

第3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8月4日（月）
10:00～11:30
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骨子案について

[事務局説明後の委員発言要旨]

（委員）

- ・ 施策の方向性「⑥ニーズに応じた利便性向上」の主な取組の「バリアフリーの推進」について、ユニバーサルデザインという表記の方が一般的だと思う。

（委員）

- ・ 国の補助制度などでは、現在もバリアフリーと表記しているが、どちらかでないと絶対駄目だということではない。

（委員）

- ・ バリアフリーというのは、障害のある方を対象として、障壁をなくしていこうという考え方のことである。ユニバーサルデザインというのは、障害のある方も含め多様な国籍の方や妊婦の方など、様々な立場の人にとって使いやすくしていこうという概念だと思うので、ユニバーサルデザインの方がよいのではないかな。

（委員）

- ・ ベビーカーを使われている方、松葉杖を使われている方、怪我で三角巾をしている方等のことまで含める場合は、ユニバーサルデザインの方がよい。ただ、このような計画やビジョン等における文章には、ユニバーサルデザインという表記はほとんど使われていないので、岡山県のビジョンにおいてユニバーサルデザインと記載されると、他県のものとの差別化できる。「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」といった表記でもよいのではないかな。

（委員）

- ・ 「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」とすると文章が長くなってしまうこともあるため、表記については事務局で検討してほしい。

(委 員)

- ・ ビジョンの視点において「県南都市部と中山間地域等の地域別の方向性」とあるが、「施策の方向性」の段階で2つに分けて記載するということか。それとも「主な取組」の中で分けて記載するのか。

(事務局)

- ・ 「都市部と中山間地域の地域別の方向性」について、全ての項目をそれぞれ分けて記載するという意味ではない。8つの「施策の方向性」を項目立てした上で、各項目において、3つのビジョンの視点に留意しながら、「主な取組」を含めた記載をしていく予定である。

(委 員)

- ・ ビジョンの期間は5年であるが、期間中の振り返りや、期間終了後の取組内容の見直しをするのか。

(事務局)

- ・ ビジョンの期間は概ね5年を目途としているが、5年の間に大きな社会情勢の変化や制度改正等により、抜本的にビジョンを見直す必要が生じれば、随時、ビジョンの見直しを行うことも想定している。また、見直しをせず5年の期間が経過した場合は、ビジョンを見直して新たなものに取り組んでいくことを想定しており、その際には、当然、既存のビジョンについての振り返りも行いながら、新たなビジョン策定に向けた検討を行う予定である。

(委 員)

- ・ 自動運転についてであるが、省力化に向けた技術導入ということで、日本財団が主体となって「MEGURI2040」という自動運転の旅客船の実証実験を備讃瀬戸で実施している。2040年度の社会実装を目指しており、地元自治体にも関与してもらい、省力化に向けた技術導入が促進されることを希望する。

(事務局)

- ・ 自動運転をはじめ、業務の効率化や新技術の導入については、県としてもしっかりと取組を進めていくべきと考えている。具体的な路線・航路や県としてどう関与するかについては、まだこれからという状況だが、ビジョンには自動運転に関する方向性についても盛り込みたいと考えている。

(委 員)

- ・ 岡山県の公共交通の課題は、第2章の「岡山県の地域公共交通の現状」に記載されるのか。ビジョンが総花的にならないように、こういった課題があるから、このような取組を実施するといったことがわかる構成にした方がよいと思う。

(事務局)

- ・ 第2章の「岡山県の地域公共交通の現状」では、パーソントリップ調査や交通空白地等といった全体に関わることを記載し、第4章の「施策の方向性」では、8つの項目ごとに課題を記載する予定である。

(委員)

- ・ 法定計画では目標が設定されるが、今回のビジョンでは「目指す姿」等は記載するのか。

(事務局)

- ・ ビジョンに定量的な数値目標を設定することは想定していないが、8つの項目ごとに目指すべき方向性を記載することで、このビジョンの目標にあたるものになると考えている。

(委員)

