

第2期
庄原市地域公共交通計画

令和8（2026）年3月
庄原市

目次（もくじ）

第1章 地域公共交通計画の概要	1
1. 背景と目的	1
2. 対象の区域	1
3. 計画期間	1
4. 計画の位置づけ及び国・広島県の動向	2
5. 上位計画におけるまちづくりの方向性(概要)	3
6. 計画の策定体制	5
7. 計画策定における検討経緯	5
第2章 地域公共交通の現状把握	8
1. 地域公共交通の現状	8
2. 地域公共交通に対する取組状況	23
第3章 地域公共交通の目指す姿	30
1. 地域公共交通の問題点と課題	30
2. 地域公共交通の目指す姿	32
3. 庄原市が目指す公共交通ネットワーク	36
4. 地域公共交通の見直しに関する方針	40
5. 地域公共交通の課題と課題解決の方向性、目指す姿を実現するための戦略	42
第4章 戦略と事業	44
1. 戦略・事業を推進する上での基本的な考え方	44
2. 戦略・事業の内容	46
第5章 計画の評価・検証と推進の方法	61
1. 評価指標・目標	61
2. 計画の推進体制	66
3. 計画の推進スケジュール	67

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 背景と目的

平成17(2005)年に1市6町が合併して誕生した庄原市(以下、「本市」という)は、広大な市域面積を有し、地域ごとに、地形や人口の状況、中心地の都市機能や生活拠点機能の規模、交通資源等が大きく異なっています。

そのような中、本市は『地域公共交通は地域の基本的な社会基盤である』との視点から、地域や利用者の特性に応じた生活交通ネットワークの形成に加え、持続可能性のある地域旅客運送サービス※の提供を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19(2007)年法律第59号。以下、「地域交通法」という。)に基づく地域公共交通計画を令和3(2021)年5月に策定し、地域公共交通の見直しやデジタル技術を活用したデマンド交通サービスの導入等、地域の実情に応じた新たな交通サービスの導入を進めてきました。

しかしながら、本市は自家用車の利用割合が高い地域であることに加えて、人口減少と少子化の進展により公共交通の利用者は減少傾向にあるほか、運転手不足や運転手の高齢化といった供給側の課題も深刻化するなど、地域公共交通における課題は多岐にわたってきています。

また、高齢化などによる運転免許返納者の移動手段の確保も重要な課題となっており、移動手段がないことは、通勤・通学、通院、買い物といった日常生活に支障をきたすだけでなく、社会とのつながりの希薄化や生活の質(QOL)の低下を招く要因となり得ます。

国においては、令和5(2023)年に地域交通法の改正を行い、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性、持続可能性及び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＝「リ・デザイン」することが必要であるとしています。

本市では各地域や交通事業者・各種団体が公共交通の様々な取組を実施しており、こうした状況を踏まえ、地域公共交通会議内にワーキング会議を設置し、公共交通の問題、今後5年間の公共交通の役割やあるべき姿を5回にわたり議論してきました。

こうした関係者の議論の内容を踏まえ、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、本市における地域公共交通のマスタープランとなる第2期庄原市地域公共交通計画(以下、「本計画」という。)を策定することとしました。

※地域旅客運送サービス

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

2. 対象の区域

庄原市全域

3. 計画期間

令和8(2026)年度から令和12(2030)年度の5年間

4. 計画の位置づけ及び国・広島県の動向

(1) 計画の位置づけ

本計画は、「第3期庄原市長期総合計画」を上位計画とし、地域交通法に即した法定計画とします。また、広島県地域公共交通ビジョン(令和6(2024)年3月策定)と連携を図ります。

また、「庄原市都市計画マスタープラン」等の都市計画まちづくりや土地利用等の関連する計画と整合を図り、福祉や観光等の施策とも連携します。

なお、上位計画の変更や見直しが生じた場合等は、必要に応じて本計画を更新・改定することとします。

(2) 国の動向

国土交通省は、地域公共交通が人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、ライフスタイルの変化によって大変厳しい状況に置かれるとして、地域交通法を改正し地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性、生産性及び持続可能性が高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めています。

また、「交通空白」の解消に向けて対応していくため、国土交通省は令和6(2024)年7月に「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに「交通空白」の解消に向けた取組を進めています。

(3) 広島県の動向

広島県は、令和6(2024)年3月に広島県地域公共交通ビジョンを策定し、目指す姿を「県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める社会基盤としての地域公共交通の実現」と定め、4つの基本方針のもと(①拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実、②暮らしを支える生活交通の確保、③交通事業者等の経営力強化④地域公共交通を通じた社会課題の解決)、取組を進めています。

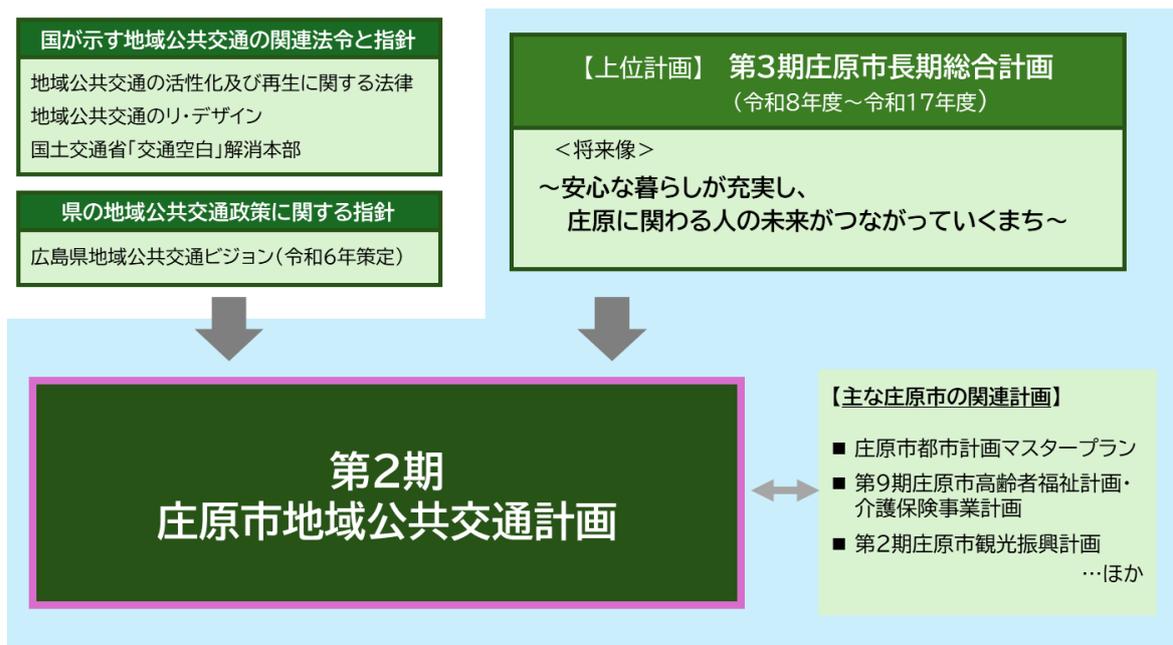


図 1 計画の位置づけ

5. 上位計画におけるまちづくりの方向性（概要）

(1) 第3期庄原市長期総合計画(令和8(2026)年度～令和17(2035)年度)

本市のまちづくりの上位計画である第3期庄原市長期総合計画(令和8(2026)年3月策定)では、庄原市に暮らす全ての人々が安心な暮らしに満たされ、庄原市と関わりをもつ多くの人も庄原市の魅力を感じ、将来の可能性を育み、展望をかける“まち”にしたいという願いから、「安心な暮らしが充実し、庄原に関わる人の未来がつながっていくまち」を将来像に掲げています。

地域公共交通に関しては、「安心な暮らしの充実」を目指す施策として「生活交通の充実」が掲げられており、JR芸備線・木次線の維持存続に向けた利用促進とあわせ、各関係者と共創し、公共ライドシェアや自家用有償旅客運送など、新たなモビリティによる実装の検討を進めるとともに、市内の公共交通の幹線・支線の連携や運行事業者への支援、移動の利便性の向上に取り組むとしています。

将来像	柱	施策領域	施策
安心な暮らしが充実し、庄原に関わる人の未来がつながっていくまち	安心な暮らしの充実	子ども・子育て	子育て支援の充実
			母子保健の推進
			子どもの権利保護
		福祉・介護	高齢者の自立支援
			障害者の自立支援
			地域福祉の向上
		ウェルネス	健康づくりの推進
			生きがいづくりの促進
			医療の充実
		生活基盤	生活交通の充実
			インフラ機能の充実
			コンパクトなまちづくり
		地域経済	生業と里山環境の維持
	域内経済循環の促進		
	防犯・防災・減災	犯罪・事故からの安全確保	
		災害からの安全確保	
	自治・協働の推進		
	ダイバーシティ・インクルージョン	人権尊重社会の実現	
		男女共同参画社会の実現	
		多文化共生社会の実現	
	将来に希望が広がっていくまち	農林業	農業の振興
			林業の振興
		商工業	工業の振興
			商業の振興
		観光の振興	
		産学官連携	産業の成長戦略の推進 イノベーションの促進
	人口減少への適応	移住・定住の促進	
		関係人口の創出	
		都市機能の再編・充実	
	将来を担う人的資源の育成 市民の期待に応え、	次世代教育	幼児教育の推進
義務教育の充実			
高等学校・大学との連携・支援			
家庭・地域の教育力の向上			
ふるさとへの愛着を育む学びの充実			
リカレント教育の推進			
グローバル人材の活躍			
ふるさと愛・誇り	シティプロモーションの推進		
	芸術・文化・スポーツで活躍する人材育成		
	歴史・伝統文化の継承		
行政経営の刷新	行財政運営	行財政運営の強靱化	
		社会保障制度の適正運営	
		魅力向上に資する施設の適正管理	

図2 第3期庄原市長期総合計画の施策体系

(2) 庄原市都市計画マスタープラン(令和5(2023)年度～令和14(2022)年度)

都市計画マスタープランでは、日常生活における住民の身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図るため、交通結節点の整備を掲げており、各地域の交通拠点の考え方については本計画と都市計画マスタープランで整合を図ることとします。



図3 庄原市の将来都市構造

【第2期庄原市長期総合計画】に掲げる【基本理念】と【将来像】の表現への寄与

目標1 みんなが快適に暮らし、生活環境の充実したにぎわいと活力のあるコンパクトな都市づくり

目指すべき姿

- 人口減少、少子高齢化に対応した誰もが暮らしやすいまち
- 都市機能の集約・高密度化などにより、コンパクトで利便性の高いまち
- 新技術の導入や転換による、利便性の高い公共交通ネットワークや情報ネットワークでつながる一体的なまち
- 自家用車に依存しない市民が出会い交流できる居心地の良い歩きたくなるまち

目標2 里山の地域資源や魅力を生かした、持続可能な都市づくり

目指すべき姿

- 自然環境との共生に配慮した土地の利用による住みやすいまち
- 環境に配慮した脱炭素社会のまち
- 周辺の住環境等と調和し地域の個性と魅力を生かしたまち
- 都市施設や公共施設の維持ができるコンパクトなまち

目標3 人が生活しやすく、災害等への備えが充実し、住み慣れた地域で安心・安全に暮らせる都市づくり

目指すべき姿

- 市民生活を支える機能の適切な誘導と集積による生活利便性の高いまち
- 空き家や空き地等の利活用による生活環境の充実や地域活性化につながるまち
- バリアフリーなどに配慮した道路環境などが充実した誰もが住みやすいまち
- 防災・減災に向けた多様な対策がとれた安心・安全に暮らせるまち

目標4 地域に愛着を持ち、多様な人材が共に活躍できる市民主体の都市づくり

目指すべき姿

- 多様なプレイヤーが活躍し、市民・地域主体のまちづくりを推進する協働のまち

図4 庄原市における都市づくりの目標と目指すべき姿 (令和5(2023)年3月)

6. 計画の策定体制

本計画は、地域交通法に基づく法定協議会に位置づける庄原市地域公共交通会議及びその下部組織である地域公共交通会議ワーキング会議(以下、「ワーキング会議」という。)での検討・協議を行い、市において決定するものです。

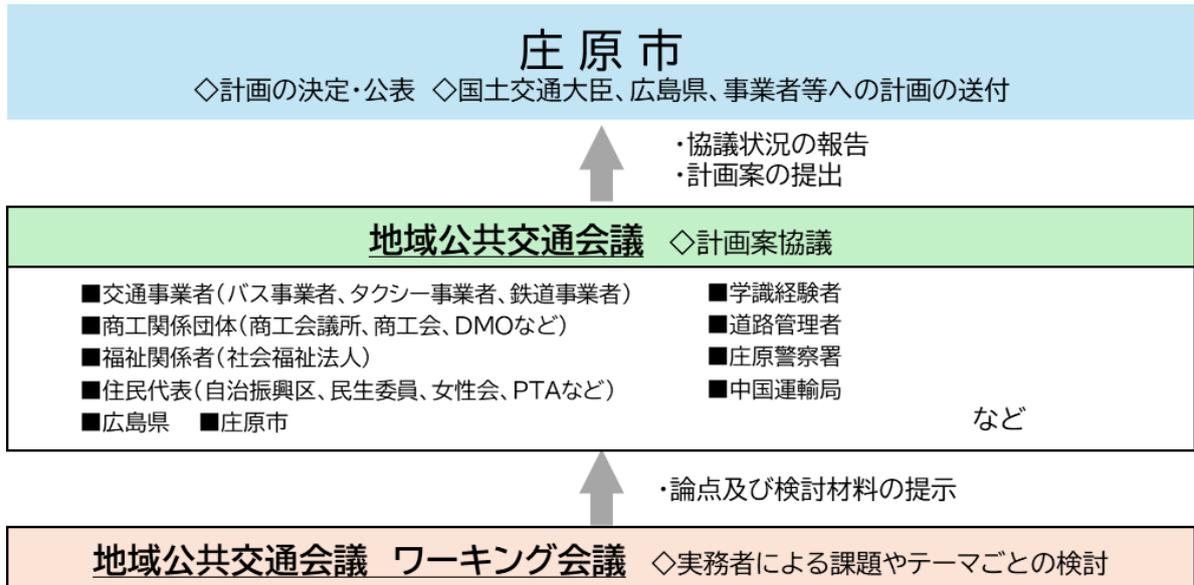


図 5 本計画策定体制

7. 計画策定における検討経緯

(1) 実施した主な調査

① 市民アンケート調査

調査目的	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
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、各地域の乗継拠点に必要な機能 ● 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 高校生アンケート調査

調査目的	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	市内の高等学校(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	各県立高等学校に、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(回収率 84.7%)

③ 交通事業者へのヒアリング調査

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、事業運営に関わる問題点や地域の公共交通維持に関する必要な視点等を把握しました。

④ 地域ヒアリング調査

令和7(2025)年8月中旬から11月中旬にかけて、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(公共交通の現状と課題、望ましい公共交通の姿等)を説明したうえで、本計画の策定に向けた地域における公共交通の課題等に対するヒアリングを行いました。

(2) ワーキング会議での検討内容・経緯

ワーキング会議では、本計画の将来像や基本方針(譲れない軸・基準)を決定するための材料を得るため、公共交通の課題や役割(交通でできること)に対してのアイデア・意見を出し合い、「公共交通を使って実現したいまち・暮らし」のイメージを共有するなかで、目指す姿や戦略等を具体化しました。

