

令和8年4月1日

長与町議会議長 安藤 克彦 様

総務厚生常任委員会
委員長 金子 恵

委員会調査報告書

令和7年12月12日派遣承認された調査事件について、会議規則第77条の規定により報告します。

1 調査日 令和8年1月26日（月）～28日（水）

2 調査場所および調査事件（所管事務調査）

日時	場所	目的
1月26日（月） 13時30分～15時00分	兵庫県 加西市	・地域公共交通網形成計画 ・コミュニティバス運行・地域主体型交通
1月27日（火） 13時30分～15時30分	岡山県 奈義町	・奈義チャイルドホーム等を中心とした子育て支援と包括的支援体制 ・医療・福祉の切れ目のない支援体制と定住促進施策
1月28日（水） 9時30分～11時00分	兵庫県 たつの市	・市民乗合タクシーについて

3 派遣委員

金子 恵、堤 理志、下町純子、堀 真、西田 健、浦川圭一、西岡克之

4 調査結果

【委員長 金子 恵】

(1) 兵庫県加西市

加西市は兵庫県南西部に位置し、人口約41,000人、面積150.22km²を有する自治体である。市域は広く、住宅地や集落が分散しているため、自家用車への依存度が高い地域構造となっている。中心市街地には市役所、市民病院、商業施設、金融機関等が集積しているが、郊外部では買い物や通院のために移動が不可欠であり、公共交通の確保が重要課題となっている。

鉄道は第三セクター方式の北条鉄道が運行しており、JR路線と接続している。近年は新型車両の導入や設備改修により利用者が増加傾向にあるが、駅から遠い地域では利便性が十分とは言えず、「交通空白地」の存在が政策課題となっている。

市営コミュニティバス「ねっぴー号」は市内を循環しているものの、人口減少や高齢化の進行、さらに運転手不足や燃料費高騰の影響により、従来型の行政主導による路線拡充や維持は困難な状況にあった。

このような背景から、加西市では平成28年に「地域主体型交通導入の手引き」を策定し、地域住民が主体となる小規模交通の導入を進めている。導入にあたっては、

1. 地域からの課題提起
2. 行政による需要調査
3. 既存交通事業者との調整
4. 試験運行
5. 本格運行

という段階的な手続きを経ている。現在は3地区で運行されており、

- ・定時定路線型の「ふれあいバス」
- ・AI予約システムを活用したオンデマンド型乗合タクシー
- ・週数日運行の地域循環型バス

など、地域の人口規模や地理条件に応じた方式が採用されている。運賃は大人200円程度に設定され、利用しやすい水準となっている。車両は市が購入し、赤字補填も市が担う一方、運営主体は地域団体であり、運行計画の作成やドライバー確保、広報活動などは地域が担っている。この「行政が支え、地域が主体となる」役割分担が制度の特徴である。

公共交通関連経費は年間約2億円規模であり、議会から財政負担についての指摘もあるとの説明であったが、市は公共交通と福祉的側面を持つ生活基盤と位置づけ、一定の公費負担は必要不可欠との認識を示していた。

【所見】

公共交通は固定的な制度ではなく、「生活圏の変化に応じて再設計するもの」という姿勢が印象的であった。本町においても、感覚的議論ではなく、時間帯別・目的別の利用実態分析を基礎に再構築を図る必要性を強く感じた。

(2) 岡山県奈義町

奈義町は人口約5,400人の町であり、平成の合併時に単独町制を選択した自治体である。町では一貫して人口減少対策を最重要課題とし、「少子化対策」ではなく「人口政策」として子育て支援を位置づけている。経済的支援としては、

- ・不妊・不育治療支援
- ・出生祝金
- ・保育料軽減および給食費無償化
- ・在宅育児家庭への月額支援
- ・高校通学費補助
- ・大学生奨学金（Uターンで返還免除）

など、妊娠期から若者定住まで切れ目ない支援を実施している。さらに、妊娠期からの保健師による伴走支援、子育て支援拠点の整備、地域住民による一時預かり制度など、人的支援体制も充実させている。町単独の子育て関連事業費は一般会計の約5～6%を占めるが、行財政改革による財源確保と国・県補助金の活用により段階的に拡充してきたものである。出生率は全国平均を上回る水準を維持しているものの、出生数自体は横ばいであり、人口減少は続いているとの説明もあった。そのため現在は、住宅整備や働く場づくりと連動させた総合的な定住政策へと重点を移している。

