

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月16日

協議会名:新見市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
備北バス(株)	市街地循環線 上市横見～石蟹	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな利用者の掘り起こしを行うため、市内全世帯及び新見公立大学の学生に対して時刻表を配布した。また、乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。 ・市街地循環線において、令和6年3月までに交通系IC「ICOCA」が利用できるよう準備を進めている。 ・令和5年3月に「新見市地域公共交通計画」を策定。 	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 新たな利用者の掘り起こしを行うため、乗合タクシーとの接続などを実施し、利用促進を図った結果、利用者数98人/日の目標に対して107.01人/日と目標を達成することができた。	今後も引き続き利用促進事業などの啓発活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行う。また、より一層の利用者の確保を行うため、利用者ニーズを活かした運行形態、ダイヤの見直しを行うことによって、持続可能な運行を実施する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月16日

協議会名:	新見市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>日野町と接しています。東西約32km、南北約37km、面積793.29km²で、その86.3%を森林が占めています。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41.4%(+6.5ポイント)となっています。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。</p> <p>公共交通は、自動車免許を持たない人や学生などにとって、通勤や通学、通院、買物などの日常生活に欠かせない移動手段であり、また、観光客などの移動手段としても利用されており、関係人口の創出の観点からもなくてはならない重要な存在であることから、鉄道、路線バス、市営バスなどの地域間幹線系統と接続するフィーダー系統や予約型乗合タクシーなどを組み合わせることで、地域特性に応じた持続可能な交通体系の構築や、利用しやすい環境の整備に取り組んでいるところである。</p>

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

新見市地域公共交通会議

地域内フィーダー系統確保維持計画の概要



資料3-2

新見市の概要

- ・平成17年3月に1市4町が合併
- ・人口 28,079人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 793.29km²

新見市地域公共交通会議の構成員

西日本旅客鉄道(株)岡山支社、備北バス(株)、(株)クラタク、私鉄中国地方労働組合備北バス支部、市民代表、学識経験者、岡山運輸支局、新見警察署、岡山県、新見市

概要

新見市は平成17年に旧新見市と大佐町、神郷町、哲多町、哲西町の1市4町が合併により誕生。793.29平方キロメートルという広大な市域を有するため、市民生活には移動手段の確保が欠かせない状況となっている。市内の公共交通は、伯備線・姫新線・芸備線のJR3線を中心に、民間路線バス・市営バスが、その役割を担っているが、少子高齢化の進展や人口の減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持が困難な状況が生じている。一方で高齢化によりマイカーを利用できない高齢者を中心に、公共交通へのニーズは高まりつつある。こうしたニーズに対応するため、エリア方式で事前予約型の市営バス(ふれあいバス)を運行するなど、きめ細かな交通体系の導入を図ってきた。

また、現在使用している市営バスは、29人乗り車両が中心であるが、周辺部の集落まで対応するため道路幅員を考慮した小型車両への更新や、運行方法について検討していくことにしている。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるエリア型デマンド交通の導入
- ・ふれあいバスの運行形態変更
- ・地域公共交通計画の策定

協議会における検討

協議会の開催状況

- | | |
|-------------|---------------|
| ・令和4年 5月 | ネットワーク計画の書面承認 |
| ・令和4年 6月28日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和4年11月29日 | 事業評価を協議 |
| ・令和5年 5月25日 | ネットワーク計画の承認 |
| ・令和5年 6月12日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和6年 1月16日 | 事業評価を協議 |

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(令和5年度目標)・1日当たりの利用者数を98人以上を目指す
(令和4年度実績103.01人)

(効果)・中心市街地において利便性の高い生活交通を確保することで、地域住民の外出頻度が上がり、生活の質が向上する。また、利用者の増加は、新見駅周辺や中心市街地での買い物客等の増加にもつながり、中心市街地の活性化に寄与することになる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・新たな利用者の掘り起こしを行うため、市内全世帯及び新見公立大学の学生に対して時刻表を配布した。また、乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。

実施した利用促進策

- ・乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。
- ・運行時刻や停留所をわかりやすく記載した時刻表チラシの配布を行った。(市内全世帯、公立大学受験者・新入生等)

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・交通計画の策定に関する指摘については、令和5年3月に「新見市地域公共交通計画」を策定。
- ・キャッシュレス決済の導入については、令和6年3月までに交通系IC「ICOCA」が利用できるよう準備を進めている。

