

令和7年度 第1回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和7年6月4日（火）15:00~16:30

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. 会長挨拶

3. 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

（専門員） いろいろ取り組みされてるなと思ってるところなんですけども、ご説明いただいた、事業の実施状況の中で基本目標2 2-2、事務局からのご説明ですと、ネット予約に関しては高齢者の方のご利用が多いため低調ということでお伺いしたんですけども、この実際低調ってのはどれぐらいの割合なのかわかれればお伺いしたい。お伺いする趣旨が、県内でも、A I オンデマンドを活用した乗合タクシーの導入であったり、We b 予約、あとアプリ予約を活用した予約方法を、これから考えられてる自治体が結構いらっしゃってですね、そういった自治体の参考なるかなと思ってお伺いする。

（事務局） 実績の方を説明させていただくんですが、5ヶ月、11月から3月まであるんですがそちらの方で実際使われた方っていうのが、4人ということです。実際予約が入ってるのは約4000件ぐらい予約入ってますので、割合で言いますと、0.1%ぐらいの低調な感じでございます。

（専門員） ちょっと少ないなと思っている。地域差もあるかなと思うが、そういう結果を踏まえて、事務局の方で何か今後、予約に向けての促進策みたいながあればお伺いしたい。

（事務局） まず高校生に向けて、We b 予約と、あとアプリを使っの予約方法について、高校の方にチラシを持って行かしていただいて掲示させていただいておるというような状況でございます。

あと今年度に入りまして実際の運営してる事業者と、話させていただいた中で、少ない数字なんで、やっぱりもう少し広げていかないといけないということで、高齢者等々にも、そういうふうなところで機会を見て、使い方の説明をさしていただきたいなというところで話はしているところでございます。

（専門員） 参考までなんですけど県内の他の自治体でも同じような状況で、悩んでらっしゃるユーザーも結構いらっしゃってですねそういったところだと大体高齢者の方が集まるようなサロンであったりとかスマホ教室みたいな、も

のを開催されてるようなんですけどもその 1 コマの中でそういう使い方をご説明してるといったような事例もありますのでそういったところだと大体 1 割ぐらい、それでも 1 割ぐらいなんだと思うんですけども、そういった今後の利用に向けて、取り組んでいただけるということでお願いできればなと思います。

(委 員) 資料 1 の 4 ページのどこなんですけども、1-3 として、新見駅と新見公立大学とのアクセス機能向上というところで、これ自動車教習所と協定を結ばれとるのはいいんですけどどのくらい今利用されてるのか人数がわかればちょっと教えていただきたい。

(事務局) 人数については正確な数字を把握しておらないんですが、大体ですね、うちの大学生が 800 人ぐらいいるんですけど、そのうち 200 人ぐらいが電車で通学しておられる。

天気がいい日は問題なくみんな歩いていたりするんですが、要は雨の日ですね、「ら・くるっと」は駅前に学生向けの集合アパートが 100 人ぐらい住めるところがあるので、どうしても先に「ら・くるっと」に乗れる子が乗ってしまって、電車で来た子が乗れないという状況がありまして、新見の教習所と、大学が協定を結んで、そこを運んでいただけるのは、大変ありがたいことだとは思いますが、なかなか天候によって左右される部分があるので、ちょっとそこは検討していく必要があるかなと思っております。

(委 員) そうした上なんですけども、今後バス会社として、たとえば駅から大学まで走らせるとなると、何年か前でしたけども改修工事ですかね。

その庭がちょっと広がったときに私も要望したんですけどバスが行けるようにしてくださりませんかとかような話もしたことがあったんです。

乗り上がるように、ちょうど機会だったんで、ちょっと広くしてもらって、バスも、上に上がってロータリーを回れるようにしていただければ、大学生も利用しやすいんじゃないかと言われとったんですけども、ちょっといような立地条件で、できませんということだったんで、もしそういうことが可能であるのであればお願いしたい。

僕もちょっと見るんですがやっぱり自転車が圧倒的に多く、かわいそうだなというようなところもありまして買い物するにも、なかなか店も遠いですし、できれば足を運んで、買い物もして、大学の方へ帰れるから交通アクセスとして、駅から大学にも行ったり来たりできるということが将来的にそういう姿になればいいのかなというところをちょっとご提案させていただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

(委 員) 5 ページなんですけど、ちょっと私がこの横見サンパーク線というのを設定されたときのちょっと議論があまりわかってないんですけど 524 人という実績に対して目標 1 万 9200 人っていうのは、これは今後何かが、環境が変わっていくというか、これはどういう経緯だったのか何かありましたら教

