庄原市地域公共交通計画

令和３（2021）年５月

（令和６（2024）年５月一部改定）

庄　原　市

目次

第1章　基本的事項 1
1　計画の目的 1
2　計画の対象区域 1
3　計画の位置づけ 2
4　計画期間 2
5　計画の策定体制 2
第2章　庄原市の概要 3
1　位置・地勢 3
(1) 位置・面積 3
(2) 地勢 4
2　人口 5
(1) 人口と高齢化率の推移と推計 5
(2) 家族類型別高齢者がいる世帯数 6
(3) 中学生・高校生の生徒数の推移 7
3　施設等の分布 8
(1) 公共施設 8
(2) 学校 9
(3) 病院・診療所 10
(4) 商業施設 11
(5) 観光施設 12
4　人口流動（通勤・通学） 13
5　自動車運転免許証の保有・返納状況 14
第3章　庄原市の公共交通の現状 15
1　公共交通の概要 15
(1) 公共交通ネットワークの概要 15
(2) 公共交通人口カバー率 16
(3) 交通手段別の概況 17
(4) 公共交通にかかる市の財政負担の状況 29
2　市民・関係者との協働による生活交通確保の取組 30
(1) 庄原 MaaS 検討協議会の取組 30
(2) 芸備線の存続に向けた取組 32
3　第2期生活交通ネットワーク再編計画の検証 33
(1) 第2期計画の概要 33
(2) 施策の実施状況と検証 35
(3) 目標達成状況 39
第4章　庄原市において優先的に取り組むべき地域公共交通の課題 41
第5章　基本構想 48
1　基本理念 48
2　基本目標 49
3　庄原市がめざす地域公共交通体系のイメージ 51

4　施策の体系 53
第6章　施策の展開 54
1　施策と取組 54
基本目標Ⅰ　移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通を確保します 54
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 59
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 63
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 65
2　進捗評価 69
3　計画の推進体制 70
資　料　集 72
資料1　上位・関連計画 73
資料2　アンケート調査の概要 77
資料3　地域別生活交通ネットワークの状況（令和2年 12 月末現在） 93
資料4　ヒアリング調査の概要 113
資料5　用語解説 114
資料6　庄原市地域公共交通会議、同ワーキング会議　委員名簿 116
資料7　庄原市地域公共交通会議、同ワーキング会議開催状況 118

第1章 基本的事項

1　計画の目的

本市では、これまで「庄原市生活交通ネットワーク再編計画（平成 20～27 年度）」及び「第2期庄原市生活交通ネットワーク再編計画（平成 28～32 年度）（以下「第2期再編計画」という。）」により、自ら移動手段を持たない市民が日常生活を営むために必要不可欠な生活交通[1]を確保し、ネットワークとして構築してきました。

第2期再編計画の次期計画として、本計画を策定するにあたり、令和2年5月に改正された「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。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）において、地方公共団体による地域公共交通計画の策定が努力義務化されたことから、同法の規定に基づく地域公共交通計画として策定することとしました。

このため、本計画の目的を、「地域公共交通[2]は地域の基本的な社会基盤である」との視点から、地域や利用者の特性に応じた生活交通[2]ネットワークの形成に加え、持続可能性のある地域旅客運送サービス[3]の提供を確保することとしています。

また、長期的に実現可能な地域公共交通となるよう、本市の財政状況も踏まえつつ、本計画の実現のため、地域公共交通に関わる多様な主体が連携・協働して課題を共有化し、役割を分担しながら「地域の交通を守り育てる」取組を推進します。

本計画では、交通に係る用語を次の通り定義します。

生活交通[1]

地域住民の通勤・通学、通院・買物等の日常生活に必要な移動について、利用される公共交通機関。具体的には、JR、路線バス、市運行生活交通路線、自家用有償運送（交通空白地）・市民タクシーをいう。

地域公共交通[2]

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関。

地域旅客運送サービス[3]

地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービスをいう。交通手段としての輸送サービスに加えて、利便性の向上や輸送の維持を図るためのサービスを含む。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（地域公共交通計画）

第5条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2　計画の対象区域

計画の対象区域は庄原市全域とします。

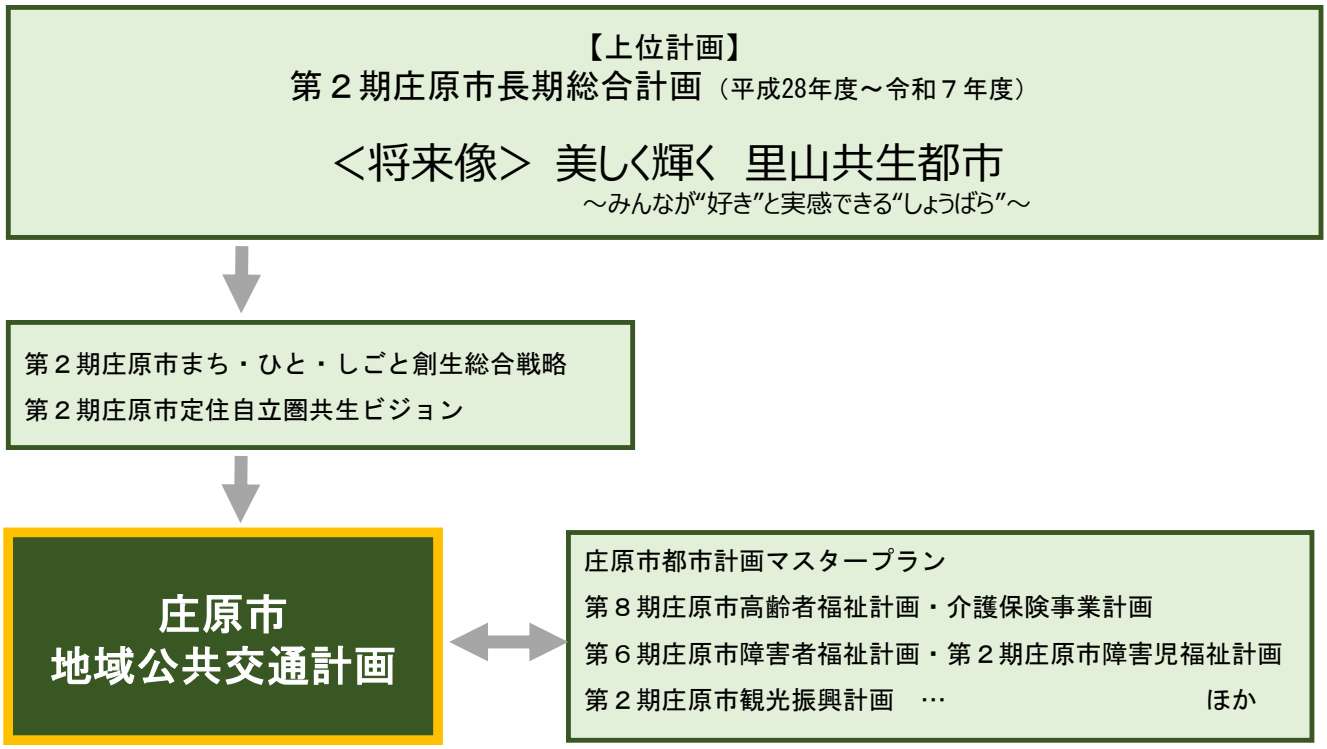
なお、本計画では、地域特性を踏まえ、合併前の旧1市6町で地域を分類し、必要に応じてこれらの地域ごとに分析を行い、取組を進めていくものとします。

これに加え、市内から市外へ行き来する鉄道や路線バスも対象とし、広域での移動も考慮します。

3　計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通活性化再生法に規定される「地域公共交通計画」として策定し、本市の交通施策のマスタープランとなるものです。

また本計画は、「第2期庄原市長期総合計画」を上位計画とし、「第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「第2期庄原市定住自立圏共生ビジョン」及び「庄原市都市計画マスタープラン」ほかの関係する計画との整合を踏まえて策定しています。

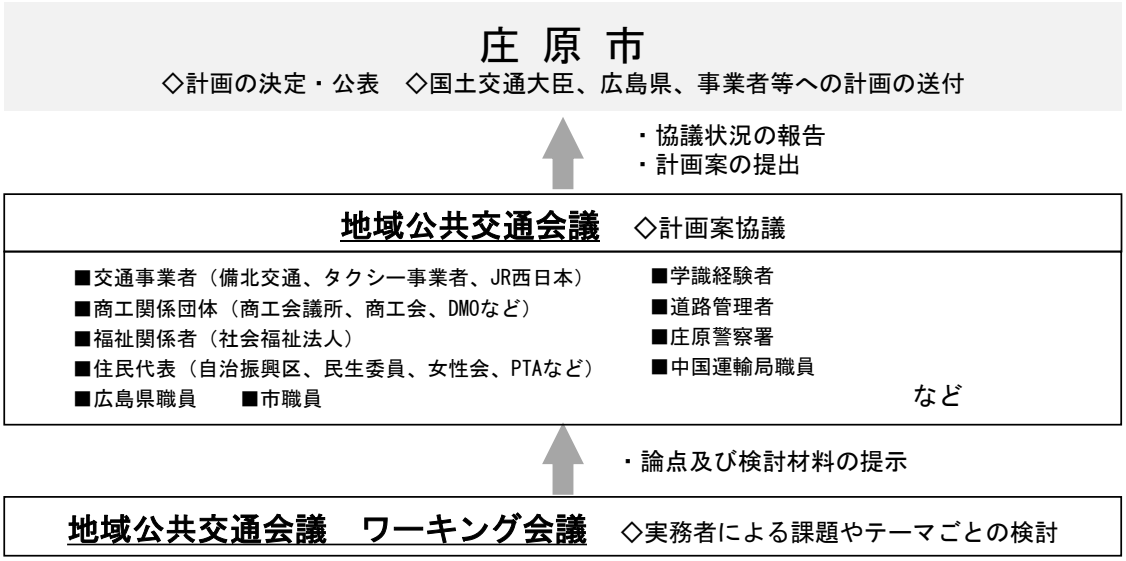


4　計画期間

計画期間は令和3(2021)年度～令和7(2025)年度までの5年間とします。

5　計画の策定体制

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会と位置づける庄原市地域公共交通会議及びその下部組織であるワーキング会議での検討・協議を行い、市において決定するものです。



第2章 庄原市の概要

1　位置・地勢

(1)　位置・面積

本市は、広島県の北東部、中国地方のほぼ中央に位置し、東は岡山県、北は島根県・鳥取県に隣接する“県境のまち”です。

東西約 53km、南北約 42km に広がり、面積は 1,246.49km² で、近畿以西では最大の広さ(令和 2(2020)年4月1日現在)となっています。

図表 1　位置

■地域別面積

地域	面積	支所−本庁
庄原	243.55km²	-
西城	226.91km²	15km
東城	304.92 km²	33km
口和	110.13 km²	16km
高野	159.18 km²	35km
比和	131.30 km²	20km
総領	70.61 km²	11km
計	1,246.49 km²	

図表 3　各地域の面積と支所～本庁間の距離

■県内主要都市等までの距離:

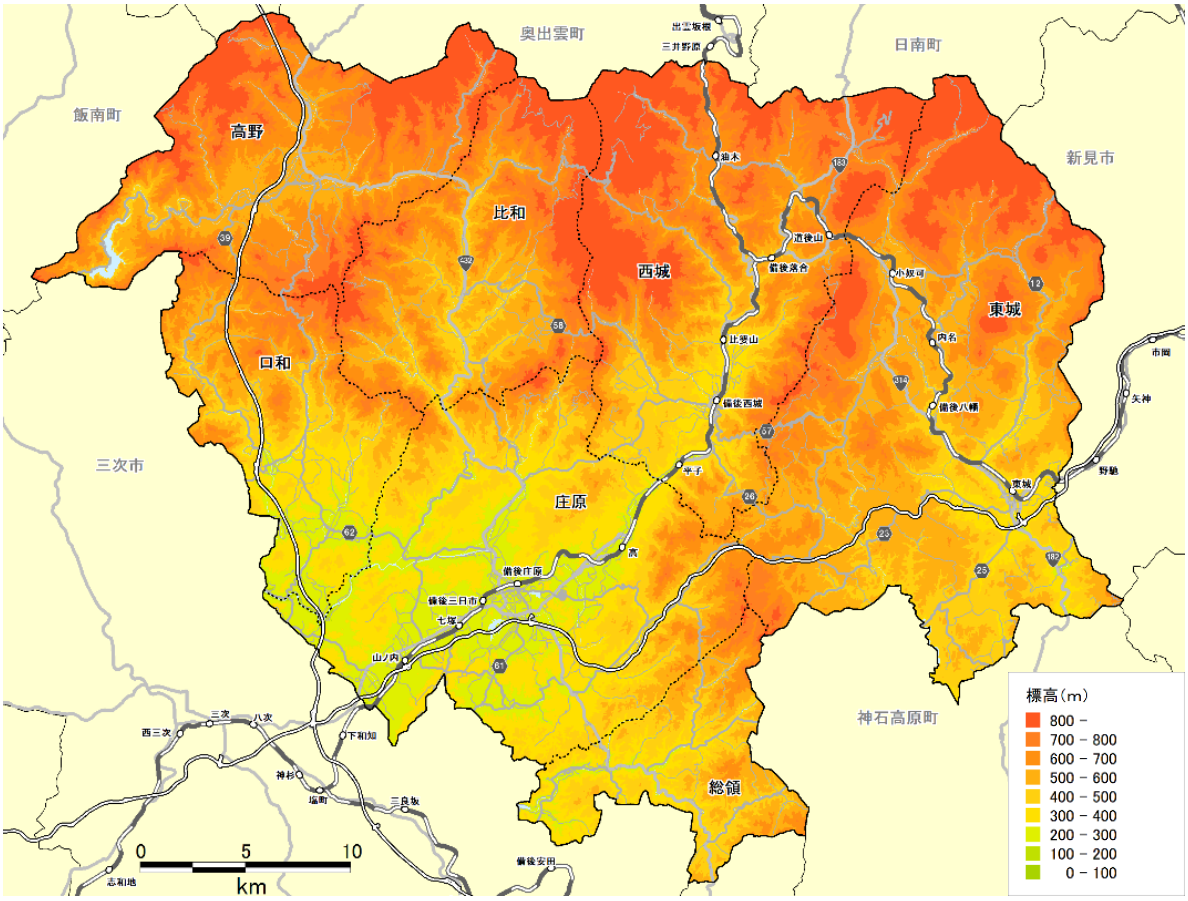
庄原市役所～広島市役所 (中国自動車道経由)	100.0km
庄原市役所～福山市役所 (尾道自動車道経由)	83.7km
庄原市役所～広島空港(三原市)	59.0km

図表 2　市役所から県内主要都市等までの距離

(2) 地勢

本市の地形は、標高 150～200m の盆地をはじめ、全般的に緩やかな起伏の台地を形成しており、北部の県境周辺部は、県内有数を誇る 1,200m 級の高峰と森林に囲まれています。

中国山地の山々に囲まれた河川沿いに広がる盆地や流域の平坦地に、複数の市街地と大小の集落を形成しています。



図表 4　地勢

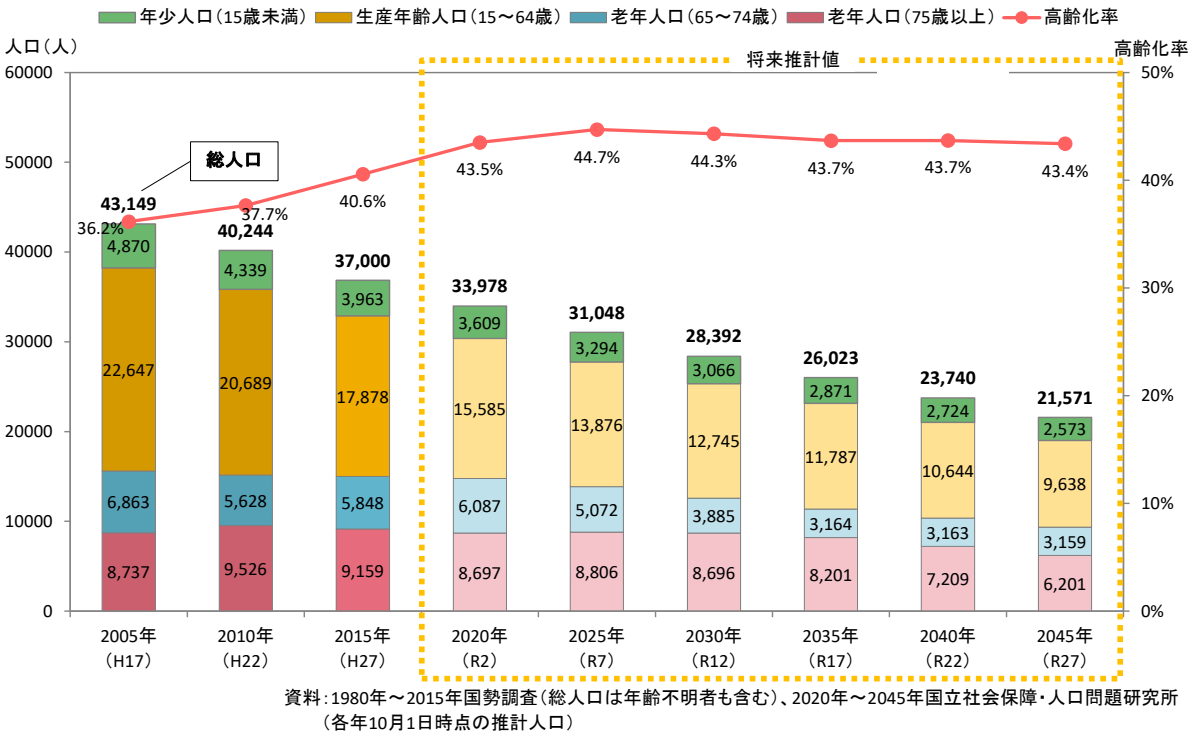
2　人口

(1)　人口と高齢化率の推移と推計

本市の総人口は年々減少しており、今後もその状況が続くと予測されています。

老年人口（65 歳以上）も減少傾向にあり、令和7（2025）年の推計値は 13,878 人で、平成 27（2015）年に比べて 1,129 人減少する見込みとなっています。また、75 歳以上の後期高齢者人口は、令和 12（2030）年まで、8,700～8,900 人で推移する見込みとなっています。

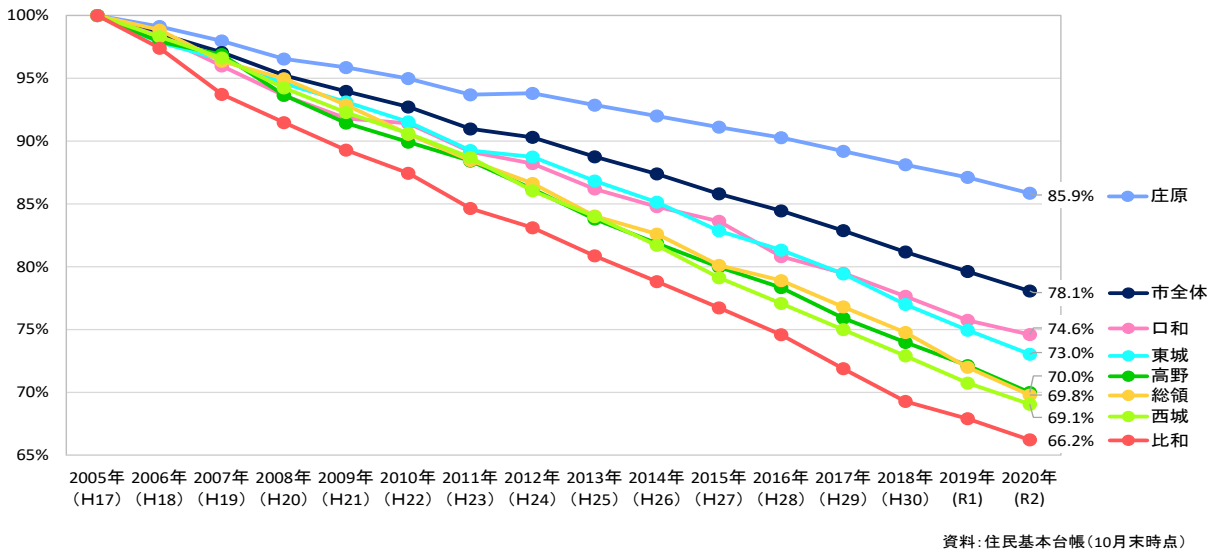
生産年齢人口（15～64 歳）も減少が続くと見込まれ、様々な職種や地域活動において、担い手不足が懸念されています。



資料：1980年～2015年国勢調査（総人口は年齢不明者も含む）、2020年～2045年国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日時点の推計人口）

図表 5　人口・高齢化率の推移と将来推計

また、合併時の人口を100としたときの割合の推移を見ると、合併後の15年間で、市全体では約2割減少し、地域別では、庄原地域以外のすべての地域で、約3割減少している状況です。

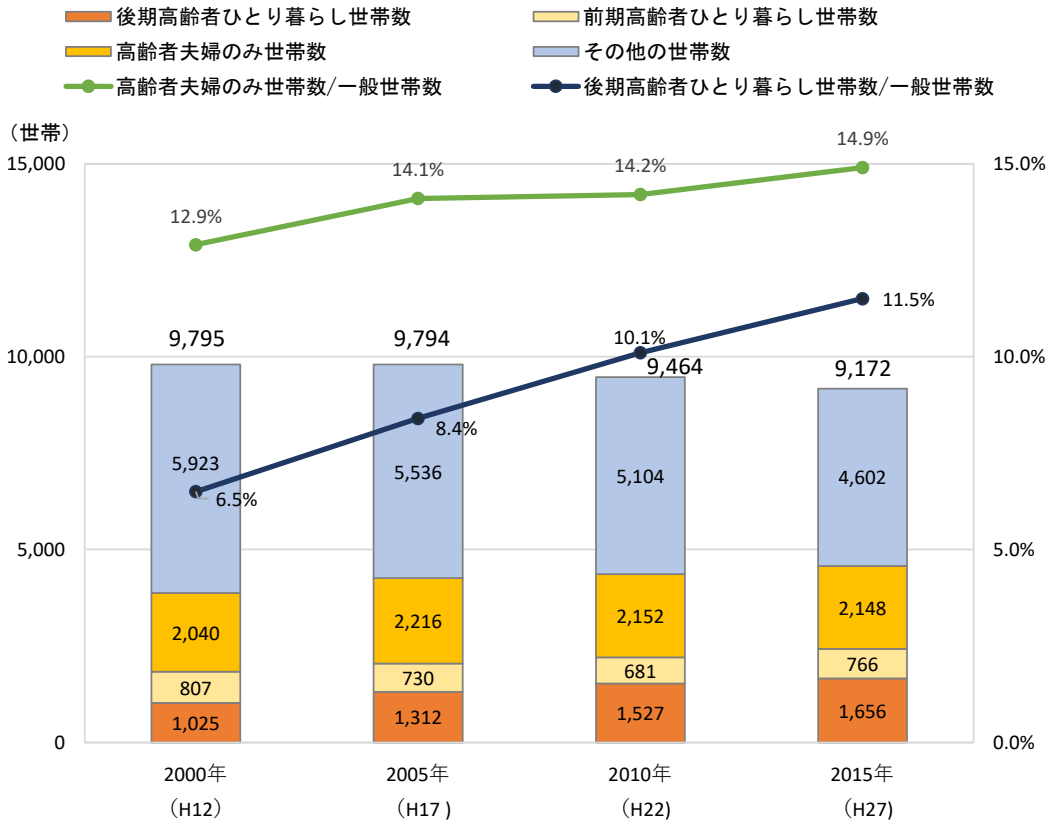


資料：住民基本台帳（10月末時点）

図表 6　地域別の人口減少率（平成 17（2005）年を 100 としたとき）

(2) 家族類型別高齢者がいる世帯数

高齢者がいる世帯数が減少する一方で、高齢者夫婦のみ世帯数や高齢者ひとり暮らし世帯数は増加しています。特に、後期高齢者ひとり暮らし世帯数は、10 年間で 344 世帯(26.2%)の増となっています。



図表 7　高齢者がいる世帯数の推移　　資料:国勢調査

高齢者のみ世帯の割合は、全国及び広島県に比べて高くなっています。

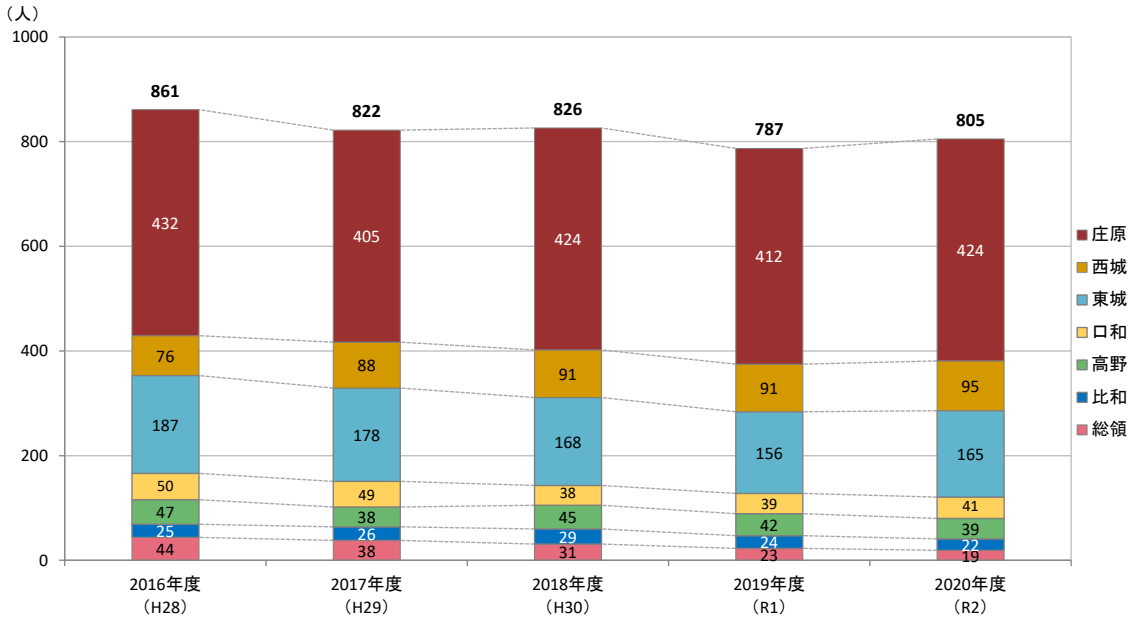
区分	高齢者ひとり暮らし世帯	高齢者夫婦のみ世帯
庄原市	16.8%	14.9%
広島県	11.9%	11.2%
国	11.1%	9.8%

資料:平成 27 年国勢調査

図表 8　高齢者のみ世帯割合の国県との比較

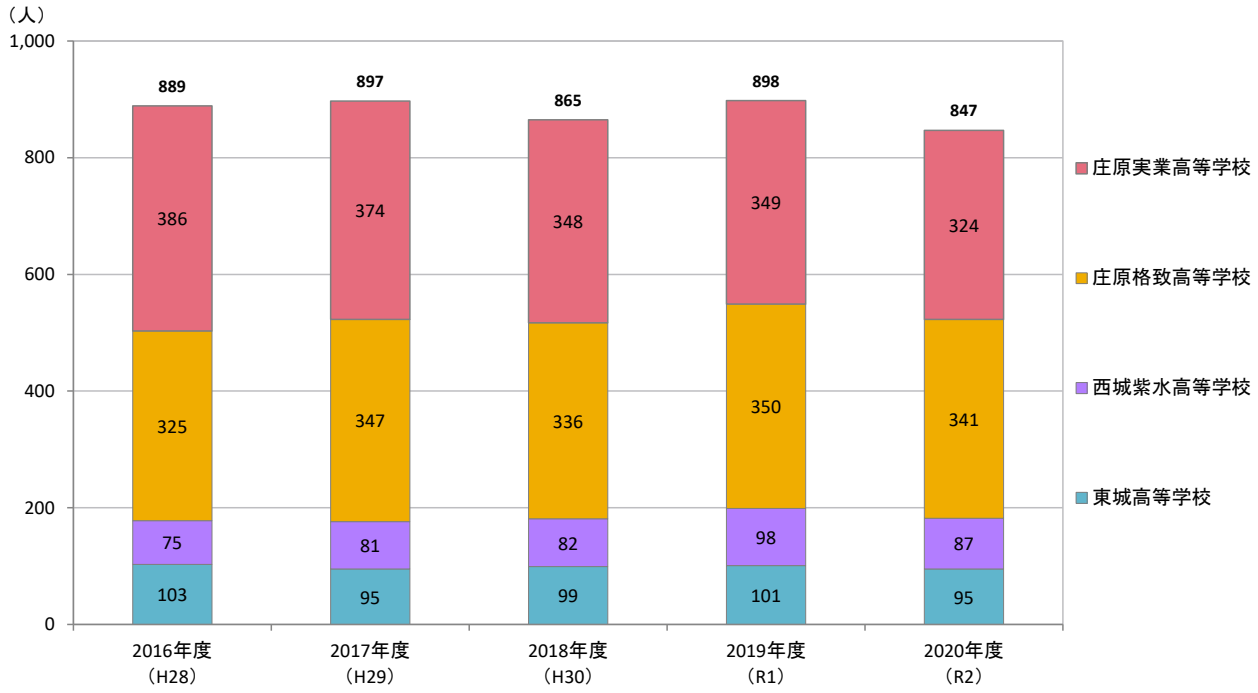
(3) 中学生・高校生の生徒数の推移

中学生・高校生ともに、年度ごとに増減しつつ、全体では微減傾向となっています。



資料：広島県教育委員会

図表 9　中学生の生徒数（地域別）



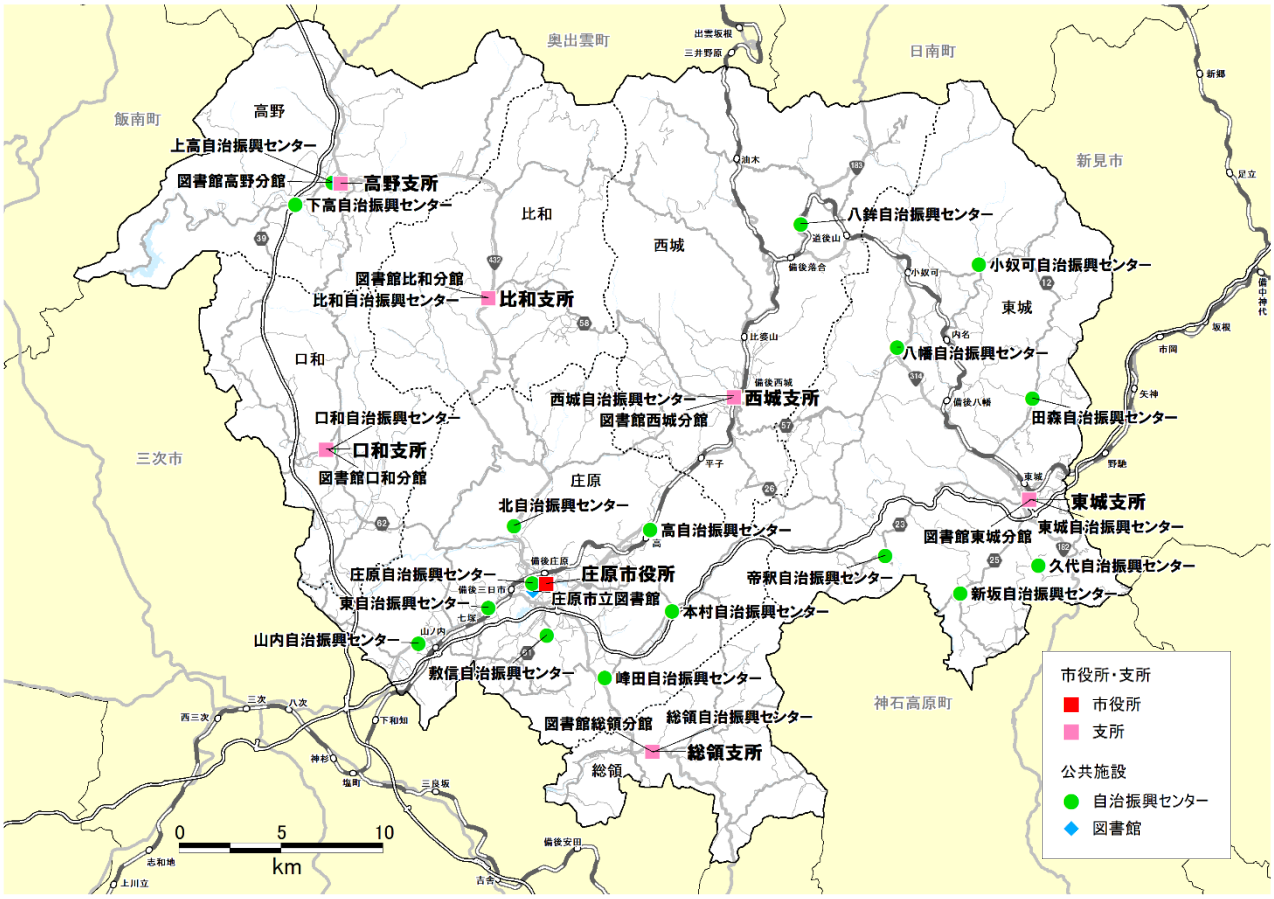
資料：広島県教育委員会

図表 10　高校生の生徒数（学校別）

3　施設等の分布

(1)　公共施設

各地域の中心部に市庁舎(本庁舎及び支所)が、また 22 の自治振興区域にそれぞれの活動拠点となる自治振興センターが立地しています。

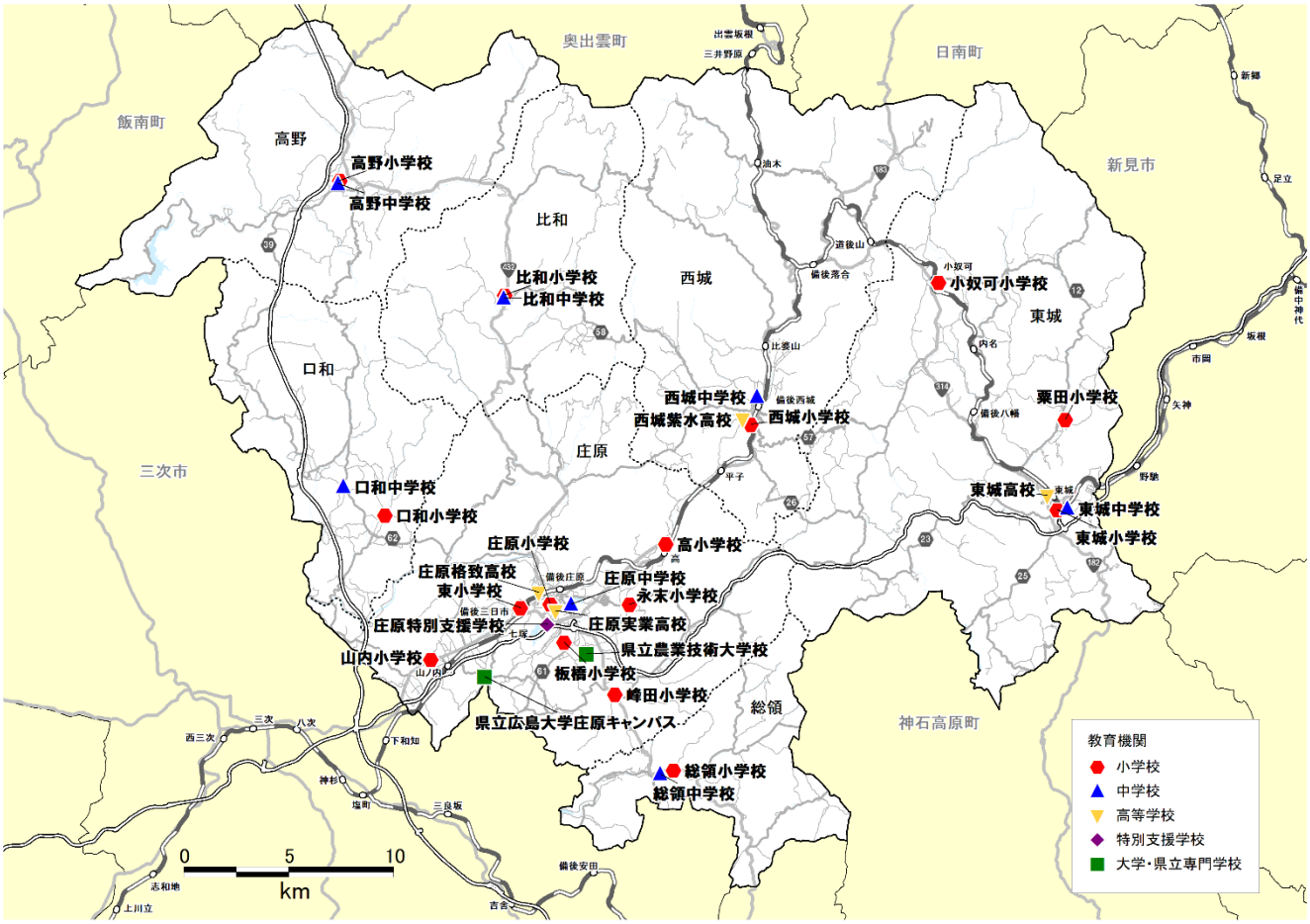


図表 11　公共施設　（令和３年４月現在）

(2) 学校

本市の小中学校は、合併時、小学校 31 校、中学校8校ありましたが、平成 22(2010)年3月まで実施した小中学校の再編により、小学校 19 校、中学校7校となりました。その後も児童生徒数が減少し続けており、学校における教育環境をよりよくする必要があることから、平成 30(2018)年1月に「庄原市立学校適正規模・適正配置基本計画」を策定し、地元へ説明・協議しながら、現在、取組が進められています。

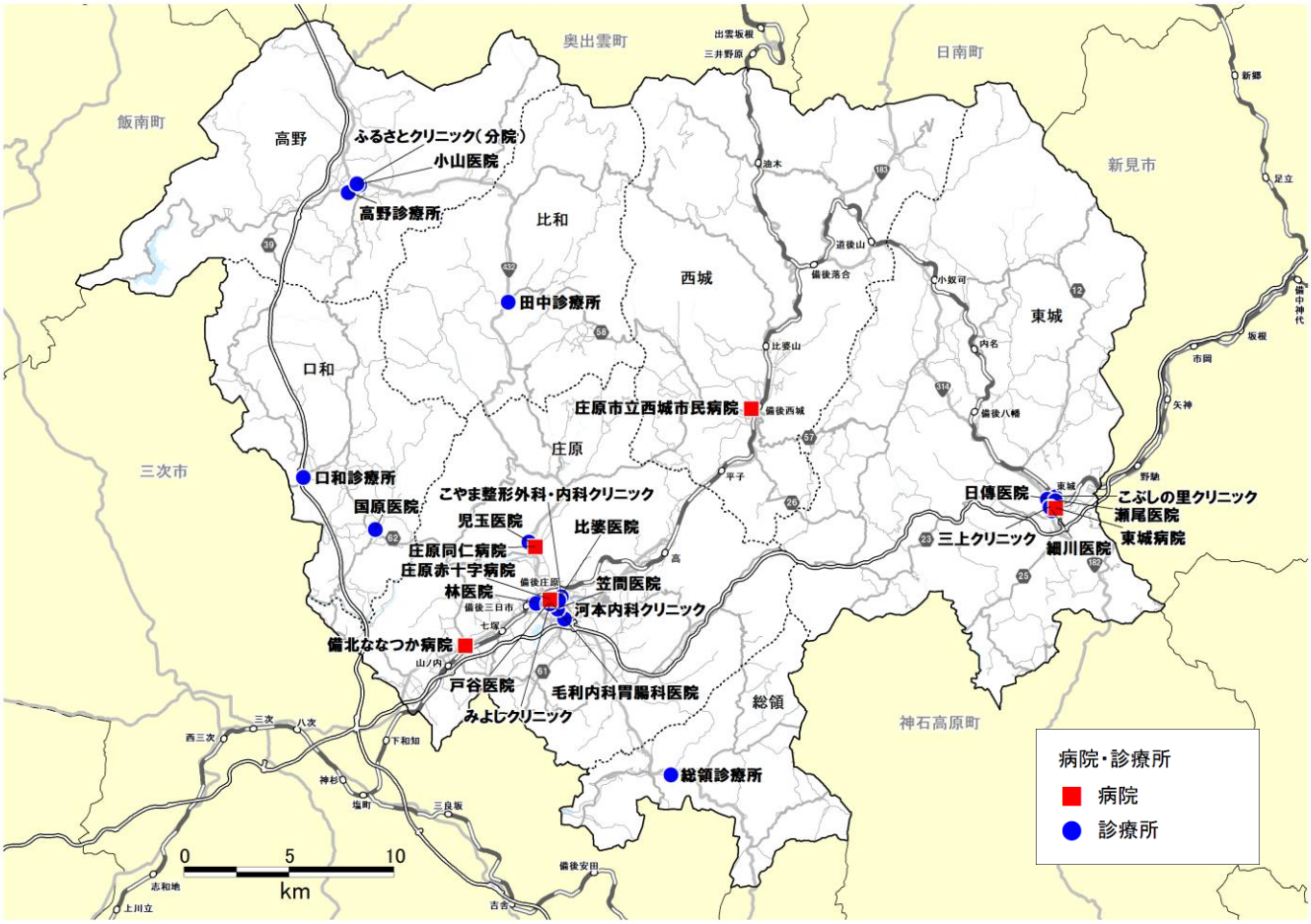
高等学校は庄原地域に2校、西城・東城地域に1校ずつ、特別支援学校は庄原地域に1校立地しています。また、庄原地域には、県立広島大学庄原キャンパス、県立農業技術大学校が立地しています。



図表 12　教育機関　（令和３年４月現在）

(3) 病院・診療所

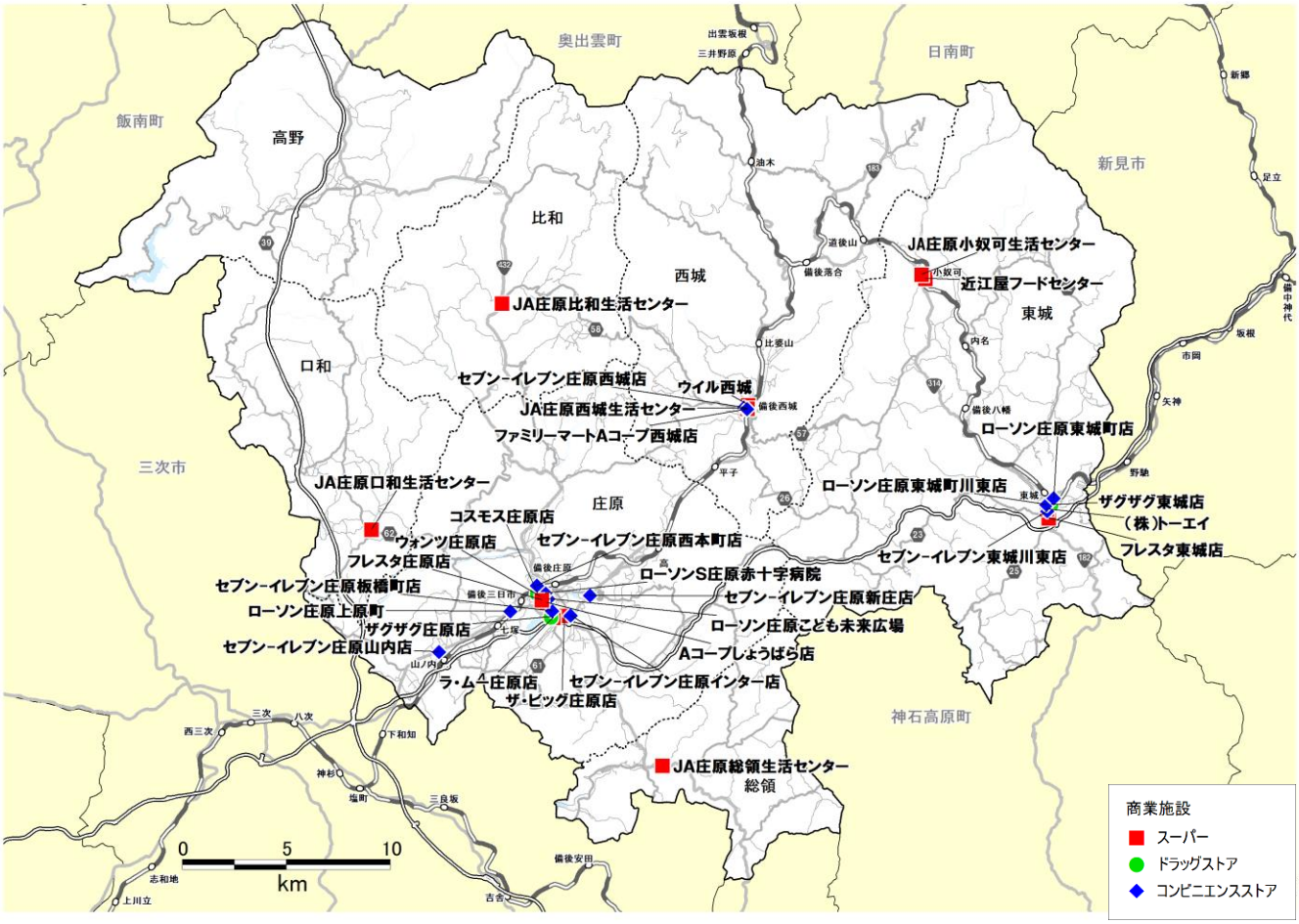
病院は、庄原地域に３施設（うち２施設は療養病床のみ)、西城地域に１施設、東城地域に１施設（療養病床のみ）があります。また、各地域に診療所がそれぞれ立地しており、一次医療を担っています。



図表 13　病院・診療所　（令和３年４月現在）

(4) 商業施設

商業施設は庄原地域の市街地に集中しており、東城・西城の両地域にも比較的規模の大きいスーパーがある一方で、口和・比和・総領・高野の各地域は、一定規模以上のスーパーやドラッグストア、コンビニエンスストアが地域内になく、生活に必要な物品がそろう施設が少ない状況です。



