令和８年度

第２回庄原市地域公共交通会議　次第

日　時：令和８年 11 月 16 日(月)　10：00～
会　場：庄原市交通交流施設　地域交流室１

１　開　　会

２　委員紹介

資料１　委員名簿

３　協議事項

（１）役員選出

資料２　庄原市地域公共交通会議運営要綱

（２）庄原市夜間等交通空白対策　公共ライドシェアの持続可能な仕組み構築事業に係る庄原地域「よるくる」の実証運行について

資料３

４　報告事項

（１）公共交通の改善や見直しに係る検討状況について

資料４

（２）庄原赤十字病院の夜間救急からの帰宅困難者に対する宿泊提供事業について

資料５

（３）芸備線再構築協議会に係る住民説明会について

資料６

５．　その他

資料1

庄原市地域公共交通会議委員名簿

令和８年７月20日

任期　令和８年７月20日から令和10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	備北交通株式会社	代表取締役社長	山根　辰夫	
		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	冨岡　静香	
		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	根波　誉	
		広島県立庄原格致高等学校ＰＴＡ	事務局長	齊森　大助	
		庄原市民生委員児童委員協議会	会長	田村　富夫	
(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	藤本　陽	
(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	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	地域交通課長	中住　誠	
(6)	鉄道事業者	西日本旅客鉄道㈱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	庄原市建設部	部長	久保　隆治	
(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	
(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	庄原市市民部	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	

資料２

○庄原市地域公共交通会議運営要綱

令和２年６月25日告示第93号

改正

令和５年３月31日告示第41号

令和８年３月31日告示第60号

庄原市地域公共交通会議運営要綱

庄原市地域公共交通会議設置要綱（平成19年庄原市告示第93号）の全部を改正する。

（趣旨）

第１条　この要綱は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第５条に規定する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「計画」という。）を作成及び推進するため活性化再生法第６条第１項の規定により設置する庄原市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

（所掌事務）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

（１）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃等に関し必要な協議を行うこと。

（２）　市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関し必要な協議を行うこと。

（３）　計画の作成及び変更に関し必要な調査及び協議を行うこと。

（４）　計画の推進に関し必要な協議及び連絡調整を行うこと。

（５）　計画に基づく事業の実施に関すること。

（６）　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること。

（組織）

第３条　交通会議は、委員21人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

（１）　一般旅客自動車運送事業者の代表者

（２）　住民又は利用者

（３）　広島運輸支局長又はその指名する者

（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

（５） 庄原警察署長又はその指名する者鉄道事業者

（６） 鉄道事業者

（７） 道路管理者

（８） 観光団体の代表者

（９） 商工団体の代表者

（10） 学識経験を有する者

（11） 広島県の職員

（12） 市の職員

（13） その他市長が必要と認める者

（任期）

第４条 委員の任期は、２年とし、再任を妨げない。

２ 前項の規定にかかわらず、委員が欠けたときの後任委員の任期は、前任者の残任期間とする。

３ 前２項の規定にかかわらず、市長が特別な理由があると認めたときは、任期中においても委嘱を解くことができる。

（交通会議の役員）

第５条 交通会議に次の役員を置く。

（１） 会長 １名

（２） 副会長 １名

（３） 監事 ２名

２ 会長及び監事は、委員の互選によってこれを定め、副会長は、委員のうちから会長が指名する。

３ 会長及び副会長は、監事を兼ねることはできない。

４ 会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

５ 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

６ 監事は、交通会議の会計を監査する。

（会議）

第６条 交通会議の会議は、会長が招集し議長となる。

２ 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

３ 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。

４ 前項の規定による報告があったときは、欠席する委員の代理の者の出席をもって当該委員の出席

とみなす。

5　協議に当たっては、関係者間の合意形成を目指して、十分議論を尽くして行うものとする。

6　議決の方法は、出席した委員の過半数の同意によるものとする。ただし、可否同数のときは、議長がこれを決する。

7　会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開で行うことができる。

8　会長は、協議に必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見を求めることができる。

（協議結果の取扱い）

第７条　委員及び関係者は、交通会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（ワーキング会議）

第８条　所掌事務に関する具体的事項について、調査、研究及び検討するため、交通会議にワーキング会議を置くことができる。

2　ワーキング会議は、交通会議が必要と認めた者により構成する。

3　ワーキング会議の座長は、ワーキング会議を構成する者のうちから会長が指名した者とする。

4　ワーキング会議の会議は、座長が招集し議長となる。

5　座長は、協議に必要があると認めるときは、ワーキング会議を構成する者以外の者を出席させ、意見、説明若しくは資料提出を求めることができる。

（事務局）

第９条　交通会議の庶務を処理するため、市民部地域交通課に事務局を置く。

2　事務局に事務局長及び事務局員を置き、事務局長は市民部地域交通課長をもって充てる。

3　事務局は、次の事務を行う。

（１）　会議の開催に関すること。

（２）　会議の資料作成に関すること。

（３）　交通会議が実施する事業に係る事務に関すること。

（４）　交通会議の財務に関すること。

（５）　前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項

（経費の負担）

第10条　交通会議が実施する事業に要する経費は、負担金、補助金、その他の収入をもって充てる。

（財務）

第11条　交通会議の予算編成、現金の出納、その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

２　前項の規定にかかわらず、計画の所期の目的を達成し、事業を継続する必要がなくなった場合は、会長が交通会議に諮り、財産を処分するために必要な事項を定めるものとする。

（その他）

第12条　この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附　則

この告示は、令和２年６月26日から施行する。

附　則（令和５年３月31日告示第41号）

この告示は、令和５年４月１日から施行する。

附　則（令和８年３月31日告示第60号）

この告示は、令和８年４月１日から施行する。

資料３

庄原市夜間等交通空白対策

公共ライドシェアの持続可能な仕組み構築事業

１．趣旨

令和７年度において、夜間の交通空白に対する移動の確保を目的とした、庄原 MaaS 検討協議会による、「公共ライドシェア（よるくる）」の実証の取組を発展させ、持続可能な社会実装を目指すため、庄原 MaaS 検討協議会と連携し、公共ライドシェアの運行にあわせた実証事業を庄原市が事業主体となり実施する。

現在、庄原 MaaS 検討協議会による「公共ライドシェア（よるくる）」は休止していることから、運行を再開するため、庄原市地域公共交通会議運営要綱第２条に基づき、庄原市地域公共交通会議の委員に運行内容を協議するものである。

２.公共ライドシェアの取組

＜庄原地域「よるくる」を中心とする実証事業＞

運行は庄原 MaaS 検討協議会（事業者協力型：備北交通株式会社）が行い、その運行にあわせて、公共ライドシェアの持続可能な仕組み構築に向けた実証事業を庄原市が実施する。

【目的】

第一に、夜間（20 時から 24 時）における市民や観光客等の中心市街地での移動手段の確保（飲食後の帰宅、宿泊施設と飲食店の移動、高速バス・ＪＲとの接続等）により、市民または観光・ビジネス利用による市内宿泊者の増加を図り、中心市街地や市内の観光地への経済効果を実証する。

次に、庄原 MaaS 検討協議会から提案を受けた、受益者となる飲食業者や宿泊業者と一緒になった運賃チケットの販売に取組み、この取組が受益者の売上の増加につながっているかを検証し、今後の持続可能な取組方法の構築を図る。

【業務委託先】

庄原 MaaS 検討協議会

※業務の実施にあたっては、庄原 MaaS 検討協議会の構成メンバーが担う。

主たる担当（案）	業務内容
備北交通株式会社	ドライバー確保とスキルの向上に向けた研究
	運賃設定の実証、運行収支の検証
庄原商工会議所	運行チケットに関する業務（作成、販売、検証等）
	飲食業・宿泊業者等受益者の協力体制の構築
	受益者、利用者等に対するニーズ調査
	定量的価値（売上、利用者数）の把握による効果検証