えてもらえますでしょうか。

- (事務局) これは令和 5 年に策定してるんですけども、千屋線が昼間の便をなくすということで、こちらの横見サンパーク線を作らせていただいて、これは国道メインに走ってる路線でございます。
- ですから循環バスで、サンパークから横見に行かれるよりは、ものすごい早い時間で、もうまっすぐ帰るような、ルート設定になっているんですが、「ら・くるっと」が 100 円に対しまして、このバスっていうのは従量制ということで、乗られている人数が大変少なくなっている。
- 実際にサンパーク新見から横見まで 320 円かかるような料金設定になってまして、こちら辺もうちの方といたしましても、将来的にはこの目標値の、に 2 万 3400 人と、1 万 9200 人「ら・くるっと」の乗ってる人が、こちらの方に乗っていただければ、それはそれで利用しやすいかなということなんですけれども、そこら辺の料金設定のちょっと問題が今出てきているのかなということで、今後、その部分も含めましてまた今から検討していきたいというふうに考えております。

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

- (専門員) ちょっと疑問なんですけども、今回の調査、乗合タクシーの利用者、または今後利用する可能性がある方、いわゆる利用者予備軍の方が対象になってるんですけども、そもそも調査の対象そこに絞ってる理由っていうのが何かございますか。
- (事務局) 今回、調査対象を絞っている理由ということなんですけど、乗合タクシーが、平日のみの運行ということで 8 時半から 16 時の運行となっております。なので実際に働かれてる若い方の世代というのはなかなか利用する機会がないということと、車の運転ができるというのが大きくありますので、なので車を運転できない年代であるとか、そういったところをターゲットとして、特に実際その利用してない方というのがどういった理由でしていないかというところを調査の目的としてさせていただいたということになっております。
- (委員) 哲多の乗合タクシーが始まって、良いものが始まったなというふうに期待を持って見てるんですけど、地域の会合の中でも、特に免許返納された方であるとか、80 超えて運転がどうかなという方は、さてどうやっているんだとか行かれるんだろうかというのが話題にやっぱし上がります。
- 地域の組織としても、なかなか取り組めないというところもあったりして、この乗合タクシーがどこまで、そういう方にとっていいものなるのかなというのはすごく興味を持ってるんです。
- アンケートの中で免許を持っておられないお年寄りがどれだけ利用されたかとかわかりますか。

- (事務局) アンケートの方では免許を持っているか持っていないかというところまでは聞いてはいないんですが、個人の属性として車を運転するかしないかということは調査をさせていただいております。
- ご回答いただいた方が 867 名おられまして、車を運転するという方が 51.3%、車を運転しないという方が 48.7%となっております。
- ちなみにこのアンケートとはまた別なんですけれども、実績の中で哲多新見南西部の地域の方が、919 人使われとるということを先ほど説明させていただいたんですけれども、その中で免許返納される際にお持ちになる「おかやま愛カード」を使われて乗った方が、その中で 183 人おられるんです。
- ですから全体の約 20%の方が、免許返納をされた方で、実際乗っているということはこのアンケートじゃないんですけれども、実績の方からそういうふうに取り出れるというところでございます。
- (会 長) 10 ページに、真ん中のグラフでですね、新見市内、新見市外というようなものがございまして、市外の内容として、庄原、県境を越えていくというような感じなんですけど結構多い人数が入ってるんですけども。
- これって、やはり新見市内でも、場所によってですね庄原行く割合がガラッと変わってくるんじゃないかなというふうな気がしてるんですね。
- 要するに哲西だとか、本当に近いところだと日常生活圏としてですね、行ってるんじゃないかなあというような気はするんですけども、これって地域別の割合みたいなものは事務局は何かわかってますかね。
- 哲西だと、お買い物行くときはどこ行かれてますか。
- (委 員) 哲西でも野馳と矢神で違う。野馳は庄原市の方、矢神は新見へ行かれる。病院も東城へ行かれる方が多くいる。
- 乗合タクシーの利用を増やすためには土日の運行、哲西外への乗り入れができれば増えると思う。
- (会 長) いずれにしても、県境だから、市境があるからっていう話ではなくって、皆さんどういう生活されてるのかなというところ。
- アンケート調査やりました、こうでしたじゃなくて、どの地域の人がこうなんだ、実態を言って何を求められてるのかなというところをぜひ、創造力働かせて考えていただければなというふうなところでございます。
- (委 員) 神郷地域の、乗合タクシーを利用したことがあって、便利になったと思わないっていう人の割合が、他地域に比べると、神郷は 21.9%ということで高いなと思ったのが気になったんですが、そこについては住民の方からお話聞くのに、結節点が横見っていうところをなんです、新見に出ようと思うと、その横見っていうところが非常になじみのないところで、ぽつんと 1 人置かれたような気がするっていうような、非常に便利が悪いと。何で新見駅まで行ってくれんのかっていうお声は本当よく聞くんです。
- でもその内容が、いろいろ事情があってっていうふうなお話をするんですけども、この間の結節点は上市でもいいということになりましたよね。

