

**第2期 庄原市地域公共交通計画
地域別実施計画**

令和8(2026)年3月

目次（もくじ）

第1章 地域別実施計画の概要	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の対象区域	1
4. 計画期間	1
第2章 地域公共交通計画の目指す姿	2
1. 地域公共交通の目指す姿	2
2. 地域別実施計画が関連する戦略	5
第3章 地域別実施計画の推進方法	8
1. 地域別実施計画の推進体制	8
2. 路線の見直し基準	9
3. 取組推進におけるロードマップ	11
第4章 各地域における現状と実施内容	12
1. 庄原地域	12
2. 西城地域	19
3. 東城地域	24
4. 口和地域	30
5. 高野地域	35
6. 比和地域	40
7. 総領地域	45

第1章 地域別実施計画の概要

1. 計画の目的

庄原市では、多岐にわたる公共交通の課題に対応するとともに、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の実現を目指し、新たな地域公共交通のマスタープランである第2期庄原市地域公共交通計画(以下、「地域公共交通計画」という。)を策定しました。

「第2期庄原市地域公共交通計画」の前計画である「庄原市地域公共交通計画」においても、地域別の取り組み方針を示した実施計画として「地域別実施計画」(以下、「前実施計画」という。)を策定しており、広大な市域を有する本市は各地域で交通資源が異なる現状を踏まえ、計画の実効性を高めるためにも、地域の実情に応じた実施計画が必要です。

このことから、地域公共交通計画に掲げる公共交通の目指す姿や戦略に基づく施策の推進に向けて、実施方針をより具体化するため、地域別の交通課題等を取りまとめ、地域ごとに取組方針を示した「第2期庄原市地域公共交通計画地域別実施計画」(以下、「本実施計画」という。)を策定します。

2. 計画の位置づけ

本実施計画は、本市の交通施策のマスタープランである「第2期庄原市地域公共交通計画」に掲げる取組を具体化するもので、持続可能な生活交通の実現を目指す視点から、本市が路線維持のために支援する路線バスと市運行生活交通路線について取りまとめることとします。

また、地域公共交通計画の変更が生じた場合等、必要に応じて本実施計画を更新・改定することとします。

3. 計画の対象区域

庄原市内全域

4. 計画期間

地域公共交通計画と同じく、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度の5年間とします。

第2章 地域公共交通計画の目指す姿

1. 地域公共交通の目指す姿

(1) 地域公共交通の目指す姿

地域公共交通計画では、本市の公共交通の目指す姿(理想像)として、次の6点が実現されていることとし、この目指す姿を実現するために本計画の基本理念として「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の実現」を設定しています。

地域公共交通の目指す姿

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

【基本理念】

誰もが必要な時に必要な場所へ移動できる
地域公共交通の実現

(2) 庄原市が目指す公共交通ネットワーク

① 地域公共交通の位置づけと役割

本市内を運行する公共交通の位置づけと役割を次のとおり定義します。

位置づけ	役割	該当する交通モード
広域幹線軸	市外と都市拠点を結び、住民や来訪者の広域的な移動を担う幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道(JR 芸備線・木次線) ● 高速乗合バス ● 路線バス(三城線、下高野線、油木・東城線、湯木線、三良坂線) ● 市営バス(上下・総領線)
市内幹線軸	都市拠点と地域拠点等を結び、住民の日常的な移動需要に対応する幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速乗合バス ● 市内を運行する路線バス(高野線、口和線、本村線)、廃止代替等バス(小奴可・西城線、小奴可線、日野原線) ● 地域間を運行する市営バス(庄原・総領線)
支線	地域内の移動需要を満たし、幹線・他の支線へ接続し、地区外の移動に対応する地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環バス ● 地域生活バス ● 廃止代替等バス(上記以外の路線) ● 市営バス ● 予約乗合タクシー ● 公共交通空白地有償運送(公共ライドシェア) ● 市民タクシー 等 <p>※支線は循環型での定時定路線運行や区域運行、デマンド型による需要への対応等、地域の特性に適した形を構築する。</p>

② 拠点の位置づけと役割

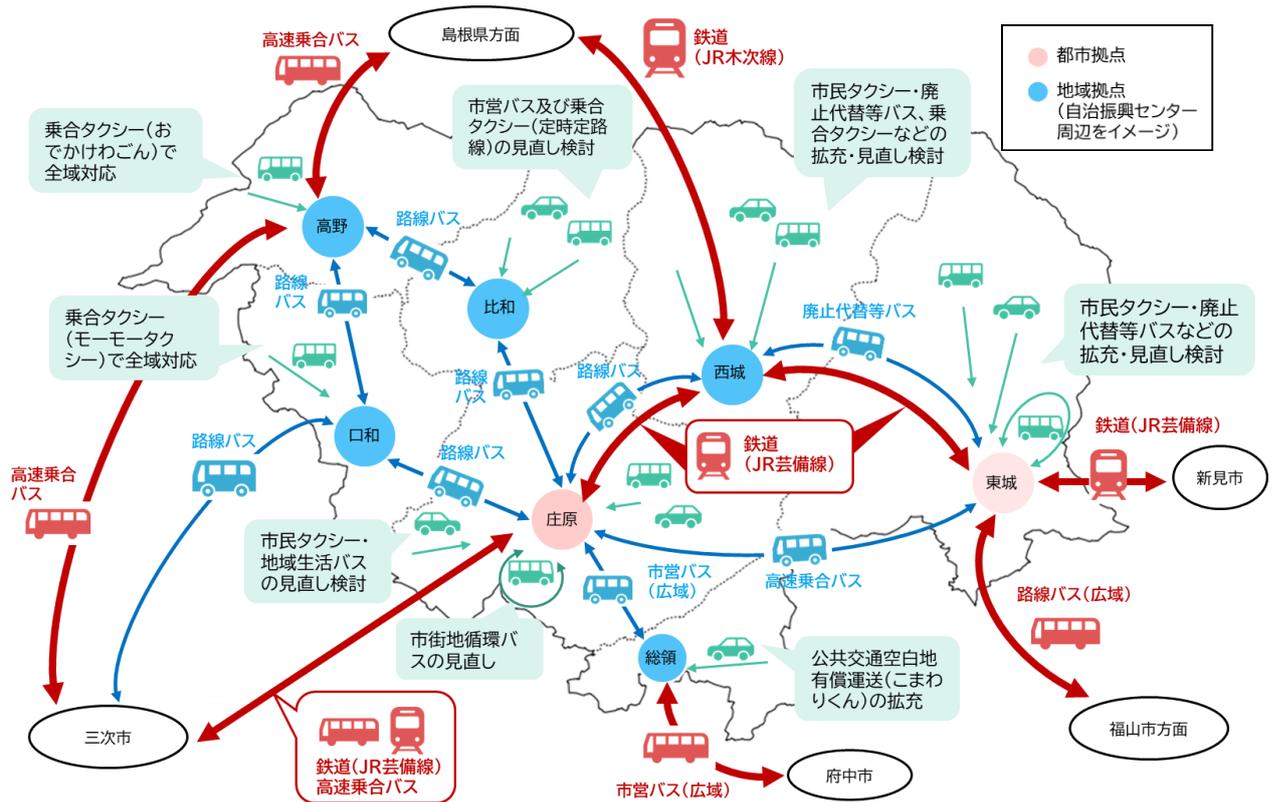
移動の目的地や公共交通の結節点となる拠点については、次のとおり定義します。

位置づけ	役割・定義	該当箇所 (いずれも中心部を想定)
都市拠点	広域幹線軸との接続が可能で市外への移動や市外からの来訪の窓口となる本市の中心部	庄原地域 東城地域
地域拠点	買い物や通院といった日常的な生活需要に対応し、支線と市内幹線軸等の接続が可能な生活拠点(自治振興センター周辺等を想定)	西城地域 口和地域 高野地域 比和地域 総領地域

※都市計画マスタープランでは庄原地域を都市拠点、東城地域を準都市拠点、西城地域を生活拠点として位置づけています。本計画では都市計画マスタープランに準じて、拠点の位置づけを行いました。

(3) 公共交通ネットワークの実現イメージ

本市は、広域幹線軸と市内幹線軸によって広域や地域及び拠点間の移動を確保しつつ、地域の実情に応じた地域内交通を組み合わす施策の展開によって、最適な公共交通ネットワークの構築を目指します。



位置づけ	役割と対応する交通モード
広域幹線軸 	市外と都市拠点を結び、住民や来訪者の広域的な移動を担う <ul style="list-style-type: none"> 鉄道 (JR芸備線・木次線) 高速乗合バス 路線バス(三城線、油木・東城線等) 他市町まで運行する市営バス(上下・総領線)
市内幹線軸 	都市拠点と地域拠点等をつなぎ、住民の日常的な移動需要に対応する <ul style="list-style-type: none"> 市内を運行する路線バス、廃止代替等バス、高速乗合バス 地域間を運行する市営バス(庄原・総領線)
支線 	地域内の移動需要を満たし、幹線・支線へ接続し地区外の移動に対応する <ul style="list-style-type: none"> 市街地循環バス 地域生活バス 廃止代替等バス 市営バス 等 予約乗合タクシー 公共交通空白地有償運送(公共ライドシェア) 市民タクシー 等

交通空白解消に向けて検討する交通モード

←公共ライドシェア

福祉輸送→

←スクールバスや
自家用車の有効活用

図 地域公共交通ネットワークの実現イメージ

2. 地域別実施計画が関連する戦略

地域公共交通計画に掲げる戦略のうち、地域別実施計画との関連が強い戦略の概要や対応する公共交通の課題、主な事業内等は次のとおりです。

【戦略1】地域に適した交通モデルの構築

概要	既存の地域公共交通の見直し・拡大、新技術(IT の活用等)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)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	庄原市、交通事業者、地域住民、その他関係者
対応する課題	<p style="text-align: right;">※特に関連が強いものを青文字</p> <p>課題 1. 人口構造や産業構造、認識の変化への対応 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 6. 山間部やバス路線から離れた地区の利便性確保 課題 8. 夜間・休日や観光に対応した移動手段の確保</p>
主な事業内容	<p>《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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生活路線の見直し、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等の推進 ● IT 活用による運行範囲・ルート等を最適化(利便性と効率性の両立した交通モードの実現) ● 地域を跨いで運行する広域的なデマンド交通やグリーンスローモビリティの活用、自動運転技術の導入等の検討 <p>《事業1-2》地域の輸送資源活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車を活用した交通空白や公共交通の供給不足に対応するため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等の検討 ● 福祉施設等の車両共有や地域団体・企業の協力による輸送の検討 <p>《事業1-3》移動需要のコーディネート</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 目的地との連携や IT の活用や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)等による移動需要のコーディネート <p>《事業1-4》福祉施策と連携した交通モデルの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 福祉事業所や NPO 法人等への福祉有償運送の提案や導入の支援 ● 介護施設や福祉施設の送迎車両と公共交通の相互利用の仕組みを検討 ● 福祉タクシー券事業の継続

【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	庄原市、交通事業者、その他関係者
対応する課題	※特に関連が強いものを青文字 課題 2. 新たな需要の掘り起こし 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 7. 乗り継ぎの負担軽減 課題 11. 公共交通に関するわかりやすい情報の提供
主な事業内容	<p>【事業2-1】 交通結節点における利用環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅の待合環境整備や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)環境整備等の交通結節点整備 ● 鉄道とバス等の異なる交通モード間の乗り継ぎ時間の短縮を図るとともに、運行情報の改善等のソフト面でも乗り継ぎがしやすい環境を整備 <p>【事業2-2】 自治振興センター等※の交通拠点化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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) <p>※自治振興センター、市役所、支所、駅、ショッピングセンターなど交通拠点となる施設をいう。</p>

【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	庄原市、交通事業者
対応する課題	※特に関連が強いものを青文字 課題 2. 新たな需要の掘り起こし 課題 5. 地域の拠点機能の充実 課題 7. 乗り継ぎの負担軽減 課題 11. 公共交通に関するわかりやすい情報の提供
主な事業内容	<p>【事業3-1】 都市拠点における回遊性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 庄原地域や東城地域の中心部における、市街地循環バスの運行見直しの検討・実施 ● 都市拠点(庄原地域や東城地域)を運行する路線バスの、主要施設への接続改善、移動ニーズに合わせた運行頻度の見直し等の検討・実施 <p>【事業3-2】 都市拠点へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各地域拠点から庄原中心部の間を運行する地域間交通の維持・充実 ● 都市拠点におけるアクセス性・移動利便性向上に繋がる取組の企画 <p>【事業3-3】 広域幹線軸の維持・確保と幹線軸・支線の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域間を運行する公共交通の維持・確保 ● 幹線と支線の役割分担明確化による、接続ダイヤ等の最適化 ● 広域幹線軸の維持・確保と JR 路線の利用促進及び路線存続に向けた活動継続

【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	庄原市、交通事業者、地域住民、その他関係者
対応する課題	<p style="text-align: right;">※特に関連が強いものを青文字</p> <p>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 14. タクシーなどの車両台数不足への対応</p>
主な事業内容	<p>【事業8-1】地域に適した運営体制構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各地域で地域の実情に合った事業の推進や公共交通の維持・確保に係る意識の醸成を図るため、任意組織として地域別公共交通運営協議会の設立を推進する。 ● 地域別公共交通運営協議会への地域企業・団体の参画も促進し、地域企業・団体と連携した公共交通の運営等を地域住民と共に検討する。 ● 高校生や大学生等の若年層に対して、公共交通に対する情報発信、バス停や交通結節点の清掃等のボランティア等の公共交通への参画を促進する。 <p>【事業8-2】地域・住民参加型による公共交通づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 多様な対話・参加機会を創出するため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検討・実施 ● 地域別公共交通運営協議会を通じて、地域内で運行する公共交通の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・設置を検討

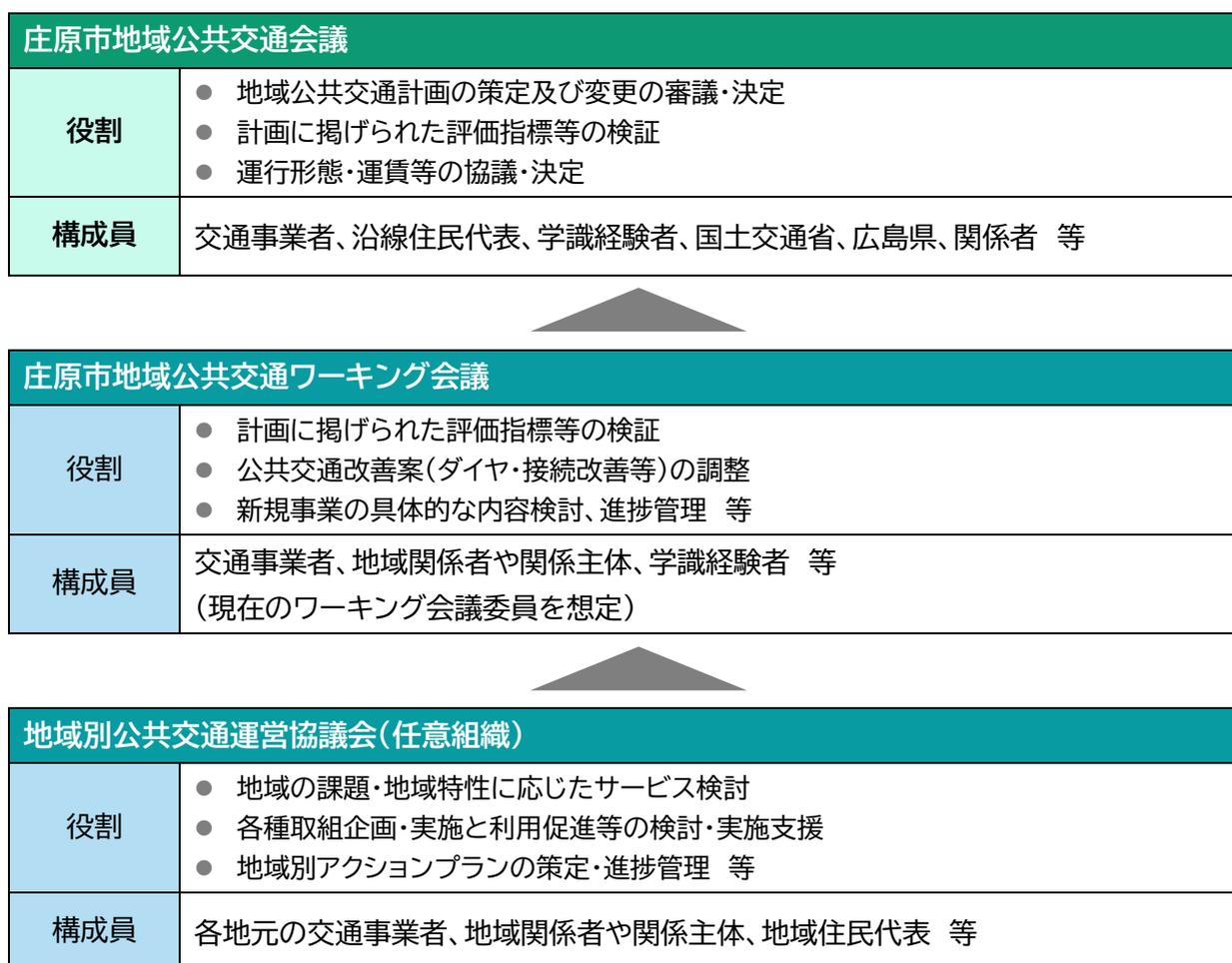
第3章 地域別実施計画の推進方法

1. 地域別実施計画の推進体制

新たに任意組織として設立を進める「地域別公共交通運営協議会」では、本計画に掲げる取組方針をもとに、地域の実情に即した形で公共交通の改善や見直し、具体的な事業内容を検討します。

