

岡山県パーソントリップ 調査について

令和6(2024)年5月16日

岡山県

調査概要

【目的】

県民の移動ニーズと交通体系のミスマッチの解消を図り、県内の公共交通ネットワークを活性化させるため、県民の移動状況を把握する。

【調査日】

- ・ Aグループ：令和4(2022)年10月12日（水）及び10月16日（日）
- ・ Bグループ：令和4(2022)年10月19日（水）及び10月23日（日）

【調査方法】

- ・ 住民基本台帳から無作為抽出した68,000世帯に対し、調査票を郵送
- ・ 1世帯につき3人分の調査票を同封し、郵送又はWebでの回答を依頼

【回収票数】

- ・ 27,395人分（無効票を除く） ※調査対象は15歳以上

県全体の分析結果

回答票を集約したデータに拡大処理を行い、県民全体の移動状況の推計・分析を行った。

<拡大処理>

本調査は、岡山県内に居住する15歳以上の方の中から、対象者を無作為抽出して実施したものであるため、回収したデータは、年齢や性別、地域などに若干の偏りが生じている。

このため、結果を分析するためのマスターデータの作成にあたって、県民全体の移動を推計するための拡大処理（元のデータに、年齢等の偏りを補正するための「拡大係数」を付記すること）を行っている。

①移動人数・割合及び総トリップ数（総移動回数）

- ・平日：1,223,507人（77.9%）3,421,437トリップ
- ・休日：925,835人（58.9%）2,718,147トリップ

※15歳以上人口1,571,431人に対する推計数値

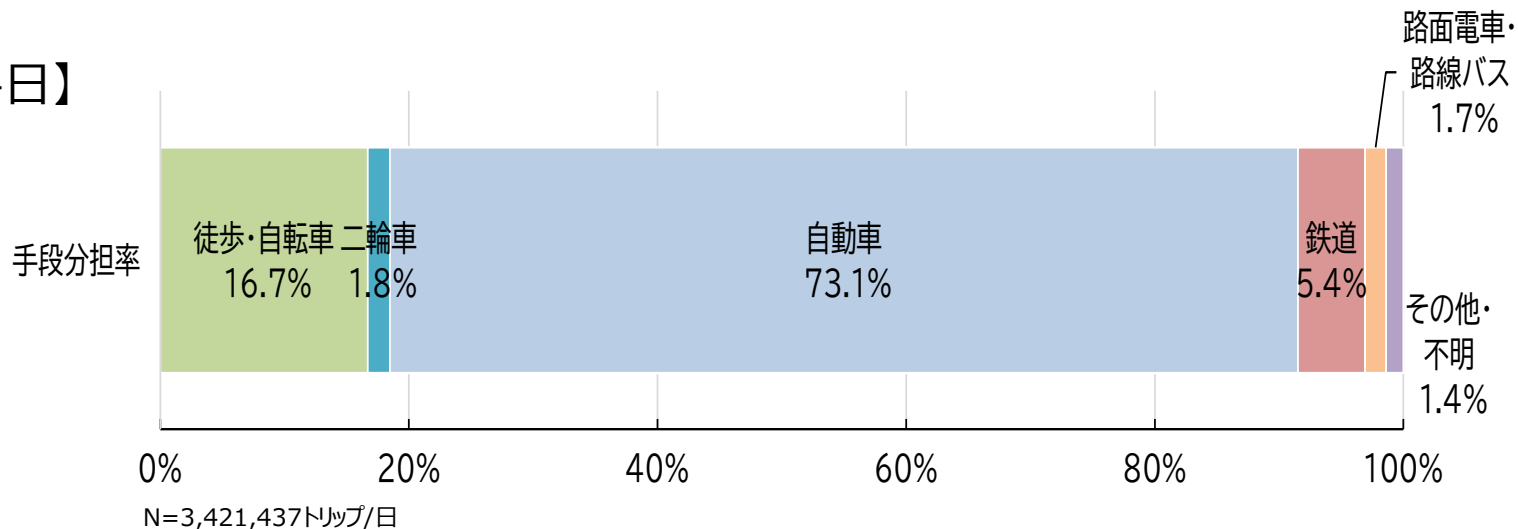
※トリップとは、ある地点から目的地へ移動する一連の動きのこと

県全体の分析結果

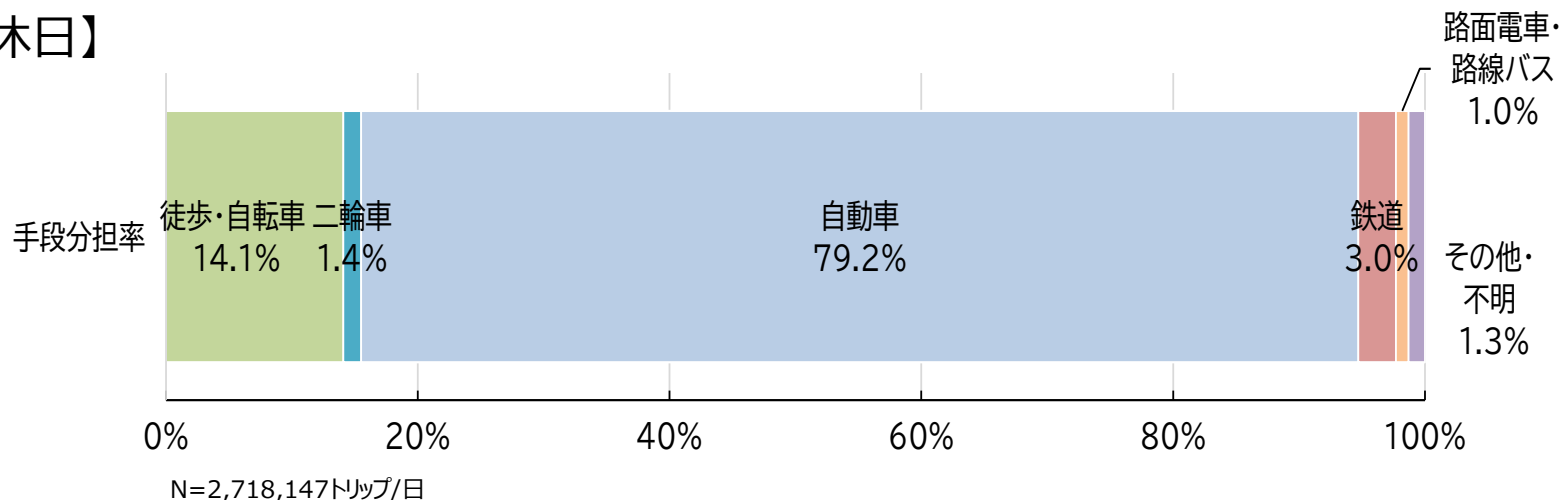
②外出時の代表交通手段

- ・平日：自動車73.1%、鉄道5.4%、路面電車・路線バス1.7%
- ・休日：自動車79.2%、鉄道3.0%、路面電車・路線バス1.0%

【平日】



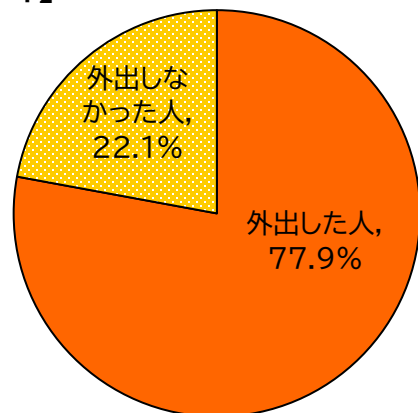
【休日】



県全体の分析結果

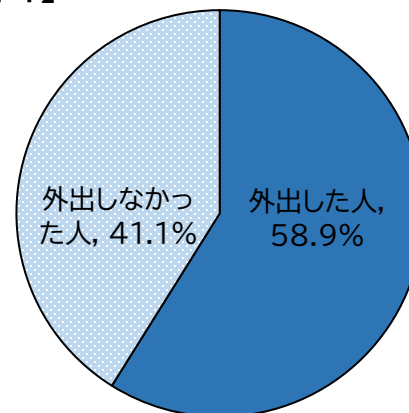
③外出率

【平日】



【休日】

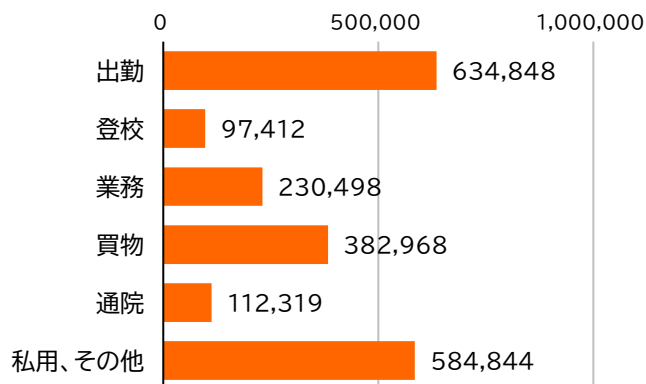
(総数：1,571,431人)



④外出の目的

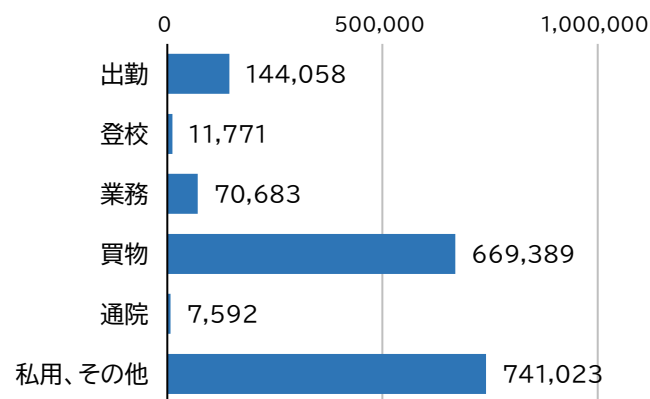
【平日】

(総数：2,042,889トリップ)



【休日】

(総数：1,644,516トリップ)



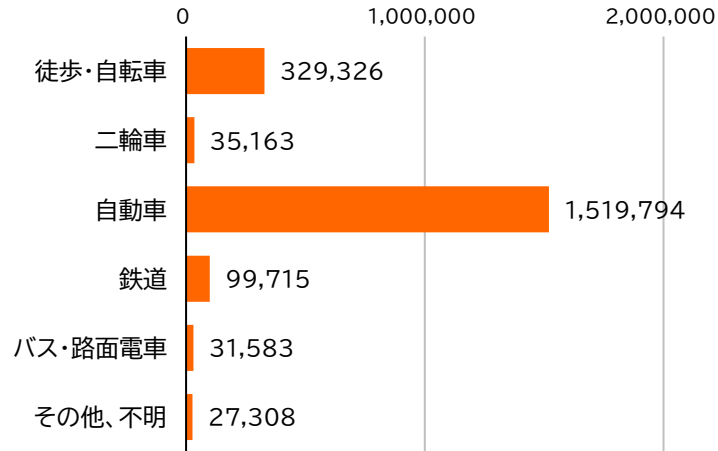
※帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。
※1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。

県全体の分析結果

⑤ 外出の際の代表交通手段

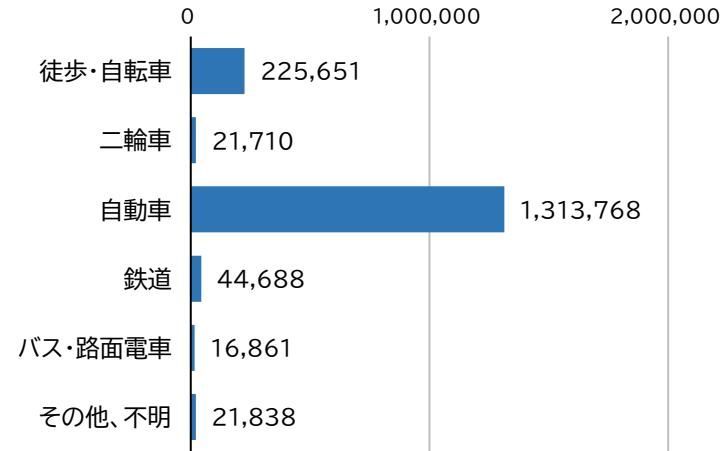
【平日】

(総数：2,042,889トリップ)



【休日】

(総数：1,644,516トリップ)



※ 帰宅のための移動は除いた。

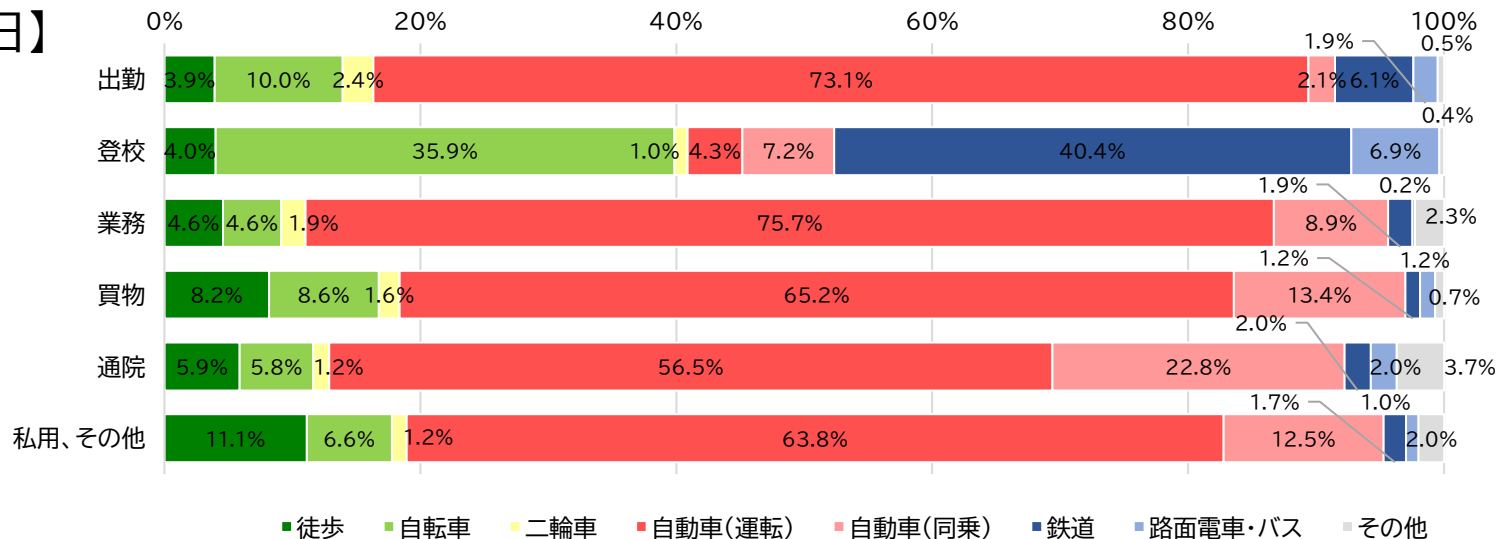
※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。

県全体の分析結果

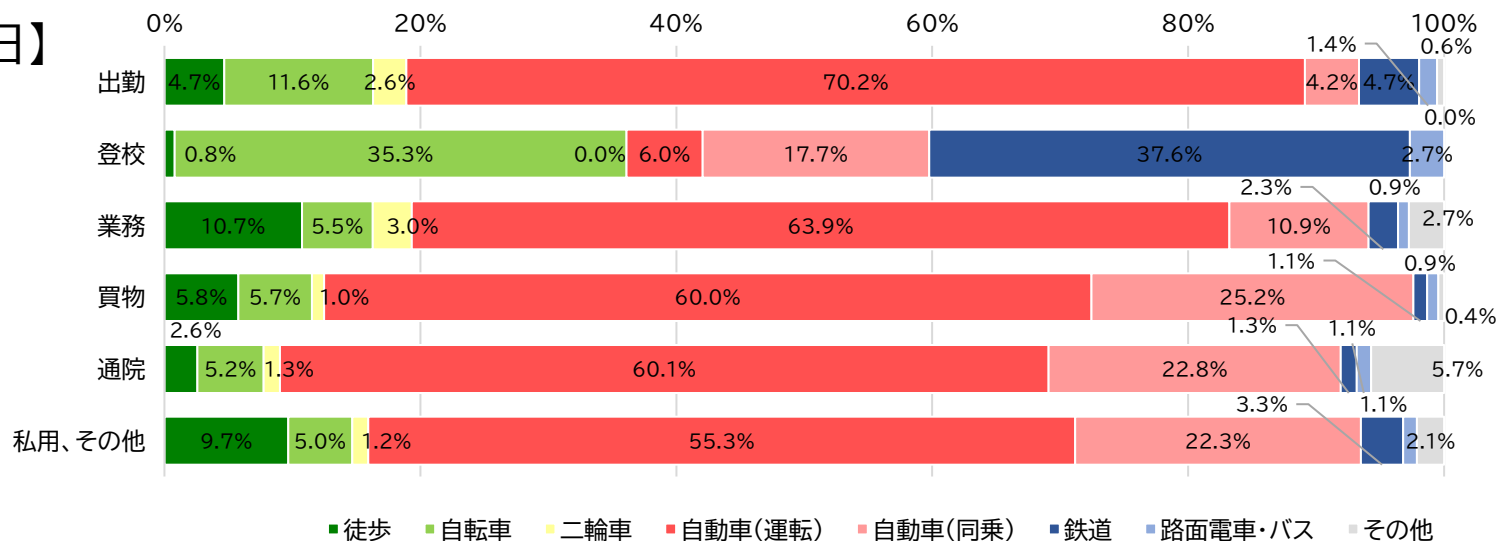
⑥ 移動目的別の代表交通手段分担率

※ 1回のトリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。
 ※ 帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。

【平日】



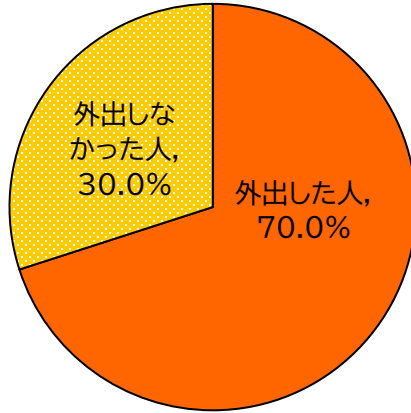
【休日】



新見市の分析結果

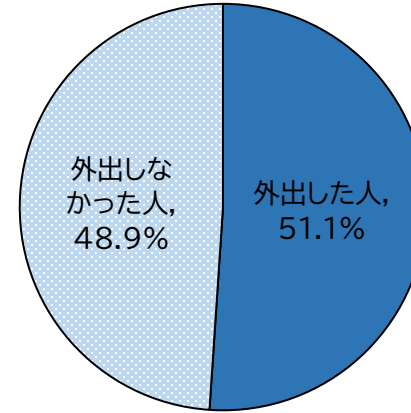
①外出率

【平日】



【休日】

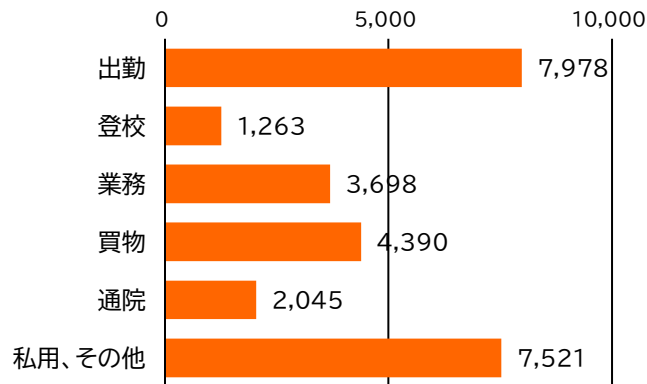
(総数：24,313人)



②外出の目的

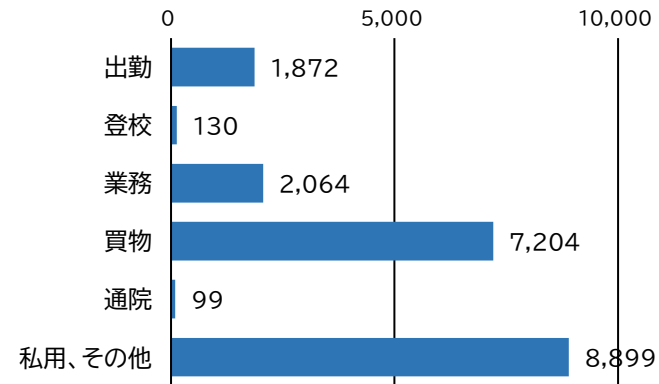
【平日】

(総数：26,895トリップ)



【休日】

(総数：20,268トリップ)



※帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。

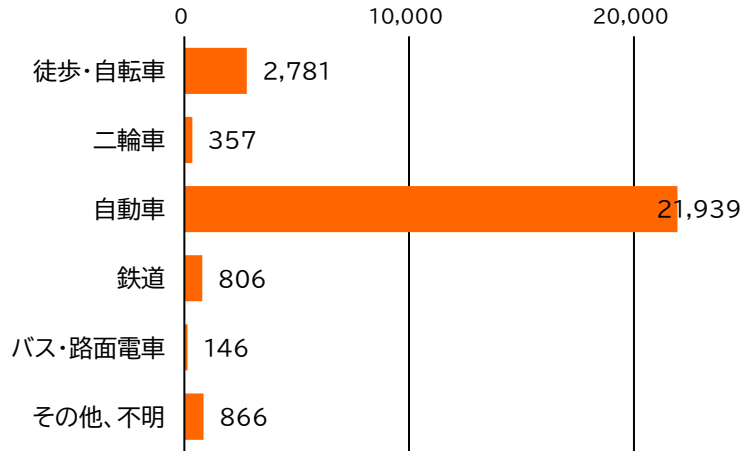
※1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。

新見市の分析結果

③外出の際の代表交通手段

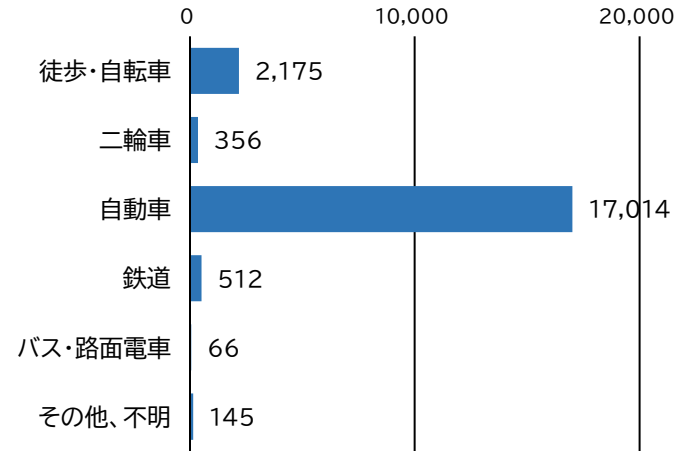
【平日】

(総数：26,895トリップ)



【休日】

(総数：20,268トリップ)



※帰宅のための移動は除いた。

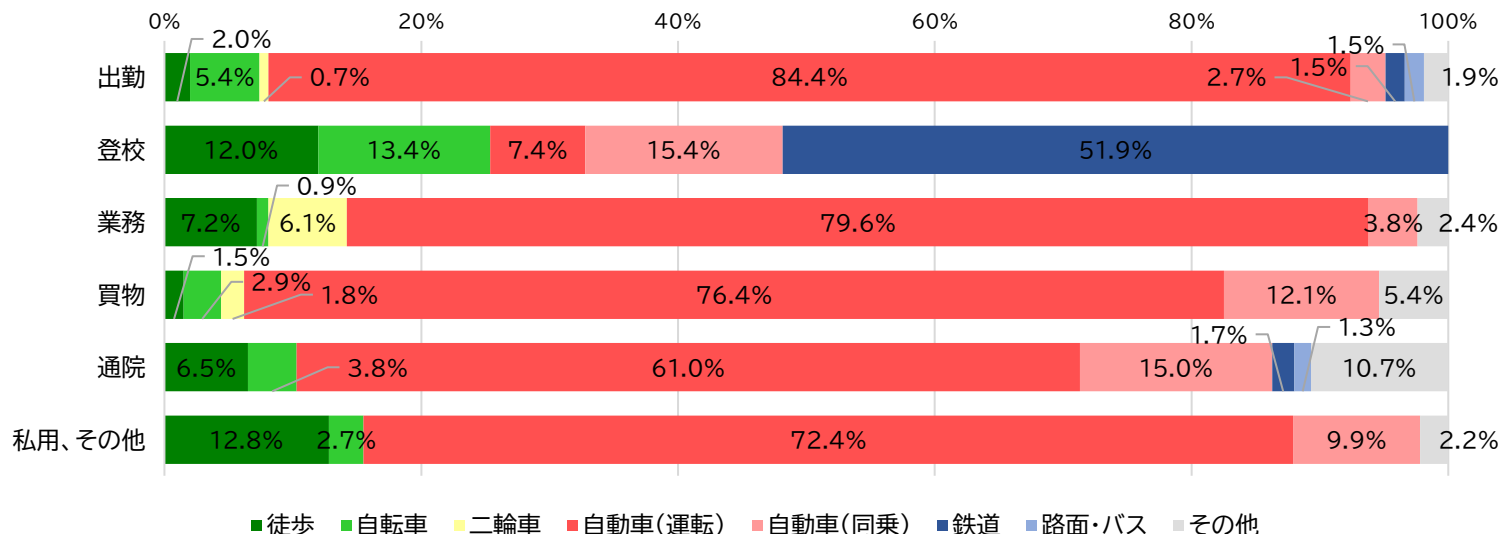
※1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。

新見市の分析結果

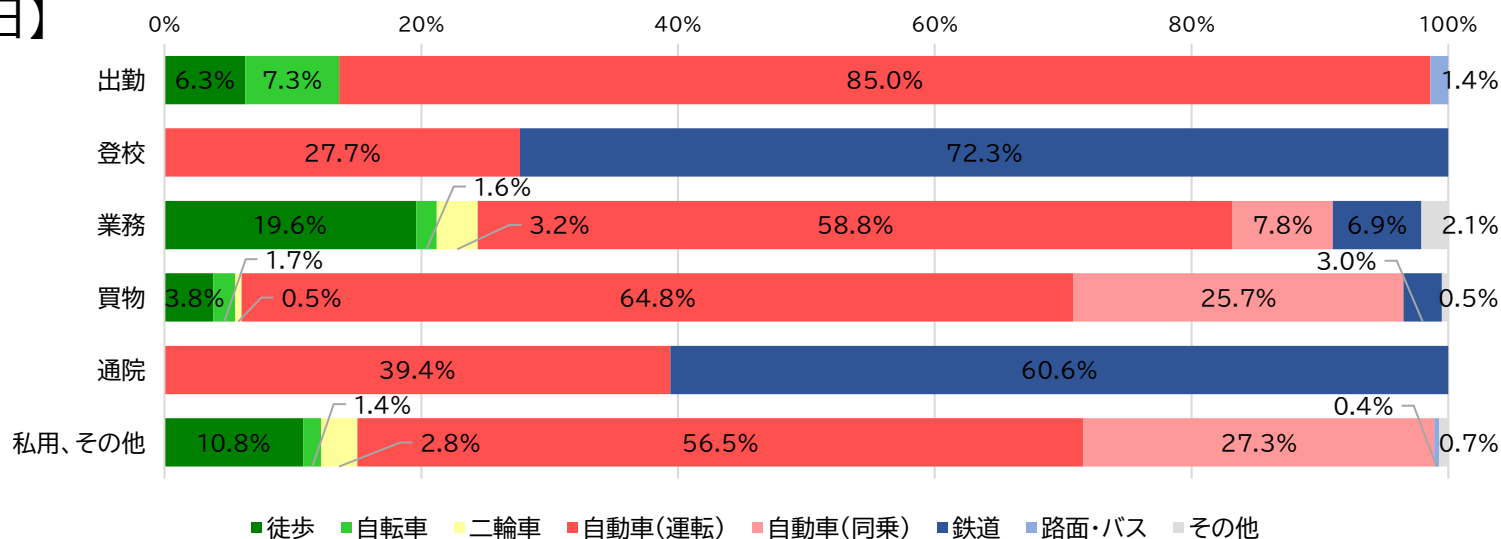
④ 移動目的別の代表交通手段分担率

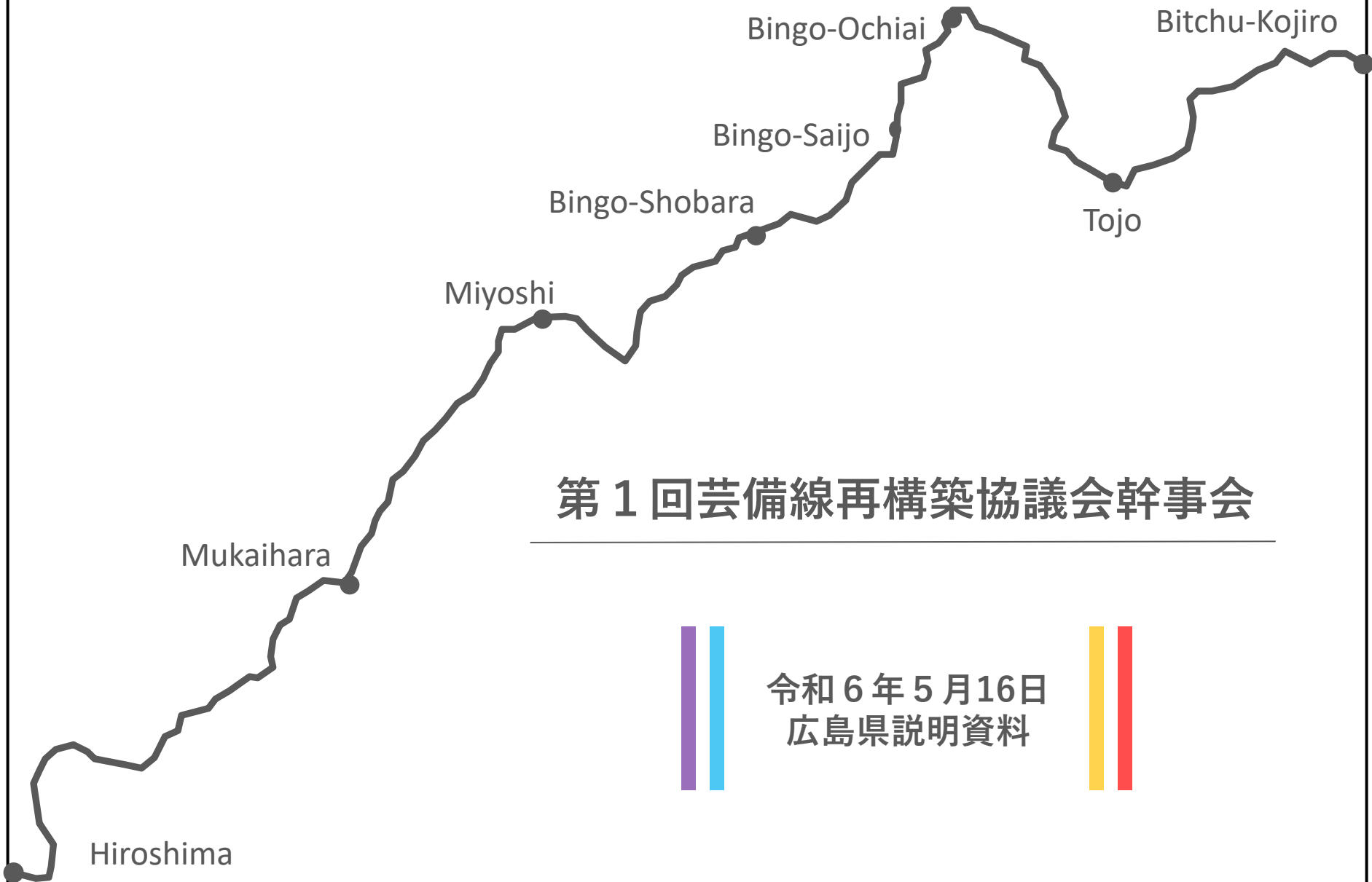
※ 1回のトリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。
 ※ 帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。

【平日】



【休日】





要旨

提供データの考え方

- 芸備線の利用促進の観点から、これまで本県が調査し、保有しているデータについて提供する

【本県提供データ一覧】

- 1 令和元年度 高校生通学状況調査 . . . P3
- 2 令和元年度 移動課題予備調査 . . . P4
- 3 令和3年度 利用促進事業の分析 . . . R5
- 4 令和3年度 高校生通学モニター調査 . . . P6
- 5 令和3年度 データ分析による移動実態把握 . . . P7
- 6 令和4年度 中学3年生モニター調査 . . . P10

今後必要な取組

- 公共交通(交通手段の見直し)だけの議論に留まることなく、持続可能な地域社会の実現に向けて、まちづくりや観光振興等の視点から議論を行えるよう、幅広いデータの分析が必要
- 今回提供した既存データでは、議論に必要なデータとして不十分であるため、今後の調査においてデータを収集、分析していきたい
- まずは、庄原市を中心とした移動実態を、データなどを活用してしっかりと調査・把握すべき
- さらに、広域的な観点から、広島市から三次市を含めた全線での調査も必要

1 令和元年度 高校生通学状況調査

調査概要

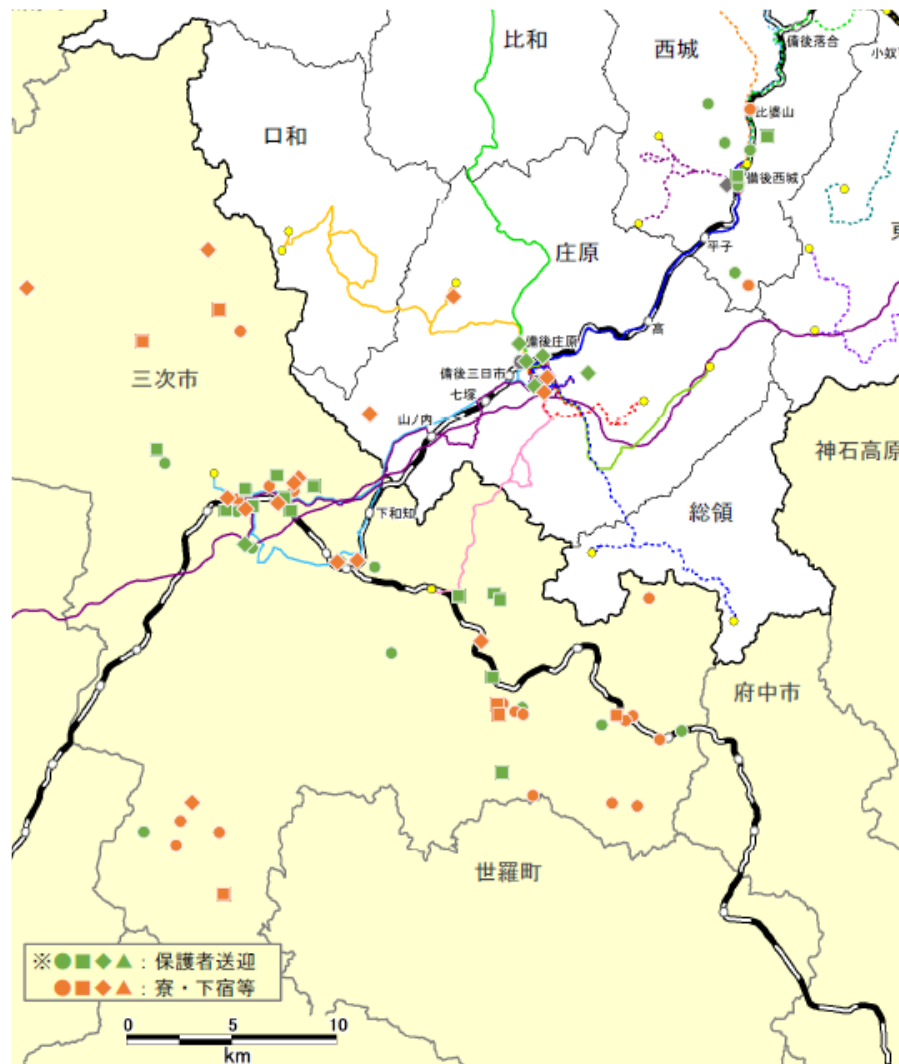
庄原市内の県立高校の生徒の通学手段に係る状況調査を実施した。

実施時期	令和2年3月
対象	庄原市内の県立高校4校(庄原格致, 庄原実業, 西城紫水, 東城)
調査内容	生徒の通学手段把握, 地図へのプロット, 施策の検討

結果概要

- ・通学手段別人数について、4校の生徒数合計879人のうち、徒歩を除いては、保護者送迎は226人(26%)と最も多く、次いで鉄道165人(19%)、路線バス136(16%)と続く
- ・当時、保護者送迎や入寮・下宿の生徒のうち、鉄道転換の可能性のあると考えられる生徒は97人

▼保護者送迎通学者, 寮, 下宿等通学者分布 (4校計の一部)



2 令和元年度 移動課題予備調査

調査概要

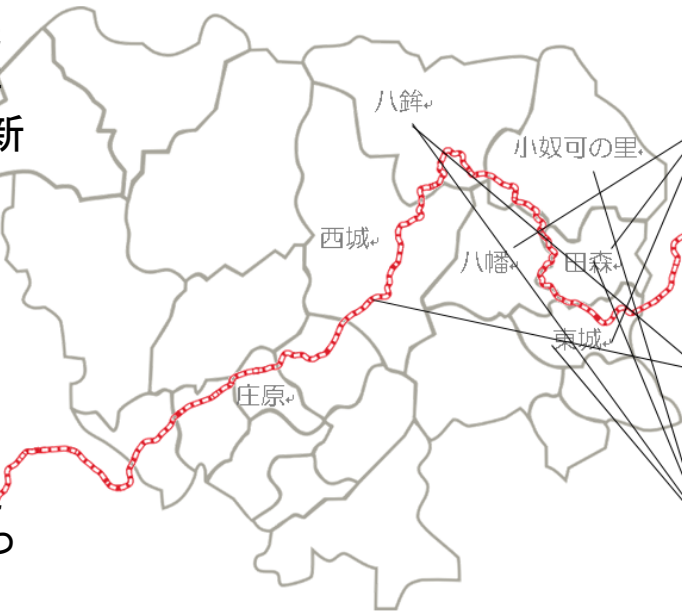
JR芸備線増便(令和2年4~7月・11月, 東城~備後落合駅間)区間の自治振興センター長に地域の移動実態と交通ニーズのヒアリング調査を実施した。

実施時期	令和2年3月
対象	東城町:小奴可の里, 八幡, 田森, 東城 西城町:八銚, 西城
調査内容	・地域の現状を踏まえた移動ニーズの掘り起し(移動の頻度, 移動手段, 行先など) ・移動の目的地となる行事や観光資源等の地域資源調査

結果概要

・マイカー利用が困難な住民は共助等の移動手段に依存する部分も大きいことから, 新たな交通手段が必要との意見があった。

・自治振興センターで開催される地域行事や大学生との交流事業など地域活性化事業への参加促進に公共交通を利用したいとの意見があった。



サイクリング, 荒神神楽など地域資源を活かした交流人口呼び込みに意欲。
⇒(例)モニターツアー試行, 地元と来訪者をつなぐ人材の発掘。

広島県立大学等との交流事業を拡充したい意向。
⇒(例)シェアサイクル試験設置, 住民との交流行事試験開催。

サロン, デイホームへ参加するための移動手段に苦慮。
⇒(例)フリーデマンド調査。

3 令和3年度 利用促進事業の分析

備後庄原駅	乗降者数	要素	利用促進前 (10/16)対比
10/16 (土)	63人	利用促進前	—
10/23 (土)	265人	増便, 着地ツアー 駅前イベント	320%増
11/20 (土)	121人	増便, 着地ツアー	92%増
12/ 4 (土)	192人	増便, 着地ツアー 駅前イベント	204%増

備後落合駅	出発時 乗車人数	要素	利用促進前 (10/16)対比
10/16 (土)	58人	利用促進前	—
10/23 (土)	91人	増便, 駅前イベント	56%増
11/20 (土)	105人	増便	81%増
11/23 (火・祝)	126人	増便, 鉄道サミット	117%増
12/ 4 (土)	98人	増便	68%増

参照：備後落合駅10/23・11/20・11/23・12/4の数字はJR西日本乗込調査
 ※備後落合は乗降客がほぼいないため、出発時乗車人数で比較

4 令和3年度 高校生通学モニター調査

高校生通学モニター調査

- 目的
 高校生の通学利用の拡大を図る。
- 対象者・期間等
 庄原市内の高等学校に通う生徒の内、通学で芸備線を利用していない生徒が対象。
【モニター参加者】
 - ・ 庄原実業高校 14名 期間：1/7～2/6
 - ・ 庄原格致高校 4名 期間：1/24～2/23
 - ・ 西城紫水高校 4名 期間：1/24～2/23
- 実施内容
 - ・ 定期券（1ヵ月分）の交付
 - ・ 各生徒に合わせた芸備線の利用パターンを示したチラシの作成配布
 - ・ 二次交通（e-bike）の貸与
 - ・ モニターとの意見交換（利用上の課題・解決策を議論） など

➤ **モニター計22名中2名が、その後通学手段を鉄道に転換**

▼チラシ

The flyer contains the following information:

- 芸備線でおでかけしてみん?** (Try going out on the Arinabe Line?)
 - 行き (Morning commute):** 自宅 → YYY/Ci停 → 二次交通 → XXX駅 → 芸備線 → 備後庄原駅 → 徒歩 → 学校
 - 下校時 (Afternoon commute):** 学校 → 徒歩 → 備後庄原駅 → 芸備線 → XXX駅 → 二次交通 → YYY/Ci停 → 自宅
 - 帰り (Return home):** 学校 → 徒歩 → 備後庄原駅 → 二次交通 → XXX駅 → 徒歩 → 自宅
- 芸備線でおでかけしてみん?** (Try going out on the Arinabe Line?)
 - 行き (Going to school):** 自宅 → YYY/Ci停 → 二次交通 → XXX駅 → 芸備線 → 矢野駅 → 徒歩 → イオンモール広高駅前
 - 帰り (Return home):** イオンモール広高駅前 → 徒歩 → 矢野駅 → 芸備線 → 三次駅 → 二次交通 → YYY/Ci停 → 自宅
- 芸備線を利用した際のポイント** (Points when using the Arinabe Line)
 - 1. 駅から歩いて1分以内の乗降 / 乗降は、駅から乗降まで1.3kmを徒歩歩くこと約550kcalを消費できます。これを食や物に換算すると...
 - 2. 安全と楽しく通学ができる! 通学時間や安全のためのイベントにも参加します。ただし、電車の中は静かにお願いします。
- 芸備線の乗り方** (How to ride the Arinabe Line)
 - 乗降の駅：三次駅は駅係員がいないうち乗車・降車は、乗車・降車は、乗車・降車をチェックしましょう。

▼意見交換会の様子



データ分析による移動実態の把握と分析

- 目的
 - 移動需要を見える化し、移動手段を芸備線に転換する支援策の実施を図る。
- 内容
 - NTTドコモモバイル空間統計の活用
(NTTドコモユーザの基地局の在圏情報を活用)
対象：芸備線19駅の周辺2km×2km
 - KDDIクラウド型GISの活用 (auスマートフォンユーザのGPS位置情報を活用)
対象：備後庄原駅及び三次駅半径1km

調査するエリアに
いつ・どんな人 がいるか
人口分布の時間変動に加え
その属性(性・年代)分布が
分かります

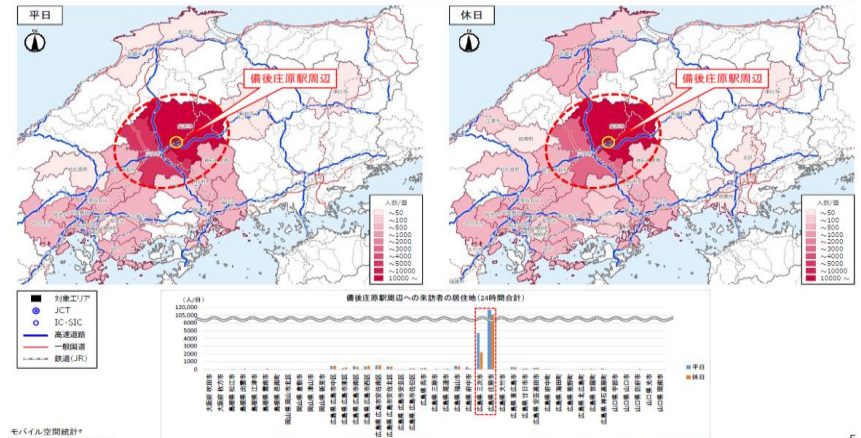
どこからどこに 移動しているか
ドコ(居住エリア)から、どれだけの人
が来ているかが分かります

例1
あるエリアに来る人が
ドコに生んでいるか
(居住エリア)

例2
あるエリアに住む人(居住エ
リア)がドコに移動しているか
(居住エリア)

1-5(1). モバイル空間統計／備後庄原駅周辺(2km×2km)への来訪者の居住地

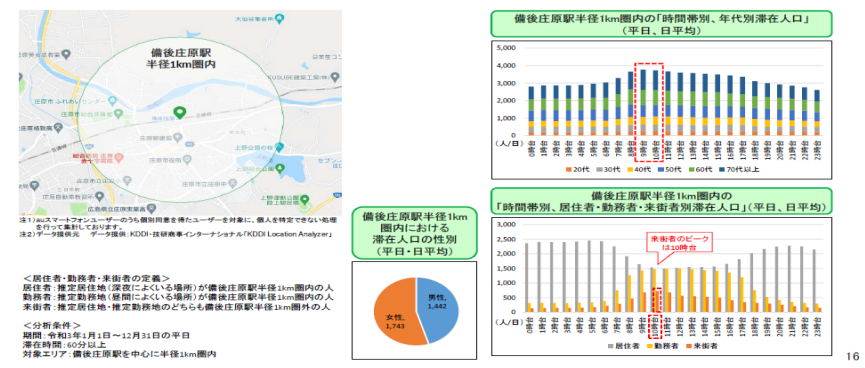
・ 備後庄原駅周辺への来訪者の居住地は庄原市内と三次市が大部分。
→ 通勤・通学や買い物等の地域内・短距離の日常移動が大部分を占めると推察。



モバイル空間統計
データ提供元：(株)NTTドコモ
(株)ドコモインフラマーケティング

2-2(1). KDDI Location Analyzer／備後庄原駅周辺の滞在人口の属性(平日)

・ 平日における備後庄原駅半径1km圏内の滞在人口は、9時・10時台がピークとなっており、70代以上が最も多い。
・ 居住者は深夜、勤務者は昼間に多く滞在している。
・ 平日における来街者は10時台をピークに、昼間時間帯に多く滞在している。

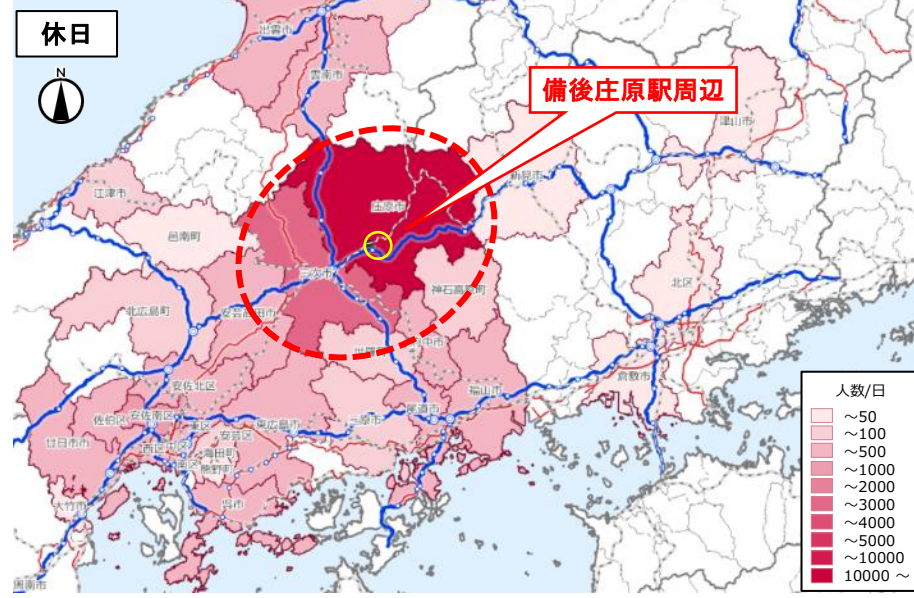
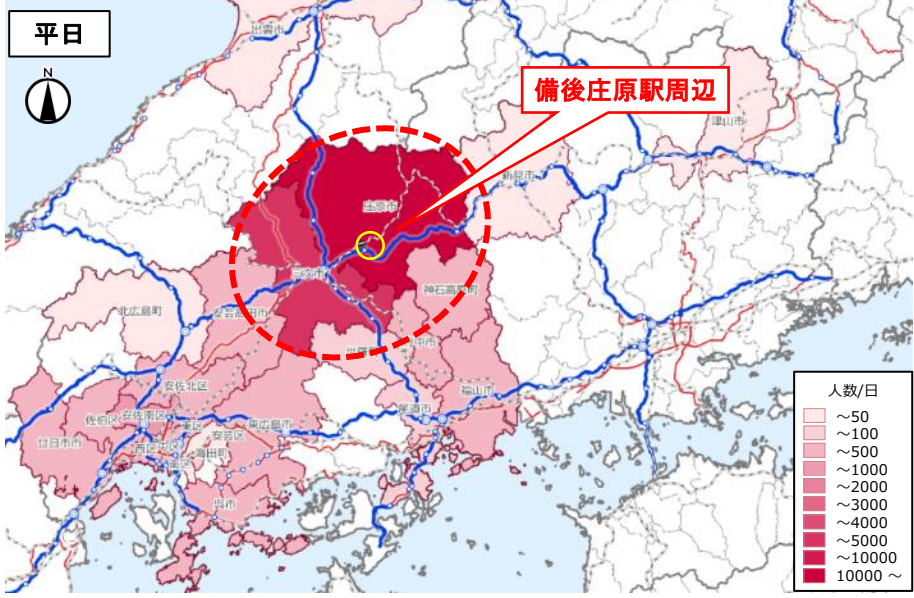


