

政策の現場から最前線を伝える情報誌

# 公共空間

2024  
Vol.22

[テーマ] <新たな生活基盤の在り方>

## 個別記事

### 01 滋賀県三日月知事にインタビュー

—知事の実務とビジョン—

滋賀県知事：三日月 大造 氏

### 17 京都における交通安全対策

京都府警察本部交通部交通企画課

交通戦略室交通戦略係長 友廣 健介 様

### 06 近畿地方の自然災害対応の最前線

国土交通省 近畿地方整備局 石飛 隆司 様

中治 貴夫 様

神谷 毅 様

中路 茂 様

## 教員インタビュー

## 特集

### 24 公共政策大学院 武藤 浩 特別教授 36 学生へのアンケート

### 29 公共政策大学院 岩瀬 祐介 講師



京都大学公共政策大学院  
School of Government, Kyoto University

# 滋賀県三日月知事にインタビュー ～知事の実務とビジョン～

本記事は、2023年11月15日（水）に開催された滋賀県知事三日月大造氏の自治体首長講演会を主催された皆様にご協力いただきました。講演後に三日月知事に直接インタビューの時間をいただきました。

## 講演会

「『生きることも』『死ぬことも』も

～滋賀から問う新たな自治のカタチ～

JR西日本入社後、衆議院議員、国土交通副大臣などを経験し、現在滋賀県知事として活躍されている三日月知事。滋賀県内での短期移住など徹底した現場主義や、対話と共感を重視された日々の実務のお話が印象的でした。



滋賀県の交通政策として注目されている「交通税」。公論熟議の重要性を前提として、公共交通の再生・活性化の持続可能性を課題として「滋賀地域交通ビジョン」策定・税制審議会での財源づくりの議論についてお話されました。

## パネルディスカッション

# 「滋賀県の地域交通ビジョンづくりと財源の一体的検討について」

### ・パネラー

- 滋賀県知事 三日月 大造 氏
- 京都大学大学院経済学研究科 諸富 徹 教授
- 京都大学公共政策大学院 武藤 浩 特別教授
- ・ コーディネーター
- 滋賀大学経済学部 松田 有加 教授

公共交通の必要性や、税負担の許容額についても定量的な調査結果をもとにディスカッションは進行し、三日月知事の「公論熟議」像が再現されていました。公共交通維持のための財源課題に対して、運賃値上げと税負担、どちらの選択肢も提示した上で、税負担のステークホルダーについても熟議されている様子が印象的でした。





## インタビュー

講演後の三日月知事が公共空間メンバーの幅広い質問に快く答えてくださいました。

### ●「過疎」について

—これから人口が減り、その結果として「過疎」地域が全国津々浦々で生まれている状況について、どう捉えていらっしゃるかお聞かせください。

「疎」の空間ってすごく実は人間にとって大事なんじゃないかな。むしろ、ずっと増え続けてきたこと自体に問題もあったんじゃないかなと思います。

僕は根底として、人口増加時代、急増時代に失ったものを取り戻す、そういう時代認識を持ってないかと思っっています。人口減少の局面で、歩く空間とか、緑・自然環境との関わりの中で、こういう思いをま

ず持っています。

その一環で、その中から出てきた過疎化の進む地域は、ある意味で課題先進地域です。いろんなトライアル、チャレンジをする、そういう場所にもなりうるんじゃないかな。いろんな取り組みをしていきたいなと思っています。

具体的には、やっぱり働く場所と学ぶ場所って大事なので、地元高校の魅力を高めたい。

また、地域ならではの産業、例えば、農業や林業。これからの時代の雇用を目指す新しい産業を誘致したり。再生可能エネルギーも可能性があると思うな。

今日はあんまり紹介しませんでしたけど、滋賀県で作ったいちご。このいちごって、すごく甘いんで

すよ。

今は人口が減っているかもしれないけど、やっぱり長い時代の中で大事にされているお祭りなどもスポットライトを当てると、地域の独自性を再認識する。だから、もう一回この過疎地域に光を当てて、その地域らしく輝かせることはできるんじゃないかと考えています。

ただ、これはやっぱり実際住んでいる人がそう思うかどうかという面もあるので、誰かがやってくれるわけじゃない。そういう人に火を灯すような活動も大切です。

—「疎」が求められているからこそ、例えば「ワーケーション」つ

ていう言葉も広がっているんでしょ  
うね。

そうですね。ネットが繋がるんだったら、住むところ・働くところの選択肢は広がります。都会とも世界とも繋がっています。現に、京都市からもどんどん滋賀県に移り住んでいるんです。

### ●「交通税」について

—交通税に対する三日月知事の思  
いをお聞かせ願いたいのですが、  
交通税の議論を滋賀からリードさ  
れようとされていることの意義と  
は何でしょうか。

滋賀県は、交通の要所であった  
歴史があります。ただ、モーター  
ゼーションや人口減少、高齢化、  
これにコロナが追い打ちをかけて、  
より厳しくなった状況があります。  
じゃあ、(公共交通が)なくなっ  
ていいかっていうと、やっぱり公

共交通の役割があり、なくなった  
ら困ります。交通の立法をやった  
きた私が知事をやって、JRで働  
いていた経験もあるし、天の時・

地の利・人の和を活かしながら、  
皆さんの議論を喚起するようなチャ  
レンジをしようと思っています。

でも、もちろん、国の補助金、  
民間事業者の頑張り、利用者の負  
担という選択肢も確かにあつてい  
いし、マイカーという選択肢もあつ  
ていい。

それ以外の選択肢、そして今の  
財源の枠組みだけではない新しい  
財源をみんなでもし作ることがで  
きれば、今よりも豊かな暮らしが  
できるんじゃないのかなって、こ  
ういう提案ですね。

バスもいいんですよ。バスには  
バスの役割がある。でも、鉄道つ  
てやっぱりバスよりも多くの人を  
乗せて運ぶことができるから、そ  
れをバスで代替するには台数や道  
路が要る。

こういうことに僕らは何ができ  
るのかっていうことですよ。

やっぱり今よりもたくさん補助  
金を出したとしても、鉄道を残し  
て欲しいっていうのはあると思っ  
ます。

だから、やっぱりみんな議論  
することだと思っています。

鉄道の役割を失つてるところも  
一部であると思うんですよ。

鉄道で全て山の中までつてい  
るのは難しいので、やっぱり幹線は  
鉄道で引いて、鉄道を大動脈とし  
て、そこから他の細いところへバ  
スやタクシーを使ってもらうこと  
も考えています。

—シェアリングエコノミーまで交  
通税のメリットとして提示されて  
いることは、新しい試みだと思っ  
ました。その辺りはどのように考  
えていらっしゃるのでしょうか。

運んでほしい人と運べる人・運  
びたい人を繋ぐことが、広い意味

で僕はシェアリングだと考えてい  
ます。

スマホや情報通信機器で、それ  
を繋ぐことが以前よりできるよう  
になりました。そういう意味で僕  
は、滋賀県らしいライドシェアの  
仕組みを作ることができると思っ  
ます。たくさん人がいて車が走っ  
ているという環境ではなく、あま  
り人がいなくて減多に通らないけ  
ど必要になる時があるというシェ  
アリングができると思います。

—シェアリングで言う結構タク  
シー業界との折衝が大変という話  
を聞くんですが、どうでしょうか。

そうですね。今、二種免許を  
取っている事業者の方々は、ただ  
でさえお客さんが取られたり、自  
分たちの領域を犯されたりするっ  
ていので、やっぱり抵抗される  
方もいると思います。

でも、そのような団体も運転手  
不足など全部が順調なわけじゃな

い。うまく補充し合うことが大事だと思っています。

●「他セクターとの連携」について

―三日月知事のもとには様々な情報や意見が寄せられると思います。滋賀県行政において、民間企業やNPO等の県庁組織以外の方々と連携しながら物事を前に進めていくために、どのようなバランス感覚、あるいはどのような点に気をつけられて、日々知事として物事を判断されていらっしゃるのでしょうか。

僕は知事になる時に、誰も犠牲にならない社会を作ろうと考えていました。  
みんなそれぞれ違うけれども、幸せとか豊かさとか、そういうところが感じられる社会を作ろう、という事です。

それは、今だけじゃない、ものだけじゃない、お金だけじゃない、

自分だけじゃない豊かさを心の中心で実感できる、持続的にみんなが感じられる、そういう新しい豊かさを感じられるモデルを滋賀で作れないかな、と思っています。

最後、僕が心がけていることは「偏らない」。よく手帳に書いているのが「愛と平常心」。「事実としてのものを判断する」。

先入観を避けて、偏らないようにして対応する。それで全て共感が得られるわけじゃないけど、共感の土壌が生まれるんです。

―諸富先生が（講演会のディスカッション部分で）おっしゃっていた、税制審議会に知事が全部参加してフラットに意見を出しているっていうことに繋がるのかなと思いました。

勉強になるんですよ。税制審議会だって、税の専門家ばかりでわからへんことも難しいこともあるし、でも、知事としてあの場に

座って、わからないことも含めて聞けたり、分かるうとするために学べたりすることは、すごく刺激的なんです。

●学生へのメッセージ

―首長として重い責任を担われている三日月知事から見ると、公共性の高い学問に向き合っている学生に、期待することや助言があれば、メッセージをお願いします。

僕も今、機会があったら大学院で学びたいなって思うことは多いよね。一度しかない人生の限りある時間を、京都大学の大学院で学ぶってすごく羨ましい。

こんなにリソースも揃っているところで学べたものは、それを社会にお返しする責任もあるんだよっていうことをよく学生時代、先生に言われました。

しかも公共政策。公共政策の大学院で、大いにそのリソースを生

かして勉強してもらって、夢とか志は失わずに、理想を追い求めてほしいです。こんな社会を作れるんじゃないかと、こういう政策があったらいいとか。民間企業に就職しても、生きていければ公共との関わりって必ずあるので、世の中をより良くするためのチャレンジをしてほしいなと思います。皆さんだったらそれができるし、大いに期待しています。その活躍する先、ファーストキャリアの選択肢が例えば滋賀県庁だったりすると、それはまた幸せだな。

（インタビューアー・中山由貴・石崎貴光）

# 近畿地方の自然災害対応の最前線

国土交通省近畿地方整備局 防災室長補佐 中治 茂様

災害対策マネジメント室長補佐 石飛 隆司様

河川部 水災害対策専門官 中路 貴夫様

道路部 道路管理課長補佐 神谷 毅様

日本は、自然災害が発生しやすい

環境にあり、今後気候変動により風水害の頻度が増加する可能性も指摘されているほか、近い将来には南海トラフ巨大地震の発生も予想されている。近畿地方の自然災害対応を担う国土交通省近畿地方整備局の職員の皆さんに自然災害対策についてお話を伺った。

—近畿地方における自然災害の特色と、それを踏まえた基本的な災害対応の方針について教えてください。

(石飛) 以下敬称省略

実はこの質問は難しいと思っていまして、いろいろ考えてみただけですが、一つ特色があるのは火山がないこと。また、全国のものが平均してある。雪害があり、水害・土砂、道路災害も当然あり、山もあり、海が近いというところの問題もあり、台風も来る、都市災害もあるというところで、広く日本の縮図というところで、幅広くあるという状況があります。災害としての特色という意味で、それを踏まえた地方整備局の災害対策というのはあまりないです。全

国でやっているような災害対策を

ベースにやっているという形で、近畿に関して特色は少ないと考えています。

(中治)

気象の特徴でいうと、近畿の南側、和歌山県は台風の上陸が多く豪雨による河川の氾濫も懸念されます。また、近畿地方整備局管内の北の方の地域では、積雪により大規模な渋滞や滞留を起こすことがあります。

災害発生時には、迅速かつ効果的な対応が求められます。まずは、

(神谷)

被災状況等がわからないと適切な対応ができないため、速やかに情報収集、共有し対応することが必要と考えます。

特に特徴的なところとしては、雪に関して、北の福井の方は雪寒地域なので、それなりに利用者が雪に雪に備えられているのですが、だんだん下に降りていく度にそういう意識が薄くなるので、地域に応じた雪の対応が異なるものが必要となるとところかなと思います。

