

令和7年度 第4回生駒市地域公共交通活性化協議会
議事概要

日 時 令和8年3月26日(木) 午後2時～午後4時

場 所 生駒市役所 4階 大会議室

出席者

(委員) 小紫会長、土井副会長(議長)、長崎副会長、大西委員(代理:眞子様)、高井委員(代理:野口様)、岩崎委員(代理:中前様)、池田委員(代理:福本様)、渡邊委員(代理:杉本様)、辻井委員、中西委員(代理:長谷川様)、深田委員(代理:樋口様)、上田委員、松井委員、坂本委員、矢田委員、唐金委員(代理:上武様)、木村委員、坂上委員(事務局) 生駒市(小林総務部長、猪原総務部参事、大塚防犯交通対策課長、菊池、岡田、城野)、一般社団法人システム科学研究所(加藤、高橋)

欠席者 4名

傍聴者 7名

議 事

前回協議会の議事概要確認

1 報告案件

- (1) 各路線におけるコミュニティバスの利用実績について
- (2) 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について
- (3) 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて
- (4) 萩の台地区グリーンスローモビリティ効果検証事業について
- (5) 生駒市民アンケート調査結果について
- (6) 生駒市の公共交通の現状と課題について

2 審議案件

- (1) 令和8年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算案について
- (2) 生駒市地域公共交通計画の再策定について

3 その他

- (1) 今後の会議予定等

【配布資料】

[前回協議会の議事概要]

[資料 1-1] 各路線におけるコミュニティバスの利用実績

[資料 1-2] コミュニティバスのダイヤ改正について

[資料 1-3] コミバス利用者アンケート集計結果

[資料 2] 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について

[資料 3-1] 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

[資料 3-2] ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線 第14回三者協議ニュース

[資料 3 参考資料 1] 三者協議の休止を受けて(生駒の公共交通を守る会)

- [資料 4-1] 萩の台地区グリーンスローモビリティ効果検証事業について
- [資料 4-2] 生駒市におけるグリーンスローモビリティの導入条件
- [資料 4-3] グリーンスローモビリティ導入条件ちらし
- [資料 5] 生駒市民アンケート調査結果
- [資料 6] 生駒市の公共交通の現状と課題について
- [資料 7] 令和 8 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）
- [資料 8] 生駒市地域公共交通計画の再策定について

○会長から、今回が今年度最後の協議会になる。来年度の市の予算が決まり、公共交通の予算も計上している。令和 7 年度もいろいろな公共交通の取組みを行ったので、今日は、その報告を行い、それに対するご意見もいただきながら、令和 8 年度の取組みについても話していきたい。市の予算は通ったが、どう運用していくかという部分で意見を出していただき、効果的に制度設計をしていきたいと思っている。生駒市の公共交通の取り巻く環境は決して好転していない。人口の減り方が比較的少ない生駒市でも、公共交通の状況はかなり厳しい。より多くの方の意識を変えていくことのみならず、実際に足を運んで乗っていただくためにどうすればよいかを具体的に考えていく時期に来ている。実際に乗るのは地域の方なので、地域の皆様の力が必要になる。また、事業者の皆様の手も必要になる。行政もしっかりと皆様以上に汗をかいていくが、皆様のお力添えをいただきたい。忌憚のないご意見をいただきたい。との挨拶があった。

○議長から、公共交通を取り巻く現状は決して楽観的な状況ではない。生駒市は健闘しており、市民の足を守るために知恵を出して取り組んでいる。いろいろな自治体の公共交通の会議に出ているが、生駒市はトップランナーである。単純に足を確保することだけが目的ではなく、足を確保して、そこで市民が活動することによってよりよい人生を送っていただく、あるいは経済活動を活性化することが目的であることを念頭に置きながら議論していただきたい。との挨拶があった。

