

地域公共交通の課題と取り組むべき視点についての意見の取りまとめ

第1回 岡山県地域公共交通ビジョン(仮称)策定会議での意見(※下線箇所)

第1回 岡山県地域公共交通ビジョン(仮称)策定市町村会議での意見(※斜体文字箇所、下線箇所の類似意見)

広域交通の確保(鉄道、広域路線バス)に関わるもの 15件

- ・1つの市町村で解決できない広域的な課題について、県が積極的に関わるべきである。
- ・鉄道事業の存続について、他県の取組を見ると、県が様々な調整をしているところがある。
- ・広域的な移動を担う公共交通の維持・確保については、県が積極的に財政支援する必要がある。 など

自家用車から公共交通への転換に関わるもの 7件

- ・より実効性を高めるためにも、市町村だけでなく、県全体で取り組む必要がある。
- ・自家用車中心の生活をする人への働きかけ、公共交通を「自分事」として捉えてもらう啓発が必要である。
- ・免許返納者への助成を拡充する必要がある。 など

二次交通の確保に関わるもの 5件

- ・市町村が運行するコミュニティバスやデマンド交通の運行費への県の補助制度が必要である。
- ・JRと他の公共交通機関との接続改善について、県が調整してほしい。 など

人材確保に関わるもの 17件

- ・運転手、船員、メンテナンス職の人材確保が厳しい状況である。
- ・人材確保は県全体で行政としてしっかり取り組む必要がある。
- ・外国人労働者の活用が必要である。
- ・事業者単位でなく、合同採用説明会を実施する必要がある。
- ・運転手等を増やすという視点だけでなく、人材の効率化や融合のアプローチの示唆があるとよい。 など

多様な輸送資源の活用に関わるもの 5件

- ・地域公共交通の維持には、地域の輸送資源を総動員して取り組む必要がある。
- ・行政だけに頼らず、「地域との協働により地域の移動の足を確保していく」という視点も必要である。 など

デジタル技術の活用に関わるもの 5件

- ・Googleマップ等でのデータ整備、MaaSの導入、AIデマンドを活用する必要がある。
- ・自動運転の実証実験を進める必要がある。
- ・ビッグデータを活用した分析をするべきである。 など

利便性向上に関わるもの 5件

- ・バス停の上屋やベンチの整備が不十分である。
- ・車両のノンステップ化、バリアフリー対応が不十分である。 など

利用促進に関わるもの 14件

- ・乗ってもらい、公共交通の良さを知ってもらうための、より効果的な取組が必要である。
- ・住民主体の取組を広げていけば、利用状況は少しずつよくなる。
- ・インバウンド需要も取り込み、稼げるところで稼ぐ視点も必要である。
- ・県と市町村が一体となった利用促進や県の財政支援が必要である。
- ・県全体の広域的な視点で、これまでにない利用促進策や取組が生まれることを期待する。 など

役割分担や連携に関わるもの 5件

- ・事業者だけでなく、国、県、市町村及び地域住民の役割分担を示す必要がある。
- ・国や県は市町村のニーズに合った制度設計や財政支援に取り組んでほしい。
- ・市町村の枠を超えて、予備車両など、あらゆるものが共用できないか研究してほしい。 など

その他 17件

- ・都市部と中山間地域の特性に応じた対策が必要である。(1件)
- ・都市計画と連動したビジョンになることが理想である。(1件)
- ・事業者が自身で経営を維持できるような財政支援をモデルケースとして示す時期になっている。(1件)
- ・市町村担当者への研修や、市町村が意見交換できる仕組みをつくる必要がある。(4件)
- ・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るべきである。(1件)
- ・多くの市町村で既に地域性のある地域公共交通計画が策定されており、1つにまとめるのは難しく、また、整合性をとって1つにすると柔軟な対応が困難になるため、法定計画ではなく、県全体の大きな方針又は指針を示し、公共交通の将来像を関係者間で意識合わせできるものがよい。(9件)

