

令和8年度 第1回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和8年6月3日（水）15：00～17：20

会場 新見市役所南庁舎 1階会議室1C

1. 開 会

会議の成立を報告

2. 委員紹介

3. 役員選出

会長 橋本委員、副会長 後藤委員

4. 会長挨拶

5. 報告事項（3件）

1）新見市地域公共計画の実績について

- ・ 事務局より資料1・2により報告

（会 長） 令和7年10月の新見南部地域での意見交換、住民説明会にはどのくらいの人数の方が来られたのですか。おそらくこれは先ほど紹介していただいた新見南部地域の乗合タクシーも絡めた説明会だと思うが、参加された方が実際にご利用されることに繋がっているのでしょうか。

（事務局） 南部地域では、長屋、唐松、井倉それぞれの会場で、意見交換会を1回、利用の住民説明会を1回開催いたしました。地区により参加者の大小はありますが、概ねどの地域も、10人未満ぐらいのご参加でした。利用が見込まれる方は半数以下というところでした。

車が運転できる方は、一般的な乗合タクシーはどういったものなのかというところの質問が多かったように思いますが、実際今バスなんかを利用しておられて、今度乗合タクシーを使ってみようと言われる方は、どこに停まれるのか、家の前まで来てくださるのかとか、具体的な意見がいただけたかなというところで、意見交換の方、実施させていただきました。

（委 員） 年齢層は、どういう方が参加をされたのでしょうか。

（事務局） 年齢層は、基本的には、60代以上というところになります。

その中には、60代で地域の役員をされてる方や、その方が声をかけてくださった利用者の方もおられます。実際こられていた方では、80代の方もいらっしゃいました。若ければ60代といった感じでございます。

（会 長） 南部乗合タクシーの利用実績について、3月までは併走してた路線バスがあったから少ないということで、それがなくなって少しは良くなったかなというところだと思うんですけども、でもそれでもおそらく全然まだまだ

な中で、どうやって利用者を増やす予定ですか。

(事務局) 利用に関して、意見交換会や説明会をさせていただいても、なかなか対象の方が来ていただけないという部分がございます。その中でも、1度乗っていただいたら便利なものなので、そこから利用はその方も増えるものと思っているんですが、なかなかその最初の1回がちょっと挑戦しにくいという傾向があるようです。

今年も、例えば福祉の小地域ケア会議に、交通対策課もできるだけお邪魔して利用促進の説明をさせていただいたり、その際に市内で活動されております民生委員の方に利用される方の情報をお伺いして、利用促進に努めていきたいと思っております。

また、5月に新見南部地域の老人クラブの総会に、是非とも乗合タクシーのことを伝えて欲しいというご相談をいただきましたので、市の職員が行かせていただき、説明させていただきました。車で来られていた方は、他の周りの方にも伝えたいというご意見があったのと、その場に市民センターの所長さん等が来られておられまして、また地域の方でお試し乗車とかを企画できたらいいなというお話もいただいていますので、地道な活動により普及に努めて参りたいと思っております。

(委員) 南部乗合タクシーに今日乗られたお客様も、地元の方でしたが、昼間バスが豊永に上がってないということが分かれていない方でした。バスで出ようとしたら出られないから、どうしたものかと公民館に行ったんだと思います。それで、平日の昼間は乗合タクシーで出てもらうんですよってということと、あと正田や上市の場合の乗り継ぎをもうちょっとわかりやすくして案内してあげたほうがいいのかなと思います。

(専門員) 利用促進の話があったんですけども、私いろんな自治体の方とお話をさしてもらって機会も多くて、結構イベントに、実際に使う車両持ち込んで乗車の体験をしてもらうとか、そのために市の方が予算取りをしてもらったりというようなお話もこの4月から相談を受けたりしてですね。

1回乗ってもらうということであれば実際に本当に車に乗ってもらうのが一番いいのかなと。その中でどういったときに使えるのか、乗継の話とかもさっきありましたけど、そういったお話も一緒にしてもらって、より身近に感じてもらえるのではないかなあというふうに思いました。

別に1個質問したいことがありますして、資料4ページの基本目標1くらしを支える地域交通の1-3で、新見駅と新見公立大学のアクセス機能向上という中で、教習所の送迎車へ学生の方が混乗するっていうところを継続されているとありますが、実際どのくらいの学生が利用されているのか教えていただきたいです。

