

治体としても、都会に優秀な労働力を供給しているという対価をもっと還元してくれと。交付税交付金だけではなく、そういう税制を訴えていくということも、これから対馬市の財政を考えていく上でも必要じゃないかと思うんですが、市長、今の考えについてどういうふうに思われるでしょうか。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 確かに、脇本議員おっしゃられるように、対馬市の特殊合計出生率は2.18ということで、たしか全国5位だったというふうに思います。そういう面からしますと、確かに、ここは、労働人口を都市部に今までもずっと送り出している産地というとられ方をできるんじゃないかなというふうには思いますけども、今おっしゃられました、例えば、その代替といますか、そういったことでの交付税並びに補助金みたいなところになるかと思いますが、そこら辺はまた今後の検討課題といますか、研究をさせていただきたいというふうに思います。

○議長（堀江 政武君） 6番、脇本啓喜君。

○議員（6番 脇本 啓喜君） 時間来ましたので、最後に、県のほうでも、このように、CCR Cについての基本指針が出ています。先ほど申し上げたように、県との協力も必要になってきます。その中で、その当時、担当課長をしてらっしゃった方が今現在、対馬振興局長を務めていらっしゃるといふこともあります。振興局との連携を図りながら、ぜひ研究・検討をお願いして、この質問を終わりたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○議長（堀江 政武君） これで、脇本啓喜君の質問は終わりました。

○議長（堀江 政武君） 昼食休憩とします。午後は1時から再開します。

午前11時55分休憩

午後0時59分再開

○議長（堀江 政武君） 再開します。午前に引き続き市政一般質問を行います。

10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） 皆様、改めまして、大変お疲れ様です。10番議員の波田政和でございます。

比田勝市長を初め、執行部の皆様におかれましては、年末が近づくお忙しい中、日々、行政運営に御尽力いただき、大変お疲れ様でございます。

私どもも、市民から負託を受け、早4年の任期を迎えようとしております。この職責を与えてくださった市民の方々の熱い気持ちを改めて胸に刻み、職務を全うすべく任期を迎える最後まで、全力で頑張ってまいりたいと思いますので、最後までお付き合いをよろしくお願いいたします。

それでは、通告に従い、大きくわけ、次の2点について質問をさせていただきます。

まず、1点目ではありますが、南部地区の道路整備及び交通環境の対策についてであります。その中の1つ目ではありますが、南部地区の道路整備について、尾浦から浅藻区間における2つの道路改良計画についてお尋ねをいたします。

現段階において、尾浦から安神区間の一部は着工しているものの、この路線をよく利用する市民からは、余り先に進んでいないと、よく声を耳にします。この件につきましては、かねてより前財部市長時代にも質問させていただいておりました。

過去の答弁といたしましては、平成25年2月の6月定例議会において、尾浦から浅藻までの道路整備については、道路延長18.2キロに対し、改良後の道路総延長は9.9キロとなり、約10キロの短縮、時間にすると15分ぐらいの短縮ができ、総額150億の費用を見込んでいる、国のほうから起債の許可をもらい、ここにこぎつけ、さらに交付金につきましても、堂坂線と合わせて250億の話を進めている。現段階において国が素案としてまとめ、国境・離島の特別措置法の中で、直轄事業という考え方も見え隠れしている。

どうかして港湾、それから市、県道、これらの住民に直結するインフラというものを、国がどのようにかかわれるのかを、国のほうも一生懸命考えていただいている。直轄事業という手法ができた暁には、スピード化を図っていくため、そのような手法も念頭に置いていると答弁をいただいております。

この尾浦から浅藻区間における南部地区の東部道路の整備計画について、現在の進捗状況と今後のスケジュール、また何よりも大事な新市長の意気込みをお聞かせいただければと思います。これらについて、御答弁をお願いいたします。

2つ目の、各地区や地域から巖原市街地への交通環境整備の充実についてではありますが、この件につきましても、先ほどの御質問さしていただいた道路整備とリンクするところが多少ございます。

前市長の答弁の中にもありましたように、港湾や市道・県道、これらの住民に直結するインフラをどう整備していくのかが大きな問題ではないでしょうか。また、2改良区間の道路を利用する地方で暮らす住民の方々が道路事業を苦し、巖原市街地へ遠ざかっていることも懸念されます。

