

令和7年度
庄原市地域公共交通会議 次第

日 時：令和7年12月25日(木) 15:00～

会 場：庄原市役所本庁舎5階 第1委員会室

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 令和7年度庄原市地域公共交通会議収支予算補正予算(第2号)(案)について

資料1

(2) 庄原市営総領地域生活バス及び庄原市公共交通空白地有償運送の見直しについて

資料2

(3) 第2期庄原市地域公共交通計画の策定の取り組みについて

- ・各種調査結果について
- ・庄原市地域公共交通計画(骨子案)について

資料3

4 その他

(1) 庄原地域における夜間タクシーの利用状況について

資料4

(2) 令和7年度地域公共交通確保維持事業(フィーダー路線)の事業評価は、
書面にて別途協議

(3) 次回の案内

令和8年1月22日(木) 15時～17時 庄原市役所5階第1委員会室

- ・第2期庄原市地域公共交通計画(素案)について

庄原市地域公共交通会議委員名簿

令和7年8月25日

任期 令和6年7月20日から令和8年7月19日まで

号	要綱で規定する委員	組織	役職	氏名	役員
(1)	一般旅客自動車運送事業者の代表者	備北交通㈱	代表取締役	河野 文彦	副会長
		広島県タクシー協会北部支部	支部長	石田 光雄	
(2)	住民又は利用者	庄原市自治振興区連合会	会長	表 良則	
		庄原市女性団体連絡協議会	事務局長	富岡 静香	監事
		庄原市老人クラブ連合会	会長	児島 茂春	
		庄原市PTA連合会	副会長	三好 孝範	
		広島県立庄原格致高等学校PTA	顧問	仁井 謙作	
		庄原市民生委員児童委員協議会	会長	田村 富夫	監事
(3)	広島運輸支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	蔦 真	
(4)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が加入する団体の代表者	私鉄中国地方労働組合備北交通支部	副執行委員長	今田 能久	
(5)	広島県警察庄原警察署長又はその指名する者	庄原警察署	交通課長	中住 誠	
(6)	鉄道事業者	西日本旅客鉄道(株)中国統括本部広島支社	地域交通課長	山口 晃弘	
(7)	道路管理者	庄原市環境建設部	部長	天野 武美	
(8)	観光団体の代表者	庄原観光推進機構	会長	土井 幹雄	
(9)	商工団体の代表者	庄原商工会議所	会頭	佐々木 満	
		備北商工会	会長	伊藤 郁夫	
		東城町商工会	事務局長	越道 万里江	
(10)	学識経験を有する者	広島経済大学	准教授	加藤 博和	会長
(11)	広島県の職員	広島県地域政策局公共交通政策課	課長	水本 全彦	
(12)	市の職員	庄原市生活福祉部	部長	岡本 貢	
(13)	その他市長が必要と認める者	庄原市地域福祉ネットワーク会議	会長	尾野 素子	

令和 7 年度 庄原市地域公共交通会議収支予算補正予算（第 2 号）（案）について

1. 要旨

令和 7 年度の補正予算（第 2 号）を調製したため、庄原市地域公共交通会議財務規程第 3 条の規定に基づき、交通会議の承認を受けるものである。

2. 補正予算の内容（詳細は別紙のとおり）

令和 7 年度庄原市地域公共交通会議収支予算補正予算（第 2 号）は、次に定めるところによる。

歳入歳出予算の総額に歳入歳出それぞれ 644 千円を減額し、歳入歳出予算の総額を歳入歳出それぞれ 14,396,004 円とする。

歳入歳出予算の補正の款項目の区分及び当該区分ごとの金額並びに補正後の歳入歳出予算の金額は、別紙による。

- ・ 収入額 △644,000 円
- ・ 支出額 △644,000 円

令和 7 年度 庄原市地域公共交通会議収支予算補正予算(第 2 号) (案)

収入の部

(単位：円)

款	項	目	補正前の額	補正額	計	備 考
1. 負担金	1. 負担金	1. 市負担金	6,705,000	865,000	7,570,000	庄原市地域公共交通会議負担金
2. 補助金	1. 補助金	1. 国庫補助金	8,335,000	△ 1,509,000	6,826,000	・ 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助金） 6,335,000円を4,826,000円に減額
3. 諸収入	1. 諸収入	1. 雑 入	0	0	0	
4. 繰越金	1. 繰越金	1. 繰越金	4	0	4	貯金利息
収入合計			15,040,004	△ 644,000	14,396,004	

支出の部

(単位：円)

款	項	目	補正前の額	補正額	計	備 考
1. 運営費	1. 会議費	1. 会議費	0	0	0	
	2. 事務費	1. 事務費	0	0	0	
2. 事業費	1. 事業費	1. 事業費	15,040,000	△ 644,000	14,396,000	・ 地域公共交通計画策定支援業務8,705,000円を9,570,000円に増額 ・ 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助金） 6,335,000円を4,826,000円に減額※
3. 予備費	1. 予備費	1. 予備費	4	0	4	預金利息
支出合計			15,040,004	△ 644,000	14,396,004	

※地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に伴い、令和 7 年度事業年度から補助金の交付先は市町村法定協議会となるため予算計上しているが、令和 7 年度申請額が定まったため提出するもの

庄原市営総領地域生活バス及び庄原市公共交通空白地有償運送の見直しについて

1. 趣旨

庄原市営総領地域生活バス（広域路線、町内便）及び庄原市公共交通空白地有償運送（以下「こまわりくん」という。）について、バス等の利用状況、運行事業者及び自治振興区の意見を踏まえ、「庄原市地域公共交通計画地域別実施計画」の取組方針に沿って見直しを行う。

2. 地域における問題・課題・取り組み・方向性（地域別実施計画含む）

(1) 背景

総領地域の令和7年3月末の人口は平成17年3月末と比較し41%減の1,062人で、人口減少の影響もあり生活用品を購入できるスーパーが無くなり生活機能が低下している。

(2) 総領地域の交通課題

問題	課題	取り組み
①平均利用人数が0.2～0.6人と利用者が少なく、見直し基準2人未満に該当	①町の周辺から総領中心部への移動手段の確保	ドアツードアの移動ニーズへの対応 …こまわりくんの2台体制
②広域路線及び町内線を担う(株)里山総領の運転手の高齢化 ※	②地域外への移動需要への対応	庄原方面（広域路線）への乗継改善 …町内便の廃止と広域路線（庄原便）の増便

※(株)里山総領の運転手の状況（R7年7月現在）

（運転手：広域路線3名（50代、50代、70代） 町内便1名 60代）

運転手の高齢化や担い手不足から運行体制の確保が困難になった事案（R6.12月～R7.3月）が有り。

(3) 地域公共交通計画の方向性



3. 見直し

- ① 総領地域生活バスにおける町内便を廃止^{※1}し、広域路線とこまわりくんの体制を拡充する。
⇒こまわりくんの車両を1台から2台体制に増車^{※2}し、広域路線（庄原方面への平日午後便）を増便（1年間の試行）^{※3}する。

※1 廃止の理由

1 便当たりの乗車人数が少なく、運転手の高齢化により運転手の確保が難しい。

※2 増車の理由

- ・総領地域は谷あいに住居が点在しており、配車に時間を要するため2台体制で生産性を高める。
- ・町内便を廃止することで、その利用者約300人の移動手段を確保し広域線と接続を強化する。

※3 増便（回送便の実車化）の内容

総領土居 15:00→田総の里→桜花の郷ラ・フォーレ庄原→ザ・ビッグ→ジョイフル→庄原日赤→郵便局→庄原駅着 15:42（当該便利用者の帰りは庄原駅 17:35 発を想定）

（参考）庄原便の状況

平日	総領→庄原…午前2便	午後1便	庄原→総領	午前1便	午後3便
土	総領→庄原…午前2便	午後1便	庄原→総領	午前1便	午後1便
日・祝	総領→庄原…午前1便	午後1便	庄原→総領	午前1便	午後1便

- ② こまわりくんの車両増に伴い、公共交通空白地有償運送補助金交付要綱の補助率の見直しを行う。

⇒現行、事業費の6割補助となっているため、利用料金が経費の4割を下回った場合、不足分を自治振興区が負担をしている。

増車により運行経費が増額となる一方、利用料金収入は経費の4割を下回る見込みであるため、自治振興区の負担額が大きくなることから、**バス運行補助金と同様に経常損失に対して全額補助となるよう取扱いを改正する。（P. 3 参照）**

- ③ 見直し時期は令和8年4月1日からとする。

4. 見直しによる効果

（1）利便性の向上

- ・こまわりくんが2台体制になることで、予約が容易になり、かつ、待ち時間も短くなり、広域路線（庄原・上下方面）との接続に合わせた利用ができる。
- ・庄原地域への午後便の増便により、町外への通院・買い物機会が増え、市民の利便性向上を図ることができる。また、JR芸備線や高速バスへの乗り継ぎが可能になる。
- ・ドアツードアのニーズに対応できる。

(2) 持続可能性の向上

- ・ 財政支出の削減により持続可能性が向上する。

関係者	増額（見込）	減額（見込）	備考
庄原市	・ 庄原便増便 920 千円 ・ こまわりくん補助 1,264 千円	・ 町内便減便 ▲5,318 千円	・ 歳出は▲3,134 千円／年の減 ・ バス 2 台不要（うち 1 台は予備車、 1 台は不要）
(一社) 庄原市総領 自治振興区	・ こまわりくん補助 1,264 千円 ・ 運賃収入 381 千円	・ 補助率変更分 ▲252 千円	・ 運転手の確保(13 名登録) ・ 車両の 1 台増加（リース） ・ 利用者数 R6 年比 1.26
里山総領	・ 庄原便増便（再掲） 920 千円	・ 町内便減便（再掲） ▲5,318 千円	・ 1 人雇用減（4 人→3 人）

【説明】

①令和 6 年度実績

市営バス委託料 : 23,774 千円（広域路線：18,456 千円、町内便：5,318 千円）

こまわりくん補助金 : 1,204 千円（事業費：2,048 千円、運賃収入等：844 千円）

合計 : 24,978 千円

②令和 8 年度以降の見込み …令和 6 年度実績をもとに試算

市営バス委託料 : 18,456 千円（R 6 対比 ▲5,318 千円）町内便廃止に伴う減額
920 千円（庄原便増便による）R 8 年度は実証運行

こまわりくん補助金 : 2,468 千円（R 6 対比 +1,264 千円）

事業費：3,693 千円、運賃収入等：1,225 千円

合計 : 21,844 千円

③効果額（②－①）：▲3,134 千円／年（減額見込）

こまわりくんの事業試算

2 台体制による事業費：3,693,000 円

（車両リース料・保険料・運転手謝礼・燃料費の増）

運賃収入等：1,225,000 円

（R6 こまわりくん利用者数＋市営バス町内便利用者数、雑入）

庄原市補助金（現行制度）：2,215,800 円（事業費×3/5）

収支＝運賃収入等＋市補助金－事業費

＝1,225,000＋2,215,800－3,693,000

＝▲252,200 円（赤字：振興区補填）→要綱を改正し 2,468,000 円

(3) 生産性の向上

- 幹線（広域線）・支線（こまわりくん 2 台）の接続を高め利用が増える。

5. 関係例規の一部改正

- (1) 関係例規 庄原市営バス設置及び管理条例
庄原市公共交通空白地有償運送補助金交付要綱
- (2) 改正年月日 令和8年4月1日

6. 今後のスケジュール

時期	内容
令和7年12月	12月議会に議案提出・可決 庄原市地域公共交通会議
令和8年1月	庄原市公共交通空白地有償運送運営協議会 中国運輸局広島運輸支局等へ手続き 広報・周知
令和8年4月1日	運用開始

【参考】



庄原市地域公共交通計画の策定に向けた 各種調査結果について

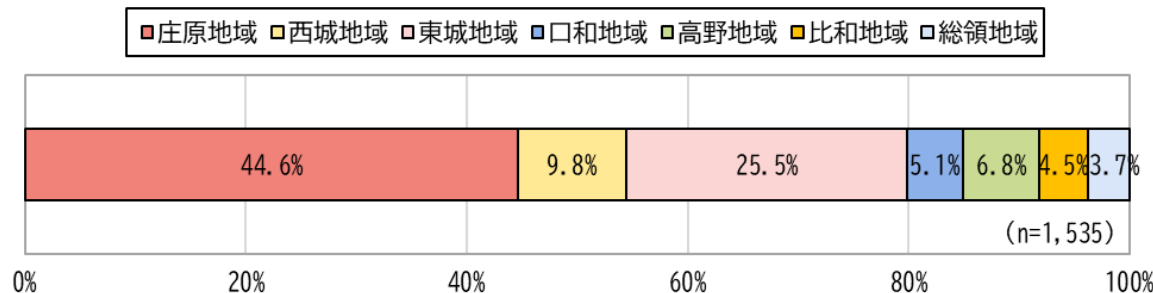
公共交通会議資料(別紙)

市民アンケート調査結果	・・・	P.3
高校生アンケート調査結果	・・・	P.26
アンケート結果のまとめ	・・・	P.35
交通事業者のヒアリング結果	・・・	P.36
地域別ヒアリングの実施結果	・・・	P.41

市民アンケート調査結果

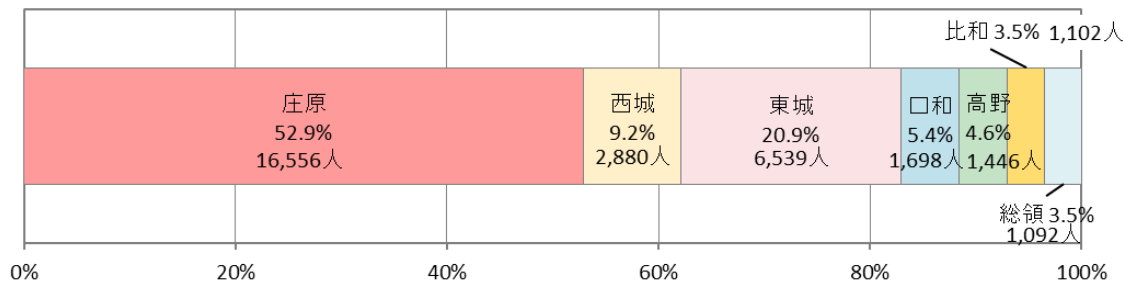
<p>調査の目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民の移動実態や現在の公共交通サービスに対する意向を把握 ■ ワーキング会議の議論を基に設定した、戦略や施策等の検証
<p>調査対象</p>	<p>市民3,000人 ※人口の少ない旧町部からもサンプルを回収できるように、小地域ごとに配布数を設定</p>
<p>調査方法</p>	<p>郵送配付、郵送又はオンラインで回答</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和7年10月下旬～11月上旬</p>
<p>主な設問</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人属性(居住地、性別、年代、世帯構成) ・ 運転免許証の保有状況、返納意向、自家用車の使用状況 ・ 普段の移動の目的地、頻度、行き・帰りの時刻・交通手段 ・ 公共交通の利用頻度、利用する理由、利用しない理由 ・ 公共交通のサービス改善策とその利用意向 ・ 市中心部の交通結節点や、各地域の乗り継ぎ拠点拠点に必要な機能 ・ 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
<p>回収状況</p>	<p>郵送回収:1,324件(11/6分まで) ウェブ回答:250件 計:1,574件(回収率:52.4%) ※前回調査(R3.1)は48.5%</p>

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

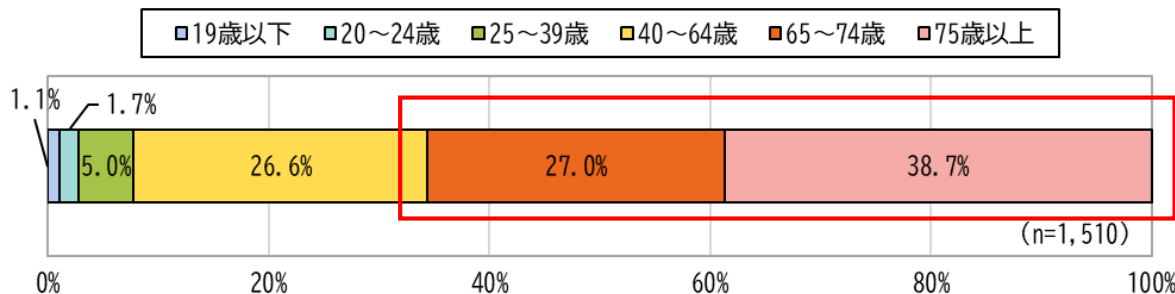


▲ 回答者の居住地

【参考】

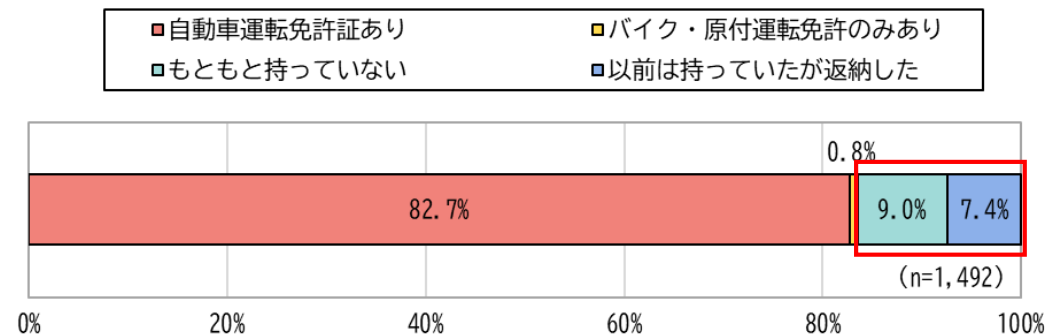


▲ 庄原市の人口

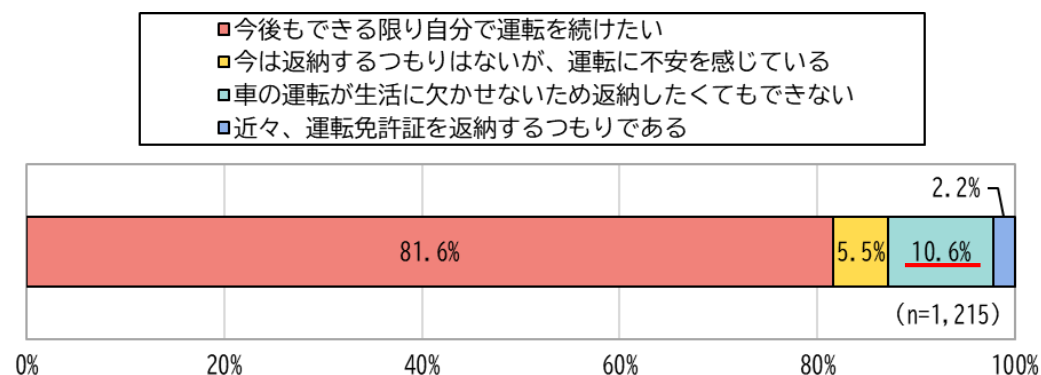


▲ 回答者の年代区分

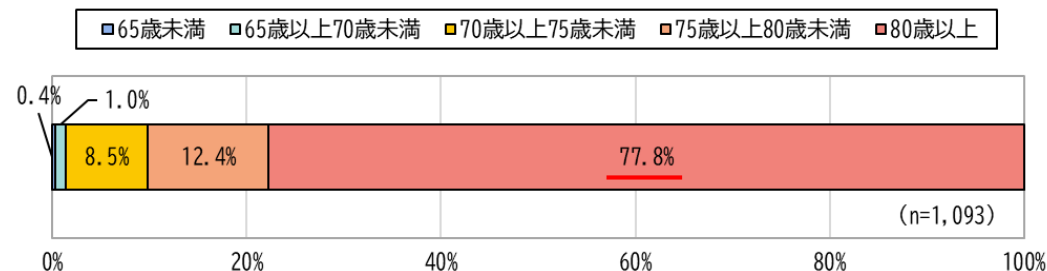
- 回答者の中で運転免許証を持っていない人は返納した人も含めて、16.4%で実数にすると246人でした。
- 車の運転に対する意向については、およそ8割の人が今後も運転を続けたいと回答している一方で、「生活に欠かせないため返納したくてもできない」と答えた人が全体の1割程度存在しています。
- 車の運転を続けたいと思う年齢はおよそ8割が「80歳以上」を回答しており、身体機能が限界を迎えるまで運転を続けたいという意向が強いことが伺えます。