―風水害対応について、2023年に近畿地方に影響をもたらした台風7号を例に具体的な対応について教えてください。

**(石飛)**

台風7号が来るというところで、河川としては、名張川<sup>(1)</sup>、新宮川<sup>(2)</sup>、円山川<sup>(3)</sup>で氾濫警戒情報になるぐらいまで水位が上り、雨としては、福知山・舞鶴といった北の方で結構強く降ったという形です。それに伴って通行止めのケースも、台風が縦断していきましましたので、新宮の方で2箇所、亀岡で1箇所、あとは福知山・豊岡方面といった北の方でも道路の通行止めがあったというような形で対応をとったところです。

そういった中で近畿地方整備局の中でどういう風な形でしていた

かというところなんですけども、防災グループ関係では、リエゾンという情報連絡員ですね。県さんとかがバタバタするので、その時に情報がなかなかあがってこないということがあるので、我々の方から積極的情報を取りに行く。各県に行っているほかに、福知山市は被害が大きかったため、福知山市さんにも情報連絡員の方を派遣して、密に連絡を取るといようなことをやっています。あとはホントラインという形で、災害が来ますという時には、我々近畿地方整備局や管内の各事務所や各県さんとの連絡体制を整えるという形で、緊急時には連絡が取れるようにという形の体制を取るとい形ですね。

ね。

あとは機械の派遣ですね。三重県の紀宝町というところで排水ポ

ンプを出して、京都の井出町でも排水ポンプ1台、あとは、ヘリでの調査をしました。また、福知山市さんで、道路で被害がありましたので、路面清掃車や散水車を出して支援するという形で、台風7号については対応をさせていただいています。基本的には会議をしながら各府県さんや市町村さんなりと連絡を取りながら、支援が必要であれば、支援を出すという形で対応しています。

**(中治)**

台風が来る前に、近畿地方に激しい降雨が予想されたというところから、大阪管区气象台と共同説明会を開催し、注意喚起を行いました。線状降水帯が発生し、大雨の危険度が急激に高まる可能性があったため、洪水、氾濫、内水氾

濫、土砂災害への警戒、不要不急の外出を控える等の注意喚起を行いました。

**(中路)**

2023年の近畿では、台風2号と梅雨前線に伴う大雨となり、大和川で非常に大きな洪水がありました。河川管理者が行う業務では、水防法に基づき、洪水予報河川や水位周知河川では、ある水位(避難判断水位や氾濫危険水位など)に達する場合や予想される場合には、洪水予報を発表することになっていきます。また、台風2号の際は、气象台と一緒に共同記者会見を行い、危険が迫っていることを周知するなど、住民の方に身を守る行動を取って頂くよう注意喚起も行っています。また、自治体が避難指示を発令するにあつ

(1) 三重県名張市の名張基準観測所で発表

(2) 実際に発表されたのは新宮川水系の相野谷川の高岡観測所(三重県南牟婁郡紀宝町)

(3) 実際に発表されたのは円山川水系の出石川の弘原観測所(兵庫県豊岡市)



て、避難指示の判断に資する情報を提供するにも大きな責務と思っています。国土交通省のHP「川の防災情報」では、リアルタイムで河川の状況（カメラ映像）や水位などを発信し、危機管理対応を行っています。

それから少しでも水害を防ぐことを目的に、水防団による水防活動（巡視や土嚢積みなど）を行ってもらうため、水防警報を河川管理者が発令し、水防団に出動して頂いています。

### （神谷）

私どもも台風7号に限った話ではないのですが、過去は道路管理者それぞれで通行止めの情報などを流していました。しかし、近年は、道路管理者で公表する情報に加えて、一元的に連名で記者発表をして、各区間の通行止めの可能性や通行止めをしている区間を記者発表して、一つのところで情報が得られるようにしています。

あとは、例えば高速道路と並行する国道が同時に通行止めになると、どうやって迂回するのかわかるというのが重要となってくるので、NEXCOさんとかも共同で、交通マネジメントと言われているんですけども、迂回を案内するなど、関係する道路関係者の方と協議しながら対応しているところがあります。

### （中路）

最近の取り組みとしては、ある程度まとまった雨がダム上流域で降りそうだという予測が出れば、ダム毎に定めている基準雨量を基に、ダムの洪水調節容量では足りないかと判断した際は、事前放流によりダム貯水位を下げたおき、いざという時にはダムで水を溜められるような取り組みも行っています。

また、我々河川管理者では、気象台からの雨量予測データを基に水位予測を行い、水位が氾濫危険

水位などに達するおそれがある際には、沿川の首長さんにホットラインという形で情報提供し、避難指示を判断して頂くよう、常日頃から連絡が取れる体制作りをしています。加えて、台風が来る前には、関係自治体や関係機関と危機感を共有するWeb会議を行い、水位予測などを共有し、危機管理体制の強化を図っています。

—風水害による被害を防ぐための施策についての直近の取り組みについて教えてください。

### （中路）

自然災害は、発生することを抑えるのは無理なので、来るものに対していかに住民の命や財産を守るかということを普段から備えておくことが大事だと思います。例えば、いざというときに円滑に逃げられるように、自分たちが住んでいるところがどういったリスクを抱えているのか、ハザードマップ

等でリスク情報を知り、いざ避難するときの避難経路や避難場所を事前に確認しておくことも大事です。

また、住民の防災意識向上を図る取り組みとして、街中に浸水深などを示した看板「まるごとまちごとハザードマップ」を視覚的に見えやすいところに置くことで、常日頃から危機意識を持つて頂き、これぐらい浸かるおそれがある避難時の参考にして頂きたいと思っています。

### （石飛）

昔は災害が起きないような努力をハードでやっていたんですけど、というのが基本で。それは今も変わらずやっているんですけど、溢れる時は溢れるといったところで、最近はそのようなソフト面、そうなった時にでもどうやったらできるのかというところで、先ほどの道路の取り組みもこうやって記者発表して、皆さんにわかりやすくって

いうのもそうですし、河川における皆さんにどうやって逃げていただけののかとか、そういったところもってという形で、そういうソフト面が最近色々進んでいるという形です。

### (中略)

ハード対策だけで自然災害を全てまかなうのは無理があります。流域全体であらゆる関係者と協働

のもと、治水対策を行っていく「流域治水」の取り組みを進めていて、ハード対策だけでなく、被害対象者を極力減らすような対策として、例えばまちづくり計画に合わせて浸水リスクの大きいところに開発・建築規制をかけることや、住み方の工夫として床下を浸水しない高さにしたりすることなどが考えられます。

また、ソフト対策として、それ

ぞれ住民が一人一人自分事として逃げてもらえるように、事前に時系列で避難準備や行動を決めておく、「マイ・タイムライン」や「マイ防災マップ」を作成するなど、ハードソフト一体となって、被害を軽減していく取り組みを行っています。

### (神谷)

ハード対策というのは、災害の危険性があるところなどは毎年点検しており、順次必要などころについては対策を進めているというところ。また、事前通行規制区間ということで、豪雨など異常気象時に道路の通行の危険性が高いところは一定の雨量になると通行止めを行います。また、最近、ゲリラ豪雨や、線状降水帯等と言われていますが、そういう短期集雨的な雨というものもございすの

で、数年前から試行的に、時間雨量と連続雨量を組み合わせた規制雨量も取り入れながら、気象の変化に対応した規制基準を取り入れていつているところですね。

—ここまでは風水害についてお伺いしてきましたが、次は地震・津波への対応についてお伺いします。

近畿地方では南海トラフ巨大地震や直下型地震による被害が想定されているかと思いますが、それらへの対策における直近の取り組みについて教えてください。

### (石飛)

地震は止められないので、あった時にどうしていきますかということ、近畿地方整備局というより国土交通省の関係する整備になりませんが、発災後の迅速な情報収集と情報発信という形で、例えば道路

の情報で発信したり、ヘリで調査をしたり、あとカメラをいろいろ据え付けてますので、そういうものを見たりとか、あとは救命活動部隊の早期進出を支援という形で、海からもいろいろありますので、海ゴミをとったり、あとは道路ですね。道路が塞いでしまうと何も行けなくなるので、道路啓開<sup>(4)</sup>というところの支援、あとは、津波があつたら水をかぶりますので、そういったところの排水の作業。あとは、TEC-FORCE<sup>(5)</sup>による被害の調査とかですね。市町村さんは人がいないので、そういうところにTEC-FORCEで行って被害調査をお手伝いするとか。あとは庁舎の高台移転ですね。まあこういうのは補助の話になるのですが。あとは高規格道路の整備という形で、今紀勢線という道路を作ってます。今の国道42号というのは海沿いにありますので、

(4) 道路上の障害物を除去して、通行できる状態にすること。

(5) 国土交通省緊急災害対策派遣隊。Technical Emergency Control FORCEの略称。

そういった高いところに高規格の道路を作って、津波の影響が少ない箇所道路整備をしたり、あとは海岸の防波堤の強化とかこういうものの直轄の整備だったり、県への補助だったりとか、あとは水門等のインフラ設備も耐震化を進めていくといったようなところをやっています。

### (中治)

公表されているものですが、南海トラフ巨大地震対策計画、近畿地方地域対策計画というものがあって、発災の時にどのように動くかをまとめたものがあります。

紀伊半島沿岸部における津波、大阪平野における津波、コンビナートにおける火災／油流出、公共交通における重大な事故とか、密集市街地における家屋倒壊／火災、このような深刻な事態においてど

う対応するかっていうのをまとめています。それで、事象ごとに、発災直後でしたら避難誘導を実施するとか、被災状況について整備局に2000基あるCCTV<sup>(6)</sup>で情報を集めたり、ヘリで情報を集めたりということがあり、津波警報の発令中においては、救命救助の支援にあたるというような事象ごとに何をするか決めているのがあります。あとは、津波警報・注意報が出たときに、沖合に停泊している船の移動を支援するというようなことがあります。

### (石飛)

これに基づいて、4年に1回訓練を主催するのですよね。

### (中治)

2024年は近畿地方整備局が主催になっており、大規模津波防

災総合訓練を津波防災の日前後で実施する予定です。

### (石飛)

そういった形で訓練をしながら対策をしているところです。

### (中治)

ちょうど昨日、地震対応訓練を実施いたしました。平日なんですけども休日の想定で、人が少ない中で対応するという訓練を実施したというところです。整備局の近くに居住している職員は登庁して、登庁に長い時間がかかる職員はテレワークでの対応をすること、誰が何をするのかの指揮官による役割分担の指示、また、その対応者による対応訓練等を実施しました。訓練中で、DIMAPS<sup>(7)</sup>というのがあるので、参集途中に写真を撮って、システムに登録

されているアドレスに送信したら整備局の方で写真の撮られた位置が地図上でわかり、その画像についても確認ができます。また、安

否確認システムというものが、一定規模以上の地震が起これば、登録しているスマートフォンに自動的にURLが送られ、それに

アクセスして安否の入力を行い、それらを整備局等で集計することにより、職員の安否確認の訓練も実施しました。さらに、本局と事務所との間の被災状況報告等、リモート会議の訓練も実施しました。

加えて、ヘリ調査による被災箇所

の映像配信の訓練を行うこともあります。

我々自身の防災力を高めながら

という形で取り組んでいるところ

(6) ここでは、近畿地方整備局が設置している広域監視カメラのことを指す  
(7) 正式名称は「統合災害情報システム」

—ここからは、他の関係者との連携についてお話を伺いたいと思います。まず、地方自治体との関係で、TEC-FORCEの活動の詳細について、近畿地方における具体的な対応事例も含めて教えてください。

**(石飛)**

大きかったのは、2011年の東日本大震災ですね。あとは、2014年の広島土砂災害、2016年の熊本地震ですね。あと2018年が大阪北部地震と西日本豪雨で、東日本台風が2019年にあって、2020年に7月豪雨とというのがあって。そういったところで、近畿だけではなくて、当然他の地方整備局の方にも出向いていて、他の地方に行つて応援する。逆に言えば2011年紀伊水害で言うと、他の地方整備局から近畿の方にだいたいお手伝いに来ていたのだという形で、全国で16000人ぐらいいますので、全国対

応で結構活動しています。

2022年度の具体例でいくと、雨が滋賀と福井で結構降りましたけど、TEC-FORCEの派遣をして、被災状況調査であったり、リエンジン派遣も当然しているんですけど、ヘリ飛ばしたり、照明車・路面清掃車、ドローンで調査をしたりとかいったところで対応しています。

