

補助連動化に伴う庄原市地域公共交通計画の変更（案）について

1. 趣旨

現在、国は地域公共交通の維持に対する支援として、「地域公共交通確保維持事業」に基づき支援（幹線系統補助、フィーダー系統補助等）を行っている。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていなかったが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）が行われた。

上記の補助連動化に伴い、庄原市地域公共交通計画への修正・追記を行い、計画の変更（案）を作成した。

2. 計画の修正・追記箇所

資料3-1のとおり

■主な修正・追記点

- ・各交通形態の地域の公共交通における位置付け
- ・国補助の対象路線や補助の必要性の明記
- ・数値目標の追記

第3章 庄原市の公共交通の現状

交通計画修正候補箇所抜粋

1 公共交通の概要

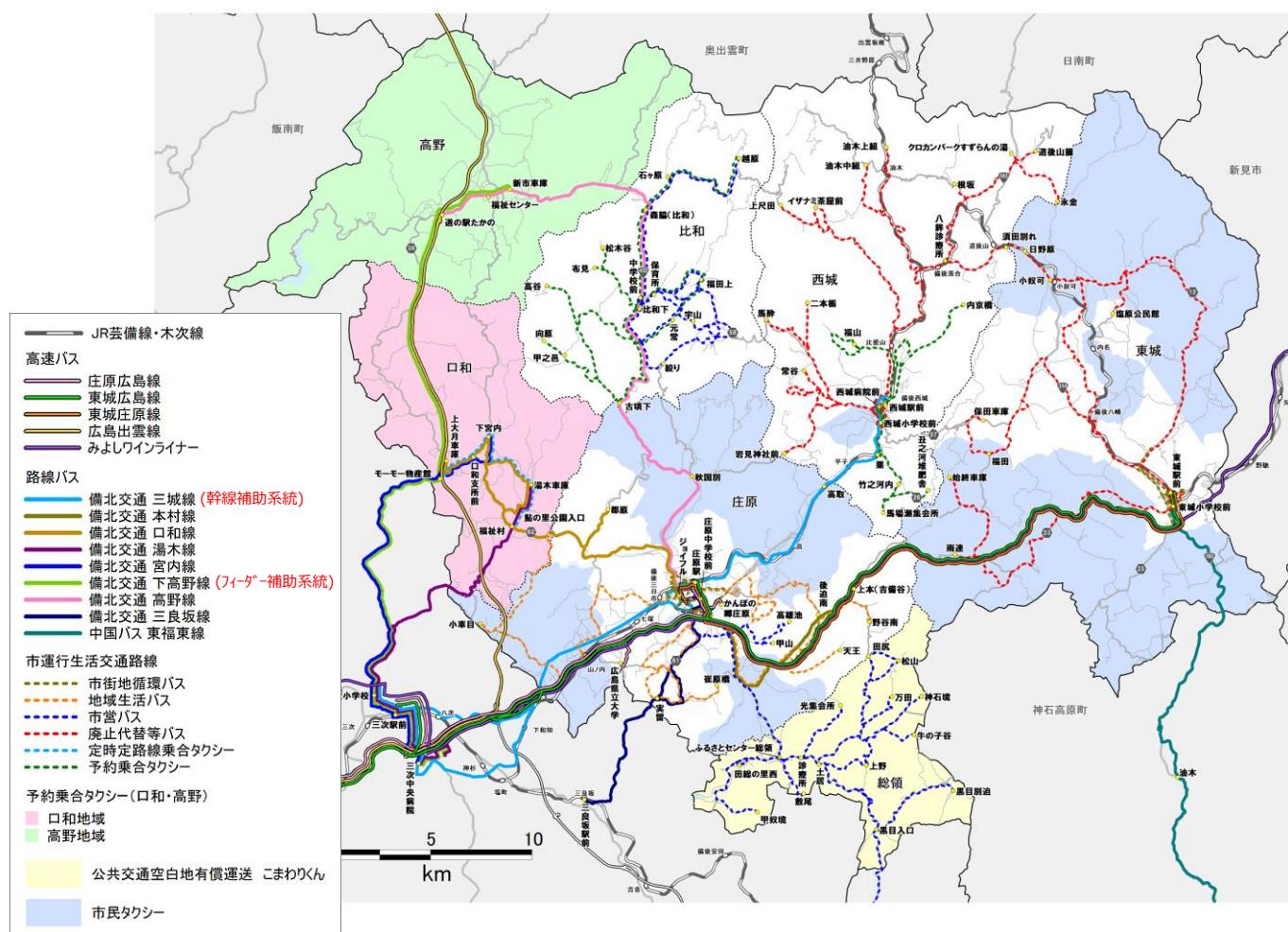
(1) 公共交通ネットワークの概要

本市では JR 芸備線、木次線、4路線の高速乗合バスが広域路線として運行し、備後庄原駅が結節点となっています。このほか、9路線の路線バスに加え、市が主体となって運行する市運行生活交通路線及び自家用有償旅客運送(交通空白地)、市民タクシーが運行しています。

