

令和7年第1回庄原市議会定例会

地域生活交通に係る調査報告書

令和7（2025）年3月10日

広島県庄原市議会

地域生活交通に係る調査特別委員会

目 次

第1．はじめに	1
第2．調査の趣旨	1
第3．調査結果	2
(1) 通学に特化した J R 芸備線についての調査	2
①調査結果	2
②委員による考察	4
(2) - 1 一般タクシー事業者、福祉タクシー事業者等の調査	5
①調査結果	5
②委員による考察	5
(2) - 2 市内事業者へのタクシー需要調査	6
①市内事業者への調査	6
②委員による考察	6
(3) - 1 地域に求められるデマンド型交通※についての調査	6
①調査結果	6
②委員による考察	7
(3) - 2 庄原地域における交通手段の確保・維持に向けた実証実験《「よるくる」の 実証実験》	7
①調査結果	7
②実証実験・意見交換会に参加した委員の所感	8
(4) 地域生活交通への乗車	8
①乗車の概要	8
②委員による考察	9
第4．終わりに	9
○特別委員会の審議の経過	10

第 1. はじめに

令和 6 (2024) 年 6 月定例会において、地域生活交通に係る調査特別委員会（以下「本特別委員会」という。）を設置し調査活動を開始した。

本特別委員会は、令和 7 (2025) 年 3 月定例会までに調査結果を報告しなければならない、非常に限られた期間で調査を行う必要があったため、選出された 6 名の委員に加え、議長及び委員外議員として副議長にも調査活動に加わってもらうこととした。また、地域生活交通に係る全ての調査を行うことは困難であり、効率的に調査を実施するために「地域交通の利用者」「今は利用をあまりしていないが利用したいと思っている人」「地域交通の提供者」からそれぞれ聴き取りを中心とした調査を行うこととした。

具体的な調査を行う前に、利用者、提供者が地域生活交通についてどのような思いを持たれているのか、一定の議論を通して焦点化した。

本市では通学・通院・買い物等のための交通手段確保を目指した取り組みを進めてきたが、利用者としては、充足感を持てる状況とは言い難いのではないかと。提供者としては勤務時間も長く人材確保も非常に厳しい、そして経営が困難な状況になっていることが推測される。

なお、調査にあたっては委員を 3 つのグループに分け、J R 芸備線を日常的に最も活用している高校生及び高校の担当教師からの聴き取り、令和 6 (2024) 年 5 月をもって夜間運行が終了したタクシーの影響について、地域に求められているデマンド型交通について、それぞれ調査を行った。

【本特別委員会構成員】

委員長：宇江田豊彦

副委員長：前田智永

委員：谷口隆明、徳永泰臣、五島 誠、國利知史、林高正議長

委員外委員：坂本義明副議長

第 2. 調査の趣旨

今回の調査趣旨は、次の背景を踏まえ、現状、課題及び展望を明らかにしようとするものである。

- ①令和 6 (2024) 年 1 月に芸備線再構築協議会が設置されたことを受けて、最も芸備線を活用していると思われる高校生の利用実態を各高等学校より聴き取りを実施するとともに、日々通学に利用している高校生から直接意見を聴き取りすることにより、課題と展望を明らかにする。
- ②令和 6 (2024) 年 5 月 25 日で終了した庄原地域における夜間タクシー運行の影響について、関係事業者、利用者からの声を聴き取るとともに、サービス提供者であるタクシー事業者からの聴き取りを進め、現状と課題を明らかにする。
- ③令和 7 (2025) 年度に予定されている「庄原市地域公共交通計画」の策定にあたり、市民

の日常生活を支えるため実施してきたデマンドタイプの生活交通について、提供者・利用者の現状と課題を明らかにすることにより、地域に求められるデマンド型交通の確立をめざす一助とする。