また、マスタープランとなる地域公共交通計画では、「庄原市地域公共交通ワーキング会議」で施策を推進するとともに、計画の評価・検証を行い、全体の法定協議会である「庄原市地域公共交通会議」で計画の達成状況や今後の取組方針を審議することとしています。

そのため、地域別実施計画に掲げる取組方針に関連する事業や具体的な路線の見直しについても、各地域での検討が整った後、「庄原市地域公共交通ワーキング会議」及び「庄原市地域公共交通会議」での協議を経て実施することとします。



2. 路線の見直し基準

(1) 路線の見直し基準と優先度

地域公共交通計画では、利用者数や収益性が「見直し基準」に該当する路線については、効率的・効果的な交通となるよう見直し基準と該当状況における検討の優先度に基づき各地域及び交通事業者とともに路線の見直しを検討することとしています。

このことから見直し基準に該当する路線を中心に改善等の検討を行うことで、地域別実施計画に掲げた取組方針を推進します。

① 路線バス

【見直し基準】

対象路線	「庄原市バス運行対策補助金交付要綱」で規定する、第2種生活交通路線、及び生活交通路線格上げ等補助金交付対象路線(ただし、第1種生活交通路線を除く)
見直し基準	経常収益率が 30%未満 または、平均乗車密度※が 2.0 人未満 ※1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均したもの

【見直し基準の該当状況に応じた優先度】

優先度	見直し基準の該当状況
1	経常収益率 30%未満、かつ、平均乗車密度 2.0 人未満
2	経常収益率 30%以上であるが、平均乗車密度 2.0 人未満
3	経常収益率 30%未満であるが、平均乗車密度 2.0 人以上
4	経常収益率 30%未満、または、平均乗車密度 2.0 人未満に該当するが、通学に利用

② 市運行生活交通路線

【見直し基準】

対象路線	市が直接運行または運行を依頼・委託する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) ※予約乗合タクシーはこれまでの見直しの経過を踏まえ、見直し基準の対象外とする。
見直し基準	経常収益率が 20%未満 または、1便あたり平均利用人数が 2.0 人未満

【見直し基準の該当状況に応じた優先度】

優先度	見直し基準の該当状況
1	経常収益率 20%未満、かつ、平均利用人数 2.0 人未満
2	経常収益率 20%以上であるが、平均利用人数 2.0 人未満
3	経常収益率 20%未満であるが、平均利用人数 2.0 人以上
4	経常収益率 20%未満、または、平均利用人数 2.0 人未満に該当するが、通学に利用

(2) 見直しの方向性

見直し基準に該当した路線に対しては運行目的や利用者の状況を踏まえながら、継続運行、系統の短縮、運行ルートの変更、運行回数の変更、運行ダイヤの変更、運行形態の変更、系統の統合又は休廃止を、路線沿線の地域や運行事業者と協議しながら、より利便性が高く効率的な運行形態となるよう見直しの方向性を検討することとします。

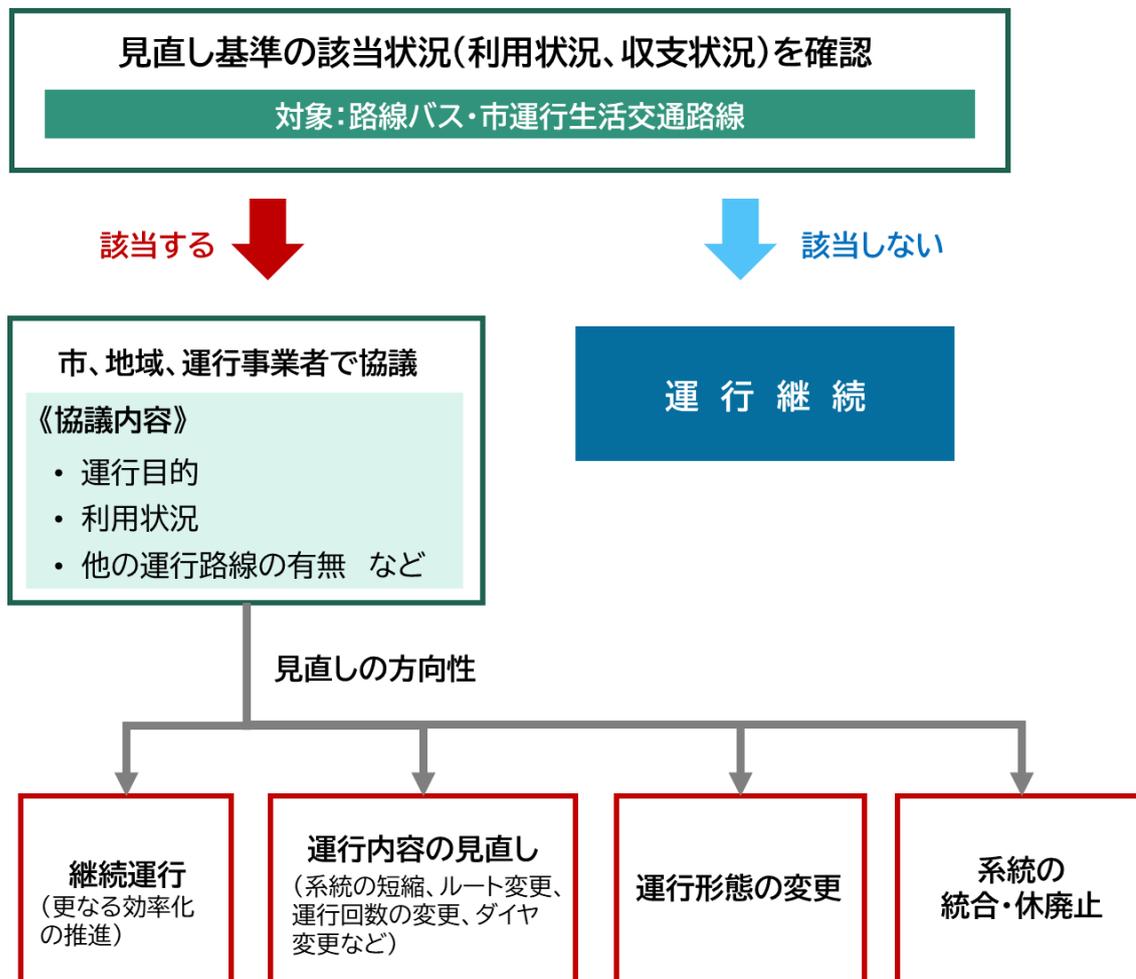


図 見直しの方向性に関する検討フロー

3. 取組推進におけるロードマップ

(1) 各地域での取組推進に対する基本的な考え方

地域公共交通計画では、目標の着実な達成に向け、各種戦略及び事業に対して優先度とプロセスを考慮し、関係者との共創によって各種施策・事業に取り組むこととしています。

そのため、地域別実施計画で設定した取組方針や具体的な路線の見直しについても地域公共交通計画の基本的な考え方を踏襲します。

優先度の考え方

- **地域公共交通会議にワーキング会議を設置し**、関係者と連携した施策・事業を推進します。
- **地域別公共交通運営協議会(仮称)を任意で設立し**、現在の地域公共交通の見直しを含め地域の実情に応じた地域公共交通の実現に努めます。
- 上記にて各地域で実施する施策・事業の優先度を定め、**交通空白※解消に資する施策・事業(公共ライドシェア等)**については、関係者と共創して推進します。



※「交通空白」の考え方
誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域(必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない)
出典：国土交通省「交通空白」解消本部

プロセスの考え方

施策・事業を推進するには、情報収集・分析、リスクの洗い出し、役割分担、実施の判断等が必要であることから、次のプロセスを経て施策事業を推進します。

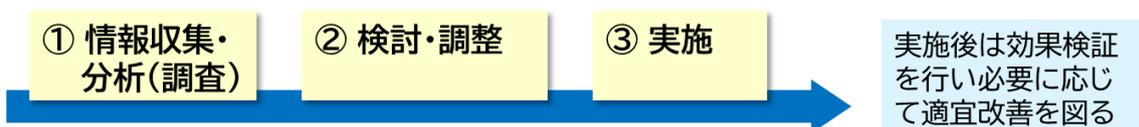


図 取組の推進イメージ

(2) 公共交通見直しに向けたロードマップ

- 利便性と生産性及び持続可能性の向上を図る視点から各地域、次章で示すスケジュールにより見直しの検討を進めていきます。
- この取組により令和12年度に広域幹線軸及び市内幹線軸に位置付けた路線利用者数215,000人を目指すとともに、公共交通の維持・確保にかかる市の年間財政支出額は260,000千円以下を目指します。
- 利用者の運賃及び運送の対価については、運行経費が増大する中で受益者負担の考え方から適正な運賃を検討します。
- 路線バス及び市運行生活交道路線は、見直し基準の優先度1に該当する路線に対して、見直しに向けた実施スケジュールを設定します。
- また、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助金)を活用して運行している下高野線についても、路線の維持・確保のため見直しを検討します。
- 市運行生活交道路線見直しにあたっては、市民タクシーの制度見直しや地区拡大、公共ライドシェア、スクールバスや自家用車の有効活用などを検討します。
- 市民タクシー事業の制度見直しについては、利用回数(現行週2回まで)、距離要件(現行バス停等まで1km)、乗合の促進(利用者運賃割引の検討(2人乗れば1/2、3人乗れば1/3等))、市の補助率(3/5や事務費補助金)などを検討します。

第4章 各地域における現状と実施内容

1. 庄原地域

(1) 地域における公共交通の現状

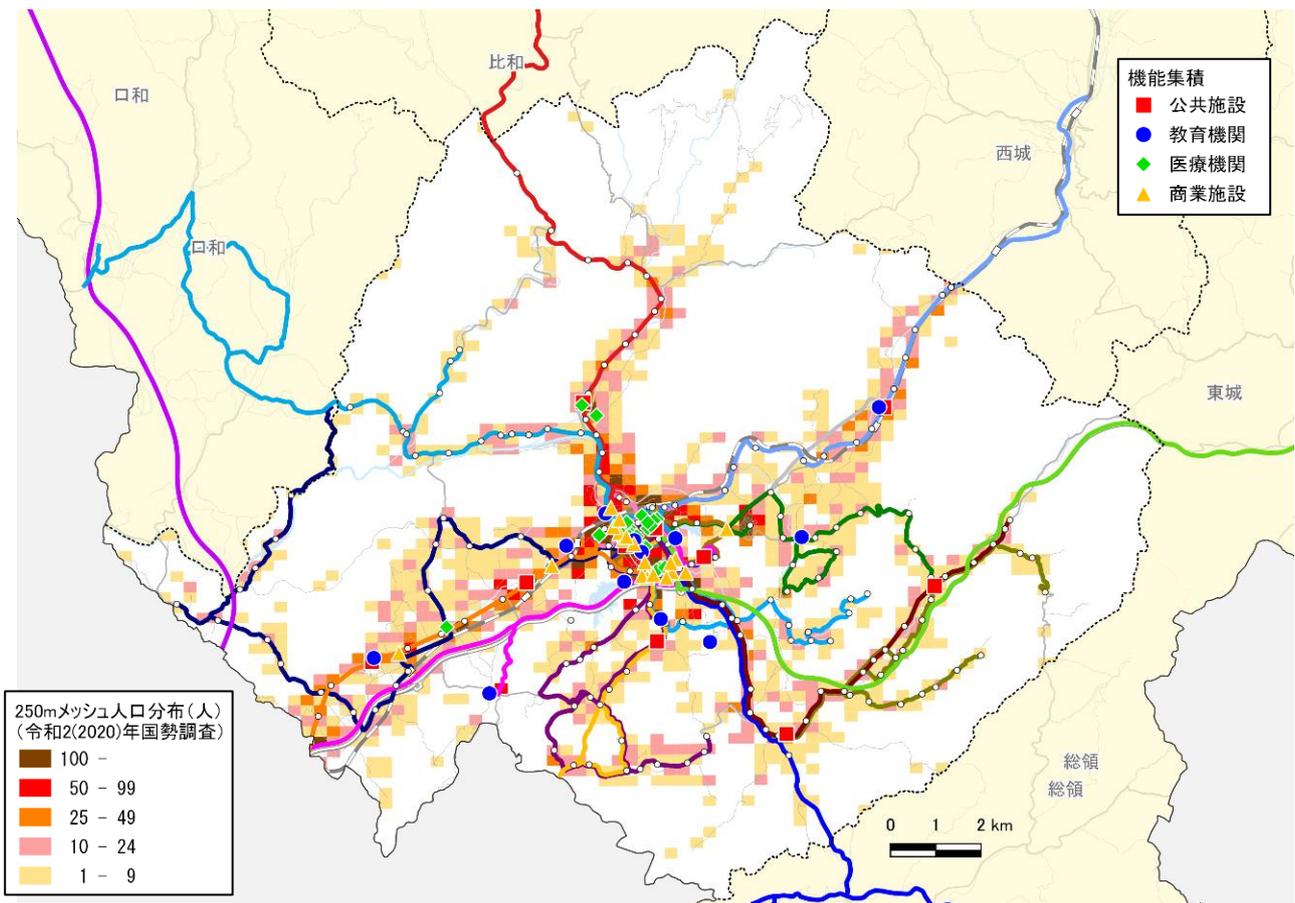
① 地域概況と公共交通の整備状況

庄原地域では、市外及び市内の各地域を繋ぐ複数の路線が経由しており、中心部では移動ニーズの高い医療機関や商業施設等の間を市街地循環バス(ひまわりバス)が運行しています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
243.55km ²	7,794世帯	16,307人	6,314人	67.0人/km ²	38.7%	-

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳



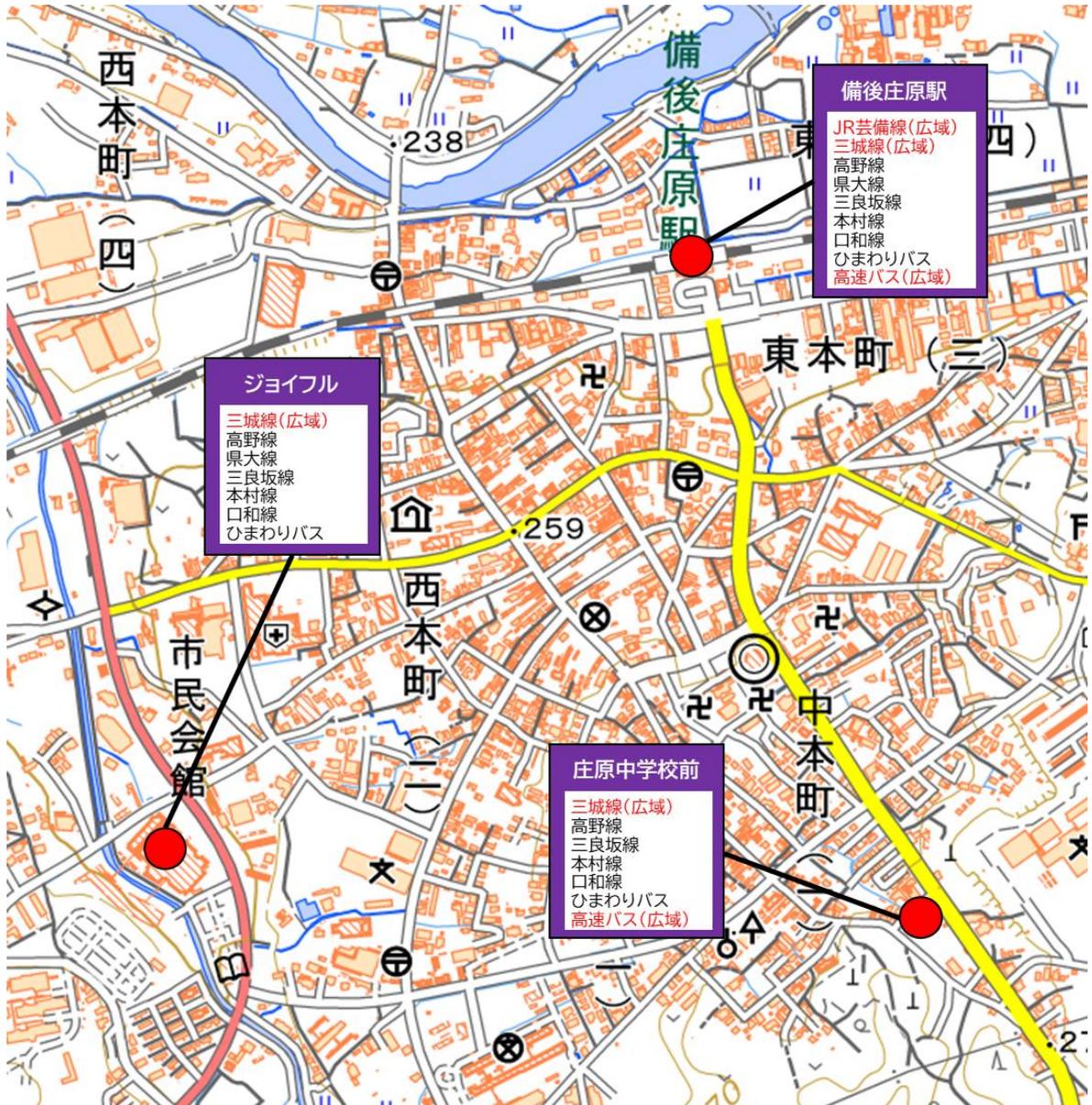
高速乗合バス 広島出雲線	地域生活バス 高茂線
高速乗合バス 広島線(庄原)	地域生活バス 野谷線
高速乗合バス 広島線(東城)	地域生活バス 実留線
備北交通 三城線(西城~庄原)	地域生活バス 後迫線
備北交通 三城線(庄原~三次)	市営バス 高門線
備北交通 口和線	市営バス 庄原・総領線
備北交通 本村線	市街地循環バス(ひまわりバス)東ルート
備北交通 高野線	市街地循環バス(ひまわりバス)西ルート
備北交通 三良坂線	

