

第1回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会議録（案）

開催日時 平成26年5月22日（木）午後14時00分～午後15時30分

開催場所 生駒市役所4階 大会議室

出席者

（委員） 喜多副会長（議長）、山下会長（代理：中田市長公室長）、川邊委員（代理：橋本課長）、福寫委員、吾妻委員、池田（誠）委員、飯尾委員（代理：上浪課長）、山本委員（代理：伊藤上席専門官）、村上委員（代理：白柳主査）、井山委員、森岡委員、藤澤委員、池田（健）委員、坂本委員、大西委員（代理：松石幹事）

（事務局） 今井企画財政部長、吉岡市民部長、西川企画政策課長、石畑生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、辻本生活安全課課長補佐、宮本生活安全課生活安全係長、加納企画政策課係員、高瀬生活安全課係員、岸野氏（岸野都市交通計画コンサルタント株式会社）、樋口氏、岡本氏（セントラルコンサルタント株式会社）

欠席者 4名（藤堂副会長、北委員、西本委員、矢田委員）

議 事

1 平成25年度決算及び決算監査について

[資料1]平成25年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書

[資料1-2]平成25年度 会計監査報告

2 ご利用の状況について

[資料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

[資料2-2] あすか野南地区 路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移について

3 地域内フィーダー系統確保維持計画について

[資料3] 平成27年度 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

4 新規地区のコミュニティバスの運行計画について

[資料4] コミュニティバス実証運行計画（案）について

5 新規地区のコミュニティバス運行事業者の選定について

[資料5] コミュニティバス運行事業者の選定について

[資料5-2] 新規地区運行実施に向けてのスケジュール（平成26年度）（案）

6 市内の公共交通のあるべき姿について

[資料6] 生駒市内の公共交通サービスのあり方について（案）

7 その他

[資料7] 国道308号 改良工事に伴う迂回運行

事務局： 議事の進行を議長にお願いします。

議長： 前回、平成25年度第4回の協議会では、第2弾となります実証運行地区の選定を行っていただきました。今年度の後半に、この新たな地区での実証運行を開始することになるようですが、実現しますと市の公共交通が充実していくこととなりますので、皆さんと検討していきたいと考えています。

本日の議事は、会議次第に沿って、昨年度の決算、これまでのご利用の状況、南地区の国庫補助金申請に必要となる、地域内フィーダー系統確保維持計画について、加えて、今年度の実証運行に向けての、運行計画案や運行事業者の選定方針などについて、また、これまでも継続しております、市内の公共交通サービスのありかたについても協議をお願いしたいと考えております。

1 平成25年度決算及び決算監査について

事務局：（資料説明前に先立ち、前回、平成25年第4回協議会で協議会の承認を得た、南地区の運行計画変更につき、6月2日（月）からの実施に向けて手続きを進めていること、これに伴い、書面での協議会承認を得た地域内フィーダー系統確保維持変更計画を4月25日付で提出したことを報告。）

（[資料1]平成25年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書、
[資料1-2]平成25年度 会計監査報告について説明）

- ・平成25年度については、会議を、6月、9月、11月、2月の4回開催し、これまでの2地区での実証運行の結果の評価、運行計画の変更、新たに公共交通サービスを提供する地区の選定、についてご検討いただくとともに、運行後の評価基準や市内の公共交通の有るべき姿についても協議いただいた。
- ・会議費は、会議の際の委員報酬やお茶代である。
- ・財源は、生駒市からの負担金、平成25年度からの繰越金と預金利子である。
- ・25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約5万円は、平成26年度に繰り越した。

- ・この決算については、2人の監事、飯尾委員、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ている。

議長： ご質問等ございますでしょうか。

(質疑等なし)

議長： 平成25年度の決算について、ご承認いただけますか。

(承認)

2 本格運行開始後の利用者の推移について

事務局： ([資料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、[資料2-2]あすか野南地区路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移について 説明)

