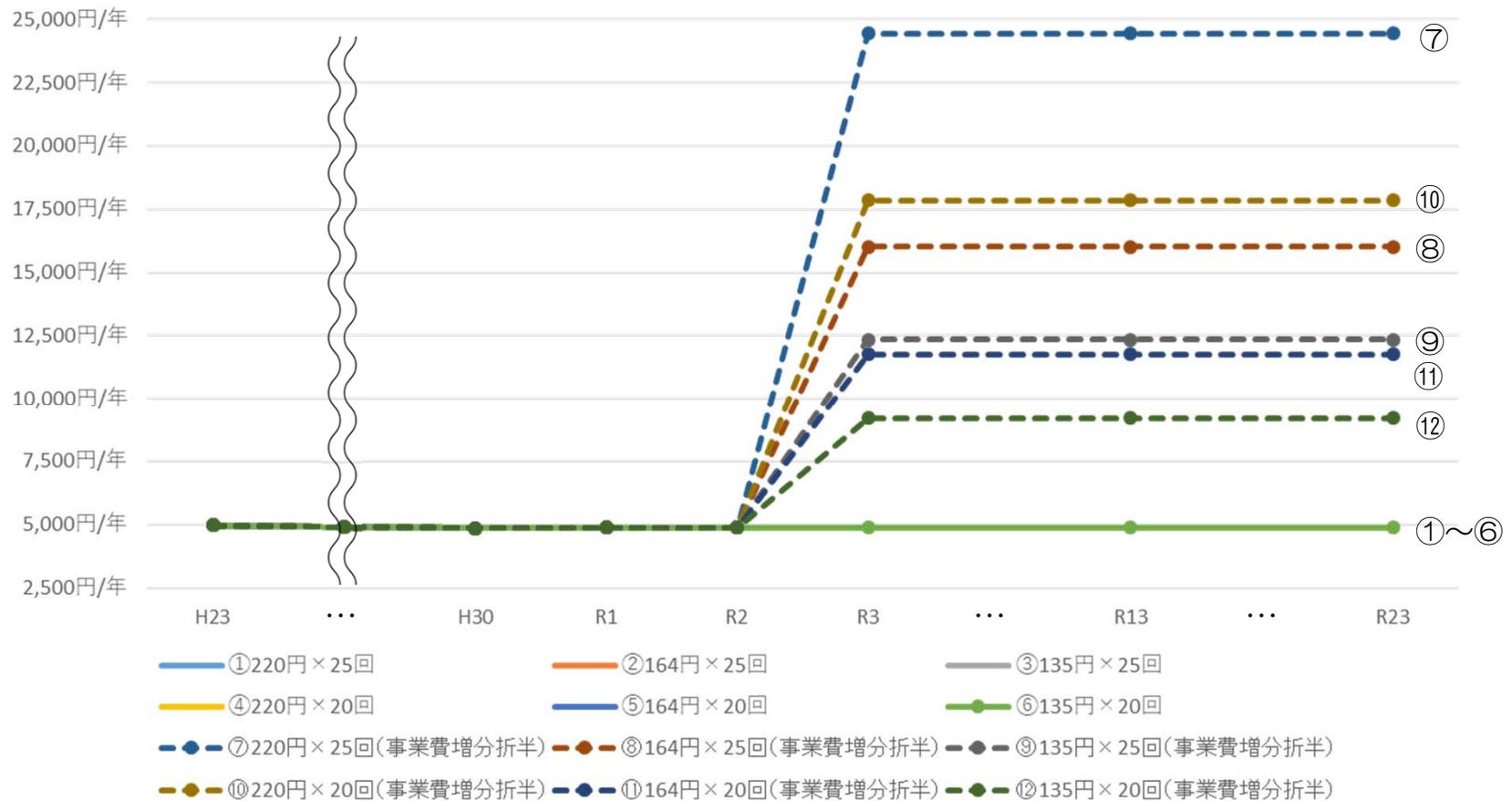
#### ●市費負担（年額）



## 4 三者負担の考え方

### (2) 試算

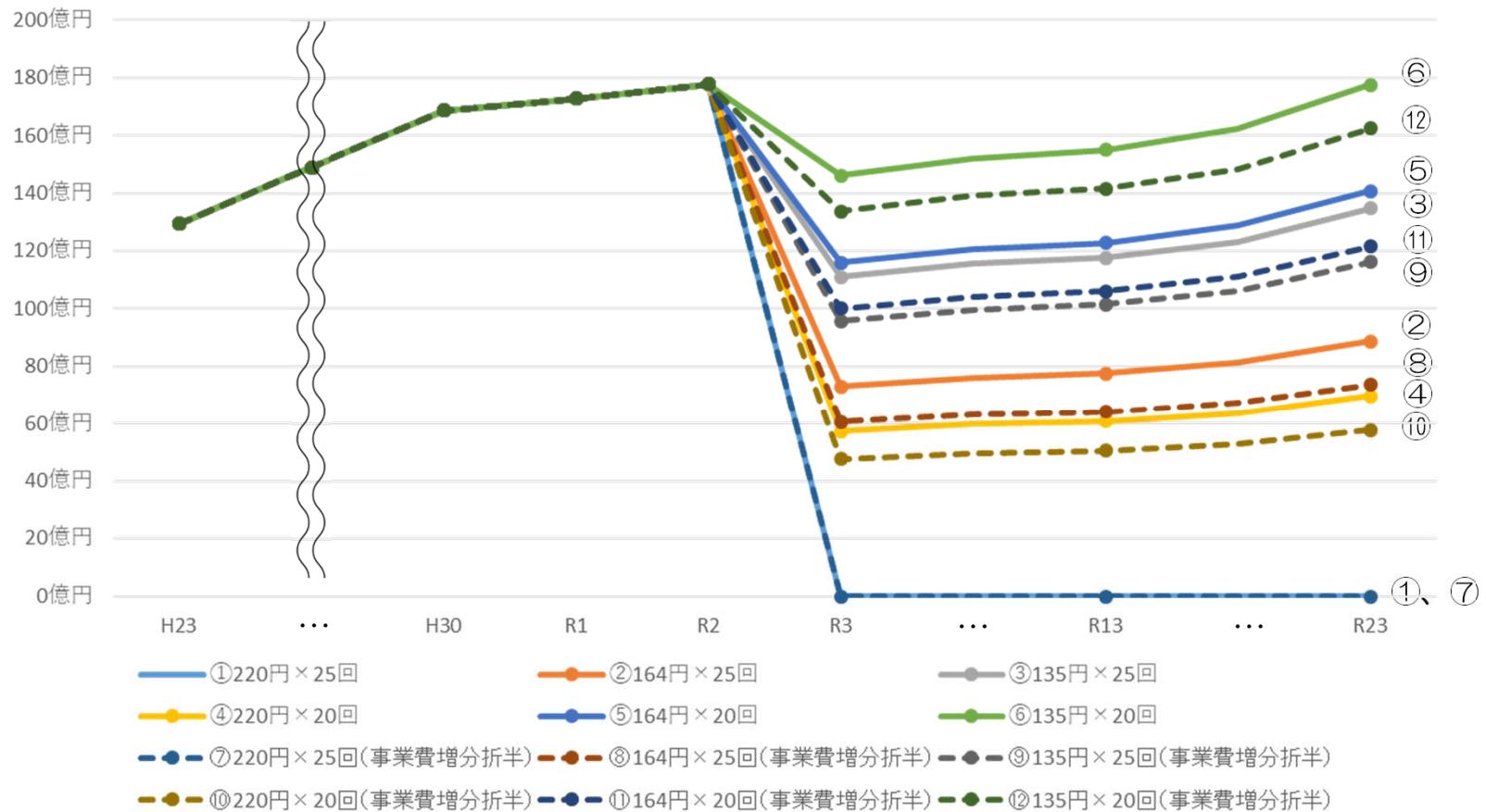
#### ●平均利用者負担

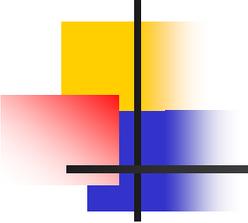


## 4 三者負担の考え方

### (2) 試算

#### ●バス事業者負担（年額）





## 4 三者負担の考え方

### (2) ①フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-1参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの積算単価等を変更
  - ・バス単価を220円で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方

### (2) ①フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-1参照

#### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	317.9億円	337.0億円	386.1億円
市費負担	99.4億円	296.6億円	314.4億円	360.2億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。（負担区分ごとの構成割合は毎年異なる）

## 4 三者負担の考え方

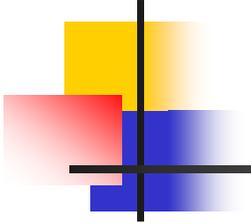
### (2) ①フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-1参照

#### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	0.0億円	0.0億円	0.0億円
市費	83.7億円	268.0億円	284.1億円	325.5億円
利用者	17.0億円	19.2億円	20.4億円	23.4億円
バス事業者	63.2%	0.0%	0.0%	0.0%
市費	30.6%	93.3%	93.3%	93.3%
利用者	6.2%	6.7%	6.7%	6.7%



## 4 三者負担の考え方

### (2) ②フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-2参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの積算単価等を変更
  - ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ②フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-2参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	244.8億円	259.5億円	297.2億円
市費負担	99.4億円	223.5億円	236.9億円	271.4億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。(負担区分ごとの構成割合は毎年異なる)

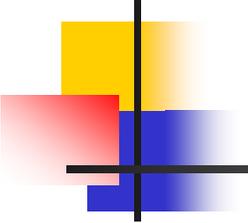
## 4 三者負担の考え方 (2) ②フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-2参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	73.1億円	77.5億円	88.8億円
市費	83.7億円	195.5億円	207.1億円	237.4億円
利用者	17.0億円	18.6億円	19.8億円	22.7億円
バス事業者	63.2%	25.5%	25.5%	25.5%
市費	30.6%	68.1%	68.0%	68.1%
利用者	6.2%	6.5%	6.5%	6.5%



## 4 三者負担の考え方

### (2) ③フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-3参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの月乗車想定回数を変更
  - ・バス単価を135円で積算（現行のまま）
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方

### (2) ③フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-3参照

#### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	206.9億円	219.4億円	251.3億円
市費負担	99.4億円	185.6億円	196.8億円	225.4億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。（負担区分ごとの構成割合は毎年異なる）

## 4 三者負担の考え方

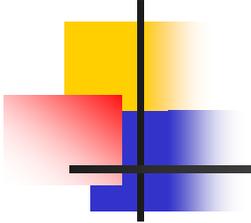
### (2) ③フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数25回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-3参照

#### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	111.0億円	117.6億円	134.8億円
市費	83.7億円	158.1億円	167.6億円	192.0億円
利用者	17.0億円	18.1億円	19.2億円	22.1億円
バス事業者	63.2%	38.6%	38.6%	38.6%
市費	30.6%	55.0%	55.0%	55.0%
利用者	6.2%	6.3%	6.3%	6.3%



## 4 三者負担の考え方

### (2) ④フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-4参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの積算単価等を変更
  - ・バス単価を220円で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方

### (2) ④フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-4参照

#### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	260.4億円	276.1億円	316.3億円
市費負担	99.4億円	239.1億円	253.5億円	290.4億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。（負担区分ごとの構成割合は毎年異なる）

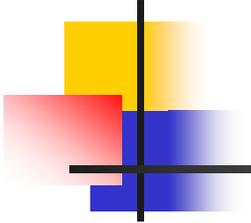
## 4 三者負担の考え方 (2) ④フリーパス方式

(バス単価220円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-4参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	57.4億円	60.9億円	69.8億円
市費	83.7億円	211.0億円	223.6億円	256.2億円
利用者	17.0億円	18.8億円	19.9億円	22.9億円
バス事業者	63.2%	20.0%	20.0%	20.0%
市費	30.6%	73.5%	73.4%	73.4%
利用者	6.2%	6.5%	6.5%	6.6%



## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑤フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-5参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの積算単価等を変更
  - ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑤フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-5参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	201.9億円	214.1億円	245.2億円
市費負担	99.4億円	180.6億円	191.5億円	219.4億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。（負担区分ごとの構成割合は毎年異なる）

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑤フリーパス方式

(バス単価164円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-5参照

#### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	115.9億円	122.9億円	140.8億円
市費	83.7億円	153.2億円	162.4億円	186.1億円
利用者	17.0億円	18.1億円	19.2億円	22.0億円
バス事業者	63.2%	40.4%	40.4%	40.4%
市費	30.6%	53.4%	53.3%	53.3%
利用者	6.2%	6.3%	6.3%	6.3%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑥フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-6参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年にバスの積算単価等を変更
  - ・バス単価を135円で積算（現行のまま）
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
  - ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑥フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-6参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
交付者数	414,179人	435,131人	461,252人	528,619人
事業費	119.6億円	171.7億円	182.0億円	208.4億円
市費負担	99.4億円	150.4億円	159.4億円	182.6億円
利用者負担	20.2億円	21.3億円	22.6億円	25.9億円
平均利用者負担	4,886円	4,894円	4,894円	4,894円

※利用者負担が微増している理由

→R1はH29決算の負担区分構成割合で試算しているが、R2以降はH30決算の負担区分構成割合で試算しているため。（負担区分ごとの構成割合は毎年異なる）

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑥フリーパス方式

(バス単価135円・月乗車想定回数20回・利用者負担は現行のまま)

…関係資料3-6参照

#### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (積算変更)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	146.2億円	155.0億円	177.6億円
市費	83.7億円	123.5億円	130.8億円	150.0億円
利用者	17.0億円	17.5億円	18.6億円	21.3億円
バス事業者	63.2%	50.9%	50.9%	50.9%
市費	30.6%	43.0%	43.0%	43.0%
利用者	6.2%	6.1%	6.1%	6.1%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑦フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-7参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を220円で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑦フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-7参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	360,661人	382,311人	438,149人
事業費	119.6億円	263.5億円	279.3億円	320.0億円
市費負担	99.4億円	175.3億円	185.8億円	212.9億円
利用者負担	20.2億円	88.2億円	93.5億円	107.1億円
平均利用者負担	4,886円	24,446円	24,446円	24,446円

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑦フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-7参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	0.0億円	0.0億円	0.0億円
市費	83.7億円	158.3億円	167.8億円	192.4億円
利用者	17.0億円	79.7億円	84.5億円	96.8億円
バス事業者	63.2%	0.0%	0.0%	0.0%
市費	30.6%	66.5%	66.5%	66.5%
利用者	6.2%	33.5%	33.5%	33.5%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑧フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-8参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑧フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-8参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	360,661人	382,311人	438,149人
事業費	119.6億円	202.9億円	215.1億円	246.4億円
市費負担	99.4億円	145.1億円	153.8億円	176.2億円
利用者負担	20.2億円	57.8億円	61.3億円	70.2億円
平均利用者負担	4,886円	16,022円	16,022円	16,022円

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑧フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-8参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	60.6億円	64.2億円	73.6億円
市費	83.7億円	126.9億円	134.5億円	154.1億円
利用者	17.0億円	50.5億円	53.6億円	61.4億円
バス事業者	63.2%	25.5%	25.4%	25.5%
市費	30.6%	53.3%	53.3%	53.3%
利用者	6.2%	21.2%	21.2%	21.2%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑨フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-9参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を135円で積算（現行のまま）
  - ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が8%減少（58.43%→50.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑨フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-9参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	375,555人	398,099人	456,243人
事業費	119.6億円	178.6億円	189.3億円	216.9億円
市費負担	99.4億円	132.2億円	140.2億円	160.6億円
利用者負担	20.2億円	46.3億円	49.1億円	56.3億円
平均利用者負担	4,886円	12,341円	12,340円	12,340円

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑨フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数25回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-9参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	95.8億円	101.5億円	116.3億円
市費	83.7億円	112.7億円	119.5億円	136.8億円
利用者	17.0億円	39.4億円	41.8億円	48.0億円
バス事業者	63.2%	38.6%	38.6%	38.6%
市費	30.6%	45.4%	45.5%	45.4%
利用者	6.2%	15.9%	15.9%	15.9%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑩フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-10参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を220円で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑩フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-10参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	360,661人	382,311人	438,149人
事業費	119.6億円	215.9億円	228.8億円	262.1億円
市費負担	99.4億円	151.5億円	160.6億円	184.0億円
利用者負担	20.2億円	64.4億円	68.2億円	78.2億円
平均利用者負担	4,886円	17,847円	17,847円	17,847円

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑩フリーパス方式

(バス乗車単価220円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-10参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	47.6億円	50.5億円	57.8億円
市費	83.7億円	133.6億円	141.7億円	162.3億円
利用者	17.0億円	56.8億円	60.2億円	69.0億円
バス事業者	63.2%	20.0%	20.0%	20.0%
市費	30.6%	56.1%	56.1%	56.1%
利用者	6.2%	23.9%	23.8%	23.9%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑪フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-11参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が8%減少（58.43%→40.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑪フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-11参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	375,555人	398,099人	456,243人
事業費	119.6億円	174.3億円	184.8億円	211.7億円
市費負担	99.4億円	130.1億円	138.0億円	158.0億円
利用者負担	20.2億円	44.2億円	46.8億円	53.7億円
平均利用者負担	4,886円	11,763円	11,763円	11,763円

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑪フリーパス方式

(バス乗車単価164円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-11参照

#### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	100.0億円	106.1億円	121.5億円
市費	83.7億円	110.3億円	117.0億円	134.0億円
利用者	17.0億円	37.5億円	39.7億円	45.5億円
バス事業者	63.2%	40.4%	40.4%	40.4%
市費	30.6%	44.5%	44.5%	44.5%
利用者	6.2%	15.1%	15.1%	15.1%

## 4 三者負担の考え方

### (2) ⑫フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-12参照

- 前提条件（あくまで試算であり、設定次第で数字が変動することに留意する必要がある）
  - ・R3年に制度改正
  - ・バス単価を135円で積算（現行のまま）
  - ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
  - ・実際のバスマ月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
  - ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
  - ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が5%減少（58.43%→53.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）
    - （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
  - ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
  - ・事務費は除外

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑫フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-12参照

### ●試算（事業費）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
交付者数	414,179人	397,896人	421,781人	483,384人
事業費	119.6億円	157.0億円	166.4億円	190.6億円
市費負担	99.4億円	120.3億円	127.6億円	146.1億円
利用者負担	20.2億円	36.7億円	38.9億円	44.5億円
平均利用者負担	4,886円	9,215円	9,215円	9,215円

## 4 三者負担の考え方 (2) ⑫フリーパス方式

(バス乗車単価135円・月乗車想定回数20回・事業費増額分は市費と利用者負担で折半)

…関係資料3-12参照

### ●試算（バス事業者・市費・利用者の負担割合）

	R1	R3 (制度改正)	R13	R23
バス事業者	172.7億円	133.7億円	141.7億円	162.4億円
市費	83.7億円	98.8億円	104.7億円	120.0億円
利用者	17.0億円	30.1億円	32.0億円	36.6億円
バス事業者	63.2%	50.9%	50.9%	50.9%
市費	30.6%	37.6%	37.6%	37.6%
利用者	6.2%	11.5%	11.5%	11.5%

## 5 ICカード化

### (1) 前提条件（共通条件）

---

- 1 初回発行枚数：45万枚
- 2 更新枚数：年5万枚
- 3 バス車載器の改修台数：2,200台
- 4 利用範囲：ICカードが利用できる民営バス・市営バス
- 5 収集データ（必須項目）：利用日・事業者コード・ID番号
- 6 ネガリストの利用：市外転出者等の利用を停止する。
- 7 有効期間：無期限（上記ネガリストによる管理）
- 8 交付（チャージ）場所：  
健康福祉局、18区役所、バス営業所、バス車内、市内郵便局（302局）

