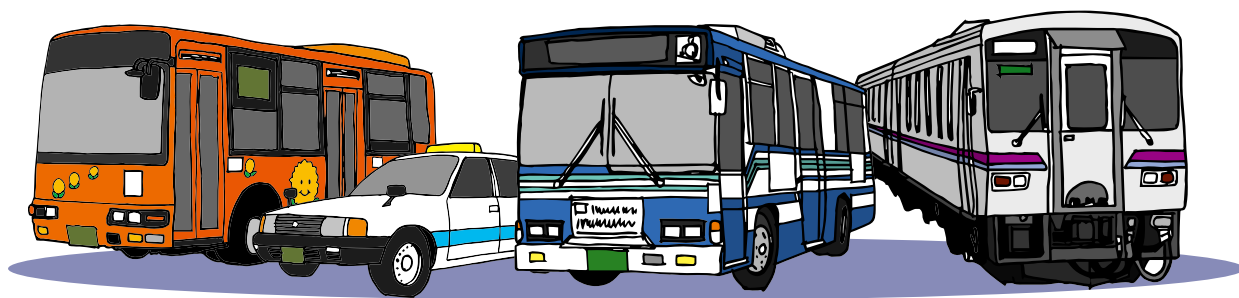


第2期

庄原市生活交通ネットワーク再編計画



平成28年3月

庄原市

目 次

はじめに.....	1
I. 計画の目的と内容	
1-1 計画の目的.....	2
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
1-5 計画の構成.....	2
II. 庄原市の概況	
2-1 位置・地勢.....	3
(1) 位置.....	3
(2) 地勢.....	4
2-2 人口.....	5
(1) 人口の推移.....	5
(2) 人口の分布.....	6
(3) 高齢化率.....	7
2-3 施設の分布.....	8
III. 生活交通の現況	
3-1 道路及び鉄道.....	9
(1) 道路網、鉄道網.....	9
(2) 鉄道の利用状況.....	10
3-2 バス.....	11
(1) バス路線網.....	11
(2) 区間別の運行便数.....	23
(3) 交通空白地域.....	24
3-3 市民タクシー.....	25
3-4 公共交通空白地有償運送事業（こまわりくん）.....	27
3-5 その他の外出支援・移動サービス.....	28
(1) 福祉タクシー（タクシー助成）.....	28
(2) おでかけ応援隊活動事業.....	29
3-6 タクシー.....	30
3-7 利用の状況.....	31
3-8 行政負担の状況.....	32
IV. 上位・関連計画の整理	
4-1 庄原市長期総合計画（H28年3月策定）.....	33
4-2 庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28年3月策定）.....	36
4-3 庄原市高齢者向けコンパクトシティ（小さな拠点）推進構想（H28年1月策定）.....	37
4-4 庄原市都市計画マスタープラン（H20年3月策定）.....	38
V. 前計画の検証	
5-1 第1期庄原市生活交通ネットワーク再編計画.....	40
5-2 設定目標に対する結果の検証.....	44

VI. 生活交通に対する市民ニーズ

6-1 住民アンケート調査結果	46
(1) 外出について	46
(2) バスについて	46
(3) 交通政策について	46
6-2 高校生アンケート調査結果	47
(1) 高校の時間帯	47
(2) 通学手段	47
(3) 路線バスの改善点	47
(4) バスの利用意向	47
(5) 自由意見	47
6-3 民生委員アンケート調査結果	48
(1) 高齢者の移動	48
(2) 移動の際に困っていること	48
6-4 自治振興区長(会長)アンケート調査結果	48
(1) 日常生活での移動	48
(2) 移動の際に困っていること	48
(3) 地域での取り組みの可能性	48
6-5 ヒアリング調査結果	49
(1) 医療機関	49
(2) 商業施設	50

VII. 生活交通の課題

7-1 広大な市域における交通空白地の解消	52
7-2 持続可能な生活交通の確保	52
7-3 自らの移動手段を持たない交通弱者に対する生活交通の充実	52
7-4 まちづくりと連動した交通体系の確保	53
7-5 JR路線の維持・確保	53

VIII. 生活交通ネットワークの考え方

8-1 生活交通ネットワークの将来像	54
8-2 拠点を核とした生活交通ネットワークのあり方	54
8-3 生活交通ネットワークの役割と交通手段	55

IX. 生活交通ネットワーク再編の基本方針

9-1 基本方針	57
9-2 基本目標	57
(1) 生活交通を必要とする人の移動実態に配慮した交通体系の構築	57
(2) 地域の要望や地理的条件などの実情に配慮した交通体系の構築	57
(3) 生活交通利用への転換の促進	57
(4) 生活交通体系を持続させる仕組みの構築	57

X. 生活交通ネットワーク再編のための施策

10-1 施策の方向性	58
10-2 計画の目標値の設定と進行管理	61
(1) 目標値の設定	61
(2) 進行管理	62

XI. 具体化に向けた今後の取り組み

11-1 推進体制の強化	63
11-2 実施計画の作成	63

はじめに

庄原市は、平成 17 年 3 月 31 日に旧庄原市、比婆郡 5 町（西城町・東城町・口和町・高野町・比和町）及び甲奴郡総領町が合併し誕生しました。本市は中国山地のほぼ中央に位置する中山間地域であるとともに、関西以西では一番大きな面積を有しています。

本市の生活交通には、鉄道が JR 芸備線と JR 木次線、バスについては事業者が運行する路線バスと、これを補完する移動手段として市が直接運行する市営バス、市が運行を依頼する廃止代替バス、自治振興区が運営主体となる市民タクシー、乗合タクシーなどがあります。

このうち、バス路線には複数市町にまたがる広域的路線や、市内または各地域で完結する地域生活路線があり、合併前の旧市町時代のものをそのまま運行していたため、様々な課題が浮き彫りとなりました。生活交通は地域の基本的な社会基盤であり、財政状況が厳しい中、地域や利用者の特性に応じた生活交通を確保し、ネットワークとして構築していく必要があることから、これらの課題を解決するため、平成 20 年 7 月に「庄原市生活交通ネットワーク再編計画」を策定しました。

平成 20 年度に計画を策定後、再編計画で定めた基準に基づき、毎年度各地域の実施計画を作成し、見直しに取り組んできましたが、平成 28 年 3 月 31 日をもって、庄原市生活交通ネットワーク再編計画の計画期間が終了します。この間、様々な取組みや運行形態の見直しなどによって一定の成果が得られました。

しかしながら、生活交通は自ら移動手段を持たない市民が、日常生活を営むために必要不可欠なものであり、高齢化が進む本市にあっては、今後も重要な課題として位置づけられることから、将来にわたって持続可能な生活交通を確保し、ネットワークとして構築していく必要があります。

そこで、平成 28 年度以降の本市における公共交通のあり方を示すため、引き続き「第 2 期庄原市生活交通ネットワーク再編計画」を策定することとなりました。本計画においても「地域の生活交通をつくり、育てる」ことを念頭に、事業者や行政だけでなく、地域や市民も一体となった取組みを行います。

庄 原 市

この計画でいう「生活交通」とは、通学や通勤、通院、買い物など、毎日の生活を送る中で必要な交通手段のことをいいます。

I. 計画の目的と内容

1-1 計画の目的

生活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を確保し、生活交通のネットワーク・連携を前提として、市内の交通網が効率的に形成できるよう再編するため、この計画を策定します。

策定にあたっては、長期的に実施可能な生活交通となるよう、本市の財政状況を踏まえながら検討するものとします。また、その実現のため、事業者・行政・地域・市民が一体となって「地域の生活交通をつくり育てる」取り組みを行うものとします。

1-2 計画の位置づけ

庄原市のまちづくりの指針である「第2期庄原市長期総合計画」との整合性を図ります。

1-3 計画区域

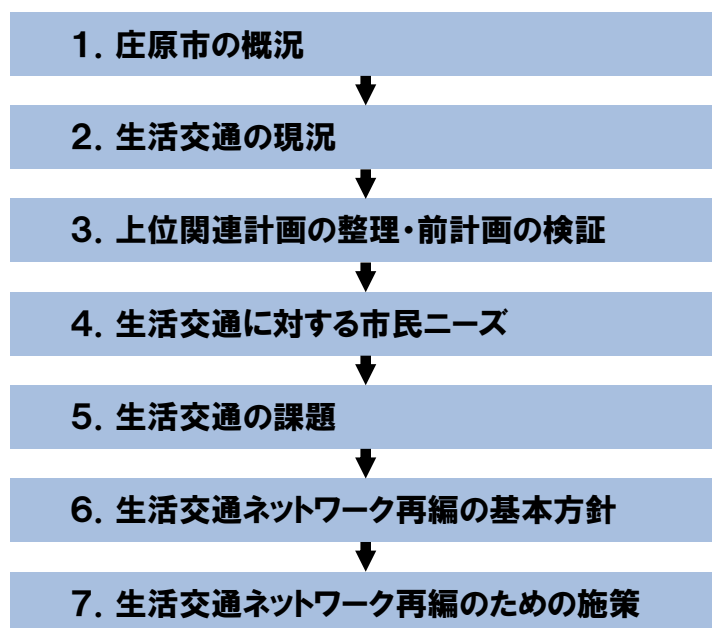
本計画が対象とする区域は、庄原市全域とします。

1-4 計画の期間

本計画は、平成28年度から平成32年度までの5年間の計画として定めます。

1-5 計画の構成

本計画は次の内容により構成するものとします。



II. 庄原市の概況

2-1 位置・地勢

(1)位置

庄原市は広島県の北東部にあって、中国山地のほぼ中央に位置する中山間地域で、東は岡山県、北は島根県・鳥取県に隣接している。

平成 17（2005）年 3 月 31 日に、庄原市と比婆郡西城町、東城町、口和町、高野町、比和町および甲奴郡総領町の 1 市 6 町が合併し、現在の庄原市を構成している。



図 1 庄原市の位置

(2)地勢

市域は東西約 53 km、南北約 42 km で、1,246.49 k m² の面積は、広島県の約 14% を占め、県内で最も広大な面積を有する市である。

北部の県境付近は 1,200m 級の山地となっており、これらを源流域とした河川が「江の川水系」「高梁川水系」に分岐し、日本海および瀬戸内海に注いでいる。

南西部には平坦地が広がり中心市街地を形成しているほか、河川沿いに広がる盆地には大小の集落が展開している。

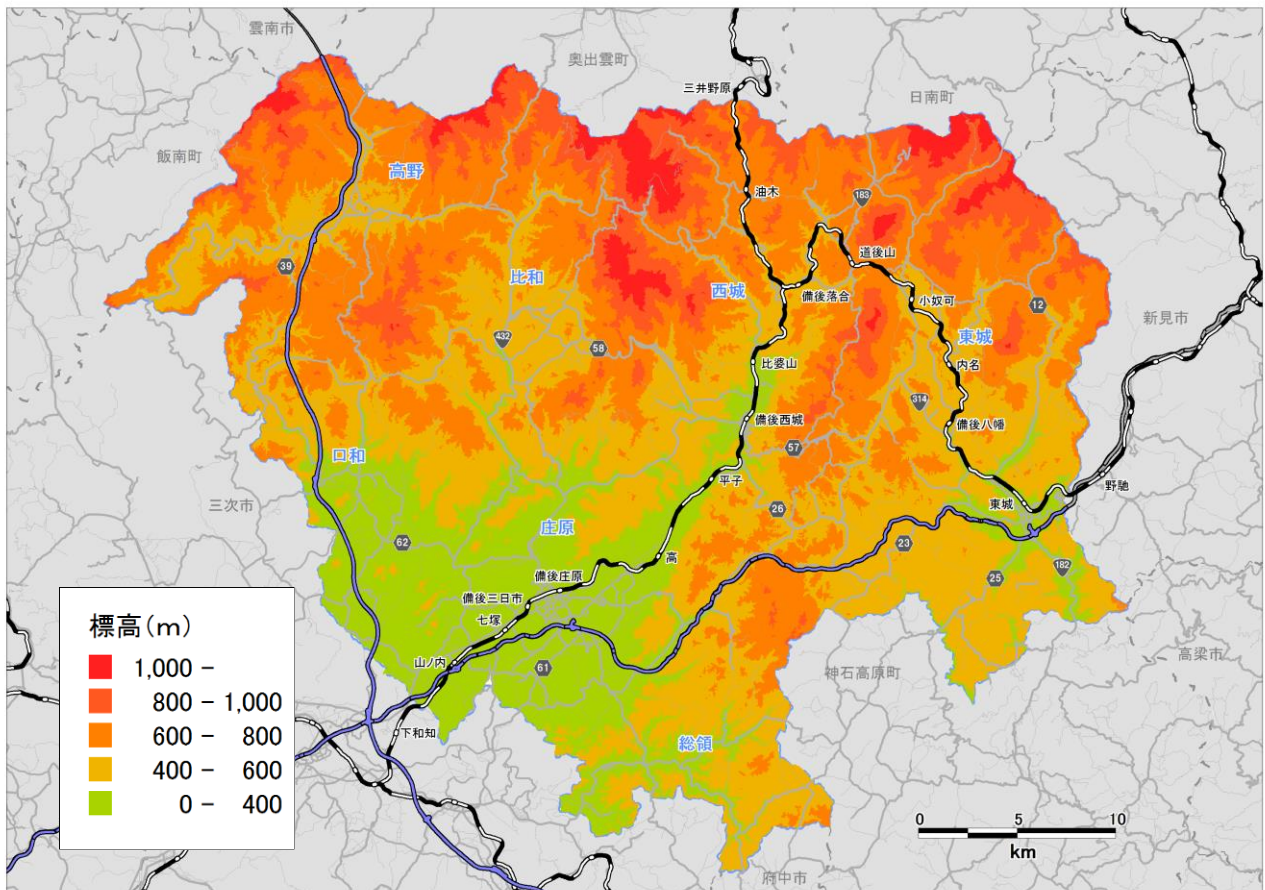


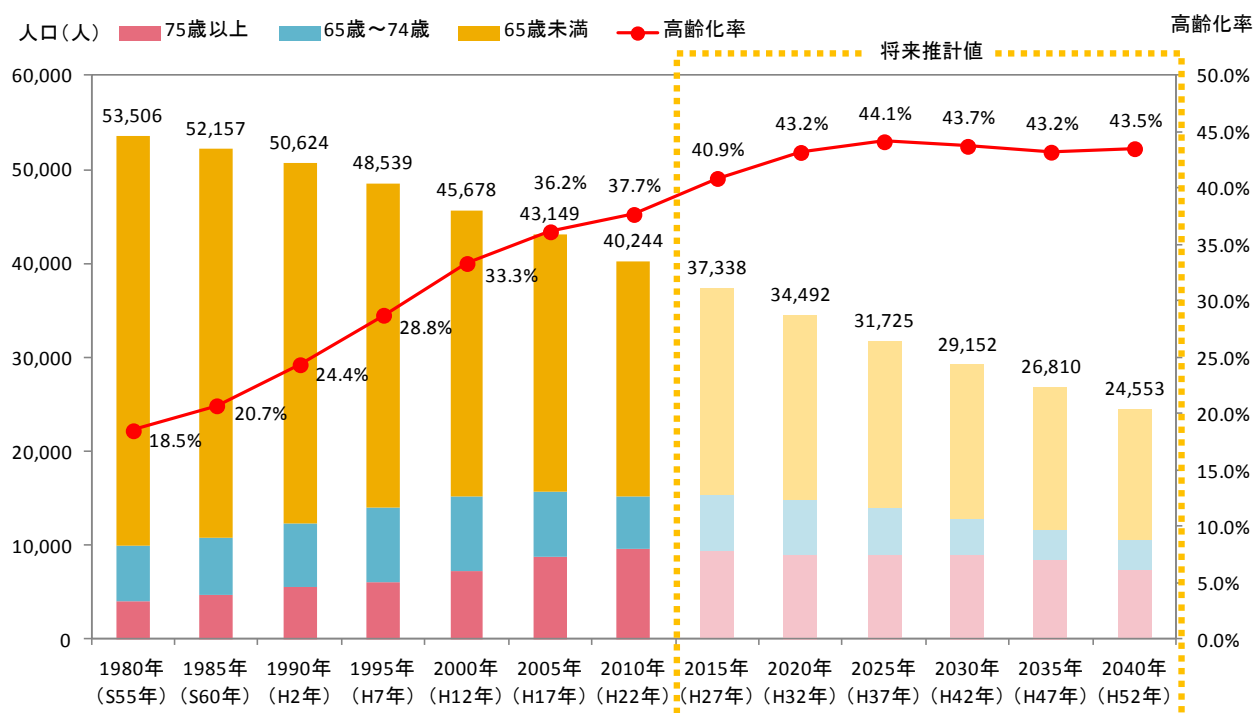
図 2 地勢

2-2 人口

(1)人口の推移

人口は昭和55年以降減少が続いており、平成22年までの35年間に約1万3千人減少した。さらに、国立社会保障・人口問題研究所が発表している推計では、平成27年から平成52年までの30年間に約1万3千人減少すると予測されている。

また、高齢化率は、平成22年の約38%から、平成52年には約44%まで上昇すると予想されている。



資料：国勢調査・将来推計人口は国立社会保障・人口問題研究所推計値

図3 庄原市の人口と高齢化率の推移

(2)人口の分布

庄原地域の平坦地に広がる中心市街地と、東城地域に人口の集積がみられるほか、各地域の中心地付近に人口が集積している。

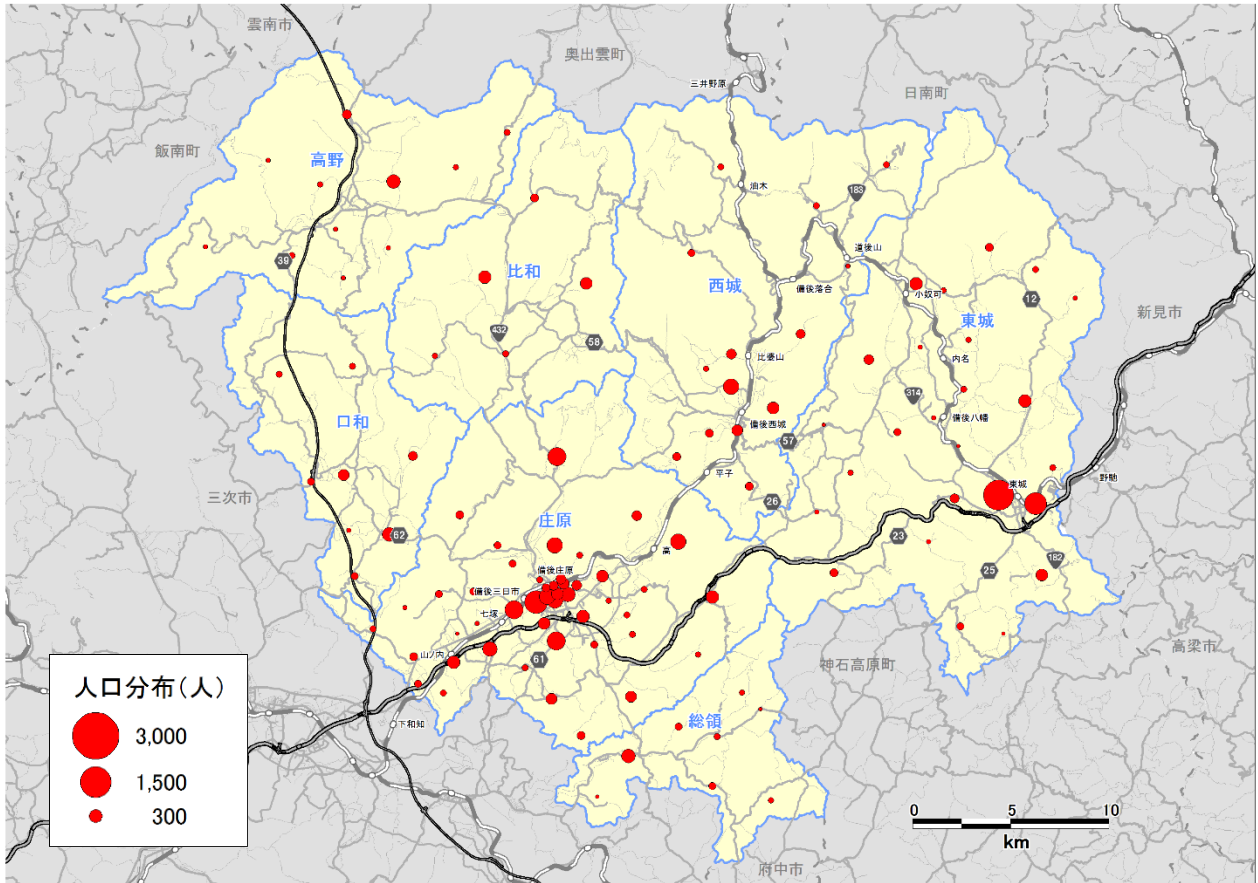


図 4 人口の分布(H22 年国勢調査)

(3) 高齢化率

高齢化率は総領地域の中央部分で高くなっているほか、山間部を中心に高齢化率 30~45%の行政区がみられる。

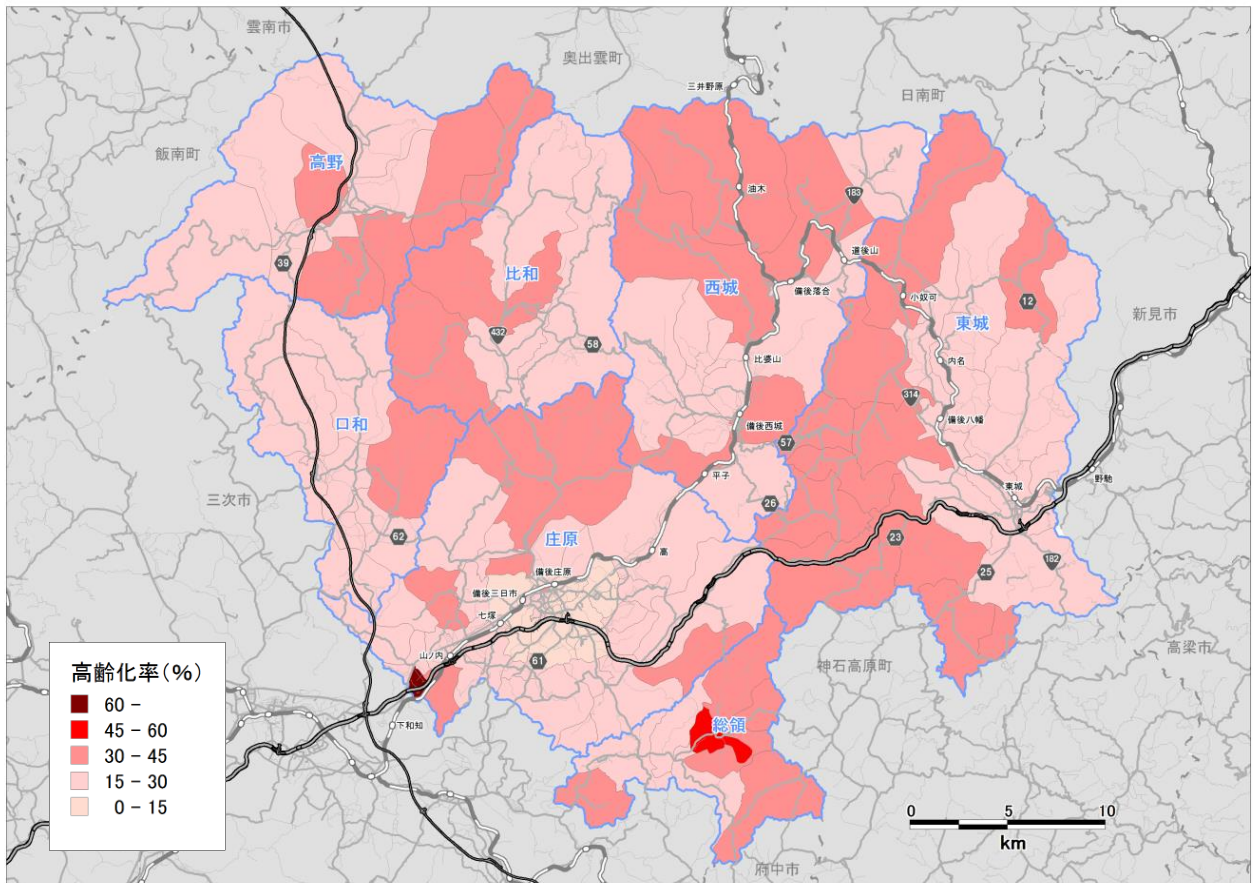


図 5 行政区別高齢化率(H22 年国勢調査)

