

これまでのワーキング会議での検討を踏まえた 庄原市地域公共交通計画（骨子案）について

第4回ワーキング会議資料(案)

これまでのワーキング会議のふりかえり、
地域公共交通の目指す姿、計画の方針等

回数	開催日	テーマ	成果
第1回	7月30日	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通の現状と課題● 公共交通の可能性● 公共交通によって実現したいこと	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通を取り巻く課題に対して共通認識を図ることができた● 公共交通の可能性と、公共交通によって実現したいことについて、参加者の立場や関わりのある地域によって異なる様々な意見を得ることができた
第2回	8月19日	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通の役割● 望ましい公共交通の姿	<ul style="list-style-type: none">● 「公共交通の役割」と「望ましい公共交通の姿」を明確化し、共通認識を図ることができた● 戦略を考える上での視点や、施策・事業(案)を検討するにあたってのキーワードを得ることができた
第3回	9月8日	<ul style="list-style-type: none">● 戦略を実行するための施策・事業(案)● 戦略・施策に取り組むにあたっての課題、解決すべきこと	<ul style="list-style-type: none">● 戦略や施策・事業(案)に対する新たな視点や、追加すべき事項を得ることができた● 住民アンケート調査において検証する仮説(ドアツードア型の地域内交通の拡大、乗り継ぎ拠点の機能向上、乗り放題フリーパスの導入、住民が担い手となる移動サービスの導入等)を抽出することができた

- 戦略として、まちづくりの連動や観光との連携、地域住民とのコミュニケーションに関する要素を目指す姿や戦略に追加
- グループワークにおけるテーブルごと(地域別)の意見を事業・施策(案)に追加
- これまでの議論をもとに、庄原市における公共交通の目指す姿(基本的な方針)を設定

テーブル	グループワークにおける主な意見
庄原・総領	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各地域の資源の総動による人と車両の有効活用 ■ 交通事業者への支援 ■ 儲かる公共交通にするための取組 ■ 多様な交通手段を一元的した情報発信 ■ 各地域のサロンやイベントでの公共交通の有効活用 ■ 児童・生徒の習い事・塾等での公共交通の活用 ■ 市街地の循環バスの運行時間帯見直しと車両の適正化 ■ 観光・福祉との連携
東城・西城	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用しやすい料金体系 ■ わかりやすさの向上、情報の一元化 ■ デマンドタクシーやスクールバス等の今ある交通手段の活用・横展開 ■ 拠点機能の強化、自治振興センターのハブ化 ■ 利用者の声を聞き取ることのできる仕組み ■ 自家用車を活用の仕組み構築、安心な制度設計(保険や報酬等) ■ 夜間の移動手段確保
高野・比和・口和	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用車についてで乗車できるライドシェアの取組 ■ ライドシェアについて運営(福祉との連携)、安全管理の集中化 ■ バスのない時間帯(空白時間帯)のライドシェア ■ 貨客混載の実施(道の駅への出荷) ■ 地域交通における推進母体整備や地域交通のコーディネーターの配置 ■ 新たな決済手段(なみか決済の実用化、すぐに払える仕組み) ■ 土日やイベント時の移動手段確保

これまでのワーキング会議で提示した公共交通の問題点と課題を分解して次の形に整理しました。

公共交通の問題点(第1・2回会議より)

《問題点1》 移動需用・環境

- 運転免許返納者の公共交通利用移行の困難さ
- 地域に商店がない等の買い物環境の不足
- 自家用車での移動、公共交通離れ

《問題点2》 公共交通へのアクセス性

- バス停までの移動困難(高齢者のアクセス問題)
- 地域内移動の不便さ
- 移動手段充実度の地域差

《問題点3》 公共交通の運行サービス

- 乗合タクシーの時間制限・制約
- 土日祝日の公共交通不足
- 夜間交通手段の不足
- 高校生の部活後のバス利用困難

《問題点4》 情報提供

- 交通情報の一元化不足(庄原市内の交通ルートが分散)
- 交通手段の検索・情報取得の困難

《問題点5》 運行体制・交通資源

- 運転者不足深刻化と車両維持費負担の大きさ
- 介護サービス利用者の公共交通利用の困難さ
- 乗り継ぎの不便さ(事業者間の連携不足)
- 車両台数不足(早いもの勝ちの状況)

問題点に対応する課題(第2回会議より)

