

令和4年度 第4回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和4年11月29日(火) 15:30~17:00

会場 新見市役所南庁舎 3階大会議室

1. 開 会

会議成立報告

2. 委員紹介

3. 会長挨拶

4. 報告事項(3件)

1) 新見市予約型乗合タクシー「千屋・神郷乗合タクシー」実証運行の利用状況及び乗降場所の追加について

・事務局より資料を説明、報告

2) 市街地循環バス「ら・くるっと」10周年記念事業における無料乗車イベントの実施結果について

・事務局より資料を説明、報告

(会 長) 乗車人数が208名、月平均が106名ということであった。これは土曜日に行ったイベントで、そもそも土曜日は平日よりも少ないのか、多いのかよく分からない。このイベントに参加した方は家族連れが多かったのか、年齢層等当日の様子を教えてください。

(事務局) 曜日ごとの乗車人数の資料は頂いているが、今日はデータを持ち合わせておらず申し訳ない。

(会 長) 「ら・くるっと」は、平日も休日も同じような人数で運行されているということでしょうか。

(事務局) 「ら・くるっと」の通常運行においては、平日は106名で間違いない。土日は外出するときに家族が運転するため、利用者は減ってくると思われるが、子供が友達と遊びに出掛けるときに利用することもある。208名というのは、やはりイベントであるため当然多くなる。

(会 長) 土日は106名より少ないということで、イベント時は通常の倍以上の方に乗っていただいたと理解した。

3) 第5回芸備線庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議について

・事務局より資料を説明、報告

(会 長) 地元としても非常に興味があると思われる。「利用促進に係る事業の取組状況について」ということだが、庄原市と新見市とで一緒に何か行おうとし

ていることはあるか。

(事務局) 一緒に行う事業としては、11月27日に庄原市・新見市と島根県奥出雲町も加わり、芸備線・木次線の利用促進連携イベントとして、庄原市西城町の駅前で鉄道サミットを開催した。

(会長) どれくらいの方が来たのか。

(事務局) 内容としては、室内でのシンポジウムと屋外でのイベントを行った。両方合わせて主催者発表で1,000人程度であった。

5. 協議事項 (2件)

1) 令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

- ・事務局より説明

【協議事項承認】

2) 新見市地域公共交通計画 (素案) について

- ・事務局より説明 (ページ数が多いため章ごとに説明、質疑応答)

【序章】

(会長) 計画期間が令和5年度からだが、年度は4月から3月までということよいか。公共交通では10月から9月の年度もあるようだ。

(事務局) おっしゃっていただいたとおり、年度は4月から3月である。

【第1章】

(委員) 6ページの「15歳以上の通勤・通学流動」の表で、緑色と茶色の違いが何か分からない。

(事務局) 流出と流入の違いであり、緑の箇所は新見市から市外へ出る人数で、茶色の方は新見市へ入ってくる人数である。常住地は住んでいる所で、従業地は通勤や通学をしている所という意味である。

(会長) 例えば県内で高梁市を見てもらうと、緑では611人となっており、茶色の方は260人となっている。上の図を見ていただくと、新見市から高梁市へ出ている方が611人となっており、外へ出ていく人が表現されている。茶色の矢印も一緒に書いてあれば分かりやすかったかもしれないが、外から入ってくる人もいると理解している。

(事務局) 茶色も矢印があった方が良ければ、付け加えさせていただく。

(会長) 6ページの地図は、鳥取県の自治体の名前を入れておいた方がよい。2ページの地図も、岡山県の地図の中にある新見市の地図になっているが、東西南北に隣接する市町村の名前くらいは載せておいた方がよいと思う。県境で全て閉じているわけではない。

【第2章】

- (委員) 13ページの「(2) 新見市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」に計画期間が掲載されていない。
- (事務局) こちらで確認をして掲載する。

【第3章】

- (会長) タクシーについて、それぞれの拠点に何台あるのか気になる。タクシーを呼んだときに迎車料金が掛かることが、使い勝手に関わると思う。28ページに営業所と5kmの範囲が書いてあるが、それに何かプラスしていただけると分かりやすいと感じた。