2-3 施設の分布

「市役所・支所」「公共施設」「教育機関・施設」「商業施設」「医療機関」等の位置を地図上に落とし込むと、庄原地域の中心部、東城地域の中心部に機能が集積しているほか、各地域の支所が位置する中心部に機能の集積がみられる。

これらの場所が、公共交通を利用しての移動の目的地となる。

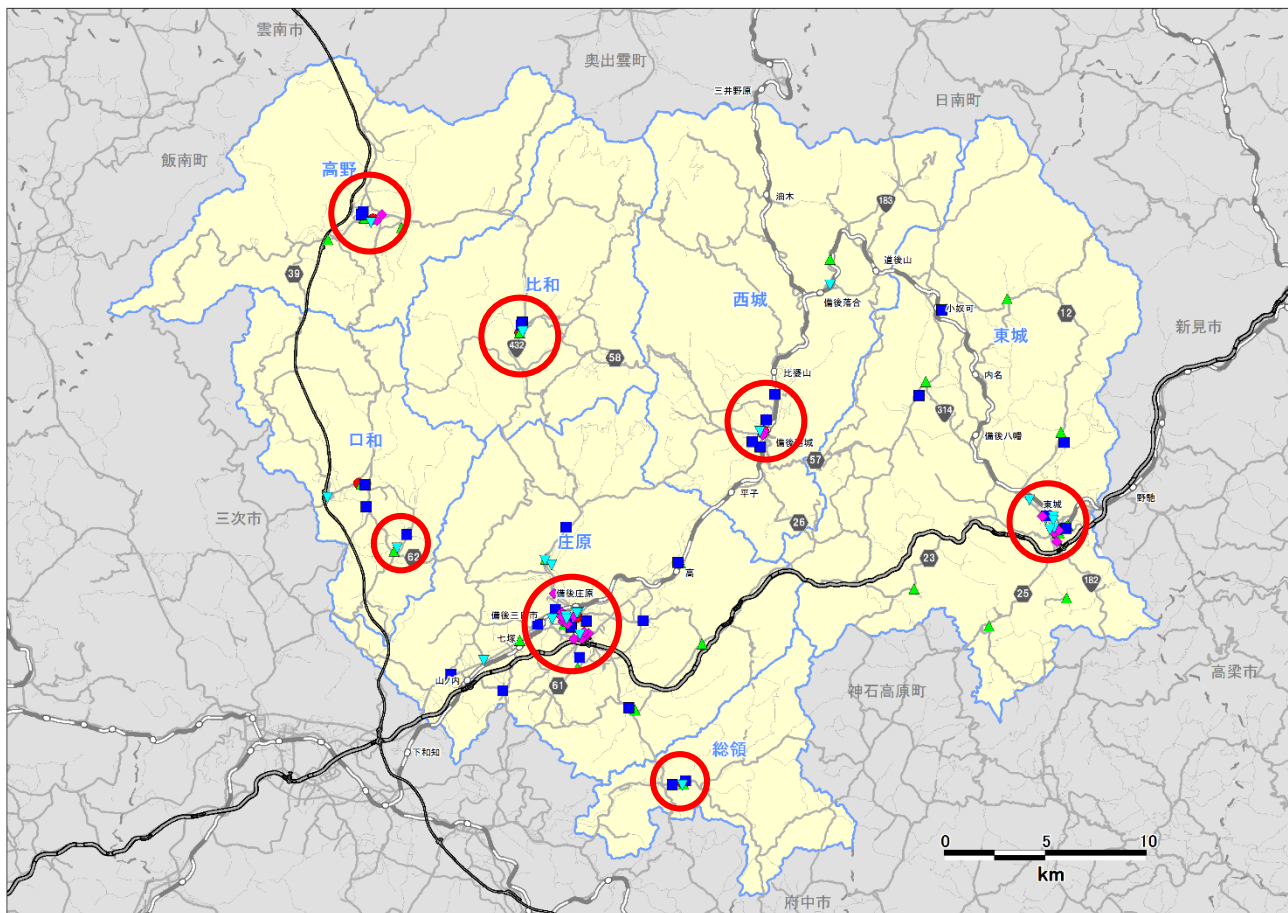


図 6 機能の集積状況

Ⅲ. 生活交通の現況

3-1 道路及び鉄道

(1) 道路網、鉄道網

本市の道路網としては、中国自動車道が市南部を東西方向に横切っているほか、高野地域、口和地域において中国横断自動車尾道松江線が南北に伸び、三次東 IC で中国自動車道とつながっている。また、182号、183号、314号、432号の4本の国道が南北方向に整備されており、それらの国道を県道が結んでいる。

鉄道網としては、西城地域内において島根県から木次線が備後落合まで伸びているほか、芸備線が岡山県新見市から市内のほぼ中央を横断する形で三次市につながり、広島駅まで運行されている。

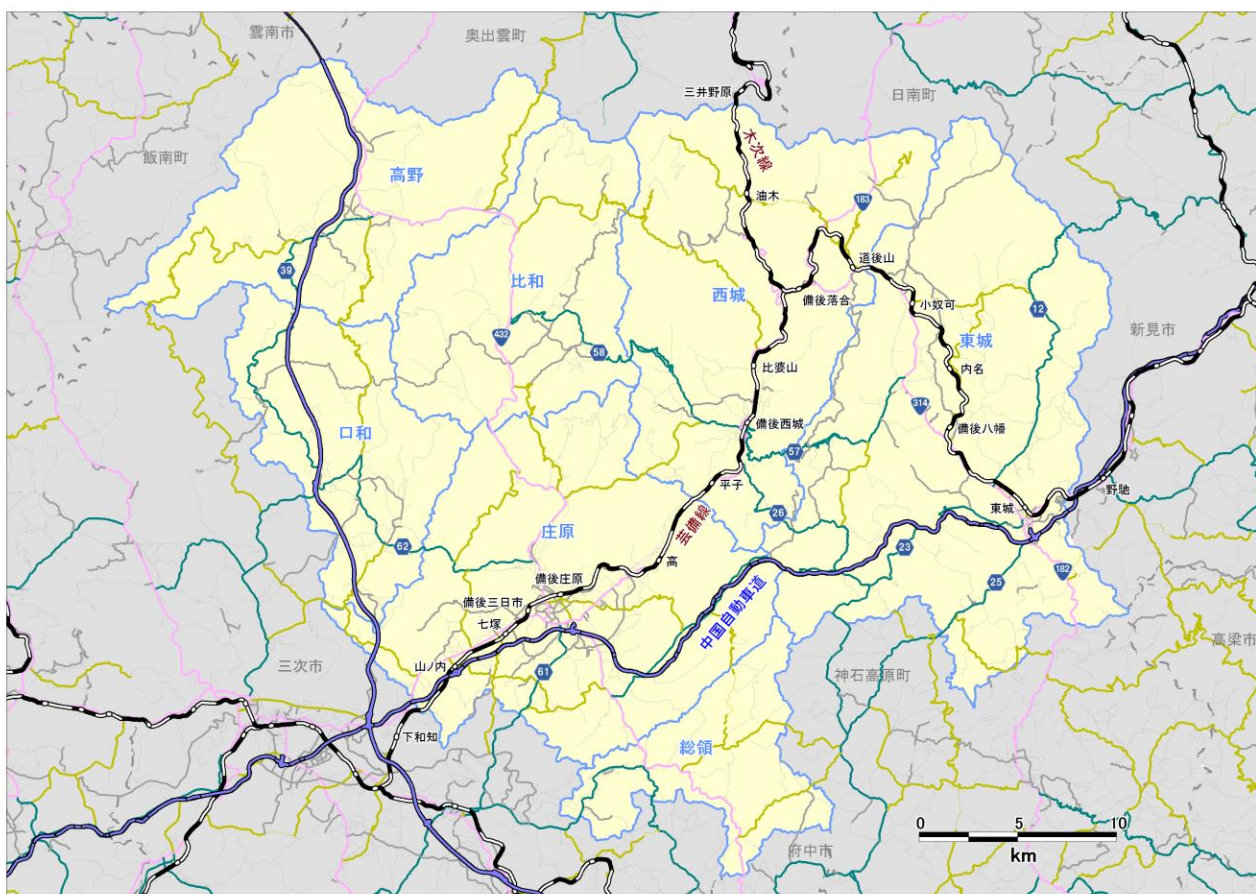


図 7 道路網・鉄道網

(2) 鉄道の利用状況

市内には、JR 芸備線の駅が 14 か所あるが、JR 芸備線の利用者は年々減少しており、特に「備後庄原」「備後西城」での減少が著しい。

平成 26 年度の各駅の日平均利用者数は、「備後庄原」が 110 人と最も多く「備後西城」32 人、「備後落合」15 人、「東城」9 人等となっている。

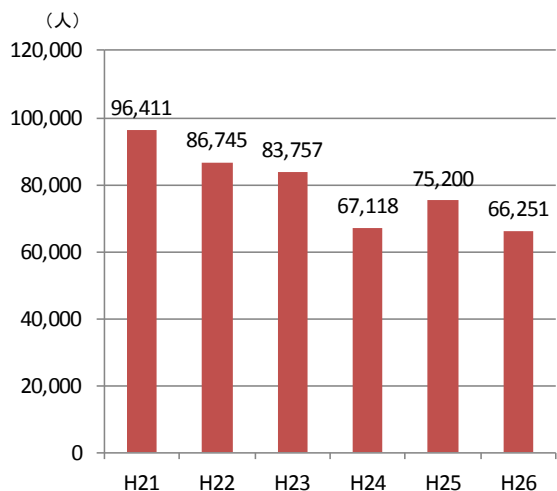


図 8 鉄道利用者数の推移

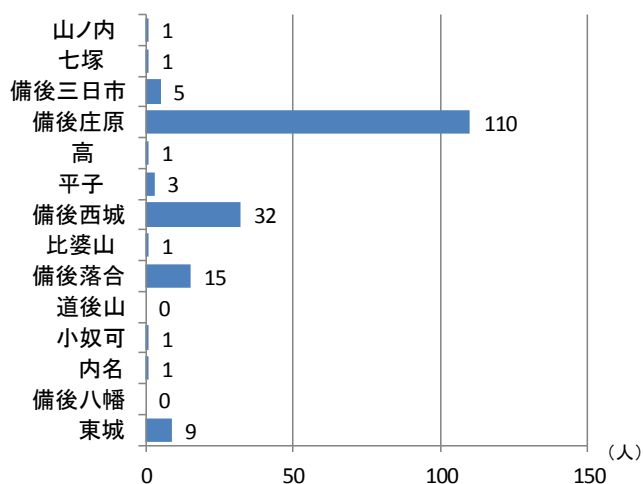


図 9 駅別日当たり利用者数(H26 年度)

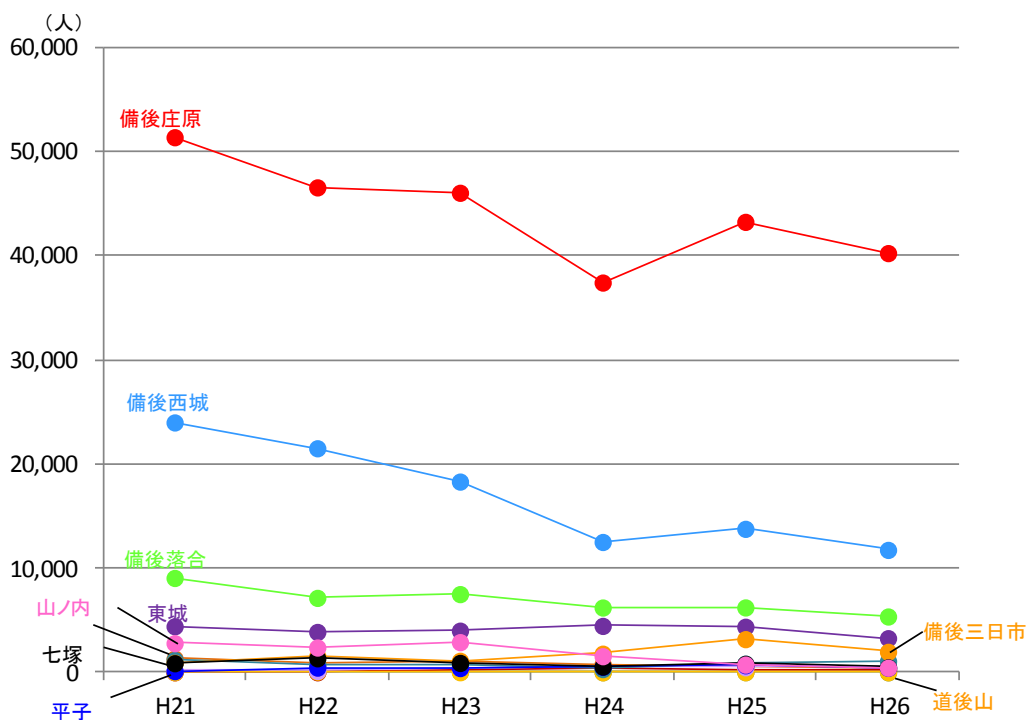
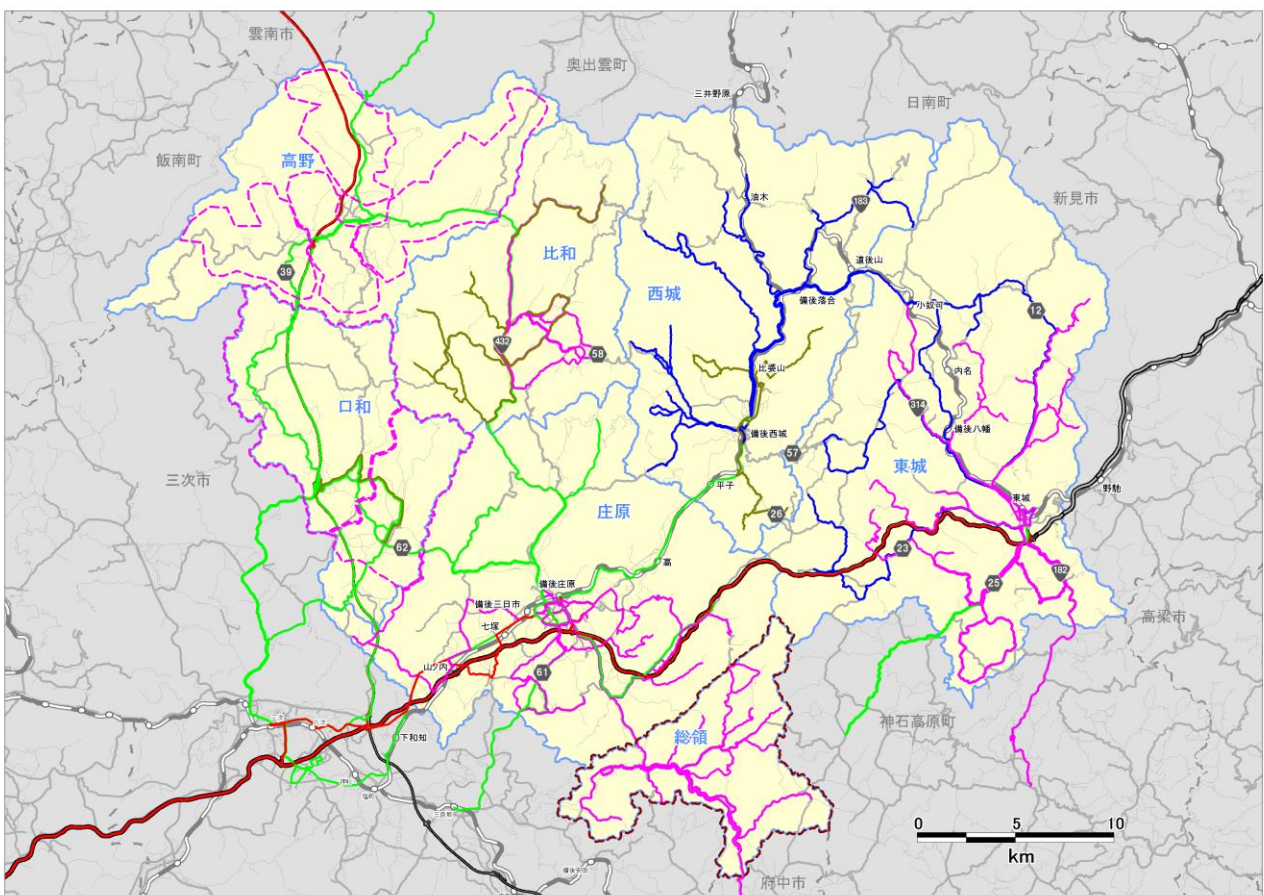


図 10 駅別年間利用者数の推移

3-2 バス

(1)バス路線網

市内には高速バス2路線（庄原・東城⇄広島、出雲線（高野⇄広島））、路線バス12路線（27系統）が4条許可で運行されているほか、庄原地域で市街地循環バス（3系統）・地域生活バス4路線・市営バス1路線、西城地域で廃止代替路線6路線・予約型乗合タクシー（定時定路線型）3区域、東城地域で市街地循環バス（2系統）・廃止代替バス4路線・地域生活バス11路線（14系統）、口和地域で予約型乗合タクシー（定時定路線型・ドアトゥドア型）3区域、高野地域で廃止代替バス1路線（3系統）・予約型乗合タクシー（定時定路線型）4区域、比和地域で市営バス4路線（15系統）・予約型乗合タクシー（定時定路線型）4区域、総領地域で生活バス6路線（9系統）が運行されている。



庄原市バス路線:路線種別

- 高速乗合バス
- 一般乗合路線バス
- 廃止代替等バス
- 地域生活バス
- 乗合タクシー
- デマンドバス(高野・口和地区)
- 公共交通空白地有償運送(総領地区)

図 11 バス路線網

表 1 庄原市内バス路線一覧表

種別	路線名	系統	運行事業者		
高速バス(4条)	高速出雲線	広島～道の駅たかの～出雲	中国 JR バス(株) 一畑バス(株)		
	高速広島線	広島バスセンター～県立大学 広島駅・広島バスセンター～庄原バスセンター・東城駅	備北交通(株)		
路線バス(4条)	東城油木線	油木～東城	中国バス(株)		
	呉ヶ峠東城線	呉ヶ峠～東城			
	下高野線	新市車庫～三次工業団地	備北交通(株)		
	宮内線	下宮内～三次中央病院			
	湯木線	湯木車庫～三次工業団地			
	三城線	庄原～三次			
	三城線	庄原～西城			
	高野山・大津恵線	道の駅たかの～庄原中学校			
	口和線	上大月車庫～庄原中学校			
	三良坂線	三良坂駅前～庄原バスセンター			
	本村線	上本吉備谷～庄原バスセンター			
市街地 循環バス	ひまわりバス	庄原市街地循環バス	備北交通(株)		
	お通りバス	東城市街地循環バス			
市営バス (79条)	庄原	高門線	高雄池～庄原駅	(株)石田タクシー	
		比和	森脇線	比和下～保育所・中学校	比和観光(株)
			元常・福田線	保育所～元常・福田～保育所	
			小和田北・東線	保育所～小和田北～保育所	
		絞り・小和田南線	比和下～絞り～保育所・中学校		
	総領	広域 庄原・総領線	総領～庄原	(株)里山総領	
		広域 上下・総領線	総領～上下		
		黒目・亀谷線	ふるさとセンター～黒目		
		五領線	ふるさとセンター～五領		
		稲草・木屋線	ふるさとセンター～木屋		
		敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線	ふるさとセンター～万田		
	廃止代替バス (4条)	西城	油木線	上組～西城駅前	西城交通(有)
			上尺田線	上尺田～西城駅前	
			馬酔線	馬酔～西城中野	
大戸本谷線			石見神社～西城中野		
道後山線			道後山麓～西城駅前		
小奴可西城線			小奴可～西城駅前		
東城		小奴可線	小奴可～こぶしの里	備北交通(株)	
		日野原線	日野原～こぶしの里		
		保田線	保田車庫～こぶしの里		
		始終線	始終車庫～こぶしの里		
高野		高野線	奥出雲交通～道の駅たかの	奥出雲交通(株)	
地域生活バス (4条)		庄原	高茂線	鮎の里公園入り口～庄原バスセンター	備北交通(株)
			野谷線	野谷南～庄原バスセンター	
	実留線		峰春会館～庄原バスセンター		

地域生活バス (4条)	東城	後迫線	後迫南～庄原バスセンター	備北交通株	
		小奴可・森線	東城小学校～小奴可		
		竹森線	東城小学校～内名別		
		小串・井河内線	東城小学校～瀬戸奥		
		伊瀬・大金線	東城小学校～大金		
		山中鴨居線	東城駅前～鴨居		
		宮原線	東城駅前～久代畑		中国バス株
		新坂線	東城駅前～大木～東城駅前		
		山中双葉・戸宇線	東城駅前～双葉～東城駅前		
		久代線	東城駅前～久代～東城駅前		
久代・新坂線	東城駅前～郷原～東城駅前				
乗合タクシー (4条)	西城	山家地区	丑之川～西城中野	アラキタクシー(有) 駅前タクシー(有) 西城タクシー(有)	
		福山地区	小原～西城病院		
		八鳥・大佐地区	内京橋～西城十日市		
	口和	定時路線 永田・大月線	福祉村～湯木～モーモー物産館	口和タクシー(有)	
		区域運行 北エリア			
		区域運行 南エリア			
	高野	区域運行 パターン1		高野交通(有)	
		区域運行 パターン2			
	比和	布見線	松木谷～布見～保育所	比和観光株	
		古頃線	古頃下～中先途～保育所		
森脇線		比和下～山王～越原			
元常福田線		比和下～福田・元常～木屋原			

表 2 庄原市内生活交通の地域別実施状況一覧表

種別	事業主体	実施形態	実施地域						
			庄原	西城	東城	口和	高野	比和	総領
路線バス(4条)	事業者	補助	○	○	○	○	○	○	
廃止代替等バス(4条)	事業者	補助		○	○		○		
地域生活バス(4条)	事業者	補助	○		○				
市街地循環バス(4条)	事業者	補助	○		○				
市営バス(79条)	市	委託	○					○	○
予約乗合タクシー(定路線)(4条)	市	委託		○		○		○	
予約乗合タクシー(戸口)(4条)	市	委託				○	○		
市民タクシー(4条)	住民自治組織	補助	○	○	○				
公共交通空白地有償運送(79条)	社会福祉法人	補助							○

※ 4条：道路運送法第4条許可を得て運行しているもの（一般乗合旅客自動車運送事業）

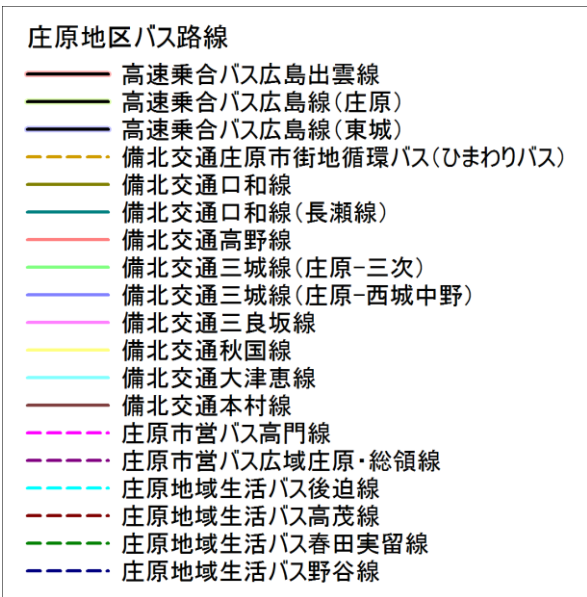
※ 79条：道路運送法第79条許可を得て運行しているもの（市町村運営有償運送）

①庄原地区

庄原地区内には高速バス2路線、路線バス8路線、市営バス2路線、地域生活バス4路線が運行されている。このうち高速バス広島線（庄原・東城）と路線バス三城線・三良坂線の3路線が市外まで運行している広域路線、路線バス三城線・高野線・大津恵線・口和線の4路線が市内の他地域との間を結ぶ市内広域路線となっている。