次に、鳥インフルエンザです。

ちよつと社会的現象になったんですけど、こういったものが出ると夜を通して鳥の処分をやっていたりなきやいけないので、そういったところへ照明車を持っていくというようなこともやっています。

あとは雪ですね。雪が降った時に乗員保護という形で、道路を道路管理者で止めるんですけど、その時どうしても車が溜まるので、その車にいる人は放っておくわけにも行かないので、体調を崩されないように、水と簡易的な食料を配るといったような対応をしています。

す。ここ2年で言うとそのままで巨大な災害がなかったもので、そういったこともやっているのと、あとは十津川村で崩れた土砂があったら、照明車を派遣したり、衛星通信車を派遣したりという形でお手伝いをさせていただいて、そういったところを広くTEC-FORCEとしてやっているというところが、最近の事例ですね。

—TEC-FORCE以外のものも含めて、地方自治体との連携についても少し詳しく教えてください。

**(石飛)**

災害があつた時に自治体さんというのは結構なかなか大変ですのので、発災からの3日間、災害対策本部を設置したり、消防やったりとか自衛隊にお願いしたりとか、避難所の開設とか、いろいろなことをしなきゃいけないと。1週間程度で言うと行方不明者の捜索とか、土木だけじゃなくて、いろん

なことをしなきゃいけない。そんなわけで、人がどうしても足りないという中で、被災状況調査という形でTEC-FORCEで調査を行つて、災害復旧には、その後に入っていきます。

その災害復旧というところで、被災した直後から工事を発注して立て直すまでっていうのは結構市町村にとっては大変ということなんです。災害が発生しましたら、災害報告っていうのは10日以内になきゃいけないんですけど、その人が足りないということでは、TEC-FORCEでお手伝いをして調査をするんですが、それだけでなく、復旧には当然お金が必要ですので、その復旧事業費をくださるっていう形で、自治体から請求していただいて、国交省の方で、その査定をして、予算的なところでお手伝いをしています。地方公共団体の財政力に適應するように、国の負担を定めて災害の速やかな復旧を持ちますよという形で

す。自治体が持つ公共土木施設を対象に国庫負担で迅速な工事着手ができるような形で、予算的なお手伝いをするという形です。

### （神谷）

雪の関係では、情報連絡室というものを各県で設置して、その中に自治体さんと高速道路会社さんと警察さんとかが一堂に会して情報共有をして、場合によっては通行止め区間の調整、例えば降雪が多いところを通行止めの端部とするのではなくて、比較的降雪が少ない地域で安全にUターンができるようなところに設定をすることを調整するというようなことをしています。当然その中で高速道路の通行止めを解除するときは、アクセス道路や平行道路である一般道の除雪状況や交通状況の確認や調整などを行い、連携をします。

—基礎自治体の中には、災害対応

に専従する職員が少なかったり、いなかったりするところもあると思うのですが、その点についてはいかがでしょうか。

### （石飛）

市町村さんは、土木関係の職員数が日本全国でかなり減っているという形で、村の4分の3というのは技術系職員が既にないないということになってます。私の大学時代の知り合いの市役所に務めている人でも、文系の人ですけど、普通に土木の仕事をさせられているとか言っていましたので、なかなか、技術系の職員がいらないというのが現状です。

その中で、災害復旧の経験が少ない市町村というのが今増えてきおり、災害時には膨大な業務を迅速に処理する必要があつて、かなりの数のものをわずかな人数でしなければいけないということで、市町村長からいろいろご意見を伺う中で、土木系職員の数とか経験

者が不足しているところとか、なかなか対応できないといったところでご意見をいただいています。

そういうところを支援していきましようという形で、市町村における災害復旧事業の円滑な実施のためのガイドラインというのを定めまして、いかに市町村さんが災害復旧というところをやっているかというところをいろいろ定めているというところです。具体的などころで、被災があつたら、TEC-FORCEを出して、その災害調査も当然するのですが、それでも手に負えない大きな災害の時には、自治体さんからの要請があれば、国土交通省本省の方の災害査定官という、災害査定するものが被災地に赴いて、被災自治体に対して、復旧の方針や、工法の技術的な支援や助言を行う災害緊急調査というものを行ったり、あとは、全国防災協会というところで登録された災害復旧技術専門家、

これは県や国の、技術者のOBなどを現地に派遣して、災害調査や復旧工法の助言をしたりするという形で、市町村さんの人手不足というのを解消するためのいろいろな取り組みをしている。これは近畿地方整備局の取り組みというわけではないんですが、国土交通省としてはそういう取り組みをしている。そういったものをいろいろやっているところがございます。

### （中路）

私は自治体に出向した経験があるのですが、本当に技術職員がいなくて、事務方が災害対応を行っているような状況でした。住民からの問合せ対応に追われ、少ない職員で現場対応しているような自治体が多いと思います。国から職員を自治体へ送り込み、どういった支援が必要かをお聞きして、国に伝える橋渡しを行うリエゾン派遣も行っています。

**(石飛)**

市町村の現状が厳しい中ではこういうことをやっていきますという感じですね。

―災害対応に従事する事務系職員が足りないっていうことはあまり感じられないですか？

**(石飛)**

純粹な人不足というのは感じますが、とにかく技術的な判断ができる人がいないというのは、どうしても我々国土交通省だから思うことかもしれないですね。

また、総務省の話であって、国土交通省が話すことではないのかもしれないんですが、そういう事務的なものを支援する仕組み<sup>⑧</sup>もありまして、自治体ごとにそれをお手伝いする仕組みがあつて、例えば熊本地震の時に、どこかの市町村から支援がいったり、東日

**(8) 応急対策職員派遣制度**

本の中には九州からお手伝いがいたりみたいなの、そういう仕組みはありますね。事務方は窓口業務みたいなところがある程度共通化されていますので、市役所の窓口なんかの対応するような者が、そういう行き来をするみたいなのはあがるそうですね。私も専門ではないですけど。

―災害対応において、近畿地方整備局として民間企業や地域コミュニティと連携している例があれば教えていただくとともに、立場の違いについて特徴的な部分を教えてください。

**(石飛)**

我々は建設業協会やコンサルタント業界と協定を結んでいます。災害時にはお願いをするので対応してくださいというようなことを協定で結んでいます、具体的に

は何かことが起こった時に協会にお願いをして、その協会さんにはいっぱい会員さんという形で会社がありますので、そういった会社が協定を結んでいる相手方に言ったら業者さんを紹介していただいで、その業者さんにやっていただくという形です。

実際に現場をやっていたのは、我々ではなくて業者さんになりますので、被害があつたときにパツと動けるような形に業者さんもなっていないといけないので、業者さんがそういう形で取れるようBCPと言って、業務継続計画というのがありまして、そういうのはもう別に国交省とかそういう括りじゃなくて、世の中全般的にそういうのを作りましょうという流れにはなっているんですけど、建設業者さんもそういったものに取り組んでほしいという形で、そういうものに取り組んだら、工事

を発注したときに、インセンティブとして、BCPというのを作ると工事が取りやすいですよっていうような形で取り組んでいます。

**(中治)**

近畿地方整備局のBCP認定制度ができて11年が経ちますが、今では、BCPの認定数が伸びないというところで悩んでいます。

近畿地方整備局の管内工事の受注や入札予定もないという業者にはBCPを認定されたことによるインセンティブがないということが理由の一つにもなっていると考えています。

自社の被害を軽減し、早期に通常業務に復帰するための災害対応力の強化を図るよう計画の策定をお願いしたいところです。

**(中路)**

マスメディアとも連携を図って

います。いかに正確な情報をわかりやすく視聴者に伝えるかが重要な役割になってきますので、メディアとも勉強会を行いながら、いざという時にきちんと情報を発信してもらえるように、体制を構築しています。

### (神谷)

道路も一点だけ。雪が多く、滞留や通行止めがあったときは、大型車がなかなかUターンなどせず、解除までその場で待たれることがあって、道路上で待たれると除雪作業に支障が生じますので、一時的に退避してもらうことを目的に、大きな駐車場を持っている沿道の民間施設などと協定を結んで、大雪時に駐車場を一時お借りして大型車の一時退避場として利用するといったようなことに取り組んでいます。

―自然災害対策について、近畿地方整備局の職員個人として特に

民に訴えたいことや、普段から強く意識していることがあれば教えてください。

### (石飛)

我がことと思ってほしいなと思っています。自分は関係ないや思われる方も多いので、そういつたところの意識が高くなっていくと、まあ、その教育をするのも我々の仕事なのかもしれないのですが、そういったところの意識が高くあればいいかなというふうには感じます。

### (中治)

自然災害が発生した場合にどのような行動を取るか。避難場所や避難経路を調べておいてシミュレーション等を実施していただければと思います。あとは、災害が起きたときの気象状況や災害の状況等をどこから情報をとるかを事前に調べておいていただいて、非常食や水の備蓄、防災グッズの準備等

の備えを日頃から行っていただければと思います。

### (中略)

平常時から河川や気象の情報に関心を持って頂いて、テレビ・ラジオだけではなくて、防災情報掲載しているサイトも見て、いざという時には円滑に避難できるよ

うにして頂きたいです。自分が住まれている場所のリスク情報を知って頂いて、避難経路や避難場所を確認しておくことをお願いしたいです。また、氾濫警戒情報や氾濫危険情報が出たときは、危機が迫っているということなので、自治体から発表される避難情報を聞き漏らすことなく情報をキャッチし、自分の身は自分で守る備えを普段から持ってい頂きたいです。

### (神谷)

ハード的な整備をしても、異常気象に対して災害をすべて防ぐという事は難しいと考えており、

我々としては災害につながる危険性がある気象の場合は人命最優先に早め早めの規制を行っているところです。皆様にも、大雨や大雪の可能性があるような時というのは、行動計画を見直す意識を持っていただきたいと思っていますし、我々もそれが判断できるような情報を出し続けていきたいと思っています。

―この記事を読まれる方には、公務員を進路の候補として考えている方が一定数おられると思うのですが、そのような方を念頭に、公務員業務全体や災害対応業務についてのやりがいなどについて、メッセージをお願いします。

### (石飛)

警察・消防・自衛隊と違って、我々は被災者の方に直接手を差し伸べるというのとはなかなか難しいのですけども、そうではなくても、いろいろと我々の動きによってで

すね。いろいろな生命財産が助かったりすると、それはそれでやっばり嬉しい気持ちもあります。

あとは、今日は一貫して、ハードもやつてるけど、ソフトも頑張ってますよと言っているんですけど、結局ハードもなんだかんた言ってる

頑張ってますんで、そのハードが成果を出して働いてくれて、それで被害が減ったとなると、嬉しい気持ちもあります。

あと私は2011年の十津川の紀伊半島大水害や、2017年の九州北部豪雨にTEC-FORCEで行かせてもらったんですけど、その時にやっぱり地元の方々に感謝

されたり、町役場の方には感謝されたりありがとうと言われるとそれはそれで嬉しい気持ちもありますので。そういったところがまあやりがいになるのかなと思います。

**(中治)**

公務員全般ですけども、やはり国民・地域のために頑張っているというところ。国土交通省では、社会基盤整備ということで、国民に使われて、便利・安全になることで喜ばれる面もありますし、社会全体に役立つ面もあります。構造物は永久的に残るものですし、携わった仕事が目に見える形で残

ることが魅力的だと思えます。あとは転勤もあって、いろいろな業務を行うことになるんですけども、それがまた幅広い自分の知識になったりしますので、良いのかなというところですよ。

**(中路)**

国土交通省は本当に大きな組織で、河川道路に限らず、港湾、運輸など様々な分野に携われるという中で、調査・計画から、実際に物を作るための設計・積算、あとは維持管理、危機管理対応・防災まで含めて、幅広い仕事を経験できます。予算規模の大きいプロジェ

クトに携われる機会も多いですし、自治体や地域住民からも頼られる、やりがいのある仕事です。

**(神谷)**

災害対応というと、どうしても起きないことを願っていますので、やりがいとかを感じたことはないのですが、公務員としての話をすると、やっぱりこう計画から施工、管理という幅広い面で関わるというところがあるので、そういうところが民間とは違うというところで、そういう部分でやりがいはあるのかなというふうに思います。  
(インタビューアー・西森直生)