<居住者・勤務者・来街者の定義>
居住者：推定居住地(深夜における場所)が備後庄原駅半径1km圏内の人
勤務者：推定勤務地(昼間における場所)が備後庄原駅半径1km圏内の人
来街者：推定居住地・推定勤務地のどちらも備後庄原駅半径1km圏外の人

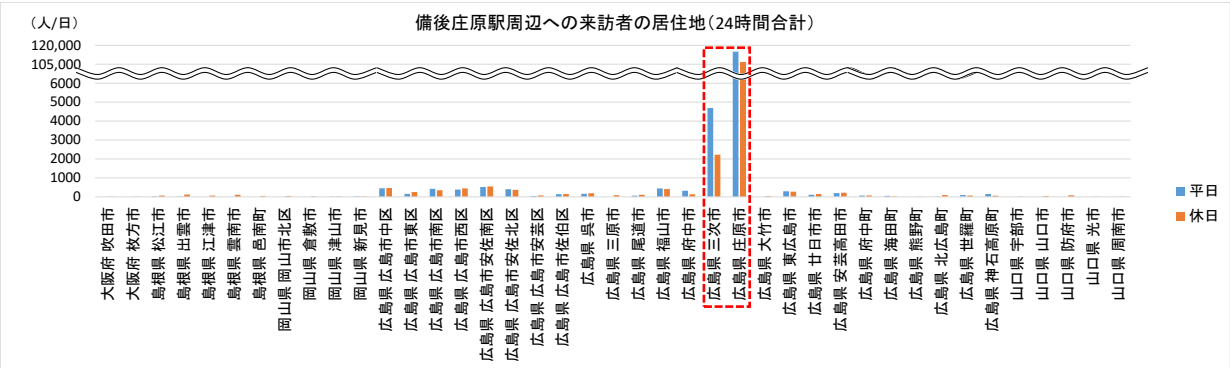
<分析条件>
期間：令和3年1月1日～12月31日の平日
滞在時間：60分以上
対象エリア：備後庄原駅を中心に半径1km圏内

5 令和3年度 データ分析による移動実態把握

備後庄原駅周辺(2kmメッシュ)来訪者の居住地分布

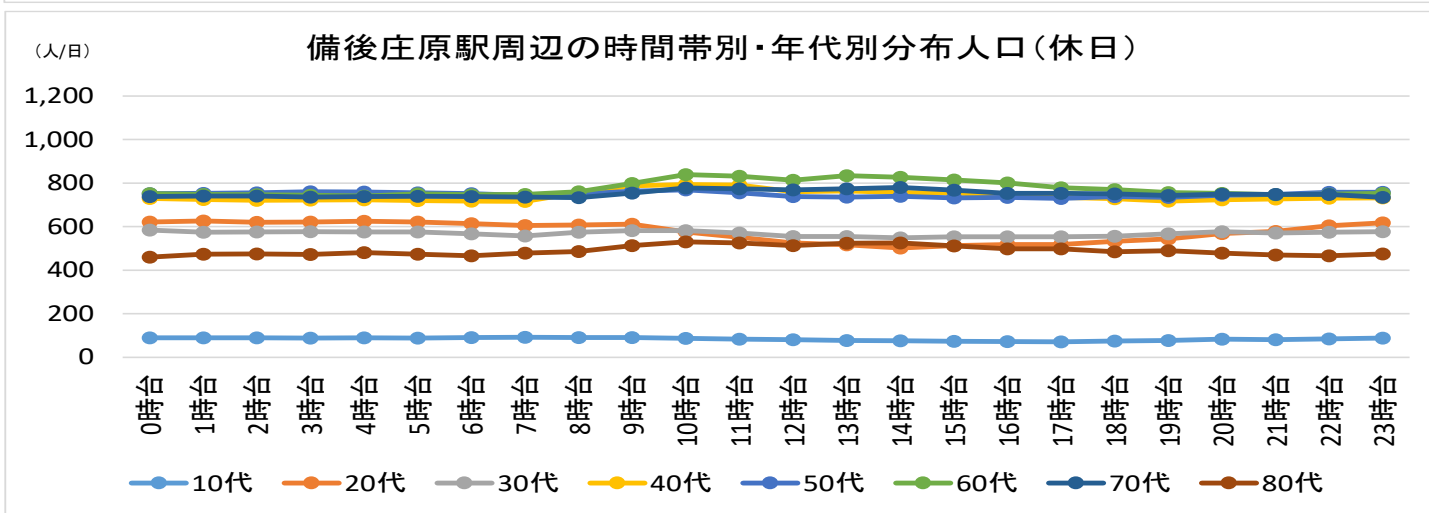
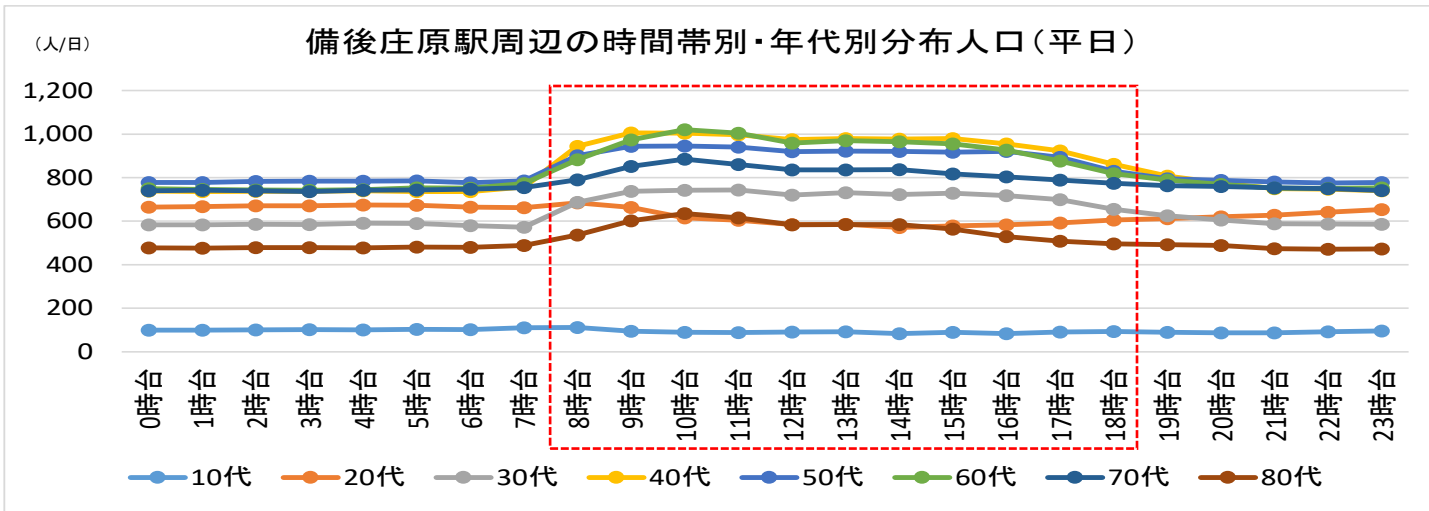


- 対象エリア
- JCT
- IC・SIC
- 高速道路
- 一般国道
- 鉄道(JR)



• 備後庄原駅周辺への来訪者の居住地は庄原市内と三次市が多い

5 令和3年度 データ分析による移動実態把握



※10代は15歳～19歳

- 備後庄原駅周辺の時間帯別・年代別分布人口
- 平日:8時～18時台において人口が増加しており、中でも40～60代の人口が多い。
- 休日:1日を通じて人口はほぼ一定である。

◆中学生3年生への芸備線利用促進の呼び掛け

庄原市内又は三次市内の高等学校へJ R芸備線を利用し通学する見込みのある、**庄原市内及び三次市内の芸備線沿線地域の中学校生徒**に対し、**芸備線を利用した通学の呼び掛け**を行うことで、芸備線利用促進を図る。(約600人、R4.7.1~R5.3.31)

【内容】

- 令和3年の「高校生モニター調査」の結果を踏まえ、**高校通学の方法を検討する中学生にプランを提示した**(通学定期券情報、乗車方法、運行情報に関するお知らせ、**先輩たちの声として芸備線で通学することのメリット**など)呼びかけの結果**15名の生徒から芸備線利用を検討したいとの相談**があった。
- 15名の参加者に意向調査を実施し、効果検証を行った。
 - ・ 15名のうち、**11名が高校入学後は芸備線で通学する**との回答であった。
 - ・ **志望校が定まる2月の働きかけが有効**だった。
 - ・ 保護者送迎で通学する生徒に対しても、送迎が出来ないときの芸備線利用を促進する必要性
 - ・ 使わない意向の生徒も、**駅との2次交通や丁度いい便**があれば、通学で使ってみようと思うと回答 等々

【課題】

- 教育委員会への協力依頼や保護者への働きかけも含め、関係者の理解・連携が必要であり、**意識の醸成と取組の日常化には相当な時間を要する。**



新見市提供データについて

令和6年5月16日

新見市

1 新見市の公共交通に関するアンケート調査

【調査概要】

①目的

新見市地域公共交通計画を策定するにあたり、公共交通の利用状況やニーズなどを調査すること目的に実施。

②調査時期

一般：令和3年8月

高校生・大学生：令和3年6月

③調査方法

一般：無作為抽出した3,000世帯に郵送で依頼し郵送で回収。

高校生・大学生：学校を通じて配布、回収。

④回収票数

一般：1,388件（回収率46.3%）

高校生：350件（回収率88.6%）

大学生：296件（回収率75.9%）

新見市の公共交通に関するアンケート調査(一般)

普段のお出かけの交通手段

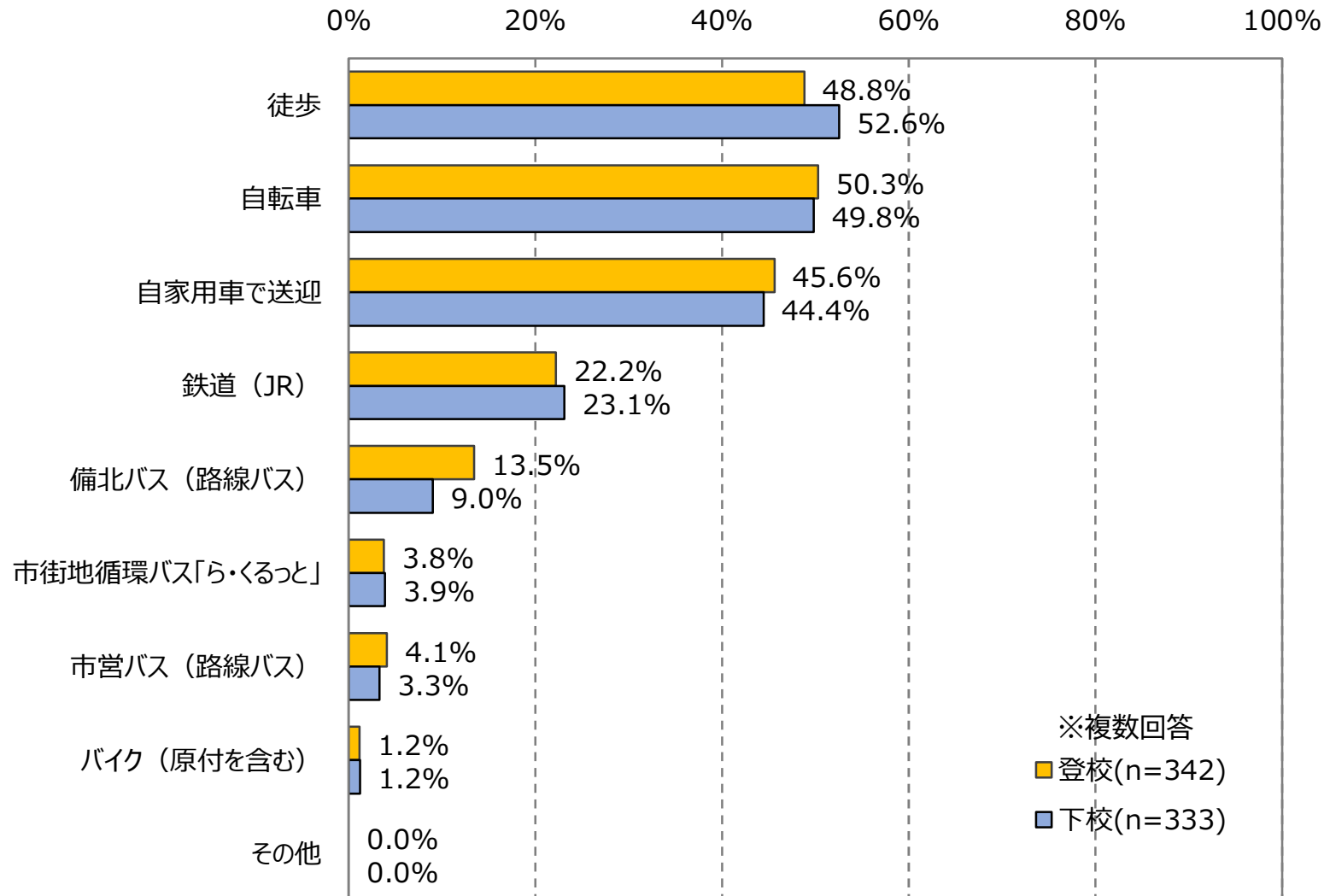
- ・全体では「自分で運転する車」「家族・知人が運転する車」の割合が高い
- ・神郷、哲西地域では「鉄道(JR)」の割合が他の地域と比較して高い

	全体 (n=1383)	新見第一 (n=513)	新見南 (n=303)	大佐 (n=138)	神郷 (n=100)	哲多 (n=154)	哲西 (n=154)
自分で運転する車	74.5%	72.9%	79.5%	76.8%	72.0%	73.4%	76.6%
家族・知人が運転する車	43.5%	43.5%	42.2%	44.9%	46.0%	49.4%	39.6%
バイク(原付を含む)	4.6%	4.7%	4.6%	2.9%	4.0%	8.4%	2.6%
自転車	10.6%	17.7%	6.9%	5.1%	8.0%	5.8%	7.1%
シニアカー(1人乗り電動車)	1.3%	1.2%	1.7%	0.7%	0.0%	0.6%	3.2%
備北バス(路線バス)	11.8%	13.5%	10.9%	7.2%	9.0%	9.7%	11.7%
市営バス(路線バス)	6.9%	5.7%	3.3%	4.3%	20.0%	8.4%	8.4%
市街地循環バス「ら・くるっと」	8.2%	13.5%	9.2%	0.7%	5.0%	3.2%	1.9%
ふれあいバス	1.7%	1.0%	1.0%	0.7%	0.0%	6.5%	1.9%
タクシー	13.1%	20.1%	8.3%	5.1%	11.0%	11.7%	9.7%
鉄道(JR)	12.2%	10.1%	9.9%	12.3%	24.0%	2.6%	26.0%
福祉タクシー	0.5%	0.2%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%
福祉移送サービス	0.6%	0.6%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%
高齢者福祉施設等の送迎車	2.9%	1.4%	3.3%	4.3%	4.0%	1.9%	6.5%
スクールバス	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%	2.0%	0.0%	0.0%
その他	0.9%	0.4%	1.0%	0.7%	1.0%	0.6%	2.6%

新見市の公共交通に関するアンケート調査(高校生)

通学で使用する交通手段

- ・高校生の約 22% が通学に「鉄道(JR)」を利用している。



2 哲西地域公共交通アンケート調査

【調査概要】

①目的

哲西地域の公共交通の利用状況や乗合タクシーの満足度、芸備線利用促進の取組に対する意見などを調査すること目的に実施。

②調査時期

令和5年3月

③調査方法

哲西地域の全世帯に郵送で依頼し郵送で回収。（1世帯1枚）

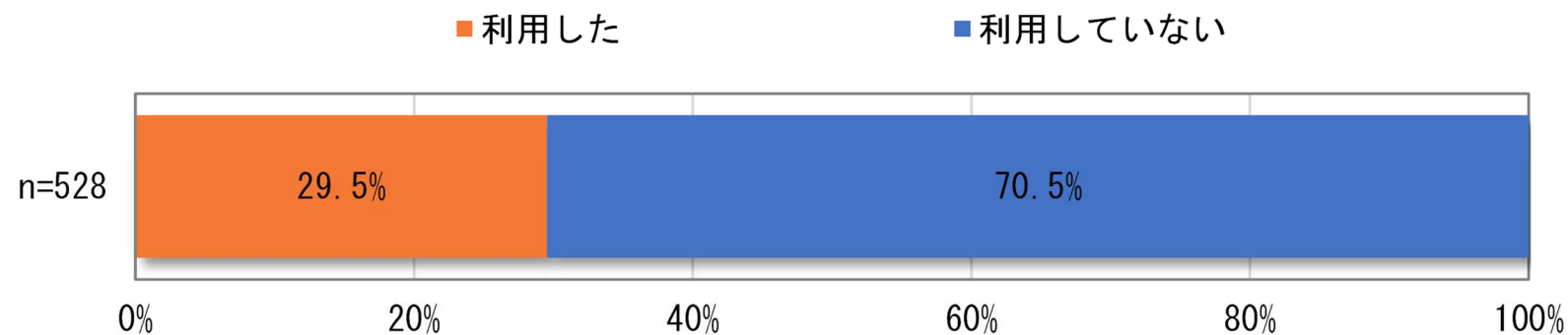
④回収票数

544件（回収率50.9%）

哲西地域公共交通アンケート調査

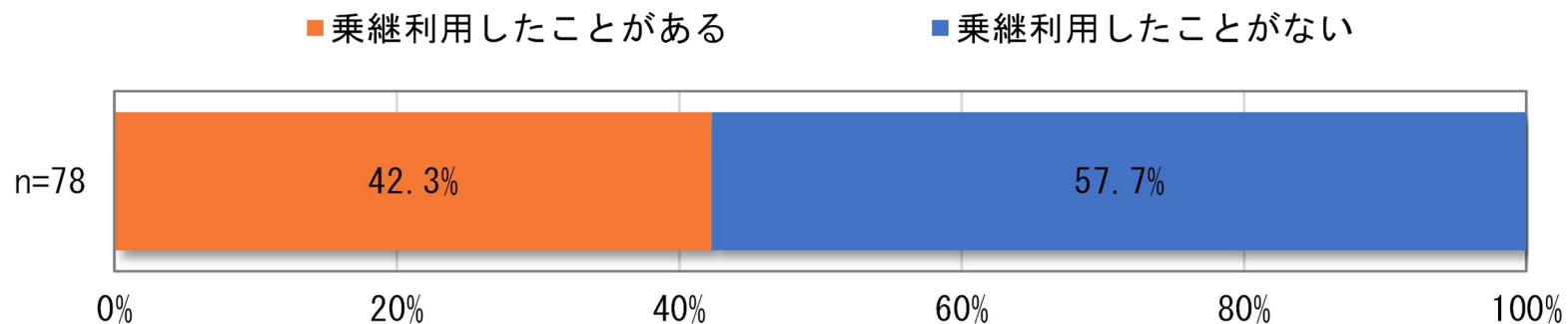
この1年間で芸備線を利用したか

- ・約30%が芸備線を利用をしている。



「乗合タクシー」「市営バス」とJR芸備線を乗り継いで利用したことがあるか

- ・約42%が乗継利用をしている。

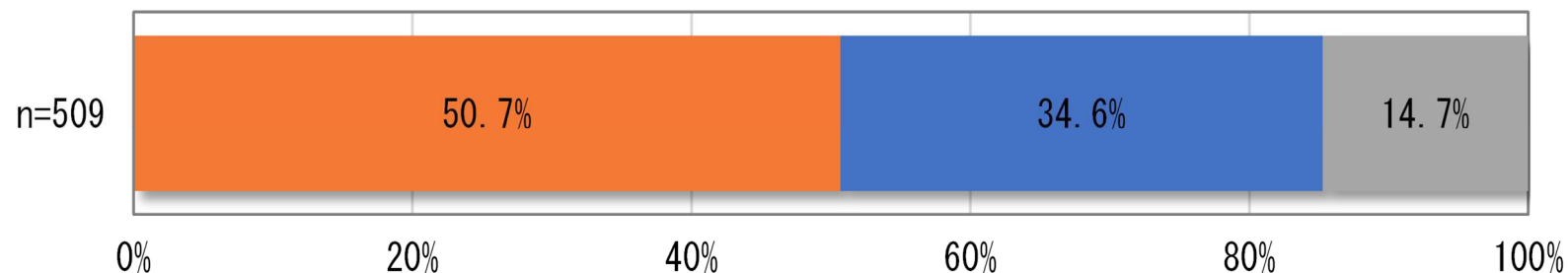


哲西地域公共交通アンケート調査

芸備線の必要性について

・約50%が「芸備線はなくてはならない」と考えている。

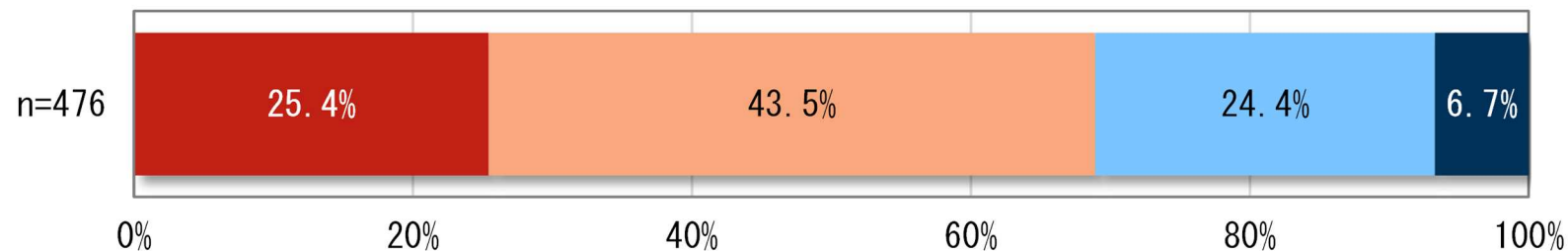
- 芸備線はなくてはならない
- 現状より便利になるのであれば別の交通手段でもかまわない
- 芸備線を利用することがない



鉄道の利用促進の取組について

・約69%が「大変効果がある」「まあまあ効果がある」と考えている。

- 大変効果がある
- まあまあ効果がある
- あまり効果がない
- まったく効果がない

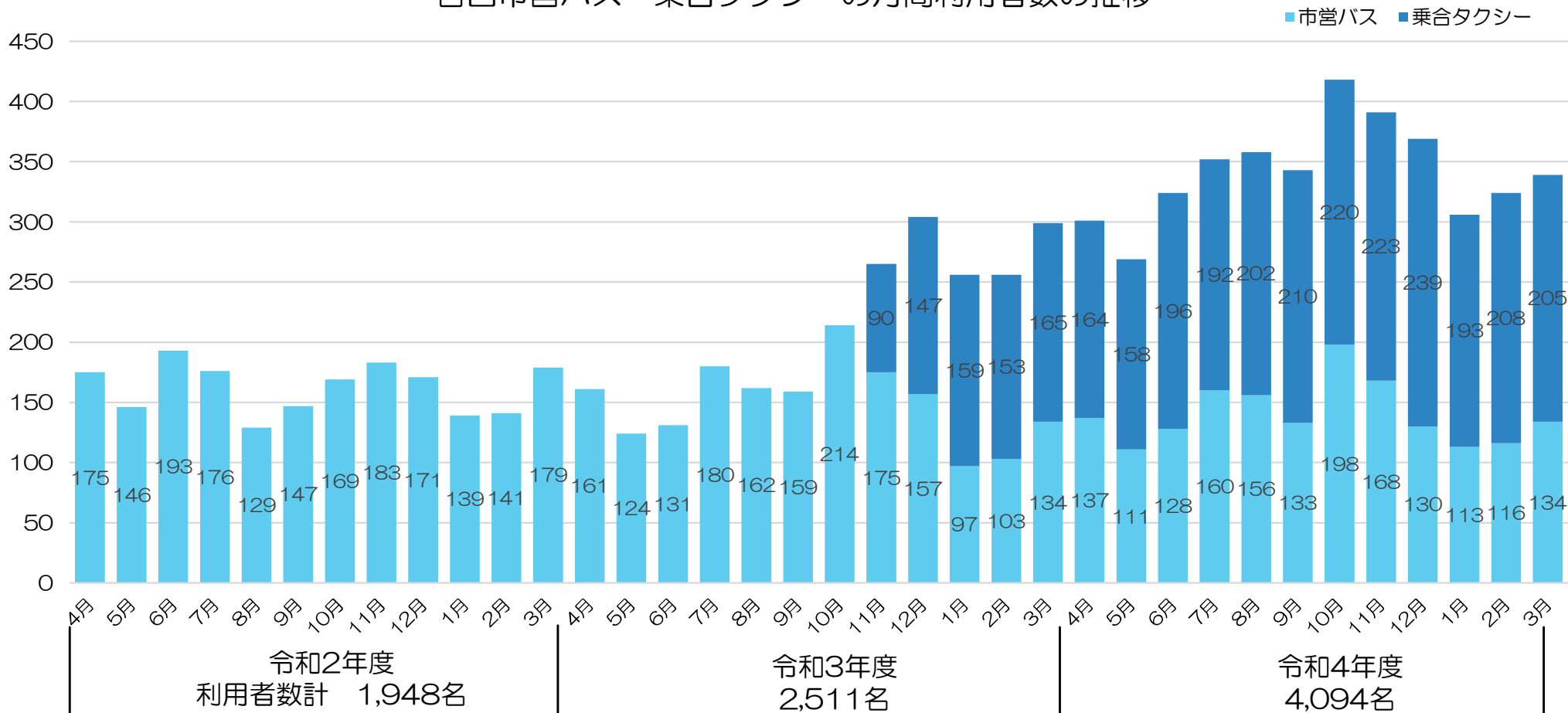


哲西地域での利用促進の取組

2次交通の充実

- ・哲西地域では2次交通の充実を図るため令和3年11月から予約型乗合タクシーの運行及び市営バスの増便を行っている。

哲西市営バス・乗合タクシーの月間利用者数の推移



第 1 回芸備線再構築協議会幹事会

議事 (4) 調査事業の検討について [既存データの提供]

1. 公共交通の議論に関するデータ

(1) 庄原市地域公共交通計画 (抜粋)

2. まちづくり・観光振興の議論に関するデータ

(1) 庄原市立地適正化計画 (抜粋)

(2) 第 2 期庄原市観光振興計画 (抜粋)

1. 公共交通の議論に関するデータ

- (1) 庄原市地域公共交通計画〔抜粋〕
(令和3(2021)年5月策定)**

目次

1. 地域の現況調査	1
(1) 地域概況の整理	1
①位置・地勢	1
1) 位置・面積	1
2) 地勢	2
②人口	3
1) 人口と高齢化率の推移と推計	3
2) 家族類型別高齢者がいる世帯数	4
3) 中学生・高校生の生徒数の推移	5
③施設等の分布	6
1) 公共施設	6
2) 学校	7
3) 病院・診療所	8
4) 商業施設	9
5) 観光施設	10
④人口流動（通勤・通学）	11
⑤自動車運転免許証の保有・返納状況	12
(2) 第2期生活交通ネットワーク再編計画の検証	13
①第2期計画の概要	13
1) 基本方針	13
2) 計画期間	13
3) 施策の体系	13
4) 生活交通ネットワークの役割と手段	14
②施策の実施状況と検証	15
③目標達成状況	19
2. 公共交通の実態調査	21
(1) 公共交通の概要	21
①公共交通ネットワークの概要	21
②公共交通人口カバー率	22
③交通手段別の概況	23
1) JR	23
2) 高速乗合バス	24
3) 路線バス	25
4) 市運行生活交通路線	26
5) 市民タクシー	28
6) 自家用有償旅客運送（交通空白地）	30
7) 庄原市立小学校スクールバス	31
8) 県大スクールバス	33
9) 一般乗用タクシー	34
④公共交通にかかる市の財政負担の状況	35
⑤地域別生活交通ネットワークの状況（令和2年12月末現在）	36

1) 庄原地域	36
2) 西城地域	38
3) 東城地域	41
4) 口和地域	44
5) 高野地域	47
6) 比和地域	50
7) 総領地域	53
3. 公共交通ニーズ及び課題の把握	56
(1) 住民アンケート（結果抜粋）	57
(2) 高校生アンケート（結果抜粋）	67
(3) 大学生アンケート（結果抜粋）	71

1. 地域の現況調査

(1) 地域概況の整理

① 位置・地勢

1) 位置・面積

本市は、広島県の北東部、中国地方のほぼ中央に位置し、東は岡山県、北は島根県・鳥取県に隣接する“県境のまち”です。

東西約 53km、南北約 42km に広がり、面積は 1,246.49km² で、近畿以西では最大の広さ（令和 2（2020）年 4 月 1 日現在）となっています。



図表 1 位置

■ 地域別面積

地域	面積	支所-本庁
庄原	243.55km ²	-
西城	226.91km ²	15km
東城	304.92 km ²	33km
口和	110.13 km ²	16km
高野	159.18 km ²	35km
比和	131.30 km ²	20km
総領	70.61 km ²	11km
計	1,246.49 km ²	

図表 2 各地域の面積と支所～本庁間の距離

■ 県内主要都市等までの距離：

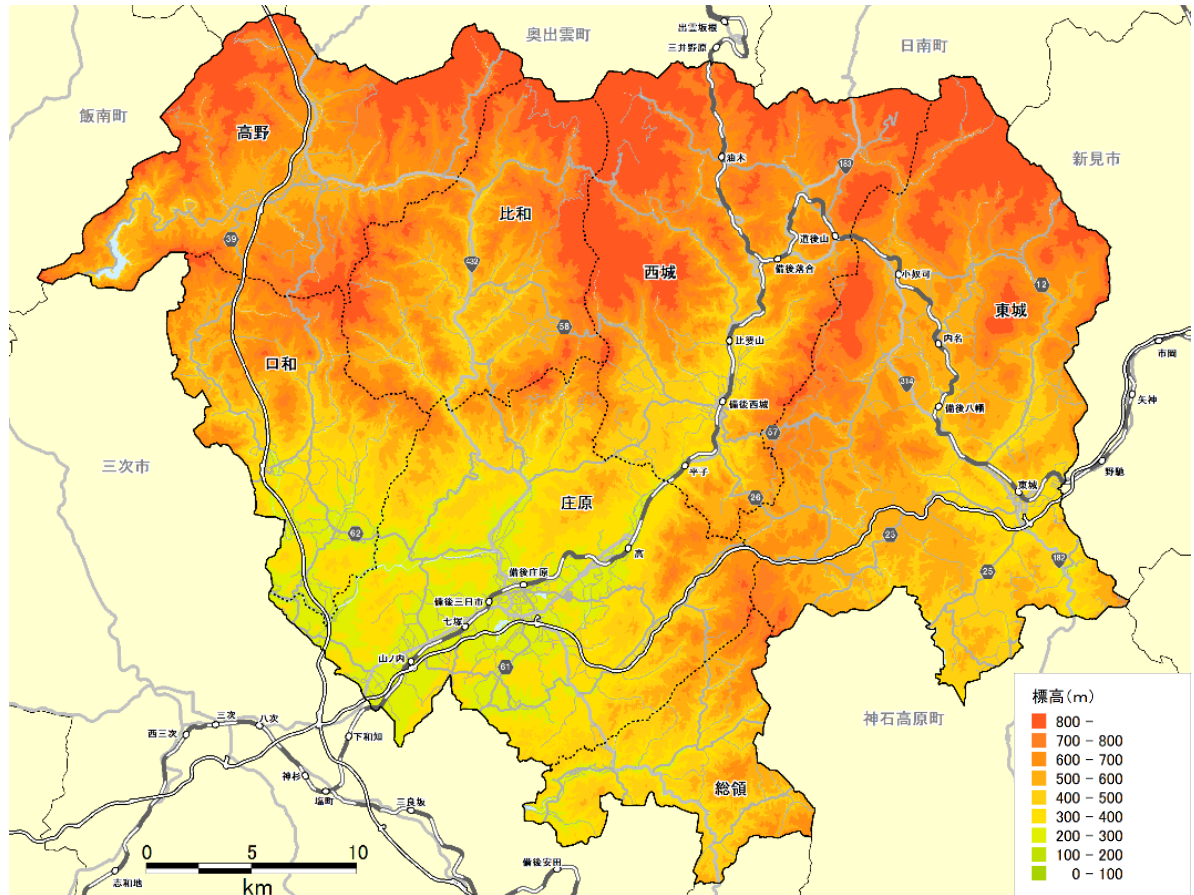
庄原市役所～広島市役所 (中国自動車道経由)	100.0km
庄原市役所～福山市役所 (尾道自動車道経由)	83.7km
庄原市役所～広島空港(三原市)	59.0km

図表 3 市役所から県内主要都市等までの距離

2) 地勢

本市の地形は、標高 150～200m の盆地をはじめ、全般的に緩やかな起伏の台地を形成しており、北部の県境周辺部は、県内有数を誇る 1,200m 級の高峰と森林に囲まれています。

中国山地の山々に囲まれた河川沿いに広がる盆地や流域の平坦地に、複数の市街地と大小の集落を形成しています。



図表 4 地勢

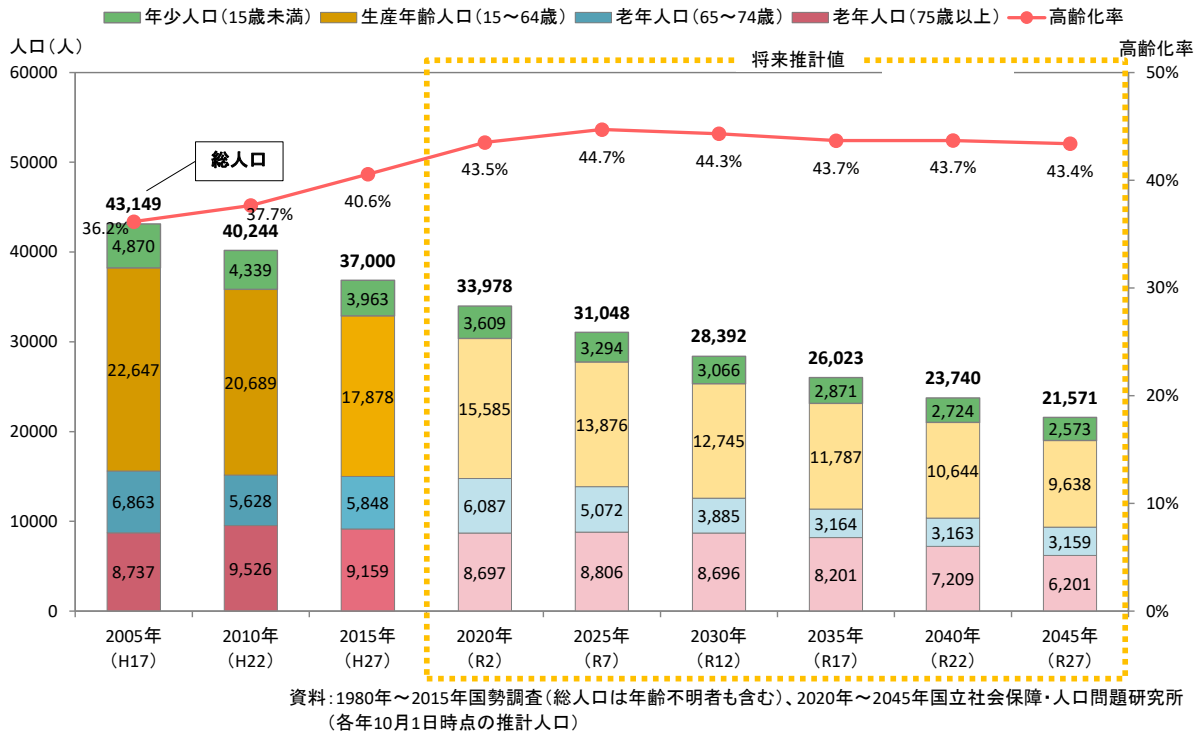
②人口

1) 人口と高齢化率の推移と推計

本市の総人口は年々減少しており、今後もその状況が続くと予測されています。

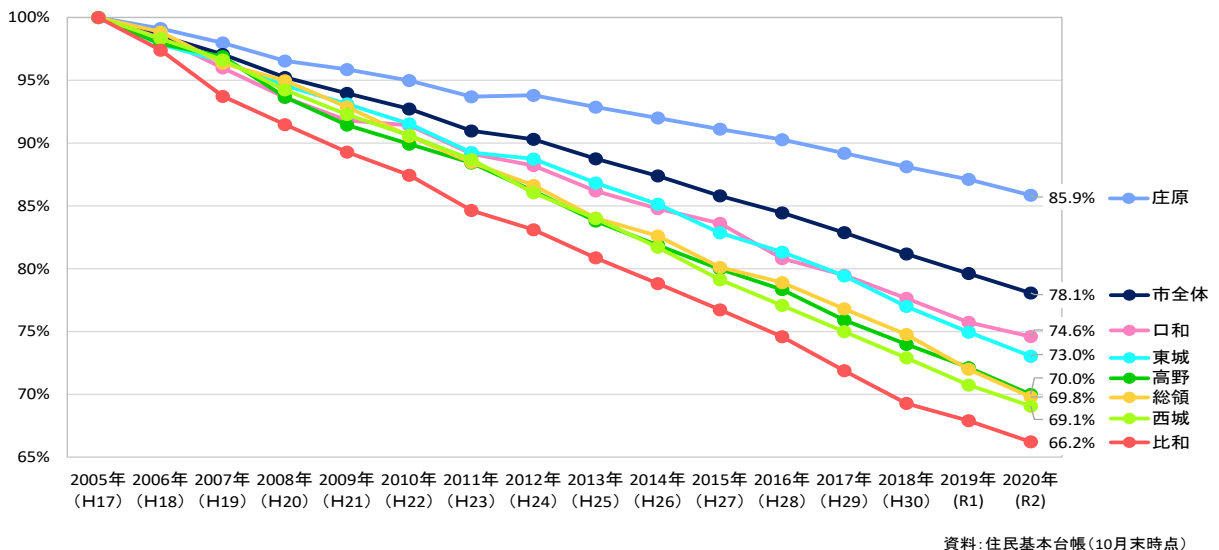
老年人口（65歳以上）も減少傾向にあり、令和7（2025）年の推計値は13,878人で、平成27（2015）年に比べて1,129人減少する見込みとなっています。また、75歳以上の後期高齢者人口は、令和12（2030）年まで、8,700～8,900人で推移する見込みとなっています。

生産年齢人口（15～64歳）も減少が続くと見込まれ、様々な職種や地域活動において、担い手不足が懸念されています。



図表 5 人口・高齢化率の推移と将来推計

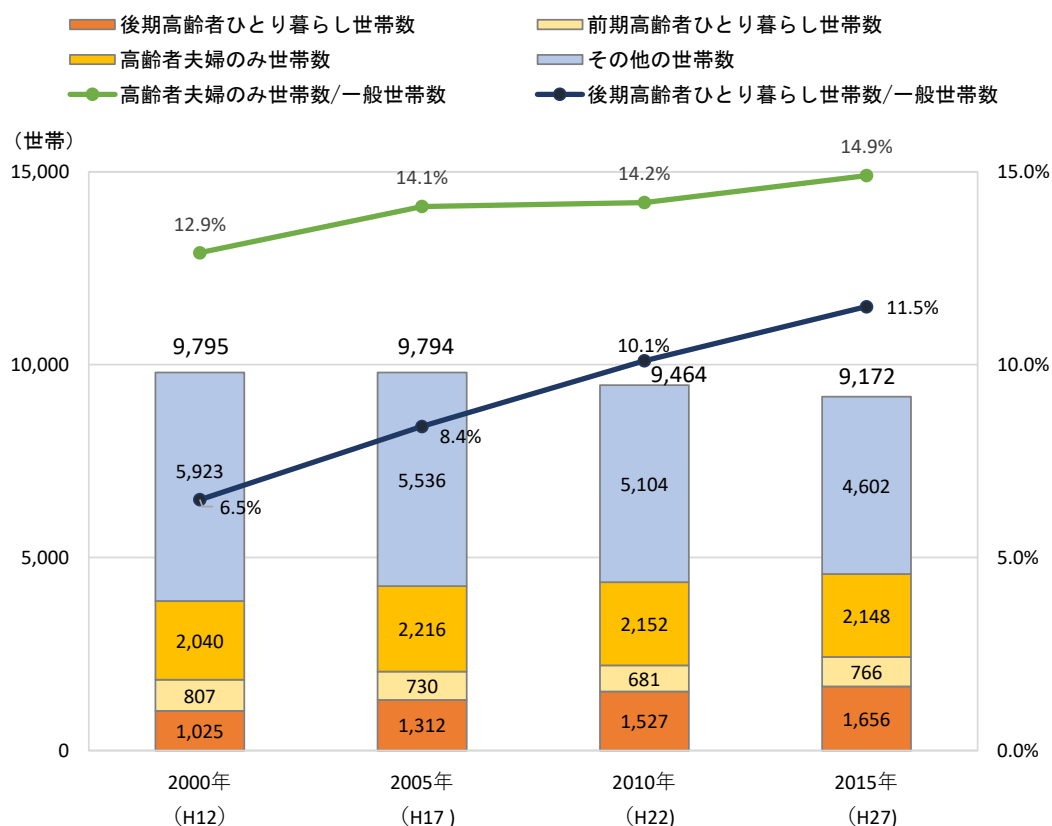
また、合併時の人口を100としたときの割合の推移を見ると、合併後の15年間で、市全体では約2割減少し、地域別では、庄原地域以外のすべての地域で、約3割減少している状況です。



図表 6 地域別の人口減少率（平成17（2005）年を100としたとき）

2) 家族類型別高齢者がいる世帯数

高齢者がいる世帯数が減少する一方で、高齢者夫婦のみ世帯数や高齢者ひとり暮らし世帯数は増加しています。特に、後期高齢者ひとり暮らし世帯数は、10年間で344世帯（26.2%）の増となっています。



図表 7 高齢者がいる世帯数の推移

資料: 国勢調査

高齢者のみ世帯の割合は、全国及び広島県に比べて高くなっています。

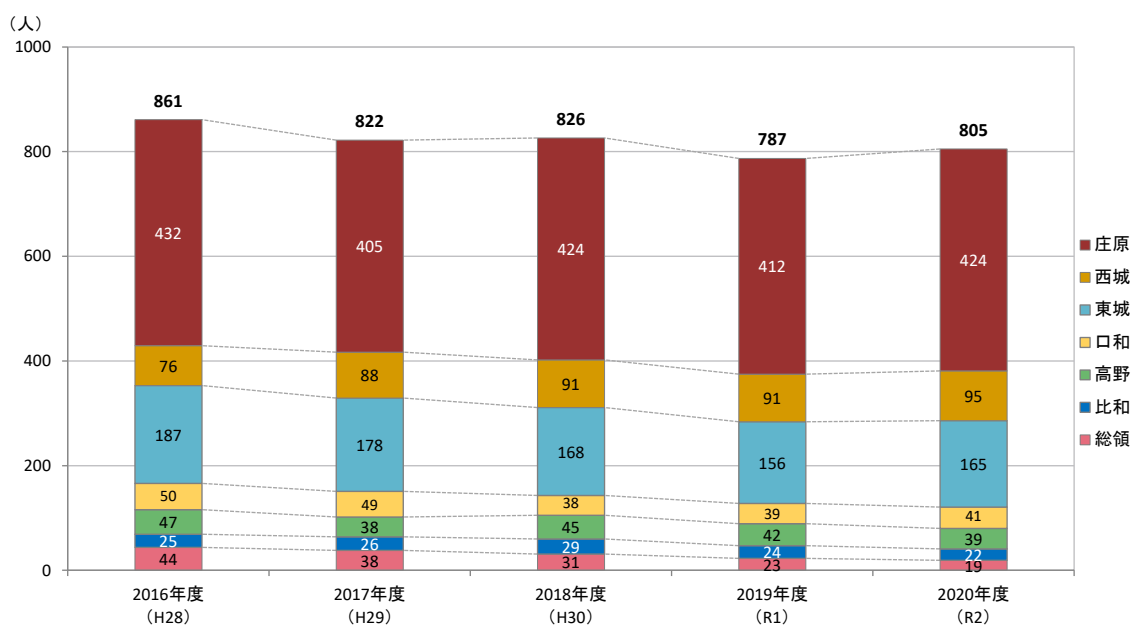
区分	高齢者ひとり暮らし世帯	高齢者夫婦のみ世帯
庄原市	16.8%	14.9%
広島県	11.9%	11.2%
国	11.1%	9.8%

資料: 平成 27 年国勢調査

図表 8 高齢者のみ世帯割合の国県との比較

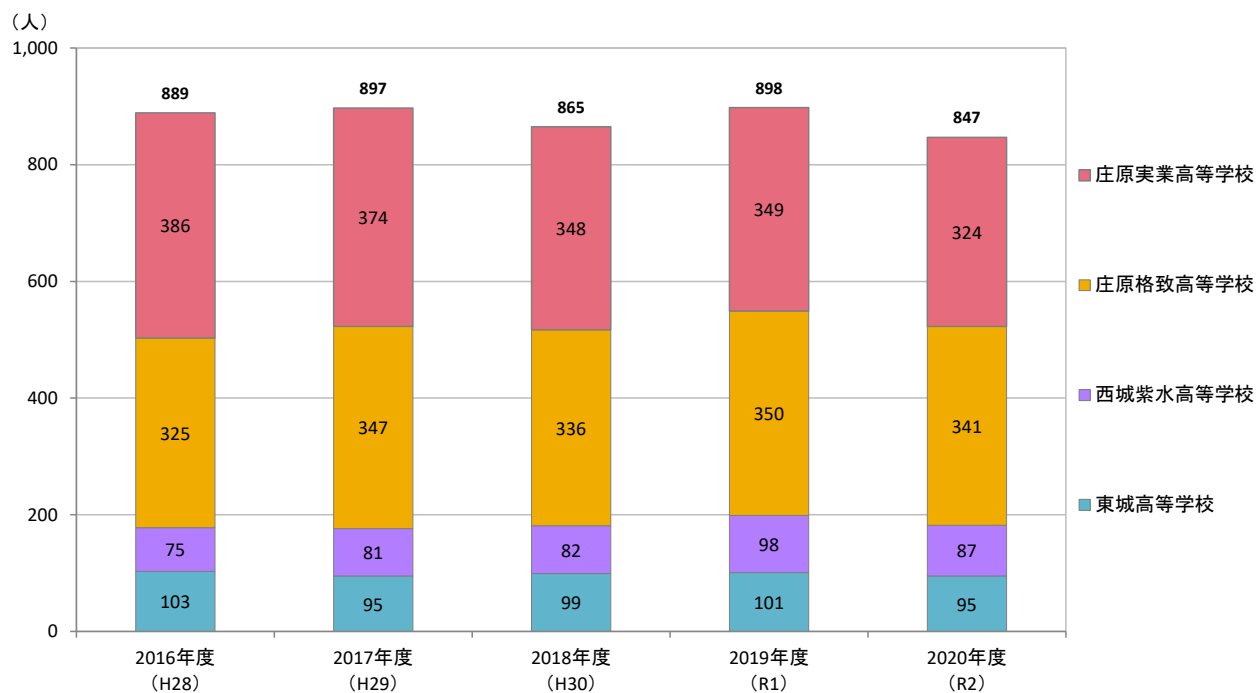
3) 中学生・高校生の生徒数の推移

中学生・高校生ともに、年度ごとに増減しつつ、全体では微減傾向となっています。



資料: 広島県教育委員会

図表 9 中学生の生徒数 (地域別)



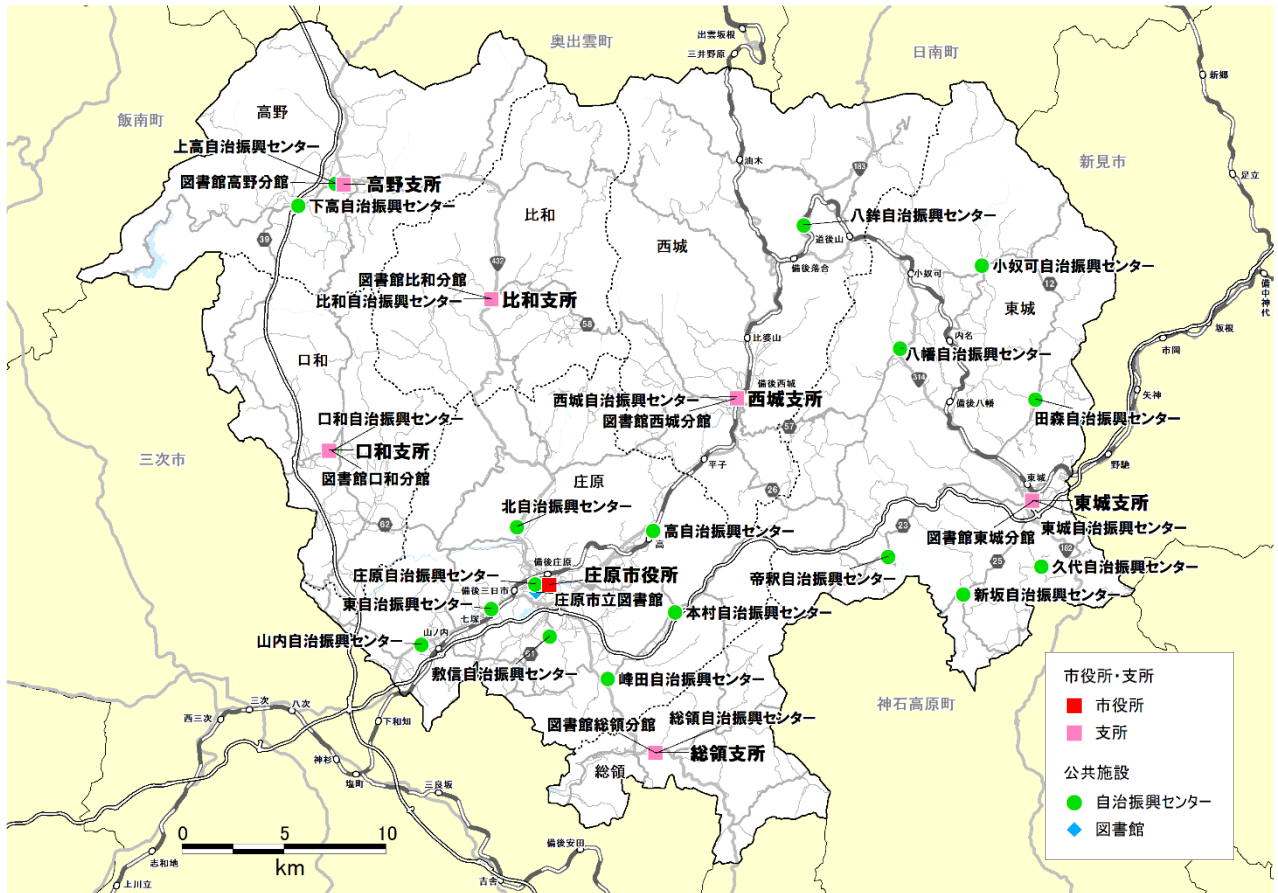
資料: 広島県教育委員会

図表 10 高校生の生徒数 (学校別)

