

# 令和5年度 第1回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和5年5月25日(木) 14:00~16:00

会場 新見市役所南庁舎 3階大会議室

## 1. 開 会

会議の成立を報告

## 2. 会長挨拶

## 3. 報告事項(2件)

### 1) 新見市地域公共交通総合連携計画の実績について

- ・ 事務局より説明、報告

(専門員) 資料2の乗り合いタクシーの1便当たりの乗車人数を教えてください。

(事務局) 1便当たりの乗車数は今資料を持ち合わせていない。

1日当たりの運行人数が哲西だと5.92人、神郷だったら4.1人となっている。これは車両が、哲西は2台で千屋と神郷については9台で運行している。1台が動いた時に、1回として1日当たりの合計を出しているの、1便当たりについてはこれよりも、少なくなると思われる。

(専門員) どのくらい乗り合わせをされてるかというのが、非常にこの乗り合いタクシー実施するにあたって非常に重要なところになってくると思うので、また数字が出たら教えて欲しい。

(会 長) 資料1-2について目標1が一番目指していたことだと思うが、80%削減するのが目標で結果としては60%弱だったということに対して事務局としてどのように評価されてるのか。次の計画ではこういうことをしようみたいなことが、それに繋がってればいいと思うが。

(事務局) 目標達成できてない要因として考えられるのは、市街地周辺の人口が多いので、この辺りの削減が中々この期間でできてないということが要因ではないかというふうに考えている。

新しい地域公共交通計画の中では、交通空白地の削減という中で、周辺部は乗り合いタクシーでカバーしていく。

中心市街地については、例えばタクシー助成のようなものを組み合わせるであるとか、そういったもので削減していくということで記載をしておき、こちらの削減にこれからも努めていきたい。

(会 長) それを考えていくと今60%弱だったがもう少し市民誰でも使えるという状況に近づくということですね。

(会 長) 資料2で地域的な特性もあるが1人当たりの輸送経費が大きくなっているのは、なぜかという言うところをお伺いしたい。その前の年と比べると経費が増えておりこの辺はどのように分析しているのか。

(事務局) 確かにふれあいバスの新見管内、哲多管内について金額が大きくなっており、地域によっても異なるが週1回程度、デマンドで輸送をしているエリア。バスが走っていない日についても、その待機であるとか、その体制をとってもらうということで、経費の方が発生をしており、中々利用も上がってこないという中で、1人当たりで割り戻すと経費が大きなことになっているという状況になっている。

こちらについて一昨年の10月から乗り合いタクシーを各エリアで運行しており、1人当たりの運行経費をふれあいバスに比べると、軽減されているという状況になっている。すぐに全部を切り替えるというわけにはいかないが、エリアを決めて、こちらのふれあいバスについても順番に乗り合いタクシーへ移行をしていきたいと考えている。

(会長) こういう地域はやはり人が住んでる密度が低いので、そして移動距離も長いので、当然街中の話と全然違うっていうのも承知の上だが、やはり年に1回こうやって数字を出していただいているので、そこをもう1回厳しく見ていただいて、今年度新しい計画に移るということですので、少し契約の仕方なんかも含めて、ただ乗り合いタクシーも同じようなことやってたら結局高くなるのではないかというような気もしますので、厳しく見直していただきたい。

## 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

### ・事務局より説明、報告

(専門員) 3月に調査をされたというところで結果を受けて、分析を行い、どういう結果を評価して、どう生かしていくかを今年度進めながら最終的に乗り合いタクシーをよりよい形で本格運行へということだと思いで、この結果を生かしていただきたいと思っている。

最初の利用状況のところ、この1年間の利用の有無で利用されたことがある方の中で哲西のJR芸備線で30%というのが一番高いが1回も何も乗ってない人が非常に多くおられるのかなという印象でこの数字を見た。利用者がいない中で便利になったと思うかという質問もされてると思うが、これは利用している方の中ではどのような評価だったとかというのは、クロス集計等さらに細かく分析をされてるか教えていただきたい。

