

令和7年度 第3回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和7年11月17日（月）10:00～11:40

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（1件）

1) 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1により報告

4. 協議事項（1件）

5) 市街地循環バスの利便性向上に向けた路線、運行方法等の追加及び変更について

【前回会議からの継続】

- ・事務局より資料2～6により説明

(委 員) 27ページの、さっき説明していただいた資料6-2というグラフの、見方がちょっとよくわからないんですけど。

例えば、一番上の石蟹で跨ぎ乗車人数4と、乗車人数11ってあるんですけど、これは4人の人は石蟹で乗って、どこか降りたところはわかんないけどその新見駅を跨いでどっかで降りたっていうそういう理解をすればよいですか。

(事務局) おっしゃる通りでございます。

(委 員) それはどこで降りたっていうのは、データとしてはあるんですかね。

(事務局) データとしてはございます。

新見駅よりも、北側で降りたっていう人数が4人ということです。

(委 員) それは11の内数ですか。

(事務局) そうです。11人のうち4人が、北側で降りられたという見方です。

(会 長) 基本1台、バスを増やすということですので、今より不便になるわけじゃなくて良くなるということは変わりないはずなんですけども、少し、カバーするところを広げる、今行けてないところに、路線を延ばすということを考えておりますので、少し1周するのにかかる時間は伸びると。ただ、台数が増えるので、全体としてはよくなるはずだというようなことなんですけども。いかがでしょうか。

(委 員) 市の方でも、すごく考えてくださっているし、今の長所短所、メリットデメリットというの、こういうふうに文字にさせていただくと確かにそうだなというふうに思うんですが私の頭では幾ら考えても本当にこの、今、乗

車の人数とかも、今 27 ページで見せていただいたように乗られる方 918 人のうちの 346 人が、またぎ乗車ということで、確かにそういう方たちが 4 割もいらっしゃるってということは、その乗り換えについて不便になるかなというふうに思うんですけど。

本当に実際にその人たちが乗換が不便なのかどうかってのもよくわからず、今これを見る限りで私は北、南周りが非常に、乗られる方が頭の中で何か整理しやすいとか、そういうふうな気がするんです。

使われる方がどうなのかっていうところもあるので、例えば半年ぐらい、ここで決まってこっちがいいんじゃないかっていう外回りとか内回りのルートでやってみて、問題点とかいろいろ出てくると思うので、それでそれでよければそれだし、もしあるなら、この北とか南周りをやってみてみたいなことはできないんですか。

(事務局) 実際に一定期間を区切って、試行というような形をとると、一応これで、新たなルートを作ってしまうと、バス停の関係とか、届けの関係とかもあるので、できればですね、最初の時点で、ある程度の方針を、委員の皆さんで決めていただいたものを採用させていただければ運行されるバス会社の方にも路線の変更とかバス停の変更っていうのがちょっと負担となってきますので、そこはご理解いただければと思います。

将来全く変えれないということではないです。

(会 長) 実証実験とか社会実験という形でやってやっているというところも多々ありますのでそういう点もあるのかなというご発言だったんだと思いますけども。他に何か気づき、或いはご意見ございますでしょうか。

(委 員) 事務局の方からご意見をいただいて案をお示しいただいとるんですけどもこれでちょっと決まるということにはならんのかもしれませんが、例えば今、事務局のご意見を聞いて、外回り内回り、或いは北回り南回り、どちらがいいというような感じで受け取っていただいたかという、各委員さん 1 人ずつちょっとご意見いただいて見るのもどうかなと思うんですけどもいかがでしょうか。

(会 長) 今それぞれの委員さんのご意見をということなんですけどもまずその前に、今の 2 つの案で本当にいいのかと、別の案がないのかというところがやっぱり一番、私なんか気になってまして。

今出していただいているものでいうとですね事務局的には内回り外回りがいいよというような、話なんですけども、それは 9 ページ、11 ページというようなところだと思うんですけども、新しく入った路線のところですね。そこはやっぱり一番気になる場所なんです。

ある地域にとっては、ある内回りがこう行かなかったりとかある外回りが行かなかったりとかというような形にもなってるんですけどもこれ大丈夫ですかっていうのが 1 つ懸念点としてあります。

もう 1 つは、新しく路線が入ったところって、お客さんが定着するまでお

そらく人はあんまり乗らないんじゃないかなと。

つまりバスがなくても生活できちゃってるというところなので、少なくとも最初しばらくはこれお客さんほとんどいない路線になりかねないなというところがあります。

私なんかだと、もうこれ内回り外回りでもいいんだけど、内回りに新しい地区を入れるんじゃないかって内回りは利用の多いところひたすらピストンさせて、外回りで全部カバーするみたいな話でもいいのかなみたいなね。ような気もするんですけども、要は、やっぱりたくさん人が乗ってくれるところにはたくさんサービスを提供する頻度が高くなる、あんまり利用してくれないところはそれなりにという、利用が増えてくれば、路線変えていきやすいのかなみたいな気はしてるんですけども。

そういうのってやっぱりないんですかね。

お客さんいないところにひたすらみんなが引き回されるのもしんどいかなと思ひまして。

たくさんいろんなバス停で乗ってくれるんだったらいいんだけど、そうではないんだったらそんなところ行かずにさっさと目的地へ行ってよっていうのが乗ってる側の、本音かなみたいな気がして。