図表 14　商業施設　（令和３年４月現在）

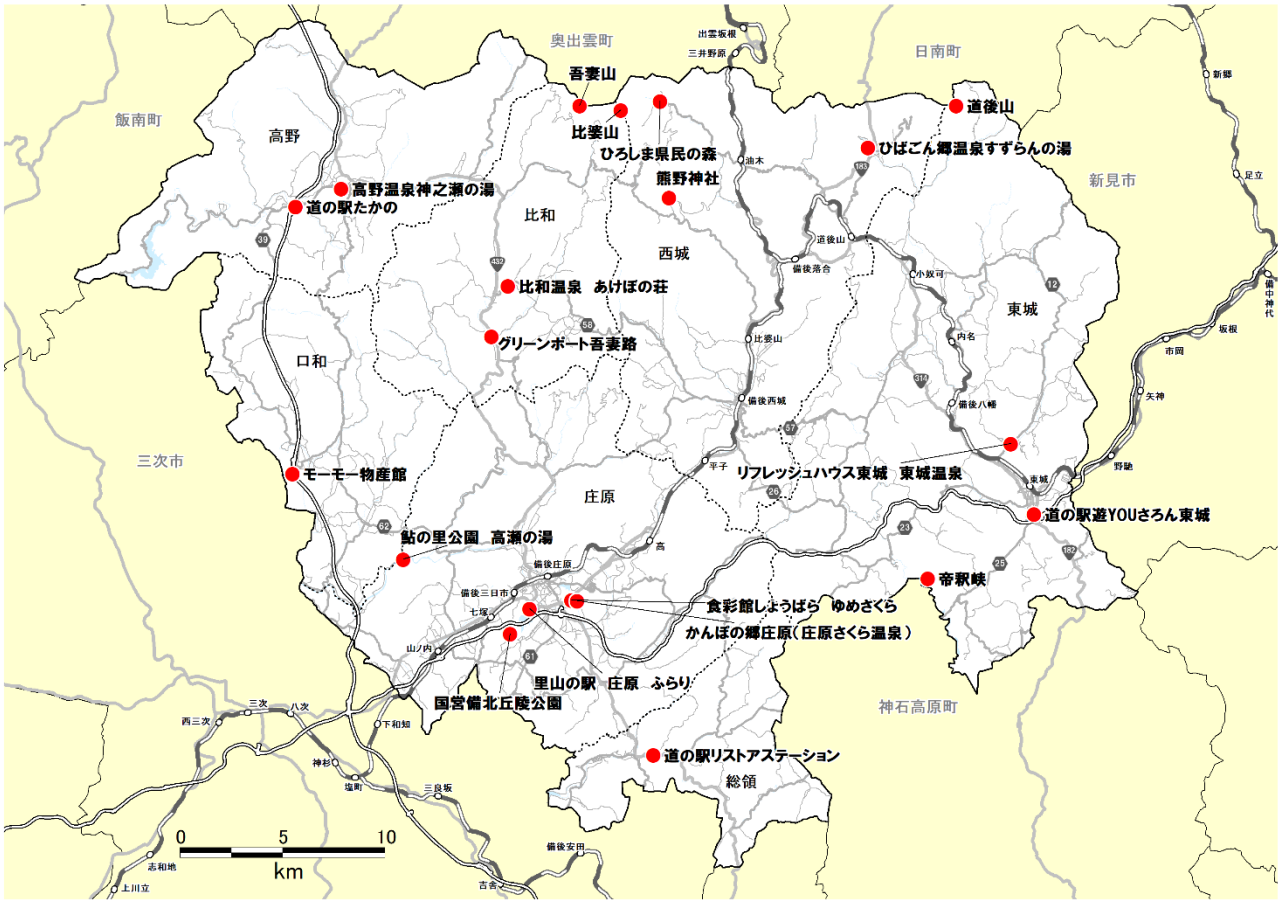
市内に商工会議所・商工会が３団体あります。

団体名	所管区域	会員数	事務所住所
庄原商工会議所	庄原	630	庄原市東本町一丁目２番 22 号
東城町商工会	東城	271	庄原市東城町川東 1175 番地
備北商工会	西城・口和・比和・高野・総領	343	（西城本所）庄原市西城町西城 197 番地３ （口和支所）庄原市口和町永田 495 番地 10 （高野支所）庄原市高野町新市 676 番地５ （比和支所）庄原市比和町比和 792 番地２ （総領支所）庄原市総領町下領家１番地３

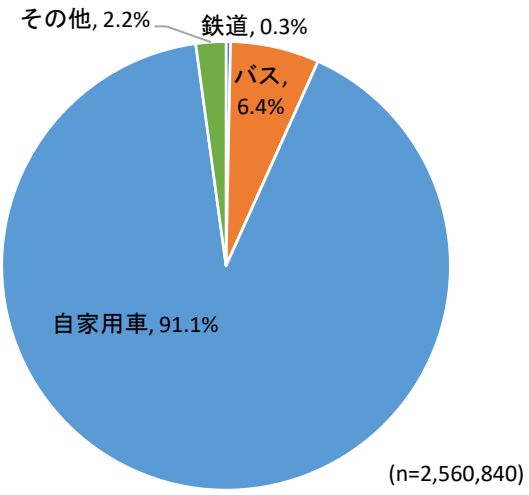
資料：庄原商工会議所・東城町商工会・備北商工会（令和3年2月現在）

(5) 観光施設

市内の各地域に自然を活かした観光地・観光施設や温泉施設、道の駅等が点在し、地域や施設によって季節性がみられます。主要な道路から離れている自然景勝地が多いことやJRやバスなどの公共交通の便数が少ないことから、自家用車で来訪する人が全体の約9割を占めています。



図表 15 観光施設 （令和３年４月現在）



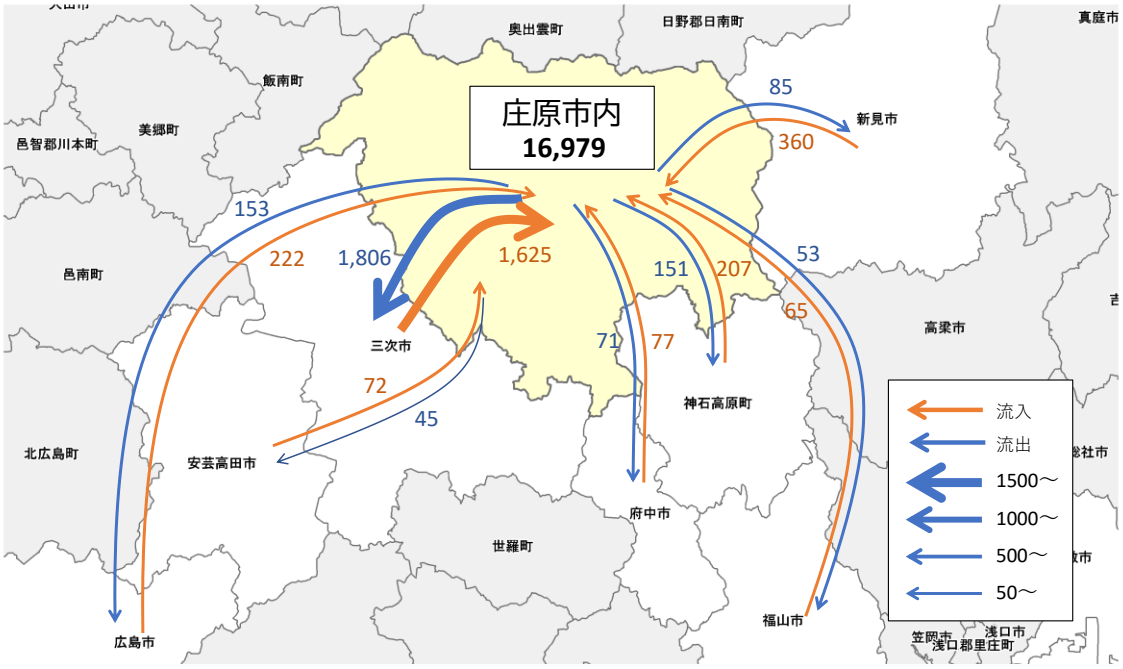
資料：令和元（2019）年 観光振興課

図表 16 庄原市に訪れた観光客の利用交通手段

4　人口流動（通勤・通学）

通勤・通学の人口流動では、庄原市内での流動（庄原市内から庄原市内への通勤・通学）が 16,979 人と最も多くなっています。

隣接する市町の中では、三次市と特につながりが深いことが分かります。その他、県内では広島市・神石高原町と、岡山県内では新見市と、通勤・通学による往来が一定数あります。

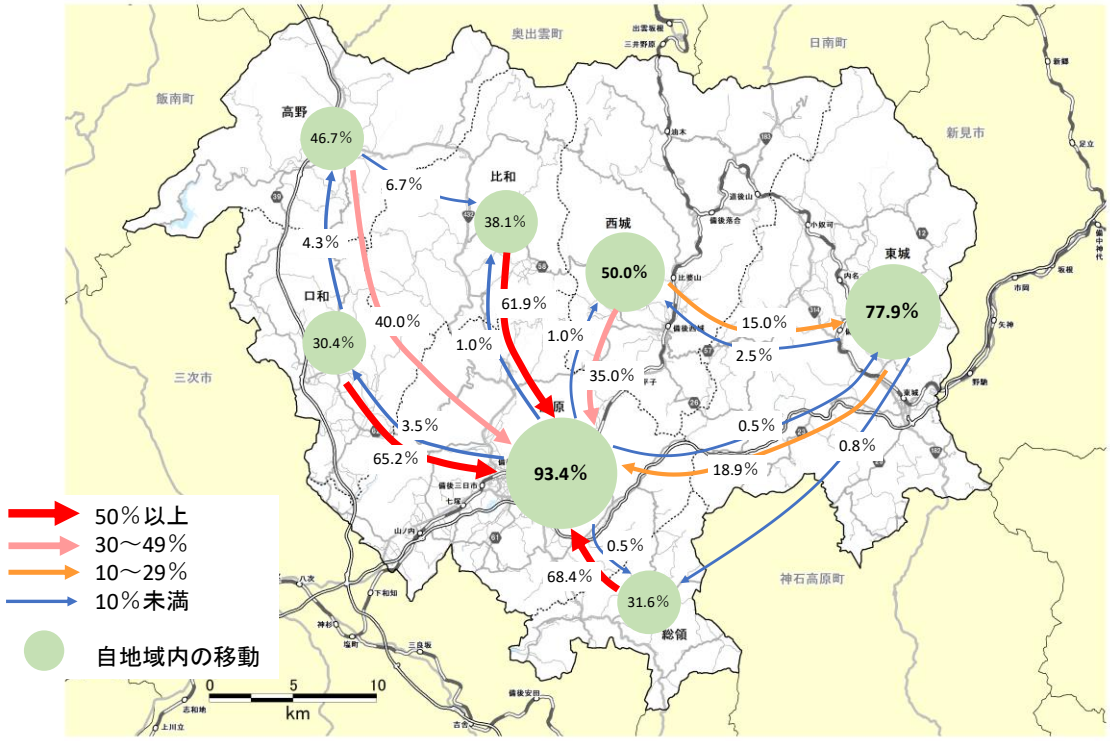


資料：平成 27 年国勢調査

※片方向で 50 人以上の流動がある自治体のみを掲載

図表 17　通勤・通学による人口流動（庄原市⇔周辺自治体）

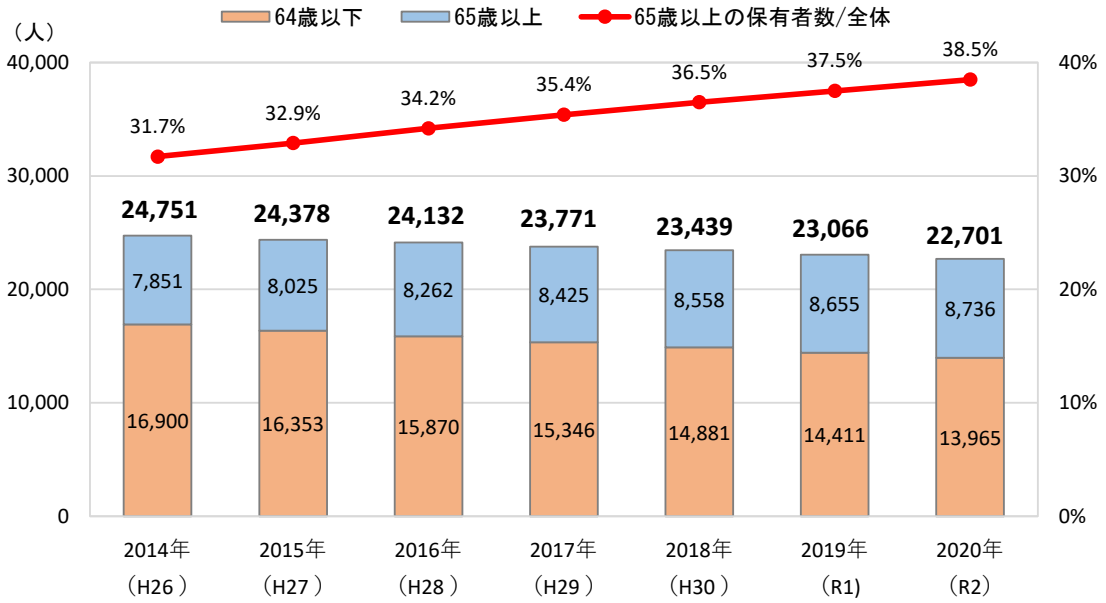
庄原市内での通勤・通学先を市民アンケートで見ると、庄原・東城地域では、自地域内で通勤・通学すると回答した人の割合は約8～9割となっています。また、口和・比和・総領地域では、自地域内よりも庄原地域に通勤・通学すると回答した人のほうが多く、5割を超えている状態です。



図表 18　通勤・通学による人口流動（庄原市内）　資料：市民アンケート（令和3年2月）

5　自動車運転免許証の保有・返納状況

市内の自動車運転免許証の保有者数は、全体では年々減少しているものの、65 歳以上の保有者数は増加しています。このため、保有者総数に占める高齢運転者の割合も年々高くなっています。



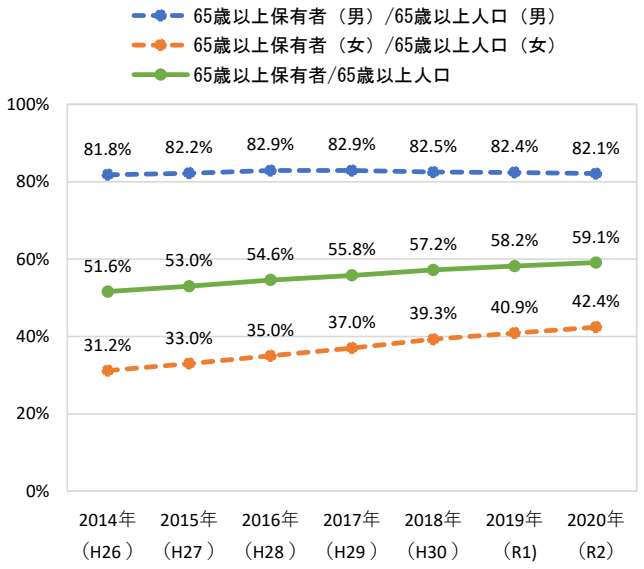
資料：広島県警察 HP

図表 19　庄原市の運転免許保有者数の推移（各年 12 月現在）

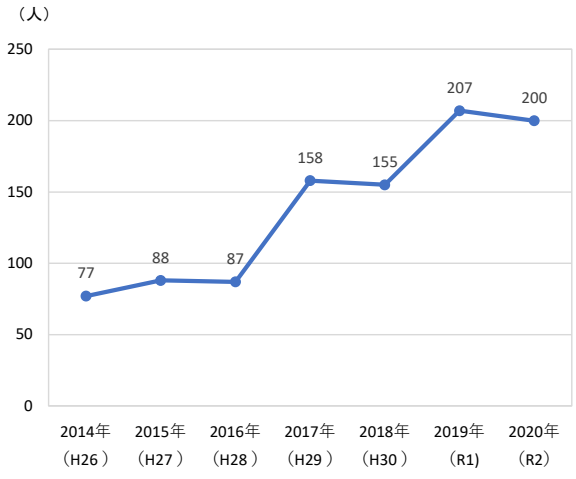
65 歳以上の保有率は、男性は約8割であるのに対し、女性は約4割と低く、高齢女性の半数以上が免許証を保有していない状況にあります。

一方で、高齢女性の保有率は年々上昇しており、平成 26（2014）年からの6年間で約1割上昇しています。

自動車運転免許の自主返納者数は増加しており、平成 26（2014）年に比べて、令和2（2020）年は 2.6 倍の 200 人となっています。



図表 21　人口に対する保有率（65 歳以上）　（各年 12 月現在）



図表 20　庄原市の自動車運転免許証の年間自主返納者数の推移

資料：保有者数、免許返納者数は広島県警察 HP、人口は住民基本台帳

第3章 庄原市の公共交通の現状

1　公共交通の概要

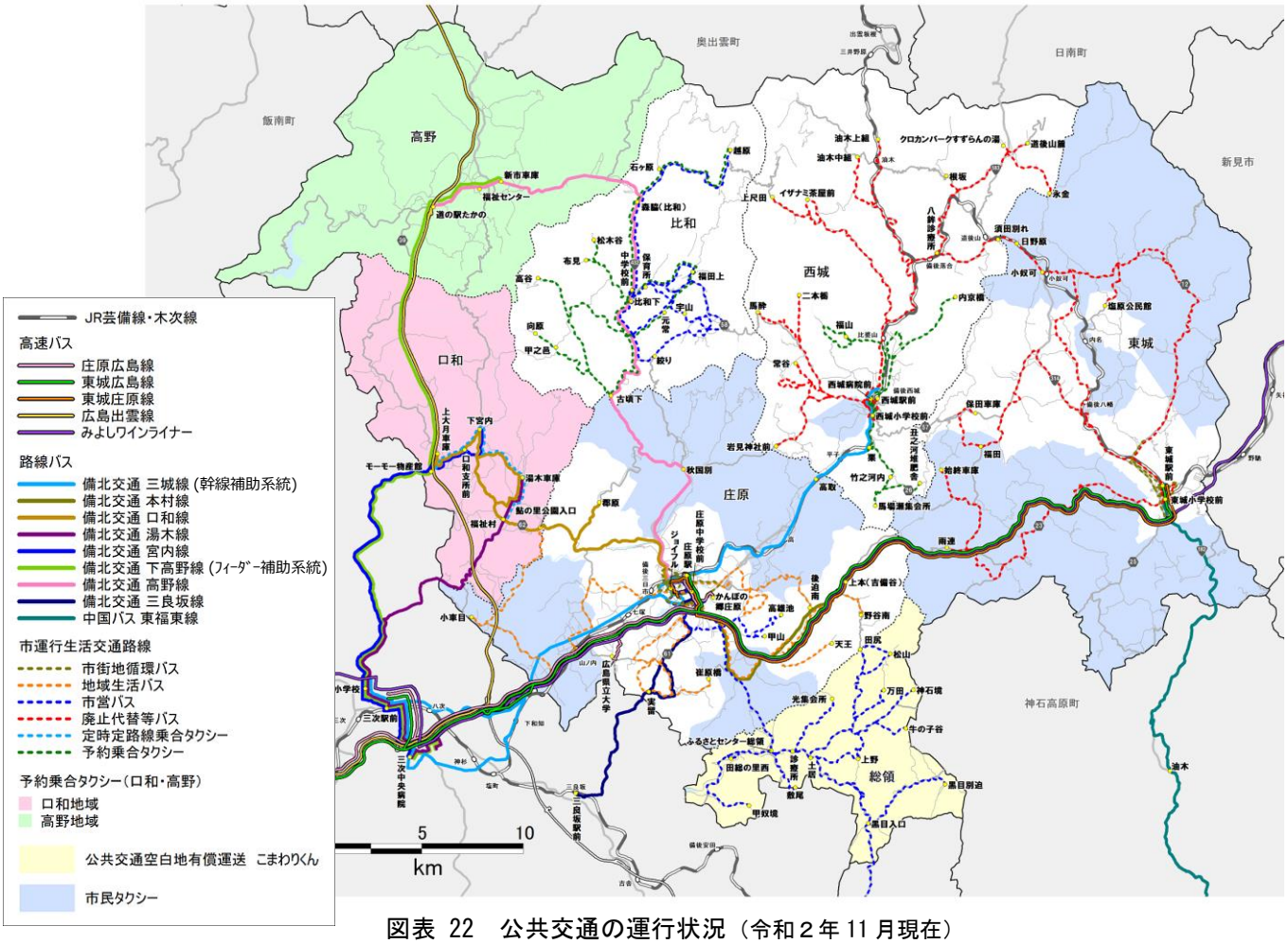
(1)　公共交通ネットワークの概要

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、およ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) 公共交通人口カバー率

外出機会の確保状況を図る指標として、「公共交通人口カバー率」があります。これは、地域内の総人口に対する、駅・バス停から一定の距離で設定された圏域(以下「公共交通カバー圏域」という。)内の人口割合を示すもので、次の式により算出されます。

公共交通人口カバー率 ＝ 公共交通カバー圏域の人口 ／ 総人口

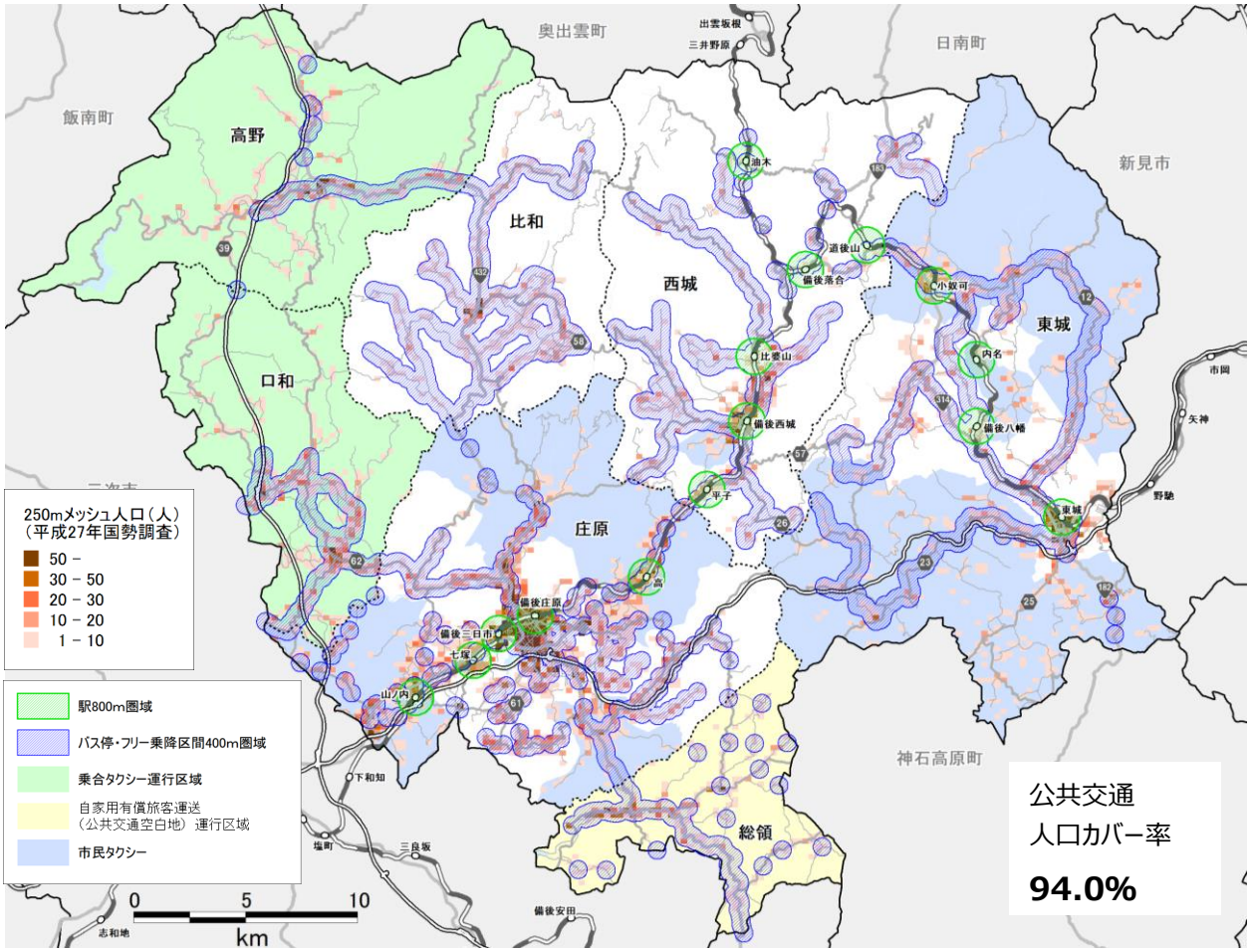
[本市における公共交通カバー圏域]

- ●鉄道駅からの距離 … 一般的な徒歩圏といわれる「半径 800m以内」とする
- ●バス停からの距離 … 「自宅からバス停までの距離が 300～500m離れるとバスの利用意向が急速に下がる」との研究結果から、中央値である「400m 以内」とする
- ●フリー乗降区間の路線からの距離 … バス停に準じ、「400m以内」とする
- ●区域運行エリア … 区域運行エリア内は自宅から乗降できることから「エリア全域」とする。

[公共交通カバー圏域の人口]

公共交通カバー圏域(鉄道駅から半径 800m以内、またはバス停・フリー乗降区間から半径 400m以内の区域及び区域運行エリア内)の国勢調査メッシュ人口(250mメッシュ)

これまでの取組で、乗合タクシー(区域運行)や市民タクシー制度を導入した地域が増えていることから、公共交通人口カバー率は、市全体では 94.0%となっています。



図表 23 公共交通カバー圏域(令和２年 11 月現在)

地域	庄 原	西 城	東 城	口 和	高 野	比 和	総 領	全体
カバー率	93.8%	91.3%	91.2%	100.0%	100.0%	96.2%	100.0%	94.0%

図表 24 地域別の人口カバー率(令和２年 11 月現在)

(3) 交通手段別の概況

① ＪＲ

庄原市内には、芸備線と木次線の 2 路線が運行しています。

山間を走行するため、落石や斜面土崩壊に伴う重大事故を未然に防ぐことを目的とした速度制限箇所（25～30km/h）が多数あるほか、風雨や雪の影響を受けやすく、安全のため運休することもしばしばあります。

2路線とも運行便数が少なく、各駅の1日平均乗車人数は非常に少ない状況にあって、令和2（2020）年春からの新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛により、利用者のさらなる減少が懸念されています。

【芸備線】

庄原市内の路線延長は約 56km、駅数は 14 駅で、すべて無人駅となっています。芸備線利用者の利便性を確保するため、市が駅舎の維持管理と4駅（備後庄原、備後西城、小奴可、東城）で乗車券の販売委託を行っています。

沿線の 4 市による「芸備線対策協議会」により、利用促進や利便性向上のための取組を行っています。

【木次線】

庄原市内の路線延長は約 11km で、起点となる備後落合駅を含めた2駅ともに無人駅となっています（備後落合駅は芸備線の駅と重複）。

沿線の4市町による「木次線利活用推進協議会」により、利用促進のための取組を行っています。

＜芸備線＞

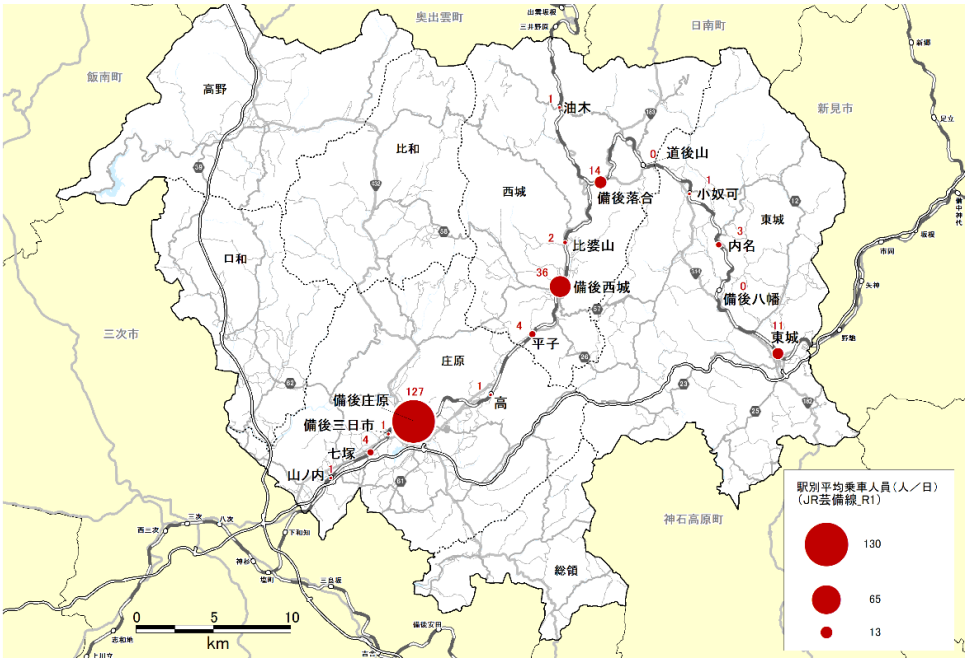
区間	広島方面行	新見方面行	計
新見～東城	6便	6便	12 便
東城～備後落合	3便	3便	6便
備後落合～備後庄原	5便	5便	10 便
備後庄原～広島	8便 （三次止め1）	8便 （三次止め1）	16 便

＜木次線＞

区間	宍道行	備後落合着	計
備後落合～宍道	3便 （木次止め1）	3便 （木次止め1）	6便

＊トロッコ列車「奥出雲おろち号」
運行期間：4/23～11/23　金・土・日・祝
（GW・夏休み・紅葉期間中は毎日）
便数：1日1往復

図表 25　芸備線・木次線の運行便数（令和２年 10 月時点　市内通過分）



資料：西日本旅客鉄道旅客鉄道（株）　令和元年度

図表 26　各駅の 1 日平均乗車人員

② 高速乗合バス

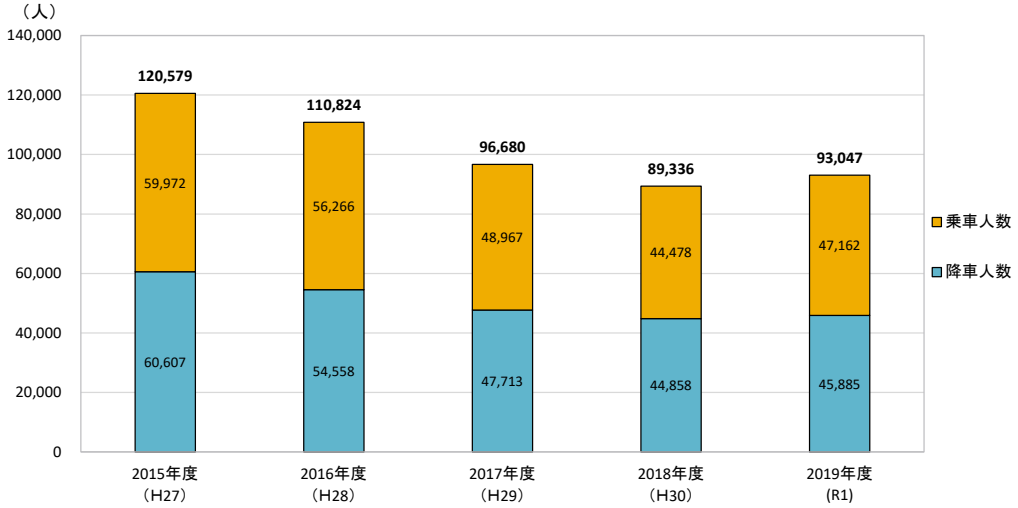
各交通事業者により、庄原市と広島市・出雲市を結ぶ高速バスが運行されています。また、三次と新大阪を結ぶ高速バスも利用可能となっています。

広島庄原線の利用区間を見ると、広島市内~庄原市内で利用する人が約7割を占めますが、庄原市内の移動に利用する人も約2割います。庄原市内で乗車または降車した人は、平成 30(2018)年度にかけて減少し、令和元(2019)年度は増加に転じましたが、令和2(2020)年春からの新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛により、利用者のさらなる減少が懸念されています。

路線名	運行主体	運行区間	運行頻度
広島庄原線	備北交通㈱、広島電鉄㈱	庄原～広島駅新幹線口	15.5 回/日
東城広島線	備北交通㈱	東城～庄原～三次～広島駅新幹線口	1.0/日
東城庄原線	備北交通㈱	東城駅前～庄原市街地	3.0 回/日
広島出雲線	中国ジェイアールバス㈱、一畑バス㈱	広島駅新幹線口～道の駅たかの～出雲市駅	9.0 回/日
みよしワインライナー	中国バス㈱、阪急バス㈱	三次～庄原～東城～新大阪	4.0 回/日（※運休中）

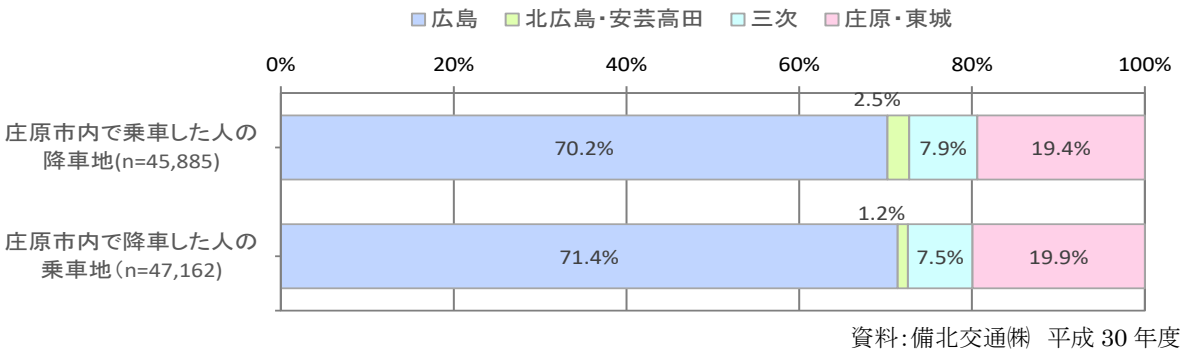
※運行頻度は平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示
※みよしワインライナーは、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年 10 月1日から運休中

図表 27　高速乗合バスの運行状況（令和２年 11 月現在）



資料：備北交通㈱

図表 28　広島庄原線・東城広島線・東城庄原線の年間乗降者数（庄原市内で乗車または降車した人のみ）



資料：備北交通㈱　平成 30 年度

図表 29　広島庄原線・東城広島線・東城庄原線における、庄原市内で乗車した人の降車地・庄原市内で降車した人の乗車地

③ 路線バス

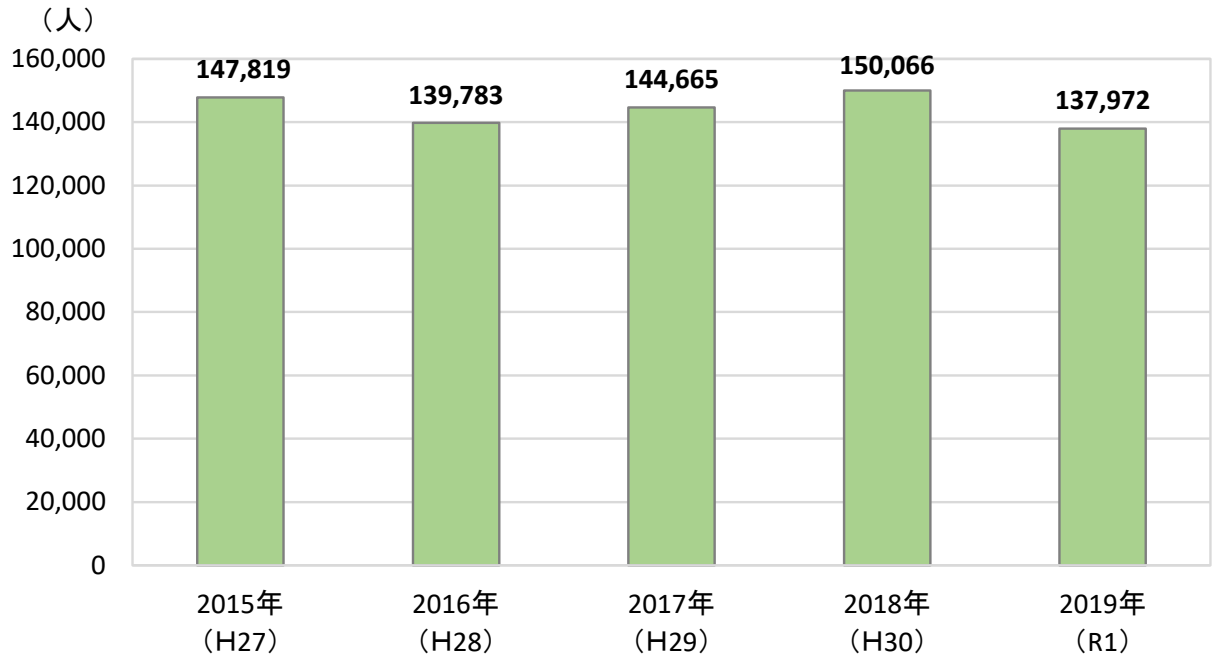
9路線のバスが庄原市内の各地域と庄原市中心部、及び近隣市町を結んでいます。

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㈱	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 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㈱　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）

④ 市運行生活交通路線

庄原市が交通事業者等に依頼または委託して、各地域内にある集落と地域の中心部を結ぶバスや乗合タクシーを運行しています。これら市運行生活交通路線は、JRや路線バスを補完する形で、通学・通院・買物等の移動を担っています。

年間利用者数は、いずれの地域も減少しています。

また、平日のみの運行が多く、土日にも運行している路線は非常に少ない状況です。

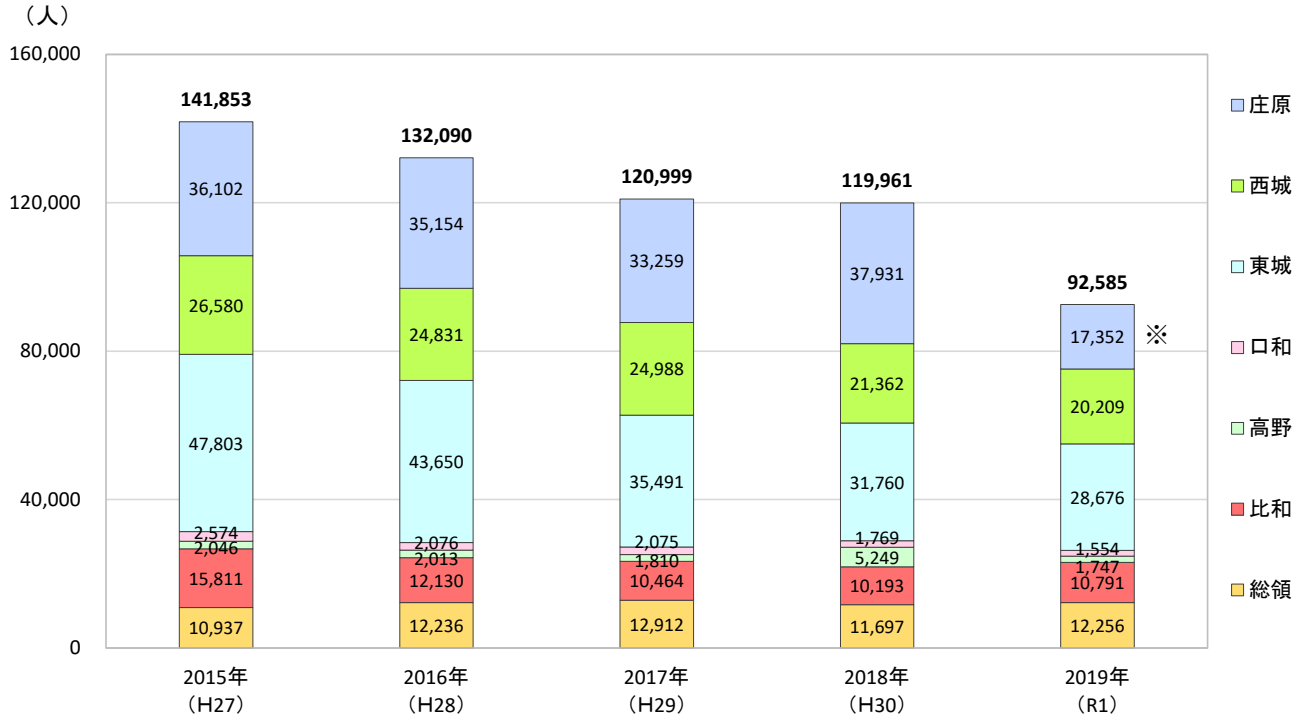
地域	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度（回/日）
庄原	市街地循環バス 4条	ひまわりバス	備北交通㈱	定時定路線運行	柳原口～柳原口	毎日	9.0
	地域生活バス 4条	後迫線	㈲石田タクシー		後迫南～庄原駅	月火金	1.0
		高茂線			鮎の里公園入口～庄原駅	月水木	1.0
		野谷線			野谷南～庄原駅	火木金	1.0
		実留線			崔原橋～庄原駅	月水木金	1.0
	市営バス 79 条	高門線			高雄池～庄原駅	平日・土	2.5
西城	廃止代替バス 4条	油木線	西城交通㈲	定時定路線運行	本郷～西城駅前	平日	3.0
		上尺田線			本郷～西城駅前		3.0
		大戸・本谷線			岩見神社～西城中野		3.0
		道後山線			道後山麓～西城駅前		3.0
		小奴可西城線			小奴可～西城駅前		1.0
		馬酔線		予約制定路線運行	西城中野～馬酔	平日	3.0
	乗合タクシー 4条	乗合タクシー 山家地区	アラキタクシー㈲、駅前タクシー㈲、西城タクシー㈲	予約制定路線運行	丑之河堆肥舎～西城中野	平日	1.0
		乗合タクシー 福山地区			小原～西城病院	平日	1.0
		乗合タクシー 八鳥・大佐地区			内京橋～西城十日市	平日	1.5
東城	廃止代替バス 4条	小奴可線	備北交通㈱	定時定路線運行	小奴可～こぶしの里	平日	4.0
		日野原線			日野原～こぶしの里		4.0
		保田線			保田車庫～こぶしの里		4.0
		始終線			始終車庫～こぶしの里		4.0
	市街地循環バス 4条	お通りバス			東城駅前～東城駅前	月火木金土	12.0
口和	乗合タクシー 4条	永田・大月線	㈲口和タクシー	定時定路線運行	福祉村～モーモー物産館	平日	2.0
		乗合タクシー（北エリア、南エリア）		予約制区域運行	起点エリア～口和地域中心部	平日	4.0
高野	廃止代替バス4条	阿井線（高野町方面）	奥出雲交通㈱	定時定路線運行	奥出雲交通～道の駅たかの	毎日	2.0
	乗合タクシー 4条	区域運行乗合タクシー	高野交通㈲	予約制区域運行	起点エリア～高野地域中心部	地区別で曜日運行	3.0

比和	市営バス 79 条	森脇線	比和観光㈱	定時定路線運行	比和下～越原	平日	4.0
		元常・福田線			中学校前～元常～保育所		4.0
		小和田北・東線			保育所～小和田～宇山～比和下		5.0
		絞り・小和田南線			中学校前～小和田南～保育所		5.0
	乗合タクシー 4条	布見線		予約制定路線運行	保育所～布見～保育所	平日	3.5
		古頃線			保育所～古頃下～保育所		2.0
		森脇線			保育所～越原		0.5
		福田元常線			比和下～元常～中学校前		1.0
総領	市営バス 79 条	庄原・総領線	㈱里山総領	定時定路線運行	庄原～総領	毎日	3.5
		上下・総領線			総領～上下		2.0
		黒目・亀谷線			ふるさとセンター～黒目	火木金	2.0
		五領線			ふるさとセンター～五領	平日	2.0
		稲草・木屋線			ふるさとセンター～木屋	火金	2.0
		敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線			ふるさとセンター～万田	金	2.0

※庄原地域の後迫線・高茂線・野谷線・実留線は、曜日により 1.5 往復の場合がある

※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 32　市運行生活交通路線の運行状況（令和２年 11 月現在）



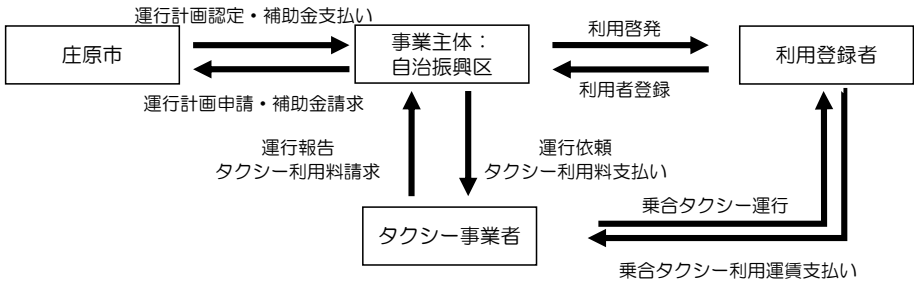
資料：市民生活課　各年前年 10 月～当年 9 月の集計

※令和元年度の庄原地域の利用者数は、市街地循環バス（ひまわりバス）の系統統合に伴い、各系統で計上されていた利用者数が統合されたことにより統計上減少した。（実人数は不明）

図表 33　地域別年間利用者数（市運行生活交通路線分）

⑤ 市民タクシー

市民タクシー制度は、バス路線から離れた地区を対象に、自治振興区が事業主体となって運行ルートやダイヤを定め、タクシー事業者等に運行を依頼するもので、庄原地域、西城地域、東城地域の 12 の自治振興区で運行されています。市は、生活交通を確保するためのこの取組について、補助金を交付して支援しています。

事業主体	次の要件に該当する地区を含む自治振興区 ○最寄りの駅又はバスの乗降場所までの距離が1km 以上離れた住居があること ○利用を希望する住民(利用登録者)が2名以上いること ○既に生活交通が運行している地域は、既存路線の見直しを行うことを前提とすること
事業対象範囲	○利用登録者が、自宅などから各地域にある医療機関・商業施設等への移動手段として乗合タクシーを利用する場合 ○1地区あたりの運行回数は、週2回(地区～目的地を2往復)を限度とする
運行事業の流れ	○自治振興区とタクシー事業者等で、運行委託契約等を締結。 ○運行委託契約等に基づき、自治振興区の依頼によってタクシー事業者が運行業務を行う。 ○住民、利用者の利用料の支払い方法やタクシー事業者等への運行依頼等については、利用者の利便性を考慮しつつ自治振興区でルールづくりを行う。 

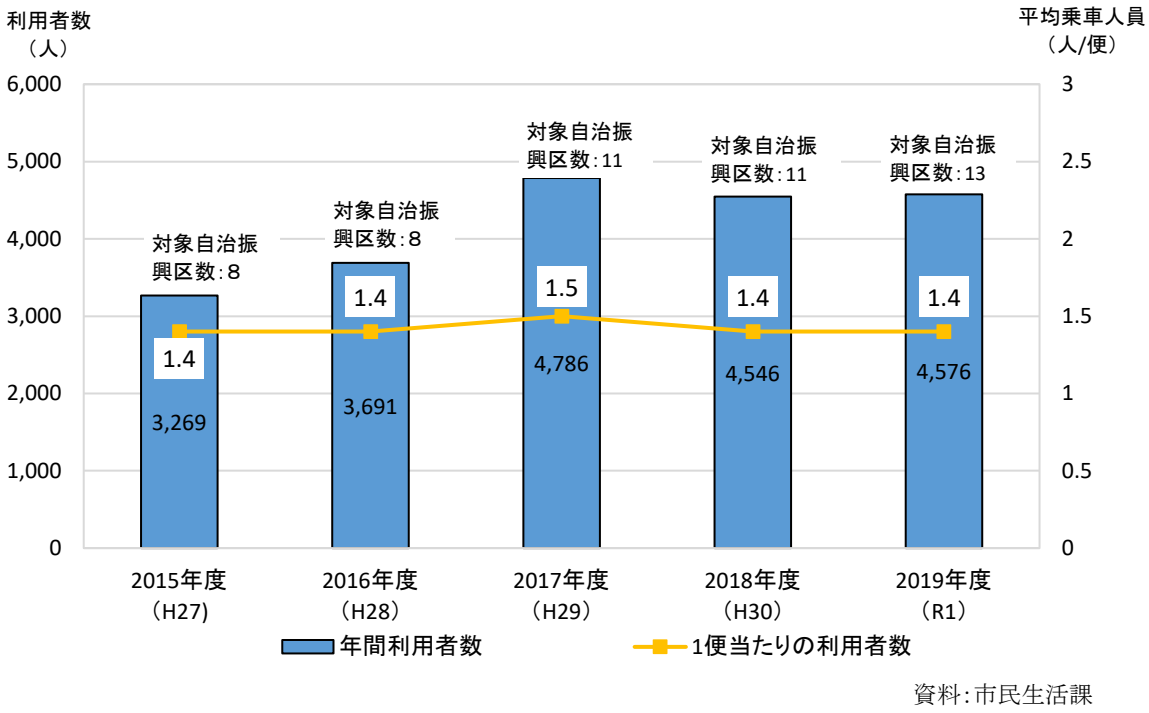
図表 34　市民タクシーの事業の概要

地域	実施主体	地区名
庄原	峰田自治振興区（10 地区）	野本地区、大原地区、春田上・下地区、山津田・一心・津谷・仲蔵地区、雪霜地区、元実・片山地区、発展地区、大歳・大谷地区、大仙地区、和魂下地区
	北自治振興区（５地区）	富田地区、須川地区、山奥地区、秋国地区、大重地区
	山内自治振興区（６地区）	水越高茂地区、平田大下地区、尾引木戸地区、隠地山王開拓地区、日向行里地区、本郷殿垣内地区
	高自治振興区（８地区）	高取地区、寺川地区、市場地区、貝六地区、夜灯地区、下川西地区、上川西地区、小用地区
西城	西城自治振興区（１地区）	入江地区
東城	帝釈自治振興区（11 地区）	風鴨地区、畑地区、鍛冶屋床・後側地区、始終荒神地区、鯉野・福田高の甲地区、土生・夏森地区、宇山中地区、宇山東地区、宇山下地区、宇山西地区、双葉地区
	小奴可の里自治振興区（10 地区）	持丸地区、寺迫地区（小奴可中心地まで）、別尺地区、小串地区、日野原地区、笑田地区、駅道・奴可部地区、市場・鳥長地区、後田地区、寺迫地区
	久代自治振興区（９地区）	久代 12 区(大二吾)地区、久代 13 区(高野)地区、久代 15 区(丸山)地区、名倉地区、平田上・重松地区、平田下・重松地区、上野地区、為重上地区、為重下地区
	田森自治振興区（８地区）	梨原・長泥地区、井手の谷・野呂地区、東野田・西野田地区、山田地区、近光地区、伊瀬・大金地区、内名地区、栗田北（井河内）地区
	八幡自治振興区（１地区）	森地区
	東城自治振興区（１地区）	頭谷地区
	新坂自治振興区（６地区）	三坂上郷地区、三坂中郷地区、三坂下郷地区、近屋谷・郷原地区、宇那田・大木地区、新免地区

