

地方公共団体による公共交通 政策の選択と市民関与

立教大学法学部教授

松戸浩

専門:行政法学

公私協働は近年の日独公法学で関心を惹いているテーマの一つ

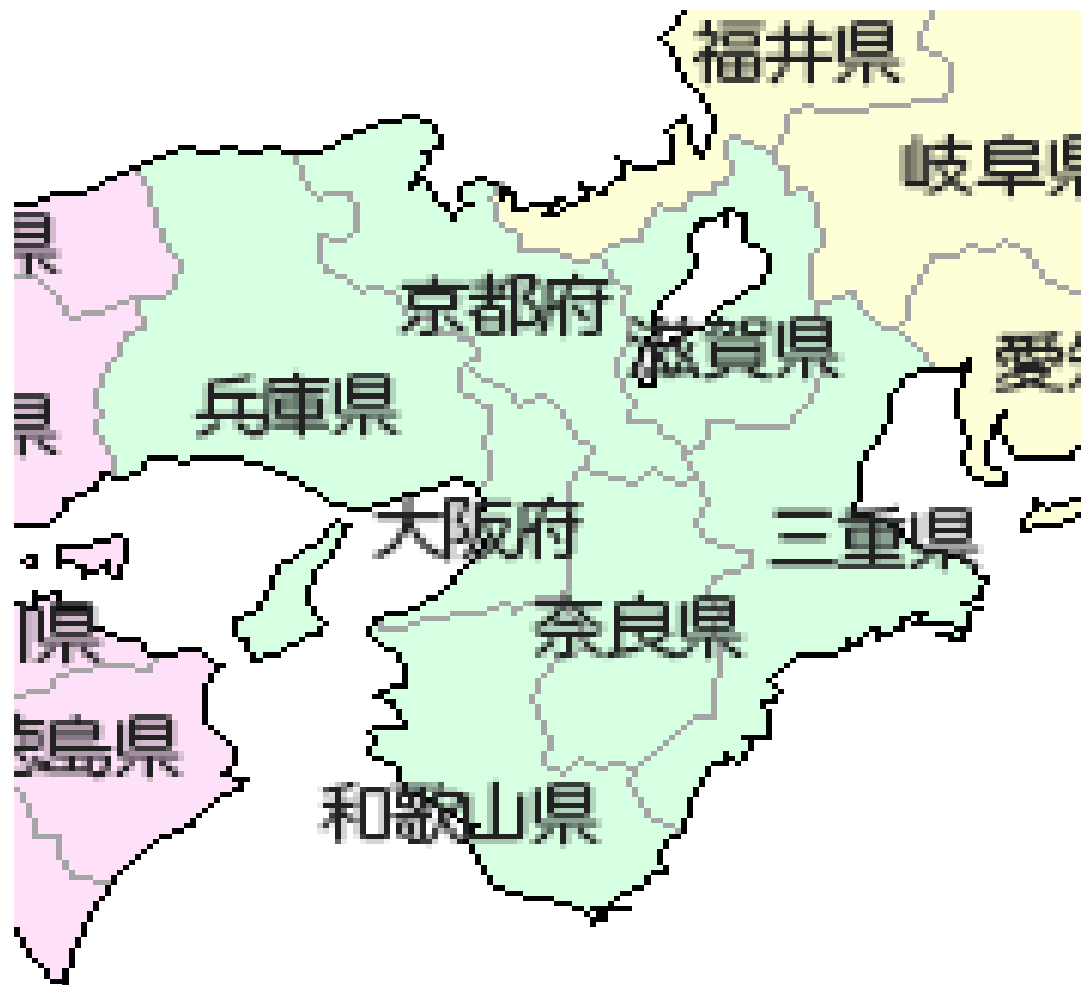
これまでは従来公的主体(国や地方公共団体)が担っていた事務の私的主体への移転がメイン 例.公立病院等の指定管理

これに対し交通分野(日本)では従来私的主体が担っていた社会的機能(交通役務)への公的主体の関与が課題

これを具現化したものが改正地域公共交通活性化再生法

(1条の目的規定に自治体・交通事業者・地域主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加)

