

【シンポジウム】

大切な社会インフラのいまとこれから

第1部 基調講演：コロナ後における公共交通の課題と役割

講師：桜美林大学ビジネスマネジメント学群 戸崎 肇

第2部 報告：自治研究センターが高知市に提出した提言書の説明

報告者：石川俊二（〈公社〉高知県自治研究センター常務理事）

土居 貴之（合同会社えこ・まち研究室、NPO交通まちづくり高知）

第3部 パネルディスカッション：公共交通の再生と持続に向けて

コーディネーター：小笠原敏浩

パネラー：戸崎 肇・山村一正・樋口毅彦・新妻 亮太

2024年3月23日(土) 13:30～

三 翠 園



公益社団法人 高知県自治研究センター

【シンポジウム】大切な社会インフラのいまとこれから

日時：2024年3月23日

はじめに	1
第1部	
基調講演：コロナ後における公共交通の課題と役割	2
講師：桜美林大学ビジネスマネジメント学群 戸崎 肇	
第2部	
報告：自治研究センターが高知市に提出した提言書の説明	15
報告者：石川 俊二（〈公社〉高知県自治研究センター常務理事） 土居 貴之（合同会社えこ・まち研究室、NPO 交通まちづくり高知）	
第3部	
パネルディスカッション：公共交通の再生と持続に向けて	20
コーディネーター：小笠原敏浩 さん パネラー：戸崎 肇・山村 一正・樋口 毅彦・新妻 亮太	

〈資料〉

資料1 基調講演資料	
公共交通の現状と今後の取り組み	38
資料2 高知県自治研究センター	
クロスセクター分析 1	44
資料3 高知県自治研究センター	
クロスセクター分析 2	48
資料4 高知県自治研究センター	
高知市に対する提言	49

【シンポジウム】大切な社会インフラのいまとこれから

日時：2024年3月23日

(司会)

皆さん、こんにちは。ただいまから高知県自治研究センター主催のシンポジウムを始めていきたくと思います。



ここ数日は大変肌寒い天候が続いている中で、また今日は大変足元も悪い中、多くの皆さんにご参加いただきましてほんとうにありがとうございます。

私は本日の司会進行を務めさせていただきます、自治研究センターの石川と申します。どうかよろしくお願いいたします。

今日の構成ですが、3部構成に設定をしています。まず第1部として、桜美林大学の戸崎肇教授から基調講演をいただきまして、その後第2部として、私ども自治研究センターが高知市の公共交通に関する提言のとりまとめをしましたので、その内容について報告をさせていただきます。そして小休を挟みまして第3部として、関係各界の皆さんに参加いただきましてパネルディスカッションを開催して、概ね4時半には終了していきたくと思います。

少し長丁場にはなりますが、どうか最後までお付き合いをいただければ幸いです。

それでは開会にあたりまして、高知県自治研究センター理事長の東森よりご挨拶を申し上げます。

(東森理事長)

皆さん、改めましてこんにちは。本日は、私ども

主催の基調講演並びにパネルディスカッションにお越しいただきまして誠にありがとうございます。先ほど司会の石川のほうからも申し上げましたとおり、本日はあいにくの天候でございますけれども、70名近い皆様にご参加をいただいております。ほんとうにありがとうございます。

私は、本会の代表をさせていただきます東森歩と申します。本日はよろしくお願いいたします。

今日皆様のお手元には、公共交通に関する資料のご用意をさせていただきます。この後、桜美林大学の教授であります戸崎肇先生より基調講演を頂戴いたしまして、その後、高知県内外の公共交通に関しましてのご意見をお持ちの皆様に登壇をいただきまして、パネルディスカッションを予定させていただきます。参加者の皆様におかれましては、お手元の資料と先生の講演内容、パネルディスカッションの内容を踏まえまして、後ほどご意見やご質問も頂戴できればと思っております。



タイトルにもありますように、コロナ禍を経まして、現在経済は大変混迷を極めております。この後の社会状況がなかなか読み通せない中で、大切な移動手段であります公共交通がこの後どういった形に変化をしていくのか。あるいは県民や市民がこの公共交通についてどのように考え、また利用していくのが望ましいのか。こういったようなテーマを、本日は皆様とともに考えてまいりたいと思います。

夕方4時30分頃までの限られた時間ではございますが、充実した内容になりますこと、また本会を経て、皆様が公共交通に関しまして、考えを巡らせて具体的な活動を行っていただきますことを期待をいたしまして、甚だ簡単ではありますが開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(司会)

ありがとうございました。それでは、第1部の基調講演に早速移ってまいりたいと思います。

本日の基調講演、お話しいただくのは、桜美林大学、戸崎肇教授であります。若干戸崎教授の紹介を申し上げますと、戸崎教授は1963年、大阪府のご出身でして、京都大学卒業後日本航空（JAL）に入社をされ、その後学業専念のために退社をして博士号を取得、帝京大学、明治大学、早稲田大学などを経て、現在桜美林大学ビジネスマネジメント学群教授を務められており、専門は交通政策、観光政策とお聞きをしております。

それでは戸崎教授、早速よろしくお願いたします。

第1部

基調講演：コロナ後における公共交通の課題と役割

講師：桜美林大学ビジネスマネジメント学群 戸崎 肇

社会的効果の検証が重要

本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。桜美林大学の戸崎です。

実は今日海外から帰ったばかりで、朝羽田に着いてこっちに移動してきたので、全く寝てないので何言い出すか分かりませんが、ご容赦いただきたいと思えます。ただ、海外へ行ってやっぱりこういった話題で、今ある国の観光政策をお手伝いさせていただいているんですが、今日のシンポジウムの題材にある「持続」という概念ですが、これは「持続」という訳し方自体が間違ってるんです、実は。



サステナブルというのは、官僚さんが残念ながら間違っていて訳したということで、本来は「永続」と訳すのが本来の意味ということです。「持続」というのは、ほんとにテンポラリーで何とか保っているということ。しかし、大事なものは、永続的に必要なものを持っているということですから、本来この掛け違いというのは大きいということです。ですから、それをちょっと最初に申し上げておきたいと思えます。本来は「持続」から「永続」へという形で公共交通のあり方を考えていかなきゃいけないということでもあります。

それから、公共政策を考えるときに費用対効果で見ると変わってきています。特に80年代の規制緩和以来、公共部門においても全くビジネスと同じように費用対効果で考えるということが主流になってきました。効果のところは経済的効果と社会的効果というのがあります。

財政学では明確なところなんです、社会的効果というのは、実は計るのは非常に難しいんです。さっき私が昔飛行機会社にいたって言いましたが、例えば海外との間で直行便がひかれますね。そうすると、やっぱり日本と飛行機で結ばれているという

安心感、これも大きな効果なんです。

あるいは健康を維持するということ。レジメ最初の「身体・精神・社会」、これは WHO の健康の定義ですが、最後の社会的健康というのはやっとな最近よく言われるようになりましてけど、本来この3つ揃っていかなきゃいけない。社会的な健康というのは、まさに人間的なつながりです。地域の中で円滑な人間的な交流、コミュニティが生きて、その中で幸せを感じられるということです。これも本来の経済効果からなかなか導出できません。こういったことを全部合わせて、経済的効果、社会的効果合わせて、それが費用に見合うのかどうかで考えていかなきゃいけないです。

ただ以前は、今言った社会的な効果というのが簡単に増やせたので、何でもかんでもやっていいということで無駄な公共事業が進められたという社会的批判がありました。今こそ逆にそういった社会的な効果をきちんと検証して、公共事業をやるべきかどうかを考えることが大事です。

もともと公共事業というのは、民間ができないから公共がやるものです。儲かるようになればそれは民間がやりますから。そこの発想が逆になっていて、公共というものでも絶対に儲からなきゃいけないという発想になってますので、その風潮はやっぱり改めていかなきゃいけないというのがあると思います。

コロナ禍が示したもの

コロナ禍で移動というものが、本当に大事だということが分かりましたね。移動できないともやもやもあるし、買い物も行けないし、友だちにも会えないしということで、うつがものすごく増えた。寝たきり老人もほんとに増えてしまったということがあります。だから、移動というものがいかに人間生活において重要なものなのかがわかりました。そして、それを担う交通労働者というのはエッセンシャル・ワーカーとして当然位置づけられます。

一番初めに書いてあるように、一般的な分類ですけども、エッセンシャル・ワーカーの中にちゃんと公共交通やトラックの運転手が例示されているんですが、実際どうですか。飲食業の方々に対しては手厚い補助がすごく支払われたにも関わらず、交通事

業者に関してはほとんどなされていません。多少ワクチン接種については優遇された面はありますけども、基本的な補償がなかったから交通業界からどんどん人が離れていって、今日の主な話題の1つである運転手不足になっていったということがあります。ですから、エッセンシャル・ワーカーとして一応は位置づけられているけれども、実際の政策においてはエッセンシャル・ワーカーになっていない。これも見直しが必要だと思います。

それから矢印で交通政策基本法とありますが、2013年に交通政策基本法というのが、労働組合の方々のご助力もあって制定されました。残念ながらこれもあまり生きてない。災害時において、例えば公共交通が優先されたか。されてませんね。様々な大規模災害のときも、本来であれば公共交通に対して優先的に助成が配付されるとか、そういったことがなされなきゃいけないのに、それもなされていないということがあります。これも、見直す必要があります。

最後のところに、災害時における公共交通の位置づけというのを書いてありますが、これは今回の能登半島地震の事例なんかでも見たほうがいいですね。そういったところをきちんと検証して、どこに交通政策基本法というのが生きていくのかどうかというのを見る必要があると思います。

それから、あとで総括でじっくりお聞かせいただきたいと思いますが、ちょっと先に結論を言っておくと、まちづくりと都市交通政策って連動してないんですよ、ほんとに今でも。全く別の単体で、お互いに助け合っていないということなんです。

大体、反対意見言ったら絶対に外されます、委員会とかは。面白いですよ。だから、そういった委員の選定という問題もあとで地域公共交通会議の中で出てくると思いますけども、いろんなところで形骸化した会議体となって、それどうかなってところがあります。

先ほど海外から帰ってきたと言いましたが、私が行った国は実際の交通状況がどうなっているかと言うと、2車線あって車が横に6台並んでます。で、みんな競走してます。もうあおり運転なんて日常茶飯事、なぜか前に行きたがるんですね。それにこれは日本がこれから考えなきゃいけないことで、混在

交通と言われます。混在交通、いろんな媒体が一緒に入っている。我々が公共交通を改めて考えなきゃいけないというのは、安全運転をする際に例えば電動スクーターとかいろんな媒体が入ってきます。ほんとにこれで安全運転ができるかどうかということを考える必要がある。

その国はやっぱり SF ミュラで、東南アジアへ行った方はあの三輪車分かりますか、あれがすごいんです、あれがもう横からどんどん出てきて、クラクション鳴らしても全然もう横を見ない。しかも昨日は送っていただいたときには、庭先に牛を飼ってるところがあって牛を道路に放し飼いするんです。牛が横を歩いているし、そういったところがたくさんあって、インドみたいにいわゆる神聖化しないからいいんですけど、そういうのが全部入ってきて、もう大混乱です。

それ考えたら日本はすごいですよ。だから、日本の交通政策は非常にやっぱり進んではいるんだけど、でもそれに合ったような、ほんとに見合ったような変化に対応しているかということとは疑問だということがあります。ちょっと最初はそういったところから入っていきました。

高齢社会における公共交通の役割

次行きますと、「高齢社会における公共交通の役割」。高齢化に伴って、高齢者が関与する交通事故が増えてきました。コロナの前からさまざまなものがあります。

有名な池袋の事故で親子2人が亡くなる。いわゆる高級官僚の方が突っ込んで、それでもかなり軽い扱いでありました。マスコミ報道だって80キロか90キロでしたっけ、で突っ込んだって言いますが、明確に100キロ超えてましたから、それが報じられていない。ということは、ほんとに高級国民として遇されたんだろうと思いますけども。

それがあったし、その年の1月には前橋で女子中学生だったかな、卒業間際の2人がやっぱり高齢者の運転で事故にあって、1人は亡くなる。もう立て続けでした。2010年代半ばからどんどん増えてきて、逆走があったりいろいろな事故が起きました。

それで免許返納の動きが出てきました。ただ、返

納してしまったらもう生活できないんですよ、はっきり言って今の状況だと。だから、返納を勧めるのであれば、返納した後でどうやって移動権を保障していくかということを考えていかなきゃいけません。

また、免許を返納させると同時に、その人自身が運転しなくなると、認知症が進みます。発症率1.7倍ですから結構高いです。運転ってすごく頭使います。頭使うのが使わなくなったら一気にボケるんです、言葉悪いですけど。

さらにもう一つ言うと、家庭内で厄介者になる。それまでは子どもの送り迎えをするという家庭内の役割があったのに、それができなくなると、高齢者の方にとっては家庭の中では居場所がなくなる。で、ひきこもりになるということが研究結果で出てます。ですから、そこもやっぱり考えなきゃいけない。

単純に免許返納させればいいじゃなくて、やっぱりできるだけ運転したいと思ってる人に対しては運転できるような環境を整えていくのも大事、共存してるんです。もうマイカーなくしちゃったらというのは空理空論で無理ですから。そうすると、やっぱりその存在を前提としながら公共交通を考えていく必要があるということです。これ後で出ますが、サポートカーをどういうふうに導入していくかというのも考えていく必要ががあります。

公共交通の経営難

その中で、「公共交通の経営難」ということであります。日本はご存じのとおり、マイカー中心の交通行政をやってきました。高度経済成長期の頃からです。高度経済成長期のときに日本はどういった移動手段を主たる核として持っていくかという議論の中で、機動性の高いマイカーというのを選びました。これが公共交通の弱体化につながっていくということです。

問題は、じゃあ公共事業にどこまで自主採算を求めるとかということです。これはそもそもが無理です。そもそも民間ができないところを公共がやります。ただ、当然血税を使ってますので、下手な経営はさせてはいけないということはあります。だから、経営の発想は非常に必要ですけれども、絶対に赤字に

しなきゃいけないということではない。でも、どこまでやっぱり無駄をなくすかということ考えていく必要はあります。これはまた後で考えてみたいと思いますが。

僕としてはもうずっと言ってきたことは、交通政策というのは医療政策であり福祉政策、もう一つは教育政策です。つまり交通というものを核として、いろんな政策というのが初めて可能になります。この発想が大切です。残念ながら交通政策だけを考えると、社会一般の反応というのは既得権益を守るって話になるんです、大体。ずっと規制産業でしたから。そのことは仕方がないです。でも、一旦そこを強調すると、ああまた規制産業は自分たちの権益を守るためにこういったことを言ってるんだという反応が非常に多い。

そうではなくて、交通というものは本当に社会生活の基盤で、それで何が達成できるかということを見せないといけない。交通によって何が本当に社会的に保障されるかということを書いていかないと、まず予算が下りない。公的な予算を確保できないということです。交通のための予算ってなかなか取れません。だから、今後の医療政策をするため、福祉政策をするため、教育政策をするために、交通というものに対する財源を持ってこなきゃいけない。

だからポリシーミックスというのはずっと言われてますけど、ポリシーミックスをするんだったら財源もそれに連動するような形で再編しなきゃいけない。もうこれ中央で今運動されている方分かるでしょう。ものすごい切ないです、特に予算に関しては。だから、そこをどういうふうに変えていくかでしょうね。

残念ながら国レベルでは無理です、国会審議とかいろいろ規制があります。ここはやっぱり地方レベルで、特にそういったものに対して関心を持つての方のトップダウンでやっていかなきゃいけない。いろんな調査やらせていただきましたけど、やっぱりいわゆる交通行政が進んでいるところはトップの見識がすごくいい、思いが強いところです。

レジュメに「赤字=廃止でいいの？」という近畿運輸局のポスターを載せています。問題は赤字になるまでやっぱりみんなが関心を持たないということです。廃止になる寸前になったらみんな騒ぎますけ

ども、そうではなくて騒ぐまでにしっかりと対策をとっていかなきゃいけない。ということ、残念ながら言わざるを得ないということでちょっと申し上げておきました。

運転者不足の要因

次の「運転者不足への対応」が今日の主たるテーマですね。あるいは「2024年問題」です。物流のパネルは次にありますから、まず最初はいわゆる人の輸送について考えていきたいと思います。

労働条件の改善というのが一番大前提になってくるわけですが、毎年4月にランドセルメーカーのクラリーノさんが小学校1年生に対して、将来何になりたいですかというふうなアンケート調査をとります。やっぱり運転手さんて大体7番目ぐらいに来るんです。かなり上位に来ます。これが大人になるとほとんどいなくなる。非常に残念なことです。

実際に車を運転する。僕、ある時期あるロータリークラブに入って、そのロータリークラブの若いトラック会社の社長さんがいらっしゃって、「私は車を運転するときに一番嬉しい。あの爽快感というのが、やっぱりこの職業を選んだもうほんとに最上の動機だ」と言ってます。同じく九州で働いてるときに、観光会社にいた人が定年を迎えるときに、最後にどういった職場に行きたいんだって言ったときに「やっぱりドライバーに戻してください。あのときの仕事が人生でやっぱり一番良かった」というふうに言っています。

そういったような一国一城の主としての運転手というのは、ほんとはやりがいがあるというふうに思いますけども、当然労働はきついですよね。まずバスでは特に都市部では「中抜き問題」って言われる問題があります。朝夕のラッシュアワーの時の便数が多いから、より多くの方が動かなきゃいけない。昼間の時間帯は便数少ないですから、当然それ減らさないといけない。その時間帯の給与補償が問題になっていて、バス会社の給与補償も大体中小は払えません。大手でも実感で大体400円ぐらいですかね。たしか東急さんぐらいが時給400円で待機、これではやってられないという形で辞めていきます。

今もうとにかく長時間労働って若者嫌いますから、

とにかく休日が確保できない仕事、不規則な仕事ってみんな嫌がります。今日新聞社の方もいらっっしゃいますけど、新聞社来ないでしょう、来ないですよ。もう僕らの頃新聞社って花形で、もうみんななりたい、なりたいって言ってましたけど、今、夜討ち朝駆けが嫌いですよ。医者だったら絶対にならないというのは、小児科と産婦人科と外科です。時間外労働嫌いますから。だから、これはもう交通だけの問題ではないです。

そういうふうにもう特に若い人の思考ってどんどん変わってきてますから、特に交通業界というのは、そういった社会生活を24時間支えなきゃいけないという、特殊な労働環境を強いられますので、人がなかなか来ないです。だからそういうことを言うと、やっぱり労働環境の改善だけでも不十分なんです、実は。

タクシーはやっぱり個室労働でしょう。後で言いますが、女性労働力を確保しようとするとなんか起るかと言うと、やっぱりお客さんからのセクハラがネックなんです。日本の場合仕切りがないでしょう。運転席と乗車席の仕切りがないから、セクハラが起りやすい。

そのことがあったので、タクシー業界は今それが多いので、やっぱり絶対に堅固な防衛やるべきだっていうふうに言ってるんですけどね、ものすごく強い抵抗があります。なぜかと言うと、やっぱり直接お客さんと触れ合うことがホスピタリティだという業界の慣行がありますので、それ絶対に嫌がります。やっぱりそれはちょっと考え直す必要があるかもしれません。

もうこれからどんどん海外からお客さんが増える。これは悪いことではないと思いますが、やっぱりそういう国際化という環境の中での我々のスタンダードというのも考えなくちゃいけないということがあると思います。そうじゃないとちょっと恐くて、運転手になってくださいとなかなか言えないということがあるんです。

ライドシェアの問題点

ライドシェアという言葉をお聞きになった方どれぐらいいますか。今、喫緊の課題はこれです。2024

年問題とライドシェアです。ライドシェアというのはここに書いてありますように、一般のドライバーさんがタクシー行為をやるという、そういったもの。ただ、ライドシェアというのは本当はプラットフォーム産業で、配車システムにより手配をする人たちが本来のライドシェアです。

皆さん、ウーバーって聞いたことありますか。ウーバーとか日本だとリフトとか、あるいはアジアでGrabとかすでに認知されてますよね。海外で利用された方どれぐらいいますか、今若い人が行くと海外はほとんどもうウーバーですね。だから先生はウーバーを反対してるんだけど学生は喜んで使っていると、非常にいびつな現象なんです。

ただ、海外は仕方ないでしょう。なぜならば、やっぱりタクシー会社が強盗行為をしたりする。メーターをとらなかつたり、だから環境が違うんです。ウーバーに乗ってるほうが安全なんです、海外は。だからそういった事情を一切報ずることなく、当然のように海外でやってるから日本に持ってくるというのが今の風潮。これはやっぱりやめたほうがいいでしょうね。

やみくもに反対してるわけではないんです。だって、理想は理想だから。今あるものをどういうふうにして最大限利用するかっていうのが、いわゆるシェアリングエコノミーって言い方です。共有経済。例えば古民家を再生する、これもそうですね。これらは全部共有経済なんです。今ある無駄なもの、使われていないものを最大限有効活用して、そして社会的にうまくやっていきましょう。

この中で車を持っている方どれぐらいいらっっしゃいますか。これはもうほぼ100%ですね。最近若い人はほんと持たなくなりました。持たなくてやっていけますよ。車持ってる方どれぐらい運転されてます？やっぱり稼働率が少ないということは、まだまだ共有経済ができますよね。これは確かに社会的には有効です。

究極はタクシーです。タクシーという1台の車をみんなで共有してるのですから、あれこそほんとの共有経済です。ただ、今まで何でそれが理論的に言われてきて実際にできなかったということは、誰がどこでそれを求めていて、誰がそれを瞬時に提供できるかという情報のマッチングができなかった。こ

れがインターネットが入ってくる
ことによって、瞬時にマッチング
ができるようになってきたから現
実的な共有経済が可能になったわ
けです。

車の場合にはライドシェア、宿
の場合が Airbnb です。聞いたこ
とありますか。いわゆる古民家の
共有とかそういうのを全部含めた
Airbnb です。あれも問題が多いで
しょう。泊まったら宿主にレイブ
されたとか、そういった事例がか

なり報告されてますので。つまりその担い手の身分
保証がどうなるかとか、あるいはその人がほんとに
健康な状態で運転しているのか。今のいわゆる二種
免許のシステムで、会社が管理しているバス会社と
かタクシー会社は点呼をちゃんとやります。それが
もう一般の人がずっとドライバーでやったときに、
どうやってそういったことを見分けるのかどうか。

アルバイトだったら自分の会社が終わってからや
りますから、過労な状態でやるかもしれない。大体
は大事故って、過労によったり居眠りすることで発
生します。そういったのをどういうふうにして抑制
するんですかという話を十分にしないうえで、ライ
ドシェアほんとやっていいのかなということ。こ
れでも重視する人は相当焦ってるみたいですよ。な
にかく入れなきゃいけないということで、今神奈
川県で相当突っ込んでやってますけども、ただ、そ
こで1回入れちゃうと、全国2制度制を日本はとっ
てませんから一気にいろんなところに普及してい
くでしょうね。

地方はいいと思いますよ。ただし、地方にライド
シェア入れても多分すぐ逃げていきます。儲からな
いから、需要はそんなに大きくないから。入る手段
として地方に入って行って、それで国の認可が取れ
たらすぐ逃げていきます、多分。だから、地方は何
も残らないという話になります。京都府京丹後市み
たいに、ライドシェアといっても、顔見知りの間で
お互いの助け合いで自動車で運ぶっていうシステム
はあり得ます。今そういった形で、タクシー会社が
管理する形でのライドシェアというのを入れてい
こうとしています。これ全面的に解禁したらどうなるん



でしょうかということ、ちょっと後でまた考えて
いきます。

運転者不足への対応策

それから、労働力不足って大体4つ解消策がある。
1つは女性労働力の活用、2つ目が外国人労働力の
活用、3つ目がAIの活用、4つ目は高齢者、高齢
者の定年延長。この4つです、労働力不足で考えら
れてる手段としては。

一番手っ取り早いのは、言葉悪いですけどやっぱ
り女性にもっともっと働いてもらいましょうとい
うことです。残念ながら外国人労働者に関してはや
っぱりかなり難しいものがありますね。交通の場合
はやっぱりシステムが全然違いますし、交通法規も違
うし、道路状況も全部違うし、それをどういうふう
にして克服するかなというのはあります。反論とし
ては、「ニューヨークなんかは多民族で、みんなタク
シードライバーしてるじゃないの」という反論は
ありますけれども、さっき言ったように日本の場合、
かなり世界でもちょっと精緻な交通システムを持っ
てるんで、それにほんとにどこまで対応できるかと
いえば、かなり難しいんじゃないかと思います。

AIで高度な情報技術の導入ということで自動運
転。自動運転ができるかどうかは、さっき言ったよ
うに混在交通をどういうふうを考えていくか。自動
運転というのは、GPSで障害物を測っていきます。
人工衛星が3つ以上ないといけない。人工衛星が3
つ以上あってそれで場所を特定していくというのは、
天気が悪いとちょっと怖い面がまだ若干残ってます。

例えばいきなりウサギが出てくるとか、まあそんなことはないにしても自転車が出てくる、さっき言った電動スクーター、今ほんとに問題になってるでしょう。大阪とか、相当衝突事故出てきてますよね。で、無免許でしょう。無免許で導入決まりましたから。そういうのがどんどん入ってきたときに、自動制御できるかどうかということかなり疑問です。実際テスラなんかも自動運転やってますけど、事故起こしてるでしょう。だからそういったことを見ると、あまり早急に自動運転に期待を寄せるのは難しいだろう。だから、ここはやっぱりサポートカーのレベルでとどまるんだなというふうに考えています。

それともう一つ怖いのがブラックボックス化で、これ何かと言うと、技術が発展すればするほど、どういった原理が働いているかっていうのが分からなくなりますよね。例えば、これも横浜の話ですけど、数年前に横浜で自動交通鉄道が、電気軌道を逆走した事故覚えてますか。逆走したんです。それが大きな問題になりましたが、なぜそうなったか分かっていません。そのときに大阪の方にお話を聞いたら、大阪でも当然自動運転システムがあって、ゆりかもめみたいなものです。10年前に起こった事故、まだ原因が分かってないそうです。

それぐらいに、高度な情報が使われれば使われるほど、何か問題が起こったときのリカバリーにものすごい時間が掛かる。だから社会自体が不安定さを持つ。これをブラックボックス化というふうに言っています。だから、これからどんどんそういったのが進んでいったときに、レジリエンス、つまり回復力というのが問われることになります。



もっと言えば、ほんとに高度な技術を持つてる人が社会を牛耳ることになる。こういった技術資本主義になります。極めて少数の高度なプログラミングとか、そういうのができる人が社会を牛耳っていく。まさに、『1984』というジョージ・オーウェルが書いた未来社会がこれから現実化していくかもしれない、ということをお我々考えなきゃいけないということがあります。

