

(令和7年9月10日 午後1時32分 開始)

○議員(中村 昭人議員) お疲れさまでございます。本日の一般質問のテーマであります公共交通政策については、本来であれば、昨年12月に登壇を予定しておりました。しかし、その折、町内で鳥インフルエンザの発生が確認され、その対応を優先するために取り下げた経緯がございます。その後、議会が解散となったため、登壇の機会を失っておりました。

通常、議長は一般質問を行いません。しかしながら、町内の公共交通の改善については、多くの町民から切実な声が寄せられております。昨日の新聞でしたか、川南町の経済推進会議からの提言の中にもございました。そして、商工会からの要望の中にも、公共交通の改善についての要望がございました。そのような声を重く受け止め、このたびの定例会で取り上げることといたしました。

さて、地方における移動手段では、鉄道や路線バスの廃止・減便、タクシー台数の減少が進み、免許を返納された方をはじめ、移動の不便さはますます大きくなっています。一方で、買い物に行く、食事に行く、集まりに行く、病院に行く、社会活動に参加する、こうした自由な移動は、現代社会において国民の基本的な人権の一つとされています。この移動の権利が保障されることで、自動車を利用できない方や障害をお持ちの方など、移動に制約のある方々の社会参加が可能となります。

つまり、地域公共交通の維持・確保は、地域経済の活性化、さらには地域社会の崩壊を防ぐためにも欠かすことのできない要素であると考えます。本町では、実証運行を経て、平成26年4月より、オンデマンドバス、通称トロントロンバスを運行しており、これは他の自治体と比べても、いち早い取り組みであったと承知をしております。

また、第6次長期総合計画においても、交通弱者対策として公共交通は必要不可欠と位置づけられており、定期路線バス、オンデマンド運行、シャトルバスを継続し、住民ニーズを反映しながら利用促進に取り組むこと、さらには、関係部署と連携し、新しい交通手段の導入についても検討を進めるとしています。まさしく、公共交通政策は、町政運営の中でも最も重要な政策の一つであるわけです。

しかし、一方で、令和5年3月に策定された川南町立地適正化計画では、公共交通の利用率や満足度は依然として低水準であることが示されております。また、中学校の統合・新設が実現すれば、新たな交通需要が生まれることも想定されるこれを機に、地域の実情に合った公共交通サービスの在り方を検討し、地域公共交通計画の策定を視野に入れるべきとされています。

繰り返しになりますが、町民からは、公共交通の改善を求める声が強くあります。この川南町における地域公共交通政策の現状と課題、そして持続可能な地域社会と公共交

通はどうあるべきか、今回の一般質問を通して町長の姿勢を問うてまいりたいと思います。

それでは、質問に移らせていただきます。まず、1つ目ですが、本町における住民の移動手段は、民間が提供する鉄道、路線バス、タクシー等、それらを補完する手段として、定期路線バス及び予約制のオンデマンドバスを町が委託して運行している。この認識でよいとお伺いをします。残りの質問は質問席から行います。

○町長（宮崎 吉敏君） 町が委託している移動手段については、おおむねその認識でよいと思います。その他、町が委託している移動手段として、時間が限定的ですが、川南駅とトロントロンドームを結ぶシャトルバスがございます。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） シャトルバスがあるということでございました。これは川南駅の送迎時の混雑解消を目的として運行されているものです。その利用状況をお聞きする前に、この予約制のオンデマンドバスとはこういった仕組みになっているのかをお伺いをいたします。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） ただいまの御質問にお答えいたします。

トロントロンバスのオンデマンド運行については、日曜日・祝日・年末年始を除く月曜日から土曜日までの午前8時40分から午後6時まで運行しています。利用したい日の2週間前から前の運行日まで電話で予約していただきます。乗降場は、拠点乗降場と地域乗降場がございまして、地域乗降場と拠点乗降場、拠点乗降場と拠点乗降場間は運行しますが、地域乗降場と地域乗降場間は運行しておりません。