奈良県北(奈良市・生駒市)の 奈良交通路線バス再編問題



地図は左:<https://uub.jp/map/> 右:マピオンより

奈良交通による奈良県北再編案の内容

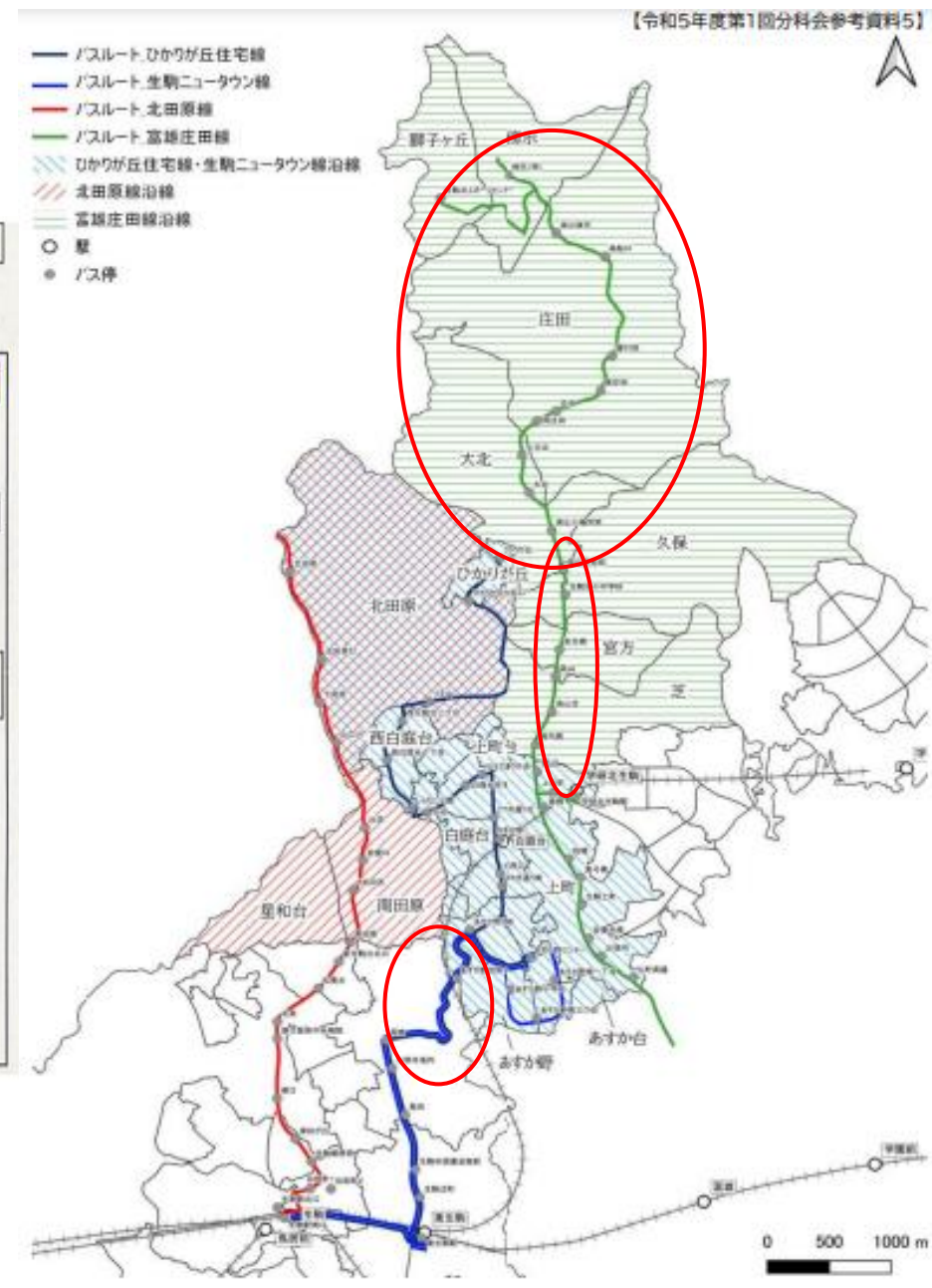
