

令和 8 年度 第 2 回生駒市地域公共交通活性化協議会 分科会
議事概要

日 時 令和 8 年 8 月 21 日（金）午後 2 時～午後 4 時

場 所 生駒市役所 403 会議室

出 席 者

（委 員）領家副市長（会長）、土井委員（副会長）、室崎委員、大西委員（代理：松石様）、池田委員（代理：岩藤様）、矢田委員、木村委員、坂上委員

（事務局）生駒市（井上総務部長、猪原総務部参事、大塚防犯交通対策課長、坂田、菊池、城野、木村）、一般社団法人システム科学研究所（加藤、高橋、柿菌）

欠 席 者 0 名

傍 聴 者 0 名

議 事

- 1 開会
- 2 生駒市地域公共交通計画「3 章 施策・事業」について
- 3 生駒市地域公共交通計画「4 章 評価指標（KPI）」について
- 4 生駒市地域公共交通計画「5 章 スケジュール」について
- 5 閉会

【配布資料】

- [資料 1] 本編 表紙・目次
- [資料 2] 現計画の施策と新計画での対応方針案
- [資料 3] 本編 3 章 施策・事業
- [資料 4] 本編 4 章 評価指標（KPI）
- [資料 5] 本編 5 章 スケジュール
- [資料 6] 令和 8 年度生駒市地域公共交通活性化協議会のスケジュール

主な議事内容

1 開会

○会長から、前回の分科会では、新たな地域公共交通計画の基本方針や将来像について協議いただいた。本日は、取り組む施策・事業や評価指標、スケジュールについて協議いただく予定である。忌憚のないご意見をいただき、より良い計画としていきたい。との挨拶があった。

○議長から、オンライン会議の場合は参加者全体の空気感が分かりづらいため、実際に集まって対面で協議することは大事である。また、他自治体の話を聞くと、減便・廃線をどのように受け入れるかが議論の中心となっている。生駒市では、奈良交通のご協力や市民の後押しもあって、減便・廃線の問題を乗り越えてきており、生駒市の地域公共交通計画の実力として自慢して良いと思う。本日も議論をお願いしたい。との挨拶があった。

2 生駒市地域公共交通計画「3章 施策・事業」について

○資料 1、2、3 に基づいて事務局から説明した。

○委員代理から、資料 3 P23 の施策 2 について、「適正な運賃改定によって安定的な運行を確保するよう協議していきます」と記載されているが、運賃改定だけで安定的な運行を実現する訳ではないため、市からの財政支援や市民による利用促進も含めた取組によって持続可能な運行を確保するよう協議していくという表現に修正していただきたい。運行経費が増大する中で採算を取るために、生駒市に限らず全社的に、定期的な運賃改定を進めていくことを考えている。しかし、廃止を避けなければならないので、運賃改定だけでなく、需要に合わせた減便は、収支改善に必要な施策だと考えている。生駒市からの財政支援によって路線を維持しているが、その財源には限りがあるため、運行効率化を図りつつ、財政支援をある程度軽減しながら事業を進めていかないと、持続可能な運行にならないと思っている。との発言に対して、事務局から、運賃改定に限らず様々な取組によって対策すべきであるため、表現を修正する。との発言があり、議長から、できるだけ利用促進のようなプラスの取組によって対策するような表現にしていきたい。との発言に対して、事務局から、三位一体で取り組むことが伝わるような表現に修正する。との発言があった。

○議長から、資料 3 P23 の施策 2 について、三者協議が現在休止中と書かれているが、ずっと休止していくような印象を受けるため、必要に応じて再開するといった前向きな表現に修正してほしい。休止が目的ではないため、休止中であることを書く必要はない。との発言があった。

