

第1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30年5月14日(月)午後3時00分～午後5時00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)、池田委員(代理:岩藤様)、山口委員(代理:丸山様)、宮本委員(代理:牧田様)、金田委員(代理:木元様)、松尾委員(代理:小西様)、西村委員(代理:川村様)、霜永委員、平岩委員、森岡委員、藤尾委員、矢田委員、山下委員

(事務局) 大西総務部長、澤井総務部次長、杉原防災安全課長  
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 金口委員、吾妻委員、藤澤委員、村上委員

傍聴者 1名

議事

1 報告案件

- (1)各路線の利用状況について
- (2)北新町線・萩の台線における利用実績の評価結果について

2 審議案件

- (1)平成29年度 決算及び監査について
- (2)地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について
- (3)実証・本格運行の評価に関する検討プロセスとタイムスケジュールについて
- (4)萩の台線における代替案等検討の方向性について
- (5)市立病院線における運賃設定について

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： 各路線の利用状況について事務局から説明をお願いします。

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 30 年 4 月末までの北新町線、萩の台線の実証運行の状況を示している。
- ・北新町線においては、平成 29 年 11 月からの運賃改定後も地元自治会の利用促進へのご協力もあり、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。
- ・萩の台線においても、4 月は若干伸び率が少ないが地元自治会の利用促進へのご協力により、前年度同時期と比べ右肩上がりに乗車人員が伸びている。

#### [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

- ・本町、南両地区の利用者数の推移で、下の折れ線グラフは今年度 4 月末までの月別利用者数の推移だが、両地区とも 1 月に利用者が落ち込み利用予測を割り込んでいるが、その後回復している。

議長： 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、ご意見やご質問はありますか。

各委員： 特になし。

### (2) 北新町線・萩の台線における利用実績の評価結果について

議長： 北新町線・萩の台線における利用実績の評価結果について事務局から説明をお願いします。

事務局：（[資料 2] 北新町線、萩の台線における利用実績の評価結果について説明）

- ・H29. 11～H30. 4までの6ヵ月間の利用実績が判明した。
- ・北新町線・萩の台線における概算での評価を行った。

#### 2.1 北新町線について

- ・北新町地区における生駒市の負担率は53.1%であり、評価基準(70%)を満たす結果となっている。

## 2.2 萩の台線について

- ・萩の台地区における生駒市の負担率は70.9%である。

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か。

委員：連携計画と関係ないということで病院線の評価が除かれているが、実感としてどういう傾向になっているのか併せて報告いただきたい。

議長：確かに生駒市の公共交通全てが分かるようになっていけばいいと思うが、事務局のほうで説明できる資料をお持ちですか。

委員：今すぐでなく、今後報告の時に併せていただけたら全容の把握が出来、これから色々検討するときの参考データになるかと思うので、今日でなくても結構ですのでお願いします。

事務局：了解しました。

(報告について了承)

## 2 審議案件

### (1) 平成 29 年度決算及び監査について

議長：平成 29 年度決算及び監査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 3-1〕平成 29 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書、〔資料 3-2〕平成 29 年度 会計監査報告書を説明）

〔資料 3-1〕平成 29 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書

- ・平成 29 年度については、協議会を 4 回、事前会議、分科会等を開催し主に実証運行路線の北新町線、萩の台線の評価検証について協議した。
- ・決算の内容としては、会議費は、会議の際の委員報酬やお茶代など。
- ・財源は、生駒市からの負担金、平成 28 年度からの繰越金と預金利子である。
- ・平成 29 年度は、協議会として事業を実施していないので、収入の国庫補助金、支出の事業費はともにゼロである。
- ・歳入と歳出との差額 48,911 円は、平成 30 年度に繰り越した。

議長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見やご質問はありますか。

議長：差額をマイナスで記載すると赤字のように思うが、これはこういう書

き方になるのか。

事務局：そのように理解していただけたらと思う。

事務局：[資料 3-2] 平成 29 年度 会計監査報告書

- ・この決算については、監事にご就任いただいている、金田委員、矢田委員に会計監査をお願いし、正確なものであるとご確認いただいた。

議長：それでは、事務局案のとおりご承認いただけますか。

#### (承認)

議長：審議案件(1)平成 29 年度 決算及び監査については承認されました。  
監事の方ありがとうございました。

#### (2)地域内フィーダー系統確保維持計画について

議長：審議案件(2)地域内フィーダー系統確保維持計画について、事務局から説明をお願いします。

事務局：([資料 4] 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)を説明)

