

庄原市地域公共交通計画 資料編

各種調査結果

目 次

1. 市民アンケート調査結果	1
2. 高校生アンケート調査結果	25
3. 交通事業者へのヒアリング結果	34
4. 地域別ヒアリングの実施結果	37

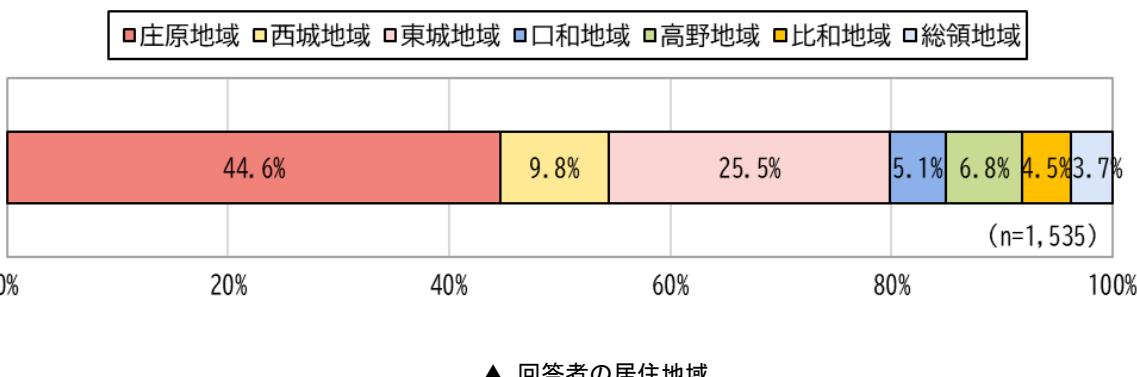
1. 市民アンケート調査結果

(1) 市民アンケート調査の概要

調査の目的	<ul style="list-style-type: none">市民の移動実態や現在の公共交通サービスに対する意向を把握ワーキング会議の議論を基に設定した、戦略や施策等の検証
調査対象	市民 3,000 人 ※人口の少ない旧町部からもサンプルを回収できるように、小地域ごとに配布数を設定
調査方法	郵送配付、郵送又はオンラインで回答
実施時期	令和7年 10 月下旬～11 月上旬
主な設問	<ul style="list-style-type: none">個人属性(居住地、性別、年代、世帯構成)運転免許証の保有状況、返納意向、自家用車の使用状況普段の移動の目的地、頻度、行き・帰りの時刻・交通手段公共交通の利用頻度、利用する理由、利用しない理由公共交通のサービス改善策とその利用意向市中心部の交通結節点や、各地域の乗り継ぎ拠点に必要な機能公共交通サービスのあり方と市の財政負担についての考え方公共交通の定額サービス(乗り放題フリーパス)に対する意向地域住民が担い手となった公共交通に対する意向
回収状況	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)は 48.5%

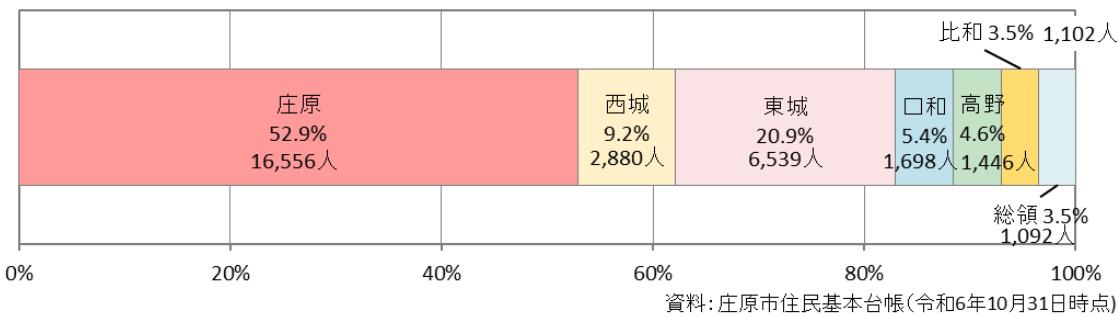
(2)市民アンケート調査回答者の属性

- 地域別の回答者割合について、庄原市の地域別人口の割合と比較して庄原地域が 10 ポイント程度少ないものの大きな違いは見られません。
- 回答者の年齢区分を見ると、回答者の半数以上が 65 歳以上で、全体の 38.7% は 75 歳以上と、高齢者の方の回答が比較的多くを占めています。

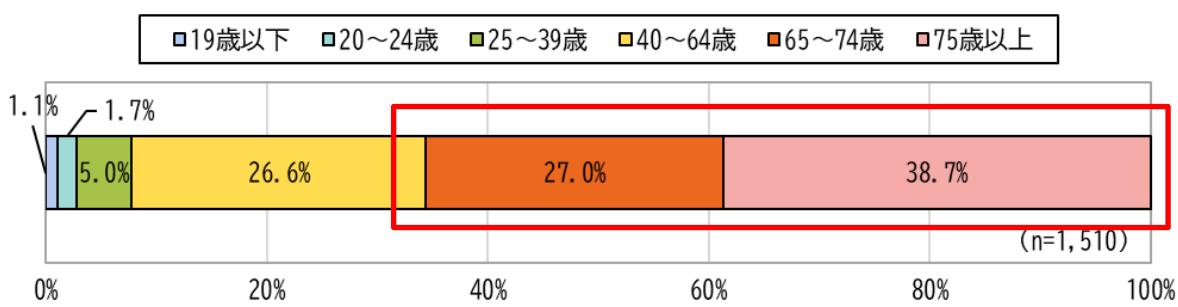


▲ 回答者の居住地域

【参考】



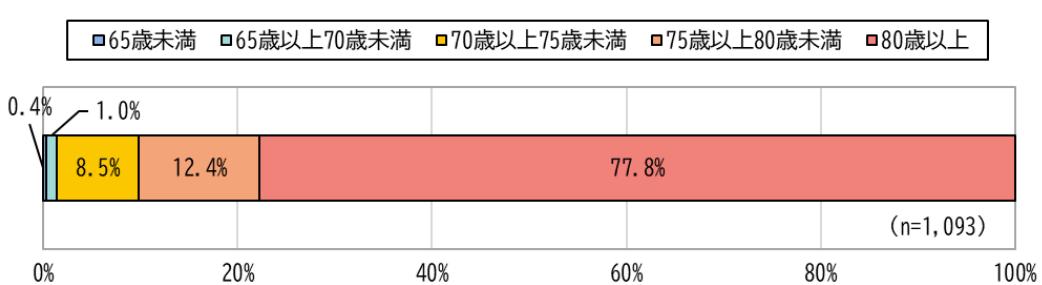
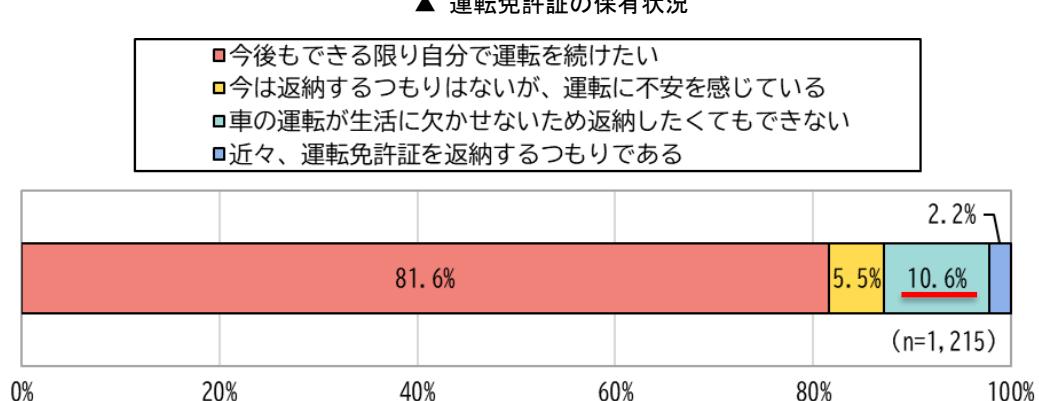
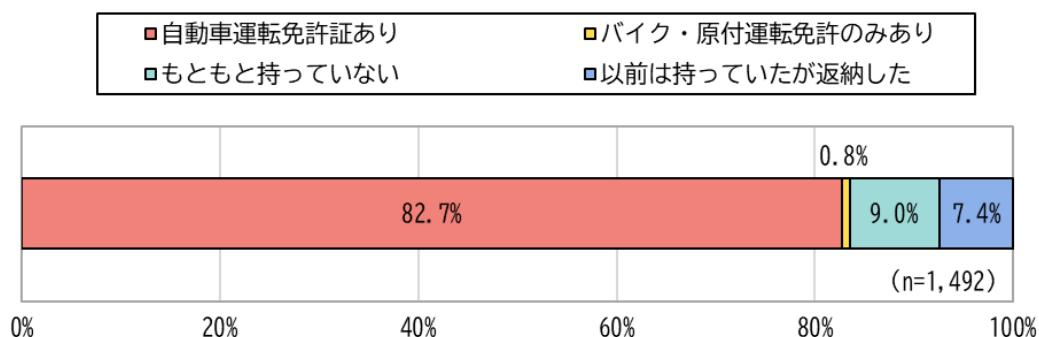
▲ 庄原市の人口



▲ 回答者の年代区分

(3) 運転免許証の保有状況と今後の運転に対する意向

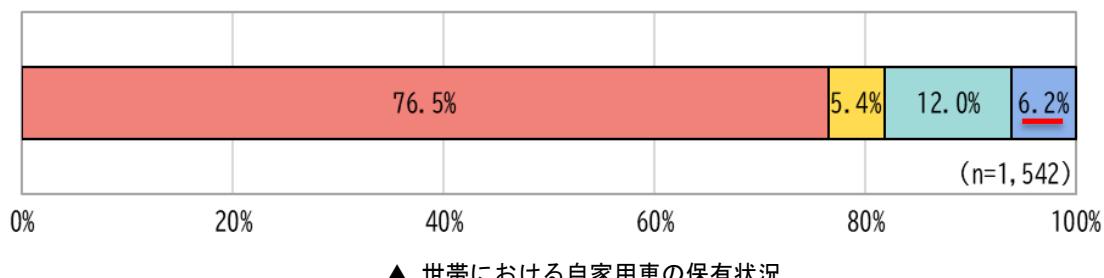
- 回答者の中で運転免許証を持っていない人は返納した人も含めて、16.4%で実数にすると246人でした。
- 車の運転に対する意向については、およそ8割の人が今後も運転を続けたいと回答している一方で、「生活に欠かせないため返納したくてもできない」と答えた人が全体の1割程度存在しています。
- 車の運転を続けたいと思う年齢はおよそ8割が「80歳以上」を回答しており、できるだけ長く運転を続けたいという意向が強いことが伺えます。



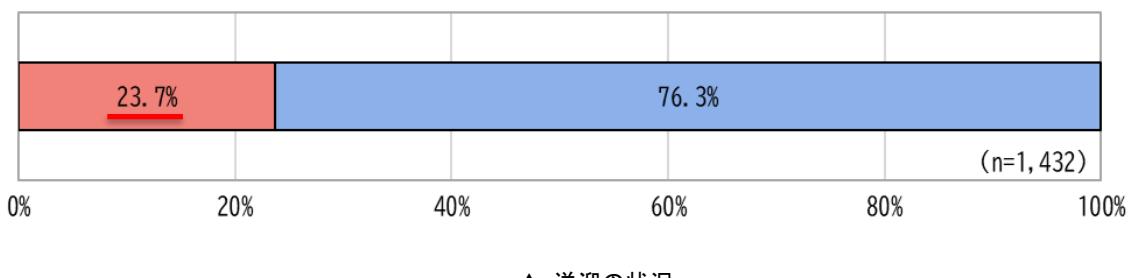
(4) 自家用車の保有状況と送迎による移動の状況等

- 世帯における自家用車の保有状況を見ると全体で 6.2%が送迎を含めて世帯で利用できる車はないと回答しています。
- 送迎の状況を見ると、「送迎してもらうことがある」と回答している人は全体の2割程度ですが、運転免許証を持っていない人に絞ると、免許を持っていない人の 75.7%が送迎してもらうと回答しています。

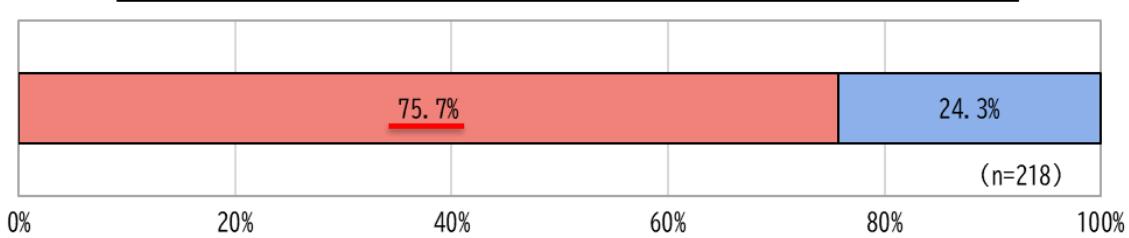
■自分で自由に使える車がある ■家族で共同利用する車がある
■家族が運転し送迎してくれる車がある ■世帯に車はない



■送迎してもらうことがある ■送迎してもらうことはない

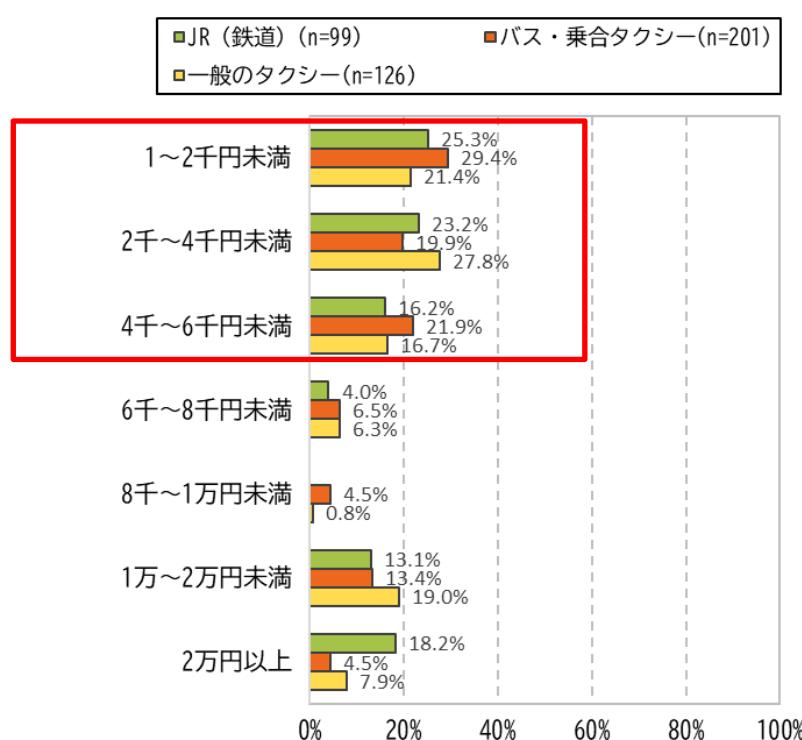
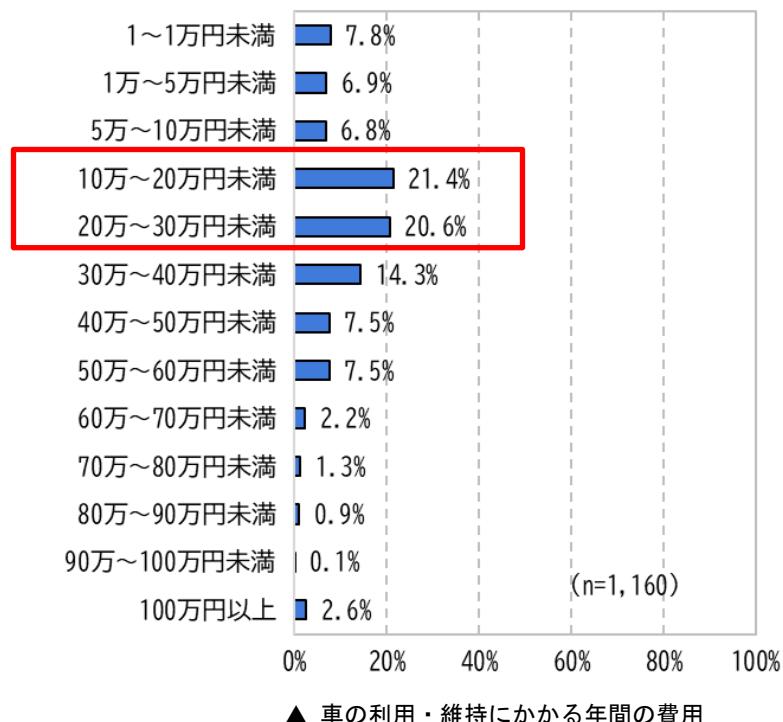


■送迎してもらうことがある ■送迎してもらうことはない



(5) 移動に対して発生する負担額

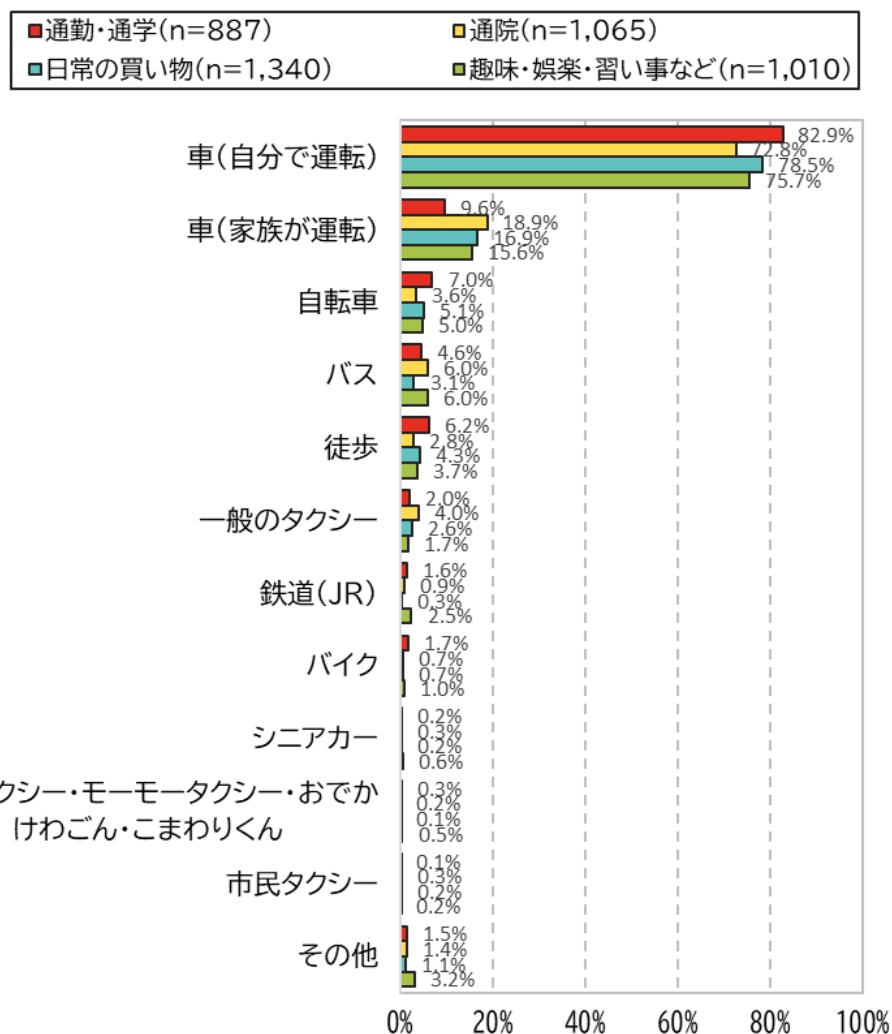
- 車の利用・維持にかかる費用については、10万円～30万円がボリュームゾーンとなっています。
- 公共交通機関の利用にかかる1か月あたりの費用については、いずれの交通機関も1,000円～6,000円の間で比較的回答が多く、鉄道(JR)は2万円以上、タクシーは1万円以上がいずれも2割程度見られます。