図表 35　市民タクシー運行地区（令和２年 12 月現在）

年間利用者数は、事業を拡大した平成 29(2017)年度に大きく増えましたが、現在は 4,600 人前後で推移しています。

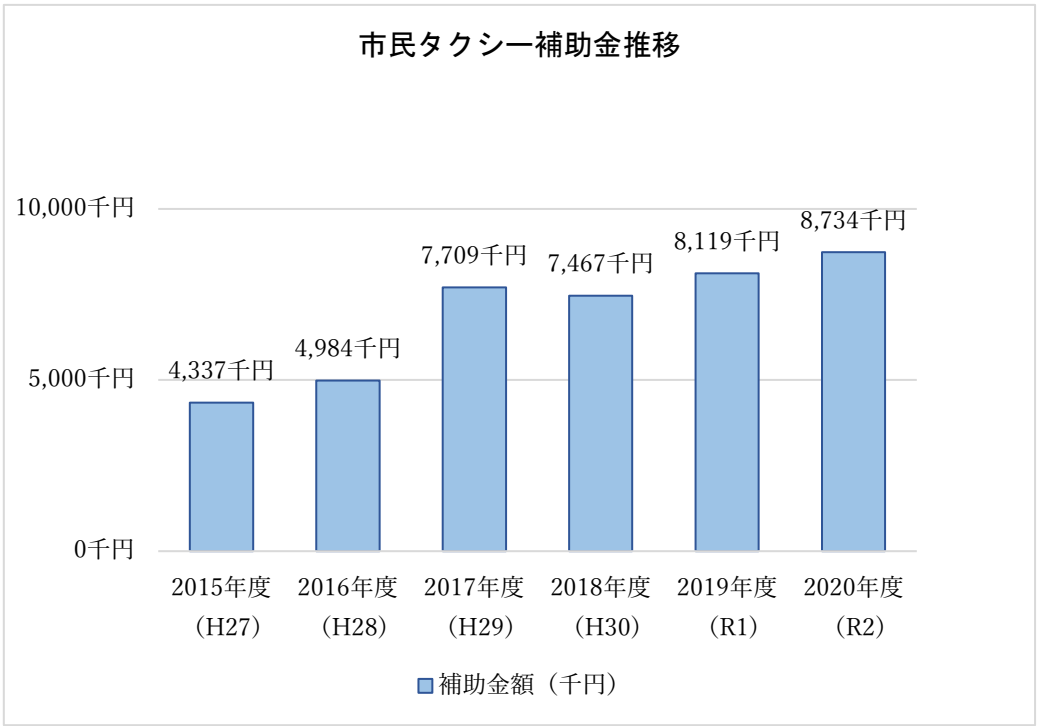
また、1便あたりの平均利用者数は 1.4 人で2人以上の利用が少ない状況が続いています。



資料:市民生活課

図表 36　年間利用者数と 1 便あたりの平均乗車人員

一方で、運行地区の増加により、この事業に対する市からの補助金総額は、年々増加している状態です。



資料:市民生活課

図表 37　年間補助金額

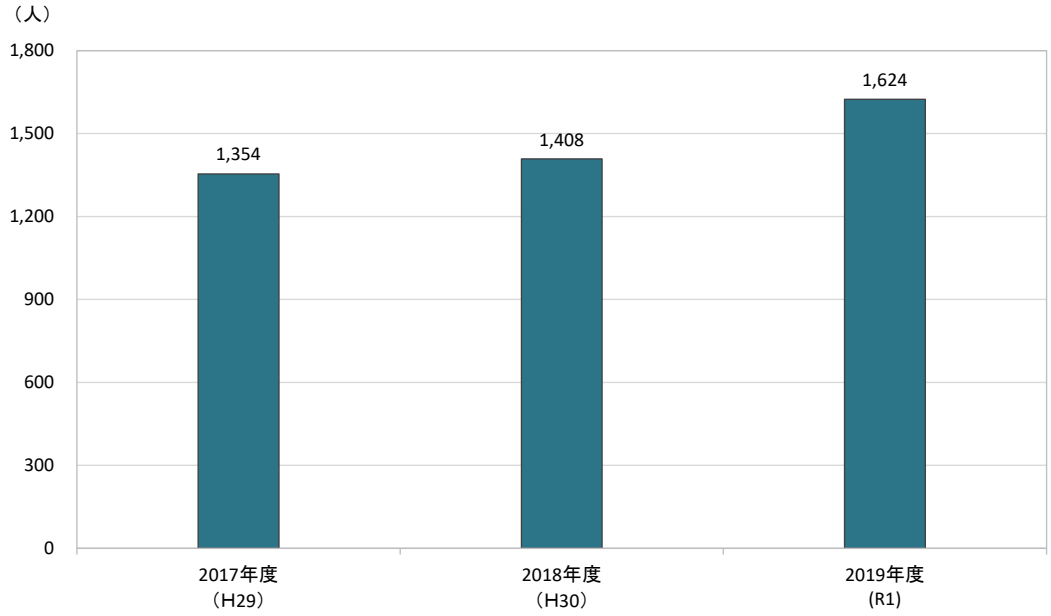
⑥ 自家用有償旅客運送（交通空白地）

地域内にタクシー営業所が無い総領地域では、自治振興区が法人を立ち上げて運行主体となり、自家用有償旅客運送（交通空白地）を運行して、地域内の移動を担っています。

年間利用者数は増加している傾向にあります。

地域	名称	種別	運行主体	運行形態	運行区間・区域	運行日	車両数
総領	こまわりくん	79 条	一般社団法人庄原市総領自治振興区	予約制区域運行	総領地域内全域	平日	1台

図表 38　こまわりくんの運行状況（令和２年９月現在）



資料：市民生活課

図表 39　年間利用者数

⑦ 庄原市立小学校スクールバス

各地域で、小中学校の統廃合等を理由に、スクールバスやスクールタクシーを運行しています。

令和2(2020)年度では、小学校は 13 校 38 路線、中学校では5校 21 路線を運行し、児童生徒の通学手段を確保しています。

地域	対象学校	形態	路線	車両		３年度
				種別	定員等	利用者
庄原	庄原小学校	スクールバス	田川線	バス	15	12
			川北線	バス	47	32
	山内小学校	スクールバス	水後線	タクシー	5	1
	峰田小学校	スクールバス	本村線	バス	26	15
	高小学校	スクールバス	高南線	バス	15	7
	板橋小学校	スクールバス	上谷線	－	－	0
			実留線	バス	15	5
		みなしスクールバス※	高門線（市営バス）	バス	13	2
		スクールタクシー	高門線	タクシー		2
	庄原中学校	スクールタクシー（臨時対応）	高門線	タクシー		2
西城	西城小学校	スクールバス	三坂～西城小学校＊	バス	14	2
			八鳥・大佐～西城小学校	バス	29	18
		みなしスクールバス※	油木線（登校）	バス	29	12
			上尺田線	バス	27	4
			馬酔線（予約バス）	バス	13	6
			大戸本谷線	バス	27	2
			道後山線	バス	29	5
			西城小下校バス（下校）	バス	28	12
		スクールタクシー	熊野　（下校）	タクシー		4
			福山　（下校）	タクシー		－
			大戸	タクシー		－
			その他（随時）	タクシー		－
	西城中学校	スクールバス	三坂～西城小学校＊	バス	14	4
		みなしスクールバス※	油木線	バス	29	4
			上尺田線	バス	27	2
			馬酔線（予約バス）	バス	13	－
			大戸本谷線	バス	27	1
			道後山線	バス	29	1
		スクールタクシー	福山（下校）	タクシー		1
			山家（下校）	タクシー		3
東城	小奴可小学校	スクールバス	内掘・塩原	バス	21+運転手・ガイド席	7
		スクールタクシー	千鳥・小串	タクシー	10	7
	東城小学校	スクールバス	竹森	バス	25	8
			戸宇	バス	26	10
			帝釈山中・森	バス	25+運転手・ガイド席	13
		スクールタクシー	三坂久代（為重）	タクシー	10	7
			新免	タクシー	5	4
			帝釈未渡・宇山	タクシー	10	6
			田黒	タクシー	10	7
	粟田小学校	スクールタクシー	竹森	タクシー	5	2
	東城中学校	スクールタクシー（臨時対応）	（通学補助金制度利用者）土日登校日	タクシー		38

地域	対象学校	形態	路線	車両		３年度
				種別	定員等	利用者
口和	口和小学校	スクールバス	宮内	バス	10	3
		スクールバス	竹地谷	バス	15	6
		スクールバス	大月・向泉	バス	26	23
		スクールタクシー	旧口北小学校寄宿舎廃止代替措置。路線バス対象外地域の児童生徒（竹地谷・宮内）	タクシー	－	0
		スクールタクシー（臨時対応）	日課変更等で路線バスが利用できない下校時	タクシー	10	11
	口和中学校	スクールバス	宮内	バス	9	1
		スクールバス	竹地谷	バス	14	4
		スクールバス	金田（冬季 11～3 月）	バス	10	4
		スクールタクシー	寄宿舎廃止代替措置。路線バス対象外地域の児童生徒（竹地谷・宮内）	タクシー	－	0
高野	高野小学校	スクールバス	湯川線　＊	バス	29	6
			和南原線　＊	バス	29	8
			高暮線　＊	バス	29	9
			奥門田線　＊	バス	14	7
	高野中学校	スクールバス	湯川線　＊	バス	29	4
			和南原線　＊	バス	29	11
			高暮線　＊	バス	29	6
			奥門田線　＊	バス	14	1
比和	比和小学校	スクールバス	森脇～布見線	バス	15	11
			三河内線	バス	15	3
			古頃線	バス	15	10
		みなしスクールバス※	元常・福田線　＊	バス	29	0
	比和中学校	みなしスクールバス※	森脇線	バス	13	2
			元常・福田線　＊	バス	29	6
			小和田北・東線	バス	29	0
			絞り・小和田南	バス	29	0
総領	総領保育所	スクールバス	黒目・亀谷　☆	バス	29	2
			五領　☆	バス	29	2
			木屋・田総　☆	バス	29	1
	総領小学校	スクールバス	黒目・亀谷　☆	バス	29	5
			五領　☆	バス	29	4
			木屋・田総　☆	バス	29	15
	総領中学校	スクールバス	黒目・亀谷　☆	バス	29	2
			五領　☆	バス	29	1
			木屋・田総　☆	バス	29	1

＊　小学校・中学校　同乗　☆　保育所・小学校・中学校　同乗

※みなしスクールバス … 市が委託して運行する生活路線のうち、スクールバス分として通学ダイヤを設定し、運行委託料の一部を教育委員会が負担しているバス

図表 40　スクールバス・タクシー運行状況

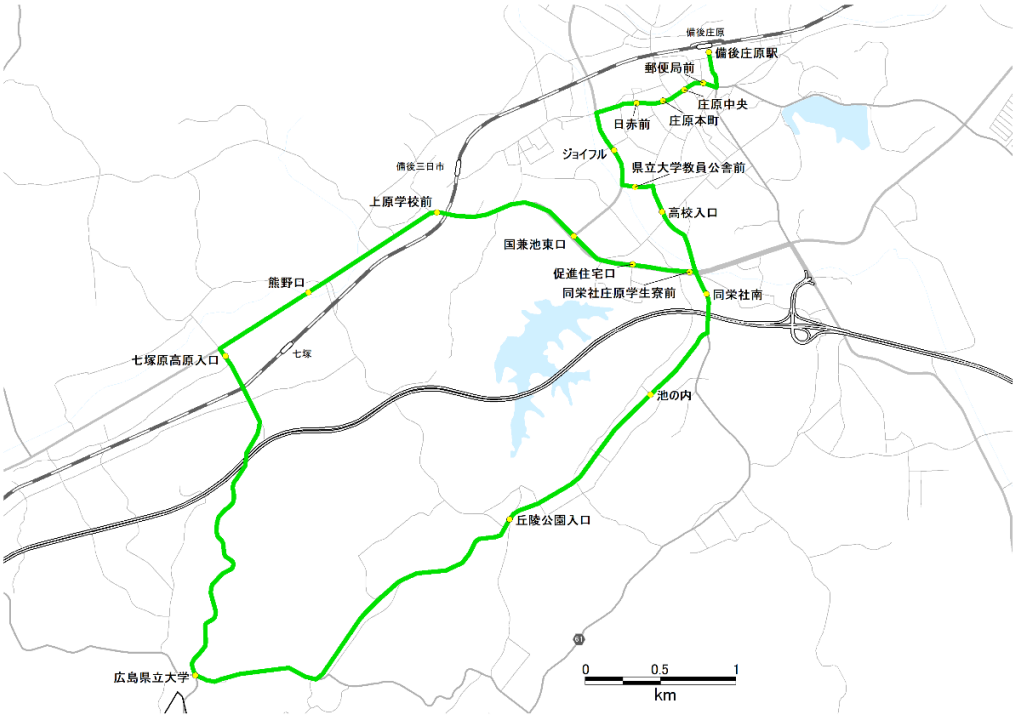
⑧ 県大スクールバス

県立広島大学庄原キャンパスに所属する学生・教職員を対象に、庄原駅～庄原キャンパスの区間をスクールバスが運行しています。

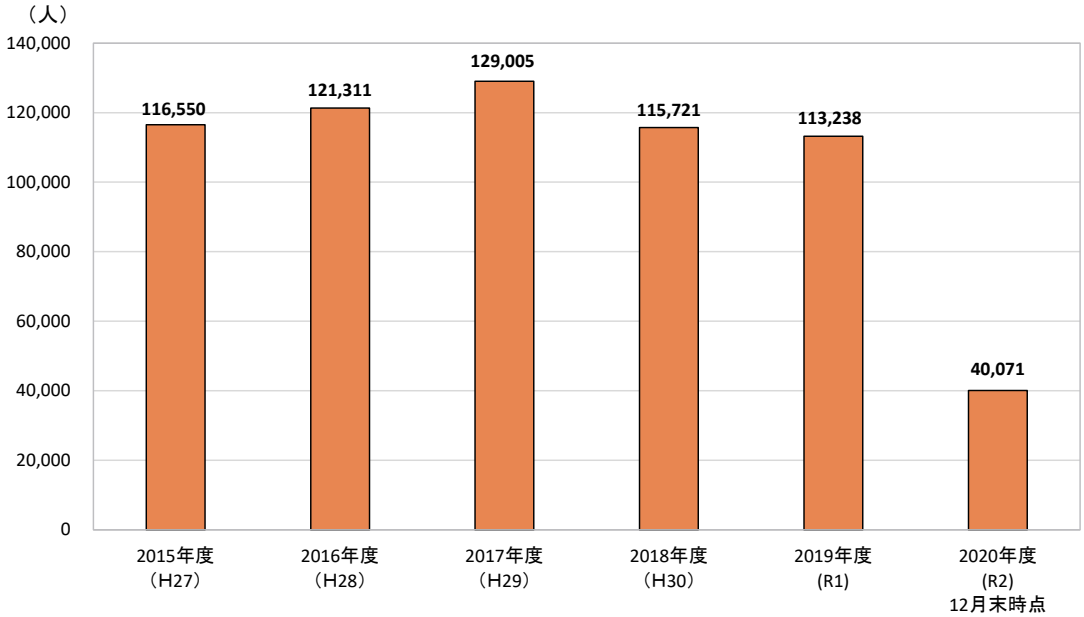
年間利用者数は多少の増減がありますが、おおむね横ばいで推移しています。令和2(2020)年度については、新型コロナウイルス感染拡大によるオンライン授業化に伴い、例年より利用者数が少ない傾向にあります。

運行主体	運行形態	運行区間・区域・及び対象利用者	運行頻度
備北交通㈱ ※委託者:県立広島大学庄原キャンパス	特定旅客自動車運送事業 (定時定路線運行)	運行区間:庄原駅～県立広島大学庄原キャンパス 対象利用者:庄原キャンパスに所属する学生・教職員	20.0 回/日

※運行頻度は、休業日や行事を除く平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示



図表 41　県大スクールバスの運行ルート（令和２年 11 月現在）



資料:県立広島大学庄原キャンパス

図表 42　年間利用者数

⑨ 一般乗用タクシー

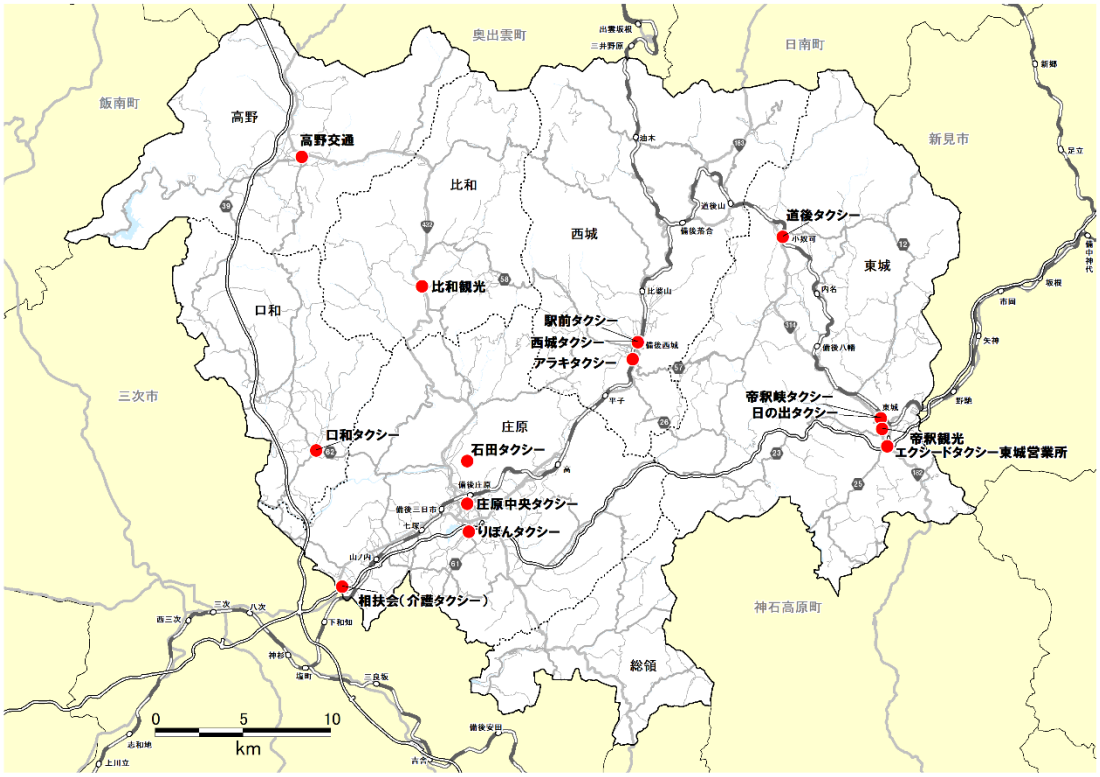
市内には合計 15 のタクシー営業所があり、令和2(2020)年度時点で 62 台の車両が登録されています。

介護タクシーは、庄原地域に1営業所あります。

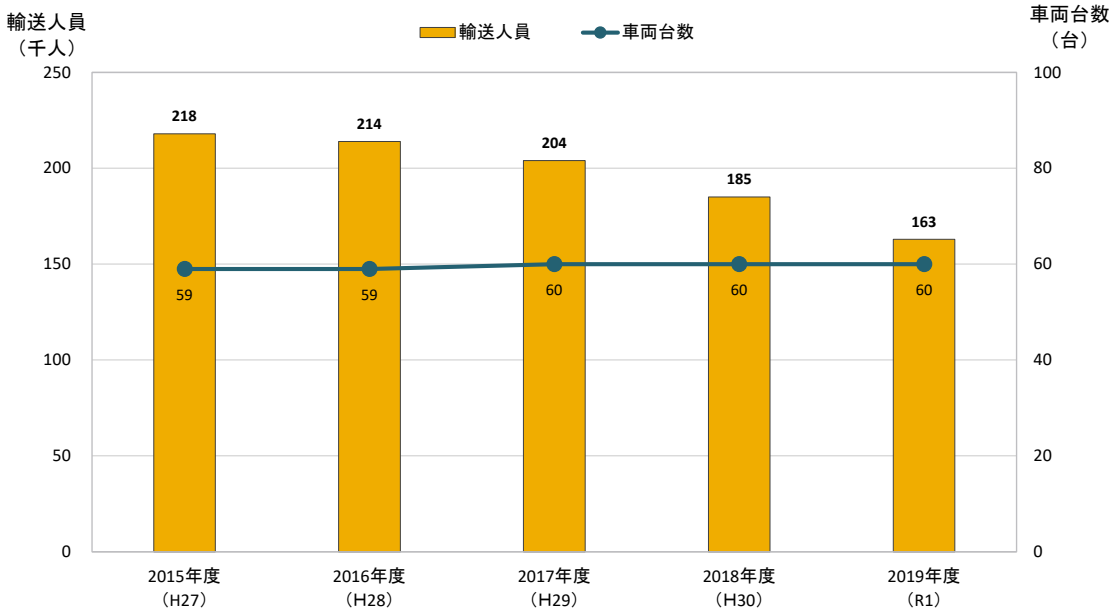
年間輸送人員(介護タクシーを除く)は、近年減少し続けている状況です。

口和・高野・比和の各地域では、地域内にタクシー営業所が1つしかなく、地域の移動を支える最後の砦となっています。また、総領地域には営業所がなく、庄原地域や府中市上下町等にあるタクシー営業所から配車されています。

営業所から離れた集落では、配車に時間を要したり、運賃が高くなる傾向にあります。



図表 43　タクシー営業所の立地状況



資料:国土交通省　中国運輸局

※介護タクシー事業所の輸送人員・車両台数を除く　※乗合タクシー・市民タクシーの輸送人員を除く

※スクールタクシーの輸送人員を含む

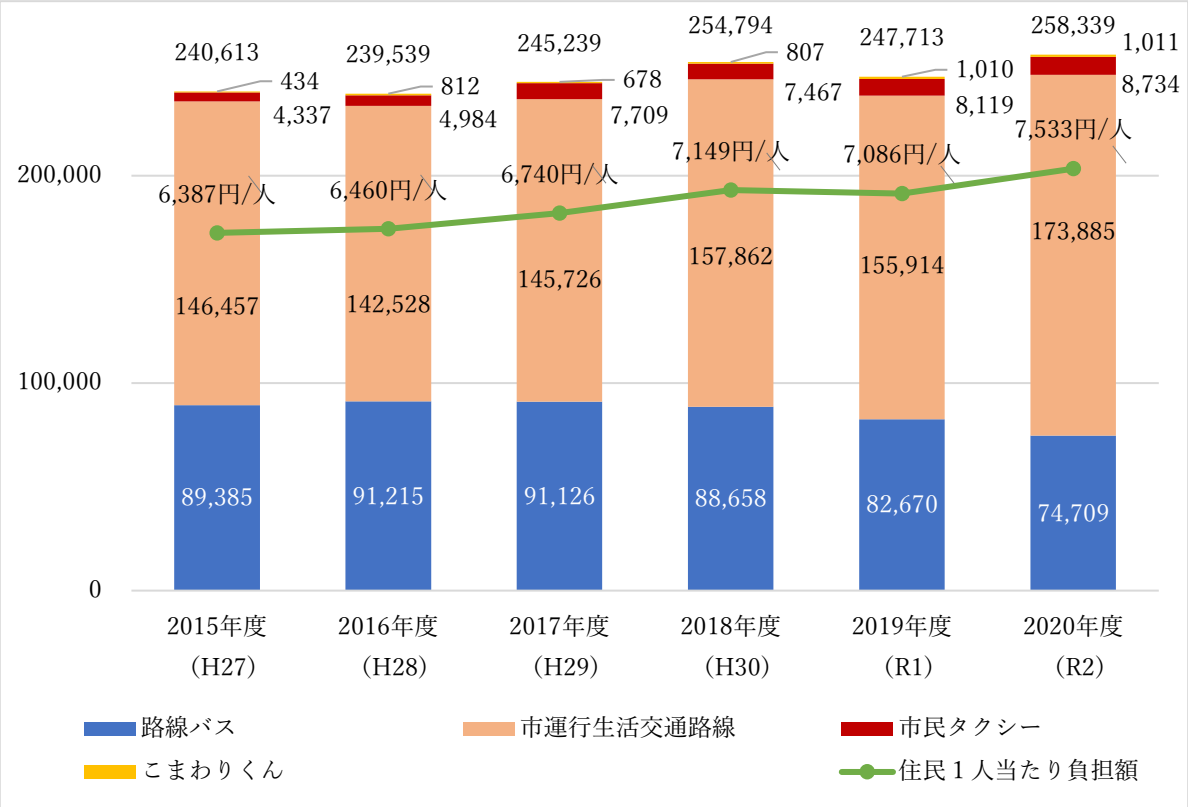
図表 44　タクシーの輸送人員と車両数

(4) 公共交通にかかる市の財政負担の状況

生活交通路線の維持確保にかかる市の財政負担額は、平成 28(2016)年度までは約2億4千万円前後で推移していましたが、平成 29(2017)年度からは約2億5千万円に増加し、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた令和2(2020)年度は、2億6千万円を超える見込みとなっています。

これを、市民1人あたりに換算して推移を見てみると、徐々に増加を続け、平成 29(2017)年度以降は 7,000 円前後で推移し、令和2(2020)年度では 7,533 円となっています。

本市では、人口減少に伴う税収の減少や合併算定替の特例措置の縮減による普通交付税の減額など歳入の大幅な減少が見込まれることから、「第2期持続可能な財政運営プラン」により財政の健全化に取り組んでおり、これ以上の財政負担の増加は厳しい状況にあります。



資料:市民生活課

図表 45　公共交通にかかる市の財政負担（年間総額・市民１人あたりの負担額）

2　市民・関係者との協働による生活交通確保の取組

(1)　庄原 MaaS 検討協議会の取組

令和元(2019)年7月、庄原市内の交通課題の解決を図るため、庄原版 MaaS[4]の実現に向けた取組を行う産学官連携組織として、「庄原 MaaS 検討協議会」(事務局:庄原商工会議所)が発足しました。

【協議会の設置目的】

過疎先進地である庄原市内において「生活交通手段」の安定確保と「観光振興」との融合実現を目指すことを目的とし、庄原版 MaaS の実現に向けて「庄原 MaaS 検討協議会」を設置する。

(庄原 MaaS 検討協議会設置要綱　第1条【目的】より)

【協議会構成する組織と役割】

組織名	役割
①　庄原商工会議所	全体調整・発注契約
②　備北交通株式会社	デマンド交通運行・安全管理
③　庄原市	地域間調整・交通計画反映
④　一般社団法人庄原市観光協会	GSM 運行・決済サービス整備
⑤　復建調査設計株式会社	GSM 技術支援
⑥　協同組合庄原ショッピングセンター	地域住民向け商業サービス提供
⑦　庄原赤十字病院	地域住民向け医療サービス提供
⑧　呉工業高等専門学校	全体指導・調査・評価
⑨　株式会社ヴァル研究所	交通システム企画
⑩　株式会社トラフィックブレイン	交通データオープン化企画
⑪　ＮＴＴドコモ中国支社	デマンド交通システム設計
⑫　広島県総合政策局 地域力創造課	アドバイザー
⑬　一般社団法人　ローカルソリューションズ	全体企画・調整
⑭　広島県商工労働局 観光課	アドバイザー
⑮　広島県バス協会	アドバイザー
⑯　広島電鉄株式会社	都市間高速バス運行・観光誘致・　安全管理
⑰　国土交通省中国運輸局　交通政策部交通企画課	アドバイザー
⑱　西日本旅客鉄道株式会社　広島支社	オブザーバー

【取組概要】

①本村・峰田地区における MaaS の取組

事業概要	● 地域の生活交通として、市街地中心部と本村・峰田地区を結ぶ AI デマンドバスを導入。既存のバス路線が運行しない時間帯に、1日2往復を運行。 ● AI デマンドバスと市街地中心部の路線バスを「定額乗り放題」できるサービスを提供。 ● (利用料金:本村地区 1,600 円、峰田地区 1,400 円)
実施期間	令和元(2019)年 11 月1日(金)～11 月 29 日(金) 平日のみ

②帝釈峡地区におけるグリーンスローモビリティ[5]を活用した観光交通の取組

事業概要	● 公共交通でのアクセス手段がない帝釈峡において、市街地からの AI デマンド[6]バス及び帝釈峡を回遊するためのグリーンスローモビリティを運行する。 ● バス、グリーンスローモビリティは GoogleMaps での検索を可能にする。
実施期間	令和元(2019)年 10 月5日(土)～10 月 27 日(日) 土日祝のみ

③山内・七塚地区における県立広島大学スクールバスとデマンド交通による MaaS の取組

事業概要	● 地域の生活交通として、市街地中心部と山内・七塚地区・県立広島大学庄原キャンパスを結ぶ AI デマンドバスを導入。幹線から少し入った集会所等に乗降スポットを設定。 ● 1日6往復(予約ダイヤ・区間のみ) ● 予約は、インターネットのみ。ただし、代理予約可能。事前に予約方法説明会を開催。 ● AI デマンドバスと市街地中心部の路線バスを「定額乗り放題」できるサービスを提供。 ● 利用料金:65 歳以上 2,000 円、65 歳未満 3,000 円、県立大学学生 1,000 円
実施期間	令和2(2020)年 11 月 24 日(火)～12 月 23 日(水) 毎日

【取組結果】

- 幹線から入った場所で乗降できるため、公共交通のアクセス距離を短くする点で評価が高く、外出の増加を促すことができた。
- 既存バス路線との乗り継ぎ・組み合わせ利用を行った人が全体の約4割を占める。
- 将来(免許返納後)の自身や地域のモビリティを考えるきっかけになった。
- 定額乗り放題にしたことにより、バスを利用しようという意識の変化が見られた。また、趣味活動などのための利用など、利用目的が多様化した。

【今後の課題】

- 既存の路線とのダイヤの接続性の向上
- 商店・医療施設等、他のサービスとの連携
- 高齢者対象の完全 AI 予約によるデマンド交通の可能性の検討
- 利用可能層への働きかけの手法の検討(過疎地交通・MaaS 普及型のモビリティ・マネジメント[7])
- 地域公共交通に対する輸送サービス提供者等からの提案方法の検討

(2) 芸備線の存続に向けた取組

庄原市では、三江線（三次市～島根県江津市）の廃止や芸備線の利用状況等を踏まえ、庄原市内の芸備線の存続に取り組むため、平成 29（2017）年 10 月、住民や学校関係者、利用促進活動団体、観光協会等を委員とする「庄原市芸備線の存続に関する協議会」を設置し、令和元（2019）年に「庄原市内の芸備線存続計画」を策定しました。

令和2（2020）年度から、この計画に定められた事業を実施して、利用促進と利用者の利便性の向上に取り組んでいるところです。

【庄原市芸備線の存続に関する協議会　構成員】

委員	組織
① 芸備線沿線の自治振興区関係者	庄原地域自治振興区連絡協議会 西城町自治振興区連絡協議会 東城町自治振興区連絡協議会
② 芸備線沿線の学校関係者	庄原格致高等学校PTA 庄原実業高等学校PTA 西城紫水高等学校PTA 東城高等学校PTA
③ 芸備線の利用促進等に関する活動を行う団体	庄原駅周辺地区まちづくり協議会 芸備線ミーティング 生きがい創造型サロン落合みらい
④ 観光協会	一般社団法人　庄原市観光協会 特定非営利法人　西城町観光協会
⑤ 学識経験者	米子工業高等専門学校
⑥ その他市長が認める者	JR券売業務受託者

【庄原市内の芸備線存続計画】

利用促進計画	**（１）市内外への情報発信（令和元～３年度）** 「広報しょうばら」や市フェイスブックなどによる情報発信／芸備線の歴史展示 **（２）児童・生徒の乗車体験事業（令和２～３年度）** 小・中学校の課外研修・PTC[8]事業などでの芸備線乗車体験を募集 **（３）車窓からの秘境フォトコンテスト（令和２年度の秋・冬～令和３年度の春・夏）** 市内芸備線の車窓からでなければ撮影できない写真のコンテストを開催 **（４）市民グループ利用促進事業（令和２～３年度）** ● 5人以上の市民グループによる市内の芸備線利用に対し、乗車運賃の2／3を助成 ● 利用促進イベント（駅舎を活用）を実施する市民グループに対し、事業費の4／5を助成 **（５）庄原市カープ応援隊・ＪＲ利用コース（令和２～３年度）** JRを利用したカープ応援事業の参加者を募集（大人運賃の片道分を助成）
利便性向上計画	**（１）駅舎の整備・改修（令和元～２年度）** ● 備後庄原駅舎の改修（交通交流施設整備）　● 備後落合駅のトイレ改修 **（２）三次ライナーの庄原乗り入れ要望（令和元年度）** **（３）二次交通[9]の案内** ＪＲ・バスなどの案内表示板の整備、スマートフォン案内検索システムへの登録 **（４）駐車場の整備と案内（令和２～３年度）**

3　第2期生活交通ネットワーク再編計画の検証

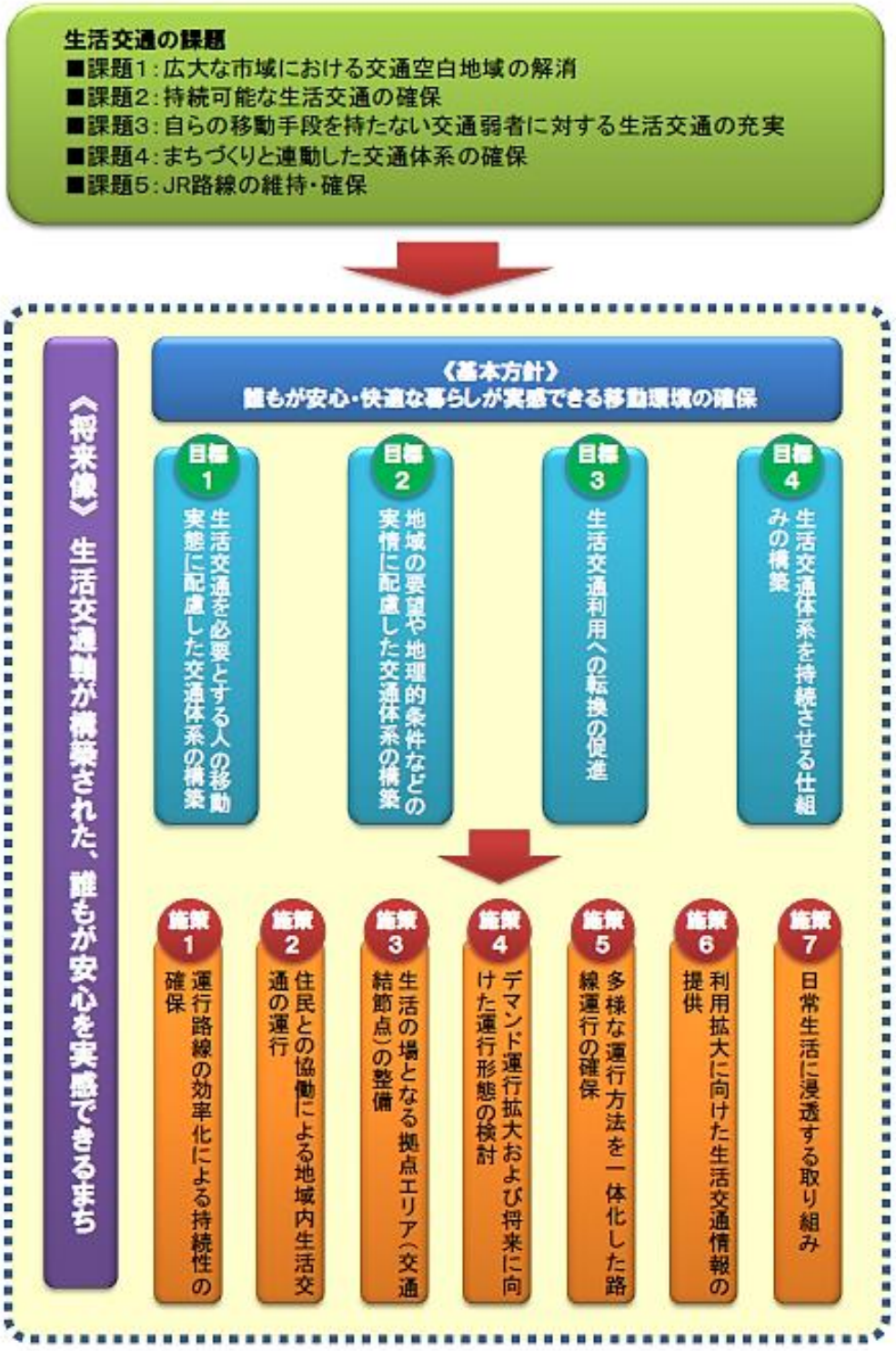
(1)　第２期計画の概要

①　基本方針

誰もが安心・快適な暮らしが実感できる移動環境の確保

② 計画期間　　平成 28（2016）年度～令和２（2020）年度

③ 施策の体系



④ 生活交通ネットワークの役割と手段

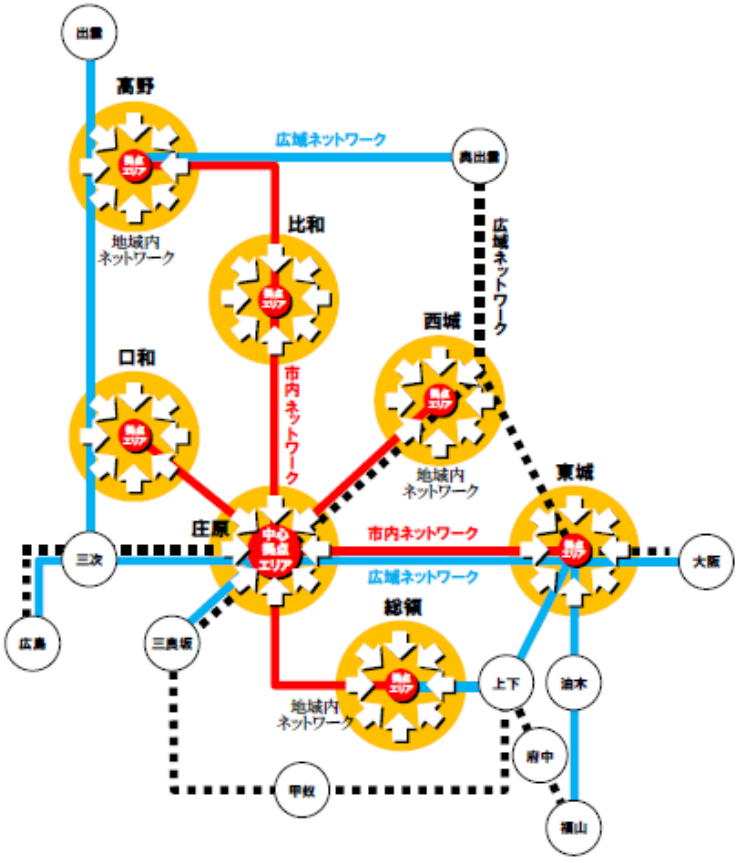
地域拠点を中心に、地域内を結ぶ“地域内ネットワーク”、地域の拠点と市の中心拠点を結ぶ“市内ネットワーク”、市内と他市町を結ぶ“広域ネットワーク”の位置づけを行い、このネットワークが相互に連携することで、本市の生活交通ネットワークを構築します。

また、公共施設・医療機関・商業施設等を活用して乗換場所を確保するとともに、接続ダイヤの設定など利用面での利便性を確保します。

各地域のコミュニティの核となる自治振興区においては、その拠点となる自治振興センターを地域内ネットワークに組み込むことにより、より地域に根付いた生活交通軸とします。

ネットワーク	役割	交通手段
地域内ネットワーク	**自宅から地域拠点エリアまでをつなぐ** ○地域内の通学・通院・買物を支える路線	○路線バス　○廃止代替バス ○地域生活バス　○市街地循環バス ○乗合タクシー　○市民タクシー ○公共交通空白地有償運送 ○民間タクシー
市内ネットワーク	**地域拠点エリアと市の中心拠点をつなぐ** ○市内の通学・通院・買物を支える路線 ○市内観光・交流を支える路線	○鉄道（ＪＲ芸備線・木次線） ○路線バス ○民間タクシー
広域ネットワーク	**市内と他市町をつなぐ** ○市外への通学・通院・買物を支える路線	○鉄道（ＪＲ芸備線・木次線） ○広域路線バス（高速バス、路線バス、廃止代替バス）

図表 46　ネットワークの枠割と交通手段



図表 47　庄原市生活交通ネットワークイメージ図

(2) 施策の実施状況と検証

第2期生活交通ネットワーク再編計画に基づく次の施策及び取組を行い、市民タクシーの導入を進めるなどして、効率化を図りつつ生活交通を維持することができました。

人口構成や社会情勢の変化により新たな課題も生じていますが、これらは本計画に引き継いで取り組みます。

<table>
<tr><td>施策１</td><td colspan="2">運行路線の効率化による持続性の確保</td></tr>
<tr><td colspan="3">■ 運行路線のうち、幹線と支線の役割分担を明確化し、路線の効率化を図ることで持続性を確保する</td></tr>
<tr><td colspan="2">具体的な取組（計画）</td><td>実施状況</td></tr>
<tr><td colspan="2">・地域内から各地域拠点への路線を「支線」、地域拠点から市の中心拠点への路線を「幹線」とし、効率的な運行を図る。
・第１期計画における見直しルールを基本とし、引き続き運行路線の効率化を図る。
・ＪＲ路線について、大量輸送機関のメリットを活かしつつ様々な利用促進を実施し、持続可能な基幹路線をめざす。</td><td>・系統の廃止・統合により、平成26年度から21系統減少した。
・運転手不足による業務縮小のためバス路線撤退の申し出に対し、市内の交通事業者と協議調整のうえ、路線を引き継いだ。
【平成29年度】庄原地域生活バスの継続
・運転手不足による業務縮小のためバス路線撤退の申し出に対し、代替手段について地元自治振興区と協議し、市民タクシーを導入した。
【平成29年度】東城地域生活バス廃止により、市民タクシーへ移行
・備後庄原駅、備後西城駅、小奴可駅、東城駅で、ＪＲ乗車券売の受託し券売業務を継続して行った。
・平成29年度「庄原市芸備線の存続に関する協議会」を設置し、利用促進と利便性向上について協議を行い、令和元年12月「庄原市内の芸備線存続計画」を策定。令和元年度から取組を開始。</td></tr>
<tr><td>評価</td><td colspan="2">・系統の廃止・統合により、効率化が図られた。
・利用が一定程度ありながら運転手不足により事業者が撤退した路線については、事業者と協議調整し、路線の引継ぎを行い、路線の継続が図られた。
・代替手段の導入により、移動手段を確保できた。</td></tr>
<tr><td>課題</td><td colspan="2">・経路が重複する路線を効率化する場合は、経路が重複する部分の幹線系統を統合し、支線からは乗り継いで利用するように効率化を図るが、後期高齢者が増加する本市においては、乗降困難を理由に乗り継ぎに抵抗がある利用者が増えている。利用者の状況に合わせた効率化を検討する必要がある。
・令和２年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出や公共交通の利用を控える傾向があり、今後の利用動向について予測が困難である。</td></tr>
</table>

施策２	住民との協働による地域内生活交通の運行

■　地域ごとに異なるニーズを捉えるため、住民との協働により地域内生活交通の運行を行う

具体的な取組（計画）	実施状況
・各地域において、曜日や日にちなどを限定したり、時刻を設定しない（不定期）運行など、地域の生活環境をふまえた運行形態を導入する。 ・各地域における交通事業者と連携を密にし、地域に根付いた生活交通を整備する。	・市民タクシーの導入にあたり、各自治振興区と協議連携し、説明会を自治会単位で開催した。 ・地域での交通勉強会へ参加し、制度の助言などを行った。

評価	・市民タクシーの導入地域を拡大できた。（平成27年度　８自治振興区⇒令和２年度 13自治振興区） ・自らの移動手段を自らが考える勉強会を実施する自治振興区に出向き、意見交換ができた。
課題	・地域住民による運行については、５年後10年後を見据えた場合、運転手や財源の確保、事故への対応などが課題となっている。

施策３	生活の場となる拠点エリア（交通結節点）の整備

■　乗継などをする場合に、利用者が快適に待てる環境を整備することにより、乗換の負担軽減を図る

具体的な取組（計画）	実施状況
・「地域拠点」や「市の中心拠点」における交通結節点について、スムースな乗継ができるよう施設を整備するとともに、交通の乗継場所としてだけでなく、「集いの場」や「案内所」などの地域住民の交流の拠点となるよう拠点として整備する。 （※既存施設等を有効に活用し整備を進める）	・駅前ロータリーを整備してバスの乗り入れを行うとともに、備後庄原駅舎を、ＪＲの待合機能とバスセンター機能を併せ持つ「交通交流施設」として改修した。 ・交通交流施設に地域交流室を整備し、地域住民の集いの場として利用を開始した。 ・デジタルサイネージ[10]（電子時刻表）の設置や停留所への「BUSit」[11]ステッカー掲示により、路線や運行情報をわかりやすく利用者へ提供した。 ・庄原駅バス停及び交通交流施設内のデジタルサイネージに、路線バスだけでなく、ＪＲ芸備線や市運行路線、県大スクールバスの時刻表を表示した。

評価	・備後庄原駅前が交通結節点となり、バスやＪＲ利用者の待合環境の向上が図られている。 ・地域住民の集いの場や活動の場として、交通交流施設内の地域交流室が活用されている。 ・デジタルサイネージや「BUSit」の導入により、利用者へ最新の情報を提供することができた。 ・最新の運行状況が把握できることにより、移動手段の選択が可能となった。
課題	・幹線と支線の乗り継ぎの際に利用できる施設等が少ない地域がある。

施策４	デマンド運行拡大および将来に向けた運行形態の検討

■　利用者が比較的少なく、定路線運行では非効率な地域については、デマンド（予約）運行の導入により効率化を図るとともに、戸口（自宅から目的地まで）の送迎など、高齢者等の外出機会拡大に向けた利用しやすい環境を整備する。