③施設等の分布

1) 公共施設

各地域の中心部に市庁舎（本庁舎及び支所）が、また 22 の自治振興区域にそれぞれの活動拠点となる自治振興センターが立地しています。



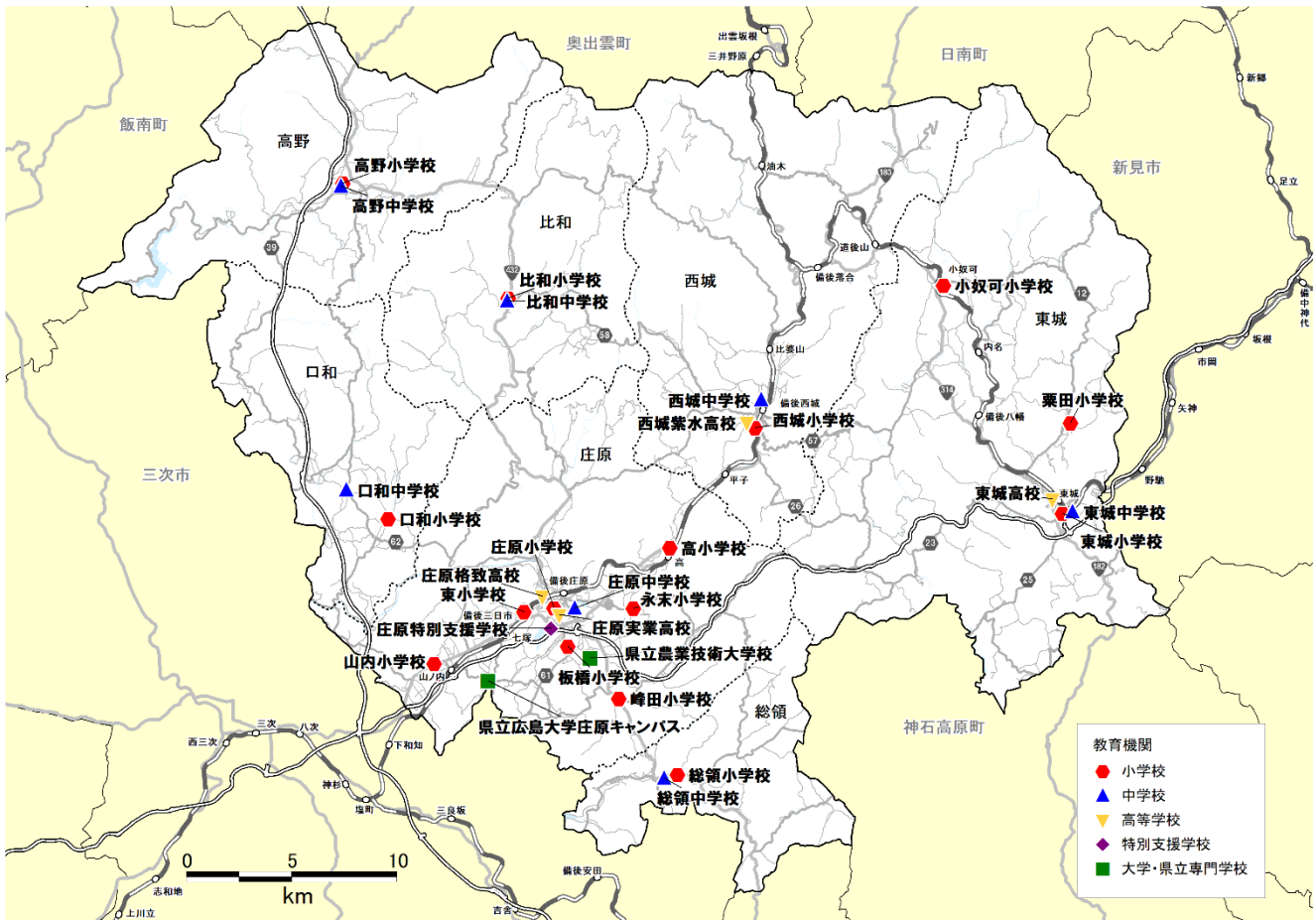
図表 11 公共施設（令和3年4月現）

2) 学校

本市の小中学校は、合併時、小学校 31 校、中学校 8 校ありましたが、平成 22 (2010) 年 3 月まで実施した小中学校の再編により、小学校 19 校、中学校 7 校となりました。その後も児童生徒数が減少し続けており、学校における教育環境をよりよくする必要のあることから、平成 30 (2018) 年 1 月に「庄原市立学校適正規模・適正配置基本計画」を策定し、地元へ説明・協議しながら、現在、取組が進められています。

高等学校は庄原地域に 2 校、西城・東城地域に 1 校ずつ、特別支援学校は庄原地域に 1 校立地しています。

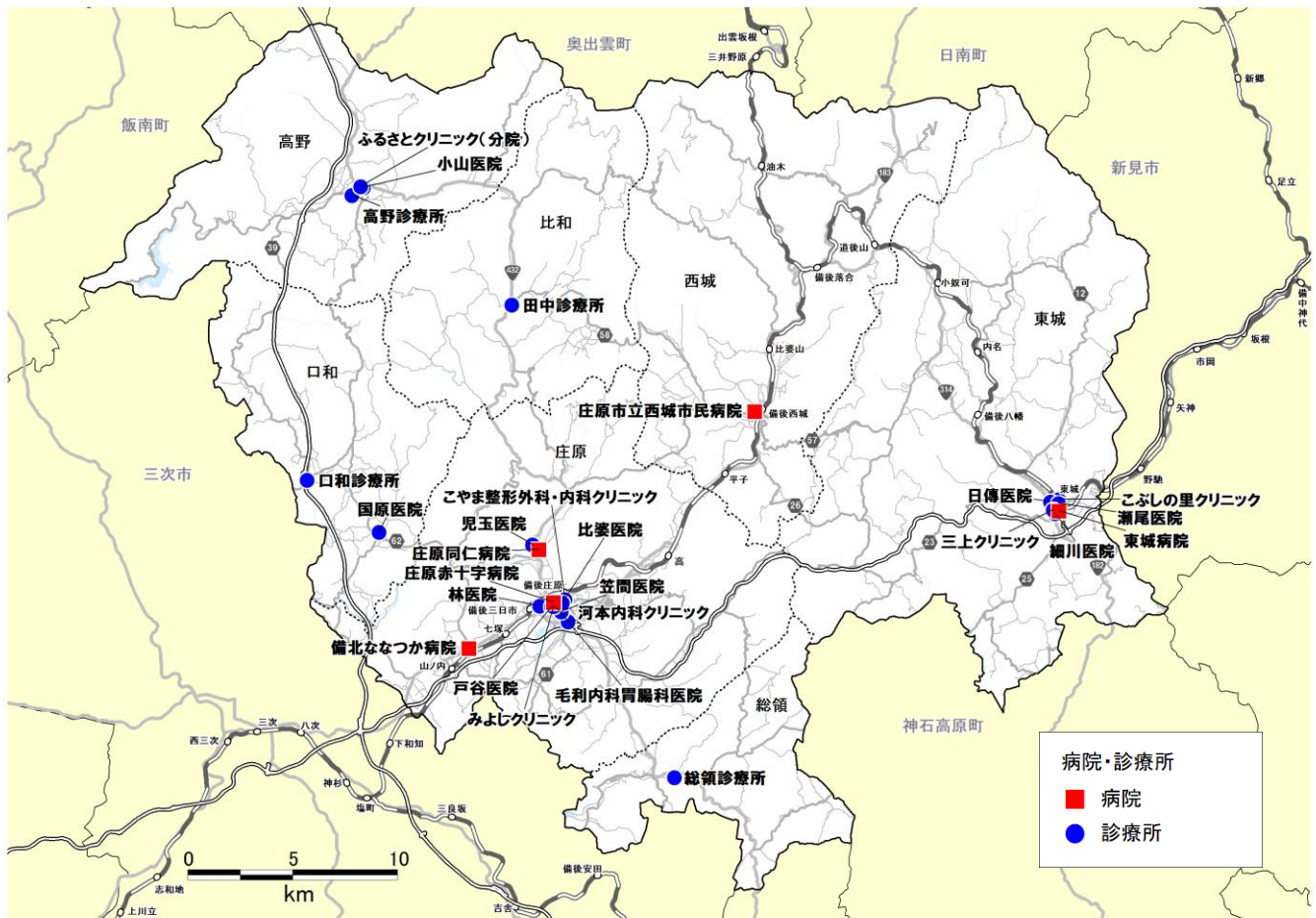
また、庄原地域には、県立広島大学庄原キャンパス、県立農業技術大学校が立地しています。



図表 12 教育機関 (令和 3 年 4 月現)

3) 病院・診療所

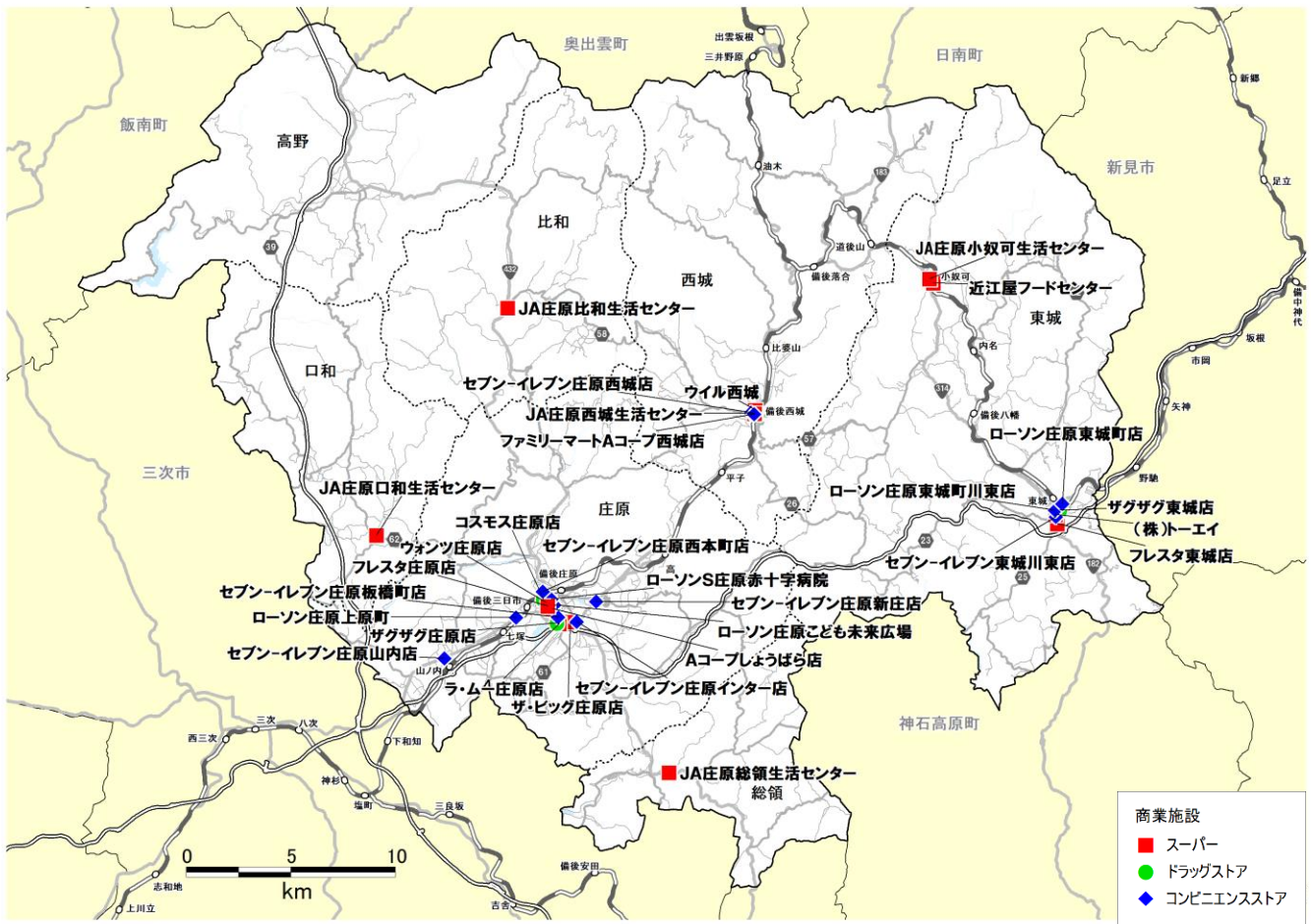
病院は、庄原地域に3施設（うち2施設は療養病床のみ）、西城地域に1施設、東城地域に1施設（療養病床のみ）があります。また、各地域に診療所がそれぞれ立地しており、一次医療を担っています。



図表 13 病院・診療所 （令和3年4月現在）

4) 商業施設

商業施設は庄原地域の市街地に集中しており、東城・西城の両地域にも比較的規模の大きいスーパーがある一方で、口和・比和・総領・高野の各地域は、一定規模以上のスーパーやドラッグストア、コンビニエンスストアが地域内になく、生活に必要な物品がそろう施設が少ない状況です。



図表 14 商業施設 (令和3年4月現)

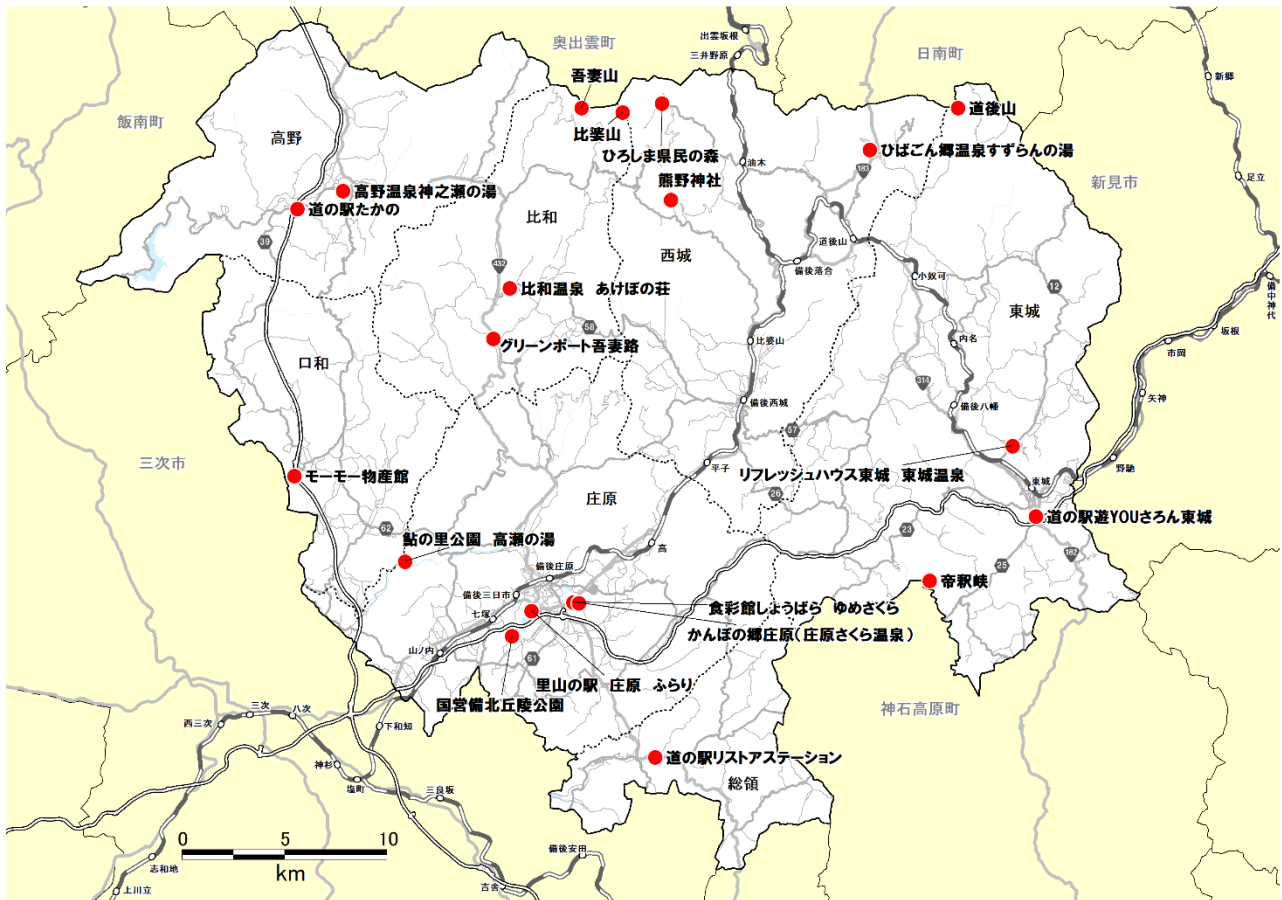
市内に商工会議所・商工会が3団体あります。

団体名	所管区域	会員数	事務所住所
庄原商工会議所	庄原	630	庄原市東本町一丁目2番22号
東城町商工会	東城	271	庄原市東城町川東1175番地
備北商工会	西城・口和・比和・高野・総領	343	(西城本所) 庄原市西城町西城197番地3 (口和支所) 庄原市口和町永田495番地10 (高野支所) 庄原市高野町新市676番地5 (比和支所) 庄原市比和町比和792番地2 (総領支所) 庄原市総領町下領家1番地3

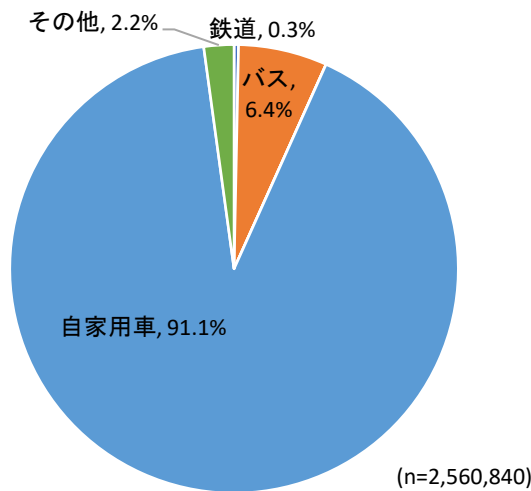
資料: 庄原商工会議所・東城町商工会・備北商工会 (令和3年2月現在)

5) 観光施設

市内の各地域に自然を活かした観光地・観光施設や温泉施設、道の駅等が点在し、地域や施設によって季節性がみられます。主要な道路から離れている自然景勝地が多いことやJRやバスなどの公共交通の便数が少ないことから、自家用車で来訪する人が全体の約9割を占めています。



図表 15 観光施設 (令和3年4月現)



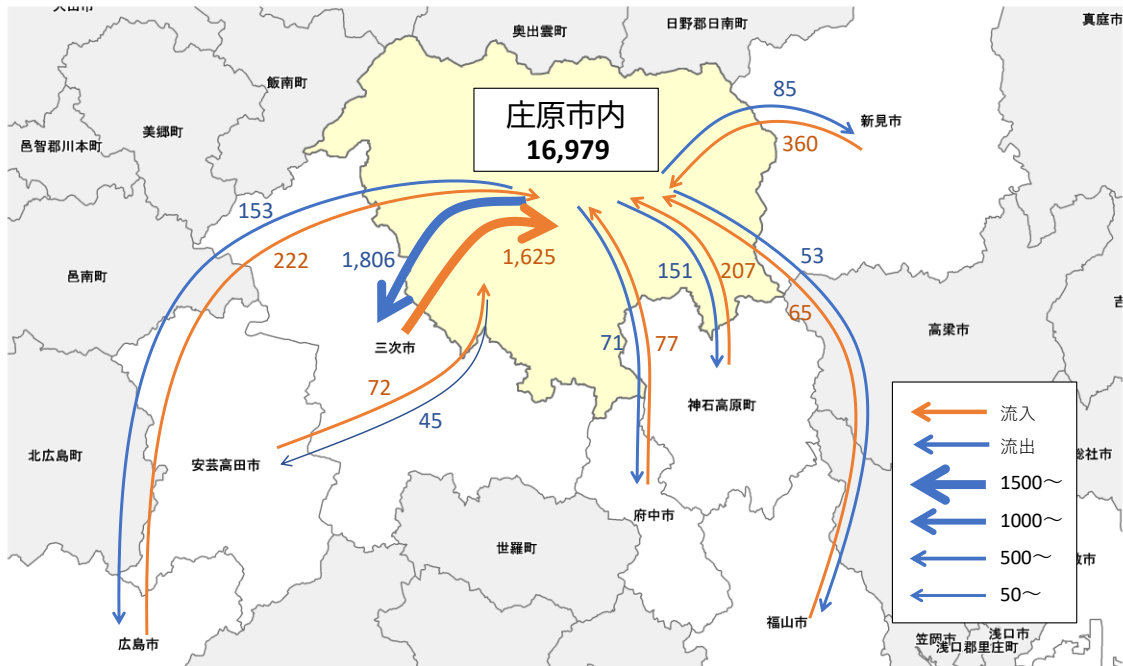
資料: 令和元(2019)年 観光振興課

図表 16 庄原市に訪れた観光客の利用交通手段

④人口流動(通勤・通学)

通勤・通学の人口流動では、庄原市内での流動（庄原市内から庄原市内への通勤・通学）が16,979人と最も多くなっています。

隣接する市町の中では、三次市と特につながりが深いことが分かります。その他、県内では広島市・神石高原町と、岡山県内では新見市と、通勤・通学による往来が一定数あります。

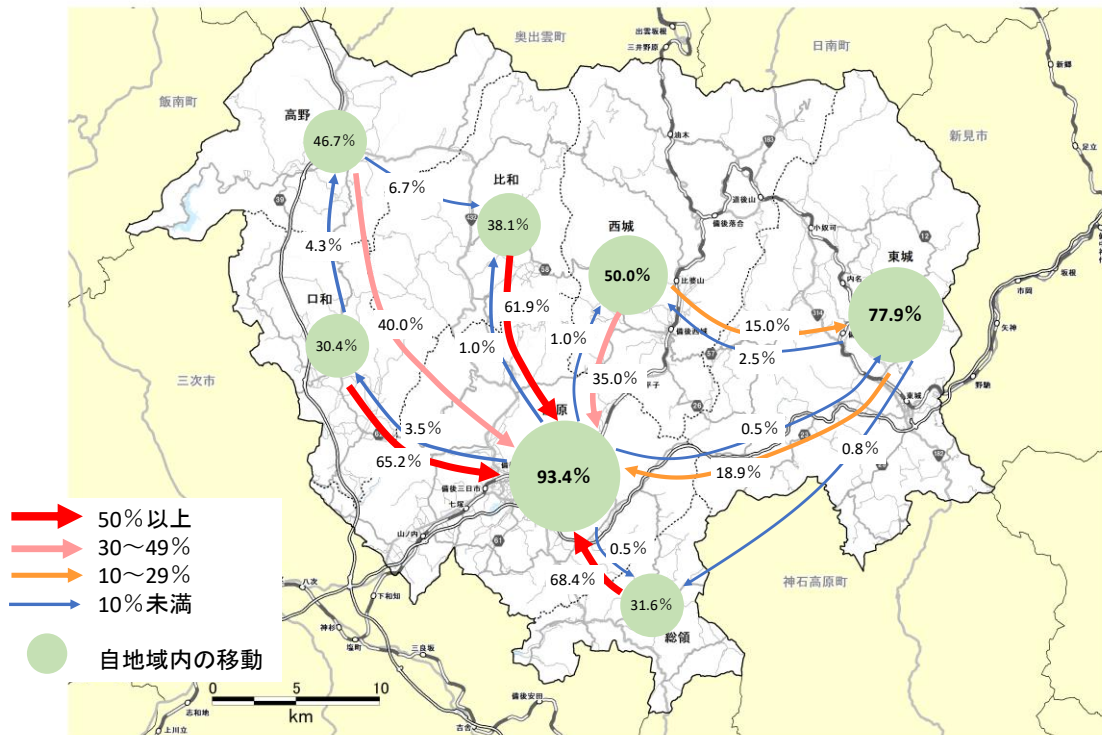


資料:平成27年国勢調査

※片方向で50人以上の流動がある自治体のみを掲載

図表 17 通勤・通学による人口流動（庄原市⇄周辺自治体）

庄原市内での通勤・通学先を市民アンケートで見ると、庄原・東城地域では、自地域内で通勤・通学すると回答した人の割合は約8～9割となっています。また、口和・比和・総領地域では、自地域内よりも庄原地域に通勤・通学すると回答した人のほうが多く、5割を超えている状態です。

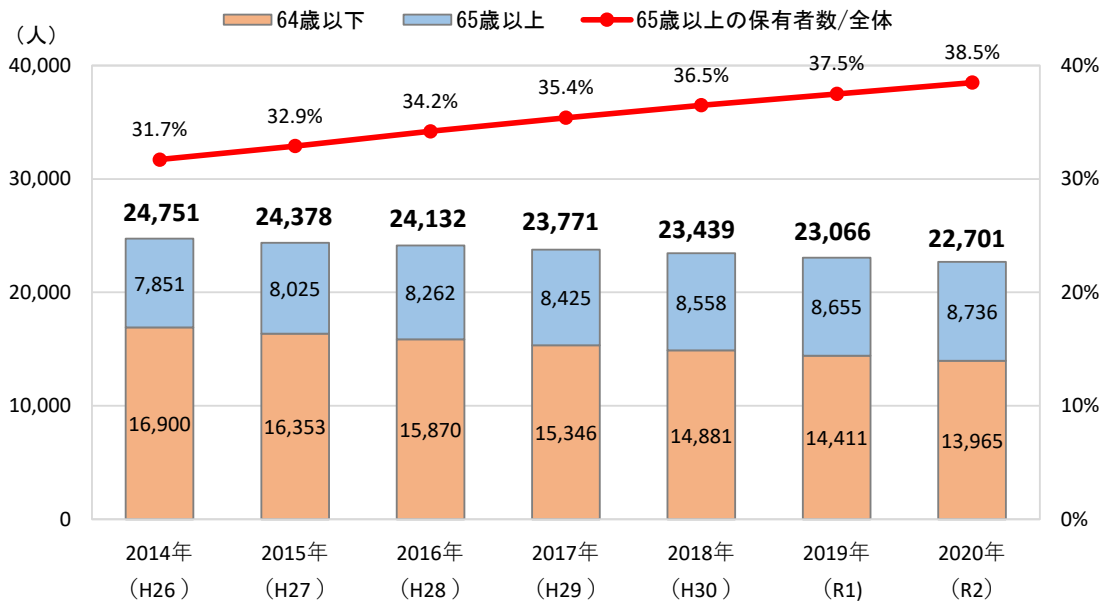


図表 18 通勤・通学による人口流動（庄原市内）

資料:市民アンケート(令和3年2月)

⑤自動車運転免許証の保有・返納状況

市内の自動車運転免許証の保有者数は、全体では年々減少しているものの、65歳以上の保有者数は増加しています。このため、保有者総数に占める高齢運転者の割合も年々高くなっています。



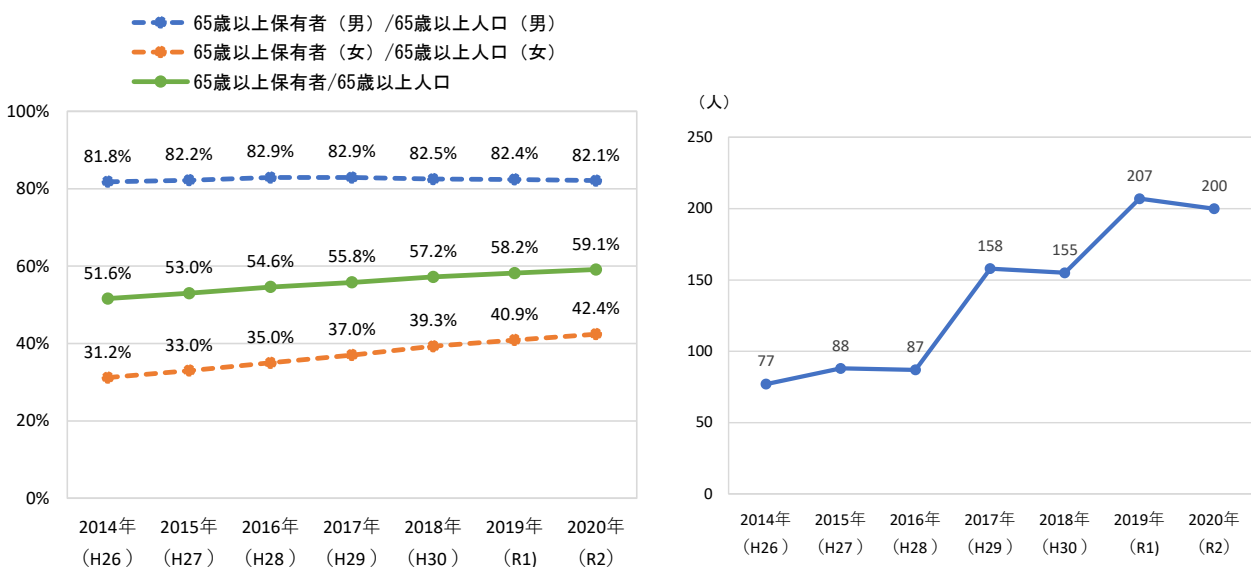
資料: 広島県警察 HP

図表 19 庄原市の運転免許保有者数の推移 (各年 12 月現在)

65歳以上の保有率は、男性は約8割であるのに対し、女性は約4割と低く、高齢女性の半数以上が免許証を保有していない状況にあります。

一方で、高齢女性の保有率は年々上昇しており、平成 26(2014)年からの6年間で約1割上昇しています。

自動車運転免許の自主返納者数は増加しており、平成 26(2014)年に比べて、令和 2(2020)年は 2.6 倍の 200 人となっています。



図表 21 人口に対する保有率 (65歳以上) (各年 12月現在)

図表 20 庄原市の自動車運転免許証の年間自主返納者数の推移

資料: 保有者数、免許返納者数は広島県警察 HP、人口は住民基本台帳

(2)第2期生活交通ネットワーク再編計画の検証

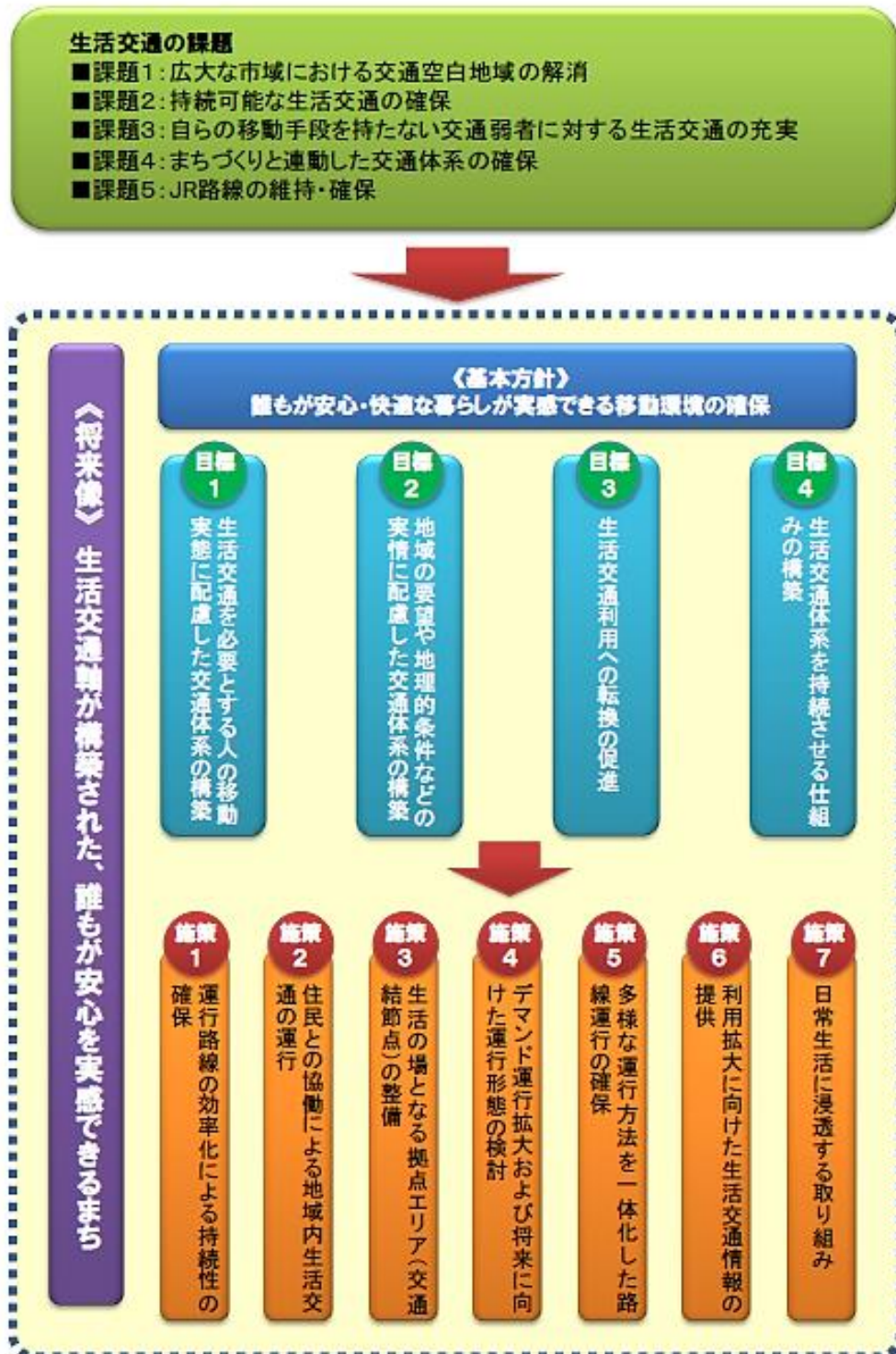
① 第2期計画の概要

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

2) 計画期間 平成 28 (2016) 年度～令和 2 (2020) 年度

3) 施策の体系



4) 生活交通ネットワークの役割と手段

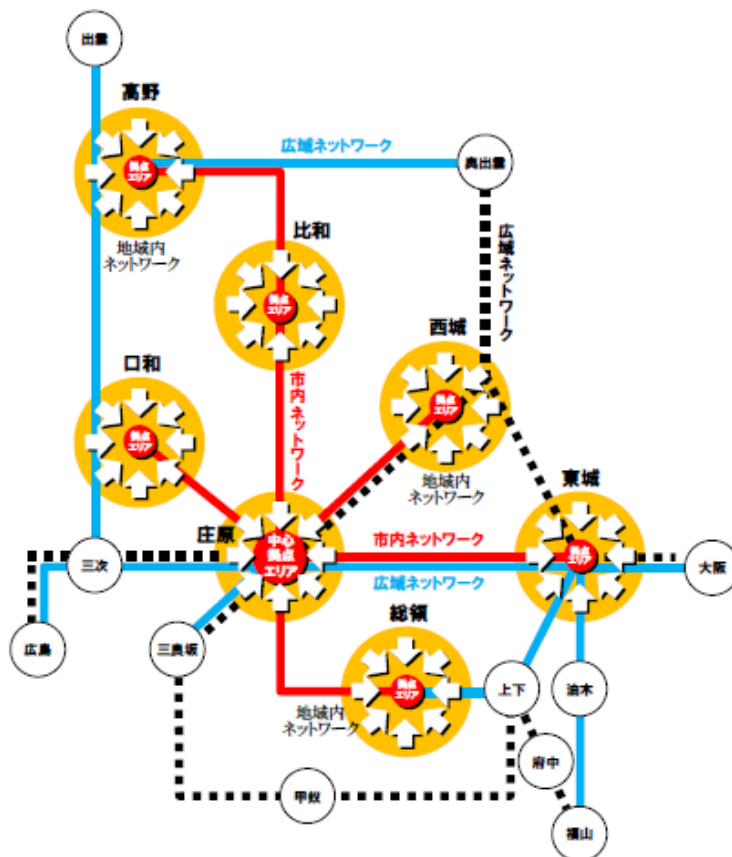
地域拠点を中心に、地域内を結ぶ“地域内ネットワーク”、地域の拠点と市の中心拠点を結ぶ“市内ネットワーク”、市内と他市町を結ぶ“広域ネットワーク”の位置づけを行い、このネットワークが相互に連携することで、本市の生活交通ネットワークを構築します。

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します。

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します。

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 ○市民タクシー ○公共交通空白地有償運送 ○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）

図表 22 ネットワークの役割と交通手段



図表 23 庄原市生活交通ネットワークイメージ図

② 施策の実施状況と検証

第2期生活交通ネットワーク再編計画に基づく次の施策及び取組を行い、市民タクシーの導入を進めるなどして、効率化を図りつつ生活交通を維持することができました。

人口構成や社会情勢の変化により新たな課題も生じていますが、これらは本計画に引き継いで取り組みます。

施策 1	運行路線の効率化による持続性の確保	
<p>■ 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</p>		
具体的な取組（計画）	実施状況	
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・系統の廃止・統合により、平成26年度から21系統減少した。 ・運転手不足による業務縮小のためバス路線撤退の申し出に対し、市内の交通事業者と協議調整のうえ、路線を引き継いだ。 【平成29年度】庄原地域生活バスの継続 ・運転手不足による業務縮小のためバス路線撤退の申し出に対し、代替手段について地元自治振興区と協議し、市民タクシーを導入した。 【平成29年度】東城地域生活バス廃止により、市民タクシーへ移行 ・備後庄原駅、備後西城駅、小奴可駅、東城駅で、JR乗車券売の受託し券売業務を継続して行った。 ・平成29年度「庄原市芸備線の存続に関する協議会」を設置し、利用促進と利便性向上について協議を行い、令和元年12月「庄原市内の芸備線存続計画」を策定。令和元年度から取組を開始。 	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・系統の廃止・統合により、効率化が図られた。 ・利用が一定程度ありながら運転手不足により事業者が撤退した路線については、事業者と協議調整し、路線の引継ぎを行い、路線の継続が図られた。 ・代替手段の導入により、移動手段を確保できた。 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・経路が重複する路線を効率化する場合は、経路が重複する部分の幹線系統を統合し、支線からは乗り継いで利用するように効率化を図るが、後期高齢者が増加する本市においては、乗降困難を理由に乗り継ぎに抵抗がある利用者が増えている。利用者の状況に合わせた効率化を検討する必要がある。 ・令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出や公共交通の利用を控える傾向があり、今後の利用動向について予測が困難である。 	

施策2	住民との協働による地域内生活交通の運行	
<p>■ 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</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民タクシーの導入にあたり、各自治振興区と協議連携し、説明会を自治会単位で開催した。 ・地域での交通勉強会へ参加し、制度の助言などを行った。
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・市民タクシーの導入地域を拡大できた。（平成27年度 8自治振興区⇒令和2年度 13自治振興区） ・自らの移動手段を自らが考える勉強会を実施する自治振興区に出向き、意見交換ができた。 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民による運行については、5年後10年後を見据えた場合、運転手や財源の確保、事故への対応などが課題となっている。 	

施策3	生活の場となる拠点エリア（交通結節点）の整備	
<p>■ 乗継などをする場合に、利用者が快適に待てる環境を整備することにより、乗換の負担軽減を図る</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>（※既存施設等を有効に活用し整備を進める）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前ロータリーを整備してバスの乗り入れを行うとともに、備後庄原駅舎を、JRの待合機能とバスセンター機能を併せ持つ「交通交流施設」として改修した。 ・交通交流施設に地域交流室を整備し、地域住民の集いの場として利用を開始した。 ・デジタルサイネージ¹⁰（電子時刻表）の設置や停留所への「BUSit」¹¹ステッカー掲示により、路線や運行情報をわかりやすく利用者へ提供した。 ・庄原駅バス停及び交通交流施設内のデジタルサイネージに、路線バスだけでなく、JR芸備線や市運行路線、県大スクールバスの時刻表を表示した。
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・備後庄原駅前が交通結節点となり、バスやJR利用者の待合環境の向上が図られている。 ・地域住民の集いの場や活動の場として、交通交流施設内の地域交流室が活用されている。 ・デジタルサイネージや「BUSit」の導入により、利用者へ最新の情報を提供することができた。 ・最新の運行状況が把握できることにより、移動手段の選択が可能となった。 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線と支線の乗り継ぎの際に利用できる施設等が少ない地域がある。 	

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	
<p>■ 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。</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 庄原地域、東城地域へ市民タクシー制度を導入した。 利用日が限定される区域運行について、利用可能日を増やしたり毎日運行が可能となるかなどの検討を行った。 庄原M a a S 検討協議会により、A I デマンド交通や定額乗り放題（サブスクリプション¹²）の実証実験を行い、公共交通の利用促進効果や外出機会の変化などの検証を行った。
評価	<ul style="list-style-type: none"> 市民タクシーの導入により戸口輸送が可能となり、バス停まで行くことが困難な方々が利用しやすい交通となった。 庄原M a a S 検討協議会による実証実験では、バスの利用や外出機会の増加に一定の効果がみられた。 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足により、市民タクシー制度の導入地域の拡大が困難となっている。 A I デマンド交通や定額乗り放題を実施するために必要な費用の試算や、地域の交通課題の解決につながる導入方法等について、さらなる研究、検討が必要である 	

施策5	多様な運行方法を一体化した路線運行の確保	
<p>■ 路線が重複しているバスを精査し、運行の効率化を図る</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 重複路線において、一般利用者との混乗の提案を行い協議を行ったが、混乗に対する児童保護者の理解が得られにくい。 幹線において重複する路線や系統の統合を行った。
評価	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスからバス利用への移行や、スクールバスへの一般利用者の混乗による効率化は実現できなかった。スクールバスは、学校行事等による運行時間の変更、通学児童の自宅位置による運行経路の変更など臨機応変に対応する必要があるほか、保護者からの理解が得られにくく、スクールバスとの統合は困難である。 路線や系統の統合により、特に地域外への利用の際に乗継が必要となっている 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> 一般的には、重複する経路がある幹線系統を統合し、支線からの乗継利用により効率化を図るが、後期高齢者が増加する本市においては、乗降困難を理由に乗り継ぎに抵抗がある利用者が増えている。利用者の状況に合わせた効率化を検討する必要がある。 	

施策 6	利用拡大に向けた生活交通情報の提供	
<p>■ 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</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・市運行路線の情報を市のHPに掲載した。 ・デジタルサイネージ（電子時刻表）の設置や停留所への「BUSit」ステッカー掲示により、路線や運行情報をわかりやすく利用者へ提供した。（施策3 再掲） ・該当地区用時刻表を作成し、各自治振興区へ配布した ・路線バス及び一部の市運行路線について、インターネットによる路線検索サービス等へ情報提供し、検索可能とした
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタルサイネージや「BUSit」の導入により、利用者へ最新の情報を提供することができた。（施策3 再掲） ・インターネットの路線検索サービスで市内バス路線が検索可能となったことにより、多様な移動手段の選択が可能となった。 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・バス会社ごとの時刻表の作成となっており、乗り継ぎがわかる総合時刻表の作成が求められる。 ・インターネットによる路線検索サービスで検索可能な路線を増やすとともに、ダイヤ変更に対応できるよう、適時の情報提供を行う必要がある。 	

施策 7	日常生活に浸透する取組	
<p>■ 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</p>		
	具体的な取組（計画）	実施状況
	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室を開催し、PASPYの使用法や行先別の具体的なダイヤを示し、体験する機会とした。（平成28年度、平成30年度 高齢者対象に実施） ・学校の長期休暇期間、路線バスを定額で乗り放題となる「こども乗り放題パス」を発売し、気軽にバスを利用できる機会とした。 ・庄原Ma a S検討協議会により、AIデマンド交通や定額乗り放題（サブスクリプション）の実証実験を行い、公共交通の利用促進効果や外出機会の変化などの検証を行った。（施策4 再掲）
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室や「こども乗り放題パス」により、今までバスなどに触れたことがなかった方々への乗車のきっかけとなった。 ・庄原Ma a S検討協議会による実証実験では、バスの利用や外出機会の増加に一定の効果がみられた。（施策4 再掲） 	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車が主な移動手段となっているため、JRやバスの乗り方、時刻表の見方がわからない方がまだまだ多いと思われる。 ・AIデマンド交通や定額乗り放題を実施するために必要な費用の試算や、地域の交通課題の解決につながる導入方法等について、さらなる研究、検討が必要である。（施策4 再掲） 	

③ 目標達成状況

第2期生活交通ネットワーク再編計画で定めた目標の達成状況は次のとおりです。

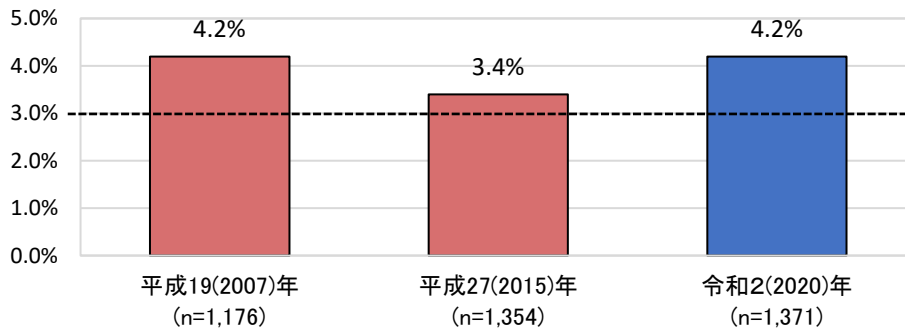
数値目標の達成はできませんでしたが、生活交通による人口カバー率が9割を超えているなど、一定の生活交通の維持確保はできていると言えます。

「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%以下にする

【達成状況】

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」と回答した人の割合は4.2%で、目標値よりも1.2ポイント上回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点 (H27)	中間目標 (H30)	目標 (R2)	実績 (R2)
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%	3.0%	3.0%以下	4.2%



図表 24 「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」人の割合の推移

【達成できなかった要因】

本市において、生活交通利用者のほとんどが高齢者および学生です。

その中で、市内の運転免許証の返納者が増えたことにより自家用車に比べて自由に移動できない公共交通に不便を感じる方や、バスやJRへの乗り降り自体が困難となってきている方が増えていると思われます。

また、乗務員不足から、東城地域の地域生活バスの廃止を始め、路線の短縮、運行日や便数の減など、サービスが縮小したことも原因と考えられます。

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の割合を、全系統数の30%以下とすることをめざす

【達成状況】

平成26(2014)年度の52.5%よりは下がったものの、令和2(2020)年度は47.7%と目標値を17.7ポイント上回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点 (H26)	目標 (R2)	実績 (R2)
全系統数に対する、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の割合	52.5% (62/118)	30%以下	47.7% (41/86)

【見直し基準】

路線バス	経常収益率が30%未満、または平均乗車密度が2.0人未満
市運行生活交通路線	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

【達成できなかった要因】

「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」は、6年間で21系統を見直し(廃止・統合)することができました。しかし、母数となる全系統数も路線廃止や系統統合により32系統減少したため、割合の縮小が限定的となりました。

また、乗務員や車両の確保ができないなどの理由により代替輸送の確保が困難になっており、見直しによる系統廃止が難しい地域もありました。

市内を運行する生活交通の1日平均利用者数を850人以上とする

【達成状況】

1日平均利用者数は、平成26(2014)年度よりも147人減少し、目標値よりも202人下回っており、目標を達成できませんでした。

指標項目	策定時点 (H26)	目標 (R2)	実績 (R2)
生活交通の1日あたり平均利用者数	795人	850人以上	648人

【達成できなかった要因】

生活交通需要の前提となる人口が、前計画策定時37,548人* (平成27(2015)年12月末現在)から34,191人* (令和2(2020)年12月末現在)に、5年間で3,357人(▲8.9%)減少しました。*住民基本台帳人口

また、路線の廃止や便数の減少がのべ利用者数の減少につながったことや、系統ごとに利用者数をカウントすることから、乗継利用されていた系統が統合されると利用者数が統計上は減少することもあることも影響しているものと考えられます。

<系統統合により統計上利用者数が減少した例> 庄原市街地循環バス(ダイヤ変更なし)