- ・南地区路線のうち、西畑線の運行に対する国庫補助金の交付のために必要な計画である。
- ・西畑線については、駅やバス停から集落まで 1 km 以上の距離がある交通不便地域へのコミュニティバスの運行ということで、運行経費に対し、補助金が交付されている。
- ・補助金交付を受けるためには、計画策定のうえ、当協議会での協議・承認を経て国に提出し、承認を受ける必要がある。
- ・本日いただいたご意見は 3 ページの「8. 協議会の開催状況と主な議論」に記載して計画の一部となる。

#### (「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」の要点を説明)

- ・本件補助対象路線は、当該地域と鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり、地域の生活交通の確保を第一の目的とし当該地域への市内外他地域からの来訪により、地域の活性化がもたらされるという副次的な効果も期待している。
- ・もとより人口の少ない当該地域では、この財源を、利用者の運賃負担や地域の負担という自助努力のみで確保することは困難である。そこで、

市と国が共同で住民の交通手段の確保をめざして、地域公共交通確保維持事業の制度を活用し、国庫補助金を財源の一部とすることで、当路線を継続的に運行することが可能となり、それに伴い当該地域の利便性確保はもとより、地域の活性化にもつながると考えており、初年度から目的・必要性については変更ない。

(「2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果」の要点を説明)

- ・ 事業効果の確認のため、定量的な目標の設定が重要である。
- ・ ①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合(目標数値：2.8%)
- ・ ②補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の各年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合(目標数値：2%)
- ・ 交通不便地域の各年4月1日時点での人口については、平成26年度から減少が続いている中で平成28年度と平成29年度を比較すると、①は2.72%→2.48%、②は1.92%→1.92%となり目標数値には達していないが、一定の継続的な利用がある。
- ・ 本計画は国への提出期限が6月となっており、本計画の提出については主旨を変更しないこと、本日のご意見を反映することを条件として、事務局に一任いただくようお願いいたします。

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か。

議 長：2ページの目標数値はどういう根拠で出しているのか。目標数値に達していないとあるが、この目標数値は妥当なのか。

事 務 局：事務局側で現状の数値より若干上の数値を目標ということで設定している。

委 員：目標数値を下回ったデータを提出して国が許可してくれるのか心配だ。

事 務 局：目標数値は去年と同じである。

議 長：高齢者の免許保有率は増加しているので、公共交通を利用せざるを得ない方は減少していることがあり得る。そういう実態を踏まえた上で目

標を立てることが大事だと思う。目標設定の仕方によって、達成・未達成が変わってくるのではないかな。達成できるように目標を設定するのは本末転倒であるが、妥当な目標の設定というのがあるのではないかな。この目標設定に対する評価が年度末にあるが、それを市民が見たときになぜこのような目標設定にしたのかという疑問に答えられなければいけない。

委員：目標数値に達していないが、その地域にとってはなくてはならないものの、生活を維持できなくなる要素を含んでいるということをこの協議会で共有できた、確認できたと「8. 協議会の開催状況と主な議論」に記載してほしい。

議長：評価する国にとって目標の達成状況は重要なのか。

委員：補助要綱内では乗車人員が一回に当たり2人以上であることとなっている。そことリンクしているものかどうかによって補助が受けられるかどうかになる。

事務局：乗車人員については、平成29年度で1便当たり5人となっている。

委員：[資料1-2]にあるように、運行日1日あたりの利用予測28人に対して30人利用しており、利用予測を達成している。このことをどのように記載するか。また、1回当たり2人以上のところを5人乗車している。2.8%という目標数値とズレはあるが、それぞれの条件をクリアしている路線である。かつ、地域の住民にとって必要不可欠な路線であるということ強調していただきたい。

議長：記載することは大事だと思うが、目標数値が妥当かどうか。細かなところについては事務局と会長で改めて検討し、精査して適切な数値を出して国に提出するということがいかがでしょうか。ご異論なければそうさせていただきますと思う。

委員：「3. 地域公共交通確保維持事業に係る目標を達成するために行う事業及びその実施主体」の本文の部分に「目的を達成するためには、」とある。主題は「目標を達成するために」となっているので、本文も主題に合わせたほうがいいと思う。

事務局：本文の「目的を達成するためには、」のところは目標に変更する。

議長：いくつか出た指摘事項を改めて詰めた上で、国へ提出するということ

でご了承いただけますか。

(承認)