▲ 運転免許証の保有状況

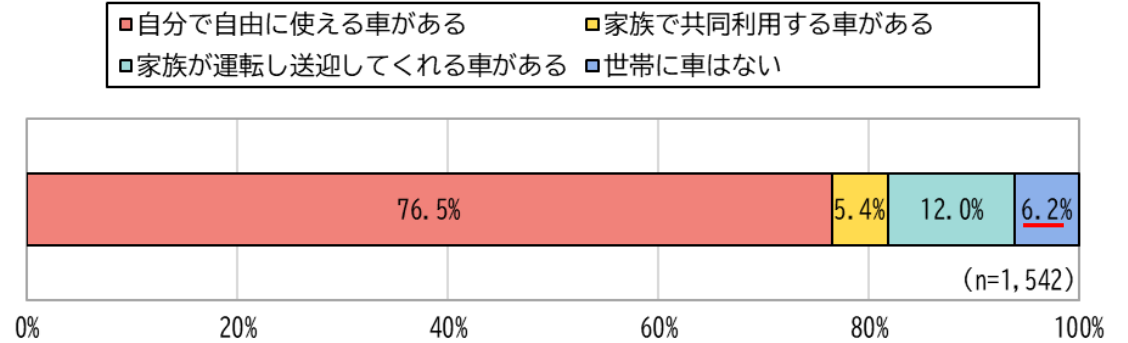


▲ 車の運転に対する今後の意向

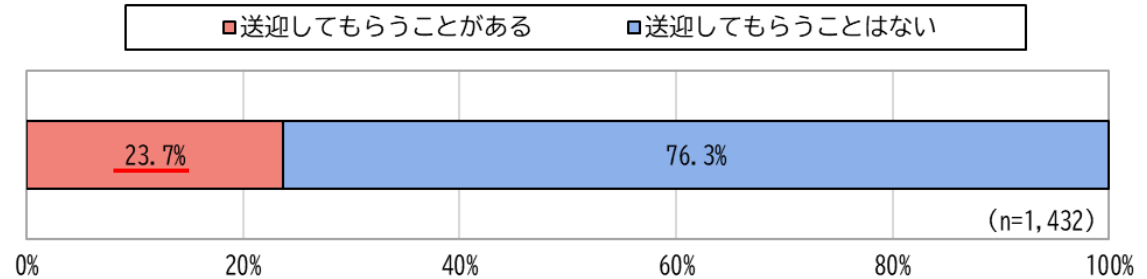


▲ 車の運転を続けたいと思う年齢

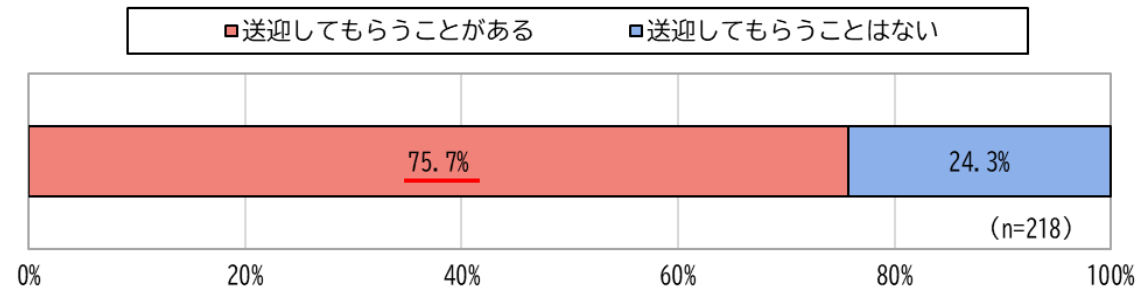
- 世帯における自家用車の保有状況を見ると全体で6.2%が送迎を含めて世帯で利用できる車はないと回答しています。
- 送迎の状況を見ると、「送迎してもらうことがある」と回答している人は全体の2割程度ですが、運転免許証を持っていない人に絞ると、免許を持っていない人の75.7%が送迎してもらうと回答しています。



▲ 世帯における自家用車の保有状況

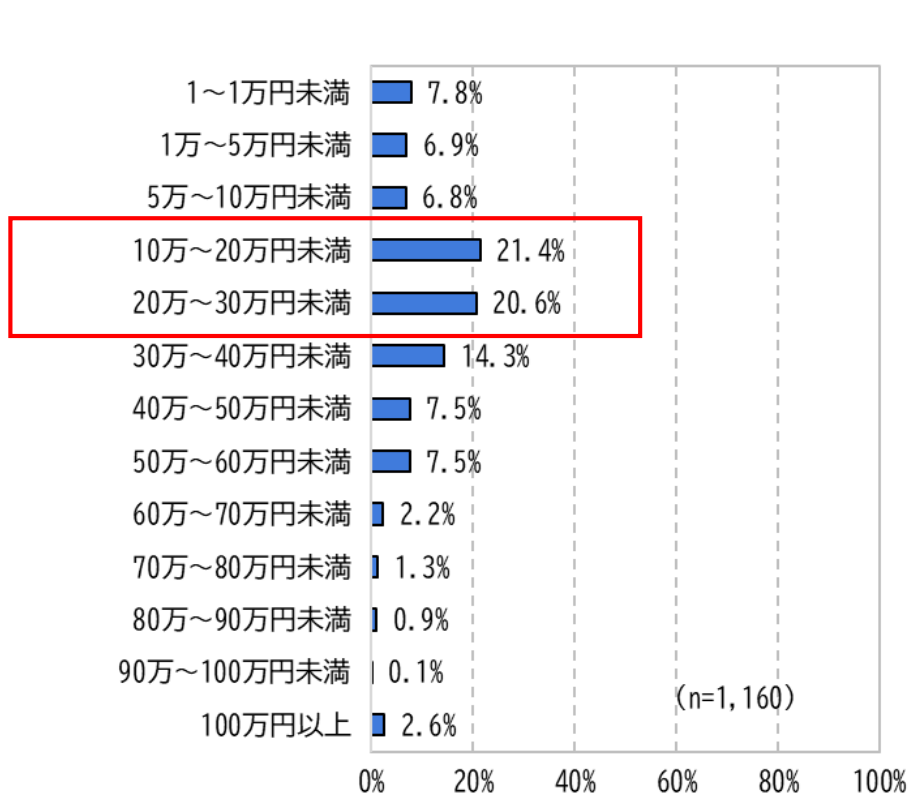


▲ 送迎の状況

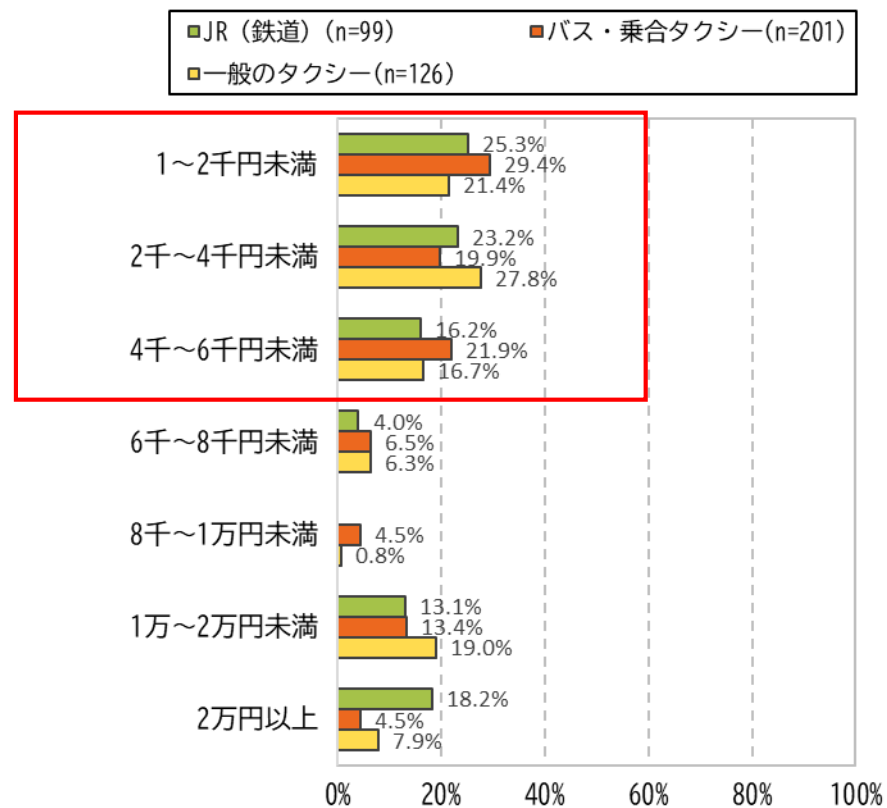


▲ 送迎の状況(運転免許証を持っていない人のみ)

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

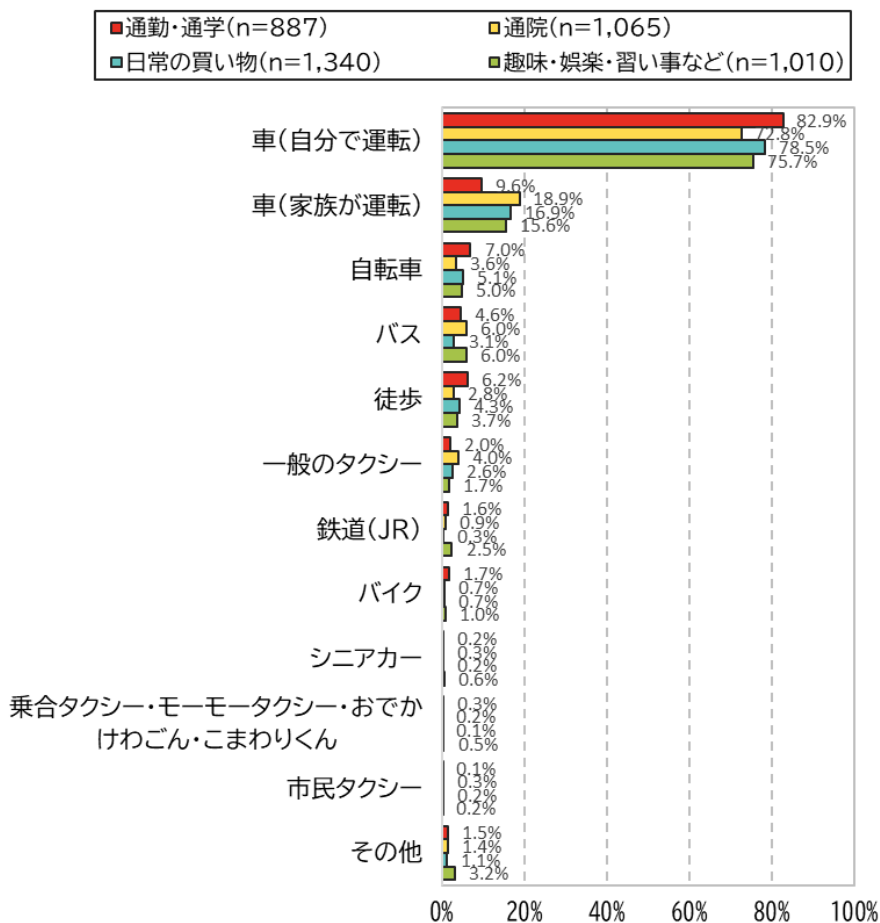


▲ 車の利用・維持にかかる年間の費用

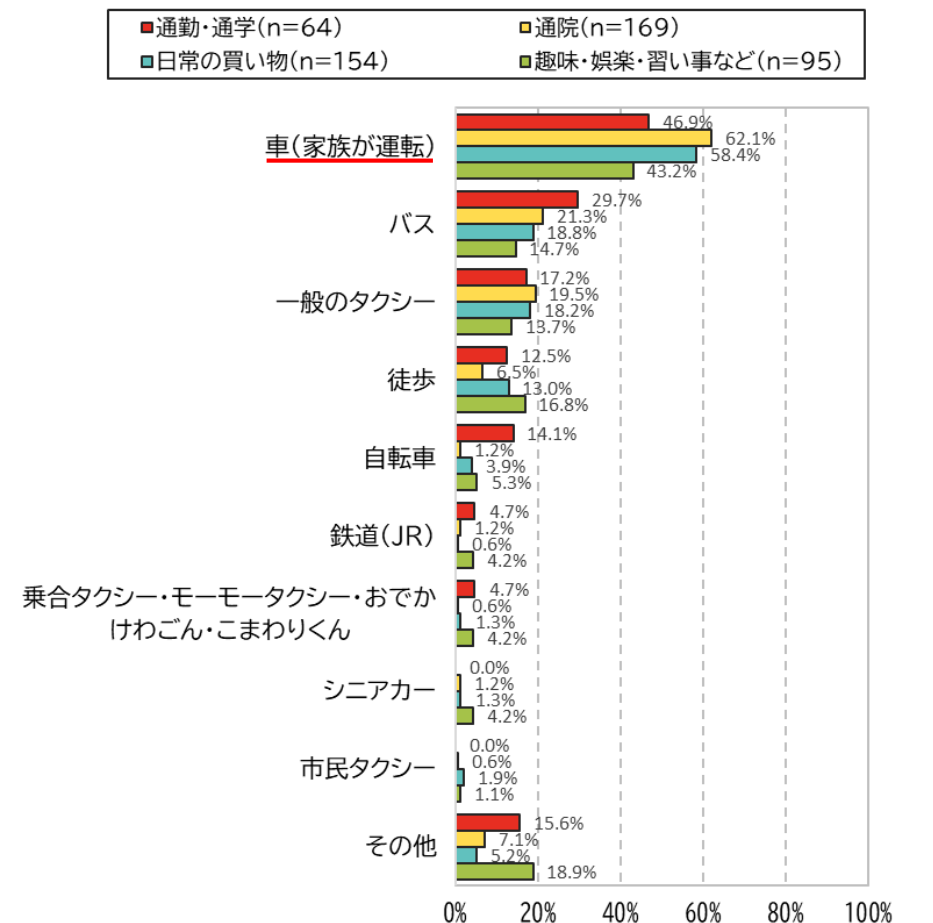


▲ 公共交通機関の利用にかかる1か月あたりの費用

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

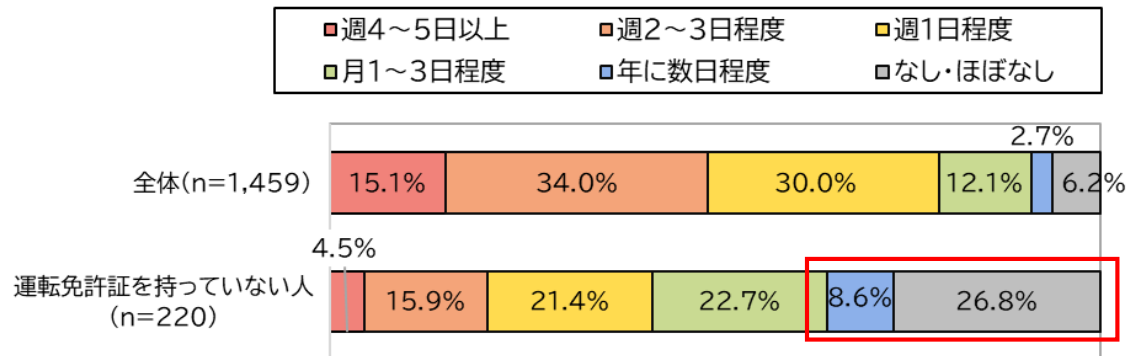


▲外出時に利用している交通手段(回答者全体)

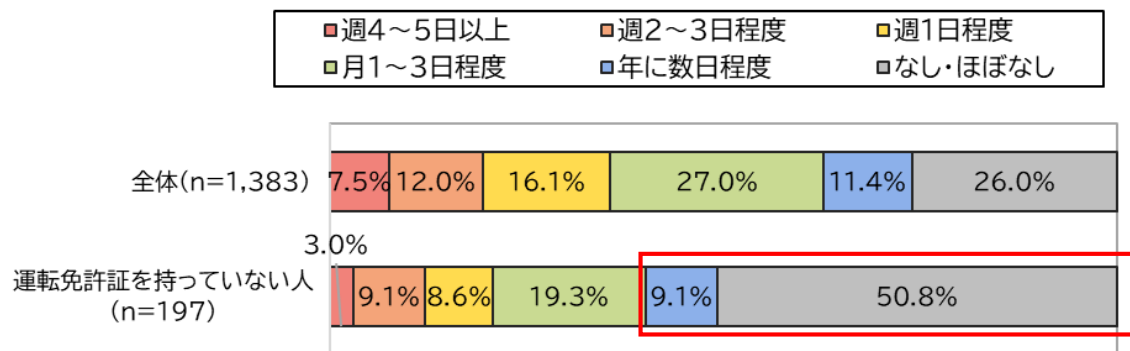


▲外出時に利用している交通手段(運転免許証を持っていない人)

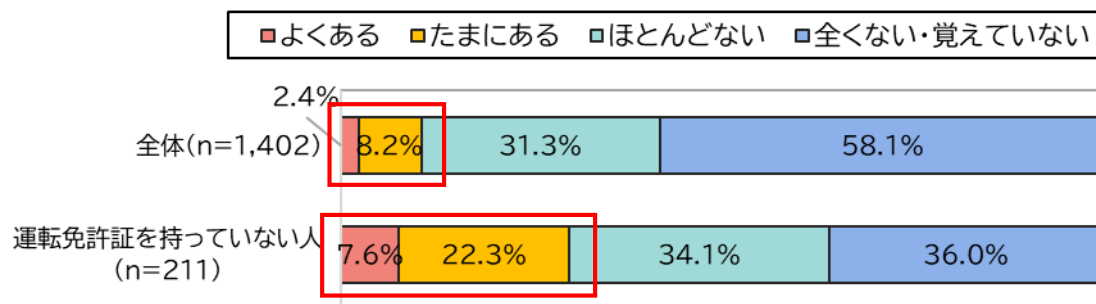
- 回答者全体と運転免許証を持っていない人で比較すると、いずれの利用目的においても外出の頻度が減少しています。
- 特に、買い物は3割程度、趣味等のその他の外出目的では6割程度が「年に数回程度」又は「ほぼなし」と回答しています。
- 交通手段がなくて外出できなかった経験が「よくある」「たまにある」と回答した人は全体では10.6%、免許証を持っていない人の中ではおよそ30%を占めています。



▲日常の買い物における外出の頻度

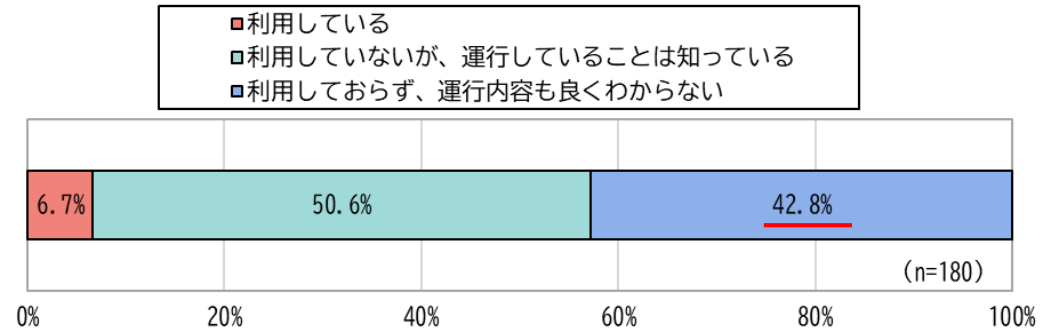


▲趣味・娯楽・習い事などにおける外出の頻度

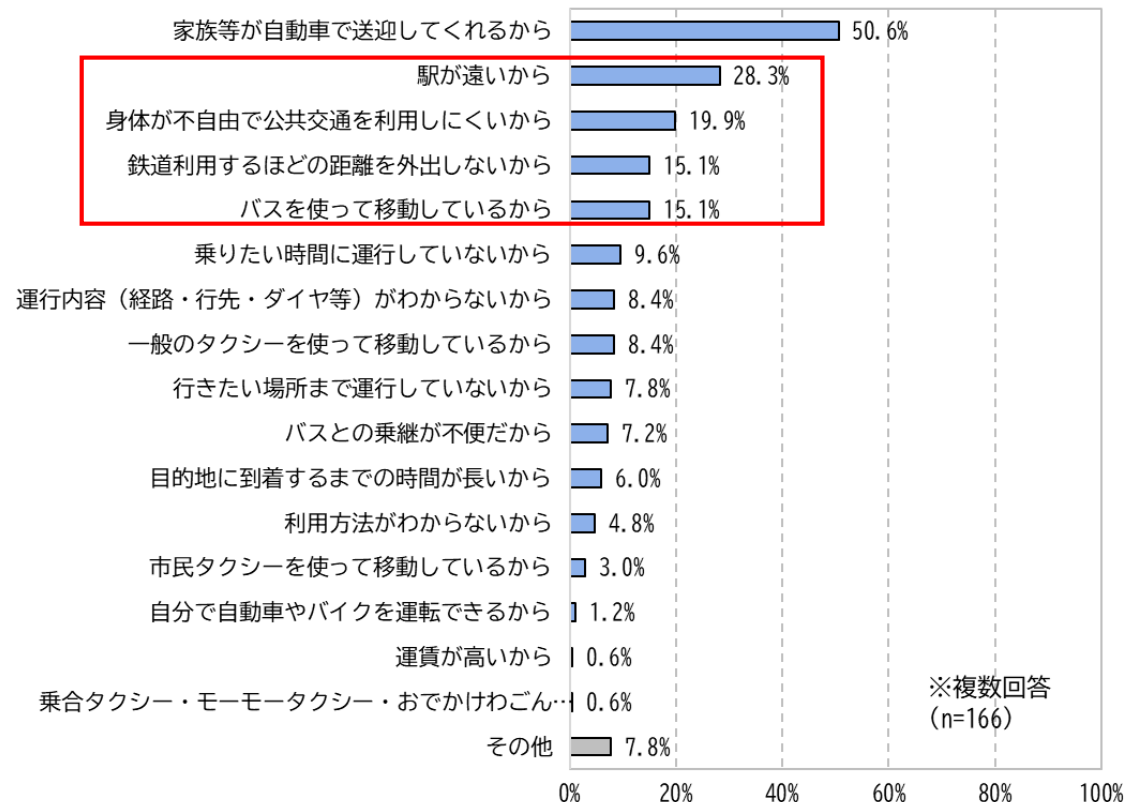


▲直近1年間で交通手段がなくて外出できなかった経験

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

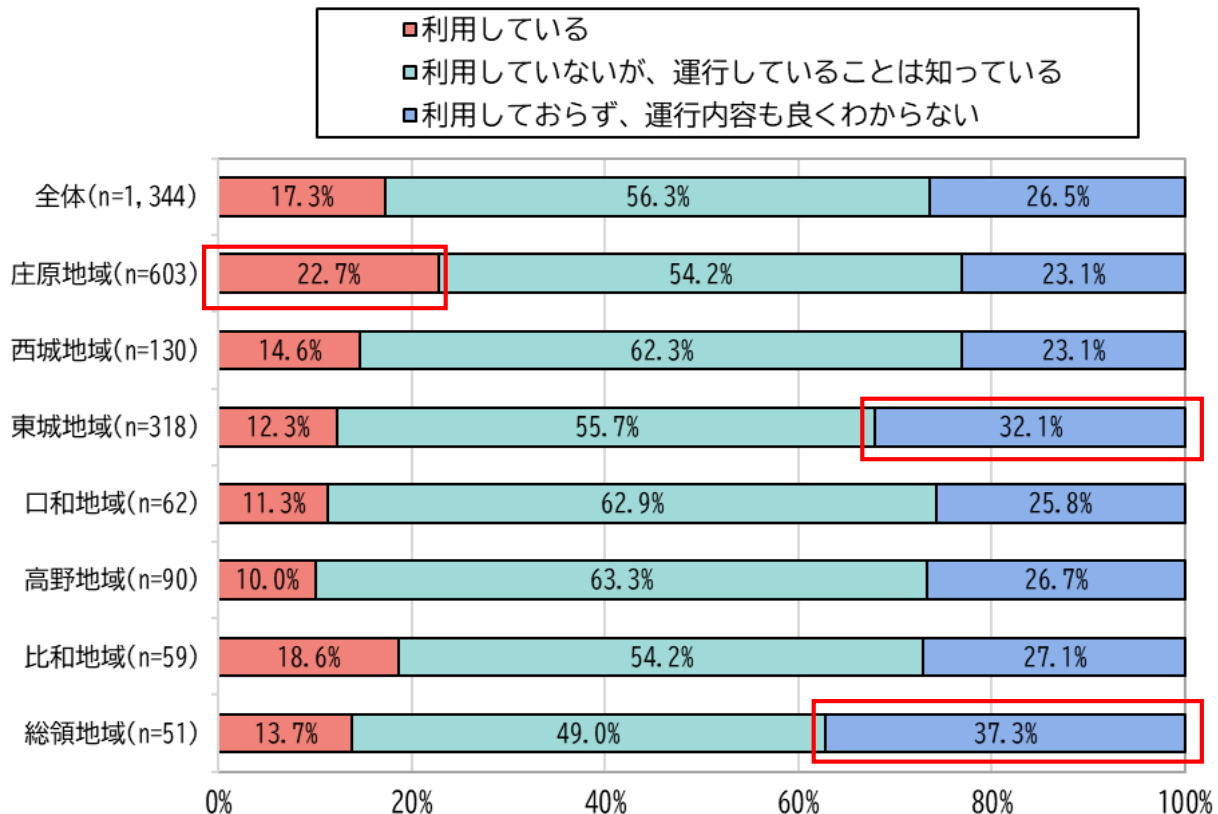


▲鉄道の利用状況・認知度(運転免許証を持っていない人のみ)



