

三次市地域公共交通計画(第2期)

令和8(2026)年 3月



三 次 市

目 次

第 1 章 本計画の概要.....	1
1.1. 計画策定の趣旨.....	1
1.2. 計画期間.....	1
1.3. 計画対象区域.....	1
1.4. 本計画の位置付け.....	2
第 2 章 基本方針と目標.....	3
2.1. 三次市の地域公共交通の現状.....	3
2.1.1. 人口動態.....	3
2.1.2. 人口の動き.....	4
2.1.3. 都市構造.....	5
2.1.4. 地域公共交通.....	7
2.1.5. 地域公共交通に対する本市の財政負担額.....	11
2.1.6. 地域内生活交通検討会.....	12
2.1.7. 市民及び交通事業者の意見.....	13
2.1.8. 三次市の地域公共交通の現状.....	15
2.2. 地域公共交通づくりの課題.....	16
2.3. 地域公共交通づくりの基本方針と目標.....	17
2.3.1. 基本方針.....	17
2.3.2. 地域公共交通づくりの方針.....	18
2.3.3. めざす姿実現のための目標.....	20
2.3.4. 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象.....	21
第 3 章 目標達成のための施策.....	23
3.1. 施策一覧.....	23
3.2. 施策の概要.....	24
第 4 章 計画推進に向けて.....	31
4.1. 評価指標一覧.....	31
4.2. 評価指標の目標設定.....	32
4.3. 計画推進体制と評価方法.....	37
4.3.1. 推進体制.....	37
4.3.2. 評価方法.....	37
資 料 編.....	39

第1章 本計画の概要

1.1. 計画策定の趣旨

本市では、これまで下記計画に準じて、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス、三次市相乗りタクシー事業等の地域公共交通の運行、並びに関連事業を推進してきました。

表 1-1 過年度の地域公共交通関連計画

計画名	策定期期
三次市生活交通体系実施計画	平成 17(2005)年3月策定
三次市生活交通中期プラン	平成 19(2007)年3月策定
三次市地域公共交通総合連携計画	平成 22(2010)年3月策定
三次市地域公共交通網形成計画	平成 28(2016)年3月策定
三次市地域公共交通計画	令和 3(2021)年3月策定 令和 6(2024)年3月改定

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19(2007)年法律第 59 号)に基づき、住民・利用者の代表、交通事業者、商工業や福祉等の関係団体、学識経験者、行政機関の担当者等により構成される「三次市地域公共交通会議」を設置し、施策の検討や関係機関の連携を進めています。

一方で、全国的に地域公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増しており、本市においても、人口減少や高齢化に伴う利用者数の減少、新型コロナウイルス感染症蔓延を契機とする地域公共交通の利用離れ、また、交通事業者の人手不足等を要因とする路線バスの廃止・減便など、様々な問題が生じています。

三次市地域公共交通計画(第2期)は、上記のような厳しい社会情勢を前提とした上で、市民の暮らしを支え続けられる持続可能な地域公共交通体系の確立を図るための基本計画(マスタープラン)として、その基本的な方針や事業内容等を定めるものです。

1.2. 計画期間

本計画の期間は、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

1.3. 計画対象区域

本計画の対象区域は、三次市域とします。

1.4. 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくものであり、策定にあたっては、本市のまちづくりの総合指針である「三次市まち・ゆめ基本条例」、本計画の上位計画である「みよし未来共創ビジョン(第3次三次市総合計画)」、並びに、関連計画である「三次市立地適正化計画」、「三次市いつまでもいきいき元気プラン」、「三次市立小中学校のあり方に関する基本方針」、「第2期三江線沿線地域公共交通計画」、広島県による「広島県地域公共交通ビジョン」と整合を図ります。また、これまで本市の地域公共交通づくりを推進してきた「三次市地域公共交通計画」で掲げた地域公共交通づくりの考え方を原則受け継ぎます。

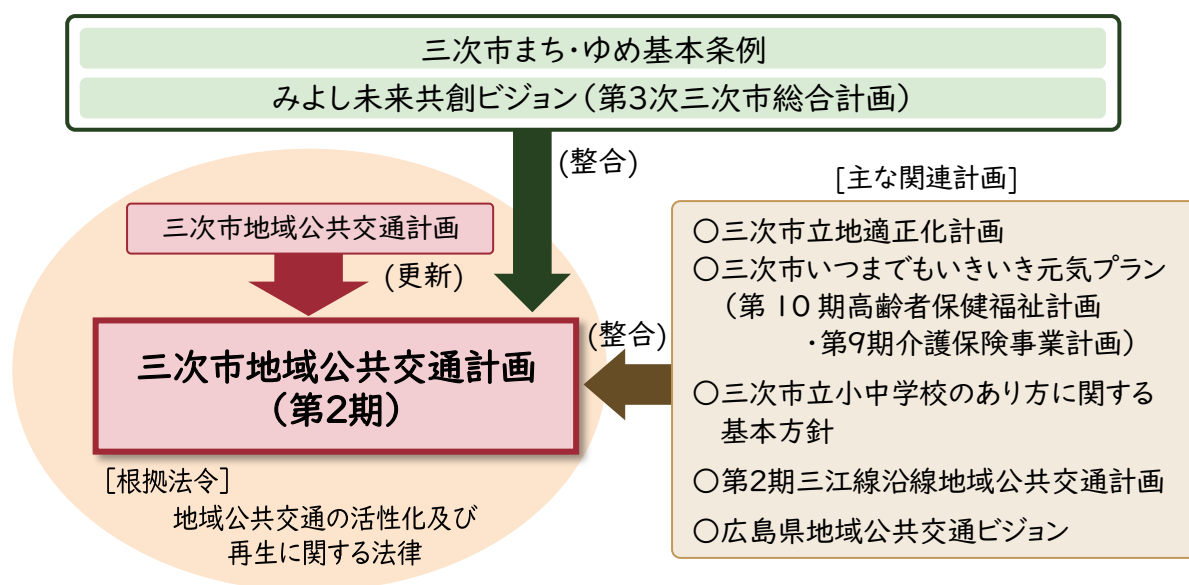


図 1-1 本計画の位置付け

表 1-2 上位計画・関連計画について

名 称	策定月	主 体	概 要
三次市まち・ゆめ基本条例	平成18(2006)年4月施行	三次市	本市のまちづくりの根幹とする考え方・理念
みよし未来共創ビジョン(第3次三次市総合計画)	令和6(2024)年3月策定		総合的かつ計画的な行政の運営を図るための最も基本となる計画
三次市立地適正化計画	令和6(2024)年12月策定		都市機能の誘導により、持続可能な都市構造をめざす計画
三次市いつまでもいきいき元気プラン	令和6(2024)年3月策定		高齢者保健福祉及び介護保険に係る取組を継続実施するための計画
三次市立小中学校のあり方に関する基本方針	令和7(2025)年3月策定	三次市教育委員会	今後の小中学校のあり方についての基本的な考え方
第2期三江線沿線地域公共交通計画	令和8(2026)年3月策定	三江線沿線地域公共交通活性化協議会	三江線沿線地域活性化の礎となる公共交通体系を構築するための計画
広島県地域公共交通ビジョン	令和6(2024)年3月策定、令和7(2025)年3月一部更新	広島県	地域公共交通のめざす姿とその実現に向けた方向性を広く共有し、一体的に取り組むためのマスタープラン

第2章 基本方針と目標

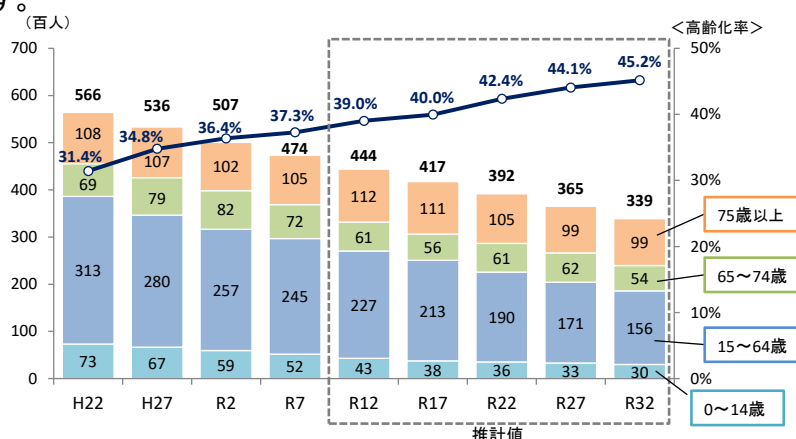
2.1. 三次市の地域公共交通の現状

2.1.1. 人口動態

(1) 人口の推移と高齢化

本市の人口は、令和7(2025)年9月末時点で約 47,400 人(住民基本台帳人口)であり、これから将来にかけて減少傾向の継続が見込まれています。

また、少子高齢化が急速に進行しており、高齢化率は令和7(2025)年9月末時点で37.3%です。



[資料] 国勢調査、住民基本台帳登録人口(令和7(2025)年9月末)

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

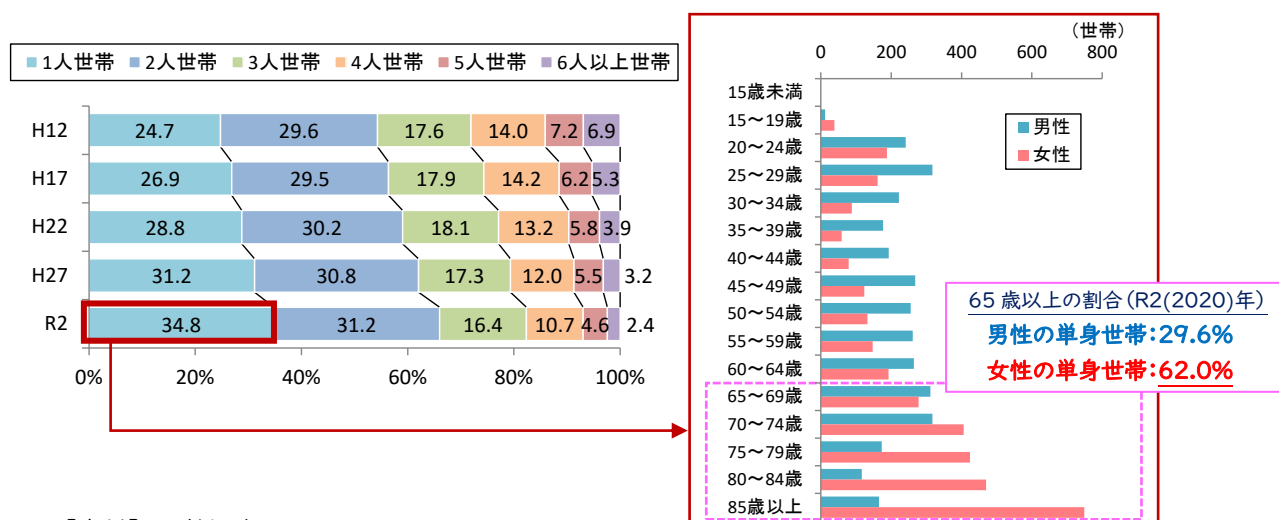
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

※H22(2010)~R2(2020)の棒上部の値は年齢不詳を含むため、年齢別合計と合わない場合がある

図 2-1 人口の推移と高齢化

(2) 単身世帯の増加

世帯人員の推移をみると、単身世帯の構成比が拡大しています。また、単身世帯における世帯主の性別・年齢は、特に高齢の女性が多い状況にあります。



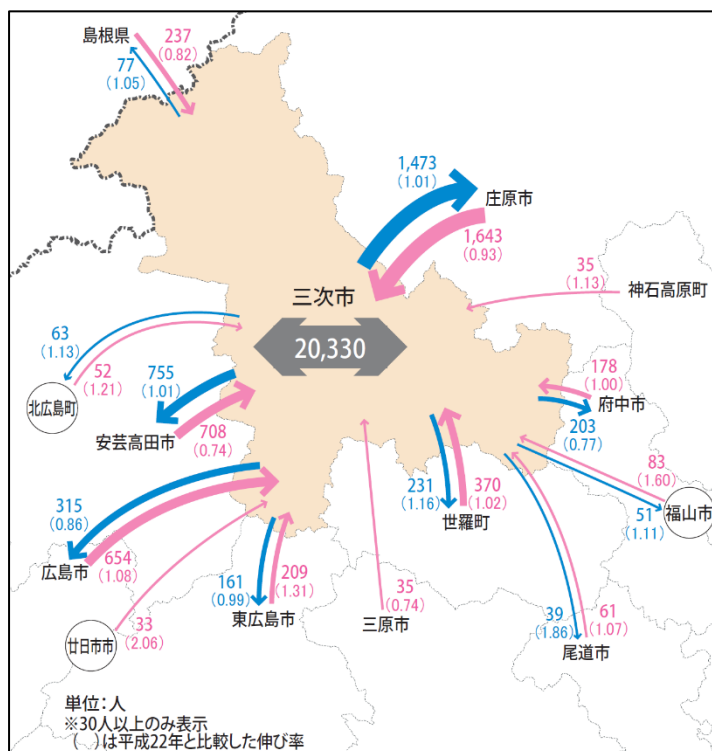
[資料] 国勢調査

図 2-2 世帯人員別構成比の推移/単身世帯の世帯主の年齢・性別分布

2.1.2. 人口の動き

(1) 自治体間の通勤流動

市外との通勤流動では、隣接する庄原市との往来が最も多く、次いで安芸高田市、広島市との結びつきが強くなっています。

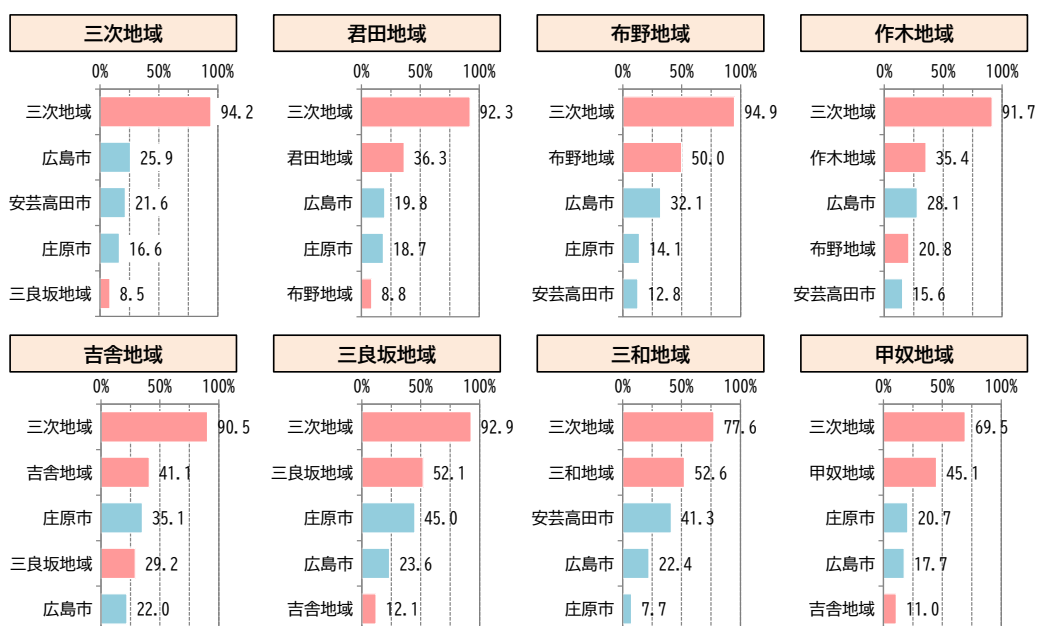


[資料] 国勢調査(令和2(2020)年)

図 2-3 通勤(15歳以上)の流動

(2) 市内の地域間流動

市民アンケート結果より、居住地域別での外出先をみると、三次地域の居住者はもちろん、旧町村地域からも三次地域へ外出する割合が最も高くなっています。



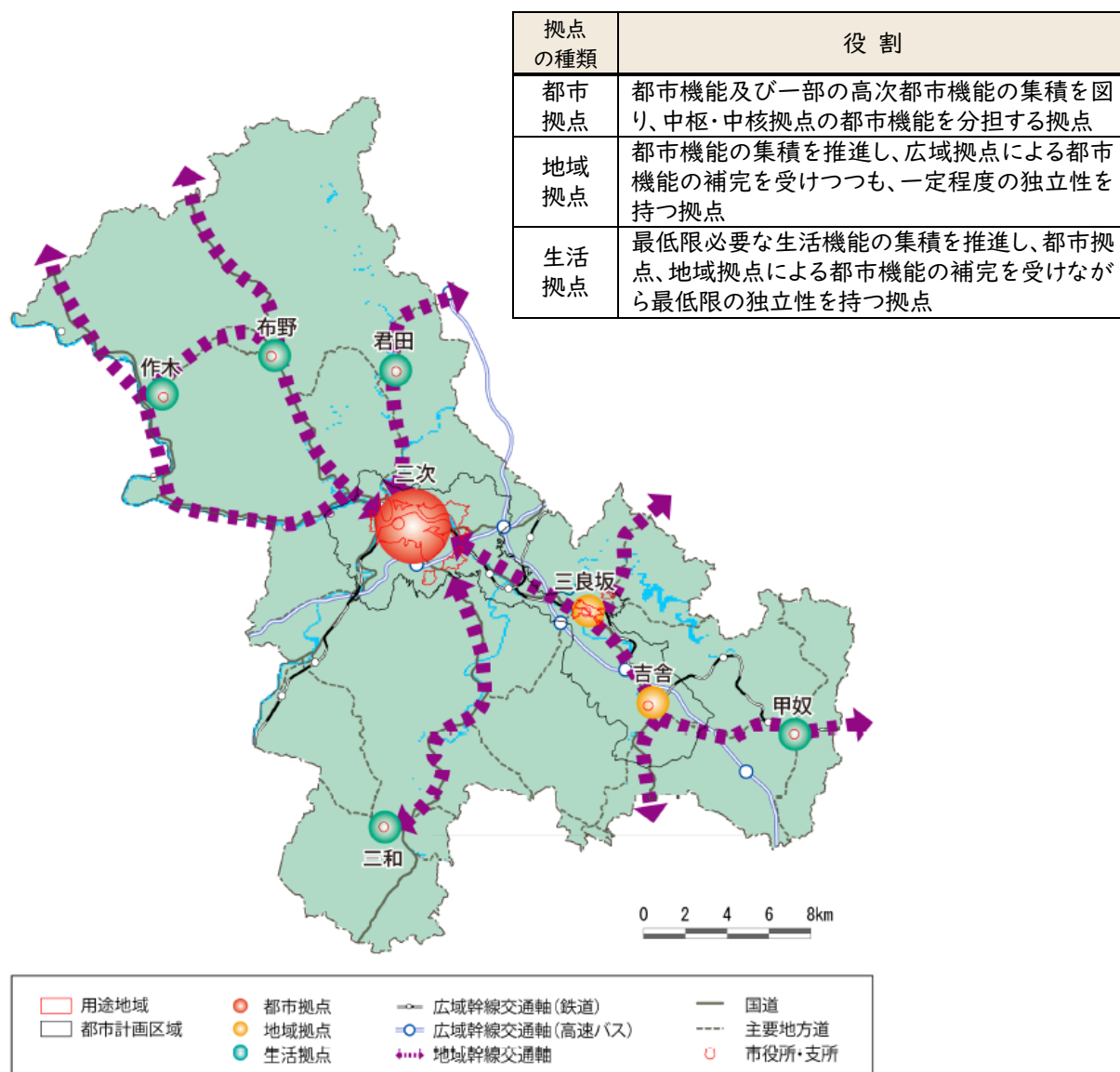
[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)

図 2-4 居住地域別の主な外出先

2.1.3. 都市構造

(1) 都市づくりの方向性

本市では、中心市街地と地域の核となる拠点とのネットワークによる一体的かつ均衡の取れた発展をめざした都市づくりを進めています。



[資料] 三次市立地適正化計画(令和6(2024)年)

図 2-5 都市の骨格構造

(2) 人口や施設分布よりみる都市構造

市内の居住者や生活施設の分布をみると、三次地域における中心市街地、酒屋地区、及び旧町村地域の中心地区に集中しています。

三次地域には、商業施設や医療機関など高度な都市サービスを提供する施設が立地しており、旧町村地域からも来訪があります。また、地域の基幹病院である市立三次中央病院は、中心市街地より南側の酒屋地区に位置しています。

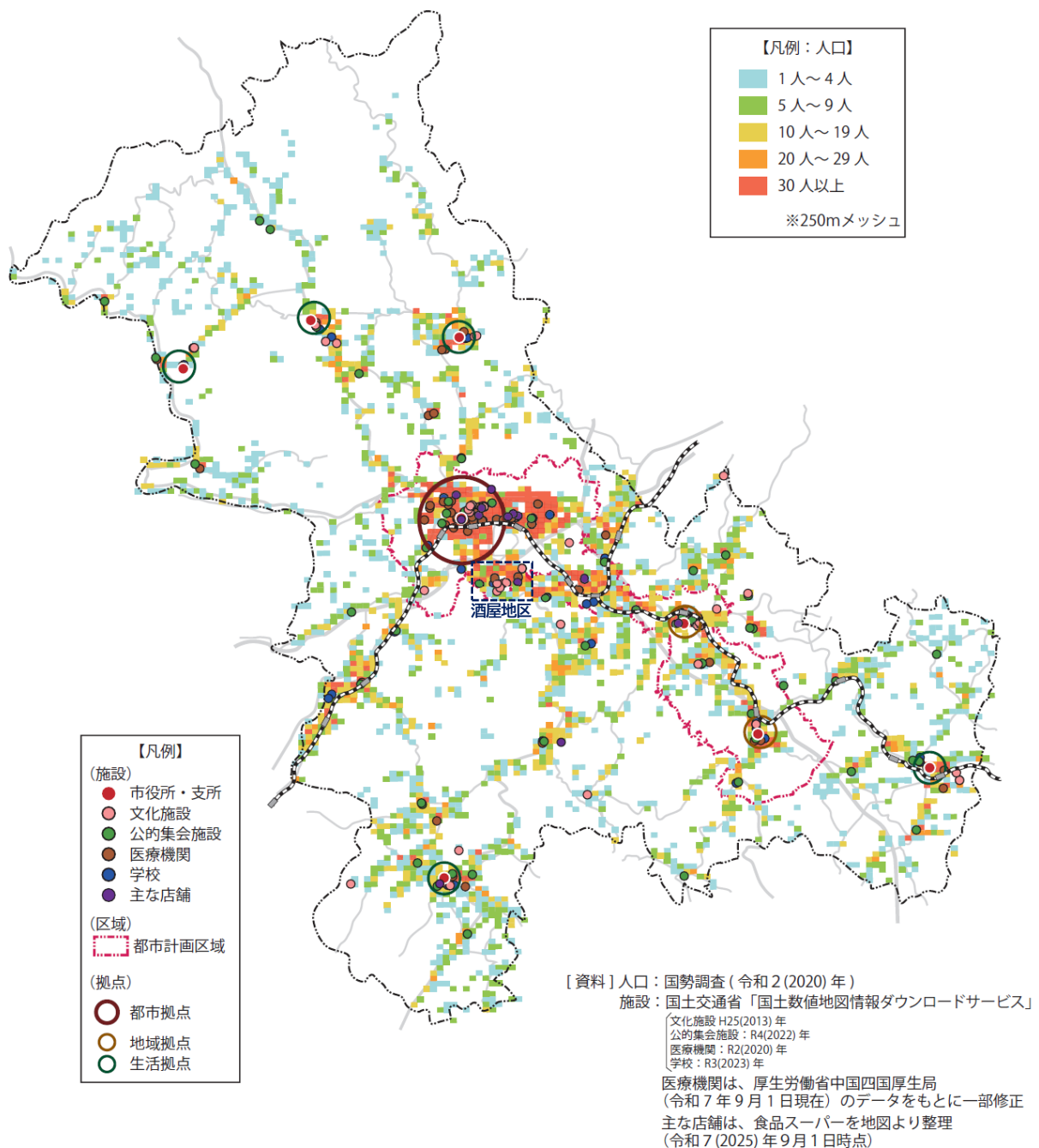


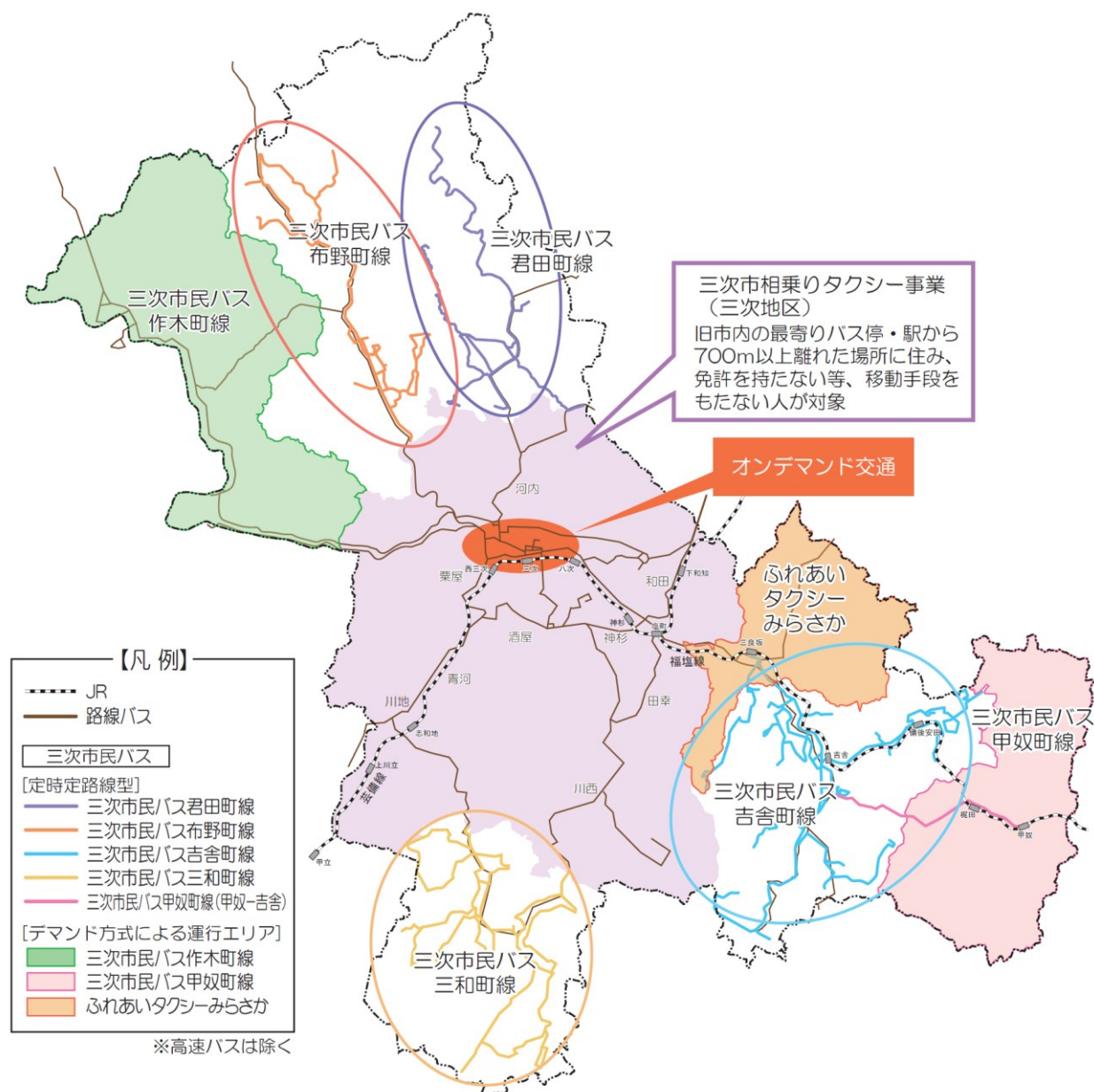
図 2-6 人口と生活関連施設の分布

2.1.4. 地域公共交通

(1) 三次市の地域公共交通体系

本市の地域公共交通体系は、市外と連絡する「広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）」、主に中心市街地と旧町村地域との間を運行する「地域幹線交通（鉄道、路線バス）」、そして地域内を隈なく運行する「地域内生活交通（オンデマンド交通、市民バス等）」より構成されます。

三次地域では、中心市街地にオンデマンド交通が運行していますが、周辺部には乗合型の地域公共交通が運行しておらず、一般タクシーの利用運賃を補助する「三次市相乗りタクシー事業」で、本市が住民の生活移動を支援しています。



令和8(2026)年4月1日時点

図 2-7 三次市の地域公共交通体系

表 2-1 三次市の地域公共交通体系

令和8(2026)年4月1日時点

主な機能・役割		地域公共交通の種類	運行している路線・地域	補助活用
広域幹線交通	主に市外への生活行動を支える移動手段	高速バス	本市と広島市、庄原市、大阪等の周辺自治体や都市部とを連絡 [路線名] 備北交通(株)、(株)中国バス、 広島電鉄(株)、広島交通(株)、 一畑バス(株)、JRバス中国(株)	
		鉄道	本市と広島市、福山市、庄原市等の周辺自治体とを連絡 [路線名] JR芸備線、福塩線	
地域幹線交通	主に市内での生活行動を支える移動手段	路線バス ※市外との連絡路線は「広域幹線交通」に該当	市内全域で運行 [運行会社] 備北交通(株)、(株)中国バス、 十番交通(有)、(有)君田交通	○幹線補助 ・三城線(備北交通) ○フィーダー補助 ・赤名線(備北交通) ・下高野線(備北交通) ・作木線(備北交通) ・川の駅三次線(君田交通)
地域内生活交通	主に居住生活圏内の日常的な生活行動を支える移動手段	オンデマンド交通(のるーと三次)	中心市街地で運行するデマンド型・区域運行のバス	○フィーダー補助
		三次市民バス	旧町村のうち、6地域で運行するバス [路線名] (定時定路線型) 君田町線、布野町線、吉舎町線、三和町線 (デマンド型・区域運行) 作木町線、甲奴町線	
		ふれあいタクシー みらさか	三良坂町内で運行するデマンド型・区域運行の乗合タクシー	
		一般タクシー	乗合ではない、ドア・ツー・ドアの運行サービス ■三次市相乗りタクシー事業 既存のバスサービス等が享受できない地域で実施するタクシー共同利用(相乗り)への補助制度	

(2) 地域公共交通によるカバー状況

本市の地域公共交通体系は、中心市街地から市域周辺に向けて放射状に幹線交通が伸び、また、地域内生活交通が居住地を網羅するように整備されています。その結果、旧町村地域では、鉄道駅及びバス停留所（市民バスは沿線）からの700m※圏エリア内に、ほぼ全ての集落が含まれています。

一方、三次地域内にはカバーエリアに含まれていない集落があります。こうした地区の移動支援は、「三次市相乗りタクシー事業」が担っています。

※700m は、「三次市相乗りタクシー事業」の距離要件より

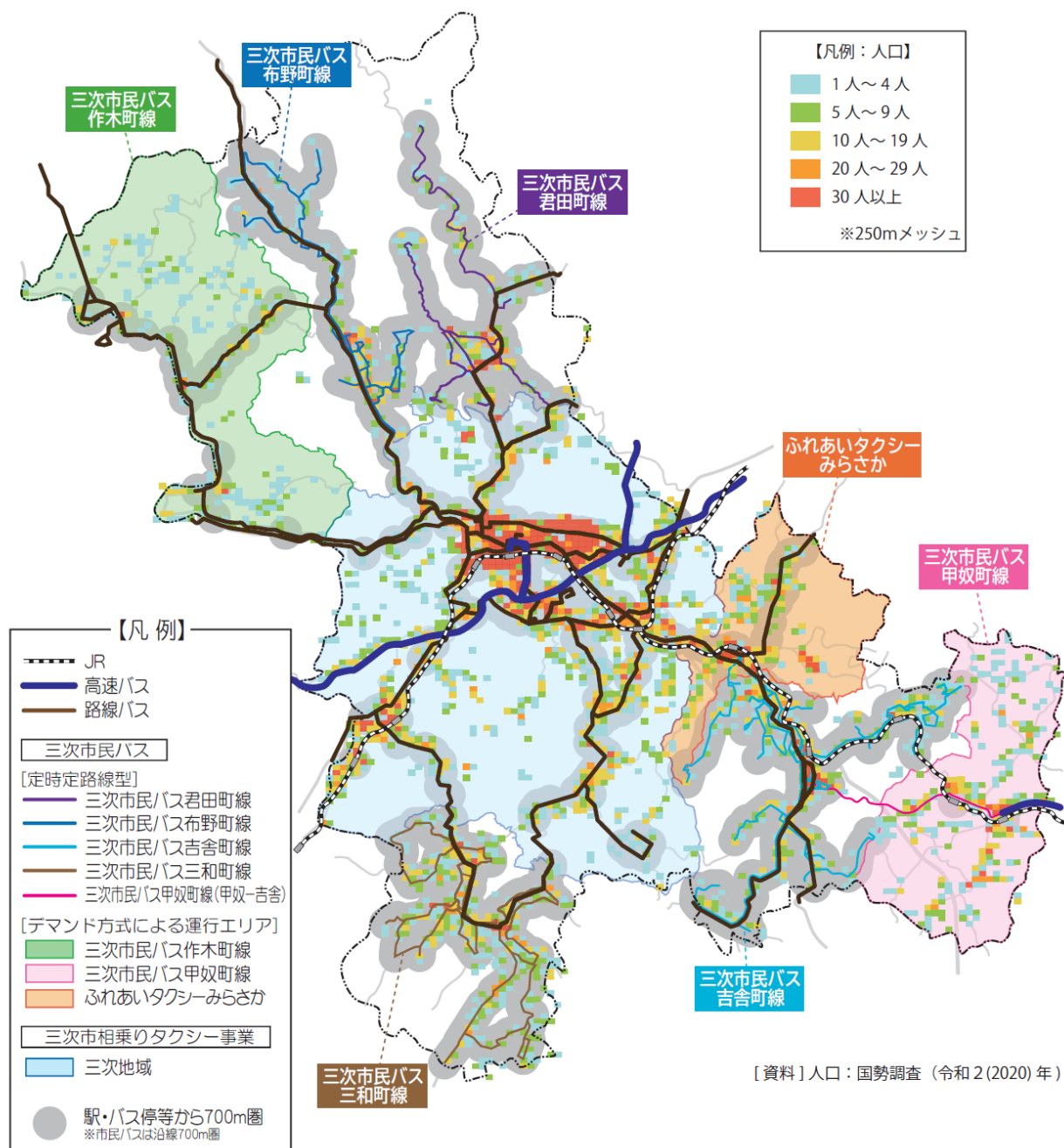


図 2-8 地域公共交通体系によるカバー状況

(3) 地域公共交通の収支率

路線バスの収支率(令和7(2025)年度)は、大半の系統で100%を下回っており、さらに、収支率20%未満の系統が全体の7割弱を占めます。

また、三次市民バス等の収支率(令和6(2024)年度)は、路線全体で1.4%と、相当に低い状況にあります。

※対象期間:令和6(2024)年10月～令和7(2025)年9月

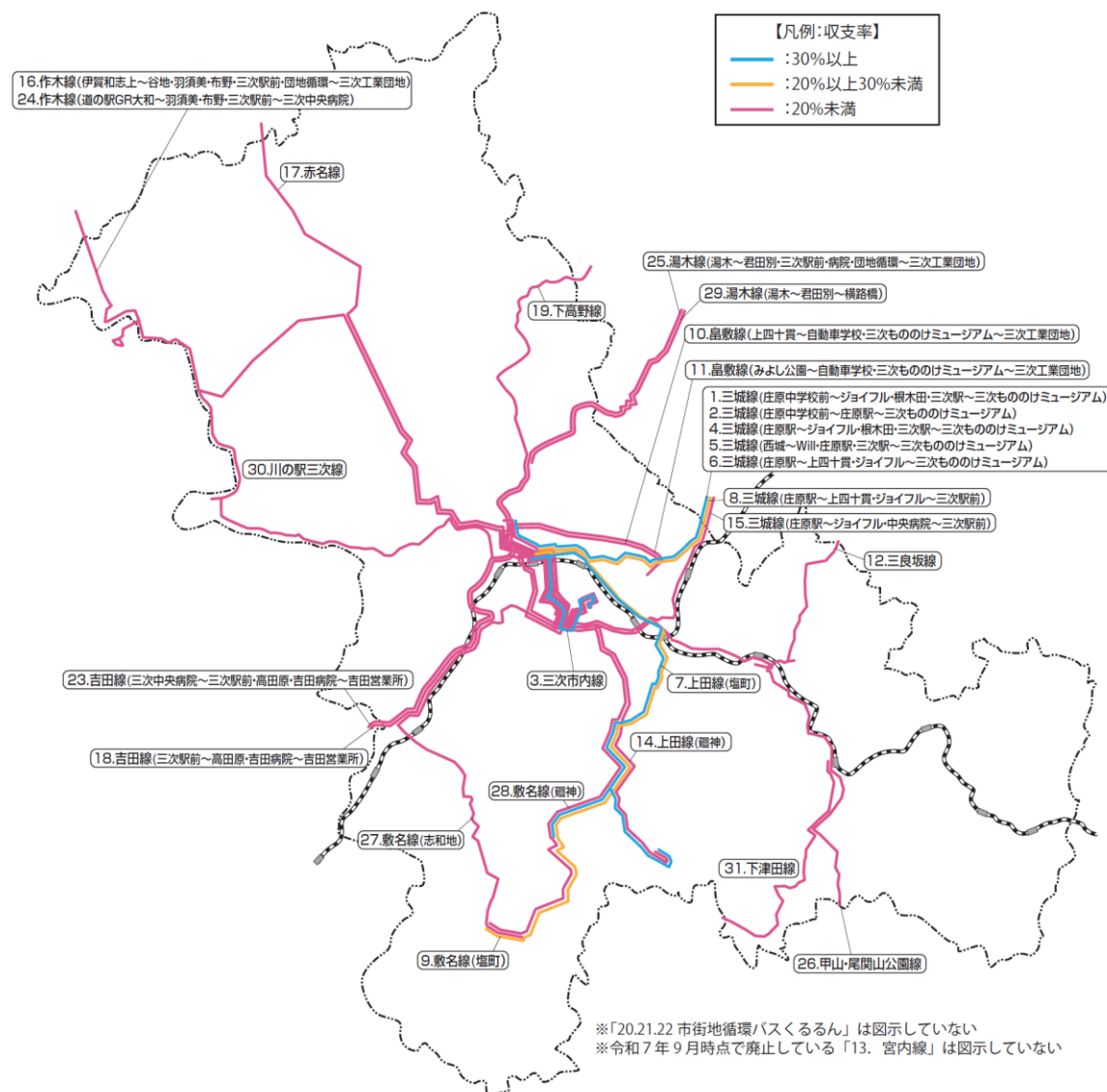
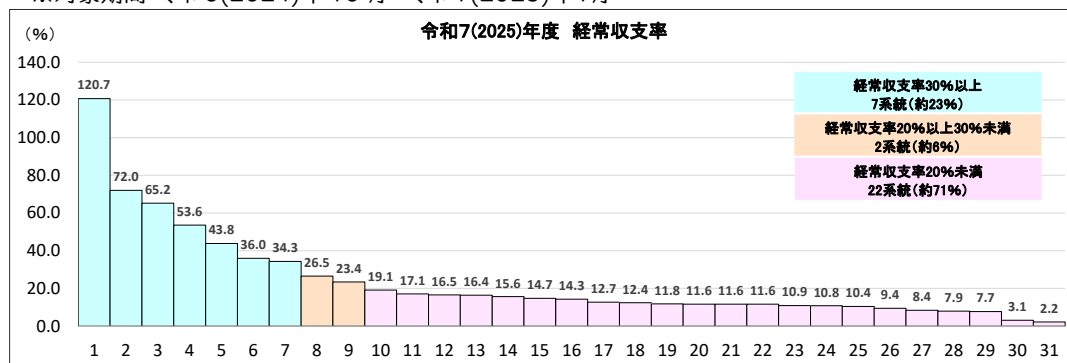


図 2-9 路線バスの系統別収支率(令和7(2025)年度)

表 2-2 三次市民バス等の収支状況(令和6(2024)年度)