## 5 ICカード化

### (2) 概算見積

	今回見積	(参考) H21年度見積
初期費用	54~55.3億円	29.8億円
運用費用	1.5億円	3.0億円
合計	55.5~56.8億円	32.8億円

#### 【各費用の主な内訳】

- 初期費用：バス機器等改造費・交付（チャージ）端末設置費・システム改修費・カード発行費
- 運用費用：カード発行費

#### 【H21年度見積額から大きく増額している主な理由】

- 交付用端末の設置見込台数を増やしたため。  
(7台(1台1,000万円)→321台(1台800万円))

※321台に増やした理由：

定期的に窓口での更新（チャージ）を必要とする方式の場合、現行と同レベルの窓口数（市・区役所、市内郵便局）を確保する必要があるため。

## 5 ICカード化

### (3) 他都市の費用

…関係資料4参照

(R元年度予算ベース)

都市名	初期費用	運用費用	備考
札幌市	20億円	3億円	初期費用は他制度と合同で開発しており、その費用も含む。
仙台市	1.6億円	0.2億円	仙台市交通局が運用する「イクスカ」システムの導入に合わせてICカード化しており、システム構築の段階でパスのICカード化が検討されていたため、初期費用が抑えられていると考えられる。
名古屋市	6億円	1億円	「mana」システム導入時に敬老パスのICカード化を見据えて一定の整備を行っていたため、初期費用を抑えることができていると考えられる。
大阪市	8.8億円	4.3億円	(大阪市) 運用費用はH29年度決算額
神戸市	9億円	2.1億円	(大阪市・神戸市) 交通事業者のICカード導入時にあわせて、ICカード化したため初期費用が抑えられたと考えられる。

## 6 他都市の状況

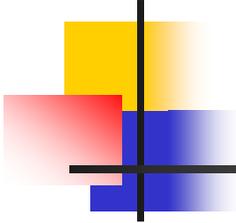
### (1) 一般会計予算に占める事業費の割合

…関係資料4参照

(R元年度予算ベース)

都市名	事業費 (百万円)	一般会計予算 (百万円)	割合
名古屋市	14,380	1,249,889	1.15%
京都市	5,717	794,413	0.72%
横浜市	12,164	1,761,506	0.69%
仙台市	3,144	556,342	0.57%
札幌市	5,297	1,019,300	0.52%
神戸市	3,708	811,640	0.46%
大阪市	5,991	1,835,340	0.33%
東京都	18,926	7,461,000	0.25%

都市名	事業費 (百万円)	一般会計予算 (百万円)	割合
川崎市	1,930	759,066	0.25%
福岡市	1,618	866,640	0.19%
熊本市	492	370,200	0.13%
堺市	508	432,000	0.12%
新潟市	325	392,200	0.08%
広島市	422	670,053	0.06%
北九州市	-	-	-



# 今後の日程

時 期	内 容 等	
10月21日	第3回	①利用者・交通事業者ヒアリングの報告 ②具体案の意見交換（2回目）
11月14日	第4回	①市民アンケート、利用者アンケート結果について ②具体案の意見交換（3回目）
11月下旬	第5回	①具体案の意見交換（4回目） ②答申（案）について（1回目）
12月	第6回	①答申（案）について（2回目）

## 関係資料

### 目次

- |   |                   |              |
|---|-------------------|--------------|
| 1 | 利用者ヒアリング報告書（若葉台）  | …関係資料 1 - 1  |
| 2 | 利用者ヒアリング報告書（野庭町）  | …関係資料 1 - 2  |
| 3 | 交通事業者ヒアリング報告書     | …関係資料 2      |
| 4 | 試算バックデータ（パターン①～⑫） | …関係資料 3 - 1  |
|   |                   | ）            |
|   |                   | …関係資料 3 - 12 |
| 5 | 他都市調査結果一覧         | …関係資料 4      |

## 委員提出資料

### 目次

- |   |          |           |
|---|----------|-----------|
| 1 | 八郷委員提出資料 | …委員提出資料 1 |
|---|----------|-----------|

利用者ヒアリング報告書ー 1 【若葉台連合自治会】

日 時	令和元年 8 月 23 日（金） 14：00～15：40
場 所	若葉台団地しらかし集会所
出席者	専門分科会：山崎会長、田邊委員 利用者：若葉台連合自治会（山岸弘樹会長）並びに区老連若葉台第一支部・第二支部より合計 24 人 事務局：（健康福祉局）松本理事、木野知課長、野澤係長、板垣

①日ごろから敬老パスを活用されていると思いますが、買い物や通院といった用途や、利用の頻度など、敬老パスをどのように使っているか教えてください。

（敬老パスを持っていない方は、なぜ持っていないか理由を教えてください。）

【用途】

- ・買い物（6名）、ボランティア（2名）、通院（2名）、図書館（2名）  
遊び、趣味、床屋、電車へのアクセス、団地内、団地での会合、自治会活動、地域活動  
区役所・公会堂、講習会、防犯指導員の活動
- ・バスを乗り継いで市外の鎌倉、川崎、大船、町田に行くこともある。

【利用頻度】

- ・月 2 回
- ・月 2、3 回（2 回半）（4 名）
- ・月 3、4 回
- ・月 5 回
- ・月 5、6 回
- ・月 7、8 回（2 名）
- ・月 8～10 回
- ・月 10 回（3 名）
- ・月 10～15 回
- ・月 12 回
- ・月 15 回
- ・月 15、16 回
- ・月 20 回
- ・月 20～25 回
- ・ほとんど毎日使っている。（3 名）
- ・最近車をやめてから増えてきている。
- ・乗り継ぎをしている。したがって利用回数（往復）は少ないかもしれないが、金額的には使っている。

②実際に利用される中で感じた、敬老パスがあつて良かったこと（外出することで健康に過ごせる等）、逆に良くなかったこと（敬老パスがあるために、歩ける距離でもバスに乗ってしまう等）について教えてください。

【良かったこと】

- ・私にとっては世界が広がり閉じこもりにならない最高の手段。
- ・時間さえ気にしなければ便利なバス旅ができる。（ルートを考えるのに）頭を使うので結果的には県が推奨する未病になる。
- ・敬老パスがあることで外へ出たいという気持ちになる。
- ・社会参画の役に立っていると思う。
- ・敬老パスがあることで外に出られて利便性がある。
- ・小銭を持たなくても乗れて便利
- ・70代前後は歩くのは可能だが、それ以上になるとバス停から自宅まででも歩くのが辛い人がある。
- ・いろんな人の事情がある。今歩けても、これからも歩けるとは限らない。

【良くなかったこと】

（特になし）

③敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。

（現行の利用者の所得に応じた負担額についてどう思いますか。）

（他都市では、乗車の都度50円の負担や大人料金の半額を負担する方式、また、ご利用の限度額を設ける方式のところがありますが、これらの方式についてどう思いますか。）

- ・支払金額が少々高くなってもこの制度（フリーパス）を続けてほしい。
- ・負担金が極端に高くない限りは利用したい。
- ・月に2、3回しか利用していないという人もいるので、神戸市のような応益負担もいいかなと思う。
- ・（利用回数に）差があるなど痛感した。少ない人は2、3回、多い人は25回、差があるなら考えないといけないと思った。
- ・横浜市の敬老パスは使いたくなければ申請しなくてもよい。月に2、3回しか利用しないから損したと考えるのは間違い。
- ・応能負担は良い。使わないと損かもしれないが、決められた手続きで一度支払えばよい。あとは自由に使える。応益負担の場合はあとどれくらい乗れるのか自分で管理しないとイケない。私たちの年齢ではそれが鬱陶しくなる。結果的には表に出たくなる。
- ・利用の仕方が複雑になると出なくなる。応益負担だと問題があるのではないかと感じた。
- ・利用回数が多くて所得が少ない人は応能の方がよい。低所得の方のことも考えてもらえるとありがたい。
- ・基本的には応能負担で考えていただきたい。

<p>④現行では、対象年齢は70歳以上の方となっていますが、健康寿命が年々伸びている中、<u>対象年齢についてどのように考えますか。</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢が高くても働けるような状況になってきている。対象年齢の引き上げは考えられる。</li> <li>・対象年齢の引き上げも検討していただいても良いのではないか。</li> </ul>
<p>⑤現在の利用者のうち、約64%が非課税者となっています。<u>敬老パスの対象者に所得制限を設けることについてどのように考えますか。</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・収入があるうちは自己で負担するというのも一つの方法だと思う。</li> <li>・生活保護受給者や非課税者など64%の人をどうするかを良く検討しないといけない。高所得者だから対象から外すとなると、せつかくの今のいい制度がそっぽを向かれる。</li> <li>・所得制限により一定の所得がある人は敬老パスが使えないという考えより、応能負担が良いと思う。</li> <li>・64%の人をどうするか。これをどうするかが制度として大きな点だと思う。</li> </ul>
<p>⑥その他</p>
<p>【制度について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市の敬老パスは良くできている。</li> <li>・効能が非常に大きい。今のままのシステムで続けてほしい。</li> <li>・電車がOKだったらさらに良い。</li> <li>・神戸に住んでいたことがあり、神戸のパスを利用していたが、神戸は面倒くさい。ICカードにチャージして乗る度にお金を支払う必要がある。</li> <li>・こんなに良い制度はない。ぜひ制度を維持してほしい。</li> </ul> <p>【IC化について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカードにすると正確なデータが取れると思う。</li> <li>・利用回数について年1回の調査とアンケートを前提に置くのは危険だと思う。</li> <li>・マイナンバーカードと紐づけするのが良いのではないか。</li> <li>・ICにすると応益負担がしやすい。いまは応能負担だからICでなくても済んでいる。安易にICカードにすると、受益者側の負担が増える。</li> </ul>

## 利用者ヒアリング報告書ー 2 【野庭団地連合自治会・野庭住宅連合自治会】

日 時	令和元年 9 月 10 日（火） 14：00～15：30
場 所	野庭団地第四住宅集会所
出席者	専門分科会：田高委員、田邊委員 利用者：野庭団地連合自治会（黒田祐輔会長）・野庭住宅連合自治会（木村妙子会長）より 11 人 事務局：（健康福祉局）松本理事、木野知課長、野澤係長、板垣

①日ごろから敬老パスを活用されていると思いますが、買い物や通院といった用途や、利用の頻度など、敬老パスをどのように使っているか教えてください。

（敬老パスを持っていない方は、なぜ持っていないか理由を教えてください。）

## 【用途】

・買い物（5名）、自治会・地域活動（2名）、通院（2名）、趣味（2名）、区役所（2名）、孫に会いに行く、市社協

## 【利用頻度】

- ・あまり使っていない
- ・月 2 回
- ・月 2～4 回
- ・月 8 回
- ・月 20 回（2名）
- ・月 30 回（3名）
- ・月 50 回
- ・週 1、2 回が趣味、週 5 日が買い物

②実際に利用される中で感じた、敬老パスがあつて良かったこと（外出することで健康に過ごせる等）、逆に良くなかったこと（敬老パスがあるために、歩ける距離でもバスに乗ってしまう等）について教えてください。

## 【良かったこと】

- ・70 歳になる前はシニアパスを購入していた。5,000 円分をパスモにチャージすると 1 か月でなくなっていて、シニアパスに切り替えた。シニアパスでも得をしているなど思っていたが、敬老パスに頂けるようになると良かったと思った。
- ・趣味の場で他の地方の方と一緒にすることがあり、自分は敬老パスで無料で行っているが、例えば横須賀や鎌倉の方からは羨ましいと言われた。他の自治体ではやっていなくて横浜は優遇されているなど思っている。ありがたいと思っている。
- ・交通費は高い。敬老パスがあることで助かっている。
- ・先日、脳梗塞で倒れて、退院してから歩こうと思っても歩けなかった。そのときはありがたかった。

## 【良くなかったこと】

- ・お金を払わなくて乗れると甘えてしまう。
- ・例えばこれまで上永谷駅まで歩いていたので使わないと損だという感覚になってしまう。そういう声も聞く。
- ・健康のために本当にいいのか。歩かないと老いが早い。

**③敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。**

(現行の利用者の所得に応じた負担額についてどう思いますか。)

(他都市では、乗車の都度 50 円の負担や大人料金の半額を負担する方式、また、ご利用の限度額を設ける方式のところがありますが、これらの方式についてどう思いますか。)

- ・敬老パスを使いたくても使えない人もいる。税金の公平な使い方という観点も考えないといけない。使えないようなところに住んでいる人はどうするのか、あまりにもサービスしすぎている面もあると思う。その辺のバランスをとるような仕組みにした方がいいのではないかな。
- ・利用者負担を払えばいくらでも使ってもいいというのは考えた方がいいのではないかな。ある程度使ったら頭打ちにして残りは実費を払ってもらうとか。
- ・月利用上限でチェックできればいい。
- ・低い利用者負担金額の方が 64%もいる。そんなにお金を出せないということも考えてあげないといけない。本当に病院に行きたいと思っている低い負担区分の人のことも考えないと。
- ・利用者の負担が 20 億円だと聞いているが、仮に倍にしたとしても 20 億円しか増えない。利用者負担云々ではなく抜本的に考えないと。
- ・野庭は絶対バスを使う。現行のまま続けていただきたい。

**④現行では、対象年齢は 70 歳以上の方となっていますが、健康寿命が年々伸びている中、対象年齢についてどのように考えますか。**

- ・70 歳はいい。70 歳でもやっと歩いている人もいる。杖をついている人もいる。
- ・70 歳はいいラインだと思う。
- ・体力の問題だけでなく、年金の話も関わってくる。

**⑤現在の利用者のうち、約 64%が非課税者となっています。敬老パスの対象者に所得制限を設けることについてどのように考えますか。**

- ・(非課税者が多いので) 制限をかけてもあまり変わらないのではないかな。

**⑥その他**

**【制度について】**

- ・(積算上の) 15 回という数字が無理。元気のいい高齢者と病院通いの方が多い。

**【IC化について】**

- ・年に 1 回の実態調査やアンケートもあるが、IC カードに先にお金をかける方法もあると思う。

交通事業者ヒアリング報告書

日 時	令和元年 8 月 28 日（水） 10：00～11：20
場 所	神奈川県バス協会
出席者	専門分科会：山崎会長、田高委員 交通事業者：（市交通局）城局長 （東急バス）原山 運輸計画部計画課長 （神奈川中央交通）永山 運輸営業部長 （神奈川県バス協会）八郷理事長 事務局：（健康福祉局）松本理事、木野知課長、野澤係長、板垣

<添付資料>

- 1 横浜市交通局
  - (1) 交通事業者ヒアリング報告書ー 1 【横浜市交通局】
  - (2) 「敬老パス」制度を維持・継続させるために
  - (3) 敬老特別乗車証調査実績
  
- 2 東急バス株式会社
  - (1) 交通事業者ヒアリング報告書ー 2 【東急バス株式会社】
  - (2) 横浜市敬老パス利用の多い路線（1日当たり輸送人員）
  
- 3 神奈川中央交通株式会社
  - (1) 交通事業者ヒアリング報告書ー 3 【神奈川中央交通株式会社】
  - (2) 2018年11月15日 OD調査に基づく輸送人員
  - (3) かなちゃん手形案内チラシ
  
- 4 その他ヒアリング事項
  - (1) 交通事業者ヒアリング報告書ー 4 【その他ヒアリング事項】

## 交通事業者ヒアリング報告書－1【横浜市交通局】

①敬老パス制度は利用者・交通事業者・横浜市の三者の負担で賄われている制度ですが、現在の敬老パスに対する交通事業者から見た課題を教えてください。

### 【市営バス・地下鉄共通】

○現在の制度における予算の積算方法は利用実態を反映したものではないが、その上に急速な高齢化による「敬老パス」利用者の増加が進み、その変動に助成額が追いつかず、交通事業者の経営に過度な負担が強いられてきました。

○高齢化が進む中、車内転倒など事故リスクも高まり、ゆとりあるダイヤや施設の整備などといった対策も必要となっています。

### 【市営バス】

積算式：「助成金＝想定交付者数×公民シェア率×利用単価（135 円）×月利用回数（15 回）×12 月」

○予算上の利用単価である 135 円は、市、利用者、交通事業者の 3 者が支える仕組みとして過去に設定されたものですが、そもそも原価が確保できる水準ではなく他都市に比べても低い水準となっています。

○月利用回数 15 回は利用実態調査に比べて格段に少ないため、その分を交通事業者（他のお客様）が負担しています。

### 【地下鉄】

積算式：「助成金＝負担金算定人員（※）×230 円×月乗車想定回数（9 回）×12 月」

（※負担金算定人員＝前年度予算対象者×交付者数の伸び率）

○地下鉄についてもバスと同様の構造があるが、健康福祉局による利用実態調査が実施されていません。

30 年度予算における敬老パスによる地下鉄の乗車人員は、「83,234×9 回/月×12 月＝約 9 百万人」ですが、交通局の内部調査（年 4 回実施）によれば、敬老パスによる乗者人員は、約 14 百万人となっており、大幅に乖離しています。

○予算上の利用単価 230 円は旧 2 区運賃によるものであり、現在の 2 区間運賃は 240 円です。これまで見直しを要請してきたものの改善に至っていません。

○負担金算定人員は「前年度予算対象者×交付者数の伸び率」としていますが、前年度予算対象者が何を根拠としているのかが明確ではなく、負担金算定人員の考え方を整理する必要があります。

○なお、平成 30 年度・令和元年度は、（現制度への見直しを行った）平成 23 年度からの交付者数の増加を反映した予算額となりましたが、一般会計に与える影響を考慮し、民間バス事業者やシーサイドラインへの助成額の見直しを優先するため、市営バスの増加分については、地下鉄への助成金の一部を減額することで財源が確保されています（2 年間限定）。

②現行制度は、特にバスについて交通事業者の負担が大きくなっていますが、敬老パスが経営に与えている影響について教えてください。

**【市営バス】**

○30年度の一般乗り合いバスの、1乗車あたりの平均原価は約144円と試算しています。(乗車人員を利用実態調査の数値に変更して試算)これを基にすれば、敬老パス事業だけで約29億円の収支不足となります。

平成30年度実績では、全路線の約7割が赤字路線となっていますが、仮にこの額が支払われれば、赤字路線の割合は5割程度に改善するものと考えられます。

(赤字路線数：97/135路線 ⇒ 68路線/135路線 ※平成29年度実績)

また、仮に29億円を特別乗車証利用者を除く一般利用者の乗車数で割ると、1乗車あたり約33円の負担となります。

高齢化が進み公共交通へのニーズが高まる中、こうした現状が改善され、敬老パスに対する助成金が適正化されれば、それを原資に必要な路線の充実など、公営交通の本来の使命である公共交通サービスの最大化に向けた投資ができると考えます。(現状の制度設計は公共交通サービスの最大化の足かせになっています。)

**【地下鉄】**

○30年度の地下鉄事業の、1乗車あたりの平均原価は168円と試算しています。(乗車人員を交通局調査の実態数値に変更して試算)これを基にすれば、敬老パス事業だけで7億円の収支不足となります。

また、仮に7億円を、特別乗車証利用者を除く一般利用者の乗車数で割ると、1乗車あたり約3円の負担となります。

③(利用者数に影響の出る事項なのでお聞きします。)

敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。

(現行の利用者の所得に応じた負担額についてどう思いますか。)

(他都市では、乗車の都度50円の負担や大人料金の半額を負担する方式、また、ご利用の限度額を設ける方式のところがありますが、これらの方式についてどう思いますか。)

現在の制度は利用実態に合わないため、交通事業者にとって過度な負担となっています。交通事業者としては、利用実態を透明化し、適正な単価・実態利用回数による助成額の交付となるよう、制度の抜本的な改善を求めています。財源については制度見直しの検討の中でご議論いただければと思います。

本来バスは、鉄道など他の交通機関とのフィーダー機能を果たすことが主な役割だと認識していますが、横浜市の制度は、敬老パスをお使いの方にとって経済性・利便性が非常に高いため、敬老パスの対象となっていない他の交通機関を利用せず、バスを乗り継ぎ移動するといった事象も見られます。こうしたことも課題だと考えています。