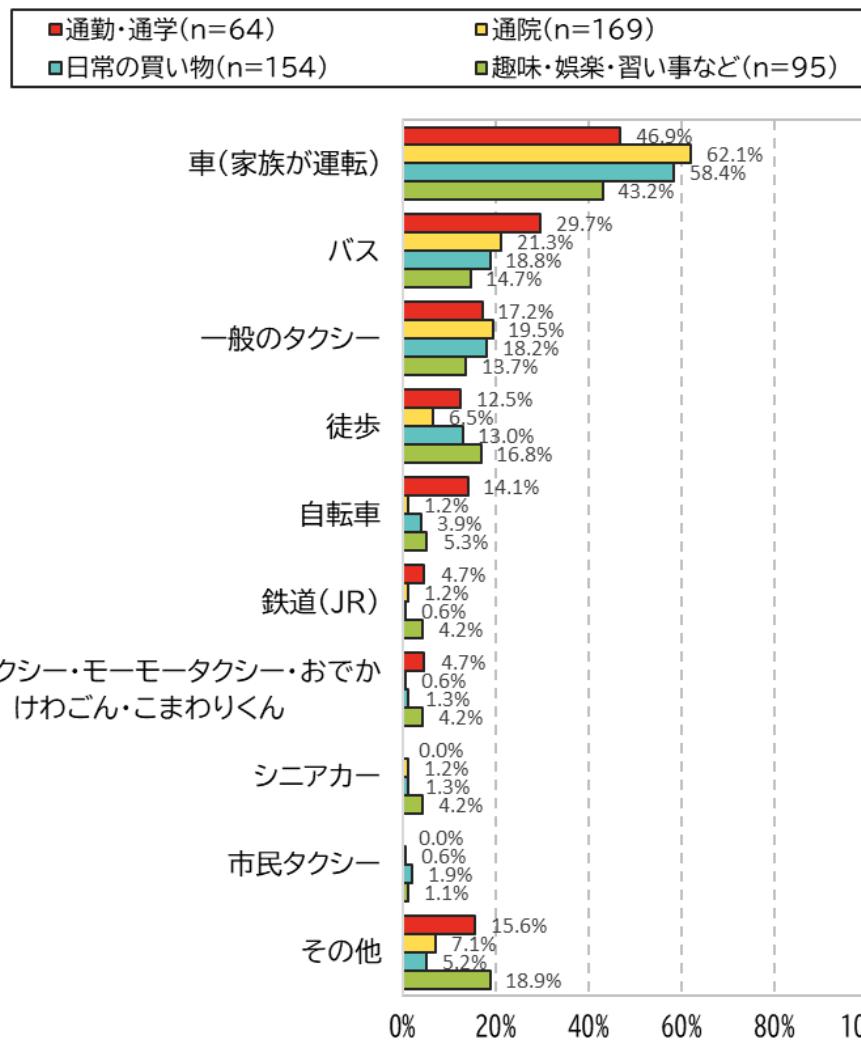
▲ 公交通機関の利用にかかる1か月あたりの費用

(6) 外出時に利用している交通手段

- 回答者全体では「車(自分で運転)、運転免許証を持っていない人の集計では「車(家族が運転)」がいずれの目的においても比較的多くを占めています。また、免許証を持っていない人では、通院目的で「車(家族が運転)」の割合が高く60%を超えています。
- 免許証を持っていない人の集計で、通勤・通学、通院、買い物では2位以下は「バス」「タクシー」が続いているのに対して、趣味等の目的では「徒歩」が2位に位置しています。



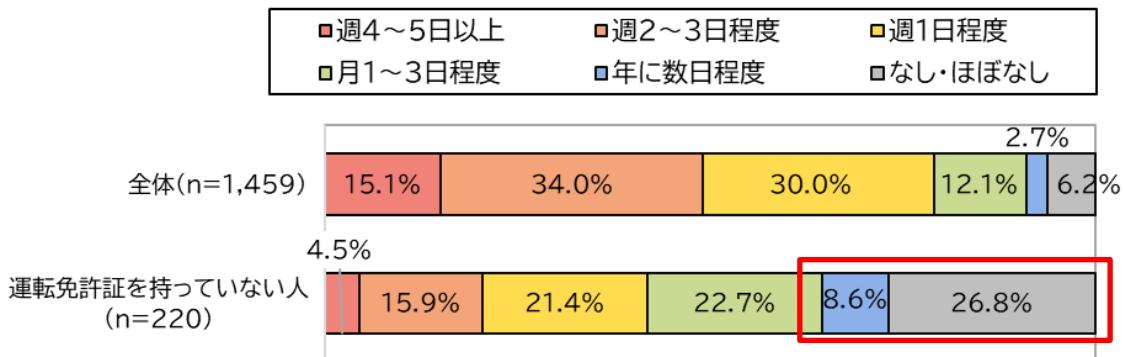
▲外出時に利用している交通手段（回答者全体）



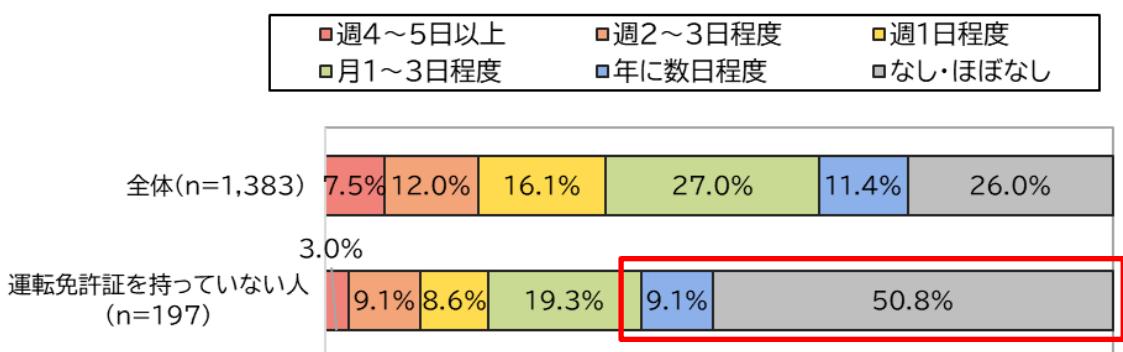
▲外出時に利用している交通手段（運転免許証を持っていない人）

(7) 外出頻度と外出ができた経験

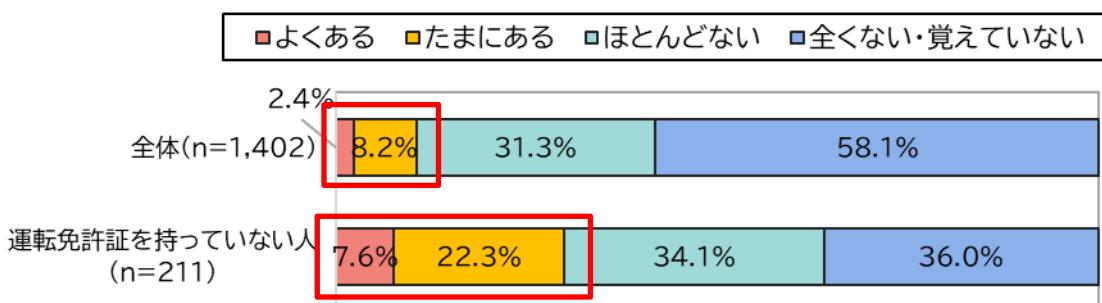
- 回答者全体と運転免許証を持っていない人で比較すると、いずれの利用目的においても外出の頻度が減少しています。
- 特に、買い物は3割程度、趣味等のその他の外出目的では6割程度が「年に数回程度」又は「ほぼなし」と回答しています。
- 交通手段がなくて外出できなかった経験が「よくある」「たまにある」と回答した人は全体では10.6%、免許証を持っていない人の中ではおよそ30%を占めています。



▲日常の買い物における外出の頻度



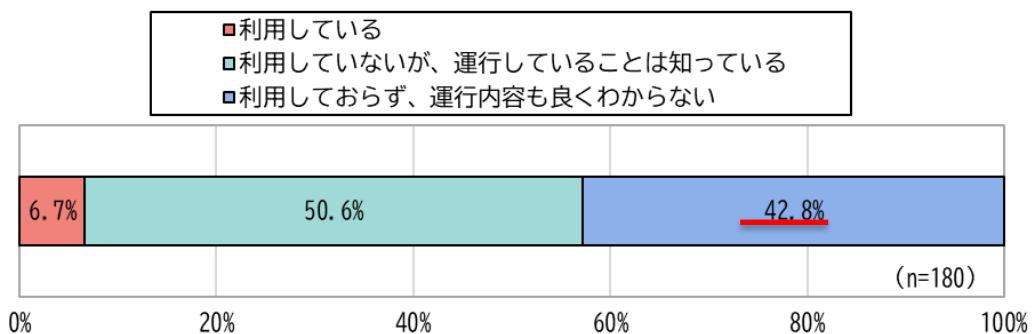
▲趣味・娯楽・習い事などにおける外出の頻度



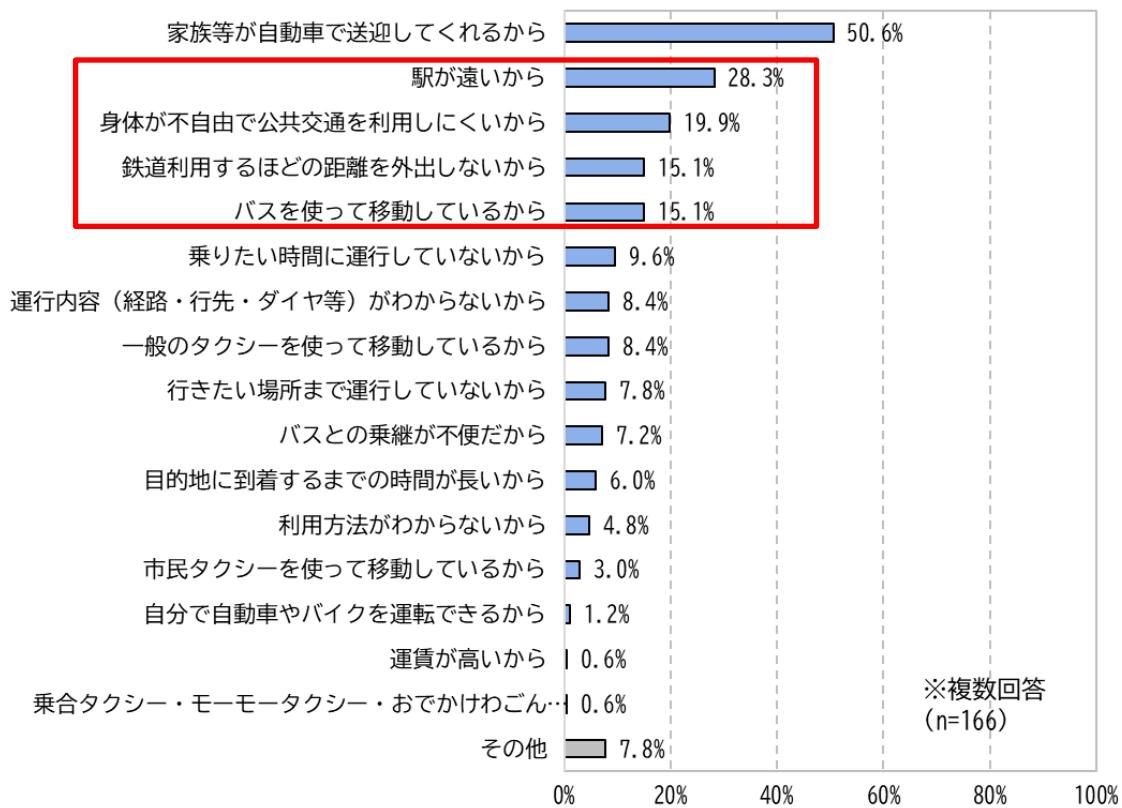
▲直近1年間で交通手段がなくて外出できなかった経験

(8) 鉄道の利用状況・認知度と利用していない理由

- 運転免許証を持っていない人の中で鉄道を利用している人は全体の 6.7%、うち 42.8%は「運行内容も良くわからない」と回答しています。
- 利用していない理由としては「家族などが送迎してくれるから」が 50.6%で回答が集中しており、次いで「駅が遠い」「身体が不自由」等、サービスよりも地理的・身体的理由が比較的多く挙げられています。