中治 茂  
なかじ しげる

平成7年4月入省  
令和5年4月から防災室長補佐



神谷 毅  
かみたに たけし

平成11年4月入省  
令和5年4月から道路部道路管理課長補佐

中路 貴夫  
なかじ たかお

平成13年10月入省  
令和5年4月から河川部水災害対策専門官（水災害予防センター）

石飛 隆司  
いしとび たかし

平成11年4月入省  
令和5年4月から災害対策マネジメント室長補佐

# 京都における交通安全対策

## 京都府警察本部

### 交通部企画課交通戦略室交通戦略係長

友廣 健介 様

—交通戦略係というのはどういうお仕事をされている部署ですか。

じられますか。

京都市は人口規模の大きい政令

指定都市です。また、他の都道府

県から転入してきた大学生も多く、

住民基本台帳に基づく人口以上に

多くの人が住んでおられると思わ

れます。加えて観光客の入浴も多

いため、非常にたくさんの人を対

象に交通安全の施策を進めていく

ことになります。そのため、そも

そもターゲットにどうやってアプ

ローチするかという点には苦労し

ています。

—観光客の中でも、特に自国と交

通ルールが異なる外国人観光客に

は周知・広報が特に重要になると

思います。外国人観光客へのアプ  
ローチにおいて工夫している点は  
ありますか。

—自動車の左側通行・右側通行や

赤信号に対する認識など、日本と

外国では交通ルールがかなり違う

こともあります。外国人の方が日

本で自動車を運転する場合は国際

運転免許証が必要であり、国際ル

ル（道路交通に関する条約「ジュ

ネーブ条約」）に則って日本の交

通ルールを学んでいただくことに

なります。他方で、最近ではレン

タサイクルが手軽に利用できるこ

ともあり、外国人観光客の方が乗

られることもあります。自転車は

免許制度によらないので、自転車

の交通ルールに関する資料を英語・

中国語で用意し、京都府警のホ

ムページに掲載しています。また、

レンタサイクル業者にも協力を依

頼しており、府警が依頼した外国

語表記のルールブックのパンフレッ

トをレンタルに求められた外国人の

方に渡していただいています（写

真1・2・3）。

—交通安全に限った話ではありま

せんが、交番での言語対応はどの

ような形で進めていますか。

—

まず都道府県警一般に見られる

取組として、外国語が堪能な警察

職員を通訳人に指定する制度があ

ります。また、京都府警では英語



写真1: 「外国人向け自転車資料」を展開している京都府警のホームページ  
 (URL : [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki\\_k\\_t/jitensha/gaikokujin.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jitensha/gaikokujin.html).  
 2024年1月11日最終閲覧)

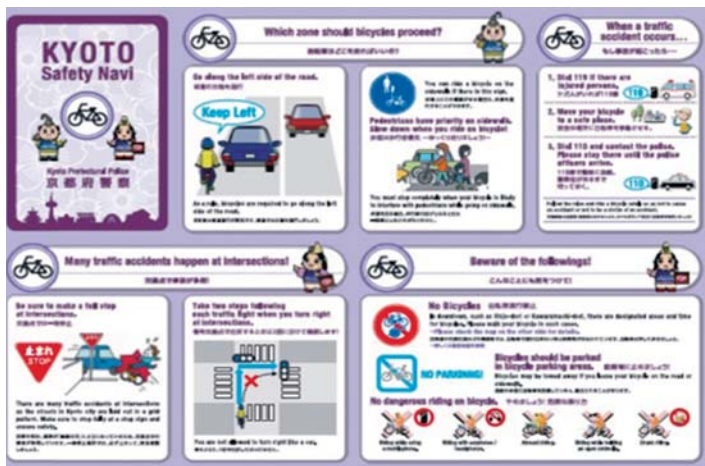


写真2: 「外国人向け自転車リーフレット『セーフティナビ』」の英語版。1枚で簡潔にまとめられており、他に中国語版も展開されている。

でコミュニケーションを取れる程度の語学力を有する職員を、おもてなし通訳人に認定しています。警察官だけが対応するのではなく、民間の方の力も借りています。また、多言語ボードというものも設置しています。警察官からの質問に対して想定される答えをボードに表記したもので、外国人の方にボード上の、例えば「財布を落と

した」の部分を目指してもらおうと、コミュニケーションを取るとい方法です。最近では通訳アプリを活用して、簡易的にコミュニケーションを取るといこともしています。他のターゲットとして、例えば高齢者は外出頻度が低い人やデジタルに不慣れな人も多く、接点が

持ちにくい対象だと感じます。京都府警として、高齢者の方々にはどのような形でアプローチしていますか。確かに高齢者に対してどのような交通安全に対する情報を届けるのかは問題になっています。自分が警察官になった頃だと、例えば老人クラブにアプローチするのが

主軸の手段でしたが、近年はそれらのコミュニケーションも希薄になりつつあります。このような中で京都府警が取り組んでいることとしては、例えば交通安全モデル店舗というものがあります。スーパーマーケットや薬局など、高齢者の方が日常的に使用する店舗に協力をお願いし、交通安全に関するポスターを掲示してもらったり、店内放送で交通安全を呼びかけてもらったりすることで、高齢者の方に交通安全情報が届くように工夫しながら取り組んでいます。

— これまでは京都市に住む人・訪れる人の属性に注目してお話を伺ってきましたが、京都市は狭い道が多いなど、まちの構造も特徴的だと思います。実際に、京都府警が公開されている犯罪・交通事故情報マップを見ると、大きな道路同士が交わる地点での事故も多く見られる一方で、狭い路地に入るところでの出会い頭の事故もこれま

で多く発生しているように感じました。実際に、京都の道の特性ゆえに起きている特徴的な交通事故はあると感じられますか

特に京都市内についてはそうだと感じます。京都府警ではGIS（地理情報システム）を活用して、人身事故の過去10年のデータを全て地図に落とし込んで分析しています。そこから特徴的な事故を捉えると、道幅が広く交通量の多い道路イコール事故が多い、というわけでは必ずしもありません。むしろ、いわゆる田の字地区というような、京都の中心部にある30



写真3：「自転車の交通ルール」という資料の中国語版。他には英語・ベトナム語版が掲載されており、12～13ページの資料になっている。

このような道路だと、自転車が顕著なのですが、短い距離を走って停止し、また走り出すというのを繰り返すことを煩わしく感じやすいと思われます。特に毎日通っているような道路だと、この時間帯ならクロスする道路から車は来ないだろう、という思い込みをしまいがちです。実際には今日大丈夫だからといって明日もそうだという保証はないわけですが、見知った道であるが故の安心から油断してしまい、事故を起こしてしまうということがあるのではないかと思います。

京都府警としては、GISをも

から50mほどで一時停止が繰り返されるような小さな交通差点で事故が蓄積している印象です。



写真4：京都府警が公開している「犯罪・交通事故情報マップ」  
 [URL : [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/crime\\_accident\\_map.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/crime_accident_map.html).2024年1月11日最終閲覧]。  
 写真は交通事故情報のみを絞ってマップに表示するよう選択しているが、ひたくり・路上強盗などの犯罪情報をマップ上で確認することもできる

とに過去に交通事故の多く発生している時間と場所に重点を絞って交通指導取締りをしたり、街頭で交通事故防止の呼びかけをしたりしています。私達の仕事は交通事故をなくすことが目的ですから、現に事故が発生しているところで取締りを行う方が市民からの共感を得やすく、目的の達成にも効果的です。

—京都市は自転車社会だと感じたと先ほど申し上げました。基本計画を見ると、人身事故のうち自転車が関わった事故が全体の20%くらいで、そのままトレンドとして停滞しています。あくまで自分の感覚ですが、歩道に自転車・歩行者が混じっている状況、京都市の交通安全計画にいう「異種交通」が自転車の関わる事故の一つの要因ではないかと感じます。

多様な乗り物が交錯することによって交通事故が発生するのはそ

の通りですし、その中で顕著なのが歩道です。自転車は車道を通る

のが原則ですが、歩道通行可という規制があれば可能という区分けになっています。また、歩道通行可という規制がなくても、70歳以上や13歳未満の方は歩道を通ってもいいという例外規定もあります。基本的には道路標識で規制をしていますが一見ただけでは目の前の歩道が自転車通行可なのか分かりづらい箇所もあります。自転車はユーザーが保育園児から高齢者まで幅広い一方で、一人一人にルールを浸透させるのが難しいと感じています。自転車は免許制度をとっているわけではないので、完全にルールを把握しないままに道路交通の場に出て行ってしまうことも多いと思われまます。このように、自転車に関しては法律の周知と浸透が難しい状況です。

—自転車に関する交通安全対策として、京都府警ではどのような取

り組みが行われているのですか。

令和5年7月に特定小型原動機付自転車に関する規定が整備され、一定の基準を満たすものについては特例特定原動機付自転車として、自転車歩道通行可の歩道に限り通行することが出来ることとなりました。京都府警では、歩道上での歩行者・自転車・特例特定小型原動機付自転車の交錯を避けるため、幅員の狭い歩道については、自転車歩道通行可の規制を解除しています。

もともと昭和40年代のいわゆる交通戦争と言われた時期には、自転車は危ないから歩道を走らせようという動きがありました。今は逆に歩道から下ろして車道を走らせるという方向に舵が切られています。とはいえ、長年歩道において歩行者と自転車が共存してきたので、市民の皆さんにとっては自転車で車道を走ることには抵抗があると思います。ましてや京都

は道幅がすごく狭いので、車道の左側端を走るのを怖いと感じる方も多いと思います。他方で自動車ドライバーからしても、自転車が車道を走っていると運転しづらいというのが正直なところでしょう。現時点では自転車と自動車、お互いがあまり良い関係にない状況です。しかしルール上自転車は車の仲間であり、車道が原則です。自動車ドライバーも時には自転車に乗るでしょうし、逆も然りです。お互い様の精神で、思いやりをもって狭い京都の道を通行していただければと思います。

道路が広ければ自転車・自動車の通行空間を分けることもできます。実際に、京都府警の建物の正面入り口に面した道路では、自転車専用通行帯が設けられています。しかし街の中ではなかなかこのような区分は難しい状況なので、道路管理者により車道の左側端に自転車のマーク（自転車走行推奨帯）を表示してドライバーおよび自転

車ユーザーに対して通行すべき場所を明示して周知していくやり方を主にとっています。

― 京都市の交通のもう一つの特徴は、三大祭などの関係で、交通規制が比較的多いことではないかと思えます。交通規制ではどのようなことを重視していますか。

まず、基本的に規制は最小限にすることです。円滑な交通を確保しながら、祭の進行の安全性も確保することを重視しています。住民の方も交通規制に関して理解の深い方が多い印象で、交通規制によって大きな混乱が生じることは特にありませんが、規制に関する広報は大切だと感じます。また、毎年決まった時期に交通規制を行ってはいませんが、マニユアルとして決まっているわけではなく、常に計画を見直しています。

例えば、今年度からはインバウンドが戻ってきているので、指定通訳人を多く投入するなど外国人に対する広報に力を入れました。

― 次に道路交通法の改正に関して伺いたく存じます。道路交通法は改正の頻度が高い法律で、都道府県警としても対応には苦労があるのではないかと感じますが、実際どうでしょうか。

確かに改正が多い法律だと思います。今年度ですと、4月1日に自転車ヘルメットの着用義務、遠隔操作の配送ロボットに関する改正が行われており、また7月には特定小型原動機付自転車に関する改正法が施行しました。都道府県警としてはその都度関連規定を組み替えるなどの事務作業ももちろん必要になりますが、それ以上に、新ルールを現場の警察官

や住民に伝えることに関して非常に苦労しています。まずは警察官が法律をきっちり理解することが重要なので、職員教養として研修を開くなどして対応しています。その上で府民の方に新ルールを伝えていくことになりませんが、例えば大学生に伝えるのと高齢者に伝えるのでは有効な手段も変わってきます。まちの掲示板に貼っておけば府民全体に伝わるといってもでもないのが、難しい問題です。

― 今年の改正の中でも、自転車ヘルメットの着用の努力義務化について伺いたく存じます。9月に警察庁が都道府県別に着用率のデータ<sup>①</sup>を公表していましたが、それによると京都府は10.5%となっており、全国平均の13.5%を下回る結果となっています。とはいえかなり都道府県ごとに着用率に差があるように見受けられました。この

