

第2期庄原市地域公共交通計画 資料編

各種調査結果等

目次

1. 庄原市における地域公共交通の現状	1
2. 市民アンケート調査結果	20
3. 高校生アンケート調査結果	44
4. 大学生アンケート調査(参考)	53
5. 交通事業者へのヒアリング結果	54
6. 地域別ヒアリングの実施結果	57
7. その他資料(用語解説、庄原市地域公共交通会議関連資料等)	65

1. 庄原市における地域公共交通の現状

(1) 地勢・地域区分

- 本市は広島県の北東部に位置し、島根県・鳥取県・岡山県と県境を接する中国山地の山間部に広がっています。
- 市域は広島県内で最大の面積を有し、南部の庄原地域を中心に比較的平坦な低地が形成される一方、北部の高野・比和地域に向かうほど標高が高くなり、各地域は山地によって隔てられています。
- 地域は大きく7つに分けられ、集落や道路は河川沿いの谷筋に沿って発達していることから、地域によって異なる交通特性を有しています。

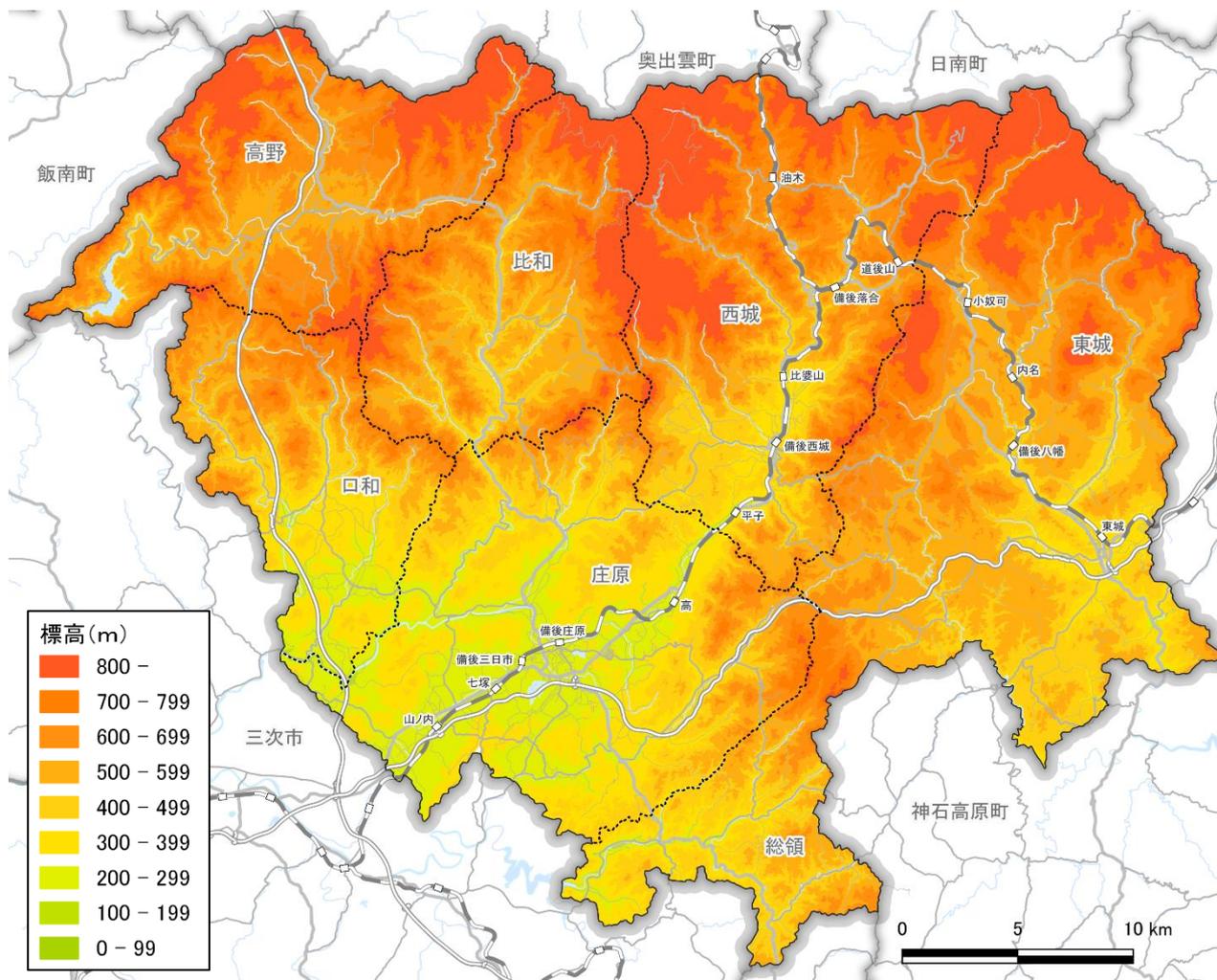
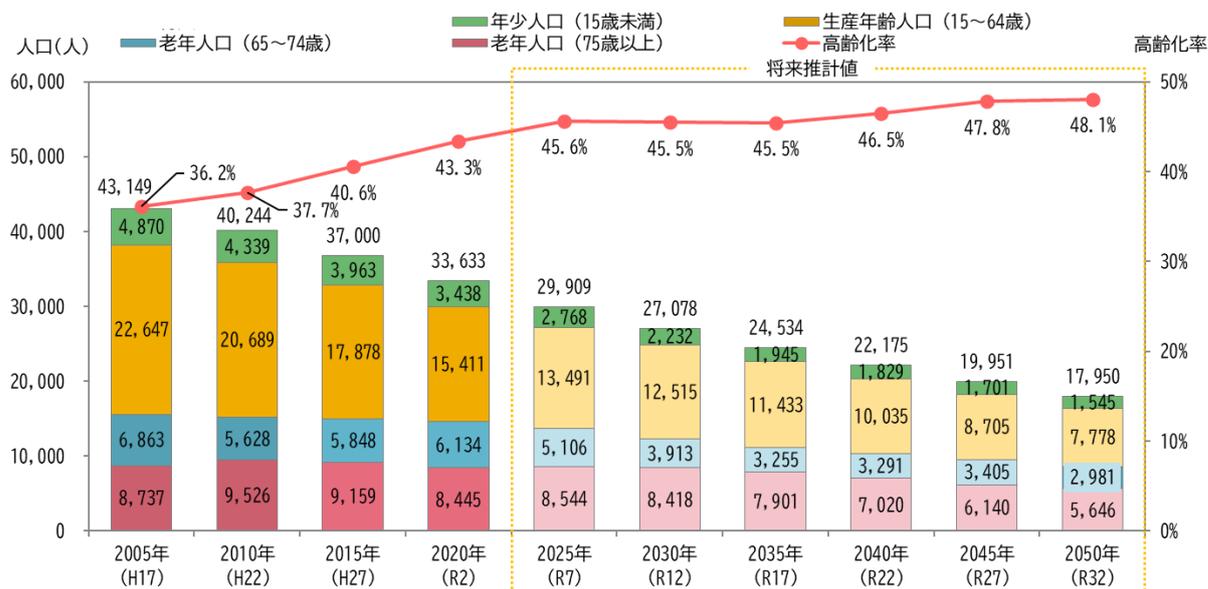


図 地勢 (標高・道路網)

(2) 人口・高齢化の状況

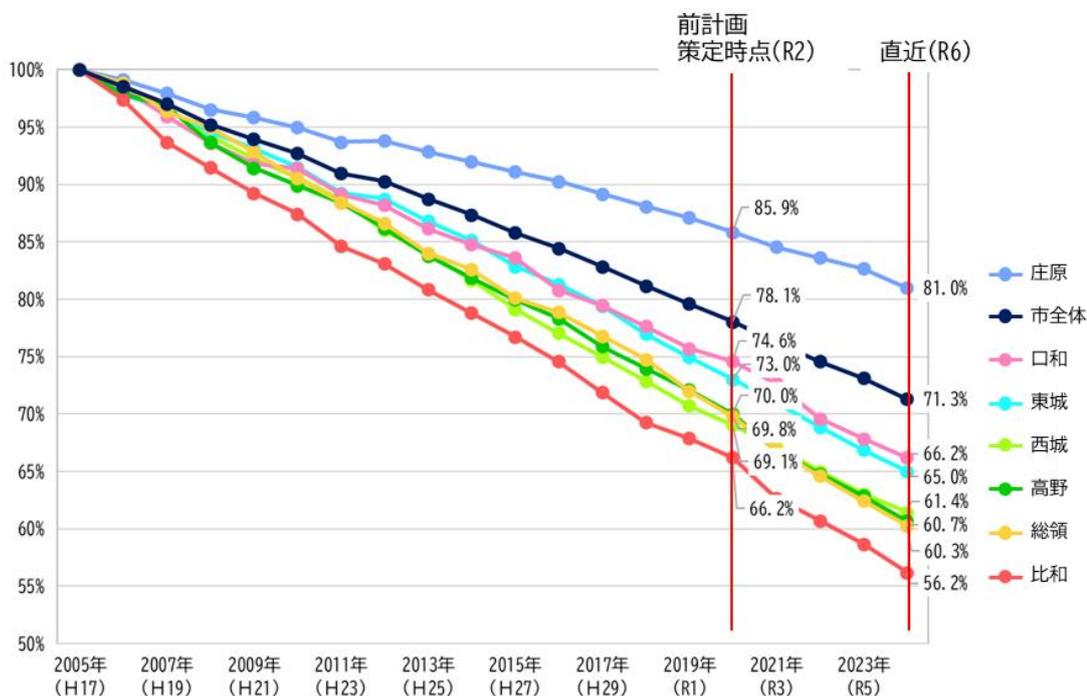
① 人口推移と将来人口予測

- 本市の総人口(国勢調査)は平成 27(2015)年～令和 2(2020)年の 5 年間で 3,300 人程度減少しており、国立社会保障・人口問題研究所による推計では令和 7(2025)年に 29,909 人(令和 7(2025)年 9 月末住民基本台帳 30,522 人)となっています。
- 地域別の人口は約 20 年で各地域とも約 56%～81%まで減少し、特に山間部の地域では人口減少が顕著になっています。
- このため、公共交通の運転手も含めて、様々な分野で生活を支えるための担い手が不足していくことが懸念されます。



資料：2005年～2020年 国勢調査（総人口は年齢不明者も含む）、2025年～2050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 人口・高齢化率の推移と将来推計



資料：住民基本台帳（10月末時点）

図 地域別の人口減少率 平成17(2005)年を100としたときの指数

② 人口分布

- 令和2(2020)年国勢調査に基づく250mメッシュ人口分布を見ると、本市の人口は備後庄原駅周辺の中心市街地に最も集中しており、次いで、東城駅周辺にも比較的まとまった人口集積が見られ、この2地域が本市の中心部としての役割を担っています。
- 一方、西城・口和・高野・比和・総領の各地域では、自治振興センターや駅周辺に小規模な人口集積があるものの、全体として人口密度は低く、低密度メッシュが広範囲に点在している状況で、特に北部の高野・比和地域でその傾向が顕著にみられます。
- また、市域全体を通じて、人口分布は河川沿いの谷筋や主要道路沿いに帯状に広がる傾向が見られ、山間部には居住者がほとんどいない空白地帯が広がっています。

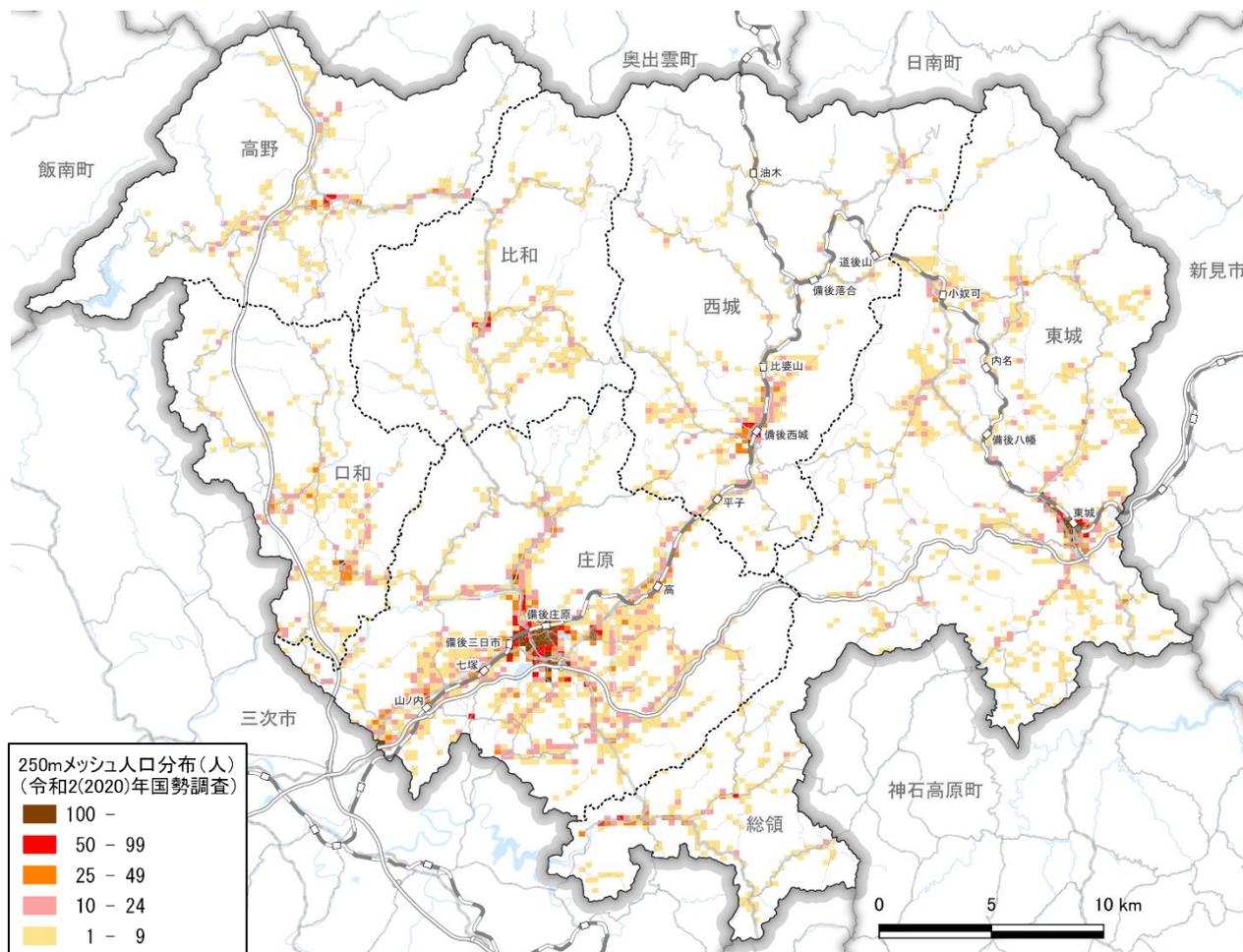


図 250mメッシュによる人口分布

資料：令和2(2020)年国勢調査
(小地域別集計より参照)

③ 各地域における高齢化の進行状況

- 庄原地域中心部以外は高齢化率が高い傾向にあります。
- 市内全体でも高齢化率 40%を超える地域が多くを占めており、高齢化率が 60%を上回る小地域も見られます。

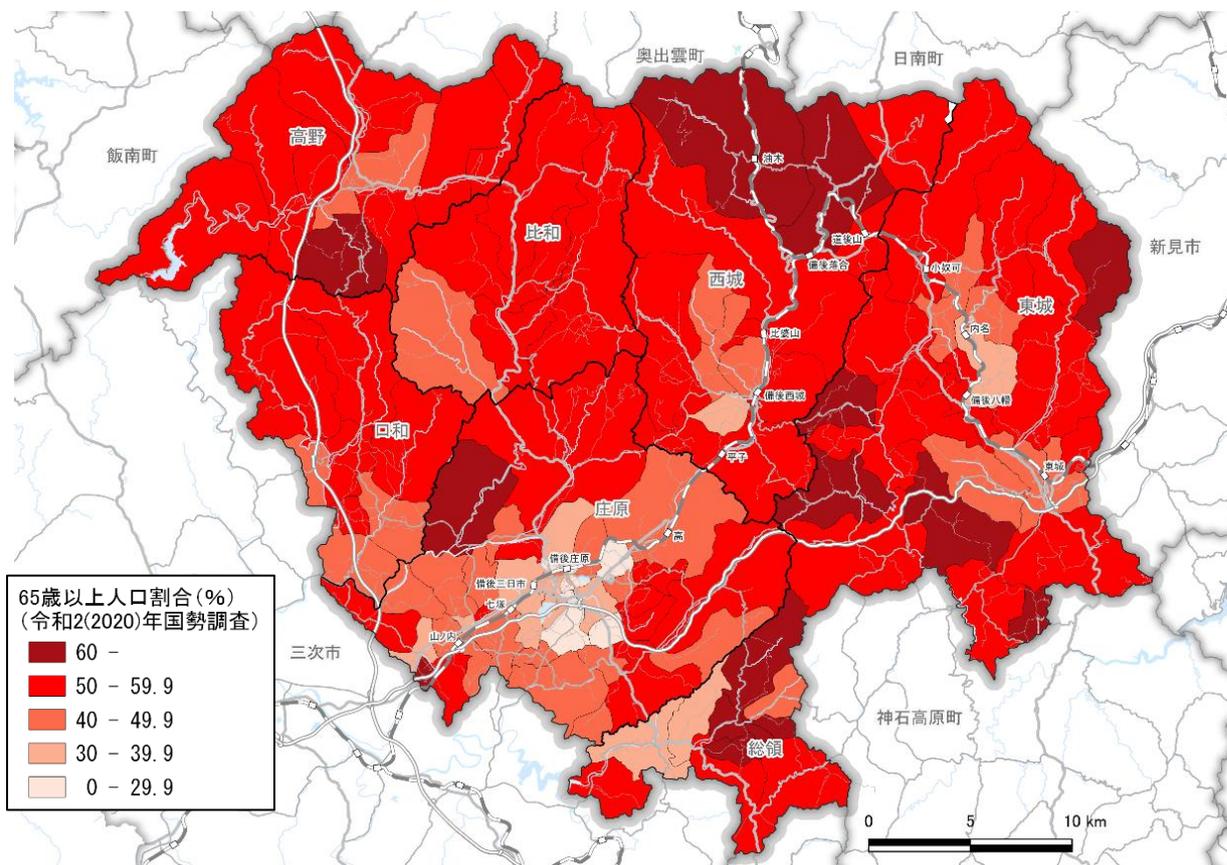


図 小地域別の高齢化率（65歳以上人口の割合）

資料：令和2（2020）年国勢調査
（小地域別集計より参照）

(3) 公共交通の目的地となる施設・拠点の立地状況

① 医療機関

- 庄原地域の中心部と東城地域の中心部に比較的多くの医療機関が集積しています。
- その他の地域においても、地域の中心部には病院又は診療所が立地しています。

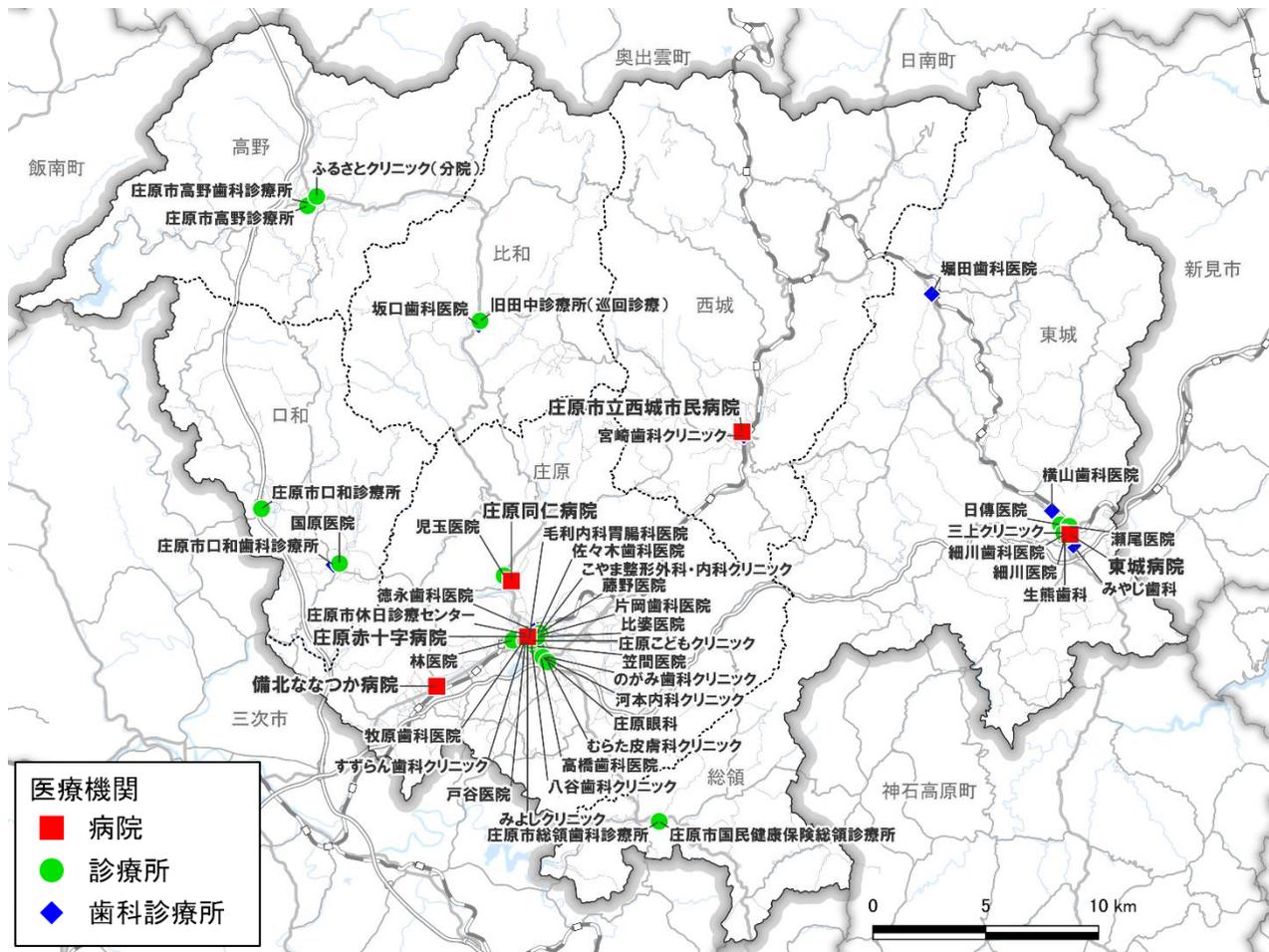


図 医療機関の立地状況

② 商業施設（主な買い物先）

- 庄原地域の中心部に多くの商業施設が立地しており、東城地域の中心部にも一定の集積が見られます。
- 西城地域はスーパーとコンビニエンスストア、高野地域・口和地域・比和地域はスーパーが地域の中心部に立地しており、庄原地域や東城地域と比べて地域内で利用できる店舗に差が見られます。
- 総領地域は地域内に商業施設が存在していないため、買い物をするためには庄原地域や市外に行く必要があります。

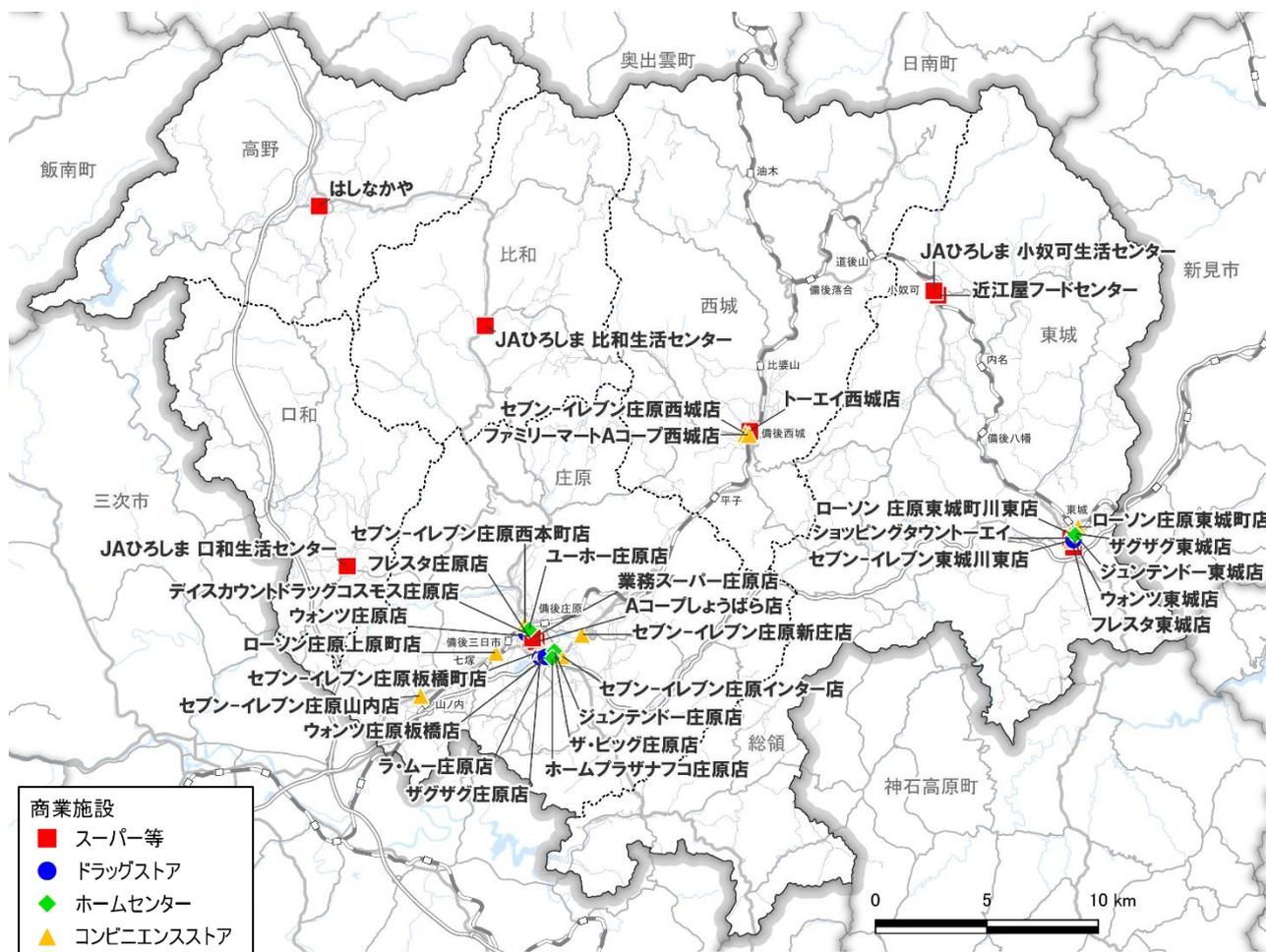


図 商業施設の立地状況

③ 公共施設

- 各地域の中心部に市役所又は支所が立地しています。
- 庄原地域、西城地域、東城地域では、地域内に複数の自治振興センターが分散して立地しています。
- 高野地域、口和地域、比和地域、総領地域は、支所や自治振興センター等を含めた公共施設が地域の中心部やその周辺に集約されています。