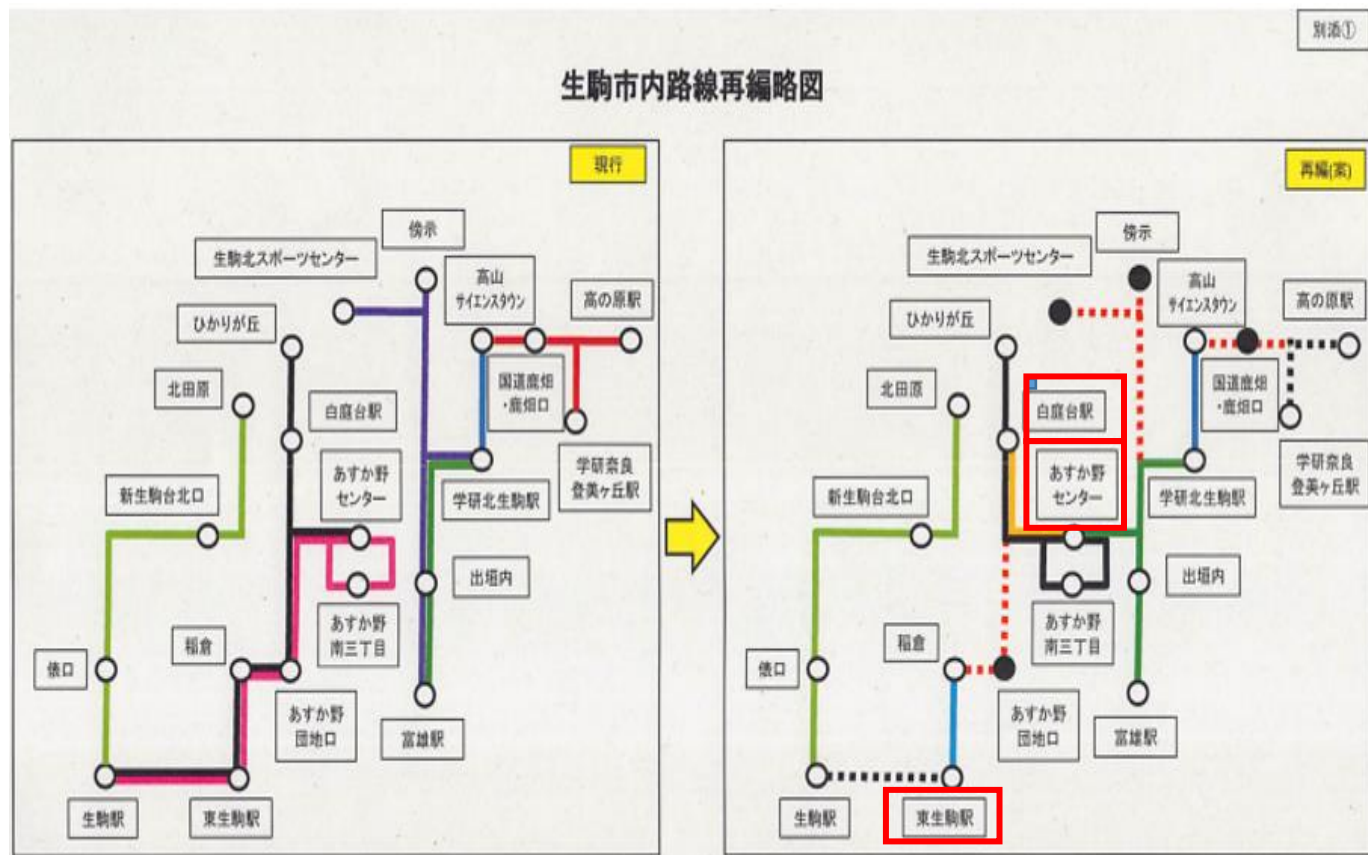
奈良市:計15路線 2021.8:協議申し入れ※
生駒市:計5路線 2022.3:協議申し入れ(2路線は両市に跨る)
(京都府木津川市:計3路線 2021.12協議申し入れ)