図 12 庄原地区路線図



庄原市街地には前述のように合計 16 路線が乗り入れており、特に庄原バスセンター～ジョイフル間は過密ダイヤになっている。

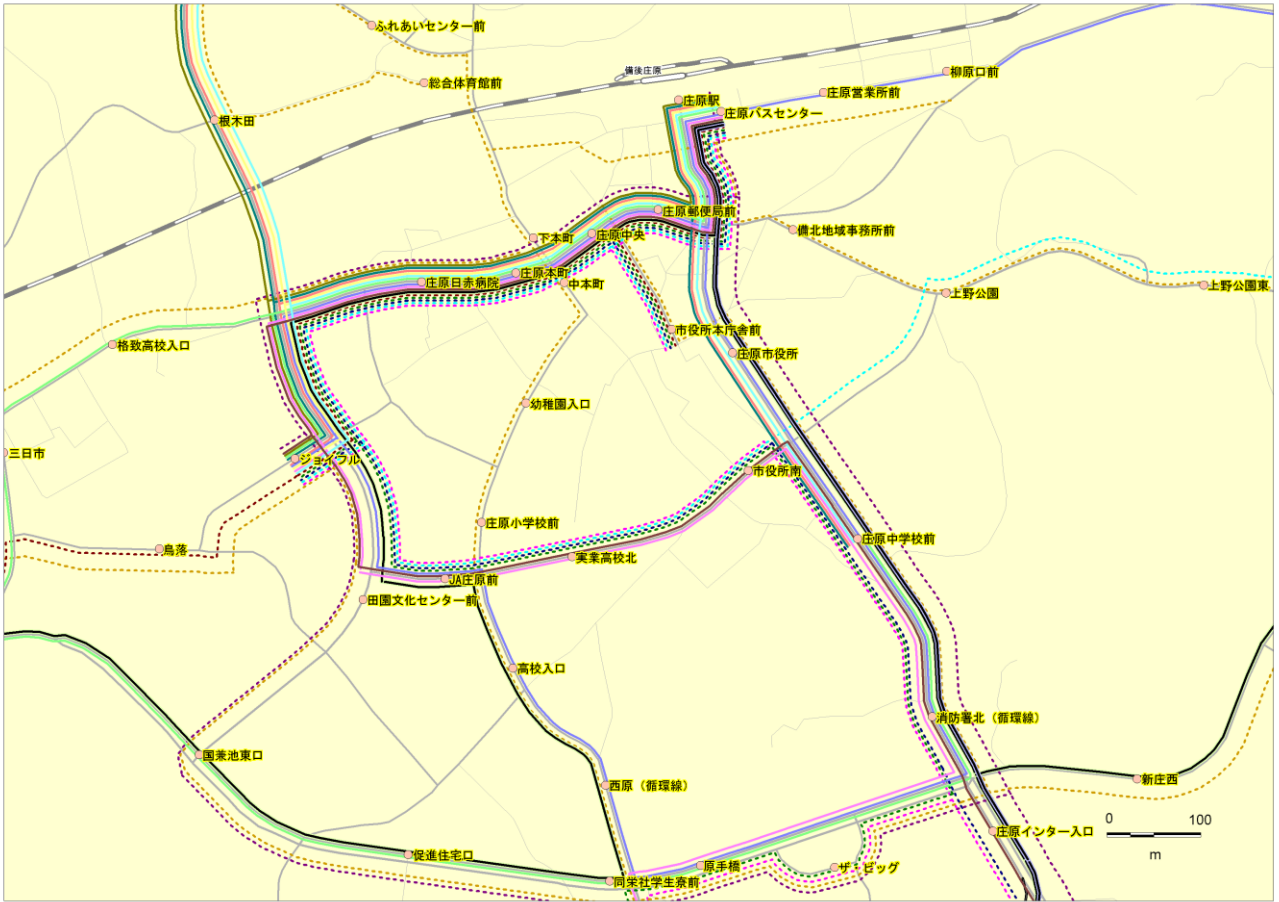


図 13 庄原地区路線図(中心部)

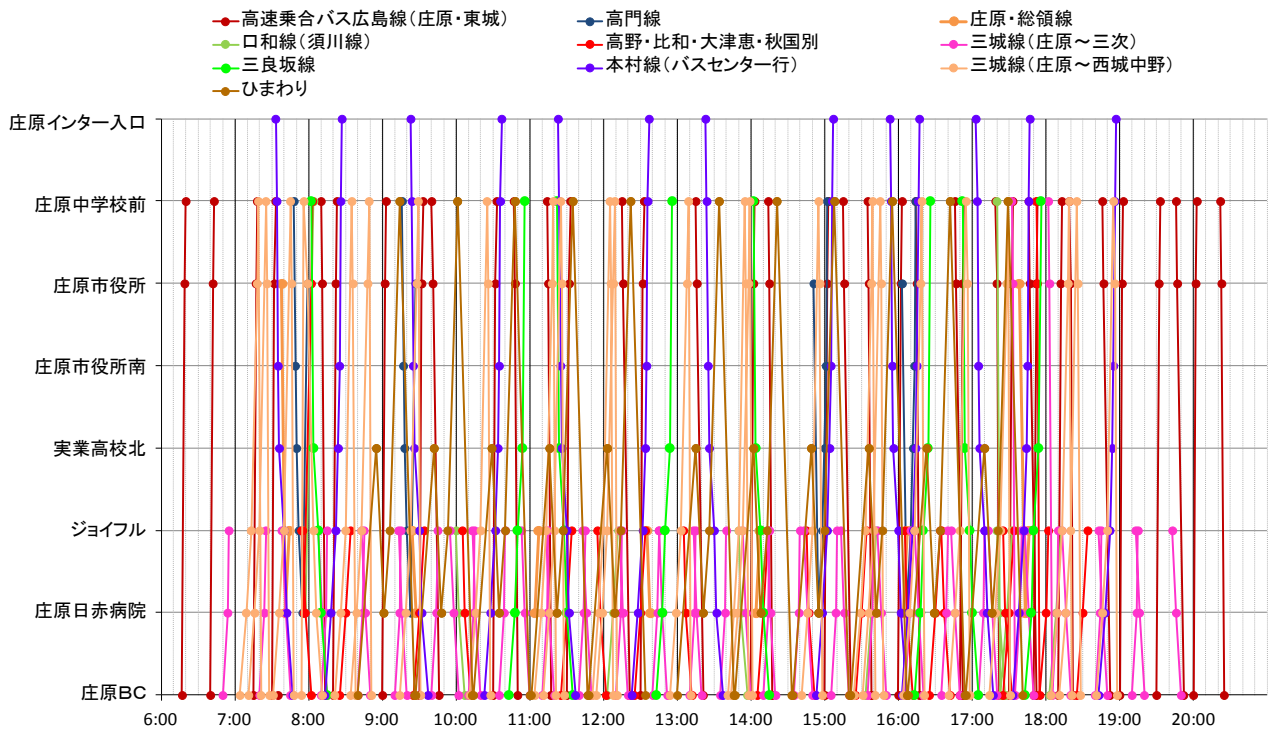


図 14 庄原地区中心部の山ダイヤ(曜日運行路線を除く)

②西城地区

西城地区内には路線バス1路線、廃止代替バス6路線、乗合タクシー3路線の計10路線が運行されている。このうち路線バス三城線、廃止代替バス小奴可西城線が西城地域と他地域を結ぶ市内広域路線となっている。

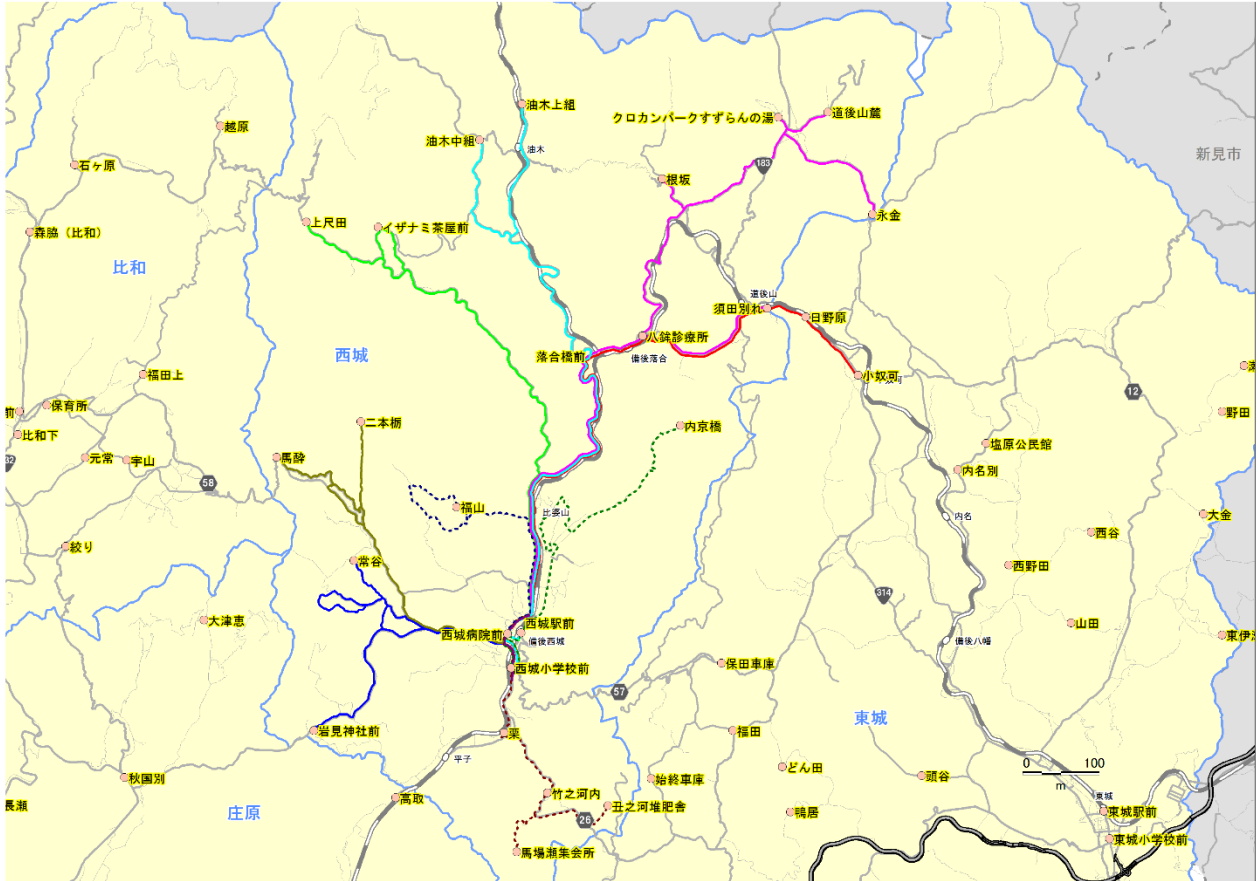


図 15 西城地区路線図

西城地区路線

- 備北交通三城線(庄原-西城中野)
- 西城地域廃止代替等バス小奴可西城線
- 西城地域廃止代替等バス上尺田線
- 西城地域廃止代替等バス大戸本谷線
- 西城地域廃止代替等バス道後山線
- 西城地域廃止代替等バス馬酔線
- 西城地域廃止代替等バス油木線
- 西城地域予約乗合タクシー山家地区
- 西城地域予約乗合タクシー八鳥・大佐地区
- 西城地域予約乗合タクシー福山地区

西城地域の中心部においては、西城中野～西城保育所間を7路線が運行している。

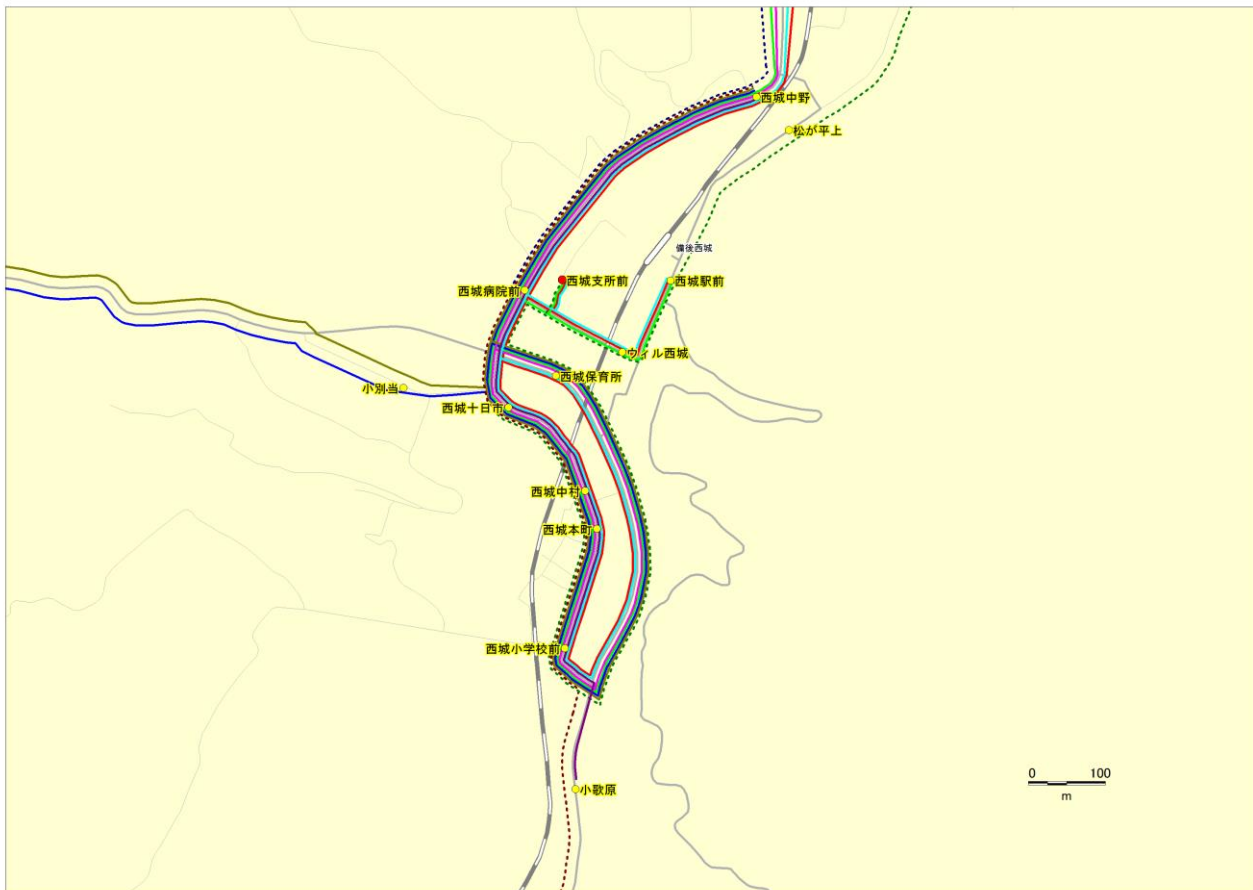


図 16 西城地区路線図(中心部)

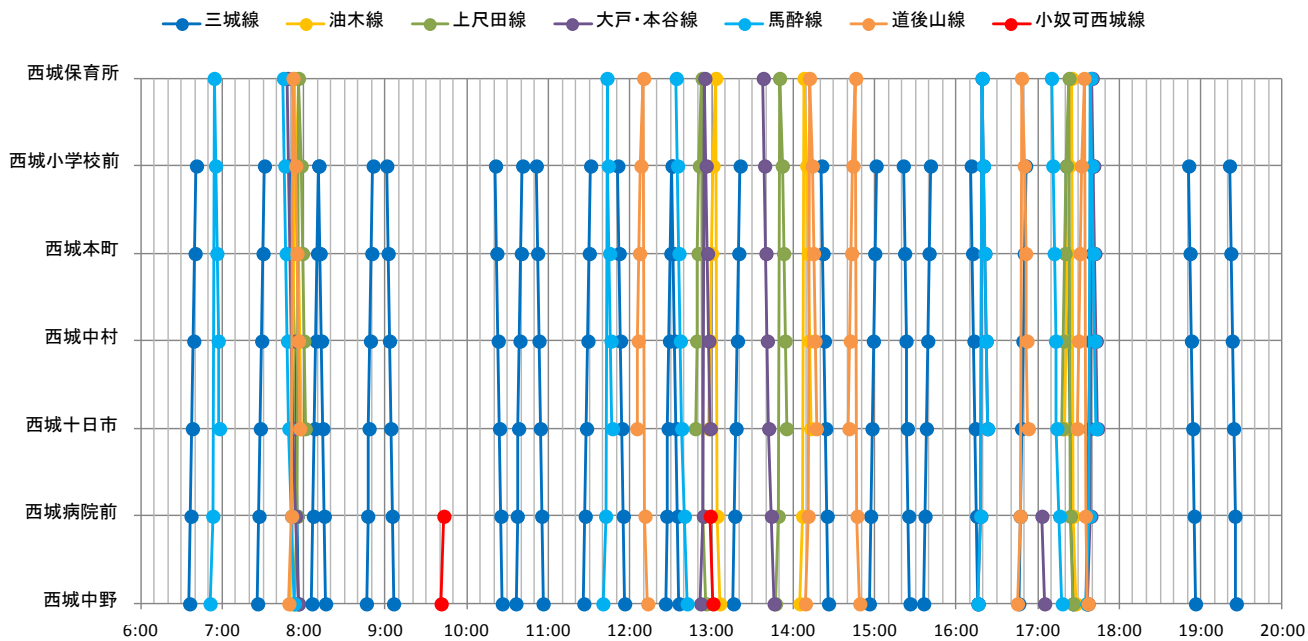


図 17 西城地区中心部の山ダイヤ(乗合タクシーを除く)

③東城地区

東城地区内には高速バス 1 路線、路線バス 2 路線、廃止代替バス 4 路線、地域生活バス 10 路線、合計 17 路線が運行されている。このうち、高速バス広島線、中国バス東城油木線、呉ヶ峠東城線が市外まで運行している広域路線となっている。

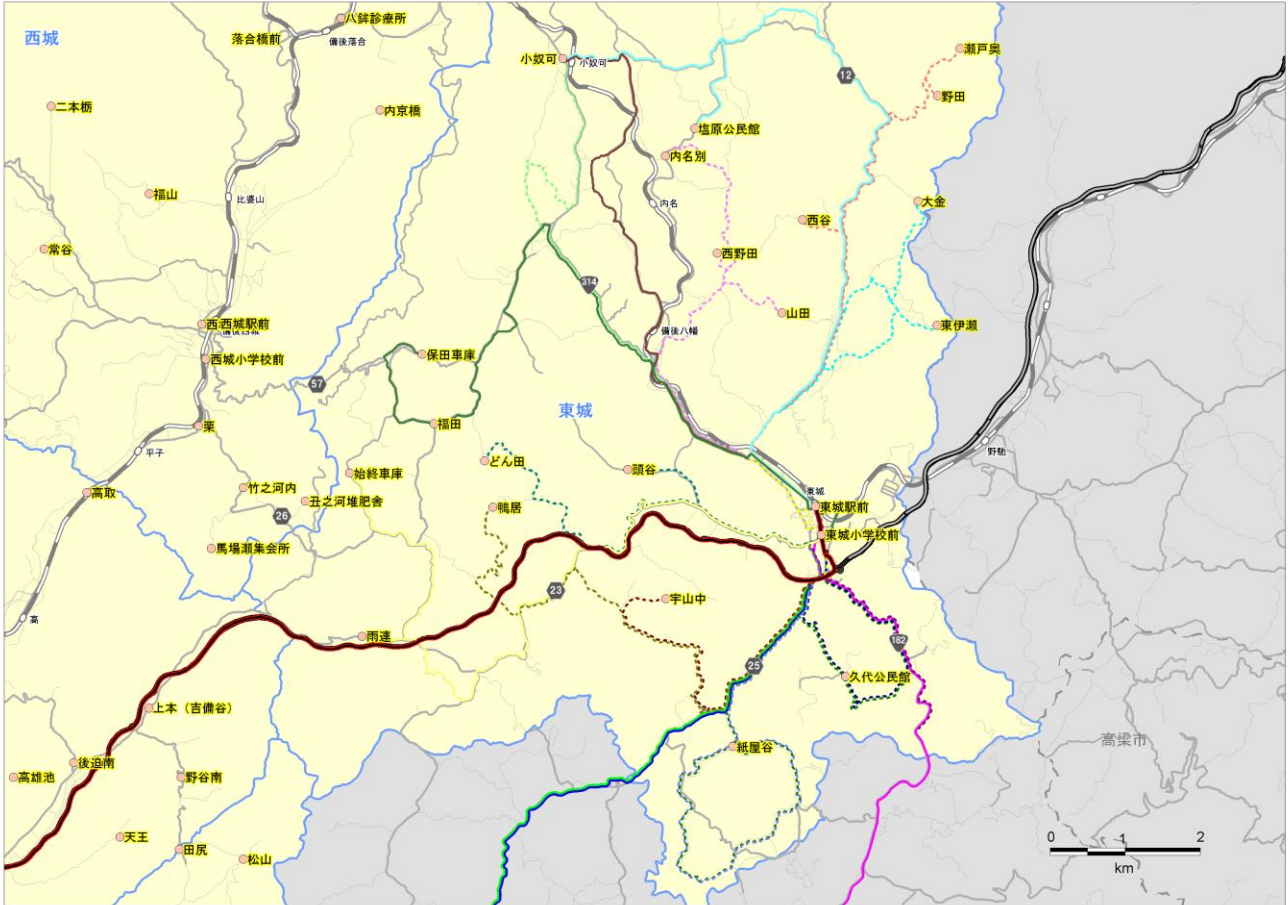


図 18 東城地区路線図

東城バス路線	
	高速乗合バス広島線(東城)
	中国バス呉ヶ峠東城線
	中国バス呉ヶ峠東城線
	中国バス東城油木線
	備北交通東城市街地循環バス(お通りバス)
	東城町廃止代替路線等バス始終線
	東城町廃止代替路線等バス小奴可(粟田)線
	東城町廃止代替路線等バス小奴可(日野原)線
	東城町廃止代替路線等バス保田線
	東城地域生活バス伊瀬・大金線
	東城地域生活バス宇山線
	東城地域生活バス久代・新坂線
	東城地域生活バス久代線
	東城地域生活バス宮原線
	東城地域生活バス山中鴨居線
	東城地域生活バス山中双葉・戸宇線
	東城地域生活バス小串・井河内線
	東城地域生活バス小奴可・森線
	東城地域生活バス新坂線
	東城地域生活バス竹森線

④ 口和地区

口和地区内には尾道松江線を高速バス広島出雲線が運行しているが、口和地内では停車しないため利用することはできない。

備北交通下高野線、宮内線、油木線が三次市まで乗り入れている広域路線で、口和線が口和地区と庄原地区を結ぶ市内広域路線となっている。

地区内は乗合タクシーが北エリア（月・水・金曜日運行）と南エリア（火・木曜日運行）に分かれて区域運行しているほか、口和福祉村～モーモー物産館の間を定時定路線の永田・大月線（フリー乗降）が、平日の午前中に2往復運行している。