【業務委託期間】

契約締結日から令和９年３月 31 日（水）

【運行に係る受益者の協力】

今回の取組により受益者となることが想定される飲食業や宿泊業の事業者に、この取組に参画いただき、一緒に取り組むことで、地域経済の活性化を図る。

事業者に運行チケット「1 枚 700 円+（100 円×４枚）＝1,100 円」を「1,000 円」で販売していただき、事業経費の一部に充当する。

具体的な方法等は、庄原 MaaS 検討協議会において検討される。

【予　算】

運賃収入や運行チケットの売上をドライバー人件費や車両に関する直接経費に充当し、業務委託料により、安全運行管理費用や広告費、システム経費等の間接経費を賄う。

添付資料：庄原市夜間等交通空白対策公共ライドシェアの持続可能な仕組み構築事業
全体イメージ図　別紙①

別紙①

庄原市夜間等交通空白対策

事業全体イメージ図

●公共ライドシェアの持続可能な仕組み構築事業

庄原市実施事業（有効性の検証・横展開に向けた対応）

（１）公共ライドシェアの実装に向けた検証事業の実施

（公共ライドシェアの実施に併せた検証）

庄原市

・「公共ライドシェア」の有効性の検証
・収支赤字への対応を踏まえた仕組み構築
・地域内経済効果（飲食店等の売上増や宿泊者増等）の検証

※検証事業に係る直接経費のほか、公共ライドシェアの実施に要する間接経費分（車両・システム・ドライバー管理）を業務委託料に含む。

（２）公共ライドシェアドライバー確保事業の実施

庄原市

・ドライバー認定講習の実施
・ドライバー認定講習費助成事業（助成金交付：上限３万円）の実施
・受講者に対する支援（実施主体とのマッチング等）

（３）他市町視察

・公共ライドシェア先進地等視察

（４）事業消耗品費

（５）「なみか・ほろか」連携による地域経済循環事業

庄原市

庄原地域の夜間交通空白対策事業「よるくる」の利用者や飲食店・宿泊施設の利用者を対象に、「よるくる」や飲食店等の利用により、地域通貨「なみか・ほろか」のポイントを獲得できる仕組みを構築することにより、公共交通の利用拡大や地域経済循環の構築を図る。

連携

業務委託

業務委託

●公共ライドシェアの実施（運行）

庄原MaaS検討協議会

【事業協力型】備北交通株式会社
（R7年度と同じ形態）
※「よるくる」実証事業実施者
※自家用有償旅客運送者登録済

●事業継続中
（国補助事業）
実証運行結果の分析等、事業に向けた取組を継続している。

備北交通株式会社（運行を行う事業者）

運送者が運行の対価（運賃）を利用者から受取り、ドライバー人件費や 燃料費等の直接経費の支払いを行う 。
・車両の所有者（使用者）
・ドライバーとの雇用関係
・運行管理者、整備管理者の確保

備北交通株式会社

※交通空白地有償運送運転者認定講習の大臣認定機関
※庄原MaaS検討協議会実施の公共ライドシェアの運送事業者で制度及び手続等を熟知

本日の協議事項
（２）

（６）デジタル技術の活用検証

・運行動態の可視化による運行管理、配車のデジタル化（位置情報取得用トラッカー購入）
・ デジタル媒体を用いた情報発信（情報発信用サイネージ購入、ＬＩＮＥシステム使用）
・デジタル予約に向けた検証（ＬＩＮＥや専用アプリの活用検証）

庄原 MaaS 検討協議会による「よるくる」の実証運行について

協議内容

庄原 MaaS 検討協議会（事業者協力型：備北交通株式会社）による公共ライドシェア（交通空白地有償運送）の運行計画を変更　※登録年月日：令和７年 10 月 17 日

備北交通株式会社 （事業者協力型）	運行管理業務、予約受付業務
	ドライバー管理（出退勤・支払等）業務
	車両維持管理
	運賃収受
	安全教育

【令和７年度の庄原地域夜間交通の取組】

・実施期間：令和７年 11 月４日～令和８年１月 15 日（月～木曜日）36 日間（除く祝日）
・運行時間：20：00～23：40
・運行エリア：庄原地域
・支払方法：現金・「なみか・ほろか」
・料　　金：タクシー運賃の８割程度
・利 用 者：延べ 213 人
・1 日当たり：5.9 人
・運行便数：138 便
・運賃収入：232,400 円（6,456 円/日）
・アンケート：利用者の 9 割が満足し、運賃に関してタクシーと同程度または８割程度を希望
・今後に向けて：利用者の満足度は高く、浸透とニーズの高まりも見られることから、継続実施を前向きに検討していく。
　採算性確保が課題
・収支実績：収入 232,400 円－経費 1,438,372 円＝△1,205,972 円

※なお、令和７年度に、高速バスチケットでの来庄者を対象に日中に運行した「ひるくる」に関しては今年度は運行しない。

よるくる収支実績（2025.11.4-2026.1.15　36日間）

□単純収支

区分	内訳		日数	総額	1日当たり	備考
収入	**運賃**		**36**	**232,400**	**6,456**	
支出（直接経費）	人件費	ドライバー	36	340,390	9,455	
		ドライバー補助者	36	305,179	8,477	
		運行管理者	36	337,268	9,369	
		計	36	982,837	27,301	
	燃料費	ガソリン	36	10,156	282	
	その他	チラシ他	36	139,691	3,880	
	小計		36	1,132,684	31,463	**支出割合78.7%**
支出（間接経費）	システム使用料		36	253,200	7,033	含む通信費
	車両経費		36	19,728	548	548円/日と想定
	保険料		36	16,380	455	455円/日と想定
	総務管理		36	16,380	455	455円/日と想定
	小計		36	305,688	8,491	**支出割合21.3%**
支出合計			**36**	**1,438,372**	**39,955**	
収支差			**36**	**△ 1,205,972**	**△ 33,499**	**収支率16.2%**

■運行計画（案）の概要

【運行日等】

現行、タクシー事業者による運行がある時間帯・曜日は運行しない。

①運行日

令和８年 12 月１日（火）～令和９年３月 31 日（水）の毎週月曜日から木曜日

ただし、祝日及び令和８年 12 月 28 日から令和９年１月４日は除く 61 日間

②運行時間帯

20 時から 23 時 30 分発まで

（予約受付は 23：00 までとし、23：00 までに予約がない場合運行しない）

【旅客の範囲】

地域住民に加え、観光旅客その他の庄原市に来訪する者

【運行事業者と運行車両】

①運行事業者

備北交通株式会社（庄原市東本町三丁目 12 番 12 号）

※ドライバーは、国土交通大臣認定講習を受講し、備北交通株式会社と雇用契約を結ぶ一般ドライバーとする

②運行車両

２台

備北交通株式会社持込みの白ナンバーの乗車定員５人の車両

補完車両として、備北交通株式会社の持込みの乗車定員７人のタクシー車両

※令和７年度の庄原 MaaS 検討協議会による実証事業車両

【運行の範囲・区間】

旧庄原市内全域における利用者が指定する乗降地点間

【予約・配車方法】

電話での予約・配車

電話対応により予約を受けた後（当日予約可）に配車

【運賃の支払方法】

現金、回数券（専用チケット「1 枚 700 円+（100 円×４枚）＝1,100 円」を「1,000 円」）、電子決済（なみか・ほろか）

【運送の対価（運賃）】

公共ライドシェアにおいて、旅客から収受しようとする対価は、道路運送法施行規則第 51 条の 15 において、①実費の範囲内であると認められること、②営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であることなどが求められており、③地域公共交通会議において、協議が調った額とすることとされています。

また、その金額は、当該地域に適用されるタクシー運賃の約８割であることとされていますが、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約８割を超える運送の対価を設定することも可能であるとされています。

※今回の実証事業では、運輸局が示すタクシー運賃の８割程度とせず、タクシー料金と同額程度の料金とする。

（計算方法）

初乗り運賃(700 円/1.132km)＋加算運賃(100 円/288m))※1で算出した額（100 円未満切り捨て）を人ごとに適用

（運賃設定の考え方）

※中国運輸局において公表されているタクシー運賃を適用するが、運行時間による加算は行わない。

（運送の対価（運賃）を、運輸局が示すタクシー運賃の８割程度とせず同額程度とする理由）

①日中に行う公共ライドシェアでは、生活交通の要素が多いため、利用者負担は一定程度にとどめるべきであるが、今回実証しようとする夜間の交通は、飲食店への往復や観光客が主要なターゲットとなるため、タクシーと同程度の料金を負担いただくことによって、過度な税を投入せず、夜間交通体制の持続可能性を高めるため。