平成30年度 系統数4 利用者総数33,642人

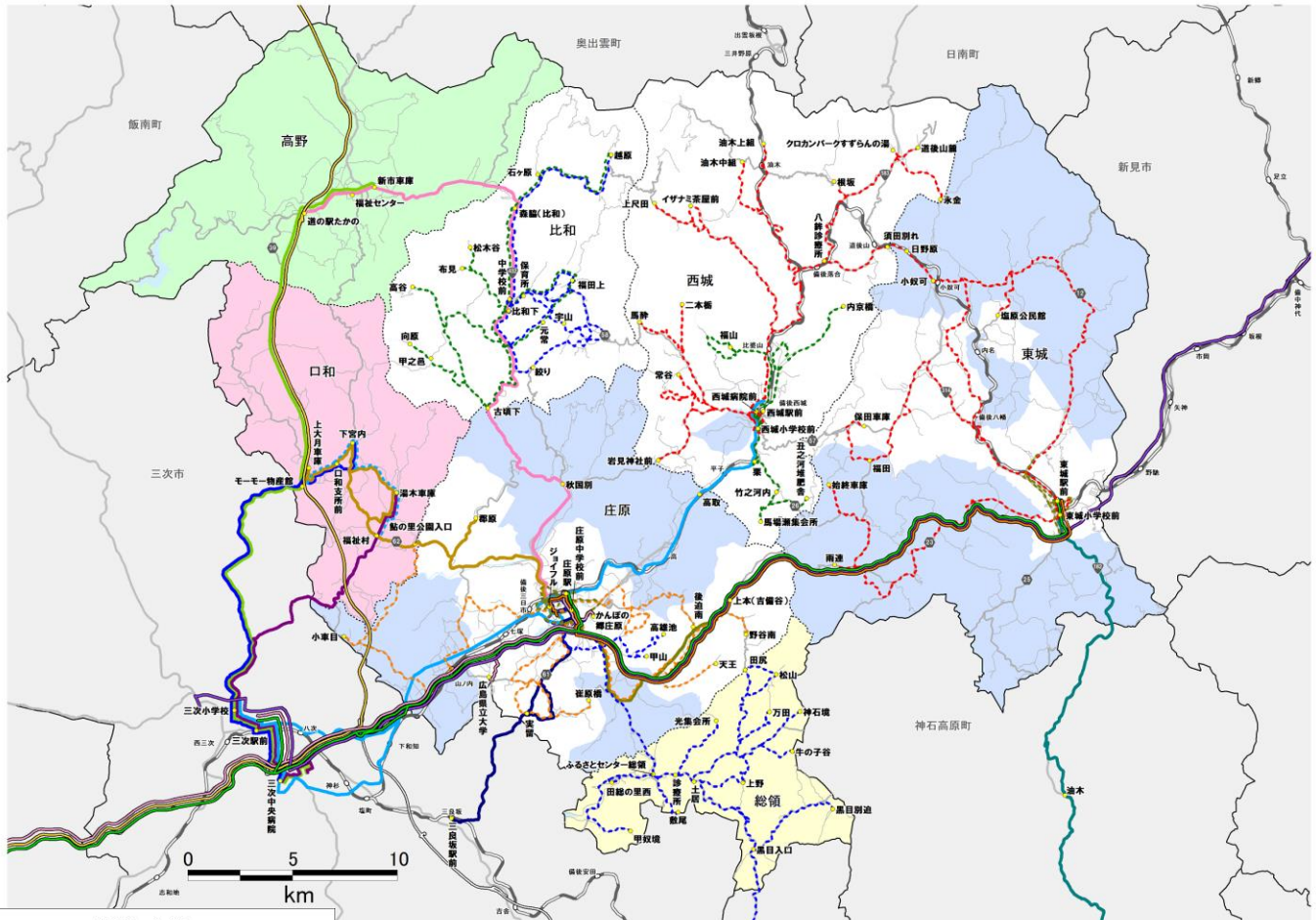
令和元年度 系統数1に統合 利用者総数12,475人 ⇒ ▲21,167人(▲約59人/日)

2. 公共交通の実態調査

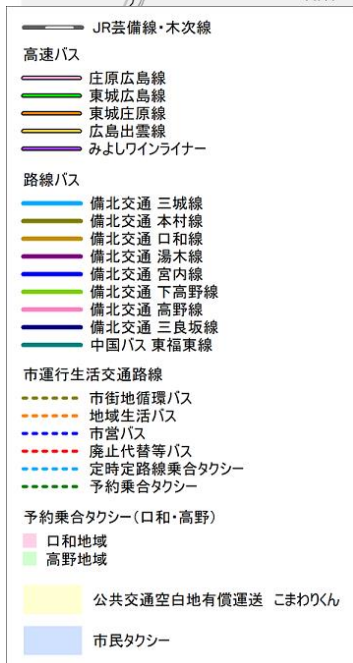
(1) 公共交通の概要

① 公共交通ネットワークの概要

本市では JR 芸備線、木次線、4路線の高速乗合バスが広域路線として運行し、備後庄原駅が結節点となっています。このほか、9路線の路線バスに加え、市が主体となって運行する市運行生活交通路線、および自家用有償旅客運送(交通空白地)、市民タクシーが運行しています。



図表 25 公共交通の運行状況 (令和2年11月現在)



② 公共交通人口カバー率

外出機会の確保状況を図る指標として、「公共交通人口カバー率」があります。これは、地域内の総人口に対する、駅・バス停から一定の距離で設定された圏域(以下「公共交通カバー圏域」という。)内の人口割合を示すもので、次の式により算出されます。

$$\text{公共交通人口カバー率} = \text{公共交通カバー圏域の人口} / \text{総人口}$$

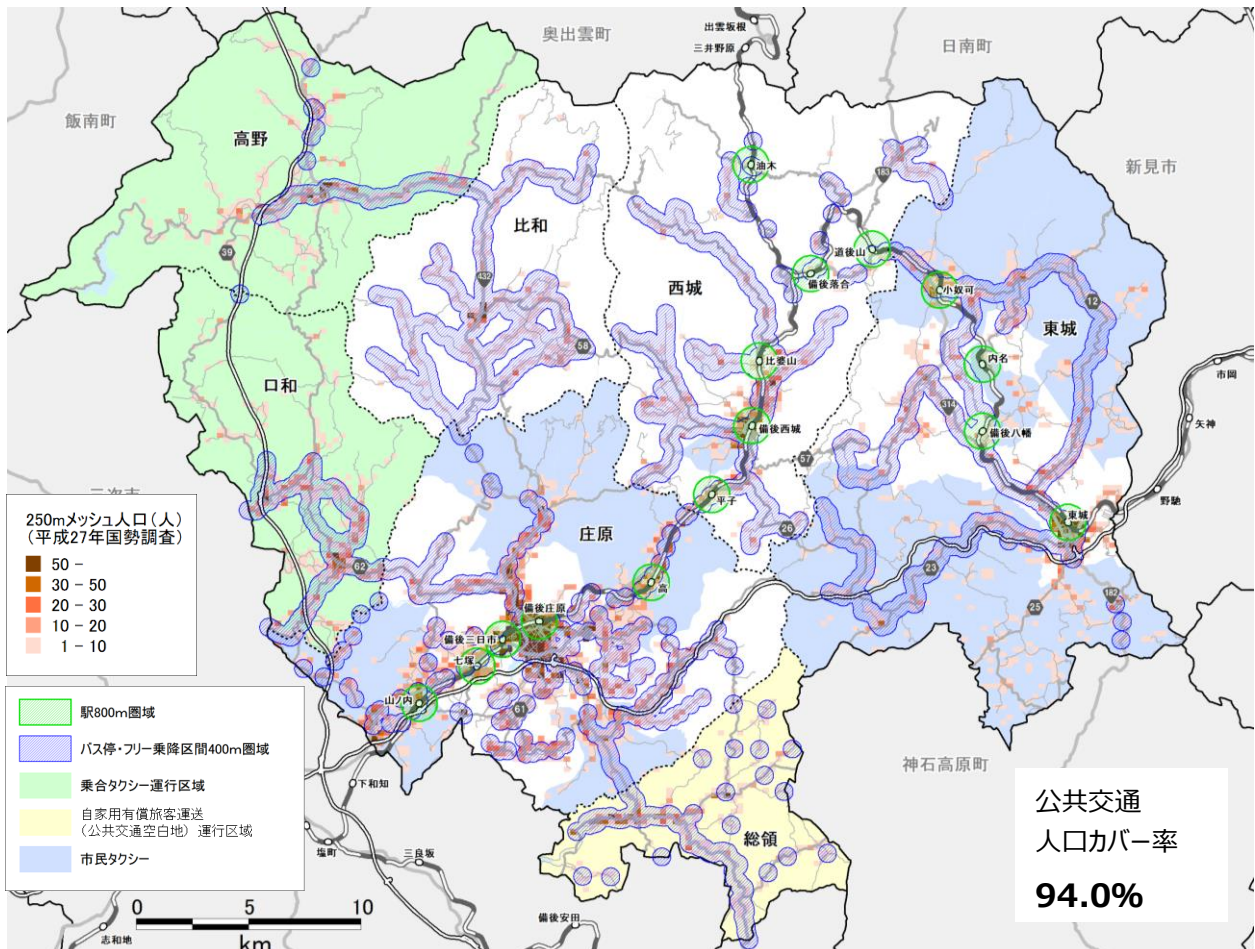
[本市における公共交通カバー圏域]

- 鉄道駅からの距離 … 一般的な徒歩圏といわれる「半径 800m以内」とする
- バス停からの距離 … 「自宅からバス停までの距離が 300～500m離れるとバスの利用意向が急速に下がる」との研究結果から、中央値である「400m以内」とする
- フリー乗降区間の路線からの距離 … バス停に準じ、「400m以内」とする
- 区域運行エリア … 区域運行エリア内は自宅から乗降できることから「エリア全域」とする。

[公共交通カバー圏域の人口]

公共交通カバー圏域(鉄道駅から半径 800m以内、またはバス停・フリー乗降区間から半径 400m以内の区域及び区域運行エリア内)の国勢調査メッシュ人口(250mメッシュ)

これまでの取組で、乗合タクシー(区域運行)や市民タクシー制度を導入した地域が増えていることから、公共交通人口カバー率は、市全体では 94.0%となっています。



図表 26 公共交通カバー圏域 (令和 2 年 11 月現在)

地域	庄原	西城	東城	口和	高野	比和	総領	全体
カバー率	93.8%	91.3%	91.2%	100.0%	100.0%	96.2%	100.0%	94.0%

図表 27 地域別の人口カバー率 (令和 2 年 11 月現在)

③ 交通手段別の概況

1) JR

庄原市内には、芸備線と木次線の2路線が運行しています。

山間を走行するため、落石や斜面土崩壊に伴う重大事故を未然に防ぐことを目的とした速度制限箇所(25～30km/h)が多数あるほか、風雨や雪の影響を受けやすく、安全のため運休することもしばしばあります。

2路線とも運行便数が少なく、各駅の1日平均乗車人数は非常に少ない状況にあって、令和2(2020)年春からの新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛により、利用者のさらなる減少が懸念されています。

【芸備線】

庄原市内の路線延長は約56km、駅数は14駅で、すべて無人駅となっています。芸備線利用者の利便性を確保するため、市が駅舎の維持管理と4駅(備後庄原、備後西城、小奴可、東城)で乗車券の販売委託を行っています。

沿線の4市による「芸備線対策協議会」により、利用促進や利便性向上のための取組を行っています。

【木次線】

庄原市内の路線延長は約11kmで、起点となる備後落合駅を含めた2駅ともに無人駅となっています(備後落合駅は芸備線の駅と重複)。

沿線の4市町による「木次線利活用推進協議会」により、利用促進のための取組を行っています。

<芸備線>

区間	広島方面行	新見方面行	計
新見～東城	6便	6便	12便
東城～備後落合	3便	3便	6便
備後落合～備後庄原	5便	5便	10便
備後庄原～広島	8便 (三次止め1)	8便 (三次止め1)	16便

<木次線>

区間	宍道行	備後落合着	計
備後落合～宍道	3便 (木次止め1)	3便 (木次止め1)	6便

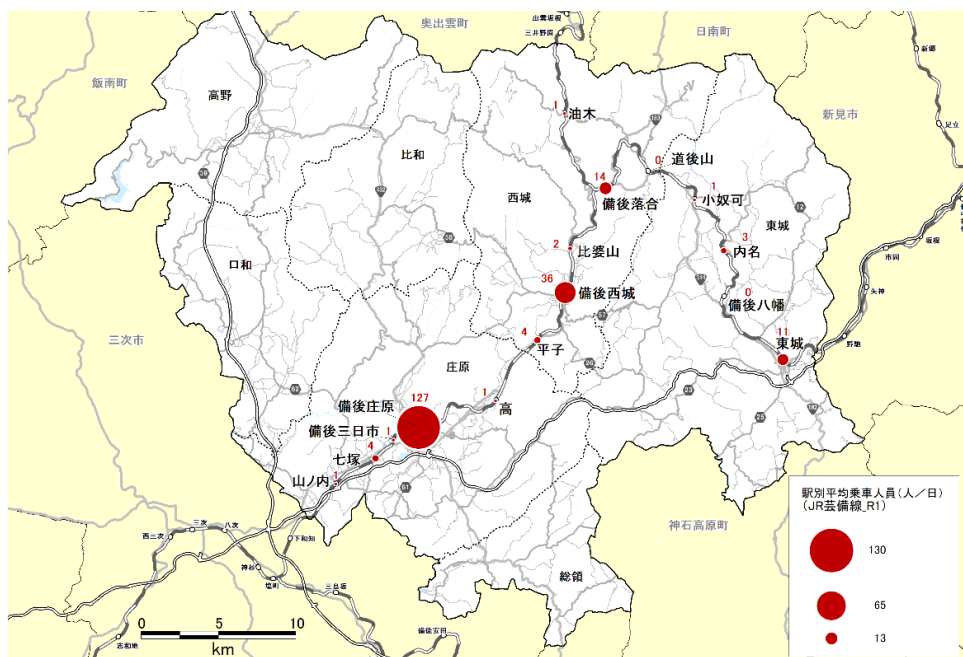
*トロッコ列車「奥出雲おろち号」

運行期間:4/23～11/23 金・土・日・祝

(GW・夏休み・紅葉期間中は毎日)

便数:1日1往復

図表 28 芸備線・木次線の運行便数(令和2年10月時点 市内通過分)



資料:西日本旅客鉄道旅客鉄道(株) 令和元年度

図表 29 各駅の1日平均乗車人員

2) 高速乗合バス

各交通事業者により、庄原市と広島市・出雲市を結ぶ高速バスが運行されています。また、三次と新大阪を結ぶ高速バスも利用可能となっています。

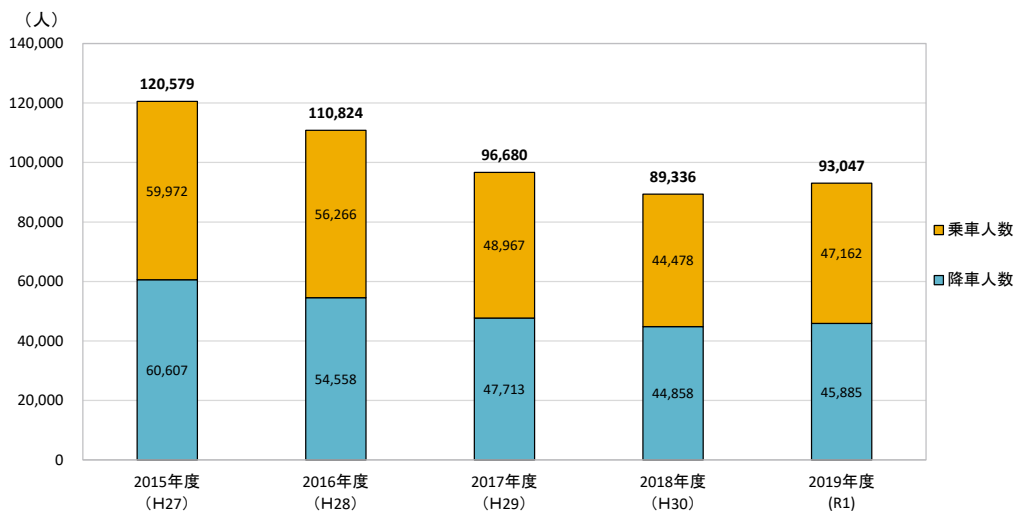
広島庄原線の利用区間を見ると、広島市内～庄原市内で利用する人が約7割を占めますが、庄原市内の移動に利用する人も約2割います。庄原市内で乗車または降車した人は、平成 30(2018)年度にかけて減少し、令和元(2019)年度は増加に転じましたが、令和2(2020)年春からの新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛により、利用者のさらなる減少が懸念されています。

路線名	運行主体	運行区間	運行頻度
広島庄原線	備北交通(株)、広島電鉄(株)	庄原～広島駅新幹線口	15.5 回/日
東城広島線	備北交通(株)	東城～庄原～三次～広島駅新幹線口	1.0/日
東城庄原線	備北交通(株)	東城駅前～庄原市街地	3.0 回/日
広島出雲線	中国ジェイアールバス(株)、一畑バス(株)	広島駅新幹線口～道の駅たかの～出雲市駅	9.0 回/日
みよしワインライナー	中国バス(株)、阪急バス(株)	三次～庄原～東城～新大阪	4.0 回/日 (※運休中)

※運行頻度は平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示

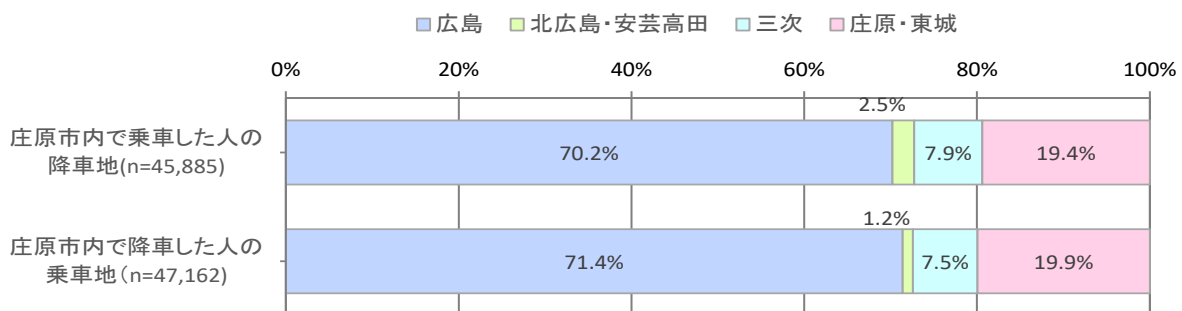
※みよしワインライナーは、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年 10 月 1 日から運休中

図表 30 高速乗合バスの運行状況（令和 2 年 11 月現）



資料: 備北交通(株)

図表 31 広島庄原線・東城広島線・東城庄原線の年間乗降者数（庄原市内で乗車または降車した人のみ）



資料: 備北交通(株) 平成 30 年度

図表 32 広島庄原線・東城広島線・東城庄原線における、庄原市内で乗車した人の降車地・庄原市内で降車した人の乗車地

3) 路線バス

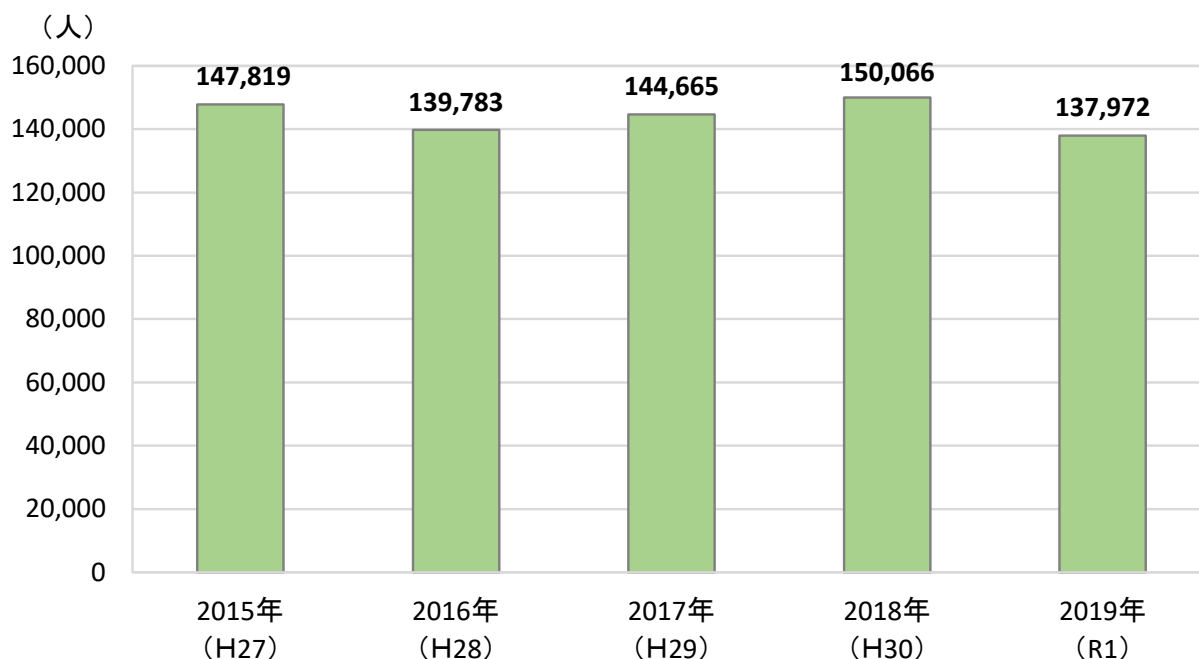
9路線のバスが庄原市内の各地域と庄原市中心部、及び近隣市町を結んでいます。

路線名	運行主体	主な運行区間	運行頻度
下高野線	備北交通(株)	新市車庫～三次工業団地	4.0 回/日
宮内線	備北交通(株)	下宮内～三次中央病院・モーモー物産館	4.5 回/日
湯木線	備北交通(株)	湯木～横路橋・三次工業団地	6.0 回/日
三城線	備北交通(株)	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	34.0 回/日
高野線	備北交通(株)	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	8.1 回/日
口和線	備北交通(株)	上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	4.1 回/日
三良坂線	備北交通(株)	三良坂・実留～庄原駅	5.0 回/日
本村線	備北交通(株)	上本(吉備谷)～庄原駅	5.5 回/日
東城・油木	中国バス(株)	東城駅前～油木	3.0 回/日

※運行頻度は、平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示

図表 33 路線バスの運行状況（令和 2 年 11 月現在）

路線バスの年間利用者数は横ばいの傾向にあり、令和元(2019)年時点で 137,972 人となっています。



※市内区間輸送人員…複数市町を運行する路線については、路線全体の輸送人員を運行距離で按分して算出

資料:備北交通(株) 各年、前年 10 月～当年 9 月の 1 年間の

図表 34 年間利用者数（市内区間輸送人員）

4) 市運行生活交通路線

庄原市が交通事業者等に依頼または委託して、各地域内にある集落と地域の中心部を結ぶバスや乗合タクシーを運行しています。これら市運行生活交通路線は、JRや路線バスを補完する形で、通学・通院・買物等の移動を担っています。

年間利用者数は、いずれの地域も減少しています。

また、平日のみの運行が多く、土日にも運行している路線は非常に少ない状況です。

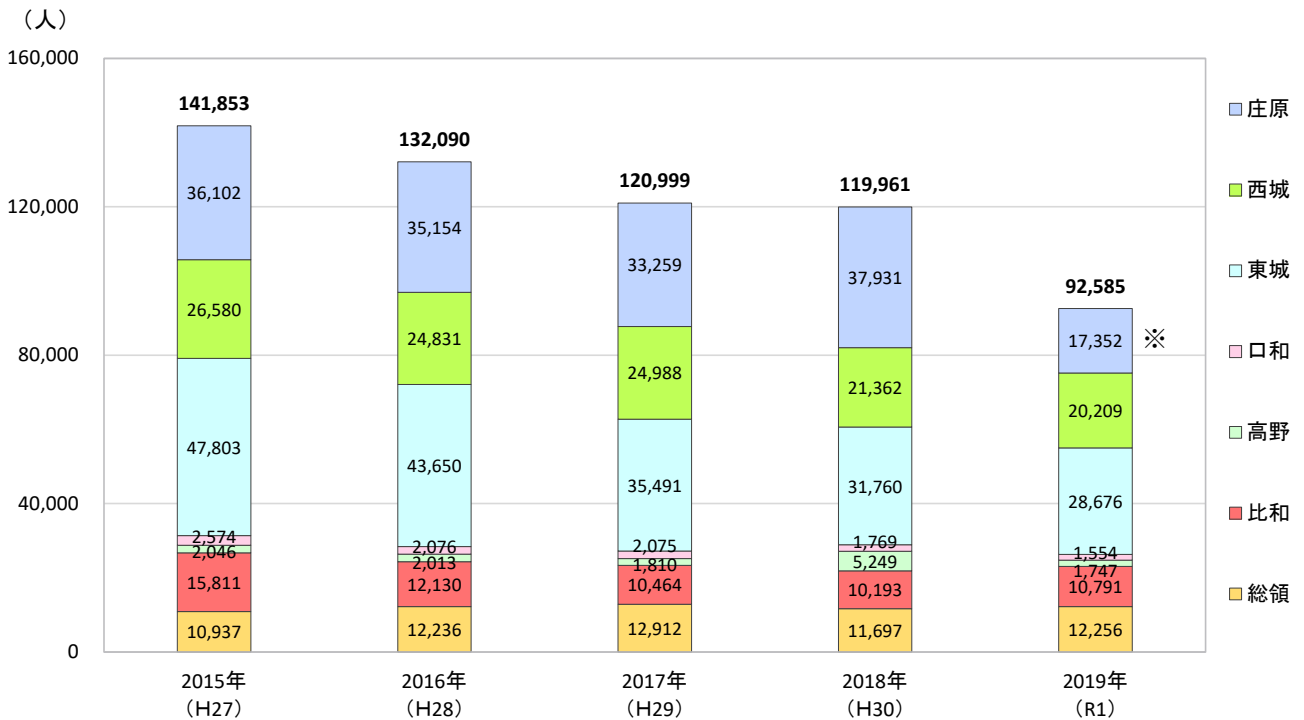
地域	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度(回/日)
庄原	市街地循環バス 4条	ひまわりバス	備北交通(株)	定時定路線運行	柳原口～柳原口	毎日	9.0
	地域生活バス 4条	後迫線	(有)石田タクシー		後迫南～庄原駅	月火金	1.0
		高茂線			鮎の里公園入口～庄原駅	月水木	1.0
		野谷線			野谷南～庄原駅	火木金	1.0
		実留線			崔原橋～庄原駅	月水木金	1.0
	市営バス 79条	高門線			高雄池～庄原駅	平日・土	2.5
西城	廃止代替バス 4条	油木線	西城交通(有)	定時定路線運行	本郷～西城駅前	平日	3.0
		上尺田線			本郷～西城駅前		3.0
		大戸・本谷線			岩見神社～西城中野		3.0
		道後山線			道後山麓～西城駅前		3.0
		小奴可西城線			小奴可～西城駅前		1.0
		馬酔線			予約制定路線運行		西城中野～馬酔
	乗合タクシー 4条	乗合タクシー 山家地区	アラキタクシー(有)、駅前タクシー(有)、西城タクシー(有)	予約制定路線運行	丑之河堆肥舎～西城中野	平日	1.0
		乗合タクシー 福山地区			小原～西城病院	平日	1.0
		乗合タクシー 八鳥・大佐地区			内京橋～西城十日市	平日	1.5
	東城	廃止代替バス 4条	小奴可線	備北交通(株)	定時定路線運行	小奴可～こぶしの里	平日
日野原線			日野原～こぶしの里			4.0	
保田線			保田車庫～こぶしの里			4.0	
始終線			始終車庫～こぶしの里			4.0	
市街地循環バス 4条		お通りバス			東城駅前～東城駅前	月火木金土	12.0
口和	乗合タクシー 4条	永田・大月線	(有)口和タクシー	定時定路線運行	福祉村～モーモー物産館	平日	2.0
		乗合タクシー(北エリア、南エリア)		予約制区域運行	起点エリア～口和地域中心部	平日	4.0
高野	廃止代替バス4条	阿井線(高野町方面)	奥出雲交通(株)	定時定路線運行	奥出雲交通～道の駅たかの	毎日	2.0
	乗合タクシー 4条	区域運行乗合タクシー	高野交通(有)	予約制区域運行	起点エリア～高野地域中心部	地区別で曜日運行	3.0

比和	市営バス 79条	森脇線	比和観光 (株)	定時定路 線運行	比和下～越原	平日	4.0		
		元常・福田線			中学校前～元常～保 育所		4.0		
		小和田北・東線			保育所～小和田～宇 山～比和下		5.0		
		絞り・小和田南 線			中学校前～小和田南 ～保育所		5.0		
	乗合タクシー 4条	布見線			予約制定 路線運行		保育所～布見～保育 所	平日	3.5
		古頃線					保育所～古頃下～保 育所		2.0
		森脇線					保育所～越原		0.5
		福田元常線					比和下～元常～中学 校前		1.0
総領	市営バス 79条	庄原・総領線	株里山総 領	定時定路 線運行	庄原～総領	毎日	3.5		
		上下・総領線			総領～上下		2.0		
		黒目・亀谷線			ふるさとセンター～黒目		火木金	2.0	
		五領線			ふるさとセンター～五領		平日	2.0	
		稲草・木屋線			ふるさとセンター～木屋		火金	2.0	
		敷尾・光・上野・ 牛の子谷・万田 線			ふるさとセンター～万田		金	2.0	

※庄原地域の後迫線・高茂線・野谷線・実留線は、曜日により1.5往復の場合がある

※運行頻度は、平日1日あたりのもので、片道を0.5として表示

図表 35 市運行生活交通路線の運行状況（令和2年11月現在）



資料：市民生活課 各年前年10月～当年9月の集計

※令和元年度の庄原地域の利用者数は、市街地循環バス（ひまわりバス）の系統統合に伴い、各系統で計上されていた利用者数が統合されたことにより統計上減少した。（実人数は不明）

図表 36 地域別年間利用者数（市運行生活交通路線分）

5) 市民タクシー

市民タクシー制度は、バス路線から離れた地区を対象に、自治振興区が事業主体となって運行ルートやダイヤを定め、タクシー事業者等に運行を依頼するもので、庄原地域、西城地域、東城地域の 12 の自治振興区で運行されています。市は、生活交通を確保するためのこの取組について、補助金を交付して支援しています。

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
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
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。

```

            graph TD
                City[庄原市] -- "運行計画認定・補助金支払い" --> Operator[事業主体: 自治振興区]
                Operator -- "運行計画申請・補助金請求" --> City
                Operator -- "利用啓発" --> User[利用登録者]
                User -- "利用者登録" --> Operator
                Operator -- "運行依頼" --> Taxi[Taxi事業者]
                Taxi -- "タクシー利用料請求" --> Operator
                Taxi -- "乗合タクシー運行" --> User
                User -- "乗合タクシー利用運賃支払い" --> Taxi
            
```

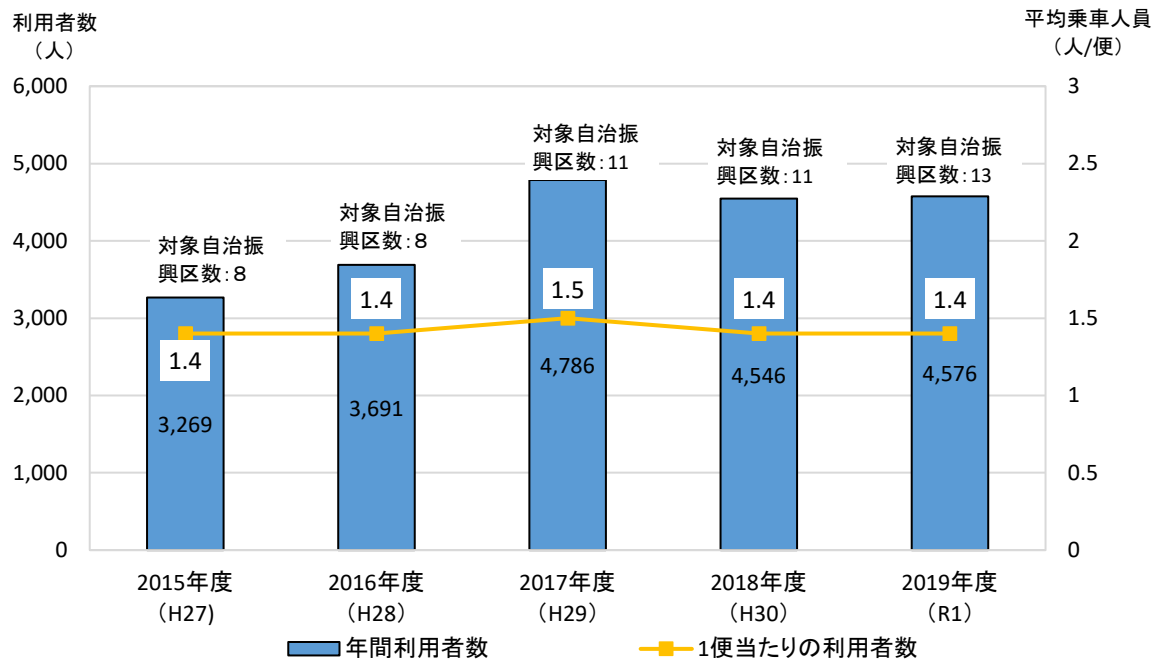
図表 37 市民タクシーの事業の概要

地域	実施主体	地区名
庄原	峰田自治振興区 (10地区)	野本地区、大原地区、春田上・下地区、山津田・一心・津谷・仲蔵地区、雪霜地区、元実・片山地区、発展地区、大歳・大谷地区、大仙地区、和魂下地区
	北自治振興区 (5地区)	富田地区、須川地区、山奥地区、秋国地区、大重地区
	山内自治振興区 (6地区)	水越高茂地区、平田天下地区、尾引木戸地区、隠地山王開拓地区、日向行里地区、本郷殿垣内地区
	高自治振興区 (8地区)	高取地区、寺川地区、市場地区、貝六地区、夜灯地区、下川西地区、上川西地区、小用地区
西城	西城自治振興区 (1地区)	入江地区
東城	帝釈自治振興区 (11地区)	風鴨地区、畑地区、鍛冶屋床・後側地区、始終荒神地区、煙野・福田高の甲地区、土生・夏森地区、宇山中地区、宇山東地区、宇山下地区、宇山西地区、双葉地区
	小奴可の里自治振興区 (10地区)	持丸地区、寺迫地区(小奴可中心地まで)、別尺地区、小串地区、日野原地区、笑田地区、駅道・奴可部地区、市場・鳥長地区、後田地区、寺迫地区
	久代自治振興区 (9地区)	久代12区(大二吾)地区、久代13区(高野)地区、久代15区(丸山)地区、名倉地区、平田上・重松地区、平田下・重松地区、上野地区、為重上地区、為重下地区
	田森自治振興区 (8地区)	梨原・長泥地区、井手の谷・野呂地区、東野田・西野田地区、山田地区、近光地区、伊瀬・大金地区、内名地区、栗田北(井河内)地区
	八幡自治振興区 (1地区)	森地区
	東城自治振興区 (1地区)	頭谷地区
	新坂自治振興区 (6地区)	三坂上郷地区、三坂中郷地区、三坂下郷地区、近屋谷・郷原地区、宇那田・大木地区、新免地区

図表 38 市民タクシー運行地区 (令和2年12月現在)

年間利用者数は、事業を拡大した平成 29(2017)年度に大きく増えましたが、現在は 4,600 人前後で推移しています。

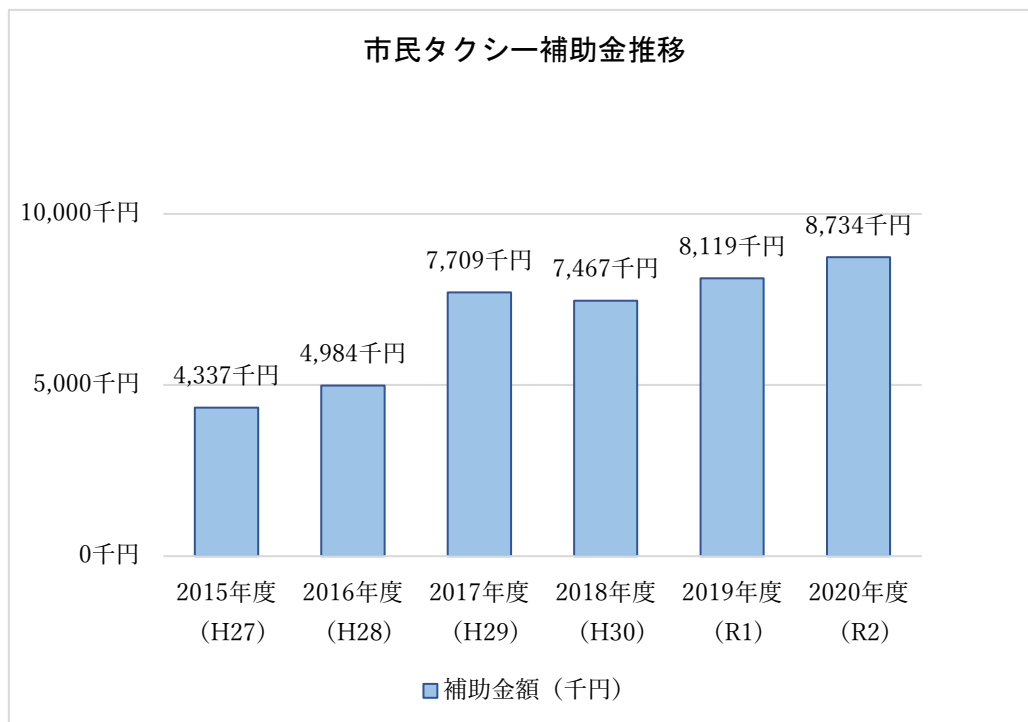
また、1便あたりの平均利用者数は 1.4 人で2人以上の利用が少ない状況が続いています。



資料:市民生活課

図表 39 年間利用者数と1便あたりの平均乗車人員

一方で、運行地区の増加により、この事業に対する市からの補助金総額は、年々増加している状態です。



資料:市民生活課

図表 40 年間補助金額

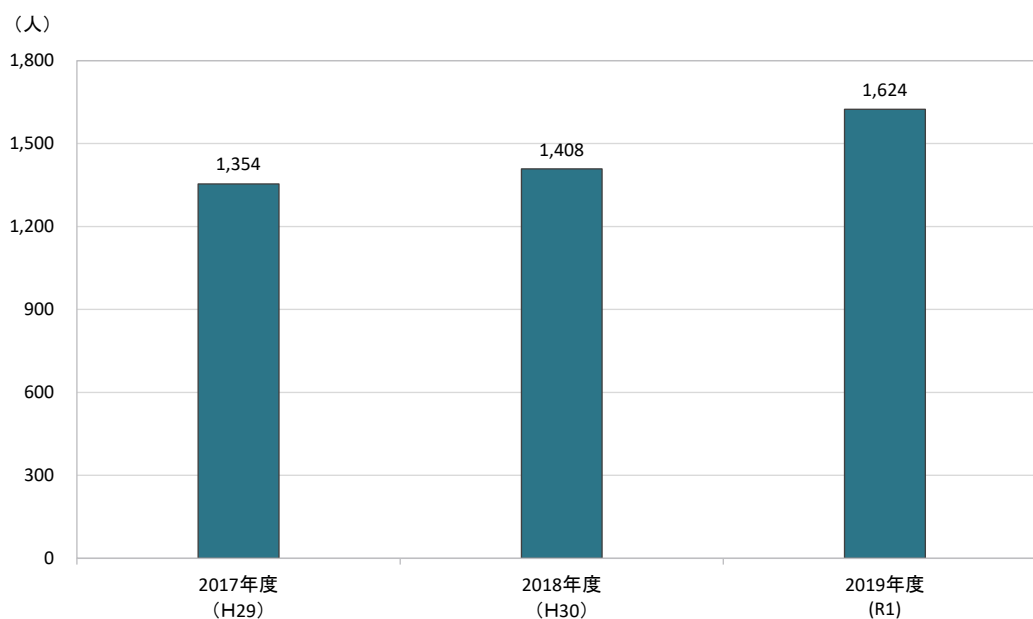
6) 自家用有償旅客運送（交通空白地）

地域内にタクシー営業所が無い総領地域では、自治振興区が法人を立ち上げて運行主体となり、自家用有償旅客運送（交通空白地）を運行して、地域内の移動を担っています。

年間利用者数は増加している傾向にあります。

地域	名称	種別	運行主体	運行形態	運行区間・区域	運行日	車両数
総領	こまわりくん	79 条	一般社団法人庄原市総領自治振興区	予約制区域運行	総領地域内全域	平日	1台

図表 41 こまわりくんの運行状況（令和2年9月現在）



資料: 市民生活課

図表 42 年間利用者数

7) 庄原市立小学校スクールバス

各地域で、小中学校の統廃合等を理由に、スクールバスやスクールタクシーを運行しています。

令和2(2020)年度では、小学校は13校38路線、中学校では5校21路線を運行し、児童生徒の通学手段を確保しています。

地域	対象学校	形態	路線	車両		3年度利用者
				種別	定員等	
庄原	庄原小学校	スクールバス	田川線	バス	15	12
			川北線	バス	47	32
	山内小学校	スクールバス	水後線	タクシー	5	1
	峰田小学校	スクールバス	本村線	バス	26	15
	高小学校	スクールバス	高南線	バス	15	7
	板橋小学校	スクールバス	上谷線	-	-	0
			実留線	バス	15	5
			みなしスクールバス※	高門線(市営バス)	バス	13
庄原中学校	スクールタクシー(臨時対応)	高門線	タクシー		2	
西城	西城小学校	スクールバス	三坂～西城小学校*	バス	14	2
			八鳥・大佐～西城小学校	バス	29	18
		みなしスクールバス※	油木線(登校)	バス	29	12
			上尺田線	バス	27	4
			馬酔線(予約バス)	バス	13	6
			大戸本谷線	バス	27	2
			道後山線	バス	29	5
			西城小下校バス(下校)	バス	28	12
		スクールタクシー	熊野(下校)	タクシー		4
			福山(下校)	タクシー		-
	大戸		タクシー		-	
	その他(随時)		タクシー		-	
	西城中学校	スクールバス	三坂～西城小学校*	バス	14	4
			油木線	バス	29	4
		みなしスクールバス※	上尺田線	バス	27	2
馬酔線(予約バス)			バス	13	-	
大戸本谷線			バス	27	1	
道後山線			バス	29	1	
スクールタクシー		福山(下校)	タクシー		1	
	山家(下校)	タクシー		3		
東城	小奴可小学校	スクールバス	内掘・塩原	バス	21+運転手・ガイド席	7
		スクールタクシー	千鳥・小串	タクシー	10	7
	東城小学校	スクールバス	竹森	バス	25	8
			戸宇	バス	26	10
			帝釈山中・森	バス	25+運転手・ガイド席	13
		スクールタクシー	三坂久代(為重)	タクシー	10	7
			新免	タクシー	5	4
			帝釈未渡・宇山	タクシー	10	6
	栗田小学校	スクールタクシー	田黒	タクシー	10	7
			竹森	タクシー	5	2
東城中学校	スクールタクシー(臨時対応)	(通学補助金制度利用者)土日登校日	タクシー		38	

地域	対象学校	形態	路線	車両		3年度
				種別	定員等	利用者
口和	口和小学校	スクールバス	宮内	バス	10	3
		スクールバス	竹地谷	バス	15	6
		スクールバス	大月・向泉	バス	26	23
		スクールタクシー	旧口北小学校寄宿舎 廃止代替措置。路線 バス対象外地域の児 童生徒（竹地谷・宮 内）	タクシー	-	0
		スクールタクシー （臨時対応）	日課変更等で路線バ スが利用できない下 校時	タクシー	10	11
	口和中学校	スクールバス	宮内	バス	9	1
		スクールバス	竹地谷	バス	14	4
		スクールバス	金田（冬季11～3 月）	バス	10	4
スクールタクシー		寄宿舎廃止代替措 置。路線バス対象外 地域の児童生徒（竹 地谷・宮内）	タクシー	-	0	
高野	高野小学校	スクールバス	湯川線 *	バス	29	6
			和南原線 *	バス	29	8
			高暮線 *	バス	29	9
			奥門田線 *	バス	14	7
	高野中学校	スクールバス	湯川線 *	バス	29	4
			和南原線 *	バス	29	11
			高暮線 *	バス	29	6
			奥門田線 *	バス	14	1
比和	比和小学校	スクールバス	森脇～布見線	バス	15	11
			三河内線	バス	15	3
			古頃線	バス	15	10
	比和中学校	みなしスクールバ ス※	元常・福田線 *	バス	29	0
			森脇線	バス	13	2
			元常・福田線 *	バス	29	6
			小和田北・東線	バス	29	0
総領	総領保育所	スクールバス	黒目・亀谷 ☆	バス	29	2
			五領 ☆	バス	29	2
			木屋・田総 ☆	バス	29	1
	総領小学校	スクールバス	黒目・亀谷 ☆	バス	29	5
			五領 ☆	バス	29	4
			木屋・田総 ☆	バス	29	15
	総領中学校	スクールバス	黒目・亀谷 ☆	バス	29	2
			五領 ☆	バス	29	1
			木屋・田総 ☆	バス	29	1

* 小学校・中学校 同乗 ☆ 保育所・小学校・中学校 同乗

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

図表 43 スクールバス・タクシー運行状況

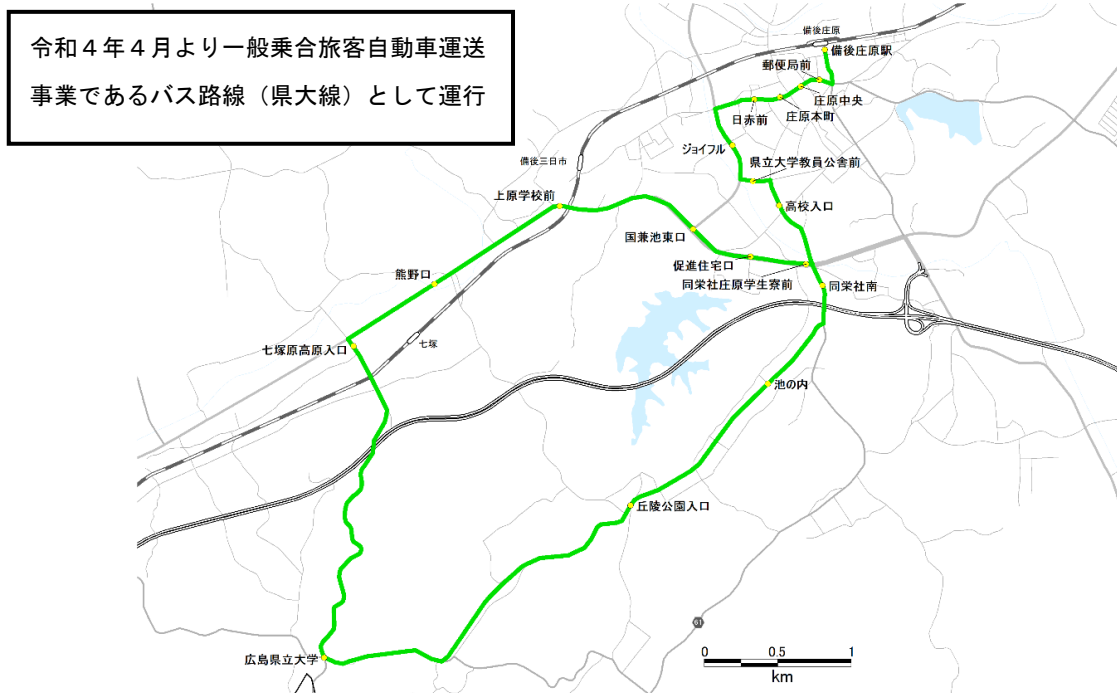
8) 県大スクールバス

県立広島大学庄原キャンパスに所属する学生・教職員を対象に、庄原駅～庄原キャンパスの区間をスクールバスが運行しています。

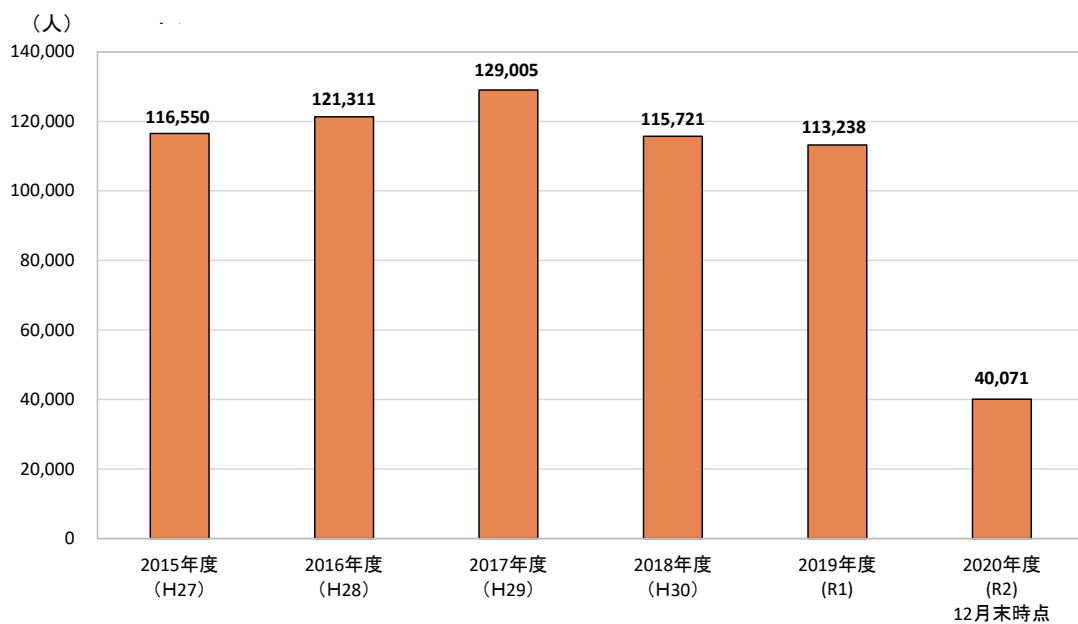
年間利用者数は多少の増減がありますが、おおむね横ばいで推移しています。令和2(2020)年度については、新型コロナウイルス感染拡大によるオンライン授業化に伴い、例年より利用者数が少ない傾向にあります。

運行主体	運行形態	運行区間・区域・及び対象利用者	運行頻度
備北交通㈱ ※委託者：県立広島大学庄原キャンパス	特定旅客自動車運送事業 (定時定路線運行)	運行区間：庄原駅～県立広島大学庄原キャンパス 対象利用者：庄原キャンパスに所属する学生・教職員	20.0 回/日

