

こういう中で、私は公共交通、さらに物流がさまざまな点で極めて重要であると考えています。今まで高知県は公共交通、運輸を担当するのは課の中の係で、専属して取り扱う部署はありませんでした。しかし、高知県みいたいところこそ、こういう課題にしっかり対応しておかないと暮らしが守れない、産業の発展のきっかけを作ることができないという思いで、専属の部長を配置して、高知県としての公共交通・運輸の課題を考える公共交通課や運輸政策課を作りました。

公共交通について、暮らしを守る観点からお話しさせていただくと、高知県の中山間地域は非常に新しいタイプの孤立化が進んでいます。例えば、配偶者を失くされて、かつ高齢で加齢に伴う障害を持っておられて、一人暮らしをしている方を支えていた若い人たちが周りにいなくなり、自分で買い物にも行きづらいという方々がたくさんいらっしゃいます。移動販売については、車両を購入する事業者さんを補助することにしました。公共交通手段を確立していかなくは、中山間地域の暮らしを守ることができません。実は、一昨年最大の課題は水道でした。中山間に水道がない地域があり、簡易水道を作りました。今度は、人々の暮らしを守る移動手段、買い物の手段となるシステムをどう組み上げていくかが大きな課題だと思っています。

産業の関係では、決定的な強みと弱みがあると思います。強みは、食を総合的に作り出すことが全国的にもトップクラスであること。旅行会社が観光客に行った「地元ならではのおいしい食べ物が多かった県は」というアンケート調査では、2007年は高知県が全国第1位、2008年は1位が香川県で2位が高知県、2009年は1位が沖縄県で2位が高知県です。結局、良い素材があって、おいしく食べる場所がある総合力の勝利。これは観光などにどれだけ有利か分かりません。それから歴史も文化も全国に誇るべきものがあります。他方、地産外商からいけば、物流コストが高止まりせざるを得ない点、ものの量があまり揃わない点は決定的な弱点で、常に産業政策の中で徹底して考えていかなければならない課題です。高知県がそれを克服するには、私は高付加価値戦略が必要だと思っています。単価が高いから量は少なくても所得を稼げる、高い物流コストを吸収することができる。産業間の連携によって、工程を増やしていくことで高付加価値化を図り、高くても売れるものができるようにしなければなりません。

ただもう一つ、物流コストと多頻度輸送の課題の克服も大きな仕事になっています。私が財務省にいた5年くらい前に、国土交通省の予算担当をしていたことがあります。当時盛んに言っていたのは、モーダルシフトという言葉です。これは環境対策もありますが、物流コストを抑える点において非常に重要です。しかし、高知県には昔フェリーがありましたが、今はありません。高知県にはモーダルシフトする先がないのです。昨年の原油高でいかにこれが深刻かを思い知らされました。共同輸配送の仕組みなどを意図的に作り出す工夫が、今後は求められてくると思っています。

高知県の観光の最大の弱点は、二次交通手段が著しく脆弱なことです。例えば、高松の屋島には全て公共交通機関で行くことができます。琴電に乗ってふもとまで行くと、屋島の上までは1時間おきにバスが出ています。この前、家族で行きましたが、バスは1時間後にしか来ませんから1時間必ず上にいます。だんだん子どもも「アイスを買って欲しい」、「ジュースが飲みたい」と言い出して、しっかりお金を落として帰ってくる、合理的なシステムだ

と思いました。高知県内のいろいろな観光地でも、公共交通・二次交通をしっかりと組み上げていくことは重要だと考えています。今回、大河ドラマ「龍馬伝」の機会を生かしきる観点からも複数の手段を組み合わせ、観光ガイドタクシーや周遊バスを充実させようとしています。昨日、試し運転しましたが、観光バスで関連の地を回る手段もあります。

そしてもう一つは、こういう公共交通・二次交通があることをしっかりPRしていく。今までは、観光パンフレットに必ずしも載っていなかったもので、二次交通の一連の手段も詳しく載せる。今の時代は、ネットでどうなっているかも気をつけないと駄目だと思っています。

高知県の場合は、克服しないとイケない運輸・交通システムの課題がたくさんあります。これは人々の日々の暮らしに関わってくる課題だと考えています。本日は、国際的な視点からもご検討しておられます皆様方からいろいろとご教授も賜り、今後の運輸政策の参考にさせていただきたいと考えていますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。