課題1.人口構造や産業構造、認識の変化への対応

課題2.新たな需要の掘り起こし

課題3.需要の平準化

課題4.福祉・教育などの分野との役割分担

課題5.地域の拠点機能の充実

課題6.山間部やバス路線から離れた地区の利便性確保

課題7.乗り継ぎの負担軽減

課題8.夜間や休日の移動手段の確保

課題9.公共交通の運行効率化

課題10.新たな技術・知識の活用

課題11.公共交通に関するわかりやすい情報の提供

課題12.公共交通の現状や今後の取組への理解促進

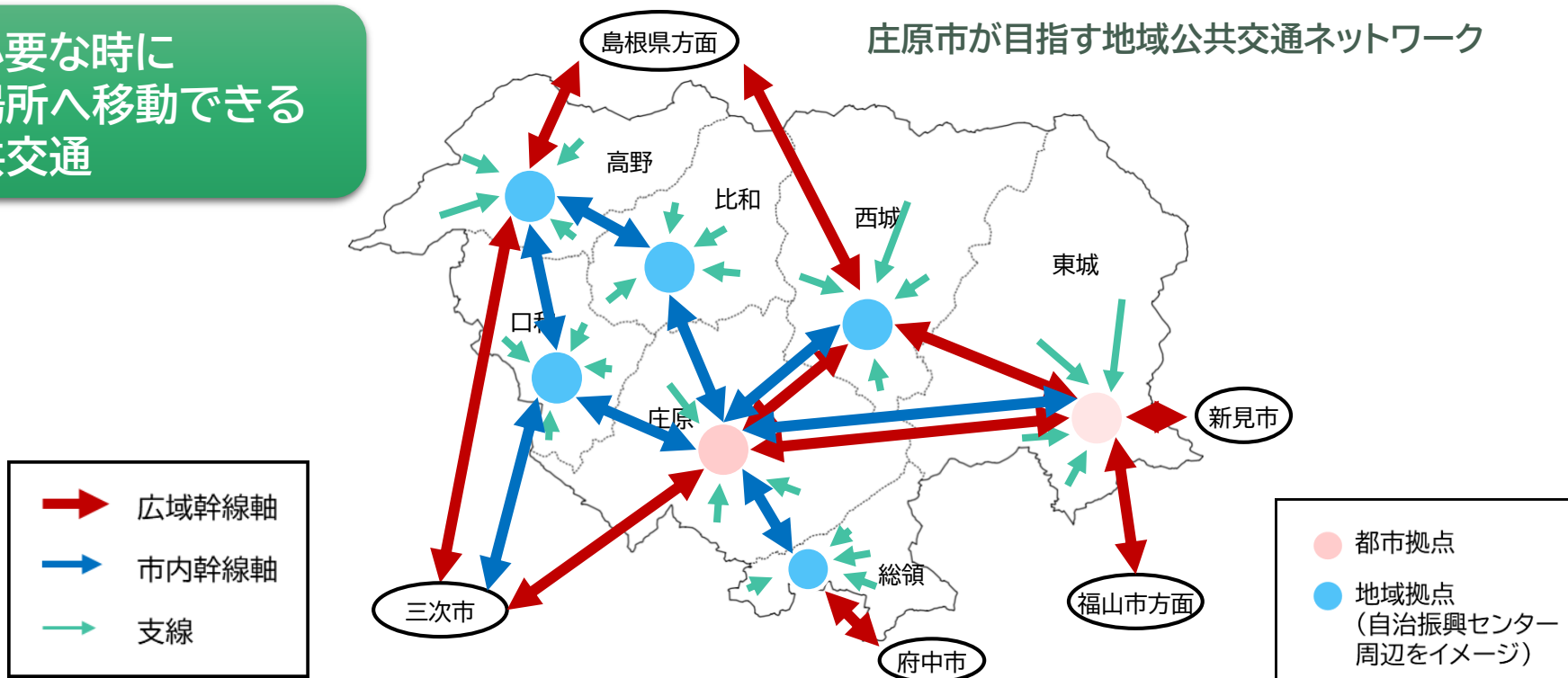
課題13.運転手の不足や高齢化への対応

課題14.タクシーなどの車両台数不足への対応

課題15.市の公共交通に対する財政支出の抑制

1. 公共交通により社会参加の機会が確保され、市民が生きがいを持って元気に暮らしている
2. 公共交通によって外出回数が増え、人々の交流が促進されることで、まちが賑わっている
3. 公共交通を使って通学・通勤や通院、買い物の目的で移動できる、地域の特性に応じた柔軟な交通サービスが提供されている
4. 夜間や休日にも公共交通を利用して外出・移動・帰宅できる
5. 公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる
6. 多様な主体が連携・協働によって、公共交通が持続可能なものとなっている

誰もが必要な時に
必要な場所へ移動できる
地域公共交通



1 公共交通により社会参加の機会が確保され、市民が生きがいを持って元気に暮らしている

移動手段がないことにより、地域の行事やサークル活動、ボランティア活動などへの参加が困難になります。特に高齢者にとって、これらの活動は社会とのつながりを保ち、役割や生きがいを感じる重要な機会です。公共交通が利用できず、家族の送迎も頼めない場合、こうした活動への参加を諦めざるを得ません。この状況は、社会参加機会の喪失、ひいては社会とのつながりの希薄化や生活の質(QOL)の低下を招くこととなります。

そのような状況を避けるためには、公共交通により外出・社会参加の機会を確保し、生活の質の向上を図ることが不可欠です。市民一人ひとりが社会参加を通じて生きがいを持ち、健康で元気に暮らし続けられるまちの実現を、公共交通の側面からも目指していきます。

2 公共交通によって外出回数が増え、人々の交流が促進されることで、まちが賑わっている

公共交通の課題として「公共交通の利用方法がわからない」「利用に不安がある」という地域の声がありました。また、令和5年3月に備後庄原駅周辺整備により待合環境が改善されましたが、拠点への移動手段そのものが不足しているため、拠点の賑わい創出までには至っていません。さらに、観光客の二次交通としての利用も限定的であり、観光資源を活かした交流人口の拡大が十分に図れていません。このことから公共交通が単なる移動手段としてのみ認識され、地域の愉しみや交流を生み出すツールとして活用されていないことが、まちの賑わい創出を妨げています。

庄原MaaS検討協議会の実証実験では、観光と公共交通の連携可能性が示されており、今後はこのような連携を推進することが求められます。また、拠点の待合環境はそこに集まることで快適に過ごせ、人々が交流できる等の「バスや鉄道を待つ」以外の付加価値が拠点の賑わいに大きく影響するものだと考えられます。このように、公共交通を単なる移動手段から、地域の愉しみや交流、観光二次交通に活用できるツールへと転換を目指し、賑わいのあるまちづくりに貢献できる公共交通を目指します。

3 公共交通を使って通学・通勤や通院、買い物の目的で移動できる、地域の特性に応じた柔軟な交通サービスが提供されている

庄原市は平成17年に1市6町が合併して誕生した広大な市域を持ち、旧市町ごとに人口密度、産業構造、地理的条件が大きく異なる多様な地域特性を有しています。現在、市民タクシーやデマンド型乗合タクシーの導入等を推進しているものの、広大な市域の中で公共交通が使いにくい地域が存在し、地域によって公共交通機関のサービスレベルに差が生じている状況です。

すべての市民が居住地に関わらず自立した生活を送り、健康で安心して暮らせるまちを実現するためには、画一的なサービスではなく、それぞれの地域特性を活かした公共交通モデルを構築していく必要があります。庄原・西城・東城を結ぶJR路線や地域間を結ぶ既存の路線バスをより使いやすいものに改善するとともに、地域内の交通については乗合タクシーや市民タクシー、地域主体による輸送サービス(地域の力)等を組み合わせることで充実を図ることができます。

このような視点を重視し、自宅付近から地域拠点(ドアツードアも含めて)、地域拠点から都市拠点へとつなぐネットワークを構築し、通勤・通学や通院、買い物といった日常生活に必要な移動を、地域に適合した交通手段で支えていく必要があります。

4 夜間や休日にも公共交通を利用して外出・移動・帰宅できる

現在の市内の公共交通は平日を中心に運行しており、早朝・夜間の運行がない、土日祝日のバスが運休又は減便となる等、運行時間帯や曜日に制約があります。このため、夜間の飲食店利用や休日の地域イベントへの参加、観光客の公共交通による市内への来訪及び周遊が困難であり、自家用車への依存につながっています。

このような状況の中、庄原MaaS検討協議会の取組として、ライドシェアの仕組みを活用した夜間ライドシェア「よるくる」の実証運行を令和6年度から実施しており、夜間や休日の交通空白・供給不足に対して課題解決の方向性を示しています。

時間や曜日に縛られず自由に移動し、余暇や交流を楽しめる活力あるまちを実現するために、今後は自家用車等の有効活用を含めた各種実証等の成果を踏まえ、多様な生活スタイルや生活時間、観光需要に対応した「使われる公共交通」にしていくことが求められます。

5 公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる

市外の高等学校への通学、高度医療機関への通院、大型商業施設での買い物、専門的なサービスの利用等、庄原市内では対応できない移動のニーズが存在しています。こうしたニーズへの対応と、観光を含めた市外から人を呼び込む視点から、三次市等の近隣市町や広島市等への広域交通の確保は重要です。

現在の広域交通は、JR芸備線・木次線や備北交通の高速バスが主軸となっていますが、特にJR路線は1日の運行本数が限定的です。このような状況下において、令和7年7月から令和8年3月にかけてJR芸備線では土休日の臨時列車を増発する実証実験を実施しています。この取組を市民の利用促進につなげるとともに、JR路線の有効活用に向けた働きかけを継続し、高速バスとの連携強化、市内交通との接続改善を図る必要があります。

6 多様な主体が連携・協働によって、公共交通が持続可能なものとなっている

現在の庄原市では、運転者不足や運転者の高齢化という供給側の問題や公共交通に対する公的負担増加が顕著です。このような現状の中で、将来にわたって公共交通を維持していくことが課題となっています。

課題解決ためには従来の枠組みを超えた取組が不可欠です。交通部門だけでなく、福祉、教育、観光、まちづくりなど他分野と連携し、地域住民が主体的に関わる必要があります。

庄原市には、自治振興区を中心に地域課題を主体的にとらえる活動や、庄原MaaS検討協議会等の様々な関係者が関わっていく事業の土台が既に存在しています。これらを活用し、他分野や地域との連携・協働、及び行政の適切な関与により、庄原市の公共交通が地域に根ざした持続可能なものとなるよう「公共交通を支える体制」を構築していく必要があります。

別紙(体系図)を参照

戦略と事業（案）

【計画の推進体制】

庄原市地域公共交通会議

役割

- 地域公共交通計画の策定及び変更の審議・決定
- 計画に掲げられた評価指標等の検証
- 運行形態・運賃等の協議・決定

構成員

交通事業者、沿線住民代表、学識経験者、国土交通省、広島県、関係者 等

庄原市地域公共交通ワーキング会議

役割

- 計画に掲げられた評価指標等の検証
- 公共交通改善案(ダイヤ・接続改善等)の調整
- 新規事業の具体的な内容検討、進捗管理 等

構成員

交通事業者、地域関係者や関係主体、学識経験者 等
(現在のワーキング会議委員を想定)