【第4章】

- (専門員) 36ページの「(6) 公共交通を利用しない最も大きな理由」で、自家用車を運転できる方は仕方がないとして、「行きたい場所に運行していない」は4%と少ないが、場合によっては解消できるのではないか。土日は乗車率が下がるため、4%の人や、特に高校生や大学生の「行きたい場所に運行していない」を改善できれば、乗車率の向上や公共交通離れの解消につながる可能性もある。行きたい場所の具体的な所が分かれば、教えていただきたい。もし把握されていないのであれば、調査してみる価値はあるのではないか。
- (事務局) ご指摘をいただいたとおり、行きたい場所がどういう所なのか、今後調査をしていかなければならないと感じた。
- (会長) 33ページの回答者の属性で、あまりにも極端に年齢による回答者数が違っている。無作為抽出で配布したはずだが、配布した際の年齢層の割合と、回収したものの年齢層の割合はどうだったのか。無作為抽出なのでおそらく市の年代別人口比になっていると思うが、例えば高齢者中心に調査をするなどと考えていたのか。
- (事務局) 地域についてはある程度人口配分に応じて配布する数を決定した。年齢別に配布しておらず、地域の中で世帯を無作為に抽出しているため、配布の際の年齢区分は把握できていない。世帯の中でできるだけ公共交通を利用している方に回答していただく形で行っているため、高齢者の回答が多くなっている。
- (会長) 20～40代の回答が非常に少ないため、バランスがどうかと思い聞いてみた。利用者の意見が聞きたい趣旨で行っていて、結果的に若い世代が少なくなったということである。もう1つ、第3章までは図表にタイトルが付いていたが、第4章からなくなっている。第4章の括弧のタイトルが図表のタイトルに近いものだと思い見ているが、図表にはなくてもよいのか。
- (事務局) 個々の設問タイトルと図が完全にリンクしている。本来アンケートの個所は何倍もページ数があったが、ある程度抑えるためにアンケートの図表タイトルは省略させていただいた。

【第5章】

- (委員) 48 ページに「交通空白地域の削減」とあるが、地域によってはどうしても解消しきれない個所があると思う。先程乗合タクシーで解消していく話があったが、28 ページのタクシーに関する記載を見ると、タクシー会社が市の中心部に集中していて、他の地域に担い手はいない状況が浮き彫りになっている。公助や共助として、地域で運転免許を持っている人による助け合いの方法を確立し、最寄りのバス停まで行く手立てを講じるのが一番スムーズなやり方ではないかと思う。
- (事務局) 第5章では課題として「交通空白地域の削減」を挙げている。解決のためにどのようなことをしていくのかについては、第6章に事業として掲載しているため、そちらで説明させていただきたい。
- (会長) 48 ページで交通空白地域の定義の変更について書いている。500m 圏としていたが、300m にすると宣言したということではどうか。狭く設定した方が利用者にとってはバス停を近くに設置してもらえらるが、同時に空白地域が広がることになる。本当はこの場で議論をしてから記載するものだと思う。鉄道の駅もバス停も 300m 圏で、例えば鉄道の駅は 500m 圏とするような違いはないということではどうか。
- (事務局) ご指摘いただいたとおりに説明に違和感があったかもしれない。従来の計画では 500m 圏だったが、直線距離のため路程距離では 600m 以上となる。これからのことを考えると、範囲を狭くした方が良いのではないかとということで、今回からは 300m 圏とした。
- (会長) 鉄道駅とバス停が同じ距離の設定というのに違和感がある。鉄道駅には自転車を使ってでもアクセスする人は結構いて、平地では 1km に設定するのはよくある。どうしても勾配がある地域があるため 1km では遠すぎるかもしれないが、鉄道駅で 300m は非常に近くないだろうか。範囲を狭くしても、それをカバーする対応をする意図があると思うが、最終的にそれで言う一言言ってもらえればよい。
- (事務局) 市の平均年齢や高齢化率が高いため、実際に歩ける距離として 300m 圏、路程距離で 400~500m 圏を想定して変更した。
- (会長) 圏域を狭く設定しても空白地域をカバーする手立てがあるならよい。54 ページに「現行」と「整備後」の2つ地図があり、整備後の乗合タクシーの右側に「フィーダー補助系統」と赤字で書いてあるが、現行の方には書いている。現行の乗合タクシーにある3地区が整備後にも書かれているということは、3地区は整備後、フィーダー補助系統という制度が変わると考えてよいのか、それとも乗合タクシーの地区が増えたということなのか。赤字で書かれているため余計に気になる。また、整備後の「都市計画区域」と書かれている個所が白抜きになっているのはどういうことか教えていただきたい。

- (事務局) 乗合タクシーの整備後に「フィーダー補助系統」と書かれていることについては、乗合タクシー自体は現行も整備後も変わるものではなく、現在実証実験を行っている3地区と同じ形のを、市街地を除く7地区で導入するため新見地区は白抜きとなっている。実際には、隣接する地区の運行範囲に入る部分もあるが、大字等で区切って色分けしたため、都市計画区域より大きめに白抜きとなっている。都市計画区域内については、市街地循環バスや路線バスでカバーしたいと考えているが、それでも届かない部分は乗合タクシーの区域にするなど考えていくことになる。
- (会長) 「フィーダー補助系統」というのは、協議事項の議題1号にあった制度に乗るイメージか。
- (事務局) 交通計画を策定し、その後は制度に乗せていきたいと考えている。
- (会長) 国の補助を受けるという意味で、「フィーダー補助系統」を赤字にしているということか。
- (事務局) そうである。
- (会長) 「都市計画区域」と書いてある所や白抜きになっている個所で路線バスが無い所については、乗合タクシーの範囲が広がるというイメージでよいか。
- (事務局) その他の手立てで空白地域を埋めていきたいと考えている。
- (会長) 中心市街地の周辺が一番不便になることがあるため、質問させてもらった。この辺りも考えていただけるということである。