これで言うと、11 ページで言うところの、オレンジというかですね、これで、書いてるところは、今のところたくさんお客さん乗ってる路線なのかな。ピンクで追加してるところあたりは、まだどうなるかわからないなみたいなところがあるとすると、もうオレンジだけひたすら動いた方が、より早くより頻度高く、サービス提供できないのかななんて思うんですけどね。

皆さんそういうそういう意見を言って欲しいなと思って。今事務局で2つだけの案で、出してるんですけど、南北っていう案もあるし、内回り外回りっていう事務局が出してくれた案もあるし、いやいや他にももっとこんなのあるよというのがあったらですね、ぜひこれ出して欲しいなというのは、先ほど、最初の挨拶のところで申しましたように、大きな方向性今日、ある程度絞っていきたいんですね。

絞った上でじゃあ具体的に時刻表どうなりますよみたいなのが、次回るときに出てくるとなると、大きな方向性というかな、経路を決められるのは今日しかないんですね。

なので、ここで、いややっぱりこういうのあるよって言っていただいた方が嬉しいなと思ひまして。

(委 員)

見させてもらって思うのが、やっぱり中心部でも結構回ってないところが結構ある。もうちょっと中心部を細かく、回れるようにしたほうがいいなと思うのと、先ほどの意見もありますが全部入の大きく回るルートを1つ置いといて、それこそさっきの小さく、本当に必要な部分を、細かく回るルートの2ルートとかっていう考え方もあるのかなと思ひます。

これ、さっきの乗降の、実数で見たらサンパークから南ってほとんど乗ってないっていうのがあるんで、あっちにそんなに回す必要があるのか。

広瀬の方で回すっていう話ですけどそんなに乗るのかっていうのが非常にあるんじゃないかと思います。

そうしてみるとサンパークでくるっとまわして返した方が早くいくんじゃないかとかありますんでちょっとその辺も考慮された方がいいのかなと思いました。

(事務局) まず全部入りの外回りルートっていうのにつきましては、事務局の方でも検討させていただきました。

現在の「ら・くるっと」の運行時間が70数分ということで運行しております。それで今の、大外回りというのを考えた場合1周が、90分を超えてきます。それでしたら、今の運行時間の中で90分を回そうと思うと、現在の6.5便というのが、バスの、運転士さんの休憩時間も含めて取れなくなるというのが、大外回りと、ちょっと仮称とさせていただきますけど大外周りを、外した要因となります。

せっかく増便するのに今すでに6.5便の乗れるチャンスがあるのを増便したことによって、便数の低下があってはならないというのは、事務局の考えでございます。

(委員) 結局もう1台増えて便数自体は全体で増えるんで、そんなに変わらないのかなと。あと先ほどもありましたけど乗換がそんなに悪なのかっていうのは、今、ただでさえ乗合タクシーとかで、周辺部から市街地へ入ってくる場合にどうしても乗換が必要になってきます。

そこには乗り換えをしいてる状態なので、中心部でも乗換に慣れてもらってもらってというのもあるんじゃないかと思うんですが。

(会長) これちなみに事務局先ほどの大外回りで言うと、今6.5便っていうのが何便になるんですか。

(事務局) 便数までは出してはませんが、6.5便が、もう時間の物理的に守れないっていうところで、対象から外している部分としております。

(会長) 6.5便が6便なのか5便なのかで大違いないような気がして。

ちょっとその辺もちょっと見ていただけたらよかったなあというような気はしますけど、もちろん伸びる分だけ同じ1台でグルグル回ろうとすると、便数下がるのはそりゃそうなんですけど。

同時に内回りみたいなのが入ってくると、バスの車内は大分快適にはなろうかなみたいな気はするんですけどね。あとは便数が6.5が6になるのか、5.5なのか5なのかかなっていうところですけども。

(委員) ちょっとそこから少し離れるような話になるんですが、15ページですかね、資料の3と書いてあるところの回答のところなんです。

「通り抜けできないため新見公立大学の事務局前駐車場で転回すると周回時間が長くなる点、バスが北進する場合大学入口から市道への切り返し

鋭角になるため運行が難しい」というようなことであるんですけども、これそもそもその今、道が悪いというところを改善しようとかいうお考えはないのかちょっとまずちょっと聞かせていただきたいんですけども、どうでしょうか。

(事務局) 今市道公立大学線というのを、3年かけて改良しております。
ただその改良がですね、基本的には大学を降りたら、南進するというか、そういう作り、基本的にあそこから、北進する部分が道が狭くなるので、学生とか利用者を、ほとんどの方が南側から来られるということをもって、改良をしていると思います。

(専門員) 今、大学の方を、完全に2車線で上がれるように道路改良を歩道をつけてしております。

以前もあったんですけど、現状の西方の県道の方を擦り付けがですねなかなか大学の方、勾配がきつくてですねできないということで、現状の道路をちょっと持ち上げて、擦り付けを合わせてるんですけども。

また2車線にするとすると、反対の車線までグーッと回っていくとバスが回れるかもしれないんですけど、現状のその、左車線をずっと降りてきて、それで曲がっていこうというのはかなり難しい状況なのかなというふうに考えてます。

どうしても、北へ回るっていうのを乗用車ぐらいしか設定してないというのは現状でして、そうすると、反対側の土地の方ですね、提供かなりいただかないと苦しいのかなという状況なので現状では、今の範囲内ですね、工事をなるべく変えずにできるような構造となっているので、バスの方はちょっと技術的なところはわかんないんですけど運転の、かなりちょっと勾配があっちの方出てくるので、いわゆるお腹をするような格好が出てくるのかなというふうな感じは思ってます。