ような都道府県ごとの違いは何に由来すると考えられますか。

全国で見ても着用率が高いのは愛媛県で、59.9%ですね。京都府が10.5%なので、6倍近くと考えると想像が難しいほど高い着用率だと感じます。愛媛県警に実際に尋ねてみると、ヘルメット着用に関して下地があつたのが大きな理由だと思われれます。今回の改正以前から、愛媛県では条例<sup>②</sup>（愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例）で全ての自転車利用者がヘルメットを着用するように規定されていました。また、中学生や高校生の自転車通学も多いようです。学校単位でヘルメットを被るように、という指導・ルールがあることで、ヘルメットに対する抵抗感を持たずに大人になっても着用を続けている人が多いと考えられます。

(1) <https://www.npa.go.jp/news/release/2023/kouhousiryou.pdf> 2024年1月11日最終閲覧

―愛媛県の例も当てはまりませんが、ヘルメットの着用率を上昇させるためにはある程度長い目で見て取り組む必要があるのではないかと感じます。

歴史を遡ると、バイクに乗る際のヘルメット着用や自動車のシートベルトも不要な時期もありましたが、今ではこれらは常識となっています。自転車のヘルメット着用も同じようなものに位置付けられると思いますが、常識になるには一定の時間がかかることは確かだと思います。全国統計によると、自転車乗車中死者の人身損傷部位の約6割が頭部であることなど、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について広報啓発していきたいと考えています。

―自転車ヘルメットの着用促進に

向けて、京都府警としてはどのような取り組みを行っているのでしょうか。

京都府警では普及を進めるにあたって、自転車ヘルメットを着用しない理由をアンケート調査しました。それに基づく、着用しない理由は大きく分けて3つです。1つ目は髪型が崩れてしまうから、2つ目は自身で用意せねばならずお金がかかるから、3つ目は他の人が被っていないからです。1つ目や2つ目に関しては、ヘルメットを着用した際のメリットを具体的にわかりやすく伝え、自分の身を守るためにヘルメットを被ろうと思ってもらうのが一番の近道だと思います。万が一交通事故に遭った時にヘルメットを着用しているのとしていないのでは全く違うということをお個別に伝え、理解してもらうことが必要です。

3つ目の「他の人が被っていないから」という理由は日本人特有かもしれませんが。逆に言えば、コロナ禍におけるマスクと同様に、周りが着用していれば、自分も着用しないと思ってしまうのではないのでしょうか。そのような考えのもと、京都府警としてはスケールメリットを活かした取組として、

自転車ヘルメット着用促進モデル事業所・自転車ヘルメット着用促進宣言事業所の認定を行っています。会社単位で自転車を保有している会社で、従業員が通勤等で自転車を活用する際にはヘルメットを着用させることを宣言していたり、従業員がヘルメットを購入する際に補助金を出したりといった取り組みを行っている会社に対して、交通部長や管轄の警察署長が認定し、京都府警のホームページ<sup>②</sup>で会社名を載せています。企業側としても、ホームページに掲載され

ることで法令遵守のアピールにつながり、企業イメージの向上につながります。府警にとっても府民に対して個別の働きかけを行う以上に速度感をもって街中での着用率を上げることにつながり、双方の思惑がマッチングするような手法になっています。

―最後に、京都市民の皆さんや学生にメッセージをお願いします。

京都府では令和4年に24時間以内の事故死者数が統計上最少を記録しました。これは当然府警の取り組みだけによるものではなく、皆さんの交通リテラシーの向上、医療技術の向上、自動車の自動ブレーキ機能等の発達など、さまざまな要因があつてのことです。しかし、減少率自体は鈍化している状況です。実際に令和5年は令和4年に比べて増加しており、底を

(2) [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki\\_k\\_t/jitensha/helmet.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jitensha/helmet.html) 2024年1月11日最終閲覧

打ったのではないかという批判もあります。しかし交通部としては「交通事故死者数をゼロにする」というのが究極の目標であり、その達成のためには皆さんの交通安全意識を高め、実際に実行・実践してもらうことが重要です。赤信号を渡ってはいけない、とい

うのは小さな子供でも知っていることです。しかし、車が来てないから、今日は急いでいるからという理由で渡ってしまふ。最初は警察に見つかつたらどうしようか心配するかもしれないけれども、繰り返していくうちに今回も警察に見つからなかったから、というこ

とで赤信号無視が通常になっていくんだと思います。しかし忘れてはならないのは、京都府では交通事故で年間50人近くの方が亡くなつているという現実です。それが自分の家族だつたら、恋人だつたら、ということを考えれば、同じような行動はしないのではないかと思

います。京都府警では「はんなり運転」と銘打っていますが、ぜひ自身の交通行動に自覚を持っていただき、お互い様の精神で余裕のある運転を心がけていただければと思います。

(インタビュー・勝木美衣)

友廣 健介  
ともひろ けんすけ

平成16年拝命  
平成31年4月から交通戦略係長



# 京都大学公共政策大学院

## 武藤 浩 特別教授

—先生は京都大学のOBと伺いました。

ええ、そうです。40年ぶりぐらいにこちらに戻ってこられました。

教授として戻ってくるのは、思ってもいなかったけれども(笑)。

法学部で、ゼミは高坂正堯先生という素敵な先生の国際政治学を選びました。

当時、高坂ゼミは九期で、12、3人しかいませんでしたが、その後、30人ぐらいの規模の人気ゼミになりました。

社会人になってからも先生とは連絡を取っていて、研究室へ行ったり、下鴨にあるお宅にお邪魔したりしていました。

高坂先生の研究室は最初は、法

経北館にあって、先生の研究室ではウイスキーを少し飲んで雑談し

たり、楽しい思い出があります。

その後、法経本館に研究室を移されて、そちらにもお邪魔したことがあります。

しかしながら62歳で亡くなられて、本当に残念でした。

お葬式には何とか行くことができて、「ありがとうございます。」とお別れをしたのを今でも強く覚えていています。

そういう意味でも、今度、先生と同じように大学で講義を持てるということは大変ありがたい話でした。

—どのような学生時代を過ごされたか教えてください。

学生時代は、大学には、みんな殆ど行かない時代だったから、下宿で友達と語り合ったり、そこで教えてもらった本はたくさん読みましたね。

今から思うと、もったいないことしたなあ、と思います。著名な先生の立派な講義がいっぱいあって、少しでも真面目に聞いておけばよかったですね。

—久しぶりに戻られた京大の雰囲気は当時と比べてどうでしょうか。

学生が真面目になりましたね。前期の私の授業もずいぶん履修登録してくれて、最後まで全然減らないで、真面目に聞いてくれることをびっくりしました。教える側としては、すごく嬉しい。

私の時代はまだ、学生運動が残っていたところで、「全学ストやるぞ。」とか言って、授業が無くなっても、元々あんまり大学に行っていないから、「まあいっか。」みたいな感じでした。

—百万遍周辺の街並みや、大学の環境はどうでしょう？変わりましたか？

百万遍の雰囲気は昔のままです

ね。お店は変わっているけれども街並みは変わっていない。

大学構内も落ち着いていて、京大らしさが残っていますね。時計台はきれいになった。

時計台の後ろには、当時は大きな1番教室があつて、普段は授業には使わないで、有名な先生が特別公演をする時だけ使う。そういう時には真面目に聴きに行ったのを思い出します。桑原武夫先生とか、京極純一先生などですね。

—ご卒業されてから、当時の運輸省に進まれたきっかけはありますか？

国際政治をやっていたら、外務省か、防衛庁へ就職を考えるのが、普通かもしれません。しかし外務省だと人生半分ぐらい海外になると思つてしまったのと、国防よりも、一般の経済や産業に関わっていききたいという思いがあつたので、採用してくれた運輸省へ就職しま

した。

当時の国家公務員は、就職先としては人気があり周りも褒めてくれた。自分たちが国を支えてるという意識の高さがありました。今から思うと過剰だったなと思うこともありますけどね。

私の授業でも、日本のためになる、世の中を良くする仕事をする、そういう気持ちを持って仕事をすると楽しいということ伝えたいと思つています。

一方で、一部の公務員の不祥事が起きて、ネガティブな印象を与えたりしたことがあります。国や地域を背負う公務員を卑下するような風潮があることは悲しいと思ひます。

—いろいろな業務を経験されたと思いますが、特に印象に残っている出来事とかあれば教えていただけますか。

入省して暫くして霞が関の行政

改革が始まり、そこから私の行革と関わる公務員人生が始まりました。最初に官房で省全体の行革を担当してから、次に国鉄改革を担当しました。大きな仕事を、若い4年目の係長としてやらせてもらつて嬉しかったです。

立派な上司がいて、孤立無援になりながら信念を貫いて、仕事を達成しておられたのを目の当たりにして、すごく勉強になりました。以来、改革に携わり続けた38年間だったと思ひます。

—航空行政にも長く携わられたと、お聞きしたのですが。

航空行政が1番長かったです。運輸関係事業では、モーターゼーションが進んで鉄道や海運が伸び悩む中で、航空だけはどんどん伸びていた感があります。規制だらけの航空行政から規制緩和が進んで、民間企業に競争市場が開かされていって大きく発展した。ここ

でも行革の成果を目の当たりにしました。

—航空行政だと諸外国との交渉とか、学部時代に高坂先生のもとで勉強されていた国際政治の知識が生きてくるように思うのですが。

国際交渉そのものは、英語が得意な人が担当していましたが(笑)、対処方針を考える上では、国際政治で勉強した、相手の要求を深く考察しないといけないという教えが生きていたと思ひます。

国際政治は争いの歴史で、勝者から見た正義が歴史になるが負けた側にも正義がある。

世の中、誰かの正義が一方的に正しいというのではなく、国際政治とか大きな話だけでなく、日常生活と同じだと思います。なんで向こうはそういうことを言うのかよく考えると、最後に落とすところみたいなのが見えてくる。

高坂先生も、政治には、日々の

人間関係と一緒のところがある、とおっしゃっていました。

—大使館にも赴任されていたと聞きしましたが。

英語に自信がなく、英語圏以外で海外に行きたいって言いました。結果的にスペイン大使館ですごく楽しかった。

外国から日本を見るという経験は大事だと思います。欧米ではなく、伸びているアジアの国から見るともつといいのかもしれない。

楽しかったスペインでの勤務を終えて、日本に帰ってからが大変でした。阪神淡路大震災が発生して、災害対策を総括する部署の担当補佐として、毎日、明け方まで仕事して、一旦帰宅してからまた出勤する生活を、1月の発災から4月ごろまで、しばらく続けたのを覚えています。

—仕事をされていた中で、大切に

してきたことってというのは何かありますでしょうか。

交渉の話と同じになりますが、対立するときは、お互いに折り合えるのは何かっていうことを常に考えてきたつもりです。

そんなうまい解決策ってなかなかないんですが、どこかに互いのメリットを見つけて、良い方向に道を切り開くしかないですね。

—それでも八方塞がりになるときもあると思うんですけど。

そういう時は、応急処置だけして、タイミングが来るのをじっと待つんですね。

状況を見極めてのタイミング感は大変な気がしますね。

Q：国際担当の審議官をされたいたご経験があるというのを伺ったのですが。

安倍総理の外遊に1年間お供を

しました。国連総会では、各国首脳が100人近く来ている中で、安倍さんと会いたっていう首脳がいっぱいいました。日本のプレゼンスがこんなに高いんだということに感動しました。安倍総理とは、打ち合わせや食事の席も一緒にして、オーラがあつて、人を惹きつける雰囲気があるのには、さすがと思いました。

—退官されて、民間人の立場から、行政を見るとまた違って見えることはありますか。

今、会社の顧問をしていて、経営の話は聞いていますが、民間企業のマインドがわかるようになったとは思えないと思います。ただ役所が外から見えて見えていいるかは、前より客観的に見えるようになった気はします。役所の後輩からアドバイスを求められれば、民間人として意見を言いたいと思

います。

—今年度から、教授として着任されて、講義をされてどうですか。

退官して民間人になってから改めて行政経験を整理しました。行政の実務では当然と思つていても、講義を聞いて実務の世界はなんでこんなことになっているんだ、と思うようなことがあつたら、どんどん質問してきて欲しいです。

—授業科目について、簡単に紹介いただけますか。

前期の「政治・行政改革と霞が関」と、後期の「国土交通行政のプロセス」が、政策決定の総論と、各論のような関係になっています。前期では、政治と官の関係が改革を経て、どう変わったか、例えば政党との調整の現場とか、その調整結果である政府提出法案が国会

