

活動を通して見えてきたもの①として、高知のまちは歴史に応じたインフラとして現在の公共交通網が維持されていましたが、残念ながら機能・商業・娯楽・大学も含めて郊外へ拡散しています。せっかく時間をかけて作ってきたまちの構造を、この10年くらいで一気に壊そうとしているのではないか。それを支えているのは車と考えると、公共交通だけでなく人の移動目的となるものを適正配置しないといけないと考えます。

活動を通して見えてきたもの②として、公共交通に問題はないのか。公共交通の現状は、鉄道 vs 路面電車 vs 路線バスのA社 vs 路線バスのB社 vs 自家用車という構造になっていないか。公共交通は、家から目的地まで全てがつながっていないと公共交通網とは言えない、つながっているからこそ使えるものと考えます。ただ、今の状況では乗り換えるたびにお金を払わないといけない、路線とダイヤのそれぞれが連携しているとは見えない。お客さんを取り合うのではなく、公共交通網 vs 自家用車という構図になると利用者にも使いやすくなるのではないのでしょうか。利用者になりきれない市民もある意味で被害者となり、その結果、無関心層を生み出していると考えます。

活動を通して見えてきたもの③として、無関心層です。「車に乗れん人らあのためにバスは走っちゃらんといかん、でも、それを支えている補助金額を聞くとギョッとする」という人たちも、ある意味で無関心層かと思えます。最近、駐車場が無料だからと車に乗って郊外のショッピングセンターへ行く人が増えています。イベント時のアンケートでは、8割の方が路面電車やバスを普段使っていませんが、「使うてみたら意外と便利やね」という意見もあり、そこが救いになっています。無関心層は多いですが、利用促進の啓発は非常に重要と感じています。

活動を通して見えてきたもの④、まちづくりと公共交通が一緒に考えられていない事例として、高知市が行った弥右衛門土地区画整理事業があります。弥右衛門地区の区画整理のホームページを拝見しますと、テーマとして交通結節機能の向上と掲げられていました。ただ、ここは整備が完了してマンションができている最中で、大きな量販店もあり、家やビルも移ってきました。人はどんどん増えているはずですが、新たな公共交通路線はまだないと聞いています。この辺りに引っ越してきた人は公共交通がないから車で移動し、後から公共交通網が整備されたとしても公共交通にシフトするとは期待できないと考えます。せめてまちづくりと連携して、公共交通網は先手を打って整備していった方がよかったのではないかと感じました。

公共交通を通して見えてきたもの⑤として、公共交通への助成事業の抱える矛盾。今すぐということではなく、交通事業者の体力ができたなら赤字補填よりも、利用者がどんどん使いたくなる投資的な方へ補助金をシフトしていてもいいのではないか。赤字補填の仕組みは複数の自治体をまたがないといけませんが、一方で合併を推進しているので路線バスは長い距離を走らないといけないという矛盾があるのではないかと感じます。それと国の政策は、自動車交通への優遇が目立ちます。

公共交通は、やはり道路と同じインフラとして取り扱っていくべきものではないかと考えます。財源も道路と一緒に考えることによって確保できるのではないか。例えば、将来、路面電車を引こうとしたら、後から路面電車の工事をするよりも、最初にビジョンがあって用地を確保すれば、2回掘り返すようなもったいないことにならないのではないかと考えます。

私たちにはバス・路面電車・鉄道はとても営利目的の事業には見えません。町の人の移動を支えるインフラとして、これからは行政も積極的・政策的に一緒にやった方がいいのではないかと考えていたところに、県に運輸政策課ができ、すごく期待しています。