乗車の都度、乗客から乗車料をご負担いただくのであれば、料金を収受するための仕組みの構築が必要となります。また、バスや地下鉄の営業上、運用が可能なオペレーションとなるよう制度設計が必要となるものと考えます。

**④市営交通のシニアパスなど、各社独自に行っている敬老パス（高齢者対策）に類似する事業について、内容を教えてください。**

シニアパス

【概要】 65 歳以上限定の市営バス全線定期券

【購入方法】 通用開始日時点で 65 歳以上の方

【媒体】 IC 定期券のみ

【発売金額】 通勤定期券より約 3 割安く設定しています。（中学生以上通学定期券と同額）  
3 か月 19,210 円 6 か月 36,400 円（1 か月の発売、身体障害者等の割引はありません。）

**⑤その他**

**<追加質問>**

**①特定路線（高齢者の利用が多い路線）での詳細データ**

（資料：敬老特別乗車証調査実績（平成 30 年 11 月 15 日））

- ・全系統の乗車人員は 38 万人、敬老パスの利用率は 35.89%。表の A~J は利用率の高いところからとっています。例えば A 系統は利用率 74.47% で、これは区役所へアクセスする路線です。

**<追加質問>**

**②ドライバー不足や赤字路線など、路線維持が厳しくなっていくところでの、減便や廃止への考え方**

- ・公営交通として、公共交通サービスの最大化を目指していきます。しかしながら、全路線の 7 割が赤字となっている中、路線の維持は大変難しくなっています。  
大型 2 種免許保有者の減少によるドライバー不足に対しては、「養成枠」という新たな制度を設けて大型 2 種免許未保有者の嘱託員での採用も行い、採用後に資格を取得する取組も進めています。今後は処遇の改善なども検討していく必要があると考えています。

横浜市敬老特別乗車証のあり方に関する検討専門分科会  
交通事業者ヒアリング資料

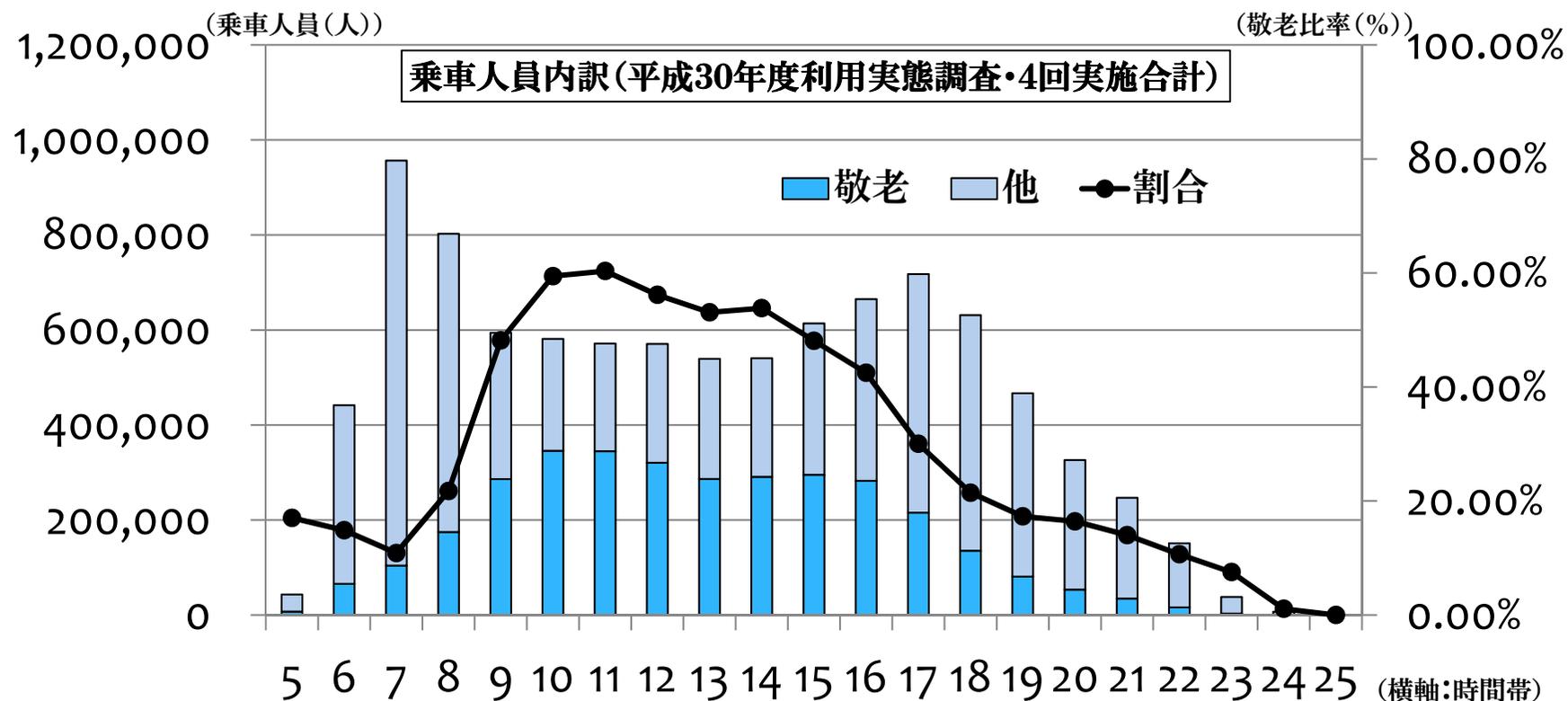
# 「敬老パス」制度を 維持・継続させるために

令和元年8月28日

横浜市交通局

# I 交通事業者から見た課題

## 1 高齢化の進展に伴う敬老パス利用者の増加 ⇒ 約3分の1が敬老パスの利用者(市バス)



# I 交通事業者から見た課題

## 2 実態とかい離した制度により、

### 交通事業者の経営を圧迫

#### (1) 乗車人員と実態単価(市営バス) ※30年度実績

##### 【予算】

乗車人員 約33百万人  
単価 135円  
月利用回数 15回



##### 【実態調査】

乗車人員 約46百万人  
実態単価 83円  
月利用回数 24回

⇒ 約24億円 の助成金不足

※予算単価135円で月利用回数を実態にした場合

# I 交通事業者から見た課題

## (2) 乗車人員と実態単価(地下鉄)

※30年度実績(交通局実態調査)

### 【予算】

乗車人員 約9百万人  
単価 230円



### 【実態調査】

乗車人員 約14百万人  
実態単価 115円(※)

※平成30年度は、地下鉄への助成金の一部を市営バスの繰入金に充当

⇒ 約16億円 の助成金不足

※予算単価230円×実態調査乗車人員とした場合

# Ⅱ 経営に与えている影響

## 1 原価割れの発生と

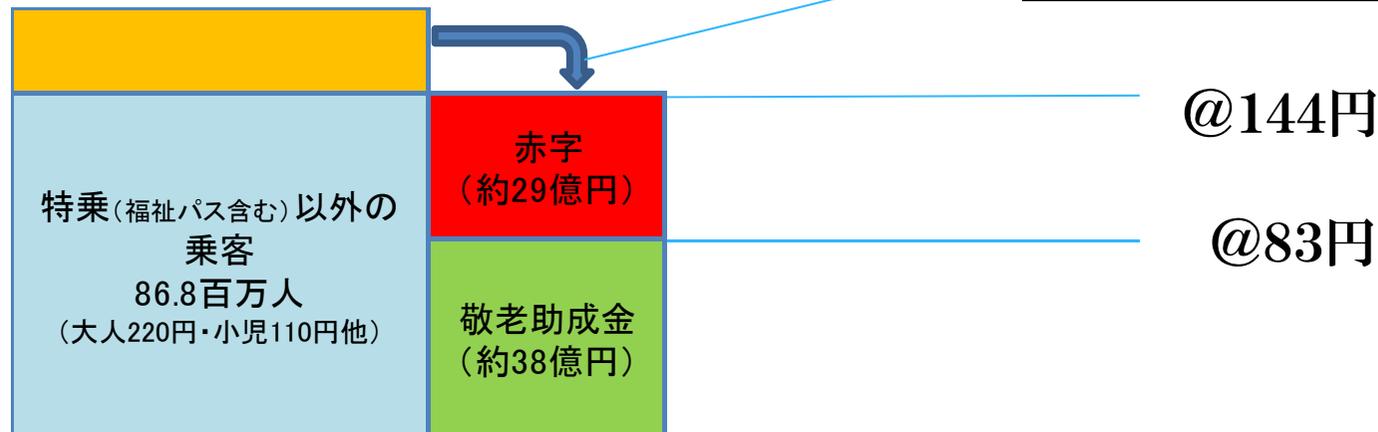
### 他の利用者の負担(市営バス)

平成30年度決算に基づく1乗車あたりの原価	: 144円
(1乗車あたりの平均収入	: 148円)
実態調査による単価	: 83円

⇒1乗車につき 61円の原価割れ！

⇒総額 約29億円の収支不足！

特乗以外の乗客は1乗車につき  
約33円分を負担しています

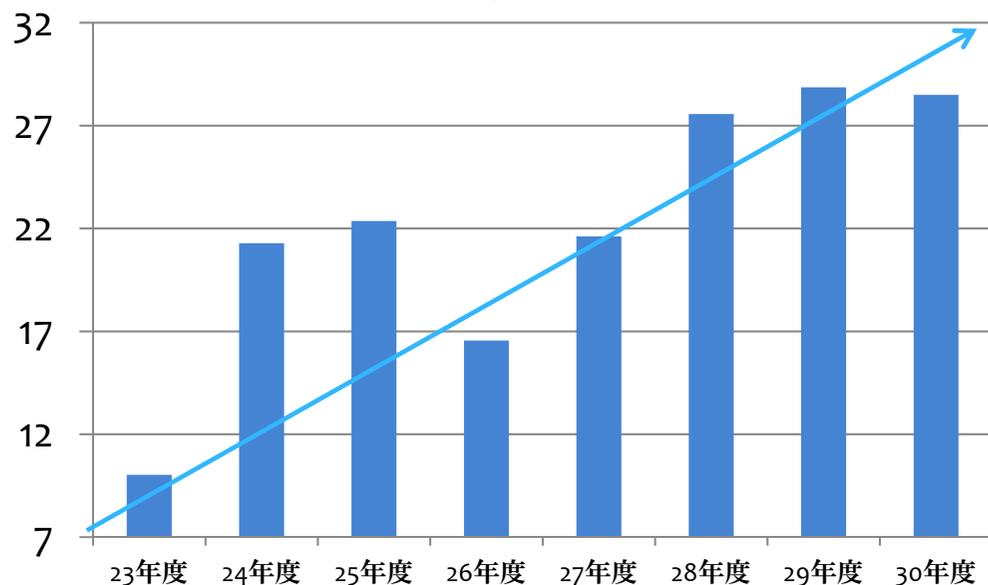


# Ⅱ 経営に与えている影響

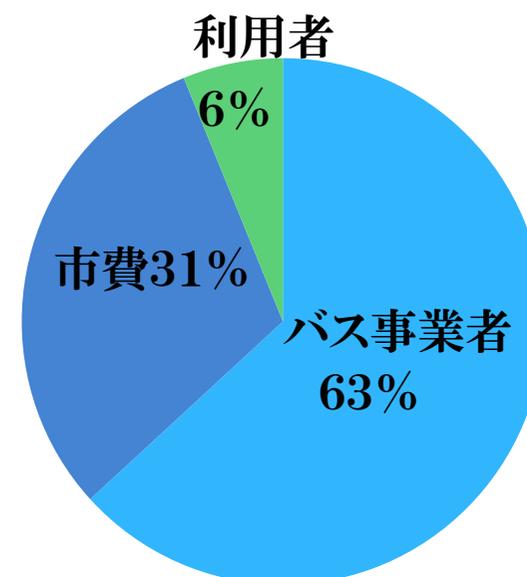
## 2 原価対比の不足額の推移と3者負担割合

「敬老パス」制度によって、バス事業者の負担が増加し、年々経営が圧迫されており、地域交通の足を奪いかねない状況が生まれています。

＜市バス収支不足額の推移(億円)＞



＜3者の負担割合＞



※健康福祉局資料より

## Ⅱ 経営に与えている影響

### 3 赤字路線の割合

敬老パスによる収支不足額(原価割れ)が適正化されれば、市営バスの路線別収支は・・・

#### 【29年度実績】

黒字路線	38路線
赤字路線	97路線(約7割)
合計	135路線



#### 【収支不足解消後】

黒字路線	67路線
赤字路線	68路線(約5割)
合計	135路線

⇒ 敬老パスの助成金が適正化されれば、それを原資に路線充実など公共交通サービスの最大化が図れるようになります。

## Ⅱ 経営に与えている影響

### 4 原価割れの発生と

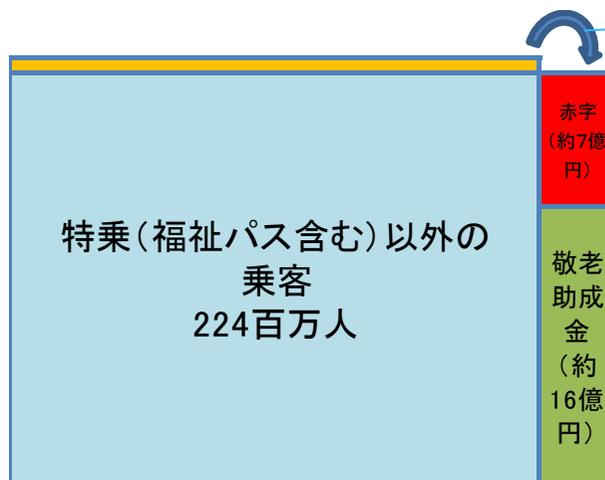
#### 他の利用者の負担(地下鉄)

平成30年度決算に基づく1乗車あたりの原価	: 168円
(原価の他に累積欠損金への充当あり)	: 36円)
実態調査による単価	: 115円

⇒1乗車につき 53円の原価割れ！

⇒総額 約 7億円の収支不足！

特乗以外の乗客は1乗車につき約3円を負担しています

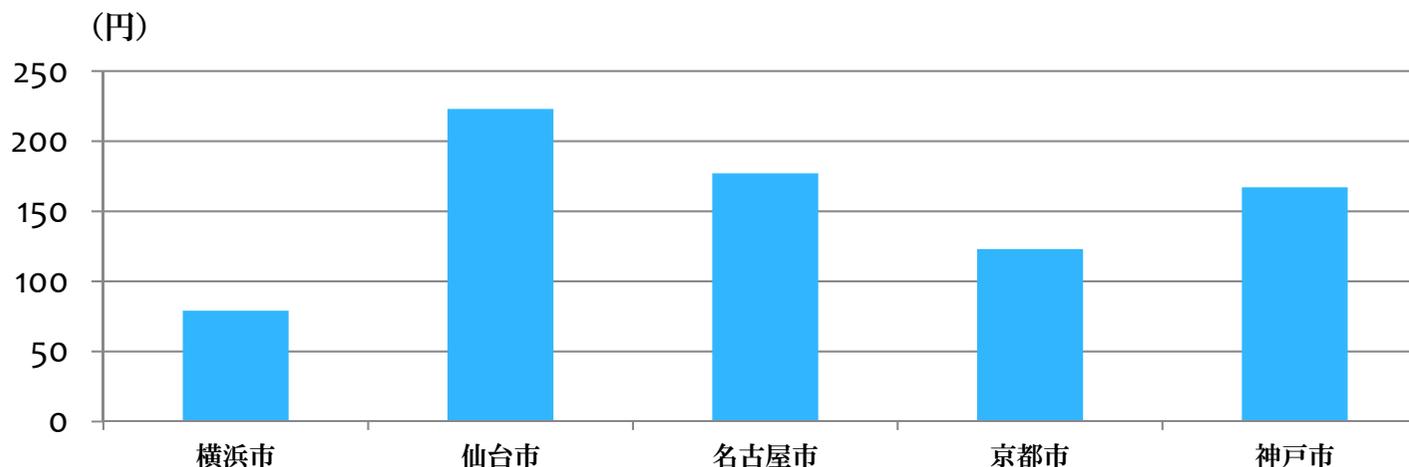


# Ⅲ 他都市の状況とIC化

## 1 交通局調査による試算

⇒横浜市のバス事業者への助成額(単価)は他都市より低い。

	横浜市	仙台市	名古屋市	京都市	神戸市
IC化	—	○	○	—	○
行政負担 (単価)	83円	223円	177円	123円	乗車料金 -利用者負担
別料金 (乗車料)	—	—	—	—	小児料金 (110円を上限)
合計額	83円	223円	177円	123円	167円



# Ⅲ 他都市の状況とIC化

## 1 交通局調査

⇒他都市でも「敬老パス」制度の見直しが行われています。

都市名	見直し状況
神戸市	<p>交通事業者へ正規料金の3～4割程度しか支払えていなかったため、交通事業者から「<u>見直しが行われなければ制度から撤退する</u>」という申し入れを受け、見直しを実施。</p> <p>平成19年に懇話会を発足し、平成20年度から利用者負担(乗車料)を導入。</p> <p>平成28年度決算では、交通事業者は制度見直前と比較し、約20億円の増収となった。</p>
仙台市	平成27年IC化。
名古屋市	平成28年IC化。
大阪市	平成19年IC化。利用者負担も50円導入。

# Ⅲ 他都市の状況とIC化

## 2 IC化について

敬老乗車証のIC化は、交通系ICカードによる手法が一般的、効率的だと考えられる。

横浜市の敬老パスでは、PASMOとなりますが、PASMO特有の事情もあり、IC化には困難な側面もあります。

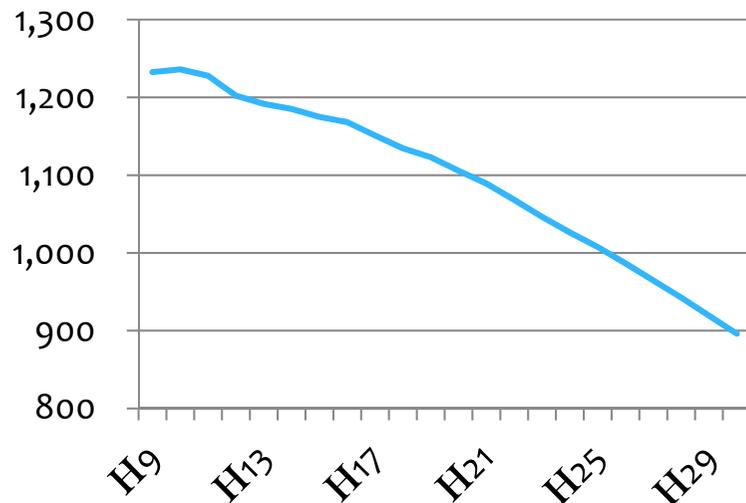
- 【例】
- 約40万枚の発行・更新について、コスト面や運営面での体制の確保
  - 広域的なシステムであるため、個別の事情による改修が困難

# IV ドライバー不足について

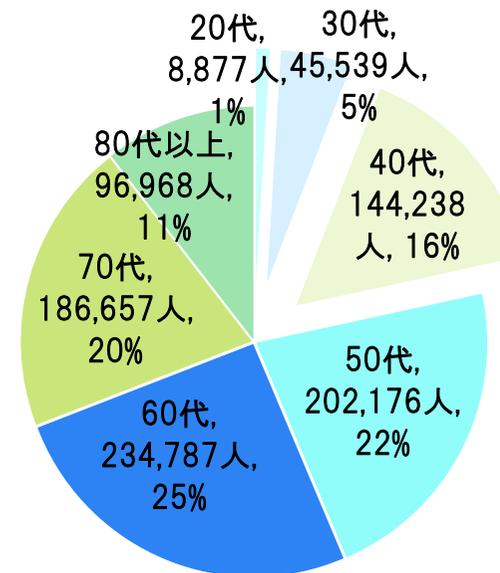
## ・大型2種免許保有者の減少

⇒ 大型2種免許保有者は、直近20年で約3割減少し、大半が50代以上と、深刻な人手不足となっている。

全国大型二種免許保有者数(千人)



