

新見市地域公共交通計画（素案）

令和4年11月

新見市地域公共交通会議

目 次

序 章 計画策定にあたって	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 策定主体	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第1章 地域の現状	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口・高齢化率	3
2-1 人口と高齢化の推移	3
2-2 人口分布と高齢化が進む地域	4
3. 通勤・通学流動	6
4. 移動目的地となる施設の分布	7
4-1 主要施設	7
4-2 観光資源	10
第2章 上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性	11
1. 上位計画	11
2. 関連計画	13
第3章 地域公共交通の現状	16
1. 道路網	16
2. 公共交通体系	17
2-1 鉄道	18
2-2 民間路線バス	19
2-3 市営バス	22
2-4 市営ふれあいバス	24
2-5 乗合タクシー	26
2-6 タクシー	28
2-7 その他	29
3. 公共交通関連財政支出	31
第4章 地域公共交通の利用動向・ニーズ調査	32
1. 住民アンケート調査	32
1-1 調査概要	32
1-2 調査結果	33
2. 高校生アンケート調査	39
2-1 調査概要	39
2-2 調査結果	40
3. 大学生アンケート調査	44
3-1 調査概要	44
3-2 調査結果	45

第5章 地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標	48
1. 地域公共交通の課題	48
2. 計画の基本理念と基本目標	53
2-1 基本理念	53
2-2 計画の基本目標	53
第6章 実施する事業	55
基本目標1：暮らしを支える地域公共交通	55
1-1 交通空白地域の削減	55
1-2 スクールバスの混乗化・路線バスとの統合	56
1-3 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上	57
基本目標2：利用しやすい地域公共交通	58
2-1 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設	58
2-2 ネット予約・キャッシュレス化の推進	60
2-3 わかりやすい公共交通情報の提供	61
基本目標3：地域と共に創る地域公共交通	62
3-1 住民主体の移送サービス支援	62
3-2 利用促進活動の推進	63
3-3 鉄道の利用促進	64
4. 数値目標	65
5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール	67
5-1 事業の進捗管理・評価	67
5-2 事業実施スケジュール	68

序 章 計画策定にあたって

1. 計画策定の背景と目的

新見市では、市営バスの利便性の向上と効率的な運行に努めるとともに、中心市街地の主要施設を結ぶ市街地循環線「ら・くるっと」の運行など民間交通事業者と連携を図りながら地域公共交通の充実を図ってきました。しかし、公共交通サービスにおける地域間格差の問題や、今後も続く人口減少や高齢者の運転免許保有率の上昇など公共交通利用者層の減少を見据えると、住民の移動ニーズを踏まえつつ、需給バランスの取れた更なる効果的かつ効率的な公共交通サービスが求められています。

こうした中、令和 2 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部が改正され、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保のため、さまざまな規制が緩和されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

こうした状況を踏まえ、上位計画や関連計画におけるまちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を再構築するため、新見市地域公共交通計画を策定します。

2. 策定主体

新見市地域公共交通会議

3. 計画の区域

本計画の区域は、新見市の全域とします。

4. 計画の期間

計画の期間は、令和 5 年度～令和 9 年度の 5 年間とします。

第1章 地域の現状

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・日野町と接しています。



図 新見市の位置

東西約 32 km、南北約 37 km、面積 793.29 km²で、その 86.3%を森林が占めています。

市北部を源流域とする高梁川が、いくつかの支流を集めながら、市域のほぼ中央を北から南へと貫流しています。

北部は、中国山地の脊梁地帯に属し、1,000m 内外の山が連なる起伏の多い地形が広がっています。

中央部は、新見盆地をはじめとした小さな盆地が、ほぼ東西に連なっており、市民生活や経済活動の中心となっています。

南部は、吉備高原の一部に含まれ、阿哲台と呼ばれる石灰岩台地が広がっており、石灰岩特有のカルスト地形や鍾乳洞が点在しています。

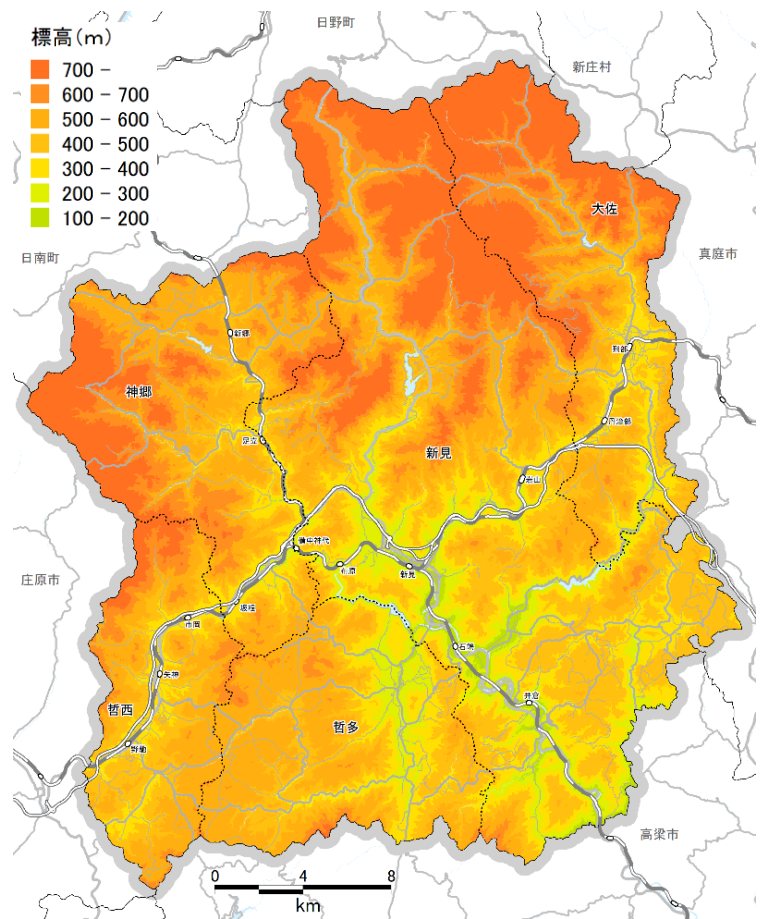


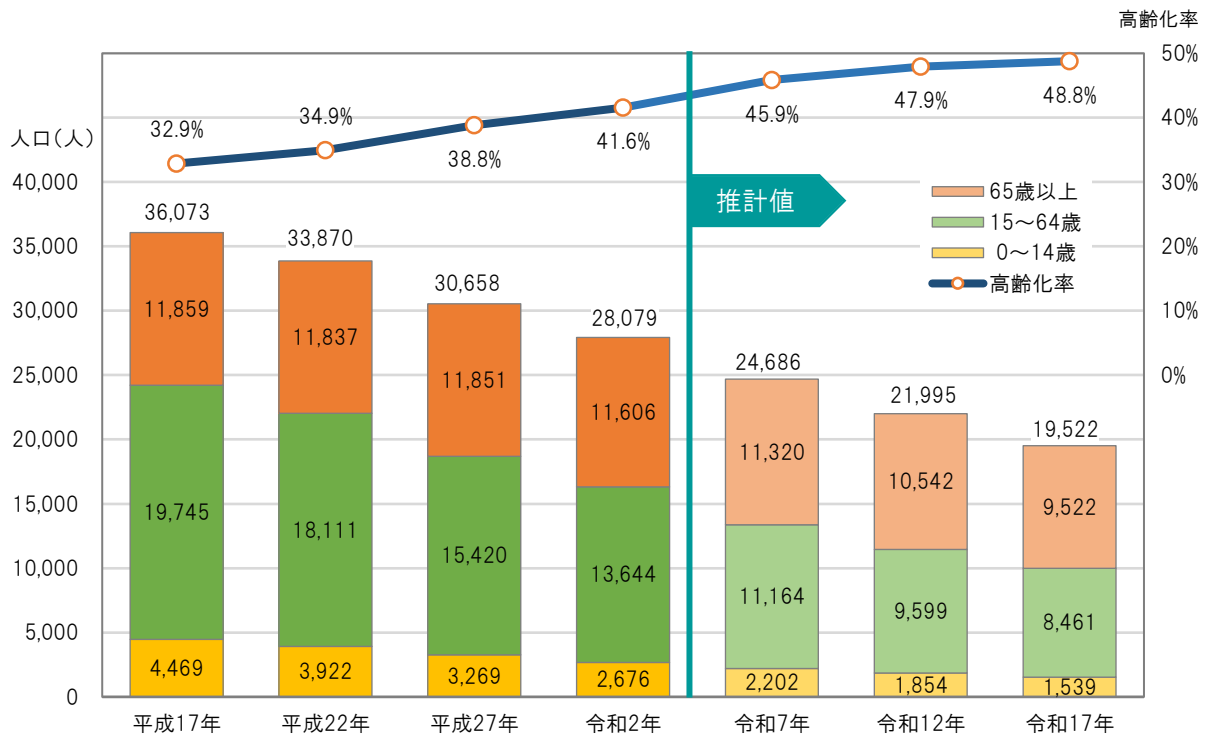
図 地勢

2. 人口・高齢化率

2-1 人口と高齢化の推移

令和2年の国勢調査人口は28,079人と、平成22年からの10年間で5,791人（17.1%）減少するとともに、高齢化率は41.6%（+6.7ポイント）となっています。地域別では、相対的に神郷地域、哲西地域の減少率が高くなっています。

また、10年後の令和12年には人口約22,000人（令和2年比約6,100人減）、高齢化率は47.9%になると推計されます。



資料：国勢調査

図 人口と高齢化率の推移

表 地域別人口の推移

	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	令和2年	
					平成22年比	
新見市	36,073	33,870	30,658	28,079	-5,791	(-17.1%)
新見地域	23,118	22,127	20,113	18,697	-3,430	(-15.5%)
大佐地域	3,717	3,325	3,003	2,673	-652	(-19.6%)
神郷地域	2,435	2,085	1,856	1,631	-454	(-21.8%)
哲多地域	3,747	3,498	3,189	2,845	-653	(-18.7%)
哲西地域	3,056	2,835	2,497	2,233	-602	(-21.2%)

資料：国勢調査

2-2 人口分布と高齢化が進む地域

新見地域の中心部や鉄道の各沿線に人口が集積するとともに、幹線道路や鉄道沿線から離れた谷あいにも集落が点在し、人口密度が低い山間地域では、高齢化率が60%を超える集落も多く、相対的に高齢化が進んでいます。

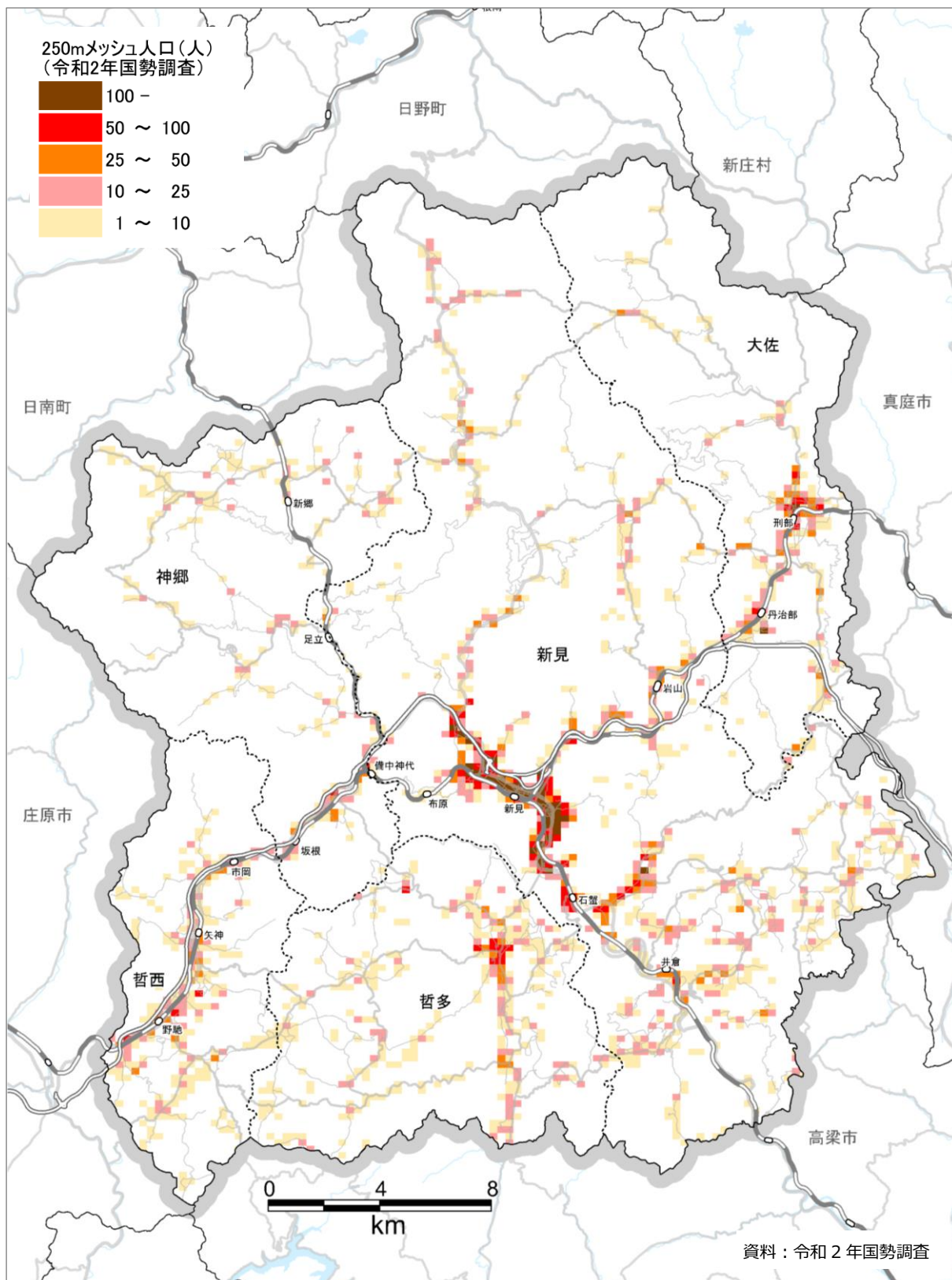


図 人口分布

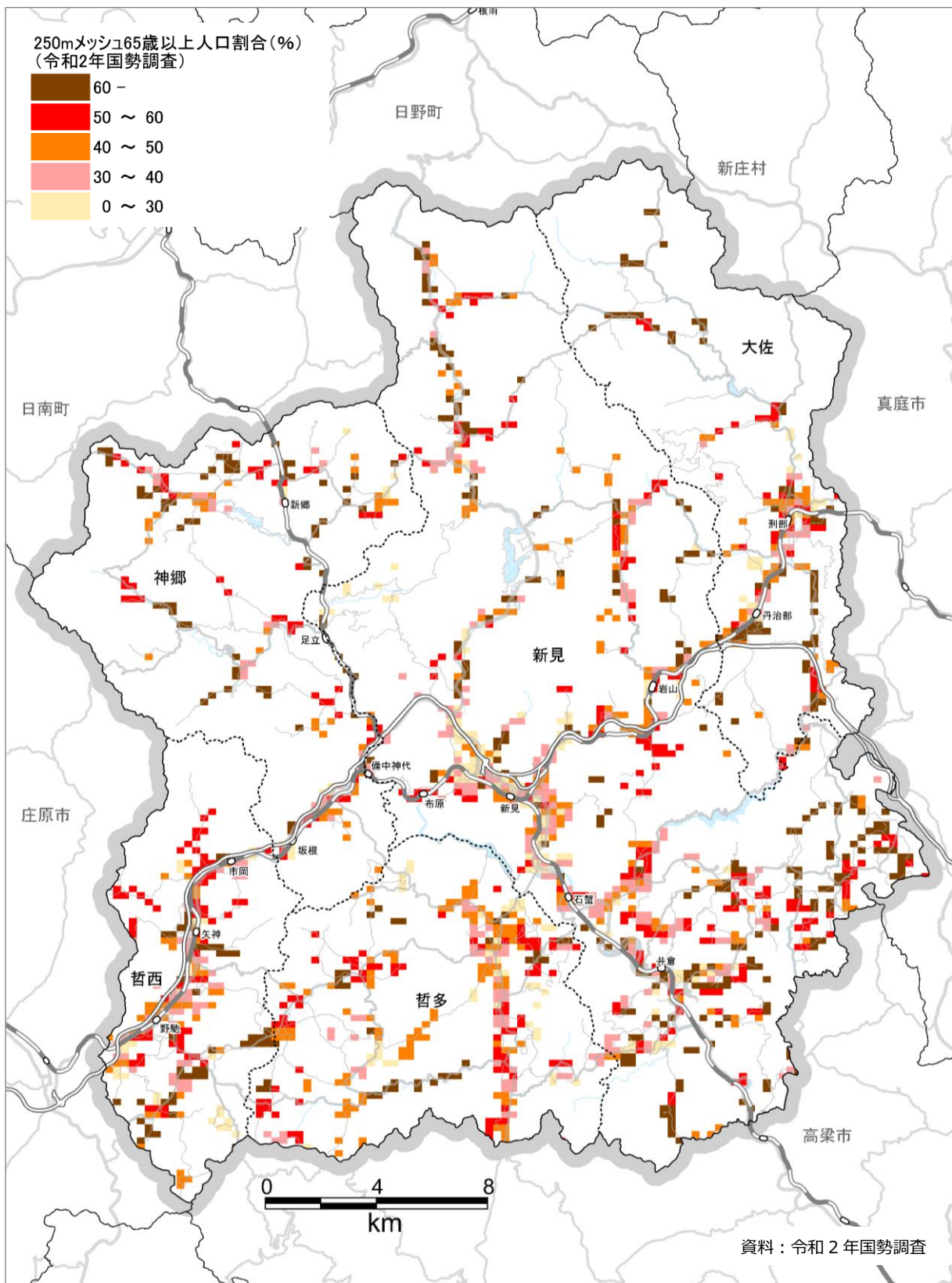


図 高齢化率

3. 通勤・通学流動

市内に在住する15歳以上の就業者・通学者15,058人のうち13,153人（87.3%）が市内へ通勤・通学し、1,772人（11.8%）が市外へ通勤・通学しています。市外への通勤・通学者のうち高梁市が611人（34.5%）と最も多く、次いで庄原市285人（16.1%）、真庭市231人（13.0%）、岡山市187人（10.6%）と続き、この4市で6割を占めています。

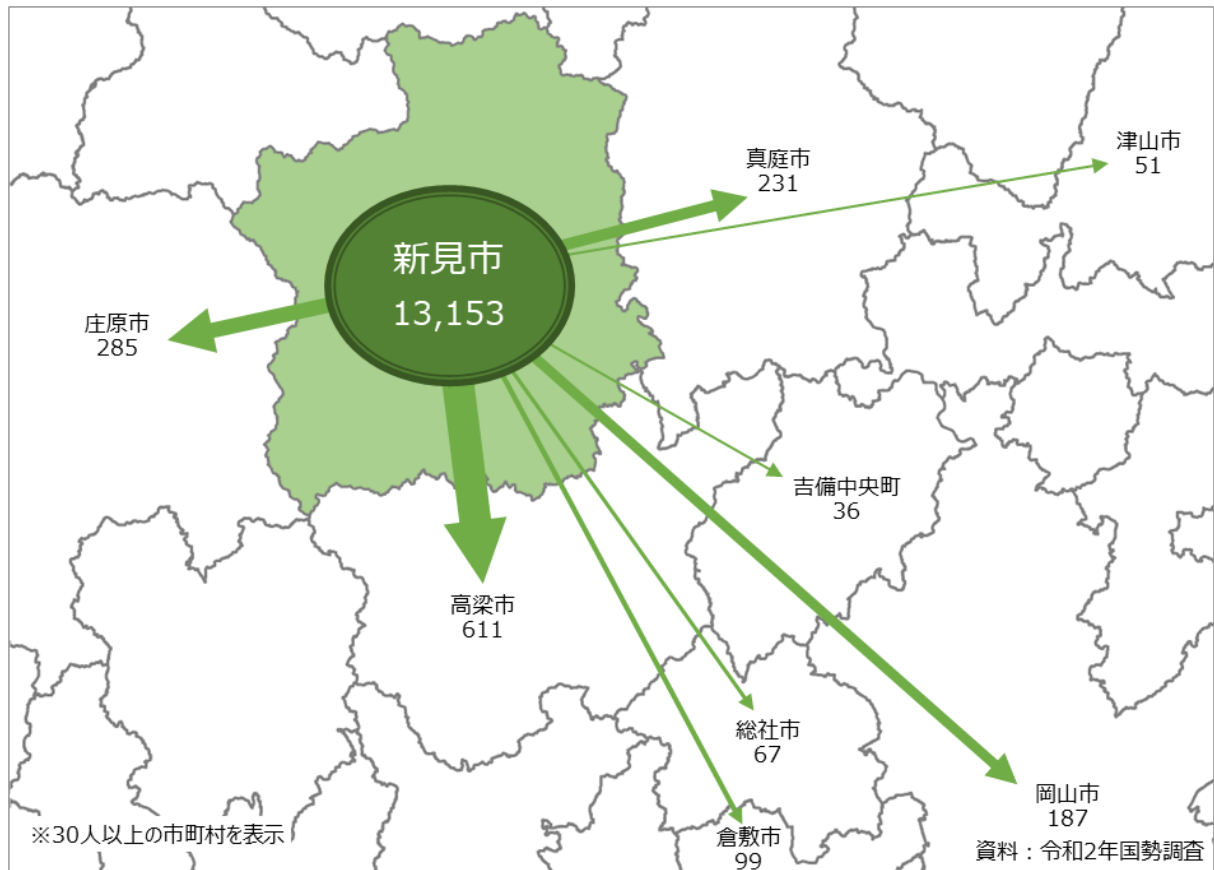


図 市外への通勤・通学者数（15歳以上）

表 15歳以上の通勤・通学流動

	総数			就業者	通学者		総数			就業者	通学者
本市常住就業・通学者	15,058	100.0%		13,719	1,339	本市で就業・通学者	14,525	100.0%		13,373	1,152
本市で就業・通学	13,153	87.3%	100.0%	12,135	1,018	本市に常住	13,153	90.6%	100.0%	12,135	1,018
自宅	2,320		17.6%	2,320	-	自宅	2,320		17.6%	2,320	-
自宅外	10,833		82.4%	9,815	1,018	自宅外	10,833		82.4%	9,815	1,018
市外で就業・通学	1,772	11.8%	100.0%	1,464	308	市外に常住	1,207	8.3%	100.0%	1,087	120
県内	1,321		74.5%	1,051	270	県内	982		81.4%	894	88
高梁市	611		34.5%	515	96	高梁市	260		21.5%	241	19
真庭市	231		13.0%	206	25	真庭市	181		15.0%	176	5
岡山市	187		10.6%	111	76	岡山市	158		13.1%	137	21
倉敷市	99		5.6%	64	35	倉敷市	137		11.4%	115	22
総社市	67		3.8%	53	14	総社市	113		9.4%	109	4
津山市	51		2.9%	35	16	津山市	37		3.1%	34	3
吉備中央町	36		2.0%	34	2	吉備中央町	19		1.6%	15	4
その他	39		2.2%	33	6	その他	77		6.4%	67	10
他県	419		23.6%	382	37	他県	225		18.6%	193	32
庄原市	285		16.1%	283	2	庄原市	86		7.1%	81	5
その他	134		7.6%	99	35	その他	139		11.5%	112	27
従業・通学市区町村「不詳・外国」	32		1.8%	31	1	従業・通学市区町村「不詳・外国」で本市常住者	32		2.7%	31	1
従業地・通学地「不詳」	133	0.9%		120	13	従業地・通学地「不詳」で本市常住者	133	0.9%		120	13

資料：令和2年国勢調査

4. 移動目的地となる施設の分布

4-1 主要施設

移動の主要目的地となる医療機関、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。

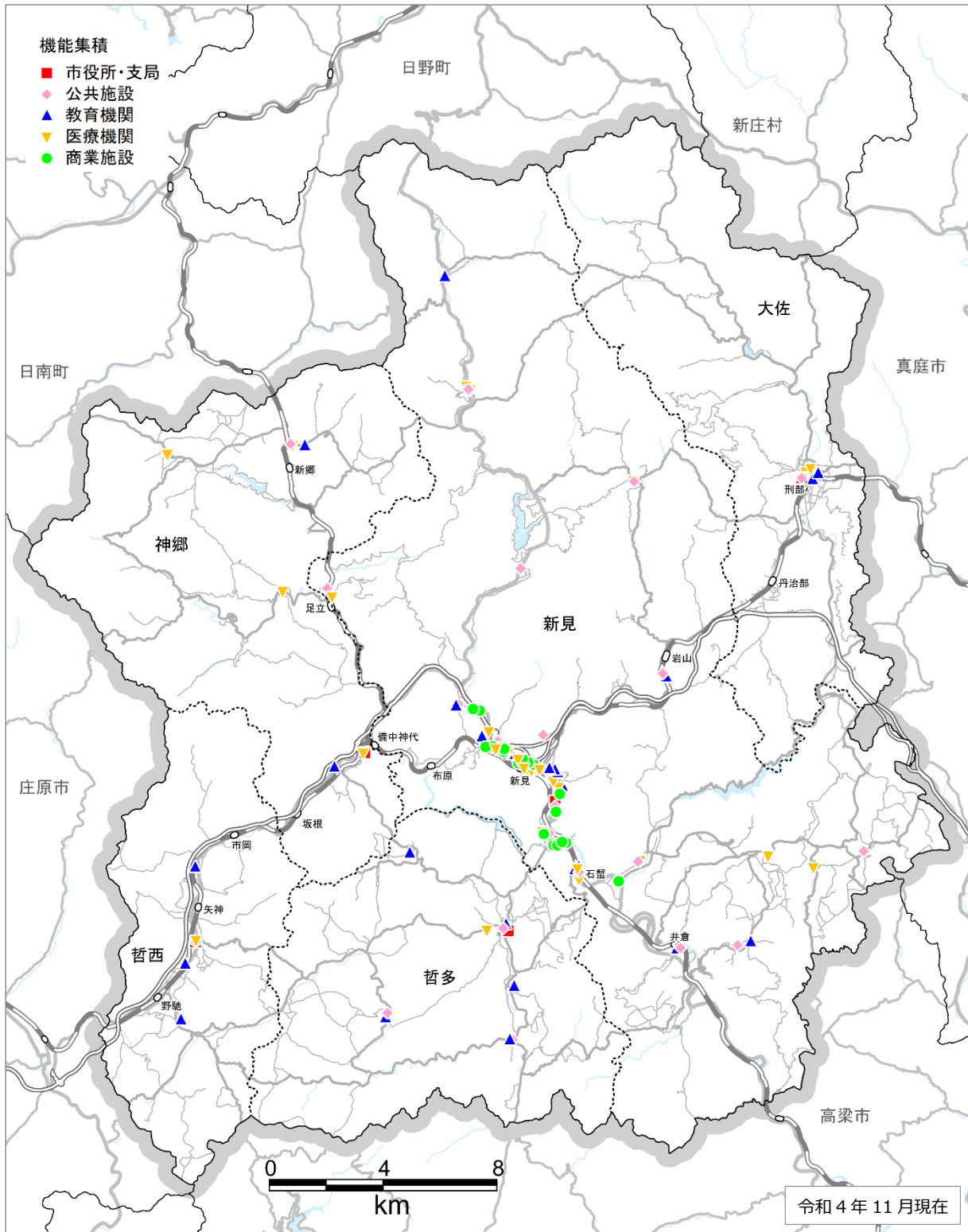
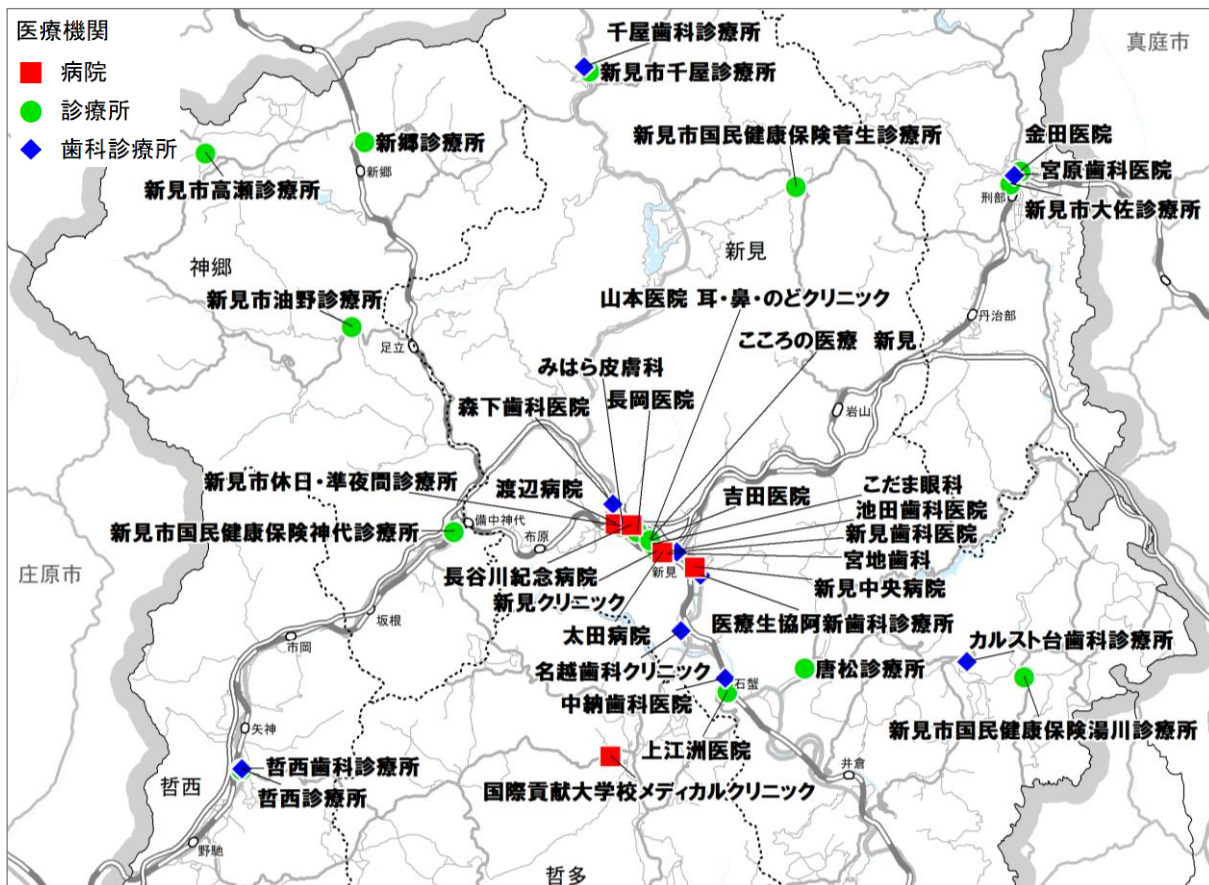