具体的な取組（計画）	実施状況
・地域特性に配慮しつつ、運行の効率化・利用者の利便性向上に向け、デマンド運行を検討、導入する。	・庄原地域、東城地域へ市民タクシー制度を導入した。 ・利用日が限定される区域運行について、利用可能日を増やしたり毎日運行が可能となるかなどの検討を行った。 ・庄原ＭａａＳ検討協議会により、ＡＩデマンド交通や定額乗り放題（サブスクリプション[12]）の実証実験を行い、公共交通の利用促進効果や外出機会の変化などの検証を行った。

評価	・市民タクシーの導入により戸口輸送が可能となり、バス停まで行くことが困難な方々が利用しやすい交通となった。 ・庄原ＭａａＳ検討協議会による実証実験では、バスの利用や外出機会の増加に一定の効果がみられた。
課題	・ドライバー不足により、市民タクシー制度の導入地域の拡大が困難となっている。 ・ＡＩデマンド交通や定額乗り放題を実施するために必要な費用の試算や、地域の交通課題の解決につながる導入方法等について、さらなる研究、検討が必要である

施策５	多様な運行方法を一体化した路線運行の確保

■　路線が重複しているバスを精査し、運行の効率化を図る

具体的な取組（計画）	実施状況
・スクールバスと生活交通が重複する路線を整理し、効率化を図る。	・重複路線において、一般利用者との混乗の提案を行い協議を行ったが、混乗に対する児童保護者の理解が得られにくい。 ・幹線において重複する路線や系統の統合を行った。

評価	・スクールバスからバス利用への移行や、スクールバスへの一般利用者の混乗による効率化は実現できなかった。スクールバスは、学校行事等による運行時間の変更、通学児童の自宅位置による運行経路の変更など臨機応変に対応する必要があるほか、保護者からの理解が得られにくく、スクールバスとの統合は困難である。 ・路線や系統の統合により、特に地域外への利用の際に乗継が必要となっている
課題	・一般的には、重複する経路がある幹線系統を統合し、支線からの乗継利用により効率化を図るが、後期高齢者が増加する本市においては、乗降困難を理由に乗り継ぎに抵抗がある利用者が増えている。利用者の状況に合わせた効率化を検討する必要がある。

施策６	利用拡大に向けた生活交通情報の提供

■　情報の効果的な提供により、各種生活交通の認知度の向上と利用拡大を図る

具体的な取組（計画）	実施状況
・現在、提供されている生活交通情報（運行時刻、運賃など）の改善を検討する	・市運行路線の情報を市のＨＰに掲載した。 ・デジタルサイネージ（電子時刻表）の設置や停留所への「BUSit」ステッカー掲示により、路線や運行情報をわかりやすく利用者へ提供した。(施策３再掲) ・該当地区用時刻表を作成し、各自治振興区へ配布した ・路線バス及び一部の市運行路線について、インターネットによる路線検索サービス等へ情報提供し、検索可能とした

評価	・デジタルサイネージや「BUSit」の導入により、利用者へ最新の情報を提供することができた。（施策３　再掲） ・インターネットの路線検索サービスで市内バス路線が検索可能となったことにより、多様な移動手段の選択が可能となった。
課題	・バス会社ごとの時刻表の作成となっており、乗り継ぎがわかる総合時刻表の作成が求められる。 ・インターネットによる路線検索サービスで検索可能な路線を増やすとともに、ダイヤ変更に対応できるよう、適時の情報提供を行う必要がある。

施策７	日常生活に浸透する取組

■　交通移動手段を持たない市民だけでなく、マイカー等自らの移動手段を持つ市民にとっても利用しやすい生活交通施策を展開し、利用促進を図る

具体的な取組（計画）	実施状況
・「バスの乗り方教室」等の設定、商業施設との連携によるポイントカードや「地域情報の車内展示」などを行い、新規需要の開拓を図る。 ・気軽に利用できる生活交通とすることで高齢者等の外出機会の拡大を促し、これにより健康寿命の延伸が図れるよう運行形態を整備する。	・バスの乗り方教室を開催し、PASPYの使用方法や行先別の具体的なダイヤを示し、体験する機会とした。(平成28年度、平成30年度　高齢者対象に実施) ・学校の長期休暇期間、路線バスを定額で乗り放題となる「こども乗り放題パス」を発売し、気軽にバスを利用できる機会とした。 ・庄原ＭａａＳ検討協議会により、ＡＩデマンド交通や定額乗り放題（サブスクリプション）の実証実験を行い、公共交通の利用促進効果や外出機会の変化などの検証を行った。（施策４　再掲）

評価	・乗り方教室や「こども乗り放題パス」により、今までバスなどに触れたことがなかった方々への乗車のきっかけとなった。 ・庄原ＭａａＳ検討協議会による実証実験では、バスの利用や外出機会の増加に一定の効果がみられた。（施策４　再掲）
課題	・自家用車が主な移動手段となっているため、ＪＲやバスの乗り方、時刻表の見方がわからない方がまだまだ多いと思われる。 ・ＡＩデマンド交通や定額乗り放題を実施するために必要な費用の試算や、地域の交通課題の解決につながる導入方法等について、さらなる研究、検討が必要である。（施策４　再掲）

(3) 目標達成状況

第2期生活交通ネットワーク再編計画で定めた目標の達成状況は次のとおりです。

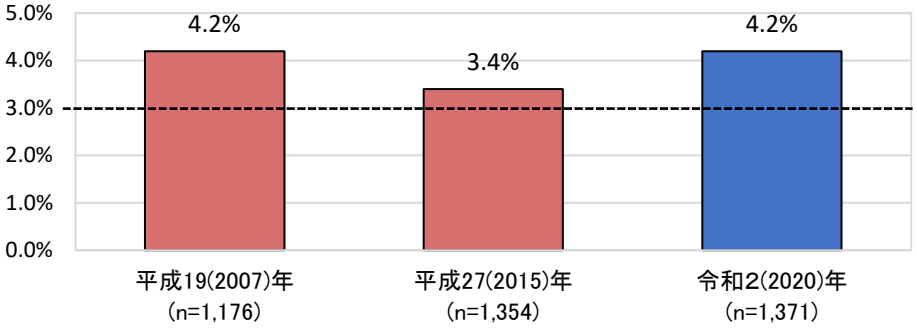
数値目標の達成はできませんでしたが、生活交通による人口カバー率が9割を超えているなど、一定の生活交通の維持確保はできていると言えます。

「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」の割合を３．０%以下にする

【達成状況】

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」と回答した人の割合は4.2%で、目標値よりも1.2ポイント上回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点（H27）	中間目標（H30）	目標（R２）	実績（R２）
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市民の割合	3.4%	3.0%	3.0%以下	4.2%



図表 48 「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」人の割合の推移

【達成できなかった要因】

本市において、生活交通利用者のほとんどが高齢者および学生です。

その中で、市内の運転免許証の返納者が増えたことにより自家用車に比べて自由に移動できない公共交通に不便を感じる方や、バスやJRへの乗り降り自体が困難となってきている方が増えていると思われます。

また、乗務員不足から、東城地域の地域生活バスの廃止を始め、路線の短縮、運行日や便数の減など、サービスが縮小したことも原因と考えられます。

見直し基準に該当する系統のうち通学用ダイヤのない系統数の割合を、全系統数の 30%以下とすることをめざす

【達成状況】

平成26(2014)年度の52.5%よりは下がったものの、令和2(2020)年度は47.7%と目標値を17.7ポイント上回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点 (H26)	目標 (R２)	実績 (R２)
全系統数に対する、見直し基準に該当する系統のうち通学用ダイヤのない系統数の割合	52.5% (62／118)	30%以下	47.7% (41／86)

[見直し基準]

路線バス	経常収益率が 30%未満、または平均乗車密度が 2.0 人未満
市運行生活交通路線	経常収益率が 20%未満、または１便あたり平均利用人数が 2.0 人未満

【達成できなかった要因】

「見直し基準に該当する系統のうち通学用ダイヤのない系統数」は、6年間で21系統を見直し(廃止・統合)することができました。しかし、母数となる全系統数も路線廃止や系統統合により32系統減少したため、割合の縮小が限定的となりました。

また、乗務員や車両の確保ができないなどの理由により代替輸送の確保が困難になっており、見直しによる系統廃止が難しい地域もありました。

市内を運行する生活交通の１日平均利用者数を 850 人以上とする

【達成状況】

1日平均利用者数は、平成26(2014)年度よりも147人減少し、目標値よりも202人下回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点 (H26)	目標 (R２)	実績 (R２)
生活交通の１日あたり平均利用者数	795 人	850 人以上	648 人

【達成できなかった要因】

生活交通需要の前提となる人口が、前計画策定時37,548人*(平成27(2015)年12月末現在)から34,191人*(令和2(2020)年12月末現在)に、5年間で3,357人(▲8.9%)減少しました。*住民基本台帳人口

また、路線の廃止や便数の減少がのべ利用者数の減少につながったことや、系統ごとに利用者数をカウントすることから、乗継利用されていた系統が統合されると利用者数が統計上は減少することがあることも影響しているものと考えられます。

＜系統統合により統計上利用者数が減少した例＞　庄原市街地循環バス（ダイヤ変更なし）

平成30年度　系統数４　　利用者総数33,642人

令和元年度　系統数１に統合　利用者総数12,475人　⇒　▲21,167人（▲約59人/日）

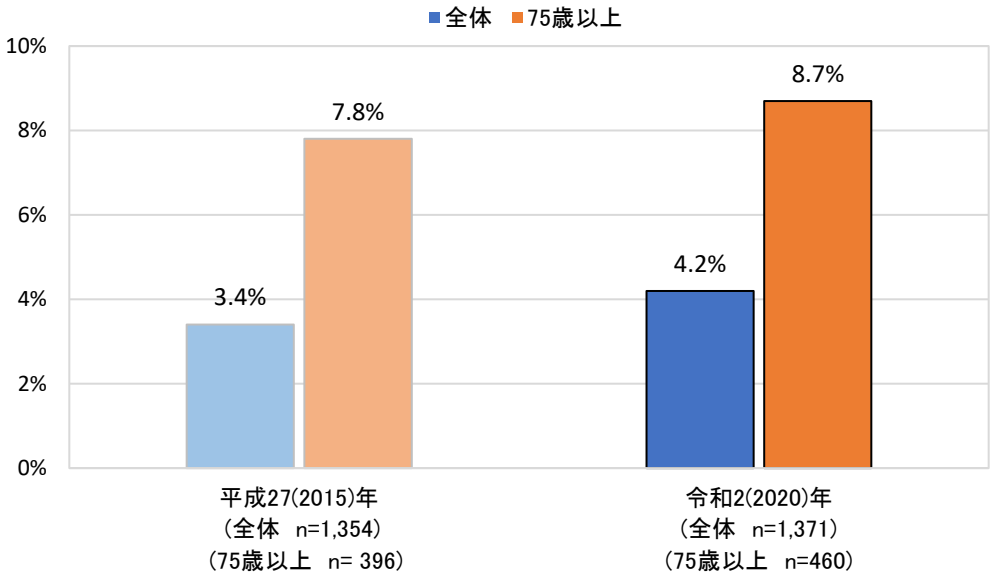
第4章 庄原市において優先的に取り組むべき地域公共交通の課題

前計画の検証及び本計画の策定にあたって実施した庄原市地域公共交通会議ワーキング会議や市民・高校生・県大生を対象としたアンケート調査、交通事業者や商業施設等へのヒアリング調査等の結果から洗い出された問題点を基に、本計画期間中において優先的に取り組む課題を次のとおり整理します。

【優先課題１】市民の生活を支えることのできる生活交通の確保

●交通手段が無いために、外出できない人が増加

5年前の調査から「交通手段が無いために外出できなかったことがよくある」と回答した人の割合が増加しています。特に高齢者を中心にお出かけができる機会が制限されているおそれがあります。



資料：市民アンケート

図表 49　「交通手段が無いために外出できなかったことがよくある」と回答した人の割合の推移

●遠距離通学に対応するスクールバス等の確保が必要

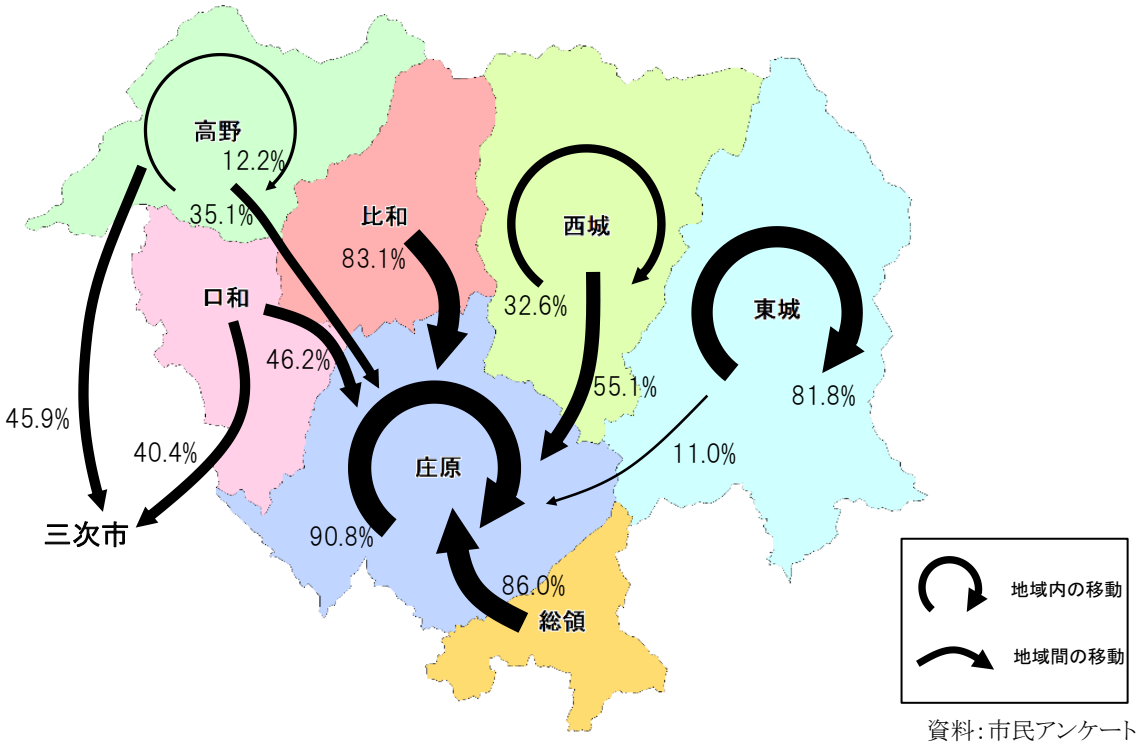
小中学校の統廃合により、スクールバスを運行したり、既存の路線バスの一部のダイヤをスクールバスのような形で運用したりしています。

また、路線バスや市運行生活交通路線により、通学ダイヤを確保しています。

今後も、学校の統廃合が予定されていますが、統廃合の協議により運行するスクールバスは、学校行事等による運行時間の変更、通学児童の自宅位置による運行経路の変更などに臨機応変に対応する必要があり、引き続きスクールバス等の確保が必要となっています。

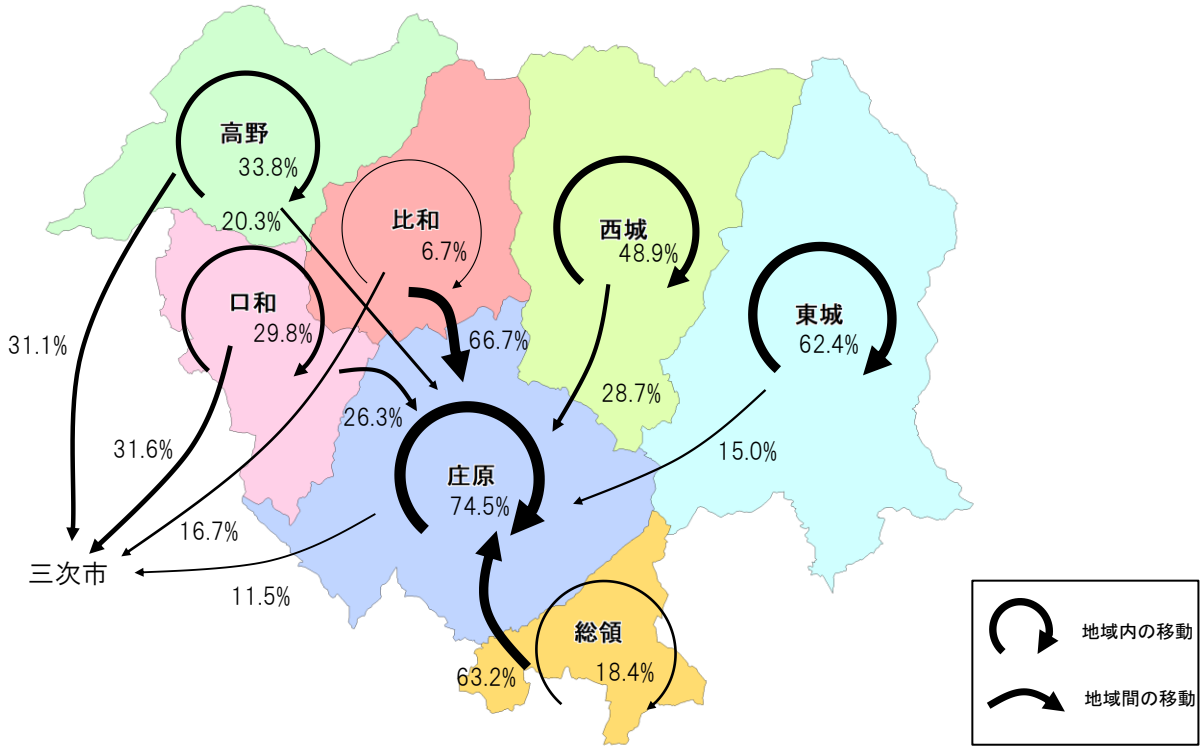
●日常の買い物や通院の行先が、地域外の方が多い地域がある

地域の人口減少に伴って、地域内の生活拠点機能（医療機関、商業施設等）が縮小したため、通院や日常の買い物のために庄原市街地まで出てこなければならない方も増えています。このため、地域を超えた移動手段が無いと、通院や日常の買い物に支障が生じるおそれがあります。



資料：市民アンケート

図表 50　居住地別の日常の買い物の行き先（選択確率が 10%以上のもののみ抜粋）



資料：市民アンケート

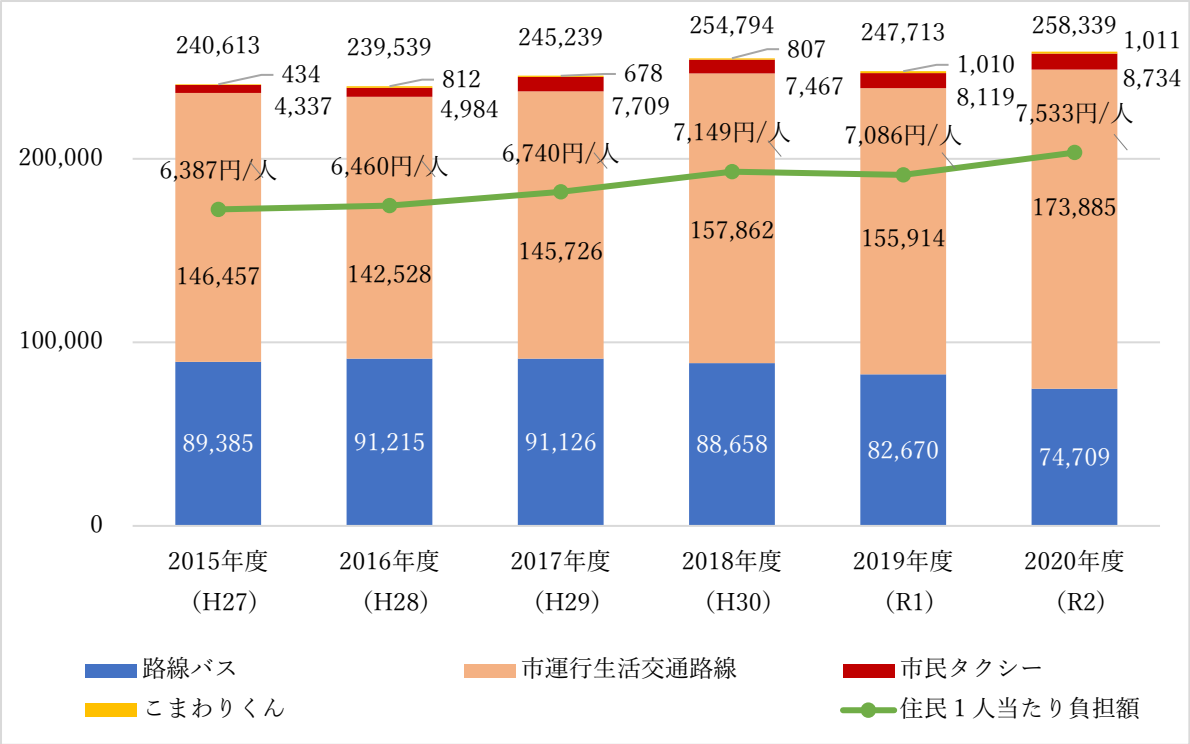
図表 51　居住地別の通院先（地域内移動、及び選択確率が 10%以上のもののみ抜粋）

生活を支える交通手段や交通サービスを確保し、市民が安心して生活できるようにしていく必要があります。

【優先課題２】地域公共交通の持続可能性の向上

●生活交通の維持に係る行政負担が増加傾向

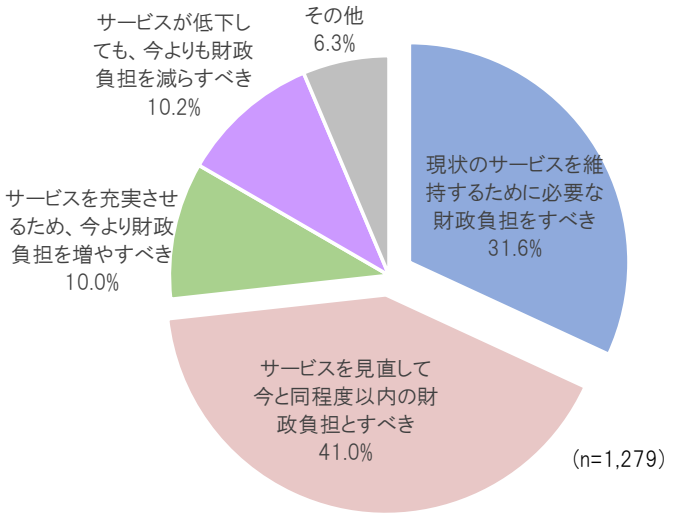
昨今の公共交通利用者の減少や人口減少等により、公共交通事業の赤字額が増え、公共交通の維持に係る補助金・委託料等の行政負担が増加傾向にあります。新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、その傾向がより顕著になるおそれがあります。



資料：市民生活課

図表 52　公共交通にかかる市の財政負担（年間総額・市民１人あたりの負担額）【再掲】

また、市民の認識として、サービスの見直しにより財政負担を現状維持程度に抑えるべきとする意見が多く出ている一方、現状のサービスを維持するために必要な財政負担をすべきとの意見もみられます。



資料：市民アンケート（令和3年2月）

図表 53　行政負担のあり方に関する市民の意識

●公共交通の担い手不足が深刻化

公共交通の担い手（運転手、整備士等）が不足しているとともに、その高年齢化も進んでいます。

運転手不足を理由に路線の廃止や減便がされた経緯もあり、このままの傾向が続くと、担い手不足はさらに深刻になるものと考えられます。

	回答した事業者数
現時点で運転手不足、または数年以内に不足することが見込まれる	６事業者/９事業者
十分な賃金が払えないため、若い世代の雇用につながらず、運転手の高年齢化が進んでいる	３事業者/９事業者
現時点で運転手不足ではないが、先々を考え常に採用活動を行っている	２事業者/９事業者

資料：各交通事業者へのヒアリング調査（令和2年度）

図表 54　運転手の雇用に関する状況

●地域ごとに輸送資源の種類や量に差異

庄原市内には、JR や路線バス、市運行生活交通路線、タクシーなど、地域ごとに多様な輸送資源がありますが、その量には差異があります。その輸送資源に合わせて、運行方法も、定時定路線方式や区域運行方式、予約方式など、多岐に渡ります。これらの輸送資源を、それぞれの特性を踏まえつつ、地域の実状に応じて上手に活用することで、効率性を上げることができる可能性があります。

鉄道

高速バス

路線バス

市運行生活交通路線
廃止代替バス

市運行生活交通路線
市営バス

市運行生活交通路線
地域生活バス

市運行生活交通路線
ひまわりバス

市運行生活交通路線
お通りバス

自家用有償旅客運送

一般タクシー

図表 55　庄原市内にある多様な輸送資源

地域の公共交通が失われることが無いよう、多様な交通モードの特性を活かし、市の財政負担も抑えつつ、持続可能性を高めていく必要があります。

【優先課題３】多様な主体が連携し、自ら地域公共交通を守り育む意識の醸成

●多様な主体の連携による取組の推進

庄原 MaaS 検討協議会では、民間を中心に、産学官が連携した検討や実験的な取組を行っています。

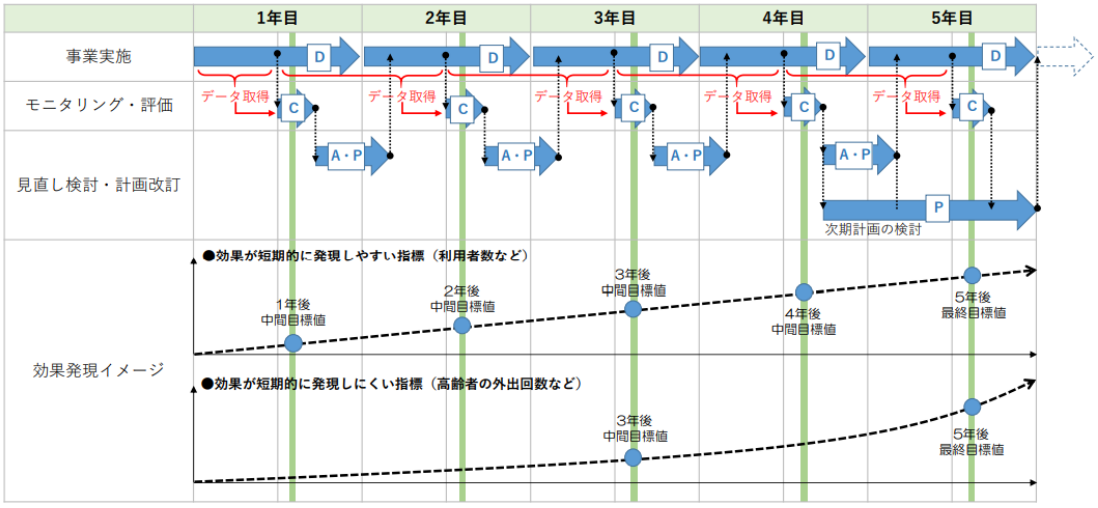
また、本計画の策定にあたり、庄原市地域公共交通会議の下部組織として「ワーキング会議」を設置し、多様な主体が参画しています。今後、このワーキング会議の役割が深化し、多様な主体が議論する場をつくることで、連携による取組の推進が期待されています。

図表 56　ワーキング会議の様子

●データに基づくマネジメントの広がり

IoT 技術[13]の進展により、いわゆるビッグデータ[14]の扱いが比較的容易になってきたため、IC カードデータ等を用いた分析を行う取組が広がりつつあります。こうしたデータを活かして公共交通を効率的で便利にしていくマネジメントが今後必要となってくると見込まれます。

一方で、ニーズ量は少ないながらも、生活に必要な移動もあるため、単に移動の「量」だけでなく「性質」にも着目して検討していく必要があります。



資料：国土交通省

図表 57　データに基づくマネジメントのイメージ

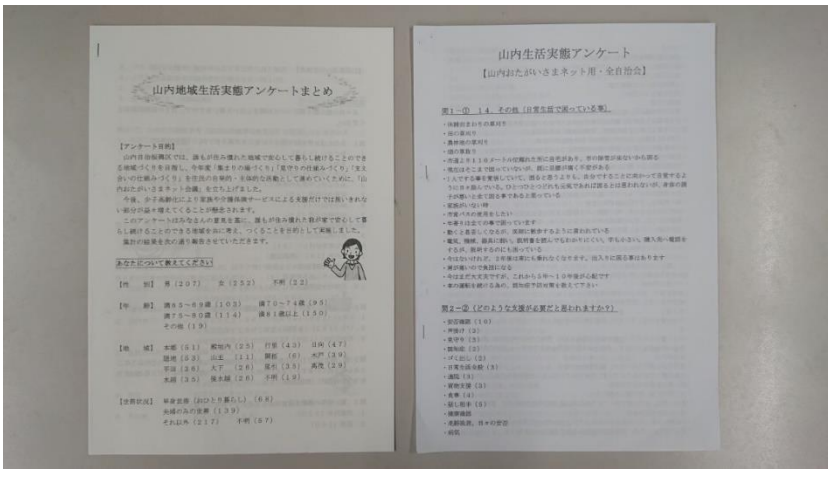
●地域で移動手段を確保する取組の広がり

市内の自治振興区の中には、移動手段を確保するための取組について、勉強会が開かれたり、ボランティアによる運営に取り組み始めた自治振興区もあります。

【事例(一部)紹介】

「生活交通検討会議」 山内自治振興区	「生活実態に関するアンケート(平成 29 年度実施)」結果を踏まえ、山内地区独自の交通体系を検討
「お助けネット　峰田」 峰田自治振興区	峰田自治振興区が実施するボランティア事業により、買い物などの移動支援(無料)を実施
地域福祉に関する協議 協議体「西城暮らしと安心の会」	地域の移動手段の確保についての協議
口和地域利用促進研究会	地元住民と交通事業者、支所で構成
総領地域生活交通協議会	地元住民と運行事業者、支所で構成
自家用有償旅客運送(交通空白地) 一般社団法人庄原市総領自治振興区	自治振興区が法人を立ち上げ、自家用有償運送(交通空白地)「こまわりくん」を運営。総領地域全域を対象とした区域運行 [15] により運行し、地域住民の移動手段を確保
「外出支援事業(おでかけ応援隊)」 庄原市社会福祉協議会	歩くことが困難で公共交通機関や一般車両では通院等ができない方を対象に、車いす専用車両で送迎する有償ボランティアによる移送事業

図表 58　市内各地での取組、勉強会の内容



図表 59　山内自治振興区が実施した、生活実態に関するアンケート

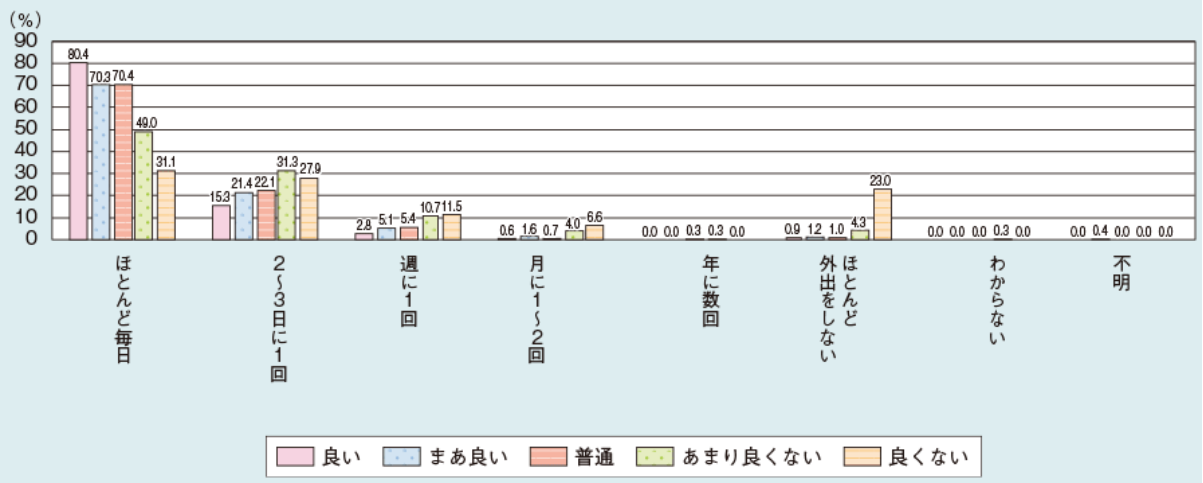
多様な主体で議論を行える環境をつくり、自らの手で公共交通を改善していく取組を進める必要があります。

【優先課題４】地域公共交通による“交流”と“楽しさ”のあるまちづくり

●外出機会を増やし、健康増進・介護予防へ

地域公共交通の利用による外出機会の増加は、市民の健康増進や介護予防につながることが期待されています。

地域社会の活力や市民のQOL[16]向上の観点から、通学、通院、買い物等の日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、社会参加の機会を増やすことが重要となっています。



資料:厚生労働省

図表 60　主観的な健康状態別の外出頻度

●地域公共交通による交流人口拡大と観光振興への期待

地域公共交通には、市内外の交流拡大や観光振興に寄与することも期待されています。

一方、日常生活での利用が少ない休日に、生活交通路線として運行することは、非効率でもあります。

魅力的なイベントの企画と併せて、公共交通で来訪された観光客の移動手段を確保するため、市内の交通拠点から利用できるツアーを企画する、レンタサイクルやレンタカーなどの移動手段の情報提供を行うなど、誰にでも分かりやすい交通情報の発信を進めていく必要があります。

市民のＱＯＬ向上やまちづくりの観点から、「お出かけ（出かける・来てもらう）」を促す取組を進める必要があります。

第5章 基本構想

1　基本理念

地域公共交通活性化再生法第5条第2項の規定により、地域公共交通計画に定めるべき事項とされている「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」として、次の2つの視点を踏まえて、本計画の基本理念を定めます。

―第2期庄原市長期総合計画においてめざす将来像―

第2期庄原市長期総合計画では、その将来像を「美しく輝く里山共生都市～みんなが“好き”と実感できる“しょうばら”～」と設定し、人口減少が続く中山間地域にあっても、地域づくりや暮らしをはじめ、環境、産業、福祉、教育などの各分野において、美しく輝こうとする力強さを表現しています。

本市がめざす将来像を達成するためには、市民が安心して楽しく暮らすことができる環境を整えていく必要があります。

―公共交通が果たすべき役割―

本市は面積が広く、そのほとんどが山間地で、谷あいに集落が点在しているため、効率的な公共交通の確保には、条件的に厳しいものがあります。しかし、人生 100 年時代を迎え、免許を返納するなど、自動車を手放さざるを得ない高齢者や運転技能に不安を覚えながらも運転せざるを得ない高齢者の数も多くなることが見込まれており、移動の「量」とともに性質にも着目した視点で、その役割を果たしていく必要があります。

また、老若男女問わず、地域公共交通を利用して外出することにより社会参加の機会が増えることは、生活の楽しみを増やし、住民のQOL向上や健康増進の効果が期待されます。さらに、市外から来訪された人との交流は、まちの賑わいづくりにもつながります。

こうした中で、出かけたくなる交通を整え、庄原を訪れる人も楽しむことができる交通サービスの実現を、交通に関係する様々な主体がともにめざすことで、将来像の達成に貢献していく必要があります。

以上を踏まえ、本計画の基本理念を、次のように定めます。

＜基本理念＞

生活を支え、交流を楽しみ、みんなで育む
持続可能な地域公共交通の実現

2　基本目標

上位計画で示された将来像や本計画の基本理念を踏まえ、基本目標を次のように定めます。

基本目標Ⅰ　移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通を確保します

本市では、地域内生活路線と市内広域路線、広域路線による生活交通ネットワークを構築し、その維持に努めてきました。また、JRや路線バスを補完するため、市が運行を委託するバスや乗合タクシー、自家用有償運送、市民タクシー制度の導入など、地域特性に応じた多様な交通サービスを組み合わせて、地域内の移動手段を確保してきました。

一方で、地域によっては地域内の移動だけでは生活ニーズが完結できず、庄原市街地への移動ニーズが大きくなっている状況があります。また、後期高齢者の増加とともに、バス停や駅までの移動が困難である利用者も増えています。

このため、市民の移動ニーズをきめ細やかに把握し、交通事業者や地域住民とともに、ニーズの変化に対応した見直しを行いながら、日常生活に必要な交通を確保します。

【施策の方向性】

①　広域路線と市内広域路線及び地域内生活路線の連携を図ります

②　児童生徒を始めとする学生の通学手段を確保します

③　高齢者・障害者の通院や買い物に使いやすい移動手段を確保します

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

本市は、地域ごとに、地形や人口の状況、中心地の都市機能や生活拠点機能の規模、交通資源等が大きく異なっています。このため、地域内の移動についてはそれぞれの地域特性に応じた交通を確保し、それらの交通と幹線を運行する路線バスやJR、高速バスを結んで市域内及び広域の移動を行うよう生活交通ネットワークを構築してきました。

また、近年は、運転手不足による路線廃止や便数の減少などが続き、その都度、市と対象地域の自治振興区や関係する交通事業者とで協議しながら、代替となる交通手段や運行主体を確保しています。

一方、生活交通に係る市の財政支出額は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年度を除くと、ここ数年は2億5千万円前後で推移しており、厳しい本市の財政状況の中でその抑制が求められています。

限られた資源で必要な地域公共交通を確保するため、ニーズやデータを踏まえた上で、それぞれの交通機関の特性を活かした効率的・効果的な交通サービスの検討が必要です。

【施策の方向性】

①　データを活かした効率的・効果的な公共交通マネジメントを推進します

②　地域公共交通の担い手を確保します

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

地域公共交通を維持するためには、市民・交通事業者・市を始めとする多様な主体が、本市の地域公共交通に関する現状と課題及び方針を共有し、役割分担を行った上で、それぞれが主体的に取り組むことが重要です。

令和元（2019）年7月に設立された「庄原MaaS検討協議会」は、産学官の多様な主体が集まり、本市の交通課題の解決に向けた議論と実証実験を行っています。

また、本計画策定にあたり設置した「庄原市地域公共交通会議ワーキング会議」では、市民、関係団体、行政、学識経験者等により、本市の交通課題について、それぞれの立場から協議を行いました。

これらの協議を通じて、それぞれの主体が、連携しながら自らのこととして取り組むことにより、地域公共交通を維持するとともに、新たな技術やサービスの活用による利便性の向上と利用促進並びに交通サービスの効率化を図ります。

【施策の方向性】

①　関係者で本市の地域公共交通の現状と課題を共有します

②　多様な主体が連携し、新しい交通サービスを検討する体制を構築します

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

地域公共交通の活性化及び再生は、交通に係る課題解決だけでなく、まちのにぎわいの創出や市民の健康増進、観光振興施策との連携による市内外の交流の活発化など、地域社会全体の価値を向上させるための手段でもあります。また、文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動などが活発になることで、市民のQOL向上も期待されます。

わかりやすい路線情報の提供やきめ細やかな運賃・料金の工夫、移動目的の創出などにより、魅力的な交通サービスを創出し、モビリティ・マネジメント（啓発等により多様な交通手段を適度に利用する状態への自発的な変化を促す交通政策）の視点も踏まえながら、公共交通の利用を促進します。

【施策の方向性】

①　「乗りたい」と思う魅力的な地域公共交通を創ります

②　観光客が目的地を訪れやすい交通を確保します

③　介護予防や健康づくりとの連携を図ります

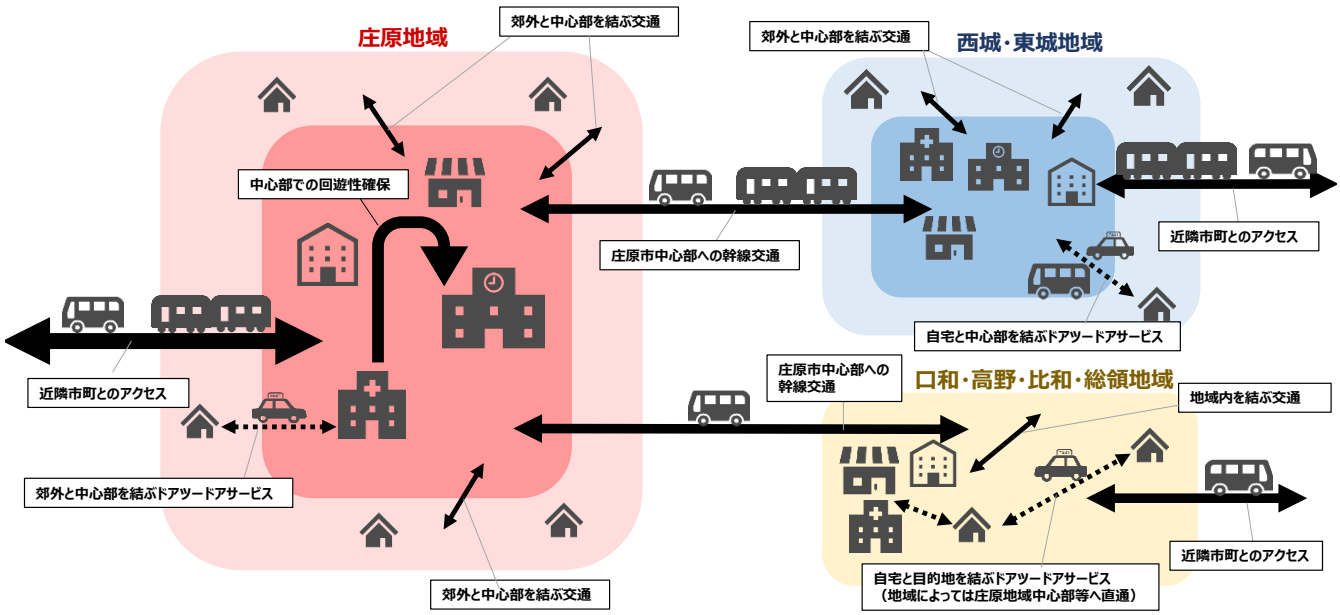
3　庄原市がめざす地域公共交通体系のイメージ

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、今までできなかっ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 61　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・事業者・地域と連携して維持・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	事業者・地域と連携し、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等の維持・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。

考察：「庄原市地域公共交通計画」の策定とその意義

米子工業高等専門学校　教授　加藤　博和　氏
（庄原市地域公共交通会議　会長）

庄原市の「地域公共交通計画」が策定された。この法定計画は、地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年 11月施行）によってそれまでの網形成計画からネーミングが変わり、地域が自ら地域の交通をデザインし、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底などを目指すものとされている。

庄原市ではこれまで「生活交通ネットワーク再編計画」を第1期（平成 20～27 年度）、第2期（平成 28～令和 2 年度）と策定し、生活交通の課題に対して様々な施策に取り組んできたところであるが、人口減少のペースも速く、例えば生活交通の1日平均利用者数を平成 26 年度の 795 人から令和2年度に 850 人以上にするという目標は、実績は 648 人（庄原市街地循環バスの利用者数のカウントの仕方が変更となり減少した分約 58 人を加えると 706 人）で、思い描くようにはいかなかった。

この先も、新型コロナウイルスの影響も重なり、コロナが終息しても以前の状況には戻らない（回復しない）と見込まれる。東日本大震災（2011 年）とは異なるが、その復興過程において、被災地域の多くは過疎・高齢の地域でもあったが、全国からボランティアが訪れ、新たな人々の関係性やコミュニティも生まれ、地域資源を生かした未来志向のまちづくりが模索され、議論や試行錯誤を重ねる中で、新たなまちが形成されていったといえる。

計画案を審議する庄原市地域公共交通会議の委員構成は、地域交通の関係者を総動員し、観光など地域経済の積極面、戦略的側面も取り入れようと新たな顔触れが加わった。当初より会長を務めてこられた野原建一・広島県立大学名誉教授から会長職を引き継ぐことになったが、備北交通の山根英徳・代表取締役社長が副会長に就かれ、またワーキング会議の座長を東城町出身で呉高専の神田佑亮教授が担われ、計画策定をリードしていただくことができた。ワーキング会議では、神田教授を中心に「庄原 MaaS 検討協議会」で気心の知れた庄原商工会議所や備北交通の中堅、市外からも情報通信技術（ICT）を駆使してリモートで多様な関係者・専門家の参加があり、機動力とチームワークで、庄原市の公共交通の課題を抽出し、公共交通を活用した庄原市の可能性をどんどん引き出されていった。

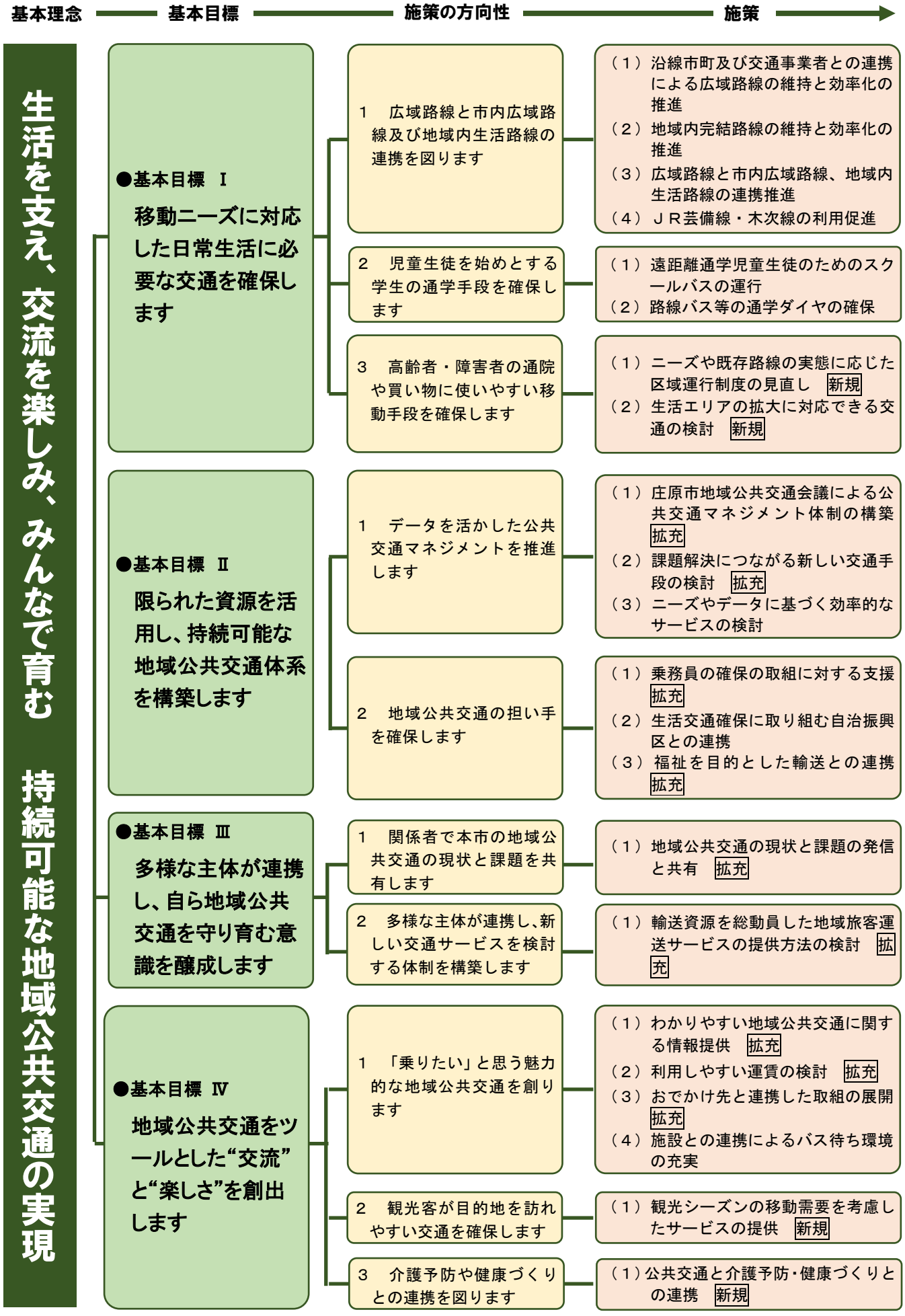
庄原市の地域公共交通計画はそうした意味で、進取の計画であり、人口減少・高齢化と同時に、ICT やデジタル化も急速に普及・進歩する中で、新たなまちづくりへのギアチェンジとなることが期待されるものである。