(3) 実証・本格運行の評価に関する検討プロセスとタイムスケジュールについて

議 長：それでは、審議案件(3) 実証・本格運行の評価に関する検討プロセスとタイムスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：([資料 5] 実証・本格運行の評価に関する検討プロセスとタイムスケジュールについて説明)

- ・本資料は平成 30 年 9 月時点でおこなう評価方法及び評価基準(70%)を満たす場合、満たさない場合の今後の方針を改めて確認するために、手順等を整理したものである。
- ・また、本格運行の路線についても定期的(毎年)評価をすることとなり、その評価方法について併せて整理することとする。

2. 北新町線、萩の台線における評価方法について

2.1 評価期間について

- ・評価対象期間は、平成 29 年 11 月～平成 30 年 8 月(10 ヶ月)とする。
- ・評価方法については、北新町線・萩の台線ともに、平成 29 年 11 月～平成 30 年 8 月の 10 ヶ月間における利用実績(運賃収入)を 1 年間に換算する。萩の台線の回数券の購入については、売上時点で計上する。  
⇒[年間(H28. 10～H29. 9)運賃収入]÷[H28. 11～H29. 8 の運賃収入]の値を[H29. 11～H30. 8 の運賃収入]に乗じて年間の運賃収入を推計する。また、運賃改定による補正と災害による補正も加味して評価を行う。

2.2 評価基準(70%)を満たす場合

- ・北新町線、萩の台線ともに、平成 30 年 10 月以降のコミュニティバスのサービス水準は現行通りとして、運行を継続することとする。

2.3 評価基準(70%)を満たさない場合

- ・新たな代替案での運行を実施する場合、道路運送法の手続きが完了するまでの期間は、現行のサービス水準で運行を継続する。(道路運送法の手続きに関して、運行計画の変更内容によっては、1 ヶ月もしくは 2 ヶ月間の時間を要する)
- ・なお、円滑に検討・準備を進めるために、最終評価に至る過程で、各月

で随時評価をおこない、評価基準を満たさないことが想定される場合は、事前に検討することとする。

- ・一方で、公共交通サービスによる支援が困難な場合は、公共交通サービスではない他の方法による支援策の検討を市に要請する。
- ・公共交通サービスによる支援以外の支援策が決まり次第、現行のサービス水準での運行を廃止し、新たな計画に円滑に移行できるよう、速やかに手続きを行う。

### **3. 本格運行時の評価方法・評価期間について**

#### **3.1 門前線、西畑・有里線について**

- ・現在の門前線、西畑・有里線における評価期間は、その年の4月～翌年3月の1年間としており、評価期間における評価結果が、評価基準を満たしている場合は、サービス水準は変更せずに運行を継続する。
- ・評価基準を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、対応する。
- ・サービス水準を変更する際は、以下の手順で運行計画の見直しをおこなう。
  - ①3月末までの実績に基づいて、速やかに評価をおこなう。
  - ②4月中を目途に代替案を検討する。
  - ③運輸局に届出を提出する際は、協議会における承認が必要であるため、5月中を目途に協議を整える。
  - ④協議会で承認を得た後、運輸局に届出をおこなう(6月中を目途とする。)
  - ⑤運輸局から許可を得次第、新たな代替案で運行を開始するが、それまでの期間は現行のサービス水準で運行を継続する。

#### **3.2 北新町線、萩の台線について**

- ・北新町線、萩の台線における評価期間は、これまでその年の10月～翌年9月の1年間となっており、門前線や西畑・有里線の評価期間とは異なっている。
- ・本格運行に移り、今後、他路線と併せて評価をする場合、評価期間として、4月～翌年3月と、10月から翌年9月の2つの対象期間が考えられるが、会計年度が4月～翌年3月となっていることから、この期間に合



わせて評価を行うことが望ましいと考えられる。

#### 4 評価基準の運用ルール(検討プロセスとタイムスケジュール)

- ・ 現在、中間報告として適宜利用状況を確認し、住民との協働により改善策を検討。住民に利用状況を周知して利用を促し、実行可能な改善策を検討、実施する。
- ・ 9月1日に運行評価を行い、評価基準を満たす場合は、サービス水準の変更なく運行の継続となる。
- ・ 評価基準を満たさない場合は、NGの矢印の方へ進み、対応方針の検討を行う。1つが代替案による運行の実施、もう1つが住民への支援。
- ・ 代替案で運行を実施する場合は、実態調査によるサービス内容の検証、代替案の検討・設定、運行計画の具体化、運輸局への届出には、おおよそ3~4ヵ月間の時間を要すると考えている。
- ・ 住民への支援は、公共交通サービスによる支援ではなく、他の方法による支援策の検討を市に要請する。
- ・ 公共交通サービスによる支援以外の支援策が決まり次第、現行の公共交通サービスを廃止する。
- ・ 点線枠部分は、基準となる評価方法の流れであり、評価期間を4月~翌3月として運行評価を行う。