	経費(委託費等) (A)	利用者数	大人運賃	運賃収入 (B)	収支率 (B/A)
君田町線	14,233,100 円	2,874 人	100 円	69,900 円	0.5%
布野町線	7,965,850 円	1,389 人	100 円	121,150 円	1.5%
作木町線	7,931,700 円	1,199 人	100 円	36,300 円	0.5%
吉舎町線	7,356,100 円	1,741 人	100 円	117,900 円	1.6%
三和町線	7,879,200 円	892 人	100 円	64,800 円	0.8%
ふれあいタクシーみらさか	5,913,699 円	1,405 人	300 円	315,900 円	5.3%
甲奴町線 (廃止代替含む)	9,901,284 円	911 人	300 円又は 100 円	106,700 円	1.1%
全体	61,180,933 円	10,411 人	-	832,650 円	1.4%

※小学生や減免制度利用者がいるため、運賃収入は、利用者数と大人運賃を乗じた結果と異なる

2.1.5. 地域公共交通に対する本市の財政負担額

地域公共交通を維持するための本市の財政負担額は、平成 30(2018)年度にJR三江線廃止に伴う代替バス新設の影響等で2億円を超過し、以降は、新型コロナウイルス感染症の蔓延による運賃収入の減少、また、人件費等の運行経費の上昇などにより増加する傾向がみられます。令和6(2024)年度の負担額は、2 億 8,389 万円となっています。

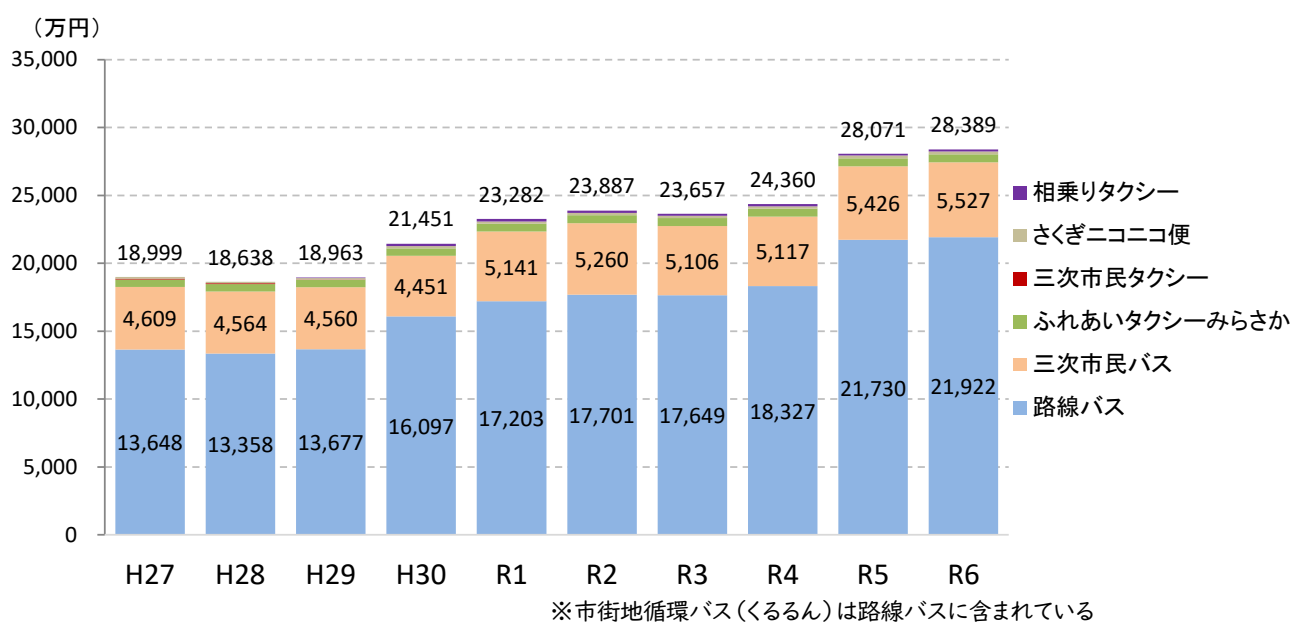


図 2-10 地域公共交通に対する本市の財政負担額

2.1.6. 地域内生活交通検討会

本市では、「地域内生活交通検討会」等が市内7地域（令和7(2025)年 10 月時点）で設置され、それぞれの地域実態に適した地域内生活交通について、住民自治組織の主導により検討しています。

表 2-3 市内の地域内生活交通検討会等

地域名	組織名
君田町	君田地域ネットワーク協議会 （君田地域内生活交通検討部会）
布野町	布野まちづくり計画推進会議
作木町	作木町地域づくりネットワーク協議会 （公共交通検討部会）
吉舎町	吉舎町地域内生活交通検討協議会
三和町	三和町地域ネットワーク協議会 （地域内交通検討部会）
三良坂町	三良坂町公共交通検討部会
川西地区	支えあい交通未来検討会議

本検討会は、地域住民の暮らしに直結する具体的な課題解決をめざすものであり、本市もこれを積極的に支援しています。令和6（2024）年8月に、運行経路を変更した市民バス吉舎町線や、令和7(2025)年 11 月に、運行形態を定時定路線からデマンド型に移行した市民バス作木町線は、上記組織による検討を経た上で、運行する交通事業者の協力を得て、具体化を図った事例です。

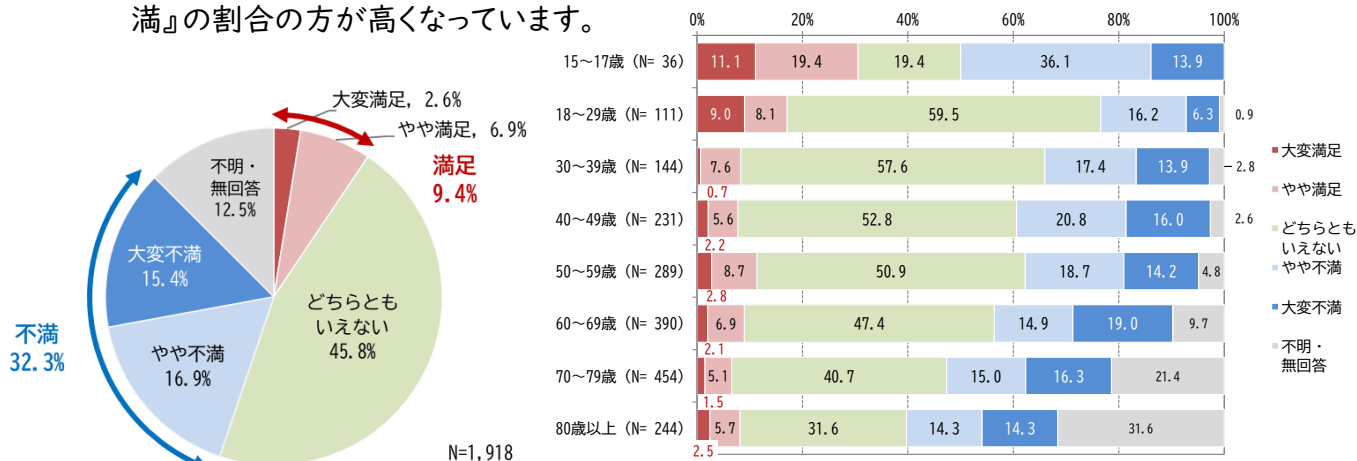
2.1.7. 市民及び交通事業者の意見

本市の地域公共交通に係る問題抽出のために、市民に対するアンケート調査、並びに交通事業者等へのヒアリング調査を実施しました。

(1) 市民アンケート調査結果より

①市内の地域公共交通の満足度

市内の地域公共交通の満足度は、『満足』（「大変満足」と「やや満足」の合計）の割合が 9.4%であるのに対し、『不満』（「やや不満」と「大変不満」の合計）は 32.3%と、『不満』の割合の方が高くなっています。



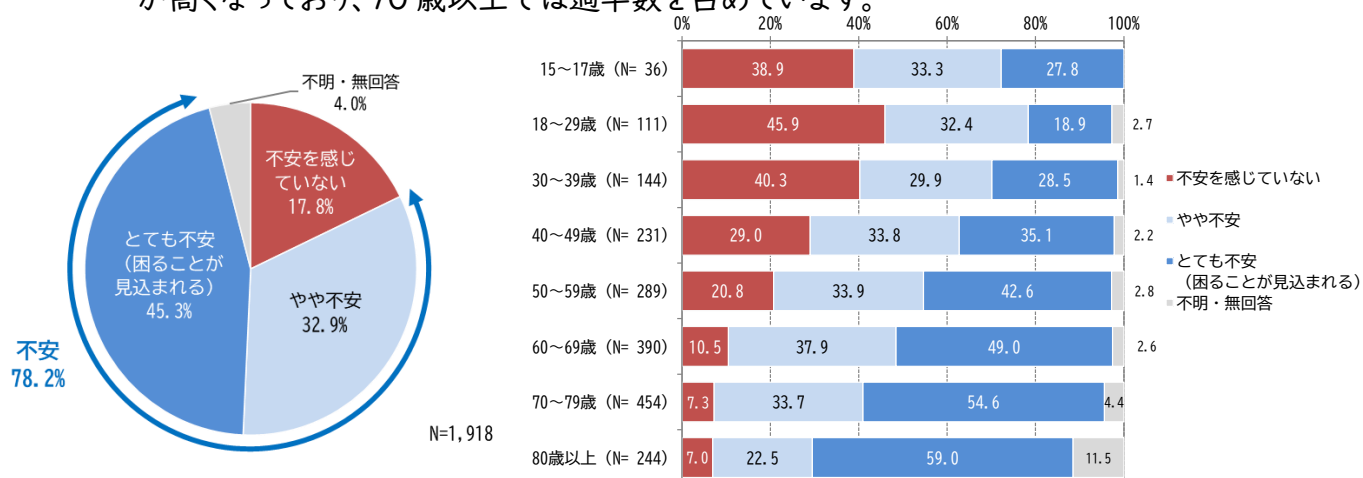
[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果 (令和7(2025)年)

図 2-11 日常生活での市内の公共交通の満足度

②数年後の移動手段への不安

数年後の移動手段への不安は、『不安』（「やや不安」と「とても不安(困ることが見込まれる)」の合計）が 78.2%を占めており、一方で、「不安を感じていない」は 17.8%です。

年齢別でみると、(15～17 歳を除いて) 年齢が上がるにつれて、「とても不安」の割合が高くなっており、70 歳以上では過半数を占めています。

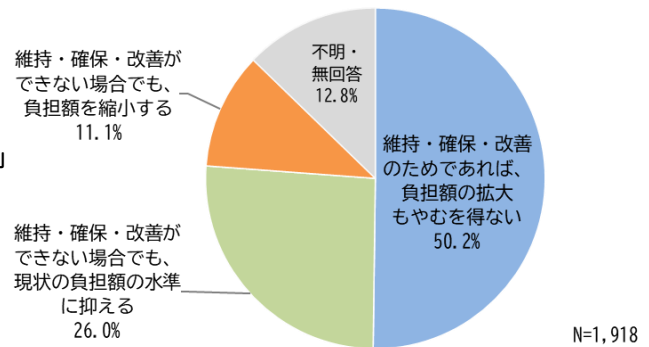


[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果 (令和7(2025)年)

図 2-12 数年後の移動手段への不安

③これからの地域公共交通維持の考え方

これからの地域公共交通維持の考え方については、「維持・確保・改善のためであれば、負担額の拡大もやむを得ない」が、50.2%を占めています。



[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)
図 2-13 これからの公共交通維持の考え方

(2) 交通事業者ヒアリング調査結果より

表 2-4 ヒアリングでの主な意見

項目	主な意見
人手不足について	■西日本旅客鉄道(株) ・労働人口の減少に伴い線路保守作業員の確保が困難。 ■備北交通(株) ・慢性的な乗務員不足、かつ高齢の乗務員が多い。 ■市民バス等事業者(※全事業者の共通意見ではない) ・乗務員は不足。特にスクールバスを担う場合、特定の時間に人員確保が必要。 ■一般タクシー事業者 ・業界の乗務員不足は深刻、かつ市内を走る乗務員の大半が高齢。
運行維持の考え方について	■西日本旅客鉄道(株) ・人口減少・少子高齢化等、鉄道を取り巻く環境は大きく変化。 ・今よりもご利用しやすい地域交通体系を関係者とつくりあげる必要がある。どっちも割は、その好事例。また地域で駅舎を活用いただく等により駅周辺のまちづくりを地域と協働で実施することも検討したい。 ■備北交通(株) ・10 年先にもなると、通院や買い物などが従来の生活圏内でできなくなる懸念があり、これを踏まえて、路線バス、市民バス、相乗りタクシー等の手段を融合することが必要。 ・全国的に、定時定路線からデマンド交通などへ展開する流れがみられている。 ■市民バス等(※全事業者の共通意見ではない) ・人口減少や高齢化が進むため、これからはデマンド化が良い。 ・旧町村域を超えて病院や店舗まで利用できるようにエリアの拡大が必要。 ■一般タクシー事業者 ・サービス維持の課題は、乗務員の確保。

2.1.8. 三次市の地域公共交通の現状

(1) 本市の地域人口や人の移動の現状

- 長期に渡り人口減少及び高齢化が進んでおり、この傾向が今後も継続する見込み。
- 年々、単身世帯の割合が増加しており、その世帯主の多くが高齢者である。
- 市民の交通行動では、周辺の旧町村地域の住民を含めて、市中心市街地内を目的地とする移動が多い。また、他自治体とのつながりについては、特に隣接する庄原市や、様々な都市サービスが享受できる広島市との往来が多い。
- 市民アンケート結果によると、数年後の移動手段を「不安」に思う方が8割弱を占めており、また、概ね年齢が上がるにつれて「とても不安」に思う回答者の割合が高くなっている。

(2) 地域公共交通の現状

- 本市では、広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）、地域幹線交通（鉄道、路線バス）、地域内生活交通（オンデマンド交通、市民バス等）より構成される地域公共交通体系が形成され、市内拠点間の移動や市内外の移動など、市民等の様々な生活移動を支えている。
- 市内で運行している地域公共交通の利用者数は、長期的・全体的に減少傾向にある。路線バスでは、大半の系統が収支率 100%を下回っており、収支率 20%未満の系統数が約7割を占める。
- 地域公共交通の運行を担う事業者では、慢性的な乗務員等の人手不足及び高齢化が深刻な問題であり、減便・廃止など、運行サービス内容に直接的な影響を及ぼすに至っている。
- 住民自治組織主導で地域実態に適した地域内生活交通について検討する「地域内生活交通検討会」等が市内7地域で設置され、具体的なサービス改善に繋がっている。
- 本市としても、地域公共交通に関して 2 億 8,389 万円（令和6(2024)年度）の財政負担を行っており、また、持続可能なサービスとするために、地域と協働で、定時定路線のデマンド化など、最適な地域公共交通に向けて継続的に改善している。
- 市民アンケート結果によると、これからの地域公共交通維持の考え方として、行政の「負担額の拡大もやむを得ない」と考える回答が約半数を占める。ただし一方で、近年の本市の財政負担額は、人件費や燃料費等の高騰に伴い、増加する傾向にある。

2.2. 地域公共交通づくりの課題

各種データ等より捉えた現状や問題を踏まえて、これからの地域公共交通づくりの課題を整理します。

【課題1】 下記の様々なリスクを念頭においた上で、市内拠点間や市内外の連絡を可能とし、面積が広い本市において、できるだけ多くの居住地での移動支援を可能とする地域公共交通体系の確保・維持が必要。

- ・需要側のリスク:人口減少、高齢化、新型コロナウイルスに端を発する影響(地域公共交通離れ、外出控え)などによる利用需要の減少 等
- ・供給側のリスク:運行コスト上昇、乗務員等の人手不足の進行などによる事業環境悪化 等

【課題2】 市内を運行する路線バス、市民バス等は、ほぼ全ての路線・系統で赤字であり、本市が運行維持のための財政負担を担っているが、今後も運行を継続していくためには、負担額を持続可能な規模に抑制することが必要であり、そのためにも、利用実態に応じて、適切かつ柔軟な見直し等を継続的に推進することで、最適な地域公共交通体系をめざすことが必要。

【課題3】 最適な地域公共交通体系づくりに向けては、それぞれの地域実態を踏まえた協議を可能とする「地域内生活交通検討会」等による検討を継続するとともに、市域のより多くの地域において、地域住民主導で検討できる体制をつくるため、新規の検討会設置を促すことが必要。

【課題4】 定住人口維持や活力増進に寄与する関係人口の拡大を図るためにも、本市と広島市街地間などの都市間連絡を担う地域公共交通を、市民、来街者にとって利便性の高いサービスとする対策が必要。

【課題5】 将来の移動手段を不安視する市民が多く、さらに市民の高齢化が今後も急進することが見込まれる中、身の回りにある地域公共交通を使いやすく、気軽に利用できるサービスとして認識してもらうため、利便性を高める取組や、市民等が地域公共交通を身近に感じられる機会創出など、認知度を高めるための取組を実施することが必要。

【課題6】 今後も事業環境が厳しさを増す懸念がある中、地域公共交通に関わる様々な課題解決に向けて、ICT活用やライドシェアなど、新しい技術や制度などの活用を推進が必要。

2.3. 地域公共交通づくりの基本方針と目標

2.3.1. 基本方針

本市では、「みよし未来共創ビジョン（第3次三次市総合計画）」において、10年後のめざすまちの姿として「人と想いがつながり、未来につなぐまち」を掲げています。

さらに、地域公共交通づくりを進める取組として「持続可能な地域公共交通の確立」を掲げ、めざす姿を示しています。

表 2-5 「みよし未来共創ビジョン」における地域公共交通のめざす姿

基本理念	市民のしあわせの実現
10年後のめざすまちの姿	人と想いがつながり、未来につながるまち
地域公共交通に関わる施策とめざす姿	【施策】 持続可能な地域公共交通の確立 〔めざす姿〕 通学、買い物、通院など日常生活に係る移動手段が確保されており、住み慣れた地域で安心して暮らしている。

[資料]みよし未来共創ビジョン（第3次三次市総合計画）

「まちづくり」とは、人々が暮らしの中でより良い生活を築いていこうとする「暮らしづくり」そのものといえます。（「まち・ゆめハンドブック-三次市まち・ゆめ基本条例-（平成30(2018)年）」より）

地域公共交通は、この「まちづくり」や、その結果としての「めざす姿」実現を支える重要かつ基本的な社会基盤です。しかし一方で、「移動需要」に直結する人口の減少や、交通事業者の人手不足など、運行サービスを持続するための事業環境が今後一層厳しくなる懸念があります。

こうした状況を踏まえて、「めざす姿」の実現に向けた本計画の基本方針を、次のとおりに定めます。

基本方針

**まちづくり及び移動需要に見合った適切かつ持続可能な
地域公共交通体系を確立する**

〔めざす姿〕

通学、買い物、通院など日常生活に係る移動手段が確保されており、住み慣れた地域で安心して暮らしている。

2.3.2. 地域公共交通づくりの方針

(1) 地域公共交通を用いた移動モデル

三次市内、市内外の主な移動パターンを、下表に示す「幹」「枝」「葉」に該当する移動手段の単独、または組み合わせと捉えます。

表 2-6 地域公共交通の機能分担

移動の種類(機能)		主な交通手段
広域幹線交通 (イメージ: 幹)	三次市から広島市をはじめとした市外への移動手段	鉄道、高速バス、 路線バス(市外との連絡路線)
地域幹線交通 (イメージ: 枝)	居住地の生活圏から三次市中心市街地や他の生活圏への移動手段	鉄道、路線バス(市内路線)
地域内生活交通 (イメージ: 葉)	居住地の生活圏内の移動手段	オンデマンド交通、三次市民バス等、 家用有償旅客運送、一般タクシー(三次市相 乗りタクシー事業含む)

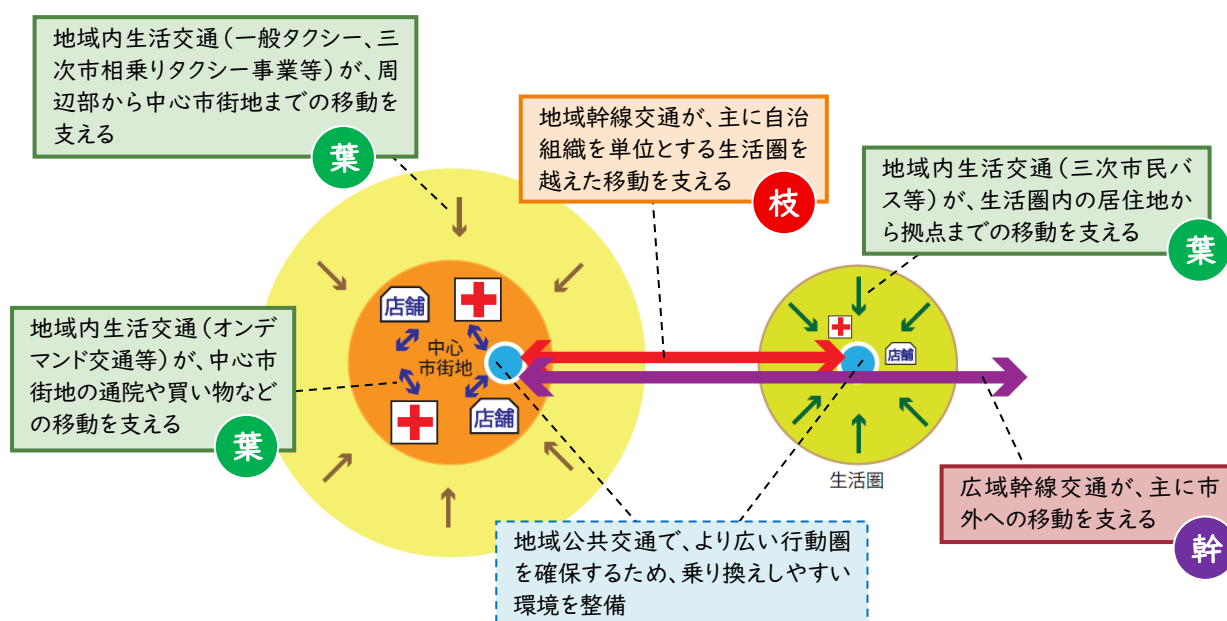


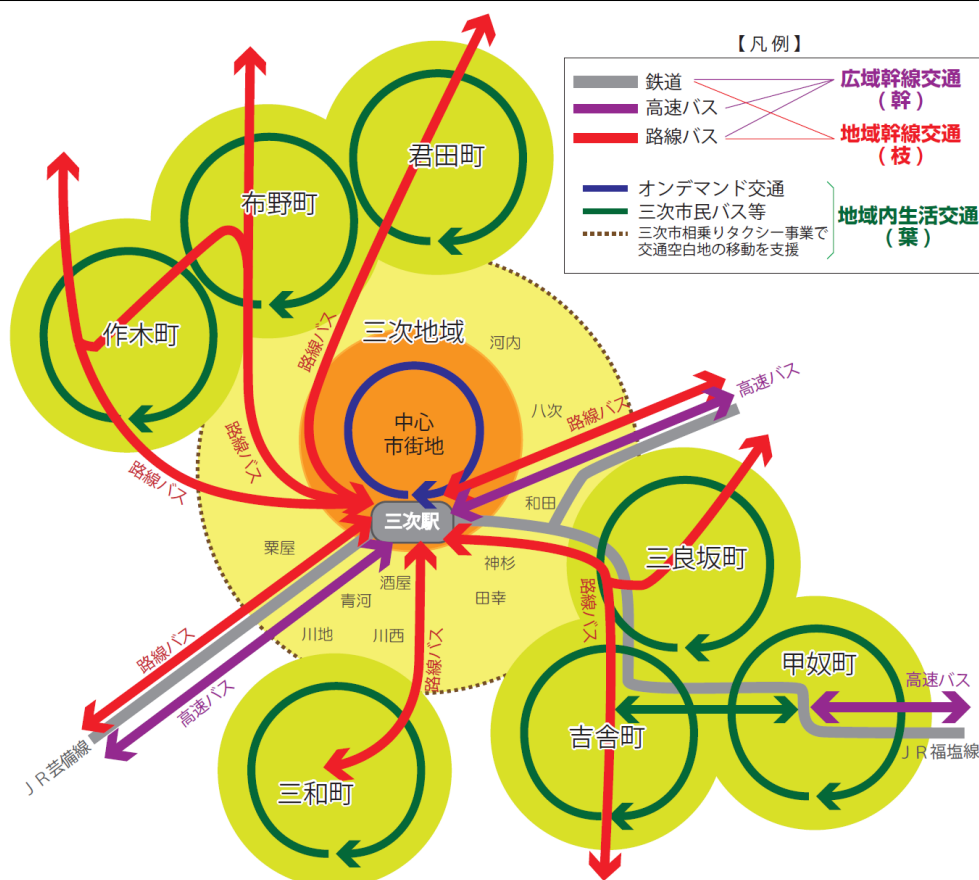
図 2-14 地域公共交通を用いた移動モデル

(2) 地域公共交通づくりの方針

本市の地域公共交通体系は、先述したモデルにおける生活圏を旧町村地域とみなし、市全域に展開したものとなっています。

本計画では、「幹・枝・葉」から成る地域公共交通体系の基本的な構造を維持しつつ、柔軟に移動の効率化及び利便性向上を図るため、下記の方針を定めます。

- 現行の地域公共交通体系の基本的な構造（幹、枝、葉）を、厳しい事業環境や財政などの制約下においても、確保・維持する。
- ただし、人口減少や高齢化、生活施設の立地状況、移動需要などの実態に応じて、三次地域における三次市相乗りタクシー事業や、旧町村地域の生活圏（葉エリア）で運行する市民バス等のサービスを適切かつ柔軟に見直すことで、生活に必要な移動手段を確保する。
- 定住人口維持や関係人口の拡大などを図るため、まちの活力増進に重要な役割を担っている広島市街地とのアクセス手段を維持、充実する。
- 地域公共交通に地域住民等が主体的に関与するとともに、交通事業者、市と協働で、守り、育てる。
- 上記事項において、ICT等、新しい技術や制度を積極的に活用するとともに、地域公共交通の利用促進に寄与するソフト施策を積極的に推進する。



※イメージであり、実際の位置関係と異なるものもあります。

図 2-15 地域公共交通体系イメージ

2.3.3. めざす姿実現のための目標

先述した「めざす姿」の実現のために、3つの目標を定めます。

目標1 地域実態や移動需要に見合う地域公共交通体系を確保・維持する

市民が、これからも本市で快適に住み続けるためには、地域内・地域間・市内外などの移動手段を地域公共交通で確保し、これを維持することが不可欠です。そのため、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス等において、地域実態や移動需要を検証し、必要に応じて対策を講じることなどにより、地域住民等、交通事業者、市が協働で、地域公共交通体系の確保・維持を図ります。

目標2 自家用車に頼れない市民が安心して暮らせるための移動手段を確保する

人口減少、高齢化の進行や、高齢者の単身世帯の増加等に伴い、暮らしの移動手段に困る市民が今後増える可能性があります。そのため、三次市相乗りタクシー事業の普及や、地域主体での公共ライドシェアの導入支援などにより、自家用車に頼れない市民を支える移動手段を確保します。また、運転に不安を感じた高齢ドライバーが、安心して自動車運転免許証を返納できる環境づくりを進めます。

目標3 誰もが使いやすい地域公共交通づくりを推進して利用促進を図る

地域公共交通を持続可能なものとするためには、各サービスの利便性向上を通じて利用者を増やすことや、認知度向上を図り地域公共交通事業に対する市民の理解を深めることが必要です。そのため、例えば、定時定路線のデマンド化といった利便性向上策や、スマートフォン等ICT機器活用を含めた情報発信、市民等が地域公共交通に触れる機会の創出などを推進し、地域公共交通の利用促進を図ります。

2.3.4. 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象

(1) 対象路線

本市では、国と連携して、市民の暮らしを支える地域公共交通の維持や改善を図っていきます。

「地域公共交通確保維持改善事業」における補助対象路線は次のとおりです。

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

- 三城線(備北交通株式会社)

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

- オンデマンド交通「のるーと三次」(三次市)
- 赤名線(備北交通株式会社)
- 下高野線(備北交通株式会社)
- 作木線(備北交通株式会社)
- 川の駅三次線(有限会社君田交通)

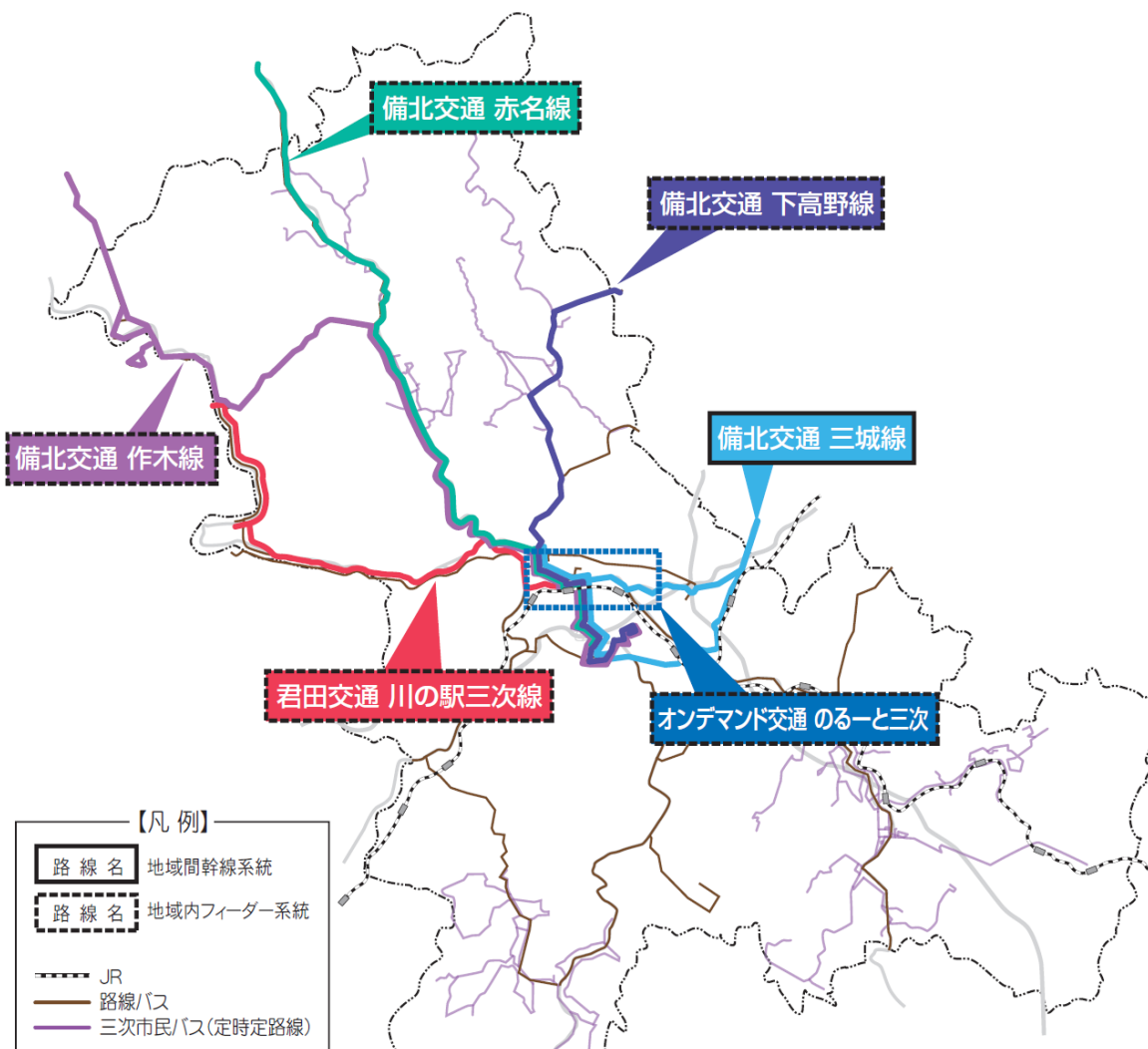


図 2-16 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象路線

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

※地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金のみ

① オンデマンド交通「のるーと三次」[地域内フィーダー系統補助]

オンデマンド交通「のるーと三次」は、三次駅などを交通結節点とし、商業施設、医療機関、公共施設が多く集まる市街地での買物・通院など、様々な市民生活を支援するデマンド型・区域運行の乗合交通です。

市の人口が減少する中、本市及び委託先である交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 赤名線[地域内フィーダー系統補助]

赤名線は、平成 25(2013)年3月 30 日の松江道開通に伴い、それまで島根県飯南町及び三次市布野町を経由していた都市間高速バスが松江道経由に変更され、同町域から三次市街地への移動手段が減少したことから、運行を拡充した路線です。運行開始後も、利用実態等に応じた再編を行っています。

沿線の人口減少に伴い利用者数は減少傾向にあり、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

③ 下高野線[地域内フィーダー系統補助]

下高野線は、平成 25(2013)年3月 30 日に開通した松江道への乗り換えにより、庄原市高野町や口和町域から三次市街地への速達性が格段に向上し、さらにその後は、利便性向上や効率化を図るための再編を行っています。

沿線の人口減少に伴い利用者数は減少傾向にあり、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

④ 作木線[地域内フィーダー系統補助]

作木線は、平成 30(2018)年3月 31 日の運行をもって廃止となった JR 三江線の代替交通として、平成 30(2018)年4月1日から広域的な移動手段を確保するために運行しています。

廃止代替路線ということもあり、沿線の人口は多くはなく、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

⑤ 川の駅三次線[地域内フィーダー系統補助]

川の駅三次線は、JR三江線廃止代替路線として運行されたものであり、作木町の住民にとって、通学目的を中心に、三次市中心部での通院、買い物、通勤などの日常生活の移動手段として機能しています。

廃止代替路線ということもあり、沿線の人口は多くはなく、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

第3章 目標達成のための施策

3.1. 施策一覧

本計画の目標を達成するため、計画期間において次の施策に取り組みます。

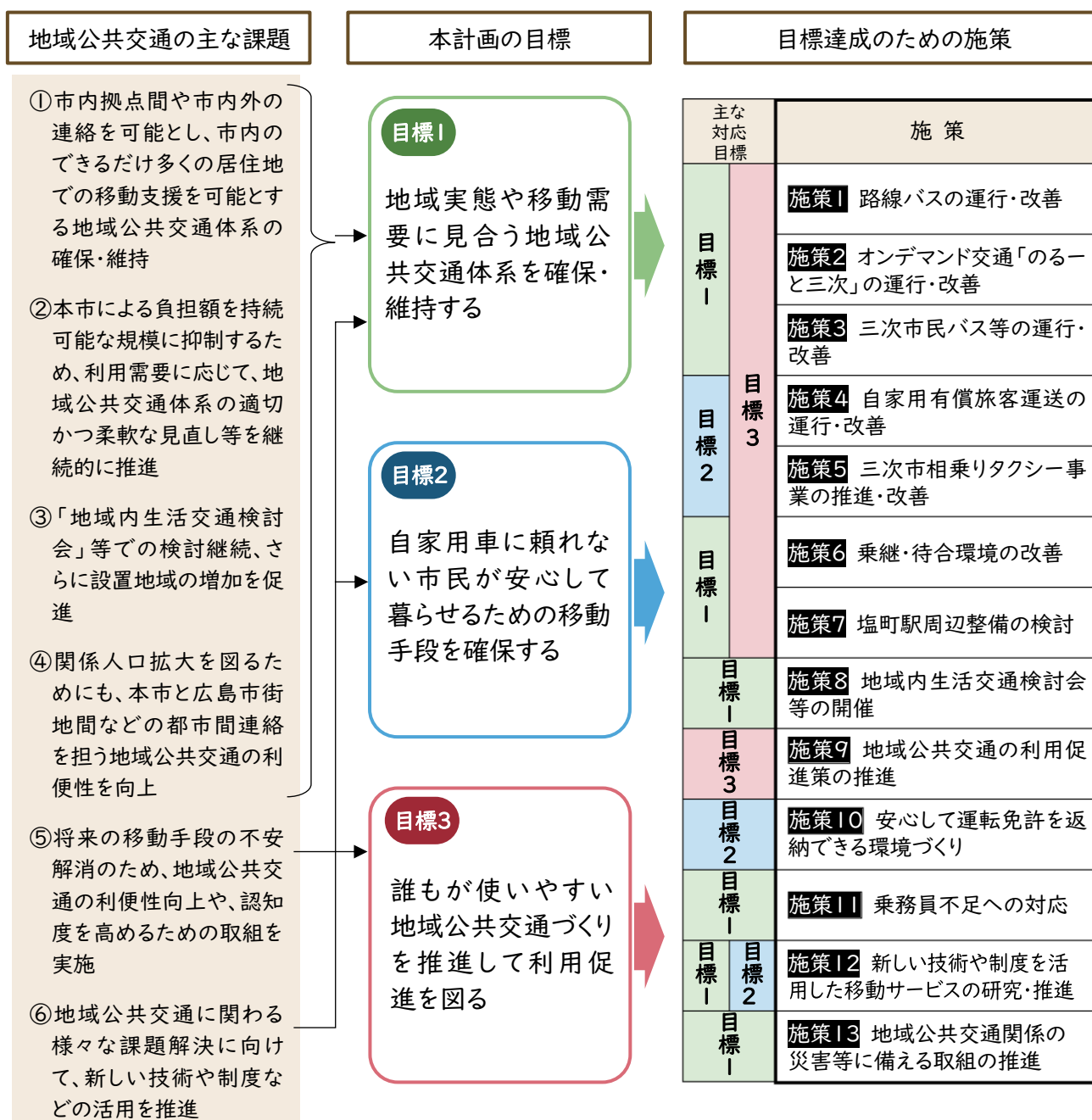


図 3-1 目標と施策の対応

3.2. 施策の概要

施策1	路線バスの運行・改善
	【実施主体】民間バス事業者、三次市

【概要】

- 地域幹線交通、地域内生活交通である路線バスを、民間バス事業者が、定時定路線で運行します。また、運行サービスの維持に向けて、国、県、三次市が支援します。
- 利用者数や沿線人口が減少傾向にある中、経常収支率が極めて低い路線や系統が生じている状況を踏まえて、基本方針で掲げた地域公共交通体系の基本構造を持続可能なものとするため、定期的に三次市と民間バス事業者において利用実績や使われ方等を踏まえた協議・調整を行い、その結果、必要に応じて運行内容の見直し等を実施します。
- 利便性向上を図るために、交通安全上の支障が無い区間においてフリー乗降の拡大を進めてきましたが、継続して、可能な区間の導入検討を行います。また、フリー乗降の導入済区間や乗降方法などについて、周知を図ります。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
路線バスの運行・改善					運行・改善

施策2	オンデマンド交通「のるーと三次」の運行・改善
	【実施主体】三次市、民間バス事業者、タクシー事業者

【概要】

- 本市の都市拠点の活性化に資する移動手段として、都市サービスを提供する施設（市役所、医療機関、大型商業施設、市民ホール等）や交通結節点である三次駅が位置する中心市街地において、居住者や周辺地域・市外からの来街者等が利用できるオンデマンド・区域運行型の乗合バスを、三次市、民間バス事業者、タクシー事業者が連携して運行します。
- 地域住民や利用者等の意見を把握し、必要に応じて運行内容、乗降ポイント等の見直しを行うなど、継続的に改善を図ります。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
オンデマンド交通「のるーと三次」の運行・改善					運行・改善

施策3	三次市民バス等の運行・改善
	【実施主体】 三次市、民間交通事業者（三次市民バス等の運行）、三次広域商工会（ふれあいタクシーみらさかの運営主体）、住民自治組織等

【概要】

- 居住生活圏での移動に不可欠な地域内生活交通として、三次市民バス等を、原則として週2日の頻度で運行します。
- 三次市民バス等の運行内容については、利便性や効率性を高めるため、「地域内生活交通検討会（施策8参照）」等において地域実態を踏まえた検討を行います。
- 今後の三次市民バス等に関しては、沿線人口の減少に伴う生活施設の減少などにより、運行エリア内で生活行動（通院、買い物など）が完結できなくなるリスクがあります。これを踏まえて、基本方針で掲げた地域公共交通体系の基本構造を維持する前提で、例えば、旧町村境界を越える柔軟な路線設定を行う等、地域特性に適した運行内容への見直しを検討します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
三次市民バス等の運行・改善					運行・改善

施策4	自家用有償旅客運送の運行・改善
	【実施主体】 三次市、導入可能な団体

【概要】

- 未導入の地域において、自家用車を活用した公共ライドシェアに対して高い利用ニーズがあり、かつ実現に必要な諸条件が整う場合は、三次市が、運営主体となる団体と連携して、導入に向けた検討や準備を支援するとともに、運行開始後も検証や見直し検討などの支援を行います。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
自家用有償旅客運送の運行・改善					随時実施

三次市相乗りタクシー事業の推進・改善

【実施主体】三次市、タクシー事業者

[概要]