何度も言葉に出しましたが、ここに「混在交通」というのが出てきて、だからほんとに安全なまちづくりを考えるうえでは、ほんとに立体分離しなきゃいけないんです。完全に各交通帯というのをモードごとに分断していくということが一番難しいということがあります。

重大自動車事故が起こるって大体地方でしょう。なぜかと言うと、マイカー中心だから。歩行者とマイカーの通行帯って大体マーキングだけです。だから、事故が起こるんです。当初に建設されたものには、歩道が一体化されているところがある。そういうところがあって、最初の障害物、分離帯があるからそれで多少守られてる。その後で出てきたのは自転車でしょう。自転車が歩道を走り回って、こんな怖い国はないというのがありました。

実際に2021年東京オリンピックのときに最も懸念された1つの材料というのは自転車でした。一番危ない。事故の事例も増えてるでしょう。なので、今やっと自転車の通行帯というのができてきましたし、そういうのは先行してやったほうがいいでしょう。今は何でも環境問題に優しかったら導入という時代ですから。でも、自転車はほんとに法規上非常に危ないものがありますので、まちづくりのときにはそういったこともぜひお考えいただきたいということをお話をさせていただきました。

労働力の充実に向けて

労働力の充実に向けてということですが、女性労働力のさらなる活用。そのときにはハード・ソフト面両方必要です。先ほど言った

ようにタクシーなどでの顧客によるセクハラ問題、これはほんとに実際によく言われてますし、皆さんご存じのとおり、女性労働力を男性の職場に入れていこうと思ったら更衣室をつくらなきゃいけないし、休憩室もつくっていかなくちゃいけないし、相当な追加投資が必要になります。その追加投資をきちんと踏まえたらとなったら大企業になっちゃうわけです、残念ながら。だから、それはやっぱり国家補助を入れなきゃいけない。単に掛け声だけで女性労働力活用と言ったって、これはほんとにお金が掛かりますから、その補助というのをしっかりとしていかなきゃいけないということがあります。

それから高齢者労働力の活用ということで、先ほど言ったようにサポートカーを使うことによって、できるだけ高齢者の方が健全に働けるようにするというのも重要でしょう。だから、ここは議論もありますよね、ほんとに65歳定年でいいのかどうかという。年齢を延長すれば若い人にポストを譲れないとかいろんな問題もありますけども、ただ、多様な働き方を導入することによって、もうどんどん働きたい人は働けることになります。

日本の平均年齢はちょっと前、男性81歳を超え、女性は87歳です。コロナでおかしくなりましたが男女ともに80年ですね。みんなが80歳まで生きるという時代になってきましたから、いずれ100歳時代になっていきますよね。働き方も当然変わってくるというふうになってきています。何せ今、80歳でマラソン2時間台で走る人も結構いるでしょう。僕が知ってるだけでも80歳で男性でマラソン2時間30何分、女性のトップランナーと一緒にです。その代わり毎日走ってるらしいです。そういうふう健康管理も変わってきているということです。

外国人労働者、これはもう今、入管法がだんだん改善されてきてますから、実際に働ける枠、かなり広がってきてます。今、問題になっているのは日本語教育だけなんです。日本語教育が全く追いついていないという問題です。問題ですよ、今年初めて日本語教師が国家資格になりました。今年初めて。ですから、皆さんトライされたらいいですよ。はっきり言ってこれ取ったら世界中どこでも働けますから、定年ないし。大体受講される方、60歳以上が増えてます。だから定年退職後の最も面白い職

業として、日本語教師って今結構注目されてるんです。そういうことが入ってくると、労働力がどんどん入ってきてほんとの多様性国家になるでしょう。

ちなみにインバウンド、インバウンドって言うでしょう。交通に関しては当然インバウンドは大事なんです。2030年にインバウンド、つまり海外からお客さんをどれくらい呼ぶかという政府目標、お分かりの人いらっしゃいますか。2030年、目標ですが6,000万人です。日本は2030年に、海外からの渡航者数を年間6,000万人に設定してます。これ、もしコロナがなかったらもっと早く達成できたかもしれない。コロナの前、3,188万人来てました。去年何人だったか知ってますか。去年が2015年と同じで2,500万人です。まだ当時に戻ってないわけです。

6,000万人ですよ、6,000万人ってどういった数字になると思いますか。日本の人口って今どれくらいですか。今大体1億2,000万人です。とすると、ほんとに無茶苦茶にラフな計算をすると、もし6,000万人が一時期ここにいたとしたら3人に1人は外国人です。つまり国家目標として、おじいちゃん、おばあちゃん、赤ちゃんも全部含めた国民の3人に1人が外国人という社会を目指してます。

ということはどうなりますか。国の姿が変わります。このままの国の体制だと絶対やっていけません。ということまで覚悟して国際化を進めるということです。当然そうなると、かなり地方の需要は増えます。でも、もう行財政システムというのは全部変えなきゃいけない。それだけの方々が来たら当然インフラももっと増やさなきゃいけない。今ニセコが話題になってるでしょう。全然インフラがついていない、急激に増えたから。水足りない、電力足りない。一過性だから、税金払わないから、地元が全部負担することになってしまっています。

だから、これも公共政策に関わるでしょう。大体どこの市町村へ行っても、やっぱりインバウンドを期待してるんです。でも、オーバーツーリズムの問題もありますし、ほんとに持続じゃなくて永続的にするためには、どういうふうなインバウンドプランにするかというのを考えたほうがいいです。言葉の問題ではなくて、どういうふうな文化的なものが要るのかということがあります。

直面する 2024 年問題

2024 年問題。ライドシェアとこの 2024 年問題がまさに今年抱えている問題です。どうでしょう。物流の停滞は起こるのでしょうか。2024 年問題って根本的には、いわゆる物流関係の労働者の残業規制であり労働時間を抑制するということです。そうすると、働く時間が限られたら物が動かなくなるということなのです。

「全く問題ないです」という人もいます。そんな残業規制なんて取り締まるだけの対象があるかどうかということなのです。中小零細だったらそんなところに監査に入ってもらえないから、つまりアマゾンなんかを考えたらいいでしょう。アマゾンの配送って全部下請けですよ。あんなところ残業規制なんか全然守ってない。だから、上から抑え込むと上位の物流業者がやられます。社会全体として見たら、当然そういった人手不足のところ、中小零細が入ってくるのでそこで労働力は問題ないという見方があります。ただ、それに頼っていたら怖いですよ、違法性を認めることになりますから。だから建前としてはどうか、正攻法としては、やっぱり 2024 年問題というのを真剣に考えなきゃいけないということだと思います。

それと今後やっぱり、荷主との関係って一番大きいのです。トラックが行っても荷主が待たせて、それでもう時給単価がものすごく低くなってしまいます。トラックだと荷物を全部積み下ろしなきゃいけない。具体的事例なんか読んでみると悲惨ですよ。スイカを何百個も手積みしたり、それ全部 1 人でやらなきゃいけないんです。だから、こういったところはやっぱり体力ないとやっていけないし、それを全部やった後で長時間ドライブだから、そらあ事故りますよね。

トラックが事故ると絶対たたかれます、どんなに立場が弱くても。やっぱり強い存在ですから、たとえ自動車のほうが悪くてもメディアは絶対にトラックの方をたたきますから。それでまたイメージ悪くなって、さらに業界に人が入ってこないということがあります。

そこの悪循環をどういうふうに通ち切るかという

ことです。あとは最近ありましたよね、日産とかビッグモーターの下請け問題です。今でもこういったものがあるんだということなんです。こういった正常な取引関係というのを見ていかなきゃいけないんじゃないかというふうに思います。

それから荷積みにおける最新技術、パワーアップスーツですか、こういった改良。今スマート物流というのを国土交通省でもいろいろ考えてますが、新たな物流のあり方というのもこれから考えていく必要があるということなのです。

だから物流というのを交通に入れるかどうかという議論があるんですよ。でも一応ここでは、物流というのも交通と同様にものを移動させるということと同じ範疇に入れました。物流がなかったら我々の社会は生きていけませんから。特に地方はコンビニがないと生きていけないでしょう。

なぜならば郵政改革の前までは郵便局というのが街の中心だった。それが郵政改革でどんどん郵便局が淘汰されていって、郵便局の代わりに果たしてきたのがコンビニなんです、これももう明確に。それが何で成り立っているかというところ、ジャストインタイム、つまりトラックにおける配送で、これを支えているのが 2024 年問題で、これが成り立たなくなるという問題です。

大学の今年の卒業生はコロナ世代なんです。2019 年 1 年生のときにコロナになってますから。だからほんとにかわいそうな世代で、4 年制の大学だったらまだ 3 年生 4 年生はいいんですけど、短大だと一度も大学に来ることなく卒業してる子がいますから。だから何のために大学に入ったか分からない。そうした状況です。学園祭もズームでやりました。もうほんとにこれが学園祭なのかということになります。

でもコロナって悪いことだけじゃなかったでしょう。何があるかと言うと、働き方改革になってます。なんだかんだ言ってズームが使えるようになりました。これが働き方改革になったんです。観光事業に関してなどこれが移動に与える影響については、これもまた議論があります。

でもやっぱりある程度労働時間を短くするということでは、ズームなどをしっかり使ったほうがほんとはいいということはある。なのに、うちの大学は教授会を元に戻してしまってる。つまり対面に

戻して、また4時間5時間やるんです。世の中で一番偉そうに言ってる大学の先生が一番非合理的。もう1時間で済む会議を4時間5時間かけてやるのが大好きな業種ですから、そこはご容赦いただきたいんですが。

地域公共交通会議と法定協議会

時間も迫ってきましたので、最後の課題に入っていきたいと思いますが、「まちづくりと公共交通」についてです。

交通政策というのは、地方のオーダーメイドです。全国一律の交通政策というのは、なかなかつくり得ません。だから国土交通省が提起してくれるのはあくまで枠組みであって、それに肉づけをしていくのはあくまでも地域です。その母体になってるのは実は地域公共交通会議と法定協議会というのがあります。一応レジュメではそれぞれの役割分担というのを書いておきましたので、ご参照していただければいいと思います。似たようなものです。公共交通会議のほうが若干狭いということがありますけど。

こういったものをもとに考えていきますが、ただ、これがほんとにどこまで機能しているかどうかというのは地方によって全然違います。近年の有名な事例では、岡山があったでしょう。岡山で両備バスさ

んが非常に怒りました。八晃運輸という新規のバス事業者さんが市内だけを走る「めぐりん」という新規の路線の開設要求をした。それを地域公共交通会議が通してしまった。

公共交通というのは、基本的には儲かる路線で儲からない路線を支えます。これってすべてそうでしょう、マーケティング上。商売をやっている方はお分かりだと思いますが、売れ筋だけだと駄目ですよ。いろんな品揃えをしようと思ったら、売れ筋の商品の収益をもって売れない商品も置いておくんです。どんな商売も一緒です。公共交通は特にそうで、公共性が高い田舎の路線を支えるために市内で儲けます。ところがさっき言ったように、新規事業者さんは市内だけをやる。儲かるところだけをやるというから、両備バスさんはもう怒っちゃったわけです。それでもうやめると言って31路線を廃止しますという宣言をしました。結果、やっぱり慌てた行政がとり消してそれで元に戻りましたが、こうした事例もあります。ほんとに実際に審査すればよかったです。

実はライドシェアも同じです。タクシーって24時間営業でしょう、タクシーの儲かる時間帯っていつですか。ほかの公共交通がやってない時間ですよ。つまり深夜、早朝です。とすると、皆さんが自分でライドシェア事業をしたらいつやります



か。深夜、早朝でしょう。タクシーというのは深夜、早朝の儲けをもって日中を埋めます。それができなくなる。だからそういった意味でも、ライドシェアというのは入ってくると24時間じゃなくてほんとに儲かる時間帯しかやらない。だから24時間というタクシーの勤務が変わってきます。そういったことありますよね。

実は今の体制でも、個人タクシーと法人タクシーとの関係というのは若干そうです。一時期居酒屋タクシーってあったの知ってますか。中央省庁で、中央省庁ってあの霞が関の方々って大体2時ぐらいまで働くでしょう、若手官僚は。これを最近若者は嫌がるんです。だから公務員試験の志願者がだんだん減ってきた。大体30代まで、係長になるまではもう無茶苦茶働かせますから。その帰る時間帯を狙ったタクシーが、タクシーの中でお酒とかおつまみを用意していて、居酒屋状態で顧客を獲得するという居酒屋タクシーが数年前はあったんです。あれ全部個人タクシーです。個人タクシーは基本的に一国一城の主なので、儲かる時間帯しかやらないということで非常に問題になりました。あのとき法人タクシー、個人タクシーの別は出てませんでしたけども、業界では有名な話です。

だから、いたるところでそういった内部補助体制、つまり儲かる路線の黒字で儲からない路線の赤字を埋めていく体制はだんだんとれなくなっている。それどういうふうにして保障していくのかというのを考える必要があるなということです。

それから委員の選定です。これはある関東の県ですけども、地域公共交通会議の委員で市民代表をとったときに、何でも反対の人が入っちゃって全く進まなくなったということがあるんです。じゃあ何をもって市民の代表とするかということ、これはものすごく難しいです。だから、選挙なんかで住民の声って言いますが、住民の声って何ですか。誰をもって住民の声としますかって分からないです。こういうところも実はほんとには考えなきゃいけない。

国のいろんな有識者委員会ってあるでしょう。あれもう完全にできあがってますよ。今の政策って完全に官僚の方がつくってるんです。有識者じゃないんです、これが実態です。逆に言えば、ほんとに官僚は優秀なんです。

そういった実態でありますから読み違いちゃいけない。有識者なんていうのは、有効な定義はありません。有識者も反対したら外されることもありますから、みんな言いなりです。言いなりにならない委員、残ってられませんから。でも委員に残らないと公的な情報は取れないから活動できないんです。だから我々研究者はほんとそこら辺は反省しなきゃいけないんですが、じゃあどういうふうにして中立的な委員が選べるかというのを、これも考えてみてください。逆に言えば、どういった人が入ってるのかです。

公共交通が活かせるようなまちづくり

さて、じゃあいよいよ最後に入れていって、「公共交通が活かせるようなまちづくり」ということです。参考事例としては、ヨーロッパが大体出てきます。ヨーロッパは、日本と違って公共交通路線を捨てませんでした。公共交通を非常に意識したまちづくりをしている。だからよくLRT、いわゆる低床式のこういったチンチン電車です。ほんと街なかを走ってます。街と共存している。車の全く入れない場所にすっと入れていって、というU型の形をします。

MaaSなどによる利便性の向上。Mobility as a Service といっって、さまざまな交通機関をインターネットで結んで、それで相互の乗換利便とかあるいは共通決済とか、そういったシステムがMaaSです。この中で情報関係好きな人いらっしゃるんです。いわゆる情報処理試験とかあるいはITパスポートという、こういったのがいっぱい出てくるんです。このMの部分がいよいよ変わって行って、何とかaaSっていう用語がいっぱい多いんです。交通部門に関してはこのMaaSってというのが主になっていて、インターネットによって交通機関を結んでいくということです。

ただ、これも地方は難しいんです。なぜか。これに参加するためのインフラが金銭的に無理。だって、代わりの業者もできないところ多いでしょう。そこが嫌だと言われる。それもやっぱり掛け声止まりのところ。ほんとに国がMaaSを進めようとするんだったら、その導入費用をかなり出してあげないと

ネットワークができません。やっぱり最初は金です。

旧来のコミュニティを活かした コンパクトシティ

最後、交通政策の話をして終わりにしたいと思いますが、コンパクトシティの話があります。論点だけを申し上げると、核をどのように形成するか、これが難しいです。

例えばこれ栃木県の例だったと思いますが、街の中心に、核の中心に新宿の109を持ってきたんです、誘致したんです。そうするとどうなったかと言うと、東急109がローカル化しちゃって若者が入らないんです。こういった事例があるでしょう。

福岡でも似たような事例があって、今福岡すごくきれいになりましたでしょう。昔中洲の横に風俗街があって、そこに超一流のヨーロッパのホテルを誘致したんです。それでその地域はそのホテルによってホテルのほうに質を上げていこうとしたら、これも逆になっちゃった。ホテルがローカル化しちゃって、その地域に同化しちゃったということです。

だからもう一度言うと、コンパクトシティの核になるものを、どういった施設を持ってくるかというのを非常に重要視しなきゃいけない。この観点で全国を一度見てみると面白いと思います。

それから、よく指摘されてるのが、地価が上がり、中心部に住めなくなる人が出てくる。これが問題の第2点目として挙げられています。

第3点は、その地方に対するアクセスをきちんと保証しないと、周辺部に住んでいる人がますます取り残されていくということがありました。

これ広域合併の話と全く似てます。広域合併で無理やり引っ付けたがゆえに、かなりの人たちが以前よりも不便になったという事例があります。だから、人工的なコミュニティというのは非常に存続が難しいという話があります。1つ例を挙げると、1995年阪神淡路大震災がありましたでしょう。1995年ってとんでもない年なんです。1月が阪神淡路大震災で、3月にオウム真理教、7月にタイ・パーツの暴落、それがアジア通貨危機を生みます。これ全部1995年なんです。

歴史的な大事件って大体同じ時期に起こるんです

が、その阪神淡路大震災のときに全部駄目になりませんね。特に木造建築が多かった地域に長田地区というのがあります。長田地区というのは壊滅的な状況だった。ところが、復興が一番早かったのは長田なんです。なぜかと言うと、旧来のコミュニティがしっかりしていたから、どこで誰がどんな苦勞をしているかを知っているという人的ネットワークがあり、情報がすぐ回った。

ところが、これは残念ながら東日本大震災でも起こっていますが、何が起こったかと言うと、新興住宅地になると見知らぬ者同士だから、やっぱり配給物資の取り合いとかが起こるんです。

つまり何が言いたいかと言うと、やっぱり旧来のコミュニティを活かすかということが、一番金の掛からないまちづくりです。合理化だけでは測れないということです。それを活かすようなまちづくりというもののなかで、公共交通というものをどういうふうに活かしていくのかというのを見たほうがいいんじゃないかということがあるということです。

新しいの公共交通の必要性を 共有することが大切

まとめに入りたいと思いますが、今後の取り組みとしては、公共交通に対する今日的評価として、公共交通というのは交通だけではなくて、医療面や福祉面など高齢化社会を支える非常に重要なインフラとして、その比重が高まっています。こうしたものの再評価をもとに予算編成などを組み替えていかなきゃいけない、ポリシーミックスの概念をどんどん深めていかなきゃいけないということです。そうしたことに対する社会的認知をもっと高めていかなきゃいけないということでもあります。

もう一度言いますと、この種の公共交通に対する認識が深い方の集会で言うと、ほんとにこれは当然だという話になるんですが、大体一般の学者なんかを相手にするとほとんど興味を持ちません。非常に特殊な世界だという話にしかならないということがあります。

だから我々はライドシェアに反対だと言ってますが、大体世の中の9割は実は賛成です。便利そうに見えるように、彼らはやっていますから。日本のメ

ディアはそれを全然報じてくれません。だから、そういったギャップをどのように埋めるかということも必要です。だから、公共交通に対して、その必要性をどういうふうにして分かりやすい言葉で伝えるかということが大事だと思います。

交通税という話、今日あまりしませんでした、滋賀県で今導入しようとしています。ただ、税というのを入れることは非常に大きなメリットがあります。なぜかと言うと、いろいろ話し合うからです。

戦後の財政改革でシャウブ勧告って聞いたことある人いらっしゃいますか。シャウブ勧告で直接税中心の税制をといるのをなぜ日本に入れようとしたか。それは直接税が入ると重税感が高いからです。間接税よりも。間接税は自然に取られるじゃないですか。直接税の方が重税感を感じるから、みんな税の使い方に関してしっかり関心を持つだろうということで、日本は戦後民主主義を推進するために直接税主義をとった。これが事実です。今は逆転しましたけどね。

逆に言えばこれ有名な話ですが、アメリカで富裕層を優遇するような税制があって、こんなものおれたち払ってられないということで税の支払いに対して反対する動きが出たんです。そんな納税者の反乱という事例もあります。

交通税という形で公共交通を支えましょうということ、実はこれ非常に難しいです。誰がどういうふうにするか。でも、もう一度言いたいことは、それを入れようとするということ自体が、みんなにそのものの意義を考えさせるという1つの大きな意味を持っているということです。これもやっぱり今後考えていく必要があるんじゃないかと思っています。

ということで、ちょっといろいろ話が飛んだことでもありますけれども、要は新しい時代の公共交通の必要性というのを、いかに我々がその意味を共有して考えていくかということが大事だということをもって、お話を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

(司会)

戸崎教授、ありがとうございます。時間があまりないのですが、どうしても質問したい、これは聞きたいという方いらっしゃったら、お一人だけになりますが。

構いませんか。最後にまた質疑の時間がとれたらとりたいたと思いますので、よろしくお願いします。

それでは基調講演を終了しまして、第2部の自治研究センターが昨年とりまとめて、高知市に提出した提言書の内容についての説明を報告をさせていただきたいと思います。

第2部

報告：自治研究センターが高知市に提出した提言書の説明

報告者 石川 俊二（〈公社〉高知県自治研究センター常務理事）

土居 貴之（合同会社えこ・まち研究室、NPO 法人交通まちづくり高知）

（石川）

引き続き報告に移っていききたいと思います。

私からは「高知市における公共交通のクロスセクター効果の試算」について報告をさせていただきたいと思います。

その前に、まずそもそも、どうして高知県自治研究センターがこの調査研究を行ったのかということについて申し上げます。約10年ぐらい前に自治研究センターとして、中心市街地の再生という研究テーマで数年間研究調査を重ねてきました。それが一定整理をされた段階で、やはり公共交通というのはまちづくりの重要なピースの1つだなというような問題意識を再確認し、じゃあ次は公共交通についてやろうじゃないかということで始めたわけです。

その頃に土佐電気鉄道と高知県交通が統合して、とさでん交通という一つの会社になったということもあってやりやすい環境もできました。そのときに研究対象エリアはまず高知市とし、本社が高松にあるJRを外して、高知市のバスと電車を対象に調査研究を始めたということになります。できれば実証

実験までやって、路線のあり方や運行の形態であるとかそういったものまで示したいなという、今から思えば大変壮大なことも話をしてもらったんですけども、これも後ほどまた話をしますがそこまでは行きませんでした。

そもそも公共交通をどういうふう to 考えるということなんですけれども、私自身がもともとは自治労という労働組合で仕事をしておった関係もあって、公共サービスそのものを公がどこまで何をやるのかということ、常に労働組合の運動の中で考え続けてきました。そういったこともあって、じゃあ公共交通というときに、それをそもそもどういうふう to 考えたらいいかということ、これをまず考えた次第であります。例えば住宅政策で言えば、北欧では安心して居住する権利を保障するための社会保障政策の中に住宅政策は位置づけられています。それは住むということ、これを視野に入れずに安心した生活保障はあり得ない、そういった発想に基づくものだからです。それにならば公共交通にしても、私たちが生活をするうえで必要な移動の自由を支えるための社会インフラであるという位置づけができるはずなんです。

もう少し突っ込んで言えば、高齢化の進展や人口の減少、地方の過疎化という県下の状況の中で移動の自由の問題というのは、単なる交通政策の問題にとどまらずに医療や福祉など生存の問題にも関わる最低限の社会的・文化的生活を保障するための手段であって、個人の移動の自由を保障することは社会全体の責務であるというふ



うに考えたわけでありませう。

そういった考えに基づきまして、2020年から7名の方で研究チームを発足させて研究を始めたんですが、ちょうどコロナにぶち当たってしまったように進めることができず、また先ほども申しましたように、実証実験までやろうというようなことも考えたんですけどもそこまで行き着きませんでした。そして高知市やとさでん交通そのものの動きも非常に早くなった中で、クロスセクター分析は何とか行い、最後のほうは少し急いだ形でとりまとめを行ってきたという経過であります。

それでは、中身について報告をいたします。私のほうからは、高知市におけるクロスセクター効果の試算について報告をいたします。もう一つのほうは、後ろに控えておられます土居さんのほうからお話をさせていただきたいと思ひます。

まずこのA4の5枚もののペーパーをご覧くださいと思います。例えば1ページ目（本冊子P44）でありますと、医療分野ということで記載してありますが、公共交通がなくなったとして、徒歩圏外のかかりつけ医までの移動費用の補助が必要になり、そのときにどれぐらいの新たな費用が発生するかという、そういった試算であります。

高知市の65歳以上人口が9万1,788人でしたから、厚労省の数字で65%の方がかかりつけ医がいるということですので、それを高知市にあてはめ、そのうちの30%の方が公共交通で通院していると仮定をして、1か月に1回タクシーの初乗り運賃を補助すると設定して算定したのがその数字であります。

全部やってると時間がかかりますので、幾つかの紹介にとどめたいと思ひますが、3ページ（P45）をご覧ください。教育分野で、①として学校と高知駅をつなぐマイクロバス車両によるスクールバスを運行させるということで、高知市内すべての高等学校と高知駅間を朝と夕方運行すると仮定した必要経費を算定して、それぞれ記載の高校と高知駅、朝倉駅の間をバスを運行させたときの経費がそこに記載のとおり額になっております。

あるいは金額が一番多いのは次の4ページ（P45）の④自転車交通の安全確保のための自転車走行レーンの整備になります。これは土木工事になりますから必然的に金額も増えるわけですけども、高知駅か

ら棧橋通5丁目交差点などの自転車走行レーンを整備をしたときに記載の金額になる、そういった試算であります。

ということで、医療分野に始まって教育、交通安全、観光・イベント、産業・業務、中心市街地・まちづくり・インフラ、生活と、そういった7つの分野について試算を行いました。この分野については、算出しやすい項目と算出が分かりにくい、やりにくい項目があります。大きな影響はあるんだけど、例えば定住促進であるとか防災であるとか地域コミュニティであるとか、そういったものは算出が難しいということでもありますのでこの中には入れていません。

当初はもっと幅広い多くの項目でやろうとしていたのですが、時間が急がれる中で項目を絞ったということでもありますし、そしてこれはもう一つ、クロスセクター効果研究会というところが、昨年10月にクロスセクターの算出のガイドラインというのを出しています。私たちの作業はその前から行ってきたもので、果たしてこの試算として挙げた項目がこれでいいのかどうなのか、もっとほかにあるんじゃないのか、あるいはこれは必要ではないのではないかとろんな議論もあったわけですけども、全く手探りで何のこの方策といいますか根拠もないままにつくりましたので、あくまでも一つの参考例として見ていただければと思ひます。

そしてもう一つ、このクロスセクター分析を集約したものが、A3、1枚の横の用紙（P48）になります。項目ごとに金額を書いてありますが、初年度のところのずっと下のほうを見ていただきますと、行政ほか病院とかイベント主催者とか、そういったものをすべて集計しますと約71億円の新たな負担が発生するという事です。2年目以降はそれをずっと右に追っていただければいいんですが、ろんな土木工事含めてこういった負担が発生するという事です。以上、私のほうからご報告をしておきたいと思ひます。