回数	開催日	テーマ・内容	実施結果
第1回	令和7 (2025)年 7月30日	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内での取組事例紹介 ● 公共交通の現状と課題 ● 公共交通の可能性 ● 公共交通によって実現したいこと 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を取り巻く問題点・課題に対して共通認識を図った ● 公共交通の可能性と、公共交通によって実現したいことについて、参加者の立場や関わりのある地域によって異なる様々な意見を得た
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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「公共交通の役割」と「望ましい公共交通の姿」を明確化し、共通認識を図った ● 戦略を考える上での視点や、施策・事業(案)を検討するにあたってのキーワードを把握した
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) ● 戦略・施策に取り組むにあたっての課題、解決すべきこと 	<ul style="list-style-type: none"> ● 戦略や施策・事業(案)に対する新たな視点や、追加すべき事項について意見交換を行った ● 住民アンケート調査において検証する仮説(ドアツードア型の地域内交通の拡大、乗継拠点の機能向上、乗り放題フリーパスの導入、住民が担い手となる移動サービスの導入等)を設定した
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を紹介 ● 計画骨子についての意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域交通計画骨子に示された地域公共交通の目指す姿や施策・事業内容について意見交換を行った ● 意見を踏まえて、再度戦略に紐づく事業の内容を検討した
第5回	令和8 (2026)年 1月16日	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画の評価指標 ● 計画素案 	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画の評価指標について意見交換を行った ● 計画素案について意見交換を行った ● 意見を踏まえて、再度、評価指標及び素案の内容を検討した

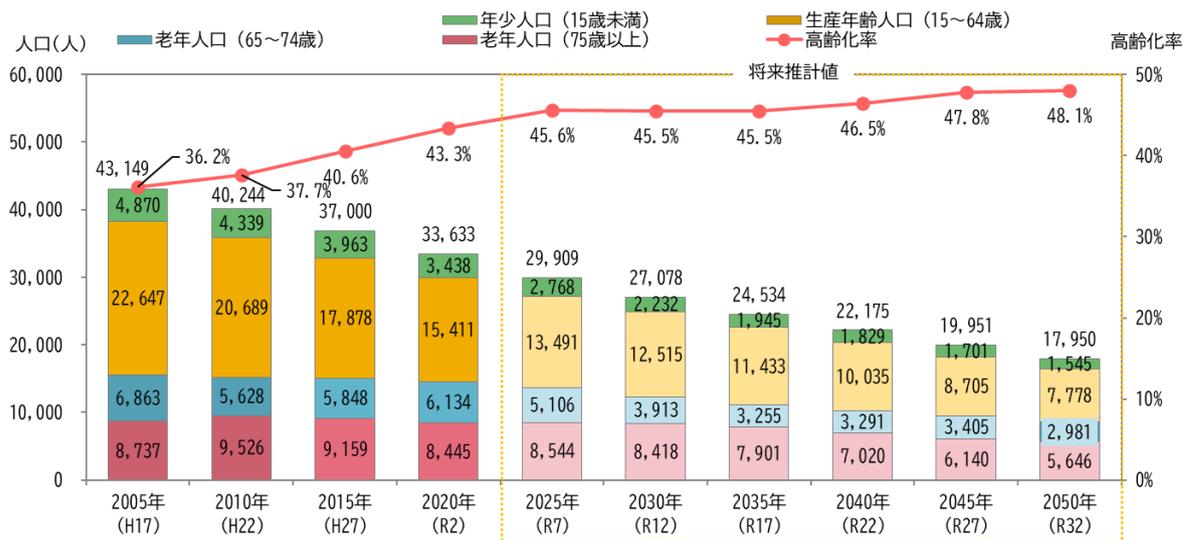
第2章 地域公共交通の現状把握

1. 地域公共交通の現状

(1) 地域の概況（基礎情報）

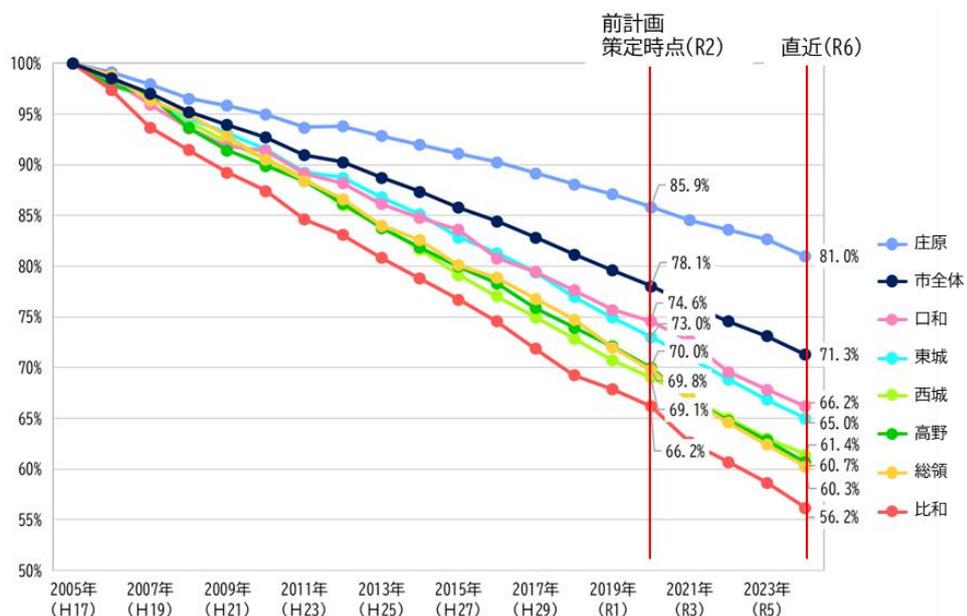
① 人口と高齢化率の推移

- 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 6 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 7 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 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

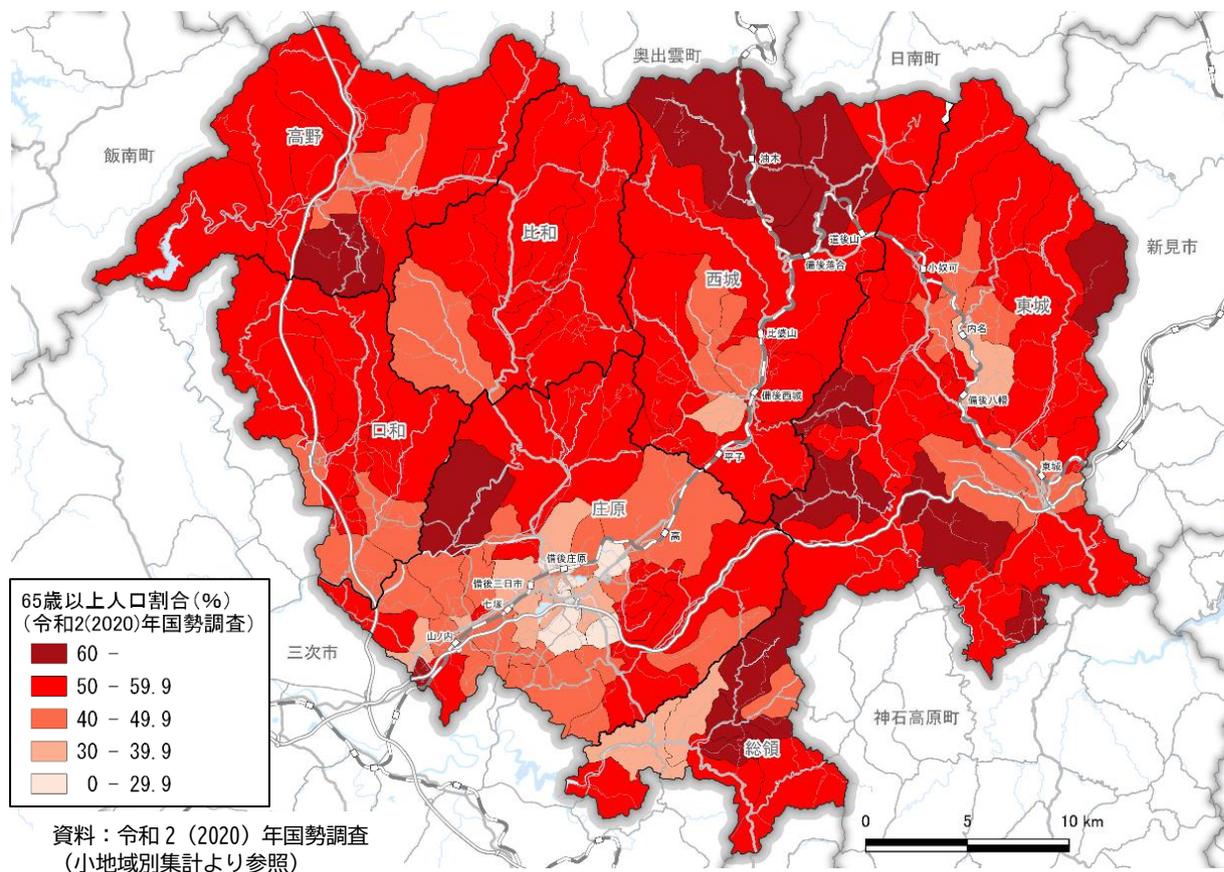


図 8 小地域別の高齢化率（65歳以上人口の割合）

③ 公共交通の目的地となる施設・拠点の立地状況

- 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。

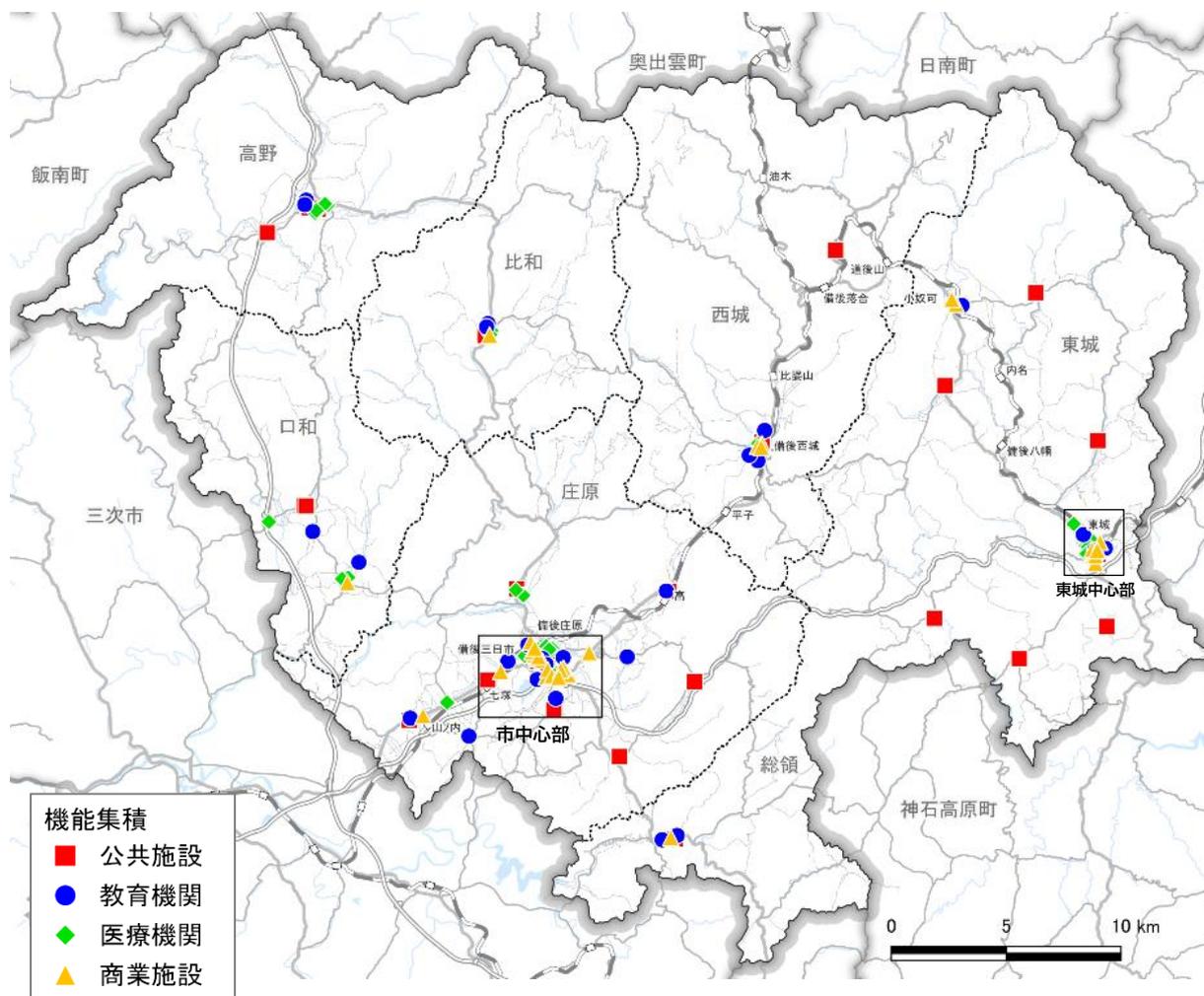


図 9 公共施設・教育機関・医療機関・商業施設の立地状況



図 10 市中心部における公共施設・教育機関・医療機関・商業施設の立地状況



図 11 東城中心部における公共施設・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、広島市などへ一定の移動があります。
- 一方、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。

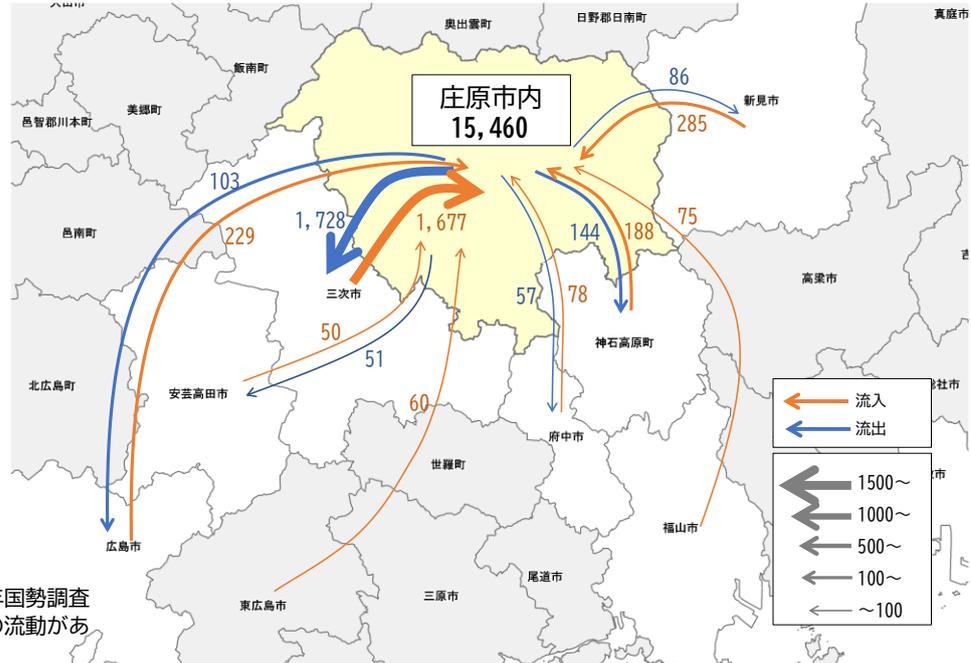
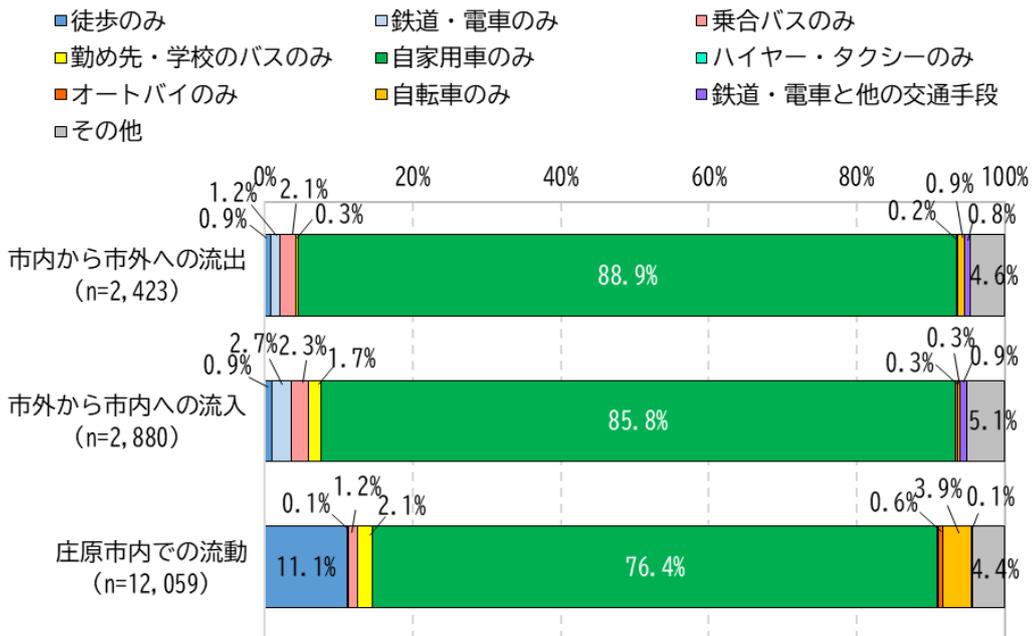