(委員) 私も10何年前からも、いろいろと協議する中でですね例えば、ここを改善して欲しいというような場所も何ヶ所も「ら・くるっと」に限ってあれじゃないんですけど、だけどそこはちょっと不可能と。

例えば停止線の問題とかもいろいろあったんですけどもちょっとそれはできないというようなこともあったりして、新見市の市内を走るのに、少しでもちょっと走りやすくバスもちょっと大型化ってきてるんで、走りやすくして欲しいなという要望をいろいろと今まで行ってきたわけなんですけども。

例えばどっちに合わせるかということになれば、やはりそういったところの整備もしていただいた方が、今言ったように鋭角になってるから、運行が難しいいうたらもうすべて運行が難しいわけなんです。

ちょっとでもやっぱりよくしていただかないと、それはやっぱりさっき言ったようにやっぱり利便性なんです。お客さんがどのように使われるかと。そして、毎年やっぱり生活環境で変わってきますから、その人ばかりが

ずっと乗るわけではなくしてまた新規の方もお客さんも当然乗られてくるわけですから、そういったところも改善を含めてですね、そこが場所が悪い場所が悪いっていうんだったら場所のいいところ僕は通ったらいいと思うんですよ。

今言う切り返しが難しいんであれば切り返しじゃないところを通過、広いところを通過していったらいいと思いますし、それ安全は当然優先されるべきであると思うんですが、そういったことも含めてですね今言う、そこそこがだめだから運行が難しいんじゃないしにそこをどうして運行を良くしていくかということも含めてですねとりあえず新見の地形はそういう地形なんで、難しいのはもう僕らも百も承知なんですけど、少しでもこういったとこまでかけ合っていて、少しでもやっぱり乗る人がね、ちょっとでもその今言ったように短時間で目的地に行けるとか短時間で買い物に行けるとか、僕はちょっと大学の方、結構力入れてるんですけど。

今契約しとるがどうのこうのじゃなしに、やっぱり既存する、そのバスでちゃんと駅から目的地に向かうというのがこの基本理念で考えていただかないことには、やっぱりその新見市の発展も何も僕はないと思うんです。いろんな諸問題出てますからそういったことも1つ含めてですね、自治体の方でしっかり考えていただいて悪いところがあれば、ちょっと問題視していただいてですね改善していく方向で、お願いできればなと思いますんで、よろしくお願ひしたいと思います。

(専門員)

おっしゃったご意見もですねお伺いして道路の今の改良が進んでからですね、改めてそのバスがですね鋭角に曲がっていけるかどうかというのをまた、ご協議させていただくと、そういうことも可能になっていくのかな。あとそれからまた、その状況で、実際にどのようにそのすりつけができるとかですね、また検討したいと思います。

これに合わせてなんですけど、外回りルートについては、今の現状の「ら・くるっと」のルートをそのまま継承して、南進の部分に、今まで休憩時間を短くしてちょっと回って早めに出てってということで、現状が維持されるという考えでいいんですよ。

それに内回りが今回、充実させられるということでサンパークから新見公立大学のあたりまでを充実するという考えであれば、先ほど鋭角の辺で、大学の方を、6の宗金の橋のところを回っていく考えなので、そうなってくると、もう6へ回らずにですね、18でもうぐっと元に戻って、もう1回そのインターのところへ出てそれから、北進してまた橋の手前を右折するという考えもできるのかなと思うんですけど、そのバスのルート図とかバス停を、ちょっとそこまで考えずに、発言してるんですけど、そのあたりはバスの運行としては、いけたりするものなんじゃないかな。

(事務局)

そのことは技術的には多分可能だと思いますが、あと周回時間と、宗金に行くときに今まで通ってたところを通らなくするというのは、またそれは

それで、利便性向上するよというのを基本に考えていますので今の感じでいくと、6 のとこまでですね、いくようなイメージで大学を中ぐるっと回るとなると、また 1 周のかかる時間とか、その辺もろもろ、検討する必要があるかなとは思いますが、現時点では大学には入らない方向で、この内回りルートの方は作成しております。

(会 長) 事務局にちょっと確認なんですけども新見公立大学に通う学生さんって、何時ぐらいに通ってるんですか。いつ使ってるんですかね。今まで過去のこの会議の中で、お話ししたときにはですね、平日はあんまり使われなくて自転車とかで行って雨降ったらたくさん乗る。当然始業時間帯にたくさん乗るけど昼間はどうかみたいな話があって、「ら・くるっと」のコースで考えると、1 日中本当に入っていく必要があるのかないのかとか、或いは午前中と午後、午前中というかな、通う時間帯と昼間の時間帯でコースを変えるみたいなことってあり得るのかとかですね。いろんなことを本当は検討できるんじゃないのかなと。もう 1 つが、前回まであまりおっしゃってなかった、自動車学校との連携の話ですね。無料でこれ走ってたんだったら「ら・くるっと」にもならないんじゃないかみたいなところもあって、ちょっとその辺を少しまとめてご説明いただけますでしょうか。

(事務局) 乗り方がですね以前と若干大学の方も変わってまして、一番初めに導入した頃はですね大学の方がですね大体、電車の利用者っていうのが、100 人いてなかったというふうに聞いててですね乗り方が以前と比べて、今はですね、電車利用者っていうのが 100 人以上おられるというふうに大学の方から聞いてます。