- ・資料2について、両地区とも本格運行開始後の昨年10月から25年度末の本年3月までの利用者数、及び運行日1日当たりの利用者数を一番上の段に示している。
- ・2段目は、1年前の同時期、2年前の同時期、実証運行期間内それぞれの期間内、1日当たりの利用者数を示し、対比している。
- ・運行日1日あたりの利用者数は、両地区とも実証運行期間2年間の平均より増加している。
- ・10月～3月の比較でも、いずれの地区も1日あたりの利用者数は増加している。
- ・表の最下段には、運行開始前に実施した、利用予測を示している。下のグラフは、1日あたり利用者数の月別推移と利用予測を示したもので、横向きの直線が各地区の利用予測数である。
- ・月ごとに上下はあるものの、全体的には、運行が地区の皆様にご提供いただくことに伴い、利用も増加していくという傾向が見られる。
- ・資料2-2は、平成25年6月からのあすか野南地区への路線バス延長運行の乗降客数の推移である。
- ・各欄の()書き内、新規設置3停留所においては、継続的にご利用いただいている状況であり、各表の一番下の行、運行開始前後の対比では、延長運行の開始後の利用が増加しており、成果が表れていると考えている。

議長： ただいま、これまでの利用状況について説明いただきました。このようにグラフで表すと、傾向が良く分かります。季節で利用の上下はあるものの、全体としてみると利用者は右上がりになっています。南地区では利用予測とほぼ一致しており、本町地区では予測を上回っています。注意すべきは、右上がりの利用状況についてで、ご利用が定着することで利用者が増加したという面もありますが、地域の努力もあってのことだということです。予測どおり、あるいは上回っていることは嬉しく思い

ます。両地区とも、運行開始当初は予測に満たず、協議会の皆さんもご心配いただいたのですが、このように徐々に利用が増えていくというのは、一般的な傾向で、どの地区にも見られます。あすか野地区においても、徐々に利用が増えています。新たなバスを利用するとなると生活のパターンを変える必要がありますが、急には無理ですから。今後の運行地区においても、こういった利用増加の傾向を念頭に考えていきたいと思えます。何か、ご質問やご意見等があればお願いします。

委員： 本町地区及び南地区の運転本数や運転間隔はどうなっているか。

事務局： 本町地区は、平日の日中15便を運転しており、30分から1時間間隔です。12時前後は乗務員の休憩のため、もう少し間隔が空きます。南地区は、平日の日中に峠方面を3往復、手前の集落区間を運行する便を4便運行しており、峠行きの間隔は2時間程度です。

3 平成27年度 地域内フィーダー系統確保維持計画について

事務局： ([資料3] 平成27年度 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1km以上の距離がある、交通不便地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。この国庫補助金は、貴重な財源になっている。
- ・補助金交付を受けるためには、この計画を策定のうへ、6月30日までに国に提出し、承認を受ける必要があるが、それにあたり当協議会での協議・承認を経る必要がある。
- ・平成27年度から29年度の、3ヶ年の計画を提出するが、補助金要望額は、各年度約300万円となる見込みである。平成26年度から約30万円増となるが、主な理由は、朝の峠行きの増便によるものである。
- ・実際の交付額は、後日、国から通知される。
- ・本日の案については、特に、「1. 目的・必要性」、「2. 目標・効果」について、ご意見をいただきたい。前年度からの変更箇所には、下線を引いている。
- ・地域の活性化による人口減少の歯止めという大きな目的に変化は無いため、運行計画の見直しによる変更や、これまでの結果の対比、年度毎の数値変更に関する部分の時点修正が中心となっている。
- ・事業効果の確認のため、定量的な目標の設定が重要であり、前年度から、
 - 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と
 - 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という 2 つの指標を設定している。

- ・現時点での平成 24 年度と平成 25 年度との対比では、この指標をほぼ充足している状況にある。
- ・本日の協議会からの意見は、「8. 協議会の開催状況と主な議論」に記載し、計画の一部となる。
- ・6 月 30 日が提出期限となるので、計画の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に、数値の修正をはじめとして、事務局で計画を策定し提出することをご承認いただきたい。

議長： ただいま事務局から、地域内フィーダー系統確保維持計画についての説明がありました。ご意見・ご質問等ございますでしょうか。

事務局にお聞きしたいのですが、「1. 事業に係る目的・必要性」の第 4 段落の下線部の最後の方に、「依然として少ない状況で推移している」とありますが、この少ないというのは、何かの基準に基づいての表現でしょうか。