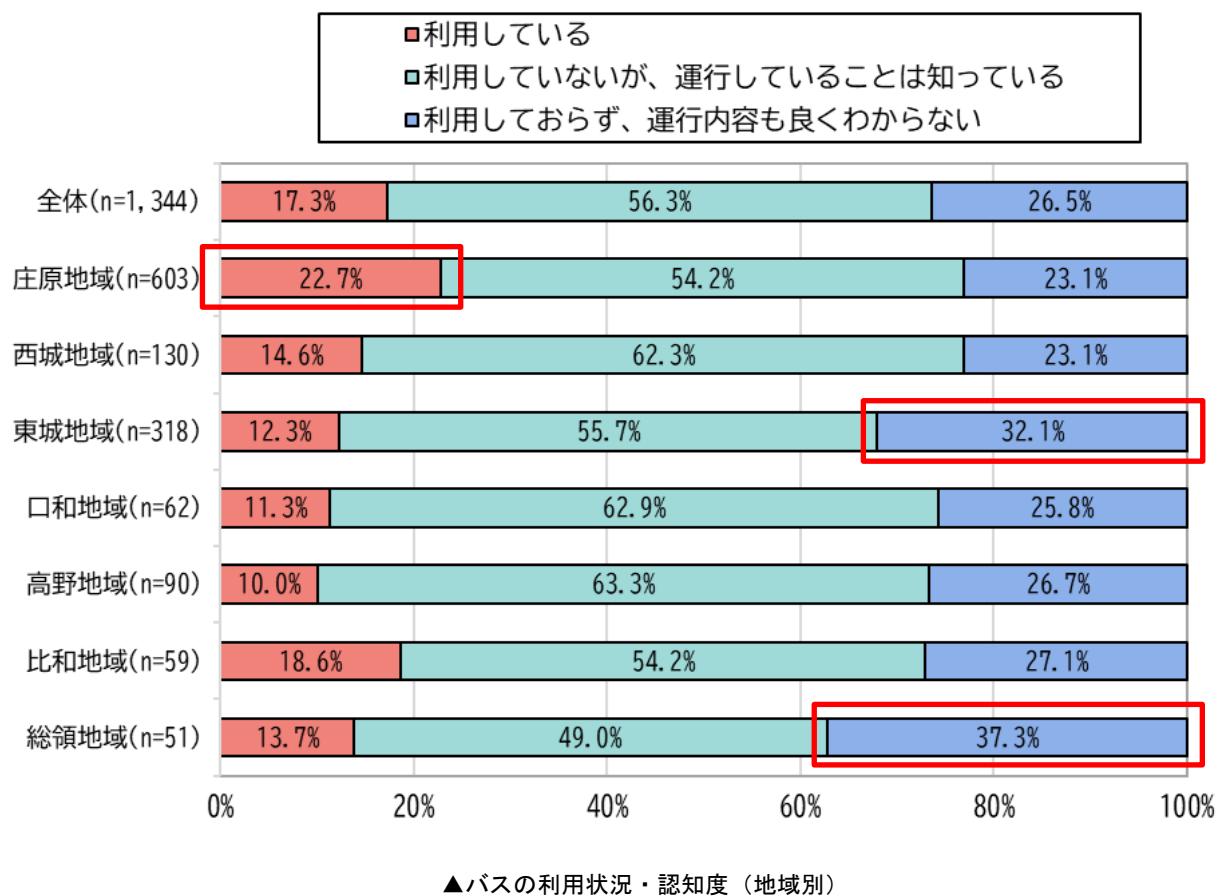
▲鉄道の利用状況・認知度（運転免許証を持っていない人のみ）

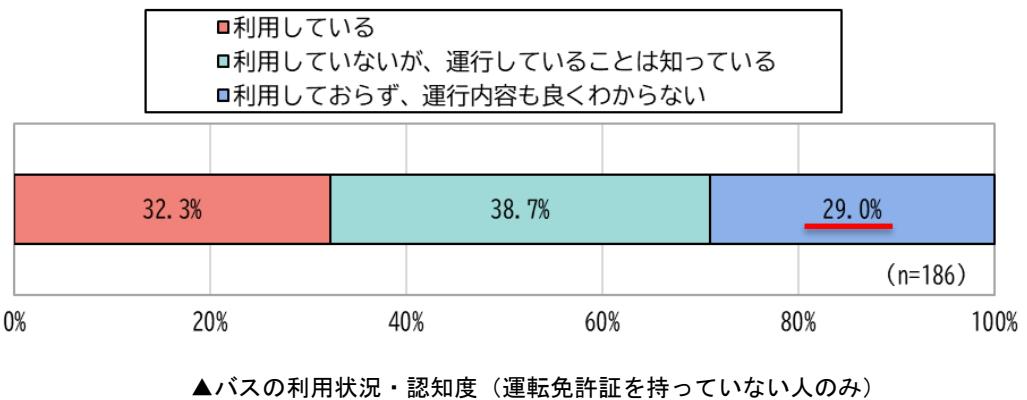


▲鉄道を利用していない理由（運転免許証を持っていない人のみ）

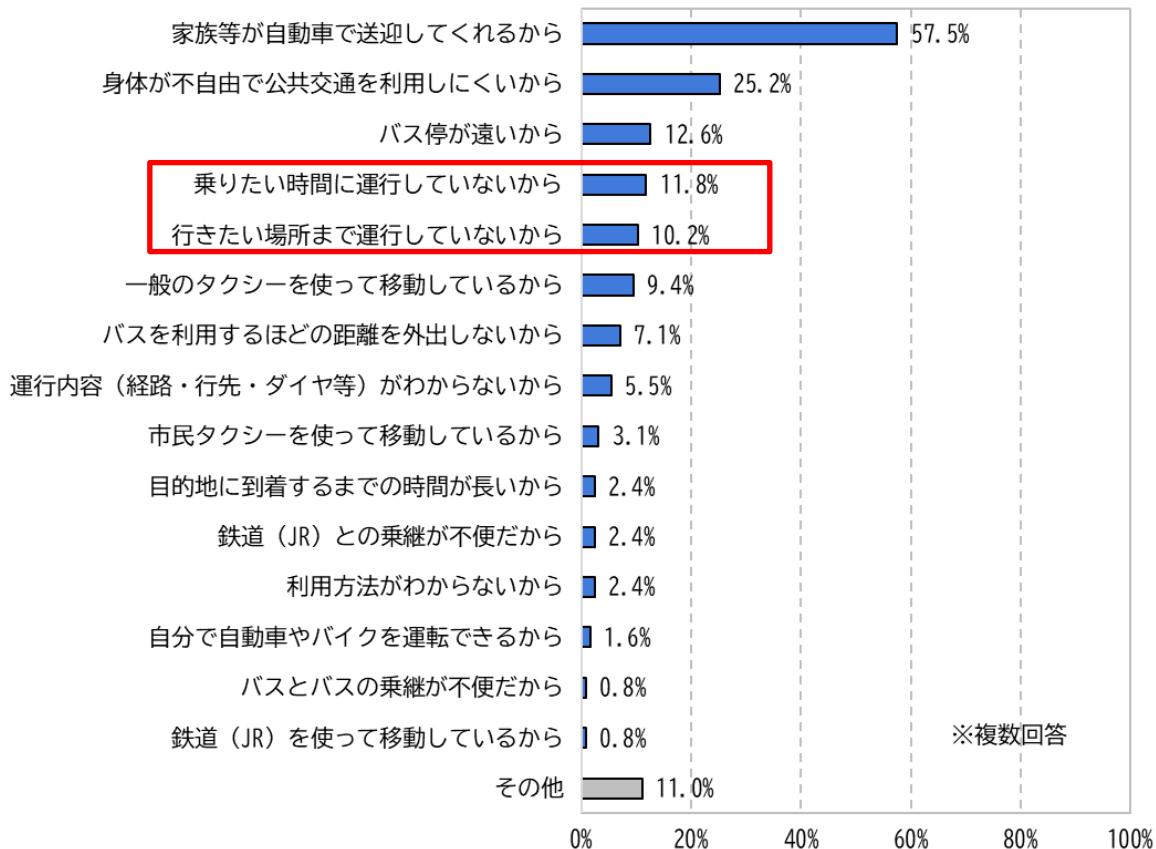
(9) バスの利用状況・認知度と利用していない理由

- バスについては、全体では 17.3% の人が「利用している」と回答しており、地域別では庄原地域で割合が大きくなっています。
- 「利用しておらず運行内容も良くわからない」と回答した人は全体では 26.5% で、地域別に見ると東城地域や総領地域が 30% を超えて比較的割合が高くなっています。
- 運転免許証を持っていない人に絞った利用状況では、「利用している」と回答した人は 32.3%、「運行内容も良くわからない」と回答した人は 29% で同程度でした。
- 運転免許証を持っていない人のバスを利用していない理由としては鉄道と同様に、「家族などが送迎してくれるから」が 57.5% で回答が集中しており、次いで「身体が不自由」「バス停が遠い」が続いています。
- 鉄道に比べると「乗りたい時間に運行していない」や「行きたい場所に運行していない」等のサービスに関する理由の割合が若干高くなっています。





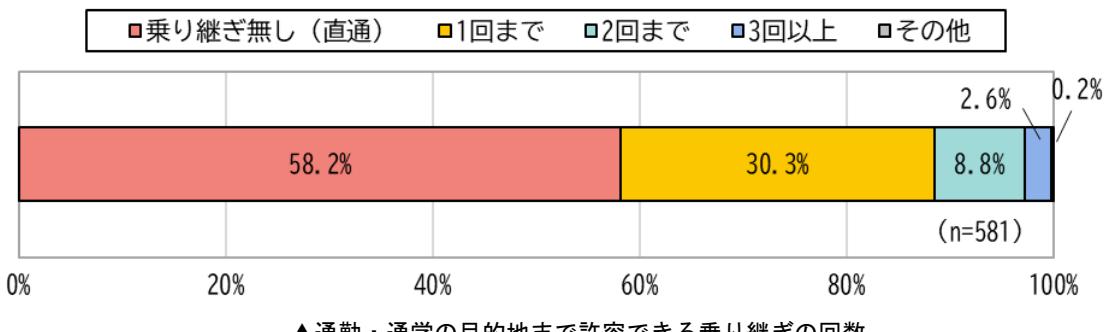
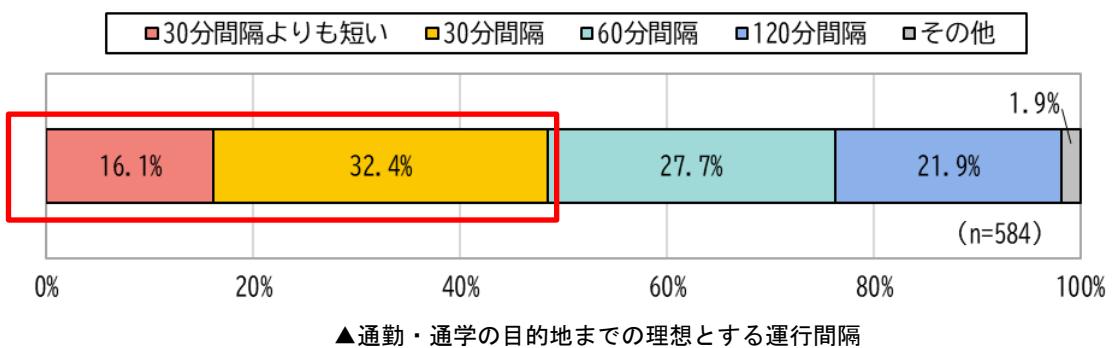
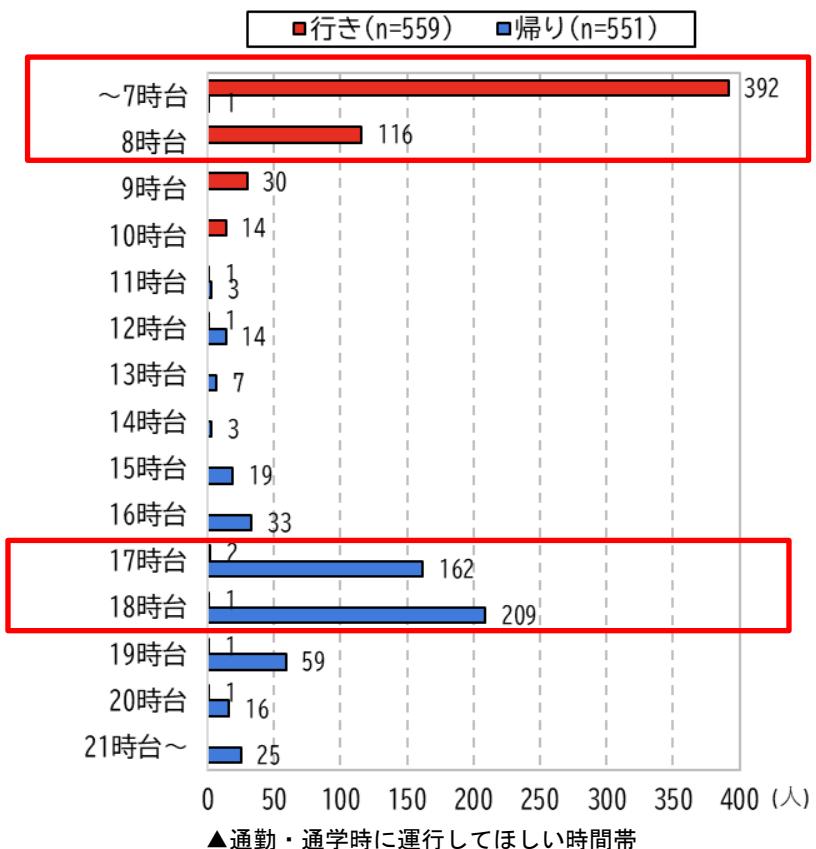
▲バスの利用状況・認知度（運転免許証を持っていない人のみ）



▲バスを利用していない理由（運転免許証を持っていない人のみ）

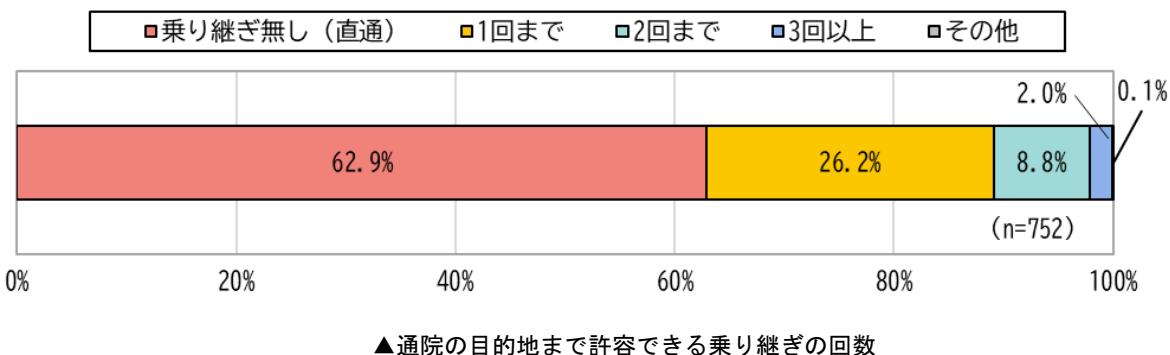
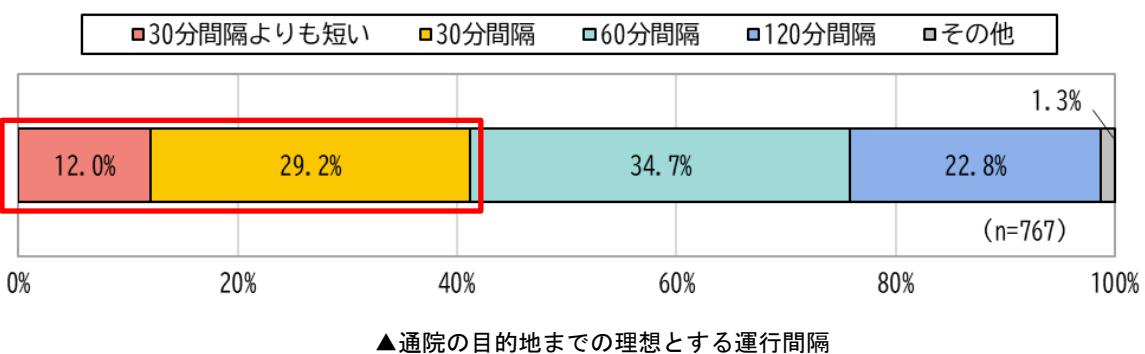
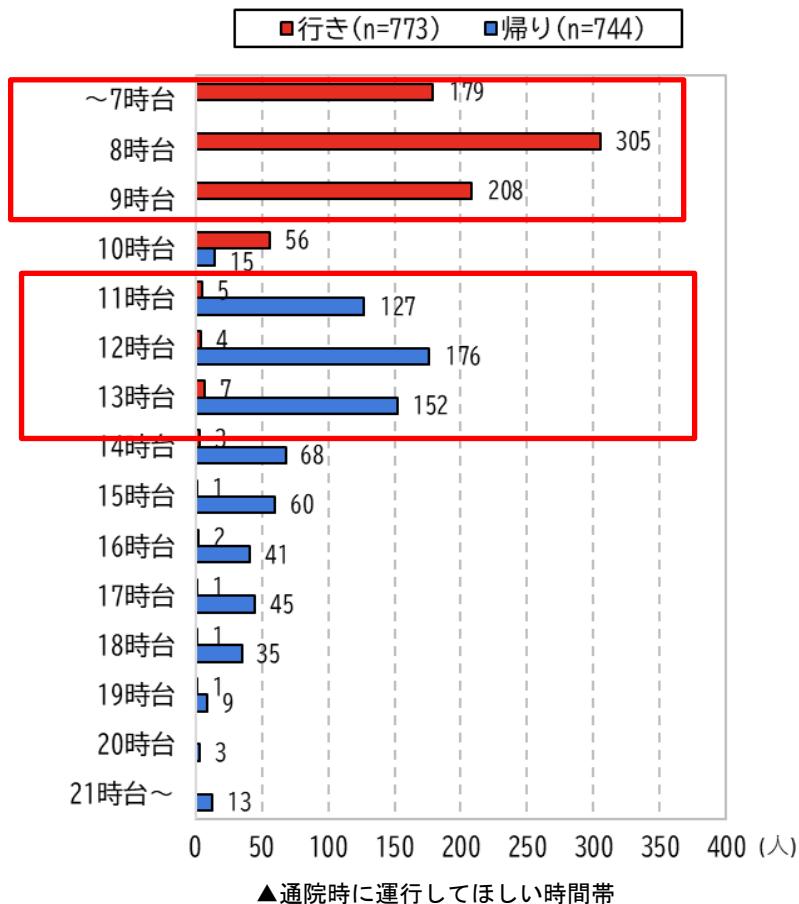
(10) 理想とする公共交通のサービス水準（通勤・通学）

- 通勤・通学で運行してほしい時間帯は、朝の7時～8時、夕方の17時～18時に集中しています。
- 運行間隔は30分以内が5割程度を占めており、乗り継ぎ回数は6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しています。



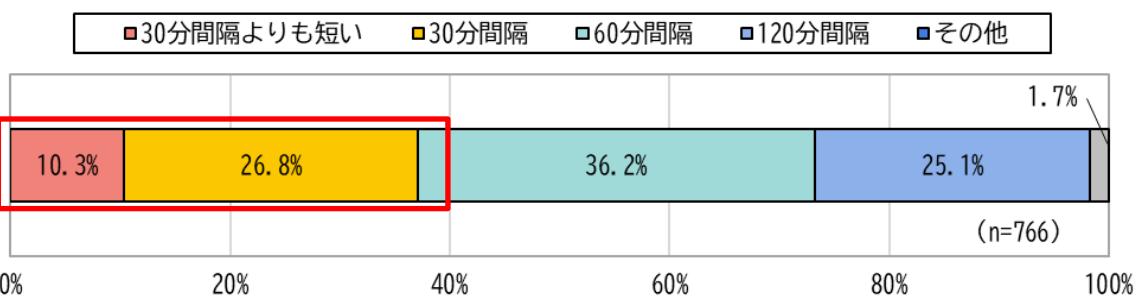
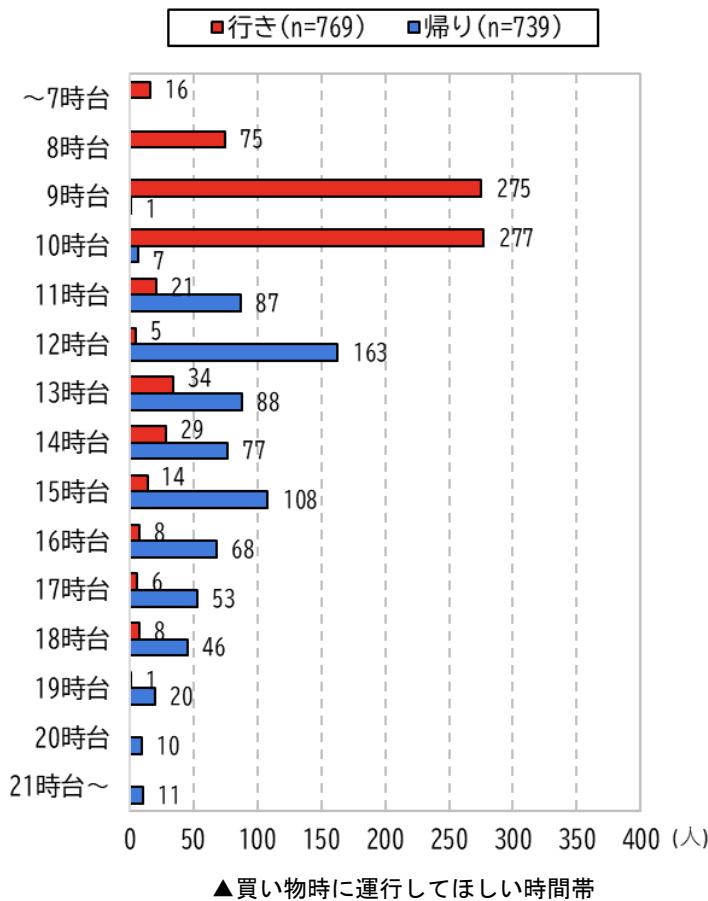
(11) 理想とする公共交通のサービス水準（通院）

- 通勤・通学で運行してほしい時間帯は、行きが7時～9時、帰りが11時～13時に集中しており、午前中に診察を終えて家に帰宅する行動パターンを希望していることが推察されます。
- 運行間隔は30分以内が4割程度で通勤・通学よりも10ポイント程度低下しています。
- およそ6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しています。

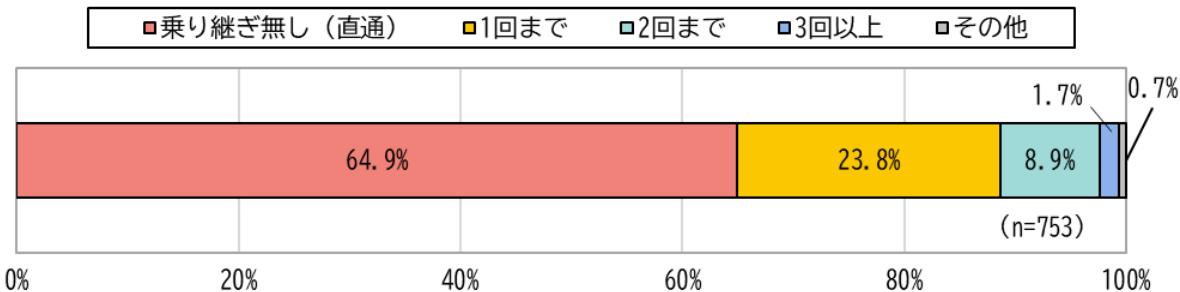


(1 2) 理想とする公共交通のサービス水準（日常の買い物）

- 通勤・通学で運行してほしい時間帯は、行きは9時～10時に集中している一方で、帰りは11時～18時まで一定の回答が見られ分散しています。
- 運行間隔は30分以内が4割程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており通院と同様の傾向が見られます。