- バスや鉄道の利用が困難な地区に住む高齢者等の移動手段の確保を目的として、三次市が、「三次市相乗りタクシー事業」を推進します。
- 当該事業の利用者は限定的であり、十分に事業内容が浸透している状況とは言えないため、必要な市民に対して事業内容の周知を図ります。
- 高齢化が進む本市において、当事業を必要とする市民が今後増える可能性等を踏まえ、より活用しやすい制度とするために内容を見直します。

「スケジュール」

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
三次市相乗りタクシー事業の推進・改善			継続実施		

「三次市相乗りタクシー事業」実施について、R11年度以降は R10年度に判断

施策6

乗継・待合環境の改善

【実施主体】三次市、民間交通事業者、市民

[概要]

- 地域公共交通の利便性向上を図るために、広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）、地域幹線交通（鉄道、路線バス）及び地域内生活交通（三次市民バス等）間における乗継環境や待合環境の改善に取り組めます。
- 交通結節点である三次駅において、広域幹線交通と地域内幹線交通とのスムーズな乗換えが可能なダイヤ調整を、関係者間で検討します。
- 住民による駅舎改修など、行政、交通事業者、地域との協働で乗継環境や待合環境の改善に取り組み、地域公共交通を守る機運を高めます。

「スケジュール」

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
乗継・待合環境の改善	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

施策7

塩町駅周辺整備の検討

【実施主体】三次市

【概要】

○塩町駅周辺における路線バス等の運行環境の改善を図るため、道路整備の検討を行います。



図 3-2 環境改善が必要な区間

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
塩町駅周辺整備の検討					継続実施

施策8

地域内生活交通検討会等の開催

【実施主体】住民自治組織等、三次市、民間交通事業者

【概要】

- 市内7地域（令和7(2025)年12月時点）で設置されている、住民自治組織の主導による「地域内生活交通検討会」等において、移動実態に適した地域内生活交通づくりの検討などを行い、それぞれの地域での暮らし易さの向上を図ります。
- さらに、設置していない地域においても、生活交通を検討する必要性が高く、組織設立の機運が高まった場合は、「地域内生活交通検討会」設置を支援します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
地域内生活交通検討会等の開催	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	随時実施

施策9

地域公共交通の利用促進策の推進

【実施主体】三次市、民間交通事業者、各種関連団体、市民

【概要】

- 地域公共交通の利用者数の維持・増加を図るため、わかりやすい関連情報の発信、バス等の乗り方教室、運賃の割引制度等のソフト施策を進めることにより、地域公共交通の利用意識の醸成や利便性向上を図ります。
- 地域実態に即した利用促進策については、「地域内生活交通検討会（施策8参照）」等でも検討を行い、市、関係機関と連携して実施します。
- 計画期間内に実施を想定する主な利用促進策は下表のとおりです。

表 3-1 利用促進策の想定

利用促進策	実施主体
地域公共交通の利用意識の醸成につながる関連情報の提供（ホームページ、SNS等を活用）	三次市
市広報紙を活用した定期的な地域公共交通関連の情報発信	三次市
「みよし なるほど!出前講座」メニューの「バスの乗り方教室」の実施、及び講座内容の更新（オンデマンド交通への対応等）	三次市
高齢者や小学生を対象とした路線バス、オンデマンド交通等の乗り方教室	三次市、民間交通事業者
市や公共施設の行事等と連携した利用促進 (例)・イベント告知チラシ等への地域公共交通でのアクセス情報の掲載	三次市、民間交通事業者
民間事業者同士の連携による利用促進策 (例)・バス&レールどっちも割きっぷ ※「バス&レールどっちも割きっぷ」は、2025 年度グッドデザイン賞（主催：公益財団法人日本デザイン振興会）を受賞	三次市、民間交通事業者
目的地となる施設（商業施設等）と連携した利用促進策の検討	三次市、民間交通事業者、各種関係団体
JR沿線市町等で構成した各線の協議会において負担金を拠出し、利用促進のための運賃補助等を実施	三次市、関係市町
備北圏域の関係者が参画する「広島県地域公共交通協議会エリア分科会（備北圏域）」において、市町をまたぐ広域路線を含めた地域公共交通の活性化策、利用促進策について検討	広島県、学識経験者、三次市、庄原市、民間交通事業者

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
地域公共交通の利用促進策の推進					継続実施

施策10

安心して運転免許を返納できる環境づくり

【実施主体】三次市、広島県警察

【概要】

○運転に不安を抱える高齢者であっても、生活が不便になるため運転免許返納ができないような状況の改善をめざし、地域公共交通の利便性向上を図る取組と並行して、運転免許自主返納のきっかけづくりとして、三次市、広島県警察等が連携し、「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業」を実施します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
安心して運転免許を返納できる環境づくり	継続実施	「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業」実施について、R9年度以降は、R8年度に判断			

施策11

乗務員不足への対応

【実施主体】民間交通事業者、三次市

【概要】

○バスやタクシー乗務員等の不足に起因する運行サービス水準低下を回避するため、交通事業者は積極的に採用活動などの対策を進めるとともに、三次市、県が連携して、情報発信や相談等の支援を行います。

表 3-2 乗務員不足支援策の想定

支援策(例)
SNS等による情報発信 (例)・行政や関連団体による求人イベント・セミナー等の案内
二種免許取得などの支援策の検討
移住希望者への就業紹介

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
乗務員不足への対応					継続実施

施策12

新しい技術や制度を活用した移動サービスの研究・推進

【実施主体】三次市

【概要】

- 例えば、乗務員不足の解決策としての自動運転バスや公共ライドシェアの検討など、地域公共交通の課題解決に資する、ICT（情報通信技術）、AI（人工知能）等の新しい技術や制度に関わる活用策の調査研究を行うとともに、ニーズや効果が高く、かつ実現に必要な諸条件が整う場合は、その取組の導入を推進します。
- 地域における多様な移動需要に対して柔軟かつ効率的に対応するため、例えば、教育・福祉・商業施設の送迎サービスなどの既存の輸送資源を活用することを含め、最適な形態の運送について研究・推進します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
新しい技術や制度を活用した 移動サービスの研究・推進					継続実施

施策13

地域公共交通関係の災害等に備える取組の推進

【実施主体】三次市、民間交通事業者

【概要】

- 甚大かつ頻発化する集中豪雨や土砂災害などの災害等に備え、被災時においても市民が安心して地域公共交通が利用できる環境づくりをめざして、三次市、交通事業者が連携して、豪雨等被災時における道路被災情報や運休情報等の集約・発信のあり方検討を行います。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
地域公共交通関係の災害等 に備える取組の推進					継続実施

第4章 計画推進に向けて

4.1. 評価指標一覧

各目標の達成状況を確認するための評価指標及び目標値を、次のとおりに定めます。

表 4-1 目標1に対応する目標指標

	指 標	基 準 値	目 標
【目標1】 地域実態や移動需要に見合う地域公共交通体系を確保・維持する	[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率	市の人口に対する、年間の路線バス、オンデマンド交通、三次市民バス等、三次市相乗りタクシー事業の利用者数の合計値の比率 3.48 【令和6(2024)年度】	3.48 以上 【令和11(2029)年度】
	[B] 地域公共交通に対する本市の財政負担額	年間の路線バス、オンデマンド交通、三次市民バス等、三次市相乗りタクシー事業への運行補助額の合計値 2 億 8,389 万円 【令和6(2024)年度】	2 億 8,000 万円 の水準維持 【令和11(2029)年度】
	[C] 市内の路線バスにおける経常収支率	市が運行補助を行う路線バスの経常収支率（経費と運賃等収益の比率）の平均値 24% 【令和7(2025)年度】	24%以上 【令和11(2029)年度】
	[D] 地域内生活交通路線数	地域内生活交通路線とは、三次市民バス（6路線）、ふれあいタクシーみらさか、三次市相乗りタクシー事業を合わせた8路線のこと 8路線 【令和7(2025)年度】	8路線を維持 【令和12(2030)年度】
	[E] 市内の地域公共交通の満足度	市民アンケート結果における、「日々の暮らしで使われる“三次市内の公共交通”」の満足度における「大変不満」の割合 18% 【令和7(2025)年度】	10%以下 【令和12(2030)年度】
	[F] 乗務員等募集支援の取組実施回数	交通事業者の乗務員等の募集支援に関わる情報発信等の取組実施回数 未実施 【令和6(2024)年度】	毎年3回以上 【令和8(2026)～11(2029)年度】
【目標2】 自家用車に頼れない市民が安心して暮らせるための移動手段を確保する	[G] 住民主導による新しい移動手段の導入件数	地域住民が主導する、ライドシェア等の移動手段を新しく導入した件数 —	5年間で2件以上 【令和8(2026)～12(2030)年度】
	[H] 三次市相乗りタクシー事業の申請者数	年間の三次市相乗りタクシー事業の利用申請をした人数のこと 48人 【令和6(2024)年度】	4年間で 300 人以上 【令和8(2026)～11(2029)年度】
	[I] 運転免許自主返納者の地域公共交通利用割合	運転免許自主返納者へのアンケート調査において、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通を選択した人の割合 51.3% 【令和6(2024)年度】	60%以上 【令和11(2029)年度】
【目標3】 誰もが使いやすい地域公共交通づくりを推進して利用促進を図る	[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率（再掲）		
	[J] 市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数	市広報紙「広報みよし」に、地域公共交通の利用促進に繋がる記事を掲載した回数 1 回 【令和6(2024)年度】	4年間で 16 回以上 【令和8(2026)～11(2029)年度】
	[K] 乗り方教室等、市民参加型の利用促進イベント実施回数	路線バスの乗り方教室など、市民向けの利用機会創出のためのイベントを実施した回数（指標 L と重複する鉄道利用促進イベントは除く） 1 回 【令和6(2024)年度】	毎年2回以上 【令和8(2026)～11(2029)年度】
	[L] 鉄道利用促進イベントの参加者数	本市に係る鉄道（JR芸備線、福塩線）の利用促進に係る各種事業の参加者数のこと 4年間で2,838人 【令和3(2021)～6(2024)年度】	4年間で 3,000 人以上 【令和8(2026)～11(2029)年度】
	[M] JR 芸備線の平均通過人員（三次～下深川区間）	芸備線三次～下深川区間における平均通過人員（1日1km あたり乗車数）のこと 1,001 人 【令和6(2024)年度】	1,070 人以上 【令和11(2029)年度】

4.2. 評価指標の目標設定

[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率

①基準値(令和6(2024)年度)

表 4-2 地域公共交通の利用者数

	利用者数
路線バス	137,913 人
市街地循環バス	14,976 人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	10,411 人
三次市相乗りタクシー	2,431 人
全体	165,731 人

※期間は、路線バスは前年10月～当年9月、その他は年度

※三次市相乗りタクシー利用者数は、下式による推測値

利用者数＝年間精算額÷300(券1枚当たりの額)÷2(1回の使用上限枚数)

- ・三次市の令和6(2024)年度末(※R7.4.1)の住民基本台帳人口は47,565人。
- ・人口減少の影響を加味した利用状況を示す指標として、人口に対する地域公共交通の利用者数の比率を算出すると、3.48。

②目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通の利用者数は長期的に減少する傾向にあるが、利便性の向上や利用促進の施策を講じることで、評価年において基準年の値以上をめざす。

[B] 地域公共交通に対する本市の財政負担額

①基準値(令和6(2024)年度)

表 4-3 地域公共交通に対する本市の財政負担額

	財政負担額
路線バス	207,317,000 円
市街地循環バス	11,907,000 円
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	61,180,933 円
三次市相乗りタクシー事業	1,458,300 円
さくぎニコニコ便	2,028,014 円
全体	283,891,247 円

②目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通に係る本市の財政負担額は近年急増しているが、人口減少や高齢化等に伴い、財源の確保が今後一層困難になることが見込まれる。
- ・そのため、地域公共交通の効率化を図ることで財政負担額の増加を抑制し、評価年において基準年の水準維持をめざす。

[C] 市内の路線バスにおける経常収支率

①基準値(令和7(2025)年度)

- ・対象とする31系統の経常収支率(経費と運賃等収益の比率)の単純平均値は24%。
- ※期間は、前年10月～当年9月

②目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・人件費、燃料費等の運行コストの増加が危惧されるものの、指標Bで示した通り、本市では財政負担額の増加抑制をめざす。
- ・そのため、毎年、路線バスの系統別経常収支率を検証するとともに、効率化や利用促進を図ることで、評価年において基準年の値以上をめざす。

[D] 地域内生活交通路線数

①基準値(令和7(2025)年度)

- ・三次市民バス(6路線)、ふれあいタクシーみらさか、三次市相乗りタクシー事業(※)の8路線。
- ※三次市相乗りタクシー事業を、便宜上1路線と扱う。

②目標(令和12(2030)年度)設定の考え方

- ・本市では、地域内生活交通路線の運行等により公共交通空白地帯がほぼ解消しているため、評価年において基準年の運行等の維持をめざす。
- ※令和12(2030)年度の評価を想定しているが、当該年度内の見込みの路線数で評価する。

[E] 市内の地域公共交通の満足度

①基準値(令和7(2025)年度)

- ・市内の地域公共交通を「大変不満」と感じている割合は18%。(不明・無回答を除いて算出)
- 表4-4 日々の暮らして使われる“三次市内の公共交通”の満足度

			不明・無回答除く	
	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)
大変満足	49	2.6	49	2.9
やや満足	132	6.9	132	7.9
どちらともいえない	878	45.8	878	52.3
やや不満	324	16.9	324	19.3
大変不満	295	15.4	295	17.6
不明・無回答	240	12.5		
合計	1,918	100.0	1,678	100.0

[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)

②目標(令和12(2030)年度)設定の考え方

- ・各種の地域公共交通でサービス水準を高めることは容易ではないものの、例えば、利用ニーズに適した運行見直しや、乗り方教室など地域公共交通に触れる機会を増やす取組等を推進することで、「大変不満」と感じる市民の割合の大幅な低下(10%以下)をめざす。

[F] 乗務員等募集支援の取組実施回数

① 基準値(令和6(2024)年度)

- ・未実施。

② 目標(令和8(2026)～11(2029)年度)設定の考え方

- ・令和7(2025)年度に、乗務員募集に向けた県バス協会「まちかど相談会」が、市内の会場で3日間実施された。こうした催し等を支援するために市公式 SNS 等で情報を展開するなどの取組を、評価期間において、毎年3回以上実施することを目標指標として掲げること、継続した取組として定着化を図る。

※令和12(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[G] 住民主導による新しい移動手段の導入件数

① 基準値(令和6(2024)年度)

—

② 目標(令和8(2026)～12(2030)年度)設定の考え方

- ・地域住民が主導するライドシェア等の移動手段を、評価期間の5年間に2件以上(実証運行を含む)新規導入することをめざす。

※令和12(2030)年度の評価を想定しているが、当該年度内の導入見込みがあれば、この件数も含む。

[H] 三次市相乗りタクシー事業の申請者数

① 基準値(令和6(2024)年度)

- ・三次市相乗りタクシー事業の申請者数は48人。

② 目標(令和8(2026)～11(2029)年度)設定の考え方

- ・第3次三次市総合計画の KPI では、中間目標値(令和10(2028)年)を80人、目標値(令和15(2033)年)を100人としており、目標達成に向けて、中間目標値まで年8人、目標値まで年4人増をめざす。(R6が48人、R7が56人、R8が64人、R9が72人、R10が80人、R11が84人)

・本計画では、R8～R11の4年間で300人以上をめざす。

[I] 運転免許自主返納者の地域公共交通利用割合

① 基準値(令和6(2024)年度)

- ・三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者へのアンケート調査において、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通(路線バス、市民バス、相乗りタクシー、鉄道(JR)、タクシー)を選択した人の割合は51.3%。

② 目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通の利便性の向上や利用促進の施策を講じることで、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通を選択する人の割合の拡大を図り、60%以上をめざす。

[J] 市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数

①基準値(令和6(2024)年度)

- ・市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数は1回。

表 4-5 市広報紙への関連記事掲載

掲載号	内 容
令和7(2025)年3月号	高齢者運転免許自主返納支援事業について

②目標(令和8(2026)年度～11(2029)年度)設定の考え方

- ・市民の多くは、普段、自動車での移動が多いことを踏まえ、地域公共交通に対して関心を寄せる機会をできるだけ増やすため、市広報紙「広報みよし」に、定期的に地域公共交通関連の記事を掲載することとし、評価期間において、毎年4回、全体で16回以上の掲載をめざす。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[K] 乗り方教室等、市民参加型の利用促進イベント実施回数

①基準値(令和6(2024)年度)

- ・乗り方教室等のイベント実施回数は1回。

表 4-6 実施した乗り方教室等のイベント

掲載号	内 容
令和6(2024)年9月5日	東光保育所で、「くるん」を利用して「島敷」バス停から三次もののけミュージアムを訪れるイベントを実施

②目標(令和8(2026)年度～11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通の利用者数の減少を抑制するために、乗車機会となるイベント等を実施し、市民の利用意識を高めることが必要であり、評価期間において、毎年2回以上の実施を目標指標として掲げることと、継続した取組として定着化を図る。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[L] 鉄道利用促進イベントの参加者数

①基準値(令和3(2021)年度～6(2024)年度)

- ・開催した鉄道利用促進策の参加者数は、4年間で2,838人。

表 4-7 実施した鉄道利用促進イベント

開催年度	イベント	参加者数
令和3(2021)年度	芸備線おもてなしイベント	500人
令和4(2022)年度	広島ローカル線デジタルスタンプラリー	633人
	芸備線サイクルトレイン	73人
	JR線都市間往復利用促進実証実験事業(三次藩札)	587人
令和5(2023)年度	芸備線 de カーブ応援	184人
	芸備線サイクルトレイン	40人
	芸備線おもてなしマルシェ(での購入者)	366人
	芸備線でのんびり行こう!みよし街歩きツアー	40人
令和6(2024)年度	芸備線 de カーブ応援	264人
	芸備線 de サンフレ&レジーナ応援	43人
	芸備線エッセイコンテスト	108人
全体		2,838人

②目標(令和8(2026)～11(2029)年度)設定の考え方

- ・鉄道(JR芸備線、JR福塩線)は、通勤、通学など沿線住民等の生活移動において不可欠な移動手段であるとともに、本市の関係人口拡大やまちの活性化にもつながる大切な地域公共交通であり、本市、及びJR沿線市町等で構成した各線の協議会等において、利用促進に向けた事業を積極的かつ継続的に実施することで、評価期間において、事業への参加者数3,000人以上をめざす。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[M]JR 芸備線の平均通過人員(三次一下深川区間)

①基準値(令和6(2024)年度)

- ・JR 芸備線の平均通過人員(三次一下深川区間)は、1,001人。

②目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・本市と広島市を連絡する鉄道(JR芸備線)は、沿線住民等の生活移動、本市の関係人口拡大にとり重要な地域公共交通であり、利用促進に向けた取組を積極的に実施する。
- ・その成果として、三次一下深川区間の平均通過人員の増加を図ることとし、具体的には、評価年において1,070人(※)以上をめざす。

※第3次三次市総合計画 KPI の中間目標(令和10(2028)年)

4.3. 計画推進体制と評価方法

本計画の施策を着実かつ効果的に推進するため、次のとおり本計画の達成状況进行评估し、改善を重ねていきます。

4.3.1. 推進体制

本計画の施策は、市民や交通事業者、行政、関係者が連携して推進しますが、その評価や改善検討は、「三次市地域公共交通会議」が実施します。

「三次市地域公共交通会議」は、次の委員で構成します。

- 三次市（副市長、地域共創部長）
- 一般旅客自動車運送事業者
- 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- 住民または利用者の代表
- 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長またはその指名する者
- 広島県地域政策局長またはその指名する者
- 道路管理者
- 鉄道事業者
- 広島県警察三次警察署長またはその指名する者
- 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

4.3.2. 評価方法

毎年度、本計画に定める施策の進捗や、目標の達成状況について、評価指標等を用いて評価や検証を行います。また、施策のモニタリングや見直しを図るため、本市と交通事業者が定期的に協議・情報共有を行います。

検証の結果、必要に応じて、本計画自体に対しても見直しを行います。

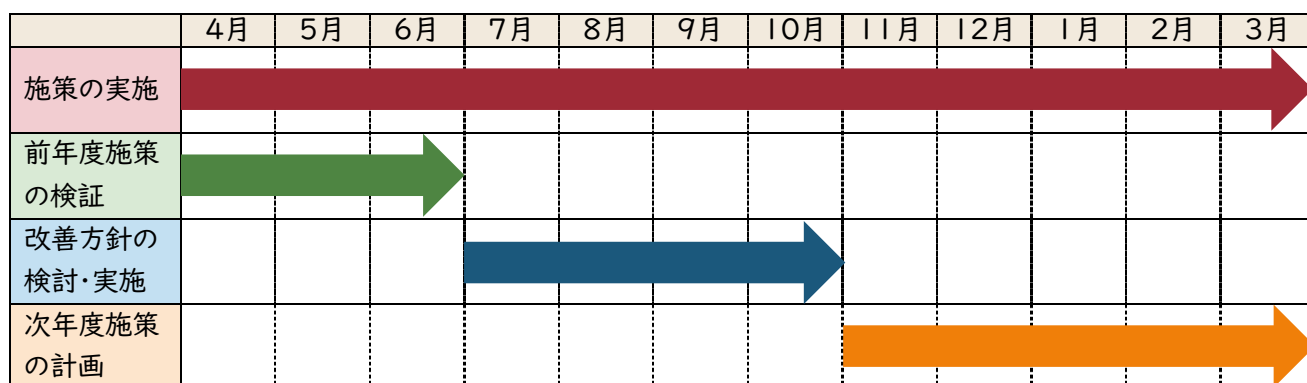


図 4-1 各年度の評価・検証の流れ

計画期間の最終年度（令和12(2030)年度）には、社会情勢や利用ニーズ等の変化を踏まえた上で、計画期間全体の評価や検証を行うとともに、原則として、次期の地域公共交通計画を策定することとします。

資料編

資料編 目次

1. 三次市の地域公共交通に係る現状.....	1
1.1. 地域公共交通をとりまく環境	1
1.2. 地域公共交通の現状	13
2. 地域公共交通に関する市民アンケート調査結果	40
2.1. 実施概要と回答者	40
2.2. 無理なく休まずに歩ける時間	41
2.3. 普段の外出について	42
2.4. 日常生活での市内の公共交通の満足度	46
2.5. 数年後の移動手段への不安	47
2.6. 路線バスの利用について	50
2.7. JRの利用について	57
2.8. タクシーの利用について	60
2.9. 市民バス等の利用について	64
2.10. これからの三次市の公共交通について	65
2.11. スマホ・キャッシュレス決済の活用について	70
2.12. 「スマホ」を使った利用予約への考え方	71
2.13. 三次市の地域公共交通に対する意見等	72
3. 三次市地域公共交通計画(第2期)策定の経緯	73
4. 地域内生活交通検討会の開催状況	74
5. 三次市地域公共交通会議設置要綱及び委員名簿	78
5.1. 設置要綱	78
5.2. 委員名簿	82
6. 用語集	83

1. 三次市の地域公共交通に係る現状

1.1. 地域公共交通をとりまく環境

1.1.1. 本市の位置と特徴

本市は、広島県の北東部に位置しており、平成 16(2004)年4月1日に、旧三次市、双三郡君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町及び甲奴郡甲奴町の1市4町3村が合併して誕生した市です。市の面積は約 778 km² (広島県総面積の約 9.2%) です。

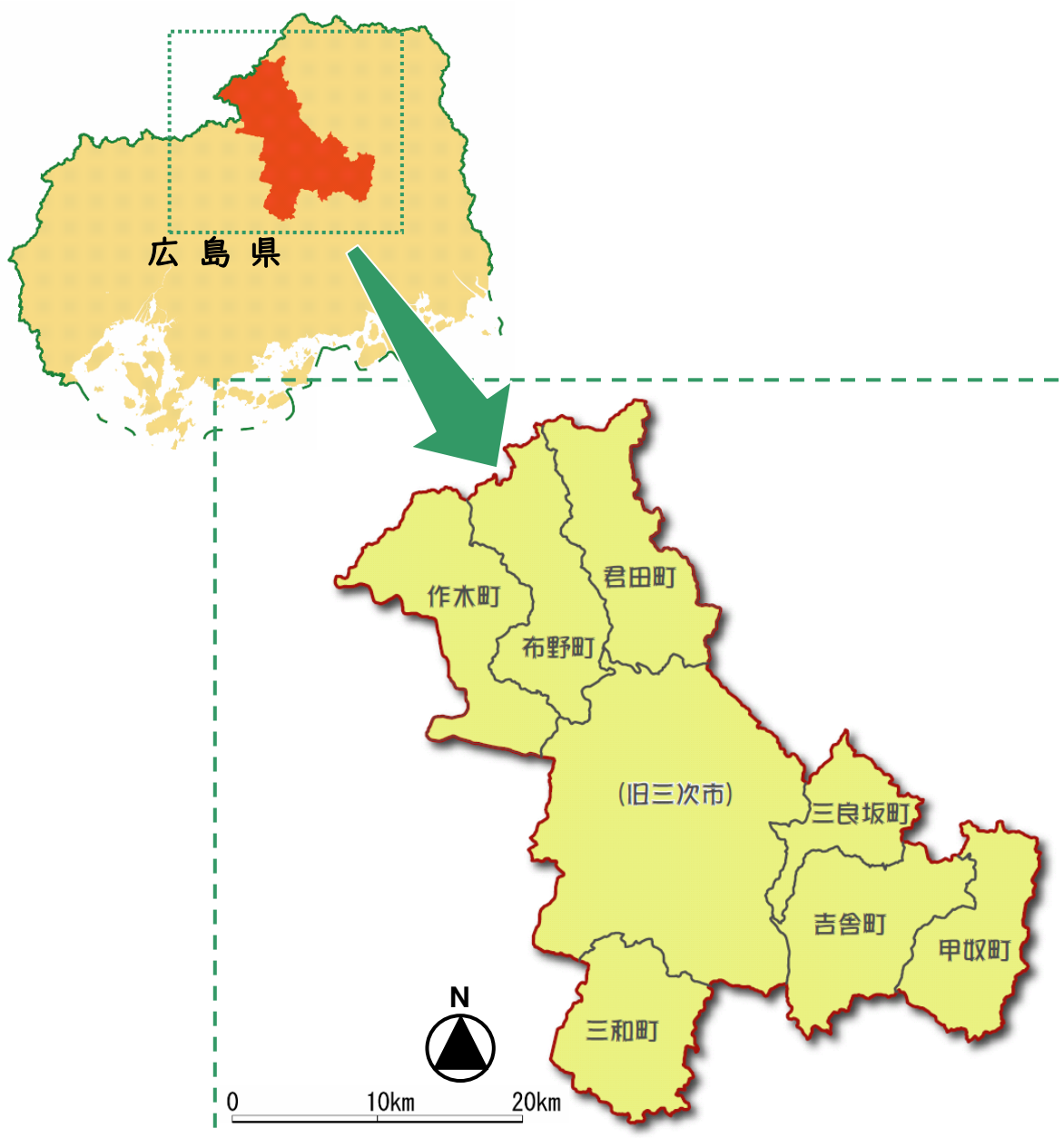


図 1-1 三次市の位置と地域区分

1.1.2.人口・世帯数の動向

(1) 人口の推移

本市の人口（平成 16(2004)年以前は、合併前の1市4町3村の人口の合計）は、年々減少する傾向にあり、令和7(2025)年9月末時点の住民基本台帳人口では、昭和55年に比べ約3割減少した約47,400人になっています。

旧三次市と旧町村(7町)を区別してみると、旧町村の人口減少が特に進んでいます。

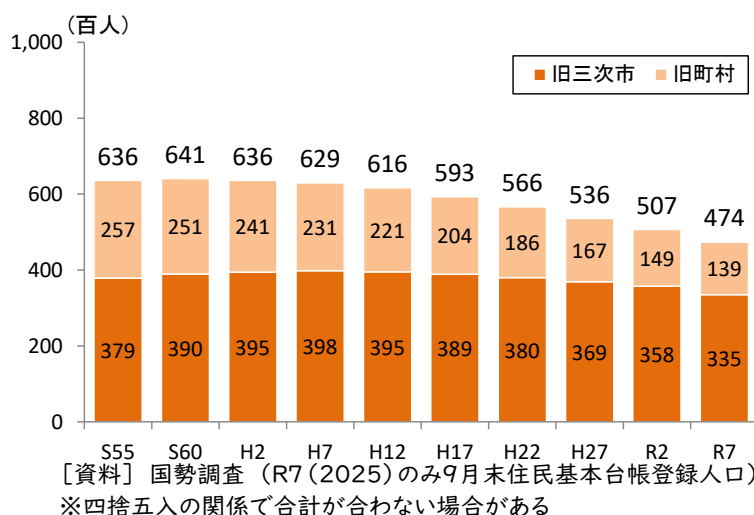


図 1-2 人口の推移

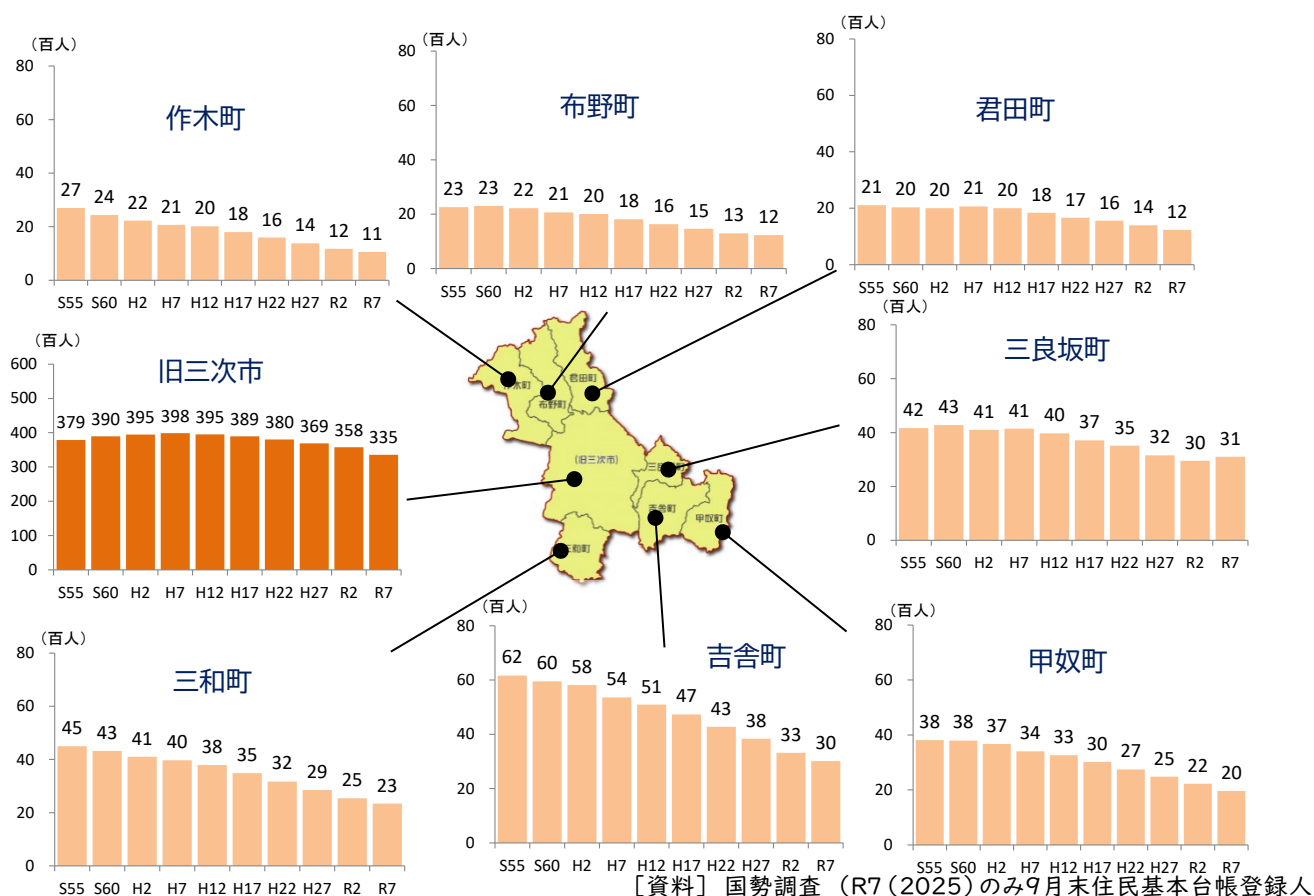


図 1-3 旧町村別の人口推移

(2) 高齢化の状況

本市では、少子高齢化が急速に進行しており、高齢化率は令和7(2025)年9月末時点で約37.3%(住民基本台帳人口より)です。

また、本市の高齢化率は、広島県全体や我が国全体よりも高い水準です。

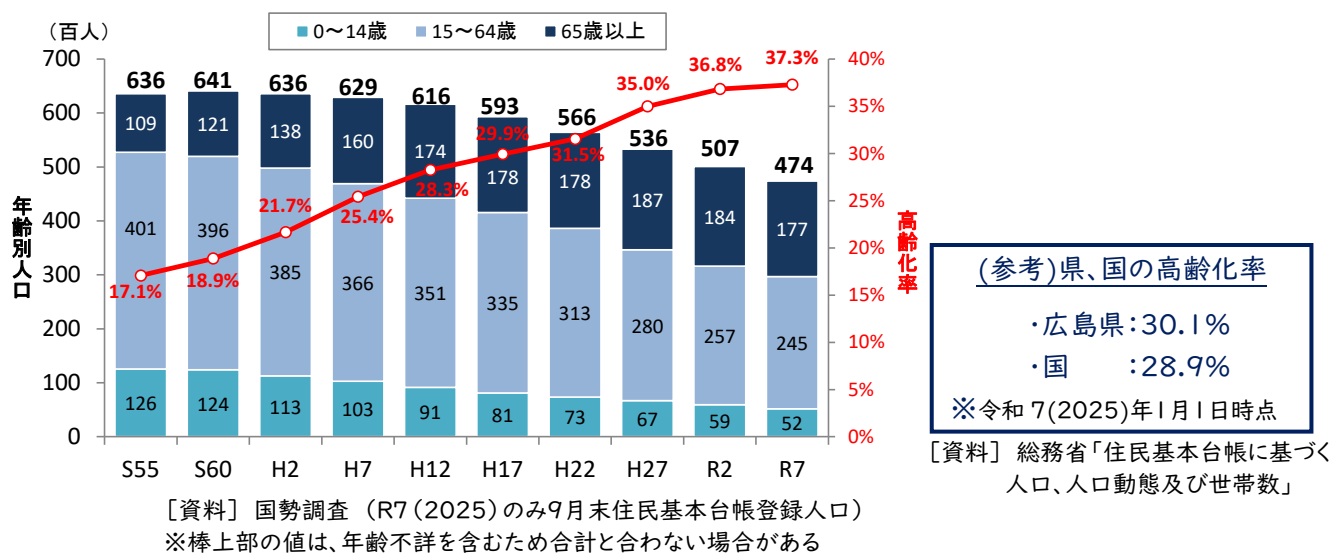
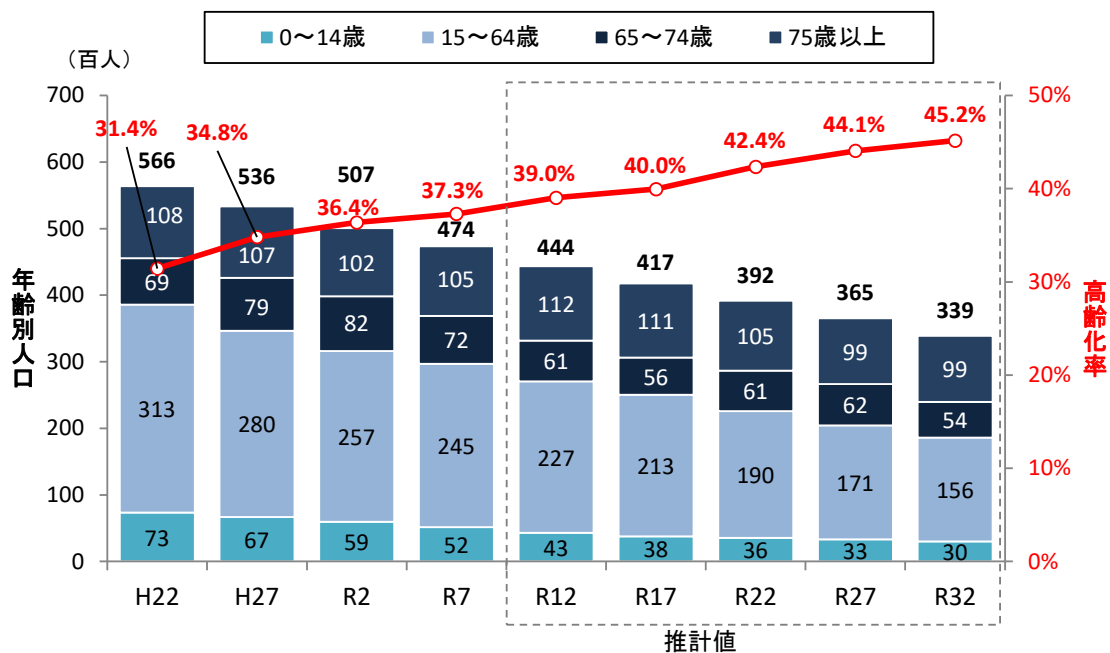


図 1-4 年齢別人口の推移

(3) 将来人口

人口減少及び少子高齢化が進んでいる本市では、将来推計結果によると、今後も人口減少の傾向が継続する見込みとなっています。

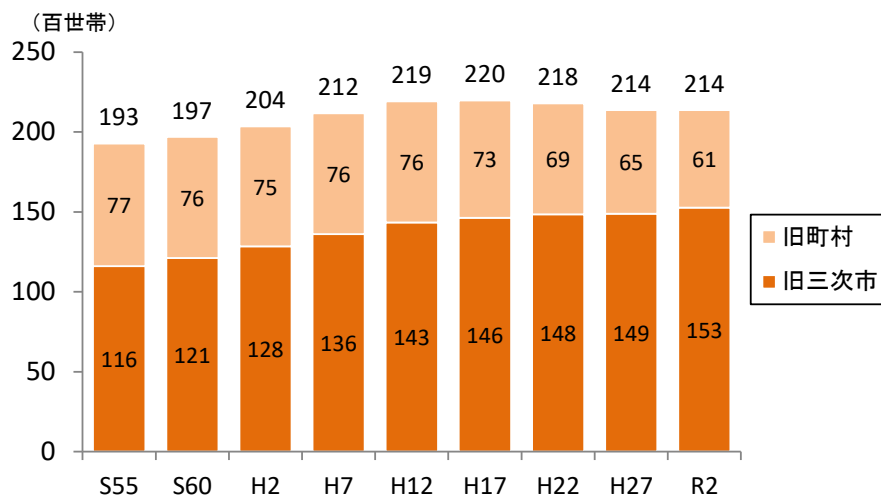


〔資料〕国勢調査 (H22(2010)~R2(2020))、住民基本台帳登録人口 (R7(2025)年9月末)
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(R5(2023)年推計)
 ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
 ※H22(2010)~R2(2020)の棒上部の値は年齢不詳を含むため、年齢別合計と合わない場合がある

図 1-5 高齢化率と将来人口の見通し

(4) 世帯数の推移

本市の世帯数(平成 16(2004)年以前は、合併前の1市4町3村の世帯数の合計)は増加する傾向にありましたが、近年は旧町村(7町)で落ち込んでおり、その結果、市全体では横ばいしています。



