

第2回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会 議 録

開催日時 平成29年10月19日（木）午後3時00分～午後5時15分

開催場所 生駒市役所 大会議室

出席者

（委員） 小紫会長（代理：山本副市長）、喜多副会長、藤堂副会長、後藤委員（代理：橋本様）、福寫委員（代理：黒川様）、山口委員、吾妻委員、池田委員（代理：岩藤様）、岡部委員（代理：牧田様）、米田委員（代理：中井様）、折原委員（代理：川村様）、平岩委員、森岡委員、藤澤委員、藤尾委員、矢田委員、山下委員、村上委員、霜永委員（代理：布田様）

（事務局） 大西総務部長、杉浦防災安全課長
清水防災安全課課長補佐、高瀬防災安全課係員、
岸野都市交通計画コンサルタント（岸野）、
セントラルコンサルタント株式会社（岡本、橋本）

欠席者 福井委員

傍聴者 0名

議 事

1 報告案件

- (1) 各路線の利用状況について
- (2) その他

2 審議案件

- (1) 実証運行の評価について
- (2) 新たな代替案検討の方向性について
- (3) 平成30年10月以降の運賃改定にかかる検討について
- (4) その他

3 その他

- (1) 今後の会議予定
- (2) その他

1 報告案件

(1)各路線の利用状況について

議 長： それでは、報告案件(1)各路線の利用状況について、事務局からご説明お願いいたします。

事務局： ([資料 1-1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況、[資料 1-2] 本町地区、南地区本格運行開始後における利用者数の推移を説明)

[資料 1-1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

- ・平成 29 年 9 月末までの北新町線、萩の台線の実証運行の状況です。
- ・北新町線に関しては、平成 29 年 4 月から 8 月にかけては、前年度同時期と同じく右肩上がりに乗車人員が伸びている傾向にある。9 月については、8 月と比較すると乗車数が減少しているが、こちらは過去の年度についても同様なので、季節による影響であると考えられる。前年同月比のグラフを見てわかるとおり、ほぼすべての時期で前年度の乗車人員を上回っており、8 月には 38.4 人と過去最高の乗車数になっている。
- ・萩の台線に関しても、平成 29 年 4 月から 8 月にかけては、前年度同時期と同じく右肩上がりに乗車人員が伸びている傾向にある。同じく 9 月には、8 月と比較すると乗車数が減少しているが、こちらも過去の年度についても、同様であるので、季節による影響であると考えられる。昨年度と比較しても、乗車人数は増加しており、7 月と 8 月は 35 人と、過去最高の乗車人員となっている。

[資料 1-2] 本町地区、南地区 本格運行開始後における利用者数の推移

- ・両地区とも平成 28 年度の 1 年間の利用者数及び運行日 1 日あたりの利用者数を 1 番上の段に示している。
- ・その下に平成 27 年度の同時期、その下に平成 26 年度の同時期を示し、対比している。
- ・折れ線グラフは今年度 9 月末までの月別利用推移グラフであるが、いずれの地区も実証運行路線の 2 路線と同じく月によって外出機会自体の減少もあってか、利用者数の減少が見受けられるが 29 年度はどちらの路線も利用予測人数を上回っている。

議 長：ただいま事務局から、各線の利用状況について説明がありましたが、これについて何かご質問等ございますでしょうか。

委 員：北新町地区、本町地区は右肩上がりになっているが、細かい分析はしているのか。

事務局：細かい分析にはまだ至っていない。前回 4 月にアンケートを取ったので、それによって 1 つの方向性が出たのではないかと。

委 員：季節変動の少ないところを上げれば 7 割も可能。全体的に平均を上げるのと少ないところを上げるのとでは分析の仕方によってはそちらの方が簡単なのでは。月の平均乗車数を上げれば収入は増える。

事務局：他の地域でも 1 月 2 月は少ない。

委 員：沿線人口に対する利用者の比率はどうか。

事務局：今回のアンケートで利用頻度を聞いているので、一度でも利用したことがある人を利用者であると定義すれば集計はできる。

委 員：寒い時期を見ると、この 3 年間で平均はそれなりに上がっている。それだけ需要があり、浸透してきている。最大値も最小値もそれぞれどちらの地域も上がっている。市民が必要としており、認知されている。病院線も年間 1,500 人の人が利用している。絶対必要な事情があり、需要としては同じだと思う。