図 12 通勤・通学による人口流動（15歳以上）



資料：令和2（2020）年国勢調査

図 13 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の移動が分散している傾向が見られます。

表1 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	甘日市市	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				

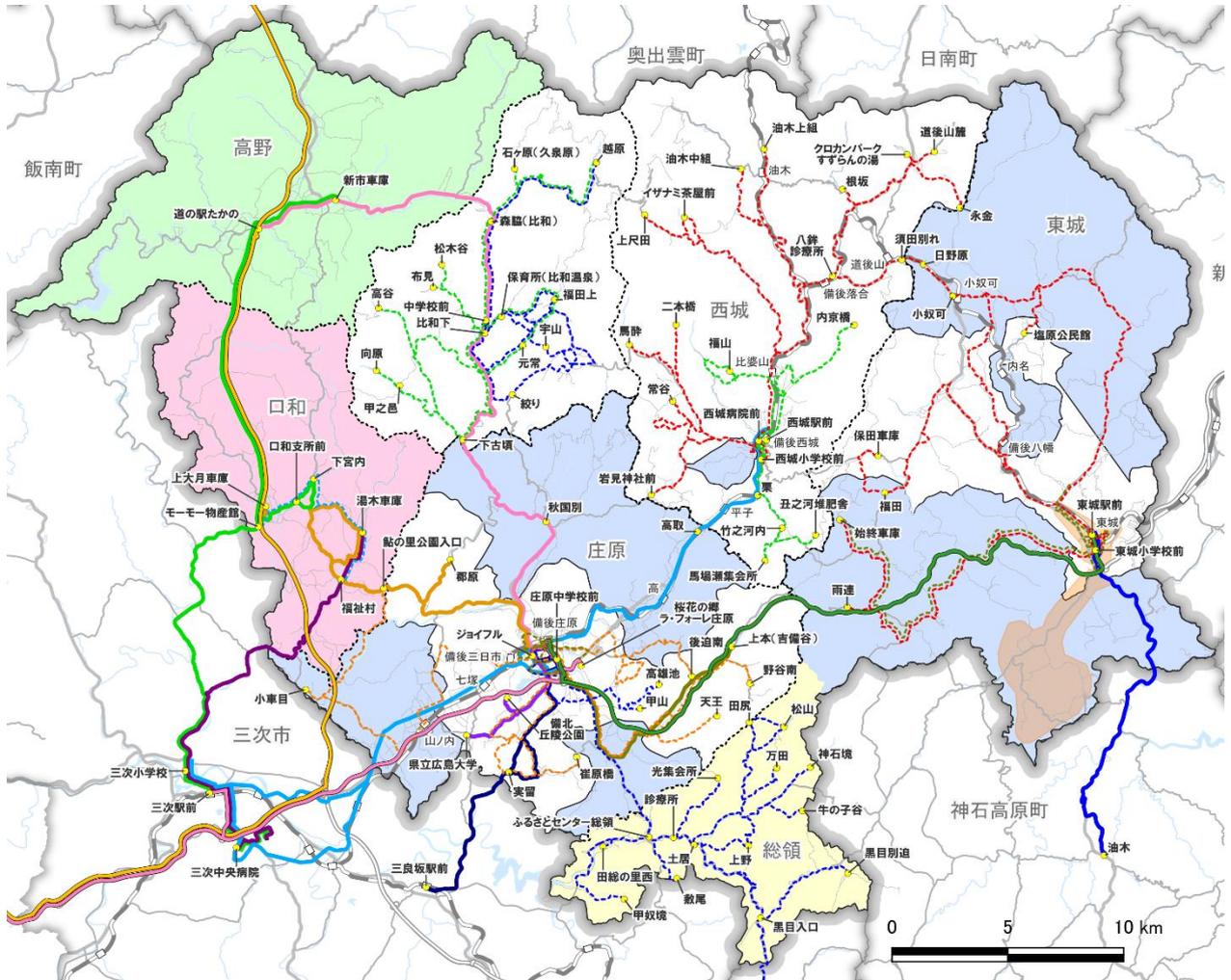
資料：広島県モビリティデータ連携基盤

- ※ 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

(2) 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。(詳細は次頁参照)
- 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 16 庄原市全体の公共交通（令和 7（2025）年 4 月時点）

表 2 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 庄原市立小・中学校スクールバス

- 各地域で、小中学校の統廃合等を理由に、スクールバスやスクールタクシーを運行しています。
- 令和7(2025)年度では、小学校は11校42路線、中学校では6校19路線を運行し、児童生徒の通学手段を確保しています。

表3 スクールバス・タクシーの運行状況(その1)

地域	対象学校	形態	路線	車両		R7年度 利用者見込	
				種別	定員等		
庄原	庄原小学校 山内小学校 高小学校 板橋小学校	スクールバス	田川線	バス	29	15	
			川北線	バス	47	21	
			水後線	タクシー	5	3	
			高南線	バス	15	9	
			峰田線	バス	15	10	
			本村線	バス	29	19	
			上谷線			-	
	実留線	タクシー	5	3			
	板橋小学校・庄原中学校(高門)	スクールバス(生活バス)	高門線	バス	13	2	
西城	西城小学校	スクールバス	三坂～西城小学校*	バス	14	7	
	西城中学校		八島大佐～西城小学校	バス	29	0	
	西城小学校	みなしスクールバス※ (生活交通)	油木線	バス	27	18	
	西城中学校		油木線	バス	27	4	
	西城小学校		上尺田線	バス	14	1	
	西城中学校		上尺田線	バス	14	2	
	西城小学校		馬酔線(予約バス)	バス	13	1	
	西城中学校		馬酔線(予約バス)	バス	13	2	
	西城小学校		大戸本谷線	バス	27	2	
	西城中学校		大戸本谷線	バス	27	1	
	西城小学校		道後山線	バス	14	2	
	西城中学校		道後山線	バス	14	0	
	西城小学校		西城小学校下校 (油木方面特別下校)	バス	13	2	
	西城中学校		西城小学校下校 (油木方面特別下校)	バス	13	0	
		西城小学校	スクールタクシー	熊野(下校)平日	タクシー		1
	熊野(下校)土日祝			タクシー		2	
	熊野(下校)12月～2月平日			タクシー			
	熊野(下校)12月～2月土日祝			タクシー			
	中迫・大屋(下校)			タクシー		3	
中迫・大屋(下校)土日祝	タクシー						
中野本郷(登校)					-		
その他(随時)・(山家下校)					-		
	西城小学校		山家(下校)			-	
	西城中学校		山家(下校)12月～2月			-	
東城	東城小学校	スクールバス	帝釈始終・未渡・戸宇	バス	25	13	
			川鳥・森	バス	27	10	
			竹森・粟田	バス	24	12	
	小奴可小学校	スクールタクシー	千鳥・小串	タクシー	10	-	
			内堀・塩原	タクシー	5	-	
			粟田	タクシー	10	-	
			三坂	タクシー	10	-	
			新免・久代(為重)	タクシー	5	-	
			久代(宮原)	タクシー	5	-	
			田黒	タクシー	10	-	
帝釈宇山	タクシー	5	-				
東城小学校	スクールタクシー	帝釈宇山	タクシー	5	-		
		田黒	タクシー	10	-		
		久代(宮原)	タクシー	5	-		
		新免・久代(為重)	タクシー	5	-		
		三坂	タクシー	10	-		
		粟田	タクシー	10	-		
		内堀・塩原	タクシー	5	-		
千鳥・小串	タクシー	10	-				
口和	口和小学校 口和中学校 口和小学校 口和小学校 口和中学校 口和中学校	スクールバス	宮内	乗用車	10	-	
			宮内	乗用車	10	-	
			大月・向泉線	バス	29	12	
			竹地谷	バス	14	2	
			竹地谷	バス	14	2	
			金田(冬季11～3月)	乗用車	10	-	
	口和小(下校タクシー)	スクールタクシー	日課変更等で路線バスが利用できない下校時	タクシー	10	-	

*小学校・中学校 同乗 ☆保育所・小学校・中学校 同乗

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

表 4 スクールバス・タクシーの運行状況（その2）

地域	対象学校	形態	路線	車両		R7年度
				種別	定員等	利用者見込
高野	高野小学校	スクールバス	湯川線*	バス	29	9
	高野中学校					1
	高野小学校		和南原線*	バス	29	3
	高野中学校					0
	高野小学校		高暮線*	バス	29	7
	高野中学校					0
	高野小学校		奥門田線*	バス	14	4
	高野中学校					0
比和	比和小学校	スクールバス	森脇～布見線	バス	15	7
			三河内線	バス	15	6
			古頃線	バス	15	11
	比和中学校	みなしスクールバス※ (生活交通)	森脇線	バス	13	4
	比和小学校		元常・福田線*	バス	29	0
	比和中学校					1
	比和中学校		小和田北・東線	バス	29	0
	比和中学校		絞り・小和田南	バス	29	0
総領	総領小学校	スクールバス	黒目・亀谷☆	バス	29	8
	総領保育所					1
	総領中学校					1
	総領小学校		五領☆	バス	29	5
	総領保育所					0
	総領中学校					0
	総領小学校		木屋・田総☆	バス	29	5
	総領保育所					0
総領中学校	1					

*小学校・中学校 同乗 ☆保育所・小学校・中学校 同乗

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

③ 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

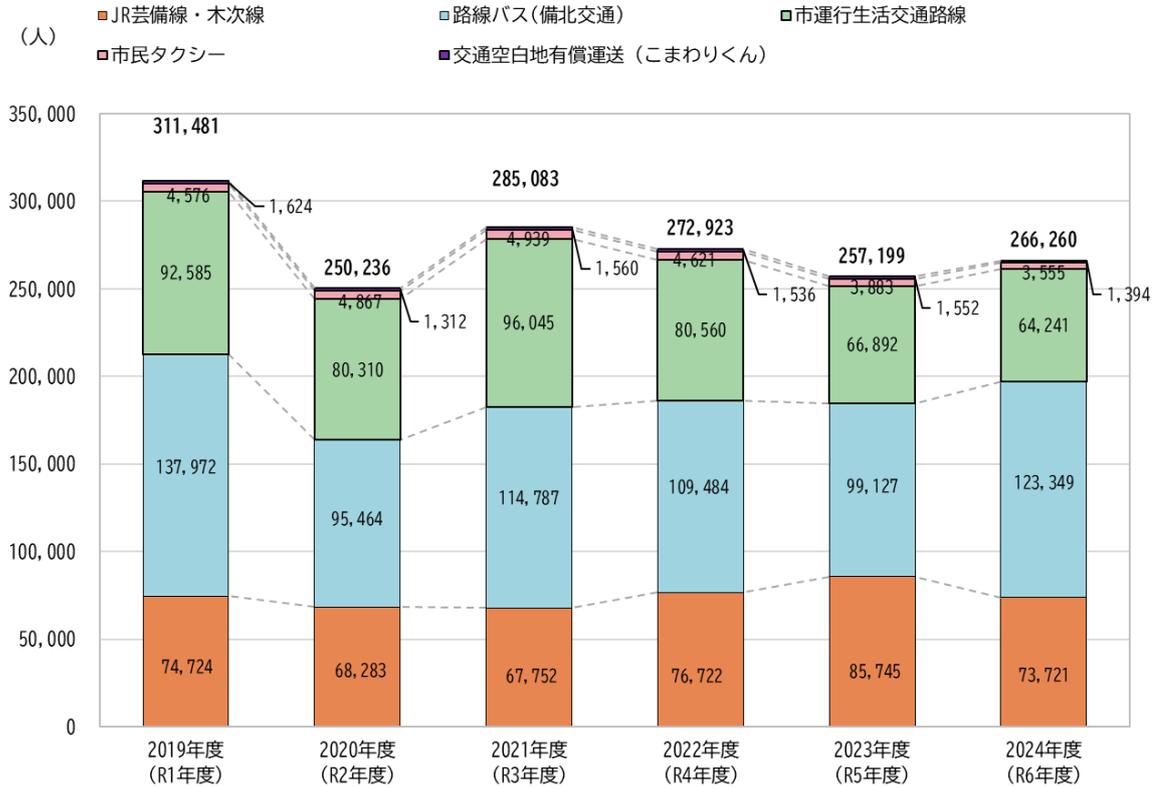


図 17 公共交通の利用者数の推移

④ 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、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。