事務局： 感覚的に少ないのではないかと思い、記載したもので、何らかの基準に照らしてというわけではありません。

議長： 沿線人口により、日々の利用者数は変わってくるでしょう。先ほどの議題 2 でも南地区路線の利用予測と現状についてご紹介いただきましたが、予測どおりに推移しているとのことでした。この利用予測は、市の連携計画に示されている、日常生活活動のために交通手段がなく困っている人を念頭に算定したもので、状況に合致したものです。

事務局： 「少ない状況で推移」という表現を削り、「徐々に利用が増加し、継続的な利用がある」という表現にした方が良いでしょうか。

議長： 「当初の利用見込み程度の利用があり、利用は継続的にある。徐々に利用は増加している。」と、明るい展望を示されたら良いと思います。文言は調整してください。

この計画を受ける側として、運輸支局さんのご意見はいかがでしょう。こういう文書を記載することについては。

委員： 地域の実情を示すものなので、記載していただくことに問題はない。

議長： この路線は、武蔵野のムーバスのように、人口の多い地域を走っているではありませんので、利用総数は少なくなりますよね。他にご質問はありませんか。

委員： 「2. 定量的な目標・効果」の最後の部分に、対人口比での比率が示さ

れているが、平成24年度から25年度にかけ、当該地域の人口の状況はどうなっているか。

事務局： フィーダー系統確保維持計画の大きな目的に、交通不便地の人口減少の歯止めを掲げていますが、平成25年度は24年度に比べ5人減っています。交通不便地だけでなく、西畑線の沿線人口についても減っています。

議長： 人口をお尋ねですが、こういった点で気にされているのですか。

委員： 人口の動態で指標の変動に大きな影響があるのではないかと思い、確認した。

議長： 運輸支局に確認したいのですが、この計画の指標については、それぞれの地域で様々な指標を設定されていると思います。生駒市では、比率を指標にしていますが、妥当とお考えですか。

委員： 指標はいろいろある。どれが良くてどれが良くないというものはない。一つのパターンで良いのかというと、疑問はある。

議長： この事業の目的は、困っている人のためにあるのですが、困っている人の把握はやり難いです。また、今提供しているサービスは、困っている人に対して、完全なサービスではありません。そういうこともあって、比率を指標にするのが妥当と考えました。他地域では、単に乗車数を指標にされているところもあるようですが、それは妥当でしょうか。

委員： 乗車密度の把握も必要と考えるが、利用度合いを把握することも利用促進につなげるためには必要だと考える。生駒市の指標も有効だと考える。

議長： 運輸局の方からも、指標の設定について例を示してもらえればと思います。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されたようですが、事業スキームは変わらないのですか。

委員： 改正法が通って、「まちづくりも踏まえての公共交通の整備」という流れになった。再び、協議会も補助事業者になれるようになった。

議員： あるべき姿に戻ったということでしょうか。いつから制度は変更になるのですか。

委員： 平成27年4月1日からです。

議長： それでは、今日の議題のこのフィーダー計画についても変更されるのですか。

委員： それは、変更はない。このままです。

議長： 他にご意見等はないでしょうか。

それでは、数値等細部については、事務局で修正したうえで計画の策定を行い提出することをご承認いただけますか。

(承認)

議長： 皆さんの承認をいただきましたので、期限に遅れないよう、提出いただくように、お願いします。

4 コミュニティバス実証運行計画（案）について

事務局： ([資料4] コミュニティバス実証運行計画（案）について説明。)

