新見市地域公共交通計画

令和５年３月

新見市

市長挨拶

本市の公共交通は、新見駅を結節点として東西南北に整備された鉄道交通と、民間事業者が運行する路線バス及び市が運行する市営バスによるバス交通を中心に、市民や来訪者の移動手段として利用されてきました。

しかし、人口減少や高齢化、モータリゼーションの進展、新型コロナウイルス感染症の流行などの要因により、近年、利用者が急速に減少している状況にあります。また、令和３年度に実施した市民アンケートでは、公共交通を不便と感じる理由として、「運行本数が少ない」「利用したい時間帯の便がない」「自宅からバス停までが遠い」などの意見が多くなっております。

一方で、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ります。

このように公共交通は、課題を抱えながらも、市民生活やまちづくりのため不可欠な社会基盤であることから、現状を踏まえ、見直しを行いながら、地域に適した、より使いやすい交通体系を構築していくことが必要であります。

私は、市長就任以来、市民の皆様が安心して住み続けられるまちをつくるためには、公共交通の維持確保が非常に重要であるとの認識のもと、積極的に交通施策を推進してまいりました。

本計画は、こうした考え方の中、本市のまちづくりと一体となった効率的で利便性が高い交通体系を再構築するため、基本理念を「暮らしを支え、未来につながる地域公共交通」と定め、令和５年度から５年間の方向性を明確化したものであります。これにより、鉄道、路線バス、市営バス、新たな交通手段となる予約型乗合タクシーなど、各々の役割や特徴を捉え、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まいります。また、公共交通の形に完成形はなく、適宜見直しを行いながら、その時々の状況や課題に対応できるよう改善を図ってまいりたいと考えております。

終わりに、本計画の策定にあたり真摯にご協議をいただいた「新見市地域公共交通会議」の委員の皆様をはじめ、検討の過程でアンケート調査などにご協力いただいた多くの市民の皆様並びにご意見やご提案をいただいた事業者の皆様に対し、心からお礼を申し上げます。

令和５年３月

新見市長　我　斉

目　次

序　章　計画策定にあたって 1
　１．計画策定の背景と目的 1
　２．策定主体 1
　３．計画の区域 1
　４．計画の期間 1
第１章　地域の現状 2
　１．位置・地勢 2
　２．人口・高齢化率 3
　　2-1 人口と高齢化の推移 3
　　2-2 人口分布と高齢化が進む地域 4
　３．通勤・通学流動 6
　４．移動目的地となる施設の分布 7
　　4-1 主要施設 7
　　4-2 観光資源 10
第２章　上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性 11
　１．上位計画 11
　２．関連計画 13
第３章　地域公共交通の現状 17
　１．道路網 17
　２．公共交通体系 18
　　2-1 鉄道 19
　　2-2 民間路線バス 20
　　2-3 市営バス 23
　　2-4 市営ふれあいバス 25
　　2-5 タクシー 27
　　2-6 その他 28
　３．公共交通関連財政支出 30
第４章　地域公共交通の利用動向・ニーズ調査 31
　１．住民アンケート調査 31
　　1-1 調査概要 31
　　1-2 調査結果 32
　２．高校生アンケート調査 38
　　2-1 調査概要 38
　　2-2 調査結果 39
　３．大学生アンケート調査 43
　　3-1 調査概要 43
　　3-2 調査結果 44
　４．実証運行（乗合タクシー） 47

第５章　地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標 49
１．地域公共交通の課題 49
２．計画の基本理念と基本目標 54
2-1 基本理念 54
2-2 計画の基本目標 54
第６章　実施する事業 56
基本目標１：暮らしを支える地域公共交通 56
1-1 交通空白地域の削減 56
1-2 スクールバスの混乗化・路線バスとの統合 58
1-3 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上 59
基本目標２：利用しやすい地域公共交通 61
2-1 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設 61
2-2 ネット予約・キャッシュレス化の推進 63
2-3 わかりやすい公共交通情報の提供 64
基本目標３：地域と共に創る地域公共交通 65
3-1 住民主体の移送サービス支援 65
3-2 利用促進活動の推進 66
3-3 鉄道の利用促進 67
４．数値目標 68
５．事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール 70
5-1 事業の進捗管理・評価 70
5-2 事業実施スケジュール 71
資　料 72
新見市地域公共交通会議要綱 72
新見市地域公共交通会議構成員名簿 75

序　章　計画策定にあたって

1. 計画策定の背景と目的

新見市では、市営バスや民間事業者の運行する路線バスを公共交通の主要な手段とし、利便性の向上と効率的な運行に努めるとともに、中心市街地の主要施設を結ぶ市街地循環バス「ら・くるっと」の運行など民間交通事業者と連携を図りながら地域公共交通の充実を図ってきました。しかし、公共交通サービスにおける地域間格差の問題や、今後も続く人口減少や高齢者の運転免許保有率の上昇など公共交通利用者層の減少を見据えると、住民の移動ニーズを踏まえつつ、需給バランスの取れた効果的かつ効率的な公共交通サービスが求められます。

こうした中、令和 2 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部が改正され、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保のため、さまざまな規制が緩和されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる制度の充実が図られています。

こうした状況を踏まえ、上位計画や関連計画におけるまちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を再構築するため、新見市地域公共交通計画を策定します。

2. 策定主体

新見市

3. 計画の区域

本計画の区域は、新見市の全域とします。

4. 計画の期間

計画の期間は、令和 5 年度～令和 9 年度の 5 年間とします。

第１章　地域の現状

1. 位置・地勢

新見市は、岡山県の北西部に位置し、東は真庭市、西は広島県庄原市、南は高梁市、北は新庄村、鳥取県日南町・日野町と接しています。

図　新見市の位置

東西約 32 ㎞、南北約 37 ㎞、面積 793.29 ㎢で、その 86.3%を森林が占めています。

市北部を源流域とする高梁川が、いくつもの支流を集めながら、市域のほぼ中央を北から南へと貫流しています。

北部は、中国山地の脊梁地帯に属し、1,000m 前後の山が連なる起伏の多い地形が広がっています。

中央部は、新見盆地をはじめとした小さな盆地が、ほぼ東西に連なっており、市民生活や経済活動の中心となっています。

南部は、吉備高原の一部に含まれ、阿哲台と呼ばれる石灰岩台地が広がっており、石灰岩特有のカルスト地形や鍾乳洞が点在しています。

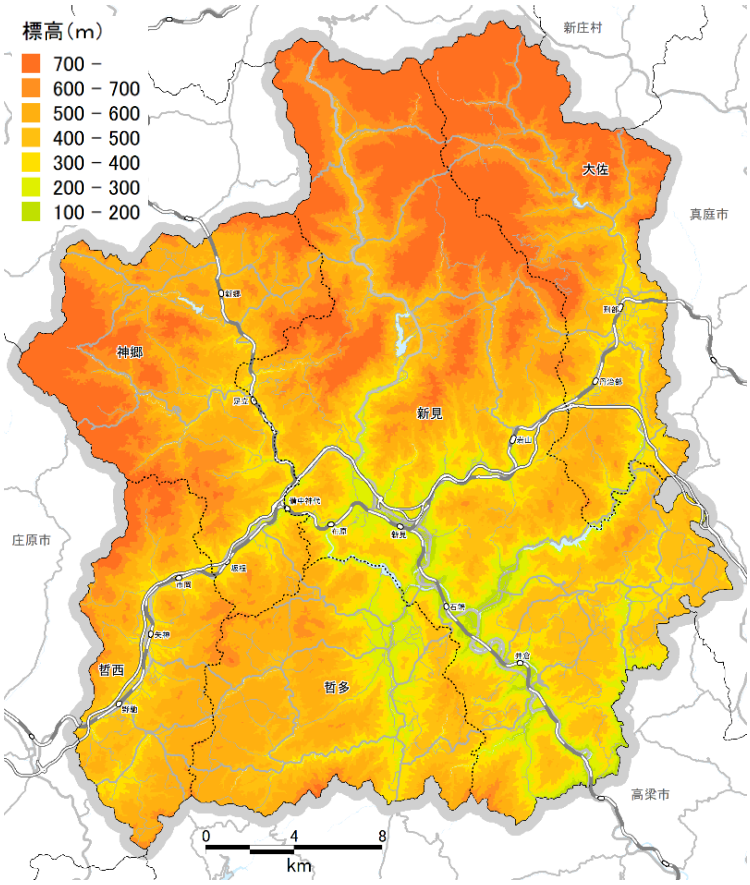


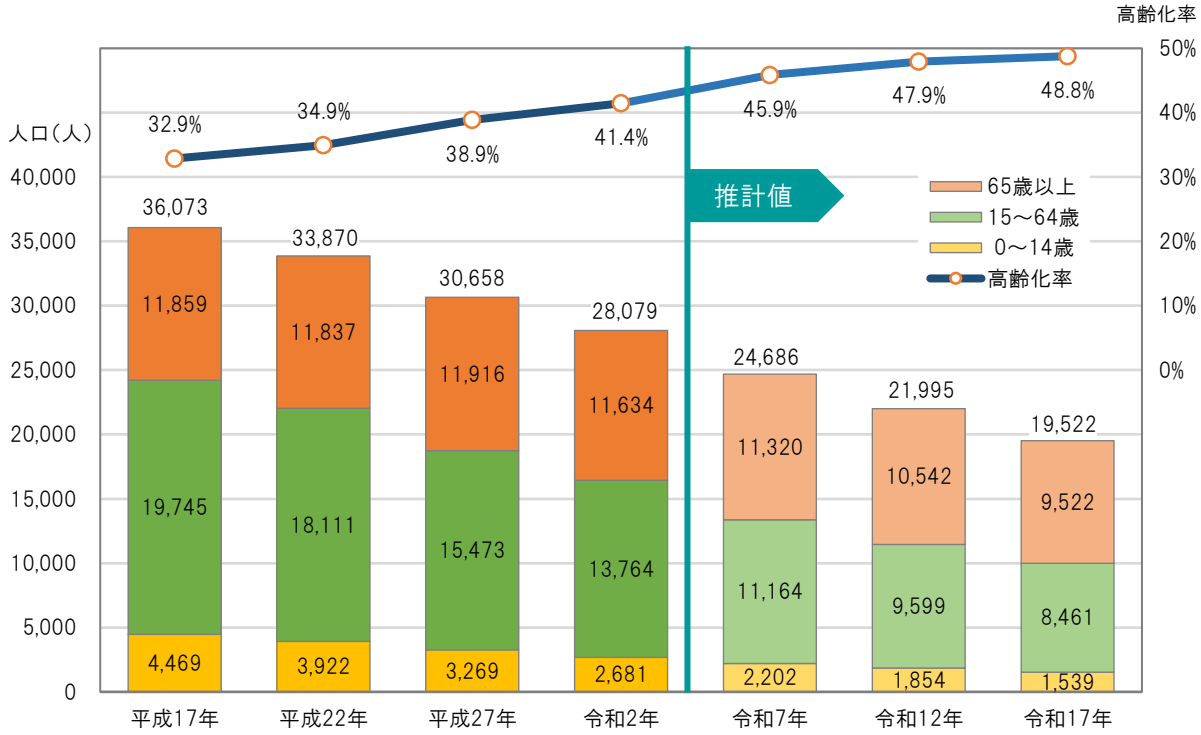
図　地勢

2. 人口・高齢化率

2-1 人口と高齢化の推移

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。地域別では、相対的に神郷地域、哲西地域の減少率が高くなっています。

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。



注）R7年～R17年人口：第3次総合計画の推計人口

資料：国勢調査

図　人口と高齢化率の推移

表　地域別人口の推移

	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年	平成 22 年比	
新見市	36,073	33,870	30,658	28,079	-5,791	(-17.1%)
新見地域	23,118	22,127	20,113	18,697	-3,430	(-15.5%)
大佐地域	3,717	3,325	3,003	2,673	-652	(-19.6%)
神郷地域	2,435	2,085	1,856	1,631	-454	(-21.8%)
哲多地域	3,747	3,498	3,189	2,845	-653	(-18.7%)
哲西地域	3,056	2,835	2,497	2,233	-602	(-21.2%)

資料：国勢調査

2-2 人口分布と高齢化が進む地域

新見地域の中心部や幹線道路の沿線に人口が集積する一方で、幹線道路や鉄道沿線から離れた谷あいにも集落が点在し、人口密度が低い山間地域では、高齢化率が 60%を超える集落も多く、高齢化が進んでいます。

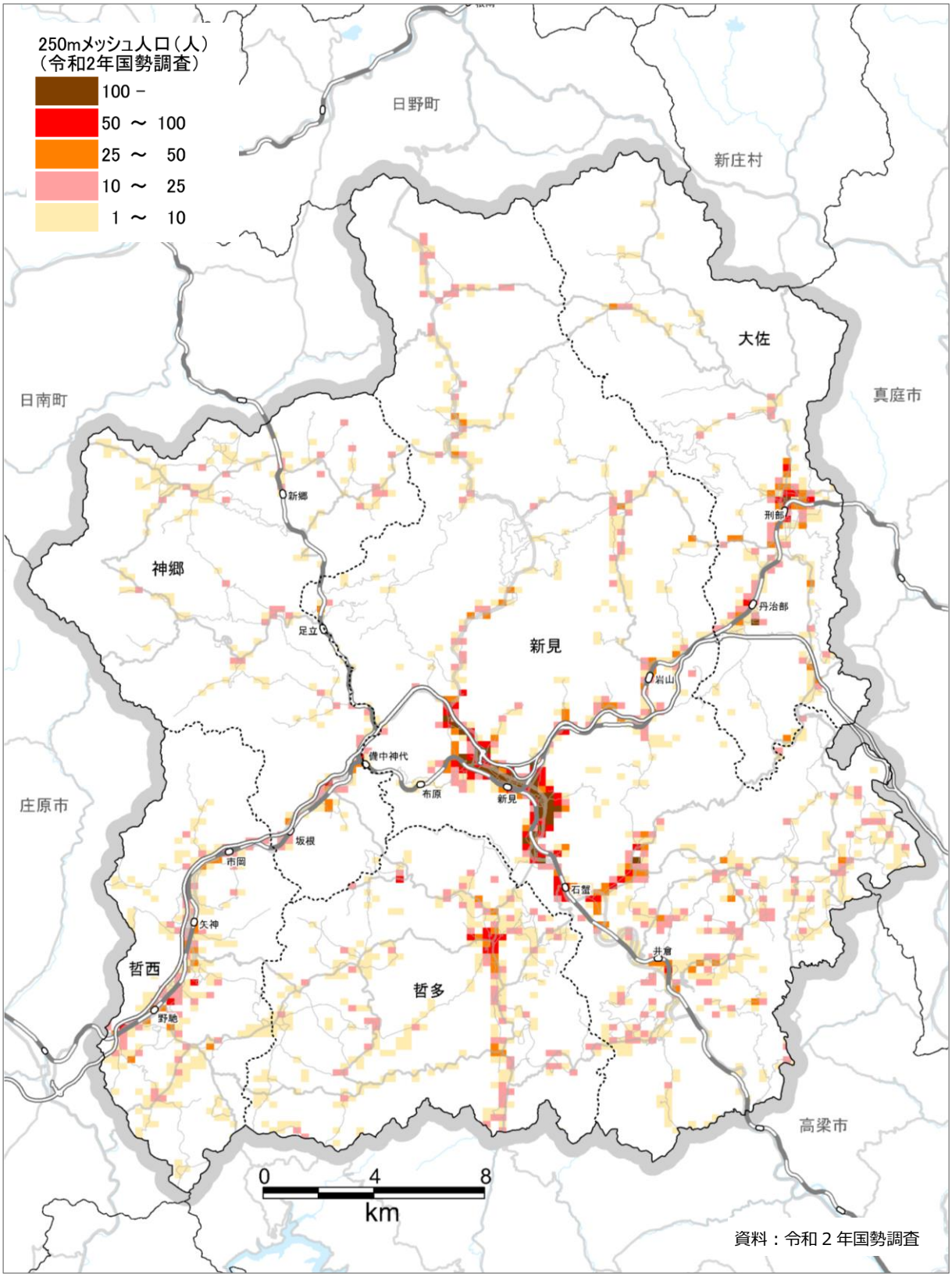


図　人口分布

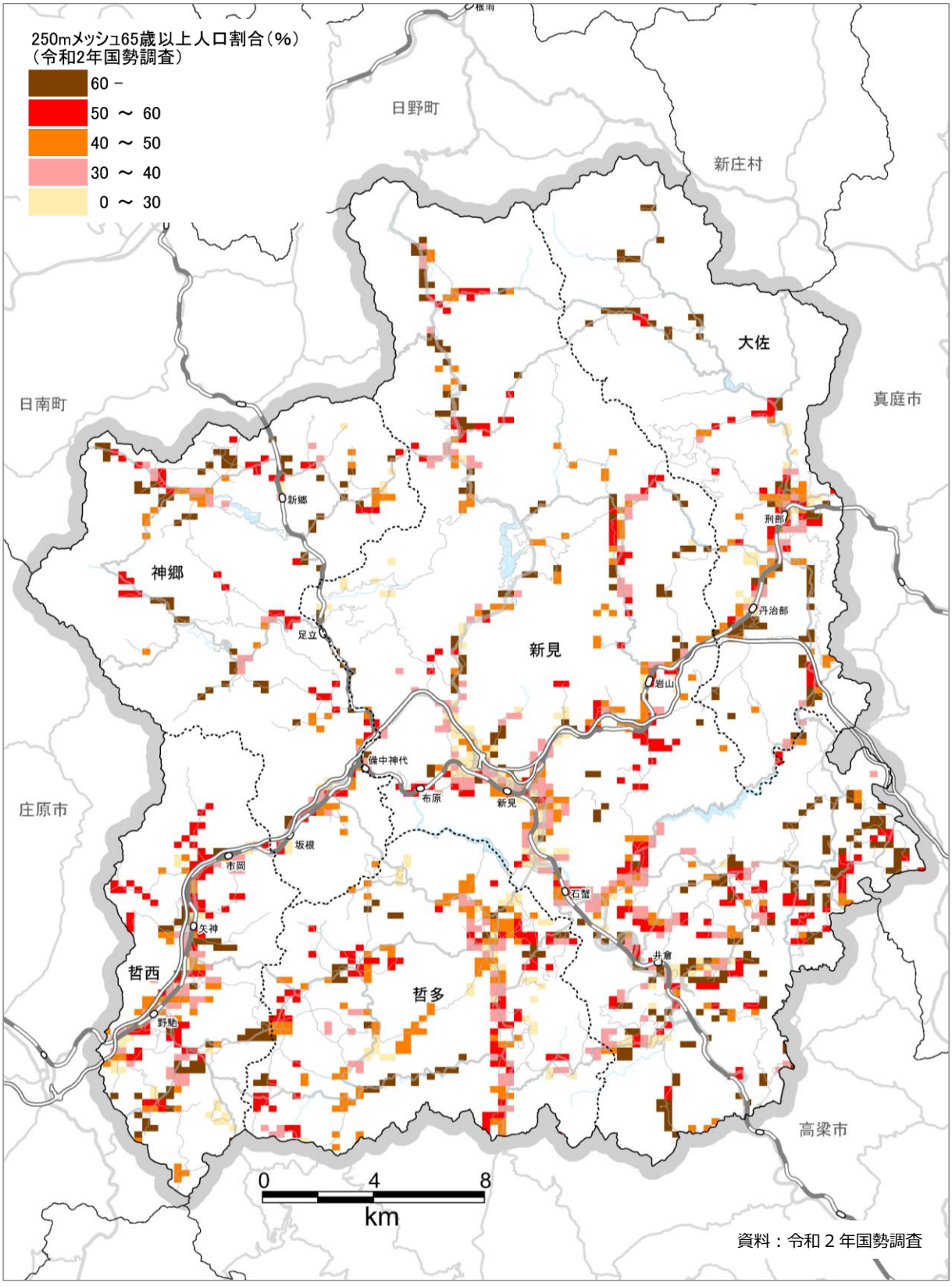

250mメッシュ65歳以上人口割合（%）
（令和2年国勢調査）
60 －
50 ～ 60
40 ～ 50
30 ～ 40
0 ～ 30
日野町
新庄村
大佐
日南町
真庭市
新郷
神郷
足立
刑部
丹治部
新見
岩山
備中神代
布原
庄原市
坂根
市岡
矢神
石蟹
井倉
哲西
哲多
野馳
高梁市
0
4
8
km
資料：令和２年国勢調査

図　高齢化率

3. 通勤・通学流動

市内に在住する 15 歳以上の就業者・通学者 15,058 人のうち 13,153 人（87.3%）が市内へ通勤・通学し、1,772 人（11.8%）が市外へ通勤・通学しています。市外への通勤・通学者のうち高梁市が 611 人（34.5%）と最も多く、次いで庄原市 285 人（16.1%）、真庭市 231 人（13.0%）、岡山市 187 人（10.6%）と続き、この 4 市で約 7 割を占めています。

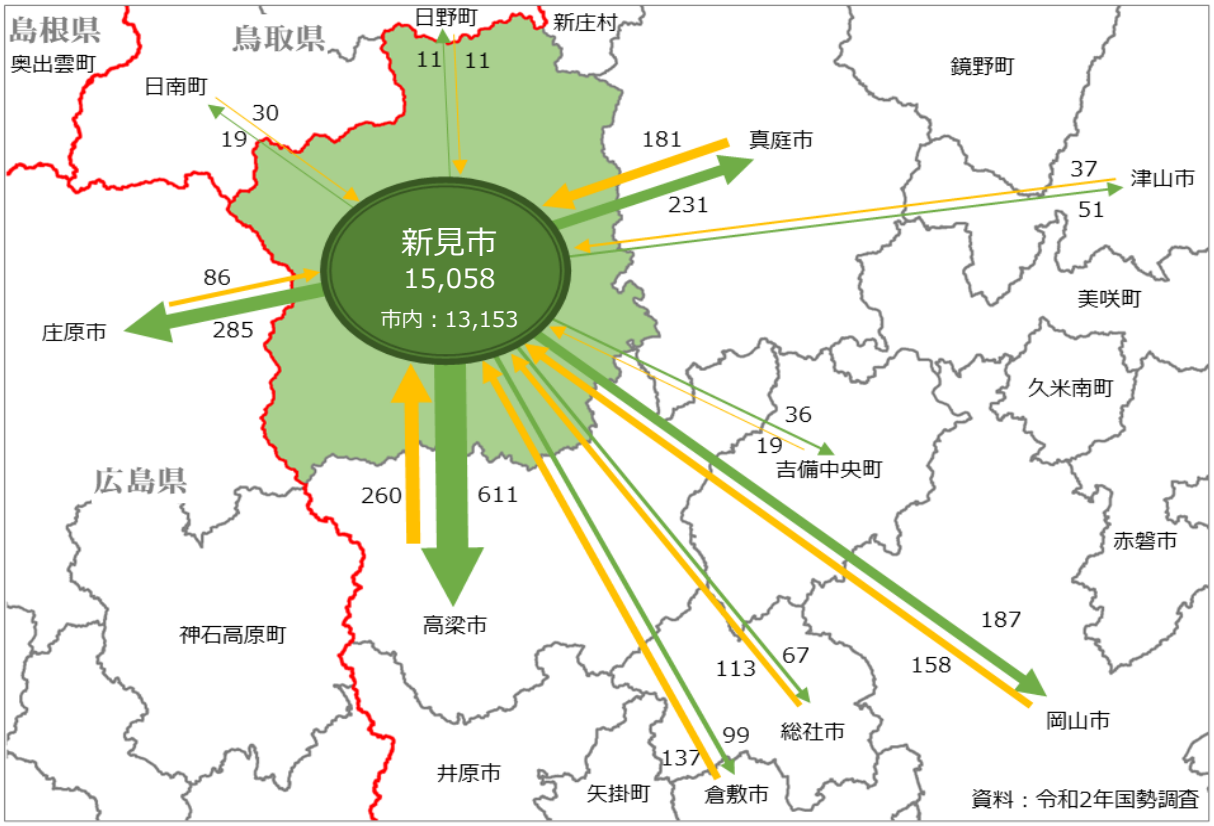


図　市外への通勤・通学者数（15歳以上）

表　15歳以上の通勤・通学流動

	総数			就業者	通学者		総数			就業者	通学者
本市常住就業・通学者	15,058	100.0%		13,719	1,339	本市で従業・通学者	14,525	100.0%		13,373	1,152
本市で従業・通学	13,153	87.3%	100.0%	12,135	1,018	本市に常住	13,153	90.6%	100.0%	12,135	1,018
自宅	2,320		17.6%	2,320	-	自宅	2,320		17.6%	2,320	-
自宅外	10,833		82.4%	9,815	1,018	自宅外	10,833		82.4%	9,815	1,018
市外で従業・通学	1,772	11.8%	100.0%	1,464	308	市外に常住	1,207	8.3%	100.0%	1,087	120
県内	1,321		74.5%	1,051	270	県内	982		81.4%	894	88
高梁市	611		34.5%	515	96	高梁市	260		21.5%	241	19
真庭市	231		13.0%	206	25	真庭市	181		15.0%	176	5
岡山市	187		10.6%	111	76	岡山市	158		13.1%	137	21
倉敷市	99		5.6%	64	35	倉敷市	137		11.4%	115	22
総社市	67		3.8%	53	14	総社市	113		9.4%	109	4
津山市	51		2.9%	35	16	津山市	37		3.1%	34	3
吉備中央町	36		2.0%	34	2	吉備中央町	19		1.6%	15	4
その他	39		2.2%	33	6	その他	77		6.4%	67	10
他県	419		23.6%	382	37	他県	225		18.6%	193	32
庄原市	285		16.1%	283	2	庄原市	86		7.1%	81	5
日南町	19		1.1%	19		日南町	30		2.5%	30	
日野町	11		0.6%	11		日野町	11		0.9%	11	
その他	104		5.9%	99	35	その他	98		8.1%	112	27
従業・通学市区町村「不詳・外国」	32		1.8%	31	1	従業・通学市区町村「不詳・外国」で本市常住者	32		2.7%	31	1
従業地・通学地「不詳」	133	0.9%		120	13	従業地・通学地「不詳」で本市常住者	133	0.9%		120	13

資料：令和2年国勢調査

4. 移動目的地となる施設の分布

4-1 主要施設

移動の主要目的地となる医療機関、商業施設、教育機関は、新見駅を中心とした国道 180 号沿線に集積しているとともに、支局周辺に集積しています。

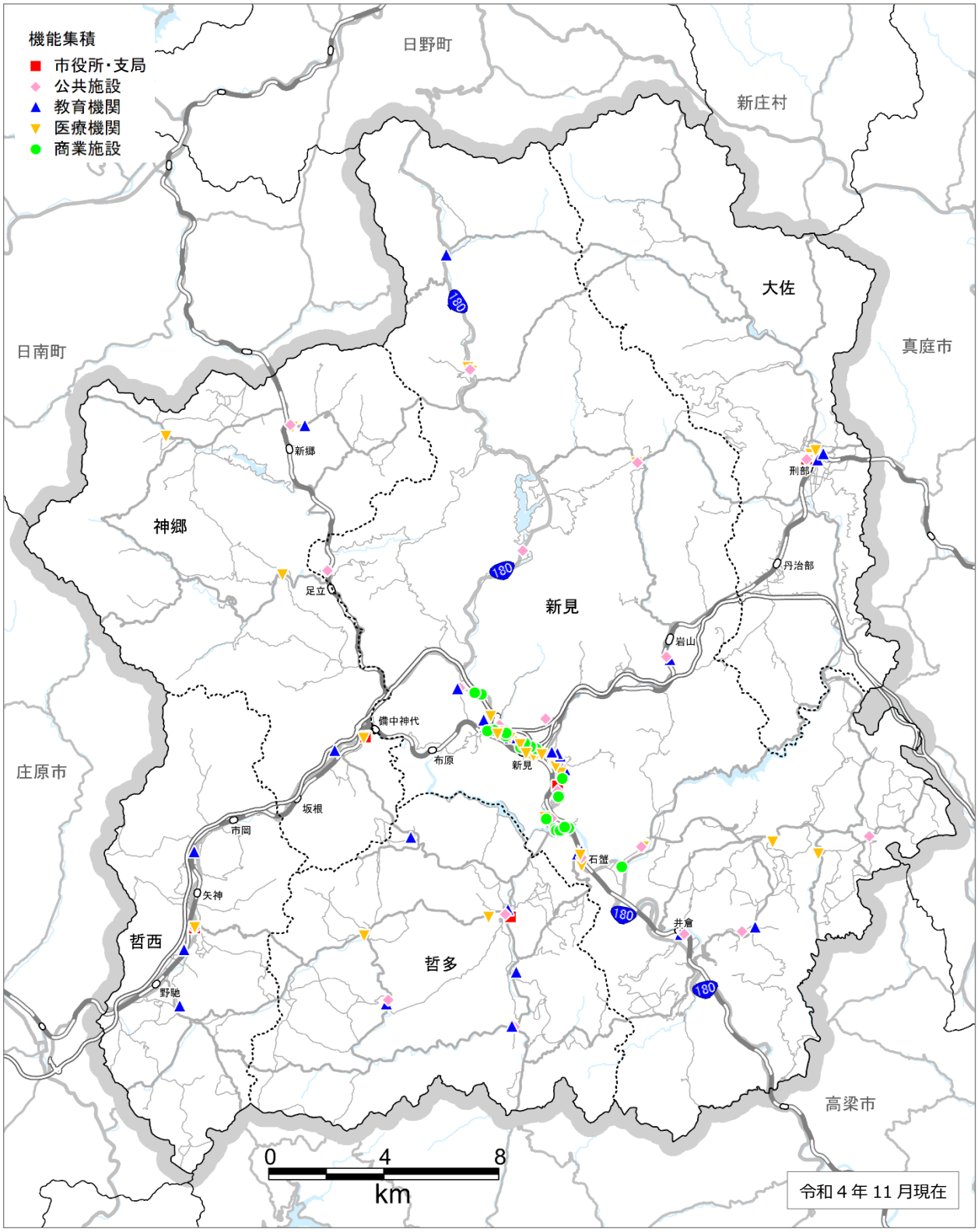
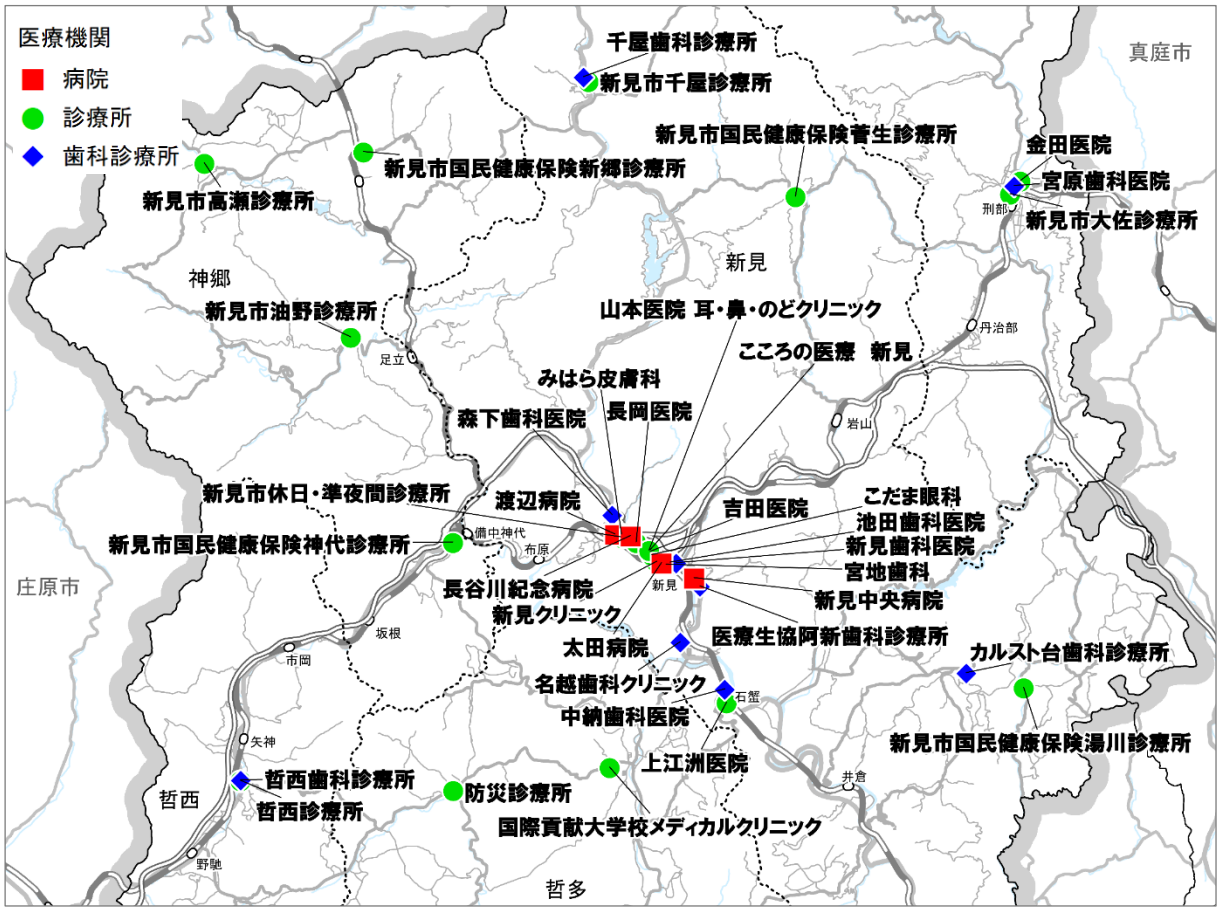