運賃は、1回の乗車につき大人が200円、高校生以下が100円、未就学児が無料となっています。併せて利用状況について報告させていただきますと、トロントロンバスのうち、定期路線運行のほうが、令和6年度1年間で延べ1,208人、1日当たりにしますと4.11人、それからオンデマンド運行の方が1年間で延べ3,878人、1日当たり13.19人、シャトルバスが同じく令和6年度になりますが、1年間で延べ9,938人、1日当たり34.03人の方が利用されております。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） オンデマンドバス、そして定期路線バスとシャトルバスが川南町が委託して運行しているということでございます。このオンデマンドバスというのが、予約をして、前の日に予約をして乗ることができる、いわば民間のタクシー事業者との差別をしているというようなことでございますが、それぞれ平成26年に運行されて、これまでいろいろお声をいただいて改善すべき点多々あると思いますが。

次の質問に移りますが、それぞれの移動手段における課題、これは民間のJRと路線バス等も含めてでございますが、それぞれの移動手段における課題と改善点を町はどのように把握していますか。また、タクシー事業者への配慮を行いつつ、オンデマンドバスの当日の予約化、そして隣接自治体との広域連携によるオンデマンドバスの拡充、そ

して設備更新、人材育成そして確保、この事業者への支援の考えはないのかお伺いをいたします。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） 大きく分けて4点の御質問だったかと思います。

まず1点目の、それぞれの移動手段における課題と改善点について。鉄道、広域的コミュニティバスについては、時間当たりの本数が少ないことが課題として挙げられると思いますが、民間事業者も採算を考えて本数を決定していますので、町としては、鉄道、広域的コミュニティバスにどのようにつながかを検討しなければなりません。

タクシーについては、働き方改革の影響もあるかと思いますが、ドライバー不足に伴う運行時間の短縮が重要な課題であると認識しています。

また、オンデマンドバスでカバーできない部分を補完する事業として、令和6年度からタクシー利用料金助成事業を実施しています。オンデマンドバスやタクシーの利用状況等、実態把握に努め、利便性と運行コストを考慮し、改善できることはないか前向きに検討していきます。

2点目、タクシー事業者への配慮を行いつつ、オンデマンドバスの当日予約化についてですが、急な用事で利用したくても利用できず、不便と感じている方もいらっしゃると思います。オンデマンドバスは、より多くの方々をより効率よく運ぶため、また、タクシー事業者への影響を考慮し、前日までの予約としております。繰り返しになりますが、オンデマンドバスやタクシーの利用状況等、実態把握に努めて改善できることがあれば、前向きに検討していきたいと思っております。

それから、3点目の隣接自治体との広域連携によるオンデマンドバスの拡充について。オンデマンドバスで隣接自治体へ行けるようになれば、利用者の利便性は上がると思いますが、1人当たりの運行コストは高くなり、より多くの方々をより効率よく運ぶことができなくなります。また、路線バス事業者やタクシー事業者の経営を圧迫することも懸念されます。それぞれの移動手段のバランスを考えることは重要なポイントだと認識しています。

また、地域公共交通の検討において、広域連携は非常に重要だと考えています。人口減少社会において、持続可能で効率的な行政サービスを提供するためには、単一の市町村の枠を超えた連携が不可欠です。

4点目の設備更新、人材育成・確保など事業者への支援については、その支援が将来の地域公共交通の確保につながるのかを判断することが重要です。町民の皆様の御意見、公共交通事業者の要望、それに係る費用と効果など総合的に勘案し、適切に対処していきたいと考えています。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） 承知しました。まず、その中で民間タクシーについてお尋ねをいたします。先ほどの答弁で、ドライバー不足で運行時間が短縮されているという答弁がございました。具体的にタクシーが動いていない空白の時間帯は、どこからどこ

までなのかお伺いをいたします。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） タクシーが極端に少なくなる時間帯として、日曜日を除く午後10時以降と、あと日曜日の終日と認識しております。

○議員（中村 昭人議員） 午後10時で終わるということで、これが非常に最近多く耳にしているということでございます。実際には予約が重なってくると、9時台でも呼べないことがあるというふうに聞いております。飲食店の方からは、タクシーがなくてお客さんが帰れない。だから、夜のお客さんの足が遠のいているということを聞いております。

私も実際、夜の街でお店を利用しておりまして、年配の80歳を過ぎた方がよく飲みに来ていらっしゃる。そこのお店のママさんが、なかなか来れないので、迎えに行っているというようなこともおっしゃっていました。見ていて、80歳を過ぎて夜の街でお酒をたしなむというのは非常にうらやましいのと、非常に豊かな時間だなというふうに私は思っております。なかなかそういった方の機会を失っているというようなこともあるのだなというのは、痛感した次第です。