《新規》地域別公共交通運営協議会(仮称) ※任意組織

役割

- 地域の課題・地域特性に応じたサービス検討
- 各種取組企画・実施と利用促進等の検討・実施支援
- 地域別アクションプランの策定・進捗管理 等

構成員

各地元の交通事業者、地域関係者や関係主体、地域住民代表 等

【戦略1】 地域に適した交通モデルの構築

戦略	【戦略1】 地域の輸送資源の活用							
概要	既存の地域公共交通の見直し・拡大、新技術(ITやMaaSの仕組み)や地域にある様々な輸送手段(タクシー、スクールバス、福祉車両、住民の自家用車等)等を活用し、地域に適した交通サービスを充実させる							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 地域住民 その他関係者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
			○		○			

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業1-1】 多様な交通モードによる地域内交通(支線) の構築

- 市民タクシーの制度改善と運行拡大
- 乗合タクシー(デマンド交通)の見直しや運行拡大
- IT活用による運行範囲・ルート等の最適化
- 複数地域での広域デマンド運行検討
- グリーンスローモビリティ、自動運転技術の導入検討

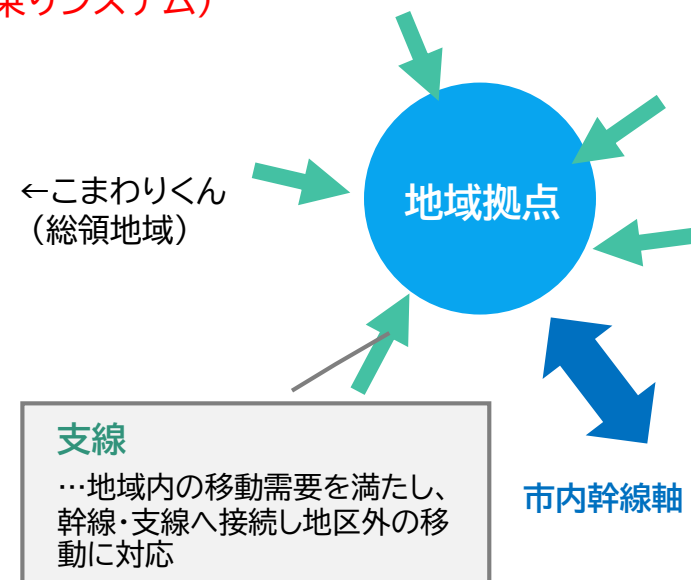


↑アプリ配車のデマンド交通(庄原MaaS)



【事業1-3】 移動需要のコーディネート

- 目的地との連携やITの活用、地域イベント等との連携による需要が少ない時間帯の移動創出
- 住民同士の相乗りマッチングの仕組み(ついで便・相乗りシステム)



【事業1-2】 公共交通以外の輸送資源の活用

- 自家用車を活用した交通空白や公共交通の供給不足への対応(公共ライドシェアや無償運送の活用)
- スクールバスの空き時間の活用
- 施設等の車両共有(福祉、公共施設等)や地域団体・企業の協力による輸送

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
多様な交通モードによる地域内交通(支線)の構築	市民タクシーの制度改善と運行拡大 乗合タクシーの見直しや運行拡大 IT活用による運行範囲・ルート等の最適化	R8年度より調整が整った地域から順次拡大				
	複数地域での広域デマンド運行検討 グリーンスローモビリティや自動運転技術の導入検討	調整・検討				実証運行等の実施
公共交通以外の輸送資源の活用	自家用車を活用した交通空白や公共交通の供給不足への対応 (公共ライドシェアや無償運送)	夜間ライドシェア「よるくる」の運行継続 上記の仕組みを活用した他地域への横展開				
	スクールバスの空き時間の活用 施設等の車両共有(福祉、公共施設等)や地域団体・企業の協力による輸送	調整・検討	調整が整った地域から順次実施			
移動需要のコーディネート	目的地との連携やITの活用、地域イベント等との連携、時間帯の移動創出 住民同士の相乗りマッチングの仕組み	調整・検討	調整が整った地域から順次実施			

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 個別の移動ニーズの把握・調整、システム導入等に関わるコスト
- 高齢者等のデジタルツール利用への抵抗感、事前予約の手間による利用意識の低下
- スクールバス、福祉車両等の輸送事業に活用できる車両の空き状況の把握
- 自家用車を活用した輸送に対する仕組みの構築(安全管理・責任体制の整備、地域住民との合意形成等)
- 移動需要のコーディネートを担う人材・組織の不在

戦略	【戦略2】 拠点の機能強化							
概要	各地域の自治振興センター周辺等を交通の結節点として整備し、地域内移動の起点・終点機能、交通機関同士の接続を充実させるとともに、都市拠点においては広域連携の玄関口としての機能を強化する							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 その他関係者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	活用した地域拠点を公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
			○	○	○	○		

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業2-1】 交通結節点における利用環境整備

- 鉄道駅の待合環境整備
- 交通結節点におけるバリアフリー化の推進や学習スペースの設置等、児童・生徒が待てる(集まる)環境整備
- 異なる交通モード間の乗り継ぎ時間短縮、乗り継ぎ案内の強化・改善

【事業2-2】 自治振興センター等の交通拠点化

- 各地域の自治振興センター等を交通の拠点・交通結節点として位置づけて整備(待てる環境の整備、待合スペースにおける情報提供機能の充実、催しとの連携等)

【事業2-3】 移動需用の創出

- 市民向け公共交通の乗り放題フリーパスの導入
- 商業施設・飲食店との連携割引
- イベント時の臨時便運行



▲ 備後庄原駅の待合スペース (待てる環境・拠点のイメージ)



▲ 鉄道とバスが共通で利用できる乗り放題パス(JR西日本)

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
交通結節点における利用環境整備	鉄道駅の待合環境整備 交通結節点における環境整備	調整・検討		調整が整ったものから順次実施		
	異なる交通モード間の乗り継ぎ 時間短縮、乗り継ぎ案内の強化・改善	調整が整った路線から段階的に実施				
自治振興センター等の交通拠点化	各地域の自治振興センター等を交通の拠点・交通結節点として位置づけて整備	調整・検討		調整が整ったものから順次実施		
移動需用の創出	市民向け公共交通の乗り放題フリーパスの導入	調整・検討		実施(試行)		
	商業施設・飲食店との連携割引イベント時の臨時便運行	調整が整い次第、検討・実施				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 自治振興センター等の交通拠点化、待合環境整備(待合所、トイレ、駐車場等)の財政負担
- 拠点に集約する移動需要そのものの不足
- 拠点周辺の商業・サービス機能の衰退
- 拠点への移動手段(支線)や移動需要創出のためのコンテンツ

【戦略3】 拠点間を結ぶ公共交通軸の確保・強化

戦略	【戦略3】 拠点間を結ぶ公共交通軸の確保・強化							
概要	拠点間を結ぶ市内幹線軸や広域幹線軸を維持・確保するとともに、その連携や利便性の向上を図る							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
				○	○			