先ほども触れましたように、尾浦から浅藻区間においては、いまだ軍用道路を使用している状況であり、島内でも、最も改良が遅れている道路ではないでしょうか。このように、巖原市街地へ遠ざかっている市民に対し、本市はどのような対策を考えられているのかをお尋ねいたします。

次に、大きな2点目の質問ではありますが、全国的にも問題となっている高齢ドライバーによる交通事故防止対策についてであります。

この質問については、昨日同僚議員からも質問があつておりましたが、今回、私はより具体的に高齢ドライバーをサポートできる仕組みについて質問をさせていただきたいと思ひます。

また、質問内容が重複するところもあるかと思ひますが、御了承くださいますようよろしくお願ひいたします。さて、昨日もお話がありましたように、近日、各地で発生しております高齢ドライバーによる交通事故の報道を見ておられますも、ある種社会的問題にも発展している深刻な問題であることは、皆様も御承知のとおりであるかと思ひます。

高齢ドライバーの方々は、自動車運転等のベテランです。決して、高齢ドライバーの方々の人格や生活を否定するものではありません。しかしながら、人間誰しも年齢とともに、視力や体力、記憶力や判断力などが変化し、若いときと同じではなくなつてきます。

そうした体の変化を理解し、変化に応じた運転を行うことが安全運転を続けることではないでしょうか。私はそのように思ふわけでありませう。現在、70歳以上の運転免許保有者には、免許更新時に高齢者講習を受けることが義務づけられています。この講習は、視力や運転操作に問題があるか否かを診断したり、実際に車を運転しながら、自身の運転技能についての認識、理解を深め、その後の安全運転に生かしていただくためのものです。

さらに、75歳以上の方が免許証を更新する場合には、高齢者講習の前に、講習予備検査を受けることが義務づけられています。講習予備検査は記憶力や判断力を測定する検査で、その結果に応じて、従来よりもきめ細かな高齢者講習を実施されているようにあります。

しかしながら、現実問題として、昨今、日本の高齢化社会の進行は、世界でも飛び抜けております。本市においても、同様なことが言えると思ひます。冒頭お話ししましたように、残念なことではありますが、高齢ドライバーの交通事故が大きな問題となつており、高齢化社会の交通の問題点は、高齢者の交通事故の問題、運転免許の返納と車なし世帯の増加、日常生活における移動難民者の増加、地域コミュニティーの崩壊などが挙げられ、その中でも自動車事故における高齢者の割合が急増をしていることではあります。

昨日、市長の答弁では、対馬市内における高齢者の事故は、ここ数年間横ばいだとお話があつておりましたが、私が調査しました統計によりますと、県下で発生しております事故の69%を高齢者が含めており、65歳以上の高齢ドライバーによる交通事故は、ここ10年間で11%もふえている状況であります。

このような背景の中、対馬地区の交通安全協会様や対馬北南警察署様におかれましては、高齢ドライバーさんに対し、さまざまな交通安全啓発活動に取り組みをなされ、日々、御尽力いただいているところでもあります。

それと、対馬市内に住所が存在する高齢者の人口と運転免許取得者についてですが、75歳以上の男女合わせた人口が約7,500人、そのうち運転免許証取得者が約3,400人ではあります。

対馬市内の75歳以上の高齢者の人口から取得者の比率は、約45%となり、運転免許取得者は約2人に1人が取得されている現状ではないかと理解はしております。

また、車を持たない世帯となれば、もう少し少ない数になると思いますが、若干、数値の違いがありましたら訂正をよろしくお願ひしときます。

このように、同僚議員もお話があったように、このような交通事情の中、全国的に見ると、自家用自動車免許証の自主返納もふえ、ほとんどが65歳以上で、他の市町村において、行政のさまざまな支援策が、免許返納増加の要因のようであります。

特に、本市のように高齢者が多い中山間地域においては、厳原、美津島、市街地から離れた地域で生活されている高齢者の方々も多く、車を持たない御夫婦の方々もいらっしゃるようであります。

このような背景の中、昨日、市長の御答弁にもありましたように、今後は高齢ドライバーの免許自主返納に対して、バス利用料を、定額フリーパス1カ月5,000円をさらに割引加算する方式や、コミュニティーバス並びにデマンドタクシーの活用などを検討したいというお話がございました。また、バスを日常的に利用できる地区の方々には利用度が増す助成事業であると、私も同感しております。