そのことが、このアンケートをとっていただいたときにはもう変わってはいたと思うんですけれども、何かそのことが、皆さんよくわかっておられるかなって思うように思います。

本当にその横見っていうとポンと、なんかいったことがないところに置かれるみたいな、そういう認識が高齢の方には多くて、買い物して帰るのも非常にそのバスからまたタクシーに乗るっていう、不便な感じがするっていうようなお話を、よく聞いてたんですけれども、やっぱり慣れないといういろいろ不便があらうかと思うんですが、やっぱりずっと使っている方に聞くとすごく便利で、診療所来るのも、どこ行くのも、乗合タクシーはもうちゃんと家まで迎えに来てくださるし、家まで送り届けてくださるし、本当に助かってるっていうお声はよく聞きますので、みんながもっと使い方に慣れて、さっきのスマホで予約するとか、Web予約みたいのができる年代がこれから増えてきますので、そういう意味では無理して年取るまで、車運転しなくても乗合タクシーがあるからいいじゃないかっていうふうに、皆さんが言われるようになるまでにはもう少し時間かかるかなと思うんですけど、神郷についてはだんだんとそういうふうがいい方向になんか行ってるような気がしています。

(委員) 今までの議論の中でも、哲西の中で、野馳と矢神ではやっぱりニーズが違うという話と、大佐の中でもやっぱり刑部駅に近いところと、北のほうではニーズが違うっていうのはあると思うんで、せっかくこういうアンケートをするのであれば、居住地をもう少し細かく分けて把握した方が、そのあとの次のアクションを考えやすいと思うんですよね。

なんで今住所は、問1のところでのどの辺ですかと聞いておるんですけど。例えば郵便番号であればもうちょっとそのエリアの中を細かく分けて分析することもできるようになるんじゃないのかなって思う。

アンケートを次またこういうことをするときに、そういう聞き方をされれば、打ち手を考えやすくなるんじゃないかなと思います1つご提案であります。

3) 芸備線再構築協議会及び幹事会について

- ・ 事務局より資料4・5により報告

(会長) 二次交通との連携強化みたいなところで、二次交通の新設だとか増便などみたいなことが書かれております。

これは、例えば新見市であれば今すでに存在するもの以外に何かを新しく作る。そして、その効果を見てみようというそういう実験的なことをするという、そんなことでいいですか。

(事務局) 二次交通の今の実証の部分についてなんですけれども、今回実証事業でダイヤの増便に当たる部分につきましては、すでに新聞とかでご承知の方もらえるかもしれないんですけど、土休日のお昼の時間に増便と言う形で今

J Rさんの方で検討していただいております。

その中で、本市におきましては先ほどご意見の方をいただいておりますが、乗合タクシー、市営バスというものは、平日のみ運行しております。

ですので、今の実証実験に合わせまして、イメージとしましては矢神駅、野馳駅、それからきらめき広場哲西といったものを拠点といたしまして、そういった間を回るような循環的なバス、それから乗合タクシー、こういったものを実証事業として、取り組んでいければということで今研究をしているところでございます。そういった部分の新設という意味合いです。

(会 長) 土日を中心に今、土日に困ってるんだと、いう話がありましたけどそれに値するようなものはこう動くということですね。

(事務局) 具体につきましては、まだこの段階でこういう便で何便行きますっていうことはご説明できないんですけども、そういった形で考えさしていただいているということです。これは実証事業にあたって、増便で芸備線を入りますので、その時間に合わせて、市営バスのような循環バスであるとか、乗合タクシーというものをに入れていくというような形で今実証事業として考えているという状況です。

(会 長) 増便の実証実験を今からやるとして、この再構築協議会っていつまでに結論出す会議なんですか。

(事務局) 再構築協議会につきましては3年を目途にっていうふうな形になっておりますので、スタートが令和6年3月で令和9年3月で3年なりますんでそこはあくまで目途にっていうふうな形になっております。

(会 長) 全部やって、仮にこの芸備線の価値があるってなったときに、じゃあその芸備線残しましょうってなるときに、これとこれとこれとこれやったから最大限出ましただから価値ありますって言ったときにね、これとこれとこれをやめるわけにいかないんじゃないのかなと思ってて。