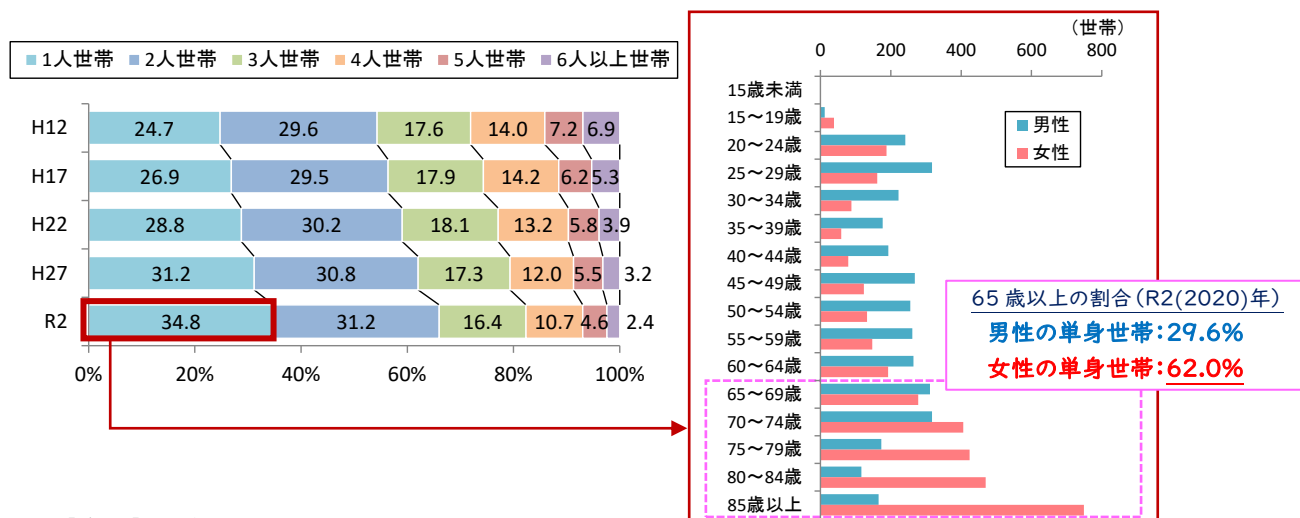
[資料] 国勢調査

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

図 1-6 世帯数の推移

世帯の構成人数は年々減少しており、令和2(2020)年では単身世帯の構成比が最も大きくなっています。

また、単身世帯における世帯主の性別・年齢をみると、特に高齢の女性が多くなっています。



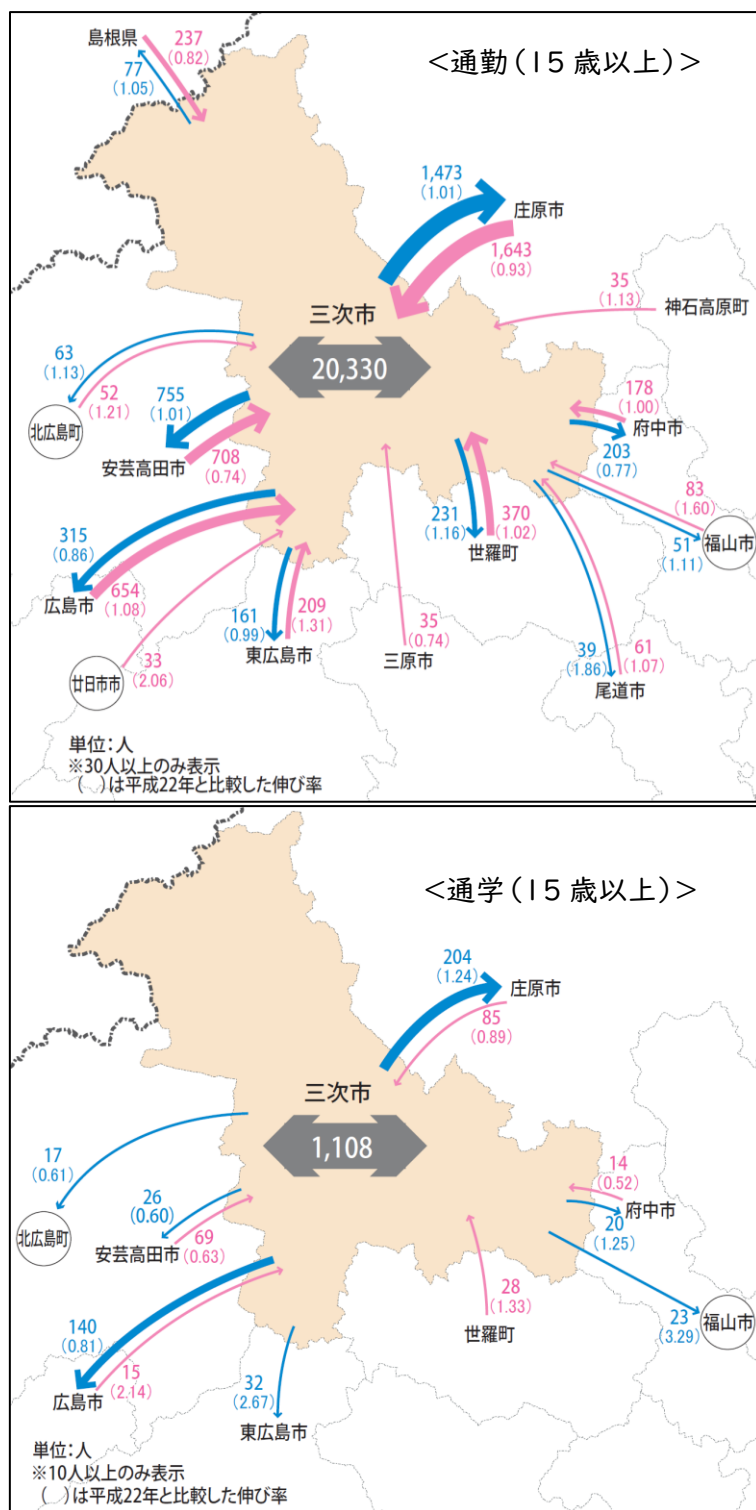
[資料] 国勢調査

図 1-7 世帯人員別構成比の推移、単身世帯の世帯主の年齢・性別分布

1.1.3.通勤・通学の移動

(1) 地域間流動

市外との通勤流動、通学流動では、本市は隣接する庄原市とのつながりが最も大きくなっており、次いで安芸高田市、広島市との結びつきが強くなっています。



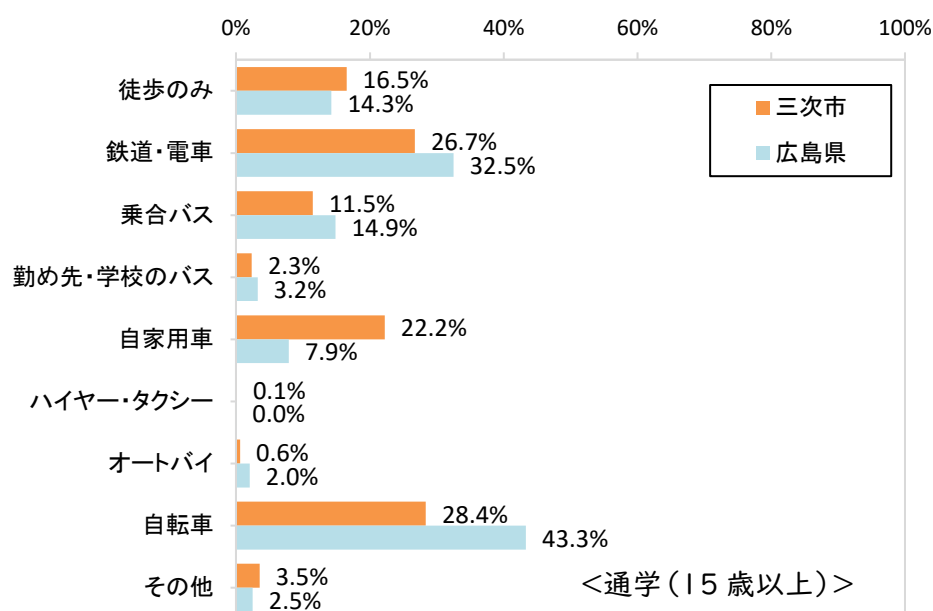
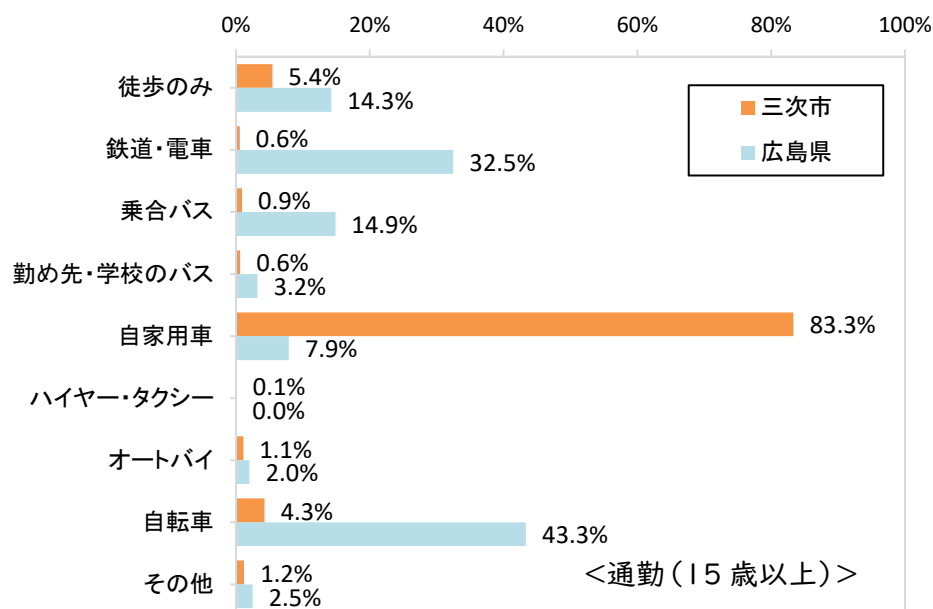
[資料] 国勢調査(R2(2020))

図 1-8 通勤・通学流動

(2) 利用手段

通勤時の利用交通手段は、自家用車の利用割合が突出して高く、県全体の利用分布と大きく異なっています。

通学では、県全体の分布形状と比較的近いと言えますが、鉄道やバスなどの地域公共交通の利用割合は県全体と比べて低くなっています。



[資料] 国勢調査(R2(2020))

図 1-9 通勤・通学の利用交通手段

1.1.4. 交通事故件数と運転免許保有状況

(1) 交通事故の発生状況

市内の交通事故件数は、令和2(2020)年まで減少する傾向にあり、近年は概ね横ばいの傾向です。

一方で、高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が関連する交通事故の防止が全国的な課題になっていますが、高齢化率が高い本市においても65歳以上の高齢者が関係する交通事故件数が全体の約35%を占めており、広島県全体での割合(約28%)を上回っています。

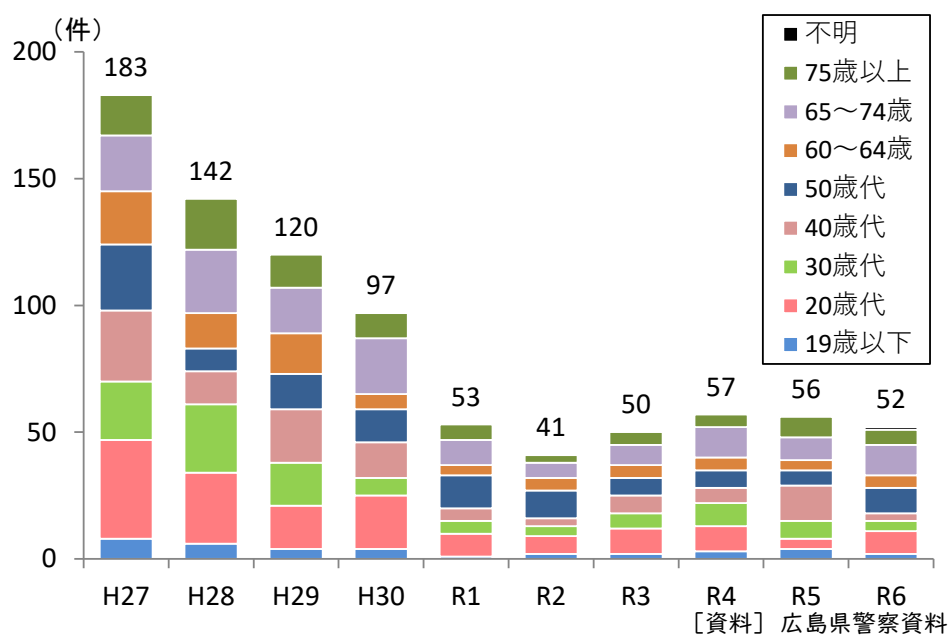


図 1-10 市内の交通事故発生状況の推移

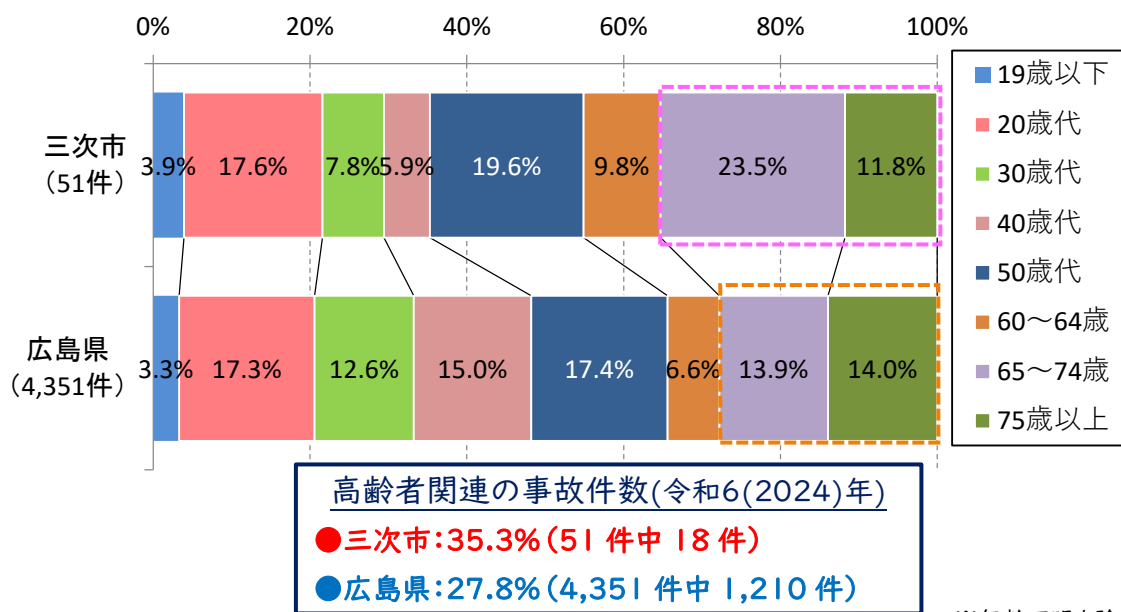


図 1-11 交通事故発生状況(年齢構成)の県との比較

(2) 運転免許の保有状況

令和6(2024)年 12 月末時点の市民の運転免許の保有率は約 70%です。男女別では、男性が約 77%、女性が約 64%であり、令和2(2020)年に比べると女性の保有率が若干上がっています。

65 歳以上の高齢者においても女性の保有率が上がりましたが、依然として過半数の方が運転できない状況にあります。

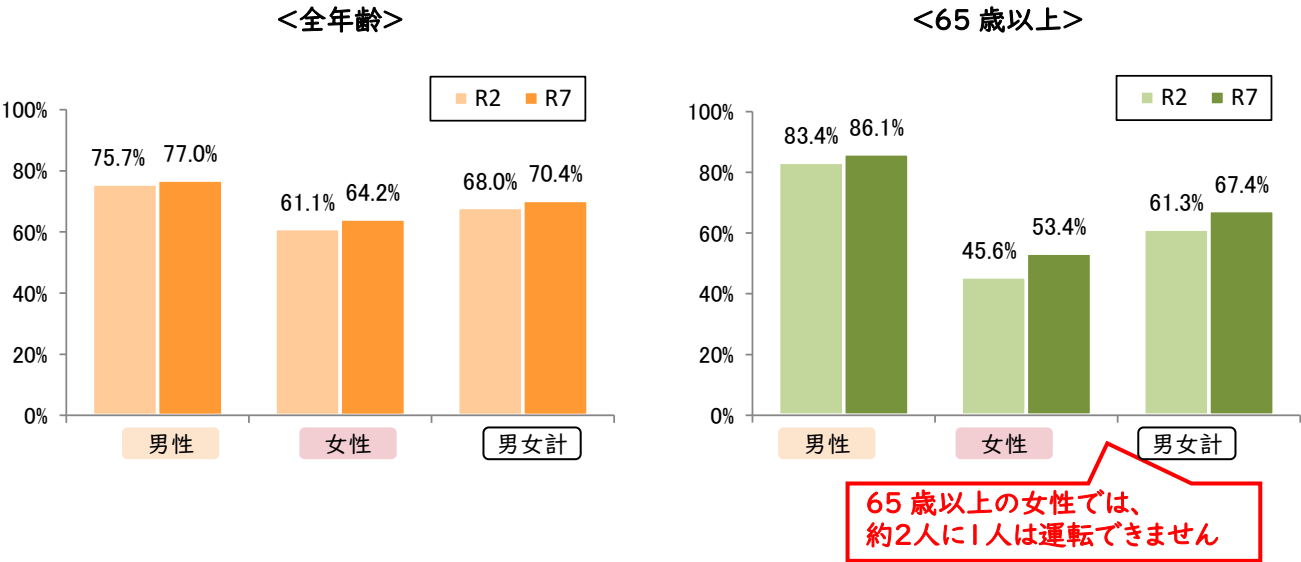
表 1-1 運転免許保有者数と保有率

	令和2(2020)年			令和 7(2025)年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	18,557	16,436	34,993	17,809	15,892	33,701
常住人口(人)	24,515	26,916	51,431	23,142	24,762	47,904
免許保有率	75.7%	61.1%	68.0%	77.0%	64.2%	70.4%

[65 歳以上のみ対象]

	令和2(2020)年			令和 7(2025)年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	6,401	4,887	11,288	6,537	5,391	11,928
常住人口(人)	7,677	10,726	18,403	7,593	10,097	17,690
免許保有率	83.4%	45.6%	61.3%	86.1%	53.4%	67.4%

※免許保有率は、免許保有者数を年齢別人口で除した値
[資料] 広島県警察資料(R2(2020)年6月末、R6(2024)年 12 月末時点)、
住民基本台帳登録人口(R2(2020)年7月1日、R7(2025)年1月1日時点)



※免許保有率は、免許保有者数を年齢別人口で除した値
[資料] 広島県警察資料(R2(2020)年6月末、R6(2024)年 12 月末時点)、
住民基本台帳登録人口(R2(2020)年7月1日、R7(2025)年1月1日時点)

図 1-12 運転免許保有率

(3) 運転免許自主返納の状況

三次警察署管内における運転免許の自主返納者数は、令和元(2019)年をピークに、近年は減少する傾向にあり、令和6(2024)年は217人となっています。

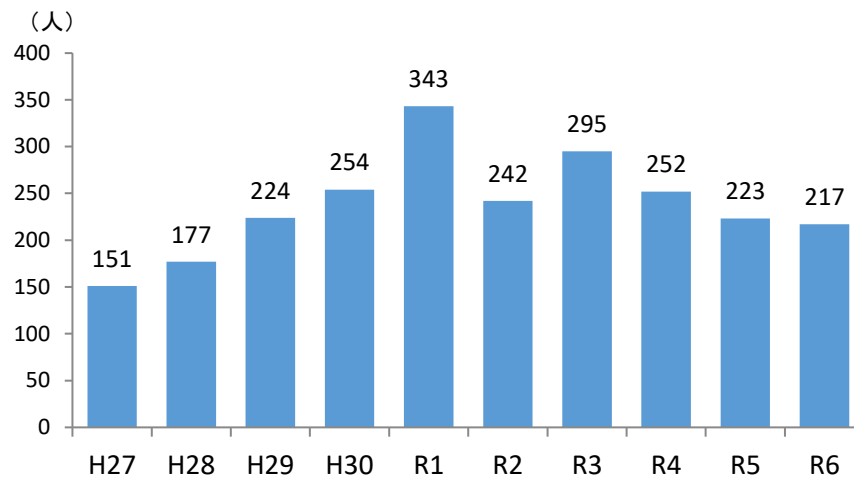


図 1-13 運転免許自主返納者数の推移

[資料] 三次警察署

(4) 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業

本市では、高齢者の運転免許の自主返納の促進を図るために、返納者に対して移動支援を行う事業を進めています。

① 支援事業の概要

ア) 支援の対象となるのは、次の2つに当てはまる方

- 運転免許証返納時に市内に住民登録をしている65歳以上の方
- 有効期間内の運転免許証を警察に自主返納した方

(運転免許証返納後3か月以内に申請が必要)

イ) 支援内容(次のいずれか1つを選択)

- 三次市民バス等の無料利用者証(申請年度から2か年度有効)

【対象になる移動手段】

- ・三次市民バス(君田町・布野町・作木町・吉舎町・三和町・甲奴町)
- ・ふれあいタクシーみらさか

※市民バス作木町線・市民バス甲奴町線・ふれあいタクシーみらさかについては、別途事前に運行事業者への利用申請が必要。

- 1万円相当の広島県交通系 IC カード「MOBIRY DAYS(モビリーデイズ)」
- 1万円相当の市内タクシー利用助成券(申請から3年度間有効)

ウ) 申請の手順

まず本人が警察で運転免許証の返納手続き(手数料無料)を行い、「申請による運転免許の取消通知書」の交付を受けます。交付の3か月以内に、市役所に「申請による運転免許の取消通知書」を持参し、手続きを行います。

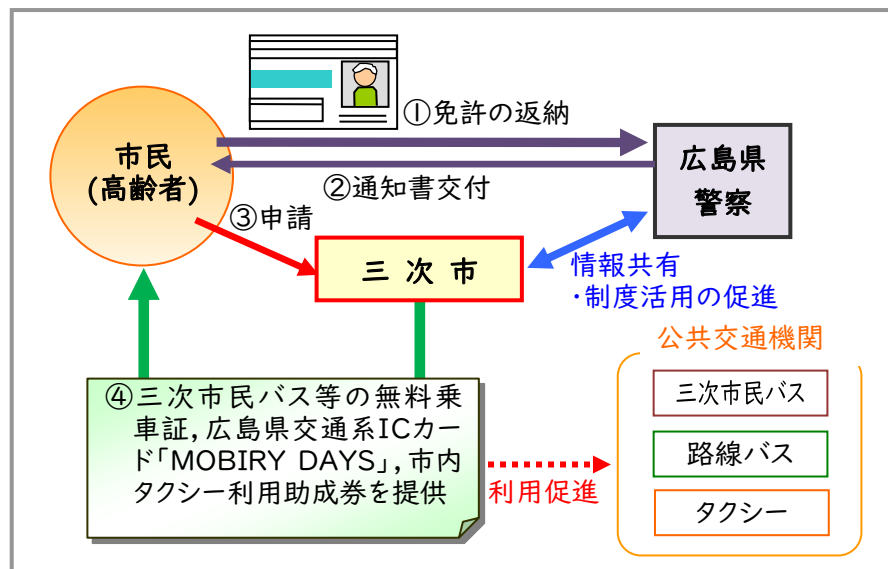


図 1-14 支援事業への申請・交付の流れ

② 支援事業の利用者数

当該制度の申請者数は、令和2(2020)年度までは増加傾向でしたが、新型コロナウイルスの影響等により、令和3(2021)年度に大きく減少し、その後は概ね横ばいしています。

また、支援内容では、タクシー利用助成券の希望者が最も多く、全体の約8割を占めています。

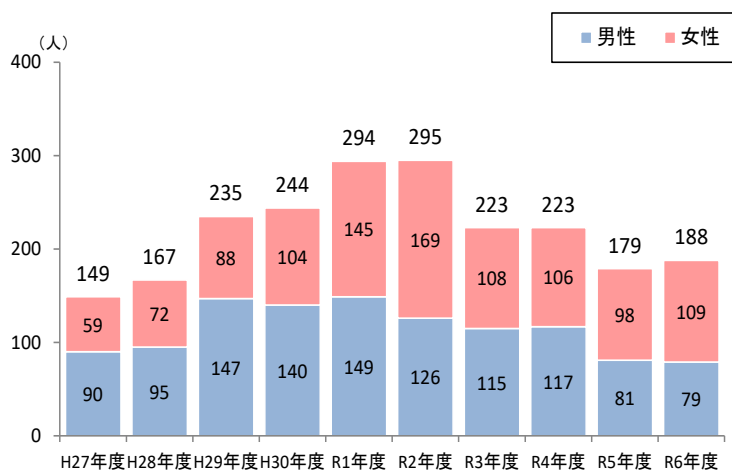


図 1-15 支援事業の利用者数の推移

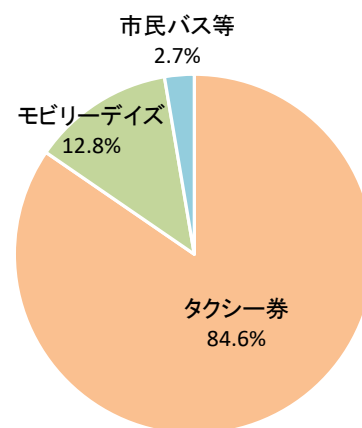


図 1-16 支援の内容(令和6(2024)年度)

③ 免許返納後の利用交通手段

令和6(2024)年度の当該事業申請者へのアンケート調査結果によると、運転免許返納後の主な利用交通手段は、「家族による送迎」が60.1%と多く、次いで「タクシー」が41.1%です。

また、タクシーを含めた地域公共交通の利用者は51.3%となっています。

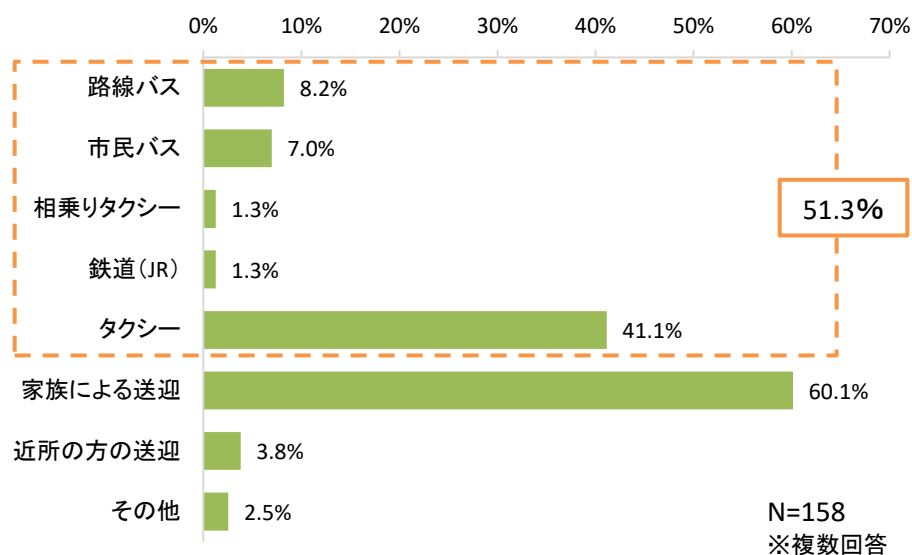


図 1-17 免許返納後の利用交通手段(令和6(2024)年度)

1.1.5. 生活関連施設の分布

本市の生活関連施設(店舗、病院、公共施設等)は、主に旧三次市と旧町村の7町の中心部に集中しています。

そのうち、旧三次市の中心市街地には、大型の商業施設や総合病院などが立地し、市民だけでなく、市外の周辺市町の住民に対しても、都市サービスを提供しています。また、東酒屋町にはワイナリーや運動公園などの施設が立地しています。

1.2. 地域公共交通の現状

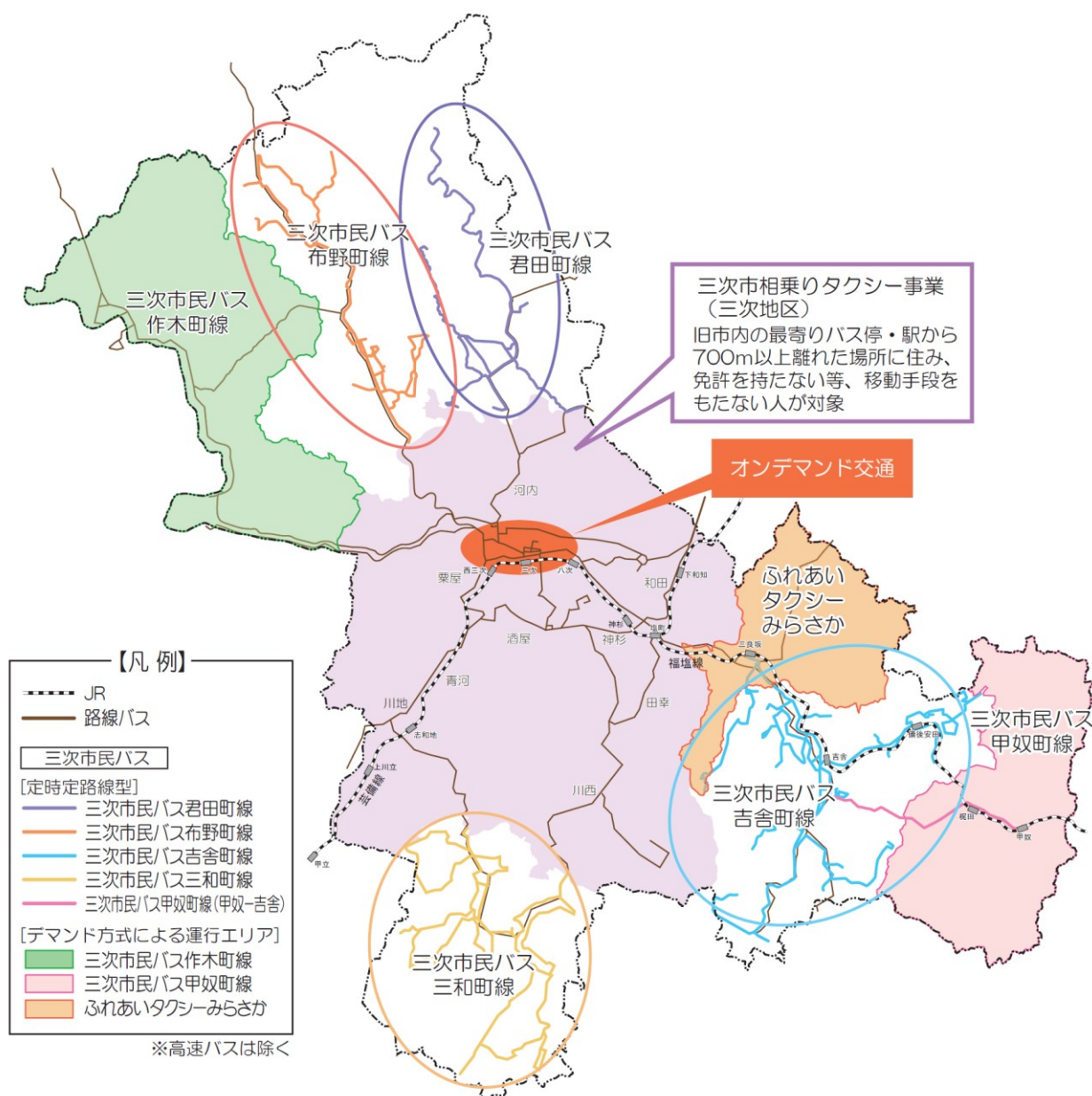
1.2.1. 本市の地域公共交通の構成

本市で運行されている地域公共交通や生活交通サービスの種類は多く、それぞれの特徴に応じた機能分担や、相互連携を図りながら、市民の移動を支えています。

表 1-2 三次市の地域公共交通体系

令和8(2026)年4月1日時点

主な機能・役割		地域公共交通の種類	運行している路線・地域	補助活用
広域幹線交通	主に市外への生活行動を支える移動手段	高速バス	本市と広島市、庄原市、大阪等の周辺自治体や都市部とを連絡 [路線名] 備北交通(株)、(株)中国バス、 広島電鉄(株)、広島交通(株)、 一畑バス(株)、JRバス中国(株)	
		鉄道	本市と広島市、福山市、庄原市等の周辺自治体とを連絡 [路線名] JR芸備線、福塩線	
地域幹線交通	主に市内での生活行動を支える移動手段	路線バス ※市外との連絡路線は「広域幹線交通」に該当	市内全域で運行 [運行会社] 備北交通(株)、(株)中国バス、 十番交通(有)、(有)君田交通	○幹線補助 ・三城線(備北交通) ○フィーダー補助 ・赤名線(備北交通) ・下高野線(備北交通) ・作木線(備北交通) ・川の駅三次線(君田交通)
地域内生活交通	主に居住生活圏内の日常的な生活行動を支える移動手段	オンデマンド交通(のるーと三次)	中心市街地で運行するデマンド型・区域運行のバス	○フィーダー補助
		三次市民バス	旧町村のうち、6地域で運行するバス [路線名] (定時定路線型) 君田町線、布野町線、吉舎町線、三和町線 (デマンド型・区域運行) 作木町線、甲奴町線	
		ふれあいタクシー みらさか	三良坂町内で運行するデマンド型・区域運行の乗合タクシー	
		一般タクシー	乗合ではない、ドア・ツー・ドアの運行サービス ■三次市相乗りタクシー事業 既存のバスサービス等が享受できない地域で実施するタクシー共同利用(相乗り)への補助制度	



令和8(2026)年4月1日時点

図 1-19 三次市の地域公共交通体系

1.2.2.各地域公共交通の概況

(1) 鉄道の状況

JR芸備線、JR福塩線が、本市と広島市、安芸高田市、福山市、庄原市等の周辺都市とを連絡しています。

なお、旧JR三江線は平成 30(2018)年3月 31 日をもって旅客営業を終了し、代替バス(作木線、川の駅三次線、式敷三次線)が運行しています。

① 運行頻度

運行本数は、芸備線(三次～広島間)が最も多く、上下それぞれ一日あたり約 33 本が運行しています。その他は、芸備線(三次～備後落合間)が 14 本、福塩線が 12 本運行しています。

表 1-3 三次駅での発着本数

単位：本／日

	芸備線 (三次～広島)	芸備線 (三次～備後落合)	福塩線 (三次～府中)
三次駅 発	16	7	6
三次駅 着	17	7	6

※直通運行していない便、途中駅止まりの便を含む(令和7(2025)年10月1日時点)

② 利用者数

近年のJR三次駅の乗車人数をみると、平成 30(2018)年に「平成 30 年7月豪雨」の影響による長期的な運休により利用者数が落ち込みましたが、その後は微増傾向となり、また、令和3(2021)年に新型コロナウイルス感染症の影響で再び減少しましたが、それ以降は微増しています。

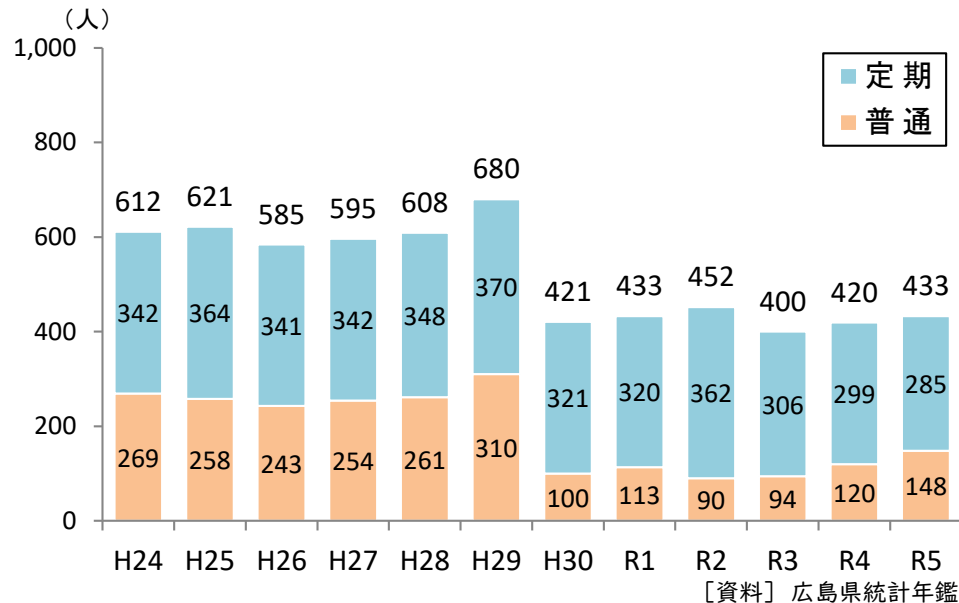


図 1-20 JR三次駅の乗車人数の推移

また、令和6(2024)年度における三次市周辺の芸備線、福塩線の平均通過人員（輸送密度）は、下表のとおりです。

表 1-4 令和6(2024)年平均通過人員

単位：人／日

路線名	区間	平均通過人員
芸備線	備後庄原～三次	370
	三次～下深川	1,001
福塩線	府中～塩町	158

〔資料〕 西日本旅客鉄道株式会社

(2) 高速バスの運行状況

広域拠点間を結ぶ高速バスは、備北交通(株)、(株)中国バス、広島交通(株)、広島電鉄(株)、一畑バス(株)、JRバス中国(株)が運行しており、本市と広島市中心部や県外との間の広域交通を担っています。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、一部運休しています。(令和7(2025)年10月1日時点)

表 1-5 高速バスの運行路線

令和7(2025)年10月1日時点

運行事業者	経路	名称・愛称	備考
備北交通	広島～三次～庄原～東城	—	
中国バス	三次～庄原～東城～大阪	みよしワインライナー	運休中
中国バス	三次～福山	きんさいライナー	運休中
中国バス 広島交通	広島～甲山～甲奴	ピースライナー	
広島電鉄 一畑バス	広島～三次～松江	グランドアロー	
一畑バス JRバス中国	広島～三次～出雲	みこと	
JRバス中国	(益田・江津)～三次～大阪	浜田道エクスプレス	

高速バスの中でも、人の往来が多い三次市～広島市間は、平日に上り28本、下り29本と非常に多くの本数が確保されています。

【上り(三次駅⇒広島バスセンター間)】…28本(うち、三次駅⇒広島駅間：17本)

【下り(広島バスセンター⇒三次駅間)】…29本(うち、広島駅⇒三次駅間：17本)

令和7(2025)年10月1日時点

(3) 路線バスの運行状況

① 運行概要

本市では、主に4社が路線バスを運行しており、本市内外の拠点間を結ぶ幹線交通を担っています。

表 1-6 路線バスの運行路線

令和7(2025)年9月30日時点

運行事業者	No.	系統	系統番号	運行系統			補助の活用
				起点	主な経由地	終点	
備北交通	1	くるるん	721-06	三次駅前	三次町循環	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	2	くるるん	721-07	三次駅前	畑敷町循環・市民ホール	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	3	くるるん	721-08	三次駅前	三次ワイナリー・美術館	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	4	吉田線	177-34	三次中央病院	三次駅・高田原・吉田病院	吉田営業所	
備北交通	5	吉田線	177-35	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	
備北交通	6	畠敷線	721-17	みよし公園	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	
備北交通	7	畠敷線	721-27	上四十貫	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	
備北交通	8	作木線	900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美・布野・三次駅前・団地循環	三次工業団地	フィーダー補助
備北交通	9	作木線	900-42	道の駅GR大和	羽須美・布野・三次駅前	三次中央病院	フィーダー補助
備北交通	10	赤名線	900-53	赤名	布野道の駅・三次駅	三次中央病院	フィーダー補助
備北交通	11	三次市内線	902-05	三次工業団地	団地循環	三次駅前	
備北交通	12	下高野線	903-43	新市車庫	道の駅たかの・口和支所・モーモー物産館・君田	三次工業団地	フィーダー補助
備北交通	13	湯木線	905-22	湯木	君田別	横路橋	
備北交通	14	湯木線	905-72	湯木	君田別・三次駅前・病院・団地循環	三次工業団地	
備北交通	15	敷名線(志和地)	906-53	三和支所	志和地・中央病院	三次駅前	
備北交通	16	敷名線(廻神)	906-64	三和支所	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	
備北交通	17	上田線(廻神)	906-65	上田小跡	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	
備北交通	18	敷名線(塩町)	906-77	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	
備北交通	19	上田線(塩町)	906-82	上田小跡	有原・郷の駅・塩町・八次バイパス	三次駅前	
備北交通	20	三城線	907-12	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	みよしもののけミュージアム	幹線補助
備北交通	21	三城線	907-14	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	幹線補助
備北交通	22	三城線	907-19	庄原中学校前	庄原駅	みよしもののけミュージアム	
備北交通	23	三城線	907-28	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	
備北交通	24	三城線	907-39	西城	Will・庄原駅・三次駅	みよしもののけミュージアム	
備北交通	25	三城線	907-41	庄原駅	ジョイフル・根木田・三次駅	みよしもののけミュージアム	幹線補助
備北交通	26	三城線	907-42	庄原中学校	駅・ジョイフル・根木田・三次駅	みよしもののけミュージアム	
備北交通	27	三良坂線	911-15	三良坂駅前	支所・一ツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	
中国バス	28	甲山・尾関山公園		甲山営業所	三次中央病院	三次もののけミュージアム	
十番交通	29	下津田線		吉舎駅	徳市	下津田	
君田交通	30	川の駅三次線		川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	フィーダー補助