そしてまた、町外から会議や懇親会に来られた方も、タクシーがなくて帰れないので、なかなか川南町では飲めないで、懇親会に出席できないといった声も聞いております。

ほかにも、10時以降に駅からタクシーを呼びたい人、また病院へ駆けつけたい人、病院から帰りたい人も、夜間は移動ができない状況です。こうした声を町長はどのように受け止めておられるのか、率直な御意見をお願いいたします。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

今現在、夜間のタクシーが不足していることで、飲食店が大変な御苦勞をされていると伺っております。これは、お仕事終わりの従業員の帰宅やお客様の移動手段の確保など、多くの飲食店にとって大変深刻な問題であり、夜間における移動手段の確保は、町民の皆様の生活と安心に関わる重要な課題であると認識しております。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） 大変な深刻な問題であるという認識であるということですが、このタクシーの夜間運行でどのように改善できるかということなんですが、飲食店での利用が夜間では多いと見込まれます。鉄道、ＪＲを使って帰る人であれば、川南駅まで、例えば、ナイトシャトルバスとしてデマンド運行するとか定期運行するということも考えられますが、自宅に帰る人に限っては、お店から自宅までの送迎が必要なわけです。高鍋から呼んでも回送料が発生するので高くなると、高鍋から呼んでもなかなか来ないというような声も聞いております。

やはり、この課題解決には、町内にタクシーの機能を残すということが求められているというふうに考えるわけです。そうはいつても、夜間や日曜日の運行がないのは、先ほどもありましたけども、働き方改革や人材不足によるものであるということは理解しております。採算性の問題もあるかもしれません。町長は先ほど、民間の声、事業者

の要望、費用対効果等を総合的に勘案し、適切に対処するというふうに答弁をされております。私もタクシー事業者への支援は不可欠だというふうに考えます。

そこでお伺いします。今後どのようにタクシー事業者へのヒアリングを行い、利用者の声を集めて、交通空白の時間帯、少なくとも深夜零時までの運行を実現する取り組みを進めるのか、町長の見解をお聞かせください。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

先日、町内で営業しているタクシー事業者1社と直接お会いしてお話しさせていただきました。それから、担当課職員がほかのタクシー事業者、宮崎県タクシー協会、それから国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局に出向いて、直接意見交換をさせていただいております。また、タクシーの運行状況と利用状況、課題を把握するため、タクシー事業者に対し、聞き取り調査を実施しています。

地域の実績を考慮した上で、交通インフラを確保するためのあらゆる方法を模索し、どの方法が川南町に最も適しているのか検討を進めてまいります。

以上です。

○議長（中村 昭人議員） 承知をいたしました。聞き取りを行っているということで、ぜひ関係機関との協議を加速させて、課題解決に向けて御努力をお願いいたします。

続いて、オンデマンドバスの当日予約化というところなんですけども、この当日予約化について、近隣自治体を見てみますと、都農町ではデマンドタクシーが前日予約ですが、高鍋町は当日の1時間前まで、新富町は30分前まで、木城町でも空きがあれば1時間前まで予約可能となっています。これは地域内にタクシーの事業所があるのかないか、複数あるのかでも状況は変わってくるというふうに思いますが、川南町の場合は、デマンド運行を委託している事業者に加えて、もう一社営業所がございます。先ほどからありますように、タクシー事業者への影響は懸念するところではありますが、地方の生き残りは、公共交通の存在が鍵になるというふうに考えています。

先ほども、実態を把握し前向きに検討と答弁をされましたので、地域戦略の一環として、持続可能な地域公共交通ネットワークづくりを進めていただきたいと思いますがいま一度お考えをお聞かせいただきたいと思います。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

地域公共交通の確保は、単なる移動手段の提供にとどまらず、地域の持続可能な発展のための重要な社会インフラと考えています。よりよい地域公共交通ネットワークづくりに努めてまいりたいと思います。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） まさしく公共交通は、社会のインフラとして大変重要な様子であると、私もそのように考えます。では次に、隣接自治体との広域連携についてなんですけども、隣接自治体との広域連携によるオンデマンドバスの拡充については、先

