

## 地域公共交通に関する決議

人口減少やマイカーへの過度な依存に加え、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって人流が抑制され、ライフスタイルも変化したことから公共交通の利用者は急減した。2022年以降のロシアのウクライナ侵攻や円安による燃料費の高騰も、公共交通事業者の経営悪化に拍車をかけ、新型コロナウイルス感染症の5類移行によりコロナ禍以前に社会が戻りつつあるとはいえ、民間交通事業者単独で公共交通を維持していくことが困難になっている。

さらに、二種免許保持者の高齢化や、長時間拘束、低賃金構造など労働環境の悪さからバスやタクシーの運転手も減少し、交通事業者間で奪い合いになっているが、2019年の労働基準法の改正による時間外労働の上限適用の猶予期間が終了する2024年4月以降は問題がより深刻になることが予想される。これらの状況は、生駒市においても例外ではなく、一昨年、北部の奈良交通バス路線の廃止・減便の問題が浮上し、地域の生活の足をどのように確保するかが課題となっている。

生駒市では2021年2月に「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」を実現するため、生駒市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」が策定された。現在、同計画に基づき様々な取組が行われているところではあるが、計画策定後に生じた以上のような社会情勢の変化を踏まえ、経済建設委員会では、2025年の「生駒市地域公共交通計画」の中間見直しに向けて、生駒市の地域公共交通の現状を把握するため、担当課及び公共交通事業者へのヒアリング並びに先進地事例の調査を実施し、生駒市における移動手段やその維持について、効果的な対策を講じることができるかについて検討した。

その結果、市に対し、下記の実施を強く求める。

## 記

- 1 生駒市北部バス路線再編の問題で、市・市民・公共交通事業者の三者による協議が進められているが、問題が起きてから協議するのでは遅いことから、日頃から三者が連携・協力できる体制を整えておく必要がある。具体的には毎年、市・市民・公共交通事業者のそれぞれが有する情報を共有し、意見交換できる場を設けること。
- 2 生駒市では北部バス路線再編を機に、公共交通事業者へ新型コロナウイルス感染症対応地方創生交付金及び同交付金（原油価格・物価高騰対応分）を活用した一時的な補助を行っている。地域公共交通は単なる移動手段ではなく、日常生活及び社会生活の重要な基盤であり、まちの重要なインフラであることから、今後、市が主体となり持続可能な地域公共交通の仕組みを維持するために、公共交通事業者への経常的な補助を検討すること。

経常的な補助を行うに当たっては、地域公共交通の重要性に鑑み、市の財政全体として公共交通事業にどれだけの予算を充てるのかを検討すること。その際、本年1月にふるさと納税の使い道として「公共交通 移動しやすいまちづくり」が新たに追加されたことから、ふるさと納税を活用するなど、財源についても検討すること。

なお、もとは高齢者の外出支援を目的に実施されていた「高齢者交通費等助成事業」については、市民の移動手段の確保という大きな視点から、地域公共交通のあり方と併せて検討すること。
- 3 地域の公共交通を維持していくためには一定数の利用者を維持することが前提となるが、そのためには、まず、市民ニーズを的確に把握したうえで、日常的により利用しようと市民が思えるよう、市民参画を図り、利便性を向上させる取組が必要である。

また、市が事業を行う際は常に公共交通の利用促進を意識し、企画、制度設計すること。

さらに、公共交通は、日常生活及び社会生活の重要な基盤であるという認識の下、公共交通を維持していくことの重要性と、利用に向けての意識を幼少期から醸成するため、学校行事における公共交通の活用や小中学校への出前授業など、将来へつなげる利用促進策を進めること。

以上、決議する。

令和6年3月22日

生 駒 市 議 会