岡山県議会(令和7年6月定例会)での質問・答弁の要旨

【質問】

- ・策定会議に入っていない方等の幅広い意見をどう集約し、ビジョンに反映するのか。
- ・また、市町村の地域公共交通計画との整合性が求められるがどうか。

【答弁】

- ・ビジョンの策定に際し、幅広く意見を伺うことは、重要であると考えている。
- ・SNSで周知するパブリックコメントや、啓発イベントでのアンケート調査などを実施する。
- ・全ての市町村で構成する会議を設置し、市町村計画との調整を図り、地域の実情なども聴取する。
- ・こうした取組を通じていただいた意見を、適切にビジョンに反映したい。

【質問】

- ・本県の協議会は、法定協議会ではないと聞く。計画の実行にあたり国の支援の対象とならず、実効性が懸念されるが、協議会の位置づけと、進め方について尋ねる。

【答弁】

- ・策定会議は、ビジョンの方向性を検討するため、幅広く意見を聴取する場として位置付けている。
- ・今後、決定したビジョンの方向性なども踏まえ、適切な協議体となるよう対応する。

【質問】

- ・ビジョン策定において、どのような社会の将来像を描くのか。
- ・また、県民の移動の権利を保障する観点から、どのような価値をこのビジョンに込めるのか。

【答弁】

- ・国、市町村、交通事業者等と連携しながら、多様な輸送資源を活用し、地域の移動ニーズに応じた、持続可能で利便性の高い公共交通体系の構築を目指す。
- ・そのため、それぞれの主体が役割を果たしながら、県民の移動手段の確保などにより一層連携して取り組めるよう、県として施策の方向性を示したい。

【質問】

- ・地域間の交通格差や交通空白地帯など様々な課題をどう把握し、ビジョンに反映するのか、データ分析に基づく課題把握と施策立案について尋ねる。

【答弁】

- ・県で実施したパーソントリップ調査や、市町村の地域公共交通会議などを通じて、地域の公共交通に関する課題の把握に努めている。
- ・こうして把握した課題に加え、今後実施する啓発イベントでのアンケート調査の結果や国の公表資料等、様々なデータを活用しながら、施策の方向性などについて検討し、適切にビジョンへ反映したい。

【質問】

- ・県として、今回のビジョンが市町村や民間交通事業者にとっての実行支援ツールとなるような工夫をどう考えているのか。

【答弁】

- ・県では、これまでも市町村計画の策定や、バス路線の運行などに取り組む市町村や交通事業者を幅広く支援しており、引き続きこうした支援に取り組むとともに、今般策定のビジョンが、市町村や交通事業者の取組にとってより一層、連携強化が図られるツールとなるよう、検討してまいりたい。

岡山県地域公共交通ビジョン(仮称)策定方針(案)

晴れの国おかやま生き生きプラン

岡山県地域公共交通ビジョン(仮称)

<基本方針>

すべての県民が明るい笑顔で暮らす「生き生き岡山」の実現を目指して、国、市町村、事業者等と連携しながら、多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた、持続可能で利便性の高い公共交通体系の構築を進めるとともに、県民の公共交通利用を促進し、地域公共交通ネットワークの活性化を図る。