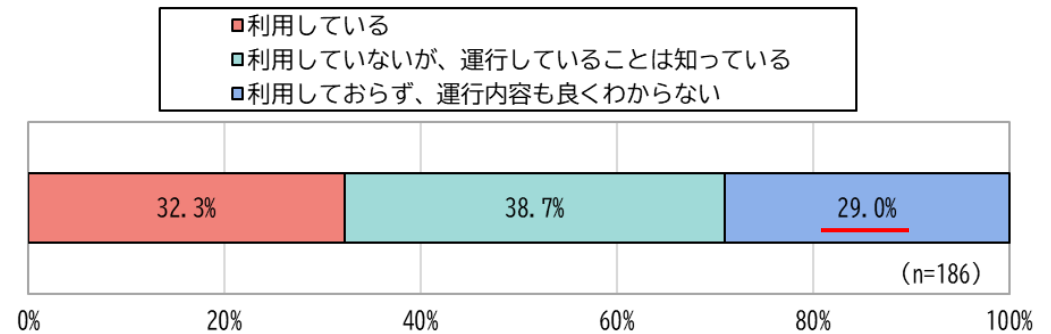
▲鉄道を利用していない理由(運転免許証を持っていない人のみ)

- バスについては、全体では17.3%の人が「利用している」と回答しており、地域別では庄原地域で割合が大きくなっています。
- 「利用しておらず運行内容も良くわからない」と回答した人は全体では26.5%で、地域別に見ると東城地域や総領地域が30%を超えて比較的割合が高くなっています。

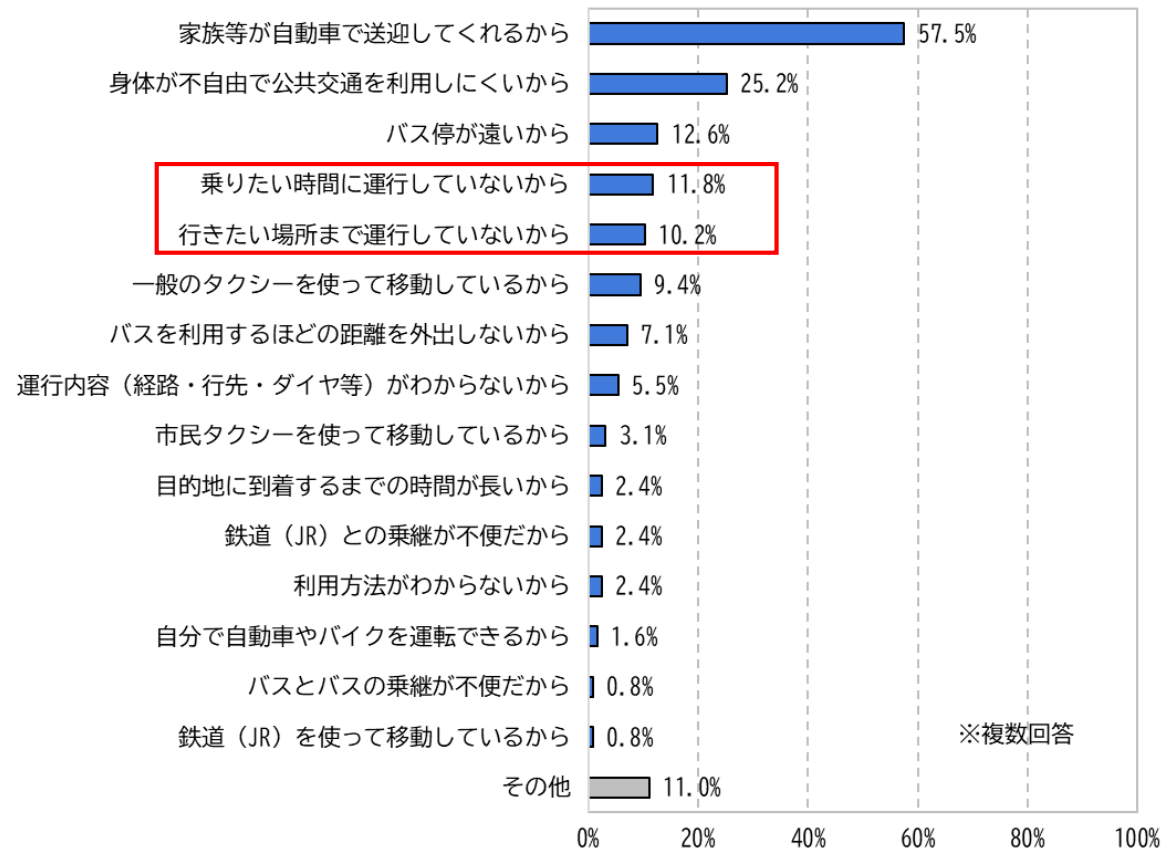


▲バスの利用状況・認知度(地域別)

- 運転免許証を持っていない人に絞った利用状況では、「利用している」と回答した人は32.3%、「運行内容も良くわからない」と回答した人は29%で同程度でした。
- 運転免許証を持っていない人のバスを利用していない理由としては鉄道と同様に、「家族などが送迎してくれるから」が57.5%で回答が集中しており、次いで「身体が不自由」「バス停が遠い」が続いています。
- 鉄道に比べると「乗りたい時間に運行していない」や「行きたい場所に運行していない」等のサービスに関する理由の割合が若干高くなっています。

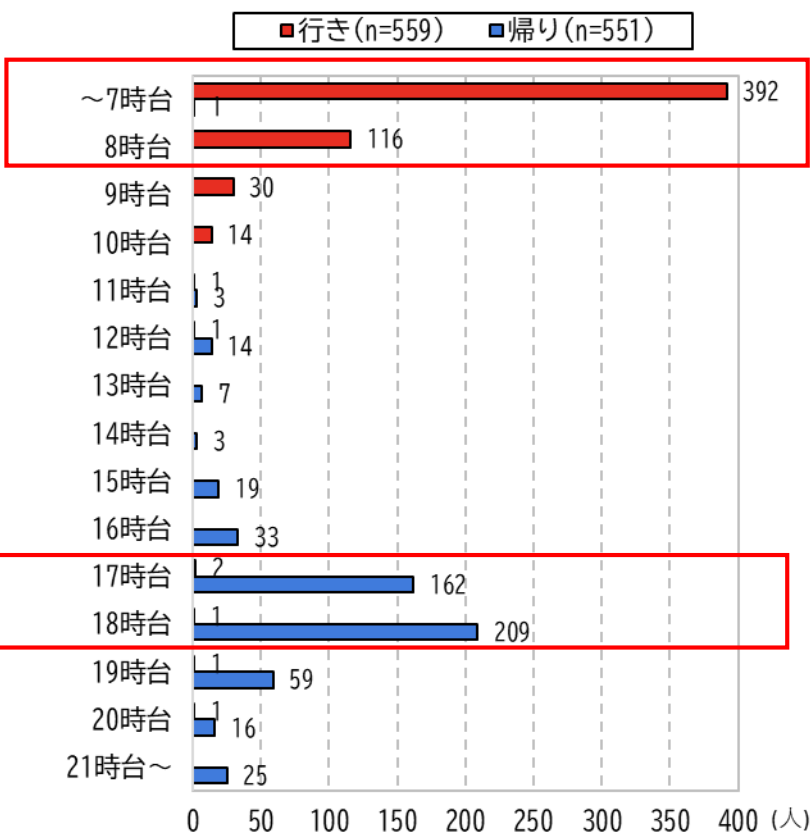


▲バスの利用状況・認知度(運転免許証を持っていない人のみ)

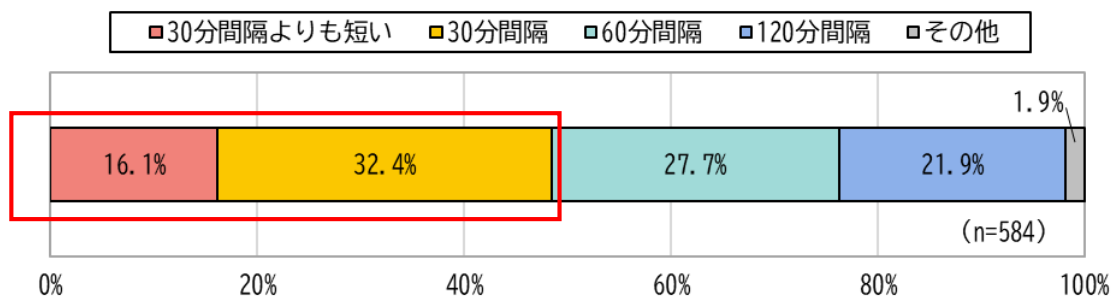


▲バスを利用していない理由(運転免許証を持っていない人のみ)

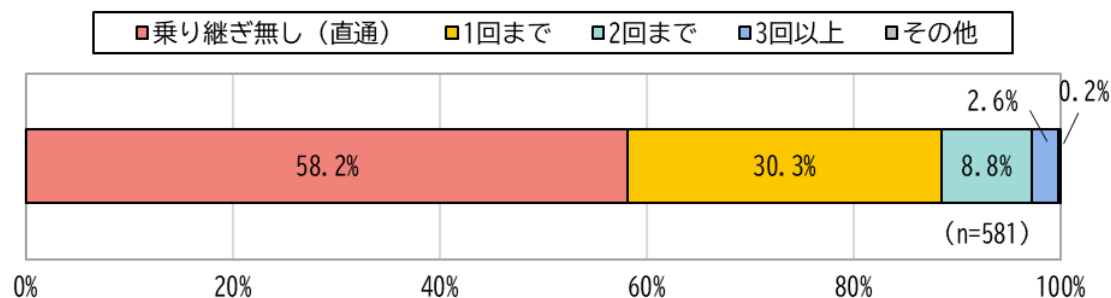
- 通勤・通学で運行してほしい時間帯は、**朝の7時～8時、夕方の17時～18時に集中**しています。
- 運行間隔は**30分以内が5割程度**を占めており、乗り継ぎ回数は6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しています。



▲通勤・通学時に運行してほしい時間帯

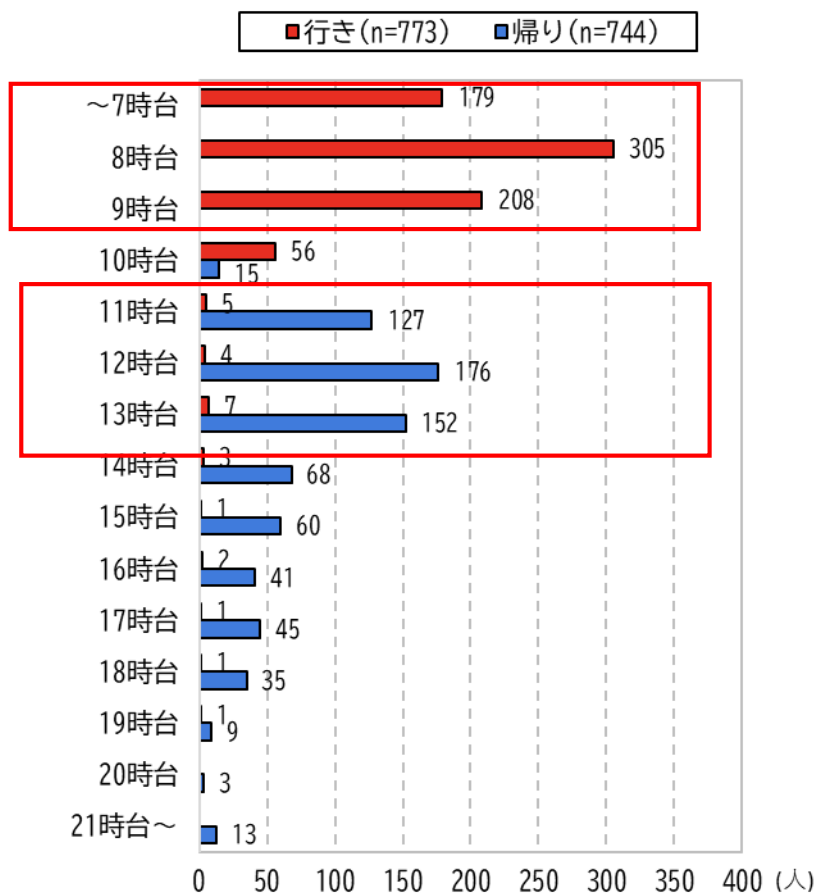


▲通勤・通学の目的地までの理想とする運行間隔

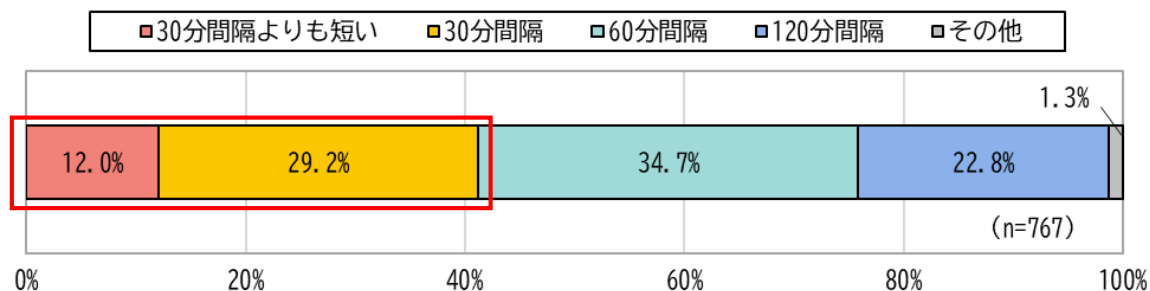


▲通勤・通学の目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

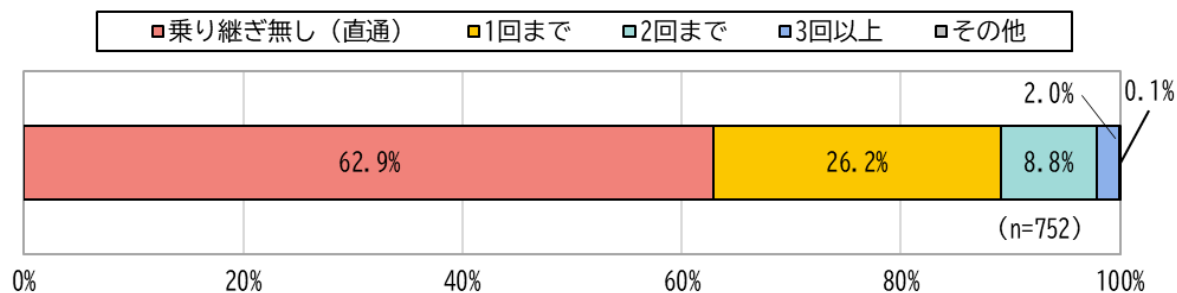
- 通院で運行してほしい時間帯は、行きが7時～9時、帰りが11時～13時に集中しており、**午前中に診察を終えて家に帰宅する行動パターン**を希望していることが推察されます。
- 運行間隔は**30分以内が4割程度**で通勤・通学よりも10ポイント程度低下しています。
- およそ6割の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しています。



▲通院時に運行してほしい時間帯

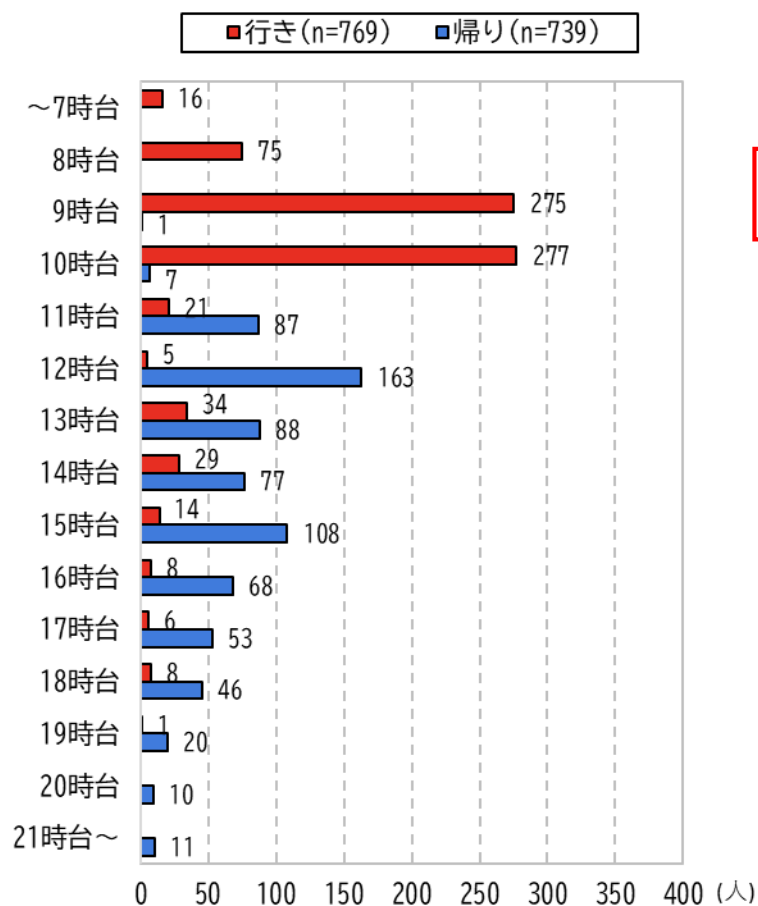


▲通院の目的地までの理想とする運行間隔

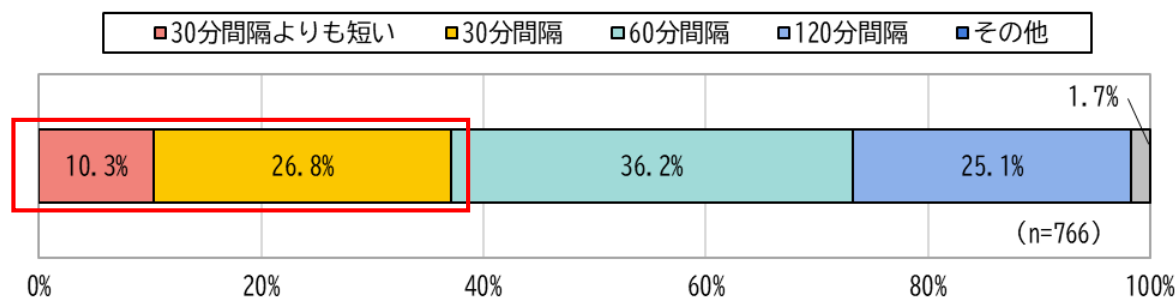


▲通院の目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

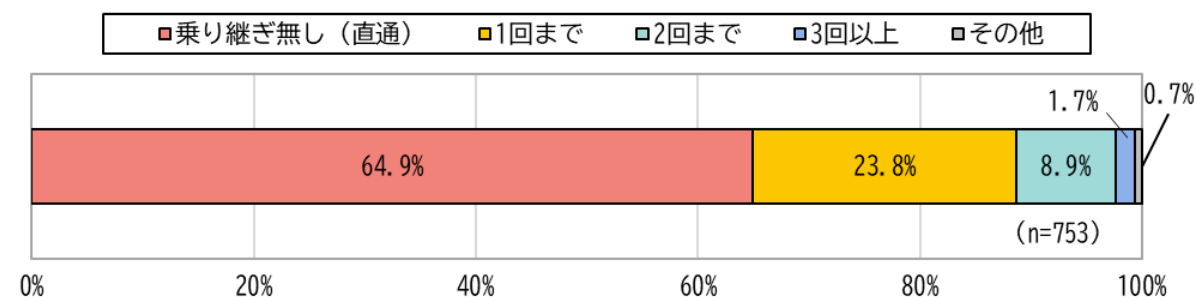
- 日常の買い物で運行してほしい時間帯は、行きは9時～10時に集中している一方で、帰りは11時～18時まで一定の回答が見られ分散しています。
- 運行間隔は30分以内が4割程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており通院と同様の傾向が見られます。