主な議事内容

1 報告案件

(1) 各路線におけるコミュニティバスの利用実績について

○資料 1-1、資料 1-2、資料 1-3 に基づいて事務局から説明した。サポーター制度について、12 月から桜ヶ丘線を対象路線に追加し、オンライン決済機能を実装したことを、市 HP や SNS 等で周知した。その結果、協賛人数が大きく増加した。すべてオンライン決済で協賛いただいております、オンライン決済を評価いただいたと認識している。また、利用者アンケートについて、回収数が 3 路線で 51 件と限定的だったため、あくまで判断材料の 1 つとしつつ、地元の方と協議しながら、より効果的な利用促進策を進めていきたいと考えている。との説明があった。

○議長から、萩の台線運賃 100 円 DAY で利用者が増えた。それだけの潜在需要があると考えれば、200 円では乗らなくても 100 円なら乗るといふことだと思ふ。乗ることによってどれだけ嬉しいかを知っていただくことをこれからも続けていくと、潜在需要者の定着した

利用につながっていく可能性がある。との発言があった。

- 議長から、近鉄電車の時間にあわせてコミュニティバスのダイヤ改正をすることは、電車とうまく乗り継ぐことができるので重要である。こういう状況を地元で説明しているか。との発言に対して、事務局から、今回のダイヤ改正について、地元への広報物の回覧や全戸配布によって周知をしている。との発言があり、議長から、このバスに乗ればこの時間の電車に乗ることができ、大阪まで行けるといった案内ができれば、これまで使わなかった人であっても自分事として見てもらえると思う。地元の人に、ダイヤ改正に敏感になってもらい、使いやすいと感じていただければよい。との発言があった。
- 委員から、利用者アンケートの回答者数が若干少ないと思う。WEB も利用したとのことだったが、この路線を利用する方は、WEB に不得手な方が多かったのではないかと懸念している。有効なデータが得られたかはやや疑問に思っている。との発言に対して、事務局から、WEB と紙の併用で実施した。紙は車内に配架し、運転手から声をかけて配っていただいた。プラスアルファで、主要な停留所に二次元コードを貼り付け、WEB でも回答できるようにした。回収数について、菟の台線が 11 部のうち WEB 回答 1 部、西畑・有里線が 7 部のうち WEB 回答 3 部、門前線が 33 部のうち WEB 回答 11 部であり、全体で約 3 割が WEB 回答である。との発言があり、議長から、国勢調査と同じくらいの割合である。思ったよりも WEB 回答が多く、WEB に慣れてきた人も多いのかもしれない。ただ、サンプル数が少ないので、回収方法の工夫はした方がよい。との発言があった。
- 委員から、2 路線は目標を未達成、門前線は目標を達成しているということだが、門前線が比較的數字がよい理由は見つかったか。門前線は人口が多いところを回っており、また、通勤利用がヘビーユーザになっているという説明はあったが、利用者数が多い理由は明確になったか。との発言に対して、事務局から、門前線とその他の路線で利用状況に違いがあることが今回のアンケート調査で分かった。門前線は通勤利用があることが分かったが、コミュニティバスは 9 時～17 時と通勤にはなかなか使いにくい時間に運行しているため、通勤利用があること自体が大きな発見になった。例えば、西畑・有里線は路線上に学校があるため、今後、もし通学でも利用してもらえれば、門前線のように利用が増えるのではないかと思っている。との発言があり、議長から、サンプル数が少ないので何とも言えないところはあと思うが、学校の通学にも役立つようにするのであれば、ぜひ学校に相談していただきたい。あるいは、学校に行く子どもたちがどういう手段で通っているかを把握したうえで、送迎してもらっているなら、送迎せずにコミュニティバスで行けることをお知らせしていく。対象を絞り込んでどういう戦略を立てるかが、このデータの活かし方だと思っている。次の計画を作るときにも、そういった視点を忘れないようにしたい。との発言に対して、会長から、天気が悪い、あるいは、お酒を飲むという理由でコミュニティバスを使うこともある。自転車の飲酒運転は刑事罰であり、それを啓発することで、お酒を飲む人がコミュニティバスを使おうということにもなる。自転車に関する交通マナーの意識を取り上げているところなので、飲酒運転を止めてコミュニティバスを使うという方法もある。また、通勤で使っていることが門前線とそれ以外との大きな違いなので、そこについても考えていく。時刻表の周知など、より一人一人に寄り添ったリアルな使い方を教えていければよいと思う。との発言があった。