これとこれとこれやるから価値が出ました。だからこれやりましょうって言ったときに、この二次交通って誰がずっと運行していくのっていう話があって、それはとりもなおさず実はこの会議じゃないかなっていう気がするんですね。

なので、ちょっとその辺りが一体どういう条件でこれ動いてて、新見市はこれ二次交通新設して増便することが、芸備線の価値を高めて、そうすると存続できるとなったときにこれずっとやるっていうことなんですね。

これ、最大限やっても、もう芸備線だめでしたって言ったら非常にわかりやすいんですよ。もうやってもしょうがないねっていう話で終わりなんです。ただこれ、あるっていう可能性も当然あって、そしてそちらを求めて今やろうとしてるんで、その場合にこれ、なんかいろんなもの全部やってるんでね。移住までこう入れてるじゃないですか。

移住ってこれどうすんのみたいなところもあって、これだけ入れて、やっとう価値が出たときに、もう1個もやめれないってなったときに、こう

いう本当にやっていくのっていうところが、しかもそれ３年以内であと今２年目だから、１年ちょいでそれを出していく。

本当にできるつもりなのかと思って聞いてたんですけど。

ちょっとその辺がよくわからなかったということなんですけど。

(事務局) 私ども構成員の中で、今の３年の議論っていうのは相当いろんな場面で出ております。

ただルールとして、３年で答えを出していくっていうふうな最初の入りはそうであります。ただ、その中にはいろんな場所事情があって、それが３年ででない場合、あるっていうのも当然含まれておるんですけども。

今、会長言われておりますように、この事業をやったから、こういう効果が出た、だから芸備線は残るっていうふうな議論になるかというところ、今回の協議会の中では、そこの部分までは踏み込んで今の段階ではないっていうところであります。

ですから、これは当然新見市ではこういった事業の中で、どれかを組み合わせさせてやっていくことになりまして、隣の庄原市ではまた同じようにいろんな事業を取り組んでいくようになろうと思います。

そういったものを含めて、今回は金額として出していくということになりますので、先ほど言いましたように、この金額上がったから、次のステップについていうふうなことにはならないと私は思っておりますので、それはそれとして実証事業としてこれは取り組んでいくというふうな考え方でございます。

(委 員) この第３回芸備線再構築協議会という資料の中にですね、資料３という資料が、あると思うんです。今実証事業とか言ってるやつで、一体今何をしてるのかということなんですけれども、せっかくそれぞれの地域の代表の皆さんもいらっしゃるんで、今何をやってるんだってのは理解してもらえたら嬉しいなと思うんですが。

上の棒グラフみたいなものがあると思うんですけど、左側に現在って書いてありますと、左側に鉄道費用って書いてあって、その右側に事業収入っていうのと、地域経済効果ってここ３つ書いてあると思うんです。

左側の鉄道費用っていうものと右側の事業収入っていうのを、見比べれば当然事業収入ってのが小さい。

よく当社が公表したりする中で、芸備線は赤字だ赤字だと言われてると思うんですけど。

この、費用っていうのと収入とこの差が大きくなってこの差がずっと芸備線赤字だと言われてるその部分であるんですけども。

今この再構築協議会で議論をしているのは、もちろんその赤字がどうのこうのということだけじゃなくて、鉄道の収入としては確かに少ないんですけども、芸備線の価値っていうのは、運輸収入、皆さんに運賃として払ってもらってる収入っていうやつだけじゃないんじゃないかと。

芸備線があるということで、地域にもたらしている経済効果っていうのも一定あるんじゃないかと、そういう前提で議論がなされてます。

その地域経済効果っていうのがどのぐらいかわからないけれども、仮にこれぐらいあったとしましょうと言って、その真ん中に今度は赤字で、フェーズ A（可能性追求における検討）ってこう書いてあるんですけども。ここで、要は何らか、施策を打ったときに、もちろん運輸収入乗る人が増えるんじゃないかっていう仮説もありますけれどもそれ以上に、地域にもたらすこういう経済波及効果みたいなものをもっと伸ばせる可能性はあるんではなかろうかみたいな仮説を今持ってるわけですね。

先ほどあった施策が並んで、鉄道増便したらどうかとか、二次交通充実したらどうかとかいろんなメニューがあるわけですけども。

こういうことを仮に打ち手としてやってみたときに、この地域にもたらす経済波及効果っていうのが、どれぐらい増えるのか、これぐらい増えるんじゃないかという試算をしてるわけですけどもそれが実際に、本当にその試算した通りになるのかというのを実証実験をして試してみましようということを今、皆で議論しているというところです。