ということでですね大学の方も、以前のような乗り方ですと、雨のときに、乗ってるだけっていう感じだったんですけども、今は 100 人以上やっぱり乗られてるということもあるのと、あと大学の前にですね、エキヨコという施設ができて大学生が住んです。

そちらの方も乗られるということで、「ら・くるっと」1 台ではやっぱり足りないというところで大学の方も考えられまして、先ほど回答の中に、バスを 1 日 4 便と運行させているということでございます。

一番乗っていただいているのは聞いてるところ朝の 9 時の便が一番多いというところで、晴れてる日はほとんどこっちの無料バスの方、雨が降ったときには無料バスで乗れなかった子が、「ら・くるっと」の方に回っているというような現状があるそうです。

ですのでこちらの、一番初めにちょっと戻りますけど 13 ページの図ですね、公立大学を回って今、下へ降りて国道経由してっていうところなんですけれども、基本的には皆さんが今まで乗りなれている方の、ルートの頭があると思います。

基本的にはもうそのルートをそのまま行くということで皆さんの混乱を抑えたいというのが1つありまして、新しいルートを通ってもいいんですけども、このバスに乗ったらどこに連れて行かれるかわからないというところとかも考えた上ですね、基本的には同じところを走るところを一番頭で、考えて作っているのがどちらの内回り外回りも、北回り南回りもそうなんですけれども、考えているというところが一番初めの考え方でございます。

大学の乗り方についてはそういうことで一番当初の「ら・くるっと」の乗り方と若干変わっているというところがあるように感じております。

(会 長) 毎日100人程度が、新見駅、或いはその近くの寮というかですねそこから乗ってくると。ただ、無料バスがあるんで、普通は皆さん無料バスを使ってる雨降って、乗れなかったときに、しょうがなしに乗ってると、そういうことになってるということですね。

(委 員) 教習所と連携されてる部分なんですけど、あくまで教習所民間がされてると思いますんで、そこがやめたとか、経営が変わった、実際経営変わったことがあるんでね、いつあるかわからないじゃないですか。

変わった場合に今やってるバスやめましょうって言ったら、これまたなくなると思うんですね。

そういうことがあるんであればもう初めから、エキョコっていう駅前に学生アパート建っちゃったんで、そこを当て込んで、そこの学生はバスで行きなさいと。もう初めからそのバス使う前提のような形で使い支えないとバスも何もなくなると思うんで、困ったときだけいるって言っても通用しないんで。

そういうことをして、路線を維持していかないと、例えばそれで毎日100乗りますよって言ったら、備北バスさんでそこに申し出しましょうかと考えるかもしれないと思いますんで、ちょっとそういう方向でもちょっと、大学の方と、話をされることも必要なんじゃないかなと思います。

今、路線をなるべく変えたくないっていうのはわかるんですけど、例えば今さっきの18番か6番ですけど、大学下から宗金に抜ける道とかも、もう非常に狭い道で、対向車来たら交わせない部分が多々ありますんで、そこをバスが走ってるっていうのもどうかと思いますんで、ちょっと何か、そこも、当たり前のようにそこを通すんじゃないかって、いうことも考えていけないんじゃないか。

(事務局) 駅から、毎日100人乗ってるわけではございませんので、エキョコができてあそこに100個のアパートですので、100人学生が住んでおります。ただ、晴れの日JRを利用した学生さんも含めて、ほとんど学生さん自転車で行かれると思うんです。

なので、通常ときは、バスで行かれる方も全くいないことはないでしょうがあの距離ですと、基本は自転車を利用されてると思います。

ただ、雨の日については皆さん、その日だけどうしてもバスに乗りたくなるので、まずは無料バスに乗って、無料バスがいっぱいになったら「ら・くるっと」に乗ってというのが今の現状だと考えています。

公共交通の利用については、大学も含めて市の方もPRはしておりますが、なかなか学生さんで毎日100円払うのと、自転車で無料でいけるとなると、そこを強制することまでは難しいのかなというのが考えです。

(会 長) 今ね新見駅のところに寮ができました。寮って無料で入ってるわけじゃなくて寮費払ってますよね。その中に、「ら・くるっと」の定期券入れることってできないんですか。

つまり、寮に入れば定期券も持っていて無料のバスと「ら・くるっと」どっちでも使えるよという状態にしてしまうか。

そうすればですね、分散できるし、そもそも安定的に、バスを使って自転車でもそもそも通う必要がなくなるというようなことだってできるかもしれないし、新見公立大学からするともうスクールバスですよこれね。

自動車学校と契約してるけども、いずれにしても自動車の免許を取りたい学生さんたちに対して、自動車学校としては、サービスすることで、免許を取ってもらおうということだろうと思うんですけど見方変えれば大学が提供してるスクールバスだと。「ら・くるっと」もその一部にしてしまう。なので、寮費からだそうが新見公立大学からだそうが構わないんだけど、ここに入ってる人には、公立大学と新見駅の間の定期をあげるよというようなことをすると非常にいいような気がするんですね。

それってもうただの仕組みの話で、そうすると1日本当に往復で200人。増えるとこれはなかなかいい話のような気がするんですね、定期なので、100%ではないかもしれないですけど。

みたいなことも本当考えて欲しいなあというところなんですね。

要するに仕組みをどうとらえ、やってそこにお客さんがこれ毎年毎年人が入れ替わりながら入る100人なんで、この100人を常にお客さんとして抱えられるかどうか。そのために何をしたらいいのかみたいなことを考えていただきたいなということかと思いました。