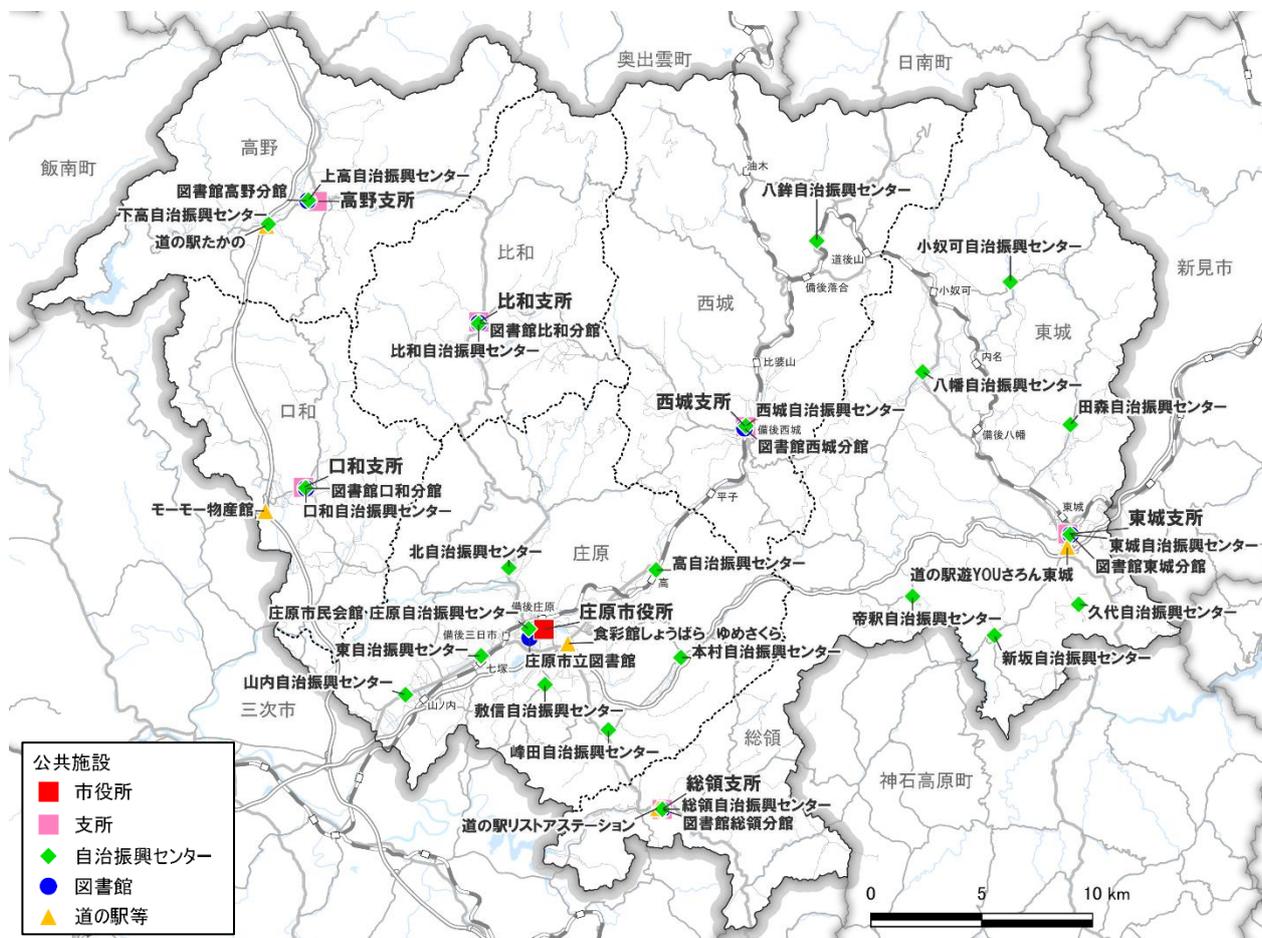


図 公共施設の立地状況

④ 教育機関

- 各地域に小学校と中学校が立地しています。
- 高等学校(高校)は庄原地域に2校、西城地域と東城地域にそれぞれ1校存在しており、比較的鉄道駅の周辺に立地しています。

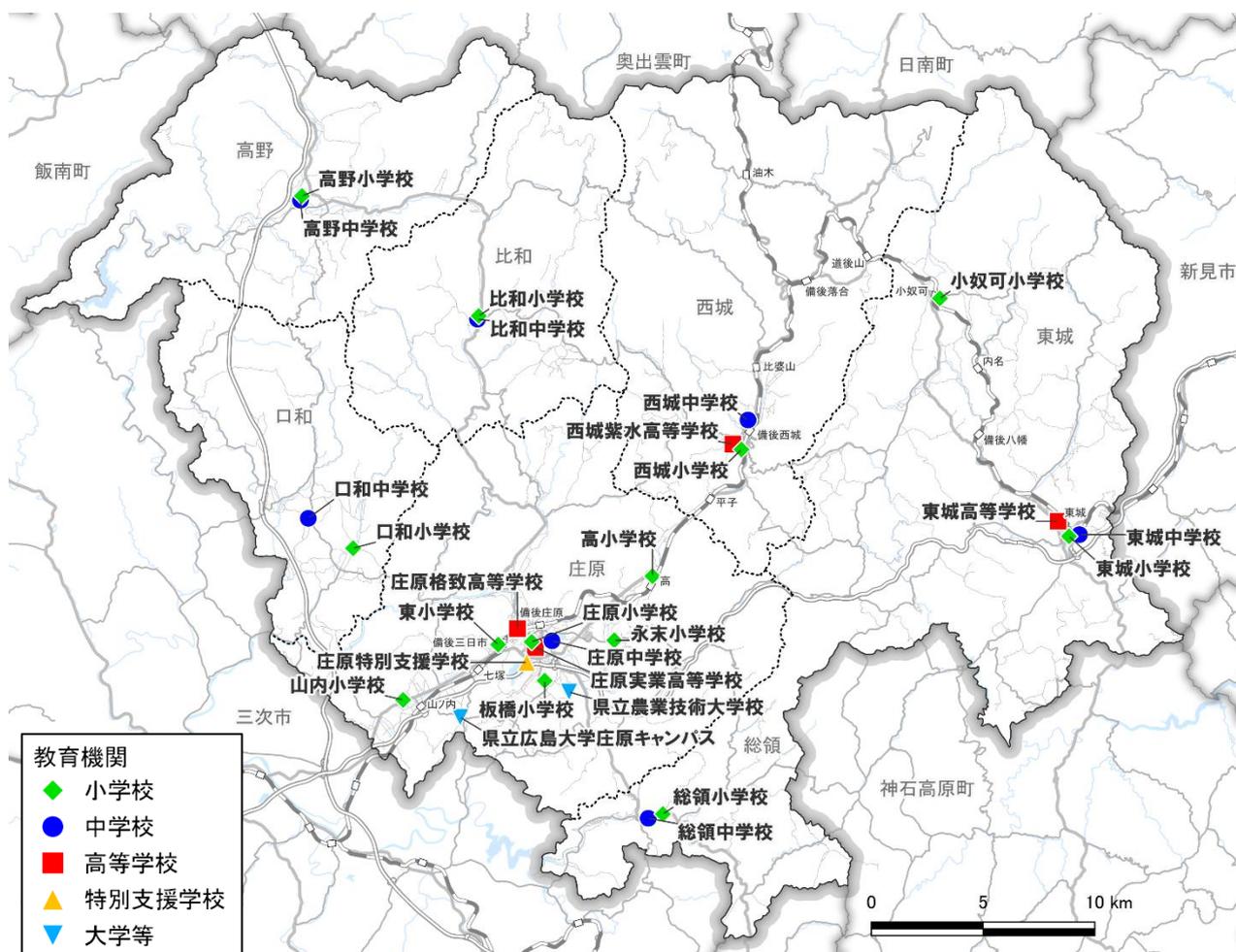


図 教育機関（学校）の立地状況

⑤ 機能集積状況

- 各地域の中心部に移動の目的地となる施設が集積しています。
- 病院・診療所はいずれの地域も立地していますが、総領地域には食料品等の小売店舗は立地していません。

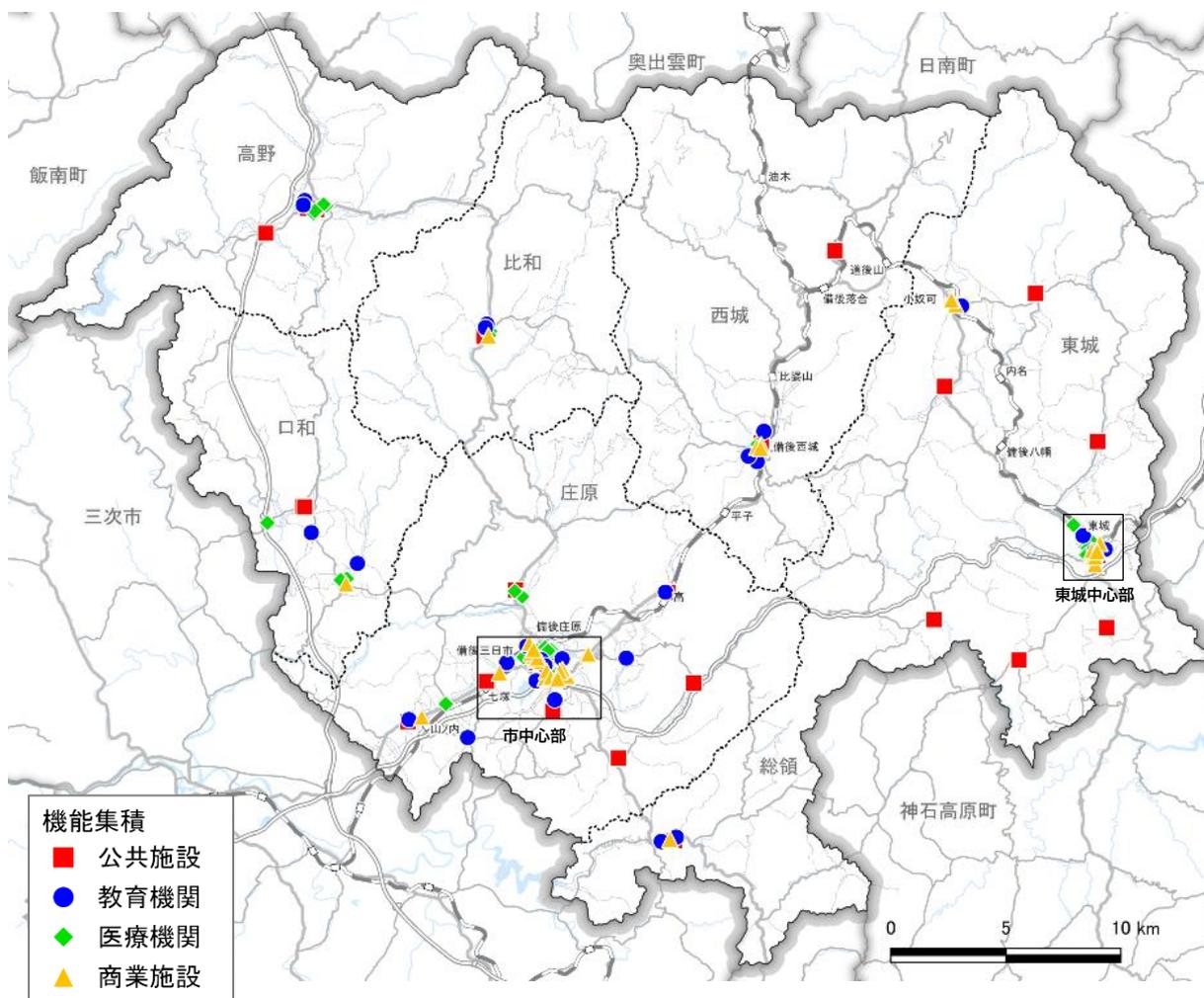


図 公共施設・教育機関・医療機関・商業施設の立地状況

(4) 通勤・通学における人口流動状況と利用交通手段

- 通勤・通学は、隣接市町(三次市、新見市、神石高原町)のほか、広島市等へも一定数の人口流動が見られました。
- 通勤・通学における移動手段を見ると、「自家用車のみ」が多くを占めており、市域をまたいだ人口流動ではその割合が大きくなっています。

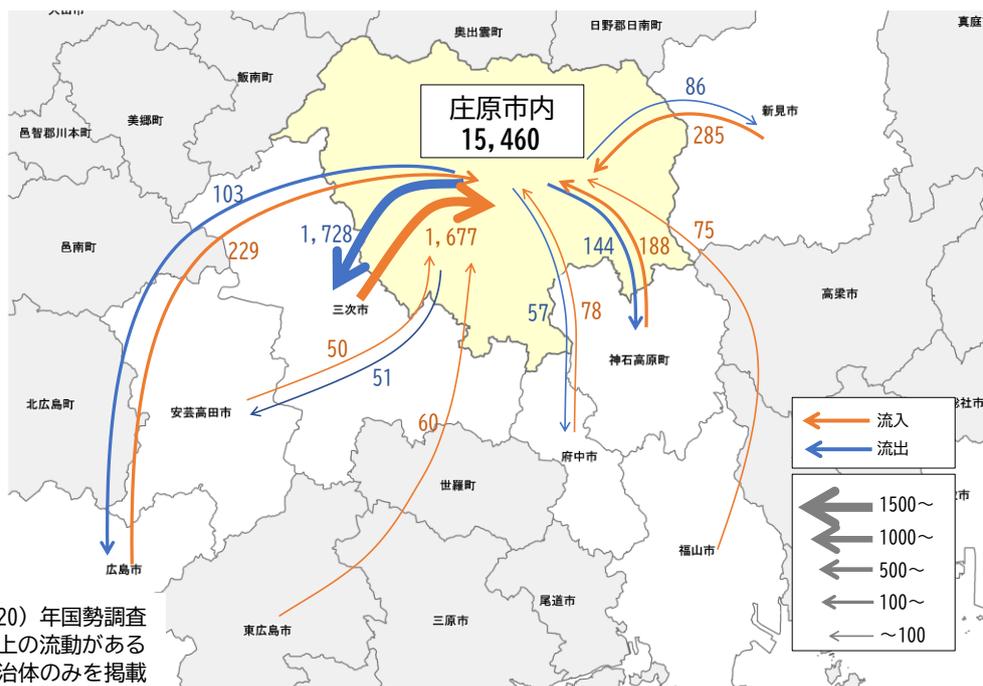
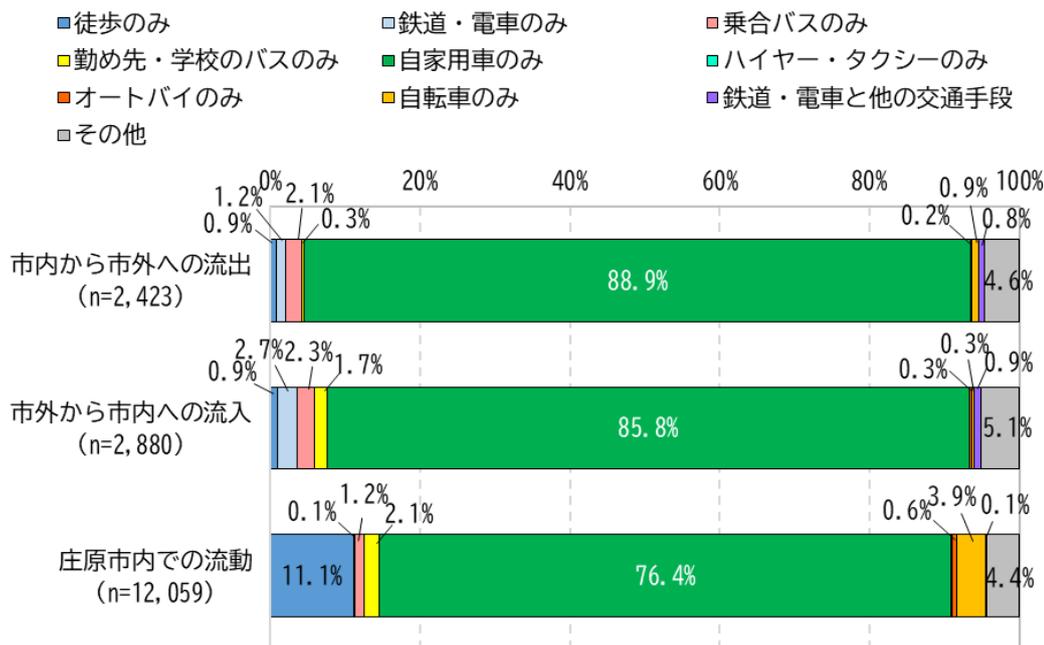


図 通勤・通学による人口流動（15歳以上）



資料：令和2（2020）年国勢調査

図 通勤・通学における交通手段（15歳以上）

【参考】庄原市を起点とした人流データ集計結果

- いずれの地域においても地域内移動の割合が多くを占めています。
- 庄原地域では三次市への移動、西城・口和・比和・総領地域では、地域内に次いで庄原地域への移動が多い傾向が見られます。
- 東城地域は岡山県、高野地域は島根県と県境に位置している地域では、県外へのまとまった移動が確認できました。
- 高野地域は地域内移動の割合が大きいものの他地域と比べると、周辺市町を含めた他地域へ移動が分散している傾向が見られます。

表 庄原市の各地域を出発（起点）とした人流データ集計結果（令和5（2023）年の平日年間移動量）

出発地域	到着地域	年間移動量	出発地域の移動全体に占める割合 (%)	出発地域	到着地域	年間移動量	出発地域の移動全体に占める割合 (%)	
庄原	庄原地域内	622,250	93.3	口和	口和地域内	35,590	96.4	
	三次市	19,490	2.9		庄原	920	2.5	
	西城	4,890	0.7		三次市	280	0.8	
	山口県	2,740	0.4		島根県	90	0.2	
	東城	2,680	0.4		高野	40	0.1	
	岡山県	2,540	0.4		高野	高野地域内	26,760	77.1
	広島市	1,600	0.2			島根県	4,620	13.3
	島根県	1,590	0.2			鳥取県	690	2.0
	比和	1,100	0.2			広島市	540	1.6
	総領	1,030	0.2			三次市	400	1.2
	口和	840	0.1			庄原	310	0.9
	鳥取県	450	0.1			世羅町	290	0.8
	西城	西城地域内	61,760			88.4	山口県	280
庄原		6,270	9.0	岡山県		250	0.7	
島根県		770	1.1	その他県外		120	0.3	
東城		420	0.6	三原市		120	0.3	
鳥取県		230	0.3	福山市		120	0.3	
三次市		210	0.3	廿日市市		110	0.3	
岡山県		160	0.2	比和	比和地域内	18,350	93.6	
比和		60	0.1		庄原	1,140	5.8	
東城	東城地域内	210,270	87.9		島根県	50	0.3	
	岡山県	21,340	8.9		高野	40	0.2	
	庄原	2,420	1.0	西城	30	0.2		
	山口県	950	0.4	総領	総領地域内	11,300	91.9	
	神石高原町	910	0.4		庄原	950	7.7	
	西城	740	0.3		三次市	40	0.3	
	三次市	440	0.2					

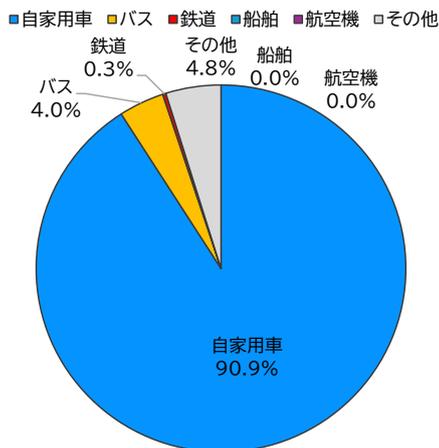
資料：広島県モビリティデータ連携基盤

※各地域を出発点（起点）とした令和5（2023）年の平日における年間移動量を対象に、割合が0.1%以下又は中国5県以外のその他県外への移動を除いて集計

※「人流データ」は特定の携帯電話の通信記録（アプリ利用者）を基に集計したもの

(5) 観光資源の立地状況と利用交通手段

- 既存の路線バス等の定時定路線の公共交通では行くことができない観光スポットも存在しています。
- 観光客が利用している交通機関は 90.9% が自家用車で、鉄道・バスをあわせて 4.3%となっています。



資料：令和6（2024）年広島県観光客数の動向

図 庄原市を訪れる観光客の利用交通機関

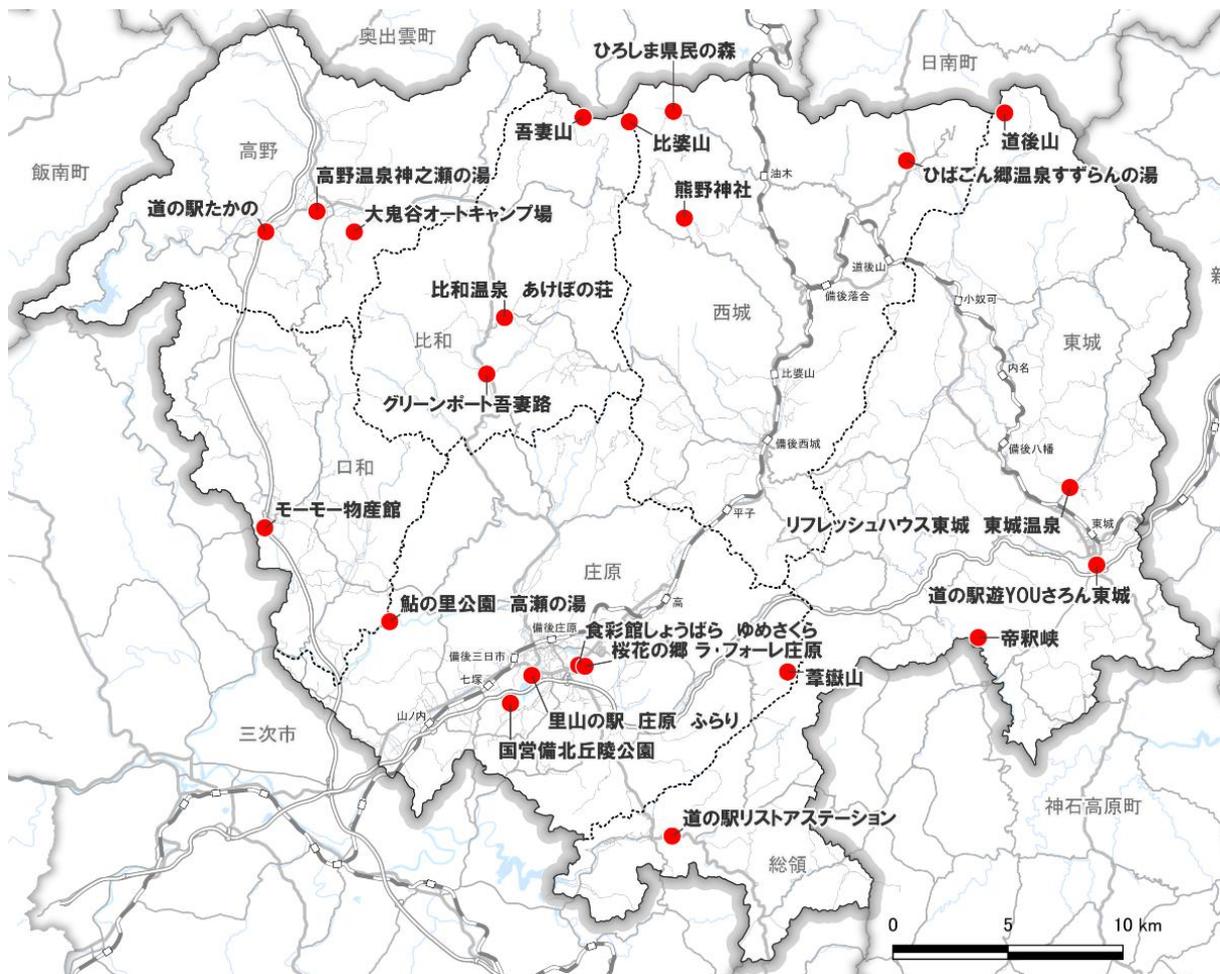
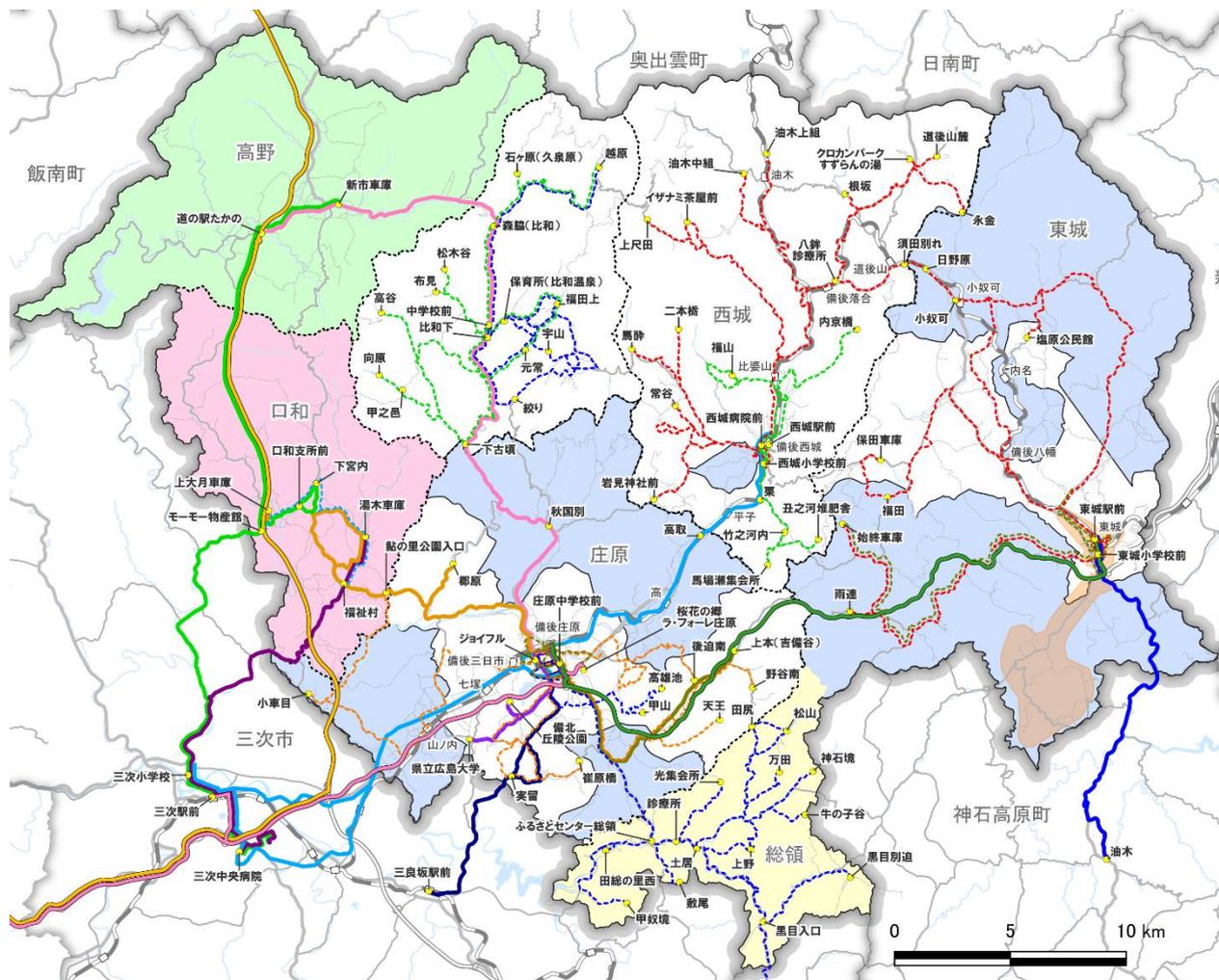


