

新見市地域公共交通総合連携計画



平成23年3月

新見市

目次

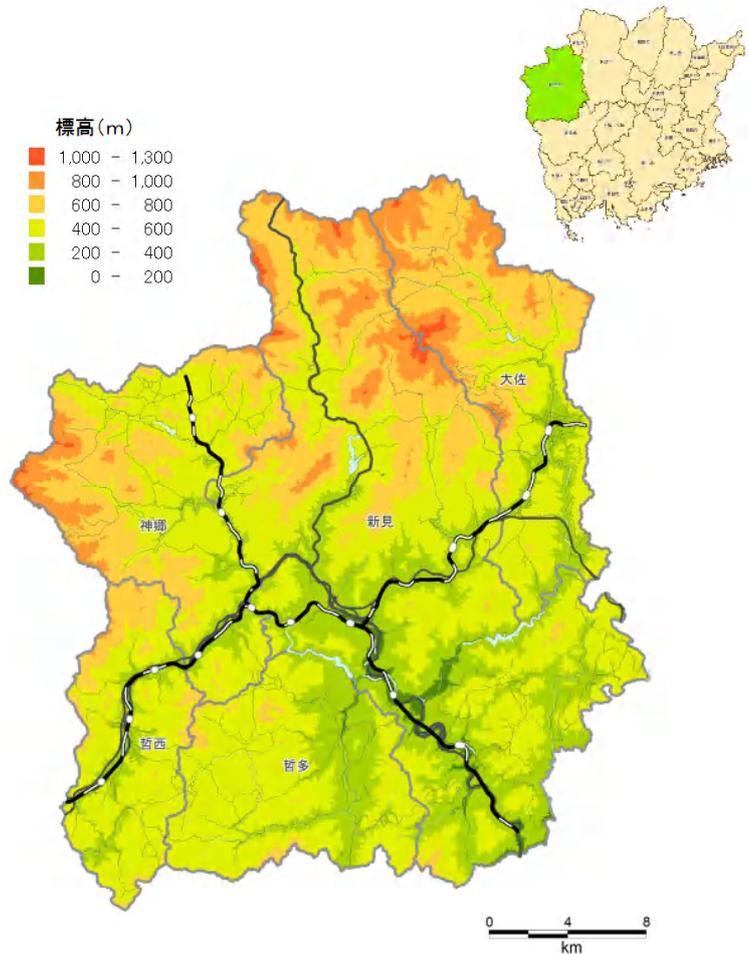
第1章 新見市の現況と課題	1
1-1 市の概要	1
1-1-1 位置・地勢	1
1-1-2 人口と高齢化の状況	1
1-1-3 主要施設の分布状況	3
1-2 公共交通の現況	7
1-2-1 鉄道	7
1-2-2 路線バス	9
1-2-3 その他の公共交通	15
1-3 新見市における公共交通の課題	19
①公共交通空白地域への対応	19
②低利用便の見直し	20
③地域間格差の是正	20
④利用者の変動への対応	21
⑤市中心部への移動手段の確保	21
⑥市営バス路線の見直し	22
⑦中心市街地路線の見直し	22
第2章 計画の基本方針	23
2-1 基本方針	23
2-2 新見市地域公共交通総合連携計画の目標	23
2-3 計画の期間と対象地域	24
2-4 目標達成に対する評価指標の設定	24
2-5 運行見直し基準の設定	25
第3章 計画に位置づける事業	26
3-1 地域公共交通再編にあたっての基本的な考え方	26
3-2 施策の方向性	27
3-3 計画に位置づける事業	28
3-3-1 路線バスの再編	30
3-3-2 ふれあい送迎の再編	34
3-3-3 バス利用促進施策の展開	36
3-3-4 交通機材・施設の整備	37

第1章 新見市の現状と課題

1-1 市の概要

1-1-1 位置・地勢

新見市は、岡山県の北西部に位置し、東は真庭市、西は広島県庄原市、南は高梁市、北は新庄村、鳥取県日南町及び日野町と接しています。市域の約87%が山林で、標高170~600mの範囲で人々の生活や生産活動が営まれている典型的な中山間地域となっています。



1-1-2 人口と高齢化の状況

(1) 人口

22年3月末現在の総人口は約34,400人で、10年後には約28,800人(22年比▲約5,600人、▲16%)に減少すると予想されます。地域別(中学校区^{注1})では、相対的に神郷(22年比▲25%)、大佐(同▲21%)で大きく減少すると予想されます。

注1：23年4月の新見第一と熊谷の統合を踏まえ、新見第一は、新見第一と熊谷の合計値。

図1-1 地勢

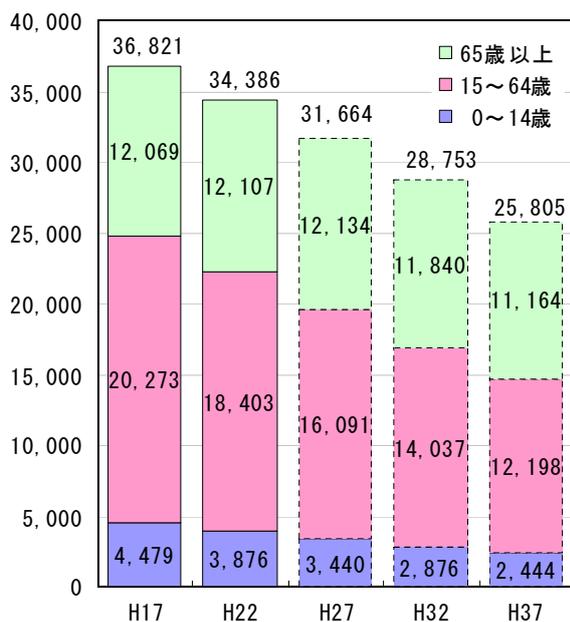


図1-2 人口推計(全市)

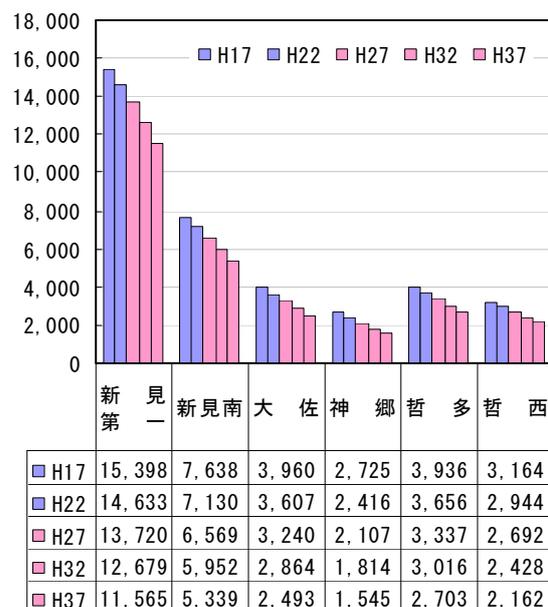


図1-3 人口推計(地域別)

人口は、新見駅を中心とした国道180号沿いに集中しています。また、刑部駅周辺及び哲多地内の県道33号沿いに集積が見られるほかは、全体的に小規模な集落が広く分布しています。

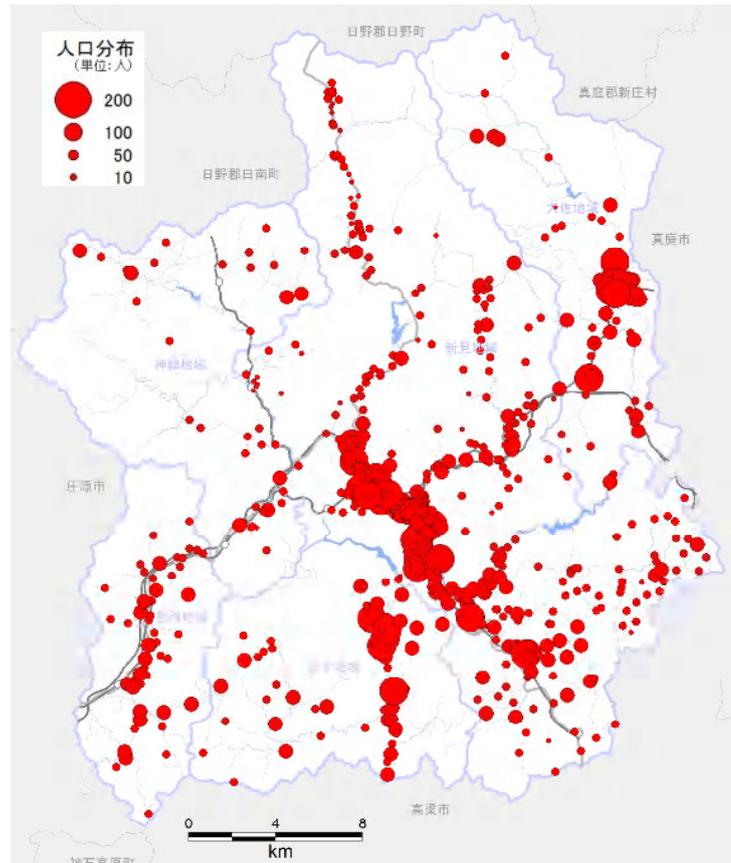


図1-4 人口分布

(2) 高齢化

市全体の高齢化率は22年3月末現在で35.2%となっており、地域別では新見34.2%、大佐36.8%、神郷41.3%、哲多33.3%、哲西38.0%となっています。一方、集落別の高齢化率で見た場合、高齢化率60%以上の集落のほとんどが新見地域に分布しています。

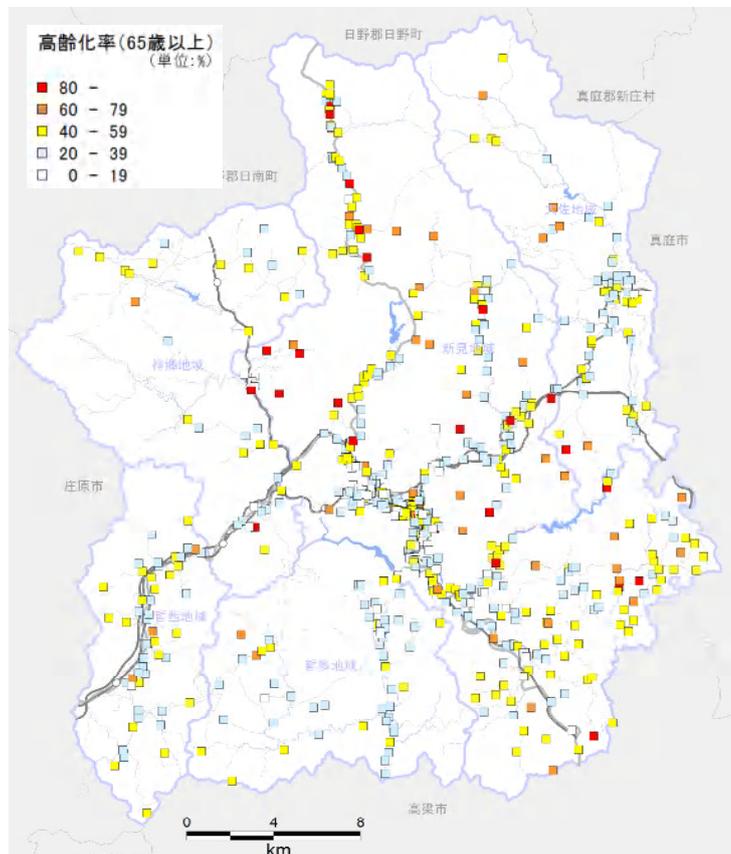


図1-5 集落別高齢率

1-1-3 主要施設の分布状況

医療機関、商業施設、教育機関は、新見駅を中心とした国道180号沿線に集積しているとともに、支局周辺に集積しています。

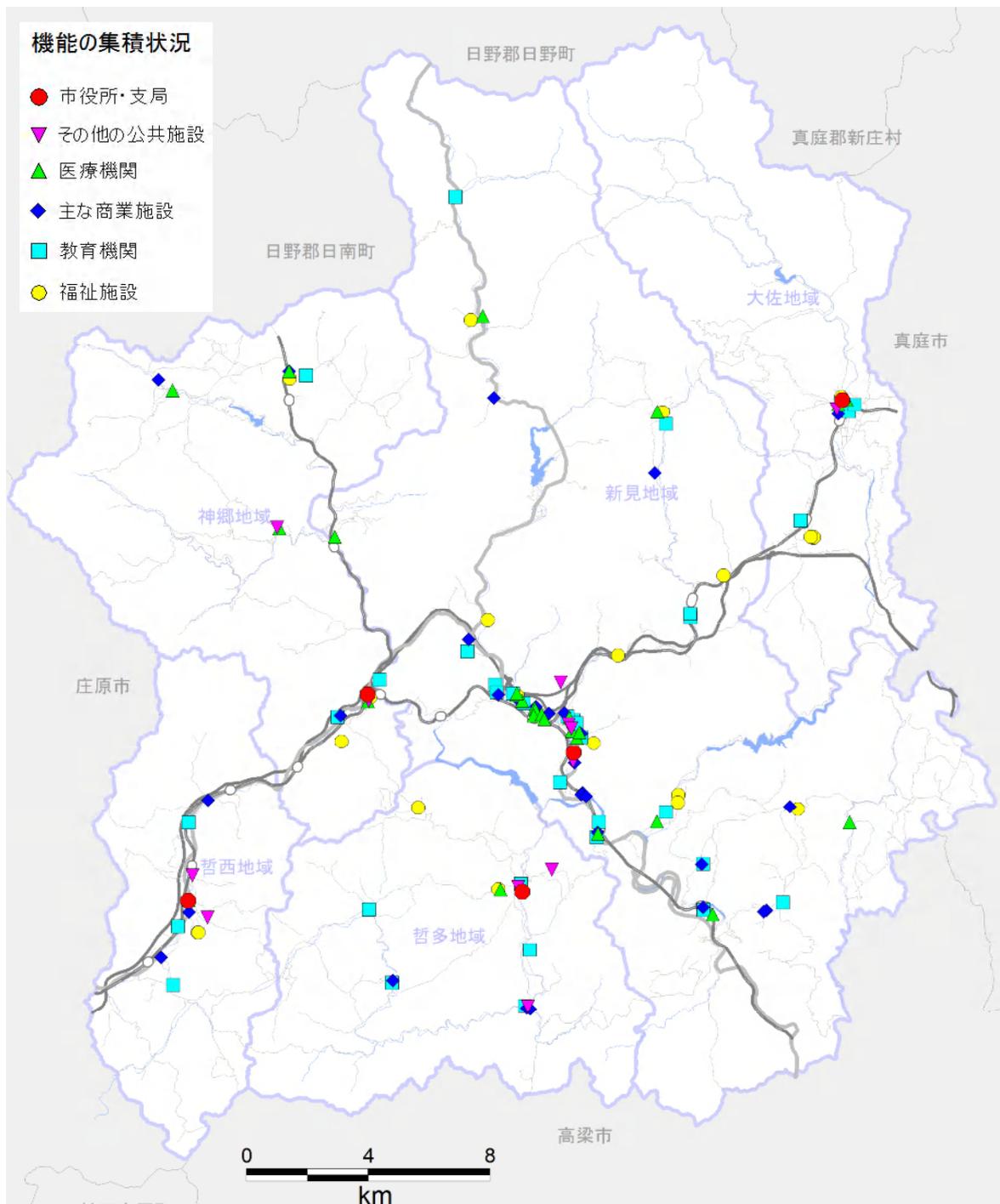


図 1-6 施設の集積状況

公立診療所は、各地域にあります。新見、神郷地域の診療所の多くは、診察日や診察時間が特定の曜日や午前、午後のいずれかに限定されています。病院は4つあり、その4つとも中心市街地に立地しています。