JR 芸備線、木次線及び高速乗合バスは、近隣市町等への広域移動交通のほか、主に高校生の通学手段として、市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。

路線バスは、中心市街地と市内各地域及び隣接市を結び、市民の通学・通院・買物等に利用されており、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。

市運行生活交通路線及び自家用有償旅客運送(交通空白地)、市民タクシーは、各地域内にある集落と地域の中心部を結び、JR や路線バスを補完する交通手段として、地域住民の日常生活に欠かせない地域内交通と位置付けています。



図表 22 公共交通の運行状況（令和2年11月現在）

② 路線バス

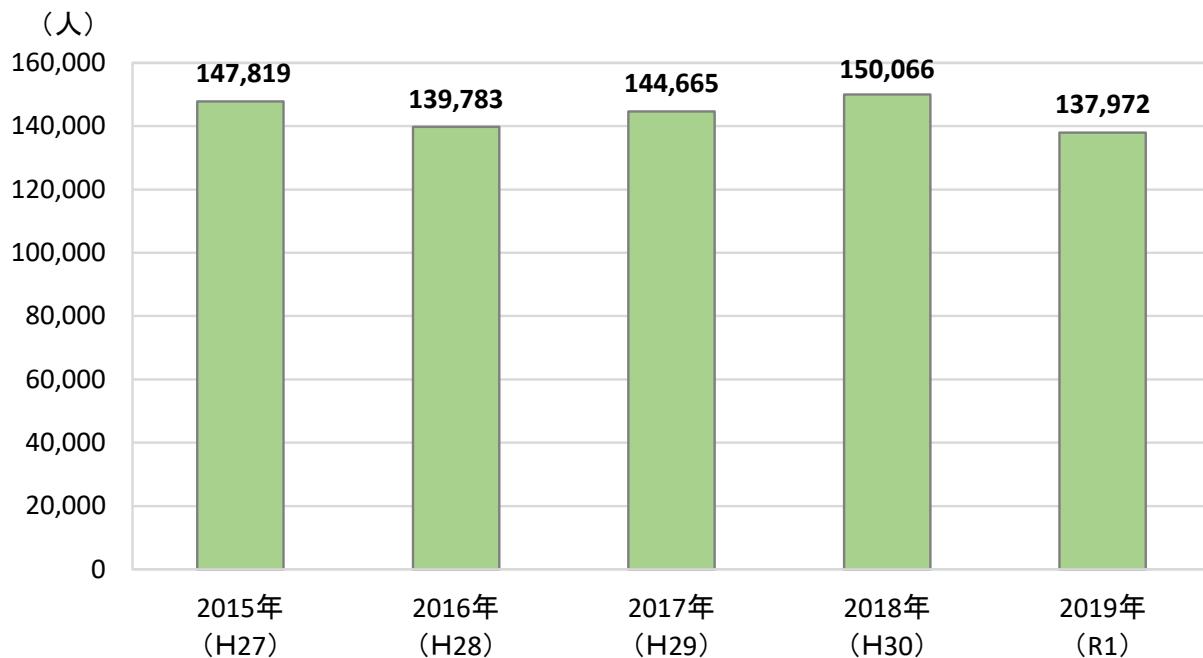
9路線のバスが庄原市内の各地域と庄原市中心部、及び近隣市町を結んでいます。

路線名	運行主体	主な運行区間	運行頻度	国庫補助
下高野線	備北交通(株)	新市車庫～三次工業団地	4.0 回/日	フィーダー
宮内線	備北交通(株)	下宮内～三次中央病院・モーモー物産館	4.5 回/日	
湯木線	備北交通(株)	湯木～横路橋・三次工業団地	6.0 回/日	
三城線	備北交通(株)	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	34.0 回/日	幹線
高野線	備北交通(株)	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	8.1 回/日	
口和線	備北交通(株)	上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	4.1 回/日	
三良坂線	備北交通(株)	三良坂・実留～庄原駅	5.0 回/日	
本村線	備北交通(株)	上本(吉備谷)～庄原駅	5.5 回/日	
東城・油木	中国バス(株)	東城駅前～油木	3.0 回/日	