図　主要施設分布

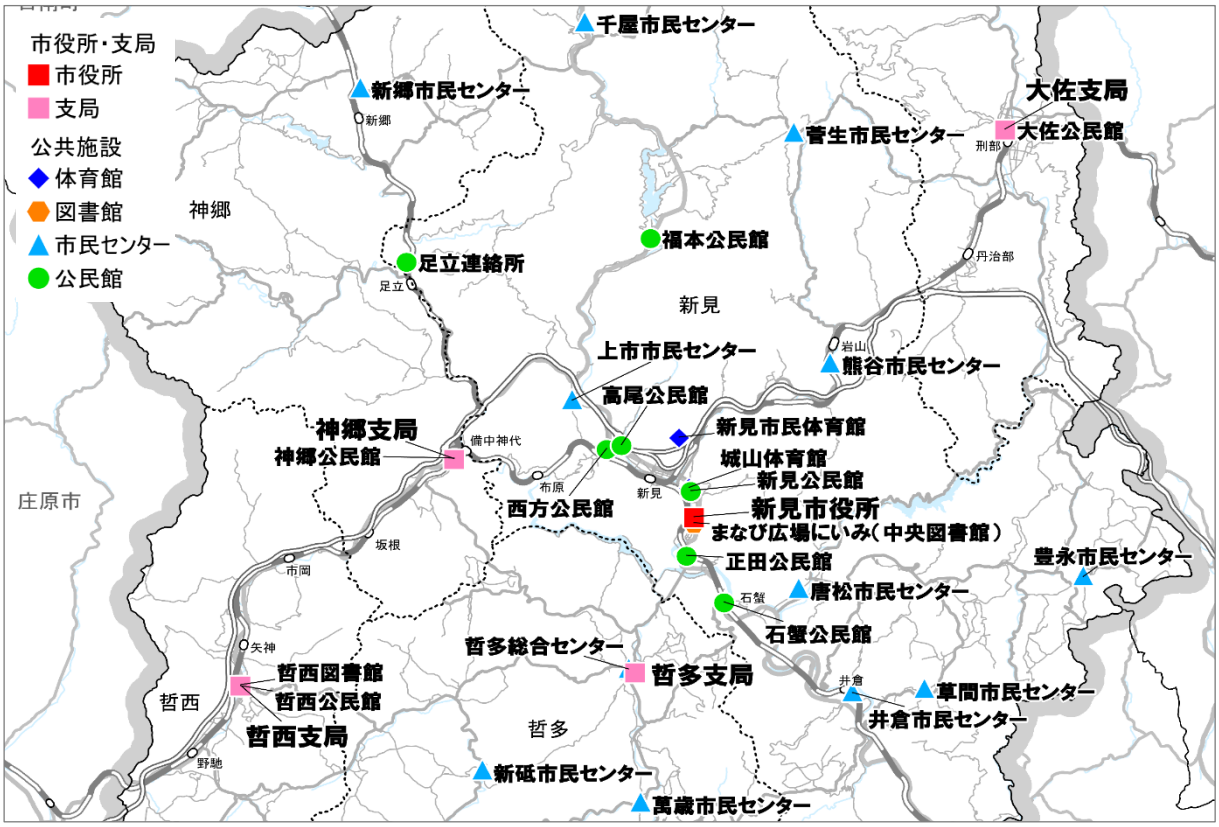
■医療機関


医療機関
病院
診療所
歯科診療所
千屋歯科診療所
新見市千屋診療所
新見市国民健康保険菅生診療所
新見市国民健康保険新郷診療所
新見市高瀬診療所
金田医院
宮原歯科医院
新見市大佐診療所
神郷
新見市油野診療所
新見
山本医院 耳・鼻・のどクリニック
こころの医療　新見
みはら皮膚科
森下歯科医院
長岡医院
新見市休日・準夜間診療所
渡辺病院
吉田医院
こだま眼科
池田歯科医院
新見歯科医院
宮地歯科
新見市国民健康保険神代診療所
長谷川紀念病院
新見クリニック
新見中央病院
太田病院
医療生協阿新歯科診療所
カルスト台歯科診療所
名越歯科クリニック
中納歯科医院
新見市国民健康保険湯川診療所
上江洲医院
哲西歯科診療所
哲西診療所
防災診療所
国際貢献大学校メディカルクリニック
哲西
哲多
庄原市
真庭市
刑部
丹治部
岩山
足立
備中神代
布原
坂根
市岡
矢神
石蟹
井倉
野馳

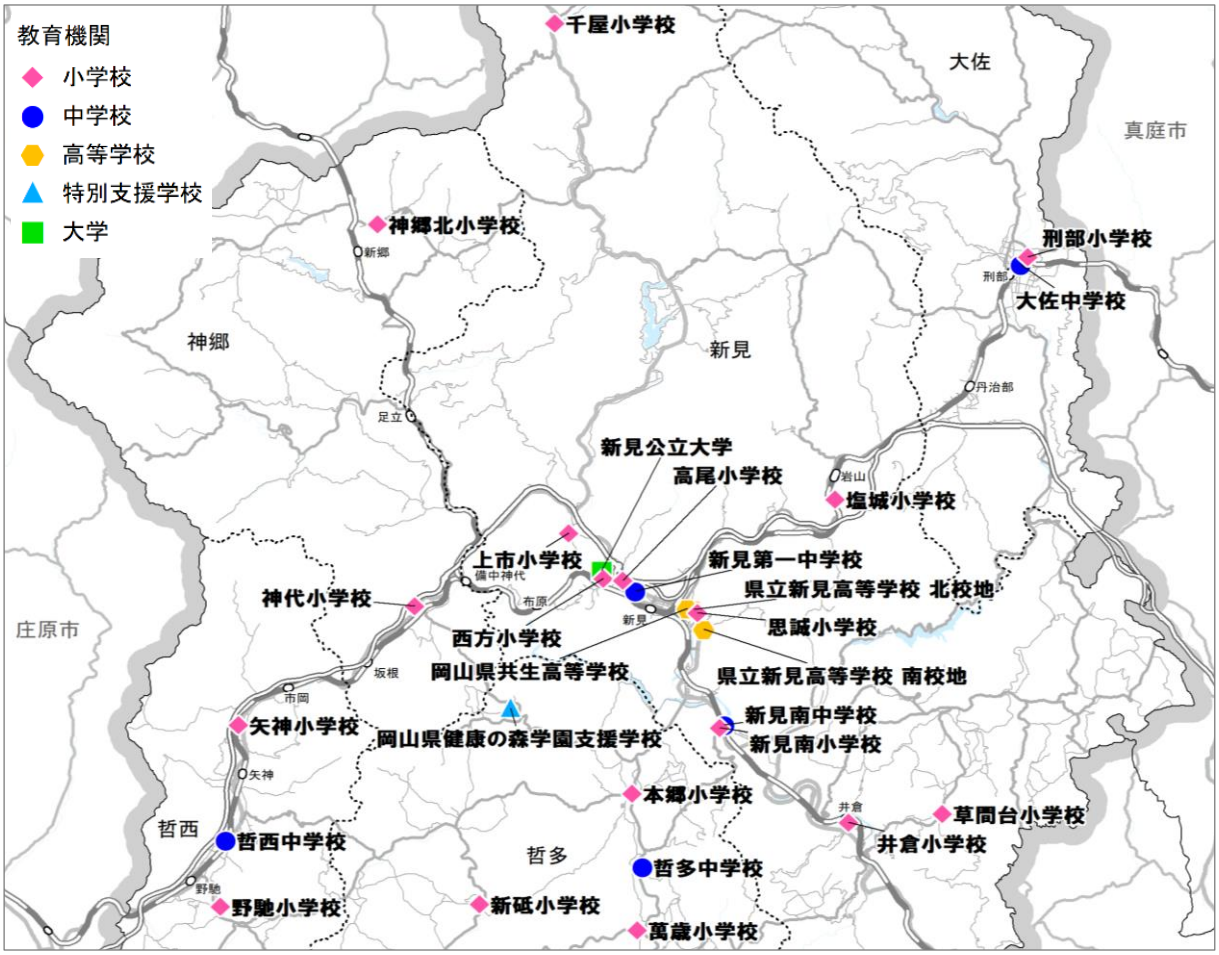
■商業施設

商業施設
スーパー等
ドラッグストア
ホームセンター
家電量販店
コンビニエンスストア
ウエルシア新見高尾店
ローソン新見高尾店
セブンイレブン新見上市店
フレスタ新見店
ヤマザキYショップ岡本店
コメリハード＆グリーン新見店
ローソン新見駅前店
ローソン・ポプラ新見インター店
セブンイレブン新見高尾店
ローソン新見日ノ出町店
Aコープあしん
エディオン新見店
新見ショッピングタウンプラザ
ザグザグ新見店
ザグザグ新見高尾店
ヤマダデンキ新見店
ローソン新見正田店
サンパーク新見
ディスカウントドラッグコスモス新見店
ジュンテンドー新見店
ローソン・ポプラ新見正田南店
ローソン新見長屋店
あしん広場
神郷
新見
哲西
哲多
庄原市
真庭市
新郷
刑部
丹治部
岩山
足立
備中神代
布原
坂根
市岡
矢神
石蟹
井倉
野馳

■公共施設


市役所・支局
市役所
支局
公共施設
体育館
図書館
市民センター
公民館
千屋市民センター
新郷市民センター
大佐支局
大佐公民館
菅生市民センター
神郷
福本公民館
足立連絡所
新見
上市市民センター
熊谷市民センター
高尾公民館
神郷支局
神郷公民館
新見市民体育館
城山体育館
新見公民館
新見市役所
まなび広場にいみ（中央図書館）
正田公民館
豊永市民センター
庄原市
西方公民館
唐松市民センター
石蟹公民館
哲多総合センター
哲多支局
哲西図書館
哲西公民館
哲西支局
草間市民センター
井倉市民センター
哲西
哲多
新砥市民センター
萬歳市民センター

■教育機関


教育機関
小学校
中学校
高等学校
特別支援学校
大学
千屋小学校
大佐
真庭市
神郷北小学校
刑部小学校
大佐中学校
神郷
新見
新見公立大学
高尾小学校
塩城小学校
上市小学校
新見第一中学校
神代小学校
県立新見高等学校 北校地
庄原市
西方小学校
思誠小学校
岡山県共生高等学校
県立新見高等学校 南校地
新見南中学校
矢神小学校
岡山県健康の森学園支援学校
新見南小学校
本郷小学校
草間台小学校
哲西
井倉小学校
哲西中学校
哲多
哲多中学校
野馳小学校
新砥小学校
萬歳小学校

4-2 観光資源

「満奇洞」「井倉洞」をはじめ、景勝地やアウトドアスポット、公園といった自然を活かした観光資源が点在しています。

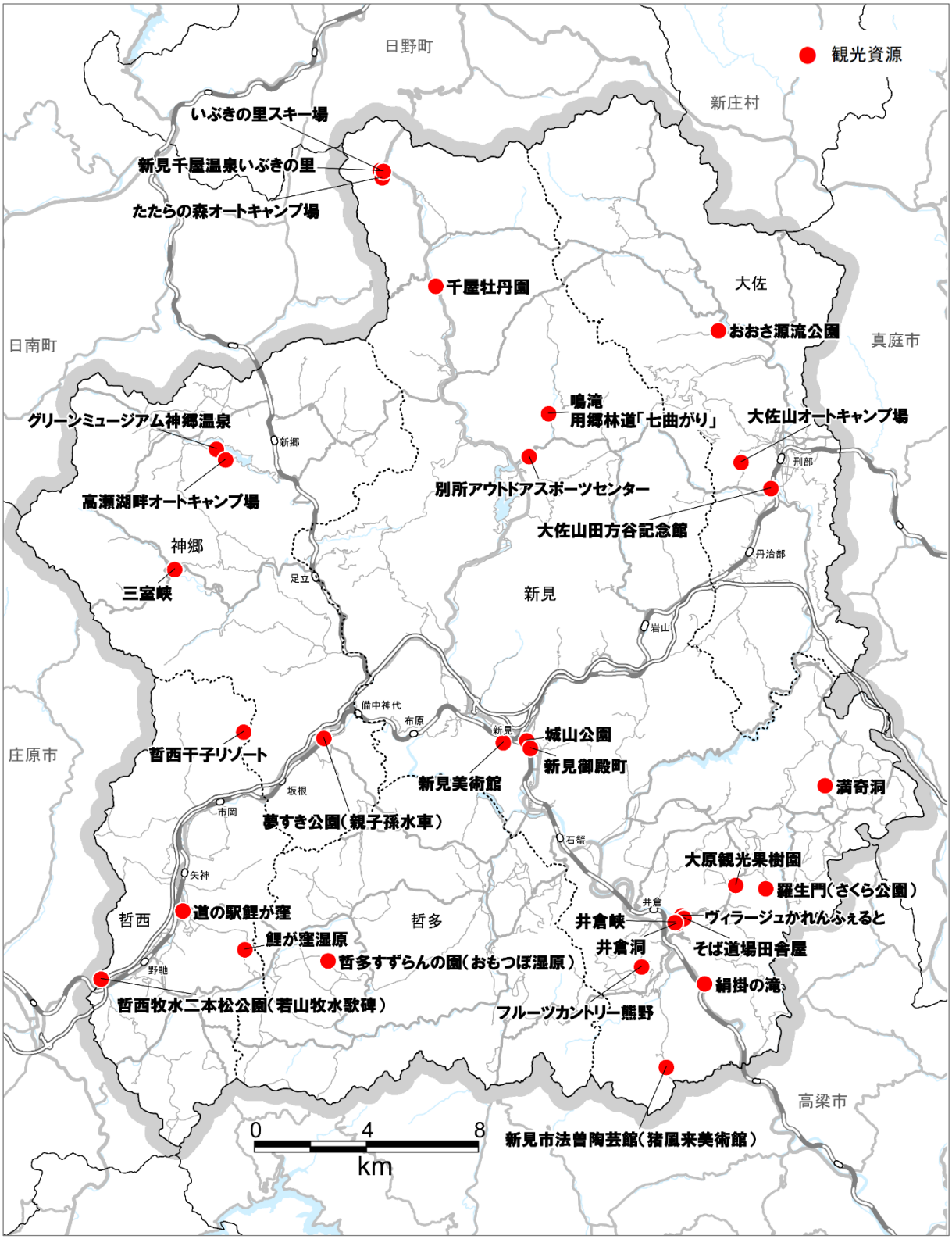


図　観光資源分布

第２章　上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性

1. 上位計画

（１）第３次新見市総合計画（令和２年６月策定）

計　画　期　間	令和 2～令和 11 年度
将　　来　　像	人と地域が輝き　未来につながる　源流共生のまち・にいみ
基　本　目　標	・産業が育ち、地域経済が躍動する「産業成長」のまち ・若者が夢と誇りを持ち、未来を描く「希望創造」のまち ・誰もが安心と生きがいを共有できる「健康共生」のまち ・森林と源流、石灰岩台地が息づく「自然共存」のまち
移動・公共交通関連施策	政策区分５ 都市基盤・交通 人と環境に配慮した質の高い都市基盤をつくる 5－3 公共交通 1 まちづくりと連動した地域交通ネットワークの構築 ● 本市が目指す「多極ネットワーク型」のまちづくりを進めるため、将来を見据えた本市独自の地域交通ネットワークの構築を進めます。 ● 幹線交通とデマンド交通などの支援交通を効果的に配置し、高齢者などが利用しやすい交通体系の構築を進めます。 ● 学生の増加が見込まれることから、市街地における交通体系の見直しを進めます。 2 持続可能な交通体系の確立 ● 地域住民組織やＮＰＯが主体となって行う地域での移動サービスを支援します。 ● スクールバスなどを含めた交通資源の見直しを行い、機能や資源の集約・統合を図るなど、効率的な公共交通体系の確立を進めます。 ● 自動運転やスマートモビリティなど、新たな交通の可能性について研究を進めます。 3 公共交通の利用促進 ● 市民や企業、事業者と協働して、鉄道や路線バスなど公共交通の利用者増加につながる取組を進めます。 ● 利用しやすい公共交通とするため、路線バス運賃の支援に取り組みます。 4 バリアフリー化の推進 ● 誰もが利用しやすい公共交通の確保に向け、まちづくりとの連携を図りつつ、鉄道駅などのバリアフリー化を推進します。

（２）新見市都市計画マスタープラン（令和２年 11 月策定）

計　画　期　間	令和 2～令和 22 年度
将　　来　　像	未来につなぐ「産業・健康・自然」共生のまち・にいみ
基　本　目　標	１　計画的な土地利用・都市施設整備によるまとまりのある都市環境の形成 ２　地域の活力と利便性、安全性を高めるバランスのとれた都市環境の形成 ３　地域の自然と都市が共生する人にやさしい都市環境の形成 ４　市民と行政の協働による都市づくりの推進
移動・公共交通関連施策	４－２ 交通施設の方針 （３）施策の方針 ◎公共交通の利用促進に向けた環境整備 ■拠点と居住地を繋ぐ公共交通網の強化 ○歩いて暮らせる中心市街地の実現に向け、都市機能の集積する拠点と居住地を結ぶ公共交通の利用を促進するため、鉄道、路線バスのネットワークの再編や定時性の向上を図ります。 ○過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車などを「賢く」使う方向への自発的な転換を目指し、多様な交通施策を検討します。 ■交流人口拡大を目指したＪＲや沿線自治体との連携 ○ＪＲ伯備線の全線複線化と新幹線構想の実現について、沿線自治体等と協力し、推進していきます。 ○ＪＲ姫新線・芸備線については、真庭市、津山市および岡山県と一体になって利便性の向上や施設整備などを図る運動を展開します。 ◎持続可能な維持管理体制づくり ■持続可能な公共交通サービスの確保・提供 ○高齢者をはじめ自家用車を使えない人の移動手段の確保、地球環境への負荷の低減などの観点から、事業者との連携のもと、持続可能な公共交通サービスの確保・提供に努めるとともに、鉄道・バスの利用促進に向けた基盤整備を図っていきます。 （４）道路別の整備方針 ◎公共交通機関 【整備方針】 ○交流人口の拡大を図るため、ＪＲ伯備線は、全線複線化の実現化と新幹線構想の実現化について沿線自治体と協力し、ＪＲに要望していきます。 ○ＪＲ姫新線・芸備線については、真庭市・津山市および岡山県と一体となって利便性の向上や施設整備の検討を図ります。 ○中国自動車道経由の高速バスについては、広島方面からの運行路線についても、相互乗り入れにより利用できるよう関係機関への要請を検討します。 ○路線バスについては、利便性の向上と観光客の対応を検討します。 ○公共交通空白地に対して公共交通を補完する新たな輸送手段確保策として、公共交通空白地有償運送を行う団体等に対して、初期投資及び運営経費の一部を補助します。 ○市街地を運行する市街地循環バスの更なる利便性向上を図ります。

2. 関連計画

（１）第２期新見市地域福祉計画（令和２年７月策定）

計　画　期　間	令和 2～令和 5 年度
基　本　理　念	みんなで支え合い、共に生きるまち
基　本　目　標	①地域福祉の担い手の育成・住民参画の促進 ②住み慣れた地域で必要なサービスを受けられる体制づくり ③安心して住み続けられる快適なまちづくり ④地域福祉を支える市の体制強化
移動・公共交通関連施策	第３節　安心して住み続けられる快適なまちづくり （１）バリアフリーのまちづくりの推進 ①施策の方向性 移動手段の確保は、高齢化の進む本市においては、その重要性は今後ますます高まっていくことが見込まれます。日常生活に必要な移動手段については、既存の交通手段等の維持・確保を引き続き図るとともに、自動運転等の新たな技術の導入等についても、検討していく必要があります。 ③市の取り組み 公共交通網の維持確保 地域の交通手段を維持確保するため、利用しやすい運行体系に適時見直し等を行います。

（２）第８期新見市高齢者保健福祉計画･介護保険事業計画（令和３年３月策定）

計　画　期　間	令和 3～令和 5 年度
基　本　理　念	共に支え合い 笑顔があふれる あたたかいまち にいみ
重　点　目　標 基　本　目　標	重点目標「住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくり」 １ 地域包括ケアシステムの推進 ２ 認知症対策の推進 ３ 生活支援の充実 ４ 介護保険事業の充実と円滑な運営 重点目標「健康で生きがいのあるまちづくり」 ５ 介護予防と生涯を通じた健康づくりの推進 ６ 生きがいづくりと社会参加の推進
移動・公共交通関連施策	３生活支援の充実 （２）在宅福祉サービスの推進 ふれあい送迎事業 ●路線バス及び市営バスのバス停から遠い地域の市民に対して、通院等を支援するためのふれあい送迎事業に取り組みます。 ●公共交通空白地においてＮＰＯ法人等が行う有償運送を支援するなど、利用しやすい公共交通体系の整備に努めます。

（３）新見市障がい者計画･第６期障がい福祉計画･第２期障がい児福祉計画（令和３年３月策定）

計　画　期　間	障がい者計画　平成 30～令和 5 年度 障がい福祉計画・障がい児福祉計画　令和 3～令和 5 年度
基　本　理　念	一人ひとりが、自立し安心して暮らせるまち にいみ
基　本　目　標	【１】障がいへの理解の促進 【２】健康づくりの推進 【３】地域生活支援の充実 【４】権利擁護・差別解消の推進 【５】療育・保育・教育の充実 【６】雇用・就労の促進 【７】福祉のまちづくりの推進
移動・公共交通関連施策	【７】福祉のまちづくりの推進　－２ 移動手段の確保 ■移動支援事業 ○外出時に移動の支援が必要な障がい者を支援する「個別支援」と、重度身体障がい者を移送するための「福祉車両の貸出し」を実施します。 ■福祉有償運送事業の促進 ○障がい者等移動が困難な人への外出の支援として、ＮＰＯ等による福祉有償運送を促進します。 ■送迎ボランティアの活動支援 ○新見市社会福祉協議会と連携し、障がい者等の日常生活における買い物や通院の支援を行う「送迎ボランティア」の充実に努めます。 ■自動車利用支援事業 ○福祉車両購入等支援事業 ・身体障がい者が乗降しやすい座席や車いすのまま乗降できる装置を設けた車両等を購入、又は改造する際の経費の一部を補助します。 ○自動車運転免許取得支援事業 ・障がい者が自動車運転免許を取得する際に、費用の一部を補助します。 ○自動車改造支援事業 ・身体障がい者が自ら所有し、運転する自動車のハンドル、ブレーキ、アクセルなど、必要に応じて改造する費用の一部を補助します。 ■公共交通機関等の利便性の確保 ○高齢者や障がい者等の交通手段を確保するため、医療機関や商業施設など、多くの人が利用する施設が集中している市街地を循環するバス「ら・くるっと」を運行します。 ■各種機関の割引制度の周知 ○障がい者に対する鉄道、バスなどの公共交通機関の運賃や有料道路通行料金の割引制度の周知に努めます。

（４）新見市環境基本計画（令和５年３月策定）

計　画　期　間	令和 5～14 年度
基　本　目　標	１【地球環境】ゼロカーボンシティの実現に挑戦するまち ２【自然環境】誇れる豊かな自然と人が共存できるまち ３【資源循環】環境負荷の少ない循環型社会への転換を目指すまち ４【生活環境】地域の特色を活かした安全・安心で美しいまち ５【環境学習・環境保全活動】みんなが環境を考え行動するまち
移動・公共交通関連施策	１【地球環境】ゼロカーボンシティの実現に挑戦するまち 基本施策３　脱炭素型まちづくりの推進 市の取組 ①公共交通機関の利用促進 〇「新見市地域公共交通計画」に基づき、民間事業者の運行する路線バスや市街地循環バスの運行支援、市営路線バスや乗合タクシーの運行等によって公共交通空白地の解消に努めるとともに、広報活動やイベントの開催等によって利用促進を図ります。 〇市営路線バス等の乗合タクシーへの転換を推進することで、高齢者をはじめとする誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

（５）新見市立地適正化計画（令和４年３月策定）

計　画　期　間	令和 4～22 年度
基本的な方針	■市域全体における「まちづくりの方針（ターゲット）」 本市の活力を維持・向上させ、総合計画に掲げる「人と地域が輝き 未来につながる 源流共生のまち・にいみ」を実現するため、『市街地エリア』『地域拠点エリア』それぞれが、地域の個性（自然環境、医療、文化、モノづくり等）を最大限に活用し、エリア間の役割分担と連携による「多極ネットワーク型のまちづくり」を進めていきます。 ■都市計画区域内における「まちづくりの方針（ターゲット）」 ①生活利便性の維持・向上に向けた方針 機能集約による、効率的で利便性の高い市街地の構築 ②市民の交通手段と公共交通の維持・確保に向けた方針 持続可能な公共交通の確保と、歩いて暮らせる道路ネットワークの再構築 ③公的不動産の有効活用に向けた方針 施設の再配置を進めるとともに、安全・安心に暮らせる都市環境を整備 ④空家を含めた既存ストックの有効活用に向けた方針 若者世帯の定住促進と既存ストックを活用した魅力的なまちづくり
移動・公共交通関連施策	②市民の交通手段と公共交通の維持・確保に向けた方針 持続可能な公共交通の確保と、歩いて暮らせる道路ネットワークの再構築 〇高齢化に伴うマイカーでの移動困難者の増加が想定される中、市民の移動手段としての役割を担い、日常生活の利便性を支える公共交通を確保していきます。 〇人口減少や少子化等による利用者数の減少が見込まれる中で、持続可能な公共交通を確保するため、市民ニーズに合った総合的な公共交通ネットワークの再編により一定の利用者数を維持していきます。

（６）新見市過疎地域持続的発展市町村計画（令和２年度策定）

計　画　期　間	令和 3～7 年度
基　本　目　標	○産業成長 　産業が育ち、地域経済が躍動する「産業成長」のまち ○希望創造 　若者が夢と誇りを持ち、未来を描く「希望創造」のまち ○健康共生 　誰もが安心と生きがいを共生できる「健康共生」のまち ○自然共存 　森林と源流、石灰岩台地が息づく「自然共存」のまち
移動・公共交通関連施策	第５章 交通施設の整備、交通手段の確保 ２　交通確保 （１）まちづくりと連動した地域交通ネットワークの構築 本市が目指す「多極ネットワーク型」のまちづくりを進めるため、将来を見据えた本市独自の地域交通ネットワークを構築するとともに、幹線交通とデマンド交通などの支援交通を効果的に配置し、高齢者や学生などが利用しやすい交通体系の構築を進める。 （２）持続可能な交通体系の確立 地域住民組織やＮＰＯが主体となって行う地域での移動サービスを支援するとともに、スクールバスなどを含めた交通資源の見直しを行い、機能や資源の集約・統合を図るなど、効率的な公共交通体系の確立を進める。 （３）公共交通の利用促進 市民や企業、事業者と協働して、通学や買い物などに利用しやすい交通体系を整備し、鉄道や路線バスなど公共交通の利用者増加につながる取組を進める。

第３章　地域公共交通の現状

1. 道路網

岡山市と松江市を結び市の中央部を南北に走る国道 180 号、新見市と福山市を結ぶ国道 182 号と、8 つの主要地方道（県道 8 号新見日南線、県道 11 号新見多里線、県道 12 号足立東城線、県道 32 号新見勝山線、県道 33 号新見川上線、県道 50 号北房井倉哲西線、県道 58 号北房川上線、県道 78 号長屋賀陽線）を中心に市内の道路網は形成されています。

また、中国自動車道が市の中央部を東西に走っています。

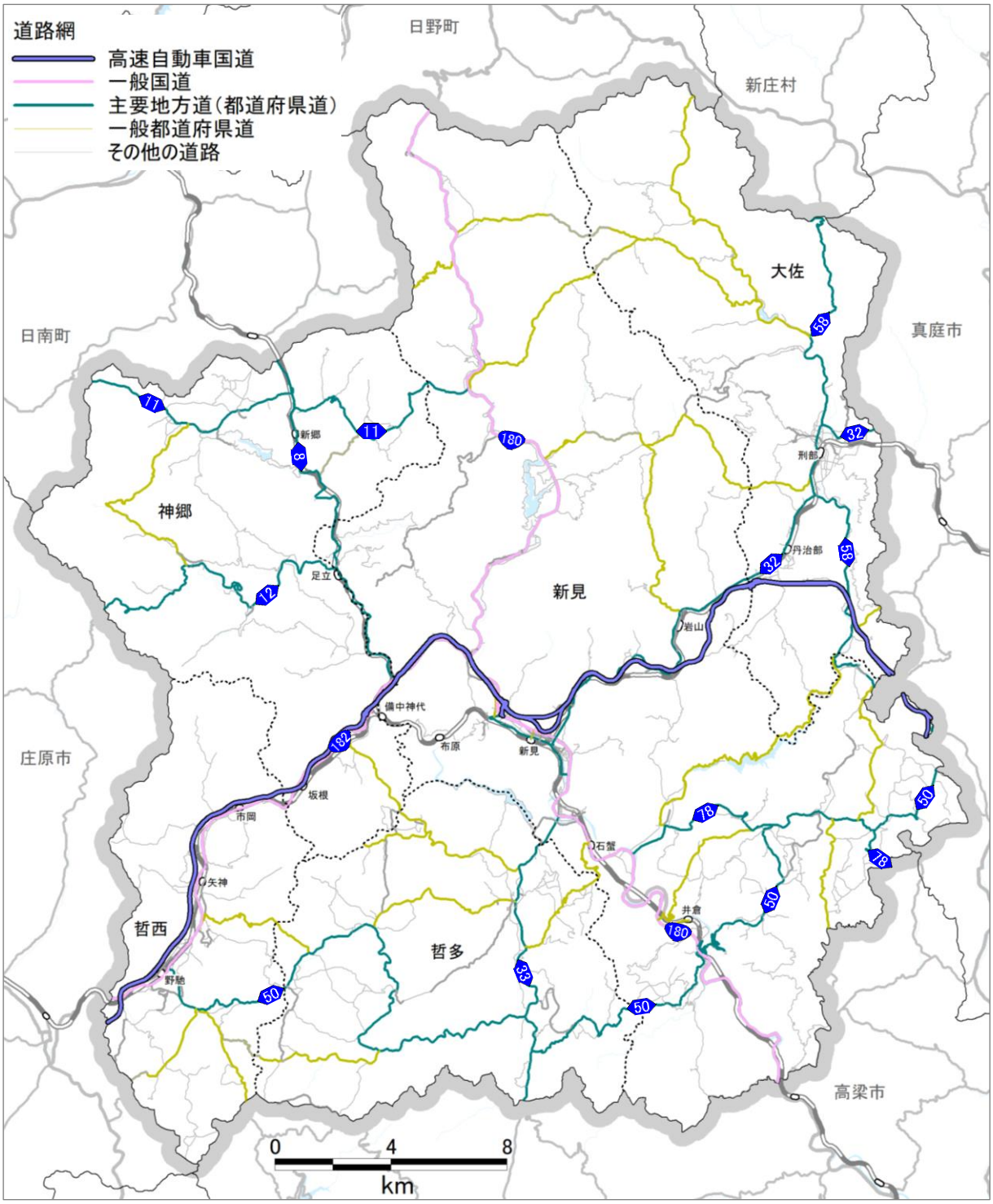


図　道路網

2. 公共交通体系

本市の公共交通としては、鉄道、民間路線バス、市営バス（ふれあいバスを含む）、乗合タクシー、民間タクシーがあります。

鉄道は、市民だけでなく、市外から本市への通勤・通学にも利用されています。民間路線バスは、市内各地域と市の中心市街地を結び、主に車を持たない市民の足として、通学、医療機関への通院、大型商業施設等への買物に利用されており、鉄道とともに市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。市営バスは主に各地域の医療機関、商業施設、公共施設、駅、民間路線バスとの交通結節点（主要停留所）を結び、車を持たない地域住民の日常生活に欠かせない地域生活交通と位置付けています。