▲買い物時に運行してほしい時間帯

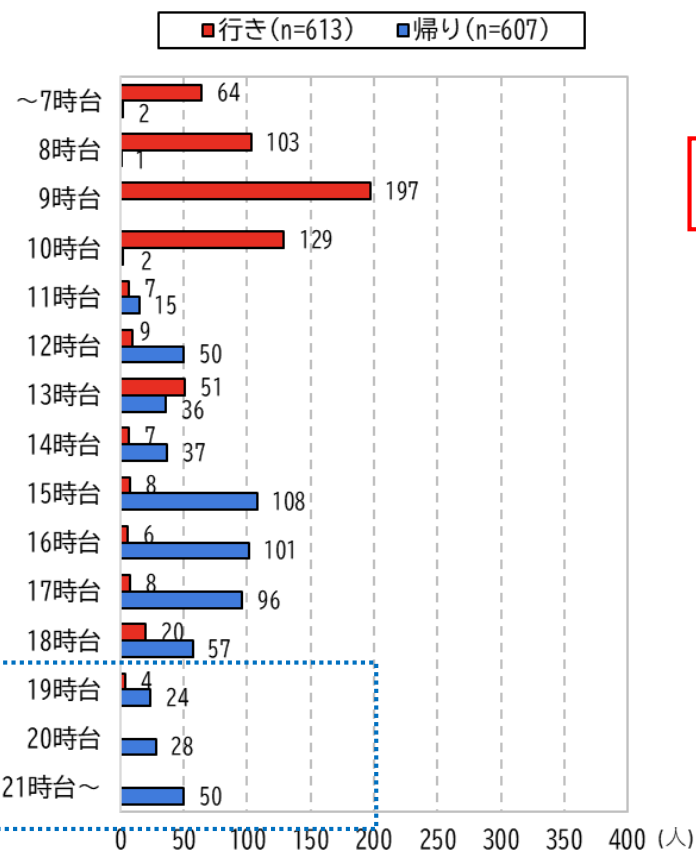


▲買い物の目的地までの理想とする運行間隔

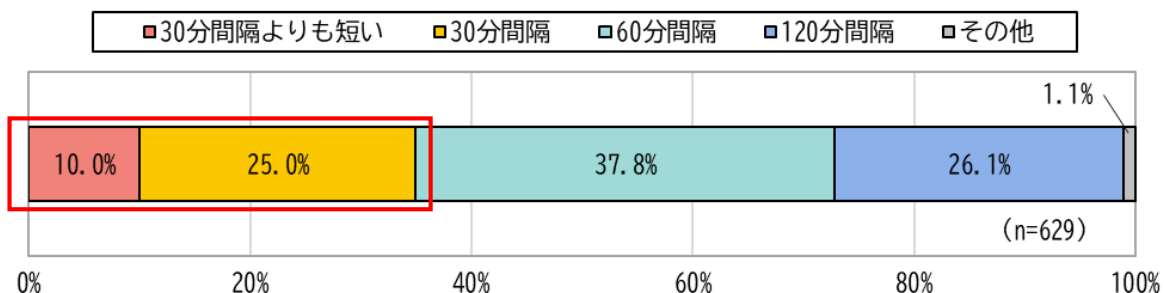


▲買い物の目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

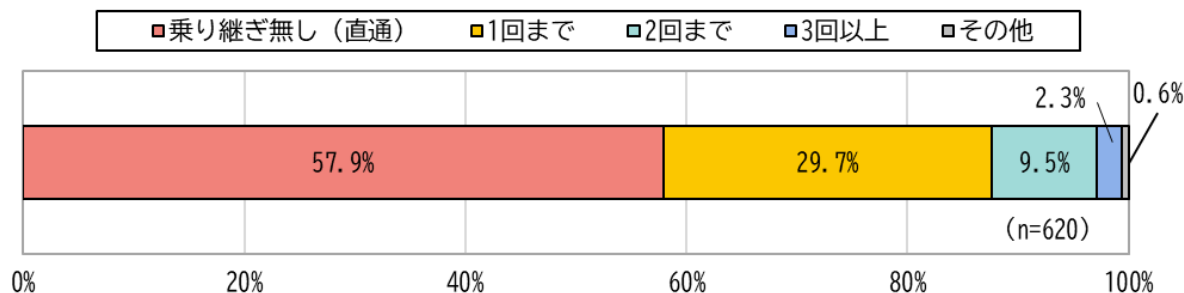
- 趣味・娯楽・習い事などで運行してほしい時間帯は、行きは7時～10時で幅が広がっており、帰りは15時～17時に集中していますが、19時以降の夜間も回答が見られます。
- 運行間隔は30分以内が35%程度、乗り継ぎ回数は6割程度の回答者が「乗り継ぎなし」を希望しており、運行間隔については通院や買い物に比べ長い間隔でも許容している人が若干多くなっています。



▲趣味・娯楽・習い事などで運行してほしい時間帯

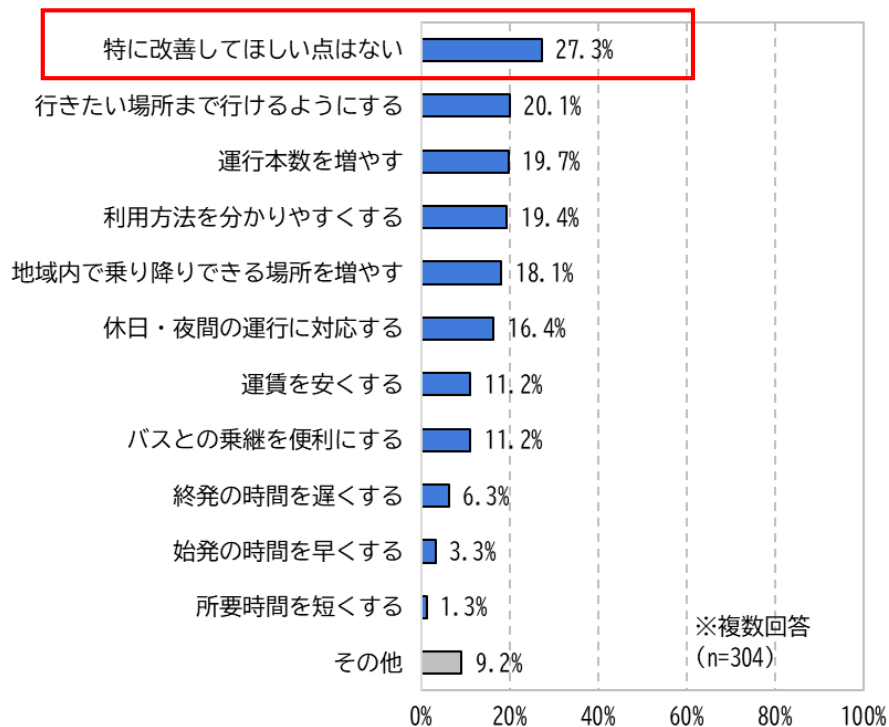


▲趣味・娯楽・習い事などの目的地までの理想とする運行間隔

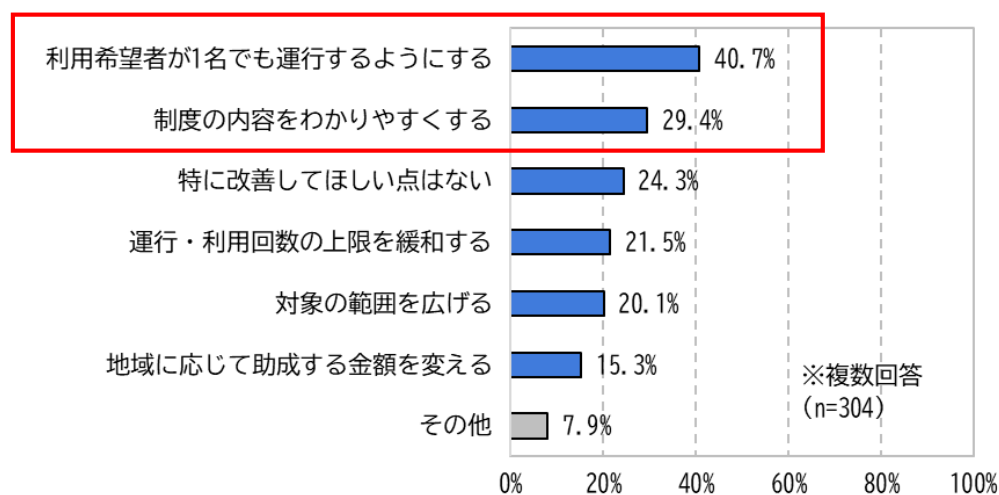


▲趣味・娯楽・習い事などの目的地まで許容できる乗り継ぎの回数

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

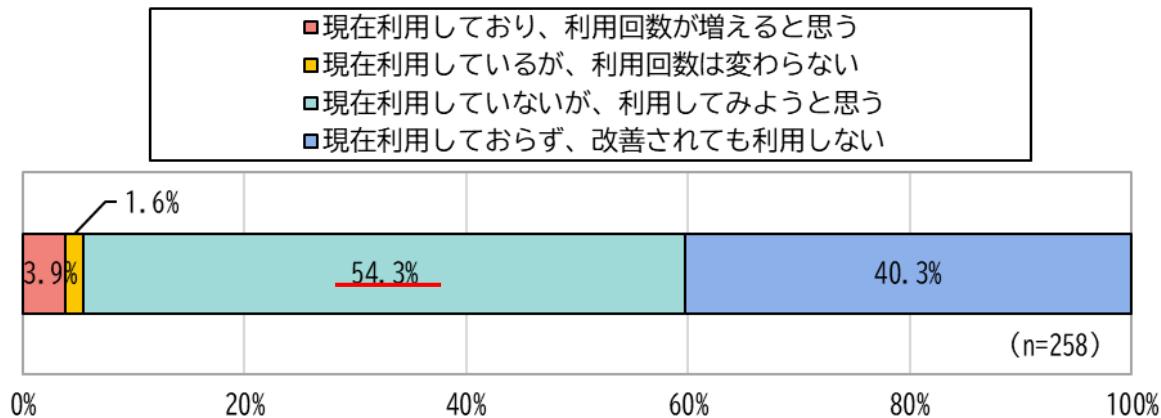


▲ デマンド交通に対する改善要望

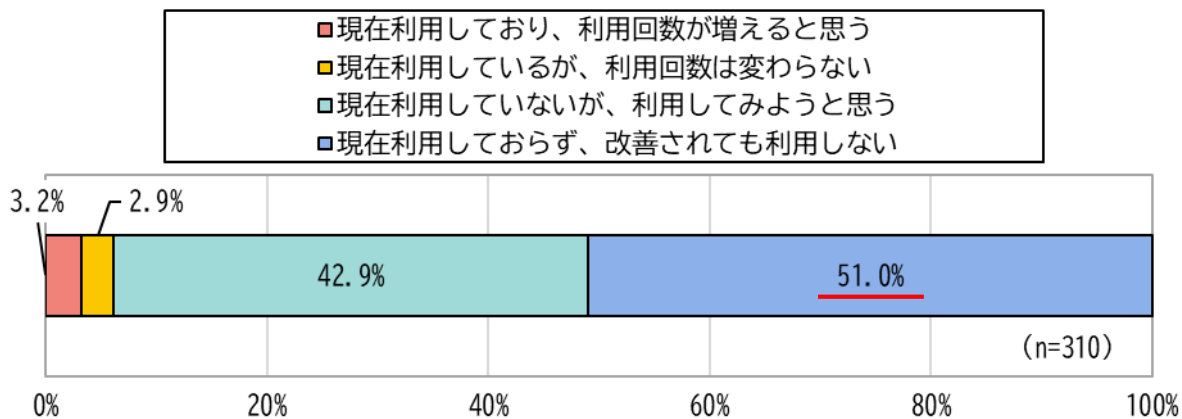


▲ 市民タクシーに対する改善要望

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

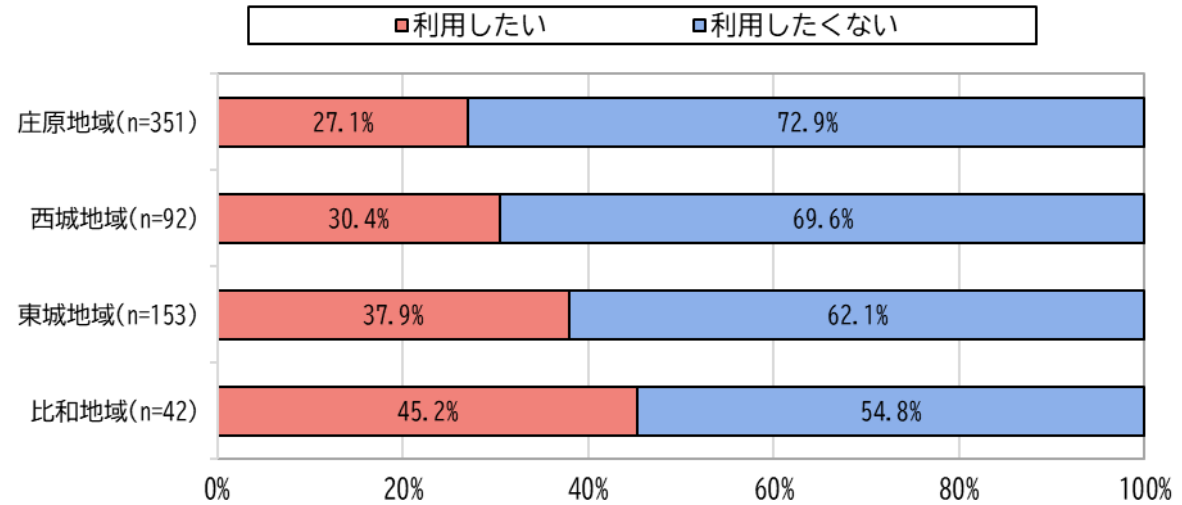


▲ デマンド交通が改善した場合の利用意向

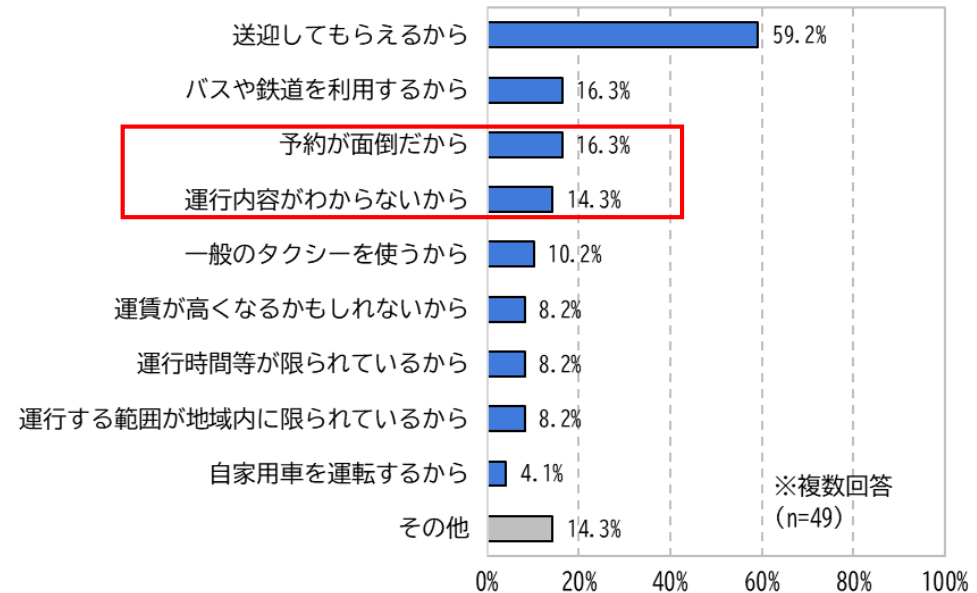


▲ 市民タクシーが改善した場合の利用意向

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



▲ ドアツードア型の交通サービスが導入された場合の利用意向



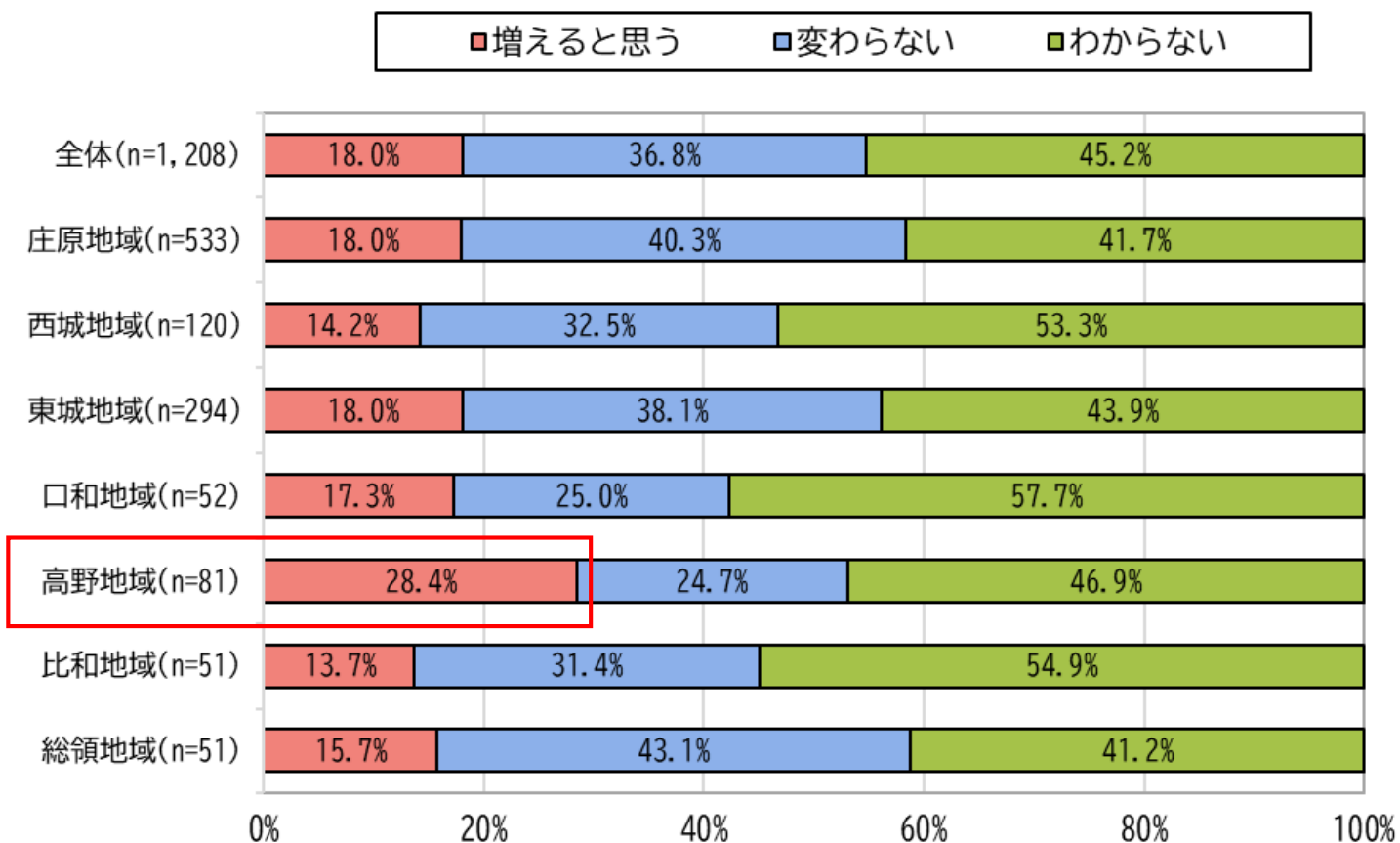
▲ ドアツードア型の交通サービスを利用したくない理由(運転免許証を持っていない人のみ)

表 地域の拠点について
必要だと思う改善
(地域別)

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

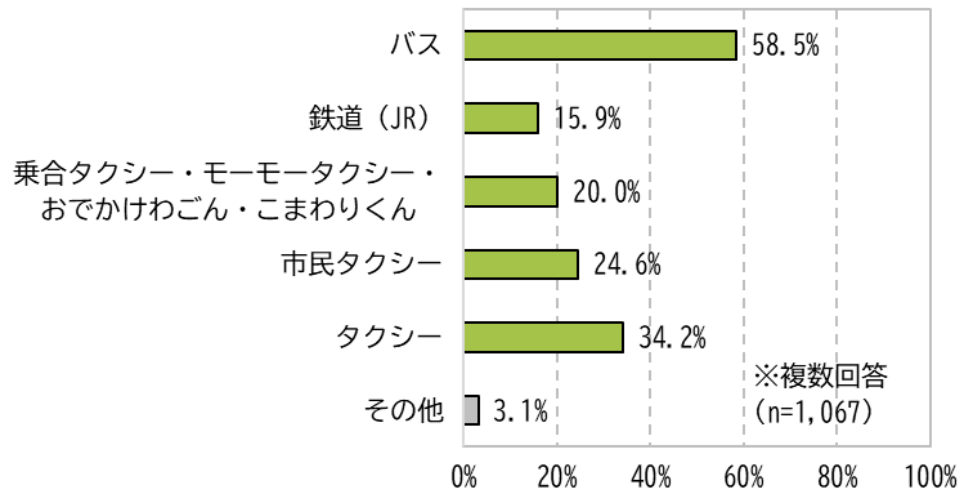
- 全体で見ると「わかりやすい路線図・時刻表の設置」が比較的多く、庄原地域や東城地域、口和地域で割合が高くなっています。
- また、西城地域や比和地域、高野地域では「待合スペースの設置・拡充」、総領地域では「屋根・上屋の設置」について割合が高く、地域によって違いが見られます。
- 公共交通の接続改善については、西城地域と東城地域で割合が高い傾向です。