図 観光資源の立地状況

(6) 地域公共交通の整備状況や利用実態

① 市内を運行する公共交通（鉄道、バス、乗合タクシー等）

- JR 芸備線・木次線及び路線バス等が、周辺市町への移動を担っています。
- 地域内交通は、地域により運行形態が異なります。(詳細は次ページ参照)
- 交通空白地では、市民タクシー(青色の網掛け)や公共交通空白地有償運送(黄色の網掛け)といった自治振興区が主体となった移動手段が運行しています。



<ul style="list-style-type: none"> — JR芸備線・木次線 	<ul style="list-style-type: none"> 市運行生活交通路線 市街地循環バス 地域生活バス 市営バス 廃止代替等バス 定時定路線乗合タクシー 予約乗合タクシー 予約制バス
<ul style="list-style-type: none"> 高速バス 庄原広島線 東城庄原線 広島出雲線 	<ul style="list-style-type: none"> 予約乗合タクシー 口和地域 高野地域 東城地域 公共交通空白地有償運送 こまわりくん 市民タクシー
<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 備北交通 三城線 備北交通 本村線 備北交通 口和線 備北交通 湯木線 備北交通 下高野線 備北交通 高野線 備北交通 三良坂線 備北交通 県大線 中国バス 東廻り油木・東城線 	

図 庄原市全体の公共交通（令和7（2025）年4月時点）

表 市内地域公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー等）の種別概要（令和7（2025）年4月現在）

種別	概要	運行事業者	運行地域	経路・ダイヤの設定
JR 芸備線・木次線	広島県と島根県、岡山県を結ぶJR西日本の鉄道路線	JR 西日本	庄原、西城、東城	事業者が決定
高速バス	交通事業者が運行する高速道路を経路とする広域路線	備北交通 JR バス中国 一畑バス	庄原、東城、高野	事業者が決定
路線バス	交通事業者が運行する一般のバス	備北交通 中国バス	庄原、西城、東城、口和、高野、比和	事業者が決定
廃止代替等バス	廃止された路線バスの代替として市が事業者に依頼し運行するバス	備北交通 西城交通	西城、東城	市と事業者が協議し決定
地域生活バス	路線バス等が運行されていない地域を中心に市が事業者に依頼し運行するバス	石田タクシー	庄原	市と事業者が協議し決定
市街地循環バス	市街地内において、生活交通及び観光交通の利便性を向上させるため、市が事業者に依頼し運行するバス	備北交通	庄原、東城	市と事業者が協議し決定
市営バス	路線バス等が運行されていない地域を中心に市が運行主体となり、事業者へ運行業務を委託し運行するバス	石田タクシー 比和観光 里山総領	庄原、比和、総領	市が決定
予約乗合タクシー（定路線運行型）	路線バス等が運行されていない地域を中心に市が事業者に委託し運行するタクシー（予約に応じて定路線を運行）	アラキタクシー 駅前タクシー 西城タクシー エクシードタクシー 口和タクシー 比和観光	西城、東城、口和、比和	市が決定
予約乗合タクシー（戸口運行型）	路線バス等が運行されていない地域を中心に市が事業者に委託し運行するタクシー（予約に応じて設定した区域内を運行）	高野交通 口和タクシー	口和、高野	市が決定
市民タクシー	自治振興区が事業主体となり、タクシー事業者に運行を依頼し移動手段を確保する事業	各地域のタクシー事業者	庄原、東城、西城	自治振興区が決定
公共交通空白地有償運送	非営利団体等が事業主体となり、運行事業を実施	庄原市総領自治振興区	総領	事業主体が決定
一般乗用タクシー	一個の契約により定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運行する事業	石田タクシー、庄原中央タクシー、びほくさくらタクシー、アラキタクシー、駅前タクシー、西城タクシー、道後タクシー、エクシードタクシー、日の出帝釈峡タクシー、口和タクシー、高野交通、比和観光	庄原、西城、東城、口和、高野、比和	事業主体が決定

※この他、市内事業者により一般乗用旅客自動車運送事業として介護タクシーが運行されています。

② 公共交通の利用状況

- 公共交通の利用者数は、路線バス利用者の増加によって令和6(2024)年度に増加に転じていますが、市運行生活交通路線※は令和3(2021)年度より減少傾向が続いています。

※市運行生活交通路線：市営バス、廃止代替等バス、地域生活バス、市街地循環バス、乗合タクシー

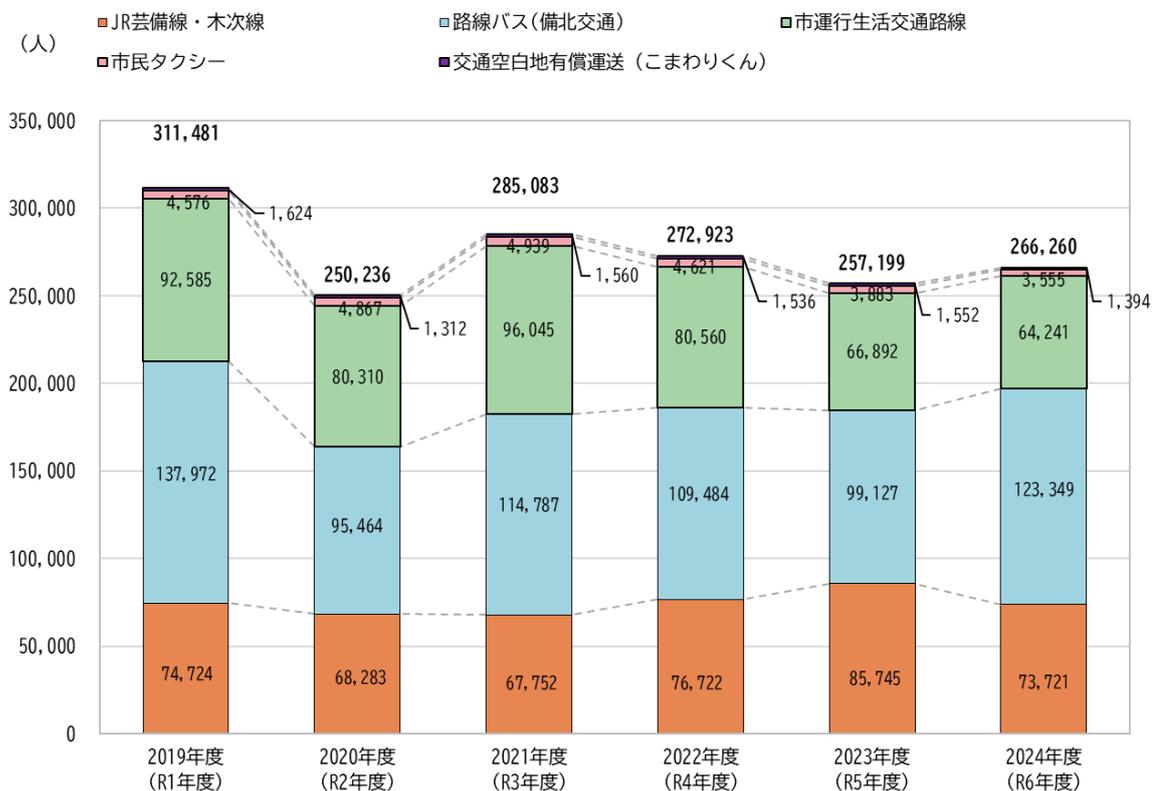


図 公共交通の利用者数の推移

③ 公共交通のカバー状況

- 高野、口和地域では乗合タクシー、庄原、西城、東城地域の一部地域では市民タクシー、総領地域は公共交通空白地有償運送によってバス停から離れた場所に暮らしている人の移動をカバーしています。
- 比和、西城及び東城地域の一部では、バス停から離れた場所に暮らしている人が見られます。

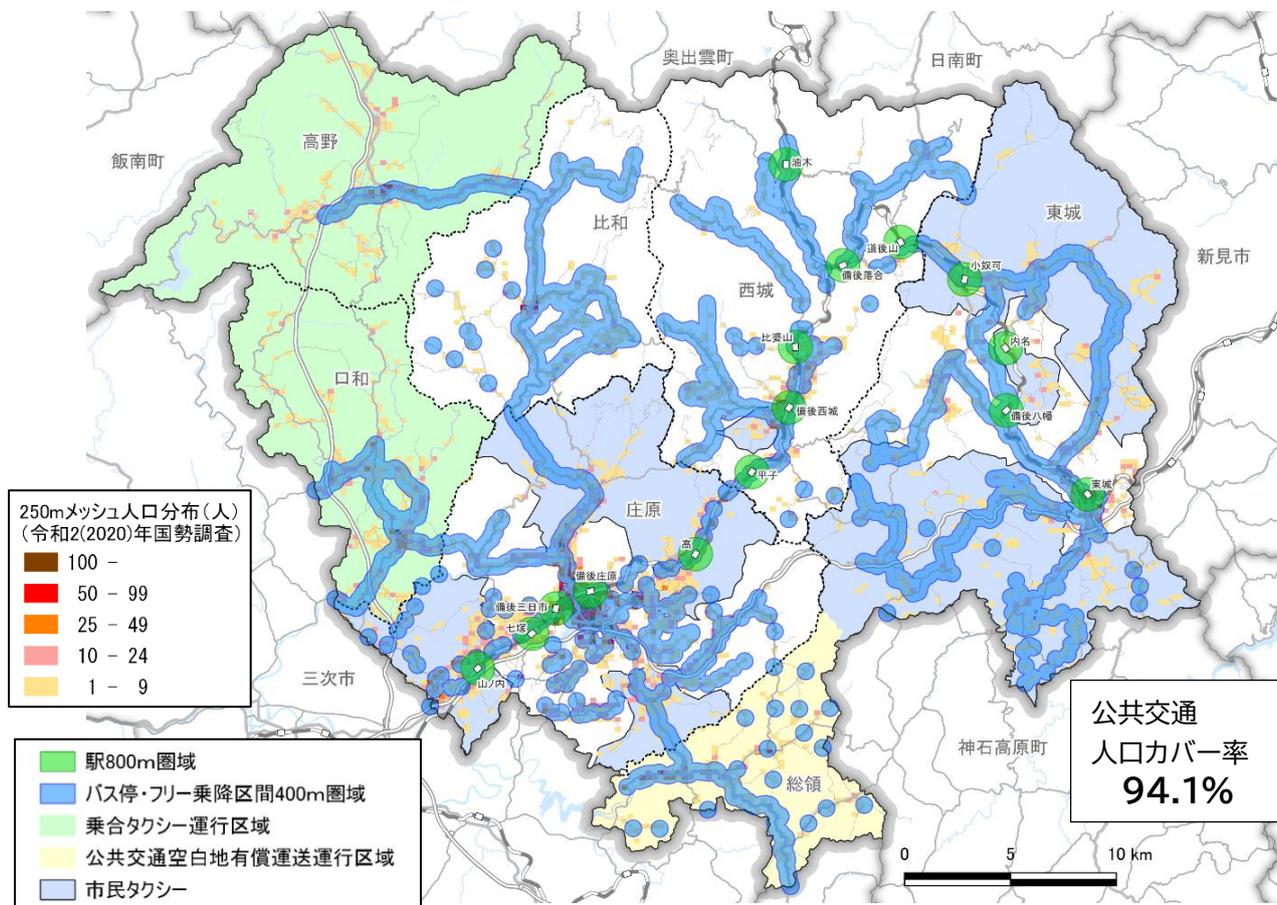


図 公共交通による人口カバー状況

資料：令和2（2020）年国勢調査
（250mメッシュ人口より参照）

表 地域別の人口カバー率

地域	庄原	西城	東城	口和	高野	比和	総領	全体
カバー率	94.3%	88.9%	92.2%	100%	100%	90.0%	100%	94.1%

資料：令和2（2020）年国勢調査（250mメッシュ人口より参照）

参考：公共交通による人口カバー率の算出方法

$$\text{公共交通人口カバー率} = \text{公共交通カバー圏域の人口} / \text{総人口}$$

【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）

(7) タクシー営業所の立地状況

- 本市におけるタクシー営業所の立地状況を見ると、庄原地域の中心部に複数の営業所が集中しており、比較的広いエリアがカバーされています。
- 西城地域では3事業者、東城地域では4事業者が営業しています。また、高野・口和・比和地域ではそれぞれ1事業者が営業しており各都市拠点・地域拠点においてタクシーサービスが提供されています。
- 総領地域にはタクシー営業所が存在せず、5km圏域からも外れていることから、タクシーによる移動手段の確保が困難な状況です。

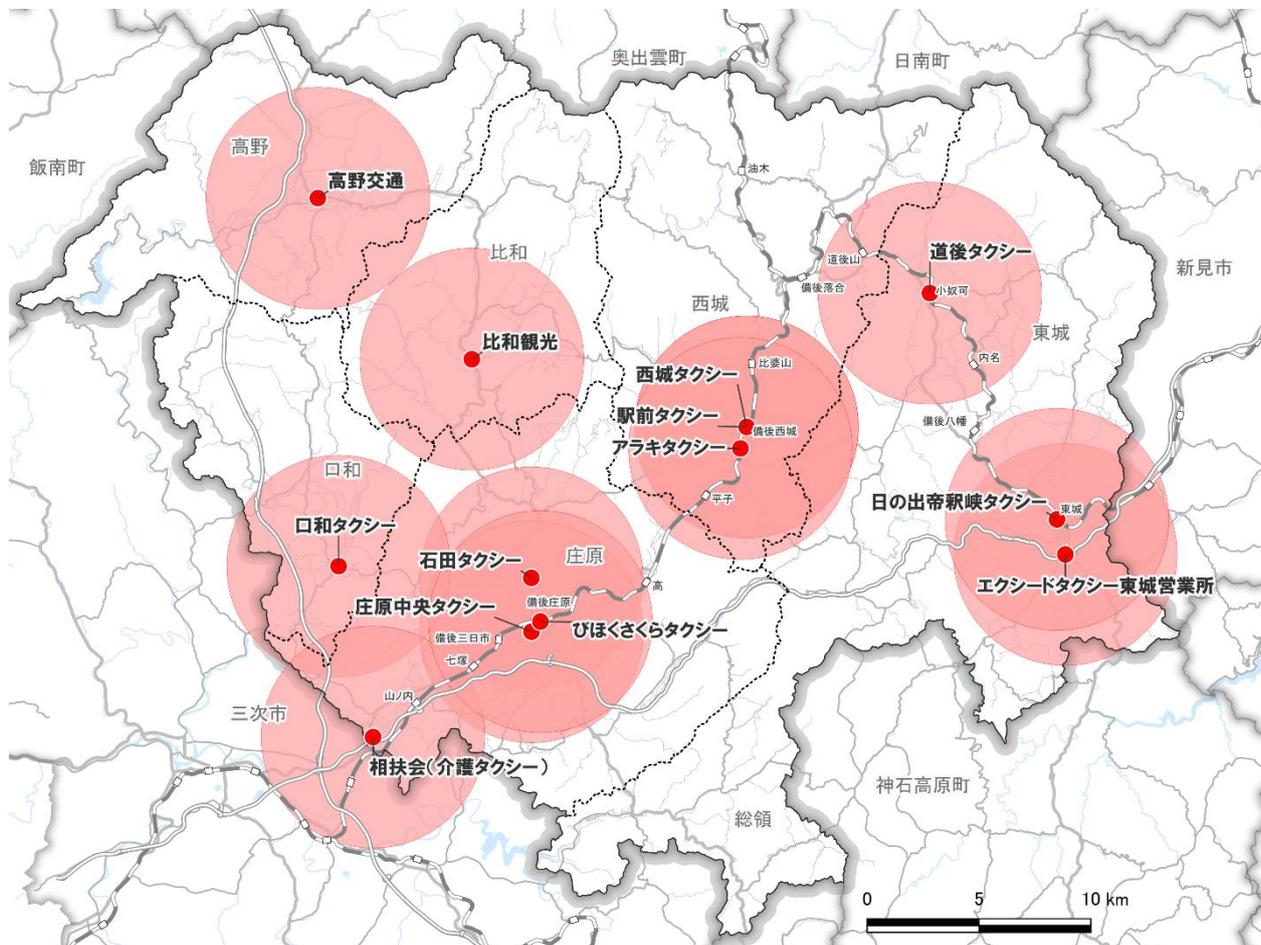


図 タクシー営業所の立地状況

(8) 公共交通に関わる財政負担額の状況

- 財政負担額は増加傾向が続いており、令和 6(2024)年度はおよそ 3 億円で市民一人当たり換算すると 9,611 円となります。
- 特に路線バス及び市運行生活交通路線※の増加幅が大きく、市民タクシーやこまわりくんは大きな増減は見られません。

※市運行生活交通路線：市営バス、廃止代替等バス、地域生活バス、市街地循環バス、乗合タクシー

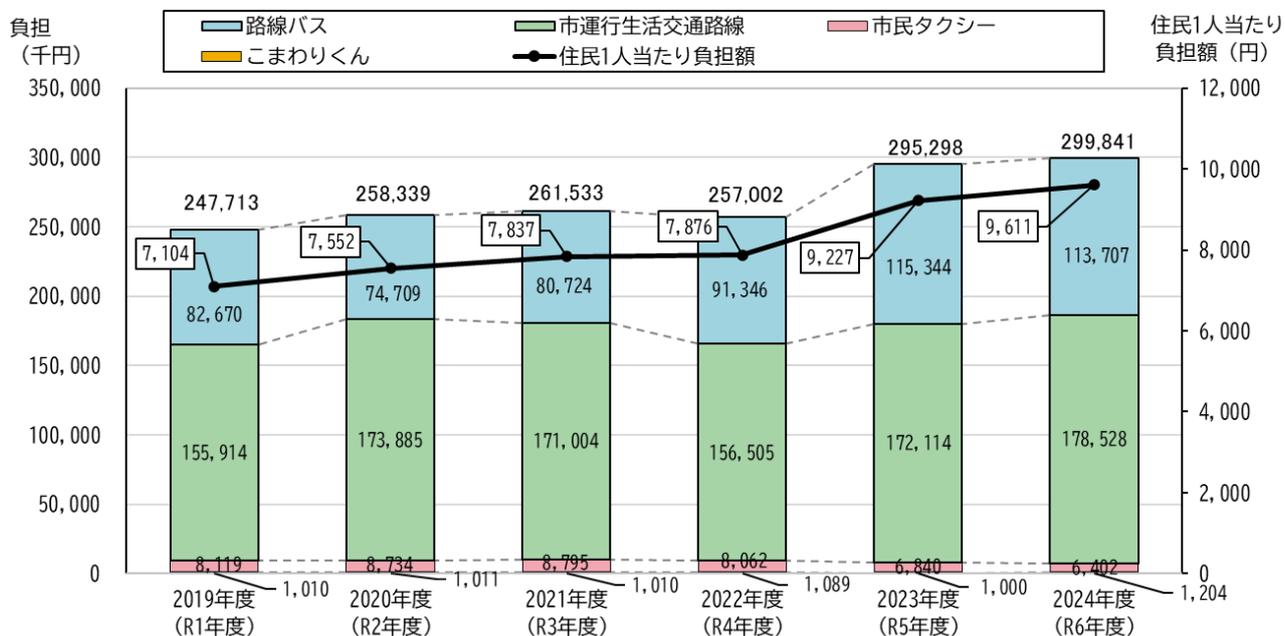


図 公共交通に関わる財政負担額の推移

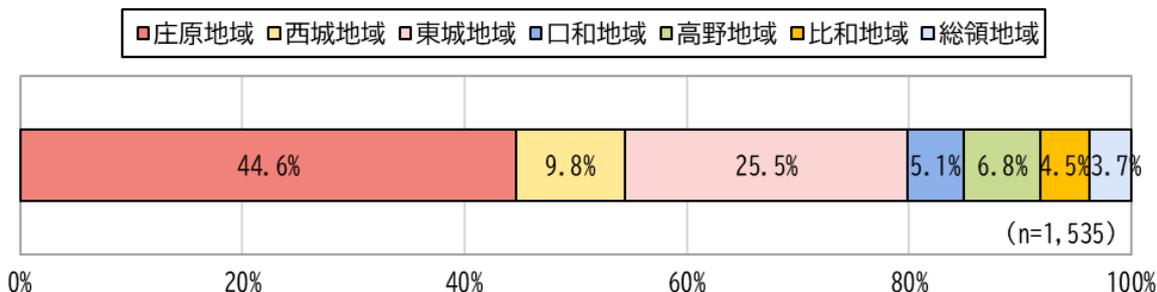
2. 市民アンケート調査結果

(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(2025)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● 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 名 ウェブ回答:250 名 計:1,574 名(回収率:52.4%) ※前回調査(R3(2021).1)は 48.5%

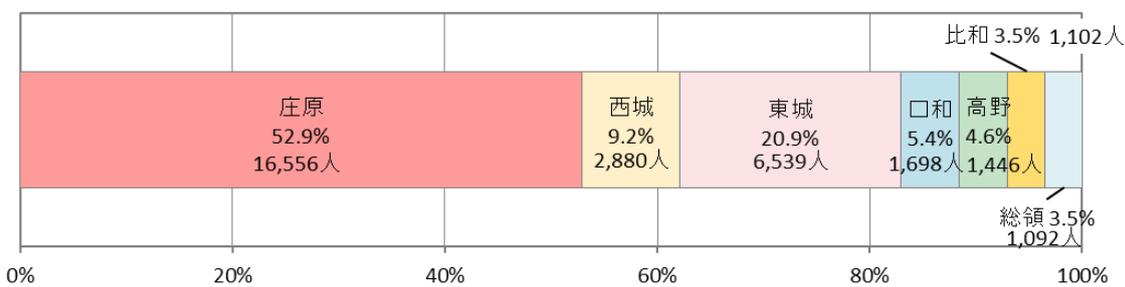
(2) 市民アンケート調査回答者の属性

- 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。



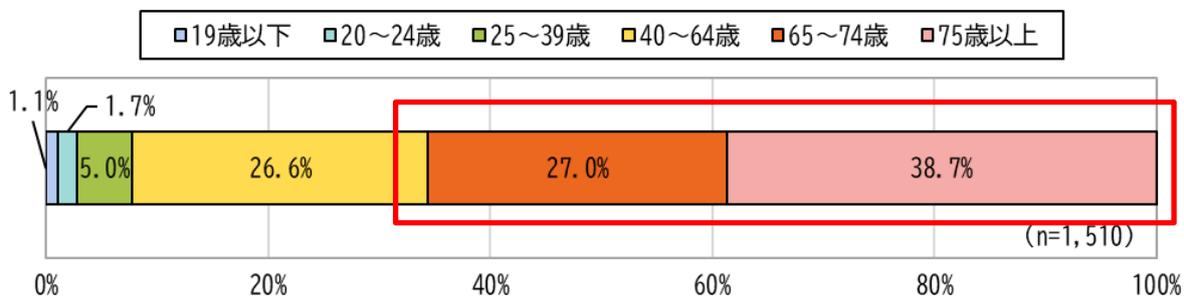
▲ 回答者の居住地域

【参考】



資料：庄原市住民基本台帳(令和6年10月31日時点)