※運行頻度は、平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示

図表 30 路線バスの運行状況（令和2年11月現在）

路線バスの年間利用者数は横ばいの傾向にあり、令和元(2019)年時点では 137,972 人となっています。



※市内区間輸送人員…複数市町を運行する路線については、路線全体の輸送人員を運行距離で按分して算出

資料:備北交通(株) 各年、前年10月～当年9月の1年間の集計

図表 31 年間利用者数（市内区間輸送人員）

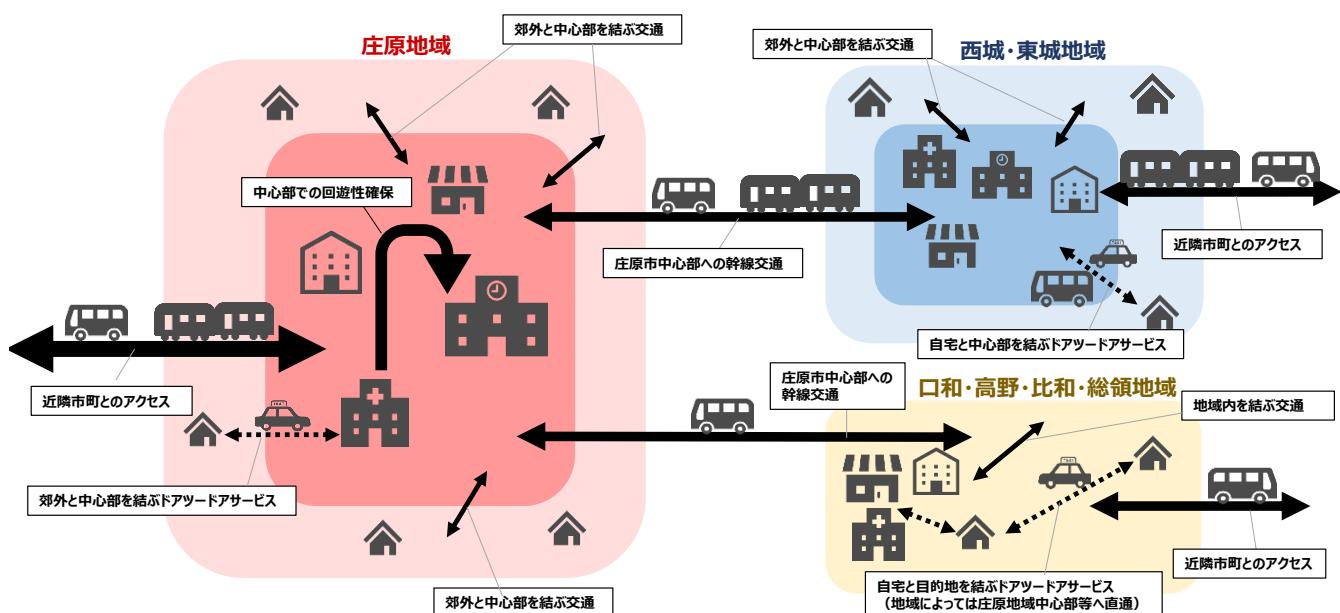
3 庄原市がめざす地域公共交通体系のイメージ

本市では、公共交通を取り巻く様々な課題解決に向けて取組を進めてきましたが、優先課題でも挙げているとおり、市民の生活を支え、持続可能性のある交通手段や交通サービスとするには、一層の取組が必要となります。

優先課題の解決を実現していく際に、今まででは技術面や法律面などにより対応できない部分がありましたが、昨今のIoT等を使用した新技術の開発やDX(デジタルトランスフォーメーション)¹⁶の進展、公共交通に関する法改正などにより、今までできなかつたことができるようになってきました。

また、ワーキング会議などで市民や行政、関係団体等が公共交通について議論してきたことから、福祉や観光等と連携した取組も今後行われると期待されています。こうした取組を通じて、買い物や通院といった日常生活に必要な移動に加え、趣味や交流のお出かけが楽しめる環境をめざします。