- ④本特別委員会委員が地域生活交通へ乗車することにより、体験的調査を進め、実感のある地域交通の課題と展望を探る。

【グループ編成】

- ① 通学に特化したＪＲ芸備線についての調査・・・担当 徳永・國利・宇江田
② タクシー利活用・需要調査・・・担当 谷口・坂本・林
③ 地域に本当に求められるデマンド型交通についての調査・・・担当 五島・前田

第３．調査結果

（１）通学に特化したＪＲ芸備線についての調査

市内及び近隣の公立高等学校５校を訪問し、生徒のＪＲ利用状況を把握するとともに１校については生徒と意見交換を実施した。内容は以下のとおりである。

①調査結果

西城紫水高等学校	調査日 令和６（２０２４）年８月９日
・全校生徒５５名のうち１６名（２９％）が芸備線を利用して通学している。 ・芸備線で通学する生徒は全員、芸備線が無いと困っている。 ・ダイヤについて 本数が少ない。通学便に乗り遅れ、次の便で登校すると昼（６時間目）になるので９時～１０時台にもう一便運行欲しい。帰りの便も１６時台に一便あれば良い。 ・備後西城駅について 虫が多く、汚い、くさい、寂しい、椅子が老朽化している。エアコン設備が欲しい。列車が来るまでの時間、駅で待つのではなく、コンビニのカフェスペースで待っている。 ・その他 １両編成なので三次駅から庄原駅間は毎朝他の学校の生徒も含め満員になる。２両編成にしてほしい。	

庄原格致高等学校	調査日 令和６（２０２４）年８月９日
・全校生徒２８５名のうち４２名（１５％）が芸備線を利用して通学している ・三次方面からは三日市駅へ７：２５着（１便）８：１９着（２便）があるが、２便は８：３０の始業時間に間に合わないため、１便での登校となる。利用者がかなり多いので運行ダイヤを改善してほしい。	

- ・三次方面から通学する生徒に関して、登校時は三日市駅下車、下校時は庄原駅からの乗車が多い。(庄原駅内で勉強や歓談できるため)
- ・最近ではバスでの通学が増えている。(学校の近くにバス停が設置された)
- ・J Rの方がバスより交通費(運賃)が安いので保護者の負担は少ない。
- ・保護者の送迎での通学が多い。

庄原実業高等学校	調査日 令和6(2024)年8月9日
・全校生徒228名の内26名(11%)が芸備線を利用して通学している。 ・朝夕の便が整えば芸備線を利用した通学は増える可能性がある。 ・定期券を持てば通学以外の利用も増える可能性はある。 ・今は保護者の送迎での通学が圧倒的に多い。 ・庄原駅からの二次交通が便利であれば芸備線で通学する生徒も増えるかもしれない。 ・三次方面からの朝の2便目は8:23に庄原駅着であるため始業時間に間に合わない。到着時刻が早ければ良いのではないかな。	

三次青陵高等学校	調査日 令和6(2024)年8月9日
・全校生徒285名の内、福塩線及び芸備線を利用して通学する生徒は163名(全校生徒の57%)。そのうち芸備線の利用者は131名(全校生徒の46%)。 ・J Rを利用して通学する生徒の割合が高く、芸備線が無くなれば三次青陵高等学校は存続の問題につながる。 ・保護者の送迎による通学は21名であり、割合的には低い。三次市内から離れているため保護者の負担が大きいと思われる。 ・芸備線は天候不順などで運休が多いため、その都度特別欠席扱いとなる。豪雨の時には1週間休まざるを得ない生徒もいた。 ・塩町駅はお店も無くなり、以前と比べて寂しくなり生徒たちは駅で列車を待つことは少ない。	

三次高等学校(中学校を含む)	調査日 令和6(2024)年8月21日
・全校生徒600名の内、福塩線及び芸備線を利用して通学する生徒は77名(全校生徒の13%)。三次中学校は全校生徒240名の内、36名(全校生徒の15%)がJ Rで通学している。 ・補助金が出ても利用は増えないのではないかな。 ・通学は保護者の送迎が多い。	