出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 庄原地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 交通結節点・乗継の状況

備後庄原駅やジョイフル、庄原中学校前が交通結節点として機能しています。



出典:国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 庄原地域における主な交通結節点

③ 公共交通の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等(人/回)
鉄道	—	芸備線	西日本旅客鉄道(株)	定時定路線運行	三次～備後落合	平日	7.0	—
						休日	6.0	
路線バス	4条	三城線	備北交通(株)	定時定路線運行	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次駅前・三次もののけミュージアム	平日	25.0	4.6
						土日祝	12.0	
		高野線				平日	5.0	1.0
						口和線	平日	4.0
		三良坂線					平日	4.0
						本村線	平日	5.0
		県大線					平日	20.0
						土	9.0	
市運行生活交通路線	市街地循環バス4条	ひまわりバス	備北交通(株)	定時定路線運行	柳原口～柳原口	毎日	9.0	6.4
		地域生活バス4条	後迫線	(有)石田タクシー	定時定路線運行	後迫南～庄原駅	月火金	1.0
	高茂線		鮎の里公園入口～庄原駅			月水木	1.0	0.6
	野谷線		野谷南～庄原駅			火木金	1.0	1.5
	実留線		崔原橋～庄原駅			月水木金	1.0	1.7
	市営バス79条	高門線	(有)石田タクシー	定時定路線運行	高雄池～庄原駅	平日・土(土曜は予約運行)	2.5	0.8

交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	峰田自治振興区	野本、大原、春田上、春田下、一心・山津田、津谷仲蔵、誠心上、誠心中、誠心下、雪霜、元実・片山、発展、赤川上、赤川下、日南、大歳・大谷、大仙、和魂上、和魂下
	北自治振興区	富田、須川、山奥、秋国、大重
	山内自治振興区	水越・高茂、平田・大下、尾引・木戸、隠地・山王・開拓、日向・行里、本郷・殿垣内
	高自治振興区	高取、寺川、市場、貝六、夜灯、下川西、上川西、中川西、小用、三協

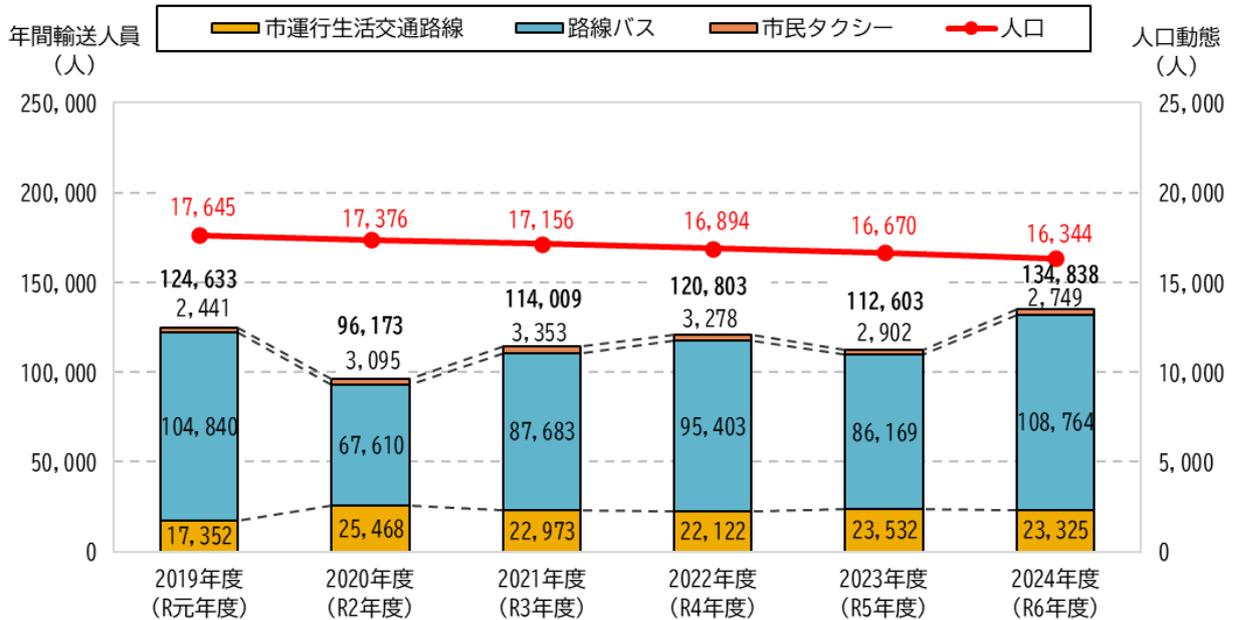
※ 運行頻度は令和7(2025)年10月1日時点、利用者数は令和5(2023)年10月～令和6(2024)年9月の年間運行実績データを記載

※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載

※ 種別の条は道路運送法の規定をいい、4条は一般旅客自動車運送事業、79条は自家用有償旅客運送をいう。

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2(2020)年度の利用者数については全体の利用者数が大きく落ち込んだものの、JR 及び路線バスの利用者数の増加により令和 6(2024)年度は近年で最も利用者数が多くなっています。
- 市生活交通路線の利用者数は、令和 3(2021)年度以降 22,000 人～23,000 人台で大きな増減は見られず、市民タクシーの利用者数は令和 3(2021)年以降減少傾向にあります。



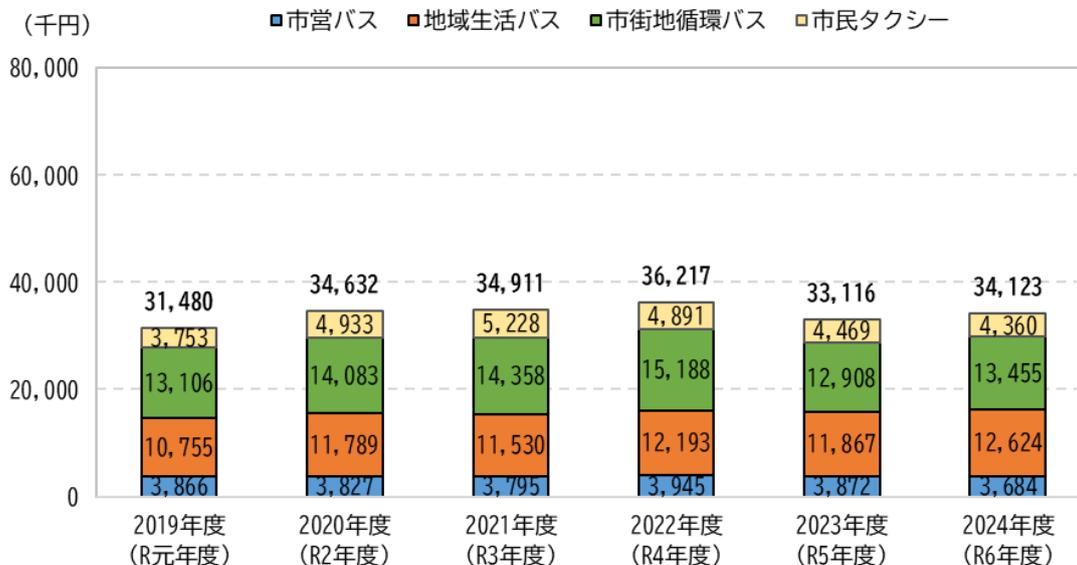
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典:庄原市資料

図 庄原地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額（路線バスを除く）

- 令和2(2020)年度以降は34,000千円前後で推移しており、近年は高止まりの傾向が見られます。
- 令和元(2019)年度と令和6(2024)年度比較すると、地域生活バスに対する財政負担額が大きくなっている状況です。



出典:庄原市資料

図 庄原地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、見直しや役割分担の検討を継続しているものの、地域生活バスや市民タクシー、市街地循環バス(ひまわりバス)に対する具体的な運用改善に至っていない状況です。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
<p>【地域生活バス、市民タクシーの見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定時定路線で運行している地域生活バスについて、予約による不定期運行や、バス停を定めずに乗降できる区域運行など、利用状況に合わせた運行形態を検討する。 ● 地域特性に応じて、路線バス、地域生活バス、市民タクシーの役割分担を検討する。 <p>【ひまわりバスの運用改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上のため、市街地循環バスの経路や運行ダイヤの変更を検討する。 ● 車両の更新時にはコスト面を考慮し小型化を検討する。 <p>【JR芸備線・高速バスとの連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスとの接続を考慮した、路線バスやひまわりバスのダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● ひまわりバスの運行経路見直し検討 (庄原市民会館への乗り入れや裁判所通りを経由するルート) ● 高速バスとの接続を考慮した、路線バス(三城線)のダイヤ見直し(土日祝ダイヤの全便(5便)で、広島方面の発着時間に接続) ● 乗合タクシーの委託料(キロ単価)の見直し
	令和6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、生活交通(地域生活バス、市民タクシー)の役割分担の検討
	令和7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、生活交通(地域生活バス、市民タクシー)の役割分担の検討

(3) 地域における公共交通の課題

庄原地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

中心部の回遊性確保	<ul style="list-style-type: none">● JR芸備線や高速バスとの接続による観光利用者の周遊性の向上や、日常利用のための市内の回遊性を高める改善(ひまわりバスの利便性向上等)が必要
郊外から中心部への移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none">● 市民タクシーにおける利用制限や地域生活バスの自宅からバス停までの距離等、公共交通の利用しづらい実態を踏まえた運用やサービスの改善が必要
JR芸備線と路線バスの接続向上	<ul style="list-style-type: none">● 全体的な公共交通の乗継利便性向上に向けて、JR芸備線と路線バスの乗継時間の短縮・調整が必要
夜間の移動に対応した交通手段	<ul style="list-style-type: none">● 庄原地域における月曜日～木曜日、日曜日の18時以降にタクシーが運行されていないため、夜間の移動手段の確保が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、庄原地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては庄原地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

市街地循環バス	<ul style="list-style-type: none">● JR芸備線や高速バスとの接続を確保することで、観光利用者の周遊性の向上を図る。● 日常利用における市内移動の回遊性を高めるため、ひまわりバスの利便性向上に向けたサービス改善を検討・実施する。● 市街地循環バス路線にGTFS(標準的なバス情報フォーマット)を導入することで経路検索を高め、市民・観光客等の利用しやすい環境づくりを図る。
地域生活バス等	<ul style="list-style-type: none">● 見直し基準(2.0人未満/系統)に該当する路線について、見直しの方向性に基づき取組を推進する。
市民タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 現行制度の見直しを行うとともに、導入地区の拡大を図る。
JR芸備線と路線バスの接続向上	<ul style="list-style-type: none">● JR芸備線と路線バスの乗継時間短縮等により、乗り継ぎにおける利便性向上を図る。
夜間の交通手段	<ul style="list-style-type: none">● 令和6(2024)年度及び令和7(2025)年度に実証実験を行った夜間ライドシェア(よるくる)の実施結果を踏まえ、公共ライドシェアの枠組みを活用した地域の関係者で支える持続可能な夜間交通の仕組みの検討に着手する。

(5) 庄原地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考 ※令和6(2024)年 利用実績等	
	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度		
運営協議会の設立						庄原地域公共交通運営協議会(仮称)	
運賃の見直し	—	—	見直し				
路線の見直し							
路線バス							
三城線 (1系統)				見直し			平均乗車密度(推計値): 1.6、 経常収支率:20.0%
高野線 (1系統)	見直し					平均乗車密度(推計値): 0.4、 経常収支率:13.6%	
口和線 (2系統)		見直し				平均乗車密度(推計値): 0.0~0.7、 経常収支率:2.4~14.2%	
三良坂線 (1系統)					見直し		平均乗車密度(推計値): 1.2、 経常収支率:23.5%
市街地循環バス							
ひまわりバス	経路見直し						
地域生活バス							
高茂線	見直し	調整後、実施					1便あたり平均利用人数 0.6人/便、 補助金:3,320千円
後迫線	—	—	見直し	調整後、実施			1便あたり平均利用人数 0.4人/便、 補助金:2,742千円
野谷線	—	—	—	見直し	調整後、実施		1便あたり平均利用人数 1.1~1.7人/便、 補助金:3,911千円
実留線	—	—	—	—	見直し		1便あたり平均利用人数 1.6~1.7人/便、 補助金:2,651千円
市営バス							
高門線	—	見直し					1便あたり平均利用人数 0.3~1.2人/便 補助金:3,761千円
市民タクシーの見直し及び対象地区拡大等	制度見直し	調整後、実施					
	地区拡大						調整後、実施
公共ライドシェアによる夜間の交通手段構築	検討・調整	実施					

2. 西城地域

(1) 地域における公共交通の現状

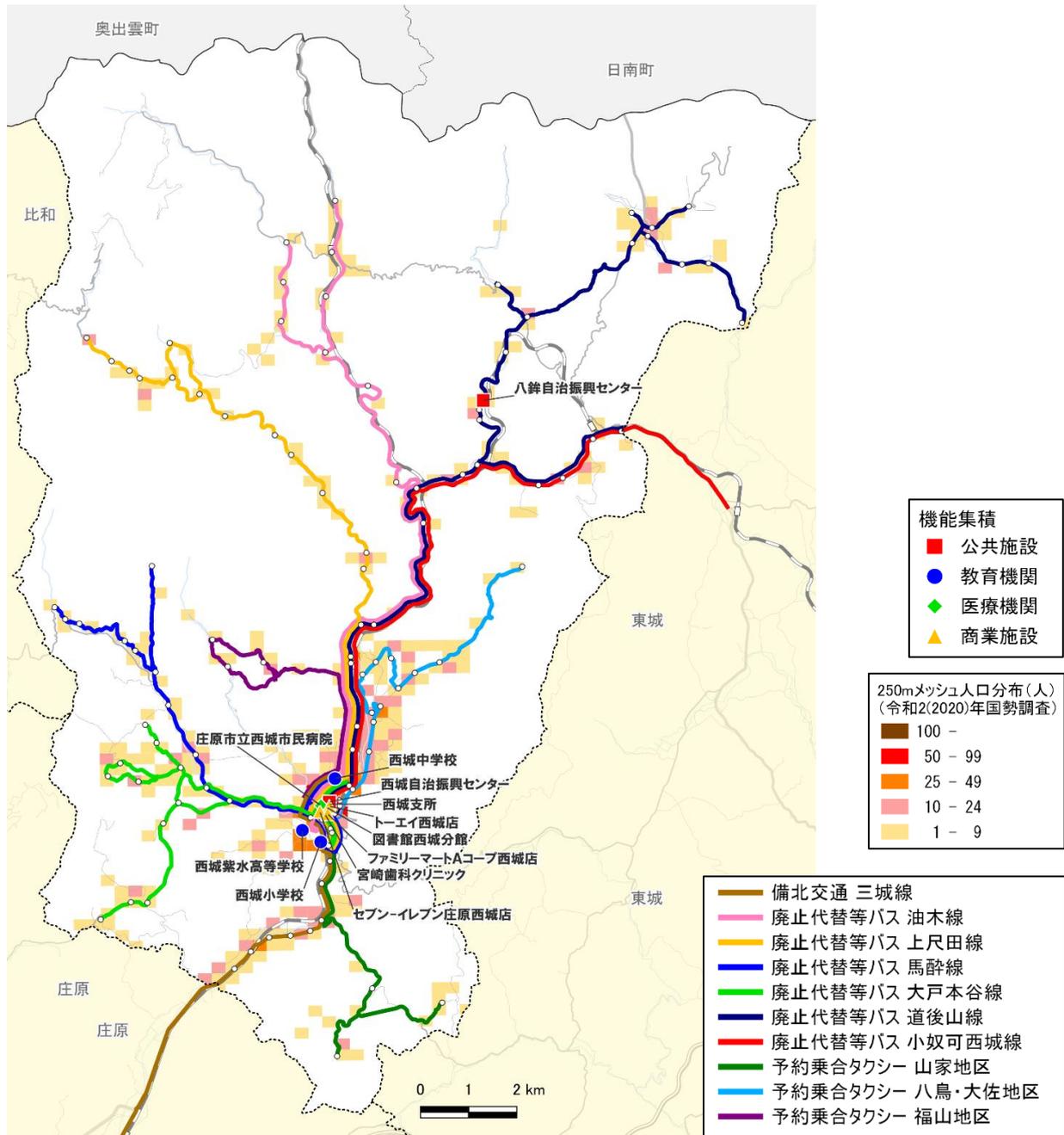
① 地域概況と公共交通の整備状況

西城地域では JR 芸備線と路線バス三城線が市外及び他地域を繋ぐ形で運行しており、地域内の交通は廃止代替等バスと予約乗合タクシーで構築されています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所一本庁
226.91km ²	1,276世帯	2,761人	1,536人	12.2人/km ²	55.6%	15km

