

2023年11月28日

生駒市建設部

生駒市地域公共交通活性化協議会 御中

生駒の公共交通を守る会

路線バス再編問題の解決のための実効的な施策の実施と
継続的支援制度の創設、分科会の公開について

拝啓 時下益々御清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、昨年3月に奈良交通株式会社から生駒市内バス路線ネットワークの維持に向けた協議の申し入れが貴市に対しなされてから1年8ヶ月になりますが、未だ問題は解決しておりません。この間貴市におかれましてはこれにつき様々な取り組みをされてきたことは承知しておりますが、9月の金剛バスの事業停止発表以後路線バスの維持は大きな社会問題となり、また10月に施行された改正地域公共交通活性化再生法は目的規定に自治体や地域の多様な主体を含めた地域の関係者の連携と協働を明記するに至りましたが、これは公共交通の維持につき従来の交通事業者任せでなく自治体等にも積極的な役割を求めるものです。貴市におかれましても多数の住民生活に多大の影響を与える市内公共交通の維持につき、積極的な役割を果たすことに格別の御配慮を賜りますようお願い致します。

記

1 路線バス再編問題の解決のための実効的な施策の実施

昨年10月の住民アンケートによりバス路線再編問題が一般住民に知られて以来、この問題は住民の大きな関心事となっており、また現状運行の維持を求める多数の声があることは、同アンケートの結果及び1月の市説明会で寄せられた意見に示されている通りです。これを受けて本年度、1日バス100円デー、いこまちでの沿線紹介連載等が実施されましたが、問題の根幹が路線収支にあるのであれば、その改善に寄与する施策をまず選択実施すべきものと思います。現本会メンバーが主に立案し2月に貴市に提出した自治会要望書はこれを念頭に置き収支改善に直接資する施策を、現に他自治体が実施し且つ実績のあるものを参照したものでしたが、8月に分科会に提出された検討結果では殆ど採用されていません。今回、この検討結果と進捗状況を他自治体の実施例を踏まえて検討した文書を別紙にて提出致しますので、前向きに検討され一つでも多くの施策を実施に移して頂ければ幸いです。

2 奈良交通に対する継続的支援制度の創設

持続的な路線バスの現状運行の確保のため、3月に主に現本会メンバーにより立案された継続的財政支援制度創設の提言を副市長に提出させて頂いております。その後、三者協議での市職員の発言や市長会見そして過日の報道では、市による財政支援に消極的な見解が繰り返して述べられてきました。しかし最近の金剛バスを巡る一連の報道を受けた反響では、路線バス縮減の危機に対し行政の積極的対応も求められています。そして他の少なくない

市町村は現に、積極的に路線バスの維持に向けた継続的支援を行なっています。もはや公共交通就中路線バスの危機は地方部と都市部とを分け隔てないものとなっていることは誰の目にも明らかでしょう。公共交通の維持は沿線住民のみに利益を与えるのではなく広く地域社会全体に利益をもたらすものであり、だからこそ社会的な注目を集めています。また目下社会問題となっている運転士不足に対する対応としても、独立採算制と収支均衡にこだわる現在の姿勢では奈良交通の財務体質は改善せず、運転士不足に対する第一の対応としての待遇改善もままなりません。継続的支援による財務体質の改善が求められています。

以前の提言では欠損額に対する財政支援が柱となっていましたが、特別交付税措置に対し意見があったこと、何よりその後市内路線収支が大幅に改善したことから、今回はバスの車体購入補助を中心にすることに改めました。詳細は別紙を御参照ください。

3 地域公共交通活性化協議会分科会の公開

バス問題を検討するため新たに地域公共交通活性化協議会の下に設けられた分科会はその初回会合で、会議を非公開とすることを決定しました。これにつき、本会は次回以降の全面公開を要望致します。理由は次の通りです。

イ 議事概要では情報公開条例の非開示事由に当たるとの説明がされていますが、直ちにそういえるかは疑問です。法人情報や意思形成過程情報の非公開が認められるには単におそれがあるだけでは足りずそれが具体的且つ現実的であることが求められますが、それは明らかではありません。特に「率直な意見の交換が～妨げられるおそれ」があれば不開示となるのではあらゆる行政情報が不開示となります。