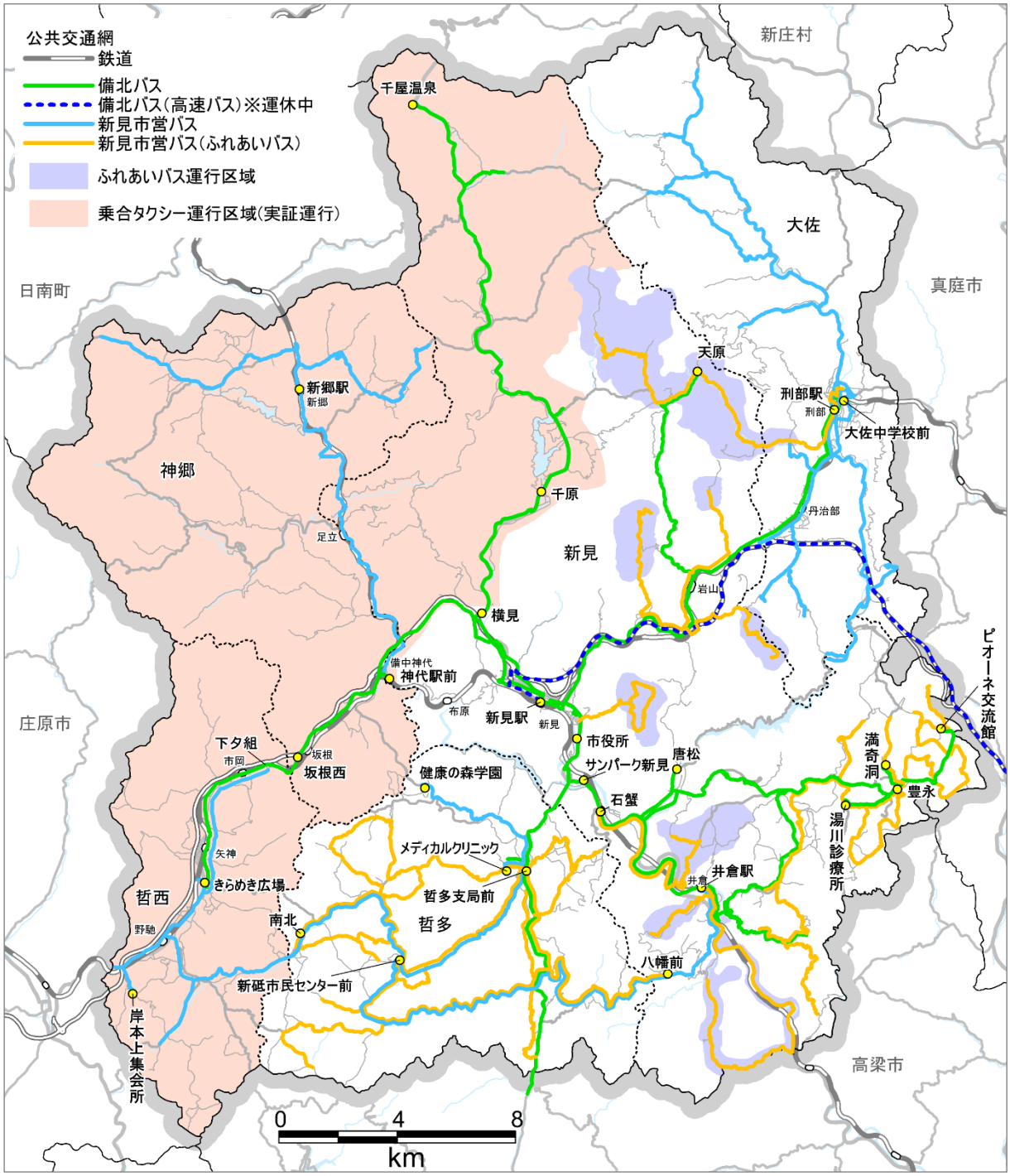


図　地域公共交通網

2-1 鉄道

市内には、JR 伯備線、姫新線、芸備線の 3 線が走り、新見～岡山間が上下各 28 本（うち特急 13 本）、新見～米子間が上り 23 本、下り 21 本（うち特急上下 13 本）が運行しています。芸備線は上下各 6 本、姫新線は上下各 8 本が運行しています。

これら 3 線の結節点である新見駅は主要駅の 1 つですが、令和 2 年度の新見駅の 1 日の平均乗車人員は 475 人と、広域公共交通拠点として必ずしも多くはありません。

利用者数が減少傾向にある中にあって、令和 2 年度は、コロナ禍により 1 日の平均乗車人員（市内 14 駅合計）が対前年比-28.5%と大きく減少するとともに、日乗車人員 10 人以下の駅が 2/3（8 駅/14 駅）を占めています。

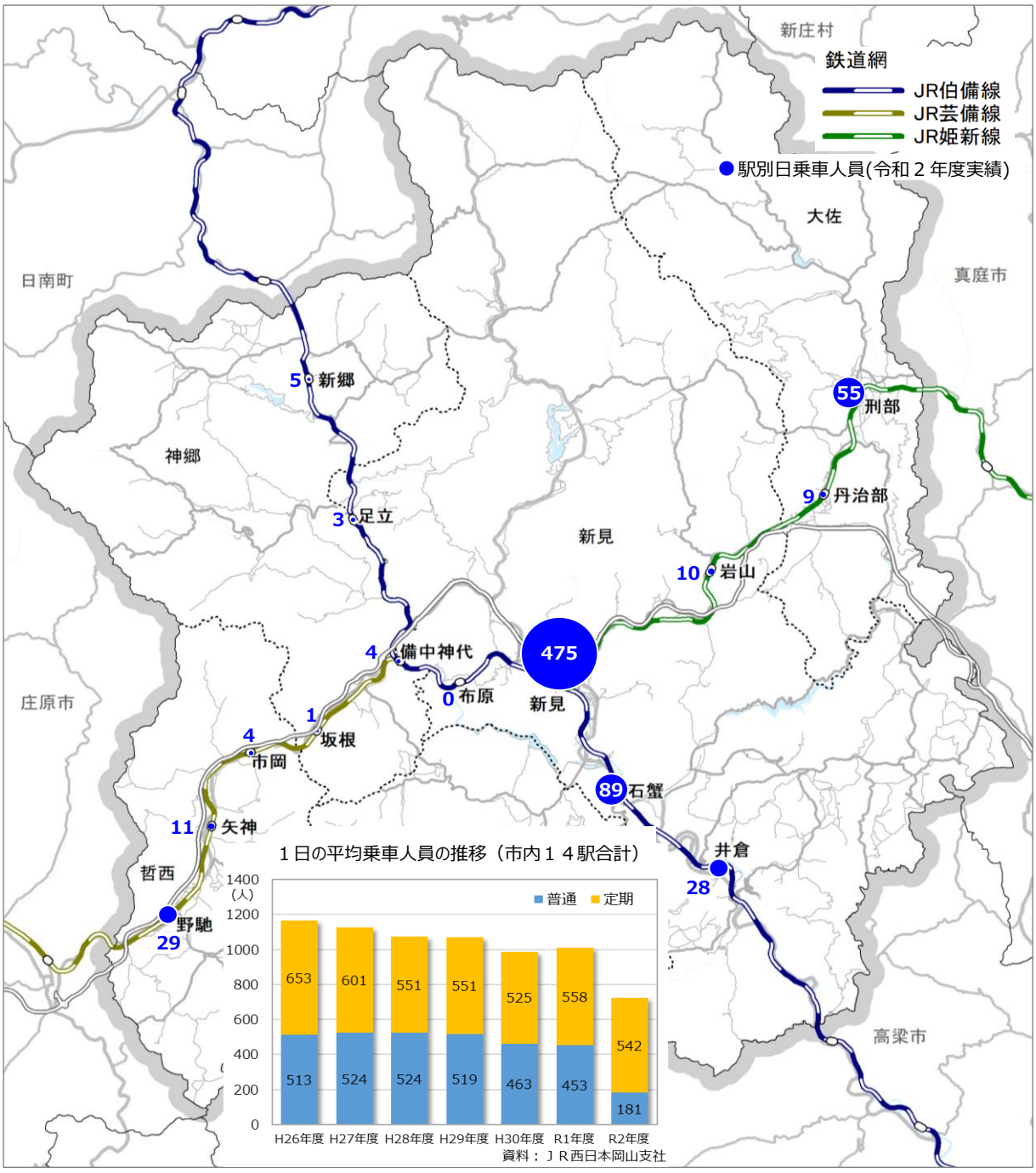


図　鉄道網と利用状況

2-2 民間路線バス

民間バス路線は、備北バス株式会社が運行する 9 路線 26 系統となっており、このうち 6 路線が市内各地域と市の中心市街地を結び、3 路線が中心市街地の各施設を結ぶ市街地完結型の路線となっています。

特に市街地循環バスは中心市街地の主要施設をきめ細かく結び、JR 新見駅を経由し鉄道や路線バスと結節することで買い物・通院をサポートする機能を持ち合わせており本市の公共交通ネットワークに大きく寄与しています。一方、運送事業者や自治体の運営努力だけでは路線の確保・維持が困難であることから、フィーダー補助[1]系統として位置付けています。

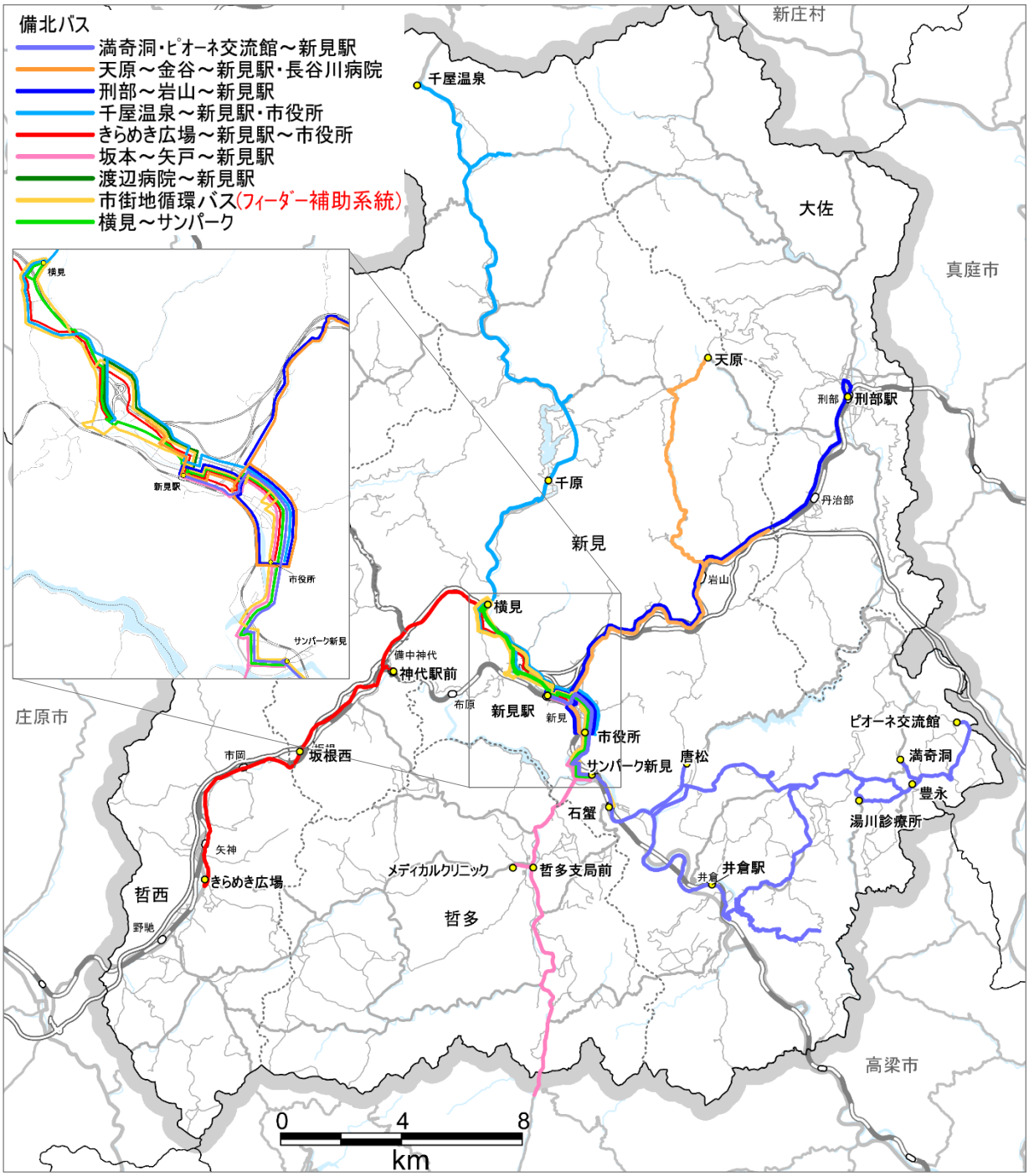


図　民間バス路線網

[1] フィーダー補助：「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの１つであり、幹線系統を補完する赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助。

令和 3 年度の輸送・収支実績は、輸送人員 132,048 人、実車走行キロ 521,683ｋｍ、収支率 32%となっており、輸送人員は平成 28 年度と比較して約 52,000 人（28%）減少しています。

また、令和元年に実施した 1 日乗降調査の利用内訳は、高校生以下の利用が 38%、一般利用が 62%となっています。

表　令和3年度民間路線バス系統別輸送実績・収支

単位：km、人、千円

路線・系統	起点	経由地	終点	キロ程	運行回数	乗車密度	実車走行キロ	輸送人員	経常収益	経常費用	収支率
坂本～新見駅	坂本	メディカル	新見駅	19.9	3.7	1.6	54,327.0	21,645	7,322	15,319	48%
	坂本	正田	新見駅	18.9	0.4	2.1	5,802.3	2,805	780	1,636	48%
千屋温泉～市役所	千屋温泉	千屋	新見駅	28.8	1.0	0.8	21,225.6	954	870	5,985	15%
	千屋温泉	井原	市役所	34.0	0.7	2.2	18,666.0	10,558	2,059	5,263	39%
	千屋温泉	井原	新見駅	31.8	1.9	2.4	45,420.7	8,950	2,524	12,807	20%
	千屋温泉	井原・渡辺	市役所	36.0	1.8	0.7	48,348.0	2,778	4,911	13,633	36%
天原～高尾	天原	金谷大畑	高尾	28.6	0.9	0.2	20,620.6	1,447	584	5,814	10%
	天原	大畑	新見駅	24.8	0.4	0.9	7,613.6	3,555	802	2,147	37%
	天原	大畑	高尾	25.8	1.2	2.6	23,478.0	11,467	2,340	6,620	35%
	新見駅	市役所大畑	天原	27.6	1.9	0.7	40,047.6	2,672	1,323	11,292	12%
満奇洞～新見駅	新見駅	井倉・唐松	満奇洞	35.5	1.7	0.5	45,284.1	4,705	4,842	12,769	38%
	新見駅	湯川	満奇洞	36.5	2.2	0.5	59,568.0	3,142	6,238	16,796	37%
	土橋	井倉	新見駅	24.6	0.4	0.0	7,552.2	177	141	2,129	7%
	岩中	井倉	井倉駅	7.0	0.4	0.0	2,149.0	88	47	606	8%
	ﾋﾟｵｰﾈ交流	田津・唐松	新見駅	26.0	0.8	2.8	15,964.0	10,344	2,276	4,501	51%
	岩中	井倉	石蟹	14.5	0.4	0.4	4,451.5	1,080	303	1,255	24%
	豊永	井倉	新見駅	29.4	0.4	1.9	10,613.4	7,774	1,732	2,993	58%
きらめき広場～市役所	神代駅	上神代	哲西	11.9	0.3	0.0	2,891.7	0	442	815	54%
	市役所	渡辺・神郷	哲西	25.7	0.9	0.7	18,735.3	1,256	2,047	5,283	39%
刑部駅～渡辺病院	刑部駅	岩山	渡辺病院	25.2	0.3	0.4	6,123.6	349	672	1,727	39%
市街地循環バス※	横見	市内循環	石蟹	12.0	0.5	3.0	4,296.0	3,637	320	1,211	26%
	石蟹	市内循環	石蟹	23.0	1.5	6.3	24,978.0	17,960	2,085	7,043	30%
	石蟹	市内循環	石蟹	23.0	1.0	6.3	16,744.0	11,406	1,384	4,721	29%
	石蟹	市内循環	新見駅	16.2	0.5	2.3	5,799.6	1,966	232	1,635	14%
渡辺病院～新見駅	渡辺病院	中国新見	新見駅	3.1	4.8	0.9	10,983.3	1,333	384	3,097	12%
計							521,683.1	132,048	46,660	147,097	32%

※フィーダー補助系統

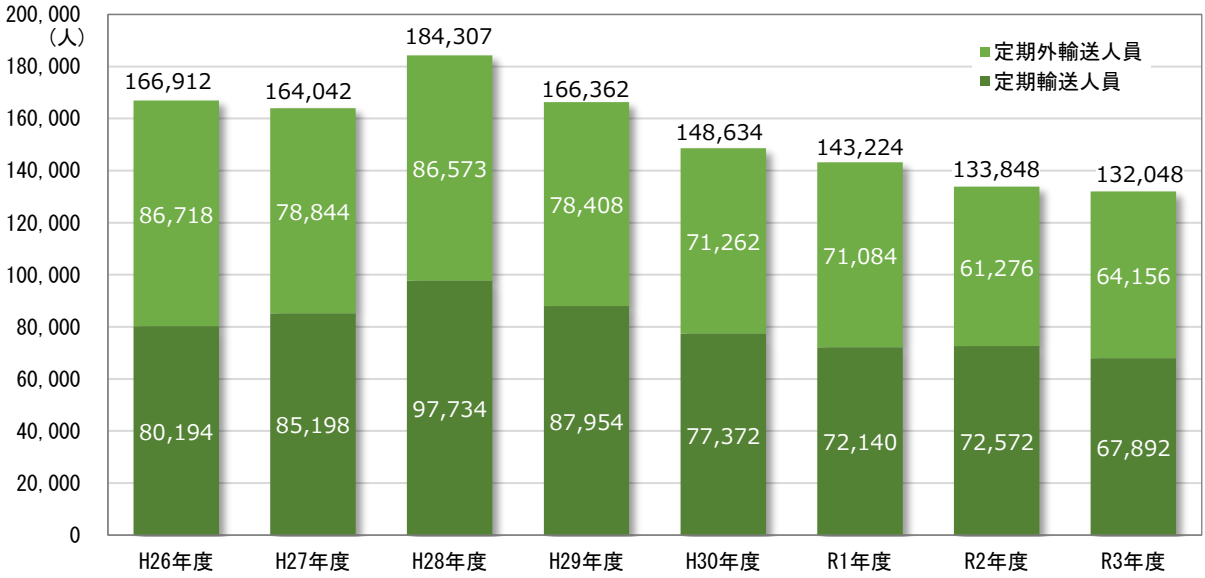


図　民間路線バス輸送人員の推移

表　備北バス路線別支払区分別日利用者数

単位：人

	運行回数	小人（中高生を含む）				大人			合計	1便当り利用者数
		通学定期	カード	回数券	現金	通勤定期	カード	現金		
坂本～渡辺病院※	4.5	6.5 8%	11.0 13%		5.5 7%	41.0 49%	3.0 4%	17.5 21%	84.5 100%	9.4
		27%				73%				
千屋温泉～市役所	6.5	7.5 14%	11.0 21%		14.0 27%	0.5 1%	3.0 6%	16.5 31%	52.5 100%	4.0
		62%				38%				
天原～渡辺病院	5.5		5.0 15%		1.5 4%	3.5 10%	2.5 7%	21.5 63%	34.0 100%	3.1
		19%				81%				
満奇洞～渡辺病院※	8.0	3.0 4%	14.5 20%	1.0 1%	18.0 25%	5.0 7%	7.5 10%	23.0 32%	72.0 100%	4.5
		51%				49%				
きらめき広場～市役所	2.0		0.5 3%		1.5 9%			15.0 88%	17.0 100%	4.3
		12%				88%				
刑部駅～渡辺病院	0.5						0.5 17%	2.5 83%	3.0 100%	3.0
						100%				
合計	27.0	17.0 6%	42.0 16%	1.0 0.4%	40.5 15%	50.0 19%	16.5 6%	96.0 37%	263.0 100%	4.9
		38%				62%				

注1）渡辺病院～新見駅線は、接続する坂本～新見駅線、満奇洞～新見駅線に含めて集計。

注2）市街地循環線は、調査対象外。　　資料：備北バス1日乗降調査（令和元年2月5日～25日、6月4日～26日）

2-3 市営バス

市営バスは、新見地域を除く 4 地域で 10 路線を運行しています。

令和 3 年度の輸送実績は、輸送人員 30,755 人と、平成 2 8 年度と比較して 11,322 人（27%）減少するとともに、路線全体の収支率も 3.1%と、厳しい状況にあります。

また、令和 3 年 6 月 21 日から 7 月 20 日の 1 カ月間行った乗降調査では、1 便あたりの平均利用者数が 1 人未満の路線が 12 路線中 6 路線と、半数を占めるとともに、半数以上の便で利用が無かった路線が 10 路線と、利用が低調な状況にあります。

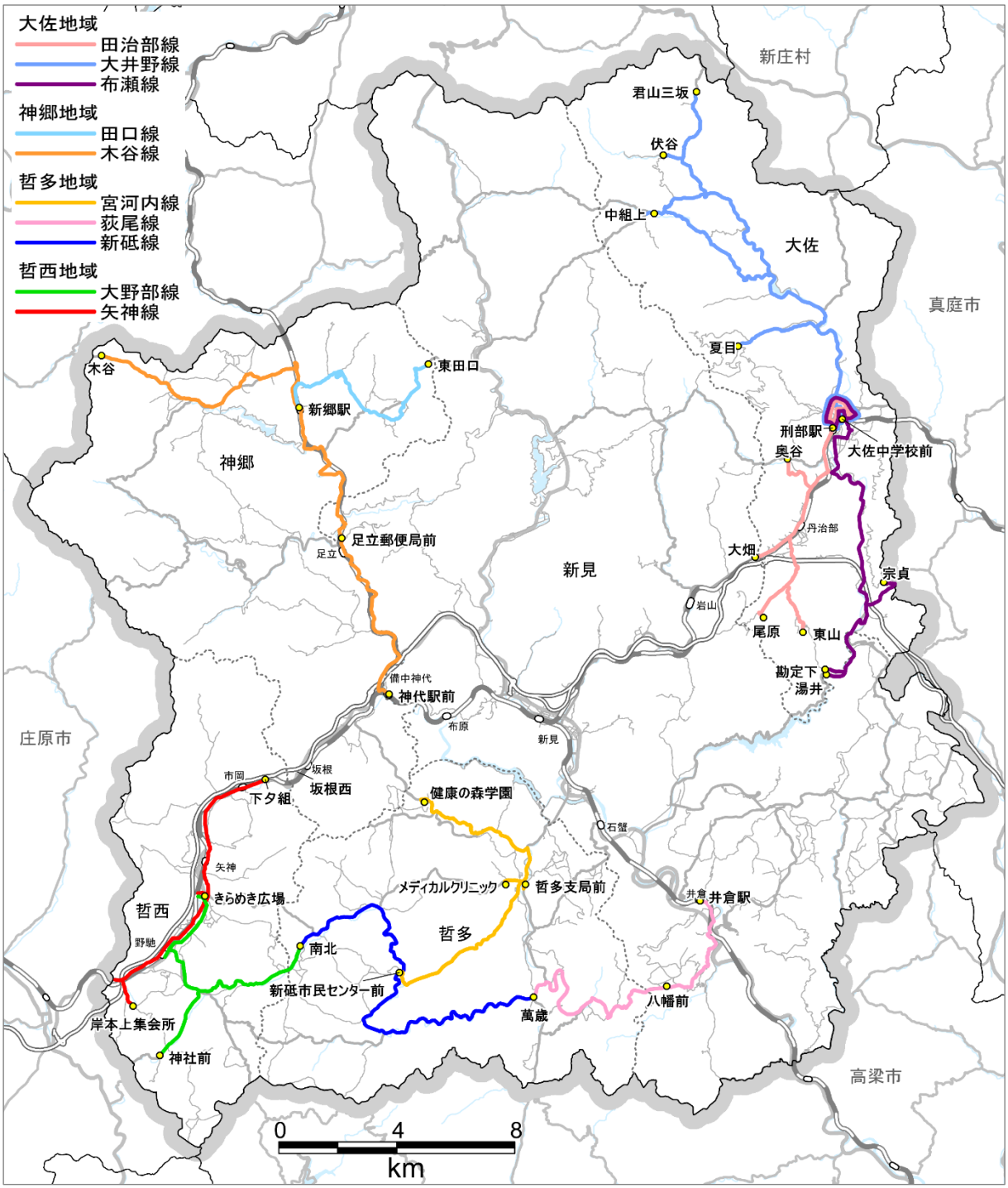


図　市営バス路線網

表　令和３年度市営バス利用・収支状況

	路線名	運行日	便数	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率
大佐地域	大井野線	月-金	6便	7,859人	571,350円	18,927,794円	3.0%
	布瀬線	月-金	6便				
	田治部線	月-金	8便				
神郷地域	神郷線	月-金	10便	10,437人	434,373円	23,869,892円	1.8%
	三室線	月-金	10便				
	田口線	月-金	10便				
	木谷線	月-金	9便				
哲多地域	宮河内線	月-土	6便	10,662人	1,033,192円	17,818,927円	5.8%
	新砥線	月-金	9便				
	荻尾線	月-金	11便				
哲西地域[注]	矢神線	月-金	15(25)便	1,797人	216,402円	12,340,120円	1.8%
	大野部線	月-金	10(14)便				
合計			110(124)便	30,755人	2,255,317円	72,956,733円	3.1%

注：哲西地域市営バスは、芸備線利用促進策として令和3年10月から増便。（　）は10月以降の便数。

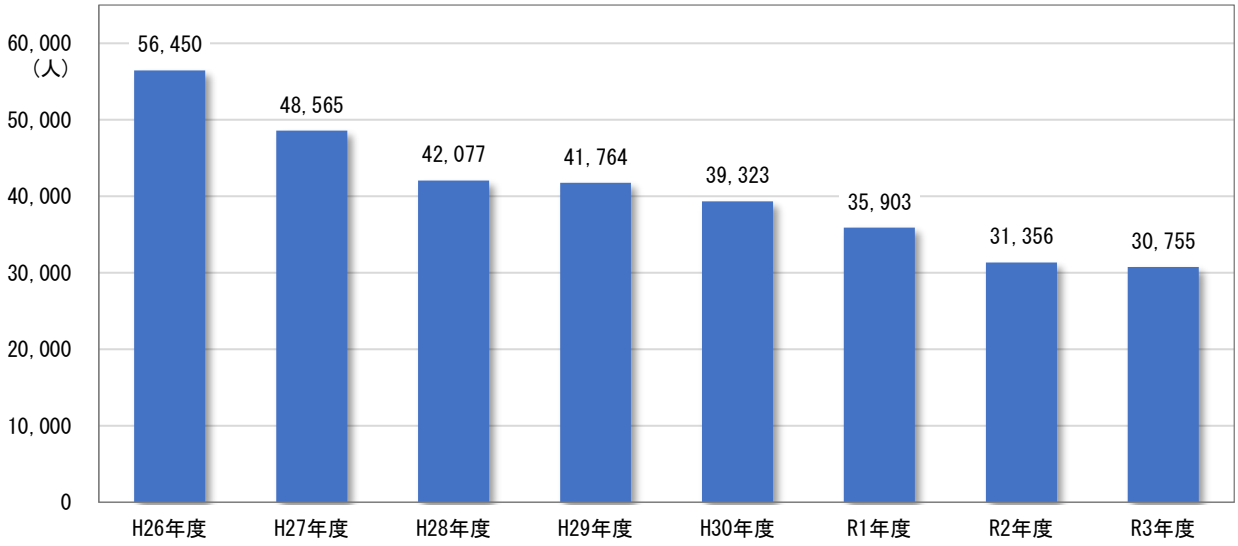


図　市営バス輸送人員の推移

表　市営バスの1便あたり利用者数と空便率

	路線	1便あたり利用者数	空便率※
大佐地域	田治部線	1.85人	64%
	大井野線	1.28人	42%
	布瀬線	2.05人	43%
神郷地域	三室線	0.47人	72%
	田口線	3.44人	51%
	木谷線・神郷線（木谷～神代駅）	1.12人	50%
	神郷線（神代駅～坂根西）	0.32人	75%
哲多地域	宮河内線	3.70人	74%
	萩尾線	0.39人	75%
	新砥線	0.48人	60%
哲西地域	大野部線	0.58人	67%
	矢神線	0.76人	63%

空便率：運行した便のうち、利用が無かった便の割合
調査期間：令和3年6月21日～7月20日

2-4 市営ふれあいバス

ふれあいバスは、新見地域と哲多地域で計 20 路線を運行しています。

運行形態は、集落や世帯分布状況など地域特性に合わせて定時定路運行路線と予約型区域運行路線があり、各路線は週 1～2 日運行しています。

令和 3 年度の輸送実績は、輸送人員 777 人と、人口減少の影響もあり平成２８年度と比較して 861 人（53%）減少するとともに、路線全体の収支率も 1.5%と、少ない利用にとどまっています。