ほど答弁されましたように、運行コストや効率性、民間経営への影響が懸念されるところであり、長期的にやはり広域的にやるべきだと私はと思いますが、現状ではなかなか難しい面がありそうです。

そこで、例えば、高鍋都農間を平日9便運行しています。宮交がやってたのを今、三和交通が広域コミュニティバスを運行していますが、この民間バスの路線バスのバス停にトロントロンバスの乗降場、バス停を設け、利用しやすくする。また、高鍋町の町境にあるルピナスパークに、川南町のトロントロンバスと高鍋町のオンデマンドタクシーの乗降場を共同で設置する。そうすれば、そこでの乗り継ぎが可能になって、高鍋町のオンデマンドに乗り継ぐことができるのではないかというふうに考えます。こうした工夫なら、現実的ではないかと思いますが、町長いかがでしょうか。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

大変貴重な御意見ありがとうございます。地域公共交通は、住民の生活を支える重要なサービスであり、交通網の整備や住民の活動範囲が行政区域を超えて広域化している現状を踏まえますと、単独の自治体だけでは対応し切れない課題が多くあります。そのため、効率で持続可能な公共交通ネットワークを構築するために、将来的には広域的な連携が必要だと考えています。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） このタクシー機能の維持、オンデマンドバスの当日予約化、そして公共交通の今議論いたしました広域化、これは先ほど同僚議員の質問でもありましたけども、いずれも住民の移動の利便性向上には欠かせない取り組みであります。

そしてまた、タクシー業界も人手不足や市場規模の縮小など厳しい経営環境に置かれていることも事実です。引き続き、それぞれが地域公共交通を担う重要なインフラとして機能し続けられるよう、必要な支援を講じながら、将来の地域公共交通の確保に向けて協議をしていただきたいというふうに思っております。そこで、協議をする場ということで、どのような場があるのか、地域公共交通というのがあると聞いておりますが、そのような場での議論というのが今後行われるのかどうか、今、この公共交通会議について現状をお聞かせいただければと思いますが。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） 地域公共交通会議は、地域のニーズに遭った輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置しております。この会議では、地域住民、交通事業者、警察、宮崎運輸支局などが参加し、路線の新設、変更、運賃、事業計画などについて協議を行います。議員御指摘のとおり、地域公共交通の維持、発展には、継続的な意見交換が不可欠です。

国土交通省も、地域の実情に応じた公共交通の在り方について、住民、交通事業者、行政など関係者みんなで話し合い、活発でよい議論ができる場づくりを推奨しています。

現在も、今後もそうなんですけども、まず各事業者の方、それから利用される方々の意見をいろいろ私どものほうでお伺いし、それをある程度方向性を見据えながら、必要

に応じて協議の場を設けたいと考えております。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） では次に、これからの地域公共交通の在り方についての質問です。

先ほどから、地域公共交通の維持・確保は、地域経済の活性化、さらには地域社会の崩壊を防ぐためにも欠かすことのできない要素というふうに述べさせていただいておりますが、中期的には、公共ライドシェア、A Iなどのデジタル技術を用いた予約方法による利便性向上、長期的には子どもの安心・安全な学びを確保するためのスクールバスの導入、持続可能な地域づくりと公共交通網の整備といった、川南町全体、全町的な議論を通じた地域公共交通の仕組みが必要と考えます。

このようなことについて、町長、教育長の見解をお伺いをいたします。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

デマンドバスやシャトルバスをスクールバスとして兼用する取り組みは一つの方法として考えられますが、スクールバスについては、子どもたちの安全確保を最優先に研究していかなければならないと考えています。

以上です。

○教育長（平野 博康君） 中村議長の御質問にお答えいたします。

中学校や小学校の統合を考えていく際には、児童生徒の安心・安全な登下校を保障するための方法として、スクールバスの導入は必要であると考えております。具体的にどのようにバスの運行を行っていくのかということにつきましては、町当局や担当課とも十分に協議を進めていきたいと考えております。

○議員（中村 昭人議員） スクールバスの導入、これから中学校の統合についても、小学校の統廃合についても議論がなされていく中で、スクールバスということはその中で必要・必須な事項だというふうに思います。先の議論ではあるんですけど、実はこれ、西都市が来年中学校を統合して開校します。

