

令和4年10月4日
老人福祉専門分科会

おでかけパスポート事業 の見直しについて



保健福祉部 高齢者活躍支援課

概要

高齢者の健康づくり、生きがいづくりの推進及び積極的な社会参加を促すとともに、公共交通機関のバスの利用促進を図るため、市内に住所を有する満70歳以上の人に「おでかけパスポート」を発行し、市内一般路線バス、ぐるりん号、市営バス、乗合タクシーを安価で乗車できるようにするもの

70歳以上人口：89,206人、発行人数：58,812人（令和4年4月1日現在）

取得の流れ

満70歳になる前月に、市から個別に案内

申込書に記入し、返信用封筒に入れ投函

1～2週間で引換券が届く

販売窓口等でカードを受取る

料金体系（10区分）

※平成27年9月30日までは、利用者負担額一律100円（1回）

通常運賃	150～380円	390～410円	420～440円	450～480円	490～510円	520～540円	550～580円	590～610円	620～640円	650円以上
利用者負担額	110円 (下限値)	120円	130円	140円	150円	160円	170円	180円	190円	200円 (上限値)

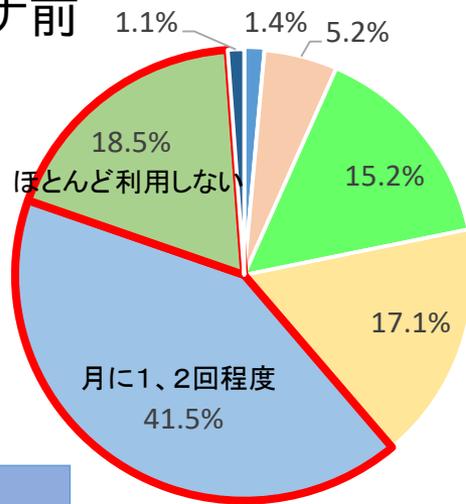
※乗継割引なし、ポイント制度あり（支払額の5%付与、水曜日3倍、土日祝日・年末年始・お盆5倍）

おでかけパスポート利用者アンケート (令和3年6月実施) 3

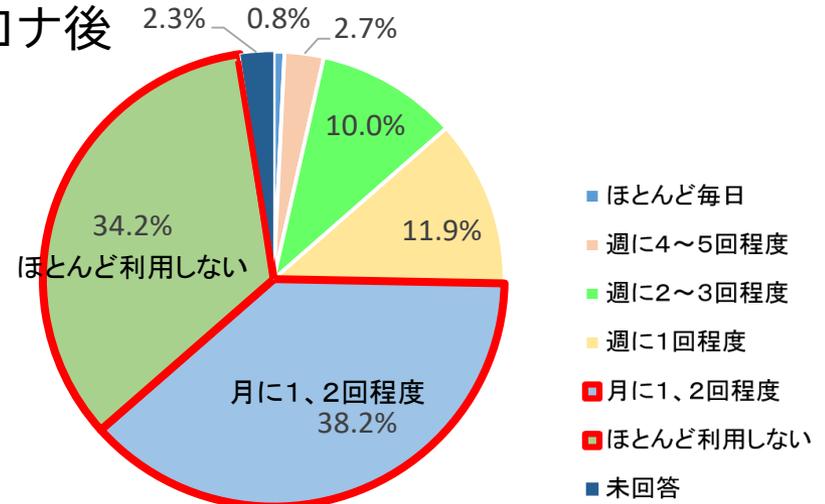
利用頻度

年間1回以上利用者3,000人を無作為抽出 (75% 2,261人回答)