※運行頻度は、休業日や行事を除く平日 1 日あたりのもので、片道を 0.5 として表示



図表 44 県大スクールバスの運行ルート（令和 2 年 11 月現）



資料：県立広島大学庄原キャンパス

図表 45 年間利用者数

9) 一般乗用タクシー

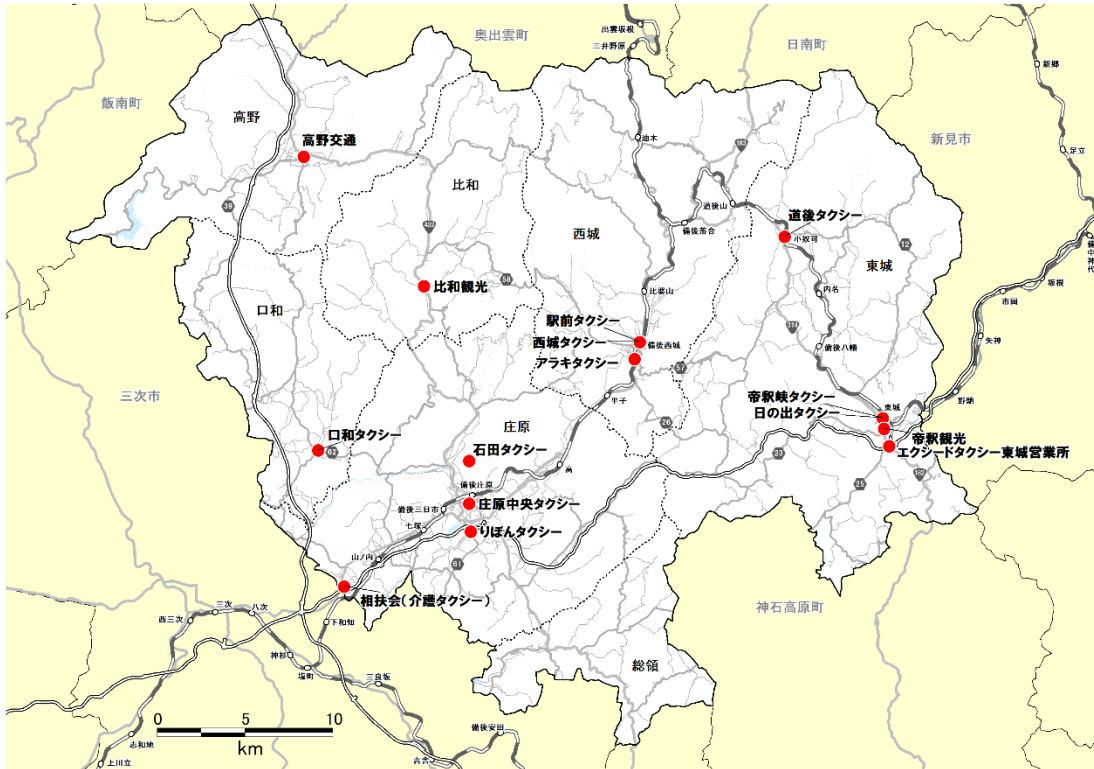
市内には合計 15 のタクシー営業所があり、令和2(2020)年度時点で 62 台の車両が登録されています。

介護タクシーは、庄原地域に1営業所あります。

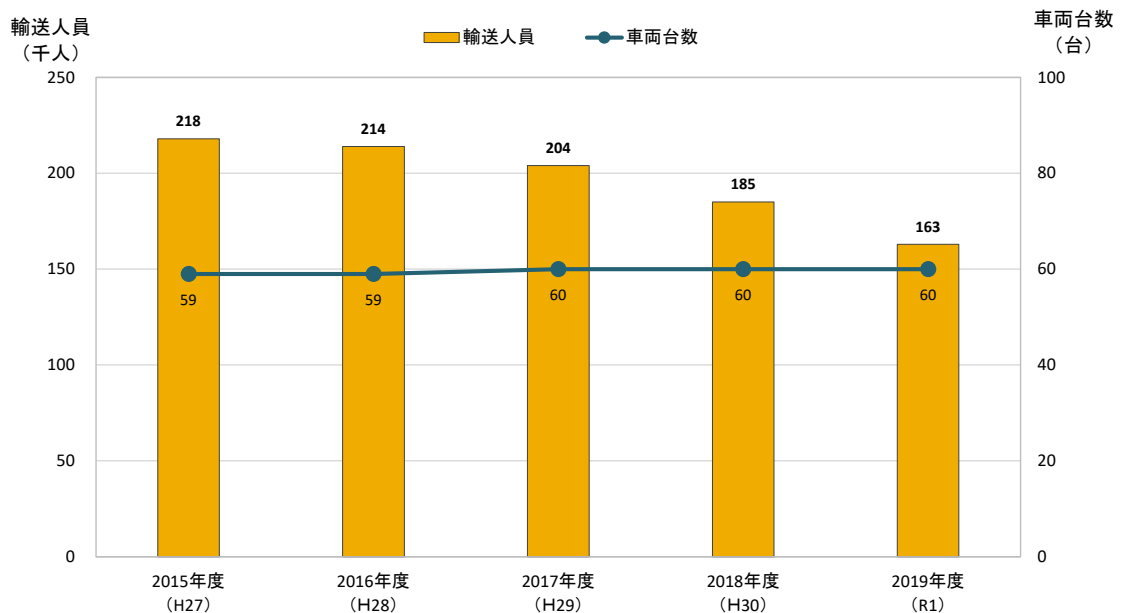
年間輸送人員(介護タクシーを除く)は、近年減少し続けている状況です。

口和・高野・比和の各地域では、地域内にタクシー営業所が1つしかなく、地域の移動を支える最後の砦となっています。また、総領地域には営業所がなく、庄原地域や府中市上下町等にあるタクシー営業所から配車されています。

営業所から離れた集落では、配車に時間を要したり、運賃が高くなる傾向にあります。



図表 46 タクシー営業所の立地状況



資料: 国土交通省 中国運輸局

※介護タクシー事業所の輸送人員・車両台数を除く ※乗合タクシー・市民タクシーの輸送人員を除く
 ※スクールタクシーの輸送人員を含む

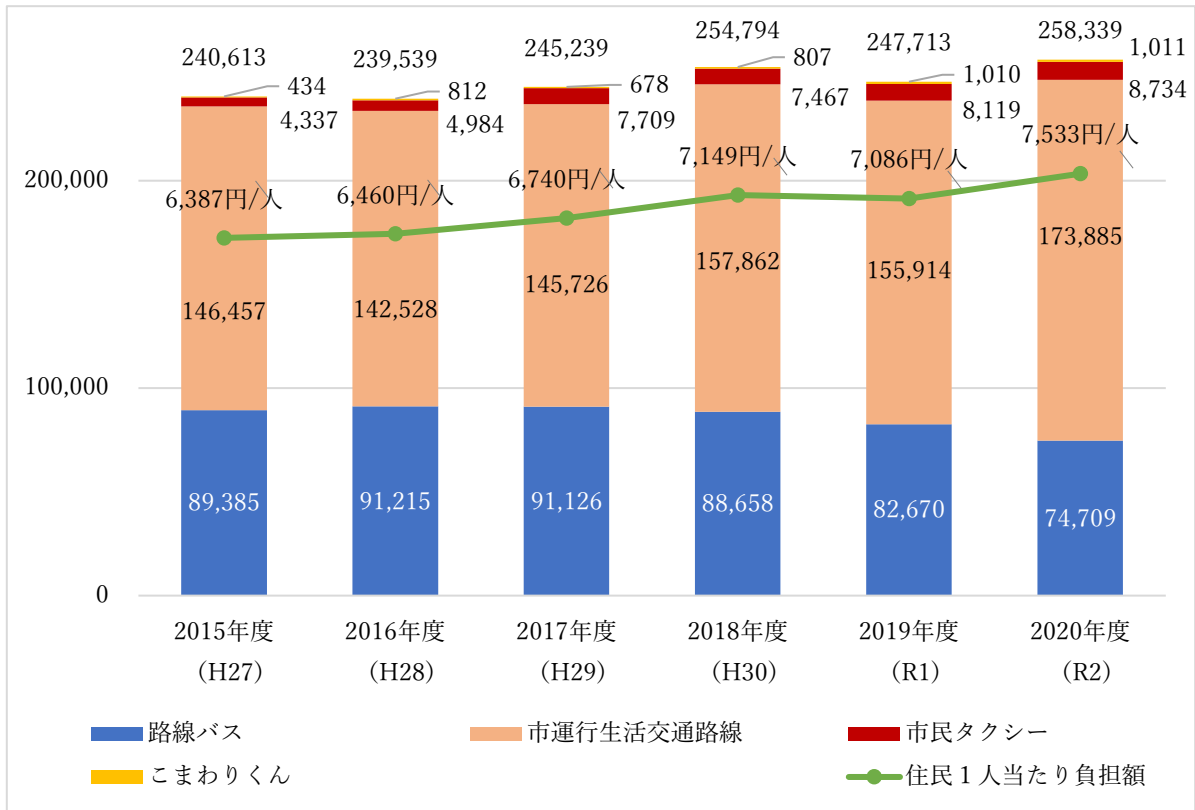
図表 47 タクシーの輸送人員と車両数

④ 公共交通にかかる市の財政負担の状況

生活交通路線の維持確保にかかる市の財政負担額は、平成 28(2016)年度までは約2億4千万円前後で推移していましたが、平成 29(2017)年度からは約2億5千万円に増加し、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた令和2(2020)年度は、2億6千万円を超える見込みとなっています。

これを、市民1人あたりに換算して推移を見てみると、徐々に増加を続け、平成 29(2017)年度以降は7,000円前後で推移し、令和2(2020)年度では7,533円となっています。

本市では、人口減少に伴う税収の減少や合併算定替の特例措置の縮減による普通交付税の減額など歳入の大幅な減少が見込まれることから、「第2期持続可能な財政運営プラン」により財政の健全化に取り組んでおり、これ以上の財政負担の増加は厳しい状況にあります。



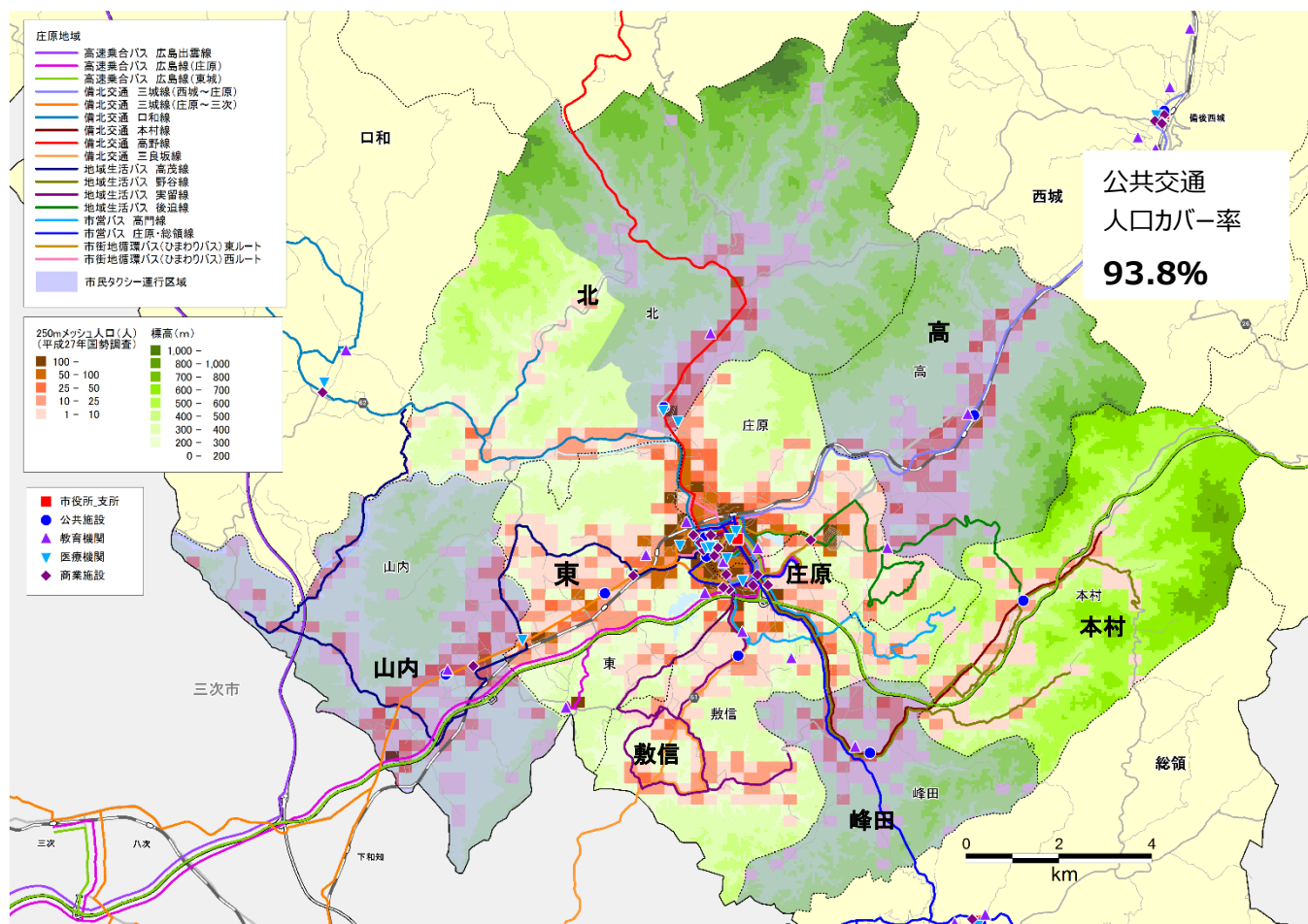
資料: 市民生活課

図表 48 公共交通にかかる市の財政負担（年間総額・市民1人あたりの負担額）

⑤ 地域別生活交通ネットワークの状況（令和2年12月末現在）

1) 庄原地域

【路線の状況】



【路線の運行状況】

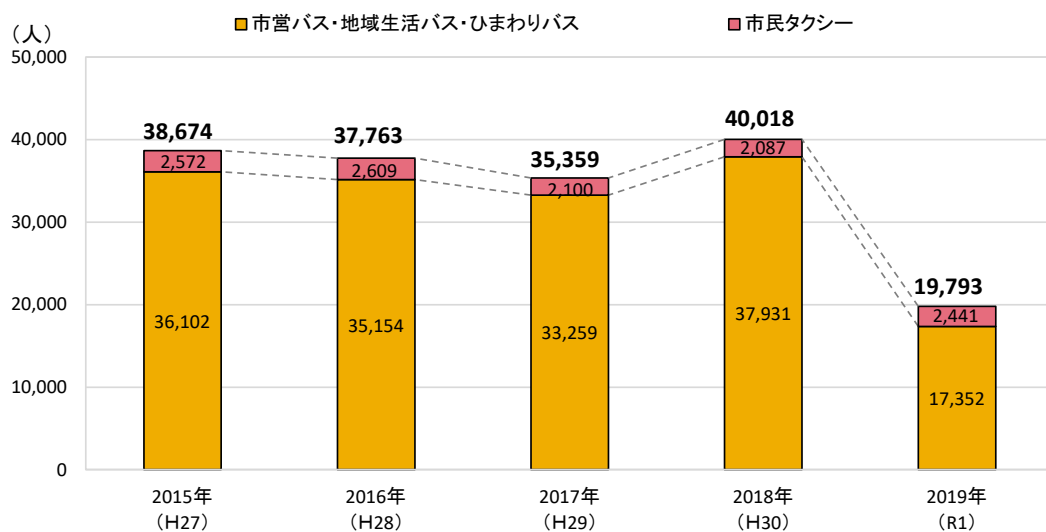
交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	三城線	備北交通(株)	定時定路線運行	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	毎日	34.0
		高野線			川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日・土	8.1
		口和線			上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	平日	4.1
		三良坂線			三良坂・実留～庄原駅	平日	5.0
		本村線			上本(吉備谷)～庄原駅	平日・土	5.5

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
市運行生活交通路線	市街地循環バス 4条	ひまわりバス	備北交通㈱	定時定路線運行	柳原口～柳原口	毎日	9.0
	地域生活バス 4条	後迫線	㈲石田タクシー		後迫南～庄原駅	月火金	1.0
		高茂線			鮎の里公園入口～庄原駅	月水木	1.0
		野谷線			野谷南～庄原駅	火木金	1.0
		実留線			崔原橋～庄原駅	月水木金	1.0
市営バス 79条	高門線		高雄池～庄原駅	平日・土	2.5		
交通手段		実施主体		地区名			
市民タクシー	峰田自治振興区(10地区)		野本地区、大原地区、春田上・下地区、山津田・一心・津谷・仲蔵地区、雪霜地区、元実・片山地区、発展地区、大歳・大谷地区、大仙地区、和魂下地区				
	北自治振興区(5地区)		富田地区、須川地区、山奥地区、秋国地区、大重地区				
	山内自治振興区(6地区)		水越高茂地区、平田大下地区、尾引木戸地区、隠地山王開拓地区、日向行里地区、本郷殿垣内地区				
	高自治振興区(8地区)		高取地区、寺川地区、市場地区、貝六地区、夜灯地区、下川西地区、上川西地区、小用地区				

※運行頻度は、平日1日あたりのもので、片道を0.5として表示

※後迫線・高茂線・野谷線・実留線は、曜日により1.5往復の場合がある

【年間輸送人員】

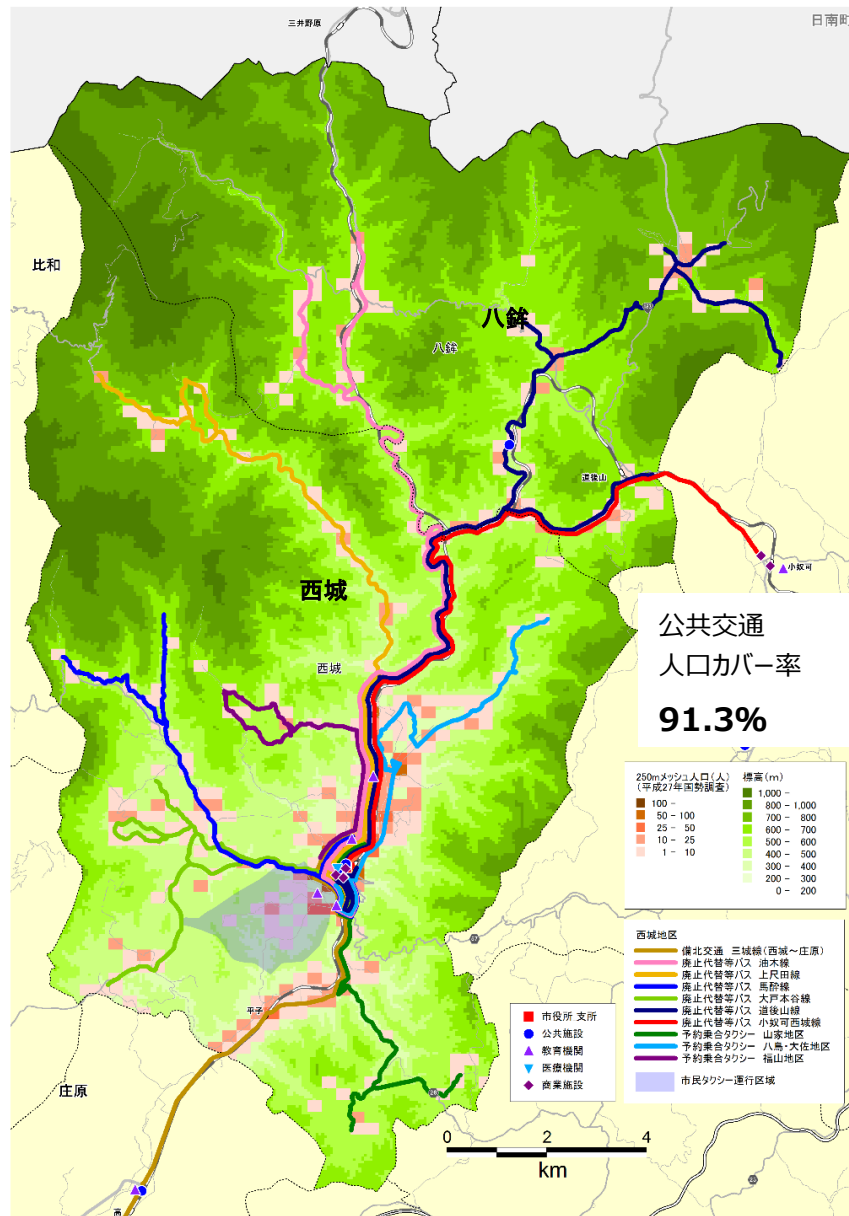


※令和元年度は、市街地循環バス(ひまわりバス)の系統統合に伴い、各系統で計上されていた利用者数が統合されたことにより統計上減少した。(実人数は不明)

【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率
庄原	243.55km ²	7,923世帯	17,536人	6,633人	72.0人/km ²	37.8%

2) 西城地域
【路線の状況】

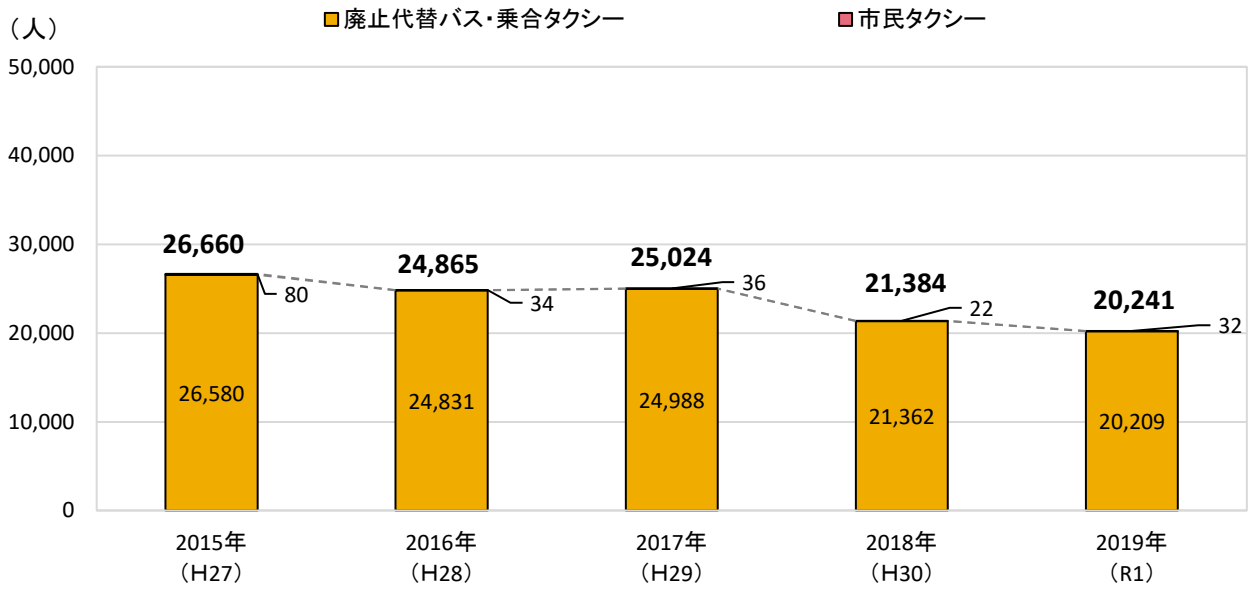


【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	三城線	備北交通(株)	定時定路線運行	庄原駅・庄原中学校前・西城～三次中学校前・三次駅前	毎日	34.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス 4条	油木線	西城交通(有)	定時定路線運行	本郷～西城駅前	平日	3.0
		上尺田線			本郷～西城駅前		3.0
		大戸・本谷線			岩見神社～西城中野		3.0
		道後山線			道後山麓～西城駅前		3.0
		小奴可西城線			小奴可～西城駅前		1.0
	馬酔線		予約制定路線運行	西城中野～馬酔	平日	3.0	
	乗合タクシー 4条	山家地区	アラキタクシー(有)、駅前タクシー	予約制定路線運行	丑之河堆肥舎～西城中野	平日	1.0
		福山地区			小原～西城病院	平日	1.0
八鳥・大佐地区		有)、西城タクシー(有)	内京橋～西城十日市		平日	1.5	

交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	西城自治振興区(1地区)	入江地区

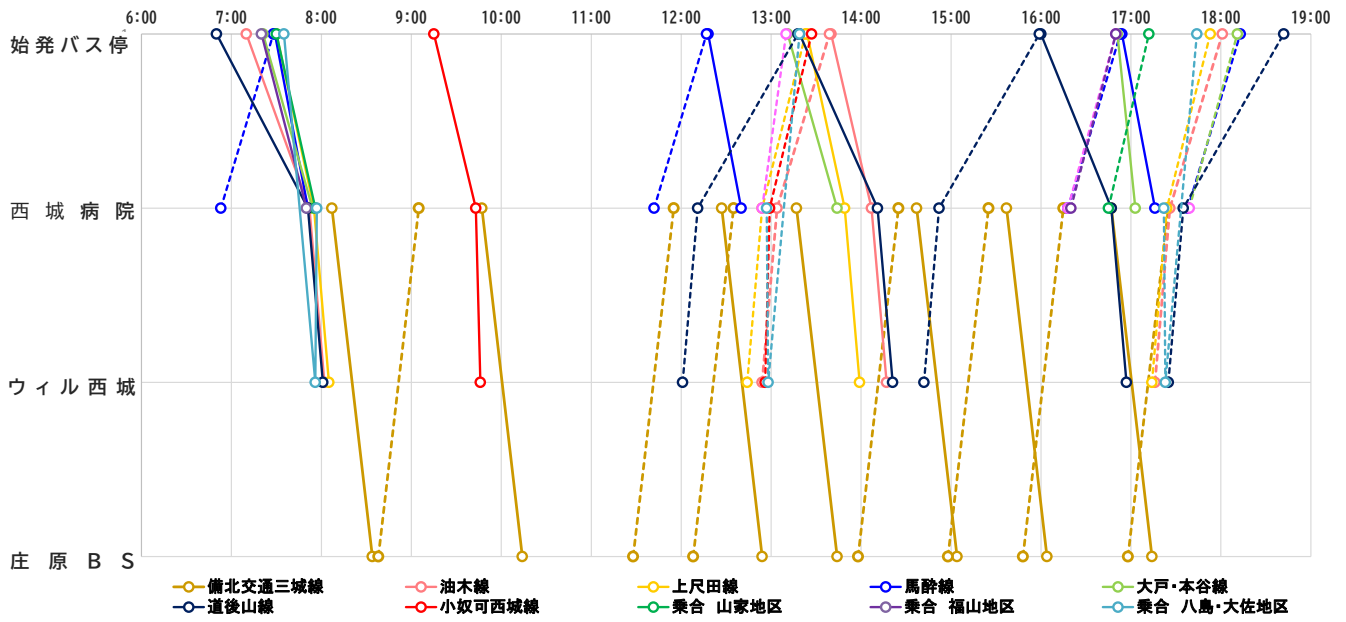
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



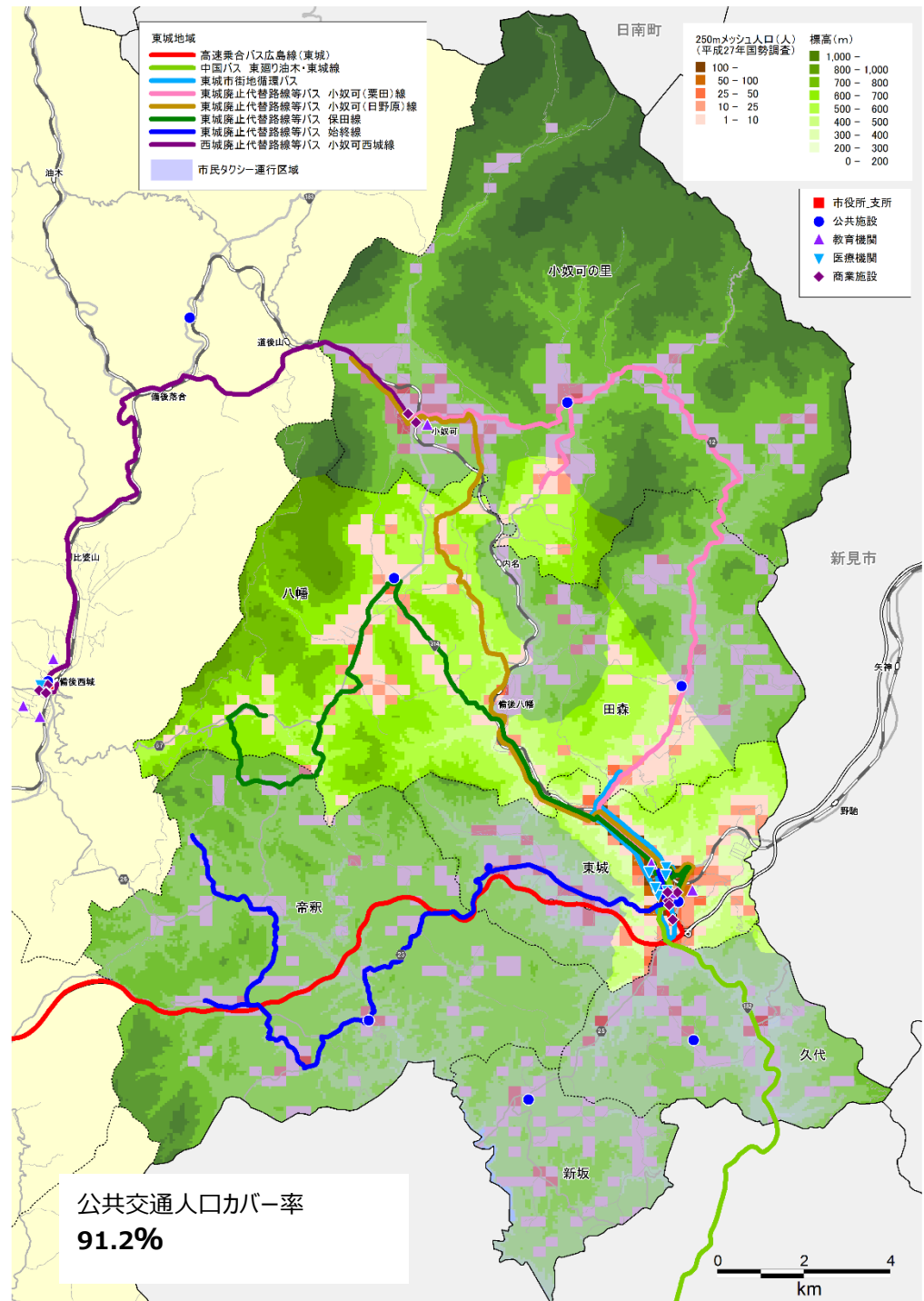
【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】



【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
西城	226.91km ²	1,392世帯	3,217人	1,655人	14.2人/km ²	51.4%	15km

3) 東城地域 【路線の状況】

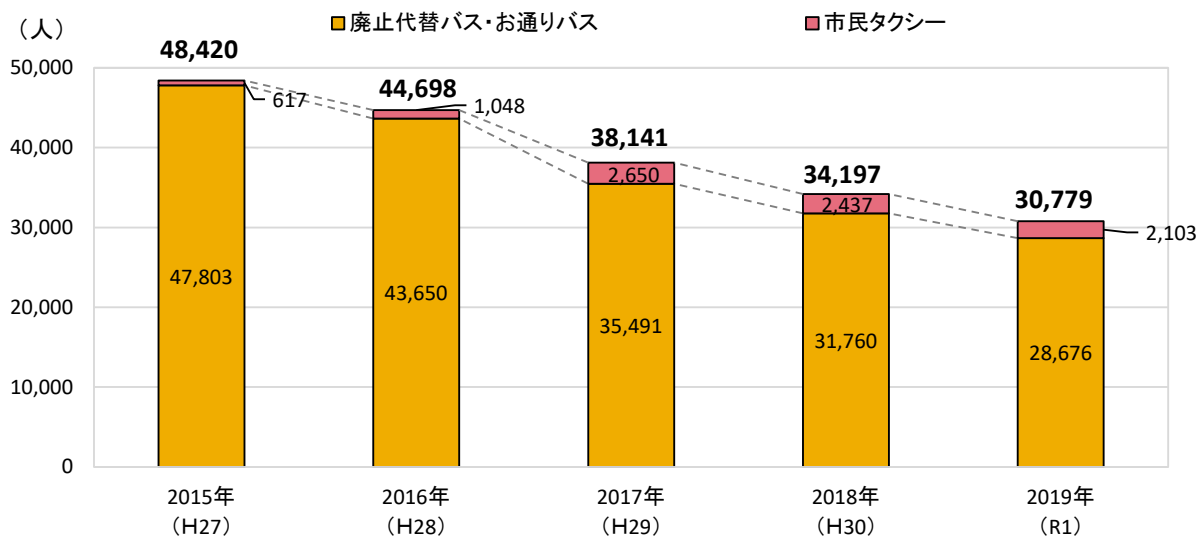


【路線の運行状況】

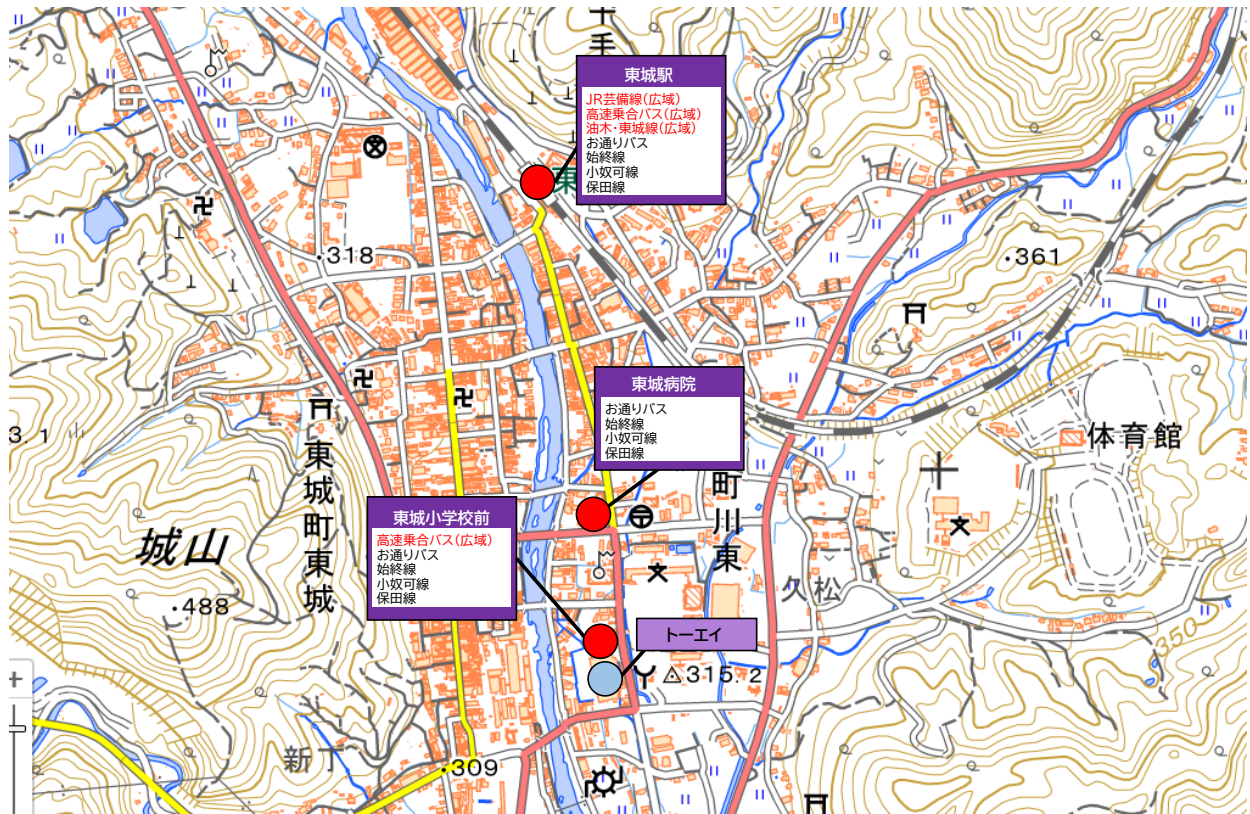
交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	東城・油木	中国バス(株)	定時定路線運行	東城駅前～油木	毎日	3.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス 4条	小奴可線	西城交通(有)	定時定路線運行	小奴可～こぶしの里	平日	4.0
		日野原線			日野原～こぶしの里		4.0
		保田線			保田車庫～こぶしの里		4.0
		始終線			始終車庫～こぶしの里		4.0
	市街地循環バス 4条	お通りバス	備北交通(株)	定時定路線運行	東城駅前～東城駅前	月火木金土	12.0

交通手段	実施主体	地区名
市民タクシー	帝釈自治振興区 (11 地区)	風鴨地区、畑地区、鍛冶屋床・後側地区、始終荒神地区、鯉野・福田高の甲地区、土生・夏森地区、宇山中地区、宇山東地区、宇山下地区、宇山西地区、双葉地区
	小奴可の里自治振興区 (10 地区)	持丸地区、寺迫地区 (小奴可中心地まで)、別尺地区、小串地区、日野原地区、笑田地区、駅道・奴可部地区、市場・鳥長地区、後田地区、寺迫地区
	久代自治振興区 (9 地区)	久代 12 区(大二吾)地区、久代 13 区(高野)地区、久代 15 区(丸山)地区、名倉地区、平田上・重松地区、平田下・重松地区、上野地区、為重上地区、為重下地区
	田森自治振興区 (8 地区)	梨原・長泥地区、井手の谷・野呂地区、東野田・西野田地区、山田地区、近光地区、伊瀬・大金地区、内名地区、栗田北 (井河内) 地区
	八幡自治振興区 (1 地区)	森地区
	東城自治振興区 (1 地区)	頭谷地区
	新坂自治振興区 (6 地区)	三坂上郷地区、三坂中郷地区、三坂下郷地区、近屋谷・郷原地区、宇那田・大木地区、新免地区

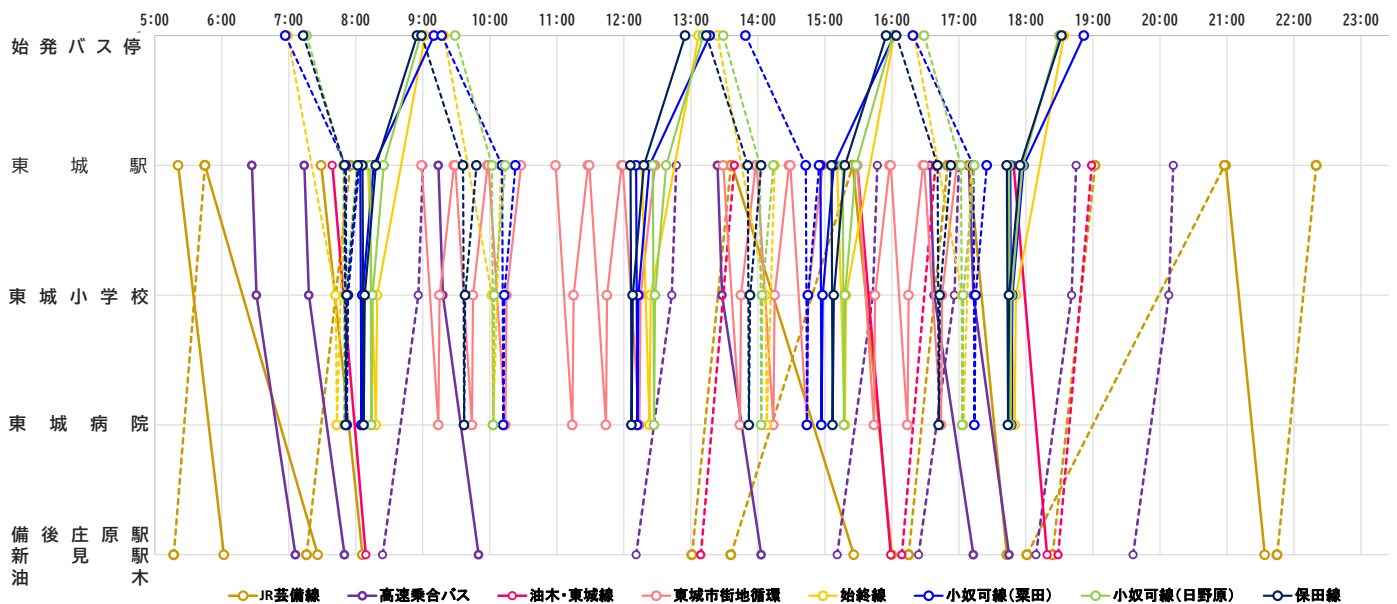
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

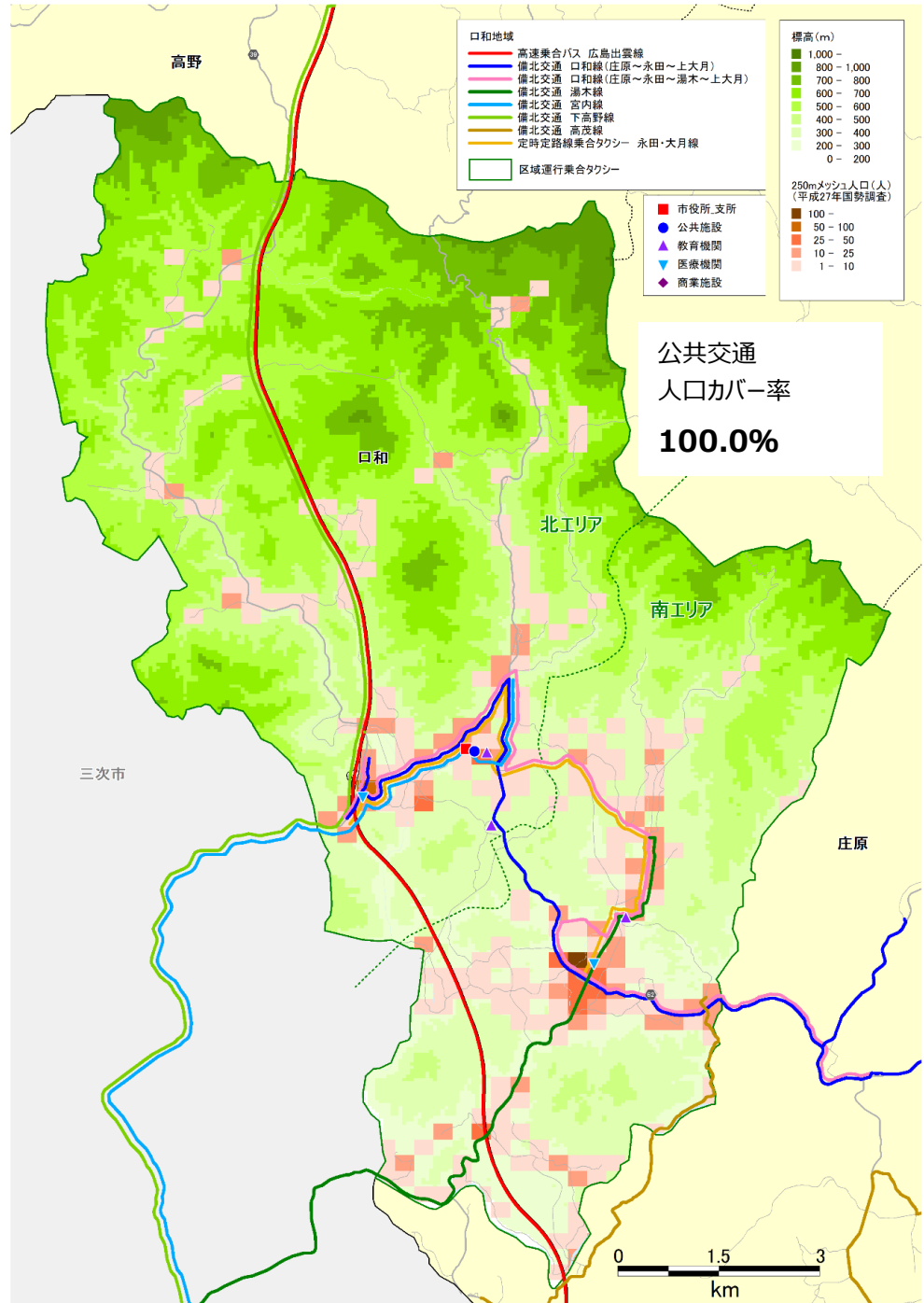


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
東城	304.92km ²	3,435世帯	7,320人	3,465人	24.0人/km ²	47.3%	33km

4) 口和地域

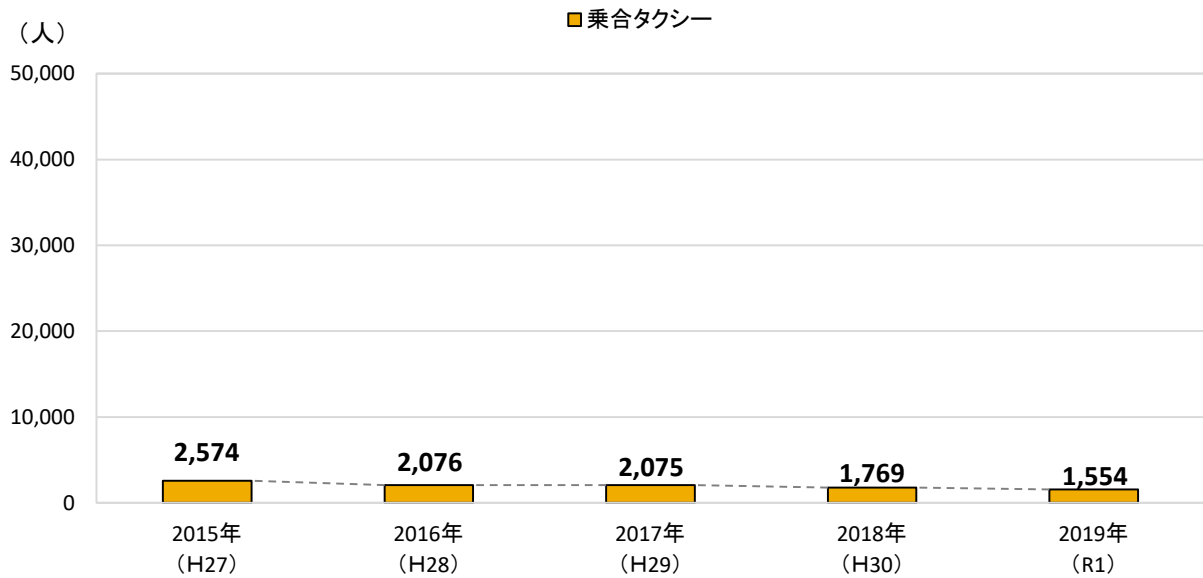
【路線の状況】



【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	口和線	備北交通(株)	定時定路線運行	上大月車庫～庄原駅・庄原中学校前	平日	4.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
		宮内線			下宮内～三次中央病院・モーモー物産館	平日・土	4.5
		湯木線			湯木～横路橋・三次工業団地	平日・土	6.0
市運行生活交通路線	乗合タクシー 4条	永田・大月線	(有)口和タクシー	定時定路線運行	福祉村～モーモー物産館	平日	2.0
		乗合タクシー (北エリア、南エリア)		予約制区域運行	起点エリア～口和地域中心部		4.0

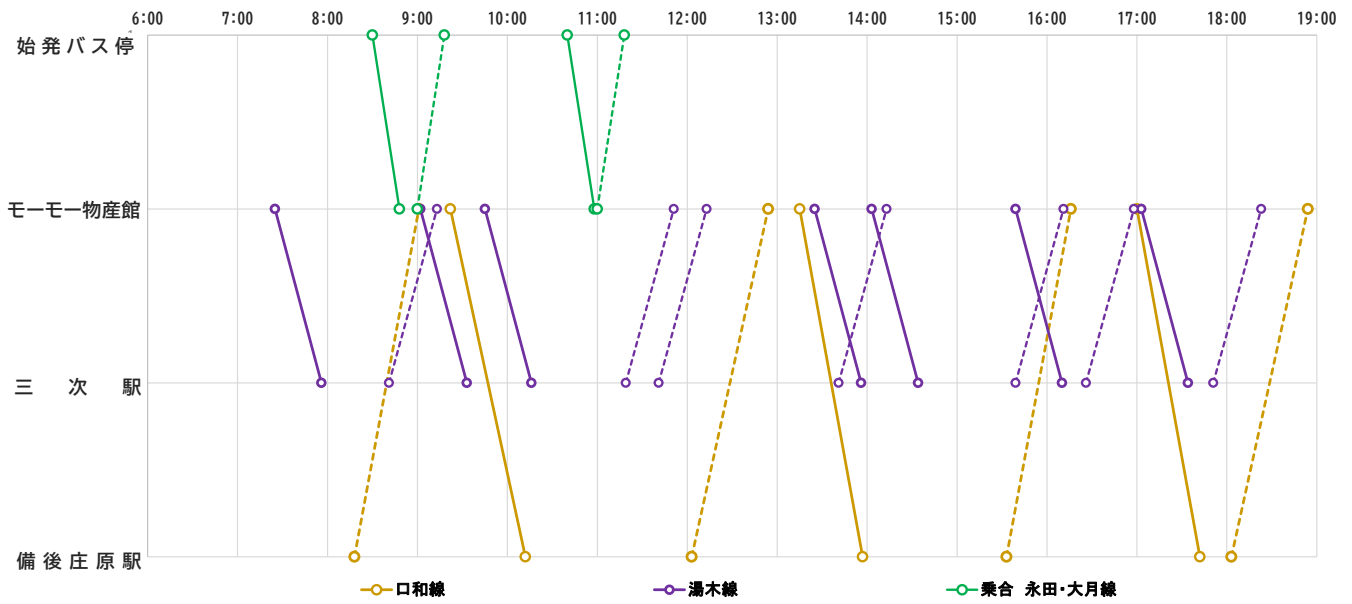
【年間輸送人員】



【交通結節点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

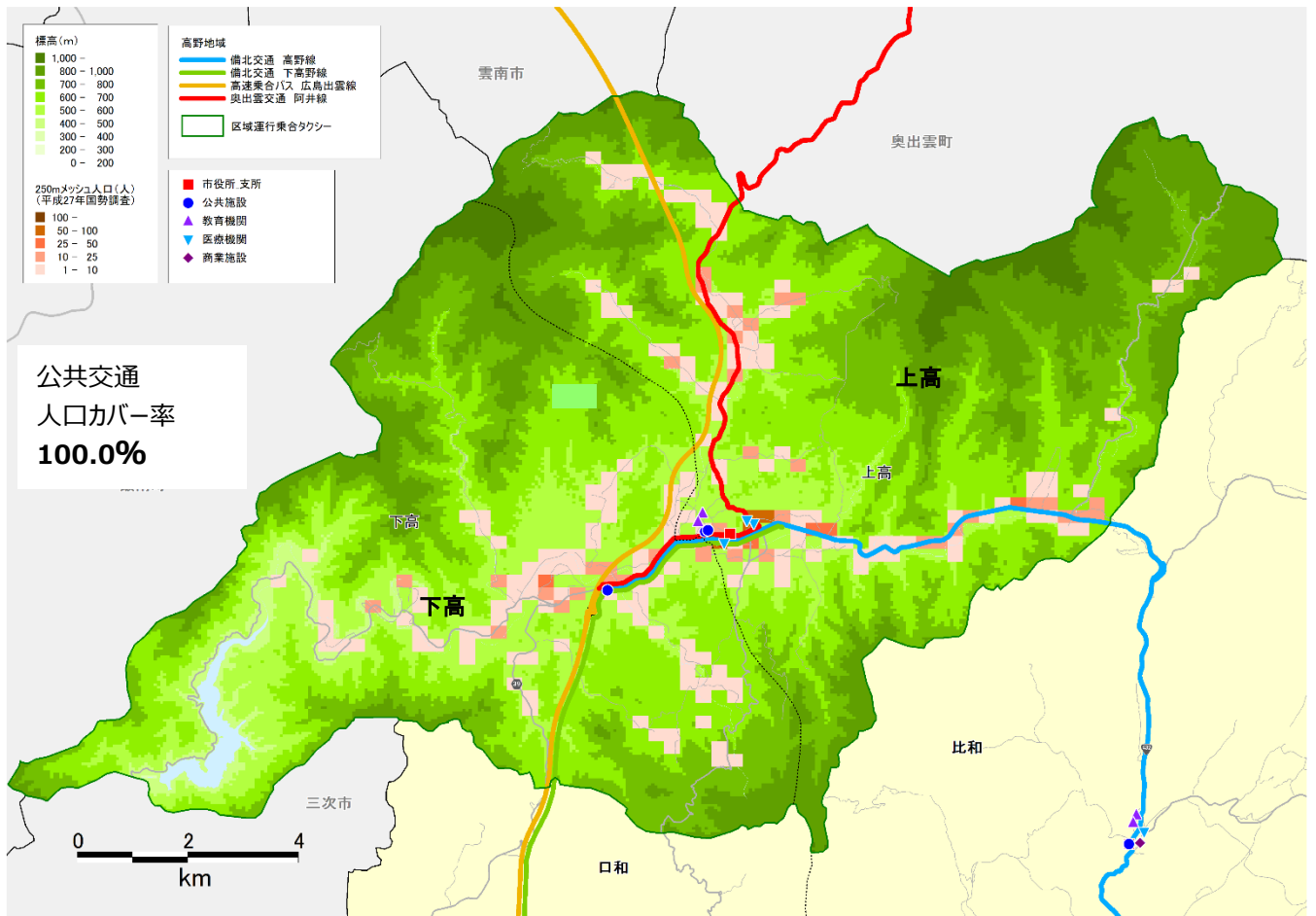


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
口和	110.13km ²	790世帯	1,912人	919人	17.4人/km ²	48.1%	16km