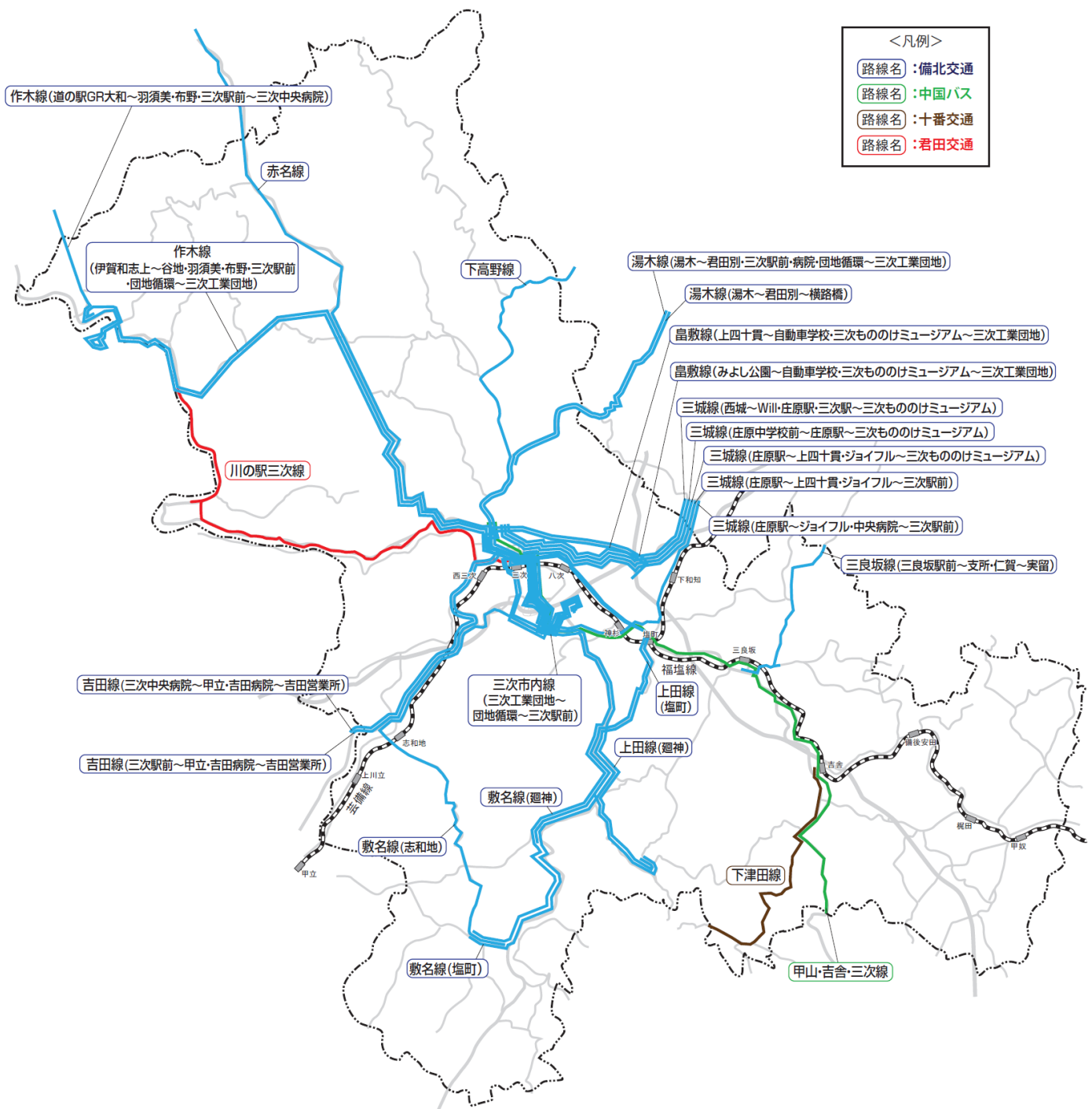
表 1-7 路線別の運行本数

令和7(2025)年10月1日時点

運行 事業者	路線名	市内 完結 路線	系統数	運行本数			補助の活用
				平日	土曜	日祝日	
備北交通	作木線		2	5	2	2	フィーダー補助
	赤名線		2	4	3	3	フィーダー補助
	下高野線		1	5	2	-	フィーダー補助
	湯木線		2	5	-	-	
	敷名志和地線	○	1	4	-	-	
	敷名(廻神)線	○	1	2	-	-	
	敷名(塩町)線	○	1	2	-	-	
	上田線	○	2	2.5	-	-	
	畠敷線	○	2	6	4	4	
	三城線(庄原～三次)		6	25	12	12	幹線補助
	吉田線		2	5	3	-	
	三良坂線		1	2	-	-	
	団地循環線	○	1	1	-	-	
中国バス	甲山-吉舎-三次線		1	3	-	-	
十番交通	下津田線		1	3	-	-	
君田交通	川の駅三次線	○	2	5	5	5	フィーダー補助

※運行本数は、片道 0.5、往復 1 で算出

※盆及び年末年始、ゴールデンウィーク等は変更または運休あり

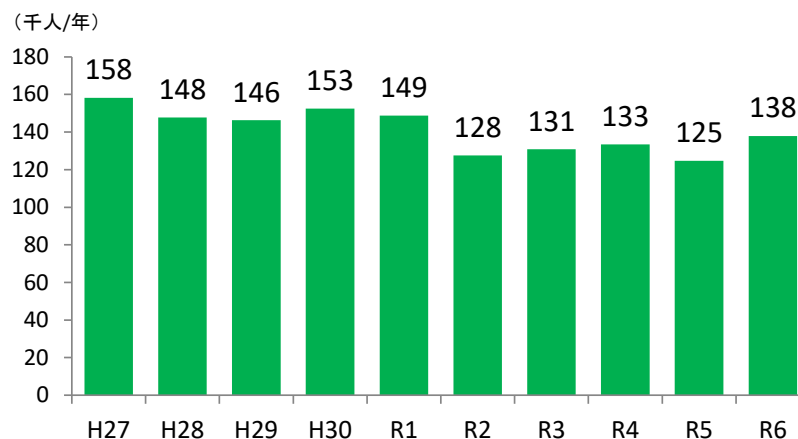


令和7(2025)年10月1日時点

図 1-21 市内で運行する路線バス

② 路線バスの利用者数

市外と連絡する路線を含めた、本市に関連する路線バスの利用者数は、令和元(2019)年まで微減から横ばいの傾向にありましたが、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、その後は横ばいしています。



〔資料〕 備北交通、中国バス、十番交通、君田交通

※前年10月～当年9月までの1年間

※市外と連絡する路線は、系統別の利用者数を市内運行距離の比率で按分して算出

※三江線代替バス利用者を含む

図1-22 三次市関連の路線バス利用者数

③ 路線バスの収支状況

路線バスの収支率(令和7(2025)年度)は、大半の系統で100%を下回っており、さらに、収支率20%未満の系統が全体の7割弱を占めます。

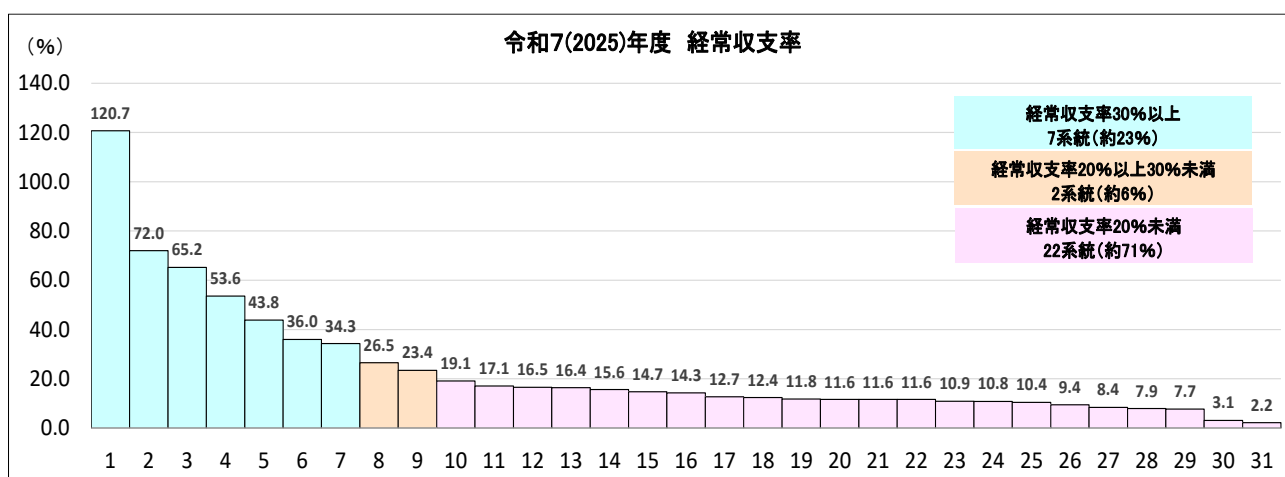


図1-23 路線バスの系統別経常収支率(令和7(2025)年度)

表 1-8 路線バス 系統別収支状況(令和7(2025)年度)

※令和6(2024)年10月1日～令和7(2025)年9月30日までの1年間

運行主体	No.	系統	系統番号	運行系統			系統キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	実車走行キロ (km)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常損失額 (円)	平均乗車 密度	R07 経常収支率 (%)
				起点	主な経由地	終点									
備北交通	1	三城線	907-42	庄原中学校	駅・ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	22.8	0.1	968	2,166.0	681,250円	822,681円	-141,431円	8.0	120.7
備北交通	2	三城線	907-19	庄原中学校前	庄原駅	みよしものけミュージアム	22.2	0.1	1,408	2,468.7	776,455円	659,413円	217,042円	5.7	72.0
備北交通	3	三次市内線	902-05	三次工業団地	団地循環	三次駅前	6.8	0.6	2,523	3,264.0	1,026,593円	670,260円	356,333円	2.6	65.2
備北交通	4	三城線	907-41	庄原駅	ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	21.9	1.3	8,576	21,718.2	6,830,808円	3,664,226円	3,166,582円	4.1	53.6
備北交通	5	三城線	907-39	西城	Will・庄原駅・三次駅	みよしものけミュージアム	37.8	0.9	8,820	27,297.0	8,585,452円	3,761,630円	4,823,822円	4.4	43.8
備北交通	6	三城線	907-12	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	みよしものけミュージアム	21.3	7.3	24,716	114,718.1	38,081,136円	13,012,968円	23,068,168円	2.7	36.0
備北交通	7	上田線(塩町)	906-82	上田小跡	有原・郷の駅・塩町・八次バイパス	三次駅前	27.8	0.3	1,755	6,670.6	2,098,037円	721,558円	1,376,479円	2.1	34.3
備北交通	8	三城線	907-14	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	19.3	9.2	23,390	130,405.8	41,015,232円	10,901,025円	30,114,207円	1.9	26.5
備北交通	9	敷名線(塩町)	906-77	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	26.1	1.6	5,039	31,344.0	9,858,314円	2,313,356円	7,544,958円	1.5	23.4
備北交通	10	島敷線	721-27	上四十貫	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	17.4	3.5	4,043	22,306.8	7,015,934円	1,344,810円	5,671,124円	1.3	19.1
備北交通	11	島敷線	721-17	みよし公園	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	17.9	6.2	4,451	4063.3	12,779,891円	2,195,387円	10,584,504円	1.2	17.1
備北交通	12	三良坂線	911-15	三良坂駅前	支所・一ツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	19.0	1.3	1,850	18,349.9	5,771,410円	954,667円	4,816,743円	0.9	16.5
備北交通	13	宮内線	904-62	下宮内	口和支所・樫田口・三次駅前	三次中央病院	25.2	0.3	510	7,219.0	2,270,519円	374,045円	1,896,474円	0.9	16.4
備北交通	14	上田線(廻神)	906-65	上田小跡	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	21.5	1.3	1,875	20,634.4	6,489,931円	1,016,164円	5,473,767円	0.9	15.6
備北交通	15	三城線	907-28	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	26.0	1.3	1,922	25,061.4	7,882,311円	1,164,653円	6,717,658円	1.2	14.7
備北交通	16	作木線	900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美・布野・三次駅前・団地循環	三次工業団地	41.1	2.3	6,008	69,275.6	21,788,561円	3,127,725円	18,660,836円	1.1	14.3
備北交通	17	赤名線	900-53	赤名	布野道の駅・三次駅	三次中央病院	33.8	3.9	6,017	98,051.7	30,839,220円	3,931,362円	26,907,858円	0.9	12.7
備北交通	18	吉田線	177-35	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	30.0	2.1	1,766	47,579.0	14,964,547円	1,857,921円	13,106,626円	0.9	12.4
備北交通	19	下高野線	903-43	新市車庫	道の駅たかの・口和支所・モーモー物産館・君田	三次工業団地	49.8	3.6	8,409	131,449.0	41,343,339円	4,892,937円	36,450,402円	0.7	11.8
備北交通	20	くるるん	721-06	三次駅前	三次町循環	三次駅前	4.6	3.9	2,527	13,352.9				2.3	11.6
備北交通	21	くるるん	721-07	三次駅前	畑敷町循環・市民ホール	三次駅前	9.8	3.3	2,962	23,637.6	15,792,130円	1,832,785円	13,959,345円	0.5	11.6
備北交通	22	くるるん	721-08	三次駅前	三次ワイナリー・美術館	三次駅前	12.5	0.6	454	6,141.5				0.4	11.6
備北交通	23	吉田線	177-34	三次中央病院	三次駅・高田原・吉田病院	吉田営業所	33.9	1.5	1,399	37,582.5	11,820,447円	1,290,318円	10,530,129円	0.9	10.9
備北交通	24	作木線	900-42	道の駅GR大和	羽須美・布野・三次駅前	三次中央病院	48.2	1.9	2,997	69,904.5	21,986,363円	2,389,948円	19,596,415円	0.9	10.8
備北交通	25	湯木線	905-72	湯木	君田別・三次駅前・病院・団地循環	三次工業団地	25.1	1.5	2,004	29,148.7	9,167,849円	956,942円	8,210,907円	0.5	10.4
中国バス	26	甲山・尾関山公園		甲山営業所	三次中央病院	三次もののけミュージアム	43.6	3.0	3,847	62,784.2	24,945,388円	2,353,746円	22,591,642円	0.6	9.4
備北交通	27	敷名線(志和地)	906-53	三和支所	志和地・中央病院	三次駅前	26.5	2.9	2,199	56,154.2	17,661,618円	1,498,932円	16,162,686円	0.5	8.4
備北交通	28	敷名線(廻神)	906-64	三和支所	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	25.5	1.5	932	29,580.0	9,303,501円	736,587円	8,566,914円	0.4	7.9
備北交通	29	湯木線	905-22	湯木	君田別	横路橋	13.1	1.9	1,434	18,888.4	5,940,779円	460,753円	5,480,026円	0.3	7.7
君田交通	30	川の駅三次線		川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	23.9	5.0	3,939	83,483.8	37,877,434円	1,181,714円	36,695,720円	0.8	3.1
十番交通	31	下津田線		吉舎駅	徳市	下津田	13.5	3.0	360	19,764.0	9,418,211円	214,104円	9,204,107円	0.2	2.2

※表内の数値は未確定(令和8年1月19日現在)
※当該期間中に廃止した系統(現在運行していない系統)を含む。

(4) オンデマンド交通「のるーと三次」の運行状況

① 運行概要

オンデマンド交通「のるーと三次」は、従来の路線バスのように決まった経路や時刻表がない予約型の乗合バスで、あらかじめ設定した乗降ポイント間を利用者の予約に応じてAI(人工知能)が走行ルートを決めて運行する交通サービスです。

令和7(2025)年12月より実証運行を開始し、令和8(2026)年4月1日から本格運行が始まります。

表 1-9 オンデマンド交通「のるーと三次」の運行概要

運行曜日	毎日運行
運行時間	9:00～17:00
運賃	大人 300 円、高校生まで 150 円、幼児・乳児は無料 各種手帳保持者等半額
予約	電話予約、WEB予約併用 ※WEB予約は、公式 LINE または専用アプリから
運行事業者	備北交通株式会社 ※乗務は、タクシー事業者が協力

※令和8(2026)年4月1日より

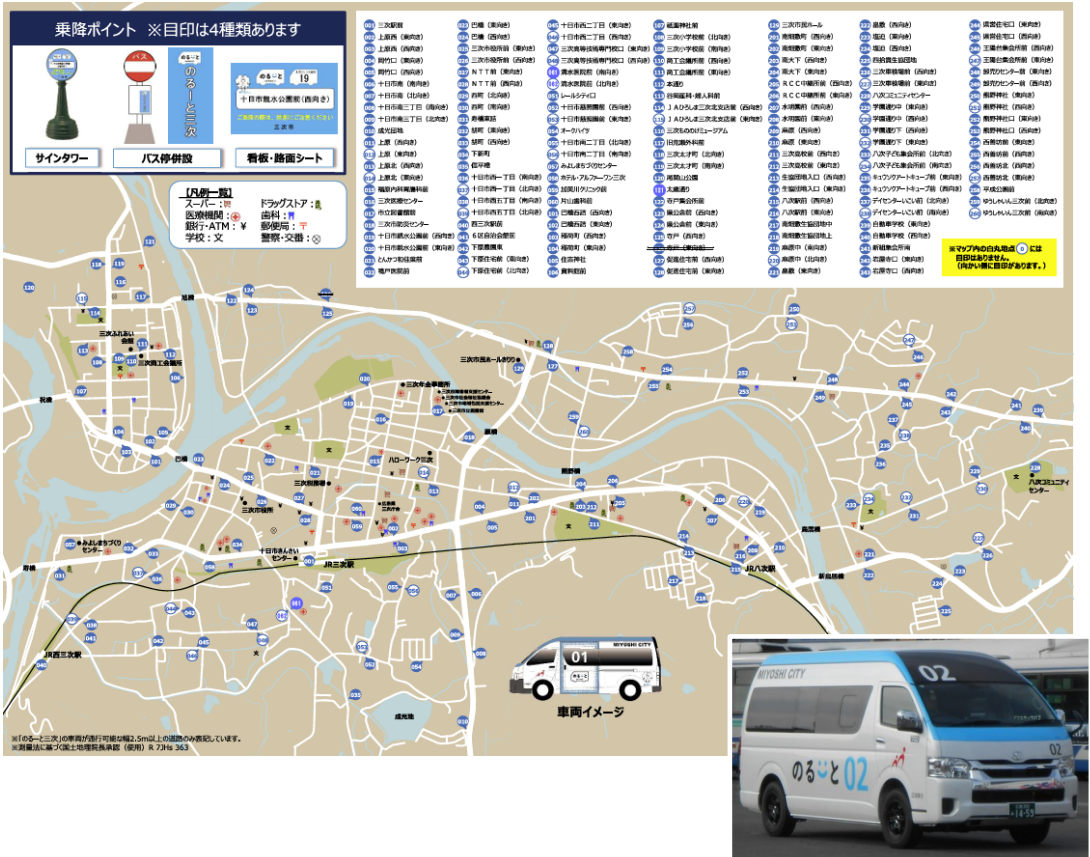


図 1-24 のるーと三次の運行エリア・車両

② 市街地循環バス(愛称くるるん)について

市街地循環バス(愛称くるるん)は、平成 22(2010)年 10 月に運行を開始した旧三次市内を運行する定時定路線型のコミュニティバスですが、令和8(2026)年3月 31 日で運行を終了し、オンデマンド交通「のるーと三次」に移行します。

表 1-10 市街地循環バスの運行概要

運行曜日	毎日運行
便 数	8便(始発 9:00~終発 16:00)
運行ルート	三次町循環、南畑敷循環町循環、東酒屋町循環
運 賃	大人 200 円、高校生まで 100 円、幼児・乳児は無料 各種手帳保持者等半額
運行事業者	備北交通株式会社

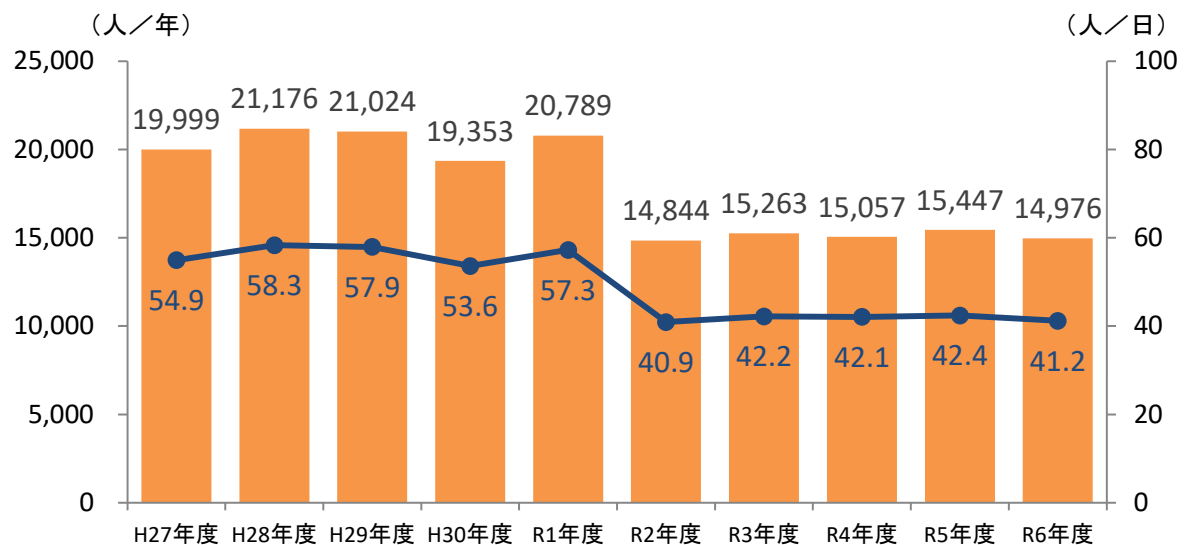


図 1-25 年間・1日あたりの利用者数

(5) 三次市民バスの運行状況

三次市民バスは、本市の旧町村地域の6町内において運行するコミュニティバスであり、地域内の日常的な通院や買い物などを支える移動手段として、また、鉄道や路線バスなどの幹線交通へのアクセス手段として、その役割を果たしています。

① 運行概要

三次市民バスの運行概要は、以下のとおりです。

表 1-11 三次市民バスの運行概要

定 時 定 路 線 型	君田 町線	運行コース	○赤コース(月～土) ○緑コース(水) ○青コース(月～土)
		運行事業者	有限会社君田交通
	布野 町線	運行コース	○水コース ○月・金コース
		運行事業者	有限会社君田交通
	吉舎 町線	運行コース	○Aコース(月・水) ○Bコース(月・水) ○Cコース(月・木) ○Dコース(火・木) ○Eコース(火・金) ○Fコース(火・金) ○医院巡回コース(月～金)
		運行事業者	十番交通有限会社
	三和 町線	運行コース	○下板木コース(火・金) ○敷名コース(月・水) ○上山コース(火・木) ○板木コース(水・金)
		運行事業者	有限会社三和タクシー
運賃(共通)		大人 100 円、小学生 50 円、 小児・乳児・各種手帳保持者等減免(無料)	
デ マ ン ド 型 ・ 区 域 運 行	作木 町線	運行エリア	○下地区(月・木・金) ○中地区(月・火・水) ○上地区(火・水・木)
		運 賃	大人 300 円、小学生 150 円、 小児・乳児・各種手帳保持者等減免(無料)
		運行事業者	有限会社君田交通
	甲奴 町線	運行エリア	○上川・福田・梶田の一部エリア(水・金) ○宇賀・広石・梶田の一部エリア(火・木) ○小童・西野・本郷エリア(月・木) ※往路はデマンド型、復路は定時定路線型として運行 ○甲奴ー吉舎(月・水・金) ※路線バス甲奴・三次線代替交通
		運 賃	大人 300 円、小学生 150 円、 小児・乳児・各種手帳保持者等減免(無料) ※甲奴ー吉舎の県道 27 号区間の乗降のみ 大人 100 円、小学生 50 円
		運行事業者	有限会社甲奴タクシー

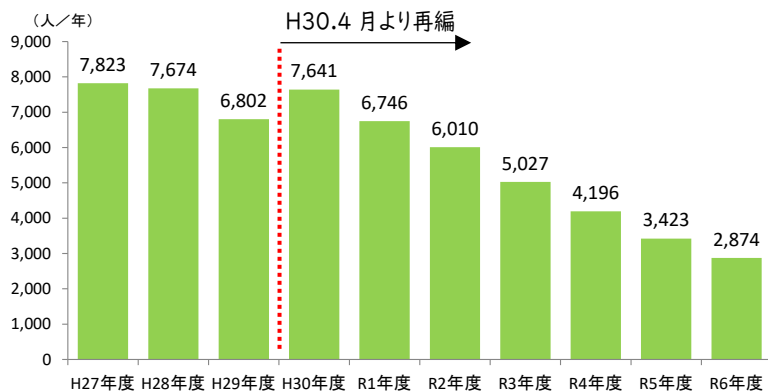
② 三次市民バスの利用者数

α. 君田町線

君田町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 2,874 人であり、平成30(2018)年4月の再編により一時的に増加したものの、その後は減少する傾向にあります。

コース別の便あたりの利用者数は、赤・緑コースが減少しているものの、青コースは増加傾向にあります。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

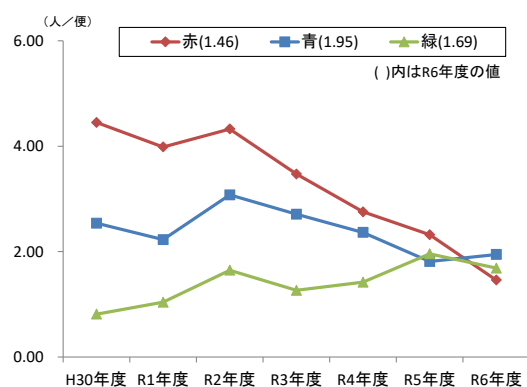


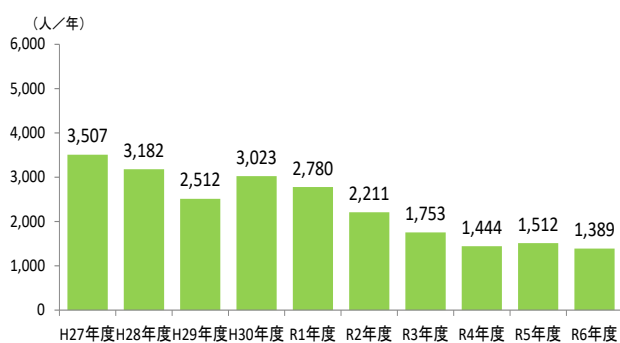
図 I-26 利用者数(君田町線)

b. 布野町線

布野町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 1,389 人であり、平成30(2018)年以降に減少が進みましたが、近年は概ね横ばい傾向にあります。

コース別の便あたり利用者数は、全てのコースで減少しており、また、コース間の利用者数の差が近年小さくなっています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

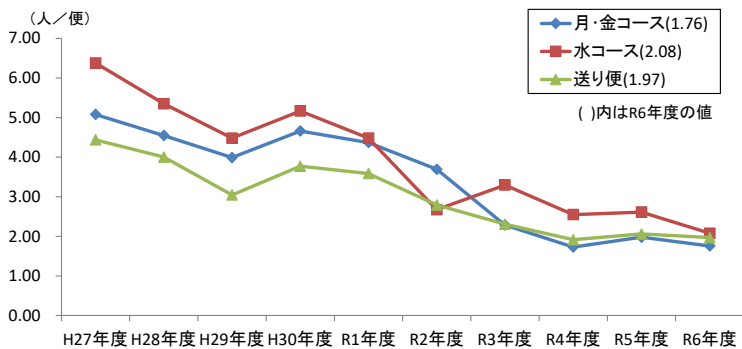


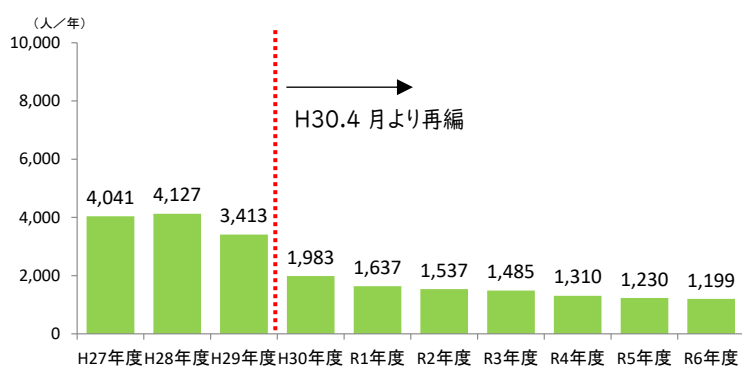
図 1-27 利用者数(布野町線)

c. 作木町線

作木町線は、令和7(2025)年11月に、定時定路線型からデマンド型・区域運行に移行しました。

定時定路線型時点の利用状況をみると、令和6(2024)年度の利用者数は年間1,199人であり、平成30(2018)年度に急減し、その後も微減傾向が続いています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

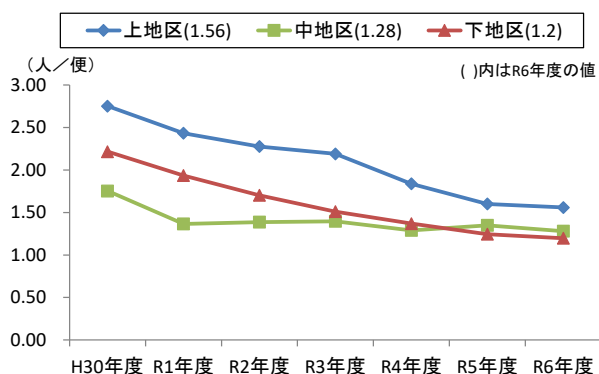


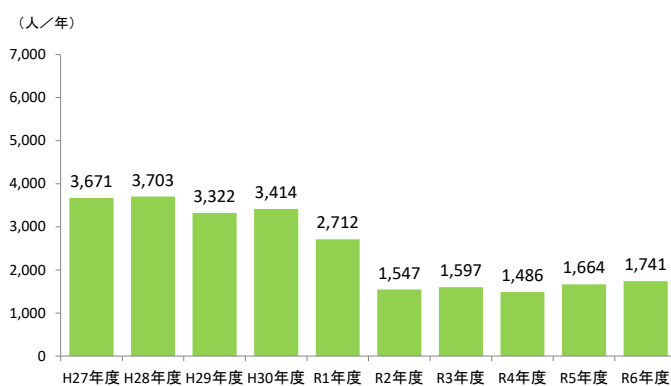
図1-28 利用者数(作木町線)※「定時例路線」での利用状況

d. 吉舎町線

吉舎町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 1,741 人であり、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2(2020)年度に急減しました。

コース別の便あたり利用者数は、以前利用が多かったEコースが令和2(2020)年度を境に急減し、それ以降は大半のコースで横ばい傾向が続いています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

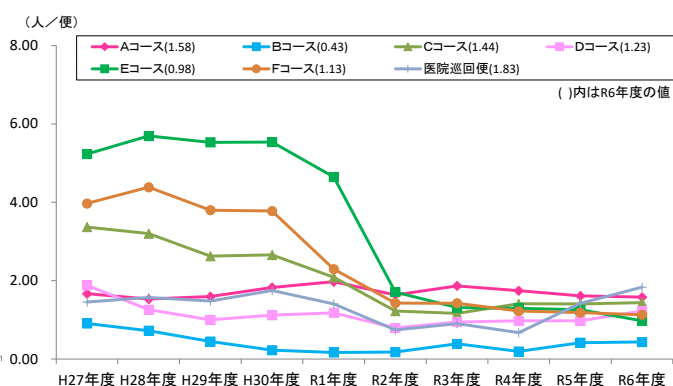


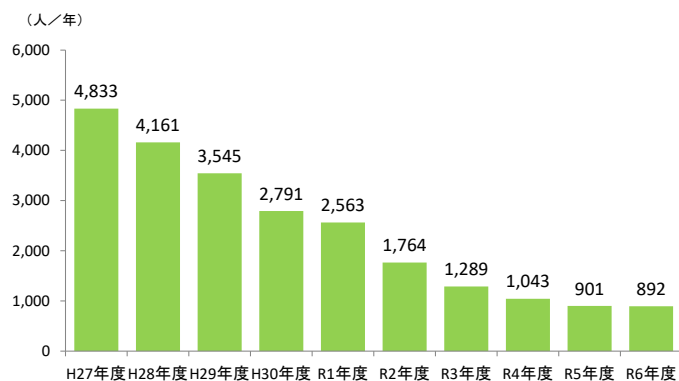
図 1-29 利用者数(吉舎町線)

e. 三和町線

三和町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 892 人であり、一貫した減少傾向がみられます。

コース別の便あたり利用者数は、全てのコースで減少傾向にありますが、近年は下板木コース、敷名コース、板木コースで微増しています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

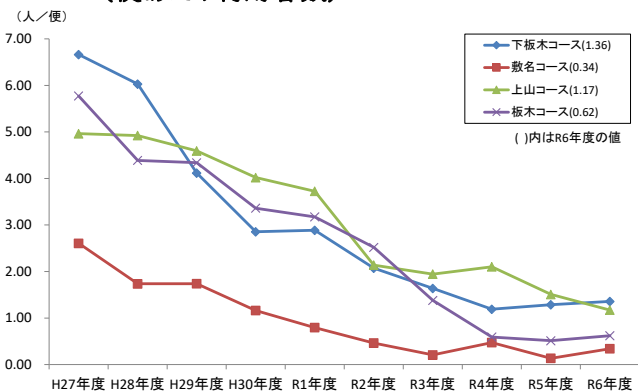


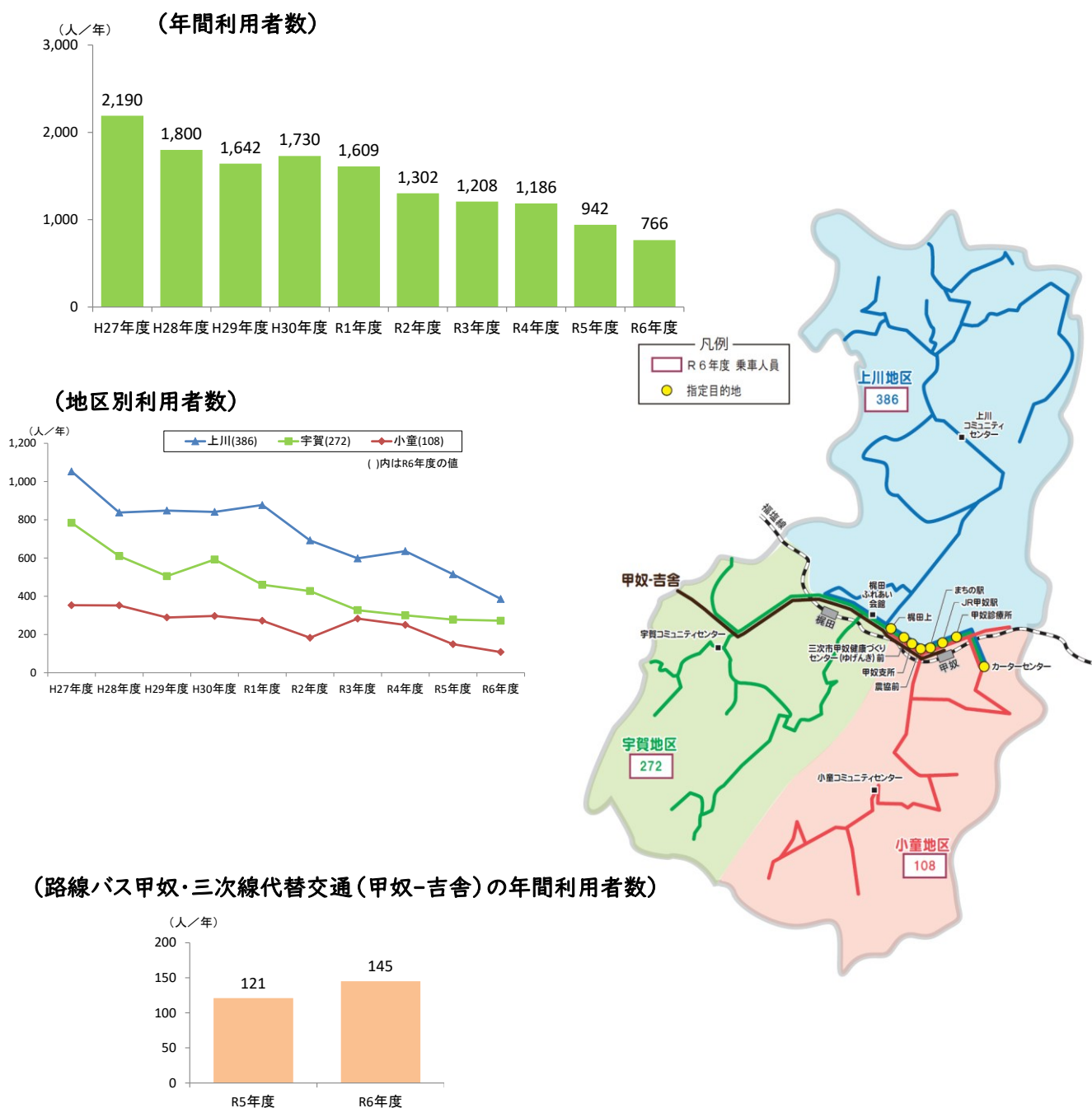
図 I-30 利用者数(三和町線)

f. 甲奴町線

甲奴町線は、平成 24(2012)年1月に定時定路線型からデマンド型・区域運行に移行しています。

令和 6(2024)年度の利用者数は年間 766 人であり、デマンド型に移行して以降も、地域に居住する人数が少なくなった影響等により減少する傾向にあります。

なお、令和5(2023)年7月からは、路線バス甲奴・三次線の廃止代替として、甲奴-吉舎間での運行がはじまっており、令和 6(2024)年度の利用者数は年間 145 人です。



③ 三次市民バス等の収支状況

三次市民バス、及びふれあいタクシーみらさかの収支状況をみると、比較的デマンド型のふれあいタクシーみらさかの値が大きいものの、その収支率は約5%と低く、さらにその他の路線では収支率1.6%以下となっています。

表 1-12 三次市民バス等の収支状況(令和6(2024)年値)

	経費(委託費等) (A)	利用者数	大人 運賃	運賃収入 (B)	収支率 (B/A)
君田町線	14,233,100 円	2,874 人	100 円	69,900 円	0.5%
布野町線	7,965,850 円	1,389 人	100 円	121,150 円	1.5%
作木町線	7,931,700 円	1,199 人	100 円	36,300 円	0.5%
吉舎町線	7,356,100 円	1,741 人	100 円	117,900 円	1.6%
三和町線	7,879,200 円	892 人	100 円	64,800 円	0.8%
ふれあいタクシーみらさか	5,913,699 円	1,405 人	300 円	315,900 円	5.3%
甲奴町線 (廃止代替含む)	9,901,284 円	911 人	300 円又は 100 円	106,700 円	1.1%
全体	61,180,933 円	10,411 人	-	832,650 円	1.4%

※小学生や減免制度利用者がいるため、運賃収入は、利用者数と大人運賃を乗じた結果と異なる

(6) ふれあいタクシーみらさかの運行状況

ふれあいタクシーみらさかは、三良坂町内で運行するデマンド型・区域運行を行う地域公共交通です。運行ダイヤは定められていますが、予約がない便は運行しません。

① 運行概要

ふれあいタクシーみらさかの運行概要は、以下のとおりです。

表 1-13 ふれあいタクシーみらさかの運行概要

運行曜日	月曜日、水曜日、金曜日
運賃	大人 300 円、小学生 150 円、幼児・乳児は無料、各種手帳保持者等減免（無料）
運営主体	三次広域商工会（本市が三次広域商工会へ運行補助を実施）
運行主体	有限会社三良坂タクシー、白梅タクシー有限会社

② 利用者数

令和6(2024)年度の利用者数は年間 1,405 人であり、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2(2020)年度に急減したものの近年は概ね横ばい傾向にあります。