(事務局) 新見公立大学は、新見に下宿されている学生さんがほとんどなんですけど、約200名弱が伯備線で県南から通学しております。

大学もそれに合わせた、学校運営をしていますので、1時間目の授業開始が

9時20分と、他の大学よりは遅くなっているものと理解しております。その中で、8時55分に伯備線で新見着の電車があり、大体半分ぐらいが降りられているというような状況です。晴れの日には皆さん、自由に歩いたり、自転車で行ったりされます。先日、雨の日に状況を見に行きましたら、まず降りてきて、この教習所のバスは無料で大学まで上がってくれるので、人気が高く、みんな走ってこのバスに乗っていました。

それとこれは令和8年度から始まった話なので、先ほど説明はしてありませんが、新見公立大学が朝2便シャトルバスを運行するようになっておりますので、そこに生徒さんが乗っていかれています。そのシャトルバスも大学の上まで上がるということで、その2便は、人気です。

「ら・くるっと」は、大学の下をそのまま通っていくような今コースルートになっていますので、それに乗れなかった方が、「ら・くるっと」に乗っているってというような状況でございます。

(専門員) 今、地域交通法の改正で、地域のいろんな輸送資源を使っていこうっていう趣旨を含めた改正が国会の方でも議論されているところですので、まさにこの送迎車とかいろんな物資で使われている車両とかっていうのも使っていこうっていう議論がなされているので、実際その事例としてどんなものがあるのかちょっと気になったので、お聞きをしたところです。

一方で、まず既存の交通との共存というところもあると思いますので、その辺はバランスをうまくとっていただきたいなと思います。

(委員) 資料1の4ページにA I配車システムを導入されたとありました。ネット予約ができるというのはとても便利かなあと思うんですけど。お年寄りの人がネット予約をどれだけ使われるのかとかいうか、その電話で予約のものもあるかもしれないんですけど、そこら辺の割合とかいうか、どんな感じなのかと思って。あと、A I配車システムを他のところにも導入する予定があるのかどうかというところを教えてください。

(事務局) ネット予約につきましては、やっぱり利用者が高齢の方ですので、非常に少ないです。ただ、特に南部地域で、電車で高校に通っておられる生徒さんが、朝晩ならバスがあるんですけど、バスがない時間に例えば石蟹駅から草間に帰ろうというときは乗合タクシーを利用いただいています。高校生はやっぱりその辺の意識が違いますので、ネット予約をしていただいているということで、数字の方が上がっております。

あと、A I配車システムは、電話をしていただいて、オペレーターの方が受けつけて、システムに入力します。そこから他の予約がないかというところを見てA Iがルート設定するようなシステムになっていますので、いただいた予約はすべてA I配車をしているという理解でございます。

(委員) 今日午前中に、他の団体の方と一緒に話をしていて、ちょうど乗合タクシーの話が出てきたのですが、多くの人からお聞きする話ですけども、神郷から新見に出ようとしたときは横見とか上市で新たに「ら・くるっと」

に乗り換ええないといけないっていうところで、皆さん高齢になってステップがまず難しいと言われています。直に、新見駅ぐらい行ってくれんのんって言われるんです。

それはとても難しいことなので、「ら・くるっと」が市内を走っていてそこまでの利用っていうことで、どこも乗合タクシーで乗り換えるように運行されているんだっていうような説明はするんですけども、そんなこと言ってもとにかく乗り換えるが面倒くさいと。そういう声は説明をしてもなかなか理解いただけず、とにかく直に行きたいっていう声が、たくさんあるというのを言っておきたいと思います。

(事務局) 市の方としまして、まずは今年度新見東部地区の菅生や熊谷のエリアに乗合タクシーを入れて、全エリア入れた上で、結節点をどうしていくかというところは検討していくという方針で現在考えておりますので、今しばらく時間をいただければと思います。

確かに、横見とサンパークの状況は違っているというように事務局としても認識しておりますので、できるだけ利用者の方の利便性を向上させるようにしていきたいと思います。6月から便数は限られるんですが、東城駅から新見駅まで直通の便がありますので、乗り換えなくてもいけるということであれば、そちらもご紹介してご利用いただければと思っております。

