

## 「行政との意見交換、定期観光バスとMy遊バスの違い」

Dさん：最初は、「交通事業者さんや行政がなぜしないのだろうか」という不満からスタートしましたが、実際に話を聞いたらできない事情が分かってきて、我々も一緒に汗を流すという形に変わってきました。ただ、我々はいろいろな方と関わってきてやっと分かったわけで、他の県民の方は全然知らないと思います。

この部会を発足する前に、「土佐電鉄の電車とまちを愛する会」を平成4年に開き、何度となくシンポジウムとかをやって、県に提言も出させていただきました。当初、「中心商店街で買い物をしたら車は駐車料金が出るけど、公共交通は出ない。路面電車の1日乗車券が車内で買えない。」、と言い続けているうちに、今、中心商店街では公共交通の利用券も出ていますし、1日乗車券も車内で買えるようになりました。だから、我々は今後も言い続けなければいけないと思います。ただ公な会では皆さんなかなか意見を出しません。できないことはできない理由まで情報を開示して、情報を共有するような会を開かない限り、多分形式だけの会で終わってしまうのではないかと。県民が「料金が高い。ダイヤが不便」と言って、数年前に県と市が補助金を出して、バスと路面電車の最終便を遅らせたり、便数を増やしたが、結局利用者が少し増えたけど、その分だけ赤字が増えた。やはり県民・市民も責任のある発言や行動をするようなビジョンの会を、ぜひ開いていただきたいと思います。

実は、福井県と富山県には全国から路面電車の視察団が相次いで来ています。あの団体が10年くらい前に高知を視察しました。その当時は、県と市の公共交通プロジェクトチームがあり、駅前乗り入れや超低床車両と目に見える動きがありました。全国から相次いで視察に来ていたのが、いつの間にか抜かれてしまっています。

MY遊バスが出たときに、みんなで乗りました。五台山の牧野植物園の前に、「桂浜行きのバスが出ました」とか「高知駅方面のバスが出ました」と名札のようなものが出ていました。原始的なものだけど、逆にあれが県外の方から見たらすごく分かりやすいです。それと、周遊バスは、今あるMY遊バスとどう違うんですか。結局、桂浜とか龍馬が生まれたまち記念館とか、同じコースを回るのはないかなと感じます。あるものは、やはり有効活用して欲しいです。

知事： 情報開示をもっとすべきだと言われましたが、全ての情報を開示したら情報が多すぎて逆に分かりづらくなります。こうやって話をさせていただくから、お互いのいろいろな事情もご説明できると思います。だから、私は検討委員会とかでは、本当に実のあるものを作り出していきたいと思っています。そういう場にするために、市民については、地域で公聴会みたいな形でご意見を聞く場を設けたらいいのではないかと思います。実のあるものにするためには、具体的にどういう仕組みが一番いいでしょうか。

Dさん：オフレコの形でざっくばらんな話をする場の発展的なものを何度か繰り返しているうちに、いろいろなものができるのではないかと思います。

知事： ぜひ複数回の意見交換ができるようにさせていただきたいと思います。今日1回限りではなく、例えば担当課がお伺いさせていただければと思います。

二次交通の周遊バスとガイド付のバスが、どう違うのかというお話です。まず、観光の周遊バスは昔は桂浜と牧野植物園にしか行っていなかったのですが、せめて高知城や龍馬の生まれたまち記念館あたりから桂浜・牧野植物園と行けるようにして、次のバスが来るまでの間、その場所に滞在できるように改善を図りました。これは自分で回るパターンです。ガイド付の観光バスは2コースあって、東に行くコースや半日コース・1日コースなどに分かれています。定時制を一定確保しながらオプションをたくさんお示しするのが一つ。それと、団体向けにあらかじめ確実に組んだコースも作っています。微妙にしか違わないと思われるかもしれませんが、一定のバリエーションがあります。

今、試験運航中ですが、バスがどこに来ているかをお示しするシステム、「アクセスこうち」も作っています。ヤフーの路線検索は遠いところから高知県に来る方法を検索できるシステムですが、県内をバスや路面電車でどう移動すればいいのかを携帯電話で見られる情報提供システムを作っています。