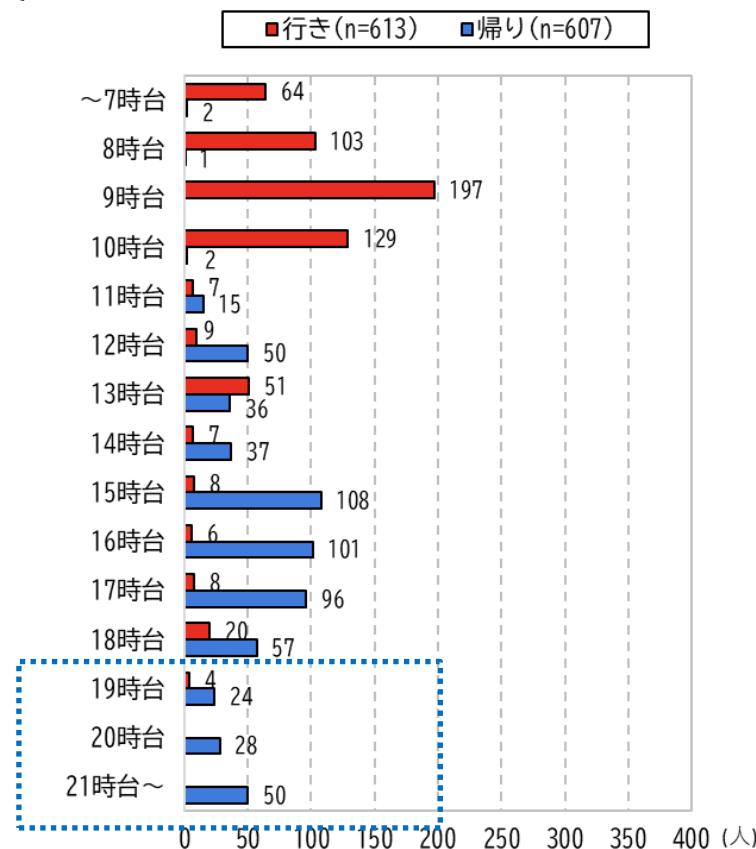
▲買い物の目的地までの理想とする運行間隔



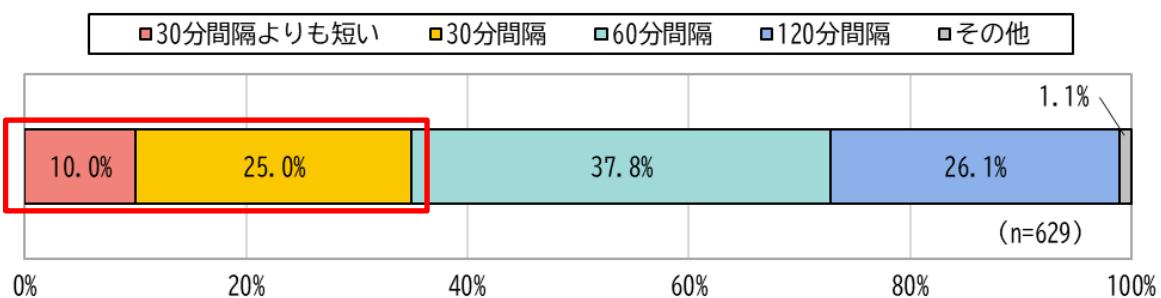
▲買い物の目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

(13) 理想とする公共交通のサービス水準（趣味・娯楽・習い事など）

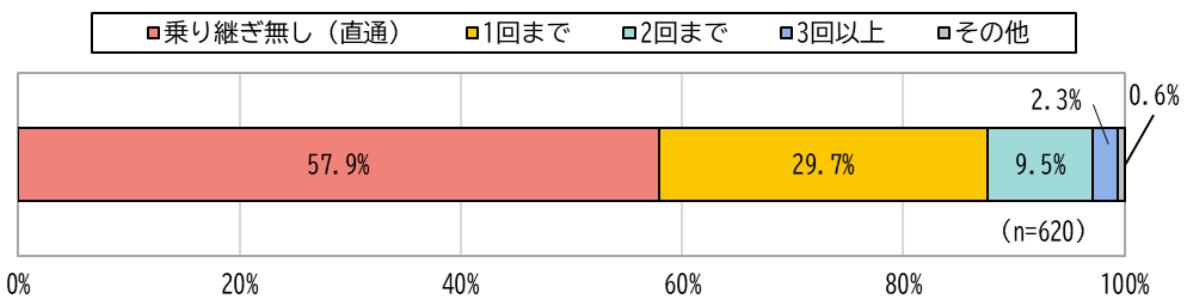
- 通勤・通学で運行してほしい時間帯は、行きは7時～10時で幅が広くなっていますが、帰りは15時～17時に集中していますが、19時以降の夜間も回答が見られます。
- 運行間隔は30分以内が35%程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており、運行間隔については通院や買い物に比べ長い間隔でも許容している人が若干多くなっています。



▲趣味・娯楽・習い事などで運行してほしい時間帯



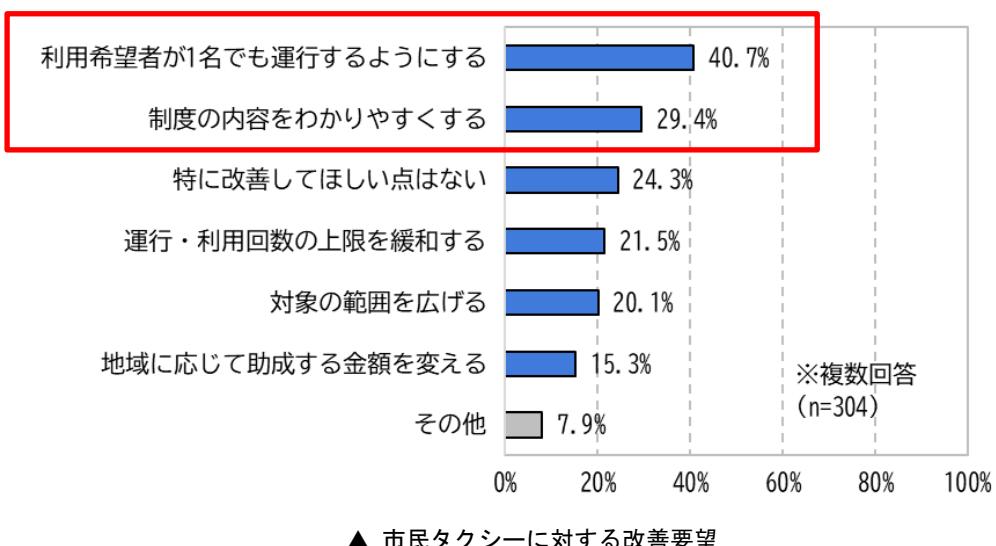
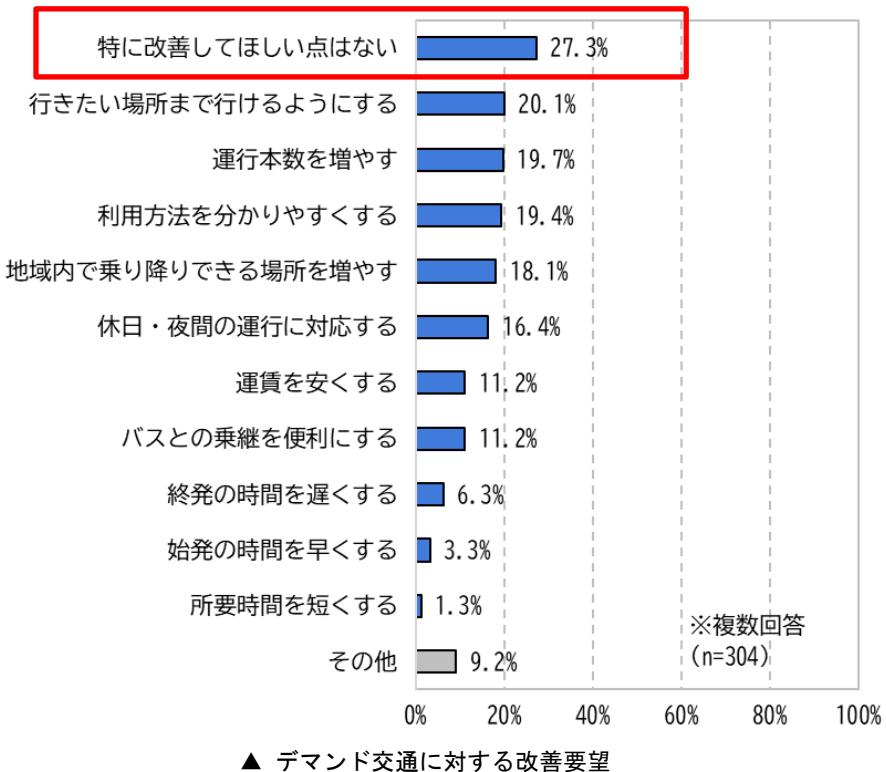
▲趣味・娯楽・習い事などの目的地までの理想とする運行間隔



▲趣味・娯楽・習い事などの目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

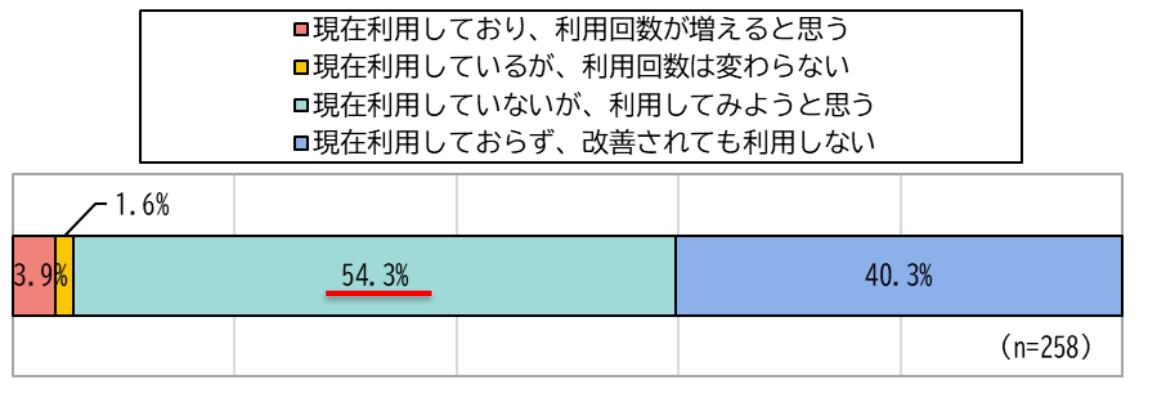
(1 4) デマンド交通や市民タクシーに対して改善してほしいこと

- デマンド交通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。

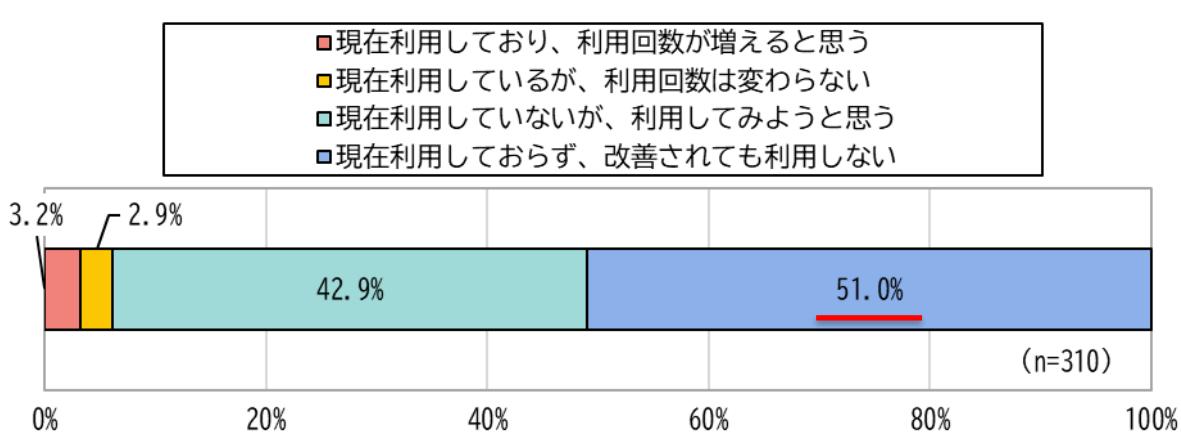


(15) デマンド交通や市民タクシーが改善された場合の利用意向

- デマンド交通が改善した場合の利用意向について、「現在利用していないが利用してみようと思う」が54.3%を占めており、割合が大きくなっています。
- 市民タクシーが改善した場合の利用意向は、「利用しておらず、改善されても利用しない」が51.0%で、デマンド交通に比べて利用しない意向の割合が高くなっています。
- デマンド交通、市民タクシーの「現在利用しており、利用回数が増えると思う」の割合は同程度でした。



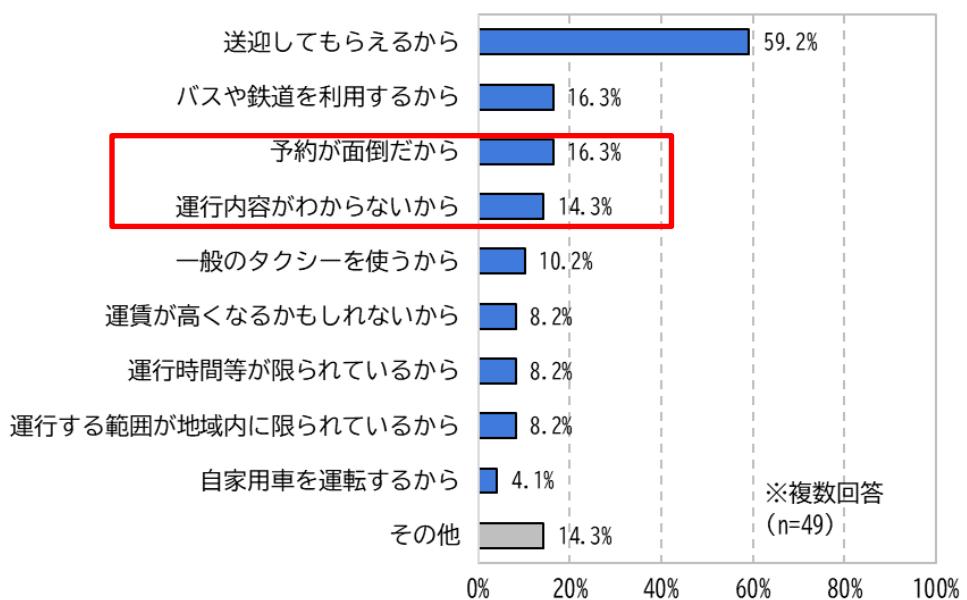
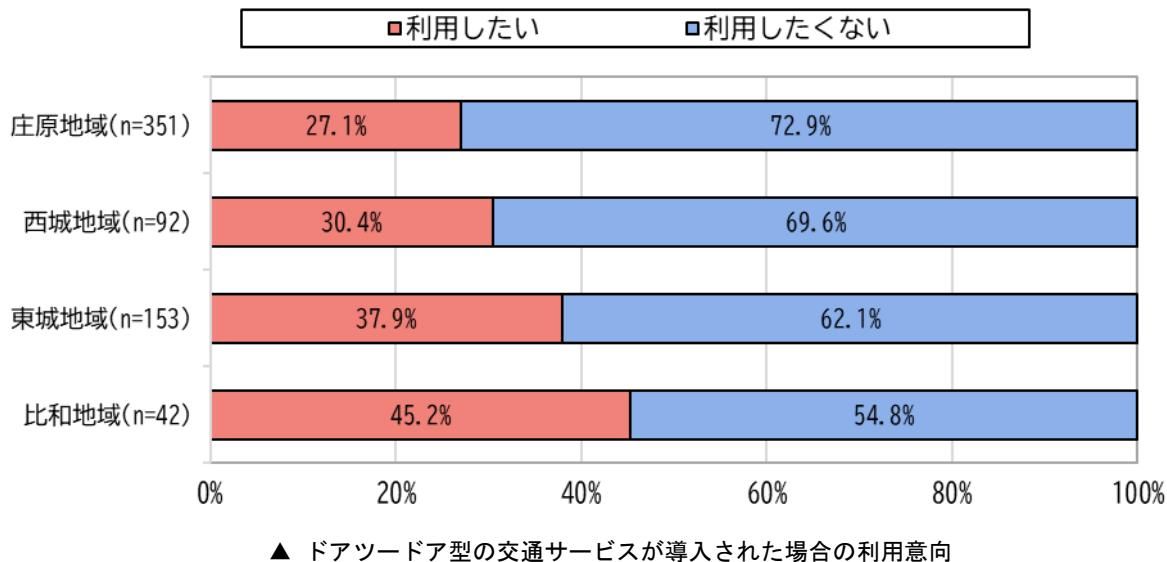
▲ デマンド交通が改善した場合の利用意向