でどう審議されるか、メディアがそれに対してどういう反応をするかとか、どの役所の仕事にも共通している話をやっています。

後期は、国土交通行政の個別の政策をとりあげて、改革による政策の変化やその決定のプロセスを具体的に説明していきます。例えば公共事業の予算の決め方、公共事業批判とそれへの対応や国民生活への影響などの話をしたいと思っています。

前期のCSのテーマは「地域公共交通」です。学生に地域を選んでもらって、私が紹介する地方運輸局の担当部長や課長を通じて、自治体とか、交通事業者の話を聞いてもらって、地域の公共交通を維持するにはどうしたらいいのかを考えるということ。

後期のCSは「観光」をテーマにします。これも同様に紹介する

地方運輸局を通じて自治体、観光関係事業者から話を聞いてもらって、観光振興の方法やそれに伴う問題をそれぞれ深掘りしてほしいと考えています。

—講義の際、何か心がけていらっしゃることはありますか。

実務家教員として、実務の現場の話をするわけですが、雑談で終わらないようにということを気を付けています。現場の話をよく整理して、テーマに応じて体系だった話ができるように考えています。

資料を役所のホームページから参照したり、交通事業者の経理を財務諸表を分析して見てみたり、事業者への補助金を自治体の予算から見てみるなど、実態がわかる授業にしたいと思います。また、手軽に入手できる参考図書を紹介

を心がけています。

—実務の場面では、理論だけでは物事が動かないと思います。どういうモチベーションをもってアカデミックな学問に向き合うべきでしょうか。

難しい質問ですね。

実務ではその都度の解決を図って理論から外れることもあります。アカデミズムの体系化された理論や知識は重要です。

理論で作った制度が、現場ではこういう形で具現化されているということができるだけわかりやすく紹介したりして、アカデミズムと実務をつなぐ講義ができるように意識はしています。雑談とか裏話にも理論に通じるものがあるといい。

—公共政策大学院生向けにアドバイスをお願いします。

素晴らしい環境にいると思うので、存分に納得いくように勉強をしてください。たくさん本を読んで、世の中の物事に具体的に当てはめて考えてほしい。

また、大学という社会と上手くつきあってほしい。人間1人では生きていけないから、相談事があれば、1人で抱え込まずに自分に向かい人を上手く頼って、相協力して有意義に過ごしてください。私もどこまでアドバイスできるかわかりませんが、人生経験だけはありますからね。

(インタビューアー・

西田直矢・西森直生)



武藤 浩  
むとう ひろし

1979年4月に運輸省（現：国土交通省）へ入省し、特に航空行政に長く携わる。また、在スペイン日本大使館への赴任経験や、国際担当審議官として安倍政権における首脳外交に同行した経験も持つ。2016年6月から約1年間、国土交通省事務次官を務める。2020年4月から京都大学法学研究科客員教授、2023年4月から現職。

# 京都大学公共政策大学院

岩瀬 祐介 講師

## 学生時代について

—専門分野を志したきっかけは何ですか？

経済学を勉強するようになったきっかけは漠然としてまして。話は高校時代に遡るのですが、高校は熊本県の田舎にある、大体偏差値50後半くらいのところでした。そういう田舎の高校だと、国公立大学に行つてほしいと言われがちです。加えて、あんまり先生方が学部選びに関してアドバイスをしてくれなかったという結構怪しくて、この大学はいいよというアドバイスはあっても、この学部が向いているんじゃないかっていうのは、

あまり聞かなかつた印象がありませんね。だから僕も基本的には大学名だけで模試を受けていて、志望学部に関しては初めに工学部を選んでいて、次に芸術学部、で、法学部、社会学部、最後に経済学部。最終的に受かつたところが経済学部なので、本当にたまたま経済学部に入つたということ、まあ入つたからには経済学をやらなければならぬので、やったということ（笑）。経済学がどんなものかも全く知らず、勿論他に志望していた学部、法学部とか社会学部がなんなのかつても分からず。とりあえず入つたところが経済学部だった、という感じでしたね（笑）。

—学部時代のゼミではどのようなことをしていましたか？

僕は二つゼミに入っていて、ひとつは経済学の基本的なことを学ぶもので、もうひとつはもうちよつと分野を絞つて学ぶものです。後者の内容が今の研究分野に繋がっています。そこではゲーム理論と呼ばれる分野をやつていて、特にその中でもマーケットデザインという分野をやつていました。世の中には色々なルールや制度がありますが、これまでそれらは慣習的に使われてきていて、そのようなルールや制度が本当に良いのか悪いのかというのは置き去りにされ

たままでした。マーケットデザインは、こうしたルールや制度をもう一度ちゃんと見て考えてあげて、良いのか悪いのかつていうのを結論付ける。そしてもし悪い点があるとすれば、その改善案まで出してあげるといふ分野です。ちよつと抽象的なんですけども、マーケットデザインのスプリットは、悪いものは良いものに変えていくというところ。そのことを経済学の力を使いながら研究しているということとです。

—どのような経緯でゼミを選ばれましたか？

一つ目のゼミは、当時別の大学

から赴任して来られた先生で、僕たちの代でゼミ1期生ということ、何でもやれる状況でした。先輩もおらず、のびのびやれるということを選びました。二つ目のゼミは、単位取得にはならなかったんですけど、聴講という形で参加してました。学部3年生の時に受けた講義でそのゼミの先生と仲良くなって、「単位はあげることができないけど、聴講に来ないか」ということで、誘われた形で入ることになりました。

—偶然が重なって、今の専門分野の先生に出会われたのですね。

そうですね。二つ目のゼミの先生は今でも仲良くしていただいて、一緒に共同研究する仲になりました。当時その先生は、アメリカで博士号を取って、日本に戻ってこられて1〜2年でした。学部3年

生以上の講義しか受け持っておられなかったのも、実は学部2年生のときまではその先生のことは知らなかったんです。噂ではちょっと怖い先生と言われてました(笑)。実際はそんなことはなく、3年生の初回授業に行ってみると、怖いというのは教育熱心ということでした。今までいろんな経済学の先生と会いましたが、多分その先生が一番教育熱心なんじゃないかなというふうに思っています。

—アカデミアの道に進まれたのもその先生の影響なのですか？

最後の後押しはそうです。ただ、大学院に行こうと最初に思ったのは、学部1年生の夏休みでした。サークルに入ってたので、普段はバイトか授業を受けるかのどちらかでした。夏休みになるとバイトしなくなるとても暇だった

ので、後期の予習をしてたんです。そして、その時に出会ったのがゲーム理論という分野でした。当時は卒業後にどうするか何も考えてなかったんですけど、ゲーム理論で大学院に行けるならいいなということ、1年生の夏休みから大学院進学を考えるようになりました。

—かなり早い段階で考えられていたのですね。

実際に行くぞと決めたのは3年生、ゼミに入ってからでしたね。横浜国立大学の学部時代には、同大学の大学院で開講されている授業を取るようになっていました。進学した大学院は東京大学なんですけど、東京大学の学生はすごく優秀だと聞いていたので、早いうち早いうちに、先取りで勉強をするようにゼミの先生たちからも言われていました。

—学生時代はどのように過ごされていましたか？

僕はサークルに入っていませんでした。サークルに入らないとなかなか知り合いが増えないので、大体、まあ1人か2人くらい、いわゆる「ヨッ友」ですかね(笑)。大学での最初の2年はそういう感じでした。3年生になるとゼミがあつて、僕のゼミの同期は大学院に行く人が多かったもので、一緒に勉強会をしていました。色々情報をあげたりもったりして、3年生以降は大学生らしい生活をしていました(笑)。

—影響を受けた人物は、先ほどの2つ目のゼミの先生ですか？

そうですね。熊野太郎先生<sup>①</sup>という方です。熊野先生は面白い先生で、慶應義塾大学のご出身な

① 横浜国立大学大学院国際社会科学部准教授。専門はマーケットデザイン、ミクロ経済学。

のですが、1年留年された期間に一人でアメリカにバックパッカーをなさっていたようです。元々は国家公務員総合職を志望されていた、試験は合格なさったのですが、官庁訪問に行かなかったのか、結局公務員にはならず京大大学院の経済学研究科に來られました。

2年間修士課程を学んだあとに、アメリカの大学院で博士課程を5年くらいで終えられて、日本に帰って來られた方です。アメリカの生活が長いので、アメリカ流というか、日本の公立小学校のように下に合わせる授業ではなくて、上を伸ばすような授業を展開されることが多かったです。それは当時大学院に行きたかった僕にとってはすごくありがたいことでした。勿論難しいんですけど、ついていけないことはなくて、僕のような学生に対してすごくウェルカムでした。

3年生以降は週2、3回、先生の研究室で5、6時間ほど勉強会をやっていました。先生自身が

研究のみならず、学生を育てることにも熱心な方でしたね。多分僕はその影響をすごく受けていて、他の先生方よりも教育に対するエフォートのかけ方というのは、ちょっと強いのもかもしれません。

―異色の経歴の先生ですね。

異色の経歴ですけど、熊野先生の京都大学時代の指導教官の先生から伺うと、「熊野は当時勉強できなかつたから、どうなるかと思ってたけど、少なくとも今は教育はできる」と。勿論研究経歴もすごいんですけど、熊野先生への誉め言葉のひとつとして、その先生は「教育に関しては俺は負ける」とおっしゃってましたね。

### 専門分野について

―先ほど少しお聞きしましたが、マーケットデザインの中でも特にどのようなテーマで研究されてい

ますか？

特に、人と人とか、人とモノをくつつけるような、「マッチング」と呼ばれる話をメインにやっています。すごく身近な例で言うと、

合コンで男女がいて、男性は女性に対して好き嫌いがあって、女性には男性に対して好き嫌いがあって、お互いが好き嫌いを持つている中で、どのようにマッチさせるのがいいのかということを考えます。もうちょっと真面目な話で言うと、

医学部を卒業した研修医というのは、研修医として働く病院を探す必要がありますが、他方で病院も研修医として雇う学生を探す必要があります。その時にどうやってやるかというところ、研修医は行きたくない病院順にランキング付けをして、病院は来て欲しい学生順にランキング付けをして、そこで上手いルールを使うことによって、何かしらの意味で望ましいマッチングというのをコンピュータ上で計算し

てあげるということです。マッチングの対象も、人と人、もしくは学生と企業とであったり、従業員と部署であったりと様々です。

そのほか、医療の分野でのマッチングもあります。腎不全という病気になると、基本的には2通りの治療方法があります。一つは人工透析をすること。これは週に何回か病院に通って数時間処置を受けなければならぬことと、お金がかさかかするので、トータルのコストがすごく大きい。二つ目の治療法としては移植をすること。

腎臓は一部を分け与えても生きていくことができるので、パートナーが腎不全になったときには自分の腎臓を分け与えるということはよくあるんですけど、血液型の適合不適合などの様々な条件があり、必ずしもドナーが見つかったからといって手術できるわけではないのです。しかしもし、ドナーと不適合な、つまり手術できないペアが2組いるとしたら、お互いのド



ナーを相手に交換することで、適合する可能性が生まれるわけです。こういう場合は、ドナーと患者のマッチングということで、僕の専門分野であるマッチングの知見が活かされています。人と人、人とモノのマッチングは色々な場面で見られるので、新しく出てきた色々な市場でマッチングの理論の知見が使えないか、ということが昨今模索されているような状況です。

—幅広い分野で使われているのですね。

そうですね。日本でいうと、例えば待機児童の問題が挙げられます。数年前には「保育園落ちた、日本死ね」というブログもありましたね。保育園の問題は、これまでのマッチングの問題とはちよつと違った問題があります。というのは、保育士一人当たりが面倒をみることでできる子供の人数が子供の年齢によって変わるんですね。

幼い子のクラスほど一人の保育士が担当できる子供ってというのは少なくなるので、保育園に保育士が

何人いるかによって、その保育園が用意できる各年齢のクラスの定員がそれぞれ違うわけです。そのような場合には従来のマッチングの話そのまま応用することはできません。このようなマッチングを「制約付きマッチング」と言つて、個々の市場に特有の制約を考慮しながら、最適なマッチングを計算する方法を生み出すというのが、最近日本で流行っています。今僕が研究しているのもこの「制約付きマッチング」です。マッチング理論は色々な応用可能という点では魅力的なんですけども、最近で言うところのレッドオーシャンになっているというか、色々な方々がこの分野に参入しているので、すごくコンペティティブな研究状況となっています。