5) 高野地域

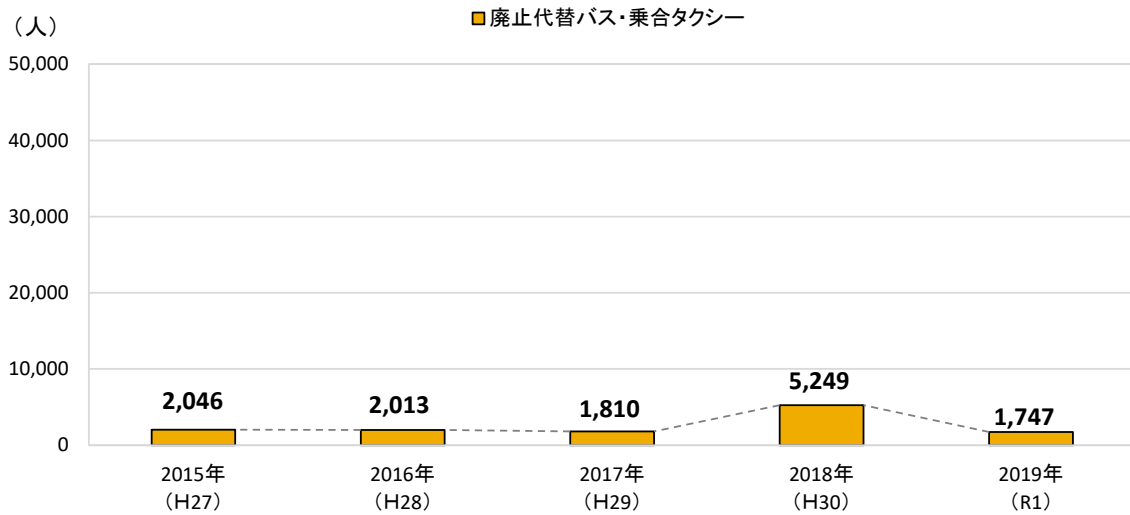
【路線の状況】



【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	高野線	備北交通(株)	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	8.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
市運行生活交通路線	廃止代替バス 4条	阿井線(高野町方面)	奥出雲交通(株)	定時定路線運行	奥出雲交通～道の駅たかの	毎日	2.0
	乗合タクシー 4条	区域運行乗合タクシー	高野交通(有)	予約制区域運行	起点エリア～高野地域中心部	地区別で曜日運行	3.0

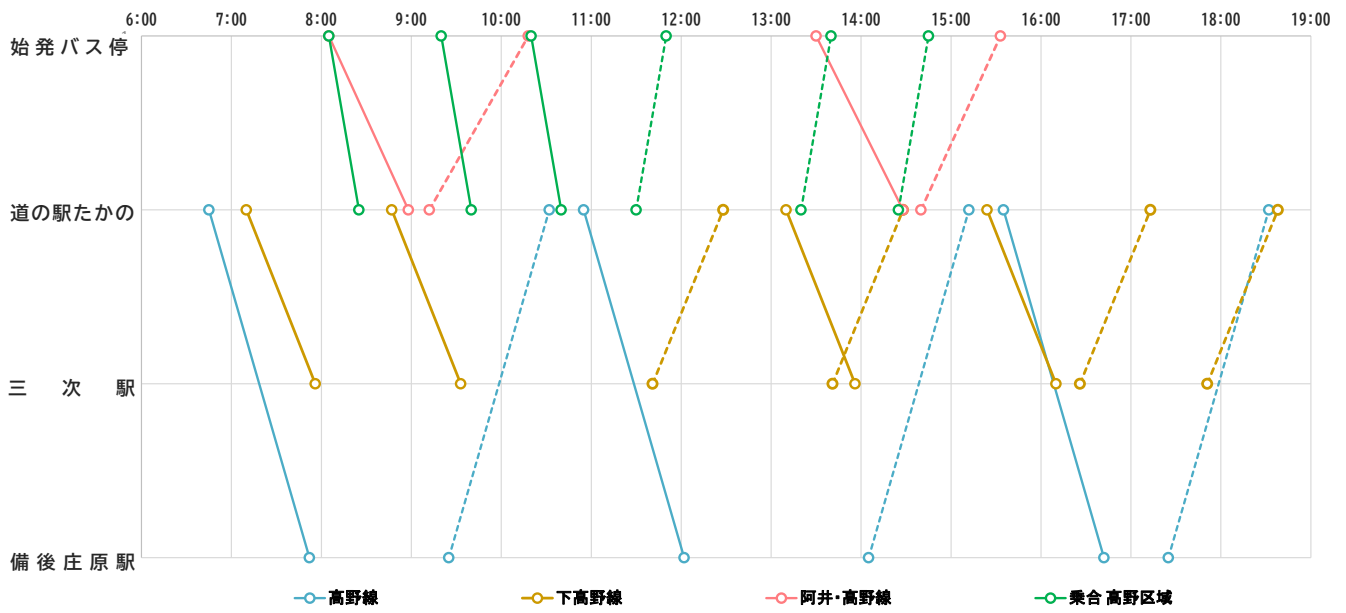
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



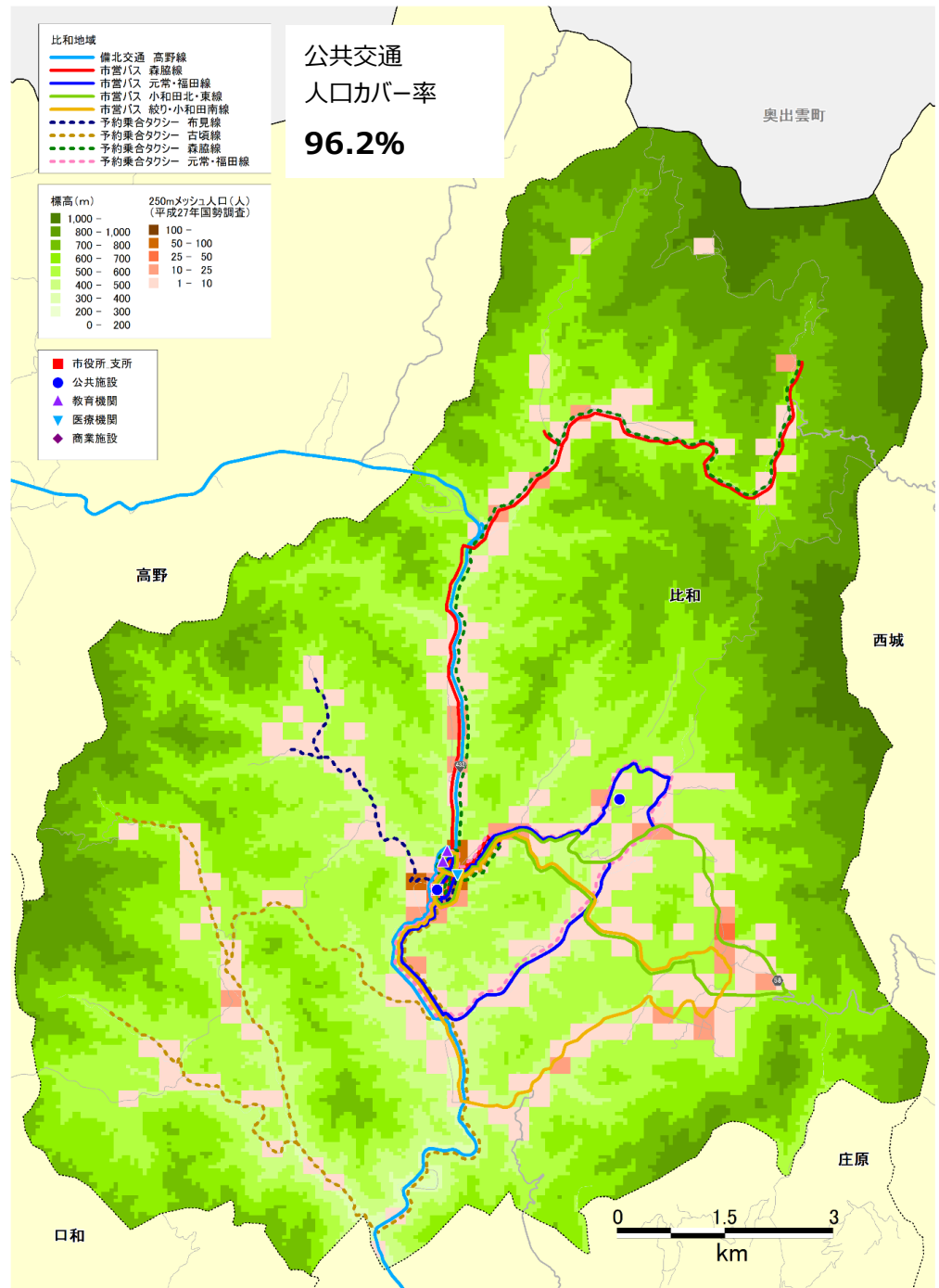
【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】



【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
高野	159.18 km ²	662世帯	1,660人	832人	10.4人/km ²	50.1%	35km

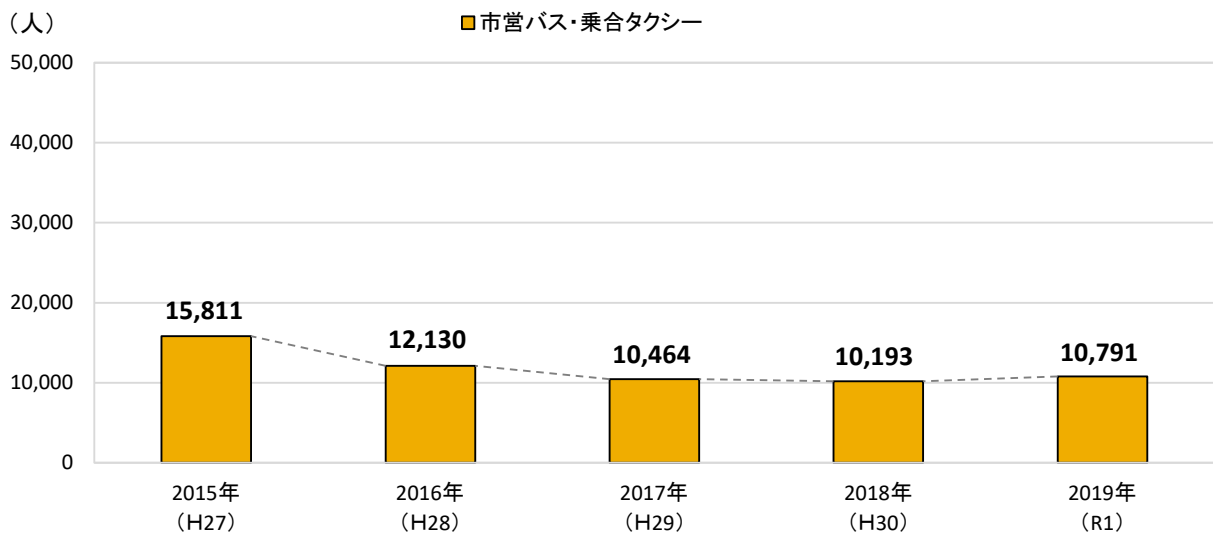
6) 比和地域
【路線の状況】



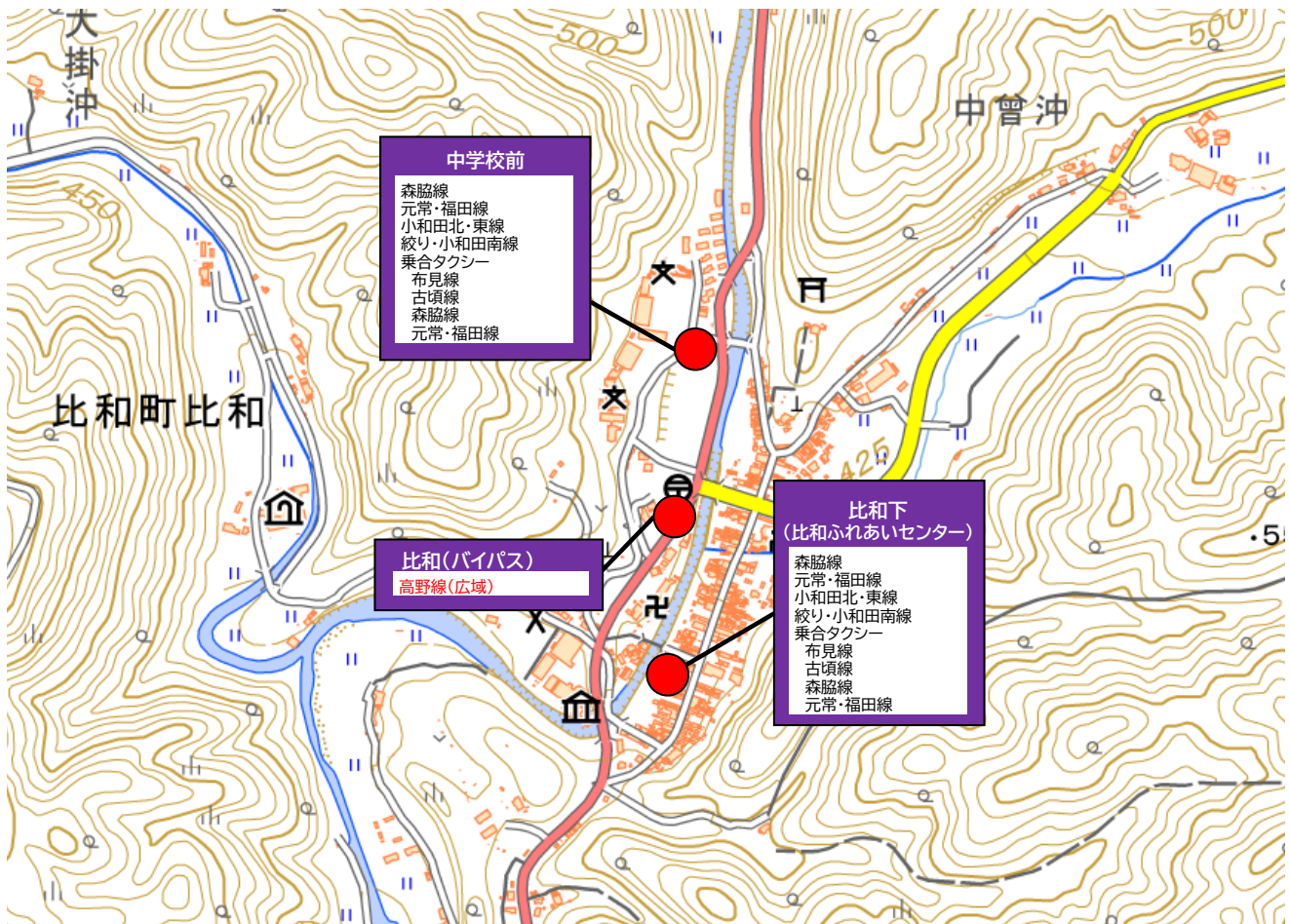
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
路線バス	4条	高野線	備北交通(株)	定時定路線運行	川北(秋国別)・道の駅たかの～庄原駅・庄原中学校前	平日	8.1
		下高野線			新市車庫～三次工業団地	毎日	4.0
市運行生活交通路線	市営バス 79条	森脇線	比和観光(株)	定時定路線運行	比和下～越原	平日	4.0
		元常・福田線			中学校前～元常～保育所		4.0
		小和田北・東線			保育所～小和田～宇山～比和下		5.0
		絞り・小和田南線			中学校前～小和田南～保育所		5.0
	乗合タクシー 4条	布見線		予約制定路線運行	保育所～布見～保育所	平日	3.5
		古頃線			保育所～古頃下～保育所		2.0
		森脇線			保育所～越原		0.5
		福田元常線			比和下～元常～中学校前		1.0

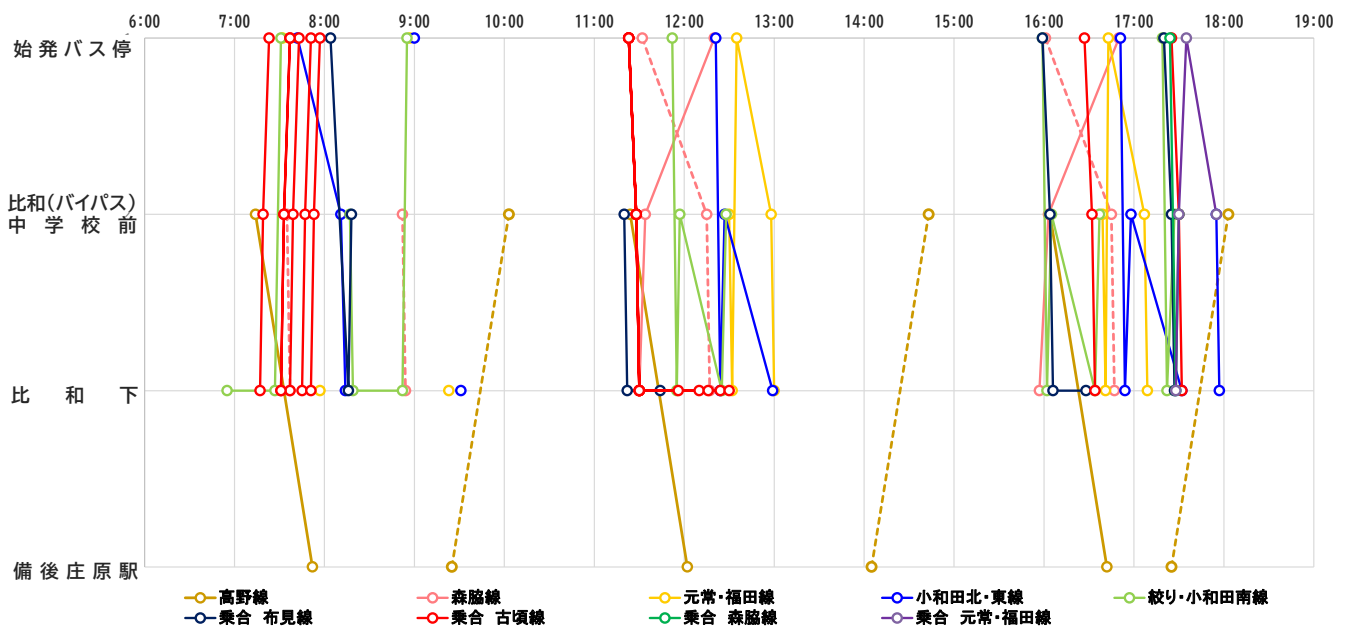
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線と広域路線の接続状況：市運行生活交通路線は定時定路線のみ記載】

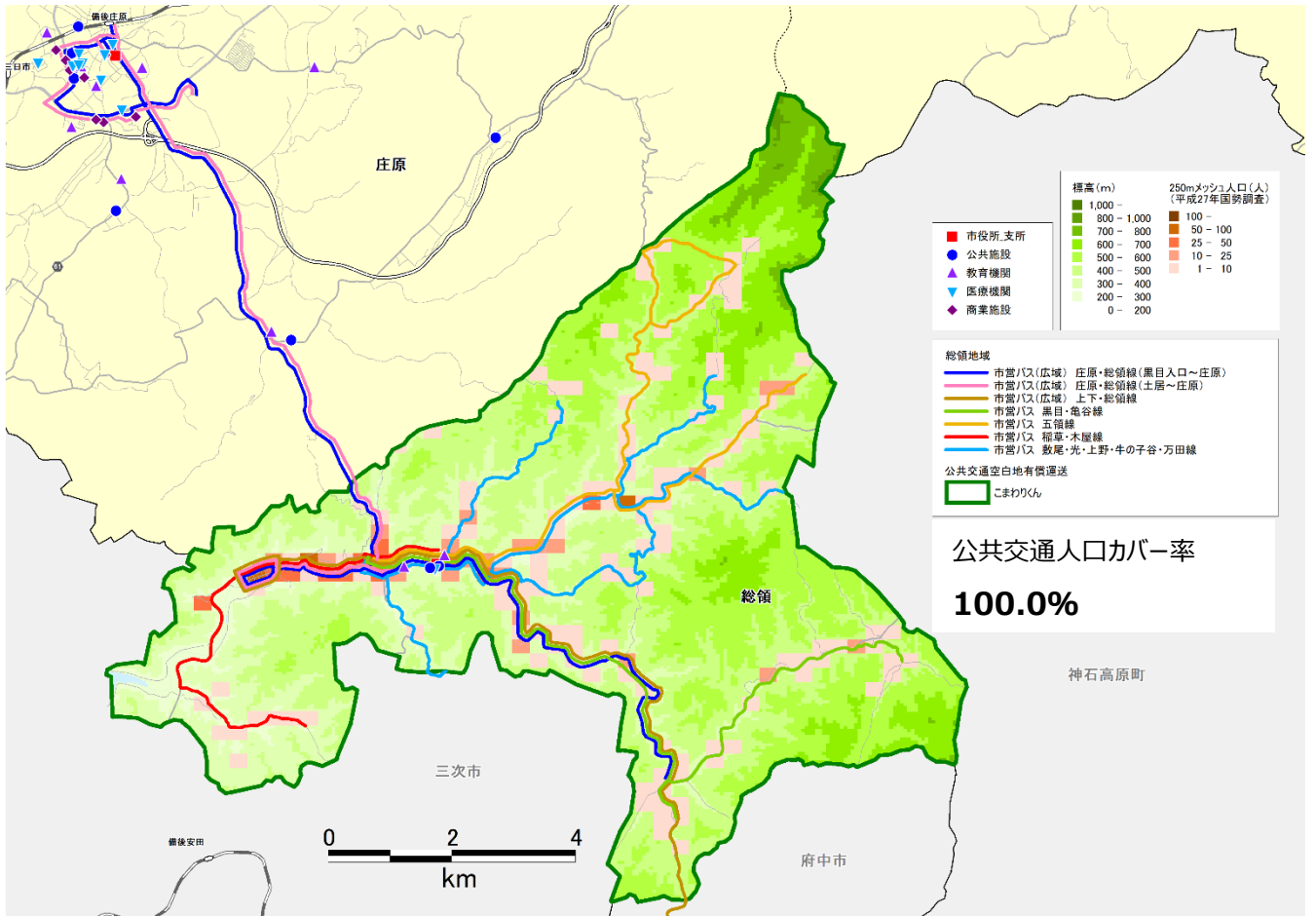


【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
比和	131.30 km ²	585 世帯	1,287 人	695 人	9.8 人/km ²	54.0%	20km

7) 総領地域

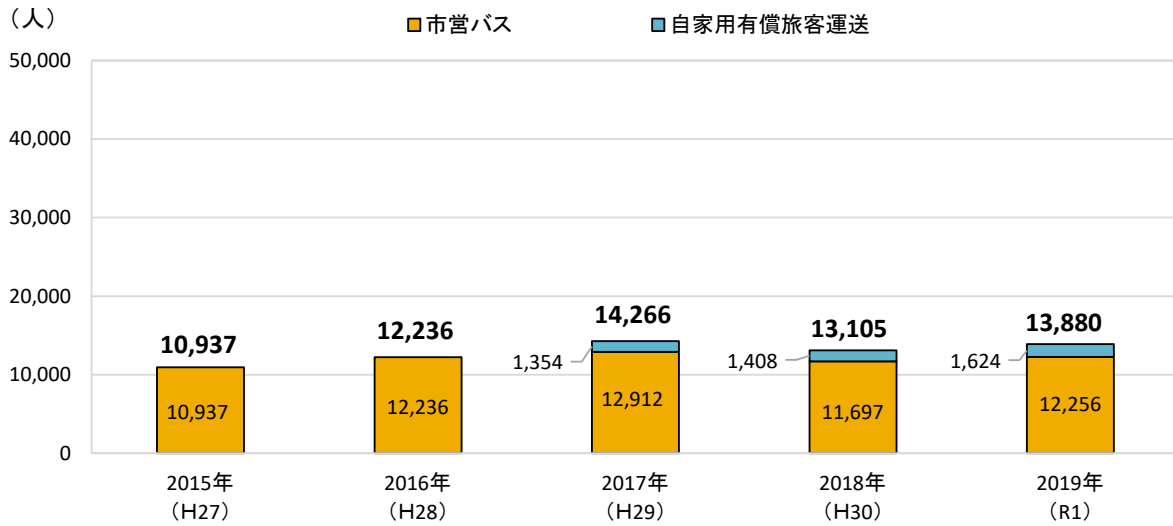
【路線の状況】



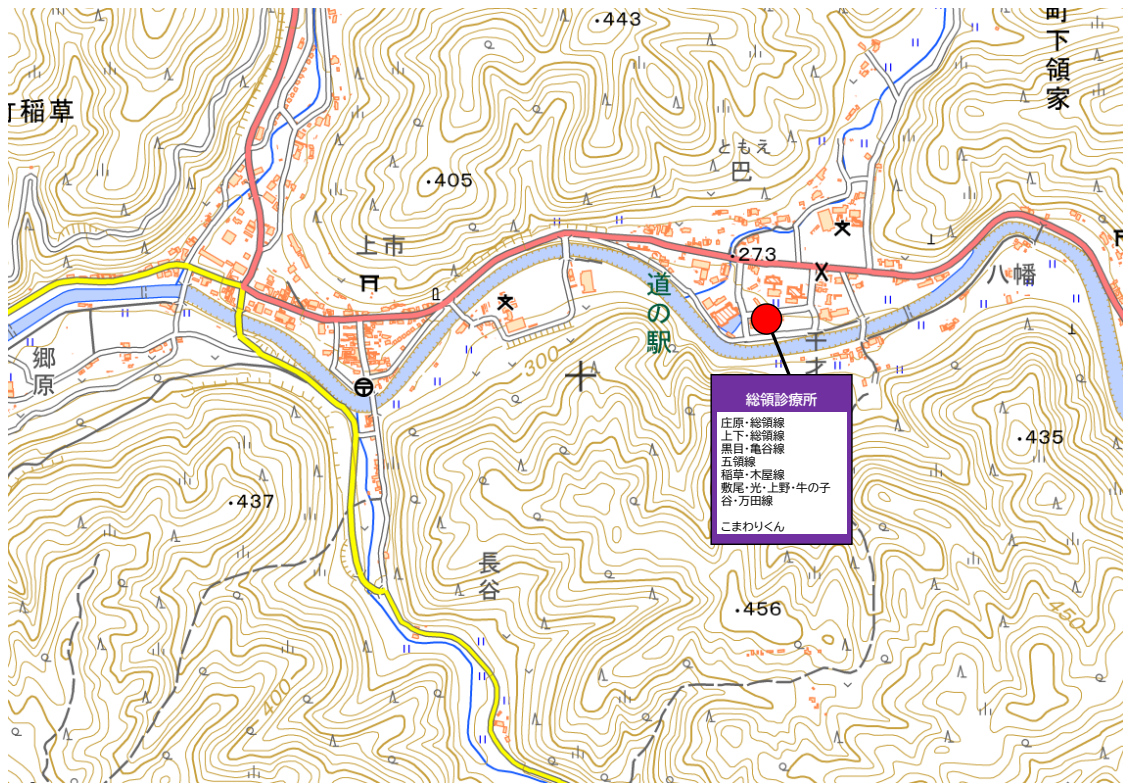
【路線の運行状況】

交通手段	種別	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間・区域	運行日	運行頻度
市運行生活交通路線	市営バス 79 条	庄原・総領線	榊里山総領	定時定路線運行	庄原～総領	毎日	3.5
		上下・総領線			総領～上下		2.0
		黒目・亀谷線			ふるさとセンター～黒目	火木金	2.0
		五領線			ふるさとセンター～五領	平日	2.0
		稲草・木屋線			ふるさとセンター～木屋	火金	2.0
		敷尾・光・上野・牛の子谷・万田線			ふるさとセンター～万田	金	2.0
自家用有償旅客運送(交通空白地)	79 条	こまわりくん	総領自治振興区	予約制区域運行	総領地域内全域	平日	—

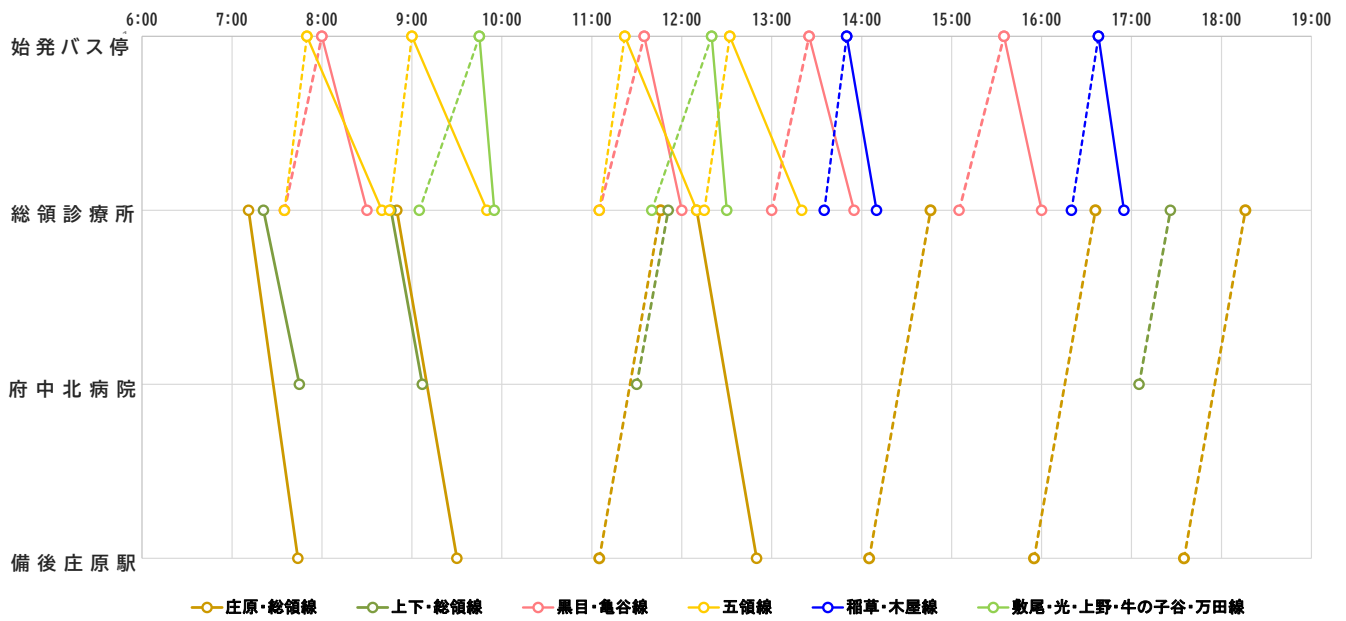
【年間輸送人員】



【乗継拠点の位置】



【市運行生活交通路線（広域路線）と市運行生活交通路線（地域内完結路線）の接続状況】



【参考】

地域	面積	世帯数	人口	65歳以上人口	人口密度	高齢化率	支所-本庁
総領	70.61 km ²	595 世帯	1,259 人	589 人	17.8 人/km ²	46.8%	11km

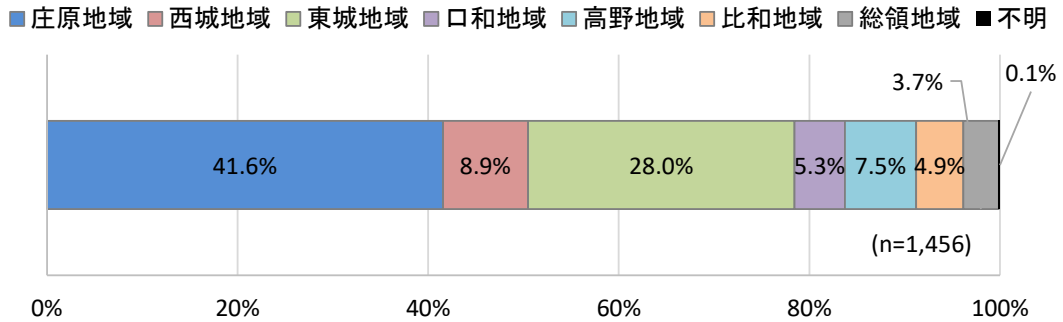
3. 公共交通ニーズ及び課題の把握

	住民アンケート	高校生アンケート	大学生アンケート
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集 ※地域ごとに調査票を分け、各地域での取組の実現可能性を検討できるようにした。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に係る事業の今後の展開規模の検討にむけた情報収集 ・ 前計画の評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大学生の移動状況の把握 ・ ヒアリングやワーキング会議で出ている問題点等の根拠資料の収集 ・ 事業として位置付ける取組の実現可能性の検討のための情報収集
調査対象者	18歳以上の庄原市民 (3,000人 を無作為抽出) ※一部を自治振興区ごとに均等配分し、残りを自治振興区ごとの人口比率に応じて応分布した。	庄原市内4高校に通う高校2年生 ※庄原格致高校、庄原実業高校、西城紫水高校、東城高校	県立広島大学庄原キャンパスに通う大学2年生
調査方法	郵送配布 郵送・web 併用回収 ※対象者には回答フォームのQRコードを貼り付けた調査票を送付し、紙媒体あるいはwebでの回答を依頼した。	学校配布 学校回収	学務からメール配布 web 回収
調査期間	令和3(2021)年1月	令和3(2021)年1月	令和3(2021)年1月～2月
回収率	配布数 3,000／回収数 1,456 →回収率 48.5%	配布数 310／回収数 198 →回収率 63.9%	配布数 171／回収数 27 →回収率 15.8%

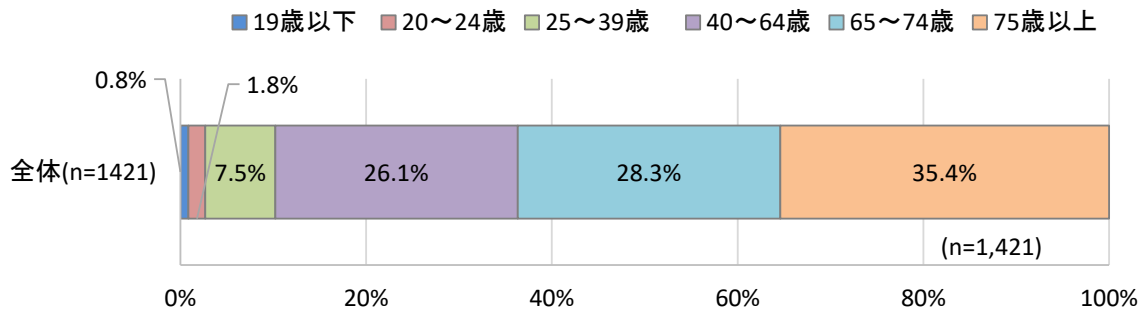
(1) 住民アンケート（結果抜粋）

<回答者属性>

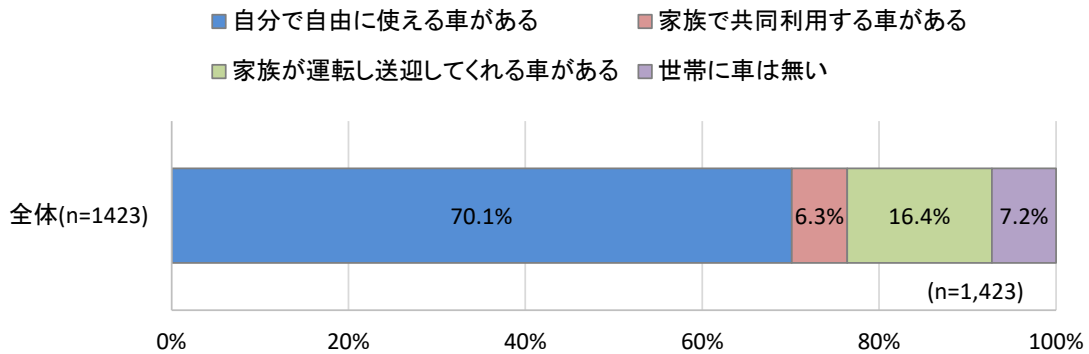
- 回答のあった地域の比率は、人口比率と概ね同じです。
- 年齢は、65歳以上の高齢者が約6割を占めています。
- 自動車保有状況は、自分で自由に使える車がある人が70.1%を占めています。
- 免許保有状況は、自動車運転免許を持っている人が76.7%を占め、免許を持たない人は約2割です。



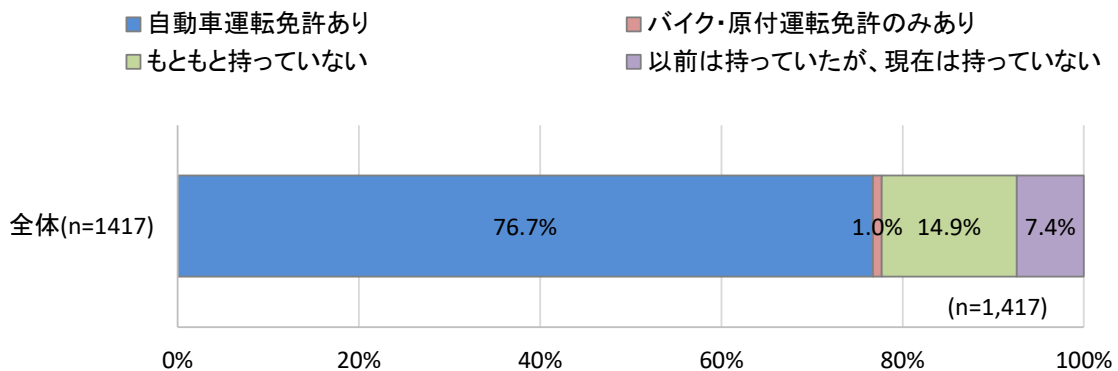
図表 49 お住まいの地域



図表 50 年齢



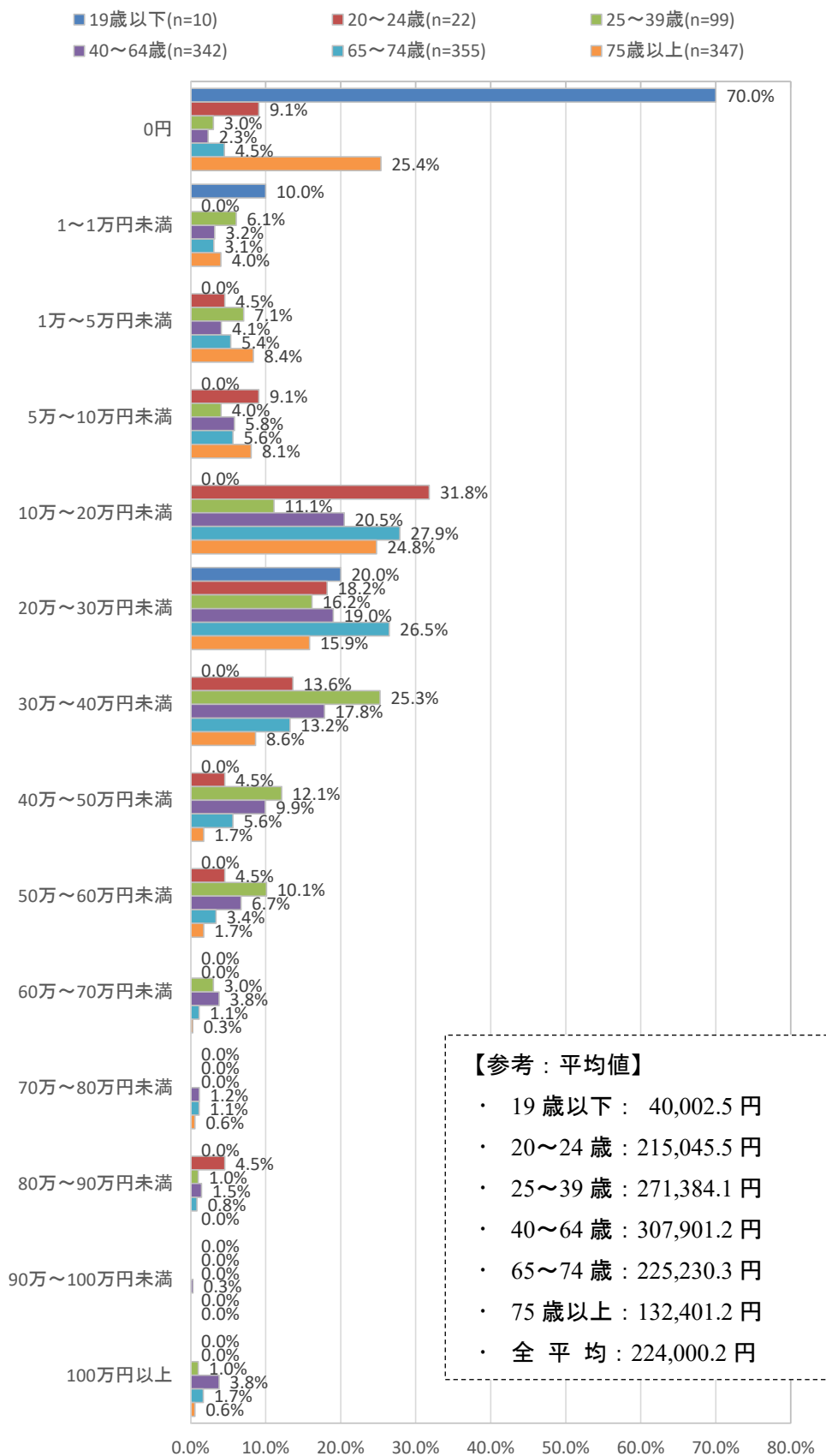
図表 51 自動車保有状況



図表 52 運転免許保有状況

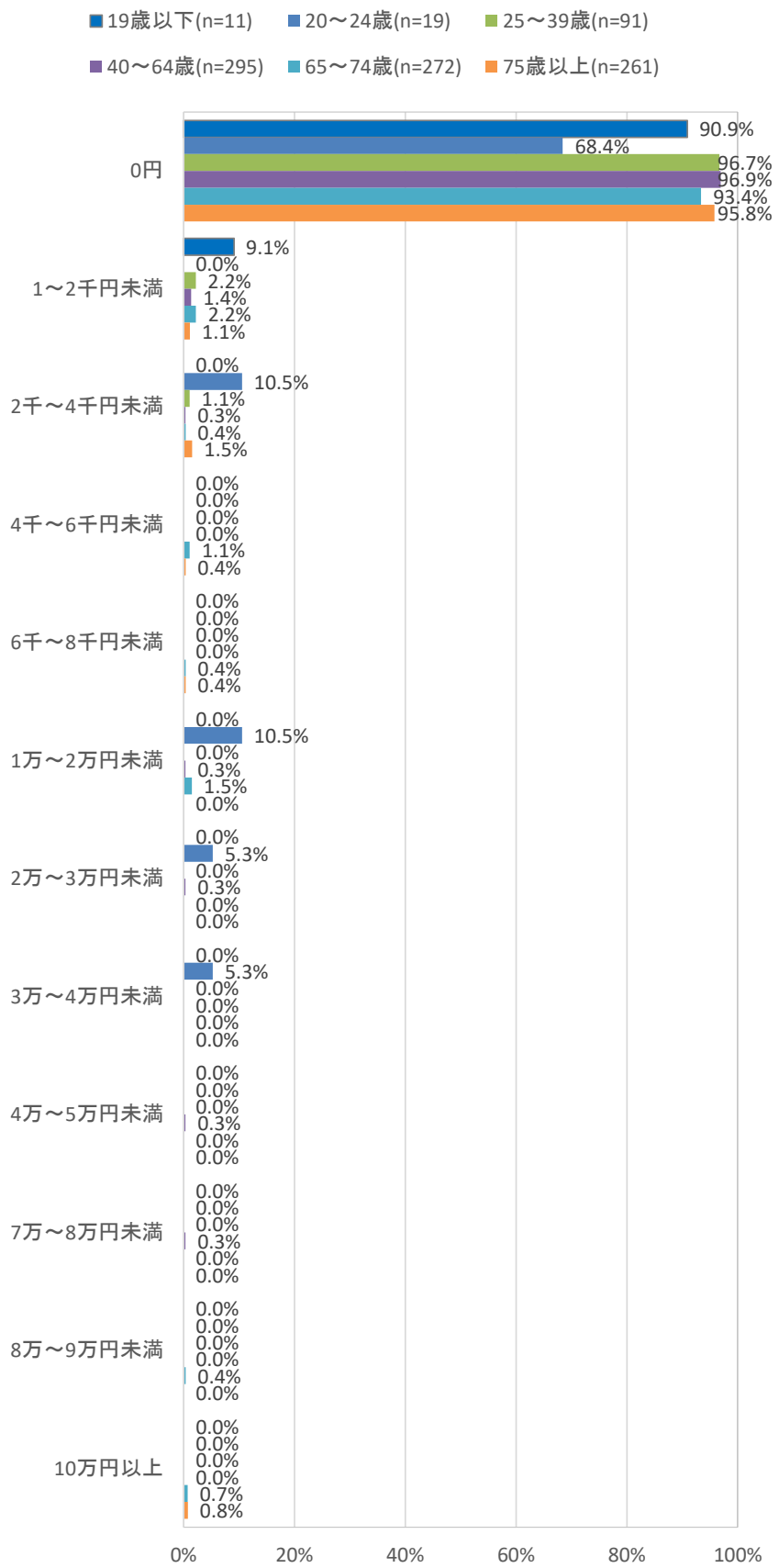
< 1年間の移動にかかる費用の状況 >

- 自家用車・バイク・原付にかかる費用は、19歳以下ならびに75歳以上は0円とする人が多く、その他の年代では年齢が上がるにつれて費用が増えていく傾向にあります。
- 一方で、65歳以上になると低下していく傾向にあります。