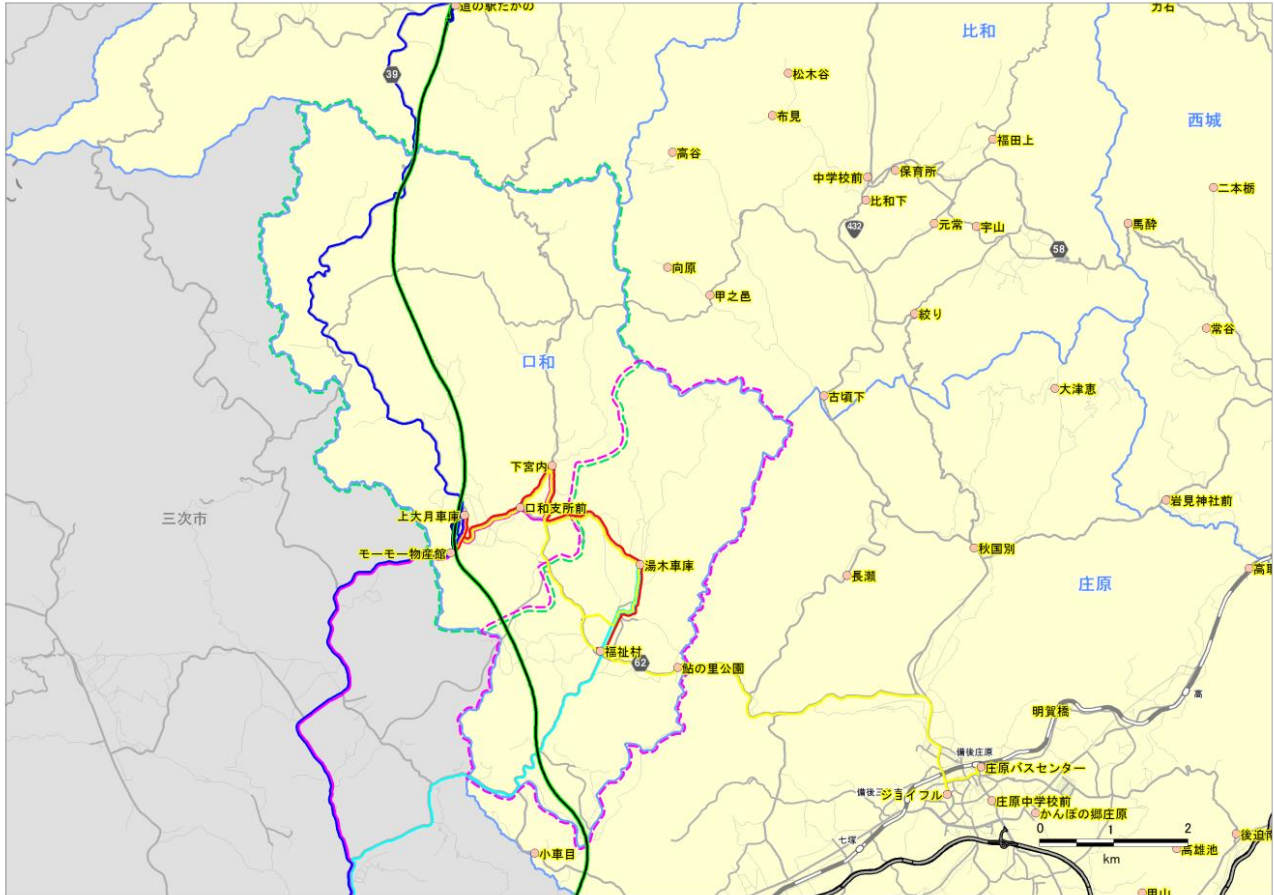
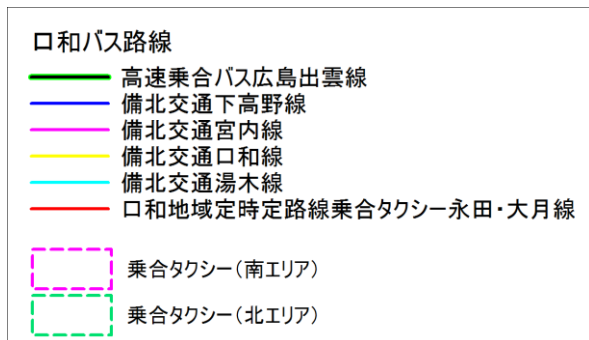


図 19 口和地区路線図



⑤高野地区

高速バス広島出雲線の特急以外の7往復14便が「道の駅たかの」に停車しているほか、奥出雲交通高野線が奥出雲町～道の駅たかの間を1日2往復、備北交通下高野線が新市車庫～三次工業団地間を1日3.5往復しており、これらの路線が広域路線となっている。

市内広域路線としては高野山・大津恵線が道の駅たかの～庄原バスセンター（庄原中学校前）間を4.5往復している。

地区内においては、乗合タクシーが4地区を2パターンの運行でカバーしている。

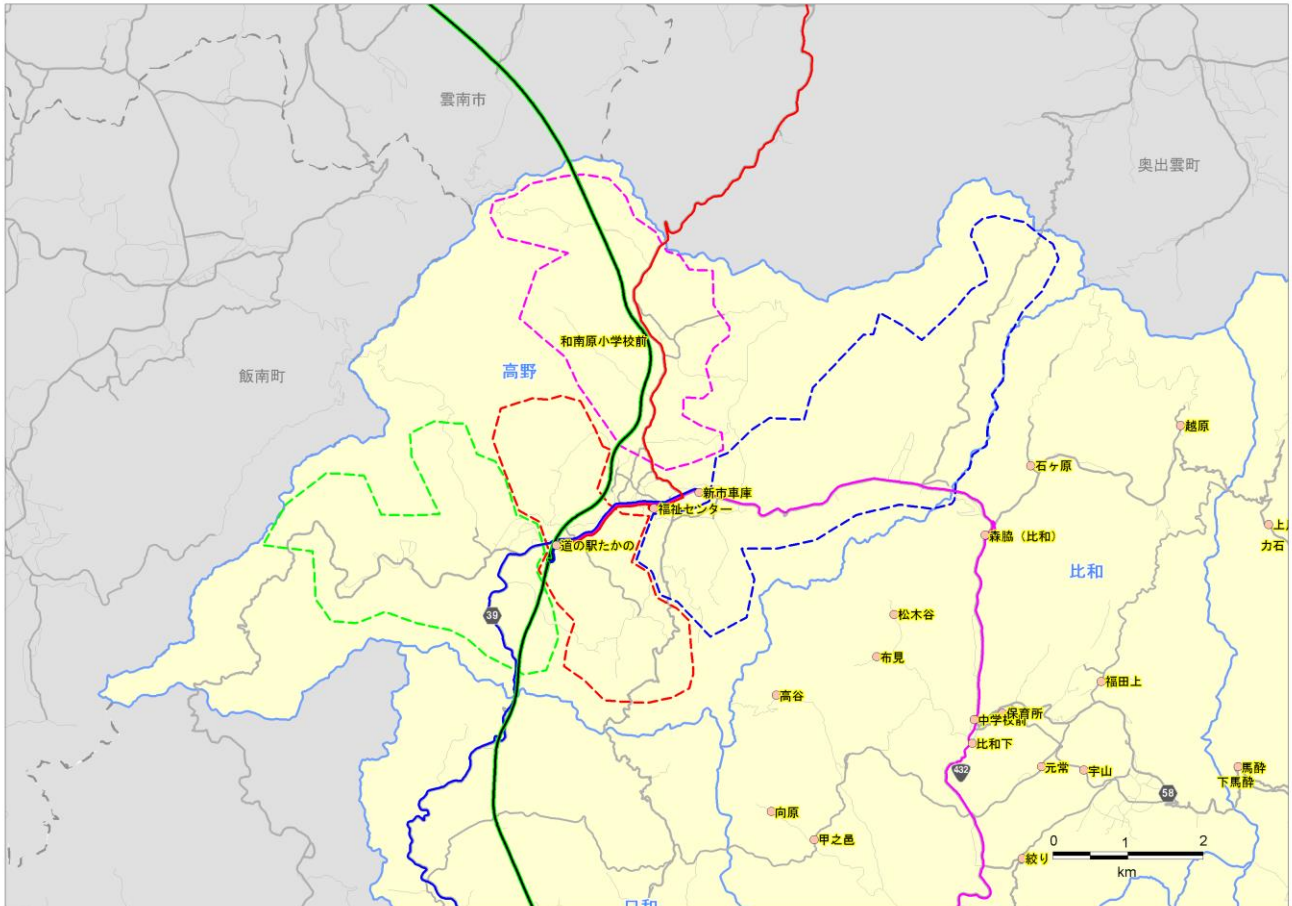


図 20 高野地区路線図

高野バス路線	
—	高速乗合バス広島出雲線
—	備北交通下高野線
—	備北交通高野山・大津恵線
—	奥出雲交通高野線
乗合タクシー	
 	奥門田・中門田・岡大内
 	高暮・上里原・下門田
 	湯川・南・新市の一部
 	和南原・新市の一部

⑥比和地区

比和地区内には、道の駅たかの～庄原バスセンター（庄原中学校前）間を運行する高野山・大津恵線が、市内広域路線として運行されている。

地域内路線としては、市営バス森脇線、元常・福田線、小和田北・東線、絞り・小和田南線が運行しているほか、定時定路線型の乗合タクシーとして、布見線、古頃線、森脇線、元常福田線の4路線が運行されている。

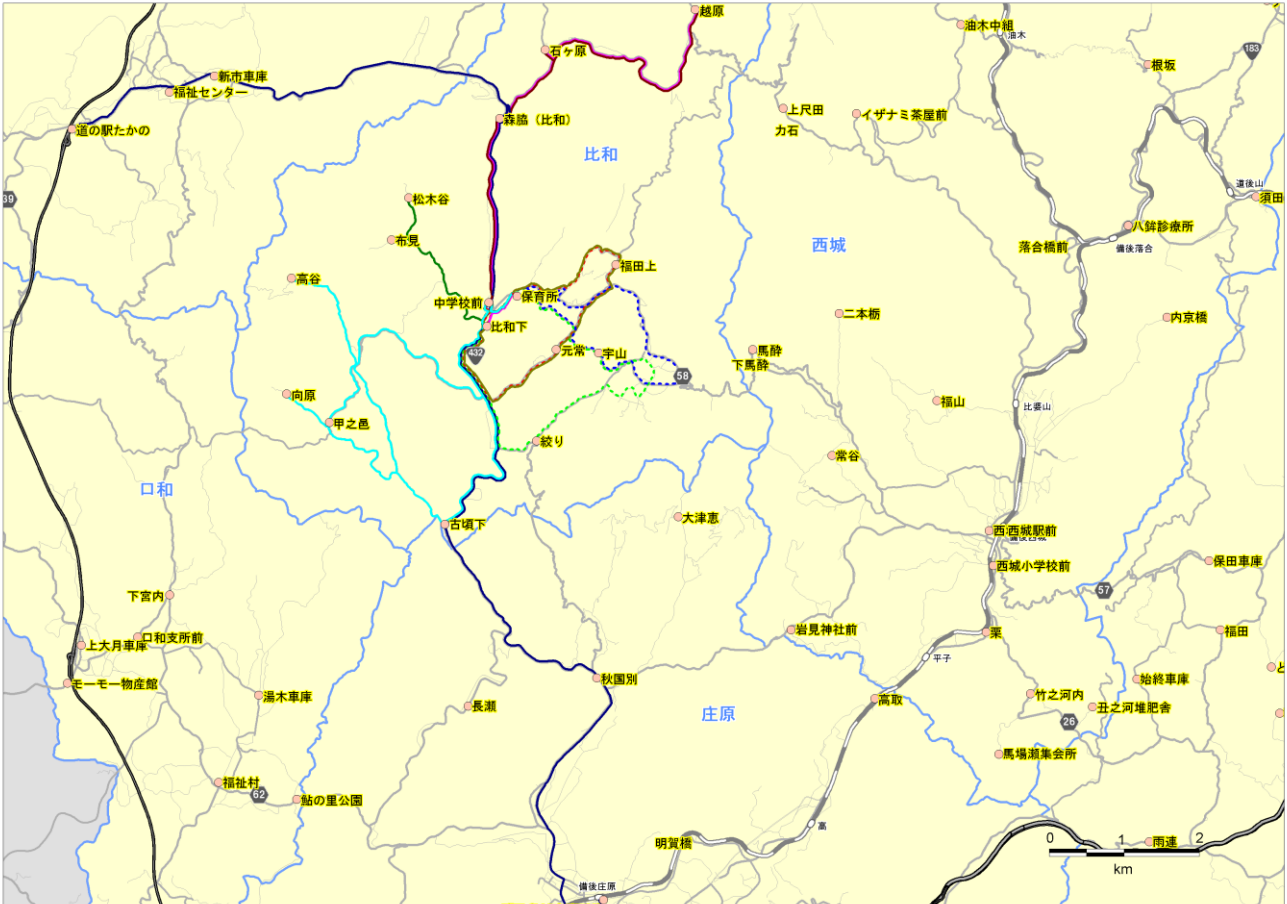


図 21 比和地区路線図

比和バス路線

- 備北交通高野山・大津恵線
- 比和地域市営バス元常・福田線
- 比和地域市営バス絞り・小和田南線
- 比和地域市営バス小和田北・東線
- 比和地域市営バス森脇線
- 比和地域予約乗合タクシー元常・福田線
- 比和地域予約乗合タクシー古頃線
- 比和地域予約乗合タクシー森脇線
- 比和地域予約乗合タクシー布見線

⑦総領地区

総領地区においては、田総の里西～府中北病院間を1日2往復している市営バス広域上下・総領線が広域路線となっている。

市内広域路線としては、市営バス広域庄原・総領線が、黒目入口（土居）～庄原駅間を1日3.5往復している。

地域内路線としては、市営バス黒目・亀谷線、五領線、稲草・木屋線、敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線のほか、総領地域公共交通空白地有償運送（こまわりくん）が庄原市社会福祉協議会により運行されている。

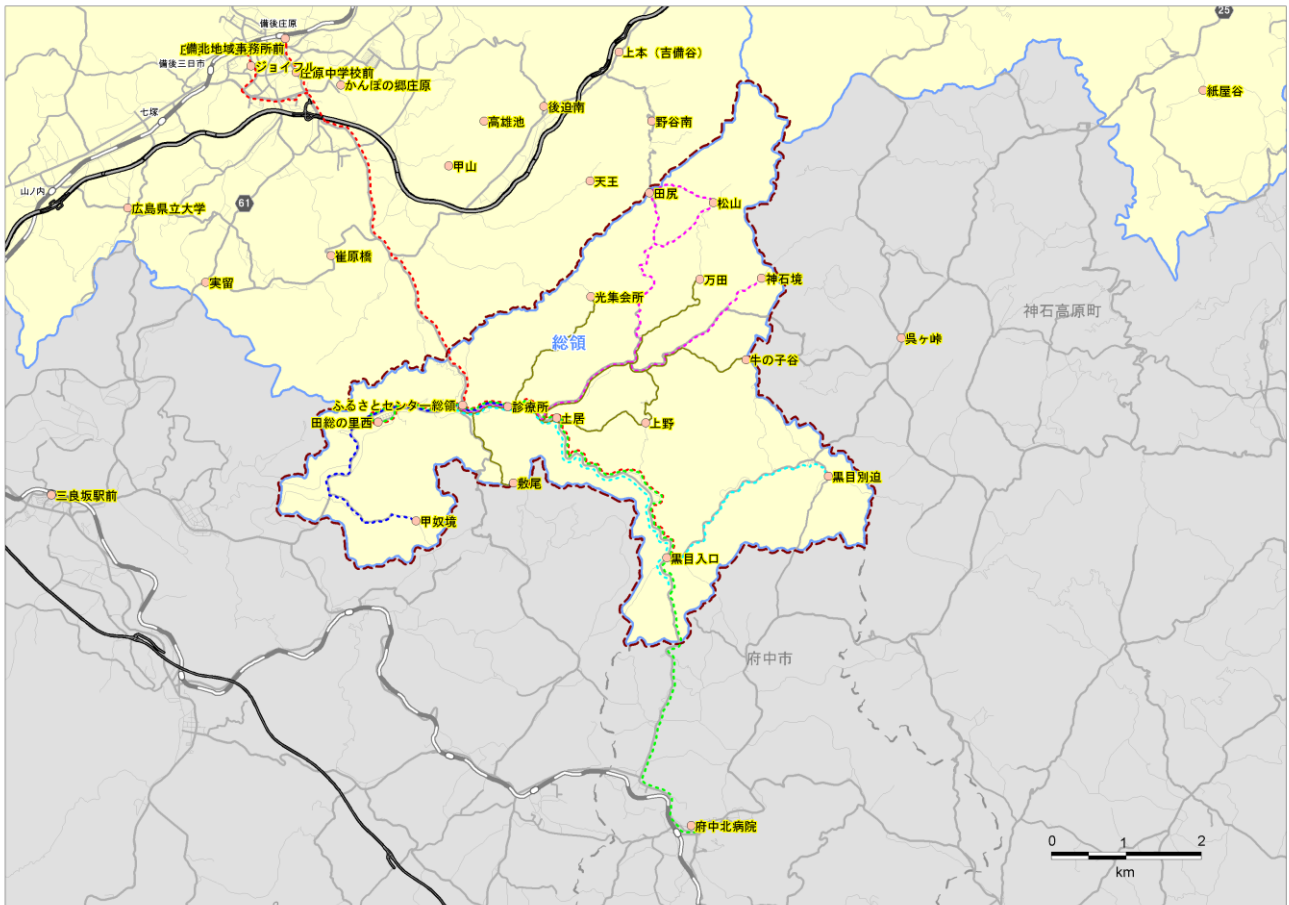
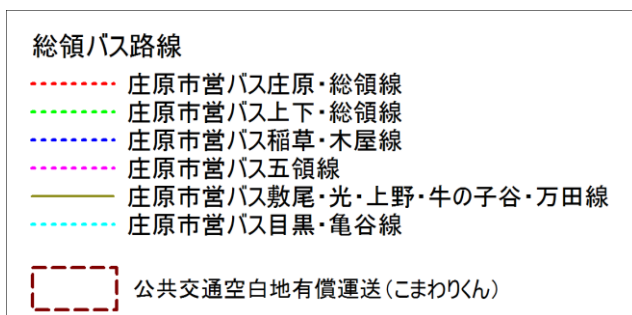


図 22 総領地区路線図



(2) 区間別の運行便数

バスの運行便数をみると、高速バス（庄原・東城⇄広島）が1日20往復と最も多く、路線バス三城線（庄原⇄西城）が1日10往復、高速バス出雲線（高野⇄広島）が7往復している。

それ以外では庄原市街地循環線や、東城市街地循環線の運行便数が1日11～12便と多いが、その他の路線は1～4往復と便数が少ない。

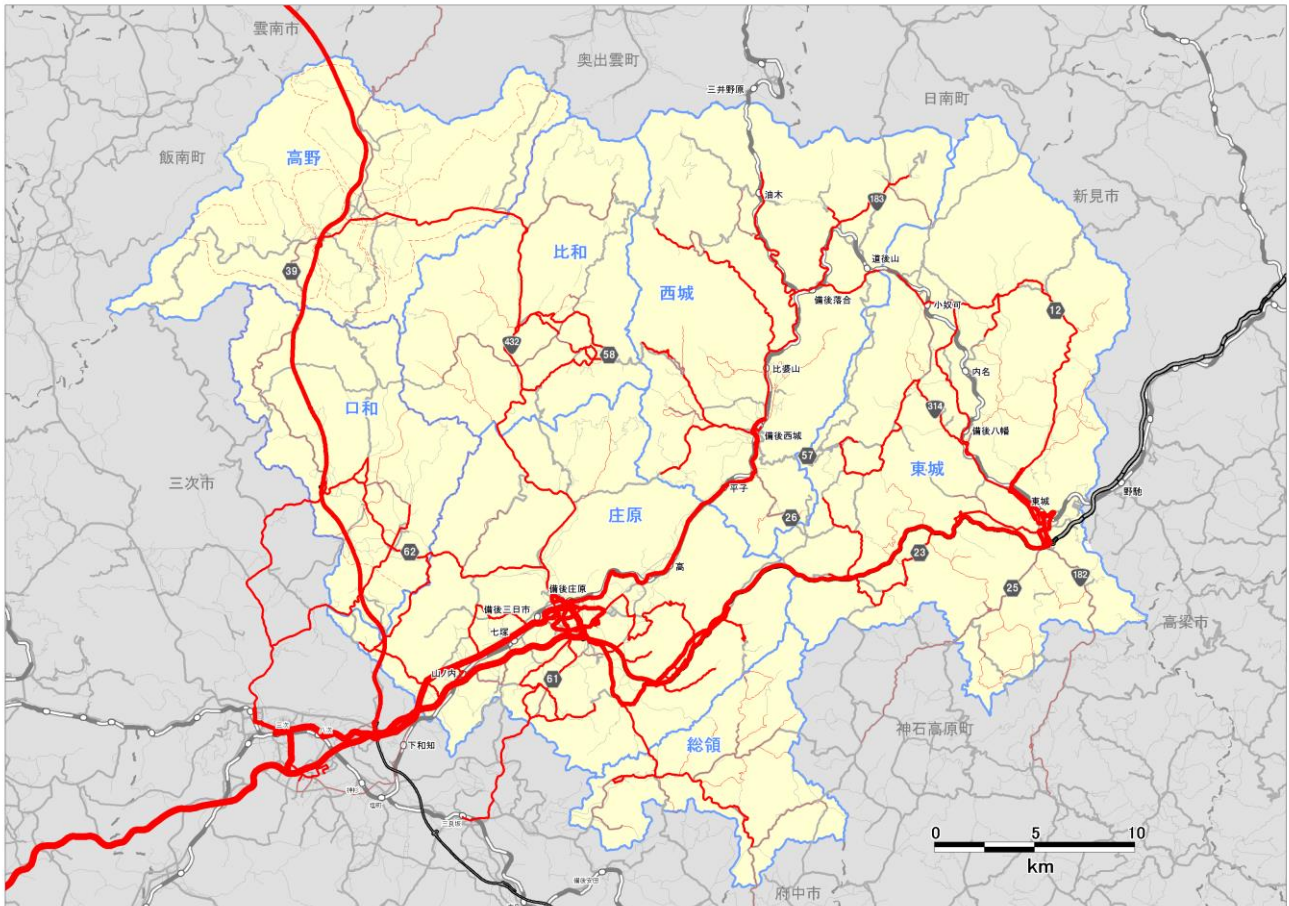
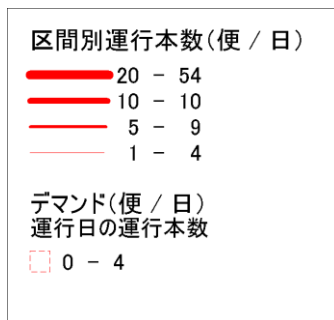


図 23 区間別運行本数



(3)交通空白地域

一般的に、自宅あるいは目的地からバス停までの距離が300m~500m 離れると、バスの利用意向が急速に下がるとの研究成果がある。ここではその中間値をとってバス停から半径400m 圏域内をバス利用可能圏域とすると、市内には交通空白地域が多く点在している。

但し、西城地域、口和地域、高野地域、比和地域についてはデマンド型乗合タクシーが、総領地域においては公共交通空白地有償運送による運行がされており、交通空白地域を概ねカバーしている。