<ビジョンの位置付け>

国、県、市町村、事業者等がそれぞれの役割を果たしながら、より一層連携を強化して取り組めるよう、県としての施策の方向性を示す指針となるもの。

<ビジョンの期間>

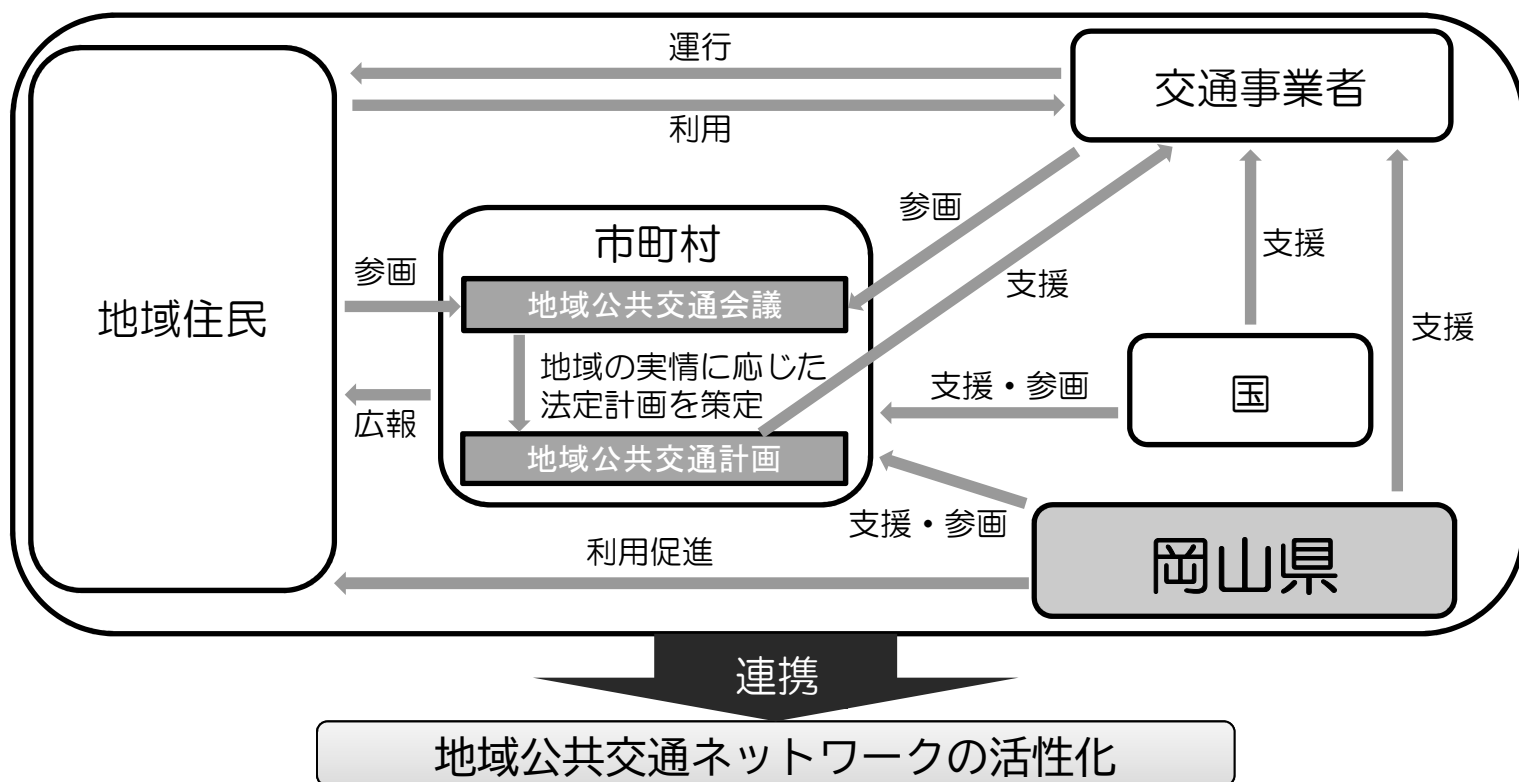
・令和8年度から5年間を目途（必要に応じて改訂を検討する。）

<ビジョンの視点>

- ・国、県、市町村、事業者、地域住民の連携（役割分担）
- ・県南都市部と中山間地域等の地域別の方向性
- ・広域交通と地域内交通（交通空白解消）の方向性

<ビジョンで方向性（目指すべき姿）を示す主な項目>

- ①広域交通の確保（鉄道、広域路線バス） ②自家用車から公共交通への転換
③二次交通の確保 ④人材確保 ⑤多様な輸送資源の活用 ⑥デジタル技術の活用
⑦利便性向上 ⑧利用促進