2005 年3月に1市6町が合併して誕生した「庄原市」の面積は約 1,246 ㎢と全国の 792 市の中で 10 番目に大きい。3万人強の人口で、密度は約 27 人/㎢と 8 番目に小さい。森林面積が 1,047 ㎢で市域の約 8 割を占めるものの、公共交通の経営やサービスの運営継続には厳しい環境である。かねて学校も統廃合され（進行中の問題でもある）、高齢者の運転免許保有割合も上昇し、財政状況も余裕はない。

具体的な計画が見えてきた会議で、“これをいかに実現していくか”、委員から異口同音に述べられた。「防災」は行政・住民（企業等）双方にとって重要なテーマとなって久しい。庄原市でも災害が頻発している。とはいえ、ことほど防災を自分事としてとらえている市民は多くないのではないか。地域住民が地域の実情に詳しいゆえ、行政と地域が連携・協働した地域防災体制（自主防災組織等）が望まれる。効果的な啓発も必要である。

公共交通も走っているのが当たり前ではなく、多額の税金も投入されている。公共交通とまちづくりのエッセンスが盛り込まれた、地域公共交通計画の策定に携わった関係者はもとより、計画を市民や地域内外へアピールして、使いやすく便利な（スマートな）公共交通、暮らしやすく持続可能な庄原市をつくっていく―その実行過程に入る。“先進過疎地”の挑戦に注目が集まる。

4　施策の体系


基本理念
基本目標
施策の方向性
施策
生活を支え、交流を楽しみ、みんなで育む　持続可能な地域公共交通の実現
●基本目標 Ⅰ
移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通を確保します
1　広域路線と市内広域路線及び地域内生活路線の連携を図ります
（1）沿線市町及び交通事業者との連携による広域路線の維持と効率化の推進
（2）地域内完結路線の維持と効率化の推進
（3）広域路線と市内広域路線、地域内生活路線の連携推進
（4）ＪＲ芸備線・木次線の利用促進
2　児童生徒を始めとする学生の通学手段を確保します
（1）遠距離通学児童生徒のためのスクールバスの運行
（2）路線バス等の通学ダイヤの確保
3　高齢者・障害者の通院や買い物に使いやすい移動手段を確保します
（1）ニーズや既存路線の実態に応じた区域運行制度の見直し　新規
（2）生活エリアの拡大に対応できる交通の検討　新規
●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
1　データを活かした公共交通マネジメントを推進します
（1）庄原市地域公共交通会議による公共交通マネジメント体制の構築　拡充
（2）課題解決につながる新しい交通手段の検討　拡充
（3）ニーズやデータに基づく効率的なサービスの検討
2　地域公共交通の担い手を確保します
（1）乗務員の確保の取組に対する支援　拡充
（2）生活交通確保に取り組む自治振興区との連携
（3）福祉を目的とした輸送との連携　拡充
●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
1　関係者で本市の地域公共交通の現状と課題を共有します
（1）地域公共交通の現状と課題の発信と共有　拡充
2　多様な主体が連携し、新しい交通サービスを検討する体制を構築します
（1）輸送資源を総動員した地域旅客運送サービスの提供方法の検討　拡充
●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
1　「乗りたい」と思う魅力的な地域公共交通を創ります
（1）わかりやすい地域公共交通に関する情報提供　拡充
（2）利用しやすい運賃の検討　拡充
（3）おでかけ先と連携した取組の展開　拡充
（4）施設との連携によるバス待ち環境の充実
2　観光客が目的地を訪れやすい交通を確保します
（1）観光シーズンの移動需要を考慮したサービスの提供　新規
3　介護予防や健康づくりとの連携を図ります
（1）公共交通と介護予防・健康づくりとの連携　新規

第6章　施策の展開

1　施策と取組

基本目標を達成するため、次の施策を実施します。

基本目標Ⅰ　移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通を確保します

施策の方向性 1　広域路線と市内広域路線及び地域内生活路線の連携を図ります

施策　（１）沿線市町及び交通事業者との連携による広域路線の維持と効率化の推進

市外への通勤、通学、通院、買い物のほか、観光や帰省など市外から庄原市への移動手段を確保するため、沿線市町及び交通事業者と連携し、市内と他市町とをつなぐ「広域路線」の維持と効率化を推進します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●広域的な移動ニーズ等を踏まえた路線の見直し	交通事業者 庄原市 沿線市町	広島県 中国運輸局
●国県や沿線市町と連携した路線確保のための支援	交通事業者 庄原市 沿線市町	広島県 中国運輸局

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●広域的な移動ニーズ等を踏まえた路線の見直し	→	→	→	→	→
●国県や沿線市町と連携した路線確保のための支援	→	→	→	→	→

施策　（２）地域内完結路線の維持と効率化の推進

地域内への通勤、通学、通院、買い物等、日常生活に必要な生活交通を維持するとともに、利用が著しく少ない「見直し基準」に該当する路線については、利用促進や輸送手段の変更など、効率的・効果的な交通となるよう、自治振興区及び交通事業者とともに検討します。

また、「見直し基準」は、第2期庄原市生活交通ネットワーク再編計画で定めた基準を引き継ぐものとします。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●地域内移動を支える生活交通路線の維持	庄原市 自治振興区 交通事業者	広島県 中国運輸局
●「見直し基準」に該当する路線に係る地区住民を交えた生活交通の検討	庄原市 自治振興区 交通事業者	広島県 中国運輸局

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●地域内移動を支える生活交通路線の維持確保	→	→	→	→	→
●「見直し基準」に該当する路線に係る地区住民を交えた生活交通の検討	→	→	→	→	→

［見直し基準］

路線バス	経常収益率が 30%未満、または平均乗車密度[18]が 2.0 人未満
市運行生活交通路線	経常収益率が 20%未満、または1便あたり平均利用人数が 2.0 人未満

施策　（３）広域路線と市内広域路線、地域内生活路線の連携推進

広域路線と、各地域と庄原市街地を結ぶ市内広域路線及び地域の拠点と地域内を結ぶ地域内生活路線のネットワーク構築に向け、乗継や待合の利便性の向上を図ります。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●各交通手段間の乗継利便性の向上に資する取組の推進 例）事業者間によるダイヤ調整、デジタルサイネージの設置	庄原市 交通事業者	広島県 中国運輸局

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●各交通手段間の乗継利便性の向上に資する取組の推進	→	→	→	→	→

施策　（４）ＪＲ芸備線・木次線の利用促進

生活のためにも、市内外の交流のためにも重要な交通手段であるJRの存続のため、沿線市町や住民と連携し、利用促進を推進します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●「庄原市内の芸備線存続計画」に基づく利用促進事業の推進	庄原市 自治振興区 住民	広島県 芸備線対策協議会 西日本旅客鉄道
●芸備線対策協議会・木次線利活用推進協議会が実施する利用促進事業との連携	芸備線対策協議会 木次線利活用推進協議会 庄原市	広島県 西日本旅客鉄道 利用促進活動団体 観光団体

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●「庄原市内の芸備線存続計画」に基づく利用促進事業の推進	→	→	→	→	→
●芸備線対策協議会・木次線利活用推進協議会が実施する利用促進事業との連携	→	→	→	→	→

施策の方向性 2 児童生徒を始めとする学生の通学手段を確保します

施策 （１）遠距離通学児童生徒のためのスクールバスの運行

小中学校の統廃合に伴い、遠距離の通学が必要となる児童・生徒のために、スクールバス・スクールタクシーを運行します。また、市運行路線のうちスクールバスの機能を有する便については維持していきます。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●スクールバス・スクールタクシーの運行	教育委員会 庄原市	交通事業者 PTA・保護者
●遠距離通学の児童・生徒のための路線・便の維持	交通事業者 教育委員会 庄原市	各学校

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●スクールバス・スクールタクシーの運行	→	→	→	→	→
●遠距離通学の児童・生徒のための路線・便の維持	→	→	→	→	→

施策 （２）路線バス等の通学ダイヤの確保

路線バスを利用する小中学生や高校生等が安心して通学できるよう、通学時間帯の便を確保します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●通学時間帯の便の確保 ●学校の登下校時刻に合わせたダイヤの調整	交通事業者 各学校	庄原市 教育委員会

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●通学時間帯の便の確保 ●学校の登下校時刻に合わせたダイヤの調整	→	→	→	→	→

施策の方向性　3　高齢者・障害者の通院や買い物に使いやすい移動手段を確保します

施策　（１）ニーズや既存路線の実態に応じた区域運行制度の見直し

移動実態や移動ニーズ、現在導入している予約乗合タクシー（区域）や市民タクシーの利用状況を踏まえ、より利用しやすい仕組みとするため、制度の見直しを行います。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●移動ニーズ等を踏まえた予約乗合タクシー（区域）や市民タクシー制度の見直し	庄原市 自治振興区	交通事業者 中国運輸局

スケジュール	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
● 移動ニーズ等を踏まえた予約乗合タクシー（区域）や市民タクシー制度の見直し	→	→	→	→	→

施策　（２）生活エリアの拡大に対応できる交通の検討

生活エリアが拡大していることに伴い、移動実態や移動ニーズを踏まえ、地域内生活路線の延長方法の検討を行います。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●地域内生活路線の延長方法の検討	庄原市 交通事業者	自治振興区 住民

スケジュール	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●地域内生活路線の延長方法の検討	→	→	→	→	→

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

施策の方向性　1　データを活かした公共交通マネジメントを推進します

施策　（１）庄原市地域公共交通会議による公共交通マネジメント体制の構築

地域公共交通を効率的で便利にしていくために、利用状況や施策の取組状況など、あらゆるデータを収集・分析し、庄原市地域公共交通会議（下部組織含む）においてマネジメントする仕組みを構築します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●庄原市地域公共交通会議のマネジメント機能の充実	庄原市 交通会議委員	広島県 中国運輸局

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●庄原市地域公共交通会議のマネジメント機能の充実	→	→	→	→	→

施策　（２）課題解決につながる新しい交通手段の検討

効率的で使いやすい移動手段の提供に向け、AI 等の新技術を活用した交通手段の実装について、移動ニーズの状況やデータ等に基づいて検討を進めます。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●AIデマンドバス等の実装に向けた検討	庄原市 交通事業者	広島県 中国運輸局 自治振興区 商工団体

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●AIデマンドバス等の実装に向けた検討	→	→	→	→	→

施策　（３）ニーズやデータに基づく効率的なサービスの検討

昨今の法改正や新技術の開発動向等を踏まえ、各地域の課題解決につながる新しい交通手段・サービスについて検討します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●データに基づく収益増につながる交通サービスの検討	庄原市 交通事業者	広島県 中国運輸局 学識経験者 商工団体

スケジュール	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●データに基づく収益増につながる交通サービスの検討	→	→	→		

施策の方向性 2 地域公共交通の担い手を確保します

施策 （１）乗務員確保の取組に対する支援

全国的に不足する乗務員を確保するため、車両の小型化による乗務員の間口拡大や就職説明会等の開催による募集機会の確保等を行います。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●車両の小型化の推進	庄原市 交通事業者	
●乗務員の確保に資する取組の推進 例）合同就職説明会の開催、庄原でいきいき働く協議会との連携、乗務員の確保に取り組む事業所との連携等	交通事業者 庄原市 ハローワーク	バス協会

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●車両の小型化の推進	→	→	→	→	→
●乗務員の確保に資する取組の推進	→	→	→	→	→

施策 （２）生活交通確保に取り組む自治振興区との連携

自らの発意によって生活交通を確保する取組を行う自治振興区と連携し、必要な支援を行います。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●制度や施策に関する情報提供 例）出前トーク、勉強会等への職員派遣等	庄原市 自治振興区	広島県 中国運輸局 交通事業者
●自治振興区等が実施する生活交通確保の取組への支援 例）市民タクシー事業や自家用有償旅客運送（交通空白地）への支援	庄原市 自治振興区	中国運輸局 交通事業者

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●制度に関する情報提供	→	→	→	→	→
●自治振興区等が実施する生活交通確保の取組への支援	→	→	→	→	→

施策　（３）福祉を目的とした輸送との連携

高齢者や障害者の移動手段を確保するとともに、地域の移動資源を総動員する観点から、福祉目的で行われている輸送事業との連携を図ります。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●おでかけ応援隊事業への支援	社会福祉協議会 庄原市	
●福祉タクシー券事業の継続	庄原市	交通事業者
●介護事業所等との連携による高齢者等の外出支援の研究	庄原市	介護事業所

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●おでかけ応援隊事業への支援	→	→	→	→	→
●福祉タクシー券事業の継続	→	→	→	→	→
●介護事業所等との連携による高齢者等の外出支援の研究		→	→	→	→

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

施策の方向性　1　関係者で本市の地域公共交通の現状と課題を共有します

施策　（１）地域公共交通の現状と課題の発信と共有

地域公共交通の利用状況や移動ニーズ等を「見える化」し、広く情報発信する取組を進めることで、地域公共交通の現状や課題について共有・意見交換できる環境を整えます。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●公共交通の利用状況やニーズ等の「見える化」の推進	交通事業者 庄原市	広島県 中国運輸局
●市民や関係団体との意見交換の推進 例）出前トークや意見交換会等の実施	庄原市	自治振興区 交通事業者 施設 商工団体等

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●公共交通の利用状況やニーズ等の「見える化」の推進	→	→	→	→	→
●市民や関係団体との意見交換の推進	→	→	→	→	→

施策の方向性　2　多様な主体が連携し、新しい交通サービスを検討する体制を構築します

施策　（１）輸送資源を総動員した地域旅客運送サービスの提供方法の検討

地域の実状に応じて効率的に交通手段を提供できるようにするため、輸送資源を総動員する仕組みを構築するとともに、地域ごとに検討を進める体制を整えます。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●バス・タクシー等の業界団体との連携の推進	業界団体 庄原市	交通事業者 中国運輸局
●地域ごとの検討体制の構築	庄原市 自治振興区 交通事業者	中国運輸局 商工団体
●多様な交通サービスが連携した MaaS 等の実証実験の実施	交通事業者 庄原市	自治振興区 施設 商工団体等 JR西日本 広島県

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●バス・タクシー等の業界団体との連携の推進	→	→	→	→	→
●地域ごとの検討体制の構築	→	→	→		
●多様な交通サービスが連携した MaaS 等の実証実験の実施	→	→	→		

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

施策の方向性　1 「乗りたい」と思う魅力的な地域公共交通を創ります

施策　（１）わかりやすい地域公共交通に関する情報提供

あらゆるチャンネルを通じて地域公共交通に関する情報を広く提供します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●あらゆるチャンネルを活用した交通サービスに関する情報発信の強化 例）web サイト、告知放送、BUSit の周知、インターネットによる路線検索サービス等への情報提供等	庄原市 交通事業者 業界団体	
●鉄道やバス等の利用につながる体験機会の提供 例）乗り方教室、乗車体験、運賃助成等	庄原市 交通事業者	中国運輸局 住民・住民団体 学校

スケジュール

	令和３（2021）年度	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
●あらゆるチャンネルを活用した交通サービスに関する情報発信の強化	→	→	→	→	→
●鉄道やバス等の利用につながる体験機会の提供	→	→	→	→	→

施策　（２）利用しやすい運賃の検討

公共交通を利用して外出するハードルを引き下げる観点から、利用しやすい運賃のあり方や実装方法等を検討します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●対象者やエリアを限定した定額運賃導入の検討	庄原市 交通事業者	中国運輸局
●運転免許返納者への運賃割引サービス等の実施	庄原市 交通事業者	広島県警

スケジュール

	令和３（2021）年度	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
●対象者やエリアを限定した定額運賃導入の検討		→	→	→	→
●運転免許返納者への運賃割引サービス等の実施	→	→	→	→	→

施策３　（３）おでかけ先と連携した取組の展開

公共交通を利用した外出を促進するために、お出かけ先となる施設等との連携を深め、公共交通を利用した人にメリットが得られる仕組みを研究します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●医療機関や商業施設への路線情報の提供	庄原市 交通事業者	医療機関 商業施設
●市内電子マネーカード（いざなみカード、ほろかカード）の活用方法の研究	商工会議所・商工会 交通事業者	庄原市 商業施設 観光施設 観光推進機構

スケジュール

	令和３（2021）年度	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
●医療機関や商業施設への路線情報の提供	→	→	→	→	→
●市内電子マネーカード（いざなみカード、ほろかカード）の活用方法の研究	→	→	→		

施策　（４）施設との連携による待合環境の充実

JRやバス等の複数の交通手段により立ち寄ることができる施設と交通事業者が連携し、待合時間をゆっくり過ごすことのできる環境を整えます。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●待合ができる施設との連携による路線やダイヤの見直し	交通事業者	庄原市 市内各施設 商工団体
●待合環境の充実 例）デジタルサイネージやテレビの設置など	交通事業者 市内各施設	庄原市

スケジュール

	令和３（2021）年度	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
●待合ができる施設との連携による路線やダイヤの見直し	→	→	→	→	→
●待合環境の充実	→	→	→		

施策の方向性　2　観光客が目的地を訪れやすい交通を確保します

施策　（１）観光シーズンの移動需要を考慮したサービスの提供

庄原市を訪れる観光客に、公共交通でのアクセスや公共交通を利用した観光行動を促すため、観光シーズンの移動需要を考慮したサービスを提供します。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●公共交通利用の観光商品の設定やキャンペーンの実施	観光推進機構 旅行業者	観光施設 交通事業者 庄原市
●レンタカーやレンタサイクルの情報提供	レンタカー事業者 レンタサイクル事業者	観光推進機構 旅行業者 観光施設 交通事業者 庄原市
●交通発着拠点である備後庄原駅舎を活用したイベントの実施	庄原市 交通事業者 利用促進活動団体	住民団体

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●公共交通利用の観光商品の設定やキャンペーンの実施	→	→	→	→	→
●レンタカーやレンタサイクルの情報提供	→	→	→	→	→
●交通発着拠点である備後庄原駅舎を活用したイベントの実施	→	→	→	→	→

施策の方向性　3　介護予防や健康づくりとの連携を図ります

施策　（１）公共交通と介護予防・健康づくりとの連携

公共交通を利用した外出が介護予防や健康づくりにどの程度効果を及ぼすか調査し、その結果を基に公共交通の利用を促す啓発を行います。

具体的な取組	実施主体	連携団体等
●高齢者を対象としたアンケートによる実態調査	庄原市	社会福祉協議会
●JR利用促進事業（運賃助成）の活用	庄原市 サロン・デイホーム活動団体 老人クラブ	自治振興区

スケジュール

	令和３ (2021)年度	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
●高齢者を対象としたアンケートによる実態調査		→	→		
●JR利用促進事業（運賃助成）の活用	→	→	→	→	→

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）	49.3% （令和 6 年度）
		下高野線 （注）	23.9% （令和元年度）	23.9% （令和 6 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）

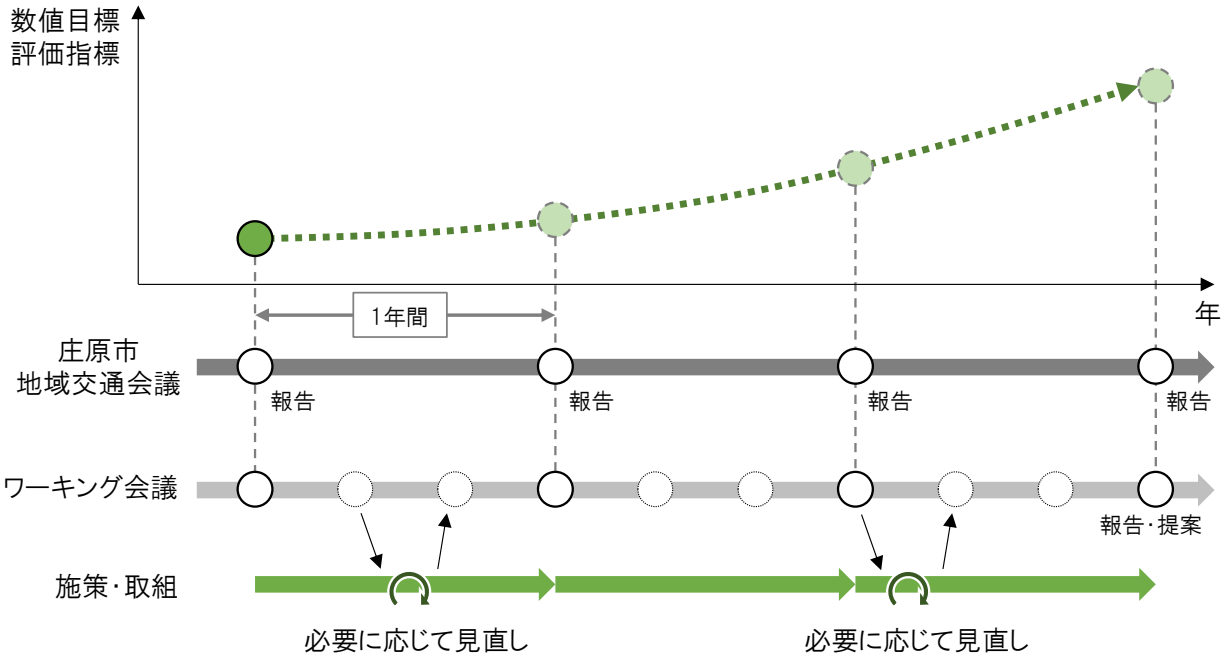
3　計画の推進体制

本計画の進捗管理及び施策の推進に係る協議は、庄原市地域公共交通会議ならびにワーキング会議で行います。

ワーキング会議では、数値目標や取組評価指標の確認のほか、収集が可能なデータ等により取組内容の振り返りや効果測定等を行い、議論を通じて施策や取組内容の見直し等を庄原市地域公共交通会議に提案します。

庄原市地域公共交通会議では、数値目標や取組評価指標の達成状況の報告及びワーキング会議からの提案を基に必要な協議を行い、必要に応じて関係者に対し、取組内容等についての助言を行います。

	データ報告頻度	確認するデータの例	位置づけ
庄原市地域公共交通会議	年1回	数値目標、評価指標	進捗報告・助言
ワーキング会議	年1回以上	上記に加え、 利用状況や取組結果等	内容等の議論・提案



図表 63　進捗管理等のイメージ

考察：庄原市における地域公共交通の可能性

呉工業高等専門学校　教授　神田　佑亮　氏
（庄原市地域公共交通会議ワーキング会議　座長）

庄原市の交通を取り巻く環境は厳しい状況が続いてきました。人口（令和 2 年 12 月末）は約 34、000 人ですが、5 年前（平成 27 年）と比較して約 1 割（約 3、000 人）が減少しています。また、少子高齢化も進展し続けています。地域経済も縮小傾向が続き、そして公共交通の利用者も減少傾向が続いており、このままでは公共交通ネットワークの縮小や減便などによる対応が余儀なくされ、現状の公共交通サービスを維持していくのが極めて困難な環境にあります。その結果、住みづらく、魅力の低い地域となり、より一層人口の減少が懸念されます。

加えて、公共交通サービスを提供するための体制の維持も困難になりつつあります。全国的にも運転手の確保が困難になりつつあります。バスやタクシードライバーが確保できないことによる減便・運休の問題が、まだ庄原市では顕在化していませんが、広島県内の他地域ではこの問題が顕在化している地域もあり、ドライバー不足への対応を先手を打って講じておく必要があります。加えて、2020 年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により旅客需要が減少したことで、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通事業者の経営環境は厳しくなってきています。庄原市では公共交通の維持に毎年 2～3 億円の予算を措置していますが、今後の公共交通サービスの提供においては、財政面と供給能力面の双方を考慮していかなければなりません。これまでのように「公共交通があって当たり前」とはならない、危機的な状況が迫ってきています。

しかしながらここ数年、公共交通の活用方法について、様々な試行・検証が実施され、これまでに気づかなかった公共交通の可能性が実証されてきています。最近では交通を一体的なサービスとして提供する MaaS（Mobility as a Service）が注目されていますが、庄原市では産官学が連携し、全国に先駆けて取り組んできました。ワゴン車型車両を用いた AI 配車システムを活用した交通サービスの導入実証実験を 2019 年には本村・峰田地区、2020 年には山内・東地区で実施しましたが、家からより近くで公共交通を利用できるようになることで、非常に好評を得ました。また、同時期にサブスクリプション（定額乗り放題サービス）の導入実験を実施しましたが、外出回数が増加したり、皆で温泉の日帰り入浴に出かけたりなど、市民の方々のライフスタイルの向上につながる効果も確認されています。また、実証実験に参加した市民の方々は、9 割以上が定額乗り放題チケットが実際導入されたい際には購入する意向を示すなど、公共交通の便数が多くない地域でも、運賃などサービスの設定次第で、「使ってもらえるようになる」可能性を示しています。

また、鉄道とバスなど地域交通との連携による、移動や活動の広がりも実証されています。平成 30 年 7 月豪雨による被災で長期の運休ののち、芸備線の運転再開とともに運行された臨時快速「庄原ライナー」では、JR 芸備線とデマンドバスとの接続により、公共交通による新たな観光パターンの可能性を示しました。また、行きは広島から JR で、帰りは高速バスでといった、異なる交通手段を組み合わせた旅行商品が開発・提供され、多くの観光客が庄原を訪れました。

こうした取組の企画や実現には、交通を中心に観光や商業など、様々な産学官の関係者の議論と連携がありました。地域を魅力的に、市民の生活を便利に、観光客に楽しんでもらえるといった、利用者のニーズに応えることのできる交通サービスについてきめ細やかに議論し、試行し、データや意見を聞いて改善し、さらにワンステップ上への挑戦を繰り返してきました。様々なデータをもとに考え、裏付けを得て、関係者が集まるプラットフォームと、きめ細やかに議論し、試行・検証するマネジメントが、地域交通のマネジメントにおいて極めて重要であることも実証しています。

こうした新たな取組により、庄原市においてもサービス次第、活用次第で公共交通が利用されることがわかってきたことは重要な知見ですが、それ以上に、こうした取組を通じて、従前からの市民の「公共交通は不便で使わない」という意識が変わり始めたこと、市民の生活に新たな楽しみをもたらしてきたこと、また、公共交通に関係する様々な主体で、「交通」をめぐる議論が活発化し、「地域公共交通」の可能性を感じはじめたことは、ここ数年の交通に対する取組の大きな成果であり、今後はこの可能性を社会実装していくための取り組みが重要になってきます。

資　料　集

資料１　上位・関連計画

（１）上位計画

①　第２期庄原市長期総合計画

計画期間	平成 28(2016)年度～令和 7(2025)年度
目標とする将来像	美しく輝く　里山共生都市 ～みんなが“好き”と実感できる“しょうばら”～
まちづくりの方向性	【長期ビジョン・基本政策・基本施策】
公共交通に関連する施策	【生活交通の充実】 ○生活交通ネットワーク再編計画に基づく施策推進 生活交通ネットワーク再編計画(平成 27[2015]年度策定)に基づき、多様な形態での生活交通施策を推進します。 ○交通弱者の移動手段の確保 児童生徒、高齢者、障害者など、自動車等を自ら運転できない市民の移動手段の確保に努めます。 ○市民ニーズに応じた路線の確保 高速バスやJRとの接続を含め、市民の移動ニーズに対応した生活交通の路線確保に努めます。 ○JRの利用促進 JRの利用促進に努めるとともに、沿線自治体で構成する芸備線対策協議会において、利便性の向上に関する要望活動に取り組みます。

（２）関連計画

①　第2期庄原市まち･ひと･しごと創生総合戦略

<table>
<tr><td>対象期間</td><td>令和3(2021)年度～令和7(2025)年度</td></tr>
<tr><td>まちづくりの方向性</td><td>
基 本 目 標
1 庄原の強みを活かした仕事を創出し、安心して働ける場を確保する
2 多様な人材が活躍できる環境を整え“ひとの流れ”を創出する
3 結婚・出産の希望をかなえ、安心して子育てができる環境を整備する
4 人が安心して暮らし、集うことができる“魅力ある地域づくり”に取り組む

横断的な目標
1 新しい時代の流れを力にする
（未来技術の活用・ＳＤＧｓの推進など）
2 多様な人材の活躍を推進する
（誰もが活躍する社会の実現など）
3 感染症拡大の防止・克服と新たな日常に対応する
（新たな日常に対応した取り組み・経済活動の回復など）
</td></tr>
<tr><td>公共交通に関連する施策</td><td>
誰もが安心･快適な暮らしが実感できる移動環境を確保するため、事業者や自治振興区との連携を強化し、実態に応じた効率的かつ経済的な運行体制を構築するとともに、生活交通体系を維持させる仕組みを構築します。

【具体的取り組み】
○生活交通の維持
（事業者や自治振興区への補助、自家用車有償運送事業など）
○最適な生活交通システムの実装に向けたＭａａＳ等の実証
ほか

【具体的事業】
○生活交通路線確保事業
○ＪＲ利用促進対策事業　ほか

【施策 KPI(重要業績評価指標)】
<table>
<tr><th>指標名称</th><th>単位</th><th>基準値
（令和元年度）</th><th>目標値
（令和６年度）</th></tr>
<tr><td>住民等の公共交通の利用者数
【単年】</td><td>人</td><td>－</td><td>地域公共交通計画
（仮称）に示す数値</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

② さとやま文化都市 都市計画マスタープラン

計画期間	平成 19(2007)年度～令和 8 年(2026)年度
目標とするまちの姿	“げんき”と“やすらぎ”の さとやま文化都市へのまち育て
公共交通に関連する施策	【交通体系の整備方針】 (全体) ○日常生活における住民の身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図るため、交通結節点の整備を図ります。 (庄原地域) ○国営備北丘陵公園の北入口の整備に対応して、北入口周辺に観光客用駐車場、市街地循環バスのバス停などの整備を行い、観光客を市中心部に誘引するための交通拠点の形成を進めます。 ○国営備北丘陵公園に鉄道を利用してくる観光客が安全で快適に公園までアクセスできるよう、七塚駅から公園への歩道の整備を推進します。 (東城地域) ○JR東城駅前は、鉄道・バス・タクシーの交通拠点として、(都)東城駅前線(県道東城停車場線)及び駅前広場の整備に取り組みます。 (西城地域) ○支所を中心とする区域は、都市計画道路三の原線を軸とした安全で利便性の高い公共公益ゾーン形成への土地利用転換にあわせて、備後西城駅へのアクセス強化やバス・タクシーの乗り換え拠点となる交通拠点の形成を進めます。

③ 第2期庄原市観光振興計画

計画期間	平成 31(2019)年度～令和 5(2023)年度
基本方針	里山の誇りを育む観光地域づくり ～地域に活力を生み出し、地域経済も動かす観光業の確立～
公共交通に関連する施策	【二次交通アクセスの充実】 ○市内の交通事業者と連携して、観光タクシーの運行、バス・JRパック、生活交通等既存路線の観光利用等に加え、レンタカーやカーシェア、レンタサイクル等の活用を行い、二次交通アクセスの充実に取り組みます。

④　第8期庄原市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

計画期間	令和3(2021)年度～令和5(2023)年度
基本理念	“あんしん”が実感できるまち
公共交通に関連する施策	【生活交通の確保】 　高齢者の生活用品の購入や医療機関の受診等のための交通手段の確保のため、地域の実情に応じ、地域生活バスの運行や市民タクシー事業等に取組みます。

⑤　庄原市立学校適正規模・適正配置基本計画

計画期間	平成 29(2017)年度～令和8(2026)年度
小・中学校適正配置計画	小学校は、児童の通学への影響を考慮しながら適正規模を確保するため、旧市町の区域内において学校の再編をし、特に単式学級編制につながる配置を行う。 中学校は、既に旧市町の区域内に1校の配置となっているが、適正規模を確保するため、旧市町の区域を越えた学校の再編を行う。

	小学校		中学校	
地域	現在の学校	統合後の学校	現在の学校	統合後の学校
庄原	庄原小学校	庄原小学校	庄原中学校	庄原中学校
	永末小学校			
	高　小学校			
	川北小学校			
	峰田小学校	板橋小学校		
	板橋小学校			
	東　小学校	東　小学校		
	山内小学校			
比和	比和小学校	比和小学校	比和中学校	
総領	総領小学校	総領小学校	総領中学校	
西城	西城小学校	西城小学校	西城中学校	西城中学校
	美古登小学校			
東城	小奴可小学校	東城小学校	東城中学校	東城中学校
	八幡小学校			
	粟田小学校			
	東城小学校			
口和	口南小学校	口南小学校	口和中学校	口和中学校
	口北小学校			
高野	高野小学校	高野小学校	高野中学校	

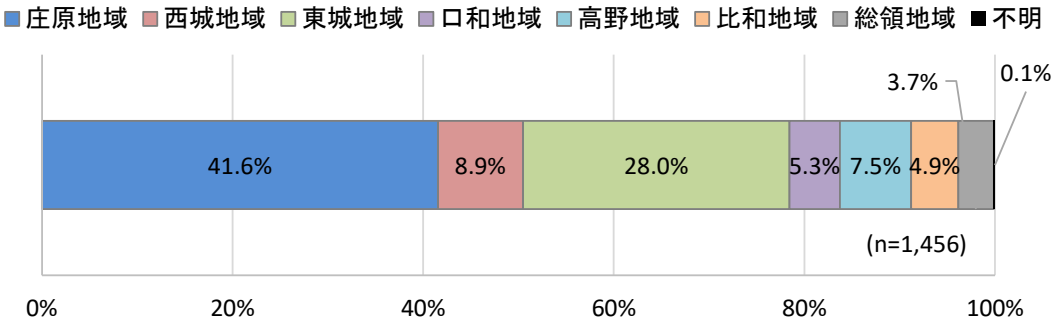
通学支援に関する記載	・ 小・中学校ともに 4km 以上を遠距離通学とし、適切な方法による通学支援を検討する。 ・ 小・中学校ともに概ね 1 時間以内となるよう、適切な方法による通学支援を検討する。 ・ バス運行等については、安全面、体力面、通学時間などの検討に努める。 ・

資料２　アンケート調査の概要

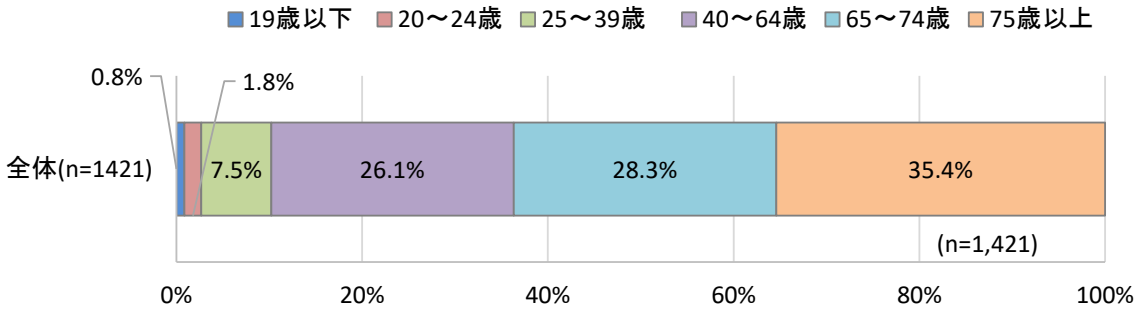
	住民アンケート	高校生アンケート	大学生アンケート
目的	・ 市民の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集 ※地域ごとに調査票を分け、各地域での取組の実現可能性を検討できるようにした。 ・ 公共交通に係る事業の今後の展開規模の検討にむけた情報収集 ・ 前計画の評価	・ 高校生の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集	・ 大学生の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集
調査対象者	18 歳以上の庄原市民 （3,000 人を無作為抽出） ※一部を自治振興区ごとに均等配分し、残りを自治振興区ごとの人口比率に応じて応分配布した。	庄原市内4高校に通う高校2年生 ※庄原格致高校、庄原実業高校、西城紫水高校、東城高校	県立広島大学庄原キャンパスに通う大学2年生
調査方法	郵送配布 郵送・web 併用回収 ※対象者には回答フォームの QR コードを貼り付けた調査票を送付し、紙媒体あるいは web での回答を依頼した。	学校配布 学校回収	学務からメール配布 web 回収
調査期間	令和3（2021）年1月	令和3（2021）年1月	令和3（2021）年1月～2月
回収率	配布数　3,000／回収数　1,456 →回収率 48.5%	配布数　310／回収数　198 →回収率 63.9%	配布数　171／回収数　27 →回収率 15.8%

＜回答者属性＞

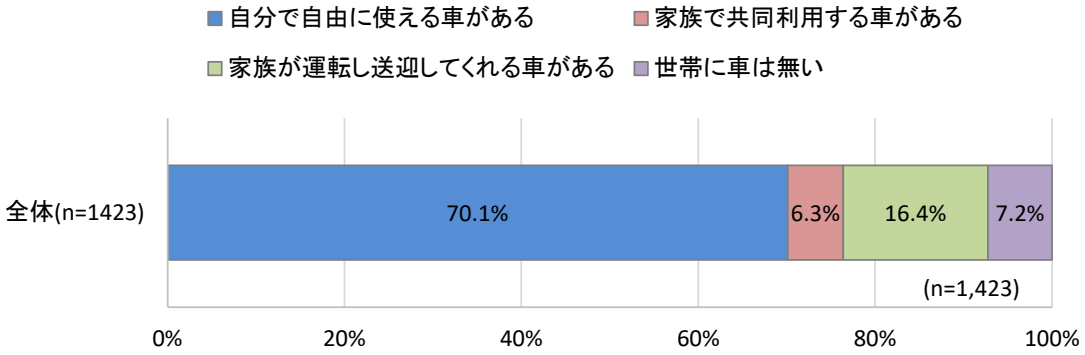
- 回答のあった地域の比率は、人口比率と概ね同じです。
- 年齢は、65 歳以上の高齢者が約６割を占めています。
- 自動車保有状況は、自分で自由に使える車がある人が 70.1%を占めています。
- 免許保有状況は、自動車運転免許を持っている人が 76.7%を占め、免許を持たない人は約２割です。



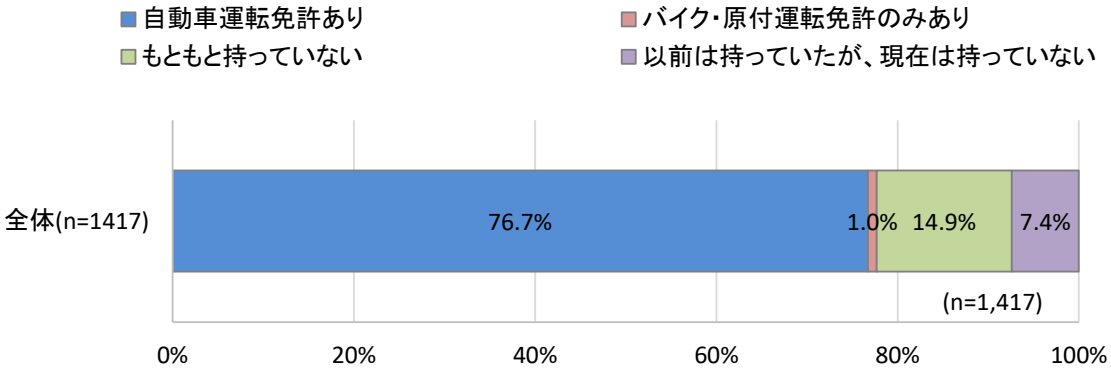
図表 64　お住まいの地域



図表 65　年齢



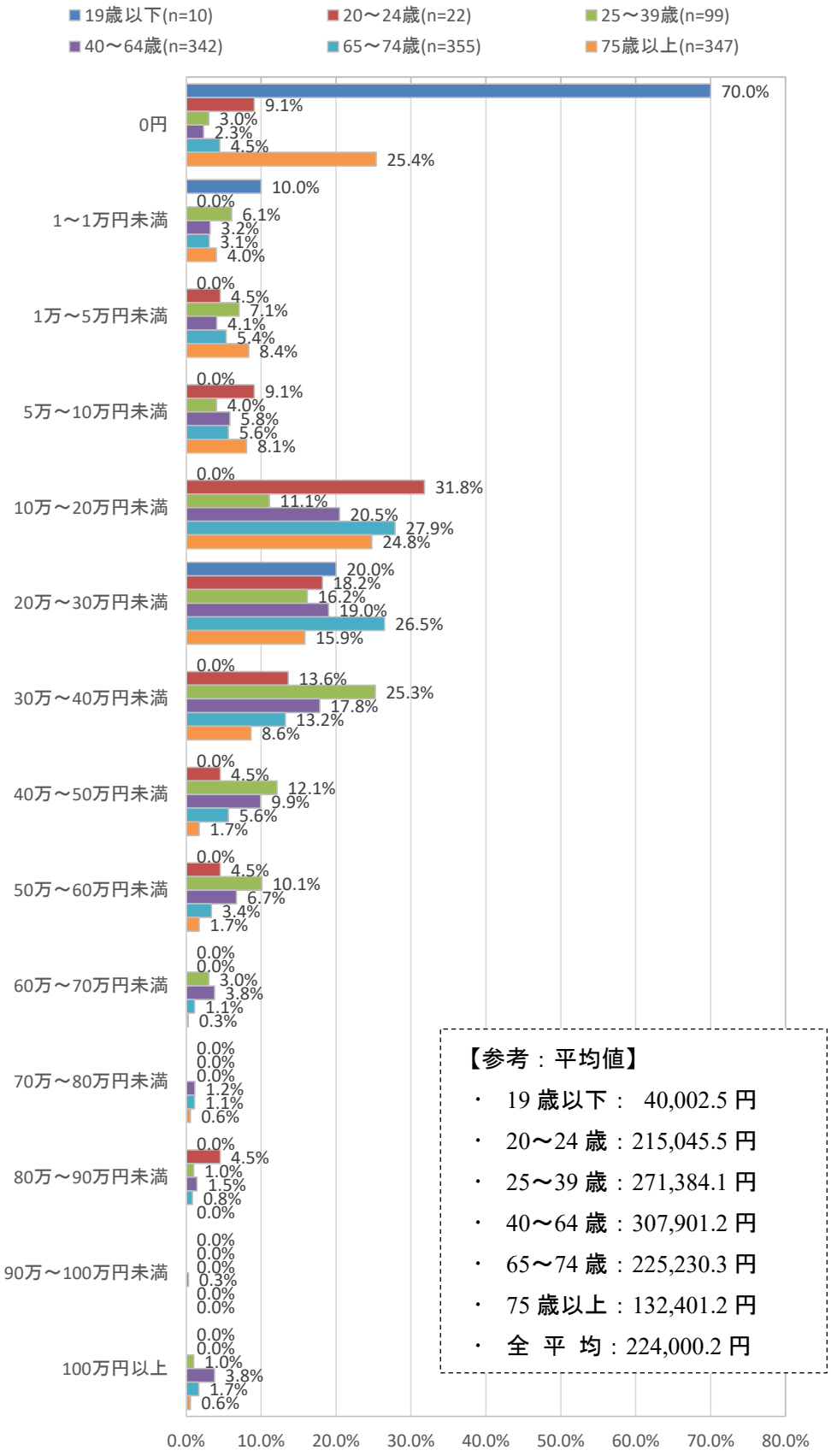
図表 66　自動車保有状況



図表 67　運転免許保有状況

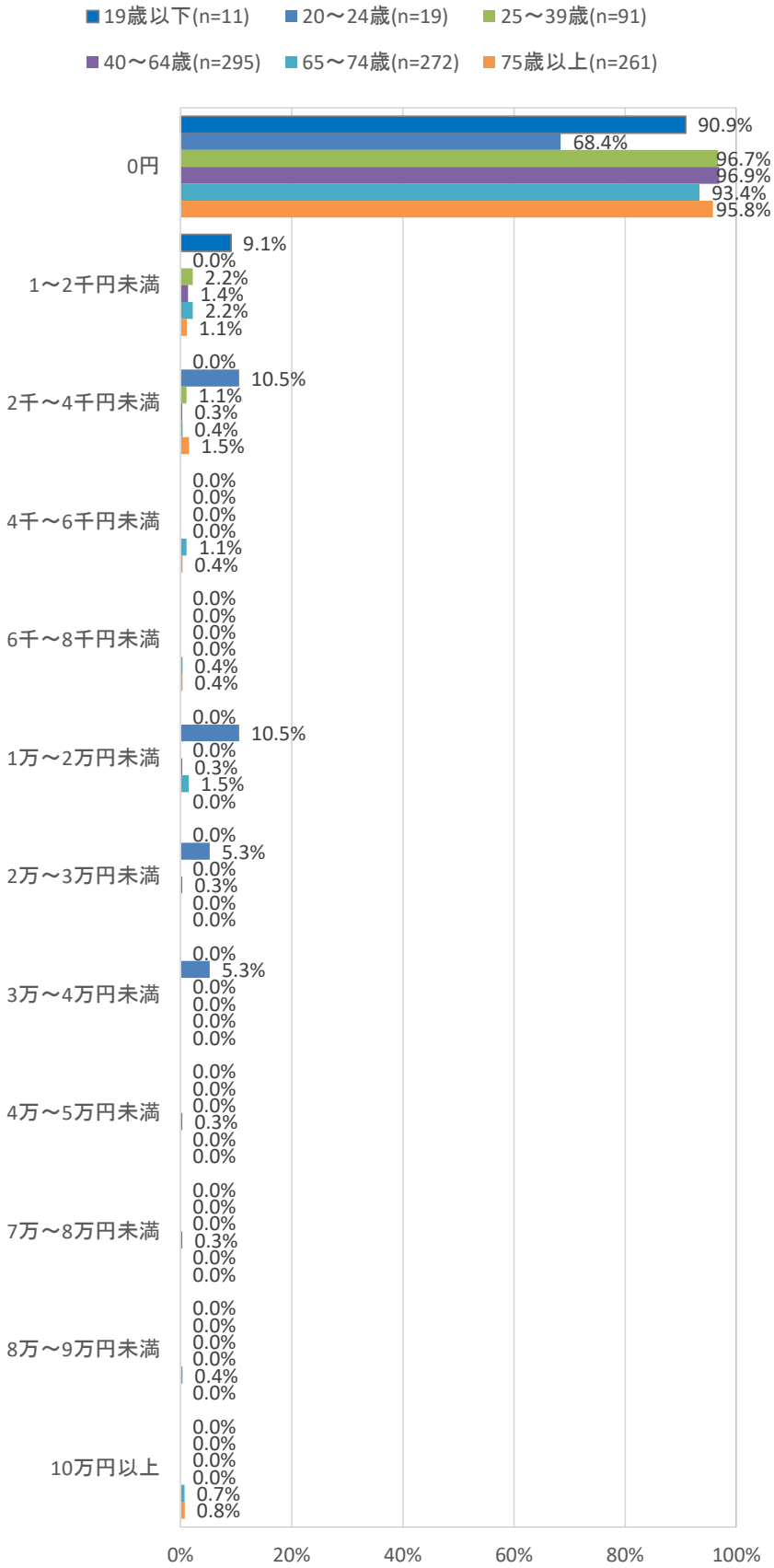
＜１年間の移動にかかる費用の状況＞

- 自家用車・バイク・原付にかかる費用は、19 歳以下ならびに 75 歳以上は０円とする人が多く、その他の年代では年齢が上がるにつれて費用が増えていく傾向にあります。
- 一方で、65 歳以上になると低下していく傾向にあります。