年代別大型二種免許保有者数  
(「平成29年運転免許統計」より)



敬老特別乗車証調査実績(平成30年11月15日)

単位:人

系統	乗車人員	うち現金	うちIC	うち定期・1日券	うち敬老	現金利用率	IC利用率	定期・1日券利用率	敬老利用率	運行回数	説明
A	188	5	26	17	140	2.66%	13.83%	9.04%	74.47%	8本	住宅街から区役所へ直接アクセスする路線
B	57	1	8	8	40	1.75%	14.04%	14.04%	70.18%	10本	住宅街から駅まで行くまでの途中にある幹線道路を通る路線(営業所～駅間の回送を一部営業運行)
C	150	1	34	11	104	0.67%	22.67%	7.33%	69.33%	10本	駅と団地を結ぶ路線
D	791	19	155	71	546	2.40%	19.60%	8.98%	69.03%	36本	山の上にある団地や住宅街と駅を結ぶ路線
E	802	16	182	66	538	2.00%	22.69%	8.23%	67.08%	59本	駅と高齢者利用施設を結ぶ路線
F	8,462	277	2,113	517	5,555	3.27%	24.97%	6.11%	65.65%	141本	複数の駅と住宅街を結ぶ路線。山坂が多い住宅街を運行
G	1,492	42	454	19	977	2.82%	30.43%	1.27%	65.48%	85本	駅～住宅街～福祉施設を結ぶ路線
H	333	8	44	69	212	2.40%	13.21%	20.72%	63.66%	10本	山坂が多い住宅街と駅を結ぶ路線 日中のみ運行(9～16時台)
I	750	32	188	54	476	4.27%	25.07%	7.20%	63.47%	42本	山坂の多い住宅街と駅を結ぶ路線
J	75	3	20	5	47	4.00%	26.67%	6.67%	62.67%	3本	駅から離れた住宅街～駅～区役所最寄り停留所を結ぶ路線
全系統	380,844	15,935	148,341	79,885	136,683	4.18%	38.95%	20.98%	35.89%	10522本	

## 交通事業者ヒアリング報告書ー 2【東急バス株式会社】

<p>①敬老パス制度は利用者・交通事業者・横浜市の三者の負担で賄われている制度ですが、<u>現在の敬老パスに対する交通事業者から見た課題を教えてください。</u></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・利用実態調査の結果を踏まえると、想定月利用回数の15回以上の利用（一人平均単価も想定135円以下）があると推測されます。</li><li>・このまま少子高齢化が進めば、総利用者数が変わらなくても、70歳以上（敬老パス利用者）の率が大きくなり、運賃収入の減につながる恐れがあります。</li></ul>
<p>②現行制度は、特にバスについて交通事業者の負担が大きくなっていますが、<u>敬老パスが経営に与えている影響について教えてください。</u></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・上記設問の運賃収入以外にも、日中時間帯の高齢者の利用が増え、車内事故防止対策（着席確認後の発車）の確実実施のために所要時間を見直す対応を迫られていますが、便数を維持したまま、所要時間を見直すと作業数の増＝人件費の増＝使用車両数の増、つまりコスト増につながり、経営に与える影響も大きくなります。</li><li>・一方、所要時間を見直すにしても、乗務員不足の中、作業数を増やすことは難しい状況にあります。</li></ul>
<p>③（利用者数に影響の出る事項なのでお聞きします。） <u>敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。</u> （現行の利用者の所得に応じた負担額についてどう思いますか。） （他都市では、乗車の都度50円の負担や大人料金の半額を負担する方式、また、ご利用の限度額を設ける方式のところがありますが、これらの方式についてどう思いますか。）</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・何らかの形での負担額見直しは必要と考えます。現在交付を受けている6割弱の方は、日常的にパスを利用されている方と想定されるので、応能負担だけではなく、応益負担の考え方も検討する必要があると考えます。</li><li>・ただし、応益負担の制度を取り入れた場合は、支払いのしやすさや利用の実態把握のためにも、ICカード化もあわせて検討する必要があると考えます。</li></ul>
<p>④市営交通のシニアパスなど、<u>各社独自に行っている敬老パス（高齢者対策）に類似する事業について、内容を教えてください。</u></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・特になし</li></ul>
<p>⑤その他</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者の社会参加支援策だけでなく、医療費削減、健康寿命の上昇といった観点からも大変意義の高い制度であり、将来にわたり制度を持続させるためのあり方、制度策定をお願いいたします。</li></ul>

<追加質問>

①特定路線（高齢者の利用が多い路線）での詳細データ

（資料：横浜市敬老パス利用の多い路線（1日当たり輸送人員））

- ・当社は青葉区、都筑区、港北区、旭区と緑区の一部、大まかにいえば市の北部を運行している。A～Eが利用の多い路線。いくつか特徴があり、Bは山坂が多い路線、Cは区役所の最寄りに乗り入れる路線、Dは鉄道線とほぼ並行している路線。利用率は3割弱ぐらい。

<追加質問>

②ドライバー不足や赤字路線など、路線維持が厳しくなっていくところでの、減便や廃止への考え方

- ・元々、業界としては転職をしてバス運転手になる傾向がある。今までは転職の人を対象として募集をかけてきたが、当社は5年ほど前から高校・大学卒業したばかりの人を採用して養成している。採用の間口を広げているが、それ以上に退職が多く苦勞している。
- ・路線の維持ということでは、利用の少ない路線を中心に減便・廃止を行っている。ただ、やみくもに減便・廃止をしては地域に与える影響が大きいため、同じように走っている路線があるのでどちらかに集約したり、夜の時間帯は21・22時以降になると人の動きが少なくなっているところがあるので、夜や深夜帯の減便だったりということに対応している。

■横浜市敬老パス利用の多い路線(1日当たり輸送人員)

2019年8月28日 東急バス株式会社

(単位:人)

路線	往復便数	路線特性	現金	IC	定期券	敬老パス	福祉パス	全券種計	敬老パス率
A線	145便	駅～住宅街～駅を結んでいるが、ほぼ両駅の駅勢圏に入るエリアを運行している	187	1,801	563	1,269	187	4,008	31.7%
B線	170便	駅～住宅街～駅を結ぶ路線、山坂の多いエリアを運行している	233	1,899	733	1,228	233	4,326	28.4%
C線	64便	区役所最寄り駅乗り入れ路線	94	630	252	434	143	1,553	27.9%
D線	45便	鉄道線とほぼ平行している路線	40	371	134	206	35	786	26.3%
E線	162便	駅間を結ぶ路線、駅周辺を除き、農地が多く、人口も少ないエリアを運行	288	1,851	622	1,060	249	4,069	26.1%

※現金、IC、定期券については、2018年度実績

※敬老パス、福祉パスについては、2018年11月実施の実態調査結果

### 交通事業者ヒアリング報告書ー3【神奈川中央交通株式会社】

①敬老パス制度は利用者・交通事業者・横浜市の三者の負担で賄われている制度ですが、現在の敬老パスに対する交通事業者から見た課題を教えてください。

現在の制度では正確な利用人員が把握できないことにより、助成金額等も推定で算出せざるを得ない状況であるので、利用実態の透明性を確保していただきたい。

また、制度開始当初（昭和49年～）は日中時間帯の空いているバスに高齢者の外出支援策としてご利用いただく目的であったが、年々利用者が増加しており、現在では高齢者が着席できずに立ったまま乗車しているような状況であり、車内で転倒する事故などのリスクも増大している。なお、乗務員不足の影響もあり、増便も簡単にできる状況ではない。

②現行制度は、特にバスについて交通事業者の負担が大きくなっていますが、敬老パスが経営に与えている影響について教えてください。

現行の助成制度では運賃単価（135円）・利用回数（月15回）の算出において実際との乖離が大きく（220円・月25回と想定した場合：約172億円）、本来得るべき金額を助成してもらえておらず、特に弊社エリアは横浜市内のなかでも高齢化の進行が速いため、さらに影響が拡大することが予想される。

③（利用者数に影響の出る事項なのでお聞きします。）

敬老パスの利用者負担について、今後どうすべきと思いますか。

（現行の利用者の所得に応じた負担額についてどう思いますか。）

（他都市では、乗車の都度50円の負担や大人料金の半額を負担する方式、また、ご利用の限度額を設ける方式のところがありますが、これらの方式についてどう思いますか。）

現行の利用者の所得に応じた負担額の見直しは必要と考えます。また、方式については現行のパス提示またはICカード等によるタッチなどがよいと思います。パスの提示+現金の支払いは、高齢者の利用者にとって乗降時の負担が重く（買い物袋や杖などで両手がふさがっている状態が多い）、また、支払い時間も多くなるようになるのでよくない。

④市営交通のシニアパスなど、各社独自に行っている敬老パス（高齢者対策）に類似する事業について、内容を教えてください。

65歳以上の方を対象にした専用パス「かなちゃん手形」を発売している。決められた発売時期（年4回）に3か月・6か月・1年間有効のパスを発売し、乗車の際、パスの提示と1乗車現金100円支払うことにより、当社の路線バスどの区間でも乗車できる。

⑤その他

本制度は、高齢者の健康寿命の観点からも外出支援策としては継続されることが望ましいと考えます。

検討委員会でも発言がありましたが、医療費の抑制効果などを検証していただき、適正な予算措置を講じていただいたうえで交通事業者として本制度に協力してまいりたい。

<追加質問>

①特定路線（高齢者の利用が多い路線）での詳細データ

（資料：2018年11月15日 OD調査に基づく輸送人員）

- ・敬老パスの利用率は4～5割で、団地や戸建てが密集していて山坂が多いところで多く使われている。

<追加質問>

②ドライバー不足や赤字路線など、路線維持が厳しくなっていくところでの、減便や廃止への考え方

- ・ドライバー不足には、養成枠を設けて対応している。
- ・減便等運行ダイヤの見直しについては、お客様の利便性、速達性、運行の効率性を考慮しつつ、実態調査をもとに実施している。

2018年11月15日 OD調査に基づく輸送人員  
 ※福祉パスについては2018年11月1日に調査

単位:人、%

A系統 運行回数 100便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	450	93	543	252	2,953	557	2,376	4	6,685
構成比			8.12	3.77	44.17	8.33	35.54	0.07	100.00

B系統 運行回数 84便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	83	3	86	110	1,246	93	803	0	2,338
構成比			3.68	4.70	53.29	3.98	34.35	0.00	100.00

C系統 運行回数 99便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	212	36	248	255	1,593	256	1,655	0	4,007
構成比			6.19	6.36	39.76	6.39	41.30	0.00	100.00

D系統 運行回数 30便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	41	15	56	72	741	90	521	2	1,482
構成比			3.78	4.86	50.00	6.07	35.16	0.13	100.00

E系統 運行回数 15便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	28	12	40	27	303	38	226	1	635
構成比			6.30	4.25	47.72	5.98	35.59	0.16	100.00

F系統 運行回数 42便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	174	35	209	187	1,206	212	1,351	2	3,167
構成比			6.60	5.90	38.08	6.69	42.66	0.07	100.00

G系統 運行回数 161便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	154	65	219	280	1,718	207	1,447	5	3,876
構成比			5.65	7.22	44.32	5.34	37.33	0.14	100.00

H系統 運行回数 8便

	現金	手形100円	計	定期	敬老	福祉	IC	回数券	計
計	21	7	28	3	220	21	146	0	418
構成比			6.70	0.72	52.63	5.02	34.93	0.00	100.00

大好評!!

# かなちゃん手形は と〜っでもお得!!

かなちゃん手形があれば、どの区間でも  
**1乗車現金100円**で乗れます。

◎乗れば乗るほど、かなちゃん手形はこんなにお得◎

### ご利用例

**例1** 片道220円区間（均一区間他）を現金でご利用になる場合。

- 通常、1ヶ月に10往復した場合の3ヶ月分のご利用額は、  
220円(区間運賃)×2回(1往復)×10往復×3ヶ月=13,200円
  - 「かなちゃん手形・3ヶ月有効券」を利用すると  
3,250円(手形金額)+100円(1乗車運賃)×2回(1往復)×10往復×3ヶ月=9,250円
- 3ヶ月で、13,200円-9,250円=3,950円のお得。**

**例2** 片道380円区間（平塚駅～伊勢原駅間）を現金でご利用になる場合。

- 通常、1ヶ月に10往復した場合の3ヶ月分のご利用額は、  
380円(区間運賃)×2回(1往復)×10往復×3ヶ月=22,800円
  - 「かなちゃん手形・3ヶ月有効券」を利用すると  
3,250円(手形金額)+100円(1乗車運賃)×2回(1往復)×10往復  
×3ヶ月=9,250円
- 3ヶ月で、22,800円-9,250円  
=13,550円のお得。**

◆**発売金額**：3ヶ月有効 3,250円 / 6ヶ月有効 5,400円

1年有効 9,850円 (ご購入日からご利用いただけます)

◆**発売場所**：神奈中各駅前サービスセンター・各営業所

◆**発売開始日**：3月10日、6月21日、9月10日、  
12月21日の年4回 (変更になる場合があります)



## 65歳以上の 方の専用パス

※詳しくは裏面をご覧ください。

◆お問い合わせ先：バス案内センター TEL 0463(22)8833

<http://www.kanachu.co.jp/>

### 神奈川中央交通

神奈川中央交通東・神奈川中央交通西



# かなちゃん手形のご案内

- 「かなちゃん手形」は、ご本人に限り、65歳の誕生日からご購入いただけます。
- 「かなちゃん手形」をご提示いただくと、神奈中グループの一般路線バスが1乗車現金100円でご利用いただけます。  
※ただし高速バス・空港リムジンバス・深夜急行バス・旅行などの貸切バス・催事バス等は除きます。詳しくは下記へお問い合わせ下さい。
- 「かなちゃん手形」は、ご購入いただいた券面記載のご本人のみご利用いただけます。
- ご購入いただいた、その日からご利用いただけます。
- ご乗車時、整理券が発券されている場合は、整理券をお取りください。
- 深夜バスは1乗車現金200円でご利用いただけます。
- 身体障害者割引などは適用されませんのでご了承ください。
- 再発行・払い戻しはいたしませんのでご注意ください。

券種	発売金額	有効期間			
		3/10~5/末日発売分	6/21~8/末日発売分	9/10~11/末日発売分	12/21~翌年2/末日発売分
3ヶ月券	3,250円	購入日~ 6/30	購入日~ 9/30	購入日~ 12/31	購入日~ ※翌年 3/31
6ヶ月券	5,400円	購入日~ 9/30	購入日~ 12/31	購入日~ 翌年3/31	購入日~ ※翌年 6/30
1年券	9,850円	購入日~ 翌年3/31	購入日~ 翌年6/30	購入日~ 翌年9/30	購入日~ ※翌年12/31

※購入日が1月または2月の場合、有効期間満了日は当年となります。また、発売日および期間などは変更になる場合があります。

## 【ご購入時のご案内】

1. 「かなちゃん手形」は65歳以上(65歳の誕生日以降)の方で本人分のみご購入およびご利用いただけます。
2. ご購入の際(継続の場合も含む)には、以下のものがが必要です。

### ①証明写真

ご本人の写真1枚(脱帽で申請日より1年以内に撮影した、縦2.5×横2.5のもの)

※1年券で一度使用した同じ写真は使用できません。

### ②公的な身分証明書

年齢が確認できるご本人の公的な身分証明書(保険証・運転免許証・パスポートなど)

3. 下の購入申込書にご記入のうえ、証明写真と公的な身分証明書とともに、ご本人が当社営業所またはサービスセンターへお持ち下さい。

お問い合わせ先：バス案内センター TEL0463(22)8833 <http://www.kanachu.co.jp/>

## かなちゃん手形 購入申込書

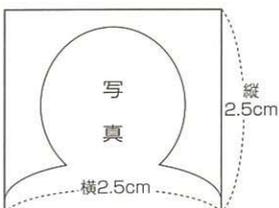
- ご購入時の注意
- ①証明写真(脱帽・申請日より1年以内のもの)が必要です。  
※1年券で一度使用した同じ写真は使用できません。
  - ②公的な身分証明書が必要です。
  - ③再発行・払戻しはいたしません。
  - ④代理人による購入はできません。
  - ⑤65歳の誕生日からご購入いただけます。

ふりがな		性別	生年月日		年齢
氏名		男・女	明治・大正・昭和	年 月 日	歳
住所					
〒 市・区 町・村					
電話番号		購入券種		購入区分	
( )		3ヶ月券・6ヶ月券・1年券		新規・継続	

## 【ご利用者アンケート】

1. バスの利用回数
  - ①手形購入前は、週に〔 〕往復乗車。
  - ②手形購入後は、週に〔 〕往復乗車。
2. 利用する区間の運賃
 

おもに、〔 〕円区間



発行日付	券番	No. 25 / 27	金額	円
営業所	発行場所		扱者	

## 交通事業者ヒアリング報告書－４【その他ヒアリング事項】

### ① I C化についてどのように考えているか

- ・ I C化は数字が明確に出るし、オペレーションの上でも利用者側から見ても一番いい選択だと思うが、パスモの場合は関東全域の色々な事業者が関わっているカードで、これを改修するには時間とコストがかかる。
- ・ (I C化のコストは) 20 億、30 億という話もあるが、10 年で1,000 億くらいの事業なので必要なコストと考えている。ただ、40 万枚のパスモに敬老パスのデータを載せる作業を誰がやるのか。鉄道事業者とバス事業者だけに端末を持つことが許されていて、ただでさえ4、5月の定期券売り場には列ができるのにオペレーションが難しい。
- ・ 現金・I C・定期券・敬老パスのうち、当社では現金・I C・定期の3つについては乗車人員が時間帯や路線ごとに把握できるが、敬老パスは1回の調査によるので推測によるところがある。
- ・ I C化が一番良いが、少なくとも乗車回数がわかる仕組みだけでもあれば違うと思う。
- ・ 何らかの形で実態が把握できないと永遠の問題になる。
- ・ (I Cカードの交付方法について) I C化を含めた透明性の確保ということで検討してほしい。
- ・ 交通局では1回の実態調査の他に3回個別でやっていて年4回やって統計をとっている。
- ・ I C化については、発行できる端末をたくさん置いて色んなところに委託するとか、更新の時期を年1回にするのではなく、誕生月に分けていただくとか制度を変えないと無理。
- ・ 交通事業者でないと端末を持ってないが、定期券発売所は委託でやっている。人員を確保できれば委託でできるが、その覚悟を持ってやらなければならない。

### ②乗務員に関して、若い人に職場の魅力を伝える努力をしないといけないと思うがいかがか。

- ・ ビジュアルで乗務員でキャリアを積むというストーリーを作って、ホームページや色々なところに露出して訴えている。ただ、若い人はそもそも免許すらもっていない。我々は最低でも普通免許所持を条件にしている。色々な道がある中でバスの乗務員を選ぶということに魅力が感じられないというところがあるのかなと思っている。
- ・ (バスの女性ドライバーは) 少しずつ増えている。そこで直面するのが働き方改革で、産休・育休や家庭との両立ができるという意味で今までの働き方よりも余裕があるものを用意したいので女性に選ばれる職業にはならない。

③どのような経営努力を行ってきたか。
・分社化をするなどして、経費の圧縮を図り、路線の維持、確保に努めてきた。
④回数券の仕組みはまだ残っているのか
・回数券は残っている。どちらかというをやめたいと思っている。 ・当社は廃止している。回数券はＩＣカードと読み替えていただければ。 ・大学の通学補助で利用できるものとして大学からの要請を受けて残っている。
⑤バ斯特（バス利用特典サービス）について費用負担はどうしているのか。 （ＩＣカードで乗車するとポイントが貯まり、一定のポイントが貯まると運賃が割引になる）
・（バステの割引分は）まとめて精算する。バステを付けている会社と使われている会社それぞれ多い少ないがあるので、１か月分をまとめて精算している。 ・バステの分割り引かれているので新たな支出という感じではない。
⑥仮に応益負担になった場合、敬老パスをやめて今ある各社の割引制度に対する補助を行うというスキームは考えられるか。
・ゼロからの発想からならあるかもしれないが、これほど敬老パスが浸透している中で各社の制度に頼るとなるとどうなるか想像できない。 ・自社だけの制度になったときに共同路線をどうするのかという問題も生じる。