(事務局) おっしゃられる意図もわかりますし公共交通を利用していこうということを大学生にももう周知していくというのは当然なことだと思ってます。今の話でいくと、エキヨコという寮が、例えば大学が立てているのであれば、そのことも、まだ考える余地があるのかなとは思いますが、今のエキヨコは、民間のオーナーさんが建てられてる建物で、1階部分を大学が借りてるっていう状況ですので、いいことだなとは思いますが他のアパートの学生さんとの差別化っていうわけにもいかないとなると、もう学生全体で、利用をどういう形でみたいなところを考えていかないといけないのかなというのがご意見いただいて思ったところです。

(会 長) 公立大学、新見市が出してる大学なんですね。

それって、公立大学と市がどういうふうに協定結ぶかみたいな。

学生全員が持ったっていいわけですよ。

なので、そういうようなことも本当は考えて欲しいなと思いました。

(専門員) 備北バスさんへちょっと聞きたいんですけども、先ほどちょっと提案させていただいた新見公立大学の話ですけども新見大学へ上がって戻ってきて、それからインターの方に行って、それを左折して、また、6番の手前まででいって、曲がっていくっていうルートになると、今インターから北側にアパートの辺もあったり、それから住宅団地の辺はもう高齢化が大分進んできてます。でその奥の農協の後ろの辺には、桜田の住宅団地があってそちらの方はちょっと若い世帯なのでまだ需要は低いかもしれませんが、ゆくゆく高齢化していくと、この農協のスタンドの前から、ずっと国道を上がっていくルートも需要が出てくるんじゃないかなと思うんですけど、現在その、備北バスの需要というのはどんな感じなのかなっていうことがもしわかれば教えてください。

(委員) 要するにこの6番のところの手前、国道のところを左折していわゆる、15番の渡辺病院行く間ということですかねこの国道上、この国道上に関しましては今、うちは基本的に旧道の方通ってますんでバス停がありませんので、この国道上で途中でお客さんが乗られるということは、今、「ら・くるっと」にしても、千屋線の関係にしてもございません。

ですから基本的には6番のこの宗金のバス停とか、7番の高尾のバス停でそういったところのバス停を利用しておられるというところになると思います。

確かにうちとしては、別段この国道を左折して、インターのところから入って18番の私立大学の方へ入っていくということに関しては別段それはできないことはないかなとは思ったりはするんですけども、ただそうなりますとこの6番のこの宗金のバス停というのはこれはもう旧道所沿いのほうにあるバス停になりますんで、これを飛ばしてしまうという、いわゆる外回りルートであったら、通りますけれども、ルートの半分はここを通らないということになれば、先ほどの利用の実態というか人数的なところが把握してあるところでも、割とこの宗金のバス停も、利用者がおられるバス停となっておりますので、そこら辺の利便性を考えると、すぐに、こっち通ってもいいよというのはちょっと個人的な考えとしては、どうなんかなというふうには思うところではありますけれども、バスの運行的な面で言えばそれはかなり広いところ通りますんでそれはその方が、現場の声としては、楽なんじゃないかなっていうふうには思います。

ただお客様の利便性という点を考えたときに、どうなんかなっていうところは、ありますので、私は個人的にはちょっと、狭いですけどこの6から18のコースは、通していく方がいいかなっていうのはこれは個人的な意見なんでどうなんかなというところですけど。

先ほど来言っているこの公立大学の方へ上がっていくことをもしこう考えるということになれば、当然 17 の方から 18 の方へというような方向を出ないとなかなか難しいということになりますので、そうそういうルートもありかなあとは思いますがけれども。

今現状、6 から 15 の間に関しては、バス停はないですよということになります。仮にここの間にバス停を新設するということになると、国道上ということになりますのでまたちょっと、いろいろと時間も、かかってくるのかなというようなところも発生するかなというふうには思っております。

(委 員) 内回り外回りっていうやつになった場合に、先ほどからご議論があるようなこの 18 番とか 6 番とか 7 番とか、ここのあたりは、黄色い内回りと緑の外回りっていうのは、進行方向は逆向きにするイメージになるんですかね。例えばですけど、7 番の停留所から 18 番の停留所に行こうと思ったときは、どうやっていくことになるのだろうかという疑問なんですけど。

(事務局) 7 番から 18 番に向かう場合は、7 番方向から行く場合は 6 番を経由して 18 番。18 番から行くときは 6 番を経由して 7 番。ていうように交互に回ってるっていうイメージです。

(専門員) 今の説明を聞いて、なんか、逆に混乱しないかなと思ってしまったんですよ。

内回りのルートの中でもその逆、南側から来たりとか、今度はまた違う方向から来たりとかして、時間帯が読みづらくなったりとか始めて、時刻表とかを見る人にとったら、これはどっち方面に向かうやつなのかがそう想像が付きにくくなるんじゃないかなと思ってしまったんですけど。

(事務局) その議論はですね今でも実際あるんですけども、確かに時刻表はすごい見にくいんです。

ただ、どちらに乗っても乗車時間は違うが目的地着きます。

すべていわゆる上り下りがあるようなところではなくて、同じ停留所をルートで通るところもありまして、今ご意見があったのが例えば、高尾の裏道とか大学の側っていうのがありまして、現在ではそこのところを、先ほど説明したように 1 便は、高尾側から行って、次の便は西方側から行ってたかを回るということで、運用してます。