【所見】

施策の充実だけでなく、「若い世代に選ばれる町」という明確な戦略と町民合意が成果の要因であると感じた。人口減少下においても、将来像を共有し重点投資を行う姿勢は、本町においても検討すべき視点である。

(3) 兵庫県たつの市

たつの市では、コミュニティバスに加え、市民乗合タクシー「あかねちゃん」を導入し、地域特性に応じた交通体系を整備している。市民乗合タクシーは、主に交通空白地域や高齢者の通院・買い物需要に対応するもので、既存タクシー事業者と連携して運行されている。区域ごとに運行エリアを設定し、予約制により効率的な乗合運行を行っている。

特に印象的であったのは、利用者アンケートや乗降データを継続的に分析し、運行区域や停留所、目的地を見直している点である。制度を固定的に捉えるのではなく、利用実態に応じて改善を重ねている。しかし、運転手不足、人件費や燃料費の高騰、利用者数の伸び悩みなどの課題は顕在化しており、財政負担も増加傾向にある。利便性向上と財政効率の両立、既存交通事業者との共存が重要な論点となっている。

公共交通を「生活圏の変化に合わせて再設計すべき社会基盤」と捉える姿勢が、持続可能性確保の鍵であると感じた。

【所見】

公共交通は固定的な制度ではなく、「生活圏の変化に応じて再設計するもの」という姿勢が印象的であった。本町においても、感覚的議論ではなく、時間帯別・目的別の利用実態分析を基礎に再構築を図る必要性を強く感じた。

※ まとめ

3自治体に共通していたのは、人口減少という現実を前提に、限られた財源の中で重点分野を明確にし、制度を柔軟に見直している点である。公共交通は生活基盤としての福祉的役割を担い、子育て支援は将来世代確保のための戦略的施策である。いずれも持続可能性を意識した制度設計が行われていた。本視察で得た知見を、本町の実情に照らし合わせ、今後の政策検討に活かしていきたい。

【副委員長 堤 理志】

(1) 兵庫県加西市

加西市の公共交通網は、鉄道、コミュニティバス、路線バス、および地域主体型交通により構成されている。なかでも特筆すべきは、地域主体型交通の取り組みである。

この交通形態は、地域住民が主体となり、既存の公共交通を補完する役割を担うものである。特に人口密度の低い地域や山間部において、住民の生活を守るための重要なインフラとして機能している。具体的には、市内の3地区において住民主体の「まちづくり協議会」が設立され、各地域の実情に応じた運行がなされている。

運行形態の詳細は以下の通りである。

- 車両:バスやタクシーという呼称を用いているが、実際の車両は普通自動車や軽乗用車を使用している。
- 運行スケジュール: 運行曜日や便数は、地域住民のニーズに基づき設定されている。
- 利用料:1回あたり大人200円、子供100円。年金受給者や低所得層の住民であっても、日常生活に必要な移動を断念せずに済むよう配慮された設定である。

導入プロセスにおいて特筆すべきは、バス路線の縮小に伴う「移動困難者」の発生が、住民自身の主体的な行動を促す契機となった点である。自らの生活のために交通手段を確保するという切実な動機が、行政との連携を強固にした。公共交通を「維持・利用しなければならない」という住民意識の醸成は、小規模交通を成功させる不可欠な要素である。

また、「まずは一度乗ってもらうことが、継続利用への第一歩となる」という説明は、極めて重要な観点である。本町の公共交通施策を検討する上でも、成功を左右する鍵になると考える。

(2) 岡山県奈義町

奈義町が少子化対策を強力に推進する背景には、同町が置かれた厳しい地理的条件がある。岡山県北部の鳥取県境に位置する同町は、過疎化が進む人口5,000人前後の自治体である。こうした環境下で「住民に定住し続けてほしい」という切実な願いが政策の根底にある。

奈義町の子育て支援は、「経済的支援」と「精神的支援」の二本柱で構成されている。

1. 経済的支援: 出産祝金、小中学校の給食費および教材費の無償化、高校生までの医療費無料化、町独自の奨学金制度などが整備されている。これら支援策の予算は一般会計の約5~6%を占め、積極的な財源投入が行われている。

2. 精神的・環境的支援: 拠点施設「なぎチャイルドホーム」には子育てアドバイザーが常駐し、育児相談や一時預かり、親同士の交流の場を提供している。

また、興味深い施策として「隙間バイト（仕事のコンビニ）」が挙げられる。清掃、梱包、農作業、学習指導など、子育ての合間に就労できる環境を整え、経済的・社会的な孤立を防いでいる。さらに、40歳以下または中学生以下の子を持つ世帯を対象とした「若者住宅」を3箇所提供し、定住促進を図っている。