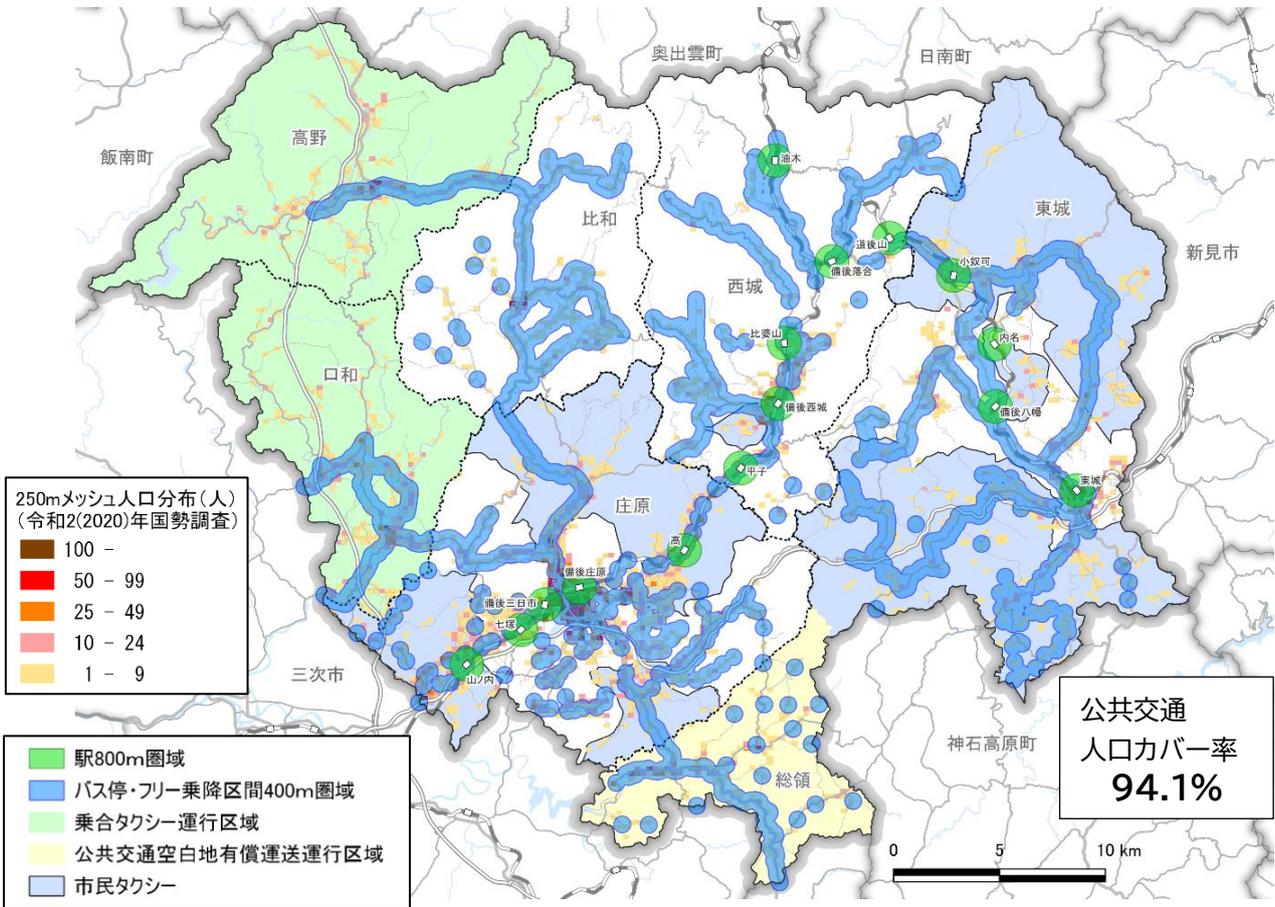


図 18 公共交通による人口カバー状況

資料：令和 2（2020）年国勢調査
（250mメッシュ人口より参照）

表 5 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）

(3) 公共交通のニーズに対する事項（各種アンケート調査結果より）

各種アンケート調査及び地域ヒアリングを集計・整理した結果、次のニーズや実態が判明するとともに、地域公共交通の利用・改善意向を把握することができました。

市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">● 車の運転をできるだけ長く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・バス停が遠いなどの課題も存在。● 理想のサービス水準について、目的によって時間帯は大きく異なり、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。
高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">● 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。
地域ヒアリング	<ul style="list-style-type: none">● 地域拠点に関する意見では、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、庄原・西城地域では、JR 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となっている。● 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や実現したいこと、目指す姿(後述)は整合していた。

(4) 公共交通の維持・確保及び安定供給に関わる事項

① 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

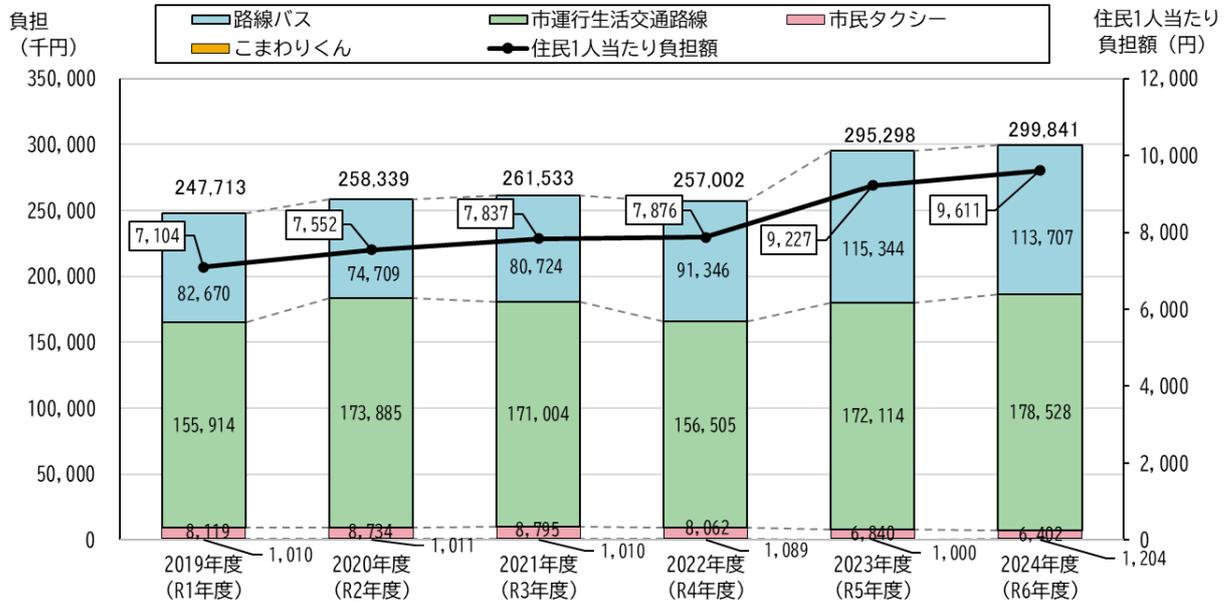


図 19 公共交通に関わる財政負担額の推移

② 交通事業者の状況

交通事業者へのヒアリング調査を通じて把握した公共交通の安定供給や維持確保に関する状況・意見は次のとおりです。

交通事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、車両更新の資金確保も困難。 ● 定時定路線は個々の高齢者の生活時間に合わせて運行することが難しいうえ、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挙げられた。 ● スクールバスの活用、市民タクシー制度の拡充、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。 ● 高校生向け定額制運賃(サブスク)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. 地域公共交通に対する取組状況

(1) 地域公共交通計画（前計画）の概要

令和3(2021)年5月に策定(令和6(2024)年5月一部改定)した前計画では、地域公共交通に関わる多様な主体が連携・協働して課題を共有化し、役割を分担しながら「地域の交通を守り育てる」取組を推進することを目的に、4つの基本目標に沿った施策を推進しました。

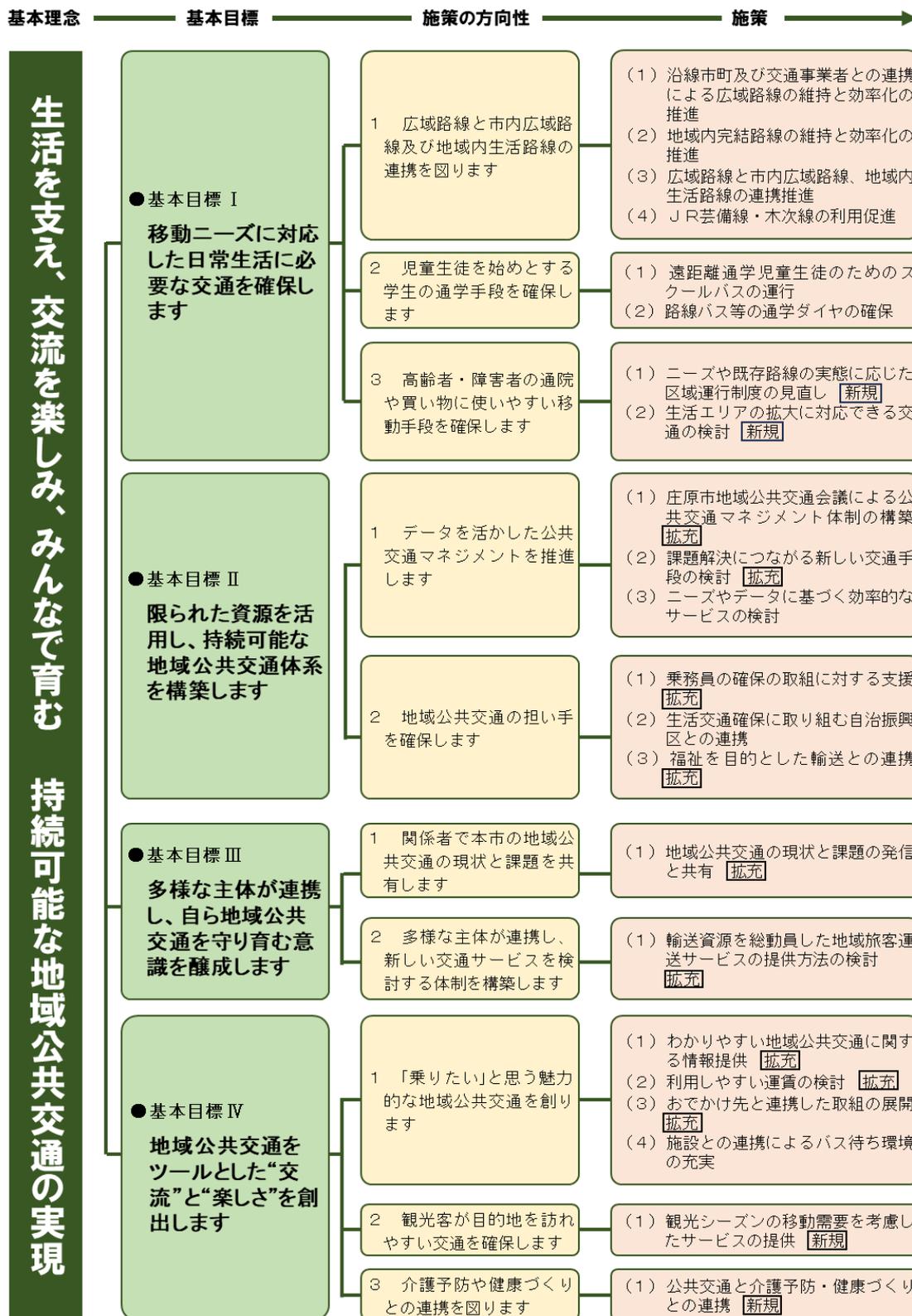


図 20 庄原市地域公共交通計画（前計画）の施策体系

⑤ 民間路線バス事業者による生徒を対象とした利用促進

- 学生向けのキャンペーン・割引施策、利用促進を推進しており、学生がお得に利用できる高速バスの定期券や、夏休み期間限定の乗り放題パス等を実施しています。
- 芸備線と高速バスの乗車券がセットになった割引乗車券(コンビパス)や、備北交通及び JR の定期券利用者が短い区間でお得に利用できるサブスクサービス(ちょこっとパス)等、鉄道と連携した利用促進も進めています。

図 27 学割得々パス、夏休み子ども乗り放題パス、学生応援パス

⑥ 高校生を対象にした利便性の確保

- 西城地域廃止代替等バス「油木線」では、令和 5(2023)年 4 月から路線を延長し、JR 通学定期を所持又は路線バスを利用して通学する西城紫水高校の生徒を対象に西城駅前—西城紫水高校間の乗り放題乗車券を設定することで、利便性の向上、JR 定期の購入促進や利用促進を図っています。
- 路線バスの三城線では、令和 7(2025)年 4 月から三次方面への夕方便を庄原格致高校へ経由する経路変更を行い、高校生の利便性の向上を図っています。

⑦ 自治振興区が運行主体となった市民タクシーの取組

- 本市では、平成 22(2010)年から自治振興区が運行主体となった市民タクシーを、バス路線から離れた地区を対象に利用者の利便性向上と運行の効率化を目的に運行し、通院や買い物など生活交通に欠かせない交通手段として定着しています。

⑧ 芸備線・木次線の利用促進に関する取組

- 本市は、芸備線・木次線を通学や通院をはじめとする日常利用や観光などによる地域活性化を図るうえで、重要な交通インフラに位置付け、「利用促進への市民参画」、「生活交通としての利用促進」、「市外からの乗客の呼び込み」の3本の柱に基づき、各種の利用促進事業を進めています。
- このほか、国土交通省中国運輸局は、令和6(2024)年1月に地域交通法に基づき全国初で芸備線の備中神代駅から備後庄原駅を特定区間とする芸備線再構築協議会を設置しました。沿線自治体である本市は構成員として、この区間におけるより利便性・持続性の高い公共交通の実現に向けた最適な交通モード(鉄道再構築・バス等への転換)のあり方の協議に臨んでいます。

【主な取組状況】

芸備線・木次線グループ利用助成事業(令和2(2020)年度から継続実施)	地域住民の芸備線・木次線の利用を促すため、市内駅から芸備線・木次線を利用する市民グループ(市民を含む4人以上のグループ)へ利用助成
芸備線・高速バス割引乗車券補助事業「庄原⇄広島 バス&レールコンビパス」	備後庄原駅～広島駅間の芸備線と高速バスの片道乗車券がセットになった企画乗車券の販売事業に対し、その経費の一部を支援
芸備線通学支援・モニタリング事業	芸備線の通学利用を促すほか、通学状況やニーズ等を把握するため、JR通学定期券の購入費用の一部を助成するとともに、アンケート調査を実施
芸備線ラッピング列車制作事業	芸備線のさらなる利用促進を強く推し進め、市内外の利用機運の醸成を図るため、本市が誇る景観等をデザインに施したラッピング列車「庄原さとやまトレイン」を制作



図 28 庄原さとやまトレイン



図 29 庄原⇄広島 バス&レールコンビパス

(3) 前計画の評価・検証

① 数値目標の検証

前計画(令和3(2021)～7(2025)年度)では、「生活交通の人口カバー率」「75歳以上の市民のうち『交通手段がないために外出できなかったことがよくある』人の割合」「生活交通に係る市の財政支出額合計」の3つの指標を設定し、取組を進めてきました。

◇生活交通の人口カバー率

デマンド型乗合タクシーの導入や市民タクシー、公共交通空白地有償運送「こまわりくん」の運行など、地域の实情に応じた交通サービスの拡充により、一定のサービス水準を維持できています。

◇75歳以上の市民のうち「交通手段がないために外出できなかったことがよくある」人の割合

基準値 8.7%から 3.1%へと大幅に改善し、目標を達成しました。これは、家族などの送迎への依存度が高いことに加えて、地域内交通の充実や市民タクシーの利用促進、福祉タクシー券事業の継続などにより、高齢者の移動手段や移動利便性が確保されたこと等が要因として考えられます。

◇生活交通に係る市の財政支出額合計

目標値 2億 4,700 万円以下に対して 2億 9,984 万円と約 5,200 万円を上回り、達成することができませんでした。これは、人件費・燃料費・修繕費などの高騰といった社会経済情勢の変化に加え、既存サービスの維持・拡充に伴う運行経費の増加や公共交通利用者の減少による運賃収入の減少等が公的負担の増加の要因となっています。

前計画期間中には、夜間交通の実証運行やデマンド交通のサービス改善等、地域の課題解決に向けた先進的な取組を展開し、一定の成果を上げることができました。しかし、持続可能な公共交通の実現に向けては、財政負担の抑制と交通事業者の経営安定化が喫緊の課題であり、地域特性に応じた柔軟な交通サービスの提供と、持続可能な公共交通を支える体制づくりが求められています。