しかしながら、市長に御確認とお願いですが、一部の地域では、バス路線から離れた地域も多く、また高齢者所帯の密度の高い中、年齢や健康状態により、歩くことは可能でもバス停まで数百メートルを歩くことは困難な方、また買い物等で荷物が多い場合や座る場所のないバス停、暑い夏、寒い冬のバスを待つことを考えれば、タクシーを呼んで、自宅から出かけるほうが安心安全であり、高齢者の体力面から考えてみましても負担を軽減することが第一で、そのため車を持たない高齢者世帯では、タクシーを利用することが多くなるのが現状ではないでしょうか。再度申しますが、市長は、昨日、バスに関して定額フリーパス1カ月5,000円を、さらに割引加算する方法を検討したいとおっしゃっていましたが、このようにタクシーでしか利用できない方々に対して、市長はどのような行政サポートをお考えなのかをお伺ひいたしたいと思ひます。

また、同僚議員がこの高齢ドライバーにおける免許自主返納をした場合のサポートについて紹介した中にありましたが、宮崎県の西米良村においては、実施されております運転免許証を自主返納した65歳以上高齢者に14万4,000円のタクシー券を支給する制度、支給についてであります。この制度は1人1回限り有効期限は公布日から1年間、私は、助成金もさることながら、自主返納率を上げるために、恒久的な政策が必要と考えますが、市長の御意見をお伺ひいたします。

このような観点から申しましても、市長のお考えと同様、私も高齢者世帯がふえ続ける本市の現況を踏まえ、高齢者の交通対策として、高齢者の外出支援、バス、タクシー助成制度を新たに

取り入れるべきと考えます。

そこで、高齢ドライバーの方々の免許自主返納をサポートとは別に、市長にお願いがございます。例えば、高齢者の中でも優先順位として、まず人工透析患者の方々とか、重度障害の方々、または認知症の方々を対象として、バス、タクシー、さらなる助成制度の検討はできないものなのかお尋ねします。

高齢者へバス、タクシーの助成条件としては、車を持たない高齢者世帯であり、対象年齢や所得、家族構成や助成金の金額など、さまざまな条件があるとは思いますが、このような助成制度ができれば、高齢者の外出回数もふえ、イベントなどの参加も可能となり、同時に市街地の活性化にもつながると期待しておりますので、市長の御見解をお伺いいたします。

以上、大きく2点にわけて質問します。よろしく御答弁をお願いいたします。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 波田議員の御質問にお答えいたします。

まず、1点目の南部地区の道路整備についてということで、主に、主要地方道巖原豆殿美津島線の尾浦浅藻間について、答弁させていただきます。

本路線のうち、県の事業でございますが、尾浦入口から内山坂トンネルまでの区間におきましては、平成27年度から改良延長1,913メートル、総事業費約20億円で、平成33年度完了を目指し、既に着手しております。

また、内山坂トンネルから浅藻間につきましては、平成24年度から局部改良事業で着手し、本年度まで約1億5,000万円の事業費を投資してはいるものの、抜本的な解消にはいたっていないと認識しております。

したがって、内山坂トンネルまでの改良完成予定が、平成33年度を予定しておりますので、引き続き浅藻地区までの改良を継続して着手していただくよう、強く要望してまいりたいと思っております。

また、市の事業といたしましては、尾浦安神間を改良延長約2,300メートル、うちトンネルが1,410メートルでございますが、総事業費約38億円で、平成34年度完了を目指し、平成25年度から着手しております。平成29年度中には、トンネルの詳細設計を完了し、平成30年度もしくは平成31年度には、トンネルに着手できる見込みでございます。

その後の安神浅藻間につきましては、主要地方道とは別に、市の考え方といたしましては、基本的に集落間を結ぶ計画で、概略設計を終え、事業費約11.5億円を見込んでおり、かなり大規模な事業計画となっているところでございます。

したがって、県事業の主要地方道、尾浦内山坂トンネル間の改良の完成が平成33年度、また市事業の尾浦安神間の完成が平成34年度で、いずれも完成年度が同時期でございますので、

安神浅藻間の改良につきましては、主要地方道の改良として市の概略設計案を基本に、県事業で着手していただくことも視野に入れ、時期を見極めながら県への要望も行ってまいりたいと考えているところでございます。