①\_フリーバス方式（バス単価220円×月25回、利用者負担現行のまま）

●前提条件

- ・R3年にバスの積算単価等を変更
- ・バス単価を220円で積算
- ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
- ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
- ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
- ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
- ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
- ・事務費は除外

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	166.9億円	169.4億円	171.1億円	172.2億円	173.1億円	173.7億円	174.0億円	174.5億円	175.2億円	176.1億円	176.9億円	178.1億円	179.6億円	181.6億円	184.4億円	185.2億円	188.7億円	192.0億円	195.6億円	199.1億円	202.7億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	120.3億円	122.2億円	123.4億円	124.2億円	124.9億円	125.3億円	125.5億円	125.8億円	126.4億円	127.0億円	127.6億円	128.4億円	129.6億円	131.0億円	133.0億円	133.6億円	136.1億円	138.4億円	141.0億円	143.6億円	146.2億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	317.9億円	322.8億円	326.0億円	328.0億円	329.9億円	331.0億円	331.4億円	332.5億円	333.8億円	335.4億円	337.0億円	339.2億円	342.3億円	346.0億円	351.3億円	352.9億円	359.4億円	365.6億円	372.5億円	379.2億円	386.1億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	296.6億円	301.2億円	304.2億円	306.0億円	307.8億円	308.8億円	309.2億円	310.2億円	311.5億円	312.9億円	314.4億円	316.5億円	319.3億円	322.8億円	327.8億円	329.2億円	335.3億円	341.1億円	347.5億円	353.8億円	360.2億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円	25.9億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	0.0億円																				

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	0.0億円																				
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	268.0億円	272.1億円	274.8億円	276.5億円	278.0億円	278.9億円	279.4億円	280.2億円	281.4億円	282.8億円	284.1億円	286.0億円	288.5億円	291.6億円	296.2億円	297.5億円	303.0億円	308.3億円	314.0億円	319.7億円	325.5億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	19.2億円	19.5億円	19.7億円	19.9億円	20.0億円	20.1億円	20.1億円	20.1億円	20.2億円	20.3億円	20.4億円	20.5億円	20.7億円	21.0億円	21.2億円	21.3億円	21.8億円	22.1億円	22.6億円	23.0億円	23.4億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	93.3%	
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	

●（参考）積算式

- （民営・市営）バス：  
 ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×利用単価（220円※）×月乗車想定回数（25回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金  
 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
- 市営地下鉄：  
 ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金  
 ※R1年までは230円
- 金沢シーサイドライン：①定期券算定式  
 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）  
 ②往復乗車券算定式  
 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）  
 （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金  
 ※R1年までは280円

②\_フリーバス方式（バス単価164円×月25回、利用者負担は現行のまま）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年にバスの積算単価等を変更</li> <li>・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算</li> <li>・バスの月乗車想定回数を25回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・利用者負担は現行のまま（増額しない）</li> <li>・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
--

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	124.4億円	126.3億円	127.6億円	128.4億円	129.1億円	129.5億円	129.7億円	130.1億円	130.6億円	131.2億円	131.8億円	132.7億円	133.9億円	135.4億円	137.5億円	138.1億円	140.7億円	143.1億円	145.8億円	148.4億円	151.1億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	89.7億円	91.1億円	92.0億円	92.6億円	93.1億円	93.4億円	93.5億円	93.8億円	94.2億円	94.6億円	95.1億円	95.7億円	96.6億円	97.6億円	99.2億円	99.6億円	101.4億円	103.2億円	105.1億円	107.0億円	109.0億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	244.8億円	248.6億円	251.0億円	252.6億円	254.0億円	254.9億円	255.2億円	256.0億円	257.1億円	258.3億円	259.5億円	261.2億円	263.5億円	266.4億円	270.5億円	271.7億円	276.7億円	281.5億円	286.8億円	292.0億円	297.2億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	223.5億円	226.9億円	229.2億円	230.6億円	231.9億円	232.7億円	233.0億円	233.7億円	234.7億円	235.8億円	236.9億円	238.5億円	240.6億円	243.3億円	247.0億円	248.1億円	252.7億円	257.0億円	261.9億円	266.6億円	271.4億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.3億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	73.1億円	74.2億円	75.0億円	75.4億円	75.9億円	76.1億円	76.2億円	76.4億円	76.8億円	77.1億円	77.5億円	78.0億円	78.7億円	79.6億円	80.8億円	81.2億円	82.7億円	84.1億円	85.7億円	87.2億円	88.8億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	73.1億円	74.2億円	75.0億円	75.4億円	75.9億円	76.1億円	76.2億円	76.4億円	76.8億円	77.1億円	77.5億円	78.0億円	78.7億円	79.6億円	80.8億円	81.2億円	82.7億円	84.1億円	85.7億円	87.2億円	88.8億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	195.5億円	198.5億円	200.5億円	201.8億円	202.9億円	203.5億円	203.8億円	204.4億円	205.2億円	206.1億円	207.1億円	208.6億円	210.5億円	212.7億円	216.1億円	217.1億円	221.0億円	224.9億円	229.0億円	233.2億円	237.4億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	18.6億円	18.9億円	19.1億円	19.2億円	19.3億円	19.4億円	19.4億円	19.5億円	19.6億円	19.7億円	19.8億円	19.8億円	20.0億円	20.3億円	20.6億円	20.6億円	21.1億円	21.4億円	21.9億円	22.2億円	22.7億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	25.5%	25.4%	25.5%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.1%	68.0%	68.0%	68.1%	68.1%	68.0%	68.1%	68.1%	68.0%	68.1%	68.0%	68.1%	68.1%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	

●（参考）積算式

<p>（民営・市営）バス：          ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員          ②負担金算定人員×利用単価（164円※）×月乗車想定回数（25回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金          ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回</p>
<p>市営地下鉄：          ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員          ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金          ※R1年までは230円</p>
<p>金沢シーサイドライン：①定期券算定式          前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）          ②往復乗車券算定式          前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）          （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金          ※R1年までは280円</p>

③\_フリーバス方式（バス単価135円×月25回、利用者負担は現行のまま）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年にバスの月乗車想定回数を変更</li> <li>・バス単価を135円で積算（現行のまま）</li> <li>・バスの月乗車想定回数を25回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・利用者負担は現行のまま（増額しない）</li> <li>・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
---

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	102.4億円	104.0億円	105.0億円	105.7億円	106.2億円	106.6億円	106.7億円	107.1億円	107.5億円	108.0億円	108.5億円	109.3億円	110.2億円	111.5億円	113.2億円	113.7億円	115.8億円	117.8億円	120.0億円	122.2億円	124.4億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	73.8億円	75.0億円	75.7億円	76.2億円	76.6億円	76.9億円	77.0億円	77.2億円	77.5億円	77.9億円	78.3億円	78.8億円	79.5億円	80.4億円	81.6億円	82.0億円	83.5億円	85.0億円	86.6億円	88.1億円	89.7億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	206.9億円	210.1億円	212.2億円	213.5億円	214.7億円	215.5億円	215.7億円	216.4億円	217.3億円	218.3億円	219.4億円	220.8億円	222.8億円	225.2億円	228.7億円	229.7億円	233.9億円	238.0億円	242.4億円	246.8億円	251.3億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	185.6億円	188.5億円	190.4億円	191.5億円	192.6億円	193.3億円	193.5億円	194.1億円	194.9億円	195.9億円	196.8億円	198.1億円	199.9億円	202.0億円	205.1億円	206.1億円	209.9億円	213.5億円	217.5億円	221.4億円	225.4億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	111.0億円	112.7億円	113.8億円	114.5億円	115.1億円	115.5億円	115.7億円	116.0億円	116.5億円	117.1億円	117.6億円	118.4億円	119.5億円	120.8億円	122.6億円	123.2億円	125.5億円	127.7億円	130.1億円	132.4億円	134.8億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	111.0億円	112.7億円	113.8億円	114.5億円	115.1億円	115.5億円	115.7億円	116.0億円	116.5億円	117.1億円	117.6億円	118.4億円	119.5億円	120.8億円	122.6億円	123.2億円	125.5億円	127.7億円	130.1億円	132.4億円	134.8億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	158.1億円	160.6億円	162.1億円	163.2億円	164.0億円	164.6億円	164.8億円	165.3億円	165.9億円	166.7億円	167.6億円	168.8億円	170.2億円	172.1億円	174.8億円	175.6億円	178.8億円	181.9億円	185.3億円	188.7億円	192.0億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	18.1億円	18.4億円	18.6億円	18.7億円	18.8億円	18.9億円	18.9億円	19.0億円	19.1億円	19.2億円	19.2億円	19.3億円	19.5億円	19.8億円	20.0億円	20.1億円	20.5億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	22.1億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	55.0%	55.1%	55.1%	55.0%	55.0%	55.0%	55.0%	55.0%	55.0%	55.0%	55.0%	55.1%	55.0%	55.0%	55.1%	55.1%	55.0%	55.0%	55.0%	55.1%	55.0%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（135円）×月乗車想定回数（25回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金 ※R2年までは月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R1年までは230円
金沢シーサイドライン：	①定期券算定式 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） ②往復乗車券算定式 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R1年までは280円

④\_フリーバス方式（バス単価220円×月20回、利用者負担現行のまま）

●前提条件

- ・R3年にバスの積算単価等を変更
- ・バス単価を220円で積算
- ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
- ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
- ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
- ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
- ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
- ・事務費は除外

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	133.5億円	135.6億円	136.9億円	137.8億円	138.5億円	139.0億円	139.2億円	139.6億円	140.2億円	140.8億円	141.5億円	142.5億円	143.7億円	145.3億円	147.5億円	148.2億円	150.9億円	153.6億円	156.5億円	159.3億円	162.2億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	96.3億円	97.8億円	98.7億円	99.3億円	99.9億円	100.2億円	100.4億円	100.7億円	101.1億円	101.6億円	102.0億円	102.7億円	103.6億円	104.8億円	106.4億円	106.9億円	108.9億円	110.8億円	112.8億円	114.9億円	116.9億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	260.4億円	264.5億円	267.1億円	268.7億円	270.3億円	271.2億円	271.5億円	272.4億円	273.5億円	274.8億円	276.1億円	277.9億円	280.4億円	283.5億円	287.8億円	289.1億円	294.5億円	299.6億円	305.2億円	310.7億円	316.3億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	239.1億円	242.8億円	245.3億円	246.8億円	248.2億円	249.0億円	249.3億円	250.1億円	251.1億円	252.3億円	253.5億円	255.2億円	257.5億円	260.3億円	264.3億円	265.5億円	270.4億円	275.1億円	280.2億円	285.3億円	290.4億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	23.5億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	57.4億円	58.3億円	58.9億円	59.3億円	59.6億円	59.8億円	59.9億円	60.1億円	60.3億円	60.6億円	60.9億円	61.3億円	61.8億円	62.5億円	63.5億円	63.8億円	65.0億円	66.1億円	67.3億円	68.5億円	69.8億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	57.4億円	58.3億円	58.9億円	59.3億円	59.6億円	59.8億円	59.9億円	60.1億円	60.3億円	60.6億円	60.9億円	61.3億円	61.8億円	62.5億円	63.5億円	63.8億円	65.0億円	66.1億円	67.3億円	68.5億円	69.8億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	211.0億円	214.3億円	216.4億円	217.7億円	218.9億円	219.6億円	220.0億円	220.6億円	221.5億円	222.6億円	223.6億円	225.2億円	227.1億円	229.6億円	233.2億円	234.3億円	238.5億円	242.8億円	247.2億円	251.8億円	256.2億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	18.8億円	19.1億円	19.2億円	19.4億円	19.5億円	19.6億円	19.6億円	19.7億円	19.8億円	19.8億円	19.9億円	20.0億円	20.2億円	20.5億円	20.7億円	20.8億円	21.3億円	21.6億円	22.1億円	22.4億円	22.9億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	73.5%	73.5%	73.5%	73.4%	73.5%	73.5%	73.5%	73.4%	73.5%	73.4%	73.5%	73.5%	73.5%	73.5%	73.5%	73.5%	73.4%	73.5%	73.5%	73.4%	
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.6%	6.6%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.6%	6.5%	6.6%	

●（参考）積算式

- （民営・市営）バス：  
 ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×利用単価（220円※）×月乗車想定回数（20回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金  
 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
- 市営地下鉄：  
 ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金  
 ※R1年までは230円
- 金沢シーサイドライン：①定期券算定式  
 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）  
 ②往復乗車券算定式  
 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）  
 （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金  
 ※R1年までは280円

⑤\_フリーバス方式（バス単価164円×月20回、利用者負担は現行のまま）

●前提条件

- ・R3年にバスの積算単価等を変更
- ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
- ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
- ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
- ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
- ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
- ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
- ・事務費は除外

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	60.9億円	61.9億円	62.9億円	63.6億円	64.2億円	64.7億円	65.1億円	65.5億円	65.9億円	66.3億円	66.7億円	67.1億円	67.5億円	67.9億円	68.3億円	68.7億円	69.1億円	69.5億円	69.9億円	70.3億円	70.7億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	43.8億円	44.2億円	44.6億円	45.0億円	45.4億円	45.8億円	46.2億円	46.6億円	47.0億円	47.4億円	47.8億円	48.2億円	48.6億円	49.0億円	49.4億円	49.8億円	50.2億円	50.6億円	51.0億円	51.4億円	51.8億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	201.9億円	205.1億円	207.1億円	208.4億円	209.6億円	210.3億円	210.6億円	211.2億円	212.1億円	213.1億円	214.1億円	215.5億円	217.4億円	219.8億円	223.2億円	224.2億円	228.3億円	232.3億円	236.6億円	240.9億円	245.2億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	180.6億円	183.4億円	185.3億円	186.4億円	187.5億円	188.1億円	188.4億円	189.0億円	189.7億円	190.6億円	191.5億円	192.8億円	194.5億円	196.6億円	199.7億円	200.6億円	204.2億円	207.8億円	211.7億円	215.5億円	219.4億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円	26.4億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	115.9億円	117.7億円	118.9億円	119.6億円	120.3億円	120.7億円	120.9億円	121.2億円	121.7億円	122.3億円	122.9億円	123.7億円	124.8億円	126.2億円	128.1億円	128.7億円	131.1億円	133.4億円	135.9億円	138.3億円	140.8億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	115.9億円	117.7億円	118.9億円	119.6億円	120.3億円	120.7億円	120.9億円	121.2億円	121.7億円	122.3億円	122.9億円	123.7億円	124.8億円	126.2億円	128.1億円	128.7億円	131.1億円	133.4億円	135.9億円	138.3億円	140.8億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	153.2億円	155.6億円	157.2億円	158.1億円	159.1億円	159.5億円	159.7億円	160.2億円	160.9億円	161.6億円	162.4億円	163.5億円	165.0億円	166.7億円	169.4億円	170.2億円	173.2億円	176.3億円	179.5億円	182.8億円	186.1億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	18.1億円	18.3億円	18.5億円	18.7億円	18.7億円	18.8億円	18.8億円	18.9億円	19.0億円	19.1億円	19.2億円	19.3億円	19.4億円	19.7億円	19.9億円	20.0億円	20.4億円	20.8億円	21.2億円	21.6億円	22.0億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	53.4%	53.4%	53.4%	53.4%	53.4%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.4%	53.3%	53.3%	53.4%	53.4%	53.3%	53.3%	53.3%	53.4%	53.3%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%	6.3%

●（参考）積算式

- （民営・市営）バス： ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×利用単価（164円※）×月乗車想定回数（20回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金  
 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
- 市営地下鉄： ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金  
 ※R1年までは230円
- 金沢シーサイドライン：①定期券算定式  
 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）  
 ②往復乗車券算定式  
 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）  
 （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金  
 ※R1年までは280円

⑥\_フリーバス方式（バス単価135円×月20回、利用者負担は現行のまま）

●前提条件

- ・R3年にバスの月乗車想定回数を変更
- ・バス単価を135円で積算（現行のまま）
- ・バスの月乗車想定回数を20回として積算
- ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
- ・利用者負担は現行のまま（増額しない）
- ・交付者数はR1年度予算の交付率（58.43%）を用い算出する。
- ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増加割合に併せて推計
- ・事務費は除外

●事業費推移

	決算数値		決算数値		積算変更																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	435,131人	441,875人	446,319人	449,044人	451,537人	453,097人	453,645人	455,059人	456,940人	459,121人	461,252人	464,368人	468,496人	473,668人	480,968人	483,099人	492,048人	500,621人	510,034人	519,287人	528,619人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	93,444人	94,893人	95,847人	96,432人	96,968人	97,303人	97,420人	97,724人	98,128人	98,596人	99,054人	99,723人	100,610人	101,720人	103,288人	103,746人	105,667人	107,508人	109,530人	111,517人	113,521人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	10,320枚	10,480枚	10,585枚	10,650枚	10,775枚	10,812枚	10,825枚	10,859枚	10,904枚	10,956枚	11,006枚	11,081枚	11,179枚	11,303枚	11,477枚	11,528枚	11,741枚	11,946枚	12,170枚	12,391枚	12,614枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	699,507枚	710,349枚	717,493枚	721,873枚	730,313枚	732,836枚	733,722枚	736,009枚	739,052枚	742,107枚	745,649枚	749,208枚	752,685枚	756,179枚	761,287枚	766,430枚	773,243枚	780,117枚	788,729枚	797,436枚	809,726枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	61.9億円	63.2億円	64.0億円	64.5億円	65.0億円	65.3億円	65.4億円	65.7億円	66.0億円	66.4億円	66.8億円	67.4億円	68.2億円	69.2億円	70.5億円	71.9億円	73.6億円	75.6億円	78.0億円	80.9億円	84.7億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	44.9億円	46.0億円	46.6億円	47.0億円	47.3億円	47.5億円	47.6億円	47.7億円	47.8億円	47.9億円	48.0億円	48.1億円	48.2億円	48.3億円	48.4億円	48.5億円	48.6億円	48.7億円	48.8億円	48.9億円	49.0億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	25.2億円	25.6億円	25.9億円	26.0億円	26.2億円	26.3億円	26.3億円	26.4億円	26.5億円	26.6億円	26.7億円	26.9億円	27.2億円	27.5億円	27.9億円	28.0億円	28.5億円	29.0億円	29.6億円	30.1億円	30.7億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円	5.6億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.7億円	5.8億円	5.8億円	5.8億円	5.9億円	5.9億円	6.0億円	6.0億円	6.1億円	6.2億円	6.3億円	6.4億円	6.5億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	171.7億円	174.3億円	176.1億円	177.1億円	178.2億円	178.8億円	179.0億円	179.6億円	180.3億円	181.2億円	182.0億円	183.2億円	184.8億円	186.9億円	189.7億円	190.6億円	194.1億円	197.4億円	201.1億円	204.8億円	208.4億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	150.4億円	152.7億円	154.2億円	155.2億円	156.1億円	156.6億円	156.8億円	157.3億円	157.9億円	158.7億円	159.4億円	160.5億円	161.9億円	163.7億円	166.2億円	166.9億円	170.0億円	172.9億円	176.2億円	179.4億円	182.6億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	21.3億円	21.6億円	21.8億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.2億円	22.4億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.9億円	23.2億円	23.5億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円	25.9億円	26.4億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円																					
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	146.2億円	148.5億円	150.0億円	150.9億円	151.7億円	152.2億円	152.4億円	152.9億円	153.5億円	154.3億円	155.0億円	156.0億円	157.4億円	159.2億円	161.6億円	162.3億円	165.3億円	168.2億円	171.4億円	174.5億円	177.6億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	146.2億円	148.5億円	150.0億円	150.9億円	151.7億円	152.2億円	152.4億円	152.9億円	153.5億円	154.3億円	155.0億円	156.0億円	157.4億円	159.2億円	161.6億円	162.3億円	165.3億円	168.2億円	171.4億円	174.5億円	177.6億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	123.5億円	125.5億円	126.7億円	127.4億円	128.2億円	128.6億円	128.8億円	129.2億円	129.6億円	130.2億円	130.8億円	131.8億円	133.0億円	134.4億円	136.5億円	137.1億円	139.6億円	142.1億円	144.7億円	147.4億円	150.0億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	17.5億円	17.7億円	17.9億円	18.1億円	18.1億円	18.2億円	18.2億円	18.3億円	18.4億円	18.5億円	18.6億円	18.6億円	18.8億円	19.1億円	19.3億円	19.4億円	19.8億円	20.1億円	20.5億円	20.9億円	21.3億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%	43.0%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%