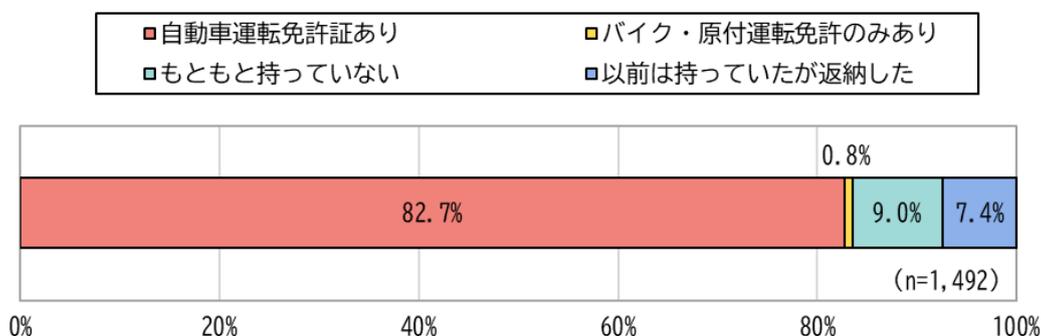
▲ 庄原市の人口



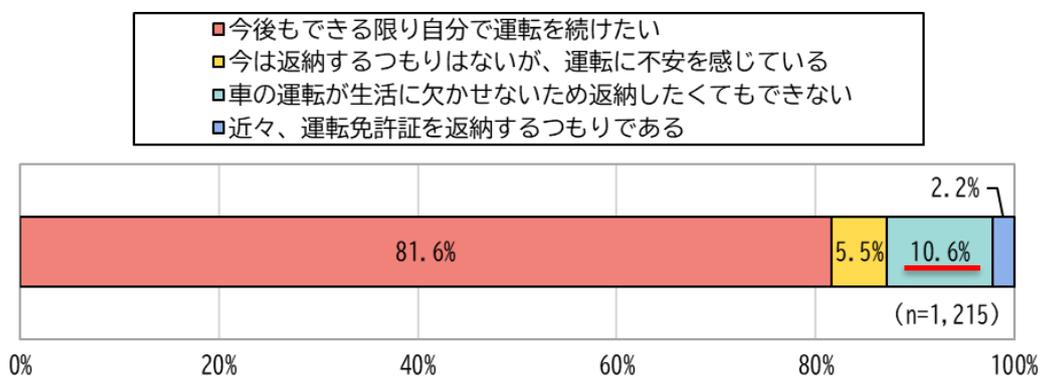
▲ 回答者の年代区分

(3) 運転免許証の保有状況と今後の運転に対する意向

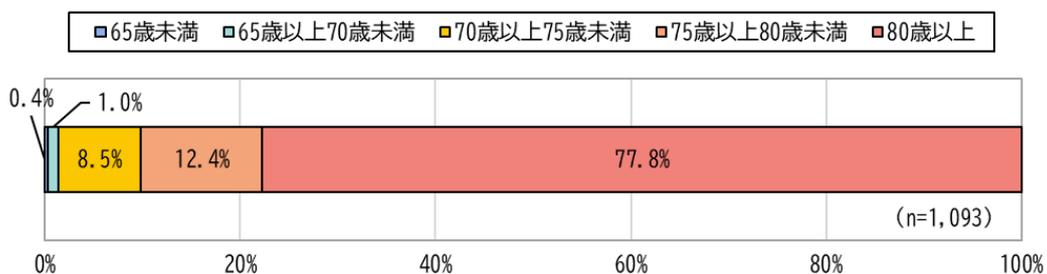
- 回答者の中で運転免許証を持っていない人は返納した人も含めて、16.4%で実数にすると246人でした。
- 車の運転に対する意向については、およそ8割の人が今後も運転を続けたいと回答している一方で、「生活に欠かせないため返納したくてもできない」と答えた人が全体の1割程度存在しています。
- 車の運転を続けたいと思う年齢はおよそ8割が「80歳以上」を回答しており、できるだけ長く運転を続けたいという意向が強いことが伺えます。



▲ 運転免許証の保有状況



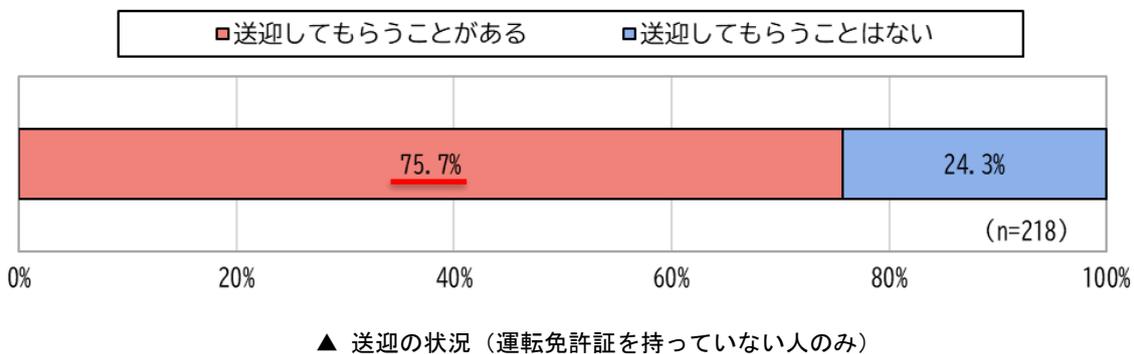
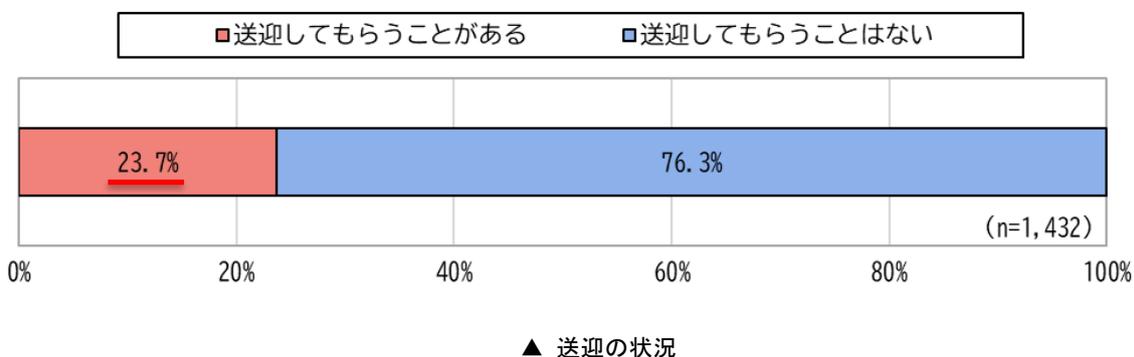
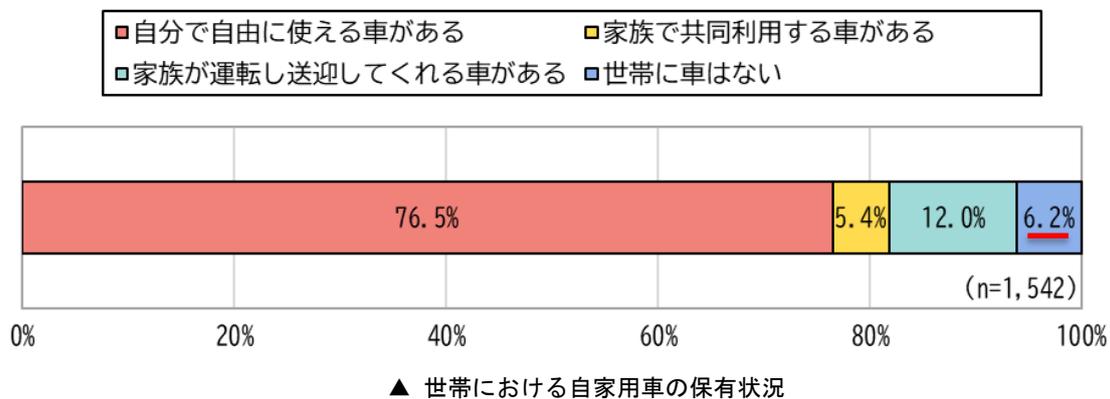
▲ 車の運転に対する今後の意向



▲ 車の運転を続けたいと思う年齢

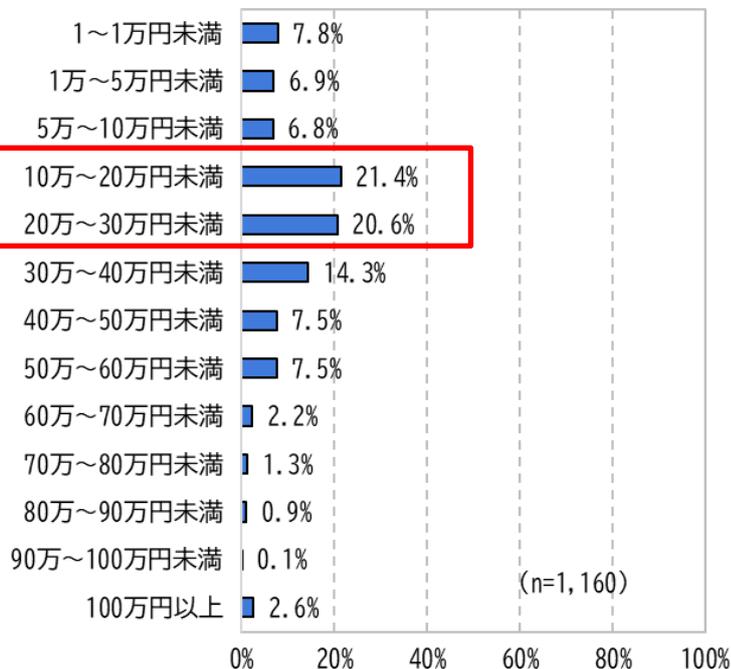
(4) 自家用車の保有状況と送迎による移動の状況等

- 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。

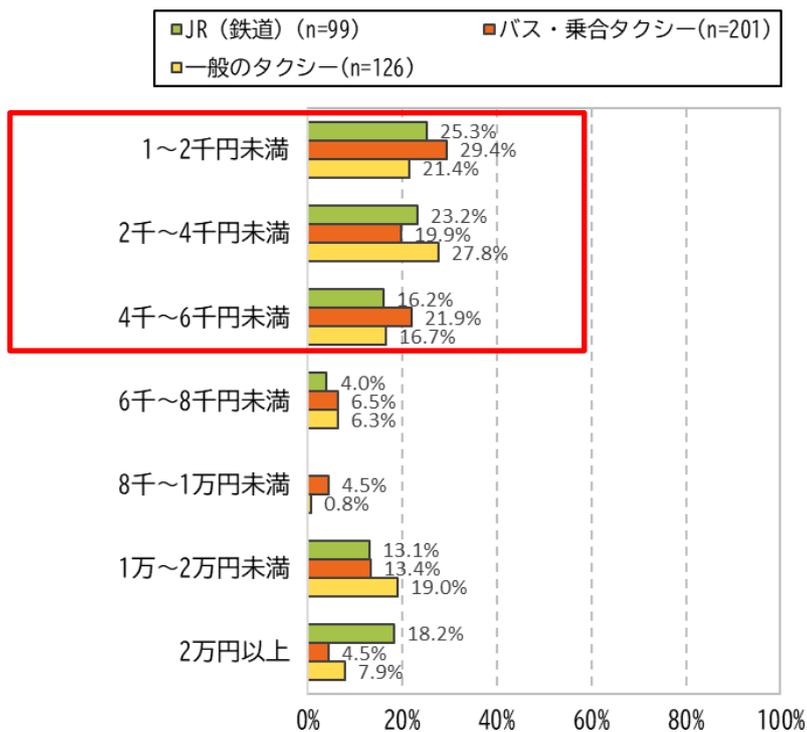


(5) 移動に対して発生する負担額

- 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。



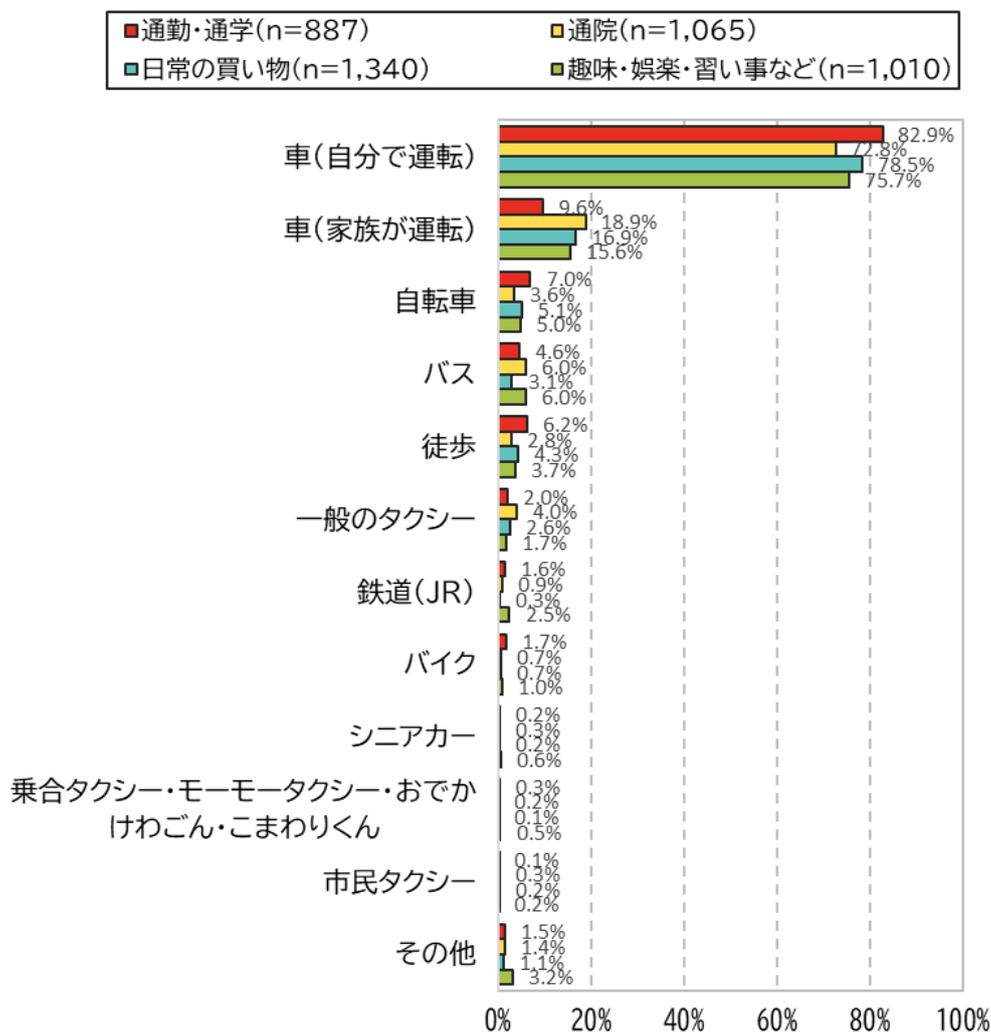
▲ 車の利用・維持にかかる年間の費用



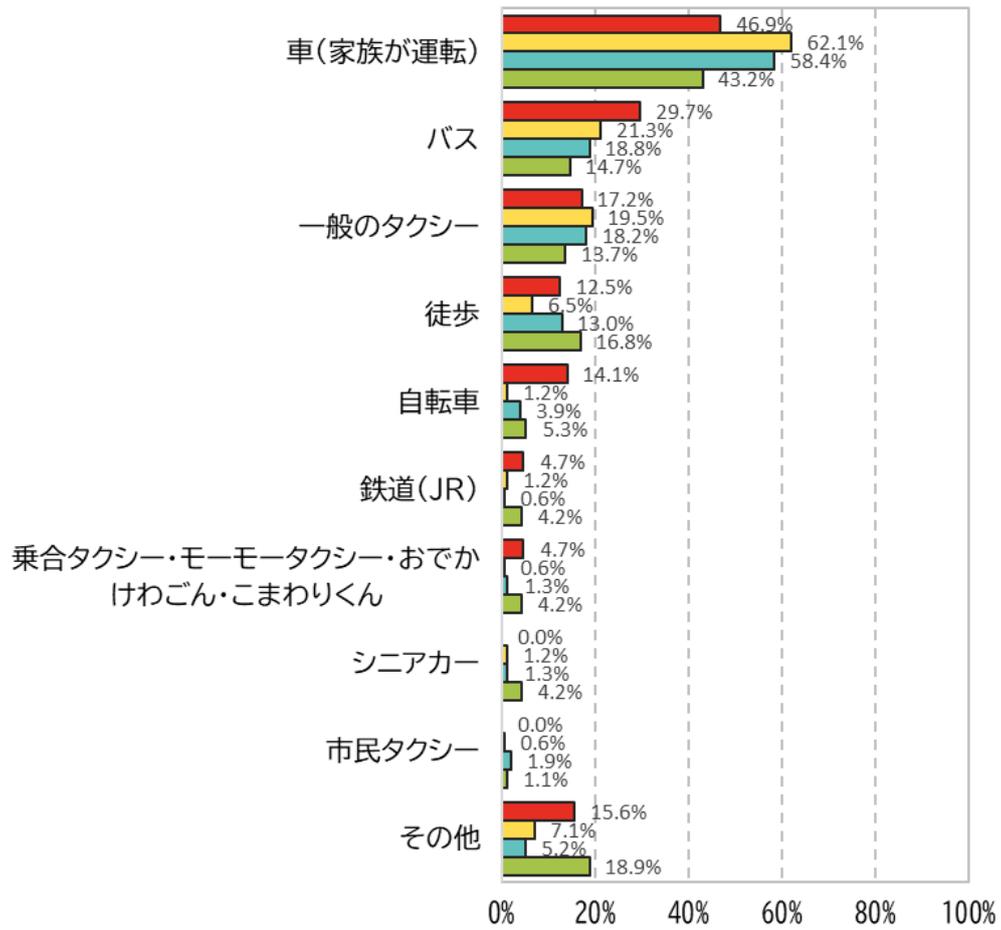
▲ 公共交通機関の利用にかかる1か月あたりの費用

(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。



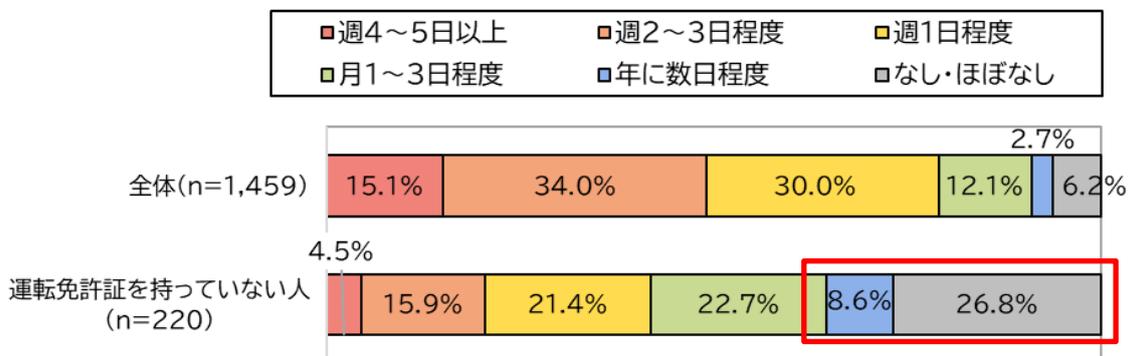
▲外出時に利用している交通手段 (回答者全体)



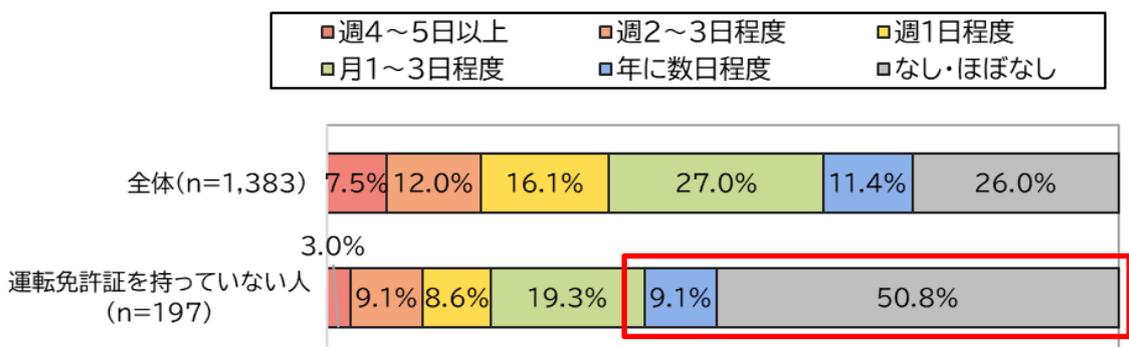
▲外出時に利用している交通手段（運転免許証を持っていない人）

(7) 外出頻度と外出ができなかった経験

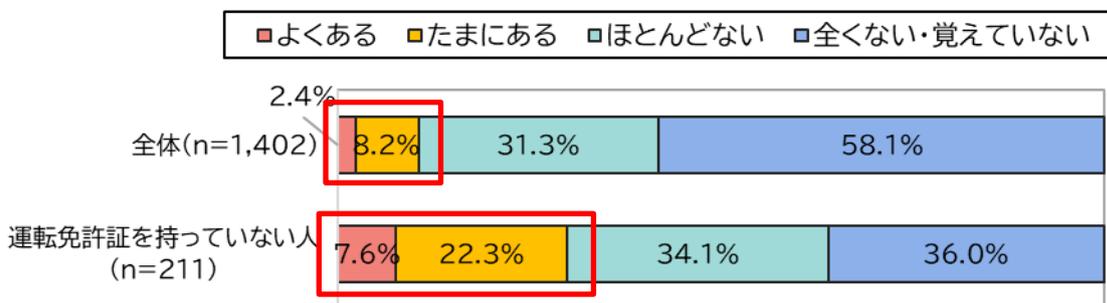
- 回答者全体と運転免許証を持っていない人で比較すると、いずれの利用目的においても外出の頻度が減少しています。
- 特に、買い物は3割程度、趣味等のその他の外出目的では6割程度が「年に数回程度」又は「ほぼなし」と回答しています。
- 交通手段がなくて外出できなかった経験が「よくある」「たまにある」と回答した人は全体では10.6%、免許証を持っていない人の中ではおよそ30%を占めています。



▲ 日常の買い物における外出の頻度



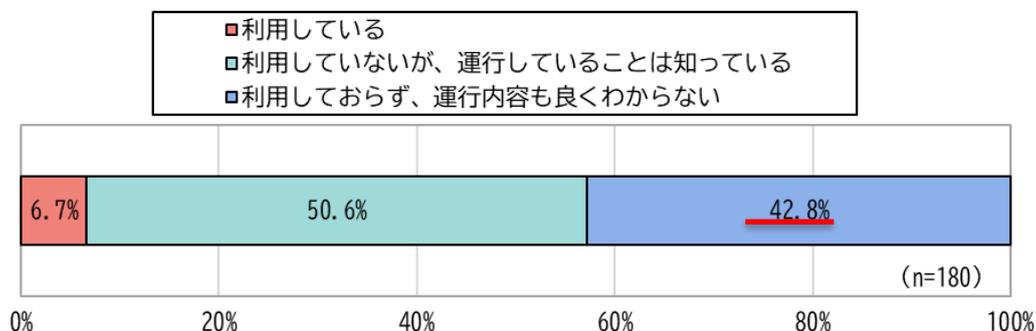
▲ 趣味・娯楽・習い事などにおける外出の頻度



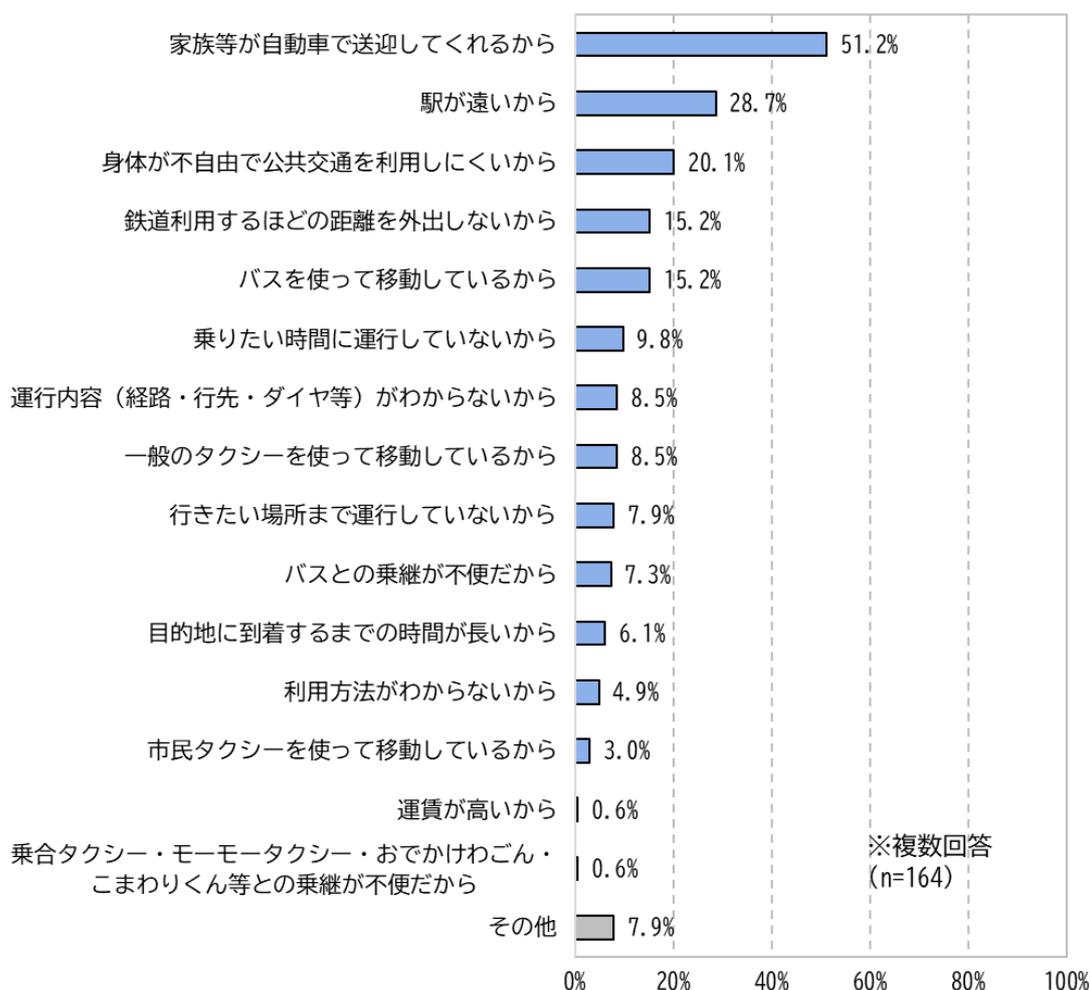
▲ 直近1年間で交通手段がなくて外出できなかった経験

(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%、利用していない人のうち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51.2%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。