▲ 市民タクシーが改善した場合の利用意向

(16) ドアツードア型の交通サービス拡大について

- 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）

(17) 地域拠点（公共交通の利用拠点）の機能向上について

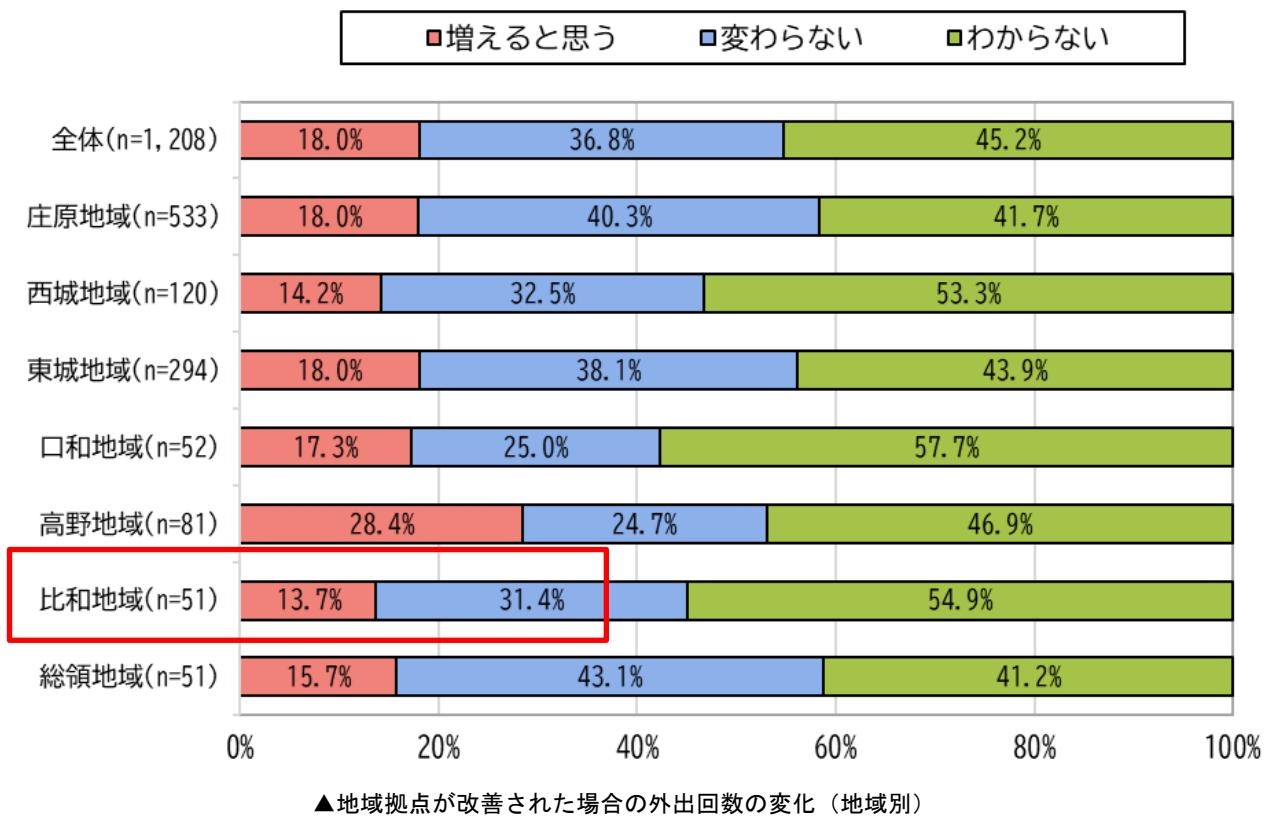
- 全体で見ると「わかりやすい路線図・時刻表の設置」が比較的多く、庄原地域や東城地域、口和地域で割合が高くなっています。
- また、西城地域や比和地域、高野地域では「待合スペースの設置・拡充」、総領地域では「屋根・上屋の設置」について割合が高く、地域によって違いが見られます。
- 公共交通の接続改善については、西城地域と東城地域で割合が高い傾向です。

表 地域の拠点について必要だと思う改善（地域別）

	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 見えるシステムの設置	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%

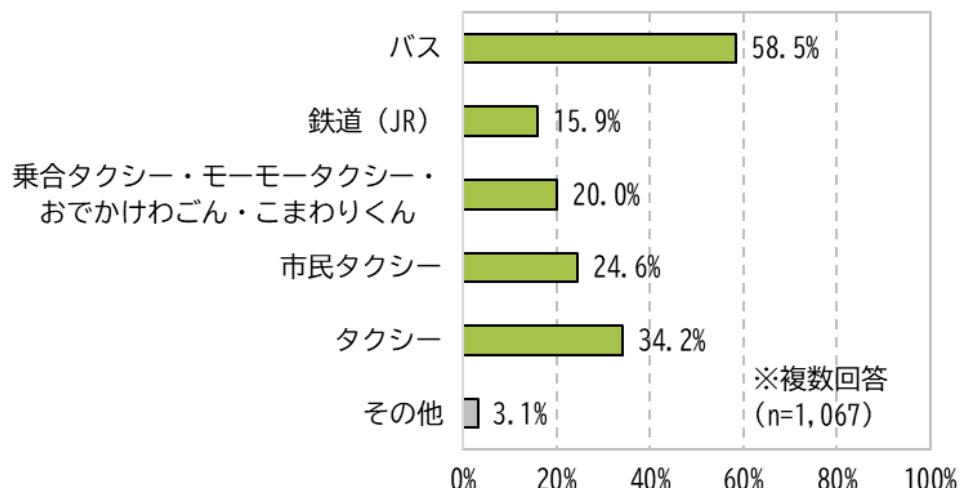
(18) 地域拠点が改善された場合の外出意向

- 全体で見ると、地域拠点の改善によって外出が「増えると思う」と回答した人は18.0%でした。
- 地域別に見ると高野地域では「増えると思う」の割合が28.4%で、他地域の「増えると思う」の割合が14~18%であるのに対して、10 ポイント以上差が見られました。

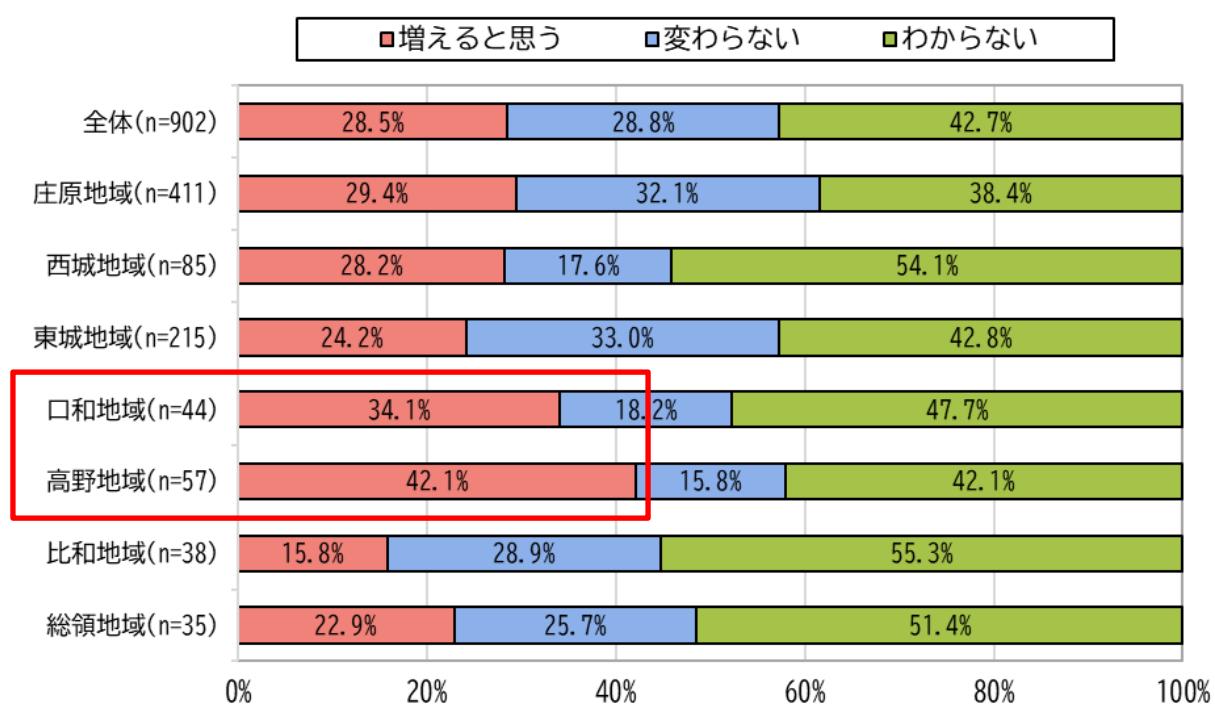


(19) 乗り放題フリーパスの導入について

- 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。



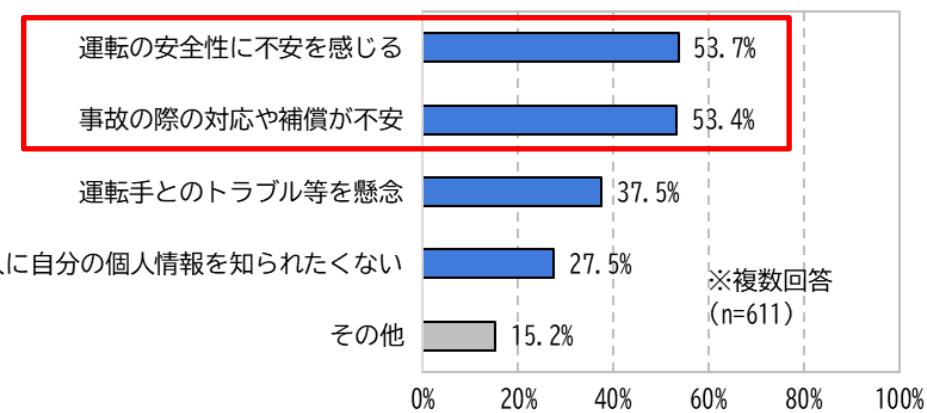
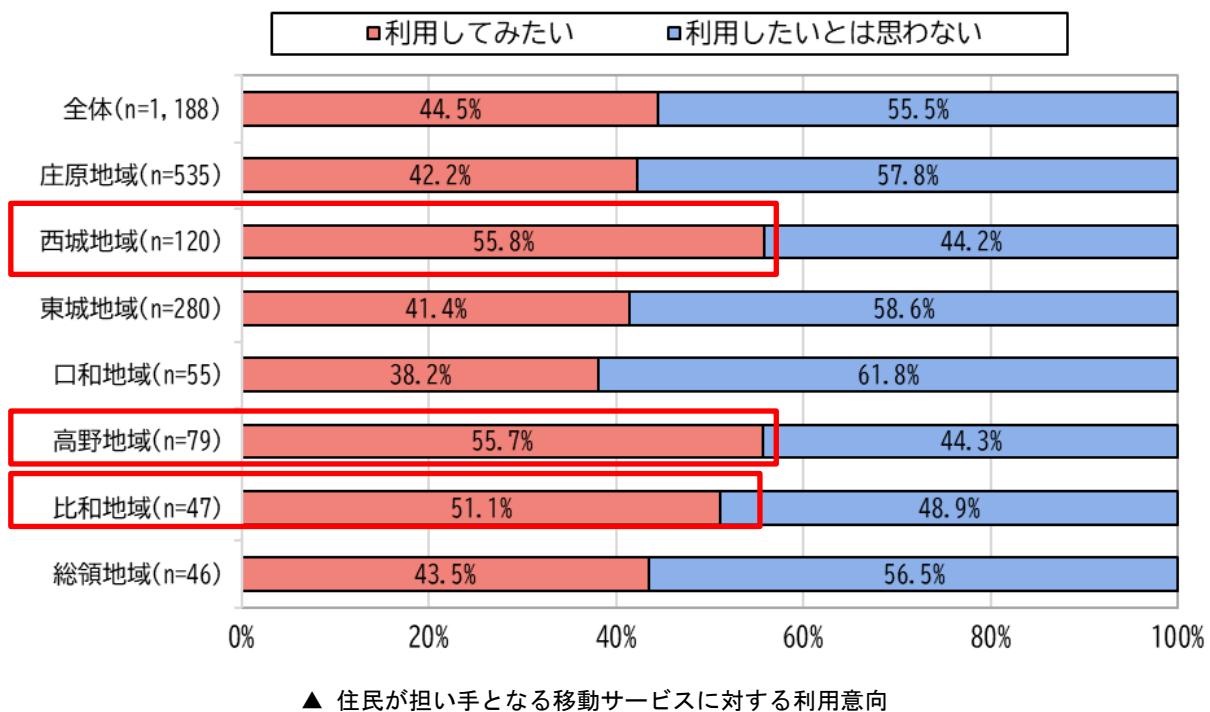
▲乗り放題フリーパスで利用したい交通モード

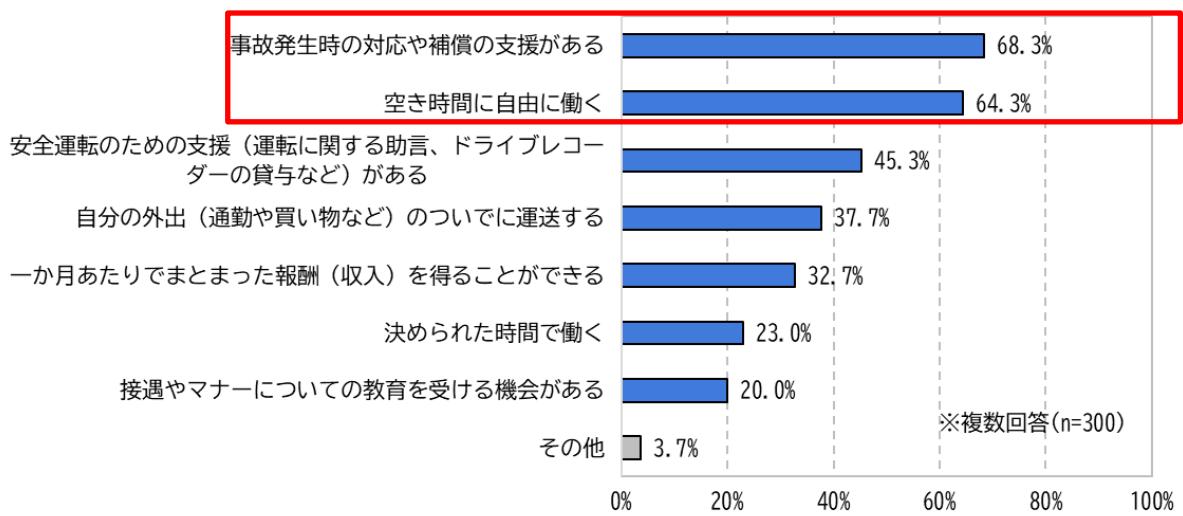
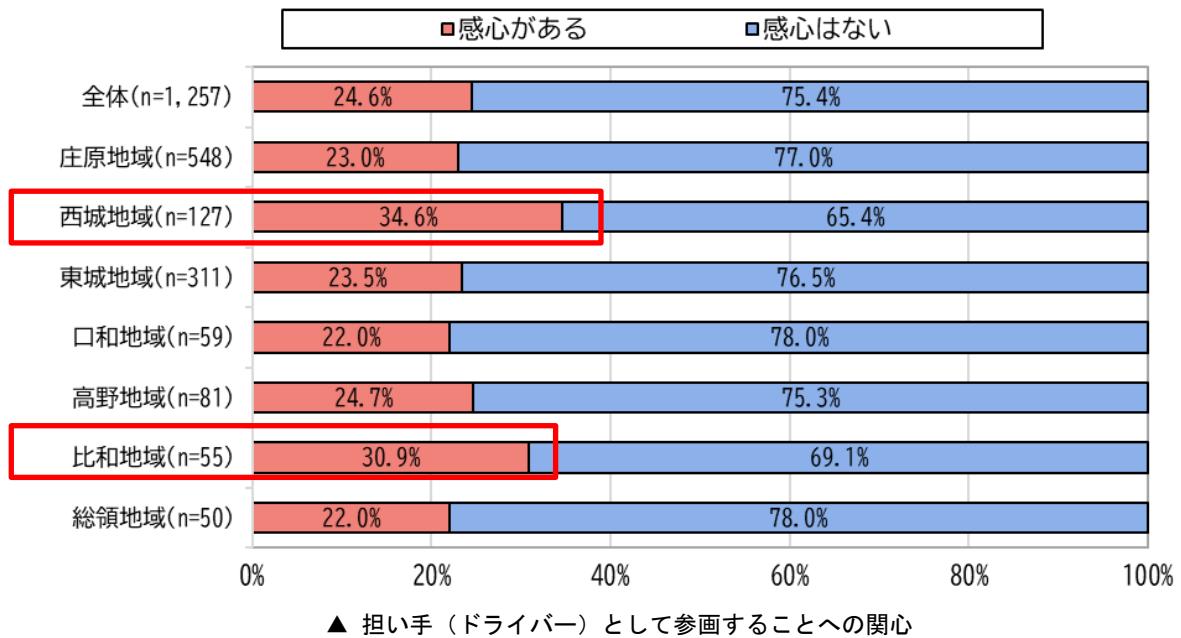


▲乗り放題フリーパスを導入した場合の移動頻度（地域別集計）

(20) 住民が担い手となる移動サービスの導入・参画について

- 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。
- 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。

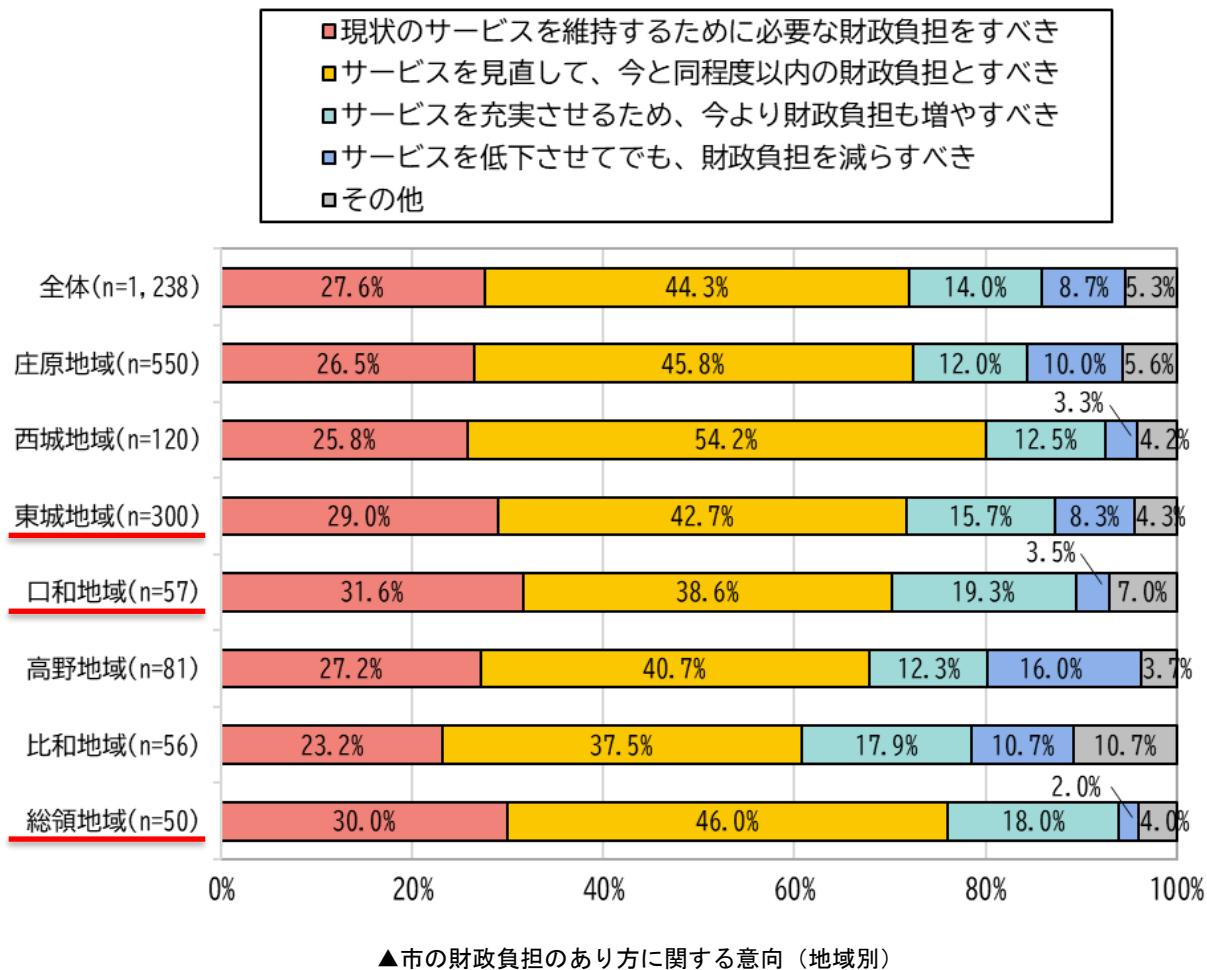




▲ 担い手（ドライバー）として参画する際に重視する点

(21) 公共交通サービスのあり方と市の財政負担についての考え方

- 「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」が全体、地域別でも最も多くを占めており、西城地域で比較的割合が大きくなっています。
- 「現在のサービスを維持するため必要な財政負担をすべき」については、東城地域、口和地域、総領地域で全体よりも割合が大きくなっています。
- 上記と同様に、「サービスを充実させるため、今より財政負担を増やすべき」は東城地域、口和地域、比和地域、総領地域で全体よりも割合が大きくなっています。