- ・ J Rを利用する生徒からの要望は Wi-Fi を付けてほしい、混んでいるので座席数を増やしてほしい、便数を増やしてほしい、車両を増やしてほしいなどが多い。
- ・ 三次駅に自転車を駐輪しておき三次駅まで J R に来て、自転車で通学する生徒もいる。
- ・ 芸備線は遅延や運休が多い。(倒木、鹿との衝突など)
- ・ 三次市内はバスなどの移動手段が周辺部に比べて交通の便が良いため、通学に関して J R に依存しなくても良い状況がある。

三次青陵高等学校（在校生）	調査日 令和 6 (2024) 年 9 月 17 日
・ 西城に帰る場合、塩町駅を 17 : 30 発に乗らなければ西城まで帰れない。次の 19 : 45 発は庄原駅止まり。 ・ 列車の遅延などインターネットで調べても分かりにくい。駅のアナウンスを聞いて判断している。 ・ 芸備線は沿線の木が支障となり風雨により運休になることが多く、学校を休まなければならない時がある。 ・ 駅的环境については、トイレが外から見えるので使いにくい。トイレがない駅もある。ホームに椅子があれば良い。椅子の役割のようなパイプが設置してあるが、背が低い人には使いにくい。 ・ 休日に J R で三次に遊びに行く場合、三次駅に着くのが早すぎて店が開くまで待たなければならない。	

②委員による考察

- ・ ほとんどの高校で保護者の送迎による通学が多いという実態が分かった。
- ・ 芸備線沿いに住んでいる生徒も保護者が送迎している可能性があると思われる。
- ・ 朝の時間帯の上り線、庄原駅までは 2 便ある。1 便目はかなりの混雑状況にあるが、2 便目の混雑はない。
- ・ 調査したすべての高校の生徒は、朝の通学便（上り線）の混雑の緩和を望んでいる。
- ・ 庄原格致高校、庄原実業高校では 2 便目の運行時間が 10～15 分早く改善されれば、2 便目に乗っても授業に間に合い、かつ 1 便目の混雑緩和にも繋がると思われている。
- ・ 夕方の便（下り線）は部活動をしている生徒には利用しにくいので、庄原駅を 18 時台後半に 1 便あれば良いと思われる。
- ・ 西城紫水高校の生徒は、1 便目に乗り遅れた場合には西城駅に 14 : 00 着の便でしか学校に行けない。2 便目が庄原駅行きなので 2 便目にも乗れない。2 便目が備後落合行きであれば、遅刻はするが大幅な遅れにはならずに登校できる。
- ・ 西城紫水高校、三次青陵高校は芸備線が無くなると高等学校の存続問題に直結するこ

とが分かった。

- ・三次青陵高校の生徒はＪＲで通学のほか、通学以外にも芸備線を使うなど、芸備線との関りが深いことが分かった。また、その他の利用においても利用し難い時刻編成になっており不便さを感じていることが分かった。