議 長：今後どう考えていくかという報告の仕方をしてもらえると尚良いのでは。

(2) その他

議 長：続いて、その他案件ということで、事務局からご説明をお願いします。

事務局：今回は特にございませぬ。

2 審議案件

(1) 実証運行の評価について

議 長：続きまして、審議案件(1)実証運行の評価について、事務局から説明をお願いします。

事務局：([資料 2-1] 北新町、萩の台線の評価結果について、[資料 2-2] 実証運行の評価方法についてを説明)

それでは、事務局からご説明を申し上げます。本議題につきましては、セントラルコンサルタントの橋本からご説明をさせていただきます。

[資料 2-1] 北新町、萩の台線の評価結果について

・平成 28 年 10 月から平成 29 年 9 月における北新町と萩の台線の利用実績を評価した結果となっている。

●北新町線について

- ・病院区間線を除いた評価をしている。
- ・評価区間は当初運行区間の生駒駅南口～奥薬師台としている。
- ・運賃が 150 円の時、生駒市の負担割合は 71%という結果が出ている。
- ・下表 2-1-1 に結果、試算内容を示している。
- ・結果から、わずかに 70%を超えたが、利用者数が日平均 1 人増やすことにより、負担割合 70%を切ることになる。
- ・11 月から 200 円に改定することにより、70%を満たすことが期待されるため、北新町地区においては 200 円に改定し、次の実証運行を進めていくことになっている。

●萩の台線について

- ・試算の結果、83.1%となっている。
- ・萩の台も北新町と同様、運賃を 200 円に改定するとともに、今回はアンケートの結果からダイヤの見直しを行い、11 月から実証運行を開始する。
- ・P.3 に試算の諸量を載せている。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますでしょうか。

委 員：北新町線は運行路線が短い。住民層が違い、バスを通したくない人がいる。どうやって運行路線を延ばすか。光陽台と一体にすれば両地区の住民が 1 つの路線で利用できるのではないか。桜台等も併せて 1 つのルートにできないか。市にすべて頼るのではなく、地元でも空き地を利用できるようにする等、積極的に取り組んでもらう。将来的なことも視野に入れて検討をするべき。

事 務 局：すぐに解決するのは難しいところもあるので、問題点を整理しながら考えていきたい。

議 長：この協議会で先行的にできるサポート、検討は協力していきたいと思っている。北新町線は、あと 1 人だったが、このバスは採算も大事だが、乗ってもらいやすい形にすることが必要である。一方で萩の台線では 83.1% ということで 70%には達しなかったが、今後の様子を見ながら検討していくこととする。

[資料 2-2] 実証運行の評価方法について

1. 評価方法について

- ・平成 29 年 11 月～平成 30 年 3 月をもって評価する。
- ・この期間だけでは季節変動等が生じるため、どのような補正をするのが望ましいかをまとめている。
- ・平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月の運賃収入に基づき、1 年間の生駒市の負担割合を推計することとしている。
- ・ $(\text{年間運賃収入}) \div (\text{11～2 月の運賃収入})$ の値を平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月の運賃収入に乗じることで、平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月までの 1 年間の運賃収入を推計する。
- ・運賃を改定することで生じる影響を加味した補正となっている。
- ・平成 23 年 11 月に光陽台線で 100 円から 150 円に運賃改定しており、その傾向を参考に補正率を算出する。

2. 北新町線、萩の台線の利用実績における検討

$(\text{年間運賃収入}) \div (\text{11～2 月の運賃収入})$ の内容をまとめている。

●北新町地区

- ・ $(\text{年間運賃収入}) \div (\text{11～2 月の運賃収入})$ の値の推移については、P. 2 の図 2-1-1 に実証運行が開始されてから本年 9 月までの実績を基にグラフを作成している。
- ・最新の値で 3.79 となっており、前年度の 3.29 より 0.50 ポイント高くなっている。運賃収入が昨年度よりも減少していることを表している。
- ・値が大きくなるにつれて 11～2 月に占める運賃収入が低くなる。