ロ 特に具体的な路線の再編が問題となっている本件につき、非開示事由としての法人情報が審議の前提となることは考えにくいです。これまで路線再編を扱ってきた奈良県地域交通改善協議会でもそのようなものはなく、路線データが中心でした。更に奈良交通は非上場企業であるものの有価証券報告書提出団体なので、ある程度の財務情報は既に公開されています。具体的な路線の再編の検討に当たり、これら以外の情報がなければ審議に差し支えること具体的な立証が必要であるにも拘わらず、それはありません。

ハ 地域公共交通活性化再生法に基づき設立される協議会については国土交通省ガイドライン(平成18年自動車局長通達)により原則公開とされ、貴市を含む殆どの協議会もそれに倣い公開としています。議案が分科会に切り分けられると途端に全面非公開になるのはその趣旨に反します。

ニ 他自治体で設けられている分科会も公開としているところが少なくありません。中には本市と同様に路線再編が議題のところもあります。

ホ 公共交通問題は事業者・行政・住民の協働により初めて解決し得るものであることから、バス問題はその中心的ステークホルダーである住民の公知の下に議論されるべきものです。

ヘ 生駒市でのバス再編問題は住民の大きな関心を集めています。市民生活に密接に関わるこの問題を扱う分科会の議論は公開の下でなされるべきです。金剛バスの申出を行政が公表しなかったことに対し厳しい批判が寄せられたのはつい2か月前のことです。



2023年11月

生駒市地域公共交通活性化協議会 御中

生駒の公共交通を守る会

利用促進・収支改善手法の提案(改訂版)

本年2月28日にあすか野自治会特別委員会が提出していた「利用促進・収支改善手法の提案」に対し、8月31日の生駒市地域公共交通活性化協議会分科会で検討結果が初めて示された。本提案はこれを受け、当時間提案に関わったメンバーが現在参加している本会が、その対案として作成したものである。構成は、上記分科会資料として提出された検討結果について、2月提案の各項目に対応した検討を行なう形をとっている。なお前回同様、この全ての実施を求めるものではなく、可能となったものから逐次実施して頂くことを希望している。

① 職員の通勤に公共交通機関を利用 実施済→更なる促進を

3	市職員の自転車通勤手当減額、自転車通勤手当の増額等して公共交通利用を促進	実施済み 検討	・184年から実施済み。 ・市職員の56%が公共交通利用、27%が車・バイク。(84年度) ・有効な制度的な対応による公共交通の現状を市内インフォメーションなどを活用し、職員に対して情報周知を実施している。	3/30 あり
---	--------------------------------------	------------	---	------------

経済的ディスインセンティブとしての通勤手当減額は既に実施されているとのことで、今後は自動車による支給希望には理由書の提出を求めるといった形で、より公共交通の利用を促して頂きたいと存じます。

② 公共交通による通勤に取り組む事業者を入札時に加算・優良事業所の公表

実現可能性検討→中期的検討を

4	公共交通による通勤の推進に取組む事業者を入札時に加算、優良事業者を公表	実現可能性 検討	・大阪・京都など大都市にある事業所が有利となることと想定されるため、市内事業者に対しての配慮が必要となる。公平性を優先すると市内事業者の利益を損う恐れがある。 ・協定評価方式、公契約条例の制定等、実現には検討を要する。	あり
---	-------------------------------------	-------------	--	----

他自治体事業所が有利になるとの点は相応の対応が可能とみられますが、公契約条例の制定は準備が必要なため中期的検討をとしております。ただ他自治体では現在、公契約条例の制定への動きが進んでいることから、前向きな検討をして頂きたいと存じます。