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業3-1】 都市拠点における回遊性向上

- 循環バスの運行見直し
- 主要施設(病院・商業施設・公共施設)への接続改善、通院や買い物、通学等ニーズに合わせた運行頻度の見直し等

【事業3-2】 都市拠点へのアクセス性向上

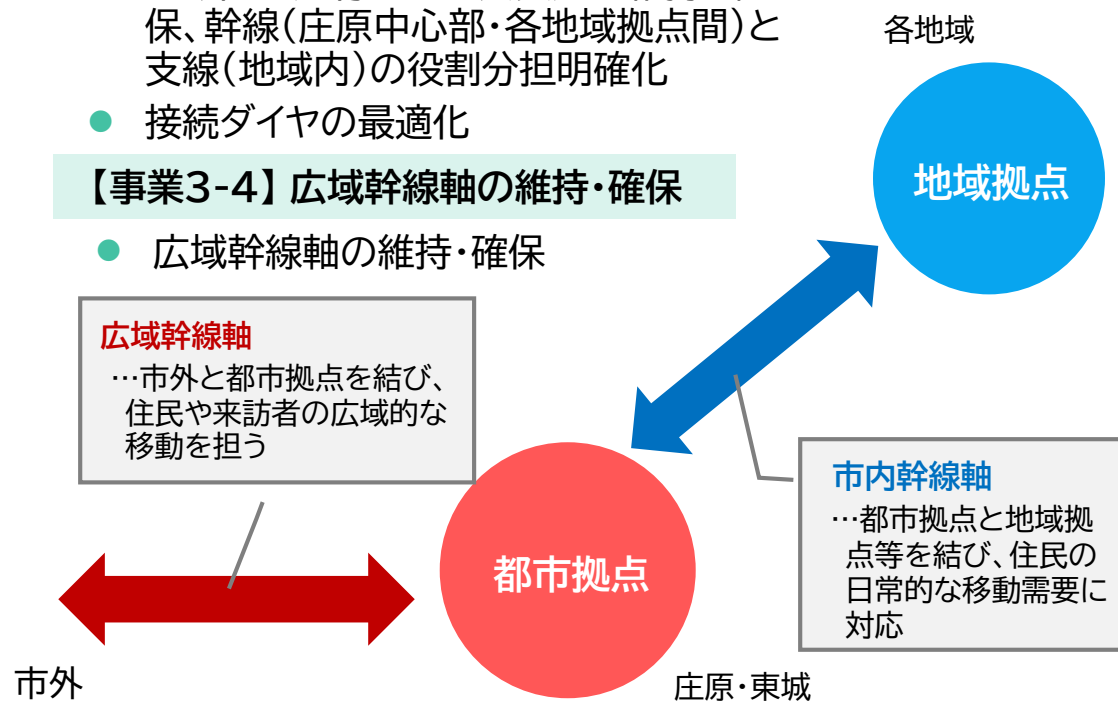
- 各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実(朝夕通勤・通学時間帯等)、買い物・通院時間帯に合わせた運行
- パークアンドライド駐車場の整備、自転車やシェアカーのレンタル事業等との連携
- 中心部周辺での乗降場所の充実

【事業3-3】 幹線・支線の連携強化

- 地域間を運行する公共交通の維持・確保、幹線(庄原中心部・各地域拠点間)と支線(地域内)の役割分担明確化
- 接続ダイヤの最適化

【事業3-4】 広域幹線軸の維持・確保

- 広域幹線軸の維持・確保



【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	
都市拠点における回遊性向上	循環バスの運行見直し	調整・検討 	見直し実施 				
	主要施設への接続改善、運行頻度の見直し	調整が整った路線から段階的に実施 					
都市拠点へのアクセス性向上	各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実	調整・検討 	調整が整った路線から順次実施 				
	中心部周辺での乗降場所の充実 パークアンドライド駐車場整備、 自転車やシニアカーのレンタル事業等との連携 等	調整が整った施設等から実施 					
幹線・支線の連携強化	地域間を運行する公共交通の維持・確保 接続ダイヤの最適化	継続実施 					

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- JR芸備線の利用促進と広域幹線軸の確保
- 幹線と支線の接続調整(ダイヤ調整、許容できない待ち時間の発生)
- 利用者減少による採算性の悪化と減便の悪循環
- 都市拠点内の回遊性向上に必要な新たな路線の導入コスト

戦略	【戦略4】 公共交通を活かしたまちの賑わい創出							
概要	公共交通を観光振興やまちづくりと一体的に推進し、移動と楽しい体験をセットにした来訪促進や地域の賑わい創出を図る							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 その他関係者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
				○		○		

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業4-1】観光二次交通ネットワークの構築

- JR芸備線と連動した観光向けの二次交通の運行(芸備線再構築協議会との連動)
- 季節イベントや地域の景色・文化を楽しむことのできる観光便・観光ルートの設定
- 車内での観光情報提供(地域紹介)

【事業4-2】観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上

- 交通結節点における拠点賑わい空間の整備
- 地域の歴史・文化を伝える等、世代間交流を促進
- 地域行事・祭り・イベントとの連携
- 交通連動型イベントやキャンペーンの開催



▲JR芸備線と観光2次交通との連携強化(実証事業)

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
観光二次交通ネットワークの構築	JR芸備線と連動した観光向けの二次交通の運行(芸備線再構築協議会との連動)	令和7年度の実証運行結果を踏まえて実施				
	季節イベントや地域の景色・文化を楽しむことのできる観光便・観光ルートの設定	観光部門との調整・検討		調整が整い次第実施		
	車内での観光情報提供					
観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上	交通結節点における拠点賑わい空間の整備	調整・検討		実施		
	地域の歴史・文化を伝える等、世代間交流を促進					
	地域行事・祭り・イベントとの連携、交通連動型イベントやキャンペーンの開催	調整が整い次第実施				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 観光二次交通としての公共交通の認知度・魅力の低さ
- 観光部門と交通部門の連携不足
- 観光需要の季節変動による採算性の課題
- 公共交通を活用した観光商品開発の経験不足

戦略	【戦略5】 わかりやすい情報提供と公共交通の利用促進							
概要	公共交通を使いやすくなるような、情報提供の充実と交通事業者と連携した利用促進を図る							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 庄原市 ・ 交通事業者 ・ 地域住民 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
					○		○	

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業5-1】わかりやすい情報提供

- 交通結節点における多言語対応、音声案内、観光・地域情報の提供機能
- わかりやすい時刻表・運行情報の提供(情報の一元化、情報提供フォーマットの統一等)
- SNS・地域メディア・アプリ等を活用した公共交通の情報発信

【事業5-2】地域住民の参画

- 乗り方教室・体験乗車会の開催
- 児童・生徒向けを対象にした運賃割引の継続
- 学校教育との連携、公共交通に関する学習機会創出

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
わかりやすい情報提供	交通結節点における多言語対応、音声案内、観光・地域情報の提供機能	観光部門との調整・検討▶		調整が整い次第実施		
	わかりやすい時刻表・運行情報の提供(情報の一元化、情報提供フォーマットの統一等)	交通事業者との調整▶		実施		
	SNS・地域メディア・アプリ等を活用した公共交通の情報発信	調整が整い次第実施				
地域住民の参画	乗り方教室・体験乗車会の開催 児童・生徒向けを対象にした運賃割引の継続 学校教育との連携、公共交通に関する学習機会創出			調整が整った地域から順次実施		

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 複数の交通モードにまたがる統一的な情報提供
- 高齢者等のデジタル情報へのアクセス困難
- 観光部門と連携した情報コンテンツの作成
- 紙媒体と電子媒体の併用による二重コスト
- 地域住民との継続的なコミュニケーション機会の確保

戦略	【戦略6】 地域交通の人材確保・育成とマネジメント体制の構築							
概要	持続可能な地域交通を支える人材の確保・育成と、効果的な運営管理体制を構築する							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 地域住民 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
			○					○