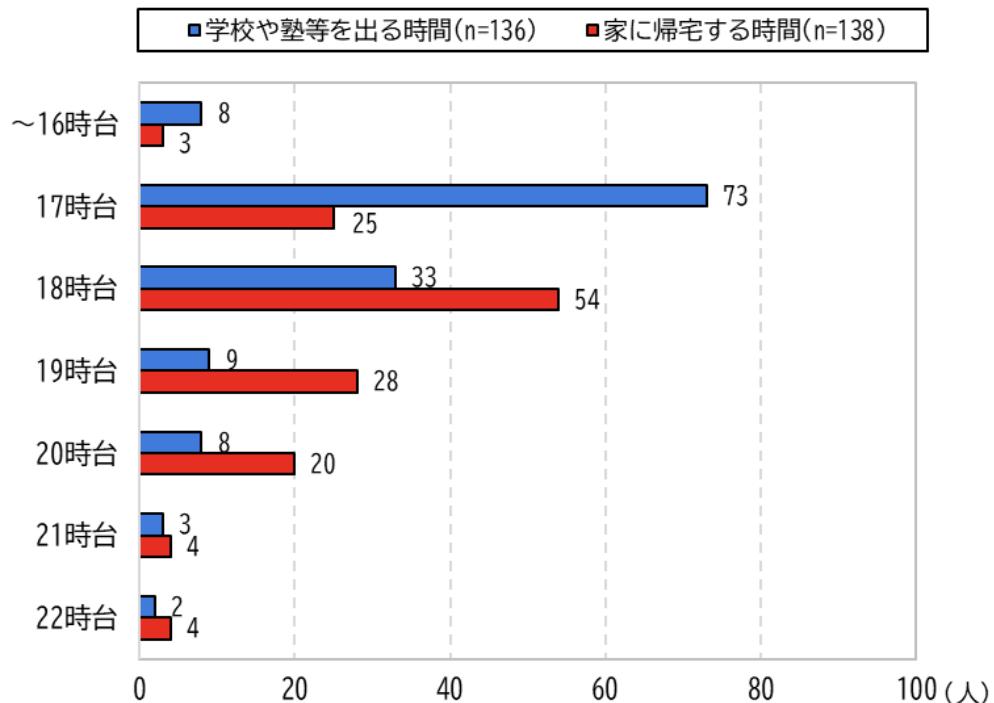
2. 高校生アンケート調査結果

(1) 高校生アンケート調査の概要

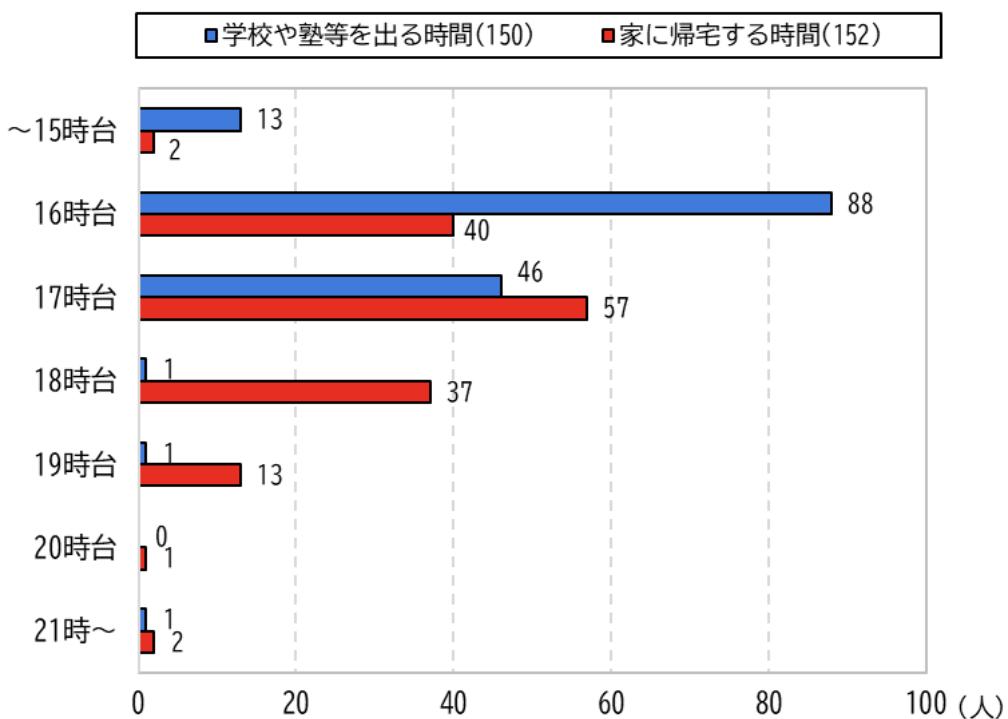
調査の目的	<ul style="list-style-type: none">● 高校生の移動や公共交通利用状況の把握● 公共交通サービスに対する改善等の意向把握● ワーキング会議の議論を基に設定した、戦略や施策等の検証
調査対象	庄原市内の県立高等学校(4校)に通う高校1年生とその保護者 計196人 (庄原格致:103人、西城紫水:22人、東城:13人、庄原実業:58人)
調査方法	県立高等学校に、調査票の配布・回収を依頼
実施時期	令和7年10月下旬～11月上旬
主な設問	<ul style="list-style-type: none">● 個人属性(居住地、性別)● 公共交通の利用状況、支払い方法● 送迎の状況● 目的別の外出状況● 公共交通のサービス改善策とその利用意向● 地域拠点・交通結節点における改善策● 定額サービス(乗り放題フリーパス)に対する意向
回収状況	166名の生徒及びその保護者から回答を得た

(2) 高校生の下校時間

- 遅く帰る場合の下校時間は17~18時、早く帰る場合の下校時間は16~17時に回答が集中しており、1時間程度の差が見られます。
- 遅く帰る場合は22時までは回答が見られ、20時台に家に帰宅する人も20人程度います。



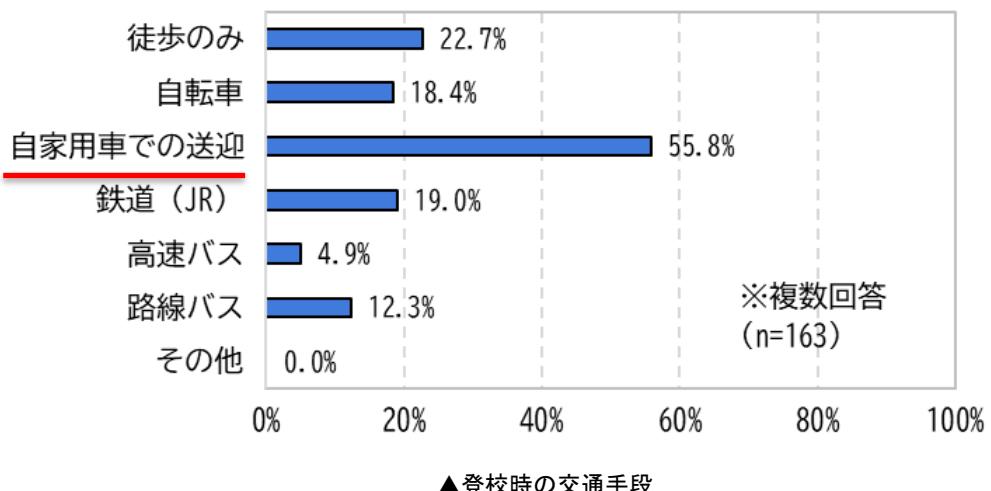
▲部活動や塾、課外活動等で遅く帰る場合の下校時間



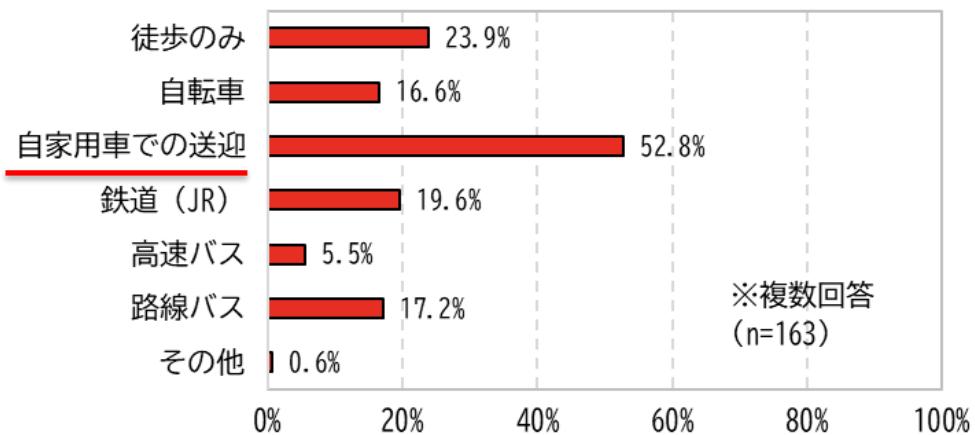
▲早く帰る場合の下校時間

(3) 通学に利用している移動手段

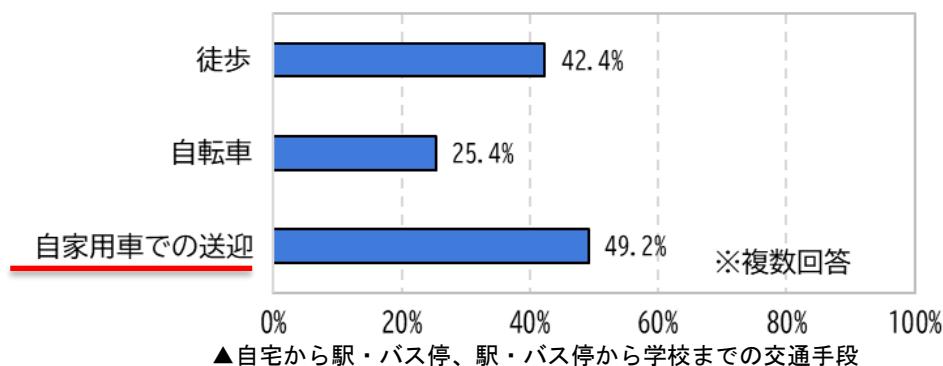
- 通学に利用している移動手段について、登校・下校いずれも送迎が50%を超えていました。
- 公共交通機関は、鉄道が19%と比較的多く、次いで路線バスが12.3%回答がありました。
- 鉄道やバスを利用している生徒の自宅から駅・バス停までの交通手段について、およそ5割は送迎でバス停や駅まで移動している状況でした。



▲登校時の交通手段



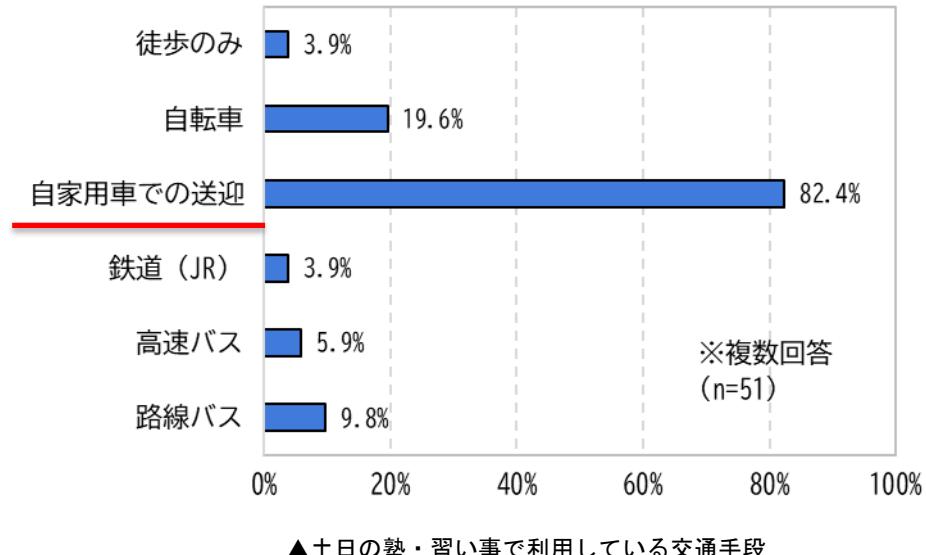
▲下校時の交通手段



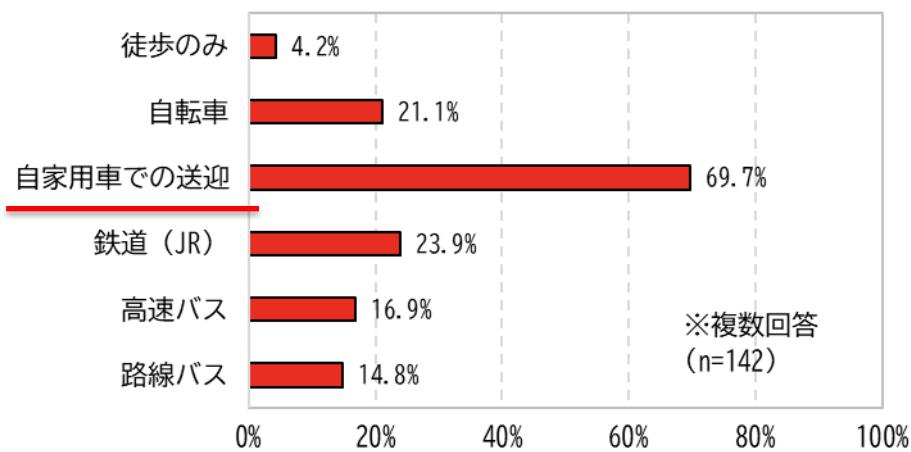
▲自宅から駅・バス停、駅・バス停から学校までの交通手段

(4) 通学以外の目的で利用している移動手段

- 土日の塾・習い事、遊びに行く際の交通手段いずれも、最も利用されている交通手段は自家用車の送迎で、塾・習い事は 80%を超えていました。
- 遊びに行く際の交通手段は送迎について鉄道(JR)が利用されています。