●萩の台地区

- ・北新町地区同様に算出している。

- ・前年度よりも 1.00 ポイント高くなっており、昨年度 11～2 月の運賃収入よりも本年度は減少していることになる。

- ・補正については最新のデータを用いて算出し、評価をする。

3. 光陽台線の運賃改定による変化について

- ・運賃改定による影響について、どのような補正が必要であるかをまとめている。

- ・光陽台線で平成 23 年 11 月に運賃を 100 円から 150 円に改定しており、これまで推移を図 3-1-1 のグラフに示している。

- ・グラフの黒枠で囲われている部分が運賃改定前後になっており、利用者数を折れ線グラフ、運賃収入を棒グラフで表している。

- ・利用者数は運賃改定直後に減少しているが、その後 5 年間の平均は 421 百人から 428 百人に回復している。

- ・運賃収入は改定直後の 581 万円から、その後 5 年間の平均が 598 万円に増加しており、1.03 倍となる。

- ・この 1.03 倍を 11～2 月の運賃収入の補正に用いるのが望ましいと考えている。

- ・検討結果を踏まえ、算出方法は

$$(H28.10\sim H29.9 \text{ 年間運賃収入}) \div (H28.11\sim H29.2 \text{ の運賃収入}) \times (H29.11\sim H30.2 \text{ の運賃収入})$$

とする。

- ・ $(H28.10\sim H29.9 \text{ 年間運賃収入}) \div (H28.11\sim H29.2 \text{ 運賃収入})$ の値は、最新のデータより北新町地区が 3.79、萩の台地区は 4.85 とする。

- ・運賃改定後の影響を考慮し、1.03 倍を見込んだ評価を行うことが望ましい。

- ・来年 4 月に再度見直すことになっており、11～2 月の 4 ヶ月間の実績で評価することとなったが、利用の少ない時期にあたるため、過年度の同時期の 11～2 月の日を参考に値を算出している。

- ・それに加え、今回の実証運行では北新町線、萩の台線は運賃が 150 円から 200 円に上がるため、利用者は一度減少することが予想される。その影響を考慮し、過去の光陽台線運賃改定時のデータを参考に補正率を算出している。

議 長：2月のデータをもって評価をしなければならないということで、評価の方法について事前に了解を得るために検討していただく。この評価で了承を得られれば2月の実績データをあてはめて評価をする。

委 員：手順について異議はない。運賃改定直後の運賃収入は減るが、1.03倍というのは1年単位で比較されていて、1.03倍では少ないのではないか。半年もすれば回復していると思う。直後のたった4か月間で1.03倍だけでは異議あり。

事 務 局：月別データがあるのでチェックする。

委 員：月別データも精査してもらおうということであるが、対象とする時期はもともと減少する時期である。それを踏まえて検討して頂きたい。

議 長：相乗効果というの也被えられるかもしれない。

委 員：対抗措置は地区内で考えられるが、できれば条件をクリアした後のもっと先のことも早く決めてほしい。

事 務 局：4ヶ月だけなので普段乗らない人にも乗ってもらって知ってもらう良い機会になると思っている。

議 長：この評価方法で進めていきたい。

(2) 新たな代替案検討の方向性について

議 長：それでは、審議案件(2)新たな代替案の方向性について、事務局から説明をお願いします。

[資料3] 新たな代替案検討の方向性について

- ・平成29年11月～平成30年3月における実証運行の評価結果より、評価基準を満たさなかった場合の代替案として検討したものになっている。
- ・3月の結果が出てからの検討では間に合わないため、事前に検討するというのでこの案を示している。生駒市の負担割合をクリアすれば、この案は実施しない。