③ 生駒駅周辺で買い物・飲食をした人に帰りのバス乗車券又は一定のポイントを贈呈

実施済・要検討→来年10月の対応策決定までに効果の測定可能な形での実施を

5	日常的な買い物に対する、バス利用者への精算付与等。生駒駅周辺で買い物・飲食をした方に、帰りのバス乗車券(当日限り)を提供	実現済み 要検討	・令和5年8月実施のバス乗車券(100円)と合わせ、バス沿線にある店舗を紹介するとともに、店舗の協力を得てサービス特典を随時設定と設定。利用状況・回数制限を把握し、可能性を調査。 ・既設交通の新しい定期券ICPlusを活用し、店舗との連携を実施中。 ・店舗や事業者等の協力が不可欠であり、各店舗との調整が必要。 ・ゴミバス線/台線で、地元自治会が主体となり、地域の中にあるスーパーと連携した事例あり。	3/30 あり
---	--	-------------	---	------------

日常の足としての公共交通の確保が問題となっていることからバス100円デーといったイベント時だけではなく恒常的な形での、またIC-CA plus所持者のみでは効果が極めて限定的であることからバス利用者が広く利用できるような形での実施を希望します。協力店舗の開拓に職員の苦勞があることは承知しておりますので、商工会や近鉄グループ各社にも協力を仰いで、漸次的にも対象店舗を拡大して頂きたいと存じます。バス車内広告との運動などといったインセンティブを併えれば協力店舗の勧誘に資すると思われる。

④ 奈良交通に全線フリー一切符又は生駒市内フリー一切符を企画して頂きこれを生駒市ふるさと納税

限定返礼品とする 要検討→速やかな実施を

6	生駒市内フリー一切符等の企画等を奈良交通が作成し、生駒市ふるさと納税限定返礼品に。	実現済み 検討	・他市での事例有(兵庫県南あわじ市等)。 ・ふるさと納税返礼品とする場合、フリー一切符は市内での利用が原則となるため、観光スポットが限られる生駒市でのニーズがあるか見極めが必要。 ・運輸局へ企画書の届出が必要。	あり
---	---	------------	---	----

例に挙げられている南あわじ市だけでなく、2月提案で示したように多数自治体の実施例があります。ニーズの点については、さしあたり期限を区切った返礼品とするなどして効果を測定することにより対処が可能でしょう。バス100円デーのような公費支出を伴わないのですから、まずは試行して頂きたいと存じます。

⑤ 生駒駅市営駐車場の値上げ 実現可能性検討→期限を定めて前向きな検討を

7	生駒駅市営駐車場の値上げ。(周辺民間駐車場と関係)	実現可能性 検討	・生駒駅前市営駐車場は、駅周辺の路上駐車を代替している。短期間利用の場合、市営が安くても、長期の場合は上乗せ料金の発生を前提とした駐車料金体系。 ・市営駐車場の運営や、料金値上げによるバス利用増加効果の検証等を踏まえた上で、判断が必要。実現には検討を要する。 ・駐車場が利便性低下による、路上駐車の増加、交通環境悪化なども懸念される。	あり
---	---------------------------	-------------	---	----

確かに上限はないですが、時間当たり料金は周辺私営に比べると日中は低廉で、路駐対策から30分無料は継続するにしても料金値上げの余地はあります。なおデメリットとして挙げられている路駐増加は、問題となっているバスの減便でも生じますからここで挙げるのは適当ではないと思われます。

⑥ 平日朝の生駒駅北口に至る市道へのマイカー流入禁止 実現可能性検討→前向きな検討を

8	平日朝の生駒駅北口に至る市道へのマイカー流入禁止 生駒市地域公共交通計画にも記載済み	実現可能性 検討	・警察との協議や、生駒駅北口以外の交通にも与える影響についても検証が必要。 ・警察本部とも協議したが、市民の生活への影響が大きい。実現には検討を要する。 ・生駒市地域公共交通計画や生駒市都市計画マスタープラン等に記載はない。	あり
---	---	-------------	--	----

調整が困難なのは重々承知していますが、費用が掛からずに市内路線赤字を一掃する可能性の高い有効な策ですので、学園前を見習い前向きな検討をお願いしたく存じます。沿線住民に加え業務用車両は除くと土曜を除くといった学園前よりも緩和も考えられ、また沿線調整が困難ならば駅ロータリー周辺のみを流入禁止とすることも考えられます(姫路駅北口等で実施済)。ちなみに地域交通計画に記載はないとありますが、同計画案には「駅周辺へのマイカー乗り入れ規制の導入について、…導入地区の検討を進める」と明記されていたものの削除された経緯への言及も必要と思われる。