他 県 の 事 例

岡山県 県民生活部 交通政策課

新たな地域交通モデル形成に関する取組方針

令和 7 年 3 月改訂

新たな地域交通モデル検討委員会

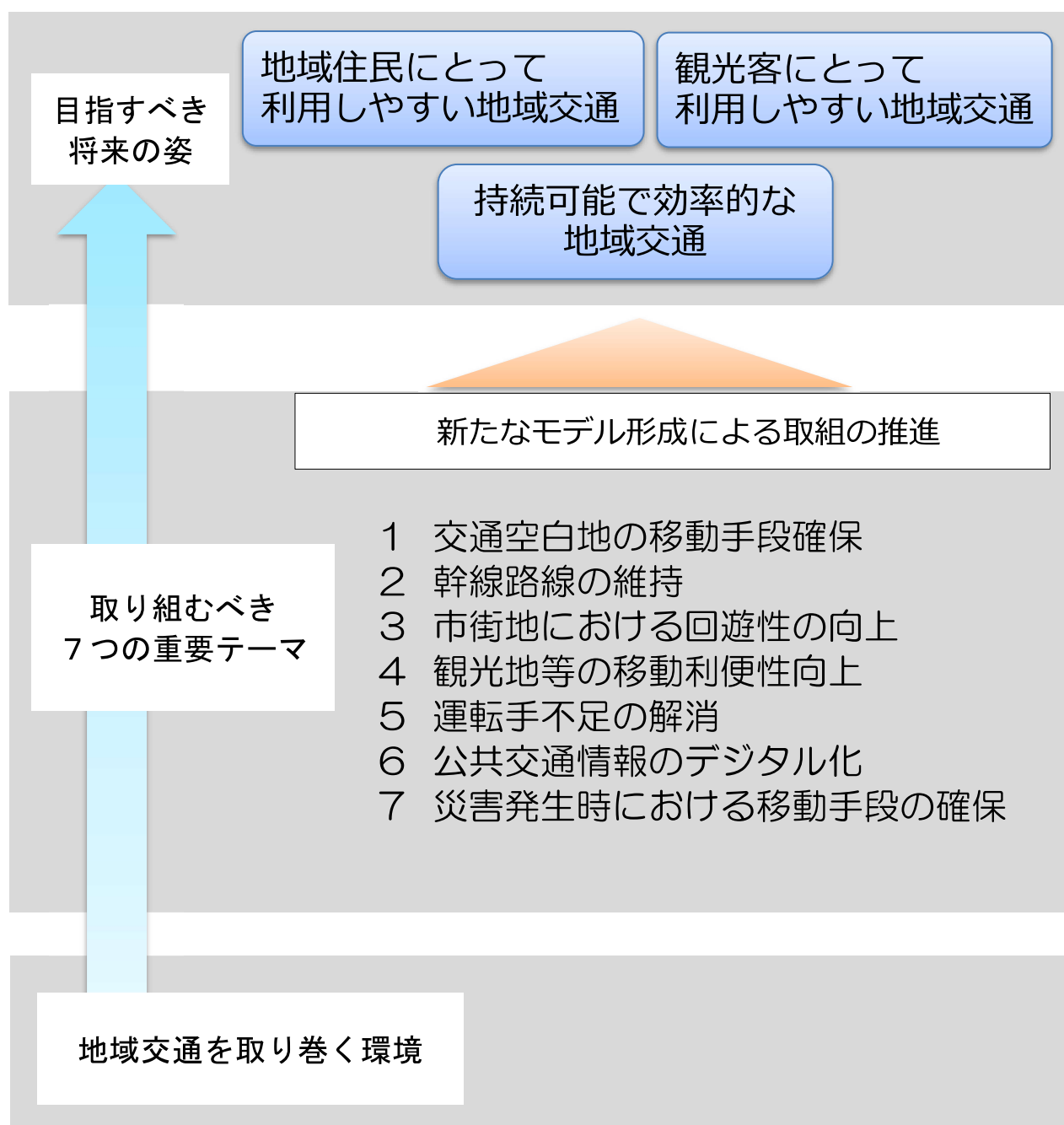
目 次

1	地域交通を取り巻く環境	1
1-1.	人口減少・少子高齢化の現状とその影響.....	1
1-2.	観光.....	5
1-3.	運転手不足.....	7
1-4.	新たな技術の開発や社会実装の動き	8
1-5.	災害.....	10
1-6.	新型コロナウイルス感染症の影響.....	11
1-7.	地域交通に関する法律の改正等.....	12
2	目指すべき将来の姿と取り組むべき重要テーマ	15
3	テーマ別の取組方針	16
3-1.	交通空白地の移動手段確保.....	16
3-2.	幹線路線の維持.....	30
3-3.	市街地における回遊性の向上.....	35
3-4.	観光地等の移動利便性向上.....	40
3-5.	運転手不足の解消.....	44
3-6.	公共交通情報のデジタル化.....	48
3-7.	災害発生時における移動手段の確保.....	54
4	検討委員会	58
4-1.	検討経緯.....	58
4-2.	検討委員一覧.....	61
4-3.	山口県内の新たな地域交通モデル情報.....	61