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業6-1】地域公共交通の担い手育成・確保

- バス・タクシー事業者のドライバー確保支援や運転手の資格取得支援
- 事業者間での人材共有・連携

【事業6-2】新たな運転人材の活用

- ライドシェアの制度を活用した仕組み構築(住民ドライバーの登録制度等)
- 住民ドライバーの研修・安全管理体制の構築、報酬や保険等の制度整備

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
地域公共交通の担い手育成・確保	バス・タクシー事業者のドライバー確保支援や運転手の資格取得支援	調整・検討 -----▶	-----▶			
	事業者間での人材共有・連携	交通事業者と調整・検討 -----▶			実証運行 -----▶	
新たな運転人材の活用	ライドシェアの制度を活用した仕組み構築	「よるくる」の実証結果等を踏まえて制度・仕組みを検討 -----▶				
	住民ドライバーの研修・安全管理体制の構築、報酬や保険等の制度整備	調整が整った地域から順次実施 -----▶				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- バス・タクシー運転手の高齢化と若手人材確保の難しさ
- 二種免許取得費用の負担
- 運転手の労働条件
- 担い手となってくれる人材の確保
- 運転技術・接客スキル等の育成プログラムの不足

戦略	【戦略7】 交通事業者の経営安定化と市の公的負担額の抑制							
概要	公共交通に関わる収益を向上させ、交通事業者の経営基盤強化と持続可能で効率的な公共交通システムを実現を目指す							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
						○		○

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業7-1】 経営安定化に関わる支援

- 交通事業者への補助制度

【事業7-2】 新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入

- 広告や貨客混載による収入確保
- 観光・体験ツアーとの連携
- 広域交通(高速バス・鉄道)とセットにした乗車券の販売
- 公共交通の乗り放題フリーパスの導入《再掲》
- キャッシュレスカード「な・み・か」「ほ・ろ・か」の活用、決済できる路線の拡大

【事業7-3】 公共交通の効率化

- 輸送形態の見直し(定時定路線からデマンド交通や市民タクシーへの転換等)
- 車両の最適化(小型化等)
- デジタル技術活用したデマンド交通の乗り合わせの促進



▲ 路線バス(備北交通)を活用した貨客混載

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経営安定化に関わる支援	交通事業者への補助制度	実施				
新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入	スクールバスの空き時間の活用 施設等の車両共有や地域団体・ 企業の協力による輸送	調整・検討▶	調整が整った地域から順次実施			
	公共交通の乗り放題フリーパス の導入	調整・検討▶		実施		
	キャッシュレスカード「な・み・か」 「ほ・ろ・か」の活用、決済できる 路線の拡大	R8年度から段階的に導入地域を拡大				
公共交通の効率化	輸送形態の見直し	R8年度:総領地域でこまわりくんの運行拡大とバス路線の見直し実施▶ その他の地域においても見直しを検討・実施				
	車両の最適化(小型化等) デジタル技術活用したデマンド 交通の乗り合わせの促進	運行形態の見直しと連動して実施				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 利用者減少による運賃収入の減少
- 運行コスト(人件費、燃料費等)の増加と公的支出の増加
- 新たな収益モデル構築に関わるコスト(貨客混載、広告収入等)
- 多様な料金体系導入による複雑化と利用者の混乱
- 市内における適切な運賃検討
- 事業継承における後継者不足

【戦略8】 計画のマネジメント体制の構築

戦略	【戦略8】 計画のマネジメント体制の構築							
概要	地域住民や自治振興区との継続的な対話を通じて、公共交通への理解を深め、地域が主体的に関わる協働体制を構築する							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市 交通事業者 地域住民 その他関係者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
							○	○

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業8-1】地域に適した運営体制構築

- 地域による運営協議会の設立
- 地域企業・団体との連携した公共交通の運営
- 若年層の参画促進(学生ボランティア等)

【事業8-2】地域・住民参加型による公共交通づくりの推進

- 意見交換会やワークショップ、公共交通のモニター制度等の多様な対話・参加機会の創出
- 移動需要の把握・調整、地域住民との対話窓口、運行サポート等を担う「地域交通コーディネーター」の育成・設置

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
地域に適した運営体制構築	地域による運営協議会の設立 地域企業・団体との連携した公共交通の運営	R8年度から順次実施				
	若年層の参画促進(学生ボランティア等)	R8年度から順次実施				
地域・住民参加型による公共交通づくりの推進	意見交換会やワークショップ、公共交通のモニター制度等の多様な対話・参加機会の創出	地域ごとの運営協議会で検討		調整が整い次第実施		
	移動需要の把握・調整、地域住民との対話窓口、運行サポート等を担う「地域交通コーディネーター」の育成・設置	地域ごとの運営協議会で検討		調整が整い次第実施		

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

- 評価検証・モニタリングの形骸化
- PDCAサイクルを回すための評価指標・データ収集体制の不足
- 地域・住民参加型の運営体制構築における合意形成の手順
- 多様なステークホルダー(行政、事業者、住民、福祉、観光等)の調整の複雑性
- 計画の進捗管理と柔軟な見直しを行う体制

市民アンケート調査の報告

(仮説型アンケートのみ報告)

- 公共交通のサービス水準(目的別の運行してほしい時間帯や運行間隔、乗り継ぎの許容回数)の設問をもとに、地域内/地域間ごと、移動の目的ごとに、確保すべきサービス水準の案を提示
- 本日は戦略・事業と関係する次の項目について、集計結果を一部抜粋して記載
 - ドアツードア型の地域内交通の拡大
 - 地域拠点(公共交通の利用拠点)の機能向上
 - 乗り放題フリーパスの導入
 - 住民が担い手となる移動サービスの導入・参画

◆市民アンケートの回収状況(R7.10実施)

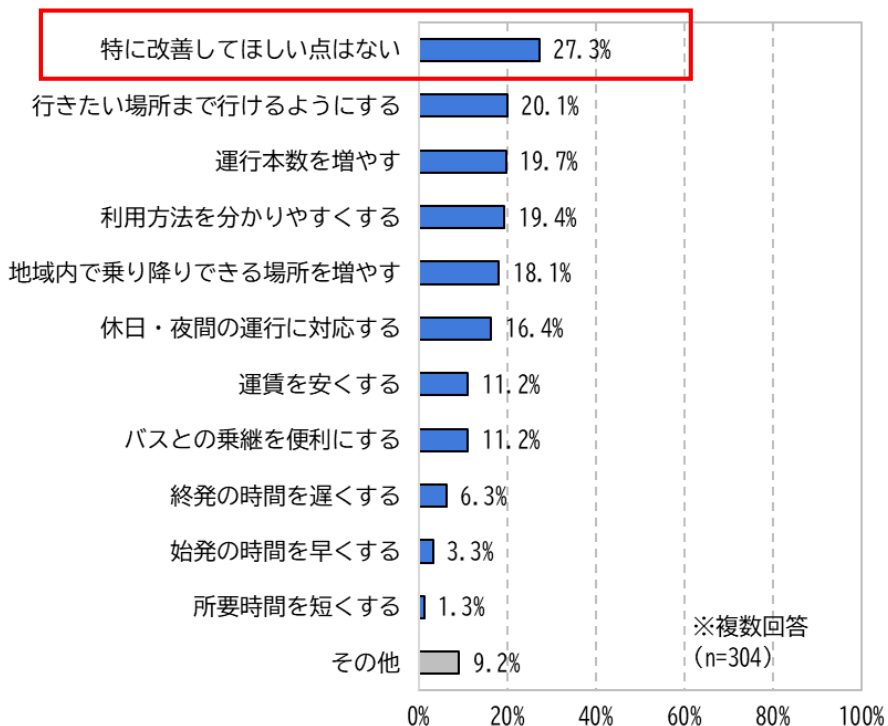
配布数:3,000世帯

郵送回収:1,324件(11/6分まで)