⑦ イベントによる需要創出と市主催イベントでの自家用車流入禁止・臨時バスの運行

実施済・継続→イベントは実施済だが、自家用車多数来場の予想されるイベントでは対策実施を

9	イベントによる需要創出と、市主催イベントでの自家用車流入禁止及び臨時バスの運行	実施済み 継続	・令和5年8、11月に公共交通利用促進策(バス乗車券)のPRなどを5日実施予定。8月は生駒駅前で開催されるいこまんどこまつりと同時実施。11月の実施に向け調整中。臨時バスでなく路線バスの利用促進を図った。 ・休日だけでなく平日にも実施し、幅広い層にバス利用のきっかけづくりを実施した。 ・イベントへの参加について、公共交通の利用促進を促してもらうよう、引き継ぎ職員への意識醸成を図る機会を実施する。	3/30 あり
---	---	------------	---	------------

どんどご祭りによる利用者増が認められたということで、今後も公共交通の利用促進を伴ったイベントの実施をお願いします。また自家用車が多数来場するようなイベントを実施する際には、奈良市等多数自治体で行われているように自家用車の会場流入禁止とシャトルバスの運行措置を併せて実施して頂きたいと存じます。

⑧ 公共交通機関沿線への居住誘導 実施済→中長期的にはより強化された取り組みを

10	公共交通機関沿線への居住誘導	実施済み 検討	・生駒市の都市づくりの方針である生駒市都市計画マスタープランに、駅を中心として、居住を誘導する地区などの土地利用方針を定め、都市づくりを進めている。 ・マスタープランに日常生活に必要な都市機能にアクセスできる「将来生活交通圏域」を定めており、あすか野地区は「自然公園圏域」。	あり
----	----------------	------------	--	----

市都市計画マスタープランでは駅周辺のみならず路線バス沿線も「生活交通圏域」と位置付けられ、都市機能へ

のアクセスの確保や立地誘導が記されています。ただそれらは用途地域指定等法的拘束力の伴った枠組に乗って初めて十分な実効性を持つものなので、今後の都市計画の中でそれらが具体的に盛り込まれることを希望します。既に少なくない自治体がこれを実施しています。

⑨ 市による継続的な財政的支援制度の導入 要検討

⑩ 市内を走行するバスの購入補助 実現可能性の検討→速やかな制度化を

11	市による継続的な財政支援制度の導入 赤字路線への国の特別交付税措置制度の導入(2023.3月提言)	要検討	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者に対し、令和4、5年度に燃料補助金支援等を実施済。 継続的な支援として、国の新たな制度(エリア単独での赤字・赤字路線の一括運行に係る協定を自治体と交通事業者で締結)の活用を検討中。 今後、上記の制度活用を検討を進めながら、限られた財源を有効活用し、市全体の持続可能な公共交通網の形成に係る行政運営が必要。 特別交付税措置について、転送人員が150人以上以上の路線になるため対象とはならない。(参考資料3参照) 	あり
12	市内を走行するバスの購入補助。 ノンステップバス購入に係る、税や税の補助金の確保、事業者への支援。	実現可能性検討	<ul style="list-style-type: none"> 奈良県がノンステップバス車両購入費補助(購入費の1/2 上限2,000万円)を実施している(※他の補助金との重複を控めない)が、生駒市内で運行するバスは補助対象外。 生駒市内で運行するバスを補助対象とするためには、ハイアウェイ基本構想で重点整備地区としてバス運行エリアを指定する必要がある。(現在は向生駒のみを指定) 	あり

両項目の検討は後掲参照

⑪ 沿線商店・飲食店・企業にバス車内広告出稿やバス停ネーミングライツの呼びかけ
実現可能性の検討→広告出稿要請は速やかな実施を・ネーミングライツは検討の開始を

13	沿線商店・飲食店・企業にバス車内広告出稿やバス停ネーミングライツの呼びかけ	実現可能性検討	<ul style="list-style-type: none"> 奈良交通の新しい定期券(CIPlus)を活用し、店舗との連携方法について検討中。 令和5年夏を目途にバス車内広告の活用と合わせ、バス路線にある店舗を紹介するともに、店舗の協力を得てサービス特典を期間限定で設定。利用状況、効果測定を把握し、可能性を調査中。 3者協議で検討が進められている「サポーター制度」や、事業者との協議を踏まえ実現可能性を決定していく。 	あり
----	---------------------------------------	---------	--	----