2 目指すべき将来の姿と取り組むべき重要テーマ

県内の地域交通が、地域住民や観光客にとって利用しやすいものとなり、また、将来にわたって持続していけるよう、『地域住民にとって利用しやすい地域交通』、『観光客にとって利用しやすい地域交通』、『持続可能で効率的な地域交通』を目指す。

地域交通を取り巻く環境を踏まえ、山口県の実地交通課題として重点的に取り組むべき7つのテーマを設定し、本検討委員会において、テーマごとに今後の取組方針を定めた。



3-2. 幹線路線の維持

現状・課題

①幹線路線が抱える課題

都市間を結ぶ幹線路線については、鉄道、路線バスが担い、地域の発展を支えているが、幹線路線バスには、長大な路線や、鉄道と並行して運行されている路線、複数のバス事業者が重複して運行する区間がみられる。

このため、渋滞等による運行時刻の遅れや利用者に便利なダイヤ設定ができない等の課題を抱えており、幹線路線バスの運行効率化を図る必要がある。

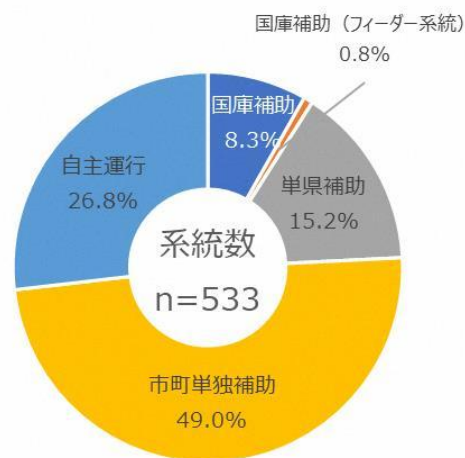
加えて、運転手不足の深刻化、運行収支の悪化等により運行サービスの維持も課題である。

②路線バス事業における新型コロナウイルスの影響

交通事業者へのヒアリング結果として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響を引き続き受けているものの、乗合バス、貸切バスの利用者数はコロナ禍前の8～9割まで戻り、そこから横ばいで推移している。

しかしながら、依然として厳しい事業環境にあり、一部の事業者では、これまで自治体の補助によらず、事業者が自主的に運行してきたバス路線（自主運行路線）について整理を検討しており、路線バス利用者への影響が懸念される。

▽山口県内の補助種別系統



資料：山口県

③地域公共交通計画と補助の連動化

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持改善事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っている。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていなかったが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の地域交通法の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）が行われた。

これにより、補助の対象となる幹線系統に関する計画への位置づけが必要となる。

④路線見直しの体制づくり

前回調査で実施した関係市町へのグループヒアリングでは、幹線路線バスの運行効率化を図っていくため、利用実態に基づいた検討や、関係者による協議を継続的に実施していくことの必要性等の意見が出された。