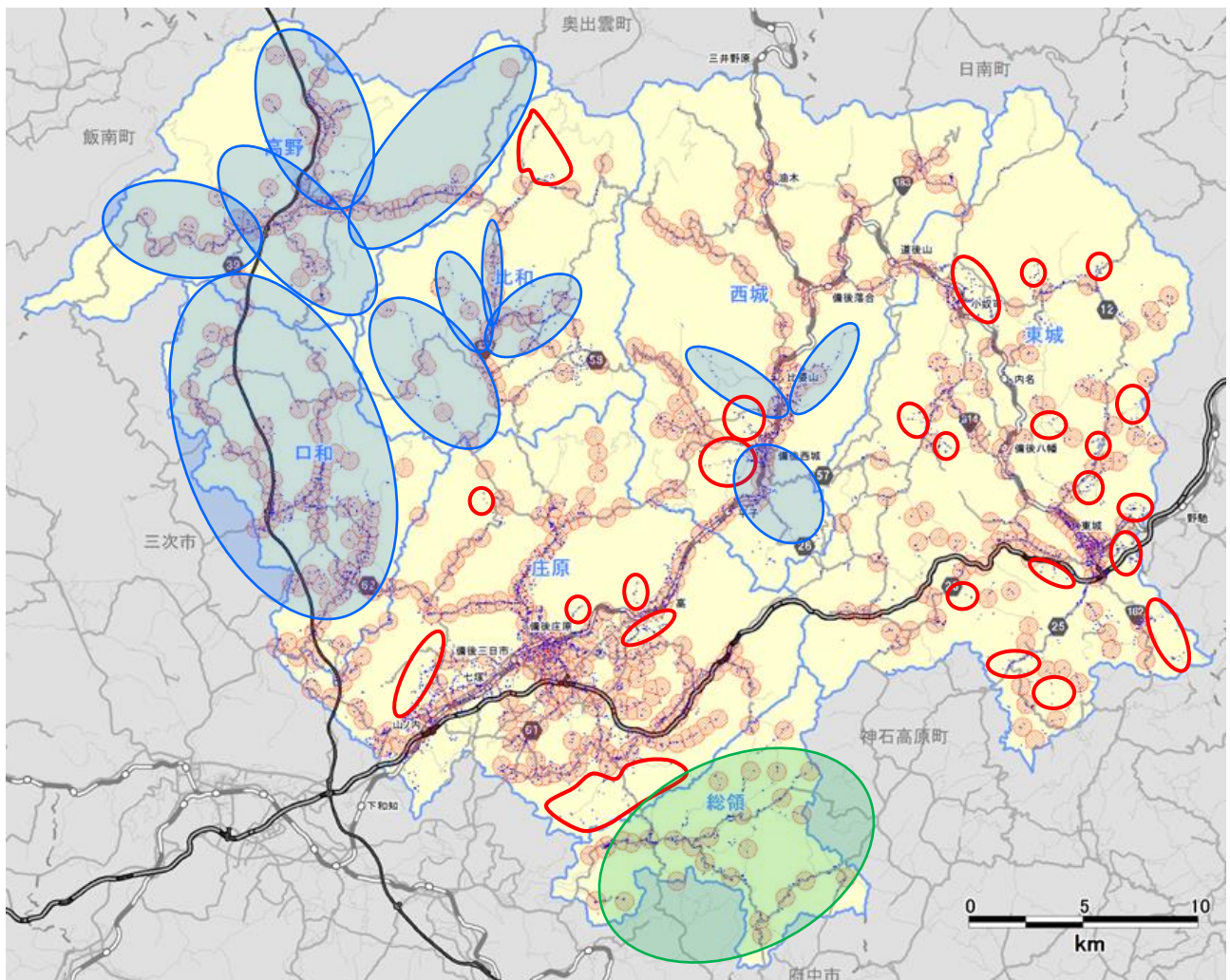
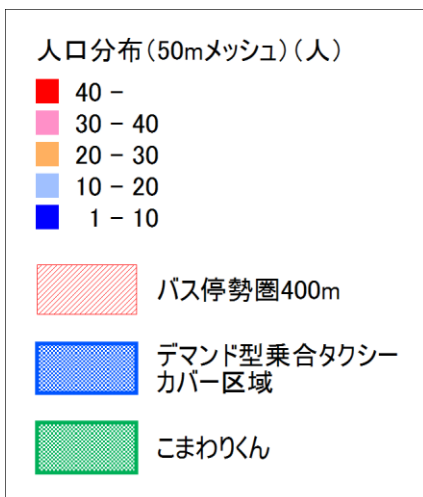


図 24 交通空白地域の状況



3-3 市民タクシー

①事業の概要

地域住民が主体となり、運行ルートや運行ダイヤを定め、タクシー事業者等に運行を依頼し、生活交通を確保していく地域主体の取り組みに対し、市が補助金を交付し支援する。

②事業主体

次の要件に該当する地区を含む自治振興区

- 最寄りの駅又はバスの乗降場所までの距離が 1km 以上離れた住居があること
- 利用を希望する住民（利用登録者）が 2 名以上いること
- 既に生活交通が運行している地域は、既存路線の見直しを行うことを前提とすること

③事業対象範囲

- 利用登録者が、自宅などから各地域にある医療機関・商業施設等への移動手段として乗合タクシーを利用する場合
- 1 地区あたりの運行回数は、週 2 回（地区～目的地を 2 往復）を限度とする

④補助金の内容

- 補助対象事業に要したタクシー事業者等に支払う運行経費の 3/5 以内の金額
- 事業計画の策定に係る費用として当該年度につき 20,000 円を補助
- 運行に係る費用として 1 回の運行につき 500 円を補助
- 事業実施初年度に限り、運行準備費として 10,000 円を補助

⑤運行事業の流れ

- 自治振興区とタクシー事業者等で、運行委託契約等を締結。
- 運行委託契約等に基づき、自治振興区の依頼によってタクシー事業者が運行業務を行う。
- 住民、利用者の利用料の支払い方法やタクシー事業者等への運行依頼等については、利用者の利便性を考慮しつつ自治振興区でルールづくりを行う。

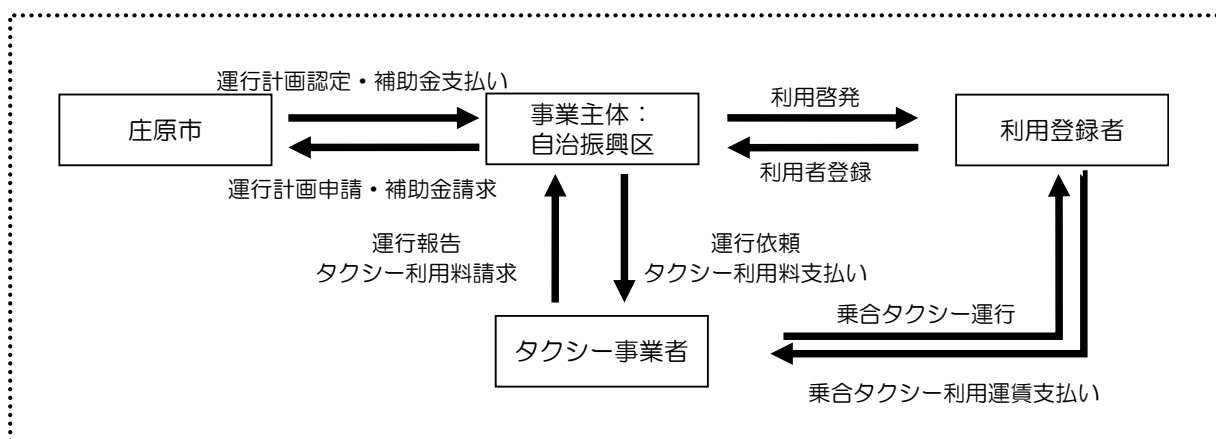


図 25 庄原市市民タクシー運行事業(フロー図)

⑥利用実績

○市民タクシーの利用実績としては以下のとおりで、平成 26 年度には 1,976 便が運行し、2,959 人の利用があった。(事業開始は平成 21 年度から)

表3 市民タクシー利用実績(H26年度)

No	自治振興区名	地区名	利用登録者数	運行回数	運行便数	延べ利用人数	1便当り利用者数	利用1人当たり市負担経費
1	峰田自治振興区	山津田・一心・津谷・仲蔵	47	104	208	350	1.7	1,028
2		雪霜	14	105	210	226	1.1	1,659
3		大歳・大谷	20	12.5	25	31	1.2	2,210
4		元実・片山	30	70.5	141	146	1.0	1,771
5		野本	26	104	208	272	1.3	953
6		和魂下	53	17.5	35	43	1.2	2,177
7		大仙	27	7	14	17	1.2	3,253
8		発展	54	13.5	27	27	1.0	2,448
9		春田上・下	54	5	10	10	1.0	4,390
10		大原	46	4	8	8	1.0	5,075
11	北自治振興区	富田	4	38	76	79	1.0	1,263
12		須川	18	62	124	343	2.8	639
13		山奥	18	78	156	270	1.7	1,002
14		秋国	9	96.5	193	384	2.0	860
15	西城自治振興区	入江	10	29	58	78	1.3	899
16	帝釈自治振興区	鍛冶屋床・後側	4	0	0	0	0.0	0
17		始終荒神	3	0	0	0	0.0	0
18		蟬野・福田高の甲	11	0	0	0	0.0	0
19		土生・夏森	11	22	44	48	1.1	2,800
20		宇山中	17	0	0	0	0.0	0
21		宇山東	3	0	0	0	0.0	0
22		宇山下	3	26	52	61	1.2	2,033
23	小奴可自治振興区	持丸	5	2	4	6	1.5	4,067
24		寺迫	6	48	96	269	2.8	449
25		別尺	3	24.5	49	49	1.0	3,196
26	久代自治振興区	大仁吾(久代12)	2	14	28	28	1.0	2,221
27		高野(久代13)	13	27	54	57	1.1	2,377
28		丸山(久代15)	3	18	36	36	1.0	2,064
29		名倉(久代中)	16	28	56	56	1.0	1,866
30	田森自治振興区	内名	8	32	64	65	1.0	2,298
合計			538	988	1,976	2,959	1.5	1,249

3-4 公共交通空白地有償運送事業（こまわりくん）

①実施目的

○総領地域内の移動手段の確保

②運行内容

○利用日時／月曜日～金曜日までの8:30～17:30（祝日及び12/31～1/3を除く）

○利用料金／1乗車1人当り500円

○利用エリア／総領町内限定

○事業主体／庄原市社会福祉協議会

③利用方法

○事前に会員登録を行う

○利用日時の予約を行う

○予約時間に指定の場所へ車が迎えに行く

④利用実績

○利用実績は以下のとおりである。（事業開始は平成24年度から）

表4 総領地域公共交通空白地有償運送利用実績（H26年度）

項目		H26年度実績	構成比
利用者数	実人数①	297	
	延べ人数②	777	
経 由	町内完結	661	85.0%
	乗り継ぎ	116	15.0%
	小計（人）	777	100.0%
目的別	通院	449	58.0%
	買い物	27	3.0%
	散髪	31	4.0%
	交流	5	1.0%
	行事参加	88	11.0%
	その他	177	23.0%
	小計（人）	777	100.0%
登録者数③		22	
新規利用者		17	
運行回数（回）		680	
走行距離（km）		9,057	
実走行距離（km）		8,910	
乗車距離（乗客を乗せていた距離）			
運行可能日数④		244日	
1日平均利用者数=②/④		3.8人	
1回当たり乗車人数(②÷運行回数)		1.1人	

3-5 その他の外出支援・移動サービス

(1)福祉タクシー(タクシー助成)

①目的

重度又は、中度の障害を有する者にタクシーの乗車券を交付し、外出に際しての経済的負担を軽減するとともに、外出機会及び活動範囲を広め、障害者福祉の増進を図る。

通院により血液透析治療を行う在宅のじん臓機能障害者の経済的負担の軽減を図り、福祉の増進に資する。

②対象者

重度または中度の障害を有する者

③実施内容

■障害者への支援

- 1枚 300円分の福祉タクシー券を交付（72枚/年度）
- 1回の乗車で、複数枚の利用が可能。

■在宅じん臓機能障害者への支援

- 1枚 300円分の福祉タクシー券を交付（240枚/年度）
- 1回の乗車で、複数枚の利用が可能。

表 5 福祉タクシー事業費

項目	内容	単位	H23	H24	H25	H26	合計
使用料	タクシー券 ※一人当たり 300円券×72枚/年 を交付（透析者は、240枚/年）	千円	20,651	21,167	21,307	20,622	83,747
印刷製本	タクシー券の印刷	千円	77	167	87	90	421
合計	（全額一般財源）		20,728	21,334	21,394	20,712	84,168

表 6 福祉タクシーの実績と成果

項目	内容	単位	H23	H24	H25	H26	合計
実績	タクシー券の交付人数	人	1,384	1,414	1,380	1,421	5,599
	タクシー券の交付枚数	枚	91,567	115,183	107,554	106,072	420,376
成果	タクシー券の利用枚数	枚	68,836	70,556	71,023	68,741	279,156
	利用率	%	75.2	61.3	66.0	64.8	66.4

(2)おでかけ応援隊活動事業

①活動の目的

○日常生活支援

②事業主体

○庄原市社会福祉協議会

③活動内容

○福祉車両を活用した外出・移動支援のための無料移送サービス。車いすでの通院や社会参加が困難な人を対象に、車いす専用車両で移送する。

④対象者

○高齢者世帯

表 7 おでかけ応援隊活動事業地域別実績

(単位=回)

	庄原	西城	東城	口和	高野	比和	総領	合計
H24 年度	1,303	1,154	703	483	345	142	649	4,779
H25 年度	878	758	953	406	349	134	403	3,881
H26 年度	835	449	978	271	320	94	428	3,375

※ 片道 1 回とカウント。

3-6 タクシー

市内には 15 社のタクシー事業者があり、旧市町内単位に 1 社はあるが、総領地域だけにはタクシー事業者がない。各事業者は各地域の中心部に位置しており、本社の位置から半径 5 km の円を描くと、5 km 以上の距離があってタクシーを利用しづらい地域もみられる。

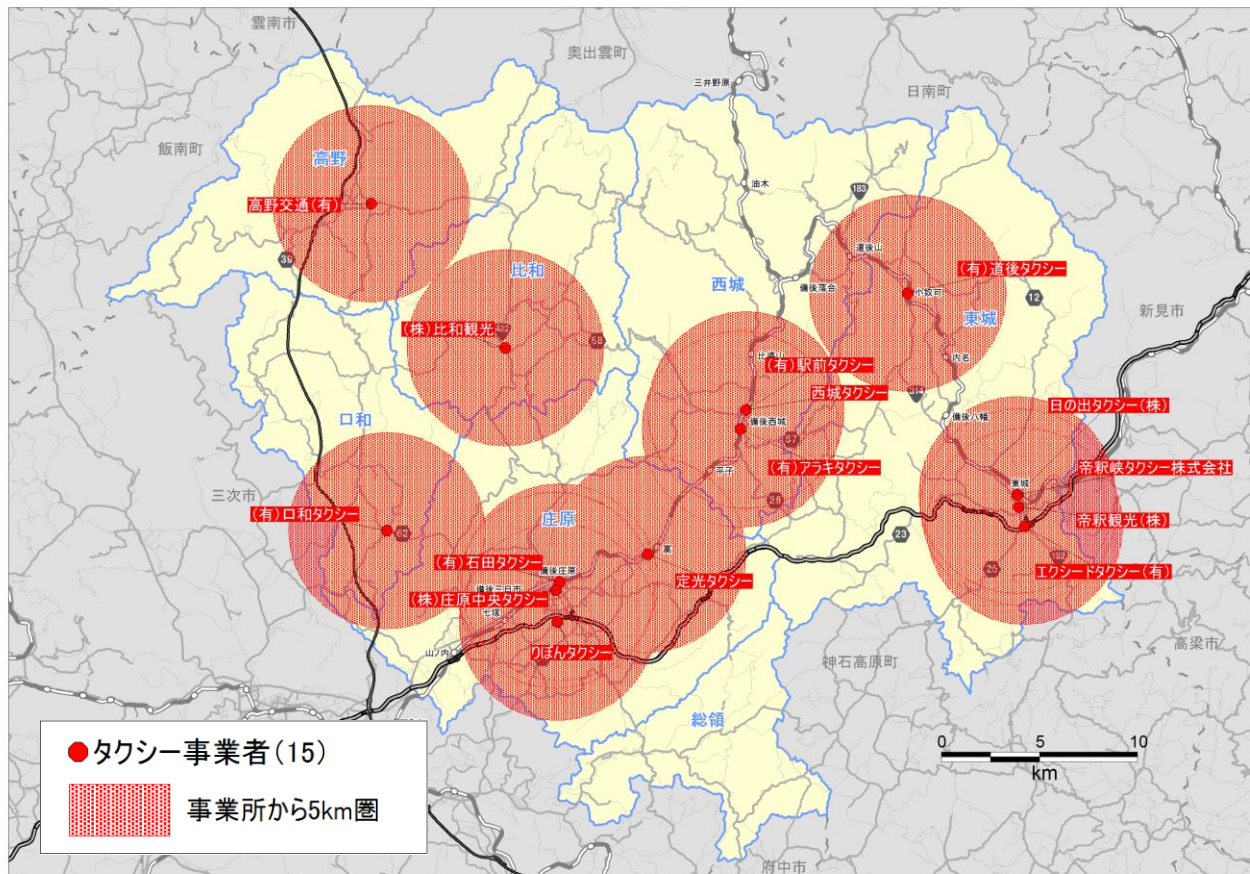
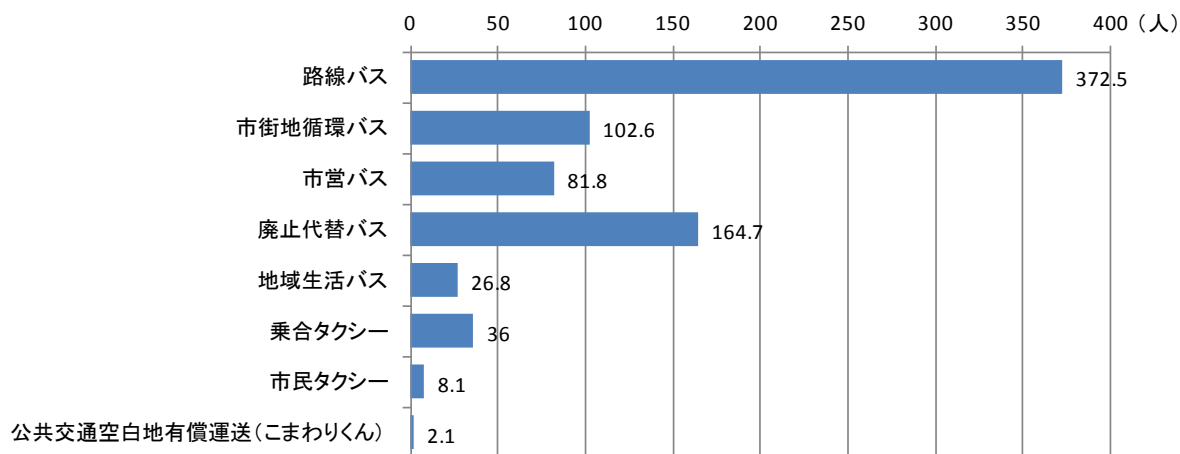


図 26 タクシー事業者

3-7 利用の状況

庄原市内を運行するバスの1日平均利用者数（平成26年度）を運行種類別に比較すると以下のとおりで、路線バスの利用が最も多く、次いで廃止代替バス、市街地循環バス、市営バス等の順となっている。

庄原市全体では、1日平均795人の利用者がある。



※路線バスのうち広域路線については、市内運行キロ数の割合で利用者数を按分して算出。

図 27 運行種類別1日当り利用者数合計(H26年度)

表 8 運行種類別日当り利用者数合計

No	種 別	日当り利用者数 (人)
1	路線バス	372.5
2	市街地循環バス	102.6
3	市営バス	81.8
4	廃止代替バス	164.7
5	地域生活バス	26.8
6	乗合タクシー	36
7	市民タクシー	8.1
8	公共交通空白地有償運送(こまわりくん)	2.1
	計	794.6

3-8 行政負担の状況

庄原市のバス運行にかかる負担額（平成 26 年度）を運行種類別に比較すると、以下のとおりとなる。これを見ると路線バスに対する負担額が最も大きく、次いで廃止代替バス、市営バスの順に負担額が大きい。

これらのバス運行維持費補助金及び市民タクシー、総領地域の公共交通空白地有償運送（こまわりくん）の運行委託料の推移を見ると、平成 23 年度をピークに最近では経費が抑制され、減少傾向で推移している。

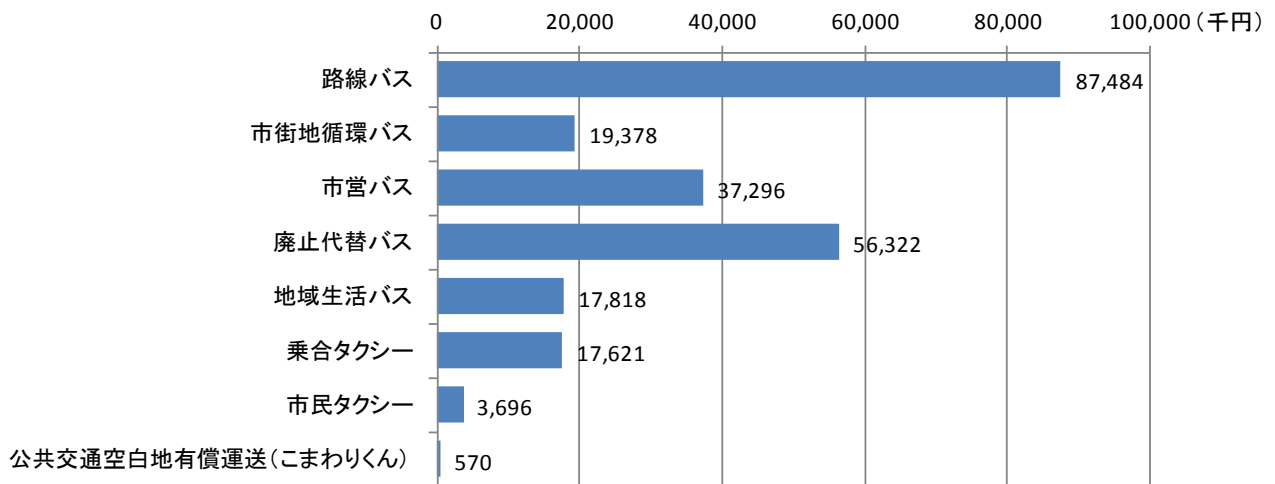


図 28 運行種類別庄原市負担額

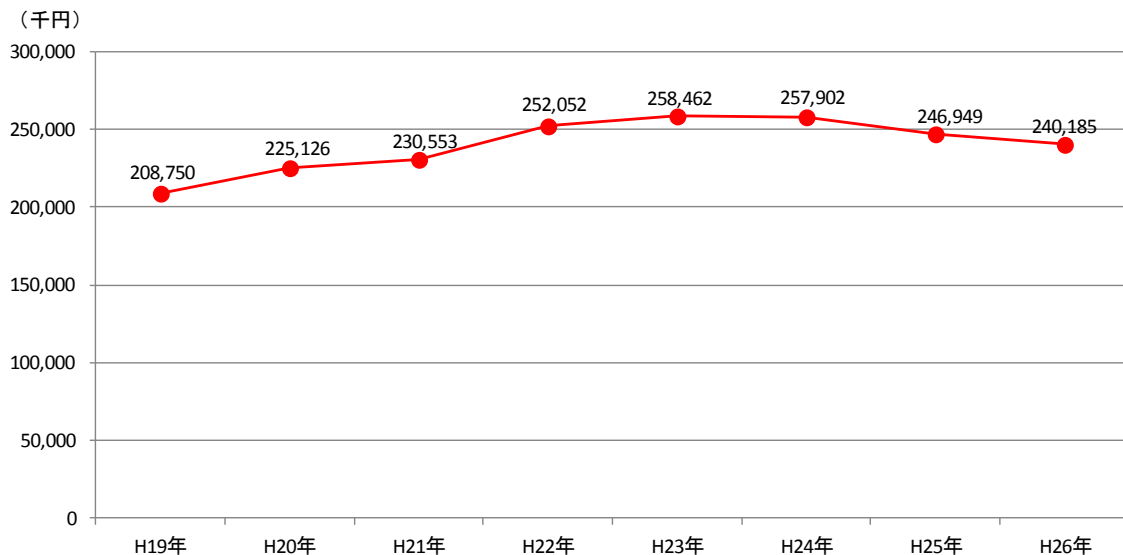


図 29 バス運行維持費補助金・運行委託料の推移

IV. 上位・関連計画の整理

4-1 庄原市長期総合計画（H28年3月策定）

この計画は、まちづくりの基本理念を「みんなが“好き”と実感できるまちづくり」とし、将来像である「美しく輝く 里山共生都市」をめざすものである。

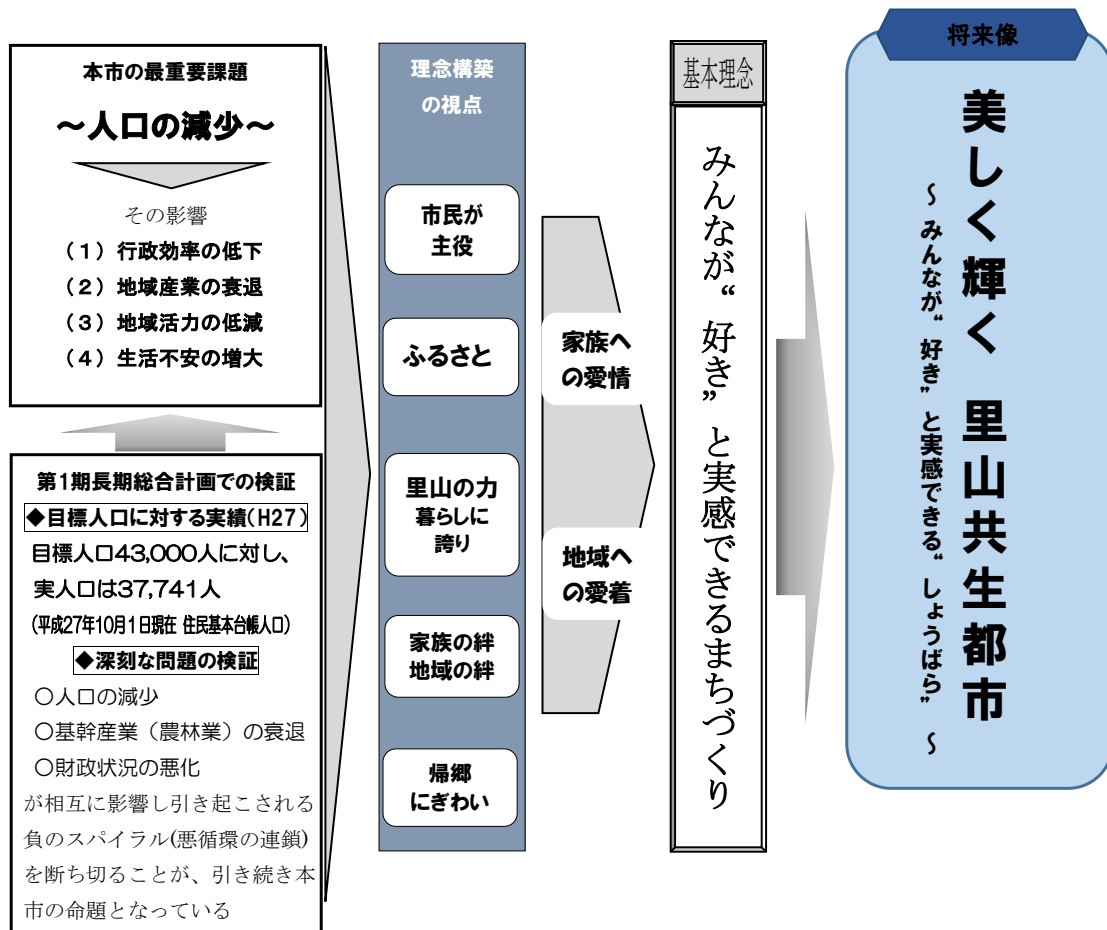


図 30 『庄原市長期総合計画』におけるまちづくりの基本理念と将来像

長期ビジョンを「機能を有する拠点区域の形成」「一体感の醸成と一体的な発展」「効果的な活用で輝く広大な区域」「家族愛・地域愛・里山愛に支えられた未来」とし、次の5つの基本政策を掲げている。