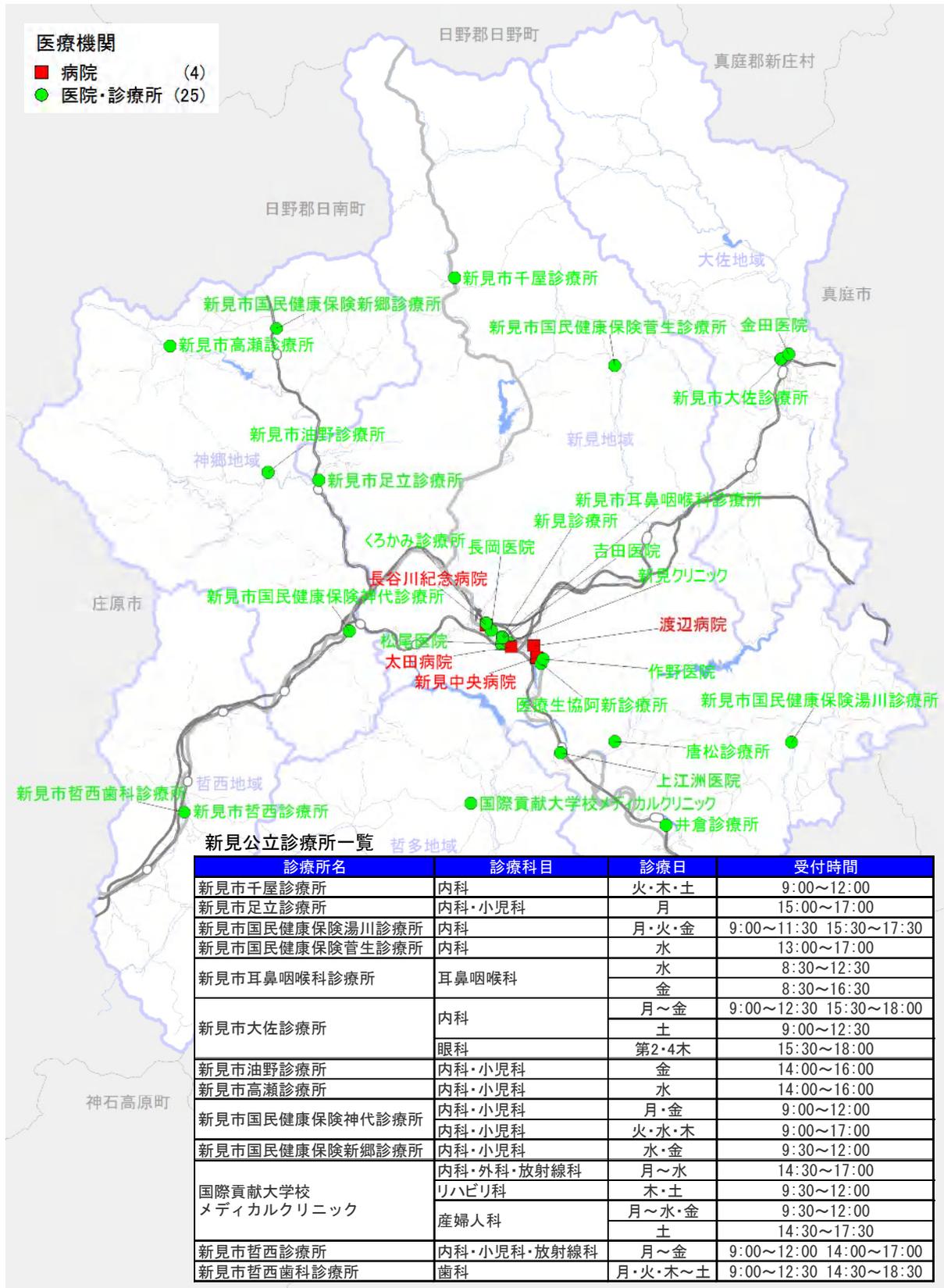


図 1-7 医療機関

各地域にはJ Aスーパーや個人商店が立地していますが、閉店する個人商店等が後を絶たないのが現状です。

大型商業施設は、中心市街地に立地するとともに、市街地の南東端に大型商業集積施設「サンパーク新見」があります。

(注) 小規模商業施設（小規模スーパー、個人商店等）については、民生委員アンケートにおいて主な買物先として挙げられたものを掲載。

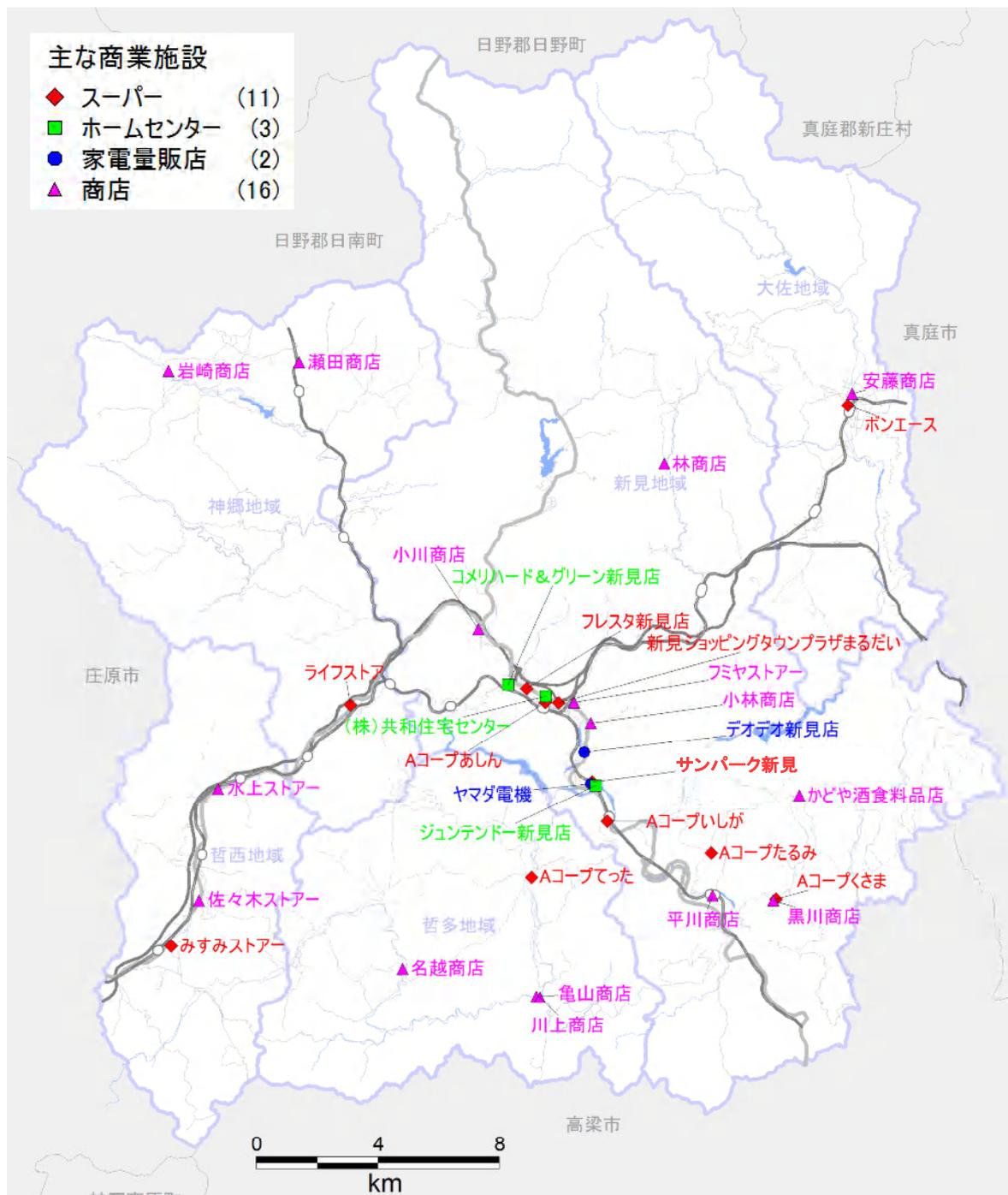


図 1-8 商業施設

1-2 公共交通の現況

1-2-1 鉄道

市内には、JR 伯備線、姫新線、芸備線の3線が走り、1日当たり伯備線は新見～岡山間が上下各31本（うち特急16本）、新見～米子間が上り25本、下り24本（うち特急上下各16本）運行しています。芸備線は上下各6本、姫新線は上下各8本が運行しています。

これら3線の結節点である新見駅は中国地方中央部の主要駅の1つですが、新見駅の1日の乗降客数は約1,600人と広域公共交通拠点としては、必ずしも多くはありません。



図1-12 鉄道網

表 1-1 JR 時刻表

伯備線																平成 22 年 10 月 1 日現在
岡山方面								米子方面								
米子	新郷	足立	備中神代	新見	石蟹	井倉	岡山	岡山	井倉	石蟹	新見	備中神代	足立	新郷	米子	
				4:58	5:03	5:07	6:21	5:28	6:44	6:51	6:59	7:06	7:18	7:35	8:54	
5:36	レ	レ	レ	6:41	レ	レ	7:41				5:46	5:55	6:02	6:09	7:25	
				6:07	6:12	6:17	7:33				6:23	6:35	6:42	6:49	8:19	
6:08	7:27	7:33	7:41	7:54				6:34	レ	レ	7:43	レ	レ	レ	9:03	
6:24	レ	レ	レ	7:30	レ	レ	8:34	6:37	7:53	7:58	8:03					
				6:46	6:51	6:56	8:21	7:05	レ	レ	8:09	レ	レ	レ	9:13	
	6:51	6:58	7:06	7:23	7:28	7:40	9:10	7:24	8:40	8:45	8:51					
7:25	レ	レ	レ	8:34	レ	レ	9:39	8:05	レ	レ	9:07	レ	レ	レ	10:13	
7:36	9:26	9:33	9:40	9:48				9:05	レ	レ	10:07	レ	レ	レ	11:14	
8:20	レ	レ	レ	9:33	レ	レ	10:40	9:18	10:49	10:54	11:00					
				8:39	8:44	8:49	10:09	10:05	レ	レ	11:07	レ	レ	レ	12:11	
9:23	レ	レ	レ	10:33	レ	レ	11:38	10:14	11:38	11:43	11:48					
				10:08	10:13	10:17	11:35	11:05	レ	レ	12:07	レ	レ	レ	13:13	
10:26	レ	レ	レ	11:33	レ	レ	12:38	11:14	12:31	12:38	12:43					
11:01	12:33	12:40	12:48	13:14	13:19	13:23	14:54				11:17	11:27	11:35	11:42	13:08	
11:25	レ	レ	レ	12:33	レ	レ	13:39	12:05	レ	レ	13:07	レ	レ	レ	14:11	
				11:54	11:59	12:04	13:18	12:44	14:19	14:23	14:28					
12:27	レ	レ	レ	13:33	レ	レ	14:40	13:05	レ	レ	14:07	レ	レ	レ	15:15	
13:25	レ	レ	レ	14:33	レ	レ	15:38				13:21	13:33	13:40	13:47	15:07	
13:39	15:25	15:33	15:40	15:48				14:05	レ	レ	15:07	レ	レ	レ	16:11	
14:27	レ	レ	レ	15:32	レ	レ	16:38	14:20	15:51	15:56	16:01					
				14:48	14:54	14:59	16:22	15:05	レ	レ	16:07	レ	レ	レ	17:16	
15:26	レ	レ	レ	16:34	レ	レ	17:38	15:19	16:37	16:42	16:47					
				15:50	15:55	16:01	17:25	16:05	レ	レ	17:07	レ	レ	レ	18:13	
16:07	17:50	17:57	18:14	18:23				16:14	17:34	17:39	17:45					
				16:15	16:20	16:25	17:58				16:24	16:33	16:41	16:48	18:22	
16:27	レ	レ	レ	17:33	レ	レ	18:38	17:05	レ	レ	18:06	レ	レ	レ	19:15	
17:25	レ	レ	レ	18:33	レ	レ	19:38	17:45	19:19	19:26	19:32					
				17:46	17:52	17:59	19:21	18:05	レ	レ	19:07	レ	レ	レ	20:17	
18:14	レ	レ	レ	19:21	レ	レ	20:23				18:37	18:45	18:53	19:05	20:40	
18:24	19:56	20:03	20:14	20:21				18:46	20:14	20:19	20:25					
				18:54	18:59	19:07	20:37	19:05	レ	レ	20:07	レ	レ	レ	21:16	
19:26	レ	レ	レ	20:32	レ	レ	21:35	19:48	21:18	21:25	21:31					
19:30	21:09	21:21	21:29	21:44	21:49	21:54	23:09				21:44	21:52	21:59	22:06	23:16	
19:56	レ	レ	レ	21:20	レ	レ	22:29	20:05	レ	レ	21:09	レ	レ	レ	22:13	
				20:52	20:57	21:02	22:22	21:01	22:21	22:25	22:31					
21:05	22:44	22:55	23:03	23:10				21:40	レ	レ	22:43	レ	レ	レ	23:45	
								22:24	23:43	23:47	23:53					