2) 公共交通に関するアンケート調査の実施結果について

- ・事務局より資料3により報告

(委員) グラフの前に、括弧N＝数字が入っているんですけど、これどういう意味ですか。

(事務局) この項目への全体の回答数となつてございまして、それぞれやっぱり高齢者の方が回答されていらっしゃるんで、Nの数字が基本的に全部一致すれば同じ項目に対して同じ数字をいただいている形になるんですけども、ちょっと空いたような状態で回答いただいているケースもございましてNの数字が異なっているという形になってございます。

3) 芸備線再構築協議会幹事会等について

- ・事務局より資料4により報告

(委員) 平日実証バスの料金は、電車の料金と同じような感じですか。

(事務局) 基本的には、路線バスの料金に合わせておりまして、新見市内は路線バスの料金は600円を上限としております。今回のバスは、新見から野馳駅までが580円で、そこを超えると600円になりますので、新見から東城間は600円ということになっています。料金の方は調整していきまして、今きらめき広場西まで運行している路線バスと同程度にしております。

ちなみにJRと比較しますと、新見から東城間の乗車券は510円ですので、若干バスの方が高い範囲となっておりますが、バスの方の料金は高校生ま

- では半額としております。鉄道の運賃は小学生までが半額かと思うので、中学生高校生にとっては、ちょっとお得かなというところです。
- (委 員) それから、このバスを運行していることについて、例えば芸備線の時刻表を調べたときに一緒に調べられたりということは J R さんの方でできたりはしないのでしょうか。
- (事務局) 実はそのことも構成員の中で議論しまして、通常のバスの時刻表でしたら、バスだけ、鉄道の時刻表だけでしたら鉄道だけっていう時刻表が一般的かと思うんですけど、この実証事業 B を実施するにあたりまして、電車もバスも両方載ったバス時刻表というものを、今再構築協議会のホームページの方に公開しております。
- なので、例えば、行きは電車で行って、帰りはバスで帰るとか、またその逆も可能なように、わかりやすい時刻表をお作りして、皆さんにご利用いただけるようにということでしております。
- (委 員) かねて哲西の住民の方々々は東城までのバスの運行を望んでおりました。それで、実証実験ではあるんですが、このたび東城までバスに行くようにしていただいてありがとうございます。早速そのバスを利用して、大野部から路線バスが出てきて、それから東城へ買い物に行って、1 時間ぐらいでまたその逆に帰ってきた方からありがとうございますという言葉をしていただいておりますので、ここでお礼を申し上げます。
- (委 員) 今、芸備線のこの実証事業についてお話を聞いたんですが、これは姫新線はどうなのかなっていうところをちょっとお聞きしたいなと。もしできるのであれば姫新線も、こういうのがあったら大佐地区の方は利用される方がいるのかなと思うんですが、これは何か計画があるのかどうかちょっとお聞きしたいんですが。
- (専門員) 今のところ、今芸備線は、再構築協議会っていう中で議論をしまして、構成員の皆さんとどういうふうにしていこうかなっていう中で始まった実証事業であります。このバスの実証事業って別に J R 単独で実施しているものではなくて、皆さんと話し合いながらこう決めている状態です。なので、これ姫新線で同じようなことをやるかっていうのが、今のところ J R でも計画はありませんというのが、今のところお答えできる範囲かなっていう感じです。
- (事務局) 若干補足させていただきますと、芸備線については、これをどうしていくかという状況にある中で、こういう実証を行っている段階です。対しまして、姫新線は現在そういったことがなく運行している路線なので、まだその状況になってないという言い方が正しいかどうかを置いとしまして、そういう状況です。
- 芸備線は、今鉄道による運行がなかなか限界にきているというところで再構築協議会というのができているっていう流れの中でのバス運行になります。一方で、新見―中国勝山間の J R の利用は非常に少ない状況ですので、

また地域の方にもたまには姫新線乗って勝山になにか食べに行こうとか、そういう使い方もしていただければと思います。

(委 員) わかる範囲でいいんですけども、東城から新見間の利用人数は、7時30分ほどのくらい乗ったとか、そこら辺のちょっとデータがあれば教えて欲しいです。やっぱり最終の東城駅19時17分発が、新見駅までどのくらい人がおったのかというところがちょっと興味がありますんで、教えていただければと思います。