- 委員から、利用者アンケートについて、まとめた結果だけが資料になっているが、集計結果としても具体的なデータ・数字はホームページ等で見ることができるか。との発言に対して、事務局から、具体的な集計結果について、事務局でまとめたものはあるが、それをホームページに上げることは予定していなかった。ただし、計画策定のアンケート結果を詳しく見せていることもあるため、どのように公表するかは検討したうえで、できるだけお示しできるようにしていきたい。資料が多すぎてもよくないと考えているので、精査したい。との発言があった。
- 委員から、母数が少ないと感じている。その整理も必要ではないか。との発言に対して、議長から、配布の仕方として、ドライバーが渡すと受け取ってはくれると思う。回収はバスに乗って渡すというやり方だが、面倒だから書かない人もいれば、回収しようと思ってもタイミングが難しかった人もいたかもしれない。データの集め方についても、今回のやり方を材料にして、より回収数の多いやり方を考えることをお願いしたい。との発言があった。

(2) 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について

- 資料2に基づいて事務局から説明した。4月から本格運行の開始が決定しているため、次回以降は他の路線の利用実績と一緒に報告する。また、PayPay 支払いの利用状況は、令和7年6月以降、減少傾向にある。運行を委託している事業者を確認したところ、比較的年齢層の若い固定客3名ほどが利用していたが、その方の乗車を見かけなくなったということだった。PayPay 支払いが可能であることを時刻表に記載して周知を図っているが、利用が極めて限定的なため、現時点では早急に他路線へ拡大を進めるような結果ではないと思っている。との説明があった。

(3) 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

- 資料3-1、資料3-2、資料3参考資料1に基づいて事務局から説明した。三者協議の休止については、前回、前々回の協議会で報告した通り、三者協議に代わるものとして、地域の集まりでの具体的なバスおでかけ提案を通じて、より実効性の高い利用促進策を実施していく。初回は、4月12日（日）に北地区自治連合会総会での実施を予定している。また、バス運賃無料DAYについて、市内各路線で多くの方にバスを利用いただき、今年は前年同時期の日曜日と比較して2.3倍以上の利用だった。これまで開催してきたバス運賃100円DAYでは、どんどこまつりとあわせて開催した場合は普段の1.7倍、それ以外の開催日は普段の1.2倍～1.3倍の利用増だったため、バス運賃無料DAYの効果は非常に大きかったと考えている。また、「バスで発見！みんなのフォト大冒険」でのフォトスポットの結果について、今後、地域に入ったバスおでかけ提案に活かしていきたいと考えている。との説明があった。
- 議長から、バス運賃無料DAYの1ヶ月後のアンケート調査について、回答数が20名だったから信憑性がないという説明だった。しかし参考資料になるので、20名がどういう回答をしたかは非常に気になる。次の機会に皆様を紹介していただきたい。との発言に対して、事務局から、次の機会に報告する。との発言があり、議長から、せっかく20名の方