●（参考）積算式

- （民営・市営）バス：  
 ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×利用単価（135円）×月乗車想定回数（20回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金  
 ※R2年までは月乗車想定回数15回
- 市営地下鉄：  
 ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金  
 ※R1年までは230円
- 金沢シーサイドライン：①定期券算定式  
 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）  
 ②往復乗車券算定式  
 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）  
 （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金  
 ※R1年までは280円

⑦\_フリーバス方式（バス単価220円×月25回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年に制度改正</li> <li>・バス単価を220円で積算</li> <li>・バスの月乗車想定回数を25回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）</li> <li>・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%））すると仮定し、以降同じ交付率を使用） （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
---

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	360,661人	366,250人	369,934人	372,192人	374,259人	375,552人	376,006人	377,178人	378,737人	380,545人	382,311人	384,894人	388,315人	392,602人	398,653人	400,419人	407,836人	414,942人	422,745人	430,414人	438,149人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	77,452人	78,652人	79,443人	79,928人	80,372人	80,650人	80,747人	80,999人	81,334人	81,722人	82,101人	82,656人	83,391人	84,311人	85,611人	85,990人	87,583人	89,109人	90,785人	92,431人	94,093人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	8,554枚	8,686枚	8,774枚	8,827枚	8,931枚	8,961枚	8,972枚	9,000枚	9,037枚	9,081枚	9,123枚	9,184枚	9,266枚	9,368枚	9,513枚	9,555枚	9,732枚	9,901枚	10,088枚	10,271枚	10,455枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	579,791枚	588,775枚	594,698枚	598,328枚	605,323枚	607,414枚	608,148枚	610,044枚	612,566枚	615,098枚	618,034枚	620,984枚	623,866枚	626,761枚	630,996枚	635,259枚	640,905枚	646,602枚	653,740枚	660,957枚	671,145枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	138.3億円	140.4億円	141.9億円	142.7億円	143.5億円	144.0億円	144.2億円	144.6億円	145.2億円	145.9億円	146.6億円	147.6億円	148.9億円	150.5億円	152.9億円	153.5億円	156.4億円	159.1億円	162.1億円	165.0億円	168.0億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	99.7億円	101.3億円	102.3億円	102.9億円	103.5億円	103.9億円	104.0億円	104.3億円	104.7億円	105.2億円	105.7億円	106.4億円	107.4億円	108.6億円	110.2億円	110.7億円	112.8億円	114.7億円	116.9億円	119.0億円	121.2億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	20.9億円	21.2億円	21.4億円	21.6億円	21.7億円	21.8億円	21.8億円	21.9億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.3億円	22.5億円	22.8億円	23.1億円	23.2億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	4.5億円	4.6億円	4.6億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.8億円	4.8億円	4.8億円	4.9億円	4.9億円	5.0億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	263.5億円	267.5億円	270.2億円	271.9億円	273.4億円	274.4億円	274.7億円	275.6億円	276.7億円	278.0億円	279.3億円	281.2億円	283.7億円	286.8億円	291.2億円	292.5億円	297.9億円	303.1億円	308.8億円	314.3億円	320.0億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	175.3億円	178.0億円	179.8億円	180.9億円	181.9億円	182.6億円	182.8億円	183.3億円	184.1億円	185.0億円	185.8億円	187.1億円	188.8億円	190.8億円	193.7億円	194.6億円	198.2億円	201.6億円	205.4億円	209.1億円	212.9億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	88.2億円	89.5億円	90.4億円	91.0億円	91.5億円	91.8億円	91.9億円	92.2億円	92.6億円	93.0億円	93.5億円	94.1億円	94.9億円	96.0億円	97.5億円	97.9億円	99.7億円	101.4億円	103.3億円	105.2億円	107.1億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	24,446円																				
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	0.0億円																				

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	0.0億円																				
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	158.3億円	160.8億円	162.5億円	163.4億円	164.3億円	165.0億円	165.2億円	165.6億円	166.3億円	167.1億円	167.8億円	169.0億円	170.6億円	172.4億円	175.0億円	175.8億円	179.1億円	182.2億円	185.7億円	188.9億円	192.4億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	79.7億円	80.9億円	81.7億円	82.2億円	82.7億円	82.9億円	83.0億円	83.3億円	83.6億円	84.0億円	84.5億円	85.0億円	85.7億円	86.7億円	88.1億円	88.4億円	90.1億円	91.6億円	93.3億円	95.1億円	96.8億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	66.5%	
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	33.5%	

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（220円※）×月乗車想定回数（25回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R2年までは230円
金沢シーサイドライン：	【定期券分】 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） 【往復乗車券分】 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R2年までは280円

⑧\_フリーバス方式（バス単価164円×月25回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

- ・R3年に制度改正
- ・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算
- ・バスの月乗車想定回数を25回として積算
- ・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）
- ・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）
- ・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用）  
（補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。
- ・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計
- ・事務費は除外

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	360,661人	366,250人	369,934人	372,192人	374,259人	375,552人	376,006人	377,178人	378,737人	380,545人	382,311人	384,894人	388,315人	392,602人	398,653人	400,419人	407,836人	414,942人	422,745人	430,414人	438,149人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	77,452人	78,652人	79,443人	79,928人	80,372人	80,650人	80,747人	80,999人	81,334人	81,722人	82,101人	82,656人	83,391人	84,311人	85,611人	85,990人	87,583人	89,109人	90,785人	92,431人	94,093人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	8,554枚	8,686枚	8,774枚	8,827枚	8,931枚	8,961枚	8,972枚	9,000枚	9,037枚	9,081枚	9,123枚	9,184枚	9,266枚	9,368枚	9,513枚	9,555枚	9,732枚	9,901枚	10,088枚	10,271枚	10,455枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	579,791枚	588,775枚	594,698枚	598,328枚	605,323枚	607,414枚	608,148枚	610,044枚	612,566枚	615,098枚	618,034枚	620,984枚	623,866枚	626,761枚	630,996枚	635,259枚	640,905枚	646,602枚	653,740枚	660,957枚	671,145枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	103.1億円	104.7億円	105.7億円	106.4億円	107.0億円	107.4億円	107.5億円	107.8億円	108.3億円	108.8億円	109.3億円	110.0億円	111.0億円	112.2億円	114.0億円	114.5億円	116.6億円	118.6億円	120.8億円	123.0億円	125.2億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	74.3億円	75.5億円	76.3億円	76.7億円	77.2億円	77.4億円	77.5億円	77.8億円	78.1億円	78.4億円	78.8億円	79.3億円	80.1億円	80.9億円	82.2億円	82.5億円	84.1億円	85.5億円	87.1億円	88.7億円	90.3億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	20.9億円	21.2億円	21.4億円	21.6億円	21.7億円	21.8億円	21.8億円	21.9億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.3億円	22.5億円	22.8億円	23.1億円	23.2億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	4.5億円	4.6億円	4.6億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.8億円	4.8億円	4.8億円	4.9億円	4.9億円	5.0億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	202.9億円	206.0億円	208.1億円	209.4億円	210.5億円	211.3億円	211.5億円	212.2億円	213.1億円	214.1億円	215.1億円	216.5億円	218.4億円	220.8億円	224.2億円	225.2億円	229.4億円	233.4億円	237.7億円	242.0億円	246.4億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	145.1億円	147.3億円	148.8億円	149.7億円	150.6億円	151.1億円	151.3億円	151.8億円	152.4億円	153.1億円	153.8億円	154.9億円	156.2億円	157.9億円	160.4億円	161.1億円	164.0億円	166.9億円	170.0億円	173.1億円	176.2億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	57.8億円	58.7億円	59.3億円	59.6億円	60.0億円	60.2億円	60.2億円	60.4億円	60.7億円	61.0億円	61.3億円	61.7億円	62.2億円	62.9億円	63.9億円	64.2億円	65.3億円	66.5億円	67.7億円	69.0億円	70.2億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	16,022円																				
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	60.6億円	61.5億円	62.1億円	62.5億円	62.9億円	63.1億円	63.2億円	63.4億円	63.6億円	63.9億円	64.2億円	64.7億円	65.2億円	66.0億円	67.0億円	67.3億円	68.5億円	69.7億円	71.0億円	72.3億円	73.6億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	60.6億円	61.5億円	62.1億円	62.5億円	62.9億円	63.1億円	63.2億円	63.4億円	63.6億円	63.9億円	64.2億円	64.7億円	65.2億円	66.0億円	67.0億円	67.3億円	68.5億円	69.7億円	71.0億円	72.3億円	73.6億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	126.9億円	128.9億円	130.1億円	131.0億円	131.7億円	132.1億円	132.3億円	132.8億円	133.3億円	133.9億円	134.5億円	135.4億円	136.7億円	138.1億円	140.3億円	140.8億円	143.6億円	145.9億円	148.7億円	151.3億円	154.1億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	50.5億円	51.3億円	51.9億円	52.1億円	52.5億円	52.7億円	52.7億円	52.8億円	53.1億円	53.3億円	53.6億円	53.9億円	54.4億円	55.0億円	55.9億円	56.2億円	57.1億円	58.2億円	59.2億円	60.4億円	61.4億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	25.5%	25.4%	25.4%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	25.5%	25.4%	25.4%	25.5%	25.5%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	25.4%	25.5%	25.5%	25.5%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	53.3%	
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.2%	21.3%	21.2%	

●（参考）積算式

（民営・市営）バス： ①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×利用単価（164円※）×月乗車想定回数（25回※）×12月 =（民営・市営）バス負担金  
 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回

市営地下鉄： ①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員  
 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金  
 ※R2年までは230円

金沢シーサイドライン：【定期券分】  
 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A）  
 【往復乗車券分】  
 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B）  
 （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金  
 ※R2年までは280円

⑨\_フリーバス方式（バス単価135円×月25回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年に制度改正</li> <li>・バス単価を135円で積算（現行のまま）</li> <li>・バスの月乗車想定回数を25回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）</li> <li>・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が8%減少（58.43%→50.43%））すると仮定し、以降同じ交付率を使用）</li> <li>（補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
--

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	375,555人	381,375人	385,211人	387,563人	389,714人	391,061人	391,533人	392,754人	394,378人	396,260人	398,099人	400,788人	404,351人	408,815人	415,116人	416,955人	424,679人	432,078人	440,202人	448,189人	456,243人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	80,650人	81,900人	82,724人	83,229人	83,691人	83,980人	84,082人	84,344人	84,693人	85,097人	85,492人	86,069人	86,834人	87,793人	89,146人	89,541人	91,200人	92,789人	94,533人	96,249人	97,978人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	8,907枚	9,045枚	9,136枚	9,192枚	9,299枚	9,332枚	9,343枚	9,372枚	9,411枚	9,456枚	9,499枚	9,564枚	9,649枚	9,755枚	9,906枚	9,949枚	10,134枚	10,310枚	10,504枚	10,695枚	10,887枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	603,734枚	613,090枚	619,257枚	623,038枚	630,321枚	632,500枚	633,263枚	635,238枚	637,864枚	640,502枚	643,558枚	646,630枚	649,630枚	652,645枚	657,054枚	661,492枚	667,373枚	673,305枚	680,739枚	688,254枚	698,862枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	88.4億円	89.7億円	90.6億円	91.2億円	91.7億円	92.0億円	92.1億円	92.4億円	92.8億円	93.2億円	93.7億円	94.3億円	95.1億円	96.2億円	97.7億円	98.1億円	99.9億円	101.7億円	103.6億円	105.5億円	107.4億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	63.7億円	64.7億円	65.4億円	65.8億円	66.1億円	66.4億円	66.4億円	66.6億円	66.9億円	67.2億円	67.6億円	68.0億円	68.6億円	69.4億円	70.4億円	70.8億円	72.1億円	73.3億円	74.7億円	76.1億円	77.4億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	21.8億円	22.1億円	22.3億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.7億円	22.8億円	22.9億円	23.0億円	23.1億円	23.2億円	23.4億円	23.7億円	24.1億円	24.2億円	24.6億円	25.1億円	25.5億円	26.0億円	26.5億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	4.7億円	4.8億円	4.8億円	4.8億円	4.9億円	4.9億円	4.9億円	4.9億円	5.0億円	5.0億円	5.0億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	178.6億円	181.3億円	183.2億円	184.3億円	185.3億円	186.0億円	186.2億円	186.8億円	187.6億円	188.4億円	189.3億円	190.6億円	192.3億円	194.4億円	197.4億円	198.3億円	201.9億円	205.4億円	209.3億円	213.0億円	216.9億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	132.2億円	134.3億円	135.6億円	136.5億円	137.2億円	137.7億円	137.9億円	138.3億円	138.9億円	139.5億円	140.2億円	141.1億円	142.4億円	143.9億円	146.1億円	146.8億円	149.5億円	152.1億円	154.9億円	157.7億円	160.6億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	46.3億円	47.1億円	47.5億円	47.8億円	48.1億円	48.3億円	48.3億円	48.5億円	48.7億円	48.9億円	49.1億円	49.5億円	49.9億円	50.4億円	51.2億円	51.5億円	52.4億円	53.3億円	54.3億円	55.3億円	56.3億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	12,341円	12,340円	12,340円	12,341円	12,340円	12,341円	12,341円	12,340円	12,341円	12,340円	12,340円	12,340円	12,340円	12,341円	12,341円	12,341円	12,340円	12,340円	12,340円	12,340円	12,340円
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	95.8億円	97.3億円	98.2億円	98.8億円	99.4億円	99.7億円	99.8億円	100.2億円	100.6億円	101.0億円	101.5億円	102.2億円	103.1億円	104.2億円	105.9億円	106.3億円	108.3億円	110.2億円	112.3億円	114.3億円	116.3億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	95.8億円	97.3億円	98.2億円	98.8億円	99.4億円	99.7億円	99.8億円	100.2億円	100.6億円	101.0億円	101.5億円	102.2億円	103.1億円	104.2億円	105.9億円	106.3億円	108.3億円	110.2億円	112.3億円	114.3億円	116.3億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	112.7億円	114.3億円	115.6億円	116.3億円	116.8億円	117.3億円	117.4億円	117.7億円	118.2億円	118.8億円	119.5億円	120.1億円	121.2億円	122.7億円	124.5億円	125.0億円	127.4億円	129.6億円	132.0億円	134.5億円	136.8億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	39.4億円	40.1億円	40.4億円	40.7億円	41.0億円	41.1億円	41.1億円	41.3億円	41.5億円	41.6億円	41.8億円	42.2億円	42.5億円	42.9億円	43.6億円	43.9億円	44.6億円	45.4億円	46.3億円	47.1億円	48.0億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	38.6%	38.7%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.7%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%	38.6%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	45.4%	45.4%	45.5%	45.5%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.5%	45.4%	45.4%	45.5%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%	45.4%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	15.9%	

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（135円）×月乗車想定回数（25回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金 ※R2年までは月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R2年までは230円
金沢シーサイドライン：	【定期券分】 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） 【往復乗車券分】 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R2年までは280円

⑩\_フリーバス方式（バス単価220円×月20回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年に制度改正</li> <li>・バス単価を220円で積算</li> <li>・バスの月乗車想定回数を20回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）</li> <li>・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が10%減少（58.43%→48.43%）すると仮定し、以降同じ交付率を使用） （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
--

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	360,661人	366,250人	369,934人	372,192人	374,259人	375,552人	376,006人	377,178人	378,737人	380,545人	382,311人	384,894人	388,315人	392,602人	398,653人	400,419人	407,836人	414,942人	422,745人	430,414人	438,149人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	77,452人	78,652人	79,443人	79,928人	80,372人	80,650人	80,747人	80,999人	81,334人	81,722人	82,101人	82,656人	83,391人	84,311人	85,611人	85,990人	87,583人	89,109人	90,785人	92,431人	94,093人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	8,554枚	8,686枚	8,774枚	8,827枚	8,931枚	8,961枚	8,972枚	9,000枚	9,037枚	9,081枚	9,123枚	9,184枚	9,266枚	9,368枚	9,513枚	9,555枚	9,732枚	9,901枚	10,088枚	10,271枚	10,455枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	579,791枚	588,775枚	594,698枚	598,328枚	605,323枚	607,414枚	608,148枚	610,044枚	612,566枚	615,098枚	618,034枚	620,984枚	623,866枚	626,761枚	630,996枚	635,259枚	640,905枚	646,602枚	653,740枚	660,957枚	671,145枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	110.6億円	112.4億円	113.5億円	114.2億円	114.8億円	115.2億円	115.3億円	115.7億円	116.2億円	116.7億円	117.3億円	118.1億円	119.1億円	120.4億円	122.3億円	122.8億円	125.1億円	127.3億円	129.7億円	132.0億円	134.4億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	79.8億円	81.0億円	81.8億円	82.3億円	82.8億円	83.1億円	83.2億円	83.4億円	83.8億円	84.2億円	84.6億円	85.2億円	85.9億円	86.9億円	88.2億円	88.6億円	90.2億円	91.8億円	93.5億円	95.2億円	96.9億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	20.9億円	21.2億円	21.4億円	21.6億円	21.7億円	21.8億円	21.8億円	21.9億円	22.0億円	22.1億円	22.2億円	22.3億円	22.5億円	22.8億円	23.1億円	23.2億円	23.6億円	24.1億円	24.5億円	25.0億円	25.4億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	4.5億円	4.6億円	4.6億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.7億円	4.8億円	4.8億円	4.8億円	4.9億円	4.9億円	5.0億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	215.9億円	219.2億円	221.4億円	222.8億円	224.0億円	224.8億円	225.1億円	225.8億円	226.7億円	227.8億円	228.8億円	230.4億円	232.4億円	235.0億円	238.6億円	239.6億円	244.1億円	248.3億円	253.0億円	257.5億円	262.1億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	151.5億円	153.8億円	155.4億円	156.3億円	157.2億円	157.8億円	158.0億円	158.4億円	159.1億円	159.9億円	160.6億円	161.7億円	163.1億円	164.9億円	167.4億円	168.2億円	171.3億円	174.2億円	177.5億円	180.7億円	184.0億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	64.4億円	65.4億円	66.0億円	66.4億円	66.8億円	67.0億円	67.1億円	67.3億円	67.6億円	67.9億円	68.2億円	68.7億円	69.3億円	70.1億円	71.1億円	71.5億円	72.8億円	74.1億円	75.4億円	76.8億円	78.2億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	17,847円	17,847円	17,848円	17,847円																	
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	47.6億円	48.3億円	48.8億円	49.1億円	49.4億円	49.6億円	49.6億円	49.8億円	50.0億円	50.2億円	50.5億円	50.8億円	51.3億円	51.8億円	52.6億円	52.9億円	53.8億円	54.8億円	55.8億円	56.8億円	57.8億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	47.6億円	48.3億円	48.8億円	49.1億円	49.4億円	49.6億円	49.6億円	49.8億円	50.0億円	50.2億円	50.5億円	50.8億円	51.3億円	51.8億円	52.6億円	52.9億円	53.8億円	54.8億円	55.8億円	56.8億円	57.8億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	133.6億円	135.7億円	137.1億円	137.9億円	138.7億円	139.2億円	139.3億円	139.8億円	140.4億円	141.0億円	141.7億円	142.7億円	143.9億円	145.5億円	147.8億円	148.3億円	151.1億円	153.7億円	156.7億円	159.4億円	162.3億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	56.8億円	57.7億円	58.2億円	58.6億円	58.9億円	59.1億円	59.2億円	59.3億円	59.6億円	59.9億円	60.2億円	60.6億円	61.1億円	61.8億円	62.7億円	63.1億円	64.2億円	65.4億円	66.5億円	67.8億円	69.0億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	56.1%	56.1%	56.2%	56.2%	56.1%	56.2%	56.2%	56.2%	56.1%	56.2%	56.1%	56.2%	56.1%	56.1%	56.2%	56.1%	56.1%	56.1%	56.2%	56.1%	56.1%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	23.9%	23.9%	23.9%	23.8%	23.9%	23.8%	23.8%	23.8%	23.9%	23.8%	23.8%	23.9%	23.9%	23.9%	23.8%	23.9%	23.9%	23.8%	23.9%	23.9%	