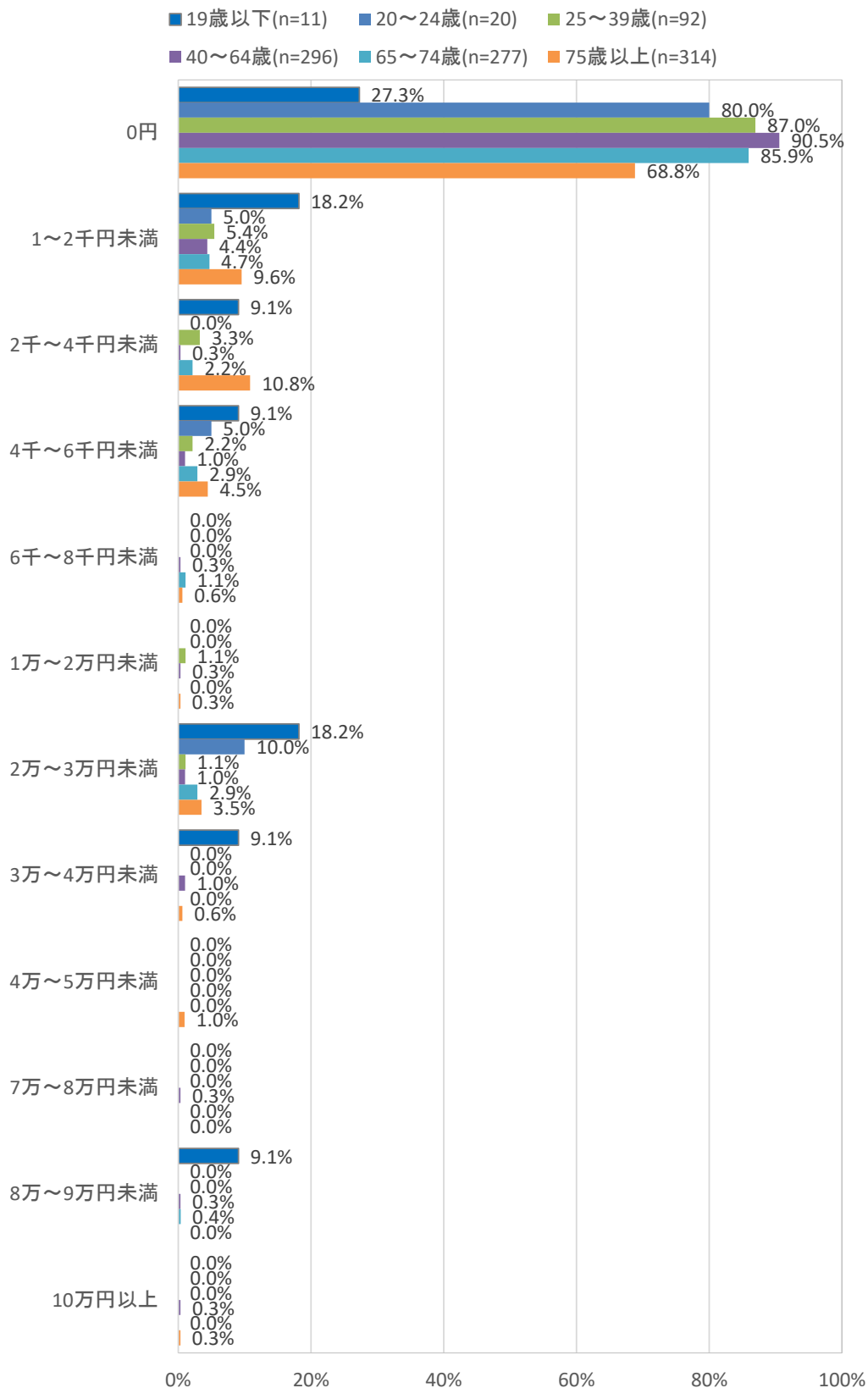
図表 53 自家用車・バイク・原付にかかる費用（1年間：年齢別）

- JRにかかる費用は、ほぼ全年齢で0円が90%以上を占めていますが、20～24歳については1万円以上を支出している回答者もいます。



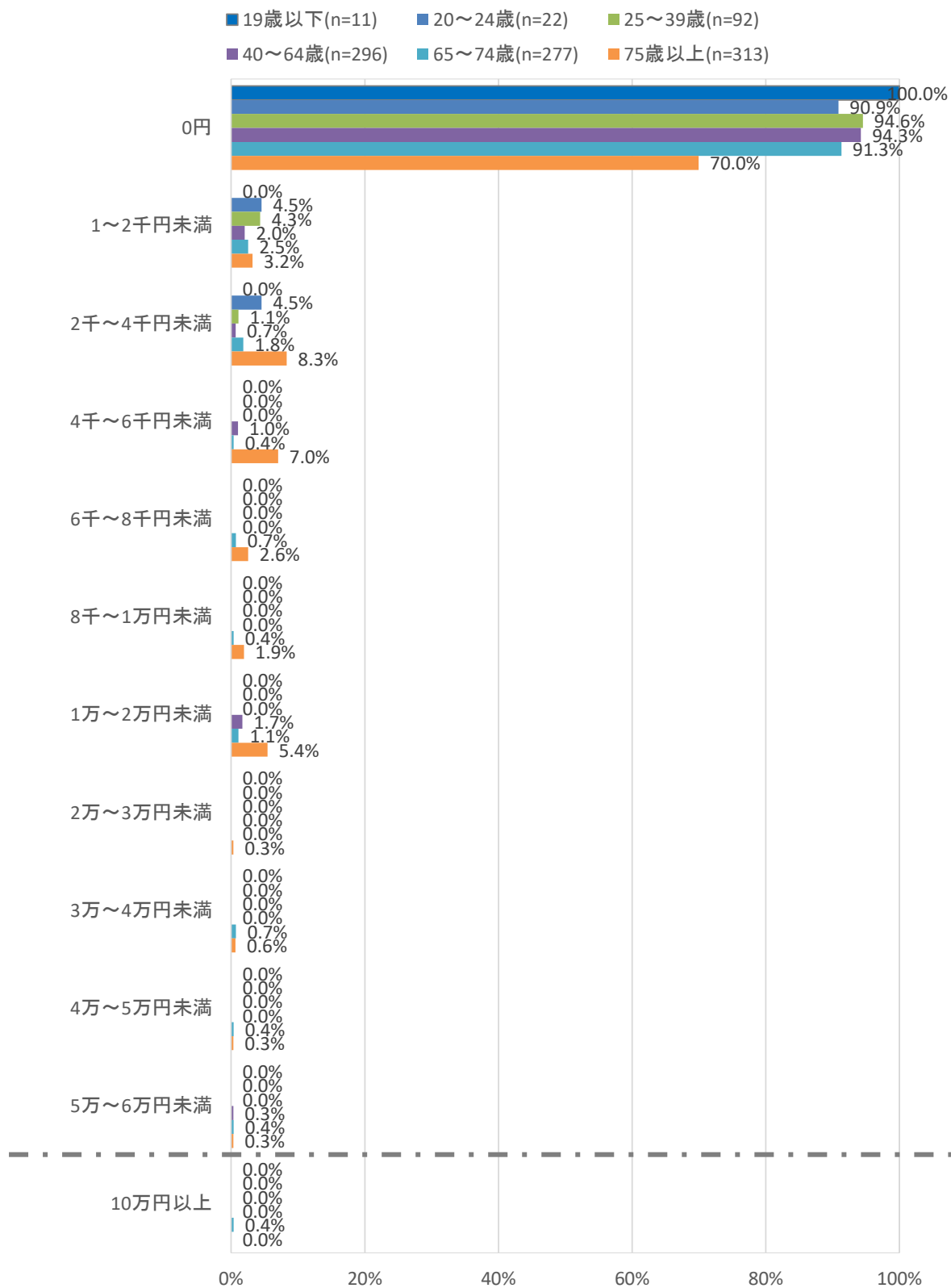
図表 54 JRにかかる費用（1か月間：年齢別）

- バス・乗合タクシーでは、20～24歳から65～74歳にかけては8割以上の方が0円と回答しており、JRと比較すると月1円以上使っている人が多くなっています。
- 19歳以下では月に2～3万円程度の人が多く、75歳以上の人は月数千円程度の人が多くなっています。



図表 55 バス・乗合タクシーにかかる費用（1か月間：年齢別）

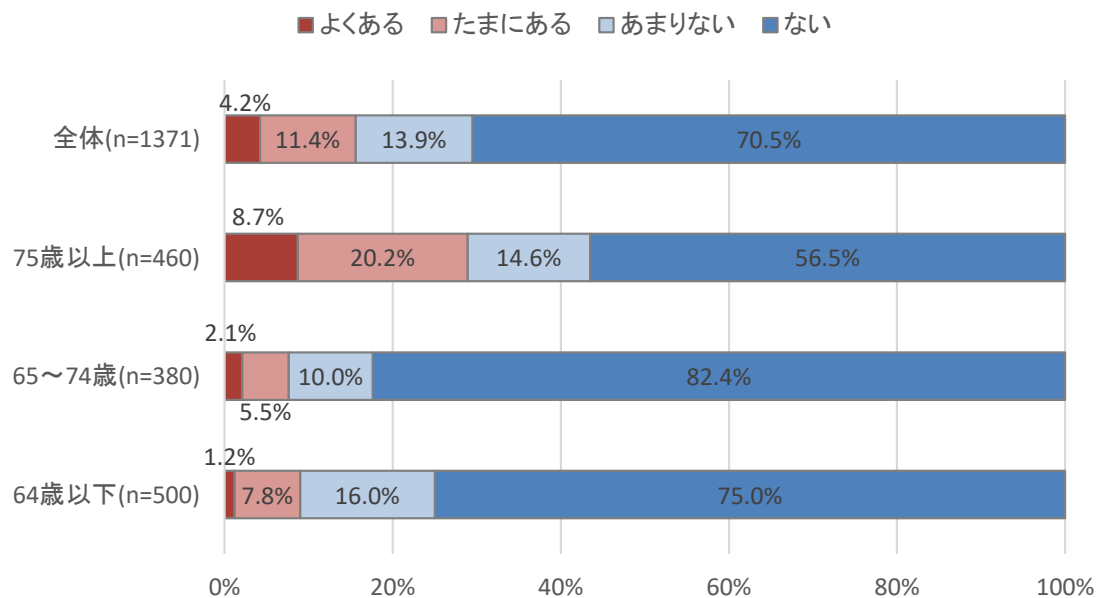
- 一般タクシーは年齢が上がるほど利用額が増える傾向にあります。
- 特に 75 歳以上になると月 2 万円程度まで利用している人がみられます。



図表 56 一般タクシーにかかる費用（1 か月間：年齢別）

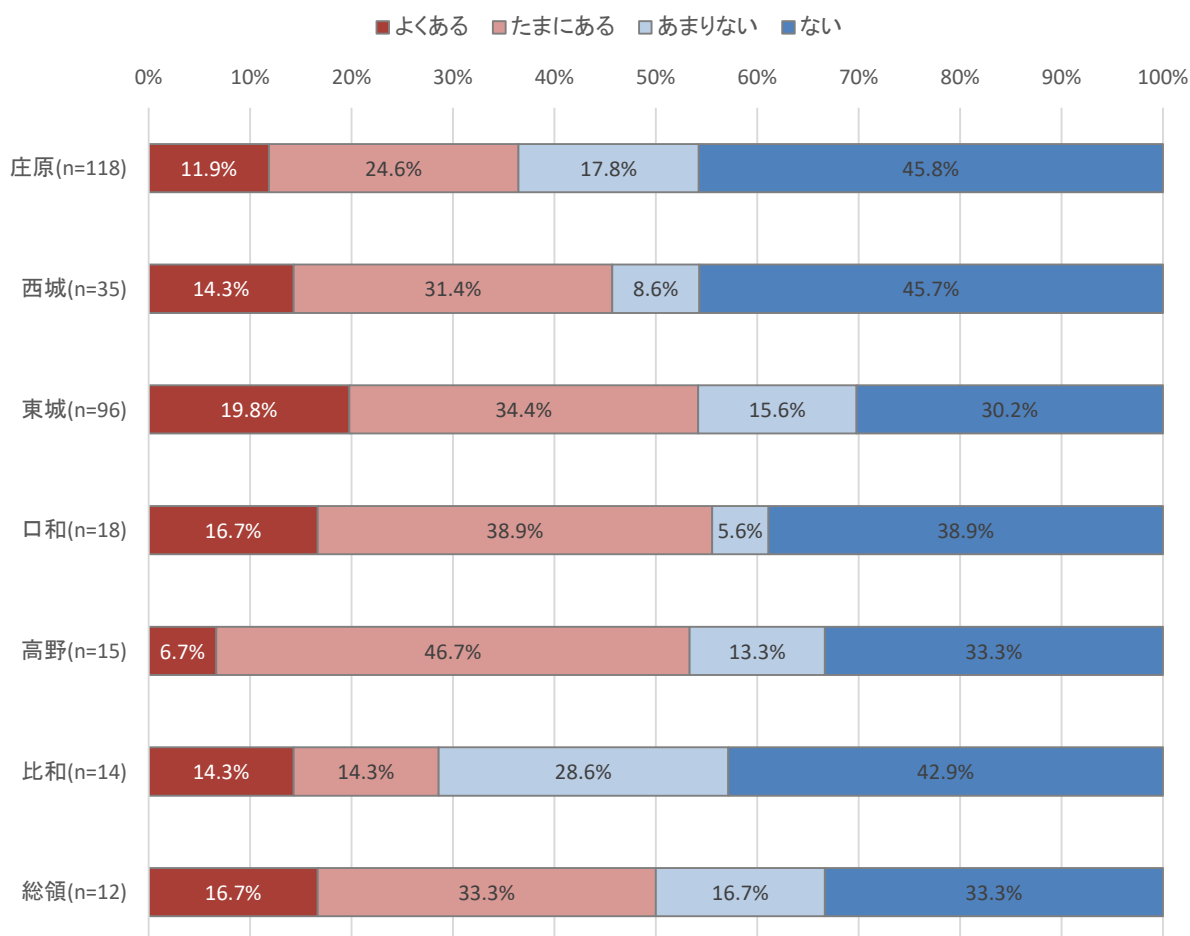
<交通手段がないために外出できなかったことの有無>

- 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」と回答する人は年齢が上がるほど増えていく傾向にあります。「たまにある」も含めると、75歳以上では全体の3割近くを占めています。
- また、自動車運転免許を持っていない人を抽出すると、「よくある」「たまにある」と回答した人が比和地域以外で3割～半数以上を占めています。



※全体には、年齢不詳の人も含む

図表 57 交通手段がないために外出できなかったことの有無（年齢別）

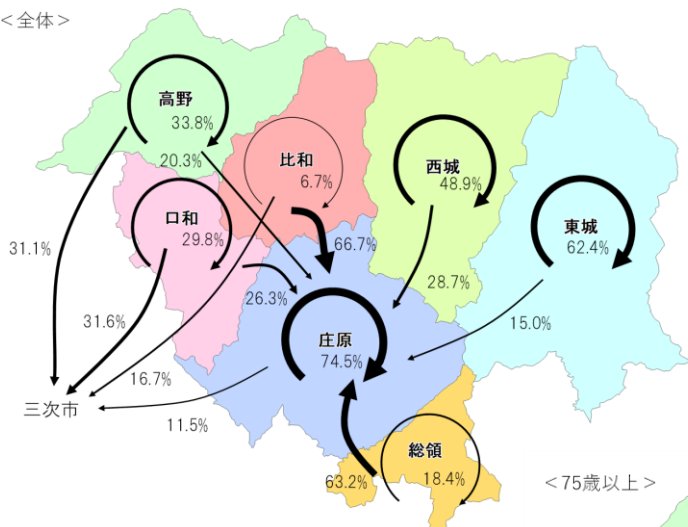


図表 58 交通手段がないために外出できなかったことの有無（自動車運転免許非保有者）

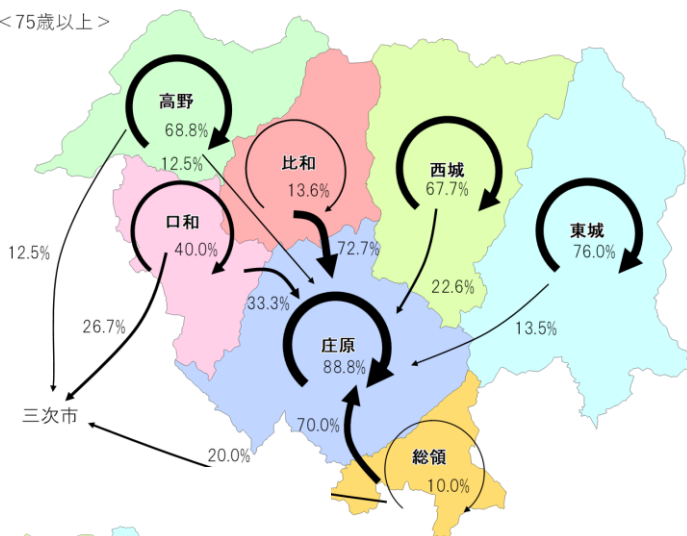
<よく行く目的地>

- 通院目的の移動では、庄原地域、西城地域、東城地域、口和地域、高野地域は自地域を回答した人が最も多く、比和・総領は庄原地域を回答した人が最も多くなっています。さらに、口和地域、高野地域では、三次市を回答した人も3割以上います。
- 一方で、75歳以上に限ってみると、比和地域、総領地域を除いて自地域内での移動需要が多くなっています。また、比和地域では、三次市への需要が相対的に少なくなっています。
- また、自動車運転免許を持たない人に限ってみると、西城地域や口和地域などで三次方面への移動需要がやや多くなっています。

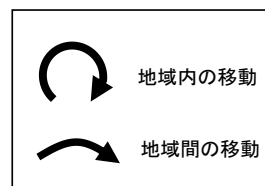
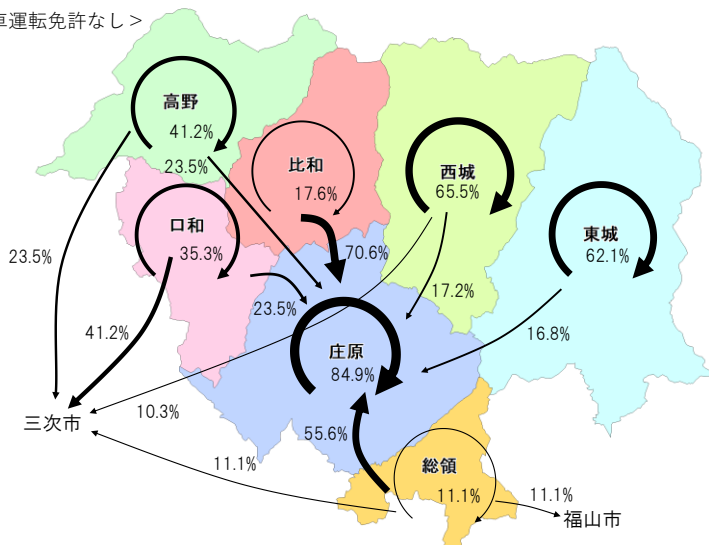
<全体>



<75歳以上>

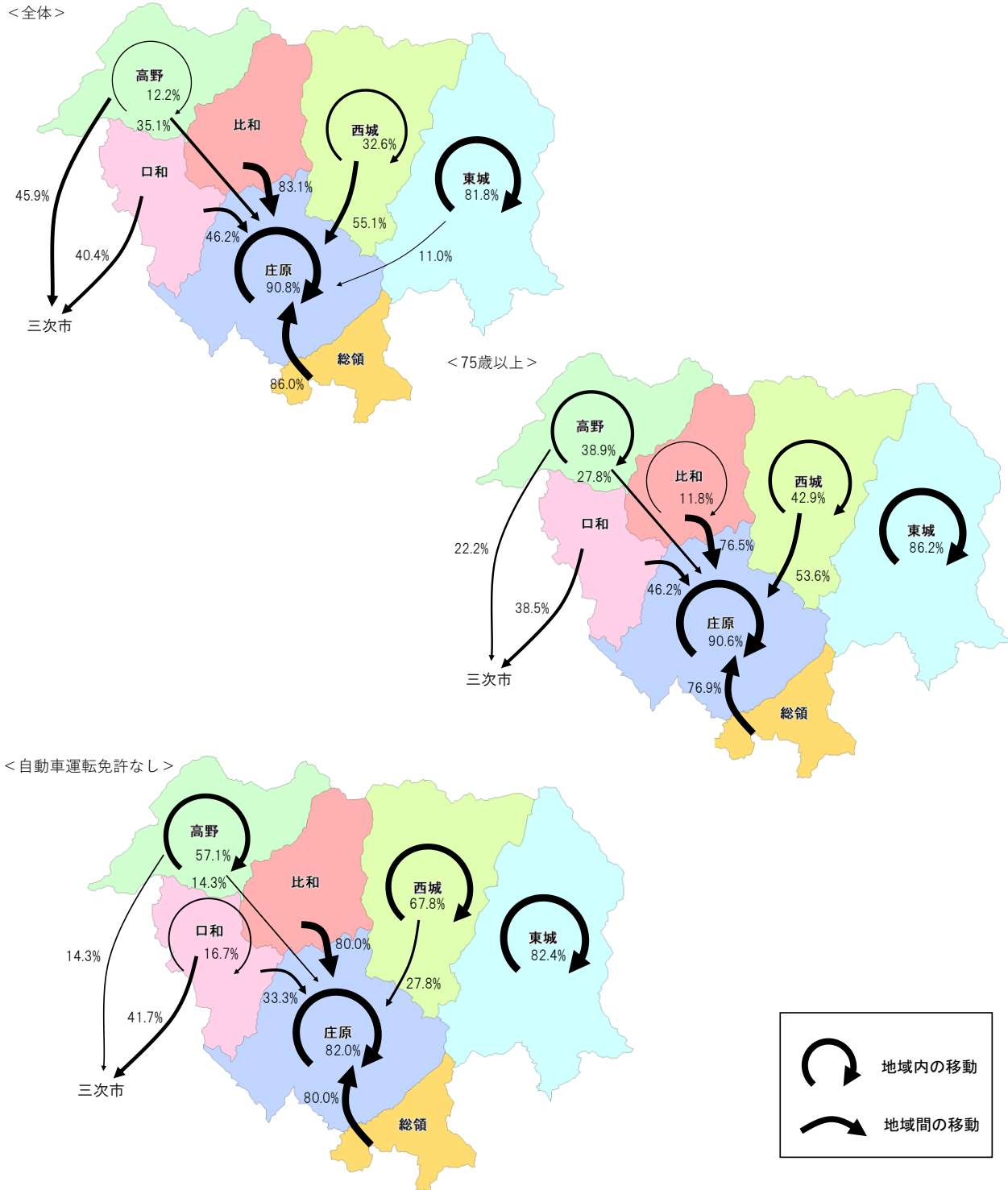


<自動車運転免許なし>



図表 59 居住地別の通院先(地域内移動、及び選択確率が10%以上のもののみ抜粋)

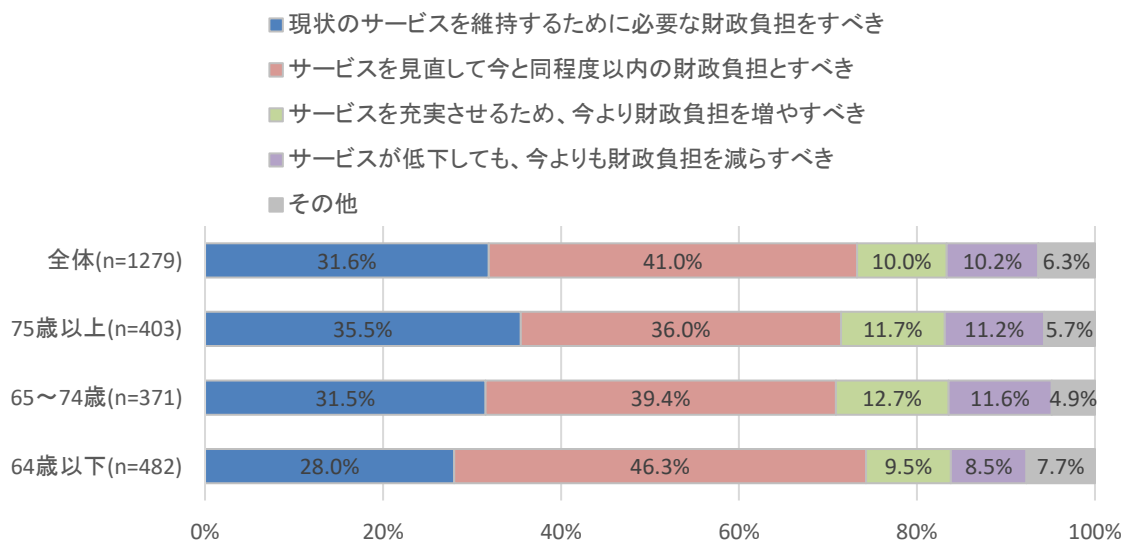
- 買い物目的の移動では、庄原地域、東城地域は自地域を回答した人が最も多く、西城地域、口和地域、比和地域、総領地域は庄原地域を回答した人が最も多くなっています。さらに、口和・高野地域では、三次市を回答した人も4割以上おり、総領では自地域を回答した人がいませんでした。
- 一方で、75歳以上に限ってみると、西城地域、東城地域、高野地域では、自地域内での移動需要が多くなっています。また、三次市への需要が相対的に少なくなっています。
- また、自動車運転免許を持たない人に限ってみると、西城地域、高野地域、口和地域では自地域内での移動需要が多くなっています。



図表 60 居住地別の日常の買い物先(選択確率が10%以上のもののみ抜粋)

<公共交通に対する市の財政負担のあり方>

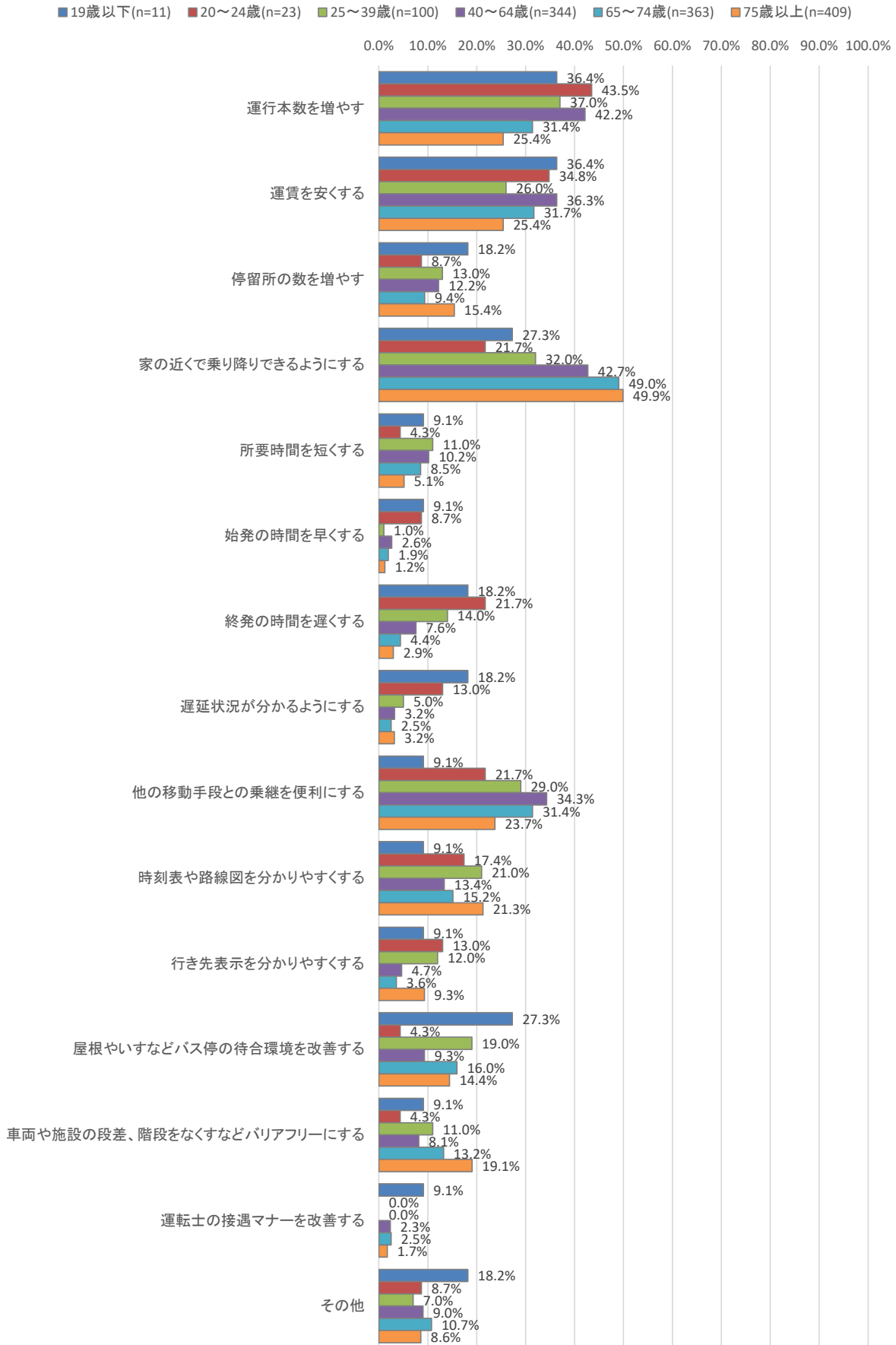
- 公共交通に対する市の財政負担のあり方に関する意向について、回答者全体では、「サービスを見直して今と同程度以内の財政負担とすべき」と回答する人の割合が最も多くなりました。
- 年代別の意向をみると、年齢が上がるほど「現状のサービスを維持するために必要な財政負担をすべき」と回答する人の割合が増え、「サービスを見直して今と同程度以内の財政負担とすべき」と回答する人の割合が減る傾向にあります。



図表 61 公共交通に対する市の財政負担のあり方（年代別）

<公共交通の改善点>

● 公共交通の改善点では、年齢が上がるほど、家の近くで乗り降りできるようにするニーズが高くなって一方、運行本数や運賃を改善点に挙げる人は少なくなる傾向にあります。



図表 62 公共交通の改善点（年代別）

(2) 高校生アンケート（結果抜粋）

<目的別の移動手段>

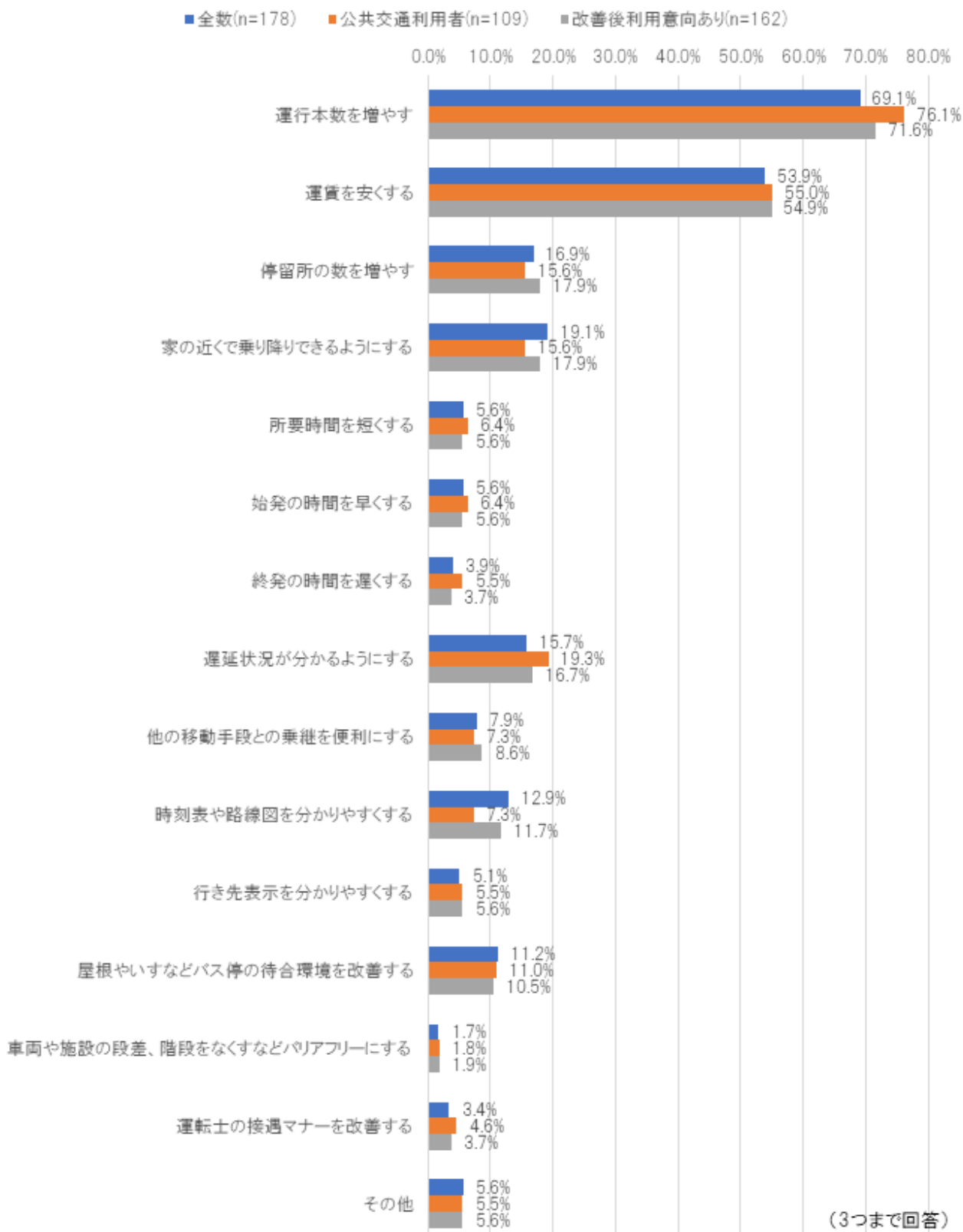
- 通学に際しては、西城紫水高校を除いて自家用車での送迎が最も多く、西城紫水高校は徒歩や鉄道の利用が多くなっています。
- 通学以外でも、西城紫水高校に通う生徒は比較的自家用車での送迎が少なく、鉄道や高速バス、路線バスは、いずれの目的でも2割前後の回答となっています。

		徒歩のみ	自転車	バイク	鉄道(JR)	高速バス	路線バス	自家用車で の送迎	その他
通学(登校時)	庄原格致高校(n=135)	17.8%	10.4%	0.0%	17.0%	5.9%	7.4%	40.7%	0.7%
	庄原実業高校(n=76)	18.4%	11.8%	0.0%	2.6%	3.9%	17.1%	46.1%	0.0%
	西城紫水高校(n=33)	45.5%	9.1%	0.0%	18.2%	0.0%	6.1%	18.2%	3.0%
	東城高校(n=31)	25.8%	25.8%	0.0%	3.2%	0.0%	3.2%	41.9%	0.0%
通学(下校時)	庄原格致高校(n=136)	18.4%	8.8%	0.0%	14.7%	5.9%	9.6%	42.6%	0.0%
	庄原実業高校(n=83)	18.1%	12.0%	0.0%	7.2%	2.4%	25.3%	34.9%	0.0%
	西城紫水高校(n=34)	44.1%	8.8%	0.0%	20.6%	0.0%	5.9%	17.6%	2.9%
	東城高校(n=31)	25.8%	29.0%	0.0%	3.2%	0.0%	3.2%	38.7%	0.0%
塾	庄原格致高校(n=55)	5.5%	10.9%	0.0%	3.6%	0.0%	1.8%	45.5%	32.7%
	庄原実業高校(n=14)	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	50.0%
	西城紫水高校(n=8)	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	62.5%
	東城高校(n=17)	23.5%	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	47.1%	17.6%
遊びに行く	庄原格致高校(n=142)	8.5%	16.9%	0.0%	14.8%	7.0%	9.9%	40.8%	2.1%
	庄原実業高校(n=85)	12.9%	22.4%	0.0%	7.1%	8.2%	11.8%	35.3%	2.4%
	西城紫水高校(n=43)	18.6%	20.9%	0.0%	18.6%	4.7%	16.3%	20.9%	0.0%
	東城高校(n=32)	15.6%	18.8%	0.0%	3.1%	9.4%	0.0%	53.1%	0.0%
買い物	庄原格致高校(n=127)	7.1%	8.7%	0.0%	7.9%	6.3%	5.5%	63.0%	1.6%
	庄原実業高校(n=72)	11.1%	13.9%	0.0%	2.8%	9.7%	8.3%	54.2%	0.0%
	西城紫水高校(n=38)	21.1%	21.1%	0.0%	10.5%	0.0%	7.9%	39.5%	0.0%
	東城高校(n=29)	10.3%	17.2%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	69.0%	0.0%
趣味・習い事	庄原格致高校(n=92)	8.7%	12.0%	0.0%	7.6%	1.1%	1.1%	58.7%	10.9%
	庄原実業高校(n=43)	9.3%	20.9%	0.0%	0.0%	4.7%	7.0%	51.2%	7.0%
	西城紫水高校(n=17)	23.5%	5.9%	0.0%	17.6%	0.0%	17.6%	17.6%	17.6%
	東城高校(n=24)	8.3%	16.7%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	62.5%	8.3%

図表 63 目的別の移動手段（高校別）

<公共交通の改善点>

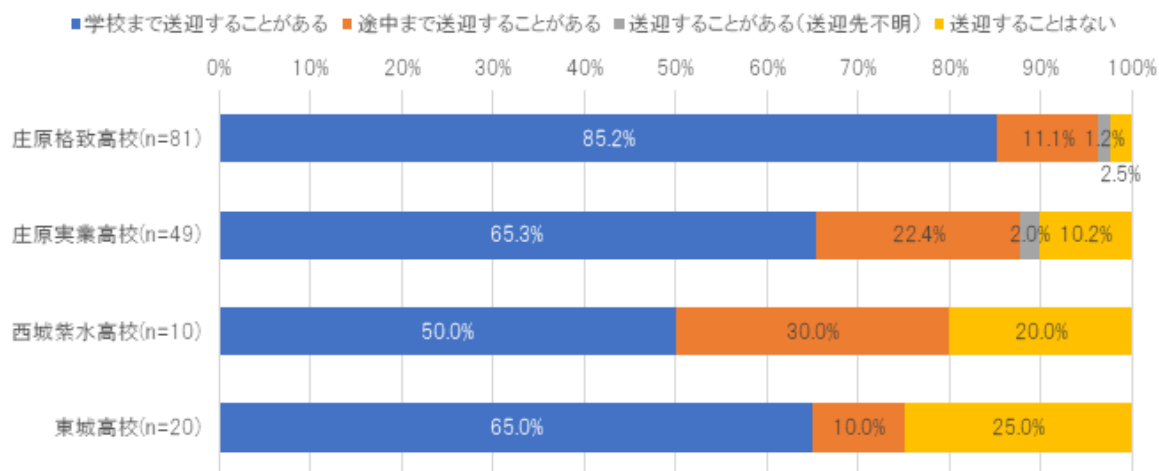
- 公共交通の改善点として、運行便数や運賃を改善点に挙げる人が最も多く、次いで、停留所を近くにすることや、遅延状況が分かるようにすることを改善点に挙げる人が多くなっています。
(前述の市民アンケートと同様の傾向を示しています)



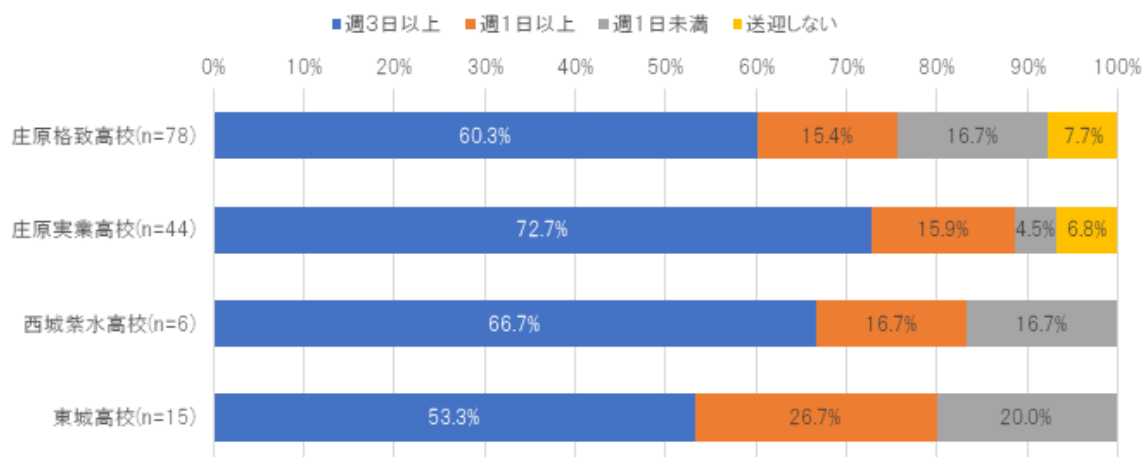
図表 64 公共交通の改善点

<送迎の状況>

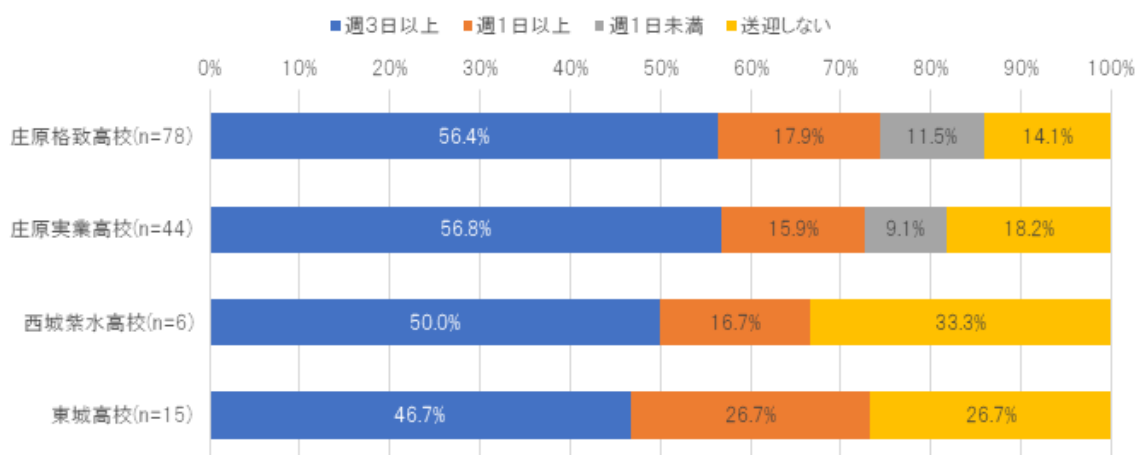
- 全ての高校で、半数以上の保護者が「学校まで送迎することがある」、週3日以上送迎していると回答しています。
- 登校時の方が下校時よりやや送迎頻度が高い傾向にあります。



図表 65 送迎先(自宅から通う生徒のみ)



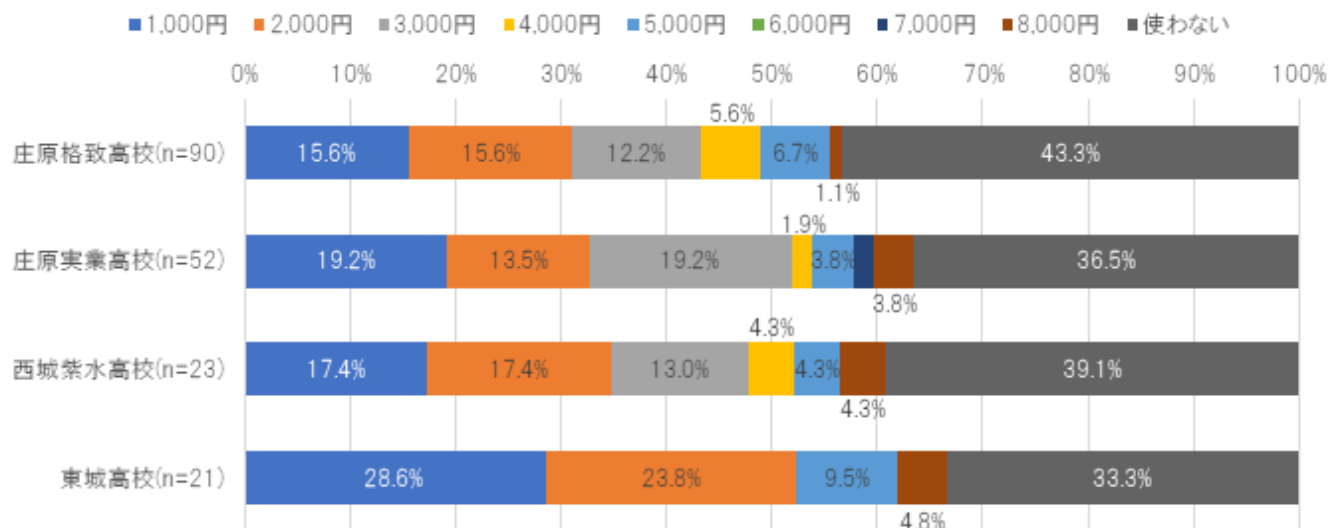
図表 66 登校時の送迎頻度(自宅から通う生徒のみ)



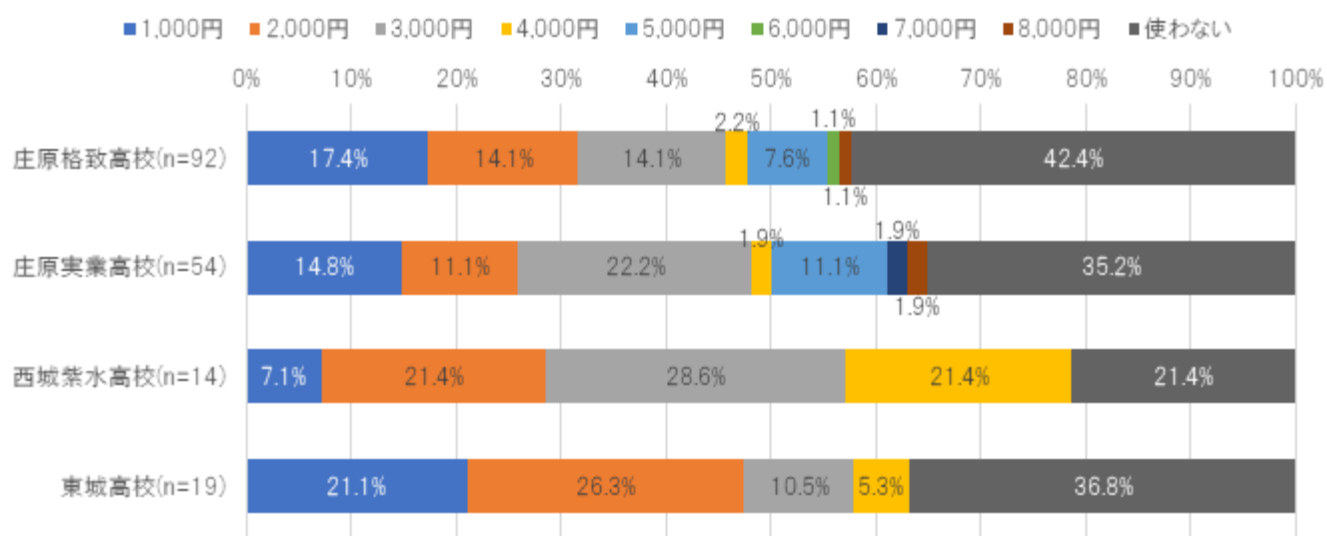
図表 67 下校時の送迎頻度(自宅から通う生徒のみ)

<高校生を対象としたサブスクリプションに対する態度>

- 高校周辺の範囲内でバスが乗り放題になるサブスクリプション定期券を導入した場合の支払意思額について、生徒、保護者ともに4割前後の回答者が「使わない」と回答していることが多い一方で、1,000円～3,000円程度の支払意思額を示す生徒、保護者も一定数います。
- 特に、西城紫水高校では保護者が2,000円～4,000円の支払意思額を示している割合が高くなっています。



図表 68 高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（生徒）

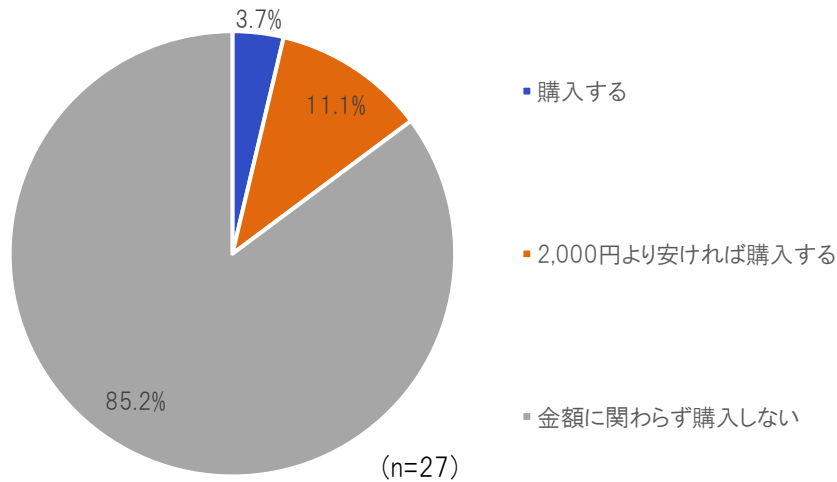


図表 69 高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（保護者）

(3) 大学生アンケート（結果抜粋）

<大学生を対象としたサブスクリプションに対する態度>

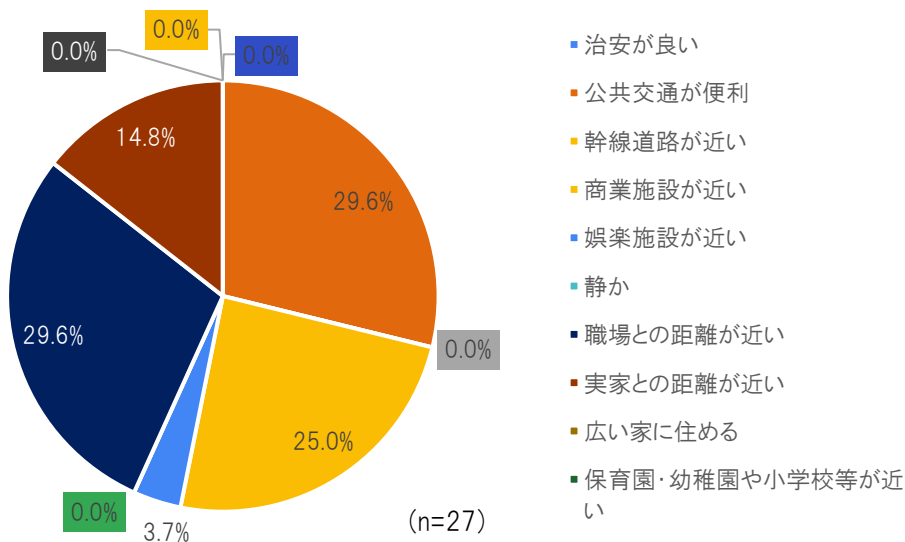
- スクールバスならびに庄原市街地内のバスが乗り放題となるサブスクリプション定期券を導入した場合の支払意思額について、現在のスクールバスが無料であることを背景に、近隣のバスを含めて乗り放題になったとしても、購入しないとする人が8割以上を占めました。