初めて乗った人はちょっとわかりにくいかもしれませんがある程度もう今のやり方で、定着している部分もあるのかなというのは、付け加えさせていただきます。

(専門員) 各停留場の利用の時間帯ごとの利用人数とかって把握とかされたりするんでしょうか。

先ほど会長が、大外回りみたいな意見をおっしゃってたんですけどその関係で便数が減るということで、利便性がそれだけ見ると減ってしまうんですけど、その時間帯によってそれカバーができるのであれば、やむを得ないのかなと思ったんですけどそのあたりがわかればなと思ひまして。

- (事務局) バス停ごとの乗降客については、今年の 7 月にですね職員 1 週間毎日全便乗り込みまして、データをとっておりますので、数字はあります。
その数字も加味して、内回り外回りっていうのを今回の議案とさせていただいてはおります。
- (専門員) あともう 1 点なんですけど、23 ページの、今事務局から外回り内回りをご提案いただいた、いただいてるんですけどもこのデメリット②の方で、区間によっては乗車時間が長くなるって部分があったんですけど、こちらの、具体的にどういった区間で長くなるのかちょっと気になったので、教えていただけますと幸いです。
- (事務局) 新しい外回りのルートの一歩南のところですよ。
13 ページ、正田の広瀬の部分ですね。
こちらの方に、例えば間違えて乗られた場合っていうのが結構あるんですけども北に向いて帰らなかったのに、例えば南の方に乗っちゃってそのまま、49 番で待つというお客さんも中には何人かおるんですけども。
そういった方が、例えば北に乗りたいたのに今までは、石蟹駅で止まっていたのが、ちょっと待つだけですぐ帰れたっていうのが長くなるのを待たないといけないっていうのもあるんで若干待ち時間が長くなるっていうことは発生するっていうことは現状としてあるのかなと。
なかなかそういう例はないんですけども、乗ったときには何人か、そういう方もおられましたので、そういった方々はちょっと待つ時間がたくさんなるかなというところがございます。
- (委 員) 補足的なところで言わせていただきますと例えば内回りルートでしたら、仮に新見駅から 11 番から、サンパークまで行きたいというお客さんが、おられますけれども、今までは、この 22 番から 25 番というところ、入ってませんでしたので、その分をそこ入る部分、やっぱお客様が、乗られる時間帯、お客さんからしてみれば無駄な、ところをわざわざ行っていくということで、結局、乗車する時間が長くなるというようなところもあるよということだと思いましたのでちょっと補足さしてもらいました。
- (会 長) 少し路線を延長するということですねそこにかかるところは、時間がかかるかなというところなんですけども。
ちなみにこの 22 番から 25 番、追加することで、プラスアルファ何分って、前回、確か教えていただいたような気がしたんですけども。
5 分でしたっけ 10 分でしたっけ。
- (事務局) 往復で 10 分程度ですね。
- (委 員) そこの 22 番から 25 番のところの、以前から要望があったっていうふうに聞いたんですけども、それは、どれぐらい前の際、最近も同じように要望があるのかとか、全体的に住民の数も減っています。お年の方がどんどん増えていくかっていうとそういうことでもなくて利用される人の数が今会長おっしゃるように、10 分かけて行ってみただけどうなんかなって利用

される方がどうなのかなっていうふうに思うんですが最近の調査というかその要望というのはあるんですか。

(事務局) 今正確に何年要望があったかというのはあれなんですけど、できて多分 10 年ぐらい前までは要望があったと思うんですけど。

おそらく、最近は要望自体が出てないので、ちょっとあれですけど、要望しても、無理なんかなというのが地元を意識があるのかなと。

最初に要望いただいたときは地住民の方の署名をもって、ご要望いただいたと思うんですけど。

多分そこからちょっと、その時点では対応が難しいという、市の方もご回答させていただいておりましたので、継続的に毎年っていうものではなくて、その 1 回の要望で、ちょっと対応できてなかったのが、現時点では要望は出てないというか、そういう状況ではございます。

(会 長) これが適切かどうかよくわからないんですけど、22 番から 25 番、一部デマンドみたいな形でも本当はいいのかなあとと思って、呼ばれたら何かがいって連れてくるみたいなね。

そうそういうようなものでスタートしてもいいし、お客さんがいるようだったら、もちろん乗り込んでいけばいいんだろーとは思っただけ。

10 年と言われると僕は今年とか去年の話かなと思って聞いてたんですけども、10 年前に言われてそれっきりだともう誰もなんだろうなあみたいな気がしてしまったんですけどね。

いや 1 つ、事務局がずっとこだわってらっしゃるその都市計画区域の中はという話からするとですね、やっぱり提供しなきゃいけないのかなというのはもちろんあるんですけども。

どうですかね。これ先ほどの南と北のほうで 4 割の人が乗り換えなきゃいけないのに匹敵するぐらい、毎回確実に、みんな 10 分こう乗ってるみたいなことになるので、その影響たるやもっと大きいような気がするんですね。なのでちょっとそこももう少し細かく考えていただいた方がいいのかなあというふうに思いました。

(委 員) 仮に内回り外回りにしたときに、新見北部の乗合タクシーとの結節ポイントは、変更するというかもっとこの内回りにちゃんと乗れるようにするっていう、そういう理解であってますか。