—専門分野の面白さや魅力についてお聞かせ下さい。

これまで深く考えずに使っていたルールがこういう意味でいいのだ、という気付きがあるのがやっぱり嬉しいですね。研究にするためには、ルールに悪い点があったらどう改善していくかっていうところまで必要ですけども、最初の着眼点として、一度これまで使っていたルールを疑ってみるという姿勢は面白いですし、この分野をやつてよかったと思います。普段の生活ではあまり気付かないことでも、いろんな良い点もあるなあと気付けるようになります。

—最近、おっしゃっているような「気付き」を得られた出来事はありますか？

最近で言いますと、ハーバード大学が黑人を優遇していたアドミッシヨンポリシーが違憲だという話

です。アファーマティブアクションという方策が違憲だという話なのですが、アファーマティブアクションもマッチングの話で取り入れることができます。例えば各学校でマイノリティを何割受け入れないといけないとか、逆にマジョリティを何割までしか受け入れてはならない、というような制約を入れてマッチング問題を解くことができます。そのため、アファーマティブアクションの問題は、これまでマッチングの領域では盛んに研究されていた内容です。ただそれが違憲になったとしたら、そのアファーマティブアクションを設定すること自体がそもそも憲法に反するので、やつても無駄な研究というか、そういう研究をしようとはしないわけです。法律や憲法に基づくアファーマティブアクションを取り入れてみるとか、法律と両立可能なアファーマティブアクションの政策を考えてみるという方向にも進みうるのではない

かと思えます。

—いわゆるクオータ制なども関心領域に関わってくるのですか？

そうですね。実際にそのクオータを厳密に満たさなければいけない状況もあるかもしれないですけども、例えば大学入試だと入学を辞退する人もいるので、そういう時は200人の枠で190人しか来なかったとか、逆に205人通ってしまったという状況もありえるので、クオータに関しては一つの大きな研究の流れです。基準を厳密に満たすのか、もうちょっとフレキシブルに1割程度だったらOKとするか、方針によって大きく変わります。

—専門分野と公共政策とのつながりについてお聞かせ下さい。

マーケットデザインというのは悪いものを実際に改善していこう

ということなんですけれども、改善するのは僕たち研究者ではなく、

政策担当者や自治体の方です。そういう方々が僕たちがプレゼンした内容を理解できないと、勿論プレゼンの仕方にもよりますが、これを自分の自治体に導入していいのか、となるわけです。一つの制度を改善するという流れの中では、色々とアンケートを取ったり自治体との交渉であったり、政策当局と一緒に仕事をしていくことが大事です。その意味では僕のような研究しかやってないような人間であっても、実際にルールを改善するときには、その自治体の文化や、法律・条例まで理解しておかないといけないのがあります。

—現実志向で考えないといけないということですか？

そうですね。大学院では純粋に理論だけやってれば楽しかったん

ですけど（笑）。ただ、このマー

ケットデザインの分野が結構応用に向かっている、理論研究はそこまでホットではないので、そうすると自分の研究をいかにプレゼンしていくかとか、いろんな方々と人脈を持って、どうやったら伝わりやすいのかとか、もしくは相手方の文化とか習慣とか、そういうものをちゃんと理解するっていうのがまず大事になってきます。

**担当科目について**

—学部や大学院ではどのような科目を担当されていますか？

大学院では経済学の基本科目としてミクロ経済学とマクロ経済学です。学部も名前が変わっているだけで、同様にミクロ経済学とマクロ経済学を教えています。

—学部と大学院とでは授業内容を変えていますか？

公共政策大学院に入ってきてミ

クロ経済学やマクロ経済学を受ける学生は、経済学のバックグラウンドがほとんどない学生ばかりです。しかもこれからほぼ2年間で卒業していくという方々です。ですので、やはり理論的な内容よりも、何が嬉しいのかとか、どこで使えるのかとか、そういうことを意識しつつ教えています。これから民間企業に行くにしても、政府関係機関に行くにしても、データを見る機会はずごく多くなると思うので、データの見方も意識して授業しています。一方で学部1年生はほぼ全員が学部の試験を突破してきており、ある程度の数学の能力はあると思っっているので、数学を用いて説明する分を多くしています。金融論や財政学などの更に細かいトピックコースが2年生3年生に用意されているので、少なくとも学部1年生のうちには基本的な分析道具を身に付けるとい

う意味も込めて、数学色を濃くしています。

—公共政策大学院の授業を担当して感じたことはありますか？

公共政策大学院に入ってきた1年生って、意欲的な方が多いと思うんですよ。まあ2年生になったら分らないですけど（笑）。1年生の前期、これは多分2年間で一番やる気がある時だと思えます。そこで僕が授業を持っているのは、とても嬉しいことです。後期になるとどうなるかちょっと怪しいんですけど（笑）。1年生の春から集中してやってみたら、こういうのは、カリキュラムとしてすごく良いんじゃないかと思えますね。特にこういった理論系科目はそうだと思います。

**公共政策大学院生へのメッセージ**

—最後に、学生へのメッセージが

あればお願いします。

一つのことには拘らずに、いろんな視点を持ったほうがいいです。色々なことに挑戦したほうがいいです。というのは、多分、いろんな人がこれまでにいろんな文脈で言ってきたことで、それは真理の1つだと思えます。僕も今でもそう思いますが、10年後20年後でもきっと同じことを思います。

他の人たちと違ったことをもう一つだけ言うとしたら、とりあえずやってみるといいこと。もしかしたら後悔するかもしれないですけども、僕のこれまでの研究経歴を考えた時に、とりあえず手を動かしてみようというの、そういうことがすごく役立つことがいっぱいありました。今やっていることが将来自分のためになるのかは将来になってみないと分からないんですけども、だから今できることってというのは、自分の能力の範囲でやることしかできないわけで。

それをとりあえずやってみる。考えずにそれをやってみるといいうのが、僕としては良かったことですし、特に時間のある学生の方たちにはおすすめます。まあ僕もまだまだ若いんですけど（笑）。だから僕もそれを結構普段から気を付けていて、とりあえずやってみるといいうのは、すごく大事だなと思っています。時間が無いシニアの先生

たちは、色々考えて取捨選択しながらやることを選ばなければいけないわけですけど、僕たちみたいな若者はコツコツとできることを積み上げること。結局それが役に立たなくても自信になりますし、自信ってやっぱり大事だと思います。だからこそ他の先生も言っているようにリサーチペーパーは書いた方がいいと思います。書くにはすごく時間がかかると思うんですけど、とりあえずやってみて、コツコツやってきたものが、内容の良い悪いは置いておいて、とりあえず一つ完成させたというこ

とが、将来自信に繋がることになると思います。

もう一つ、これはもう余談ですけど、僕の横浜国立大学時代に、大学院に行きたいと熊野先生に言った時に、東大とか京大とかの学生はすごく優秀だから、同じことをやってきても、基本的には勝てないと言われました。同じ勉強をして、同じ授業を取って、たとえ同じ成績であつても、多分学歴を見られることもあるだろうから、東大京大の学生との違いとして一つ明らかに能力が違うところを見せた方がいいということ、当時から言われてたのは、一つのことだけをずっと勉強し続けることでした。これはよくないかもしれないんですけども、いずれ東大生と勝負しないといけないので、そういう方たちと比較したときに、相対的に良いものを何か一つ持っている必要があるって、ずっとゼミ中はマツチングの話ばかりを勉強してたんです。横浜国立大学は卒論



岩瀬 祐介  
いわせ ゆうすけ

京都大学公共政策大学院講師。京都大学大学院経済学研究科でも講師を務める。専門はマーケットデザイン。公共政策大学院にて「ミクロ経済学」「マクロ経済学」の講義を担当（2023年度）。

が必修なんですけども、大学院に行く学生に熊野先生が課していたのは、卒論を国際学術雑誌に出版できるレベルにしなさいということでした。文系って理系と違って、研究の業績があまり初期の頃は出づらいというか、ラボ文化がないこともあって一人で論文を書かないといけないので、大学院に入っ

ても、1年目でも2年目でも皆同じような業績、つまり業績がないというのが普通なんです。だから1本論文があるだけで、研究ができる遂行能力という意味では他人より上に立てるからということ、ずっと同じことをコツコツやらされてました。その時に書いた論文が就活でも結構役に立ったの

ですが、今考えると、ちよつと落ち着いた今やるのは、マッチングとかマーケットデザインだけではなくて、もうちよつと広い経済学の分野を勉強・研究していく必要があるということですね。なので、さっきのコツコツやるっていうのと合わせると、コツコツやって、やっぱり一つ何かのスペシャリス

トになるのは大事です。それが仕事に活かせなくても、それはすごく大事だと思います。

（インタビュー・

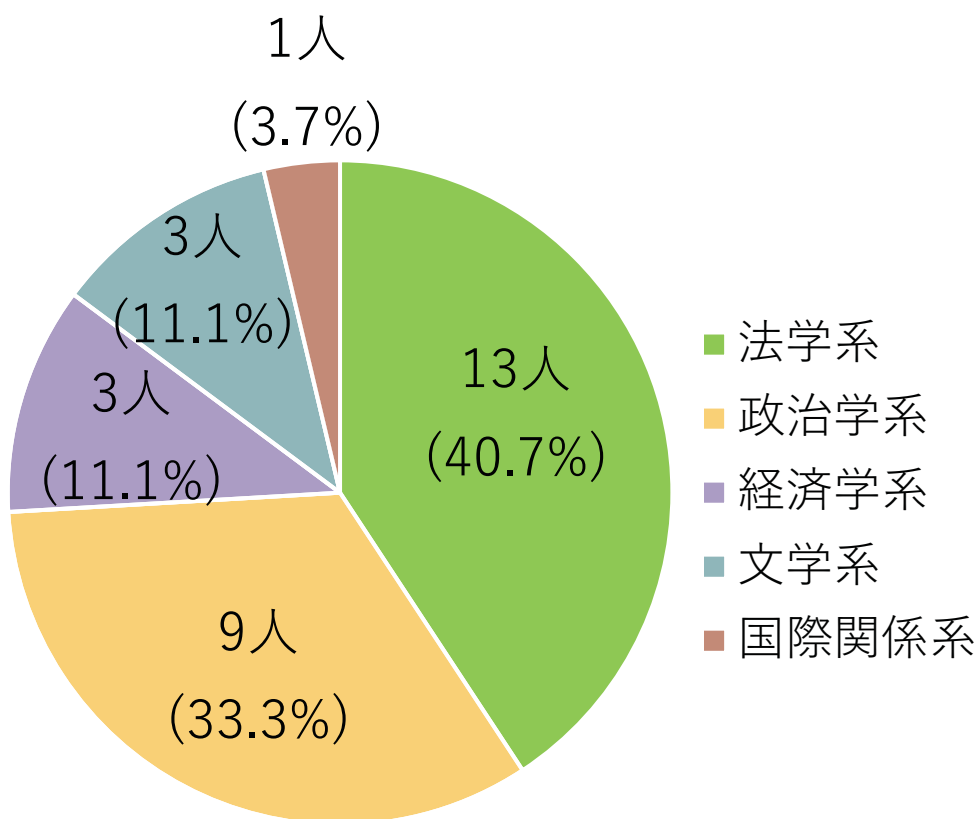
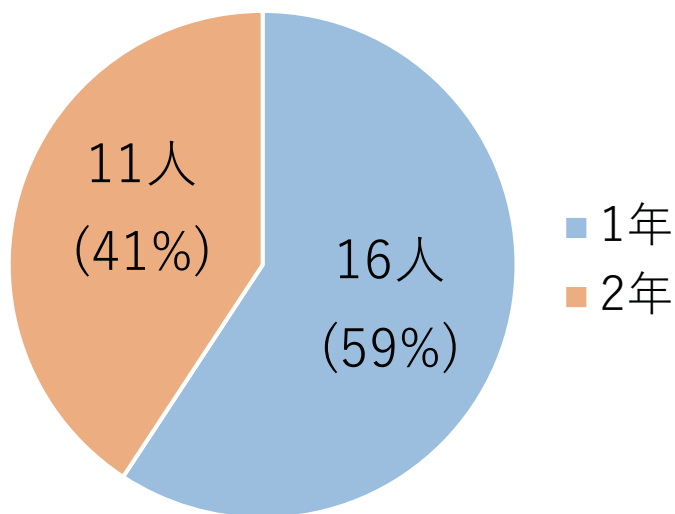
石崎貴光・勝木美衣）