今後、交通事業者を含めた関係者が、路線の見直しを検討していくための体制づくりが必要である。

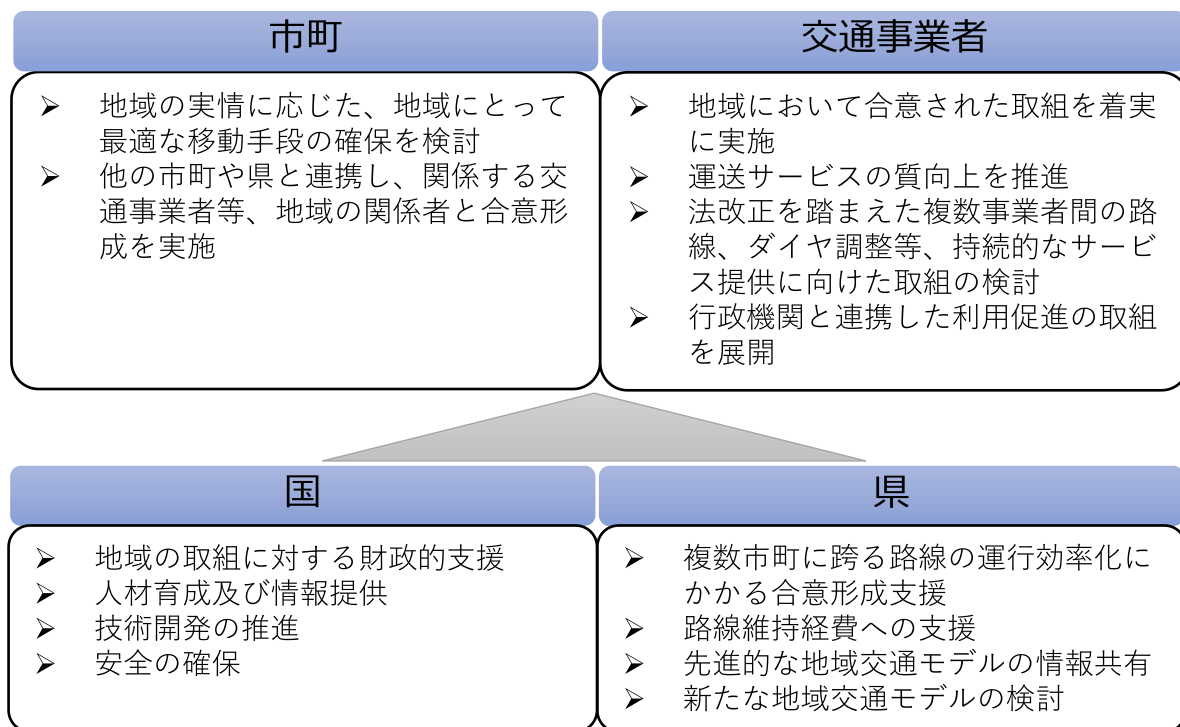
望ましい姿

- 交通事業者や行政等、関係者が連携し、利用実態やニーズを踏まえ必要な幹線路線（区間）が設定され、継続的に維持されている。

県取組方針

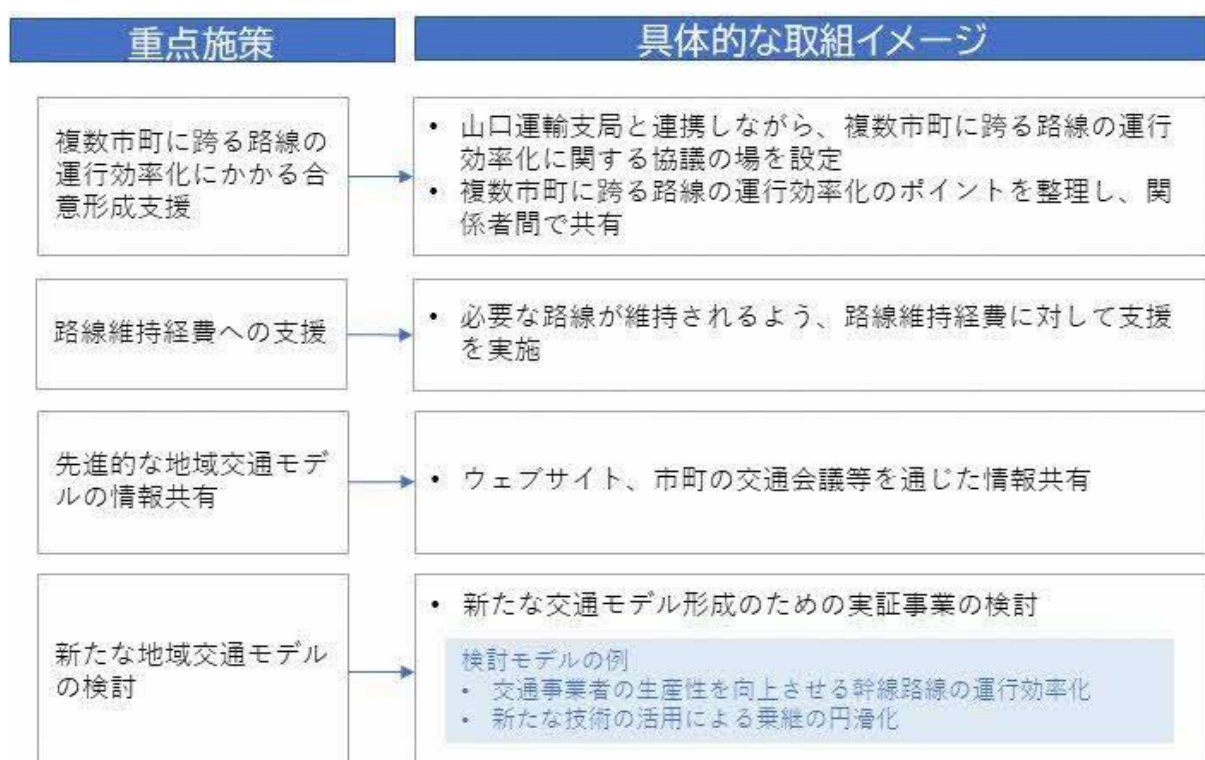
- 交通事業者や行政等、関係者間での十分な連携を図り、必要な幹線路線（区間）が維持できるよう、市町、交通事業者の合意形成を支援する。