【第6章】

- (委員) 61ページの「事業背景」の3点目で、「新見北部乗合タクシーでは、運行当初から千屋温泉へ行くために、区域外から利用や問い合わせがあります。」とあるが、現在平日昼間の路線バスは運休状態になっている。どのような問い合わせがあるのか。
- (事務局) 区域外からの問い合わせについては、直接こちらにあったものではなく、運行事業者の方に市内・市外を問わず問い合わせがあり、実際に市外の方の利用があると聞いている。
- (委員) 高齢者達が新見駅から路線バスを利用して千屋温泉へ行こうとしたとき、バスの時刻表を見ると平日昼間の便が無い。その際、乗合タクシーの利用は可能なのか。駅を降りて観光地を目指すときに、途中までしか路線バスが通っておらず、そこから乗合タクシーで行くというシステムが理解できるのか。駅から観光地を乗合タクシーで結ぶというのは、全国的に見ても例がない。
- (事務局) 観光地を乗合タクシーで結ぶ例がないと言われたが、現在乗合タクシーは全国で徐々に広まっているところでまだ事例が少なく、先進的な事例になると思う。これから先は乗合タクシーが浸透していった課題を解消できるようになるかもしれないため、少し時間を取って判断をしたいと考えている。どうしても乗合タクシーが難しいということになれば、違うことを検

討していく。

(事務局) 補足説明させていただく。61 ページにある「分かりやすい公共交通情報の提供」の「事業内容」の2点目で、「本市の観光情報サイトを公共交通アクセスの視点から見直します。」とある。定路線のバスがなく、今の観光情報サイトでは千屋温泉の機能ばかりがアピールされているため、公共交通の情報をきちんと情報発信できるようにしたい。乗合タクシーの実証実験を開始してまだ1か月ほどしか経っていないが、千屋温泉での乗降は4分の1を占めている。乗降調査のデータを頂いて意外に思ったが、横見のバス停から千屋温泉までの利用が多かった。実際にどういう方がどのように利用されているのかは、調べないと分からないが、この1か月乗合タクシーで千屋温泉へ行く方が増えている。地域内の方でも千屋温泉を目的地にする人は多くなかったが、乗合タクシーで日帰り温泉へ行く感覚で利用される方が何人かいらっしゃると思う。

(委員) この4分の1の方が千屋温泉まで利用していて驚いているということだが、ヒアリングをすると、横見のバス停から千屋温泉まで行くケースはほぼない。

(事務局) 入力されたデータで見ている。乗降場所が全て出てくるため、その中の4分の1が千屋温泉となっていた。そして50%を横見のバス停が占めていた。千屋温泉と横見のバス停が乗降場所全体の75%を占めていたため、横見のバス停から千屋温泉へ行く方も多いと考えた次第である。どういう方がどのように利用したかは、事業者には聞かないと分からない。

(委員) 事業者にはその後のことを聞いたり、利用者の声を聞いたりしたのか。

(事務局) 事業者には10月3日から委託しており、対面で話したこともあるし、電話等でも逐次確認をしている。

(委員) おそらくこの乗合タクシー事業が10月3日から始まって、かなり数多くの問い合わせや意見・要望等が届いていると思う。バス事業者にもかなりの数の問い合わせ等があった。統計を取るのもよいが、出てきた課題や欠陥に善処していく方法を考えていかなければ、この計画そのものが頓挫するのではないかと思われる。地域のお年寄りには乗合タクシーというシステムにあまり馴染みがない。「バスをもう一回復活させてほしい」という声も聞く。学生は定期券でバスを利用しているが、昼間の下校に対応できていない。ベストな方法を考えるなら、路線バスは活かした方がよいのではないか。しかし乗合タクシーを否定しているわけではない。これから免許返納者が増加していくと思われる中で、乗合タクシーと路線バスのベストミックスで考える方がよいと思う。1年以上もデータを取るのもやぶさかではないだろうが、利用者目線で見直せる所は見直していけばよいと考えている。