②タクシー運賃と同額程度とした場合においても、原価を下回り、利益を生み出すものではないため

添付書類：よるくる「運送の対価」の算出根拠資料　別紙②

よるくる「運送の対価」の算出根拠資料

別紙②

●庄原ＭａａＳ検討協議会「よるくる」実証事業

令和７年度実績

①	運行日数計	36 日	実績値
②	運行便数計	138 便	実績値
③	総走行キロ数	1,023 km	実績値
④	実車走行キロ数（実車は片道なので③の半分）	512 km	推測値
⑤	燃油費合計	10,156 円	実績値
⑥	総収入額	232,400 円	実績値
⑦	総輸送人員	213 人	実績値

令和７年度実績から積算した平均値等

【１日あたり】

⑧	１日の運行便数（②÷①）	3.83 便	平均値
⑨	１日の走行キロ数（⑧×⑮）	28.38 km	平均値
⑩	１日の実車走行キロ数（⑧×⑯）	14.21 km	平均値
⑪	１日にかかる燃油費（⑤÷①）	282 円	平均値
⑫	１日で消費した燃料の量 ※1ℓ単価＝180円と仮定（⑪÷180円）	1.57 ℓ	平均値
	※燃費（1ℓにつき走行可能な距離）　（⑨÷⑫）	18.08 km	平均値
⑬	１日あたりの輸送人員（⑦÷①）	5.9 人	平均値
⑭	１日あたりの収入額（⑥÷①）	6,456 円	平均値

【１便あたり】

⑮	１便の運行キロ数（③÷②）	7.41 km	平均値
⑯	１便の実車運行キロ数（④÷②）	3.71 km	平均値
⑰	１便にかかる燃油費（⑤÷②）	74 円	平均値
⑱	１便あたりの輸送人数（⑦÷②）	1.54 人	平均値
⑲	１便あたりの収入額（⑥÷②）	1,684 円	平均値

【１人あたり】

⑳	１人あたりの支払（運賃）額（⑥÷⑦）	1,091 円	平均値

令和８年度見込み

㉑	R8年度事業で計画する運行日数	61 日
㉒	R8年度事業で計画する運行便数（⑧×㉑）	234 便
㉓	R8年度事業で計画する総輸送人員（⑱×㉒）	360 人
㉔	R8月年度事業で計画する直接経費（人件費）	630,967 円
㉕	R8年度事業で計画する直接経費（燃料費）	17,202 円

運行経費（直接経費）㉔・㉕の詳細

区分	内訳		日数	総額	経費区分	1日あたり			
運行経費 ≪直接経費≫	人件費	ドライバー	61	606,767	専用	9,947	非二種免許保有者ドライバー時給：1,420円×90%≒1,280円 1,280円×1.27【時間外27%加算(1.27)】＝1,626円 1,626円×4.5H(19:30～24:00)＝7,317円…① {1,280円×0.25(深夜加算)}×2H＝640円…② ①＋②＝7,957円…③≪1日の勤務で1人に支払う給与額≫ ③×0.25＝1,990円(付帯人件費25%を加算)…④ ③＋④＝9,947円		
		運行管理者	121	24,200	専用	200	運行管理手当 200円(1日)	※電話対応を踏まえ、期間中全日間に付与	
	燃料費	ガソリン代	61	17,202	専用	282			
支出合計				648,169					

A： R７実績値からR８の１便あたりの運行経費を試算

㋐ 人件費：630,967円（㉔）/234便（㉒）＝2,696円

㋑ 燃料費：17,202円（㉕）/234便（㉒）＝74円

㋒ ㋐+㋑＝１便あたりの運行経費 2,770円 … A

※R８の１便あたりの平均運行距離は、R７実車走行キロ数の3.71㎞（⑯）を参考とする

B： タクシー運賃を基準としたR８の１便あたりの運送の対価（運賃）の試算

㋓ 1.132㎞までの初乗りタクシー運賃は700円

㋔ R７の１便あたりの運行キロ数3.71㎞（⑯）－初乗り1.132㎞＝2.578㎞

㋕ 2.578㎞/288m（100円加算）＝8.95回×100円＝895円

㋖ 700円（㋓）+加算運賃：895円（㋕）＝１便１人あたりの運送の対価1,595円

㋗ １便で複数人利用することもあるため、R7年度１便当たりの輸送人数1.54人（⑱）を考慮する
１便１人 1,595円×１便平均利用者数 1.54人（⑱）＝2,456円 … B

ＡとＢの試算を比較して・・・

A：１便当たりの運行経費 ＞ B：１便当たりの運行収入
（2,770円） （2,456円）

タクシー運賃を基準として運送の対価（運賃）を設定した場合、
必要となる運行経費を上回ることは無い（利益を生むことは無い）と見込む。

R７実証事業での１便あたりの平均輸送人数は1.54人であり、複数人で利用する便は少なく、１便に１人で乗るケースがほとんどであった。

昨年度同様、１便１人での利用が多いことが予想される中、R８の実証運行では、チケット販売など利害関係者と連携した一体的な利用促進の取組を実施するとともに、できるだけ乗り合って利用いただけるように、広報活動等も強化する。

１便１人であると、１便あたりの運送サービスに赤字が生じるが、２人の乗り合いが叶えば、運送サービス全体の収支均衡が取れる可能性が見込まれる。

今後の持続可能性を高めることにつながるよう、運行経費の確保を目指す。

資料4

公共交通の改善・見直しに係る取組状況について

	検討内容等	取組の状況
共通	・利用者の状況の把握 ・運行事業者が抱えられている課題の把握 （人材確保・運行車両の状況等） ・地域交通の運行に係る意見聴取	・市運行路線利用者アンケート （９～10月）※回収完了、整理中 ・運行事業者ヒアリング（10～11月）
庄原	・夜間交通空白における公共ライドシェアに係る実証事業の実施	・運行事業者と運行内容協議 ・国機関への相談 ※市実証事業との調整 ・地域内タクシー事業者との協議
	・ＮＰＯ法人による福祉有償運送実施	・実施希望法人との意見交換 ・国機関への相談 ※開始時期等、詳細は未定
	・地域生活バス、市営バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換 ・乗降調査
	・市街地循環バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換 ・乗降調査 ・自動運転可能性調査 （広島県事業に参加）
西城	・廃止代替等バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換
	・乗合タクシーの見直し検討	・運行事業者との意見交換
東城	・市民タクシー事業の見直し検討 （制度見直し、地域の公共交通のあり方等）	・実施自治振興区との意見交換
	・廃止代替バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換
	・市街地循環バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換
口和	・乗合タクシーの見直し検討 （定時定路線運行廃止、戸口区域運行の見直し、路線バスとの接続、口和ー庄原地域間の運行）	・運行事業者との意見交換 ・地域内の交通事業者（2社）との意見交換
	・路線バスの見直し	・運行事業者との意見交換
高野	・乗合タクシー見直し検討 （路線バスとの接続、高野ー庄原地域間の運行）	・運行事業者との意見交換
	・路線バスの見直し	・運行事業者との意見交換
比和	・市営バスの見直し検討	・運行事業者との意見交換
	・乗合タクシー見直し検討	・運行事業者との意見交換
総領	・こまわりくんの見直し検討 （路線バスとの接続、庄原地域への乗入れ）	・運行事業者との意見交換（相談あり）