では続いて、土居さんのほうからお願いいたします。

（土居）

先ほどの石川さんの説明にありましたクロスセク



ター効果について、ちょっとフォローさせていただきます。私たちがそのクロスセクター効果をまず高知の公共交通を検証してみようと考えたときには、阪大の土井先生を中心とする方々が、クロスセクター効果というのを日本のあちこちでやり始めたばかりでした。

実はそのときに具体的なやり方というものが、指標というものがあまり公になってなかったです。先ほども石川さんから紹介ありましたように、今年の10月にガイドラインができました。それまでの間、どういう項目をやったらいいいのかということがわからず、四国運輸局とも相談しながらまとめましたが、実際ほかの地域でクロスセクター効果をやられてるのを見ると大体1つの路線について、この路線がなくなったらどれだけその地域のその別の負担が生じるかという計算をします。

私たちはなんと大胆なことに、えらいことやってしもうたなとちょっと反省しておりますが、地域全体からバスと電車がなくなったらどうなるかということで計算しました。そうであるので、ほんとのガイドラインに合わせて計算していくと、こんなもんじゃないんじゃないか。要するに、今ある電車・バスをもっと大事にしようやという結論になりました。

単純に大事にしようやと言うだけで、掛け声だけじゃいかんやんということになりまして、クロスセクター算定しただけじゃなくて、この後、私たちからどういう提案ができるのかというのを考えてまとめたのが、皆さんのお手元にある「高知の公共交通網の利便性を高め、運行を持続させていくために」、これは次からは、「永続」という言い方に変えたほ

うがいいのかとちょっと勉強になりました。

これを全部説明していきますと、あと7分ぐらいでは、絶対無理です。かいつまんでというかほぼ考え方のみ説明させていただきます。

3ページ(P53)をご覧くださいたいんですが、これ先ほどの戸崎先生のスライドの中にもありましたドイツのフライブルクという町の路線図になります。ここの路線

図、これが市の全体の路線図なんですが、人口は約22万人、そして面積が土佐山、鏡、春野と合併する前の高知市とほぼ同じぐらい150平方キロぐらいです。人口22万人ですので、高知市と比べると3分の2ぐらいです。

その公共交通は、路面電車を中心として、路線バスもたくさん走ってますし鉄道もあります。そこで1枚の定期券、有名なレギオカルテというのがあって、それを1枚持っていればその市内の鉄道は、特急券とかが必要なものは駄目なんですけど普通列車、快速列車、そして路面電車、路面バス、これらはすべて乗り放題になるというものになってます。

これはもうかなり有名な制度なので詳細を省きますが、この定期券のある地域、フライブルクともう一つの市なんですけど、合わせた地域の公共交通の利用者数が年間約8,000万人です。高知市の利用者さん、公共交通計画からでは、令和元年で900万人です。人口が多いのに900万人の高知市と人口が3分の2のフライブルクと2つの市での公共交通利用者数8,000万人、これは絶対参考になるだろうということで、この考え方なんかもを中心に今の高知市にどう当てはまるかというのを考えていきました。

まず路線を幹線とフィーダー(枝線)に分けて乗り換えをします。乗り換えというと不便と考える人が多いんですけど、乗り換えが何で不便なのかというのを考えると、待たされる、乗り降りがあるということですが、乗り降りは仕方ありません。運賃がそこでまた1からリセットされることが問題です。こういうものじゃない乗り換えというのが絶対必要になるんじゃないかと考えました。



6 ページ (P56) をご覧いただきたいんですけど、これ私が 99 年に撮った写真なんですけど、もう 25 年前の写真です。バスが着いたら、右下、1 歩 2 歩 3 歩歩けば路面電車に乗り換えられる。フライブルクの街の公共交通というのは中心部に人が集まってくる、車も集まってくる、信号も出てくるのですが、こういったところでは優先信号で路面電車が時間通り運行します。郊外の部分ではバスが定時運行ができます。バスが到着したら、大体 2 分後ぐらいに路面電車が出発すると、こんな非常にいいシステムとなって運行しております。

こういったのをあてはめて、高知市内でもどんなところができるのかって考えたのが 7 ページ (P57) から 11 ページ (P61) です、これらは市内の量販店にバスとバスを乗り換えれる、電車とバスを乗り換えれる、こんな仕組みをつくってみようやということを考えました。

ただ、これやるとなると、恐らくスーパーから絶対に先に「いや」と言われます。なぜかと言うと、先ほどの戸崎先生のお話にもありましたように、日本って車優先すぎます。私も仕事で、ちょっと公共交通に関わっており、郡部のほうのいろいろ計画なんかに関わってきて、路線バス、それからコミュニティバス、こういったものを量販店の入口まで乗り入れる。これが絶対にお客さんにとっても便利です。安価で、売り上げにもつながりますといくら説明し

ても、受け入れてくれる店舗ってほんとに少ないです。理解していただけるのがほんとに難しい。なので、こういったところはやっぱり世論喚起をもう少し考えなきゃいけないと思います。それをやるには何が大事かというのを考えると、やっぱり市民のあまりにも多すぎる無関心層に対する刺激かなと考えます。

じゃあどんなことができるか。15 ページ (P65) を見ていただきたいんですが、これ私の仕事の関係で関わらせていただいた写真をちょっと入れております。バス乗り方教室、大体集まってくれるのは高齢者の方たちです。はっきり言ってこの人たちのせいで今の公共交通が駄目になっているんです。でも、そんなこと言ったらけんかになるんでそんなこと絶対言いませんけど、車に乗れなくなってから、皆さんやっぱり気づきます。「しまった」と。これ田舎のほうの店舗と一緒に。小さな商店、歩いて買いに行けるところに醤油売ってるところ、飲み物売ってるところがあった。だから、そのときだけ行っていた。そしたら売り上げが下がってその店舗がなくなった。なくなってから不便に気づくということがあります。公共交通と全く一緒です。

この方たちが、みんな口を揃えて言うのが「バスっていつも高い段差があって乗り降りしづらい、足が痛い、腰が痛い、無理」、それに対して「いやいや、今は低床車両が多いですよ、東部交通なん

か9割超えていますよ」とか言うとも黙ってくれません。それから「運賃を払うのにいろいろ小銭を準備せんといかんやん」って言ったなら、「ICカードですか」というのが最近あって、こういうのが便利ですよ」って言うたら黙ってくれます。

それから乗り方教室で「ですか」を体験する。そしたら「こんな便利なものがあつたのか」。「一体サービス開始されてから何年経ってるんだ」。要するに無関心なんです。車に乗っている人は無関心です。この人たちに対してこういった『ですか』とかを、今のサービスを知ってもらうというのは非常に大事だだと思います。とさでん交通さん、それからグループの会社さんは「バスロケ」ですね、これも前の「バスロケ」から比べたら非常に使いやすくなりました。

16ページ(P66)には、とさでん交通さんと私たちのNPOで取り組んできた小学生を対象とした乗り方教室について載せています。とても子どもたちは関心を持ってくれます。「これ子どもたちだけじゃ無理やね」ということで、とさでん交通さんとも話して、当時ですけど参観日にやりました。小学生の保護者の方っていうと大体30代から40代の方ですので、最も公共交通に無関心な世代です。こういう人たちにさりげなく、こんなサービスあるんですよということを知ってもらうということも大事だと思います。

それから、とさでん交通さんといろんなイベントもやってきましたが、やっぱりそんなことだけじゃなくて新しいサービスもやってほしいなと思います。

例えば17ページ(P67)、これ勝手に書いてますけども、日本ではほかに取り組んだ事例はあります。例えば高知県内に大学生、専門学生って1万人ぐらいいるんですね。こういった人たち、私の娘も今現在大学へ入って、年間100ウン十万円を払わんといかん親の立場になっているんですけど、ここに例えば1年間に1万円こっそり潜り込まされても私は気づきません。そんな形で1万円で、大学生限定で県内全体動けるような定期券をサービスしたらどうっていう提案です。

1万円で乗り降りできる。これ多分約款から何から変えなければならいとは思んですけど、こういうサービスができれば学生にとっては、1万円自分

は払ってないかもしれないんですけど、地域で移動しまくれます。そんなことでこう公共交通というものを使うことを知る世代になってもらうことが大事だと思います。

また18ページ(P68)です。これ、私が実際にドイツのフライブルクに行ったときに体験してなるほどと思ったんですけど、宿泊施設に泊まると何か変な小さな紙をくれます。それよく読むと、「あなたがこの街に滞在している間、この地域の公共交通はこの紙で乗れます」。向こうは信用乗車制と言いましていちいちチケット見せたりしませんので、そのチケットを財布へ入れて、もう普通に乗って普通に下りてとやればいいんです。

こんなのをなんか高知でもできたらいいんじゃない、という提案です。これも恐らく1人から300円、500円取って、お客さん乗り放題にしてあげましようって提案しても、宿泊施設が「何それ、嫌」って言うと思います。やっぱりこれらも市民からの世論をつくっていくというのが非常に大事だと思います。

そんなふうにもいろいろまとめておりますが、何よりも大事なのは、とさでん交通さん、それからその他の交通事業者さんが、交通事業だけで何とかするというものはもう無理だと思います。先ほど先生のお話にもありましたけど、地域のいろいろな施設との連携や福祉分野との連携もすごく大事だと思います。ちなみに私たちもNPOとして利用促進のほう、利便性向上はとさでん交通さんがやってください、利用促進は私たちがお手伝いします、こんな関係性をどんどんつくっていけたら、地域の公共交通はより良くなるんじゃないかなと思います。

(司会)

ありがとうございました。少し走り走りというか、走りっぱなしでしたのでちょっと分かりにくかったかもしれませんが、この後のパネルディスカッションでもこの提言の内容についても議論をしていただきますので、ご質問等があれば最後にお受けをしたいと思います。

第3部

パネルディスカッション：公共交通の再生と持続に向けて

コーディネーター 小笠原敏浩 さん
パネラー 戸崎 肇 さん
山村 一正 さん
樋口 毅彦 さん
新妻 亮太 さん

(司会)

ただいまから第3部のパネルディスカッションを行わせていただきたいと思います。

自己紹介もあるのかもしれませんが、私のほうから簡単にご紹介のみさせていただきたいと思います。パネラーの皆さんです。皆さんの右手のほうから、先ほども基調講演をいただきました桜美林大学の戸崎肇教授で、続きまして、高知県自治研究センターの理事でもあります山村一正さんです。続きまして、とさでん交通代表取締役社長の樋口毅彦さんで、そして高知新聞社報道部の新妻亮太記者であります。よろしくお願ひします。そしてコーディネーターは、高知新聞論説委員の小笠原敏浩さんにお願ひをしております。よろしくお願ひいたします。

では以降の進行は、コーディネーターである小笠原さんにお任せしたいと思いますのでよろしくお願ひします。

(小笠原)

皆さん、こんにちは。高知新聞論説委員の小笠原と申します。本日はよろしくお願ひします。

簡単に私の自己紹介だけさせていただきます。私、政治経済部門の取材が長くて、それこそ皆さん関係あると思うんですけど労働組合の取材、あるいは2014年に土電と県交通が統合することに関する取材を担当させていただきまして、このときに今回の自治研究センターの方々のご面識が生まれまして、本日お話をいただいた次第です。円滑にやりたいと思いますのでよろしくお願ひします。



冒頭、簡単に進め方を説明させていただければと思います。公共交通のテーマはすごく幅広いので、なるべくやりとりというか質問、テーマを絞って進行していければなと思います。なるだけ散漫にならないようにしますが、どこまで結論めいたものが出るのかわかりませんが、何か皆さんのヒントになるようなものが出て持ち帰っていただければなと思っております。

それでは、最初はとりあえず皆さんから、簡単に自己紹介と今回の討議で伝えたいこと、訴えたいことみたいなお話いただければなと思います。それでは、山村さんのほうからまずお願ひできますか。

(山村)

高知県自治研究センターで理事をやってます山村一正といいます。実は15年ほど前に高知県自治研究センターが新しく再出発したときの初期メンバーでした。その数年後にセンターの「旧中心市街地活



性化のための具体的モデルの構築についての研究」のメンバーとなりまして、その流れの中で、当時からどうしても公共交通は外せないというところがあったんですが、実は当時少し触れにくい状況がありました。それは公共交通を担っている県交通さんと土電さんがまだ合併の前で、なかなかその調整が難しいということで、残念ながら公共交通を外しながら物事を進めた記憶があります。この研究の中では、地域を指定して聞き取り調査の形で現地調査にも入り、2017年の秋に当時東洋大学の理工学部建築学科教授であった野澤千絵さんに講演いただきまして、パネルディスカッションを行い、それを報告に代えて一応その研究事業は終了しました。その後自治研究センターの内で、公共交通についてもう一度やらないかという話になり、再び研究メンバーとして入らせていただきました。

僕個人的には現場主義ということが非常に重要だということを思っていますので、現場の方々を集めた今回の研究チームの一員としてやらせてもらっています。

挨拶としては以上です。

(小笠原)

ありがとうございます。続いても皆さんに説明する必要はないと思いますが、とさでん交通の樋口社長、どうぞよろしく願いいたします。

(樋口)

皆さん、こんにちは。とさでん交通の社長の樋口

でございます。自己紹介ということですが、私は県に勤めておりまして、48歳のときに公共交通課長ということで初めて公共交通行政に関わることになりました。それから副部長、部長と連続して9年間、公共交通行政に携わらせていただきました。その間副部長のときに、土佐電鉄と高知県交通の統合ということにも関わらせていただいたという経験がございます。今とさでん交通の社長ということですが、前任の片岡社長の退任の後を引き継ぎ、2年半ぐらい務めさせていただいております。

今回はこの数ある自治体の行政課題の中で、特に公共交通に焦点を当てていただきまして、こうした研究をしていただいたことはほんとに公共交通事業者として大変心強く思っております。御礼を申し上げます。

また本日は、このような公共交通に関する知識や情報を共有できる機会をいただいたことにも、感謝を申し上げます。

先ほど基調講演や今回の研究の内容とかのご説明がございましたけれども、公共交通の置かれた現状とどういったところに課題があって、どういう方向で考えていく必要があるかといったようなことをほかの皆さんに知っていただいて、ぜひ今後ともこれまで以上の応援をいただきたくようになったらいいなと思って参加しております。よろしく願います。

(小笠原)

ありがとうございます。続いての方については、

僕のほうから簡単にちょっと説明します。本来であれば今日、行政当局、高知市の当局の方をどなたかということで手配をしていたようなのですが、どうしても出れないということで、やはり行政目線の視点が欲しいということで、それなら日常的に市役所を取材して、交通政策を取材している弊社の記者に出てもらおうということで、新妻記者にお願いしたという経過のようです。ちょっと壇上に新聞社が2人というのは新聞色が濃いなと思うんですけど、必ずしも何か前面に出たいわけではないということとはご理解いただきたいと思います。

では新妻君、よろしくお願ひします。

(新妻)

前面に出たいわけではありません。高知新聞社の新妻と申します。2年前から報道部という部署で幾つかの分野を横断的に担当する中で、公共交通についても担当させてもらっています。昨年の9月からもう一人公共交通付きの同僚と一緒に、「明日の足」というタイトルで通年の公共交通に関する連載企画をスタートさせました。

高知県内の公共交通の現状と課題、またこれから先どうしていったらいいのか、なかなか答えは簡単には出ませんが、少しでもヒントになるようなこと、議論のきっかけになるようなことを発信できたらと思って日々取材をさせてもらっています。

今日のテーマでもある高知市内の交通網に関しては、まだその連載の中では取り上げておらず、まさに今から取材を本格化させようと思っているところでして、先ほど説明もあったようにもともとは今日は高知市の担当部署の方が来られるようなご予定だったようですが、スケジュールが合わずお声がけをいただきました。ただ、今後取材を進めていくうえで、貴重な機会をいただいたとっております。

今日登壇される方に比べて圧倒的に知識も経験も少ないんですけども、不慣れでまたお聞き苦しいところがあるかもしれませんが、高知市の代弁者にはなるつもりはないんですが、普段取材している中で把握している限りで今高知市としてどういう交通政策を進めているのか、またそれに対する取材を試みての考え方とかを少しでも言えたらと思っています。どうぞよろしくお願ひいたします。

(小笠原)

ありがとうございます。戸崎先生は先ほどお話しいただいたので、何か高知に対する印象とかがございましたら、お聞かせいただきたいと思います。

(戸崎)

高知はかなり前に来て、ほとんど記憶はないです。とりあえずこれまでまちづくりで関わらせていただいたのは、まずは長野県の都市計画審議会の委員をやって、それから佐賀県の観光振興、八丈島って分かりますか、あそこの観光振興をやっていました。現在は東京の墨田区の観光振興をやっています。

もともと大学では財政学をやっていたんですが、何を間違えたか、さっきあったように日本航空に入ってしまった、華やかな生活を目指そうと思ったんですが、なぜか非常に地味な学科に入ってしまったので今日に至っています。

あとは今東京のタクシー協議会の座長をやってまして、そういったタクシー行政とか、国のほうでは今インバウンドの関係で空港の職員が足りないのも、それをどういうふうにするかという委員会の座長、それからちょっと前ですが、日本にビジネスジェットをどういうふうに導入するかという委員会の座長をやりました。

そのような形でかなり広範に交通は見てるつもりなんですけど、まだ高知のほうはそれほど詳しくないので、どこまでお役に立てるか分かりませんが参加させていただきたいと思います。

(小笠原)

よろしくお願ひします。では、引き続きパネルディスカッションに入りたいと思います。簡単に質問を3問、3ターンやろうと思ってます。1問目は、今回の主催者である自治研究センターが提言を出されたので、その提言を軸に置いたやりとりをしたいと思います。2問目は、先ほど戸崎先生にもお話しいただいた講演についてのやりとりができればと思います。最後に1問目、2問目を踏まえて、総括的なやりとりができればと思っています。

では1問目、1ターン目をさせていただきたいと思います。先ほど石川さん、そのほかの説明もあつ

たんですけれども、自治研究センターの今回の提言を、山村さんは今回つくられた当事者の1人ということなんですけれども、もう少し伝えたいこと、強調したいこと、あるいは補完したいこと、皆さんに投げかけたいことがありましたらそれをちょっとお願いできればなと思うんですが。



(山村)

先ほど挨拶並びに自己紹介で少し経緯の話をお話ししましたが、当初は近畿運輸局等の内容なんかも聞いておりましたので、まずは高知市に関する公共交通のデータ、それから人口分布の推移などの資料を多岐にわたって集めて、その上でまずはメンバーの中で机上で仮説を立てる。その仮説に基づいて公共交通をストレスなく使えるようにするためにはどうしたらいいかということ、どこかの路線で実証実験しようという計画を立てました。

それに石川さんもおっしゃられたように、コロナ禍のために打合せ時間等が非常に少なくなったこともあったのですが、研究をやっているうちに一番困ったのが、高知市内のとさでん交通さんの路線がどんどん変化していくことでした。ですので、仮説を立てることがだんだんできなくなって、もうどうすんだよってという話になったときに土居さんのほうから、じゃあクロスセクター方式をやってみないかという提案があり、じゃあとさでん交通さん、公共交通がなくなった場合はどうなるんだってという研究に入っていこうということになりまして、約1年半ぐらいの中でそれをとりまとめたのがこの報告です。

当初は膨大な量のものを計算しようとしてたんですが、とてもじゃないですがメンバーが4、5人しかいない中でどうやってやるんだということで、ほ

とんど土居さんにおんぶにだっこになりながら、本日提出した内容で出させていただきました。

その中でやっぱり公共交通というのは、最終的にはなくてはならないインフラだというところが確認されました。それだと戸崎先生のお話も同じだと思いますが、やはり高知県といたら少子高齢化が大きな問題で、高知市に人口が集中しているのですが、高知市自体も人口減に入ってます。少子高齢化の中でいわゆる都市計画も小さくなっていくんだろうし、その中で公共交通はどうあるべきかというところの話、本日のこういう講演とパネルディスカッションを実施することになりました。ということで、経緯報告みたいな話をさせてもらいました。

すみません、以上です。

(小笠原)

ありがとうございます。内容的には先ほど説明があったように、なくなれば非常に大きな行政負担が掛かると。地域地域に落とし込んでターミナルとかの提案を含めて提言していただけてますが、交通事業者の当事者として、とさでん交通さんはどのようにこれを受けとめて、どのように活用していくか、みたいところで何かございましたらお願いしたいんですが。

(樋口)

まず最初この報告書を見させていただいたときに、どういう方が関わってるかを見ずに内容を先に見てしまったんですけど、これはやるための課題とかいうことがきちっと書かれてあって、一定詳しい方がまとめられたのかなというふうに感じました。

土居さんのお名前があったので、私以前から土居さんとは一緒に仕事をさせていただいたということもありましたので納得しましたけれども、個別にそれぞれの試算、内容についてちょっとコメント申し上げさせていただきます。まずクロスセクター効果の試算についてですけども、公共交通の価値はその公共交通事業の収支だけではない、さまざまな社会的なベネフィット、貢献を含めた収支で考えることが必要ということの考えのもとがこのクロスセクター効果というものです。これ真に合理的な政策判断を行うということではもう至極当然の判断基準だ

と思います。私、行政にもおりましたけれども、どうしても目の事業の欠損・赤字にどう対応するかというようなことに終始して、なかなかここまで認識が及びにくいということが実態としてあると思います。こういう考え方がその政策判断の際に正しい判断基準であるということが、多くの市民・県民の方々の常識となって、それが議員の皆さん、そして首長、知事さんとか市長さんとかそういった方々への浸透することを期待するところです。

そのような中で、この試算に挑戦していただいたことは誠にありがたいというふうに思います。自治体が公共交通に対する予算措置、公金投入をどの程度まで行えるかという判断の目安になるとも思います。

こういった考え方というのは、例えば企業誘致とか航空路線の誘致、その優遇措置に公金を使うことがよくありますけれども、結構な額になったりします。それがその航空路線を企業誘致するのにそれぐらいお金が要るけれども、そこから後の波及効果、県内の経済効果などがその投入した公金よりもずっと大きいということで、その誘致にお金を使うというような考え方が現にございます。それとほぼ同じ考え方ではないかと思えます。

公共交通がなくなったときにさらにもっと公費が必要だ。それを防ぐためには、もっと少ない額で維持できる公共交通にお金を使うということは、極めて合理的な政策判断だというふうなことではないだろうかと思います。

先ほどご説明がありましたけど、とりあえずつくってみたというか手探りの中でというお話もございました。これ受け取る側、行政側の立場というようなことで考えますと、その納得していただける度合いを高めるといふか、そのためにさらに精度を上げたいなという部分もあると思います。

例えば移動費用ですと、電車・バスの利用者のうち通院利用者数というものに絞って、それを推計して計算するといったようなより精緻な、できるだけ精緻な推計を積算したいなと。あるいはその合計額をアピールするためには、その項目間の重複がないというふうに見ていただけるようにしたいなとかいうことも思うわけです。

私ちょっと関わったことがございますが、確か平

成 22 年頃に県下鉄軌道の費用便益調査というものを実施したことがございます。これは委託調査事業で民間のコンサルに委託して行ったものです。しかし、例えば事業者のほうでこれやってもお手盛りみたいに言われますし、やはり行政側がその公共交通計画なりを作成する際に、委託事業なんかを使ってこういったより精緻な調査といふか、ベネフィットを算出するといったようなことをしていただくのが理想かなというふうに思ったりいたしました。当然必要なデータは、弊社のデータは当然お出ししますので、できるだけ納得性の高いものになればというふうに思っております。

それから利便性向上による利用促進政策について、路線のこととか災害とかターミナルとか乗換拠点というようなご提案もございました。そのほかさまざまご提案があったわけですが、関わっておられる方は当然ご存じだと思いますけど、現在高知県内の公共交通は、いわゆる利用促進とか利便性向上とかいったことだけで維持できるという時期は、もうとっくに過ぎていているという状況ではございます。

運行を持続するためには、利用促進でカバーできるぐらいの収支基盤が路線バスの運賃収入の収支率が 55%とか、電車でも 80%というように言われております。弊社で言いましても、利用促進でカバーできるぐらいの赤字額に抑えられるぐらいの経営を行っていきたいと考えております。何よりも私たち事業者としては、お客様に少しでも満足いただきたいということを常に考えております。多くの市民・県民の方々にも応援していただきたいと思っておりますので、毎日できるだけ挑戦を続けていくという姿勢でおります。

具体的に幹線網とか交通結節点の整備とかいうことも提案をいただいておりますが、これらは確かに提案の課題のところに書いていただいておりますようにその拠点整備が必要になりますが、いずれもやっぱり面的整備がないと、公共交通事業者だけではなかなか実現は難しいという内容であろうかと思えます。ですので、自治体とともに検討していくということになると思います。

全般にこういう形になったらいいなというご提案を考えていただきまして、本当にありがとうございます。参考にさせていただきながら、自社でできる

こと、それから自治体の方々と一緒に考えていくこと、そういったこともさび分けながら参考にさせていただきたいというふうに思っています。

個別の話で少しコメントも構えていましたけども、長くなりますので以上にいたします。

(小笠原)

すみません、ありがとうございました。また、あとでありましたらと思います。

先ほど公共セクターの役割というか、一緒にやっていたいかなければいけないという話もあったんですが、その辺市当局、個別のものはいろいろあると思いますけど、何でしょうね、熱量というかやはり行政の意欲が、そんなものを含めて今どんな状況なのか。それとこの提言も市役所が受けたということなんですけど、市役所の受けとめのものはどんなものなんだろうかね。新妻君、よろしくをお願いします。



(新妻)

繰り返しになりますが、高知市の代弁をするわけじゃないんですが、取材をする中で私がつかんだ近年の高知市の交通政策の動きをちょっとお話した後、今回の提言への感想をお伝えしようと思います。

高知市としては、2022年の春に交通基本計画と地域公共交通計画という2つの計画を改定、策定しています。この中で打ち出されてきておるのが、今日戸崎教授のお話の中にもありましたコンパクトシティの考え、コンパクト・プラス・ネットワークという言葉が使われてますけれども、これは高知市独自の取り組みというわけではなくて国が打ち出してる取り組みでもあるんですが、医療とか福祉とか商

業施設とかの拠点がまとまったコンパクトなまちづくりを進めていこう、それに合わせて交通網をしっかり、生活へのアクセスをちゃんと確保していこうよという動きを打ち出しています。

また、その具体的な策として、幹線道路とか中心部のほうは路線バスが担い、周辺部に関しては予約型のデマンドタクシーでカバーをして、その2つをスーパーとか量販店で接続させていこうという取り組みを実際に始めていて、春野地域とか土佐山、鏡の一部の地域でその動きが実際に始まっているところなんです。