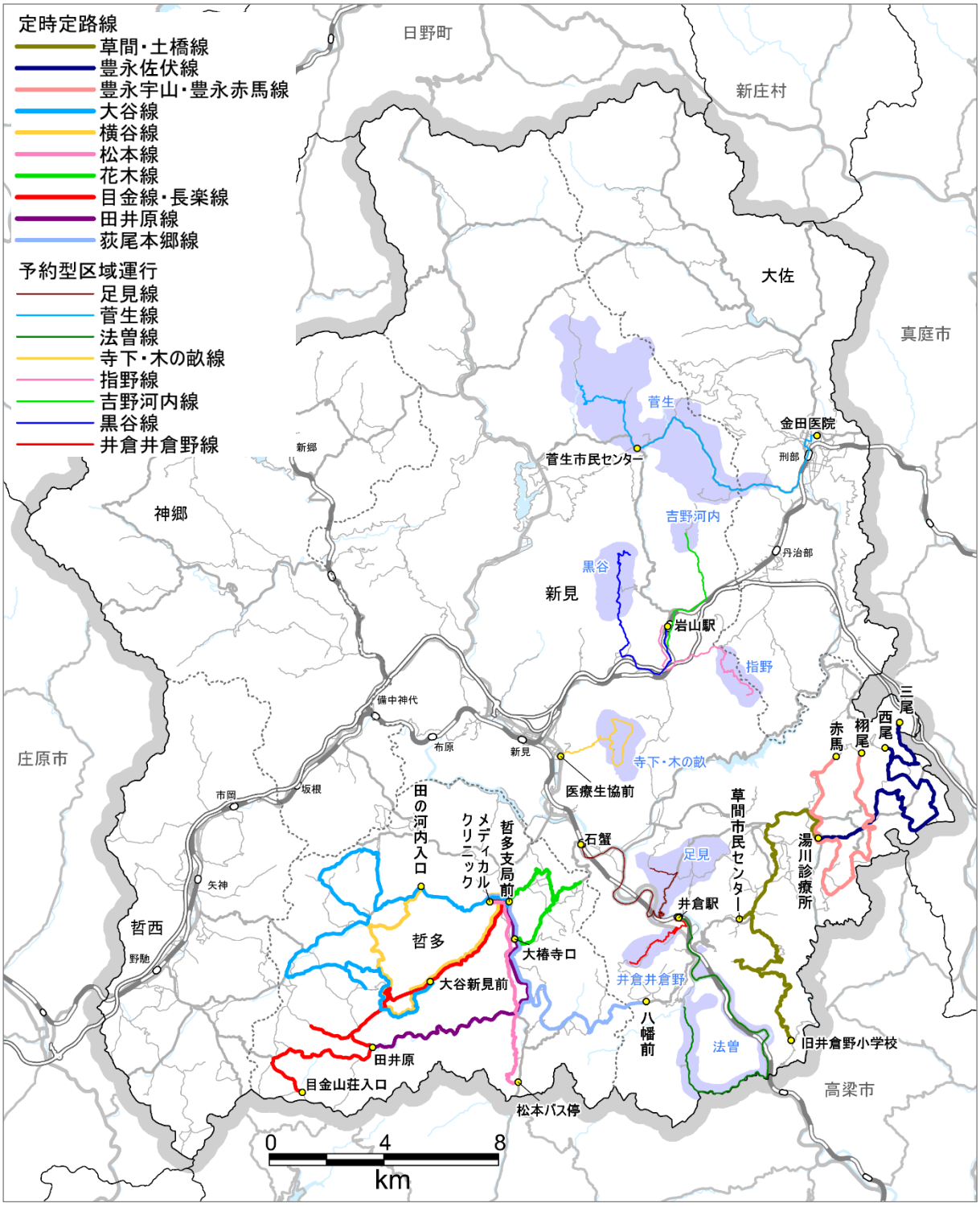


図　ふれあいバス路線網

表　令和３年度ふれあいバス利用･収支状況

	路線名	運行形態	運行日	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率
新見地域	草間土橋線	定路	月	72人	95,900円	8,458,288円	1.1%
	足見線	区域	金	10人			
	菅生線	区域	水	72人			
	法曽線	区域	木	3人			
	寺下木の畝、指野吉野河内黒谷線	区域	月	21人			
	足立・笹尾、木戸矢谷線	区域	金	85人			
	豊永佐伏線	定路	水	33人			
	豊永宇山赤馬線	定路	木	30人			
	井倉井倉野線	区域	火	0人			
	実谷・代城・灰ヶ峠線[注1]	区域	第1第3土、第2第4火	7人			
哲多地域	大谷線	定路	月・水	46人	87,650円	3,823,882円	2.3%
	横谷線	定路	火	115人			
	松本線	定路	火	20人			
	花木線	定路	月・水	4人			
	目金、長楽線	定路	木・土	129人			
	田井原線	定路	木	0人			
	荻尾本郷線	定路	土	79人			
哲西地域[注2]	川南線	区域	月	0人	14,650円	1,058,275円	1.4%
	干子線	区域	火	23人			
	日長谷線	区域	木	28人			
	川東線	区域	金	0人			
合　　計				777人	198,200円	13,340,445円	1.5%

注１：実谷・代城・灰ヶ峠線は、新見北部地域と中心市街地を結ぶ乗合タクシーの試験運行により、令和３年11月～令和４年２月の４カ月間運休。

注２：哲西地域のふれあいバス４路線は、令和３年11月からの哲西乗合タクシーの運行に伴い廃止。

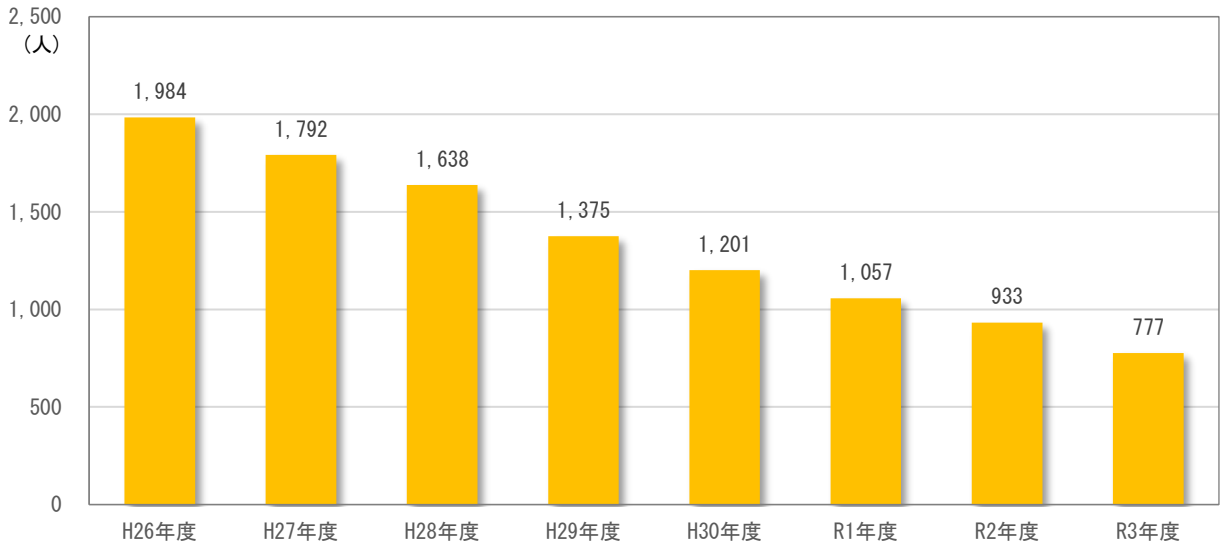


図　ふれあいバス輸送人員の推移

2-5 タクシー

タクシーは、市内に 8 営業所（うち 1 営業所休止中）がありますが、大佐地域、神郷地域及び新見地域南西部（豊永、草間）は、営業所から 5 km 以上離れており、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。

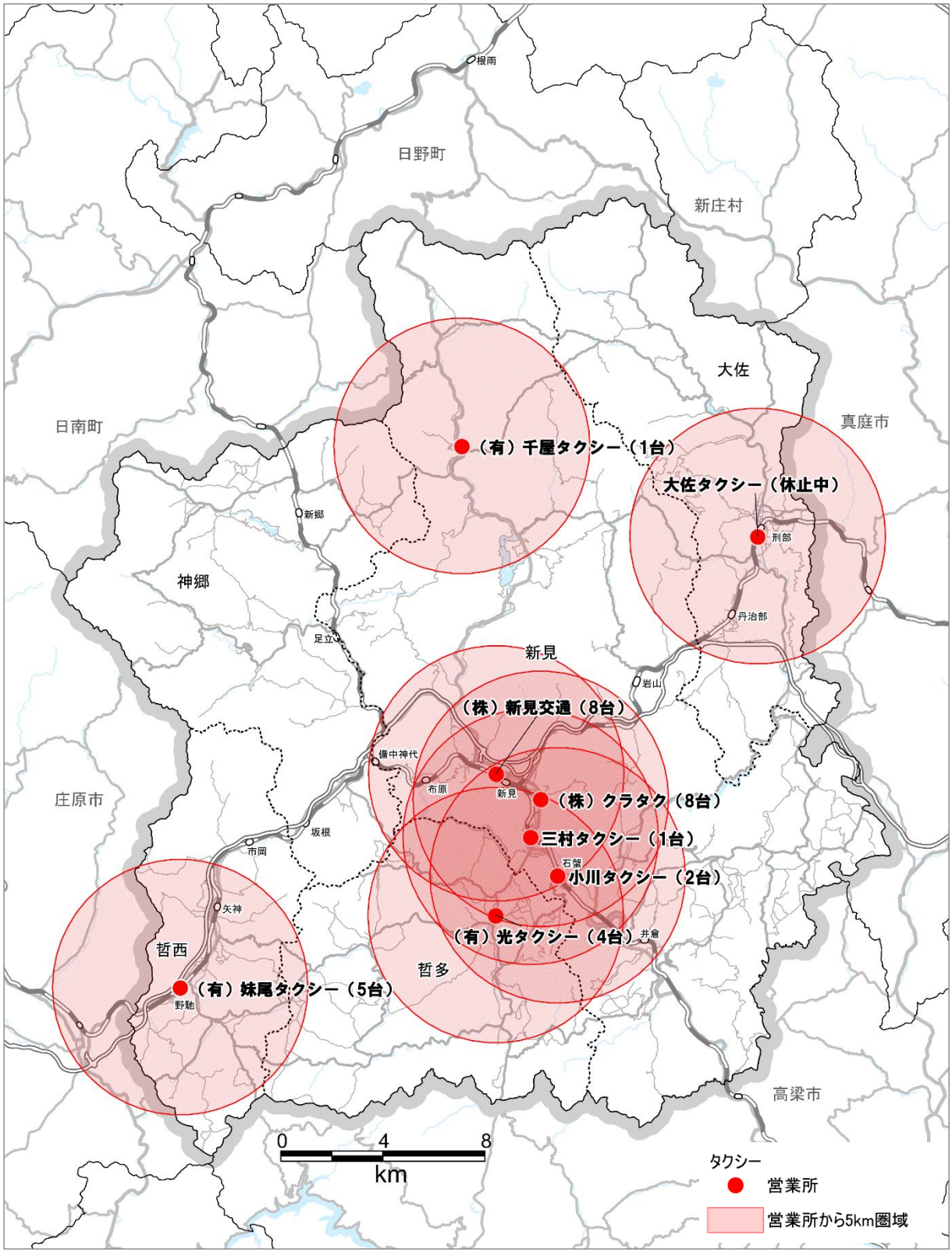


図　タクシー営業所と営業所から半径 5km 圏域

2-6 その他

（1）スクールバス

スクールバスは、市内の小中学校 22 校のうち 17 校で計 23 路線が運行しています。

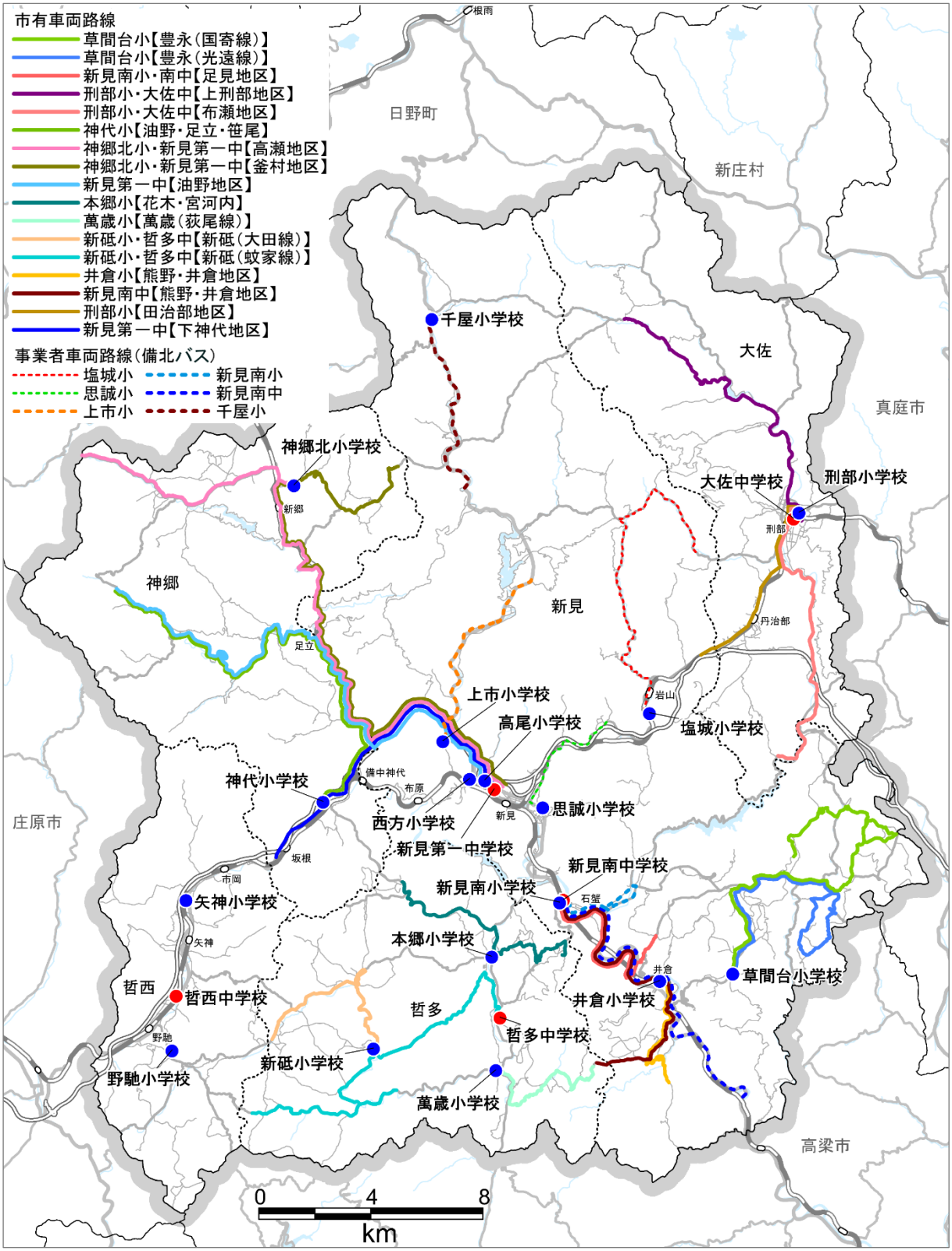


図　スクールバス路線網

（２）公共交通関連支援施策

市では、公共交通に関連する支援施策として、高等学校通学費助成と公共交通空白地有償運送支援を行っています。

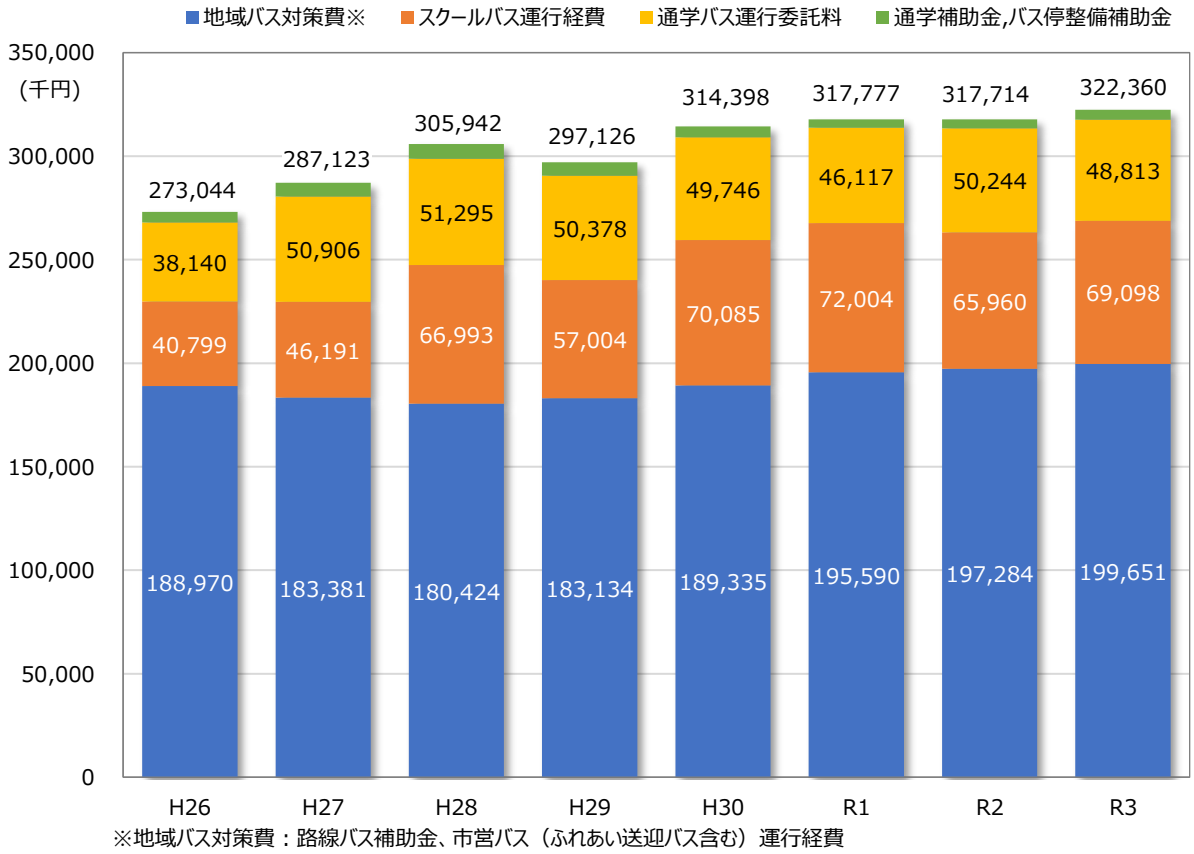
表　施策の概要

施策の名称	概要
新見市高等学校通学費助成事業 （総合政策課）	市内の高等学校へ公共交通機関を利用して通学している生徒の定期券購入費について、2 分の 1 を助成する。
新見市公共交通空白地有償運送支援事業補助金 （交通対策課）	公共交通を補完する新たな移動手段確保策として、公共交通空白地有償運送を行う団体等に対して、初期投資及び運営経費の一部を補助する。 （１）運行事業 ・ 補助対象路線ごとに、営業費用から営業収益を差し引いた金額を補助する。（営業費用の 8 割を上限とする） （２）車両等設備整備事業 ・ 登録諸経費を含む車両費、付属品費、運行管理用の通信機器費等について、300 万円を上限に補助する。 （３）運転資格取得事業 ・ 公共交通空白地有償運送を行う運転手の資格取得にかかる費用、国土交通省が認定する受講料について、全額を補助する。（2 種免許取得費用は除く）

3. 公共交通関連財政支出

令和３年度の公共交通関連財政支出は、３億 2,236 万円となっており、平成２８年度と比較して 1,642 万円（5%）増加し、増加分のほとんどを地域バス対策費(※)が占めています。

令和 3 年度の支出内訳は、民間路線バス補助金、市営バス運行経費などの地域バス対策費が 1 億 9,965 万円（62%）、スクールバス運行経費 6,910 万円（21%）、通学バス運行委託料 4,881 万円（15%）、通学補助金、バス停整備補助金（1%）となっています。



※地域バス対策費：路線バス補助金、市営バス（ふれあい送迎バス含む）運行経費

図　公共交通関連財政支出の推移

第４章　地域公共交通の利用動向・ニーズ調査

1. 住民アンケート調査

1-1 調査概要

①調査対象

市内の全世帯を対象に地域割りをしたうえで無作為抽出した 3,000 世帯

②配布・回収

配布・回収ともに郵送

③実施時期

令和３年８月実施（8 月 31 日回収締切）

④調査内容

- 回答者属性（居住地、年齢、世帯構成、職業、普段の運転の有無等）
- 普段利用する交通手段
- 運転免許の保有状況（運転免許証の有無、返納について、返納した際の懸念事項）
- 普段の外出について（外出先、頻度、交通手段）
- バスの利用について（備北バス、市営バス、市街地循環バス「ら・くるっと」）
- 公共交通を利用しない理由
- 市営バス・市街地循環バス「ら・くるっと」の満足度
- 新見市の公共交通に関する意見・要望

⑤配布数：3,000 件

⑥回収数：1,388 件（回収率 46.3%）

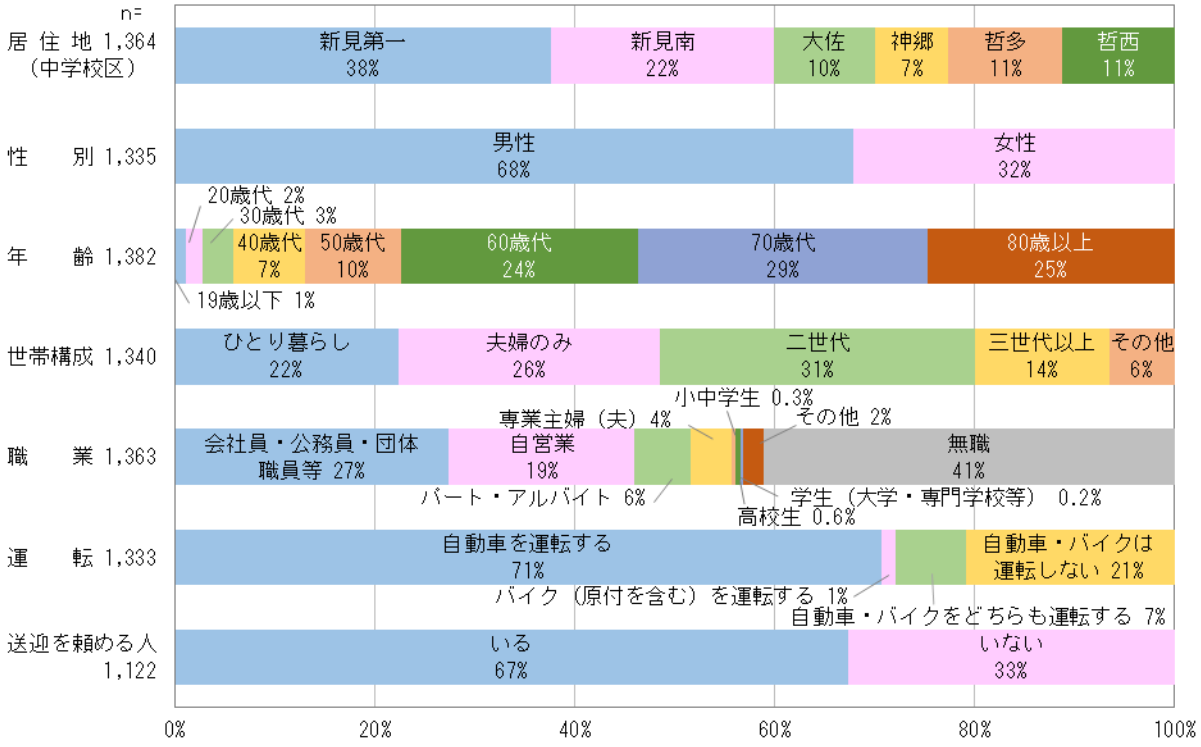
⑦集計値の留意点・その他：

- 各項目は未回答を含めずに集計した。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計した。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。

1-2 調査結果

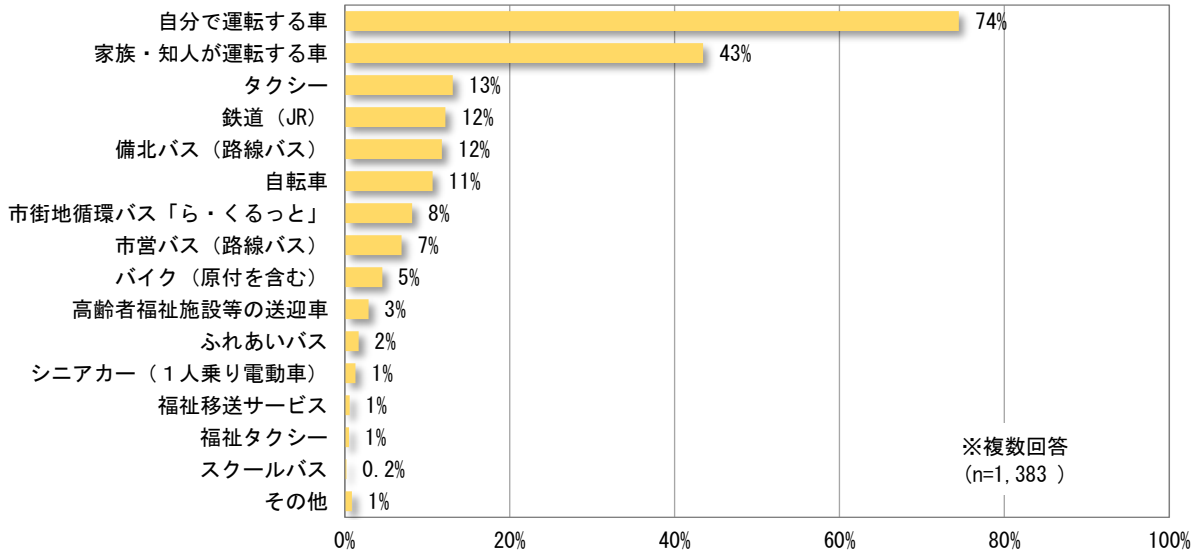
（１）回答者の属性

- 回答者の 68%が男性で、70 歳以上が 54%を占める。
- 回答者の 21%が「運転しない」、33%が「気兼ねなく送迎を頼める人がいない」と回答。



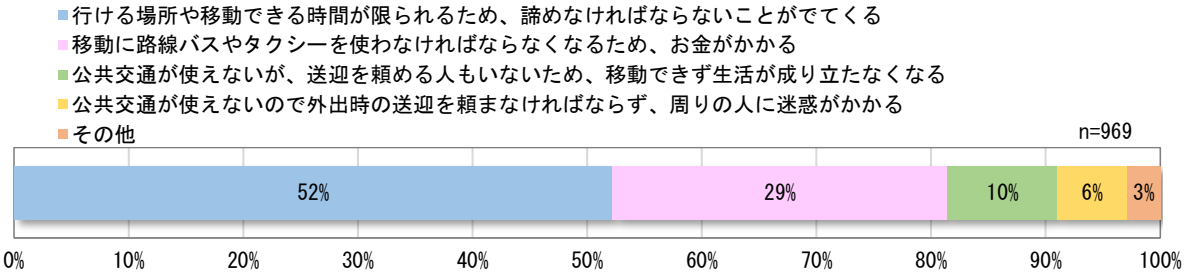
（２）普段のお出かけの交通手段

- 普段利用する交通手段としては、回答者の 74%が「自分で運転する車」を挙げ、次いで「家族・知人が運転する車」（43%）、「タクシー」（13%）、「鉄道（JR）」（12%）、「備北バス（路線バス）」（12%）と続く。



（３）運転免許を返納した場合の懸念事項

- 「行ける場所や移動できる時間が限られるため、諦めなければならないことがでてくる」が 52%と最も多く、次いで「移動に路線バスやタクシーを使わなければならなくなるため、お金がかかる」が 29%と、移動の制約や金銭的な懸念が８割を占める。

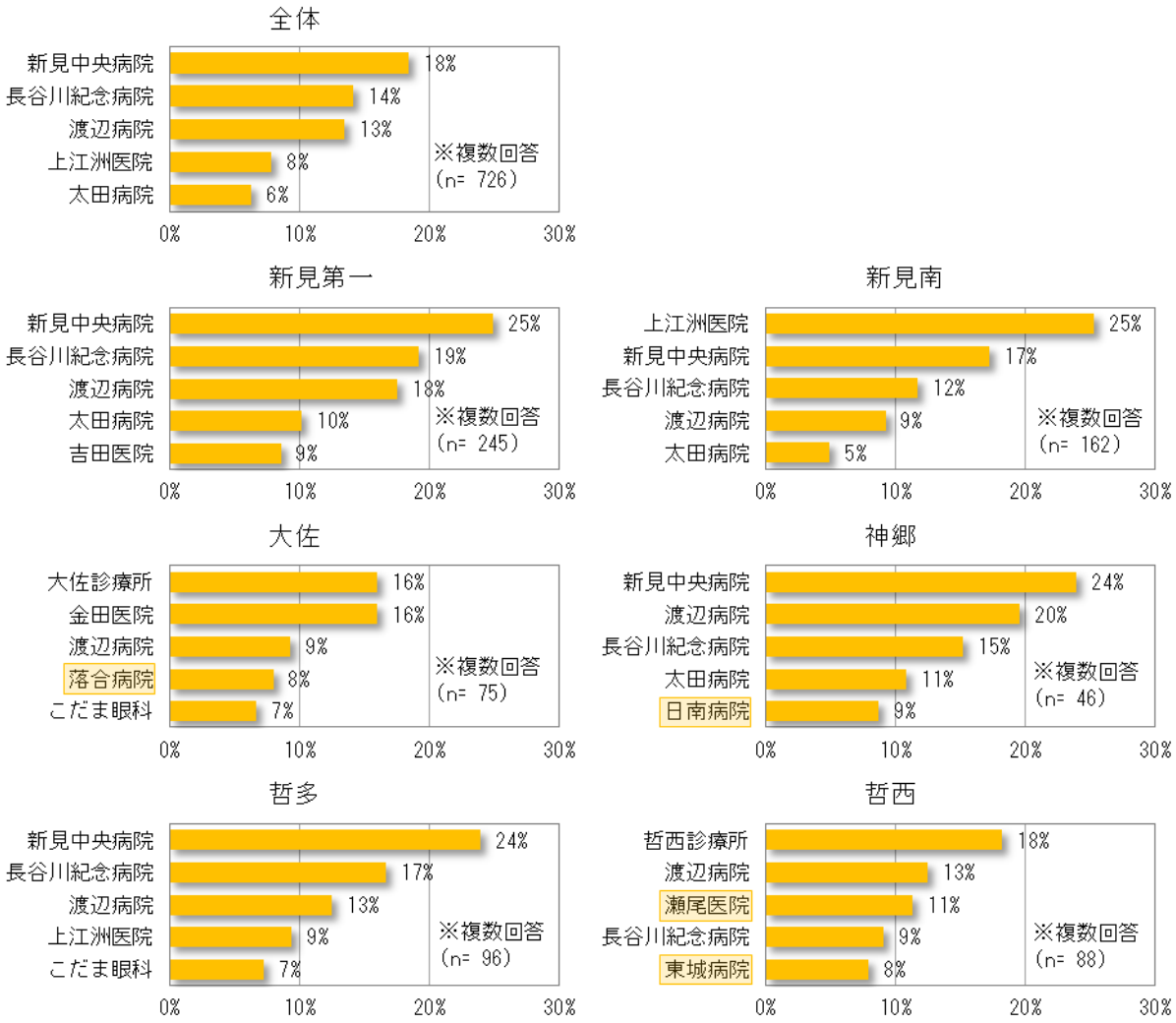


（４）主な通院先と買物先

①主な通院先（上位５カ所）

- 主な通院先としては、回答者の 18%が新見中央病院を挙げ、次いで長谷川紀念病院（14%）、渡辺病院（13%）、上江洲医院（8%）、太田病院（6%）と続く。
- 大佐・神郷・哲西では、隣接する真庭市、鳥取県日南町、広島県庄原市の医療機関が上位に入る。