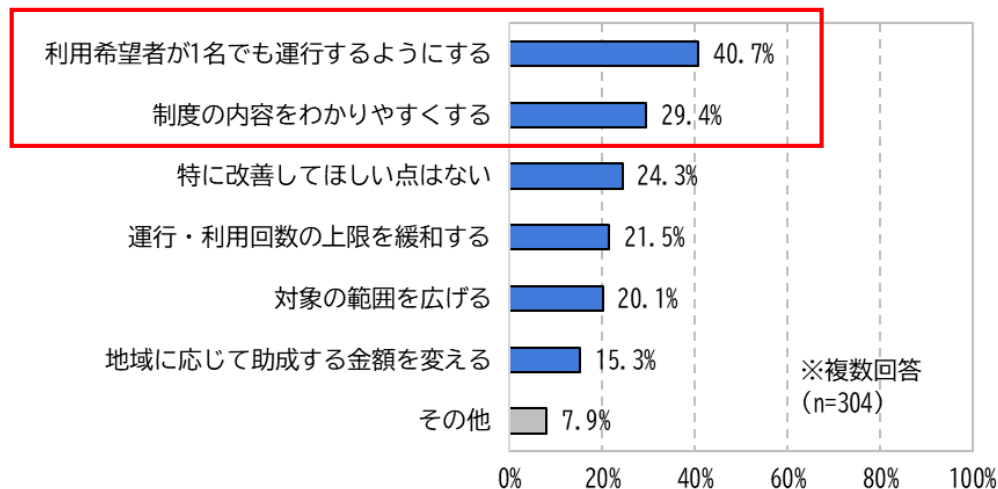
ウェブ回答:250件

計:1,574件(回収率:52.4%)

※前回調査(R3.1)では回収率は48.5%



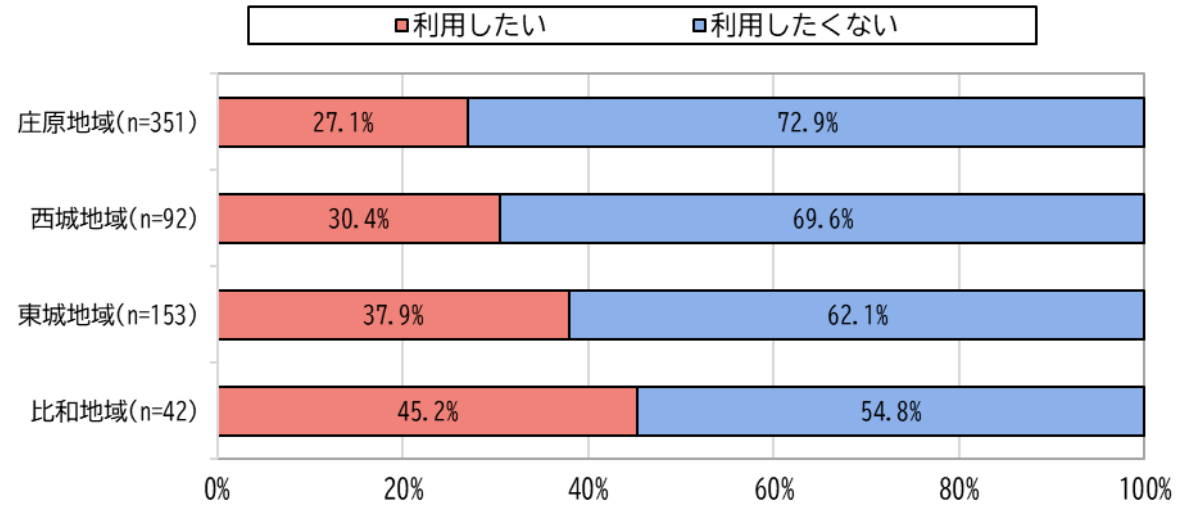
▲ デマンド交通に対する改善要望



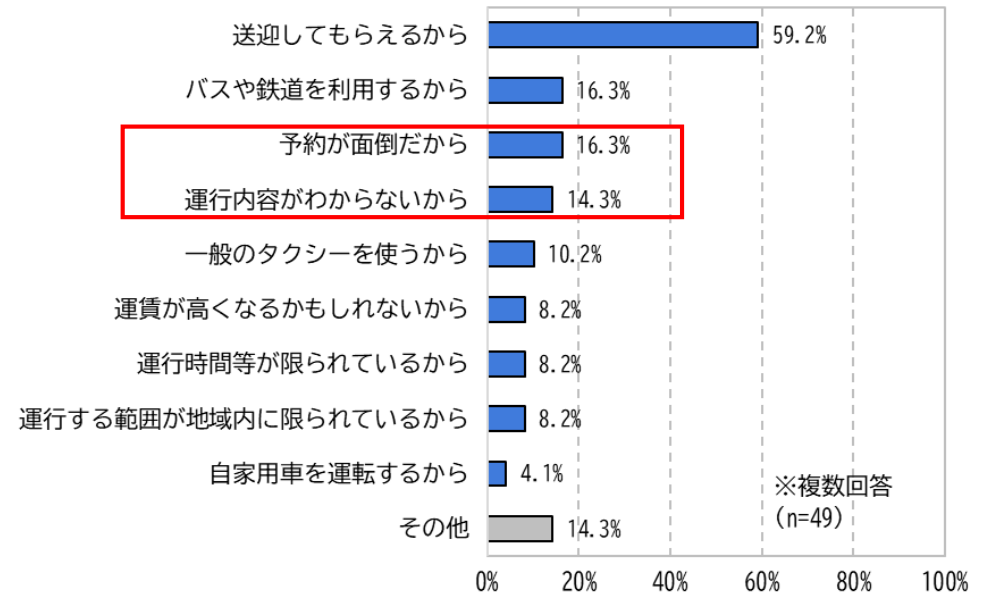
▲ 市民タクシーに対する改善要望

- デマンドタクシーに対する改善要望については、「特に改善してほしい点」がおよそ27%で、それ以外の項目では、「行きたい場所まで行けるようにする」が比較的多いものの、いずれも20%以下となっています。
- 市民タクシーについては、「利用希望者が1名でも運行するようにする」がおよそ41%、次いで「制度の内容をわかりやすくする」がおよそ29%で、制度面のわかりにくさや2人以上希望者がいないと利用できないことが市民タクシー利用拡大に対してネックになっています。

- ドアツードア型の交通サービスの拡大した場合の利用意向について、庄原地域の27%に対して西城地域・東城地域は30%台、比和地域は40%台と市の中心部から遠い地域ほど割合が大きくなっています。
- 利用したくない理由については、運転免許証を持っていない人に絞るとおよそ6割が「送迎してもらえるから」と回答しており、サービスに関しては「予約が面倒だから」「運行内容がわからないから」が10%を超えています。