この間、いろいろお聞きしていた中で聞いたんですけど、西都市が今、スクールバスのルート選定を進めています。運行は民間事業者へ委託します。6つのルートで運行予定で、その際に3つの路線では、路線バス、バスに生徒と一般の利用者を混在させる方法を取るそうです。このように、川南町でも、今、運行しているデマンドバスやシャトルバス、こういったものをスクールバスとして兼用できないかというふうなことは、私は一つの考えるべき論点だというふうには思っておりますので、子どもの安心・安全のために最優先されるということが一番ですので、ぜひこういったこともお考えを将来はいただきたいなというふうに思います。

スクールバスが複数台導入となると、同じ時間帯にバスと運転手が要るということです。日中にそれを何かで利用するという考えもあるんですけど、なかなか朝と夕だけにバスと運転手を複数の路線で運行用意するというのが現実的なのか、これから何人利用

するかということもあると思いますので、ぜひそういった論点も含めながら、公共交通政策の一つとして捉えていただきたいというふうに考えて、今回取り上げさせていただきました。

次に、長期的視点の中で、ライドシェアと今、結構言われています。このライドシェアというのが2つ大きく分けられるということです。一つは市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する、いわゆる公共ライドシェア。もう一つが地域交通の担い手、移動の手段の不足解消のために、タクシー事業者の管理の下で自家用車、一般ドライバーを活用した運送サービスを提供する。これが日本版ライドシェアと言われるものです。川南町としてこのライドシェアをどのように位置づけているのか、見解をお伺いいたします。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） まず、タクシー事業者の管理の下で実施する日本版ライドシェアについては、採算制の問題から川南町でタクシー事業者が取り組む可能性は低いと考えております。一方、公共ライドシェアのうち、交通空白地有償運送については、様々な方法がありますが、タクシーサービスの補完として公共ライドシェアを活用するため、タクシー事業者と市町村が共同運営する方法が、現時点では川南町で実現する可能性が最も高いと考えています。

ただし、公共ライドシェアについては、制度の見直しも検討されておりますので、国の動向を注視していきたいと思っております。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） このライドシェアについては、昨年、行政視察で石川県の加賀市というところにお伺いしました。日本、いろいろなところでライドシェアが導入されると言っていますが、なかなか都市部でしか有効的な手段としては、今はないというのが現状なのかなというのは思っていますが、先ほどちょっと言いましたけど、商工会から要望書が出た中で、あらゆる交通手段という中で、ライドシェアもそれに含まれるんですけど、個人タクシーの規制緩和をしたほうが早いんじゃないかというようなことの意見もありました。

これが規制緩和ですので、川南町としてできることは限られていますので、大変難しい問題かなというふうには思っています。タクシー事業者の方からも、会社が1社もなければ、その地域に、個人タクシーは1台からでもできますが、会社がある場合には認められにくいという話を伺っております。

しかし一方で、方法論としてなんですけど、タクシー事業者とドライバー契約をして働けば、個人タクシーを始める際の年齢制限や、乗務歴10年といった規制はかからないそうです。通常のタクシー同様、駅や町なかで待機場所にいて客待ちもできますし、もし二種免許がなければ、ライドシェアドライバーとして働くことも可能ということです。

日本版ライドシェアの形になるかと思いますが、これ二種免許があれば、日中は駅や町なかで客待ちをして、夜はアプリ予約によるライドシェアといった形で、どちらのサ

ービスも提供できるとこのように聞いています。これは別な仕事を日中していても可能ということです。

仕事が勤めの場合は、月の就業時間との兼ね合いもありますけども、タクシードライバーとライドシェアと、仕事と三刀流ということが可能ということでございます。やる気のある方がいれば、川南町で新しいこういったサービスを提供できる可能性があるというふうに思うんですが、町長いかが思われますか。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