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か。

委 員：2.2 評価基準を満たす場合に「本格運行に移行する」ではなく、「運行を継続する」と記載しているが、意図があるのか。3.2 の評価期間の変更についても他路線の評価期間と会計年度に合わせる以外に意図があるような書き方になっている。

事 務 局：他意はない。平成30年10月から本格運行する。評価期間も他路線と会計年度に合わせる以外に他意はない。

委 員：結論を書いて、理由を書けばはっきりする。路線によって評価期間が異なっているが、一斉に評価するため、会計年度に合わせたとすれば分かりやすい。

委 員：評価基準を満たさない場合の、公共交通サービスではない他の方法による支援策は、どの時点で検討するのか。

委員：2.3や3.1に「事前に検討する」や「速やかに評価を行う」とあるが、曖昧である。タイムスケジュールの点線枠部分に平成32年4月の運行評価でNGになった場合、平成32年7月、8月から住民への支援が始まるとある。その間に周知告知も含め、対応方針の検討も行わなければならない。いつ代替案を検討して、いつ結論を出すのか。

事務局：萩の台線は今年の10月から検討をしている。その他の路線についても事前に検討しておく意識はあるが、問題が起こっていない中で代替案は考えにくい。事務局で毎月利用実績を確認し、問題が起こりそうであれば、速やかに検討を始める。タイムスケジュールにも4月に代替案を検討、5月に評価、6月に運輸局に届出というタイムスパンで検討することを記載している。

会長代理：萩の台線は生駒市の負担率が70.9%と評価基準を満たしていない。代替案の準備を早くしなければいけない。

委員：萩の台線に限定せず、国庫の補助がなくなったり、市立病院線がなくなったりしたら、北新町線も厳しいと思うので、早急に検討すべきだと思う。2.1で評価期間が平成29年11月～平成30年8月となっているが、この期間から外れている9月10月は利用率が高い。生駒市の負担率が70.9%と微妙な数字なので、9月10月の実績も含めて計算してほしい。

事務局：9月10月については月変動を加味した年間数値を出している。限られた月数のデータで計算しているので、誤差が出る。

議長：萩の台線だけでなく他の路線も可能な限り早めに十分な検討しておいたほうが良いだろう。ただ検討するにも時間と費用がかかるので、どういう順番で検討するのか考えなくてはならない。

委員：住民の立場として考えた場合、具体的に示しておかないといけない。

議長：評価基準の運用ルール（検討プロセスとタイムスケジュール）の当初案では、対応方針の検討後すぐに運行の廃止となっていた。住民の方も心配しておられるだろうから、出来る限り支援をしたいということで検討を重ね、丁寧に説明をしていくことが大事。

委員：本格運行している路線も利用者のニーズに合致しているかという視点での評価も必要ではないか。

議 長：コミュニティバスを走らせる前は、移動が困難で不便を被っておられる方がたくさんいた。コミュニティバスを走らせることで困っていらっしゃる方が少なくなるように、ということが当初の考え方だった。市民の足がどれだけ確保されているのか、それによって市民がどれだけ生き生きと活動できているのかをチェックしていくことは大事。評価基準の運用ルール（検討プロセスとタイムスケジュール）の「運行評価」は何を評価するのか、もう少し内容を詰めていく必要がある。

委員：県の地域交通改善協議会では、対象系統の運行継続の妥当性として5つの指標を設定して継続的に検証をしている。毎年度の運行実績に基づいて、基準値に満たない系統があったら、関係市町村等と路線別検討会議において運行実績の詳細な分析や基準値を満たすためにはどういったところをフォローし改善していけばいいのかを継続的に検討している。こういったところを評価基準の運用ルールに置き換えると、ニーズの継続的な把握も改善策を検討していく上で必要だろうし、基準に満たないところのフォローアップや予防策などを検討していく体制が協議会で構築されていくことになるのかと思う。

議 長：それでは、審議案件(3)については、ご指摘いただいたところを修正し、フローチャートはもう少し追記を考えるとということでご承認いただけますか。

(承認)