次に、厳原南部の各地区地域からの厳原市街地への交通環境の整備の拡充についてお答えさせていただきます。全国的に高齢化が進む中、過疎地に居住する高齢者の方々の移動手段をどのように確保するかという問題が生じてきております。

しかしながら、利用者が減少する中、地域の公共交通の利便性を高め、存続させることが困難な状況となってきております。

全国的に見ましても、過疎地における公共交通を確保するために、各自治体において多額の負担が強いられている現状がございます。本市におきましても乗り合いバスの維持及び市営バスの運行に年間約1億4,600万円を要しておりますが、公共交通は学生の通学や高齢者の通院、買い物など、日常生活を支える重要な生活インフラであり、公共交通の維持は、本市における重点施策と捉えて、地域公共交通空白地域の解消に向けて、地域主体で運行を行っていただく予約制コミュニティーバスの実証運行など、地域公共交通の維持を図っていく取り組みを進めているところでございます。議員御質問の厳原南部の各地区地域から厳原地域への交通環境整備につきましては、高齢化が進む中で拡充の必要性は十分に承知しておりますが、バス利用者が減少する中で、利便性向上のための増便を行うことは困難な状況でございます。

市といたしましては、南部地区における地域交通の現状を少しでも改善し、バスの利用率を高めるため、地域公共交通再編実施計画において、厳原市街地から病院等を結ぶ幹線への乗り継ぎ時間の短縮と幹線と枝線の接続強化を掲げ、運行を行っております。

次に、3点目の高齢ドライバーの点でございますけれども、この高齢ドライバーによる交通事故予防対策につきましては、先ほど議員さんのほうからもありましたように、事故が相次いでいるような状況であり、全国的にも社会問題化している状況であります。

その原因の主なものは、先ほどもおっしゃいましたように、運動能力や判断力の低下、さらには認知症などが原因と言われておりますが、免許返納は浸透せず、繰り返される悲劇を防ぐ、有効な打開策は見出されてはおりません。

対馬市における高齢者の交通事故は横ばいの状況にありますが、これは横這いじゃないという、ちょっとお話でありましたけれども、申しわけございませんが、こちらとしては、そこはよくつかんでおりません。

高齢化が進行している現状を鑑みますと、いつ同様の事故が発生してもおかしくはありません。現在、国においては高齢運転者の交通事故防止対策として、平成29年3月施行の改正道路交通法により、従来免許更新時の高齢者講習においてのみ実施していた認知機能検査について高齢者

が一定の違反をした場合も義務化されることとなりました。

また、高齢運転者の交通事故防止対策の一つとして、運転免許証の自主返納支援がありますが、本市と同様に、公共交通機関が充実していないへき地におきましては、運転免許は地域住民の足であり、生活する上で必要不可欠なものであることは言うまでもなく、免許の返納が進まないことも現実でございます。

市といたしましては、免許を返納される方、されない方いずれの高齢者にも運動機能の低下を自覚していただくことは、事故防止対策において大切なことと考えておりますので、警察機関、自治体及び民間等が実施しておりますドライブレコーダーの貸出制度や、体験型講習の実施など、関係機関と協力しながら前向きに検討していく必要があろうと考えております。

今後も継続して地元警察署及び交通安全協会等々と連携を図りながら、免許自主返納等の啓発活動を行い、併せて返納を推進するための高齢者運転免許証自主返納支援制度事業や平成24年から導入し、バスの利用者の増加に効果も出ているフリーパスポートの割引加算特典など、免許返納者が抱えるであろう通院や買い物に対する不安を低減できるような支援を検討してまいりたいと考えております。

また、今後、確実に高齢化は進行してまいります。それに伴い、利用者の減少から路線の維持にもなることも想定しながら、引き続きデマンドタクシーや地域コミュニティバスの導入の可能性を探り、検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（堀江 政武君） 10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） ありがとうございます。

まず1点目の南部地区道路整備についてであります。ここで市長に確認したいんですけど、25年の6月定例会で、前市長が答弁しております内容は引き継がれておるかどうかを確認したいんですけど、この問題に対してでいいですよ。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） この浅藻までの道路計画については、もちろんこれはもう確認、引き継ぎを受けているところでございますけども、ただその財源であります二百数十億円ということの、これが確実につくということまでは、私も、今の現在のところでは確認はしておりません。