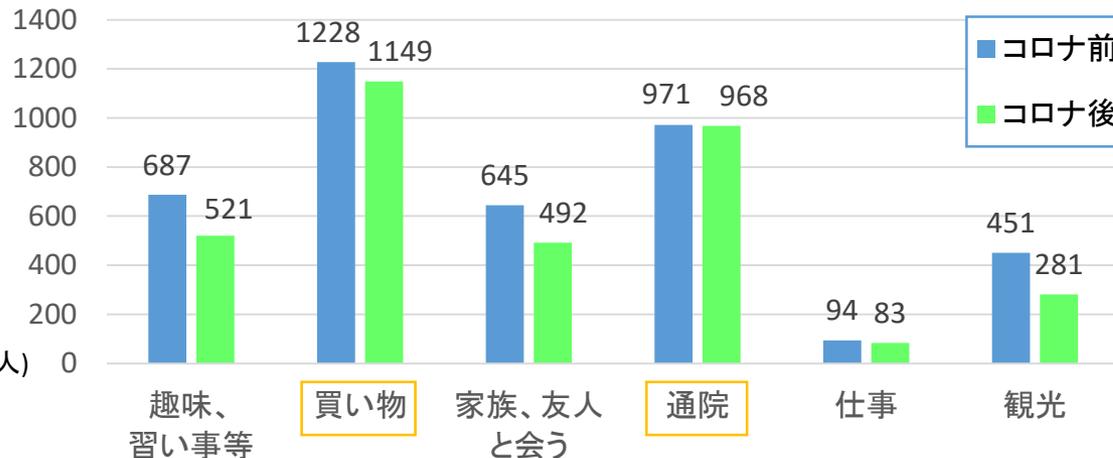
(1) コロナ前



(2) コロナ後



利用目的



■コロナ後は、「ほとんど利用しない」の割合が大幅に増加

■利用目的は、「買い物」が最も多く、続いて「通院」

■コロナ後は、「観光」「趣味、習い事」「家族、友人と会う」の利用目的が、コロナ前と比較して減少

問：現在の主なバスの利用目的は何ですか (3つまで)

平成13年4月

おでかけパスポート事業開始

- 紙のカード提示により、利用者の運賃は一律100円
- 推定利用人数×推定利用回数×（平均運賃の約1/3）を市補助金として負担
- 平均運賃に対する**バス事業者負担は3割**

平成24年10月

バス共通ICカード「KURURU」システム導入

- ICカードの導入により推定ではなく、正確な乗車回数等の把握・分析可
- 一律100円運賃（利用者負担）は維持
- 通常運賃に対する**バス事業者負担は3割** 市負担 約 **39%** 利用者負担 約 **31%**

※市と利用者の負担割合は年度ごとに変動

平成26年1月

バス事業者から負担額軽減の要望書の提出

平成27年10月

おでかけパスポート事業利用者負担の見直し

- 100円定額制から乗車距離に応じた**従量制**の利用者負担に移行
- 利用者負担は、路線バス通常運賃の3割、最低負担額は110円、但し**当分の間200円を上限**
- 料金体系は、2ページ参照
- 平成27年4月に遡って**バス事業者負担2割**に軽減 市負担 約**43%** 利用者負担 約**37%**

おでかけパスポート事業のこれまでの利用実績

5

年 度	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	
延べ利用回数※/年	1,046,818	945,610	940,959	929,452	900,651	583,425	566,904	
年間利用者（人）	統計なし				26,210	18,512	18,734	
通常運賃（千円）	360,659	320,210	314,630	310,285	300,331	188,876	184,772	
内 訳 (千円)	長野市負担額	171,770	139,189	135,876	133,897	129,394	100,090	96,826
		負担割合 約 43%				約53%(コロナ緊急措置)		
	事業者負担額	72,132	64,042	62,926	62,057	60,066	17,636	18,642
	負担割合 20%				10%(コロナ緊急措置)			
	利用者負担額	116,757	116,979	115,828	114,332	110,872	71,150	69,304
	負担割合 約 37%							

※延べ利用回数は、市内バス事業者の一般路線のみを計上 ※平成27年9月30日までは、利用者負担額100円(1回)

- 令和2・3年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が大幅に減少したため、緊急措置としてバス事業者の負担割合を1割としている(既決予算で対応)
- 最も利用が多い範囲(区間)は、通常運賃 **150円～380円** で全体の**70.9%**を占める
(利用者負担110円) (※R4.2～8の実績 御開帳期間を除く)