(事務局) 実は1日に始まったばかりで、再構築協議会の方の実績データっていうのが届いておりませんが、1日の朝の東城発新見市役所行きは乗車調査として、市職員がずっと乗車しておりましたので、その状況では、一般が2人、高校生が18人、合計20人乗車していただいていたようです。その中で、城山バス停で共生高校と新見高校北校地の方が降りられて、新見高校前で新見高校の方が降りられたと言うように伺っております。それと帰りの便も、それに合わせて、18時20分ぐらいに市役所出る便があるんですけど、それに高校生が何名か乗って帰っていただいたということです。

我々も現場で取材を受けている高校生を見ていたんですけど、発言の内容を聞いていると、駅までは芸備線で来て、そこからバスに乗り換えたり、自転車に乗ったりして高校まで行っているというところでしたので、直接学校の近くまでバスで行けるっていうのはありがたいかなというような意見が多かったと思います。

あとは、部活等をされている生徒さんは、部活が終わる時間に合わせて電車かバスかどちらか都合が良い方を使うかなというようなご意見もありました。数値については、全て把握できてなくて申し訳ございません。

(委 員) できれば、機会をみて乗っていただいて、状況確認していただきたいと思いますし、テレビを見ていて、高校生のインタビューでちょっと気になったところがあって、例えば野球部で大きなバックを載せるのに小さいバスでは対応がどうなのかなというようなことがありましたんで、そこでもう少し大型化になったほうがいいのかと感じました。そのへんも含めて、ご意見をいろいろ聞いていただければ、参考になるかなと思っております。

(会 長) 利用者のニーズと車体が合っているかどうかは非常に大事な話だと思いますので、何か意見が出たらそれを再構築協議会が対応してくれるんですかね。

(事務局) 私個人で対応できるかどうかまでは踏み込んでは言えませんが、バス実証に使うこのバスは12メートルのいわゆる大型バスを使っています。それはですね、もともとの発想として、芸備線の車両にいっぱい乗ったら100人乗れるということで、その代替の交通モードということでバスを選んでいるんで、これが20数人乗りのものでは比較できないんじゃないかということが根底にあって、大型バスが入ったところでございます。

ただ、大型にしてしまったので、入れる場所と入れない場所等ございまして、運行ルートを検討にあたっては、紆余曲折あったようにも認識しています。

今後利用者の数が、例えば今の高校生が、大体全員乗って 25 人ぐらいだと把握していますので、その 25 人が全員乗れる状況であれば、若干小型化っていうのも考えられないわけではないかなというふうに思っております。

(委 員) 実証事業Aの鉄道実証についてご説明をいただいたと思うんですけど、これは6月まで継続して実施をされる中で、3月の協議会の結果では、どういった評価がなされているのかというところを、説明できる範囲で結構なので教えていただければと思います。

(事務局) 実証なので、いろいろ数値とかは取っているものがあるんですけど、基本的にこの実証が令和6年に机上で地域経済効果を試算したら、大体このぐらいになるだろうというものを、再構築協議会の中の調査事業として、金額をはじいたところですよ。それに対して令和7年度に行った実証事業が本当にその額にいくのだろうかという実証を行ったものだとして認識しております。

実際、8億ぐらいの経済効果を見込んでおったんですが、実際やってみますと、経済効果は4億円ぐらいという結果でございました。それでこの結果で、様々な分析があらうかと思うんですけど、1つはですね、なかなか新見なり庄原なり市内に降りていただく方が消費行動をとっていただけなかったといひますか、乗り通された方が多かったというのが結果として出てきております。なんか芸備線の方がどうなるかわからないらしいよみたいな話が、鉄道ファンの間で噂になって、1回乗り通してみようという利用者が多かったいうようですよ。実際乗っている方が多いのは私どもも列車見るなりして感じてはいましたが、なかなかこう降りていただける方が、少なかったっていうのが現時点での実証結果かなと思います。