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（220円※）×月乗車想定回数（20回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R2年までは230円
金沢シーサイドライン：	【定期券分】 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） 【往復乗車券分】 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R2年までは280円

⑪\_フリーバス方式（バス単価164円×月20回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年に制度改正</li> <li>・バス単価を164円（平均乗車運賃）で積算</li> <li>・バスの月乗車想定回数を20回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）</li> <li>・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が8%減少（58.43%→50.43%））すると仮定し、以降同じ交付率を使用） （補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
--

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	375,555人	381,375人	385,211人	387,563人	389,714人	391,061人	391,533人	392,754人	394,378人	396,260人	398,099人	400,788人	404,351人	408,815人	415,116人	416,955人	424,679人	432,078人	440,202人	448,189人	456,243人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	80,650人	81,900人	82,724人	83,229人	83,691人	83,980人	84,082人	84,344人	84,693人	85,097人	85,492人	86,069人	86,834人	87,793人	89,146人	89,541人	91,200人	92,789人	94,533人	96,249人	97,978人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	8,907枚	9,045枚	9,136枚	9,192枚	9,299枚	9,332枚	9,343枚	9,372枚	9,411枚	9,456枚	9,499枚	9,564枚	9,649枚	9,755枚	9,906枚	9,949枚	10,134枚	10,310枚	10,504枚	10,695枚	10,887枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	603,734枚	613,090枚	619,257枚	623,038枚	630,321枚	632,500枚	633,263枚	635,238枚	637,864枚	640,502枚	643,558枚	646,630枚	649,630枚	652,645枚	657,054枚	661,492枚	667,373枚	673,305枚	680,739枚	688,254枚	698,862枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	85.9億円	87.2億円	88.1億円	88.6億円	89.1億円	89.4億円	89.5億円	89.8億円	90.2億円	90.6億円	91.0億円	91.7億円	92.5億円	93.5億円	94.9億円	95.3億円	97.1億円	98.8億円	100.7億円	102.5億円	104.3億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	61.9億円	62.9億円	63.5億円	63.9億円	64.3億円	64.5億円	64.6億円	64.8億円	65.0億円	65.4億円	65.7億円	66.1億円	66.7億円	67.4億円	68.5億円	68.8億円	70.0億円	71.3億円	72.6億円	73.9億円	75.2億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	21.8億円	22.1億円	22.3億円	22.5億円	22.6億円	22.7億円	22.7億円	22.8億円	22.9億円	23.0億円	23.1億円	23.2億円	23.4億円	23.7億円	24.1億円	24.2億円	24.6億円	25.1億円	25.5億円	26.0億円	26.5億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	4.7億円	4.8億円	4.8億円	4.8億円	4.9億円	4.9億円	4.9億円	4.9億円	5.0億円	5.0億円	5.0億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.2億円	5.3億円	5.4億円	5.4億円	5.5億円	5.6億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	174.3億円	177.0億円	178.8億円	179.9億円	180.9億円	181.5億円	181.7億円	182.3億円	183.1億円	183.9億円	184.8億円	186.0億円	187.7億円	189.7億円	192.6億円	193.5億円	197.1億円	200.5億円	204.2億円	207.9億円	211.7億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	130.1億円	132.1億円	133.5億円	134.3億円	135.0億円	135.5億円	135.7億円	136.1億円	136.7億円	137.3億円	138.0億円	138.9億円	140.1億円	141.6億円	143.8億円	144.4億円	147.1億円	149.7億円	152.5億円	155.2億円	158.0億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	44.2億円	44.9億円	45.3億円	45.6億円	45.8億円	46.0億円	46.1億円	46.2億円	46.4億円	46.6億円	46.8億円	47.1億円	47.6億円	48.1億円	48.8億円	49.0億円	50.0億円	50.8億円	51.8億円	52.7億円	53.7億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	11,763円																				
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	100.0億円	101.6億円	102.6億円	103.2億円	103.8億円	104.2億円	104.3億円	104.6億円	105.1億円	105.6億円	106.1億円	106.8億円	107.7億円	108.9億円	110.6億円	111.1億円	113.1億円	115.1億円	117.3億円	119.4億円	121.5億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	100.0億円	101.6億円	102.6億円	103.2億円	103.8億円	104.2億円	104.3億円	104.6億円	105.1億円	105.6億円	106.1億円	106.8億円	107.7億円	108.9億円	110.6億円	111.1億円	113.1億円	115.1億円	117.3億円	119.4億円	121.5億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	110.3億円	112.0億円	113.2億円	113.8億円	114.6億円	114.9億円	115.0億円	115.4億円	115.9億円	116.5億円	117.0億円	117.8億円	118.8億円	120.1億円	122.0億円	122.5億円	124.7億円	127.0億円	129.3億円	131.7億円	134.0億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	37.5億円	38.1億円	38.4億円	38.7億円	38.8億円	39.0億円	39.1億円	39.2億円	39.3億円	39.5億円	39.7億円	40.0億円	40.4億円	40.8億円	41.4億円	41.6億円	42.4億円	43.1億円	44.0億円	44.7億円	45.5億円
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%	40.4%
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%	44.5%
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%	15.1%

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（164円※）×月乗車想定回数（20回※）×12月 = （民営・市営）バス負担金 ※R2年までは利用単価135円、月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R2年までは230円
金沢シーサイドライン：	【定期券分】 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） 【往復乗車券分】 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R2年までは280円

⑫\_フリーバス方式（バス単価135円×月20回、事業費増額は市費と利用者負担で折半）

●前提条件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年に制度改正</li> <li>・バス単価を135円で積算（現行のまま）</li> <li>・バスの月乗車想定回数を20回として積算</li> <li>・実際のバス月乗車回数は25回とする。（バス運賃はH23年を210円、H30年以降を220円とする。）</li> <li>・R3年～R23年までの事業費の増額分を利用者と市費で折半して負担（利用者負担の増額）</li> <li>・利用者負担の増額により交付者数が減少（R3年に交付率が5%減少（58.43%→53.43%））すると仮定し、以降同じ交付率を使用）</li> <li>（補足）H20年の平均1.3倍の利用者負担金値上げ時は交付率が2.6%減少、H23年の平均1.1倍の利用者負担金値上げ時は交付率が1.6%減少している。</li> <li>・地下鉄負担金算定人員やシーサイドライン定期券交付枚数等は交付者数の増減割合に併せて推計</li> <li>・事務費は除外</li> </ul>
--

●事業費推移

	決算数値		決算数値		制度改正																					
	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
対象者数	564,756人	…	717,503人	708,846人	729,470人	744,704人	756,246人	763,851人	768,515人	772,782人	775,452人	776,389人	778,810人	782,029人	785,761人	789,408人	794,741人	801,806人	810,658人	823,151人	826,799人	842,114人	856,787人	872,897人	888,733人	904,704人
交付者数	335,127人	…	404,275人	414,179人	426,230人	397,896人	404,063人	408,126人	410,618人	412,898人	414,325人	414,825人	416,119人	417,839人	419,833人	421,781人	424,631人	428,405人	433,135人	439,810人	441,759人	449,942人	457,782人	466,389人	474,851人	483,384人
地下鉄負担金算定人員	71,968人	…	83,234人	88,945人	91,533人	85,448人	86,773人	87,645人	88,180人	88,670人	88,976人	89,084人	89,362人	89,731人	90,159人	90,578人	91,190人	92,000人	93,016人	94,449人	94,868人	96,625人	98,309人	100,157人	101,974人	103,807人
シーサイドライン定期券交付枚数（前々年度実績）	8,046枚	…	9,148枚	10,739枚	10,109枚	9,437枚	9,583枚	9,680枚	9,739枚	9,853枚	9,887枚	9,899枚	9,929枚	9,970枚	10,018枚	10,065枚	10,133枚	10,223枚	10,335枚	10,495枚	10,541枚	10,737枚	10,924枚	11,129枚	11,331枚	11,535枚
シーサイドライン乗車券交付枚数（前々年度実績）	533,075枚	…	654,943枚	687,522枚	685,198枚	639,649枚	649,563枚	656,094枚	660,100枚	667,819枚	670,127枚	670,935枚	673,028枚	675,810枚	678,604枚	681,842枚	685,096枚	688,275枚	691,468枚	696,141枚	700,844枚	707,073枚	713,358枚	721,234枚	729,197枚	740,434枚
民営バス	44.9億円	…	55.6億円	58.7億円	60.2億円	74.9億円	76.1億円	76.8億円	77.3億円	77.7億円	78.0億円	78.1億円	78.3億円	78.7億円	79.0億円	79.4億円	79.9億円	80.6億円	81.5億円	82.8億円	83.2億円	84.7億円	86.2億円	87.8億円	89.4億円	91.0億円
市営バス	36.7億円	…	38.6億円	42.0億円	43.4億円	54.0億円	54.9億円	55.4億円	55.7億円	56.1億円	56.2億円	56.3億円	56.5億円	56.7億円	57.0億円	57.3億円	57.6億円	58.2億円	58.8億円	59.7億円	60.0億円	61.1億円	62.1億円	63.3億円	64.5億円	65.6億円
市営地下鉄	17.9億円	…	16.0億円	13.8億円	24.7億円	23.1億円	23.4億円	23.7億円	23.8億円	23.9億円	24.0億円	24.1億円	24.1億円	24.2億円	24.3億円	24.5億円	24.6億円	24.8億円	25.1億円	25.5億円	25.6億円	26.1億円	26.5億円	27.0億円	27.5億円	28.0億円
シーサイド	3.9億円	…	4.6億円	5.2億円	5.3億円	5.0億円	5.1億円	5.1億円	5.1億円	5.2億円	5.2億円	5.2億円	5.2億円	5.3億円	5.3億円	5.3億円	5.3億円	5.4億円	5.4億円	5.5億円	5.5億円	5.6億円	5.7億円	5.8億円	5.9億円	6.0億円
事業費合計	103.4億円	…	114.8億円	119.6億円	133.6億円	157.0億円	159.4億円	161.0億円	162.0億円	162.9億円	163.5億円	163.7億円	164.2億円	164.9億円	165.7億円	166.4億円	167.5億円	169.0億円	170.9億円	173.5億円	174.3億円	177.5億円	180.5億円	183.9億円	187.2億円	190.6億円
市費負担	86.7億円	…	95.0億円	99.4億円	112.8億円	120.3億円	122.2億円	123.4億円	124.1億円	124.9億円	125.3億円	125.5億円	125.8億円	126.4億円	127.0億円	127.6億円	128.4億円	129.5億円	131.0億円	133.0億円	133.6億円	136.0億円	138.4億円	140.9億円	143.5億円	146.1億円
利用者負担	16.7億円	…	19.7億円	20.2億円	20.9億円	36.7億円	37.2億円	37.6億円	37.8億円	38.0億円	38.2億円	38.2億円	38.3億円	38.5億円	38.7億円	38.9億円	39.1億円	39.5億円	39.9億円	40.5億円	40.7億円	41.5億円	42.2億円	43.0億円	43.8億円	44.5億円
平均利用者負担	4,992円	…	4,878円	4,886円	4,894円	9,215円																				
バス事業者負担	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	133.7億円	135.8億円	137.1億円	138.0億円	138.7億円	139.2億円	139.4億円	139.8億円	140.4億円	141.1億円	141.7億円	142.7億円	143.9億円	145.5億円	147.8億円	148.4億円	151.2億円	153.8億円	156.7億円	159.5億円	162.4億円

●負担割合推移

	2011	…	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	H23	…	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23
バス事業者	129.5億円	…	172.6億円	172.7億円	177.7億円	133.7億円	135.8億円	137.1億円	138.0億円	138.7億円	139.2億円	139.4億円	139.8億円	140.4億円	141.1億円	141.7億円	142.7億円	143.9億円	145.5億円	147.8億円	148.4億円	151.2億円	153.8億円	156.7億円	159.5億円	162.4億円
市費	68.4億円	…	78.0億円	83.7億円	87.4億円	98.8億円	100.4億円	101.3億円	102.0億円	102.6億円	102.8億円	103.0億円	103.4億円	103.8億円	104.2億円	104.7億円	105.4億円	106.4億円	107.5億円	109.2億円	109.8億円	111.7億円	113.6億円	115.8億円	117.9億円	120.0億円
利用者	13.2億円	…	16.2億円	17.0億円	16.2億円	30.1億円	30.6億円	30.9億円	31.0億円	31.2億円	31.4億円	31.4億円	31.6億円	31.8億円	32.0億円	32.1億円	32.4億円	32.8億円	33.3億円	33.4億円	34.1億円	34.7億円	35.3億円	36.0億円	36.6億円	
バス事業者	61.3%	…	64.7%	63.2%	63.2%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	50.9%	
市費	32.4%	…	29.2%	30.6%	31.1%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	37.6%	
利用者	6.2%	…	6.1%	6.2%	5.8%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	

●（参考）積算式

（民営・市営）バス：	①想定交付者数×公民シェア率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×利用単価（135円）×月乗車想定回数（20回※）×12月 =（民営・市営）バス負担金 ※R2年までは月乗車想定回数15回
市営地下鉄：	①前年度予算対象者×交付者数の伸び率 = 負担金算定人員 ②負担金算定人員×250円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 市営地下鉄負担金 ※R2年までは230円
金沢シーサイドライン：	【定期券分】 前々年度交付実績人数×300円（※）×月乗車想定回数（9回）×12月 = 定期券負担金（A） 【往復乗車券分】 前々年度交付実績枚数×300円（※） = 往復乗車券負担金（B） （合計）A + B = 金沢シーサイドライン負担金 ※R2年までは280円

項目/自治体名		札幌市	仙台市	新潟市	東京都	川崎市					
事業費等	一般会計(千円) A	1,019,300,000	556,342,000	392,200,000	7,461,000,000	759,066,283					
	一般財源(千円) B	497,818,477	276,296,545	219,702,212	5,814,335,484	405,455,126					
	事業費(千円) C	5,296,703	3,144,375	325,000	18,925,985	1,929,972					
	利用者負担金(歳入)(千円) D	1,489,435	399,948	0	0	0					
	その他歳入(千円) E	2,468	0	0	0	0					
	市費負担(千円) F(=C-D-E)	3,804,800	2,744,427	325,000	18,925,985	1,929,972					
	一般会計に対する事業費の割合 C/A	0.52%	0.57%	0.08%	0.25%	0.25%					
	一般財源に対する市費負担の割合 F/B	0.76%	0.99%	0.15%	0.33%	0.48%					
事業内容	対象年齢	70歳以上	70歳以上	65歳以上	70歳以上	70歳以上					
	対象交通機関	路線バス	民営バス(5社)	市営バス・民営バス(1社)	新潟交通の路線バスで「りゅーと」が利用できる路線、区バス	都バス、八丈町営バス、三宅村営バス、民営バス(22社)	市バス、民営バス(5社)				
		鉄道(軌道)	市営地下鉄・市電	市営地下鉄	-	都営地下鉄、都電、日暮里・舎人ライナー	-				
		その他	-	-	住民バス	-	-				
本人負担(利用限度額)	利用者納入金 1,000円 3,000円 6,000円 8,000円 10,000円 13,500円 17,000円 利用限度額 10,000円 20,000円 30,000円 40,000円 50,000円 60,000円 70,000円	利用者負担(チャージ1,000円あたり) 介護保険料の所得段階 1~4の者 50円 5~13の者 100円 ※年間チャージ上限額は12万円	専用のカードを利用することでバス運賃が半額	-	・区市町村民税本人課税者 20,510円 (ただし、4月~9月新規で申し込む場合は10,255円) ・区市町村民税本人非課税者 1,000円	以下から選択 ①無料で配布される「高齢者特別乗車証明書」を提示し、大人料金の半額を支払って乗車 ②高齢者フリーバスを購入して乗車 有効期間 利用者負担金 1か月 1,000円 3か月 3,000円 6か月 6,000円 12か月 12,000円					
経緯(年月/内容)	昭和50年 1月	制度スタート(市電、市バス、ロープウェイが対象)	昭和48年	仙台市営バスを利用できる内容として、制度開始	平成16年10月~平成28年 3月	高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」として社会実験を4回実施	昭和48年 1月	都営「無料乗車券」制度発足	昭和49年 7月	敬老特別乗車証(無料)開始	
	昭和51年 1月	地下鉄路線に拡大	昭和53年	交通事業者(宮城交通)の追加	平成28年9月末	高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」を制度化	昭和49年 11月	「東京都敬老乗車証」制度開始 都内路線バス(民営を含む)も対象とした	平成 16年7月	高齢者特別乗車証明書(一部負担制)に制度改正	
	昭和53年 4月	中央バス、国鉄バス(現JR北海道バス)、じょうてつバス路線に拡大	昭和62年	交通事業者(仙台市営地下鉄)の追加	平成28年3月末	参加者数が20,000人に到達	昭和54年 10月	「東京都老人バス」に名称変更 所得基準導入(基準内の者のみにバスを無料交付)			
	平成 7年 4月	夕鉄バス路線に拡大	平成 8年	乗車証の共通磁気カード化	平成29年4月	参加者数が30,000人に到達	昭和55年 10月	「東京都シルバーバス」に名称変更 所得基準超過者に対して有料バスの交付を開始			
	平成 17年 4月	利用上限額5万円、利用者負担導入、ばんけいバスに路線拡大、ロープウェイ廃止	平成 14年	交付券種を2種とし一部利用者負担金の導入、一部上限額の導入			平成 12年10月	実施主体を東京都から指定団体(一社)東京バス協会に変更 全利用者に費用負担を導入			
	平成 21年 4月	利用上限額を7万円に引き上げ	平成 23年	交付券種を1種とし利用者負担金の見直し(引上げ)、上限額の全面化							
	平成 29年 4月	敬老バスを磁気カードからICカードへ移行									
制度設計上の交付人数に対する財政負担	設計上の交付人数(人) G	306,561	126,542	41,300	1,097,647	222,000					
	交付一人当たりの市歳出額(円) F/G	12,411	21,688	7,869	17,242	8,694					
利用回数	想定利用回数	-	-	(H30実績)4.8回/月	10回/月	15回/月					
	実際の利用回数	-	-	(H30実績)4.7回/月	-	-					
ICカード費用	ICカード導入有無(括弧内は導入時期)	有(H29年4月)		有(H28年10月)		有(H28年9月)		無		無	
	初期費用(千円)	総額	2,002,678(障がい者交通費助成制度と合わせて開発を行っており、その分を含む)	総額	160,831	総額	54,000	総額	-	総額	-
		システム開発費	390,592	システム開発費	160,381	システム開発費	54,000	-	-	-	-
		機器・ソフトウェア費	273,764	-	-	-	-	-	-	-	-
		交通事業者機器改修費	1,338,323	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	年間維持管理費用(千円)	総額	299,329(平成31年度予算)	総額	19,602	総額	0	総額	-	総額	-
		システム保守費	81,105	システム運用保守費	19,602	-	-	-	-	-	-
		事務費(郵便料等)	67,874	-	-	-	-	-	-	-	-
		消耗品等(カード等)	57,240	-	-	-	-	-	-	-	-
委託費(封入封緘費等)		93,110	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