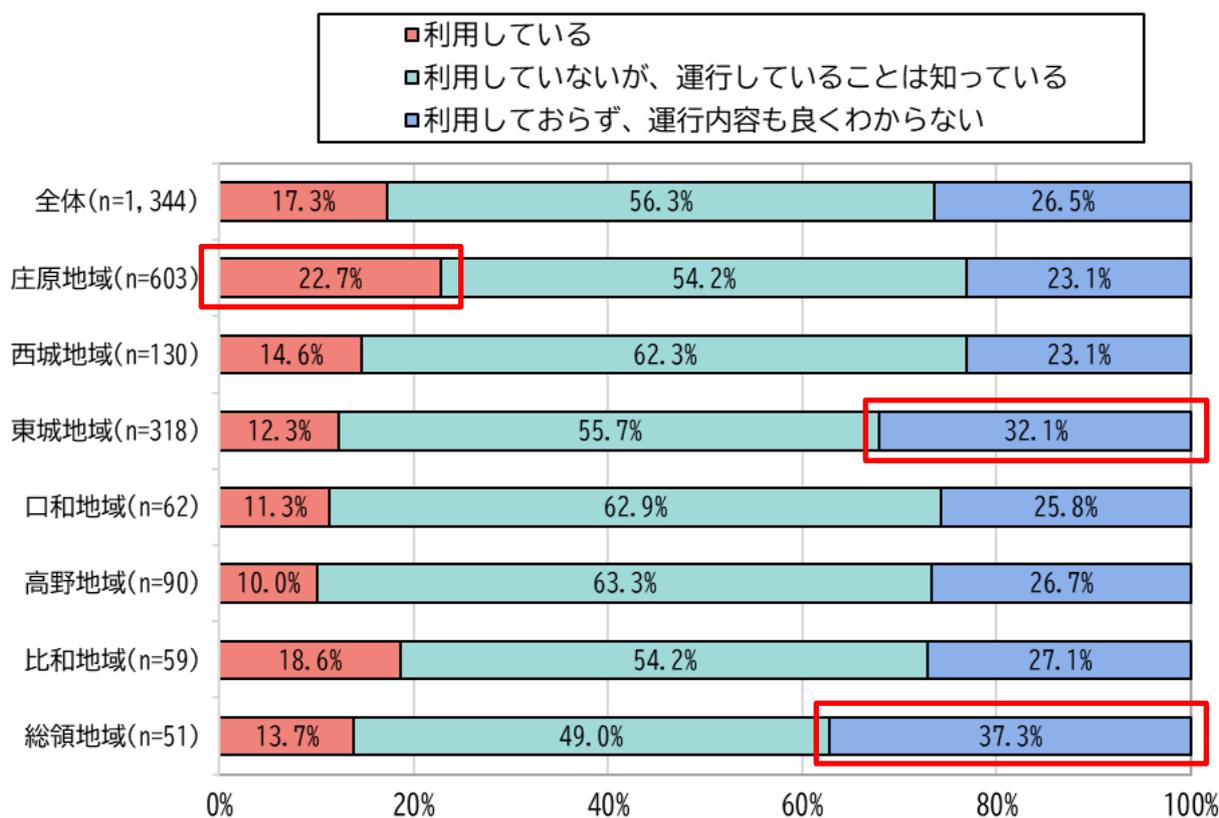
▲鉄道の利用状況・認知度（運転免許証を持っていない人のみ）



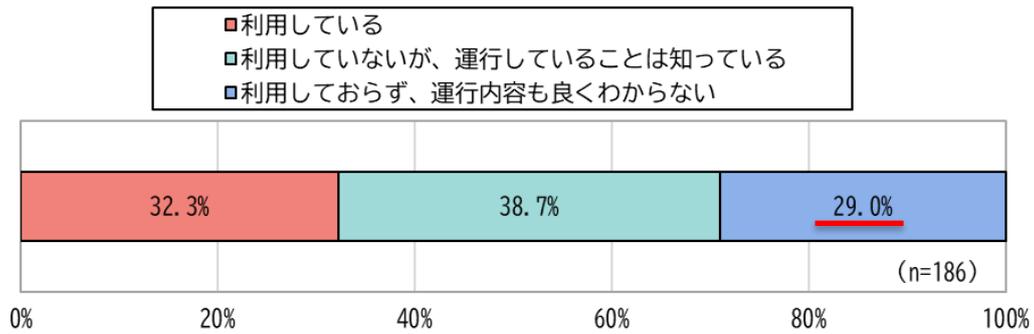
▲鉄道を利用していない理由（運転免許証を持っていない人のみ）

(9) バスの利用状況・認知度と利用していない理由

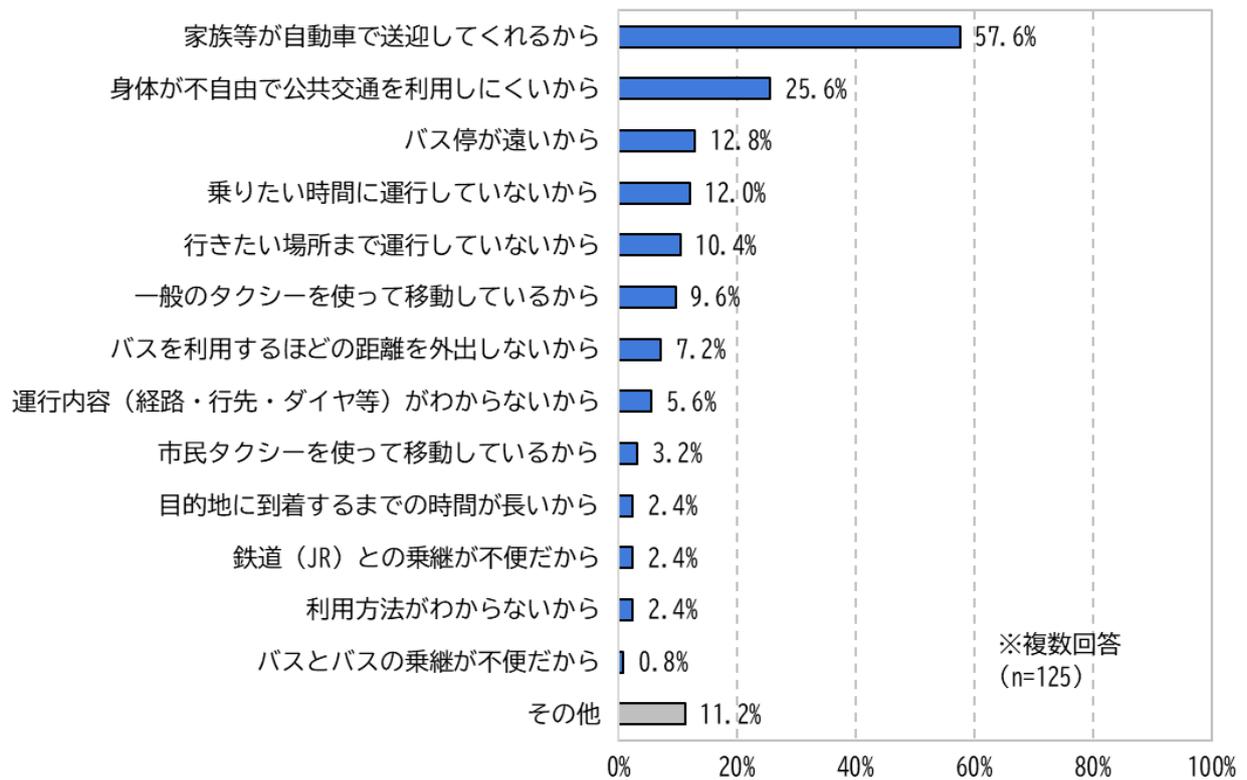
- バスについては、全体では17.3%の人が「利用している」と回答しており、地域別では庄原地域で割合が大きくなっています。
- 「利用しておらず運行内容も良くわからない」と回答した人は全体では26.5%で、地域別に見ると東城地域や総領地域が30%を超えて比較的割合が高くなっています。
- 運転免許証を持っていない人に絞った利用状況では、「利用している」と回答した人は32.3%、「運行内容も良くわからない」と回答した人は29%で同程度でした。
- 運転免許証を持っていない人のバスを利用していない理由としては鉄道と同様に、「家族などが送迎してくれるから」が57.6%で回答が集中しており、次いで「身体が不自由」「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（地域別）



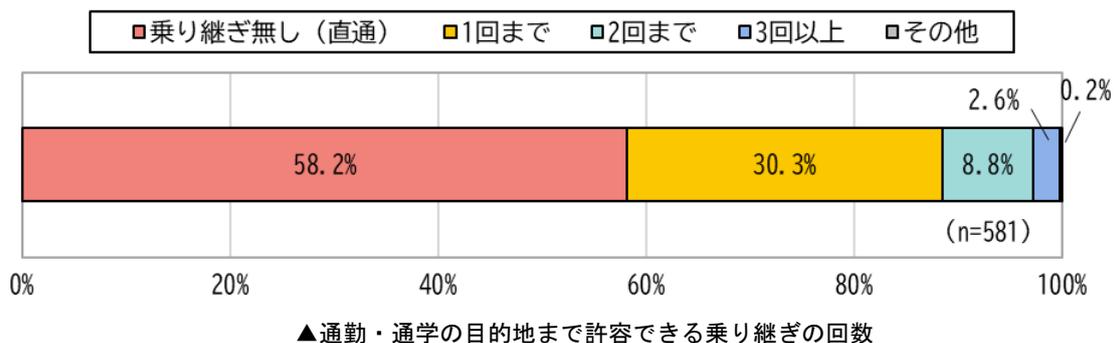
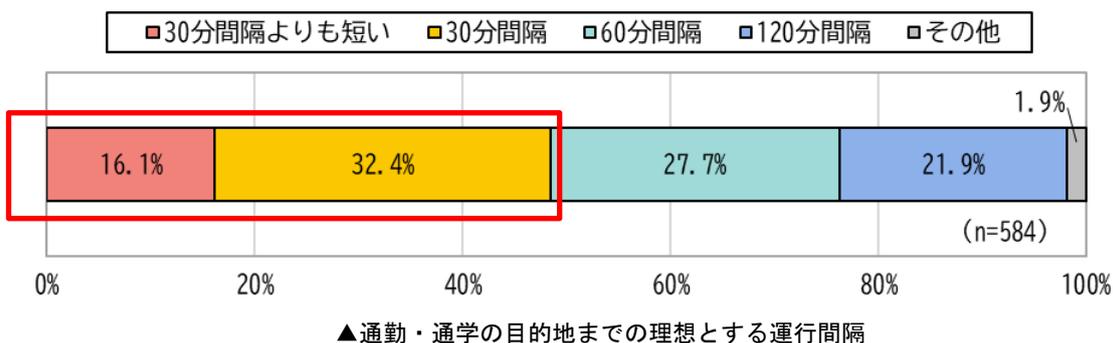
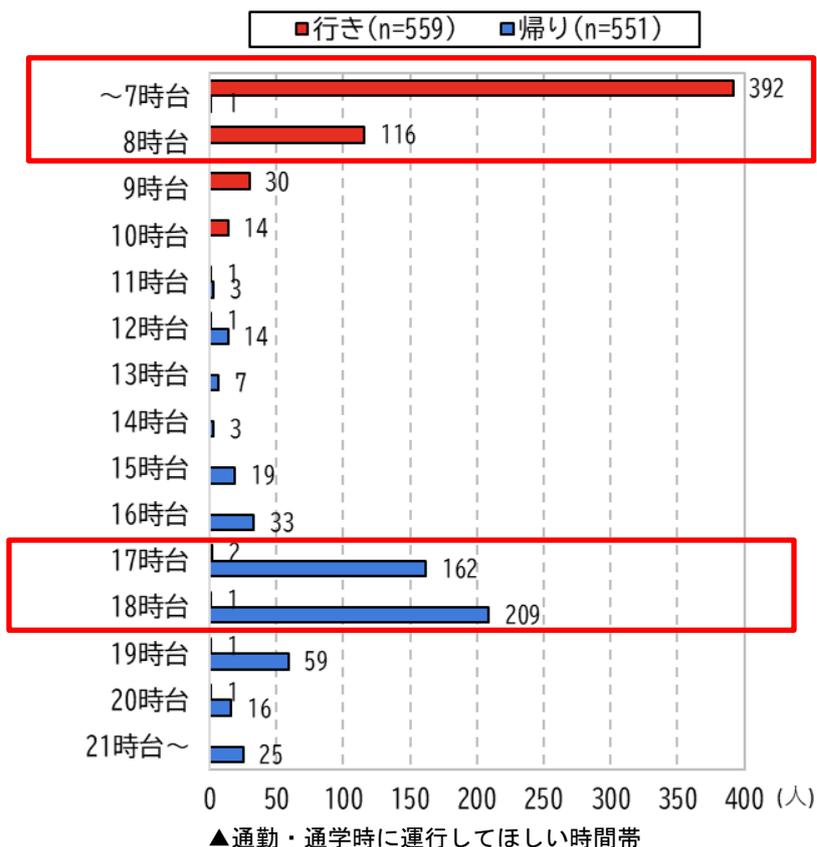
▲バスの利用状況・認知度（運転免許証を持っていない人のみ）



▲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）

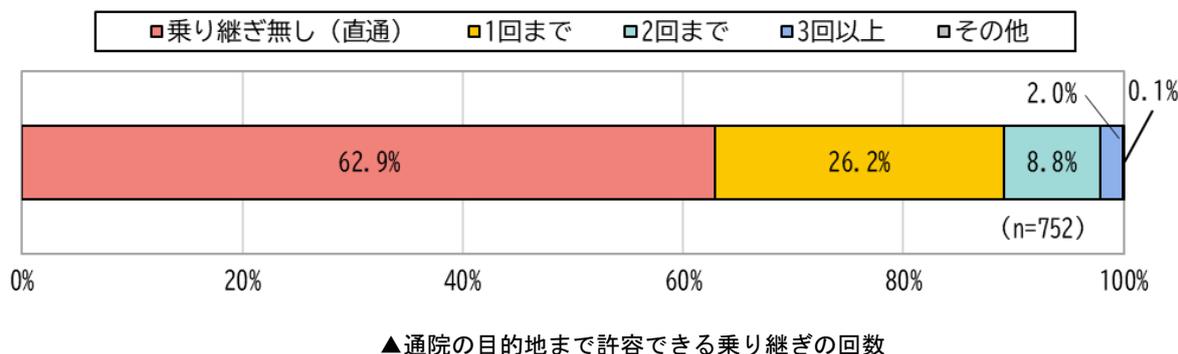
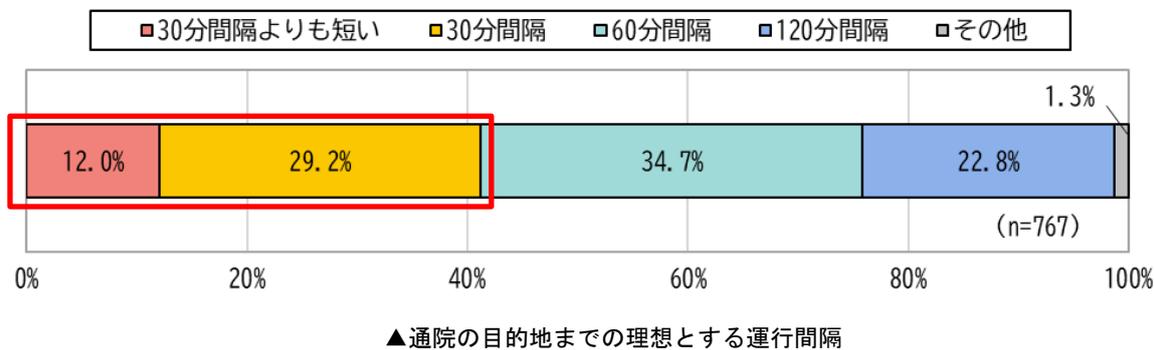
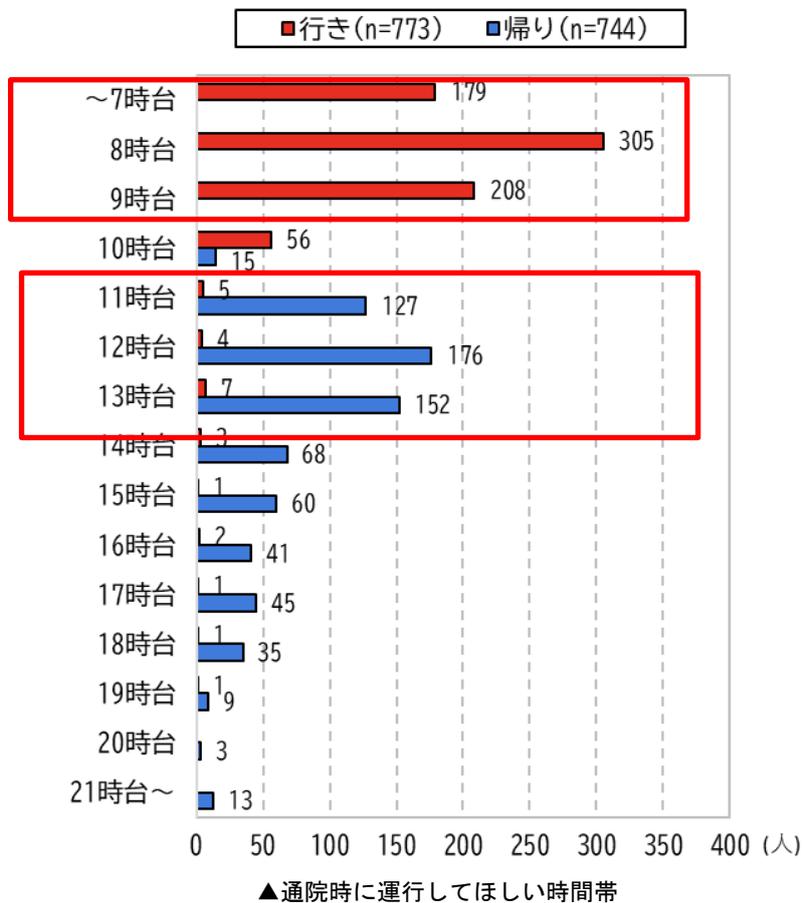
(10) 理想とする公共交通のサービス水準 (通勤・通学)

- 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。



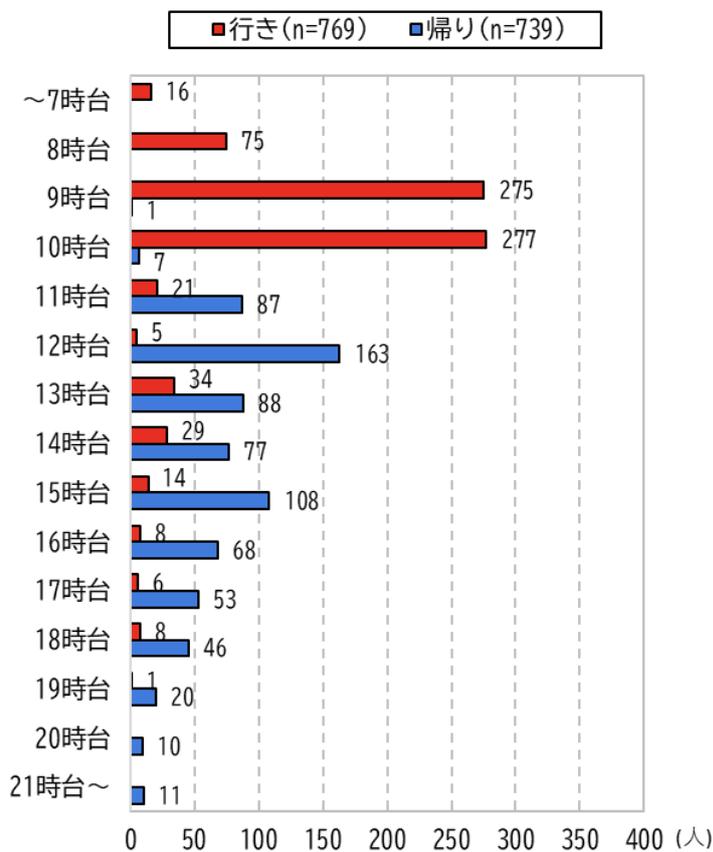
(1 1) 理想とする公共交通のサービス水準 (通院)

- 通院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。

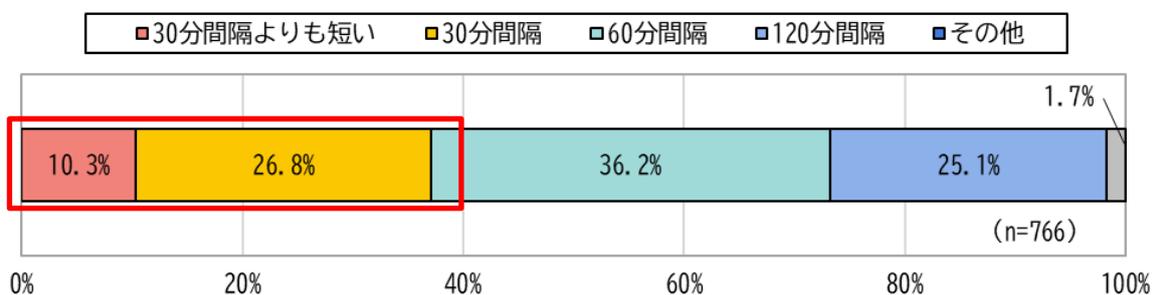


(12) 理想とする公共交通のサービス水準 (日常の買い物)

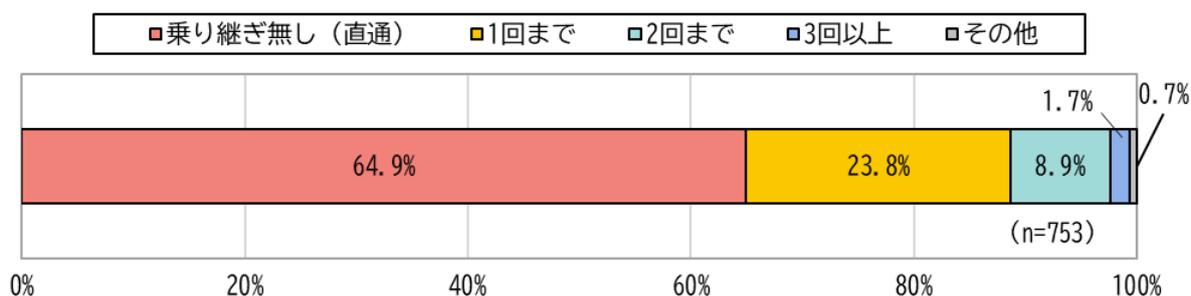
- 日常の買い物で運行してほしい時間帯は、行きは9時～10時に集中している一方で、帰りは11時～18時まで一定の回答が見られ分散しています。
- 運行間隔は30分以内が4割程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており通院と同様の傾向が見られます。



▲買い物時に運行してほしい時間帯



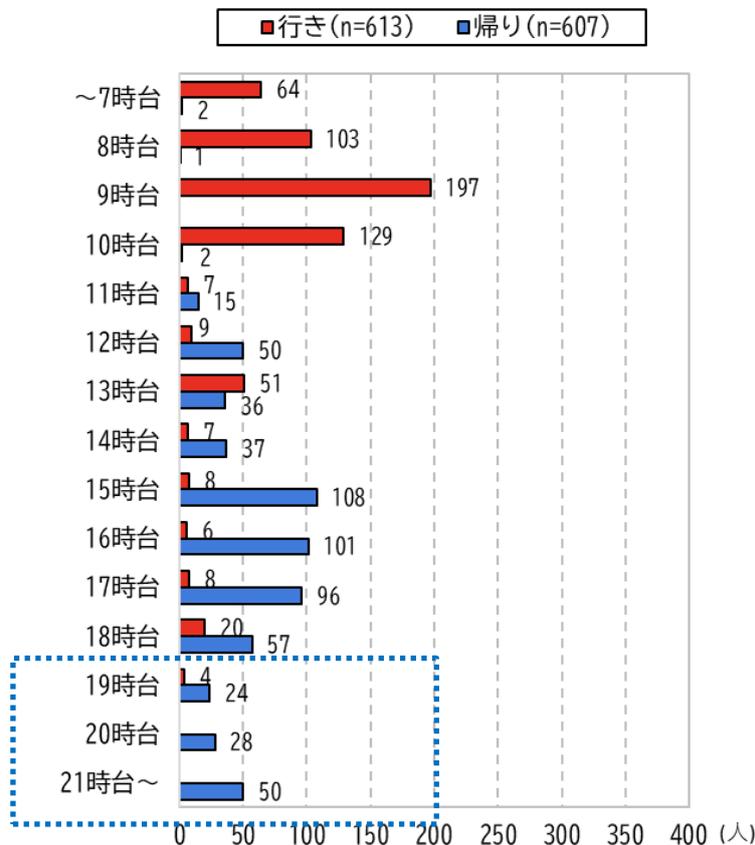
▲買い物の目的地までの理想とする運行間隔



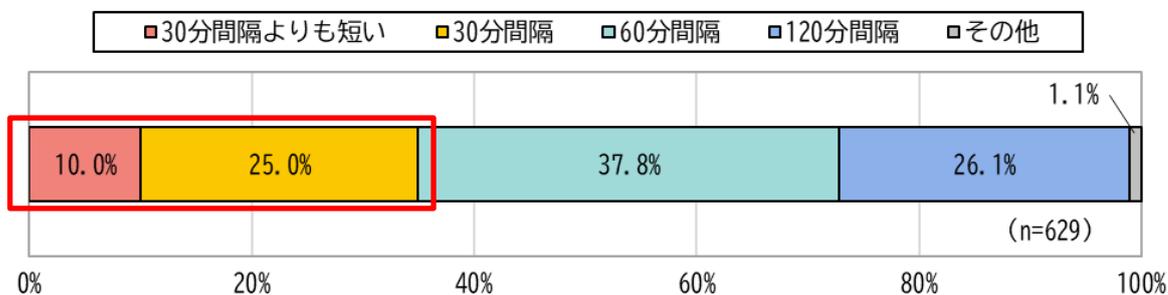
▲買い物の目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

(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）

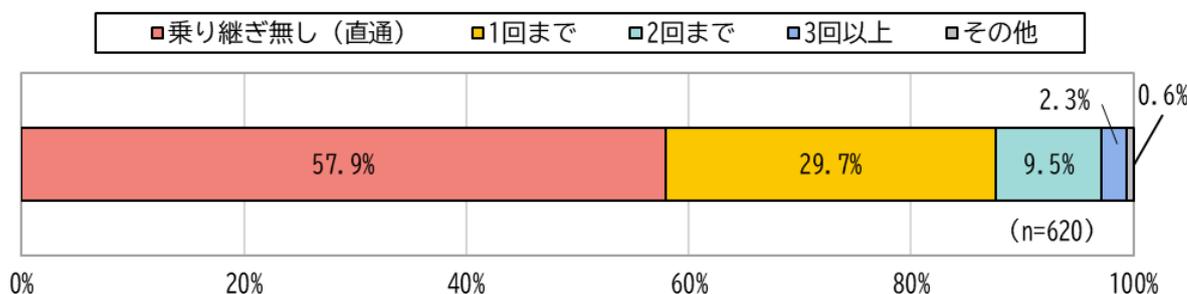
- 趣味・娯楽・習い事などの目的で運行してほしい時間帯は、行きは7時～10時で幅が広がっており、帰りは15時～17時に集中していますが、19時以降の夜間も回答が見られます。
- 運行間隔は30分以内が35%程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており、運行間隔については通院や買い物に比べ長い間隔でも許容している人が若干多くなっています。