6. 協議事項（2件）

1)「新見市地域公共交通計画（別紙：地域公共交通確保維持事業）」（案）について

・ 事務局より資料5により説明

(会 長) 令和7年度の実績に対して、現在 150 人ということで、利用者は3割増しとおっしゃっていましたが、バスの台数が倍になる中で、収支率が前年以上になると、何となく数字が合わないようになってしまう。2台走るんだから経費倍になるんじゃないのって思い始めると、利用者が3割増しだと 1.3 倍の収入に対し、経費は倍って、何か合わないんじゃないって思うんだけど、これは何か答えはあるんですか。

(事務局) おっしゃられる通りで、2台運行にしますので、経費は倍まではいかななくても約2倍近くの経費がかかるようにはなります。運賃のほうは、昨年まで「らくるっと」1乗車 100 円だったものを、この4月から 200 円に値上げをしている部分がございます。ただし、全員が 200 円ではなく、高校生以下や障害の方、運転免許返納された方は、金額の方を 100 円でご乗車いただけるようにしておりまして、1人当たりの大体の金額を出してみたんですけど、大体 150 円でした。なので、費用がかかった分、料金上げている部分で、利用が昨

年より少し伸びるというところも踏まえて、概ね去年の収支率がキープできるのではないかとということで試算をしております。

(委 員) 僕は「ら・くるっと」に乗る機会が全然ないんですけど、2便体制になったということで、昨年度もこれをどうするかという結構議論されたと思うんですが、あんまり数ヶ月しかたってない状況だとは思いますが、人数的なものであるとかそういうところ辺はどんな感じなのかなあと思って、教えていただければと思います。

(事務局) 「ら・くるっと」につきましては、昨年1年間委員の皆様、何度も会議を開催させていただきました。ルートや料金をご協議いただきまして、大変ありがとうございました。今回の議事とは違うので、最後のその他でお話させていただこうと思っておりましたが、お手持ちの資料の53ページをご覧くださいればと思います。

この4月から、「ら・くるっと」2便体制になりまして、オレンジの「ら・くるっと」をご覧くださいのかと思うんですが、昨年皆さんご協議いただいたので、その利用者数はどのようになっているのかというところは、関心があると思いましたので、資料にまとめてみました。

4月1日から5月19日の、昨年と今年の1台運行と2台運行の利用者につきまして、比較を行いました。利用者については、昨年が5,969人に対して、2台運行にしまして7,114人。1日当たり利用者数は、昨年在121.8人、本年度145.2人ということで、23.4人、利用者は1,145人増加している状況にあります。下に書いておりますが、利用者は約20%の増、20数パーセントの増となっております。

また、備考のところにあります、2台両方1日7便が走っているんですが、外循環線緑色の「ら・くるっと」が5,235人の利用に対して、オレンジ色の内循環線は、1,879人と利用が少ない状況にあります。いろいろな要因があると思いますが、基本的に緑の「ら・くるっと」は、これまでの「ら・くるっと」の時刻をほぼ継承しておりまして、その間にオレンジを入れるような運行ダイヤを組んだところであります。それですのでやっぱりこれまで乗っていただいた利用者の方は、その緑の時刻っていうのが何となく生活のリズムになっている部分かなというところが現時点で把握できるところでございます。

行き先の滞在時間によりましては、緑でそのまま帰ってくるよりも、オレンジを使っただくことで、待ち時間を短くしたり、もう少し長く滞在できたりとかいう利用ができますので、そこについてもう少し市の方でも周知を行っていく必要があると思っております。

あわせまして、公立大学が4月から学生に「ら・くるっと」の利用無料券を、お配りされているようでございます。まだ試行だということなんですけど、大学生はその回数券みたいなのを運賃箱に入れて今運用しているようですので、それも若干利用者の増に繋がっているものかなと思っております。

