

都市消防常任委員会視察

高知市および高松市

2012年8月27日（月）～28日（火）

伊丹市議会議員 桜井 周

高知市：観光開発

【高知市当局からの説明】

- NHK 大河ドラマ「功名が辻（2006年）」と「龍馬伝（2010年）」で観光客が増加。「龍馬伝」の経済効果は535億円と見積もった。
- 鹿児島県では、NHK 大河ドラマ「篤姫」で観光客が大幅に増加したものの、大河ドラマの翌年は観光客数が落ち込んだ。
 - 大河ドラマの観光宣伝効果を、如何にして翌年以降にも継続させていくかが課題。
 - 「龍馬伝」効果の継続を狙って2011年に「龍馬ふるさと博覧会」を開催。観光客の減少幅を抑制できた。
 - 今年は「リョーマの休日」を実施。

【質疑応答】

Q1：県と市の役割分担は？

- 知事がトップの官民一体の推進協議会を設置。実行部隊として、運営協議会を設置。
- 地元で様々なイベントを催しても県外ではほとんど認知されないことが多い。そこで、県外でのPRに力を入れ、具体的には県外の旅行会社への説明会を頻繁に開催。
- 千円高速の制度がなくなったことによる観光産業へのダメージは大きかった。そこで、バス旅行で、高知県内に宿泊すれば500円キャッシュバックなどのインセンティブを設けた。

Q2：経済効果の内訳は？

- 1) 卸売・小売、2) 飲食・宿泊の順で経済効果があったと分析している。

Q3：高知県での経済効果の大半は高知市なのでは？

- 龍馬ふるさと博では高知市外に設けられたサテライト会場で回遊するよう誘導。予想を上回る来場者で賑わった。
- 高知県全体で人口減少が進む中、高知県内で争っている余裕はない。尾崎知事には、高知市が活性化することは高知県にとって良いこととして理解してもらっている。

Q 4 : 高知県と高知市の関係はどうか？大阪の府市合わせ（＝不幸せ）と言われてきたように、県庁と県庁所在地市役所とは不仲であることが多いようだが。

- 過去には、高知県庁と高知市役所との堀が、文字通り両者の溝となっていたことがあった。しかし、現職の尾崎知事と岡崎市長とは良好な関係であり、県庁とはうまく連携で来ている。
- 「リョーマの休日」は県の事業であるが、高知市も協力して実施できている。

Q 5 : NHK 大河ドラマが観光客誘致に有効であることは有名であり、全国の自治体が NHK 大河ドラマを誘致しようとする中、高知県は 2006 年・2010 年と続けて誘致できた秘訣は？

- 「功名が辻（2006 年）」については、山内家ゆかりの自治体（高知市、掛川市、一宮市、犬山市、岩倉市、長浜市、米原市、高浜町、郡上市など）とともに一豊・千代様サミットを 10 年程続けてきた。
- 「龍馬伝（2010 年）」については、功名が辻ほどの努力はしていないので、正直驚いたところ。ただし、龍馬社中（坂本龍馬ファンクラブのようなもの）が熱心に活動していたことや、そうした民間団体と橋本知事（NHK 出身）が NHK に要望してきたことはある。

Q 6 : 高知市内の宿泊施設のキャパシティは？

- 1 万 6 千人（モーターを含む）。よさこい祭では、不足するので高知市外に宿泊する出場者もいる。
- 民泊は国体のときに実施したが今は行っていない。かつては数多くあった民宿も、今ではほとんどなくなった。

【所感】

- 観光開発という広域的な事業は、県庁とのコラボレーションが重要と考える。一方で、かつての大阪府・大阪市の例にもあるように、県庁所在地市役所と県庁とは一般的に不仲であることが多い。そうした中で、高知県の尾崎知事のリーダーシップで、そうした問題が起きていないことに感銘を受けた。自分自身、銀行勤務時代に、大蔵省勤務時代の尾崎知事と仕事上で面談したことがあるが、威厳と聡明さを兼ね備えていたとの印象があった。そうした個人的資質の高さが、高知県のさまざまな事業の円滑な実施に繋がっているように感じた。
- 高知県では、NHK 大河ドラマを核として観光振興を行っている。伊丹市で NHK 大河ドラマを誘致することは、到底無理。今年の NHK 大河ドラマは

「平清盛」であるが、伊丹にはあまり縁がない。映画「阪急電車」のようなネタがある訳でもない伊丹市としては、観光開発は難しいと思料。

- 高知市の例では、卸売・小売が一番、次いで飲食・宿泊が、観光開発の経済効果を最も受けているとのことであった。ただし、卸売・小売と言っても飲食・宿泊に関連している分野であるので、結論としては飲食・宿泊が経済効果の中心であると考えられる。高知市全体の宿泊キャパシティは、延べ約1万6千人とのことで、観光開発によって増加する観光客を受け止められ、もって経済効果につなげることができる。しかし、伊丹市には宿泊のキャパシティがなく、仮に観光開発が成功してもその観光客を受け止めることができず、結局は大阪・神戸に経済効果が流出すると考えられる。そうすると、伊丹市において観光開発を熱心に取り組む意義があるのか疑問なしとしない。