- 基本政策1 “絆”が実感できるまち
- 基本政策2 “にぎわい”が実感できるまち
- 基本政策3 “快適な暮らし”が実感できるまち
- 基本政策4 “あんしん”が実感できるまち
- 基本政策5 “学びと誇り”が実感できるまち

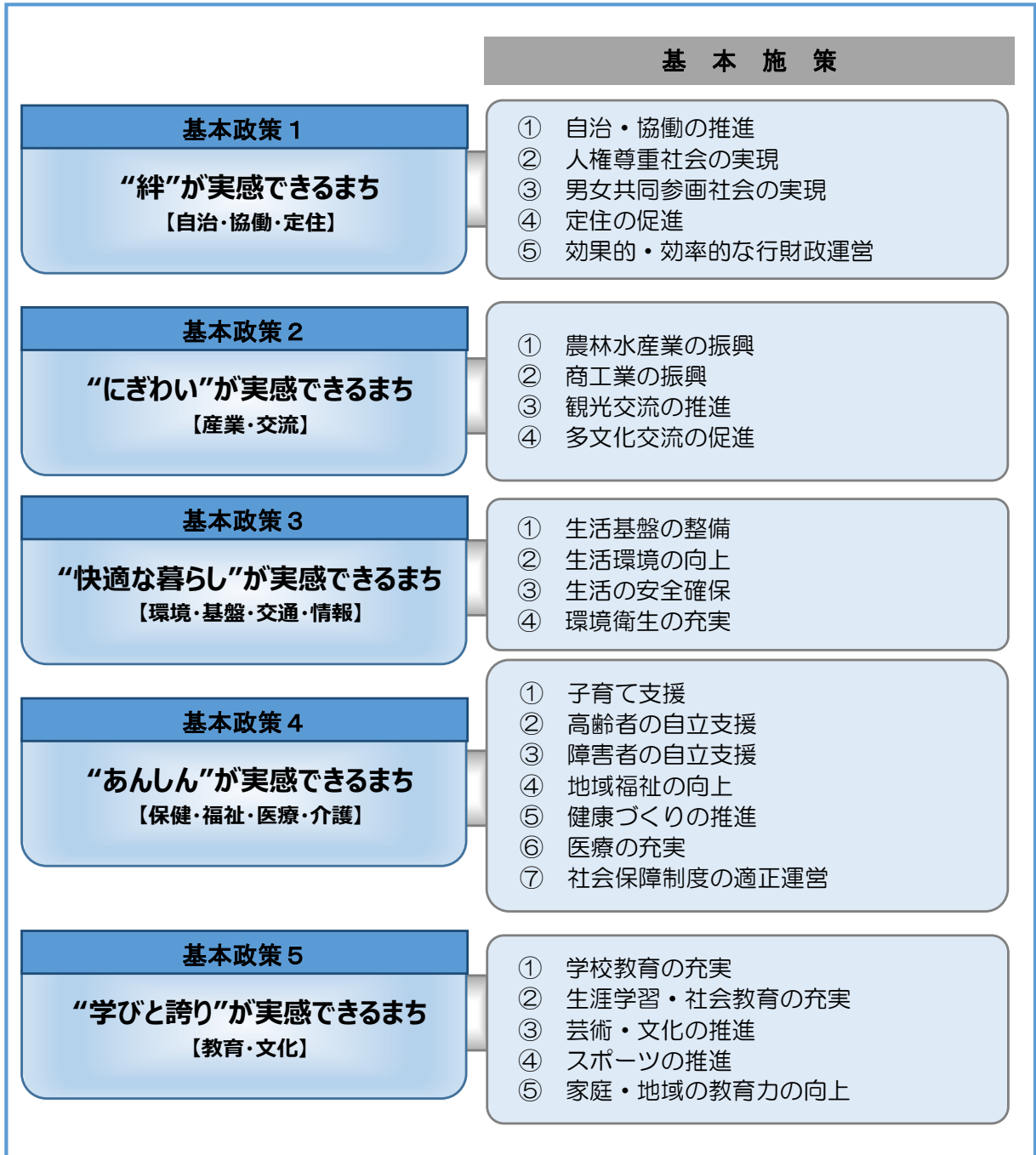
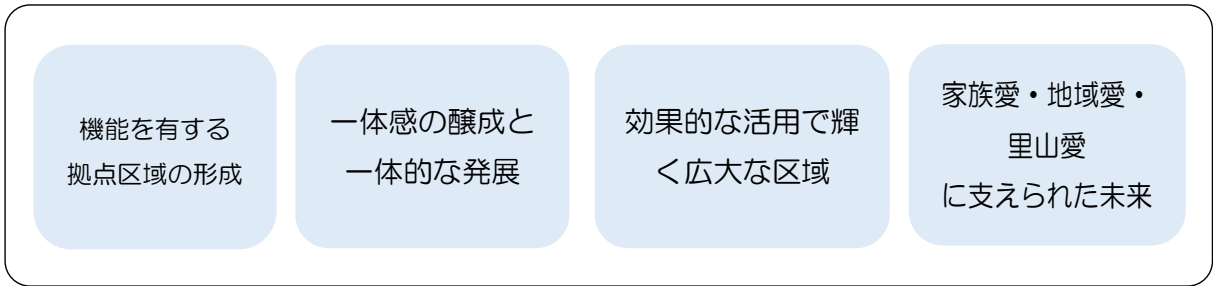


図 31 長期ビジョンと基本政策・基本施策

【公共交通に関する記述】

2 生活環境の向上

■ 施策の方向性

本市の生活交通は、多様な形態によって維持・確保されているが、利用者の減少がサービスの低下、行政負担の増加を招く要因となっていることから、実態に応じた効率的かつ経済的な運行体制への見直しに取り組む。

(1) 生活交通の充実

①生活交通ネットワーク再編計画に基づく施策推進

生活交通ネットワーク再編計画(平成27[2015]年度策定)に基づき、多様な形態での生活交通施策を推進する。

②交通弱者の移動手段の確保

児童生徒、高齢者、障害者など、自動車等を自ら運転できない市民の移動手段の確保に努める。

③市民ニーズに応じた路線の確保

高速バスやJRとの接続を含め、市民の移動ニーズに対応した生活交通の路線確保に努める。

④JRの利用促進

JRの利用促進に努めるとともに、沿線自治体で構成する芸備線対策協議会において、利便性の向上に関する要望活動に取り組む。

4-2 庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28年3月策定）

この計画では、以下のような基本目標のもと、施策を策定している。

表 9 庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

基本目標	基本施策	個別施策	
しごとの創生	里山産業いちばん大作戦 （雇用の強化・拡大）	地域産業の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ブランド化と6次産業の推進 ・地域産業を支える働く場の創出 ・地域産業の活性化
		青年層の雇用拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・青年層の地元就職支援 ・雇用機会の拡大
		観光交流の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・観光交流の推進 ・比婆いざなみ街道物語の推進
	里山で起業いちばん大作戦 （起業の促進）	<ul style="list-style-type: none"> 新規就農の促進 起業への支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな担い手の確保 ・生業としての起業支援
ひとの創生	里山に転入いちばん大作戦 （転入定住の促進）	新規転入（Iターン）の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・里山暮らしプロジェクト ・地域団体の活動支援
		帰郷定住（Uターン）の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・帰郷の意識醸成と実現支援
	里山の若者いちばん大作戦 （青年層の転出抑制）	青年層の活動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・若者の活動支援
	里山で子育ていちばん大作戦 （結婚・出産・子育て応援）	結婚・出産支援	<ul style="list-style-type: none"> ・結婚希望者への支援 ・出産希望者への支援
		子育て支援	<ul style="list-style-type: none"> ・経済的負担の軽減 ・小児救急医療の体制維持 ・仕事と子育ての両立支援
		学校教育の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・知・徳・体の定着支援 ・地域における教育力の強化
まちの創生	里山の生活いちばん大作戦 （豊かな地域づくり）	快適な暮らしの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通の充実 ・生活環境の向上
		まちづくり活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・市民活動への支援 ・自治振興区への支援
	里山の安心いちばん大作戦 （安心環境の維持）	安心な暮らしの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・安心を実感できる環境の確保 ・防災・防犯体制の充実
		医療体制の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域医療の維持・充実 ・高度医療・救急医療の確保

【公共交通に関する記述】

生活交通の充実

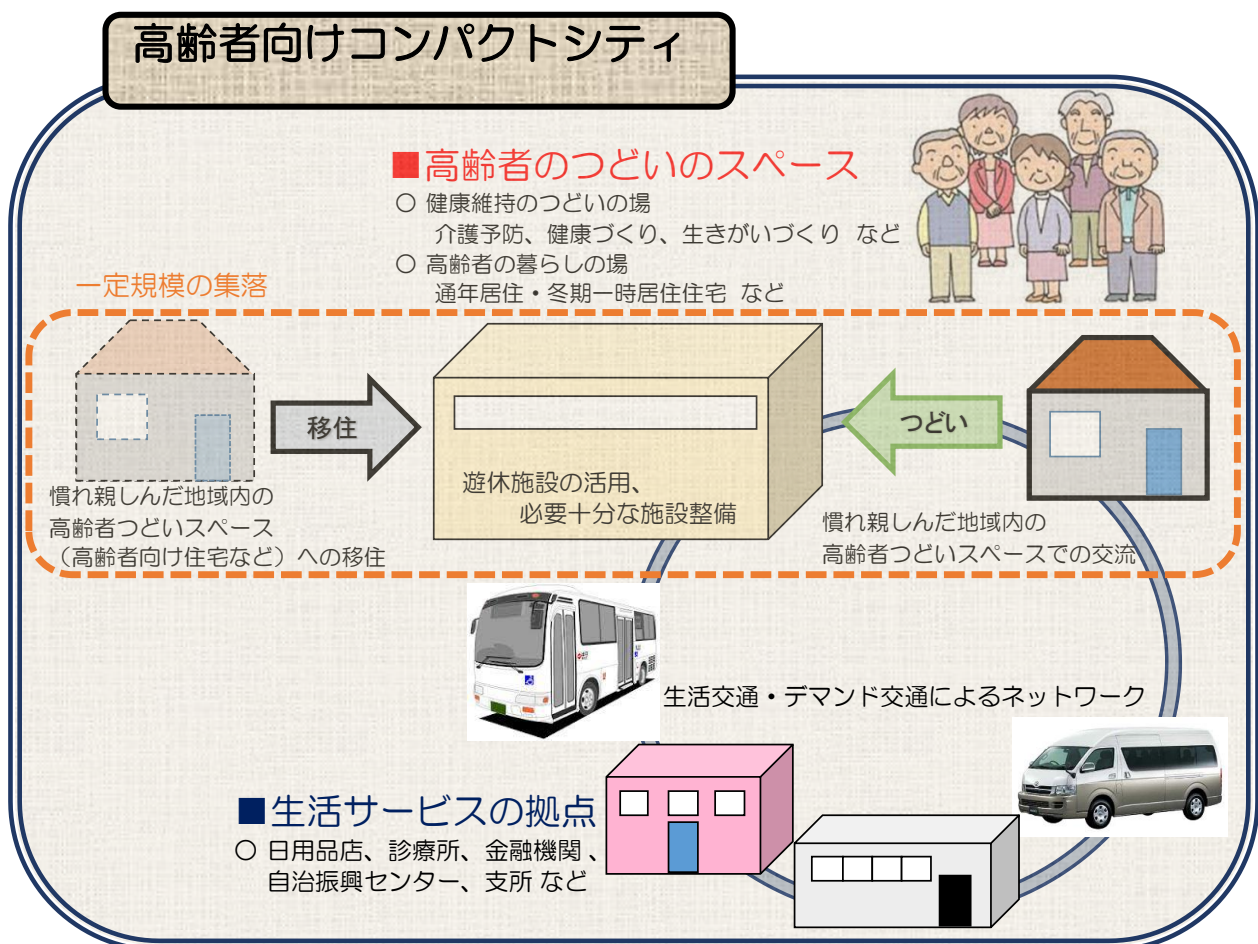
- 多様な形態による交通弱者の移動手手段の確保
- 庄原・東城市街地における循環バスの運行
- 自治振興区による市民タクシー事業の拡充と支援
- 隣接自治体および都市部との交通路線の確保 ほか

4-3 庄原市高齢者向けコンパクトシティ（小さな拠点）推進構想（H28年1月策定）

この構想は、「冬期一時居住の受け皿づくり」を包含した上で、この庄原の地で生まれ、育ち、暮らし、そして生涯を終えるライフサイクルにおいて「安心としあわせ」を実感できる基盤づくり、加えて、今後の人口減少・超高齢化の進行を見据えての集落機能のあり方など、包括的かつ新たな切り口で、高齢者の生活環境を堅持する基本的な考えを取りまとめたものであり、庄原地域、東城地域の都市計画区域を除く地域の集落を対象とした計画となっている。

具体的には、複数の集落ごとに「高齢者のつどいのスペース」を整えるとともに、その区域と小さな拠点を生活交通などで結節することで、将来にわたり住み慣れた地での生活が可能となる仕組みを備えた地域を『高齢者向けコンパクトシティ（小さな拠点）』と定義し、その推進を図る。

■【高齢者のつどいのスペース」を軸とした「高齢者向けコンパクトシティ(小さな拠点)】



※高齢者向け住宅 … 段差がなく、手すり等の付いた住宅で、高齢者が自立して生活できる、高齢者の方専用の賃貸住宅のこと

4-4 庄原市都市計画マスタープラン (H20年3月策定)

この計画は、策定期間から概ね20年後の庄原市のあるべき姿、方向性を見据え、その実現に向けて市民や行政が協働して都市づくりを進めていくための基本的な方針として策定されている。

この中で示されている理念も『庄原市長期総合計画』の考え方を踏襲しており、「げんき」と「やすらぎ」のさとやま文化都市へのまち育てを「都市づくりの理念」としている。

計画では、庄原地域、東城地域、西城地域において、それぞれ将来像を示しているほか、交通体系の整備方針として「山陽と山陰の結節点としての拠点性を高め、より一層の交流人口の拡大を図るため広域交通基盤の整備を促進するとともに、地域間連携の強化や安全で利便性の高い市街地環境の形成に向けて、道路・交通の整備を進める」ことを施策の基本的な方向として、道路整備をはじめ、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図ることなどの取り組みが挙げられている。



図 32 庄原地域 交通体系の整備方針図



図 33 東城地域交通体系の整備方針図

V. 前計画の検証

5-1 第1期庄原市生活交通ネットワーク再編計画

前計画の概要は以下のとおりである。

○計画策定の目的

生活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移動手段を確保し、生活交通ネットワーク・連携を前提に、庄原市全体の生活交通を確保するためこの計画を策定する。

策定にあたっては、長期的に実現可能な生活交通となるよう、市の財政状況を踏まえながら検討し、その実現のために、事業者・行政・地域・市民が一体となって「地域の生活交通を創り、育てる」取り組みを行う。

○計画期間

『庄原市長期総合計画』との整合性を図り、計画期間を平成20年度から平成27年度までの8年間とする。

○計画区域

庄原市全域

○基本目標

誰もが安心して暮らすことのできる持続可能な生活交通ネットワークの構築

○基本方針

- ・児童生徒や高齢者など自家用車を自ら運転できない市民の生活交通を確保
- ・市の一体感を醸成し、効果的な運行を行うため、広域路線と市内広域路線及び地域内生活路線との連携を図る
- ・地域や集落の規模、人口構成等に応じた持続可能な交通サービスを確保するため、生活交通維持についてのルールをつくる
- ・事業者・利用者・市・地域住民が、役割分担と連携により、生活交通の維持確保に向けた取り組みを行う。

○生活交通の確保と再編の考え方

1. 児童生徒及び高齢者等の生活交通確保

(1) 通園通学のための交通手段の確保

- ・遠距離通園する園児の通園手段の確保
- ・遠距離通学する小中学生の通学手段の確保
- ・高校生の通学手段の確保

(2) 高齢者や障害者の外出手段の確保

- ・自家用車を自ら運転できない高齢者や障害者の生活交通の確保
- ・公共交通機関を利用できない高齢者や障害者の外出手段の確保

2. 広域路線と市内広域路線・地域内生活路線との連携

(1) 生活交通ネットワークの整備方針

(2) 広域交通ネットワークの強化

- ・広域連携軸を活かした交通ネットワークの維持
- ・市内広域路線・地域内生活路線との連携

(3) 市内広域交通の確保

- ・さとやま連携軸を活かした交通ネットワークの整備
- ・利便性向上への配慮

(4) 地域内生活交通の確保

- ・現行路線をベースに、必要な生活交通を確保
- ・地域とともに生活交通を守る
- ・交通空白地域における外出機会の確保
- ・中心市街地内の移動手手段の確保

3. 地域特性に対応した生活交通確保のためのルールづくり

(1) 生活交通確保のためのルールの必要性

(2) 見直しのルール

- ・路線バス
- ・市運行生活交通路線

(3) 新たに生活交通の確保を図るためのルール

- ・生活交通が利用できない地区における確保策
- ・本運行以降のための基準

(4) 車両更新地域の生活交通体系の見直し

- ・車両更新路線がある地域の生活交通体系の見直し
- ・見直しの時期

4. 事業者、利用者、行政、地域の役割分担と連携

(1) 「地域で生活交通を創り、育てる」意識の醸成

- ・生活交通の維持確保についての情報提供
- ・出前講座や地域検討会等の開催

(2) 各主体（事業者、利用者、行政、地域）の役割分担と連携

(3) 生活交通維持のための体制づくり

5. 地域主体のコミュニティ交通の取り組み

(1) 地域主体のコミュニティ交通の必要性

(2) 地域主体の取り組み例

地域と事業者が連携した利用促進活動/バス回数券の購入/タクシーの共同利用/ボランティア運転手（有償）による送迎/地域の依頼による乗合バスの運行

(3) 地域主体で取り組むことの利点

(4) 地域主体で取り組み場合の課題

(5) 市の支援策

- ・地域が取り組むコミュニティ交通を支援する補助金制度の新設
- ・相談窓口の設置
- ・「地域主体のコミュニティ交通導入マニュアル（仮称）」の作成

6. 目標値の設定

- ・「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」人の解消をめざす
- ・見直し基準に該当する系統のうち通学用ダイヤのない系統数を、全系統数の30%以下とすることをめざす

見直しのルール（見直し基準）

① 路線バス

【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】

經常収益率が30%未満 または、**平均乗車密度が2.0人未満**

（補助対象事業者から市に提出される補助事業実績報告書により確認する。）

【基準に該当する場合の対応】

県の補助対象路線である第2種生活交通路線については、運行目的や利用者の状況を踏まえながら、土日の減便または運休、ダイヤの変更、平日の減便など、運行事業者と協議しながら、より効率的な運行を検討する。生活交通路線格上げ等補助金交付対象路線については、路線の短縮や廃止を含めた検討を行う。

【見直しによる変更の時期】

上記により、運行内容を変更（または廃止）する場合は、国県の補助が9月末日の状態によることから、直近年度の10月1日から実施（または廃止）することとする。

【基準に該当する路線】

路線バス 基準未満 30 系統 / 全 47 系統

（平成 19 年度補助金交付申請にかかる実績報告書（H18（2006）.10.1～H19（2007）.9.30）による）

② 市運行生活交通路線

【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
- 予約乗合タクシー
- 地域生活バス
- 市街地循環バス

【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**

(補助対象路線の場合は、補助対象事業者から市に提出される補助事業実績報告書により確認する。委託路線の場合は、県補助金交付申請時に確認する。)

【基準に該当する場合の対応】

見直し基準に該当するため、見直しのルールに従って対応する路線を、確認した年度の3月末までに決定する。

対象路線を決定後、路線沿線にある対象地区と協議し、概ね3ヶ月以内に、次のいずれとするか**対象地区が選択**する。

ア 対象地区に、代替となる他の生活交通路線が運行していない場合

- A 現状の路線を暫定的に継続運行（暫定運行期間1年間）
… サービス縮小及び利用促進活動が条件
- B 運行形態を変更し試験運行（試験運行期間1年間）
… 効率化が見込める場合に限り試験運行を実施
… サービス縮小及び利用促進活動が条件
- C 地域が主体となって生活交通を確保
… 市の支援制度を新設

イ 対象地区に、代替となる他の生活交通路線が運行している場合

- A 現状の路線を暫定的に継続運行（暫定運行期間1年間）
… サービス縮小及び利用促進活動が条件
- D 廃止

※「A 現状の路線を暫定的に継続運行」「B 運行形態を変更し試験運行」の場合は、いずれも運行期間を1年間とし、9ヶ月を経過後、利用状況を検証し、見直し基準に該当しない場合は、運行を継続することとする。

見直し基準に該当する場合は、代替路線がない地区においては「C 地域が主体となって生活交通を確保」するものとし、代替路線がある地区においては「D 廃止」するものとする。

