町政を問う（一般質問）

Q&A 1

問　**県の進める「賢い縮小」の政策の意図と本町の捉え方は**

答　**住み慣れた地域で暮らし続けられる町づくりを進める**



重森一宗
議員

先日、濵田知事が人口減少社会において「賢い縮小」を進める」との政策を発表した。知事の意図と、大豊町においてはどのように捉えたらよいのか問う。



下村賢彦
町長

大豊町は人口減少が続いているが、広大な山林や農地、山間集落を抱える地域特性から、コンパクトシティを目指すのではなく、人口が減少しても住み慣れた地域で暮らし続けられる町づくりが重要だ。今後は、山林や農地、集落を将来にわたって維持する仕組みを考えていく必要がある。

高知県が進める「賢く縮む（スマートシュリンク）」や「４Sプロジェクト」の考え方を踏まえ、効率化できる分野は県と連携して取り組みつつ、大豊町の地域特性に合わない施策については町として意見を伝えるなど、持続可能な地域づくりを進めていく。

※スマートシュリンク…人口減少を前提として行政や地域の規模を賢く縮小し、住民の生活の質（QOL）の維持・向上を目指すまちづくりの考え方

※４Sプロジェクト…県が「集合」「伸長」「縮小」「創造」の４つの視点をすべて満たす取り組み。

▼重森一宗議員

「特定地域づくり事業協同組合」について、大豊町の人口減少・少子化・高齢化の中、深刻な労働力不足を踏まえ、町内に若者が通年で安心して働ける公的な雇用環境をもつ組合をつくる。という内容について問う。

▼下村賢彦町長

林業を軸に農業や送迎業務などを組み合わせ、年間を通じて働ける仕組みとして特定地域づくり事業協同組合の活用を検討してきたが実現しなかった。

今回、あらためて複数の町内事業者と協議を重ね、準備会まで進んでいる。今後は、事務局体制や社員募集、事務局体制や社員募集、規約等を整え、今年度中の組合設立を目指す。

▼重森一宗議員

人口減少社会の現状を踏まえ、町の施策として、小さな農業・小さな林業を政策に上げている。その目的について問う。

▼下村賢彦町長

小さな農業、小さな林業の意図は、大豊町を見たときに、国の進める大規模化、集約化になかなか当てはまらず、国・県等の補助事業の活用が難しい。

その部分を町単独の制度を作り、産業としての農業ではなく、地域や集落を守り維持するために、小規模な農業従事者等にも支援が回るような制度としたいという考え方だ。

林業では、豊富な森林資源を循環利用し、生産性を高めて森林を適切に管理することが基本となる。森林組合を中心に、木材の搬出や森林の団地化・集約化を進めることが必要である。加えて小規模な不採算森林を採算の取れる森林へ転換する取り組みに対しては、森林環境譲与税を活用していく。

さらに、再造林や支障木伐採などの仕事を森林組合等が一括受託し、個人の作業グループや法人につなぐ仕組みを検討し、林業の仕事づくりと人材不足の解消を同時に進めていきたい。

Q&A 2

問　**森林環境譲与税の使途は**

答　**林業振興や山林の管理、集落を守る取り組みに活用する**

▼重森一宗議員

森林環境譲与税について、林業政策での使途を問う。

▼下村賢彦町長

本町は、広大な森林と高い民有林率を背景に、約1億8千万円の森林環境譲与税を受けており、幅広い事業に活用している。今後は、林道・作業道の整備、新規就労者の雇用支援、森林所有者への出荷支援、間伐や支障木の伐採などに重点的に活用する。

森林環境譲与税を単に林業振興だけに使うのではなく、山林を適切に管理し、森林や集落を守るための財源として、小規模な取り組みにも幅広く活用していく。

Q&A 3

問　**「交通空白地」の解消と移住・定住促進に向けた移動手段の確立を**

答　**７つの事業を実施している**



美濃明男
議員

令和４年12月に１タクシー事業者の廃業を受けて、運転免許を持たない、あるいは返納した高齢者を中心とした地元住民、観光客や仕事で訪れるビジネス客において移動手段の不足が生じた。

また、路線バスの減便が進む山間部では、タクシーは単なる移動手段ではなく「生活の命綱」として機能しており、本町では、住民がタクシーを利用したときの料金負担を減らし持続可能な移動手段を確保するための制度が創設されたが、移動手段の確保対策において取り組んでいる助成制度について問う。

▼下村賢彦町長

現在、①住民利用のスクールバス一般混乗の委託、②乗合タクシーは、住民負担を軽減するための乗合タクシー助成制度を実施。

③健診タクシーは、健診を受診された方が病院から自宅への片道分、自己負担５００円の残りのタクシー運賃を助成。

④通院タクシーは、医療機関を受診した帰りの病院から自宅への片道分の自己負担５００円の残りのタクシー運賃の助成。

⑤福祉タクシーチケットは、36枚、かける５００円が申請者（障がい者等）に渡される仕組みによる助成、⑥生活バス路線の維持に関する補助金、⑦町内交通事業者における運転手確保のための１人当たりの雇用助成金等７つの事業を現在実施している。

Q&A 4

問　**交通空白を埋めるための移動手段の確保と今後の方向性は**

答　**利用目的を問わない新たな公共タクシーとしての移動手段の新制度を交通事業者に提案している**

▼美濃明男議員

町内タクシー事業者は、事前予約等による運行を優先的にしており、車両が出払っていれば住民は待つか断られるしかない。この「今すぐ動きたいのに動けない」という突発的な交通空白を解消することが、今の大きな課題だと感じている。

これから大豊町に住もう、残ろうと考えている現役世代や移住者の方々にとっても、この山間地で移動手段がしっかり確立されているかどうかは、町の魅力や安心感に直結し、人口減少を食い止める土台になるのではないか。

また、交通空白の定義も「乗り物や事業者はあるが、必要な時に使えない」このような状態も人口減少や高齢化が進む地方の実情に合わなくなったため交通空白とみなされるようになった。

「制度上は交通手段があるはずなのに、生活の移動手段として機能していない」という隠れた移動困難者を救い出すために国（国土交通省）が定義を改めた。

この時間的な空白の認定へと定義が変わったことで、タクシー事業者が営業していない夜間や、配車がパンクしている時間帯に限定して、一般ドライバーが自家用車で乗客を運ぶ「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」や、自治体による「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）」が日本全国で導入できるようになった。

この定義の変更を受けて、地方自治体が独自の移動手段を確保しやすい制度になったわけだが、このような交通空白を埋めるための移動手段をどのように確保していくのか今後の方向性を問う。

▼下村賢彦町長

通常のタクシー業務で突発的な移動のニーズに対しての交通空白を埋める対応は、現状難しいと聞いている。

交通空白を解消するには物理的にタクシーの台数が増えるのが望ましいが現状難しいと思う。

また、公共ライドシェアの導入は、諸事情なども調査し慎重に考えていく。

今後の方向性として、効率よく車を回せる仕組み作りを進めるために利用目的を問わない新たな公共タクシーとしての移動手段の新制度を交通事業者に提案している。

▼美濃明男議員

タクシー事業者との調整や担い手不足など、一朝一夕とはいかない課題があることは理解するが、法改正が示すとおり、事業者があっても実質的に配車がされない時間帯がある以上、本町はすでに深刻な交通空白地帯に陥っていると言わざるを得ない。

本町の交通空白対策として、既存のタクシー事業者との住み分けと、民間優先の配車を大前提とし、その上で不