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳



出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 西城地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 交通結節点・乗継の状況

備後西城駅のほか、ウィル西城や西城市民病院が結節点として機能しています。



出典: 国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 西城地域における主な交通結節点

③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等 (人/回)
鉄道	—	芸備線	西日本旅客鉄道(株)	定時定路線運行	三次～備後落合	平日 休日	4.5	—
	—	木次線			備後落合～東城	平日 休日	3.0	—
	—	三城線			穴道・木次～備後落合	平日 休日	3.0	—
路線バス	4条	三城線	備北交通(株)	定時定路線運行	西城中野～庄原駅・三次駅前	平日 土日祝	9.0 5.0	4.6
市運行生活交通路線	廃止代替等バス4条	油木線	西城交通(有)	定時定路線運行 ※油木線、上尺田線は昼便のみ、道後山線は最終便のみ予約制で運行 ※大戸・本谷線は昼便及び最終便が予約制で運行	上組～西城駅前	平日	3.0	5.6
		上尺田線			上尺田～西城駅前		3.0	1.3
		大戸・本谷線			岩見神社～西城中野		3.0	1.8
		道後山線			道後山麓～西城駅前		3.0	1.8
		小奴可西城線			小奴可～西城駅前		1.0	3.0
		馬酔線			予約制定路線運行		西城中野～馬酔	3.5
	乗合タクシー-4条	山家地区	アラキタクシー(有)	予約制定路線運行	丑之河堆肥舎～西城中野	平日	1.0	1.3
		福山地区	駅前タクシー(有)		小原～西城病院		1.0	—
		八島・大佐地区	西城タクシー(有)		内京橋～西城十日市		1.5	1.1
			入江				—	—

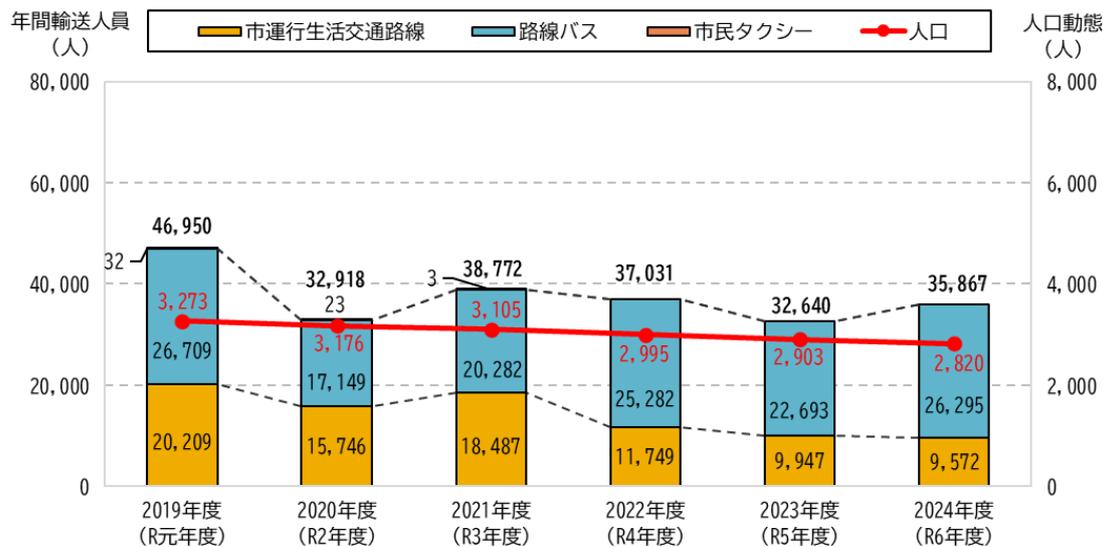
交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	西城自治振興区	入江

※ 運行頻度は令和 7(2025)年 10 月 1 日時点、利用者数は令和 5(2023)年 10 月～令和 6(2024)年 9 月の年間運行実績データを記載

※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載、種別の 4 条は道路運送法に規定する一般旅客自動車運送事業をいう。

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 路線バスの利用者数は増加傾向にあるものの、市生活交通路線の利用者数が大きく減少しており、全体の利用者数はコロナ禍前の水準まで戻っていません。
- 市民タクシー導入地区数が少ないことから利用者数が少なく、令和4(2022)年度以降は利用が見られない状況です。



※ JRは油木駅を除く芸備線各駅の乗車人員を集計

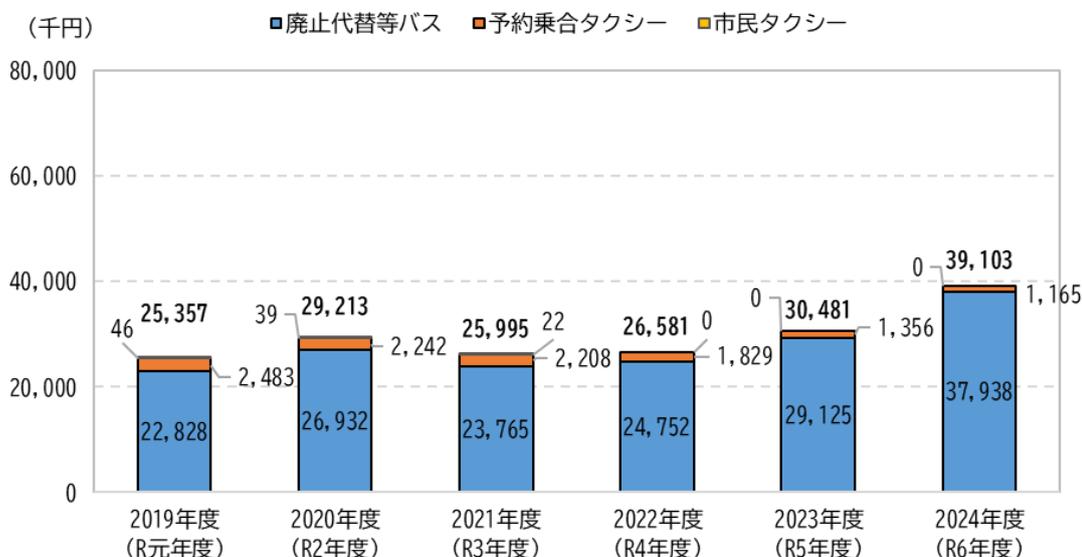
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典：庄原市資料

図 西城地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額（路線バスを除く）

- 廃止代替等バスや乗合タクシーの年間利用者数が減少傾向にある一方で、それらを支えるための財政負担額は令和3(2021)年度を境に増加傾向にあります。
- 廃止代替等バスについて、一部路線については予約制の導入等で効率化を図っているものの、財政負担額は5年間で約15,000千円増加しています。



出典：庄原市資料

図 西城地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、主に通学対応(高校への区間延伸)や利用者が少ない路線の予約運行・区域運行化等に取り組んできました。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【廃止代替等バスの路線不定期運行、区域運行化の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 朝夕は定時定路線運行によりスクール需要に対応する。 ● 日中に利用者が少ない路線は、予約による不定期運行や、バス停を定めずに乗降できる区域運行など、利用状況に合わせた運行形態を検討する 【JR芸備線・高速バスとの連携】 <ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスとの接続を考慮した、路線バスやひまわりバスのダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バス(油木線及び道後山線(冬季)の朝便と最終便)の西城紫水高校までの延伸及び延伸区間での定額乗車券(紫水通学バス)の設定 ● 高速バスとの接続を考慮した、路線バス(三城線)のダイヤ見直し(土日祝ダイヤの全便(5便)で、広島方面の発着時間に接続)
	令和6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バス(油木線、上尺田線及び大戸・本谷線の昼便)の予約による不定期運行への変更 ● 予約乗合タクシー(福山地区)の路線見直し
	令和7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バス(大戸・本谷線、道後山線の最終便)の予約による区域運行に変更

(3) 地域における公共交通の課題

西城地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

廃止代替等バスの路線不定期運行、区域運行化の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学等の需要が集中する朝夕の時間帯は定時定路線運行による対応が必要 ● 日中に利用者が少ない路線は、予約による不定期運行やバス停を定めずに乗降できる区域運行等、利用状況に合わせた運行形態への転換・見直しに向けた検討が必要
JR芸備線と路線バスの接続向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 全体的な公共交通の乗継利便性向上に向けて、JR芸備線と路線バスの乗継時間の短縮・調整が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、西城地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては西城地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

廃止代替等バス 予約乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在の利用状況や予約運行の状況等を検証し、予約システムの導入を含めた利便性の向上を図る。
市民タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度の見直しを行うとともに、導入地区の拡大を図る。
JR芸備線と路線バスの接続向上	<ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線・木次線や路線バスとの接続を考慮した、廃止代替等バスのダイヤを検討する。

(5) 西城地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考	
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度		
運営協議会の設立						西城地域公共交通運営協議会(仮称)	
運賃の見直し	—	—	見直し 				
路線の見直し							
廃止代替等バス							
油木線	—	—	—	—	見直し 	1便あたり平均利用人数 0.5~13.5人/便、 補助金:6,487千円	
上尺田線	—	—	見直し 	調整後、実施		1便あたり平均利用人数 0.6~2.3人/便、 補助金:4,782千円	
馬酔線	—	見直し 	調整後、実施			1便あたり平均利用人数 0.0~0.6人/便、 補助金:823千円	
大戸・本谷線	—	—	—	見直し 	調整後、実施	1便あたり平均利用人数 0.0~4.3人/便、 補助金:4,107千円	
道後山線	—	—	—	—	見直し 	1便あたり平均利用人数 0.9~3.1人/便、 補助金:12,429千円	
市民タクシーの見直し及び対象地区拡大、予約乗合タクシーの地区拡大	制度見直し						
	地区拡大						調整後、実施

3. 東城地域

(1) 地域における公共交通の現状

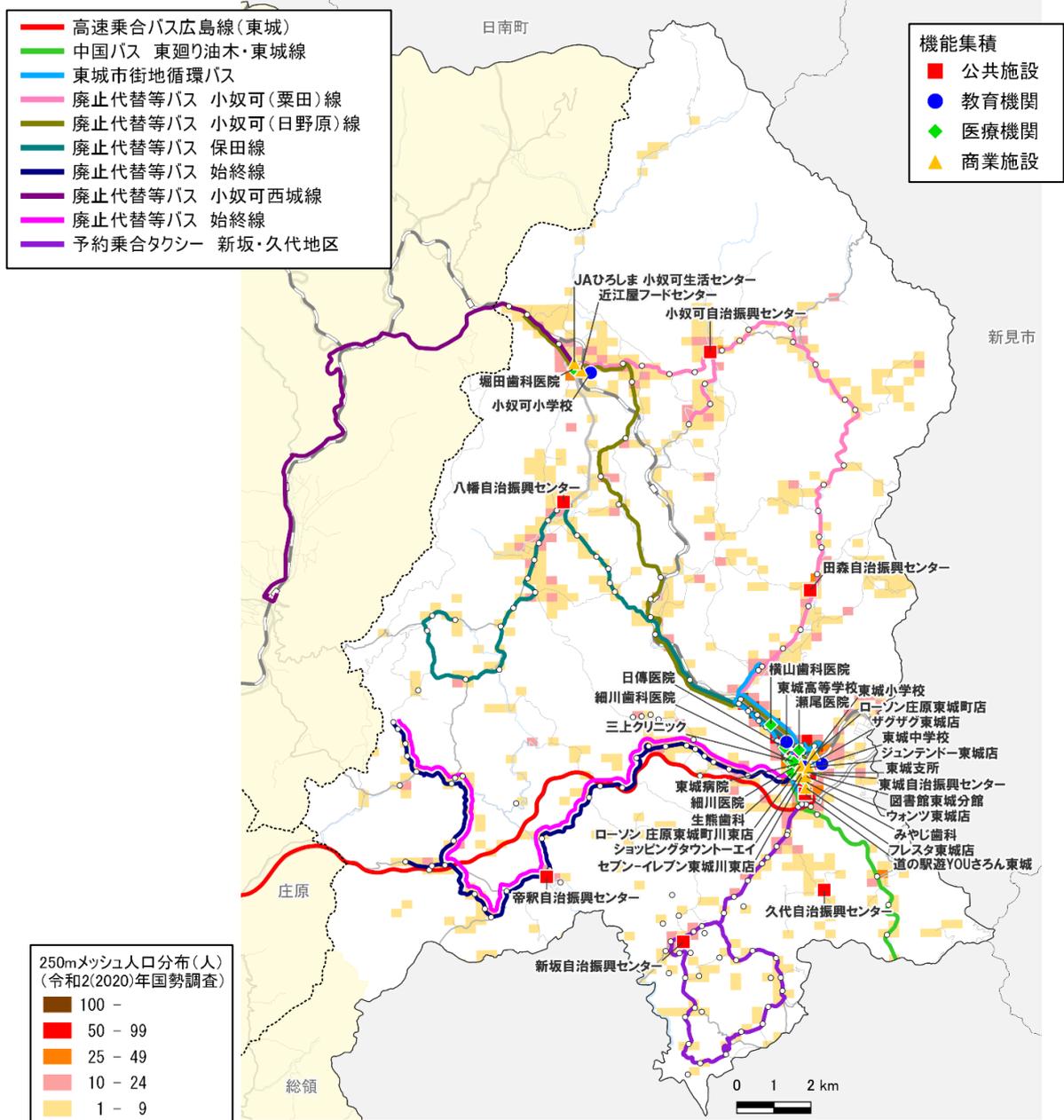
① 地域概況と公共交通の整備状況

医療機関や買い物先等は地域の中心部に集積しており、東城駅等が鉄道や高速バス等の広域交通と結節しています。また、市街地循環バスや廃止代替等バス、予約乗合タクシー等が地域内の移動に対応しています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所一本庁
304.92km ²	3,190世帯	6,342人	3,143人	20.8人/km ²	49.6%	33km

