

令和6年3月月例記者会見

【 説明 】

〔01 市内路線バスを財政支援 運行の継続が決定〕

市長 市内の4本の路線バスの廃止見直しについて、地域の住民、行政、事業者の3者で協議を続けてまいりましたが、この度、市も継続して支援をしていくと同時に利用促進を進め、今後も継続して運行していくために、奈良交通株式会社と連携協力協定を締結しました。今回の協定締結で路線廃止は見送られます。ただ今後もバス利用が伸びなければ、また廃止の議論が再発することになりますので、引き続き3者で利用促進に向けて協議を続けていきます。市内のバス路線では年間合計約3,000万円の赤字となっていますが、その中でも富雄庄田線の赤字額が一番大きく、フィーダー路線など国からの支援を活用して国からの補助金もいただきながら、その足りない部分を市が支援をしていきたいと考えています。

協定の具体的な内容としては、持続可能な市内バスネットワークの確保に関する事、路線バス利用促進に関する事、また、ドライバー不足の解消などに連携協力し、市が財政支援をしていくものです。

具体的な取組については、利用促進として、「バス運賃100円DAY」や「バスに乗ろうポスターコンクール展示会」などの普及啓発を実施するとともに、当該路線のバス停上屋の整備事業などを行います。

令和6年度では、財政支援の他、転入者に対する地域公共交通の意識啓発マップの配布や、バスロゲイニング、職員の路線バスの利用を促すなどの利用促進の取組を更に進めていくため予算を計上しています。

【 質疑応答 】

記者 今回路線廃止が撤回された一番の要因は、運行支援の補填ということですか。

市長 それもありますが、市と地域住民と事業者が継続的に協議をする体制があるということも事業者に大きく評価していただいています。特に赤字が大きい富雄庄田線について、国のフィーダー路線の補助金の活用を含め市の財政支援で赤字補填の目途がついたということで奈良交通株式会社が廃止撤回の決断をされました。

記者 市の財政支援は来年度以降も継続して実施されますか。

市長 はい、継続します。同時に市内のバス路線全体で継続して利用促進に取り組んでいきたいと考えています。

担当課長 なお、対象の4路線の中で富雄庄田線が令和7年9月末まで、ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線・北田原線については令和7年3月末までの運行継続は決まっていたのですが、今回の協定ではそれ以降の存続について協定を結ばせていただいていますので、財政支援については、令和7年度からとなります。

記者 これまでも市は財政支援をしてきたと思いますが。

市長 今まではコロナ対策や燃料費高騰への対応として国からの補助分金を活用して支援してきました。令和7年度からは今までの支援とは異なり、バス路線を存続していくために市が支援するものです。

記者 令和7年度の支援額はどうなりますか。

市長 令和7年10月からの支援となりますので、初年度の7年度は約半分になります。

担当課長 現在国からの支援も増額してもらえるよう協議をしており、そうなれば赤字額から国の補助を引いた残りの部分が市の支援となります。

記者 赤字額3,000万円は何年度の数値ですか。

担当課長 令和4年度の生駒市内の全路線の収支の赤字になります。

記者 当該4路線以外に赤字路線が出ないように市として今後も利用促進の取組をしていくということですか。

市長 はいそうです。

記者 令和6年度以降も3者協議は続きますか。

担当課長 はい、今後も利用が少ない状況は続くと思われまので、この三者協議の中で地域の皆さんと一緒にバス利用数を現状維持若しくは増やしていくような取組についても引き続き協議していきます。

記者 生駒市地域公共交通活性化協議会分科会は今後どうなりますか。

担当課長 (赤字額が一番大きい) 富雄庄田線の利便促進の課題はまだありますので今後も協議は必要であると考えていますが、今後存続するかは生駒市地域公共交通活性化協議会で議論し決定します。

記者 富雄庄田線で約3,000万円の赤字ということですが、市内のその他の路線では収支均衡ということですか。

担当課長 当該4路線は全て赤字ですが、市内では黒字路線もあり、市内全ての路線合計で約3,000万円の赤字となっています。富雄庄田線単独の赤字も同じ3,000万円になります。