あとその中で近年では、高知市の地域公共交通あり方検討会というのが、22年の12月から今年の夏頃まで開かれておりました。これは先ほど皆さんのお話の中にもありました、新型コロナ禍でどんどん公共交通の利用者が減って行って、また赤字が膨らむ中でその補填する補助金、市からの補助金がどんどん増えていっているという中で、高知市の交通網のあり方を一から抜本的に考え直そうというので始まったものと理解をしています。

その中でこれまで出てきていなかった内容で今回出てきたところとしては、路面電車と路線バスが並走している区間がそのままいいのかどうかとか、あとは路面電車に関しても、高知の路面電車、とさでん交通さんが走らす路面電車ですね、現在走っているものとしては日本最古で最長の路面電車です。一番長いんですけども、全国の同業他社さんに比べたらかなり維持管理費を抑えていらっしゃるというのを聞きしています。それはきっととさでん交通さんの技術力がなせる業ではあると思うんですが、そういう面で路面電車の長さが適切なのかとかっていう意見が、そのあり方検討会の中では挙がってきております。

このあり方検討会については結構いろんな意見を聞くことが多くて、公共交通計画とかをつくった直後にまた新しい議論を始めてちょっとしっちゃかめっちゃかじゃないとか、あとはこのあり方検討会というのが、委員さんには県内の大学の学識経験者の方とか中心商店街の代表の方とかを交えて協議されたんですが、委員の中に交通事業者さんが入ってないとか、そういうところを指摘する声を結構聞きました。

私が取材した感覚からとしては、そういうご指摘、すごく真っ当なご指摘だと思うんですけど、ただ、今コロナ禍でどんどん交通事業者さんが苦しくなっていて、自治体としても補助金がどんどん増えていって財政がひっ迫しているという状況で、今の時点で高知市として「こんなことを考えてます」「このままじゃまずいよね。こういう形はどうでしょう」という形を1つ投げかけたという意味では、議論のきっかけになることかなという捉え方をしています。

そういう中で今度、今回の自治研究センターさんのご提言に関してなんですけれども、路線バスの幹線路線を整理して、交通結節点で地域周辺部を走るフィーダー路線と接続させる、なおかつその交通結節点の機能を充実強化して、乗り換えのハードルをどんどん下げていこうというようなものと理解をしたんですが、その考え方自体、市が進めている交通政策ともリンクする部分、通ずる部分というのはあるなと感じておりました、ただ、よりかなり具体的に、個別の具体的な場所のデザインとかを考えるのって、ものすごくご苦労されたんじゃないかなと思ってすごく興味深く読ませていただきました。

高知市の政策もそうですし、あとこの自治研究センターさんのご提言もそうなんですけど、公共交通の関連の取材をしていて感じる課題の1つが、物事がなかなか動いていかないとか動きにくさみたいなところをすごく感じています。

というのは誰もが、交通事業者さんもそうですし、あと自治体の方もそうですし、誰もが「今の公共交通このままではまずいよね、どんどん乗客が減っていったらこのままじゃもたなくなるよね」というのを多分実感、認識していると思うんですけど、「じゃあ具体的にどうしていこうよ、こうしていこうよ、こういう案はどうだろう、ああいう案はどうだろう」というのがなかなか具体的な動きとして見えてこない、動きがなかなか出てこないというところをすごく感じています。

その背景には何があるんだろうと考えるんですけど、公共交通、公共という名のもとに民間事業者さんが担っているというその役割分担の難しさとか、あとは自治体間でも高知市とか市町村とあと高知県との役割分担の難しさとか、そういう部分があるんだろうかとも思うんですけど、高知市のやっけるあり

方検討会の報告もそうですし、あと今回の自治研究センターさんの提言もそうなんですけど、すごくこれをこう具体的に動きに、じゃあこれを誰がどうやっていこうか、実現するためにはどうしたらいいんだろうかっていう、具体的な動きにもう一歩つなげていかないとすごくもったいないなという気がしています。

報道としての立場でも、そういう後押しじゃないんですけど、そんな動きをつくり出せるような報道の仕方はどんな仕方があるんだろうっていうのを、すごく考えながら取材をしてるところです。

以上です。

(小笠原)

ありがとうございます。自治研究センターさんのようなシンクタンク的な機能を持つところがこのようなクロスセクター効果ですかね、このようなことをまとめたということに、今回一つの意義があるのかなというふうにも思ったりするんですけど、そのクロスセクター効果という手法を含めて、戸崎先生、今回の提言の意義的なものをちょっとまとめていただければなというふうに思います。



(戸崎)

2点申し上げたいと思うんですけど、1点は、実際に先ほどの講演の中でも、さまざまな交通機関を有機的に統合して、最適な全体のシステムをつくるかというのは理想なんですけれども、現実の公共交通会議とかそういったものはやっぱり参加者の利害意識というものが非常に大きく、そうしたところで実際には最適にはなりがたいところがあります。そう

した中で、直接の利害関係者から距離を置いた中立的な機関が、こういったような試算をするということの意義は大きい。これが第1点です。

第2点は、やはり具体的な数値を出していくことの重要性です。関連したお話を若干すると、皆さんご存じ神戸空港が開港するときに、行政サイドが出した需要予測に対して非常に批判が高まりました。その中で何が起こったかという、市民団体がそれに対して対抗の需要予測を出して、その乖離があまりにも大きいということで話題になりました。

じゃあどういった根拠があるかということで、市民団体は確かその計算結果を出したんです。行政は残念ながらやっぱり出さない立場、つまりどういう形で試算したのかというのは、さまざまな理由があって出せません。そうした中でこういったように具体的な試算をするということは、確かにちょっと拝見する中でもかなり大胆な設定をされてるなということはあるんですけども、ただ、こういうのを情報として皆が共有することによって、こういった試算をほかでまたやっていると、そうした中で精緻になっていく。これは大事だと思うんです。

一般的に社会では、総務省がいろんな試算の方法を出しているんですが、それが終わりじゃなくてどんどんそれを精練化していくという意味で、まずスタートアップとしてこういったものを出していく。そのなぜという根拠を明確に見せるような形で情報公開していくことによって、今後議論が高まると同時に、こういった試算の精度が上がっていくということの意義を私は見たいと思います。

以上でございます。

(小笠原)

ありがとうございます。これを引き継ぎやはり精度を高めていくというか、説得力の強いものにしていくというのが、ひとつ大事な事かなというふうに思うところです。

それでは若干つながるところもあるんですけども、次のターンに行かせていただきたいと思います。先ほど戸崎先生が縷々オールジャパンの話をお話しいただいていました。私どもが考えなければいけないのは、これローカルの視点でどのように落とし込

んでいくか、何を参考にして、何を取り入れて何をどういうふうに対応していくかという形になると思うんです。それぞれの視点で、先ほどの講演を聞いて印象に残った感想であるとか、あるいはここを深掘りしたい、戸崎先生にもう少し聞きたいみたいなところがありましたら、ちょっとお話しいただければなと思うんですが、新妻君どうでしょうかね。

(新妻)

先ほどの戸崎教授のご講演聞かせていただいて、交通政策というのは、福祉政策であり医療政策であり教育政策であるということとか、ものすごく感銘を受けたところでそのとおりだなとすごく思ったところですよ。

それで、ただ、お話の中でおっしゃっていたように、そういうポリシーミックスの考えで物事を動かしていくときに、国レベルはなかなか難しいというお話をされていて、地方から変えていく、地方からのほうが可能性があるのではないかというご指摘をされていたと思います。

ただ、先ほど申し上げたように高知で取材をしても、セクショナリズムのようなどころもちょっと感じながら、なかなか物事が動いていかないような感覚を取材を通して感じています。お話の中にもあったように、最終的には政治のトップの方の判断のところもあるのかなと思ったりするんですが、地方レベルでそういうセクショナリズムを解消して、交通政策を進めていくために必要なことが何なのかというのが1つ気になったのと、あとこれもまちづくりと公共交通、地域公共交通会議のお話とかの中であったんですが、うまくいく地方とそうでない地方と地方によって差が出てくるということですが、そのうまくいく地方とそうでない地方はどんなところが違うのかっていうところを、もう少しお聞きできたらと思ったところです。

(小笠原)

では、そうですね、まとめてより一問一答のほうがいいですね。では、すみません、戸崎先生。

(戸崎)

地方でうまくいくということは、1つはキーパー

ソンをつくるということなんです。地方における交通行政というのはマイカー中心になります。これは仕方がない。なぜならば、地方政府というのは、住民が最も必要とするものを担当するのがその使命なので、そういった観点からすると、今マイカー社会である限りはマイカー中心の行政になります。

それをやっぱり長い展望で持っていくとすれば、例えば千葉県なんかの例でいえば、交通行政の専門家をつくるんです、行政の中に。基本的に異動させない。そうすることによって行政マンの知識・技量を高めていって、そういった核を1つつくる。これ地方振興で必ず出てきます、キーパーソンをどういうふうにつくっていくのかということをやったり考えていく必要があるというふうに思います。

それから2番目は何がうまくいく、いかないの、ということでしたっけ。

(新妻)

うまくいく地方とうまくいかない地方との差がどんなふうにあるのかということです。

(戸崎)

これはもうさっきの話と全く重なるんですが、うまくいくところは首長あるいはキーパーソンがいます。それらが熱量を持ってやるということが一番大事、それをどういうふうに支えるかというそのバックアップですね、この2つが必要になります。

あと地域振興ということでもう一つだけ言うと、外部からの視点というのがよくあります。外からの人が入ってくるが、その人があまり表に立ちすぎると地元のアレルギーが起きます。ですから、どれだけうまく内の人間を立てながら外の間人がサポートに回るかが大切です。

例えば八丈島が典型的な例です。ここはデポジットで成功したんですけど、デポジットを自治体に発案したのは東京からの人物、これ表に立てると商工会議所はもう全部反対します。なので、うまく地元の人をトップに立ててある。こういったような戦略性も必要です。

だからもう1回言うと、基本的にはマイカー行政になる。仕方がないから、それに対して長期的な展望をもって人を育てる。キーパーソン等行政の中あ

るいは今日お見えになってる、議員の方に入っただけ。

残念ながら、交通行政というのはあまり金にならないので全国的にはあまりお好きじゃない方多いんですが、やっぱり政策を進めるのはまさに議員の方なので、そういった方々に基本的に興味を持っていただいて強く動いていただく。例えば伊東市なんかそうでした。伊東市なんかは議会で盛んに公共交通というお話をされていて、活発に行動されていました。

そういった形での両面が、私は必要ではないかというふうに思っています。以上です。

(小笠原)

ありがとうございます。議員さん多分おられると思うんで、また何かありましたらお願いします。山村さんはいかがでしょうか。

(山村)

どの業界でも同じだと思うんですけども、有識者もすぐに外部委託を求める。それは正しいと思います。特に中央の方には全国の情報の知識があるので、それを高知県に、高知市にあてはめてやるという、その感覚はすごく分かるんですけども、時にはその外部委託をされた先のほうが形骸化されているという問題もあると思っています。

それともう一つ、一番問題なのはその外部委託を行うときです。行政側で付度されている委託先なのかどうか、そうなってくると正しい外部委託になっているのかどうか、そこところが非常に問題だと思います。先ほどの話で、地方に決定権があるというのがすごく感動的だったんですが、その部分を強くするためにはまず基本的な行政的な付度というものを除いて、現場主義というか、もう少し全体から高知市の現場を見渡せるようなメンバー構成というものを構築しながら、それを行政側も企業側も受け入れるというような姿勢でやっていくべきというように感じました。そう感じたんですが、そのような解釈でよろしいでしょうか。

(戸崎)

外部委託の問題というのは非常に深刻で、今委託

先の〇〇総研とかではすごく競争が激しくてダンピングが起こっています。ということは彼らは儲けなきゃいけないので、インフラ整備であれば例えば単なる需要予測で終わりたくないんです、その仕事終わっちゃいますから。じゃあ何を求めるかというと、その先の仕事が欲しいんです。ということは絶対つくるんです、どんなに必要がなくても。そのための需要予測を作成する。

だからそういったように継続的な仕事に結びつけていくような意図があるところは、たとえ不利であっても自分たちが最終的に収益を上げれるような形の提言をする。そこをどういうふうに見極めて、本当にこれが正しい委託の調査だったということをきちんと評価できる、そうしたシステムがない限り危険です。かといって、じゃあ内部で実施できるかということ、これもさっき言ったように内の人が一番自分のことを分かっているとも限らない。だから、そういったところでどういうふううまく組み合わせていくのかということが必要だったんです。

よく言われるように、特に全国的なコンサルだとパワーポイント1枚数百万円、有名な事実です、それで実際には全部使い回しということになるので、一番大事なのは彼らと対等に議論できるような素地があるということで、それがないと危険です。

それを踏まえて、だったら、今回のようにもうとにかく自分たちできちんと研究してそれを広く公開する、そうすると全国でも支援者いっぱいいますから、彼らの意見をすい上げて修正していくほうが学習効果も高まりますので、そうした形のほうが私はいいのではないかとこのように思います。

あまりこういうことを言うと全国のコンサルタントにうらまれるので仕事はあがったりなんですけど、ただ、私が実際に関わった状況だと、そういったところは多いだろうということをお願いしたいです。

(小笠原)

それでは樋口社長、先ほど戸崎先生から運転手不足のお話も結構手厚くしていただいたんですが、そのようなことになるのかならないのかは分からないんですが、先ほどの講演の感想というか、何かお聞きしたいことがあればお願いします。

(樋口)

私がしゃべりたいことの基本的なことを、いろいろお話ししていただいてほんとにありがとうございました。

幾つかあるんですけど、要するに最初のほうで言いますと、その公共交通、その事業が赤字だからっていうようなそこだけ見て判断するような風潮、費用対効果というような風潮を変えないかんというのはほんとにもうおっしゃるとおりです。何とかそういう風潮が変わるようなことにしていかなければならない。それが私の役割の1つでもあるかなというふうなことを思いました。

運転手不足についてはほんとに深刻という状況ですけど、これ弊社だけではなくてもう業界全体の話ですし、業界を超えていろんな業種で人手不足で、人の取り合いみたいな形になってると思います。会社の中で考えていかなければならないと思っているのは、今までもやってきておりますけど、今日先生がお示しくださった女性労働力の確保とかいうようなことです。さらに先生がおっしゃったように、まさに交通事業というのは朝需要があって、バスも電車も朝に人がたくさん必要で、昼間はそれほど要らないということがあります。その人員のローテーションとか、それに加えて土日もあるし、すべての日に対応しなければならないというようなことが大変です。穴があげられないとかいろいろ大変な部分があるんですけども、それを効率的にやるためには、やっぱり最近よく言われているマルチタスク、朝はバスに乗るけれども、昼間あいてるときには例えば事務的なことをやるとか、あるいはバスの整備部門をやるとか、そういったことが必要なんじゃないかなというふうに思っています。しかし、省庁にセクショナリズムがあるように、やっぱりずっとこの仕事をやってきた方にとっては、その仕事への使命感があると思いますので、なかなか机上で考えたようにはいきませんが、やっぱり人員不足の中ではそんなことを考えていかなければならないんじゃないかなと考えております。

それとちょっと話が変わりますが、先生にお聞きしたいこととして、先ほど路面電車の話があり、バスの乗り換えとかも路面電車を軸に考えていただいているようですけれども、実際その路面電車につ

いても、今後とも走り続けられるかということは自治体の交通政策次第というような面もあります。

ですが、私は、バスよりも維持費はかさみますけど、やっぱりクロスセクター効果で言うと路面電車のほうがずっと高いというふうに思っております。公費負担を増額してでも残す判断をすべきじゃないかなというふうに考えておるわけです。

ヨーロッパの例の話もありましたけど、ヨーロッパでは人口15万人ぐらいでもその路面電車が活躍をしているという現状もありますし、少なくとも高知市の人口が15万人以下になるというように減少するということになるまでは、街の顔としてあり続けられるんじゃないかというふうに思っています。

高知市のあり方検討会では、電車を廃止してバスに転換した場合に、収支がどうなるかっていうような計算もされてましたけれども、現実にはバスの乗務員が急減していて、バスの路線の維持もままならないとか、減便を続けていかざるを得ないという状況の中で、電車をやめてそれをバスにすることは極めて現実的ではないかというふうに思っております。

今までの行政の流れとして、鉄道とか路面電車は、維持にお金掛かります。そこでなかなか維持できなくなったらバスに転換しましょう、バスについては運行補助もしますよという、行政の公共交通政策の基本的な考え方とか、もう当然のルールみたいな形があるわけですけども、どうでしょうかね。バスを活かすためにも路面電車が必要であり、路面電車がきつなくなったからバスに転換という選択肢が当たり前とか、そうでなければならぬみたいなことはないんじゃないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

(戸崎)

まさにおっしゃるとおりで、まず路面電車という基盤があるということが全国的に非常に有利な状況なので、なぜそれを捨てる必要があるのかということです。いろんなことができると思います。例えば長野県に「しなの鉄道」がありますが、あれは短期間で黒字化しました。どうやって黒字化したかと言うと、ただ単にさまざまな契約の見直しを行った。

それだけで黒字になった。まずそれができるかどうかです。

次にこの提言では、既存の商業施設に路面電車を引き込むって言ってますけど、逆のほうが多分効果は高い。つまりイオンなりをまず逆に引いてくる。路面電車を動かすと一定ものすごく大量の手続きが必要なので、そういった観点で言えば、今ある路線をもとにしてそこにやっぱりイオンなどを引いてきて、電車の価値を高めていく。そうやって利用効率を高めていくほうが早いんじゃないかというふうに思っています。

全国的にはもうLRTがどんどん入ってきてますから、車両の先行投資というのが必ず必要になってくる。それによって、もう一つやっぱり環境対策ですね。環境対策という観点からはLRTという非常に優れたものがあるし、広島の場合のようにやっぱりグリーンレールにすることによって、環境に優しいまちづくりも入ってきます。いわゆるスマートシティというのを考えた場合には、電車というのは非常に大事なところなので、そうした未来のまちづくりという観点を前面に出すべきで、残す努力をすべきだというふうに考えます。

若干最初のところにコメントさせていただくと、特にタクシーとかバスというのはプロモーションがほんとに厳しいです。特にタクシーのプロモーションってせいぜい、せいぜいって言葉が悪いですけども、次は何があるって運行管理士になるっていうぐらいのプロモーションしかない。逆に現場に慣れたドライバーさんっていうのは運行管理士になったらノイローゼになる、ご存じのとおり人間関係があるから。実際僕の友人はそれで自殺しました。ドライバーから運行管理士になって、人間関係難しくなって自殺したという、これは1人じゃありません。大体そういったような形になるから、そういったようなマルチタスク化することによって労働の充実感を高めるということは、今後やっぱり考える必要があるでしょうね。

もう一つだけ申し上げると、ほんとに大学生にもっと訴えているかどうかということもありますね。よく日本交通さんなんかは学生向けのイベントなんかをやってますけれども、大学に実際行って話している事業者さんはほとんどありません。まず就職活

動を行っている人に会うことが必要です。高知においては、Uターンなんかを考えたときに、ああ自分にも交通という選択肢もあるんだということを見せる必要があるだろうと思います。実際に子どもさんを扱っている立場としては、もっと前向いていこう、実際の潜在的な能力に訴えるようなそうしたPRも必要じゃないかって思います。

以上です。

(小笠原)

三者に共通することだと思うんですが、私なんか10年ほど前、樋口さんいらっしゃんですけど、県庁・市役所の、公共交通部門を取材していて、やはり高知県としてほんとに交通政策に詳しい人がなかなか見当たらないなという印象をすごく持ちました。先ほど戸崎先生の話でも土居さんの話でも、いかに社会的認知度を高めていくか、どう訴えていくかというところが非常に大きなテーマになっていってると思うんです。しかし、それがやはり行政の政策の中でのウエイトもなかなか高まらないし、一般の人にもなかなかやっぱ刺さらないというような状況が、今あるのかなというふうに思うんですが、何かその辺でこう、これもう3問目にちょっと変えさせていただければと思うんですが、何かやりようというのはあったりしませんかね。山村さんどうでしょう。

(山村)

実は委員の中で絶えず出てきた話は、目先のことを少し直しただけでも人が集まるということです。例えば時刻表が非常に読みづらい。それと路線図が非常に読みづらい。要するにその目線はどこかというを使う側の立場に立った形になっているんだろうかという話が結構ありました。さっき先生言われたみたいに、それほど大したことじゃなくて、もう少しその部分を使う側の目線に立って、やり直してみるということが必要ではないかなということをしごく感じたところです。

あるシンポジウムに参加した際に、登壇された方が言ってことなのですが、北海道のほうで、費用対効果で路線を廃止した瞬間にまちが消えた。企業側というか行政側に少し失礼な言い方になるのでこれ

ごめんなさいなんですけど、高知県というのは少子高齢化で、このままじゃ費用対効果だけで公共交通を見ていくと、廃止、縮小とになり、そうなった場合その先にはまちが消えていく可能性があるんじゃないか。そこの危機感のところを感じながら、行政のほうは手厚くある程度手を入れながらやっていくことが必要ではないでしょうか。

特に、高知市の電車というのは東西南北を結ぶTの字の形でありますので、それが核になってれば、クロスセクターでもお話ししたように、そこから派生的にバスを使って、ストレスのない時間帯で運行できるような形が理想であるので、まずそれを考えてやるべきだと思います。

その議論の前にお金がないということと人員不足ということを前提にすると、もう一切の議論ができなくなるので、難しいかもしれませんが、それは少し置いておいて、ではどうするかというのを課題にして考えるというような形に、そういう具合の形の2段構えでやっていくべきじゃないのかなということ、まずは目先のことでやってみたらどうですかという話です。

(小笠原)

ありがとうございます。私の取材の印象などを言えば、ほんとに県行政も市役所の行政も交通政策というのは非常に属人的で組織的に動いてなくて、1人の熱量がそのまま施策に左右されるみたいな状況が結構続いたりしているのかなと思うんですが、新妻君、そのあたりはどうでしょうか。

(新妻)

おっしゃるとおりだと思います。今ちょっと高知市に限らず、県内の自治体の交通の担当者の方とやりとりする機会は去年から増えていて、いろんなところにお邪魔するんですけど、現場で作業される担当の方の熱量の違いは感じています。すごく熱量を持って働いてる現場の方がいらっしゃって、ただ、そこはあまり聞こえが悪いかもしれませんが、担当課長さん、部長さんとかに聞くと、やる気のある現場がちょっと押さえつけられてるような印象を受ける自治体さんもあったりします。高知市は2、3年前から交通戦略課という部署を立ち上げておられ

ますので、個人的にはすごく期待しているところではありますが、そのあたり属人的な部分は往々にしてあるように感じています。

(小笠原)

言いにくいかもしれませんが、とさでん交通さんからそのような状況に何か投げかけるようなことはありますか。



(樋口)

ほかの県の事業者とは違ってとさでん交通は、県と高知市が主になって設立したというような形になっております。株主でもあるし、何というか所管行政の部署でもあるというようなことですので、ほかの県の事業者とは違う状況にあってそこは恵まれてると思っています。

熱量の話もありますけど、やっぱりその財源ですよ、限られた財源の中でいろんな行政課題に対応しなきゃいけないと、その中で公共交通部門だけがどんどん増えていったらどっかを削らなければならないのですが、削るところがないという感じかなと。

戸崎先生の話にありましたけど、なかなか公共交通に回ってこないということが一般的ですけども、高知県、高知市、それから南国市、いの町さんとか土佐市さんとか、積極的に公共交通に回していただいたんじゃないかってほんとに感謝をしているところです。

なので、公共交通が大事ということが、これはかなりの方が分かっている。でも、実行に移すためには、資金的なとか余裕がないということがやっぱり根っこかなと感じています。

そうすると、この提言の中にもございましたけど

も、駐車場に税をかけてはどうかというのがありましたし、先ほど交通税という話もございました。現実的に新たな財源を求めるということも必要じゃないかと思います。また、そのことが先ほど先生がおっしゃってましたように、公共交通について深く考えるきっかけになるということにもなるのかなというふうに思います。

ほんとに担当部門の方は、大体真剣にこれを何とかしたいという思いの方ばかりです。ですが、その財政部門とかに聞くと、どうしても思うようにいかないというのが高知県内の行政の現状であると思っています。

高知市のあり方検討会にオブザーバーみたいな形で参加させていただいておりましたけど、なぜ公共交通部門が弱いかって言うと、やっぱり公共交通にかける公金の支出をこれ以上増やすためには、きちっとした説明が必要という議論になります。なぜならば、公共交通は移動全体に対する分担率が極めて低く、数%、5%いかないぐらいですね、大方の方が自家用車で移動されている。なので、どうしても道路整備とか車の交通をスムーズにするとかいったようなところにウエイトがかかって、公共交通の維持とか充実が必要という声のほうが少ない。そうすると、どうしてもその県民、市民の皆さんの理解が得られにくいというような声というか、分担率が低いことを問題にする意見が出てくるということになります。分担率が低いから、そんなに重要じゃないかということそんなことはないように、ここにおられる方は皆さんそのことが分かっておられるんですけども、やっぱりそのあたりをどう理解してもらうのか、どう分かりやすく伝えるのが課題です。そのための手段がどうかということはなかなか難しいのですが、今交通税とかそんなことで投げかけるというようなことは確かに有効なとか、いいんじゃないかなというふうには思いました。

すみません、まとまりませんけど。

(小笠原)

わかりました。ありがとうございます。戸崎先生、やはりさっき言った、いかに交通政策のウエイトを皆さんに浸透させていくかということは、非常に大事であり難しいところだと思います。特に高知県、

今日は高知市内のバス・電車が中心になってるんですが、広く見ればJRもあって、なかなかこの人口減少が加速度的に進む中で状況自体は非常に厳しくなっていくんですけども、いかにこの社会の中で公共交通というもののウエイトをどう高めていくか、この人口減少社会の中で、これからどのようなことを基本的に考えて取り組んでいったらいいかというようなところを、まとめ的にちょっとお聞かせいただければなと思うんですけども。

(戸崎)

先ほどの議論と続きますが、少子高齢化の中でもはや財源を増やすことも組織を拡大することも無理になっています。ですから、さきのキーパーソンというのも何も内部でつくる必要はなくて、外部からでもほんとに専門でやる人を内部に、つまり地方行政の中に抱え込んでやるというのも1つの手です。

さきの外部委託に関しても、つまり行政がほんとに最適なものを採択できるかというのも基本的には難しいです。それなりの専門知識を持っていかないといけない、それはさっき言ったように、なかなか専門的な知識を持つ職員を育てられないという環境の中では難しいので、民間からかなりアイデアを吸い上げるような形でやっていくということが必要ではないか。

そのときに参考になるのは、今回コロナで台湾が当初すごく先行したことです。それは何かというと、あれはオードリー・タンという有名な若手の閣僚が、民間から専門家を集めてチームをつくって、それであのマスクの配付網とか全部構築したんです。つまり民間の力を吸い上げて、それを組織化してやっていくということが重要であるということです。