庄原市委託事業

資料５

庄原赤十字病院へ夜間救急後の『帰宅困難』をサポートします！



・夜間救急搬送後、交通手段がなくて帰れない…
・家族等の迎えが難しい…

そんなとき、翌朝等に帰宅手段が確保できるまでの滞在環境（宿泊場所）を確保します。

対象者：☑夜間救急搬送を受けた患者さん本人
対象者：☑その患者さんのご家族・付添人

宿泊場所：庄原グランドホテル

住　　所：庄原市西本町二丁目 16 番５号
（庄原赤十字病院から約 400m、徒歩約５分
詳細な場所は裏面をご確認ください。）
電　　話：0824-72-6789
利用時間：利用決定時から帰宅可能時間まで
利用者負担：庄原グランドホテルに対する宿泊料金
（6,300 円～）

ご利用について

・通常の宿泊予約とは異なります。利用を希望される場合は病院へご相談ください。
・ホテルまでの移動はご自身でお願いします。
・同日に利用希望が重なった場合、ホテルの状況によっては対応できないことがあります。

利用の流れ

①対象者から病院へ相談



②病院からホテルへ利用希望を連絡



③本人からホテルへ連絡、利用受付



④移動・宿泊（送迎なし）



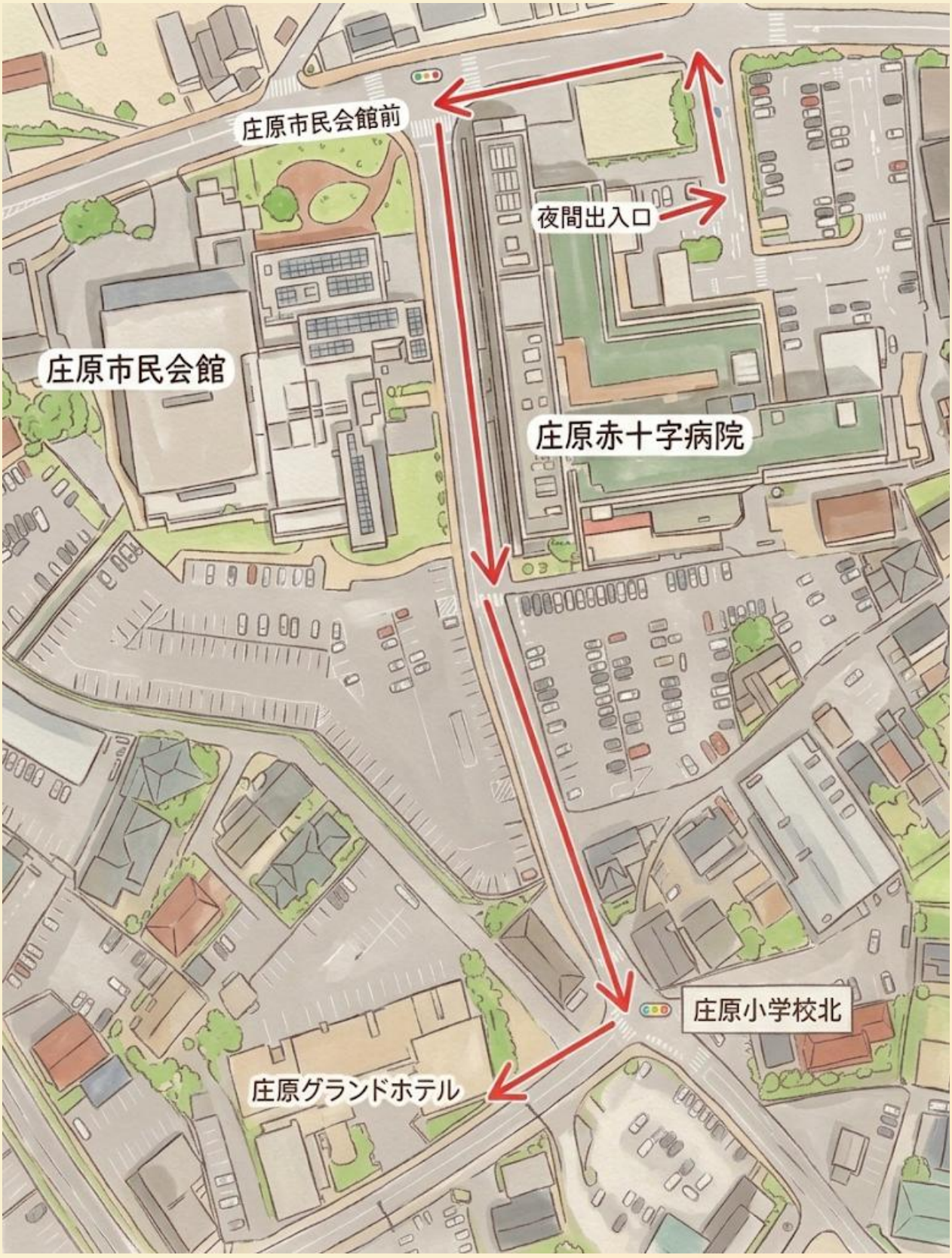
徒歩などで移動

⑤支払・帰宅



【お問い合わせ】　広島県庄原市中本町一丁目 10 番１号
庄原市役所　　市民部　地域交通課　☎0824-73-1156
健康福祉部　保健医療課　☎0824-73-1155

病院からホテルまでの地図



〇庄原赤十字病院から庄原グランドホテルまで　　距離　約 400m

徒歩　約５分

資料 6



芸備線 再構築方針策定に向けて

芸備線再構築協議会では、備中神代駅から備後庄原駅間の交通手段の再構築（鉄道再構築／バス等転換）について、沿線地域のまちづくりや観光振興の観点も含め、より利便性・持続可能性の高い最適な地域公共交通のあり方や方向性を議論しています。令和 9 年 3 月の方針策定を目途に協議が進められています。

11 月説明会



【内　容】

これまでの実証事業の取組（鉄道／バス）と、その結果を用いた比較検討を中心に、芸備線再構築協議会の状況を説明します。

【日時・会場】

東城会場
日　時：令和８年 11 月　９日（月）18：30 ～ 20：00
会　場：市役所東城支所　３Ｆ大会議室

西城会場
日　時：令和８年 11 月 12 日（木）18：30 ～ 20：00
会　場：西城自治振興センター　２Ｆ大集会室

庄原会場
日　時：令和８年 11 月 13 日（金）18：30 ～ 20：00
会　場：庄原自治振興センター　多目的ホール

12 月説明会



【内容】

11 月開催の芸備線再構築協議会で提示される芸備線再構築方針の骨子案について説明します。

【日時・会場】

東城会場
日　時：令和８年 12 月　７日（月）18：30 ～ 20：00
会　場：市役所東城支所　３Ｆ大会議室

庄原会場
日　時：令和８年 12 月 10 日（木）18：30 ～ 20：00
会　場：庄原自治振興センター　多目的ホール

西城会場
日　時：令和８年 12 月 11 日（金）18：30 ～ 20：00
会　場：西城自治振興センター　２Ｆ大集会室

【お問合せ先】
庄原市　市民部　地域交通課　芸備線対策係
TEL：0824-73-1171／FAX：0824-72-3322
Mail：geibisen@city.shobara.lg.jp

11月　住民説明会
庄原市
市民部 地域交通課

芸備線再構築協議会の報告等について

1. これまでの経緯

2. 鉄道を活用した実証事業Ａの内容と結果

3. バスを活用した実証事業Ｂの内容と結果

4. 比較検討の観点と整理状況

芸備線のご利用は人口の減少率を上回るペースで大きく減少しており、備中神代～備後庄原の平均通過人員は2019年時点で48人/日。



出所：第１回芸備線再構築協議会（令和６年３月２６日）資料６

芸備線再構築協議会は、備後庄原～備中神代（約68.5km）について、鉄道による再構築か、他モードでの再構築かを検討。

芸備線再構築協議会の設置に係る経緯

令和５年

10月　3日　JR西日本が、地域交通法に基づき、備中神代駅～備後庄原駅間における再構築協議会の設置を要請

10月13日　要請区間をその区域に含む自治体である岡山県・広島県・新見市・庄原市に対し、再構築協議会の設置に関する意見聴取を実施

11月27日　一度の期限延長を経て、意見聴取を実施した２県２市が、それぞれ意見を提出（国が再構築協議会を設置する場合には参加するとの２県２市の意見）

11月30日　広島県からの「庄原市以外の全沿線市とも芸備線の広域的な取組について議論したい」との意見を受け、三次市・安芸高田市・広島市に対し、再構築協議会への参加意向に関する意見聴取を実施