これらの政策は、教育との連携を重視した包括的なものである。説明の中で強調されていた「子育て支援が高齢者の安心（住み慣れた街での生活維持）にも繋がり、結果として全世代の幸福に寄与する」という視点は、世代間福祉の相乗効果を裏付けるものであり、非常に説得力がある。

（3）兵庫県たつの市

たつの市では、鉄道、バス、タクシーに加え、コミュニティバス（2路線）および市民乗り合いタクシーを展開している。

市町村合併に伴う路線廃止により公共交通空白地帯が拡大した際、住民からの強い要望を受けて開始されたのが、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」である。

- 運行形態:市内のタクシー事業者 5 社およびバス事業者1社へ委託。車両は10人乗りのワゴンタイプを使用している。
- 利用方法:事前登録制。利用希望日の1週間前から予約が可能。
- 料金体系:一般400円。小学生、65歳以上の高齢者、障害者などは200円、未就学児は無料。

現在の課題は、人口減少に伴うニーズ低下と、人件費・燃料費の高騰によるコスト増である。自治体の財政負担が増大する一方で、運転手不足の深刻化や、キャッシュレス決済への対応遅れといった運営面の問題も顕在化している。

これらの諸問題を解決するためには相応のコストが必要となる。今後は、持続可能な運行体制を維持するために、利用料金の適正化（値上げ）を検討しているとの説明があった。

【委員 下町 純子】

（1）兵庫県加西市

加西市は路線バスを運行する神姫バスはじめ第三セクターの北条鉄道のほか、平日のみ運行のコミュニティバス「KASA | ねっぴー号」「はっぴーバス」、また3つの地域主体型交通で市民の足を支えている。加西市の中心部である北条地区に市役所はじめ病院やショッピング施設が集中していることから、中心部と各地区を結ぶ路線が運行している。また、加西市のコミュニティバスはもともと市立加西病院の職員送迎に使われていたもので、コミュニティバスを運行する原資である車両を持っていたことで多様な交通手段を導入しやすかったと思う。それでも交通空白地帯からは区域運行を求める声上がり、乗り合いタクシーの運行を決定した。この運行開始に合わせてコミュニティバスは市内の北部をカバーする路線と乗り換えで南部へ向かう路線

の2つがある。現在は3つの北部の地区で乗り合いタクシーを運行している。コミュニティバスについてはNPO法人や神姫バス・タクシー会社などに委託し、地域主体型交通は各地区の協議会・NPO法人に委託している。

財源としては市の一般財源のほか、国や県の補助金、運行総合支援事業などを活用している。しかし、特別交付税措置があるものの大半は市の一般財源を充てている。利用者からの運賃回収額のごくわずかで事業の収支率に課題があるが、市では交通弱者の支援と経済性のバランスを考慮しながら事業の継続を図っている。

長与町も町の中心に役場・スーパー・総合病院・健康センター・図書館・学校などが集まり、加西市に似た町の形態となっている。高田・本川内・平古場・岡・斎藤などは長与の中心部に行くのが不便な場所となっている。目的地と自宅を往復する手段が昼間のバスの減便で難しい。

加西市は公共交通を始める前もその後も利用者に対して周知をし、利用者の声を丁寧に拾いリピーターを増やす努力をしている。本町もどの地区に乗り合いタクシーが必要なのか調査し、必要であれば組織を立ち上げ原資となる車両は町で提供するくらいでなければ進まないと思う。

なお、加西市はサンヨー電機発祥の地であり、サンヨー電機がなくなったあとも関連企業は生き残り、アラジンのトースター・ストーブや旭軽金属の圧力鍋はふるさと納税の返礼品となり、加西市は50～60億の税収があることは市の施策を進める上で大きな原動力になっていると考えられる。

(2) 岡山県奈義町

奈義町は人口5,400人ほどの小さな自治体だが、平成14年に合併の意思を問う住民投票が行われ、単独町制を決定した。行政区域の約2割を自衛隊の日本原演習場が占めているため、基地交付金やその他調整交付金が入ってくるが使用目的には制限がある。また、自衛隊の隊員家族がいるので子育て世代が多いかと思われがちだが実際はそうでもない。