それがあると何もさっき言ったプロだけじゃなくて、僕が一番期待してるのはやっぱり研究機関や大学とかそういったものをもっと交通政策に活かして、そこからいろんなアイデアを出させて、面白そうなものは業者か何か巻き込んで計画をつくらせる。やっぱり使える人的資源をどういうふうに活かして、そして地域課題をほんとに自らの問題として考えさせるということから、自覚というのを育成していくのが大事ではないかというふうに思っています。

以上です。

(小笠原)

ありがとうございます。その1つの手段として、今回のクロスセクターを含めて検討していくというようにことになるんでしょうかね。分かりました。

16時半までということでしたので、最初の講演のときの質問の機会がちょっとなかったのも、もし何かありましたら会場のほうからどなたでも結構なんで。順番にもらっていいですか。

(会場)

私、高知市に住んでる一市民なんですけども、1つ疑問点がありまして、小泉改革以来地方自治体に下りてくる交付金がかんかん狭められているわけですよね。その中で公共交通のことを考えるにはちょっと限界があるんじゃないかと。

それで戸崎先生は国のレベルでは無理みたいな、国から財政出動とかしてお金を下ろしてくるっていうのは無理みたいなことをおっしゃってましたけど、私はそれが一番早いんじゃないかと思います。環境問題のこと考えたら、高知なんかでは、CO₂を削減するには、車減らして電車に乗る人を増やす、バスに乗る人を増やすというのが、一番効果あるんじゃないかと思うんですけども、その辺のことをすみません、戸崎先生お願いします。

(戸崎)

私、国が無理だって言うのは、地方の実情をすべて掌握したうえで、地方に合った交通政策を上から下ろしていくことが無理だという文脈です。つまり国としての総合的なグランドデザインは描かなきゃいけないけれども、地方のことを国がやるというのはほとんど無理ですよ。さっき言ったように今中央官僚というのは、公務員改革でどんどん減らされていったうえで、真夜中2時まで働くような実態ですから。だから、そこが役割分担になります。

大事な問題については、これはおっしゃるように環境問題という観点もあるし、そうしたさまざまな要因から下していく。つまり単なる交通財源という意味では国会審議も通らないし、おっしゃるように次世代を育てていくために、例えば具体的に環境問題においてCO₂の削減量が一番多いのは交通、車

部門なので、それをどういう形でやっていくかという形で国から下ろしてくる。これ絶対必要ですよ、これは地方ではできませんから。

それはもうほんとにランドデザイン。その中でじゃあ具体的に、地方でどういうふうにある公共交通を活かしていくのかっていうこと自体は、ランドデザインとしてやっていかなきゃいけないという動きが出てきています。

(会場)

ものすごい愚問なんですけど、電車にしてもバスにしても格安にできないのかなと。国が当然補助入れて、それができないかと。というのは、アメリカのダコタ州では短いんですけど、10分か15分ぐらいの距離なんですけど、路面電車が無料になってますよね、そういう事例もありますんで、高知も国から補助金入れて格安に、ほんとはただでもいいんだろけど、そういうことはできませんか。

(戸崎)

補助金をどこから持ってくるかですよ。補助金というのは一番恐いもので、一旦補助金入れるとずっと補助金に頼るということになるので、そこをどういうふうにするかということ、格安にした場合には安全のコストをどこまで見れるかということが問題です。今最低限の安全を確保するための料金で最低価格に設定されてるので、そこをどういうふうに確保するか。

ちょっと領域は違いますが、航空で、実際に格安が起る、そうすると何が起こったかと言うと粗悪部品を持って来る、本来は飛行機で使う部品を車、事故った車から拾ってきてやる。そういったことをやって事故が多発したということがあるんです。だからそういった安全というものに対して、さまざまな規制が入ること、運賃規制が入ってくるということは仕方がないところです。

それは見直す必要があるんです。つまり技術がどんどん高度化してきてるので下げる余地はあるわけです。それを定期的に見直すような余地というのがその企業にあるかどうか問題です。企業はやっぱりそうやって生き残りに大変だから、そこをお手伝いしてあげるというのが1つの方法です。市民とし

ては貢献したいですね。

(会場)

すみません、ちょっと反論しまして。いや、料金、今市内電車200円ですよ。この200円は残しとって、あと国がなんぼか補助して、それで格安にしていくっていうことっていうのはどうなんでしょうかね。

(樋口)

やっぱり国のほうも財源の限界がありますんで、借金ばかりしてというわけにはいかないので、でも増税をそれほどできるわけでもないっていう問題もあり、全国の公共交通事業たくさんございましてというようなこともあるのかと思います。

人材の確保というか運転手不足、これの1つの解決策としてその処遇を上げないかということで給料も一定あげることが必要です。補助金があるがゆえに、行政側も常にできるだけその金額を下げようという考えが働きますので、そうするとなかなか給料を上げることができづらいということが長く続いてきました。そういうことでバスの運転手、電車の運転手になる若者が少なくなり、今運転手が高齢化する中で運転手が不足して、そのことによって運行ができなくなっているというようなことがあるわけです。

ですので、その運転手を確保するためということで、これは国土交通省も運賃を上げて処遇を改善するというのを推奨しておられるわけですけども、やっぱり人がその仕事に就いていただけるような労働条件、環境をつくることも当然必要ですので、処遇を上げるとかいうようなことで企業として維持していくためには、一定利用者のご負担をいただくというようなことをご理解をいただきたいと、そういうことだと考えております。

以上です。

(コーディネーター)

もうお一方いらっしゃいますので、どうぞ。

(会場)

観光客、インバウンドも含めて外部から呼んできて、もっと利用者を増やす方法があると思うんです

ね。

特に、高知には全国9番目にクルーズ船が来てるんです。今日も来てました、昨日も2隻来て、その方って結構路面電車に乗りたいて言ってるんです。高知新港からシャトルバスが来てるんですけど、料金にプラス路面電車のチケットも含めるとかすれば、かなり利用が増える。結局外国の方って小銭持っていないんですよね。だから、ほんとは「ですか」じゃなくてSuicaとかいろんなものが使えたらいいんですけど、それに対するコストは掛かるんでしょうけど、もっとそういった方法で例えば外国の方とか、ホテルの宿泊券にプラスするとかいろんな方法で使えると思うんです。

ですから、要は観光をベースとした外からの利用客を増やす。去年11月にボランディアの会全国大会が金沢であったんです。完全にオーバーツーリズムでどこへ行っても外国人だらけです。移動手段というのはバスしかないんです。あそこって結構市民の人も乗れないぐらいになって、その点高知にふっと目を向けると、路面電車というのはキラコンテンツになると思うんです。ですから、そういった高知の特色を活かした観光、インバウンドも含めた、そういったことに注力していきたいなと思ってます。

ちょっと個人的なことになるんですけど、はりまや橋の電車3両クロスするというトリプル・クロス、これ私が言い始めて、クラウドファンディングで広まったんです。これ英語のクリアファイルをつくって、これクルーズ船のお客さんに、アンケートに答えたらお渡ししてるんです。そしたら世界中の人に知ってもらえる。

それとか来年は「あんぱん」ですよ、だから、アンパンマン電車とアンパンマン列車を接続するようにとさでん交通さんをお願いして実現したんです。ですから、別にそんなにお金を掛けなくてもできることっていっぱいあると思うんです。そういった形で、私たちはバックアップしていきたいと思っています。

(小笠原)

ありがとうございます。

(戸崎)

1点だけ。私、神奈川県観光部局の観光事業の評価委員をやってるので、ちょっと具体的な話をすると、情報発信の仕方なんですね。おっしゃるようにはここはものすごく観光資源多いし、ただ、一番いろんなところで聞くのはSNSを使うというのが多いです。そのときに何を言うかということ、今回実は滋賀県も同じことを観光局でもおっしゃってるんですが、プロガーを使うと、インフルエンサーを使うという話なんです。みんな同じなんです。結局そうすると、インフルエンサーもすごく金掛かりますね。彼らに金払わないと成立できない。つまりさっきの外部委託と同じように、彼らは同じような依頼を各地方自治体から同じように受けて、じゃあどこを売るかということ、地方自治体の道理から離れるんです。そういう悪弊に陥らないように独自の情報発信をどういうふうにするか。これでどういう活動になるかっていうのは決まってくるんです。

それともう一つは、これも研究にもあったんですけども、SNSっていうのは情報が多すぎて結局選択できないから、既存のメディアに結局は頼るときもあります。どういう情報発信でいけば一番路面電車が売れるのかということを詳しく見ていただきたい。

僕は、インフルエンサーとかプロガーとかを使うのはちょっと危険だなと思っています。かなり払ってますよ、数千万から億の単位です。情報発信の仕方、ぜひいろいろご検討いただいてご協議いただけ



ればと思います。

クルーズ船対応はまた、樋口社長が多分検討する
んでしょね。

(小笠原)

諸々、先ほどの意見は多分検討すると思います。

では、時間が結構過ぎてしまったので、すみませ
ん、ではどうぞ。

(樋口)

「大切な社会インフラのいまとこれから」という
ことですが、インフラを維持するためには
やっぱりそれを運営、運行する人がもう限界、運転
士等の不足、これに対して有効な手を打つという
ことがもう交通事業者としての原点でございます。い
かにその人員を確保するかということについて最後
にちょっと申し上げたいですけども、先ほど来事業
としてはなかなか厳しいみたいなこととか、その労
働時間とかいうことが厳しいというようなお話もご
ざいましたけれども、これ仕事のやりがいとしては
他の職業に全く引けをとりません。

当社で言えば、仕事の重要性とかということは、
これはもう言わずもがなのことです。サービスの内
容も基本的には相手から喜ばれる仕事でございます
し、弊社で言えば、年休も100%ほぼほぼ取れてお
り余暇も取れます。一番ここ最近、コロナ以降弱く
なったというように思われているのが事業の将来性
ということですけども、先ほど来お話があります
ようにこれは必ず社会に必要な仕事でございます。

今後も50年100年と絶対必要なものなので、
例えばたとえ自動運転が普及したとしても、運行管
理とかあるいは乗客対応等の仕事は絶対なくなりま

せん。単に民間ビジネスとして成り立ちにくいとい
う状況になっただけのことです。当社にお
いても賃上げであるとか、新たな維持のルール・仕
組みを関係自治体と協議したりということで、必ず
将来性ある事業にしていきたいと思っておりますので、
何とぞ皆さん方のお知り合いもしくは、というかご
家族とかも含めて、この悪いイメージみたいなこと
をぜひ払拭していただきたい。

私どももいいイメージを持っていただけるように
今後努力して、そのことによってこの業務に従事し
ていただける、そしてそれにやりがいを持ってやっ
ていけるようなそんな事業にしていきたい。夢のあ
る事業にしていきたい。そんなふう思うことによ
って、いろんな可能性が出てくると思います。新
たな挑戦であるとかそんなことも可能になってまい
りますので、そういった公共交通に従事するという
ことについて、前向きな考え方をぜひ皆さん持って
いただき、これからにつなげていきたいと思ってお
りますので、ぜひご協力をよろしくお願いしたいと
思います。

(小笠原)

樋口社長から力強い言葉をいただきました。あり
がとうございます。それでは司会にマイクをお返し
します。

(司会)

長時間ありがとうございました。時間が過ぎてお
りますので終了したいと思います。本日皆さんに
ご報告した提言内容については、自治研究センター
のホームページにアップしたいと思っておりますので、ま
たメール等を通じてご意見・ご質問等寄せていただ
ければと思います。

それでは4人のパネラーの皆さん、
そしてコーディネーター含めて5人の
登壇者に、お礼の拍手を皆さんで送っ
ていただいて終了したいと思います。
ありがとうございました。

(終)



〈 資 料 〉

資料 1	基調講演資料 公共交通の現状と今後の取り組み	38
資料 2	高知県自治研究センター クロスセクター分析 1	44
資料 3	高知県自治研究センター クロスセクター分析 2	48
資料 4	高知県自治研究センター 高知市に対する提言	49

公共交通の現状と今後の 取り組み

2024年3月23日

桜美林大学ビジネスマネジメント学群

戸崎 肇

コロナ禍が示したものの

- 「移動」の重要性
- ⇒ 身体的・精神的・社会的健康への影響
- 「エッセンシャル・ワーカー」としての
- 社会的位置づけの欠如
- ⇒ 交通政策基本法の見直しの必要性
- ○ 災害時における公共交通の位置づけ

エッセンシャル・ ワーカーとされる 職業の例

医師
看護師
薬剤師
保育士
介護士
公共交通や
トラックの運転手
電気やガスなど
インフラ関係
スーパー店員
警察官
消防・救急隊員
など

高齢社会における公共交通の役割

- 高齢者が関与する交通事故
- 免許返納がもたらす影響
- ⇒ 認知症の発症
- 生活困難
- 扶養家族の負担増



公共交通の経営難

- マイカー中心の交通行政の帰結
- 公共事業にどこまで自主採算を求めうるか？
- 交通政策
- = 医療政策 + 福祉政策 + 教育政策
- etc

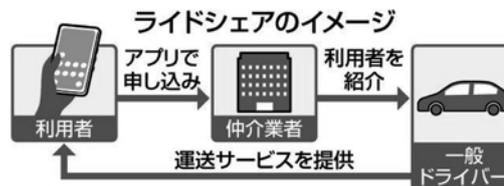
地域公共交通
赤字=廃止でいいの？

地域公共交通が**廃止**になったら、
医療送迎やスクールバスが必要となり、
現在の補助金より行政コストが増加するかもしれせん

ちょっと計算してみませんか？

近畿運輸局

運転者不足への対応



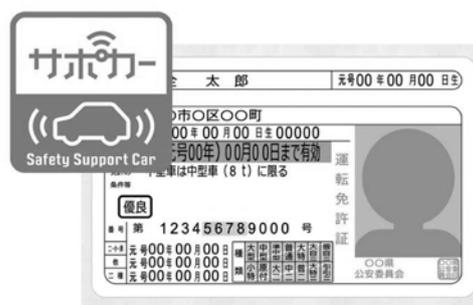
タクシーとライドシェアの違い

タクシー	ライドシェア
2種免許	普通免許
会社が育成	運転技術の基準なし
会社	個人

- 労働条件の改善
- 「交通税導入」の試みなど
- ⇔ 「ライドシェア」導入をどう見るか
 - 交通政策上の問題：公共性の観点、安全管理の観点
 - 労務管理政策上の問題
- AIなど高度情報技術の導入
- 自動運転など⇒「ブラックボックス化」がもたらす問題性
- 「混在交通」化における自動運転の困難化⇒「サポート」の重要性

労働力の充実に向けて

- 女性労働力のさらなる活用
- ハード・ソフト両面における環境整備
 - タクシーなどでの顧客によるセクハラ問題への対策など
- 高齢者労働力の活用
- サポート・カーの導入促進
- 外国人労働力について



2024年問題について

- 物流の停滞は起こるか？
- 荷主との関係性の改善
- 荷積みにおける報酬の支払い、待ち時間の短縮など
- *（日産、ビッグモーターの下請法違反）
- 荷積みにおける最新技術の開発の促進



街づくりと公共交通

- それぞれの地域に最適な交通体系の整備
- 地域公共交通会議の根拠法規は「道路運送法」であり、乗合バスやタクシーなど、旅客自動車運送事業（道路上で自動車を用い、旅客から運賃を得て運送サービスを提供するもの）が協議対象です。また、自家用車による有償運送も対象となる。
- 一方、法定協議会の根拠法規は「地域公共交通活性化再生法」であり、バスやタクシーだけでなく、鉄道、旅客船など、全ての交通モードを対象とする。法定協議会には、地域公共交通会議のように事業規制に関わるような機能はない。法定協議会の最大の機能は、主宰する自治体の地域公共交通計画を策定し、実施することである。

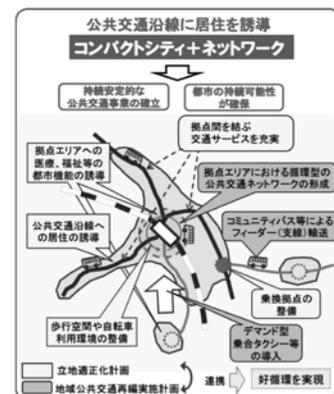
公共交通が活かせるようなまちづくり

- ヨーロッパの場合
- LRT
- MaaSなどによる
- 利便性の向上
- 自己の見直しによる
- 利便性、収益性の向上



コンパクトシティ

- (3つの特徴)
- 高密度で近接した開発形態
- 公共交通機関でつながった市街地
- 地域のサービスや職場までの移動の容易さ
- (論点)
- 核をどのようにして形成するか (青森における「アウガ」の例)
- 都市部での生活は郊外での生活よりも費用が掛かってしまうため、多くの住民の負担を増加させてしまう恐れがある。
- ⇒車社会において郊外から中心部に移動させることの困難さ
- 「居住の自由」



今後の取り組み

- 「公共交通」における今日的評価と、社会的認知の向上促進
- 財政支援の強化に向けた啓発活動
- 総合的な交通政策の推進

ご清聴ありがとうございました。



資料2 高知県自治研究センター クロスセクター分析 1

■ A. 医療分野

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
① 徒歩圏外のかかりつけ医までの移動費用の補助が必要になる	<p>○ 高知市の65歳以上人口(91,788人)の内65%がかかりつけ医がいる。そしてその内30%が公共交通で通院すると仮定し、1ヶ月に1回タクシーの初乗り運賃を補助すると設定して算定する。</p> <p>・ タクシー初乗り運賃：1,160円(往復)</p> <p>$1,160円 \times 91,788人 \times 65\% \times 30\% \times 12ヶ月 = 249,149千円(毎年)$</p>

② 市内の一定規模(概ね病床数100床)を超える病院への通院バス(職員の通勤も考慮する)を運行する	<p>○ 一定規模以上の病院(概ね100床以上)について、基準とする医療機関(いずれの病院)が実際に支払っている経費を基準として、その規模(病床)から按分して算出する。</p> <p>◎ 基準医療機関：いずみの病院(バス4台をタクシー会社に運行委託)</p> <p>計6路線がガソリン代を含めて155万円/月(1,860万円/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>医療機関</th> <th>病床数</th> <th>案分比</th> <th>経費額(万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>高知医療センター</td><td>588</td><td>2.471</td><td>4,595</td></tr> <tr><td>高知大学医学部附属病院(南国市)</td><td>583</td><td>2.450</td><td>4,556</td></tr> <tr><td>愛宕病院</td><td>492</td><td>2.067</td><td>3,845</td></tr> <tr><td>高知赤十字病院</td><td>456</td><td>1.916</td><td>3,564</td></tr> <tr><td>近森病院</td><td>452</td><td>1.899</td><td>3,532</td></tr> <tr><td>国立高知病院</td><td>402</td><td>1.689</td><td>3,142</td></tr> <tr><td>細木病院</td><td>317</td><td>1.332</td><td>2,477</td></tr> <tr><td>高知城東病院</td><td>243</td><td>1.021</td><td>1,899</td></tr> <tr><td>いずみの病院</td><td>238</td><td>1</td><td>1,860</td></tr> <tr><td>因南病院</td><td>183</td><td>0.769</td><td>1,430</td></tr> <tr><td>だいいちリハビリテーション病院</td><td>180</td><td>0.756</td><td>1,407</td></tr> <tr><td>近森リハビリテーション病院</td><td>180</td><td>0.756</td><td>1,407</td></tr> <tr><td>J A高知病院(南国市)</td><td>178</td><td>0.748</td><td>1,391</td></tr> <tr><td>高知西病院</td><td>165</td><td>0.693</td><td>1,289</td></tr> <tr><td>岡村病院</td><td>145</td><td>0.609</td><td>1,133</td></tr> <tr><td>高知病院(野並会)</td><td>124</td><td>0.521</td><td>969</td></tr> <tr><td>田中整形外科病院</td><td>112</td><td>0.471</td><td>875</td></tr> <tr><td>国吉病院</td><td>106</td><td>0.445</td><td>828</td></tr> <tr><td>計</td><td>-</td><td>-</td><td>39,068</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：高知県医事課 病院における許可病床の届出等状況より 概ね100床を超える医療機関が通院バスを運行した場合の年間経費 $= 390,680千円(毎年)$</p>	医療機関	病床数	案分比	経費額(万円)	高知医療センター	588	2.471	4,595	高知大学医学部附属病院(南国市)	583	2.450	4,556	愛宕病院	492	2.067	3,845	高知赤十字病院	456	1.916	3,564	近森病院	452	1.899	3,532	国立高知病院	402	1.689	3,142	細木病院	317	1.332	2,477	高知城東病院	243	1.021	1,899	いずみの病院	238	1	1,860	因南病院	183	0.769	1,430	だいいちリハビリテーション病院	180	0.756	1,407	近森リハビリテーション病院	180	0.756	1,407	J A高知病院(南国市)	178	0.748	1,391	高知西病院	165	0.693	1,289	岡村病院	145	0.609	1,133	高知病院(野並会)	124	0.521	969	田中整形外科病院	112	0.471	875	国吉病院	106	0.445	828	計	-	-	39,068
医療機関	病床数	案分比	経費額(万円)																																																																														
高知医療センター	588	2.471	4,595																																																																														
高知大学医学部附属病院(南国市)	583	2.450	4,556																																																																														
愛宕病院	492	2.067	3,845																																																																														
高知赤十字病院	456	1.916	3,564																																																																														
近森病院	452	1.899	3,532																																																																														
国立高知病院	402	1.689	3,142																																																																														
細木病院	317	1.332	2,477																																																																														
高知城東病院	243	1.021	1,899																																																																														
いずみの病院	238	1	1,860																																																																														
因南病院	183	0.769	1,430																																																																														
だいいちリハビリテーション病院	180	0.756	1,407																																																																														
近森リハビリテーション病院	180	0.756	1,407																																																																														
J A高知病院(南国市)	178	0.748	1,391																																																																														
高知西病院	165	0.693	1,289																																																																														
岡村病院	145	0.609	1,133																																																																														
高知病院(野並会)	124	0.521	969																																																																														
田中整形外科病院	112	0.471	875																																																																														
国吉病院	106	0.445	828																																																																														
計	-	-	39,068																																																																														

■ B. 教育分野

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方																				
①学校と高知駅をつなぐマイクロバス車両によるスクールバスを運行させる。	<p>○ 高知市内全ての高等学校と高知駅間を朝（学校 7:30 着、8:00 着）と夕方（学校 16:30 発、18:00 発、19:00 発）運行すると仮定して必要経費を算定する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>スクールバス学校及び系統別</th> <th>運行台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高知駅－追手前高校・丸の内高校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>高知駅－小津高校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>高知駅－高知工業高校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>朝倉駅－高知国際高校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>高知駅－高知国際高校</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>高知駅－高知東高校</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>高知駅－春野高校</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>朝倉駅－春野高校</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 高知駅を地域拠点として設定。 ・車両購入費：中型バス 35 人乗り（28,000 千円/台）×12 台 =336,000 千円（初年度のみ） ・スクールバス運行委託費（5,000 千円/台・年）×12 台 =60,000 千円（初年度以降毎年）</p>	スクールバス学校及び系統別	運行台数	高知駅－追手前高校・丸の内高校	1	高知駅－小津高校	1	高知駅－高知工業高校	1	朝倉駅－高知国際高校	1	高知駅－高知国際高校	2	高知駅－高知東高校	2	高知駅－春野高校	2	朝倉駅－春野高校	2	計	12
スクールバス学校及び系統別	運行台数																				
高知駅－追手前高校・丸の内高校	1																				
高知駅－小津高校	1																				
高知駅－高知工業高校	1																				
朝倉駅－高知国際高校	1																				
高知駅－高知国際高校	2																				
高知駅－高知東高校	2																				
高知駅－春野高校	2																				
朝倉駅－春野高校	2																				
計	12																				
②中学校、高校の通学時における安全確保の講習会の開催、ヘルメットの購入補助拡充。	<p>○ 初年度必要額：39,414 千円/年（初年度のみ） ○ 次年度以降必要額：13,138 千円/年（2 年目以降毎年） 令和 4 年度当初の高知市内の生徒数（県立、市立、私立含む）を、補助額（2,000 円/人）で単純集計して算出する。次年度以降は初年度必要額の 1/3 を新入生徒と仮定して、算出する。 ・中学生：8,938 人 ・高校生：10,667 人 ・定時制高校生：102 人 計：19,707 人（次年度以降の新入生徒数：6,569 人）</p>																				

③自転車通学者用の駐輪場拡充が必要となる。	<p>○ 駐輪所設備の増設として、メーカーカタログより引用。市中学校は増設せず、その他中学校は学校で 24 台分を 1 ヶ所設置。高等学校については 24 台分を学年ごとに追加設置と設定。 ・1,000 千円（工事費・税込み）×（中学校：6 校×1、高校：15 校×3） =51,000 千円（初年度のみ）</p>
④自転車交通の安全確保のための自転車走行レーンの整備。	<p>○ 走行レーンについては次の通りを整備することと設定。m 単価は高松市の事例を参考（130 千円/m）とする。 ・高知駅－棧橋通 5 丁目交差点（3.0km） ・中宝永町交差点－上町 2 丁目交差点（2.95km） ・上町 2 丁目交差点－JR 朝倉駅（3.90km） ・JR 朝倉駅－荒倉交差点（2.91km） ・荒倉交差点－（土佐道路）－藪野交差点（11.55km） ・藪野交差点－（北環状線）－鏡川橋（7.64km） （距離計 31.95）×1,000m×130 千円/m=4,153,500 千円（初年度のみ） ・3 年目以降、2 年毎にメンテナンス費用として初年度費用の 0.3%を計上する。 4,153,500 千円×0.3%=12,460 千円（3 年目以降 2 年毎に計上）</p>
⑤自転車交通の安全確保のための専用信号機の設置。	<p>○ 信号機の設置については春野高校前の信号機設置を参考とし、必要とする学校（小学校、中学校、高等学校）に各 1 機の信号機を設置すると設定。（出典： http://usedtrucks.blog.fc2.com/blog-entry-738.html http://tokiwadengyo.co.jp/works/led/） ・信号機設置が必要と考える学校（鴨田小学校、朝倉第二小学校、布師田小学校、一宮東小学校、長浜小学校、城北中学校、春野西小学校、介良中学校、南海中学校、春野中学校：10 ヶ所） ・信号機の設置費：10 ヶ所×5,000 千円=50,000 千円（初年度のみ） ・信号機のランニングコスト：10 ヶ所×90 千円=900 千円（毎年）</p>
⑥中学校、高校向け安全確保の講習会開催が必要となる。	<p>○ 警察が対応するものとし、新たな必要経費は計上しない。 ・0 円</p>