図 主要施設分布

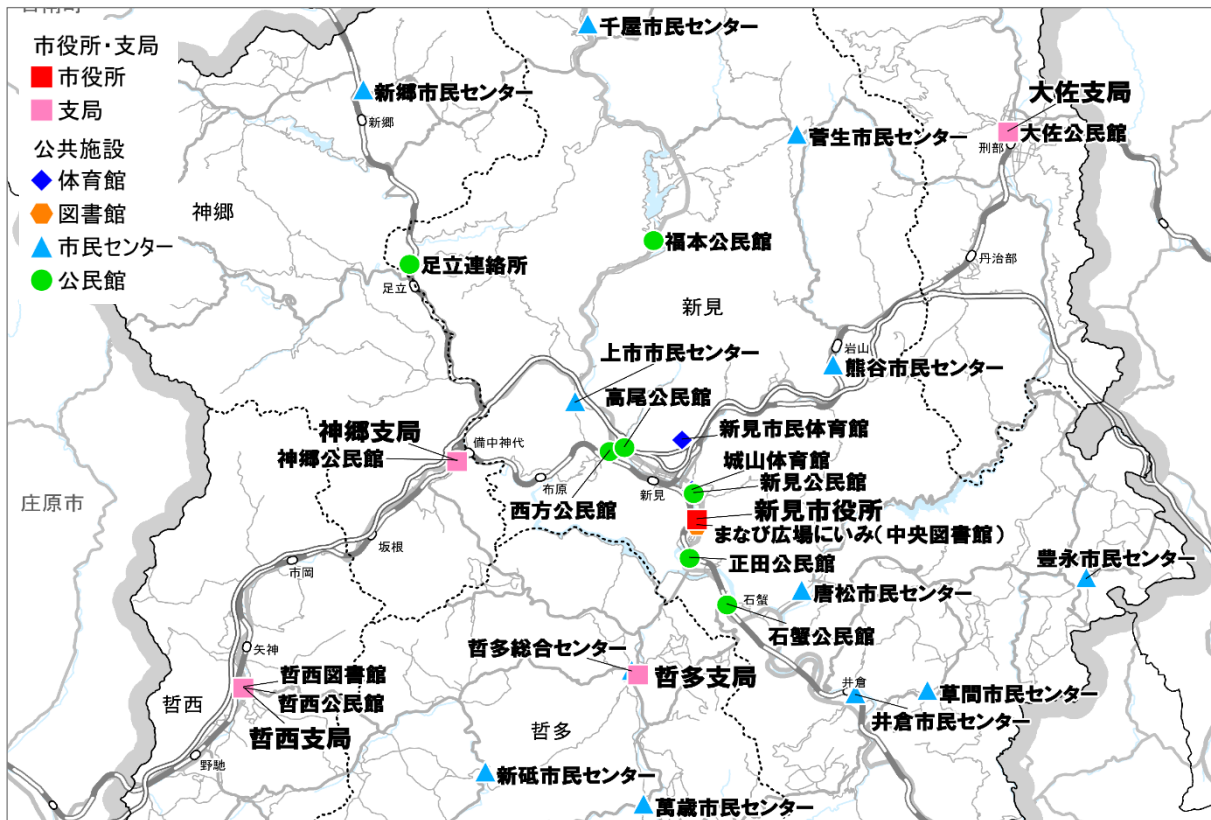
■ 医療機関



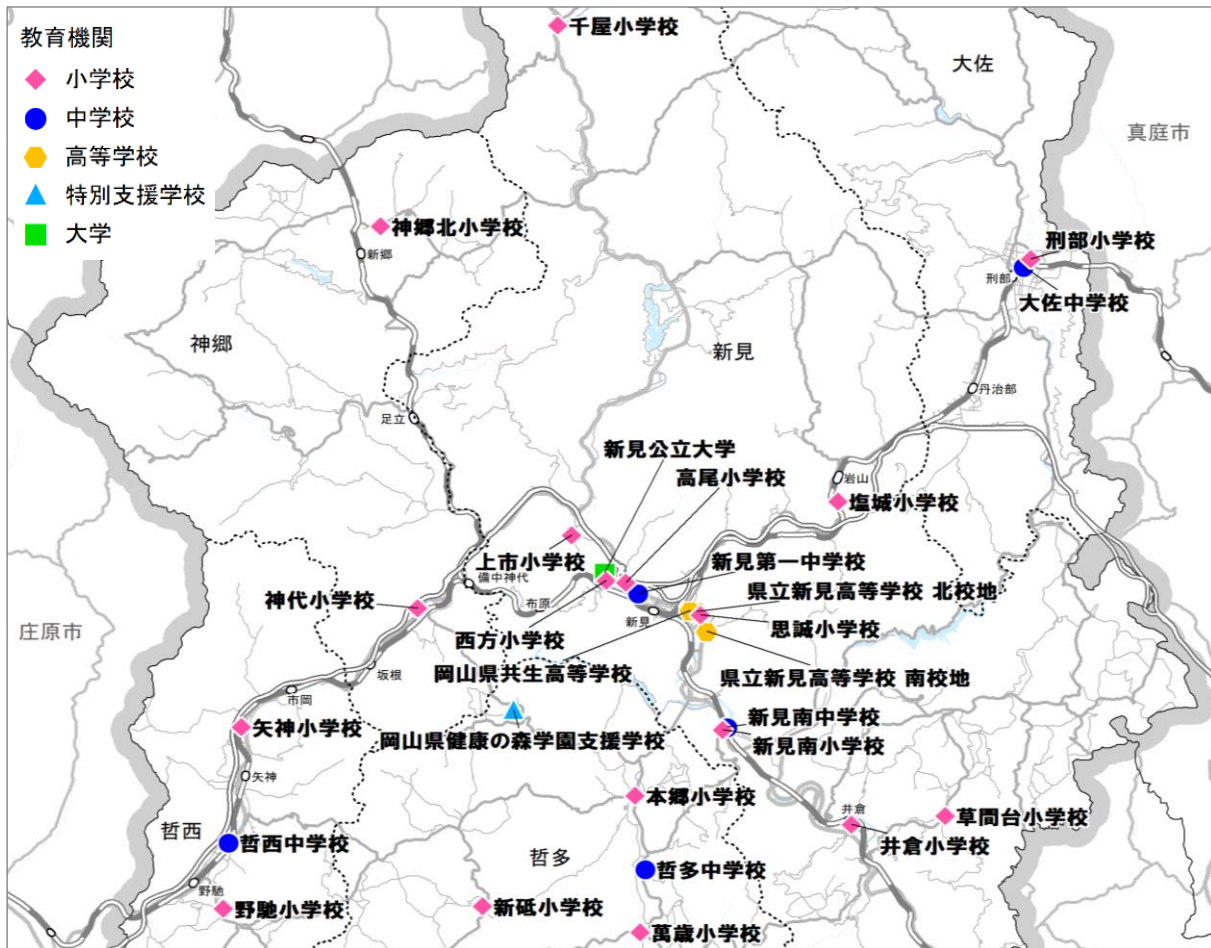
■ 商業施設



■ 公共施設



■ 教育機関



4-2 観光資源

「満奇洞」「井倉洞」をはじめ、景勝地やアウトドアスポット、公園といった自然を活かした観光資源が点在しています。

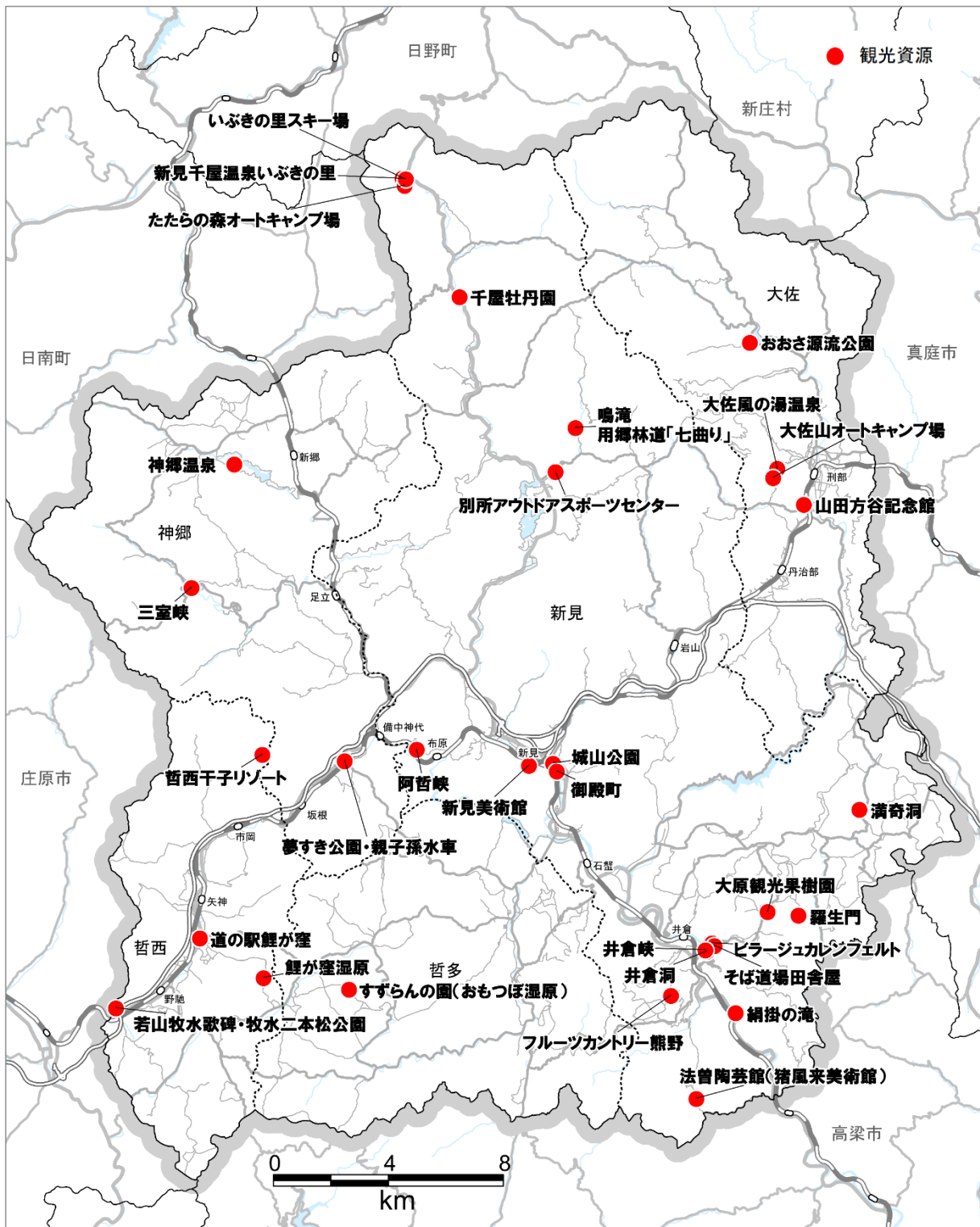


図 観光資源分布

第2章 上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性

1. 上位計画

(1) 第3次新見市総合計画（令和2年6月策定）

計 画 期 間	令和2～令和11年度
将 来 像	人と地域が輝き 未来につながる 源流共生のまち・にしみ
基 本 目 標	・産業が育ち、地域経済が躍動する「産業成長」のまち ・若者が夢と誇りを持ち、未来を描く「希望創造」のまち ・誰もが安心と生きがいを共有できる「健康共生」のまち ・森林と源流、石灰岩台地が息づく「自然共存」のまち
移動・公共交通に関連する記載 (p80 - 81)	5 都市基盤・交通 人と環境に配慮した質の高い都市基盤をつくる 1 まちづくりと連動した地域交通ネットワークの構築 ● 本市が目指す「多極ネットワーク型」のまちづくりを進めるため、将来を見据えた本市独自の地域交通ネットワークの構築を進めます。 ● 幹線交通とデマンド交通などの支援交通を効果的に配置し、高齢者などが利用しやすい交通体系の構築を進めます。 ● 学生の増加が見込まれることから、市街地における交通体系の見直しを進めます。 2 持続可能な交通体系の確立 ● 地域住民組織やNPOが主体となって行う地域での移動サービスを支援します。 ● スクールバスなどを含めた交通資源の見直しを行い、機能や資源の集約・統合を図るなど、効率的な公共交通体系の確立を進めます。 ● 自動運転やスマートモビリティなど、新たな交通の可能性について研究を進めます。 3 公共交通の利用促進 ● 市民や企業、事業者と協働して、鉄道や路線バスなど公共交通の利用者増加につながる取組を進めます。 ● 利用しやすい公共交通とするため、路線バス運賃の支援に取り組みます。 4 バリアフリー化の推進 ● 誰もが利用しやすい公共交通の確保に向け、まちづくりとの連携を図りつつ、鉄道駅などのバリアフリー化を推進します。

(2) 新見市都市計画マスタープラン（令和 2 年 11 月策定）

計 画 期 間	令和 2～令和 22 年度
将 来 像	未来につなぐ「産業・健康・自然」共生のまち・にいき
基 本 目 標	1 計画的な土地利用・都市施設整備によるまとまりのある都市環境の形成 2 地域の活力と利便性、安全性を高めるバランスのとれた都市環境の形成 3 地域の自然と都市が共生する人にやさしい都市環境の形成 4 市民と行政の協働による都市づくりの推進
移動・公共交 通に関連する 記載 （4-11、4-12 4-14）	4－2 交通施設の方針 （3）施策の方針 ◎公共交通の利用促進に向けた環境整備 ■拠点と居住地を繋ぐ公共交通網の強化 ○歩いて暮らせる中心市街地の実現に向け、都市機能の集積する拠点と居住地を結ぶ公共交通の利用を促進するため、鉄道、路線バスのネットワークの再編や定時性の向上を図ります。 ○過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車などを「賢く」使う方向への自発的な転換を目指し、多様な交通施策を検討します。 ■交流人口拡大を目指した J R や沿線自治体との連携 ○ J R 伯備線の全線複線化と新幹線構想の実現について、沿線自治体等と協力し、推進していきます。 ○ J R 姫新線・芸備線については、真庭市、津山市および岡山県と一体になって利便性の向上や施設整備などを図る運動を展開します。 ◎持続可能な維持管理体制づくり ■持続可能な公共交通サービスの確保・提供 ○高齢者をはじめ自家用車を使えない人の移動手段の確保、地球環境への負荷の低減などの観点から、事業者との連携のもと、持続可能な公共交通サービスの確保・提供に努めるとともに、鉄道・バスの利用促進に向けた基盤整備を図っていきます。 （4）道路別の整備方針 ◎公共交通機関 【整備方針】 ○交流人口の拡大を図るため、J R 伯備線は、全線複線化の実現化と新幹線構想の実現化について沿線自治体と協力し、J R に要望していきます。 ○ J R 姫新線・芸備線については、真庭市・津山市および岡山県と一体となって利便性の向上や施設整備の検討を図ります。 ○中国自動車道経由の高速バスについては、広島方面からの運行路線についても、相互乗り入れにより利用できるよう関係機関への要請を検討します。 ○路線バスについては、利便性の向上と観光客の対応を検討します。 ○公共交通空白地に対して公共交通を補完する新たな輸送手段確保策として、公共交通空白地有償運送を行う団体等に対して、初期投資及び運営経費の一部を補助します。 ○市街地を運行する市街地循環バスの更なる利便性向上を図ります。

2. 関連計画

(1) 新見市地域福祉計画（令和 2 年 7 月策定）

計 画 期 間	令和 2～令和 5 年度
将 来 像	みんなで支え合い、共に生きるまち
基 本 目 標	①地域福祉の担い手の育成・住民参画の促進 ②住み慣れた地域で必要なサービスを受けられる体制づくり ③安心して住み続けられる快適なまちづくり ④地域福祉を支える市の体制強化
移動・公共交通に関連する記載 (p78)	第 3 節 安心して住み続けられる快適なまちづくり (1) バリアフリーのまちづくりの推進 ①施策の方向性 移動手段の確保は、高齢化の進む本市においては、その重要性は今後ますます高まっていくことが見込まれます。日常生活に必要な移動手段については、既存の交通手段等の維持・確保を引き続き図るとともに、自動運転等の新たな技術の導入等についても、検討していく必要があります。 ③市の取り組み 公共交通網の維持確保 地域の交通手段を維持確保するため、利用しやすい運行体系に適時見直し等を行います。

(2) 新見市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（平成 30 年 3 月策定）

将 来 像	共に支え合い 笑顔があふれる あたたかいまち にいみ
基 本 目 標	1 地域包括ケアシステムの推進 2 認知症対策の推進 3 介護予防と生活支援の推進 4 介護保険事業の充実と円滑な運営 5 高齢者の地域参加の推進・生活環境の整備 6 生涯を通じた健康づくりの推進
移動・公共交通に関連する記載 (p57)	3 介護予防と生活支援の推進 (4) 在宅福祉サービスの推進 ③ふれあい送迎事業（外出支援サービス事業） 路線バス及び市営バスのバス停から遠い地域の市民に対して、通院等を支援するためのふれあい送迎事業に取り組むとともに、公共交通空白地において N P O 法人等が行う有償運送を支援するなど、利用しやすい公共交通体系の整備に努めます。

(3) 新見市障がい者計画・障がい福祉計画・障がい児福祉計画（平成 30 年 3 月策定）

計 画 期 間	障がい者計画 平成 30～令和 5 年度 障がい福祉計画・障がい児福祉計画 平成 30～令和 2 年度
将 来 像	一人ひとりが、自立し安心して暮らせるまち にいみ
基 本 目 標	【1】障がいへの理解の促進 【2】健康づくりの推進 【3】地域生活支援の充実 【4】権利擁護・差別解消の推進 【5】療育・保育・教育の充実 【6】雇用・就労の促進 【7】福祉のまちづくりの推進
移動・公共交通に関連する記載 (p57～58)	【7】福祉のまちづくりの推進 - 2 移動手段の確保 ■移動支援事業 ○外出時に移動の支援が必要な障がい者を支援する「個別支援」と、重度身体障がい者を移送するための「福祉車両の貸出し」を実施します。 ■福祉有償運送事業の促進 ○障がい者等移動に制約のある人への、外出の支援として、N P O 等による福祉有償運送を促進します。 ■送迎ボランティアの活動支援 ○新見市社会福祉協議会と連携し、障がい者等の日常生活における買物支援や、通院の支援を行う「送迎ボランティア」の充実に努めます。 ■福祉車両購入補助事業 ○身体障がい者が乗降しやすい座席を有する車両や、車いすのまま乗降できる装置を設けた車両等を購入、又は改造する際の経費の一部を補助します。 ■公共交通機関等の利便性の確保 ○高齢者や障がい者等の交通手段を確保するため、医療機関や商業施設など多くの人が利用する施設が集中している市街地を循環するバス「ら・くるっと」の運行を継続して実施します。 ■各種機関の割引制度の周知 ○障がい者に対する鉄道やバスなどの公共交通機関の運賃や、有料道路通行料金の割引制度の周知に努めます。

(4) 新見市環境基本計画（令和 5 年 2 月策定）

計 画 期 間	平成 25～令和 4 年度
基 本 目 標	1 快適に暮らせるまち 2 自然と共生するまち 3 歴史と文化を感じるまち 4 資源の循環するまち 5 環境にやさしいまち 6 環境を守るまち
移動・公共交通に関する記載 (p57～58)	1. 快適に暮らせるまち (1) 快適環境の保全 ①大気汚染対策と悪臭対策 1) 自動車排出ガス対策の推進 国道 180 号は、本市を南北に縦断する通過交通路であり、市街地では朝夕の混雑が見られます。交通量の増加に伴い、大気汚染の主要発生源となってきた自動車排出ガスの総量削減に向け、次のような施策の展開が重要となります。エコドライブや通勤・買い物はできるだけ自転車や公共交通機関を利用するなど、一人ひとりがライフスタイルの見直しに積極的に取り組んでいくことが求められます。 ・ アイドリング・ストップ運動の推進 ・ エコドライブの普及啓発 ・ 次世代自動車（ハイブリッド自動車・電気自動車等）をはじめとする低公害車の普及・導入促進 ・ 交通渋滞対策の推進 ・ バス路線の利便性の向上 ・ 公共交通機関の利用促進 ・ 自転車の利用促進 ・ ノーマイカーデーの設定 5. 環境にやさしいまち 3) 公共交通機関等の利用促進 「新見市地域公共交通総合連携計画」の見直しを行うとともに、市街地循環バス「ら・くるっと」やデマンド交通等の地域に適した公共交通機関の利便性を向上させることで、鉄道やバス等の環境負荷の少ない持続可能な公共交通体系の構築を図り、利用を促進します。 また、「新見市公共交通空白地有償運送支援事業補助金」等を活用し、地域住民組織や N P O 法人が主体となって行う地域での移動サービスを支援することにより、公共交通全体の機能充実に図ります。 ・ 地域に適した公共交通機関の利便性の向上 ・ 環境負荷の少ない持続可能な公共交通体系の構築 ・ 「新見市公共交通空白地有償運送支援事業補助金」等を活用した公共交通全体の機能充実

2. 公共交通体系

本市の公共交通としては、鉄道、民間路線バス、市営バス（ふれあいバスを含む）、乗合タクシー、民間タクシーがあります。

鉄道は、市民だけでなく、市外から本市への通勤・通学に利用されています。民間路線バスは、市内各地域と市の中心市街地を結び、主に車を持たない市民の足として、通学、医療機関への通院、大型商業施設等への買物に利用されており、鉄道とともに市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。市営バスは主に各地域の医療機関、商業施設、公共施設、駅、民間路線バスとの交通結節点（主要停留所）を結び、車を持たない地域住民の日常生活に欠かせない地域生活交通と位置付けています。

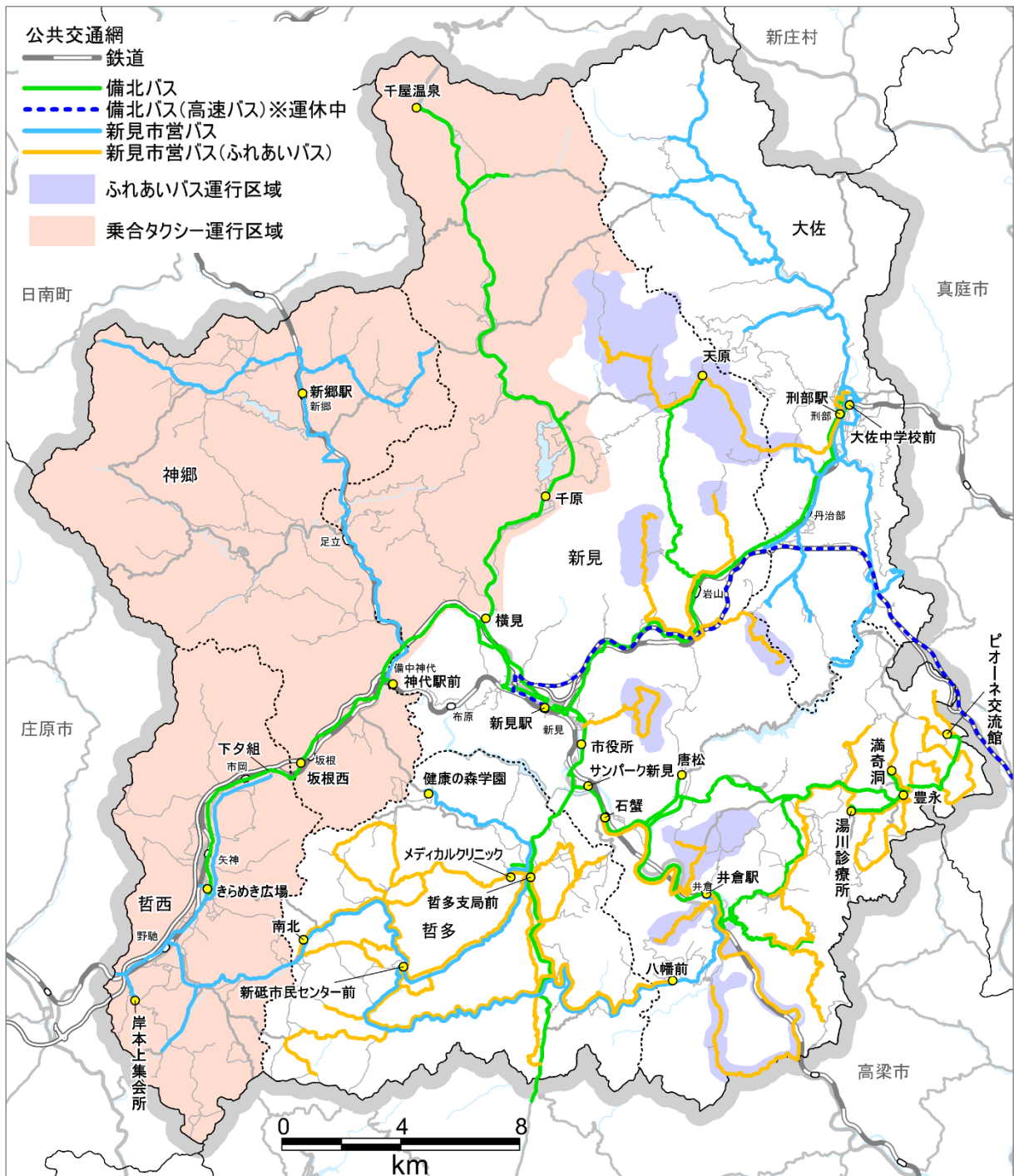


図 地域公共交通網

2-1 鉄道

市内には、JR 伯備線、姫新線、芸備線の 3 線が走り、伯備線は新見～岡山間が上下各 28 本（うち特急 13 本）、新見～米子間が上り 23 本、下り 21 本（うち特急上下 13 本）が運行しています。芸備線は新見方面 6 本、東城方面 5 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、令和 2 年度の新見駅の 1 日の乗車人員は、475 人と広域公共交通拠点として、必ずしも多くはありません。