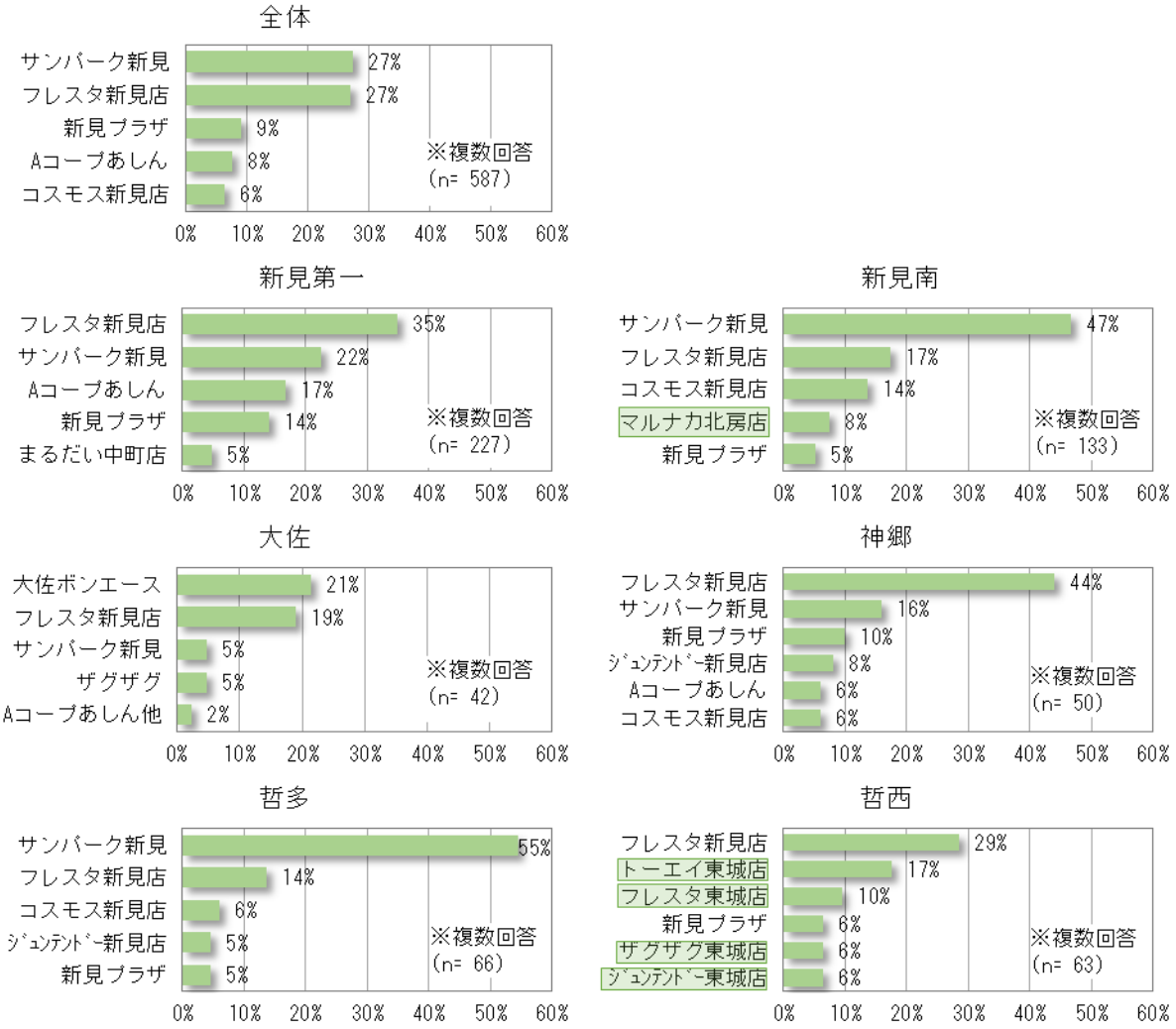
※黄色い網掛けは市外の医療機関



②主な買物先（上位５カ所）

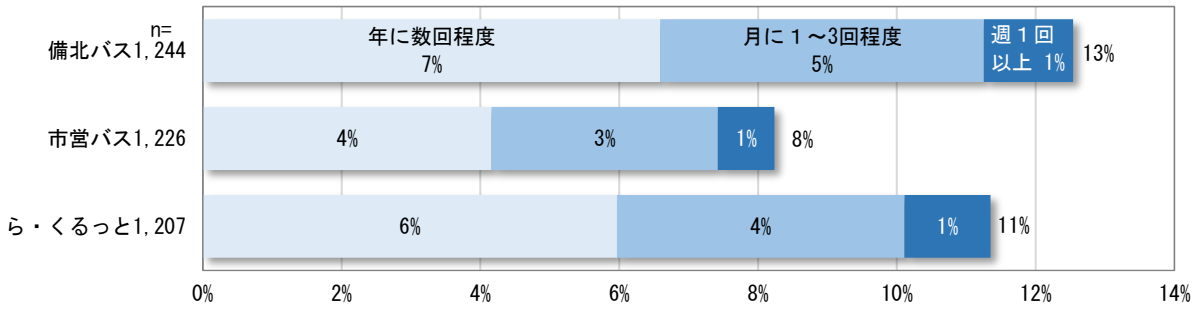
- 主な買物先としては、回答者の 27%がサンパーク新見とフレスタ新見店をそれぞれ挙げ、次いで新見プラザ（9%）、A コープあしん（８%）、コスモス新見店（6%）と続く。

※黄緑色の網掛けは市外の商業施設



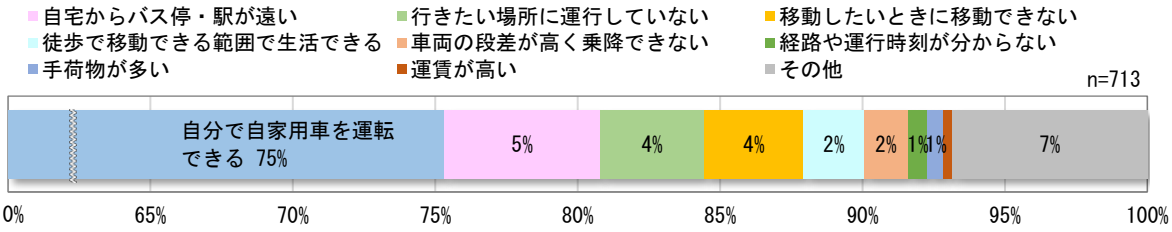
（５）路線バスの利用頻度

- 回答者の 13%が備北バスを、8%が市営バスを、11%が「ら・くるっと」を利用しているとし、その半数は、年に数回程度の利用にとどまる。



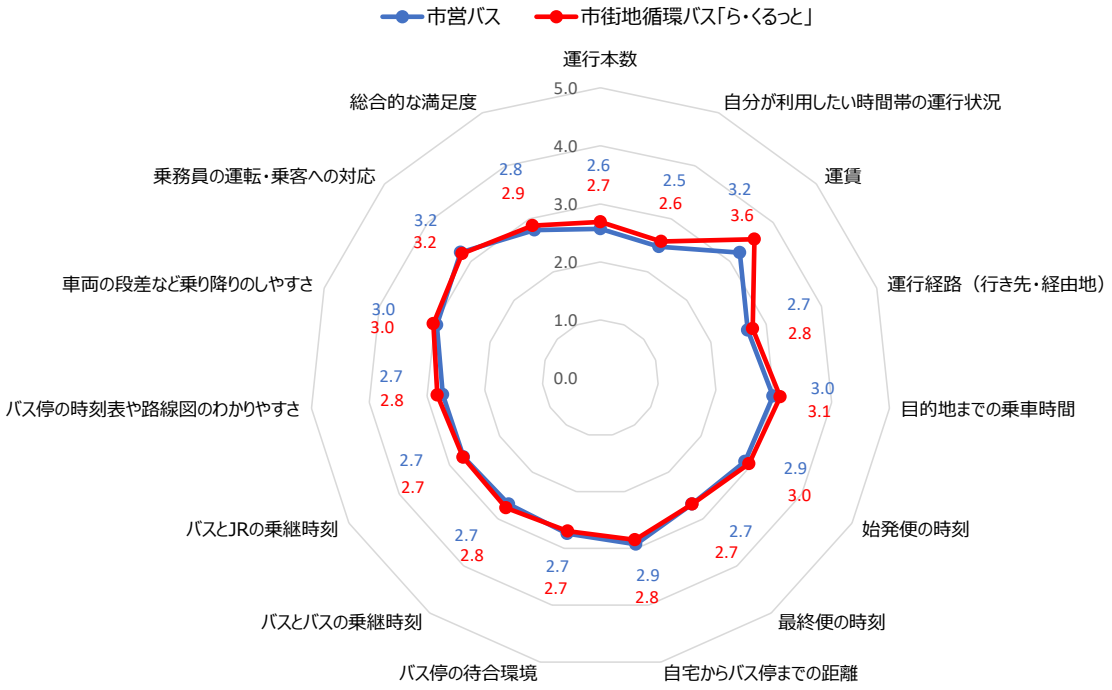
（６）公共交通を利用しない最も大きな理由

- 利用しない最も大きな理由としては、「自分で自家用車を運転できる」が 75%とほとんどを占め、次いで「自宅からバス停・駅が遠い」（5%）、「行きたい場所に運行していない」（4%）、「移動したいときに移動できない」（4%）と続く。
- その他としては、「身体が不自由である」「家族・知人が送迎してくれる」等の理由が多い。



（７）市営バスと市街地循環バス「ら・くるっと」の満足度

- 「ら・くるっと」の「運賃」の満足度が相対的に高く、市営バス、「ら・くるっと」ともに「自分が利用したい時間帯の運行状況」「運行本数」「最終便の時刻」「バス停の待合環境」「バスと JR の乗継時刻」の満足度が低い。



注）加重平均：「満足」を 5、「やや満足」を 4、「どちらともいえない」を 3、「やや不満」を 2、「不満」を 1 とした平均値

（８）公共交通に対する意見・要望（地域）

- 「バス停が遠い、ドアツードアを希望する」「運行本数が少ない、増やしてほしい」「ら・くるっとの運行範囲を広げてほしい、利用できない」「将来、公共交通を利用する」等の意見・要望が多い。

※意見・要望として多いもの上位 10 を掲載

※各地域の上位の意見を比較し、複数の地域で共通して指摘されているものに着色。

地域	意見・要望等	回答数
新見第一	バス停が遠い・ドアツードアを希望する	24
	運行本数が少ない、増やしてほしい	23
	「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい・利用できない	22
	将来、公共交通を利用する	18
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	13
	行きたいところへ行けない、行先の変更、運行範囲を広げてほしい	11
	公共交通はありがたい、助かっている、今のままで良い	11
	公共交通が運行していない	8
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	8
	タクシー運賃の助成をしてほしい	7
	階段の上り下り、車両の乗り降りが大変	7
新見南	「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい・利用できない	20
	将来、公共交通を利用する	15
	公共交通が運行していない	10
	バス停が遠い・ドアツードアを希望する	10
	行きたいところへ行けない、行先を変更、運行範囲を広げてほしい	9
	乗合タクシーが必要	5
	運行本数が少ない、増やしてほしい	4
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	4
	荷物が多いときは利用しにくい	4
	運賃を改善してほしい	4
大佐	運行本数が少ない・増やしてほしい	6
	将来、公共交通を利用する	5
	運行ダイヤを変更してほしい	4
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	3
	休日も運行してほしい	3
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	公共交通はありがたい、助かっている、今のままで良い	2
	新見駅を改善してほしい	2
	利用促進が必要	2
	タクシーを常駐させてほしい	2
神郷	バス停が遠い・ドアツードアを希望する	5
	運行本数が少ない、増やしてほしい	4
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	3
	将来、公共交通を利用する	3
	「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい・利用できない	2
	行きたいところへ行けない、行先を変更、運行範囲を広げてほしい	2
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	公共交通はありがたい、存続してほしい	2

地域	意見・要望等	回答数
哲多	バス停が遠い・ドアツードアを希望する	9
	運行本数が少ない、増やしてほしい	7
	「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい・利用できない	7
	運行ダイヤを変更してほしい	5
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	3
	タクシー運賃の助成をしてほしい	3
	将来、公共交通を利用する	3
	行きたいところへ行けない、行先の変更、運行範囲を広げてほしい	2
	荷物が多いときは利用しにくい	2
	運賃を改善してほしい、無料にしてほしい	2
	現状のサービスを維持してほしい	2
	待合環境、バス停を改善してほしい	2
	少人数で利用する交通を運行してほしい、車両サイズを検討すべき	2
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	2
	車両の乗り降りが大変	2
	赤字なら公共交通を無理に運行しなくていい、利用されない公共交通に税金をかけるのは無駄、もったいない	2
哲西	東城への公共交通を運行してほしい	18
	JR 芸備線を廃止しないでほしい	11
	運行本数が少ない、増やしてほしい	6
	将来、公共交通を利用する	6
	バス停が遠い・ドアツードアを希望する	3
	運賃を改善してほしい、無料にしてほしい	3
	現状のサービスを維持してほしい	3
	バス同士、またはバスと鉄道の乗り継ぎが不便	3
	予約制の乗合タクシーを運行してほしい	3
	「ら・くるっと」の運行範囲を広げてほしい・利用できない	2
	地域間で公共交通サービスの格差を感じる	2
	公共交通が運行していない	2
	待合環境、バス停を改善してほしい	2
	休日の移動手段がない、休日もバスを運行してほしい	2
	駅の階段の上り下り、車両の乗り降りが大変	2

2. 高校生アンケート調査

2-1 調査概要

①調査対象

共生高等学校、新見高等学校（南校地・北校地）の 1,2 年生

②配布・回収

高校を通じて配布・回収

③実施時期

令和３年６月（7 月 2 日回収締切）

④調査内容

- 回答者属性（学年、性別、居住地、居住形態、普段の登下校時刻、運転免許の有無等）
- 登校時・下校時の通学方法
- 通学時の路線バスの利用状況（利用回数、乗車・降車バス停、最寄バス停までの距離等）
- 片道通学定期の利用意向
- 今後バスの運行サービスが向上した場合の利用意向
- 鉄道（JR）の利用状況（利用回数、乗車駅、最寄駅までの距離等）
- 平日、放課後の中心市街地での活動について（活動内容、頻度、活動時間、移動手段）
- バスの運行に関する重要度・満足度
- バス、鉄道などに関する意見・要望

⑤配布数：395 件

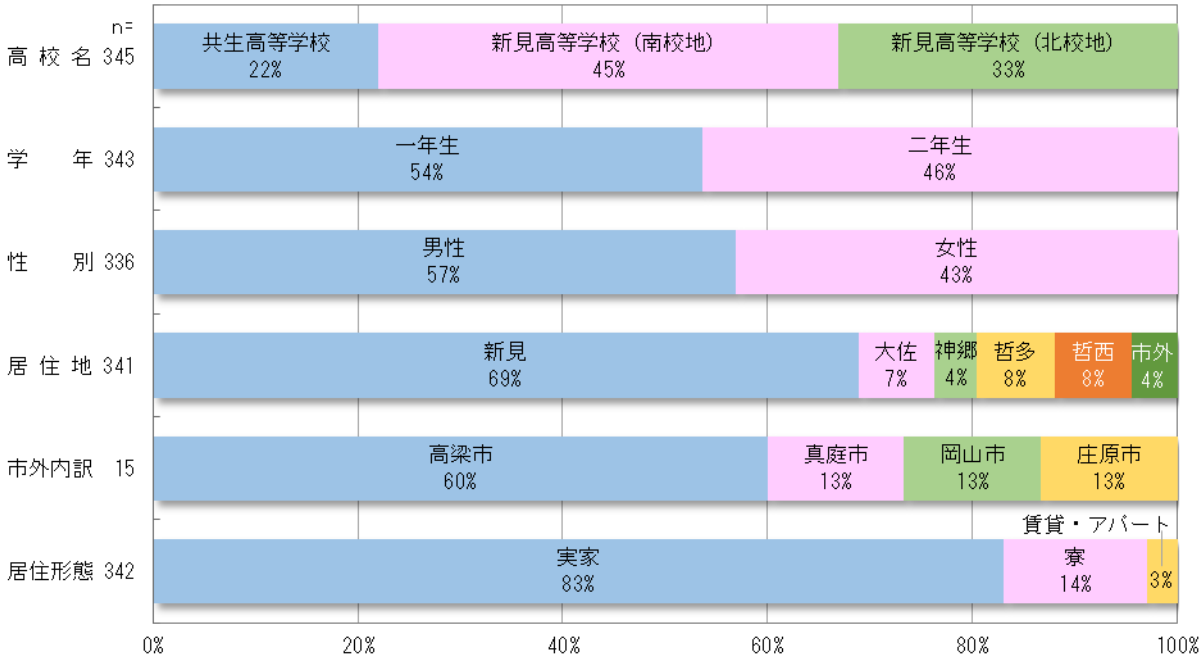
⑥回収数：350 件（回収率 88.6%）

⑦集計値の留意点・その他：

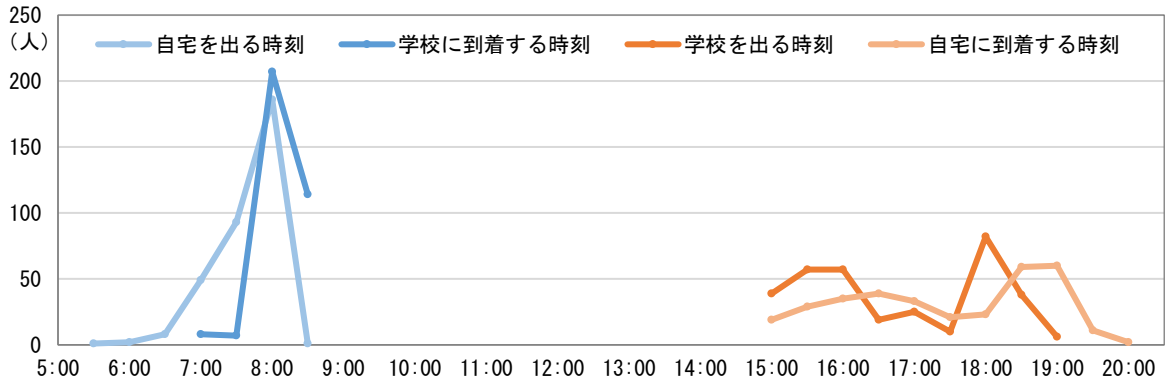
- 各項目は未回答を含めずに集計した。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計した。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。

2-2 調査結果

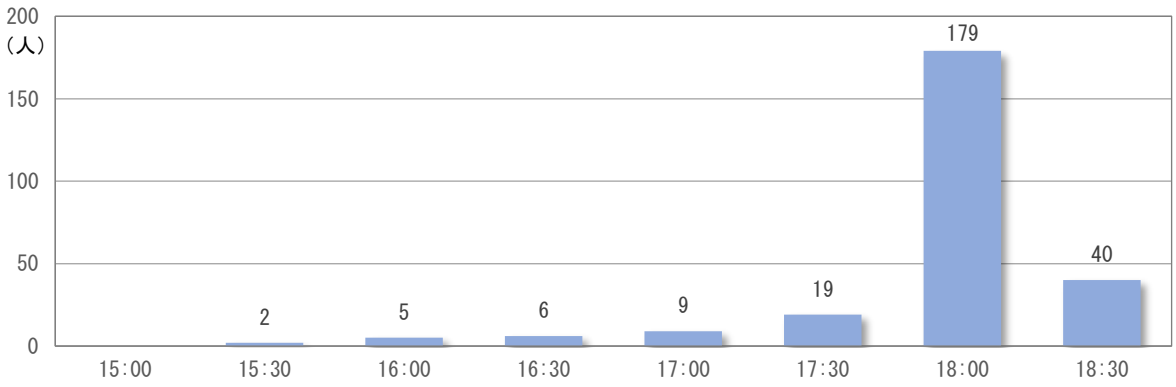
（1）回答者の属性



① 普段の登下校時刻

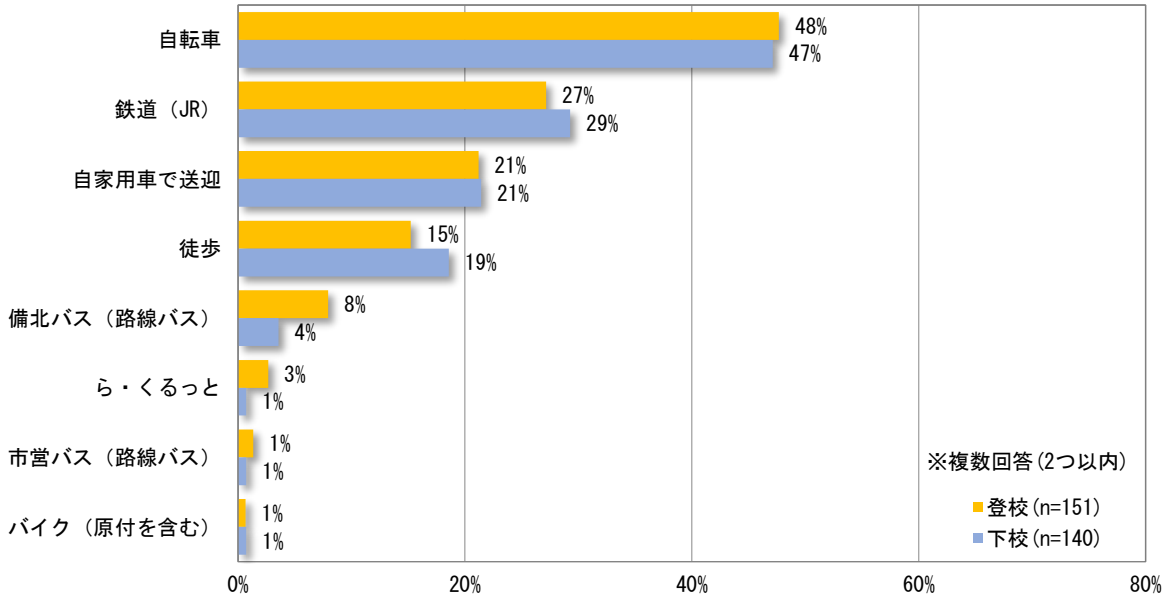


② 部活動の平日終了時刻



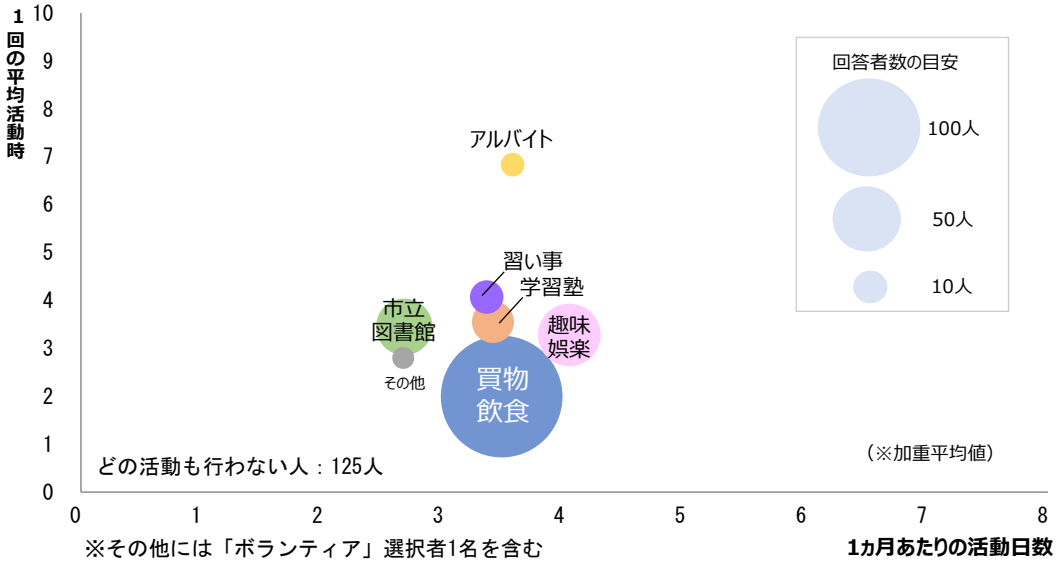
（２）通学時の主な交通手段

- 自転車が半数近くを占め、次いで鉄道（JR）、自家用車で送迎、徒歩、備北バス（路線バス）と続く。
- 登校時と下校時で顕著な差は見られない



（３）平日、放課後の中心市街地での活動

- 買物・飲食を挙げた人が最も多く、次いで趣味・娯楽や市立図書館を挙げた人が多い。
- １ヵ月あたりの活動日数は趣味・娯楽が他の活動と比べてやや多い。
- １回の平均活動時間は、アルバイトが最も長い。



※その他には「ボランティア」選択者1名を含む

※加重平均値：下表の通り、活動回数であれば「1 日未満」を 1 点、「1.2 日」を 2 点、・・「26 日以上」を 8 点とし、平均活動時間であれば「30 分未満」を 1 点、「30 分以上 1 時間未満」を 2 点、・・「8 時間以上」を 10 点とした平均値

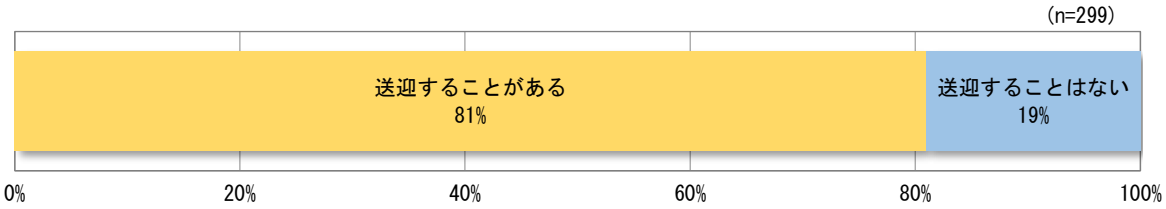
１ヵ月あたりの活動日数				一回あたりの平均活動時間			
日数	点数	日数	点数	時間	点数	時間	点数
1 日未満	1	16～20 日	6	30 分未満	1	4 時間以上 5 時間未満	6
1.2 日	2	21～25 日	7	30 分以上 1 時間未満	2	5 時間以上 6 時間未満	7
3～5 日	3	26 日以上	8	1 時間以上 2 時間未満	3	6 時間以上 7 時間未満	8
6～10 日	4			2 時間以上 3 時間未満	4	7 時間以上 8 時間未満	9
11～15 日	5			3 時間以上 4 時間未満	5	8 時間以上	10

