

第2回 岡山県地域公共交通ビジョン（仮称）策定会議

<委員発言要旨>

日 時 令和7年7月7日（月）
10:00～11:30
場 所 岡山県庁 3階大会議室

2 議事

（1）第1回策定会議等における意見の取りまとめについて

[事務局説明後の委員発言要旨]

（委員）

- ・ 「駅やバス停が徒歩圏内がないと鬱になりやすい、公共交通の利用が多いと医療費の抑制に繋がる」といった調査結果もある。公共交通を利用することで、出かける機会が増え、健康寿命の延伸に繋がるといったエビデンスを集めてアピールしたり、様々なハンディキャップをお持ちの方に対する合理的配慮を進めることで、利用者増に繋げるということをさらに考えていく必要がある。

（委員）

- ・ 自宅から最寄りの駅までの交通が整備されないと、駅から先の交通を整備しても、公共交通に切り替えられない。そうした状況において、パークアンドライドを推進する必要がある。交通事業者が駐車場を設置しているところもあるが、通勤時に駅の有料駐車場を利用しても、会社の交通費補助の対象にならないことが多いと聞く。交通事業者が定期券とセットで売り出すなどの工夫をし、会社の交通費補助の対象となれば、自家用車から公共交通への転換が進むのではないかと。
- ・ 2024年問題以降、朝の通勤ラッシュ時において、便数が半減した時間もある。便数が減り、1便あたりの利用者が一時的には増えたが、車通勤に変更されたのか、最近では利用者が減っているように感じる。通勤ラッシュの平準化についても、ビジョンに盛り込む必要がある。

（委員）

- ・ フランスやドイツでは、公共交通は福祉政策であるという認識のもと運行されている。日本では、民間が主体となって運行しているが、考え方を考えてみる必要があるのではないかと。
- ・ 岡山市では、「ハレカハーフ」を実施して、公共交通を利用しやすくしており、公共交通の維持には公的支援が必要だ。
- ・ 広島では路面電車が広島駅の2階に直結し、富山でも路面電車が駅に乗り入れている。岡山駅でも路面電車の乗り入れの工事が進んでいるが、ソフトだけでなくソフトから発想したハードへの公的投資も考える必要がある。

(委 員)

- ・ 前回意見の取りまとめを見ると、ほとんどが啓発事業、県の財政的な支援、労働力の確保についてのものだが、もし公共交通が維持できなくなれば、結局、利用者が負担することになる。そのようなことも踏まえて県民に「コスト負担」についての理解をいただくことも重要な視点だ。

(2) 岡山県地域公共交通ビジョン（仮称）策定方針（案）について

[事務局説明後の質疑要旨]

(委 員)

- ・ 策定方針（案）に「多様な輸送資源を活用」とあるが、いわゆるボランティア輸送は今回のビジョンの範囲に含まれるのか。
- ・ ビジョンの視点では「交通空白解消」とあるが、「方向性を示す主な項目」には記載がない。タクシー協会としては、交通空白の解消に努めているところであるが、なぜ書かれていないのか。

(事務局)

- ・ ボランティア輸送は今回のビジョンの範囲には含まないものとして検討しているところであるが、地域の実情に応じて多様な輸送資源を活用するなかで、交通空白解消や地域の課題解決の手段の一つと考えている。
- ・ 交通空白解消は、現在、国においても重点的に取り組まれており、全国的に取り組む重要な課題と認識している。ビジョンにも記載する必要があると考えているが、項目立てすることについては、今後検討したい。

(委 員)

- ・ 無償のボランティア輸送と事業者の有償運送は競合する関係にある。利用者は一緒であり、ボランティア輸送を公共交通として位置付けられると、事業者からすると利用者がいなくなる。無料でやるものと有償であるものの差は歴然と出てくるため、「多様な輸送資源の活用」という定義をしっかりと議論いただきたい。

(委 員)