12月11日　安芸高田市が意見を提出
12月15日　三次市・広島市が意見を提出

令和６年

1月12日　中国運輸局は、要請区間を特定区間とする芸備線再構築協議会の設置を決定

2月　2日　第１回芸備線再構築協議会を3月26日に開催することを発表

3月26日　第１回芸備線再構築協議会開催

4

出所：第１回芸備線再構築協議会（令和６年３月２６日）資料５

具体的には、鉄道の利用促進を図る実証事業Aと、バスの機能を検証する実証事業Bを実施し、比較検討を行う。

実証事業A

鉄道ダイヤの改善や臨時増便、
観光・二次交通との連携を実施

実証事業B

学校、病院、商業施設や観光施設等
に直結するバスの運行を実施

比較検討

今後継続的に鉄道／バスを運行した場合の定量的な価値と費用を試算し、
数値化できない定性的な価値も含めて、10個の項目で比較検討を実施

協議会を設置した令和６年度から、現状把握や実証事業を進めており、現在は鉄道とバスの実証結果が示された状況。

令和６年度

- 沿線地域の現状把握
- 芸備線が持つ定量的価値の推計
- 鉄道を活用した実証事業Ａ案の検討
- 実証事業Ａ実施時の費用・効果の試算

令和７年度

- 鉄道を活用した実証事業Ａの実施
- バス等を活用した実証事業Ｂ案の検討
- 実証事業Ｂ実施時の費用・効果の試算

令和８年度

- 鉄道を活用した実証事業Ａの実施（前年度からの継続）
- 実証事業Ａの効果検証
- バス等を活用した実証事業Ｂの実施
- 実証事業Ｂの効果検証
- 鉄道とバスの多角的な比較検討の実施
- 再構築方針決定に向けた議論

実証事業Ａ：協議会が主催となって実施したイベント等の詳細

- 住民・来訪者に合わせた鉄道サービスの拡充・二次交通との連携強化



- 広域的な周遊コンテンツとの連携



- 列車による観光コンテンツの形成





- 広域拠点としての駅舎活用・産業拠点形成
- 芸備線や駅周辺施設を活用した移住体験の提供による定住促進

出所：芸備線再構築協議会キャンペーンサイト、自治体HP

実証事業Aは、休日を中心に遠方からの来訪が増加した一方で、住民の日常利用や二次交通の利用の増加が限定的との結果。

実証の成果

- 個別施策については、**休日の増便や、駅・駅周辺の大規模イベントなど、一定の集客に繋がったものが存在**した
- **実証事業A単体では**、費用7,200万円に対して、定量的価値は8,700万円と、**費用を定量的価値が上回った**
- 実証事業Aの取組が、住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めているとの声が挙がっており、**芸備線の存在が地域の絆や活力の醸成に繋がっている**ことが示唆された

実証の課題

- 実証事業Aの内容を恒久化させたとしても、**年間営業費用8.3億円に対して、定量的価値は4.1億円**となることが想定される
- 実証事業Aで新たに生まれた定量的価値の約6割は「他の交通手段への波及」が占めており、**地域が受益する価値は約4割にとどまる**
- これらの原因として、実証事業Aの効果は「**芸備線の乗車自体が目的**」**の来訪者の増加による部分が多く、地域における消費が伸び悩んだ**点が大きい
- また、住民向けの二次交通・芸備線のダイヤ変更等は、本数や運行時間帯の制約もある中で、利用が伸び悩み、**住民の日常利用におけるニーズには十分に応えることができなかった**

8

出所：第７回芸備線再構築協議会（令和８年７月１６日）資料４

実証事業Ｂで協議会が主催となって実施したイベント等の詳細

- 芸備線沿線の平日の日常利用向けのバスの実証運行（平日バス実証）
- 芸備線沿線の休日の観光利用向けのバスの実証運行（休日バス実証）



- 企画乗車券の設定





- 観光ツアーの造成





出所：芸備線再構築協議会キャンペーンサイト

実証事業Ｂは、平日の通学便などで一定の利用が確認された一方で、バスがあったからこそ外出したいといった他モードならではの価値は限定的。

実証の成果

- 個別施策においては、東城－新見間の平日通学便など、**一定の利用が確認された便も存在**した
- 実証事業Ｂを通年で実施した場合、**年間で2.1億円の費用**に対し、**定量的価値が2.4億円**となり、価値が費用を上回る試算となった
  （今後継続して実施するために必要な初期費用等は含まない）
- なお、この定量的価値のうち、**約9割は地域が受益する価値**であった

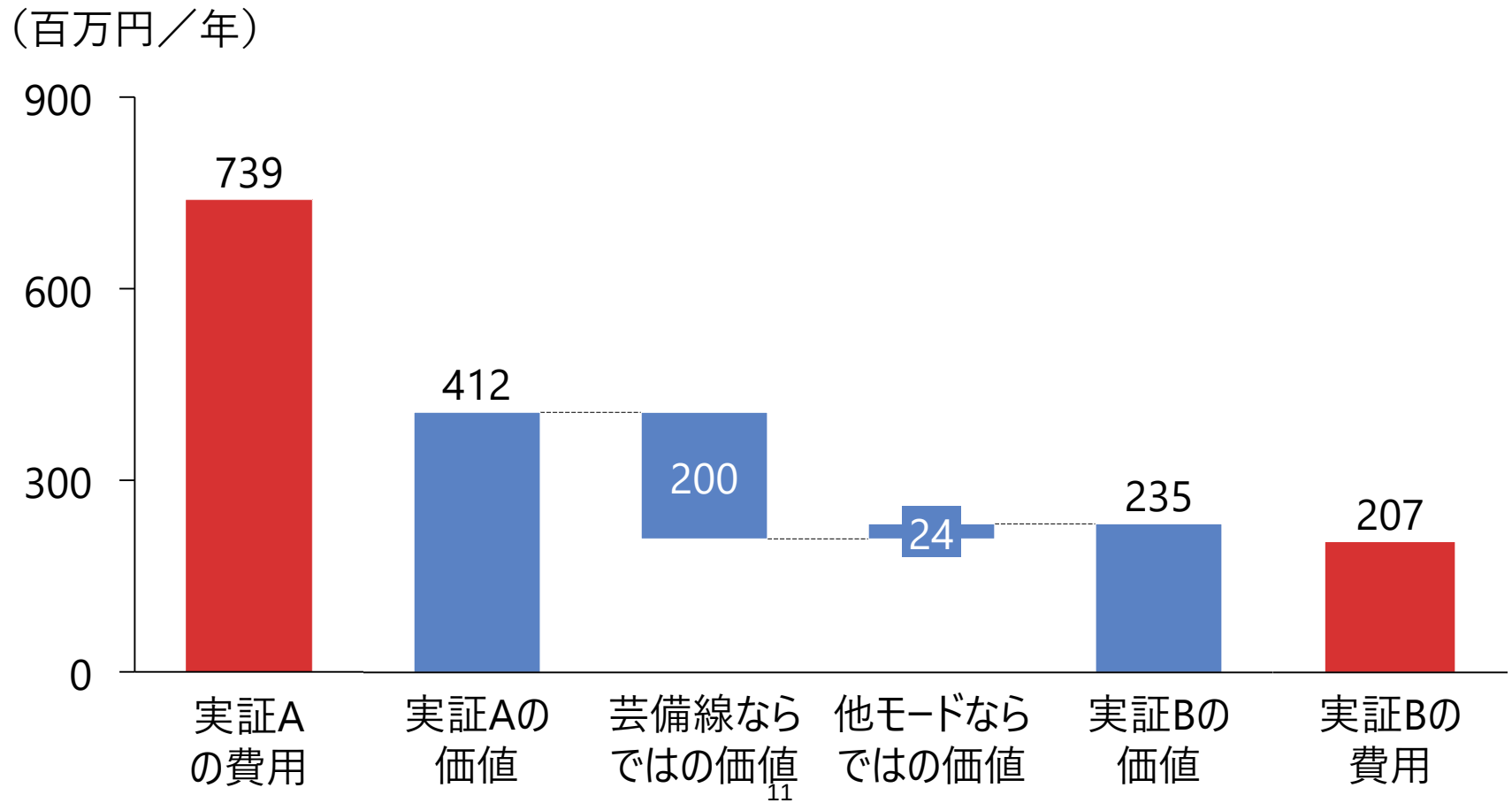
実証の課題

- 創出された定量的価値のうち、**他モードならではの価値は約2,400万円**であり、全体の1割にとどまった
- また、東城－新見間以外の平日バスは利用が伸び悩み、**住民の日常的な移動ニーズに十分応えられなかった**