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳

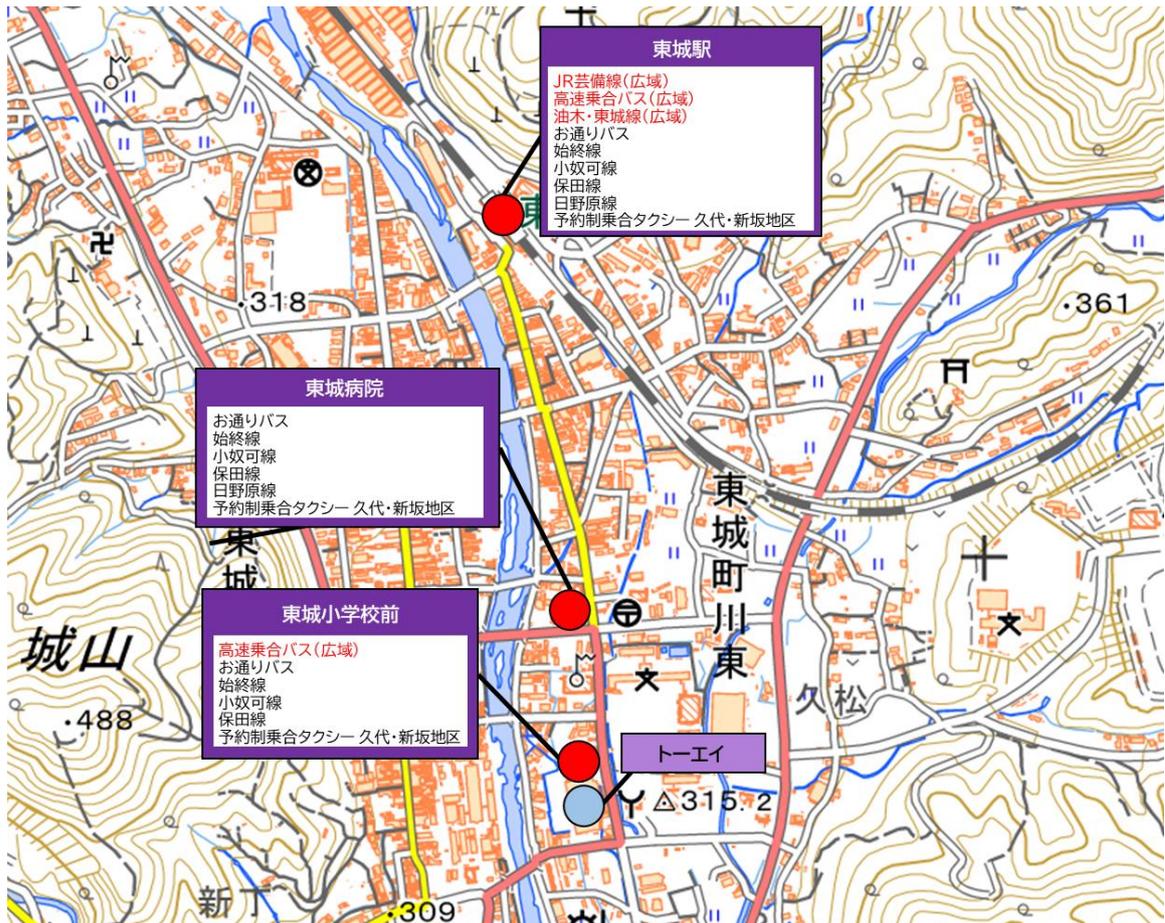


出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 東城地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 乗継拠点の状況、接続状況

東城駅のほか、東城病院や東城小学校前が結節点として機能しています。



出典: 国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 東城地域における主な交通結節点

③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等(人/回)	
鉄道	—	芸備線	西日本旅客鉄道(株)	定時定路線運行	東城～備後落合	平日	3.0	—	
						土日祝	3.0		
					東城～新見	平日	6.0		
						土日祝	5.0		
路線バス	4条	東城・油木	(株)中国バス	定時定路線運行	東城駅前～油木	平日	3.0	3.7	
						土曜	1.0		
市運行生活交通路線	市街地循環バス4条	お通りバス	備北交通(株)	定時定路線運行	東城駅前～東城駅前	月火木金土	12.0	1.0	
						廃止代替バス4条	小奴可線		備北交通(株)
	日野原線	日野原～こぶしの里	4.0	2.6					
	保田線	保田車庫～こぶしの里	4.0	1.4					
	(始終線)	(路線運行)	(始終車庫～こぶしの里)	(1.0)	(0.5)				
	始終線	エクシードタクシー(有)	予約制定路線運行	帝釈・始終地区～東城中心部	平日	4.0	2.5		
小奴可西城線								西城交通(有)	定時定路線運行
予約制乗合タクシー	新坂・久代地区	エクシードタクシー(有)	予約制定路線運行	相原～東城中心部	月水金	2.0	1.4		
市民タクシー	帝釈自治振興区	風鳴、畑、鍛冶屋床・後側、始終荒神、蟻野・福田高の甲、土生・夏森、宇山中、宇山東、宇山下、宇山西、二葉							
	小奴可の里自治振興区	持丸、寺迫(小奴可中心地まで)、別尺、小串、日野原、笑田、駅道・奴可部、市場・鳥長、後田、寺迫							
	久代自治振興区	久代12区(大二吾)、久代13区(高野)、久代15区(丸山)、名倉、平田上・重松、平田下・重松、上野、為重上、為重下							
	田森自治振興区	梨原・長泥、井手の谷・野呂、東野田・西野田、山田、近光、大金、横路・東伊瀬、氏常、為助・西伊瀬、保光、内名、粟田北(井河内)							
	八幡自治振興区	森							
	東城自治振興区	頭谷							
	新坂自治振興区	三坂上郷、三坂中郷、三坂下郷、近屋谷・郷原、宇那田・大木、新免							

※ 運行頻度は令和7(2025)年10月1日時点、利用者数は令和5(2023)年10月～令和6(2024)年9月の年間運行実績データを記載

※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載

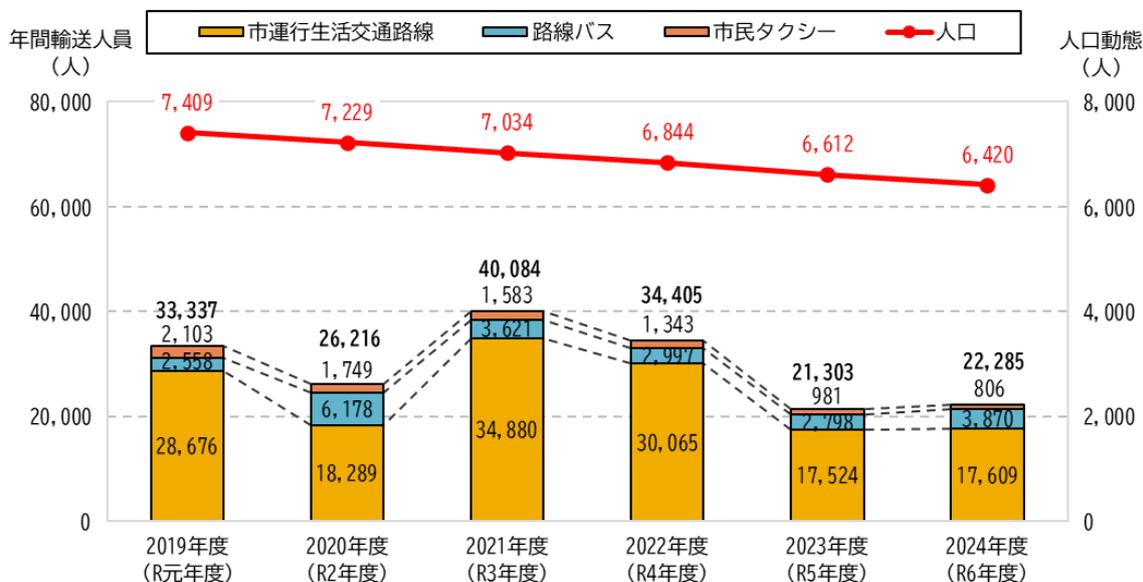
※ 芸備線の東城～備後落合の運行頻度には、夏期の一部期間のみ運行する便を含む

※ 種別の条は道路運送法の規定をいい、4条は一般旅客自動車運送事業、79条は自家用有償旅客運送をいう。

※ 始終線は令和7(2025)年10月1日から全便区域運行(予約制定路線運行)に変更

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 令和 3(2021)年度から全体の利用者数は減少傾向にあり、市運行生活路線の利用者数が令和 4(2022)年度を境に大きく減少しています。
- 市民タクシーについても、令和 5(2023)年以降は年間利用者数が 1,000 人を下回っており、令和元(2019)年度の半数以下まで落ち込んでいます。



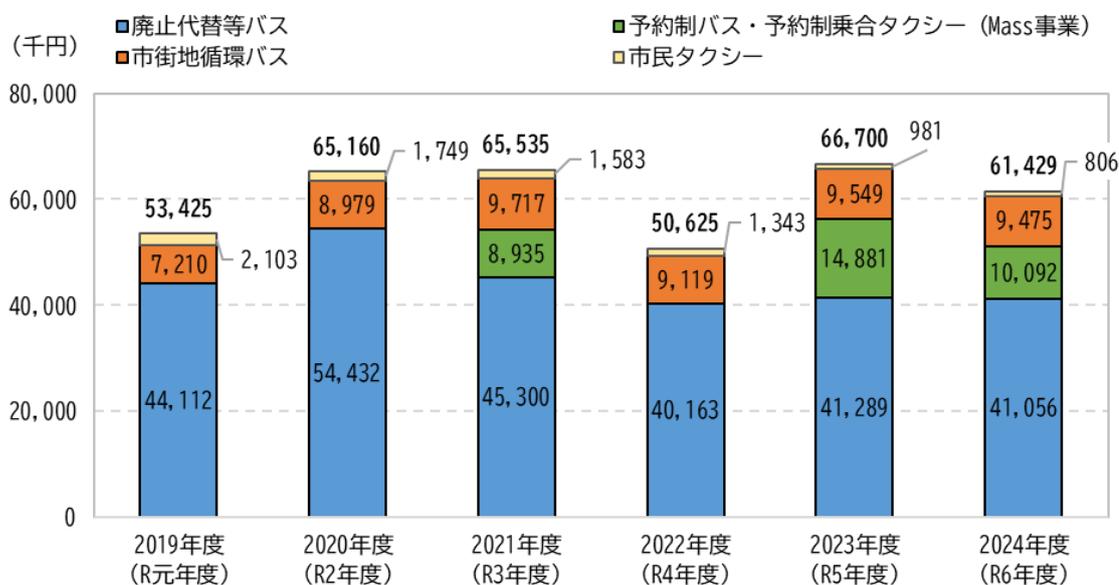
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典:庄原市資料

図 東城地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額（路線バスを除く）

- 市運行生活交通路線の財政負担額は、令和 2(2020)年度以降、平均 62,000 千円で推移しています。
- 帝釈・新坂エリアにおける MaaS 運行モデル(デマンド交通)は、実証運行により財政負担額が増加しましたが、令和 6(2024)年度からの本格運行により費用が低減しました。



出典:庄原市資料

図 東城地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、帝釈エリアにおけるデマンド交通の運行や一部の廃止代替等バス(始終線)のデマンド化等に取り組んだ一方で、廃止代替等バス、市民タクシーを含めた地域内交通全体での具体的な見直しは実現できていない状況です。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【廃止代替等バスの路線不定期運行、区域運行化の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バス、市街地循環バス、市民タクシーの役割分担、再編を検討する。 ● 定時定路線で運行している廃止代替等バスについて、予約による不定期運行や、バス停を定めずに乗降できる区域運行など、利用状況に合わせた運行形態を検討する。 【JR芸備線・高速バスとの連携】 <ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスのダイヤと接続を考慮した、路線バスや市運行生活路線(廃止代替等バス、市街地循環バス)のダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● お通りバスの車両小型化(29人乗定員から14人定員に変更) ● 帝釈、新坂エリアでMaaS運行モデル事業を実施
	令和6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 帝釈エリア(帝釈・東城)及び新坂エリア(新坂・久代)でデマンド交通を本格運行
	令和7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バス、市街地循環バスの役割分担、再編を検討 ● 廃止代替等バス(始終線)の1便・最終便をデマンド運行に変更

(3) 地域における公共交通の課題

東城地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

廃止代替等バスの路線不定期運行、区域運行化の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バスについて、予約による不定期運行や区域運行など、利用状況に合わせた運行形態の検討・見直しが必要 ● 廃止代替等バスや市街地循環バス、市民タクシーの役割分担、再編の検討が必要 ● 利便性向上のため、廃止代替等バスや市街地循環バスの経路変更や運行ダイヤの変更・調整が必要
JR芸備線と路線バスの接続向上	<ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスのダイヤと接続を考慮した、路線バスや市運行生活路線(廃止代替等バス、市街地循環バス)のダイヤ改善が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、東城地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては東城地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

市街地循環バス(お通りバス)	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均乗車人数が0.9人~1.1人で見直し基準(2.0人)を下回る状態が続いていることから、見直しの方向性に基づき取組を推進する。
廃止代替等バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約による区域運行への移行(デマンド化)等、利用状況に合わせた運行形態を検討する。
市民タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度を行うとともに、導入地区の拡大を図る。
JR芸備線・高速バスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスのダイヤと接続を考慮した、路線バスや市運行生活路線(廃止代替等バス)のダイヤを検討する。

(5) 東城地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考	
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度		
運営協議会の設立	→					東城地域公共交通運営協議会(仮称)	
運賃の見直し	—	—	見直し	→			
路線の見直し							
市街地循環バス							
お通りバス	見直し	調整後、実施	→			1便あたり平均利用人数 0.9~1.1人/便、 補助金:9,475千円	
廃止代替等バス							
始終線	見直し	調整後、実施	→			1便あたり平均利用人数 0.5人/便、 補助金:7,558千円	
保田線	車両小型	見直し		調整後、実施	→		1便あたり平均利用人数 1.4人/便、 補助金:13,408千円
小奴可線・ 日野原線	経路見直し	調整後、実施	→				
市民タクシーの見直し し及び対象地区拡大	制度見直し	→					
	地区拡大	→				調整後、実施	

4. 口和地域

(1) 地域における公共交通の現状

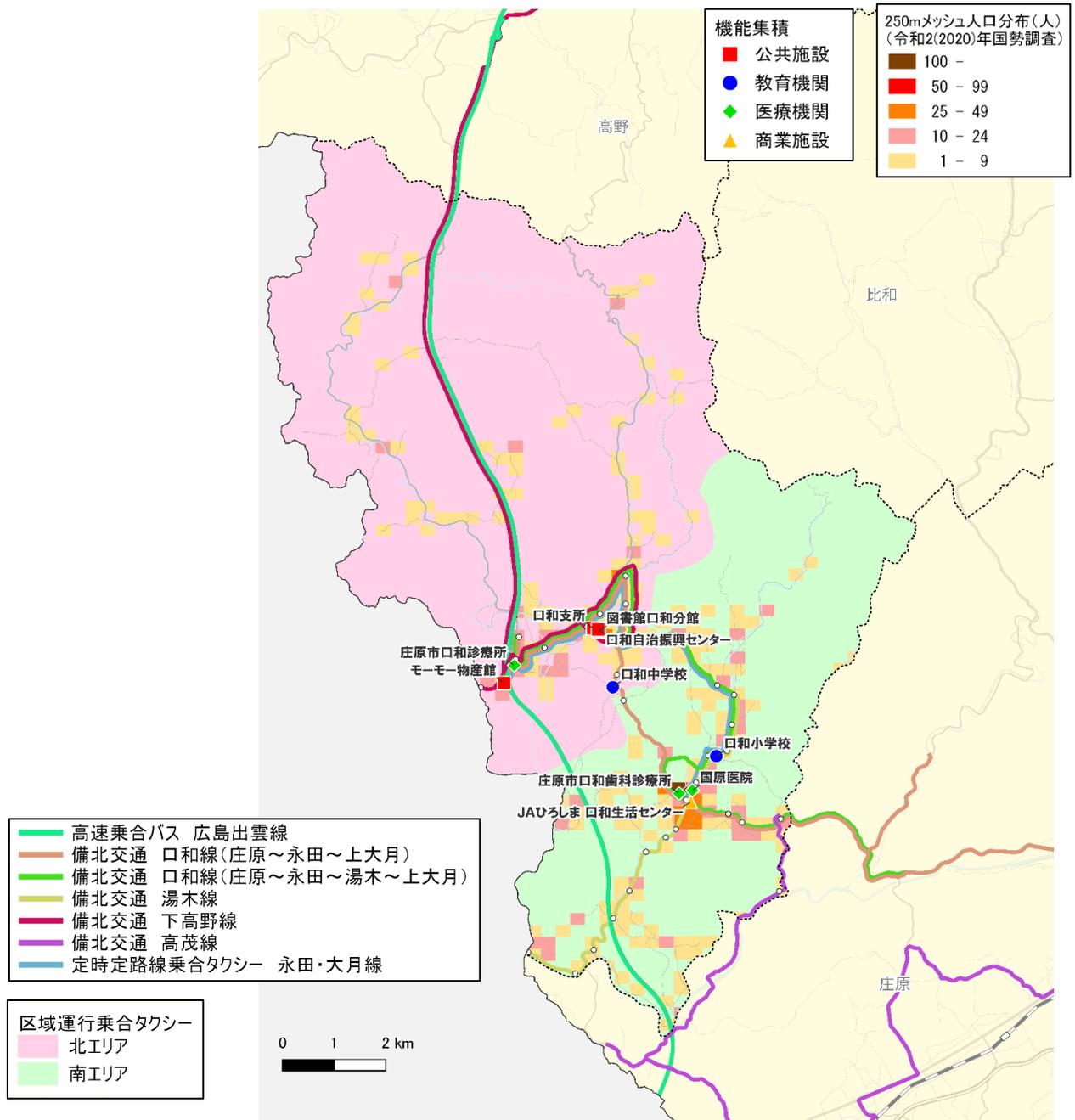
① 地域概況と公共交通の整備状況

路線バスが市中心部や三次市までを結んでおり、地域内は区域運行(デマンド型)の乗合タクシーが地域全域の移動をカバーしています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所－本庁
110.13km ²	737世帯	1,642人	823人	14.9人/km ²	50.1%	16km