- ・ なかなか難しい議論だが、ボランティア輸送がないと移動ができない、そんな岡山県でいいのか、という視点は一つある。
- ・ 公共交通や移動手段は、本来、様々な選択肢がある状況が一番良く、選択肢の一つとしてボランティア輸送は当然ありえる。ボランティア輸送をどうビジョンに位置付けるのかは重要なことだ。書きすぎてもボランティア輸送なしでは移動できないことのメッセージになってしまうので、書き方や位置付けには気を付けていただきたい。

(委員)

- ・ 策定方針(案)の「方向性を示す主な項目」では、広域交通の確保について、鉄道や広域路線バスという記載はあるが、海上交通についての記載がない。直島への通勤利用など、岡山県民の生活航路としての役割も十分に果たしており、また、観光客利用も多い。県跨ぎの航路については、今回のビジョンの範囲外なのか。

(事務局)

- ・ 基本的には県内の生活交通をメインとして考えているが、地域の実情に応じ、どこまで対象とするかについては今後検討したい。

(委員)

- ・ ビジョンの方向性を示す主な項目①～⑧については、地域の公共交通を維持・確保する上で非常に大事な視点だと思う。特に④人材確保や⑧利用促進は前回の会議でも多くの意見があり、例えば人材確保だけでも1つの会議体ができてよい内容だ。例えば、分科会を開催することや、個別に持ち回りで意見を聞いて回るなど、骨子案作成までの流れをご説明いただきたい。

(事務局)

- ・ 本日いただいたご意見を踏まえて骨子案を作成し、8月上旬の第3回の策定会議で皆様に骨子案をお示ししたいと考えている。分科会等を開催する予定はないが、ご意見があれば随時対応したい。

(委員)

- ・ 次回の会議資料は早めに各委員へ展開してほしい。

(委員)

- ・ 策定するビジョンがどのように使われていくかまだ具体的なイメージがわからない。市町村からも「柔軟な対応が困難になるため県全体の大きな方針を示すものがよい」というご意見があるように、ビジョンを詳細なものにする必要はないが、一般論を記載するだけでは、既に国が計画作成の手引き等で示している考え方と同様の内容になってしまい、何のために作ったのかということになる。ビジョンで方向性を示す主な項目は、資料のとおりと思うが、「方向性を示す」とは、どの程度のものを記載しようとしているのか。

(事務局)

- ・ 現状において、既に市町村は地域公共交通計画で、地域の実情に応じた数値目標を設定し、様々な取組を実施している。さらに県として新たな目標などを設定するのは難しいのではないかとご意見も多数いただいている状況であるため、まずは、県内の地域公共交通の課題に対し、対処方針や大きな方向性を示していきたいと考えている。その上で、県としての役割を果たす具体的な施策について検討していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 岡山県の地域公共交通の課題は何なのか、それに対する大きな方向性はこのようなものかどうかを示してもらえると、交通事業者としても、ビジョンをよりどころに、様々なことを考えやすい。

(委員)

- ・ 国でも考えているが、岡山県として、どういったところまでを交通空白と捉えるのか、交通空白の定義付けをお願いしたい。
- ・ 策定方針(案)の体系図について、「岡山県」の文字を太字にするだけでなく、真ん中に持ってくるなど、「岡山県」が主体的に見えるようにしたらよいと思う。

(事務局)

- ・ ご意見を踏まえて検討したい。

(委員)

- ・ 策定方針(案)の「ビジョンの視点」には「国、県、市町村、事業者、地域住民の連携(役割分担)」と記載があり、意見の取りまとめでも、地域住民としての役割を示す必要があるとのご意見があった。「ビジョンの位置付け」においても「国、県、市町村、事業者等」のところへ「地域住民」を加えたほうが、より意識が高まると思う。

(事務局)

- ・ 「等」には地域住民も当然含まれるものであり、記載について検討したい。

(委員)

