

第4回 岡山県地域公共交通ビジョン策定会議

<委員発言要旨>

日 時 令和7年11月10日（月）

10：00～11：45

場 所 岡山県庁 3階大会議室

2 議事

岡山県地域公共交通ビジョン素案について

[事務局説明後の委員発言要旨]

（委員）

- ・ 5ページのグラフを見ると、現状、高齢者数は減少に転じている。この状況を踏まえたうえで39ページ（2）課題の3段落目「バリアフリー化の推進」を見ると、「今後の高齢化の進行等を踏まえると、さらなる取組に要する財源の確保も課題」となっており、この説明が釈然としない。高齢者数は減っているという背景があるので、例えば「現状でも不十分なので」という表現でもよいのではないか。
- ・ また、2ページの上から2行目「人口減少や高齢化等による…」の「人口減少」そのものの中に高齢化も含まれていると思うので、ここで「高齢化」を入れる必要はあまりないと思うがいかがか。

（事務局）

- ・ 表現については事務局で検討したい。

（委員）

- ・ 高齢化“率”にしたほうがよいのではないか。

（委員）

- ・ 46ページの2行目「…人口減少等」とあるが、人口減少以外に減少の要因があるなら記載したほうがよい。そのほうがより具体的になると思うがいかがか。

（事務局）

- ・ 大きな傾向として「人口減少」と表現した。市町村や交通事業者で、減少傾向の要因を分析していることと思うが、各地域の傾向や、各事業者で把握している内容については、それぞれ異なるものと認識している。人口減少以外の要因について、他に大きな傾向があれば、記載を検討したい。

（委員）

- ・ 交通事業者がデータを持っているなら、人口減少だけでなく、公共交通の利用が減っている具体的な理由がわかるのではないか。

(委員)

- ・ オンライン会議等の普及により、出張が減り、公共交通の利用が減少しているということを交通事業者から聞くことがある。一つの要因ではあると思う。

(委員)

- ・ 買い物等もインターネットで行うことが増えており、人の生活の仕方が変わってきている。

(委員)

- ・ 施策の方向性の8項目だけを見れば、他県の計画と共通する内容であると思う。岡山県ならではの項目として、単に市町村を支援するだけではなく、県が前に出て旗を振っていく必要があるような重点ポイントがあれば教えてもらいたい。

(事務局)

- ・ 公共交通の課題は地域ごとに異なるため、まずは県としての施策の方向性を示すビジョンを策定し、交通分野に関わる関係者にそれを深く理解してもらえるよう周知する。それにより、関係者が一層連携して交通施策に取り組んでもらえるよう、ビジョンの策定を進めている。
- ・ 県の取組としては、市町村を跨ぐ広域的な課題について、リーダーシップを発揮してほしいであるとか、全国的な課題である新技術・デジタル技術の導入や、交通分野における人材確保について、市町村ごとの対応では難しい面があるといった声を聞いている。こういった課題については、県として主体的に取り組むべきものと認識しており、ビジョンにも盛り込んでいるところである。
- ・ 具体的な取組については、まずはビジョンを取りまとめたうえで、今回の策定にあたっていただいた意見に対しては、今後、県としても、しっかり取り組んでいきたいと思っている。

(委員)

- ・ 特に中山間地域等では人材確保が困難な状況にあるが、必ずしも課題が市町村に跨っていないなくても、市町村に共通する課題も広域的なものと捉えて、県が役割を果たしていくことを期待している。
- ・ 「自家用車から地域公共交通への転換」については、非常に重要な課題と認識しているが、単に啓発活動等だけを繰り返しても、人の行動は簡単には変わらない。大事なことは、公共交通にどのような価値があるのかという中身であるが、他の章で書いてあることを全部つなげて訴求する必要がある。今後、ビジョンを運用する際には、この8つの方向性が縦割りにならないように、また、このビジョンと他のまちづくりに関する計画が連動していくことが必要だと思う。ビジョンが、今後どのように使われるのかということについて、各章に記載されている方向性のつながりがわかるように表現してもらいたい。

(事務局)

- ・ 第1章から第8章は全て連携して取り組んでいくべきものと認識している。どう表現するかについては、この場ですぐ回答できないが、素案を策定した思いとしては、委員の意見のとおりである。

