

第1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6月2日（月）
14:00～16:00
場 所 岡山県庁 3階大会議室

3 議事

（1）岡山県の地域公共交通の現状

[事務局説明後の補足説明での委員発言要旨]

（委員）

- ・ バスのドライバーの最も多い年齢層は50代、60代であり、全体の7割を占めているという状況だ。今後、定年等による退職が予定されるが、人手を補充することが困難である。人材の確保の取組が重要だ。

（2）意見交換

[地域公共交通の課題と取り組むべき視点についての委員発言要旨]

（委員）

- ・ 中山間地域の現状を把握するため、令和5年に実施した生活状況調査では、「公共交通対策」、「鳥獣被害」及び「空き家対策」に対する不満が多かった。
- ・ 中山間地域では90歳を超えた方でも、通勤や普段の買い物に行く際には、ほぼ自家用車を使用するが、免許返納された方は、バス等を利用することになる。
- ・ 各市町村では、デマンドタクシーやコミュニティバスを運行しているが、市町村の区域を超えた路線については、バス会社に頼らざるを得ない。町だけ、市だけで解決できない問題について、利便性が高まるようなものに対し、県が横断的に口を出してビジョンをつくってもらいたい。
- ・ 中山間地域に暮らす方は、一定の不便は受け入れて生活しているが、急病や親戚の危篤の際などの、いざというときにタクシーが呼べない地域が多い状況にある。
- ・ 「この地域に住み続けたい。」という地域の人の思いに応えるためにも、中山間地域の公共交通を持続可能なものにする必要がある。

（委員）

- ・ 井原市では、週2回、通院や買い物に行けるような公共交通にしようというコンセプトで様々な取組を実施している。
- ・ 地域の民生委員の方が中心になり、循環バスを使った買い物ツアーを実施するなど、

住民主体の取組も実施している。地域の方が公共交通を守っていこうと一生懸命活動している場を広げていけば、少しずつよくなっていくと思う。

- ・ 井原市内を運行する循環バスの乗車料金は100円であるが、安すぎると思っている。地域の公共交通がなくなって困るのは利用者であり、利用者もできる範囲で少しずつ負担していくべきだ。

(委 員)

- ・ 岡山県経済団体連絡協議会ということで経済団体の立場で出席している。
- ・ 本会議での役割は、交通事業者の持続的な経営、雇用への配慮、従業員の持続的な働き方、経済団体の会員企業団体の従業員の通勤、都市部と中山間地の地域振興と活性化、CO2削減などの環境対策と多岐にわたると認識している。
- ・ ビジョンの作成にあたっては、都市部と中山間地域それぞれ特性に応じた、短期的、中長期的な対策が必要である。
- ・ 都市部の対策として、短期的には、運転手の担い手不足や高齢化などが全国的な課題であり、AIなどのデジタル技術の活用が有効であると思うが、他にも、Google マップ等でのデータ整備や、Ma a Sの導入、パークアンドライド、渋滞対策のためのバス専用・優先レーンの整備、信号制御の最適化、ラッシュ時間の平準化に向けて、企業の時差出勤やテレワークの推進などによって、バスを利用しやすい環境を整える施策も必要である。自家用車を減らすような施策も必要である。
- ・ 中長期的には、LRTやBRTの整備やテクノロジーとして期待される自動運転について、具体的な取組が必要で、岡山での取り組みは無いと思うが、実証実験を進めなければならない。
- ・ 中山間地域については、短期的には、AIを利用したデマンド交通などテクノロジーを使って最適化できる部分があるのではないかな。
- ・ 中長期的には、自動運転モビリティの導入、ドローン物流の整備による買い物弱者対策も必要である。
- ・ 運転手等の人材確保については、短期的には、定年延長や再雇用制度の活用。単に年齢だけではない運転能力の適正を図る仕組みも必要。外国人労働者も必要な人材である。
- ・ 中長期的には、自動運転・遠隔運転の社会実装が必要である。
- ・ 以上の通りではあるが、AI、テクノロジーの積極的な活用がカギとなる。

(委 員)

- ・ 当社においては、人材の問題がかなり深刻である。特に夜間の保守作業を行う人材の確保が大変厳しい状況である。
- ・ 地域公共交通を維持するためには、地域の輸送資源を総動員して取り組む必要があり、策定するビジョンにおいては、単純に足りない運転手等をどうやって増やすかだけでなく、公共交通分野に留まらず福祉輸送や宅配などの領域も含めたドライバー人材の効率化や融合のアプローチの示唆があるとよいのではないかな。
- ・ 公共交通の利用促進を図ろうにも、駅から離れた目的地に対して2次交通を整備するのも限界があり、中長期的視点から土地利用の計画の観点も欠かせない。地域公共交通