記者 今回市が補助する対象は、富雄庄田線のみですか。

担当課長 はい、そうです。

記者 この路線で幹線部分とフィーダー路線との赤字の内訳はわかりますか。

担当課長 わかりません。奈良交通株式会社でもそこまで把握していません。

記者 フィーダー路線の区間は。

副市長 現在富雄庄田線は富雄駅から傍示までですが、今回中間の学研北生駒駅から傍示までをフィーダー路線として位置付けることとなります。

記者 奈良交通株式会社は運賃を値上げされましたが、赤字補填の額に影響はありますか。

担当課長 3,000万円は令和4年度の赤字額ですが、その額を補填するのではなく、令和7年度以降に発生する赤字額について支援するもので、値上げ額とは直接関係はありません。

記者 協定書の期限が3年後の令和9年3月31日までとなっているのはなぜですか。

市長 通常こういうような協定は3年程度の期限で締結しており、その後見直し等も検討し更新していくこととなりますが、3年で支援が終わるということではありません。

記者 今回は市からの支援が大きいですが、奈良交通株式会社側としても自助努力的な姿勢はありますか。

担当課長 国の制度として利用者の利便を増進させるため、当該行政とバス運行事業者と一緒に協力

し、地域住民と協議をしながら、より良いバス路線にしていく利便増進計画を策定しています。当該計画策定に奈良交通株式会社が主体的に関わっていただいているのが大きい事だと考えています。奈良交通株式会社によると県内で地域住民、行政との3者協議に入って利用促進等の取組をしているのは生駒市だけであるということです。

市長 全国でも赤字路線が急に廃止されるケースが多い中で、3者協議を継続して、廃止ありきではなくこれからも協力しながらより良い方策をお互いに協議できる信頼関係が出来ていると思っています。

記者 今回連携協定を結ぶことによって、市内の赤字路線バスの継続ということに繋がったわけですが、今後、この問題についてどのように取り組んでいきますか。

市長 今回奈良交通株式会社に路線廃止撤回という大きな決断をしていただけたことは、事業者、利用者、そして行政が3者で協議し、様々な取組を行ってきた結果だと大変嬉しく思っています。

ただ今後もバスの利用者が増えなければ、また同じような問題が再発するということは十分考えられますので、行政としても最大限の支援をし、また市民の皆さん、奈良交通株式会社の3者の力を合わせて今後も取り組んでいきたいと考えています。

記者 奈良交通株式会社への財政支援の財源はどうなりますか。

担当課長 国からの補助はまだ確定していませんが、財源不足額から国・県からの補助金を差し引いた残りを市の一般財源から支援することになります。

記者 県内の中南部では、いくつかの市町村にまたがるので国の補助金は出るが単独市では難しいということを知っていたのですが、補助金は出るのですか。

副市長 路線区間を限定するフィーダー路線という仕組みで補助が頂けるよう国と協議中です。

記者 富雄庄田線の赤字額を全額市が補填するということですが、今後赤字額が増額しても上限を設けることはありませんか。また、今回の国の補助金の正式名称は。

担当課長 上限は設けません。正式には国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費地域内フィーダー系統国庫補助金」になります。現在も「地域間幹線系統補助」として約800万円の補助金はもらっています。

記者 その補助金をもらっていても、3000万円の赤字額があるということですか。

担当課長 はい、そうです。

(その他の質問)

[ハラスメント条例]

記者 この3月議会で生駒市ハラスメント条例の制定について成立が厳しいようですが、今後どう対応されますか。一度取り下げて6月議会に再度提出するということも考えられますが。

市長 今回は修正とか否決じゃなくて継続審議ということで、議会としてももう少し議論していきたいということだと思いますので、撤回ということは考えていません。今後、議会から新たな視点でご意見をいただき、職員の意見なども取り入れ、より良い制度にしたいと考えています。

(了)