(委員)

- ・ 多くの利用があるバス路線でも、突然、運行を休止するという事案も発生している。このタイミングでビジョンを策定するが、8つの施策の方向性や取組が全て同じ重さということはないと思う。また、現在と10年後にすべきことは違うだろう。項目ごとに、メリハリを利かせた表現や、ページの割き方などの工夫が必要だ。

(委員)

- ・ 現在の公共交通を取り巻く根本的な問題は、自家用車のほうが便利なまちづくりを行ってきたところにあると思うが、公共交通を不便な手段から、合理的な選択肢へ転換させるべきだ。駅に行けば様々なサービスが受けられる、ショッピングができる、学校がある、子どもが預けられるなど、自家用車から公共交通へ転換していくという覚悟を持つことが一番重要な点だと思う。

(事務局)

- ・ ご意見をいただいた点については、26ページ以降の二次交通の確保の章で、目指すべき姿に「まちづくりとの連携」という表現で記載している。鉄道駅や乗継拠点といった交通結節点等において、二次交通につながるネットワークが構築されていることや、駅の利便性の向上、接続の部分でも、配慮してもらいたいとの思いで記載している。

(委員)

- ・ 46ページの現在の主な取組に記載のある運賃無料デーについてであるが、11月3日、4日に岡山市が実施したところであり、平日の4日は平常より自家用車が少なかったように思う。運賃無料デーやキャンペーン事業等の施策の効果については、どのような効果があったのか、ぜひ検証してもらいたい。ビジョンを見直す際には、施策の効果も分析して、追記してもらいたい。
- ・ また、地域公共交通についての一番の根本は、暮らしやすいまちづくり、地域づくりをすることだ。交通事業者や交通体系の話になりがちであるが、利用者の利便性向上の観点からの考えもあるべきだ。ビジョンは生き活きプランに基づいたものであり、今後運用する際には、利用者のことを常に考えてもらいたい。

(事務局)

- ・ 効果検証については、市町村が実施している施策についても、状況を把握するなどして取り組んでまいりたい。
- ・ また、ビジョンの策定にあたっては、交通事業者や行政だけでなく、利用者の目線も必要と考えており、幅広く意見を聞きながら策定を進めていきたいと思っている。今後、パブリックコメントも実施し、様々なご意見を踏まえながら、引き続き策定を進めてまいりたい。

(委員)

- 当市が過去に実施した運賃無料デーのアンケート調査の結果によると、6～7割の方が、「今後もまた公共交通を利用したい」との意向を持っており、利用のきっかけづくりになったと考えているが、その後、どう定着させるかということにも、しっかりと取り組んでいかなければならないと思っている。現状では、自家用車を排除することは難しい状況だが、公共交通が便利だということも明確に打ち出していく必要がある。例えば、駅周辺でのイベント周知の際に、自家用車利用と公共交通利用のメリットとデメリットの両方を示すことで、公共交通を選択してもらえるのではないかと思っている。
- 28ページの市町村の期待される役割として、「地域公共交通計画と立地適正化計画の連携」との記載があるが、市町村によっては、地域公共交通計画もしくは立地適正化計画を策定していないところもあるため、27ページにあるように、「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築」という表現のほうが馴染むのではないか。

(事務局)

- 表現については事務局で検討したい。

(委員)

- このビジョンは、様々なことを満遍なく網羅しているが、岡山県らしさが少し薄いと思う。また、このようなビジョンができることについて、興味のある県民しか知らないと思う。「公共交通利用の日」といった啓発活動も知らなかつた。
- 利用促進については、例えば、バスの座席の前に「今日のあなたの公共交通利用が、明日の公共交通を守る」といったような、利用者を褒めるようなシールが貼ってあれば、また乗ろうかなという優しい人もいるのではないか。
- ビジョンができるることを知ってもらうため、どうすればよいかということも考えたいと思っている。
- 運転者等を確保することは、今後も容易なことではないと思う。また、環境整備の面でも、交通事業者がもっと女性の意見を反映することも重要だと思う。
- また、カスタマーハラスメントにより離職するという話も聞いたことがあるが、県民にもこの現状を知ってもらい、このビジョンが策定された後、啓発につながるような取組ができればよいと思っている。