生駒市自身も市の施策につき出稿することも考えられます。また言及のあるサポーター制度ですが、既存のたけまる号についての応募が殆どないことを考えると呼びかけなどに根本的な改善が必要と思われ、多数のサポーター企業を集めている浜松市等他自治体の取り組みを参照して頂きたいと存じます。加えて呼びかけ対象は個人もさることながら、企業がメインになりましょう。

⑫ 公共交通優先システム(PTPS)の導入 実現可能性の検討→速やかに検討の着手を

14	公共交通優先システム(PTPS)の導入	実現可能性検討	<ul style="list-style-type: none"> 県内では、奈良駅周辺での導入実績はあるが、効果は薄い。 奈良本部、生駒署と協議したところ、バスレーン整備とセットで導入することで効果的に機能するものであるため、生駒市においては道路幅から変更する必要がある。 さらには、信号の制御が複雑、洗車整備の懸念もある。 	あり
----	---------------------	---------	---	----

PTPSは万能ではなく、設置エリアを選びます。これについては既に知見が蓄積されており、例えば高頻度でバスが走行する路線では効果は薄いとされています。県内で導入されている高天交差点は正にそれです。近隣では京都醍醐もそれに当たります。それを承知していたからこそ、2月の提案ではこれらの地区を参照例では挙げていなかったのです。そうした支障のないところでは十分な短効果があることについては既に研究者や警察庁・各県警等による実証研究・調査が示しています。それに照らせば、生駒市内では支障ある路線はないとみられます。この試みは、行政が積極的でないと警察は動きません。バスが避けられる大きな要因は遅延です。これを改善することは利用者増に繋がるのが十分に予想されることから、再検討と実施に向けた調整の開始をお願いします。

⑬ 小仏寺垣内バス停への駐輪場の設置・図書館駐輪場のバス利用者への開放
要検討→支障を洗い出した上で速やかな実施を

15	小仏寺垣内等バス停付近の駐輪場整備 図書館駐輪場のバス利用者への開放	要検討	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場整備主体や用地の確保、ニーズの把握等、実現には検討を要する。 「サイクル&バスライド」と称し、奈良交通が実施しているが、現在、生駒市での事例はない。 	三す あり
----	---------------------------------------	-----	--	----------

両バス停は市有地に隣接しており且つ土地の形質からして駐輪場の設置には支障はないとみられます。ここに挙げられている以外の支障があればそれを検討した上で、速やかな実施をして頂きたいと存じます。なお図書館については既に駐輪場があるのでそれを活用すれば足ります。

⑭ バス停隣接商業施設駐車場・駐輪場のバス利用者への無料開放要請
要検討→可能な場所から逐次実施を

16	バス停隣接商業施設駐車場 駐輪場のバス利用者への無料開放要請	要検討	<ul style="list-style-type: none"> 「サイクル&バスライド」と称し、奈良交通が実施しているが、現在、生駒市での事例はない。 奈良交通の新しい定期券(CIPlus)を活用し、店舗との連携を実施中であり、駐輪場についてもニーズを把握したうえで検討していく。 店舗や事業者等の協力が不可欠であり、各店舗との調整が必要。 	あり
----	-----------------------------------	-----	--	----

⑬と異なり店舗等との交渉が必要であるためハードルはやや上がりますが、既に奈良市では実施しています。生駒市でも同様に協議の整ったところから始めて頂きたいです。

⑮ 専らバス便のみの市施設(はばたき・山麓公園・総合公園・やすらぎの杜等)でのイベントはバス時刻を意識して開催時間を設定 実施済→企画段階での実際の考慮と対外的な発信を