※:「今後の収支均衡を前提とした運行継続のための協議の
お願い」≠運転士不足による減便廃止

奈良県北のバス路線再編の特徴

- ・都市部バス路線も対象
- ・ニュータウン路線4路線・奈良市街中心部路線7路線・郊外路線7
路線と多岐にわたりまた多数
- ・対象には利用者が多い路線も含まれる(1日500人以上)

生駒市協議対象路線図



現状運行維持に向けての取組

- ・生駒市・奈良交通・住民による「**3者協議**」の提案・採用
- ・「**生駒の公共交通を守る会**」の結成
- ・生駒市と奈良交通に対して様々の要望

生駒市に対しては

他の自治体で実施されている様々な利用促進策の提案

継続的財政支援制度(欠損額補助→バス車体購入補助)の創設、公共車両優先システムの導入、駅前一般車流入規制、バス利用者への特典付与(買い物サービス等)、ふるさと納税の活用、車内広告出稿、バス停ネーミングライツ、バス停駐輪場設置、公共交通マップ作成、学校出前交通授業、市内事業所にノーマイカーデー呼びかけ、市施設でのバス時刻表掲出、交通シンポジウム開催等

沿線での取組

- ・乗車促進ポスターの掲出
- ・バス接続電車時刻表の全戸配布
- ・「バス問題ニュース」の配信・配布
- ・HP・ブログ・SNSによる発信
- ・市議会議員に委員会でバス問題を年間調査テーマとするよう要望・採用
- ・「公共交通問題シンポジウム」の連続開催

第1回(2023.12)宇都宮浄人関西大教授による基調講演

第2回(2024.1)対象沿線関係者(議員中心)によるパネルディスカッション

第3回(2024.3)加藤博和名古屋大教授による基調講演

第4回(2024.5)金剛バス沿線議員・自治会長による報告



あなたの乗るそのバスが 無くなるかもしれません

令和5年6月28日の生駒市長メッセージによれば、あすか野のバス2路線は令和7年3月までは現在の運行は継続されますが、収支の改善が見込めない場合は路線の見直しや減便がありうる事が明言されています。

今の利用状況では、減便は避けられません。

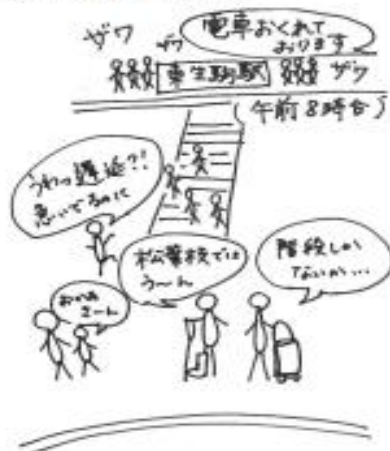
今まで生駒駅着発の便が東生駒駅着発となる可能性や、通勤・通学時間のバスの便数が減らされる可能性があります。昨年度は朝7時台は3本ありました。

バスも少しずつ乗車率もあがり、赤字額も昨年度は2/3と大幅に削減され、収支率は80%を超えました。皆様の努力のたまものです。

引き続き一層のご乗車をよろしくお願いします。この1年が勝負です。

生駒駅行きバス R74-
ダイヤ改正しました
※東生駒駅

時刻表	時間	48
6	0 7 3 39 47	
7	3 3 27	



あすか野バス利用者の会

第3回 公共交通問題 シンポジウム in 生駒

3.2 土
14:00 - 16:10

生駒セイセイビルホール

(生駒駅南口からすぐ)

参加費:1000円

「地域に必要な公共交通を地域自ら創り守り育てる
～住民・交通事業者・自治体の三位一体が不可欠～」

今回のシンポジウムでは、日本のバス問題研究の第一人者にして昨年から始まった国の公共交通支援策の立案で中心的役割を果たされた加藤博和名古屋大学教授をお招きし、上記の演題でご講演頂きます。全国的な社会問題となり生駒でも当面している路線バス問題を理解する良い機会となります。生駒ではまたとない貴重な機会となります。ぜひお越し下さい。



基調講演講師紹介

加藤博和教授 (名古屋大学大学院
環境学研究所)

1970年岐阜県生まれ。1992年名古屋大学工学部卒業。1997年同大学院工学研究科博士後期課程修了(博士(工学))。同研究科助手、環境学研究所准教授を経て2017年より現職。交通工学や脱炭素化施策の評価手法等を研究する傍ら、地域公共交通プロデューサーとして多数の自治体に赴き、現場でも公共交通問題に関わっている。また2013年から10年間国土交通省交通政策審議会委員を務めたのに続き直近では同省「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」委員として、地域関係者の協働による公共交通の「リ・デザイン」を柱とした国の新たな公共交通政策の理論的立役者となるなど我が国公共交通研究の第一人者として知られ、バス問題にも造詣が深い。メディア出演・講演多数。

主催:生駒の公共交通を守る会・あすか野バス利用者の会

申込方法

右記メールにお名前・人数をご連絡下さい。当日参加も可能です。



申込・お問い合わせ

MAIL: konomibus@gmail.com
WEB: <https://koma.design-sk.jp>

生駒市の従来の公共交通政策

- ・一部地域でのコミュニティバス運行が大宗を占めており路線バスに関する施策は皆無
- ・予算額も少ない(今年度当初予算は4575万円・歳出の0.11%)
- ・バス問題表面化後の

4. 市の利用促進策（令和5年度）

生駒市の今年度の施策→
加えてバスポスターコンクール

- ▶ 夏休み100円バス
→7月～8月に、バス利用を見込むことが可能なイベント日に、市内でバス運賃一乗車100円（子どもは無料）を実施
- ▶ 広報いこまちに路線バスのコラムを連載
→路線バス沿線の魅力を発信
- ▶ CI-CA plusの利用促進
→商工会議所と連携し、CI-CA plusが利用可能な飲食店舗を拡大



この度の奈良県北協議対象路線のほとんど(計18路線中15路線)は**市内完結路線**

→国や県による補助の対象外

→**市町村による路線バスに対する姿勢の差が顕著に出る**

奈良市:今年度から東部郊外4路線に対し補助を開始

生駒市:制度的補助は皆無

金剛バス一部路線や奈良県北ニュータウン路線のように
利用者数が多い路線も危機に立つ現状では?