○委員から、資料 3 P31 の施策 13 について、屋外を歩きやすい環境にすることが公共交通利用に繋がるので、まちを歩く方が休憩できるベンチの設置は良い取組だと思う。暑い日でも外出しやすいように、ベンチと併せて、日陰や木陰のように休憩できる場所を整備していただけるとより良い。また、資料 3 P24 の施策 5 について、コミュニティバスの評価指標の変更案として外出率を活用することは良いと思う。お出かけが増えることで、高齢者の身体能力低下が抑制されて、市として介護保険料の軽減等に繋がることも考えられる。そのため、外出率を用いることで、交通分野のみでなく市全体を評価することができると

良い。との発言に対して、議長から、公共交通利用がフレイル予防になるという話であり、クロスセクター効果の考え方である。との発言があり、事務局から、交通分野だけで完結するのではなく、他分野に広げることも加味して、1つの評価指標として検討していきたいと考えている。との発言があった。

○委員から、資料3 P24の施策4について、コミュニティバスの運賃は、奈良交通の初乗り運賃に合わせる考え方であったが、運転手の負担軽減のために10円単位の端数を除いて100円単位で設定しており、現在は奈良交通の初乗り運賃より安くなっている。運賃値上げが十数年間実施されていないが、交通系ICカード決済端末を導入することで、運転手の負担軽減を図ると同時に、適正な運行経費の捻出が可能な運賃改定を実施しやすくなると考えている。その点で考えると、施策3の取組内容と関連している。また、資料3 P24の施策5について、「現在の評価指標の妥当性を確認し」と記載されているが、現在の評価指標が妥当であることを認めるような表現であるため、誤解を与えないように、妥当性の検証と見直しを実施することが伝わる表現への修正をお願いしたい。さらに、資料3 P27の施策9について、高齢者は多様な場所で活動しているため、いきいき百歳体操だけでなく、あらゆる活動を対象として取り組んでいただきたい。加えて、資料3 P31の施策13について、意識や仕組みづくりという施策名であるが、仕組みづくりに関する内容が記載されておらず、仕組みを用いた取組内容について記載されている。最後に、資料3の全体について、基本的な構成は問題ないが、各施策の内容をみると、他の施策と関連している場合があるため、施策間の関連性が分かるように見せ方を工夫してほしい。との発言があった。

○委員から、奈良交通の通勤定期券は本人だけでなく家族も利用できることが伝わっていない。今年の秋からCI-CAにチャージしてもプレミアム分が付与されなくなるため、定期券購入に繋げるチャンスであることを考えると、定期券の利用方法に関する周知が必要ではないか。との発言に対して、委員代理から、令和8年10月1日から、CI-CAへのチャージ時のプレミアム付与を廃止する。併せて、同一運賃内ではエリア内のどこでも利用可能な金額式定期券であるCI-CA plusの通勤定期券を、3%値下げした価格で販売する予定である。プリペイド券から定期券への切り替えを誘導することで、安定した収入確保を目指している。この件に関して周知が足りていないことが分かった。との発言があり、委員から、購入者本人しか使えないと思い、利用回数を考えると、定期券購入も都度払いも同じだと考えている方もいるのではないかと。との発言に対して、委員代理から、定期券は20日間くらい利用しないとお得にならないため、購入を迷われる方がいると思う。との発言があり、委員から、定期券に名前が書いてある人だけでなく、定期券を持っている人も利用できるのか。との発言に対して、委員から、私が所属する自治会では、自治会活動の際に定期券を使っている。との発言があり、議長から、企業によっては、無記名式の定期券を入口に置いておき、社員共通で使っているケースがある。定期券の内容や使い方について、広報いこま「いこまち」やおでかけマップ等での周知が必要である。との発言があった。また委員から、広報いこま「いこまち」の活用が大事だと思う。との発言があり、委員代理から、市の広報誌等で周知いただけると非常にありがたい。奈良交通としても、通勤定期券の購入割引等の周知に取り組む予定である。皆様の周囲の方にもぜひ周知いただきたい