■ C. 交通安全

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
①高齢者の事故防止に向けた広報、講習会の開催拡充。	○ 警察が対応するものとし、新たな必要経費は計上しない。 ・ 0 円
②高齢ドライバー用に自動車の誤作動防止装置の設置補助が必要となる。	○ 奈半利町の高齢者ASV購入補助金を導入と仮定。 補助対象①：市内に居住する70歳以上85歳未満 補助対象②：申請者は交付される自動車検証に記される使用者と一致すること 補助対象③：“自動ブレーキ”“レーンキープアシスト”“アクセル踏み間違い時加速抑制装置”の3つ全ての機能を搭載していること 補助額：一台につき3万円 ・ 市内の70歳以上85歳未満の自動車運転免許取得者数を算出。 県推計年齢別人口（R4.12）及び年齢層別自動車運転免許証所持者数より、高知市内の免許所持者数を推計して、39,277人と算出。 初年度はその内50%が補助申請を行い、向こう5年で当初の人数分全員が補助を申請するものと設定する。従って、2年目以降は10%とする。 $39,277 \text{ 人} \times 3 \text{ 万円} \times 50\% = \underline{589,155 \text{ 千円 (初年度)}}$ 2年目以降はその数がぐっと下がると設定（10%）と設定して算出。 $39,277 \text{ 人} \times 3 \text{ 万円} \times 10\% = \underline{117,831 \text{ 千円 (2年目以降)}}$

■ D. 観光・イベント

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
①観光来訪者のための送迎バスや巡回貸切バスを運行。	○ 高知市内の観光地及び観光施設などをつなぐ循環観光バスを運行。中心市街地コースとして（高知駅⇒はりまや橋⇒棧橋⇒上町⇒高知駅） ・ 中心市街地回遊（土日祝日も運行。昼間は観光バスで代替。車両は大型） （約12km、1周約45分、8:00～17:00、30分おき、2台） $(7,300 \text{ 円} \times 9 \text{ h} + 140 \text{ 円} \times 12 \text{ km}) \times 2 \text{ 台} \times 365 \text{ 日} = \underline{49,187 \text{ 千円 (毎年)}}$ ※担当者設定の上限値を記載
②イベント主催者による送迎バスや巡回貸切バスを運行。	○ 高知市内で定期的に開催されるイベントの主催者が臨時バス便を運行。対象とするイベントは「よさこい祭り（花火大会含む）」、「夏期大学」と設定。 ・ よさこい祭り（開催3日間の運行。車両は大型） （約12km、1周約45分、12:00～20:00、15分おき、8台） $(7,300 \text{ 円} \times 8 \text{ h} + 140 \text{ 円} \times 12 \text{ km}) \times 8 \text{ 台} \times 3 \text{ 日} = \underline{1,442 \text{ 千円}}$ ・ 夏期大学（開催10日間の運行。車両は大型） （約12km、1周約45分、17:30～20:30、15分おき、2台） $(7,300 \text{ 円} \times 3 \text{ h} + 140 \text{ 円} \times 12 \text{ km}) \times 2 \text{ 台} \times 10 \text{ 日} = \underline{472 \text{ 千円}}$ ※ 年間計：1,442千円+472千円= <u>1,914千円 (毎年)</u>
③一定規模を有するホテルと高知駅・高知空港をつなぐ貸切シャトルバスを運行	○ 高知駅－高知空港、旭町三丁目－高知空港の2路線を毎日運行させると設定。運行便数は、各路線ともに30分おきとし、朝は6:00空港行き、最終便は空港発21:00とする。全便高速道路経由とする。経費算定は令和4年度標準経常費用（路線定期運行：四国ブロック）の距離単価を採用して算出する。 ・ 高知駅－高知空港（30便/日）： $17.2 \text{ km} \times 30 \times 2 \times 365 \times 328.46 \text{ 円/km} = \underline{123,724 \text{ 千円 (毎年)}}$ ・ 旭町三丁目－高知空港（30便/日）： $19.6 \text{ km} \times 30 \times 2 \times 365 \times 328.46 \text{ 円/km} = \underline{140,988 \text{ 千円 (毎年)}}$ ※ 年間計：123,724千円+140,988千円+16,471千円= <u>264,712千円 (毎年)</u>

■ E. 産業・業務

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
①通勤代替移動手段の確保。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高知駅、旭駅、朝倉駅の半径2km圏内に循環バスを朝夕を中心に運行 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高知駅（土日祝日も運行。昼間は観光バスで代替。車両は大型） (約12.5km、1周約45分、7:30～9:30、17:30～19:30、15分おき、4台) $(7,300円 \times 4h + 140円 \times 12.5km) \times 4台 \times 365日 = 45,187千円$ ・ 旭駅（平日のみ運行。車両は小型） (約12.5km、1周約45分、7:30～9:30、17:30～9:30、30分おき、3台) $(5,290円 \times 4h + 100円 \times 12.5km) \times 3台 \times 245日 = 16,471千円$ ・ 朝倉駅（平日のみ運行。車両は小型） $(5,290円 \times 4h + 100円 \times 12.5km) \times 3台 \times 245日 = 16,471千円$ <p>※ 年間計：45,187千円+16,471千円+16,471千円=<u>78,130千円（毎年）</u></p>

■ F. 中心商店街・まちづくり・インフラ

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
①都市のスプロール化対策として、中心部の自動車に頼らずに生活できるまちづくり（駐輪場整備補助、歩道の自転車走行スペースの区分、など）の支援事業推進。	<ul style="list-style-type: none"> ○ B. 教育分野の自転車走行レーンの整備と同じ考え方とし、追加で追手筋への整備を加える。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 蓮池町交差点～追手門前～高知城前交差点〔電車通〕(1.09km) $1.09km \times 1,000 \times 130千円 = 141,700千円（初年度のみ）$ ・ 3年目以降、2年毎にメンテナンス費用として初年度費用の0.3%を計上する。 $141,700千円（初年度費用） \times 0.3\% = 425千円（3年目以降2年毎に計上）$
②中心部の高層住宅の増加と、周辺部の空き家対策として建物の除却費用補助	<ul style="list-style-type: none"> ○ 建物の除却補助費1軒当たり、166万円（令和4年度高知市当初予算案より算出）として、72軒の補助を実施予定。公共交通がなくなると郊外部における空き屋増加が懸念されることから、現状の30%程度増加と設定し、毎年100軒、170,000千円程度の予算確保（除却補助）が求められると考える。 <ul style="list-style-type: none"> ・ $1,666千円 \times 100軒 =$（概算にて）<u>170,000千円（毎年）</u>

■ G. 生活

デメリット回避策としての施策・取り組み	算定方法の考え方
①一定の要件を満たした市民に対するタクシーチケット配布。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高知市在住者で75歳以上の市民に対して、タクシー初乗り運賃（往復分として1,160円）を1ヶ月に1往復（年間12往復）分補助する。利用率を他自治体の例を参考として50%に設定する。 令和4年4月1日現在の75歳以上人口：50,917人（高知市データより） $50,917人 \times 1,160円 \times 12ヶ月 \times 50\% = 354,382千円（毎年）$
②量販店が独自にお買い物送迎バスを運行する。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 量販店が独自に車両と乗務員を確保し、経路とダイヤを設定した上で無料で運行させる。ただし、量販店をスーパーマーケットに限定する。量販店の売り場面積から運行台数を設定し、車両価格と乗務員の給与、燃料代を設定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両価格：6,000千円（ハイエース14人乗り）初年度のみ ・ 乗務員給与：3,200千円/人（国交省運輸局ブロック別の報告事業者平均給与月額より算出） ・ 燃料代：817千円/台（100km/日走行し、ガソリン1.0ℓ 179円、燃費を8.0km/ℓと設定し、毎日運行すると設定） ・ 保険料・その他：320千円（乗務員給与の10%と設定） ・ 車検費用、車両故障対応及び更新への積み立て：800千円 <p>初年度：11,137千円 2年目以降：5,137千円</p>
③市内の量販店が各1台の移動販売車両を運用する。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市内の量販店（スーパーマーケット）が、近隣に暮らす高齢者の買い物対策として、各店舗が1台の移動販売車両（軽トラ改良版）を運用すると設定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両導入費用（車両購入費+改造費）：2,500千円/台（初年度のみ） ・ 移動販売は経営が黒字になるという調査結果（高知県の地域交通に関する調査報告書2020年11月高知工科大学）より、燃料代や人件費、保険料といった運用に係る費用は計上しない。 <p>スーパーマーケット：54店舗 \times 2,500千円 = <u>135,000千円（初年度のみ）</u></p>

資料3 高知県自治研究センター クロスセクター分析2

事業費の整理：23.04.02

2023/1/27

分野	デメリット回避策としての施策・取り組み	費用負担者	費用負担額（単位：千円）										備考		
			初年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度			
医療	徒歩圏外かかりつけ医までの移動費補助	行政	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	249,142	
教育	一定規模以上の病院への通院バス運行	病院・行政	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	
	学校と高知駅をつなぐスクールバス運行	行政	396,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	
	ヘルメット購入費用補助拡充	行政	39,414	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	13,138	
	自転車通学者用駐輪場整備拡充	行政	51,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	自転車走行レーン整備	行政	4,153,500	0	12,460	0	12,460	0	12,460	0	12,460	0	12,460	0	
	通学専用信号機の整備	行政	50,900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	
交通安全	中高生向け安全確保講習会開催	警察	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	高齢者の事故防止広報及び講習会の拡充	警察	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
観光	高齢ドライバー用誤作動防止装置設置補助拡充	行政	589,155	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	117,831	
	観光来訪者用巡回貸切バスの運行	行政	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	49,187	
	イベント用送迎バス、巡回貸切バス運行	イベント主催者	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	
産業	ホテルと高知駅・交通空港をつなぐシャトルバス運行	ホテル・行政	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	
まちづくり	通勤用代替移動手段の確保	行政	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	78,130	
生活	自転車レーンの区分	行政	141,700	0	425	0	425	0	425	0	425	0	425	0	
	周辺部の空き家対策として建物の除却費用補助	行政	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	
	買い物用タクシーチケット配布	行政	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	354,382	
	量販店による買い物送迎バスの運行	量販店	11,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	
	移動スーパーの運営補助	量販店	135,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	集計		7,125,953	1,755,153	1,768,038	1,755,153	1,768,038	1,755,153	1,768,038	1,755,153	1,768,038	1,755,153	1,768,038	1,755,153	
		行政	6,322,510	1,092,710	1,105,595	1,092,710	1,105,595	1,092,710	1,105,595	1,092,710	1,105,595	1,092,710	1,105,595	1,092,710	
		病院・行政	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	390,680	
		イベント主催者	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	1,914	
		ホテル・行政	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	264,712	
		量販店	146,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	5,137	

資料4 高知県自治研究センター 高知市に対する提言

2023年7月

高知市長

岡崎誠也様

〈公社〉高知県自治研究センター

理事長 東森歩

(公印省略)

高知市における公共交通のクロスセクター効果試算および利便性向上による利用促進政策の提言について

初夏の候、貴職におかれましてはますますご清栄のことと存じます。

さて、人口減少に加え、3年余に及ぶ新型コロナ感染拡大などにより、地方における公共交通は大きなダメージを被りつつあり、高知においても、またとさでん交通においてもその例外ではありません。

公共交通は、地域住民の移動の自由を保障する極めて重要な社会インフラであり、通勤・通学・通院のみならず買い物や趣味娯楽、学習、親しい人との語らいや飲食等々、私たちの日常生活は公共交通によって底支えされています。したがって、市民生活にとって必要不可欠のものであり、特にヨーロッパ各国での先進的な取り組みの流れは公共交通を主体としたまちづくりとなっていることなどから、今後の高知市のまちづくりを考えるにあたっての主要な切り口になっていくものだと考えています。

このようなことから、私たちは約3年かけて、対象エリアは高知市、対象事業者はとさでん交通に絞って議論を重ねてきました。その基本的論点は、公共交通を取り巻く状況は厳しいとは言え、単に黒字赤字のみに着眼するのではなく、より幅広い視点から公共交通の存在価値を「都市の収支」で考察することが重要であるとともに、地域住民に親しまれ利用しやすい形態にするためにはどうすれば良いかということに設定しました。

その間、コロナ感染拡大の影響によってとさでん交通の収支は急速に悪化し、公共交通を取り巻く情勢は大きく変化したことから、私たちの議論も当初の想定より時間がかかりましたが、このたび一定の結論に至りましたので、「高知市におけるとさでん交通のクロスセクター効果試算」と、「高知の公共交通網の利便性を高め、運行を持続させていくために」という考察の2つの内容について提言を出させていただきます。今後の公共交通政策の推進にあたり参考にしていただければ幸いですので、何卒よろしく願いいたします。

なお、この内容について議論を行った研究チームのメンバーは次のとおりです。

(公共交通研究チームメンバー)

座長 小坂雄一郎 (自治研究センター研究員、不動産鑑定士)

西内 裕晶 (高知工科大学准教授、システム工学群交通基盤研究室)

土居 貴之 (合同会社エコ・まち研究室、NPO 交通まちづくり高知)

山村 一正 (高知県自治研究センター理事、山村木材代表)

千頭 哲 (高知市社協)

折田 晃一 (自治研究センター副理事長)

石川 俊二 (自治研究センター常務理事、こくみん共済 coop 本部長)

クロスセクター効果による検証にて、高知県中央部の（それほど活発に利用されていないように見える）公共交通網が無くなってしまうと、市民生活の維持や来訪者の移動手段として多大な公的負担（税金）を投入しないといけないことが明らかになりました。

一方で、“それほど活発に利用されていないように見える公共交通網のままでいいのか？”という疑問が湧いてきます。いずれにしろ公的負担額がなければ運行もままならない公共交通網ですが、公的負担がされるのであれば、市民に喜んで利用してもらい、来訪者の滞在を支え、そしていつまでも持続する公共交通網であって欲しいと願います。

私たち高知県自治研究センターにて、様々な知見を有するメンバーが集まり、「公共交通網の利便性を高め、運行を持続させる」ための取り組みをとりまとめました。実際には、乗務員確保という、より現実的でシビアな課題があることも承知していますが、“こういう公共交通網であって欲しい”、“これなら車に頼らなくて済む”という施策及び取り組みを、提案1として利便性向上、提案2として利用促進に区分して整理しました。

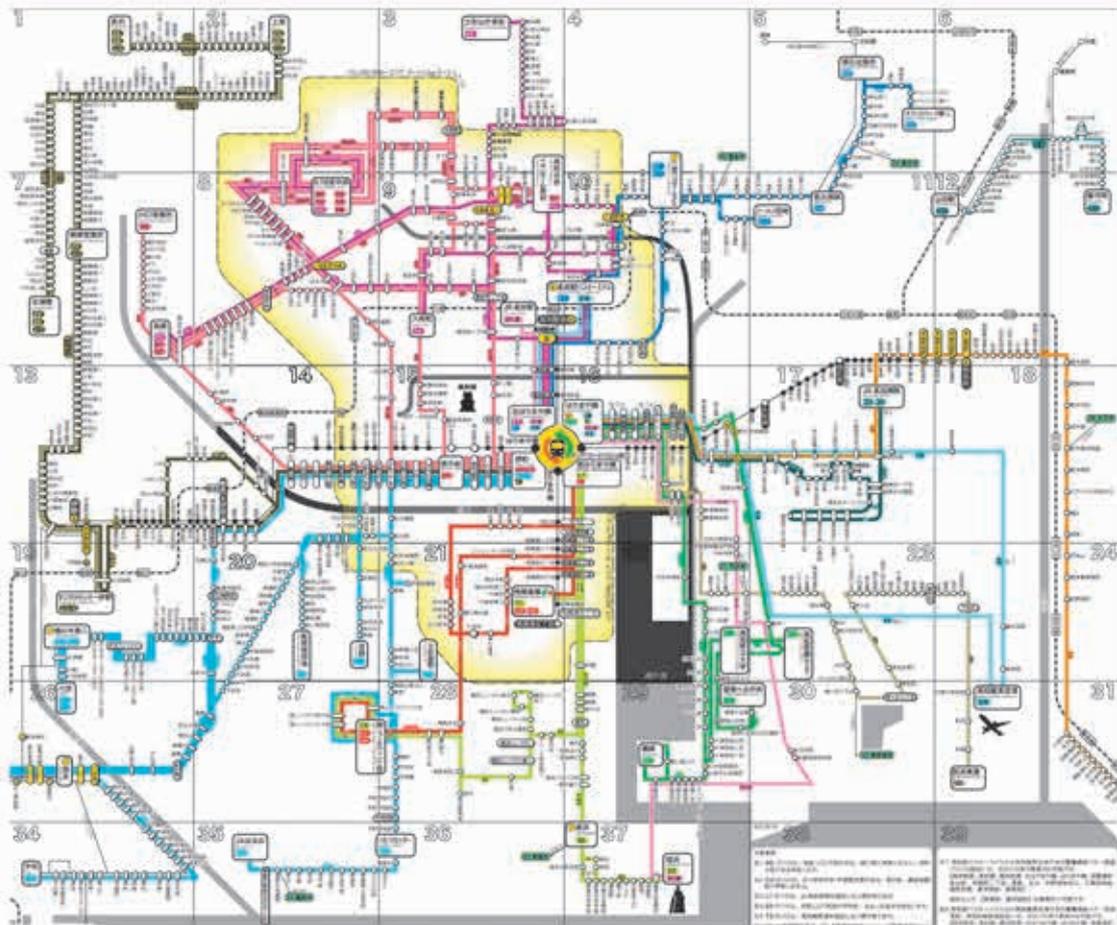
現況を検証する：高知のバスのわかりにくさ使いにくさの要因は何か？
提案1：わかりやすさと利便性が向上する公共交通網確立のために
提案1-①：公共交通の背骨“幹線系統”から考える
提案1-②：公共交通網再編のために“交通結節点とフィーダー系統の考え方”
提案1-②-1：整備のイメージ [旭町三丁目]
提案1-②-2：整備のイメージ [横浜ニュータウン第一]
提案1-②-3：整備のイメージ [つつじヶ丘通]
提案1-②-1：整備のイメージ [神田本村]
提案1-②-1：整備のイメージ [針木]
提案1-③：乗り換え型の公共交通網を支える運賃体系
提案1-④：利用者が現場で必要とする情報揭示の工夫
提案1-⑤：誰もが出発前に移動を検討できる情報発信
提案2：人を公共交通に近づける利用促進の取り組み
提案2-①：市民を公共交通利用者に育てる取り組み
提案2-②：子どもたちが公共交通を知る機会の内容拡充
提案2-③：学生証と連携した公共交通カード
提案2-④：来訪者の移動をサービスして実利を得る
提案2-⑤：車利用に制限をかける施策
提案2-⑥：公共交通を使って市民の健康増進と防災に貢献する連携

■ 提案書にて記載のある用語の解説

- ・ 幹線バス（幹線系統）：中心部から郊外や交通結節点に向けて運行する。
- ・ フィーダーバス（フィーダー系統）：専ら郊外部分や結節点を起点として、特定の地区を運行する路線。
- ・ 交通結節点：様々な公共交通同士が、乗り換える設定として運行が集まる場所。

現況を検証する

高知の路線バスの“わかりにくさ”や“使いづらさ”の要因は何か？



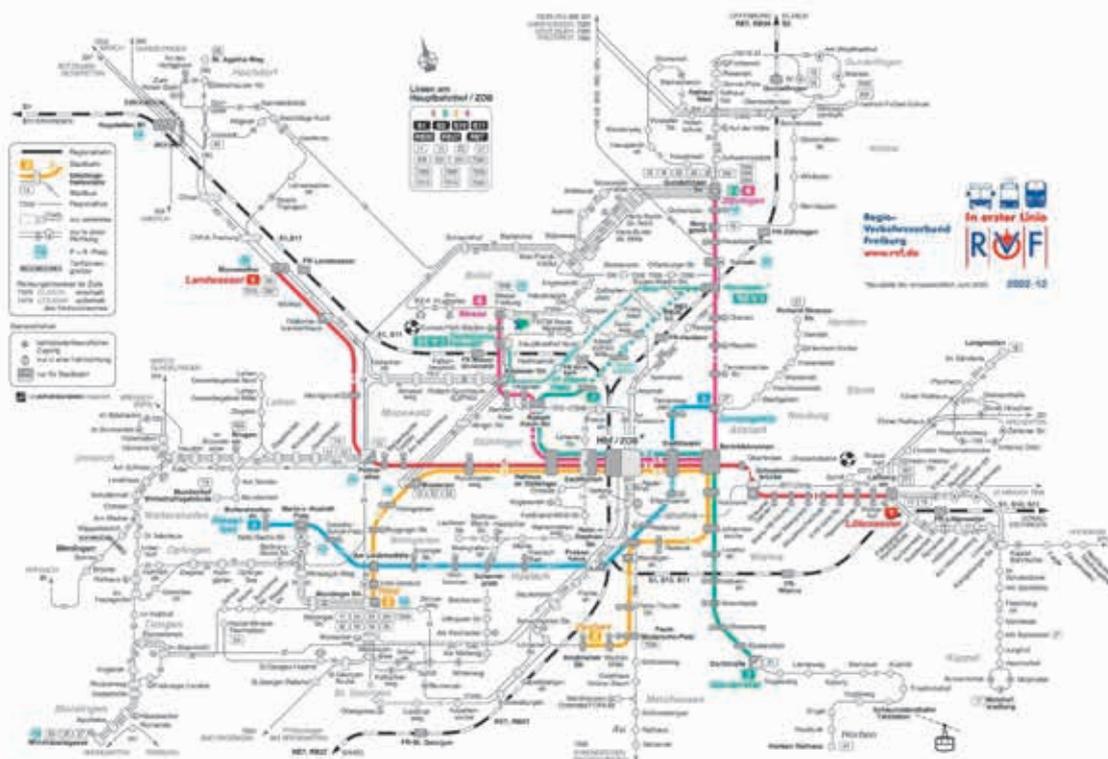
- 地図ベースの路線図となっていないため、土地勘のない人にはかなり難易度の高い路線図となっている。
- 路線の数が多く、またその運行が複数の組み合わせとなっているため、土地勘があっても実際の運行がイメージしづらい。(例：高知市内の運行路線数 76 路線、高松市 32、松山市 31)
- 市中心部の街区及び集客施設の配置から、路面電車及び路線バスの運行経路が高知駅—はりまや橋とはりまや橋—県庁前に集積している。路線バスや路面電車の利用目的地もこの区間に集中している。
- 多くのバス路線は、路面電車も含め、中心部から一定区間同じ経路を重複して運行する傾向にある。この結果として、路線の数が必要以上に増え、公共交通網が複雑になり、利用者に対してわかりやすく表現しづらくなっている。
- 中心部には路線バスと路面電車が運行してその路面電車と路線バスがほぼ重複して運行している。せっかくの路面電車と路線バスがそれぞれの特性を活かした役割分担ができていない。

提案 1：わかりやすさと利便性が向上する 公共交通網を確立させるために

高知市とその周辺部において、わかりやすく利便性の高い公共交通網を実現させるためには、次の事項を整理する必要があると考える。

- ・ 運行する路線数や系統数を整理する。(減少させる)
- ・ 路線数を減らした上で、路線番号を設定し、路面電車を含む全ての路線を一枚の路線図にまとめる。(市民にとって、どの区間を運行するバスなのかわかりやすくする)
- ・ 市中心部の乗降が多い停留所には可能な限り多くの路線が直接乗り入れられるネットワークとする。
- ・ 路線を再編するだけでなく、運行情報の提示方法や運賃体系、運行ダイヤの設定など、ソフト面の改善も必要と求められる。

⇒ 路線再編は必要不可欠であり、その根幹となる幹線系統を検討する



参考：ヨーロッパの人口 22 万人都市の公共交通路線図

- ・ 路面電車が市中心部を運行し、郊外の交通結節点にて路線バスと接続するネットワークを構成している。
- ・ 中心部の路面電車は日中は 5～10 分間隔で運行。接続する路線バスは平均 30 分間隔で短距離（郊外で信号もないため定時運行が可能）を運行。
- ・ 路面電車と路線バス、そして他の地域内交通事業者（鉄道、路線バス）を共通利用できる定期券サービスが活用されている。
- ・ 路面電車と路線バスの年間利用者数は年間 80 百万人。(ちなみに高知市は 9 百万人 ※令和元年 高知市地域公共交通計画より)

提案 1-①：公共交通の背骨“幹線系統”から考える
 反発を恐れず勇気を持って“便利を実感できる乗り換え型ネットワーク”へ

幹線系統の在り方を考えるにあたり、高知市の玄関拠点のひとつとなっている高知駅（路面電車と路線バスの起点でもある）と集客施設が集積しており路面電車と路線バスの乗降者数が多いはりまや橋―県庁前区間を可能な限り外すことなく運行できる路線網を考えてみた（右隣P5）。

幹線系統を配置するにあたって重要視すべきなのは、郊外から中心部の目的地となる区間まで直接乗り入れられることであると考えます。この要件を満たすのは、イメージ②（右隣P5 中列）であり、路線バスの幹線系統の在り方はこのかたちを基本に検討をすすめる。

図：イメージ②の考え方をさらに具体的に示したもの



※ 全ての路線をプロットしていないので注意が必要

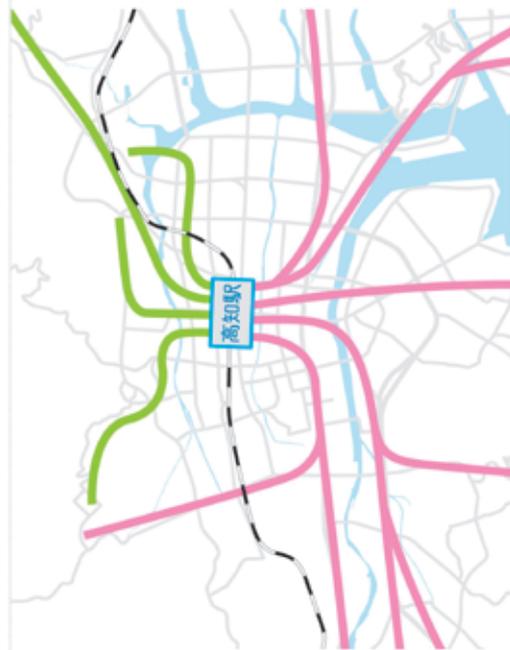
幹線系統の目指すべき姿

- 幹線系統は中心部の“はりまや橋―県庁前”、“はりまや橋―高知駅”の2区間のいずれかを必ず運行する。
 - 路面電車と路線バスの役割分担も考慮し、可能な限り路面電車と路線バスが重複して運行する区間を短くする。
 - 路面電車と路線バスを統合した路線番号を全ての路線に設定する。
 - 路線バス同士や路線バスと路面電車が重複して運行する区間について、郊外の交通結節点にてフィーダーバスに乗り換えるネットワークとして再編線し、特に幹線系統となる路線バスの数を減らす。
- ⇒ 路線バスを乗り換え（幹線バス⇄フィーダーバス）型に移行させることが利用者にとって不便！ではなく、「結果として便利になった」と感じてもらえるネットワークとする。そのためにハード・ソフト両面から整備と取り組みを進める。