17	専らバス便のみの市施設(はばたき・山麓公園・総合公園・やすらぎの杜等)でのイベントはバス時刻を意識して開催時間を設定	実施済み継続	<ul style="list-style-type: none"> 存続が危懼的な状況にある公共交通の現状を市内インフォメーションなどを活用し、職員に対して情報発信を実施している。 イベント等への来場について、公共交通の利用促進を促してもらうよう、引き続き職員への意識醸成を図る周知を実施する。 	あり
----	--	--------	--	----

単に内部的な周知に留めるのではなく、内部では企画段階でバス時刻を念頭に置くこと、対外的にはバス時刻の宣伝をして頂きたいと存じます。

⑯ 市内事業所に対しノーマイカーデーの呼びかけ 要検討→速やかな実施を

18	市内事業者に対しノーマイカーデーにバスの割引乗車券を提案	要検討	<ul style="list-style-type: none"> 生駒市工業団地と路線バスの危懼的な状況の共有を図っており、今後の市内事業者との連携の可能性について検討中。 いこまんどことまつり、バスの利用促進イベントを実施するなど、市民の意識醸成を図る取組みを実施。 	あり
----	------------------------------	-----	--	----

割引券はともかく、域内事業所への呼びかけは既に多くの自治体が行っており、本市でも実施して頂きたいと存じます。

⑰ シンポジウム開催による市民・行政の交通問題の意識化と役割意識の醸成
実施済→本会が実施します

19	シンポジウム開催による市民・行政の交通問題の意識化と役割意識の醸成	実施済み継続	<ul style="list-style-type: none"> いこまんどことまつり等で、バスの利用促進イベントを実施するなど、市民の意識醸成を図る取組みを実施。(R5.8/5,6に実施 来場者1,500名) 今後もシンポジウム等市民の意識醸成を図る機会を創出していく。 	あり
----	-----------------------------------	--------	--	----

公共交通問題の解決にはこれに関する市民の理解を深めることが不可欠です。実施済とありますが、未だ公共交通問題を市民に考えさせる機会としてのシンポジウムやそれに類するものが開催されているとはいえ、未着手といえます。そこで本会は、「公共交通問題シンポジウム in 生駒」を来月から連続開催して参ります。

⑱ 小中学校で生駒市の公共交通を考える出前授業の実施や公共交通利用促進パンフレットの配布
要検討とあるが出前授業は実施?→実施をお願いします

20	小中学校で生駒市の公共交通を考える出前授業の実施や公共交通利用促進パンフレットの配布	要検討	<ul style="list-style-type: none"> 出前授業の実施に向けた準備を進める。 令和5年8、11月に公共交通利用促進策(バス乗車100円割引)を5日実施予定。あわせて市内各所のバス停を巡るスタンプラリーを実施し、スタンプ集めには公共交通の役割や体感伝えるメッセージカード、市内バス路線マップ、バス停から近い飲食店などを掲載した乗車券など利用促進を実施。 	あり
----	--	-----	--	----

⑱ 生駒市転入者に転入届時にバス路線図やシーカ、奈良交通 HP を案内するパンフレットを配布・市役所に常置 実施済・要検討→転入者向けパンフ配布は速やかな実施を

21	生駒市転入者の転入届時にバス路線図やシーカ、奈良交通HPを案内するパンフレットを配布・市役所に常置。	実施済み 要検討	・事業計画課窓口にてCI-CA plusチラシ掲出済み。 ・転入者への公共交通に係る情報発信は検討を進める。	あり
----	--	-------------	---	----

鉄道と異なりバス路線は転入者には不案内となりがちです。そこで利用促進を図るため、仙台市や浜松市など少ない自治体では転入者にバス路線図等を配布しています。速やかに実施して頂きたいと存じます。

⑳ 全市施設での最寄りバス停の時刻表掲出 実施済・継続→未掲出施設への速やかな掲出を

22	全市施設での最寄りバス停の時刻表掲出。	実施済み 継続	・図書館、花まち、竹林園、コミセン、総合公園等駅内の公共施設で掲出済み。 ・未掲出の施設については適宜対応していく。	あり
----	---------------------	------------	---	----