図表 70 高校周辺で利用できるサブスクリプションに対する支払意思額（保護者）

■卒業後の住まいを選ぶうえで重要と思う項目

- 卒業後の住まいを選ぶうえで重要と思う項目について、公共交通が便利であること、職場との距離が近いこと、商業施設が近いことを挙げる回答が多くなりました。



図表 71 卒業後の住まいを選ぶうえで重要視する項目

2. まちづくり・観光振興の議論に関するデータ

**(1) 庄原市立地適正化計画〔抜粋〕
(令和5(2023)年3月策定)**

**(2) 第2期庄原市観光振興計画〔抜粋〕
(平成31(2019)年3月策定)**

■ 庄原市立地適正化計画

評価指標	地域	現況値	目標値(R22)	備考
①居住誘導区域内の人口密度	庄原	16.7 人/ha (R2)	⇒ 15.0 人/ha	予測値:13.8 人/ha(R22)より 8.7%増
	東城	14.8 人/ha (R2)	⇒ 11.0 人/ha	予測値:10.4 人/ha(R22)より 5.8%増
	西城	12.9 人/ha (R2)	⇒ 9.0 人/ha	予測値:8.4 人/ha(R22)より 7.1%増
第2期庄原市人口ビジョンにおける将来展望(市全体において R22 時点で社人研推計より 4.7%増)を参考に、居住誘導区域内ではこれを上回る増加率を目指すものとして設定 R22 国勢調査の数値にて評価				
②都市機能誘導区域内の誘導施設の件数	庄原	30 件(R4)	⇒ 30 件以上	誘導施設に設定した、商業・医療・福祉・子育て・金融・行政・文化交流・その他の各機能を持つ施設数の合計
	東城	24 件(R4)	⇒ 24 件以上	
	西城	16 件(R4)	⇒ 16 件以上	
令和 4 年 11 月現在の施設数(P.6-2~P.6-7 参照)の維持を図るものとして設定 R22 時点での実数にて評価				
③公共交通の利用者数	全域	311,481 人/年 (R1)	⇒ 340,000 人/年以上	市内を運行する公共交通の利用者数 JR 市内駅乗車人数と路線バス・市運行生活交通路線・自家用有償旅客運送(交通空白地)・市民タクシーの市内利用者数の合計
「庄原市地域公共交通計画」(目標年次:令和7年度)における目標値を参考に、本計画の目標年次(令和 22 年度)にはそれ以上の達成度となっていることを想定して設定 「庄原市地域公共交通計画」の数値にて評価				

資料：第2期庄原市人口ビジョン、庄原市地域公共交通計画

※R2 年国勢調査を基準として目標値を設定します。

※③の目標値は、「庄原市地域公共交通計画」の改定により目標値の見直しがあった場合には、本計画の改定時に整合を図るものとします。

■ 都市機能誘導区域	生活サービス施設を誘導し、都市機能を集積・維持するエリア
■ 誘導施設	都市機能誘導区域内に誘導しようとする都市施設
■ 居住誘導区域	居住を誘導し、一定の人口密度を維持するエリア

■ 第2期庄原市観光振興計画

項目	現状 (平成 29 年)	目標値 (平成 35 年)	増加率	増加値
観光消費額	40 億 5,700 万円	44 億円	8%	3 億 4,300 万円
総観光客数	263 万 3 千人	270 万人	3%	6 万 7 千人
うち外国人観光客数	5,643 人	14,000 人	148%	
観光消費単価	1,541 円/人	1,630 円/人	6%	89 円/人
総宿泊客数	21 万 3 千人	24 万人	13%	2 万 7 千人
うち外国人宿泊客数	1,064 人	3,000 人	182%	1,936 人

「普段の外出と公共交通に関するアンケート調査」(2020年度)
【主な目的地、公共交通に望むニーズ】

2024年5月16日

沿線にお住まいの方々へのアンケート調査

「普段の外出と公共交通に関するアンケート調査」（2020年度）

○調査概要

■調査目的

- 芸備線、新見市営バス増便効果の把握
 - 芸備線増便：2020年4月4日～7月31日 実施
 - 新見市営バス増便：2020年4月6日～7月31日 実施
- 日常の移動実態の把握
- 今後の公共交通に対するニーズ把握

■調査地域

- 岡山県新見市 ・ 広島県庄原市

■調査対象

- 対象路線沿線居住者

【対象路線】芸備線（布原～備後庄原駅間）

新見市営バス：三室線・神郷線、大野部線

備北交通：三城線（西城～庄原）

小奴可線、日野原線、保田線

西城交通：小奴可西城線、道後山線

■調査方法

- 新見市：ポスティング配布 ・ 庄原市：郵送配布

■調査期間

配布期間：2020年7月14日～19日

- ポスティング：7/14、7/17、7/19配布

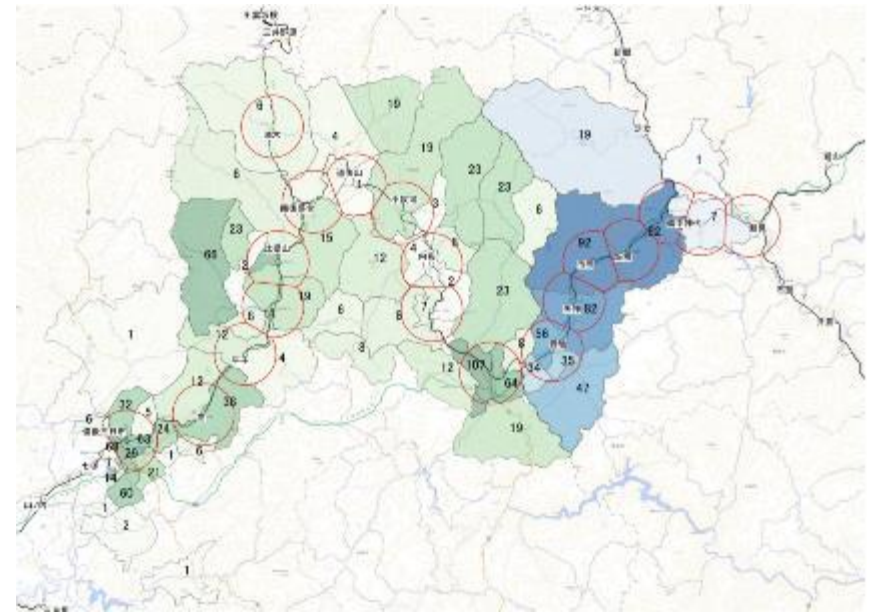
- 郵送：7/13～発送

回収期限：2020年8月7日

■配布部数

- 新見市：2,050部（1,025世帯）
- 庄原市：3,732部（1,866世帯）
- ※1世帯に2部配布

■調査票回収結果



		配布数	回収数	回収率
新見市	世帯数	1,025	308	30.0%
	部数	2,050	469	22.9%
庄原市	世帯数	1,866	638	34.2%
	部数	3,732	961	25.8%
総数	世帯数	2,891	946	32.7%
	部数	5,782	1,430	24.7%

■調査者

J R 西日本

※新見市・庄原市のご協力の元、実施

沿線地域の状況

- ・沿線にお住まいの方の移動は、**地域内移動が70%**で、その移動は概ね30分以内の**コンパクトな移動**
- ・**駅2km圏を中心とした住民の79%が自家用車**を利用

○芸備線沿線居住者の移動特性 【関連資料5】

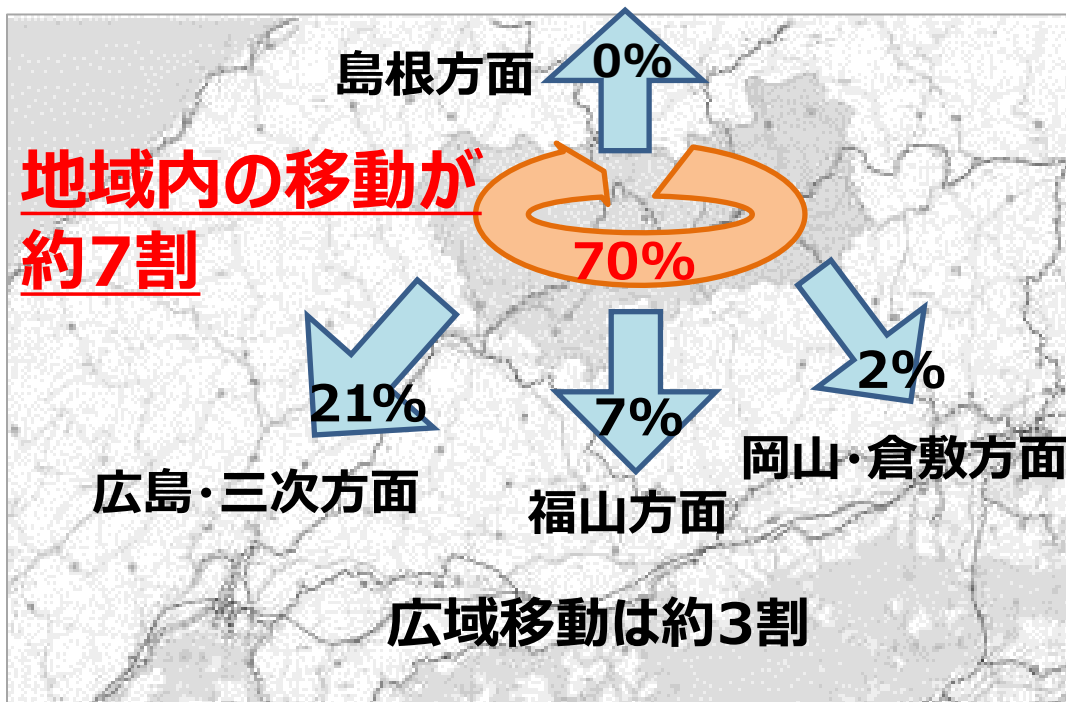
「普段の外出と公共交通に関するアンケート調査」（2020年度）

新見市・庄原市にご協力いただき、沿線にお住いの方々にアンケート調査を実施

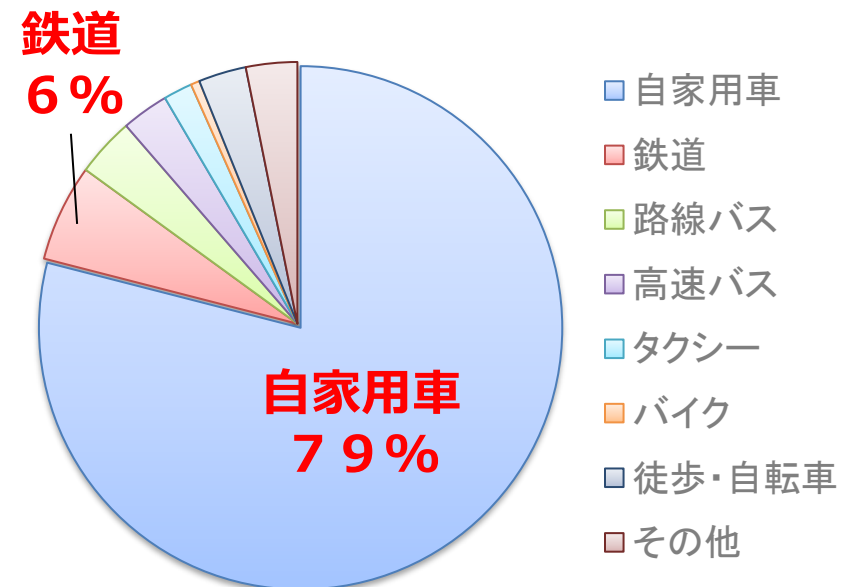
※両市における鉄道に接続するバス路線を含むエリア2,891世帯に調査票を配布（1世帯あたり2部配布）

■ **移動特性** 有効回答 n=2,326

※外出頻度が月1回以上の回答を対象

■ **交通分担率** 有効回答 n=2,748

※外出頻度が月1回以上の回答を対象



■ アンケートの設問

頻度が「月1回以上」の行先施設名を主な目的地として分析

普段の外出について ※新型コロナウイルスによる影響前の日常を想定してご回答ください

問10 あなたの外出パターンについて、3つまでお答えください。

外出①の パターン	行先施設名	<input type="text"/>
	行先場所 (1つだけ)	1. 新見市 2. 庄原市 3. 三次市 4. 安芸高田市 5. 広島市 6. 高梁市 7. 福山市 8. 神石高原町 9. 倉敷市 10. その他 [具体的に: _____]
	外出目的 (1つだけ)	1. 仕事 2. 学校 3. 病院 4. 商業施設 5. 旅行・娯楽 6. 市役所・福祉施設 7. 金融機関・郵便局 8. その他 [具体的に: _____]
	交通手段 (該当番号を全て)	1. 自家用車 2. 鉄道 3. 路線バス 4. 高速バス 5. タクシー 6. バイク 7. 徒歩・自転車 8. その他 [具体的に: _____]
	外出頻度 (1つだけ)	<input type="text"/> 1. ほぼ毎日 2. 週1~3日 3. 月1~3回 4. 年数回程度 5. その他 [具体的に: _____]

芸備線沿線の新見市にお住いの方の主な目的地は、新見市街地と東城市街地に集中している

■ 芸備線沿線在住の新見市民の主な目的地

○ 駅から半径1km圏内



庄原エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
庄原赤十字病院	2	備後庄原駅	0.8km

新見エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
フレスタ新見店	16	新見駅(伯備線)	1.0km
サンパーク新見	12	石蟹駅(伯備線)	1.4km
にいまショッピングタウンプラザ	11	新見駅(伯備線)	0.6km
長谷川記念病院	10	新見駅(伯備線)	1.0km
新見市役所	4	新見駅(伯備線)	2.2km
渡辺病院	4	新見駅(伯備線)	1.5km
新見中央病院	3	新見駅(伯備線)	1.5km
ザグザグ新見高尾店	2	新見駅(伯備線)	0.7km
こだま眼科	2	新見駅(伯備線)	0.3km
ジュンテンドー新見店	2	石蟹駅(伯備線)	1.4km
ドラッグコスモス新見店	2	石蟹駅(伯備線)	1.6km

哲西エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
きらめき広場	7	矢神駅	1.4km

東城エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
フレスタ東城店	29	東城駅	1.2km
トーエイ	13	東城駅	0.9km
ザグザグ東城店	10	東城駅	0.9km
ジュンテンドー東城店	4	東城駅	1.0km
こぶしの里介護老人保健施設	4	東城駅	0.6km
三上クリニック	3	東城駅	0.6km
日傳医院	2	東城駅	0.5km

芸備線沿線在住の新見市民の主な目的地・お住いの地域(新見エリア)

新見市にお住いの方のうち、備中神代駅～東城駅間の沿線にお住いの方の主な目的地は、特定区間を越えて新見市街地にある商業施設や病院、市役所となっている

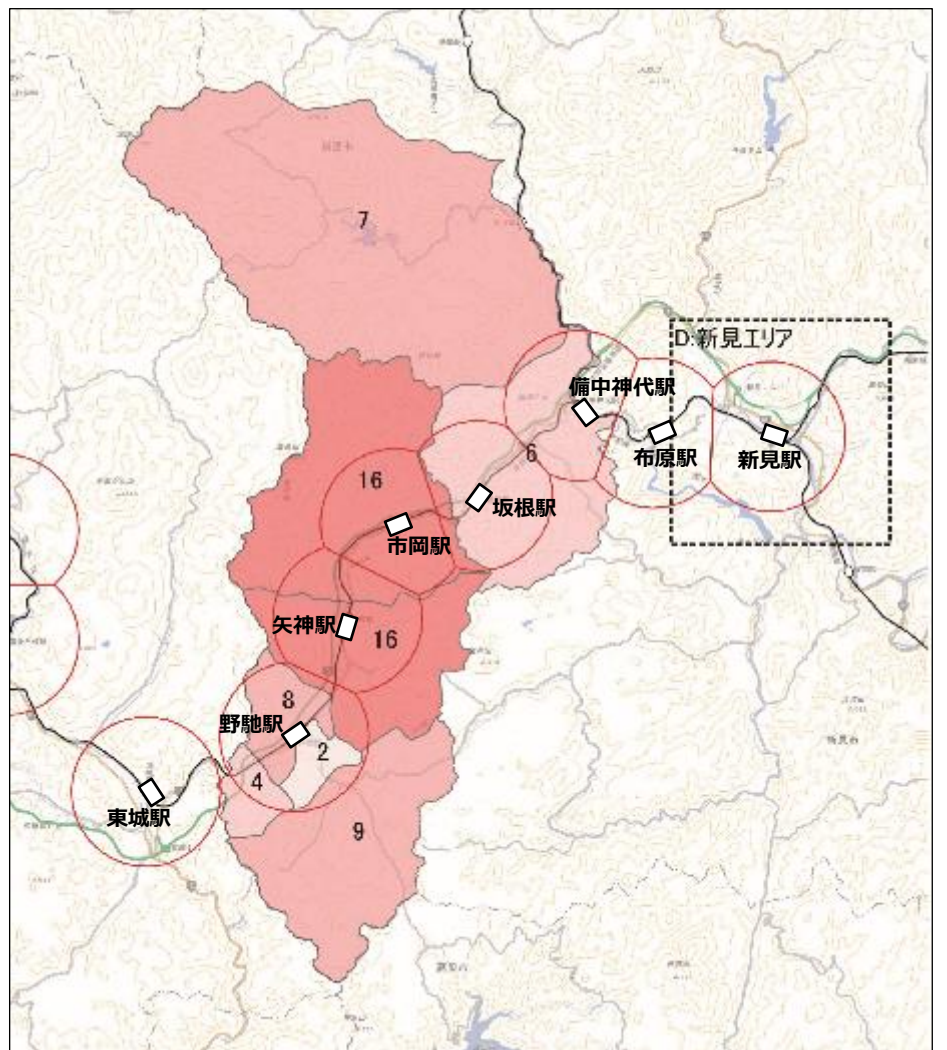
■新見エリアの主な目的地

- 主な目的地 (上位5か所) 下線: 最寄り駅から1km以上
- 高校・大学
- 国道



■目的地へ移動された方のお住いの地域 (郵便番号)

- 駅から半径2km圏内

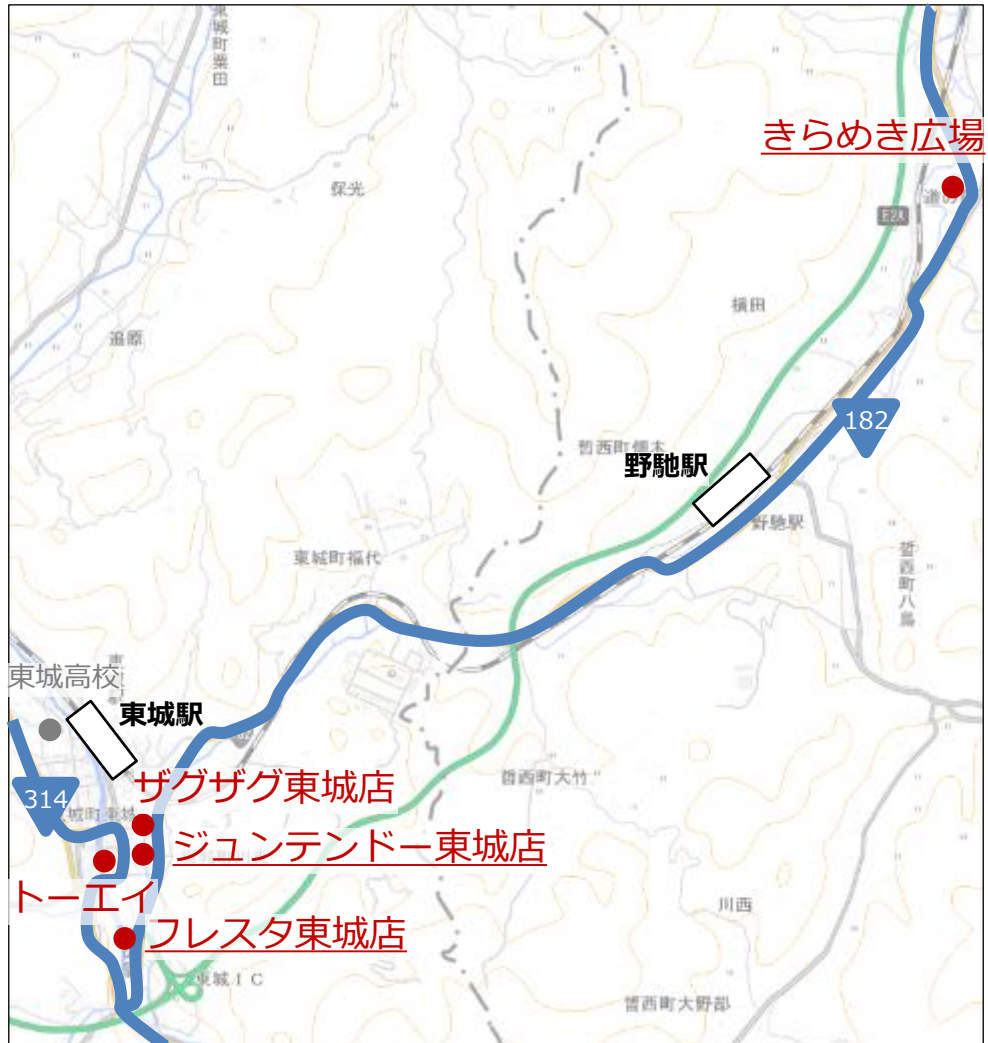


芸備線沿線在住の新見市民の主な目的地・お住いの地域(東城・哲西エリア)

新見市にお住いの方のうち、東城駅に近いエリアの方は県境を越えて主に東城市街地のスーパーやドラッグストアなどの商業施設を利用されている

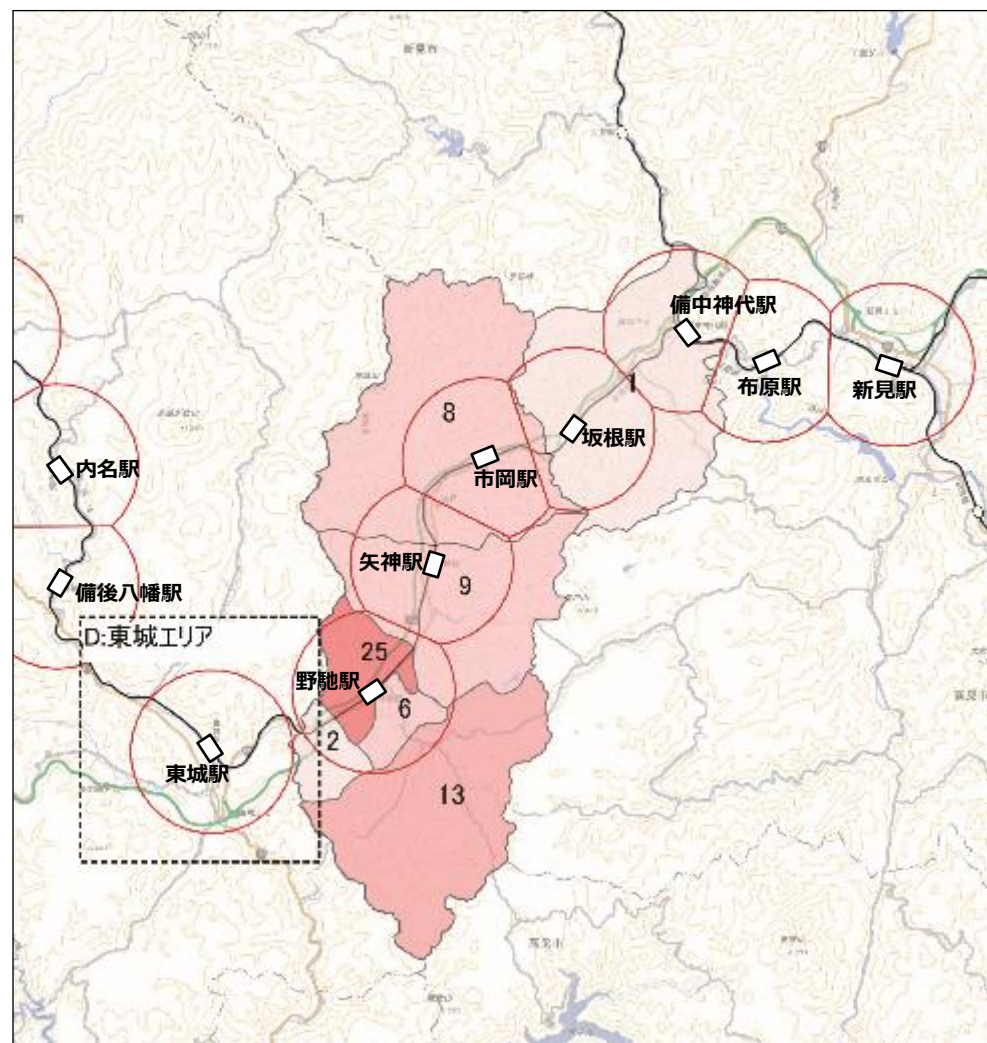
■ 東城・哲西エリアの主な目的地

- 主な目的地 (上位5か所) 下線: 最寄り駅から1km以上
- 高校・大学
- 国道



■ 目的地へ移動された方のお住いの地域 (郵便番号)

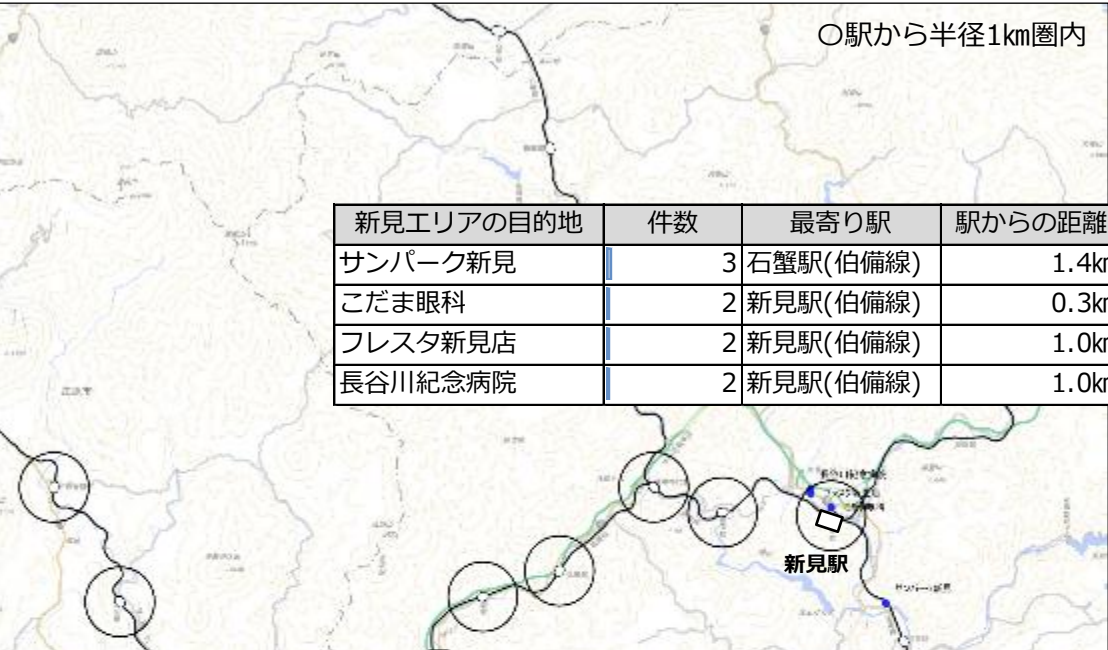
○ 駅から半径2km圏内



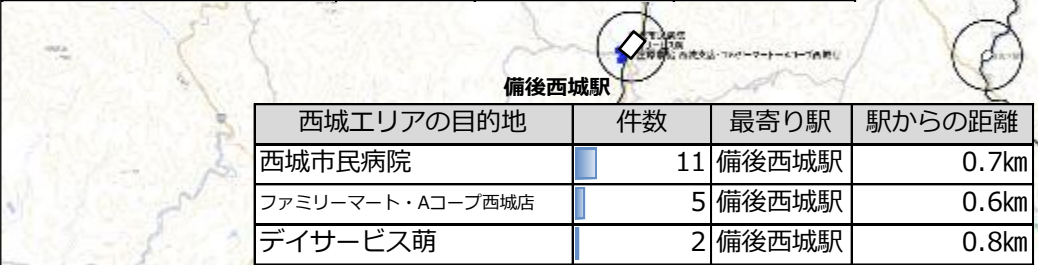
芸備線沿線の庄原市にお住いの方の主な目的地は、庄原市街地に集中している

■ 芸備線沿線在住の庄原市民の主な目的地

庄原エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
ザ・ビッグ庄原店	71	備後庄原駅	1.9km
庄原ショッピングセンター	44	備後庄原駅	1.3km
庄原赤十字病院	24	備後庄原駅	0.8km
庄原市役所	12	備後庄原駅	0.6km
ザグザグ庄原店	5	備後庄原駅	1.8km
フレスタ庄原店	5	備後庄原駅	1.3km
ドラッグコスモス庄原店	4	備後庄原駅	1.1km
ウォンツ庄原店	3	備後庄原駅	1.1km
ジュンテンドー庄原店	3	備後庄原駅	1.6km
ラ・ムー庄原店	3	備後庄原駅	1.9km
ファッションセンターしまむら庄原店	2	備後庄原駅	1.8km
広島銀行庄原支店	2	備後庄原駅	0.5km
庄原市ふれあいセンター	2	備後庄原駅	0.9km
庄原中学校	2	備後庄原駅	1.2km
備北ななつか病院	2	七塚駅	2.2km



新見エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
サンパーク新見	3	石蟹駅(伯備線)	1.4km
こだま眼科	2	新見駅(伯備線)	0.3km
フレスタ新見店	2	新見駅(伯備線)	1.0km
長谷川記念病院	2	新見駅(伯備線)	1.0km



西城エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
西城市民病院	11	備後西城駅	0.7km
ファミリーマート・Aコープ西城店	5	備後西城駅	0.6km
デイサービス萌	2	備後西城駅	0.8km



東城エリアの目的地	件数	最寄り駅	駅からの距離
フレスタ東城店	12	東城駅	1.2km
トーエイ	7	東城駅	0.9km
ザグザグ東城店	5	東城駅	0.9km
ジュンテンドー東城店	4	東城駅	1.0km
東城病院	3	東城駅	0.6km
東城郵便局	2	東城駅	0.6km
風の街みやびら	2	東城駅	1.9km

芸備線沿線在住の庄原市民の主な目的地・お住いの地域(庄原エリア)

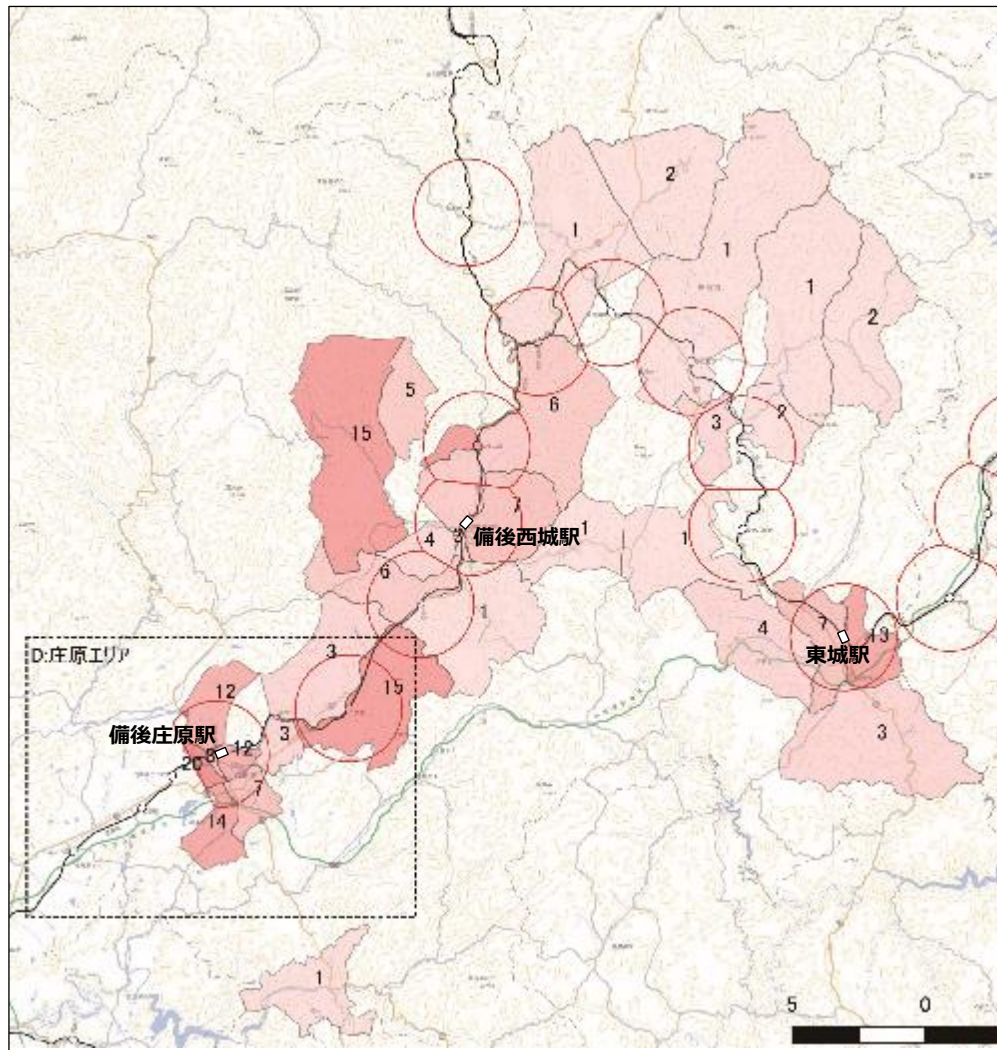
庄原市にお住いの方の、主な目的地の多くは庄原市街地に集中しており、商業施設や病院、市役所が上位になっている。庄原市街地に対しては、庄原市の広い範囲が出発地となっている

■ 庄原エリアの主な目的地

- 主な目的地 (上位5か所) 下線: 最寄り駅から1km以上
- 高校・大学
- 国道

■ 目的地へ移動された方のお住いの地域 (郵便番号)

○ 駅から半径2km圏内



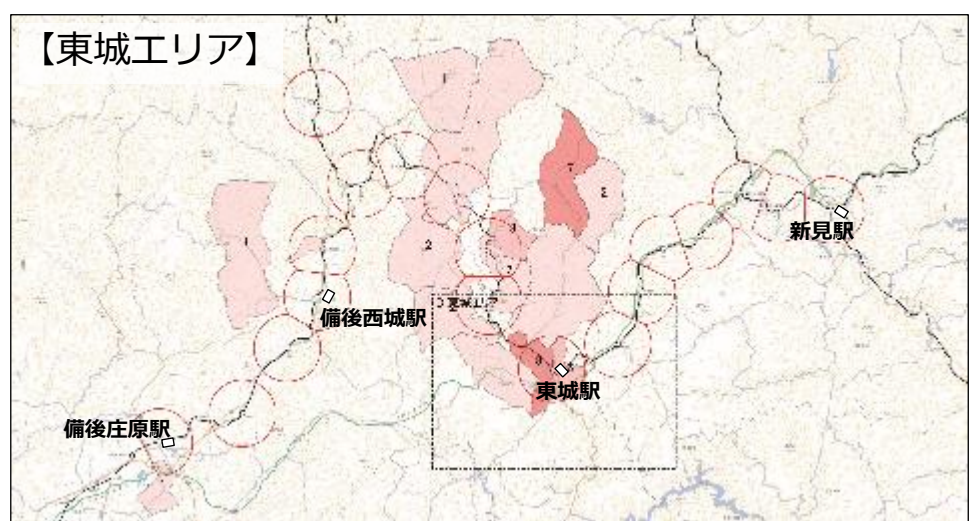
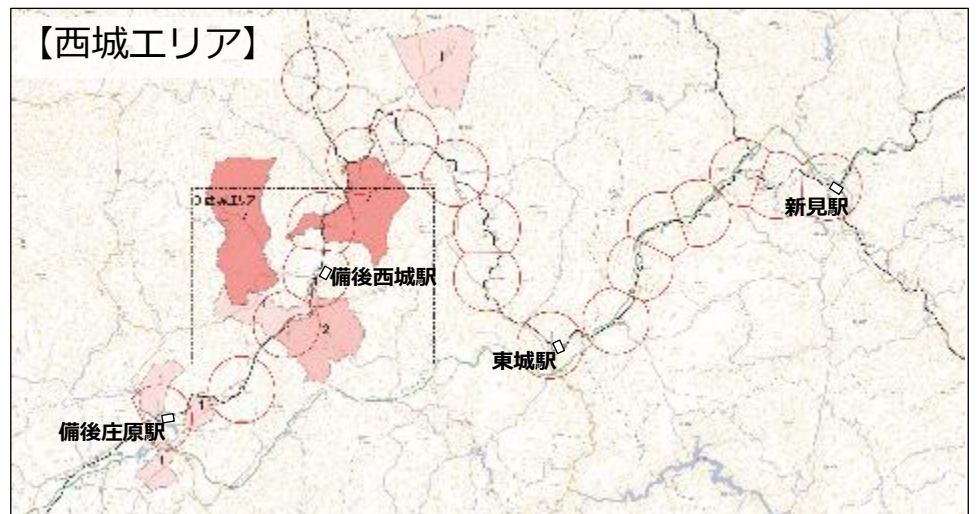
西城・東城エリアの主な目的地に対しては概ねそのエリア範囲内からの移動となっており、庄原エリアを出発地とする移動は少ない。西城・東城エリア相互間の移動も少量である

■ 西城・東城エリアの主な目的地

- 主な目的地 (上位5か所) 下線: 最寄り駅から1km以上
- 高校・大学
- 国道

■ 目的地へ移動された方のお住いの地域 (郵便番号)

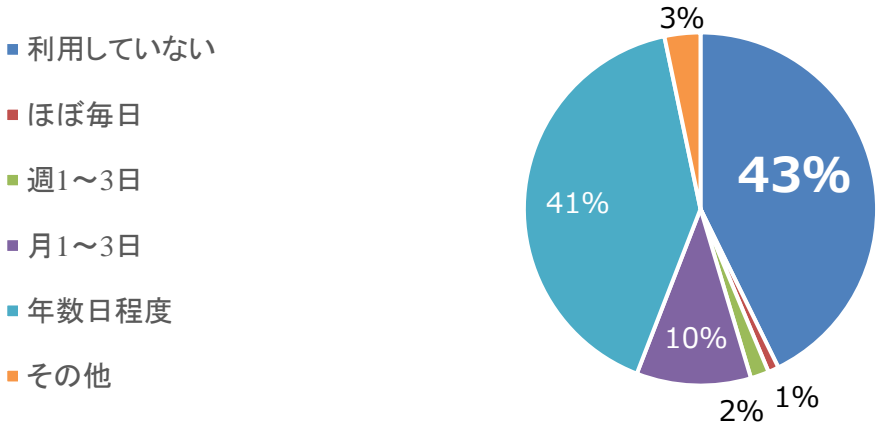
- 駅から半径2km圏内



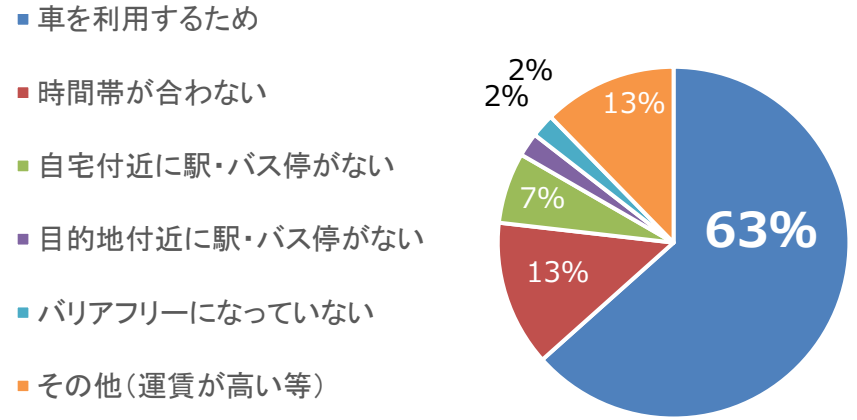
「普段の外出と公共交通に関するアンケート調査」(2020年度)

■ 普段の外出に関する調査結果

過去1年間の公共交通（鉄道・バス）の利用状況

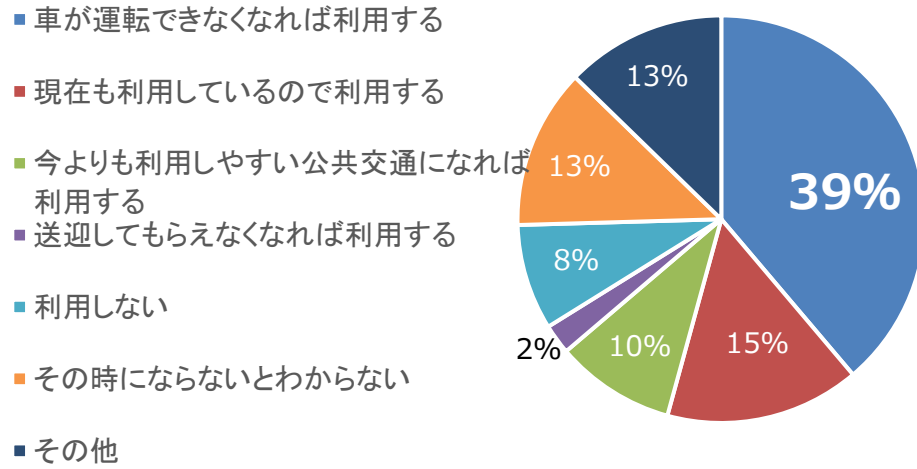


公共交通を利用しない理由

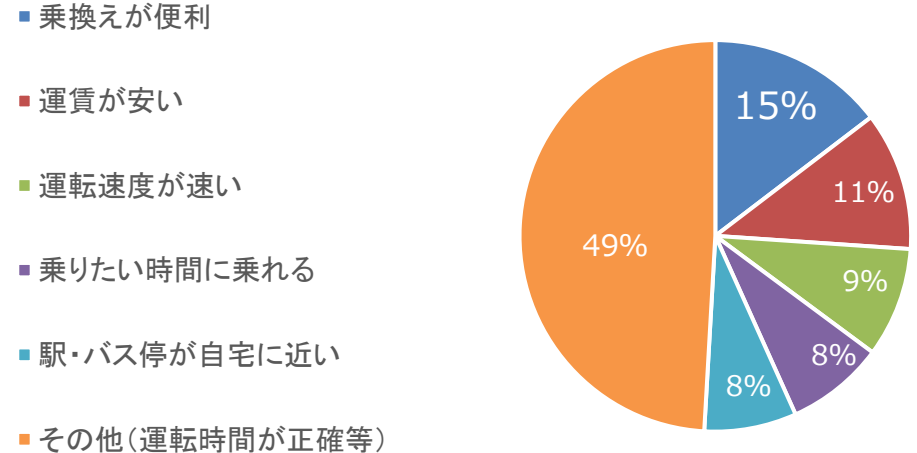


■ 今後の公共交通の利用に関する調査結果

主な交通手段として公共交通を使うためには？



公共交通に望むサービスとは？



芸備線(備中神代～備後庄原) 区間別の費用構造

2024年5月16日

1. 芸備線(備中神代～備後庄原)の概況

線路・電路等の維持修繕に係る固定的な経費が必要なため、収入の少ない特定区間の収支率は1.7%と低水準

○区間別の費用構造(2017～2019平均)【関連資料3】

(単位：億円)

区間	備後庄原～備中神代	備後庄原～備後落合	備後落合～東城	東城～備中神代
営業キロ	68.5	23.9	25.8	18.8
輸送密度(2019年度)	48	62	11	81
収支率	1.7%	2.4%	0.4%	2.4%
営業収益(運輸収入)	0.1	0.1	0.01	0.1
営業費用	7.3	2.7	2.6	2.1
線路保存費	3.5	1.0	1.5	1.1
電路保存費	1.2	0.5	0.4	0.3
車両保存費	0.4	0.1	0.1	0.1
運転費	0.9	0.4	0.2	0.3
運輸費	0.2	0.2	0.01	0.01
固定資産税	0.2	0.1	0.1	0.1
減価償却費	1.0	0.4	0.3	0.3
営業損益(管理費除く)	▲7.2	▲2.6	▲2.6	▲2.0
間接経費	0.9	0.5	0.2	0.2
保守管理費	0.3	0.1	0.1	0.1
輸送管理費	0.5	0.4	0.05	0.1
営業費用(管理費含む)	8.2	3.2	2.8	2.3
営業損益(管理費含む)	▲8.1	▲3.1	▲2.8	▲2.2
列車運行経費	1.6	1.0	0.3	0.4
鉄道施設経費(施設・電気・車両)	6.6	2.2	2.5	1.9

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※間接経費(保守管理費・輸送管理費)には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

芸備線の区間別の費用構造

■ 備中神代～備後庄原（68.5km）

（単位：億円）

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	平均
平均通過人員（輸送密度）	57	43	48	47	50	58	—
収支率	2.1%	1.6%	1.5%	1.7%	2.0%	2.7%	1.9%
営業収益（運輸収入）	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1
営業費用	7.5	6.4	8.0	6.4	6.2	5.8	6.7
線路保存費	3.9	2.7	4.0	2.3	2.6	2.1	2.9
電路保存費	1.1	1.1	1.3	1.3	1.0	0.9	1.1
車両保存費	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4
運転費	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.9	0.9
運輸費	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2
固定資産税	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
減価償却費	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
営業損益（管理費除く）	▲ 7.4	▲ 6.3	▲ 7.9	▲ 6.3	▲ 6.1	▲ 5.6	▲ 6.6
間接経費	0.6	1.4	0.6	0.5	0.4	0.2	0.6
保守管理費	0.3	0.3	0.4	0.2	0.2	0.1	0.3
輸送管理費	0.2	1.1	0.3	0.3	0.2	0.1	0.4
営業費用（管理費含む）	8.1	7.8	8.7	6.9	6.7	6.0	7.4
営業損益（管理費含む）	▲ 7.9	▲ 7.7	▲ 8.6	▲ 6.8	▲ 6.5	▲ 5.8	▲ 7.2
列車運行経費	1.2	2.2	1.4	1.3	1.2	1.1	1.4
鉄道施設経費（施設・電気・車両）	6.9	5.6	7.3	5.6	5.5	4.9	6.0

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

芸備線の区間別の費用構造

■ 備中神代～東城（18.8km）

（単位：億円）

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	平均
平均通過人員（輸送密度）	86	73	81	80	80	89	—
収支率	2.5%	2.5%	2.2%	2.7%	2.9%	3.8%	2.7%
営業収益（運輸収入）	0.1	0.04	0.05	0.05	0.1	0.1	0.1
営業費用	2.4	1.7	2.2	1.6	1.8	1.7	1.9
線路保存費	1.3	0.7	1.2	0.6	0.8	0.6	0.9
電路保存費	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3
車両保存費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
運転費	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
運輸費	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
固定資産税	0.1	0.05	0.05	0.1	0.1	0.1	0.1
減価償却費	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3
営業損益（管理費除く）	▲ 2.3	▲ 1.6	▲ 2.2	▲ 1.6	▲ 1.7	▲ 1.6	▲ 1.8
間接経費	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1
保守管理費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.03	0.1
輸送管理費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.04	0.1
営業費用（管理費含む）	2.5	1.8	2.4	1.8	1.9	1.7	2.0
営業損益（管理費含む）	▲ 2.5	▲ 1.8	▲ 2.4	▲ 1.8	▲ 1.9	▲ 1.7	▲ 2.0
列車運行経費	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.4
鉄道施設経費（施設・電気・車両）	2.2	1.5	2.0	1.4	1.6	1.4	1.7

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

芸備線の区間別の費用構造

■東城～備後落合（25.8km）

（単位：億円）

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	平均
平均通過人員（輸送密度）	13	9	11	9	13	20	－
収支率	0.4%	0.5%	0.4%	0.4%	0.5%	1.0%	0.5%
営業収益（運輸収入）	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.02	0.01
営業費用	3.0	2.0	2.7	1.9	2.2	2.0	2.3
線路保存費	1.8	1.0	1.6	0.8	1.1	0.8	1.2
電路保存費	0.4	0.4	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4
車両保存費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
運転費	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
運輸費	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
固定資産税	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
減価償却費	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.3
営業損益（管理費除く）	▲ 2.9	▲ 2.0	▲ 2.7	▲ 1.9	▲ 2.2	▲ 2.0	▲ 2.3
間接経費	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2
保守管理費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
輸送管理費	0.05	0.04	0.1	0.1	0.04	0.03	0.05
営業費用（管理費含む）	3.2	2.2	2.9	2.1	2.3	2.1	2.5
営業損益（管理費含む）	▲ 3.1	▲ 2.2	▲ 2.9	▲ 2.1	▲ 2.3	▲ 2.0	▲ 2.4
列車運行経費	0.3	0.2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3
鉄道施設経費（施設・電気・車両）	2.9	1.9	2.7	1.8	2.1	1.8	2.2

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

芸備線の区間別の費用構造

■ 備後落合～備後庄原（23.9km）

（単位：億円）

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	平均
平均通過人員（輸送密度）	82	57	62	63	66	75	—
収支率	3.8%	1.9%	1.9%	1.9%	2.7%	3.5%	2.5%
営業収益（運輸収入）	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
営業費用	2.2	2.7	3.1	2.8	2.2	2.1	2.5
線路保存費	0.8	0.9	1.2	0.9	0.8	0.7	0.9
電路保存費	0.4	0.5	0.5	0.6	0.3	0.2	0.4
車両保存費	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
運転費	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.4	0.4
運輸費	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
固定資産税	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
減価償却費	0.3	0.5	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5
営業損益（管理費除く）	▲ 2.1	▲ 2.6	▲ 3.0	▲ 2.7	▲ 2.2	▲ 2.0	▲ 2.5
間接経費	0.2	1.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.3
保守管理費	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
輸送管理費	0.1	1.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3
営業費用（管理費含む）	2.4	3.8	3.3	3.0	2.4	2.2	2.9
営業損益（管理費含む）	▲ 2.3	▲ 3.7	▲ 3.3	▲ 2.9	▲ 2.4	▲ 2.1	▲ 2.8
列車運行経費	0.6	1.6	0.7	0.6	0.6	0.5	0.8
鉄道施設経費（施設・電気・車両）	1.8	2.2	2.6	2.4	1.8	1.7	2.1

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。