○具体化に向けた今後の取り組み

1. 推進体制の強化
2. 実施計画の作成
3. 地域の取り組みへの支援体制の整備

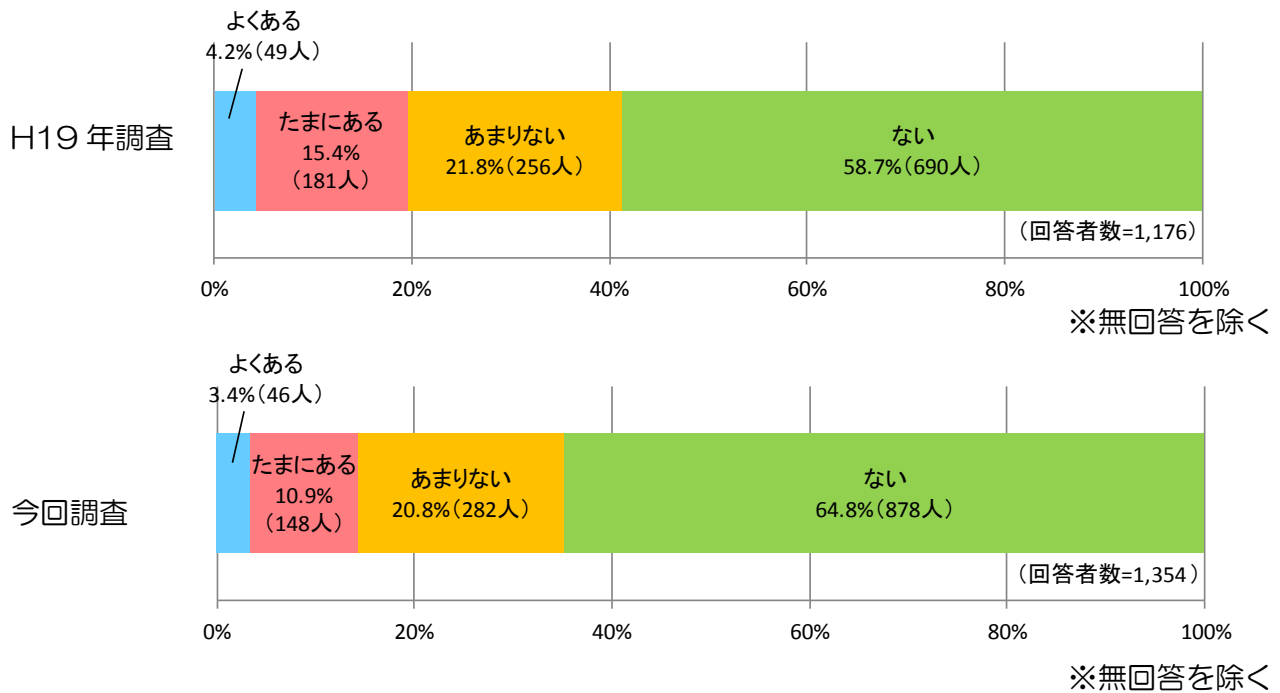


図 36 住民アンケート調査結果の比較

目標：見直し基準に該当する系統のうち通学用ダイヤのない系統数を、
全系統数の30%以下とすることをめざす

前回計画時の見直し基準に該当する系統（通学用を除く）は92で、全系統数の53.2%であった。その後系統の見直しを行った結果、平成27年度において系統数は62となり、前回から30系統減らすことができた。

しかし、全系統数に対する割合は52.5%であり、比率は若干下がったものの、目標である30%以下とすることはできなかった。

【前回】◆見直し基準に該当する系統の状況（H18年10月1日～H19年9月30日）

	全系統数 (a)	基準に該当する 系統数 (b)	bのうち		
			全系統に対 する割合 b/a	通学用ダイヤの ない系統 (c)	全系統に対 する割合 c/a
路線バス	47	30	63.8%	17	36.2%
市運行生活路線	126	103	81.7%	75	59.5%
計	173	133	76.9%	92	53.2%

【今回】◆見直し基準に該当する系統の状況（H25年10月1日～H26年9月30日）

	全系統数 (a)	基準に該当する 系統数 (b)	bのうち		
			全系統に対 する割合 b/a	通学用ダイヤの ない系統 (c)	全系統に対 する割合 c/a
路線バス	27	22	81.5%	15	55.6%
市運行生活路線	91	60	65.9%	47	51.6%
計	118	82	69.5%	62	52.5%

VI. 生活交通に対する市民ニーズ

6-1 住民アンケート調査結果

(1)外出について

- 外出目的**／高齢になるほど通院・リハビリ目的の外出が多くなる。
- 外出頻度**／運転免許証を持たない人は、週1回程度の外出割合が高い。
- 通院先**／通院先は全体的に地元地域内の割合が高いが、高野地域は三次市へ、比和地域と総領地域は庄原市へ通院する割合が地元地域内よりも高い。
- 買物先**／庄原地域、東城地域は地元で買物する割合が高いが、西城地域、比和地域、総領地域は庄原地域へ、高野地域と口和地域は庄原地域と三次市へ出かける割合が高い。
- 主な外出手段**／全体としては「自分で運転する車」が多いが、運転免許証を持たない人は「家族の運転する車に同乗」する割合が最も高く、バスや一般のタクシー利用がそれに次いでいる。
- 外出時刻**／通院・リハビリ目的での外出は、行きが8～9時台、帰りが11～12時台の割合が高い。買物目的での外出は、行きが9～10時台、帰りが11～12時台、15～16時台の割合が高い。運転免許証を持たない人の外出は、行きは8～10時台、帰りは11～12時台及び16時台の割合が高い。
- 外出困難の度合い**／運転免許証を持たない人、一人暮らし世帯高齢者、80代で、「交通手段がなくて外出できなかった経験がある」という割合が高い。

(2)バスについて

- 適当と思われる自宅からバス停までの距離**／自宅からバス停までの距離が「200m以内」を望む傾向が強い。
- 利用頻度**／バスを利用する割合は10代、70～80代で高く、特に75歳以上の女性の割合が高い。また、運転免許証を持たない人で高い。
- バスを利用しない理由**／運転免許証を持たない人がバスを利用しないのは、「家族や近所の人を送迎してくれる」「乗車場所までが遠い」「乗降口に段差があり乗降が難しい」といった理由によることが多い。

(3)交通政策について

- 路線バス対策のあり方**／ある程度利用者がいる路線（1便当たり5人以上利用）については維持し、その他の地域にはバス以外の確保手段を講じることがよいとする意見が強い。
- 交通手段確保のための市民の取り組み**／比較的若い世代ほど、「行ふべきだと思うし、自分たちの地域でも実施できるか検討したらいい」と思っている。「行えたらいいが、自分たちの地域では難しい」とする理由としては、「少子高齢化や過疎化による人材不足」「自家用車の使用が多くバス利用者が少ない」ことを挙げる割合が高い。
- 生活交通確保のための費用負担**：まず利用者が負担すべきで、国や県、市も負担すべきと考えている。

6-2 高校生アンケート調査結果

(1) 高校の時間帯

- 登校時間／朝礼・授業の開始は8：30前後であり、登校時間帯は7～8時台となる。
- 下校時間／終礼終了時間は15～16時台であり、下校時間帯は15～17時台となる。

(2) 通学手段

- 通学手段／登下校とも自家用車送迎が中心となっており、2割程度の生徒が路線バス、JRを利用している。庄原市から上下高校への通学（3人）は全員がバス通学、庄原市から日影館高校（3人）、岡山共生高校（3人）への通学は全員がJR通学となっており、庄原市から三次青陵高校への通学（15人）も約8割がJRを利用している。
- よく利用されるバス停／通学においては、「ジョイフル」バス停での乗降が多い。
- 自家用車送迎／保護者の8割以上が自家用車送迎を日常的に行っている。その理由としては「登下校の時間帯に合う公共交通がないため」との理由を挙げる割合が最も高く、6割弱の保護者が送迎に何らかの負担を感じている。
- スクールバス／庄原特別支援学校はスクールバスを保有しているが、その他の学校は保有しておらず、今後も導入する予定はない。

(3) 路線バスの改善点

- 4条路線バス／備北交通、中国バス等の4条路線バスについては、「料金を安くする」「運行本数を増やす」の割合が高い。
- 79条路線バス／市営バス・地域生活バスについては「運行本数を増やす」を挙げる割合が最も高く、「料金を安くする」が次いで高い。

(4) バスの利用意向

- 「現在は利用していないが、サービスが改善されれば利用したい」とする回答が3割弱あり、改善の内容によっては利用が増える可能性がある。

(5) 自由意見

- 公共交通が不便であるとの意見が非常に多い。全体的にJR、バスとも便数が少ないこと、土日休日の移動が不便であることなどが目立つ。

6-3 民生委員アンケート調査結果

(1) 高齢者の移動

- 高齢者の移動手段としては、全体的に「家族が運転する車に同乗」を挙げる割合が最も高い。
- 地区別にみると、庄原地区ではタクシーを挙げる割合が高く、高野、比和では乗合タクシー、総領地区では「こまわりくん」など、地域特有の交通手段を挙げる割合も高い。

(2) 移動の際に困っていること

- 「知人・近所の人に送迎が頼みにくい」ことや「自宅からバス停まで遠いので歩くのが大変」「バスの便が少ない」「自宅近くにバス路線がない」「行きたい時間にバスがない」等、公共交通の不便さが目立つ。

6-4 自治振興区長（会長）アンケート調査結果

(1) 日常生活での移動

- 日常的に利用する地域内での移動手段としては「家族が運転する車に同乗」「知人・近所の人
が運転する車に同乗」「徒歩」の割合が高い。
- 日常的に利用する地域外への移動手段としては「家族が運転する車に同乗」「バス」「知人・
近所の人
が運転する車に同乗」「一般のタクシー」などの割合が高い。

(2) 移動の際に困っていること

- 「バスの便が少ない」「知人・近所の人に送迎が頼みにくい」「自宅近くにバス路線がない」「
自宅からバス停まで遠いので歩くのが大変」「行きたい時間にバスがない」等、公共交通の
不便さについての項目が多い。

(3) 地域での取り組みの可能性

- ボランティア等による移動サービスの取り組みについて、「必要性は感じるが、実施するには
地域の負担が大きすぎる」とする回答割合が6割以上に上っており、実際に取り組むのは難しい
現状となっている。
- 「地域住民への公共交通利用促進の働きかけ」や「生活交通に関するアンケート調査票の配布・
回収」「時刻表・路線図等の配布」「行政担当者やバス事業者等による路線検討の協議の場への
参加」等については、協力が期待できる。

6-5 ヒアリング調査結果

(1)医療機関

①ヒアリング調査概要

医療機関に対するヒアリング調査の概要は、以下のとおりである。

目的	バスの利用の目的地となる医療機関の視点からの、庄原市民の生活交通の利用状況や、利用者ニーズ等の把握
調査対象	庄原赤十字病院、庄原眼科、西城市民病院、こぶしの里病院、国原医院、庄原市高野診療所、医療法人社団こぶし会田中診療所、総領診療所
調査期間	平成27年10月19日(月)～10月21日(水)、10月29日(木)

②受付時間

- 午前の受付時間の開始は8:00～9:00、午後については13:00～14:00が多い。
- 入口の開錠を7:00から行っている医療機関が多い。
- 出勤途中の送迎などの理由で、7時過ぎなどの受付時間前に来院される高齢者がいる。

③送迎サービスの有無

- 送迎サービスを行っている医療機関は「庄原眼科」「こぶしの里病院」の2箇所のみである。
- 庄原眼科の送迎サービスについては、定期巡回無料送迎(予約制、タクシー業者に委託)であり、こぶしの里病院の送迎サービスについては、人工透析の患者の一部についてのみ行っている(月・水・金)。

④来院者の居住地

- 基本的に医療機関の所在地域の住民が来院する。
- 「庄原赤十字病院」「庄原眼科」「西城病院」「こぶしの里病院」については、近隣の市町村(県外も含む)からも来院があると回答している。

⑤来院者の主な年齢層

- どの医療機関でも、60代～80代の高齢者が多いと回答している。

⑥曜日別来院動向

- 月曜日や金曜日を挙げる医療機関が多い。
- 「こぶしの里病院」では、午後に眼科の診療がある、火曜日と水曜日が多いと回答している。

⑦平均滞在時間

- 多くの医療機関が1～2時間と回答している。
- 早い場合は30分で終わると回答している医療機関もある。

⑧来院者の交通手段

- どの医療機関でも、自家用車が交通手段として最も多い。
- 公共交通については、バスはバス停が近い医療機関ほど利用されている傾向がある。

○タクシーも1割程度利用されている。

⑨公共交通利用者への対応・取り組み

- 受付等で時刻表などバスに関する情報を提供している医療機関が多い。
- 来院者がバスの時間に遅れないように、診察時間や順番を調整するなどの意見も多い。
- 中には受付でデマンド型乗合タクシーを予約するという回答もある。

⑩公共交通に関する意見・要望

- バスの増便や接続の見直し等の利便性の向上を望む意見が多数ある。
- 庄原地域の医療機関（庄原赤十字病院、庄原眼科）から東城方面のアクセスについて改善を望まれている。
- デマンドタクシーについては、前日予約のため急病の時に利用できないことや、車両の段差の改善、午後の運行等の要望がある。

(2)商業施設

①ヒアリング調査概要

商業施設に対するヒアリング調査の概要は、以下のとおりである。

目的	バスの利用の目的地となる商業施設の視点からの、庄原市民の生活交通の利用状況や、利用者ニーズ等の把握
調査対象	庄原ショッピングセンタージョイフル、ザ・ビッグ、ウィル西城、トーエイ、庄原農協口和生活センター、高野生活センター、比和生活センター、総領生活センター
調査期間	平成27年10月19日（月）～10月21日（水）

②営業時間

- 9時台に営業を開始する商業施設が多い。
- 営業終了時間については、早い商業施設は18時台に営業を終了する。

③移動販売の実施状況

- 「ウィル西城」のみ移動販売の実施をしている。
- 「ウィル西城」の営業範囲は旧西城町全域で、週5日（月・火・木・金・土）稼働している。

④宅配サービスの実施状況

- 「ザ・ビッグ」「ウィル西城」「高野生活センター」以外の商業施設では、宅配サービスの実施を行っている。
- 宅配サービスの内容については、商品の注文配達やの他に、一定金額以上購入で送料を無料にするサービス、高齢者のみ購入した商品の配達を行うなどが挙げられている。
- 「庄原ショッピングセンタージョイフル」は、要望に応じてテナント店が対応している。

⑤送迎サービスの実施状況

- 「庄原農協口和生活センター」では、決まった送迎サービスはないが、乗合タクシーに間に合わなかった人を送迎することがあると回答している。
- その他の商業施設では、送迎サービスは実施されていない。

⑥最多来店時間帯

- 午前は10:00~12:00、午後は16:00~18:00が多い。
- 午前中は通院帰りの高齢者が多く、午後は通勤帰りの人が多い。

⑦高齢者来店・滞在時間

- 高齢者の来店時間については、午前の最多来店時間帯と同じ10:00~12:00である。
- 滞在時間については、バスの待ち時間を含めて回答している商業施設が多く、庄原地域の2店舗は1時間程度、ウィル西城が2時間前後、東城は3~4時間であり、その他の地域では、10分~30分程であった。

⑧来店交通手段

- どの商業施設でも、自家用車が来店の交通手段として多く利用されている。
- 「総領生活センター」では、自家用車5割、バス5割と他の商業施設と比べるとバスの利用の割合が高い。

⑨公共交通利用者への対応・取り組み

- 時刻表の設置や待合所の整備（休憩スペースの提供、待合所にイスの設置等）を行っている商業施設が多い。
- 「トーエイ」では「お出かけカード」（バスを利用することにスタンプがたまり、スタンプがたまると商品が割引になる）の制度を東城町内のみで行っている。

⑩公共交通に関する意見・要望

- 庄原地域の2店舗からは東城方面からのアクセス改善の要望がある。
- 「ザ・ビッグ」「ウィル西城」では、現状の路線以外からも停車できるように改善して欲しいとの要望がある。

VII. 生活交通の課題

7-1 広大な市域における交通空白地の解消

- 市域が広く、合併前の路線をそのまま受け継いで運行しているため、全体として路線数が多く、また複雑で非効率な路線もあることから見直しの必要があるが、一部の路線見直しだけでは限界があり、市域全体を俯瞰した公共交通網を再構築する必要がある。
- 特に東城地域においては路線数が多く、また交通空白地域も点在していることから、区域運行による乗合タクシー等により多面的にカバーすることで、効率化を図るなどの方策が必要である。
- 全体的にバスの便数が少なく、高校生の通学が不便なため家族送迎に頼らざるを得ない状況にあることから、通学に対応した交通網の整備が課題となる。

7-2 持続可能な生活交通の確保

- 市の財政負担は近年横ばいから微減で推移しているが、非効率路線の見直し等により、今後とも負担抑制を図っていく必要がある。
- 現在、路線バスにおいては、経常収益率 30%未滿または平均乗車密度が 2.0 人未滿の路線について、市が運行している生活交通路線については、経常収益率が 20%未滿または平均乗車人数が 2.0 人未滿の路線に対し見直しを検討しているが、基準に満たない路線を単に廃止するのではなく、本市の地理的条件等も考慮しつつ、次の段階としてどのような運行形態への移行が考えられるのかを検討し、計画的に効率化を図る必要がある。
- 生活交通確保のためには、市内運行事業者の維持確保が重要である。現状の運行は、タクシーやバス会社等、市内の交通事業者をフルに活用しており、新たな路線の導入等が困難な状況にある。公共交通網の再構築にあたっては、路線の合理化等を図りながら、今後も継続して運行できる体制を検討していく必要がある。

7-3 自らの移動手段を持たない交通弱者に対する生活交通の充実

- 庄原地域以外の 6 地域のバス路線においては、地域内での移動と庄原中心部への移動の 2 つの機能が求められるが、それらの接続や JR との接続が必ずしも良好とは言えず、市内の移動利便性を高めるために接続の改善が必要となる。
- 住民アンケート結果より、運転免許証を持たない人の通院・リハビリ、日常の買物の時間帯が明らかになったが、現状のバスダイヤがその時間帯に対応していないケースもみられることから、バス利用者の行動パターンに対応したダイヤ設定により、利便性の向上を図る必要がある。
- 現在のバス運行は、運行主体も様々であり路線も多岐にわたっている。特にバスを乗り継いで広域的な移動をしようとするれば、路線や時刻等の情報が必要となるが、それらを一体的に集約した路線図や時刻表はない。利用者の移動利便性を高めるため、JR との接続を含め、総合時刻表等の一元化された運行情報の提供が求められる。

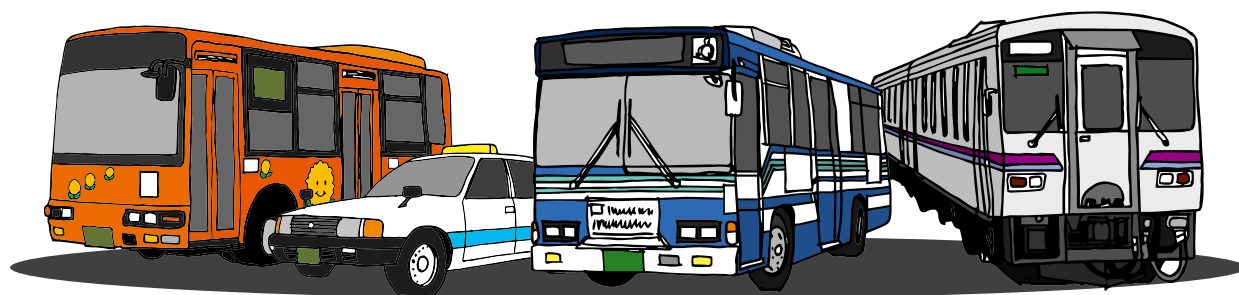
7-4 まちづくりと連動した交通体系の確保

○庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略等の中で、定住促進のための方策が検討されているが、これら定住環境整備の一環として利便性の高い公共交通は重要な位置づけとなることから、今後のまちづくりを支える公共交通の検討が必要となる。

7-5 JR路線の維持・確保

○JRについては便数が少なく利便性は必ずしも高くないが、通学等の手段として地域に根付いており、大量輸送機関として今後も維持・確保していく必要がある。

○全国的にも極めて利用者の少ない路線が市内に存在するため、今後の路線のあり方や利用拡大に向けた方策などを市民・行政が一体となって検討する必要がある。



VIII. 生活交通ネットワークの考え方

本市の生活交通を取り巻く課題と第2期長期総合計画におけるまちづくりの基本理念等を踏まえ、生活交通ネットワークの将来像を以下のとおりとする。

8-1 生活交通ネットワークの将来像

本市の生活交通ネットワークの将来像としては、以下の3点が整備され、「生活交通軸が構築された、誰もが安心を実感できるまち」とします。

【生活交通ネットワークの将来像】

- ①住民の暮らしを支える地域拠点エリアまでスムーズに移動できる
- ②地域拠点エリアから市の中心拠点まで広域的な移動ができる
- ③交通システムの役割分担と連携による効率的な交通ネットワークとなっている



生活交通軸が構築された、誰もが安心を実感できるまち

8-2 拠点を核とした生活交通ネットワークのあり方

本市の生活交通体系の将来像で掲げる拠点の考え方に基づき、バスや鉄道等の生活交通路線の現状や施設の立地状況、市民の行動特性等を踏まえ、以下の7つの「拠点エリア」を設定する。また、庄原地域の「拠点エリア」は「市の中心拠点」としても位置付ける。

表 10 7つの拠点の設定

地域	拠点エリア	考え方
庄原地域	庄原市街地 (市の中心拠点)	○医療、商業、行政機関、公共施設など、市民の利用する目的地が集積 ○JR(備後庄原駅)、広域・地域内路線バス等の結節点
西城地域	西城市街地	○医療、商業、支所等、地域住民の利用する目的施設とJR(備後西城駅)、路線バス等の結節点
東城地域	東城市街地	○医療、商業、行政機関、地域住民の利用する目的施設とJR(東城駅)、路線バス等の結節点
口和地域	口和市街地	○医療、商業、支所等、地域住民の利用する目的施設が集積
高野地域	高野市街地	○医療、商業、支所等、地域住民の利用する目的施設が集積
比和地域	比和市街地	○医療、商業、支所等、地域住民の利用する目的施設が集積
総領地域	総領市街地	○医療、商業、支所等、地域住民の利用する目的施設が集積

8-3 生活交通ネットワークの役割と交通手段

地域拠点を中心に地域内を結ぶ“地域内ネットワーク”、地域の拠点と市の中心拠点を結ぶ“市内ネットワーク”、市内と他市町とを結ぶ“広域ネットワーク”の位置付けを行い、このネットワークが相互に連携することで、本市の生活交通ネットワークを構築する。

また、公共施設・医療機関・商業施設等を活用して乗換場所を確保するとともに、接続ダイヤの設定など利用面での利便性を確保する。

各地域のコミュニティの核となる自治振興区においては、その拠点となる自治振興センターを地域内ネットワークに組み込むことにより、より地域に根付いた生活交通軸となる。

表 11 ネットワークの役割と交通手段

ネットワーク	役割	交通手段
地域内ネットワーク	自宅から地域拠点エリアまでをつなぐ ○地域内の通学・通院・買物を支える路線	○路線バス ○廃止代替バス ○地域生活バス ○市街地循環バス ○乗合タクシー ○公共交通空白地有償運送 ○市民タクシー ○民間タクシー
市内ネットワーク	地域拠点エリアと市の中心拠点をつなぐ ○市内の通学・通院・買物を支える路線 ○市内観光・交流を支える路線	○鉄道（JR 芸備線・木次線） ○路線バス ○民間タクシー
広域ネットワーク	市内と他市町をつなぐ ○市外への通学・通院・買物を支える路線	○鉄道（JR 芸備線・木次線） ○広域路線バス （高速バス・路線バス・廃止代替バス）