**問題点:交通政策はするかしないかが基本的には自治体
の任意**

10月26日 (生駒の公共交通を 守る会記者発表) 翌日に生駒市HP トップページに 出された声明

市内バス路線の維持に向けた取組みについて

【更新日：2023年10月26日】

ソーシャルサイトへのリンクは別ウィンドウで開きます



10月25日、市内路線バス再編についての報道がありました。

本市は、令和4年3月に奈良交通㈱から市内バスの廃止・見直しに向けた協議の申し入れを受けて以降、地域の皆さまの日常的な移動手段を何としても確保するという強い意志をもって取り組んでいます。

バス路線の維持拡充のため、本市は奈良交通㈱に対してコロナ対応、燃料費等の物価高騰対応を含む運営支援として、令和4、5年の2年間で合計約1億1千万円を支援しました。また、バス利用促進に向け、対象路線ごとに地域住民の皆さまと奈良交通㈱と市の3者で情報を共有し、持続的な運行確保に向けてきめ細やかに協議や調整を重ねているところです。

奈良県中南和地区と比較し、さらなる補填を求める声もありますが、国や県から補助を受けるには、1日150人未満の利用であることや市域にまたがる幹線であることが条件になっています。本市のバス路線の多くは市内で完結し、利用者が150人を大きく超えているため、国や県からの支援を受ける条件には適合せず、補填する場合は全て市の負担になります。

市域全域のバス路線を維持していくために、市内のバス路線全体で利用者の増加を目指しています。対象路線付近以外にお住いの市民の皆さんも、まずは月に1度マイカーではなくバスを利用していただく日を作ってもらえないでしょうか。

市も、8月に引き続いて11月にもバス運賃100円DAYを実施し、利用促進喚起に取り組めますので、ぜひご利用ください。

本市のバス路線は、通勤や通学に利用されており、定時・定路線で一定の輸送量を確保することが必要です。市も必要な支援をできる限り行いながら、既存のコミュニティバスの他、グリーンスローモビリティなど新しい移動手段も組み合わせて地域の移動を確保できるよう対応を模索していきます。

この報道を機に一人でも多くの方に公共交通や地域交通のあり方に関心を寄せてもらい、共に考え、行動していただきたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