に協力いただいたので、その結果を共有することは重要である。との発言があった。

(4) 萩の台地区グリースローモビリティ実証運行の利用実績について

- 資料 4-1、資料 4-2、資料 4-3 に基づいて事務局から説明した。萩の台住宅地でのグリスロについて、実証運行を終了し、次年度から本格運行を実施する予定である。なお、本格運行となっても、再来年度以降の運行を続けられるかどうかは、主に地域の運行体制次第であるため、運行継続の可否については、毎年地域の方と協議したうえで判断していきたいと考えている。また、グリスロの導入条件について、走行できる可能性のある道路は、いずれも市内の住宅地内となっており、鹿ノ台、ひかりが丘、西白庭台、白庭台、あすか野、生駒台、東生駒 1 丁目～4 丁目、さつき台などである。との説明があった。
- 委員から、どれくらいの傾斜の坂道を上れるか。欲しいというところがあっても、ある程度の傾斜があるところが多いと思う。との発言に対して、議長から、機種によるが、グリスロの元々のベースはゴルフカートであり、結構パワーがある。通常の車は勾配が 8% を超えると難しいが、グリスロは動く。ゆっくりと上っていくという形であれば、運行することはできると思う。導入する地域によって考えていけばよい。との発言があり、委員から、中地区は傾斜がきつい地区ばかりである。一度、道路の狭いところに住んでいるお年寄りからバスを走らせてほしいと言われたことがある。グリスロであれば可能性はあるのではないかと思うので、その自治会にこういうものがあると言ってみたいと思う。との発言があった。
- 委員代理から、グリスロの運行可能エリアについて、1 回の走行時間が往復 50 分以内とあるが、この理由は何か教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、往復 50 分以内の理由について、充電などのシステマ的な話ではなく、運転手が 1 時間に 1 回は休憩しないと安全な走行は難しいと思うため、50 分走って 10 分休憩するというイメージで設定した。との発言があり、議長から、往復おおよそ 50 分という余裕を持った書きぶりにしておけばよいのではないか。との発言があった。
- 委員代理から、アンケートを協議会に報告するために、アンケートの配布・回収へ協力するという書きぶりだが、実施するのは生駒市か、それとも運行する自治会かを確認したい。との発言に対して、事務局から、アンケートの実施主体としては、アンケートの設定項目として難しい表現があるところもあるので、地元と生駒市で協力しながら決めていくことを考えている。との発言があった。
- 委員から、令和 6 年度からスタートした議論だが、そもそもは、コミュニティバス萩の台線が減便して、その代替手段としてグリスロを導入したいという事務局からの説明があり、代替ではないだろうという発言をした。要するに、コミュニティバスは自分の地域から駅や他の地域のスーパーなどに行く、自分の地域から出ていくための手段である。それに対して、グリスロは自分のエリアの地域内を 20km/h 未満で回っていき、自宅から最寄り駅や集会所に行くモビリティなので、コミュニティバスの代替としてグリスロを導入することはおかしいのではないかという発言をした。今回の検証結果をみると、そこが具体的に述べられていない。コミュニティバスを補完するということが検証①で述べられているが、代替かどうかに対する検証はどうなったか。との発言に対して、事務局から、グ

リスロがコミバスの代替か否かについて、検証①では、リスロ利用者数はコミバス利用者数の半分以下であり、コミバスの代替としてリスロが成り立つことは難しいと記載している。事務局としてリスロを導入するにあたり、当初リスロの実態が見えない中で進めてきたこともあり、説明が不足していたと反省するところである。運用していく中で、リスロは 20km/h 未満のオープンな車体であり、コミバスのように幹線道路を通過して地域の外に出ていくことはできないと認識している。それを前提としての代替であればできるかもしれないが、そもそもコミバスとリスロで形態が違うことが見えてきた。コミバスの代わりになるのではなく、コミバスとリスロがお互いに補い合うという意味で、補完という表現にした。との発言があり、委員から、補完を否定しているわけではないが、代替にならないことを記載してもらえばよいのではないかと。との発言があった。