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

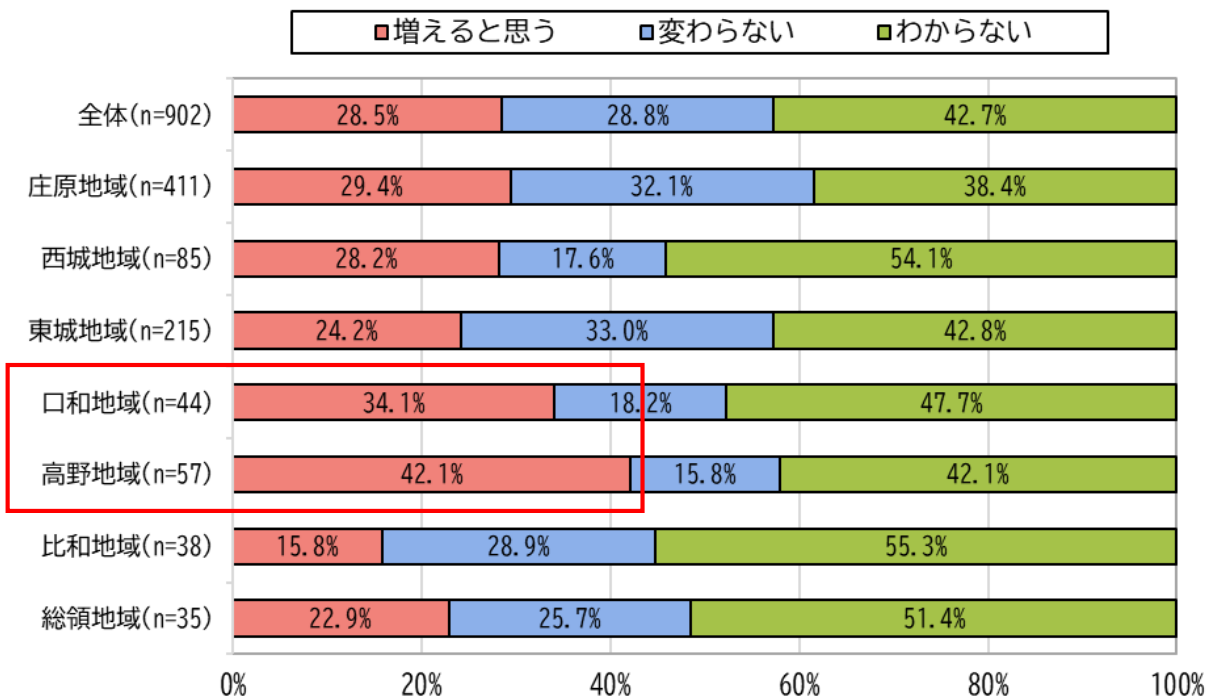


▲地域拠点が改善された場合の外出回数の変化(地域別)

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

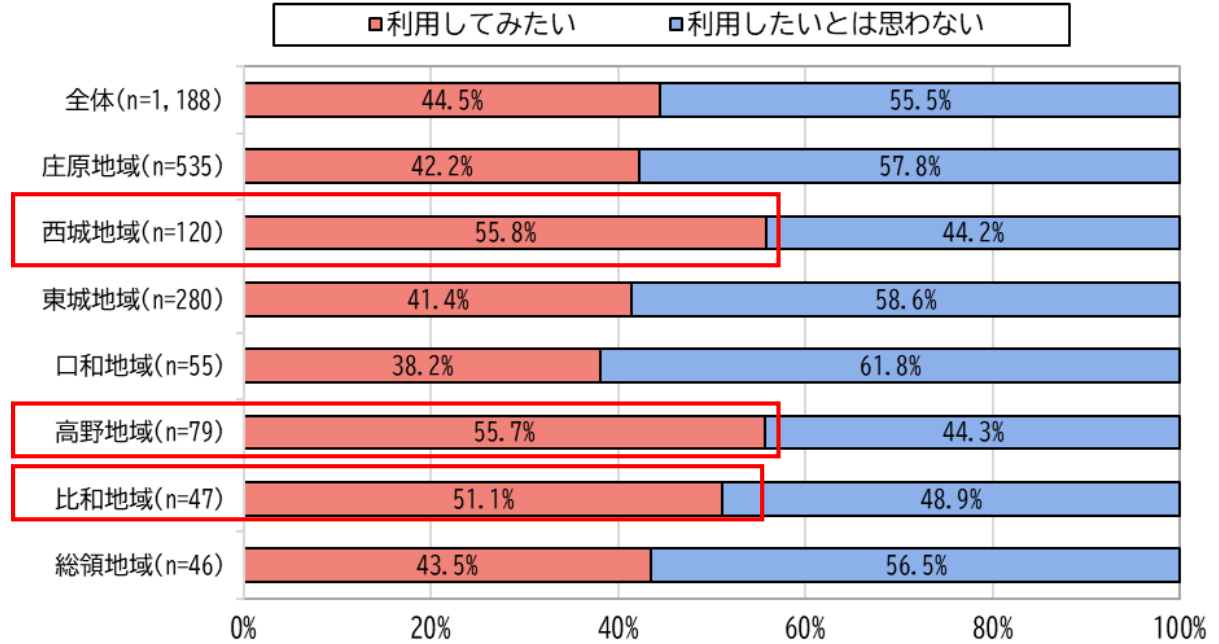


▲乗り放題フリーパスで利用したい交通モード

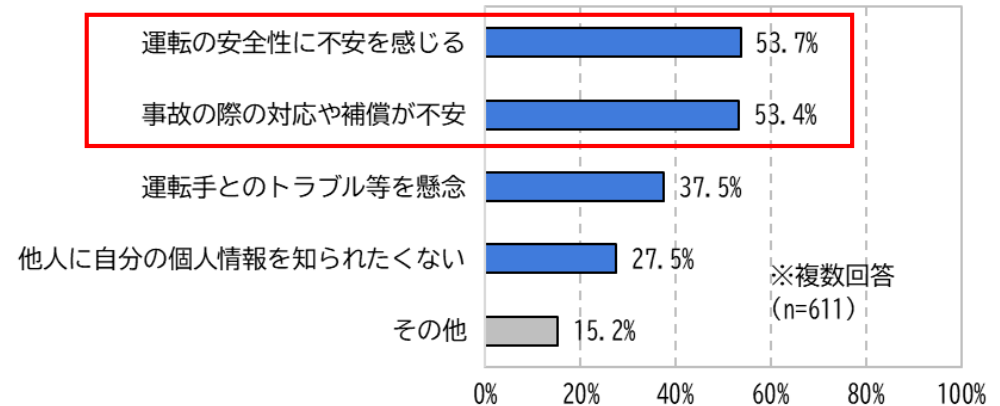


乗り放題フリーパスを導入した場合の移動頻度(地域別集計)→

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

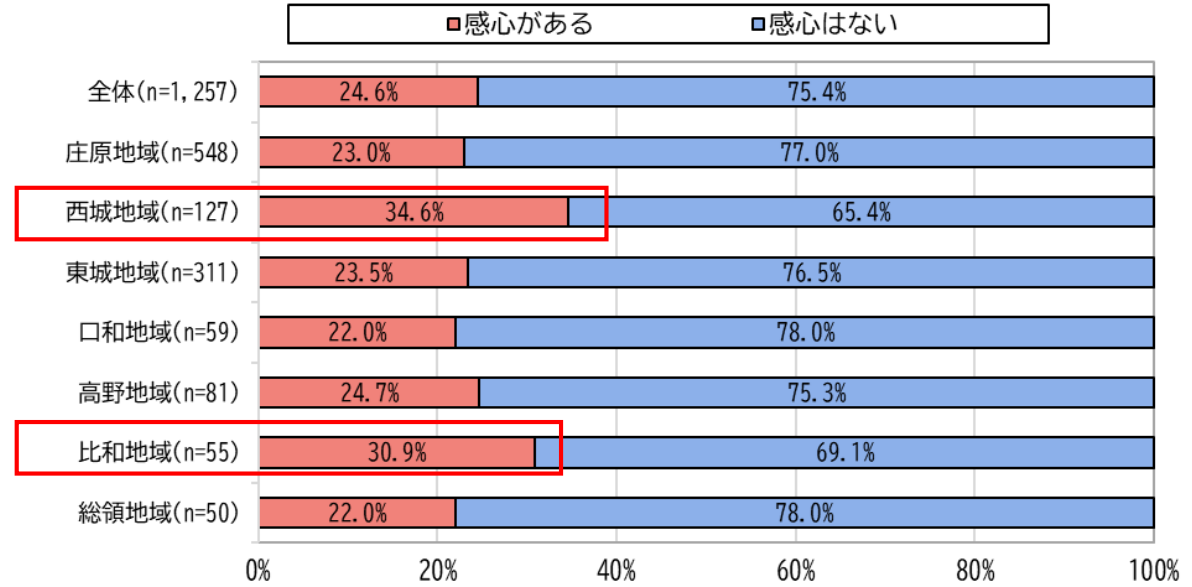


▲ 住民が担い手となる移動サービスに対する利用意向

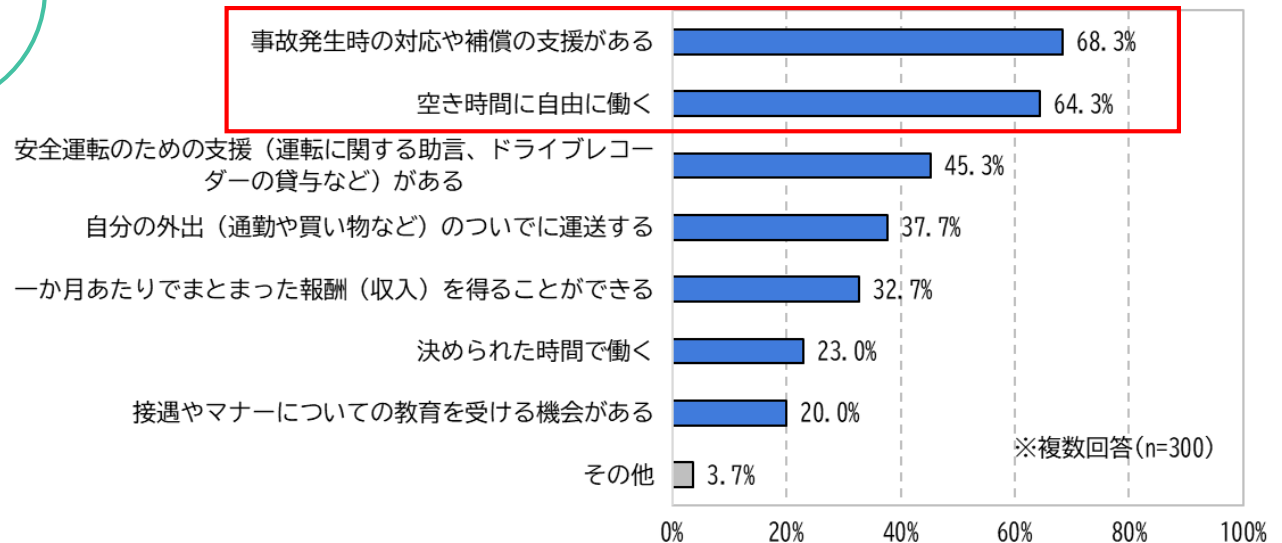


▲ 利用したいと思わないと回答した理由

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

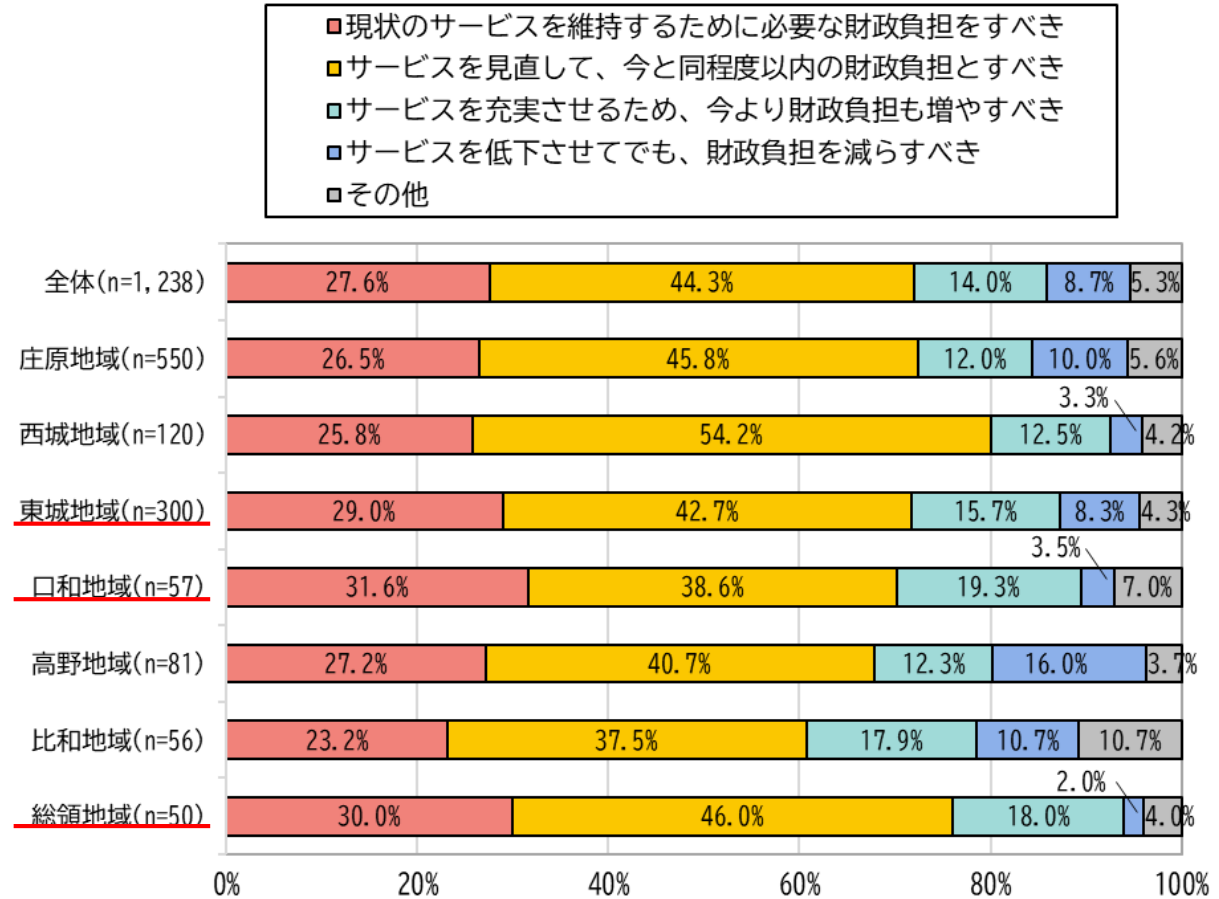


▲ 担い手(ドライバー)として参画することへの関心



▲ 担い手(ドライバー)として参画する際に重視する点

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

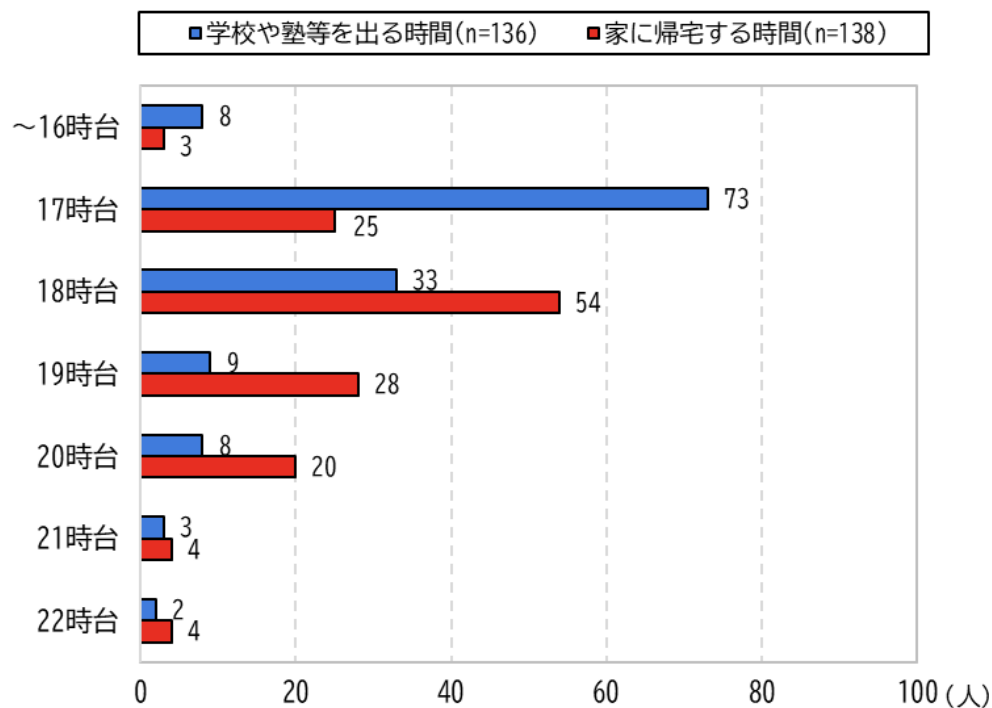


▲市の財政負担のあり方に関する意向(地域別)

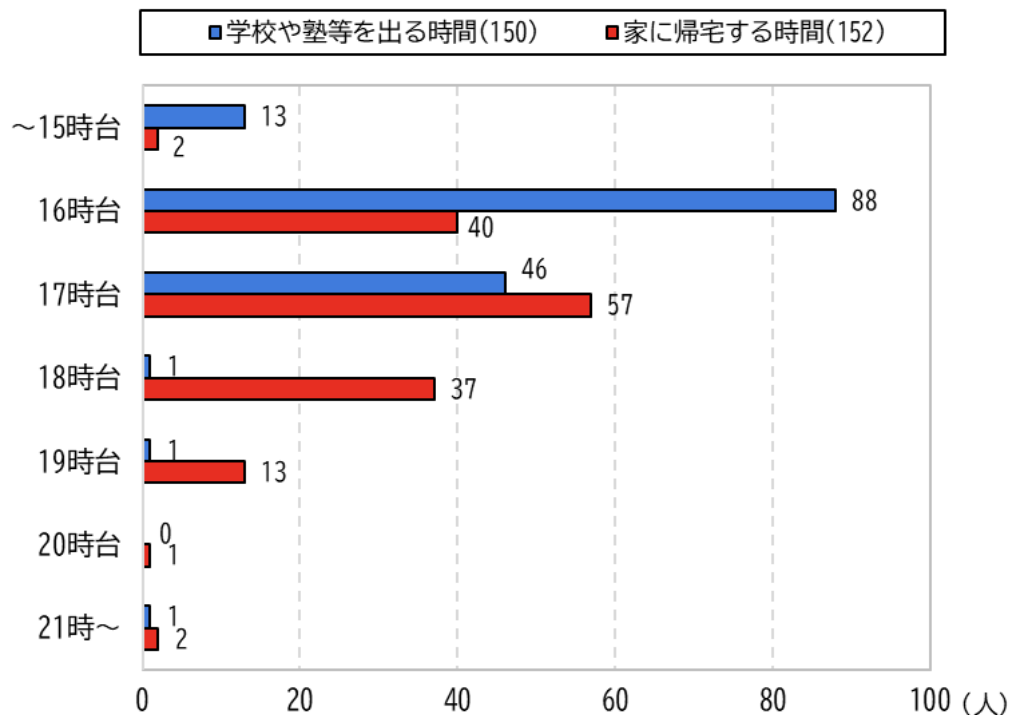
高校生アンケート調査結果

<p>調査の目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高校生の移動や公共交通利用状況の把握 ■ 公共交通サービスに対する改善等の意向把握 ■ ワーキング会議の議論を基に設定した、戦略や施策等の検証
<p>調査対象</p>	<p>庄原市内の県立高等学校(4校)に通う高校1年生とその保護者 計196人 (庄原格致:103人、西城紫水:22人、東城:13人、庄原実業:58人)</p>
<p>調査方法</p>	<p>県立高等学校に、調査票の配布・回収を依頼</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和7年10月下旬～11月上旬</p>
<p>主な設問</p>	<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
<p>回収状況</p>	<p>166名の生徒及びその保護者から回答を得た</p>

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

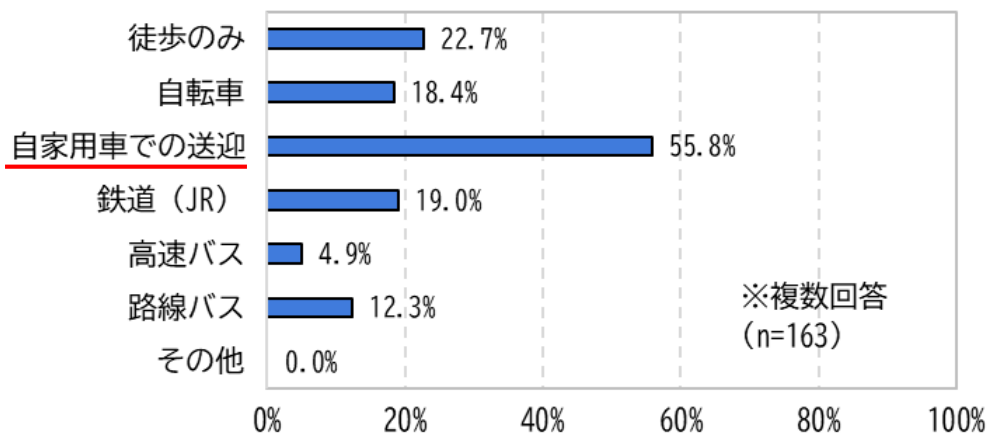


▲部活動や塾、課外活動等で遅く帰る場合の下校時間

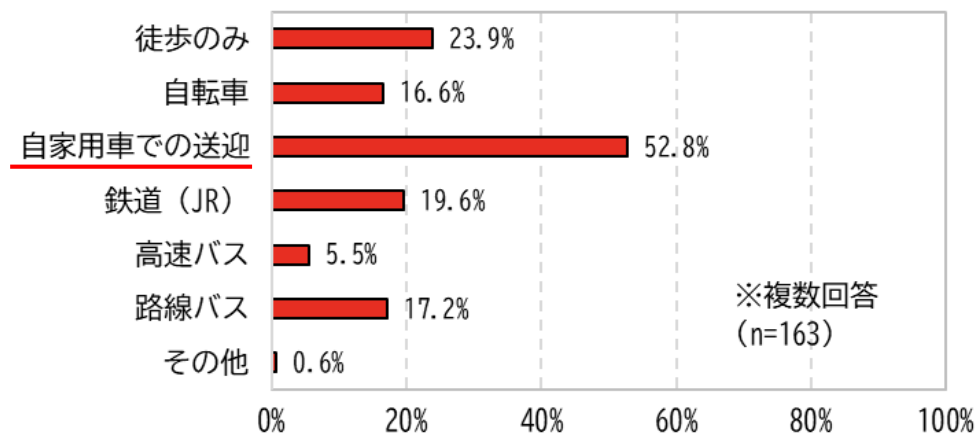


▲早く帰る場合の下校時間

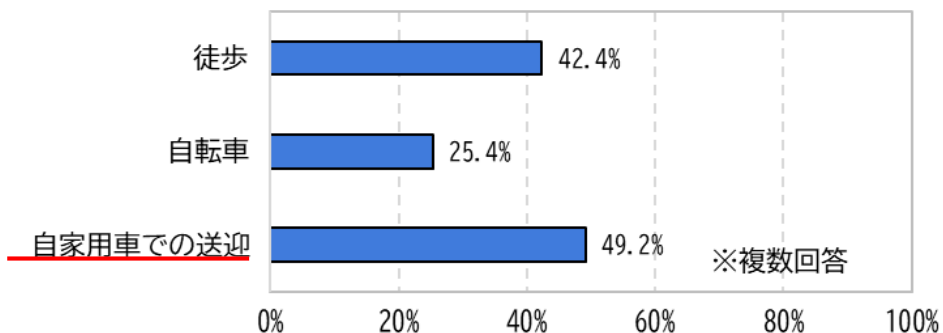
- 通学に利用している移動手段について、登校・下校いずれも送迎が50%を超えています。
- 公共交通機関は、鉄道が19%と比較的多く、次いで路線バスが12.3%回答がありました。
- 鉄道やバスを利用している生徒の自宅から駅・バス停までの交通手段について、およそ5割は送迎でバス停や駅まで移動している状況でした。