登美ヶ丘イオンなど、民間施設でもバス時刻表の掲出が行われています。全市施設への速やかな掲出をお願いします。

21 市ホームページやいこまちでの公共交通利用の呼びかけ 実施済・継続→継続・強化を

23	市HPや広報にまちを利用して、公共交通利用の呼びかけ。広報誌等を活用して、あすか野桜まつり等地域のイベントへの参加呼びかけ	実施済み 継続	・市広報誌「いこまち」に、令和5年4月号から、路線バスで行ける市内のおすすめスポットを紹介する「バスでまちがら」等を毎月掲載。(4月:あすか野緑道の桜/5月:稲倉鳥帽子若/6月:良弓寺あじさい/7月:くろんど池/8月:イモ山公園)	三〇 あり
----	---	------------	---	----------

いこまちの沿線紹介は良記事です。これは継続して頂く一方、バス 100 円デーについてはいこまちや回覧などでの周知はあったものの、当日は案内されていないバスが少なからずみられ、また当日 100 円であることを知らずに CI-CA で支払おうとする乗客が多々みられました。利用促進策は十分な広報があつて初めて効果を発揮するので、今後は広報の一層の充実に向けて頂きたいと存じます。

22 地域公共交通協議会への参加は公共交通機関によることを協議会で申し合わせ 実施済・継続→促すだけでなく申し合わせを

24	地域公共交通活性化協議会への参加は公共交通機関によることを協議会で申し合わせ。	実施済み 継続	・3者協議の開催にあたり、開催案内にバス停や行きと返りの時刻を掲載。 ・市職員等関係者も可能な限り公共交通の利用をして参加している。 ・協議会を含め、引き続き会議等開催の際には、公共交通の利用を促していく。	あり
----	---	------------	---	----

単に呼びかけるだけでなく、申し合わせといった形で取り組みを強化して頂ければ幸いです。

以上の提案以外にも、この間3者協議等で様々な方から様々な提案がされています。これらは当面の問題である収支改善に直接結び付かないものも少なくありませんが、その中で一定の効果が見込める可能性のあるものとして通学定期券補助があります。これは近隣でも吉野・東吉野・山添・川上・東近江・愛荘・竜王の各市町村など多くの自治体で実施されており、例えば東近江市では乗客増加に効果があつたと評価しています。2月の提案時には利用者の支払うべき運賃を公費により肩代わりすることになることから増収効果の見極めが求められると見送っていましたが、10月に東京で開かれた通学定期券補助制度に関するシンポジウムに本会メンバーが参加し一定の意義が認められたので、まずは1年間試行した上で増収効果を測定することを提案したいと思えます。子育て支援という点からも意義が認められます。

市による路線バス運行に対する財政支援制度導入について(増補)

本年3月にあすか野自治会特別委員会名で標記の提言をしていたが、これは対象路線に対する特別交付税措置も前提としていたところ、**一部区間を除きそれは困難であるとの指摘を受けた**。その後市内赤字が大幅に縮減し、また外部的要因としても近時の連日の報道により公共交通政策に対する関心が高まっている。こうした指摘と状況変化を踏まえた前記提言の増補をここに提出したい。これは前記提言の増補であり、前記提言のうち特別交付税措置に係る部分(Ⅲ・Ⅳ)以外はなお維持している。

*

バス車両購入補助

前回提言は路線毎の欠損額の一定割合の補助を主とし、バス車両購入補助も挙げていたものの従としていた。これは、欠損額補助については市内完結路線を含めて特別交付税措置があるのに対し市内完結路線の場合、車両購入補助には国県の予算措置がないことによる(国のノンステップバス購入補助は事業者に対するもの)

そのため市町村による路線バス補助の多くは欠損額補助となっている

しかし欠損額補助よりも車両購入補助の方が適切

このことは提言12頁以下で言及していたが、より具体的には特に前2者は既に多々指摘されているが

- ・欠損額補助では経営努力してもその分補助金が減り、その結果事業者に欠損額を減らそうというインセンティブが働きにくい
- ・補助を車両購入に限定することで、企業努力を進めることにより得られる収入増や経費削減額が事業者の利益となり、結果事業者の経営改善努力のインセンティブが確保される
- ・固定費用の負担が軽減されることにより事業者の経常収支が改善され、目下喫緊の問題となっている運転士不足に対応する待遇改善の余力が生まれる