い。との発言に対して、議長から、バスに普段乗っていない人にも伝わるように、広報いこま「いこまち」のような違うチャンネルでの周知が必要である。との発言があった。

○議長から、資料3 P31の施策13について、「公共交通を積極的に利用します」と記載があるが、主語が分からない。基本的には計画を策定する行政が主語となるので、公共交通を積極的に利用できる仕組みづくりを行うというような表現とした方が良い。また、ベンチを設置した場合はその管理が大変であり、行政が管理することは人員や財政の面で厳しいが、地元で管理を願いますと、ベンチを大事に利用してくれる。地元主体で取り組んでいただき、材料は行政が提供するような取り組む形の方が、皆が喜ぶと思う。との発言があった。

○委員から、資料3 P28の施策10について、「高齢者の運転免許の自主返納を促進します」と記載されているが、自主返納を強制されているように感じる。自主返納してもできることを前面に記載した方が、自主返納を受け入れやすくなるのではないかと。との発言に対して、事務局から、返納しやすい環境づくりなど、自主返納を強制しない表現に変える。との発言があり、議長から、運転免許がなくても移動できる環境づくりが大事である。との発言に対して、委員から、そういう表現の方が受け入れやすい。との発言があり、議長から、生駒市は運転免許自主返納数が増えているのか教えてほしい。との発言に対して、会長から、生駒警察署では増えているようなことを聞いたと思うが、正確な数は分からない。との発言があり、議長から、自主返納者数が増えていることが分かると自分も返納しようと思うため、可能なら自主返納者数のデータを示した方が良い。との発言があった。

○委員から、資料3 P26の施策8について、実施主体のその他として生駒市観光ボランティアガイドの会や関連施設を巻き込んで良いのではないかと。また、資料3 P27の施策9とP28の施策10について、実施主体のその他に丸がついているが、どの事業団体を想定しているのか分からない。との発言に対して、事務局から、施策8について、幅広い分野の実施主体と連携できるように、表現を見直す。また、施策9について、実施主体のその他として、子どもや親世代を対象とした取組において連携する学校を想定していたが、現在の計画案ではそれが分からないため、具体的な内容が分かるように表現方法を工夫する。との発言があり、委員から、施策9について、親世代や高齢者を対象とした利用啓発を実施できるように、社会福祉協議会や社会活動団体等も巻き込んでどうか。との発言に対して、議長から、その他の実施主体は、関係者と調整した上で、可能であれば具体的に明記していただいた方が良い。との発言があった。

○議長から、施策数が多いが、生駒市の実施体制は問題ないかと。との発言に対して、会長から、やりくりをして取り組んでいく。例えば、将来的に三者協議を再開する場合、路線によっては三者協議を広範囲で実施する必要があり、対応するためには人数が必要になるので、計画的に考えていきたい。との発言があった。

○議長から、資料3 P22の施策1について、日常生活で使える公共交通サービスの確保は最も大事であるため、現在の路線バスのダイヤで、行ける・行けない表を作成して、企業・学校の始業時間や病院・スーパーの開始時間に間に合うように行くことが可能かを、地域ブロックごとに確認してはどうか。軽微なダイヤ変更で時間に間に合うようになれば、使い勝手が良くなったことを利用者へアピールすることができるため、費用もあまりかから

ず利用促進に繋がる。また、資料 3 P26 の施策 8 について、バスを利用しない市民の中には、路線バスやコミュニティバスの維持のために税金を使うことが嫌だと感じる方も一定数いる。そのため、バスが走っていることで、家族の移動が楽になったり、送迎負担が軽減されたり、怪我した時に安心して移動できたりすることの周知や、定期券等のバスの賢い使い方に関する情報の周知をやっていただきたい。さらに、資料 3 P27 の施策 9 について、利用啓発に関する取組によって利用が増えたのか、なぜ増えたのかという効果の検証をおこなっていただきたい。との発言があった。