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳

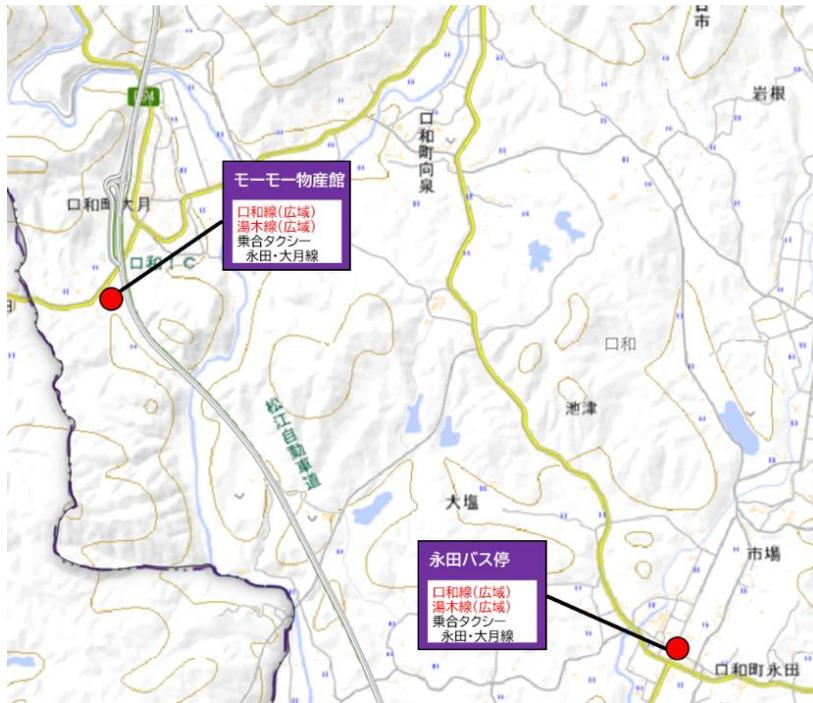


出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 口和地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 乗継拠点の状況、接続状況

結節点としてモーモータクシーが機能しています。また、路線バス口和線と湯木線が交差する永田バス停付近も乗継箇所となっています。



出典: 国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 口和地域における主な交通結節点

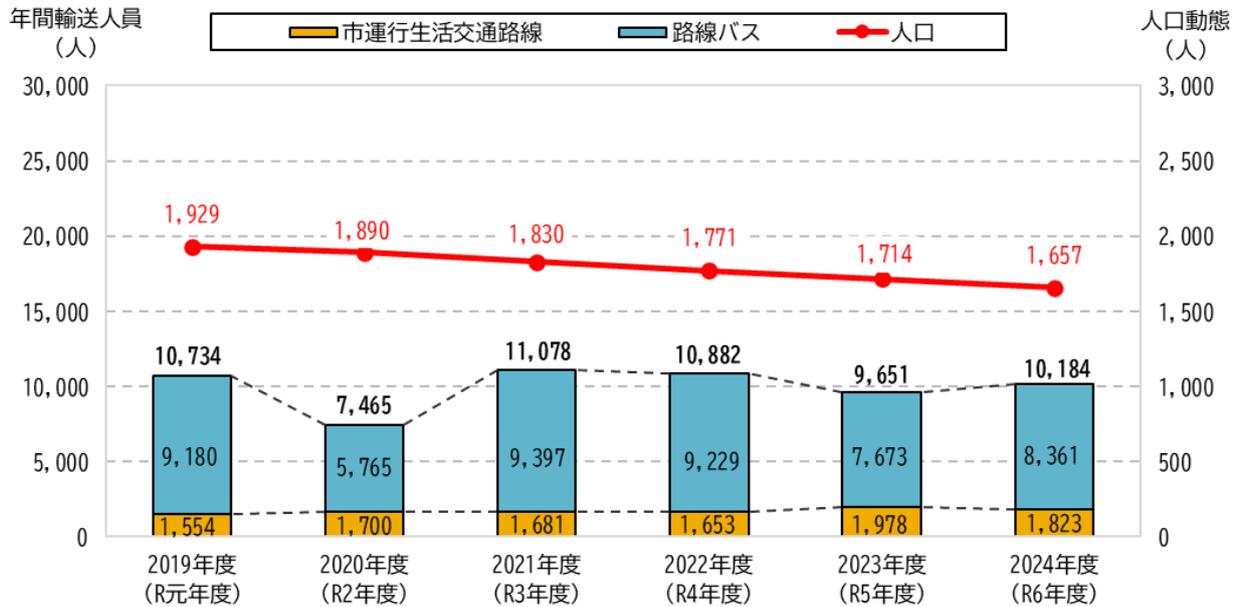
③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等 (人/回)
路線バス	4条	口和線	備北交通(株)	定時定路線運行	上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	平日	4.0	0.7
		下高野線			新市車庫～下宮内～三次工業団地	平日	5.0	0.9
		湯木線			湯木車庫～横路橋・三次工業団地	平日	5.0	
市運行生活交通路線	地域生活バス4条	高茂線	(有)石田タクシー	定時定路線運行	鮎の里公園入口～庄原駅	月水木	1.0	0.6
	乗合タクシー4条	永田・大月線	(有)口和タクシー	定時定路線運行	福祉村～モーモータクシー	月火木金	2.0	0.2
		予約乗合タクシー(モーモータクシー)		戸口(予約制)区域運行	起点エリア～口和地域中心部	平日	4.0	1.4

- ※ 運行頻度は令和7(2025)年10月1日時点、利用者数は令和5(2023)年10月～令和6(2024)年9月の年間運行実績データを記載
- ※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載、種別の4条は道路運送法に規定する一般旅客自動車運送事業をいう。

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響によって、令和 2(2020)年度に大きく落ち込みが見られたものの、その後の利用者数は回復傾向にあります。
- 令和元(2019)年度と令和 6(2024)年度の利用者数を比較して、路線バスは減少傾向にあるものの、市運行生活交通路線は増加傾向が見られます。



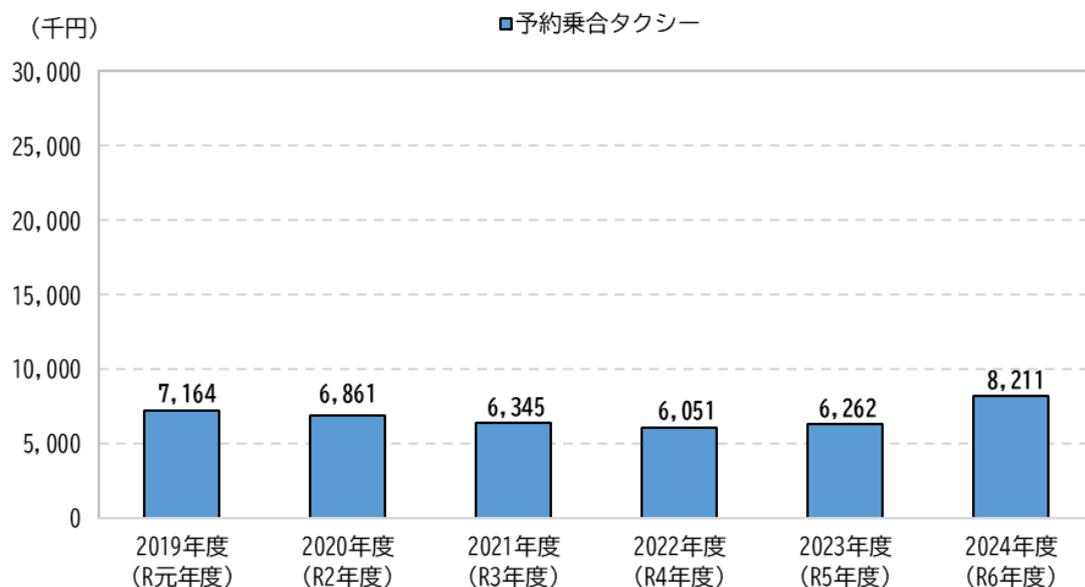
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典:庄原市資料

図 口和地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額（路線バスを除く）

乗合タクシーについては 7,000 千円台から 8,000 千円台の間で推移しており、人件費や燃料費の高騰等の影響から令和 6(2024)年度は増加傾向にあります。



出典:庄原市資料

図 口和地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、地域内を運行する定時定路線運行と予約乗合タクシーについては具体的な改善策の実施には至っていない状況です。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【定時定路線運行と予約乗合タクシーの見直し検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 定時定路線運行と予約運行の運用方法の見直しを検討する。 ● 利用者の需要に応じて予約乗合タクシー(モーモータクシー)の増車を検討する。 【庄原・三次方面への移動手手段の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● JR芸備線や高速バスのダイヤと接続を考慮した、路線バスや市運行生活路線(廃止代替等バス、市街地循環バス)のダイヤを検討する ● 路線バスと地域内のバスや予約乗合タクシーの接続を考慮したダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	● 町内定時定路線運行の経路について、見直しを検討
	令和6 (2024) 年度	● 町内定時定路線運行の経路について、見直しを検討
	令和7 (2025) 年度	● 町内定時定路線運行の経路について、見直しを検討

(3) 地域における公共交通の課題

口和地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

郊外から口和中心部への移動手手段の確保	● 地域内全域をカバーしている予約乗合タクシーは定時定路線運行の利用が少ない実態を踏まえ、戸口運行を含めた効率化等の検討が必要
市外・地域外への移動需要への対応	● 庄原・三次方面への移動需要への対応が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、口和地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては口和地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

予約乗合タクシー (モーモータクシー)	● 定時定路線は平均乗車人数が0.9人~1.1人で見直し基準(2.0人)を下回る状態が続いていることから、見直しの方向性に基づき取組を推進する。
市外・地域外の移動需要への対応	● 路線バスと地域内交通の接続改善や乗り継ぎしやすい環境整備を含めた、庄原・三次方面への移動需要対応策を検討する。

(5) 口和地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度	
運営協議会の設立	→					口和地域公共交通運営協議会(仮称)
運賃の見直し	—	—	見直し	→		
路線の見直し						
路線バス						
湯木線 (1系統)			見直し	→		平均乗車密度(推計値): 0.8 経常収支率:15.8%
口和線 (モーモ-物産館・ 郡原・須川別・根木 田経由)(2系統)		見直し	→			平均乗車密度(推計値): 0.0~0.7、 経常収支率:2.4~ 14.2%
地域生活バス						
高茂線	見直し	調整後、実施	→			1便あたり平均利用人数 0.6人/便、 補助金:3,320千円
乗合タクシー						
永田・大月線	見直し	調整後、実施	→			1便あたり平均利用人数 0.2人/便、 補助金:3,699人千円
予約乗合タクシー (モーモ-タクシー)	見直し	調整後、実施	→			1便あたり平均利用人数 1.3~1.4人/便、 補助金:3,499人千円

5. 高野地域

(1) 地域における公共交通の現状

① 地域概況と公共交通の整備状況

路線バスが市中心部や三次市までを結んでおり、地域内は区域運行(デマンド型)の乗合タクシーが地域全域の移動をカバーしています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
159.18km ²	615世帯	1,406人	755人	8.8人/km ²	53.7%	35km

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳



出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 高野地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 乗継拠点の状況、接続状況

予約乗合タクシーでは道の駅たかの、保健福祉センターが目的地となっているほか、道の駅たかのが高速乗合バスや下高野線の交通結節点として機能しています。



出典: 国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 高野地域における主な交通結節点

③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等 (人/回)
路線バス	4条	高野線	備北交通(株)	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	5.0	1.0
		下高野線			新市車庫～下宮内～三次工業団地	平日	5.0	0.9
						土	2.0	0.7
市運行生活交通路線	乗合タクシー 4条	区域運行乗合タクシー	高野交通(有)	予約制区域運行	起点エリア～高野地域中心部	地区別で平日毎日運行	2.0	1.7

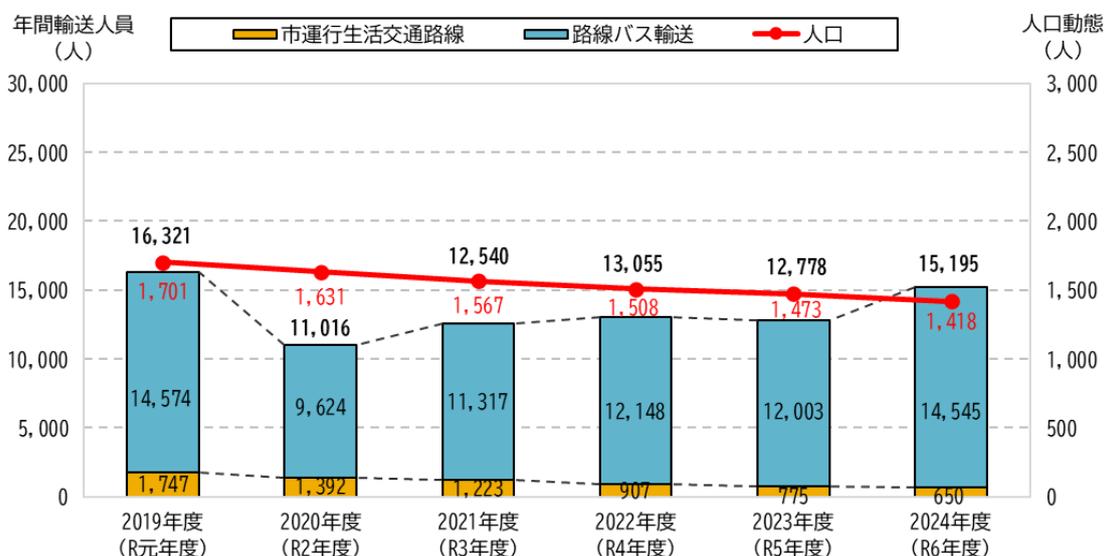
※ 運行頻度は令和 7(2025)年 10 月 1 日時点、利用者数は令和 5(2023)年 10 月～令和 6(2024)年 9 月の年間運行実績データを記載

※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載

※ 種別の4条は道路運送法に規定する一般旅客自動車運送事業をいう

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響により令和2(2020)年度は利用者数が大きく落ち込みましたが、路線バスは令和6(2024)年度時点で令和元(2019)年度の水準まで回復しました。
- 一方で、市運行生活交通路線(おでかけワゴン)の利用者数は、令和元(2019)年度以降、減少が続いており、令和6(2024)年度は令和元(2019)年度の半数以下まで減少しています。
- 市運行生活路線(おでかけワゴン)は、令和7(2025)年1月から乗降場所の増設や運行日等のサービス見直しを実施しており、令和7(2025)年度の利用者数は増加しています。



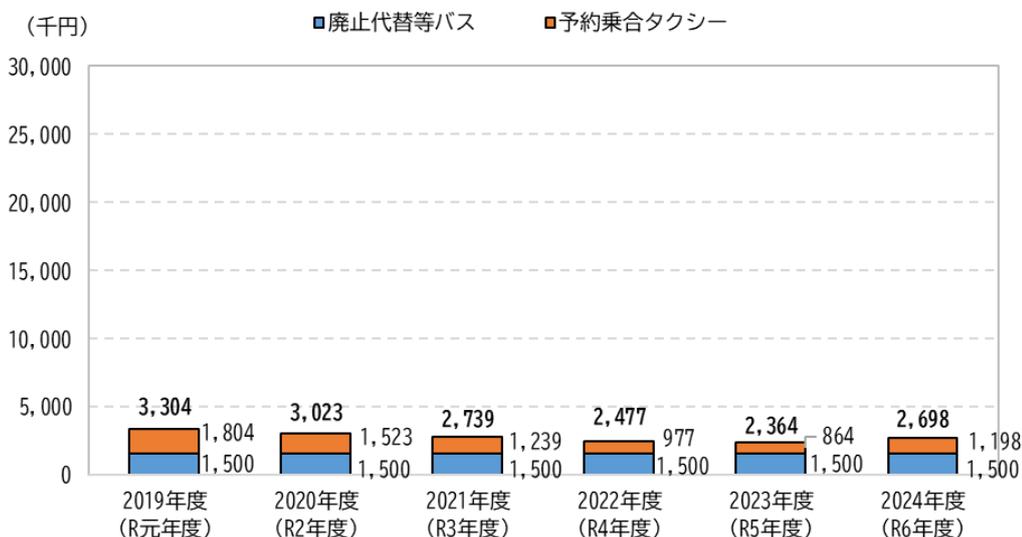
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典:庄原市資料