利用者数が減少傾向にある中であって、令和 2 年度は、コロナ禍により日乗車人員（市内 14 駅合計）が対前年比-28.5%と大きく減少するとともに、日乗車人員 10 人以下の駅が 2/3（9 駅/14 駅）を占めています。

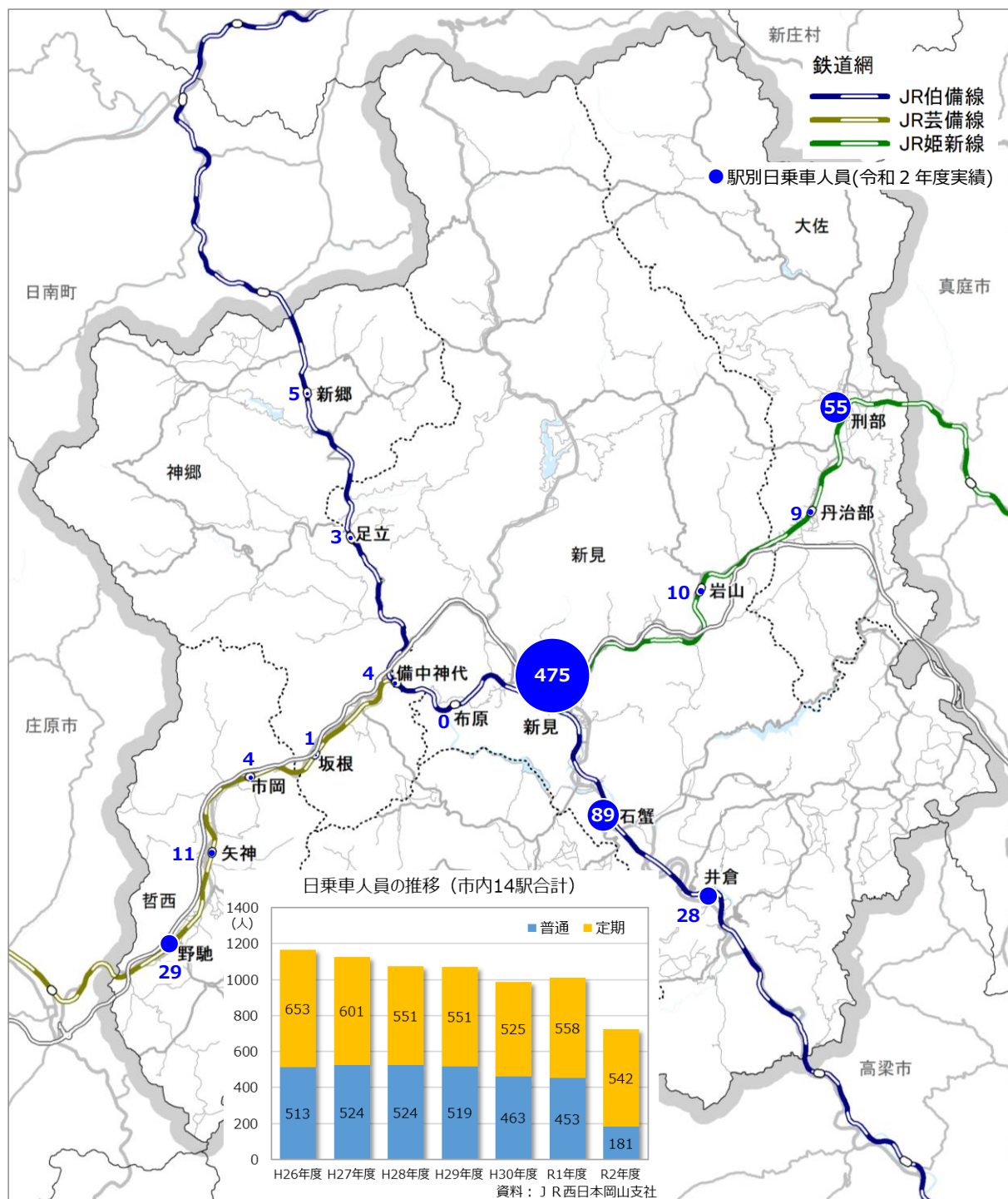


図 鉄道網と利用状況

2-2 民間路線バス

民間バス路線としては、備北バス株式会社が運行する 9 路線 26 系統となっており、このうち市街地循環線がフィーダー補助路線となっています。

令和 3 年度の輸送・収支実績は、輸送人員 132,048 人、実車走行キロ 521,683 k m、収支率 32%となっており、輸送人員は平成 28 年からの 5 年間で約 52,000 人（28%）減少しています。

また、令和元年の 1 日乗降調査では、高校生以下の利用が 38%、一般利用が 62%を占めています。

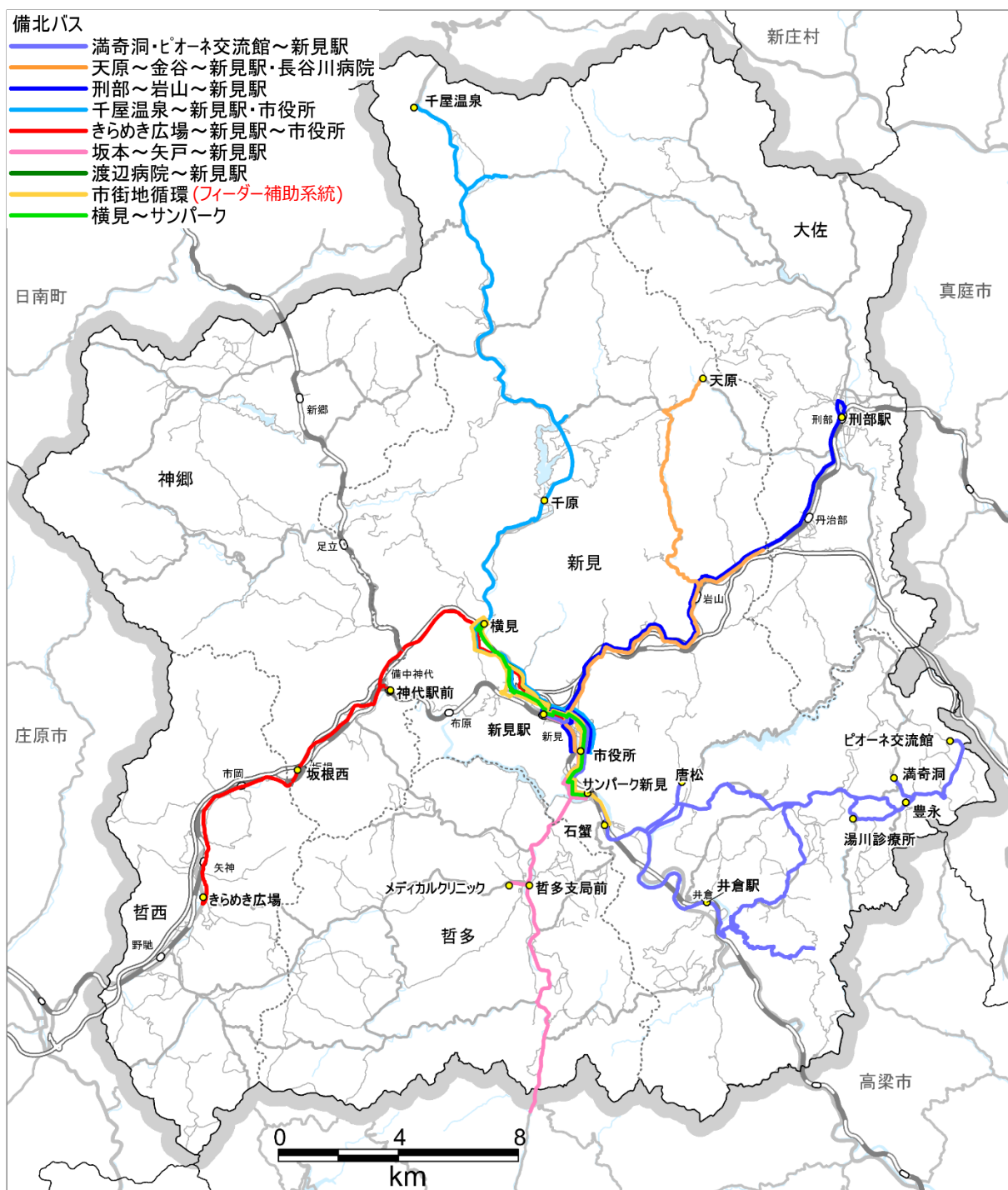


図 民間バス路線網

表 令和3年度民間路線バス系統別輸送実績・収支

単位：km、人、千円

	路線・系統			キロ程	運行回数	乗車密度	実車走行行	輸送人員	経常収益	経常費用	収支率
	起点	経由地	終点								
坂本～新見駅	坂 本	メディカル	新見駅	19.9	3.7	1.6	54,327.0	21,645	7,322	15,319	48%
	坂 本	正 田	新見駅	18.9	0.4	2.1	5,802.3	2,805	780	1,636	48%
千屋温泉～市役所	千屋温泉	千 屋	新見駅	28.8	1.0	0.8	21,225.6	954	870	5,985	15%
	千屋温泉	井 原	市役所	34.0	0.7	2.2	18,666.0	10,558	2,059	5,263	39%
	千屋温泉	井 原	新見駅	31.8	1.9	2.4	45,420.7	8,950	2,524	12,807	20%
	千屋温泉	井原・渡辺	市役所	36.0	1.8	0.7	48,348.0	2,778	4,911	13,633	36%
天原～高尾	天 原	金谷大畑	高 尾	28.6	0.9	0.2	20,620.6	1,447	584	5,814	10%
	天 原	大 畑	新見駅	24.8	0.4	0.9	7,613.6	3,555	802	2,147	37%
	天 原	大 畑	高 尾	25.8	1.2	2.6	23,478.0	11,467	2,340	6,620	35%
	新見駅	市役所大畑	天 原	27.6	1.9	0.7	40,047.6	2,672	1,323	11,292	12%
満奇洞～新見駅	新見駅	井倉・唐松	満奇洞	35.5	1.7	0.5	45,284.1	4,705	4,842	12,769	38%
	新見駅	湯 川	満奇洞	36.5	2.2	0.5	59,568.0	3,142	6,238	16,796	37%
	土 橋	井 倉	新見駅	24.6	0.4	0.0	7,552.2	177	141	2,129	7%
	岩 中	井 倉	井倉駅	7.0	0.4	0.0	2,149.0	88	47	606	8%
	ビオーネ交流	田津・唐松	新見駅	26.0	0.8	2.8	15,964.0	10,344	2,276	4,501	51%
	岩 中	井 倉	石 蟹	14.5	0.4	0.4	4,451.5	1,080	303	1,255	24%
	豊 永	井 倉	新見駅	29.4	0.4	1.9	10,613.4	7,774	1,732	2,993	58%
きらめき広場 ～市役所	神代駅	上神代	哲 西	11.9	0.3	0.0	2,891.7	0	442	815	54%
	市役所	渡辺・神郷	哲 西	25.7	0.9	0.7	18,735.3	1,256	2,047	5,283	39%
刑部駅～渡辺病院	刑部駅	岩 山	渡辺病院	25.2	0.3	0.4	6,123.6	349	672	1,727	39%
市街地循環※	横 見	市内循環	石 蟹	12.0	0.5	3.0	4,296.0	3,637	320	1,211	26%
	石 蟹	市内循環	石 蟹	23.0	1.5	6.3	24,978.0	17,960	2,085	7,043	30%
	石 蟹	市内循環	石 蟹	23.0	1.0	6.3	16,744.0	11,406	1,384	4,721	29%
	石 蟹	市内循環	新見駅	16.2	0.5	2.3	5,799.6	1,966	232	1,635	14%
渡辺病院～新見駅	渡辺病院	中国新見	新見駅	3.1	4.8	0.9	10,983.3	1,333	384	3,097	12%
計							521,683.1	132,048	46,660	147,097	32%

※フィーダー補助系統

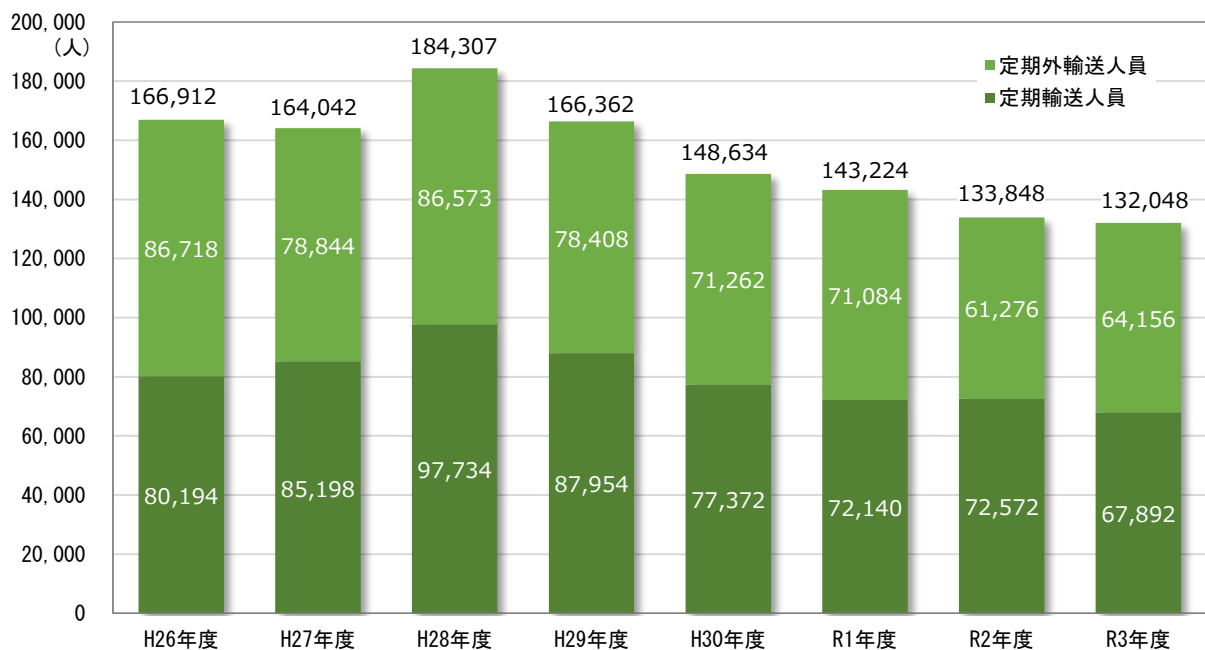


図 民間路線バス輸送人員の推移

表 備北バス路線別支払区分別日利用者数

	運行 回数	小人（中高生を含む）				大人			合 計	1 便 当 り 利用 者 数
		通学定期	カ ー ド	回 数 券	現 金	通勤定期	カ ー ド	現 金		
坂本～渡辺病院※	4.5	6.5 8%	11.0 13%		5.5 7%	41.0 49%	3.0 4%	17.5 21%	84.5 100%	9.4
		27%				73%				
千屋温泉～市役所	6.5	7.5 14%	11.0 21%		14.0 27%	0.5 1%	3.0 6%	16.5 31%	52.5 100%	4.0
		62%				38%				
天原～渡辺病院	5.5		5.0 15%		1.5 4%	3.5 10%	2.5 7%	21.5 63%	34.0 100%	3.1
		19%				81%				
満奇洞～渡辺病院※	8.0	3.0 4%	14.5 20%	1.0 1%	18.0 25%	5.0 7%	7.5 10%	23.0 32%	72.0 100%	4.5
		51%				49%				
きらめき広場～市役所	2.0		0.5 3%		1.5 9%			15.0 88%	17.0 100%	4.3
		12%				88%				
刑部駅～渡辺病院	0.5						0.5 17%	2.5 83%	3.0 100%	3.0
						100%				
合 計	27.0	17.0 6%	42.0 16%	1.0 0.4%	40.5 15%	50.0 19%	16.5 6%	96.0 37%	263.0 100%	4.9
		38%				62%				

注1) 渡辺病院～新見駅線は、接続する坂本～新見駅線、満奇洞～新見駅線に含めて集計

注2) 市街地循環線は、調査対象外。

資料：備北バス1日乗降調査（令和元年2月5日～25日、6月4日～26日）

2-3 市営バス

市営バスは、新見地域を除く4地域で10路線が地域住民の生活の足として、また、一部の路線は小中学生の通学の足として運行しています。

令和3年度の輸送実績は、輸送人員30,755人と、平成28年からの5年間で11,322人（27%）減少するとともに、路線全体の収支率も3.1%と、厳しい状況にあります。

また、令和3年6月21日～7月20日の1ヶ月間行った乗降調査では、1便あたりの平均利用者数が1人未満の路線が12路線中6路線と、半数を占めるとともに、運行便の半数以上の便で利用が無かった路線が10路線と、利用が低調な状況にあります。

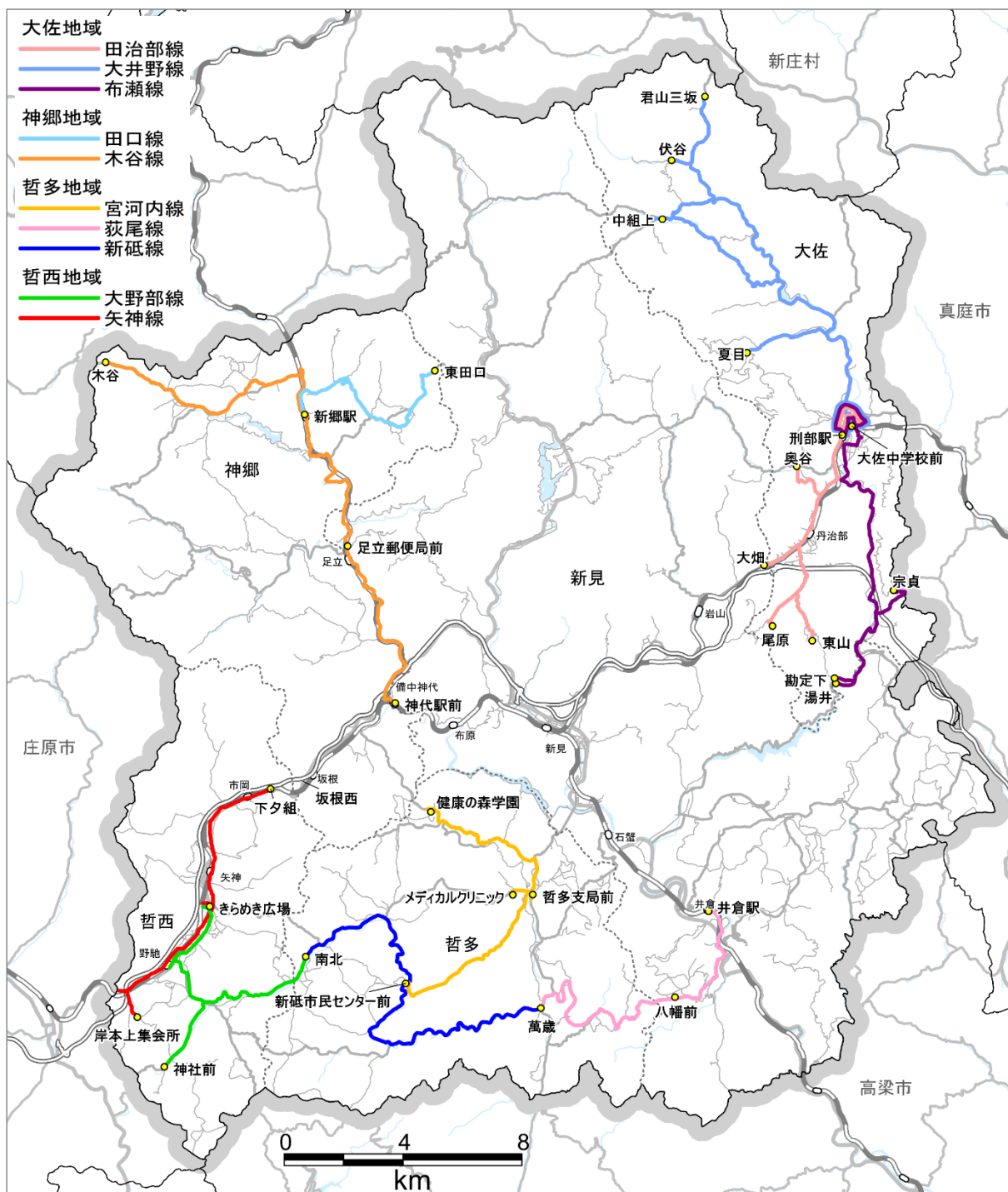


図 市営バス路線網

表 令和3年度市営バス利用・収支状況

	路線名	運行日	便数	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率
大佐地域	大井野線	月-金	6便	7,859人	571,350円	18,927,794円	3.0%
	布瀬線	月-金	6便				
	田治部線	月-金	8便				
神郷地域	神郷線	月-金	10便	10,437人	434,373円	23,869,892円	1.8%
	三室線	月-金	10便				
	田口線	月-金	10便				
	木谷線	月-金	9便				
哲多地域	宮河内線	月-土	6便	10,662人	1,033,192円	17,818,927円	5.8%
	新砥線	月-金	9便				
	萩尾線	月-金	11便				
哲西地域 ^注	矢神線	月-金	15(25)便	1,797人	216,402円	12,340,120円	1.8%
	大野部線	月-金	10(14)便				
合 計			110(124)便	30,755人	2,255,317円	72,956,733円	3.1%

注：哲西地域市営バスは、芸備線利用促進策として令和3年10月から増便。（ ）は10月以降の便数。

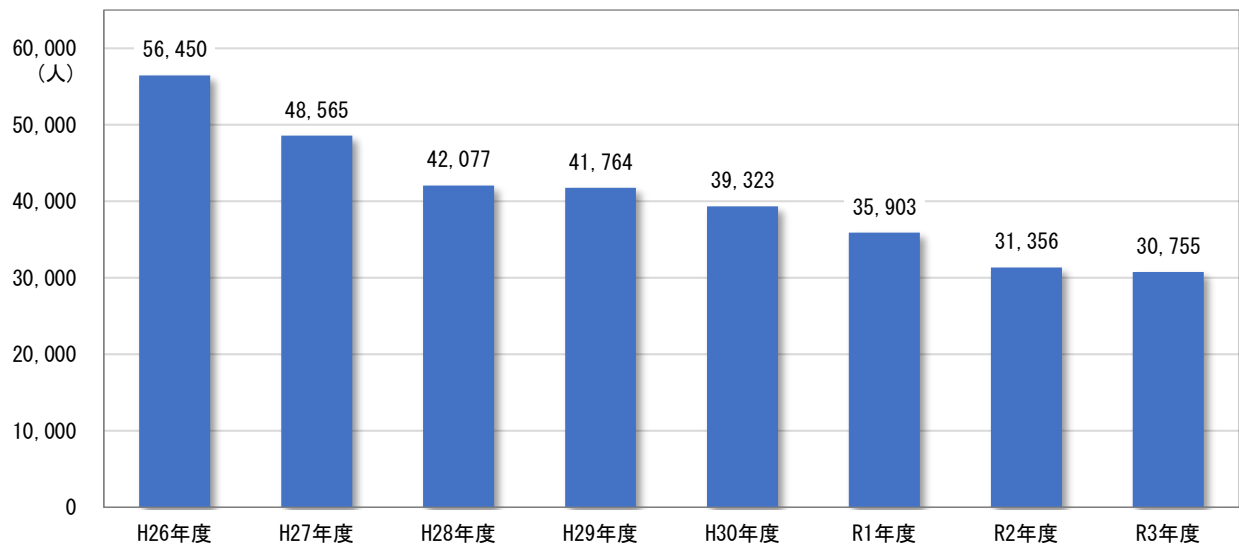


図 市営バス輸送人員の推移

表 市営バスの1便あたり利用者数と空便率

	路線	1便あたり利用者数	空便率 [※]
大佐地域	田治部線	1.85人	64%
	大井野線	1.28人	42%
	布瀬線	2.05人	43%
神郷地域	三室線	0.47人	72%
	田口線	3.44人	51%
	木谷線・神郷線（木谷～神代駅）	1.12人	50%
	神郷線（神代駅～坂根西）	0.32人	75%
哲多地域	宮河内線	3.70人	74%
	萩尾線	0.39人	75%
	新砥線	0.48人	60%
哲西地域	大野部線	0.58人	67%
	矢神線	0.76人	63%

空便率：運行した便のうち、利用がなかった便の割合

調査期間：令和3年6月21日～7月20日

2-4 市営ふれあいバス

ふれあいバスは、新見地域と哲多地域で計 20 路線が運行しています。

運行形態は、集落や世帯分布状況など地域特性に合わせて定時定路運行路線と予約型区域運行路線があり、各路線は週 1～2 日運行しています。

令和 3 年度の輸送実績は、輸送人員 832 人と、平成 28 年からの 5 年間で 802 人（49%）減少するとともに、路線全体の収支率も 1.5%と、少ない利用にとどまっています。