芸備線																平成 22 年 10 月 1 日現在
新見方面								東城方面								
東城	野馳	矢神	市岡	坂根	備中神代	布原	新見	新見	布原	備中神代	坂根	市岡	矢神	野馳	東城	
5:22	5:29	5:37	5:43	5:47	5:54	5:58	6:04	5:18	レ	レ	レ	レ	5:37	レ	5:47	
7:30	7:37	7:44	7:49	7:53	7:58	8:02	8:07	7:18	7:26	7:30	7:35	7:39	7:45	7:49	7:56	
9:07	9:13	9:18	9:23	9:27	9:32	9:36	9:42	12:47	12:53	12:57	13:03	13:06	13:11	13:16	13:23	
15:07	15:14	15:18	15:23	15:26	15:32	15:36	15:42	16:12	16:18	16:22	16:28	16:32	16:37	16:41	16:48	
17:07	17:14	17:19	17:23	17:27	17:33	17:37	17:42	18:12	18:18	18:22	18:27	18:31	18:36	18:41	18:48	
21:08	21:15	21:19	21:24	21:27	21:33	21:37	21:42	21:50	21:55	22:00	22:06	22:09	22:14	22:19	22:26	

姫新線												平成 22 年 10 月 1 日現在
新見方面						中国勝山・津山方面						
津山	中国勝山	刑部	丹治部	岩山	新見	新見	岩山	丹治部	刑部	中国勝山	津山	
	5:45	6:13	6:20	6:28	6:38	4:54	レ	5:10	5:16	5:59	6:45	
6:11	7:11	7:42	7:48	7:56	8:06	7:16	7:26	7:36	7:42	8:12	9:01	
10:11	10:58	11:24	11:30	11:38	11:47	9:51	10:01	10:08	10:14	10:43	11:31	
12:45	13:30	14:00	14:06	14:14	14:24	13:36	13:46	13:54	14:00	14:28	15:13	
15:50	16:52	17:18	17:24	17:32	17:42	16:51	17:01	17:09	17:19	17:47	18:40	
17:40	18:29	19:02	19:08	19:17	19:27	18:37	18:47	18:55	19:01	19:29	20:19	
19:49	20:44	21:10	21:16	21:24	21:33	19:48	19:58	20:08	20:14	20:44	21:27	
	22:42	23:08	レ	レ	23:29	21:45	21:55	22:03	22:09	22:35		

1-2-2 路線バス

(1) 路線の状況

市内の路線バスは、備北バスが新見地域を中心に 21 系統運行し、市営バス（79 条）が大佐、神郷、哲多、哲西地域で 14 系統運行しています。それぞれの地域内を結ぶ路線がほとんどを占め、地域間を結ぶ路線は、きらめき広場～新見駅線(日運行回数 1.5 回)、刑部駅～新見駅線 (同 1.5 回)、新見駅～坂本線 (同 4.5 回)、宮河内線 (同 3 回) の 4 路線のみです。

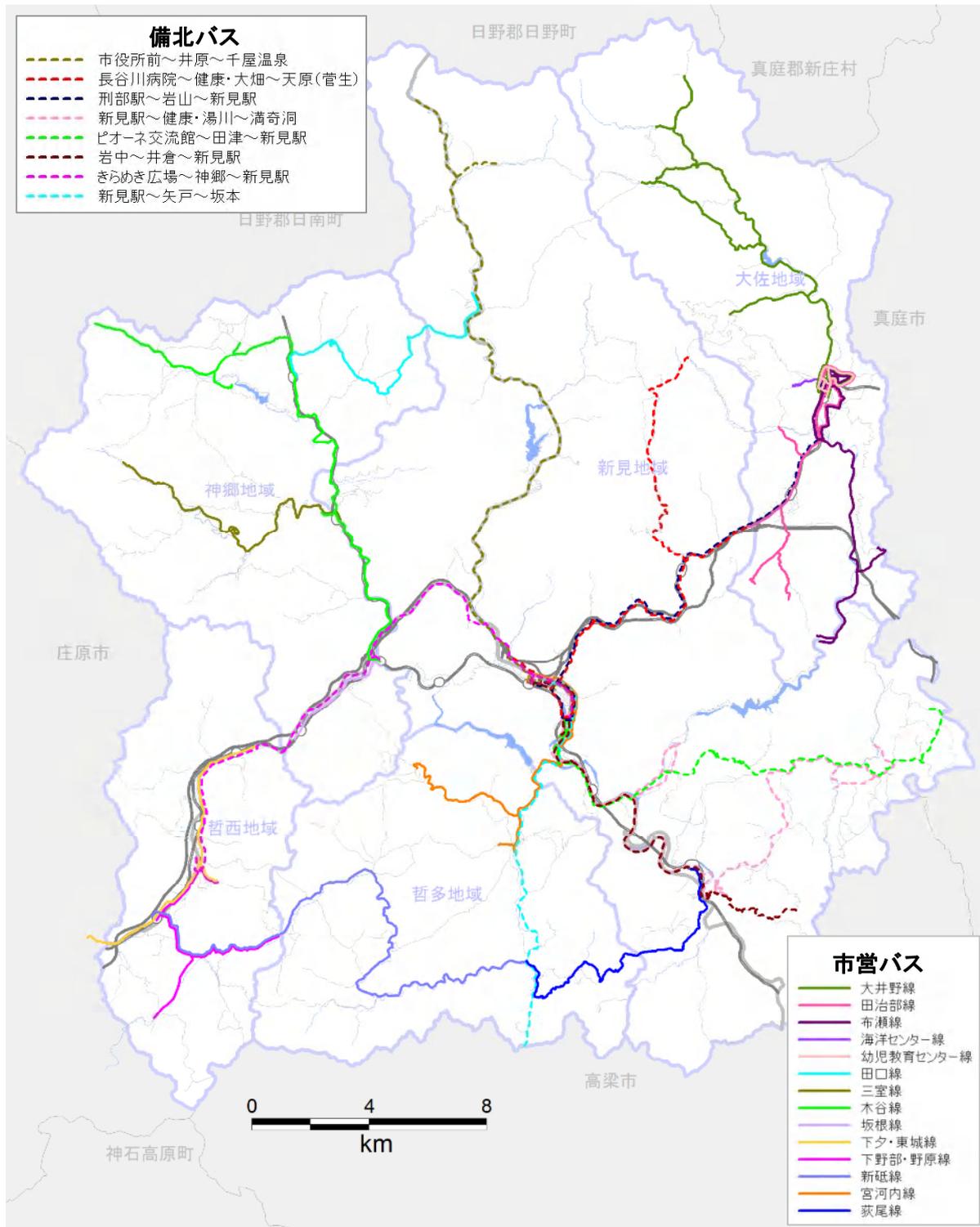


図 1-13 路線バス網

また、各路線の最終便の時刻は、ほとんどが17時台となっており、18時台は5路線、19時台は1路線のみです。

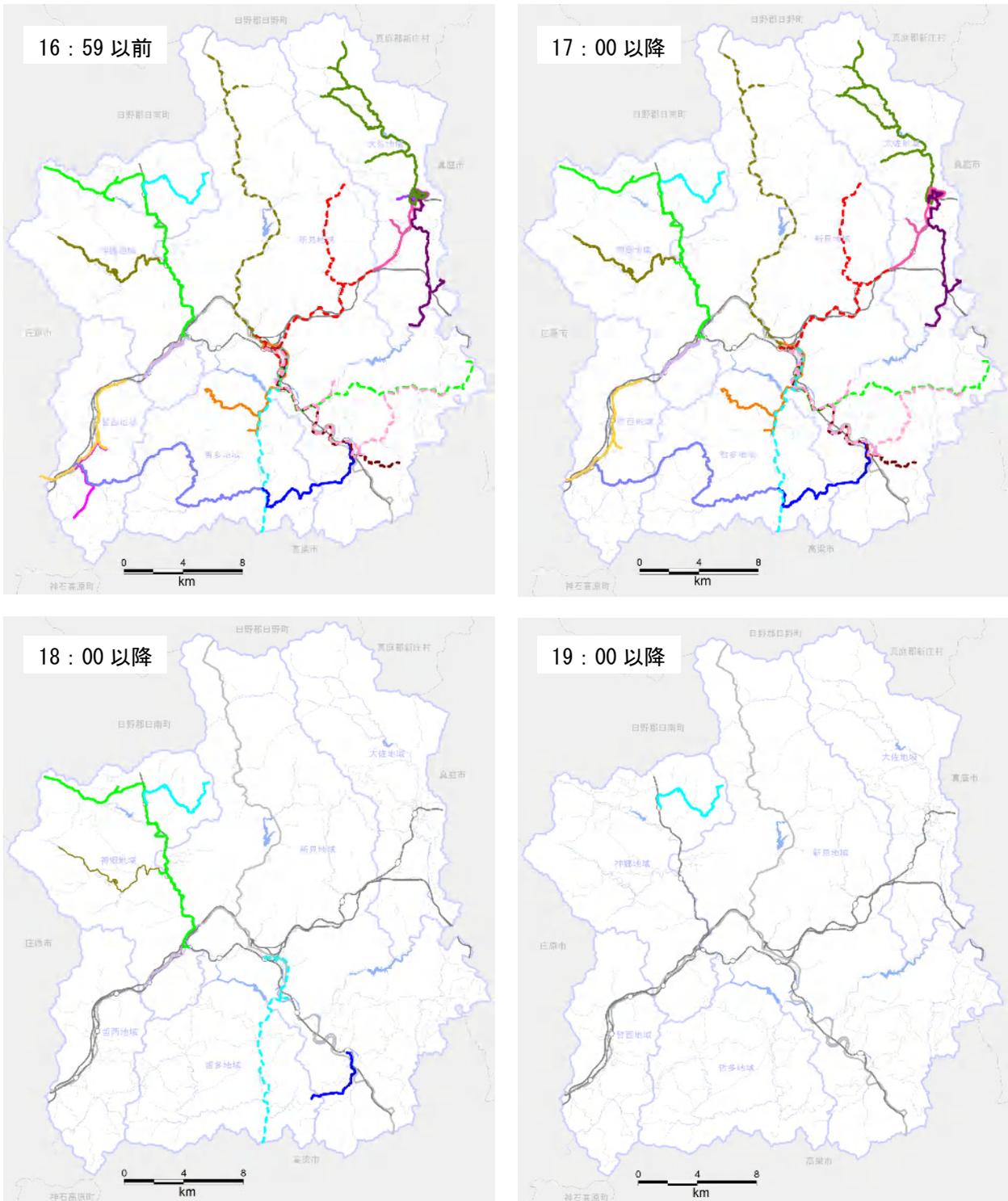


図 1-14 最終便時刻別の運行路線

(2) バス停までの距離

バス停までの距離が遠く路線バス（備北バス、市営バス）を利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が数多くあります。これらの集落・世帯群は大佐地域を除く全域に広く分布しています。