○委員から、地域内でしか運転していないとはいえ、ドライバーが高齢で大丈夫か。本人は元気で問題ないと思っているかもしれないが、その辺りの安全を担保する仕組みを考えた方がよい。1~2年は続くかもしれないが、安全に関して懸念するところである。との発言に対して、事務局から、事務局としても最大の懸念点だと思っている。ドライバーの高齢化の問題をどう解決して持続可能なものにしていくかも含めて、毎年、地元と協議を積み重ねて、長く運行できる体制を整えていきたいと思っている。きちんと調整していきたい。との発言があり、委員から、コミバスの運転手はプロだが、極論を言うとリスロは素人である。安全を確保していく仕組みを作らないと、問題が起きてからでは大変なことになる。配慮をしていただきたい。との発言に対して、議長から、皆様が気にしているところだと思う。初めの人たちは意欲があり、その人たちに頑張ってもらいたい話だが、5年経てば平均年齢は5歳上がる。そうすると10年も持たず、どこかで解散することになる。そうならないように世代交代をどう仕組んでいくかは大変重要な問題である。できるだけ若い人たちに譲っていく、ベテランの人が固執しない、譲り渡していくということをししないと世代交代は進まないで、そういう機運を作ることも大事であると思う。との発言があった。

○議長から、予約システムの導入の検討が可能とあるが、予約システムを入れると400~500万円といった金額がかかる可能性があるため、慎重にすることが大事だと思う。また、アンケートについて、リスロの導入によってコミバスやタクシーの利用がどうなったかを把握していただきたい。タクシー事業者も心配になる点だと思う。あわせて、限られた調査票の中で入れるのは大変かもしれないが、送迎の負担が減ったかどうかも入れていただきたい。との発言に対して、会長から、予約システムを民間企業に依頼すると経済的に成り立たない。萩の台でも、生駒市のデータチームで作ったLINEのシステムを使っており、他の地域でもその程度のシステムを想定している。との発言があり、議長から、うまく稼働するようであれば、全国に展開してもよいかもしれない。との発言があった。

(5) 生駒市民アンケート調査結果について

○資料5に基づいて事務局から説明した。

○委員から、個人的にこのアンケートはよくできていると思っている。回収率も35%を想定していたが、50%と予想以上に回収できた。このアンケートをどう評価して、どこに結

び付けるかをいずれ説明していただきたい。このアンケートはとてもよくできており、多角的に分析できると思う。ここからはお願いになるが、公共交通を軸としての課題整理になっているが、公共交通以外のいろいろな課題が見えてきている。例えば、よく行く公共施設として、中心部の施設は非常に利用が多いが駐車場がない。逆に、北コミュニティセンターと南コミュニティセンターは駐車場が整備されているが、中心部に比べて利用が少ない。そういった課題が見えてくる。また、通学の90%が市外であることに個人的に驚いた。他にもいろいろなことが眠っていると思うので、公共交通以外にもうまく有効活用していただきたい。との発言があった。

- 議長から、交通事業者にとっても非常に興味深い内容ではないか。路線バス利用時の外出目的について、通勤・通学よりも買い物や趣味・娯楽・交流に使っている人が多い。バスは通勤・通学や通院が多いと思いがちだが、違う使われ方もしている。コミュニティ活動として、交流する場所とつなぐことが大事であると示唆されたのではないかと思う。また、タクシー利用目的をみると、緊急の用事やお酒を飲むときなどが多く、タクシーはなくてはならない重要な公共交通、都市の装置であることが分かった。こういったことを計画に入れて、役割を示していければよいと思う。ゆっくりと見て、気になる部分があれば、事務局にお知らせしていただきたい。との発言があった。