（２）－１ 一般タクシー事業者、福祉タクシー事業者等の調査

タクシー事業者（一般タクシー）については庄原３社、東城２社、福祉タクシー事業者については庄原１社を令和６（２０２４）年７月に聴き取りをした。

①調査結果

- ・高齢者が病院への通院や買い物に利用されることが多く、利用時間については午前から夕方までの時間であるとのこと。観光客のタクシー利用はほとんどないとの回答であった。
- ・事業者としての一番の課題は乗務員不足であり、求人しても応募がないなど深刻な課題を挙げられた。また、人口減少に伴う利用者の減少が経営を圧迫しており、人件費等の占める割合が高く、雇用の継続や車両更新費用などにも苦慮しているとのことであった。その他、貸し切りバス事業においては、道路運送車両法の法改正に対応するため、ドライブレコーダー取り付け等の対応もあるとのことであった。
- ・庄原地域での夜間タクシーについて２０時以降を休止した理由を尋ねたところ、カスタマーハラスメント対策として運転手のことを考慮したとのことだった。
- ・今後の方向性や事業者としての思いを尋ねたところ、乗務員がいなければどうにもならないこと、地域全体の底上げをしないと経営の展望が望めないこと、市民タクシーの継続等の声が寄せられた。
- ・福祉タクシー事業者については、付き添い人用に有償運送用の車両を１台保有し対応しているが、維持経費が高く、車両購入費が高額であり助成制度創設の要望があった。

②委員による考察

- ・深刻な課題であるタクシー乗務員の確保に向けた対策が必要である。消防署、自衛隊等の退職者を中心に運転手を確保された例があったが、対応を検討する必要がある。
- ・一般タクシー事業については、本来、民間事業者の経営努力で行うものであるが、人口減少に伴う利用者の減少から来る経営の厳しさを把握した。行政による車両経費の支援等も検討する時期が来ているのではないかと。
- ・このままでは、夜間タクシーのみならずタクシー事業からの撤退も懸念される。
- ・一般タクシー事業は、ドアツードアの公共交通であり、中山間地域にとっては今後もなくしてはならない事業である。

- ・乗務員に対するカスタマーハラスメント防止に係る周知等の取り組みが必要である。
- ・経営支援制度の充実を国等へ求めていくべきと考える。

（２）－２ 市内事業者へのタクシー需要調査

主には庄原地域の夜間タクシーの休止に伴う影響を調査するため、宿泊施設、病院、消防、交通事業者に聴き取りをした。

①市内事業者への調査

- ・宿泊施設は、宿泊客が 20 時以降に庄原駅着で来られてもタクシーがないため困られている。
- ・消防署においては、救急の際、夜間タクシーがないことで帰りは心配されるであろうが、ためらわず救急車を利用してほしいとのこと。
- ・病院では、夜間タクシーが無くなり、付添人の迎えはご近所、親戚等で対応されているとのこと。西城地域では、以前から夜間タクシーは無く、令和 4 (2022) 年 12 月から任意団体のボランティアによる対策が取られている。

②委員による考察

- ・夜間タクシーが休止されたことにより、関係事業者の影響はあるものの、数値的な影響を算出することができないため、特別な対応はされていないのが現状である。

（３）－１ 地域に求められるデマンド型交通※についての調査

地域生活交通に係る課題から、今後益々デマンド型交通が求められると考える。そうしたことからデマンド型交通である本市の予約乗合タクシー事業者について、口和地域、比和地域の計 2 社、高野地域の 1 団体、庄原 M a a s 検討協議会を令和 6 (2024) 年 7 月から 8 月に聴き取りをした。

※デマンド型交通とは、需要応答型交通システムと呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関である。事前予約により運行するという特徴がある。

①調査結果

- ・高齢者が通院、買い物、金融機関に行くために利用されることが多く、利用者数も増加傾向にあり、予約が重なることもあり事業主体が苦慮されている。
- ・市の委託事業の割合が高いことが経営に貢献している。
- ・事業者としての課題は、運転手の高齢化や若手運転手の育成、修繕費、タイヤ代、車検費用等の車両経費の増嵩などが挙げられた。
- ・今後の方向性や事業者としての思いを尋ねたところ、住民ニーズ（運行曜日、時間、金額、着地点の増設、接続）に対応した運行の効率化が大切であるとのことだった。

- ・口和地域では、デマンド型交通を全域で運行している。
- ・比和地域では、デマンド型交通を2台の車両で運行している。
- ・高野地域では、デマンド型交通の見直しを検討している。その内容は区域の全域化、帰る際に定時運行のため各市施設での待ちスペースの確保、他の地域生活交通との連携、LINEでの予約方法、運行時間調整など各団体や利用者等の関係者が協議を進めている。