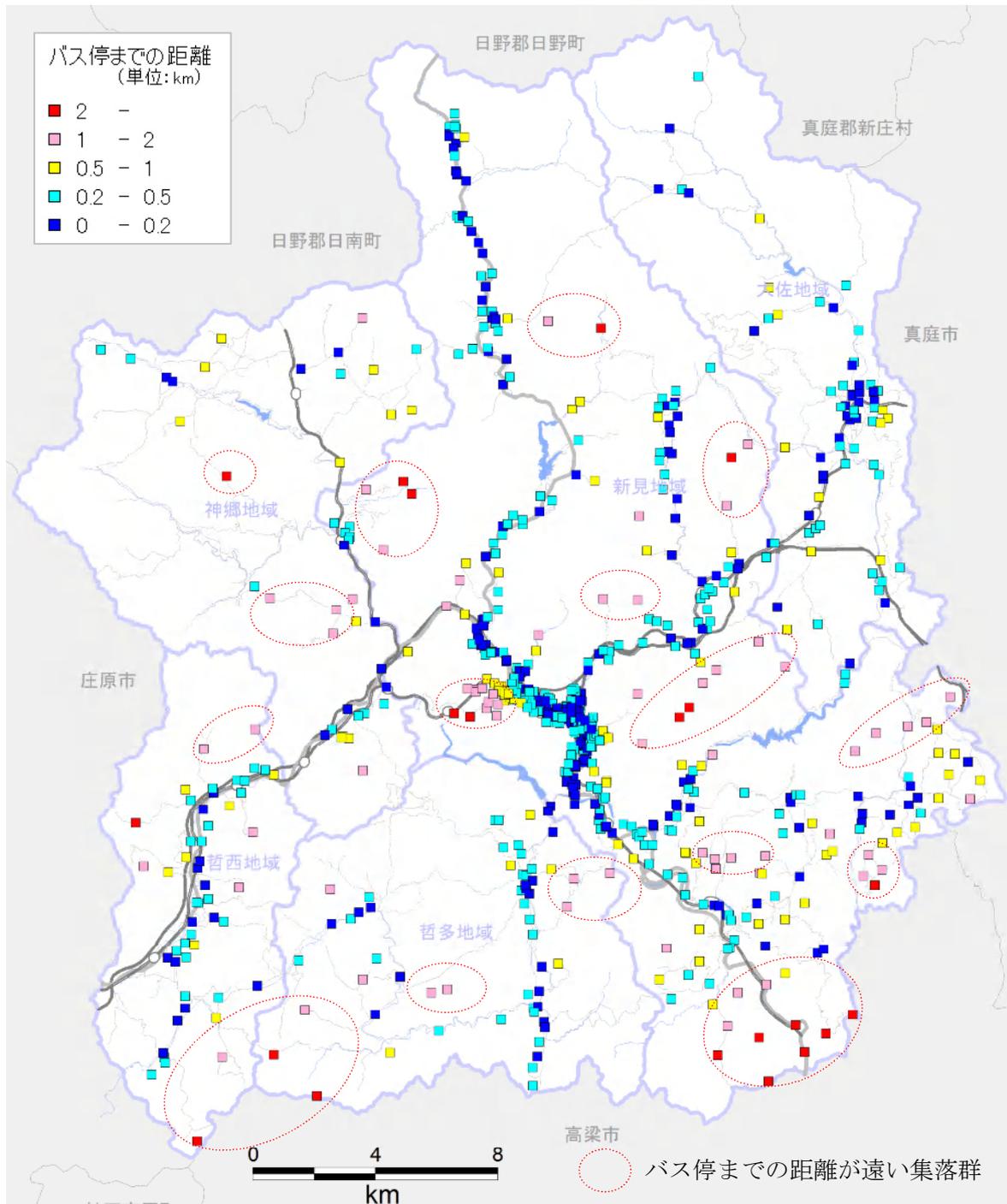


図 1-15 集落から最寄りのバス停までの距離

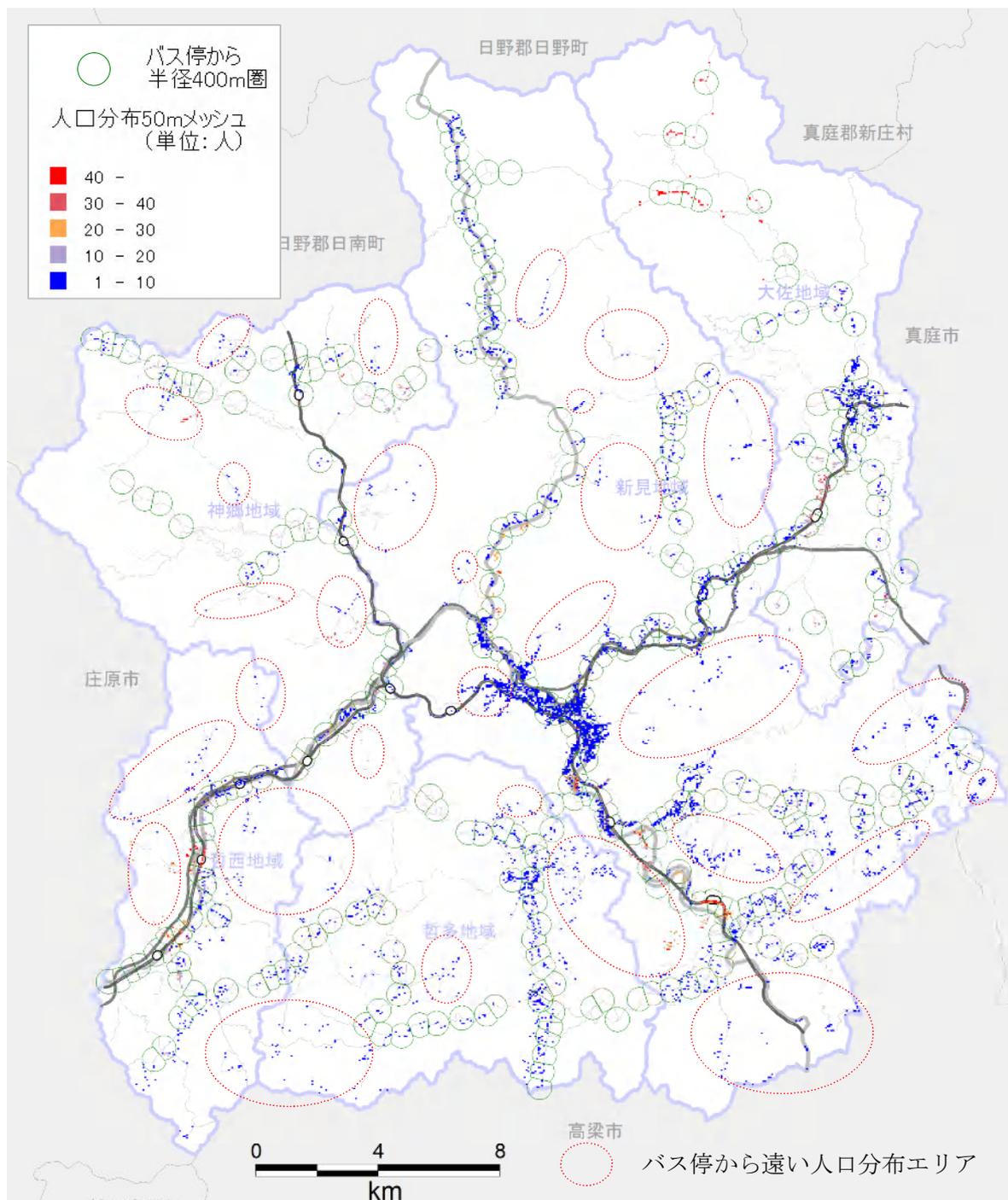


図 1-16 人口分布 (50mメッシュ) とバス路線

(3) 運行状況

備北バス、市営バスともに利用者数は減少傾向にあるとともに、備北バスでは21系統中6系統が、市営バスでは14系統中13系統と、そのほとんどが乗車密度1人未満となっています。

また、路線バスの利用促進と地域間格差の是正を目的として、19年10月と20年4月に全体的な運賃の値下げと中高生の半額化などの大幅な運賃改定が行われた結果、収支率は悪化し、21年度の収支率は、備北バス22.7%、市営バス7.4%となっています。

表1-2 備北バス運行状況(20年10月~21年9月)

方面	系 統			系統 距離	乗車 密度	平均運 行回数	実車走行 距離(km)	経常経費 (千円)	運送収入 (千円)	収支率
	起 点	経 由 地	終 点							
豊 永 満奇洞	豊 永	唐松井倉	新見 駅	34.2km	1.2人	0.8回	20,793.6	5,092	761	14.9%
	豊 永	井 倉	新見 駅	29.4km	4.5人	0.9回	19,609.8	4,802	2,712	56.5%
	ヒオ-ネ交流館	田 津	新見 駅	24.9km	6.4人	0.8回	15,189.0	3,719	3,202	86.1%
	唐 松	正 田	新見 駅	10.5km	1.2人	0.8回	6,405.0	1,568	402	25.6%
	新見 駅	湯 川	満奇洞	36.5km	0.5人	0.8回	22,301.5	5,461	348	6.4%
	新見 駅	井倉唐松	満奇洞	35.5km	1.4人	0.9回	23,678.5	5,798	986	17.0%
	満奇洞	湯川唐松	高 尾	37.5km	1.9人	1.2回	34,912.5	8,549	1,883	22.0%
	高 尾	唐松湯川	湯川診療所	34.0km	2.3人	0.1回	3,060.0	749	222	29.6%
	岩 中	井 倉	石 蟹	14.5km	2.4人	0.8回	8,845.0	2,166	888	41.0%
	小 計			257.0km		7.1回	154,794.9	37,903	11,405	30.1%
菅 生	新見 駅	金谷岩山	天 原	22.2km	0.8人	0.3回	5,328.0	1,305	148	11.4%
	新見 駅	岩 山	天 原	19.4km	1.4人	0.9回	12,920.4	3,164	691	21.8%
	天 原	岩山金谷	高 尾	23.2km	1.4人	0.9回	15,288.8	3,744	707	18.9%
	天 原	金谷大畑	高 尾	28.6km	0.4人	1.3回	27,570.4	6,751	371	5.5%
	大 畑	岩 山	新見 駅	12.2km	1.3人	0.4回	3,721.0	911	239	26.2%
	天 原	大 畑	新見 駅	24.8km	3.2人	0.8回	15,128.0	3,704	1,841	49.7%
		小 計			130.4km		4.6回	79,956.6	19,578	3,997
刑 部	刑 部 駅	岩 山	新見 駅	22.1km	0.5人	0.9回	15,912.0	3,896	280	7.2%
千 屋	千屋温泉	千 屋	新見 駅	28.8km	0.8人	2.9回	62,985.6	15,423	1,609	10.4%
	千屋温泉	井 原	新見 駅	31.8km	0.8人	1.8回	42,421.2	10,387	1,096	10.6%
	千屋温泉	井 原	市役所	34.0km	1.8人	0.6回	16,320.0	3,996	884	22.1%
		小 計			116.7km		5.3回	121,726.8	29,806	3,590
哲 西	市役所	神 郷	哲 西	22.9km	1.3人	0.9回	16,488.0	4,037	703	17.4%
坂 本	坂 本	矢 戸	新見 駅	18.7km	2.1人	4.4回	61,223.8	14,991	5,030	33.6%
	合 計			567.8km		23.2回	450,102.1	110,212	25,005	22.7%

 : 乗車密度1.0人未満

表 1-3 市営バス運行状況 (20年10月~21年9月)

地域	系統			系統 キロ程	乗車 密度	運行 回数	実車走行 キロ(km)	経常経費 (千円)	運送収入 (千円)	収支率
	起 点	経 由 地	終 点							
大 佐	君 山		刑 部 駅	29.7km	0.7人	3.0回	42,589.8		568	
	勤 定		刑 部 駅	20.8km	0.6人	3.0回	29,827.2		533	
	大 畑		刑 部 駅	16.7km	0.2人	3.0回	23,947.8		224	
	小 計			67.2km			96,364.8	14,863	1,325	8.9%
神 郷	坂 根	門 前	神 代 駅	5.4km	0.7人	5.0回	15,768.0		439	
	三 室	足 立	神 代 駅	21.2km	0.6人	3.0回	37,142.4		339	
	木 谷	梅 田	新 郷 駅	16.7km	0.6人	5.0回	48,764.0		432	
	田 口	三ヶ市	新 郷 駅	8.2km	0.6人	6.0回	28,732.0		496	
	三 室	大成口	油野出張所	9.8km	1.3人	1.0回	960.4		21	
	三 室	神代駅	福祉センター前	22.0km	0.4人	1.0回	12,848.0		75	
	小 計			83.3km			144,214.8	24,735	1,802	7.3%
哲 多	本 郷	健康の森	新 見 駅	20.6km	0.2人	3.3回	39,182.9		295	
	萬 歳	熊 野	井 倉 駅	13.2km	0.2人	4.7回	29,920.8		236	
	萬 歳	南 北	野 馳 駅	25.1km	0.1人	3.6回	43,004.2		208	
	小 計			58.9km			112,107.9	15,870	739	4.7%
哲 西	神 社 前	野 原	保 育 園	15.6km	0.6人	3.3回	24,491.9		471	
	東 城 局	保 育 園	下 夕	14.3km	0.7人	4.3回	29,440.1		518	
	小 計			29.9km			53,932.0	9,832	989	10.1%
合 計				239.3km			406,619.5	65,300	4,855	7.4%

注) 経常経費は20年度集計 : 乗車密度 1.0人未満

1-2-3 その他の公共交通

(1) ふれあい送迎事業

新見、哲多、哲西地域では、各地域の診療所等への送迎バス 17 路線が運行しています。ほとんどの路線は週 1 回の運行であり、1 運行あたりの利用者数は、全体平均で 3.2 人（20 年度）となっています。また、一部の路線では特定区間のデマンド運行も行われています。