高知の地形や都市構造、人のながれを反映する幹線バス系統の在り方を考える

3つのイメージから探る高知の幹線バスの在り方

イメージ①：既存の高知駅で路線を分割



- 既存の高知駅バスターミナルを全路線の起点とした公共交通網として構築する。
- 一宮方面からの路線であっても高知駅で運行を終了し、南方面や西方面への路線バスもしくは路面電車に乗り継ぐ。
- 郊外の交通結節点（後述）にてフィーダー路線と接続させ、中心部を運行する路線を限定する。従って路線数の集約が実現する。

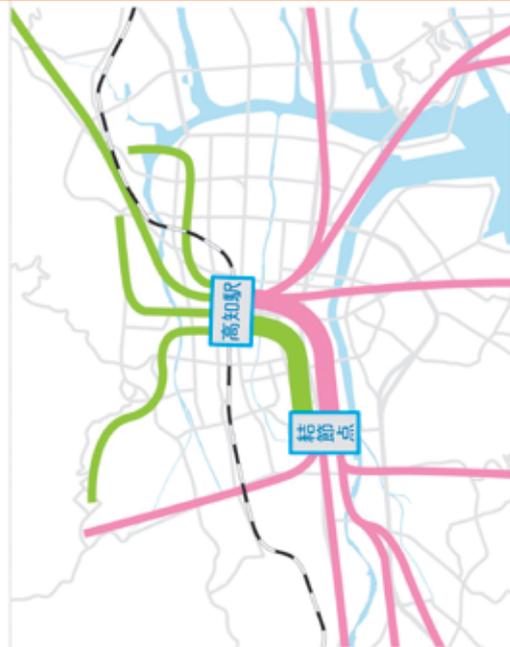
メリット

- ・全ての路線が高知駅バスターミナルに集中することから、鉄道及び路面電車と合わせて高知市の中心ターミナルとして位置づけた整備が可能となる。
- ・高知駅を玄関拠点とする来訪者にとっては、路線が集まることで分かりやすく利便性の高い公共交通網となる。

課題

- ・全てのバス路線が高知駅バスターミナルに集まることから、乗り場の配置やバスの駐車スペースなど、全面的な見直しが必要となる。
- ・南方面行きや西方面行き（桃線）の路線は市中心部を運行するが、東方面や北方面からの路線は高知駅止まりになるため、不公平感を持たれる可能性がある。
- ・高知駅から県庁前方面に運行する路面電車の運行回数が増加求められる。また、速達性向上も課題である。
- ・高知駅バスターミナルに乗務員の休憩場所と運行管理機能の整備が必要となる。

イメージ②：中心部西と高知駅で路線を分割



- 中心部の堺町にて、上り線が西行ききの路線（緑色線）は、県庁前―上町二丁目間で路線を止め、ターミナルとなる交通結節点を起点として運行する。同じく堺町にて上り線が東行ききや、はりまや橋交差点にて上り線が北行ききの路線（桃色線）は高知駅バスターミナルを起点として運行する。
- 南方面や東方面からの路線（桃色線）は、その特性（観光要素が強ければ高知駅、生活要素が強ければ新交通結節点へ）に応じた運行を行う。（イメージ図には示さず）
- 郊外の交通結節点（後述）にてフィーダー路線と接続させ、中心部を運行する路線を限定する。従って路線数の集約が実現する。

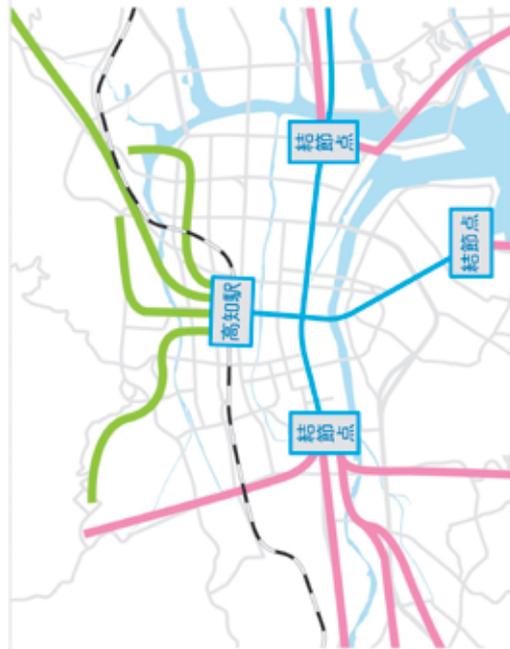
メリット

- ・全てのバス路線（幹線バス）が、乗降の多い中心部区間を運行するため、利用者の利便性が向上する。
- ・路面電車と合わせて、中心部における公共交通網の利便性が向上する

課題

- ・県庁前―上町二丁目間に、北行き及び東行きバス路線（緑線）の起点となる交通結節点整備が必要となる。
- ・電車通りでの土地取得は非現実的と考える。
- ・交通結節点やその入口となる交差点において、バス車両の左右折や転回が可能となるよう、交差点の形状変更が必要になると考える。

イメージ③：重複区間は路面電車を主軸とする



- 中心部は路面電車が運行の主体となり、路線バスは中心部外縁に整備する交通結節点までの運行とする。
- 観光利用が多い“高知駅―桂浜”や、鉄道駅とつなぐべきと考える“高知駅―高知医療センター”、そして中心部で完結する路線など、一部の路線は交通結節点止まりではなくそのまま中心部を運行する。
- 郊外の交通結節点（後述）にてフィーダー路線と接続させ、中心部を運行する路線を限定する。従って路線数の集約が実現する。

メリット

- ・移動が集まる中心部は路面電車が中心となり、自動車の渋滞に左右されることなく移動が可能となる。
- ・路線バスの運行キロ程が短くなることから、運行回数が増加が可能となる。

課題

- ・路面電車と路線バスの乗り継ぎをサポートする交通結節点整備が複数必要となる。
- ・路面電車の速達性向上と交通結節点における安全性及び待合環境の整備が不可欠となる。
- ・路面電車の車輛について、ひとりの乗務員が輸送できる旅客数が増えるが必要と考える。
- ・各交通結節点に乗務員の休憩施設及び運行管理機能（遠隔地点呼での対応は可能）が必要となる。

提案 1-②：公共交通網再編のために“交通結節点とフィーダー系統”の考え方

“利用者や市民からの乗り換えに対する反発は最初だけ。そんな公共交通網を思い切ってやってみる！”

イメージ：中心部ターミナルを考える



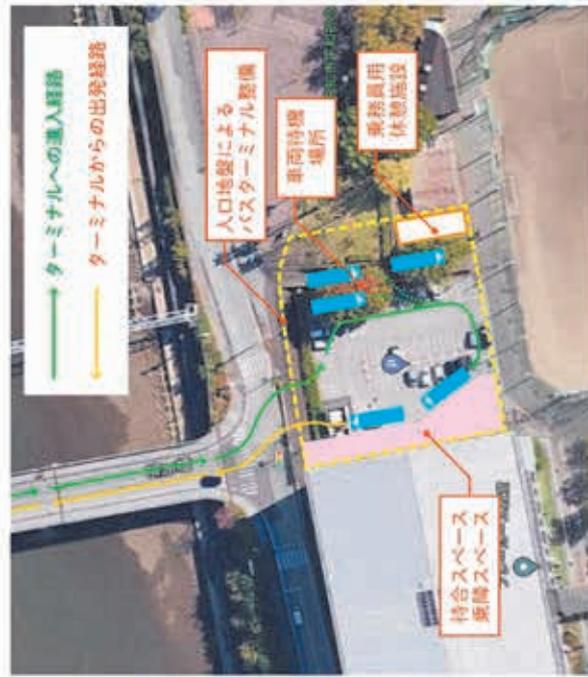
【設置場所を考える】

駅前・上町三丁目間には現実的にバス路線の起点となるターミナル機能を整備するのに十分な用地を確保することが難しい。

そこで、電車通りから離れるが、高知市総合運動場の体育館東側に隣接する駐車場と植樹帯を合わせて人工地盤によるターミナル機能の設置を検討してみる。

グラント通バス停の再配置（東行きバス停の位置変更）が必要となるが、新たにバス停（例：鷹匠町）を設置し、地域の利便性向上につなげることが可能となる。

また、課題としてグラント通交差点の車線線形や右折レーン確保が挙げられる。



【具体的な提案イメージ】

○ バス利用者のための待合機能（屋根、ベンチ）、情報掲示を整備する。

○ バス乗務員用休憩スペースと、運行管理機能（遠隔点呼システムによる）を整備する。

【整備によるメリット】

○ 全体バス路線数の整理が可能となる。

○ 日常的な施設利用者に対する移動手段としての選択肢が広がる。

○ 大規模なスポーツイベント時に高知駅と直接つながる公共交通として機能する。

イメージ：郊外部の交通結節点を考える

【具体的な提案イメージ】

○ 公共交通空白地区や再編でバス路線の運行が無くなる地区には、交通結節点からのフィーダー路線運行で補完する。

○ 交通結節点において接続させる乗り物同士は、徒歩で乗り換えが可能となるよう、運行経路付け替えを伴うハウンド整備が求められる。また、必ずバリアフリー仕様とする。

○ 屋根、ベンチ、情報掲示（路線図、時刻表、運賃表）を併せて整備する。

○ 公共交通が国道に出入りする時に公共交通優先信号機を設置する。

○ フィーダー線の発着場所となる場合は、乗務員の休憩施設併設が必要となる。

○ 交通結節点は、生活に必要な客施設（量販店などの商業施設、金融機関、医療施設など）に隣接、もしくはその敷地を活用することで、乗り換え以外の利用（通院や買い物など）にもつながる。そのためにも量販店等の協力を得て、共に検討を進めることが有効である。

設置イメージ	交通結節点となる停留所	概要
旭町三丁目	イオン旭町店に設置。旭町地区のフィーダーに対応。	イオン旭町店に設置。旭町地区のフィーダーに対応。 エーマックス横浜店に設置。横浜NTや瀬戸、南NTに対応。 サニーマート万々店に設置。額月坂や初月地区に対応。 サニーマート神田店に設置。吉野や神田地区に対応。 サンシャイン針木店にて土佐道路経由と朝倉駅経由が接続
横浜ニュータウン第一		
つじヶ丘五通		
神田本村		
針木		

○ 乗り換えは煩わしいが、乗り換え場（交通結節点）の構造、運行ダイヤ（基本的にパターンダイヤとし、5分以内の乗り換えが可能）、運行経路（路線重複区間を最小限に止め、フィーダー線の折り返し運行回数を増やす）、運賃体系（ゾーン制運賃など、乗り換えを前提とした運賃体系とする）が整っていれば、乗り換えに対する不満は小さくなっていく。

○ フィーダー路線は可能な限り路線定期運行が望ましいが、区域運行の場合はフィーダー路線の車両が交通結節点に常駐し、くんだり便利利用者は予約不要とするべきである。

【他地域の参考事例】



路線バスと路面電車の交通結節点。接続時間（乗り物到着から乗り換えられた物が出発する時間）は2分程度に設定されており、運賃も乗り換えを前提としており、乗り換える度に支払は不要となっている。また、隣接して駐輪場（サイクルアンドライド）や駐車場（パークアンドライド）も整備されている。

課題

・基本的には西方面（高岡・宇佐・天王ニュータウン等）行きのバスは乗り入れない。

・柳原橋ーグラント通交差点間を運行するバスが急増する。また、グラント通交差点北行きに右折レーンが設置されていないことから、車利用者からの不満が予想される。

・大きな整備費用が予想される。（高知市地域公共交通計画から地域公共交通特定事業の認定を受け、地域公共交通再構築事業を導入することで国からの支援が期待される）

提案1-②-1：整備のイメージ [旭町三丁目]

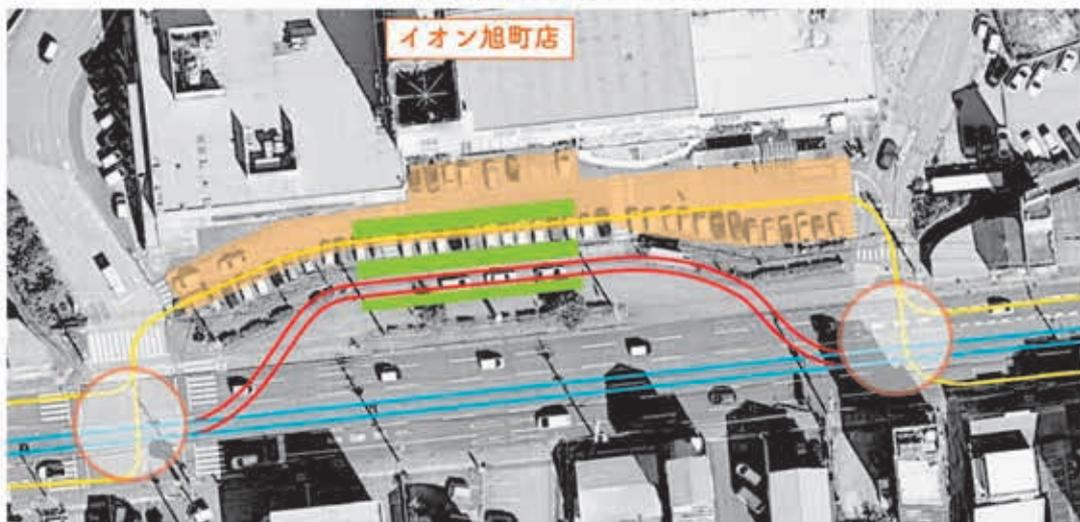
“安全性と利便性が伝わり、乗り換えへの抵抗は間違いなく消えていく！”

[具体的な提案イメージ]

路面電車と路線バスをイオン旭町店南側敷地内に引き込み、路面電車、路線バス、タクシーがそれぞれ乗り換えしやすく、この停留所での乗車及び降車も安全で便利を感じられるように整備する。

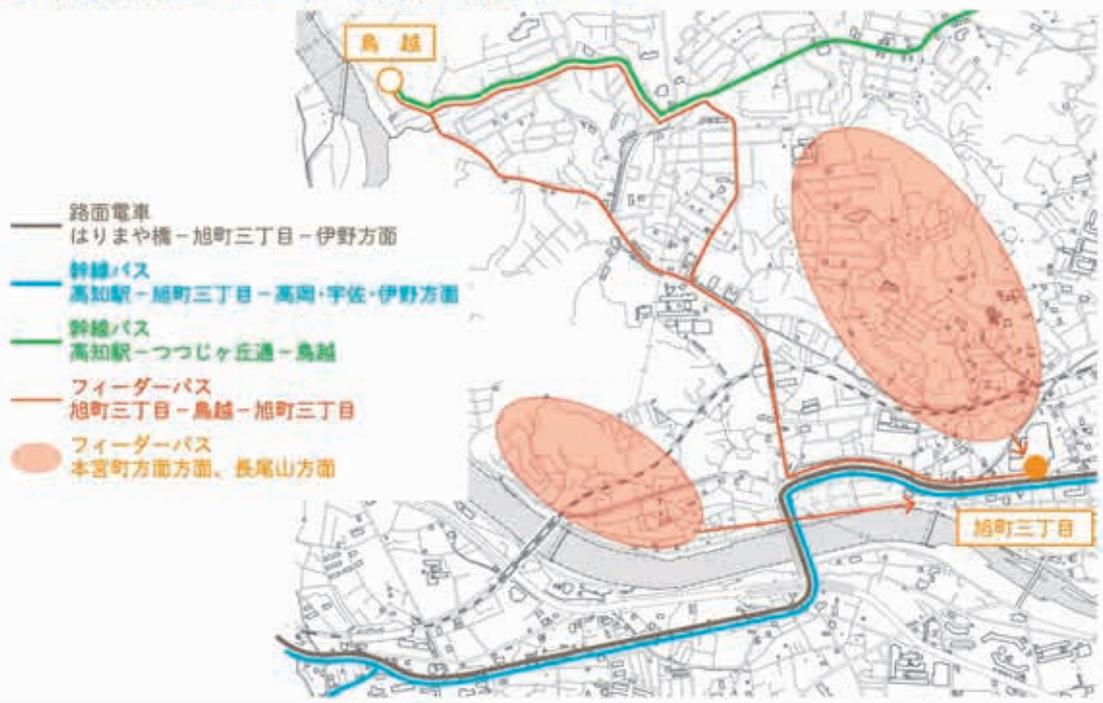
- ・路面電車と路線バスをイオン旭町店敷地南側に引き込む。現行軌道は撤去することで、道路西行き車線の右折レーン及び東行き車線左折レーンの設置が期待できる。

整備案の例：旭町三丁目停留所をイオン旭町店敷地内に移設
(国道拡幅整備時に実施)



- 路面電車 (既存線)
- 路面電車 (計画線)
- 路線バス (計画線)
- 路線バス・タクシー・身障者のみ通行可
- 乗降場所 (旭町三丁目)
- 路面電車・路線バス優先信号

■ 幹線系統とフィーダー路線の接続イメージ



- 路面電車
はりまや橋 - 旭町三丁目 - 伊野方面
- 幹線バス
高知駅 - 旭町三丁目 - 高岡・宇佐・伊野方面
- 幹線バス
高知駅 - つつじヶ丘通 - 鳥越
- フィーダーバス
旭町三丁目 - 鳥越 - 旭町三丁目
- フィーダーバス
本宮町方面方面、長尾山方面

提案 1-②-2：整備のイメージ [横浜ニュータウン第一]

“安全性と利便性が伝わり、乗り換えへの抵抗は間違いなく消えていく！”

[具体的な提案イメージ]

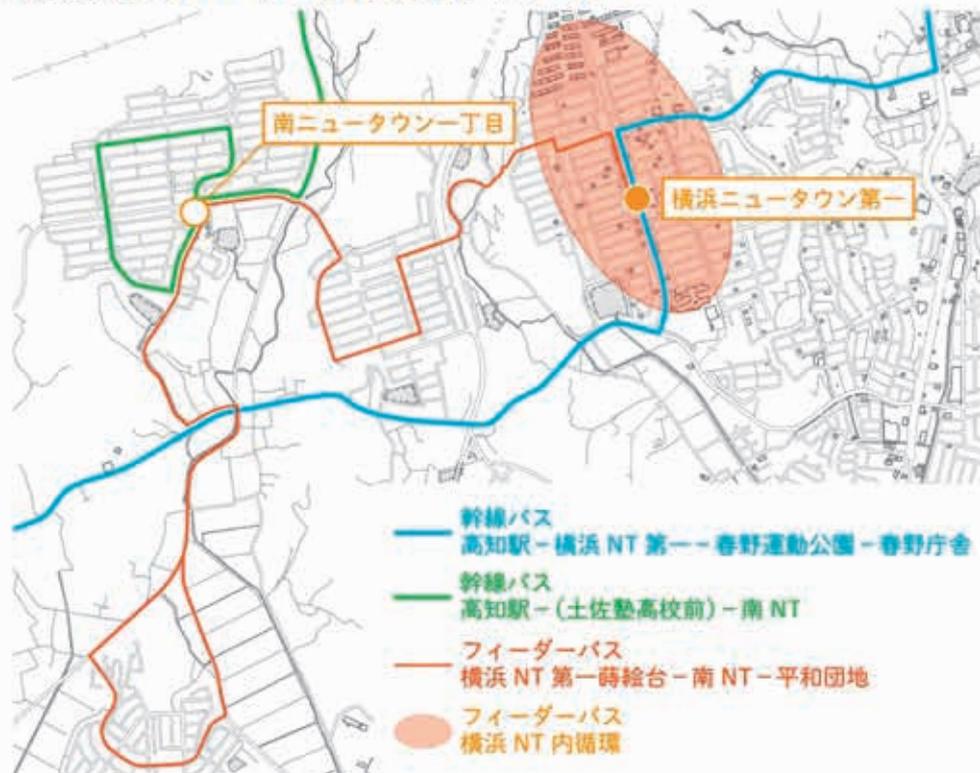
横浜ニュータウンを運行する幹線系統を、棧橋通五丁目から春野運動公園経由して春野庁舎前までの1路線とし、横浜ニュータウン第一（エーマックス横浜店に移設）でフィーダー系統と接続する。幹線系統はこれまでのような横浜ニュータウン内を周回する経路を取り止め、フィーダー系統が横浜ニュータウン内や周辺の団地（瀬戸地区のサンシャインやサニーマートなども経由）等を運行する。

整備案の例：横浜ニュータウン第一をエーマックス横浜店敷地内に移設



- ・エーマックス横浜店の県道隣接側自転車置き場をバス乗り場として整備。
- ・バスの幹線系統とフィーダー系統が同じ乗り場で前後に停車して接続する。
- ・タクシーも同じ場所で乗降可能とする。
- ・敷地内ではバス路線は一方通行とする。
- ・入口と出口で高低差があるため、スロープの整備が必要と考える。

■ 幹線系統とフィーダー路線の接続イメージ



提案1-②-3：整備のイメージ [つつじヶ丘通]

“安全性と利便性が伝わり、乗り換えへの抵抗は間違いなく消えていく！”

【具体的な提案イメージ】

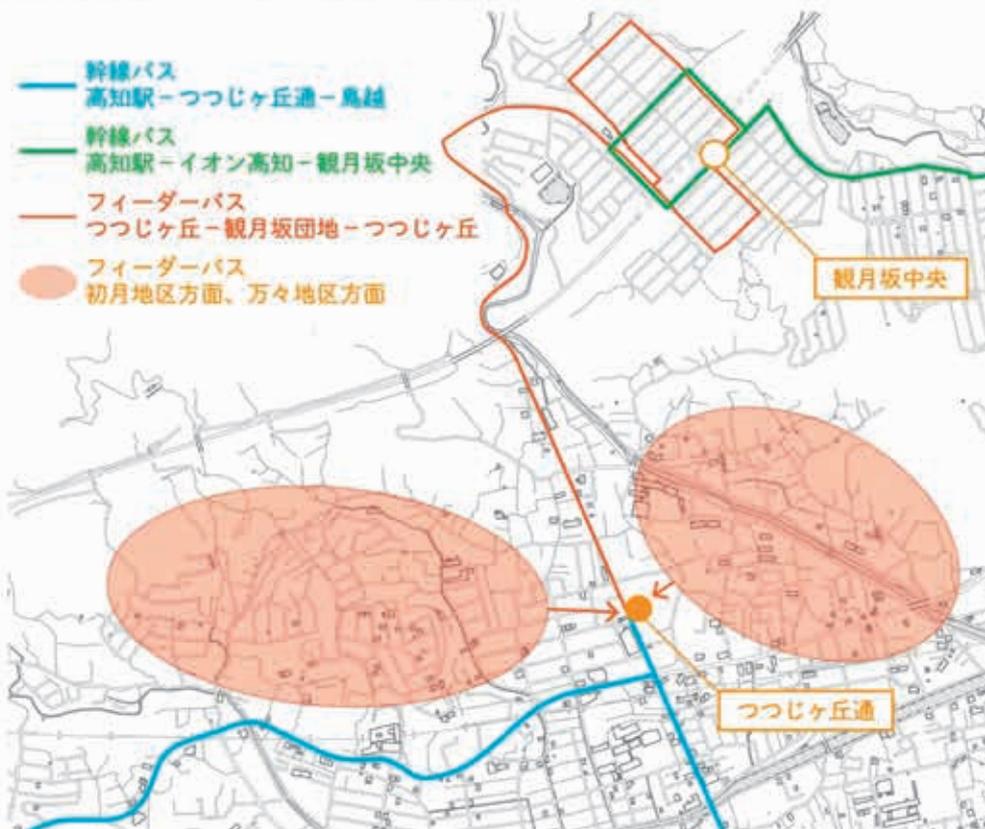
現行の観月坂団地行き路線バスを取り止め、市中心部から鳥越方面行きの幹線系統に一本化する。観月坂団地へのバスは、イオン高知店～加賀野井団地経由の路線に一本化するが、サニーマート中万々店を交通結節点を整備し、観月坂団地や円行寺方面、初月地区、万々地区内を運行するフィーダー系統を新たに設定し、地域の買い物や乗り換えによる市中心部方面への乗り換え移動が可能とする。

整備案の例：つつじヶ丘通をサニーマート万々店敷地内に移設



- ・サニーマート中万々店の駐車場内を通行し、店舗入口横にて乗降できるようにする。
- ・フィーダー路線は入口横に待機できる場所を整備する。
- ・駐車場内及び出入り口の混雑回避や安全性確保のために、出入り口を分離し、敷地内では一方通行とするべきと考える。

■ 幹線系統とフィーダー路線の接続イメージ



提案 1-②-4：整備のイメージ [神田本村]

“安全性と利便性が伝わり、乗り換えへの抵抗は間違いなく消えていく！”

[具体的な提案イメージ]

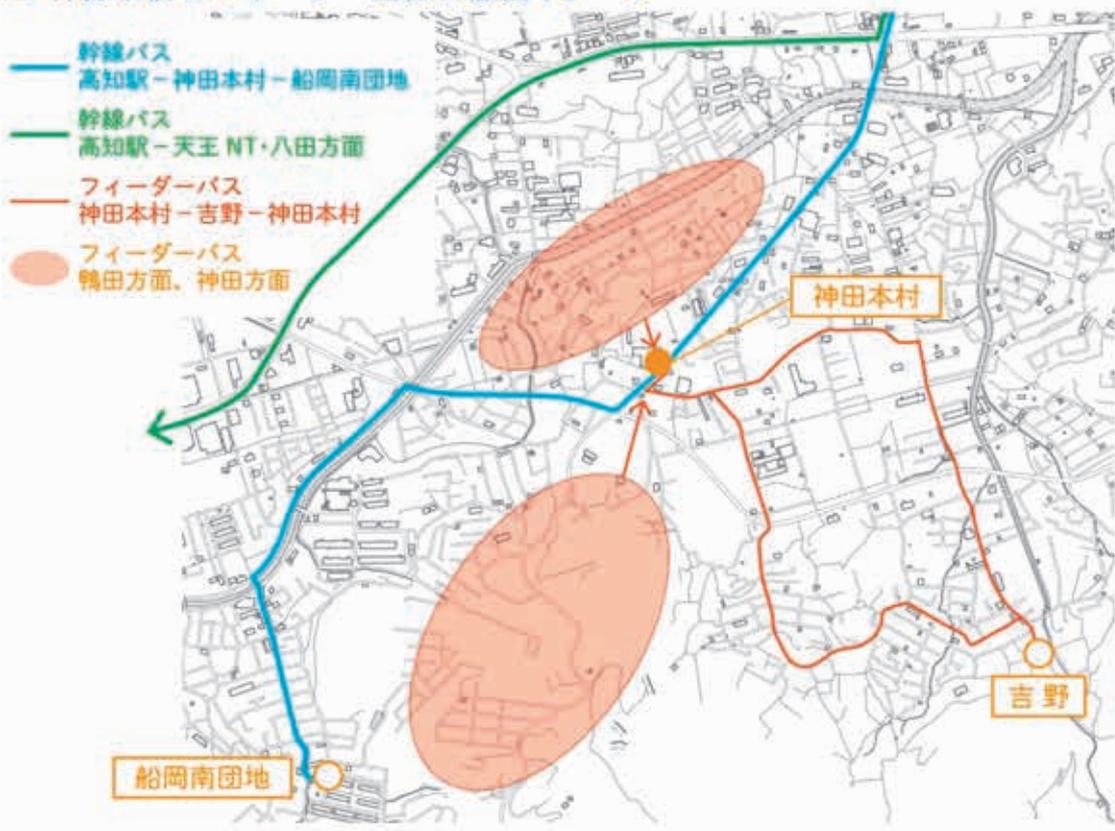
吉野線と船岡団地線を統合し、高知駅ー上町五丁目ー神田本村ー平田団地ー船岡団地行きの幹線系統として運行する。サニーマート神田店に交通結節点を整備してフィーダー系統と接続させ、吉野方面など神田地区全体をカバーする。