- ・ 基本方針に「多様な輸送資源を活用」とあるが、観光や医療、教育の分野も含まれるのか。今の利用者だけで地域の公共交通を維持することは無理であり、これらの分野を組み入れることにより、利用増を図るといふ、地域と一体となった戦略づくりを「多様な輸送資源の活用」に含め、今後ビジョンに盛り込む予定はあるのか。

(事務局)

- ・ ご意見を踏まえて検討したい。

(委員)

- ・ 観光と公共交通は親和性が高い。「公共交通でこのように観光できます」といったサイトもたくさんある。県内の自治体の広報等で「公共交通で観光しましょう」といった提案を出しているものもある。そのあたりを参考にいただければと思う。

(委員)

- ・ このビジョンの策定は非常に難しいものだと感じた。8月までの1カ月で骨子案ができるのか、もう少し時間を取ってもよいと思う。できれば事前に説明を受けてから策定会議に臨みたい。

(事務局)

- いただいたご意見を踏まえ、骨子案をお示しする段階では、どのようなやり方で会議に臨むべきか、手法を検討したい。

(委員)

- 法定計画ではなくビジョンを策定するという方向性が示されたが、市町村の意見の中には「国の財政支援等のメリットも鑑み、法定計画の地域公共交通計画を策定すべき」というものもある。また、「法定計画ではなく方針又は指針がよい」という意見もある。他県の事例では、例えば広島県は法定計画を作成しており、また、法定計画ではなく方針・指針としている県もある。本県では、メリット、デメリットを踏まえた上で法定計画ではない方針・指針を選んでいると思うが、理由を教えてください。

(事務局)

- 法定計画を作成し、その計画に事業を位置付けることで、国の財政支援の対象となるということが、メリットとして1つ挙げられる。一方、岡山県においては、県内の20市町が既に法定計画を策定し、路線バスの補助金については、市町の法定計画により国の財政支援を受けているという状況である。その上で、「地域性のある市町村計画を1つにまとめることは難しい、1つにまとめると柔軟な対応が困難になる」などといった市町村のご意見を踏まえ、現状では、本県として法定ではないビジョンを策定したいと考えている。
- また、国の財政支援を受ける手段としての計画を策定するのであれば、具体の必要性に応じて検討したいと考えている。

(委員)

- 広島県では法定計画を作っており、計画作成時には本県と同様の議論があったと思うが、そうした経緯を広島県に聞いているか。

(事務局)

- 広島県を含め、多くの県で、路線バスの補助要件が変更されたタイミングで、法定計画を作らなければならない状況だったと聞いているが、岡山県では、市町村の法定計画により対応が可能であったという経緯がある。本県と同様に、山口県では、既に多くの市町村で法定計画が作成されており、県の法定計画は作成されていないといった事例もある。

(委員)

- 本会議で、今後議論するものは法定計画ではなく指針になるが、その際には、岡山県で今問題になっているところを手厚く示してほしい。また、一度作ったらそれまでということではなく、状況次第で改訂していくべきと思うので、事務局も常に注意してほしい。

(3) 他県の事例について

[事務局説明後の質疑要旨]

(委員)

- ・ 自衛官の再就職先としてバスやタクシーの運転手として勤務していただけないかということで、各業界と連携して合同説明会を実施している。ビジョンの取組として、人材確保の促進を位置付けてほしいと思っており、国として協力できることがあれば、対応させていただく。

(4) その他

[質疑要旨]

(委員)

- ・ 交通空白解消について、自治体から相談を受けることが多いが、乗合タクシーの維持は、市町村だけの対応では難しいと聞く。地域内の移動についても、ネットワークの一部を形成するものとして、広域同様に県が前面に出てもらいたい。
- ・ 自治体と話をするなかで、業務が縦割りだと感じることもある。ビジョンの策定にあたり、県として、今後の行政のあり方や、全体的な縦割りに、横軸をどう入れるかという視点をしっかりと議論いただきたい。

(事務局)

- ・ 意見を踏まえて検討したい。
- ・ ビジョン策定にあたっては、その内容によって関係課の意見を伺いながら進めてまいりたい。