指標項目	算定方法	基準値	目標	検証結果
生活交通の人口カバー率	駅勢圏(半径 800m以内)及びバス停(フリー乗降区間含める)半径 400m以内にある集落人口と区域運行対象エリアの人口の合計/全人口 ※直近の国勢調査人口により算出	94.0% (令和2(2020)年9月末)	95.0%以上 (令和7(2025)年9月末)	94.1% ※令和2(2020)年度国勢調査より算出
75歳以上の市民のうち「交通手段がないために外出できなかったことがよくある」人の割合	次期計画策定時の市民アンケートで調査	8.7% (令和3(2021)年1月調査)	8.7%未満 (令和7(2025)年度調査)	3.1% (令和7(2025)年度調査結果)
生活交通に係る市の財政支出額合計	路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーにかかる委託料及び補助金の合計額	2億 4,771 万円 (令和元(2019)年度決算)	2億 4,700 万円以下 (令和6(2024)年度決算)	2億 9,984 万円 (令和6(2024)年度実績)

② 取組評価指標の検証

前計画では、4つの基本目標を掲げ、それぞれに評価指標を設定して取組を進めてきました。

検証の結果、引き続き、自家用車の利用者割合が高いことをはじめ、人口減少や運転手不足の深刻化などを背景に、2項目で目標を達成することができませんでした。

また、評価のためのデータ収集ができない項目があるなど、適切な効果検証を行う上での課題も浮き彫りになりました。今後は、これらの成果を活かしつつ、測定可能で実効性の高い評価指標の設定とデータ収集を図り、持続可能な公共交通の実現に向けた取組を計画していく必要があります。

対応する基本方針	評価項目	現況値	目標値	検証結果
【基本目標Ⅰ】 市民の日常生活に必要な交通を確保します	区域運行サービスの利用者数 (予約乗合タクシー、市民タクシー、こまわりくん)	9,175人/年 (令和元(2019)年度実績)	12,000人/年以上 (令和6(2024)年度)	7,914人 (令和6(2024)年度実績)
【基本目標Ⅱ】 限られた資源を活用し、持続可能な地域公共交通体系を構築します	バス・タクシー乗務員の新規採用者数の累計	—	30人 (令和3(2021)~7(2025)年度)	51人 (令和3(2021)~7(2025)年度)
【基本目標Ⅲ】 多様な主体が連携し、自ら地域公共交通を守り育む意識を醸成します	市内を運行する公共交通の利用者数 (JR 市内駅乗車人数と路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーの市内利用者数の合計)	311,481人 (令和元(2019)年度実績)	340,000人/年以上 (令和6(2024)年度)	266,260人 (令和6(2024)年度実績)
【基本目標Ⅳ】 地域公共交通をツールとした“交流”と“楽しさ”を創出します	庄原市街地内をバスで移動した人の数(PASPY 降車データ)	18,456人 (令和元(2019)年度実績)	20,000人/年以上 (令和6(2024)年度)	参考値 24,159人 (令和6(2024)年度市街地循環バス利用者実績)

第3章 地域公共交通の目指す姿

1. 地域公共交通の問題点と課題

(1) 公共交通の役割、望ましい公共交通の姿

ワーキング会議(第1回及び第2回)の議論において、本市における地域公共交通の役割と望ましい公共交通の姿として次の内容が挙げられました。

ワーキング会議における地域分け	公共交通の役割	望ましい公共交通の姿
庄原・総領	<ul style="list-style-type: none"> ● 医療機関への確実なアクセスの確保 ● 中心部における回遊性の向上 ● お出かけのコーディネート ● 様々な分野の人的リソースの共有 ● 既存の交通資源の有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地域と市中心部との間を公共交通で確実に移動できる ● 夜間や休日にも公共交通で移動できる ● 乗継拠点で便利に、快適に待つことができる ● 地域特性に応じた移動手段が提供されている ● 他分野も含めた連携・役割分担により効率的な運行が実現している ● 交通事業者が安定的に事業を継続することができる
西城・東城	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域間の交流促進 ● 地域の拠点に人を集める ● 住民主体の助け合いによるコミュニティ機能の強化 ● JRと高速乗合バスの連携 ● 観光・まちづくりとの連携 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を市民や来訪者が利用することで、市中心部や各地域の拠点が賑わっている ● 観光客など来訪者が二次交通として利用できる ● 世代を超えた交流を促進する ● 各地域の拠点(例:自治振興センター)に集まれば、目的地まで便利に移動できる ● 地域と連携した持続可能な運営の仕組みが成り立っている
口和・高野・比和	<ul style="list-style-type: none"> ● 「楽しい」と感じられる体験の創出 ● 地域間を便利に、気兼ねなく移動できる ● 自宅の前で乗り降りできる ● 車両の小型化による運行効率化 ● 最寄りのバス停までのアクセス確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動という「手段」と「楽しい体験」をセットにして、地域に来訪者を呼び込むことができる ● 移動手段を複数の選択肢から選択できる ● 路線・時刻・利用方法などのわかりやすい情報が容易に入手できる ● 公共交通によって送迎の負担が軽減される ● 自宅の近くで乗り降りできる ● 夜間や休日にも公共交通で移動できる

(2) 問題点に対応する地域公共交通の課題

ワーキング会議では、第2章で示した公共交通の現状から問題点を抽出し、上記(1)の公共交通の役割と望ましい公共交通の姿に対してのギャップを中心に課題として整理しました。問題点と課題及びその関係性は次のとおりです。

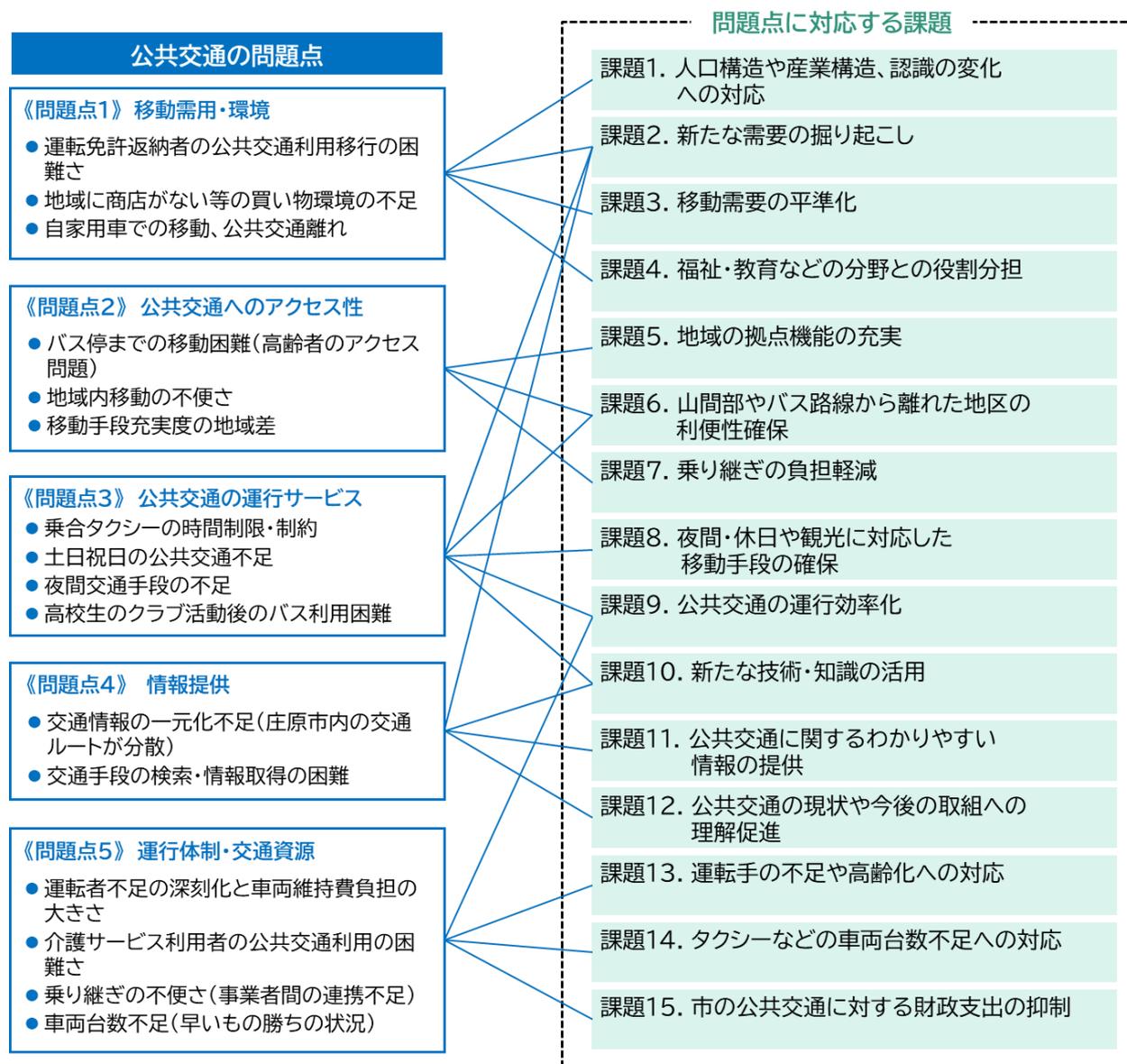


図 30 地域公共交通の問題点と対応する課題

2. 地域公共交通の目指す姿

ワーキング会議で議論された公共交通の役割、望ましい公共交通の姿と上位計画で示された理念やまちづくりの方向性を踏まえ、本市の公共交通の目指す姿(理想像)は、次の6点が実現されていることとします。

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効率的で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

目指す姿の背景と目指す姿に込められた思い

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

移動手段がないことにより、地域の行事やサークル活動、ボランティア活動などへの参加が困難になります。特に高齢者にとって、これらの活動は社会とのつながりを保ち、役割や生きがいを感じる重要な機会です。

公共交通が利用できず、家族の送迎も頼めない場合、こうした活動への参加を諦めざるを得ません。この状況は、社会参加機会の喪失、ひいては社会とのつながりの希薄化や生活の質(QOL)の低下を招くこととなります。

そのような状況を避けるためには、公共交通による外出・社会参加の機会が確保されている必要があります。市民一人ひとりが社会参加を通じて生きがいを持ち、健康で元気に暮らし続けられるまちの実現を、公共交通の側面からも目指していきます。

目指す姿

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

令和2(2020)年10月に庄原市交通交流施設の待合環境が改善されましたが、拠点への移動手段そのものが不足しているため、拠点の賑わい創出までには至っていません。さらに、観光客の二次交通としての利用も限定的で、観光資源を活かした交流人口の拡大が十分に図れていません。

このように公共交通が単なる移動手段としてのみ認識され、地域の楽しみや交流を生み出すツールとしての役割が十分に果たされていません。

庄原 MaaS 検討協議会の実証実験では、観光と公共交通の連携可能性が示されており、今後はこのような連携を推進することが求められます。

また、拠点の待合環境は快適な時間が過ごせ、集う人々の交流が促進される等の「バスや鉄道を待つ」以外の付加価値が拠点の賑わいづくりに大きな影響を与えるものだと考えられます。こうしたことから、公共交通を単なる移動手段から、地域の楽しみや交流、観光二次交通に活用できるツールへと転換を目指し、賑わいのあるまちづくりに貢献できる公共交通を目指します。

目指す姿

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効率的で柔軟な交通サービスが提供されている

本市は平成 17(2005)年に 1 市 6 町が合併して誕生した広大な市域を持ち、旧市町ごとに人口密度、産業、地理的条件が大きく異なる多様な地域特性を有しています。

現在、市民タクシーやデマンド型乗合タクシーの導入等を推進しているものの、広大な市域の中で公共交通が使いにくい地域が存在し、地域によって公共交通機関のサービスレベルに差が生じている状況です。

すべての市民が居住地に関わらず自立した生活を送り、健康で安心して暮らせるまちを実現するためには、画一的なサービスではなく、それぞれの地域特性を活かした公共交通モデルを構築していく必要があります。

庄原・西城・東城地域を結ぶ JR 路線や地域間を結ぶ既存の路線バスをより使いやすいものに改善するとともに、地域内の交通については乗合タクシーや市民タクシー、地域主体による輸送サービス(地域の力)等を組み合わせることで充実を図ることができます。

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

目指す姿

4

夜間や休日にも公共交通を利用して外出・移動・帰宅できる

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

このような状況の中、庄原 MaaS 検討協議会では、ライドシェアの仕組みを活用した夜間ライドシェア「よるくる」の実証運行を令和 6(2024)年度、令和 7(2025)年度に実施しており、夜間や休日の交通空白・供給不足等、課題解決に向けた実証運行等の取組が行われています。

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

目指す姿

5

公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる

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

現在の広域交通は、JR 芸備線・木次線や高速バスが主軸となっていますが、特に JR 路線は1日の運行本数が限定的です。このような状況下において、令和7(2025)年7月から JR 芸備線では休日の臨時列車を増発する実証実験を実施しています。この取組を**市民の利用促進につなげるとともに、JR 路線の有効活用に向けた働きかけを継続し、高速バスとの連携強化、市内交通との接続改善を図る必要があります。**

目指す姿

6

多様な主体が連携・協働によって、公共交通が持続可能なものとなっている

現在、本市では、運転手の担い手不足や高齢化、公共交通に対する公的負担の増加が顕著となり、将来にわたって公共交通を維持していくことが大きな課題となっています。

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

本市には、**自治振興区を中心に地域課題を主体的にとらえる活動や、庄原MaaS検討協議会等の様々な関係者が関わっていく事業の土台が既に存在しています。**

これらを活用し、他分野や地域との連携・協働及び行政の適切な関与により、本市の公共交通が地域に根ざした持続可能なものとなるよう「**公共交通を支える体制**」を構築していく必要があります。

3. 庄原市が目指す公共交通ネットワーク

(1) 公共交通ネットワークを構成する交通手段の位置づけと役割

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、次のとおりで定義します。

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(自治振興センター等周辺を想定)	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付けています。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。