▲登校時の交通手段

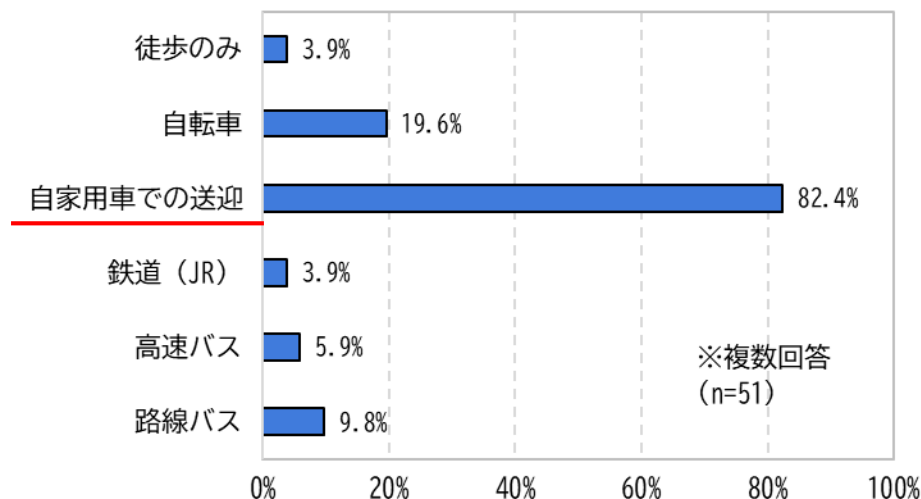


▲下校時の交通手段

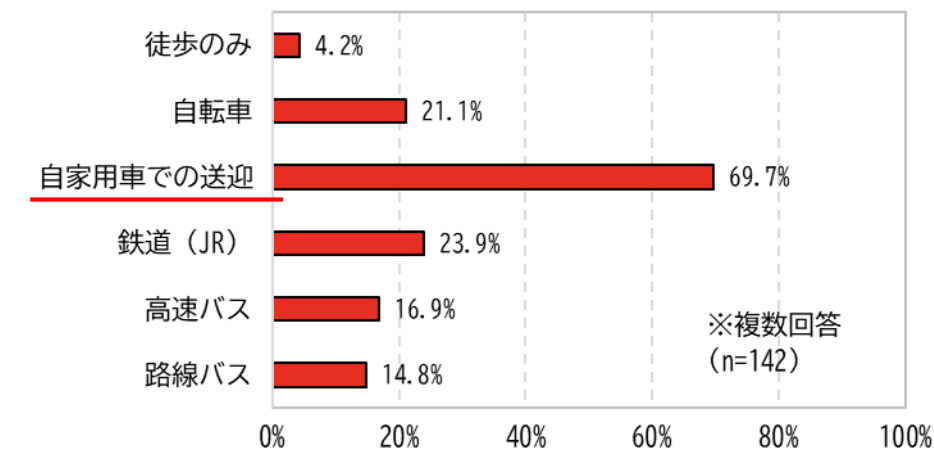


▲自宅から駅・バス停、駅・バス停から学校までの交通手段

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

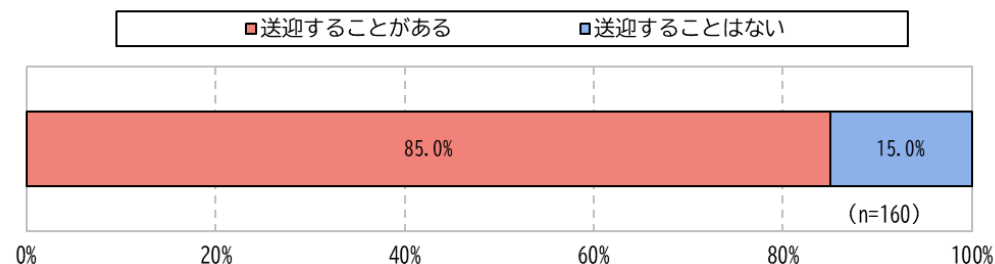


▲土日の塾・習い事で利用している交通手段

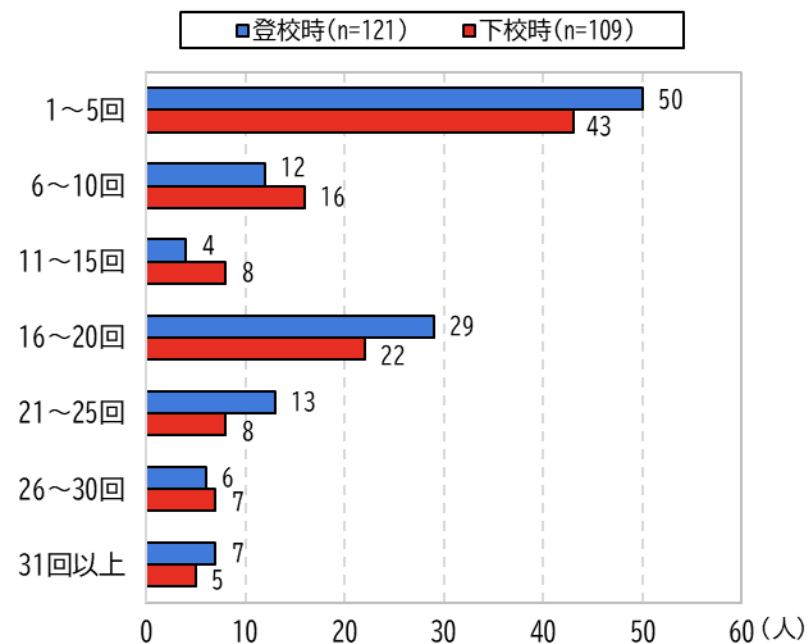


▲遊びに行く際に利用している交通手段

- 保護者への送迎に対する質問について、「送迎することがある」と回答した保護者が85%を占めています。
- 送迎の回数については、下校時より登校時が比較的多く、1~5回の少ない回数が多いもの、16回以上(半月以上)送迎をしている保護者も見られます。

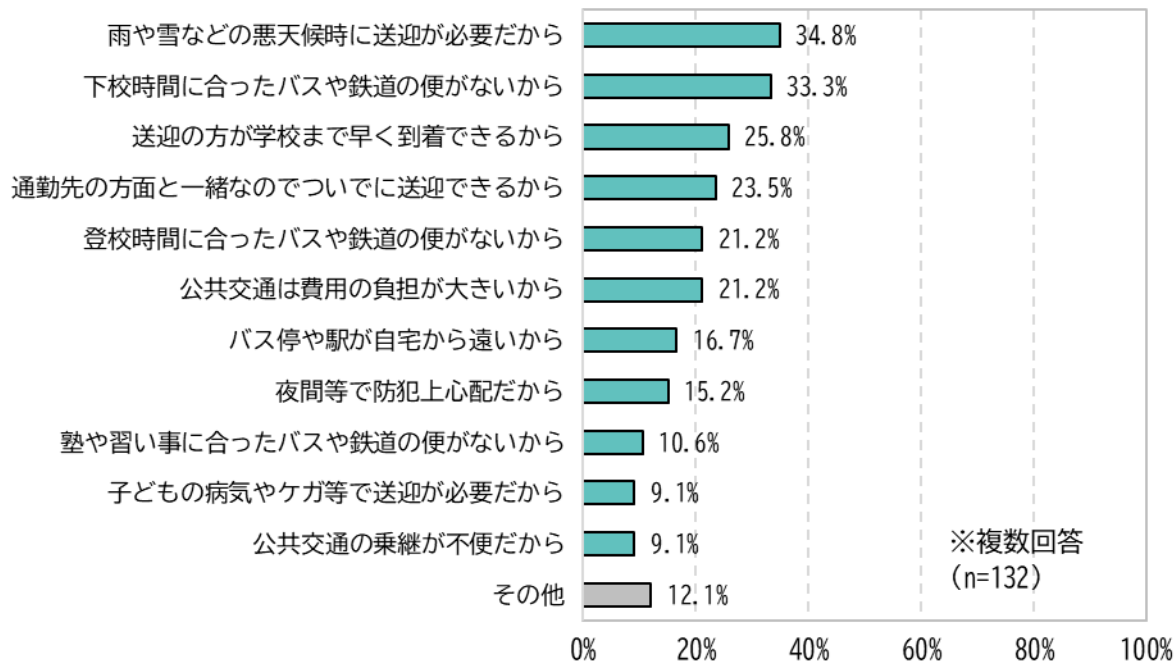


▲子どもの送迎の有無

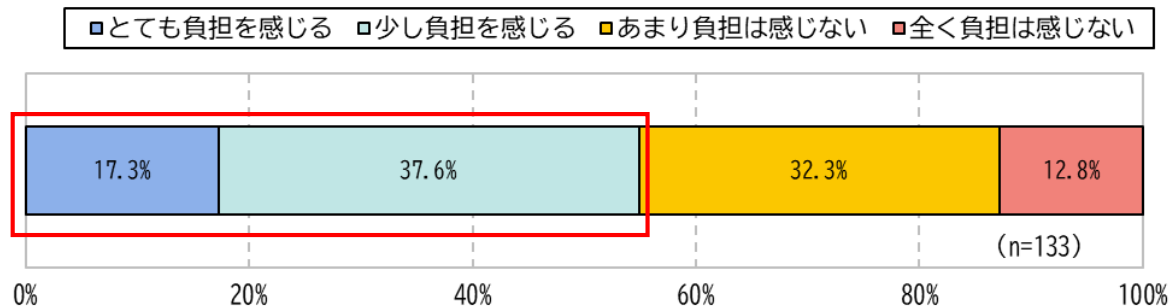


▲子どもを送迎する頻度(1か月あたりの送迎回数)

- 送迎の理由については、「悪天候時の送迎」「下校に合ったバス・鉄道がない」が30%を超えています。
- 送迎に対する保護者の負担感について。「とても負担を感じる」「少し負担を感じる」が合わせて50%を超えており、送迎をしている保護者の半数は負担を感じていることがわかりました。

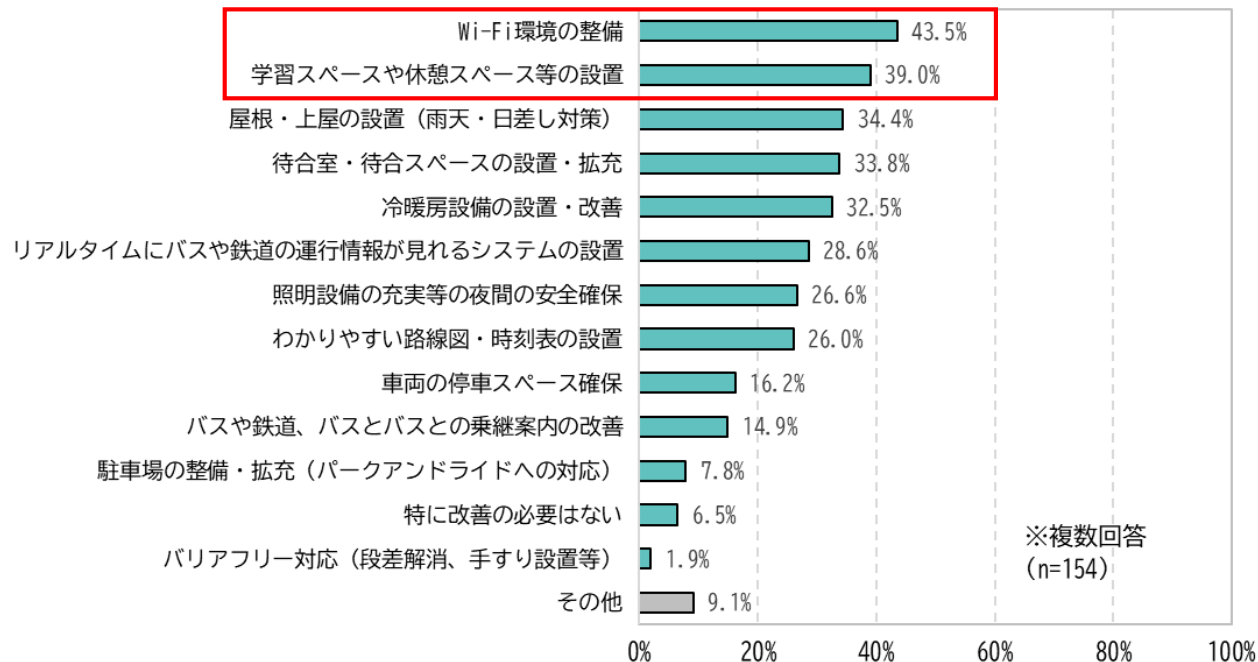


▲子どもを送迎する理由

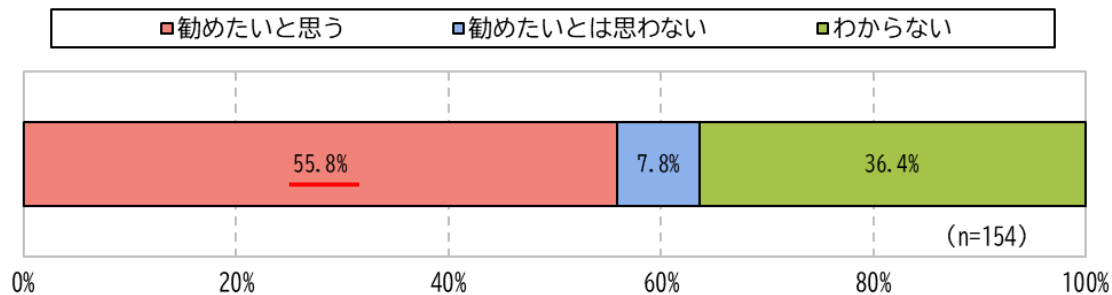


▲送迎に対する負担感

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

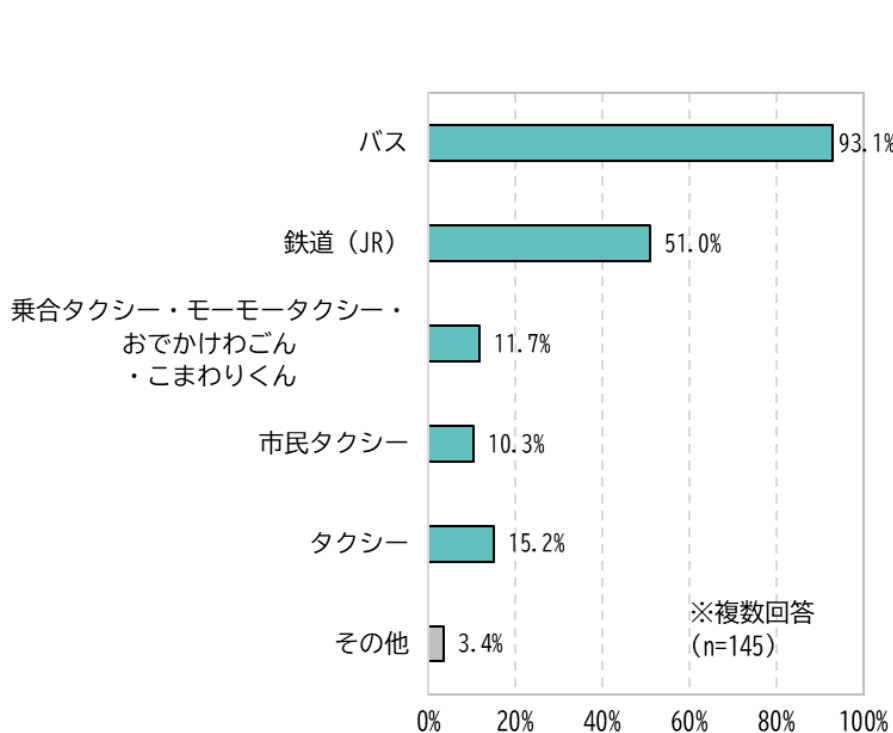


▲必要だと思う地域の拠点の改善

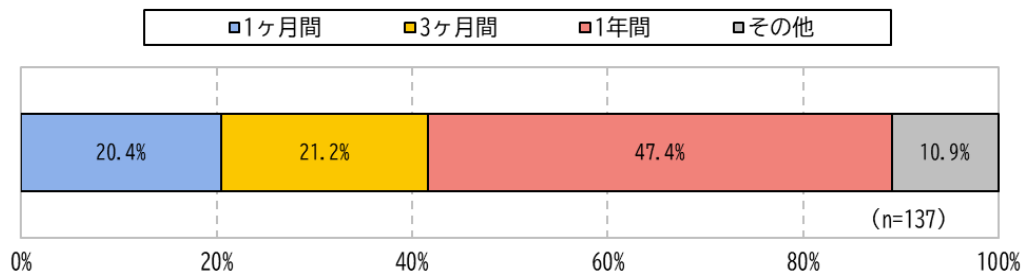


▲拠点が改善された場合の公共交通の推奨意向(子どもに利用を勧めるか)

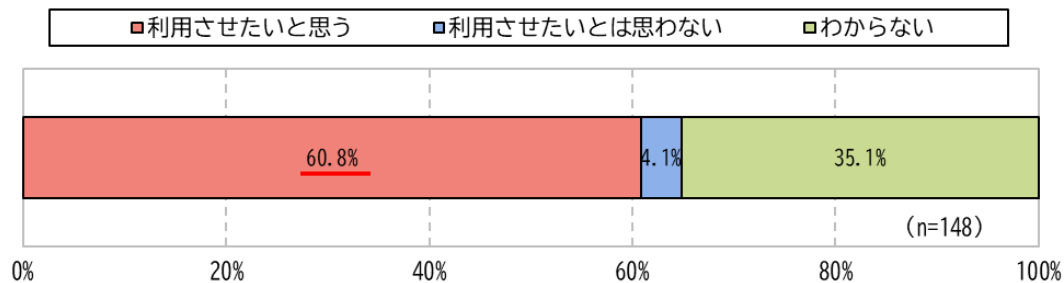
- 乗り放題フリーパスで利用したい交通モードはバスが最も多く回答されており、次いで鉄道(JR)が50%を超えており、それ以外の交通機関は1割程度でした。
- 利用したい期間は1年間で5割程度を占めたほか、意見では「夏休み等の休暇期間に子どもに使わせたい」といった意見も見られました。
- 公共交通の乗り放題フリーパスができた場合、60.8%の保護者が子どもに利用させたいと回答しています。



▲フリーパスが利用できると便利だと思う交通機関



▲フリーパスを利用したい期間



▲フリーパスができた場合の利用意向(子どもに利用させたいと思うか)

市民アンケート調査で分かったこと

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

高校生等へのアンケート調査で分かったこと

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

交通事業者へのヒアリング結果

交通事業者ヒアリングの概要

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

交通事業者ヒアリングで分かったこと（実施結果のまとめ）

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

路線バスの状況

- 市内の路線バス利用者数が学生の減少に合わせて緩やかに減少傾向。
- 全体的に昼間(日中)の利用が極めて少ない状況。
- 土日の利用も少ない状況で、今後は車両の小型化を含めて効率化の検討が必要となる。

地域内交通(市営バスやデマンド交通等)

- 庄原地域の地域生活バスは、帰りの利用が少なくおそらくは時間が合わないため帰りは別の交通手段を利用されていると推察される《庄原地域》
- 廃止代替バスでは、中学生・高校生の利用は少なく、保護者の送迎によって通学している生徒が多い《東城地域》
- 市民タクシーは片手で数えられる程度の利用者数しか見られない月もある。《西城地域》
- おでかけワゴンのスマホ予約(LINE予約)はあまり利用がなく、当初は代理予約が少しあったが、基本的には電話予約が主となっている。また、運行時間が地域サロンとずれており、調整が難しい。《高野地域》
- 地域のスーパーが廃業して地域内に商業施設がなくなったた生活用品を地域内でそろえるのが難しく、買い物目的でバスを利用している人は少ない《総領地域》
- 時間帯によっては路線バスと町内交通の乗継が難しい場合もある。特に地域内の交通が定時定路線の場合は融通が利かない。《比和・口和地域》

営業上の問題点

【路線バス】

- 運転者不足が深刻化しており、収益率の高い貸切バスの事業が再開できない。
- 地域全体で運転者の成り手となる人材が少ない。

【タクシー】

- 現在の人員体制で対応できている事業者は少なく、ほとんどの交通事業者で運転者不足、運転者の高齢化が大きな課題として認識している。
- 特に60歳以下の運転者が集まりにくく、農業等を兼業している乗務員もいる。
- 経営状況の悪化、運転手不足の深刻化、事業継続の困難性、夜間タクシーサービスの廃止リスク等は、前回計画を策定した5年前より一層厳しさを増している。
- 雇用を維持するためには、ある程度の保証や給与水準が必要となる。
- 定時定路線のバス等、決まった金額が得られる市の委託業務によって経営が成り立っている現状がある。
- 人口減少により利用者が固定化・減少し、飲食店等の減少で夜間需要が少なくなっている。
- 車両の修理頻度の高さやドライブレコーダー・デジタコ等の設備投資負担が重い。
- 2～3年後の事業継続に不安を抱える事業者が複数存在している。