▲趣味・娯楽・習い事などで運行してほしい時間帯



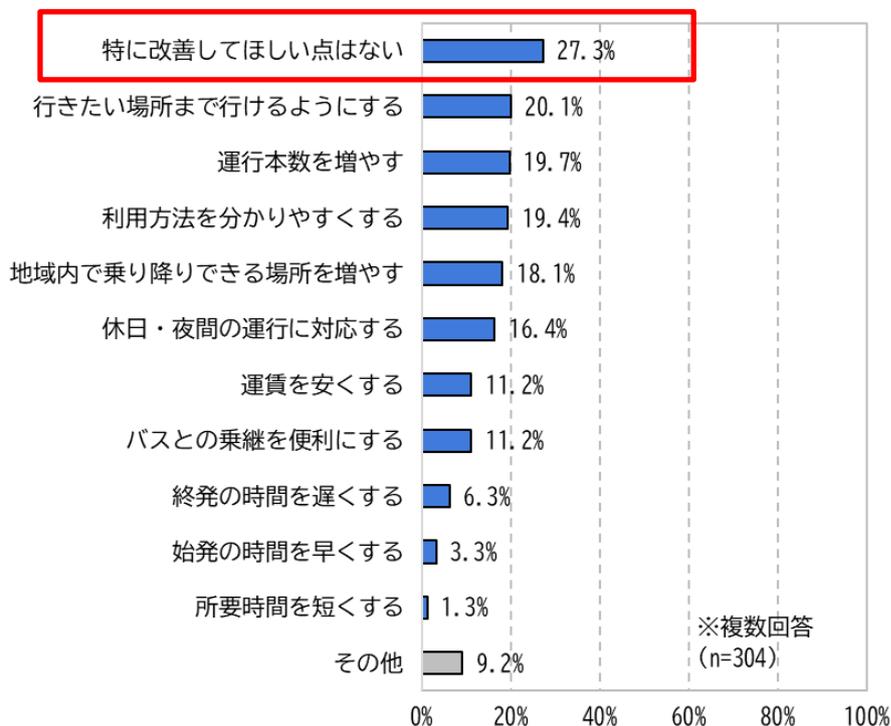
▲趣味・娯楽・習い事などの目的地までの理想とする運行間隔



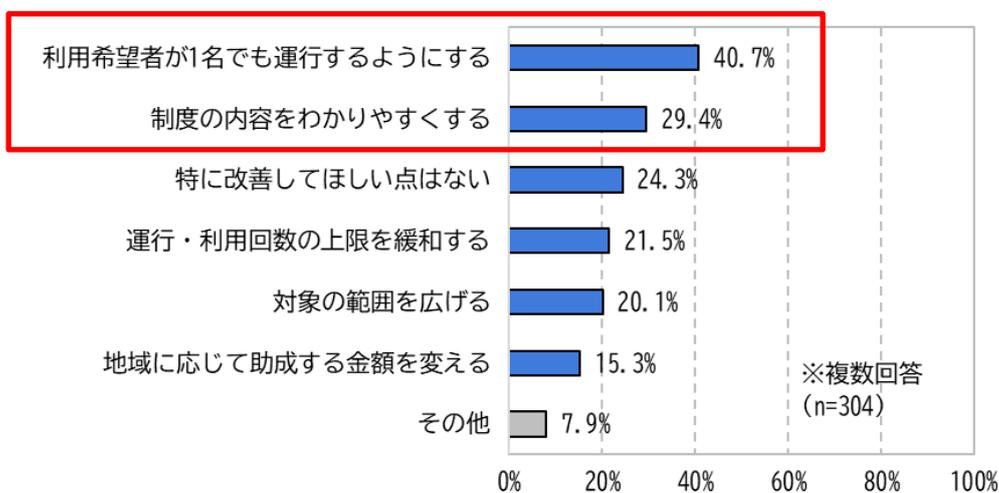
▲趣味・娯楽・習い事などの目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

(14) 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はない」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。



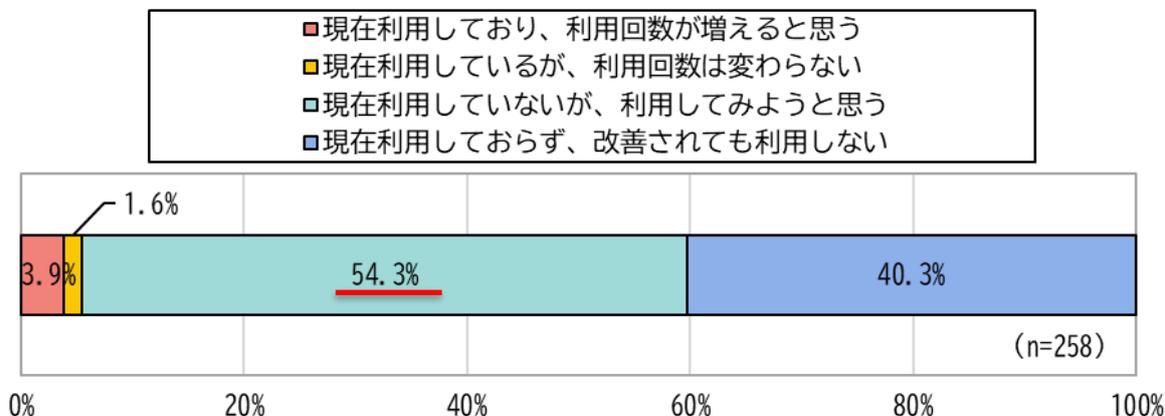
▲ デマンド交通に対する改善要望



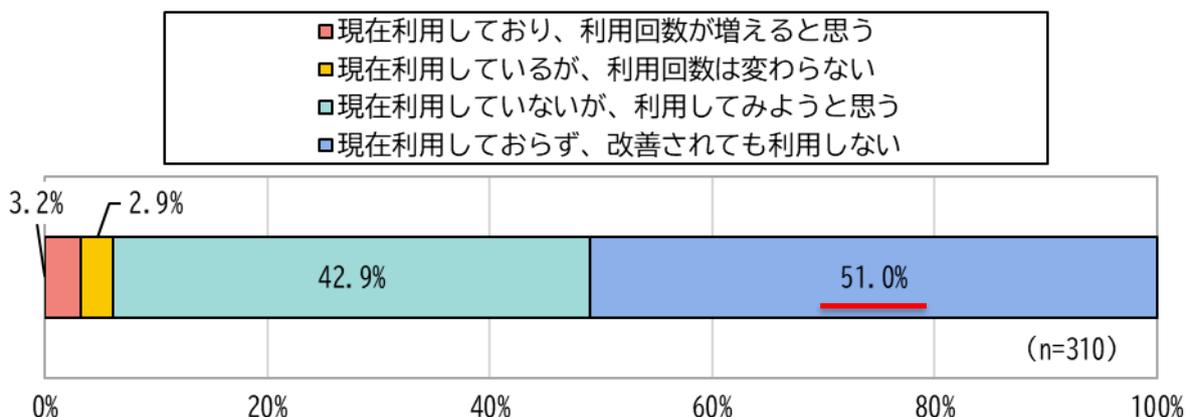
▲ 市民タクシーに対する改善要望

(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、市民タクシーにおいて、「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。



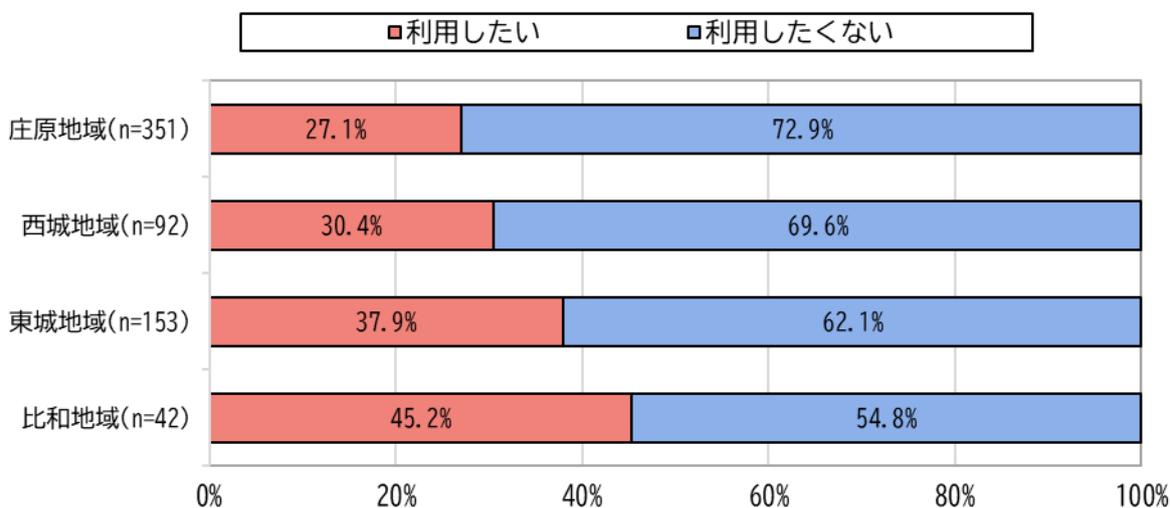
▲ デマンド交通が改善した場合の利用意向



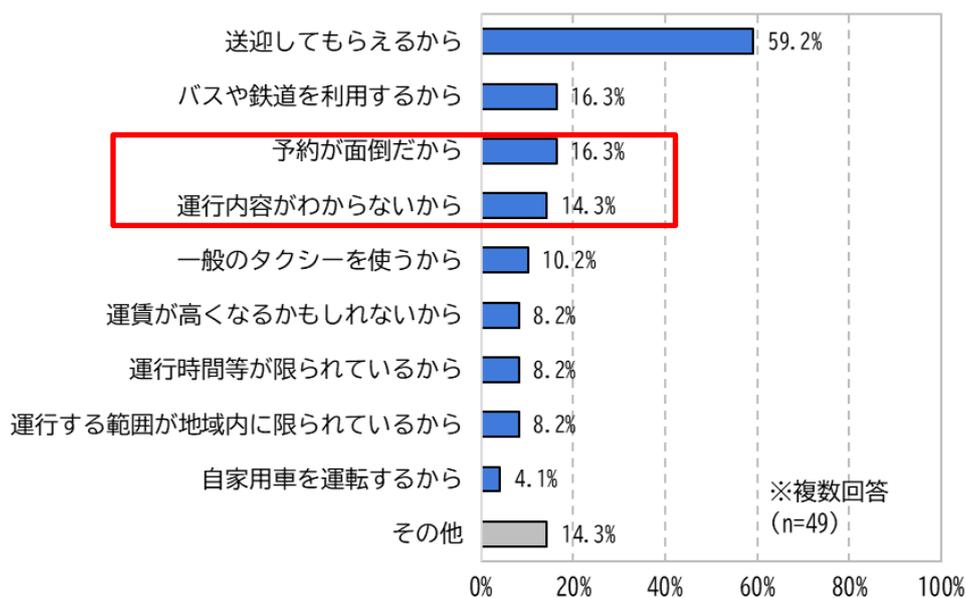
▲ 市民タクシーが改善した場合の利用意向

(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が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「送迎してもらえないから」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)

(17) 地域拠点（公共交通の利用拠点）の機能向上について

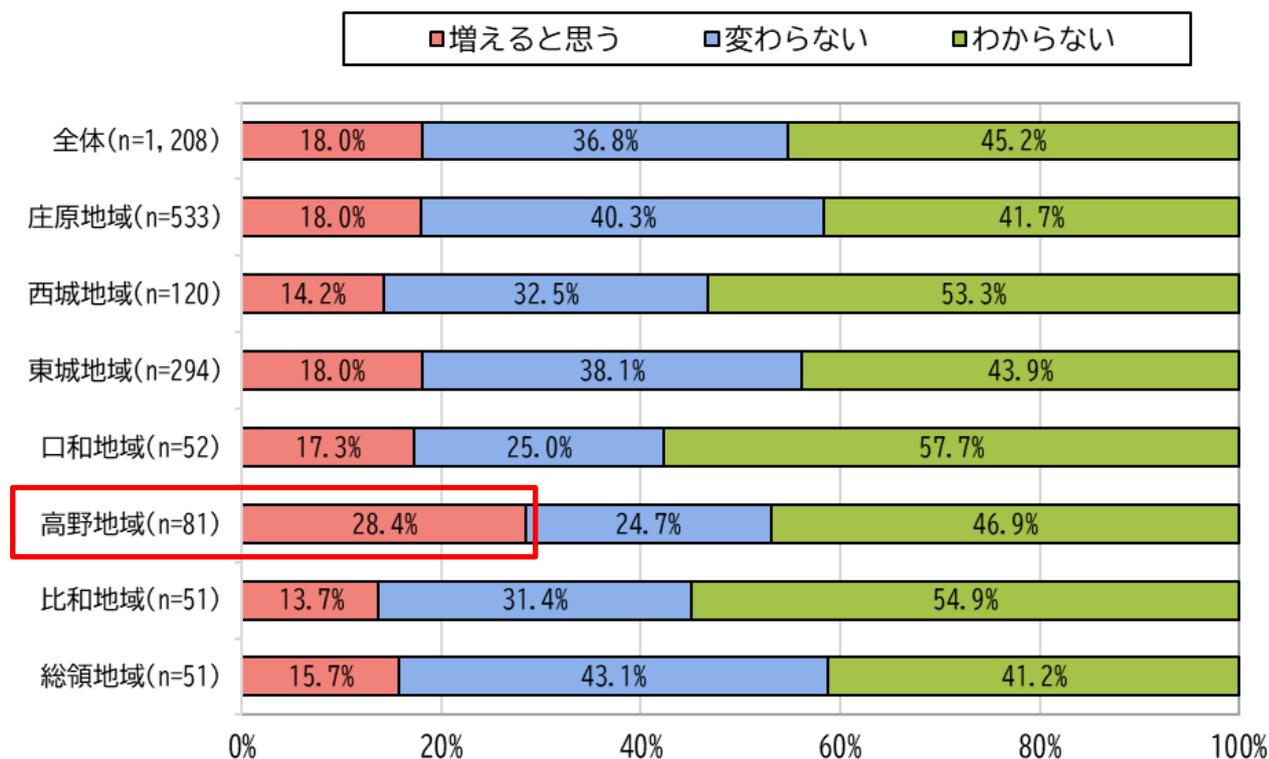
- 全体で見ると「わかりやすい路線図・時刻表の設置」が比較的多く、庄原地域や東城地域、口和地域で割合が高くなっています。
- また、西城地域や比和地域、高野地域では「待合スペースの設置・拡充」、総領地域では「屋根・上屋の設置」について割合が高く、地域によって違いが見られます。
- 公共交通の接続改善については、西城地域と東城地域で割合が高い傾向です。

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%

(18) 地域拠点が改善された場合の外出意向

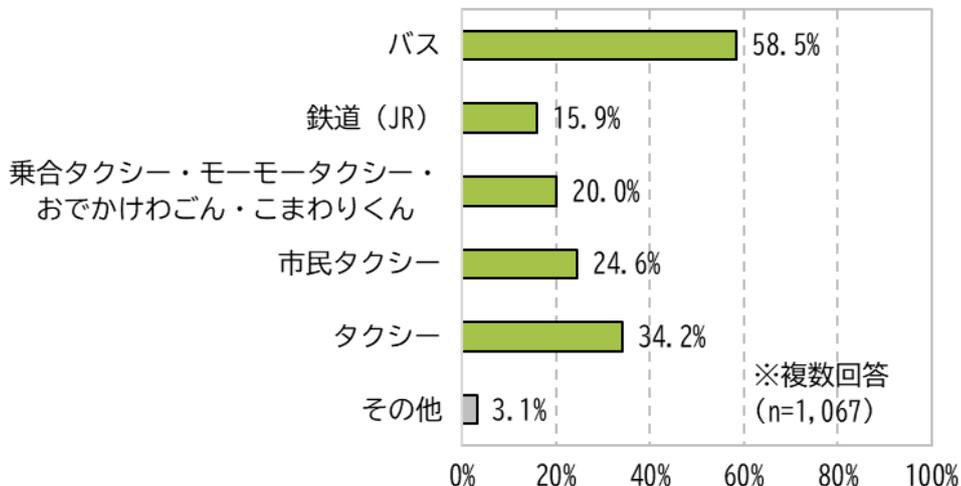
- 全体で見ると、地域拠点の改善によって外出が「増えると思う」と回答した人は 18.0%でした。
- 地域別に見ると高野地域では「増えると思う」の割合が 28.4%で、他地域の「増えると思う」の割合が 14~18%であるのに対して、10ポイント以上差が見られました。



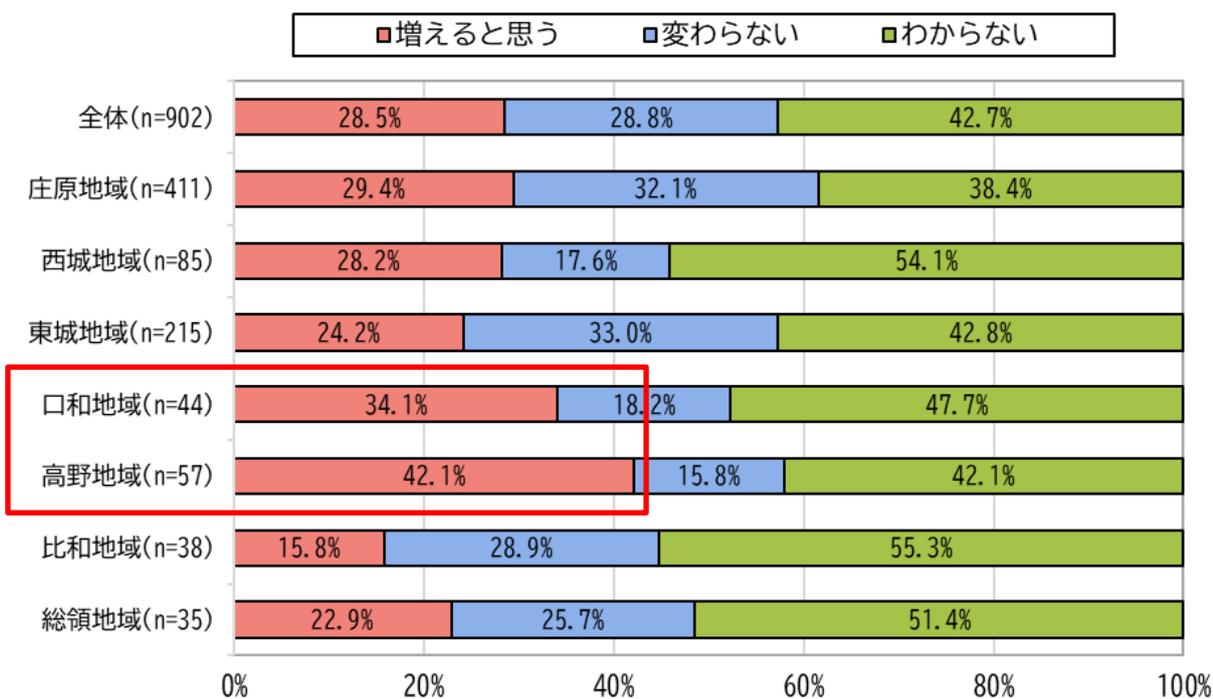
▲地域拠点が改善された場合の外出回数の変化（地域別）

(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。



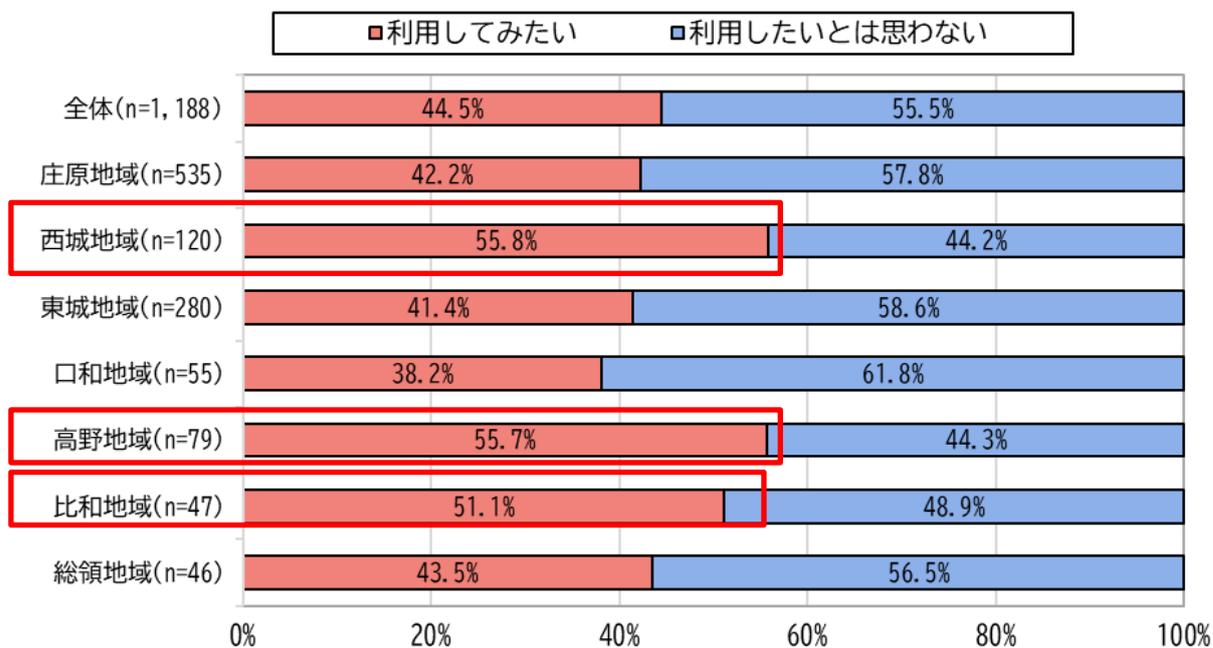
▲乗り放題フリーパスで利用したい交通モード



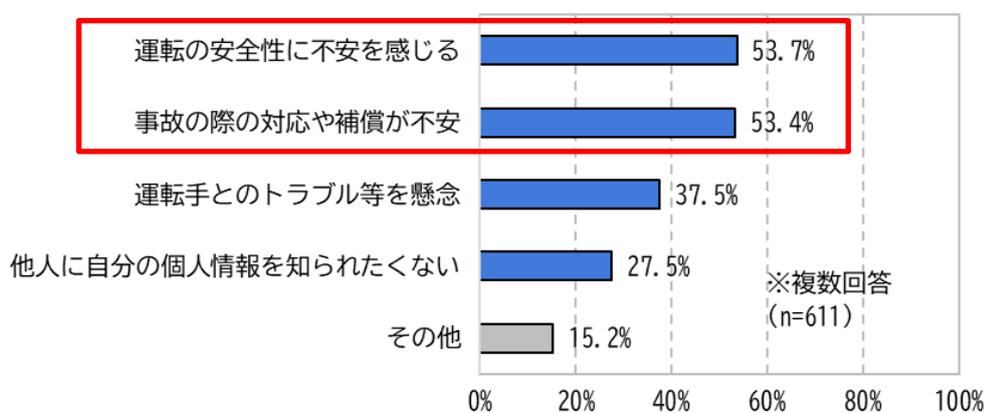
▲乗り放題フリーパスを導入した場合の移動頻度 (地域別集計)

(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

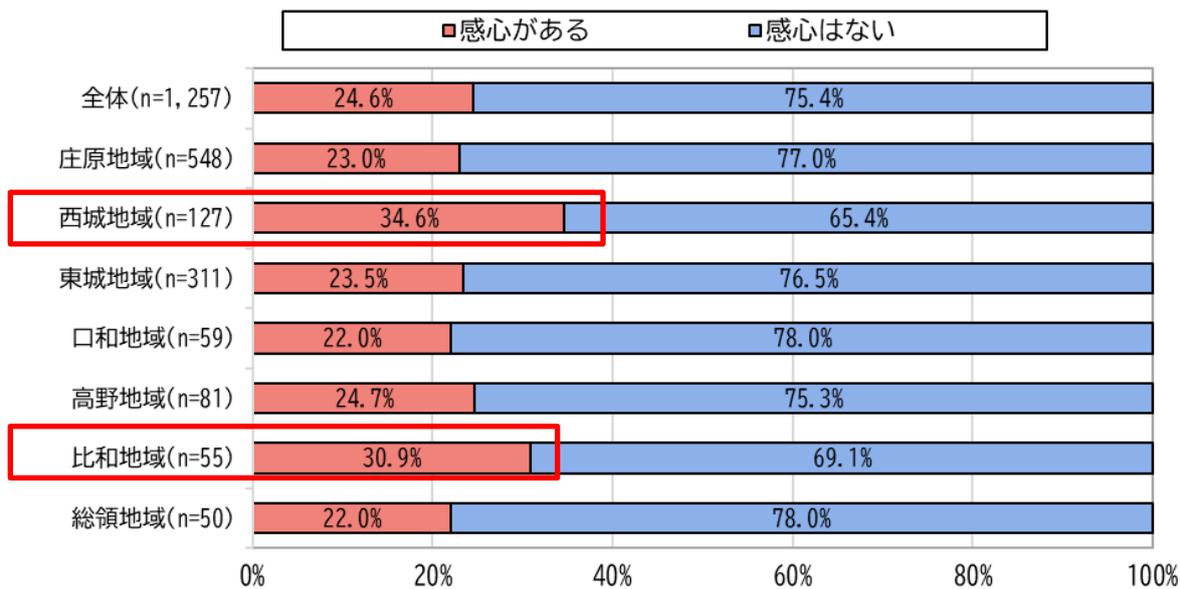
- 住民が担い手となる移動サービスに対して、西城地域と高野地域、比和地域で回答者の5割以上が「利用してみたい」と回答しています。
- 利用したいと思わない理由については、「運転の安全性に不安を感じる」「事故の際の対応や補償が不安」がいずれも53%と同程度でした。
- 担い手(ドライバー)としての参画意向について、「関心がある」と回答した人は全体で20%台であるのに対し、西城地域と比和地域は30%台で参画意向の割合が高いです。
- 担い手(ドライバー)として参画する際に重視している点として、「事故発生時の対応や補償の支援」「空き時間に自由に働く」が60%を超えており、他の回答と比べて差が見られます。