- 令和7年春のバス共通ICカード「KURURU」システム更新に伴い導入が進められている、地域連携ICカードのシステムの制約上、おでかけパスポート料金体系(区分)を、現行の10段階から5段階以下に見直す必要が生じている
(※地域連携ICカードは、Suicaの機能に地域独自の高齢者割引などを設定するカード)
- おでかけパスポートを利用すればするほど、市及びバス事業者の負担は増える仕組みとなっている。バス事業者は、事業者負担分を(黒字の)観光・貸切バス事業及び高速バス事業から補填してきた。バス事業者からは、更なる負担軽減の要望があり、昨今のバス事業者の厳しい経営状況を考慮すると、負担の見直しの検討が必要である
(※路線バスの通常運賃全体に対し、バス事業者20%、長野市約43%を負担)
- 平成27年度の見直しでは、激変緩和の観点から利用者負担額の上限を当面の間200円としていたが、その後見直しされていない
前回見直し後のバス料金の変動と合わせた検討が必要である
(※長野駅～善光寺大門 運賃：150円→190円、おでパ負担110円)

事業の見直しに向けた基本方針

- 目的 健幸増進都市・長野の実現（高齢者の社会参加促進、フレイル予防）
バス利用促進
- 対象者 市内に住所を有する70歳以上の方
- 前提条件 「地域連携 I Cカード」の機能の範囲で見直すことが原則

諮問後の手順

老人福祉専門分科会で議論・検討

議論の土台となる方向性（複数案）の提案

複数回の会議を経て答申案を策定

随時調整

- ・関係自治体
〔 飯綱町、高山村
小川村、須坂市 〕
- ・バス事業者
- ・システム開発事業者
- ・庁内関係課 など

（令和5年5月目途）

長野市社会福祉審議会から
市長に答申

答申を踏まえ見直し
方針の決定

- 第1回目（10月4日）：現状と課題、見直しに係る複数の提案について
- 第2回目（12月26日）：選択された案の利用者負担等の在り方について
- 第3回目（2月20日）：議論を踏まえた「たたき台」の提示について
- 第4回目（3月末頃）：答申する素案について
- 第5回目（5月下旬）：答申案について

検討	令和4年度						令和5年度																								
	10月			11月			12月			1月			2月			3月			4月			5月			6月			7月			
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	
・社会福祉審議会	▽(10/4 諮問)																					▽(答申)									
・老人福祉専門分科会	▽(10/4)						▽(12/26)						▽(2/20)			▽(答申素案)						▽									
・部長会議																												▽			
・議会							12月 議会									3月 議会									6月 議会			▽(政策説明会)			
・記者会見																												▽			

新たな事業の構築準備と市民への十分な周知期間

令和7年春「新 おでかけパスポート事業」スタート

仕組みの考え方(特徴)

- ・運賃割引の下限値・上限値及び区分の料金設定の見直しを検討
- ・現状の**10段階**の割引を「地域連携ICカード」のシステムの機能上の制約に合わせて、**5段階以下**に見直す

通常運賃	160～〇円	〇円～〇円	〇円以上～
割引後運賃	〇円 ↑ 110円 (現在の下限値)	〇円～〇円	〇円 ↑ 200円 (現在の上限値)

※上限値と下限値、区分の設定については、今後の検討の中で決定したい。

- ・通常運賃との差額を市からバス事業者に補填する仕組み

利用者に影響する課題

- ・割引額の減少が、高齢者のバス利用の減少につながるリスクがある
- ・短距離と長距離を比較した際、長距離の割引率の方が高くなる
- ・自治体が所管する路線は、通常運賃200円の路線が多く、見直し影響が大きい
- ・おでかけパスポートの仕組みを採用している飯綱町、高山村、小川村の運賃割引額にも影響を与える(調整中)

仕組みの考え方(特徴)