▲ ドアツードア型の交通サービスが導入された場合の利用意向



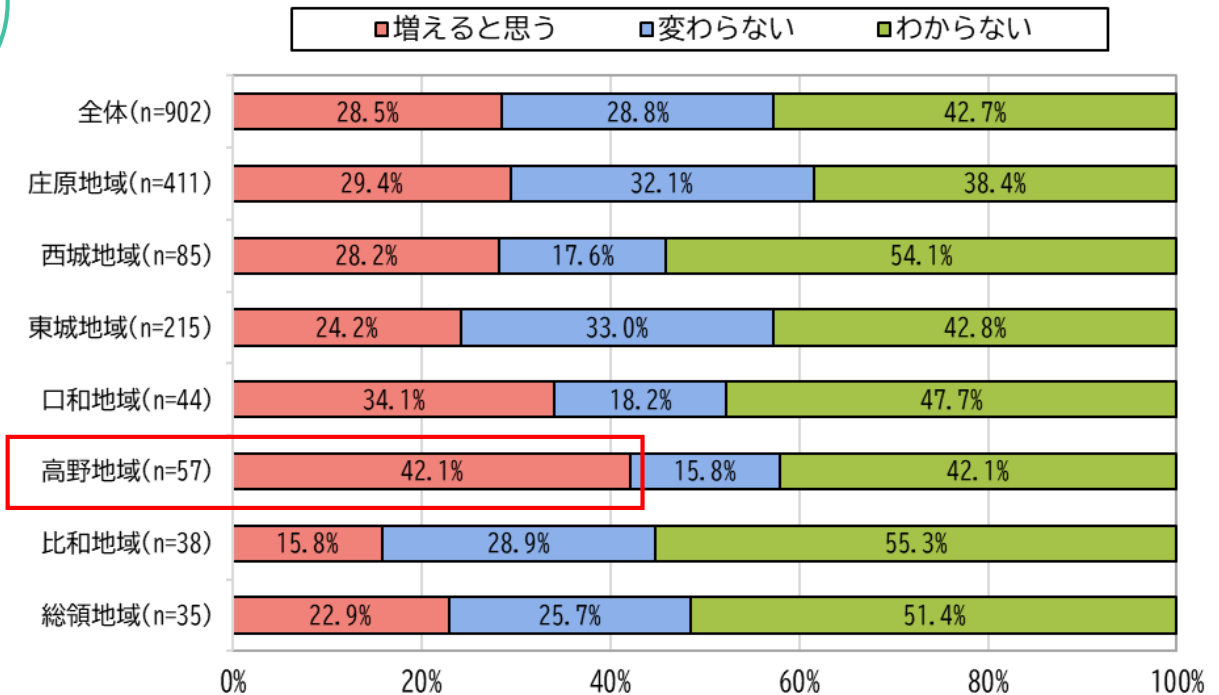
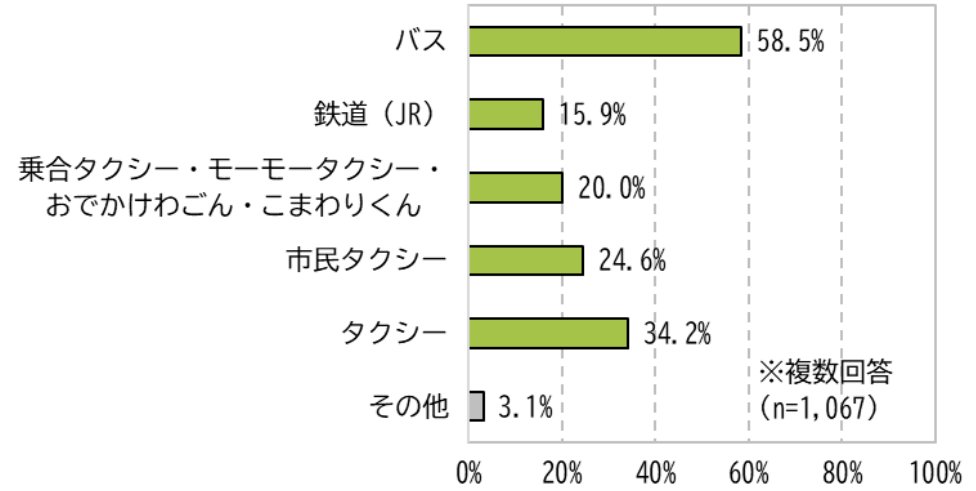
▲ ドアツードア型の交通サービスを利用したくない理由(運転免許証を持っていない人のみ)

表 地域の拠点について
必要だと思う改善
(地域別集計)

	庄原地域 (n=529)	西城地域 (n=118)	東城地域 (n=286)	口和地域 (n=56)	高野地域 (n=77)	比和地域 (n=53)	総領地域 (n=50)
わかりやすい路線図・時刻表の設置	35.3%	28.0%	39.5%	44.6%	32.5%	37.7%	26.0%
待合室・待合スペースの設置・拡充	27.0%	33.9%	29.7%	25.0%	36.4%	45.3%	22.0%
屋根・上屋の設置(雨天・日差し対策)	32.1%	28.0%	23.1%	25.0%	35.1%	26.4%	28.0%
バスや鉄道、バスとバスとの乗継案内の改善	19.7%	30.5%	32.5%	25.0%	18.2%	24.5%	12.0%
バリアフリー対応 (段差解消、手すり設置等)	16.8%	16.9%	23.8%	17.9%	24.7%	22.6%	12.0%
駐車場の整備・拡充 (パークアンドライドへの対応)	18.0%	17.8%	15.7%	10.7%	10.4%	17.0%	6.0%
特に改善の必要はない	15.7%	8.5%	14.0%	16.1%	16.9%	13.2%	32.0%
リアルタイムにバスや鉄道の運行情報が見れるシステムの設置	16.1%	16.9%	14.0%	14.3%	14.3%	15.1%	10.0%
車両の停車スペース確保	15.7%	16.1%	16.8%	10.7%	18.2%	9.4%	6.0%
照明設備の充実等の夜間の安全確保	19.1%	14.4%	10.5%	12.5%	16.9%	11.3%	4.0%
冷暖房設備の設置・改善	13.8%	10.2%	11.5%	10.7%	15.6%	18.9%	14.0%
Wi-Fi環境の整備	12.7%	11.0%	11.9%	8.9%	6.5%	13.2%	10.0%
学習スペースや休憩スペース等の設置	7.9%	8.5%	9.4%	7.1%	6.5%	7.5%	6.0%
その他	5.5%	7.6%	4.9%	7.1%	3.9%	3.8%	10.0%

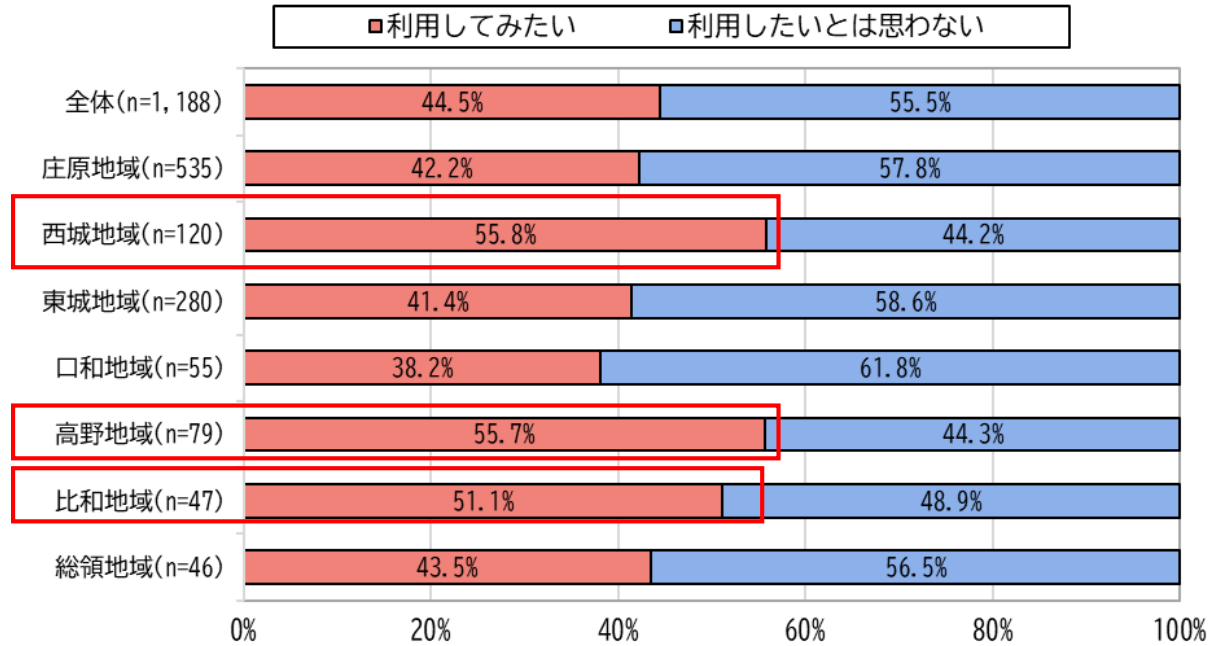
- 全体で見ると「わかりやすい路線図・時刻表の設置」が比較的多く、庄原地域や東城地域、口和地域で割合が高くなっています。
- また、西城地域や比和地域、高野地域では「待合スペースの設置・拡充」、総領地域では「屋根・上屋の設置」について割合が高く、地域によって違いが見られます。
- 公共交通の接続改善については、西城地域と東城地域で割合が高い傾向です。