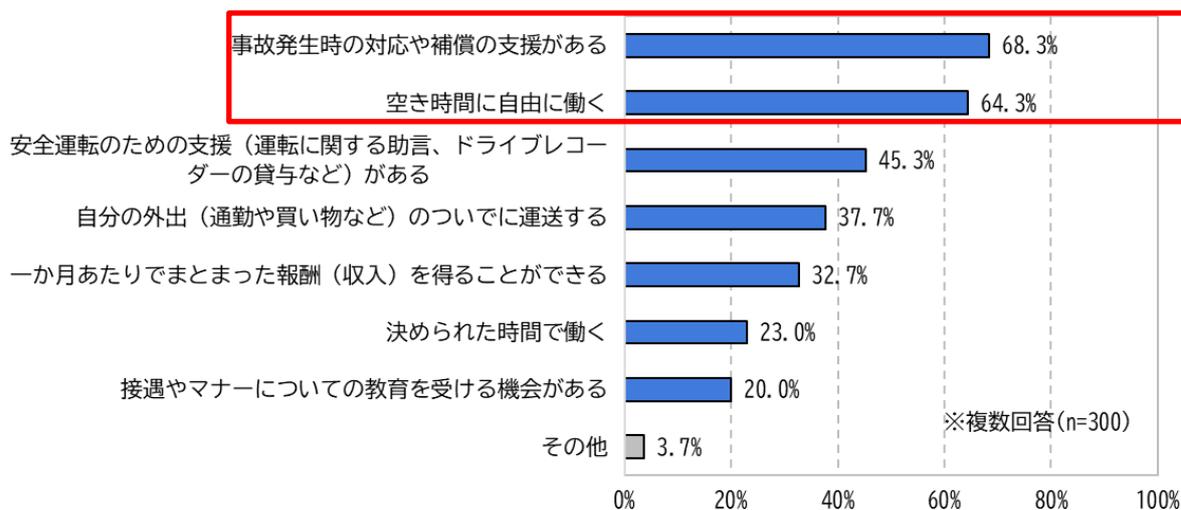
▲ 住民が担い手となる移動サービスに対する利用意向



▲ 利用したいと思わないと回答した理由



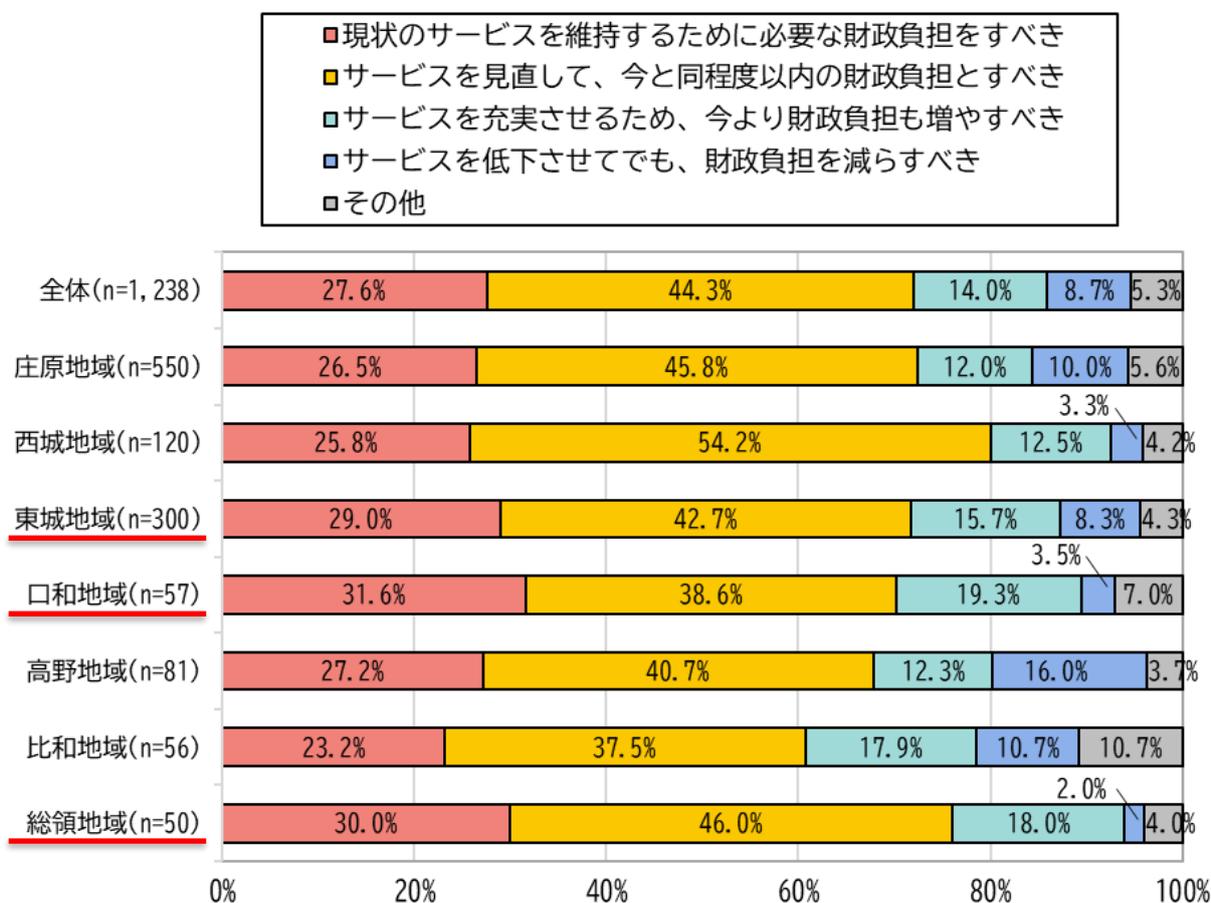
▲ 担い手（ドライバー）として参画することへの関心



▲ 担い手（ドライバー）として参画する際に重視する点

(2 1) 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

- 「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。



▲市の財政負担のあり方に関する意向（地域別）

(2 2) 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。

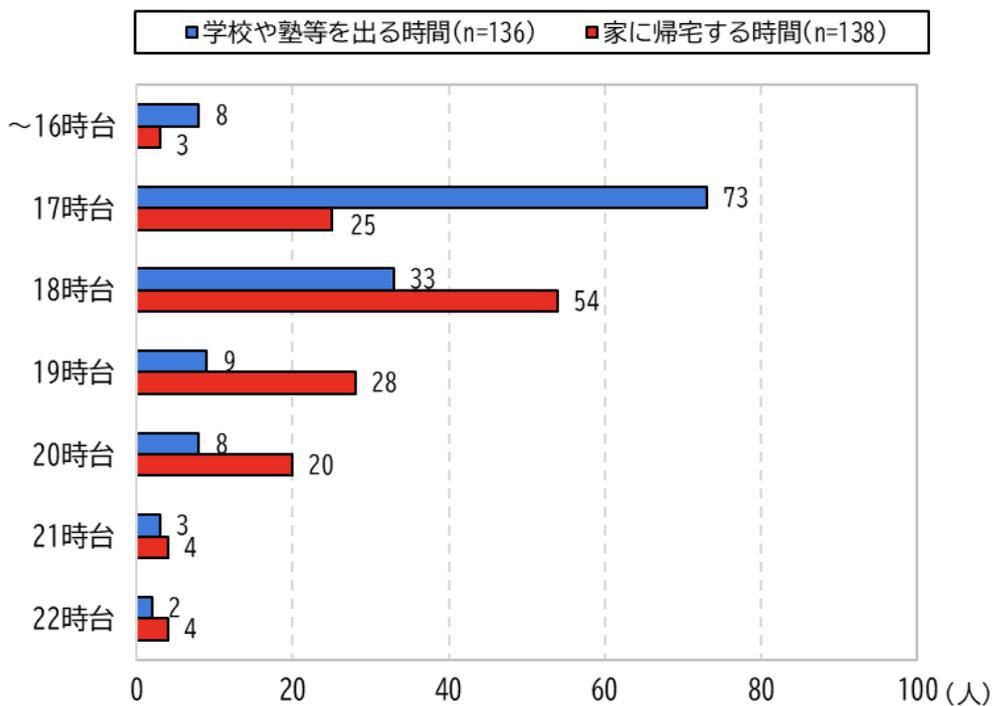
3. 高校生アンケート調査結果

(1) 高校生アンケート調査の概要

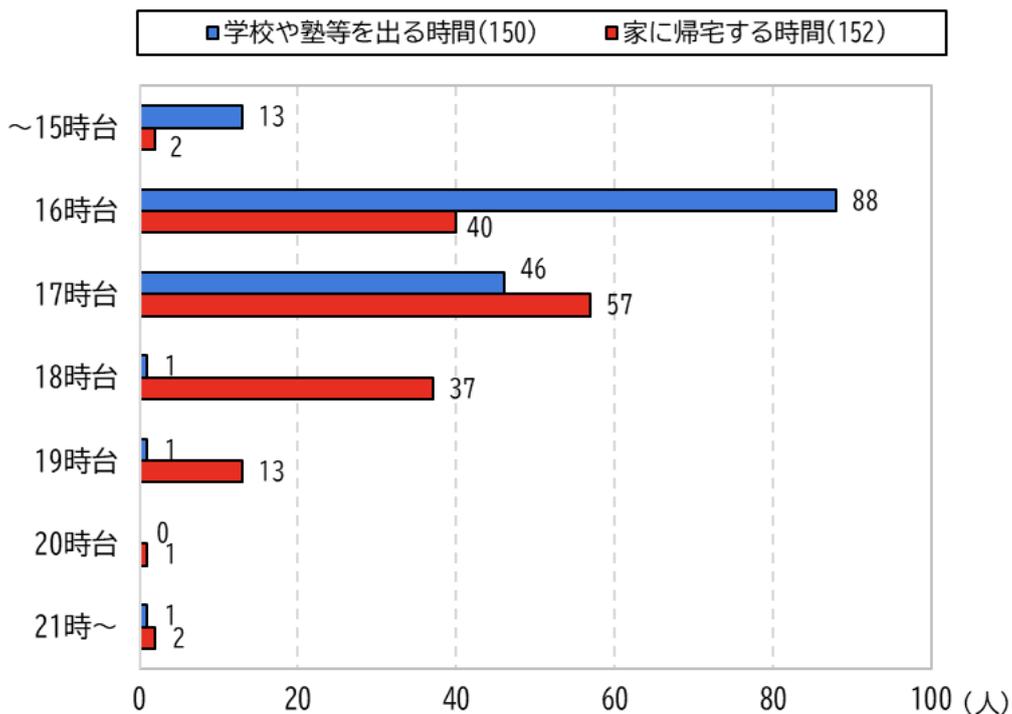
調査の目的	<ul style="list-style-type: none">● 高校生の移動や公共交通利用状況の把握● 公共交通サービスに対する改善等の意向把握● ワーキング会議の議論を基に設定した、戦略や施策等の検証
調査対象	庄原市内の県立高等学校(4校)に通う高校1年生とその保護者 計196人 (庄原格致:103人、西城紫水:22人、東城:13人、庄原実業:58人)
調査方法	県立高等学校に、調査票の配布・回収を依頼
実施時期	令和7(2025)年10月下旬～11月上旬
主な設問	<ul style="list-style-type: none">● 個人属性(居住地、性別)● 公共交通の利用状況、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 時までには回答が見られ、20 時台に家に帰宅する人も 20 人程度います。



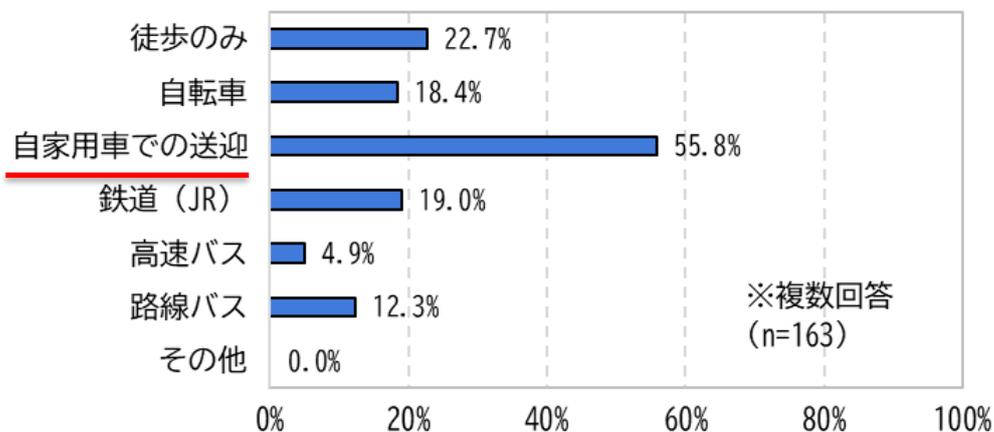
▲部活動や塾、課外活動等で遅く帰る場合の下校時間



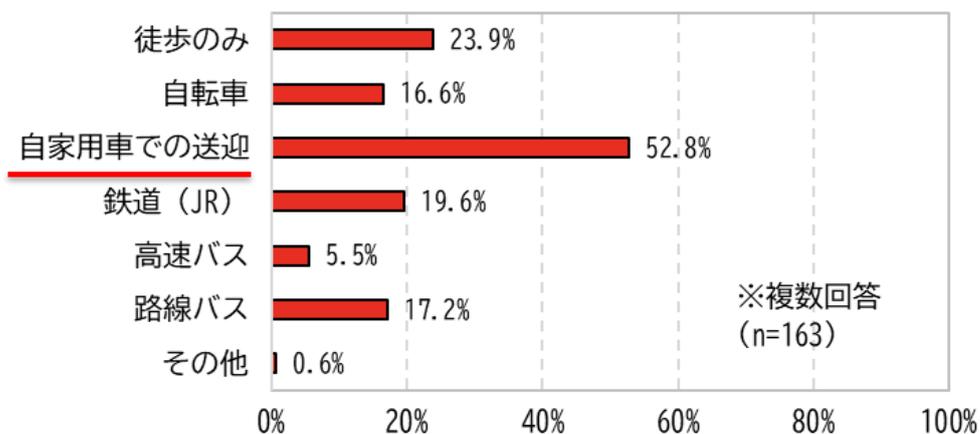
▲早く帰る場合の下校時間

(3) 通学に利用している移動手段

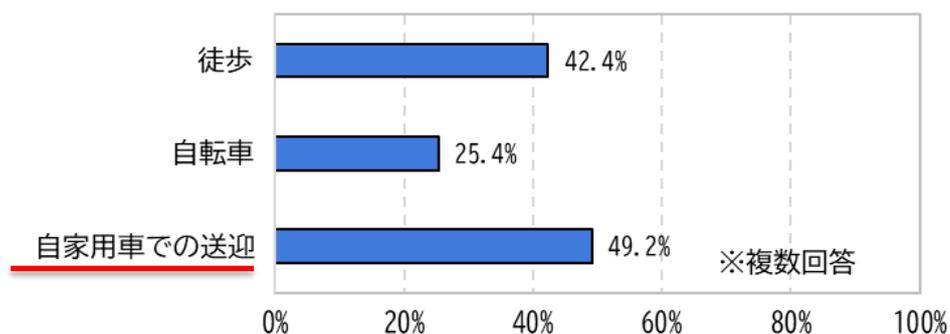
- 通学に利用している移動手段について、登校・下校いずれも送迎が50%を超えています。
- 公共交通機関は、鉄道が19%と比較的多く、次いで路線バスが12.3%回答でした。
- 鉄道やバスを利用している生徒の自宅から駅・バス停までの交通手段について、およそ5割は送迎でバス停や駅まで移動している状況でした。



▲登校時の交通手段



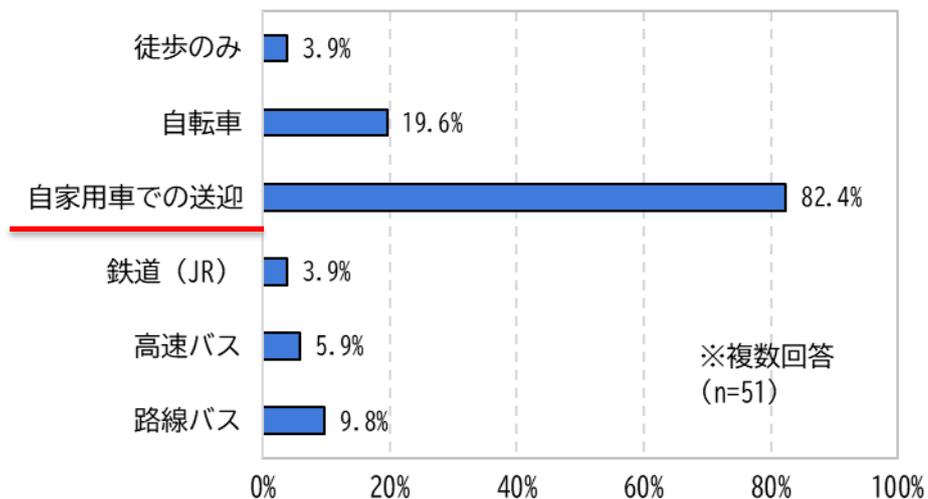
▲下校時の交通手段



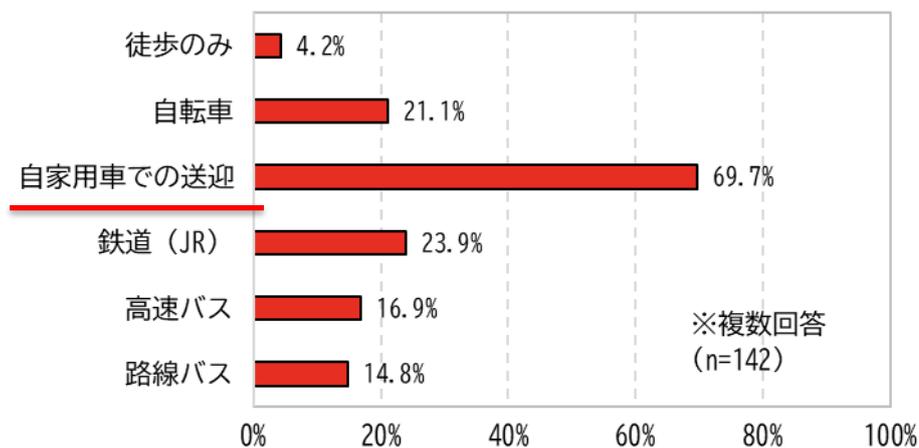
▲自宅から駅・バス停、駅・バス停から学校までの交通手段

(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%を超えています。
- 遊びに行く際の交通手段は送迎に次いで鉄道(JR)が利用されています。



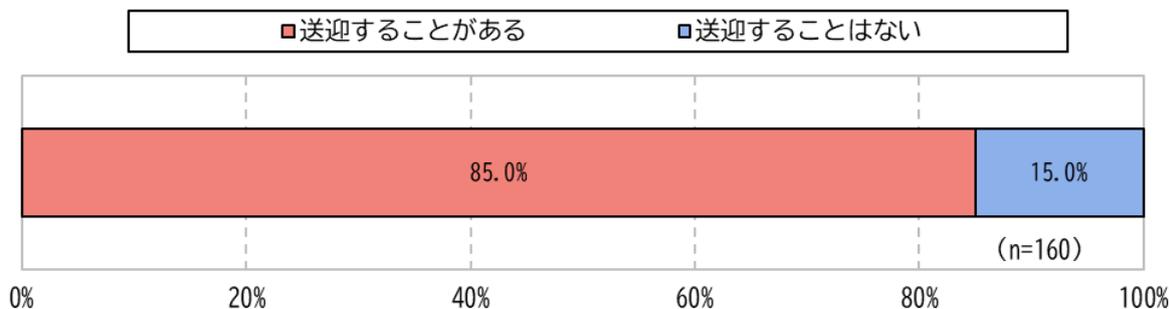
▲土日の塾・習い事で利用している交通手段



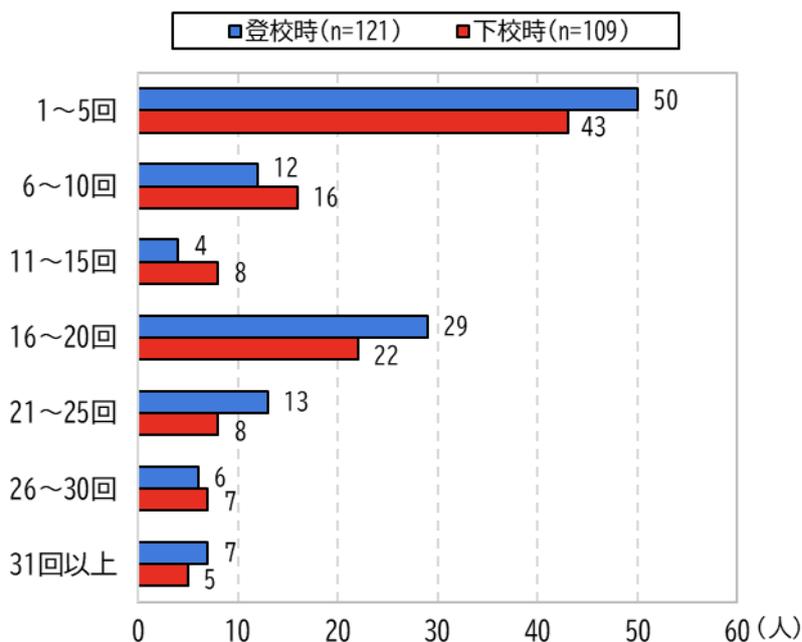
▲遊びに行く際に利用している交通手段

(5) 送迎に関する保護者の状況

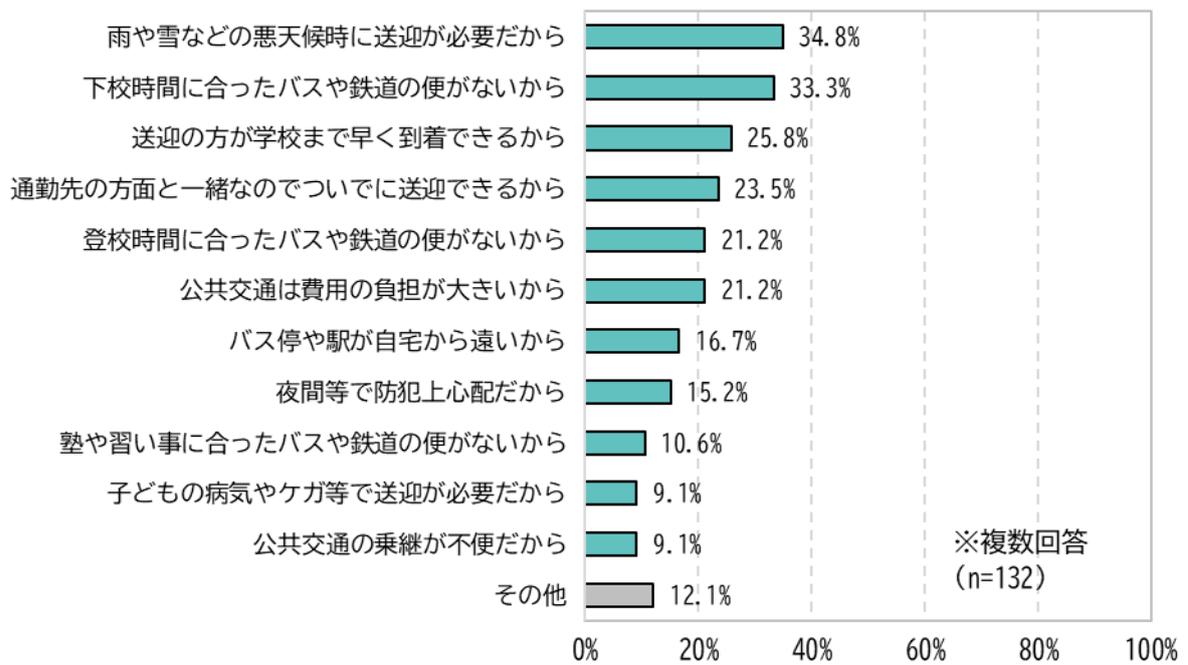
- 保護者への送迎に対する質問について、「送迎することがある」と回答した保護者が 85%を占めています。
- 送迎の回数については、下校時より登校時が比較的多く、1～5 回の少ない回数が多いものの、16 回以上(半月以上)送迎をしている保護者も見られます。
- 送迎の理由については、「悪天候時の送迎」「下校に合ったバス・鉄道がない」が 30%を超えています。
- 送迎に対する保護者の負担感について。「とても負担を感じる」「少し負担を感じる」が合わせて 50%を超えており、送迎をしている保護者の半数は負担を感じていることがわかりました。



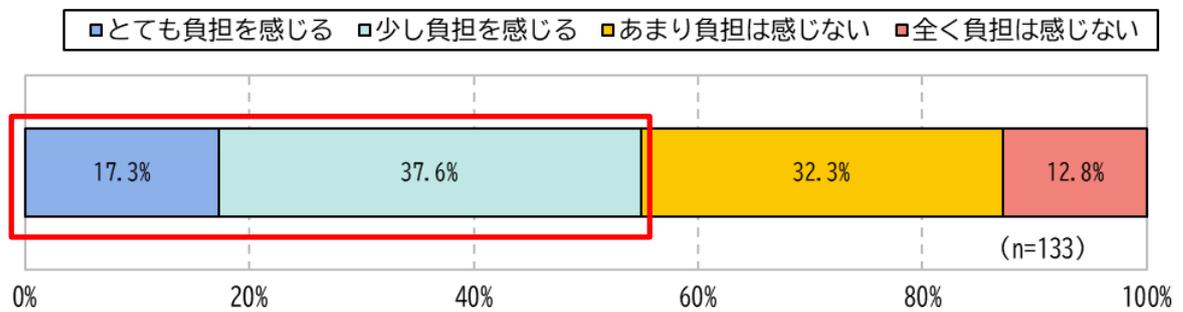
▲子どもの送迎の有無



▲子どもを送迎する頻度 (1 か月あたりの送迎回数)