#### (4) 萩の台線における代替案等検討の方向性について

議 長：それでは、審議案件(4) 萩の台線における代替案等検討の方向性について、事務局から説明をお願いします。

事務局：〔資料6〕 萩の台地区における代替案等検討の方向性について説明)

- ・萩の台地区におけるこれまでの利用実績の試算結果から、生駒市の負担割合は、おおよそ70%前後であることが推測される。
- ・実証運行中の萩の台線が平成30年9月において評価基準を満たすための方策及び平成30年9月において評価基準を満たさない場合の代替案について整理した。

#### 2. 今後の方策及び代替案の検討について

- ・ 今後の方策及び代替案については、以下の案が挙げられる。
  - ① 運賃の改定
  - ② 利用促進への取組み(運行ダイヤの改正など)
  - ③ 運行費用の一部を住民や自治会で負担
  - ④ 運行日数の削減(週 3 日運行など)
  - ⑤ 乗合タクシー
- ・ ①、②については、平成 29 年 11 月から実施しているが、平成 30 年 9 月による評価結果において、評価基準を満たさない場合の代替案(更なる運賃の改定、ルート変更による利用促進への取組み等)が考えられる。
- ・ ③については、連携計画において、「不足する運行費用については、沿線地域の住民や自治会が負担する」ことが謳われており、評価基準を満たすために沿線地域の住民や自治会の協力、例えば回数券の購入などを得ることとしている。
- ・ ④については、試算を行ったところ、評価基準を下回る結果となっていることから、評価基準を満たさない場合の代替案として検討することも考えられる。
- ・ 運行日数削減案を導入する場合、以下の課題点について検討を行う必要がある。
  - ・ 運行する日にちもしくは削減する日にちの選定
  - ・ 運行しない日のコミュニティバス(車両)の利用方法
    - ・ コミュニティバスが運行している他の地区
    - ・ 萩の台地区周辺地区
  - ・ 運行日数を削減した場合の運行費用設定の検討
- ・ ⑤については、平成 29 年度第 1 回協議会において、萩の台の現状の利用者数では運行費用がかえって割高となる試算結果が得られている。
- ・ 最終評価に至る過程で各月の随時評価を行い、評価基準を満たさないことが想定される場合は、分科会を開催し代替案等について検討していきたい。

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か。

- 委員：①運賃改定、④運行日数の削減は、利用者が減少すると思われる。自治会で③のコンセンサスを取っている。
- 委員：今後、バス路線を拡大していくのか。萩の台線を数字だけで判断するのであれば、次の地域に繋がっていかない。利用者が増えているかなど将来性を評価していかないといけない。
- 議長：今後の地区のことを考えることは重要である。市として今後どうするのかという見通しを持った議論をしなくてはならない。この協議会は、今コミュニティバスが走っている地区のことだけではなく、市全体を考える協議会である。萩の台地区について細かい議論になってきているが、現在、そして将来の利用者のことも考えた上で持続可能な基準を考えておかないといけない。市の財政状況もあるが、基準を見直すことも視野に入れて検討していく必要がある。連携計画に書かれたそれぞれの地区について、改めて見直す必要が出てくる。見直した結果をどのように進めていくのかを考えなくてはならない。
- 委員：萩の台地区においては、もちろん最大限の利用促進を図っていくが、それでも評価基準を満たさない恐れがある場合は、③の方策をとることについて地元で確認している。
- 会長代理：今回の検証の中で一定の方向を出すべきだと思う。いきいきカードも前倒しで去年よりも早く出しているため、何とかうまく自治会と話をす中で頑張っていたきたいと思う。連携計画に基づく他の地区があるので、うちもお金を出すからコミュニティバスを走らせてほしい、という意見も出てくると困る。そういうこともあるので、現段階においてギブアップだという話は避けたいと考えている。
- 議長：評価基準をクリアするために費用負担するのではなく、住民の生活を支えるために、市だけで出来ないことを住民も一緒にやっていく話だと思う。そういったことも含めて他の地区のことも検討していく必要がある。候補に挙がっている路線も同じような評価にするのかなど今年度の検討に含めてもらいたい。
- 委員：今後路線を拡大していく中で、自治会から負担するだけでなくラッピングバスや住民によるクラウドファンディングなど考え方は色々あると思う。

議 長：それでは、審議案件(4)萩の台線における代替案等検討の方向性について承認いただけますか。

(承認)

#### (5) 市立病院線における運賃設定について

議 長：それでは、審議案件(5)市立病院線における運賃設定について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：〔資料7〕市立病院線における運賃設定について説明)