《期待される役割》

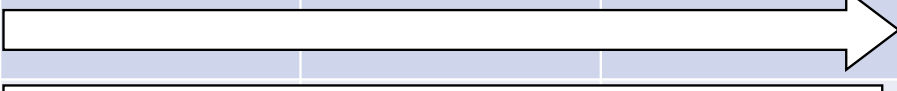
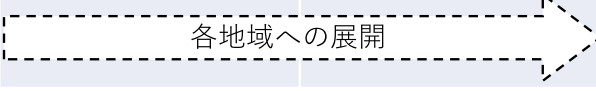


※「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」より

重点施策



スケジュール

取 組	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度以降
複数市町に跨る 路線の運行効率化に かかる合意形成支援			
路線維持経費への 支援			
先進的な地域交通モ デルの情報共有			
新たな地域交通 モデルの検討	実証事業の検討		
			

3-5. 運転手不足の解消

現状・課題

①運転手不足の深刻化

県内事業者へのヒアリングでは、すべての事業者において都市部・地方部に限らず運転手が不足している、多くの事業者でドライバーの高齢化が進行し、若い運転手の確保が急務となっているという回答が得られた。

働き方改革関連法の自動車運転業務への適用で「時間外労働の960時間規制、勤務間のインターバルが従来の8時間から11時間へ変更」となる、いわゆる2024年問題の影響を受け、運転手不足はさらに深刻化している。

バスの運転手不足により、路線バスの減便や廃止に向けた検討が進められ、また、タクシーの運転手不足により、通院等の朝ピーク時における供給不足や深夜時間帯の営業取り止めにつながるなど、地域の移動手段確保に大きな影響がある。

運転手不足は事業者だけではなく、地域が連携して解決すべき課題となっている。

②運転手確保の取組

県では、バス・タクシー運転士確保対策連携協議会を設置し、運転手不足の解消に向け、交通事業者、関係行政機関等と連携しながら、担い手確保に向けた取組を行っている。

山口県内においては、若年層向けのバス・タクシー合同就職説明会や、合同就職説明会と併せたバス運転体験会の開催、退職自衛官対象の説明会等を通じて、公共交通の担い手確保を図っている。

▽バス運転体験会



▽退職自衛官対象の説明会



バス運転手専門の就職・転職支援サイト（どらなび）に山口県求人特集ページを掲載するとともに、首都圏で開催されるバス運転手専門の就職イベント（どらなび EXPO）に山口県ブースを出展し、県外からの UIJ ターンを促進する活動を実施している。

▽どらなびに掲載した山口県特集ページ

山口県でバス運転手になるメリット

運転がしやすい環境
1991年から2020年の間に台数が本県以上に増減・上昇した道路は年平均約5.8割であるのに対し、山口県は1.6割と少なく、交通による影響が少ないです。
さらに、「やまぐち未来開拓ロードプラン」の下で道路整備が積極的に進められ、2018年の道路維持率は全国5位、道路利用者満足度調査では全国第1位となっています。これにより、主要道路の通幅は広く、快適かつ安全に運転業務を行うことができます。