地域住民の意見の反映

- ・新見市地域公共交通会議の議論を通じ、市民代表委員の意見を取り入れながら事業計画に反映した。

事業実施の適切性

市街地循環線：計画どおり実施されている。公共交通（バス）を利用しての市街地での移動が容易となり、市民の利便性は向上している。
また、JR線との接続に配慮することにより、JRの利用促進にも効果が期待できる。

目標・効果達成状況

市街地循環線

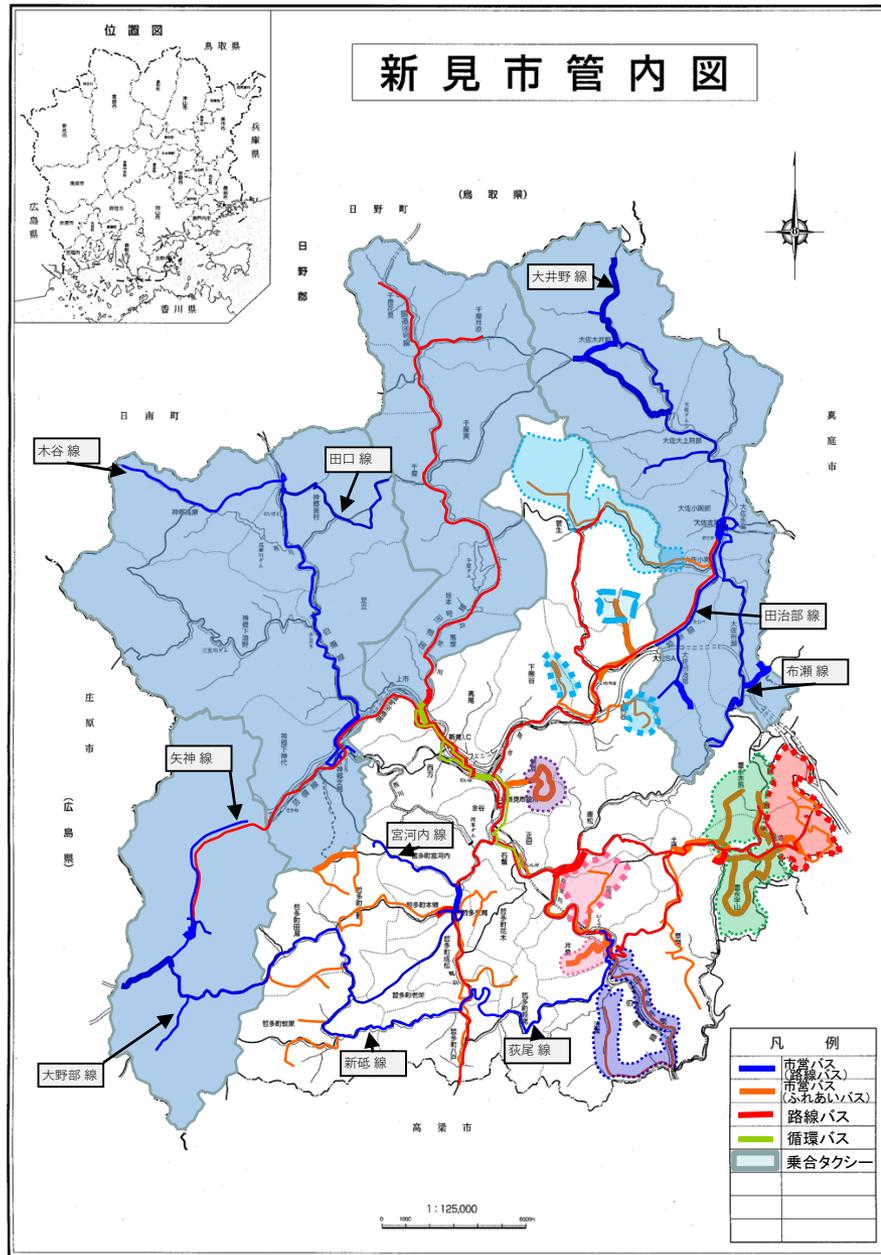
（目標） 1日当たりの利用者数については、目標（98人以上）を達成することができた。
（令和4年度実績 103.01人）

（効果） 地域住民の日常的な移動手段を確保することは出来た。また、路線バス（幹線）や乗合タクシーにも接続しているため、広域的な移動も可能であった。

事業の今後の改善点

市街地循環線

今後も周年イベントなど、機会を捉まえてPR活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行うとともに、利用者ニーズを活かして、路線バスとの接続など運行形態や、ダイヤの見直しを行うことにより、持続可能な運行を実施する。



運行系統図 別紙

系統名	市街地循環線
運行形態	4条路線
運行日・便数	毎日運行、1日7便
運賃	100円(区間内)