図 高野地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額 (路線バスを除く)

- 乗合タクシーについては利用者数の減少に伴い、市の財政支出額も減少傾向にあります。
- 令和7(2025)年度以降は廃止代替等バスの廃止及び予約乗合タクシーのサービス拡充によって、財政支出の状況が変化すると想定されます。



出典:庄原市資料

図 高野地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、地域での協議を重ねた結果、令和7(2025)年1月からおでかけワゴン(予約乗合タクシー)の運行形態及びサービスの見直しを実施しました。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【おでかけワゴンの運用見直し】 <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の利便性の向上のため、増便や降車場所の増設を検討する。 【三次・庄原方面への移動手段の確保の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスと区域運行予約乗合タクシー(おでかけワゴン)の接続を考慮したダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス(高野線)と予約乗合タクシーの接続を考慮したダイヤ見直し (道の駅たかの 8:45 発⇒庄原駅 9:52 着 庄原での通院・買い物に利用可)
	令和6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃止代替等バスの運行について、地域・事業者と協議・調整 ● 高野地域廃止代替等バスの廃止に伴い、予約乗合タクシーの運行形態等を見直し、令和7(2025)年1月から乗降場所の拡充や地域全域を毎日運行に変更
	令和7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約乗合タクシーの運行形態の見直しの状況確認

(3) 地域における公共交通の課題

高野地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

郊外から高野中心部への移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化率が高い状況を踏まえ、引き続きドアツードアによる移動ニーズが必要
市外・地域外への移動需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原・三次方面への移動需要への対応が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、高野地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては高野地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

予約乗合タクシー (おでかけワゴン)	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和7(2025)年1月に実施したサービス見直しの経過観察及び運行状況の検証を継続するとともに、地域特性に応じた運行に努める。 ● 地域生活支援との連動や新たな収益確保策の選択肢として、おでかけワゴンを活用した貨客混載等を検討する。
市外・地域外の移動需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速乗合バスや路線バスと地域内交通の接続改善や乗り継ぎしやすい環境の整備を含めた、庄原・三次方面への移動需要対応策を検討する。

(5) 高野地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度	
運営協議会の設立	→					高野地域公共交通運営協議会(仮称)
運賃の見直し	—	—	見直し	→		
路線の見直し						
路線バス						
下高野線 ※地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助金)対象路線	経路見直し					フィーダー路線 平均乗車密度(推計値): 0.9、 経常収支率:16.5%
予約乗合タクシー						
おでかけワゴン	必要に応じて改善					

6. 比和地域

(1) 地域における公共交通の現状

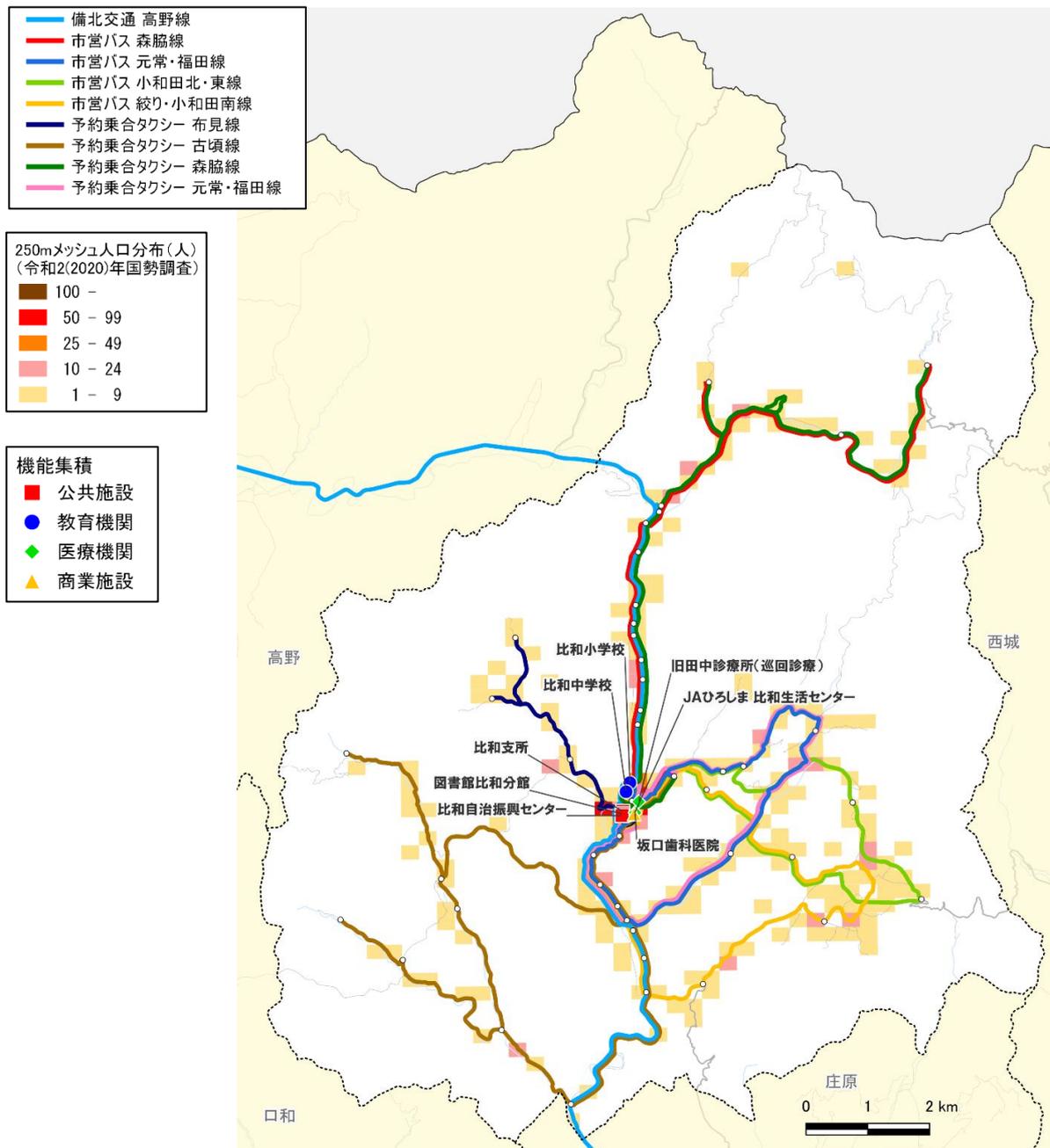
① 地域概況と公共交通の整備状況

市中心部までの移動は路線バス、地域内移動は市営バス及び予約制で路線運行している予約乗合タクシーが移動を担っています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所－本庁
131.30km ²	507世帯	1,050人	623人	8.0人/km ²	59.3%	20km

出典：令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳

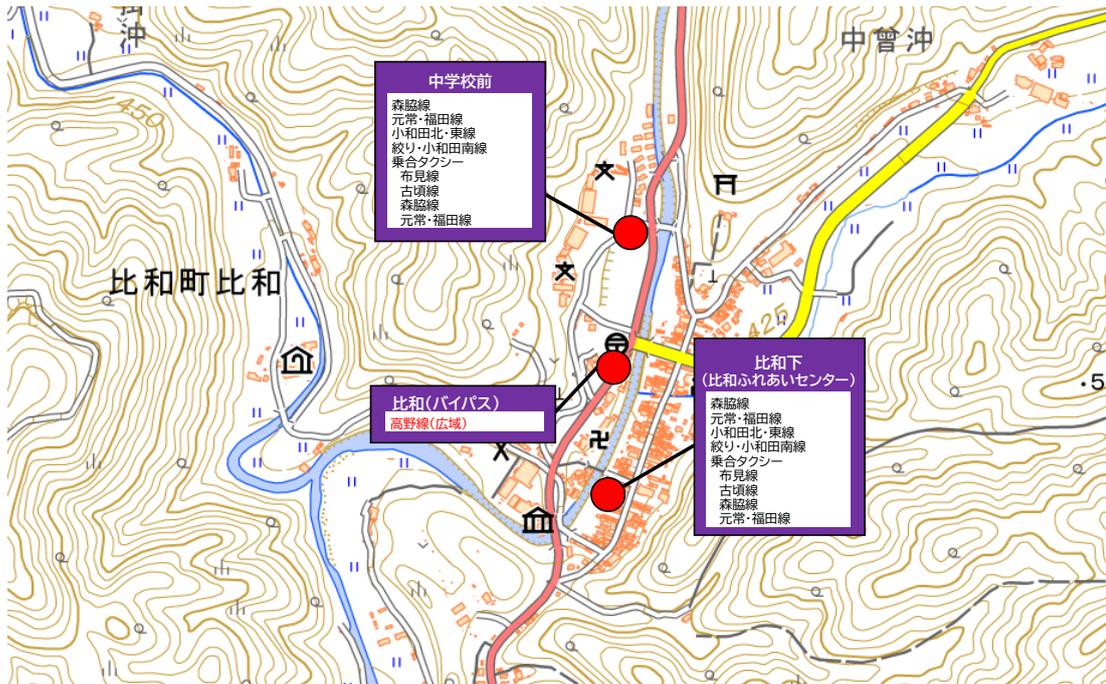


出典：令和2(2020)年度 国勢調査

図 比和地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 乗継拠点の状況、接続状況

中学校前や比和下に多くの路線が経由しており、地域間を繋ぐ路線である路線バス高野線は区間でフリー乗降制度を導入しているため、実質的に中学校前が結節点となっています。



出典: 国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 比和地域における主な交通結節点

③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等(人/回)
路線バス	4条	高野線	備北交通(株)	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	3.0	1.0
市運行生活交通路線	市営バス79条	森脇線	(株)比和観光	定時定路線運行	比和下～越原	平日	4.0	1.2
		元常・福田線			中学校前～元常～保育所		4.0	1.0
		小和田北・東線			保育所～小和田～宇山～比和下		5.0	0.4
		絞り・小和田南線			中学校前～小和田南～保育所		5.0	0.9
	乗合タクシー4条	布見線		予約制定路線運行	保育所～布見～保育所	平日	3.5	1.0
		古頃線			保育所～古頃下～保育所		2.0	1.4
		森脇線			保育所～越原		0.5	1.9
		元常・福田線			比和下～元常～中学校前		0.5	1.1

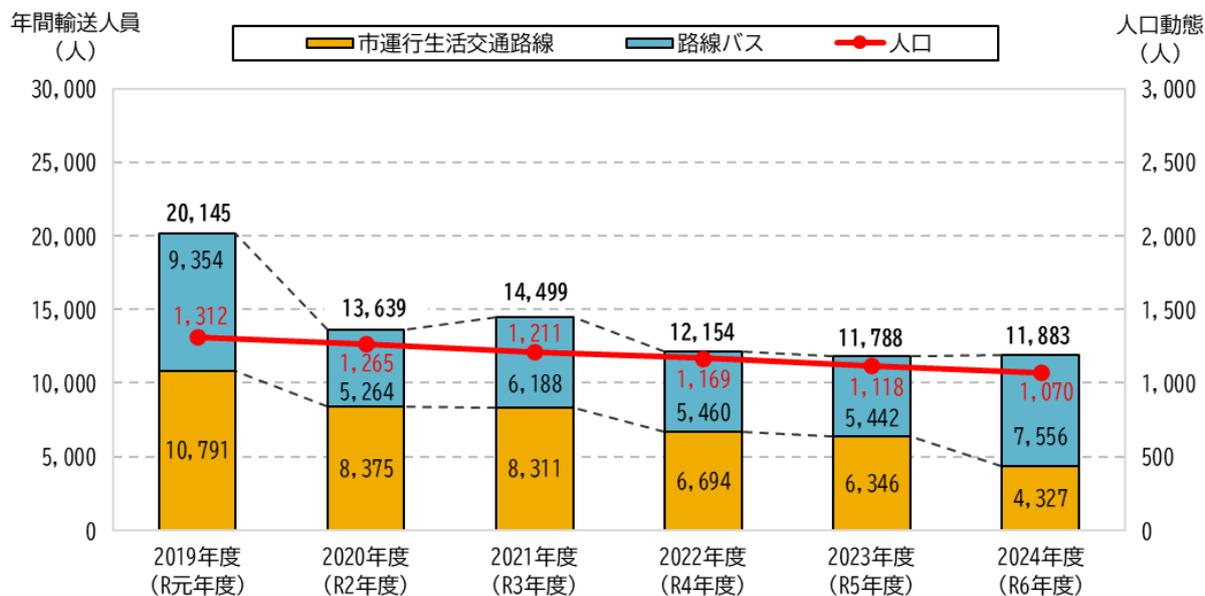
※ 運行頻度は令和7(2025)年10月1日時点、利用者数は令和5(2023)年10月～令和6(2024)年9月の年間運行実績データを記載

※ 「路線バス」の利用者数の欄には、平均乗車密度(各系統の平均)を記載

※ 種別の4条は道路運送法に規定する一般旅客自動車運送事業をいう。

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響により全体の利用者数が令和2(2020)年度に大きく減少し、その後も減少傾向が続いています。
- 路線バス利用者数は令和6(2024)年度に回復しましたが、市運行生活交通路線は減少が続いています。



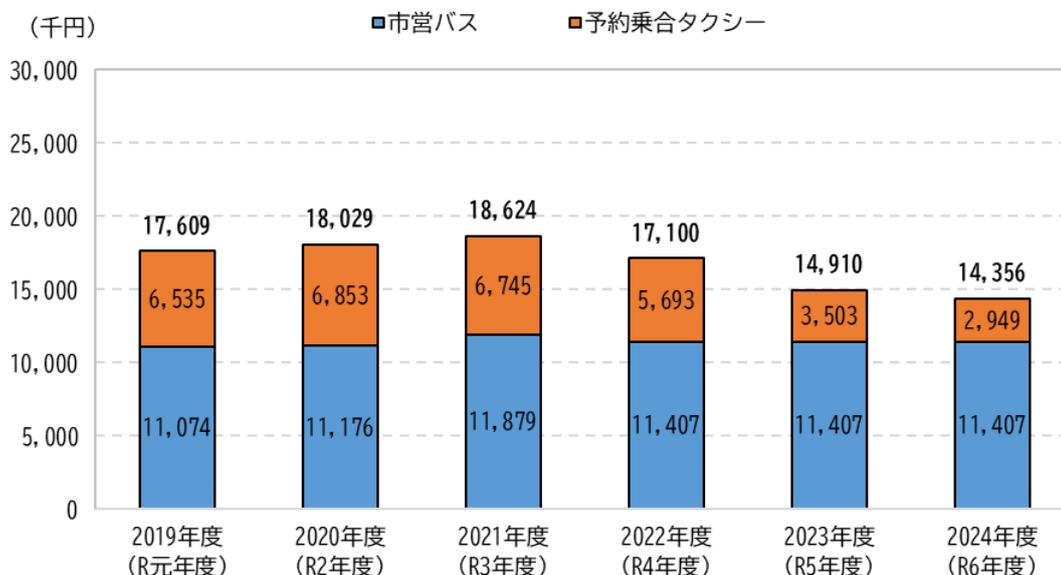
※ 路線バスは地域内を運行する全ての路線の年間利用者数を合算した値を掲載

出典:庄原市資料

図 比和地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額 (路線バスを除く)

乗合タクシーの財政負担額は利用者の減少に伴い縮小していますが、市営バスについては11,000千円台で令和元(2019)年度から横ばいです。



出典:庄原市資料

図 比和地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、一部路線のダイヤの見直し等を実施したものの、地域内の交通については利用状況に応じた見直し等には至っていない状況です。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【市営バス、予約乗合タクシーの区域運行化の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 朝夕は定時定路線運行としてスクール需要に対応する。 ● 日中に利用者が少ない路線は、予約による不定期運行や、バス停を定めずに乗降できる区域運行など、利用状況に合わせた運行形態を検討する。 【庄原方面への接続改善】 <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、市営バス、乗合タクシーの相互間の接続を考慮したダイヤを検討する。 	令和5 (2023) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス(高野線)と市営バスの接続を考慮したダイヤ見直し (市営バス森脇線 中学校前 8:59 着、絞り・小和田南線 中学校前 8:56 着⇒路線バス 比和バイパス 9:14 着に接続可)
	令和6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約によるデマンド型での運行等、利用状況に合わせた運行形態の検討
	令和7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約によるデマンド型での運行等、利用状況に合わせた運行形態の検討

(3) 地域における公共交通の課題

比和地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

郊外から比和中心部への移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者が少ない路線について、利用状況に合わせた運行形態への見直しが必要 ● 人口減少や高齢化が進行している地域の実態を踏まえて、ドアツードアニーズへの対応が必要
市外・地域外への移動需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原方面への移動需要への対応が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、比和地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては比和地域公共交通運営協議会(仮称)を設置し、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 郊外から比和中心部への移動手段を維持するため、利用者が減少傾向にある実態を踏まえ、車両の小型化を含めた運行効率化を推進する。
市外・地域外の移動需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスと地域内交通の接続改善や乗り継ぎしやすい環境の整備を含め、庄原方面への移動需要対応策を検討する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民の移動ニーズを踏まえて、ドアツードアによる対応を含めた新たな交通手段の導入(市営バスからデマンド交通への移行など)を地域とともに検討する。