整備案の例：神田本村をサニーマート神田店敷地内に移設



- ・サニーマート神田店の店舗入口横にバスを横付けするバス停を整備。
- ・バスの幹線系統とフィーダー系統が同じ乗り場で前後に停車して接続する。
- ・敷地内ではバスと一般車は一方通行とする。

■ 幹線系統とフィーダー路線の接続イメージ



提案1-②-5：整備のイメージ [針木]

“安全性と利便性が伝わり、乗り換えへの抵抗は間違いなく消えていく！”

[具体的な提案イメージ]

天王ニュータウン方面行きを土佐道路経由とし、高岡・宇佐方面行きを朝倉経由と設定する。この両方の運行便をサンシャイン針木店に設置する交通結節点にて接続させ、天王ニュータウンからの利用者が朝倉方面に、高岡・宇佐方面からの利用者が土佐道路方面にそれぞれ乗り換えることができる運行とする。

整備案の例：針木をサンシャイン針木店敷地内に移設



- ・サンシャイン針木店店舗入口に交通結節点としてバス停を移設。
- ・高岡・宇佐方面と天王ニュータウン方面の両幹線系統がダイヤを合わせてここで接続する。
- ・敷地内ではバス路線及び一般車両は一方通行とする。

■ 幹線系統同士の接続の接続イメージ



図：地理院地図を加工

提案 1-③：乗り換え型の公共交通網を支える運賃体系

“ICカードを有効に活用して、
乗り換えるたびに支払う昭和スタイルからの脱却！”

【具体的な提案イメージ】

交通結節点を設定した乗り換え型の公共交通網を構築するにあたり、乗り換えの度に運賃を支払うこれまでの運賃制度を見直す。

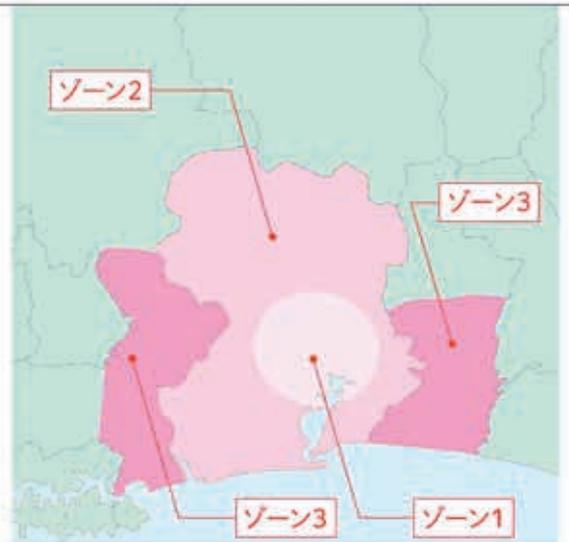
今後は、距離制運賃（長い距離を移動する市民ほど運賃が高くなる）による公平性の担保から、一定の範囲内において市民がひとつの用事を済ますための移動をひとつの単位と考える公平性の担保に考え方を換え、ゾーン制運賃の導入（長い距離の移動ほど高い運賃設定にするのではなく、市民の公共交通利用回数を増やすことで収益を改善させる）を提案する。

- 交通結節点での乗り換えを基本とする新しい公共交通網では、乗り換える度に運賃を支払う方法では割高感が伴う。そこで、同一ゾーン内では一定要件内（60分以内など）では乗り換え自由となるゾーン制運賃を導入し、路面電車と路線バスも同等に扱うものとする。
- ゾーン制運賃は、現状の市内均一区間運賃の拡大版と考え、高知市周辺であれば例として3区分の設定などが考えられる。

ゾーン1	現状の市内均一運賃区間
ゾーン2	ゾーン2を除く高知市内
隣接自治体ゾーン	南国市、いの町、土佐市について、生活移動に即した設定を行う。

【運賃例】

- ・同一ゾーン内は60分以内であれば、乗り換えしても均一運賃Aとする。
- ・「ゾーン1⇄ゾーン2」、「ゾーン2⇄ゾーン3」は80分以内で同様に均一運賃B
- ・「ゾーン1⇄ゾーン3」は120分以内で同様に均一運賃Cとする。
- ・いずれも同一方向への移動に限る。



- ゾーン制運賃の運用については、ICカード（既存のICカードではない）を活用することで管理が可能である。
- 新しい運賃制度そのものについては、地域公共交通会議において協議運賃が承認されることで実現が可能と考える。
- 週末のみ家族で公共交通を使ったおでかけに対応するグループ1日乗車券やゾーン内1日乗車券、全ゾーン定期券など、多様な移動に対応できるチケットサービスを創出する。このことで1回の移動ごとに運賃を支払うのではなく、一定期間乗降自由となる全ゾーン定期券などのニーズを誘発できるものとする。（※ 定期券利用者は利用しなければ損！という意識がはたらき、自動車利用の抑制につなげられる）

提案 1－④：利用者が現場で必要とする情報揭示の工夫
“路線とダイヤと運賃情報は必ずセットで発信する”

【具体的な提案イメージ】

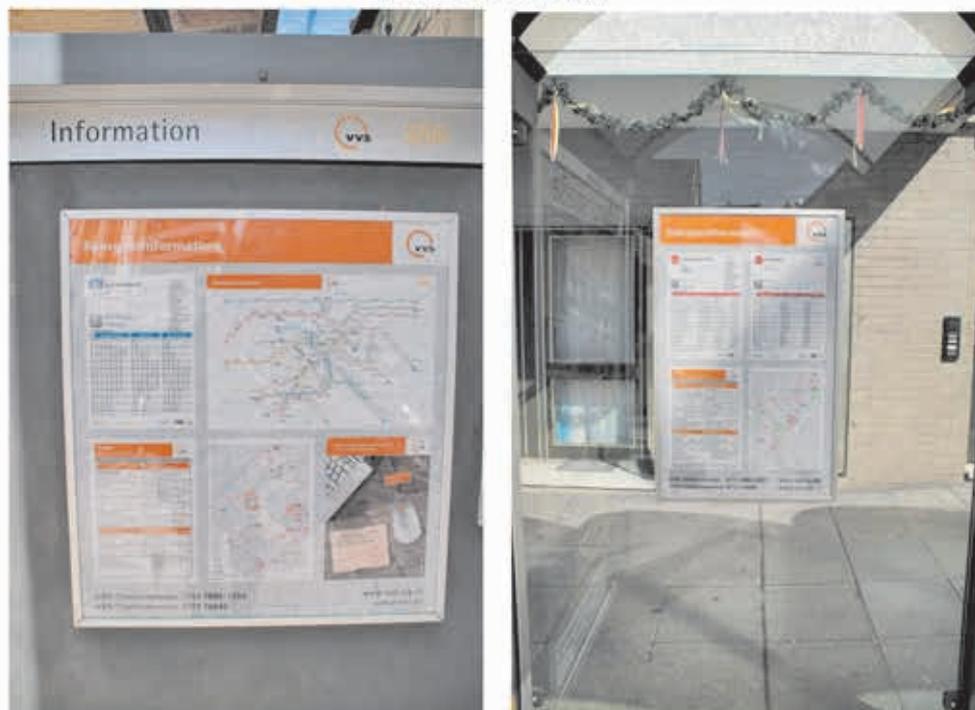
これまでは揭示情報（路線図、時刻表、その他お知らせなど）がバス停によって異なる位置に揭示されており、また、とさでん交通以外の会社情報も空いたスペースに押し込むように揭示される例が見られた。

今後は、バス停や電停、駅、そして主要集客施設などにおける情報発信方法について、大きさ、揭示内容を統一した仕様として、公共交通利用に慣れていない市民や来訪者、公共交通利用者に分かりやすく揭示する。

- 路面電車と路線バスなど多くの路線が集中する市中心部における揭示情報と、郊外部の揭示情報について仕様をそれぞれ設定する。
- バス停や電停に設置する路線図は、地域内共通仕様とし、必ず全体路線図、当該路線の系統図、運行ダイヤ（可能であれば接続する便も揭示）、運賃表をセットにして大きく揭示する。

問題点	現状（2023年6月1日）において、市内中心部を含む全停留所において、バス路線図が撤去されており、行き先ごとの時刻表のみが揭示された状況となっている。第一義的にはバス運行事業者として利用者に対する問題であると言えるが、それを指摘すべき行政の姿勢も問われる。
-----	--

【他地域の事例】



運行時刻表、地域の全体路線図、当該路線の運行経路図、運賃等が揭示されている。

提案 1－⑤：誰もが出発前に移動を検討できる情報発信
 “公共交通でおでかけするときは事前に移動の作戦を立てたい”

【具体的な提案イメージ】

高知市を中心とする高知県中央部の公共交通情報を一元化した情報発信が求められる。現状では、鉄道はJR四国、路面電車はとさでん交通、路線バスは運行事業者ごとにそれぞれ検索する必要があり、路線バスのみ高知県バス協会が発行する時刻表冊子が毎年末に発行されている。

市民が公共交通で移動する前に、“何にどこで何時に乗って”、“何時に乗り換えて”、“目的地に何時に到着できる”、“帰り便までの滞在時間は〇〇分ある”が独自にワンストップで検索できる情報発信が必要である。公共交通に関する情報は常にユニバーサルデザインであるべきであり、民間会社が運営する検索サイト（有料ユーザーでないとは様々な使用制限がある）のみでなく、効率性は悪いが冊子も含めた情報発信が求められる。

- 現状のバス路線を整理した後に、生活圏をひとつの単位とした公共交通情報冊子としてとりまとめる。ただし、高知県バス協会が発行する冊子より大きく（A5サイズ）、路線図もわかりやすく整理する。
- 冊子としてとりまとめた情報は、高知県、高知市、観光協会などを介して誰もがアクセスできるWEBを通じて発信も行う。乗り換え検索や**バスロケーションシステム**※については各社専用もしくは民間検索サイトへのリンクで対応する。

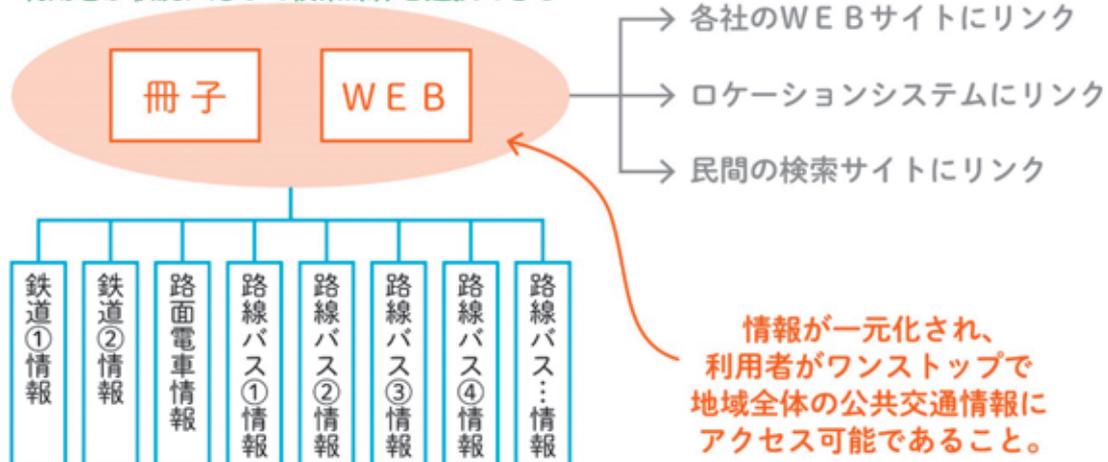
※ バスロケーションシステム

バス車両にGPS端末を設置するなどして、運行しているバスの現在地がWEBを通じてリアルタイムに把握できるシステム。とさでん交通は“バスこっち”として導入済みとなっている。

【イメージ】



利用者が状況に応じて検索媒体を選択できる



情報が一元化され、
 利用者がワンストップで
 地域全体の公共交通情報に
 アクセス可能であること。

提案2-①：市民を公共交通利用者に育てる取り組み “「乗ったことが無い」が理由でバスや電車を利用しない人を利用者に変換”

【具体的な提案イメージ】

路線バスは路面電車に比べて利用したことのある市民の割合が低くなっている（出典：令和元年度公共交通体験プログラム“電車とバスで高知をうろちよる”参加者アンケート結果より）。その理由として、運行経路のわかりにくさや運行頻度の少なさがアンケート結果から示されている。

しかし、実際には“路線バスに乗ったことがない”ことからの抵抗感によるものと考えられ、アンケート調査の結果からも“利用してみると意外と速く便利と感じた”や“一度利用することで、抵抗感がなくなった”といった意見が寄せられている。

このことから、路線バスの乗り方教室を市内の地区単位で開催し、路線バスの乗り方の説明や、路線図の見方、ICカードですかの紹介などを行い、路線バスを身近に感じられる利用促進の取り組みにつなげる。

- 実施対象は地区を単位とする一般市民とし、いきいき百歳体操や町内会など、特に高齢者が集まる場所に路線バス車両と共に訪問する。
- 軽くレクチャーを行い、実際の運行車両でのICカード体験やバス利用時のマナー講座、バス路線図の見方や各種割引制度の説明を行う。
- 一定の人数以上の参加者が見込まれる会場では、(株)ですかスタッフが同行し、その場でICカードですかの記名式カードの購入が可能とする。

【他地域の事例】



写真：各地で実施しているバス乗り方教室の様子（土佐清水市・安田町）
車の運転に不安を抱え始めた高齢者に好評であった。

提案 2-②：子どもたちが公共交通を知る機会の内容拡充
“公共交通を利用しない家庭の子どもに公共交通利用の機会を提供する”

【具体的な提案イメージ】

先述したバス乗り方教室を、小学校の授業として児童を対象に実施し、公共交通の大切さやその意義を学んでもらう。

教室の後は、各家庭において、子どもたちから親世代に対して公共交通利用を呼びかけてもらう。まずは路線バスや路面電車といった身近な乗り物に関心を持ってもらい、好きになってもらう。

親世代が公共交通に関心を持たず、利用することのない家庭では、子どもも公共交通を利用する機会を得られないため、大人になっても公共交通が移動手段のひとつとして認識されない恐れがある。子どもの頃から公共交通が移動手段として認識してもらえ環境を整える。

- 小学校の授業を対象として、とさでん交通とNPOが協働して取り組んでいるものに、行政も参画してその内容をさらに充実させる。
- 小学校の参観日に実施することで、直接保護者に対するメッセージにもなる。また、放課後児童クラブなどでの実施も有効である。

とさでん交通とNPO高知市民会議によるバス乗り方教室

2016年度	高知市 潮江東小学校
2017年度	高知市 介良潮見台小学校、十津小学校、朝倉第二小学校
2018年度	高知市 潮江東小学校、春野東小学校
2019年度	香南市 赤岡小学校
以降はコロナ禍のため実施せず	



提案 2-③：学生証と連携した公共交通カード

“県内在住の大学生の移動を地域がサポートする仕組みづくり”

[具体的な提案イメージ]

県内の大学生 10,624 人（高知大学：5,441 人、高知県立大学 1,569 人、高知工科大学 2,632 人、高知学園大学：520 人※、高知学園短期大学：462 人 他の専門職大学や専門学校は省略 ※高知学園大学は開校間もないため学生定員を記載）が入学時に配布される学生証に、交通 IC カード（現状では IC カードですか）の年間フリーパス機能を盛り込み、大学生は県内の路線バス及び路面電車を利用し放題とする。

- 財源については、学生には入学時及び進級時に年間一定金額（本提案では 10,000 円）を学費と合わせて納入してもらい、各校から学生数に応じた金額をとさでん交通に支払う。
- 学生は日常的な移動と、休日のお出かけにも利用し放題となる。



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・県内の大学生等、車やバイクが移動手段となる世代の公共交通利用が増加する。 ・年間 1 万円でも相当に安い設定になっているが、学費に潜らせて請求することにより、さらに支払抵抗が低減する。 ・大学生に対する生活支援につながる。 ・県内の交通事業者が共通 IC カードを導入する動機となる。 ・大学生が公共交通を利用するしないに関係なく、大学生全体からの収入が増加する。 <p>[算定] 10,624 人（2023 年度主要大学の学生数及び定員数） 1 人当たり 10 千円/年の負担として、106 百万円/年となる</p>
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・年度替わり時における IC カード更新手続きの方法。 ・大学及び保護者からの理解。 ・JR の鉄道やその他の会社運行の路線バスも交え、県内全域を移動できるようにすべきと考える。その場合の案として、年間 20 千円とし、内 5 千円分を JR 四国へ、15 千円分を IC カード情報の利用状況に応じて按分するなど、方策を検討する。

提案 2-④：来訪者の移動をサービスして実利を得る
 “宿泊施設利用者には市内の移動で公共交通を使ってもらうサービス”

【具体的な提案イメージ】

宿泊施設の宿泊者が、高知市内滞在中における移動を格安でサポートする仕組みを構築する。宿泊者はチェックイン時に公共交通を利用するかしないかに関わらず、宿泊時の付帯サービスとして交通 IC カード（現状ではですか）が貸与され、チェックアウト時に返却する。

このサービスにより、来訪者からの高知のイメージアップと公共交通利用促進、そして観光地における過度な車の集中を避けることにつながる。

- この IC カードは、宿泊者向けの格安サービスとしてとさでん交通から提供（例：1泊2日300円で、ゾーン1および2を利用し放題）されるものであり、宿泊施設がとさでん交通に負担するが、利用者の宿泊費に上乗せすることを原則とする。
- 貸与した IC カードの紛失に備えて、デポジット（預かり金：IC カード返却時に返金）を合わせて導入することも有効と考える。
- 宿泊者に IC カードを貸与する際には、合わせて地域の公共交通網や利用方法を紹介するチラシ（外国語版も作成）を配布する。



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者にとって、実際に支払う金額以上のサービスとして認識され、高知観光のイメージアップにつながる。 ・滞在中の来訪者の移動が把握でき、観光振興策への応用が期待できる。 ・宿泊施設から観光地には公共交通の利用に誘導でき、観光地への自動車の過度な集中を避けられる。 ・宿泊者1人当たりからの運賃収入は減少すると考えられるが、公共交通利用の有無に関わらず宿泊者の数に応じた収入となるため、とさでん交通には大きな収入源となる。 <p>[算定] 110万人（2017年市内宿泊者数：高知市観光振興計画） 1人当たり300円の収入とすると、330百万円/年となる</p>
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・宿泊施設の理解を得るために、官民一体となった取り組みが求められる。また、取り組みに参画しない宿泊施設への対応も課題となる。 ・基本的に拒否できない仕組みとすることへの来訪者の抵抗。

提案2-⑤：車利用に制限をかける施策

“これ以上増えてはまちが壊れる！駐車場に対して独自課税を！”

【具体的な提案イメージ】

公共交通の利用促進に取り組むのは、過度に車に頼った結果、町が持つ魅力や本来の利便性、人のつながりが破壊されることが明らかになっているからである。しかしこの流れに制限をかけることは容易でなく、現状では市民の意識に頼っているのみである。

この状況を変化させるためにやるべきことはたくさんあるが、今日において早急に対応が求められると考えるのが、急増する駐車場に対する制約である。駐車場が移動の目的になることはなく、あくまでも移動の手段のひとつであり、特に中心市街地において駐車場が増え続けることは市街地の健全化を阻害するものとされている。

規模の大きな駐車場を要する集客施設には、それなりの数の車が集まり、周辺道路や街区に環境面や物理的な負荷となっている。そこで、一定の要件に該当する駐車場に対する独自に法定外目的税による課税を試みる提案をしたい。また、この課税で得られたお金は、現在の車利用者が将来車に乗れなくなった将来への備えとして、現在の公共交通網の確保と維持、そして改善に活用する。

○ 一定の要件に該当する駐車場に対する独自課税を検討する。

一定の規模の大きな駐車台数を要する集客施設。集客施設は駐車場利用者から利用料金を得るかたちが変わっていくことを促す。

活用が難しくなった不動産を除却して、次の開発までの調整期間中に駐車場として運用しているが、一定期間を超えても次の開発に至らないもの。

法定外目的税を活用した過度な車利用の抑制と公共交通利便性向上は、全国の地方都市が実現できていない超先進事例となることまちがいなし！

【現在の状況】

新しく整備される町（写真左：弥右衛門地区 グーグルマップより）は敷地の大半が駐車場となっている。

旧来の高知の“おまち”（写真右：本町）にも駐車場が急増している。駐車場があるから車を利用する。車利用者が多いからお店を壊して駐車場にする。これは歴史のある町を破壊するスパイラルである。



提案 2-⑥：市民の健康増進と防災に貢献する公共交通

“これ以上増えてはまちが壊れる！駐車場に対して独自課税を！”

【具体的な提案イメージ】

全国に先駆けて制定された高知市里山保全条例を活用し、里山散策を楽しむための里山整備と、その場所への移動手段としてフィーダーバスを連携させ、公共交通を利用して市内の里山散策を楽しむ余暇のかたちを推奨・PRし、市民の健康増進と防災、そして公共交通利用促進につなげる。

- 管理ができていない大規模な竹藪など、災害リスクの高い斜面地（例：一宮西町、薊野北町、春野町の一部など）に散策路や公園を整備する。
- 里山散策路入口には、コースの案内図や休憩施設、駐車スペース（管理車両用と身体障がい者用以外には駐車場を整備しない）を整備する。
- 中心部もしくは最寄りの交通結節点から、里山散策路入口までフィーダーバスによる運行を行う。このバスは散策路周辺の住民が生活の維持に利用しやすい運行として整備する。
- 里山散策と公共交通による移動を合わせてPRを行う。

- ① 適切に管理できていない山林を、市民の憩いの場（散策路、公園）として整備
⇒ 防災に効果有り！（豪雨時の山林斜面崩壊に竹林が関与と考察されている）
- ② 散策路の楽しみ方を広げ、多くの市民が市内の自然に親しむ機会創出
⇒ 市民の健康増進に寄与！
- ③ 散策路入口付近の住民にも使いやすい公共交通整備
⇒ 公共交通利用促進に寄与！（観光路線ではなく生活路線として維持）

一石三鳥
の成果！

【自宅や職場など】



- ・ 自宅から散策を楽しむ人の移動
- ・ (散策路入口近隣の) 自宅から通勤・通学や買い物などの移動



【散策路入口】



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の健康増進と山林崩壊の災害リスク低減、そして公共交通の利用促進につながる。 ・ 筆山や高見山、吉野地区や鴨部地区など、既存の散策路と、その入口付近の住民の移動手段確保と合わせて公共交通整備を展開させることが可能。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高知市里山保全条例を活用する。(条例制定したなりの状況に市民としてもどかしさを感じている。条例の新しい活用方法としてアピールできると考える。) ・ 災害リスクがありながら放置している山間地の土地所有者に対する罰則規定も含めた新たな対応を検討すべきと考える。

総 括

まちづくりと公共交通を連携させる方針を示して欲しい。

2006年に発表された『環境白書』では、高知市は30万人都市の中でも公共交通がうまく活用されており、自動車中心のまちではなく『コンパクトシティ』に近いと表現されています。しかしそれから17年が経過した現在はどうでしょう？

郊外に拡大していく都市機能と、空き屋や空き店舗が増えてきた中心市街地。そして増加する一方の駐車場（過剰な駐車場は都市のがん細胞に例えられます）。高知市はコンパクトシティを目指しているはずですが、具体的にどのように規制し、どのように実現させようとしているのか伝わってきません。

ましてや、公共交通に関しては、令和4年3月に市が公共交通について取り組むマスタープランである「高知市公共交通計画」が策定されたにもかかわらず、一年も経たないうちに「高知市地域公共交通あり方検討会」にて、地域公共交通計画には記載のない方向性が打ち出されている状況です。このようなことから、市民には、「高知市の公共交通政策からは一貫した理念を感じ取りにくいものとなっている」のではないのでしょうか。

また、高知県中央部の公共交通政策の中核を担う高知市と高知県とが、密な連携のもとに同じ方向性に向かって取り組んでいるのか、疑問に思うことも間々あります。そして、行政が100%出資する公共交通事業者となった、高知県中央地域の移動手段を担うとさでん交通は、少なくともコロナ禍前までは今よりも利用促進の取り組みなどにがんばろうとしていたことを記憶しています。しかし、コロナ禍によるダメージもあってか、事業者としての主体性、積極性が後退してきているのではないのでしょうか。

参考になり得る事例は海外のものでも貪欲にいただく！

この提案の中にお示しした海外の事例は、1999年には既に完成していたものです。

しかし、この市では、議会の決定からおよそ30年の時間をかけて少しずつ創りあげていったものであります。

高知市でも舵取りによって、新しいことを取り入れていくことは可能なはずです。

新しいことにチャレンジしましょう！ まずは、

高知に合った公共交通網の在り方を一部地域で実証してみませんか！

ここに提案していることは、必ず高知の地域特性を踏まえ成果に結びつくものと考えていますが、そこに至るまでには数多くの課題、乗り越えるべき壁が立ちはだかっていることは十分に承知しています。

しかし、これまでのように、公共交通への公的負担は赤字補填ばかり（決して生きたお金にならない）という状況を続けていくより、新しい取り組みに挑戦してみることの方が、はるかに価値があるのではないかと考えています。

公共交通の幹線とフィーダーを分け、民間企業（この提案では量販店）と連携して、一部の地域で実証運行に取り組んでみてはどうでしょう。同時に市民が公共交通利用者に変化するような利用促進の取り組みを戦略的に時間を掛けて取り組んでみることも必要です。

そしてその成果を踏まえ、高知の公共交通をリセットし、持続可能で環境にもやさしい高知のまちとして、共に発信していきたい！と私たちは考えています。

もちろん、**私たちにできることは、わたしたちも主体的に動き、汗をかきます。**