- ・ 施策の方向性については概ね網羅できていると思うが、「④交通分野の人材確保」の「多様な人材の活用」について、例えば、運転手不足への対応として、大型免許を保有する公務員で、定年退職もしくは役職定年された方等を活用するということも考えられる。また、安全面の配慮や財政的な支援、既存の交通事業者の状況も踏まえながら、地域団体や地域住民の方にも、移動手段の確保等に積極的に関わってもらうことも有効ではないか。
- ・ こうした取組を進めるには、やはり財政的な支援が必要だ。岡山県でも、地域公共交通の維持・確保に向け、車両購入や停留所の整備、利用促進などの取組を支援する補助制度はあるが、補助対象は市町村等とされている。事業者も使える県の補助制度があれば、国や市町村の補助と組み合わせることで、事業者にとってかなりの負担軽減に繋がっていると思う。県に検討してもらいたい。

(委員)

- ・ 定年退職もしくは役職定年された公務員の活用は非常によい案だと思う。地元に土地勘があり、市民対応にも慣れている方、こういう方が地域のモビリティを支えるといったことができると、安定的な人材確保という視点でも非常によいと思う。

(事務局)

- ・ 人材確保については、施策の方向性として項目を設けており、どこまで個別具体の取組を記載するのかについてはこれから検討したいが、お話しの退職した公務員の活用などは重要な視点であると考えている。
- ・ 財政支援については、県では、地域の実情に応じた交通の利便性の向上や利用促進に取り組む市町村への財政支援を行っているところであるが、さらに、使い勝手のよい、よりニーズに応じたものにしていきたいと考えている。財源を伴うものについては、この場で明確なお答えはできないが、ビジョンの方向性も踏まえながら、今後新たな財源を必要とする支援策については、県の予算編成の中で検討していきたい。

（ 委 員 ）

- ・ 今後パブリックコメントは実施する予定か。
- ・ あるべき姿を描くときに、どの年の段階でどのくらいのものを目指すのかということを設定してはどうか。

（事務局）

- ・ 素案の段階で、パブリックコメントを実施し、広く県民の方から意見を伺う予定としている。
- ・ 素案では、項目ごとの取組の方向性やあるべき姿について示したいと思っているが、数値目標は設定しないこととしているため、段階的にどの程度まで目指していくかについて、示すことが可能か検討したい。

（ 委 員 ）

- ・ 国の交通空白リストアップ調査によると、交通空白地区が存在しない市町村が多くある。これは市町村が公共交通に関する困りごとがないと認識しているということか。

（ 委 員 ）

- ・ 調査結果は4月末時点において自治体がどのような認識を持っているかというものである。今回の調査をもって、全ての交通空白を把握できたとは考えておらず、今後も継続的な調査・フォローをやっていく。

（ 委 員 ）

- ・ 住民は困っているのに市町村は困りごとがない認識だというのは不思議だ。ビジョンの策定にあたっては、このように市町村と県の認識のギャップが生じることのないよう、市町村計画との整合を図ってもらいたい。
- ・ 県民自らが利用促進をすとか、意見をきちんと伝えていくとか、県民の役割を記載することで、自分ごととして捉えられると思う。

（ 委 員 ）

- ・ それぞれの自治体によって様々な認識があるので、事務局は、各自治体が作成している計画を再度確認し、課題や問題をあらためて整理してもらいたい。

（ 委 員 ）

- ・ 国の交通空白リストアップ調査について、本市も調査対象であったが、交通空白の捉え方が自治体によって様々になっていると思う。交通空白というと、全く公共交通が利用できないという考え方が基本だが、リストアップ調査では、それだけではなく、交通に関して困りごとがあるところ、と広く定義されている。この捉え方が市町村によって様々であり、リストアップしたところと、していないところの違いとなっている。おそらく調査結果以上に交通が不便なところがあるという認識を、多くの市町村が持っているのではないか。

(委 員)