- ・ 前回協議会で、北新町、萩の台の各地区について、新たな公共交通サービスの提供地区としての基準に適合するとのご承認をいただいたが、その際、現地確認の要望をいただいたので、去る3月28日に、市民委員さんを対象に現地視察を実施した。結果、これら2地区をサービス提供地区とすることに異論はいただかなかった。
- ・ これを受け、北新町地区は4月9日に、萩の台地区は4月19日に、関係自治会長に説明会を行った。
- ・ 地元からは、運行ルートや停留所の箇所に加え、萩の台地区からは自由乗降導入の要望があった。
- ・ 自由乗降については、萩の台地区の交通量などを考慮し、停留所を多く設定することで対応することとし、導入しないこととした。また、運行ルートや停留所については、道路状況や委託事業者の提案などを考慮し、今後検討することになるが、別紙1、2、別図1、2の各地区運行計画で事業者の選定を進めたいと考えている。
- ・ 別紙1と別図1の北新町地区では、門前線同様の車両で、平日の8時30分頃から17時頃の、1日あたり9本程度の運行を考慮しており、運賃は既存路線と同様の、大人1乗車150円と考えている。運行距離は往復で2.4km、停留所は10ヶ所の予定である。
- ・ 別紙2と別図2の萩の台地区でも、門前線同様の車両で、平日の8時30分頃から17時頃の、1日あたり9本程度の運行を考慮しており、運賃は既存路線と同様の、大人1乗車150円と考えている。運行距離は片道6.1kmで、停留所は15ヶ所の予定である。
- ・ 運行ルートや停留所は、今後の関係機関協議で変更となる可能性がある。
- ・ 4に、各地区の利用予測を掲載しているが、平成22年度、連携計画策定時に実施した交通実態調査の結果等に基づいたもので、1日あたり、北新町地区38人、萩の台地区75人となっている。
- ・ 5に運行開始後の課題を掲載しているが、現在の市の方針である、市の負担を車両費を除く経常経費の50%以内とするという基準を満たすためには、各地区の利用促進の努力が必要であること、北新町地区

については、待機時間が長くなるので、近隣の他地区との一体運行などの検討も必要になることが考えられる。

- ・最後に、本町地区、南地区での利用予測と本格運行移行後のご利用状況を参考に示している。

議長： ただいま事務局から、実証運行計画(案)について説明がありました。これについて、ご意見・ご質問等ございますか？

この新規運行計画は、協議会の協議を経た計画ということになります。ご意見をお願いします。

委員： 両地区の人口は、いくらぐらいか。

事務局： 北新町地区は約 1,700 人、萩の台地区は約 4,000 人、それに比べて利用予測の 38 人、75 人は少ないのではないかと思われるかもしれませんが、利用予測に当たっては地区の公共交通族の人数も考慮しました。

議長： 地域の人口も大切ですが、アンケート調査による推計ではありますが、公共交通族の人数という要素も考える必要があります。

委員： 北新町地区は、駅から近いが勾配が急な地区。利用を促進するためには、今後考えていく必要がある。今日示された経路は、調査してもらったうえでのもので、道路状況からこの案になっている。将来、道路形状が変われば、それは行政だけでなく、地元の協力もあつてのことになるが、運行ルートの変更も検討して欲しい。より多くの人が使えるように。

議長： 北新町地区の、今日示されたルートの南北にワゴン車が入れそうな道があるように思うのですが。

委員： 北側は（光陽台線という）別のコミュニティバスが走っている。南側は、現状では無理と聞いている。将来的にも考え続けて欲しいということ。行政だけでなく住民も。

議長： 先ほど、運輸支局からのご意見にもありました、まちづくりと一体の公共交通整備ということに重なってきます。まず、この経路で運行してみ、利便性が認知され、私のところへも来て欲しいとなればということです。