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

鉄道は効果4.1億円・費用7.4億円と効果も費用も大きく、バスは効果2.4億円・費用2.1億円と効果も費用も小さい結果。

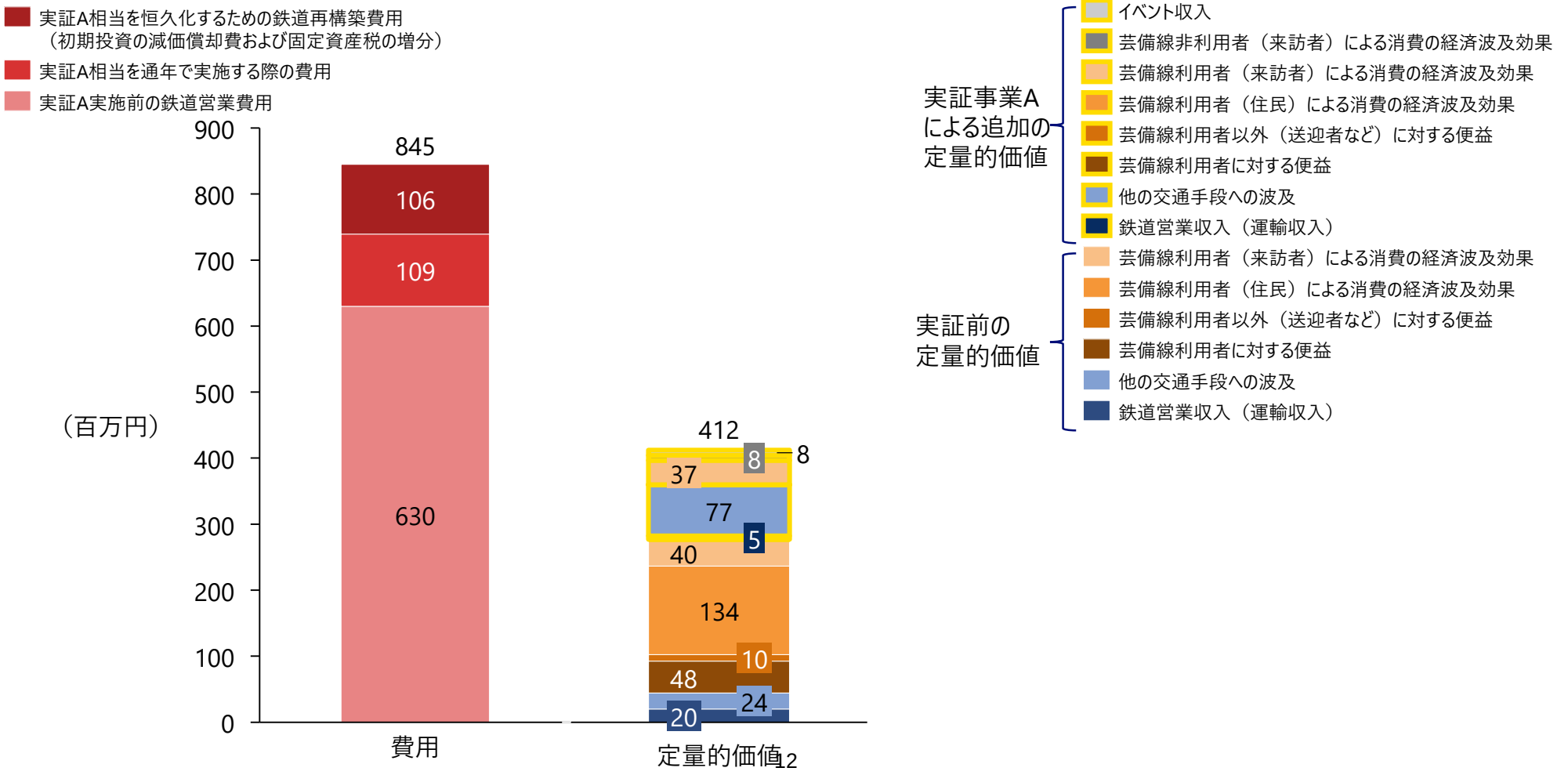
実証事業A相当・実証事業B相当の通年費用と定量的価値



出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

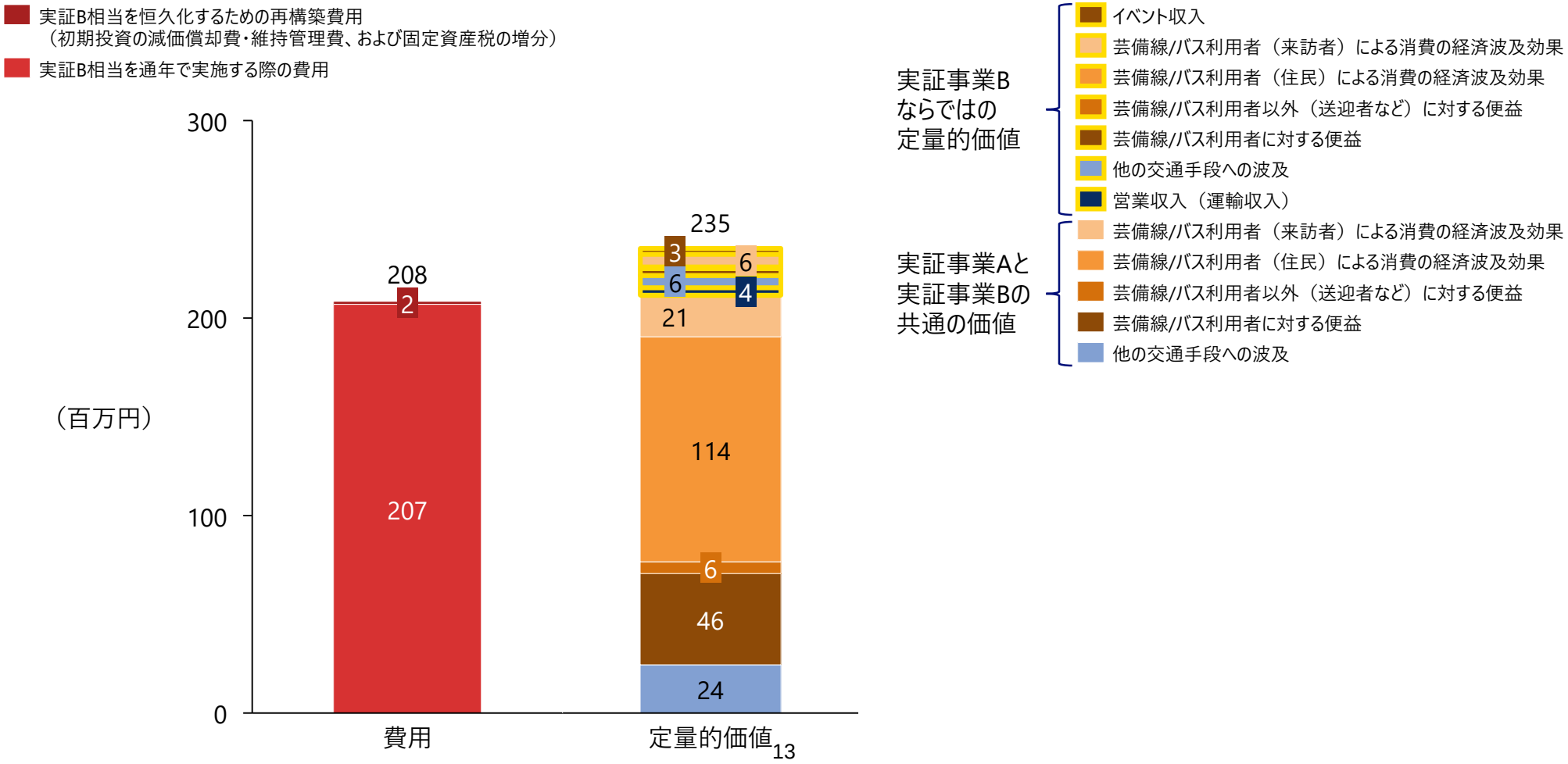
実証事業A（鉄道）を恒久化した場合の費用・定量的価値の詳細

実証事業A相当を恒久化した場合の費用・定量的価値（詳細）



実証事業B（バス）を恒久化した場合の費用・定量的価値の詳細

実証事業B相当を恒久化した場合の費用・定量的価値



13

比較検討については「住民の移動における価値」、「沿線地域に対する価値」、「実現可能性・持続可能性」を詳細化し、10項目で実施。

大分類	各比較検討項目の概要
住民の移動における価値	1. その他交通モードと比較して、運賃や運転負担が軽減される価値
沿線地域に対する価値	2. 公共交通を利用することで、送迎者の負担が軽減される価値
	3. 住民の消費に伴う価値
	4. 来訪者の消費に伴う価値
	5. まちや住民の暮らしにとっての定性的な価値（地域に対する愛着の醸成等）
	6. 地域の経済や観光にとっての定性的な価値（まちの風景・情緒の醸成等）
	7. 地域のまちづくり方針との整合性
実現可能性・持続可能性	8. 今後継続的に運行する場合に必要な初期投資、運営費用の総額
	9. 運行・保守人員やイベント運営人員の必要数
	10. 災害リスク・気象リスクへの対応力

数値化が可能な価値（No.１～No.４）と費用負担（No.８）について

大分類	比較検討項目		鉄道	バス
住民の移動における価値	1. 芸備線/バス利用者に対する便益		4,800万円	5,000万円
沿線地域に対する価値	2. 芸備線/バス利用者以外（送迎者等）に対する便益		1,000万円	600万円
	3. 住民による消費の経済波及効果		13,400万円	11,500万円
	4. 来訪者による消費の経済波及効果		9,300万円	3,100万円
	5. まちや住民の暮らしにとっての価値		p.15に記載	
	6. 地域の経済や観光にとっての価値		p.16に記載	
	7. 地域のまちづくり方針との整合性		p.17に記載	
実現可能性・持続可能性	8. 費用負担 p.18-20に詳細を記載	初期投資	11.1～15.1億円	2,000万円
		運営費用	7.4億円	2.1億円
	9. ヒトの供給制約		p.21に記載	
	10. リスク対応		p.22に記載	