(事務局) 現状は、外回りに合やすということです。

(委 員) そうするとだから、内回りの方が多分頻度、それなりに内回りが走るところの方が頻度高くなると思うんですけどそこまでは届かないっていうことになるんすか。

(事務局) 今の内回り外回り案は外回りで横見に合わせてます。

(委 員) 要は、今は横見がポイントなってると思うんですけど、それをもうちょっとこう、内側に入れるということはできないんですか。

(事務局) そこについてはできないことはないと思うんですけど、市内のタクシー事

業者さんバス事業者さん、乗合タクシー事業者さんとの調整が要るかなと思ってます。

(委 員) 横見バス停の目線に立ったときに、現状と本数が増えるか減るかって言ったら、変わらないんですかね。

(事務局) 今回の基本的な考え方として、今より悪くならないというのは多少ですね、ルートで今、10分増える部分とかは出てくる部分あるんですけど便数としては現在の6.5便は、端の人も端の人も守っていこうというのが基本的な考えでございます。

(委 員) これ2両で動くのが先なのか、その範囲を広げるのが先にあった話なのかどっちの話なんですかね。

その範囲を広げたら時間かかるから、2両にしたほうがいいよねっていう話だったか2両出せそうだから、範囲広げちゃえっていう話になったのか。

(事務局) 考え方といたしましては、都市計画区域をも全体として回すというのが、「ら・くるっと」の考え方として今後やっていこうというふうなのが新見市の姿勢でございます。これ一番です。

その中で、これまでも議会など市民の方から、私の地域にも来て欲しいというご要望がいろいろございました。

ただ、その中で、回すとなると、現行の1車両であれば、先ほど申し上げました運行時間の問題がありまして、それを回すということになれば、他の地域から、乗ってる時間が長くなって利便性が下がるということもありまして、市としましては、今の段階では無理ですという形でお答えをしております。

その中で、今回エリアを、先ほども一番冒頭申しました都市計画区域内を回すという考え方でいくとすれば、やはり2便は最低ないと、エリアをカバーできない。

その2便を入れることによって、現行回してる1便を利便性を下げることなく回すという中で考えさせていただいたのが、この、今の私どもの外回り内回りっていうやり方でございます。

先ほど委員さんの中から、乗合タクシーのお話もいただいております。

これにつきましても結節点の問題については、様々なご議論があらうかと思っております。

乗合タクシーについては来年度、東部地域、菅生熊谷地域をエリアを入れる予定にしております。

その中で結節点も含めて、今後考えていくという形でお答えをさせていただいておりますので、その中で考えさせていただければと思っております。先ほどから出ております22番から25番のエリアにつきましては、委員さんの中で、大外回りといいますか、外回りにつけて、すべてこれ一本でまわしたらっていうふうなご意見もございます。

ここについては実際に私どもの方で、便数が減るというイメージで持って

おりますが、先ほど会長言われましたように、6.5 便が何便なるかっていうのをちょっと正式に、また時間をとらせていただいて、仮の時刻表を作らせていただいて、それでちょっと便数をはかってみたいと考えております。その中で、便数がこれだけ、ちょっと現行の時間の中で回すとなれば、減るということであれば、そういったことも含めてお示しをさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(委 員) 前までの考え方であれば 1 両しかないんでそれを回すのは無理だよねって話で多分伸ばさなかった部分があったと思うんです。

伸ばすんだったらね、便数減るし 1 日 1 本しか回ってこないバスでいいんだったらどうぞみたいな感じだったんですけど、それが 2 両目を出すって話であればやはり今あるものはキープしてって思うからちょっと難しいかなっていくのかなと。

今あるものも改善しつつ、新しいルートを入れていくみたいな話をした方が、やりやすいんじゃないかと思うんですが、これがありきなんでここは外せません、プラスどうにかしましょうってなってるからちょっとややこしいかなと思います。

どうしても端まで来て欲しいっていうのを受入れるのであれば、もう、それを入れた、もう長い時間かかる便を 1 便としてシンプルに作った方がもっと使いやすくなるんじゃないかなと思いますが、そういう考え方はないでしょうか。

(事務局) 先ほど申し上げましたように、今の追加の部分を、外回り一本で組んだ場合に、今の現行のまわし方で、どれだけの便数で、時間的には大体先ほど申しました 90 分程度というふうな把握をしておりますけれども、ダイヤとして組めるのかっていう部分で、ちょっと次の回になろうかと思いますが、そこではお示しをさせていただければと思っております。

その考え方も含めた形で、出せる資料という形で組んでいきたいと思っております。

(会 長) 非常に大事なところ今ね、皆さんこだわっていただいてる。

僕らもこれ見てると、やっぱり新見駅周辺から一番行かれてるサンパークまで行くのに内回りだと余計に 10 分かかるよねだったらみんな外回り乗っちゃうじゃんみたいなところがあって、内回り入れるメリットって何なのみたいなところは、やっぱり再定義する必要あるのかなというような気がしました。

どれぐらい時間がかかるのかっていうのと、やっぱりそこで乗ってるお客さんの数ですね。この掛け算。

要するに利用者が、このバスに使う時間がどれぐらい、どっちが大きいのが小さいのかと全体のバランスを考えるときにですね、そこは考えていただいたほうがいいかなあというようなところです。