奈義町は生まれる前から大学卒業まで切れ目のない経済的支援を行っている。出産祝い金10万円・こども園小中学校の給食費無償化・高校生までの医療費無料・不妊治療費の助成・高校生の修学支援年24万円（町内に高校がないため隣の津山市に通うバス代が月2万5千円）・大学卒業後町内に定住で奨学金全額免除など数々の支援を行っている。これらの支援予算は一般会計に占める割合5～6%に当たり、町の一般会計予算規模50億の内教育支援単独事業約3億となっている。

また地域と行政をつなげる伴走型の産前産後のケアをしていて保健師との面談や訪問、産後の家事の支援（有料）などの制度もある。少子化による人口減少は、町を守り育ててきた高齢者の安全・安心にもつながる課題であり、子育て世代を含めた全ての町民の未来につながるという認識をもって経済的支援と共に精神的支援を行っている。家庭・地域・学校・行政が手を携えて子育てを支援している。

中でも「奈義チャイルドホーム」の存在は大きいと思う。会計年度職員数名が常勤しその他手伝いの保護者や近隣の高齢者が協力して子育ての負担を軽減する仕組みになっ

ている。未就学児以外にも小中学生や不登校気味の児童生徒が気軽に立ち寄れる場所を提供している。助産婦や心理士を招いての座談会・不登校児の親の会・服などの不用品のバザーを行うなど多彩な活動をしている。短時間でも預けることができるこのような施設は子育て世代にとって安心感を与える精神的な支援の大きな柱だと思う。また、就労支援事業として「奈義しごとえん」があり、子育て世代だけでなくシニア世代の労働力を確保し、一つの仕事をシェアしてより多くの人が地域や社会に関われる体制を作っている。「奈義しごとえん」は子供連れでも作業でき、全世代の交流ができる施設となっている。

奈義町は途絶えていた「こども議会」を復活させ、子供の意見を政策に生かす取り組みをしている。そのほか英語教育にも力を入れており、幼・小・中学校全ての学年に各1人のALTを配置し（計12人）教員と同じく常勤している。学校の数が1校ずつだからできることかもしれないが、弁論大会などで結果を出しているとのことだった。

このような施策は人口5,400人の小回りの利く小さな町だからできるところがあるだろうが、本町が参考にできることもあると思う。チャイルドホームやしごとコンビニはすぐには難しいと思うが少しずつならできるとあると思う。こども議会は開催している自治体もあるので検討していいと思う。

(3) 兵庫県たつの市

たつの市は平成17年1市3町が合併し、旧市町が所有していたコミュニティバスを引き継ぎ南北に長い市域を結ぶ「南北連結ルート」を新設し、利用状況を見ながら路線を決めていった。その後公共交通空白地帯からの要望で乗り合いタクシーの運行を決定した。それに伴いコミュニティバスは南北線のみとしながら増便した。運行業務は市内タクシー事業者5社とバス事業者1社に委託し、事業者による運行共同体を設立した。

乗り合いタクシーは予約制で予約センターを設置し、オペレーターに電話で予約する。1週間前～当日の1時間半前まで予約ができる。運行車両は市内に営業所を有する全タクシー事業者で構成された「たつの市デマンド交通運行共同体」に所属する事業所の共同運行となっている。乗り合いタクシーの運行に当たっては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を受けているとのことだった。

たつの市は合併時にそれぞれの市町がコミュニティバスを所有していたことが公共交通を始めやすくなったと考えられる。また、行政・事業者・市民などで構成されるメンバーで話し合いをしながら地域交通を考えている。今後の課題は行政負担額の増加、通勤・通学時の混雑対応、大型病院閉院による区域外運行への対応などがある。市民の利用状況を分析し、より利用しやすく効率的な運行ができるよう路線およびダイヤを見直すことや適正な利用料金を検討することで解決していきたいとのことだった。ちなみに利用者アンケートを開始当時は毎年、最近は2・3年に一度の割合でとっている。実際職員がコミュニティバスに乗車して乗客にアンケートをとったこともあるそうだ。持続できるように努力しているのが伝わってきた。

最後にたつの市も、素麺の「揖保乃糸」、薄口醤油の「ヒガシマル」、ランドセルの「セイバン」という全国に知られた会社がある。市議会議長から市の概要・歴史などの説明があったが熱い郷土愛を感じた。