(会長) まずデータが十分に集まっていないのではないか。もう少しデータを集めて、それを基に議論をしていただけたらよいと思う。

- (委員) 乗合タクシーという制度が高齢者には小難しく、ハードルが高いものになっている。例えば「こうすればここに行ける」というような使い方の例をたくさん提示してはどうか。「ら・くるっと」の情報を載せる所に乗合タクシーの使い方も乗せたり、市民の方に使い方の例を載せたりしたらよいと思った。
- (事務局) この事業の中にある、「乗合タクシーの拡大」と「分かりやすい公共交通情報の提供」で取組を進めていきたい。
- (委員) 55 ページ「交通空白地域の削減」の「実施時期」に、「乗合タクシーの導入にあたり利害関係にある交通事業者との基本合意が整った区域から導入を進めます。」とあるが、利害関係とはどう意味なのか。もう1つ、56 ページ「スクールバスの混乗化・路線バスとの統合」の「事業背景」で、「路線バスとの統合や一般混乗化等の検討をしてきましたが、実現に至っておりません。」というのは、どういう理由なのか。
- (事務局) 1つ目の利害関係にある交通事業者というのは、例えば神郷・千屋地域で言うと、千屋においては元々備北バスが路線バスを走らせていた。そこに乗合タクシーを走らせると、競合する状態は発生してしまうため、現在は昼間の路線バスを休止していただき、その間乗合タクシーの実証運行を行っている。地域によっては路線バスとの調整が必要な所があり、調整ができた地域から乗合タクシーを導入していく形になる。2つ目のスクールバスの混乗化や路線バスとの統合については、スクールバスは学校統合の条件として運行されていること、路線バスは時間が決まっていることなどから、どちらかに合わせての運行は実現していない。
- (会長) 57 ページの「新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上」で、事業自体は需要がある話だと理解しているが、「事業背景」が国勢調査のデータなのは適切だろうか。例えば46 ページにあるような、新見公立大学の学生に聞いたアンケート調査結果をもっと活用すべきではないか。46 ページを見ると、バスを使っている学生は3パーセントとほとんどいないため、57 ページでデータとして使用しなかったというのが透けて見える。新見市全体では公共交通の利用者がそれなりにいるが、公立大学では鉄道を利用しているも、自転車や徒歩を組み合わせて通学していることが見えている。以前そのグラフを見せていただいたとき、「雨が降ったときはとても大変だ」という話があったが、その辺の話が飛ばされて国勢調査のグラフが出されている。公立大学も4年生まで揃っているタイミングにもうなっているため、「学生が実際に通学したときにどういう状況になっていて、こういう改善が必要である」というのをきちんと記載した方がよいのではないかと。少なくとも国勢調査のデータで言われると私は要らないと思うし、雨の日の写真や学生に聞いた言葉など、実際にどこで何が起きているかを記載した方がよいと思った。あと、66 ページの「公共交通関連財政支出」で、大事な指標にしている割に記載が2行で終わってしまっている。もう少し根拠

を示してほしい。他にも、65 ページの「市街地循環線利用者数」も、途中に数式らしきものを書いてあって分析しているようで、結局「中心市街地への流入が増えるため 30,000 人が目標値」と書いてあり眉唾に見える。計算した結果で根拠にしたいのであれば、数式を出してもらいたいし、そうではなく政策的な話で目標値を決めるのであれば、そのように記載すればよい。その他に誤字脱字がたくさんあるため修正していただきたい。あと、66 ページの「市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率」の目標値が 12%だが、今が 2.9%であるのに思い切った目標で、大丈夫なのか。かなりの値上げをするのか、かなりの利用増を見込んでいるのか、もう少し根拠が無いのだろうか。

(委 員) 66 ページで「乗合タクシーの 1 人 1 回当たりの運賃は 500 円で、市営バスを含めた平均運賃を 400 円と設定し、年間運賃収入を 1,320 万円と見込みます。」とあるが、今実証運行している乗合タクシーの運賃は 300 円である。横見・サンパーク間の路線バスと接続した場合、限りなく横见到近い住民にとって一律 300 円では料金が高く感じる。本格運行となると更に 200 円高くなる。路線バスは新見から千屋温泉まで乗っても 600 円である。年金暮らしの方々にとって物価が上がっている状況で、乗合タクシーの運賃設定が適正なのか考えていただきたい。地域で元気な人が高齢者を車に乗せてあげる状況が現在もたくさんあるため、乗合タクシーはあった方がよいと思うが、路線バスを運休にしてまで運行するのはどうなのか。

(会 長) 序章から第 6 章までの質疑応答が終わった。まだご意見があろうかと思うが、何かあれば早めに事務局に教えていただくと、対応していただけるかもしれない。本日頂いた意見を参考に事務局で修正してもらえるのか。

(事務局) 本日頂いたご意見を基に、もう一度計画を見直して修正等を行いたいと考えている。皆様には再度集まっただく形となるが、もう一度修正したもので確認をしていただきたい。

6. その他

なし

7. 閉 会

以上