(委 員) もしもう一度経路を見直したりするということで、今ご発言ありましたけ

れども、例えばですねやはり今この「ら・くるっと」現状のルートというのは、好評なところがあってというところがあります。

先ほどからのあるように、市街地区域を網羅したいというその考えの中で、22 番から 25 番のところであったり、或いは 41 から 49 番のあたり。

そして、今回 35、36 のいわゆる、社会福祉協議会のあたり。

例えばこの 3 つと新見駅ぐらいまでをカバーできるような路線。

今、極端なこと言いますと、今現状の「ら・くるっと」のルートはありながら、もう 1 つのルートとして、いわゆる新しい今回行くところだけを網羅するようなルートを作るということで新見駅ぐらいまで行くようなルートつくれば、例えばそういったいわゆる 22 番から 25 番であるとかその、先ほどいわゆる、防災公園広瀬の方とかのいわゆる未知の利用者がおるのおるかおらないのかというところも含めて、今現状の利用者の方にはあまりこう、影響がないというか無駄なところ行かなくてもいいというような、ところはそこはできるのかな、或いはそういったところの人たちが、現状の通常の「ら・くるっと」のルートにも、楽な形で乗り継ぎができるような形にするようなそういった新しいルートというのも考え方かなというふうに、今この内回り外回りルート、広瀬のあたりとかを 1 つ入れたり、或いは宮地町の方のルートを、1 つの方を入れていわゆる 2 つのルートを、どうですかねちょっと半分ずつ、ちょっと犠牲になってもらうっていう言い方が悪いですけども、ちょっとずつルート伸ばしながら、2 つに分けたというような感じですけども。

そういった新しい今回走るルートだけちょっと網羅して、現状の「ら・くるっと」のルートにも乗り継ぎが安心できるというような形のルートも、ある。

もしそういう時間をとってまた次回の会議に諮られるんでしたらそういうのもありかなと思ったのでちょっと発言させてもらいました。

(専門員) 皆さんご理解いただいてるかもしれませんが、今、6.5 便の方は、そのまま現状維持ということで、もう、この単純で、80 分なので、単純にさらに、黄色の部分については、6.5 便増えるので、今 1 時間 30 分間隔で回るのが、45 分間隔で回るってということなので必ずもう利便性は向上するというふうに私は理解してるんですけど。

そういうことですね。

(会 長) もちろんそうですね。だからおそらく待ち時間が少なくなる。頻度が高くなるというのは確かだと。ただ乗ってる時間がどうなのっていう話が、一方であってどうなのっていう話を今議論していただいているということです。なので全体としてですねバスが 1 台が 2 台になるんだから不便になる話ではないんです。

各地域にどういうふうに資源を再配分していくのかというところが今のポ

イントで、一番単純にはもう今まで走ってたところ 2 台でグルグル余計に走ってっていうのでもよかったし、全部入りで 2 台がグルグル回ってでもいいわけですよ。

でもそうすると、需要の密度が違うんで割とお客さんのいないところをグルグル走ってもどうかなあということで事務局としても内回りっていうのを設定していただいたと。

私もその内回りのこの 22 から 25 みたいなところはですね、もうちょっとこう北側で要は新見駅とサンパークの一番需要が高いところに引っかからないところを出てくるんだったらそう文句も言わないんですけども。

一番需要が高いところで引っかかってるんで、ちょっと場所がなあというようなところで、言っているということでございます。

(委 員) 熊谷方面というか龍頭方面ですね、走っていく車両なんですが、そもそも既存の備北バス走られてる路線があるじゃないですか。

今のふれあいバスに乗ってくださるお客さんが今日も 1 人しかおらなんでしょうか。

こっち方面の需要が本当にあるのかっていうのがすごい疑問なんです。実際今、現状で走ってる路線の方で、そのルートがどれぐらい人が乗ってるのか。そこの区間で使われてる、例えば駅から乗って熊谷方面へ帰る、どれぐらいあるのかなと思ひまして、この辺は調べられてはいますか。

(事務局) 実際のところは何人っていうのはちょっと見てないんですが、目的地として、菅生の方からですね出てくるバスっていうのが、ここの市役所を回って新見駅行くというのが一番の行き先なんで、それが例えば「ら・くるっと」入れさしてもらってサンパークにも行ける、他のところに向けるっていうことなればですねそちらの乗ってないお客様も、新規需要があるのではないかというふうに考えております。

(委 員) 結局そっち方面から今の「ら・くるっと」のルートに全部繋がるようなルートに乗りたいたいという意見なんですよ。

だから新規のとこだけセットにしたやつを作っても意味がないっていう考えで合ってますよね。

(事務局) その通りです。

(会 長) 大分時間が迫ってまいりましたのでこれにつきましてですね最初私今日方向性を決めてというふうにお話いたしましたけども、途中で事務局でもう 1 回再チェックするというようなことをいただいておりますので、今日は方向を決めないということにさせていただきます。

事務局の中でもう 1 回こう見ていただいて、6.5 便が何便なるのかなとか、もう少し精査していただいて次回またお話しさせていただければと思います。

【協議事項継続審議】

5. その他

(事務局)

先ほど説明にも一部使わせていただきましたが再構築協議会の資料の終わりにですね、もう終わった事業もありますが、にいみ肉 in 哲西ですとか、1枚めくっていただきまして県境鉄道フェスタというのはですねこれあの、県境鉄道サミット実行委員会ということで新見市等、庄原市と奥出雲町で、鉄道利用促進、芸備線と木次線の利用促進を図っている団体で、また西条で、今度の日曜日にイベントの方を開催するようにしております。

それからめくっていただきまして、またこちらはにいみ公共交通フェスタ実行委員会としまして、公共交通フェスタというのを、こん、今週の土曜日に開催する予定としております。

委員の皆様もご予定がございましたら、各種イベントをご参加いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

6. 閉 会