##### 1. 市立病院線における運行計画の検討経緯について

- ・生駒市立病院の開院が予定されていた平成27年6月に、市内各地から公共交通を利用して来院が見込まれることから、利用者の利便性の向上を図るために生駒駅から市立病院までの路線の新設を検討した。
- ・定期路線バスではなく、コミュニティバスの運行で対応するに至った理由は、病院敷地への乗り入れの関係から大型車を導入することが困難であったためである。
- ・運賃の設定経緯については、当時運行していたコミュニティバスの運賃が150円であったため、生駒駅北口～市立病院間における運賃も150円とした。光陽台線及び北新町線から市立病院へ引き継ぎ乗車する場合の運賃については、門前線から市立病院に通院する(乗り継ぎ)場合は300円であるため、不公平感がないように、光陽台線・北新町線～市立病院間の運賃も300円とした。

##### 2. 運賃設定について

- ・市立病院線における現行の運賃の設定方法に準拠すると、以下の運賃設定となる。
  - ・生駒駅北口～市立病院間における運賃は、大人は200円、小学生と障がい者は100円
  - ・光陽台線及び北新町線～市立病院へ引き継ぎ乗車する場合は、大人は400円、小学生と障がい者は200円
- ・その他の運賃設定について以下に案を挙げているが、いずれも課題があることから、平成30年10月以降の市立病院線における運賃については、他路線の運賃と同様に200円に設定することが望ましいと考えられ

る。

①運賃は値上げせず、現行通りの運賃支払い(病院線をまたぐ場合は、350円とする。)

②既路線(北新町線・光陽台線・門前線)から乗り継いで市立病院に行く場合は、運賃350円(市立病院線：150円)、市立病院線区間内での利用であれば200円とする。

③北新町線・光陽台線の運賃を200円に統一。

・上記の案に対して考えられる課題点(問題点)を以下に示す。

①当時検討されていた市立病院線の運賃設定の方法と異なる。

②市立病院線における運賃が利用方法(既路線から乗り継ぐ、生駒駅から乗車する)に応じて異なるため、不公平感が生じる。また、乗り継ぐ場合は、区別できるよう「乗り継ぎ券」のようなものが必要となる。

③門前線等の沿線住民が市立病院に行く際は、乗り継ぎが必要であり、その場合は400円(もしくは350円)支払うことになるため、北新町線・光陽台線と不公平感が生じる。

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か。

委員：既存路線に準じた運賃ということで200円は妥当な金額だと思う。②に乗り継ぎ券とあるが、どこで乗り継ぐのか。料金收受を反対にして整理券方式で、生駒駅から乗車する人には整理券を発行する。整理券を持っている人は400円払うとした方が、乗車しやすいと思う。

事務局：整理券を発行しなくても、申告乗車という形で200円と400円を区別することは出来る。

委員：コミュニティバスから市内循環バスへ乗り継ぐ場合に乗り継ぎ運賃という形で割引出来ないのか。ただそれによって運賃収入が下がると問題だが、乗り継ぎ運賃の設定によって利用が増えるかもしれない。

議長：それでは、審議案件(5)市立病院線における運賃設定について承認いただけますか。

(承認)

事務局：ただいま承認いただいた市立病院線における運賃設定と平成 29 年度第 2 回公共交通活性化協議会において承認された西畑・有里線の運賃設定については、6 月議会で周知させていただいた後、関係自治会への回覧、ホームページ、広報誌への掲載、バス車内の案内等で周知をする。

### 3 その他

#### (1) 今後の会議予定

議長：続いて、3 その他、(1)今後の会議予定について、事務局から説明をお願いします。

事務局：次回、第 2 回目は 9 月 7 日(金)午後 3 時からの開催を予定しています。北新町線及び萩の台線の最終評価日が 9 月 1 日となりますので、評価結果について審議していただく予定です。

#### (2) その他

事務局：前回の協議会で鹿ノ台ぐるぐるバスの取り組みを報告した。4 月に入り諮問委員会の方に市役所に来ていただき、今後の計画等の話を伺った。まず、今後のスケジュールは、11 月か 12 月に住民投票でぐるぐるバス実施か延期等を決めたい、実施となれば来年 4 月から試験的に運行したい、また、運行は奈良交通にお願いしたい、との話だった。

議長：それでは、本日の議事はこれで終了しました。事務局にこの後の進行をお任せしたいと思います。

事務局：これをもちまして、第 1 回生駒市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。ありがとうございました。