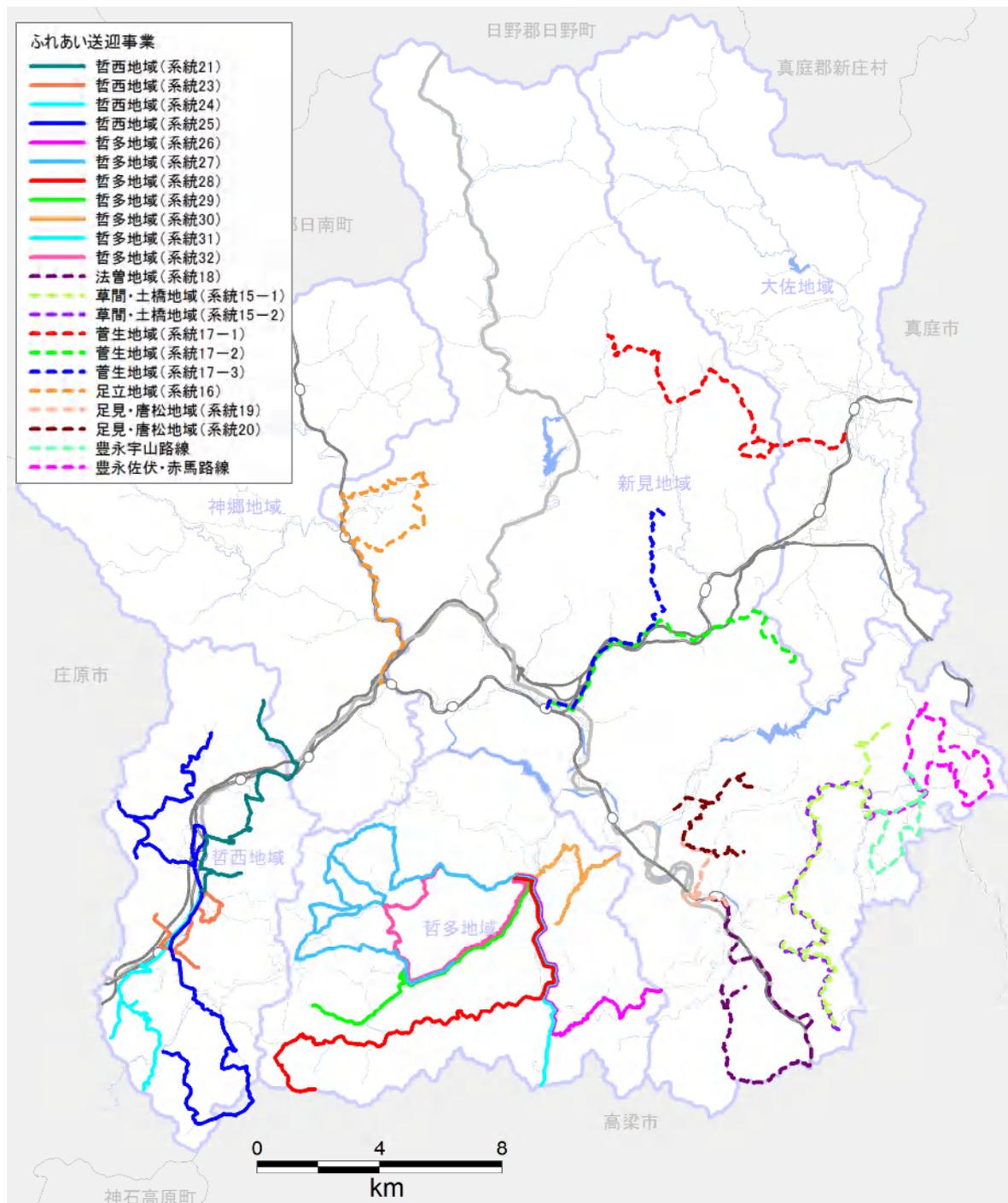


図 1-17 ふれあい送迎路線網

表 1-4 ふれあい送迎運行状況（20年度）

管轄	路線名		起 点	終 点	運行 曜日	キロ程 (片道)	年間延べ 運行回数	年間延べ 利用者数	1 運行当り の利用者数
新見	1	菅生	用郷橋	大佐診療所	水	15.7	100	304	3.0
				菅生市民センター		5.2			
	2	足立	田曾公会堂	神代診療所	金	20.7	98	216	2.2
			芋原	田曾公会堂		10.7			
	3	草間・土橋	旧井倉野小	湯川診療所	月	20.0	86	175	2.0
	4	法曾	柏	井倉駅	木	17.0	102	354	3.5
	5	足見・唐松	西組	井倉診療所	火	30.6	96	79	0.8
			東組	井倉診療所					
6	豊永赤馬・佐伏	佐伏	湯川診療所	火	16.7	46	104	2.3	
7	豊永宇山	満奇洞	湯川診療所	金	10.6	45	113	2.5	
小計						147.2	573	1,345	2.3
哲多	8	荻尾	荻尾	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	月・木	26.0	86	306	3.6
	9	大谷	大谷	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	月・木	32.3	93	521	5.6
	10	目金	目金	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	火	33.5	47	268	5.7
		長楽	長楽	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	火	21.6	44	126	2.9
	11	松本	松本	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	水・土	16.5	74	163	2.2
		横谷	横谷	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	水・土	18.0	71	327	4.6
	12	花木	花木	ｽﾏｲｶﾙｸﾘﾆｯｸ	水	12.7	45	124	2.8
小計						160.6	460	1,835	4.0
哲西	13	干子	干子集会所	哲西診療所	月	22.5	36	202	5.6
	14	日長谷	日長谷集会所	哲西診療所	火	19.2	39	237	6.1
	15	青谷	青谷集会所	哲西診療所	水	14.2	20	39	2.0
	16	川南	川南下	哲西診療所	木	23.7	5	8	1.6
	17	川東	川東上	哲西診療所	金	26.5	0	0	0.0
小計						106.1	100	486	4.9
合計						413.9	1,133	3,666	3.2

表 1-5 ふれあい送迎収支状況（20年度）

管 轄	運行経費(円)	運送収入(円)	収支率	年間延利用者数	乗車1人当りの 運行経費(円)
新 見	4,789,779	368,550	7.7%	1,345	3,561
哲 多	3,058,037	280,400	9.2%	1,835	1,667
哲 西	803,615	74,650	9.3%	486	1,654
合 計	8,651,431	723,600	8.4%	3,666	2,360

(2) スクールバス

スクールバスは、新見地域 6 路線、大佐地域 2 路線、神郷地域 4 路線、哲多地域 4 路線の計 16 路線運行しています。

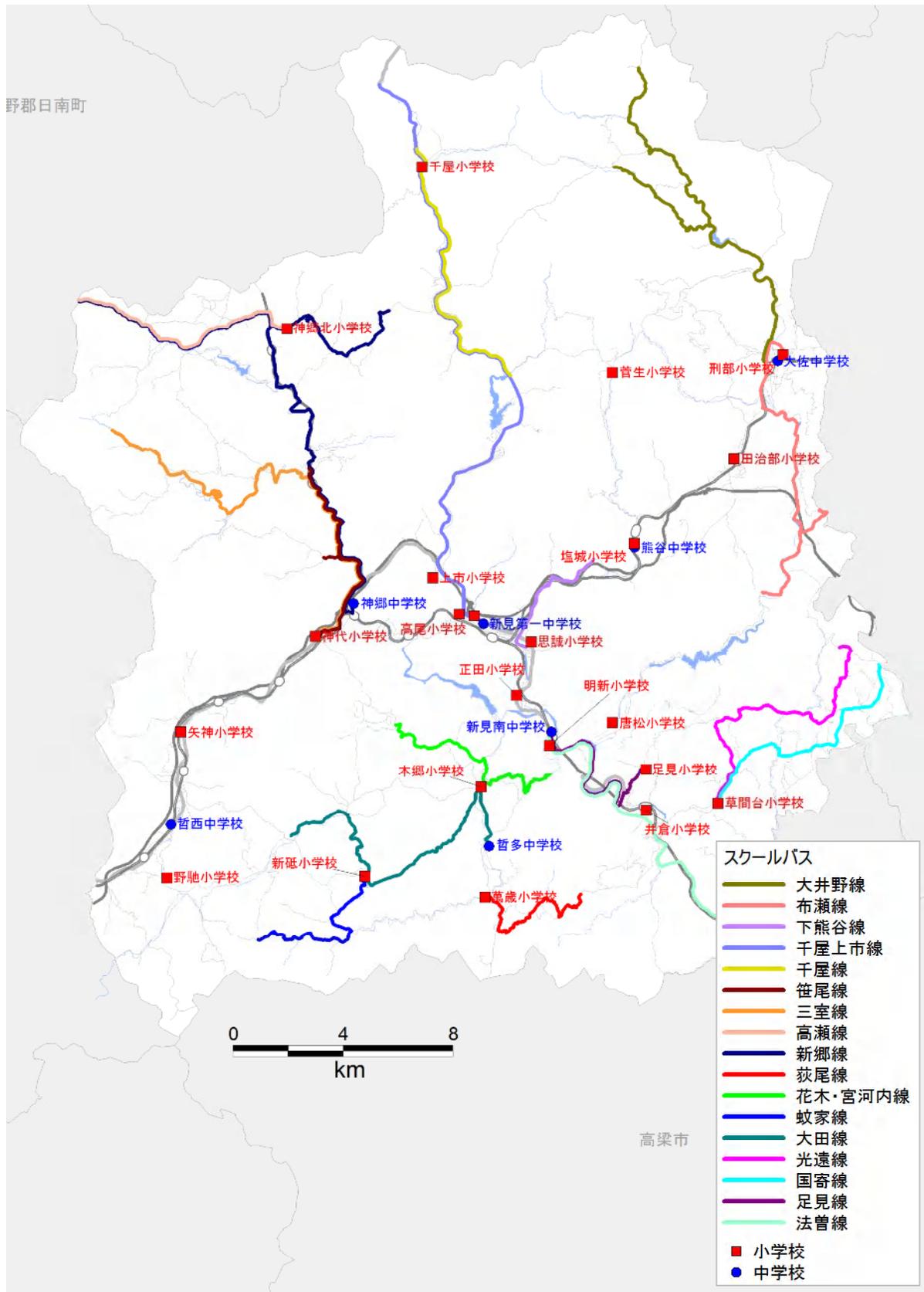


図 1-18 スクールバス路線図

(3) タクシー

タクシー会社は市内に9社ありますが、神郷地域にはないとともに、タクシー営業所から5キロ以上離れ、日常的にタクシーを利用しにくい地域も多くあります。



図1-19 タクシー営業所所在地

1-3 新見市における公共交通の課題

①公共交通空白地域への対応

市内には、最寄りのバス停までの距離が遠く路線バスを利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が数多くあります。ふれあい送迎事業によりある程度カバーされていますが、なお多くの公共交通空白地域が存在します。また、新見公立大学周辺は、中心市街地の一面をなし、人口密集地でありながら、バス路線もふれあい送迎もありません。今後、適正なサービス水準の検討を行った上で、このような地域をできる限り減らしていく必要があります。

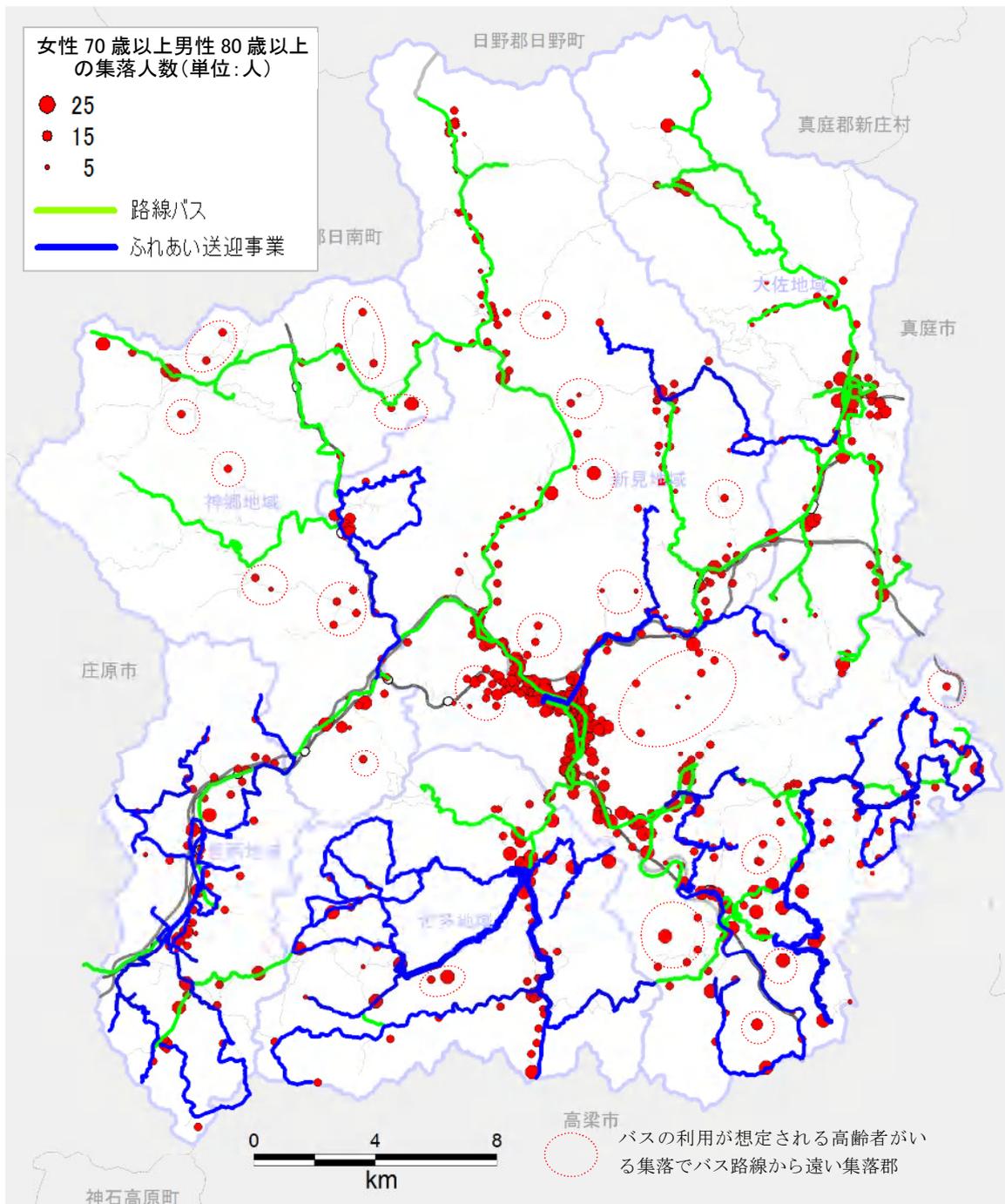


図 1-20 公共交通空白地域

②低利用便の見直し

昨年の路線バス乗降調査では、調査期間中の1便当たり平均利用者数が1人未満の便が備北バス及び市営バス全171便のうち58便(34%)あり、0人も23便(13%)あります。統一的な見直し基準を設定し、運行の見直しを図っていく必要があります。

表 1-6 乗降調査における1便当たり1人未満の便

地 域	系統数	日便数	1便当たり利用者数	
			1人未満便数	(うち0人便数)
新 見	21	49 100%	5 10%	(0) 0%
大 佐	3	26 100%	10 38%	(3) 12%
神 郷	6	46 100%	26 57%	(11) 24%
哲 多	3	29 100%	11 38%	(6) 21%
哲 西	2	21 100%	6 29%	(3) 14%
合 計	35	171 100%	58 34%	(23) 13%

乗降調査期間:新見(21年7月28日~9月4日)、大佐(平成21年10月9日~10月20日)、神郷(平成21年7月27日~8月28日)
 哲多(平成21年8月10日~8月24日)哲西(平成21年8月3日~8月7日)

③地域間格差の是正

備北バスへの補助、市営バス運行、ふれあい送迎事業への20年度の市財政の支出額は、約1億3,800万円となっています。これを地域別に住民1人当たりの支出額でみた場合、地域間で3倍近い開きとなっており、運行回数(=運行サービス)の差がその主たる原因となっています。必要最低限のサービスを担保したうえでこうした地域間格差を是正する必要があります。