(6) 生駒市の公共交通の現状と課題について

- 資料6に基づいて事務局から説明した。今回の整理結果を踏まえて、来年度の計画策定に向けて進めていきたいと考えている。との説明があった。
- 委員代理から、日本全体で高齢化が進んでおり、免許証を返納される方も多く、その方たちのサポートが必要だと言われている。タクシー事業者としても、県タクシー協会に所属している事業者は、免許を返納した証明があれば運賃1割引が適用される。皆様のご存じかは分からないが、この1割分は事業者がすべて負担しており、国や県、自治体から助成金をもらえていないのが現状である。生駒交通の規模でも年間数百万円を会社が負担している。民間企業なので、お乗りいただけないと経営は成り立たないが、高齢化が進む中で、事業者としては負担額が非常に重くのしかかっているという現状もある。生駒市や奈良県にも助成金等で少し助けていただければ、乗務員の確保等にも力を注ぐことができる。その辺りがうまくいっていない状況である。奈良交通もタクシーも乗務員不足が課題だが、そこがなかなかクリアしきれていないために、バスの減便・廃線が進んだり、タクシーを利用したい人がいても動かし手がいないためにお客様のニーズに答えられなかったりして、利用者が離れている現実がある。そういう意味で、乗務員の確保のためにも助けていただきたい。もちろん事業者自身が努力していかなければならないが、自治体にも一緒に考えていただきたい。との発言に対して、議長から、例えば、タクシーのフィーダー補助などをうまく活用する方法もあるかもしれない。との発言があり、委員代理から、運転手確保として、運転手が二種免許を取るのに、例えば大型二種免許だと1人50万円くらいの費用がかかるが、会社として助成する制度を設けている。一方で、運転手を増やしたいものの、負担額も重くのしかかるとい現状である。との発言に対して、議長から、サポートの仕方をぜひ研究していきたい。生駒市では夜にタクシーがないことはないと思うが、

郊外に行くと夜7時はタクシーがないという状態になっている。との発言があり、委員代理から、恥ずかしい話だが、生駒市でも以前よりは少なくなっている。乗務員の労働時間の短縮の問題も含めて、朝も夜も網羅することができておらず、ある程度振り分けてはいるが、乗務員の絶対数が不足している。以前の65%くらいしか行けていないのが現状である。との発言に対して、議長から、ヒアリングした結果をしっかりと計画に反映させたい。事業者に存続してもらうために計画的なアプローチがどうできるかをきちんと計画に記載したい。との発言があり、委員から、朝9時頃に電話してもなかなかつながらず、予約が取れない状況にある。との発言があった。

○委員から、まちづくりと交通の連携について、上位計画が目指す交通という説明があったが、それがどういう交通かをこの協議会でもしっかりと知ったうえで進めていく必要があるのではないかと考えている。いずれ機会があれば、方向性や考え方に関する説明をお願いしたい。との発言に対して、事務局から、上位計画が何か、どういうものかをお示しする機会を改めて設けたい。との発言があり、議長から、協議会の場で知識のレベルアップをするという意味では、皆様にご負担をかけるかもしれないが、考える時間を作っていただくことも必要だと思う。との発言があった。

○委員から、意識変革意識向上について、「自分たちの公共交通を維持するには、自分たちが乗る・支えるという意識が今以上に必要である」と書かれているが、だんだん加齢して体が動かなくなって病院に行かなければならなくなってくると、出かけることが危ないため、動かなくなる人が増えてくる。そうなると、自分ごとに考えられなくなる方がより増えてくると思う。そうならないように、公共交通以外の福祉関係や医療関係と連携していくことをどう考えているかを教えていただきたい。との発言に対して、議長から、大事な話である。他に教育との連携もある。中学校の地域クラブの話が出てくると、これからより大変になってくると思う。との発言があり、事務局から、4月から、高齢者サロンや100歳体操等の場を通じて公共交通を促していく。身体が動かないと元も子もないので、福祉分野とも連携しながら、公共交通の利用促進にプラスして健康な身体の維持という部分もうまくあわせて伝えていきたいと思っている。との発言に対して、議長から、そういった内容も情報発信していただきたい。との発言があった。