高松市：自転車利用環境整備

【高松市当局からの説明】

1. 自転車施策の背景

- 平坦で温暖、公共交通の未発達などから自転車利用が多い。
- 人口当たりの自転車事故件数（県別）：香川県は全国ワースト1、自動車の事故件数も全国最悪。
→自転車利用環境整備が必要！

2. 基本施策の体系

（1）安全で快適な歩行者および自転車の空間→各所に合わせた道路整備

- 視覚的分離：自転車レーンをカラー化
- 構造分離1：4車線道の2レーンを自転車用レーンに改造、車道には右折レーンを新設するなどで渋滞を抑制
- 構造分離2：広い歩道を歩行者用・自転車用を分離

（2）放置自転車を活用したレンタルサイクル事業

- 利用率は約7割と高い。
- 年間2千万円の赤字：人件費・修理代など→ICタグによる無人化

（3）路上駐輪対策と駐輪環境の整備

- 商店街での駐輪で歩道が狭まり、歩行者と自転車の接触事故が多発
→民間主体で空き店舗を利用した駐輪場整備（市から85%補助）

（4）さらなる自転車利用のルールへの遵守、マナーの向上

【質疑応答】

Q1：自転車道整備事業のキッカケは？

- 国土交通省四国整備局が動き始めた。
- それを受けて、香川県と高松市が実施している。

Q2：道路構造令上、最低限必要な幅員は？

- 高松市では、自転車道2.45m（両方向）、車道3.25m。

Q 3 : 市民意識を向上させる高松ルールとは？

- 担当が異なるので、追って回答。

Q 4 : レンタル・サイクルの赤字 2 千万円はどのように対応するのか？

- IC タグ化によっても収支が劇的に改善するとは考えていない。
- 赤字はあるが、放置自転車対策として事業継続の予定。

Q 5 : 自転車免許交付事業の内容は？

- 警察が講習会と簡単な試験（実技）を実施した上で、免許証を交付。
- 免許証の形態ではあるが、違反点数がついたりするものではない。修了証のようなもの。

Q 6 : 放置自転車対策にレンタルサイクル事業がどう貢献しているのか？

- レンタルサイクルを利用することで、自分の自転車を違法駐輪するのを抑制できる。
- 放置自転車の処分代を抑制できる。

Q 7 : 自転車道に駐輪されることは？

- あまりない。自転車道に駐車されることはあり、却って危険。

Q 8 : 平坦＋道路幅が大きいことが必要条件だが、高松市内の道路は広いように見える。どうして道幅が広いのか？

- 高松城の築城時に区画整備された。さらに、戦争中の高松空襲の後の戦災復興で大きな道路を整備。

Q 9 : 表通り（幹線道路）に自転車道を整備してきたが、裏道の自動車侵入を抑制しつつ自転車を誘導することにより、実質的に自転車道にするような手法も考えられるが、実施しているか？

- 裏道を自転車道とすることは、検討中であるが、道幅が少し足りないところが多く、進んでいない。
- 市役所など周辺で自転車交通量が大きいところは、裏道を自転車道として整備する必要性があると感じている。
- 現在は幹線の自転車道を優先している。枝線の整備は幹線の整備の後になるう。

Q 1 0 : 高松市域では琴電が縦横に走るなど公共交通も発達しているように見える。欧州では、自転車を公共交通に持ち込める場合があるが、高松市ではどうか？

- 琴電がイベントを実施した例があるが、その後恒常的に実施しているかは承知していない。後程調べて報告する。

Q 1 1 : 県庁所在地市役所と県庁とは不仲であることが多い。自転車道の整備では、香川県庁と協力して実施する体制にあるとのことだが、香川県庁と高松市の関係はどうか？

- 県庁と市役所との連携状況は、部署によって異なり、また、人間関係による部分も多分にある。
- 自転車道路整備について、実は現時点では県と市で連携するような事業はほとんどない。
- 私の個人的な印象では、国もそうだが、県はできないことを理屈でと分かっているながら、理屈で「ヤレ！」と言ってくる。コチラは理屈で実施の必要性は理解しているが、現場の実状からとても実施できないから、どうすればいいのか苦慮しているのだが、そうした悩みに応えてくれないことが多い。こうしたことが、県と市の不仲の原因と感じている。もちろん、国・県に管理者としての視点が必要なことも理解はしているが。

Q 1 2 : 自転車で通学する高校生は多いと思うが、高校の近隣など自転車交通量の多い通学路について自転車道の整備を優先的に行うなどの取り組みはあるのか？

- 今はない、今後の課題。

【所感】

- 高松市内の道路は道幅が広く、自転車道の整備を実施しやすい条件が整っていたように感じる。伊丹市では、現状において、自転車道を整備できるような道幅がある箇所は多くはないように思われる。
- 伊丹市域は概ね平坦であり自転車交通に適している。また、高校の学区制が廃止されて自転車での通学する高校生が増加していることから、自転車交通の安全性を確保する必要性が高まっている。
- 伊丹市で、自転車道の整備を進めるには、高松市とは別の手法を考える必要があるだろう。例えば、小職が質問したように裏道（旧街道など）を活用するなどである。

以 上