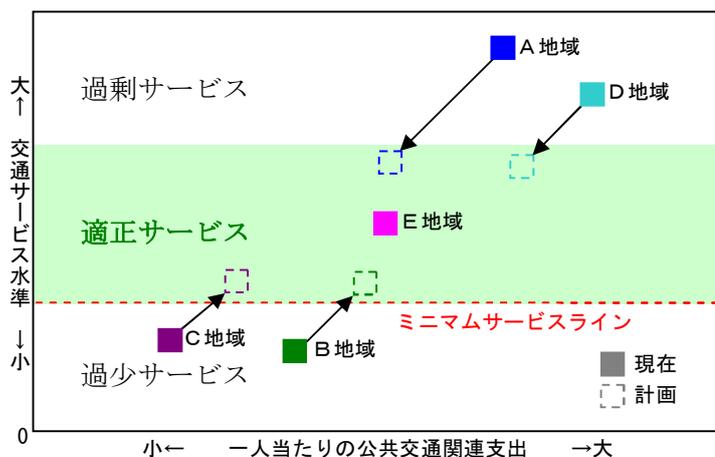


図 1-21 地域間格差是正イメージ

表 1-7 20年度新見市公共交通関連支出額

地 域	備北バスへの補助	運行支出(経費-収入)		合 計(千円)	1人当たりの支出額(円)	人口(人)
		市営バス	ふれあい送迎			
新 見	70,389		4,421	74,810	3,437	21,763
大 佐		13,405		13,405	3,716	3,607
神 郷		22,916		22,916	9,485	2,416
哲 多		14,466	2,778	17,244	4,717	3,656
哲 西		8,767	729	9,496	3,226	2,944
合 計	70,389	59,554	7,928	137,871	4,010	34,386

④利用者の変動への対応

過疎化が進行し、人口減少が顕著な地域では、バスの運行を継続する場合の効率性の低下は避けられません。特に中心的利用者である運転免許を持たない高齢者や中高生は、今後大きく減少すると予想されます。新見市全体では、運転免許を持たない65歳以上の高齢者は、現在の約6,800人から10年後には約4,100人へと4割減少し、中高生は現在の約1,800人から10年後には約1,450人へと2割減すると予想されます。こうした利用者の減少を踏まえつつ、路線存続に向けた適正なサービス水準設定や、バスの運行に合わせた生活スタイルの定着化など効率的なバス運行を地域住民とともに考えていく必要があります。また、利用者の減少が避け難い状況にあつて、縮小均衡を前提とした経費削減に向けた取り組みが必要です。

表 1-8 運転免許非保有者推計（65歳以上）

地 域	22年		27年		32年		37年	
	推計値	22年比	推計値	22年比	推計値	22年比	推計値	22年比
新 見	4,119	100%	3,319	81%	2,530	61%	1,825	44%
大 佐	738	100%	597	81%	457	62%	332	45%
神 郷	571	100%	439	77%	320	56%	227	40%
哲 多	694	100%	543	78%	405	58%	281	41%
哲 西	656	100%	522	79%	390	59%	279	43%
全 市	6,779	100%	5,420	80%	4,103	61%	2,945	43%

岡山県運転免許保有者数(H21.12末)と新見市将来人口推計より試算

⑤市中心部への移動手段の確保

民生委員アンケート調査結果では、高齢者の通院・買物需要は、各地区の診療所やスーパー、個人商店、移動販売により基本部分は充足されているようです。

その一方で、よく利用する医療機関、商業施設として、地区外、特に新見市中心部の病院や商業施設を回答者の多くが挙げており、新見市中心部のこれらの施設への移動ニーズはかなり高いものがあります。しかし、新見地域以外の大佐、神郷、哲多、哲西地域と市中心部を結ぶバス路線はほとんどありません。市営バスの路線延長、JRとの接続など市中心部への移動手段について、検討してみる必要があります。

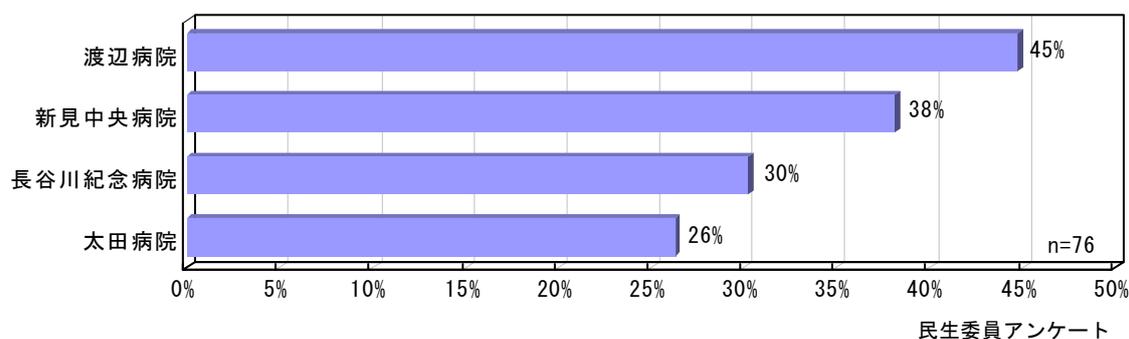


図 1-22 高齢者が普段利用する主な医療施設

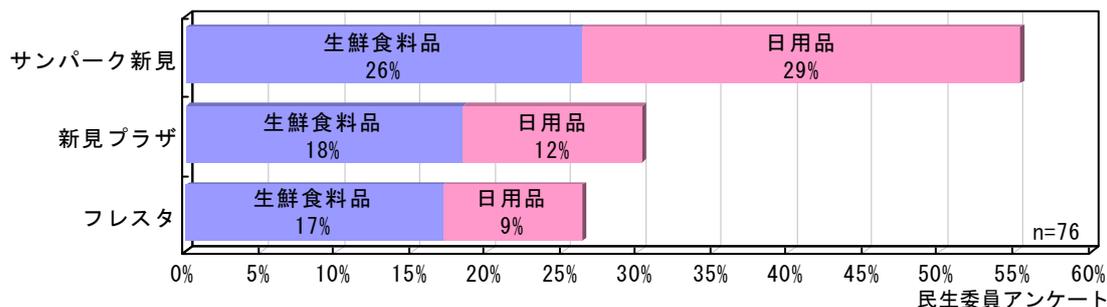


図 1-23 高齢者等の主な買物先（生鮮食料品・日用品）

⑥市営バス路線の見直し

市営バスは旧町営バス路線をそのまま継続しているため、集落の生活圏を考慮した場合、旧町エリアを越えた運行形態・ルートの見直しや統合が必要と思われる路線がいくつか存在します。これらの路線の利用状況を精査するとともに、沿線地域の潜在需要を把握し、地域実態に即した運行形態や路線の見直しが必要です。



図 1-24 市営バス重複路線事例

⑦中心市街地路線の見直し

中心市街地に立地する病院、大型商業施設、高校、市役所等の主要施設は、分散しており、新見駅から徒歩でこれらの施設へ移動するのは困難です。新見駅とこれらの施設を結ぶバスの便数は、新見駅～渡辺病院・新見高校間こそ 25 回と、平均 30 分間隔で運行していますが、中心市街地西部地域を結ぶ新見駅～長谷川記念病院間は 11.5 回、中心市街地の南東端に位置する代表的商業集積施設であるサンパーク新見へは 12 回しか運行していません。多くの市民が利用するこれらの施設と新見駅を結ぶバス路線が不足していることが、JR を含めた市の公共交通全体の利用を妨げている可能性があります。こうした状況を踏まえ、先の市営バスの市中心部への路線延長も含めて、中心市街地のバス路線を見直す必要があります。



図 1-25 路線バス区間運行回数（中心市街地）

第2章 計画の基本方針

2-1 基本方針

前章で抽出した課題を踏まえ、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生を図ります。

【基本方針】

市民生活と地域の魅力を高める市民主体の公共交通

2-2 新見市地域公共交通総合連携計画の目標

上記の基本方針に基づいて地域公共交通の活性化・再生を図るに当たり、以下の目標を設定します。

【基本方針】

市民生活と地域の魅力を高める市民主体の公共交通

【新見市地域公共交通総合連携計画の目標】

市民の生活を支える持続可能な地域公共交通

利便性の高い新見市全体の公共交通ネットワーク

中心市街地における移動の利便性を向上させる公共交通

目標1：市民の生活を支える持続可能な地域公共交通

各地域にエリア運行等を導入して交通空白地域の解消を図り、だれもがどこでも最低限の交通サービスを楽しむことができます。

また、需要に見合った運行と公共交通資源の最適配分を基本に効率的で持続可能な交通体系を構築します。

目標2：利便性の高い新見市全体の公共交通ネットワーク

JRとの接続をより重視したダイヤ編成など周辺部から市中心部へのアクセス機能を高め、市内のどこからでも公共交通機関を利用して中心市街地での買物等ができる利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

目標3：中心市街地における移動の利便性を向上させる公共交通

中心市街地では、バスの時間をあまり気にすることなく、病院や買物、その他の用事を済ませることができるように、新見駅と中心市街地の主要施設（医療、商業、教育）を結ぶバスの便数を充実し、中心市街地における移動の利便性の向上を図ります。

2-3 計画の期間と対象地域

◆計画の期間：平成 23 年度～平成 27 年度

◆対象地域：新見市全域

2-4 目標達成に対する評価指標の設定

目標達成に対する評価指標を下記のとおり設定します。

目 標	評 価 指 標
目標1 市民の生活を支える 持続可能な地域公共 交通	評価指標 公共交通が利用できない人口の低減 具体的数値：バス停から 500m以上離れた集落人口 現在の数値：4,200 人 目標の数値：5 年間で 80%を削減 ※残る 20%については、状況を見ながら適宜検討する。
	評価指標 乗車密度 0.5 人未満のバス路線及び 1 便当りの利用者数 1 人未満の便の縮小 具体的数値：年間の乗車密度 0.5 人未満の路線・系統数 1 便当りの利用者数 1 人未満の便数 現在の数値：6 路線・系統 乗降調査期間中 67 便 目標の数値：5 年間で 0 を目指す ※通学利用便、実質回送便を除く
目標2 利便性の高い新見市 全体の公共交通ネット ワーク	評価指標 JR との乗継に適した便の増加 具体的数値：JR との接続 ^(注) が 15 分以内の市営バスの便数割合 (注)路線上の代表的 JR 駅における接続 (JR から市営バスへの接続を含む) 現在の数値：33% (41 便/126 便、大佐 59%、神郷 28%、哲多 30%、哲西 14%) 目標の数値：60%以上 (地域内通学便、実質回送便を除くすべての便を 待ち時間 15 以内で JR と接続)
目標3 中心市街地における 移動の利便性を向上 させる公共交通	評価指標 新見駅と中心市街地を結ぶバス路線網の充実 具体的数値：新見駅と中心市街地主要施設間の運行回数 現在の数値：新見駅～長谷川記念病院間 11.5 回 新見駅～新見高校・市役所間 25 回 新見駅～間 12 回 目標の数値：新見駅～長谷川記念病院間 15 回以上 新見駅～新見高校・市役所間 30 回以上 新見駅～サンパーク新見間 15 回以上 ※中心市街地の循環バス路線を新設

2-5 運行見直し基準の設定

低利用の状態が続く路線については、地域全体の効率的輸送の観点から減便等の措置も必要であるとともに、その目安となる基準をあらかじめ設定しておく必要があります。

また、路線バスへの住民の理解と利用促進を図っていく上でも運行見直し基準を設定し、住民に周知することが必要であると考えます。特に低利用路線においては、行政と住民が危機感をもって利用促進に取り組んでいく必要があります。

こうした観点から、運行見直し基準を以下のとおり設定します。

＜運行見直し基準＞

◆乗車密度 0.5 人未満の路線・系統

◆平均利用者数 1 人未満の便

運行見直し基準の運用に当たっては、最低 6 ヶ月程度の利用促進期間を設け、この間に基準を満たさなかった路線について減便等を行います。また、恒常的な通学利用者がある便については、見直し対象としません。

なお、見直し基準そのものも社会情勢等の変化を踏まえ、3～5 年毎に見直していきます。

第3章 計画に位置づける事業

3-1 地域公共交通再編にあたっての基本的な考え方

①地域内交通の充実

◇ふれあい送迎のエリア運行による公共交通空白地域の解消

定時定路線型のふれあい送迎をデマンド型エリア運行とし、公共交通を利用できない地域の解消を図るとともに、既存路線を統合し、運行の効率化を図ります。

◇交通資源の適正配置

低利用路線に投入されていた公共交通資源（車両、人材）をふれあい送迎やより利用が見込める路線にシフトするとともに、スクールバスの有効活用を図ります。

②市内全域を結ぶ交通ネットワーク

市内のバス路線は、それぞれの地域内を結ぶ路線がほとんどを占め、地域間を結ぶ路線は、限られており、市内各地から中心市街地への移動ニーズを充足する路線が絶対的に不足しています。そのため、鉄道を地域間を結ぶ幹線と位置づけ、路線バス、ふれあい送迎が相互に連携しあう交通ネットワークを再構築します。