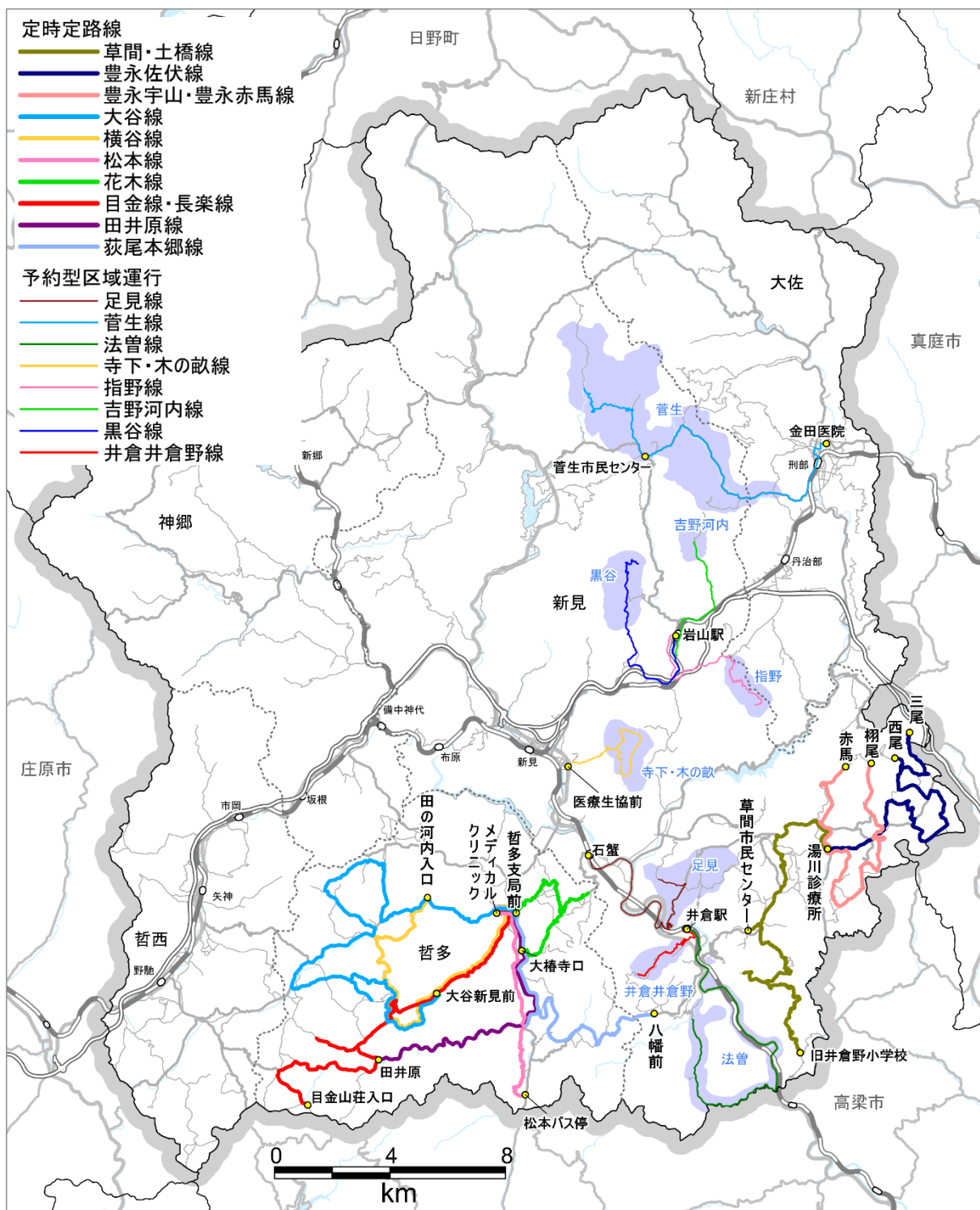


図 ふれあいバス路線網

表 令和 3 年度ふれあいバス利用・収支状況

	路線名	運行形態	運行日	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率
新見地域	草間土橋線	定路	月	72人	95,900円	8,458,288円	1.1%
	足見線	区域	金	10人			
	菅生線	区域	水	72人			
	法曾線	区域	木	3人			
	寺下木の畝、上熊谷線	区域	月	21人			
	足立・笹尾、上市線	区域	金	85人			
	豊永佐伏線	定路	水	33人			
	豊永宇山赤馬線	定路	木	30人			
	井倉井倉野線	区域	火	0人			
	実谷・代城・灰ヶ峠線 ^{注1}	区域	第1第3土、第2第4火	7人			
哲多地域	大谷線	定路	月・水	46人	87,650円	3,823,882円	2.3%
	横谷線	定路	火	115人			
	松本線	定路	火	20人			
	花木線	定路	月・水	4人			
	目金・長楽線	定路	木・土	129人			
	田井原線	定路	木	0人			
	荻尾本郷線	定路	土	79人			
哲西地域 ^{注2}	川南線	区域	月	6人	14,650円	1,058,275円	1.4%
	千子線	区域	火	23人			
	日長谷線	区域	木	28人			
	川東線	区域	金	0人			
合 計				832人	198,200円	13,338,445円	1.5%

注 1：実谷・代城・灰ヶ峠線は、新見北部地域と中心市街地を結ぶ乗合タクシーの試験運行により、令和 3 年 11 月～令和 4 年 2 月の 4 ヶ月間運休。

注 2：哲西地域のふれあいバス 4 路線は、令和 3 年 11 月からの哲西乗合タクシーの運行に伴い廃止。

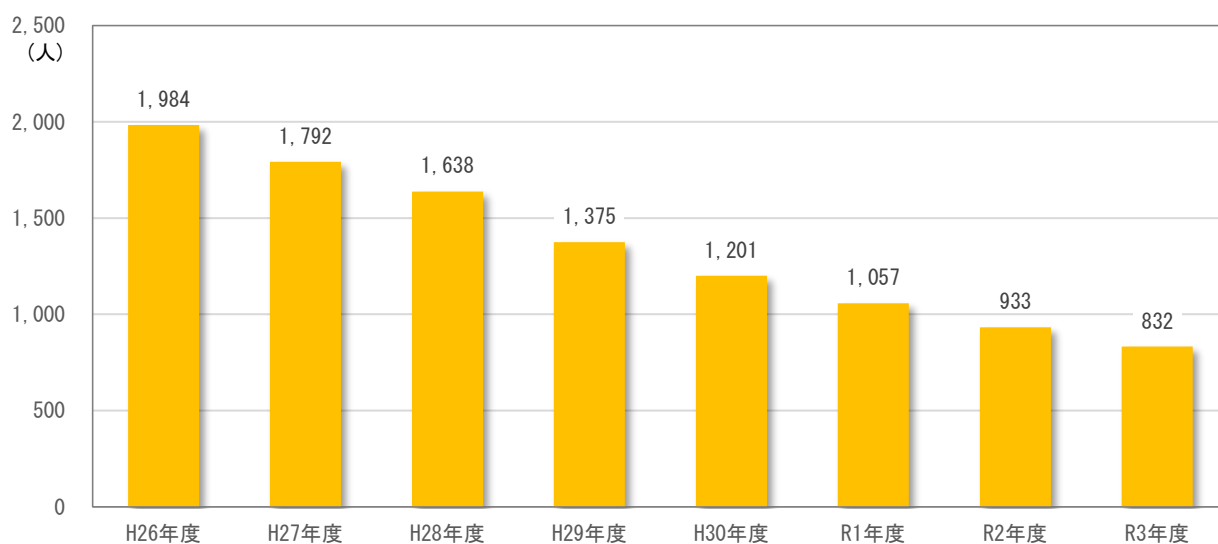


図 ふれあいバス輸送人員の推移

2-5 乗合タクシー

乗合タクシーは、哲西、神郷、新見北部の 3 地域で運行しており、各路線とも月曜から金曜日の週 5 日（祝日、振替休日は運休）運行しています。

昨年 11 月中旬から実証運行を開始した哲西地域では、市営バスと乗合タクシーを合わせた月間利用者数が令和 4 年 5 月以降、前年同期比 200%前後で推移しています。

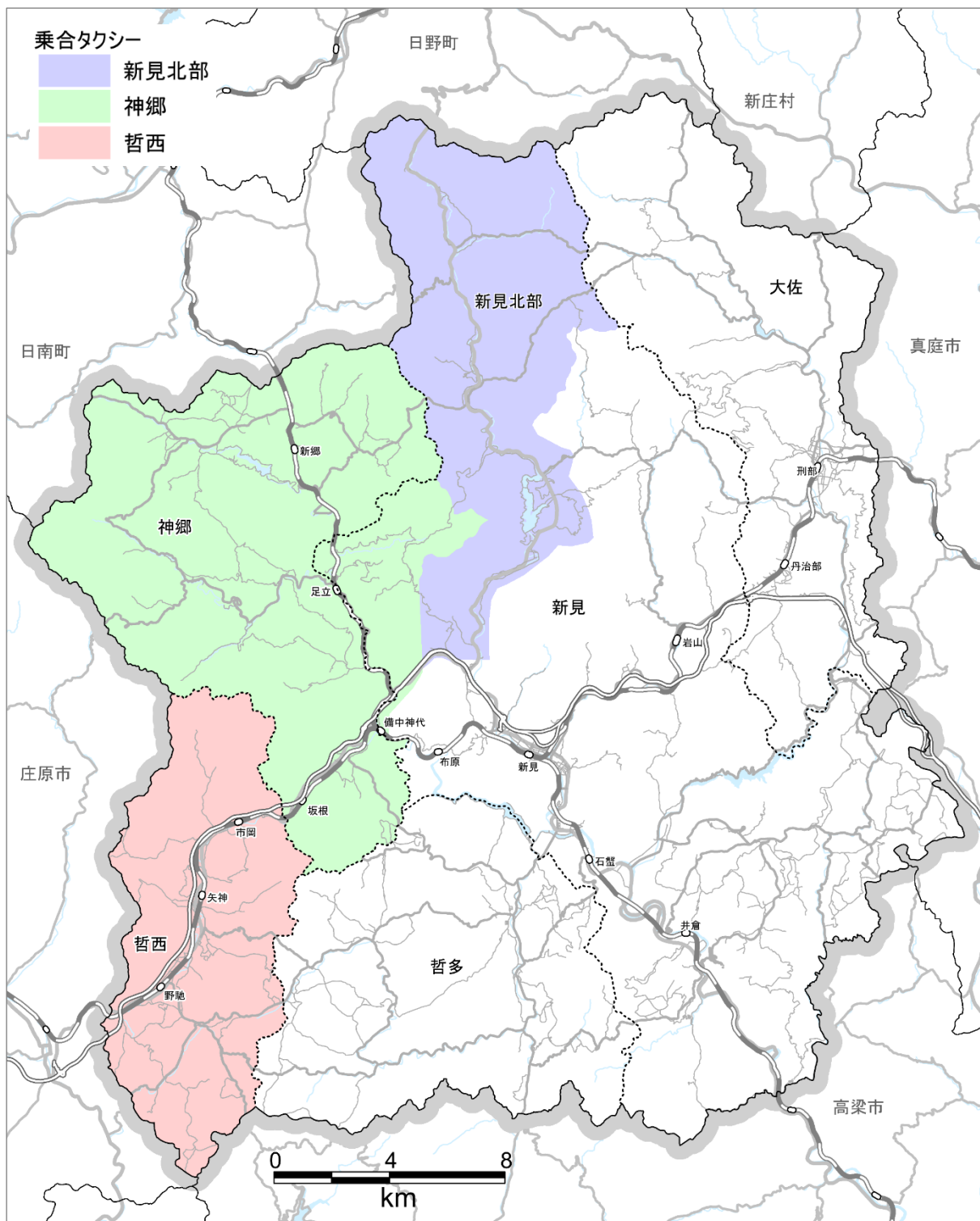
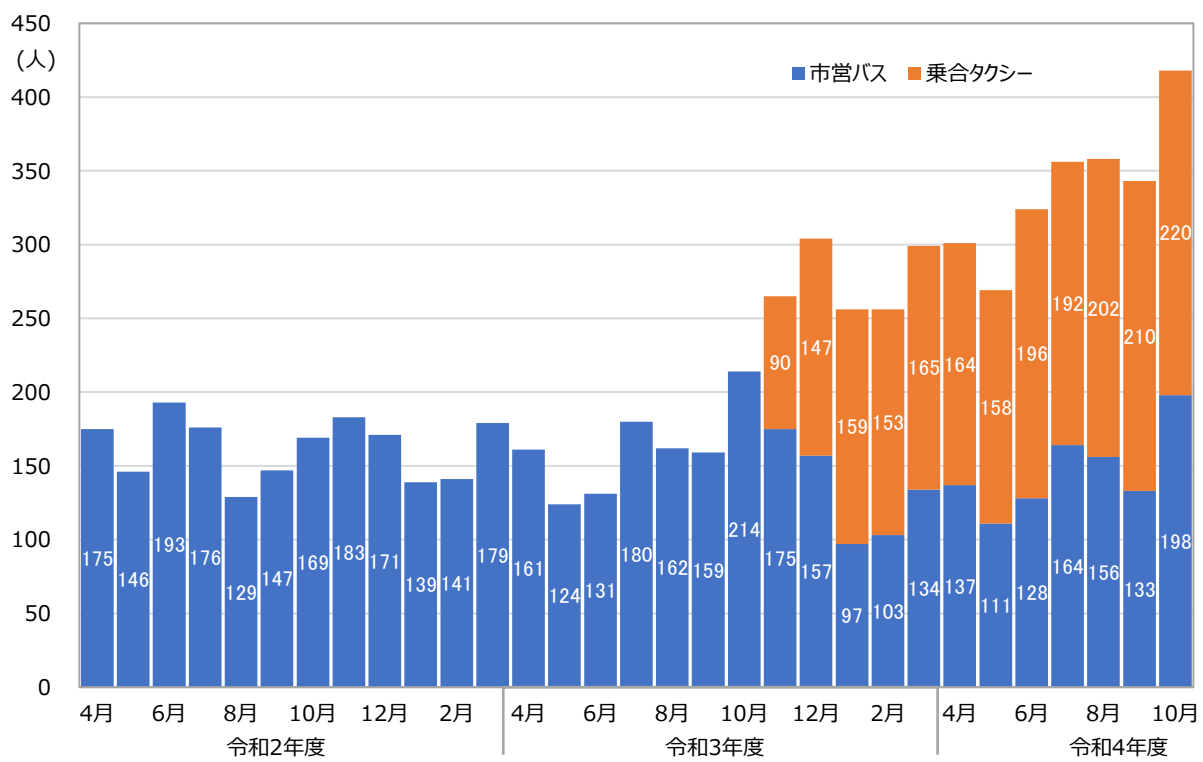


図 乗合タクシー運行区域



哲西市営バス・乗合タクシーの月間利用者数の推移

2-6 タクシー

タクシーは、市内に8営業所（うち1営業所休止中）があり、市内全域をカバーしていますが、大佐地域、神郷地域及び新見地域南西部（豊永、草間）は、営業所から5キロ以上離れており、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。

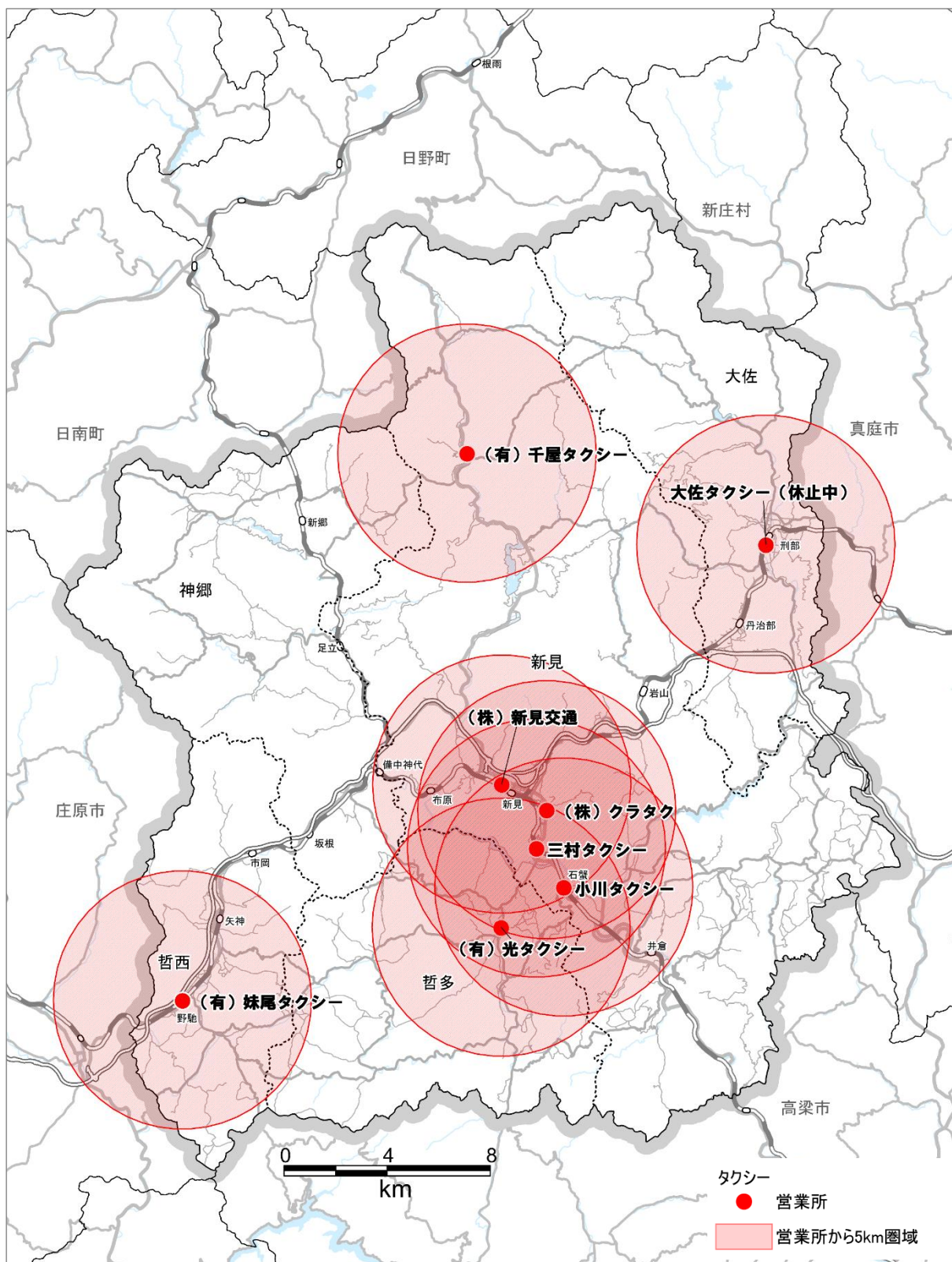


図 タクシー営業所と営業所から半径 5km 圏域

2-7 その他

(1) スクールバス

スクールバスは、市内の小中学校 22 校のうち 17 校で計 23 路線が運行しています。

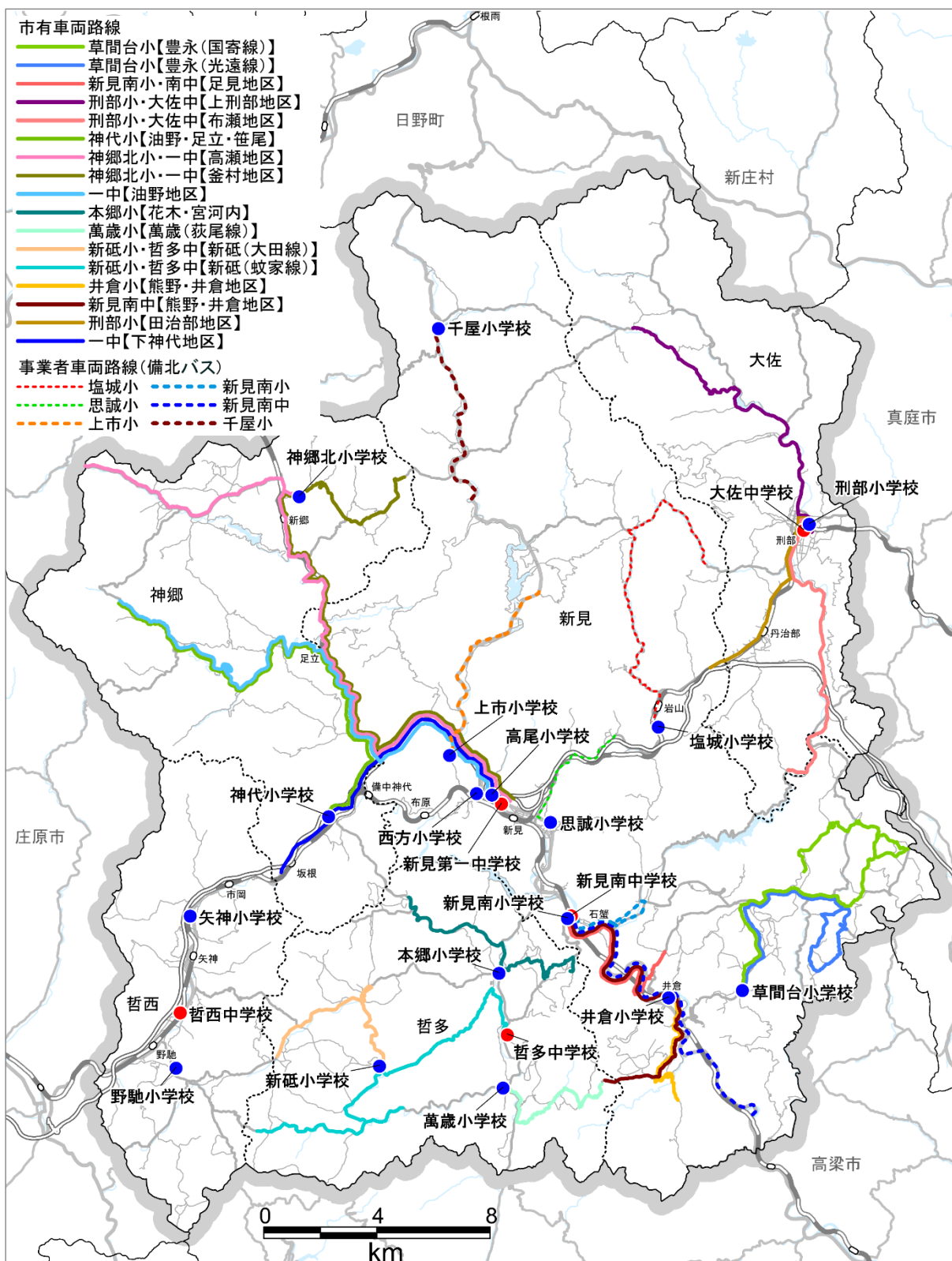


図 スクールバス路線網

(2) 公共交通関連支援施策

市では、公共交通に関連する支援施策として、高等学校通学費助成と公共交通空白地有償運送支援を行っています。

表 施策の概要

施策の名称	概要
新見市高等学校通学費助成事業 (総合政策課)	市内の高等学校へ公共交通機関を利用して通学している生徒の定期券購入費について、2 分の 1 を助成する。
新見市公共交通空白地有償運送支援事業補助金 (交通対策課)	公共交通を補完する新たな移動手段確保策として、公共交通空白地有償運送を行う団体等に対して、初期投資及び運営経費の一部を補助する。 (1) 運行事業 - 補助対象路線ごとに、営業費用から営業収益を差し引いていた金額を補助する。(営業費用の 8 割を上限とする) (2) 車両等設備整備事業 - 登録諸経費を含む車両費、付属品費、運行管理用の通信機器費等について、300 万円を上限に補助する。 (3) 運転資格取得事業 - 公共交通空白地有償運送を行う運転手の資格取得にかかる費用、国土交通省が認定する受講料について、全額を補助する。(2 種免許取得費用は除く)

3. 公共交通関連財政支出

令和 3 年度の公共交通関連財政支出は、3 億 2,236 万円となっており、平成 28 年からの 5 年間で 1,923 万円（5%）増加しています。

令和 3 年度の支出内訳は、民間路線バス補助金、市営バス運行経費などの地域バス対策費が 1 億 9,965 万円（62%）、スクールバス運行経費（21%）、通学バス運行委託料 4,881 万円（15%）、通学補助金、バス停整備補助金（1%）となっています。

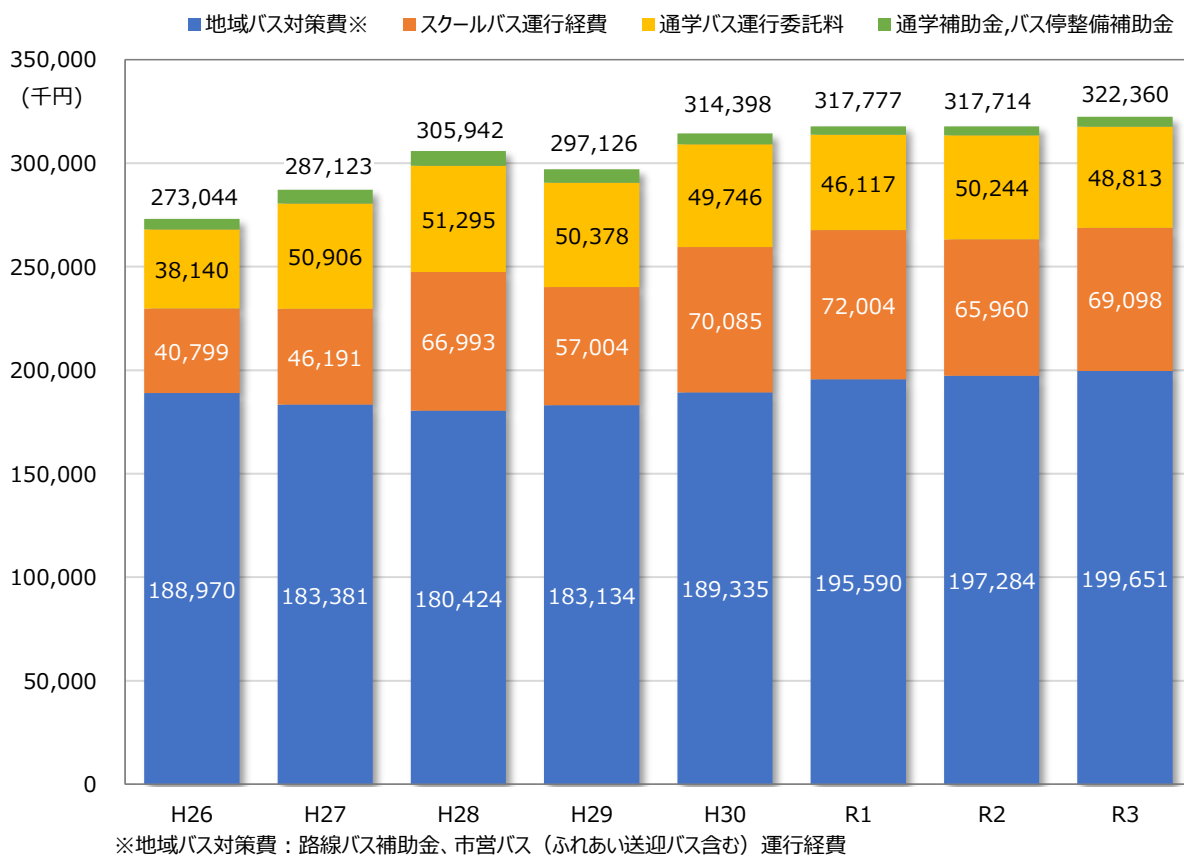


図 公共交通関連財政支出の推移

第4章 地域公共交通の利用動向・ニーズ調査

1. 住民アンケート調査

1-1 調査概要

①調査対象

市内の全世帯を対象に地域割りをしたうえで無作為抽出した 3,000 世帯

②配布・回収

配布・回収ともに郵送

③実施時期

令和3年8月実施（8月31日回収締切）

④調査内容

- 回答者属性（居住地、年齢、世帯構成、職業、普段の運転の有無等）
- 普段利用する交通手段
- 運転免許の保有状況（運転免許証の有無、返納について、返納した際の懸念事項）
- 普段の外出について（外出先、頻度、交通手段）
- バスの利用について（備北バス、市営バス、市街地循環バス「ら・くるっと」）
- 公共交通を利用しない理由
- 市営バス・市街地循環バス「ら・くるっと」の満足度
- 新見市の公共交通に関する意見・要望