- 乗り放題フリーパスで利用したい交通モードはバスが最も多く回答されており、次いでタクシー、市民タクシー、デマンド交通が続いています。
- 乗り放題フリーパスを導入した場合の外出頻度について、「増えると思う」の回答割合は多くの地区が20%台であるのに対して、高野地域と口和地区は30%を超えています。

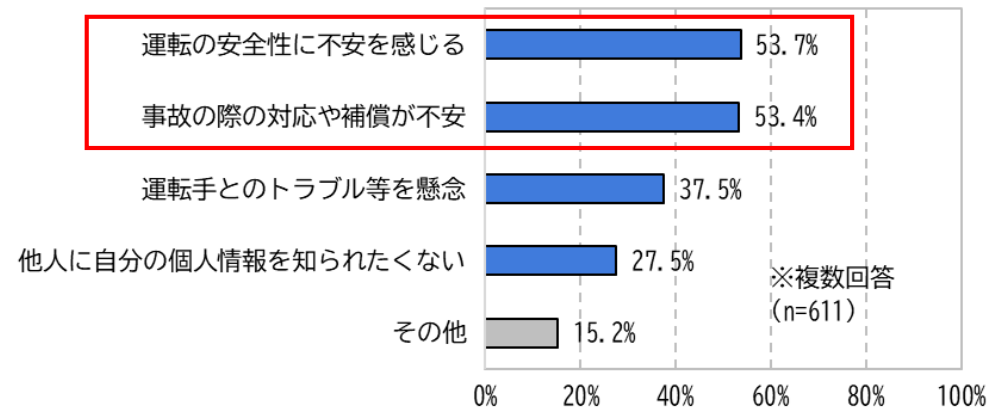


乗り放題フリーパスを導入した場合の移動頻度(地域別集計)→

- 住民が担い手となる移動サービスに対して、西城地域と高野地域、比和地域で回答者の5割以上が「利用してみたい」と回答しています。
- 利用したいと思わない理由については、「運転の安全性に不安を感じる」「事故の際の対応や補償が不安」がいずれも53%と同程度でした。

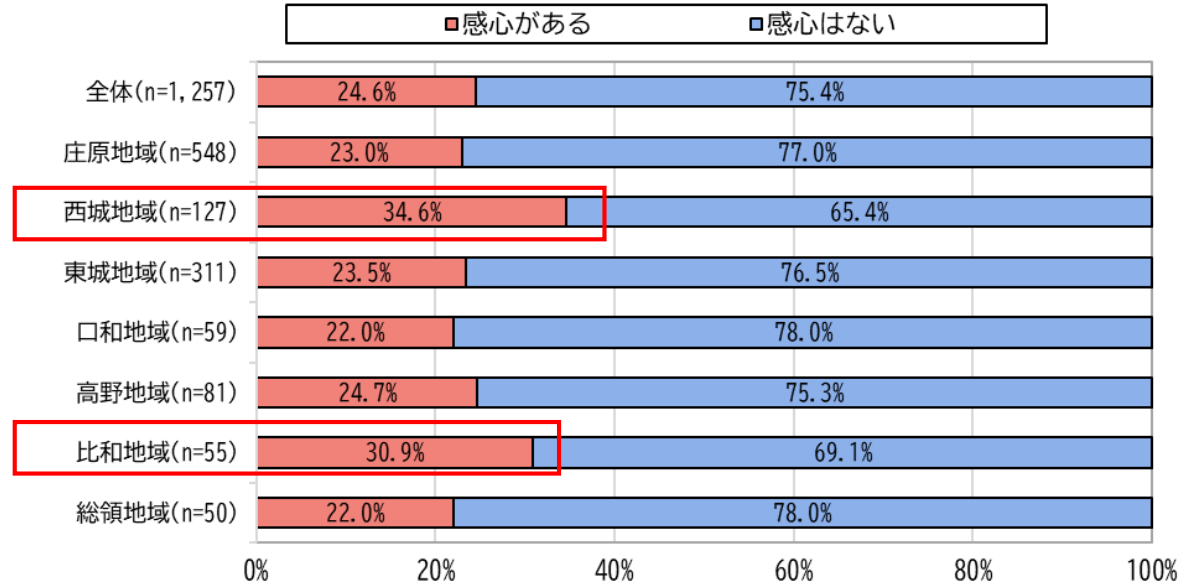


▲ 住民が担い手となる移動サービスに対する利用意向

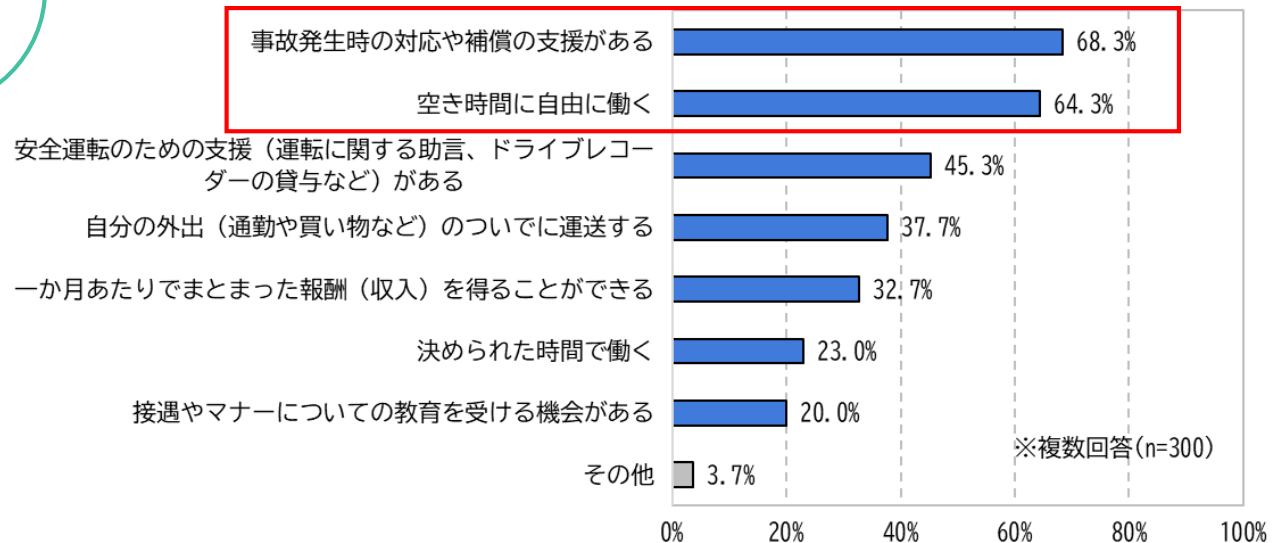


▲ 利用したいと思わないと回答した理由

- 担い手(ドライバー)としての参画意向について、「関心がある」と回答した人は全体で20%台であるのに対し、西城地区と比和地区は30%台で参画意向の割合が高いです。
- 担い手(ドライバー)として参画する際に重視している点として、「事故発生時の対応や補償の支援」「空き時間に自由に働く」が60%を超えており、他の回答と比べて差が見られます。



▲ 担い手(ドライバー)として参画することへの関心



▲ 担い手(ドライバー)として参画する際に重視する点