議員がおっしゃるように、いろいろな可能性があると考えます。もちろん、やる気のある方がいらっしゃれば、それにこしたことはありませんし、そういった方をどのように地域公共交通に結びつけていくかが重要だと思います。まずは、既存の交通事業者の意見等を尊重し、今後の地域公共交通がどうあるべきか考えていきたいと思っています。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） いろいろタクシーの事業者とも協議して、川南町にとっても、タクシー事業者にとっても取り組むメリットがあるとすれば、タクシー事業者と共同で募集をして、そのドライバーをサポートするというのも面白いのかなというふうに思います。ぜひ、このような形にとらわれないような形で、いろいろなアイデアを協議していただければというふうに思います。長期的な視点の中で、A I、デジタル活用、デジタル技術なんですけど、これからは、公共交通は交通弱者への対応だけでなく、子どもから高齢者まで幅広い年代の方々が利用できるよう、デジタルの新技术を活用するなど、持続可能な公共交通の構築が求められているというふうに考えます。そこで注目されている技術で、マース、M a a Sというふうに書きますが、このマースというものがあります。町の交通をこのアプリ、携帯のアプリで仕組みとしてまとめて、便利に使えるシステムということです。例えば、バスの予約とタクシーの配車を一つのアプリで済ませて、支払いもできると、こういったようなイメージです。このような新技术を用いた取り組みはどのようにお考えなのか、町としての見解をお伺いします。

○まちづくり課長（稲田 隆志君） 移動の利便性向上のために、デジタル技術を活用することは有効であると思います。しかし、M a a Sについて申しますと、最適なサービスを提供するために、多様な交通事業者が持つ運行データや利用者データを共有し、連携させる必要がありますが、データ公開に慎重な事業者も多いという課題であるとか、地域ごとの状況や抱える課題が異なるため、都市型のM a a Sをそのまま地方に導入しても、効果がない場合もあると聞いております。このようなことから、新技术を用いた仕組みについては、それが川南町に合っているのか、慎重に判断していきたいと考えています。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） 地方に合った形を導入するといったことは、そのとおりだというふうに思います。これから、交通インフラの課題の多くは、デジタル技術の活用

によって、今後ますます便利になっていくものだと思いますし、多くの課題は解決されていくというふうに思います。繰り返しになりますけども、これまで交通弱者への対応が中心であった公共交通政策から、誰もが日常的に利用することを前提とした視点への変更が必要だというふうに考えます。そのためにも、町長等が答弁で述べられましたように、国の動向等をしっかり注視しながら、先を見据えた対応をお願いしたいと思います。

最後になりますが、持続可能な地域づくりと公共交通網というところで、地域公共交通の維持・改善は、単に交通分野の課題解決にとどまらないというふうに考えます。これは、まちづくりや観光・福祉・教育など幅広い分野に大きな効果をもたらすというふうに考えます。さらに、近隣自治体との連携により、公共交通ネットワークを一体的に形成・維持させることは、移動の権利を保障し、地域住民の暮らしを安定させるというふうに考えます。よく地方消滅という言葉を目にしますが、その前に起きるのが、公共交通の消滅であるというふうにも言われています。目先の課題解決だけでは、地方公共交通の8割が消滅するという指摘もございます。まさに、地方が生き残る鍵は、この公共交通の存在であるというふうに考えますが、このような指摘に対しまして、町長はどのように考えるのか、お考えをお聞かせいただければと思います。

○町長（宮崎 吉敏君） 中村議員の質問にお答えします。

議員の御指摘どおり、今後のことについて見通しを立てて、常に必要な準備に取り組むことは、町としても重要なことであると考えています。高齢化が今後も進んでいく中において、免許返納等により、自分自身で移動手段を失う方がさらに多くなると予想されます。

また、公共交通機関を利用したいが、その乗降場に行くことができないなど、人によって様々な事情を抱えていると認識しています。町としましても、先ほど言いましたように、国の動向を注視しつつ、広域連携も視野に入れ検討していきたいと考えています。

以上です。

○議員（中村 昭人議員） 先ほどの質問の中でありましたが、乗降場まで行くことができないという声、これまさしく、本当に皆さん多く抱えている課題なのかなというふうに思います。先ほど言いました立地適正化計画の中で、住宅密集地が、バス停から半径 300 メートル以内に、世帯の家の密集地がないというようなことも指摘されています。要するに、乗降場の配置をこれから改善すべき点多々あるのではないかなというふうに思います。長期的な目線でしながらも、そういった今ある課題を丁寧に解決していくということも、この公共交通政策では重要なポイントかなというふうに思っております。町長には、川南町のリーダーとして、地域公共交通の整備・充実をぜひ力強く前に進めていただきたいとそうようお願いして、一般質問を終わりたいと思います。

（ 午後 2 時 16 分 終了 ）