⑤配布数：3,000 件

⑥回収数：1,388 件（回収率 46.3%）

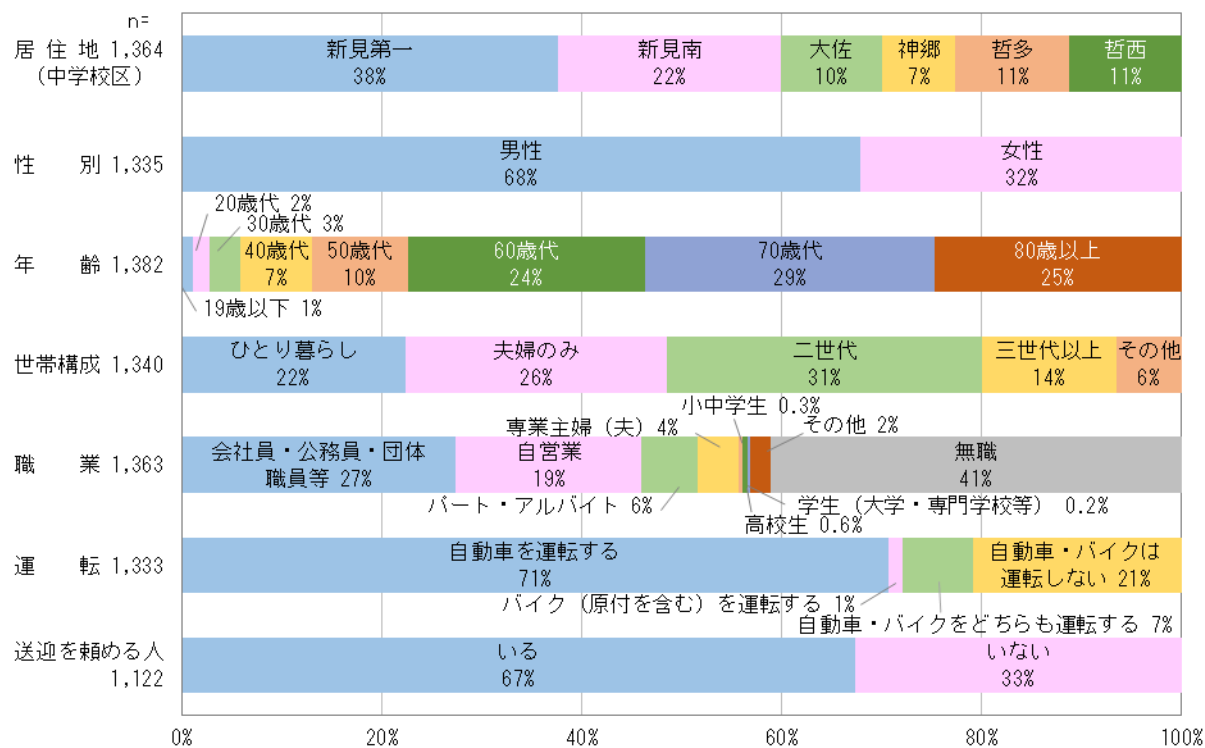
⑦集計値の留意点・その他：

- ・ 各項目は未回答を含めずに集計。
- ・ 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計。
- ・ 調査結果におけるパーセント表示は、小数点第2位以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100% とならない。

1-2 調査結果

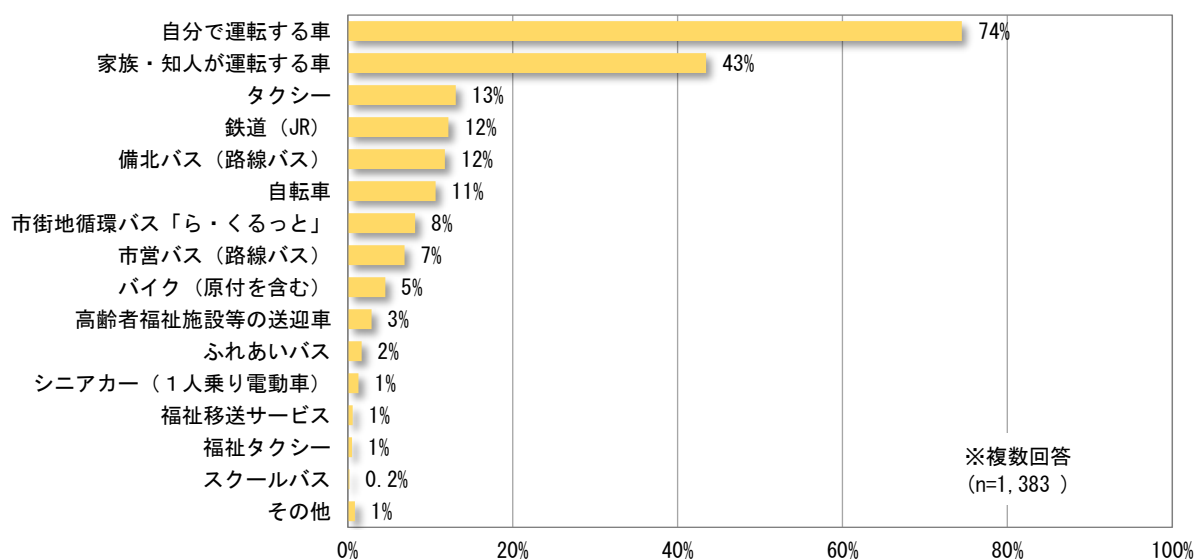
(1) 回答者の属性

- 回答者の 68%が男性で、70 歳以上が 54%を占める。
- 回答者の 21%が運転しないとし、33%が気兼ねなく送迎を頼める人がいないと回答。



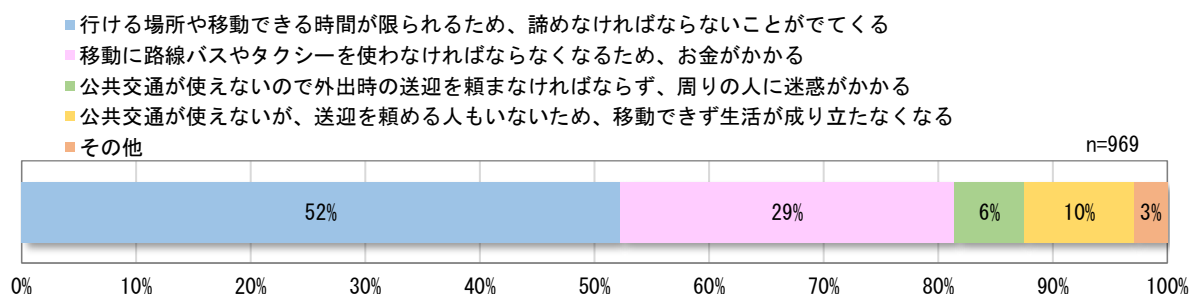
(2) 普段のお出かけの交通手段

- 普段利用する交通手段としては、回答者の 74%が「自分で運転する車」を挙げ、次いで「家族・知人が運転する車」(43%)、「タクシー」(13%)、「鉄道(JR)」(12%)、「備北バス(路線バス)」(12%)と続く。



(3) 運転免許を返納した場合の懸念事項

- 「行ける場所や移動できる時間が限られるため、諦めなければならないことがでくる」が 52%と最も多く、次いで「移動に路線バスやタクシーを使わなければならないため、お金がかかる」が 29%と、移動の制約や金銭的な懸念が 8 割を占める。

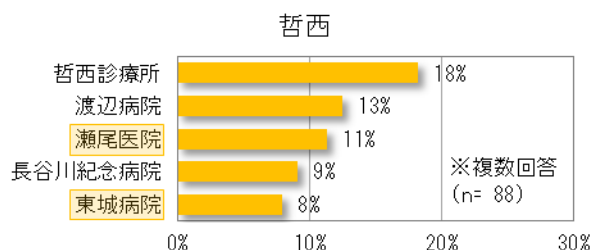
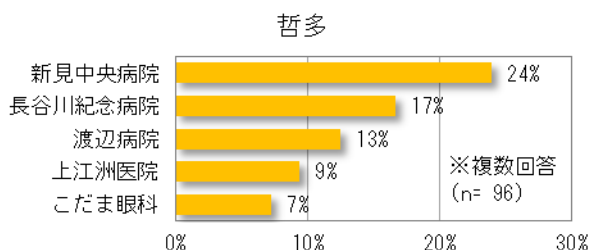
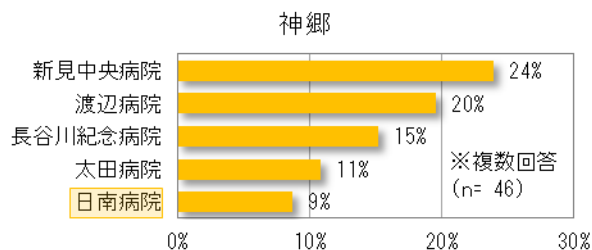
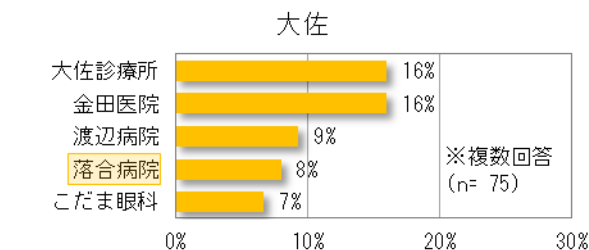
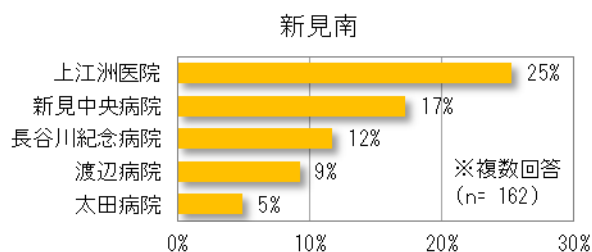
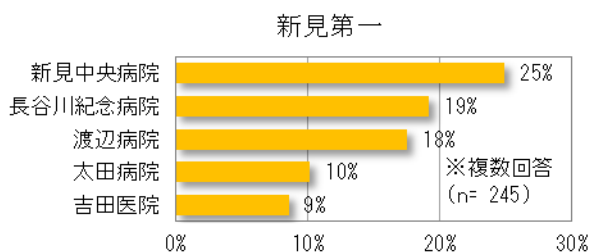
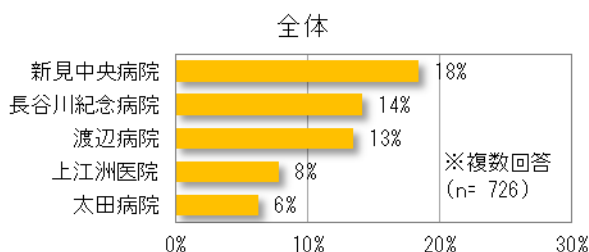


(4) 主な通院先と買物先

① 主な通院先 (上位 5)

- 主な通院先としては、回答者の 18%が新見中央病院を挙げ、次いで長谷川記念病院 (14%)、渡辺病院 (13%)、上江洲医院 (8%)、太田病院 (6%) と続く。
- 大佐・神郷・哲西では、隣接する真庭市、鳥取県日南町、広島県庄原市の医療機関が上位に入る。

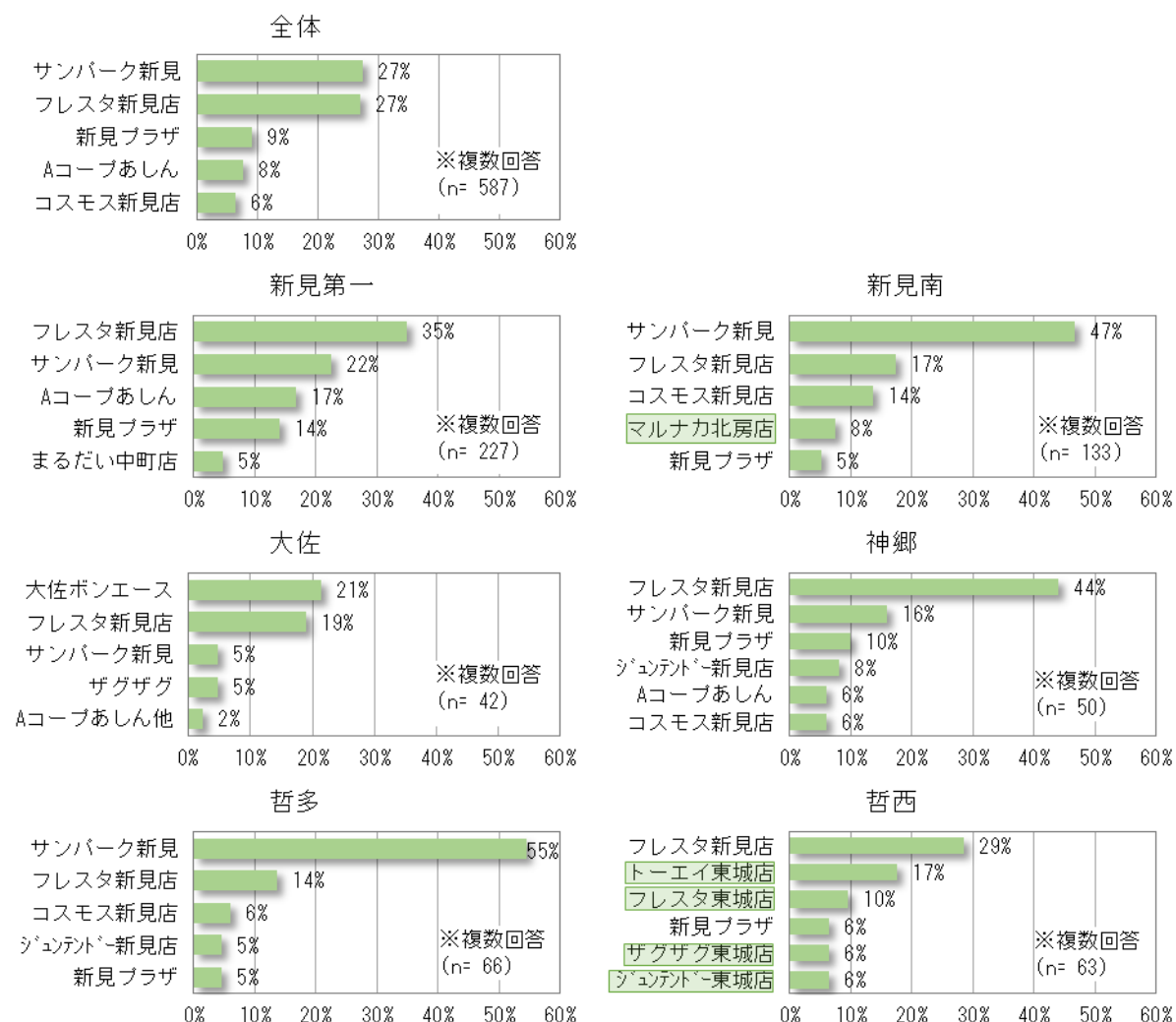
※黄色い網掛けは市外の医療機関



②主な買物先（上位 5）

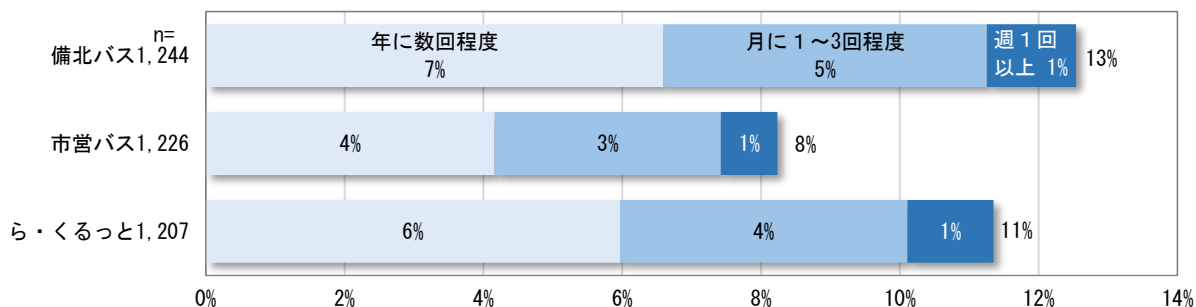
- 主な買物先としては、回答者の 27%がサンパーク新見とフレスタ新見店をそれぞれ挙げ、次いで新見プラザ（9%）、A コープあしん（9%）、コスモス新見店（6%）と続く。

※黄緑色の網掛けは市外の商業施設



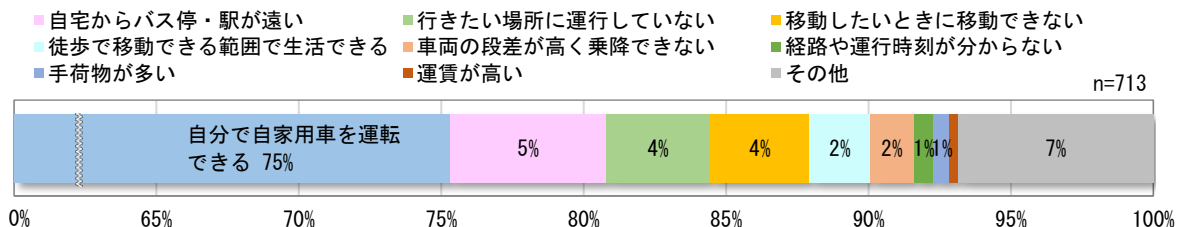
（５）路線バスの利用頻度

- 回答者の 13%が備北バスを、8%が市営バスを、11%が「ら・くるっと」を利用しているとし、その半数は、年に数回程度の利用にとどまる。



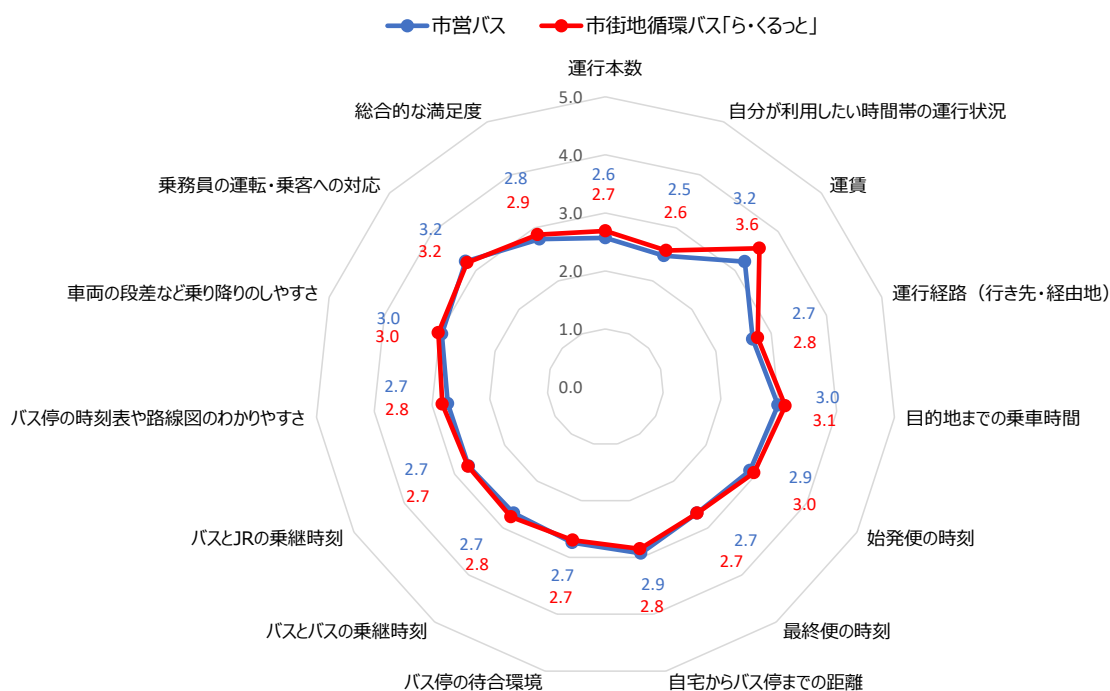
（６）公共交通を利用しない最も大きな理由

- 利用しない最も大きな理由としては、「自分で自家用車を運転できる」が 75%とほとんどを占め、次いで「自宅からバス停・駅が遠い」（5%）、「行きたい場所に運行していない」（4%）、「移動したいときに移動できない」（4%）と続く。
- その他としては、「身体が不自由である」「家族・知人が送迎してくれる」等の理由が多い。



（７）市営バスと市街地循環バス「ら・くるっと」の満足度

- 「ら・くるっと」の満足度が市営バスに比べて高い。
- 市営バス、「ら・くるっと」ともに「運賃」「乗務員の運転・乗客への対応」「目的地までの乗車時間」の満足度が相対的に高く、「自分が利用したい時間帯の運行状況」「運行本数」「最終便の時刻」「バス停の待合環境」「バスとJRの乗継時刻」の満足度が低い。



注）加重平均：「満足」を5、「やや満足」を4、「どちらともいえない」を3、「やや不満」を2、「不満」を1とした平均値

(8) 公共交通に対する意見・要望（地域）

- 「バス停が遠い、ドアツードアを希望する」「運行本数が少ない、増やしてほしい」「ら・くるっとの運行範囲を広げてほしい、利用できない」「将来、公共交通を利用する」等の意見・要望が多い。

※意見・要望として多いもの上位 10 を掲載

※各地域の上位 3 つの意見（波線部）を比較し、複数の地域で共通して指摘されているものに着色。

地域	意見・要望等	回答数
新見第一	<u>バス停が遠い、ドアツードアを希望する</u>	<u>24</u>
	<u>運行本数が少ない、増やしてほしい</u>	<u>23</u>
	<u>「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい、利用できない</u>	<u>22</u>
	<u>将来、公共交通を利用する</u>	<u>18</u>
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	13
	行きたいところへ行けない、行先の変更、運行範囲を広げてほしい	11
	公共交通はありがたい、助かっている、今のままで良い	11
	公共交通が運行していない	8
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	8
	タクシー運賃の助成をしてほしい	7
	階段の上り下り、車両の乗り降りが大変	7
新見南	<u>「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい、使えない</u>	<u>20</u>
	<u>将来、公共交通を利用する</u>	<u>15</u>
	<u>公共交通が運行していない</u>	<u>10</u>
	<u>バス停が遠い、ドアツードアを希望する</u>	<u>10</u>
	行きたいところへ行けない、行先を変更、運行範囲を広げてほしい	9
	乗合タクシーが必要	5
	<u>運行本数が少ない、増やしてほしい</u>	<u>4</u>
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	4
	荷物が多いときは利用しにくい	4
	運賃を改善してほしい	4
大佐	<u>運行本数が少ない・増やしてほしい</u>	<u>6</u>
	<u>将来、公共交通を利用する</u>	<u>5</u>
	<u>運行ダイヤを変更してほしい</u>	<u>4</u>
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	3
	休日も運行してほしい	3
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	公共交通はありがたい、助かっている、今のままで良い	2
	新見駅を改善してほしい	2
	利用促進が必要	2
	タクシーを常駐させてほしい	2
神郷	<u>バス停が遠い、ドアツードアを希望する</u>	<u>5</u>
	<u>運行本数が少ない・増やしてほしい</u>	<u>4</u>
	<u>地域間で公共交通サービスの格差を感じる</u>	<u>3</u>
	<u>将来、公共交通を利用する</u>	<u>3</u>
	<u>「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい、使えない</u>	<u>2</u>
	行きたいところへ行けない、行先を変更、運行範囲を広げてほしい	2
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	公共交通はありがたい、存続してほしい	2

地域	意見・要望等	回答数
哲多	<u>バス停が遠い、ドアツードアを希望する</u>	<u>9</u>
	<u>運行本数が少ない、増やしてほしい</u>	<u>7</u>
	<u>「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい、使えない</u>	<u>7</u>
	運行ダイヤを変更してほしい	5
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	3
	タクシー運賃の助成をしてほしい	3
	将来、公共交通を利用する	3
	行きたいところへ行けない、行先の変更、運行範囲を広げてほしい	2
	荷物が多いときは利用しにくい	2
	運賃を改善してほしい、無料にしてほしい	2
	現状のサービスを維持してほしい	2
	待合環境、バス停を改善してほしい	2
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	2
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	車両の乗り降りが大変	2
	赤字なら公共交通を無理に運行しなくていい、利用されない公共交通に税金をかけるのは無駄、もったいない	2
哲西	<u>東城への公共交通を運行してほしい</u>	<u>18</u>
	<u>JR 芸備線を廃止しないでほしい</u>	<u>11</u>
	<u>運行本数が少ない、増やしてほしい</u>	<u>6</u>
	将来、公共交通を利用する	6
	バス停が遠い、ドアツードアを希望する	3
	運賃を改善してほしい、無料にしてほしい	3
	現状のサービスを維持してほしい	3
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	3
	予約制の乗合タクシーを運行してほしい	3
	<u>「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい、使えない</u>	<u>2</u>
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	2
	公共交通が運行していない	2
	待合環境、バス停を改善してほしい	2
	休日の移動手段がない、休日にもバスを運行してほしい	2
	駅の階段の上り下り、車両の乗り降りが大変	2

2. 高校生アンケート調査

2-1 調査概要

①調査対象

共生高等学校、新見高等学校（南校地・北校地）の1,2年生

②配布・回収

高校を通じて配布・回収

③実施時期

令和3年6月（7月2日回収締切）

④調査内容

- 回答者属性（学年、性別、居住地、居住形態、普段の登下校時刻、運転免許の有無等）
- 登校時・下校時の通学方法
- 通学時の路線バスの利用状況（利用回数、乗車・降車バス停、最寄バス停までの距離等）
- 片道通学定期の利用意向
- 今後バスの運行サービスが向上した場合の利用意向
- 鉄道（JR）の利用状況（利用回数、乗車駅、最寄駅までの距離等）
- 平日、放課後の中心市街地での活動について（活動内容、頻度、活動時間、移動手段）
- バスの運行に関する重要度・満足度
- バス、鉄道などに関する意見・要望

⑤配布数：395 件

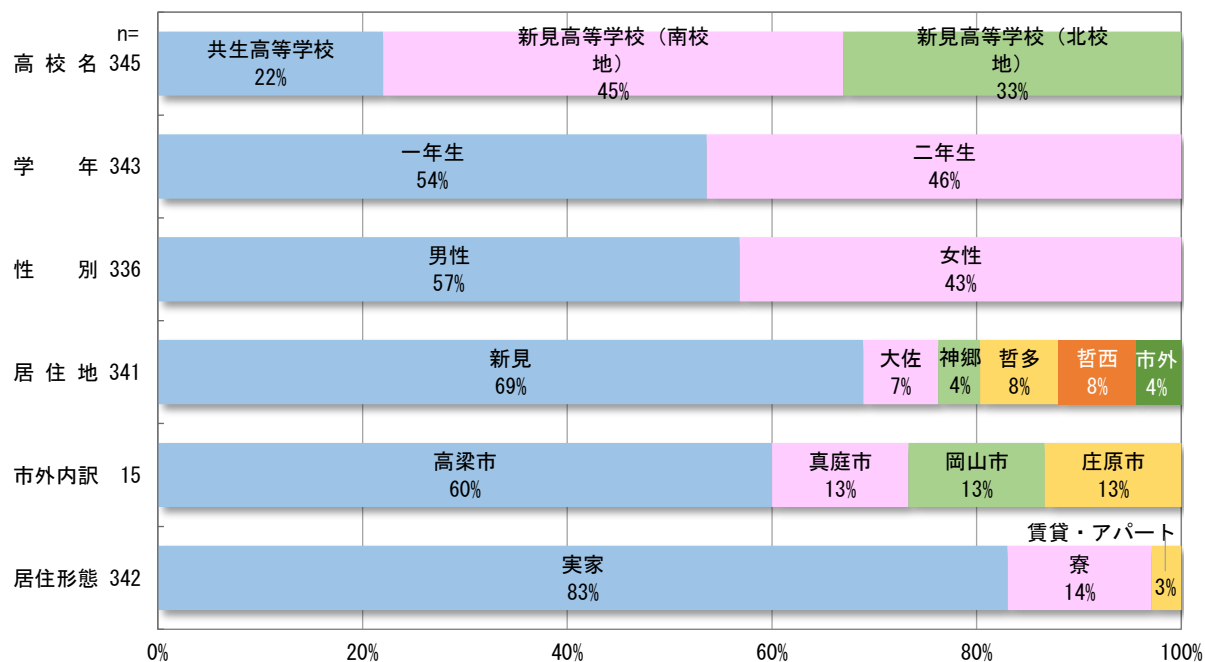
⑥回収数：350 件（回収率 88.6%）

⑦集計値の留意点・その他：

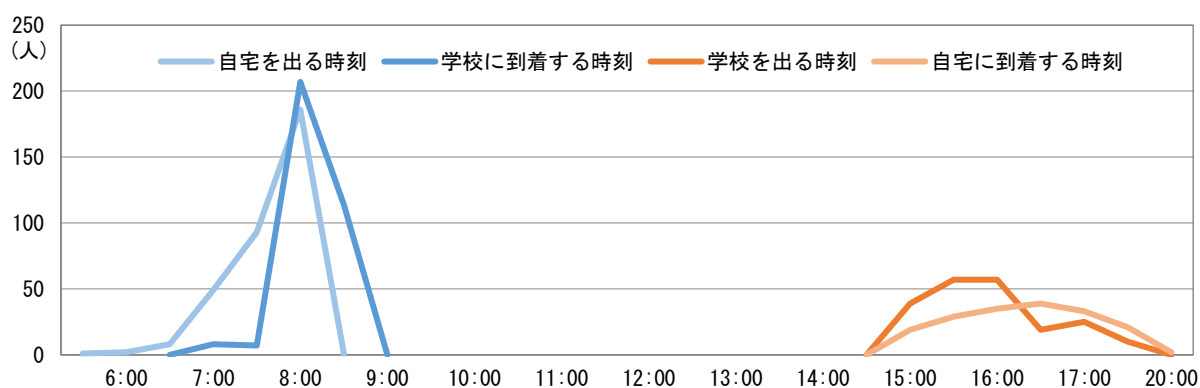
- 各項目は未回答を含めずに集計。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。