項目/自治体名		名古屋市		京都市		大阪市		堺市		神戸市			
事業費等	一般会計(千円) A	1,249,889,000		794,413,000		1,835,340,000		432,000,000		811,640,378			
	一般財源(千円) B	682,444,102		403,237,000		921,900,000		243,925,179		424,510,935			
	事業費(千円) C	14,380,445		5,716,667		5,990,968		508,338		3,708,349			
	利用者負担金(歳入)(千円) D	1,091,075		735,172		0		12,600		0			
	その他歳入(千円) E	0		0		0		0		0			
	市費負担(千円) F(=C-D-E)	13,289,370		4,981,495		5,990,968		495,738		3,708,349			
	一般会計に対する事業費の割合 C/A	1.15%		0.72%		0.33%		0.12%		0.46%			
	一般財源に対する市費負担の割合 F/B	1.95%		1.24%		0.65%		0.20%		0.87%			
対象交通機関	対象年齢	65歳以上		70歳以上		70歳以上		65歳以上		70歳以上			
	路線バス	市バス、メーグル		市バス・民営バス		大阪シティバス		南海バス、近鉄バス		市バス、民営バス(5社)			
	鉄道(軌道)	市営地下鉄、ゆとりとライン(大曾根～高蔵寺間)、あおなみ線、上飯田連絡線(上飯田駅～味鏡駅区間)		市営地下鉄		大阪メトロ(地下鉄・ニュートラム)		阪堺電車		市営地下鉄、神戸新交通			
	その他	-		コミュニティバス(京北ふるさとバス、醍醐コミュニティバス、雲ヶ畑もくもくバス)		-		-		-			
事業内容	本人負担(利用限度額)	<ul style="list-style-type: none"> <li>世帯全員が基準額以下・生活保護世帯 1,000円</li> <li>本人基準額以下・世帯基準額超 3,000円</li> <li>本人基準額超 5,000円</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>生活保護を受けている方、老齢福祉年金受給者で世帯全員が市民税非課税 0円</li> <li>本人が市民税非課税 3,000円</li> <li>本人が市民税課税で合計所得金額が200万円未満 5,000円</li> <li>200万円以上700万円未満 10,000円</li> <li>700万円以上 15,000円</li> </ul>		1乗車50円		1乗車100円(現金) ※ICカード発行負担金1,000円		乗車ごとに次の費用を負担 市バス・民営バス:小児料金(上限110円) 市営地下鉄・神戸新交通:小児料金 ※低所得者(世帯市民税非課税かつ本人収入が120万円以下)の場合、3万円分の敬老無料乗車券を交付 ※希望者に対象交通機関の定期券を半額で購入できる制度を実施			
	経緯(年月/内容)	昭和48年9月	70歳以上の者に交付	昭和48年11月	市バス・地下鉄敬老乗車証制度開始	昭和47年11月	制度開始	平成16年度	高齢者の社会参加を目的に事業を開始(利用日:5の付く日、南海バスのみを対象)	昭和48年9月	満70歳以上の方を対象に事業開始		
	昭和48年10月	65歳以上の者に拡大	昭和57年4月	民営バス敬老乗車証制度開始	平成19年9月	磁気カードに替えて順次ICカードを導入	平成18年6月	利用日を5と0の付く日に拡大する。	平成6年10月	一部有償制度を導入(前年所得額378万円以上の場合、交付希望者は3万円を納付)			
	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16年10月	配布方式を申請方式へ変更(郵便局での配布に変更)	平成25年7月	年3,000円の負担金徴収開始	平成19年7月	南海バスに加えて、近鉄バスも利用対象とする。	平成20年10月	敬老バスをICカード化。乗車ごとにバス100円、地下鉄・新交通(ポートライナー・六甲ライナー)小児料金の利用者負担導入。併せて、低所得者対策・高頻度利用者対応実施※平成22年9月までは、激変緩和としてバス50円、地下鉄・新交通(ポートライナー・六甲ライナー)小児料金の半額			
	平成16年9月	名古屋市敬老バス条例施行一部負担金の導入(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	平成17年9月	所得に応じた負担金制を導入 民営バス敬老乗車証と市バス・地下鉄敬老乗車証の重複交付開始	平成26年8月	1乗車につき50円負担開始(乗車料金の一部負担)	平成23年1月	阪堺電車がおでかけ応援カードを使用した高齢者運賃割引制度を開始	平成22年9月	激変緩和措置終了(バス100円、地下鉄・新交通小児料金)			
	平成16年10月	西名古屋港線(あおなみ線)への適用拡大			平成30年7月	年3,000円の利用者負担を廃止	平成25年7月	利用日を月～金曜日(祝休日及び年始を除く)に拡大する。	令和元年6月	兵庫県バス協会から緊急要望書が提出され、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議を設置※初回は7月12日開催、第2回は8月16日開催			
	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(経過措置)世帯課税本人非課税(介護保険料第4段階):3,000円					平成27年11月	利用対象日を全ての曜日に拡充し(阪堺電車は年始(1/1~1/3)を除く。年間の利用可能日数は240日)、紙カードからICカードへ移行。					
	平成21年9月	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					平成29年1月	阪堺電車が年始(1/1~1/3)も利用可能となる。					
	平成28年9月	敬老バスのICカード化(既交付者は、28年9月・29年3月に順次切替)					平成30年4月	利用日数の上限(年間240日)を撤廃。					
	平成30年10月	上飯田連絡線への適用拡大(償還払による対応)											
制度設計上の交付人数に対する財政負担	設計上の交付人数(人) G	343,251		145,492		335,837		155,502		-			
	交付一人当たりの市歳出額(円) F/G	38,716		34,239		17,839		3,188		-			
利用回数	想定利用回数	市バス93,650人/日、地下鉄101,293人/日		-		約12.7回/月		-		-			
	実際の利用回数	集計中		-		約12.2回/月(H31.4~R1.7)		4.6回/月		-			
ICカード費用	ICカード導入有無(括弧内は導入時期)	有(H28年9月)		無		有(H19年9月)		有(H27年11月)		有(H20年10月)			
	初期費用(千円)	総額	約6億円		総額	-		総額	877,276		総額	133,503	
		システム開発費	-		システム仕様変更	179,279		システム開発費	112,553		-		
		機器代	約6億円 ※大まかな概算		-	委託費(ICカード発行・管理業務)	642,126		機器代	2,430		-	
		周知に係る費用	-		-	委託費(ICカード申請受)	55,871		コールセンター	18,520		-	
	年間維持管理費用(千円)	総額	約1億円		総額	-		総額	432,292(H29決算)		総額	24,726	
		システム維持費	-		システム維持費	15,326		システム維持費	2,970		ICカード関連経費	124,554	
		消耗品費(カード等)	約1億円		-	委託費(ICカード発行・管理業務)	416,966		委託費(カード発行)	13,269		-	
		委託費	-		-	-	-		委託費(納付書印刷)	1,750		-	
		-	-		-	-	-		通信運搬費	5,737		-	
-		-		-	-	-		その他	1,000		-		

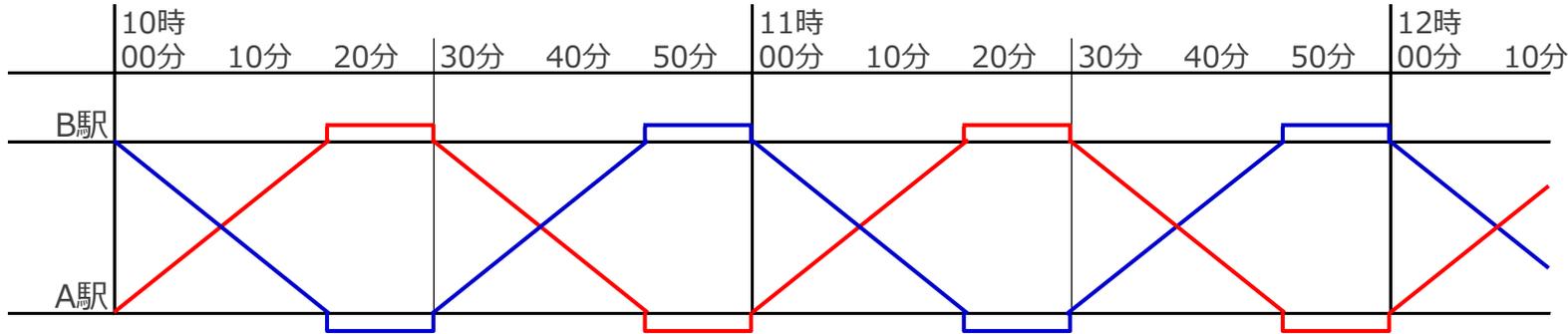
項目/自治体名		広島市	北九州市	福岡市	熊本市	(参考)横浜市		
事業費等	一般会計(千円) A	670,052,611	574,391,000	866,640,000	370,200,000	1,761,506,383		
	一般財源(千円) B	326,500,000	267,826,200	417,069,615	183,463,100	1,025,000,000		
	事業費(千円) C	421,876	-	1,617,599	492,450	12,163,898		
	利用者負担金(歳入)(千円) D	0	48,572	0	0	2,023,631		
	その他歳入(千円) E	0	-	799	7,220	2		
	市費負担(千円) F(=C-D-E)	421,876	-	1,616,800	485,230	10,140,265		
	一般会計に対する事業費の割合 C/A	0.06%	-	0.19%	0.13%	0.69%		
一般財源に対する市費負担の割合 F/B	0.13%	-	0.39%	0.26%	0.99%			
対象交通機関	対象年齢	70歳以上	75歳以上	70歳以上	70歳以上	70歳以上		
	路線バス	バス(24社)	市営バス	民営バス(3社)	民営バス(5社)	市営バス・民営バス(10社)		
	鉄道(軌道)	電車(1社)、JR、アストラムライン	-	市営地下鉄、西日本鉄道、JR九州等(市営地下鉄ICカード「はやかけん」の相互利用対象機関)	市営電車、民営電車(1社)	市営地下鉄、金沢シーサイドライン		
	その他	船(5社)、乗合タクシー	-	タクシー、市営渡船、乗合マイクロバス、乗合タクシー	-	-		
事業内容	本人負担(利用限度額)	本人負担なし。以下から選択(利用限度額:3,000円) ①ICカード(PASPY)の利用助成 利用可能な公共交通機関: バス23社・電車1社・船3社・3セク ②JR回数券引換券 ③船回数券(2社) ④乗合タクシー回数券(6社) ⑤上記①に該当しないバスの回数券(2社) ⑥タクシーチケット	発売金額:3ヶ月8,000円、6ヶ月14,000円、1年24,000円 ※他都市が施策として実施しているのとなり、交通事業者(北九州市交通局)が割引定期券を発売している。	本人負担なし。以下から選択 ①交通用福祉ICカード ②タクシー助成券 ③市営渡船乗船引換券 ④乗合マイクロバス回数乗車券 ⑤乗合タクシー回数乗車券 ※利用限度額 介護保険料の所得段階 1~5の者 12,000円/年 6・7の者 8,000円/年 8~13の者 対象外	【本人負担】 ・利用ごとに普通運賃の2割を負担 (例:普通運賃150円 → 本人負担30円) ・利用限度額無し ※ 以下に該当する者には年間1,000円(5,000円分)を助成 (1) 介護保険法施行令第39条第1項第1号に掲げる者(同号ハに該当する者を除く) (2) 中国残留邦人等の円滑な帰国の促進並びに永住帰国した中国残留邦人等及び特定配偶者の自立の支援に関する法律第14条第1項の支援給付を受けている者	・障害者等 無料 ・世帯員全員が市民税非課税者 3,200円 ・世帯員に課税者がある非課税者 4,000円 ・市民税課税者で合計所得金額が 150万円未満 7,000円 150万円以上250万円未満 8,000円 250万円以上500万円未満 9,000円 500万円以上700万円未満 10,000円 700万円以上 20,500円		
	経緯(年月/内容)	平成5年9月 高齢者公共交通機関利用助成 事業開始	昭和50年7月 「敬老優待乗車証」導入(運賃無料)	平成13年 高齢者乗車券交付事業開始	昭和50年~平成7年 特別回数券交付(3000円/年)	昭和49年4月 制度開始(市営バス、地下鉄)		
	平成29年9月 事業の見直しを行い、当事業に代わる「高齢者いきいき活動ポイント事業」を開始。これに伴い、年間助成上限金額を6,000円から3,000円に引き下げを行う。	平成16年7月 「敬老優待乗車証」廃止に伴い、「ふれあい定期(紙券)」導入	平成22年 交通用福祉ICカードを導入	平成8年10月 さくらカード事業開始【負担割合】10(市):0(事業者):0(利用者)	昭和49年11月 対象交通機関を民営バスにも拡大			
		平成17年2月 「ふれあい定期」のICカード化	平成27年 タクシー助成券を導入	平成16年4月 磁気カード導入(利用者負担開始)【負担割合】14(市):4(事業者):2(利用者)	平成元年7月 金沢シーサイドライン運行開始に伴い対象交通機関を拡大			
		平成25年8月 「ふれあい定期」利用者負担額の値上げ	平成22年4月 事業者負担変更【負担割合】15(市):3(事業者):2(利用者)	平成14年10月 全員交付から希望者への交付に変更				
		平成29年12月 「ふれあい定期」割引制度(5割引)導入	平成28年3月 ICカード導入【負担割合】15(市):3(事業者):2(利用者)	平成15年10月 利用者負担金の導入				
			※割引対象は、運転免許証を自主返納した75歳以上の高齢者に限る		平成19年12月 「あり方検討会」の最終答申			
					平成20年10月 利用者負担金の改定(1.3倍)			
					平成21年4月 市境を運行するバス路線への利用拡大			
					平成23年10月 利用者負担金の改定(1.1倍) 29年頃までを目途に市費負担を88.5億円で固定			
制度設計上の交付人数に対する財政負担	設計上の交付人数(人) G	158,617	-	159,473	-	414,179		
	交付一人当たりの市歳出額(円) F/G	2,660	-	10,138	-	24,483		
利用回数	想定利用回数	-	25回/月	-	-	15		
	実際の利用回数	-	29.6回/月(平成30年度)	-	-	22~25		
ICカード費用	ICカード導入有無(括弧内は導入時期)	有(H23年9月)	有(H13年9月)	有(H22年9月)	有(H28年3月)	-		
	初期費用(千円)	総額	-	総額 -	総額 228,320	総額 266,931	総額 -	-
		-	-	-	システム関連費用 131,870	委託料(システム開発等) 217,166	-	-
		-	-	-	チャージ機関連費用 22,190	役務費(カード作成費等) 49,765	-	-
		-	-	-	ICカード作成費用 74,260	-	-	-
	年間維持管理費用(千円)	総額	-	総額 428	総額 14,480	総額 16,147	総額 -	16,147
		-	-	-	カード払出金額 ※平成28~30年度までの3ヶ年平均 980	システム監理費用(役務費) 7,354	-	-
		-	-	-	消耗品費(ICカード、チャージ券) 13,500	役務費(カード作成等) 4,780	-	-
		-	-	-	-	※機器更新に係る費用は含まない 1,416	-	-
		-	-	-	-	一般需用費(ハガキ等) 2,237	-	-
-		-	-	-	-	-	-	

■ 路線バス所要時間と運行本数の関係

令和元年10月21日 (一社) 神奈川県バス協会

【通常運行】片道所要時間20分の路線をバス2両（赤と青）で運行⇒30分間隔での運行

※往復40分+起終点での待機時間（10分×2回=20分）=60分…1両のバスが1周するのに必要な時間



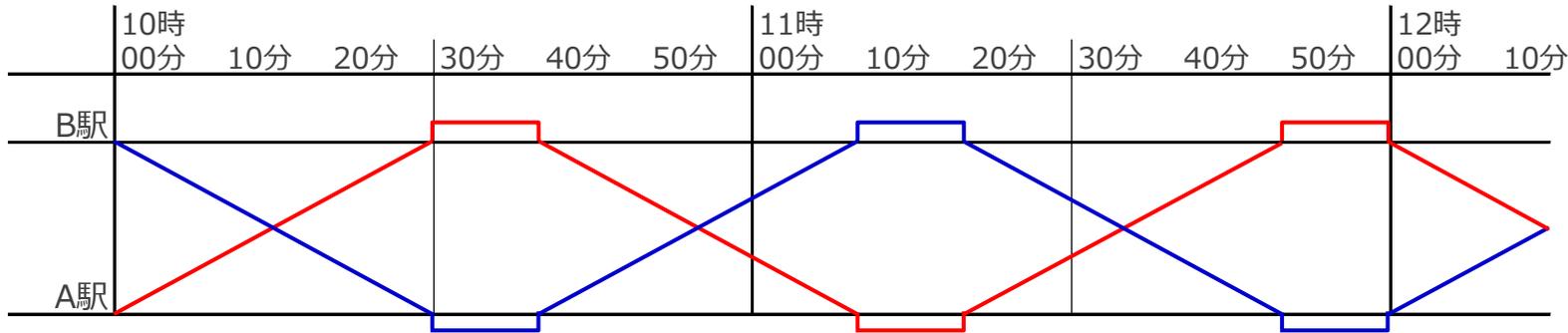
A駅時刻表

時	分
10	00 30
11	00 30
12	00

計5便

【高齢者に配慮】片道の所要時間を30分に変更しバス2両（赤と青）で運行⇒40分間隔での運行

※往復60分+起終点での待機時間（10分×2回=20分）=80分…1両のバスが1周するのに必要な時間



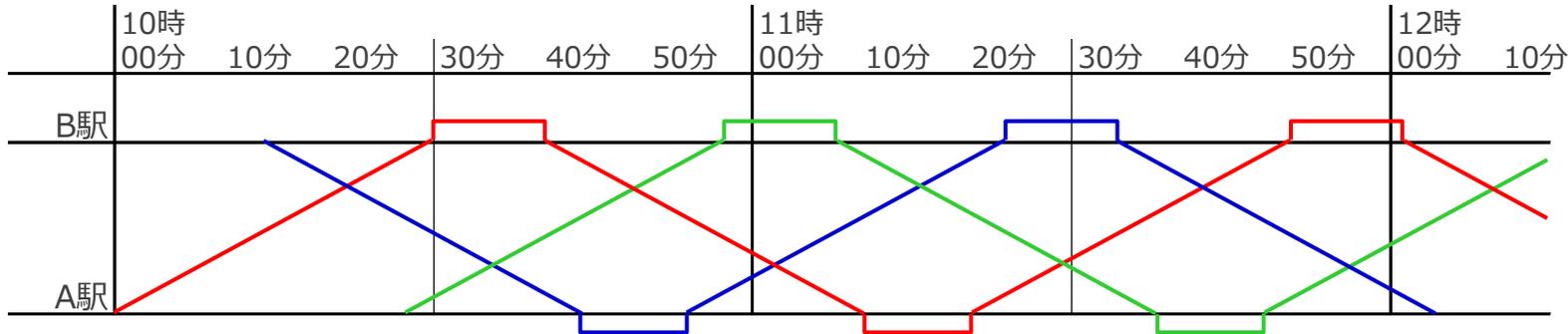
A駅時刻表

時	分
10	00 40
11	20
12	00

計4便 △1便

【通常運行と同等の輸送量】片道の所要時間を30分に変更し、概ね現在の30分間隔での運行を維持⇒車両3両（赤と青と緑）での運行（+1両）

※往復60分+起終点での待機時間（10分×2回=20分）=80分…1両のバスが1周するのに必要な時間



A駅時刻表

時	分
10	00 27 54
11	21 48

計5便