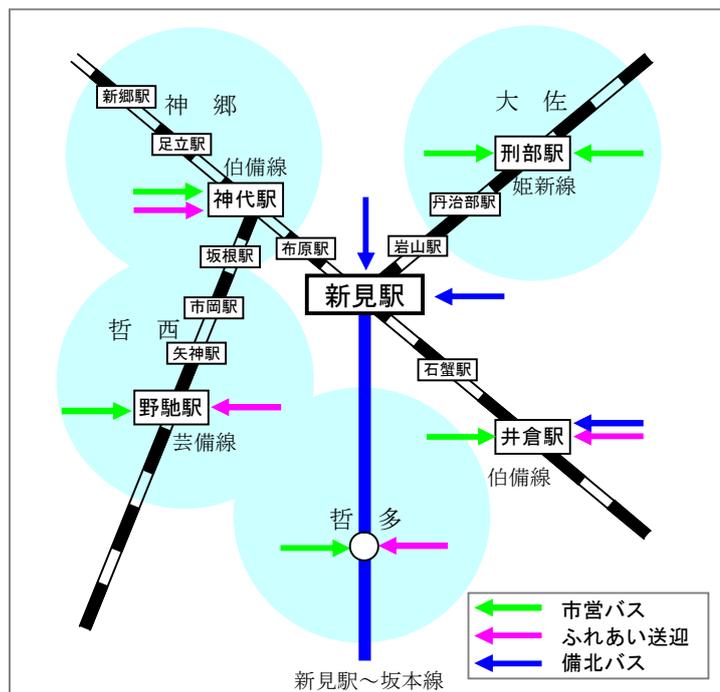


図 3-1 新見市交通ネットワークイメージ

③中心市街地のバス路線の充実

中心市街地の主要施設を結ぶバス便数を充実し、中心市街地での移動の利便性を高め、市内の各地域と新見駅を結ぶ鉄道、路線バスの利用を促進します。

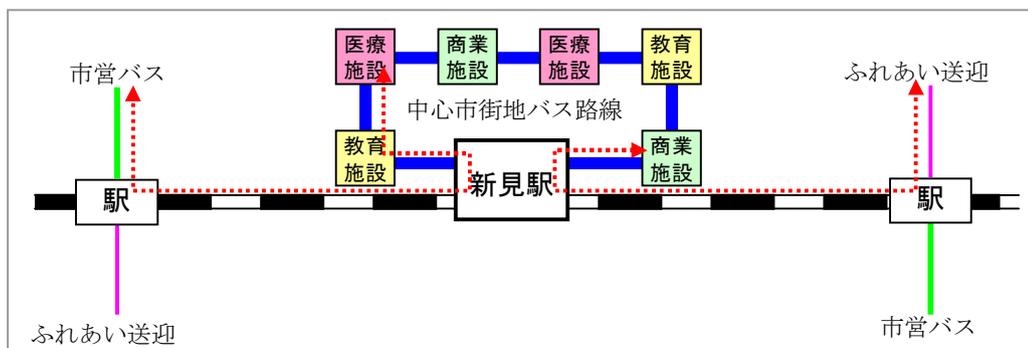


図 3-2 鉄道・路線バスを利用した中心市街地利用イメージ

3-2 施策の方向性

目標を実現するために、以下の施策を展開します。

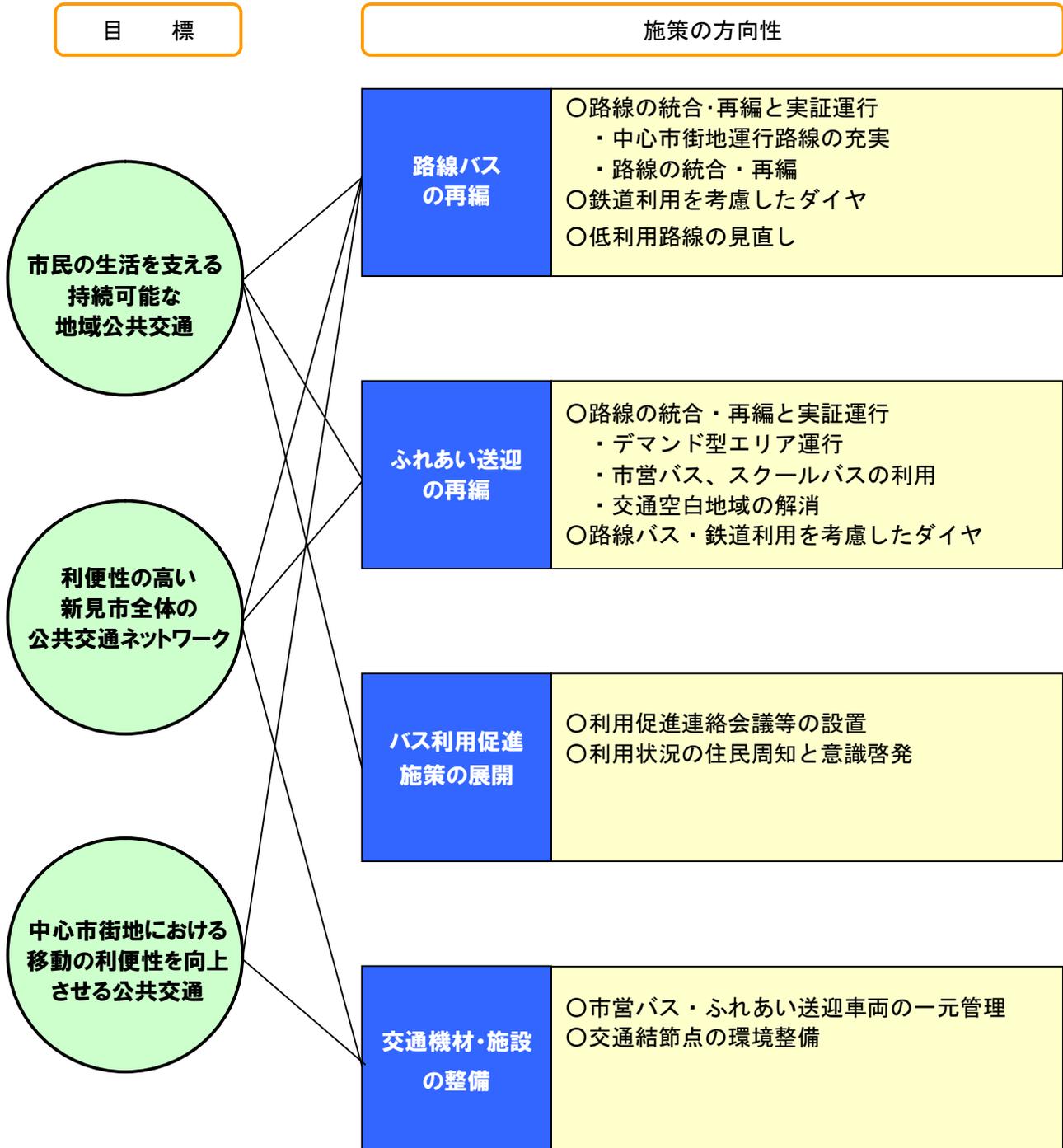


表 3-1 事業実施スケジュール

施策の方向性	施策及び事業		対象地域	実施スケジュール			
				23年度	24年度	25年度	26～27年度
路線バスの再編	路線の統合・再編と 実証運行	中心市街地運行路線の充実	新見市中心市街地	実施計画作成→実証運行→本格運行			適宜見直し
		路線の統合・再編	神郷・哲西・哲多	実施計画作成→実証運行→本格運行			適宜見直し
	鉄道利用を考慮したダイヤ編成		全域	実施計画作成→実施→適宜見直し			
	低利用路線の見直し		全域	半年程度の利用促進期間を設けて適宜実施			
ふれあい送迎 の再編	路線の統合・再編と実証運行		中心市街地を除く全域	実施計画作成→実証運行→本格運行			適宜見直し
	路線バス・鉄道利用を考慮したダイヤ編成		全域	実施計画作成→実施→適宜見直し			
バス利用促進 施策の展開	利用促進連絡会議等の設置		全域	定期開催			
	利用状況の住民周知と意識啓発		全域	定期的実施・不定期実施			
交通機材・施設 の整備	市営バス・ふれあい送迎車両の一元管理		全域	車両更新・一元管理			
	交通結節点の環境整備		全域	整備計画作成→整備			

3-3-1 路線バスの再編

(1) 路線の統合・再編と実証運行

①事業の概要

<中心市街地運行路線の充実>

新見駅と多くの市民が利用する中心市街地に立地する施設とを結ぶバス路線を充実し、鉄道も含めた新見市全体の公共交通の利便性を向上。

<路線の統合・再編>

効率性、利便性の観点から路線の統合・再編。

②事業の背景

<中心市街地運行路線の充実>

- 多くの市民が利用する病院、大型商業施設、高校、市役所等の主要施設は、中心市街地に分散して立地し、これらの施設と新見駅を結ぶバスの便数が相対的に不足。
- 新見公立大学周辺は、中心市街地の一面を成し、人口密集地でありながらバス路線がない。

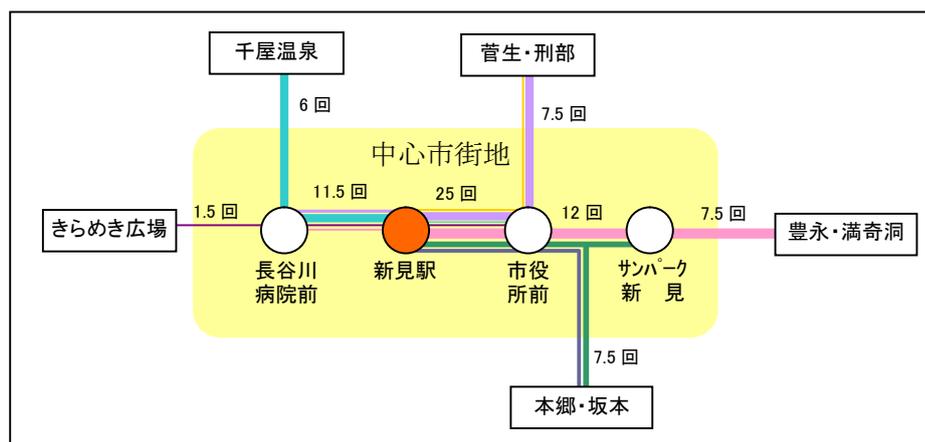


図 3-4 中心市街地バス路線網

<路線の統合・再編>

- 哲多の新砥線と哲西の下野部・野原線は、野原公会堂～野馳駅区間が重複。
- 神郷地域の市営バスは、バス乗換場を設けての乗換方式のため、地域内移動に2度の乗換が必要な路線がある。また、乗換場は、神郷地域の地理的中心点付近に設けられており、利用者の利便性の観点からの見直しが必要。

③事業の詳細

<中心市街地運行路線の充実>

低利用路線の減便等で発生する運行車両を中心市街地のバス路線へ振り替え、中心市街地の循環バス路線を新設するとともに、既存路線の路線を延長し、新見駅と中心市街地主要施設を結ぶ便数を充実する。これにより、新見駅と中心市街地へのアクセス機能を高め、中心市街地の活性化を図る。

<路線の統合・再編>

○運行区間が重複する哲多の新砥線と哲西の下野部・野原線を地理的生活圏を踏まえて下図のとおり新砥線、野原線、下野部線の3路線へ再編。

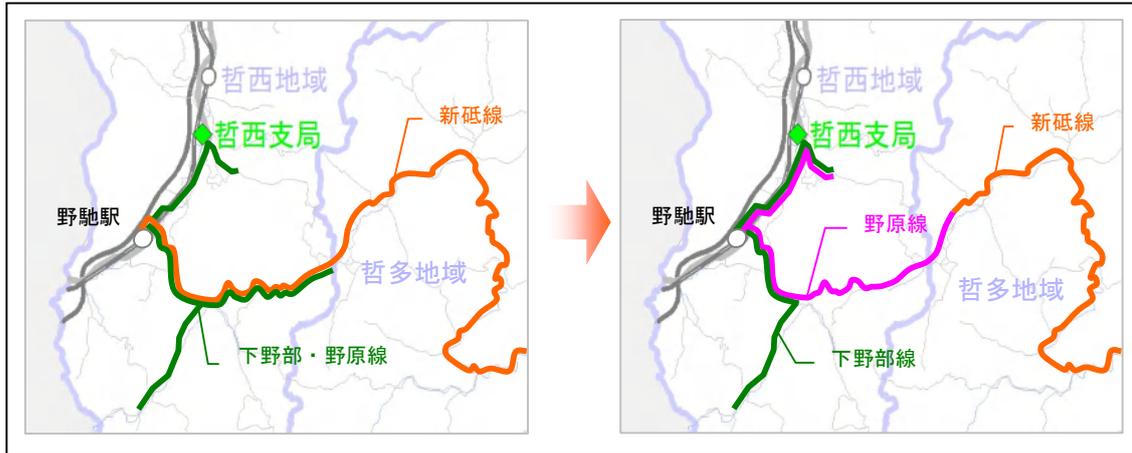


図 3-5 新砥線、下野部野原線統合再編イメージ

○神郷地域の市営バス4路線について乗換場方式を含めて、見直す。また、坂根線と哲西の下夕組・東城線を統合し、利便性の向上を図る。

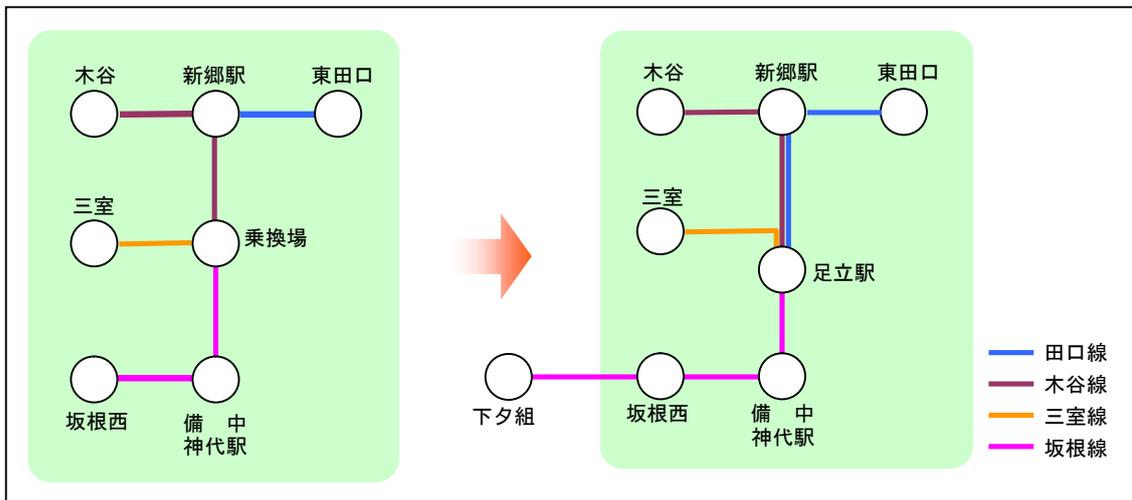


図 3-6 神郷地域市営バス再編イメージ

④事業主体	新見市・交通事業者・地域住民
⑤事業評価方法	乗車密度、利用者数、収支率

(2) 鉄道利用を考慮したダイヤ編成

①事業の概要

中心市街地への通院、買物での鉄道利用を考慮しながらバスのダイヤを見直し、鉄道の利用促進と全体的な公共交通関連支出の低減を図る。

②事業の背景

- 中心市街地と大佐、神郷、哲多、哲西地域を結ぶバス路線はきらめき広場～新見駅線(日運行回数 1.5回)、刑部駅～新見駅線(同 1.5回)、新見駅～坂本線(同 4.5回)、宮河内線(同 3回)の4路線のみ。
- 新見駅を中心に、JR 伯備線、姫新線、芸備線の3線が縦横に走り、運行本数は新見～岡山間が上下各 15本(特急を除く)、新見～米子間が上り 9本、下り 8本(特急を除く)、新見～東城間が上下各 6本、新見～津山間が上下各 8本運行。