- (委 員) 今の質問に関係しまして、「ら・くるっと」が2系統になって、新たに路線が延伸した内循環の宮地町から先の乗車、それから外循環のサンパーク以南がはたしてどれぐらい乗車されているのかなあというのが大変気になります。今後、乗降調査をされる予定があるのかないのかお伺いしたいです。
- (事務局) 実は、交通対策課で、まだそんな長い期間ではないんですが、できるだけ4月5月で、新しい路線も含めて乗車して確認の方はさせていただいております。
- 今おっしゃられた運動公園側でも利用される方を確認していますし、正田の広瀬についてもまだそんなにたくさんの方ではありませんが利用がありました。社会福祉協議会も、認知症カフェという結構大きいイベントをしたときに、帰りに利用してくださっている方もおられました。これから、まだ周知をしていかないといけませんが、乗っていただいているところは担当課としても確認しております。また、今年度できれば実際に乗ってみての確認というの、期間をみてやってみたいなと思っております。
- (委 員) なんか、35ページの交通不便地域等の内訳で、人口2万8,079人で出されるっていつて、今もうなんかすごく人口は減っていると思うのですが、これで大丈夫でしょうか。記載要領では、1が最新の国勢調査結果を記載することとなっているけれども、交通不便地域の場合は申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳ということになっていますので、どうかなと思いました。
- (事務局) この数字は令和2年の国勢調査人口を入れたそのままにしておりますので、今、実はですね令和7年国勢調査人口の速報値っていうのが出てる段階でございますので、ここの数字につきましては、運輸局さんと相談して適切な数字にさせていただきたいと思います。
- (会 長) この案件ですね協議事項に入っておりますので、皆さんに承認いただけるかどうかというのを最後お諮りして次へ進むということになります。
- この案件ですね、今いろいろご質問いただきました最後の人口のところは確認してということにはなりますけども、ご承認いただける方、挙手にて意思表示お願いいたします。

【協議事項承認】

2)「新見市地域公共交通利便増進実施計画」(案)について

・事務局より資料6により説明

- (専門員) 1点確認なんですけども、利便増進実施計画の中で49ページ、計画内というと11ページの4ポツとして、事業実施に必要な資金の額調達方法の記載がある中に、フィーダー補助っていう項目があります。令和8年10月からフィーダーの補助を受けられたいということであれば、先ほど議論された地域公共交通計画の認定申請の中に、この内容入れとかないといけないんじゃないかなあというふうに思って、そこの点の一応手続き的な確認をしたいなと思

っています。

(事務局) この部分は運輸局とご相談させていただければと思うんですが、新見市としては「ら・くるっと」でいただいているフィーダー補助が今上限までっていない状況です。それ以上に、「ら・くるっと」の費用が、フィーダーで賄えない状況になっていますので、乗合タクシーで計画の方は策定させていただきますが、市街地循環バスの方のフィーダーに充当させていただければと考えております。

この利便増進計画というのには、新規性というものが必要なため、もともとの路線定期で行っていたふれあい送迎バスを廃止して、新見南部地域全体に乗合タクシーを運行するという全く新しい交通を整備して、新規性の要件を満たしたいと考えるものです。これを利便増進計画として南部乗合タクシーが認められれば、もうすでにある、「ら・くるっと」も一緒になって、フィーダー補助の対象になるものとして考えています。

事前に運輸局さんにも相談し、本件の申請に至っておりますが、記載方法については、フィーダーの既存のものも合わせて載せたほうがいいですかということでご相談したときに、前任の運輸局の方からは、それはもう既存のものだから、あえてこの計画に新規計画に載せなくてもいいということで、こういう形で作っております。

(専門員) 今の説明でそういう仕組みなんだなっていうのを確認できたので、先ほど事務局から説明があったとおり、本会議で承認を終えた後は、運輸局の方に申請するという形になります。その中で、おそらくこの辺の細かい修正はありましたので、そこはまた追って事務局とも調整をさせていただけたらと思います。その旨で皆さんにもご理解をいただきたいと思います。

(委員) 41 ページの 2 の 2 系統別事業内容の実施主体ですが、その表の中で運行委託事業者というのがあるんですが、これ今個別のタクシー会社の名前が書いてあるんですが、最後の乗合タクシーに書いてあるように、新見地区タクシー組合とするほうがいいんじゃないですかね。

(事務局) おっしゃられる通りタクシー組合にするべきだと思うので、ここは修正させていただきます。

(会長) では、これにつきましても皆様に承認いただけるかどうかお諮りしたいと思います。この案件につきましても、先ほど修正するところあるということですが、修正した上で承認いただけるというか、挙手にて意思表示をお願いいたします。

【協議事項承認】

7. その他（1件）

- ・岡山県交通ビジョンの説明（岡山県県民生活部交通政策課 専門員から）

8. 閉 会