- 議長から、多くの方が送迎することは大変だと思っており、また、送迎されることを嫌だと思う方もいるので、自分で外出できる仕組みを作ることが重要である。という発言に対して、委員から、自分の家から白庭病院へ行く場合、公共交通を利用すると交通結節点の関係で行きづらいので、車で送迎することになるが、送迎時間があると主婦の予定が乱されてしまう。乗換が便利だと公共交通で行こうと思うが、現状は待合環境が整っておらず待ちづらく、他の施策も絡んでくる課題である。また、自分の家から生駒市立病院へ行く場合も、自宅近くを走っている路線バスは本数が少なく、別ルートだと大きく迂回することになるため、公共交通で行くことが難しい。協議会でも以前から問題として挙がっていたが、他の優先順位が高い課題の中に埋もれてしまう。路線バスのダイヤやルート等の見直しは、利用者がどの程度まで我慢できるかという点を踏まえて、時間があれば取り組んでも良いかもしれない。さらに、路線バスの見直しに限らず、コミュニティバスのような代替手段を考える時期なのかもしれない。との発言があり、議長から、現状のバスダイヤで行けるかどうかを確認して、本来は 5 分で行ける距離なのに 30 分かかる場合は、行けないに等しい。ある程度の利用者数が見込める場合は、運行ルート等の工夫をできる可能性がある。これまでは移動手段が足りない部分をどのように補うかという考え方が大原則であったが、今後は既存の移動手段をうまく使っていくという時代が変わってくる。との発言に対して、委員から、次の世代が困らないように、鉄道や路線バス、タクシーを我々が守らないといけない。との発言があり、議長から、鉄道や路線バス、タクシーを維持することができる、免許返納しても大丈夫だと言うことができる。との発言があった。
- 委員から、資料 3 P31 の施策 13 について、市民と一緒に取り組もうとする施策が新規で追加されていて嬉しい。路線バスの赤字がいくらで、一人あたり年間何回乗ったら赤字額を解消できるということを、市民の皆さんに話せる場をどんどん増やしてほしい。との発言があった。

3 生駒市地域公共交通計画「4 章 評価指標 (KPI)」について

○資料 4 に基づいて事務局から説明した。

○委員から、各評価指標の「評価の視点」を修正してほしい。評価指標 3 について、具体的に何をして持続性向上に取り組むのかが分からないので、明記した方が良い。評価指標 4 について、「公的資金投入額を維持することを」と「を」が続いているため、「公的資金投入額の維持を」のように表記を修正した方が良い。評価指標 6 について、「高齢化が進む中で、交通事業者の担い手確保の施策・事業を支援することで、」と「で」が続いている。また、「運行するうえで望ましい運転者数の確保」という事業者目線の書き方になってい

るが、事業者は公共交通サービスを提供する立場であるため、市民目線で「交通サービスをきちんと提供できる運転者数の確保」のような表現とした方が良い。視点が二転三転しているので、整理していただきたい。との発言に対して、議長から、評価指標 6 について、「公共交通サービスを運行する」は、「公共交通サービスを提供する」という表現が正しい。また、タクシーの数値だけでなく、バスの数値も気になる。さらに、実際に運転者を採用するのは交通事業者であり、協議会はそれを支援する立場なので、運転者数を確保するための環境整備や仕組みづくりという表現にした方が良い。との発言があった。