- 乗車自体は通常運賃で乗車し、ポイントから優先的に使用される仕組み
例えば

福祉ポイント

① 申請者に同額を付与（利用者〇人×年〇円程度付与）

参考:宇都宮市

バス乗車ポイント

② 運賃の〇%ポイント付与(還元)

参考:函館市

- 公共交通活性化・再生協議会を通して利用者へポイントを付与し、市とバス事業者はポイント原資を分担する
- ポイントで乗車した場合には、②のポイントは付与されない
- ②のポイントを抑え、負担の多くなる地域等を限定して、①を追加付与する方法も考えられる

利用者に影響する課題

- 乗車ごとの運賃割引がなく「お得感」が低減し、中・長距離の利用が減る可能性がある
- ①の場合、毎年カードにポイント付与する手続きが必要となり、窓口の増設や人件費が上がり、利用者へ付与できるポイントが少なくなる
- ②の場合、ポイント残額が分かりにくい。また、函館市のようにポイント上限を設けるなどの複雑な設定は、システム上できない

☆事業名 宇都宮市高齢者外出支援事業

- 対象 : 70歳以上の高齢者
- 関係事業者 : 市内発着の関東自動車株式会社、JRバス関東株式会社の路線バス
- 特徴 :
 - ☑ バスの乗車に利用できる福祉ポイントを交通系ICカード「totra(トトラ)」へ1人10,000円分付与、または、地域内交通を利用できる回数乗車券を交付（年度内に1回）
R4年度中に地域内交通も福祉ポイントに統一
 - ☑ 「totra(トトラ)」のシステムは関東バスが管理
 - ☑ 対象者の20～30%が申請（R3年度実績）
- 申請方法 : 関東バスの窓口で「totra(トトラ)」を購入→市の窓口で申請し、ポイントを付ける
- 算出方法 : ポイントを使用した分に対して支払う
- バス会社への支出額 : 80,700千円（R3年度予算額）

☆事業名 函館市高齢者交通料金助成制度（イカすニモカ）

- 対象 : 70歳以上の高齢者
- 関係事業者 : 市電・函館バス
- 特徴 函館市内での市電・函館バスの乗車運賃の半額をポイントとして返金することにより年間6,000円まで助成する
 - ※ポイントは、市電・函館バスの乗車運賃の支払いや買い物に使用できる
- 利用方法
 - 1 市電・函館バスに通常料金で乗車
 - 2 乗車運賃の半額分のポイントが年間上限6,000ポイントまで貯まる（※ポイント（助成金）は乗車翌々日に貯まる）
 - 3 市内に設置された交換機でカード残額に移す（※ポイントは翌年12月まで有効）
- ICカード会社（ニモカ）への支出額 : 約54,000千円（R3年度）
機器の保守料4,000千円別途
- 算出方法 : 乗車運賃の半額分が付いた時点でポイント（助成金）分の額をニモカへ翌月支払う

※ 地域連携ICカードでは、ポイント上限の設定はできない

仕組みの考え方(特徴)

- 定額料金を払うことで市内バス路線等が一定期間『乗り放題』となる仕組み
例えば、

使用期間	1か月	6か月(半年)	1年
料金設定	〇円	〇円×5~6月	〇円×10~12月

参考:
青森市
横須賀市

- 市は、定額補助により最低売上金額を保証
(利用者数の増減による負担額の変動を生じさせない支援)
- 適用期間中は、バスに乗れば乗るほど「お得感」を実感でき、高齢者の積極的な外出を促すこととなり、フレイル・介護予防にも寄与
- 期間設定や料金設定が実現性の鍵(採算性の面から十分な検討が必要)

利用者に影響する課題

- 現行の「おでパ」の仕組みが定着している中、使用期間中において、設定料金未満の利用の際は、割引の恩恵が受けられない(1か月数百円程度の利用など)
- 利用者は、カード取扱い窓口での発行、更新等が必要となるが、バス車内ではできない(従来と比較し利便性が落ちる)
- 使用期間や料金設定については、バス事業者の「採算性」が取れるかが重要になる