1. 新たな代替案を検討するに至る経緯について

- ・第1回協議会において挙げられている代替案

①運賃の値上げ、利用促進への取組みは本年度11月から実施することとなっている。

②運行日数の削減については、試算結果から70%を下回ると算出されたため、この案について検討する。

③乗合タクシーについては、萩の台地区の利用者数では運賃がかえって割高になることが試算されたため導入は困難である。

2. 新たな代替案を導入するにあたっての課題について

- ・事前に生駒交通とヒアリングを実施した。
- ・運行日数を減らすことで運行費用を削減できるものではないことが判明したため、他の案を検討する必要がある。
- ・萩の台地区にコミュニティバスを3日間運行させた場合でも2日間の運行費用はかかるため、その2日間をどのように利用するかという検討をする。

①運行の削減日の検討

- ・削減する場合、どの曜日を削減するかを検討する。
- ・検討方法は、直接萩の台住民に意見を聞き、検討が困難であれば利用実績、アンケート調査の結果から分析する。
- ・アンケートで曜日ごとによく利用する・時々利用する・利用しないを調査している。
- ・火曜日の利用が多い要因の1つとして、マックスバリュースの特売日が考えられる。
- ・木曜日の利用が少ない要因としては、新神田橋周辺の病院が定休日であることが考えられる。
- ・このようなデータを用いて削減日を検討する。

②運行しない日のコミュニティバス利用方法の検討

- ・運行しない残りの日数に、他の運行している地区に走らせる場合、対象地区を検討する必要がある。

(1) コミュニティバスが運行している地区

- ・現行の利用状況で積み残しが発生している門前線等が考えられる。
他地区でも利用状況によっては可能である。

(2) 連携計画に示されている、次の候補地区

- ・残りの 2 日分のみの運行となるため、運行計画をどのようにするかを慎重に検討する必要がある。

- ・次の候補地区は P.5 の赤枠内に示している。平成 27 年の人口統計に更新をしているため、当初の地区から変更となっている。

高山地区・北田原地区・鹿ノ台地区・あすか野地区・桜ヶ丘地区

(3) 連携計画に示されていない、萩の台地区周辺を位置する地区

- ・アンケート結果から、南山手台に運行してほしいとの意見もあり、路線バスとの連携が可能となる等、案の 1 つとして考えられる。

- ・しかし、連携計画に示されておらず、コミュニティバス導入の趣旨と合致しないため、まず位置づけから整理する必要がある。需要や採算性を把握するため、調査を実施しなければならない。

③ 運行日数を削減した場合の運行費用の設定

- ・試算は、運行費用を運行日数で按分する方法としている。

- ・P.4 の表 2-1-1 に運行費用を按分したときの試算を示している。

- ・赤文字は、H28.10～H29.9 の運行日及び運行費用を運行日数で按分（ $\times \frac{3}{5}$ ）した値となっている。

- ・青文字は、150 円ではなく、200 円での運賃収入の値を示している。

- ・左から、現行の利用者数・利用者数 1 割減少・2 割減少・3 割減少の 4 パターンを示している。

- ・現行の利用者数は、運行日数で按分し、200 円の運賃収入で試算した場合の生駒市の負担率は 62.4% となっている。1 割減少では 66.1%、2 割減少で 69.9%、3 割減少で 73.7% となった。

- ・現行の利用者数が 7,173 人であり、2 割減少の 5,738 人までであれば生駒市の負担割合 70% をクリアできることとなる。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますでしょうか。

委 員：P.2 の図 2-1-1 について、木曜日が最低である理由は理解できたが、2 番目に低い月曜日の評価はないのか。また、他の地区で運行を検討することだが、今の路線で需要が少ない地区にどれだけ需要見込みがあるのか。他の地区に回しても同じ理由で利用が少ないのではないのか。

委員：逆に減らしてはどうか。リバウンドして良い方向に行く可能性もあるのでは。3日運行を5日に戻すという検討も必要なのではないか。

事務局：5日運行して70%をクリアできる目処が立てばということになる。程度によつては4日、3日になる可能性もある。生駒市の負担割合70%というのは明確な基準である。