○委員から、評価指標 6 について、タクシーの運転者数の充足率はどのように算出した数値なのか。との発言に対して、委員代理から、保有している車両台数を運行するのに必要な人数を示した数値である。生駒交通の登録台数は 39 台であり、20 数年前は 60 名以上の乗務員がいたが、現在は稼働している車両が 25 台程度である。働き方改革の影響で休憩時間等の確保が優先されるようになったため、保有台数に見合った運転者数が集まっていない。また、運転者を確保できない理由として、望んでいる給料を稼ぐことができないことが大きい。政令指定都市と地方部では給料に格差があり、政令指定都市では初任給が高いため、大卒の方が運転手になるケースもみられる。地方部では、高齢化が進んでいる中で、お客様を運ぶことに対する不安が、運転手不足に繋がっている。それを改善するために、県内では初、全国では 3 番目の事例として、今年 7 月から軽自動車を導入している。軽自動車は、車両価格が比較的安価で、狭い道を走行できるだけでなく、女性も運転しやすいので、担い手確保に繋がると考えている。との発言があり、委員から、タクシーの 1 回あたり利用者数は 1～2 名程度であるため、軽自動車でも問題ないと思う。また、最近の軽自動車は燃費も良いので、脱炭素の観点からも良い取組である。との発言に対して、委員代理から、その反面で、ガス充填サービスを担う事業者が経営危機に陥ることを心苦しく感じる。また、事業としては補助金を多くいただきたいが、その財源は税金であるため、財源を増やすためには皆様から税を徴収する必要があるという国のシステムに対してもわだかまりがある。との発言があり、委員から、軽自動車の導入によって女性ドライバーが増えることは、担い手確保の工夫になるため素晴らしい取組である。との発言があった。

○委員から、評価指標 6 について、充足率 100%という目標は本当に達成できるのか。もう少し現実的な数値に下げるといふ考えはないのか。少なくとも現状を維持した上で、少しでも増やすという目標設定が理想ではないかと思う。との発言に対して、委員代理から、タクシーの初乗り運賃も加算運賃も数年に 1 回のペースで値上げしており、値上げすると売上は増えるが、利用者が節約して利用を控えるようになるため、利用率は下がっている。との発言があり、議長から、目標値が現況値と大きく乖離してリアリティがないので、現況値はそのまま良いが、目標値は現状から悪くならないように頑張る程度で良いのではないか。との発言に対して、会長から、目標値は「現状の充足率以上（向上）」のように記載してはどうか。数値化は難しいが、現状から増やしたいという意図を表現できる。との発言があり、事務局から、現況値に対して目標値が高すぎるため、表現方法や算出方法、目標設定を事務局で精査した上で対応したい。との発言に対して、議長から、協議会として応援はするが、実際に運転手と契約するのは事業者であり、協議会による取組と事業者

の雇用が直接つながる訳ではない。そのため、充足率を評価指標として用いるよりも、運転手を獲得するための活動をどの程度実施して、その結果としてどの程度の効果があったのかを確認する方が、評価指標として分かりやすい。との発言があった。