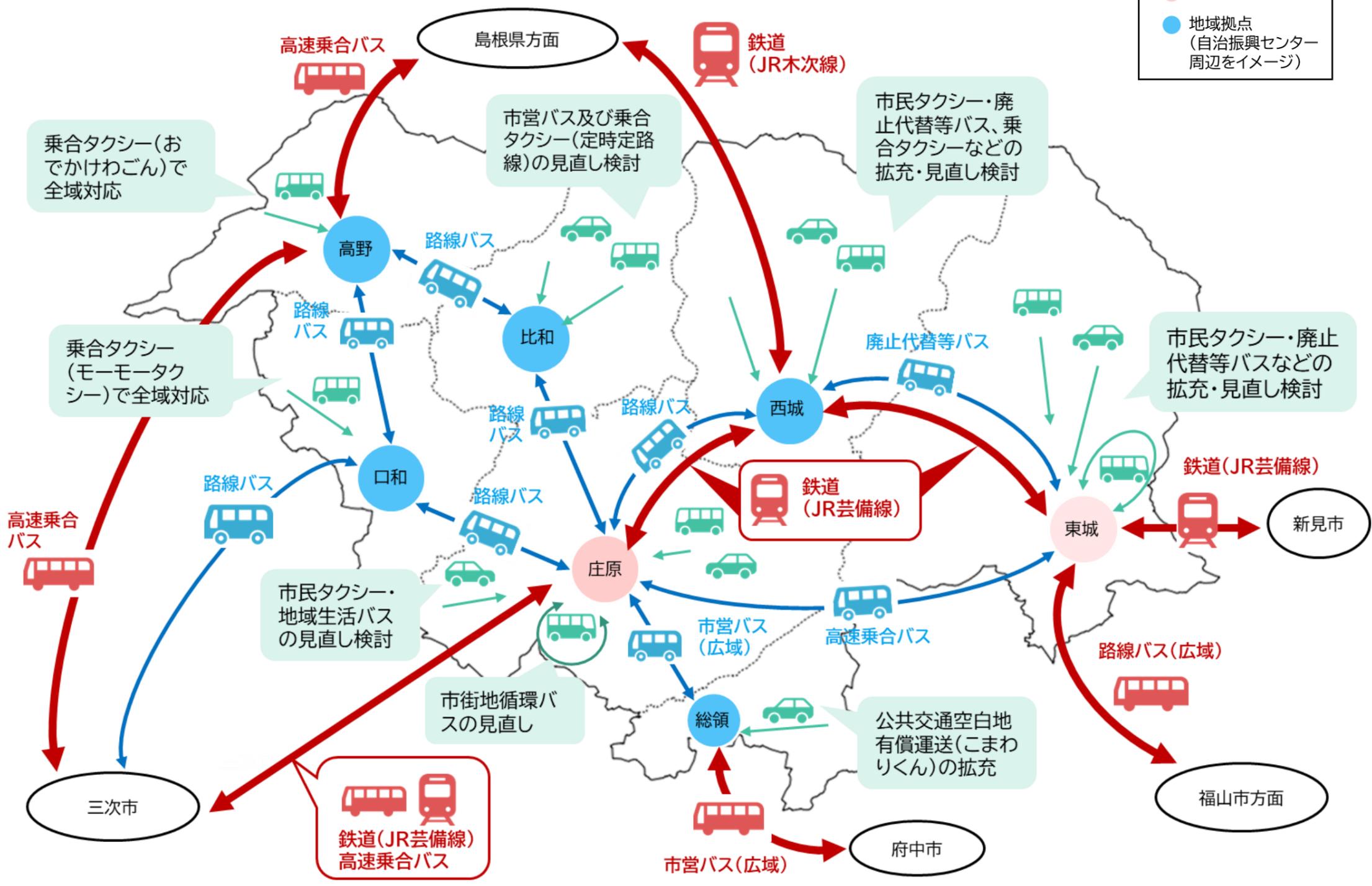
(3) 公共交通ネットワークの実現イメージ

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。なお、詳細な実現イメージは次ページに示します。

交通空白解消に向けて
検討する交通モード



● 都市拠点
● 地域拠点
(自治振興センター
周辺をイメージ)



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 ↔	都市拠点和地域拠点を結び、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

図 31 地域公共交通ネットワークの実現イメージ

(4) 地域公共交通ネットワークにおける維持・確保の方向性

地域公共交通ネットワークで示した路線の維持・確保の方向性と国庫補助を活用した維持・確保が必要な路線は次のとおりです。

位置づけ	該当する交通モード	維持・確保の方向性
広域幹線軸	鉄道(JR 芸備線・木次線)	近隣市町や県外への広域移動の役割を担う重要な地域インフラであり、事業者や関連自治体と連携して路線の維持確保に努めます。 また、芸備線再構築協議会による実証事業や利用促進事業を継続し、鉄道路線のあり方や活性化に向けた、鉄道路線存続に向けた機運の醸成を図ります。
	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)	近隣市町等との広域交通として重要な役割を担っており、事業者や関係自治体と連携して利用促進を図り、維持・確保に努めます。 「三城線・下高野線」については引き続き地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助、フィーダー補助、車両購入等補助)により維持・確保に努めます。
市内幹線軸	高速乗合バス 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) 市営バス(庄原・総領線)	事業者・地域と連携して維持・確保に努め、サービスの改善や効率性の向上等、地域に適した運行を行うことができるよう必要に応じて見直し等を検討・実施します。
支線	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	事業者・地域と連携して維持・確保に努め、サービスの改善や効率性の向上等、地域に適した運行を行うことができるよう必要に応じて見直し等を検討・実施します。

※ 高速乗合バスは自主事業

(5) 理想とするサービス水準

① アンケート調査で把握した希望するサービス水準

市民アンケート調査によって把握した希望するサービス水準は次のとおりで、ピーク時間帯(需要の多い時間帯)として午前の時間帯が多く挙げられています。

目的	ピーク時間帯	理想とする運行間隔	許容できる乗り継ぎの回数
通勤・通学	7時～8時台 17時～18時台	5割の回答者が「30分以内」を希望	6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望
通院	7時～9時台 11時～13時台	4割の回答者が「30分以内」を希望	6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望
買い物	9時～10時台 12時台	4割の回答者が「30分以内」を希望	6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望
趣味・娯楽・習い事などのその他目的	9時台	「30分以内」「60分以内」をそれぞれ3割程度の回答者が希望	6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望

② 公共交通の役割を踏まえた理想とするサービス水準の設定

(1)～(3)で定義した公共交通の役割と公共交通ネットワークイメージを踏まえて、市民アンケート調査により把握した目的別の希望するサービス水準から、各交通軸の理想とするサービス水準を次のように設定します。

位置づけ	対応する主な目的	理想とするサービス水準
広域幹線軸	通勤・通学 通院 買い物 その他目的	<ul style="list-style-type: none"> 通学需要が見られる7時～8時及び17時～18時と通院・買物の両方の需要が高い9時台の運行に対応します。
市内幹線軸	通勤・通学 通院 買い物 その他目的	<ul style="list-style-type: none"> 通学路線については、7時～8時及び17時～18時と通院・買物の両方の需要が高い9時台の運行に対応します。 地域拠点と都市拠点の移動については1回の乗り継ぎで完結できるようにします。
支線	通院 買い物 その他目的	<ul style="list-style-type: none"> 9時台の通院及び買い物先までの移動と13時台までの帰宅に間に合う形を目指します。 定時定路線・区域運行のいずれも需要に応じて運行し、1日2往復程度の運行を目指します。 地域内の移動については乗り継ぎなしで拠点まで行くことができるようにします。

4. 地域公共交通の見直しに関する方針

(1) 路線の見直し基準

本計画では、通学、通院、通勤、買い物等、日常生活に必要な生活交通を維持するとともに、利用者数や収益性が「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次の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) 見直しに関わる優先度と方向性

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します。

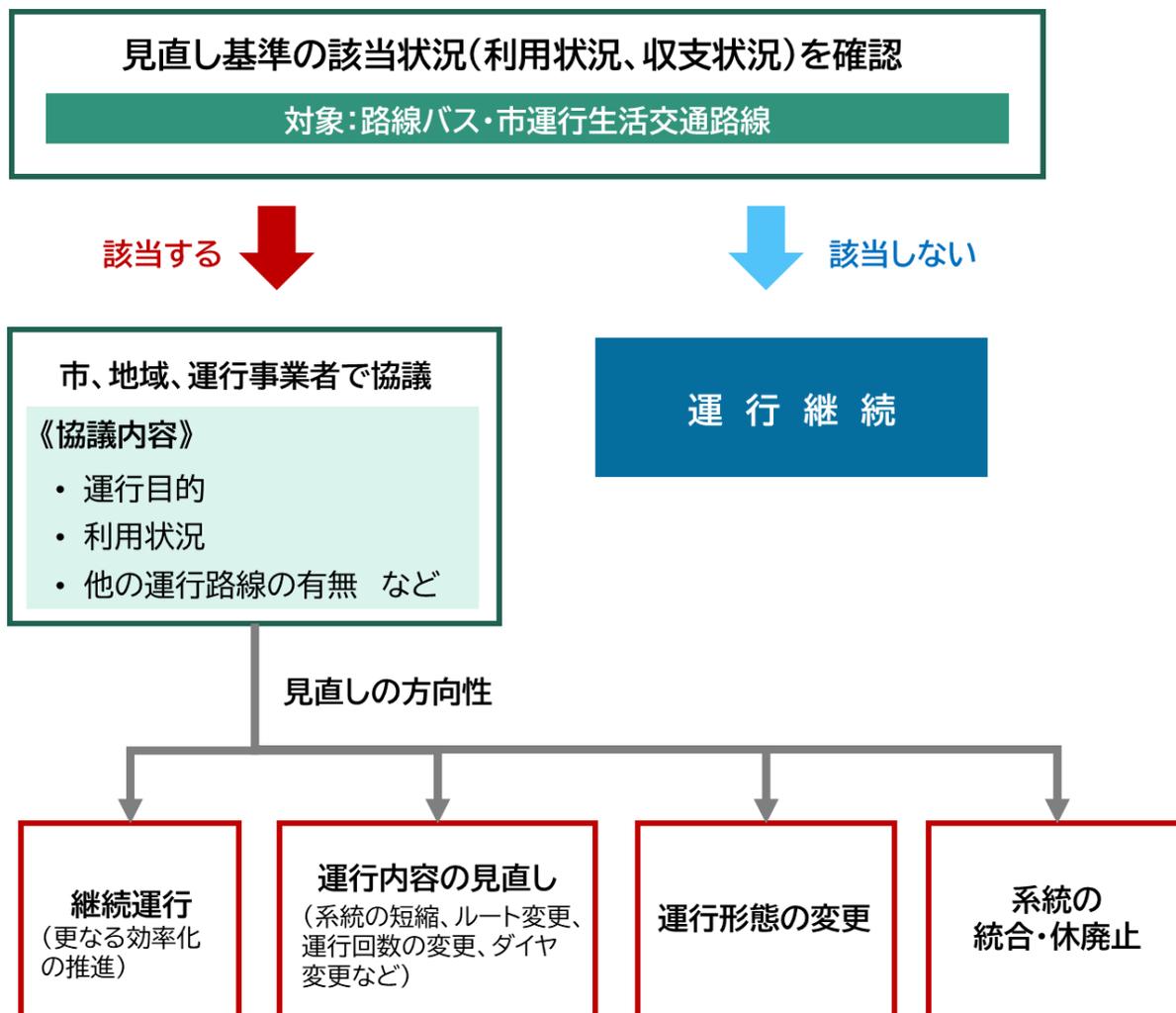


図 32 見直しの方向性に関する検討フロー

5. 地域公共交通の課題と課題解決の方向性、目指す姿を実現するための戦略

前項で設定した目指す姿や地域公共交通ネットワークを本計画における基本的な方針として、ワーキング会議での議論を踏まえてそれらを実現するための道筋である「戦略」と、戦略実行における具体的な取組である「事業」を設定しました。

課題との関係性を踏まえた戦略と事業については次ページにて整理しています。

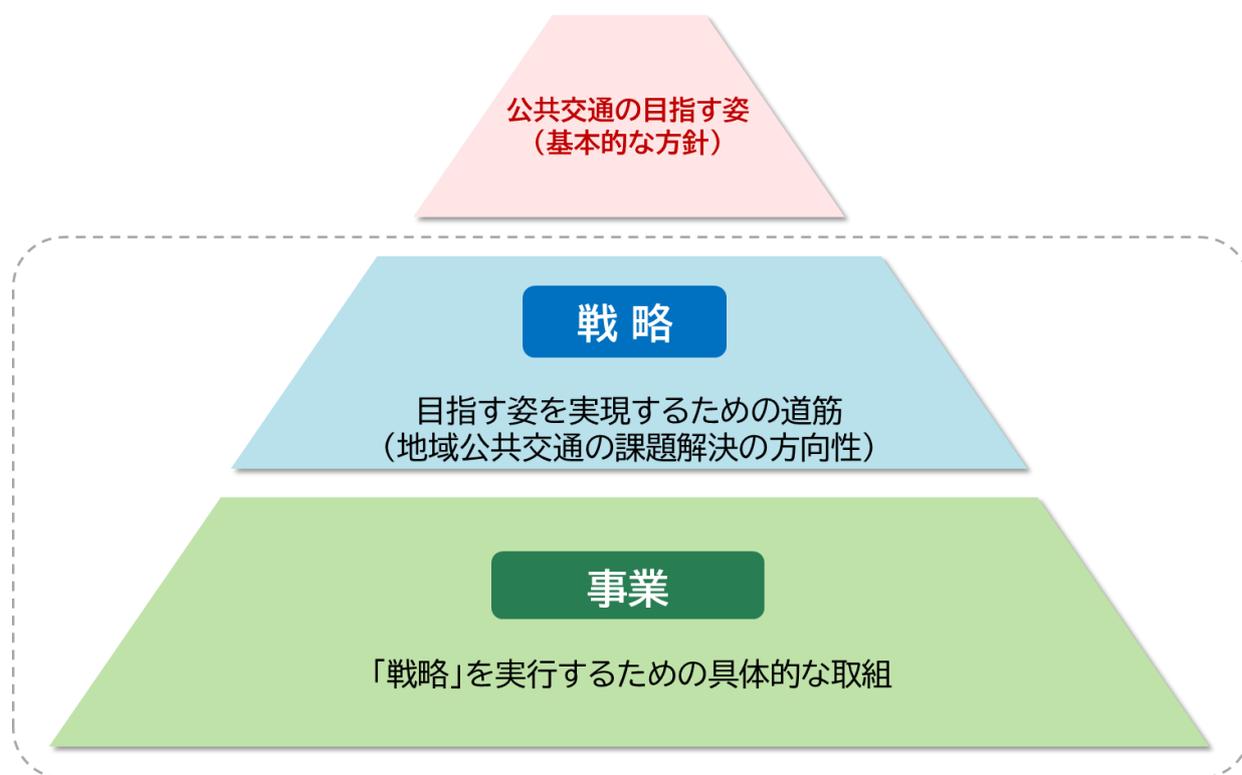


図 33 戦略と事業の位置づけ

**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効率的で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

庄原市における公共交通の課題

- 課題1. 人口構造や産業構造、認識の変化への対応
- 課題2. 新たな需要の掘り起こし
- 課題3. 移動需要の平準化
- 課題4. 福祉・教育などの分野との役割分担
- 課題5. 地域の拠点機能の充実
- 課題6. 山間部やバス路線から離れた地区の利便性確保
- 課題7. 乗り継ぎの負担軽減
- 課題8. 夜間・休日や観光に対応した移動手段の確保
- 課題9. 公共交通の運行効率化
- 課題10. 新たな技術・知識の活用
- 課題11. 公共交通に関するわかりやすい情報の提供
- 課題12. 公共交通の現状や今後の取組への理解促進
- 課題13. 運転手の不足や高齢化への対応
- 課題14. タクシーなどの車両台数不足への対応
- 課題15. 市の公共交通に対する財政支出の抑制

課題解決の方向性(基本的な方針)

- 地域特性に応じた多様な交通サービスの構築**
人々の暮らしを支えるため、地域ごとの移動ニーズや生活スタイルに対応した、柔軟で利用しやすい交通サービスを提供します。
- 広域交通ネットワークの維持・強化**
近隣都市との移動手段を確保し、市内交通との接続を改善することで、広域的な移動を支えます。
- 地域拠点を活用した公共交通の充実**
交通結節点となる地域拠点の機能強化・充実を図り、拠点を中心に置いた使いやすい公共交通網を構築します。
- まちづくりや他の分野とも連携した公共交通の魅力向上**
福祉・健康・観光等の施策と連携し、公共交通を単なる移動手段としてだけでなく、外出や交流を促進するツールになるよう魅力向上に取り組みます。
- 利用者の視点に立った情報提供とコミュニケーション**
わかりやすい情報提供と地域との対話を通じて、誰もが安心して利用できる環境を整えます。
- 多様な主体との共創による持続可能な公共交通の実現**
行政・事業者・地域が協働し、効率化と担い手確保により安定的で持続可能な公共交通を構築します。