心身ともにリフレッシュできる環境
山口県は四季折々の美しい自然に恵まれており、観光地も豊富です。雄大な日本海の海岸線、静かな山々、日本屈指の温泉地など、多彩な自然環境が観光客を魅了します。観光バスの運行を通じて、観光客を魅力的なスポットに案内することができ、地域の魅力を体験しながら働けます。

リラックスした時間を過ごせる環境
山口県は観光地との距離が近く、バス運転手として働くことで地域社会との強い結びつきを感じられます。お客様との日々の触れ合いを通じて、温かい関係を築くことができます。お昼休みの時間には、山口県は美味しい飲食店が豊富で、仕事の後は同僚や地域の仲間と食事の時間を過ごすことができます。地元の美味しい料理を堪能できる環境が整っています。

▽どらなび EXPO でのブース出展



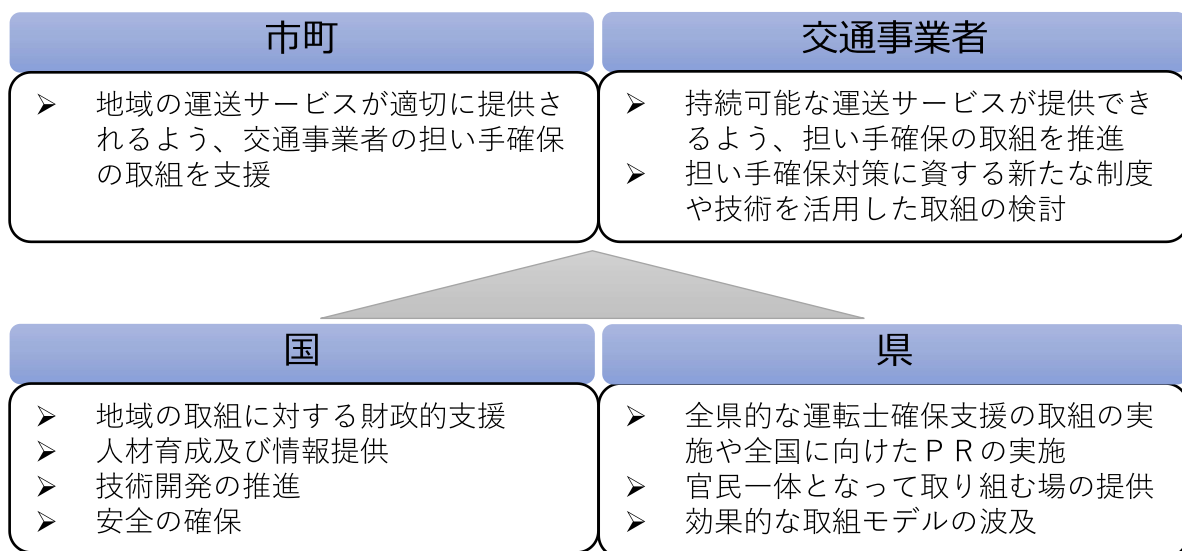
望ましい姿

- 地域交通として必要な路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の運行、交通事業者の事業継続に十分な運転手が確保されている。

県取組方針

- 交通事業者・協会・市町と連携し、運転手不足に起因する路線のサービス低下（減便・路線縮小・廃止など）や事業廃止が発生しないように担い手確保の取組を進める。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策

重点施策	具体的な取組イメージ
全県的な運転士確保支援の取組の実施や全国に向けたP Rの実施	市町を跨ぐ広域的な就職相談会の開催や全国的な求人サイトを活用したP R、大都市圏での就職イベントへの参加等を実施
官民一体となって取り組む場の提供	運転士確保に官民一体となって取り組むため、関係団体を委員とした協議会を開催
効果的な取組モデルの波及	セミナー等により、全国の運転士確保事例や効果的な採用手法を学ぶ場を提供

スケジュール

取 組	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度以降
全県的な運転士確保支援の取組の実施や全国に向けたP Rの実施	関係機関と連携した就職相談会等の開催			全国に向けたP R等
官民一体となって取り組む場の提供				協議会の開催
効果的な取組モデルの波及				セミナーの開催