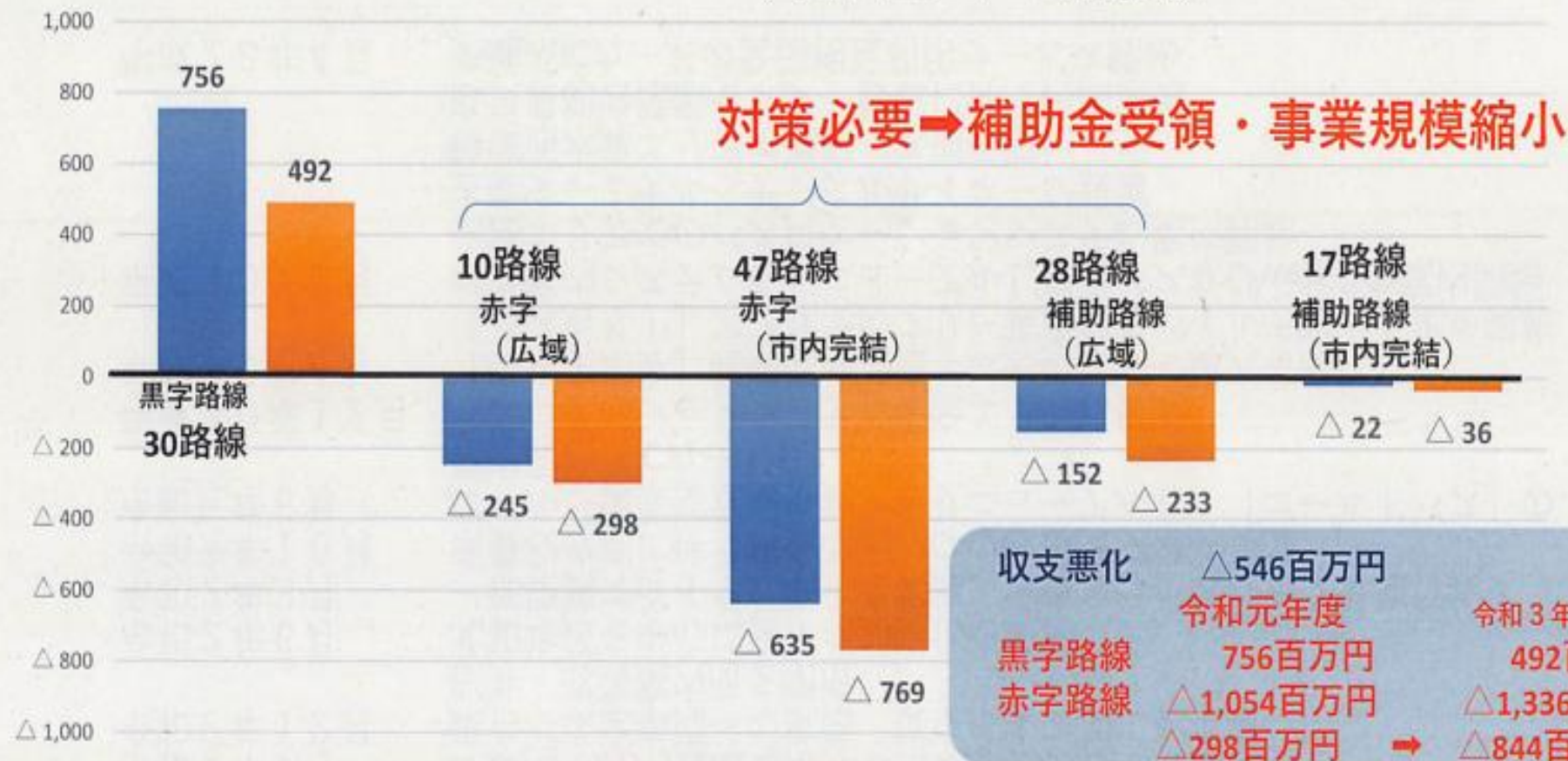
生駒市長 こむらさき雅史

奈良交通提出資料(情報公開請求により判明)

IV. 路線バス路線特性別収支状況

全132路線
(コミュニティバス等除く)

■ R元年 ■ R3年



公共交通政策の転換に市民団体は寄与し得るか？

自治体により公共交通政策に対する姿勢は様々一問題の出発点
公共交通政策に消極的な自治体の政策転換は可能か？そして市
民団体はこれに寄与しうるか？

公共交通問題は行政・交通事業者そして市民の三位一体で取り組まないと解決しない性質のもの しかし「市民団体」には様々の障害が

1.公共交通問題シンポジウム

上記の公共交通問題の性格から、まずは市民の意識の変革が必要
特に生駒市奈良市は大阪のベッドタウンなので交通問題に対する
住民(行政も)の意識が奈良県南部と比べると希薄
住民の意識が高まらないと行政も動かない
→そのための試みが公共交通問題シンポジウム

この公共交通問題シンポジウムはもともと生駒市に対して提案していたもの

しかし生駒市は「実施済」として行なわず

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	・いこまどんどこまつり等で、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。
----	-----------------------------------	------------	--

→こちらで実施することになる

しかし市民団体主催による様々の困難が・・・

12月21日生駒市長記者会見

記者 奈良交通の路線の見直しの話がありますが、市が費用を補てんする考えはありますか。

市長 現在市と事業者と地元との3者協議を定期的に実施しています。利用促進については市や地元もかなり積極的に取り組んでおり、一定の効果も出ているところです。国からの交付金を活用して燃料費高騰分や物価高に対しての支援は丁寧に行っています。まずは利用促進が大切で、これを最優先せずに市の補てんの話を先に出すと利用促進が進まないと考えています。

記者 市民から「生駒市地域公共交通活性化協議会」の分科会の公開の要望が出ていますが、どうですか。

市長 協議会は公開しており、分科会で議論された内容は協議会で報告されていますので、一定の透明性は確保されていると考えています。分科会は、例えば事業者の秘密に当たるような企業的なデータが議論に必要な場合もあるので原則非公開としていますが、可能であればもう少し柔軟な運用をしたいと考えています。