（４）通学時の保護者送迎

～保護者回答～

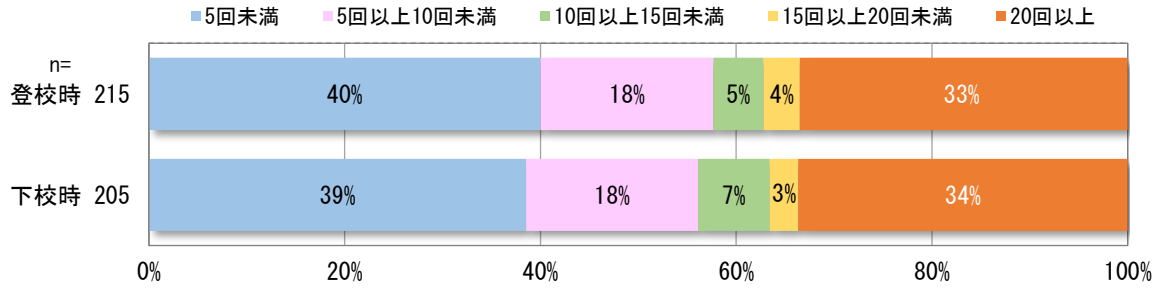
①送迎の有無

- 回答者の 81%が送迎することがあると回答。



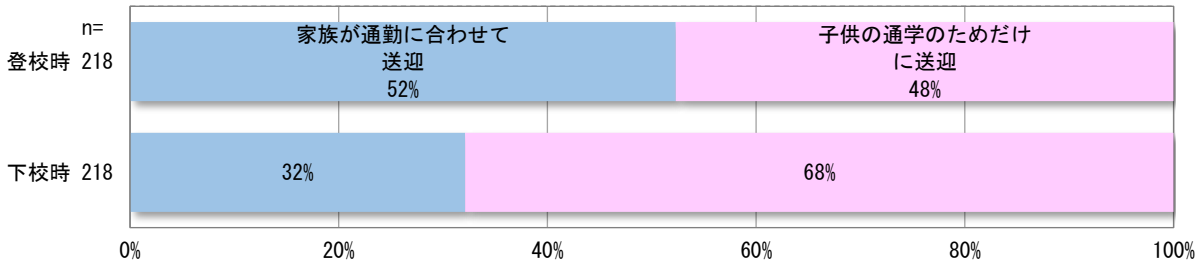
②送迎頻度

- 月平均送迎回数は、回答者の 1/3 が 20 回以上と回答。登校時・下校時ともに、30%以上の人が月に 20 回以上送迎している。



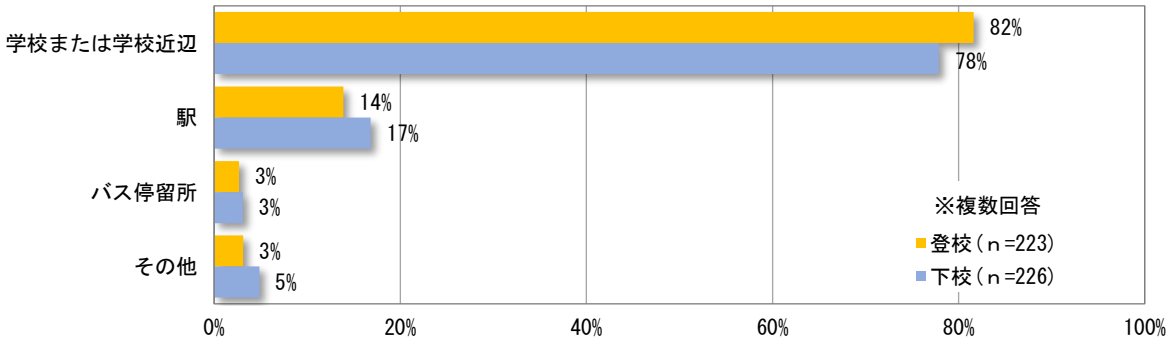
③送迎形態

- 下校時には回答者の 7 割近くが「子供の通学のためだけに送迎」すると回答。



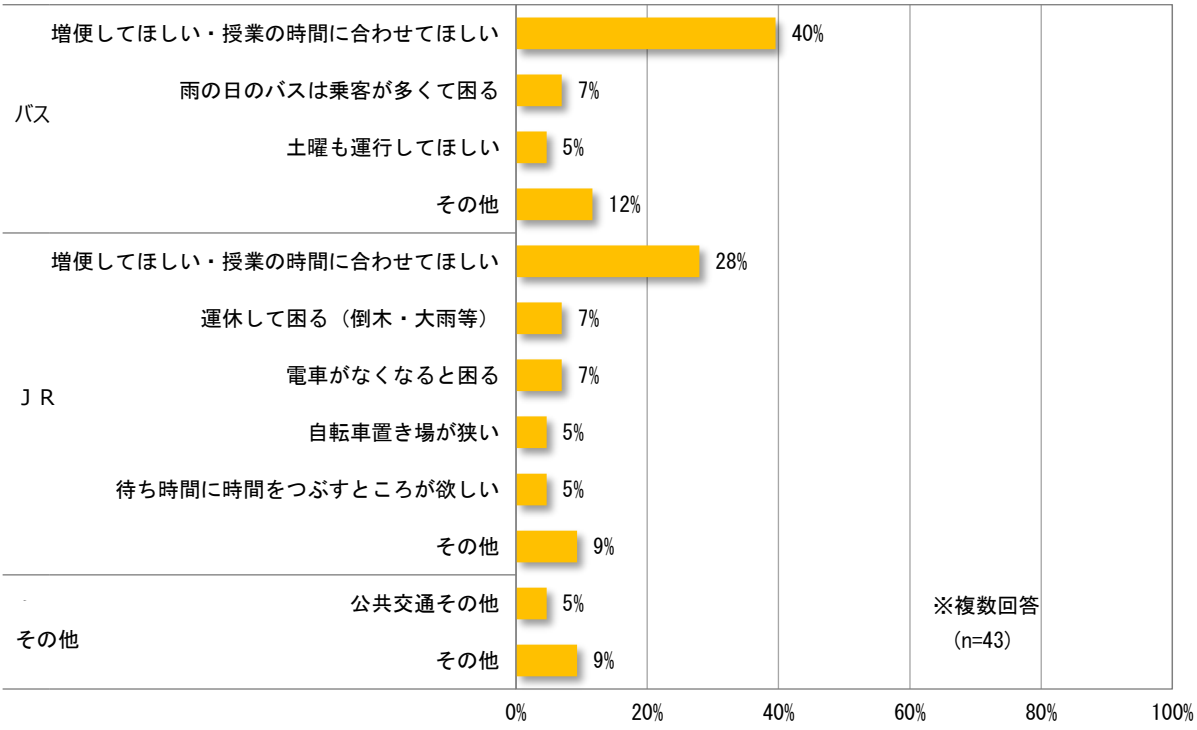
④主な送迎先

- 回答者の 8 割が「学校または学校近辺」まで送迎すると回答。

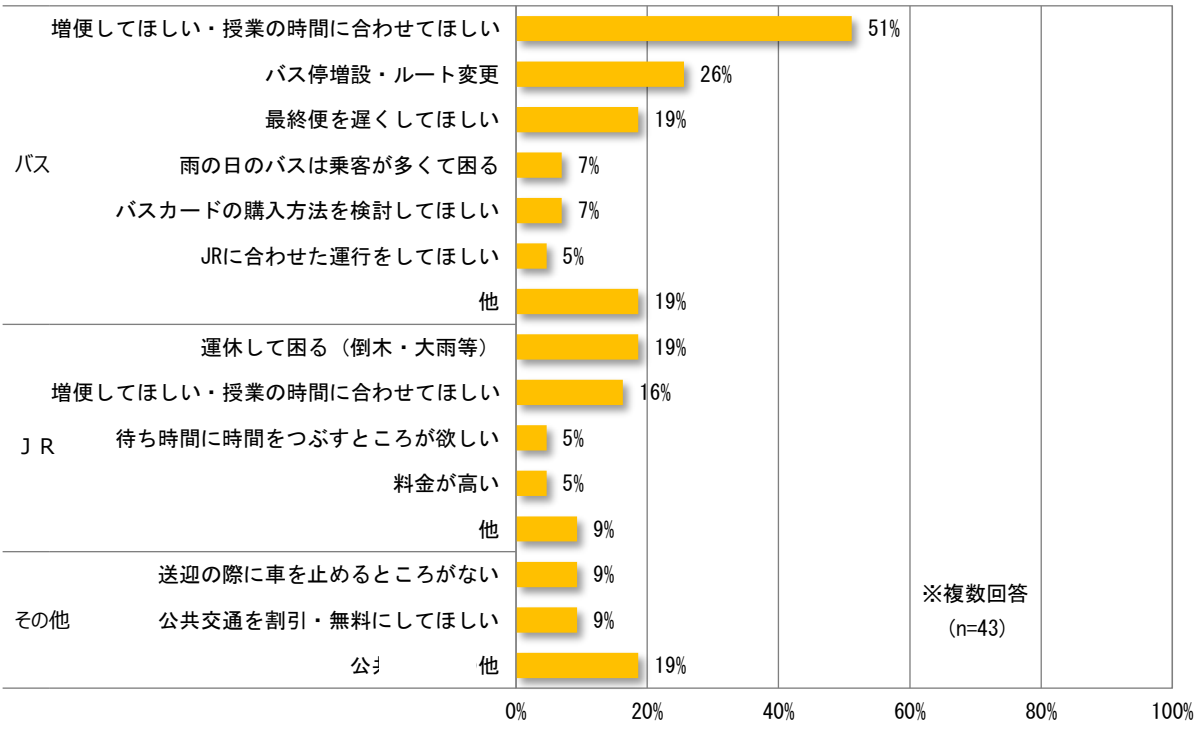


（５）公共交通に対する意見･要望

①生徒



③ 保護者



3. 大学生アンケート調査

3-1 調査概要

①調査対象

新見公立大学の 1,2 年生

②配布・回収

大学を通じて配布・回収

③実施時期

令和３年６月　（7 月 2 日回収締切）

④調査内容

- 回答者属性（学年、性別、居住地、居住形態、普段の登下校時刻、運転免許の有無等）
- 登校時・下校時の通学方法
- 通学時の路線バスの利用状況（利用回数、乗車・降車バス停、最寄バス停までの距離等）
- 片道通学定期の利用意向
- 今後バスの運行サービスが向上した場合の利用意向
- 鉄道（JR）の利用状況（利用回数、乗車駅、最寄駅までの距離等）
- 平日、放課後の中心市街地での活動について（活動内容、頻度、活動時間、移動手段）
- バスの運行に関する重要度・満足度
- バス、鉄道などに関する意見・要望

⑤配布数：390 件

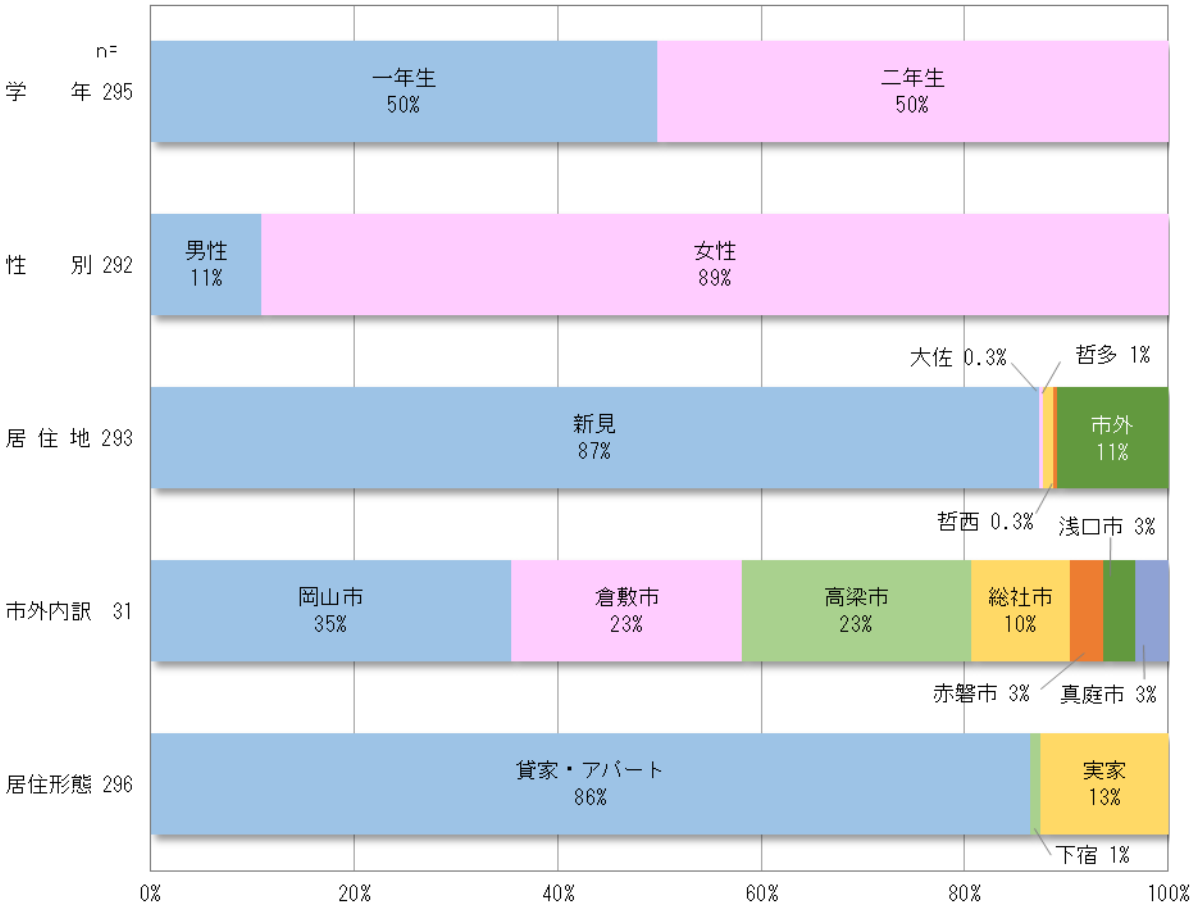
⑥回収数：296 件（回収率 75.9%）

⑦集計値の留意点・その他：

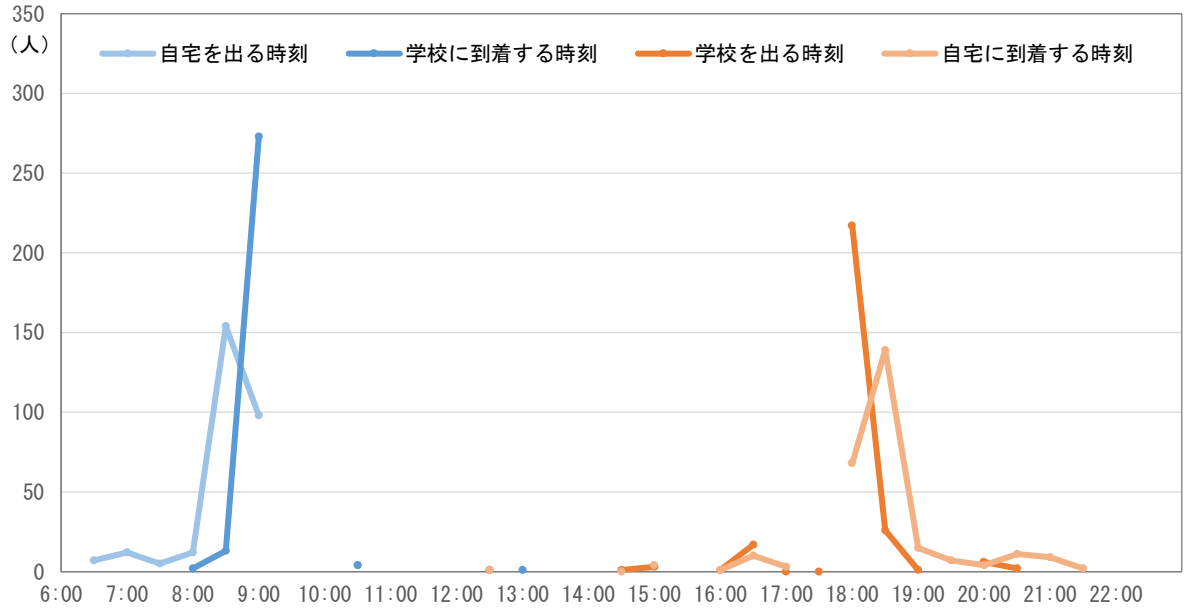
- 各項目は未回答を含めずに集計した。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計した。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。

3-2 調査結果

（1）回答者の属性

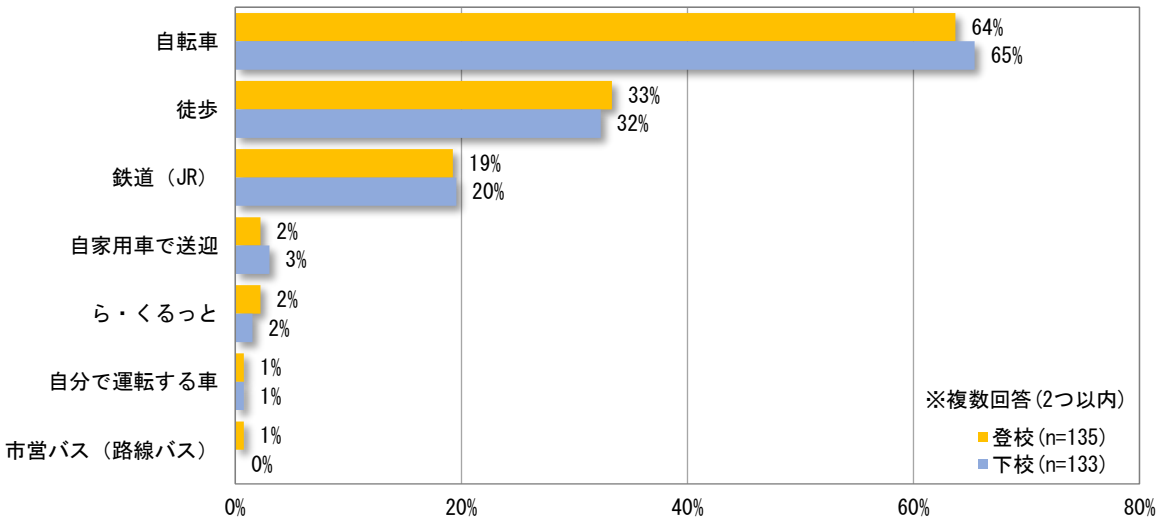


普段の登校・下校時刻



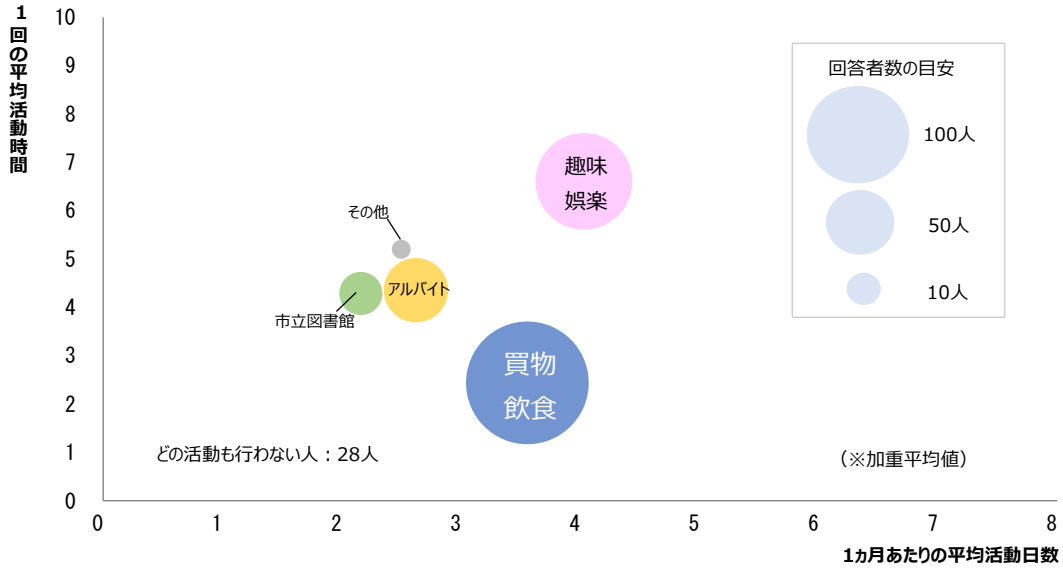
（２）通学時の主な移動手段

- 自転車が 2/3 を占め、次いで徒歩、鉄道（JR）と続く。
- 登校時と下校時で顕著な差は見られない



（３）平日、放課後の中心市街地での活動

- 買物・飲食を挙げた人が最も多く、次いで趣味・娯楽を挙げた人が多い。また 1 ヵ月あたりの活動日数も他の活動と比べて多い。

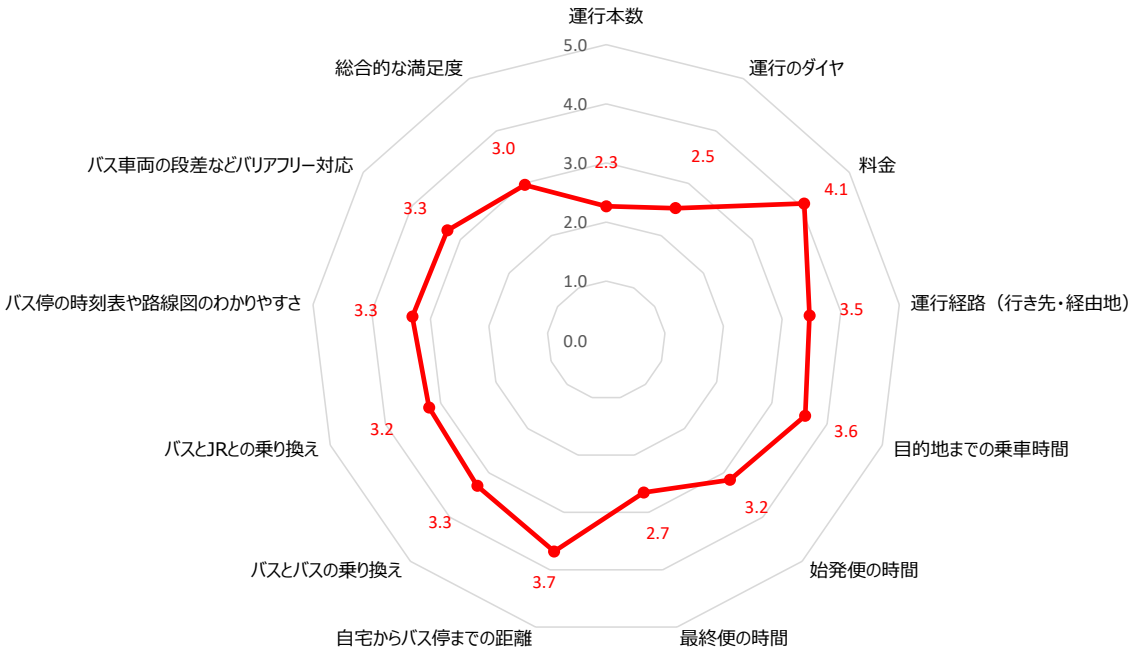


※加重平均値：下表の通り、活動回数であれば「1 日未満」を 1 点、「1.2 日」を 2 点、・・「26 日以上」を 8 点とし、平均活動時間であれば「30 分未満」を 1 点、「30 分以上 1 時間未満」を 2 点、・・「8 時間以上」を 10 点とした平均値

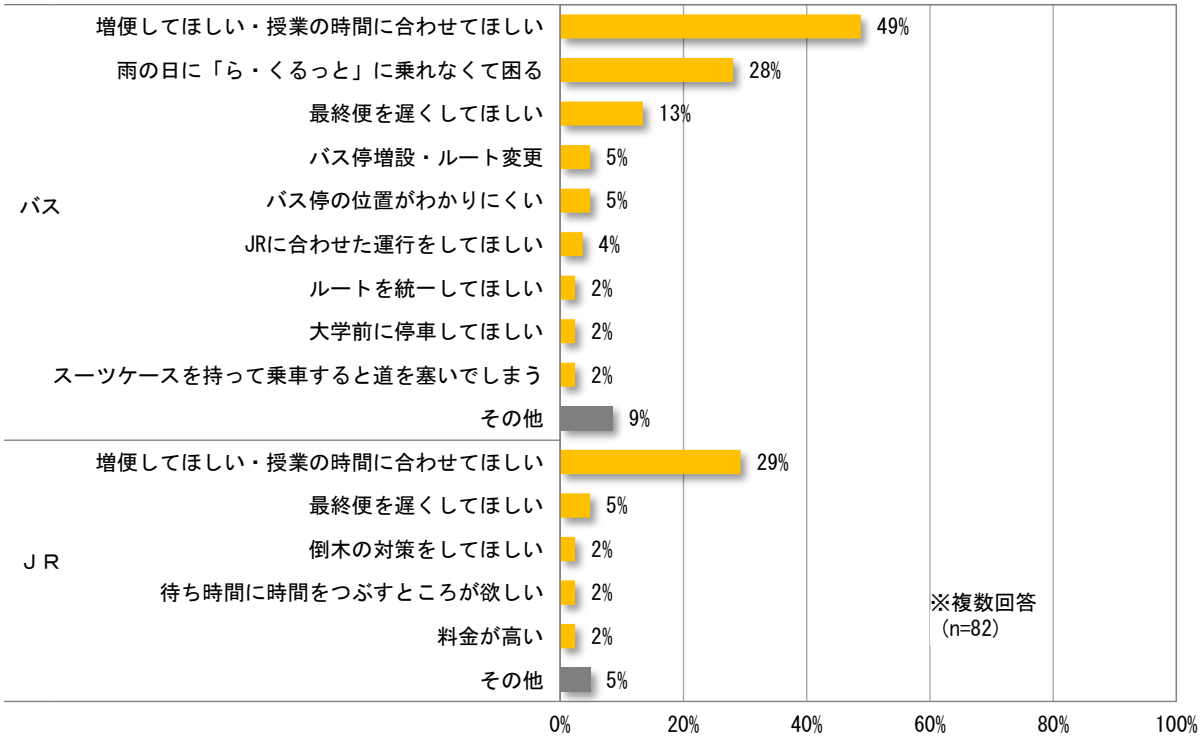
1 ヵ月あたりの活動日数				一回あたりの平均活動時間			
日数	点数	日数	点数	時間	点数	時間	点数
1 日未満	1	16～20 日	6	30 分未満	1	4 時間以上 5 時間未満	6
1.2 日	2	21～25 日	7	30 分以上 1 時間未満	2	5 時間以上 6 時間未満	7
3～5 日	3	26 日以上	8	1 時間以上 2 時間未満	3	6 時間以上 7 時間未満	8
6～10 日	4			2 時間以上 3 時間未満	4	7 時間以上 8 時間未満	9
11～15 日	5			3 時間以上 4 時間未満	5	8 時間以上	10

（４）路線バス満足度

- 相対的に「料金」「自宅からバス停までの距離」「目的地までの乗車時間」の満足度が高く、「運行本数」「運行ダイヤ」「最終便の時間」の満足度が低い。



（５）公共交通に対する意見･要望



4. 実証運行（乗合タクシー）

乗合タクシーは、哲西、神郷、新見北部の 3 地域で運行しており、各路線とも月曜から金曜日の週 5 日（祝日、振替休日は運休）運行しています。

令和３年１１月中旬から実証運行を開始した哲西地域では、市営バスと乗合タクシーを合わせた月間利用者数が令和４年５月以降、前年同期比 200%前後で推移しています。

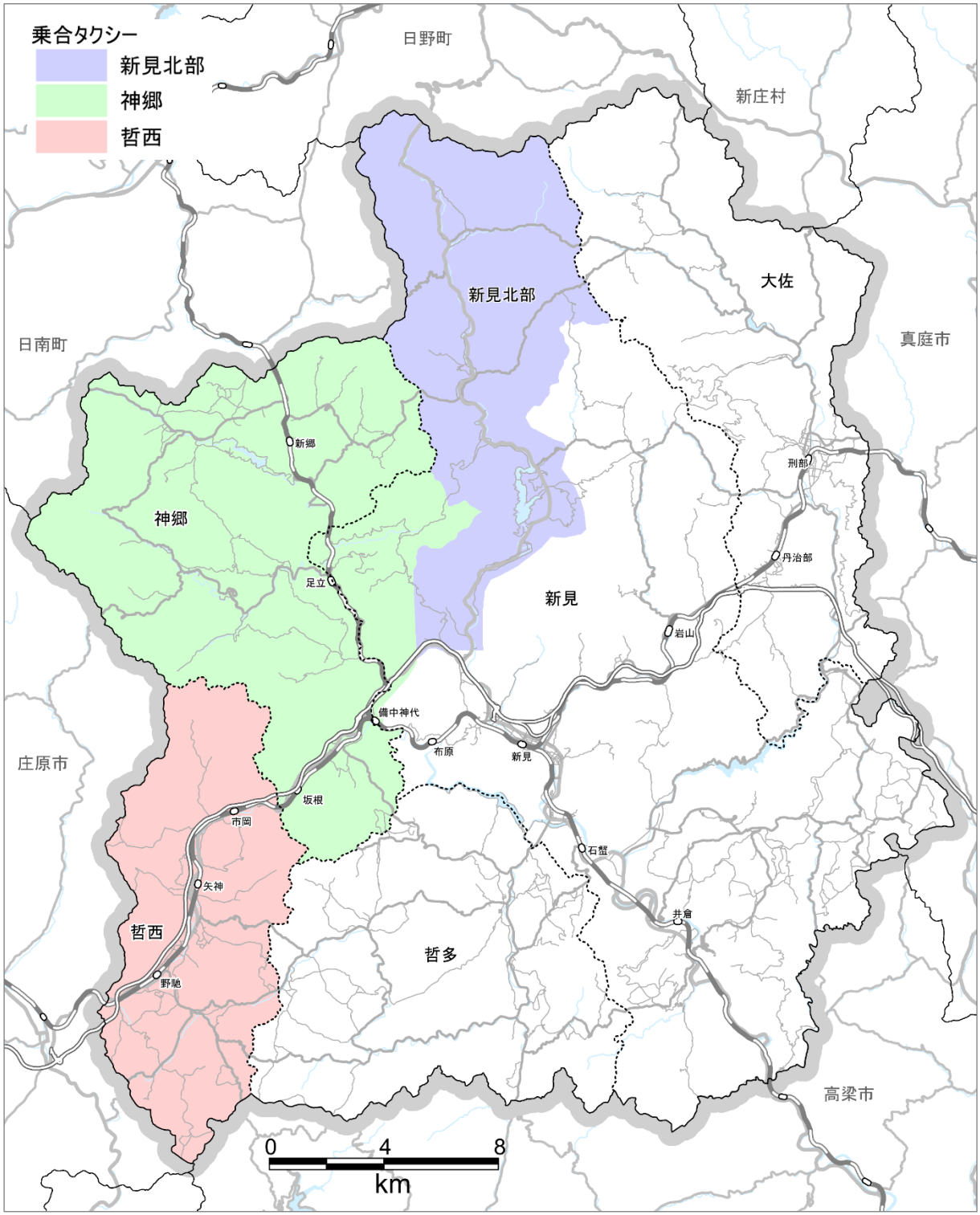
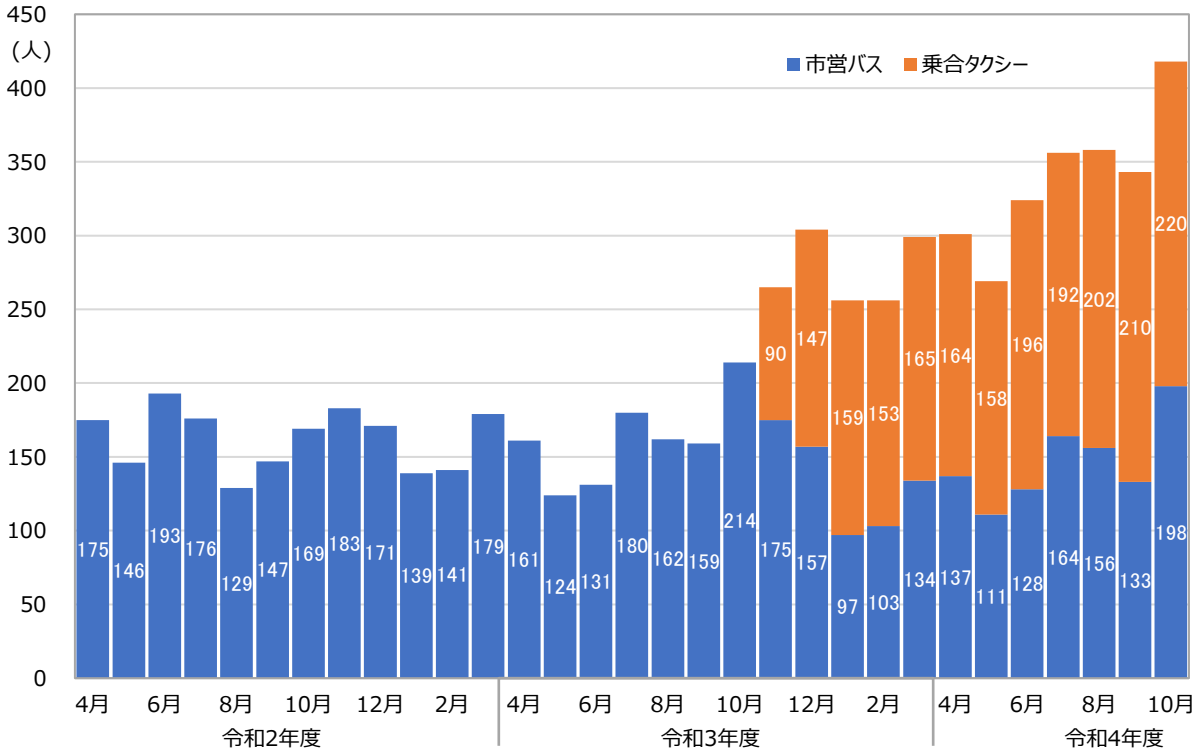


図　乗合タクシー実証運行区域



哲西市営バス・乗合タクシーの月間利用者数の推移

第５章　地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標

1. 地域公共交通の課題

（１）交通空白地域の削減

これまで本市は、駅・バス停から半径 500m圏外を交通空白地域と定義し、ふれあいバスを含めた市営バスの路線網の充実を図ってきました。しかし、駅・バス停から半径 500m圏は、路程距離では最長 700m前後になるとともに、山間地域が多く、高低差も考慮すると、500m 圏内は気軽に公共交通を利用できる圏域とは言い難く、交通空白地域の定義の見直しが必要です。

乗合タクシー・ふれあいバス運行区域外で、駅・バス停から半径 500m圏外の人口は 1,600 人、総人口の 6%になりますが、駅・バス停から半径300m圏（路程400m前後）外の人口は約 5,300 人、総人口の19%を占め、多くの市民が気軽に公共交通を利用できる環境にはない状況です。

一方、運転免許の自主返納制度への関心が高まりつつありますが、日常的に利用できる鉄道や路線バスがない交通空白地域においては、運転免許を返納したくてもできないのが現状です。