(事務局) 乗り合いタクシーの実証運行が便利になったと思うかどうかというところでは、例えば新見北部の地域では利用登録をされてる方で39%の方が便利になったと思っておりこちら全体の集計よりは率が高くなる。

神郷地域においても、利用登録がある方については60.5%の方が便利になったと回答している。

逆に利用登録がない方となるとわからないという方の割合が増えるので、掴みにくいところではある。

(専門員) 結局乗られる方から見ると非常に使いやすくなってるっていうところと、

乗られてない方の意見を乗っていただくようにするっていうのがもう一つの課題としてあると思うが、そのあたりを上手く解決していくと1人当たりの経費が少しでも下がっていくと思うので、一緒に検討していければと思う。

(会 長) 事務局がクロス集計なんかもやり始めているということはかいま見えたので、またその先も進めていただければというふうに思いますし、定時定路線沿いに住んでいた人、昔の路線があったところで、今休止してるかもしれないけど、そういう人とそうでない人でどれぐらい意識が違うのか、要するに予約なしでも乗れてた人たちが予約しなければいけなくなった、これをどう考えるのかという話と、そもそも路線がなかったから全く乗れなかった人が乗れるようになったと。これはすごくいいほうの話だと思う。最終的に同じお金使ったときに、地域全体でどれだけ満足度だったり幸福度だってあるより利便性というものが上がったのかと。その辺で評価することになるかと思うので、できるだけ細かく地域の分析が必要になってくると思いますので、是非とも検討して欲しい。

#### 4. 協議事項 (1 件)

(専門員) 国からの補助金は新見市、全国的に減ってきているのか。また、その補助金が、例えば、資料1の運賃等の収入の中に入っていて、その差額で市民の負担の金額が書いてあるのか。

(専門員) 国の地域公共交通確保維持改善事業という補助事業があって、簡単に言うと、赤字部分の半額を国が見ようというものになる。まずフィーダー補助という形で選定を、補助金を出そうということ。もう一つは上限額があって地域ごとに人口と国の単価で計算している。どこかの自治体は何百系統も申請して新見市はこの1系統だけだとなった時に、その自治体の何百系統へ全部補助金出してしまうと、国も予算がたくさんあるわけではないので自治体ごとに上限額というのを定めている。

新見市の場合は現在は1系統だけなので、新見市にあてがわれている上限の範囲内に収まっているので基本的には、運行された赤字部分の半分は国が持っていて、残りは自治体が出すといった図式になっているというのが、大まかな制度になる。

(事務局) 運行経費と補助金については資料にある市街地循環バスら・くるっとの中では運賃収入等運行経費を示しているが、この中には国のフィーダー補助金には、含まれていない状況でお示しをしている。

#### 【協議事項承認】

#### 5. その他

(委 員) 今日の議題が日中のバス等の関係が中心だったが日中のタクシーについて

中心市街地周辺部については乗り合いタクシーが進んで、補完できていくのかと思うが中心部については、日中の仕事があれば当然夜の乗務員も確保できなくなっていく。いずれタクシーがないまちになるのではないかと考えている。そのあたりについて考えていることがあれば、ご意見いただきたい。

(事務局) タクシー事業については、今年度、福祉の方の施策として、65歳以上の免許持ってない方にタクシーチケットを配布し1ヶ月当たり3,000円程度、10月から実施になると思う。10月から半年間なので3,000円の半年間で18,000円分を配布し、タクシーを利用していただけるというようなことを現在準備している。

そうしたことによって市街地、周辺部は今の乗り合いタクシーを使っただけであれば良いが、市街地の方についてはそうしたタクシーチケットを十分活用していただいて、市街地の移動支援ができればというふうに考えている。

(会 長) 様々な事業をやっていくときにバス会社、タクシー会社等、そこに運輸関係の産業がないとどんなサービスを提供できなくなる。そこをあまり安くしすぎればそこが干上がってしまうし、高くすると誰も使わないということなのでそのバランス見ながら、地域全体がきちんと移動できる環境、それを担保するための計画だと思うので、ぜひそのところは意識をして見ていただければ。

## 5. 閉 会

以上