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

まちや住民の暮らしにとっての価値（No.５）について

鉄道

- 芸備線は、学生、とりわけ高校生にあっては通学のために、高齢者等にあっては買物・通院等のために、必要な移動手段の一つとなっている。
- 芸備線は、地域住民にとって安価かつ安全・安心な移動手段の一つとなっている。
- 芸備線は、地域住民や沿線地域への来訪者にとって広域的な「つながり」を実感できる移動手段の一つとなっている。
- 芸備線は、沿線地域の「格」を上げ、その認知度向上に貢献している側面がある。
- 芸備線は、地域住民にとって地域そのものや地域の暮らしに対する強い愛着や誇り（シビックプライド）を醸成している。
- 芸備線をきっかけとしたイベント等の取組が、住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めている。

バス

- バスは、学生、とりわけ高校生にあっては通学のために、高齢者等にあっては買物・通院等のために、必要な移動手段の一つとなっている。
- バスは、自宅や学校の近くで乗り降りでき、通学時間も短縮できることから、身体的な負担を軽減し、時間的なゆとりを生み出している側面がある。
- バスは、大雨等で鉄道が運休した際にも利用できたことから、悪天候時にも通学等の移動を続けられるという安心感をもたらしている。

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

地域の経済や観光にとっての価値（No.６）について

鉄道

- 芸備線は、来訪者にとって目的地にアクセスするために必要な移動手段の一つとなっている。
- 芸備線は、鉄道ファンを惹き付ける鉄道資産など、地域経済に貢献する観光資源を有しており、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待される。
- 芸備線を取り巻く里山資源は、まちの原風景を形づくり、まちの情緒を醸成しており、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待される。

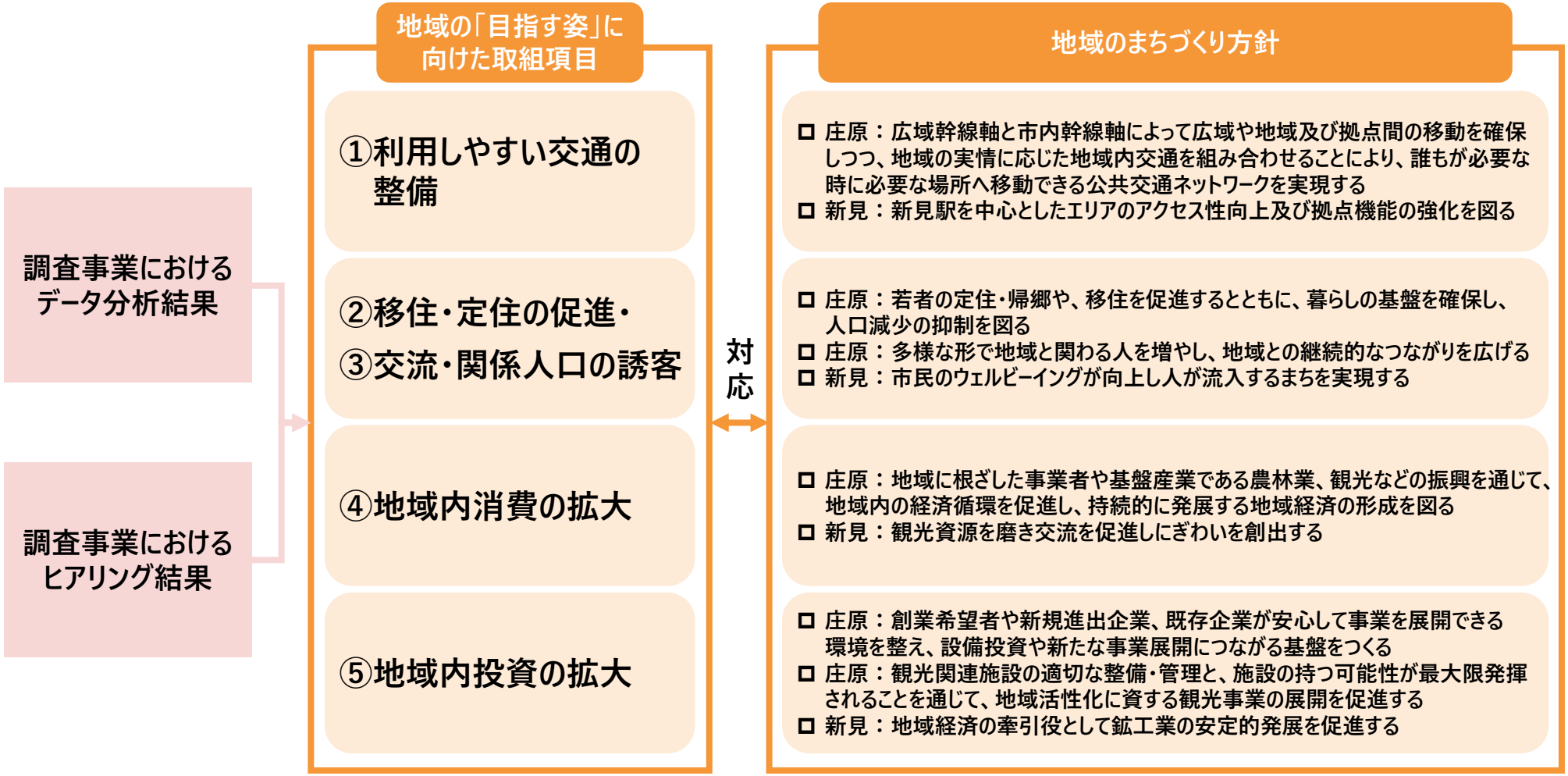
バス

- バスは、来訪者にとって目的地にアクセスするために必要な移動手段の一つとなっている。
- バスは、地域の商業施設や観光施設等を立ち寄り先として運行ルートに組み込むことにより、買物や飲食等の機会を生み、地域内での消費の創出に貢献することが期待される。
- バスは、地域内に点在する観光資源や季節ごとの魅力、イベント等を組み合わせて周遊を促すことにより、誘客や滞在時間の延長、地域内消費の拡大に貢献することが期待される。