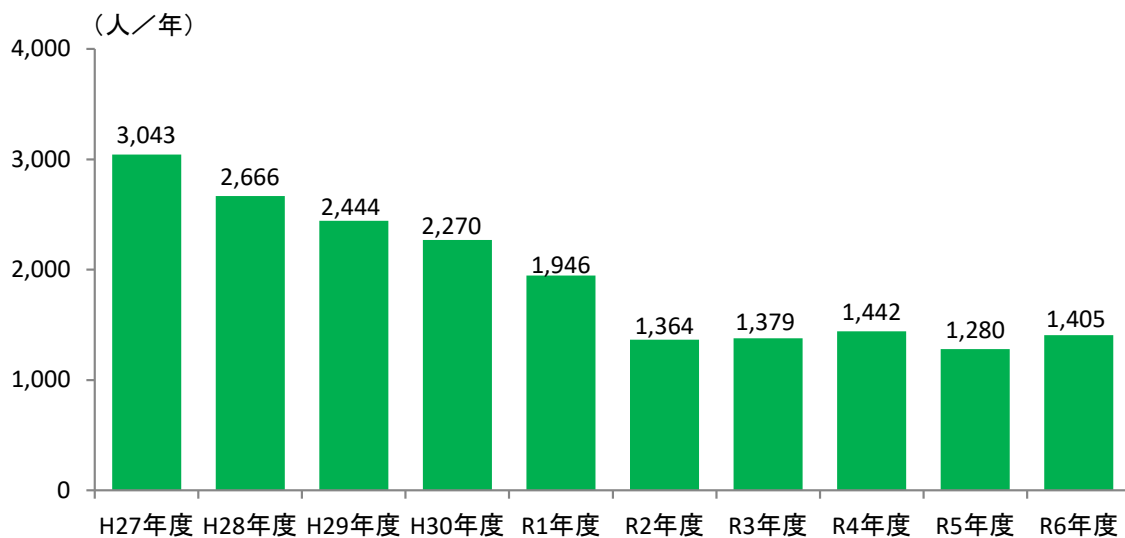


図 1-32 利用者数推移（ふれあいタクシーみらさか）

(7) 三次市相乗りタクシー事業の利用状況

三次市相乗りタクシー事業は、バス等の地域公共交通が利用できない地域の移動手段を確保するために、タクシーの共同利用に対して運賃補助を行う仕組みです。

① 事業開始の経緯

当事業は、それまでの三次市民タクシー制度を見直し、平成 30(2018)年4月に本運用を開始しました。当事業を開始した経緯は、以下のとおりです。

■(旧)三次市民タクシー制度の概要と問題

○旧制度の概要

- ・地域公共交通が運行していない地域において、住民が利用組合を設置して、その利用組合がタクシー事業者との連絡調整や補助金申請等の事務を担う場合に、週に2回まで、タクシー運賃の半額を補助する制度。

○主な問題

- ・利用組合において、調整・補助金申請等を担う「世話人」が高齢化。かつ後継者がいない。
- ・利用組合の設置が制約となり、制度が普及しない。
- ・利用ニーズがあっても既存の利用組合への追加加入が困難。その場合、少人数での組合設立となり、乗合の相手の確保が難しい。

※これらの問題に対して平成 27(2015)年度より、栗屋町の住民自治組織が、利用組合の役割の一部(補助金申請事務)を担う取組を開始。しかし、予約とりまとめ業務までの請負は困難であり、支援に限界があった。



■制度の見直し

- ・市民の高齢化に備えて、必要とする方がタクシーの運賃補助事業を便利に使えるようにするため、利用組合ではなく個人が「助成券(チケット)」を申請する、新しい「三次市相乗りタクシー事業」を創設。
- ・平成 29(2017)年8月より、三次市民タクシー制度の利用組合において、新しい事業を試行。
- ・平成 30(2018)年4月より、本運用開始。
- ・令和 5(2023)年4月より、一部要件を改正。

図 1-33 三次市相乗りタクシー事業開始の経緯

② 事業の概要

三次市相乗りタクシー事業の概要は、次のとおりです。

※令和5(2023)年4月1日より対象要件を一部改正

ア. 概要

バスや鉄道が走っていない地域を対象に、タクシーを地域公共交通としてバスや鉄道代わりに複数人で利用する方へ、料金の一部を助成します。

※要件に該当する方へ助成券を発行します。

イ. 交付を受けられる要件

次の要件を満たす方が、助成券の交付を受けられます。

- ・20歳以上の方
- ・最寄りのバス停や駅から700m以上離れた場所に住み、次(イ、ロ)のいずれかの要件を満たす方
 - イ) 運転免許を持っていない方で、他に交通手段を持たない方
 - ロ) 運転免許を持っているが、利用できる自動車・バイクがない方

ウ. 助成券の金額

バス停や駅までの距離に応じて、次の金額を助成します。

表 1-14 距離と助成券の金額

自宅から、いちばん近いバス停や駅までの距離	助成券の交付枚数(金額) ※4月～6月に申請した場合
700m 以上2km 未満	1年間に 300 円券×100 枚(30,000 円分)
2km 以上	1年間に 300 円券×200 枚(60,000 円分)

※申請する月により助成する金額は異なる。

※三次市福祉タクシー等事業の対象者の方には、当該助成額を除いた額を助成する。

エ. 助成券の使い方

- 2人以上(ご家族でも可)でタクシーを利用します。
- タクシーを降りる時の運賃の支払いの際に、助成券を渡します。
 - ※1回に利用できるのは1人2枚(300 円×2枚)まで
- 不足分は現金で支払います。

③ 利用者数

三次市相乗りタクシー事業の利用者数は、令和6(2024)年度に 48 人ですが、平成30(2018)年度より増えていないことから、サービス内容などの周知が十分に図れておらず、制度が十分に活用されていない可能性があります。

表 1-15 三次市相乗りタクシー事業の利用者数

年度	申請者数
平成 29(2017)年度	26 人
平成 30(2018)年度	58 人
令和元(2019)年度	58 人
令和 2(2020)年度	58 人
令和 3(2021)年度	53 人
令和 4(2022)年度	50 人
令和 5(2023)年度	42 人
令和 6(2024)年度	48 人

(8) 一般タクシー事業の状況

広島県タクシー協会に加盟している市内のタクシー事業者は 9 社です。布野町、作木町にはタクシー事業者はありません。

表 1-16 市内のタクシー事業者

令和7(2025)年 12 月 1 日時点

所在地	業者名
旧三次市	・三次みどりタクシー(株) ・(有)芸備タクシー ・(株)アサヒタクシー三次
君田町	・(有)君田交通
三良坂町	・白梅交通(有) ・(有)三良坂タクシー
吉舎町	・十番交通(有)
三和町	・(有)三和タクシー
甲奴町	・(有)甲奴タクシー

[資料] (一社)広島県タクシー協会

(9) 福祉輸送サービス

本市では、障害のある方の移動を支援するために、次のサービスを設けています。

① 移動支援事業

屋外での移動が困難な障害のある方に外出のための支援を行います。なお、通院介助は移動支援事業の対象になりません。

利用者負担額は、サービス提供時間や障害の程度、世帯の課税状況等で決まります。

【利用目的】

買い物、イベントへの参加、散歩など。

※通学や施設通所の付き添いには利用できません。

※事例によっては利用の制限をする場合があります。

【対象者】

肢体不自由者（児）、視覚障害者（児）、知的障害者（児）、精神障害者（児）

○身体介護なし・・・肢体不自由者（児）、視覚障害者（児）、知的障害者（児）、精神障害者（児）

○身体介護あり・・・重度の肢体不自由者（児）

○行動援護・・・重度の行動障害のある知的障害者（児）、精神障害者（児）

② 福祉タクシー等助成券

タクシーを利用される場合の乗車料金や、乗車している車の燃料給油費を助成します。

【対象者（次の(1)および(2)に該当する方）】

(1) 市民税が非課税の方

(2) 次のいずれかの手帳をお持ちの方

1. 身体障害者手帳所持者で、1 級、2 級、3 級の一部（視覚、下肢、体幹、移動、じん臓）に該当する方

2. 療育手帳所持者で、㉔、A、㉖に該当する方

3. 精神障害者保健福祉手帳所持者で、1 級、2 級に該当する方

※施設入所・長期入院されている場合は助成対象外となります。

【交付内容】

○タクシー助成券年間 40 枚（一枚 500 円分）

※条件により 20 枚、80 枚の場合あり

○自動車燃料助成券年間 20 枚（一枚 500 円分）

※条件により 10 枚、40 枚の場合あり

1.2.3. 中心市街地と旧町村地域の中心地区とのアクセス

旧町村地域の中心地区（支所付近）と三次駅前とを連絡するバス・鉄道の便数は、君田町、甲奴町が平日に5往復、その他は7～10 往復の運行があります。

また、旧町村地域の中心地区から中心市街地に往復移動する場合、いずれの地域からでも、平日は中心市街地での滞在時間が 10 時間程度確保できます。

ただし、休日は、平日よりも便数が少ない状況にあります。

表 1-17 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（平日）

町名	支所付近と三次駅を連絡する バス路線・JR	便数 (往復/日)	支所最寄り 停留所 始発時間	三次駅前 停留所 最終時間
君田町	下高野線	5	7:33	17:51
布野町	赤名線、作木線	7	7:03	17:41
作木町	作木線、川の駅三次線	10	6:50	19:10
三良坂町	甲山・吉舎・三次線、JR 福塩線	9	6:50※1	19:05※2
吉舎町	甲山・吉舎・三次線、JR 福塩線	9	6:41※1	19:05※2
三和町	敷名志和地線、敷名廻神線、敷名塩町線	8	6:58	17:30
甲奴町	JR 福塩線	5	6:09※1	19:05※2

※1:当該町内 JR 駅発時刻 ※2:JR 三次駅発時刻
令和7(2025)年 10 月 1 日時点

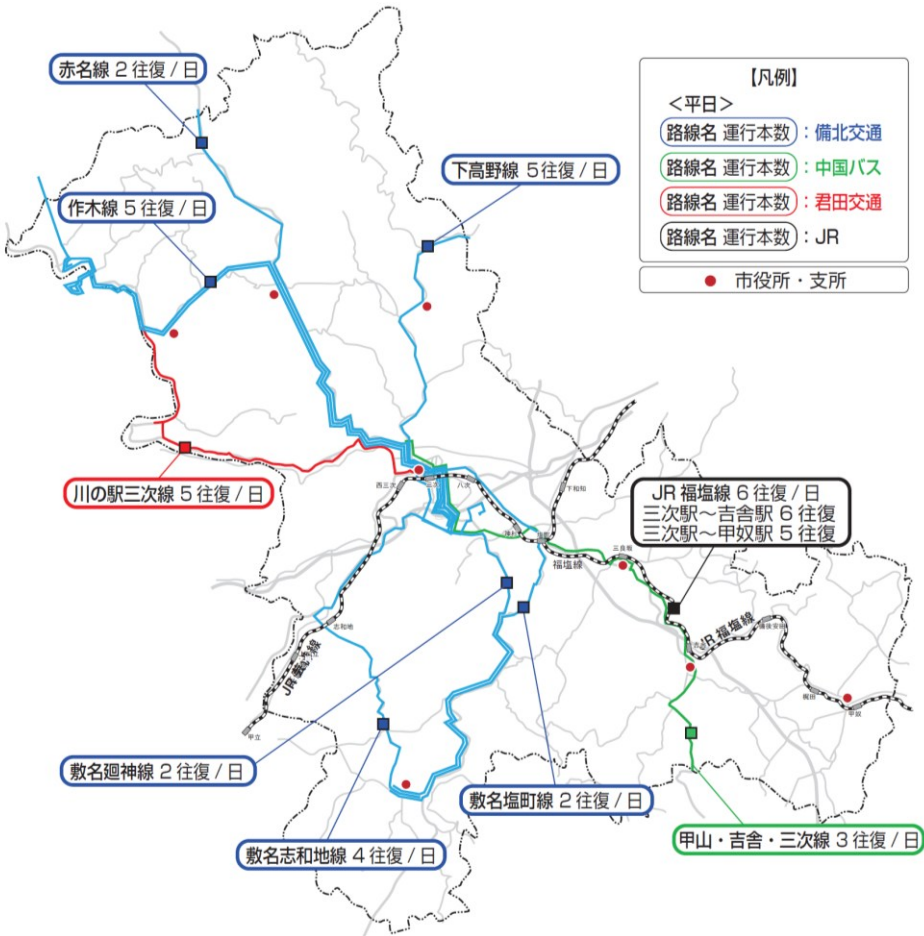


図 1-34 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（平日）

表 1-18 旧町村地域(支所付近)～三次駅の路線バス・鉄道の便数(休日)

町名	支所付近と三次駅を連絡する バス路線・JR	便数 (往復/日)	支所最寄り 停留所 始発時間	三次駅前 停留所 最終時間
君田町	下高野線	2	7:33	17:51
布野町	赤名線、作木線	5	8:51	15:09
作木町	作木線、川の駅三次線	7	6:55	19:10
三良坂町	JR 福塩線	6	6:50 ^{※1}	19:05 ^{※2}
吉舎町	JR 福塩線	6	6:41 ^{※1}	19:05 ^{※2}
三和町	-	0	-	-
甲奴町	JR 福塩線	5	6:09 ^{※1}	19:05 ^{※2}

※1:当該町内 JR 駅発時刻 ※2:JR 三次駅発時刻

令和7(2025)年 10 月 1 日時点

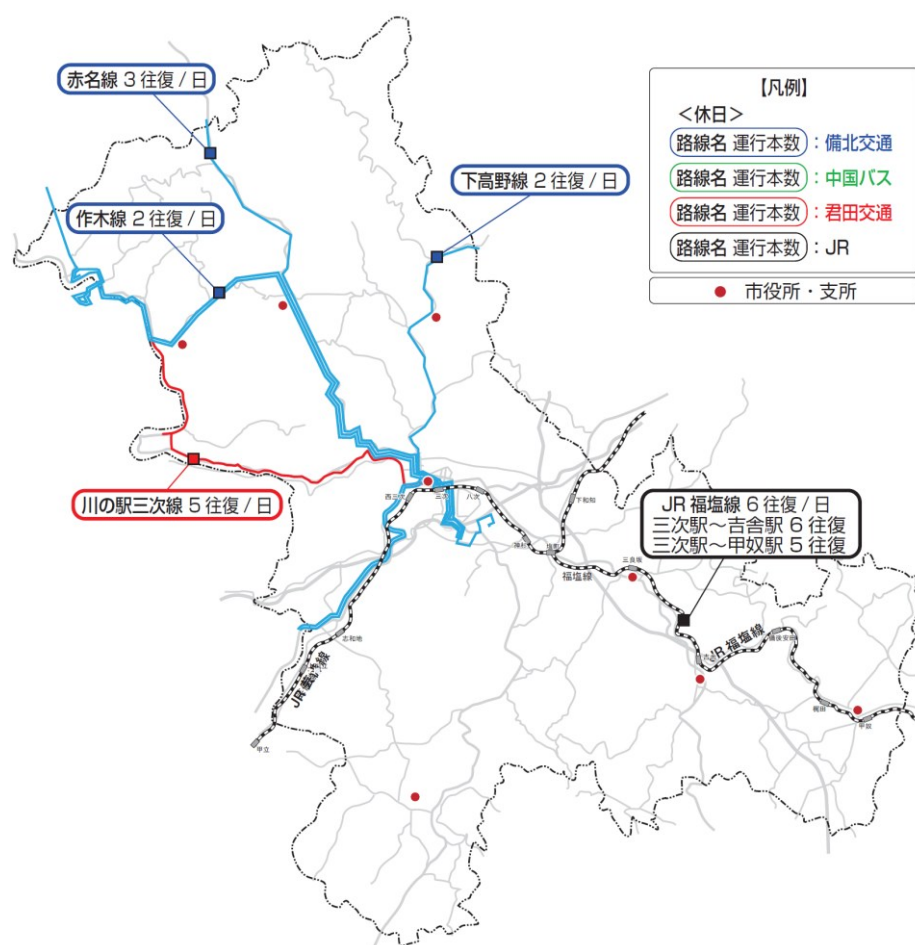


図 1-35 旧町村地域(支所付近)～三次駅の路線バス・鉄道の便数(休日)

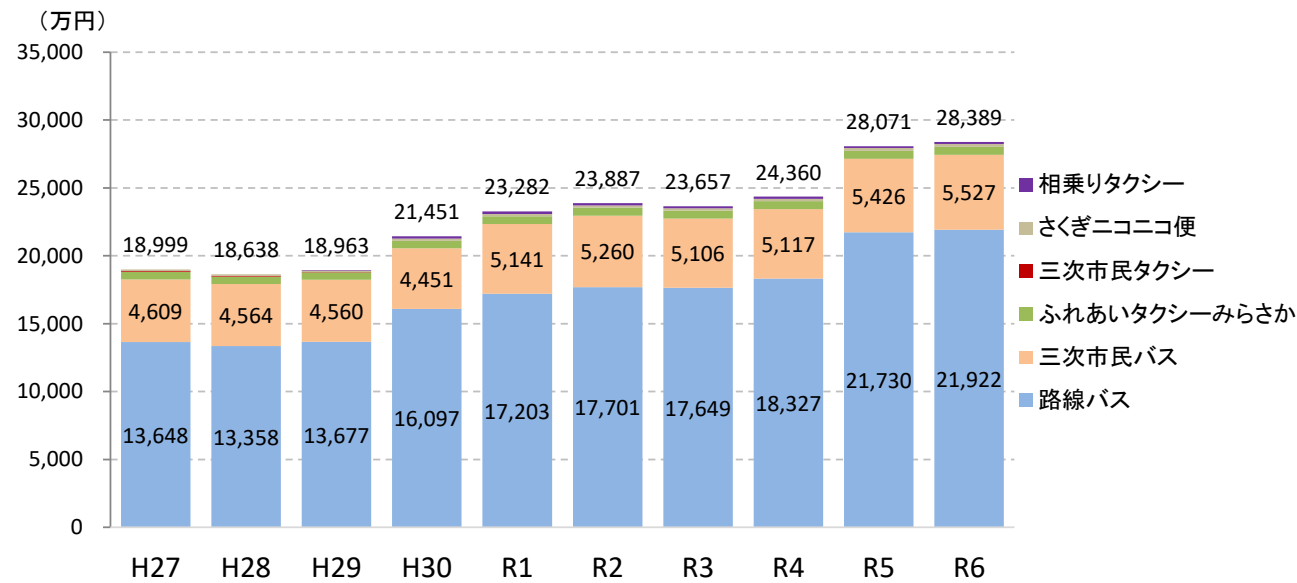
1.2.4. 地域公共交通に対する本市の財政負担額

地域公共交通を維持するための本市の財政負担額は、平成 30(2018)年度にJR三江線廃止に伴う代替バス新設の影響等で2億円を超過し、以降は、新型コロナウイルス感染症の蔓延による運賃収入の減少、また、人件費等の運行経費の上昇などにより増加する傾向がみられます。令和6(2024)年度の負担額は、2億8,389万円となっています。

表 1-19 本市による運行補助額

(万円)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
路線バス	13,648	13,358	13,677	16,097	17,203	17,701	17,649	18,327	21,730	21,922
三次市民バス	4,609	4,564	4,560	4,451	5,141	5,260	5,106	5,117	5,426	5,527
ふれあいタクシー みらさか	548	548	548	562	569	576	580	581	587	591
三次市民タクシー	66	70	20							
さくぎニコニコ便	128	99	103	168	173	175	169	171	198	203
相乗りタクシー			55	174	197	175	153	163	129	146
計	18,999	18,638	18,963	21,451	23,282	23,887	23,657	24,360	28,071	28,389



※市街地循環バス(くるるん)は路線バスに含まれている

図 1-36 地域公共交通に対する本市の財政負担額

2. 地域公共交通に関する市民アンケート調査結果

2.1. 実施概要と回答者

2.1.1. 実施概要

調査の目的	市民（満 15 歳以上の市内居住者）を対象に、地域公共交通の利用実態や満足度、要望等の意見、また、今後の地域公共交通の維持・活性化の考えなどを把握。
配布・回収	■ 配布回収方法: 郵送配布／郵送・WEB 回収 ■ 配布件数: 4,000 件 ■ 有効サンプル数: 1,918 件 [郵送回収 1,645 件、WEB 回収 273 件]
回収率	48.0%

2.1.2. 回答者について

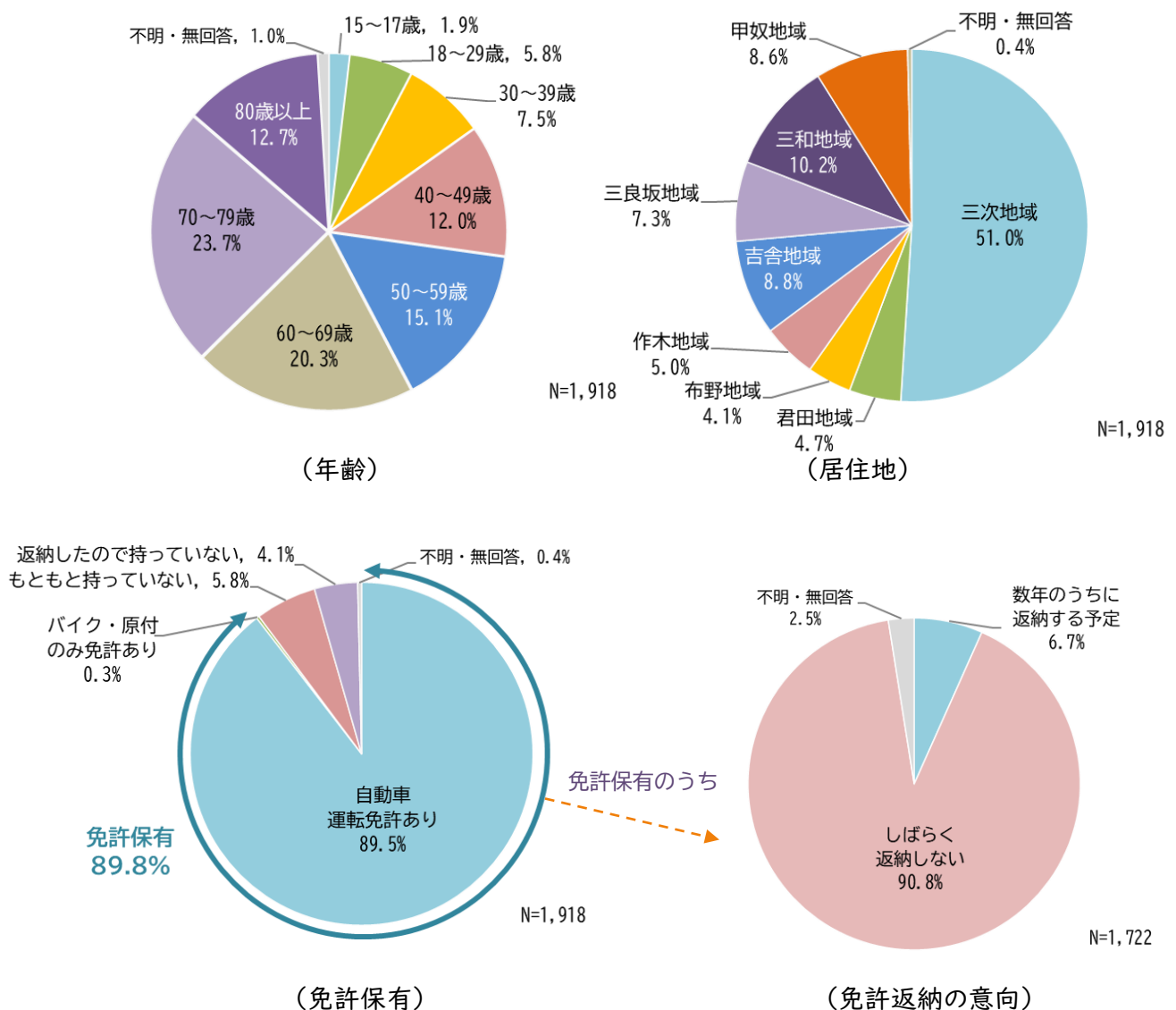
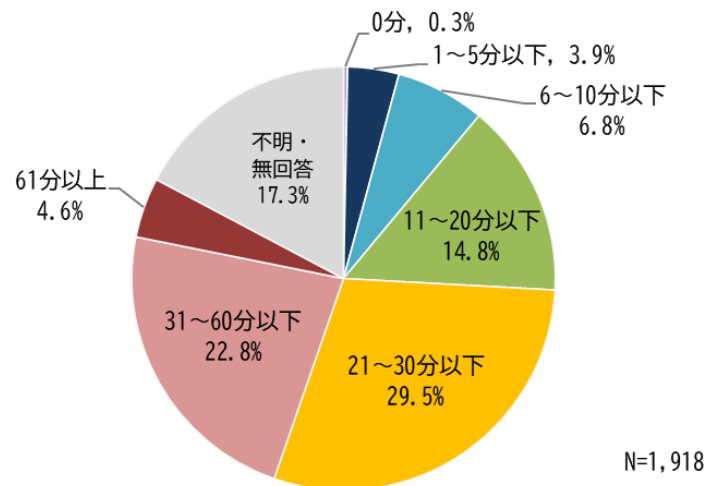


図 2-1 回答者について

2.2. 無理なく休まずに歩ける時間

○回答者が無理なく休まずに歩ける時間は、「21～30分以下」(29.5%)と回答した人が最も多く、以下「31～60分以下」(22.8%)、「11～20分以下」(14.8%)と続いている。

○年齢別でみると、80歳以上のみ、他の年齢層の傾向と大きく異なり、5分以下の割合が11.5%（不明・無回答を除くと14.2%）となっている。



[年 齢 別]

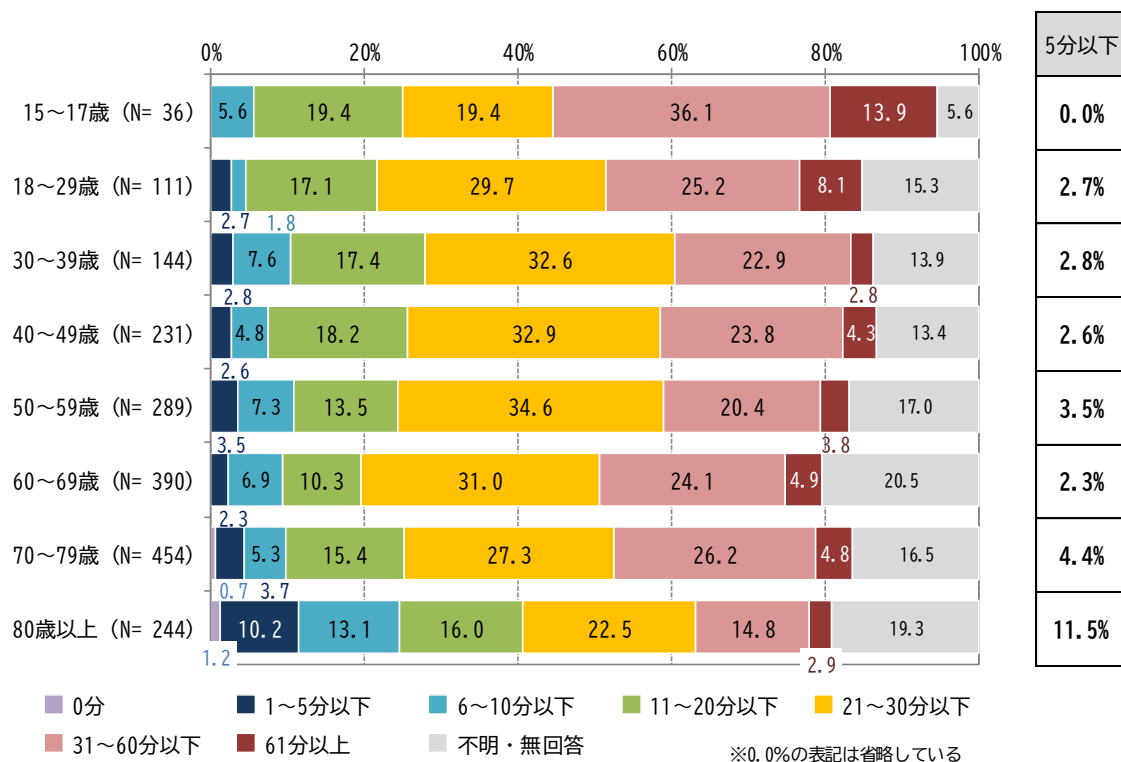


図 2-2 回答者が無理なく休まずに歩ける時間

2.3. 普段の外出について

2.3.1. 普段の外出目的

○普段の外出目的は「生活必需品の買物」が 62.4%で最も多く、以下「通勤」(46.1%)、「通院」(27.0%)、「ショッピングや趣味・レジャー」(24.0%)と続いている。

○年齢別でみると、18～59 歳では「通勤」、60 歳以上では「生活必需品の買物」が最も多い。また、80 歳以上では「通院」も割合が高い。

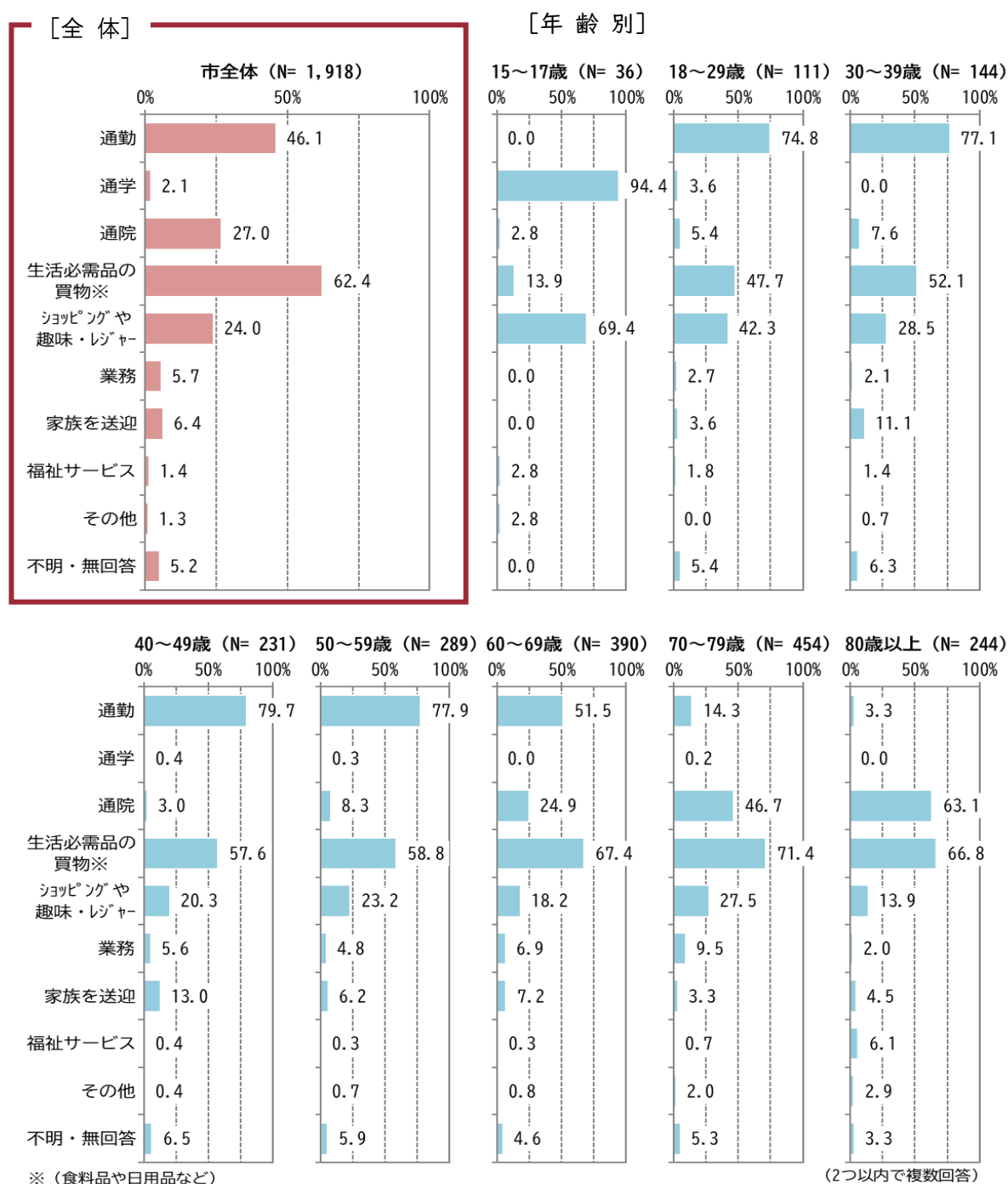
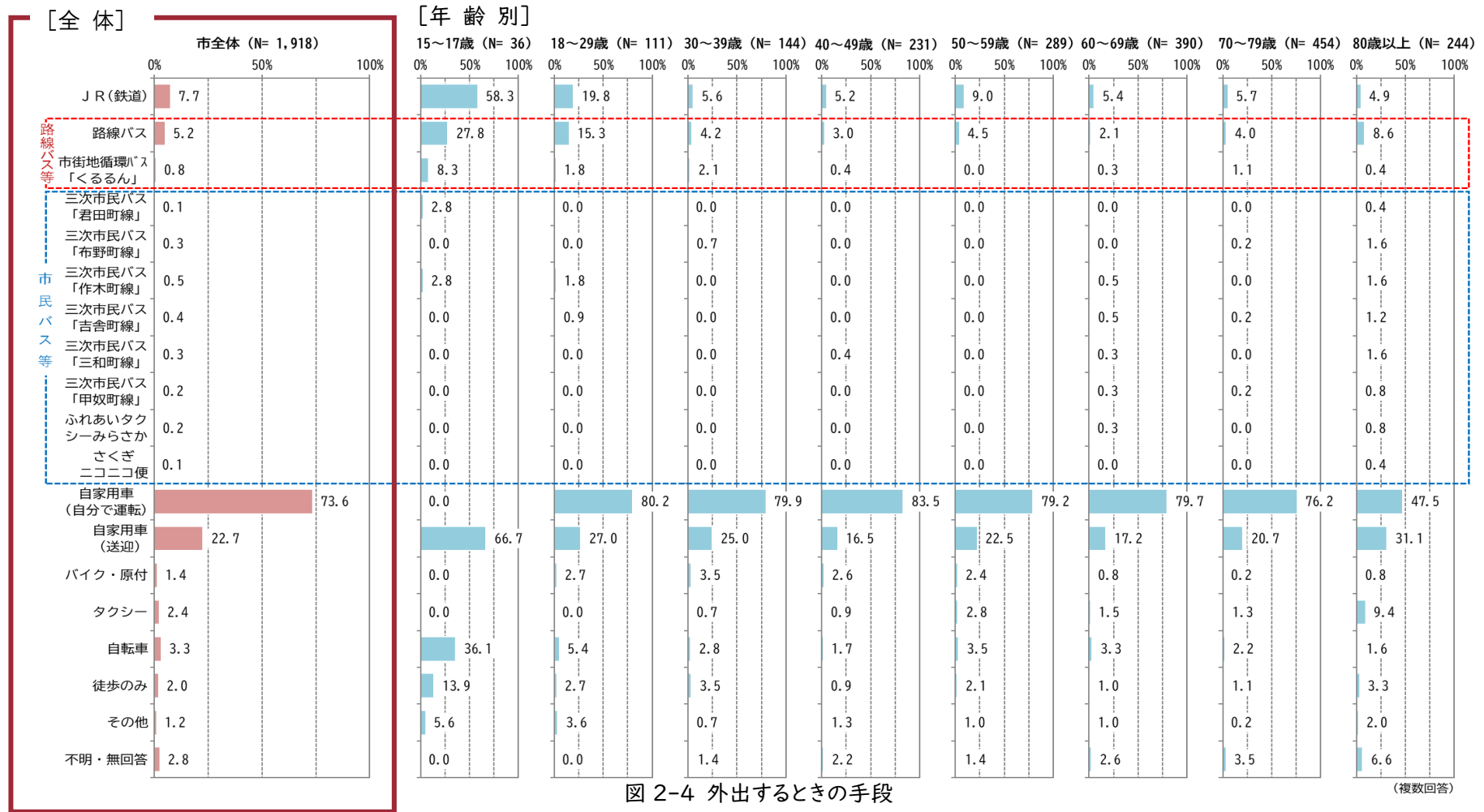


図 2-3 普段の外出目的

2.3.2. 外出するときの手段

- 外出するときの手段は、「自家用車(自分で運転)」(73.6%)を利用する割合が極めて高い。また、「JR(鉄道)」の利用は 7.7%となっている。一方、『市民バス等』の利用は、かなり少ない。
- 年齢別でみると、他の年齢層と比べて 15～17 歳では「自転車」(36.1%)、80 歳以上では「タクシー」(9.4%)の割合が高い。



2.3.3. 主な外出先の地域

○主な外出先の地域は、「三次地域」が 89.7%を占めている。以下、「広島市」が 24.4%、庄原市が 19.6%と続いている。

○年齢別でみると、全ての年齢層で「三次地域」が最も多いが、29歳以下では「広島市」も40%以上である。

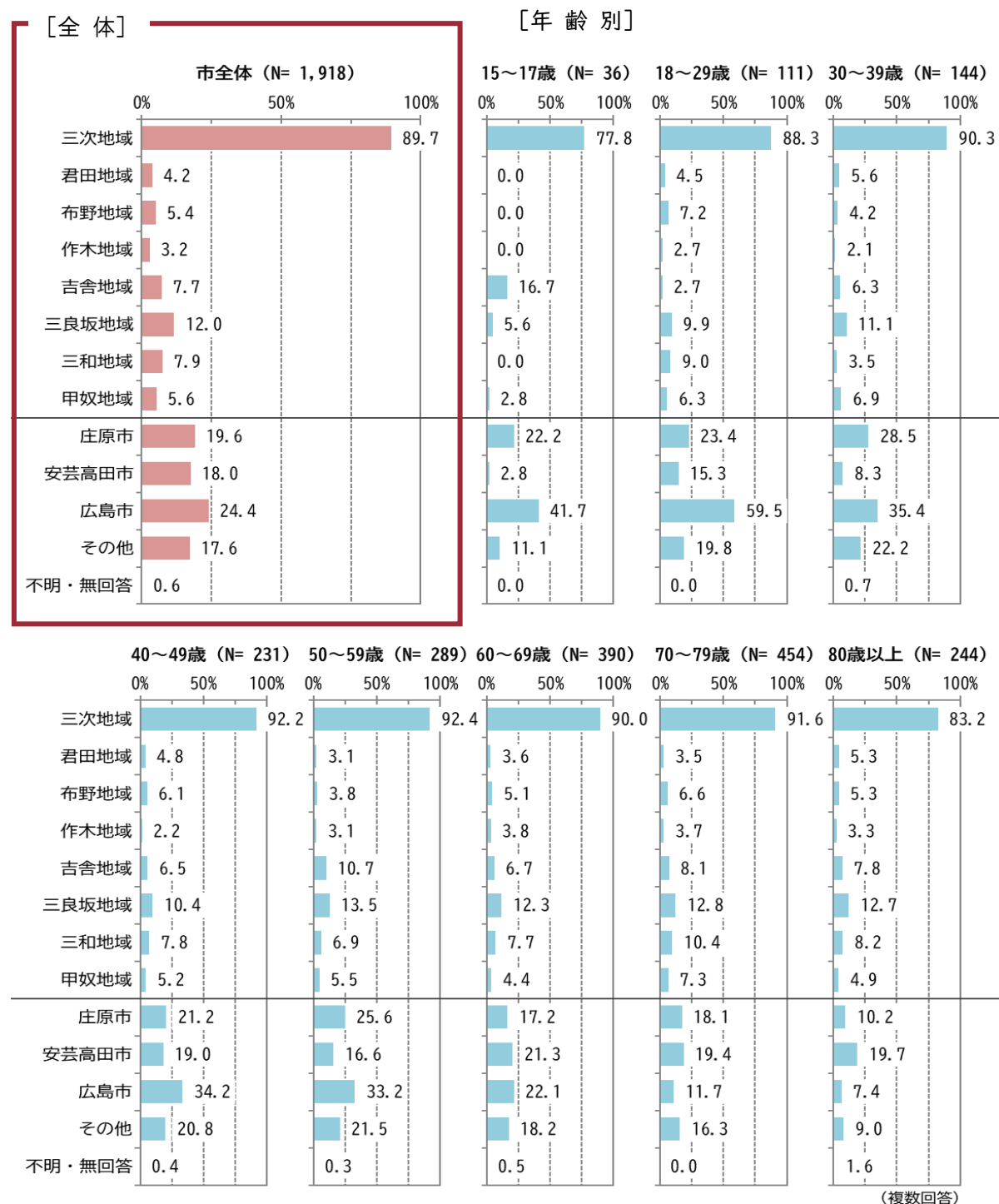


図 2-5 主な外出先の地域[年齢別]