公共交通の維持に向けて必要な視点

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

地域別ヒアリングの実施結果

地域別ヒアリングの概要

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

地域別ヒアリングで分かったこと（実施結果のまとめ）

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

市民タクシー

- 路線バスダイヤの見直しと市民タクシーの要件見直し(振興区単位、1キロ要件の見直し)(北自治振興区)
- 市民タクシーのような乗合タクシーよりも個人の都合で乗れる一般のタクシーの方が良い。デマンドの普及により個人手配が多くなるのではいか。(峰田自治振興区)

バス路線の見直し

- 第1次の計画による実績等からバス等の路線をどう見直ししていくのか(東自治振興区)
- 市民タクシーが導入されたが、地域生活バスがのこっている路線があるため、改善された方が良い。(山内自治振興区)
- 市街地を走るバスは空気を乗せて走っている状況であり、改善を求める声もある。(庄原自治振興区)

地域公共交通全般

- 公共ライドシェアの制度がどのように進化し広がっていくかが一つの解決策ではないか。(庄原自治振興区)
- 課題を考えるうえで、多様な分野ごとに対する議論や柱建てが必要ではないか(東自治振興区)
- バスの乗り方が分からないという声もあるため、乗り方の啓発が必要。(庄原自治振興区)
- 採算性と福祉的側面も含めた公共性の兼ね合いをどう整理するかが重要ではないか(東自治振興区)
- 担い手不足、車両の老朽化・修繕費増などが課題。車両の小型化が解決策ではないか。(北自治振興区)
- 長期的に考えれば自動運転がスタンダードとなるのでは。中山間モデルの先駆として実証実験など積極的な呼び込みを(山内自治振興区)
- 夜間の移動手段の確保をしてほしい(山内自治振興区)

その他

- スクールバスへ一般乗客の混乗も検討してほしい(敷信自治振興区)
- 市民ワークショップを開催し意見を反映する仕組みを取り入れてはどうか。(北自治振興区)

地域拠点	<ul style="list-style-type: none">● 高齢化・免許返納などが進み、移動手段がなくなることからすれば、地域拠点の機能強化は必要性があると思う。また、地域拠点と都市拠点との連携強化も必要と思う。● 西城地域では、自治振興センターへ人が集まって、都市拠点へ移動するイメージは湧かない。● 地域拠点に集まるまでの移動手段が難しい。● 西城地域では市民タクシーを入江地区で入れられているが、事業のイメージがわからない。● 家から目的地までが交通の根本であるため、タクシーが一番理想的である。利用者もある程度負担すべきである。
利用者負担	<ul style="list-style-type: none">● マイカーの1年間にかかる経費を考えると、公共交通だから1コインだから良いとかではなくて、タクシーで、利用者も利用料を値上げすればよい。そうしないと事業者も市もやっていけない。
利用者を増やす取り組み	<ul style="list-style-type: none">● 県道改良をして、比和の方も西城市民病院に来られるようにという考えが16年前からあって、いざなみ街道ができたが、道路改良の話が無くなった。● 横の連携を取りながら、何とかしないといけないのではないかな。
JR芸備線	<ul style="list-style-type: none">● JRの問題も、通っていない地域は無関心である。廃線となったらどうなるか、具体例を示して取り組みをしないといけない。そうしないとこれ以上の盛り上がりはないと思う。

ライドシェアに対する考え

- ライドシェアの拡充をしてほしい。これまでの繋がりでは便乗をやっている部分があるが、仕組みづくりが必要である。ゆるやかな基準を設けてもらいたい。
- ライドシェアをすることによって、ますます財政負担が増えるのではないか。

地域公共交通全般

- 西城地域のお年寄りや病院などで庄原に行かれる場合は、バスをよく利用している。三次に行かれる方はJRを利用している。
- 西城地域では、西城病院へ救急車で運ばれた際に、付き添いの方が帰る手段がなかったため、7～8人で「おかえり応援隊」を作った。地域福祉の取り組みを分厚くしたら解決できる問題である。他職連携で包括的な取り組みをしないと行けない。生活福祉部総体で取り組むべき。縦割り行政だけでなく生活福祉部総体で総合的にやるべき。市民タクシーも限界がある。無駄な取り組みが沢山ある。
- 西城病院も付き添いも1泊できるような仕組みを作ればよいと思うが、市はできないと言った。実施している病院もあるため、ハード面の整備が必要ではないか。
- 地域社会の土台は人の心。単に輸送するだけでなく、老いることの寂しさ、せつなさなど、生き方ノートに書く人生論を視野に入れて計画を策定しないと、かゆいところに手が届かない。
- 「住民福祉サービスの向上」を計画に入れてほしい。

廃止代替バス等

- 廃止代替バスが運行している本線まで行くことができない人をどうしていくか考える必要がある。
- 定時定路線は廃止にしたらどうか。これからの交通はドアtoドアが基本だと思う。例えば、こまわりくん、デマンド交通、タクシー。(東城)
- 定時定路線は今後どうしていくか考えて、見直しをしてほしい。
- 西城病院まで行く方はひばごんバスを利用している。ただ日赤まで行く方はひばごんバスで西城まで出ても庄原行きのバスがすでに出発しているので乗り継ぎができない。そのため東城市街地まで出て高速バスで通院されている方がいる。乗り継ぎの連携ができていないと思う。
- 西城地域を運行しているバスを小奴可方面にも走らせて、西城地域と小奴可地域を循環するバスを走らせれば新たな需要を掘り起こせるのではないか。具体的に言うと「永金」終着のバスをそのまま小奴可も走らせてはどうか。
- 路線バスなどについて、赤字補てんをしてまで走らせる必要があるのか。その補てんするお金を別の交通事業にあてたほうが良いのでは。実情に合わせて国は制度の見直しをする必要がある。

市街地循環バス

- 利用している方はごく一部。温泉へ行くなど目的をもって利用している人もいる。
- 運行ルートがわかっていない方はどこを通るかわからず混乱する。

新坂・久代予約乗り合いタクシー

- 家の近くに乗降スポットがあって乗車がしやすい。
- 週三便利用できるのは助かっている。
- 自治振興区の行事とからめて利用促進するなら、午前、午後の行事で使用できる運行スケジュールにできないか。スクールが運行している時間に運行が難しい・使いにくいことが問題。

市民タクシー

- 市民タクシーをもっと活用・ピーアールしてはどうか。田森は現在12路線で利用している方も多く、乗車運賃500円にしているところもあり好評である。
- 市民タクシーの規制を緩めることができないか。久代のハタ地区で市民タクシーのグループの設定を検討したが、地区の一番遠くの利用者がバス停から1キロ圏内のため、ハタ地区単独では利用ができない。既にある高野のグループで利用者登録をして利用する方法しかなかった。規制を緩和して利用しやすい制度にしてほしい。
- 市民タクシーは西城地域を目的地にすることはできないのか。(帝釈)
- 市民タクシーの使いづらい点は、自治振興区に負担がかかる、電話を世話役にするのが面倒、使いたいときに使えない、目的地が決まっている、利用できる日も限られる等がある。(東城)

JR芸備線

- 免許返納者は新見方面の病院へ行くにはJRを利用するしかない。JRが廃止になるようであれば新見方面のバス運行も考えてほしい。
- 使われないものは廃止して、使いやすいものに変えていかないといけない
- タクシー券を配ったらどうか。使いたいときに行きたいところへ行ける。

新たな移動手段

- 市の補助などで送り迎えをする運行車両を購入して。行事などで使用する際に車両を借りて自治振興区の職員が送り迎えをする方法ができないか。家から出たくても出られない人がいる。運転手は地域マネージャーを雇う方法もあると考える。
- 自治振興区などの地域の拠点へ輸送して、ほかの地域へまとめて輸送の方法も可能だと思う。地域の拠点へ輸送するのはこまわりくんを導入していくのがよいのではないか。ほかの地域へ輸送する手段の例を示してほしい。

ライドシェアに対する考え

- 東城のようなタクシー業者があることはライドシェアの導入ができないのか。
- ライドシェアの利用登録をすると自分の車を使わないといけない・自分の身動きがとれなくなると思っている方がいる。
- ライドシェアの運転手をしたい人はいるのか。高齢者も含めて働ける方は運転手以外の職種で働きたい人が多いのではないかと。市の職員も人数が限られていて普段の仕事もある。運転手をしてくれる方はいなくなってくるのではないかと。

自治振興区の活動との連携

- 自治振興区の交付金に地域交通の予算を作ってもらってもいいのではないかと。だれかやってくれるでは、変わらない。他の事業を抑えてでも目を向ける必要がある。
- 地域の意識改革と学習(勉強会)が必要で、自治振興区の重要性が増していると感じる。

地域の輸送資源活用

- 廃止代替バス保田線とスクールバスが同時に運行している時間帯があるので、始終線のように一本化、小中学生と一般の利用者の混乗も一つの案だと思う。
- 福祉タクシーで送迎している車両の有効利用ができないか。一般のタクシーを往復で利用すると1万円かかってしまう。
- 介護用のワンボックス(介護車両)で送迎をしていると思う規制を緩和して活用できないか。

地域公共交通全般

- 地元の人を使いやすいものにする。乗らないものは廃止をして、みんなが使うものにしたほうが良い。人的資源は限られている。
- 昔の大量輸送の方法は難しい。小型化して小回りがきく運行をしたほうがよい。
- 地域の中で自治振興区などへ人を集める移動手段があれば、一か所へ集めて東城市街地へ出ることもできる（八幡）
- 地域の交通手段を知らない人もいる。広報が足りない部分があるかもしれない。
- 使いやすい、使用してもらえるシステムを作っていないといけない。
- 地域公共交通計画の中に福祉の移動手段の確保についても謳ってほしい。
- 小奴可の人は地域高公共交通を使って土日に地域の外へ出ることができない
- 地域の方へ移動手段のアンケートをした際に、家族、親族、近所の方に連れ乗せてもらい病院や買い物へ行かれる方が1位だった。（八幡）

予約乗合タクシー
(定時定路線)

- 平均乗車人数が悪いのなら、改善をすべきではないか。
- バス停まで行くのに困っておられる高齢者の方がいる。

予約乗合タクシー
(戸口運行)

- 戸口運行は利用状況が良い。

地域公共交通全般

- スクールバスの運行時間帯(朝と夕方)が交通空白となるので改善してほしい。
- 町内の商店の廃業等もあるため、庄原への買い物便などを検討してほしい。
- 高校生の送迎では、公共交通が良い時間帯にないため、使いにくい状況がある。
- 令和8年2月頃に地域公共交通計画について自治振興区で話をしてほしい。
- 運転免許証返納にともない特に買い物と医療機関への受診が困難となるため、交通手段の確保は引き続き大きな課題である。

予約乗合タクシー (おでかけわごん)

- おでかけワゴンによる貨客混載について、人口が少なく若者も使わず走行距離が少ないと業者は儲からない。業者の収益や業者を残すためにも、走行距離を延ばすためぜひ実施してもらいたい。5年の計画の中ではなく、すぐにでも取り組んでもらいたい。
- おでかけわごんで連れて出るだけでなく、プラスαがほしい。乗せて出るだけでなくそれを使って、みんなでお茶、買い物などある等何か楽しいことがあるとよい。楽しくて安全などがあるとよい。
- 地域の実情に応じた持続可能な地域交通、これが難しい。お年寄りでも自分で歩ける方、車いす、一人暮らし、認知症など様々な方がいるが交通の確保は重要である。通院だけではなく、いろいろなところに行けるような生活に根付いた地域交通の確保により、安心して生活できるようにしてほしい。
- 前例無し、他地域の取り組みがないから「×(ダメ)」にはせず、庄原の街中と高野の奥では違うので、同じようにはならないと思う。
- おでかけわごんに福祉車両入れたほうが良いと話が出たが費用の問題でできなかった。今年から入れた福祉車両は使いにくい。おでかけわごんで福祉車両で使えればよい。
- おでかけわごんを守るのもかなりのエネルギーが必要で持続が難しい部分もあるが、ここに住み続けたいので何とかしたい。住み続けるための手段の一つが交通なので、目的をしっかりと持ってもっと使ってもらいたいし、使う目的も作っていきたい。
- おでかけわごんでのIT化など進めたいがお金がない。頑張るところは多く予算がもらえるよう、計画に入れてほしい。

高野地域の拠点	<ul style="list-style-type: none">● 福祉センター周辺は徒歩数分くらいの場所であり、生活の中心として拠点であり整備進むとよいと考える、現在もお出かけワゴンの待合として、新市自治会館、2つの自治振興センター、支所、福祉センターを利用している。道の駅は都市間移動には向いている。
広域路線	<ul style="list-style-type: none">● 庄原便の直行便を作ってほしい。また、三次までの直行便を作ってほしい。(口和地域の一部を回るようになっている。)直行便がないので余計な時間がかかる。三次に着いてからも中央病院までの通院が難しいところがある。
地域公共交通全般	<ul style="list-style-type: none">● 地域特性生かすため、横並びではなく、頑張る地域は積極的に予算を使ってもらいたい。● 地域交通マネージャーのような人を配置し、それぞれの地域を取りまとめる必要がある。また、計画を作った後の検証が大事と思う。● 地域公共交通は、移動手段や方法を考えるのではなく、移動の先にある目的の達成が重要。市民の暮らしを考えて計画を練ってほしい
地域資源の活用	<ul style="list-style-type: none">● 福祉車両の貸し出しについて、月2回では少ないと思う。老々介護や一人暮らし、色々あるので、市全体を一律にしないで地域の実情に合わせてほしい。● スクールバスの利用も少ないので複合利用できないか。お出かけワゴンとスクール関係省庁が違うので「×」のイメージ強いが混乗できるのであれば、ダイヤの幅が伸びる。親の塾送迎にお出かけわゴン利用できるかもしれない検討をしてほしい。

路線バス

- 庄原への移動について、庄原日赤に通う人からの要望があるため、現在、秋国発9:30発を高野発にしてほしい(令和7年3月までは高野発であった)。
- また、庄原からの帰りは、庄原駅16:55発が秋国17:16で止めとなっているため、比和まで行くようにしてほしい。
- 盆の休みの周知がなく、運休を知らない人がいた。乗っている人への周知は自治振興区も協力するのでもっとしてほしい。

地域公共交通全般

- 地域生活バスの利用者が減っている感覚はある。車両サイズを小型化すべきであり、ドアツードアを考える時期に来ている。バス停まで押し車、それすら難しい人もいる。タクシーはいつもは使えない。
- ふれあいセンター等のバス停でしっかり止まって客がいらないかどうかほしい。
- 自家用車について、スマートアシスト機能車への乗り換え必要で、助成があればよいと感じる。

福祉車両の活用

- 福祉車両の貸し出しについて、高野まで取りに行ってまた戻すのが難しい。

町内交通の見直し

- 総領地域の町内便の利用状況や商店の状況から、町内便を廃止してこまわりくん(自家用有償運送)を2台体制にしてほしい。
- こまわりくんは、峰田自治振興区までは乗り入れ、備北交通の本村線と接続したい。
- なみか・ほろかの決済について、電波が悪い箇所があるが導入は可能である。

地域生活バスの広域路線

- 庄原への広域路線を、経路を短縮した形で便数を拡充したい。

暮らしの改善

- 上記2点で、総領で暮らせる体制を構築し、経費の削減もしたい。
- 接続拠点の福祉センターは待合室の改修をして、拠点性を持たせたい。

その他

- 上下への広域路線は、予約でも良いかもしれない。
- 町内に人工透析患者に対応するため、福祉タクシーの事業所を口和タクシーにJA給油所に設置してほしいと考えている。(交通空白地有償運送との整理が必要)
- 3種類ある市のタクシー券事業の窓口の1本化をしてほしい。

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

庄原市地域公共交通会議資料

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

回数	開催日	テーマ	実施内容
第1回	7月30日	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通の現状と課題● 公共交通の可能性● 公共交通によって実現したいこと	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通を取り巻く問題点・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● 市内での取り組み事例紹介
第2回	8月19日	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通の役割● 望ましい公共交通の姿	<ul style="list-style-type: none">● 「公共交通の役割」と「望ましい公共交通の姿」を明確化し、共通認識を図った● 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	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、乗り継ぎ拠点の機能向上、乗り放題フリーパスの導入、住民が担い手となる移動サービスの導入等)を設定した
第4回	11月26日	<ul style="list-style-type: none">● 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● 公共ライドシェア等の視察結果を紹介

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

公共交通の問題点(第1・2回会議より)

《問題点1》 移動需用・環境

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

《問題点2》 公共交通へのアクセス性

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

《問題点3》 公共交通の運行サービス

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

《問題点4》 情報提供

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

《問題点5》 運行体制・交通資源

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

問題点に対応する課題(第2回会議より)

課題1.人口構造や産業構造、認識の変化への対応

課題2.新たな需要の掘り起こし

課題3.需要の平準化

課題4.福祉・教育などの分野との役割分担

課題5.地域の拠点機能の充実

課題6.山間部やバス路線から離れた地区の利便性確保

課題7.乗り継ぎの負担軽減

課題8.夜間や休日の移動手段の確保

課題9.公共交通の運行効率化

課題10.新たな技術・知識の活用

課題11.公共交通に関するわかりやすい情報の提供

課題12.公共交通の現状や今後の取組への理解促進

課題13.運転手の不足や高齢化への対応

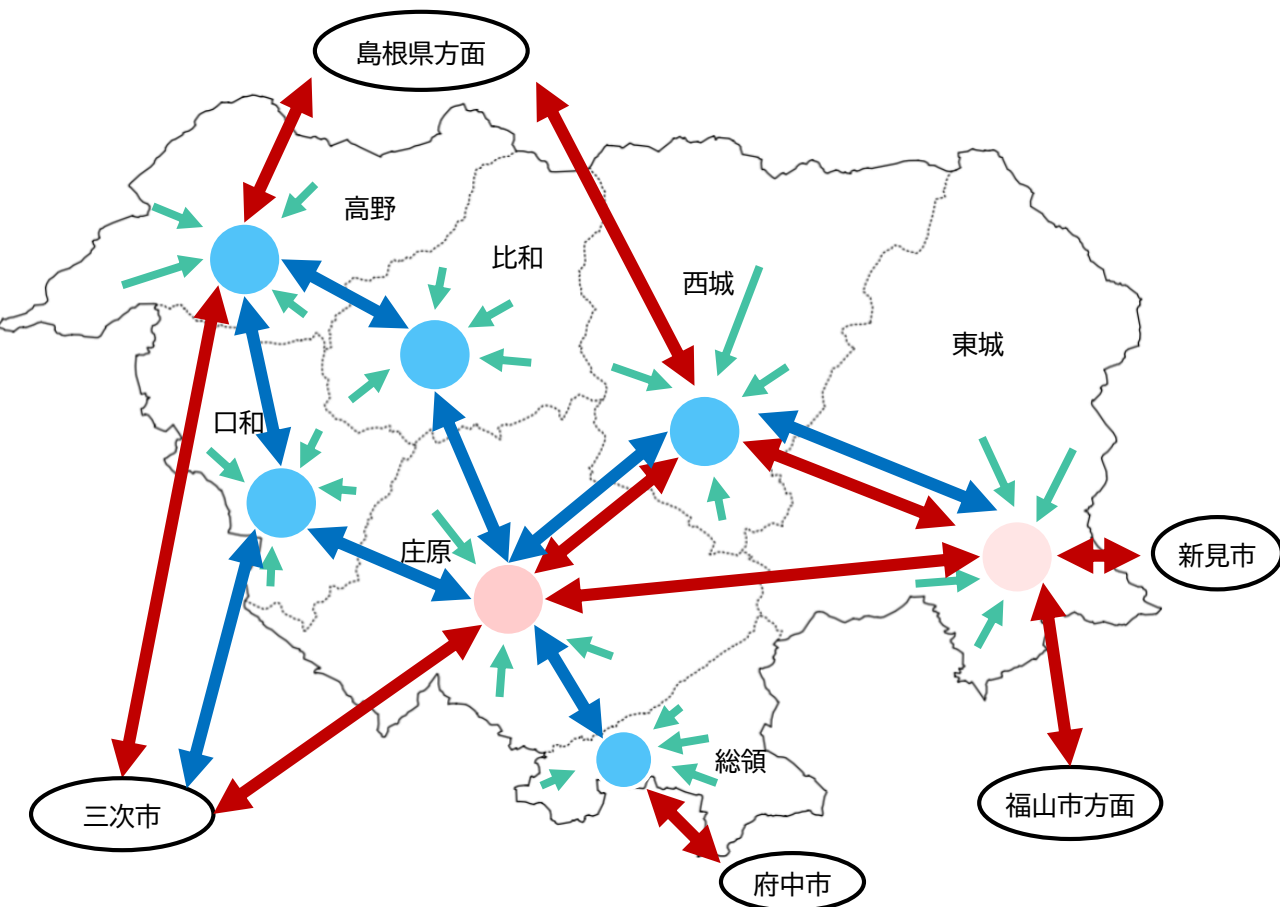
課題14.タクシーなどの車両台数不足への対応

課題15.市の公共交通に対する財政支出の抑制

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



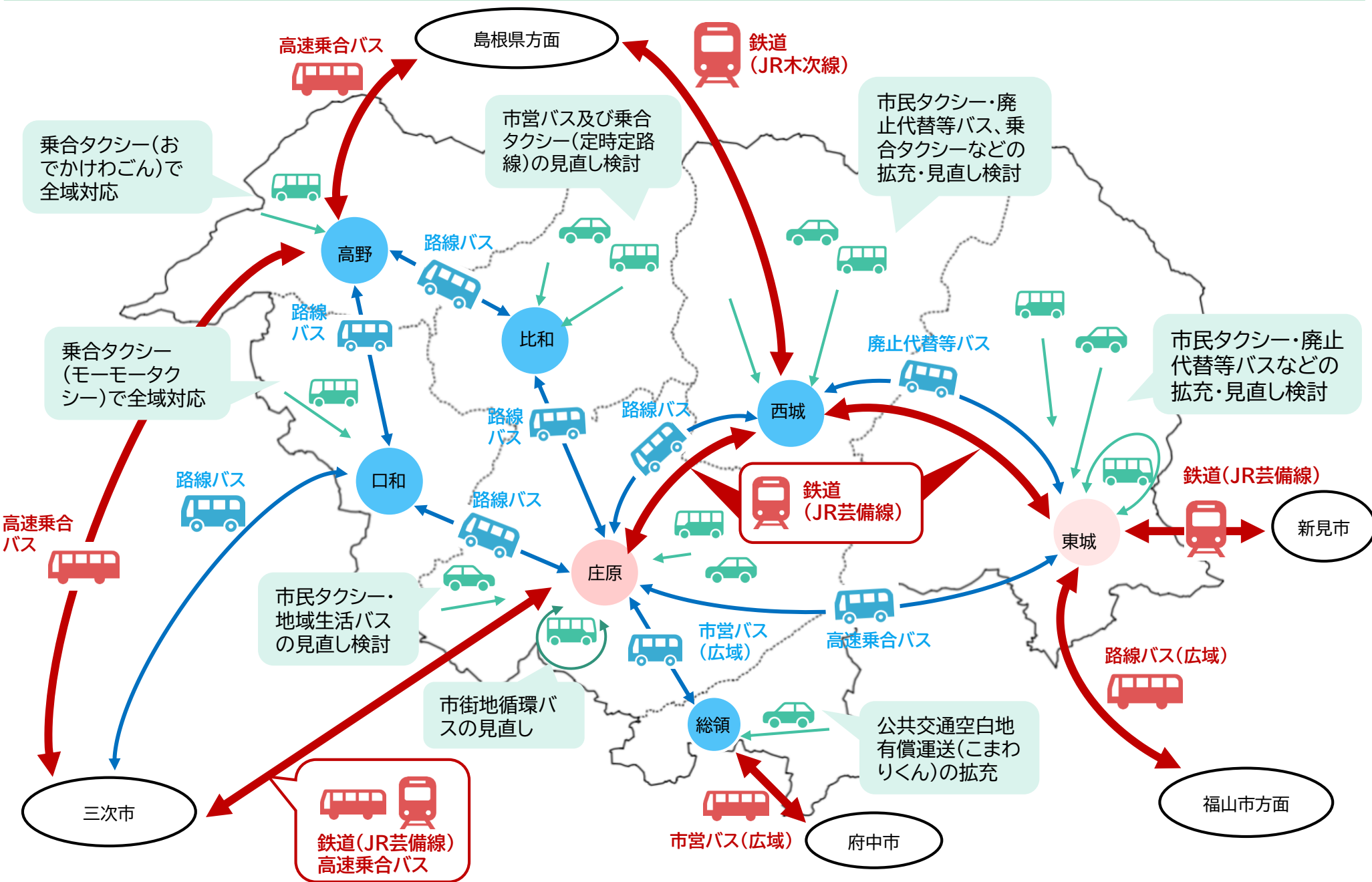
誰もが必要な時に必要な場所へ移動できる地域公共交通



● 都市拠点
● 地域拠点
(自治振興センター
周辺をイメージ)