以上を踏まえ、庄原市に安心して住み続けられ、また庄原市に公共交通で訪れたいと思うような交通サービスを形づくり、以下のような地域公共交通体系のイメージになるよう取り組みます。



図表 1 庄原市がめざす地域公共交通体系のイメージ

図表 62 地域公共交通の位置づけと維持・確保の方向性

位置付け	役割	交通手段	維持・確保の方向性
基幹交通	近隣市町等を結ぶ広域交通の要	高速乗合バス JR 芸備線・木次線	近隣市町等との広域交通として重要な役割を担っており、事業者や関係自治体と連携して利用促進を図り、維持・確保に努めます。
	本市と三次市、神石高原町を結び、市民生活(通勤・通学・通院・買物等)での移動を担う幹線交通	備北交通: 三城線、下高野線 宮内線、湯木線 中国バス: 東城・油木線	関係市町と連携して維持・確保に努め、三城線、下高野線については、引き続き地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助、フィーダー補助、車両購入等補助)により維持・確保に努めます。
地域内交通	各地域と交通結節点を結ぶとともに、各地域内において地域の拠点や目的地となる施設等の間を結ぶ市民生活に欠かせない公共交通	備北交通: 高野線、口和線 三良坂線、本村線 市運行生活交通: 地域生活バス(廃止代替路線を含む) 市街地循環バス 乗合タクシー	交通資源の適正配分観点から需要に見合った運行や効率的運行の視点から見直し、維持・確保に努めます。 また、見直しを進める中で、地域公共交通確保維持改善事業のフィーダー補助要件を満たす路線については、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助、車両購入等補助)を活用し、利便性の向上と維持・確保に努めます。

2 進捗評価

本計画における基本理念の実現に向けて、基本目標の達成状況を把握するため、数値目標を設定します。

また、施策の進捗状況等を管理するため、取組評価指標を設定します。

【数値目標】

指標項目	算定方法	基準値	目標
市内を運行する公共交通の利用者数 (JR 市内駅乗車人数と路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーの市内利用者数の合計)	JR 市内駅乗車人数と路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーの市内利用者数の合計	311,481 人 (令和元年度実績)	340,000 人以上／年 (令和 6 年度)
公共交通収支率(国庫補助対象路線)	国庫補助対象路線(幹線補助:三城線、フィーダー補助:下高野線)の経常収益/経常費用	三城線 (注)	49.3% (令和元年度)
		下高野線 (注)	23.9% (令和元年度)
生活交通の人口カバー率	駅勢圏(半径 800m以内)及びバス停(フリー乗降区間含める)半径 400m以内にある集落人口と区域運行対象エリアの人口の合計/全人口。※直近の国勢調査人口により算出	94.0% (令和 2 年 9 月末)	95.0%以上 (令和 7 年 9 月末)
75 歳以上高齢者のうち「交通手段がないために外出できなかったことがよくある」人の割合	次期計画策定時の市民アンケートで調査	8.7% (令和 3 年 1 月調査)	8.7%未満 (令和 7 年度調査)
生活交通に係る市の財政支出額合計	路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーにかかる委託料及び補助金の合計額	2 億 4,771 万円 (令和元年度決算)	2 億 4,700 万円以下 (令和 6 年度決算)

(注)本市と三次市を結ぶ三城線・下高野線の収支率は、路線としての収支率

【取組評価指標】

基本方針	評価項目	現況値	目標値
●基本目標 I 市民の日常生活に必要な交通を確保します	区域運行サービスの利用者数	9,175 人／年 (令和元年度実績)	12,000 人以上／年 (令和 6 年度)
●基本目標 II 限られた資源を活用し、持続可能な地域公共交通体系を構築します	バス・タクシー乗務員の新規採用者数の累計	—	30 人 (令和 3~7 年度)
●基本目標 III 多様な主体が連携し、自ら地域公共交通を守り育む意識を醸成します	市内を運行する公共交通の利用者数 (JR 市内駅乗車人数と路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーの市内利用者数の合計) 【再掲】	311,481 人 (令和元年度実績) 【再掲】	340,000 人以上／年 (令和 6 年度) 【再掲】
●基本目標 IV 地域公共交通をツールとした“交流”と“楽しさ”を創出します	庄原市街地内をバスで移動した人の数 (PASPY 降車データ)	18,456 人 (令和元年度実績)	20,000 人以上／年 (令和 6 年度)