- ・ 岡山は短距離でも公共交通が整備された区間でも日常的に車を利用するという文化があり、どのように自家用車から公共交通に転換させていくのかが大事だ。
- ・ それを啓蒙するのがこのビジョンの一つの目的であるが、多くの方に理解してもらうためには、文章ではなく、図や絵柄を描いてパブリックコメントを実施してはどうか。
- ・ 自家用車から公共交通に転換したら、どのようなメリットがあるのかを示すことが大切であり、習慣化するためには、一時的な財政支援ではなく、駅やバス停のあるエリアで買い物ができる、子供が預けられる、飲食ができる、など、公共交通を利用すると便利で充実した生活が送れる、といったことを伝えなければならない。

(事務局)

- ・ ビジョンの中でも「自家用車から地域公共交通への転換」を項目立てており、取組の方向性を記載したいと考えている。個人の生活習慣の転換に至るまでとなると、なかなか難しい課題と認識しているが、こういった取組ができるのかについて、県だけではなく、幅広く事業者も巻き込みながら検討してまいりたい。

(委 員)

- ・ ビジョンが総花的にならないように、ある程度、指標的なもの、目標を記載し、それが達成できているのかを検証したほうがよいのではないか。
- ・ 示された県の方向性、ビジョンは、市町村の地域公共交通計画に反映するように求めるのか。

(委 員)

- ・ 法定計画にすると評価・検証がマストになるが、ビジョンにすると今度はアバウト過ぎて何をやって何をやっていないのかが分からなくなる。どちらも一長一短あるが、今回はビジョンということになった。ビジョンではあるけれども、そこに何らかの指標を求めるかについて事務局はどう考えているか。

(事務局)

- ・ 今回ビジョンを策定する目的としては、交通課題に対して様々な主体がより連携を強化しながら取り組んでいくために、県として交通課題に対する方向性を示すということを考えている。
- ・ ビジョン策定後、しっかりと市町村に説明を行い、各市町村の計画にビジョンの考え方を盛り込んでいただくことで連携を強化したい。
- ・ このように、多くの市町村で法定計画を策定している状況の中で、県としてどのような計画を作るべきかということで、これまで意見を伺ってきたところであり、多くの市町村から、県として新たな数値目標を設けて取り組む、いわゆる法定計画とすることは望ましくないといったご意見をいただいたことも踏まえ、ビジョンの策定を進めているところである。

(委 員)

- ・ ビジョンの骨子案では、このビジョンで県は何をするのかということが見えないので、県の取組を検証する視点があってもよかったかもしれない。例えば、民間の技術サービスに関わる情報を県がどのくらい自治体に提供したとか、県に求められているのはそのあたりだと思う。
- ・ ただ、それぞれの自治体が既に法定計画を定めていることもあり、そこに対して県から何らかの数値目標が示されても困るという話は確かにある。ビジョンに指標を入れるべきなのか、県がやることを書き込むべきなのかどうなのか、事務局はどう考えているのか。

(事務局)

- ・ 現時点では、施策の方向性の項目ごとに、県としての役割や取組方針についても記載したいと考えている。その上で、指標の設定については、数値目標を設定することは考えていないが、こういったものが考えられるのかは検討したいと思う。
- ・ 数値目標としては、県の最上位計画である「晴れの国おかやま生き生きプラン」において、「地域のニーズに応じた交通サービスを導入した件数」を設定しており、毎年検証・評価を行っている。
- ・ 国の交通空白解消に向けた取組方針では、県の役割は、「市町村の牽引・伴走支援」とされている。市町村の広域的な取組や交通事業者と連携した取組が一層進んでいくよう、県としてもしっかりと市町村の伴走支援に取り組む必要があると考えており、ビジョンにもこうした考え方を盛り込んでまいりたい。

(委 員)

- ・ 事務局の説明に補足したいが、このたびの国の交通空白解消に向けた取組方針について、各都道府県に対しては、数値的な目標というよりは、伴走支援や予算的な面での支援があるかないか、そういったものを目指してもらいたいという方針になっている。

(委 員)

- ・ 岡山県は、市町村の取組に対する支援をやっていないわけではないので、それをきちんと「見える化」していくことも必要だ。