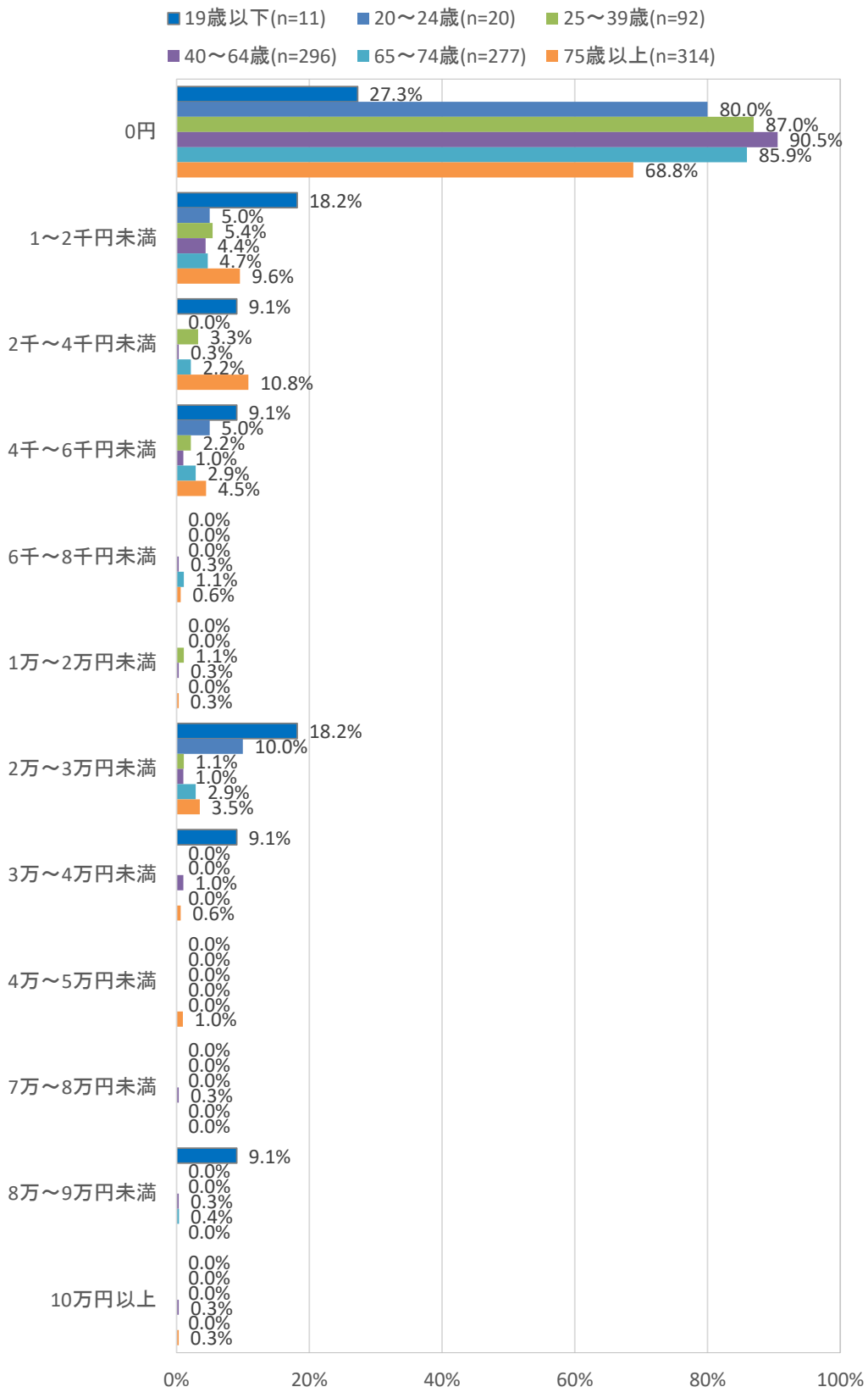
図表 68　自家用車・バイク・原付にかかる費用（１年間：年齢別）

- JR にかかる費用は、ほぼ全年齢で０円が 90%以上を占めていますが、20～24 歳については１万円以上を支出している回答者もいます。



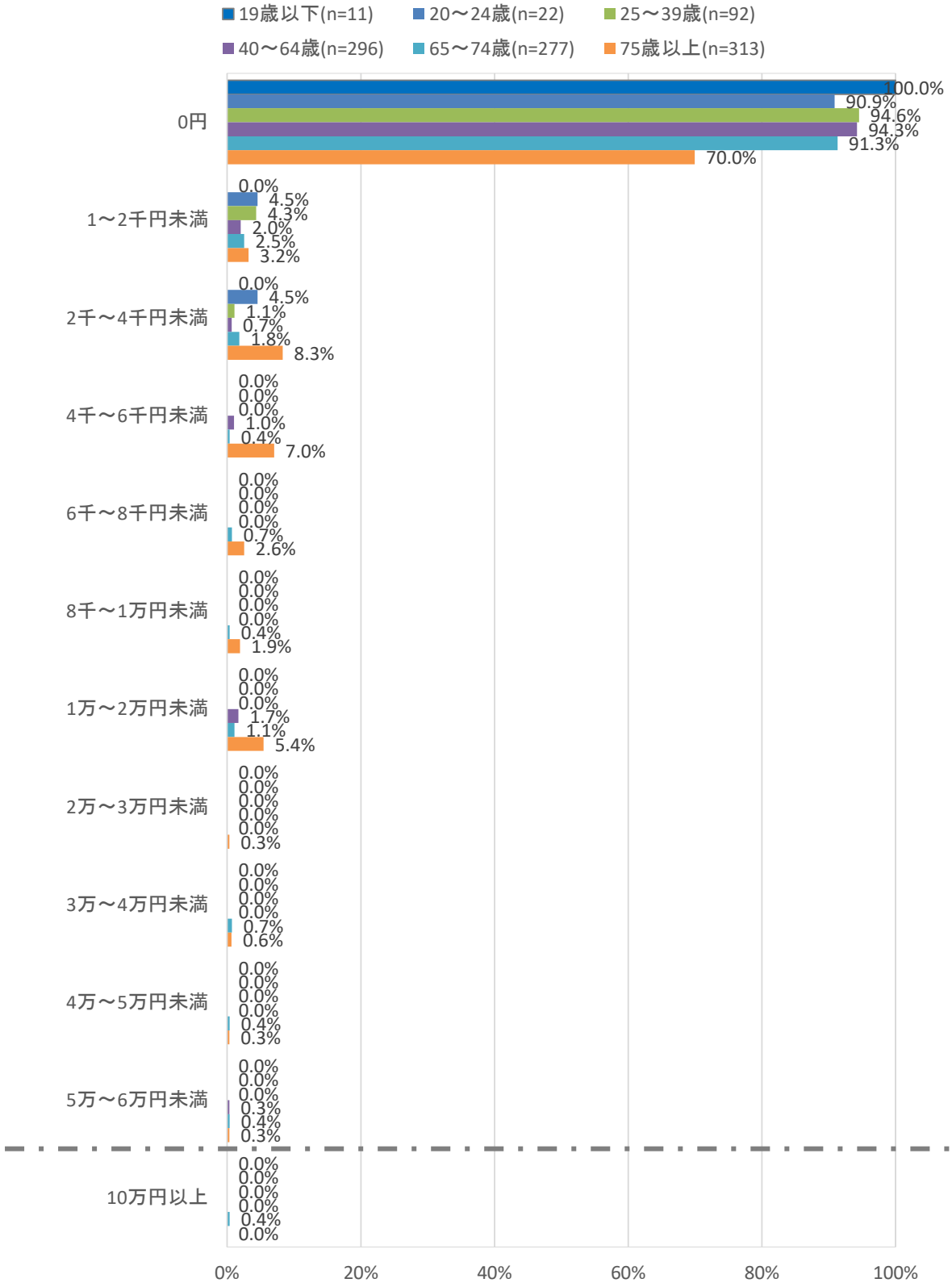
図表 69　JR にかかる費用（１か月間：年齢別）

- バス・乗合タクシーでは、20～24 歳から 65～74 歳にかけては８割以上の人が０円と回答しており、JR と比較すると月１円以上使っている人が多くなっています。
- 19 歳以下では月に２～３万円程度の人が多く、75 歳以上の人は月数千円程度の人が多くなっています。



図表 70　バス・乗合タクシーにかかる費用（１か月間：年齢別）

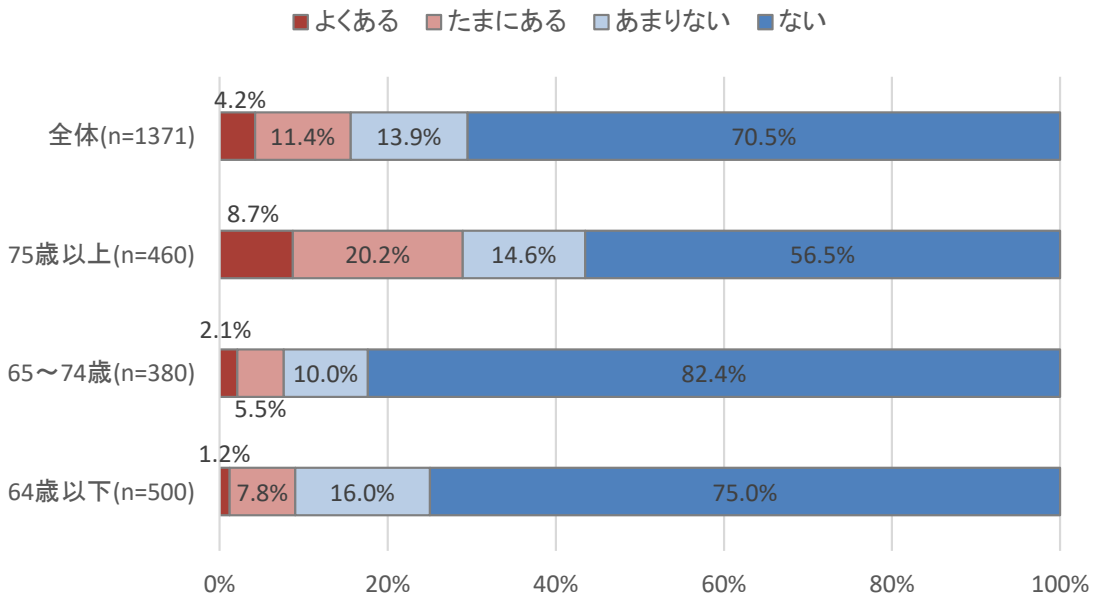
- 一般タクシーは年齢が上がるほど利用額が増える傾向にあります。
- 特に 75 歳以上になると月２万円程度まで利用している人がみられます。



図表 71　一般タクシーにかかる費用（１か月間：年齢別）

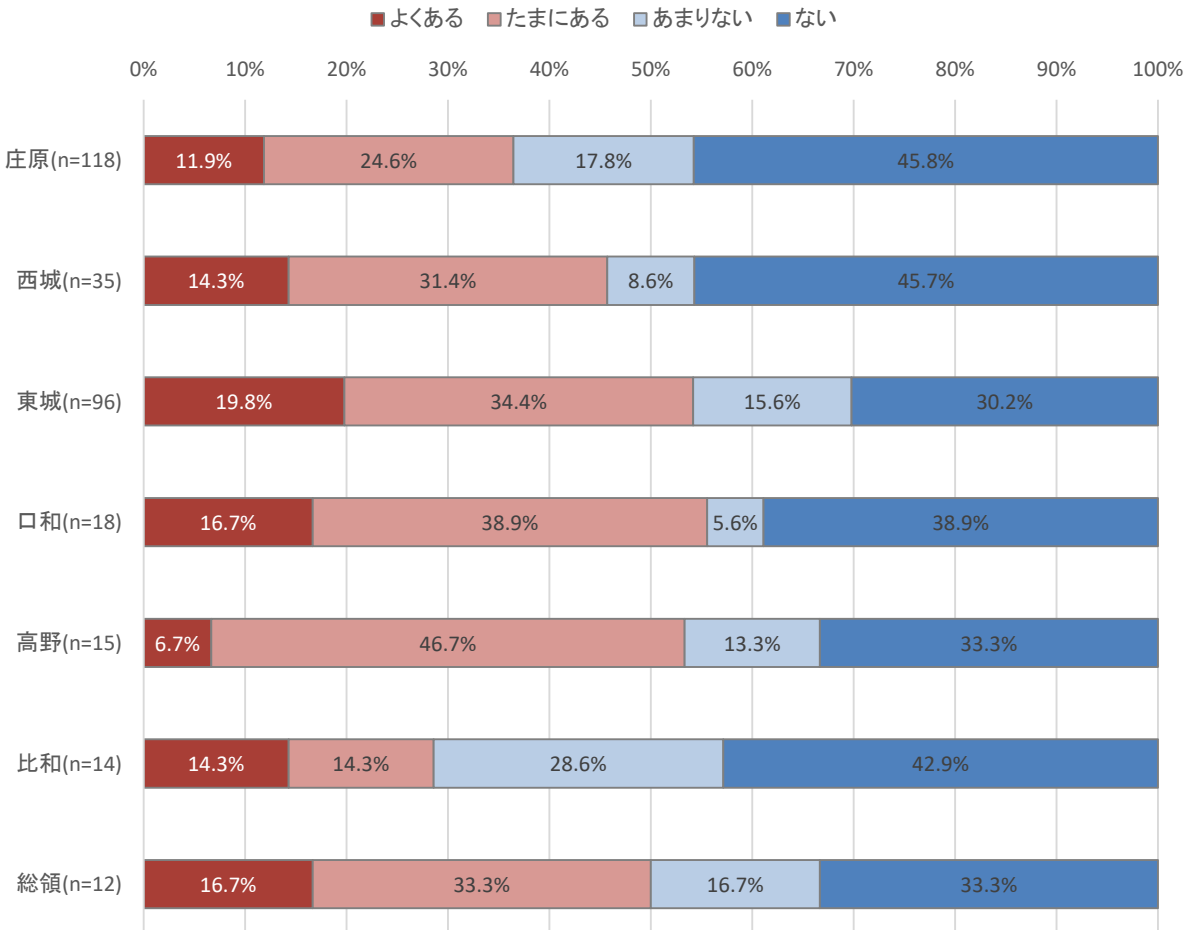
＜交通手段がないために外出できなかったことの有無＞

- 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」と回答する人は年齢が上がるほど増えていく傾向にあります。「たまにある」も含めると、75 歳以上では全体の３割近くを占めています。
- また、自動車運転免許を持っていない人を抽出すると、「よくある」「たまにある」と回答した人が比和地域以外で３割～半数以上を占めています。



※全体には、年齢不詳の人も含む

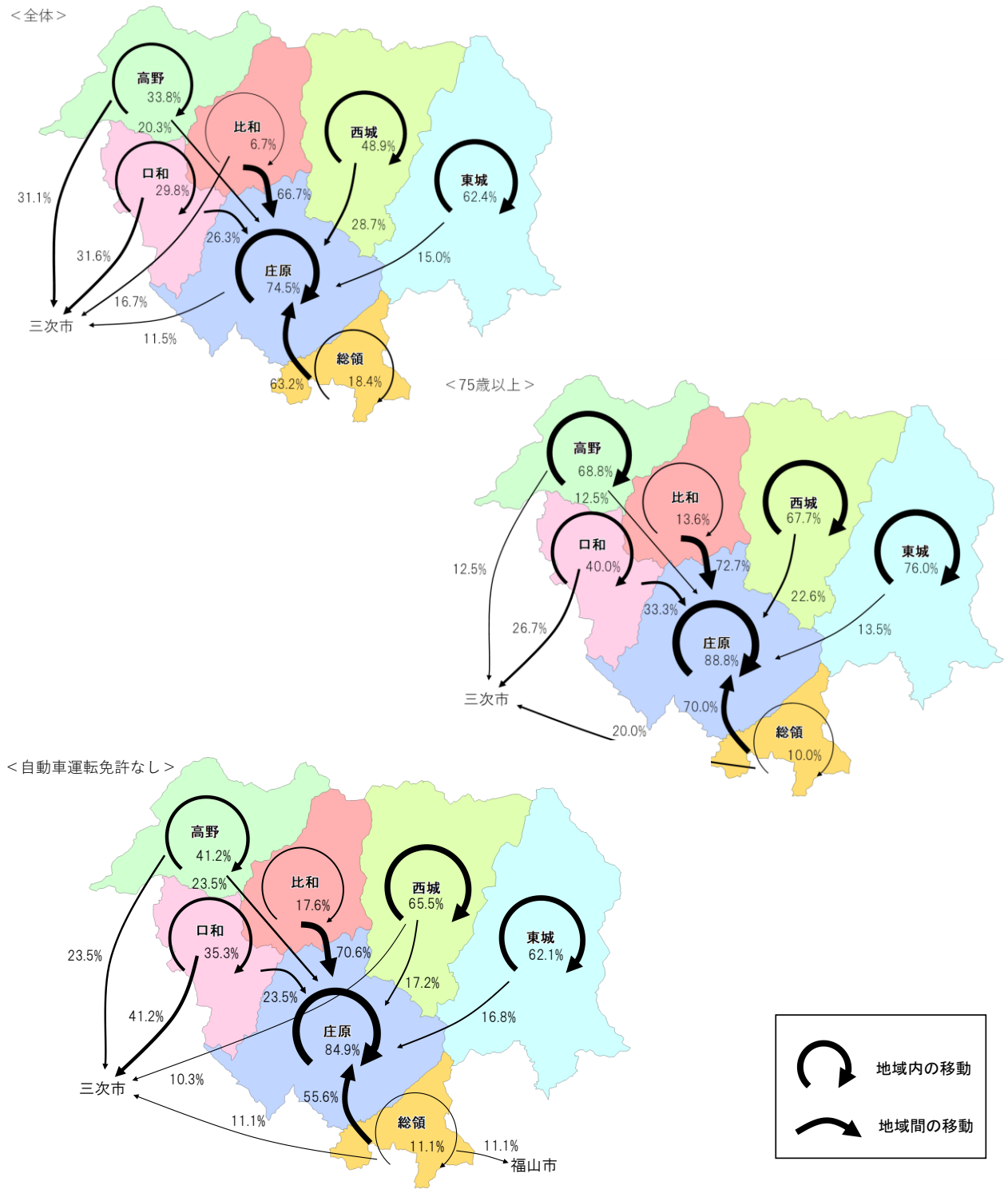
図表 72　交通手段がないために外出できなかったことの有無（年齢別）



図表 73　交通手段がないために外出できなかったことの有無（自動車運転免許非保有者）

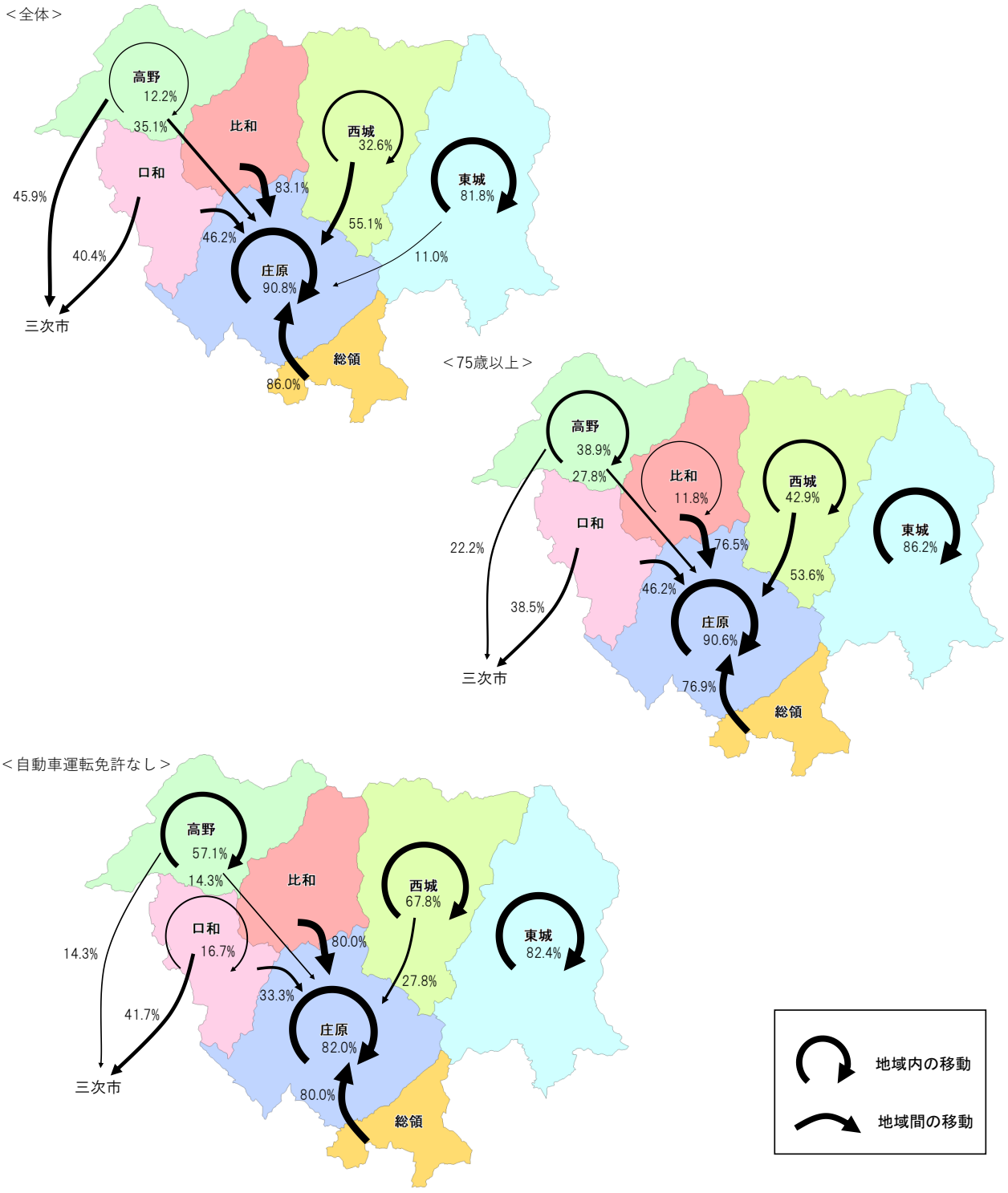
＜よく行く目的地＞

- 通院目的の移動では、庄原地域、西城地域、東城地域、口和地域、高野地域は自地域を回答した人が最も多く、比和・総領は庄原地域を回答した人が最も多くなっています。さらに、口和地域、高野地域では、三次市を回答した人も３割以上います。
- 一方で、75 歳以上に限ってみると、比和地域、総領地域を除いて自地域内での移動需要が多くなっています。また、比和地域では、三次市への需要が相対的に少なくなっています。
- また、自動車運転免許を持たない人に限ってみると、西城地域や口和地域などで三次方面への移動需要がやや多くなっています。



図表 74　居住地別の通院先（地域内移動、及び選択確率が 10%以上のもののみ抜粋）

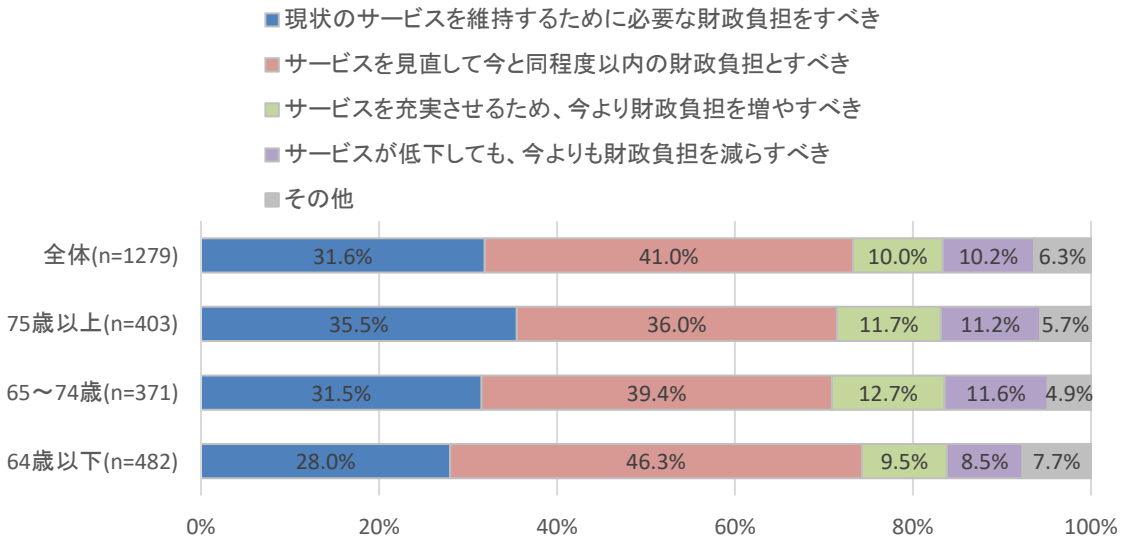
- 買い物目的の移動では、庄原地域、東城地域は自地域を回答した人が最も多く、西城地域、口和地域、比和地域、総領地域は庄原地域を回答した人が最も多くなっています。さらに、口和・高野地域では、三次市を回答した人も４割以上おり、総領では自地域を回答した人がいませんでした。
- 一方で、75 歳以上に限ってみると、西城地域、東城地域、高野地域では、自地域内での移動需要が多くなっています。また、三次市への需要が相対的に少なくなっています。
- また、自動車運転免許を持たない人に限ってみると、西城地域、高野地域、口和地域では自地域内での移動需要が多くなっています。



図表 75　居住地別の日常の買い物先（選択確率が 10%以上のもののみ抜粋）

＜公共交通に対する市の財政負担のあり方＞

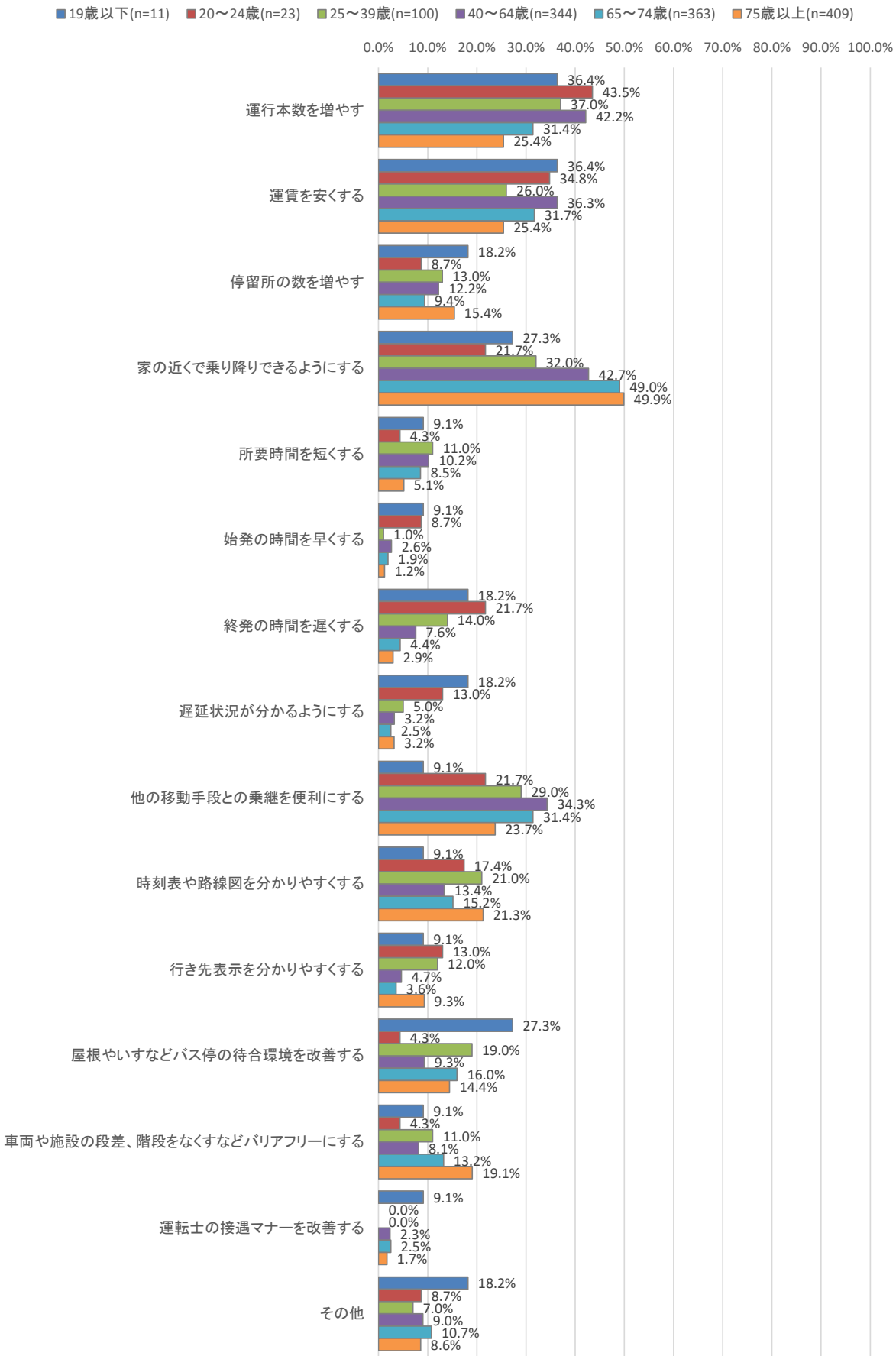
- 公共交通に対する市の財政負担のあり方に関する意向について、回答者全体では、「サービスを見直して今と同程度以内の財政負担とすべき」と回答する人の割合が最も多くなりました。
- 年代別の意向をみると、年齢が上がるほど「現状のサービスを維持するために必要な財政負担をすべき」と回答する人の割合が増え、「サービスを見直して今と同程度以内の財政負担とすべき」と回答する人の割合が減る傾向にあります。



図表 76　公共交通に対する市の財政負担のあり方（年代別）

＜公共交通の改善点＞

- 公共交通の改善点では、年齢が上がるほど、家の近くで乗り降りできるようにするニーズが高くなっている一方で、運行本数や運賃を改善点に挙げる人は少なくなる傾向にあります。



図表 77　公共交通の改善点（年代別）

＜目的別の移動手段＞

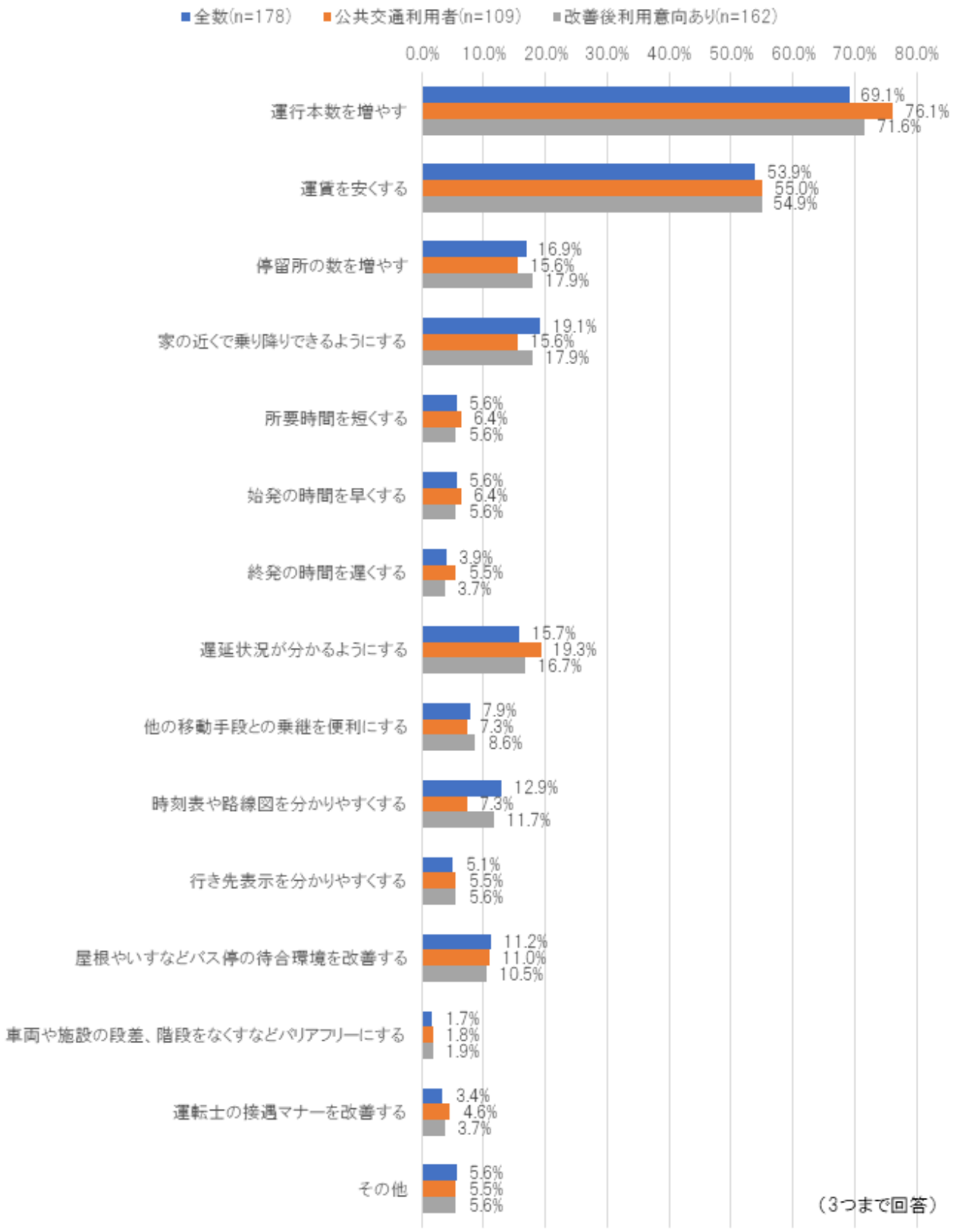
- 通学に際しては、西城紫水高校を除いて自家用車での送迎が最も多く、西城紫水高校は徒歩や鉄道の利用が多くなっています。
- 通学以外でも、西城紫水高校に通う生徒は比較的自家用車での送迎が少なく、鉄道や高速バス、路線バスは、いずれの目的でも２割前後の回答となっています。

		徒歩のみ	自転車	バイク	鉄道（JR）	高速バス	路線バス	自家用車での送迎	その他
通学（登校時）	庄原格致高校(n=135)	17.8%	10.4%	0.0%	17.0%	5.9%	7.4%	40.7%	0.7%
	庄原実業高校(n=76)	18.4%	11.8%	0.0%	2.6%	3.9%	17.1%	46.1%	0.0%
	西城紫水高校(n=33)	45.5%	9.1%	0.0%	18.2%	0.0%	6.1%	18.2%	3.0%
	東城高校(n=31)	25.8%	25.8%	0.0%	3.2%	0.0%	3.2%	41.9%	0.0%
通学（下校時）	庄原格致高校(n=136)	18.4%	8.8%	0.0%	14.7%	5.9%	9.6%	42.6%	0.0%
	庄原実業高校(n=83)	18.1%	12.0%	0.0%	7.2%	2.4%	25.3%	34.9%	0.0%
	西城紫水高校(n=34)	44.1%	8.8%	0.0%	20.6%	0.0%	5.9%	17.6%	2.9%
	東城高校(n=31)	25.8%	29.0%	0.0%	3.2%	0.0%	3.2%	38.7%	0.0%
塾	庄原格致高校(n=55)	5.5%	10.9%	0.0%	3.6%	0.0%	1.8%	45.5%	32.7%
	庄原実業高校(n=14)	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	50.0%
	西城紫水高校(n=8)	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	62.5%
	東城高校(n=17)	23.5%	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	47.1%	17.6%
遊びに行く	庄原格致高校(n=142)	8.5%	16.9%	0.0%	14.8%	7.0%	9.9%	40.8%	2.1%
	庄原実業高校(n=85)	12.9%	22.4%	0.0%	7.1%	8.2%	11.8%	35.3%	2.4%
	西城紫水高校(n=43)	18.6%	20.9%	0.0%	18.6%	4.7%	16.3%	20.9%	0.0%
	東城高校(n=32)	15.6%	18.8%	0.0%	3.1%	9.4%	0.0%	53.1%	0.0%
買い物	庄原格致高校(n=127)	7.1%	8.7%	0.0%	7.9%	6.3%	5.5%	63.0%	1.6%
	庄原実業高校(n=72)	11.1%	13.9%	0.0%	2.8%	9.7%	8.3%	54.2%	0.0%
	西城紫水高校(n=38)	21.1%	21.1%	0.0%	10.5%	0.0%	7.9%	39.5%	0.0%
	東城高校(n=29)	10.3%	17.2%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	69.0%	0.0%
趣味・習い事	庄原格致高校(n=92)	8.7%	12.0%	0.0%	7.6%	1.1%	1.1%	58.7%	10.9%
	庄原実業高校(n=43)	9.3%	20.9%	0.0%	0.0%	4.7%	7.0%	51.2%	7.0%
	西城紫水高校(n=17)	23.5%	5.9%	0.0%	17.6%	0.0%	17.6%	17.6%	17.6%
	東城高校(n=24)	8.3%	16.7%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	62.5%	8.3%

図表 78　目的別の移動手段（高校別）

＜公共交通の改善点＞

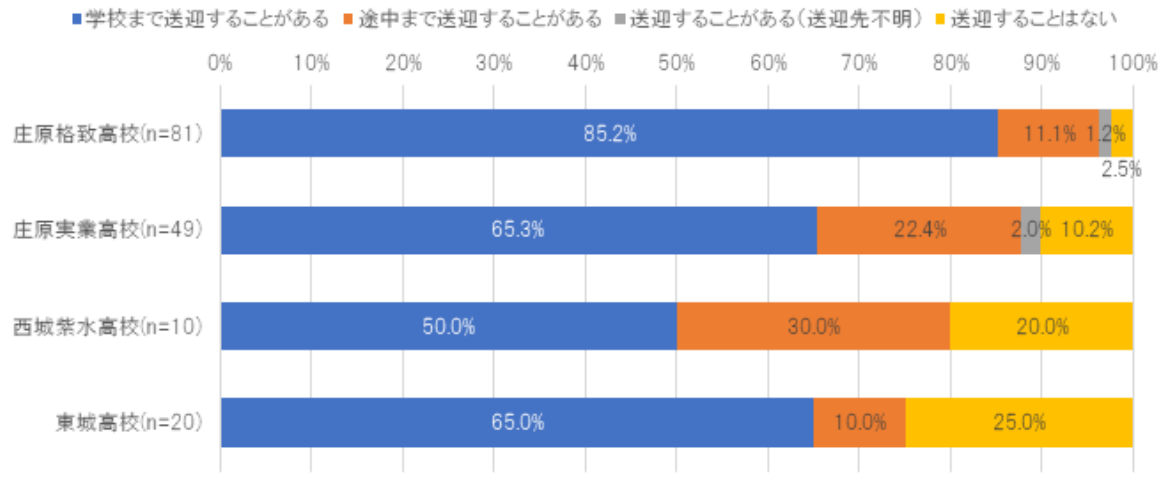
- 公共交通の改善点として、運行便数や運賃を改善点に挙げる人が最も多く、次いで、停留所を近くにすることや、遅延状況が分かるようにすることを改善点に挙げる人が多くなっています。
  （前述の市民アンケートと同様の傾向を示しています）



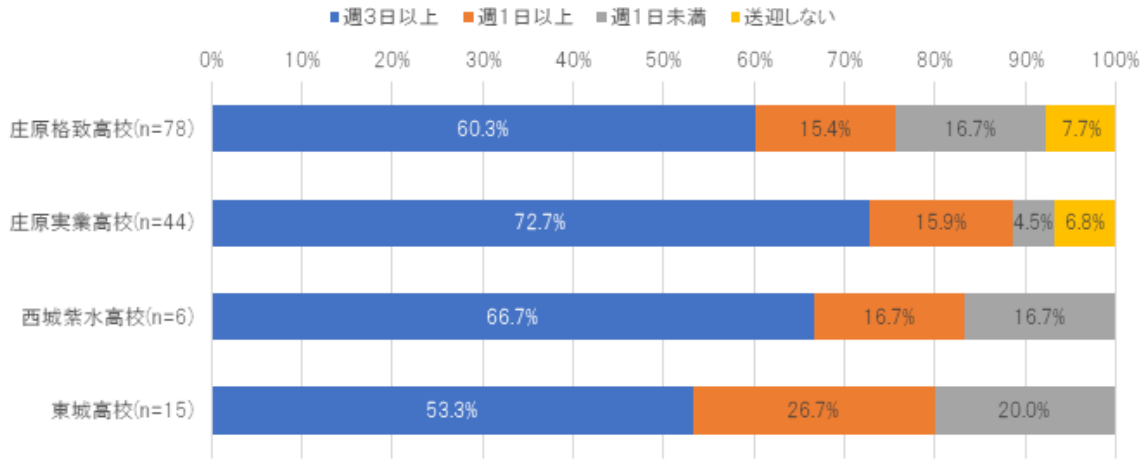
図表 79　公共交通の改善点

＜送迎の状況＞

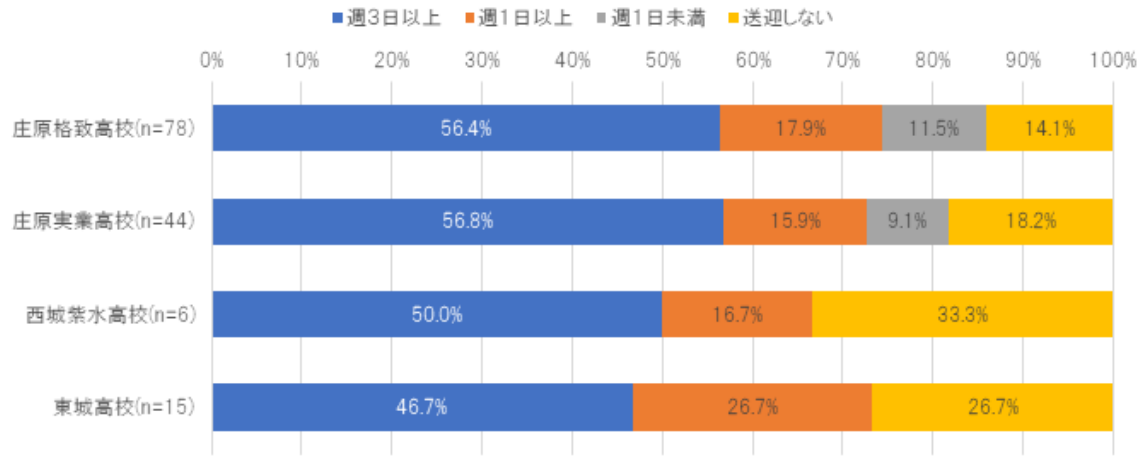
- 全ての高校で、半数以上の保護者が「学校まで送迎することがある」、週 3 日以上送迎していると回答しています。
- 登校時の方が下校時よりやや送迎頻度が高い傾向にあります。



図表 80　送迎先（自宅から通う生徒のみ）



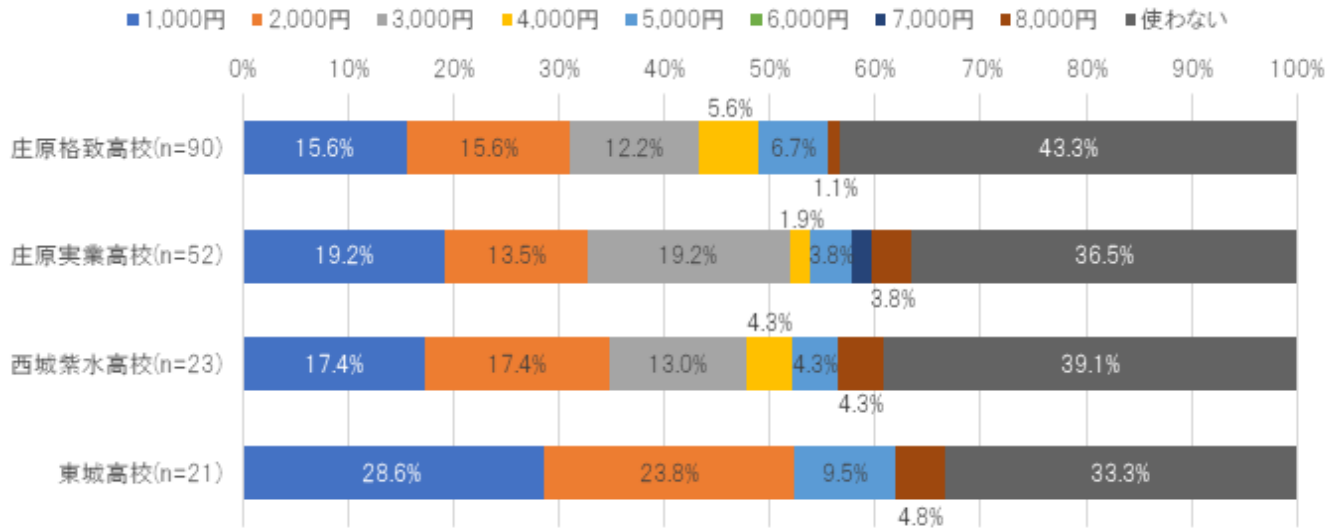
図表 81　登校時の送迎頻度（自宅から通う生徒のみ）



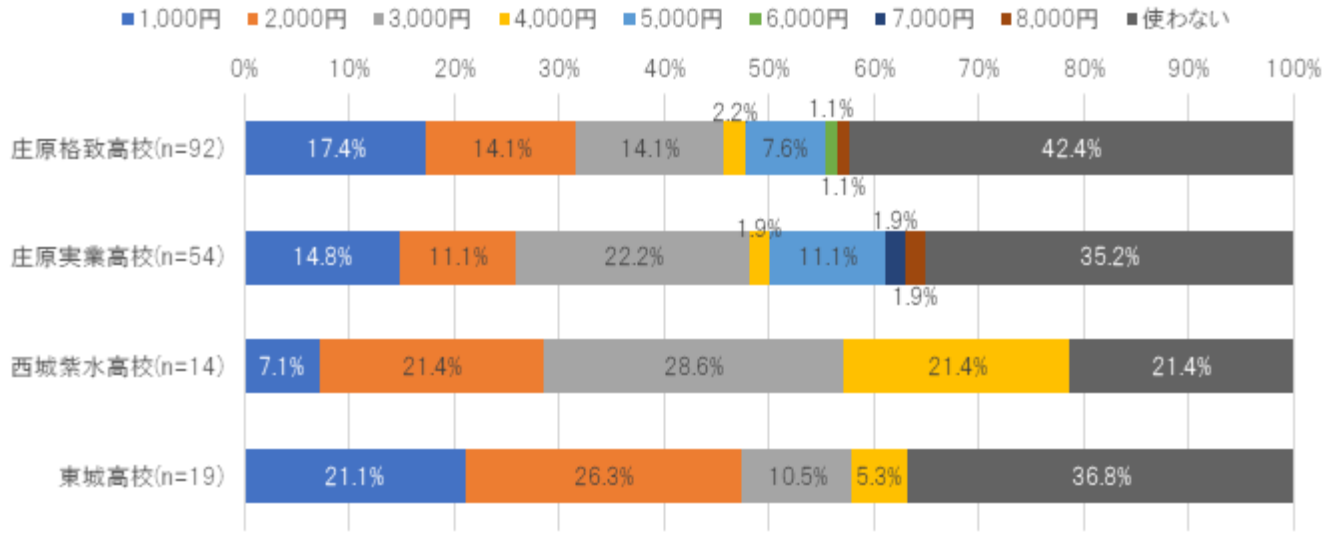
図表 82　下校時の送迎頻度（自宅から通う生徒のみ）

＜高校生を対象としたサブスクリプションに対する態度＞

- 高校周辺の範囲内でバスが乗り放題になるサブスクリプション定期券を導入した場合の支払意思額について、生徒、保護者ともに４割前後の回答者が「使わない」と回答していることが多い一方で、1,000円～3,000円程度の支払意思額を示す生徒、保護者も一定数います。
- 特に、西城紫水高校では保護者が2,000円～4,000円の支払意思額を示している割合が高くなっています。