【委員 堀 真】

1 日目は兵庫県加西市を訪問し、地域公共交通網形成計画、コミュニティバスの運行、地域主体型交通の取り組みについて説明を受けた。

加西市では、市立病院への送迎バスを起点として発展してきたコミュニティバスが、利用者数の減少という課題を経験しながらも、路線再編やダイヤ改正、高齢者や子育て世代を意識した無料乗車券の導入など、利用者目線に立った改善を積み重ねてきた経緯がある。また、財政面・人員面に制約がある中、コミュニティバスだけでは対応が困難な交通空白地域に対しては、地域住民が主体となる交通サービスを導入し、既存の公共交通と連携させることで、市街地への移動手段を確保している点が特徴的であった。これらの取り組みは、持続可能な地域公共交通の構築に向けた有効な事例であり、大変参考となるものであった。

2 日目は岡山県奈義町で少子化対策の取り組みについて視察した。子育て支援を単なる経済的支援にとどめず、安心して子どもを産み育てられる環境づくりを重視している点が特徴的であった。妊娠期から子育て期まで切れ目なく支援を行う体制や、行政・医療・地域が連携して子育て家庭を見守る仕組みが整えられており、町全体で子育てを支える姿勢が感じられた。また、子育て世代の声を施策に反映させる工夫も行われており、住民の安心感や定住意欲につながっていると感じた。

3 日目は兵庫県たつの市における公共交通の現状と、市民乗り合いタクシーを中心とした取り組みについて説明を受けた。たつの市では、鉄道や路線バス、コミュニティバスに加え、市民乗り合いタクシーを導入することで、市内全域の日常的な移動手段の確保に努めている。人口減少や利用者の減少、運転士不足、運行経費の増加といった課題に対応するため、路線の再編や関係事業者との連携を進め、持続可能な交通体系づくりが行われていた。特に、市民乗り合いタクシーは、買い物や通院など生活に密着した移動手段として重要な役割を果たしていると感じた。今後は、DX 化や利用促進の取り組みを進めながら、地域の実情に応じた公共交通の在り方を検討していく必要があると感じた。

【委員 西田 健】

(1) 兵庫県加西市

公共交通の概要として市内のコミュニティバス・路線バス・高速バス・地域主体型交通 鉄道・タクシーなどが運用され市民生活の足として活用されている。

その中で地域主体型交通の取り組みについては、利益無視の運用を実施しており驚いた。

運営組織と行政が役割分担を行い、ニーズの把握、導入内容の把握、運行体制の検討などを行い運営を行っている。市では交通弱者の支援と経済性のバランスを考慮しながら事業の継続をはかっている。

(2) 岡山県奈義町

奈義町は、人口が5,420人でありながら子育て支援として、小中学校の給食無償化や高校生までの医療費無料・大学卒業後町内に定住で奨学金免除などの支援を行っている。この他にも、いろいろな取り組みを行っており、地域支援の体制が整っていると感じた。本町においては財源等に支障があり困難と感じた。

(3) 兵庫県たつの市

市民乗合タクシーの現状の課題と検討事項について説明があった。

- ・課題として、予約が一定の時間に集中している。
- ・区域外運行への対応ができない。
- ・通勤・通学の時間帯に集中。
- ・行政負担が増加している。

上記事項に対し、利用状況等を分析し、より利用しやすく、効率的な運行ができるよう、路線及びダイヤを見直す。また、適正な利用料金を見直す。などの説明があった。

【委員 浦川 圭一】

(1) 兵庫県加西市

兵庫県加西市においては、6種類の交通手段に対して補助を行なっていて、交通手段のない高齢者の外出支援および、現在送迎を行なっている親族等のコスト軽減を図られているとのことであった、令和6年度実績で約1億6,300万円の補助金の支出が行われている。

市の概要を見ますと、人口が約4万1,000人、行政面積が150平方キロメートルということで、本町と比較して、人口は僅かに多いくらいで、面積が約5倍強くらいあり人口密度から考えると必要に迫られた対応なのかなと思いました。いろんな対応が実施できるのも市の財政の豊かさなのかなとも思った。令和7年度一般会計予算規模で約288億円であり、中でもふるさと納税の納税額が近年50億円から60億円規模で推移しているようであり、有名どころではアラジントースターが一番人気でそれだけで約30億円あると聞いて羨ましくも思った。本町においても、今後何が必要なのか、何が出来るのか、吟味し対応すべきと思った。

(2) 岡山県奈義町

岡山県奈義町においては、人口減少問題を最大の課題と捉え、対応策として多様な少子化対策に取り組んでいるとのことであった、出産から大学卒業までの期間で多様な経済的支援が準備されている、町の一般会計予算規模が約50億円うち子育て・教育支援単独事業費約3億円とのことである。一般会計に占める割合5~6%とのことであった。