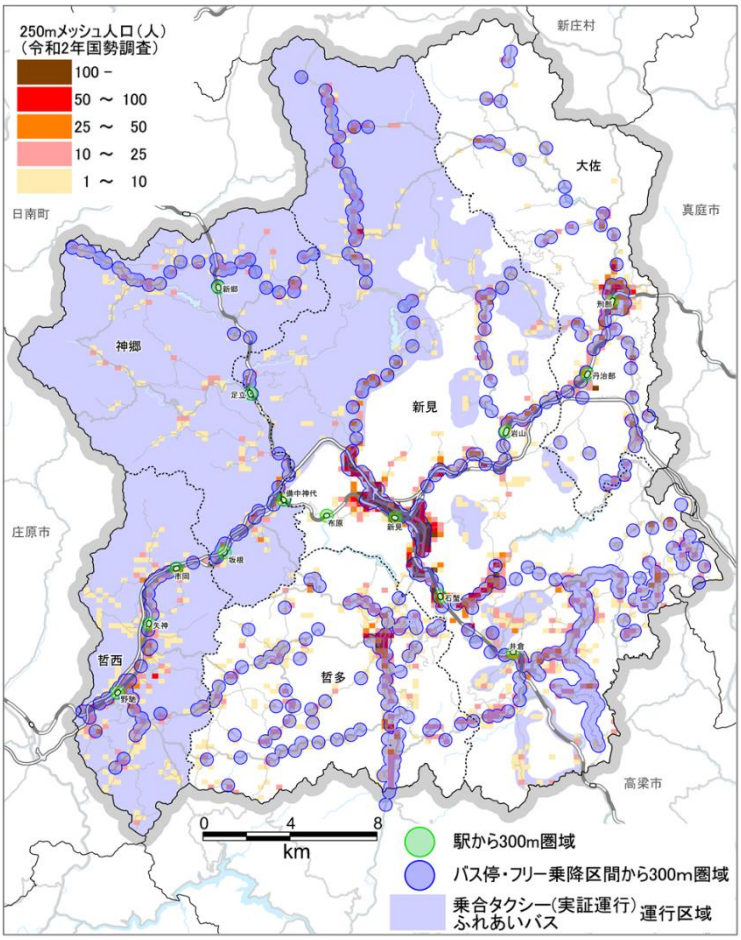


図　駅・バス停から 300m圏と乗合タクシー(実証運行)・ふれあいバス運行区域

公共交通における地域間格差の是正とともに、運転免許を返納しても安心して暮らせるまちづくりの観点から、交通空白地域の更なる削減が必要です。

表　交通空白地域人口

地　域	R2 国勢調査人口	250m メッシュ人口	交通空白地域人口			
			駅・バス停から半径 500m圏外		駅・バス停から半径 300m圏外	
新　見	18,697	18,705	1,080	6%	3,674	20%
大　佐	2,673	2,694	222	8%	698	26%
神　郷	1,631	1,614	0	0%	0	0%
哲　多	2,845	2,842	298	10%	893	31%
哲　西	2,233	2,245	0	0%	0	0%
合　計	28,079	28,100	1,600	6%	5,265	19%

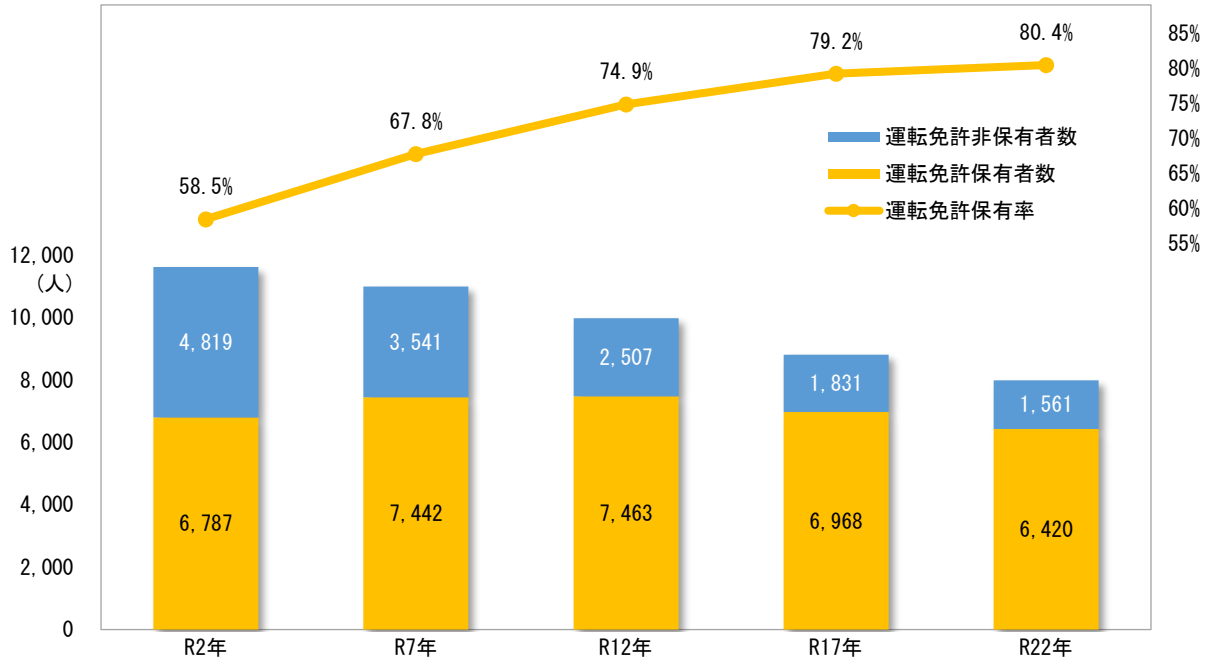
（注）乗合タクシー・ふれあいバス運行区域外で、駅・バス停から半径 500m圏外と 300m圏外の人口を令和 2 年国勢調査人口から算出

（２）公共交通利用対象者層の減少

本市の場合、主な公共交通利用者は、通学利用の小中高生と運転免許を持たない高齢者です。

このうち、運転免許を持たない高齢者については、現在 25～64 歳の約 97%が運転免許を保有しており、これらの現役世代が 65 歳以上の高齢者となっていくにしたがって高齢者全体の運転免許保有率は上昇し、令和 2 年の 58.5%から令和 7 年には 67.8%、令和 12 年には 74.9%になると推計されます。また、高齢者数が令和 7 年には令和 2 年比で 6%減少し、令和 12 年には同 15%減少すると予想されることから、公共交通の主な利用者である運転免許を持たない高齢者数は、令和 7 年には令和 2 年比で約 1,300 人（27%）減少し、令和 12 年には令和 2 年の半数近くまで減少することが予想されます。また、自身が運転免許を持っていなくても、配偶者が車を運転する場合、配偶者による送迎が主となり、公共交通を利用する高齢者数はさらに減少します。

高齢者の公共交通需要の減少をしっかりと見据え、需給バランスを考慮した真に持続可能な地域公共交通を考えていく必要があります。



※H27,R2国勢調査人口に基づくコーホート推計人口、年齢別・男女別運転免許保有率から試算

図　65歳以上の運転免許保有率と運転免許非保有者数の将来推計

（３）乗務員不足への対応

民間路線バスは、厳しい経営環境の中、乗務員不足が深刻化してきており、全国的に乗務員不足を起因とした路線の縮小も始まっています。本市においても、民間バス事業者の乗務員不足は深刻化しつつあり、生産年齢人口の減少に伴い地域全体において人材が不足し、乗務員の新規雇用も思うように進まない中、乗務員の雇用延長や退職者の再雇用等で対処してきました。

現在、コロナ禍にあって、高速バスの運休や貸切バス需要の低迷により乗務員不足は緩和されていますが、ウイズコロナの社会生活へと移行しつつあり、高速バスの再開や貸切バス需要の高まりとともに、乗務員不足の加速が懸念されます。

一方、市営バスは、旅客運送事業者を中心とした運送事業者に運行を委託していますが、貨客を問わず運送業界全体が乗務員の不足と高齢化が進みつつあるとともに、コロナ禍にあって、乗務員の離職が増加しており、廃業を検討する事業者も出てきています。

こうした状況を踏まえると、今後の地域公共交通を考える上で、公共交通を担う乗務員の確保が重要な鍵になります。そのため、乗務員の確保が困難と予想される路線・地域については、運送事業者だけでなく、あらゆる業種を視野に入れて検討するとともに、地域住民による移送サービスや行政による乗務員の雇用支援も検討する必要があります。

（４）次世代モビリティサービスへの対応

公共交通の主な利用者である高齢者は、これまでＩＣＴに弱いとされてきましたが、総務省が行った令和 3 年通信利用動向調査では、すでに 65 歳以上の高齢者の 42%がスマートフォンや携帯電話を使ってインターネットを利用しています。

一方、経済産業省の発表では、2021 年のキャッシュレス決済比率は 32.5%となっており、2025 年までに 4 割程度、将来的には世界最高水準の 80%まで上昇させることを目指し、キャッシュレス決済の推進に取り組むとしています。また、国では、マイナンバーカードのほぼ全国民への普及を目指し、2023 年 5 月を目途にスマートフォンへマイナンバーカード機能を搭載するとともに、2024 年秋には現行の健康保険証をマイナ保険証へ切り替えるとしています。

こうした国が進める施策を踏まえ、公共交通の利便性向上の観点から、スマートフォンによる予約・配車システムやバスロケーションシステムなどすでに普及しているＩＣＴを利用したシステムの導入等についても検討する必要があります。

また、無人自動運転による移動サービスや移動手段（モビリティ）をサービスとして提供する MaaS（Mobility as a Service）[2]の実現など有用性の高い様々な移動サービスの実用化が見込まれており、こうした次世代モビリティサービスへの対応についても検討する必要があります。

[2] MaaS（Mobility as a Service）：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

（５）交通資源の適正配分

公共交通利用対象者の減少が予想されるとともに、バス・タクシーの乗務員不足が懸念される中、利用者の利便性を確保しつつ、交通関連財政支出を効率的なものにしていくためには、需要に見合った運行を基本に限られた交通資源（車両・乗務員等）の適正配分に努めるとともに、運行方法等の見直しが必要です。

また、小中学校のスクールバス路線の多くは、市営バスや民間路線バスの路線と重複運行しており、第３次新見市総合計画では、「スクールバスなどを含めた交通資源の見直しを行い、機能や資源の集約・統合を図るなど、効率的な公共交通体系の確立を進める」としています。

交通資源の適正配分の視点からスクールバスへの住民の乗車や、市営バスや民間路線バスとの統合等の可能性、有効性を検証する必要があります。検証の結果、顕著な効果が見込める路線については、学校、保護者、交通事業者との調整を図りながら混乗化や統合に向けた条件整備を進める必要があります。

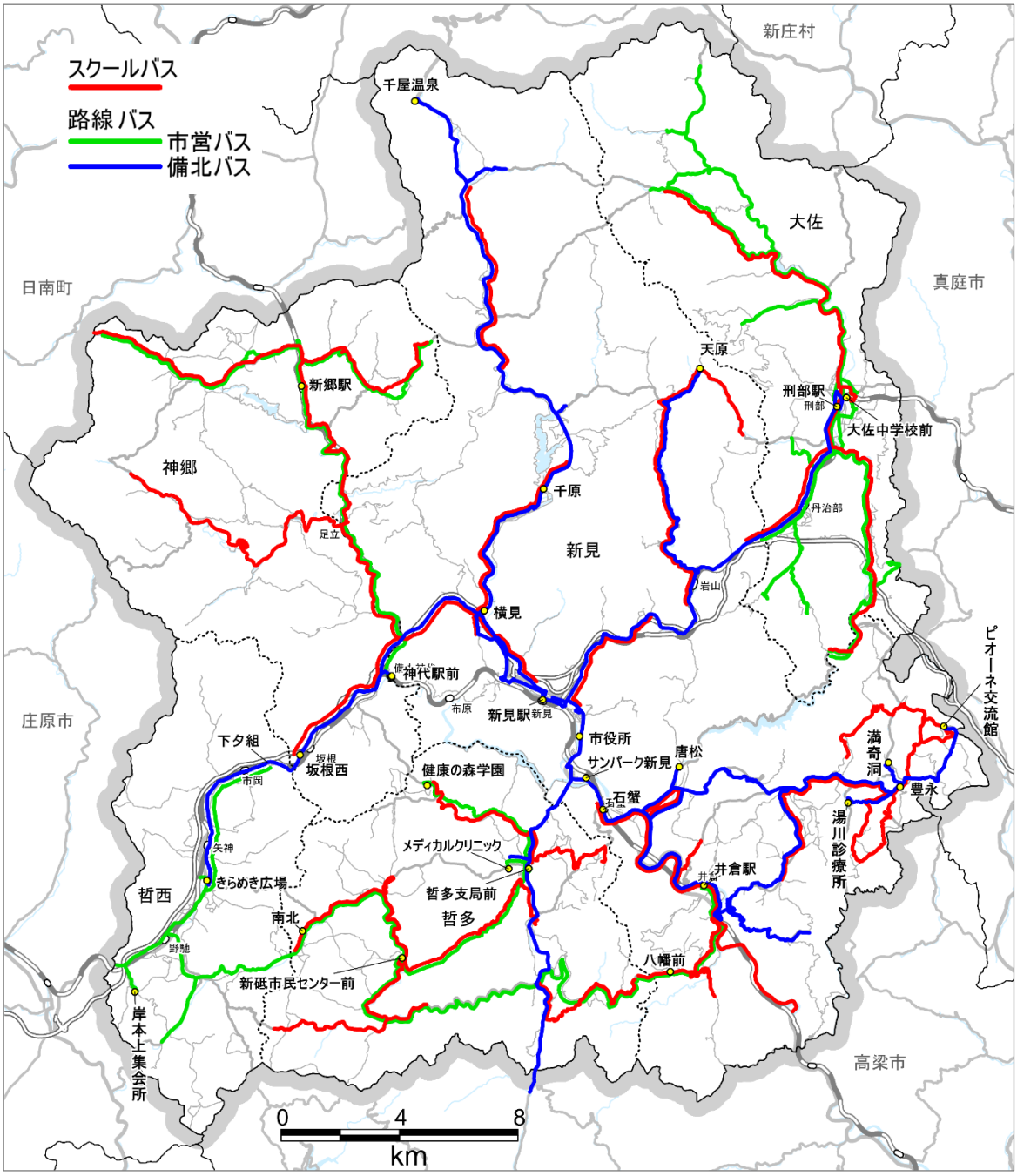


図　スクールバスと路線バス

（６）利用促進

公共交通の利用促進には、利用しやすい環境を整える必要があり、次のような視点から既存の公共交通について検討する必要があります。

- 交通結節点や乗降の多い停留所の待合環境
- 駅・停留所から主要目的地となる学校・職場・医療機関・商業施設等へのアクセス性
- 運行車両の乗降容易性
- 乗務員のホスピタリティ

また、公共交通は「乗って守る」が基本ですが、地域にとって「乗って守りたい」と思う公共交通とはどうあるべきか、あるいは、運転免許を返納しても、安心して暮らせると思える公共交通とはどうあるべきか、運行経費や利用者負担も考慮しながら住民とともに考えていく必要があります。そのためには、その前提として既存の公共交通に関する運行・利用・収支等の情報共有とともに、全国で取り組まれている様々な移動サービス等の情報提供が必要です。

公共交通への住民意識を高めるためにも、利用状況や収支状況等の情報を住民に対して十分に周知することが必要です。

2. 計画の基本理念と基本目標

2-1 基本理念

第 3 次新見市総合計画では、まちの将来像を「人と地域が輝き　未来につながる　源流共生のまち・にいみ」としています。

その根底となる人々の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割等を踏まえるとともに、移動サービスを軸とした地域づくりと持続可能な公共交通の視点から本計画の基本理念を「暮らしを支え、未来につながる地域公共交通」とします。

基本理念

暮らしを支え、未来につながる地域公共交通

2-2 計画の基本目標

地域公共交通の課題を踏まえるとともに、日常生活に必要な移動手段の確保という役割を達成するため、計画の基本目標を次のとおりとします。

基本目標１：暮らしを支える地域公共交通

日常生活に必要な公共交通サービスをだれもがどこでも享受できる生活基盤としての地域公共交通網の構築を目指します。

- ◆ 交通空白地域の削減
- ◆ スクールバスの混乗化・路線バスとの統合
- ◆ 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上

基本目標２：利用しやすい地域公共交通

利用促進の基本となる公共交通環境整備を進めるとともに、わかりやすい情報提供に努めます。

- ◆ 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設
- ◆ ネット予約・キャッシュレス化の推進
- ◆ わかりやすい公共交通情報の提供

基本目標３：地域と共に創る地域公共交通

地域公共交通に資する住民主体の活動を支援するとともに、地域の暮らしを守る地域公共交通を目指します。

- ◆ 住民主体の移送サービス支援
- ◆ 利用促進活動の推進
- ◆ 鉄道の利用促進

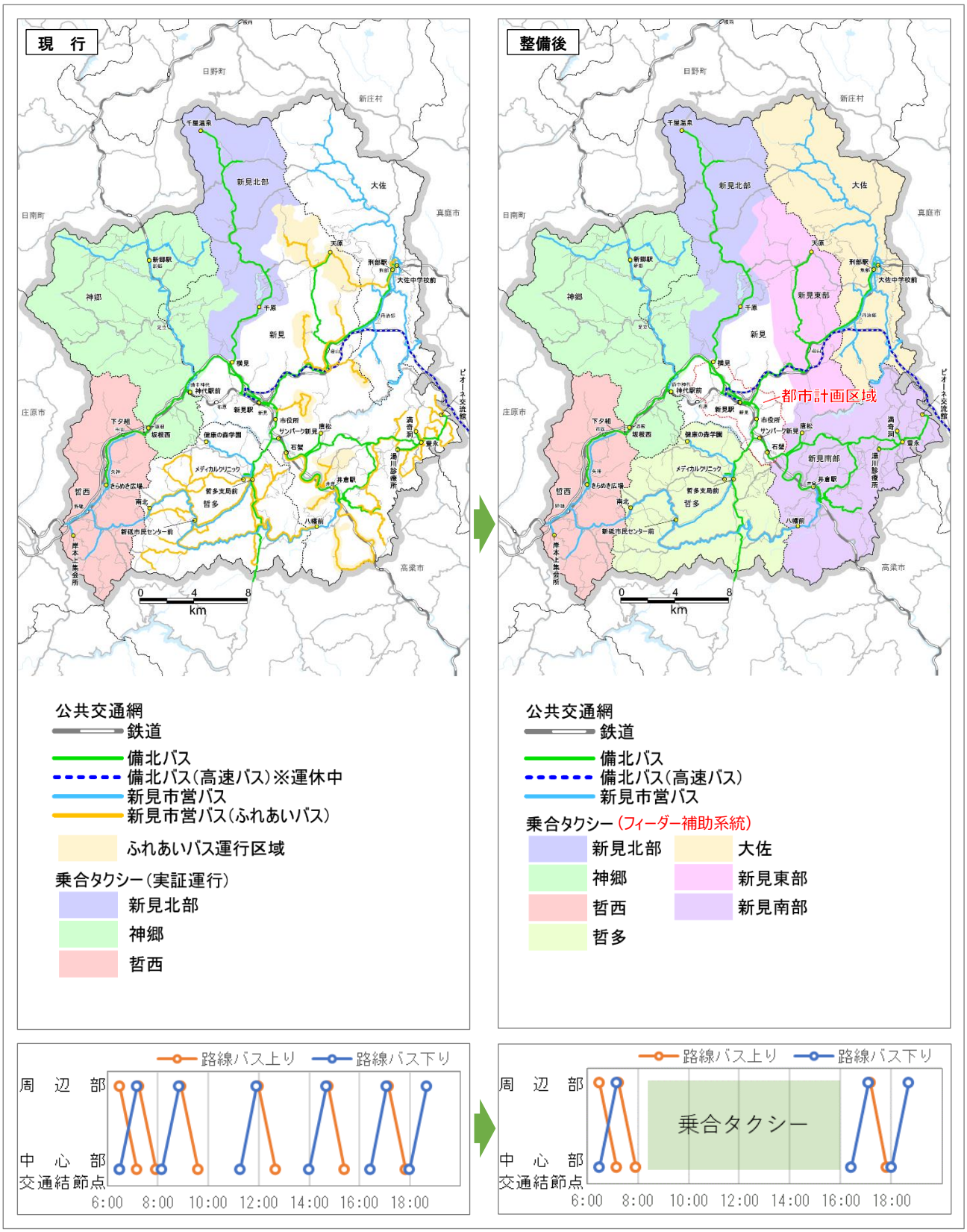


図　地域公共交通整備イメージ

第６章　実施する事業

基本目標1：暮らしを支える地域公共交通

1-1 交通空白地域の削減

【事業概要】

予約型区域運行の乗合タクシーを、中心市街地を除く市内全域に導入し、交通空白地域を削減します。

【事業背景】

- 日常生活に必要最低限の公共交通サービスをだれもがどこでも享受できるようにするためには、まず、交通空白地域を無くしていく必要があります。
- 本市では、芸備線の利用促進の一環として、哲西地域において乗合タクシーの実証運行を令和３年 11 月から実施しており、乗合タクシーの利用者数が市営バスを上回るとともに、市営バスと乗合タクシーを合わせた利用者数は、前年同期に比べて 2 倍近くになっています。また、これまで市営バスやふれあいバスを利用していなかった人の利用も徐々に増えています。
- 令和 4 年 10 月からは、神郷地域、新見北部地域において、同地域の市営バス、民間路線バスの昼間の便（通勤・通学便以外）を休止して乗合タクシーの実証運行を行っています。

【事業内容】

- 乗合タクシー実証運行の効果を検証し、新見北部、新見東部、新見南部、大佐、神郷、哲多、哲西の７区域に導入します。

  乗合タクシーの概要

  自宅送迎を基本とし、乗降場所等の制限はありますが、運行時間帯内であれば、いつでも利用できるオンデマンド運行[3]を基本に検討します。

  - **事業形態**

    市が事業主体となる交通空白地有償運送の区域運行とし、運行は市営バス運行事業者及び市内のタクシー事業者等に委託します。
  - **利用区間**

    利用区間は、自宅送迎を基本とし、自宅（付近）と指定する各区域内の乗降場所（駅、バス停、医療機関・商業施設・公共施設等）間に限定します。
  - **利用対象者**

    だれでも利用できるものとします。
  - **運行日・運行時間帯**

    運行日及び運行時間帯は、主たる利用者として想定する運転免許を持たない高齢者の通院・買物等の利用を想定し、平日の日中運行を基本に検討します。

[3] オンデマンド運行：運行時間帯であれば、普通のタクシーと同様に電話した時に空車があれば、すぐ利用できますが、空車がなければ、空車が出るまで待つ必要があります。

- **運行方法**

  運行ダイヤは設けず、運行日の運行時間帯内であれば、いつでも利用できるオンデマンド運行を基本に運行方法を検討します。

  また、同一時間帯に同一方向の複数利用申し込みがあれば、乗り合って利用し、限られた交通資源の適正配分と効率的運行により、空車待ち時間や迎車時間の短縮化を図ります。

- **ふれあいバス・路線バスの縮小**

  乗合タクシーの導入に合わせて当該区域のふれあいバスを廃止するとともに、当該区域の路線バス（民間路線バス、市営バス）は、原則的に通勤・通学等一定の利用がある便以外を廃止します。

- **フィーダー補助系統化**

  乗合タクシーは、日中の路線バスに代わって各区域内での移動利用だけでなく、鉄道や路線バスと結節することで中心市街地への買物・通院等をサポートする機能を持ち合わせており本市の公共交通ネットワークを構成する重要な交通機関となります。

  一方、運送事業者や自治体の運営努力だけでは路線の確保・維持が困難であることから、フィーダー補助系統化を図ります。

- 中心市街地及びその周辺部の交通空白地域については、道路アクセス等の地理的状況、隣接する乗合タクシー対象区域の交通結節点等を踏まえ、同乗合タクシー対象区域の拡大、タクシー助成、後述する住民主体による移送サービス等状況に応じて対応を検討します。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

- 乗合タクシーの導入にあたり競合関係にある交通事業者との基本合意が整った区域から導入を進めます。
- 運行にあたっては、運行実施計画案策定・承認、許認可申請、運行委託事業者選定、運行車両確保等の準備期間を 1 年程度とします。
- 令和 9 年度までに新見北部、新見東部、新見南部、大佐、神郷、哲多、哲西の 7 エリアへの導入を完了させます。

1-2 スクールバスの混乗化・路線バスとの統合

【事業概要】

路線バス（市営バス・民間路線バス）と重複運行するスクールバス路線は、スクールバスの一般混乗化または路線バスとの統合を進めます。

【事業背景】

- スクールバスは、市内の小中学校 22 校のうち 17 校で計 23 路線が運行しており、市営バスや民間路線バスと多くの区間を重複運行している路線もあります。こうした路線の多くは、小中学校の統廃合措置としての運行という経緯もあり、これまで路線バスとの統合や混乗化等の検討をしてきましたが、学校活動に即した機動的な運行が制約されるなどの問題もあり、実現していません。
- スクールバス、路線バスともに利用者が減少する中にあって、限られた交通資源の適性配分及び持続可能な公共交通の視点からスクールバスの混乗化や路線バスとの統合を検討する必要があります。

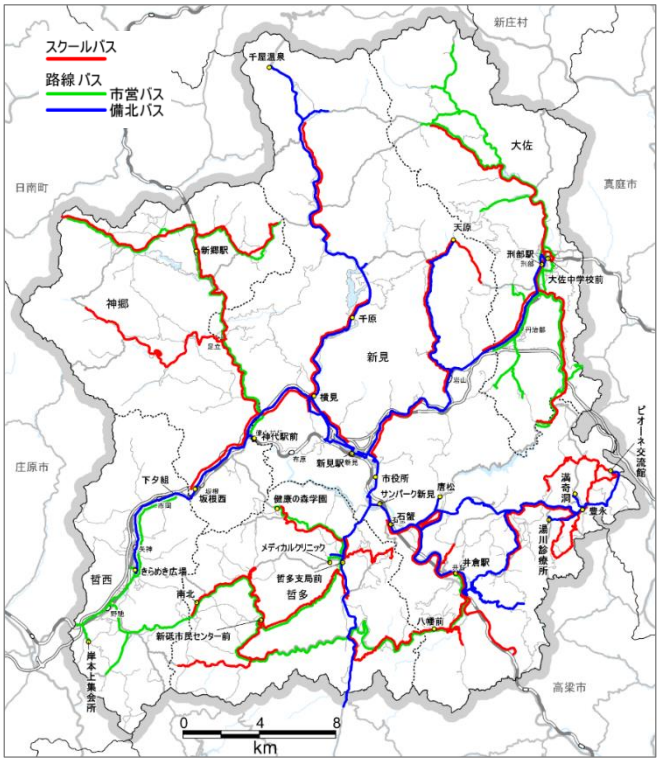


図　スクールバスと路線バス（再掲）

【事業内容】

- 路線バスと多くの区間を重複運行するスクールバス路線について、スクールバス、路線バスの運行・利用状況を調査します。
- 調査の結果、スクールバスの混乗化や路線バスとの統合により大幅な運行経費削減が見込めるなど高い有意性が認められる路線については、当該学校、保護者、交通事業者と調整を図りながら、通学利便性を損なわないように混乗化や路線バスとの統合を進めます。

【実施主体】

新見市、交通事業者、新見市教育委員会

【実施時期】

- 運行・利用状況の調査（令和 5 年度から実施）
- スクールバスと路線バスの統合に関する検討（調査結果などに基づき随時実施）

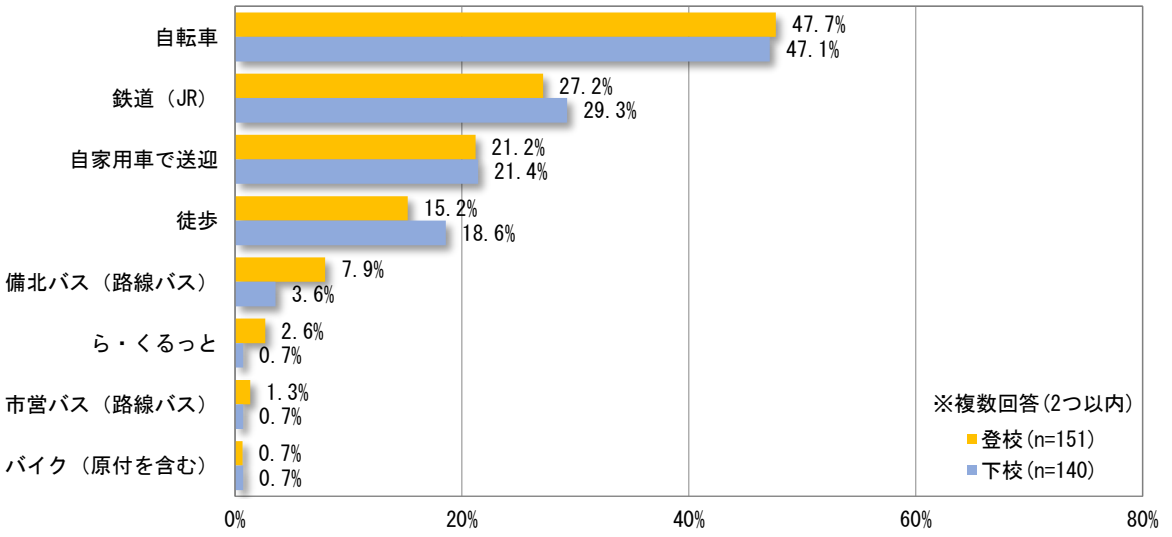
1-3 新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上

【事業概要】

新見公立大学の学生約 770 人の通学や買物などの利便性向上のため、新見駅と大学をタイムリーに結ぶ路線バスを運行します。

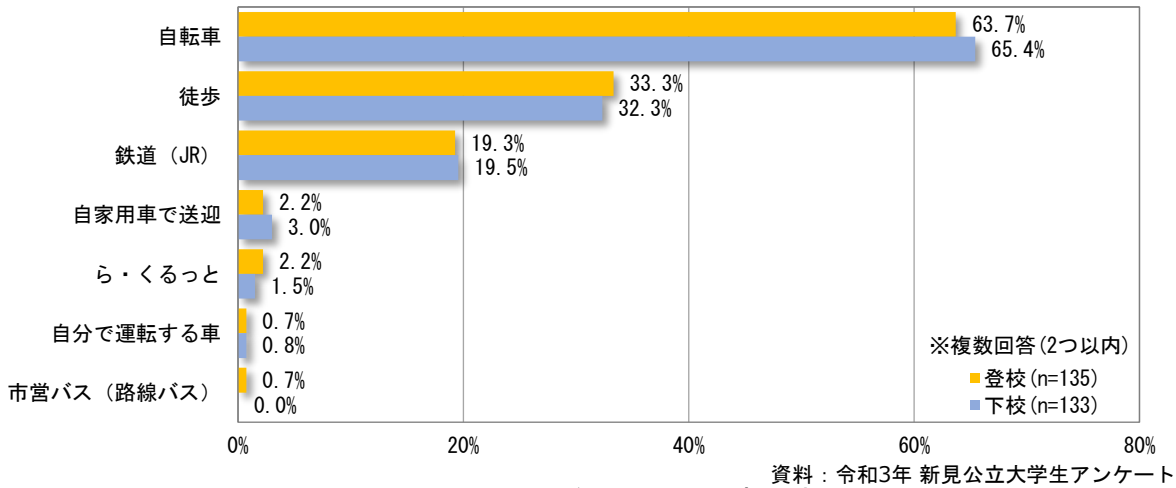
【事業背景】

● 令和３年度に実施した高校生アンケートでは回答者の 29.3%が、新見公立大学生アンケートでは回答者の 19.5%が通学に鉄道を利用していると回答しています。また、新見駅利用者の半数近くは通学利用であり、鉄道は市内の高校・大学への通学に欠かせないものとなっています。



資料：令和3年 高校生アンケート

図 高校通学時の主な交通手段（再掲）



資料：令和3年 新見公立大学生アンケート

図 大学通学時の主な交通手段（再掲）

● 登校時間帯の伯備線、芸備線、姫新線の新見駅着は 4 本（7：53、8：03、8：06、8：07）で、これに合わせて路線バスは、新見駅から高校方面へ４便（7：58、8：08、8：10、8：15）運行していますが、新見公立大学方面へは 8：58 発の 1 便のみで、51～65 分の待ち時間となっています。下校時間帯（概ね 16：00～19：00）に新見駅を発車する列車は 10 本あり、高校から新見駅への路線バスは 10 便あります