計画は、一般的には立地適正化計画等を両輪で推進していくべきという考え方があり、県の都市計画とも連動した公共交通のビジョンとなるのが理想である。

（委員）

- ・ 中小の鉄道会社にとって、メンテナンス職の人材確保が厳しい状況にある。
- ・ 全国的に見ると、最近では近江鉄道と養老鉄道は、ともにローカル線で経営が厳しいことから、鉄道事業の存続に向けて上下分離方式を導入しているが、運行地域が複数市町村に跨る場合は、市町村だけでなく県がいろいろ調整しているところがうまくいっている印象だ。岡山県内においても、県にはもっと関与してほしいと思っている。
- ・ 全国的に見ても、中小の鉄道会社のほとんどが赤字決算である。

（委員）

- ・ 燃料の高止まりや人件費の上昇など、経営側の努力だけでは公共交通の維持確保が難しい状況にある。
- ・ これまでは高速バス等で利益を出して、内部的に生活路線の赤字を埋めるといったことをしていたが、現状ではそれが成り立たなくなっている。
- ・ ビジョンでは、各市町村や事業者と連携を図り、どのような交通圏、経済圏を形成していくのかといったことを示してもらいたい。
- ・ 人材確保については、協会として様々な取組はしているが実際の採用までには至っていない。今年度はコンサル会社と連携し、就職説明会等を企画している。
- ・ 働き方改革の実現の取組として、勤務間インターバル制があるが、推奨されている11時間を確保しようとする、従業員が1.35倍ぐらい必要になるというような試算がある。働き方改革自体は良いことであるが、人材確保をしっかりと担保しないと進めていけない。

（委員）

- ・ 中国エリア全体では、観光航路はコロナ禍前に比べてプラスに転じているが、生活航路は大きなマイナスである。
- ・ 船舶の建造費用や修繕費、燃料費が高騰し、経営を圧迫している。
- ・ 船員不足が課題となっているが、特殊な資格や経験年数が必要となるため、厳しい採用状況である。また、希望者そのものが減少している。
- ・ 現在開催中の瀬戸内芸術祭では、多くの観光客の旅客船の利用がある。運航しているのは香川県の事業者であるが、岡山県も観光客の公共交通利用推進を検討してほしい。

（委員）

- ・ 街中では、渋滞が激しいところもあり、車ではなく、公共交通利用をアナウンスしている。
- ・ 国土交通省のETC2.0といったビックデータの活用など、公共交通の分析で連携していきたい。

(委 員)

- ・ フェリーや定期旅客船を運航する事業者の方に、県が管理する港湾を利用させていただいている。
- ・ 先程、船員不足の話があったが、港湾施設の巡視船の船員確保にも苦勞している。

(委 員)

- ・ 公共交通機関の定時性を確保するための交通規制、信号の制御、デマンドタクシーの停留所の位置など、個別の実態を勘案しつつ、道路交通法の趣旨を踏まえて、交通の安全と円滑という観点から意見を申し上げ、関係機関と連携しながら、よりよい交通環境の確立に協力したい。

(委 員)

- ・ 現在の地域公共交通は需要と供給の両面で厳しい状況にある。
- ・ 人口減少、マイカーの普及による利用者の減少により、採算の合わないバス路線の廃止やタクシー事業者の撤退、事業廃止する事例がある。
- ・ 運輸業界では、2024年4月から運転者の時間外労働の上限規制により、ダイヤや便数を維持できなくなっているという状況である。
- ・ タクシー運転手は8割が51歳以上であり、この年齢層の方が退職する頃にはさらに人材不足となる。地域の公共交通需要面、供給面両方から危機に瀕している。
- ・ 需要面では、公共交通の利用促進が必要であり、本会議において、これまでにないような画期的な利用促進策や取組が生まれることに期待している。
- ・ 供給面では、交通事業者が経営を維持していけるような経営体力そのものへの強化に繋がる財政的な支援のあり方をモデルケースとして示す時期になっている。
- ・ 運輸業の人材確保に向けて、行政としてもしっかりと取り組んでいく必要があると考えており、退職自衛官を対象とした運輸分野の就職説明会なども開催したところである。
- ・ 県内のインバウンド需要は順調に増えてきている。先般、岡山県タクシー協会からの要望により、全国で初めて高級車両を使った営業形態であるハイヤーの営業区域を全県として設定した。インバウンドの中で富裕層の需要も取り込み、稼げる場所ではしっかり稼ぐということも重要である。