図表 83　高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（生徒）

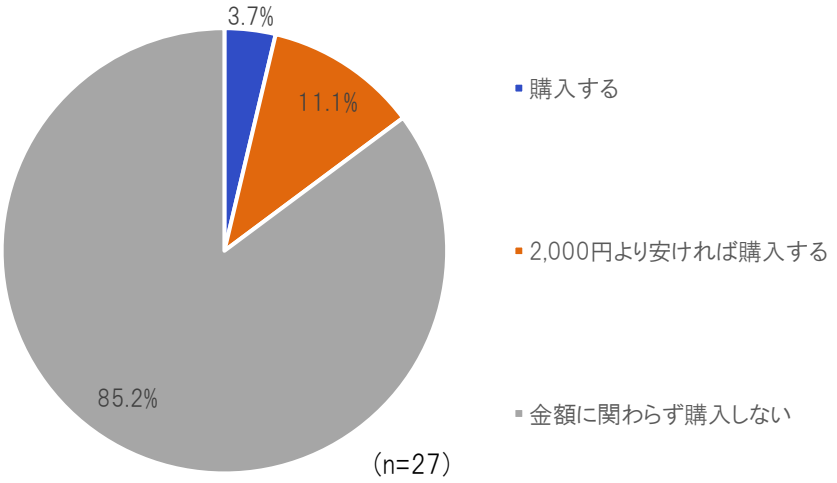


図表 84　高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（保護者）

大学生アンケート（結果抜粋）

＜大学生を対象としたサブスクリプションに対する態度＞

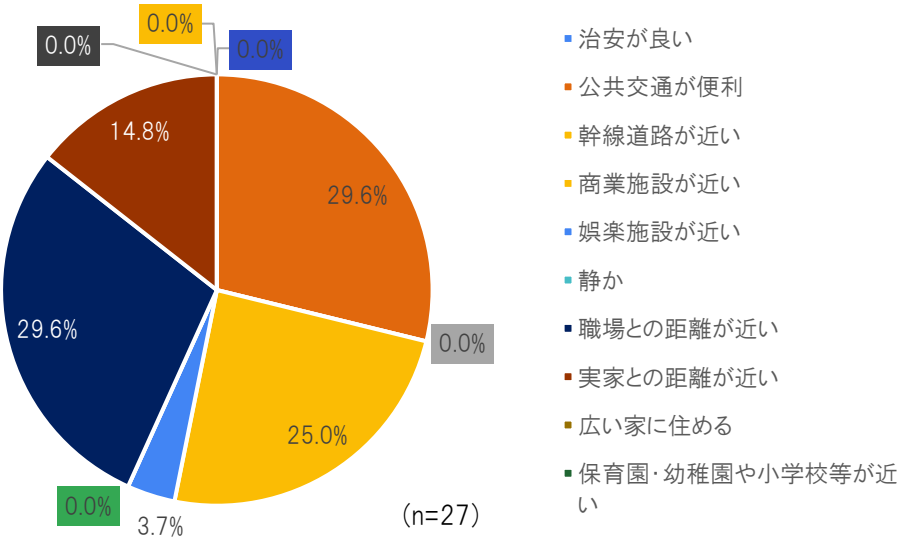
- スクールバスならびに庄原市街地内のバスが乗り放題となるサブスクリプション定期券を導入した場合の支払意思額について、現在のスクールバスが無料であることを背景に、近隣のバスを含めて乗り放題になったとしても、購入しないとする人が８割以上を占めました。



図表 85　高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（保護者）

■卒業後の住まいを選ぶうえで重要と思う項目

- 卒業後の住まいを選ぶうえで重要と思う項目について、公共交通が便利であること、職場との距離が近いこと、商業施設が近いことを挙げる回答が多くなりました。

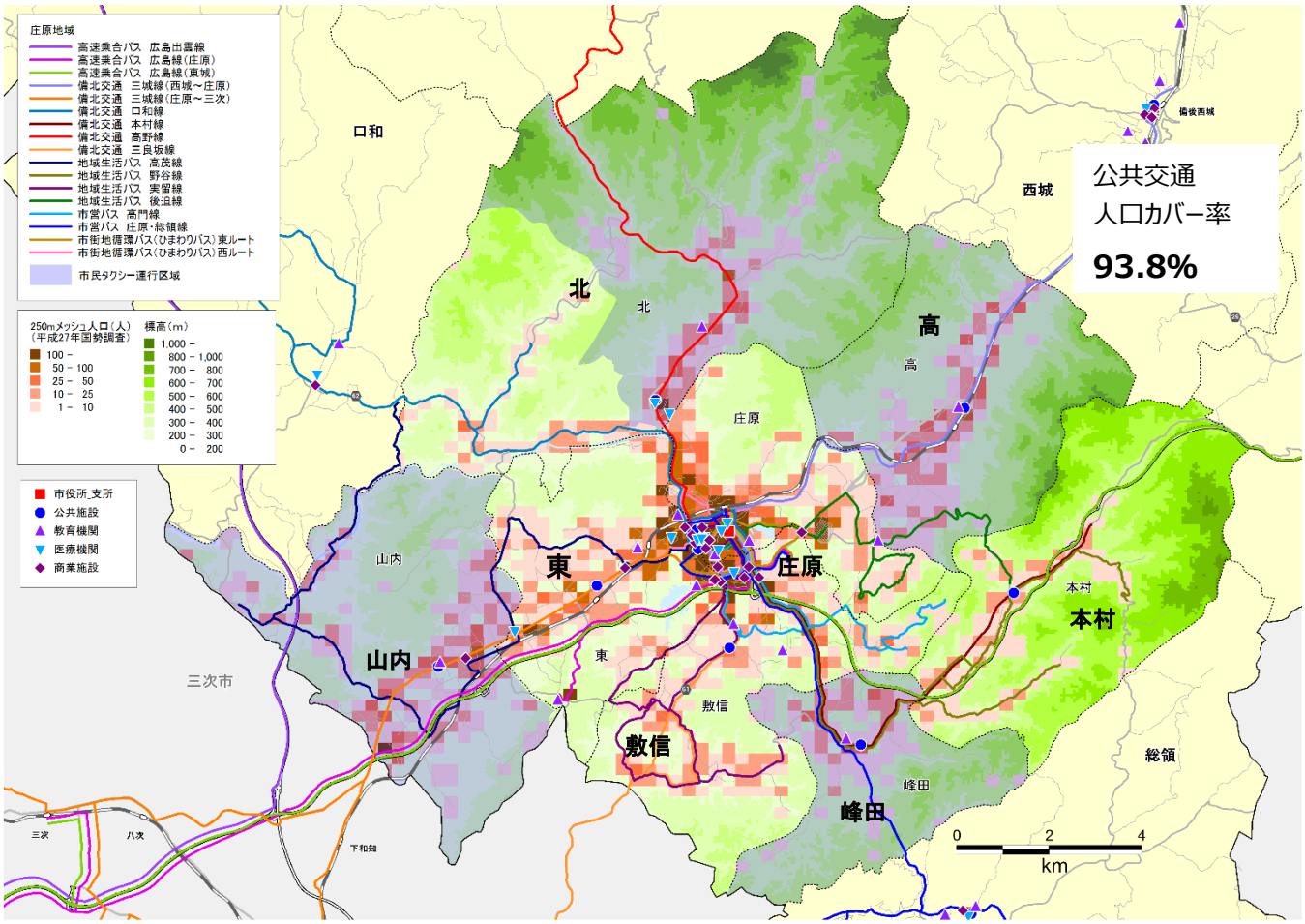


図表 86　卒業後の住まいを選ぶうえで重要視する項目

資料３　地域別生活交通ネットワークの状況（令和２年 12 月末現在）

（１）庄原地域

【路線の状況】



【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	三城線	備北交通㈱	定時定路線運行	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	毎日	34.0
		高野線			川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日・土	8.1
		口和線			上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	平日	4.1
		三良坂線			三良坂・実留～庄原駅	平日	5.0
		本村線			上本(吉備谷)～庄原駅	平日・土	5.5

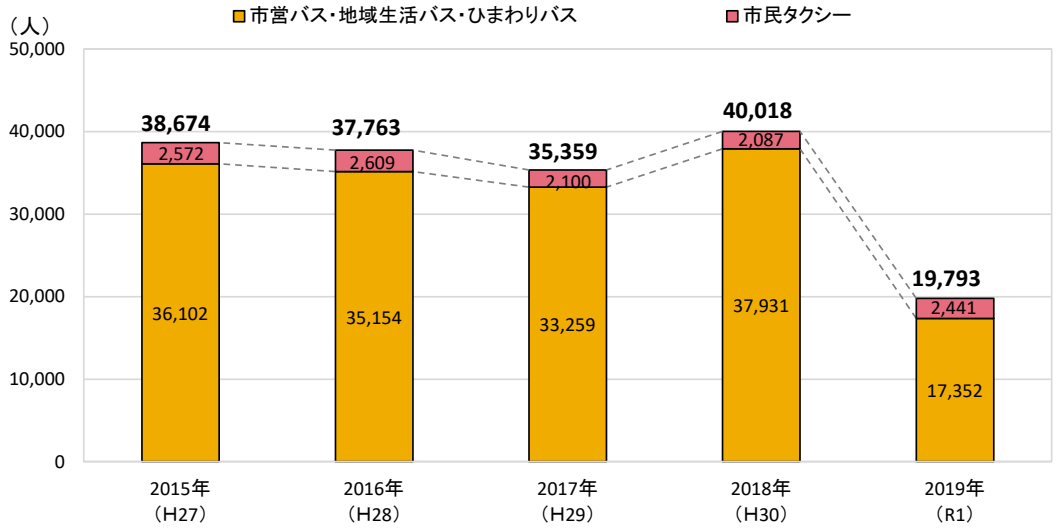
交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
市運行生活交通路線	市街地循環バス 4条	ひまわりバス	備北交通㈱	定時定路線運行	柳原口～柳原口	毎日	9.0
	地域生活バス 4条	後迫線	㈲石田タクシー		後迫南～庄原駅	月火金	1.0
		高茂線			鮎の里公園入口～庄原駅	月水木	1.0
		野谷線			野谷南～庄原駅	火木金	1.0
		実留線			崔原橋～庄原駅	月水木金	1.0
	市営バス 79 条	高門線			高雄池～庄原駅	平日・土	2.5

交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	峰田自治振興区（10 地区）	野本地区、大原地区、春田上・下地区、山津田・一心・津谷・仲蔵地区、雪霜地区、元実・片山地区、発展地区、大歳・大谷地区、大仙地区、和魂下地区
	北自治振興区（５地区）	富田地区、須川地区、山奥地区、秋国地区、大重地区
	山内自治振興区（６地区）	水越高茂地区、平田大下地区、尾引木戸地区、隠地山王開拓地区、日向行里地区、本郷殿垣内地区
	高自治振興区（８地区）	高取地区、寺川地区、市場地区、貝六地区、夜灯地区、下川西地区、上川西地区、小用地区

※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

※後迫線・高茂線・野谷線・実留線は、曜日により 1.5 往復の場合がある

【年間輸送人員】



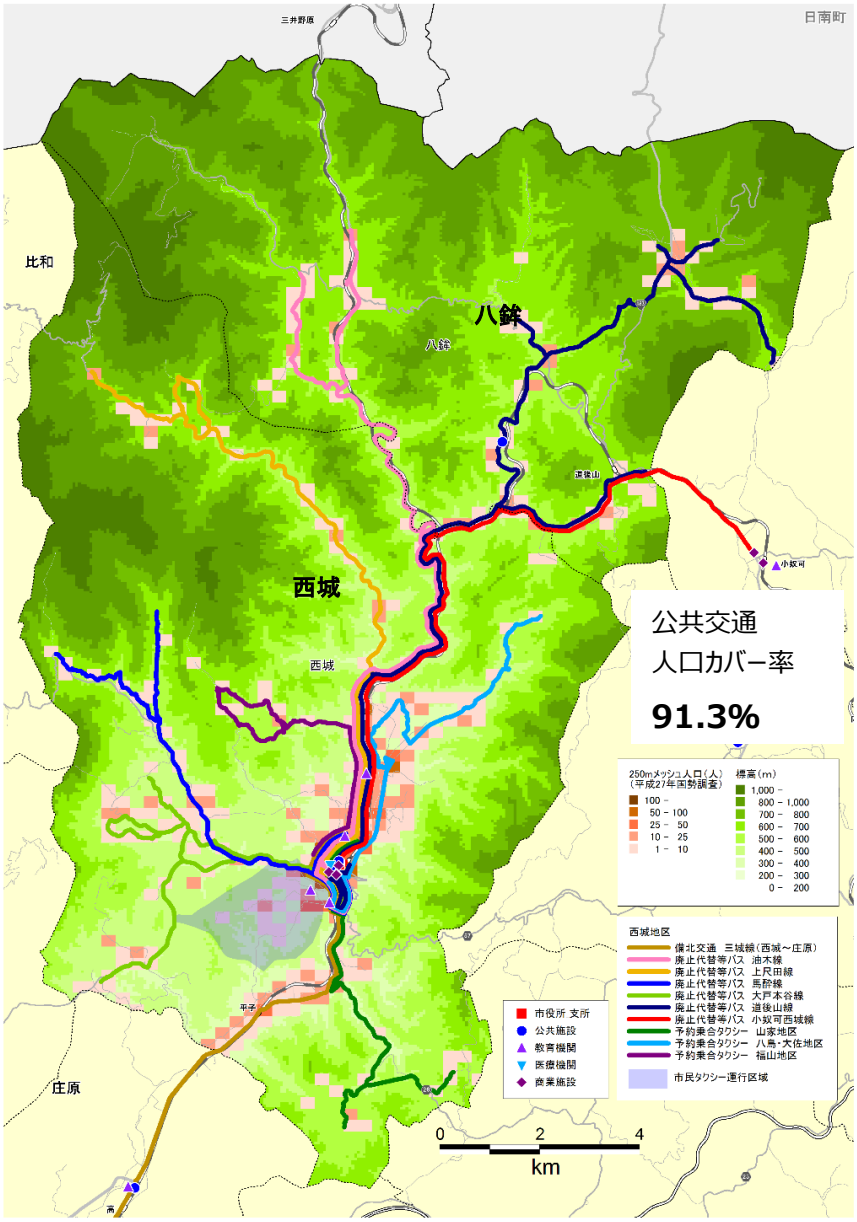
※令和元年度は、市街地循環バス（ひまわりバス）の系統統合に伴い、各系統で計上されていた利用者数が統合されたことにより統計上減少した。（実人数は不明）

【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率
庄原	243.55km²	7,923 世帯	17,536 人	6,633 人	72.0 人／km²	37.8%

（２）西城地域

【路線の状況】

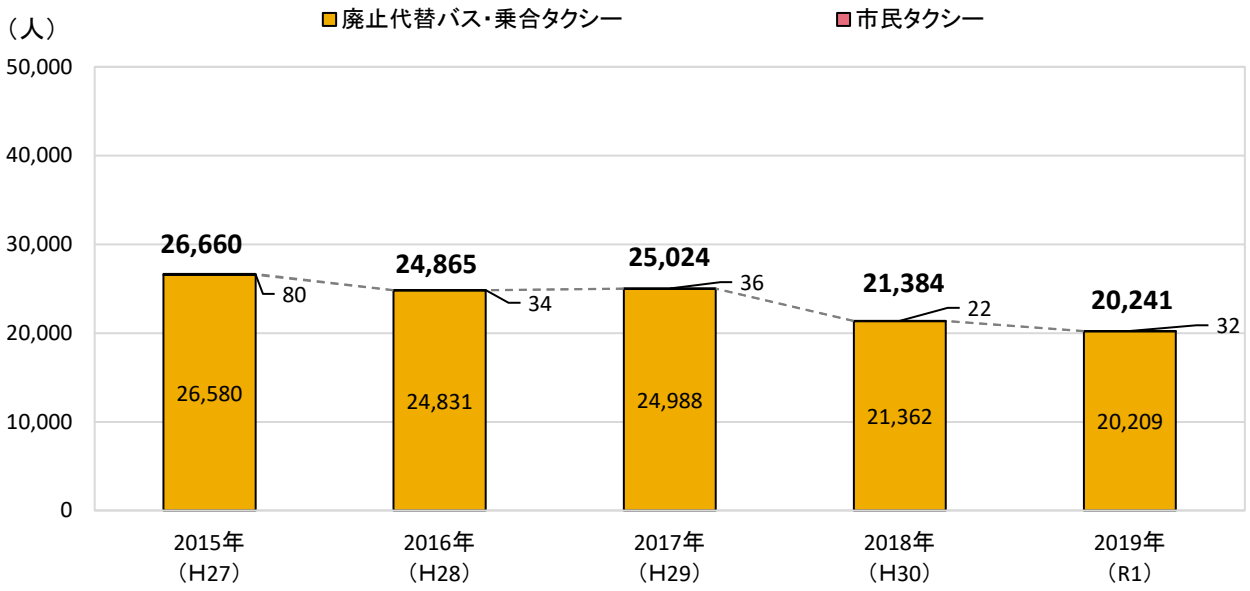


【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	三城線	備北交通㈱	定時定路線運行	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	毎日	34.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス4条	油木線	西城交通㈲	定時定路線運行	本郷～西城駅前	平日	3.0
		上尺田線			本郷～西城駅前		3.0
		大戸・本谷線			岩見神社～西城中野		3.0
		道後山線			道後山麓～西城駅前		3.0
		小奴可西城線			小奴可～西城駅前		1.0
		馬酔線		予約制定路線運行	西城中野～馬酔	平日	3.0
	乗合タクシー4条	山家地区	アラキタクシー㈲、駅前タクシー㈲、西城タクシー㈲	予約制定路線運行	丑之河堆肥舎～西城中野	平日	1.0
		福山地区			小原～西城病院	平日	1.0
		八鳥・大佐地区			内京橋～西城十日市	平日	1.5

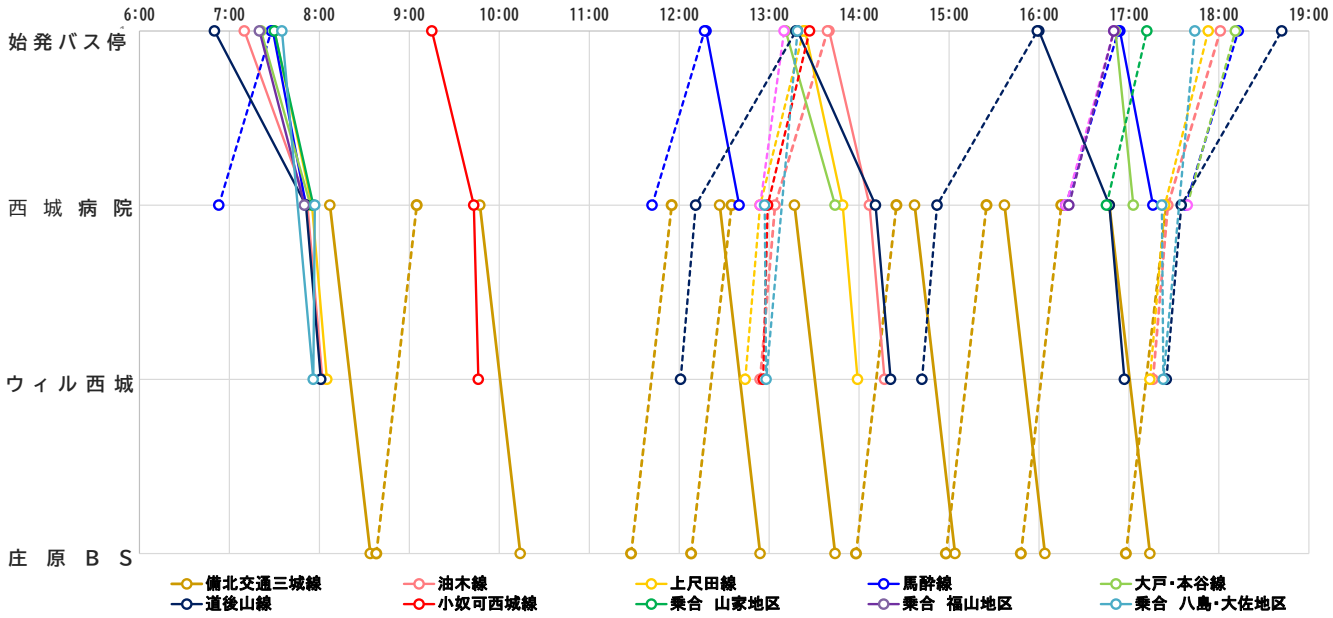
交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	西城自治振興区（１地区）	入江地区

【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】

【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

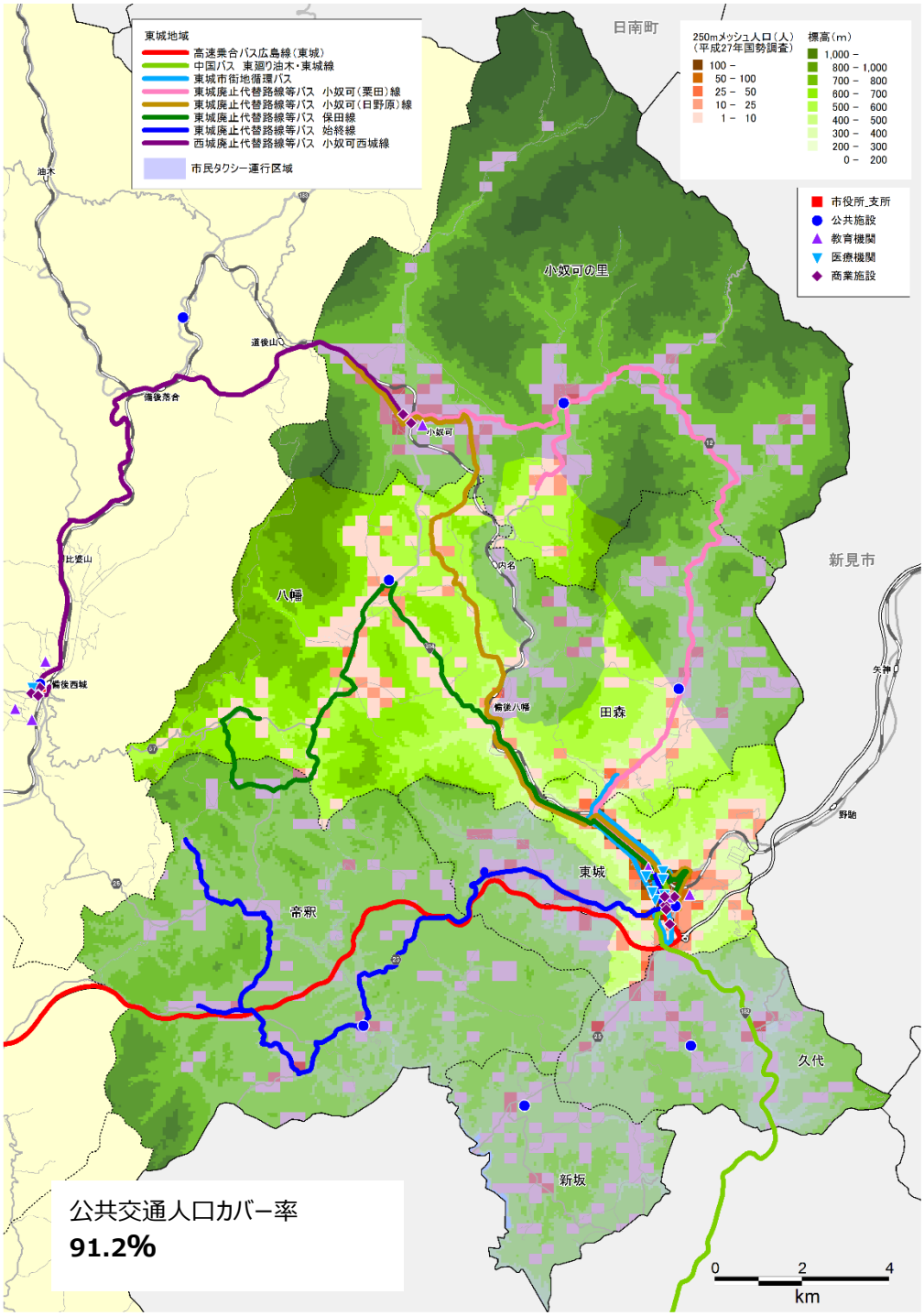


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
西城	226.91km^2	1,392 世帯	3,217 人	1,655 人	14.2 人／km^2	51.4%	15km

（３）東城地域

【路線の状況】

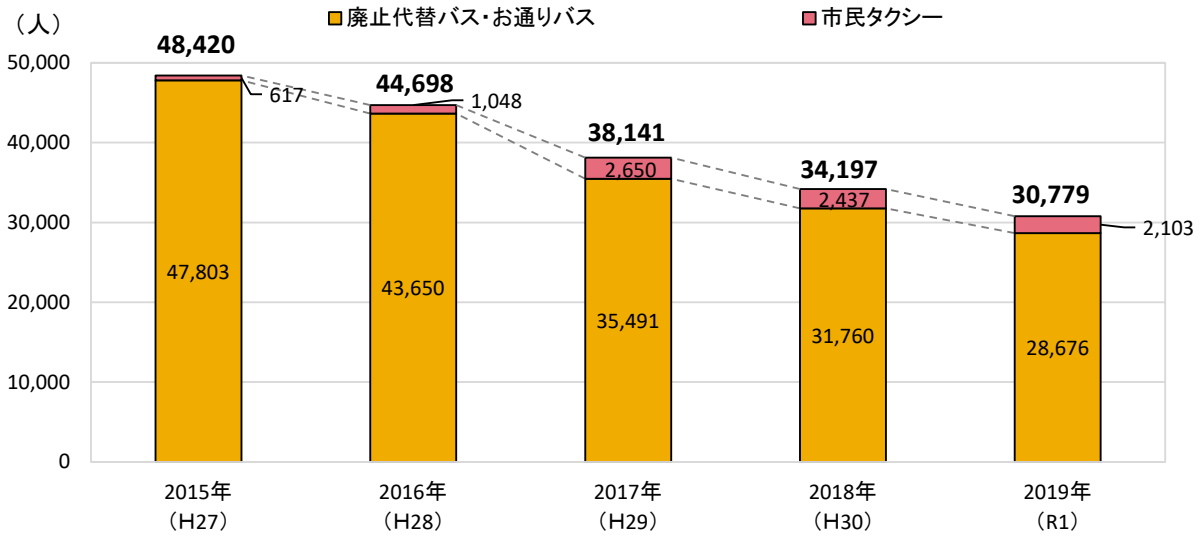

東城地域
高速乗合バス広島線（東城）
中国バス　東廻り油木・東城線
東城市街地循環バス
東城廃止代替路線等バス　小奴可（粟田）線
東城廃止代替路線等バス　小奴可（日野原）線
東城廃止代替路線等バス　保田線
東城廃止代替路線等バス　始終線
西城廃止代替路線等バス　小奴可西城線
市民タクシー運行区域
250mメッシュ人口（人）（平成27年国勢調査）
100 －
50 － 100
25 － 50
10 － 25
1 － 10
標高（m）
1,000 －
800 － 1,000
700 － 800
600 － 700
500 － 600
400 － 500
300 － 400
200 － 300
0 － 200
市役所_支所
公共施設
教育機関
医療機関
商業施設
日南町
小奴可の里
新見市
八幡
田森
東城
高尾
久代
新坂
油木
道後山
備後落合
小奴可
比婆山
内名
備後西城
備後八幡
矢神
野馳
公共交通人口カバー率
91.2%
0
2
4
km

【路線の運行状況】

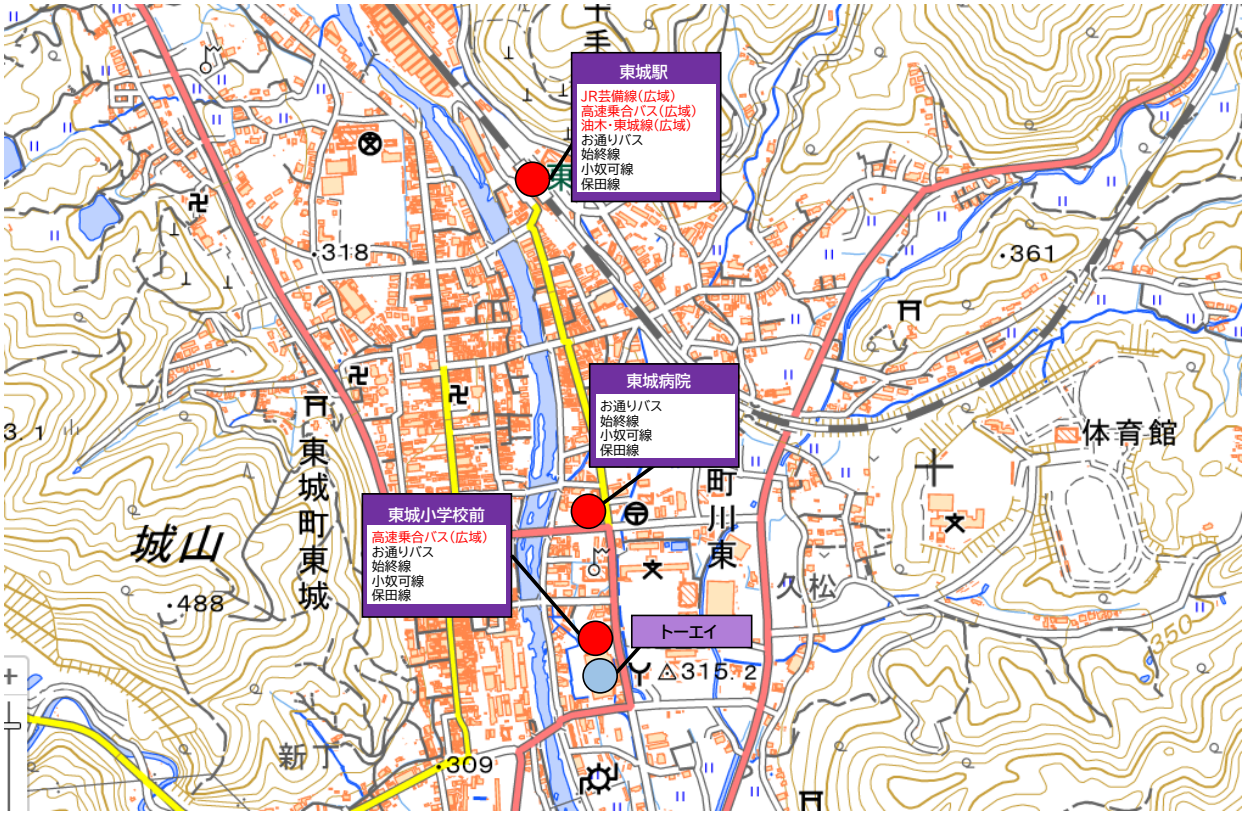
交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	東城・油木	中国バス㈱	定時定路線運行	東城駅前～油木	毎日	3.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス4条	小奴可線	西城交通㈲	定時定路線運行	小奴可～こぶしの里	平日	4.0
		日野原線			日野原～こぶしの里		4.0
		保田線			保田車庫～こぶしの里		4.0
		始終線			始終車庫～こぶしの里		4.0
	市街地循環バス 4条	お通りバス	備北交通㈱	定時定路線運行	東城駅前～東城駅前	月火木金土	12.0

交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	帝釈自治振興区（11地区）	風鴨地区、畑地区、鍛冶屋床・後側地区、始終荒神地区、蟶野・福田高の甲地区、土生・夏森地区、宇山中地区、宇山東地区、宇山下地区、宇山西地区、双葉地区
	小奴可の里自治振興区（10地区）	持丸地区、寺迫地区（小奴可中心地まで）、別尺地区、小串地区、日野原地区、笑田地区、駅道・奴可部地区、市場・鳥長地区、後田地区、寺迫地区
	久代自治振興区（９地区）	久代12区(大二吾)地区、久代13区(高野)地区、久代15区(丸山)地区、名倉地区、平田上・重松地区、平田下・重松地区、上野地区、為重上地区、為重下地区
	田森自治振興区（８地区）	梨原・長泥地区、井手の谷・野呂地区、東野田・西野田地区、山田地区、近光地区、伊瀬・大金地区、内名地区、粟田北（井河内）地区
	八幡自治振興区（１地区）	森地区
	東城自治振興区（１地区）	頭谷地区
	新坂自治振興区（６地区）	三坂上郷地区、三坂中郷地区、三坂下郷地区、近屋谷・郷原地区、宇那田・大木地区、新免地区

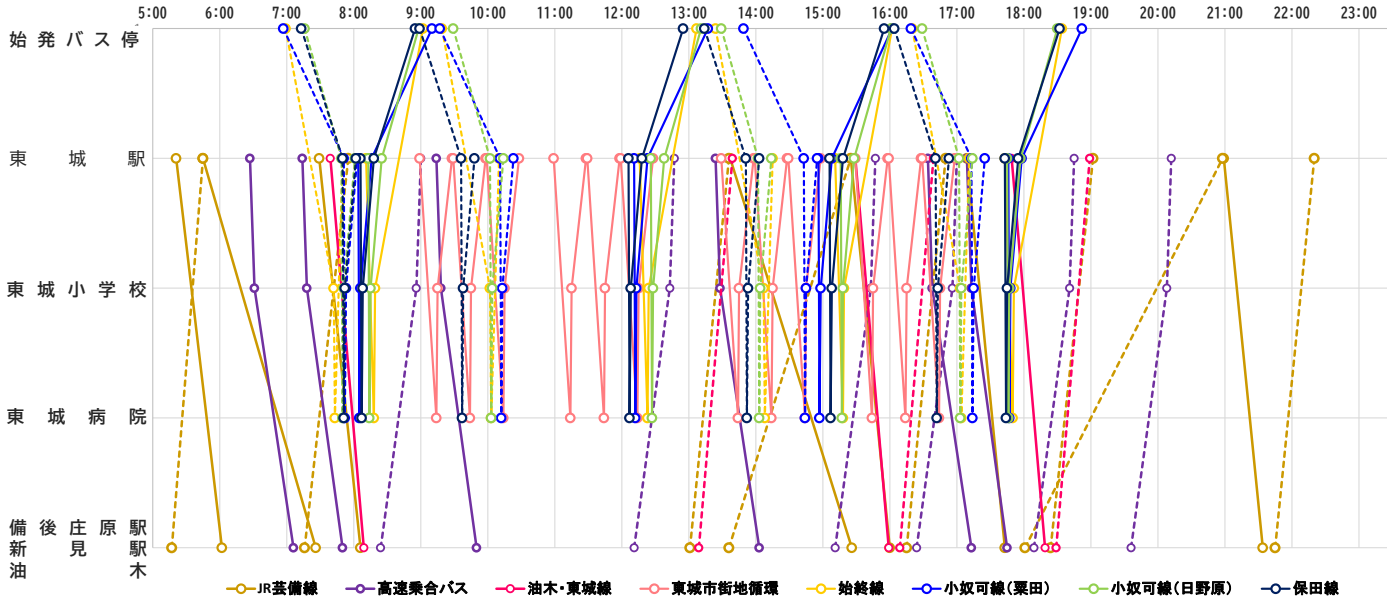
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

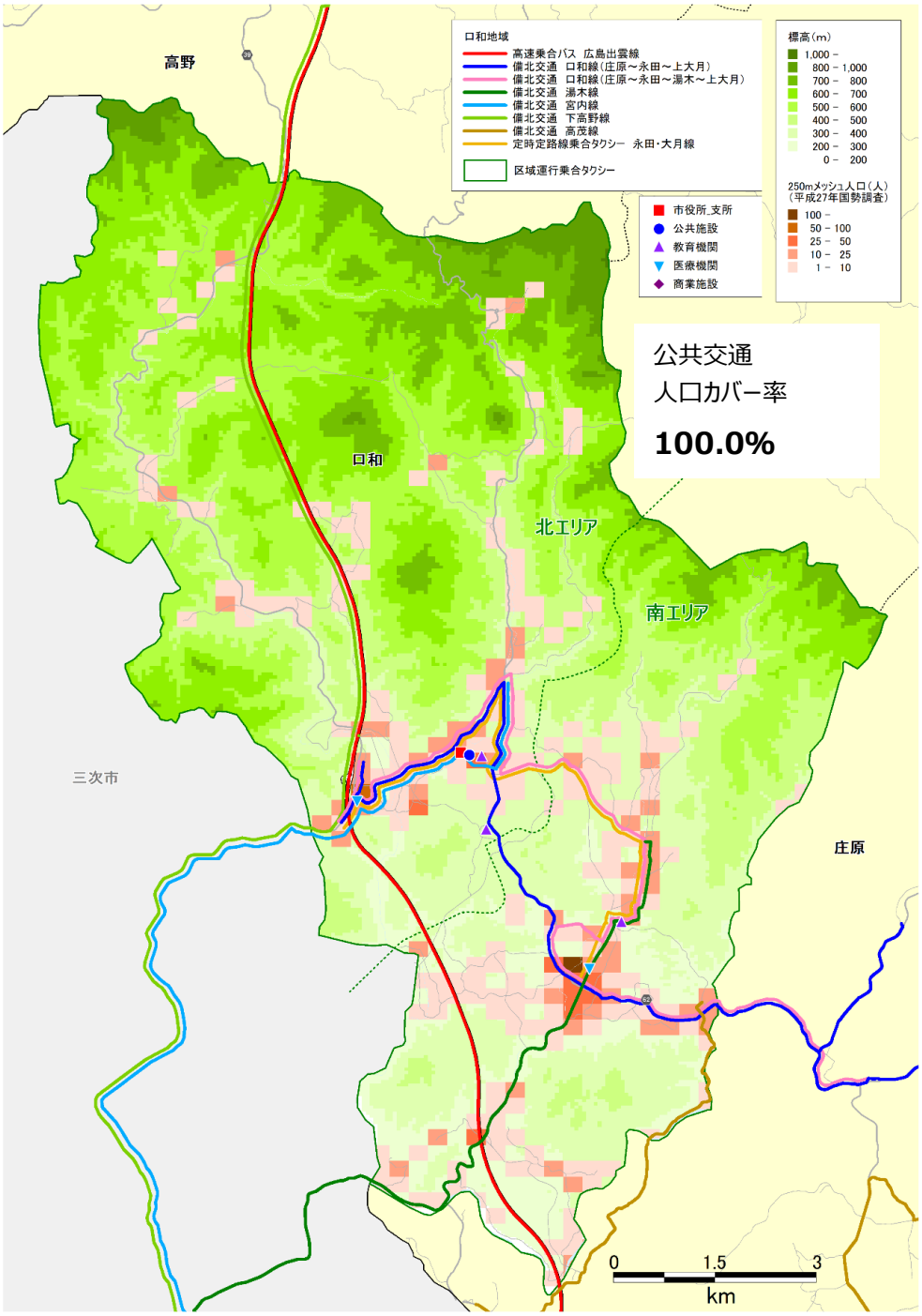


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
東城	304.92km²	3,435 世帯	7,320 人	3,465 人	24.0 人／km²	47.3%	33km

（４）口和地域

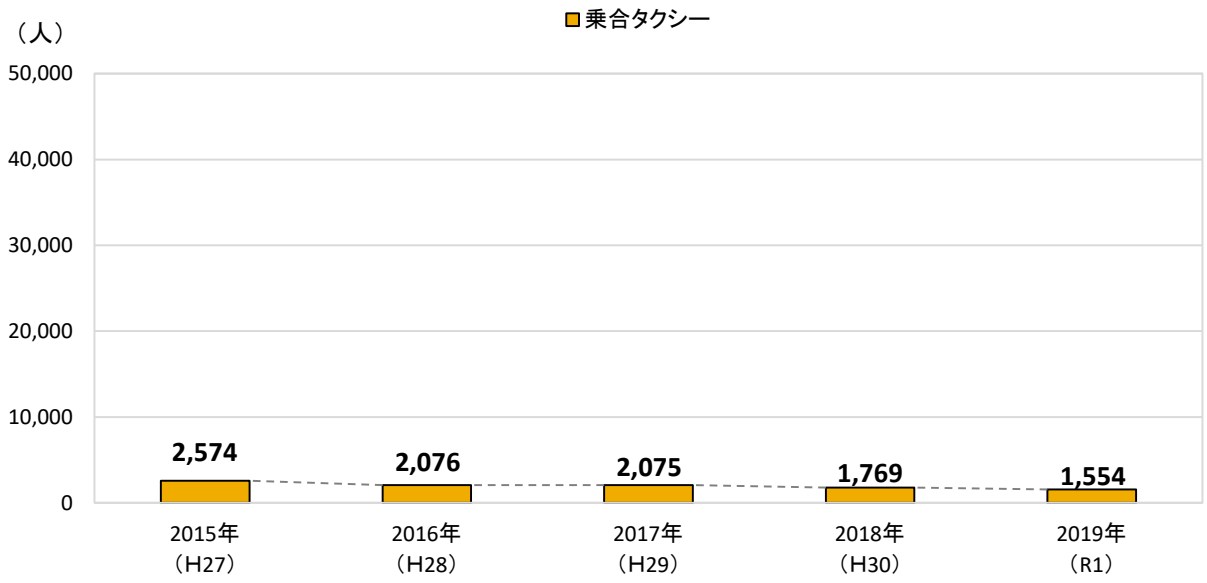
【路線の状況】



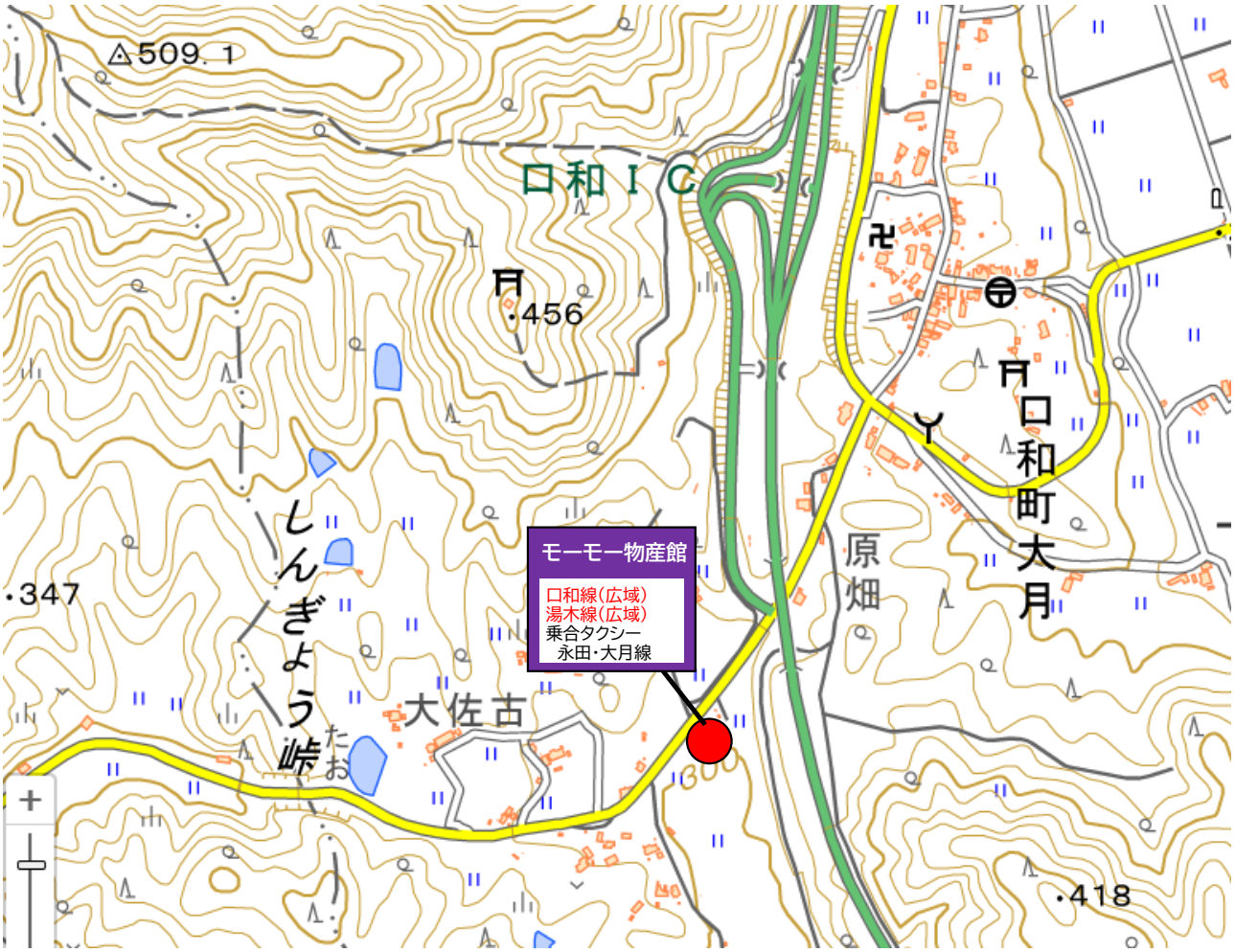
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	口和線	備北交通㈱	定時定路線運行	上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	平日	4.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
		宮内線			下宮内～三次中央病院・モーモー物産館	平日・土	4.5
		湯木線			湯木～横路橋・三次工業団地	平日・土	6.0
市運行生活交通路線	乗合タクシー4条	永田・大月線	㈲口和タクシー	定時定路線運行	福祉村～モーモー物産館	平日	2.0
		乗合タクシー（北エリア、南エリア）		予約制区域運行	起点エリア～口和地域中心部		4.0