○委員代理から、生駒市の公共交通の現状と課題として、資料では担い手不足を赤字で強調していただいていることは非常にありがたい。日本バス協会では、去年までは環境に良いバスを購入する際の補助等があったが、来年度から担い手不足に関する補助を出すことになっている。例えば、女性乗務員が過ごしやすい休憩所設置等の施設改善の補助や、カスタム対応、お客様も乗務員も過ごしやすく共存できるようなポスター作成等の補助、人材育成として外国人の免許取得の補助等である。バス運転手に限らず整備士やタクシー運転手も不足する中で、地元と一緒に進めていきたいと考えており、バス協会の動きもご紹介させていただいた。奈良県からバス協会に助成をいただいている中では、人材育成をするために我々の仕事を高校生にどうアピールするかなど、運転手の確保を一生懸命していきたいと思っている。との発言に対して、議長から、ドライバー不足による減便・廃線問題はどこでも起きている。1社で対応できる問題ではなく、産業全体でどうしていくかが重要である。知り合いでドライバーになりたい人がいたら、ぜひ声をかけていただき

たい。との発言があった。

- 委員から、評価基準の見直しについて、以前から協議会でもテーマに上がっていた。資料4-1 P.8にコミバスの利用者1人あたり行政負担額が出ている。現在の運行費用の行政負担7割という基準だけでなく、多面的な評価基準という考え方もあると思うので、いろいろな評価基準を見たうえで、どれを適用するかを考えていく必要があるのではないかと思う。との発言に対して、議長から、何のためにこのバスが動いているか、何のために補助を出しているか。経済性評価で効率的に動いているかどうかは補助額で分かるが、1人当たりどれだけのお金がかかっているか、利用者がどういう人かなどを確認することが、社会的な価値を確認することにつながっていくと思う。使いやすくて分かりやすい評価基準として、生駒市にふさわしいものを見つけていけばよいと思う。との発言があり、委員から、そういう意味では、市の従来施策である生きいきクーポンも変わるので、そこも含めて市民の皆様理解してもらった必要があるのではないかと思っている。との発言があった。
- 議長から、計画策定に向けた大きな部分になるので、気になるころがあれば、事務局に伝えていただきたい。との発言があった。

2 審議案件

(1) 令和8年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算案について

- 資料7に基づいて事務局から説明した。
- 委員から意見はなかったことから、審議案件(1)について承認を求めた結果、全委員が承認した。

(2) 生駒市地域公共交通計画の再策定について

- 資料8に基づいて事務局から説明した。
- 委員から、今回の分科会の位置づけはどうなっているか。三者協議ができて、その結果を協議会に持ち込む際のクッション的な役割として分科会でその内容を諮るという建付けだと理解している。今回の分科会はどうなっているかを確認したい。との発言に対して、事務局から、分科会は目的に応じて設定しており、三者協議を受けた再編案の検討に関する分科会を開催したこともあった。今回は、計画策定について集中的な議論をすることを目的とした分科会である。との発言があり、委員から、事務局が練った案を分科会で練るという位置づけでよいか。三者協議に関係なく、新しい分科会を作るという位置づけでよいかを確認したい。との発言に対して、事務局から、もともと協議会の規約に専門的な検討をする場合に分科会を設置することが定められている。三者協議対応のために新たに分科会という枠組みを作ったわけではなく、現計画を策定する際にも集中的に議論するために分科会を設定しており、それと同様の進め方をするものである。との発言があり、議長から、今回の分科会は集中的に意見交換をするための場であり、前の三者協議の分科会とは違うものである。との発言に対して、委員から、これまでと違う分科会を開催するという事で理解した。との発言があった。
- 委員からその他の意見はなかったことから、審議案件(2)について承認を求めた結果、全

委員が承認した。

3 その他

(1) 今後の会議予定等について

○事務局から、令和8年度は計4回の協議会を予定している。第1回協議会は6月30日（火）14時から開催を予定している。場所は未定のため、改めて開催通知でご案内する。第2回協議会は9月30日（水）14時から開催を予定しており、第3回協議会、第4回協議会は日程調整中である。決まったら各協議会やメール等でご報告する。また、第1回分科会は5月18日（月）10時から生駒市コミュニティセンター403での開催を予定している。分科会委員の皆様には、改めて開催通知でご案内する。との説明があった。

以上