○委員から、評価指標 7 について、一人あたり年間利用回数は、通勤や通学をしていない市民にとっては、日常生活の中で想定しづらい。219 回/人という数字自体は正しいと思うが、市民に利用を促すための数字にはなっていないと感じる。との発言に対して、事務局から、母数に総人口を用いると市全体の平均値になってしまい、車通勤をしている市民からすると、利用回数に違和感があるため、数値の見せ方が非常に難しい。との発言があり、委員代理から、バスと電車を利用して通勤すると、行き帰りで計 4 回利用する計算になり、年間 250 日通勤する場合、一人あたり約 1,000 回の利用回数となる。との発言があり、委員から、市民を巻き込むという施策を追加した新計画では、利用回数の見せ方は大事なポイントである。との発言に対して、議長から、定期外の利用者の中でも、人によって利用頻度に大きな差がある。外出時に自動車以外の鉄道やバス、自転車、徒歩等を利用している割合である非自動車分担率を活用してはどうか。非自動車利用者は公共交通を利用する環境にある方なので、非自動車分担率が高くなると、公共交通利用者の割合が増えたことを傍証的に言える。10 年ごとに実施される近畿圏パーソントリップ調査の結果をベースとしつつ、生駒市の基本計画等で実施される市民アンケートの中に日常的に使っている交通手段について尋ねる設問を追加すると、より細かい頻度で非自動車分担率を把握することができる。との発言があり、委員から、市民全体の平均値である年間 219 回という数値も市民に知ってもらった上で、通勤・通学以外で利用しない方もこれだけの努力が必要だということが分かる目標値の 2 本立てが良いのではないかと。年 219 回の利用回数は、市全体として多くの方が利用していて、その移動手段を維持する必要があるということを理解してもらうために必要である。その数字を生かした上で、年 219 回は通勤・通学を含む数値であるため、買い物・通院等で利用する方は年何回の利用が必要であるということを補足いただくような表現が良いと思う。また、公共交通を守るためには、駅前送迎を禁止した方がよい。との発言に対して、議長から、年 219 回の利用回数のうち、通勤・通学が占める割合を、定期券の数から把握して示してはどうか。との発言があり、委員代理から、区間式定期券であれば定期券販売数から通勤・通学の利用者数がある程度把握可能であるが、金額式定期券は利用目的が通勤・通学以外に限らないため、通勤・通学利用数のカウントが難しい。年 219 回という数字は、国への輸送実績の報告から算出した数字だと思われる。との発言に対して、議長から、鉄道統計年報を用いれば、定期券の割合を把握できるのではないかと。との発言があり、委員代理から、鉄道統計年報では通勤と通学は分かれていないが、定期券利用とそれ以外に分けることはできる。との発言に対して、議長から、それでも良いと思うので、定期券利用の内訳を示した上で、目標値を現状以上としてはどうか。との発言があり、会長から、母数が多いので、年間 1 回の利用を増やすことが難しいかもしれないが、気持ちとしては現状以上を目標としたい。との発言に対して、委員から、一部路線に限定されるが、私は周りの方に年 4 回増やすことをアピールしており、そのように伝えたと理解してもらえ。との発言があり、事務局から、市内のバス利用促進において一人あたりの利用回数を年 4 回増やすというスローガンを掲げてい

るので、それと連動できるような表現方法を検討する。との発言があった。

○委員代理から、評価指標 1 について、人口減少に伴って利用者数も減少傾向にある中で、運行便数を維持するという目標を達成しつつ、評価指標 3 の目標値である収支率 100%を目指すのは、かなりハードルが高いと感じている。また、評価指標 3 について、収支率は生駒市の財政支援も含めた数値なのか。財政支援も含める場合は、交通事業者が努力せずに財政支援に頼っているような印象になるため、財政支援を除いた形で現況値をキープするような目標設定に変えてはどうか。そうすれば、人口減少が進む中で、利用促進等によって収支率を維持するという目標設定になると思う。との発言に対して、事務局から、現時点では財政支援を含めた収支率を目標値として設定している。財政支援を含めた目標値とするのか、目標値を 100%とするのかについて精査する。との発言があり、議長から、日本の大手バス会社のうち 70%から 80%くらいは赤字である。走行環境を改善したり、バスターミナルを整備したり、様々なサポートをおこなうことで赤字を少しずつ解消しているが、全ての赤字を解消できていない状況である。そのため、市の補助を含めて評価する場合、目標値を現況値と合わせて収支率 91%に設定すると、補助を含めた上で赤字であることを不安視される可能性がある。一方で、収支率 100%を目標値に設定すると、儲けているのではないかと思われる可能性がある。そのため、評価指標として収支率はやめておいた方がいいのではないかと。との発言に対して、委員から、市の計画における評価指標として、民間企業の数値を用いることに違和感がある。協議会が目標達成を掲げたところで、収支率は企業の経営上の問題である。との発言があり、議長から、非自動車分担率のような指標の方が、施策と連動して分かりやすいのではないかと。収支率を指標とするかは再検討いただき、改めて結論を教えてください。との発言があった。