委員： 市の負担は、経常経費の 50% までとのことだったが、それを満たすた

めには、何人の利用が必要か。

事務局： 事業者の選定はこれからで、運行経費も明らかではありませんが、仮に現在運行している本町地区の経費程度であれば、1日約90人の利用が必要です。

委員： 運行車両について、バリアフリー対策は考えないか。また、フリー乗降は実施しないか。

事務局： ワゴン車なので、乗降ステップ程度になるのではないかと考えています。手すりや床を滑りにくくということは実施します。

この2地区では、フリー乗降は実施しません。

委員： 停留所や運行経路など、警察や道路管理者に協議しているか。事前協議をしていけば、手続きは円滑に進む。

議長： そういった点についても、これから行うという状況で、本日晒されたものは、案の段階だということです。

事務局： 補足ですが、両地区とも道路状況から、ノンステップ車の乗り入れができません。

委員： そういった点も、運行までに確認したい。

議長： バリアフリー対応の車両でないと運行はダメということよりも、まず公共交通サービスを提供するという方が大切だと思います。

委員： 萩の台地区について、運行ルート北側直近に南生駒駅がある。そこへの乗り入れは考えなかったか。

事務局： 萩の台の皆さんは、萩の台駅を利用されています。また、地元のご意見を伺ったところ、地域から近隣の商業施設に行きたいとの意見をいただきましたので、南生駒駅への需要はないのではないかと考え、また、南生駒駅周辺の道路状況も考慮して、本日のルート案を設定しました。

議長： 他にご意見はございませんか。

それでは、本日の運行計画（案）に基づき、運行に向けた手続きを進めるということをご承認いただけますか。

（承認）

議長： ありがとうございます。1日も早く、サービスが提供できますよう、
よろしくをお願いします。

5 コミュニティバス運行委託事業者の選定について

事務局： （〔資料5〕コミュニティバス運行事業者の選定について、
〔資料5-2〕 新規地区運行実施に向けてのスケジュール（平成
26年度）（案）を説明）

- ・資料5について、選定方法は3年前の前回同様、公募型プロポーザル方式により、市ホームページに募集について掲載する。
- ・2地区について別々に選考するが、結果として両地区を1社が受託することを妨げない。
- ・選定委員会を設置して、事業者の選定を行うが、委員には、協議会副会長の喜多副会長、藤堂副会長、関係自治連合会の森岡委員、池田健二委員、事務局から今井事務局長、吉岡事務局次長に就任いただく。
- ・企画提案の内容や選定基準については、資料の4. 5. のとおりであるが、詳細については、選定委員会に一任いただきたい。
- ・価格も大切であるが、運行の安全性や運行の継続性を重視して選定したいと考えている。
- ・資料5-2、今後の予定について、7月上旬に運行事業者を選定し、委員各位に報告。その後、第2回協議会を開催し、運行計画について協議会の承認をいただいた後、準備期間を経て10月上旬から実証運行を開始したいと考えている。
- ・今後、時期に大きな変更が生じる場合は、委員各位に連絡する。

議長： ただいま事務局から、運行業者選定についての説明がありました。また今後の予定についての説明がありました。これらを含めてご意見・ご質問等ございますか。

非常にタイトなスケジュールですね。1日でも早くサービスを提供しようということですね。

基本的には、3年前、現在運行している2地区の運行事業者選定の際の方法を踏襲しているが、その際に気付いたことも修正されているようです。また、2回目なので、手続きは円滑に進むと考えます。

議長： ご意見が無いようでしたら、運行事業者の選定は、選定委員会で行うということでご承認いただけますでしょうか。

（承認）

6 市内の公共交通のあり方について

事務局： （〔資料6〕 生駒市内の公共交通サービスのあり方について（案）について説明）

- ・これまでの協議会においていただいたご意見を、1. 高齢者の交通手段の確保について、2. 市内の移動利便性の改善について、3. 公共交通の利用促進・公共交通サービスの維持についての、3つに整理し、それぞれについて市の見解、また、今後の検討テーマ（論点）も合わせ、表形式にまとめた。

資料中、下線部分は、前回協議会でいただいた意見である。

- ・今後、この表を基に、検討を進めたいと考えているが、不足な点や追記すべき点などにつきまして、皆様のご意見をいただきたいと思いますと考えている。

議長： ただいま事務局から、市内の公共交通のあり方についての説明がありました。これは、市民の皆さんに関わる重要な課題です。本日のこの資料は、協議会資料として公表されますよね。市民の方がこの資料を見たとき、協議会ではこの程度の意見しか出されてないのではないとか、この問題については話されていないとか、そういった印象を受ける方もいらっしゃるのではないのでしょうか。この表に市民の疑問が網羅されていて、その回答がなされているのであれば、市民の皆さんは満足されるでしょう。協議会の委員ということではなく、市民の目線を見たときかどうか、そういう視点で、ご意見をいただければと思います。また、そういう視点で今後の検討を進められればと考えています。