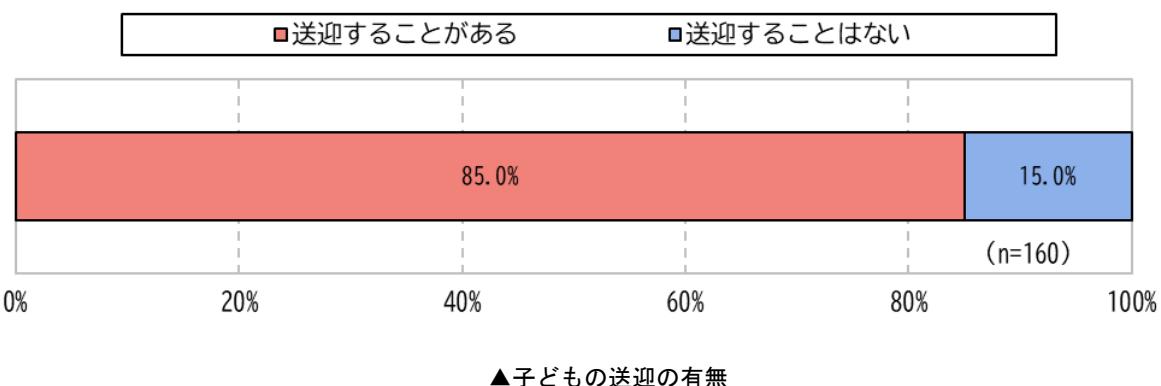
▲土日の塾・習い事で利用している交通手段



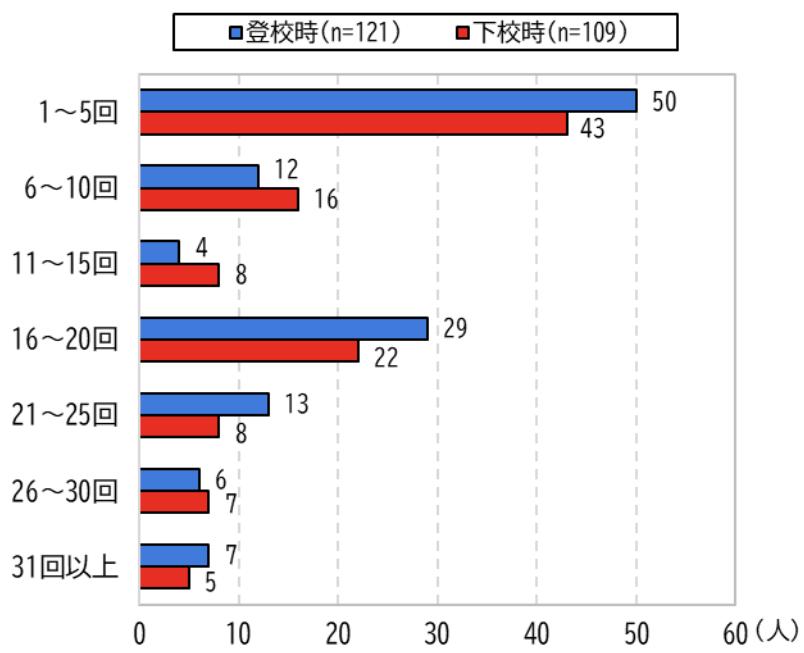
▲遊びに行く際に利用している交通手段

(5)送迎に関する保護者の状況

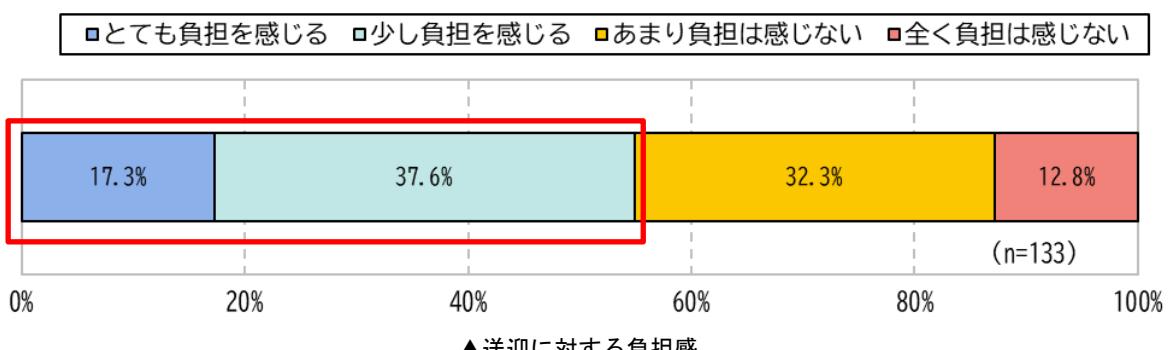
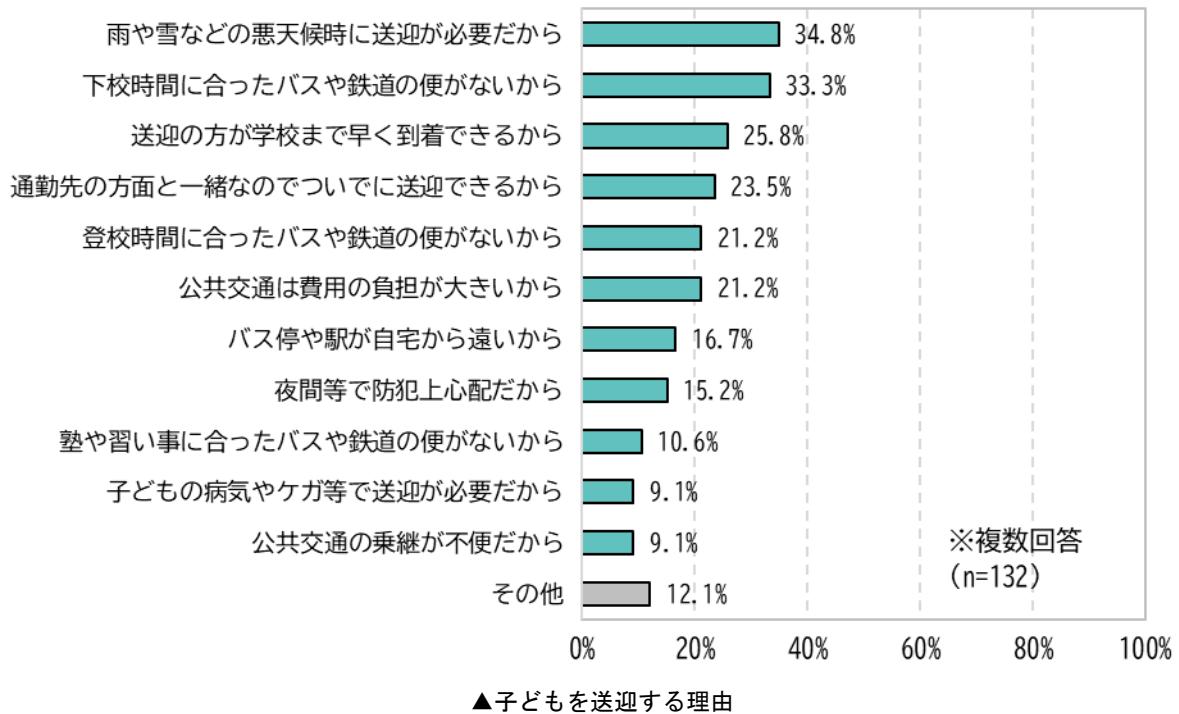
- 保護者への送迎に対する質問について、「送迎がある」と回答した保護者が85%を占めています。
- 送迎の回数については、下校時より登校時が比較的多く、1~5回の少ない回数が多いものの、16回以上(半月以上)送迎をしている保護者も見られます。
- 送迎の理由については、「悪天候時の送迎」「下校に合ったバス・鉄道がない」が30%を超えていました。
- 送迎に対する保護者の負担感について。「とても負担を感じる」「少し負担を感じる」が合わせて50%を超えており、送迎をしている保護者の半数は負担を感じていることがわかりました。



▲子どもの送迎の有無

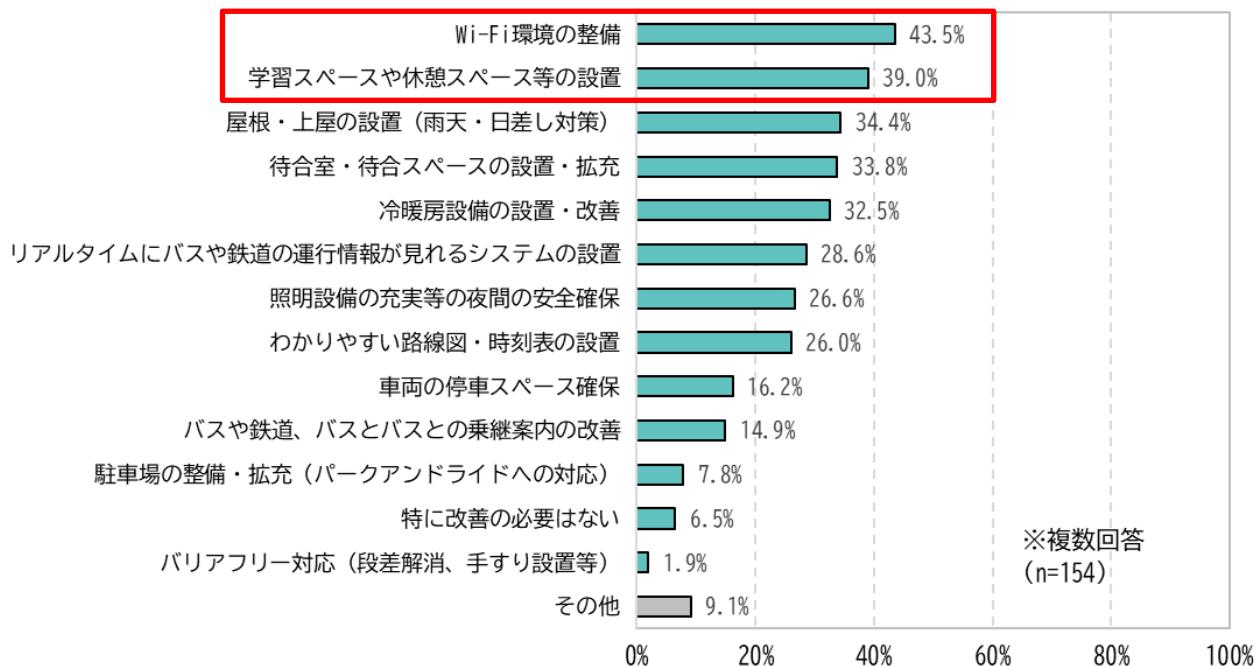


▲子どもを送迎する頻度 (1か月あたりの送迎回数)

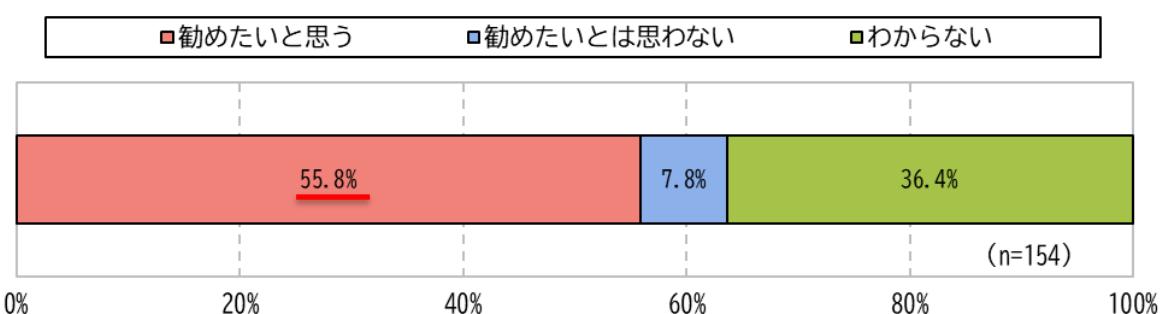


(6) 地域拠点・交通結節点の改善策に関する保護者の意向

- 地域の拠点に関する改善については、「Wi-Fi 環境の整備」と「学習スペースや休憩スペースの設置」がいずれも 40%前後と比較的多く、市民アンケートとの違いが見られました。
- また、拠点が改善された場合およそ 55.8%の保護者が子どもに公共交通の利用を勧めたいと回答しています。



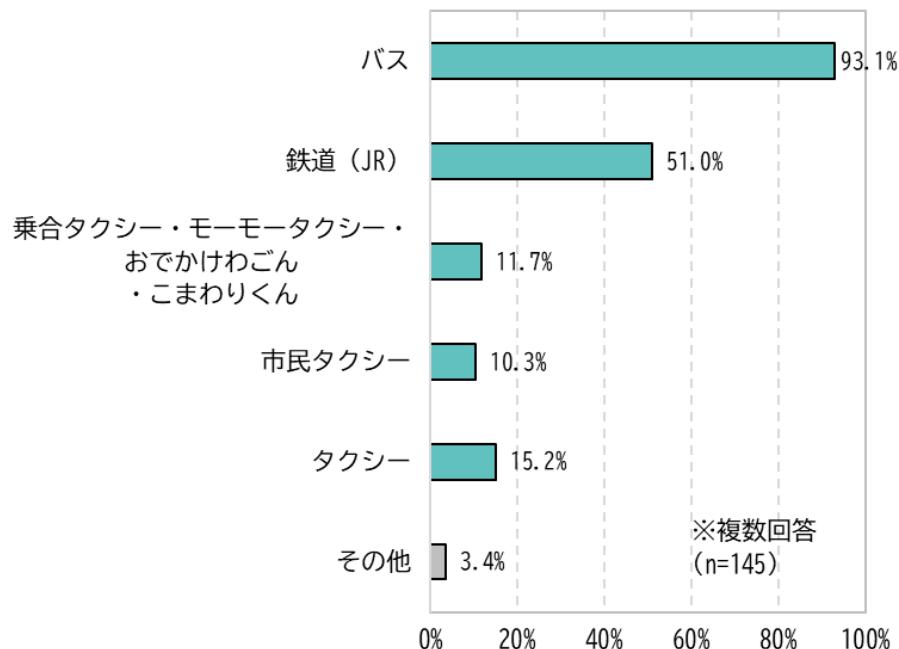
▲必要だと思う地域の拠点の改善



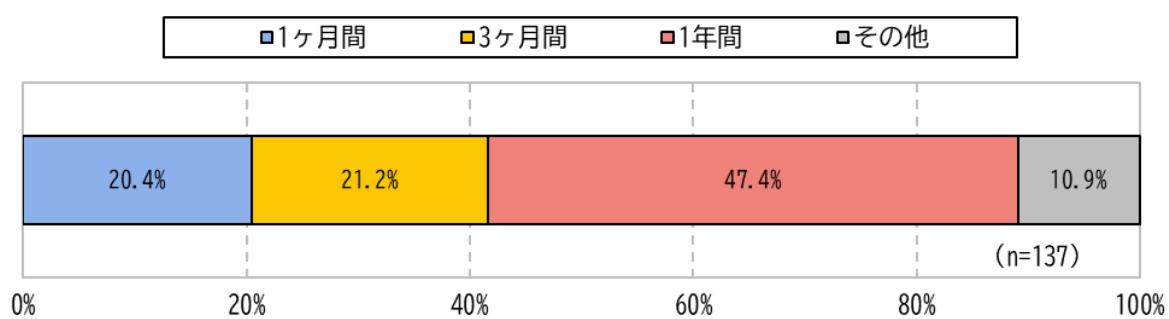
▲拠点が改善された場合の公共交通の推奨意向（子どもに利用を勧めるか）

(7) 公共交通の乗り放題フリーパスに対する保護者の意向

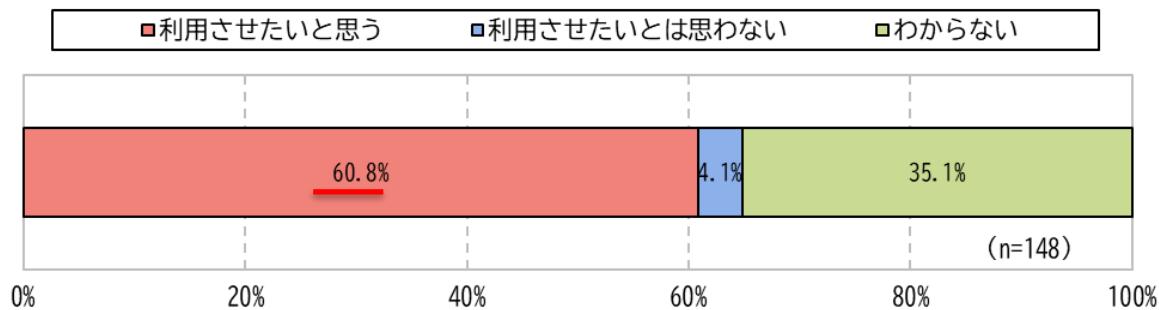
- 乗り放題フリーパスで利用したい交通モードはバスが最も多く回答されており、次いで鉄道（JR）が50%を超えており、それ以外の交通機関は1割程度でした。
- 利用したい期間は1年間が5割程度を占めたほか、意見では「夏休み等の休暇期間に子どもに使わせたい」といった意見も見られました。
- 公共交通の乗り放題フリーパスができた場合、60.8%の保護者が子どもに利用させたいと回答しています。



▲フリーパスが利用できると便利だと思う交通機関



▲フリーパスを利用したい期間



▲フリーパスができた場合の利用意向（子どもに利用させたいと思うか）

(8) アンケート結果のまとめ

① 市民アンケート調査で分かったこと

- 高齢者の回答が多く、身体機能の限界まで運転を続けたい意向が強い。
- 運転免許を持たない人の多くが送迎に依存し、外出できない経験を持つ。
- 公共交通を利用しない最大の理由は「送迎してくれるから」。
- 運行内容がわからない、駅・バス停が遠い、身体が不自由などの課題も存在。
- 理想のサービス水準について、時間帯は目的によって大きく異なり、30分以内の運行間隔で乗り継ぎなしを求めている人が多い。
- 市民タクシーに比べて、デマンド交通の方が改善された場合の利用意向が高い。
- ドアツードア型は中心部から遠い地域ほど需要が高い。
- 住民主体の移動サービスは周辺地域で関心が高いが、安全性や補償への不安がある。

② 高校生等へのアンケート調査で分かったこと

- 通学の半数以上が送迎で、公共交通利用者も駅・バス停まで送迎されている。
- 大多数の保護者が送迎を行い、その半数以上が負担を感じている。
- 悪天候時や下校時間に合う便がないことが送迎の主な理由。
- 若年層特有のニーズとして Wi-Fi 環境や学習・休憩スペースへの要望が強い。
- 抱点改善やフリーパス導入で保護者の多くが公共交通利用を推奨する意向。

3. 交通事業者へのヒアリング結果

(1) 実施概要と実施結果

① 交通事業者ヒアリングの概要

令和7年7月下旬から8月中旬にかけて市内交通事業者(8社)を対象に、公共交通の詳細な利用状況や運用上の課題、営業に関わる問題点や地域の公共交通維持に向けて必要な視点等を把握した。

② 交通事業者ヒアリングで分かったこと（実施結果のまとめ）

- 多くの事業者で運転手の高齢化が深刻で若手の新規採用が困難となっており、給与水準や労働環境等が要因。
- 市委託業務への依存度が高く、数年後の事業継続に不安を抱える事業者が複数。
- 委託料が固定的で給与増額の余地がなく、車両更新の原資確保も困難。
- 定時定路線では個々の高齢者の生活時間が合わせることが難しく、バス停まで出られない高齢者に対応できない。
- 拘束時間に対して実働時間が短く、待機時間が長い非効率な労働環境。
- 固定的な委託料制度、給与補助、免許取得・車両更新費用支援等を必要な支援として把握。
- スクールバスの活用、市民タクシー拡充、ドアツードア型の交通への転換等が交通事業者からも提案された。
- 高校生向けサブスク制や運賃助成が利用促進に有効。
- 行政・住民・事業者の三者協働とまちづくりとの連携が不可欠。

(2) ヒアリング調査で把握した供給視点の問題点

路線バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の路線バス利用者数が学生の減少に合わせて緩やかに減少傾向。 ● 全体的に昼間(日中)の利用が極めて少ない状況。 ● 土日の利用も少ない状況で、今後は車両の小型化を含めて効率化の検討が必要となる。
地域内交通(市営バスやデマンド交通等)	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原地域の地域生活バスは、帰りの利用が少なくおそらくは時間が合わないため帰りは別の交通手段を利用されていると推察される《庄原地域》 ● 廃止代替バスでは、中学生・高校生の利用は少なく、保護者の送迎によって通学している生徒が多い《東城地域》 ● 市民タクシーは片手で数えられる程度の利用者数しか見られない月もある。《西城地域》 ● おでかけワゴンのスマホ予約(LINE 予約)はあまり利用がなく、当初は代理予約が少しあったが、基本的には電話予約が主となっている。また、運行時間が地域サロンとずれており、調整が難しい。《高野地域》 ● 地域のスーパーが廃業して地域内に商業施設がなくなったため生活用品を地域内でそろえるのが難しく、買い物目的でバスを利用している人は少ない《総領地域》 ● 時間帯によっては路線バスと町内交通の乗継が難しい場合もある。特に地域内の交通が定時定路線の場合は融通が利かない。《比和・口和地域》
営業上の問題点	<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転者不足が深刻化しており、収益率の高い貸切バスの事業が再開できない。 ● 地域全体で運転者の成り手となる人材が少ない。 ● 【タクシー】 ● 現在の人員体制で対応できている事業者は少なく、ほとんどの交通事業者で運転者不足、運転者の高齢化が大きな課題として認識している。 ● 特に 60 歳以下の運転者が集まりにくく、農業等を兼業している乗務員もある。 ● 経営状況の悪化、運転手不足の深刻化、事業継続の困難性、夜間タクシーサービスの廃止リスク等は、前回計画を策定した5年前より一層厳しさを増している。 ● 雇用を維持するためには、ある程度の保証や給与水準が必要となる。 ● 定時定路線のバス等、決まった金額が得られる市の委託業務によって経営が成り立っている現状がある。 ● 人口減少により利用者が固定化・減少し、飲食店等の減少で夜間需要が少なくなっている。 ● 車両の修理頻度の高さやドライブレコーダー・デジタコ等の設備投資負担が重い。 ● 2~3 年後の事業継続に不安を抱える事業者が複数存在している。