委員：仮に減らして、また増やすということを視野に入れると、残りの日数のバスを他へ回してしまうと、戻すというのはどうなのか。現在の契約方法では路線ごとの契約になるため、日数を減らしてもコストは減らないことになるが、現在の契約方法を少し変えて複数にすれば少しでもコストを減らせるのではないか。日数を減らしても実質的にトータルの金額は減らない。そのあたりをどう計算するのか。

議長：節減できた費用を各路線に配分するかを検討すれば良いのでは。

委員：11月から新ダイヤ、新運賃になるということだが、4月から週3日の運行になるということも視野に入れなければならないのでは。短期間で答えを出すというのであれば、実証運行の期間はなしで2日休んで3日分の評価だけでいいのではないか。

事務局：それは難しい。

委員：どこを前提にするかを考えなければいけない。課題は提示だけにとどめる。減便数をすぐ他の地域へ回せない。どういう論議の仕方をするか。

議長：便数を減らす等の変更がある場合のタイムスケジュールは？

委員：便数の変更については、現行回数が何回あり、変更によって何回増減するのかにより手続きのスケジュールが変わってくる。30日前に届出が必要なものとして事後届出のものがある。

委員：70%、30%ときっちり線引きされているが、少しの誤差も譲れないのか。

事務局：割合としては70%以内となっている。

事務局：微妙なところであれば地域が負担するという方法もある。地域で30%負担となっている。

委員：実証運行は11～2月の冬場で利用率が下がる時期。データを見ると、火曜日以外は少ない。もっと根本的な要因があるのではないか。利用者からすると便数を減らすのは無理があるのでは。50円だけの値上げでも負担は大

きい。その点も考慮し、冬場の影響もあり、4ヶ月では良い結果は出ないと思う。

事務局：資料 2-2 で説明したとおり、そのような影響も加味して 1 年間で推計するので、その点は心配ない。5 日を 3 日にするのは、必ずしも毎日乗っているわけではなく、買い物や通院は分散しているので、同じ日に合わせて乗ってもらって利用率を高めて 70% をクリアしようという趣旨。

委員：データで足りない分を減便で 3 日になるというのは異議を唱える。

委員：生駒駅周辺の市営駐車場ではスーパーや病院でサービス券をもらう。そのような話が以前もあったが、努力はしたのか。

事務局：近鉄百貨店や駅前周辺の買い物施設での駐車場のサービス券は、最終的に生駒市の収入となる。今年 8 月に配布したいいききクーポンの利用方法の 1 つとして市営駐車場やコミュニティバスに利用できるという取組みをしている。

委員：自治会から病院等にそのようなサービスをもっていけないので、運行側が取組みをしてもらわないといけない。自治会に市から委託等すれば、自治会が努力して協力を得られる。市が努力しなければ広まらない。

議長：関西の某施設は、電車で来ると駐車場代に相当する割引をしている。病院線の利用者数 1,500 人は車を使わずに病院に来ている。公共交通をすべて足し合わせると黒字になる。目に見える収支だけでなくあちこちに便益を無料でもたらしている。それを併せて評価するべきではないか。

委員：車の利用者のサポートは手厚いが、歩行者・公共交通利用者には何もない。公共交通を利用した証明ができないところが難しいが、努力は必要。別で論議する。

議長：もともと 50% だったのを 70% にした。市営駐車場の駐車券は、各事業者が施設を利用してもらう代わりに負担している。同じ方法をとるならば、バスの回数券・乗車券を事業者に買ってもらわないといけない。別物として考え、そういう方法でいいのであれば、市として公共交通の中で、1 つの方法として考えていけばいい。

議長：コミバスに限定すれば、カードをつくってスタンプを押してもらい、10 個たまったら店で使えるようにする等。

委員：30 日前に届出が必要なものと事後届出のものがあると説明したが、週 5 日を週 3 日にするならば、何曜日に運行するかを計画して、30 日前までに届出が必要となる。天災などを除き、運行を確保する義務がある。

委員：減便して時間を空けて、それを門前で使う方がやりやすい。日数ではなく、時間を減らすのはどうか。

事務局：その方法は、需要の多い都市部の路線バスでは良いが、便数が最低限に限られ、生活できるためのダイヤを組んでいる限りは、日中減便しても効果は得られないと考えている。運行日数が限られている過疎地域の調査でも、減便されたバスが毎日あるより、便利なダイヤで 1 日おきにある方が需要があるとわかっている。そういった点でこの提案をしている。