(5) 比和地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考	
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度		
運営協議会の設立	→					比和地域公共交通運営協議会(仮称)	
運賃の見直し	—	—	見直し	→			
路線の見直し							
路線バス							
高野線	見直し	→				ダイヤ改正	
市営バス 小型化							
森脇線	—	—	—	—	見直し	1便あたり平均利用人数 1.2人/便、 補助金:3,885千円	
小和田北・東線	—	—	見直し	→		調整後、実施 1便あたり平均利用人数 0.0~0.8人/便、 補助金:2,410千円	
絞り・小和田南線	—	—	—	見直し	→		調整後、実施 1便あたり平均利用人数 0.3~1.4人/便、 補助金:2,681千円
予約乗合タクシー							
予約乗合タクシーの見直し			見直し	→		調整後、実施	

7. 総領地域

(1) 地域における公共交通の現状

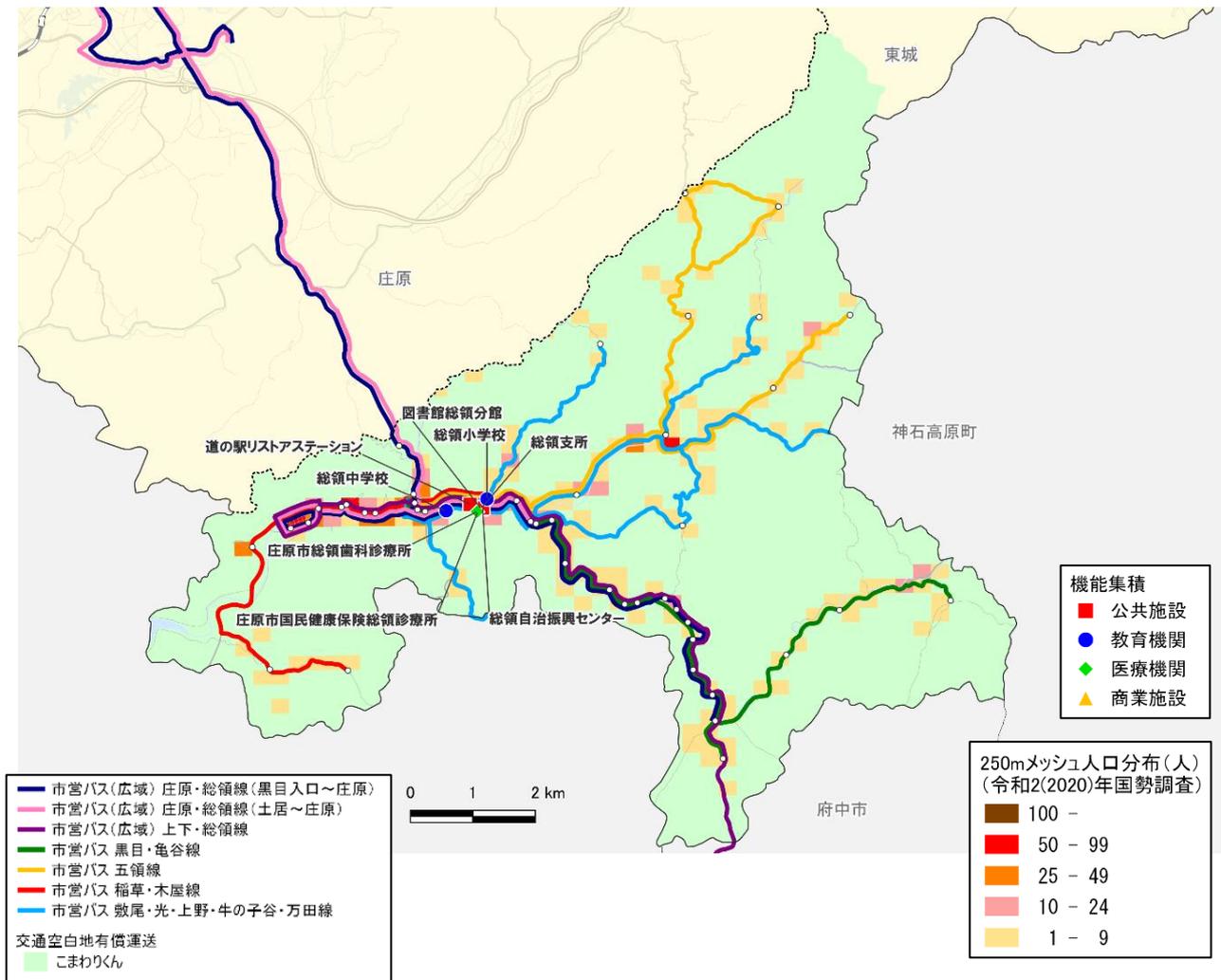
① 地域概況と公共交通の整備状況

令和7(2025)年時点では、市営バス(広域)が市中心部や府中市上下町までを繋いでおり、地域内の移動は市営バスと総領自治振興区が主体となって運行している交通空白地有償運送「こまわりくん」によってカバーしています。

表 地域の概況

面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所一本庁
70.61km ²	522世帯	1,044人	517人	14.8人/km ²	49.5%	11km

出典:令和7(2025)年9月時点 住民基本台帳



出典:令和2(2020)年度 国勢調査

図 総領地域における人口分布・施設立地・公共交通の運行状況

② 乗継拠点の状況、接続状況

総領診療所(総領健康福祉センター含む)が結節点として機能しており、周辺に支所や道の駅が集積しています。



出典:国土地理院「地理院タイル」に拠点情報を追記して掲載

図 総領地域における主な交通結節点

③ 路線の運行状況

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度	利用者数等(人/回)
市運行生活交通路線	市営バス79条(広域)	庄原・総領線	(株)里山総領	定時定路線運行	庄原～総領	毎日	3.5	4.9
		上下・総領線			総領～上下	平日	2.0	1.5
	市営バス79条(町内便)*	黒目・亀谷線			ふるさとセンター～黒目	火木金	2.0	0.6
		五領線			ふるさとセンター～五領	月火水木	2.0	0.2
		稲草・木屋線			ふるさとセンター～木屋	火金	2.0	0.2
		敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線		定時定路線運行(一部予約制)	ふるさとセンター～万田	金	2.0	0.6
交通空白地有償運送	79条	こまわりくん	(一社) 庄原市総領自治振興区	予約制区域運行	総領町内全域	平日	-	

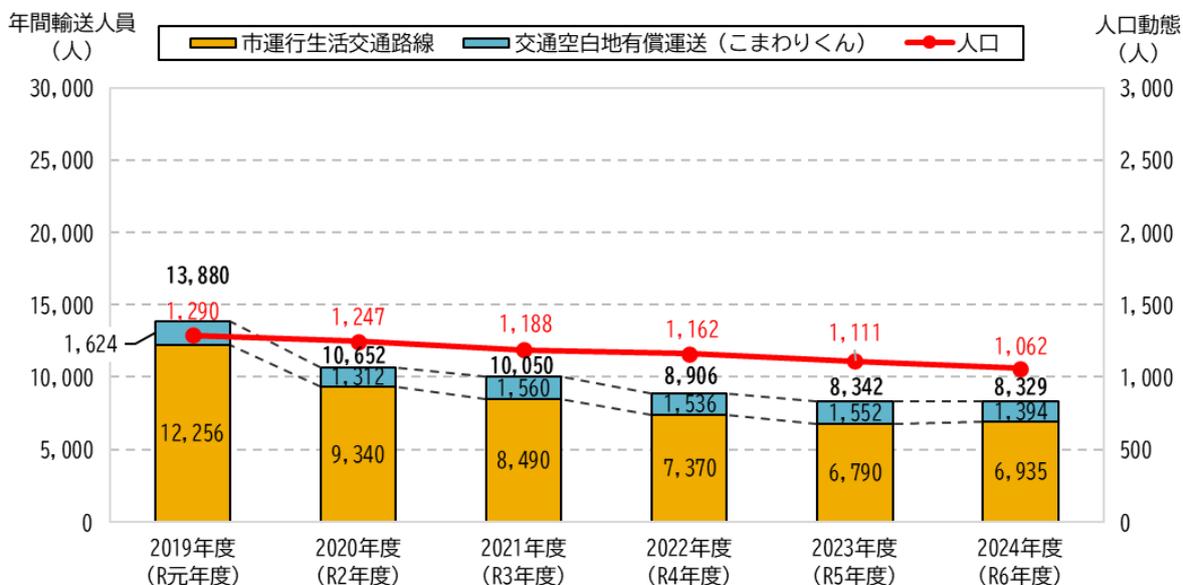
※ 運行頻度は令和7(2025)年10月1日時点、利用者数は令和5(2023)年10月～令和6(2024)年9月の年間運行実績データを記載

※ 令和8(2026)年4月より、市運行生活交通路線は庄原・総領線と上下・総領線以外の町内便を廃止し、こまわりくんは運行体制を強化(1台から2台に増車)

※ 種別の79条は道路運送法に規定する自家用有償旅客運送をいう。

④ 年間輸送人員と人口の推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響が大きい令和2(2020)年度以降も、全体的な利用者数の減少が続いています。
- こまわりくんの利用者数に令和2(2020)年度以降同水準で推移しているのに対して、市運行生活交通路線は減少傾向が続いている状況です。

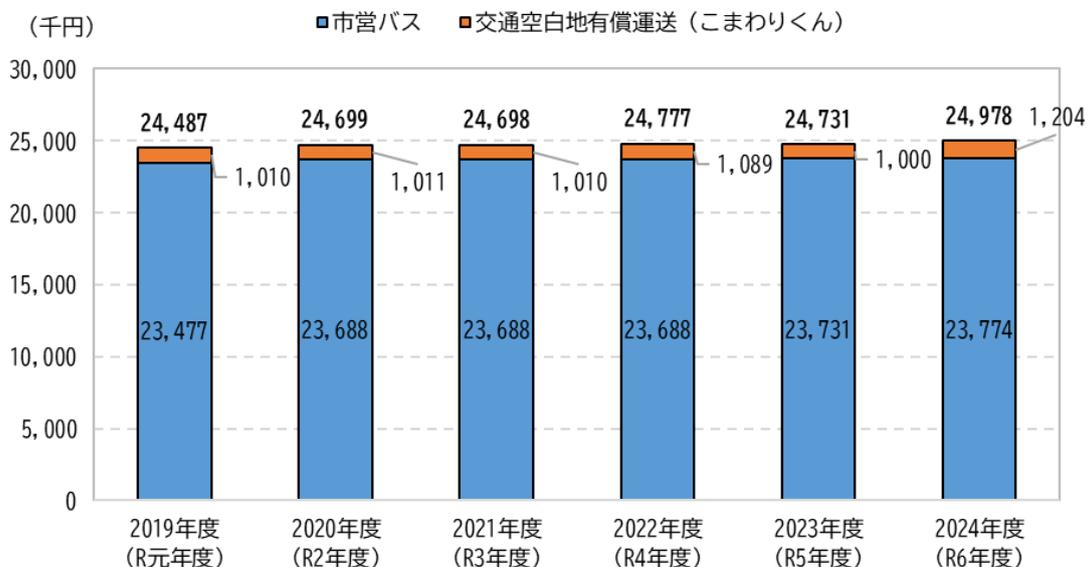


出典:庄原市資料

図 総領地域における公共交通利用者数の推移

⑤ 市生活交通に対する財政負担額 (路線バスを除く)

- 地域全体の公共交通に対する財政負担額は令和元(2019)年度から24,000千円台で推移しています。
- 令和8(2026)年度より、こまわりくんの運行体制の拡充及び市営バス(町内便)の廃止に伴い、財政負担額が年間約3,134千円低減されます。



出典:庄原市資料

図 総領地域における市生活交通の財政負担額の推移

(2) 前実施計画に掲げた取組方針と実施結果

取組方針と実施結果は次のとおりで、利用者の需要に応じ、市営バスと自家用有償運送の役割分担の見直しを行いました。

現計画に掲げた取組方針	取組の実施結果	
【市営バスと自家用有償運送の見直し検討】 <ul style="list-style-type: none"> ● 市営バス(町内便)と自家用有償運送(こまわりくん)の役割分担を検討する。 ● 利用者の需要に応じて自家用有償運送の増車を検討する。 ● 利用者の需要に応じて、市営バス(庄原総領便)の増便を検討する。 	令和5(2023)年度	—
	令和6(2024)年度	● 地域内交通の運行形態やサービスについて見直しを検討
	令和7(2025)年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和8(2026)年4月から市営バスについて、地域内を運行していた町内路線(4路線)を廃止し、庄原・総領線の午後便を増便(1年間試行)する見直し ● 令和8(2026)年4月から地域内の移動需要に対応するため、自家用有償運送運行車両を2台体制とする見直し

(3) 地域における公共交通の課題

総領地域における主な公共交通の課題は次のとおりです。

郊外から総領中心部への移動手段の確保	● 人口減少や高齢化が進行している地域の実態を踏まえて、ドアツードアニーズへの対応が必要
市外・地域外への移動需要への対応	● 庄原方面への移動需要への対応が必要

(4) 取組方針

これまでの取組における実施状況や公共交通の課題を踏まえて、総領地域における各交通モードの取組方針を次のように設定します。

また、取組の推進にあたっては総領地域公共交通運営協議会を通して、具体的な取組内容の検討や実施に向けた調整等を行います。

市営バス(地域生活バス)	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄原総領線の午後便増便について、令和8(2026)年年度試行を検証し、ダイヤの見直しを行う。 ● キャッシュレス決済の推進や定期券の導入を検討する。 ● 交通結節点のあり方を検討する。
自家用有償運送(こまわりくん)	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和8(2026)年度からの自家用有償運送2台体制を検証し、最適な運行体制を検討する。 ● 自家用有償運送の利便性向上を図るため、なみか・ほろかカードによるキャッシュレス決済を導入する。

(5) 総領地域ロードマップ

取組・見直し対象路線 (市運行生活交通路線)	実施スケジュール					備考
	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度	
運営協議会の運営	→					総領地域公共交通運営協議会(仮称)
運賃の見直し	—	—	見直し	→		
市営バス						
庄原・総領線	試行実施・ 検証				→	<ul style="list-style-type: none"> 令和 8 年度より、広域路線の午後便の増便を試行実施 キャッシュレスの推進 定期券の検討
上下・総領線				見直し	→	1便あたり平均利用人数 1.5 人/便、補助金:4,432 千円
自家用有償運送(こまわりくん)の運行体制強化	2台体制の 検証 キャッシュ レス導入				→	令和 8 年度より地域生活バスの見直しに合わせて導入車両を増やすことで体制を強化

【参考】第2期庄原市地域公共交通計画の評価指標・目標値（KPI）の一覧

目指す姿	評価指標		検証方法	現状値 令和7 (2025)年度	目標値 令和12 (2030)年度	検証時期
1	指標1	交通手段がないために外出できなかったことが「よくある」「たまにある」と答えた人の割合	市民アンケート調査	10.6%	8.5%以下	令和12 (2030)年度
2	指標2	広域幹線軸及び市内幹線軸に位置付けた路線の利用者数	実績より把握	214,621人 ※令和6(2024)年度実績	215,000人	毎年度
	指標3	運転免許証を持っていない人の趣味・娯楽・習い事などの外出頻度	市民アンケート調査	20.8%が週1日以上 の頻度で外出	30%以上が週1日以上 の頻度で外出	令和12 (2030)年度
3	指標4	平均乗車人数が2.0人未満の市運行生活路線	実績より把握	47系統	16系統以下	毎年度
	指標5	地域公共交通の見直し及び新たな交通モードの導入地域	実績より把握	1地域 (総領)	年1地域以上	毎年度
	指標6	区域運行サービスの導入地区数	実績より把握	93地区	年1地区以上	毎年度
4	指標7	休日に公共交通を使って移動する高校生の割合	高校生へのアンケート調査	33.1%	40%以上	令和12 (2030)年度
5	指標8	市外への通勤・通学・通院における公共交通利用率	市民アンケート調査	【通勤・通学】 5.8% 【通院】 11.4%	【通勤・通学】 10%以上 【通院】 20%以上	令和12 (2030)年度
6	指標9	公共交通の維持・確保にかかる市の財政支出額	実績より把握	299,841千円 ※令和6(2024)年度実績	260,000千円以下	毎年度
	指標10	路線バス・市運行生活交通路線の収支率(経常収益/経常費用)	運行実績より把握	実績値	収支率の改善	毎年度
	指標11	地域別公共交通運営協議会の設立件数	実績より把握	1件 (総領)	毎年度1件以上 (計7件)	毎年度