2-2 調査結果

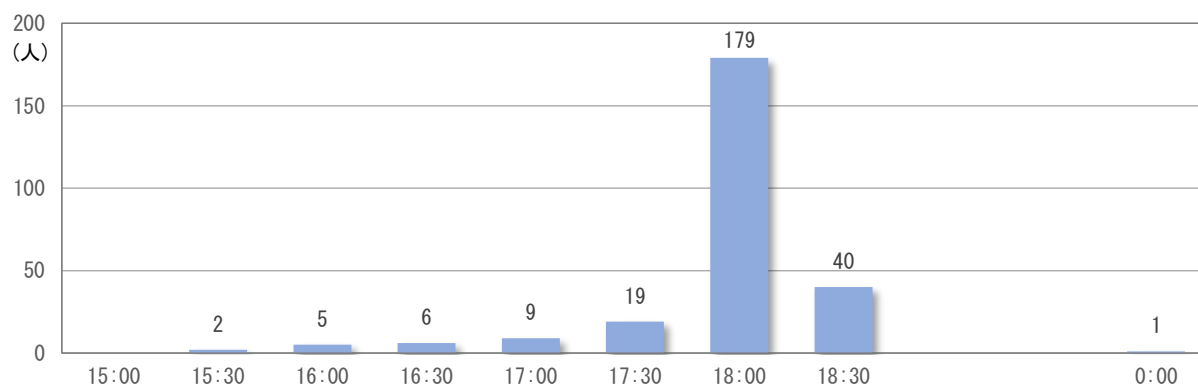
(1) 回答者の属性



① 普段の登下校時刻

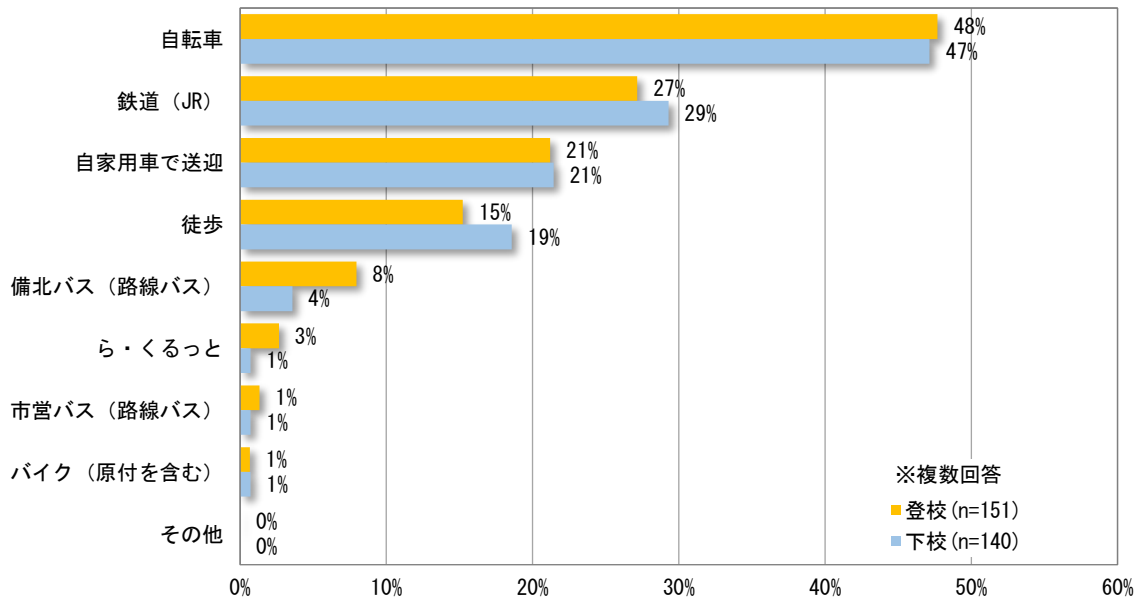


② 部活動の平日終了時刻



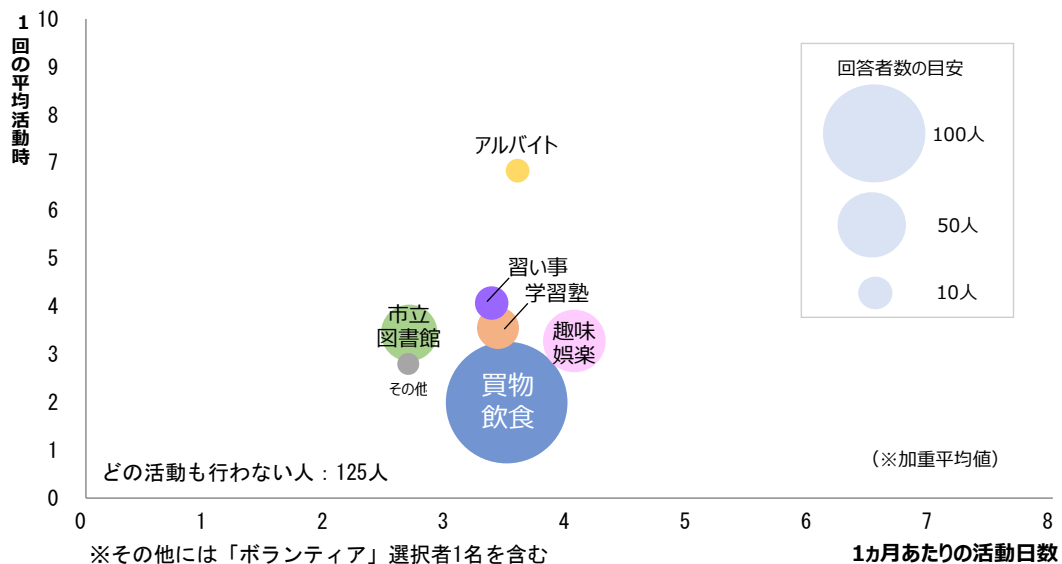
(2) 通学時の主な交通手段（2つ以内）

- 自転車が半数近くを占め、次いで鉄道（JR）、自家用車で送迎、徒歩、備北バス（路線バス）と続く。
- 登校時と下校時で顕著な差は見られない



(3) 平日、放課後の中心市街地での活動

- 買物・飲食を挙げた人が最も多く、次いで趣味・娯楽や市立図書館を挙げた人が多い。
- 1ヵ月あたりの活動日数は趣味・娯楽が他の活動と比べてやや多い。
- 1回の平均活動時間は、アルバイトが最も長い。



※加重平均値：下表の通り、活動回数であれば「1日未満」を1点、「1.2日」を2点、・・・「26日以上」を8点とし、平均活動時間であれば「30分未満」を1点、「30分以上1時間未満」を2点、・・・「8時間以上」を10点とした平均値

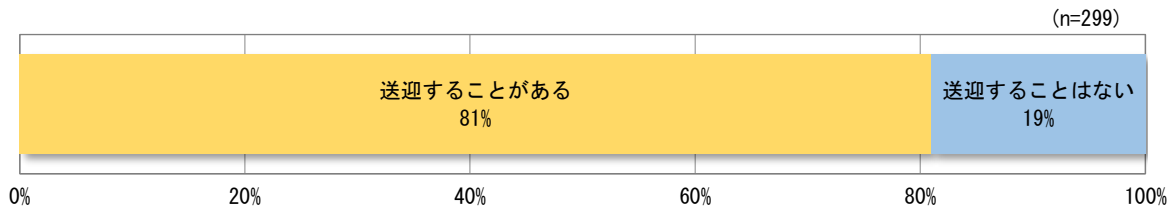
1ヵ月あたりの活動日数				一回あたりの平均活動時間			
日数	点数	日数	点数	時間	点数	時間	点数
1日未満	1	16～20日	6	30分未満	1	4時間以上5時間未満	6
1.2日	2	21～25日	7	30分以上1時間未満	2	5時間以上6時間未満	7
3～5日	3	26日以上	8	1時間以上2時間未満	3	6時間以上7時間未満	8
6～10日	4			2時間以上3時間未満	4	7時間以上8時間未満	9
11～15日	5			3時間以上4時間未満	5	8時間以上	10

(4) 通学時の保護者送迎

～保護者回答～

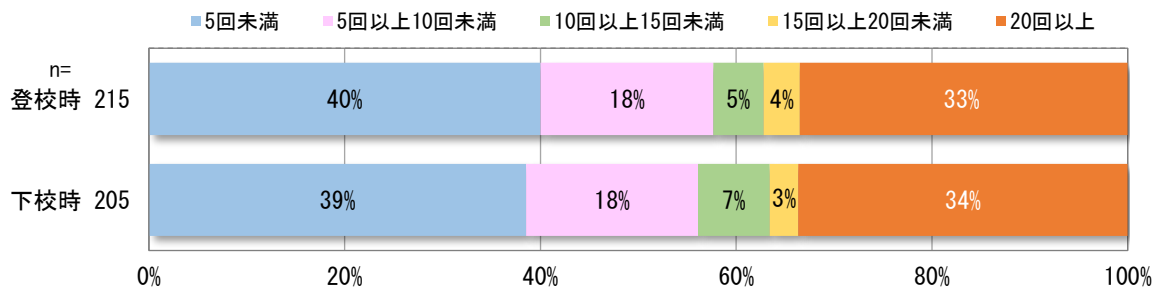
① 送迎の有無

- 回答者の 81% が送迎することがあると回答。



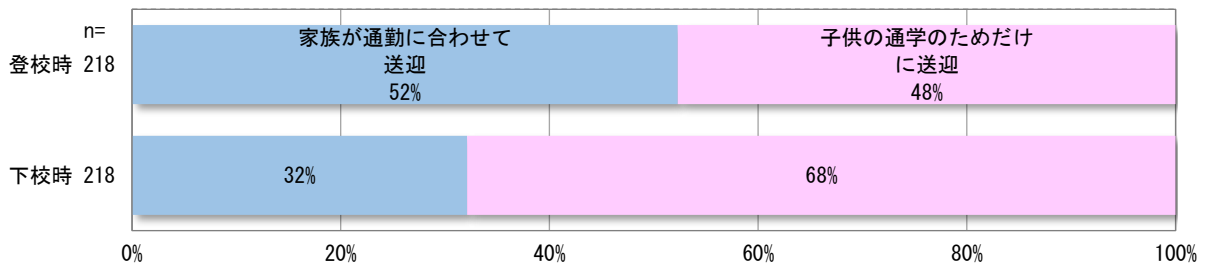
② 送迎頻度

- 月平均送迎回数は、回答者の 1/3 が 20 回以上と回答。登校時・下校時ともに、30% 以上の人 が月に 20 回以上送迎している。



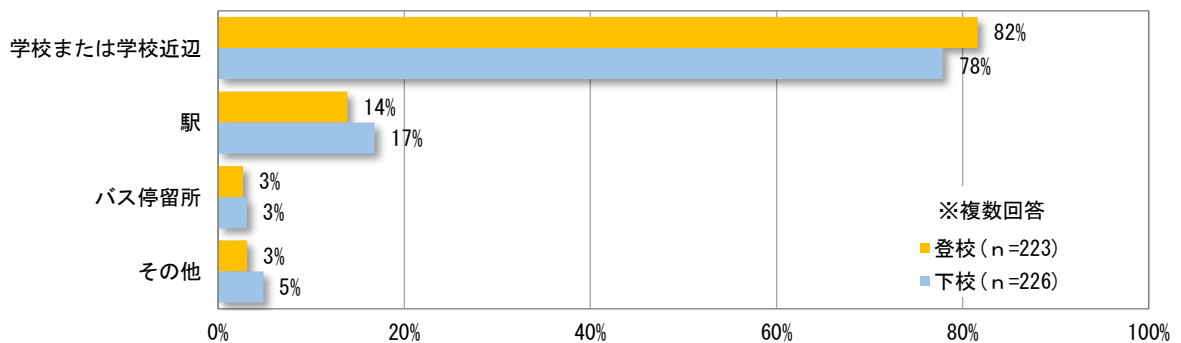
③ 送迎形態

- 下校時には回答者の 7 割近くが「子供の通学のためだけに送迎」と回答。



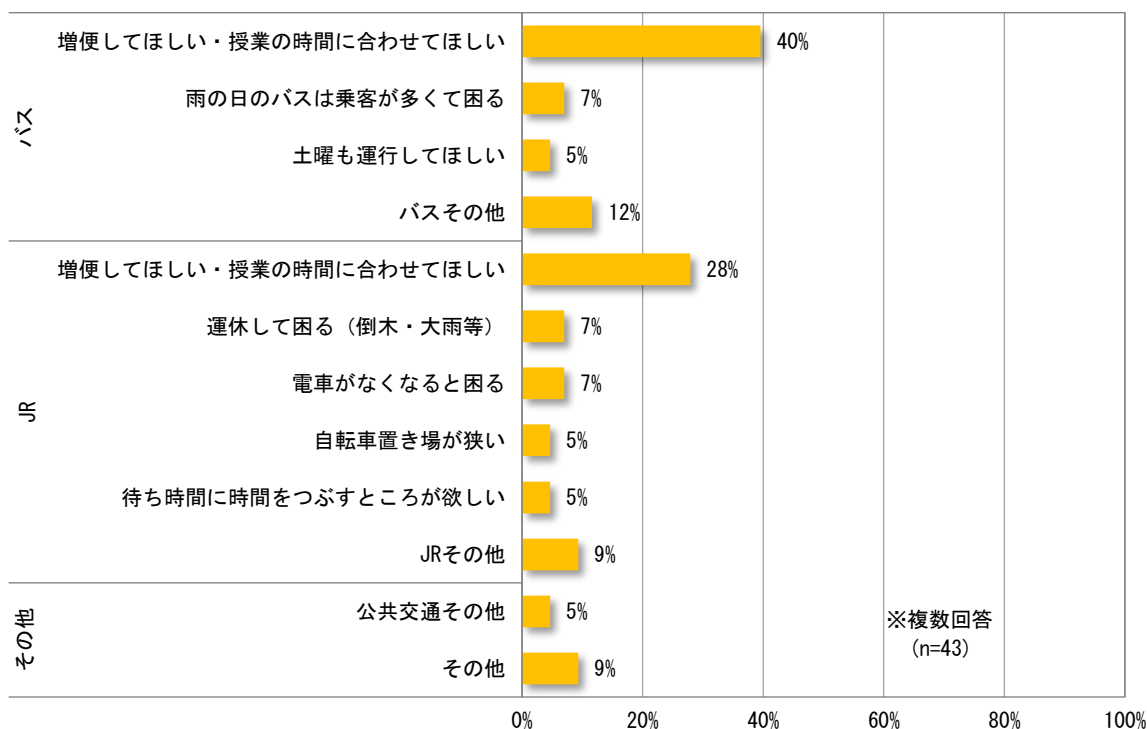
④ 主な送迎先

- 回答者の 8 割が「学校または学校近辺」まで送迎すると回答。

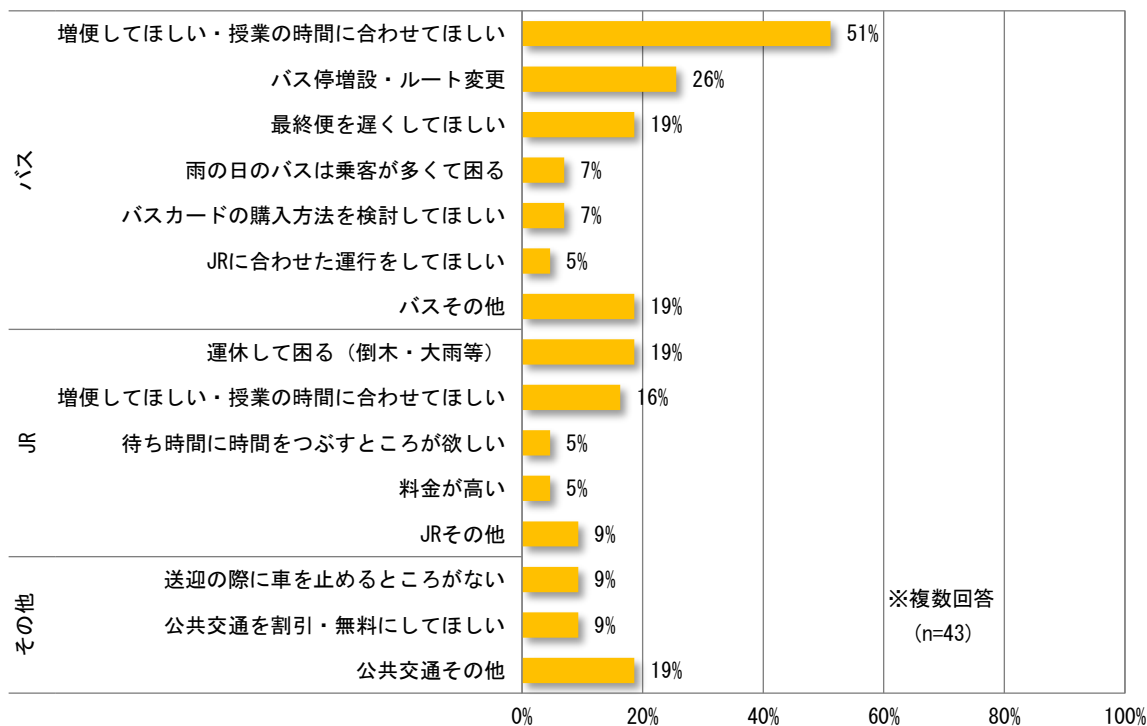


(5) 公共交通に対する意見・要望

① 生徒



② 保護者



3. 大学生アンケート調査

3-1 調査概要

① 調査対象

新見公立大学の1,2年生

② 配布・回収

大学を通じて配布・回収

③ 実施時期

令和3年6月（7月2日回収締切）

④ 調査内容

- 回答者属性（学年、性別、居住地、居住形態、普段の登下校時刻、運転免許の有無等）
- 登校時・下校時の通学方法
- 通学時の路線バスの利用状況（利用回数、乗車・降車バス停、最寄バス停までの距離等）
- 片道通学定期の利用意向
- 今後バスの運行サービスが向上した場合の利用意向
- 鉄道（JR）の利用状況（利用回数、乗車駅、最寄駅までの距離等）
- 平日、放課後の中心市街地での活動について（活動内容、頻度、活動時間、移動手段）
- バスの運行に関する重要度・満足度
- バス、鉄道などに関する意見・要望

⑤ 配布数：390 件

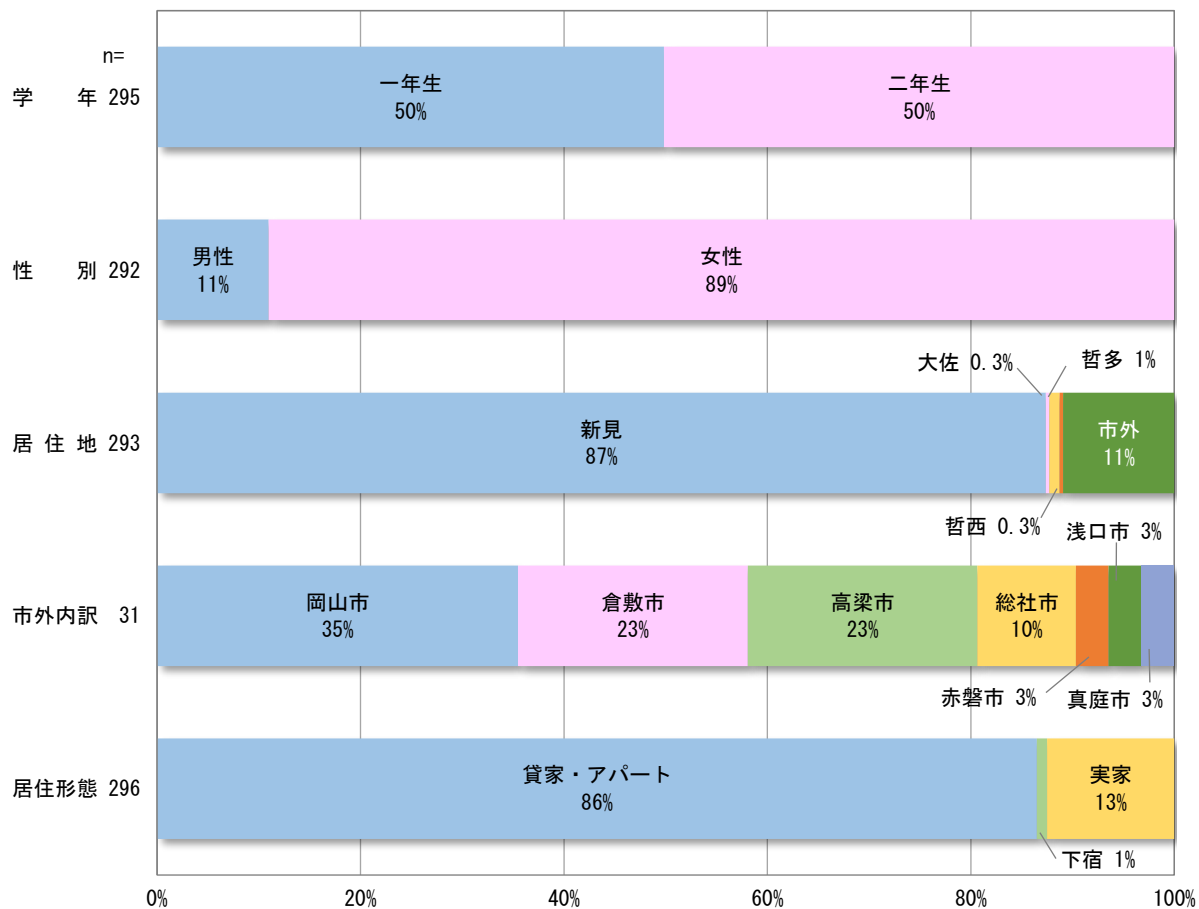
⑥ 回収数：296 件（回収率 75.9%）

⑦ 集計値の留意点・その他：

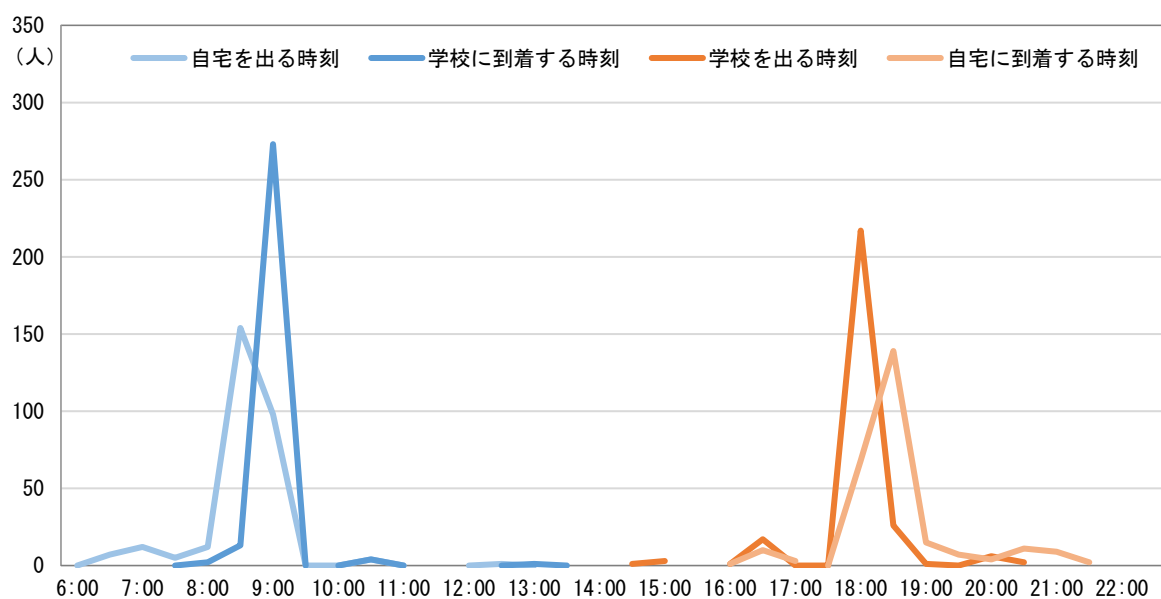
- 各項目は未回答を含めずに集計。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。