議長：P.4 試算表、P.2 曜日別利用状況で何曜日を減らした場合というのは、どの程度関連付けて考えているのか。

事務局：この資料ではそこまで考えていないが、日数を減らすということは、毎日必要ではないが、週に何度か必要だと利用者に曜日の調整をしてもらうということ。運行日が減ったことで乗れなくなる人もゼロではないが、利用の多い曜日を残すことも考えられる。

議長：曜日の調整が可能な人の割合は事前にわからないが、それ以外の関連付けはないのか。

委員：平日利用者が 100 人ほどではないかと思っているが、その中の数人であると思う。木曜日利用者はサークル活動等ではないか。

委員：例えば月曜日を減らせば最大 7% の収入減、週 2 日少ない曜日を減らせば最大 14% 減になる。

議長：この 7% の内のどの程度が減少するかはわからない。

事務局：条件が不確かなものなので、なかなか精査できないが、別視点からいうと、表 2-1-1 は地域での全体利用者の減少がどの程度だったら持ちこたえられるかという参考。

委員：1 ヶ月間、週 3 日の実証運行は可能か？

委員：実証ではなく届出が必要。

議長：目標に達しない結果が出た時に、5 日を 3 日に減らして再び 5 日に戻すことは可能。どの 2 日を減らすかを早めに決めなければならない。

事務局：タイムスケジュールに関しては、地域の意向を最大限尊重すべき。できれば、地域で協議して提示してもらえればいいが、難しいようであれば、アンケート調査の集計結果等で検討する。

議長：2月までの結果で、4月から場合によっては週3日ということも視野に入れるというのは困難ではないか。週3日になると、夏場の利用者が多い時期に頼りにならない。積み残しはあった。週3日にするなら、来年10月からの方が現実的。議論が住民の生活よりも採算重視になっている。

議長：全体のタイムスケジュールの最後が切られている。

事務局：1年間で結果が出なければ、やめるという話があり、そうするとなくなる確率が高い。ならば週3日という提案をした。3割を確保するために運賃をさらに上げるということもあり得る。あるいは地域で何らかの形で負担することになる。そこまで負担してでも地域の人が必要と判断するかどうか。

議長：費用の負担は大きな話だと思う。費用を負担してでも乗りたいが、ないから乗れないという人もいる。萩の台だけを見ればその通りだが、そのレベルに達していない人が大勢いる。さらに代替案を考え、曜日を調整できない人についても考えなければならない。

事務局：協議会ではどうしても時間的な制約がある。萩の台、北新町については限られた時間の中で解決できるような簡単なものではない。分科会を設置し、具体的な話題を検討したい。