こうした理由から車両購入補助の方が欠損額補助よりも適切であるが、前回提言では特別交付税措置を前提としていたため後者を主としていた。しかし生駒市内路線は特別交付税措置の対象とならないのであれば、同じ市費負担であれば車両購入補助の方が上の理由から適切ということになる

交通事業者に対する継続的支援の一般的な意義は前回提言で述べているので、特に車両購入補助についていえば上下分離と同様の思考に支えられている。一間接費・固定費用の公共財化

広島市、熊本市がバスの上下分離を検討・広島市は来年度から試行開始

広島市が上下分離に踏み切るのは、今後の少子高齢化人口減少を見据えて持続可能な交通手段の確保を目指すためとされている

車両購入補助は交通事業者が負担していた固定費用を自治体が肩代わりすることにより、市内路線の損益分岐点を下方にシフトさせ、経営の安定化と市内バス路線の安定的且つ長期的な維持に貢献する。即ち従来は固定費用のため収支に欠損が出るケースでも交通事業者の損益分岐点を下げることにより、事業採算性が向上する。

→市内を走行するバスの車両購入補助により市内路線の損益分岐点が下がり、持続可能な市内バスネットワークの維持が可能となる

国の地域間幹線系統補助対象路線では車両購入補助がある一方で、市内完結路線にはそのような制度は県のバリアフリー基本構想絡みのもののみで、生駒市内にはそのような制度や対象路線はない

→市による補助制度創設の意味がある

他自治体の路線バス補助は路線欠損額に対する補助が中心だが、車両購入補助の例もある。これらは全て単独補助である。なお鉄道ではこの種の自治体支援は多数存在する。

例.長浜市(年2回まで全額補助・他に路線バス補助2億800万円)

東近江市(車両価格の 1/4、他に路線バス補助・通学定期券補助あり)

さいたま市(車両価格の 1/2)

湖北省(年 2 回全額補助)

北見市(年 1 台全額補助)

提案

市内路線を走行するバスを対象に、年 3 台を限度に装備品・改修費を除く車両本体価格の 3 分の 2 から国県の補助額を引いた額を補助

ポイント

- ・年 3 台までとすることにより予算の膨張を防ぐ
- ・今後国や県の補助制度が充実した場合には市の負担を減らせるスキームとしている
- ・奈良交通にも一定の負担をして頂く
- ・市内路線全てを走行するバスを対象とすることにより市内路線の収支均衡に寄与すると共に、これを享受できる範囲は市全域となり公費支出へのハードルを下げている

その他

近時大きな社会問題となっている運転士不足に対する対応としては行政による継続的支援が不可欠

現在生駒市は事業者の独立採算制と収支均衡を旨としているが、これでは奈良交通の財務体質が改善されず、運転士不足に対する最大の対応策である待遇改善が図れない

← 収支均衡を市場原理のみに委ねる現状では奈良交通に内部留保が生じない

・収支均衡は行政にとっては絶対的な基準ではない(公共交通が便益享受の範囲が限定的でありながら公共財とされてきたこと、またその外部効果から収支のみでその意義を測ることが適当でないとされてきたこと(外部効果による利得は交通事業者に属しないにも拘わらず路線収支は交通事業者の得る利益と費用とを比較している)に留意を)

・独立採算制についていえば、交通事業者に社会的機能を分担してもらっているにも拘わらず行政がその負担を一切負わないということはできないのでは

Vgl.金剛バス沿線自治体は支援を怠っていた結果、この度の事業停止により、今後の運賃収入を差し引いても金剛バスの年間赤字額をはるかに上回る額の自治体負担をすることになった

→日頃からの支援が重要(これは 3 月にも強調していたが、この度具体的な事例が出てきたため誰の目にも明らかかなものとなっている)

また金剛バスの路線の内存続が決定された優良 5 路線はいずれも利用者数が多いため国の補助対象から外れていた→国の補助対象でないとして市町村が何もしないでいた結果が上記