目指す姿を実現するための戦略

- 戦略1 地域に適した交通モデルの構築**
主な事業: 多様な交通モードによる地域内交通(支線)の構築、地域の輸送資源活用、移動需要のコーディネート、福祉施策と連携した交通モデルの検討 等
- 戦略2 拠点の機能強化**
主な事業: 交通結節点における利用環境整備、自治振興センター等の交通拠点化、移動需要の創出 等
- 戦略3 拠点間を結ぶ公共交通軸の確保・強化**
主な事業: 都市拠点における回遊性向上、都市拠点へのアクセシビリティ向上、幹線・支線の連携強化 等
- 戦略4 公共交通を活かした観光とまちの賑わい創出**
主な事業: 観光二次交通ネットワークの構築、観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上 等
- 戦略5 わかりやすい情報提供と公共交通の利用促進**
主な事業: わかりやすい情報提供、地域住民の参画 等
- 戦略6 地域交通の人材確保・育成とマネジメント体制の構築**
主な事業: 公共交通の担い手育成・確保、新たな運転人材の活用 等
- 戦略7 交通事業者の経営安定化と公共交通の効率化**
主な事業: 経営安定化に関わる支援、新たな収入モデルや多様な料金体系の導入、公共交通の効率化 等
- 戦略8 計画のマネジメント体制の構築**
主な事業: 地域に適した運用体制構築、地域・住民参加型による公共交通づくりの推進 等

図 34 公共交通の課題と課題解決の方向性、目指す姿を実現するための戦略

第4章 戦略と事業

1. 戦略・事業を推進する上での基本的な考え方

戦略・事業は地域公共交通会議で公共交通の問題、課題解決の方向性から目指す姿を実現するために提案されたものです。目的の達成に向けては、次の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・事業に取り組みます。

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。

① 情報収集・
分析(調査)

② 検討・調整

③ 実施

実施後は効果検証
を行い必要に応じて
適宜改善を図る

図 35 戦略・事業の推進イメージ

～ 交通空白を考える ～

交通空白とは、バスやタクシーなど公共交通機関による移動手段の確保が難しい地域を指します。その背景として、人口減少や少子高齢化、自家用車への依存等があり、その結果、地方の鉄道や路線バスは利用者の減少や不採算路線の増加、運転手不足等によって休廃止となる路線が顕在化している状況です。また、高齢者の運転免許証の自主返納も進んでいますが、返納後の移動手段となる公共交通が十分に確保されていない地域では「返納したくてもできない」という声も多く、交通空白は誰にとっても身近な課題となっています。

それでは、交通空白とは具体的にどのような地域を指しているのでしょうか。

国土交通省では、「交通空白」解消に向けた取組方針 2025 の中で、「地域の足」と「観光の足」という2つの視点から交通空白を整理しています。この考え方によれば、交通空白とは単に「駅やバス停から遠い地域」だけを指すのではなく、「移動の足がない、又は利用しづらい」という困りごとを抱え、地域の関係者が何らかの対応が必要と考えている地域を広く含むものとされています。

本市では、鉄道駅から 800m 以内、バス停から 400m 以内、区域運行エリア内を「公共交通カバー圏域」と定義しており、市全体の公共交通人口カバー率は 94.1%となっています。しかし、この数字だけでは見えない課題があります。

例えば、タクシー営業所が存在せず最寄りの営業所から配車まで時間を要する地域、夜間・早朝の時間帯において路線バスやタクシーの運行がない、車いすで利用できるタクシー車両が少ないなど移動手段が限られている地域が存在しています。また、市民アンケート調査では、運転免許証を持っていない人の約 30%が「交通手段がなくて外出できなかった経験がある」と回答しており、地理的にはカバーされていても、時間帯や配車の可否によって「使いたいときに使えない」状況が交通空白として存在しています。

本市では、こうした交通空白の解消に向けて、地域の实情に応じた多様な取組があります。

【主な交通空白解消に向けた取組】

- 市民タクシーによる自治振興区単位での移動手段確保
 - 総領地域における自治振興区が主体となった公共交通空白地有償運送の運行
 - 庄原地域における夜間公共ライドシェアの実証運行
-

交通空白には多様な考え方があり、私たちの地域が交通空白であるかどうかは、住民一人ひとりの「困りごと」から考える必要があります。

交通空白にならないための予防策、交通空白を解消するための対策を行政・交通事業者・地域住民が一体となって検討していくことで、地域の「困りごと」は解決できる可能性があります。

このことから、まずは地域の皆さんと解決策を一緒に考え、それぞれの地域に合った持続可能な移動手段確保を検討していく必要があります。

2. 戦略・事業の内容

【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 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
			○		○			
対応する 課題	課題1. 人口構造や産業構造、認識の変化への対応 課題3. 移動需要の平準化 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							

※特に関連が強いものを青文字

【事業内容】

【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

- 生活路線の見直しと合わせて、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を推進します。
- 上記の推進にあわせて、IT 活用によって運行範囲・ルート等を最適化する等、利便性と効率性の両立した交通モードの実現を目指します。
- 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を検討します。

(上)アプリ配車のデマンド交通(庄原 MaaS
検討協議会) ▶
(下)こまわりくん (総領地域)



【事業1-2】地域の輸送資源活用

- 自家用車を活用した交通空白や公共交通の供給不足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を検討します。
- 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を検討します。

【事業1-3】移動需要のコーディネート

- IT の活用等により目的地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)等により、移動需要をコーディネートします。

【事業1-4】福祉施策と連携した交通モデルの検討

- 福祉事業所や NPO 法人等へ福祉有償運送の提案や導入を支援します。
- 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するとともに、福祉タクシー券交付事業を継続します。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは**赤ライン**

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
多様な交通モードによる地域内交通（支線）の構築	・市民タクシーの制度改善と運行拡大 乗合タクシーの見直しや運行拡大 ・IT 活用による運行の最適化	①情報収集・分析 ②検討・調整		③R9(2027)年度より調整ができた地域から順次拡大		
	・複数地域での広域デマンド運行検討 ・グリーンスローモビリティや自動運転技術の導入検討	①情報収集・分析		②検討・調整		③実証運行等の実施
地域の輸送資源活用	自家用車を活用した交通空白や公共交通の供給不足への対応（公共ライドシェアや無償運送）	「よるくる」の運行継続、他地域への横展開の検討				
	・スクールバスの空き時間の活用 ・施設等の車両共有（福祉、公共施設等）や地域団体・企業の協力による輸送	①情報収集・分析		②検討・調整		③調整ができた地域から実施
移動需要のコーディネート	・目的地との連携やIT の活用、地域イベント等との連携、時間帯の移動創出 ・住民同士の相乗りマッチングの仕組み	①情報収集・分析		②検討・調整		③調整ができた地域から実施
福祉施策と連携した交通モデルの検討	・福祉有償運送の導入の支援 ・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検討	①情報収集・分析	②検討・調整			③調整ができた地域から実施
	・福祉タクシー券事業の継続	継続実施				

【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 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
			○	○	○	○		
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> 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							

【事業内容】

【事業2-1】交通結節点における利用環境整備

- 鉄道駅の待合環境整備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、生徒が待てる(集まる)環境整備等、交通結節点整備に取り組みます。
- 鉄道とバス等の異なる交通モード間の乗継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からも乗り継ぎがしやすい環境整備を行います。

【事業2-2】自治振興センター等[※]の交通拠点化

- 各地域の自治振興センター等を交通の拠点・交通結節点として位置づけて整備します。(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)

※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。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
交通結節点における利用環境整備	・鉄道駅の待合環境整備 ・交通結節点における環境整備	①情報収集・分析 →		②検討・調整 →		③調整ができたものから実施
	異なる交通モード間の乗継時間短縮、運行情報案内の強化・改善	調整ができた路線から段階的に実施				
自治振興センター等の交通拠点化	各地域の自治振興センター等を交通の拠点・交通結節点として位置づけて整備	①情報収集・分析 →	②検討・調整 →	③調整ができたものから実施		

【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 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
				○	○			
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</p>							

【事業内容】

【事業3-1】都市拠点における回遊性向上

- 庄原地域や東城地域の中心部において、市街地循環バスをより利用しやすくするための運行見直しを検討・実施します。
- 上記以外にも都市拠点(庄原・東城地域)を運行する路線バスについては、主要施設(病院・商業施設・公共施設)への接続改善、通院や買い物、通学等ニーズに合わせた運行頻度の見直し等を検討・実施します。

【事業3-2】都市拠点へのアクセス性向上

- 各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実(朝夕通学・通勤時間帯等)、買い物・通院時間帯に合わせた運行に見直します。
- 自転車やシニアカーのレンタル事業等との連携、中心部周辺での乗降場所の充実等、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を企画します。

【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

- 地域間を運行する公共交通の維持・確保、幹線(庄原中心部・各地域拠点間)と支線(地域内)の役割分担を明確化し、接続ダイヤ等の最適化に努めます。
- 広域幹線軸の維持・確保に努めます。特に JR 路線については、「代替のきかない重要な地域インフラ」と捉え、利用促進及び路線存続に向けた活動を継続するとともに、芸備線再構築協議会による実証実験の結果から、需要や価値の創出や路線の重要性の再認識を図るための議論を活性化するよう努めます。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
都市拠点における回遊性向上	市街地循環バスの運行見直し	②検討・調整→	③見直し実施 (実施後は検証→必要に応じて改善)			
	主要施設への接続改善、運行頻度の見直し	調整できた路線から段階的に実施				
都市拠点へのアクセス性向上	各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実	②検討・調整→	③調整できた路線から順次実施			
	・中心部周辺での乗降場所の充実 ・自転車やシニアカーのレンタル事業等との連携 等	①情報収集・分析→	②検討・調整→		③調整できた施設等から実施	
広域幹線軸の維持・確保と幹線軸・支線の連携強化	・地域間を運行する公共交通の維持・確保 ・接続ダイヤの最適化	継続実施				

【戦略4】公共交通を活かした観光とまちの賑わい創出

概要	公共交通を観光振興やまちづくりと一体的に推進し、移動と楽しい体験をセットにした来訪促進や地域の賑わい創出を図る							
実施主体	庄原市 交通事業者 その他関係者	対応する 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
				○	○			
対応する 課題	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8. 夜間・休日や観光に対応した移動手段の確保 ※特に関連が強いものを青文字							

【事業内容】

【事業 4-1】観光二次交通ネットワークの構築

- JR 芸備線・木次線と接続する観光向けの二次交通の運行を継続実施します。
- 観光需要や季節イベントに応じて地域の景色・文化を楽しむことのできる観光便・観光ルートの設定、車内での観光情報提供(地域紹介)等を検討・企画します。

JR 芸備線と接続する観光向けの二次交通の運行
(令和 7(2025)年度実証事業) ▶



【事業 4-2】観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上

- 来訪者を含めた交流の窓口となる拠点・交通結節点において、地域の歴史・文化の情報等を通じて世代間交流が促進される等、賑わい空間の創出に繋がる整備を検討・企画します。
- 地域イベントとの連携、交通連動型イベントやキャンペーンの開催を企画します。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
観光二次交通ネットワークの構築	JR 芸備線と連動した観光向けの二次交通の運行	令和7(2025)年度の実証運行結果を踏まえて実施				
	・季節イベントや地域の景色・文化を楽しむことのできる観光便・観光ルートの設定 ・車内での観光情報提供	①情報収集・分析→	②検討・調整→	③調整後、実施 —————		
観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上	・交通結節点における拠点賑わい空間の整備 ・地域の歴史・文化を伝える等、世代間交流の促進	①情報収集・分析→	②検討・調整→	③調整後、実施 —————		
	地域イベントとの連携、交通連動型イベントやキャンペーンの開催	②検討・調整→	③調整後、実施 —————			

【戦略5】わかりやすい情報提供と公共交通の利用促進

概要	公共交通を使いやすくなるような、情報提供の充実と交通事業者と連携した利用促進を図る							
実施主体	庄原市 交通事業者 地域住民	対応する 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
					○		○	
対応する 課題	<p>※特に関連が強いものを青文字</p> <p>課題4. 福祉・教育などの分野との役割分担 課題10. 新たな技術・知識の活用 課題 11. 公共交通に関するわかりやすい情報の提供 課題12. 公共交通の現状や今後の取組への理解促進</p>							

【事業内容】

【事業 5-1】わかりやすい情報提供

- 交通結節点における多言語対応、音声案内、観光・地域情報の提供等、観光部門と連携した情報発信を検討・実施します。
- 交通情報の一元化等により、交通事業者と連携してわかりやすい時刻表・運行情報の発信を行います。また、福祉分野と連携し、高齢者や障がい者にわかりやすくダイレクトに公共交通情報を届ける方法を検討します。
- SNS・アプリ等を活用して公共交通の運行状況等を発信します。また、庄原 MaaS 検討協議会と連携し、MaaSアプリ等を活用した公共交通情報発信と観光・イベント、商業施設情報の連動について調査・検討を行います。

【事業 5-2】地域住民の参画

- 乗り方教室・体験乗車会の開催や児童・生徒を対象にした運賃割引の継続、学校教育との連携、公共交通に関する学習機会創出等、地域住民参加型の企画を開催し、公共交通を利用する機運を醸成します。

【事業 5-3】移動需用の創出

- 複数の交通モードで利用ができ、外出促進に繋がる市民向け公共交通の乗り放題フリーパスの導入を検討・実施します。
- 商業施設・飲食店との連携割引やイベント時の臨時便運行等、移動需要の創出及び外出促進に繋がる取組を企画します。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
わかりやすい 情報提供	交通結節点における 多言語対応、音声案内、 観光・地域情報の提供	①情報収集・分析 ----->		②観光部門との 検討・調整 ----->	③調整後、実施	
	わかりやすい時刻表・ 運行情報の提供(情報の一元化等)	②交通事業者との 調整 ----->	③実施			
	・SNS・アプリ等を活用した公共交通の 情報発信 ・MaaSアプリの調査・検討	②検討・調整 ----->	③調整後、実施			
地域住民の参画	・乗り方教室・体験乗車会の開催 ・児童・生徒を対象にした運賃割引の継続 ・学校教育との連携、公共交通に関する学習機会創出	②検討・調整 ----->	③調整ができた地域から順次拡大			
移動需要の創出	市民向け公共交通の乗り放題フリーパスの導入	①情報収集・分析 ----->		②検討・調整 ----->	③実施(試行)	
	・商業施設・飲食店との連携割引 ・イベント時の臨時便運行	①情報収集・分析 ----->	②検討・調整 ----->	③調整ができたものから実施		

【戦略6】 地域交通の人材確保・育成とマネジメント体制の構築

概要	持続可能な地域交通を支える人材の確保・育成と、効果的な運営管理体制を構築する							
実施主体	庄原市 交通事業者 地域住民	対応する 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
			○					○
対応する 課題	※特に関連が強いものを青文字 課題1. 人口構造や産業構造、認識の変化への対応 課題9. 公共交通の運行効率化 課題10. 新たな技術・知識の活用 課題13. 運転手の不足や高齢化への対応 課題14. タクシーなどの車両台数不足への対応							

【事業内容】

【事業6-1】地域公共交通の担い手育成・確保

- バス・タクシー事業者のドライバー確保支援や運転手の資格取得支援制度を検討します。
- 将来的な運転人材の不足等に対応するため、交通事業者及び異なる業種も含めた事業者間での人材共有・連携ができる仕組みを検討します。