が、新見公立大学からの路線バスは、新見駅 18：26 着の 1 便のみで、利用できる列車は、伯備線上り 18：53、下り 18：41、姫新線 18：48 の 3 本しかなく、東城方面への列車には間に合いません。

- こうした状況もあり、新見公立大学生アンケートの意見・要望では、回答者の半数が「路線バスの増便、授業時間に合わせた運行」を挙げています。

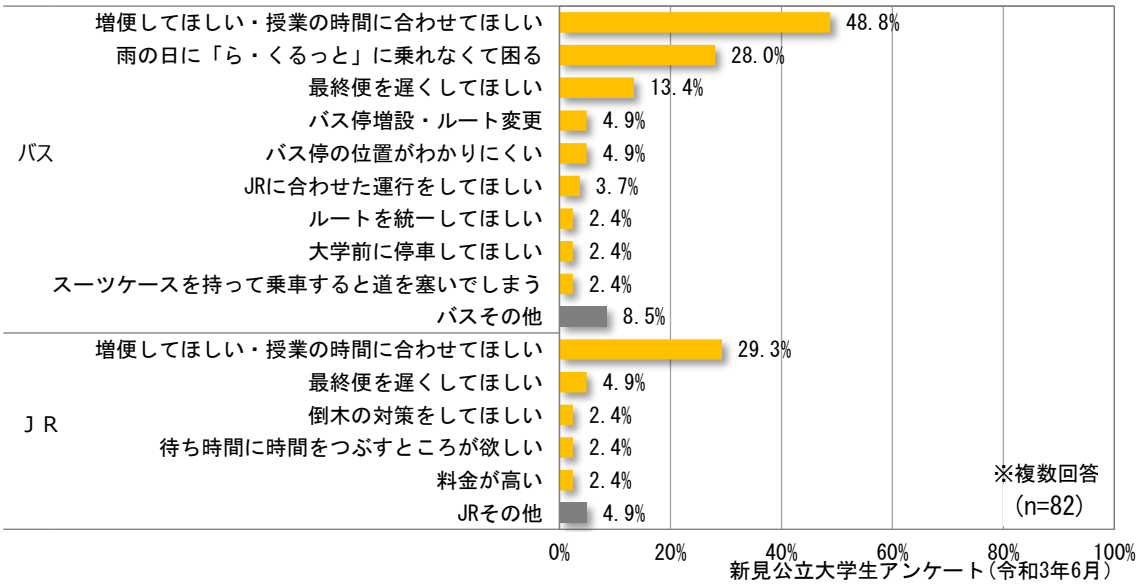


図　新見公立大学生の公共交通に対する意見・要望（再掲）

- 駅から大学までの交通手段として、通常は主に自転車が利用されていますが、雨の日は「ら・くるっと」などバスの利用者が増加し、乗車できない状況も発生しています。
- 令和 2 年度の市内 14 駅合計の日乗車人員は 723 人で、このうち 75%を定期券利用者が占めています。一方、芸備線の利用促進の一環として実証運行中の哲西乗合タクシーについては、駅での乗降数は全乗降数の 4.7%（日乗降数は 0.3 人）となっています。
- 鉄道の利用促進には、直接的な施策だけでなく、2 次交通の充実など駅へのアクセス環境を整えることも大切です。

【事業内容】

- 交通事業者と調整を図り、新見駅と新見公立大学を結ぶ路線バスを含む市街地の路線バスの充実を図ります。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

令和 7 年度運行開始

基本目標2:利用しやすい地域公共交通

2-1 主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設

【事業概要】

主要バス停の待合環境整備を進めるとともに、国道 180 号沿線に総合病院、スーパー、ドラッグストア等が集積する場所へのバス停設置に努め、通院・買物の利便性の向上を図ります。

【事業背景】

- 路線バスの主な利用者は、通勤・通学利用者、特に高校通学利用者と車を持たない高齢者です。市内の高校（新見高校南校地、新見高校北校地、共生高校）の最寄バス停は、新見高校前と城山で、いずれも新見駅に次いで乗降者の多いバス停です。しかし、新見高校前と城山には、歩道が狭いため、上屋もベンチもありません。
- 神郷・新見北部乗合タクシーの実証運行に伴い、中心市街地への交通結節点と位置づけた横見バス停と、今後乗合タクシーの導入を進める新見南部区域から中心市街地への交通結節点となるサンパーク新見バス停の間で、横見～サンパーク線を令和４年１０月から運行しています。両バス停とも上屋が整備されていますが、横見バス停上屋はやや狭く、サンパークバス停は、前面道路の左右の見通しがやや悪い上、横断歩道はありますが、信号機がなく、道路横断時の安全性が危惧されます。
- 令和３年度に実施した市民アンケートでは、よく利用する商業施設としてフレスタ新見店が第１位に、医療機関として長谷川紀念病院が第 2 位となっており、以前からこれらの施設に近い国道 180 号へのバス停設置要望が挙がっていました。しかし、国道 180 号の同地点は、4 車線で交通量も多い上、交通を妨げないようにバスの専用停車スペースを整備する場所もなく、また、両施設への右折車両も多いため、安全上の問題からもバス停設置が難しい場所です。

【事業内容】

- 交通結節点となるバス停や乗降者の多いバス停の利用状況や立地条件を踏まえ、待合環境整備を進めます。
- 国道 180 号へのバス停設置を実現するため、設置場所の選定段階からバス停設置に関する許認可機関の指導・協力を仰ぎながら設置場所・施設内容を検討するとともに、設置予定地に隣接する民地の所有者等へ、その必要性等を丁寧に説明し、理解を得られるように努めます。

バス停整備イメージ

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

- 主要バス停待合環境整備（令和 7～9 年度）
- 国道 180 号へのバス停新設（令和 5 年度）

2-2 ネット予約・キャッシュレス化の推進

【事業概要】

乗合タクシーのネット予約体制を整備するとともに、市街地循環バス「ら・くるっと」のキャッシュレス決済化を進めます。

【事業背景】

- 公共交通を利用する個人旅行者のほとんどは、乗換案内等のナビサイトを利用するとともに、宿泊その他利用に際して予約が必要なものは、ネットで予約しています。
- 乗合タクシーの主な利用者でもある後期高齢者のスマートフォン等を使った国内のインターネット利用率は、現在25%にとどまりますが、国が進める施策によって、おサイフケータイ、健康保険証、身分証明書などとしての機能を持つことができるスマートフォンは、後期高齢者においても今後普及が進むものと思われます。
- 県内の公共交通においても、IC カードやスマートフォンによるキャッシュレス決済が普及しつつあり、MaaS などシームレスな移動を目指す次世代公共交通においては、キャッシュレス決済が不可欠です。

【事業内容】

- 乗合タクシーをネットで予約できるよう体制を整備します。
- 市街地循環バス「ら・くるっと」を ICOCA（イコカ）[4]が利用できるように整備します。

【実施主体】

新見市、交通事業者

【実施時期】

- 乗合タクシーネット予約（令和 8 年運用開始）
- 市街地循環バスのキャッシュレス決済化（令和 5 年度）

[4] ICOCA（イコカ）：JR 西日本が発行する IC カード乗車券。スマートフォンで「ICOCA」の機能を利用できるサービスは、2023 年春開始予定。

2-3 わかりやすい公共交通情報の提供

【事業概要】

乗合タクシーの利用促進のためには、信頼できる身近な人からの情報提供が最も効果的であることから、情報提供できる体制を整えるとともに、ネット予約できるように体制を整えます。また、公共交通の利用を前提とした市内の観光・娯楽スポット等への行き方がわかる案内板の設置や観光情報サイトの見直しを進めます。

【事業背景】

- 乗合タクシーの導入を進めていくうえで、紙ベースでの利用案内等では、利用方法が分からない高齢者もいます。こうした人に利用してもらうためには、信頼できる身近な人からの情報提供が最も効果的です。
- 乗合タクシーの普及に伴い市民だけでなく、来訪者への的確な情報提供も欠かせません。定時定路線から予約型区域運行へとシフトする中で、乗合タクシーの観光二次交通としての役割も踏まえて、情報提供の在り方を検討する必要があります。
- 公共交通利用者層が減少していく中で、利用者を増やしていくためには、利用者個々の利用頻度を上げていく必要がありますが、通勤・通学・通院利用の頻度を上げるのは困難であるとともに、買物利用にも限界があります。そのため、これまで利用の少なかった趣味・娯楽等での利用促進が必要です。令和４年 10 月から運行を開始した新見北部乗合タクシーでは、運行当初から新見千屋温泉へ行くために、区域外から利用や問い合わせがあります。

【事業内容】

- 信頼できる身近な人からのマンツーマンでの利用案内を前提に、地域団体や民生委員等を通じた対象者本人や対象者家族への利用案内活動を促進するため、地域団体・民生委員の会合等に合わせて乗合タクシーを含めた公共交通に関する情報交換を定期的に行います。
- 公共交通の利用を前提とした市内の温泉施設・観光スポット、その他の主要施設への行き方がわかる案内板を新見駅、横見バス停、サンパークバス停に設置するとともに、本市の観光情報サイトに公共交通アクセスの視点を取り入れます。

【実施主体】

新見市、交通事業者、関係団体

【実施時期】

乗合タクシーの最終導入区域の運行実施計画案策定に合わせて実施（令和８年度）。

基本目標3：地域と共に創る地域公共交通

3-1 住民主体の移送サービス支援

【事業概要】

地域の住民組織等への支援を無償での移送サービスにも拡充します。

【事業背景】

- 市内には、無償で移送サービスを行っている地域の住民組織がいくつかあります。また、隣接市が生活圏に含まれる地域では、隣接市への移送サービスを無償で行っているところもあります。
- 本市には、公共交通空白地有償運送支援事業補助金制度がありますが、その名のとおり、有償運送が対象であり、無償運送は対象となりません。また、同制度の利用は、これまでありません。
- 地域の住民組織が公共交通空白地有償運送を行うためには、地域公共交通会議または運営協議会の承認や道路運送法に基づく登録など、住民組織にとっては、ハードルが高いと言えます。また、地域のために善意で行っている移送サービスを有料化することに抵抗感を持つ人もいます。
- 乗合タクシーは、ある程度のまとまった需要量が見込める単位（区域）が対象となるとともに、移動ニーズをある程度集約化するために目的地となる乗降場所等を制限する必要があります。
- 乗合タクシーのサービス水準を地域住民の移動ニーズに沿って上げていくためには、相応の交通資源を投入する必要があり限界もあるため、乗合タクシーを補完するものとして、住民主体の無償移送サービスの支援が必要です。

【事業内容】

- 住民組織による無償移送サービス活動を支援するための制度の創設、または、こうした無償運送も対象となるように公共交通空白地有償運送支援事業補助金制度を見直します。
- 地域づくりの一環として、相互扶助精神や善意で行われている無償移送サービスの実態や、今後取り組みたいと考えている住民組織・団体等を把握するとともに、情報交換の場として、これらの組織・団体で構成する連絡協議会等を設置します。
- 移送サービスに関する共通課題を整理し、課題解決に向けた官民一体となったサポート体制を整備します。

【実施主体】

新見市、住民組織、民間団体

【実施時期】

- 住民移送サービス組織連絡協議会(仮称)を設立：令和 7 年度
- 住民組織による無償移送サービス支援制度：令和 6 年度制度創設、令和 7 年度運用開始

3-2 利用促進活動の推進

【事業概要】

各地域において身近な公共交通に関する情報共有・意見交換の場を設け、公共交通の利用促進を考える機運を醸成するとともに、優れた改善提案等に迅速に対応できる体制を整備します。

【事業背景】

- 市民のほとんどが自家用車で移動することから、公共交通はごく限られた人の移動手段でしかなく、身近であるべき地域公共交通が、多くの市民にとっては遠い存在となっています。
- こうした中、公共交通の利用促進を考える上で、まず地域住民に地域を走る路線バスや乗合タクシーの運行・利用状況を正しく認識してもらう必要があります。
- 公共交通は「乗って守る」が基本ですが、貨客混載の規制緩和やタクシーによる買物代行などさまざまな付帯サービスも始まっており、「乗って守る」だけでなく、「使って守る」という視点も必要です。
- 地域にとって「守りたい」と思う公共交通とはどうあるべきか、あるいは、運転免許を返納しても、安心して暮らせると思える公共交通とはどうあるべきか、運行経費や利用者負担も考慮しながら地域住民とともに考えていく必要があります。また、路線バスや乗合タクシーの運行に合わせた生活スタイルの定着化など効率的な運行を地域住民とともに考えていく必要もあります。

【事業内容】

- 各地域において、行政、地域住民、運行事業者による連絡会議を開催し、路線バス、乗合タクシーの路線ごとの利用状況や財政負担状況等を踏まえた上での意見交換の場を設け、地域住民一人ひとりが危機感を持って公共交通の利用促進を考える機運を醸成します。
- 連絡会議で出された優良な改善提案等に迅速に対応できる体制を整備します。

【実施主体】

新見市、住民組織・民間団体、交通事業者

【実施時期】

令和 5 年度から開催

3-3 鉄道の利用促進

【事業概要】

市民や地域にとって重要な公共交通機関である鉄道を、持続可能な移動手段として維持していくため、利用促進の取組を推進します。

【事業背景】

- 本市は、ＪＲ伯備線、姫新線、芸備線が結節した交通の要衝として、鉄道とともに発展してきた歴史があり、現在でも鉄道は、地域経済の振興にも大きな役割を果たしています。
- 鉄道は、市民が通勤、通学、通院、買物など日常生活や広域間移動で利用しており、また、観光客や来訪者なども多く利用していることから、欠かせない公共交通機関となっています。
- 西日本旅客鉄道(株)は鉄道利用者の減少に伴い、利用が少なく経営が厳しい路線を公表し、当該路線を単独で維持することが困難であることから、関係者間において将来に向けた地域公共交通の姿を検討したいとしています。
- 本市にとって重要である鉄道を将来の世代につなげていくためには、鉄道利用者の増加が必要です。

【事業内容】

- 鉄道を利用しやすくするためには、アクセス性の向上が重要であることから、駅への二次交通を改善します。
- 鉄道の利用促進のためには、行政だけでなく民間団体等の活動も必要であることから、官民連携組織により利用促進に取り組みます。
- 鉄道は広域ネットワークであることから、沿線自治体等とも連携しながら利用促進に取り組みます。
- まちづくりをはじめ、観光振興や交流人口増加に伴う施策や事業と連携しながら、利用促進に取り組みます。

【実施主体】

新見市、民間団体、地域住民、関係自治体、西日本旅客鉄道(株)

【実施時期】

令和５年度から随時実施

4. 数値目標

計画の達成状況等を評価・検証するために、数値目標を下表のとおり設定します。

数値目標

		データ取得方法	現在値（令和3年度）	目標値（令和9年度）
交通空白地域人口比率		人口分布（200mメッシュ）データにより毎年計測	18.7 %	5.0 %
市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数（一般）		運行事業者保有の利用者数データにより毎年計測	16,491 人	20,000 人
市街地路線	市街地循環バス利用者数	運行事業者保有の利用者数データにより毎年計測	34,969 人	23,400 人
	横見-サンパーク線	運行事業者保有の乗降データにより毎年計測		19,200 人
	計		34,969 人	42,600 人
市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率		運賃収入・運行経費データにより毎年計測	2.9 %	7.3 %
公共交通関連財政支出		普通会計決算から毎年整理	322,360 千円	320,000 千円

＜目標値設定にあたっての考え方＞

公共交通空白地域人口比率

駅・バス停から 300m圏外、及びふれあいバス・乗合タクシー等の運行区域外、タクシー助成対象区域外、その他移送サービス対象区域外を交通空白地域と定義し、中心市街地及びその周辺部を除く市内全域に乗合タクシーを導入するとともに、中心市街地及びその周辺部の主な交通空白地域については、隣接する乗合タクシー対象区域の拡大、住民主体による移送サービス等により交通空白地域を削減し、総人口に占める交通空白地域人口比率 5%を目標値とします。

市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数（一般）

市が運行する市営バス・ふれあいバス・乗合タクシーの令和 3 年度の利用者は、32,200 人でその 95%が市営バス利用者で、小中学生（通学利用：無料）も含まれています。市営バスの一般利用は運賃収入から 15,000 人程度と試算され、ふれあいバス、乗合タクシーを含めた一般利用は約 16,500 人です。

表　令和3年度市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー利用者数(一般)

市営バス	ふれあいバス	乗合タクシー	合　計
※15,000人	777人	714人	16,491人

※市営バスの一般利用者数は、一般の平均運賃を150円として運賃収入から試算
注：乗合タクシー：令和3年11月～令和4年3月の利用者数

乗合タクシーの主な利用者は、車を持たない高齢者であり、65 歳以上の運転免許を持たない人は令和 3 年から令和 9 年までの 6 年間で約 3 割減少すると予想されます。しかし、市営バス・ふれあいバスが運行していない地域への拡大により相殺されるとともに、市営バス・ふれあいバスから乗合タクシーへのシフトにより、利用者一人当たりの利用頻度が 1.2 倍程度に増加するものとし、年間利用者数 20,000 人を目標値とします。

市街地路線利用者数

乗合タクシーは、利用の少ない路線バスの昼間の便の廃止を前提とした運行であるため、市街地路線の利用者数は、横見バス停、サンパークバス停を交通結節点とする区域の路線バス利用者数を基に推計します。

乗降調査結果から 9：00～16：00 の時間帯を運行する便の年間利用者数(平日)を民間路線バス 12,700 人、市営バス 4,320 人と推計します。民間路線バスについては、現行利用者がそのまま市街地路線に移行するものとし、市営バスについては、乗合タクシーへの転換に伴い利用者が 1.2 倍程度に増加するとともに、そのほとんどが市街地路線を利用するものとします。

その結果、路線バスの乗合タクシーへの転換に伴う市街地路線の利用者数は 17,000 人となり、市街地循環バスの利用者数と合わせて 52,000 人となります。

表 路線バス日中運行便（9：00～16：00）利用者数と市街地路線利用者推計

	路　　線	令和3年度 平日年間利用者数	市街地路線 年間利用者推計	交通結節点
民間路線バス	千屋温泉～市役所	3,000人	3,000人	横見バス停
	満奇洞～新見駅	7,400人	7,400人	サンパークバス停
	坂本～新見駅	2,300人	2,300人	サンパークバス停
	計	12,700人	12,700人	
市営バス	神郷路線	2,300人	2,760人	横見バス停
	哲多路線	1,300人	1,560人	サンパークバス停
	計	3,600人	4,320人	
合　　計		16,300人	17,020人	

一方、民間路線バスの利用者数は平成 26 年から令和 3 年までの 7 年間で 20.9%減少（年率 3.29%）しており、この減少率で令和 9 年度の利用者数を試算すると 42,540 人（令和 3 年度比 18.2%減）となり、年間利用者数 42,600 人を目標値とします。

令和 9 年度 42,540 人≒52,000 人× (1-0.0329)^6 年

また、42,600 人を運行便数で案分すると、市街地循環バス 23,400 人、横見-サンパーク線 19,200 人となります。

市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率

中心市街地及びその周辺部を除く市内全域に乗合タクシーの導入が完了する令和 9 年度には、一般利用者のほとんどが乗合タクシーを利用し、市営バスの利用は限られると考えます。乗合タクシーの 1 人 1 回当たりの運賃は、500 円で、市営バスを含めた平均運賃を 400 円と設定し、年間運賃収入を 800 万円と見込みます。

一方、運行経費は、人件費、燃料費その他の上昇により 20%程度上昇するものとし、年間運行経費を 1 億 1,000 万円と見込み、収支率 7.3%を目標値とします。

表 市営バス・ふれあいバス・乗合タクシー収支率

	利用者数	運賃収入		運行経費	収支率
		総額	1人1回当たり		
令和3年度	16,491人	2,658千円	0円	91,395千円	2.9%
令和9年度	20,000人	8,000千円	400円	110,000千円	7.3%

公共交通関連財政支出

人件費、燃料費その他の上昇分を、スクールバスを含めた路線の統廃合をはじめとした交通資源の適正配分により相殺するものとし、公共交通関連財政支出額 3 億 2,000 万円を目標値とします。

5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

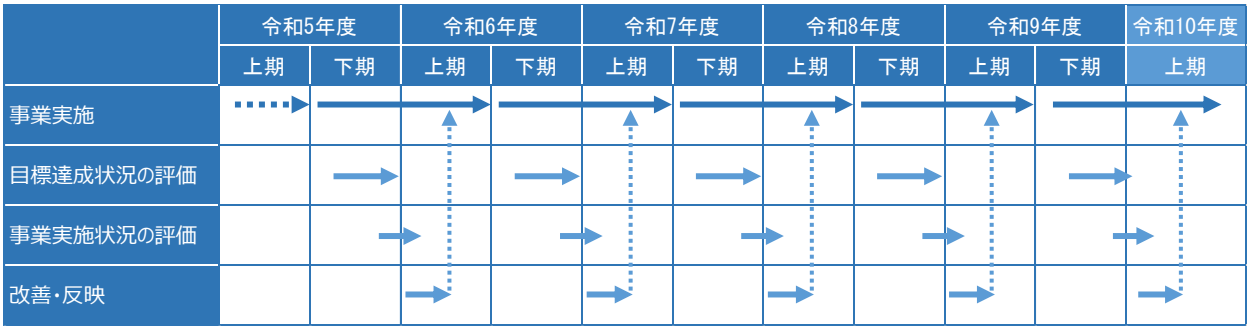
5-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本市の公共交通がまちづくりと連動し、市民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施に当たっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化（利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等）に柔軟に対応する必要があります。このため、各事業の実施においては Plan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）による PDCA サイクルを導入し、新見市地域公共交通会議において適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

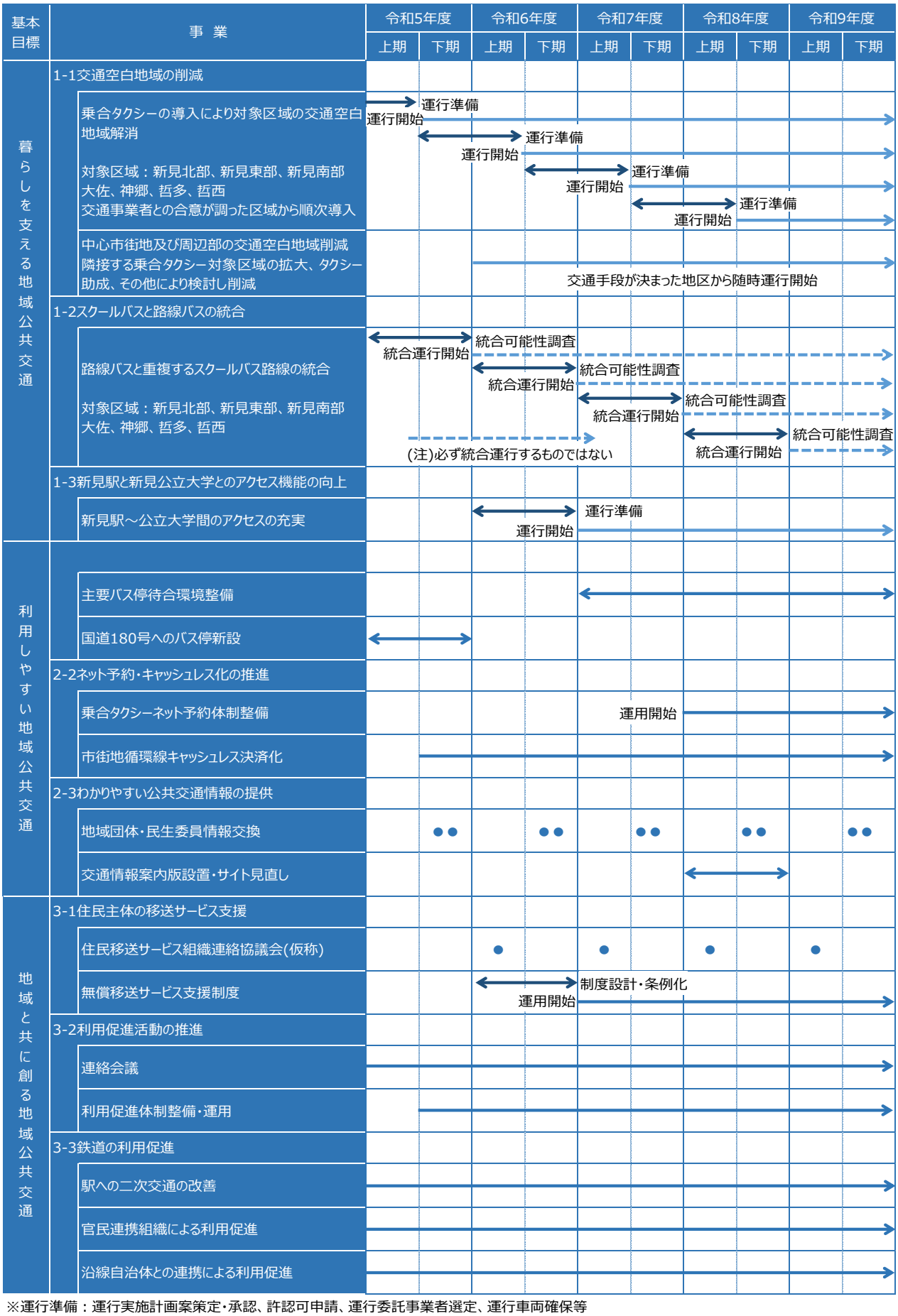
また、本計画全体に関しても、計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

長期的な事業進捗管理、評価スケジュール



年間単位の進捗管理、評価スケジュール

5-2 事業実施スケジュール



※運行準備：運行実施計画案策定・承認、許認可申請、運行委託事業者選定、運行車両確保等

資　料

新見市地域公共交通会議要綱

平成１８年１２月１日
告示第１３６号
改正　平成２２年３月１２日告示第２８号
平成２２年３月２６日告示第７１号
平成２９年６月７日告示第９４号
令和３年６月９日告示第１１５号
令和４年３月３１日告示第５２号

（目的）

第１条　新見市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等を旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第６条第１項に規定する協議会及び道路運送法施行規則（昭和２６年運輸省令第７５号）第５１条の７に規定する運営協議会を兼ねる組織として設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等に関する事項
（２）　市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
（３）　公共交通に関する計画の作成及び変更の協議に関する事項
（４）　公共交通に関する計画の実施に係る連絡調整に関する事項
（５）　公共交通に関する計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
（６）　道路運送法施行規則第５１条第１号に規定する市町村運営有償運送及び同条第２号に規定する公共交通空白地有償運送に関する事項
（７）　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第３条　交通会議の構成員は委員及び専門員とする。

２　委員は、次の各号に掲げる者について市長が委嘱し、又は任命する。

（１）　市長又はその指名する者
（２）　公共交通事業者の代表
（３）　一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体の代表
（４）　市民又は利用者の代表
（５）　学識経験を有する者その他交通会議の運営上必要と認められる者
（６）　公共交通空白地有償運送事業を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者又はその代表者が指名する者

３　委員の任期は、委嘱又は任命の日から２年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

４　委員は再任することができる。

５　専門員は、中国運輸局岡山運輸支局、その他公共交通に関し専門的な知識を有する者のうち、市長が必要と

認めた者とする。

（会長及び副会長）

第４条　交通会議に会長、副会長を置き、委員の中から互選する。

２　会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

（会議）

第５条　会議は、会長が招集する。

２　会議を招集するときは、委員に対し、会議の内容、日時、場所等を通知しなければならない。

３　会議は、委員の過半数の出席がなければ開会することができない。

４　会議の議長は、会長をもって充てる。

（議決）

第６条　交通会議の議決の方法は、出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。

２　やむを得ない理由により会議に出席することができない委員は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の委員を代理人として表決を委任することができる。この場合において、前項の規定の適用については、出席したものとみなす。

（協議結果の取り扱い）

第７条　会議において協議が整った事項については、委員及び関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（会議の公開）

第８条　会議は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

（幹事会）

第９条　申請内容その他交通会議の運営にあたって必要な事項を処理するため、交通会議に幹事会を置く。

２　幹事会の構成員は、委員の中から会長が選任する。

３　幹事会は、必要に応じて関係者を招集し意見を聞くことができる。

４　幹事会は、申請内容の事前審査及び交通会議の円滑な運営のための方法（関係者の合意に関する部分を除く。）の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して交通会議に報告する。また、運行回数や運行時刻の変更（回数の減を伴うものは除く。）は、幹事会で審査したものをもって、交通会議の議決とみなし、書面をもって委員に報告するものとする。

（事務局）

第１０条　交通会議の事務局は、福祉部交通対策課に置く。

２　事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

３　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（財務に関する事項）

第１１条　交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（監査）

第１２条　交通会議に監査委員を２人置く。

２　交通会議の出納監査は、会長が別の定めにより委嘱する監査委員によって行う。

３　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（交通会議が解散した場合の措置）

第１３条　交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

（その他）

第１４条　この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は会長が交通会議に諮り定める。

附　則

（施行期日）

１　この告示は、公布の日から施行する。

（会議招集の特例）

２　第５条第１項の規定にかかわらず、最初の交通会議は、市長が招集する。

附　則（平成２２年３月１２日告示第２８号）

この告示は、公布の日から施行する。

附　則（平成２２年３月２６日告示第７１号）

この告示は、平成２２年４月１日から施行する。

附　則（平成２９年６月７日告示第９４号）

この告示は公布の日から施行し、平成２９年４月１日から適用する。

附　則（令和３年６月９日告示第１１５号）

この告示は、公布の日から施行する。

附　則（令和４年３月３１日告示第５２号）

この告示は、令和４年４月１日から施行する。

新見市地域公共交通会議構成員名簿

任期：令和４年４月１日～令和６年３月 31 日

氏　　名	所　　属	備　　考
橋　本　成　仁	岡山大学学術研究院環境生命科学学域　教授	会　長
木　村　尚　紀	備北バス（株）　営業部　部長	
倉　脇　敏　弥	（株）クラタク　代表取締役	
西　田　信　幸	私鉄中国地方労働組合備北バス支部	
渡　辺　　孝	西日本旅客鉄道株式会社　岡山支社 課長	
後　藤　　浩	市民代表（新見支局管内）	副会長
田　原　隆　盛	市民代表（新見支局管内）	
山　縣　淳　憲	市民代表（大佐支局管内）	
牧　　佳　苗	市民代表（神郷支局管内）	
荒　木　　均	市民代表（哲多支局管内）	
津　村　安　子	市民代表（哲西支局管内）	
大　田　好　江	新見市福祉部　部長	
（専門員）	要綱第３条第５項	
氏　　名	所　　属	備　　考
可　兒　竜太郎	中国運輸局岡山運輸支局　運輸企画専門官	
松　嶋　泰　憲	中国運輸局岡山運輸支局　首席運輸企画専門官	
渡　部　邦　昭	新見警察署交通課　課長	
岩　本　昌　子	岡山県県民生活部県民生活交通課 交通政策班 総括副参事	
大　橋　直　弥	岡山県備中県民局建設部新見地域管理課　課長	
福　田　直　樹	新見市建設部建設課 課長	

新見市地域公共交通計画

発　　行：新見市
発行年月：令和５年３月
編　　集：新見市福祉部交通対策課（新見市地域公共交通会議事務局）
〒718－8501　岡山県新見市 310 番地３
TEL：（0867）72-6122　FAX：（0867）72-6107

新見市
NIIMI CITY