○議長から、評価指標 4 について、人口が減少すると公的資金投入額が増加する可能性がある。一人あたりの公的資金投入額を算出した方が、人口が多少増減しても経年比較することができる。また、燃料費や人件費の高騰によって運行コストが上がると、公的資金投入額が大きくなる。公的資金投入額を少なくするためには、運行コストを下げていく方が良いが、運行コストが下がると現状の運行サービスを維持できなくなるので、評価指標 1 の目標を達成できなくなる。そのため、公的資金投入額や運行便数に関する評価指標の設定は、慎重に検討した方が良い。さらに、評価指標 1 について、バス利用者にとっては、運行便数を維持することよりも、便数が多少減ったとしても目的地へ行けることの方が大事である。そのため、目的地へ行けるかどうかを確認できる指標を用いる方が、全体のコスト抑制にも寄与する。鉄道は運行便数でも良いと思うが、バスについては、病院等の必要な施設へ行けるかどうかを示す方が、サービス自体が見えやすくなると思う。目的地へ行けるかどうかの指標の活用について、検討いただきたい。との発言があった。

○委員から、評価指標 2 について、目標設定が外出率の現状維持となっているが、向上しなくてよいのか。との発言に対して、委員から、要支援・要介護認定を受けている高齢者がいるので、外出率 100%を達成するのは難しいと思う。現況値が高いので、目標値は現状維持で仕方がないと思っている。との発言があり、委員から、介護を受けている方の割合を加味した上で、お出かけができる方とそうでない方は分けた方がよいのではないかと。との発言に対して、会長から、毎年 4 月 1 日時点で要支援・要介護認定を受けていない 75

歳以上の方を対象としたアンケートであるため、外出率の算出において、要支援・要介護認定を受けている方は含まれていない。そのため、目標設定は向上でも良いかもしれない。との発言があり、委員から、算出に用いる対象について、計画への記載が必要である。との発言があった。

○議長から、これまでの議論を整理すると、評価指標 2 は、外出率の算出時の集計対象者に関する説明を追加する。評価指標 3 は、指標自体を再検討する。評価指標 4 は、住民一人あたりあるいは利用者一人あたりの公的資金投入額に置き換える。評価指標 6 は、充足率の算出方法を明らかにして、環境を整えることで現況よりも向上することを目標とする。指標 7 は、非自動車分担率を指標にできないか検討する。また、年間利用回数が定期利用を含むか否かを明らかにして、それぞれの利用を増やして、一人当たり年間 4 回乗ると目標を達成できる旨を記載する。との発言があった。

4 生駒市地域公共交通計画「5 章 スケジュール」について

○資料 5 に基づいて事務局から説明した。

○議長から、P36 の「5.1. 評価体制」は、計画の評価体制であると同時に推進体制に関する内容であるため、計画推進体制&評価体制とする。また、P36 の表内の区分について、「生駒市（地域公共交通活性化協議会）」となっているが、市と協議会は別であるため、生駒市・地域公共交通活性化協議会という表記に変更してはどうか。さらに、P37 と P38 のスケジュールについて、「見直し・改善（Action）」と予算要望が連動するように、「見直し・改善（Action）」の実施期間を、予算要望の直前にした方がいい。との発言に対して、事務局から、計画の進捗状況に関する確認結果を踏まえて、改善案を出して、次年度の予算要望へ反映するという流れがきちんと見えるように修正する。との発言があった。

5 閉会

○事務局から、資料 6 に基づいて、今後の協議会と分科会のスケジュールを説明した。第 2 回協議会を、10 月 2 日 10 時から生駒市役所大会議室で開催する。第 3 回分科会を、11 月 4 日 14 時から生駒市役所 401 会議室で開催する。第 3 回協議会を、12 月 1 日 14 時から生駒市役所大会議室で開催する。第 4 回分科会を、令和 9 年 2 月 9 日 14 時から生駒市役所 403 会議室で開催する。第 4 回協議会を、2 月 24 日 14 時からたけまるホール小ホールで開催する。との説明があった。

○議長から、第 2 回協議会の前に、3～5 章の修正内容を、分科会委員の皆様にご説明していただきたい。との発言があった。

以上