【事業6-2】移動を支える運転人材の活用

- 令和6(2024)年度から実施している夜間交通サービス(よるくる等)の実証結果を踏まえて、タクシーを含めた交通事業者による運行が困難な地域や時間帯において、ライドシェアの制度を活用した住民ドライバーの登録制度等の仕組みを検討します。
- 上記の制度構築にあたっては、住民ドライバーの研修・安全管理体制の構築、報酬や保険等の制度等、安全性と持続性の両面が担保される形を目指します。

【実施スケジュール】

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
地域公共交通 の担い手育 成・確保	バス・タクシー事業者 のドライバー確保支 援や運転手の資格取 得支援	①情報収集・分析		②検討・調整		③必要に 応じて実 施	
	事業者間での人材共 有・連携	②交通事業者と検討・調整			③実証運行		
移動を支える 運転人材の活 用	・ライドシェアの制度を 活用した仕組み構築 ・住民ドライバーの研 修・安全管理体制の構 築、報酬や保険等の制 度整備	※夜間交通サービスの実証結果等を踏まえて制度・仕組みを検討					
		①情報収集・分析		②検討・調整		③実証運行	

【戦略7】 交通事業者の経営安定化と公共交通の効率化

概要	公共交通に関わる収益を向上させ、交通事業者の経営基盤強化と持続可能で効率的な公共交通システム実現を目指す							
実施主体	庄原市 交通事業者	対応する 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
						○		○
対応する 課題	<p>※特に関連が強いものを青文字</p> <p>課題8. 夜間・休日や観光に対応した移動手段の確保 課題9. 公共交通の運行効率化 課題13. 運転手の不足や高齢化への対応 課題14. タクシーなどの車両台数不足への対応 課題15. 市の公共交通に対する財政支出の抑制</p>							

【事業内容】

【事業 7-1】 経営安定化に関わる支援

- 交通事業者の経営安定化に関わる支援として、市内の交通事業者への委託・補助制度を継続し、社会環境の変化に応じて適宜見直しを行います。

【事業 7-2】 新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入

- スクールバスの空き時間を活用した運行や施設等の車両共有や地域団体・企業の協力による輸送等、交通事業者の収益に繋がる新たな交通モデルの導入を検討します。
- 広告や貨客混載による収入確保や高速バスと鉄道をセットにした乗車券の販売、市内における適切な運賃検討、公共交通の乗り放題フリーパスの導入(再掲)等、収益確保に繋がる取組についてこれまでの実証事業の成果等を踏まえて検討・実施します。
- 決済方法の多様化と地域経済の活性化を目的に、キャッシュレスカード「な・み・か」「ほ・ろ・か」で決済できる路線を拡大します。

【事業 7-3】 公共交通の効率化

- 公共交通の効率性と利便性の両面を向上させる見直しとして、定時定路線から区域運行のデマンド型交通や市民タクシーへの転換等を検討・実施します。
- 上記にあわせて車両の小型化等を含めた需要に応じた車両の適正化やデジタル技術(配車支援システム等)を活用したデマンド交通の乗り合わせの促進等を検討します。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
経営安定化に関わる支援	交通事業者への委託・補助制度	継続実施				
新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入	・スクールバスの空き時間の活用 ・施設等の車両共有や地域団体・企業の協力による輸送	②検討・調整→	③調整後、実施			
	・市内における適切な運賃検討 ・公共交通の乗り放題フリーパスの導入	①情報収集・分析→	②検討・調整	③実施		
	キャッシュレスカード「な・み・か」「ほ・ろ・か」の活用、決済できる路線の拡大	R8(2026)年度から段階的に導入地域を拡大				
公共交通の効率化	輸送形態の見直し	R8(2026)年度に総領地域でこまわりくんの運行拡大とバス路線の見直し実施	その他の地域においても次のプロセスで見直しを検討 ①情報収集・分析→②検討・調整→③実施→			
	・車両の最適化(小型化等) ・デジタル技術活用したデマンド交通の乗り合わせの促進	運行形態の見直しと連動して実施				

【戦略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 方針	地域特性 に応じた 交通サー ビス	広域交通 ネットワ ークの維 持・強化	地域拠点 を活用し た公共交 通の充実	公共交通 の魅力向 上	情報提供 とコミュ ニケーシ ョン	持続可能 な公共交 通
							○	○
対応する 課題	※特に関連が強いものを青文字 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							

【事業内容】

【事業 8-1】地域に適した運営体制構築

- 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します。
- 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も必要に応じて地域住民と共に検討を行います。
- 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やバス停や交通結節点の清掃等のボランティア等を働きかけて、公共交通への参画を促進します。

【事業 8-2】地域・住民参加型による公共交通づくりの推進

- 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企画を検討・実施します。
- 新たに設立した地域別公共交通運営協議会を活用し、移動需要の把握・調整や地域住民との対話窓口、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・設置を検討します。

【実施スケジュール】

※R 8（2026）年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
地域に適した 運営体制構築	・地域による運営協議会の設立 ・地域企業・団体との連携した公共交通の運営	R8(2026)年度から順次実施				
	若年層の参画促進 (学生ボランティア等)	①情報収集・分析	②検討・調整	③調整後、実施		
地域・住民参加型による公共交通づくりの推進	意見交換会やワークショップ、公共交通のモニター制度等の多様な対話・参加機会の創出	②地域ごとの運営協議会で検討		③調整後、実施		
	移動需要の把握・調整、地域住民との対話窓口、運行サポート等を担う「地域交通コーディネーター」の育成・設置	②地域ごとの運営協議会で検討		③調整後、実施		

第5章 計画の評価・検証と推進の方法

1. 評価指標・目標

(1) 指標設定における考え方

地域公共交通計画の評価指標・目標値(KPI)は、「公共交通の目指す姿」を踏まえて、本質的な変化や効果を図るための指標と、検証が比較的容易で継続的な実施と事業効果が把握できる指標から目指す姿の実現・目指す姿に近づいたと判断できる指標を設定します。

評価指標の関係性は次のとおりで、最終目標となる目指す姿 1 及び評価指標 1 を頂点に、個々の評価指標における目標達成を目指します。

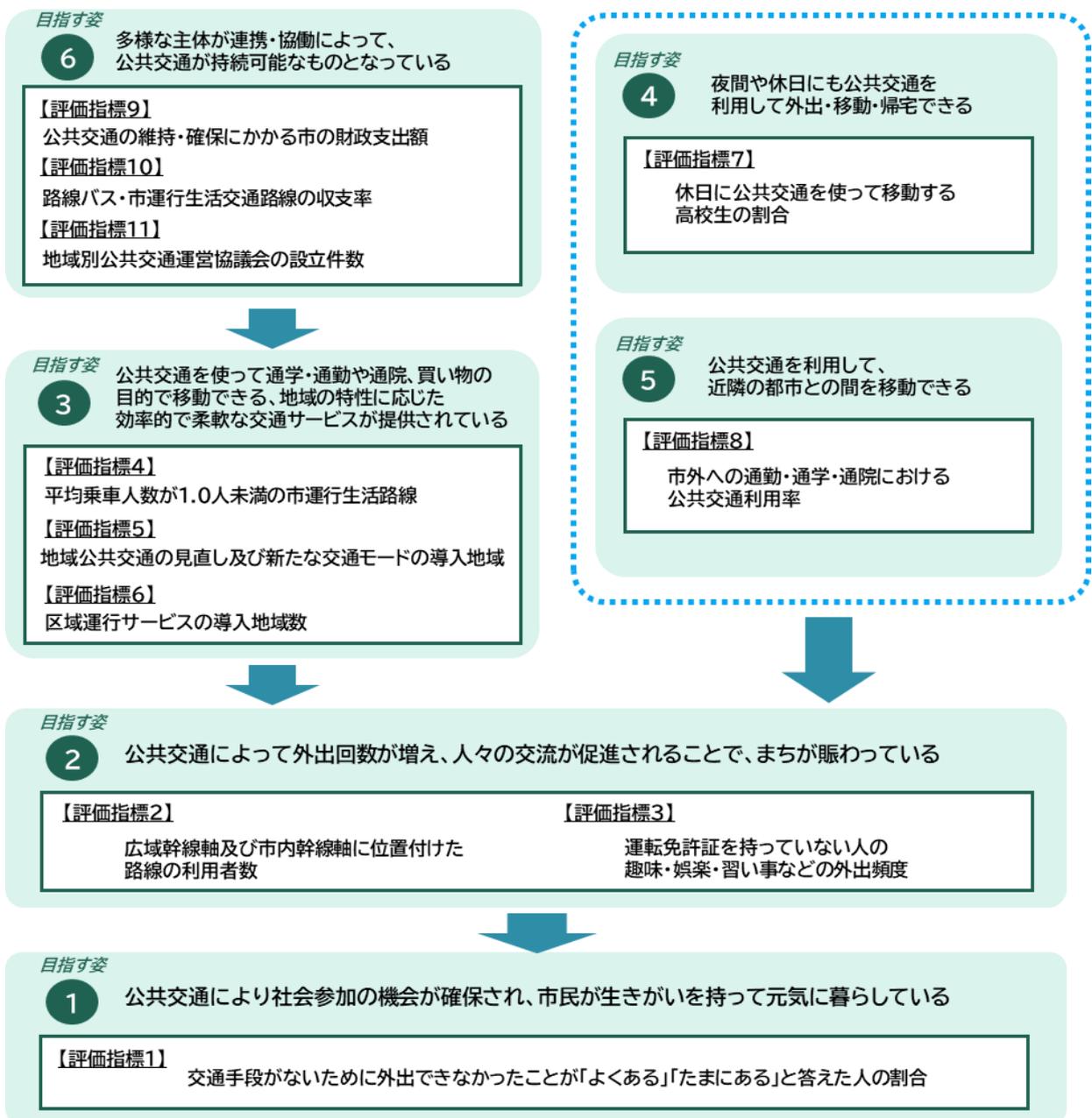


図 36 目指す姿に基づいた評価指標の関係 (KPI ツリー)

(2) 目指す姿に対応した評価指標・目標値 (KPI)

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

実際に移動制約を感じている人を直接測る指標を採用し、公共交通の整備により社会参加の機会が実質的に確保され、市民が生きがいを持って元気に暮らしているか検証します。

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
【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 ()は75歳以上の数値	市民アンケート調査より把握	10.6% (13.7%)	8.5%以下 (11.0%以下)	令和12(2030)年度

目指す姿

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

人々の交流の核となる幹線軸の利用者数の維持※に努めるとともに、自家用車を利用できない人が、通学・通勤・通院・買い物といった必需的な移動以外の自由な外出をどの程度行っているかを測ることで、およそ10%の外出頻度増加を目標に、交流の促進が図られているかを検証します。

※ 国立社会保障・人口問題研究所によると令和12(2030)年の本市の人口は令和7(2025)年より2,830人(9.46%)の減が見込まれますが、令和7(2025)年4月までの5年間の人口減が10.9%減の中、令和6(2024)年度までの公共交通の利用者数は、ほぼ横ばいで推移しています。

※ 第3期庄原市長期総合計画では市内への宿泊者数の増加等を見込んでおり、市外からの利用者の増加及び更なる利用促進で利用者数の維持を目指します。

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
【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	運行実績より把握 対象路線: JR 芸備線、備北交通、中国バス(東城・油木)、地域間・他市町まで運行する市生活路線	214,621人 (令和6(2024)年度運行実績)	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より把握	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

目指す姿

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効率的で柔軟な交通サービスが提供されている

地域特性に応じた効率的で柔軟な交通サービスが実際に提供されているかを総合的に評価するため、効率的に運用できていない路線の把握と改善、地域ごとの交通サービスの多様化の進展、公共交通が利用できる範囲の拡大を目指してそれぞれの指標を検証します。

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
【指標 4】 平均乗車人数が 2.0 人未満の市運 行生活路線	運行実績より把握	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	運行実績より把握 (路線の区域運行化や夜 間交通サービス・市民タ クシーの導入、運行範囲 の見直し等を想定)	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 (予約乗合タクシー、市民 タクシー、こまわりくんの 導入地区数)	93 地区	年1地区以上	毎年度

目指す姿

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

平日の昼間以外の時間帯でも公共交通を利用して外出・移動・帰宅できる環境整備と家族送迎への依存度の軽減を目指すにあたっては、高校生の外出状況等から休日の公共交通利用者率を検証します。

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
【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 調査より把握 ※休日の「塾や習い事」 又は「遊び」のいずれか で公共交通を使う生徒 の割合	33.1%	40%	令和12 (2030)年度

目指す姿

5

公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる

三次市など近隣都市への主要な市外移動ニーズ(通学・通院・通勤)に対し、公共交通が実用的な選択肢として機能しているかを図るため、市域を越えた広域移動における公共交通の実際の利用状況を測る指標を採用し、これまで送迎のみで移動していた人が公共交通も利用するようになった値を目標とします。

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
【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より把握	【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

目指す姿

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

多様な主体の連携・協働による効率化の成果として、市財政負担の適正化を目指します。

また、地域ごとに将来にわたって公共交通を維持できる体制が構築されているかを評価するため、地域別公共交通運営協議会を継続的・段階的に設立して、地域で支える体制構築を目指します。

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
【指標 9】 公共交通の維持・確保にかかる市の財政支出額	運行実績より把握	299,841 千円 (市民一人当たり※ 9,611円) (令和6(2024)年度 実績)	260,000 千円以下 (市民一人当たり 9,611円以下) (令和12(2030)年 度実績)	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 国庫補助対象路線 (幹線補助:三城線、 フィーダ補助:下高野線)	実績値 (令和6(2024)年 度) (三城線:33.1%) (下高野線:11.8%)	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	市実績より把握	1件 (総領)	毎年1件以上 (計7件)	毎年度

※市民一人当たりは、令和7(2025)年1月1日住民基本台帳人口31,198で実績値を除いた。

(3) 評価指標・目標値 (KPI) のまとめ

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
2	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
3	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
3	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
6	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
6	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

2. 計画の推進体制

本計画の評価・検証及び事業推進は、市内交通事業者や関係者で構成する「庄原市地域公共交通ワーキング会議」で施策の進捗と評価指標を検証し、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で進めます。

また、新たに任意組織として地域別公共交通運営協議会の設立を進め、各地域の実情に応じた公共交通の改善や見直し、具体的な事業内容の検討を推進します。

なお、社会環境の大きな変化や関連計画の改定、法改正、事業実施における新たな課題の発現等に応じて、必要に応じて本計画内容を見直します。

庄原市地域公共交通会議	
役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画の策定及び変更の審議・決定 ● 計画に掲げられた評価指標等の検証 ● 運行形態・運賃等の協議・決定
構成員	交通事業者、沿線住民代表、学識経験者、国土交通省、広島県、関係者 等

庄原市地域公共交通ワーキング会議	
役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画に掲げられた評価指標等の検証 ● 公共交通改善案(ダイヤ・接続改善等)の調整 ● 新規事業の具体的な内容検討、進捗管理 等
構成員	交通事業者、地域関係者や関係主体、学識経験者 等 (現在のワーキング会議委員を想定)

地域別公共交通運営協議会(任意組織)	
役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の課題・地域特性に応じたサービス検討 ● 各種取組企画・実施と利用促進等の検討・実施支援 ● 地域別アクションプランの策定・進捗管理 等
構成員	各地元の交通事業者、地域関係者や関係主体、地域住民代表 等

3. 計画の推進スケジュール

本計画の推進に当たっては、次のスケジュールに基づいて各種事業の実施・推進と計画の進捗管理及び検証を継続的に行うことで、必要に応じて改善を図っていきます。