○議長（堀江 政武君） 10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） 比田勝市長と財部市長は、人間が違うから考え方も違うかもしれませんが、我々地域に住む住民といたしましては、行政は継続しておると、実は考えてるんですね。そういう中で、要は、この浅藻区間までの間を、先ほども言いましたように、新市長さんは継続してやるのかやらないのかを明確に答えていただきたいということで、先日の勉強会でも

ありましたが、対馬市の要望の中にも入ってたか入ってないか、よくわからなかったんですね。だから、再度、ここを確認したいと思います。お願いします。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） この市道尾浦浅藻線の計画につきましては、今現在、尾浦から安神までは、既に着工をしております。そういった中で、この現在の路線と今現在計画している路線を見てもみますと、安神の次の久和までは、かなりショートカットされた路線となっております。こまでは何とか市道で対応したいなという考えでおります。

それから、久和からこの浅藻につきましては、現在の県道に沿ったようなルートで計画しておりますことから、ここにつきましては、県への要望と重ねながら、対応してまいりたいということでございます。

言うように、計画といたしましては、もちろん尾浦から浅藻までの計画はそのままにしてやりたいということでございます。

○議長（堀江 政武君） 10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） ありがとうございます。

南部地区に住んである方々は安心したのではなかろうかと思っております。継続で年度ごと確実に進めていくという御答弁であったと理解してよろしいですか。

そしたら、いろんな県とか国に要望がある、前市長が国境離島の話も新法の話の中でもあっておりますから、そういったものを、その都度、いろんな場所で話ししながら、早急に進めていただきたいと、このように思っております。よろしいでしょうか、お願いいたします。

次に、2点目の高齢者ドライバーによる交通事故予防対策についてであります。やはりこの問題は現況から見ておりましたが、本市において、高齢ドライバーの方々が、免許を返納したくても、今後の自分たちの生活に支障を来すことから、なかなか返納の手段に踏み切れないのが実態であると考えております。

先ほどから、市長は、今から検討をしていきたいとお話がありますが、少しスピードが遅いんじゃないかなと、私なりに思うところがあります。それは、平成24年の長崎県議会においても、高齢ドライバーの免許自主返納について議論がなされております。

その中で、企画課長は、優遇措置といいますか、そういう対策を関係機関、市、町や交通関係の公共輸送機関とも協議をすると、このような話がなされております。この会議は、5年前の話ですよ。そういう中から、県から何らかのお話があつてんじゃないかなと、私は理解しておりますが、ましてや県の市長会あたりでも、そういう話が出たんじゃないかなとも思っておりますが、もしなかったとしたら、県の交通課の企画課の対応を疑います。

それはそれとして、さらに免許自主返納の促進に対して、バスやタクシーなどの利用の助成も



さることながら、町全体として、商工会やさまざまな団体、各企業にお願いして、市民全体で取り組むことも大切ではないかと思うのであります。市長の御見解をお伺いします。

また、昨日もお話がありましたように、行政の対応として、その多くはバス・タクシーの回数券交付や、料金の割引きを取り入れているようであります。具体的に長崎県内においても、長崎県営バス、諫早大村在住の方で運転免許証を自主返納された方を対象に、それぞれの市内地域限定で路線バスが1カ月3,000円で乗り放題となる免許返納者バス制度の社会実験などを行っているようです。

例えば、本市においても、高齢ドライバーの中で、具体的に65歳以上はどうか、また75歳以上はどうか。そして、大事なのはタクシーでしか移動できない方々はどうか対応すべきかなど、免許返納をしやすい対策を論じようとする場合、運転免許取得者の何%ぐらい免許の返納を希望するかなどシミュレーションや社会実験制度などを取り入れ、段階的にサービスを提供できるよう取り組みはできないものなのか。

それとまた、別の話になりますが、確かに対馬市社会福祉協議会さんの方でも、日常生活自立支援事業を行っております。このようなサービスがあることを対馬市内の多くの高齢者は、余り理解できていないのではないかと私なりに危惧するところもあります。

もう少し市民の皆様理解していただくためにも、対馬市としてCATVの活用や光ケーブルを利用した告知放送などを充実させてみていいのではないのでしょうか。せっかくあるのだから、最大告知するために有意義に利用することを強く要望します。また、告知放送についてですが、以前から思っていたんですがCATVの放送について若干触れたいと思います。こういった市民に対して重要であろうとする告知放送について、例えば30分間の番組放送をする場合、番組の途中に盛り込んではいかがでしょうか。