記者 今週末の市民団体の（公共交通を考える）シンポジウムが開催されますが、市長は参加されますか。

市長 予定はしていません。

- この公共交通問題シンポジウムは当初、専門家や公共交通政策先進自治体を招くことを予定
しかし自治体関係者の招聘は難航
実現したのは専門家と関係議員・住民の登壇
- 最近各地で開かれている公共交通問題シンポジウムは多数の参加者一行政が主催者
これに対し市民団体主催なので十分な広報が行なえず
- バス問題は金剛バスの一件以降社会問題化したが実際の市民の関心はいまひとつ
バス利用者でも対象路線とそれ以外の路線とでは明らかな温度差

2.市民提案の実現の困難

前記のように他自治体の実施例をもとに生駒市に対して様々の公共交通施策の提案

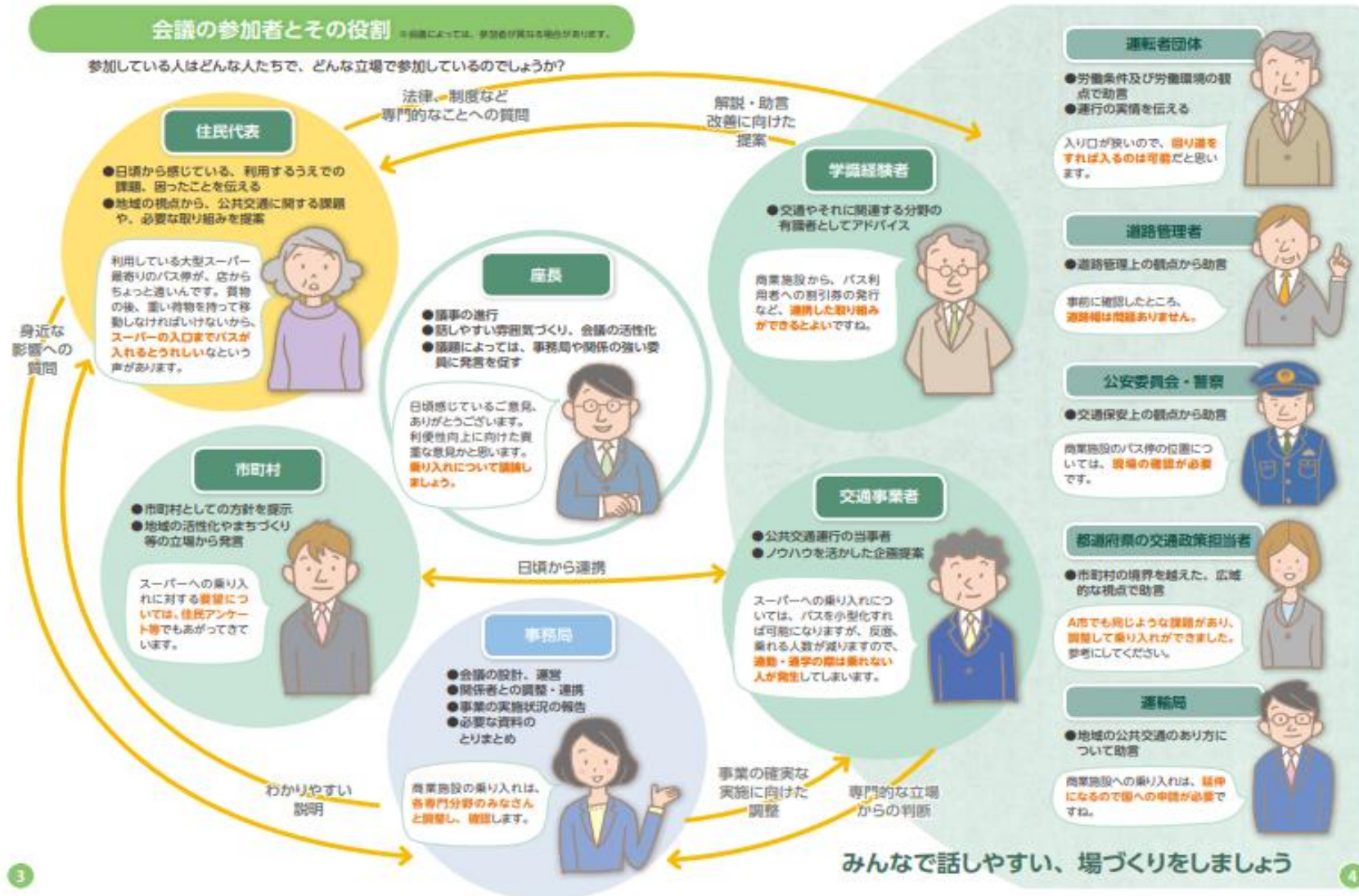
しかしほとんど採用されず

採用されたのは学校出前授業と公共交通マップの作成・転入者への配布のみ

3.3者協議の機能不全

行政・交通事業者・住民の協働の求められる公共交通問題について、解決のための施策を提案し、その実施に際し障害となる事柄を洗い出しその可否を議論して決定していく場とするのが提案した趣旨