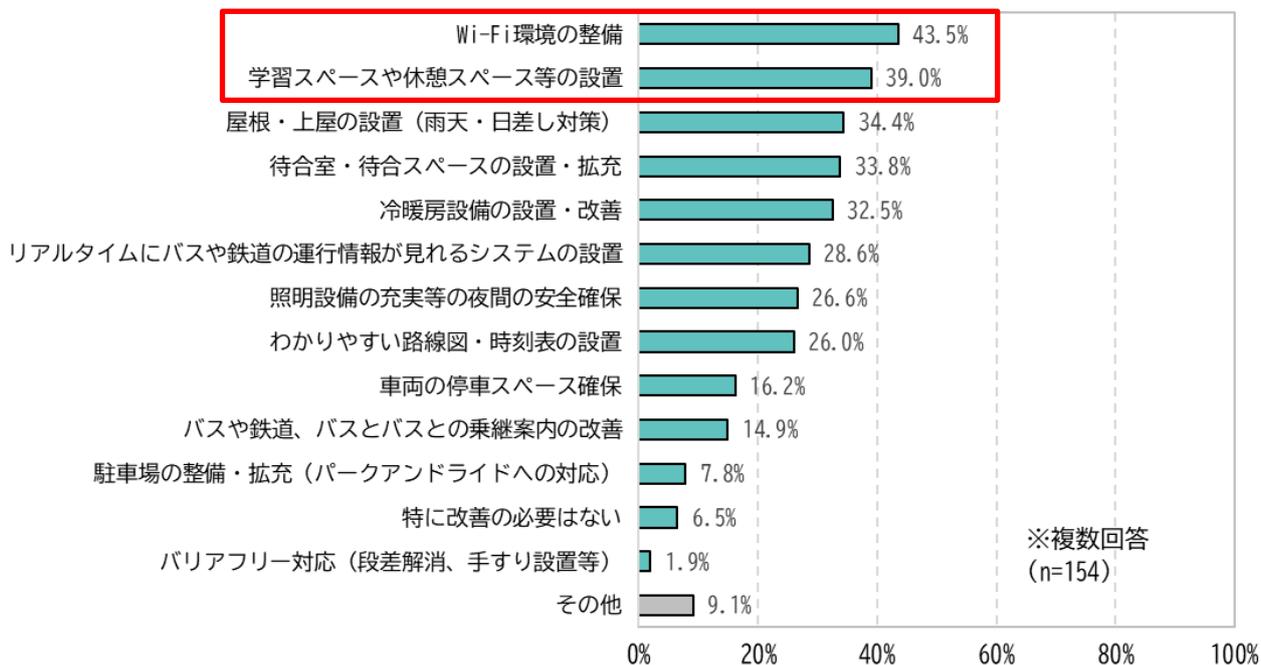
▲子どもを送迎する理由



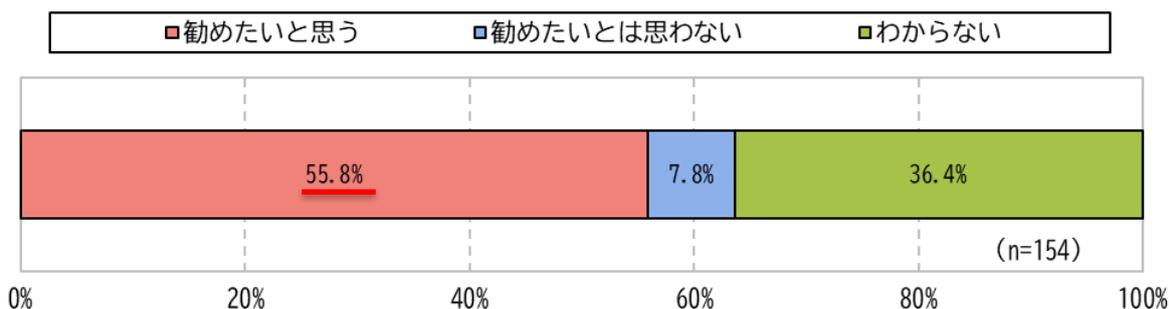
▲送迎に対する負担感

(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。



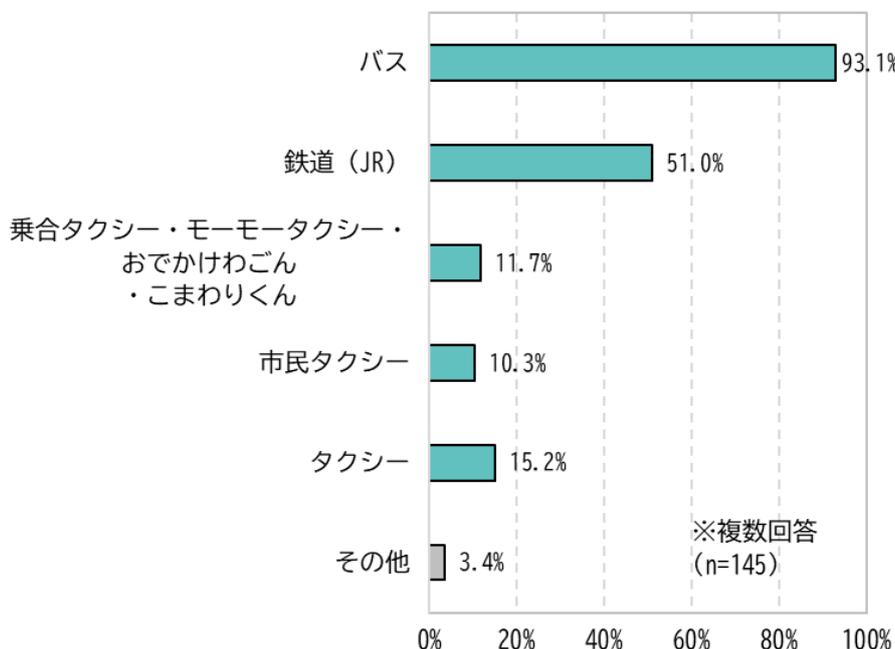
▲必要だと思う地域の拠点の改善



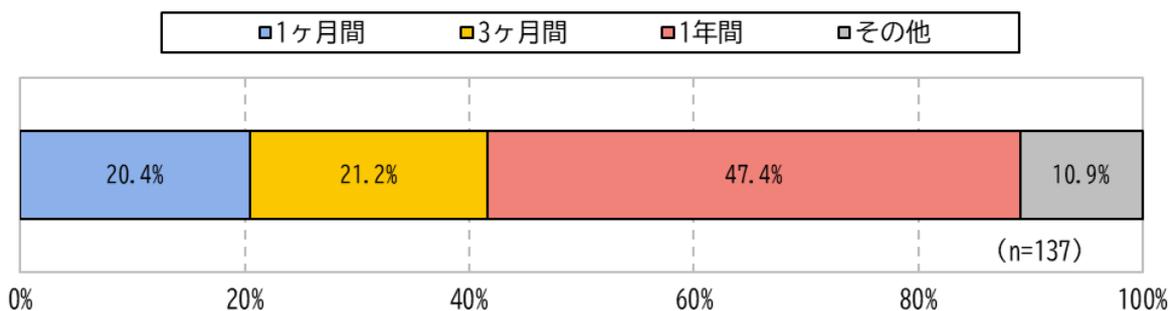
▲拠点が改善された場合の公共交通の推奨意向（子どもに利用を勧めるか）

(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

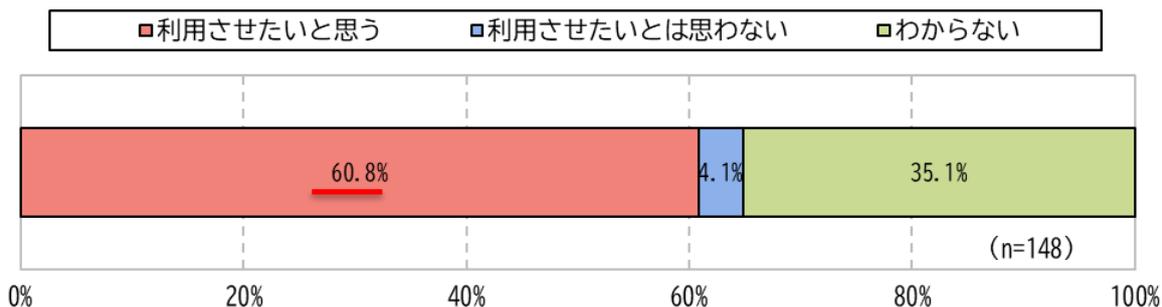
- 乗り放題フリーパスで利用したい交通モードはバスが最も多く回答されており、次いで鉄道(JR)が50%を超えており、それ以外の交通機関は1割程度でした。
- 利用したい期間は1年間で5割程度を占めたほか、意見では「夏休み等の休暇期間に子どもに使わせたい」といった意見も見られました。
- 公共交通の乗り放題フリーパスができた場合、60.8%の保護者が子どもに利用させたいと回答しています。



▲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) 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。
- 拠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。

4. 大学生アンケート調査（参考）

（1）調査の概要

令和7年(2025)10月には、県立広島大学庄原キャンパスの在大学生を対象に公共交通の利用状況等を把握するためのアンケート調査を実施し、メールフォームで回答を募集しました。

なお、本調査においては統計上有効な回答数が集まらなかったことから公共交通に対する意向や意見の一部を参考として紹介します。(有効回答数:6件)

（2）主な意見等

公共交通等に対する意向や主な意見は次のとおりです。

主な回答状況	<ul style="list-style-type: none">● 改善要望として「運行本数を増やす」を5名、「運賃を安くする」を3名が回答しており、改善された場合は5名が「今よりも利用すると思う」を回答● 乗り放題フリーパスができた場合、4名は「外出が増える」と回答● 回答した6名全員が「現在、庄原市内に住んでおり、卒業まで住み続けるつもり」と回答
自由意見 (一部抜粋)	<ul style="list-style-type: none">● 広島駅発の大阪行き高速バスを予約し、利用しようとした際、庄原から広島駅に行く始発の高速バスに乗ったが、大阪行きのバスに間に合わないことがあった。雨で渋滞していたことが原因だと考えられるが、始発を早くし、余裕をもって広島駅につけるようにしてほしい。● 庄原駅から広島空港へ直通のバスがあると便利だと思う。

5. 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(2025)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ました。

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事が難しく、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

<p>路線バスの状況</p>	<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。
<p>地域内交通(市営バスやデマンド交通等)</p>	<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》 ● おでかけわごんのスマホ予約(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》
<p>営業上の問題点</p>	<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。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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いる。 ● 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

6. 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(2025)年8月中旬から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した。

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ことを把握した。
- 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を確認した。

(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(振興区単位、1キロ要件)を見直してほしい。(北) ● 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の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なはいか。(峰田)
バス路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 第1次の地域公共交通計画で示された実績等からバス等の路線をどう見直ししていくのか。(東) ● 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) ● 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)
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) ● 課題を考えるうえで、多様な分野ごとに対する議論や柱建てが必要ではないか(東) ● バスの乗り方が分からないという声もあるため、乗り方の啓発が必要である。(庄原) ● 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) ● 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) ● 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ないか。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行ってほしい。(山内) ● 夜間の移動手段の確保をしてほしい。(山内)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスについて、一般乗客の混乗できるよう検討してほしい。(敷信) ● 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)

(3) 【西城地域】主な意見

<p>地域拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化・免許返納などが進み、自由に使える移動手段がなくなる中、地域拠点の機能強化が必要だと思う。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を考えるのが難しい。 ● 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だと考えられるため、タクシーが一番理想的である。利用者もある程度負担は許容すべきである。
<p>利用者負担</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車の1年間にかかる経費を考えてみると、公共交通は安価にすれば良いという考え方ではなく、タクシーのような交通手段については値上げも必要ではないか。そうでなければ事業者も市も維持していけないと思う。
<p>利用者を増やす取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域間の道路ネットワーク改善による医療アクセス向上が課題である。 ● 他分野等との連携を取りながら、検討していく必要がある。
<p>JR芸備線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線の問題も、路線が運行し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む必要があり、そのような動きがなければこれ以上に議論は盛り上がらないように思われる。
<p>ライドシェアに対する考え</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ライドシェアによる輸送を拡充してほしい。これまでは地域の繋がりに対応しているが、きちんとした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。 ● ライドシェアによって、市の財政負担が増えるのではないか。
<p>地域公共交通全般</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 西城地域の高齢者は病院などで庄原地域に行く場合、バスをよく利用している。三次市に行く人は鉄道を利用している。 ● 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、そのようなケースに対応するため地域住民による自主的な送迎支援の取り組みも行われており、地域福祉の取り組みによって解決できる問題である。他職連携により包括的な取り組みが必要である。縦割り行政だけでなく生活福祉部で総合的に取り組んでもらいたい。市民タクシーも限界がある。無駄な取り組みが多いと感じている。 ● 付き添い家族の宿泊支援など、医療・福祉と交通の連携強化が求められている。 ● 単に人を輸送することだけでなく、高齢者の心理的なニーズや温かさを視野に入れて計画を策定しないと、きめ細やかなものにはならない。 ● 「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

<p>廃止代替バス等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替バスが運行している沿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。これからの交通はドアツードアによる輸送サービスが基本になると思う。例えば、総領地域のこまわりくんのようなデマンド交通、タクシーによる輸送は検討してはどうか。 ● 定時定路線については今後の方向性を検討して、見直しをしてほしい。 ● 西城病院まで行く人は「ひばごんバス」を利用している。ただ庄原赤十字病院まで行く人は「ひばごんバス」で西城まで出ても庄原行きバスがすでに出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人がいる。乗り継ぎの連携ができていないと思う。 ● 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。別の交通事業やサービスにあてたほうが良いのではないか。実情に合わせて国の制度を見直してほしい。
<p>市街地循環バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用している人はごく一部だが、温泉等に行くなど目的をもって利用している人もいる。 ● バスの運行ルートがわかっていない人はどこを通るかわからず混乱している。
<p>新坂・久代予約乗り合いタクシー</p>	<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、地域の人にとっては助かっている。 ● 自治振興区の行事とからめて利用促進するのであれば、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。スクールバスが運行している時間に運行が難しい・使いにくいことも問題だと思う。
<p>市民タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民タクシーをもっと活用・PR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円にしている地域もあり好評だと聞いている。 ● 市民タクシーの利用要件を緩和できないか。久代のハタ地区で市民タクシーのグループ設定を検討したが、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できない。既にある高野地区のグループとして利用者登録する方法しかなかった。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。 ● 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、電話対応等の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である。
<p>JR芸備線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 免許返納者が新見方面の病院へ行くには鉄道を利用するしかない。JR芸備線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

<p>新たな移動手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の補助で車両を購入して、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仕組みはできないか。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。 ● 自治振興区などの地域の拠点へ輸送して、そこから他地域までまとめて輸送することも可能だと思う。地域の拠点への輸送手段は総領地域の「こまわりくん」のような交通の導入がよいのではないか。他地域への輸送手段については例を示してほしい。
<p>ライドシェアに対する考え</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業者がある地域はライドシェアのような交通手段を導入ができないのか。 ● ライドシェアだ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。高齢者も含めて働ける人は運転手に限らず働きたい人も多いのではないか。市の職員も人数が限られていて普段の仕事もあるため、運転業務ができる人は少なくなってくると思う。
<p>自治振興区の活動との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治振興区の交付金から地域交通に予算を充てることはできないか。誰かやってくれるでは変わらないので、他の事業を抑えてでも地域交通の問題に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と感じる。
<p>地域の輸送資源活用</p>	<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、始終線のような一本化や、小中学生と一般の利用者のスクールバスへの混乗も案だと思う。 ● 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利用すると1万円はかかってしまう。 ● 介護用のワンボックス(介護車両)を活用した送迎等、規制を緩和して活用できないか。
<p>地域公共交通全般</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元の人が使いやすい交通にして、乗らないものは廃止、みんなが使えるものにしたほうが良い。人的資源は限られている。 ● 昔のような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八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することもできる。 ● 地域の交通手段を知らない人もおり、広報が足りない部分があるかもしれない。 ● 使いやすい・利用してもらえる仕組みを作っていかなければならない。 ● 地域公共交通計画の中に福祉と連携した移動手段の確保についても謳ってほしい。 ● 小奴可の人は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・近所の人の自家用車に乗せてもらって病院や買い物へ行く人が最も多かった。 ● タクシー券配布等、使いたいときに行きたいところへ行ける制度を検討してほしい。

(5) 【口和地域】主な意見

<p>予約乗合タクシー (定時定路線)</p>	<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いる高齢者がいる。
<p>予約乗合タクシー (ドアツードアによる運行)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 戸口運行(ドアツードアによる運行)は利用状況が良い。
<p>地域公共交通全般</p>	<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。 ● 町内商店の廃業等もあるため、庄原地域への買い物便なども検討してほしい。 ● 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(2026)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。 ● 運転免許証返納に伴い、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

<p>予約乗合タクシー(おでかけわゴン)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口が少なく若者も利用しないため、走行距離が少ないと交通事業者の収益に繋がらない。おでかけワゴンによる貨客混載については走行距離を延ばすために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もらいたい。 ● おでかけわゴンは移動だけでなく、乗せて出ただけでなくそれを使って、みんなでお茶、買い物等、プラス α で何か楽しいことがあるとよい。 ● 地域の実情に応じた持続可能な地域交通が最も難しい。高齢者でも自分で歩ける人もいれば、車いす、一人暮らし、認知症など様々な人がおり、それぞれに対応するための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を確保することで、安心して生活できるようにしてほしい。 ● 庄原地域の街中と高野の奥では違うので、同じようにはならない。前例がないから、他地域の取り組みがないからダメということにしないでほしい。 ● おでかけわゴンに福祉車両を加える話が出たが費用の問題で実現しなかった。おでかけわゴンでも福祉車両で使えればよい。 ● おでかけわゴンを守ることもかなりのエネルギーが必要で難しい部分もあるが、この地域に住み続けたいので何とかしたい。地域に住み続けるための手段の一つが交通なので、利用してもらうとともに利用する目的も作っていきたい。 ● おでかけわゴンのIT化等も進めたいが費用がない。頑張っている地域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"> ● 福祉センター周辺の施設は徒歩数分圏内なので、生活の中心拠点として整備が進むと良いと考えている。現在もおでかけわごんの待合として、新市自治会館、2つの自治振興センター、支所、福祉センターが利用されている。また、道の駅たかのは広域的な都市間の移動に向いている。
広域路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原地域や三次市までの直行便を作してほしい。現在は、口和地域の一部を回るようになっており、直行便がないので時間がかかる。また、三次市に着いてからの中央病院までの移動が難しいところがある。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域特性を生かすため、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ことも必要である。また、計画を作っ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である。市民の暮らしを考えて計画を練ってほしい。
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回は少ないと思う。老々介護や一人暮らし等、色々な事情があるため市全体を一律の基準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が少ないため一般の利用者も利用できるようにならないか。おでかけわごとスクールバスで所管部署が違うと思うが混乗できるのであれば、利用できるダイヤの幅が広がる。また、逆に親の塾送迎等でもおでかけわごんを活用できるかもしれないので検討してほしい。

(7) 【比和地域】主な意見

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原地域への移動について、庄原赤十字病院に通院する人から要望があるため、現在の秋国発 9:30 発を令和 7(2025)年3月以前の高野発にしてほしい ● また、庄原地域からの帰り便は、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。 ● 盆休みの周知がなく、連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もっと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がある。車両サイズの小型化やドアツードアでの運行を考える時期に来ている。バス停まで押し車を使わないといけない人やそれすら難しい人もいる。タクシーはいつでも使えるわけではない。 ● 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らないか確認してほしい。 ● 自家用車について、スマートアシスト機能に対応した車への乗り換えが必要で、助成があればよいと思う。
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、高野地域まで取りに行き、使用後に戻すのが難しい。

(8) 【総領地域】主な意見

町内交通の見直し	<ul style="list-style-type: none">● 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てほしい。● なみか・ほろかでの電子決済について、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">● 庄原への広域路線については、経路を短縮して便数を拡充してほしい。
暮らしの改善	<ul style="list-style-type: none">● 町内交通の見直しを通じて、総領地域で暮らせる体制・環境を構築し、経費の削減もしたい。● 接続拠点の福祉センターは待合室を改修して、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、予約制の運行でも良いかもしれない。● 町内の人工透析患者に対応するため、福祉タクシーの事業所をJA 給油所に設置してほしいと考えている。その場合、(交通空白地有償運送との整理が必要だと思われる。● 3種類ある市のタクシー券事業の窓口を1本化してほしい。

7. その他資料（用語解説、庄原市地域公共交通会議関連資料等）

（1）用語解説

用語	解説
地域公共交通計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)に基づき、地方公共団体が策定する地域公共交通のマスタープラン。地域の移動ニーズに適した公共交通ネットワークの形成や、持続可能な運行体制の確保に向けた方針・施策を定める法定計画。
デマンド交通	利用者の事前予約に応じて運行する交通サービス。予約がない場合は運行しないため、需要に応じた効率的な運行が可能で、本市では予約乗合タクシー等がこれに該当する。
定時定路線運行	あらかじめ決められた時刻表・経路に従って運行する形態。一般的な路線バスの運行方式。
区域運行	設定されたエリア内であれば、利用者の自宅など任意の場所で乗降できる運行形態。バス停まで移動することが困難な高齢者等に適したサービス。
フリー乗降区間	定められた区間内であれば、バス停以外の場所でも乗り降りができる区間。
予約乗合タクシー	利用者の予約に応じて運行する乗合型のタクシー。本市では、決められた経路を運行する「定路線運行型」と、エリア内を自由に運行する「戸口運行型」の2種類が地域の状況に応じて運行している。
市民タクシー	自治振興区が事業主体となり、タクシー事業者に運行を依頼して地域住民の移動手段を確保する庄原市独自の制度で、主にバス停から離れている集落等(公共交通の空白地域)で導入されている。
公共交通空白地有償運送(公共ライドシェア)	バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が自家用車(白ナンバー)を活用して運送サービスを提供する有償の旅客輸送のことを指す。国土交通省では「公共ライドシェア」の呼称でも使用されている。
福祉有償運送	NPO法人や社会福祉法人等が、高齢者や障害者など単独での移動が困難な方を対象に自家用車を使用して有償で輸送する運行形態。
交通結節点	鉄道とバス、バスとタクシーなど、異なる交通手段間の乗り継ぎができる拠点。駅やバスターミナル、主要なバス停等が該当する。
MaaS(マース)	Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス)の略。鉄道・バス・タクシー等の複数の交通手段を、スマートフォンアプリ等を通じて検索・予約・決済まで一括して利用できるサービス。
GTFS(標準的なバス情報フォーマット)	General Transit Feed Specificationの略。バスや鉄道等の公共交通の時刻表や経路情報を、経路検索サービス等で利用できるよう標準化したデータ形式。
交通空白地	鉄道駅やバス停から一定の距離がある等、公共交通によるサービスが提供されていない、または著しく不便な地域。明確な基準は定まっておらず自治体によって異なる。また、運行時間帯が限られている、タクシーの配車に時間がかかる等、実質的に公共交通を利用することが困難な「時間的空白」も存在する。
経常収益率	公共交通の運行に係る経常費用に対する運賃収入等の経常収益の割合。路線の収支状況を示す指標の一つ。
平均乗車密度	1便あたりのバスに乗車した乗客数を全区間で平均したもの。路線の利用状況を示す指標の一つ。
公共交通人口カバー率	公共交通のサービス圏域内に居住する人口が総人口に占める割合。本市では鉄道駅から800m以内、バス停から400m以内、区域運行エリア内の人口を対象として算出。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走行する電動の小型車両。環境負荷が低く、高齢者等の近距離移動手段として注目されている。
リ・デザイン	国土交通省が推進する地域公共交通政策の考え方。地域の関係者の連携・協働(共創)を通じて、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう地域公共交通ネットワークを再構築すること。

(2) 庄原市地域公共交通会議・ワーキング会議委員名簿

① 庄原市地域公共交通会議 委員名簿

要綱で規定する委員	組織	役職	氏名(役員)
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	河野 文彦 (副会長)
一般旅客自動車運送事業者の代表者	広島県タクシー協会北部支部	支部長	石田 光雄
住民又は利用者	庄原市自治振興区連合会	会長	田邊 良三 表 良則
住民又は利用者	庄原市女性団体連絡協議会	事務局長	富岡 静香 (監事)
住民又は利用者	庄原市老人クラブ連合会	会長	児島 茂春
住民又は利用者	庄原市PTA連合会	副会長	早川 太 三好 孝範
住民又は利用者	広島県立庄原格致高等学校PTA	顧問	仁井 謙作
住民又は利用者	庄原市民生委員児童委員協議会	会長	田村 富夫 (監事)
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	首席運輸 企画専門官	蔦 真
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	私鉄中国地方労働組合北交通支部	副執行 委員長	今田 能久
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	中住 誠
鉄道事業者	西日本旅客鉄道(株)中国統括本部広島支社	地域交通課 長	山口 晃弘
道路管理者	庄原市環境建設部	部長	天野 武美
観光団体の代表者	庄原観光推進機構	会長	土井 幹雄
商工団体の代表者	庄原商工会議所	会頭	佐々木 満
商工団体の代表者	備北商工会	会長	伊藤 郁夫
商工団体の代表者	東城町商工会	事務局長	越道 万里江
学識経験を有する者	広島経済大学	准教授	加藤 博和 (会長)
広島県の職員	広島県地域政策局公共交通政策課	課長	水本 全彦
市の職員	庄原市生活福祉部	部長	岡本 貢
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

② 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	備考
備北交通(株)	常務取締役	實兼 利光	
(有)石田タクシー	代表取締役	石田 光雄	
庄原地域自治振興区連絡協議会 (庄原自治振興区)	事務局長	滝口 博章	
西城町自治振興区連絡協議会 (西城自治振興区)	事務局長	大和 伸二	
東城町自治振興区連絡協議会 (八幡自治振興区)	事務局長	高柴 淳	
口和自治振興区	事務局長	上田 慎二	
高野地域自治振興区連絡協議会 (上高自治振興区)	事務局長	奥田 久美子	
比和自治振興区	事務局長	荒木 幹	
庄原市民生委員児童委員協議会	理事	迫江 茂幸	
庄原市地域女性団体連絡協議会	事務局長	富岡 静香	
広島経済大学	准教授	加藤 博和	
庄原商工会議所	専務理事	本平 正宏	
庄原観光推進機構	事務局長	近藤 崇憲	
養護老人ホーム寿園	園長	荒木 和美	
呉工業高等専門学校	教授	神田 佑亮	座長
一般社団法人総領自治振興区	事務局長	中田 博章	
西日本旅客鉄道(株) 中国統括本部広島支社	地域交通課長	山口 晃弘	
庄原市社会福祉協議会	地域共生推進課長	二上 明	
庄原市生活福祉部地域交通課	課長	下森 一克	
中国運輸局広島運輸支局	主席運輸企画専門官	薦 真	オブザーバー
広島県地域政策局公共交通政策課	参事	柴田 益良	オブザーバー

(3) 庄原市地域公共交通会議・ワーキング会議の開催状況

会議体	回次	開催日	主な議題・検討内容
庄原市 地域公共交通会議	第2回	令和7 (2025)年 8月25日	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画の策定状況(ワーキング会議を中心とした検討状況)に係る報告
	第3回	令和7 (2025)年 12月25日	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画策定事業における調査結果の報告 ● 地域公共交通計画(計画骨子)に対する協議
	第4回	令和8 (2026)年 1月22日	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画(素案)に対する協議 ● 地域公共交通計画(素案)の承認
	第5回	令和8 (2026)年 3月19日	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画(案)の承認
庄原市 地域公共交通会議 ワーキング会議	第1回	令和7 (2025)年 7月30日	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内での取り組み事例報告 ● 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等に関する検討
	第2回	令和7 (2025)年 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に対する検討
	第3回	令和7 (2025)年 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)に対する検討 ● 戦略・施策に取り組むにあたっての課題、解決方針に対する検討
	第4回	令和7 (2025)年 11月26日	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共ライドシェア等の視察結果報告 ● 計画骨子についての意見交換
	第5回	令和8 (2026)年 1月16日	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な施策や計画の評価指標に関する検討 ● 計画素案に対する意見交換