つまり、民放と同じく見たい番組が終わったら、その後のCMは余り見ない。つまり、番組と番組の間に入れ込むことで視聴される方が多くがこの情報を目にすると思うのであります。いろいろシステムの難しさはあるかもしれませんが、どうか今後の課題として検討していただければと思います。

それと、もう1点確認したいのですが、経済産業省が所管する地方公共団体における買い物弱者支援関連制度についてであります。この支援事業は、中身を見ておきますと、各市町村においてさまざまな支援事業の認定を受けているようです。

例えば、長崎県下の一部として、長崎市において、移送支援サービスとしまして通院、買い物、その他社会参加活動をするとき、自宅から自力で移動が困難な場所までの間を移送することや、例えば、雲仙市においては、高齢者交通助成事業としてタクシー料金の一部を助成することなど、社会活動の範囲を広め経済的負担の軽減と福祉の向上を図っておられるようにあります。また、

お参り等である上五島においても、買い物支援など取り組みがなされていて、安否の確認までがなされているようなサービスもあるようにあります。

先ほど申しますように、28年度は、この支援事業に対馬市は載っておりませんでした。そういう中で、国の支援事業はいろいろあると思うんですよ。対馬市単独で高齢者への支援事業が難しいなら、そういった支援事業を国や県の方にもお願いしながら、少しずつ取り入れてやっていけないか。

私は、新市長、あなたがやるべきであるし、あなたしかできない事業ではないかと思っております。市長のやる気さえあれば、現実、できる問題はたくさんあるのではないのでしょうか。選挙期間中、各地を回られ、空き家の増加や高齢者の深刻さ、目の当たりにされながら、比田勝市長だからやれるのではないですか。まだ、近日の話でございますので、この問題に対して、市長の地元比田勝地区の御高齢の皆様を初め、全島の皆様もすぐく着目されると思います。

先ほども申しますように、本土と比べ、本市のような離島では、交通手段は自家用か路線バス、またはタクシーしかありません。特に、高齢ドライバーの多くは人に迷惑をかけたくない、自分のことは自分でしなければいけないなどの考えがたくさんお持ちであるというように見受けられます。このように、公共交通機関の少ない本市におきまして、免許返納したくても、生活していくため、自分で運転しなければいけないという考え方がほとんどではないのでしょうか。

先ほどから申しますように、島内において、移動手段の選択肢はたくさんありません。少ない年金生活の御高齢の方々の多くは、経済的に負担にはならないようにするために、苦渋の選択で自家用車を運転しなければいけない環境となっているのではないのでしょうか。

そういった弱者の方々をまず救済できないものか、また社会的問題となっている高齢ドライバーによる交通事故歯どめにも役立つと思っております。交通事故はいつなるとき加害者にもなり、被害者にもなり得る可能性があります。高齢ドライバーの方々やその家族の方、また親類の方々がこの免許自主返納について個々判断される場合は、後押しとして政策を打っていただきたいと強く要望したいと思います。

まず、一つの例でございますけれども、高齢ドライバーの中でも75歳以上の免許返納者に限定して、バスの助成についてはできておりますが、やはりここはタクシーの利用も合わせて100%と言いたいですが、7割ぐらいの補填をして、市単独でもやってみることは大事ではないかと思っております。

比田勝市政において、やさしい対馬をつくっていただくためにも、大なたを振っていただくわけにはいけないかということをお願いしたいんですけども、御答弁をよろしく申し上げます。

○議長（堀江 政武君） 市長、比田勝尚喜君。

○市長（比田勝尚喜君） 障がい者または弱者への支援の制度ということでございますけれども、ま

ず初めに南島原の事例を出されました。このことについては、こちらのほうでも、ちょっと調べてみますと、65歳以上の返納者へ、これはタクシーの運賃の1割引を実施しているというところでございますけども、これは議員が先ほどおっしゃられたように、各地域の協力があつて対応しているということで、これは南島原のタクシー協会のほうが実施をされているというようなことが記載されておりました。