(委 員)

- ・ 本市では、乗合タクシーを運行するにあたって、地域の方にも積極的に関わってもらえるよう、地域主体の運営協議会を立ち上げ、利用促進の検討や、運行経費の一部を負担していただく仕組みとしている。
- ・ 新たな地区で乗合タクシーを運行しようとしても、運転手や車両不足で事業者がいないうという課題もある。
- ・ 今後は、地域・事業者・市がさらに連携し、運行の効率化などを進めていく必要がある。

(委 員)

- ・ 町は、岡山のほぼ真ん中にあり、南北にＪＲ津山線が通っており、駅が３つあるにもかかわらず、町外への移動には約８割が自家用車で、ＪＲの利用が少ない状況である。
- ・ 山間部に住む町民が多いことから、平成２８年からドア・ツー・ドアのデマンドタクシーの運行を開始したが、利用者があまり伸びず、令和２年からＡＩを使った配車システムを活用し、利用客が多いと思われる時間帯や曜日に車両を振り分けることにより、利用者が定着し、昨年度も微増となっている。
- ・ 運賃は１回３００円で、運転免許返納者は１５０円としている。半額対象の方が増えることで、令和６年度は令和５年度に比べ、利用者は増えているが、運賃収入は下がっており、一部には批判の声もある。
- ・ 運転手不足には津山圏域の１市５町で２種免許取得の支援をしている。

(委 員)

- ・ 岡山県内のタクシー業界の状況は、人口減少やコロナ禍を経たライフスタイルの変化により、輸送人員が減少している。そのような中、公共交通機関として利用者のニーズに応えていくためには、県全体の交通ネットワークの維持のため、複数自治体にまたがらない、乗合タクシーなどの路線であっても、県は予算面も含め、市町村からの相談に柔軟に対応できる体制が必要である。
- ・ 国はバリアフリーの目標を定め、ＵＤタクシーの導入率を、総車両数の２５％以上としているが、岡山県内は７．３％程度である。県内の高齢化の状況やインバウンド客への対応を考えると、県はＵＤタクシーの導入促進に積極的に取り組んでももらいたい。

[各委員の発言を踏まえての委員発言要旨]

(委 員)

- ・ 県内では、多くの市町村が既に公共交通計画を作成している。それらの計画は、地域性があり、それぞれの地域の課題をどうしていくのかということが描かれている。
- ・ 県全体のビジョンをまとめるにあたっては、市町村の計画を一つにまとめるのは難しいと思う。
- ・ どのようにビジョンをつくっていくかを考える際には、買い物や通院等の生活圏域が同じで、市町村を跨がって運行する路線などについて、どのように連携するのかを検討すべきだと思う。
- ・ 公共交通を維持するため、行政が実際には利用が少ない路線にも貴重な税金を投入して支援している。税金を投入するからには、公共交通に乗ってもらって路線を維持することが重要であり、より効果的な利用促進策に取り組んでいく必要がある。
- ・ 利用したことのない方に乗ってもらい、公共交通の良さを知ってもらう取組が必要だと思う。

（ 委 員 ）

- ・ 財政支援という話がでたが、今、鉄道の分野では、公の役割と、民の役割をきちんと分けようという考えがあって、補助金システムではなく、上下分離方式により、自治体がバス、タクシー、鉄道を必要だということであれば、自治体と国が下の部分の負担を全て受け持ち、上の部分の運行だけを民間に委託するという手法だが、地方はそうした状況に変わってきている。
- ・ 岡山でも採算が取れない部分が生じていることから、将来的にはそういう方向で進んでほしいなということが希望である。

（ 委 員 ）

- ・ 全国ではもう都道府県単位のビジョンや計画ができているところも多くあると思うが、上手くいっている事例について、先進地域ということで調べてほしい。

（ 委 員 ）

- ・ 国は昨年7月に国土交通大臣を本部長とした交通空白解消本部を設立し、交通空白の解消ツールを総動員して自治体単位だけではなくて、経済圏などのいわゆる地区単位でも取組を進めていくという状況であり、令和7～9年度の3カ年を交通空白解消集中対策期間と位置づけている。今回策定のビジョンがこの取組にマッチするように議論ができればと思っている。