公共交通の維持 に向けて必要な 視点

- 定時定路線からデマンド方式・ドアツードアへの転換が必要(バス停まで出られない高齢者への対応)
- 固定的な委託料(基本料金制)の導入により、距離に応じた委託料から保証型へ転換
- 運転手の給与補助、第二種免許取得費用の支援、車両更新費用の支援が必要
- スクールバスの車両を地域住民の輸送に活用するなどできれば良い(教育課と市民生活課の縦割り解消)
- 市民タクシーの拡充により、帰り便の時間が合わない問題や昼間の極端に少ない利用に対応
- 給与水準の向上と住居支援による I ターン・U ターン者の採用促進
- 高校生向けサブスクリプション制や運賃助成の導入(1万5千円/月が1つのハードル)
- 行政・住民・事業者の三者での話し合いの場を設定し、住民ニーズを行政が把握
- 貨客混載、買い物代行サービス、福祉輸送など事業の多角化
- 地域のまちづくりとの連携や自治振興区の協力体制の構築
- 地元事業者の優先活用により、地域性を理解した持続可能な運営体制を確保

4. 地域別ヒアリングの実施結果

(1) 実施概要と実施結果

① 地域別ヒアリングの概要

令和7年8月中旬から令和8年11月中旬にかけて、庄原市内自治振興区を地域単位(7地域)で、庄原市地域公共交通会議ワーキング会議の第2回目までの意見交換の内容を説明したうえで、第2期庄原市地域公共交通計画の策定に向けた地域の公共交通の課題等をヒアリングを行った。

② 地域別ヒアリングで分かったこと（実施結果のまとめ）

- 地域の公共交通について、日頃から感じている意見が出され、地域公共交通の不便に感じている改善点のみならず、今後の公共交通のあり方まで幅広く意見を聴取した。
- 地域拠点に関する意見では、自治振興センター等が交通結節点となるとの捉え方が異なるとを把握した。
- 上記について、周辺部になるほど自治振興センターが地域拠点になるとの考えが強いが、市街地になるほど、JRの駅やショッピングセンターなどの施設が交通の地域拠点であるとの意見を把握した。
- 地域ヒアリングで把握した意見とワーキング会議で示された地域公共交通の問題点、実現したいこと、目指す姿は整合していることがわかった。

(2) 【庄原地域】主な意見

市民タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスダイヤの見直しと市民タクシーの要件見直し(振興区単位、1キロ要件の見直し)(北自治振興区) ● 市民タクシーのような乗合タクシーよりも個人の都合で乗れる一般的なタクシーの方が良い。デマンドの普及により個人手配が多くなるのではいか。(峰田自治振興区)
バス路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 第1次の計画による実績等からバス等の路線をどう見直していくのか(東自治振興区) ● 市民タクシーが導入されたが、地域生活バスがのこっている路線があるため、改善された方が良い。(山内自治振興区) ● 市街地を走るバスは空気を乗せて走っている状況であり、改善を求める声もある。(庄原自治振興区)
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共ライドシェアの制度がどのように進化し広がっていくかが一つの解決策ではないか。(庄原自治振興区) ● 課題を考えるうえで、多様な分野ごとにに対する議論や柱建てが必要ではないか(東自治振興区) ● バスの乗り方が分からぬという声もあるため、乗り方の啓発が必要。(庄原自治振興区) ● 採算性と福祉的側面も含めた公共性の兼ね合いをどう整理するかが重要ではないか(東自治振興区) ● 担い手不足、車両の老朽化・修繕費増などが課題。車両の小型化が解決策ではないか。(北自治振興区) ● 長期的に考えれば自動運転がスタンダードとなるのでは。中山間モデルの先駆として実証実験など積極的な呼び込みを(山内自治振興区) ● 夜間の移動手段の確保をしてほしい(山内自治振興区)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスへ一般乗客の混乗も検討してほしい(敷信自治振興区) ● 市民ワークショップを開催し意見を反映する仕組みを取り入れてはどうか。(北自治振興区)

(3) 【西城地域】主な意見

地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化・免許返納などが進み、移動手段がなくなることからすれば、地域拠点の機能強化は必要性があると思う。また、地域拠点と都市拠点との連携強化も必要と思う。 ● 西城地域では、自治振興センターへ人が集まって、都市拠点へ移動するイメージは湧かない。 ● 地域拠点に集まるまでの移動手段が難しい。 ● 西城地域では市民タクシーを入江地区で入れられているが、事業のイメージがわからない。 ● 家から目的地までが交通の根本であるため、タクシーが一番理想的である。利用者もある程度負担すべきである。
利用者負担	<ul style="list-style-type: none"> ● マイカーの1年間にかかる経費を考えてみると、公共交通だから1コインだから良いとかではなくて、タクシーで、利用者も利用料を値上げすればよい。そうしないと事業者も市もやっていけない。
利用者を増やす取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道改良をして、比和の方も西城市民病院に来られるようにという考えが16年前からあって、いざなみ街道ができたが、道路改良の話が無くなった。 ● 横の連携を取りながら、何とかしないといけないのではないか。
JR芸備線	<ul style="list-style-type: none"> ● JRの問題も、通っていない地域は無関心である。廃線となったらどうなるか、具体例を示して取り組みをしないといけない。そうしないとこれ以上の盛り上がりはないと思う。
ライドシェアに対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● ライドシェアの拡充をしてほしい。これまでの繋がりで便乗をやっている部分があるが、仕組みづくりが必要である。ゆるやかな基準を設けてもらいたい。 ● ライドシェアをすることによって、ますます財政負担が増えるのではないか。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 西城地域のお年寄りは病院などで庄原に行かれる場合は、バスをよく利用している。三次に行かれる方はJRを利用している。 ● 西城地域では、西城病院へ救急車で運ばれた際に、付き添いの方が帰る手段がなかったため、7~8人で「おかえり応援隊」を作った。地域福祉の取り組みを分厚くしたら解決できる問題である。他職連携で包括的な取り組みをしないといけない。生活福祉部総体で取り組むべき。縦割り行政だけなく生活福祉部総体で総合的にやるべき。市民タクシーも限界がある。無駄な取り組みが沢山ある。 ● 西城病院も付き添いも1泊できるような仕組みを作ればよいと思うが、市はできないと言った。実施している病院もあるため、ハード面の整備が必要ではないか。 ● 地域社会の土台は人の心。単に輸送するだけでなく、老いることの寂しさ、せつなさなど、生き方ノートに書く人生論を視野に入れて計画を策定しないと、かゆいところに手が届かない。 ● 「住民福祉サービスの向上」を計画に入れてほしい。

(4) 【東城地域】主な意見

廃止代替バス等	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替バスが運行している本線まで行くことができない人をどうしていくか考える必要がある。 ● 定時定路線は廃止にしたらどうか。これから交通はドア to ドアが基本だと思う。例えば、こまわりくん、デマンド交通、タクシー。(東城) ● 定時定路線は今後どうしていくか考えて、見直しをしてほしい。 ● 西城病院まで行く方はひばごんバスを利用している。ただ日赤まで行く方はひばごんバスで西城まで出ても庄原行きのバスがすでに発しているので乗り継ぎができない。そのため東城市街地まで出て高速バスで通院されている方がいる。乗り継ぎの連携ができるといふと思う。 ● 西城地域を運行しているバスを小奴可方面にも走らせて、西城地域と小奴可地域を循環するバスを走らせれば新たな需要を掘り起こせるのではないか。具体的に言うと「永金」終着のバスをそのまま小奴可も走らせてはどうか。 ● 路線バスなどについて、赤字補てんをしてまで走らせる必要があるのか。その補てんするお金を別の交通事業にあてたほうが良いのでは。実情に合わせて国は制度の見直しをする必要がある。
市街地循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用している方はごく一部。温泉へ行くなど目的をもって利用している人もいる。 ● 運行ルートがわからっていない方はどこを通るかわからず混乱する。
新坂・久代予約乗り合いタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 家の近くに乗降スポットがあって乗車がしやすい。 ● 週三便利用できるのは助かっている。 ● 自治振興区の行事とからめて利用促進するなら、午前、午後の行事で使用できる運行スケジュールにできないか。スクールが運行している時間に運行が難しい・使いにくいことが問題。
市民タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民タクシーをもっと活用・ピーアールしてはどうか。田森は現在 12 路線で利用している方も多く、乗車運賃 500 円にしているところもあり好評である。 ● 市民タクシーの規制を緩めることができないか。久代のハタ地区で市民タクシーのグループの設定を検討したが、地区の一番遠くの利用者がバス停から1キロ圏内のため、ハタ地区単独では利用ができない。既にある高野のグループで利用者登録をして利用する方法しかなかつた。規制を緩和して利用しやすい制度にしてほしい。 ● 市民タクシーは西城地域を目的地にすることはできないのか。(帝釭) ● 市民タクシーの使いづらい点は、自治振興区に負担がかかる、電話を世話役にするのが面倒、使いたいときに使えない、目的地が決まっている、利用できる日も限られる等がある。(東城)
JR芸備線	<ul style="list-style-type: none"> ● 免許返納者は新見方面の病院へ行くには JR を利用するしかない。JR が廃止になるようであれば新見方面のバス運行も考えてほしい。 ● 使われないものは廃止して、使いやすいものに変えていかないといけない ● タクシー券を配つたらどうか。使いたいときに行きたいところへ行ける。

新たな移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の補助などで送り迎えをする運行車両を購入して。行事などで使用する際に車両を借りて自治振興区の職員が送り迎えをする方法はできないか。家から出たくても出られない人がいる。運転手は地域マネージャーを雇う方法もあると考える。 ● 自治振興区などの地域の拠点へ輸送して、ほかの地域へまとめて輸送の方法も可能だと思う。地域の拠点へ輸送するのはこまわりくんを導入していくのがよいのではないか。ほかの地域へ輸送する手段の例を示してほしい。
ライドシェアに対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● 東城のようなタクシー業者があることはライドシェアの導入ができるのか。 ● ライドシェアの利用登録をすると自分の車を使わないといけない・自分の身動きがとれなくなると思っている方がいる。 ● ライドシェアの運転手をしたい人はいるのか。高齢者も含めて働く方は運転手以外の職種で働きたい人が多いのではないか。市の職員も人数が限られていて普段の仕事もある。運転手をしてくれる方はいなくなってくるのではないか。
自治振興区の活動との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治振興区の交付金に地域交通の予算を作つてもいいのではないか。だれかやってくれるでは、変わらない。他の事業を抑えてでも目を向ける必要がある。 ● 地域の意識改革と学習(勉強会)が必要で、自治振興区の重要性が増していることを感じる。
地域の輸送資源活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替バス保田線とスクールバスが同時に運行している時間帯があるので、始終線のように一本化、小中学生と一般の利用者の混乗も一つの案だと思う。 ● 福祉タクシーで送迎している車両の有効利用ができないか。一般のタクシーを往復で利用すると1万円かかってしまう。 ● 介護用のワンボックス(介護車両)で送迎をしていると思う規制を緩和して活用できないか。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元の人が使いやすいものにする。乗らないものは廃止をして、みんなが使うものにしたほうが良い。人的資源は限られている。 ● 昔の大量輸送の方法は難しい。小型化して小回りがきく運行をしたほうがよい。 ● 地域の中で自治振興区などへ人を集める移動手段があれば、一か所へ集めて東城市街地へ出ることもできる(八幡) ● 地域の交通手段を知らない人もいる。広報が足りない部分があるかもしれない。 ● 使いやすい、使用してもらえるシステムを作つていかないといけない。 ● 地域公共交通計画の中に福祉の移動手段の確保についても謳ってほしい。 ● 小奴可の人は地域高公共交通を使って土日に地域の外へ出ることができない ● 地域の方へ移動手段のアンケートをした際に、家族、親族、近所の方に連れ乗せてもらひ病院や買い物へ行かれる方が1位だった。(八幡)

(5) 【口和地域】主な意見

予約乗合タクシー (定時定路線)	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均乗車人数が悪いのなら、改善をすべきではないか。 ● バス停まで行くのに困っておられる高齢者の方がいる。
予約乗合タクシー (戸口運行)	<ul style="list-style-type: none"> ● 戸口運行は利用状況が良い。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスの運行時間帯(朝と夕方)が交通空白となるので改善してほしい。 ● 町内の商店の廃業等もあるため、庄原への買い物便などを検討してほしい。 ● 高校生の送迎では、公共交通が良い時間帯にないため、使いにくい状況がある。 ● 令和8年2月頃に地域公共交通計画について自治振興区で話をしてほしい。 ● 運転免許証返納にともない特に買い物と医療機関への受診が困難となるため、交通手段の確保は引き続き大きな課題である。

(6) 【高野地域】主な意見

予約乗合タクシー (おでかけわごん)	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約乗合タクシー(おでかけわごん) おでかけワゴンによる貨客混載について、人口が少なく若者も使わず走行距離が少ないと業者は儲からない。業者の収益や業者を残すためにも、走行距離を延ばすためぜひ実施してもらいたい。5年の計画の中ではなく、すぐにでも取り組んでもらいたい。 ● おでかけわごんで連れて出るだけでなく、プラス α がほしい。乗せて出るだけでなくそれを使って、みんなでお茶、買い物などある等何か楽しいことがあるとよい。楽しくて安全などがあるとよい。 ● 地域の実情に応じた持続可能な地域交通、これが難しい。お年寄りでも自分で歩ける方、車いす、一人暮らし、認知症など様々な方がいるが交通の確保は重要である。通院だけではなく、いろいろなところに行けるような生活に根付いた地域交通の確保により、安心して生活できるようにしてほしい。 ● 前例無し、他地域の取り組みがないから「×(ダメ)」にはせず、庄原の街中と高野の奥では違うので、同じようにはならないと思う。 ● おでかけわごんに福祉車両入れたほうが良いと話が出たが費用の問題でできなかった。今年から入れた福祉車両は使いにくい。おでかけわごんで福祉車両で使えればよい。 ● おでかけわごんを守るのもかなりのエネルギーが必要で持続が難しい部分もあるが、ここに住み続けたいので何とかしたい。住み続けるための手段の一つが交通なので、目的をしっかりと持つてもっと使ってもらいたいし、使う目的も作っていきたい。 ● おでかけわごんでの IT 化など進めたいがお金がない。頑張るところは多く予算がもらえるよう、計画に入れてほしい。
高野地域の拠点	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉センター周辺は徒歩数分くらいの場所であり、生活の中心として拠点であり整備進むとよいと考える、現在もお出かけワゴンの待合として、新市自治会館、2つの自治振興センター、支所、福祉センターを利用している。道の駅は都市間移動には向いている。

広域路線	<ul style="list-style-type: none"> 庄原便の直行便を作つてほしい。また、三次までの直行便を作つてほしい。(口和地域の一部を回るようになっている。)直行便がないので余計な時間がかかる。三次に着いてからも中央病院までの通院が難しいところがある。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性生かすため、横並びではなく、頑張る地域は積極的に予算を使ってもらいたい。 地域交通マネージャーのような人を配置し、それぞれの地域を取りまとめるところが必要である。また、計画を作つた後の検証が大事と思う。 地域公共交通は、移動手段や方法を考えるのではなく、移動の先にある目的の達成が重要。市民の暮らしを考えて計画を練つてほしい
地域資源の活用	<ul style="list-style-type: none"> 福祉車両の貸し出しについて、月2回では少ないと思う。老々介護や一人暮らし、色々あるので、市全体を一律にしないで地域の実情に合わせてほしい。 スクールバスの利用も少ないので複合利用できなか。おでかけワゴンとスクール関係省庁が違うので「×」のイメージ強いが混乗できるのであれば、ダイヤの幅が伸びる。親の塾送迎におでかけわごん利用できるかもしれない検討をしてほしい。

(7) 【比和地域】主な意見

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 庄原への移動について、庄原日赤に通う人からの要望があるため、現在、秋国発 9:30 発を高野発にしてほしい(令和7年3月までは高野発であった)。 また、庄原からの帰りは、庄原駅 16:55 発が秋国 17:16 で止めとなっているため、比和まで行くようにしてほしい。 盆の休みの周知がなく、運休を知らない人がいた。乗っている人への周知は自治振興区も協力するのでしっかりしてほしい。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> 地域生活バスの利用者が減っている感覚はある。車両サイズを小型化すべきであり、ドアツードアを考える時期に来ている。バス停まで押し車、それすら難しい人もいる。タクシーはいつもは使えない。 ふれあいセンター等のバス停でしっかり止まって客がいかないかどうかほしい。 自家用車について、スマートアシスト機能車への乗り換え必要で、助成があればよいと感じる。
福祉車両の活用	<ul style="list-style-type: none"> 福祉車両の貸し出しについて、高野まで取りに行ってまた戻すのが難しい。

(8) 【総領地域】主な意見

町内交通の見直し	<ul style="list-style-type: none">● 総領地域の町内便の利用状況や商店の状況から、町内便を廃止してこまわりくん(自家用有償運送)を2台体制にしてほしい。● こまわりくんは、峰田自治振興区までは乗り入れ、備北交通の本村線と接続したい。● なみか・ほろかの決済について、電波が悪い箇所があるが導入は可能である。
地域生活バスの広域路線	<ul style="list-style-type: none">● 庄原への広域路線を、経路を短縮した形で便数を拡充したい。
暮らしの改善	<ul style="list-style-type: none">● 上記 2 点で、総領で暮らせる体制を構築し、経費の削減もしたい。● 接続拠点の福祉センターは待合室の改修をして、拠点性を持たせたい。
その他	<ul style="list-style-type: none">● 上下への広域路線は、予約でも良いかもしれない。● 町内に人工透析患者に対応するため、福祉タクシーの事業所を口和タクシーに JA 給油所に設置してほしいと考えている。(交通空白地有償運送との整理が必要)● 3種類ある市のタクシー券事業の窓口の1本化をしてほしい。