また、定住促進の一環で住環境の整備にも補助金などを用いて力を入れておられる。賃

貸住宅不足を解消するために「民間賃貸住宅の建設」についても多額の助成金を出すようなメニューが組み込まれていた。こちらの財源についてはほとんど過疎対策事業債で対応しているとのことであった。子育て世代には至れり尽くせりの対応だと思った。

(3) 兵庫県たつの市

兵庫県たつの市においては、市の公共交通について研修をさせていただきました。一般的な路線バスと鉄道に加えて、市独自で取り組んでいる市民乗合タクシーとコミュニティバスは、交通空白地帯における交通弱者の移動手段として有益な取り組みとして貢献できていると感じました。

乗り合いタクシーについては事前登録、電話で予約などの手続きを行えば、料金400円で自宅から目的地まで移動できるなど大変便利な取組だと思いました。利用者の乗車距離について聞いたところ、短い人で3km長い人は12kmくらいとのことであった。我が町と比べまして、人口が約2倍、行政面積が約7倍ほどの市ですので、本町で同様の取り組みができるのかなど十分研究したいと思っております。

【委員 西岡 克之】

(1) 兵庫県加西市

北条鉄道、コミュニティバス：カサイネッピー号、コミュニティバス：はっぴーバス、路線バスなどを上手く組み合わせて住民それぞれの輸送手段として使用し、地域主体型交通には3種類の車を組み合わせてカスタマイズされていた。ドライバーはNPOが運転しており、大量輸送から、少人数迄対応している。最初は病院の患者さん送迎に運行していた輸送が病院閉院になり、当時便病院の行き帰りにほかの用事も済ませていたのかなと想像していましたが閉院し、代替輸送の確立が急務だったのに合わせて、交通網の整備も必要だったのだろう。

輸送経費についても当事者が記帳し、役所に提出していると言うことは、役所が補助金を拠出しているのでチェック体制が確立しているのだろうと感じた。運行経費については車両経費については、車両は市が提供し、車検など整備費は協議会が負担しているとの説明を受けた。河西市は約2億円の事業費を拠出しているので、このような仕組みが出来ているのだと感じた。

(2) 岡山県奈義町

岡山県の山間にある人口5,420人の小規模の自治体で急峻な1,200m代の山がすぐ裏に聳え立つロケーションで、そのせいか風の影響を受けやすいので、農作物の果実が出来ない、と聞いて様々な自治体があるのだと感じた。また、文化の振興には熱心だった。

少子化対策には、町を挙げて取り組んでいた。住民と一緒に考えており、少子化対策は子育て世代だけの問題ではないからこそ、課題を住民と一緒に考える。として「少子化対策は最大の高齢者福祉」との答えが導き出されたと感じた。本町もこのような仕組みを考えてはどうだろうか。

子育て応援宣言のまちとし、「奈義町子育て応援宣言」をし、町民へ行政が約束をすることで、「安心感」と「心強さ」を与えていた。令和元年には合計特殊出生率「2.95」になっていたのは素晴らしい成果と感じる。妊娠、出産、子育てをすべからくサポートされていた。予算のかけ方も一般会計の規模からして、本町では真似できない規模だった。本町も見習うべきと感じた。

(3) 兵庫県たつの市

たつの市は、平成17年に1市3町の合併により誕生した自治体で、面積が210.87平方キロと広大で本町の7.5倍もある。合併時に旧自治体のコミュニティバスを引き継ぐとともに、南北に長い市域を結ぶ「南北連結ルート」を新設し、その後ビルド&スクラップで路線の整備を行い、それにより交通空白地域が拡大したことで住民の要望が高まり、平成29年1月に一部地域であかねちゃんバスを先行運行し、同年4月に市内全域で運行を開始したようだ。バス車両の内容は、10人乗りワゴン車12台で運行し、業務委託を市内タクシー会社5社とバス事業者1社に委託しているという事だ。その後コミュニティバス路線をさらに整備し事業者の共同運行体制を設立し、持続可能な交通体制の構築をしている。

事業の中で、農家の方の作物をバスに積み、乗客の輸送し、野菜はスーパーに卸し、スーパーが販売する貨客混載も実施していたのは、今後の輸送の新しい考え方になると思う。また、隣接自治体と共同運航も実施していたのも費用負担の軽減になると考えられる。

今後はドライバーの確保と、どこまで自治体が補助を出せるかと、キャッシュレスへの対応など様々な問題が出てくると思うが、住民本位の運行を続けてほしいと感じた。

最後に議長さんの思いのこもった、おにぎりの差し入れに感謝です。