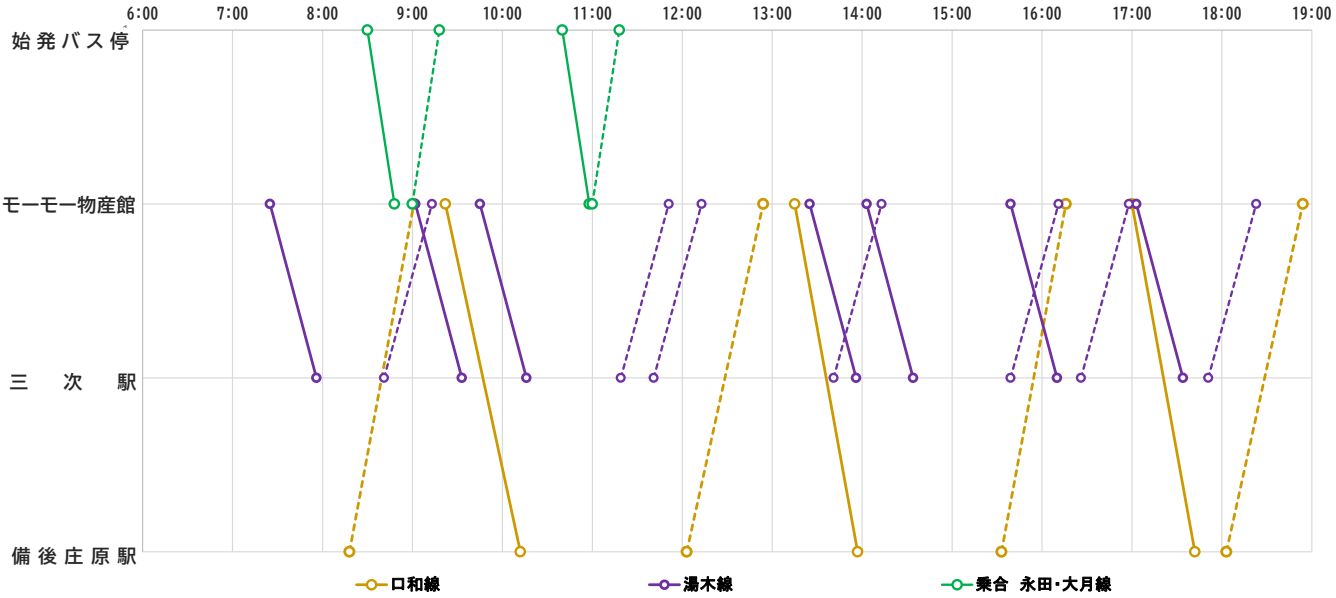
【年間輸送人員】



【交通結節点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

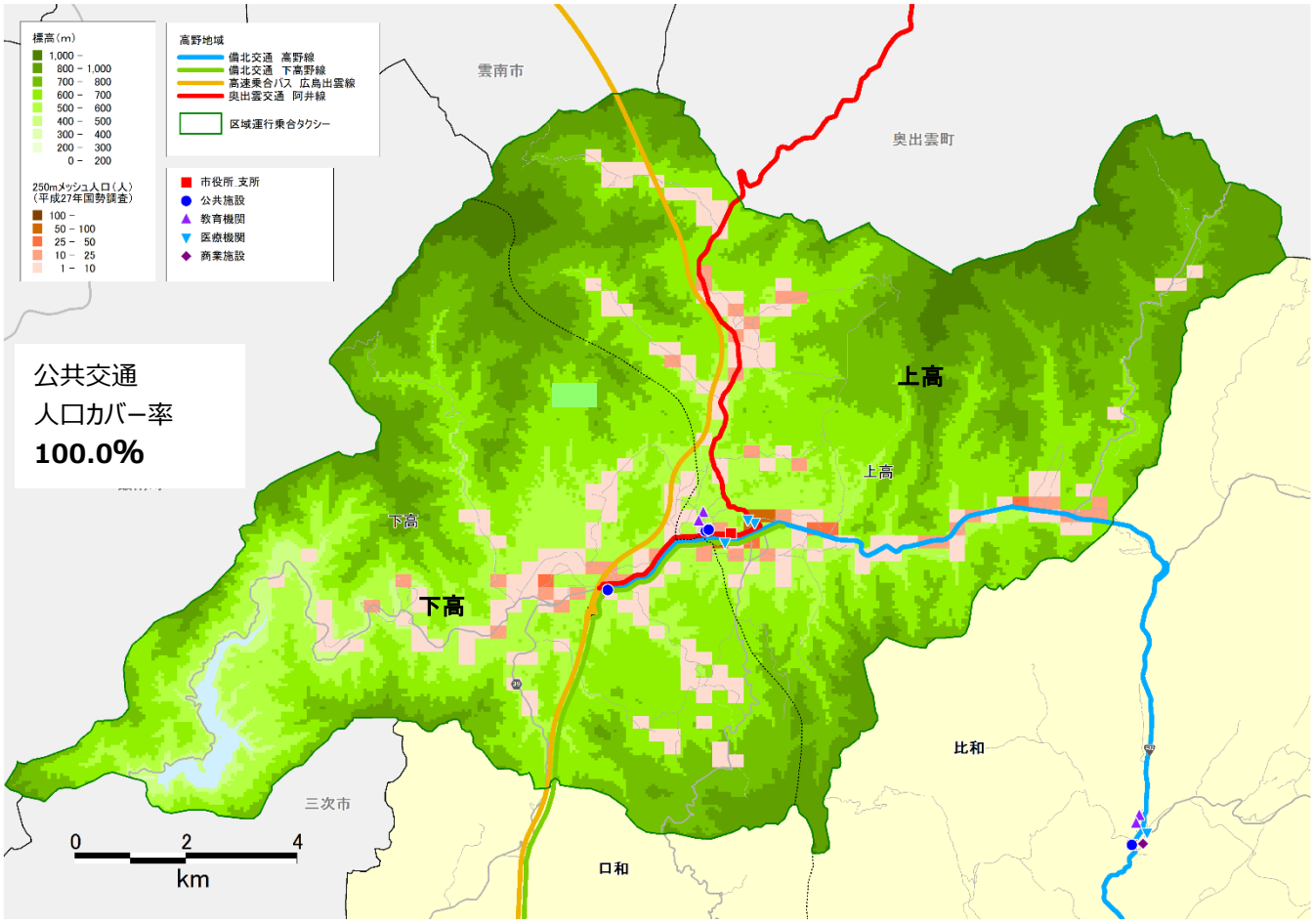


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
口和	110.13km²	790 世帯	1,912 人	919 人	17.4 人／km²	48.1%	16km

（５）高野地域

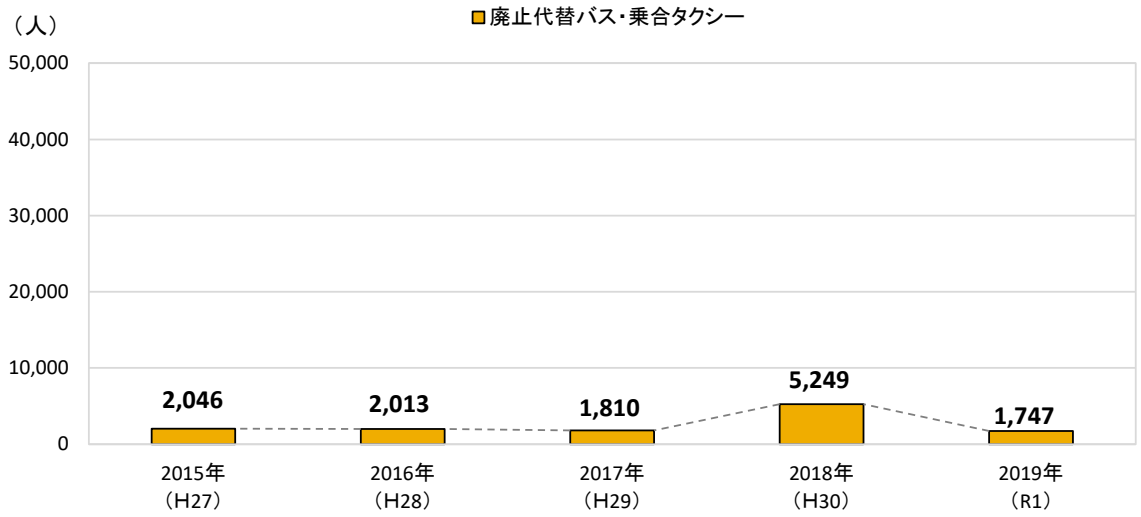
【路線の状況】



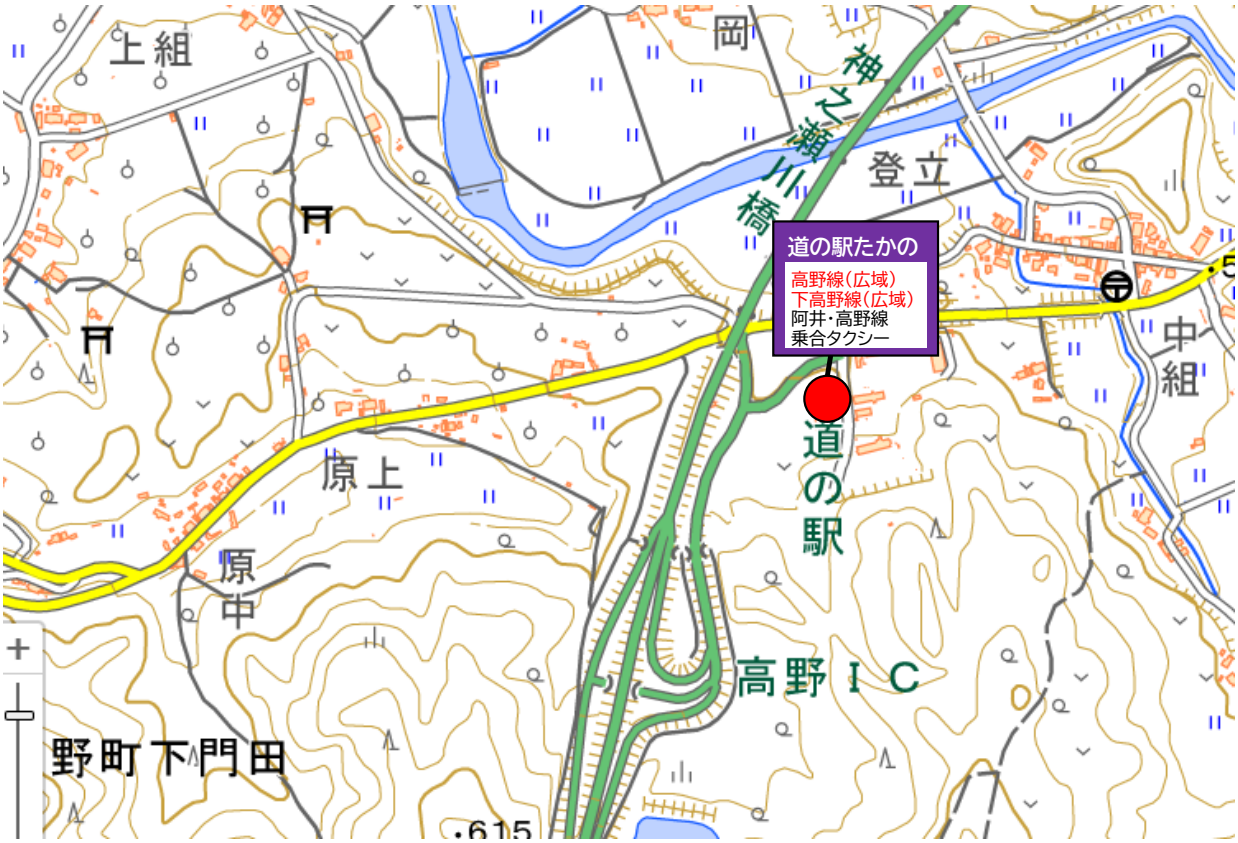
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	高野線	備北交通㈱	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	8.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス4条	阿井線(高野町方面)	奥出雲交通㈱	定時定路線運行	奥出雲交通～道の駅たかの	毎日	2.0
	乗合タクシー4条	区域運行乗合タクシー	高野交通㈲	予約制区域運行	起点エリア～高野地域中心部	地区別で曜日運行	3.0

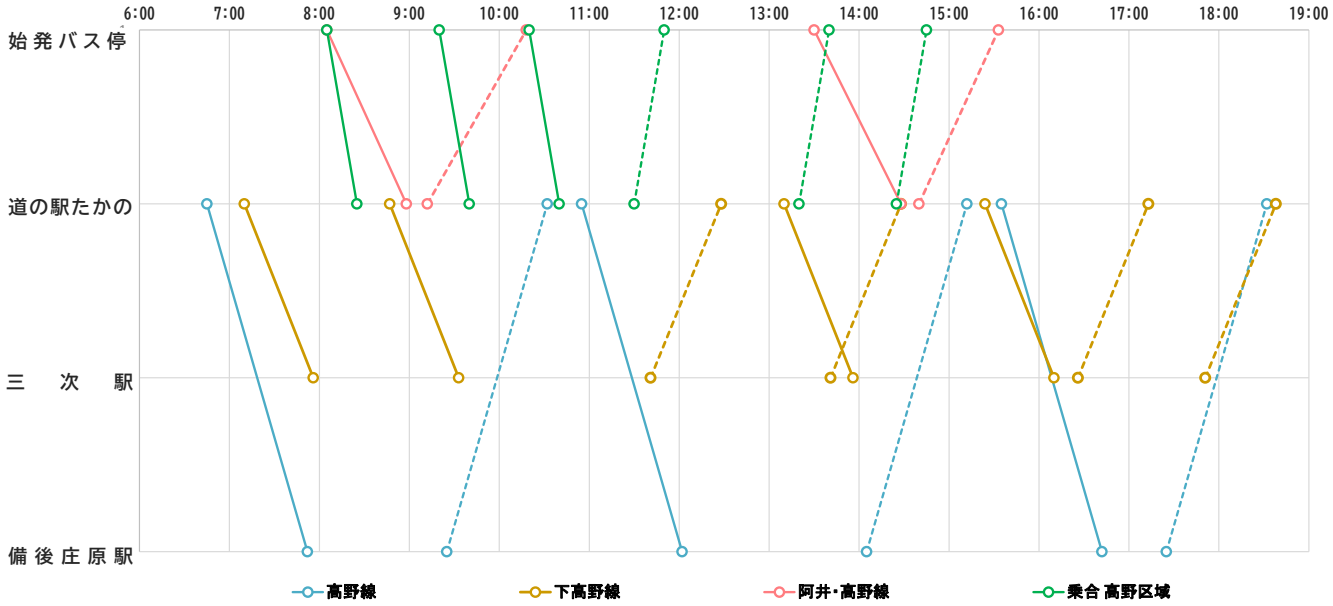
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

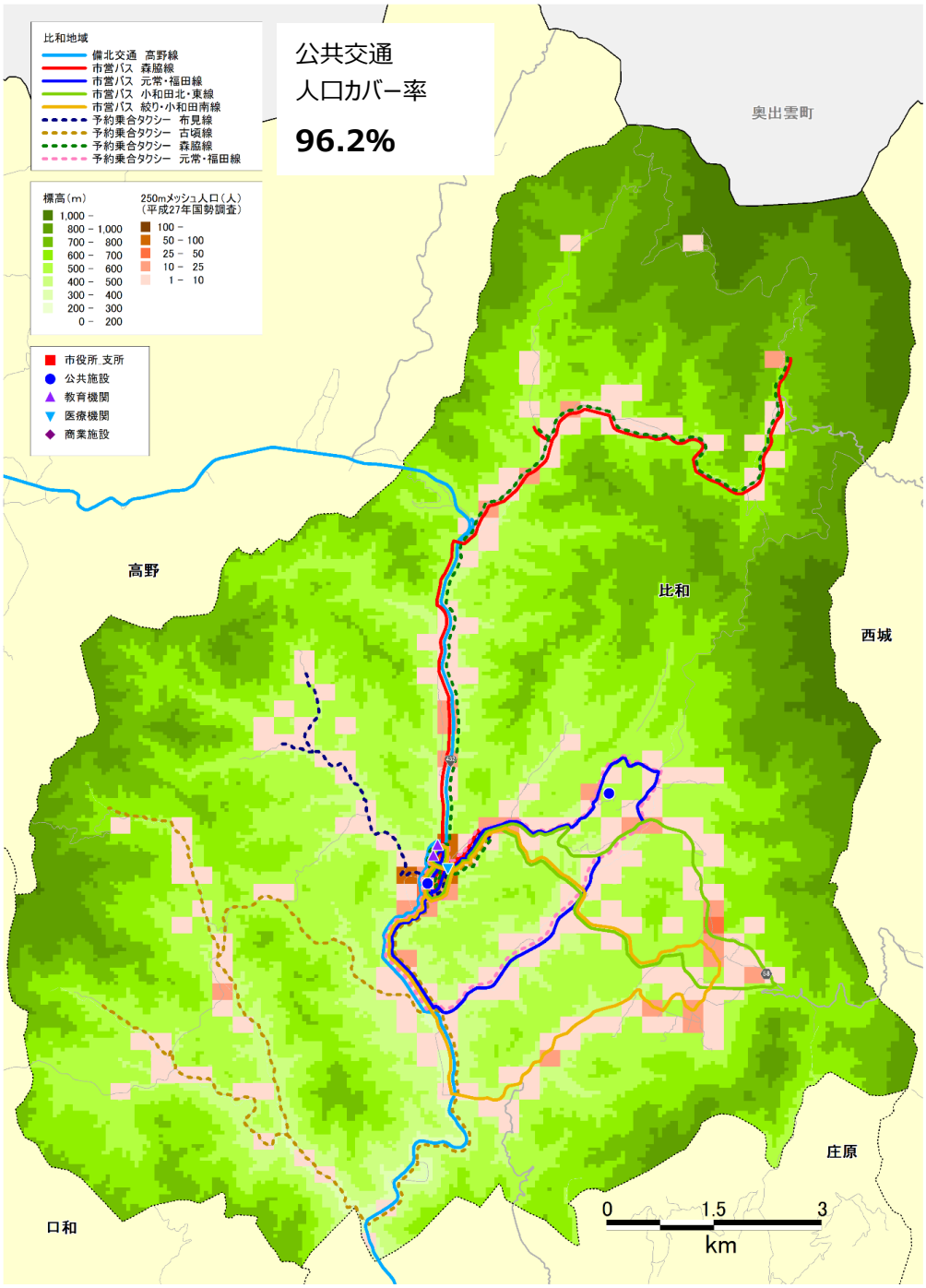


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
高野	159.18 km^2	662 世帯	1,660 人	832 人	10.4 人／km^2	50.1%	35km

（６）比和地域

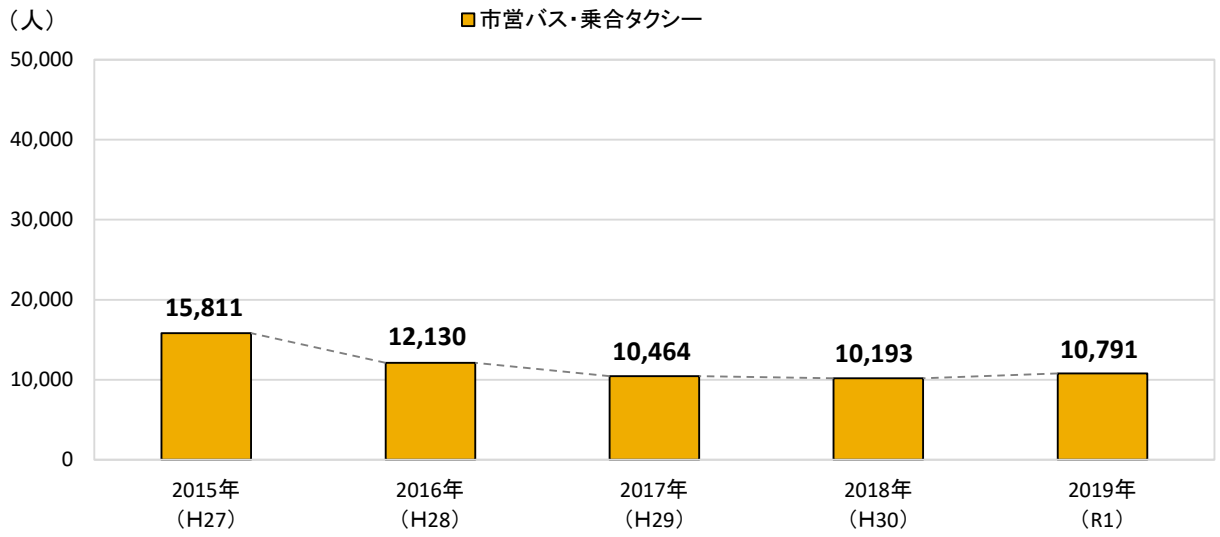
【路線の状況】


比和地域
備北交通 高野線
市営バス 森脇線
市営バス 元常・福田線
市営バス 小和田北・東線
市営バス 絞り・小和田南線
予約乗合タクシー 布見線
予約乗合タクシー 古頃線
予約乗合タクシー 森脇線
予約乗合タクシー 元常・福田線
標高（m）
1,000 －
800 － 1,000
700 － 800
600 － 700
500 － 600
400 － 500
300 － 400
200 － 300
0 － 200
250mメッシュ人口（人）
（平成27年国勢調査）
100 －
50 － 100
25 － 50
10 － 25
1 － 10
市役所_支所
公共施設
教育機関
医療機関
商業施設
公共交通
人口カバー率
96.2%
奥出雲町
高野
比和
西城
庄原
口和
0
1.5
3
km

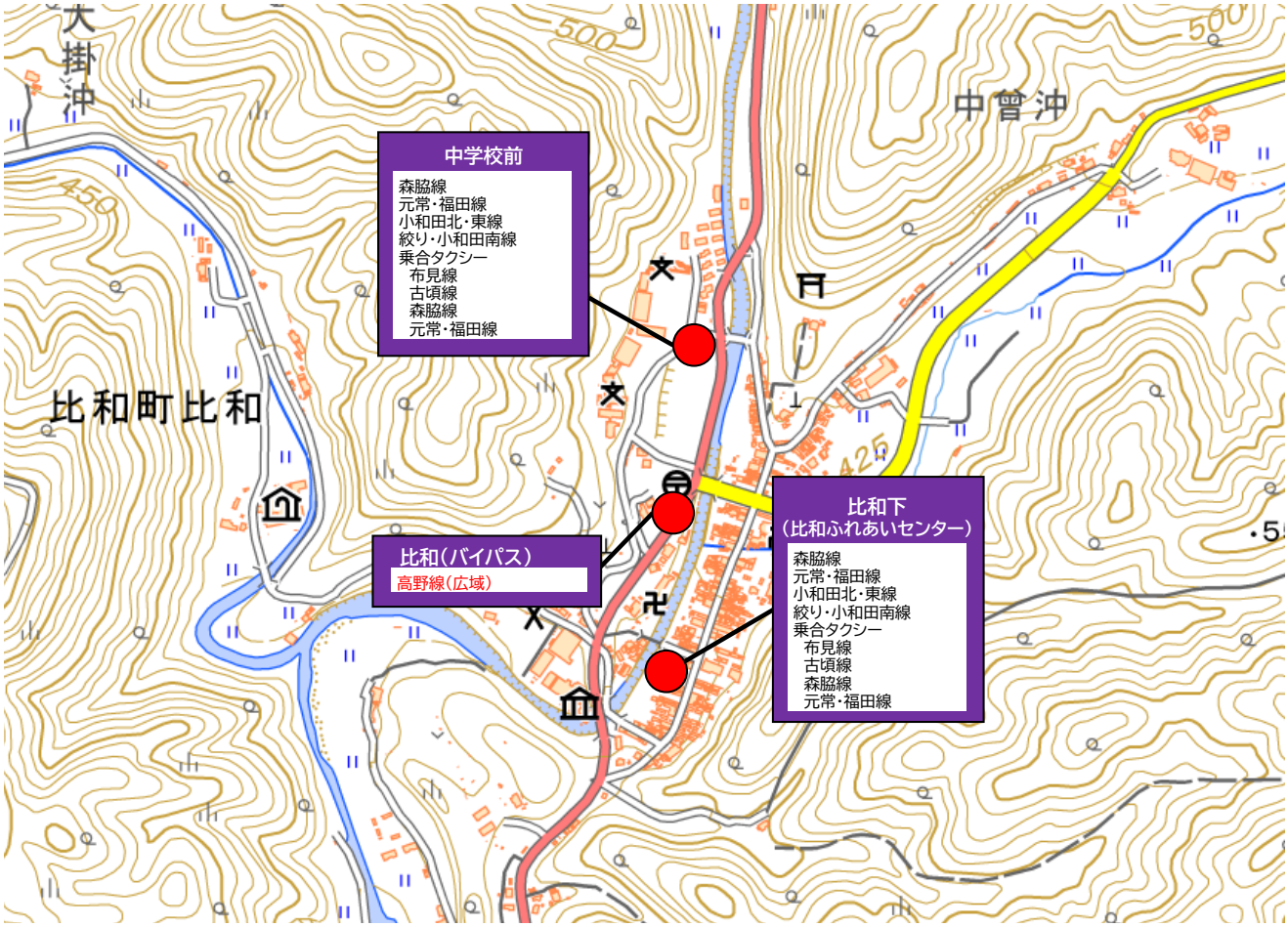
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	高野線	備北交通㈱	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	8.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
市運行生活交通路線	市営バス 79条	森脇線	比和観光㈱	定時定路線運行	比和下～越原	平日	4.0
		元常・福田線			中学校前～元常～保育所		4.0
		小和田北・東線			保育所～小和田～宇山～比和下		5.0
		絞り・小和田南線			中学校前～小和田南～保育所		5.0
	乗合タクシー 4条	布見線		予約制定路線運行	保育所～布見～保育所	平日	3.5
		古頃線			保育所～古頃下～保育所		2.0
		森脇線			保育所～越原		0.5
		福田元常線			比和下～元常～中学校前		1.0

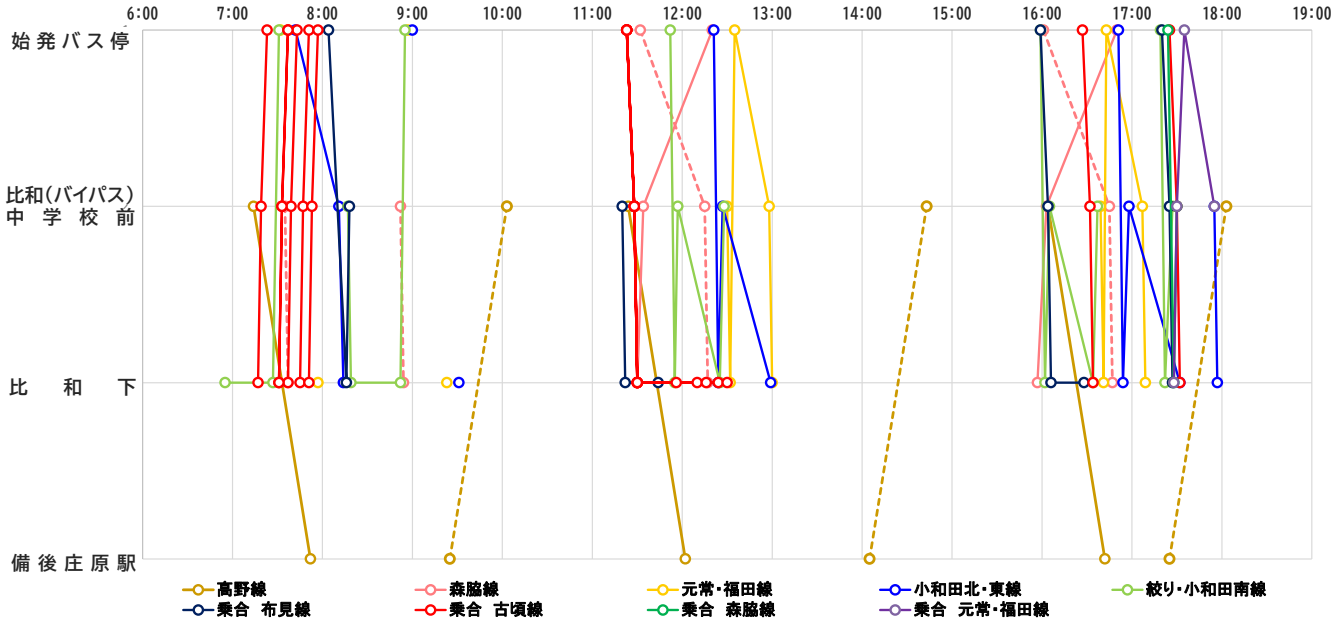
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

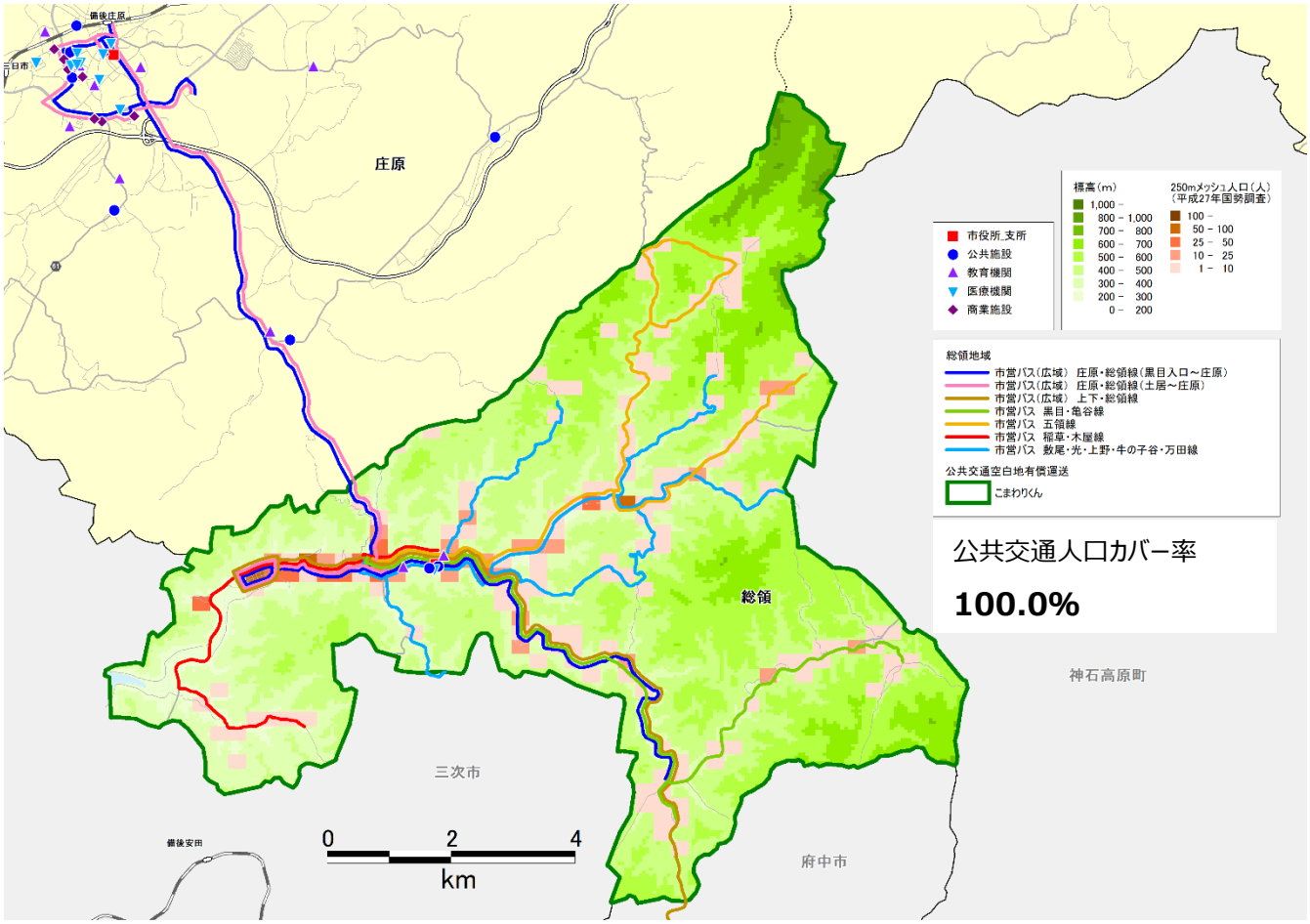


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
比和	131.30 km^2	585 世帯	1,287 人	695 人	9.8 人／km^2	54.0%	20km

（７）総領地域

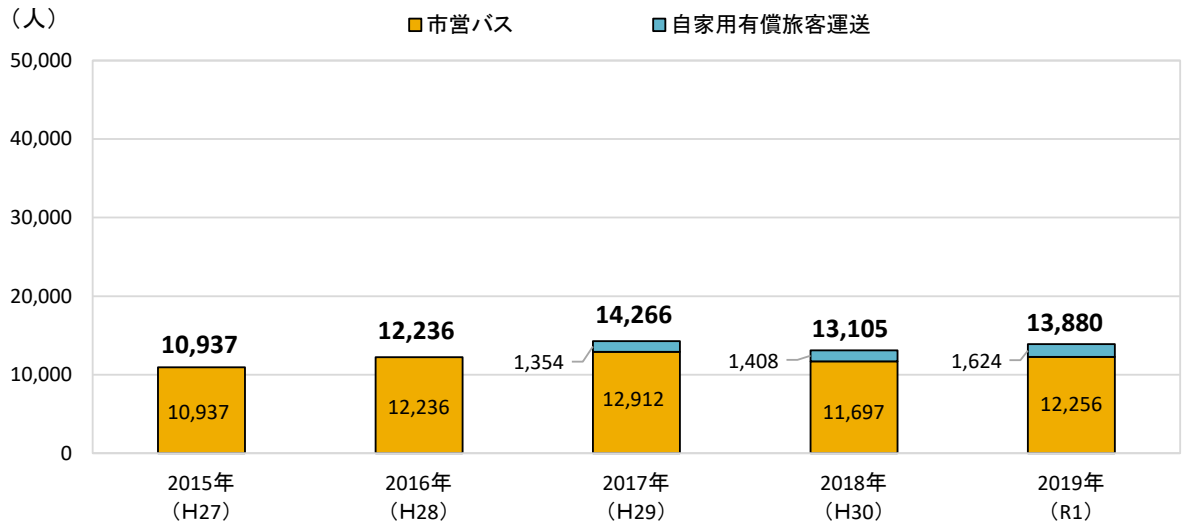
【路線の状況】



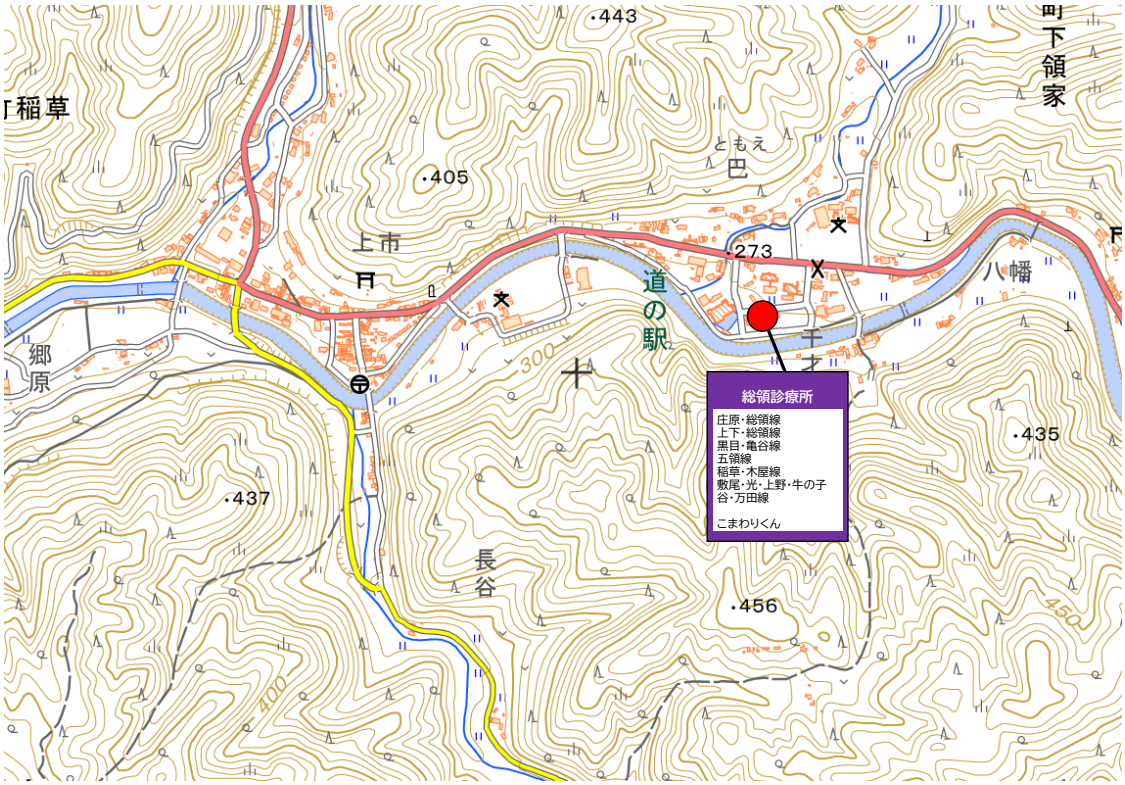
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
市運行生活交通路線	市営バス 79条	庄原・総領線	㈱里山総領	定時定路線運行	庄原～総領	毎日	3.5
		上下・総領線			総領～上下		2.0
		黒目・亀谷線			ふるさとセンター～黒目	火木金	2.0
		五領線			ふるさとセンター～五領	平日	2.0
		稲草・木屋線			ふるさとセンター～木屋	火金	2.0
		敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線			ふるさとセンター～万田	金	2.0
自家用有償旅客運送（交通空白地）	79条	こまわりくん	総領自治振興区	予約制区域運行	総領地域内全域	平日	－

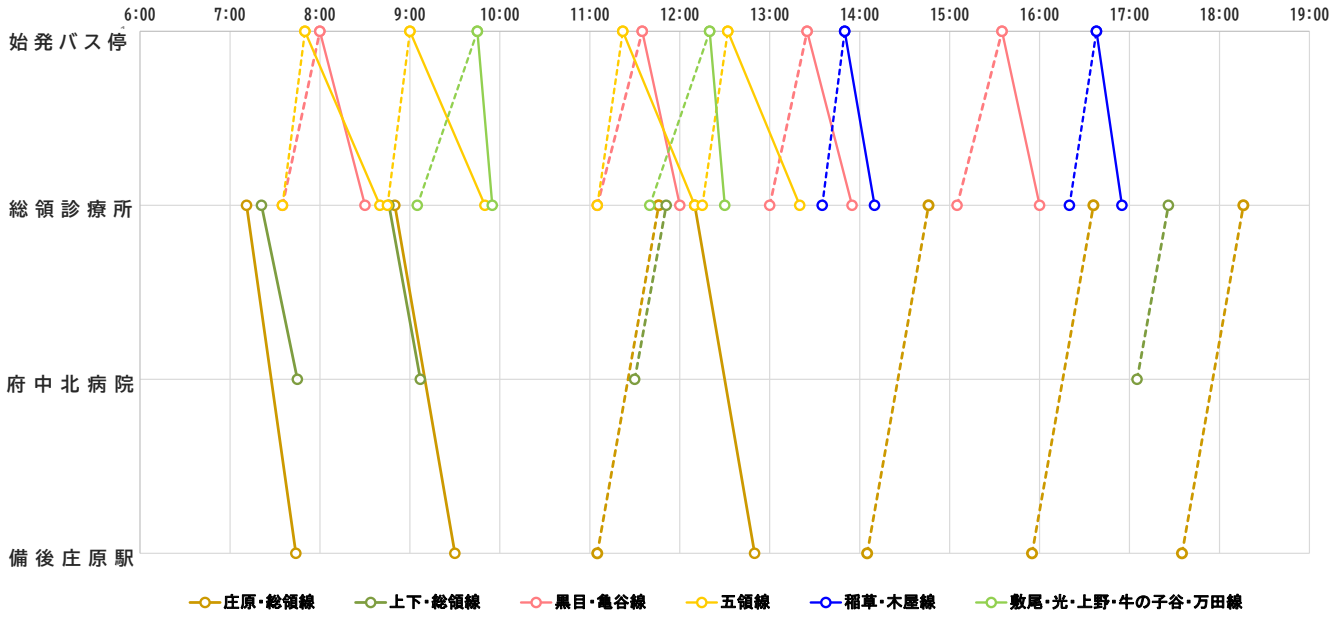
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線（広域路線）と市運行生活交通路線（地域内完結路線）の接続状況】



【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65 歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
総領	70.61 km^2	595 世帯	1,259 人	589 人	17.8 人／km^2	46.8%	11km

資料４　ヒアリング調査の概要

ヒアリング先			ヒアリング日
交通事業者	高速バス	備北交通	令和3(2021)年3月1日
	路線バス	備北交通(高速バスと同時実施)	
	市運行生活交通路線・タクシー	(庄原・西城) 石田タクシー、駅前タクシー、西城タクシー	令和2(2020)年 12 月2日
		(西城)西城交通、アラキタクシー	令和2(2020)年 11 月9日
		(東城)道後タクシー	令和2(2020)年 11 月9日
		(東城)帝釈峡タクシー	令和2(2020)年 12 月7日
		(比和・口和)比和観光、口和タクシー	令和2(2020)年 11 月 24 日
		(高野)高野交通	令和2(2020)年 11 月 27 日
		(総領)里山総領	令和2(2020)年 12 月4日
行政・関係機関	教育	庄原市教育委員会	令和2(2020)年 11 月 13 日
	福祉	庄原市社会福祉協議会	令和2(2020)年 11 月 18 日
		社会福祉法人　相扶会	令和2(2020)年 11 月 16 日
	観光	庄原観光推進機構	令和2(2020)年 11 月 16 日
		西城町観光協会	令和2(2020)年 11 月 18 日
	商業	協同組合　庄原ショッピングセンター	令和2(2020)年 11 月 26 日
		ウィル西城	令和2(2020)年 11 月 18 日
		庄原商工会議所	令和2(2020)年 11 月 26 日
		備北商工会	令和2(2020)年 11 月 18 日
自治振興区 民生委員・児童委員		庄原地域	令和2(2020)年 11 月 19 日
		西城地域	令和2(2020)年 11 月 30 日
		東城地域	令和2(2020)年 11 月 30 日
		口和地域	令和2(2020)年 11 月 25 日
		高野地域	令和2(2020)年 11 月 27 日
		比和地域	令和2(2020)年 11 月 24 日
		総領地域	令和2(2020)年 11 月 25 日

資料５　用語解説

No.	用語	解説
1	生活交通	地域住民の通勤・通学、通院・買物等の日常生活に必要な移動について、利用される公共交通機関をいう。
2	地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
3	地域旅客運送サービス	地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービスをいう。交通手段としての輸送サービスに加えて、利便性の向上や輸送の維持を図るためのサービスを含む。
4	MaaS (Mobility as a Service)	ICT（情報通信技術）活用により交通をクラウド化し、公共交通か否か、また運営主体に関わらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつながる新たな移動の概念。
5	グリーンスローモビリティ	電動で時速 20km 未満で走行する4人乗り以上の車両。
6	AI デマンド	予約によって運行するデマンド交通において、予約状況に応じて AI（人工知能）が効率的なルートを選定する仕組み。
7	モビリティ・マネジメント	1人1人が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
8	PTC	Parents（保護者）、Teachers（先生）、Children（児童）の略。
9	二次交通	拠点となる鉄道駅や空港から目的地までの交通のこと。主にはバスやタクシーなどがその役割を担う。
10	デジタルサイネージ	紙媒体のポスター等に代わり、電光掲示やディスプレイによって情報発信を行う機械のこと。バスの位置情報を示す時などに用いられる。
11	BUSit	路線バスの到着情報を簡単にリアルタイムで知ることができるインターネットサービス。スマートフォン、タブレット、パソコンなどを使用し、バスの到着時刻や走行位置、最寄りのバス停を、バス停のほか、自宅、会社、外出先等どこからでも、いつでも無料で確認できる。 「BUSit」ステッカーのあるバス停では、スマートフォンなどで QR コードを読み取ることで、そのバス停に到着するバスの到着時刻が確認できる。
12	PASPY	主に広島県内で利用できる交通系 IC カード。
13	IoT 技術	Internet of Things（モノのインターネット）の略。あらゆる機械などをインターネットで連携させ、利便性を向上させたり、効率化を図ったりするための技術。
14	ビッグデータ	一般的なデータベースソフトウェアが把握・蓄積・運用・分析できる能力を超えたサイズのデータのこと。

No.	用語	解説
15	区域運行	固定の路線・停留所を持たず、需要によってルートや乗降場所を変更する運行方法のこと。
16	QOL(Quality of Liffe)	「生活の質」と訳される。生きる上での満足度を表す指標の1つ。
17	DX(デジタルトランスフォーメーション)	デジタル技術を浸透させることで、人々の生活をより良いものへ変革すること。
18	平均乗車密度	1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均したもの。

資料６　庄原市地域公共交通会議、同ワーキング会議　委員名簿

庄原市地域公共交通会議 委員名簿

号	要綱で規定する委員	組織・役職等	役職	氏名
(1)	一般旅客自動車運送事業者の代表者	備北交通(株)	代表取締役社長	山根　英徳
		広島県タクシー協会北部支部	支部長	石田　光雄
(2)	住民又は利用者	庄原市自治振興区連合会	会長	井上　清憲
		庄原市地域女性団体連絡協議会	副会長	岡﨑　輝子
		庄原市老人クラブ連合会	副会長	森木　萬利
		庄原市 PTA 連合会	副会長	深川　尚子
		広島県立庄原格致高等学校 PTA	事務局長	山本　尚
		庄原市民生委員児童委員協議会	会長	田村　富夫
(3)	広島運輸支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局	主席運輸企画専門官	米田　正裕
(4)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が加入する団体の代表者	私鉄中国地方労働組合備北交通支部	執行委員長	土井　弘文
(5)	広島県警察庄原警察署長又はその指名する者	庄原警察署	交通課長	田原　尚樹
(6)	鉄道事業者	西日本旅客鉄道(株)広島支社	企画課長	山本　直人
(7)	道路管理者	庄原市環境建設部	部長	伊本　浩之
(8)	観光団体の代表者	庄原観光推進機構	代表理事	土井　幹雄
(9)	商工団体の代表者	庄原商工会議所	会頭	佐々木　満
		備北商工会	会長	石川　芳秀
		東城町商工会	会長	後藤　茂行
(10)	学識経験を有する者	国立米子工業高等専門学校	教授	加藤　博和
(11)	広島県の職員	広島県地域政策局地域力創造課	課長	山田　和孝
(12)	市の職員	庄原市生活福祉部	部長	森岡　浩
(13)	その他市長が必要と認める者	庄原市地域福祉ネットワーク会議	会長	尾野　素子

令和3年2月 26 日現在

庄原市地域公共交通会議ワーキング会議　委員名簿

組織・役職等	役職	氏名
備北交通㈱	業務課係長	稲垣　匡彦
㈲石田タクシー	取締役	石田　直彦
口和自治振興区	区長	清水　孝清
庄原市地域女性団体連絡協議会	副会長	岡﨑　輝子
庄原市民生委員児童委員協議会	会長	田村　富夫
米子工業高等専門学校	教授	加藤　博和
庄原商工会議所	経営指導員	平田　貴則
庄原観光推進機構	副本部長	糸原　秀晴
相扶園	副園長	尾野　義顕
第四次産業革命日本センター		川崎　雅史
呉工業高等専門学校	教授	神田　佑亮
一般社団法人総領自治振興区	事務局長	中田　博章
庄原市企画振興部企画課	係長	田部　伸宏
庄原市生活福祉部高齢者福祉課	主任主事	今村　俊洋
庄原市教育委員会教育総務課	係長	関　浩樹
庄原市生活福祉部市民生活課	課長	毛利　久子

資料７　庄原市地域公共交通会議、同ワーキング会議開催状況

会議名	回次	日付	議題
庄原市地域公共交通会議	第1回	令和2年7月 20 日(月)	●説明 (1)庄原市における地域公共交通会議・法定協議会の運営について (2)公共交通会議財務規程等 ●報告事項 (1)庄原市の生活交通の現状等 (2)系統別実績 ●協議事項 (1)地域内フィーダー系統確保維持計画について (2)夏休みこども乗り放題パスについて (3)庄原市地域公共交通計画(仮称) (4)ワーキング会議の構成について (5)令和2年度予算(案)について
	第2回	令和2年 10 月 30 日(金)	●協議事項 (1)「庄原駅」停留所の新設に伴う運賃の設定について (2)予約型バス(デマンドバス)運行実験事業(令和2年度庄原 MaaS 検討協議会実施事業)の実施について ●報告事項 (1)庄原市地域公共交通計画の策定方法について (2)10／7開催　第1回ワーキング会議報告
	第3回	令和3年2月 26 日(金)	●協議事項1(道路運送法関係) (1)こども乗り放題パスについて (2)学生エリアパス “ちょこっとパス”について (3)東城地域廃止代替バスの経路変更について (4)地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について ●協議事項2 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律関係) (1)庄原市地域公共交通計画(案)について
	第4回	令和3年3月 26 日(金)	●協議事項 (1)庄原市地域公共交通計画(素案)について

庄原市地域公共交通会議ワーキング会議	第1回	令和2年 10 月7日（水）	●ワーキング会議と交通会議の関係や計画策定について ●現計画について ●ワーキング
	第2回	令和2年 11 月 13 日（金）	●前回の振り返り ●庄原市内の地域公共交通の現状 ●日本各地での参考となる事例の紹介 ●ワーキング
	第3回	令和2年 12 月 11 日(金)	●前回の振り返り ●ヒアリング結果の共有 ●市の交通を取り巻く課題 ●施策の取組方針 ●話題提供 ●ワーキング
	第4回	令和3年3月 22 日(月)	●庄原市地域公共交通計画(素案)について