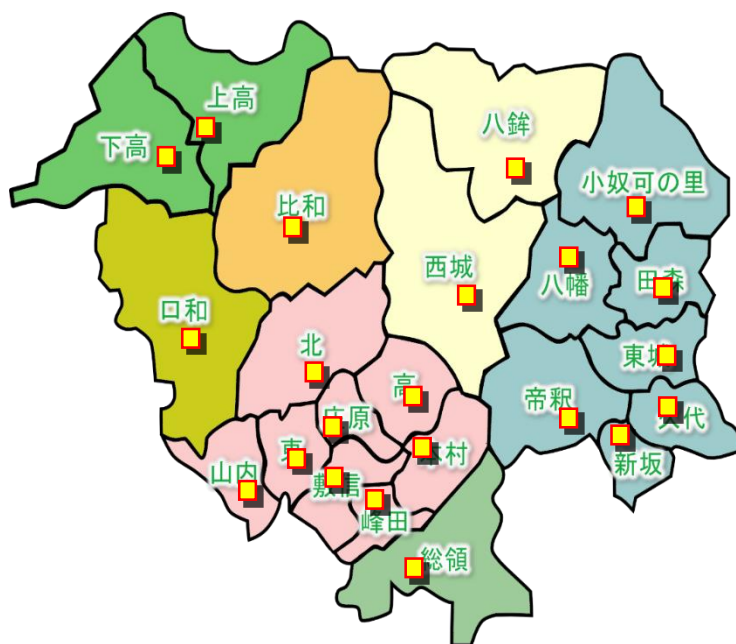


図 37 自治振興区域と自治振興センターの位置

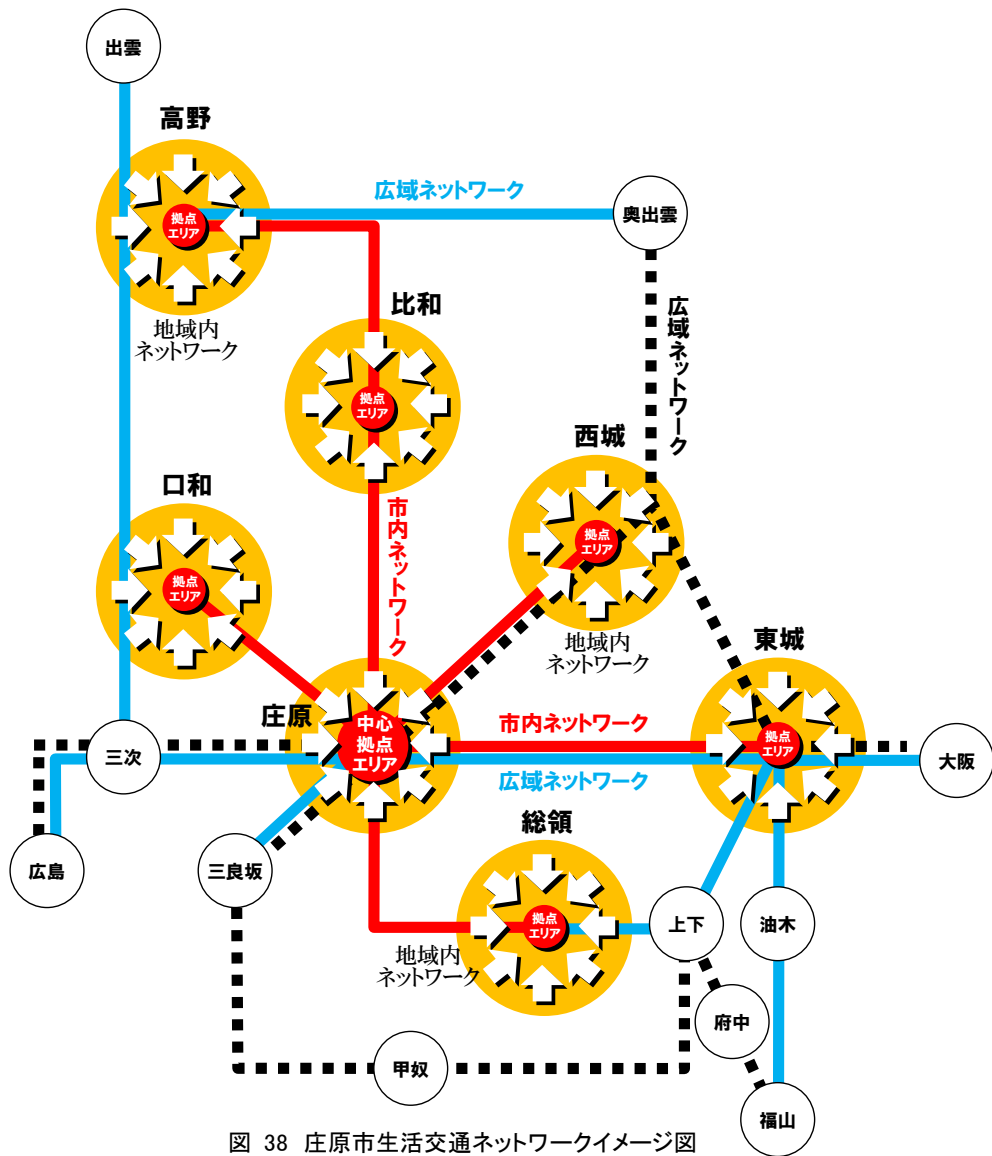


図 38 庄原市生活交通ネットワークイメージ図

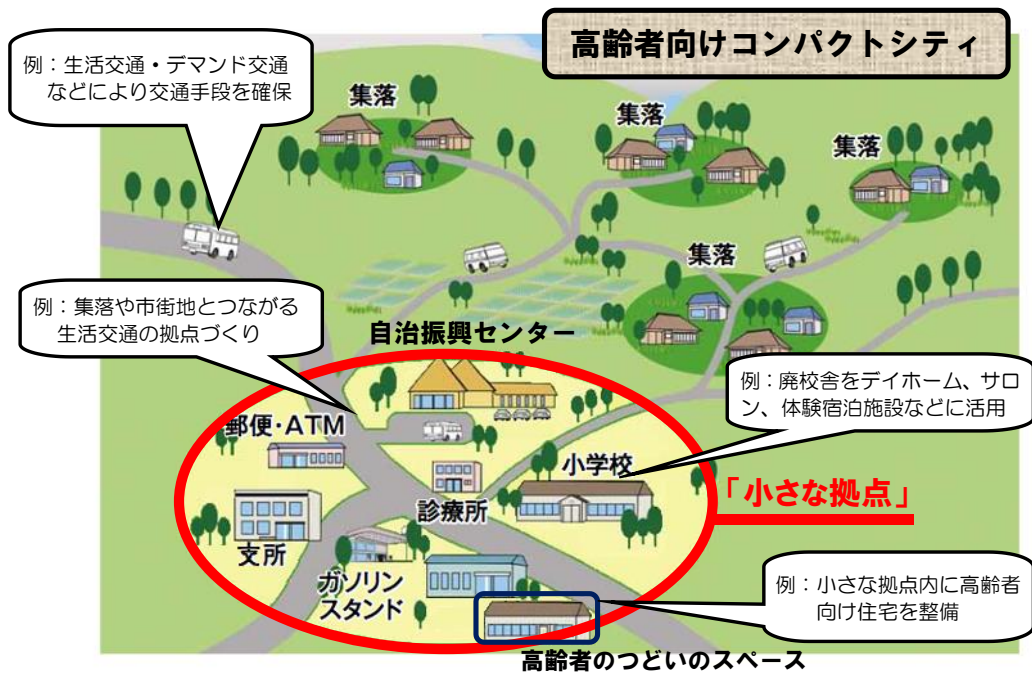


図 39 「高齢者向けコンパクトシティ(小さな拠点)」のイメージ(概ね5年後)

IX. 生活交通ネットワーク再編の基本方針

本計画では、本市の生活交通を取り巻く課題に加え、上位関連計画等で示される本市のまちづくりの基本理念等を踏まえ、目指すべき生活交通の基本方針を設定し、それを実現するための生活交通の基本目標を設定する。

9-1 基本方針

誰もが安心・快適な暮らしが実感できる移動環境の確保

(長期総合計画の基本政策「“快適な暮らし”が実感できるまち」)

9-2 基本目標

生活交通に関する各種調査結果に基づく課題から、生活交通の確保と再編のための基本目標を以下のとおりとする。

(1)生活交通を必要とする人の移動実態に配慮した交通体系の構築

現在生活交通を利用している人を大切にし、さらに高齢者や障害者など移動手段を持たない人の通院、買物等の日常生活に必要な移動、児童生徒の通学に配慮した交通体系の構築を目指す。

(2)地域の要望や地理的条件などの実情に配慮した交通体系の構築

各地域の住民ニーズや地理的条件、「高齢者向けコンパクトシティ推進構想」などの各種計画を見据えた、その地域に暮らす住民が使いやすい最適な生活交通の構築を目指す。

(3)生活交通利用への転換の促進

高齢化により免許を返納した方を含め、交通移動手段を持たない市民だけでなく、マイカー等自らの移動手段を持つ市民にとっても利用しやすい生活交通体系を考慮するとともに、わかりやすい時刻表の作成や広報周知活動など、現在生活交通を利用している方も利用してない方も、より多く生活交通を利用できるようなソフト施策の検討を行う。

(4)生活交通体系を持続させる仕組みの構築

利用者、事業者、地域、行政（市）がそれぞれの役割を認識し、生活交通体系の再編に今まで以上に主体的かつ積極的に関わるとともに、利用促進、運行の効率化による運行負担の軽減などイニシャルコストやランニングコストを考慮した、将来にわたって持続可能な運行方法と運行地域の最適な組み合わせを検討する。

X. 生活交通ネットワーク再編のための施策

10-1 施策の方向性

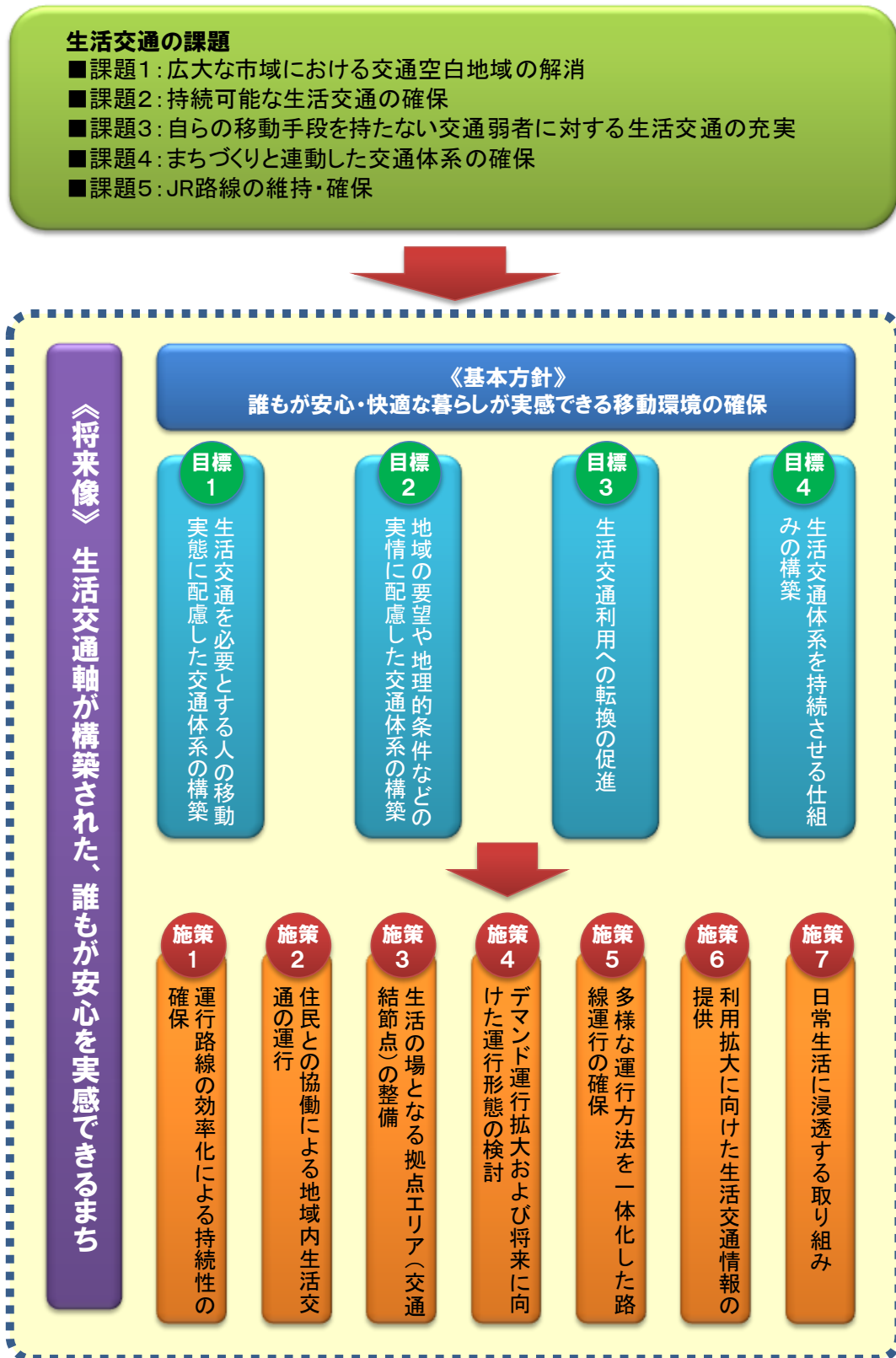


図 40 施策の体系図

【施策1】 運行路線の効率化による持続性の確保

施策の概要	■運行路線のうち、幹線と支線の役割分担を明確化し、路線の効率化を図ることで持続性を確保する。
具体的な取り組み	■地域内から各地域拠点への路線を「支線」、地域拠点から市の中心拠点への路線を「幹線」とし、効率的な運行を図る。 ■第1期計画における見直しルールを基本とし、引き続き運行路線の効率化を図る。 ■JR 路線について、大量輸送機関のメリットを活かしつつ様々な利用促進を実施し、持続可能な基幹路線をめざす。

【施策2】 住民との協働による地域内生活交通の運行

施策の概要	■地域ごとに異なるニーズを捉えるため、住民との協働により地域内生活交通の運行を行う。
具体的な取り組み	■各地域において、曜日や日にちなどを限定したり、時刻を設定しない（不定期）運行など、地域の生活環境をふまえた運行形態を導入する。 ■各地域における交通事業者と連携を密にし、地域に根付いた生活交通を整備する。

【施策3】 生活の場となる拠点エリア(交通結節点)の整備

施策の概要	■乗り継ぎなどをする場合に、利用者が快適に待てる環境を整備することにより、乗換えの負担軽減を図る。
具体的な取り組み	■「地域拠点」や「市の中心拠点」における交通結節点について、スムーズな乗継ができるよう施設を整備するとともに、交通の乗継場所としてだけでなく、「集いの場」や「案内所」などの地域住民の交流の拠点となるよう拠点として整備する。（※既存施設等を有効に活用し整備を進める。）

【施策4】 デマンド運行拡大および将来に向けた運行形態の検討

施策の概要	■利用者が比較的少なく、定路線運行では非効率な地域については、デマンド（予約）運行の導入により効率化を図るとともに、戸口（自宅から目的地まで）の送迎など、高齢者等の外出機会拡大に向けた利用しやすい環境を整備する。
具体的な取り組み	■地域特性に配慮しつつ、運行の効率化・利用者の利便性向上に向け、デマンド運行を検討、導入する。

【施策5】 多様な運行方法を一体化した路線運行の確保

施策の概要	■路線が重複しているバスを精査し、運行の効率化を図る。
具体的な取り組み	■スクールバスと生活交通が重複する路線を整理し、効率化を図る。 （例1）毎日運行のスクールバスと、運行日・時刻が限定されている地域生活バスの統合により、一般利用者の利便性向上を図る。 （例2）スクールバスと路線バス・市営バス等が、ほぼ同時刻・同方面に運行されている区間の効率化を図る。

【施策6】 利用拡大に向けた生活交通情報の提供

施策の概要	■情報の効果的な提供により、各種生活交通の認知度の向上と利用拡大を図る。
具体的な取り組み	■現在、提供されている生活交通情報（運行時刻、運賃など）の改善を検討する。 （例1）通院や通学・通勤など目的別に特化した時刻表・JRも含めた乗換案内の作成。

【施策7】 日常生活に浸透する取り組み

施策の概要	■交通移動手段を持たない市民だけでなく、マイカー等自らの移動手段を持つ市民にとっても利用しやすい生活交通施策を展開し、利用促進を図る。
具体的な取り組み	■「バスの乗り方教室」等の設定、商業施設との連携によるポイントカードや「地域情報の車内展示」などを行い、新規需要の開拓を図る。 ■気軽に利用できる生活交通とすることで高齢者等の外出機会の拡大を促し、これにより健康寿命の延伸が図れるよう運行形態を整備する。

10-2 計画の目標値の設定と進行管理

(1) 目標値の設定

本計画では、前述の推進体制において、さまざまな実施主体が一体となり、市民の移動手段を確保することとしている。また、市の財政負担は近年横ばいから微減で推移しているが、今後とも負担抑制を図っていく必要がある。

こうした点から、本計画の目標値の設定を、次の3点とし、随時、検証・見直しを行いながら持続可能な生活交通網の構築を目指す。

「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」の割合を3.0%以下とする。

表 12 第2期庄原市長期総合計画における目標指標

指標項目	現状 (H26)	中間目標 (H32)	目標 (H36)	備考
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市民の割合	3.4% (H27)	3.0%	3.0%以下	アンケート調査において、交通手段がないため外出できなかったことがよくあると回答した市民の割合

見直し基準に該当する系統のうち、通学用ダイヤのない系統数を、全系統数の30%以下とすることをめざす。

前回計画時の見直し基準に該当する系統（通学用を除く）は92で、全系統数の53.2%であった。今回のアンケート調査では基準該当系統数62で、全系統数の52.5%と若干下げることができたが、目標値の30%以下とすることはできなかった。

本計画において、再度この目標値を設定することにより、市の財政負担の効率化を図ることとする。

表 13 見直し基準に該当する系統の状況

調査年度	全系統数 (a)	基準該当系統数 (b)	bのうち通学用ダイヤのない系統(c)		
			全系統に対する割合(b/a)	全系統に対する割合(c/a)	
H19	173	133	76.9%	92	53.2%
H26	118	82	69.5%	62	52.5%

市内を運行する生活交通の1日平均利用者数を
850人以上をめざす。

本市の生活交通における1日平均利用者数は、平成26年度時点の実績で、795人となっている。今後、人口減少により、利用者の減少が懸念される一方で、高齢化による運転免許返納などによる新たな利用者の増加も期待される。

このため本計画においては、新たな指標としてこの目標を設定することにより、利用促進を図ることとする。

表 14 生活交通の1日あたり平均利用者数の目標

指標項目	現状 (H26)	中間目標 (H30)	目標 (H32)	備考
生活交通の1日あたり平均利用者数	795人	850人	850人以上	バス（高速路線バスを除く）、乗合タクシー、市民タクシー、こまわりくん等の利用者数の合計/365日

5年後に生活交通の1日あたり平均利用者数を850人以上とする目標は、現状程度の利用に加え55人の増加（850人－795人＝55）となるが、日当り55人の利用者増は、全市民の概ね半数が新たに年1回利用すれば達成できる数値となる。

(2) 進行管理

庄原市地域公共交通会議は、各実施主体と連携して施策・事業を推進しながら、「計画」⇒「実行」⇒「検証」⇒「見直し」を行い、施策・事業内容の向上・改善を行う。



図 41 進行管理(PDCAサイクル)のイメージ

XI. 具体化に向けた今後の取り組み

11-1 推進体制の強化

本計画に位置付けた施策・事業の展開にあたっては、利用者、事業者、地域（住民）、行政（市）等が一体となって取り組むことが必要である。

交通事業者や地域が取り組む様々な生活交通確保事業に対応できるよう、平成19(2007)年度に設置した「庄原市地域公共交通会議」の充実・強化に努めることとする。



図 42 推進体制のイメージ

11-2 実施計画の作成

全市で統一的に取り組む事業と、地域ごとに取り組む事業とを整理し、事業主体や実施時期を含めた実施計画を引き続き作成する。

地域ごとに取り組む事業については、地域の特性や実状を踏まえ、それぞれの地域にあった移動手段や、長期的に維持するための手法について、事業主体や実施時期を含めた検討を行ない、地域別の実施計画を作成する。

実施計画策定にあたっては、地域住民と利用者、市、事業者と一緒に考え、それぞれがどのような取り組みを行うか、それぞれの役割についても協議するものとする。

また、国や県の補助事業等の活用についても、検討を行う。

【用語解説】

この計画では、関係用語を次のように定義する。

○公共交通機関

JR、バス、タクシー、航空、船舶など、不特定多数の人々が利用する交通機関。

○生活交通路線

公共交通のうち、通学や通勤、通院、買物など、毎日の生活を送る中で必要なバス等の路線。

○広域路線

生活交通路線のうち、複数の市町を運行する路線。

○市内広域路線

生活交通路線のうち、本市内の旧市町（地域）から庄原市街地、または各地域間を運行する路線。

○地域内生活路線

生活交通路線のうち、旧市町の地域内を中心に運行する路線。地域内の周辺集落から地域の中心地を結ぶものと、地域の市街地内を運行するものがある。

○乗合バス事業者

道路運送法第3条第1号イで規定する一般乗合旅客運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）を経営する者。

○貸切バス事業者

道路運送法第3条第1号ロで規定する一般貸切旅客運送事業（1個の契約により乗車定数が11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）を経営する者。

○タクシー事業者

道路運送法第3条第1号ハで規定する一般乗用旅客運送事業（1個の契約により乗車定数が11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）を経営する者。

○路線バス

乗合バス事業者が運行する、あらかじめ経路と停留所、運行時刻が定められたバス。乗合バス路線ともいう。

○高速バス

路線バスのうち、高速自動車国道及び自動車専用道路を利用して、複数の市町村の区域を超え、かつ、その長さが概ね50km以上で、停車する停留所を限定して運行するバス。

○市運行生活交通路線(市運行路線)

路線バスが運行しない地域や地区において、生活交通の拡充を図るため、市がその運営に関わり、乗合バス事業者に運行を依頼、または直接運行するバスやタクシー。本市では、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、市営バスがある。

○廃止代替等バス

路線バス（乗合バス路線）が廃止されたことにより、その代替として、市が乗合バス事業者に運行を依頼するバスのこと。廃止された路線だけでなく、市民ニーズ等に基づき周辺集落へも運行する。本市では、改正前の道路運送法において貸切バス事業者に運行を依頼し、同法第21条第2項の許可を得て運行を開始したバス（旧21条バス）をいう。なお、平成18年10月の同法改正により、同法4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）の許可形態に移行した。

○地域生活バス

路線バス及び廃止代替等バスが運行していない交通空白地域や交通不便地域を中心に、生活交通の拡充を図るため、市が乗合バス等事業者に運行を依頼するバス。

○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、市が乗合バス等事業者に運行を依頼するバス。

○乗合タクシー

乗合バスによる運行が困難な場合等に、ジャンボタクシーやセダン型タクシーの車両を用いて、乗合バスのように乗合旅客輸送を行うもので、定時定路線で運行するもの（予約制のあるものと、ないもの）、基本の路線を定めて予約により路線以外の停留所に立ち寄るもの、「ドア・トゥ・ドア」（戸口から戸口）によるものなど、様々な運行形態がある。本市では、定路線運行型予約乗合タクシーと戸口運行型予約乗合タクシーの2つを運行している。

○市営バス

路線バスが運行しない地域や地区において、市が所有する自家用車（バス等）により、市が直接運行を行う有償運送。道路運送法第78条第2号で規定する自家用有償旅客運送のうち、市町村運営有償運送として同法第79条により国土交通省の登録を受けて実施。

○公共交通空白地有償運送

路線バスが運行しない過疎地域や地区において、一定の要件を満たしたNPO法人等が自家用車により運行を行う有償運送。道路運送法第78条第2号で規定する自家用有償旅客運送のうち、公共交通空白地有償運送として同法第79条により国土交通省の登録を受けて実施。



第2期 庄原市生活交通ネットワーク再編計画
平成28年3月 庄原市