○地域別での外出先をみると、旧町村地域からも三次地域へ外出する割合が最も高い。

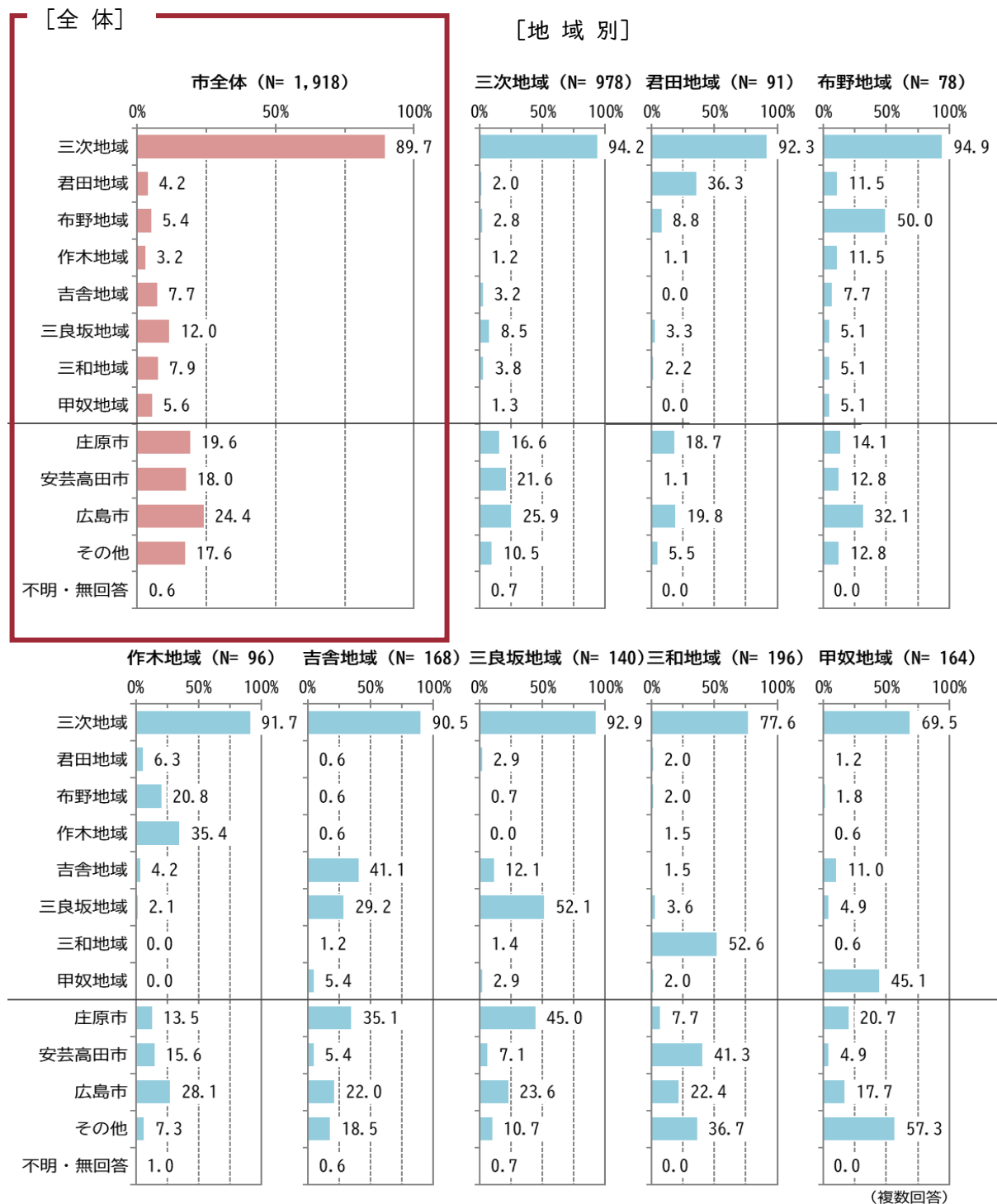


図 2-6 主な外出先の地域[地域別]

2.4. 日常生活での市内の公共交通の満足度

○“三次市内の公共交通”の満足度は、『満足』（「大変満足」と「やや満足」の合計、以下同じ）の割合は9.4%であるのに対し、『不満』（「やや不満」と「大変不満」の合計、以下同じ）は32.3%と『不満』の割合の方が高くなっている。

○年齢別でみると、15～17歳（50.0%）の『不満』の割合が、他の年齢層に比べて極端に高い。

○地域別でみると、三良坂地域（2.9%）、三和地域（4.6%）の『満足』の割合が5%未満と低い。

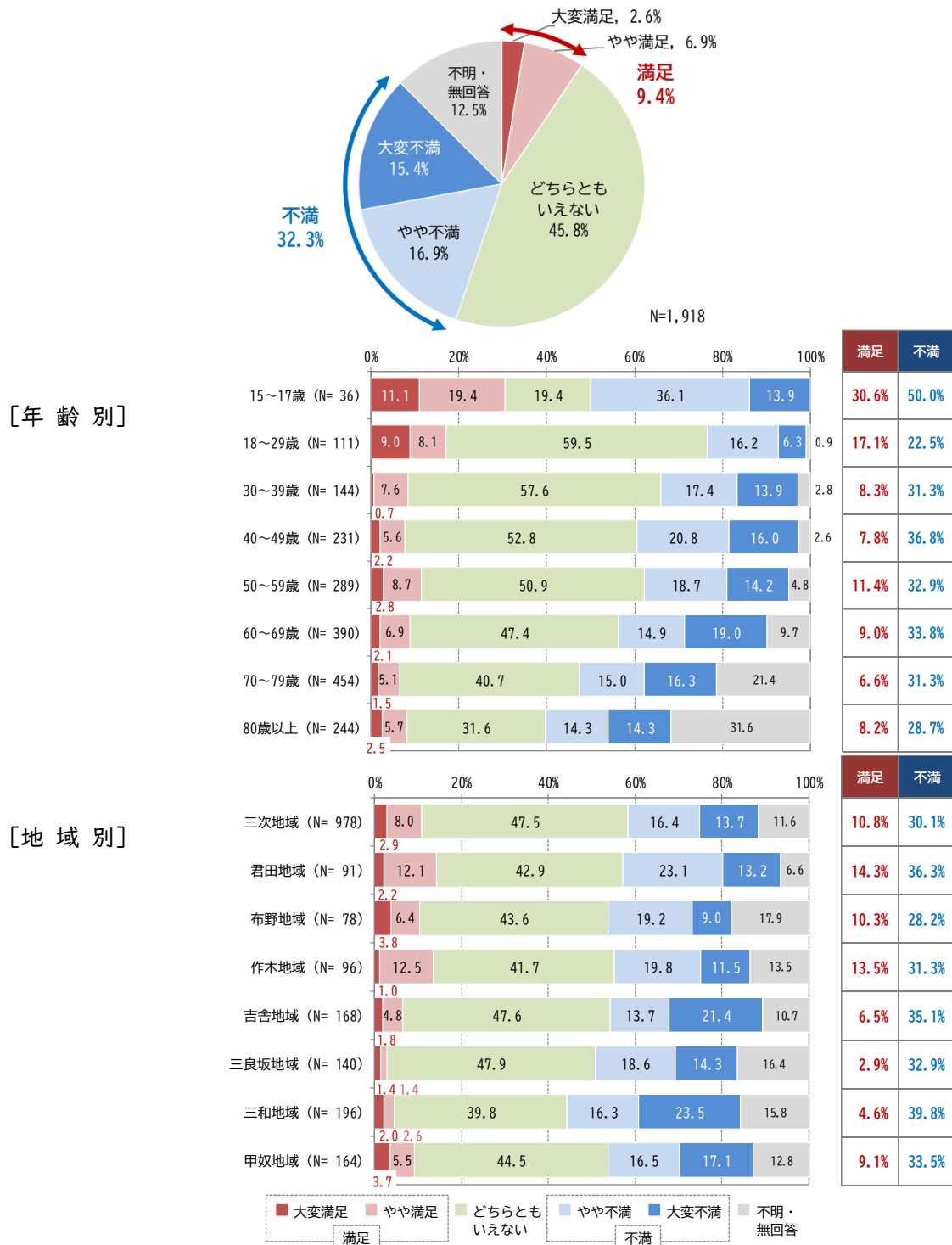


図 2-7 日常生活での市内の公共交通の満足度

2.5. 数年後の移動手段への不安

○数年後の移動手段への不安は、『不安』（「やや不安」と「とても不安（困ることが見込まれる）」の合計、以下同じ）が78.2%と8割弱を占めている。一方、「不安を感じていない」は17.8%となっている。

○年齢別でみると、（15～17歳を除いて）年齢が上がるにつれて、「とても不安」の割合が高くなっており、70歳以上では過半数を占める。「やや不安」も併せた『不安』の割合は、全ての年齢層で過半数を占め、60歳以上では80%以上である。

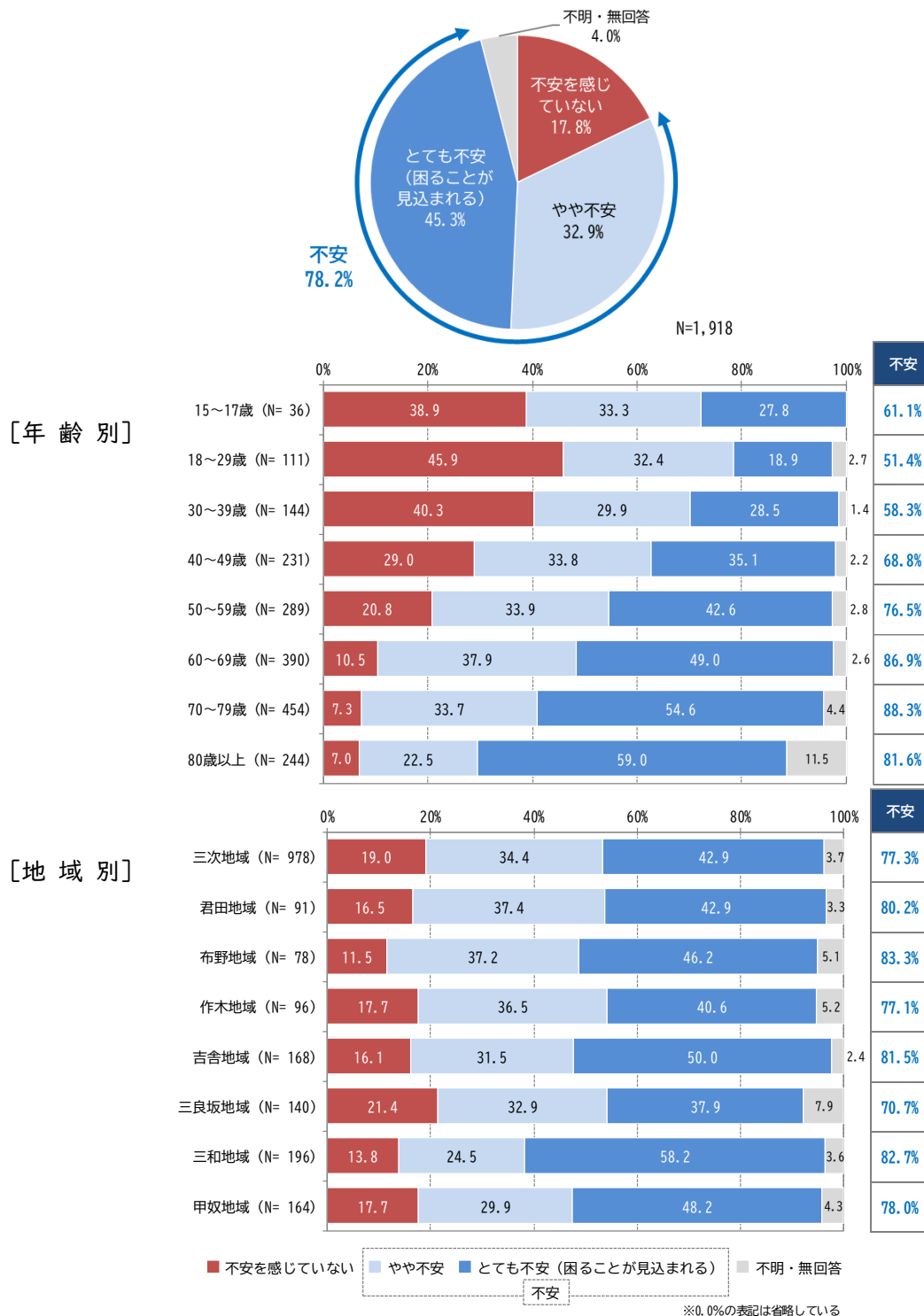


図 2-8 数年後の移動手段への不安

↓不安と回答した方のみ

【数年後の移動手段について「不安」に感じる内容】

○数年後の移動手段について「不安」に感じる内容は、「自分で運転できなくなった後の、将来的な移動手段が不安」が78.1%を占めている。次いで、「路線バスのバス停が遠くて利用できない」が25.2%となっている。

○年齢別でみると、40～70 歳代では「自分で運転できなくなった後の、将来的な移動手段が不安」が80%以上を占める。

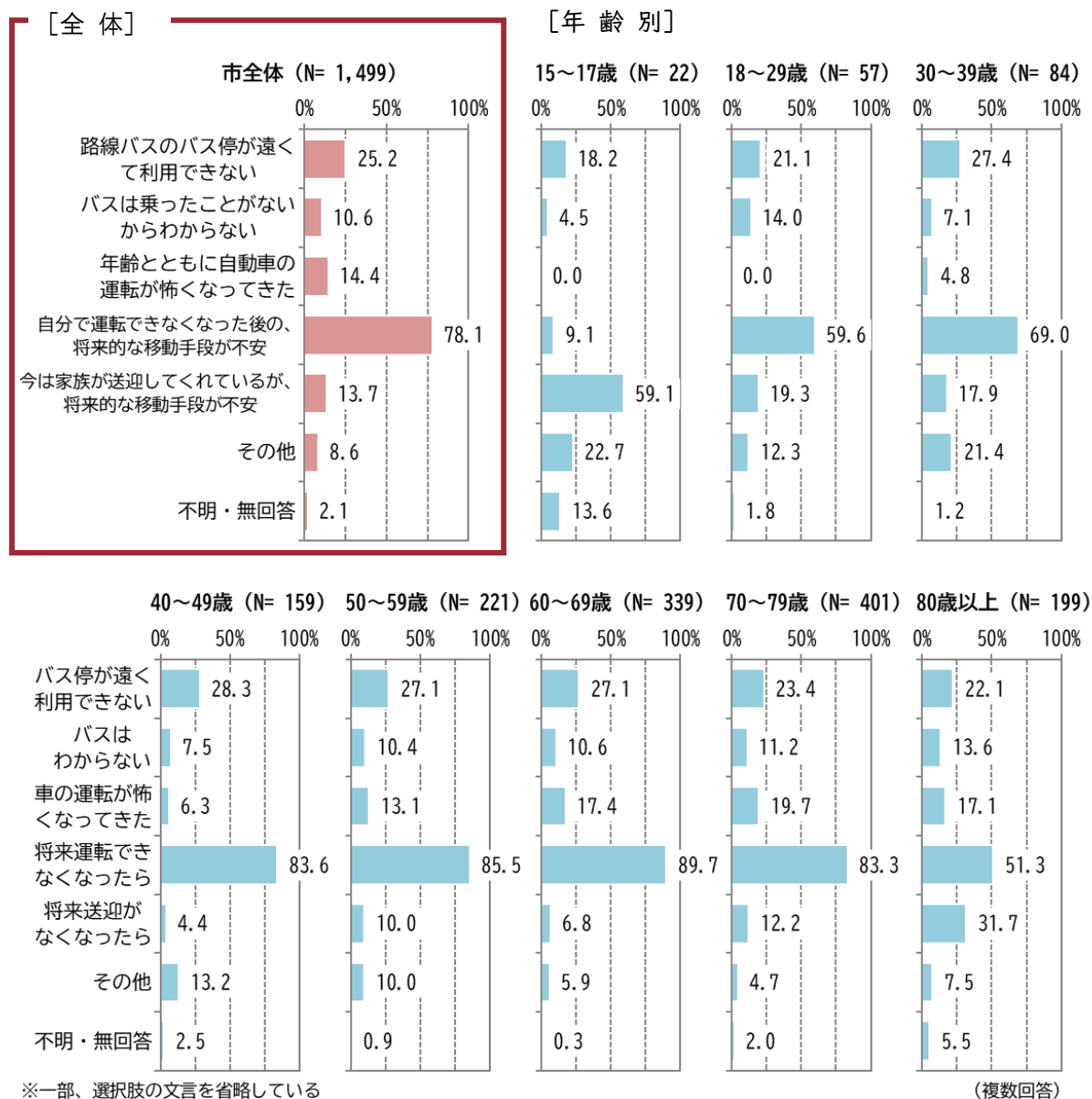


図 2-9 数年後の移動手段に不安を感じる内容〔年齢別〕

○数年後の移動手段について「不安」を感じる内容を地域別でみると、布野地域、作木地域、三和地域では「路線バスのバス停が遠くて利用できない」が30%以上を占め、他の地域よりその割合が高い。

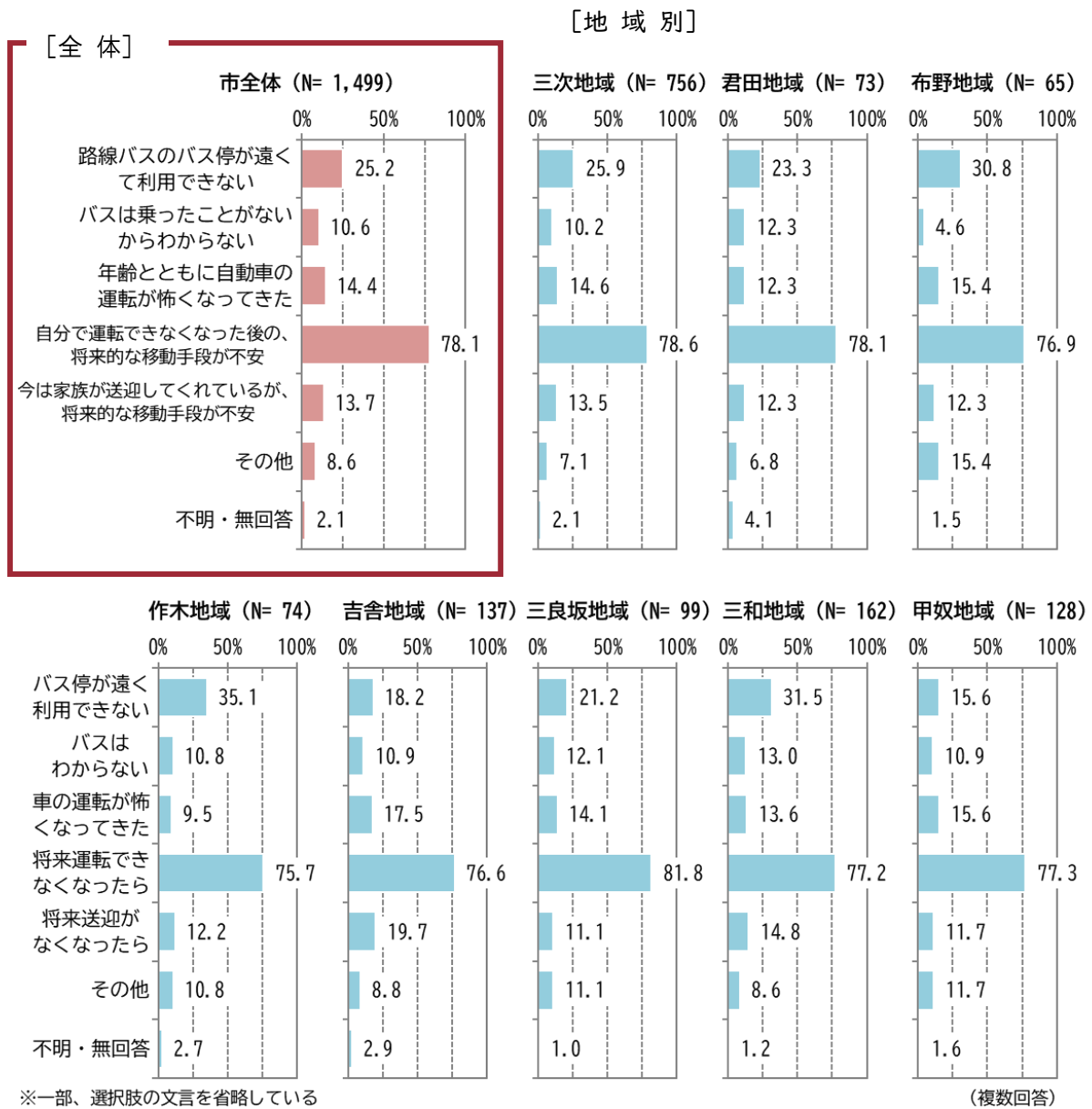


図 2-10 数年後の移動手段に不安を感じる内容 [地域別]

2.6. 路線バスの利用について

2.6.1. 市内の路線バスの利用頻度

○路線バスの利用頻度は、「全く利用しない」が 81.3%を占めている。一方、『月1日以上』の割合は 2.7%、さらに『週1日以上』利用する回答者は 1.1%にとどまる。

○年齢別でみると、15～17歳では『週1日以上』が 11.1%を占めるなど利用頻度が高い。

○地域別でみると、三和地域、甲奴地域では「全く利用しない」が 85%以上を占める。

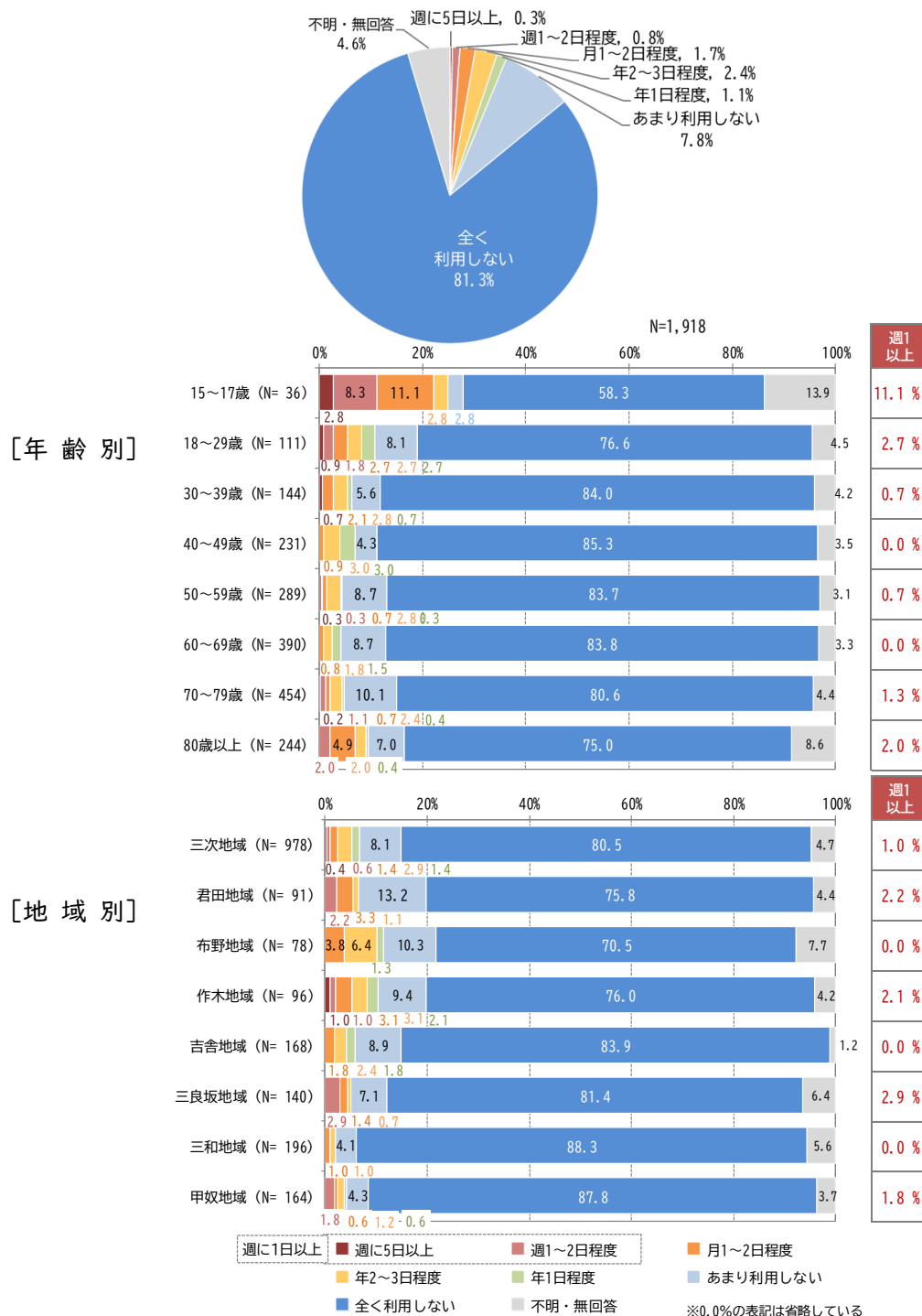


図 2-11 市内の路線バスの利用頻度

2.6.2. 市内の路線バスの利用目的<路線バスを利用している人のみ>

○路線バスの利用目的は、「通院」が31.1%で最も多く、以下、「ショッピングや趣味・レジャー」(27.0%)、「生活必需品の買物」(14.8%)と続いている。なお、「その他」の具体的内容は、飲食のとき(飲み会含む)、自家用車が使えないときなどとなっている。

○年齢別でみると、70歳以上では「通院」が最も多く、80歳以上で57.5%を占める。一方、18～59歳下では「ショッピングや趣味・レジャー」が最も多くなっている。

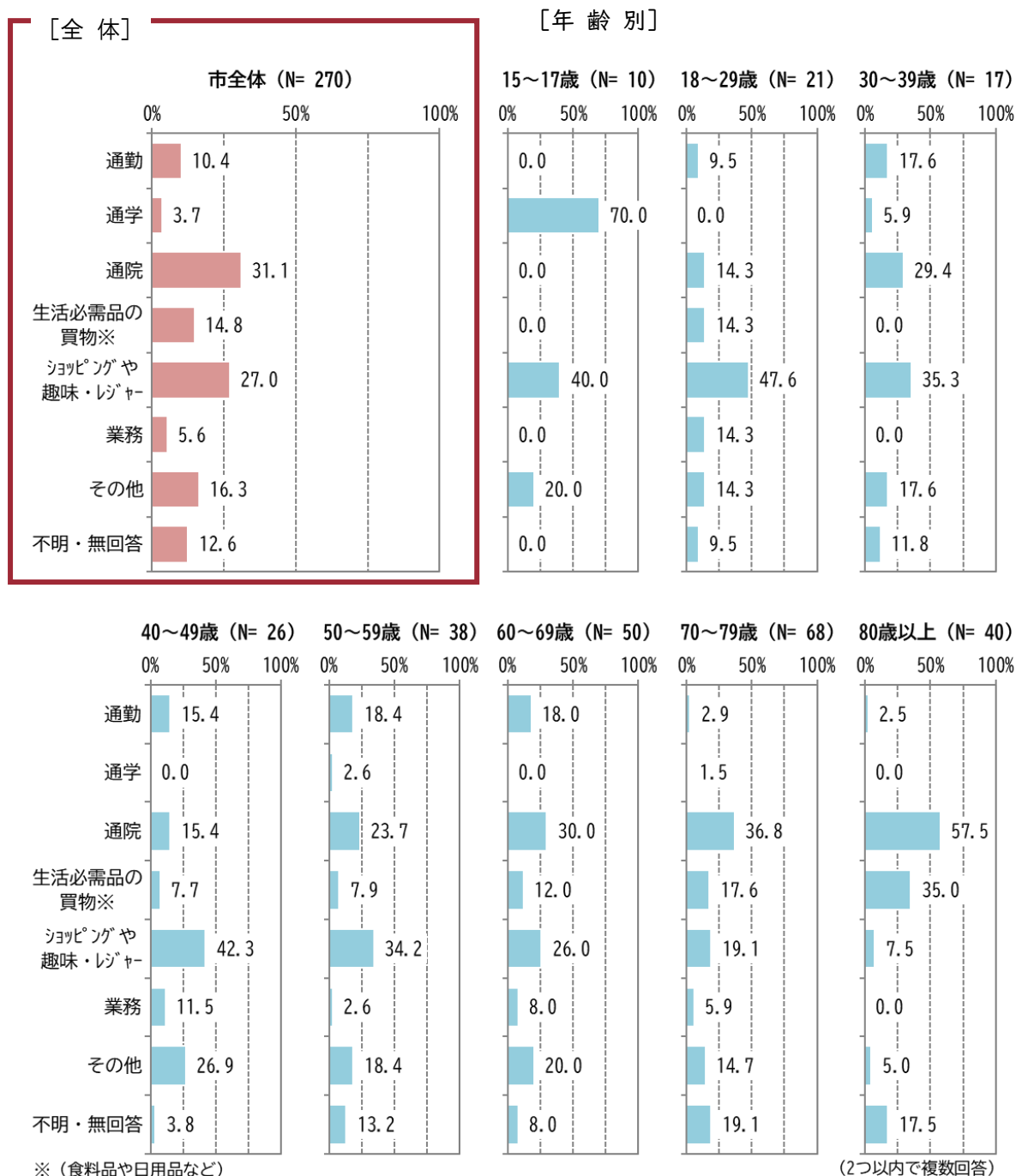


図 2-12 市内の路線バスの利用目的<路線バスを利用している人のみ>

2.6.3. 市内路線バスの満足度<路線バスを利用している人のみ>

- 市内のバス運行の満足度は、『不満』が41.1%を占め、『満足』(13.3%)を上回っている。
- 年齢別でみると、60～69歳では『不満』の割合が62.0%と他の年齢層と比べて高い。
- 地域別でみると、三良坂地域では『不満』が76.5%を占め、他の地域と比べてその割合が非常に高い。

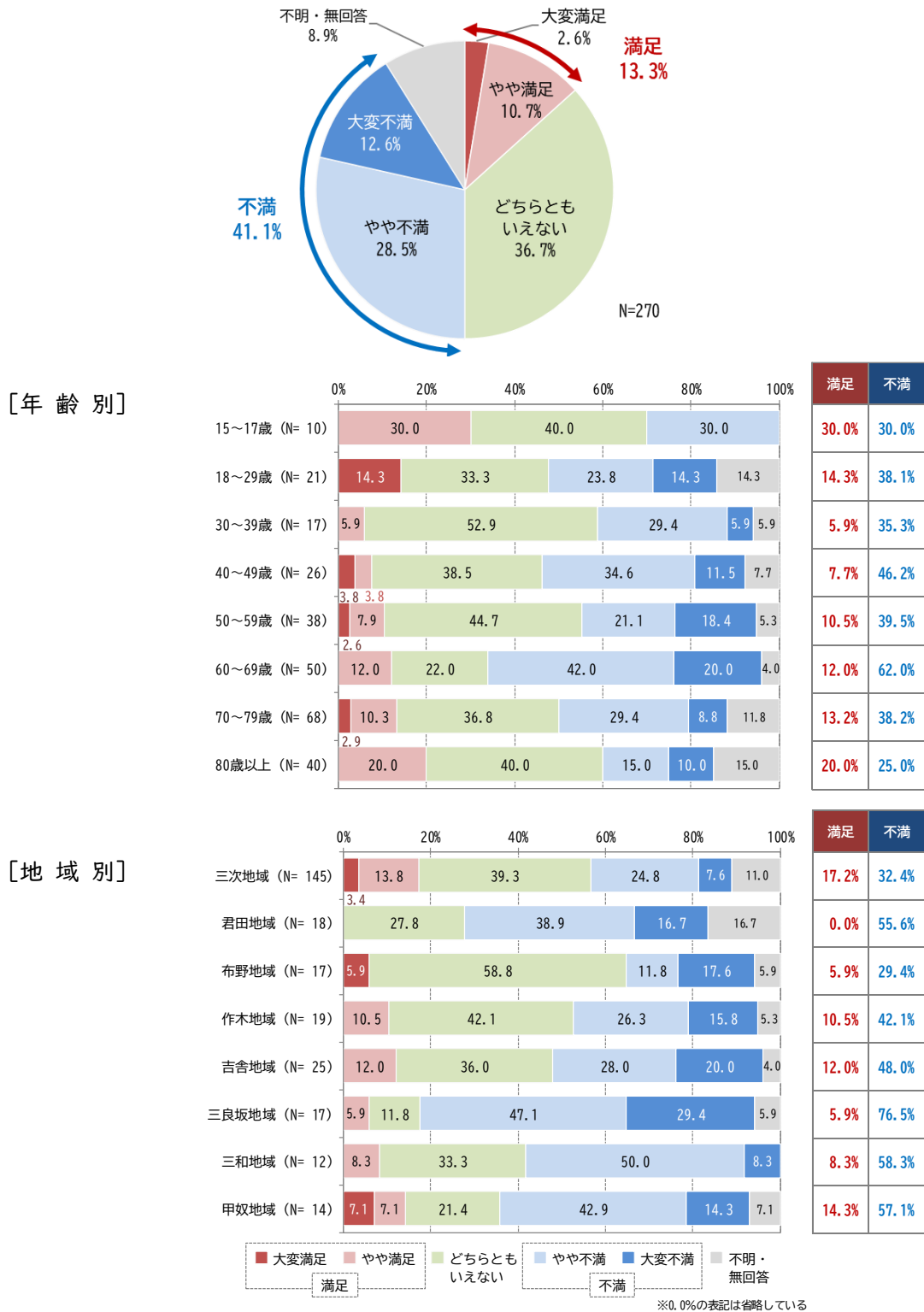


図 2-13 市内路線バスの満足度

○満足度を利用頻度別でみると、週に1～2日程度、月に1～2日程度が『満足』の割合が31.3%と高い。

[利用頻度別]

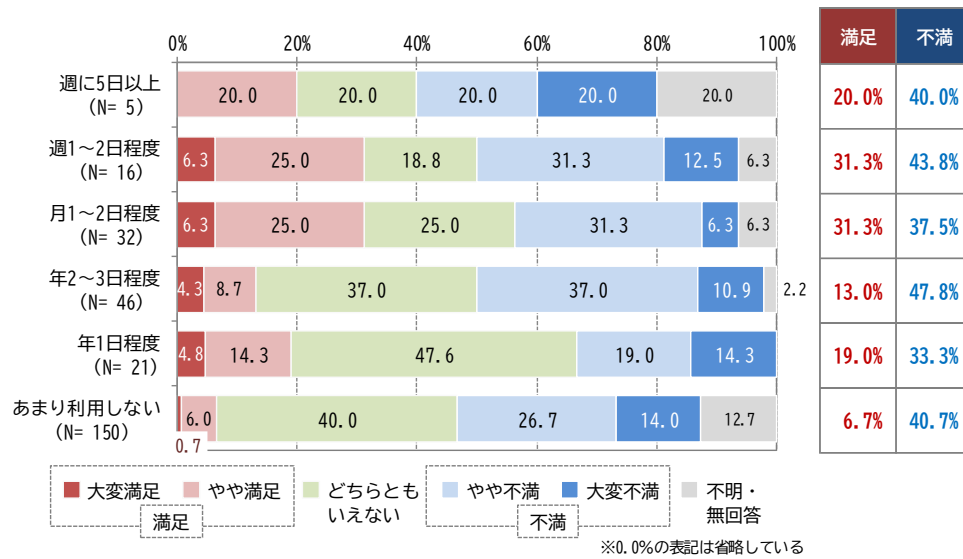


図 2-14 市内路線バスの満足度<路線バスを利用している人のみ>

2.6.4. バス情報の調べ方<路線バスを利用している人のみ>

○バス情報の調べ方は、「現地のバス停にある時刻表」が 38.1%で最も多く、以下、「紙の時刻表」(33.3%)、「その他インターネット(乗換アプリ含む)」(31.1%)、「バス会社のホームページ」(29.6%)と続いている。

○年齢別でみると、18～29 歳では「その他インターネット」、40～49 歳では「バス会社のホームページ」が 60%以上を占めるほか、60 歳代以下ではインターネットやアプリの利用が多い。一方、70 歳以上では「現地のバス停にある時刻表」が最も多い。

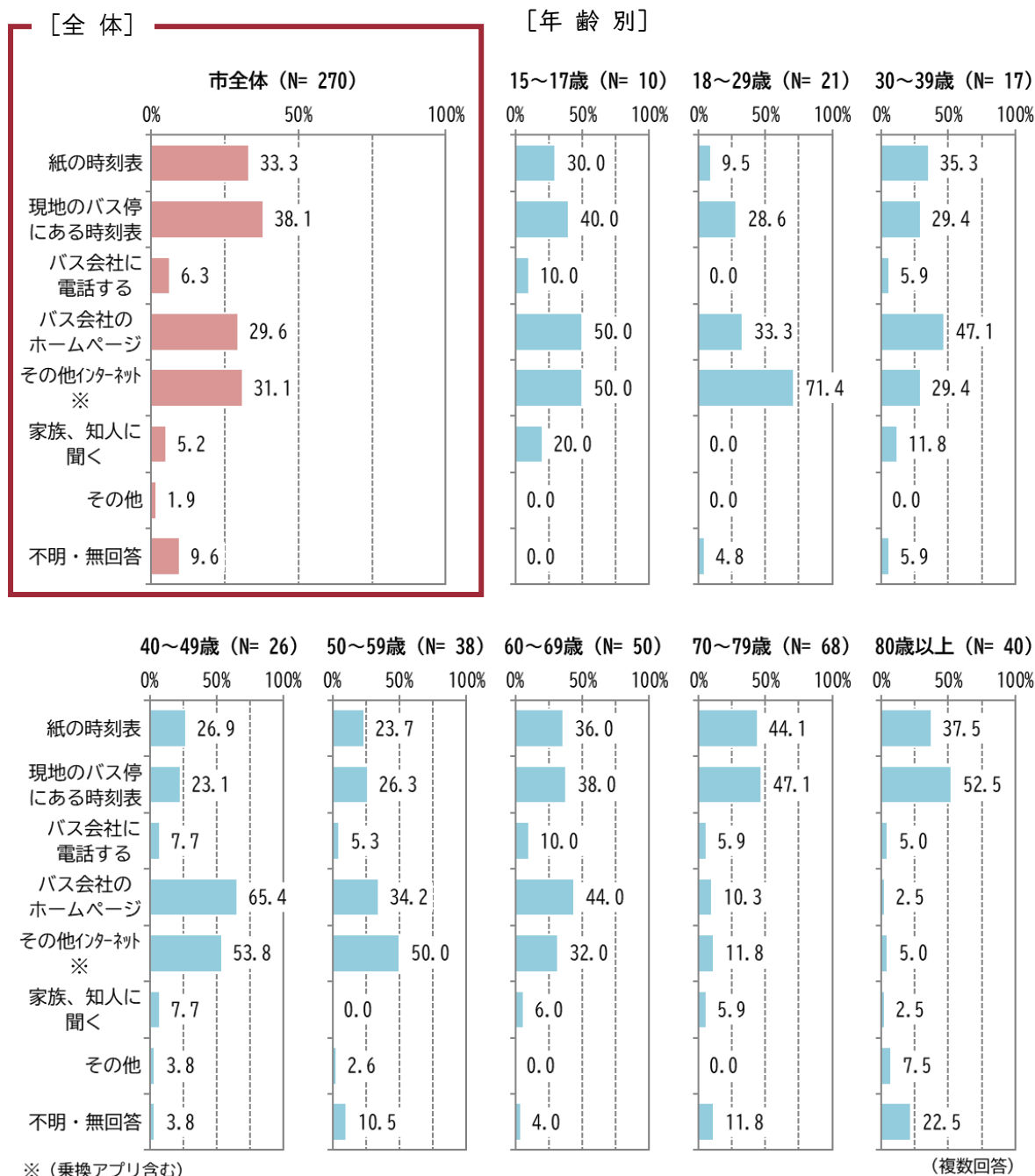


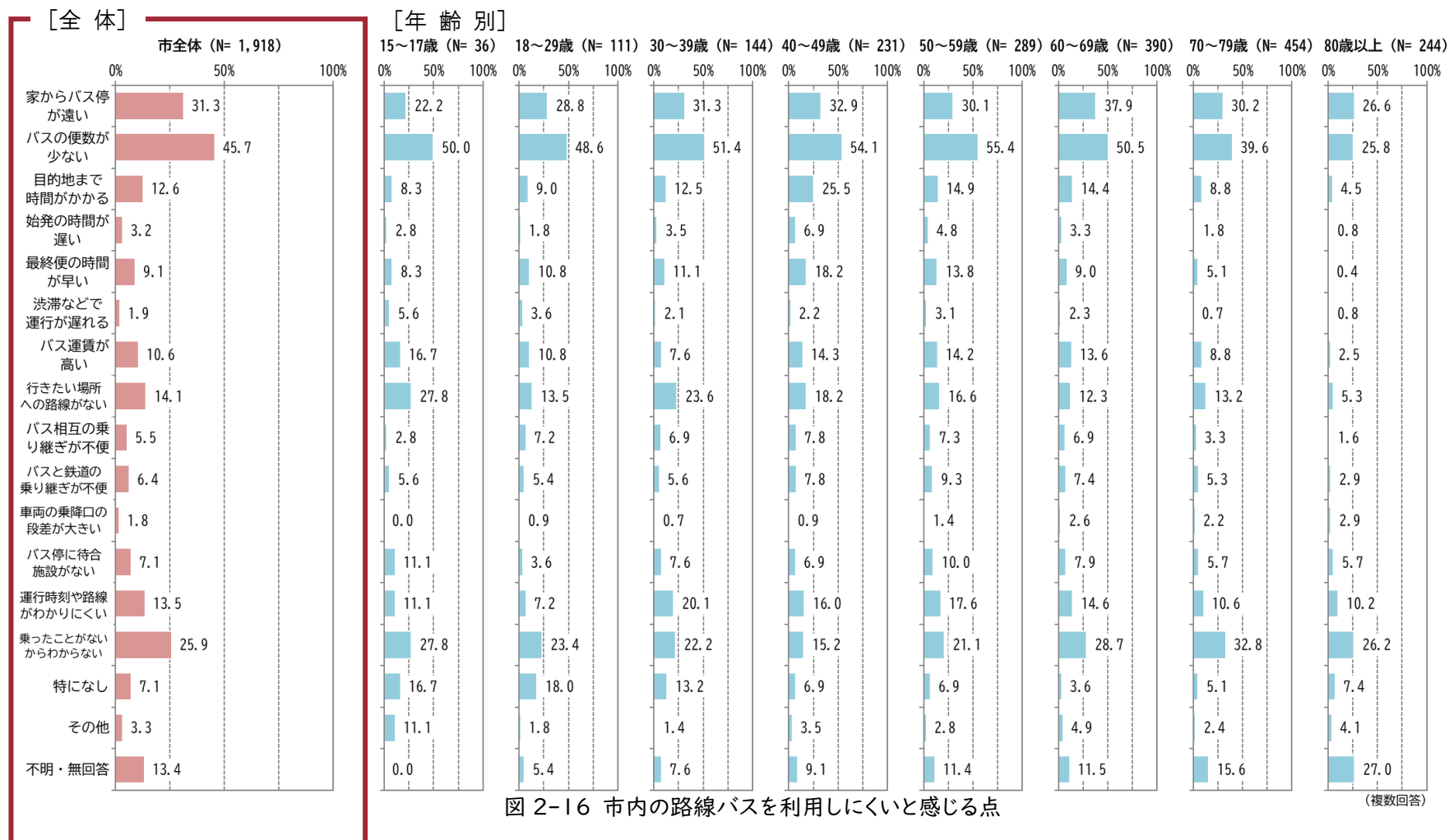
図 2-15 バス情報の調べ方<路線バスを利用している人のみ>

2.6.5. 市内の路線バスを利用しにくいと感じる点

○市内の路線バスを利用しにくいと感じる点は、「バスの便数が少ない」が45.7%で最も多く、次いで「家からバス停が遠い」が31.3%となっている。

一方、「乗ったことがないからわからない」は25.9%、「特になし」は7.1%となっている。

※ただし、「乗ったことがないからわからない」と回答した497件のうち203件はそれ以外の選択肢も併せて回答している。



○地域別でみると、君田地域、布野地域、作木地域、吉舎地域、三良坂地域では「バスの便数が少ない」が過半数を占める。また、甲奴地域では「乗ったことがないからわからない」が37.2%で最も多い。