→ 広域幹線軸
→ 市内幹線軸
→ 支線

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 ・ 中国バス(油木・東城) ・ 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結び、住民の日常的な移動需要に対応する <ul style="list-style-type: none"> ・ 庄原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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 夜間や休日にも公共交通を利用して外出・移動・帰宅できる

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

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

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

5 公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる

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

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

6 多様な主体が連携・協働によって、公共交通が持続可能なものとなっている

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

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

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

別紙(体系図)を参照

戦略と事業（案）

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、**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

庄原市地域公共交通会議

役割

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

構成員

交通事業者、沿線住民代表、学識経験者、国土交通省、広島県、関係者 等

庄原市地域公共交通ワーキング会議

役割

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

構成員

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

《新規》地域別公共交通運営協議会(仮称) ※任意組織

役割

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

構成員

各地元の交通事業者、地域関係者や関係主体、地域住民代表 等

【戦略1】 地域に適した交通モデルの構築

戦略	【戦略1】 地域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やMaaSの仕組み)や地域にある様々な輸送手段(タクシー、スクールバス、福祉車両、住民の自家用車等)等を活用し、地域に適した交通サービスを充実させる							
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 庄原市 ・ 交通事業者 ・ 地域住民 ・ その他関係者 	対応する方針	地域特性に応じた交通サービス	広域交通ネットワークの維持・強化	地域拠点を活用した公共交通の充実	公共交通の魅力向上	情報提供とコミュニケーション	持続可能な公共交通
			○		○			
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. 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(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業1-1】 多様な交通モードによる地域内交通(支線) の構築

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

支線

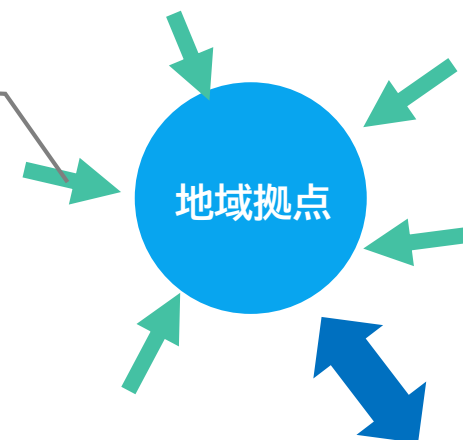
…地域内の移動需要を満ち、幹線・支線へ接続し地区外の移動に対応



←アプリ配車のデマンド交通(庄原MaaS)



←こまわりくん(総領地域)



市内幹線軸

【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への対応(公共ライドシェアや無償運送の活用)
- スクールバスの空き時間の活用
- 施設等の車両共有(福祉、公共施設等)や地域団体・企業の協力による輸送

【事業1-3】 移動需要のコーディネート

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

【事業1-4】 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推進(福祉事業所やNPO法人等への提案や導入に係る支援等)
- 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
- 福祉タクシー券事業の継続

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
多様な交通モードによる地域内交通(支線)の構築	市民タクシーの制度改善と運行拡大 乗合タクシーの見直しや運行拡大 IT活用による運行の最適化	①情報収集・分析 ②検討・調整	③R9年度より調整が整った地域から順次拡大			
	複数地域での広域デマンド運行検討 グリーンスローモビリティや自動運転技術の導入検討	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調整が整った地域から実施
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調整が整った地域から実施
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推進 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調整が整った地域から実施
	福祉タクシー券事業の継続	継続実施				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

【戦略2】 拠点の機能強化

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

※特に関連が強いものを青文字

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業2-1】 交通結節点における利用環境整備

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

【事業2-2】 自治振興センター等の交通拠点化

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

備後庄原駅の待合スペース→
(待てる環境・拠点のイメージ)



【事業2-3】 移動需用の創出

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

▲ 鉄道とバスが共通で利用できる乗り放題パス (JR西日本)

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
交通結節点における利用環境整備	鉄道駅の待合環境整備 交通結節点における環境整備	①情報収集・分析▶		②検討・調整▶		③調整が整ったものから実施▶
	異なる交通モード間の乗り継ぎ時間短縮、乗り継ぎ案内の強化・改善	調整が整った路線から段階的に実施▶				
自治振興センター等の交通拠点化	各地域の自治振興センター等を交通の拠点・交通結節点として位置づけて整備	①情報収集・分析▶	②検討・調整▶	③調整が整ったものから実施▶		
移動需用の創出	運転免許返納高齢者支援事業	継続実施▶				
	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調整が整い次第、検討・実施▶		

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

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

【事業内容(案)】

【事業3-1】 都市拠点における回遊性向上

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

【事業3-2】 都市拠点へのアクセス性向上

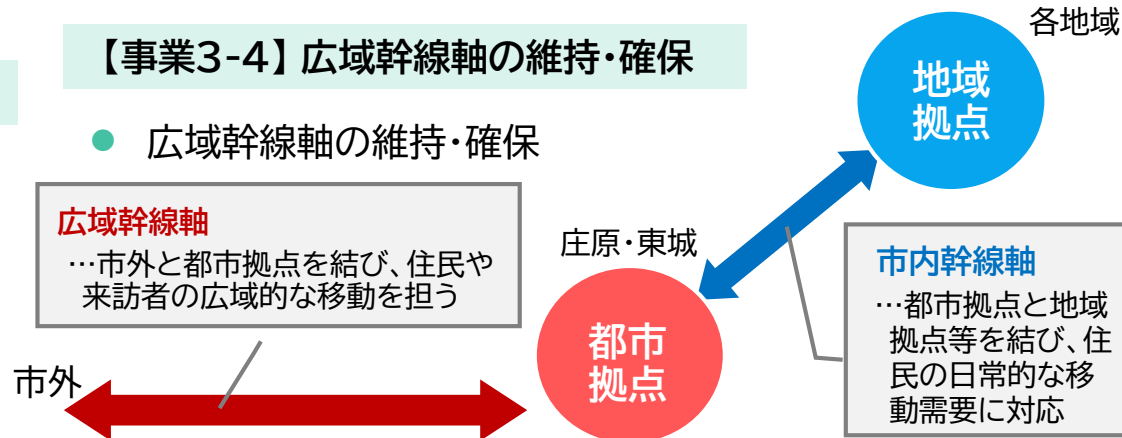
- **各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実(朝夕通勤・通学時間帯等)、買い物・通院時間帯に合わせた運行**
- パークアンドライド駐車場の整備、自転車やシニアカーのレンタル事業等との連携
- 中心部周辺での乗降場所の充実

【事業3-3】 幹線・支線の連携強化

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

【事業3-4】 広域幹線軸の維持・確保

- 広域幹線軸の維持・確保



【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
都市拠点における回遊性向上	循環バスの運行見直し	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	調整が整った路線から段階的に実施 —————				
都市拠点へのアクセス性向上	各地域拠点から庄原中心部の地域間交通の維持・充実	②検討・調整 -----▶		③調整が整った路線から順次実施 —————		
	中心部周辺での乗降場所の充実 パークアンドライド駐車場整備、 自転車やシニアカーのレンタル事業等との連携 等	①情報収集・分析 -----▶		②検討・調整		③調整が整った施設等から実施 —————
幹線・支線の連携強化	地域間を運行する公共交通の維持・確保 接続ダイヤの最適化	継続実施 —————				

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

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

【事業4-1】観光二次交通ネットワークの構築

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

【事業4-2】観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上

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



▲JR芸備線と観光2次交通との連携強化(実証事業)

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
観光二次交通ネットワークの構築	JR芸備線と連動した観光向けの二次交通の運行(芸備線再構築協議会との連動)	令和7年度の実証運行結果を踏まえて実施				
	季節イベントや地域の景色・文化を楽しむことのできる観光便・観光ルートの設定 車内での観光情報提供	①情報収集・分析	②検討・調整	③調整が整い次第実施		
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調整が整い次第実施		
	地域行事・祭り・イベントとの連携、交通連動型イベントやキャンペーンの開催	②検討・調整	③調整が整い次第実施			

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

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

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業5-1】わかりやすい情報提供

- 交通結節点における多言語対応、音声案内、観光・地域情報の提供機能
- わかりやすい時刻表・運行情報の提供(情報の一元化、情報提供フォーマットの統一等)
- SNS・地域メディア・アプリ等を活用した公共交通の情報発信、MaaSの調査・検討
- 福祉分野と連携した高齢者や障がい者への公共交通情報発信

【事業5-2】地域住民の参画

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

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは**赤ライン**

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
わかりやすい情報提供	交通結節点における多言語対応、音声案内、観光・地域情報の提供機能	①情報収集・分析 -----▶		②観光部門との検討・調整 -----▶	③調整が整い次第実施	
	わかりやすい時刻表・運行情報の提供(情報の一元化、情報提供フォーマットの統一等)	②交通事業者との調整 -----▶	③実施			
	SNS・地域メディア・アプリ等を活用した公共交通の情報発信 MaaSの調査・検討	②検討・調整 -----▶		③調整が整い次第実施		
地域住民の参画	乗り方教室・体験乗車会の開催 児童・生徒向けを対象にした運賃割引の継続 学校教育との連携、公共交通に関する学習機会創出	②検討・調整 -----▶		③調整が整った地域から順次実施		

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

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

※特に関連が強いものを青文字

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業6-1】地域公共交通の担い手育成・確保

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

【事業6-2】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(住民ドライバーの登録制度等)
- 住民ドライバーの研修・安全管理体制の構築、報酬や保険等の制度整備

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
地域公共交通の担い手育成・確保	バス・タクシー事業者のドライバー確保支援や運転手の資格取得支援	②検討・調整▶	③実施 —————▶			
	事業者間での人材共有・連携	②交通事業者と調整・検討▶			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	※「よるくる」の実証結果等を踏まえて制度・仕組みを検討		②検討・調整▶	③実証運行 —————▶	

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

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

※特に関連が強いものを青文字

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業7-1】 経営安定化に関わる支援

- 交通事業者への補助制度

【事業7-2】 新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入

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

【事業7-3】 公共交通の効率化

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

路線バス(備北交通)を
活用した貨客混載→



【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは赤ライン

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経営安定化に関わる支援	交通事業者への委託・補助制度	継続実施 				
	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調整が整った地域から実施 			
	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 		
新たな収益モデルや多様な料金(運賃)体系の導入	キャッシュレスカード「な・み・か」 「ほ・ろ・か」の活用、決済できる 路線の拡大	R8年度から段階的に導入地域を拡大 				
	輸送形態の見直し	R8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見直しを検討・実施 ①情報収集・分析→②検討・調整→③実施 のプロセス 			
	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 				
公共交通の効率化						

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

【戦略8】 計画のマネジメント体制の構築

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

【事業内容(案)】 ※ワーキング会議で特に意見にあったものは赤字

【事業8-1】地域に適した運営体制構築









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

【事業8-2】地域・住民参加型による公共交通づくりの推進

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

【実施スケジュール(案)】

※R8年度から実施していくものは**赤ライン**

事業	主な実施項目	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
地域に適した運営体制構築	地域による運営協議会の設立 地域企業・団体との連携した公共交通の運営	R8年度から順次実施 				
	若年層の参画促進(学生ボランティア等)	①情報収集・分析 	②検討・調整 	③調整が整い次第実施 		
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調整が整い次第実施 		
	移動需要の把握・調整、地域住民との対話窓口、運行サポート等を担う「地域交通コーディネーター」の育成・設置	②地域ごとの運営協議会で検討 		③調整が整い次第実施 		

【戦略及び事業実現における懸念事項・課題】

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

公共交通の
目指す姿

- 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
- 公共交通によって外出回数が増え、人々の交流が促進されることで、まちが賑わっている
- 公共交通を使って通学・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
- 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
- 公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できる
- 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. 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
コミュニケーション

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

庄原地域における夜間タクシーの利用状況について

1. 趣旨

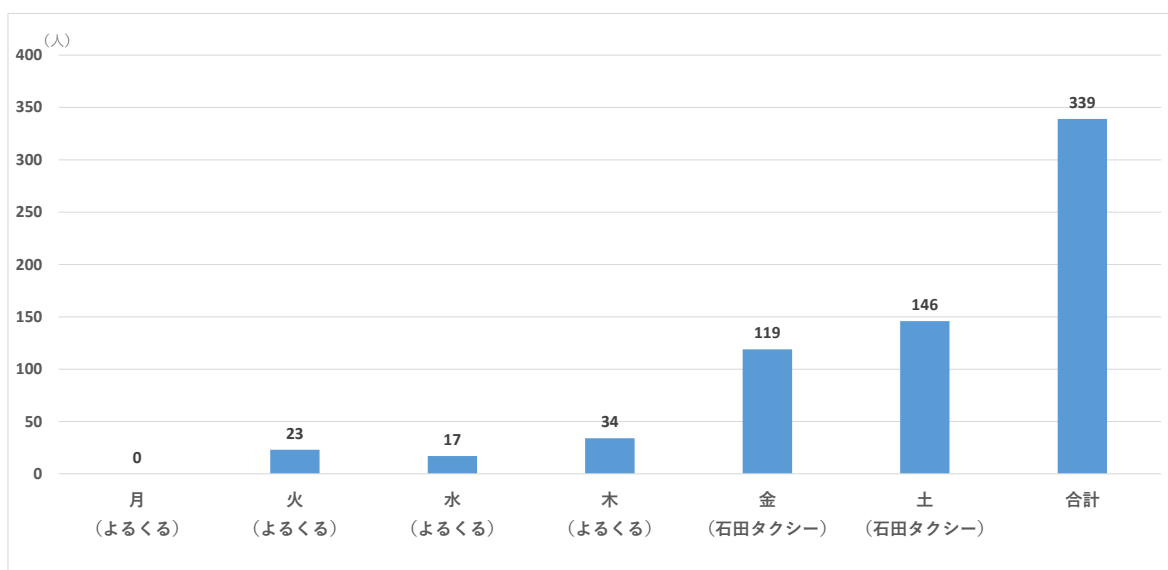
庄原地域においては、令和6年5月下旬から夜間タクシーが運休となっていたが、石田タクシー有限会社が令和7年9月から12月末まで金曜日～土曜日の運行、庄原 MaaS 検討協議会等が令和7年11月4日～令和8年1月14日まで月曜日から木曜日まで実証事業により運行している。

11月の当該運行に係る利用状況について、情報共有し今後の夜間タクシーの運行における参考とする。

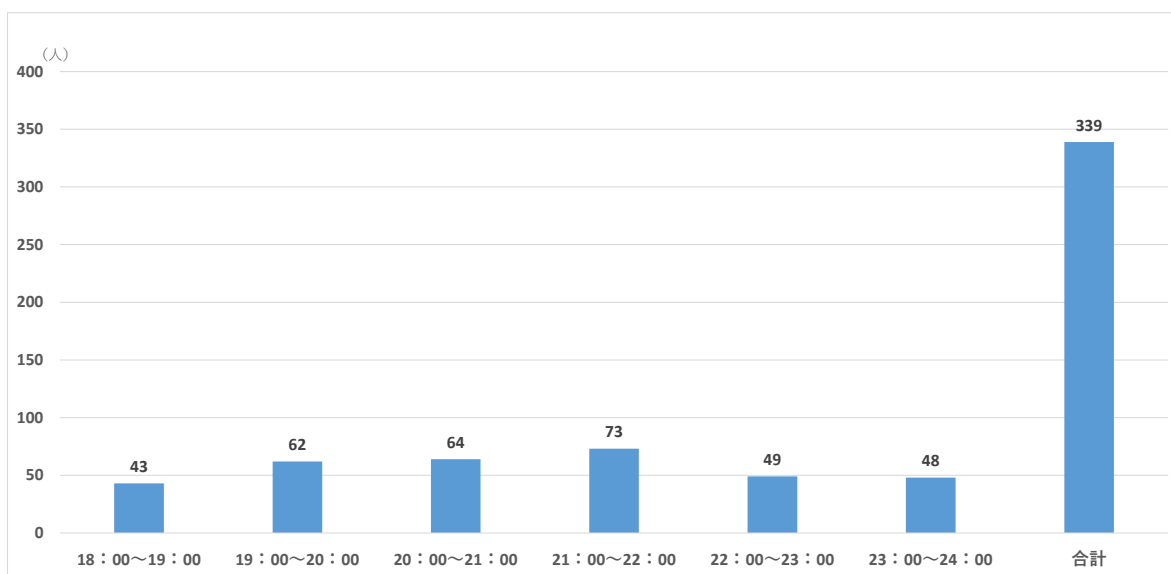
2. 11月の利用状況

各事業者より情報収集し、曜日別、時間帯別利用状況を次の通り整理した。

【曜日別利用状況】



【時間帯別利用状況】



【11月実績】

事業者別	月	火	水	木	金	土	合計 (人)	割合 (%)	
	よるくる	よるくる	よるくる	よるくる	石田タクシー	石田タクシー			
利用者数	0	23	17	34	119	146	339		
利用時間 別人数	18:00~19:00	0	0	0	0	17	26	43	12.7
	19:00~20:00	0	0	0	0	23	39	62	18.3
	20:00~21:00	0	10	2	13	27	12	64	18.9
	21:00~22:00	0	5	10	7	20	31	73	21.5
	22:00~23:00	0	6	1	9	21	12	49	14.5
	23:00~24:00	0	2	4	5	11	26	48	14.2
割合 (%)	0.0	6.8	5.0	10.0	35.1	43.1			

【詳細データ】

		11月1日	11月4日	11月5日	11月6日	11月7日	11月8日	11月10日	11月11日	11月12日	11月13日	11月14日	11月15日	11月17日	11月18日	11月19日	11月20日	11月21日	11月22日	11月25日	11月26日	11月27日	11月28日	11月29日	計	
		土	火	水	木	金	土	月	火	水	木	金	土	月	火	水	木	金	土	火	水	木	金	土		
事業者別		石田タクシー	よるくる	よるくる	よるくる	石田タクシー	石田タクシー	よるくる	よるくる	よるくる	よるくる	石田タクシー	石田タクシー	よるくる	よるくる	よるくる	よるくる	石田タクシー	石田タクシー	よるくる	よるくる	よるくる	石田タクシー	石田タクシー		
利用者数		37	6	5	8	23	21	0	4	7	7	23	26	0	8	5	11	30	37	5	0	8	43	25	339	
利用時間	18:00~19:00	1				2	3					1	3					6	9				8	10	43	
別人数	19:00~20:00	18				11	0					6	10					2	7				4	4	62	
	20:00~21:00	1	3		6	8	2	0	1	2	1	3	4	0	2		6	3	3	4	0		13	2	64	
	21:00~22:00	3	2	1	2	0	11	0	1	4		1	5	0	2	5	2	8	6		0	3	11	6	73	
	22:00~23:00	3	1			1	0	0	1	1	5	10	3	0	3		3	3	5	1	0	1	7	1	49	
	23:00~24:00	11		4		1	5	0	1		1	2	1	0	1			8	7			0	4	0	2	48