(委員)

- カスタマーハラスメントの問題は、交通事業者は言いにくい部分があるので、この点は行政が言い続ける必要がある。また、利用者のモチベーションを上げていくという視点も非常に参考になると思う。事務局には、ぜひ検討してもらいたい。

(事務局)

- ご意見をいただいた視点を利用促進事業に取り入れていきたいと思う。また、交通事業者で対応しづらいカスタマーハラスメントの問題についても、しっかりと対応してまいりたい。

(委員)

- ・ 今の地域公共交通は瀕死状態であるが、路線網の維持は我々事業者の責務だと思って、覚悟を持って取り組んでいる。25ページに記載している「期待される役割」を、各関係者が覚悟を持って取り組むために「関係団体の責務」に書き換えていただければありがたい。また、「安全管理の徹底」ということも期待される役割に入れてほしい。

(事務局)

- ・ 全ての項目の「期待される役割」を「責務」に変えることで、取組のハードルが上がるため、対応することは難しいとは思うが、交通事業者の立場から積極的なご意見をいただいたので、交通事業者の役割の追加については、事務局で検討したい。

(委員)

- ・ 多くの県民に、このビジョンに興味を持つてもらい、理解を深めてもらうために、「今後、このビジョンに基づき関係者が取り組んでいけば、このように公共交通を利用して豊かな暮らしができるようになる」といったイメージを絵で表すことも必要ではないか。

(事務局)

- ・ 最終的にビジョンを取りまとめる際には、視覚に訴えかけるようなデザイン、ビジュアルにしたいと考えている。お話のイメージをどこまで絵で表現できるかといったことはあるが、なるべく県民にわかりやすくという視点は重要だと思っており、親しみやすいデザインとなるよう取り組んでまいりたい。

(委員)

- ・ ビジョン素案には、岡山県の公共交通が、どの方向に向き、どんなものになろうとしているのかという肝心なことが21ページの第3章に描かれてない。将来、岡山県内の公共交通はこうあるべきだ、こうありたい、ということが表現できていない。今の状態では、政策集になってしまい、どの方向へ進みたいのかがわかりにくい。
- ・ これまでの議論の中での事務局の説明や、委員の発言の中で、何となく見えていた方向性が表現できていないのではないか。ビジョンの実施によって、こんな岡山県をつくりたいというものを示してほしい。
- ・ また、34ページについて、これまで人材確保は特に重要だと伝えてきた。素案では退職者も含めた行政職員の活用とあるが、市町村の「期待される役割」にも、活用を検討するということを書くべきだと思う。そうした場合、交通事業者の「期待される役割」には、自治体と連携して取り組む、といった記載があればよいと思う。

(事務局)

- ・ このたび策定するビジョンについては、岡山県の生き生きプランで示している、県全体の地域公共交通ネットワークの活性化ということが最終的なゴールだと考えている。そのために、このビジョンを使って、それぞれの主体が交通施策に一体的に取り組んでいくための意識合わせをするものという位置付けを考えている。こうしたことから、岡山県、もしくは地域を具体的にこうしていくという性格のものではないが、県全体で公共交通ネット

トワークの活性化に取り組むために、21ページの連携イメージや、施策の方向性、今後の取組といったことをお示ししているところである。

(委員)

- ・ 県の最上位計画である生き活きプランに書いていることをビジョンに書けばよいのではないかと思う。

(委員)

- ・ 生き活きプランには、様々なことについて記載されているが、別のことを書く必要はなく、生き活きプランを投影するやり方がよいのではないかと思う。生き活きプランをもとに、具体的な政策を展開するために、このビジョンが位置付けられるので、生き活きプランとの連動が答えになると思う。

(委員)

- ・ ビジョンは格好のよい言葉であり、期待が膨らむ言葉である一方、言葉が躍る部分もある。ビジョンの8つの施策の方向性について、それぞれに目指すべき姿という項目を立てているが、それがその姿になった暁には、全体はどのような姿になるのか、というものがわかったほうがわかりやすく、皆に届くものになるのではないかと思う。