中部運輸局「活発で良い議論ができる会議のために。」



しかしうまく機能せず

- ・生駒市はあくまで「市民でできること」の議論の場として位置付け
→専ら行政や奈良交通がすべきことは議題として取り上げられず
(これはコンサルタントが入った第3回から顕著に)
- ・減便による解決(市は何もしなくてよい)を当初から志向していた生駒市は市が主体となって取り組む施策に消極的
(イベント系には積極的)
- ・多数の市民が参加して市に対する批判が多数出た第4回以降は開催場所が変わり従来からの議論の継続性が保てず
- ・開催の告知が市ホームページのみで一般市民には周知されず場所を変えた第5回は自治会役員以外の一般市民参加者は1名のみ

以上の経験から得られた知見

市民団体による政策提案は困難を極める

「公私協働」は従来の「公的」責務は専ら行政主体が取り組むものという考えが行政需要の増大と近年の行政リソースの限界から貫徹できなくなり、社会的課題に対し公的主体・私的主体が共に取り組むことを目指すもの

特にこれは改正法により「地域関係者の協働」が求められている公共交通問題において求められている

上の「行政リソースの限界」には人的財政的限界のみならず「情報の限界」、即ち行政主体が収集保有している情報には限界があり社会に広く散在する情報の収集・受容が適切な政策判断のためには不可欠という意味も含まれている(のだが・・・)

市民団体がその目指す目的を達成するためには政策協働団体ではなく圧力団体になってしまうのには理由があるのでは？

行政が部内でした判断をそのまま遂行するには市民団体は障害でしかない

特に今回のケースでは市がバス会社と協議して減便廃止の方向に進めようとしていたところ、市民アンケートの実施によりこれが広く市民に知られるに至って問題が大きくなりそうはいかなくなったという経緯がある⇒市民団体はノイズとしての存在

⇒その政策提案も鑑みられることはない

如何に担当職員に交通問題を「自分事」として考えて頂くか
(これは住民も同様)

附・情報公開の問題

奈良交通の路線再編が問題となっている奈良市生駒市木津川市のいずれでもバス問題の公表は遅れている 金剛バスも同様
情報公開は市民の判断の前提では？ (秘匿の必要ある場合は否定しないが)

奈良市:奈良交通協議申入(2021.8)

→2022.3の市議会での議員質問により判明→翌日新聞報道

生駒市:奈良交通協議申入(2022.3)

地域公共交通活性化協議会(2022.6)

申入の事実のみ報告されるも具体的再編案の内容は
明らかにされず

市民アンケート(2022.10)→市民・市議に広く知られるに至る

木津川市:奈良交通協議申入(2021.12)

地域公共交通総合連携協議会に再編案提案、了承
(2023.11)

市民に公表(2023.12)→騒ぎに、市民説明会

Vgl.金剛バス関係4市町村

金剛バスより事業停止の申入(2023.5)

富田林市交通会議などで4市町村地域公共交通活性化協議会の
設置検討(2023.7)

金剛バス事業停止発表・報道(2023.9)

公表が遅れた理由:発表により運転士の逸走が生ずるため

生駒市ではバス問題検討のために特に地域公共交通活性化協議会
の下に分科会を設けるも初回会合(2023.8)に会議の非公開決定

理由は市情報公開条例の不開示事由に該当するためとのこと
(法人情報・意思形成過程情報)

具体的には奈良交通財務情報・「率直な意見交換が不当に妨げられ
るおそれ」の存在

しかし従来の路線存廃の議論ではこうした企業の財務状況は必ずしも議論
に提出されず・また奈良交通は非上場企業なれど有価証券報告書提出
団体なので相応の財務情報は既に開示されている

また後者はこれまでの判例に照らすと不当に広く不開示事由を解釈
(単なる可能性では足りず具体的な蓋然性の存在が必須)

昨年11月に分科会公開の申入⇒以後開催されず