☆事業名 「いき・粋乗車証」

ICカード【AOPASS】

●対象 : 70歳以上の高齢者 ●関係事業者 : 民間バス1社、市営バス

●特徴

- ☑ いき・粋乗車証とフリーパス券（AOPASSチャージ可能）を提示し利用
- ☑ 月単位で購入可能

使用期間	料 金	使用期間	料 金
1か月	1,100円	7か月	7,700円
2か月	2,200円	8か月	8,800円
3か月	3,300円	9か月	9,900円
4か月	4,400円	10か月	11,000円
5か月	5,500円	11か月	12,100円
6か月	6,600円	12か月	13,200円

●バス事業者への支出額 : 368,244千円（市営バス）
60千円（JRバス）

●算出方法 : 利用者実運賃－高齢者実負担分 の総額を市が負担

☆事業名 シニアパス事業 (はつらつシニアパス)

●対象 : 70歳以上の高齢者 ●関係事業者 : 民間バス1社

●特徴

- ☑ 横須賀市内発着の路線バスが、6か月間乗り放題
- ☑ 利用できる期間と購入できる期間が一律に決まっている。

利用期間 : 7/1 ~ 12/31 1/1 ~ 6/30の各6か月間

使用期間	利用料金
6か月	19,500円

●バス事業者への支出額 : 9,553千円 (R3年度)

●算出方法 :

バス会社が採算性等勘案し、算出した金額 20,500円/半年
に対し、1人19,500円で購入につき1,000円を市が負担
 $1,000円 \times 9,553人 = 9,553,000円$

利用者目線からの各案比較表

案	利用回数		利用距離		利用しやすさ
	少ない	多い	短距離	長距離	
案1	◎	○	△	◎	◎
	・1回目の乗車から割引を受けられる	・多く乗車するほど、総割引額は増える	・短距離の割引率が低い(160円区間を110円で乗車:割引率約31%)	・支払上限があり、割引率が高い(1,550円区間を200円で乗車:割引率約87%)	・現行との変更点が少ないので受け入れやすい
案2 ①	△	△	○	△	×
	・毎年の申請手続きの負担感が大きい ・給付額内であれば利用者負担はない	・給付額を超えた分が、通常運賃となる	・給付額で乗れる回数が多い	・給付額で乗れる回数が少ない	・毎年度営業窓口でポイント付与の手続きが必要
案2 ②	△	△	○	△	○
	・通常運賃で乗車しポイントを貯める ・年1回程度の利用では失効する恐れがある	・多く乗車するほど、ポイント総額は増える ・ポイント利用時にはポイントが付与されない	・長距離と同じ割引率(公平な割引)	・支払上限が無くなるので、移動にかかる負担が現行の仕組みと比較して増す	・乗車ポイントは自動付与、自動利用 ・ポイント残高が分かりづらい
案3	×	◎	○	◎	△
	・利用回数が少ない人は元をとれない	・追加費用が生じないので、乗れば乗るほど割引率が増す	・距離に関係なく、一定期間に多く乗車する場合に割引	・少ない回数利用でも得する ・乗り継いでも追加料金が生じない	・購入期間ごとに営業窓口へ行かないと利用できない ・期間内であれば追加チャージ不要

※各案は組み合わせることも可能であるが、案1と案3は技術的に組み合わせ不可

- ・現在、KURURU取扱窓口まで行かなければチャージ金に交換できなかったバス乗車ポイントが自動で還元できるようになり、期限切れによる失効ポイントが減る

※バス乗車ポイントは、ポイント残高が運賃を超えると自動的にポイントから運賃が支払われる

- ・KURURU取扱窓口や路線バス車内のほか、コンビニでもチャージできるようになる

- ・カードを1枚持てば、新幹線などSuicaが使える全国の公共交通での乗車やお店での買い物やサービス利用に使用できる

※Suicaの機能による利用ため地域独自の高齢者割引等は適用されない