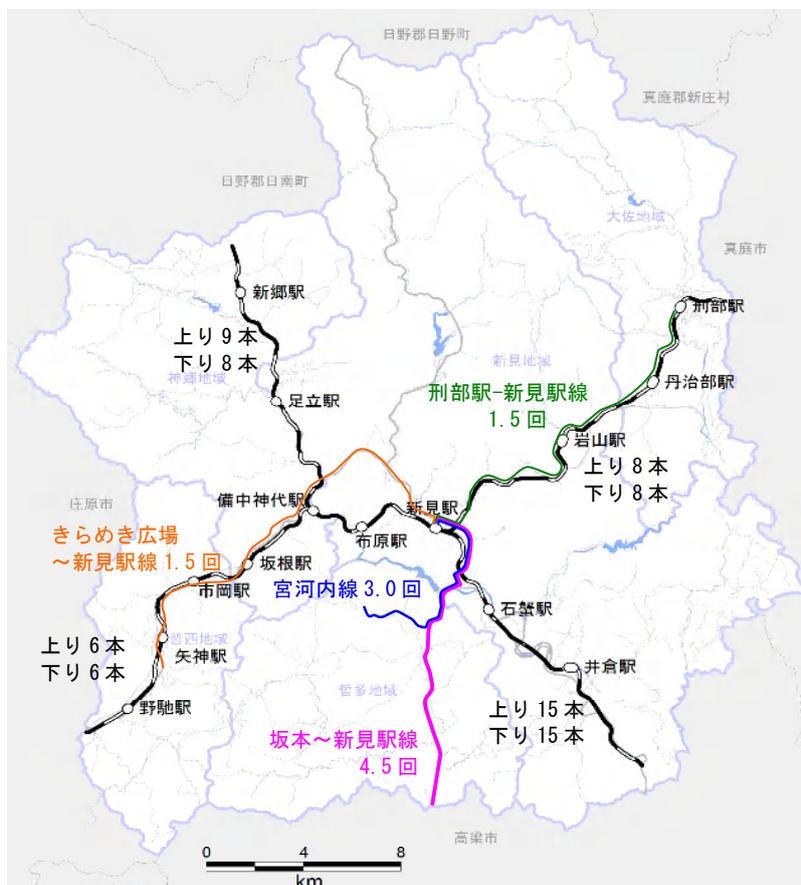


図 3-7 鉄道と路線バスの運行本数

(参) 井倉駅、新郷駅、野馳駅、刑部駅と新見駅間を列車と同本数バスを運行した場合、年間運行経費は1億1,400万円(備北バスのキロ当たり運行経費適用)。

③事業の詳細

- 各地域から中心市街地への通院・買物のモデルケースを想定し、最も利用頻度が高いと思われる列車との乗り継ぎを考慮して、市営バスを中心に全路線のダイヤを見直し。
- JRと平行して走るバス路線については、利用実態を精査し、JRへの転換を検討。

④事業主体

新見市・交通事業者

⑤事業評価方法	乗車密度、利用者数、収支率
---------	---------------

(3) 低利用路線の見直し

①事業の概要

低利用路線について、需要に見合った運行の観点から見直しを図るとともに、地域間格差を是正。

②事業の背景

乗車密度 0.5 人未満の路線・系統が 6 あるとともに、乗降調査期間中の平均利用者数が 1 便当たり 1 人未満の便が 4 割 (67 便/171 便) 占める。

表 3-2 乗車密度 0.5 人未満の路線・系統

地域	系 統			系統 和程	乗車 密度	運行 回数
	起点	経由地	終点			
新見	天原	金谷大畑	高尾	28.6km	0.4人	1.3回
大佐	大畑		刑部駅	16.7km	0.2人	3.0回
神郷	三室	神代駅	福祉センター前	22.0km	0.4人	1.0回
哲多	本郷	健康の森	新見駅	20.6km	0.2人	3.3回
	萬歳	熊野	井倉駅	13.2km	0.2人	4.7回
	萬歳	南北	野馳駅	25.1km	0.1人	3.6回

○公共交通への財政支出額を地域別に住民 1 人当たりの支出額でみた場合、地域間で 3 倍近い開きとなっており、運行回数 (= 運行サービス) の差がその主たる原因。

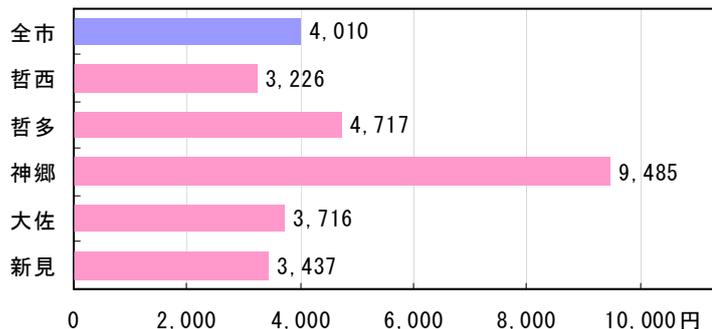


図 3-8 住民一人当たりの公共交通財政支出額

③事業の詳細

○乗車密度 0.5 人未満の路線・系統及び乗降調査において平均利用者数 1 人未満の便を中心に利用状況を精査し、実質的な回送便、恒常的な通学利用便を除いては、1 人未満の便は原則的に廃止または曜日運行とする。

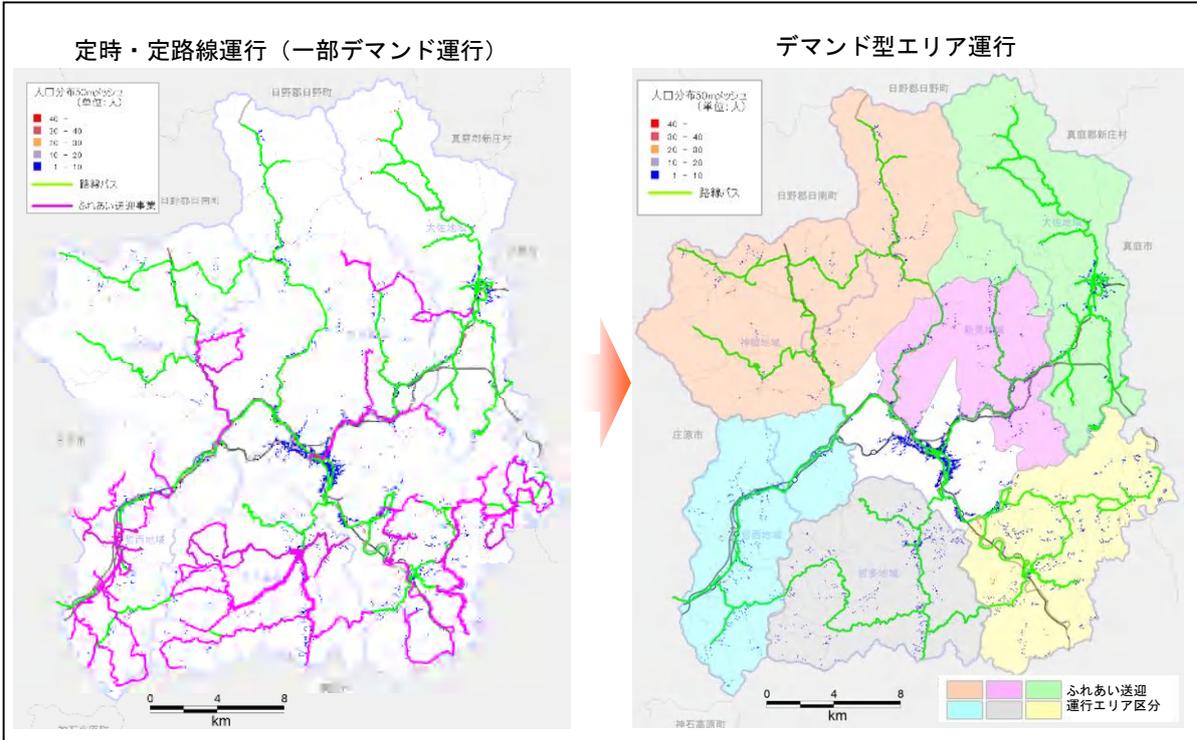
○市営バスについては、月～金の週 5 日運行を基本とするとともに、需要に見合った運行の観点から地域間格差を是正。

④事業主体	新見市・交通事業者・地域住民
-------	----------------

⑤事業評価方法	乗車密度、利用者数、収支率
---------	---------------

3-3-2 ふれあい送迎の再編

(1) 路線の統合・再編と実証運行

①事業の概要	
<p>エリア運行を導入し、既存路線を統合して運行の効率化を図るとともに、隣接する既存路線間に存在する交通空白地域を解消。</p>	
②事業の背景	
<p>○路線バスを利用できない公共交通空白地域をふれあい送迎事業でカバーしているが、なお多くの公共交通空白地域が存在。</p> <p>○乗車1人当たりの運行経費は2,360円で市営バス(970円)の2.4倍。</p> <p>○1便当りの平均利用者数は1.6人で、残る公共交通空白地域を定時定路線運行でカバーする場合、かなりの路線数が必要となり、運行管理面だけでなく、先の運行経費面からも非効率。</p>	
③事業の詳細	
<p>○既存路線をデマンド運行とし、運行の効率化を図るとともに、交通不便地域において新たにデマンド型エリア運行の実証運行を実施。</p> <p>○実証運行にて良好な結果が得られれば、既存のふれあい送迎路線をエリア運行に切り替え、更なる効率化を図る。</p> <p>○スクールバスの利用による効率化を検討。</p>	
	
<p>図3-9 ふれあい送迎エリア運行イメージ</p>	
④事業主体	新見市・交通事業者・地域住民
⑤事業評価方法	公共交通が利用できない人口、利用者数、収支率

(2) 路線バス・鉄道利用を考慮したダイヤ編成

①事業の概要	
<p>地域の診療所への通院だけでなく、中心市街地への通院や買物を考慮し、路線バス、鉄道との接続を考慮してダイヤを編成。</p>	
②事業の背景	
<p>○地域の診療所への通院のための運行が基本であり、地域内での買物や中心市街地への通院や買物ニーズには対応していない。</p> <p>○生活交通としての役割を担う上で路線バス等との連携が必要。</p>	
③事業の詳細	
<p>○実証運行においては、地元診療所への通院だけでなく、ふれあい送迎を利用して中心市街地への通院や買物ができるよう週1日運行を基本に、路線バス・鉄道との乗り継ぎを考慮してダイヤを編成。</p> <p>○診療所への通院に合わせて近くの商店でちょっとした買物ができるなど、利用者ニーズに沿った弾力的な運用を検討。</p>	
<p>図 3-10 ふれあい送迎運行イメージ</p>	
④事業主体	新見市・交通事業者・地域住民
⑤事業評価方法	利用者数、収支率

3-3-3 バス利用促進施策の展開

(1) 利用促進連絡会議等の設置

①事業の概要	
運行管理者・乗務員等による連絡会議を定期的に開催。	
②事業の背景	
バス利用者や乗務員の意見が運行計画等に反映される仕組みがない。	
③事業の詳細	
バス利用者や乗務員の意見が利用促進施策に反映されるよう支局毎に運行管理者・乗務員等による連絡会議を定期的に開催し、改善案等の実行性を担保。	
④事業主体	新見市・交通事業者
⑤事業評価方法	利用者満足度調査等

(2) 利用状況の住民周知と意識啓発

①事業の概要	
バス路線毎の利用状況を広報、市ホームページで住民へ周知するとともに、バスの運行に合わせた生活スタイルなど効率的なバス運行を地域住民とともに考える。	
②事業の背景	
バスの利用状況等が住民に周知されていないため、住民のバスへの問題意識や利用促進に関する意識が不足している。	
③事業の詳細	
<p>○バス路線毎の利用状況および運行見直し基準等を広報、市ホームページを通して住民へ周知し、住民一人ひとりが危機感を持ってバスの利用促進を考える機運を醸成。</p> <p>○公共交通を利用した中心市街地への通院・買物での乗り継ぎ事例やバス利用者の声などを広報等で紹介し、バスの運行に合わせた生活スタイルなど地域住民とともに考え、効率的なバス運行に繋げる。</p>	
④事業主体	新見市
⑤事業評価方法	利用者満足度調査等

3-3-4 交通機材・施設の整備

(1) 市営バス・ふれあい送迎車両の一元管理

①事業の概要	
市営バスとふれあい送迎車両の一元管理により、運行の効率化を図る。	
②事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ○市営バスの運行車両は、サイズが大きく、その多くはふれあい送迎車両として利用できない。 ○冬季の安全運行上、運行車両の四輪駆動車化が望まれる。 	
③事業の詳細	
運行車両の更新に合わせて、車両の小型化、四輪駆動車化し、市営バスとふれあい送迎車両の一元管理により、運行の効率化を図る。	
④事業主体	新見市・交通事業者
⑤事業評価方法	収支率

(2) 交通結節点の環境整備

①事業の概要	
交通結節点となる施設の環境整備を行う。	
②事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ○運行便数の減少により乗り継ぎ時間が長時間化。 ○情報提供、高齢者への配慮、荒天時対応機能が不足。 	
<p>市営バス停留所</p> 	<p>新見駅</p> 
③事業の詳細	
○駅、主要バス停などの交通結節点施設について「季節・天候に関わらない快適な環境」「公共交通の適切な情報提供」「長時間過ごせる環境」を目指した整備を行う。	
④事業主体	新見市・交通事業者
⑤事業評価方法	利用者満足度調査等