3-2 調査結果

(1) 回答者の属性

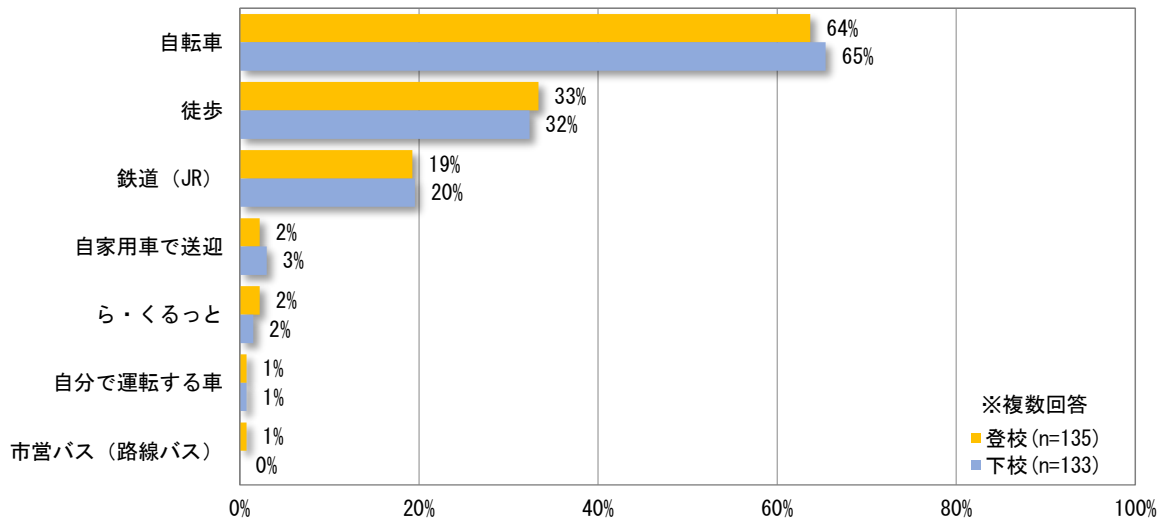


普段の登校・下校時刻



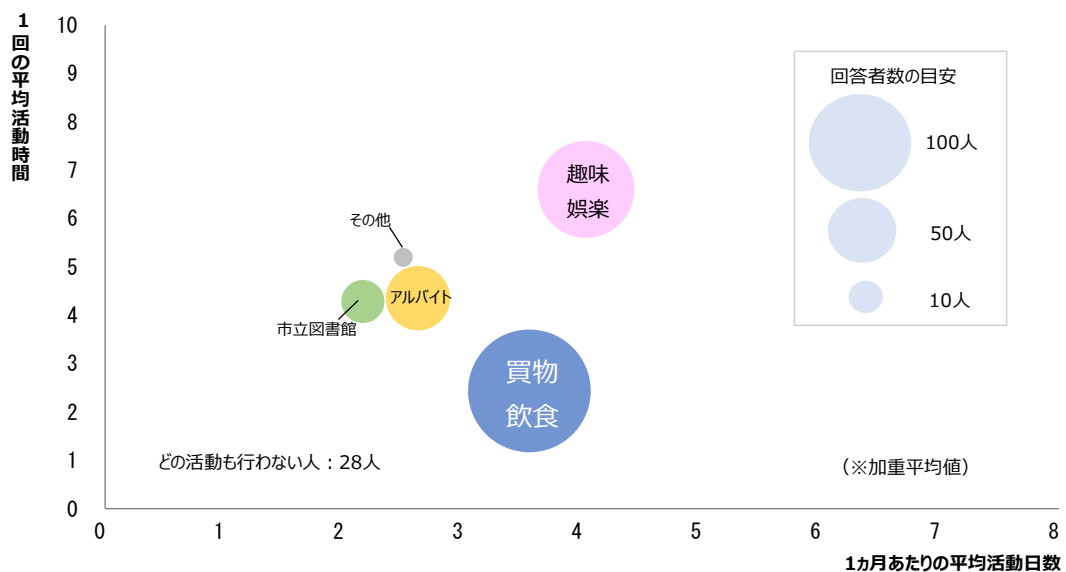
(2) 通学時の主な移動手段（3つ以内）

- 自転車が2/3を占め、次いで徒歩、鉄道（JR）と続く。
- 登校時と下校時で顕著な差は見られない



(3) 平日、放課後の中心市街地での活動

- 買物・飲食を挙げた人が最も多く、次いで趣味・娯楽を挙げた人が多く、1ヵ月あたりの活動日数も他の活動と比べて多い。

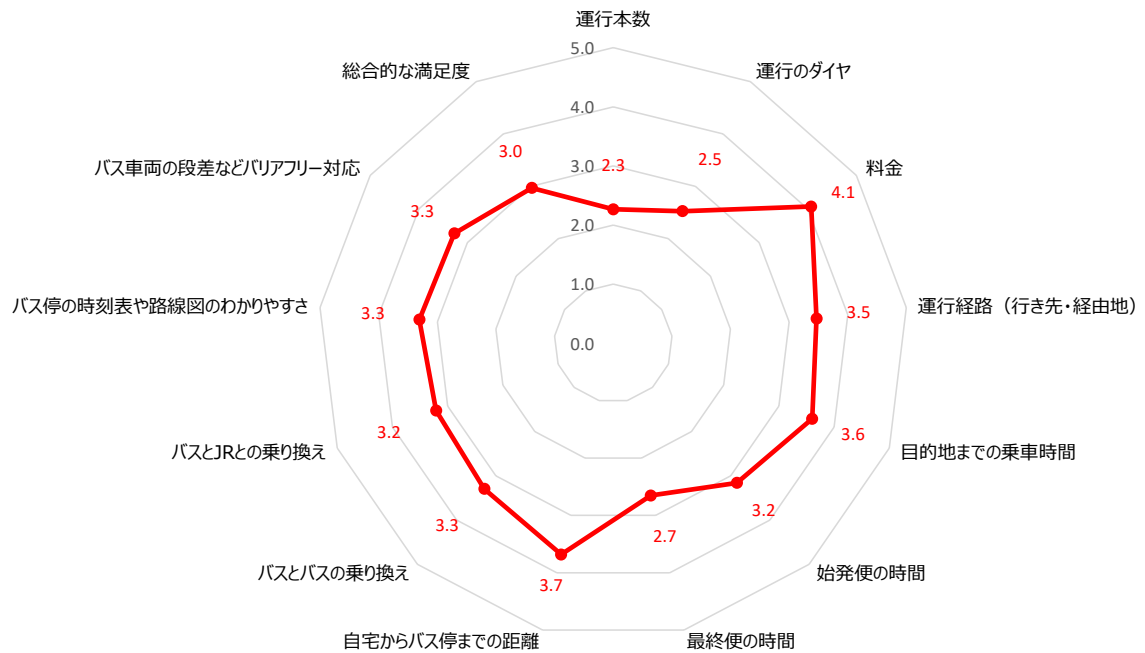


※加重平均値：下表の通り、活動回数であれば「1日未満」を1点、「1.2日」を2点、・・・「26日以上」を8点とし、平均活動時間であれば「30分未満」を1点、「30分以上1時間未満」を2点、・・・「8時間以上」を10点とした平均値

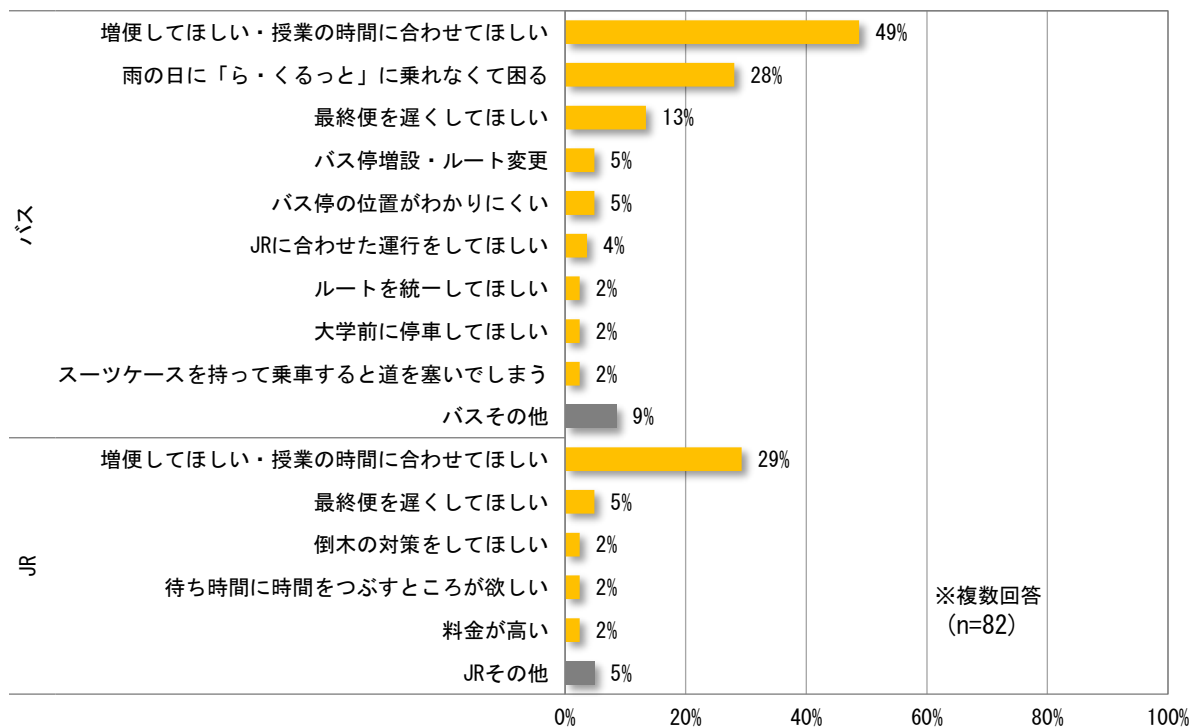
1ヵ月あたりの活動日数				一回あたりの平均活動時間			
日数	点数	日数	点数	時間	点数	時間	点数
1日未満	1	16～20日	6	30分未満	1	4時間以上5時間未満	6
1.2日	2	21～25日	7	30分以上1時間未満	2	5時間以上6時間未満	7
3～5日	3	26日以上	8	1時間以上2時間未満	3	6時間以上7時間未満	8
6～10日	4			2時間以上3時間未満	4	7時間以上8時間未満	9
11～15日	5			3時間以上4時間未満	5	8時間以上	10

(4) 路線バス満足度

- 相対的に「料金」「自宅からバス停までの距離」「目的地までの乗車時間」の満足度が高く、「運行本数」「運行ダイヤ」「最終便の時間」の満足度が低い。



(5) 公共交通に対する意見・要望



第5章 地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標

1. 地域公共交通の課題

(1) 交通空白地域の削減

これまで本市は、駅・バス停から半径 500m 圏外を交通空白地域と定義し、ふれあいバスを含めた市営バスの路線網の充実を図ってきました。しかし、駅・バス停から半径 500m 圏は、路程距離では最長 700m 前後になるとともに、山間地域が多く、高低差も考慮すると、500m 圏内は気軽に公共交通を利用できる圏域とは言い難く、交通空白地域の定義の見直しが必要です。

乗合タクシー・ふれあいバス運行区域外で、駅・バス停から半径 500m 圏外の人口は 1,600 人、総人口の 6% になりますが、駅・バス停から半径 300m 圏（路程 400m 前後）外の人口は約 5,300 人、総人口の 19% を占め、まだ多くの市民が気軽に公共交通を利用できる環境にはない状況です。

一方、運転免許の自主返納制度への関心が高まりつつありますが、日常的に利用できる鉄道や路線バスがない交通空白地域においては、運転免許を返納したくてもできないのが現状です。

公共交通における地域間格差の是正とともに、運転免許を返納しても安心して暮らせるまちづくりの観点から、交通空白地域の更なる削減が必要です。

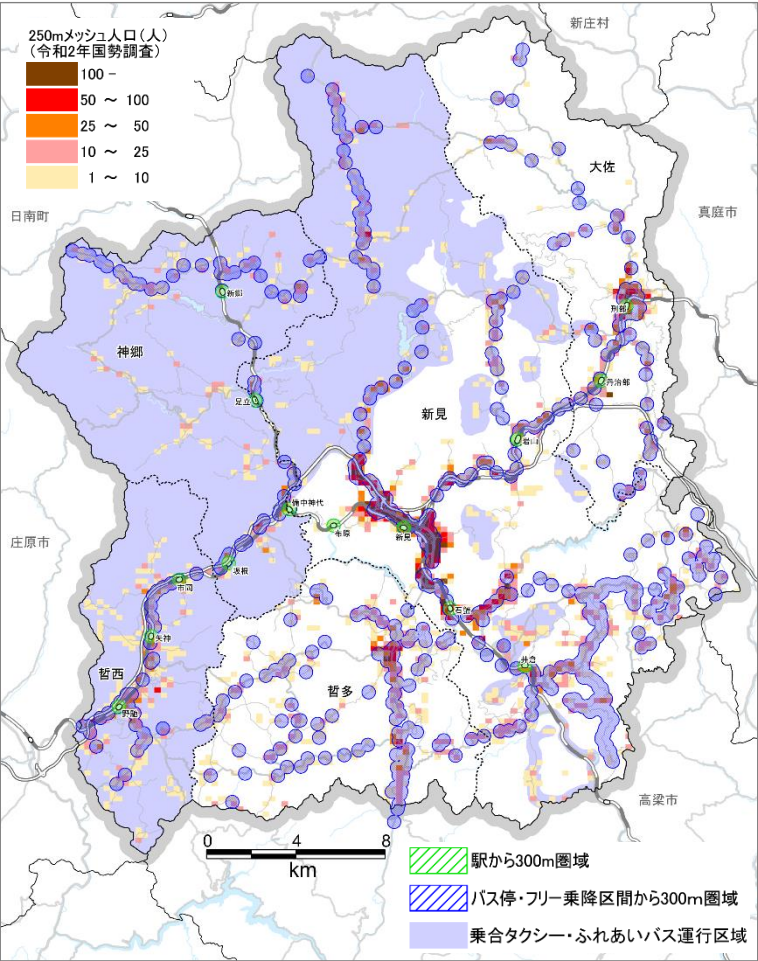


図 駅・バス停から 300m 圏と乗合タクシー・ふれあいバス運行区域

表 交通空白地域人口

地 域	R2 国勢調査人口	250m メッシュ人口	交通空白地域人口			
			駅・バス停から 半径 500m 圏外		駅・バス停から 半径 300m 圏外	
新 見	18,697	18,705	1,080	6%	3,674	20%
神 郷	1,631	1,614	0	0%		0%
大 佐	2,673	2,694	222	8%	698	26%
哲 西	2,233	2,245	0	0%		0%
哲 多	2,845	2,842	298	10%	893	31%
合 計	28,079	28,100	1,600	6%	5,265	19%

(注) 乗合タクシー・ふれあいバス運行区域外で、駅・バス停から半径 500m 圏外と 300m 圏外の人口を令和 2 年国勢調査人口から算出

(2) 公共交通利用対象者層の減少

本市の主な公共交通利用者は、通学利用の小中高生と運転免許を持たない高齢者です。

このうち、運転免許を持たない高齢者の将来推計は、現在 65 歳未満の現役世代の 95～97%が運転免許を保有しており、これらの現役世代が 65 歳以上の高齢者となっていくにしたがって高齢者全体の運転免許保有率は上昇し、令和 2 年の 58.5%から令和 7 年には 67.8%、令和 12 年には 74.9%になると推計されます。

高齢者数は令和 7 年には令和 2 年比で 6%減少し、令和 12 年には同 15%減少すると予想されますが、公共交通の主な利用者である運転免許を持たない高齢者数は、令和 7 年には令和 2 年比で約 1,300 人（27%）減少し、令和 12 年には令和 2 年の半数近くまで減少すると予想されます。また、自身が運転免許を持っていないくても、配偶者が車を運転する場合、配偶者による送迎が主となり、公共交通を利用する高齢者数はさらに減少します。

高齢者の公共交通需要の減少をしっかりと見据え、需給バランスを考慮した真に持続可能な地域公共交通を考えていく必要があります。

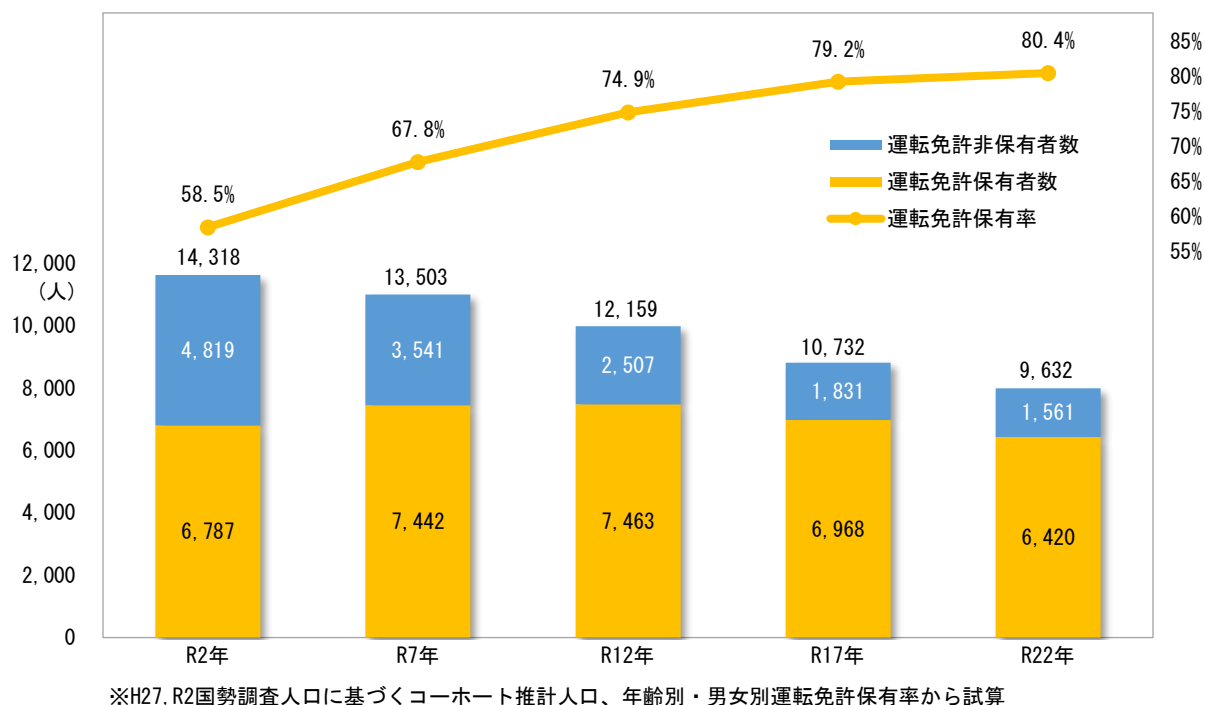


図 65歳以上の運転免許保有率と運転免許非保有者数の将来推計

（３）路線バス乗務員不足への対応

民間路線バスは、厳しい経営環境の中、乗務員不足が深刻化してきており、全国的に乗務員不足を起因とした路線の縮小も始まっています。本市においても、民間バス事業者の乗務員不足は深刻化しつつあり、生産年齢人口の減少に伴い地域全体において人材が不足し、乗務員の新規雇用も思うように進まない中、乗務員の雇用延長や退職者の再雇用等で対処してきました。

現在、コロナ禍にあって、高速バスの運休や貸切バス需要の低迷により乗務員不足は緩和されていますが、with コロナの社会生活へと移行しつつあり、高速バスの再開や貸切バス需要の高まりとともに、乗務員不足の加速が懸念されます。

一方、市営バス、乗合タクシーは、旅客運送事業者を中心とした運送事業者に運行を委託していますが、貨客を問わず運送業界全体が乗務員の不足と高齢化が進みつつあるとともに、コロナ禍にあって、乗務員の離職や廃業を検討するところも出てきています。

こうした状況を踏まえると、今後の地域公共交通を考える上で、公共交通を担う乗務員の確保が重要な鍵になります。そのため、先ず運行事業者における乗務員不足等の見通しを踏まえ、乗務員確保の視点から本市の交通体系を見直してみる必要もあります。また、乗務員の確保が困難と予想される路線・地域については、運送事業者だけでなく、あらゆる業種を視野に入れて検討するとともに、地域住民による移送サービスや行政による乗務員の雇用支援も検討する必要があります。

（４）次世代モビリティサービスへの対応

計画期間中には、無人自動運転による移動サービスや移動手段（モビリティ）をサービスとして提供する MaaS（Mobility as a Service）¹の実現など有用性の高い様々な移動サービスの実用化が見込まれており、こうした次世代モビリティサービスへの対応についても検討する必要があります。

公共交通の主な利用者である高齢者は、ＩＣＴに弱いとされていますが、総務省が行った令和３年通信利用動向調査では、すでに65歳以上の高齢者の42%がスマートフォンや携帯電話を使ってインターネットをしています。しかし、公共交通の主な利用者である75歳以上の高齢者となると25.2%と、4人に1人にとどまります。

一方、経済産業省の発表では2021年のキャッシュレス決済比率は32.5%となっており、2025年までに4割程度、将来的には世界最高水準の80%まで上昇させることを目指し、キャッシュレス決済の推進に取り組むとしています。また、国では、マイナンバーカードのほぼ全国民への普及を目指し、2023年5月を目途にスマートフォンへマイナンバーカード機能を搭載するとともに、2024年秋には現行の健康保険証をマイナ保険証へ切り替えるとしています。

こうした国が進める施策を踏まえると、後期高齢者層においても、おサイフケータイ²、健康保険証、身分証明書としてのスマートフォンは、今後急速に普及が進むものと思われます。公共交通の利便性向上の観点から、スマートフォンによる予約・配車システムやバスロケーションシステムなどすでに普及しているＩＣＴを利用したシステムの導入等についても検討する必要があります。

¹ MaaS（Mobility as a Service）：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

² おサイフケータイ：買物代金の支払いだけでなく、いろいろなサービスをスマートフォンで一元化して利用できる機能。

(5) 交通資源の適正配分

公共交通利用対象者の減少が予想されるとともに、バス・タクシーの乗務員不足が懸念される中、利用者の利便性を確保しつつ、交通関連財政支出を抑制していくためには、需要に見合った運行を基本に限られた交通資源（車両・乗務員等）の適正配分に努めるとともに、運行方法等の見直しが必要です。

また、小中学校のスクールバス路線の多くは、市営バスや民間路線バスの路線と重複運行しており、第3次新見市総合計画では、「スクールバスなどを含めた交通資源の見直しを行い、機能や資源の集約・統合を図るなど、効率的な公共交通体系の確立を進める」としています。

交通資源の適正配分の視点からスクールバスの一般混乗化や、市営バスや民間路線バスとの統合等の可能性、有効性を検証する必要があります。検証の結果、顕著な効果が見込める路線については、学校、保護者、交通事業者との調整を図りながら混乗化や統合に向けた条件整備を進める必要があります。

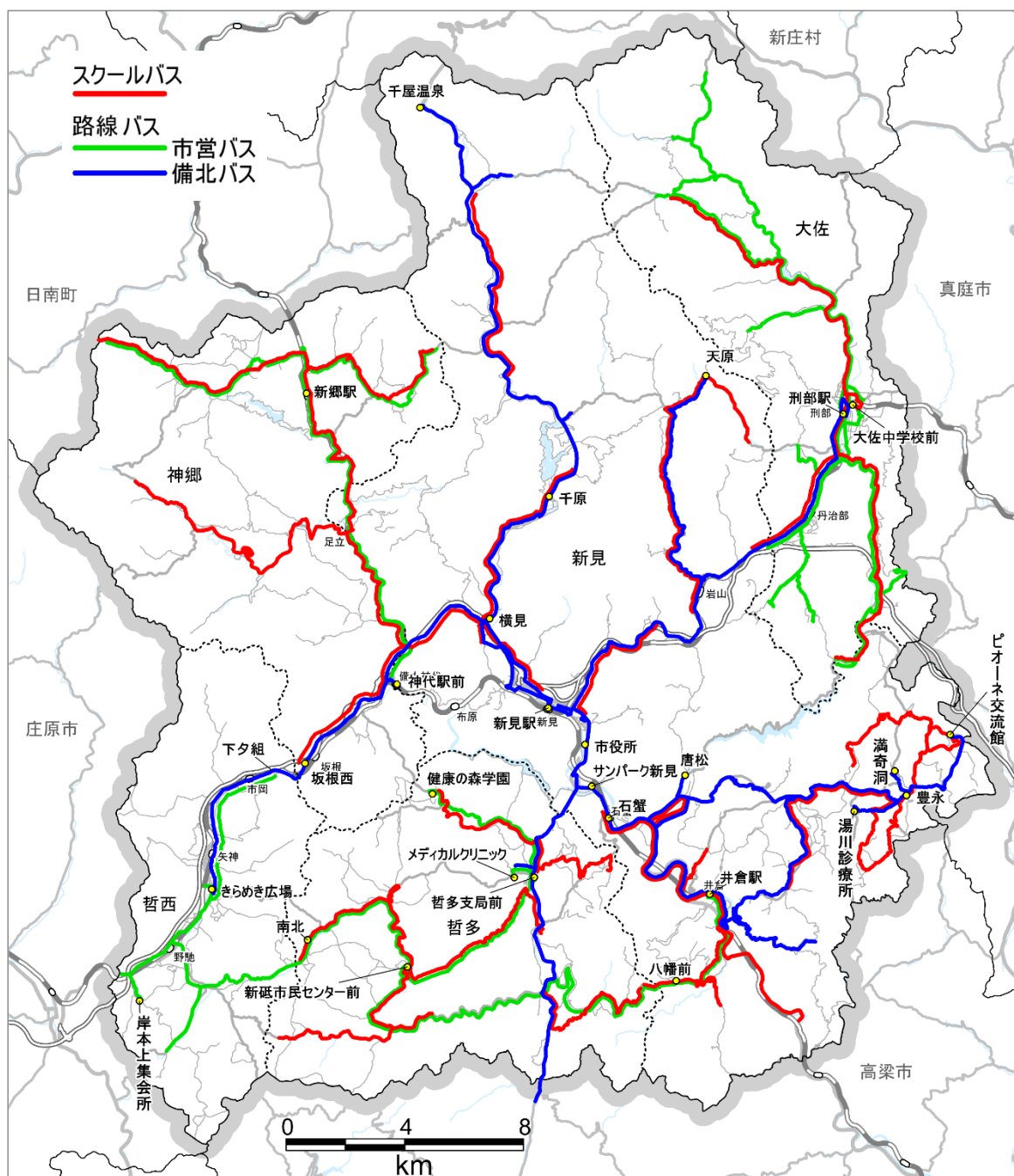


図 スクールバスと路線バス

(6) 利用促進

公共交通の利用促進には、利用しやすい環境を整える必要があり、次のような視点から既存の公共交通を見直してする必要があります。

- 交通結節点や乗降の多い停留所の待合環境
- 駅・停留所から主要目的地となる学校・職場・医療機関・商業施設等へのアクセス性
- 運行車両の乗降容易性
- 乗務員のホスピタリティ

また、公共交通は「乗って守る」が基本ですが、地域にとって「乗って守りたい」と思う公共交通とはどうあるべきか、あるいは、運転免許を返納しても、安心して暮らせると思える公共交通とはどうあるべきか、運行経費や利用者負担も考慮しながら住民とともに考えていく必要があります。そのためには、その前提として既存の公共交通に関する運行・利用・収支等の情報共有とともに、全国で取り組まれている様々な移動サービス等の情報提供が必要です。

これまで公共交通の利用状況や収支状況等の情報が住民に十分周知されておらず、公共交通への住民意識を高めるためにも、公共交通情報の住民への周知が必要です。

2. 計画の基本理念と基本目標

2-1 基本理念

第3次新見市総合計画では、まちの将来像を「人と地域が輝き 未来につながる 源流共生のまち・にいま」としています。

その根底となる人々の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割等を踏まえるとともに、移動サービスを軸とした地域づくりと持続可能な公共交通の視点から本計画の基本理念を「暮らしを支え、未来につながる地域公共交通」とします。

基本理念

暮らしを支え、未来につながる地域公共交通

2-2 計画の基本目標

地域公共交通の課題を踏まえるとともに、上位計画・関連計画において公共交通に求められている機能や役割を踏まえ、計画の基本目標を次のとおりとします。

基本目標1：暮らしを支える地域公共交通

日常生活に必要な公共交通サービスをだれもがどこでも享受できる生活基盤としての地域公共交通網の構築を目指します。

- ◆ 交通空白地域の削減
- ◆ スクールバスの混乗化・路線バスとの統合
- ◆ 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上

基本目標2：利用しやすい地域公共交通

利用促進の基本となる公共交通環境整備を進めるとともに、わかりやすい情報提供に努めます。

- ◆ 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設
- ◆ ネット予約・キャッシュレス化の推進
- ◆ わかりやすい公共交通情報の提供