議長：細かな内容については分科会で進めたいと思う。

(3) 平成30年10月以降の運賃改定にかかる検討について

議長：それでは、審議案件(3)平成30年10月以降の運賃改定にかかる検討について、事務局から説明をお願いします。

[資料4] 平成30年10月以降の運賃改定にかかる検討について

- ・運賃を200円に改定することにより、西畑・有里線の両区間をまたがって利用する場合、現在300円のところをどの程度改定するかを検討した。

②路線バスの運行距離と運賃の関係性について

- ・奈良交通の路線バスを参考にしている。

- ・ P.2～3 図 1-1-2 は、西畑・有里線における運行距離と運賃を表しており、その他 3 つのグラフは、奈良交通の路線バスで西畑・有里線に類似する運行距離のものを抽出している。
- ・ 図 1-1-3～1-1-5 すべての運行距離と運賃を反映したものが P.1 図 1-1-1 となっている。
- ・ 図 1-1-1 から一時直線を算出するとおおよそ $y = 45x + 120$ となる。
- ・ 奈良交通の初乗り運賃は 190 円になっており、1.5km が一定と考え、1.5 を x に代入すると、約 190 円が算出されることから、この直線を用いることとする。
- ・ P.4～5 は、抽出した路線バスの系統図となっている。
- ・ P.6 は、求めた式に西畑・有里線の距離をあてはめた結果となっている。
- ・ 最も近い石佛寺は 3.1km で 260 円、最も遠い暗峠は 480 円となる。
- ・ これらの区間をすべて算出した結果を図 1-1-6 に示している。
- ・ 運賃を一律に設定するにあたり、西畑・有里線（1.5～8.1km）の中間距離を式にあてはめると、約 340 円という結果となっている。
- ・ 支払いやすさ等を考慮すると、350 円が妥当ではないかと考えられる。
- ・ 表 1-1-1 に運賃改定後の運賃を示している。
- ・ 有里区間、西畑区間のみの利用で 200 円、両区間をまたがる場合は 350 円という結果となっている。

議長：奈良交通の路線バス運賃に準拠して考えて良いのか。その場合、2 区間で考えるのか。

委員：これだけを考えるより、病院線も含めてどうするかを考えなければならないので、この資料だけでは判断できない。

事務局：この資料については、コミュニティバスに限定して考えている。病院線の運賃については、この協議会で検討するのかどうかということがある。路線バス並の運賃でと連携計画に書かれている。西畑線、有里線の場合はいくらが妥当かということに特化して検討している。今まで 2 区間で設定していた。それぞれについていくらが妥当か検討し、できるだけ方法を変えずに計算するという提案。

委員：病院線は 400 円になるのか。

事務局：市民サービスという点から考えると、統一性をもちたいと考えている。病院線は現在 150 円で、路線バス並の運賃にすると 200 円になる。平成 30 年 10 月から他の路線も 200 円に上げる。その時に、2 区間にまたがる西畑・有里線、病院線の料金設定も課題としている。

委員：以前、奈良交通に乗り継ぎ運賃の話をしたが、乗り継ぎ運賃の検討はしなかったのか。

事務局：別々のバスが走っているわけではなく、1 台のバスが 2 路線を通して走っているため 1 系統となる。現在料金設定の 300 円というのは、150 円と 150 円を足したわけではなく、当時の距離に対する奈良交通の運賃がたまたま 300 円となっていたため。改定後も 200 円と 200 円で 400 円になるわけではなく、奈良交通の距離で計算して 350 円としている。区間については、公平にすれば移動した距離に比例となるが、整理券も出ないため、有里区間、西畑区間に分けた。連携計画の中で、コミュニティバスの運賃については、路線バスと同等と決めてあり、奈良交通の運賃が上がったのでそれに合わせるということである。

委員：奈良交通は 2 回の値上げがあったが、その間の値上げはしていない。50% から 70% に市の負担が増えたため、差額は料金を引き上げざるをえない。

委員：病院線はまた別で考えるということが良いのか。

議長：病院線については連携計画に入っていない路線なので、経緯は考慮する必要がある。

(2) その他

議長：続いて、その他案件ということで、事務局からご説明をお願いします。

事務局：分科会の件は先ほど説明したとおりとなっている。鹿ノ台地区では高齢化が進んでおり、移動がしづらい人が増えている。鹿ノ台ぐるぐるバスという名称で現在取り組んでいる。この協議会においても相談・バックアップ等お願いしたいと思う。門前線で、地元の方から、平日 8 時半頃から 19 時過ぎまで週 5 日運行しているが、土日を含め、8 時半頃から 20 時頃までにしてほしいという要望が寄せられている。

議長：また、関連事業、経緯等も取り上げて考えていきたいと思う。

3 その他

(1)今後の会議予定

議 長：続いて、その他案件(1)今後の会議予定について、事務局からご説明をお願いします。

事 務 局：次の会議は補助金の申請の都合があり、1月上旬で考えている。決まり次第連絡させていただく。

(2)その他

議 長：続いて、その他案件ということで、なにかございますか。

事 務 局：今回は特にございません。

議 長：本日の議事は全て終了しました。では、進行を事務局の方にお任せしたいと思います。

事 務 局：それでは、長時間にわたりご議論ありがとうございました。今日の審議結果をふまえ、次回もよろしく申し上げます。