そうしたときに、この真ん中の棒グラフがあって、費用と、右側に効果が積み上がってると思うんですけど、この右側の効果が費用を上回ればいいのかというと、決してそれ判断しましょうと言ってるわけではないということです。

もちろんやってみた結果、今よりは効果増えるかもしれないけれども、この費用を上回るほどにはならないかもしれないし、上回るかもしれない。これはどちらかわからないけれども、一旦測ってみましよう。

で、この右左を比べて、芸備線をどうするのかを判断しましようと言って、いることを議論してるわけではないんです。

この次に、今度はもし仮に鉄道じゃない別のモードにした場合に、この右側の経済効果とかは、果たしてどのぐらいになるんでしょうかと。

鉄道じゃない別のモードにしたときにも、と同じぐらいの効果がえられる。一方で鉄道じゃない他のモードにしたら費用はもっと下がるみたいなこともあるかもしれない。

その 2 つを比較して初めて総合的にみんなで結論を出していきましよう、という手順で、今議論がなされているところであります。

なので、それをやるのに 3 年で本当収まるのかっていうのはちょっといろいろあると思うんですけども、一応そうやって、地域にもたらす、要は、交通としての収入、運賃での収入だけじゃなくて地域にもたらす価値っていうものをみんなで諮った上で、総合的に判断しましようということをやっていると、そういうふうに、ご理解いただくのがいいんじゃないかなと思います。

(会 長) 要するにフェーズ A の隣にさらに隠れてるけどフェーズ B っていうのがあ

って、それが鉄道じゃない場合のこの状況を示す。そういう実験を今度やってみると、さらに後にねっていうことなんだそうなので、やっぱ3年で終わらないですねこれね。

いや、別に3年にこだわる必要もそもそもないんでいいんだけど、要するにそういうことを今やってるということだそうです。

4. 協議事項（1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6により説明

（専門員） 事業の目標につきましては現状改善するということで令和6年度実績値より高めに設定していただいているものと存じております。

この市街地循環バスの路線の収支率25%というものがあるんですけどもこの25%、実は県内のフィーダーの補助金の収支率の中では結構高めな数値となっております。

引き続き利用促進と図っていただいでですね来年は30%を目指せるようにとか、そういったところで中長期的なものをちょっと考えていただけたらなと思うんですけども、一方で運賃が低廉というところもあって、劇的な伸びはあまり期待できないのかなというところもございますので、そうなるやっぱ利用者を増やすことであったりっていう部分に力を注いでいただけたらなと思っております。

（委員） 上を目指すということでねちょっとずつ目標上げていくのもあるかと思うんですが、おそらく利用者がちょっと増えたぐらいでは、変わらないと思うんですね。急に利用者が倍増するわけではないと思うんで。

それよりも経費のかかる部分が大きいかと思うんで、だんだん大きくなってると思うんですよ、負担が。そういった意味でも、そろそろ100円ってのをやめたほうがいいんじゃないか。

そこを変えるって大分違うんじゃないかなと思うんですけど。

その辺は議論されないんでしょうか。

それから、先ほどもありましたけど、おそらく「ら・くるっと」が横見まで行ってるおかげで、乗合タクシーが横見までしか行けないっていう部分もあるかと思うんでそういうのをちょっとずつ考え、どこに置くのが一番いいのかみたいな範囲をどこまで狭めた方がいいのか。

そこまで行かんでも「ら・くるっと」に乗る人いっぱいいるって話になったら、そこまでいなくてもいい。

その辺も含めてちょっと今後議論していったらいいんじゃないかなと思いました。

（会長） 非常に大事な話かなというふうに思っております。

おそらく事務局の中でもですね、そのあたり「ら・くるっと」をどういうふうに、改善していくのかという案もあろうかと思えます。

今までのこの会の中の議論でもですね、ちょっと 1 周するのに時間かかり過ぎじゃないかというところがあって、少しもうちょっと短くしたらと、或いは 2 つに分けたらというような話もあったように記憶しております。

そのあたりですね本当にいつまでも 100 円でいけるのかということも含めて、これはちょっと時間かけてしっかり議論しなきゃいけない、中身をシミュレーションしなきゃいけないと思いますので、これはぜひ検討していただきたい。

いずれにしても非常に安定して使っていただける状態にはなってるんだけど、これが将来的にもこのままで本当にいいのかというところはもう少し考える余地があるかなというご指摘だろうと思いますので、ぜひ事務局の方でそこは考えていただければと思います。

【協議事項承認】

5. その他

6. 閉 会

以上