基本目標3：地域と共に創る地域公共交通

地域公共交通に資する住民主体の活動を支援するとともに、地域の暮らしを守る地域公共交通を目指します。

- ◆ 住民主体の移送サービス支援
- ◆ 利用促進活動の推進
- ◆ 鉄道の利用促進

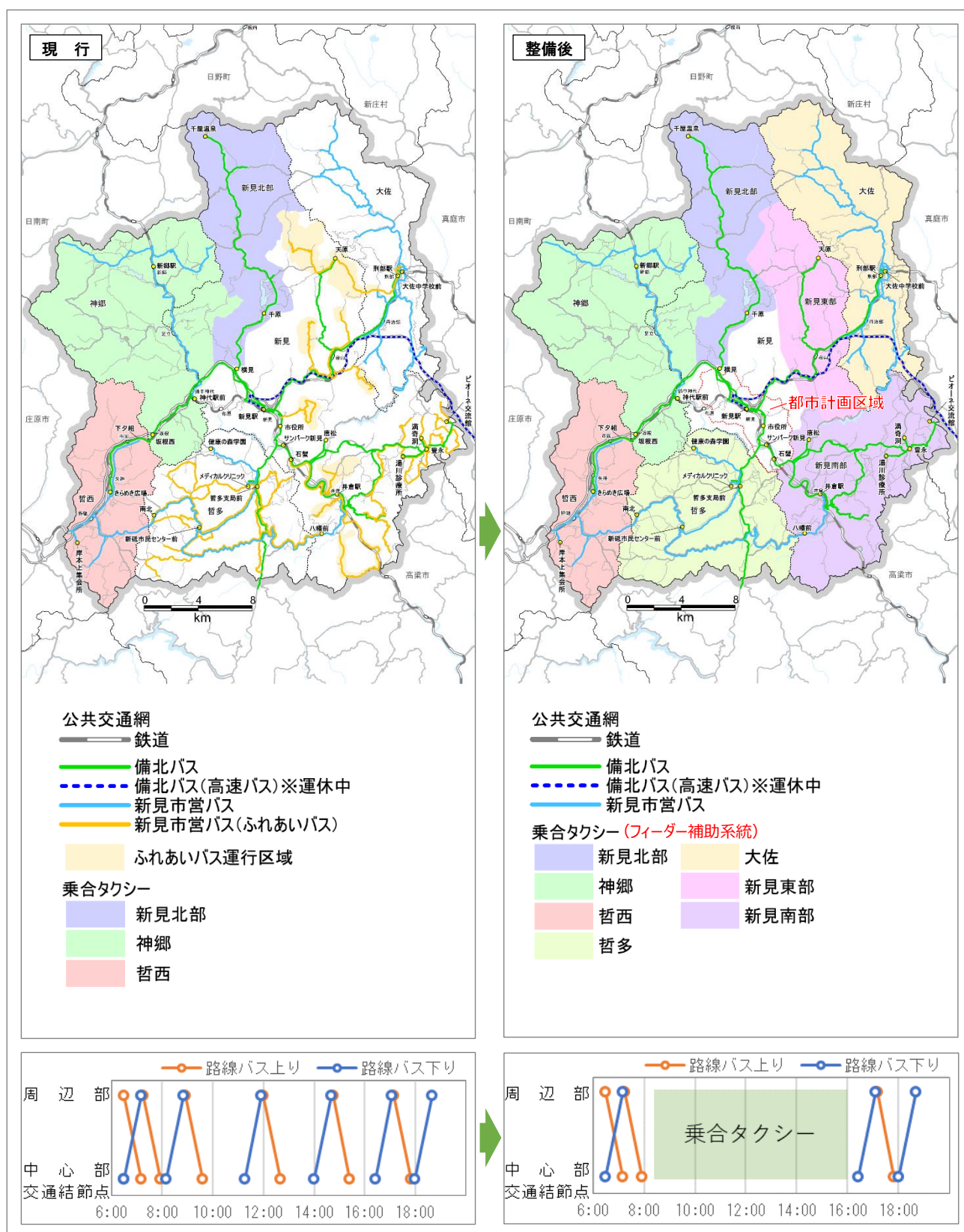


図 地域公共交通整備イメージ

第6章 実施する事業

基本目標1:暮らしを支える地域公共交通

1-1 交通空白地域の削減

【事業概要】

予約型区域運行の乗合タクシーを、中心市街地を除く市内全域に導入し、交通空白地域を削減します。

【事業背景】

- 日常生活に必要最低限の公共交通サービスをだれもがどこでも享受できるようにするためには、まず、交通空白地域を無くしていく必要があります。
- 本市では、芸備線の利用促進の一環として、哲西地域において乗合タクシーの実証運行を令和3年11月から実施しており、乗合タクシーの利用者数が市営バスを上回るとともに、市営バスと乗合タクシーを合わせた利用者数は、前年同期に比べて2倍近くになっています。また、これまで市営バスやふれあいバスを利用していなかった人の利用も徐々に増えています。
- 令和4年10月からは、神郷地域、新見北部地域において、同地域の市営バス、民間路線バスの昼間の便（＝通勤・通学便以外）を休止して乗合タクシーの実証運行を行っています。

【事業内容】

- 中心市街地及びその周辺部を除く地域を大佐、哲多、新見東部、新見南部の4区域に分け、条件が整った区域から順次乗合タクシーを導入します。
- 中心市街地及びその周辺部の交通空白地域については、道路アクセス等の地理的状況、隣接する乗合タクシー対象区域の交通結節点等を踏まえ、同乗合タクシー対象区域の拡大、タクシー助成、後述する住民主体による移送サービス等での対応を検討します。
- 乗合タクシーの導入に合わせて当該区域のふれあいバスを廃止するとともに、当該区域の路線バス（民間路線バス、市営バス）は、原則的に通勤・通学等一定の恒常的利用がある便以外を廃止します。

【実施主体】

新見市、交通事業者、地域住民

【実施時期】

- 乗合タクシーの導入にあたり利害関係の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。
- 令和9年度までに大佐、哲多、新見東部、新見南部の4区域への導入完了。
- 運行にあたっては、運行実施計画案策定・承認、許認可申請、運行委託事業者選定、運行車両確保等の準備期間を1年程度とします。

1-2 スクールバスの混乗化・路線バスとの統合

【事業概要】

路線バス（市営バス・民間路線バス）と重複運行するスクールバス路線は、スクールバスの一般混乗化または路線バスとの統合を進めます。

【事業背景】

- スクールバスは、市内の小中学校 22 校のうち 17 校で計 23 路線が運行しており、市営バスや民間路線バスと多くの区間を重複運行している路線も多く、以前から非効率であるとの指摘もされていましたが、こうした路線の多くは、小中学校の統廃合措置としての運行という経緯もあり、これま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。
- スクールバス、路線バスともに利用者が減少する中において、限られた交通資源の適性配分及び持続可能な公共交通の視点からスクールバスの一般混乗化や路線バスとの統合を検討する必要があります。

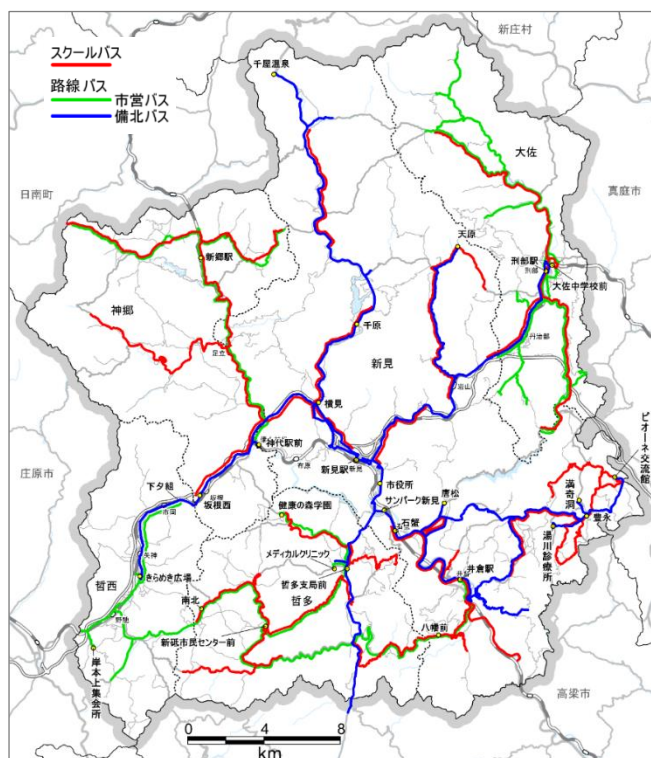


図 スクールバスと路線バス（再掲）

【事業内容】

- 路線バスと多くの区間を重複運行するスクールバス路線について、スクールバス、路線バスの運行・利用状況を調査します。
- 調査の結果、スクールバスの一般混乗化や路線バスとの統合により大幅な運行経費削減が見込めるなど高い有意性が認められる路線については、当該学校、保護者、交通事業者と調整を図りながら、通学利便性を損なわないように一般混乗化や路線バスとの統合を進めます。
- 市立新見第一中学校や新見南中学校のスクールバス路線については、混乗化や路線バスとの統合に合わせ、高校生の通学利用を考慮し、民間路線バス事業者との調整を図りながら中心市街地までの路線延長を検討します。

【実施主体】

新見市、交通事業者、地域住民

【実施時期】

- 小中学校の短縮授業時など不定期の下校便の一部を乗合タクシーで補うケースも想定し、乗合タクシーの導入済み区域を対象に区域毎に実施します。（令和 6 年～9 年）

1-3 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上

【事業概要】

新見公立大学の学生約 770 人の通学や買物などの利便性向上のため、新見駅と大学をタイムリーに結ぶ路線バスを運行します。これにより、鉄道を使いやすくなり、鉄道利用にもつながります。

【事業背景】

- 令和 2 年国勢調査では、新見市内への通勤・通学者のうち、公共交通の利用者は 520 人（4.2%）で、公共交通利用者のうち鉄道が 61.9%（322 人）を占めています。また、昨年実施した高校生アンケートでは、回答者の 28%、新見公立大学生アンケートでは、回答者の 20%が通学に鉄道を利用しており、鉄道利用者の半数近くは、市内の新見高校、共生高校、新見公立大学への通学者と推計され、

表 新見市内への通勤・通学における公共交通利用状況(15歳以上)

常住地		新見市	他市町村	合計		
公共交通	鉄道・電車	131人	191人	322人	2.6%	61.9%
	乗合バス	174人	14人	188人	1.5%	36.2%
	タクシー	4人	6人	10人	0.1%	1.9%
	計	309人	211人	520人	4.2%	100.0%
自家用車両	自家用車	8,518人	973人	9,491人	77.5%	89.5%
	自転車	917人	75人	992人	8.1%	9.4%
	オートバイ	115人	10人	125人	1.0%	1.2%
	計	9,550人	1,058人	10,608人	86.7%	100.0%
勤め先・学校のバス		153人	13人	166人	1.4%	
徒歩のみ		931人	15人	946人	7.7%	
合 計		10,943人	1,297人	12,240人	100.0%	

注）その他、不詳を除く

資料：令和2年国勢調査

- 鉄道は市内の高校・大学への通学に欠かせないものとなっています。
- 登校時間帯の伯備線、芸備線、姫新線の新見駅着は 4 本（7：53、8：03、8：06、8：07）で、これに合わせて新見駅からは、高校方面へ 3 便（7：58、8：08、8：10、8：15）運行していますが、新見公立大学方面へは 8：58 発の 1 便のみで、51～65 分の待ち時間となっています。下校時間帯（概ね 16：00～19：00）に新見駅を発車する列車は 10 本あり、高校から新見駅への路線バスは 10 便ありますが、新見公立大学からの路線バスは、新見駅 18：26 着の 1 便のみで、利用できる列車は、伯備線上り 18：53、下り 18：41、姫新線 18：48 の 3 本しかなく、東城方面への列車には間に合いません。
- 令和 2 年の市内 14 駅合計の日乗車人員は 723 人で、このうち 75%を定期券利用者が占めています。一方、芸備線の利用促進の一環として実証運行中の哲西乗合タクシーですが、駅での乗降数は全乗降数の 4.7%（日乗降数は 0.3 人）となっています。
- 鉄道の利用促進には、直接的な施策だけでなく、駅と最終目的地とのアクセス環境を整えることも大切です。

【事業内容】

- 交通事業者と調整を図り、新見駅と新見公立大学を結ぶ路線バスを含む市街地の路線バスの充実を図ります。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

令和 7 年度運行開始

基本目標2:利用しやすい地域公共交通

2-1 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設

【事業概要】

主要バス停の待合環境整備を進めるとともに、国道 180 号沿線に総合病院、スーパー、ドラッグストア等が集積する場所へのバス停設置に努め、通院・買物の利便性を向上します。

【事業背景】

- 路線バスの主な利用者は、通勤・通学利用者、特に高校通学利用者と車を持たない高齢者です。市内の高校（新見高校南校地、新見高校北校地、共生高校）の最寄バス停は、新見高校前と城山で、いずれも新見駅に次いで乗降者の多いバス停です。しかし、新見高校前と城山には、歩道が狭いため、上屋もベンチもありません。
- 神郷・新見北部乗合タクシーの実証運行に伴い横見バス停を中心市街地への交通結節点と位置付けるとともに、今後乗合タクシーの導入を進める新見南部区域から中心市街地への交通結節点をサンパーク新見バス停として、横見～サンパーク線（路線バス）が令和 4 年 10 月から運行しています。両バス停とも上屋が整備されていますが、横見バス停上屋はやや狭く、サンパークバス停は、前面道路の左右の見通しがやや悪いとともに、横断歩道はありますが、信号機がなく、道路横断時の安全性が危惧されます。
- 昨年実施した市民アンケートでは、よく利用する医療機関として長谷川記念病院が第 2 位に、商業施設としてフレスタ新見店が第 1 位となっており、以前からこれらの施設に近い国道 180 号へのバス停設置要望が挙がっていました。しかし、国道 180 号の同地点は、4 車線で交通量も多いのですが、交通を妨げないようにバスの専用停車スペースを整備する場所もなく、また、両施設への右折車両も多いため、安全上の問題からもバス停設置が難しい場所です。



【事業内容】

- 交通結節点となるバス停や乗降者の多いバス停の利用状況や立地条件を踏まえ、待合環境整備を進めます。
- 国道 180 号へのバス停設置を実現するため、設置場所の選定段階からバス停設置に関する許認可機関の指導・協力を仰ぎながら設置場所・施設内容を検討するとともに、設置予定地に隣接する民地の所有者等へ、その必要性等を丁寧に説明し、承認を得られるように努めます。

バス停整備イメージ



【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

- 主要バス停待合環境整備（令和 7～9 年度）
- 国道 180 号へのバス停新設（令和 5 年度）

2-2 ネット予約・キャッシュレス化の推進

【事業概要】

乗合タクシーのネット予約体制を整備するとともに、市街地循環線「ら・くるっと」のキャッシュレス決済化を進めます。

【事業背景】

- 公共交通を利用する個人旅行者のほとんどは、乗換案内等のナビサイトを利用するとともに、宿泊その他利用に際して予約が必要なものは、ネットで予約しています。
- 乗合タクシーの主な利用者でもある後期高齢者のスマートフォン等を使った国内のインターネット利用率は、現在25%にとどまりますが、国が進める施策によっておサイフケータイ、健康保険証、身分証明書としてのスマートフォンは、後期高齢者においても今後急速に普及が進むものと思われます。
- 県内の公共交通においても、IC カードやスマートフォンによるキャッシュレス決済が普及しつつあるとともに、MaaSなどシームレスな移動を目指す次世代公共交通においては、キャッシュレス決済が不可欠です。

【事業内容】

- 乗合タクシーをネットで予約できるよう体制を整備します。
- 市街地循環線「ら・くるっと」をICOCA（イコカ）³が利用できるように整備します。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

- 乗合タクシーネット予約（令和 8 年運用開始）
- 市街地循環線キャッシュレス決済化（令和 5 年度）

³ ICOCA（イコカ）：JR 西日本が発行する IC カード乗車券。スマートフォンで「ICOCA」の機能を利用できるサービスは、2023 年春開始予定。

2-3 わかりやすい公共交通情報の提供

【事業概要】

乗合タクシーの利用促進のため、信頼できる身近な人からの利用案内体制を整えるとともに、ネット予約できるように体制を整えます。また、公共交通の利用を前提とした市内の観光・娯楽スポット等への行き方がわかる案内板の設置や観光情報サイトの見直しを進めます。

【事業背景】

- 乗合タクシーの導入を進めていくうえで、紙ベースでの利用案内等では、利用方法が分からない高齢者の方も多くいます。こうした人達に利用してもらうためには、信頼できる身近な人からの情報提供が最も効果的です。
- 乗合タクシーの普及に伴い市民だけでなく、来訪者への的確な情報提供も欠かせません。定時定路線から予約型区域運行へとシフトする中で、乗合タクシーの観光二次交通としての役割も踏まえて、情報提供の在り方を検討する必要があります。
- 公共交通利用者層が減少していく中で、公共交通利用者を増やしていくためには、利用者個々の利用頻度を上げていく必要がありますが、通勤・通学・通院利用の頻度を上げるのは困難であるとともに、買物利用にも限界があります。そのため、これまで利用の少なかった趣味・娯楽等での利用促進が必要です。令和4年10月から運行を開始した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。

【事業内容】

- 信頼できる身近な人からのマンツーマンでの利用案内を前提に、地域団体や民生委員等を通じた対象者本人や対象者家族への利用案内活動を促進するため、地域団体・民生委員の会合等に合わせて乗合タクシーを含めた公共交通に関する情報交換を定期的に行います。
- 公共交通の利用を前提とした市内の温泉施設・観光スポット、その他の主要施設への行き方がわかる案内板を新見駅、横見バス停、サンパークバス停に設置するとともに、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。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

本市の地域公共交通体系がほぼ確定する乗合タクシーの最終導入区域の運行実施計画案策定に合わせて行います（令和8年度）。

基本目標3:地域と共に創る地域公共交通

3-1 住民主体の移送サービス支援

【事業概要】

地域の住民組織による無償での移送サービスを支援します。

【事業背景】

- 市内には、無償で移送サービスを行っている地域の住民組織がいくつかあります。また、隣接市が生活圏に含まれる地域では、隣接市への移送サービスを無償で行っているところもあります。
- 本市には、公共交通空白地有償運送支援事業補助金制度がありますが、その名の通り、有償運送が対象であり、無償運送は対象となりません。また、同制度の利用は、これまでありません。
- 地域の住民組織が公共交通空白地有償運送を行うためには、地域公共交通会議又は運営協議会の承認や道路運送法に基づく登録など、住民組織にとっては、ハードルが高いと言えます。また、地域のために善意で行っている移送サービスを有料化することに抵抗感を持つ人もいます。
- 乗合タクシーは、ある程度のまとまった需要量が見込める単位（区域）が対象となるとともに、移動ニーズをある程度集約化するために目的地となる乗降場所等を制限する必要があります。
- 乗合タクシーのサービス水準を地域住民の移動ニーズに沿って上げていくためには、相応の交通資源を投入する必要があり限界もあるため、乗合タクシーを補完するものとして、住民主体の無償移送サービスの支援が必要です。

【事業内容】

- 住民組織による無償移送サービス活動を支援するための制度の創設、または、こうした無償運送も対象となるように公共交通空白地有償運送支援事業補助金制度を見直します。
- 地域づくりの一環として、相互扶助精神や善意で行われている無償移送サービスの実態や、今後取り組みたいと考えている住民組織・団体等を把握するとともに、情報交換の場として、これらの組織・団体が構成する連絡協議会等を設置します。
- 移送サービスに関する共通課題を整理し、課題解決に向けた官民一体となったサポート体制を整備します。

【実施主体】

新見市、住民組織・団体

【実施時期】

- 住民移送サービス組織連絡協議会(仮称)を設立：令和 7 年度
- 住民組織による無償移送サービス支援制度：令和 6 年度制度創設、令和 7 年度運用開始

3-2 利用促進活動の推進

【事業概要】

各地域において身近な公共交通に関する情報共有・意見交換の場を設け、公共交通の利用促進を考える機運を醸成するとともに、優れた改善提案等に迅速に対応できる体制を整備します。

【事業背景】

- 市民のほとんどが自家用車で移動し、公共交通はごく限られた人の移動手段でしかなく、多くの市民にとっては、身近な地域公共交通も遠い存在です。
- こうした中、公共交通の利用促進を考える上で、先ず地域住民に地域を走る路線バスや乗合タクシーの運行・利用状況を正しく認識してもらう必要があります。
- 公共交通は「乗って守る」が基本ですが、貨客混載の規制緩和やタクシーによる買物代行など様々な付帯サービスも始まっており、「乗って守る」だけでなく、「使って守る」という視点も必要です。
- 地域にとって「守りたい」と思う公共交通とはどうあるべきか、あるいは、運転免許を返納しても、安心して暮らせると考える公共交通とはどうあるべきか、運行経費や利用者負担も考慮しながら地域住民とともに考えていく必要があります。また、路線バスや乗合タクシーの運行に合わせた生活スタイルの定着化など効率的な運行を地域住民とともに考えていく必要もあります。

【事業内容】

- 各地域において、行政、地域住民、運行事業者による連絡会議を開催し、路線バス、乗合タクシーの路線毎の利用状況や財政負担状況等を踏まえた上での意見交換の場を設け、地域住民一人ひとりが危機感を持って公共交通の利用促進を考える機運を醸成します。
- 連絡会議で出された優れた改善提案等に迅速に対応できる体制を整備します。

【実施主体】

新見市、住民組織・団体

【実施時期】

令和5年度から開催

3-3 鉄道の利用促進

【事業概要】

市民や地域にとって重要な公共交通機関である鉄道を、持続可能な移動手段として維持していくため、利用促進の取組を推進します。

【事業背景】

- 鉄道利用者の減少に伴い、西日本旅客鉄道(株)が、利用が少なく経営が厳しい路線を公表し、単独で維持することが困難であり、関係者間において将来に向けた地域公共交通の姿を検討したいとしています。
- 鉄道は、市民が通勤、通学、通院、買物など日常生活や広域間移動で利用しており、また、観光客や来訪者なども多く利用していることから、欠かせない公共交通機関となっています。
- 本市は、ＪＲ伯備線、姫新線、芸備線が結節した交通の要衝として、鉄道とともに発展してきた歴史があり、現在でも鉄道は、地域経済の振興にも大きな役割を果たしています。
- このように本市にとって重要である鉄道を将来の世代につなげていくためには、鉄道利用者の増加が必要となります。

【事業内容】

- 鉄道を利用しやすくするためには、アクセス性の向上が重要であることから、駅への二次交通を改善します。
- 鉄道の利用促進のためには、行政だけでなく民間団体等の活動も必要であることから、官民連携組織により利用促進に取り組みます。
- 鉄道は広域ネットワークであることから、沿線自治体等とも連携しながら利用促進に取り組みます。

【実施主体】

新見市・民間団体・地域住民・関係自治体

【実施時期】

令和５年度から随時実施

4. 数値目標

計画の達成状況等を評価・検証するために、数値目標を下表の通り設定します。

数値目標

	現在値（令和3年度）	目標値（令和9年度）
交通空白地域人口比率	18.7 %	5.0 %
市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数（一般）	16,546 人	33,000 人
市街地循環線利用者数	34,969 人	30,000 人
市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率	2.9 %	12.0 %
公共交通関連財政支出	322,360 千円	320,000 千円

<目標値設定にあたっての考え方>

公共交通空白地域人口比率

駅・バス停から 300m圏外、及びふれあいバス・乗合タクシー等の運行区域、タクシー助成対象区域、その他移送サービス対象区域外を交通空白地域と定義し、中心市街地及びその周辺部を除く市内全域に乗合タクシーを導入するとともに、中心市街地及びその周辺部の主な交通空白地域については、隣接する乗合タクシー対象区域の拡大、タクシー助成、住民主体による移送サービス等により交通空白地域を削減し、総人口に占める交通空白地域人口比率 5%を目標値とします。

市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数（一般）

市が運行する市営バス・ふれあいバス・乗合タクシーの令和 3 年度の利用者は、32,300 人でその 95%が市営バス利用者で、小中学生（通学利用：無料）も含まれています。市営バスの一般利用は運賃収入から 15,000 人程度と試算され、ふれあいバス、乗合タクシーを含めた一般利用は約 16,500 人です。

表 令和3年度市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数(一般)

市営バス	ふれあいバス	乗合タクシー	合 計
※15,000人	832人	714人	16,546人

※市営バスの一般利用者数は、一般の平均運賃を150円として運賃収入から試算
注：乗合タクシー：令和3年11月～令和4年3月の利用者数

乗合タクシーの主な利用者は、車を持たない高齢者であり、65 歳以上の運転免許非保有者は令和 3 年から令和 9 年までの 6 年間で約 3 割減少すると予想されます。しかし、市営バス・ふれあいバスが運行していない地域への拡大により相殺されるとともに、市営バス・ふれあいバスから乗合タクシーへシフトにより、利用者一人当たりの利用頻度が 2 倍程度に上昇するものとし、年間利用者数 33,000 人を目標値とします。

市街地循環線利用者数

令和 3 年度市街地循環線利用者数は 34,969 人。平成 26 年から令和 3 年の民間路線バス利用者数の減少率（年率 3.29%）を用いて令和 9 年度の利用者数を試算すると 28,606 人（令和 3 年度比 18.2%減）になります。

$$\text{令和 9 年度 } 28,606 \text{ 人} = 34,969 \text{ 人} \times (1 - 0.0329)^6 \text{ 年}$$

一方、令和 9 年度には、中心市街地を除く市内全域で乗合タクシーが運行し、これに伴い周辺地域、特に新見北部、新見南部、神郷、哲多から中心市街地への流入が増えるものとし、年間利用者数 30,000 人を目標値とします。

市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率

中心市街地及びその周辺部を除く市内全域に乗合タクシーの導入が完了する令和 9 年度には、一般利用者のほとんどが乗合タクシーを利用し、市営バスの利用は限られると考えます。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。

一方、運行経費は、人件費、燃料費その他の上昇により 20%程度上昇するものとし、年間運行経費を 1 億 1,000 万円と見込み、収支率 12%を目標値とします。

表 市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率

	利用者数	運賃収入		運行経費	収支率
		総額	1人1回当たり		
令和3年度	16,546人	2,658千円	0円	91,395千円	2.9%
令和9年度	33,000人	13,200千円	400円	110,000千円	12.0%

公共交通関連財政支出

人件費、燃料費その他の上昇分を、スクールバスを含めた路線の統廃合をはじめとした交通資源の適正配分により相殺するものとし、公共交通関連財政支出額 3 億 2,000 万円を目標値とします。

5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

5-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本市の公共交通がまちづくりと連動し、市民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施に当たっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化（利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等）に柔軟に対応する必要があります。このため、各事業の実施においては Plan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）による PDCA サイクルを導入し、新見市地域公共交通会議において適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

また、本計画全体に関しても、計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

	令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期
事業実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
目標達成状況の評価		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
事業実施状況の評価		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
改善・反映		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施	→											
	←.....											
	Do : 事業の実施											
	Act : 改善・反映											
公共交通会議	Plan : 次年度実施事業の検討											
	Check : 目標達成状況と事業実施状況の評価											
公共交通会議			●					●			●	

5-2 事業実施スケジュール

基本 目標	事業	令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
暮らしを支える地域公共交通	1-1交通空白地域の削減										
	乗合タクシーの導入により対象区域の交通空白地域解消	運行開始		運行準備		運行準備		運行準備		運行準備	
	対象区域：大佐、哲多、新見東部、新見南部 交通事業者との基本合意が整った区域から順次導入	運行開始		運行準備		運行準備		運行準備		運行準備	
	中心市街地及び周辺部の交通空白地域削減 隣接する乗合タクシー対象区域の拡大、タクシー助成、その他により削減			交通手段が決まった地区から随時運行開始							
	1-2スクールバスと路線バスの統合										
	乗合タクシー導入区域毎に検討	統合運行開始		統合可能性調査		統合可能性調査		統合可能性調査		統合可能性調査	
	対象区域： 神郷、大佐、哲多、新見東部、新見南部	統合運行開始		統合可能性調査		統合可能性調査		統合可能性調査		統合可能性調査	
	1-3新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上										
	新見駅～公立大学線新設	運行開始		運行準備							
	(注)必ず統合運行するものではない									統合可能性調査	
利用しやすい地域公共交通	2-1主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設										
	主要バス停待合環境整備					運用開始					
	国道180号へのバス停新設	運行開始									
	2-2ネット予約・キャッシュレス化の推進										
	乗合タクシーネット予約体制整備					運用開始					
	市街地循環線キャッシュレス決済化										
	2-3わかりやすい公共交通情報の提供										
	地域団体・民生委員情報交換		●●		●●		●●		●●		●●
地域と共に創る地域公共交通	3-1住民主体の移送サービス支援										
	住民移送サービス組織連絡協議会(仮称)			●		●		●		●	
	無償移送サービス支援制度	運行開始		制度設計・条例化							
	3-2利用促進活動の推進										
	連絡会議										
	利用促進体制整備・運用										
	3-3鉄道の利用促進										
	駅への二次交通の改善										
	官民連携組織による利用促進										
	沿線自治体との連携による利用促進										

※運行準備：運行実施計画案策定・承認、許認可申請、運行委託事業者選定、運行車両確保等