②委員による考察

- ・予約乗合タクシー（定路線運行、戸口運行）は、住民ニーズの把握と地元住民への説明が不可欠である。
- ・市からスクールバス運行等の委託を受け、経営が成り立っている。
- ・デマンド型交通には、利便性の向上や予約のし易さが欠かせないため、更なる改善をされたい。
- ・これからは、デマンド型交通が主流になるのではないかと想定される。地域の実情を把握され、次期計画にデマンド型交通のあり方を反映されたい。

（３）－２ 庄原地域における交通手段の確保・維持に向けた実証実験《「よるくる」の実証実験》

庄原M a a S検討協議会を令和6(2024)年7月に聴き取りをするとともに、「よるくる」※の実証実験結果を参考とするため、令和7(2025)年1月23日の意見交換会に参加した。

※よるくる事業概要

- ・タクシーを含めた公共交通空白時間帯を補完する「夜型デマンド＝よるくる」の仕組み検討と実証運行（庄原M a a S検討協議会・共創プロジェクトプラットフォーム）
- ・令和6(2024)年9月19日～12月13日（毎週木曜日・金曜日20時～22時40分）
- ・バス事業者の車両1台と自家用車1台の形態で、運行事業者は備北交通株式会社
- ・予約により、旧庄原市内の地区を「500円～3,000円」の運賃で運行
- ・168名（6.5人/日）の利用実績（稼働回数118回、運賃収入121,250円）があり、利用者アンケートを実施された。

①調査結果

- ・民間も協力したデマンドバスの運行の準備を進めている。
- ・自分たちのまちのことは自分たちで何とかする。市、市民、事業者も本気で一緒に頑張してほしい。

- ・維持するためには「乗っていない人に乗ってもらう」、「あるものを受け継ぐ」、「ハブ・拠点機能を設置する」等の工夫が必要である。
- ・安芸太田町のサブスクタクシー（1 カ月 5, 000 円で乗り放題）、バス停が遠いならバス停を動かす等、市民と一緒にになった手法を検討する必要がある。

②実証実験・意見交換会に参加した委員の所感

- ・意見交換会に参加された飲食店経営者から、売り上げが減り閉店に至った等の深刻な状況が報告され、夜の飲食店の危機的な状況を感じた。
- ・夜間タクシーが無いことにより、数値では計測できない様々な影響があることが分かった。
- ・実証実験については、人材確保（運転手の手配をどのようにするのか）と採算性（経費をどのように賄うのか）の課題が浮き彫りになった。
- ・自動運転特区など、行政も支援が必要ではないかと感じた。
- ・地域の公共交通をまちづくりの観点から考える必要性を感じた。

（４）地域生活交通への乗車

①乗車の概要

本特別委員会委員は、次の日程によりＪＲ芸備線、ひまわりバス等へ乗車した。
乗車日：令和6（2024）年 11 月 6 日（水）
行 程：以下のとおり

	6：54発 三次駅 7：54着 9：31発 備後西城駅 10：29着 三次駅 11：30までに庄原駅に移動 770円 770円
	6：54発 三次駅 7：54着 9：31発 備後西城駅 9：56着 庄原駅 11：30までに庄原駅に集合 770円 330円
	11：42発 庄原駅 ひまわりバス 東回り 12：19着 ジョイフル（昼食） 13：17発 高連バス 東城行 13：57着 東城小学校前 14：16発 東城支所 100円 1,360円 14：46着 東城小学校前 徒歩散策 16：22発 東城駅 17：00着 解散 高連バス 広島駅行 庄原駅 1,360円