# 現役公共生に聞いた！リアルな学生生活アンケート

アンケート回答結果について

大学での専攻分野

回答者数…27人  
回答者の学年比率…左図

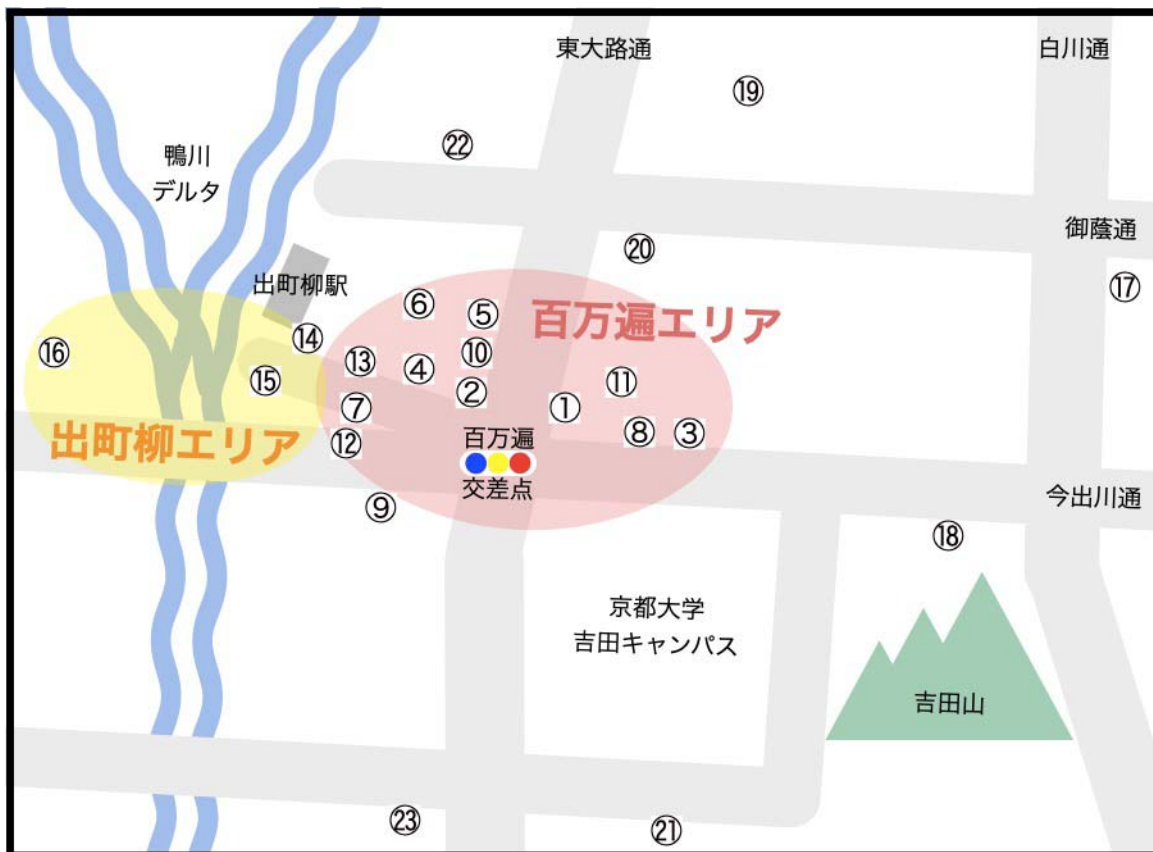


大学院ではこれまで学んでこなかった分野の授業にチャレンジしている人が多いです！

授業名	票数	おすすめポイント
CS現代社会と公共哲学	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政治哲学について(やや強制的に)学ぶきっかけになるため。</li> <li>・学部で政治哲学に触れたことのない人にもおすすめ。</li> <li>・大変な分、得るものも多かったため</li> </ul>
CS人事政策分析	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロールプレイの講義形式で、プレイヤーの背景にある思想や立場から政策に関して発言する。</li> <li>・一見まっとうな政策でも利害当事者が増えれば正しいとはいえなくなること、単に論理的に筋が通っているだけでは実際の政策立案では不十分であることを実感できる。</li> </ul>
まちづくりとまち経営	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実際にまちづくりに携わっている様々な方のお話を聞ける</li> <li>・講義の中でフィールドワークの機会があり、まちづくりの実態を肌で感じることができた</li> </ul>
金融政策	2	過去の金融政策を理論とともに学ぶことができます。
政治・行政改革と霞ヶ関	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実務家教員の方が自らのご経験をもとに霞ヶ関の変遷について話してくださり、歴史に残る大きな出来事の際に行政官が何を考えていたか知ることができるため。</li> <li>・霞ヶ関の実態についてはブラックボックスな部分も多く、世間でも様々な噂や都市伝説のような話まであるが、その一部を先生の実体験をもとに理解することができる。</li> </ul>
現代アメリカ政治	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政治的な土壌がない学生向けに、政治学の基礎的な内容を学べ、それらをアメリカ政治に適用する点も魅力的であった。また、実際の中間選挙などを例にとり、授業で扱った内容から分析をするというアウトプットをする機会も十分にあった。</li> <li>・本講義では、近年のアメリカにおける「分極化」(保守派=共和党とリベラル派=民主党間の対立の激化)について学ぶことを通し、アメリカ政治への解像度を飛躍的に高めることが出来る。冒頭に列挙した現象についても、歴史的な文脈や思想的背景を踏まえて深く理解することが出来る。(一部抜粋)</li> </ul>
地方税財政の実像	1	羽生先生の熱い講義を聞くことができる。
CS観光政策	1	観光協会の方など実際に観光政策に携わっている方からお話を伺うことができたのがとても面白かったです!
国土交通行政のプロセス	1	政策の外からはわからない事情を知ることができ、進路を考えるうえで大いに参考になった

授業名	票数	おすすめポイント
FinTech概論	1	金融×ITについて体系的に学べる機会がこの授業以外あまりない。
デジタルガバメント論	1	行政DXだけでなく、日本経済や時事についても包括的に知ることができた。
中央銀行と金融市場	1	周辺知識を含めた広範な知識の講義
国際経済安全保障論	1	今年度はゼミ形式で開催され、近年のホットイシューであるトピックについてディスカッションできる。また、経済安全保障について実際に政策提言を行う機会もあった。
国際行政論	1	自分を追い込める。
国際環境法	1	教科書が英語でハードルは高かったが、環境問題に関心がある自分にとっては学びが多い内容であった。
政策評価・行政評価	1	政策評価制度に関する知識が得られるとともに、関心のある官庁の政策をPDCAのCの観点から検討する機会になる。
公共管理論	1	講義とディスカッションが主な内容で、就活と両立しやすい
行政官の役割規範	1	明確に拠り所があるわけではない判断をする際の考慮要素等について見識が得られる。
公務員制度	1	公務員制度について知識が得られるため。国家公務員志望者には有意義。
政策分析の量的方法(応用)	1	計量経済学をわかりやすく教えてもらえるため。演習課題もあるので、知識定着にも役立つ。
行政システム	1	行政の実態と理想を両面から学ぶことができた
行政法各論	1	行政法を学部レベルより深く学ぶことができる。国家公務員志望者に有意義。
危機管理論	1	学部ではあまり学べない分野の講義で、特有の難しさの片鱗を感じることができた
交渉術	1	
市民参加論	1	
政党と選挙	1	
CS国際開発・支援実務	1	
霞が関インターン	1	中央省庁の良いところも悪いところも見えて楽しいと思います。

たくさんの授業があるため迷ってしまうものです…。  
票数が割れに割れたこの結果が物語っていますね！



オススメのご飯屋さん

お店	票数	おすすめポイント
<b>百万遍エリア</b>		
1 あくた川	4	かため・濃いめ・多め、美味しい
2 こあの助	3	イエローカレーがおいしい。角煮丼が美味しい。
3 お食事処ハイライト	3	美味しく、安くてボリューム、かつ火金曜日は割引券が配付される。お手頃価格かつボリューム。
4 おむら家	2	おばんざいの種類、味、サービス全て良い。価格帯も少し高いが学生でも手が届く。小芋の天ぷらが美味しい
5 ジェイムスキッチン	1	安価で美味しいハンバーグが食べられる。ボリュームも多く満腹になれる。
6 Cibo	1	こじんまりしていて記念日に使える、かつパスタがとても美味しいところ
7 たく味	1	16時とかの微妙な時間帯でもやってる数少ないラーメン屋。
8 サロマン	1	ランチセットが安くておいしい
9 隅本ハイカラ満遍飯店	1	唐揚げの食べ放題ができるから。1個あたりの大きさがものすごくてびっくりしました笑
10 なみなみ	1	美味しい。
11 棒野	1	コスバ、雰囲気が良い。
12 めん処響紫	1	美味しい、特に揚げ物。
13 六花	1	
<b>出町柳エリア</b>		
14 鳥貴族	1	焼き鳥大好き！
15 RojiViet	1	他店とは異なる雰囲気の中で、食を楽しめます。
16 寿司ふじ井	1	おいしい
<b>その他</b>		
17 福仙楼	1	他のラーメン屋と異なる味付け。
18 イカヅチうどん	1	定番のかけうどんも美味しいですが、季節によって変わるメニューもあるので飽きません！
19 キッチンごりら	1	肉料理がどれもジューシーで、値段以上の満足感が得られる点
20 ケニア	1	豚キムチがおいしい、お腹いっぱいになる
21 かふう	1	目の前で天ぷらを揚げてもらえます
22 くいしんぼ	1	コスバ、雰囲気が良い
23 クラークハウス	1	



◎編集後記◎

中山由貴（修士2年）

「ご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。入学前から愛読していた「公共空間」の編集長として携わることができ、大切な経験となりました。これからも「公共空間」が永く愛されるように応援していきます！」

石崎貴光（修士1年）

公共に関する興味分野を開拓するための良い機会となりました。貴重なお時間を割いてご協力下さりました関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

勝木美衣（修士1年）

かねてより都道府県警の方に取材をしてみたいと思っていたので、このような機会をいただき大変勉強になりました。「ご協力いただいた皆様に御礼申し上げます。」

西田直矢（修士1年）

編集長をはじめメンバーの皆さまに頼りきりでしたが、インタビューや編集会議に参加させていただくことができ、院生活における良い思い出ができました。発刊にあたり、「ご協力を頂きました皆さまのめりがすごかったです。」

西森直生（修士1年）

このような雑誌の発刊に携わることがなければ取材に出る機会はなかなかなかったと思いますので、貴重な経験になったと考えています。「ご協力いただきました関係者の皆様に感謝を申し上げます。」

『公共空間』二〇二四年（通巻第二二号）

発行人 『公共空間』編集委員会

編集長 中山由貴

編集委員 石崎貴光

勝木美衣

西田直矢

西森直生

富永悠真

藤本衡

編集顧問 待鳥聡史

編集協力 公共政策大学院掛

京都大学公共政策大学院

『公共空間』編集委員会

〒六〇六―八五〇―一

京都市左京区吉田本町

京都大学法学研究科公共政策大学院掛

「京都大学学術情報リポジトリ 紅」

[https://repository.kulib.kyoto-u.](https://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/)

[ac.jp/dspace/](https://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/) に掲載

みなさまこんにちは。『公共空間』編集委員会です。

今年度号のテーマは「新たな生活基盤の在り方」です。新型コロナウイルスの影響を大きく受けたこれまでの約3年から、行動規制等の緩和された社会において「新たな生活基盤」を考える機会が多くありました。

企画記事では、滋賀県の三日月知事へのインタビューが実現しました。「交通税」や公論熟議のプロセスについてのお話をお届けします。

また、個別記事についても、本年度、最初にテーマを決めず自由な取材を行いました。また、防災・交通安全対策の観点から、記事を掲載することができました。

特集では、京大公共政策大学院生の「生活」に着目して、アンケートを実施しました。授業に関して、それぞれ思い思いに講義自ら選択して学んでいるのが分かる結果となっています。また、大学付近のオススメ飲食店についてはマップもあわせて掲載しています。是非お楽しみください！