対馬市のほうでは、先ほどからも話があつておりますように、この免許証を返納いたしますと、確かにその病院、そして買い物等への対応が困るというようなことから、なかなか返納が進まないというようなことを私たちも考えておりますので、ここのところをいかにするかということで、先ほども答弁いたしましたように、まずコミュニティーバス、そしてまたデマンドタクシー、デマンドバス、こういったところをうまくかみ合わせて対応をしてみたいと考えておりますが、この場で、今現在、じゃ、どれだけの支援ができるかというのは、もう少し研究をさせてほしいというふうに思います。

そして、今現在、福祉関係のほうでも、コミュニティーバス、そして福祉タクシー、看護タクシーを、今現在、もう既に検討を始めているということでございますので、ここら辺もまた早いうちにお示しをしたいというふうに考えております。

それと、最後に買い物支援の件でございますけども、これはまず行政が支援に入る前に、今現在、どのような支援があつてかということ調べさしていただきましたけども、実はもうその某スーパーマーケットさんが既に始められておまして、現在、上対馬の一部から厳原の豆碓まで、利用者件数が約330件利用をされているということで感謝をいたしているところでございますが、市といたしましても、ここら辺の買い物支援も鑑みながら、これからまたできる方策を検討してみたいというふうに考えております。

以上でございます。

○議長（堀江 政武君） 10番、波田政和君。

○議員（10番 波田 政和君） ありがとうございます。

大体の、市も取り組みが、方向性が出たということで理解はしますが、問題は今回の道路を初め、返納までが全体的にリンクした話なんです。だから、そういった意味合いからもしまして、今、市長が御答弁なされますように、事業者が常にもうやってあるんだということじゃなくて、行政としたらそこをどういうふうにサポートしてやっていけるのかが大事じゃなかろうかなと。

やっぱり、そういったことがいろんな返納につながり、安全につながっていくのではなかろうかと私なりに理解しておりますので、今後、いろんなそういう取り組みには、いろんな各省庁から対策が出てくると思うんですよ。そういった中を十分に熟読いただきながら、事前に皆さんに提示しながら、今後の運営にやっていってもらうことが今回の最大のお願いとさせていただきます。

ので、引き続き全力で取り組んでいただきたいと、かように思っております。

以上で私の質問は終わります。ありがとうございました。

○議長（堀江 政武君） これで、10番、波田政和君の質問は終わりました。

○議長（堀江 政武君） 暫時休憩します。再開は2時からとします。

午後1時45分休憩

午後1時59分再開

○議長（堀江 政武君） 再開します。4番、船越洋一君。

○議員（4番 船越 洋一君） 清風会の船越洋一でございます。

本定例会一般質問は最後であります。今回は、会派代表質問で7名、それから一般質問で私を入れて11名、18名の議員さんが登壇をしております。私が最後でございますのでよろしくお願ひします。明解なる答弁をよろしくお願ひをいたします。

それでは、通告をしておりました観光客誘致対策について、4点、市長にお伺ひをいたします。

まず、1点目ですが、KEAコリア・エクスプレス・エアの就航については、前回の答弁では、韓国に訪問して要請したいとの答弁でしたが、その後の経過について説明をお願いいたします。

2点目は、九州カードによる韓国シンハンカードの使用は可能となるかでございますが、これも前回質問をいたしました。答弁では10月ごろインバウンドセミナーがあり、説明されるとのことでありましたが、その後の経過について説明を願ひます。

この1点目のKEAの就航についてと、2点目の韓国シンハンカードの件は、バイオマス発電の件も含めて前回の質問事項であります。しかしながら、この質問事項の各部局の対応状況が出ていないため、議会答弁等事案対応経過報告書が配付されておりますけれども、そこに質問内容が出ておりません。それで、再質問をするわけですが、今後もこのような対応をされるのか、これもあわせて質問をいたします。

次に、3点目ですが、ふえ続ける観光客に対応する施策はあるかでありましたが、昨日、同僚議員が質問をされましたが、韓国人観光客は市長の言われる目標数、5年後に30万人、10年後に40万人と答弁をされておりますが、一部の新聞報道では、28年度上半期で27万人と出ておりましたが、この数が本当であれば50万人を越す勢いでありまして。

去る12月10日に、オーシャンフラワー2、4,114トン、定員825人が就航し、今後、ますます韓国人観光客は増加するものと思われまして。思い切った施策を取り入れる体制の充実を図るべきだと思ひますが、市長の考えを伺ひます。

次に、4点目ですが、国境離島新法についてであります。これは、会派代表質問で5名の方が