②委員による考察

- ・議員自身も地域生活交通を利用していないことを実感した。
- ・地域生活交通に乗り慣れていない人が乗りやすくするため、ウェブサービス（くるけん、ジョルダン）の活用など一工夫が必要ではないかと感じた。そうしたことにより乗り継ぎが便利になり、利用者の増加に繋がる可能性があるため、周知等を進める必要がある。
- ・実際に乗車すると、使いやすい部分と使いにくい部分の両方を感じた。
- ・利用者感覚として、公共交通に乗りようという風潮を作らないといけなと感じた。
- ・高齢者の方から「使い慣れてしまえば地域生活交通は楽だ」という話も実際に伺った。高齢者の生活に寄り添い、利用してもらうためのサポートが必要と感じた。
- ・議員自身が率先して公共交通を利用し、PRするような姿勢が必要と感じた。

第4. 終わりに

本特別委員会は、地域生活交通の提供者・利用者・影響を受ける関係者からの聴き取りを基に、現在の地域生活交通における課題と展望を明らかにするための調査活動を実施してきた。

通学に特化したJR芸備線についての調査では、保護者の車による通学が60%を超えるなど驚きの状況であった。その様な状況を生み出しているのは、経済的要因と不便なダイヤ編成によるものと感じられた。

タクシー事業者からの聴き取りを通して、当初予想したよりも深刻な事業継続の厳しさがうかがえた。また、庄原地域におけるタクシーの夜間運行を取りやめた原因の一つとしてカスタマーハラスメントが挙げられることは、地域交通の問題に留まらず、人権尊重の課題である。夜間タクシーが休止されたことにより、時間の経過とともに飲食業・宿泊業への影響がより大きくなっていると考ええる。

デマンド型交通は、過疎化・高齢化が進む中、口和地域においては利用者が増加しており、今後は他の地域においても更に拡大の傾向が見込まれる状況である。利用者の多くが高齢者であり、到着地から大きく離れた所への移動は困難であり、待ち時間を過ごす所が必要になっている。利用者とのより丁寧なコンセンサスをとることが必要である。

地域生活交通への乗車を本特別委員会として実施したが、日常的に議員自身が利用しておらず、実感のある地域生活交通の有り様を検討するためには、日頃より使用中で、実態に即した上で行うべきと痛感した。

時間的制約もあり、高速バス・路線バス・廃止代替等バス・地域生活バス・公共交通空白地有償運送、また一部の地域については調査を実施することが出来なかったが、今回の調査によって、地域生活交通全般の課題の一端を垣間見ることが出来たのではないかなと思う。

今回の調査報告は序章であり、入口に立ったものと捉え、引き続いて調査を進め「頼りにされる」地域生活交通再構築へ向けた一助となることを期待し報告とする。

○特別委員会の審議の経過

年月日	内 容
令和 6 (2024) 年 6 月 10 日	第 1 回 正副委員長を互選
令和 6 (2024) 年 6 月 26 日	第 2 回 調査の方向性について、調査項目別のグループ編成について
令和 6 (2024) 年 7 月 4 日	第 3 回 各グループの取り組み状況について
令和 6 (2024) 年 9 月 27 日	第 4 回 各グループの調査結果について
令和 6 (2024) 年 10 月 28 日	第 5 回 今後の調査について
令和 6 (2024) 年 11 月 6 日	地域生活交通への乗車
令和 6 (2024) 年 12 月 12 日	第 6 回 地域生活交通への乗車調査についてのまとめ
令和 6 (2024) 年 12 月 20 日	第 7 回 今後の調査について
令和 7 (2025) 年 1 月 9 日	第 8 回 地域生活交通にかかるヒアリング【地域交通課】
令和 7 (2025) 年 1 月 23 日	よるくる実証実験結果・意見交換会
令和 7 (2025) 年 2 月 4 日	第 9 回 報告書について
令和 7 (2025) 年 2 月 日	第 10 回 報告書について

○資料

- ・庄原市生活交通の現状（庄原市生活福祉部地域交通課）
- ・令和 6 年度市民と語る会報告書（令和 7 年 2 月庄原市議会）
- ・地域交通に係る市民と語る会でのご意見【抜粋資料】