各欄のタイトル、「協議会における意見」の欄には、協議会で出された意見を並べており、それを今後検討していこうとしているわけですが、このタイトルだと、協議会で協議され、共通認識に至った意見と受け取られる可能性がありますね。

事務局： 誤解のないよう、タイトルを「協議会で出された意見」と変更します。

委員： 2ページの下から2段目に、「バスの路線は市内の駅を経由すべき」との意見が載せられているが、単に駅につながれば良いというわけではない。生駒市は南北に長いし、公共施設も駅の近くにばかりあるわけではない。市内の施設間の交通の円滑化を図るべきだと思う。

議長： 駅につなぐというのは、確かに一つの考え方であり、ハブ・アンド・スポークという考えです。最近のLCC（格安航空会社）の路線、地点と地点を結ぶという路線設定を見ると、この考えの弱点を突いているように思

います。ただいまのご意見は、ハブ・アンド・スポークという考えだけで上手くいくのかという指摘をいただいたと承知します。人の動きを把握して、交通計画を立てる必要があるということです。生駒市の連携計画を策定するにあたってはそうしたのですが、3年が経過し、状況に変化が生じているかもしれませんね。同じページの2段上にもご指摘の内容は記載されていますが、再度明記してもらったと思います。

事務局： 議長のご発言のとおり2段上に記載しており、市内の交通の円滑化を図る必要があるという点は重々承知しております。下線を引いたことで強調しているように思われますが、あくまでも前回協議会でのご意見であることを示すもので、強調しているわけではありません。

事務局： 前回協議会でいただきましたのは、市内の経済の活性化のためには、ということで市内のバス路線を市内の駅につなげるべきというご意見でした。本日の記載内容では不十分ですので、修正いたします。

委員： コミュニティバス間の乗り継ぎの要望はないか。

事務局： 運行地域が異なることもあって、現時点ではお聞きしていません。

委員： もし要望があったら、運賃はどうするのか。地区ごとに別々に徴収するのか。

事務局： 今後要望が出れば、検討したいと考えています。

議長： コミュニティバス間に限らず、コミュニティバスとバス、バスとバスでの乗り継ぎも大きい問題ですね。奈良交通さんはどうされていますか。

委員： 当社では、もともとあった系統が分割された場合や、定期券利用の場合など、限られた区間で実施している。ICカードの導入で、乗り継ぎ割引についても。導入しやすい環境は整ってきているが。

議長： 神戸市交通局のバスでは、最近、降車から一定時間内なら追加運賃なしに乗り継ぎ可能となりました。経営面や利用者負担など、全体的に見てどうかという議論はあるでしょうが、住民にとっては乗りやすく、また外出しやすくなるという効果があります。

この資料6の内容は、できるだけ網羅したものにしたいと考えています。

後日でもかまいませんので、FAX やメールで事務局の方にご意見などをお寄せください。

7 その他

事務局：（〔資料7〕 国道308号 改良工事に伴う迂回運行について説明）

- ・国道308号の改良工事に伴い、図の星印の前後区間が、5月12日～7月31日までの予定で、朝9時から夕方5時までの間、通行止めになる。
- ・これに伴い、朝の峠発第1便と夕方峠行きの最終便以外の便について、当該区間を迂回して運行する。通常は、青線から黒の点線を通して大門町集会所に向かうが、期間中は緑の点線での運行となる。
- ・既に通行止め期間に入っており、地元への周知も行っておりますが、期間が約3ヶ月にわたり、長期間になることも踏まえ、事後になり申し訳ございませんが、本日委員の皆様から迂回運行のご承認をいただきたい。

議長： ただ今、事務局から迂回運行の説明をいただきましたが、これについては、工事で通れないということで、仕方のない話ですが。皆さん了承いただけますでしょうか。

（承認）

議長： ありがとうございます。

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ます。

事務局： 事務局からの連絡です。次回の会議につきましては、運行事業者が決まり、ルートや停留所、ダイヤなどの運行計画が固まった後の、先ほど資料5-2では、8月中旬から下旬となっておりますが、少し早めまして、8月上旬から中旬頃に開催させていただく予定ですので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

これもちまして、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。