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

地域のまちづくり方針との整合性（No.７）について

■ 実証事業Ａ、実証事業Ｂともに、地域のまちづくり方針に沿って施策を検討し、実証を実施した



出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

費用負担（No.８）鉄道について

実証A相当の鉄道による再構築に関する費用｜自治体の実質負担｜上下分離・みなし上下分離の場合

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
①実証前の運営費用	—	—	約6.3億円/年	約4.6億円/年 線路保存費、保守管理費等鉄道施設の保有に係る経費
②実証A相当を通年換算した運営費用	—	—	約1.1億円/年	約3,800万円/年 実証Aの通年化費用のうち、ツアー、イベント等の実施費用
③鉄道による再構築費用（実証A相当恒久化に伴う増加分）	約11.1億円	約3.7億円 車両購入について社総交の効果促進事業を活用した場合の自治体負担分	約▲200万円～500万円/年	0円/年 鉄道施設の保有に係る経費は不要
合計	約11.1億円	約3.7億円	約7.4億円/年	約5.0億円/年

※上下分離とみなし上下分離の費用差は、運用費用の総事業費における固定資産税分のみのため、統合して記載
※社総交、税制優遇等活用想定で試算しているが、実際の利用可否については今後各構成員にて確認が必要となる
※鉄道による再構築費用のうち初期投資額については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある

費用負担（No.８）鉄道について

実証A相当の鉄道による再構築に関する費用｜自治体の実質負担｜第三セクターによる上下一体運営の場合

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
①実証前の運営費用	—	—	約6.3億円/年	約6.3億円/年
②実証A相当を通年換算した運営費用	—	—	約1.1億円/年	約1.1億円/年
③鉄道による再構築費用	約15.1億円	約7.8億円 車両購入について社総交の効果促進事業を活用した場合の自治体負担分	約500万円/年	約200万円/年 社総交を活用した場合の固定資産税の軽減措置を考慮
合計	約15.1億円	約7.8億円	約7.4億円/年	約7.4億円/年

※社総交、税制優遇等活用想定で試算しているが、実際の利用可否については今後各構成員にて確認が必要となる
※鉄道による再構築費用のうち初期投資額については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある

費用負担（No.８）バスについて

実証B相当のバスによる再構築に関する費用｜自治体の実質負担

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
実証B相当の恒久化費用	—	—	約2.1億円/年	約1.5億円/年 バス運行費への幹線/フィーダー系統補助活用
バスによる再構築費用	約2,000万円	約1,000万円 バス停整備について社総交の基幹促進事業を活用した場合の自治体負担分	約25万円/年	約20万円/年 社総交を活用した場合の固定資産税の軽減措置を考慮
合計	約2,000万円	約1,000万円	約2.1億円	約1.5億円/年

※実証B相当の費用については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある
※幹線/フィーダー系統補助については、鉄道からの転換分も見込んだ輸送量・輸送人員、および実証B相当の運行本数に基づいて系統別に適用可否を判断し、以下の区間を運行する路線で補助活用が可能であると想定し試算した。
実際の利用可否については今後各構成員にて要確認
―幹線系統補助：平日の東城－新見線、土休日の東城－新見線
―フィーダー系統補助：平日の備後庄原－備後西城線の一部、平日の備後西城－備後落合線、土休日の備後庄原－東城線

ヒトの供給制約（No.９）について

鉄道

運行・保守人員

- **運行人員　14名**
- **保守人員　41名**
  ※JR西日本からの情報提供により試算

- 鉄道分野において2028年には2万500人程度の人手不足が見込まれる中、**JRも人員確保が困難となる可能性が高い**
  ※出所：国土交通省「鉄道分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針及び育成就労に係る制度の運用に関する方針」

バス

	平日		土休日	
	運行	保守	運行	保守
備後庄原－備後西城	4名	1名	2名	1名
備後西城－備後落合	3名	1名	2名	1名
備後落合－東城	3名	1名	2名	1名
東城－新見	4名	1名	2名	1名
合計	**14名**	**4名**	**8名**	**4名**

- バス運転手は2022年の輸送規模を維持した場合、**2030年には必要人員全体の28%が不足する見込み**である
  ※出所：国土交通白書2025

イベント・ツアー対応人員

- 地域団体が主催したイベントについて、事業者からは年1回程度であれば実施可能との声があったが、運営には多くのボランティアが関わっており、継続的な実施に向けては、交通モードに関わらず、安定して稼働できる人員の確保が課題となる

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

リスク対応（No.１０）について

	鉄道	バス
荒天時の運行可能性	• 風水害、雪害、地震など、自然災害による「災害原因」での特定区間の輸送障害（2024-2025年度平均）は、**平均52件/年** ※JR西日本からの情報提供	• 自然災害による「災害原因」での特定区間の輸送障害（2024-2025年度平均）は、**備後庄原－備後西城・備後落合－東城：平均5.5件/年** **備後西城－備後落合：平均0件/年** **東城－新見：平均0件/年**
復旧の容易性	• **平成30年7月豪雨の際は、土砂流入・法面崩壊のあった新見～落合間は約40日、土砂流入が複数発生した落合～庄原間は約150日を復旧に要した** • また、橋梁への損傷が発生すれば、復旧まで1年以上を要する場合もある ※JR西日本からの情報提供	• **平成30年7月豪雨の際、今回の実証Ｂのバス経路の一部に路面冠水、土砂崩れ、法面崩壊等による通行止めが発生したが、約6日で全て解除**された
迂回可能性	• **経路上1箇所でも災害等による被害が発生した場合には、迂回不可能**で運休となる	• 概ね**並行する道路がある場合は迂回が可能** ✓ 備後庄原－備後西城間は国道432号・県道445号を利用可能 ✓ 備後西城－備後落合は迂回不可能 ✓ 備後落合－東城は一部県道448号・450号を利用可能 ✓ 東城－新見は中国自動車道を利用可能

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

比較検討する鉄道とバスのサービス内容は「実証A相当」と「実証B相当」としつつ、骨子案提示後、意見聴取や構成員間の協議を行う予定。

比較検討イメージ

	鉄道	バス
比較検討を反映した骨子案作成（11月協議会）	物価上昇や補助金の活用も踏まえつつ、運行経費・実質負担額や定量・定性的価値を整理	
	「実証Ａ相当」 住民の移動における価値 / 沿線地域に対する価値 / 実現可能性・持続可能性	比較検討	「実証Ｂ相当」 住民の移動における価値 / 沿線地域に対する価値 / 実現可能性・持続可能性
詳細検討を反映した再構築方針の策定（3月協議会）	骨子案に基づき、より持続可能で、便利で、沿線地域に貢献できる、地域交通の再構築像を具体化	
	価値向上を目指した、さらなる実証Aの改善 ダイヤの見直し？ イベントの優先順位付け？ 二次交通との接続強化？	価値向上を目指した、さらなる実証Bの改善 ダイヤの見直し？ ルートの見直し（渋滞回避）？ 二次交通との接続強化？
	より持続可能な事業構造の詳細検討 上下分離？ みなし上下分離？ 第三セクター？	より持続可能な運行体系の詳細検討 車両サイズの見直し？ 免許種別の見直し？ 積雪時の対応？

出所：第７回芸備線再構築協議会（令和８年７月１６日）資料４