

行政視察報告書

経済建設常任委員会委員長 吉田 企貴

1 日 に ち	令和 7 年 10 月 21 日 (火)																
2 視 察 先	奈良県生駒市																
3 参 加 者	【委員長】吉田企貴 【副委員長】寺島芳枝 【委員】玉置真一、奥村孝宏、柴田雅也、若尾敏之、林美行 【都市計画部長】福田康仁【議会事務局】武井かぐみ																
4 調 査 内 容	公共交通について																
5 所感、主な質疑の内容、提言事項、課題等	<p>1. 視察に至る背景</p> <p>多治見市議会において、令和6～7年度の二か年に渡って対話集会のテーマを公共交通としたことを受けて、議会として市民の声を市の政策に反映させる必要があることが議会運営委員会において確認された。こうした経緯を踏まえ、多治見市の公共交通政策についての調査・研究が本委員会の課題とされたことから、多治見市の類似団体である生駒市並びに河内長野市を視察することとなった。</p> <p>2. 視察の目的</p> <p>類似団体である当該市との比較を通じて、以下の点を明らかにすることを目的とした。</p> <p>①多治見市の公共交通政策が適切であるか。 ②多治見市の公共交通政策において改善すべき点。</p> <p>3. 視察先の選定理由</p> <p>視察先である奈良県生駒市及び大阪府河内長野市は、多治見市と同じくⅢ－3¹に分類される類似団体であり、大都市との地理的關係や盆地構造等といった点で類似性が高く参考とすべき点が極めて多いと言える。なお、両市と多治見市との人口等を比較したものが下表である。</p> <table border="1"><thead><tr><th>自治体名</th><th>人口</th><th>面積</th><th>大都市との距離</th></tr></thead><tbody><tr><td>多治見市</td><td>10万3541人</td><td>91.25 km²</td><td>名古屋駅:36分</td></tr><tr><td>生駒市</td><td>11万6259人</td><td>53.15 km²</td><td>大阪難波:20分</td></tr><tr><td>河内長野市</td><td>9万6861人</td><td>109.63 km²</td><td>大阪難波:30分</td></tr></tbody></table>	自治体名	人口	面積	大都市との距離	多治見市	10万3541人	91.25 km ²	名古屋駅:36分	生駒市	11万6259人	53.15 km ²	大阪難波:20分	河内長野市	9万6861人	109.63 km ²	大阪難波:30分
自治体名	人口	面積	大都市との距離														
多治見市	10万3541人	91.25 km ²	名古屋駅:36分														
生駒市	11万6259人	53.15 km ²	大阪難波:20分														
河内長野市	9万6861人	109.63 km ²	大阪難波:30分														

¹ 類似団体とは、国勢調査に基づく人口と産業構造（産業別の就業人口の構成比）の2つの要素を基準として、全国の市町村を分類した際に、同じ分類になった全国の市町村を指す。多治見市が属するⅢ－3は人口が10万人～15万人、第2次と第3次産業で95%以上かつ第3次産業が65%以上の自治体で、全国に35団体ある。

4. 生駒市の概況

生駒市は、奈良県の北西端に位置し、大阪府と京都府に接している。面積は多治見市よりも小さいものの、盆地地形であることに加え、周辺の丘陵地を造成して作られた団地が広がっている等、多治見市とよく似た都市と言える。

ただし、市内を走る鉄道が私鉄である近畿日本鉄道（近鉄）であり、多治見市よりも駅数が多く、利便性は高いと言える。また、大阪都心部へのアクセスも約20分と多治見よりも良好である。

当市は、大阪のベッドタウンとして発展し、人口については、1971（昭和46）年の市制施行時3万7,439人であったものが、2010（平成22）年に12万人を突破したのをピークに、令和7年現在は11万6,259人にまで減少している。こうした人口減少に直面しているという点も多治見市との類似性があると言えるだろう。

このような状況下において、生駒市としては以下の4点について公共交通上の課題としているとの説明があった。

- ①今後、本格的な人口減少局面に突入する。
- ②高齢化が急速に進む。
- ③開発エリア単位で同時多発的にオールドタウン化の恐れ。
- ④坂が多い地勢から、移動に困る人が増える。

5. 生駒市の公共交通政策

生駒市が抱えている公共交通政策上の課題は、多治見市のものと類似性が認められた。当市における公共交通手段は、鉄道を除けば民営の路線バス、自主運行バス及びタクシーとなる。このうち、市として財政的措置を講じているのは路線バスと自主運行バスの2つであった。

5. 1. 民営路線バス

生駒市の路線バスは奈良交通が担っており、周辺の団地開発も同社がかかわったものが多数である。こうした丘陵部の団地と主要駅とを結ぶ形でバスが基幹交通として機能してきたものの、人口減少と高齢化によって収益が悪化し、減便・廃線の危機に直面している。

なお、令和7年度予算ベースで生駒市が計上した公共交通政策に関連する予算は60,803千円とのこと。

5. 1. 1. 路線バスは赤字

こうした中、市内の路線バスは令和4年度時点で約3千万円の赤字となっており、当面は市が財政的支援を講じることで、ひとまずの運営を続けることはなった。しかしながら、市民向けの広報物においては、「近いうちにまた運行を続けることが難しくなるかもしれません。」と発信するなど、深刻な問題となっている。

5. 1. 2. 路線バス存続に向けた動き

生駒市では、こうした危機に対処するべく、バスの利用者を増やす事を目的に市民、事業者、市が一緒になって利用促進に取り組む三者協議を定期的に開催している。この三者協議は、赤字の路線ごとに設置されており、路線廃止等の危機に直面している住民自らが当事者として課題と向き合うという意味で非常に有効な手法であると考えられる。

5. 2. 自主運行バス（コミュニティバス）

生駒市におけるコミュニティバスは全部で6路線が設定されており、毎年度路線ごとに利用実績の報告を挙げている。

評価方法は、1年間の運行費用と収入合計（運賃収入、地元負担金、広告収入、サポーター制度の協賛金、国庫補助金）の差額から、運行費用に対する生駒市の負担割合を算出している。また、市の負担割合は70%を上限としており、これを上回る市の負担がある場合は、減便・廃止の対象になり得ること。なお、現時点で上限を超過している路線は1路線あり、令和6年4月より週3便に減便されたとのこと。

6. 特筆すべきこと

繰り返しになるが、生駒市が直面していた公共交通政策上の課題は、多治見市のそれと似通ったものであった。そうした意味で、比較参考とすべき点は多く、実りある視察であったと言える。

また、河内長野市でも同様であったが、公共交通政策の基本は路線バスであり、採算上運行が難しいものの、都市政策上必要と見込まれるエリアに対してのみコミュニティバスを設定しているという格好であった。路線バスはあくまでも鉄道駅までを繋ぐ基幹交通であって、買い物や病院へ通うのに難儀している交通弱者に対して生活交通を提供しようとするものとはなかったと言える。むしろ、そうした生活交通への支援は福祉的な分野として捉えられており、ここが多治見市の公共交通政策、特にあいのりタクシー等との違いであったように感じた。

6 写 真 等



※視察先1件に1枚作成すること。