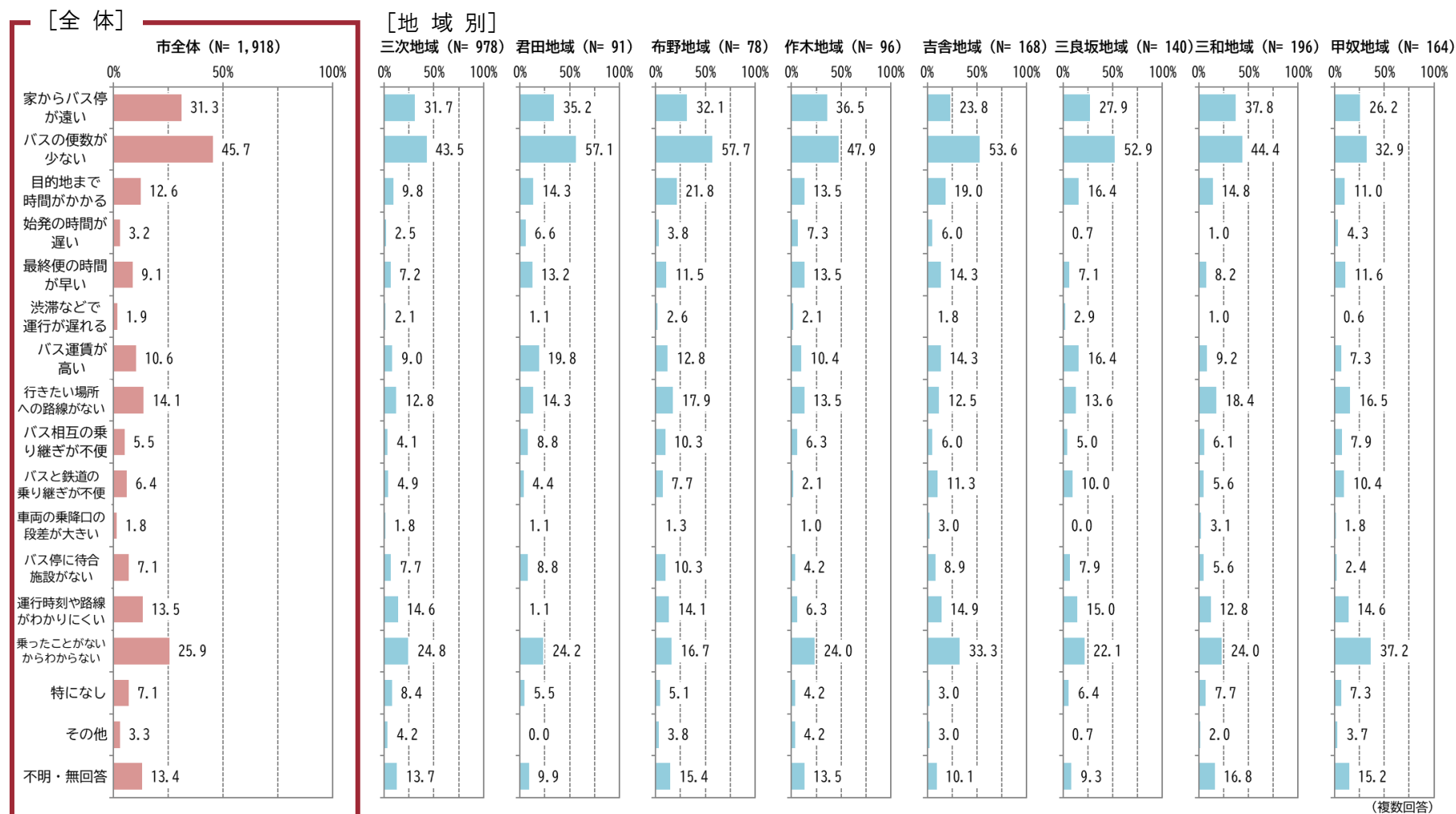


図 2-17 市内の路線バスを利用しにくいと感じる点

2.7. JR の利用について

2.7.1. 市内発着の JR の利用頻度・利用区間

○JR の利用頻度は、「全く利用しない」が 56.2%と過半数を占めている。次いで「あまり利用しない」が 16.9%となっている。一方、『月1日以上』の割合は 5.4%、さらに『週1日以上』利用する回答者は 1.4%にとどまる。

○年齢別でみると、15～17 歳では『週1日以上』が 22.2%を占めるなど利用頻度が高く、次いで 18～29 歳も比較的高い。

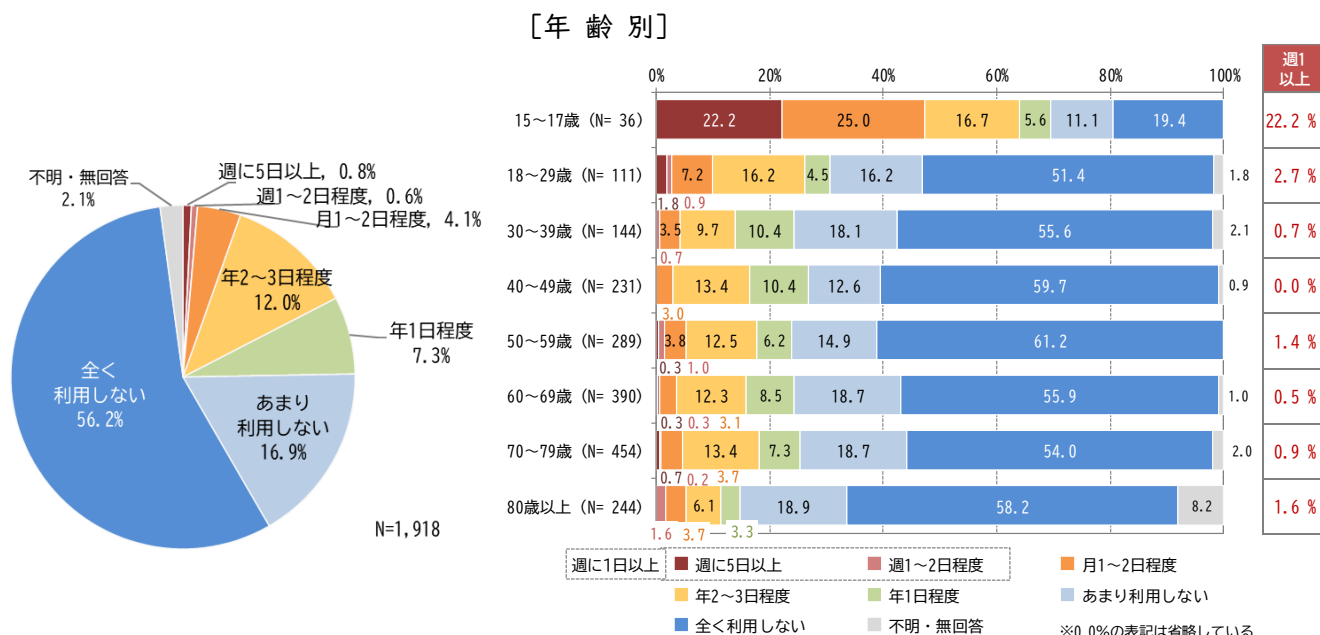


図 2-18 市内発着の JR の利用頻度

○JR の主な利用区間は、「三次～広島」が 48.3%で最も多く、半数近くを占めている。以下、「甲立～広島」(5.3%)、「志和地～広島」(4.8%)、「三次～志和地」(4.0%)と続いている。

[主な利用区間]

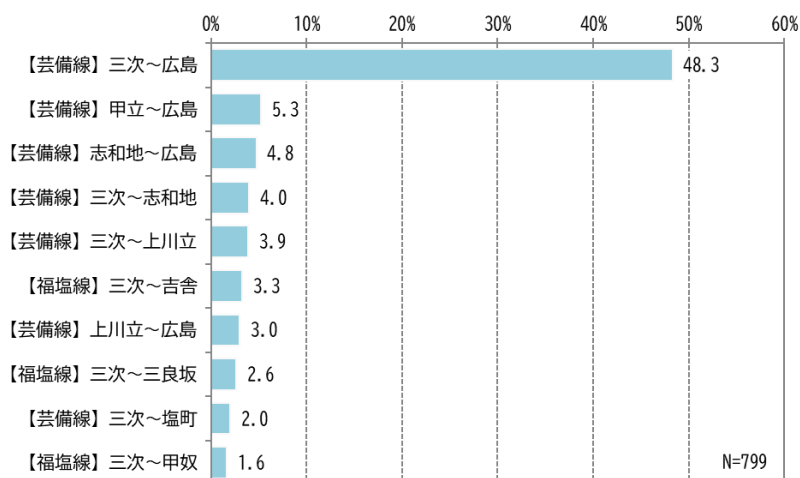


図 2-19 市内発着の JR の主な利用区間<JR を利用している人のみ>[10 件以上の区間のみ表示]

2.7.2. 市内発着の JR の満足度と不満な事項<JR を利用している人のみ>

○利用している市内発着の JR の運行や駅施設の満足度は、「どちらともいえない」が 37.5%で最も多いものの、『不満』(36.8%)が『満足』(19.0%)を上回っている。

○年齢別でみると、15～17 歳(44.8%)では『満足』の割合が他の年齢層と比べて高い。

○利用頻度別でみると、頻度が少なくなるほど『満足』の割合が小さくなっている。

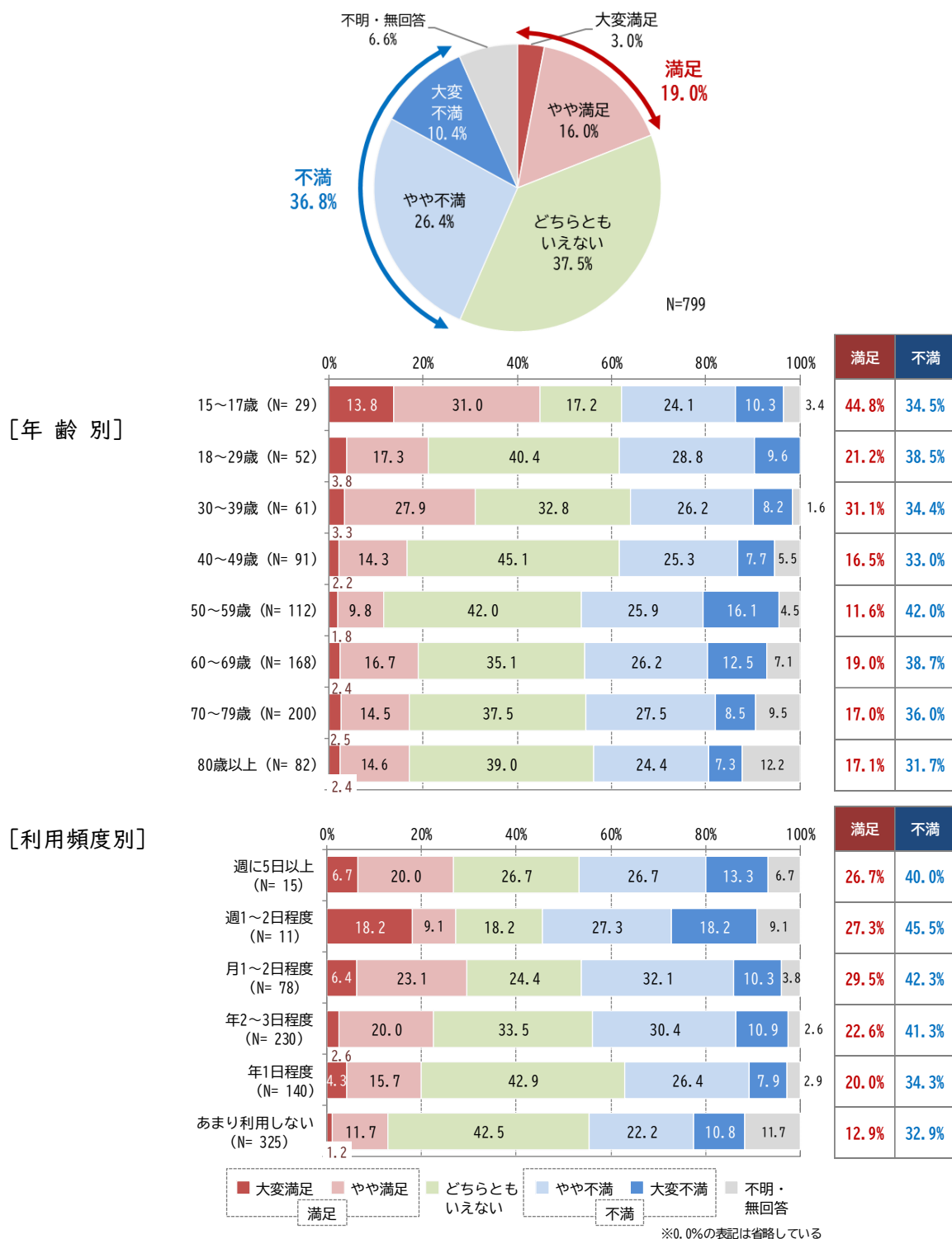


図 2-20 市内発着の JR の運行や駅施設の満足度<JR を利用している人のみ>

2.7.3. 市内発着の JR を利用しにくいと感じている点＜JR を利用している人のみ＞

○市内発着の JR を利用しにくいと感じている点は、「本数が少ない」が 59.8%で最も多く、以下「目的の駅まで時間がかかる」(32.7%)、「最終の時間が早い」(23.7%)と続いている。

○年齢別でみると、15～17 歳(86.2%)では「本数が少ない」の割合が他の年齢層と比べて高い。また、18～29 歳では次いで「ICOCA が使えない」(38.5%)が多く、他の年齢層に比べてその割合が高い。

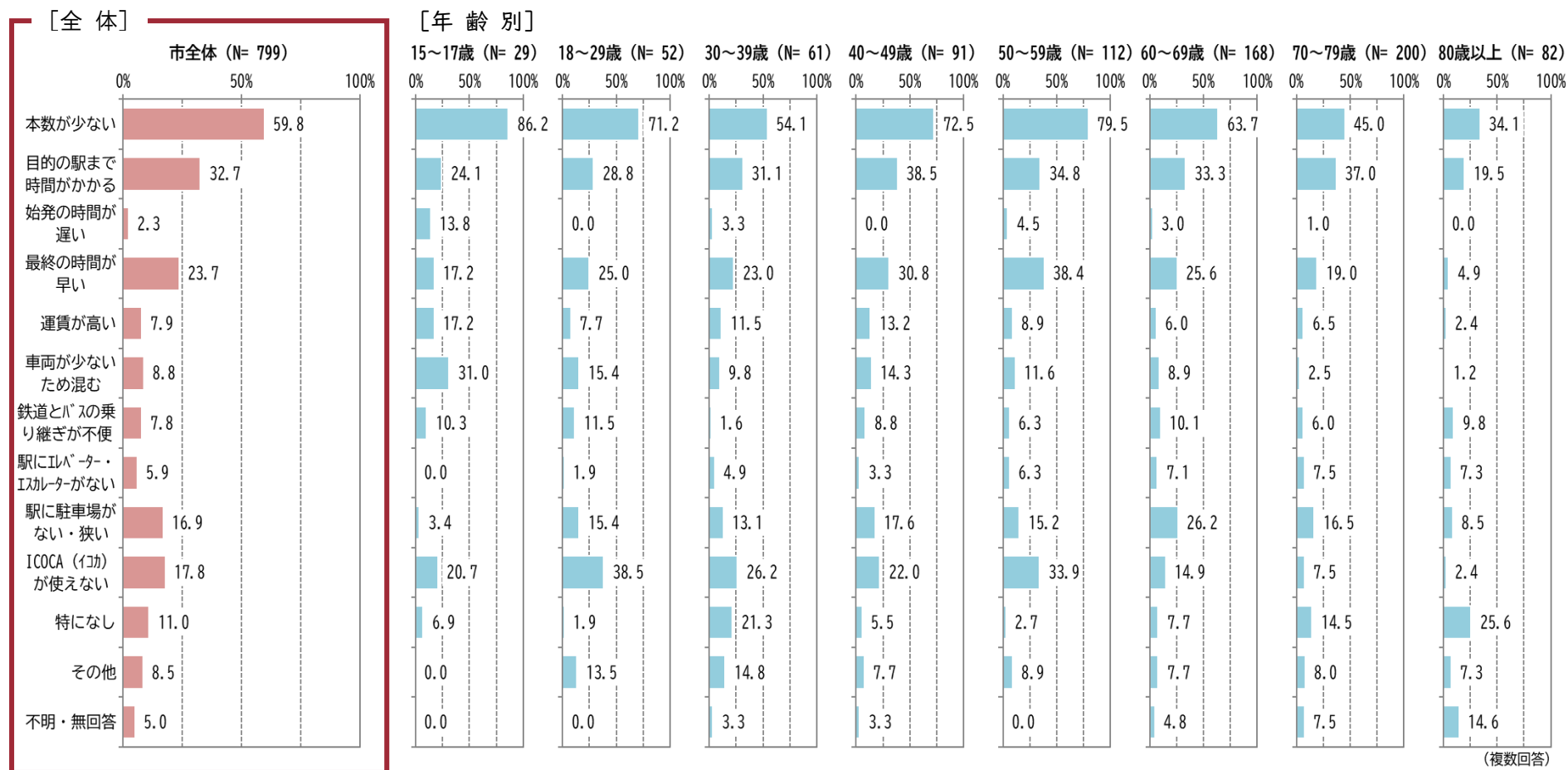


図 2-21 市内発着の JR を利用しにくいと感じている点

2.8. タクシーの利用について

2.8.1. 市内のタクシーの利用頻度

○市内のタクシーの利用頻度は、「全く利用しない」が 60.2%を占めている。一方、『月1日以上』の割合は 3.7%、さらに『週1日程度以上』利用する回答者は 0.6%にとどまる。

○年齢別でみると、80 歳以上では『月1日程度以上』が 9.8%を占めるなど、比較的使用頻度が高い。

○地域別でみると、作木地域、三和地域、甲奴地域では「全く利用しない」が 70%以上を占める。

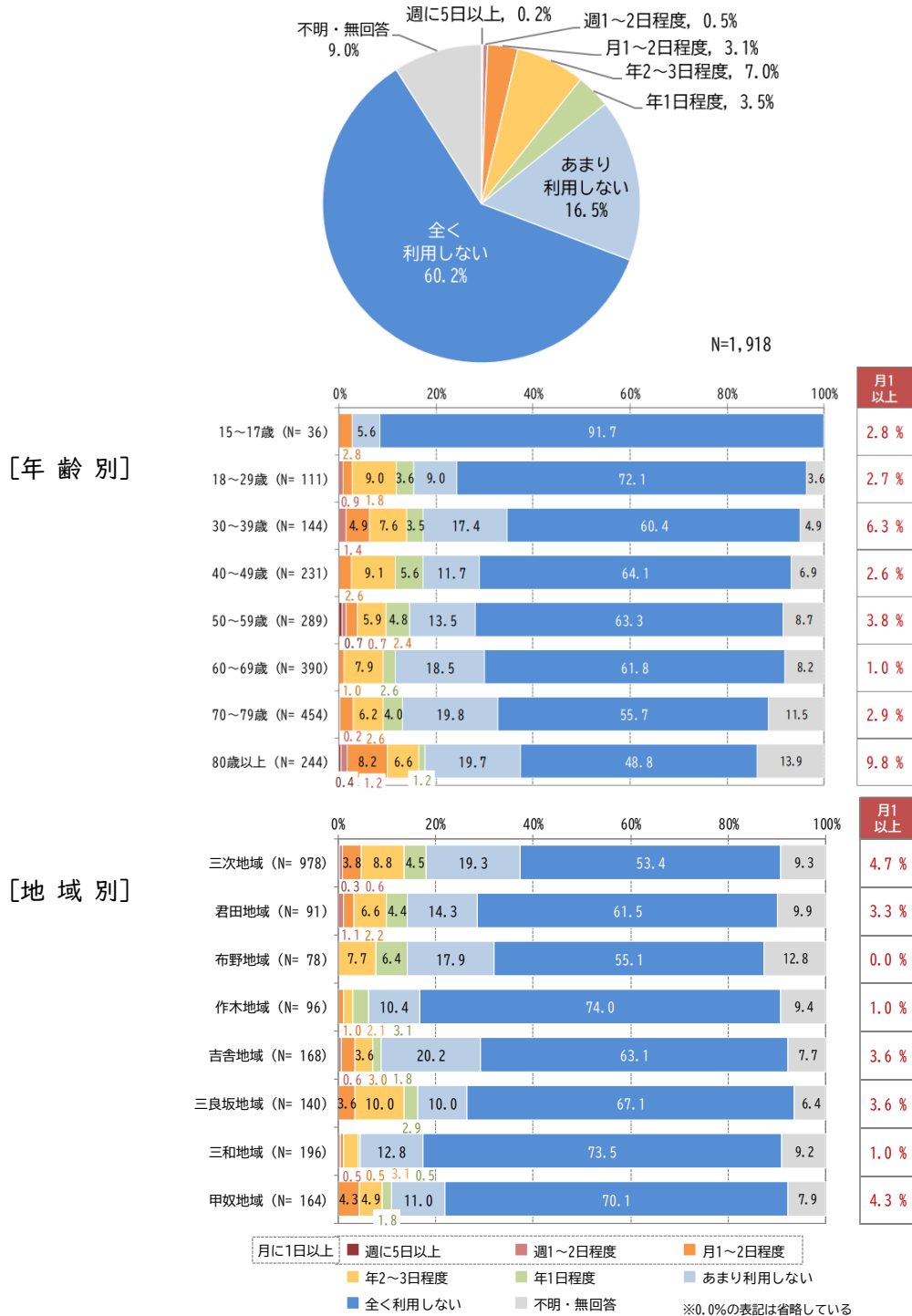


図 2-22 市内のタクシーの利用頻度

2.8.2. タクシーの利用目的<タクシーを利用している人のみ>

○市内でのタクシーの利用目的は、「通院」が 28.6%で最も多く、次いで「ショッピングや趣味・レジャー」が 22.5%となっている。なお、「その他」の具体的内容は、飲酒を伴う飲食のときなどとなっている。

○年齢別でみると、80 歳以上では「通院」が 64.8%を占める。

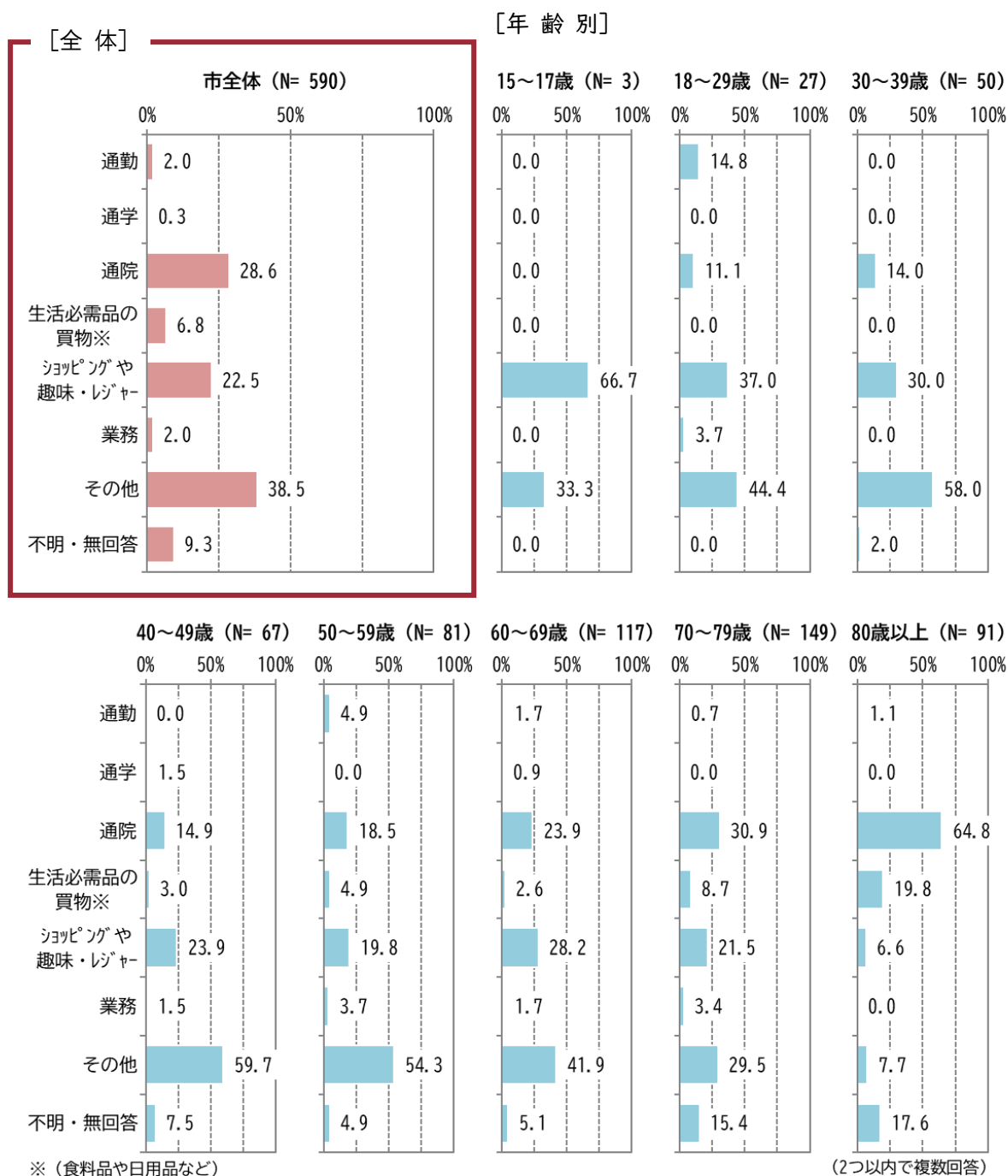


図 2-23 市内でのタクシーの利用目的<タクシーを利用している人のみ>

2.8.3. 市内のタクシーの満足度<タクシーを利用している人のみ>

- 市内のタクシーの満足度は、「どちらともいえない」が 49.3%で最も多くなっている。また、『満足』（24.6%）が『不満』（19.2%）を上回っている。
- 年齢別でみると、18～29 歳（44.4%）では『満足』の割合が他の年齢層と比べて高い。一方、60～69 歳では『不満』（24.8%）が『満足』（17.9%）を上回っている。
- 利用頻度別でみると、頻度が少なくなるほど『満足』の割合が小さくなっている。

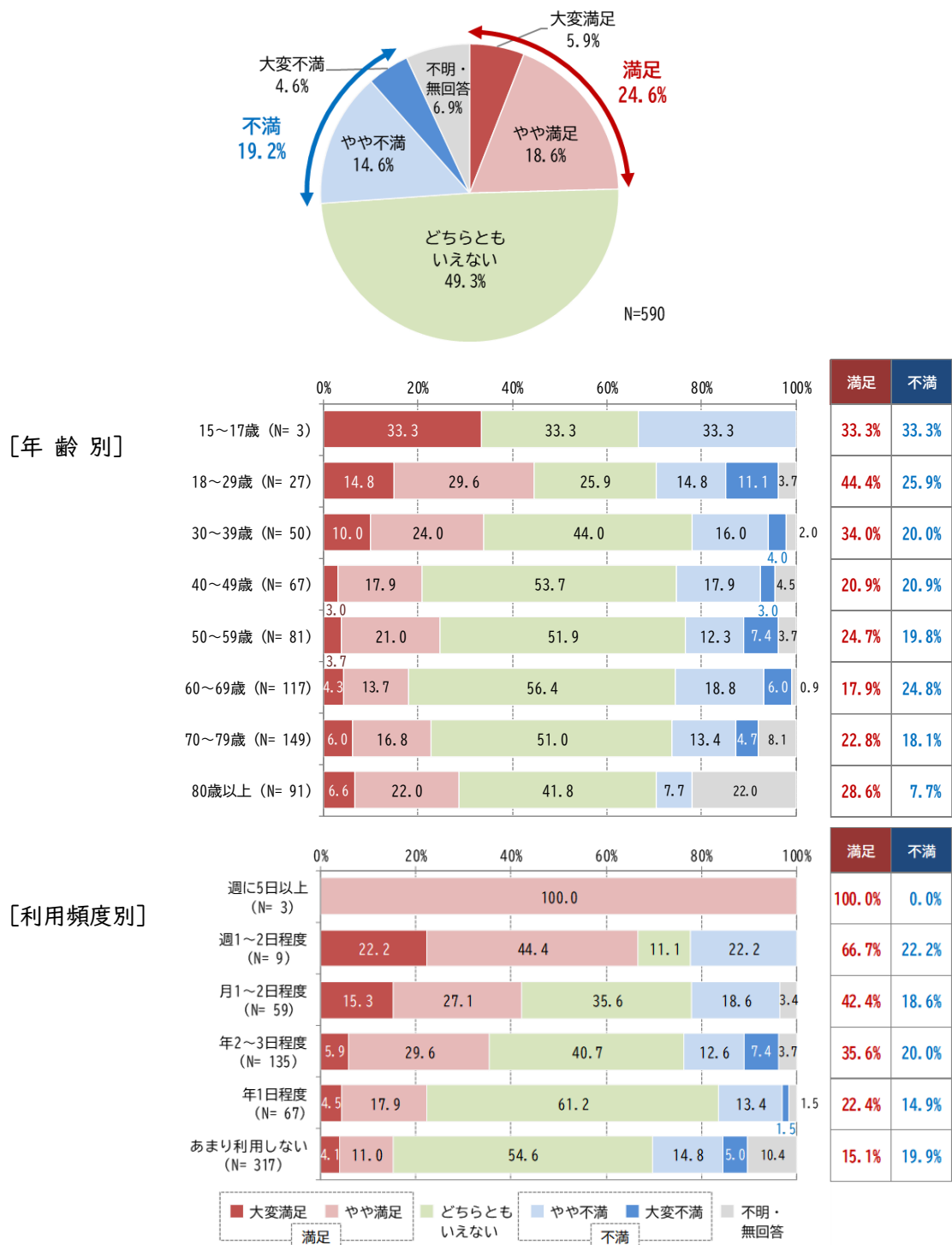


図 2-24 市内のタクシーの満足度<タクシーを利用している人のみ>

2.8.4. 市内のタクシーを利用しにくいと感じる点

○市内のタクシーを利用しにくいと感じる点は、「運賃が高い」が 37.1%で最も多く、次いで「タクシー台数が少ない※」が 20.8%となっている。一方、「特になし」は 34.6%となっている。

○年齢別でみると、60～69 歳では「運賃が高い」が過半数を占める。

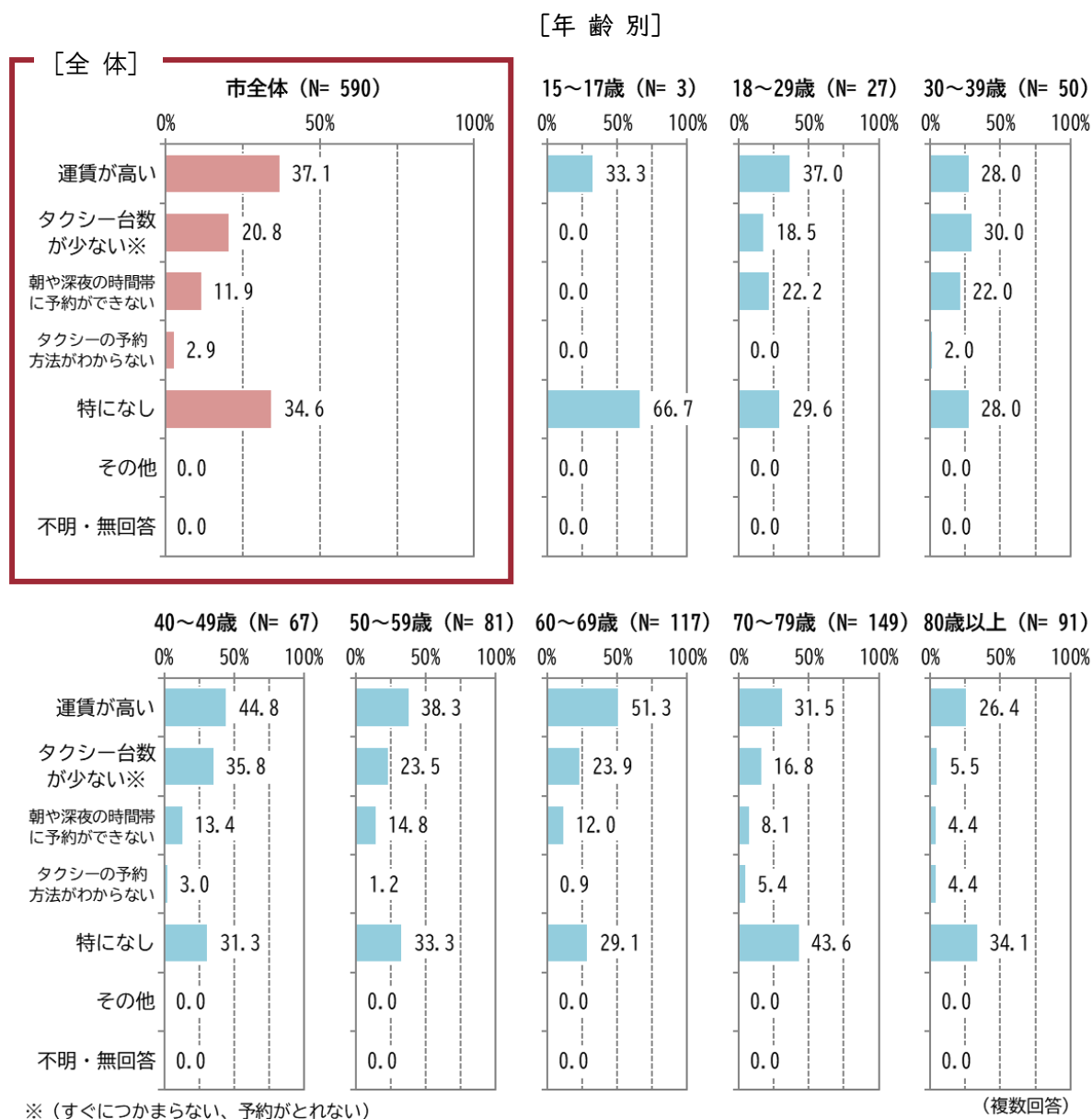


図 2-25 市内のタクシーを利用しにくいと感じる点 [年齢別]

2.9. 市民バス等の利用について

2.9.1. 市民バス等の利用有無

- 市民バス等の利用有無は、「いずれも利用したことはない」が86.8%を占めている。
- 利用したことがある市民バス等は、「三次市民バス」が5.3%で最も多く、以下「ふれあいタクシーみらさか」(0.4%)、「さくぎニコニコ便」(0.2%)と続いている。

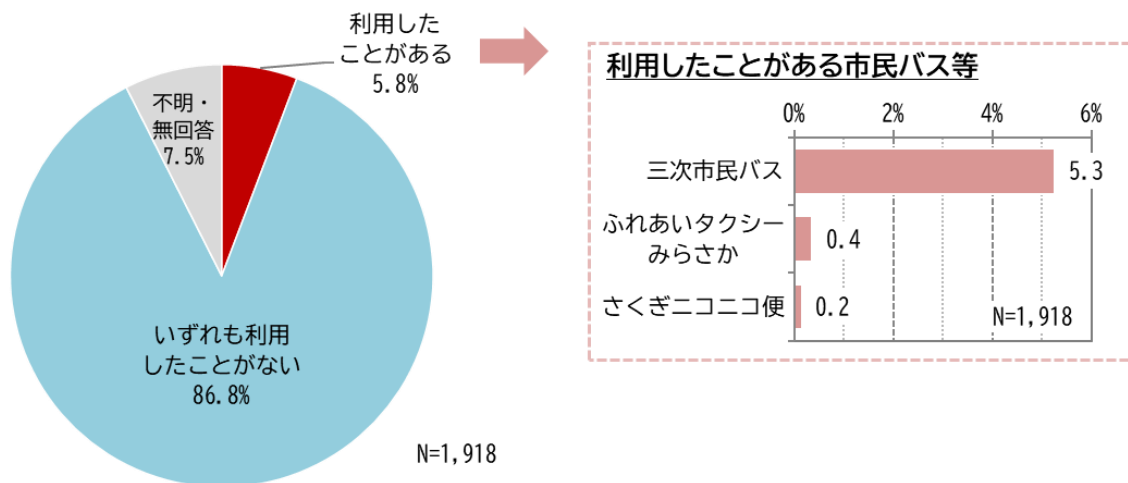


図 2-26 市民バス等の利用有無

2.9.2. 市民バス等の満足度

- 三次市民バスの満足度は、『満足』(36.6%)が『不満』(14.9%)を上回っている。

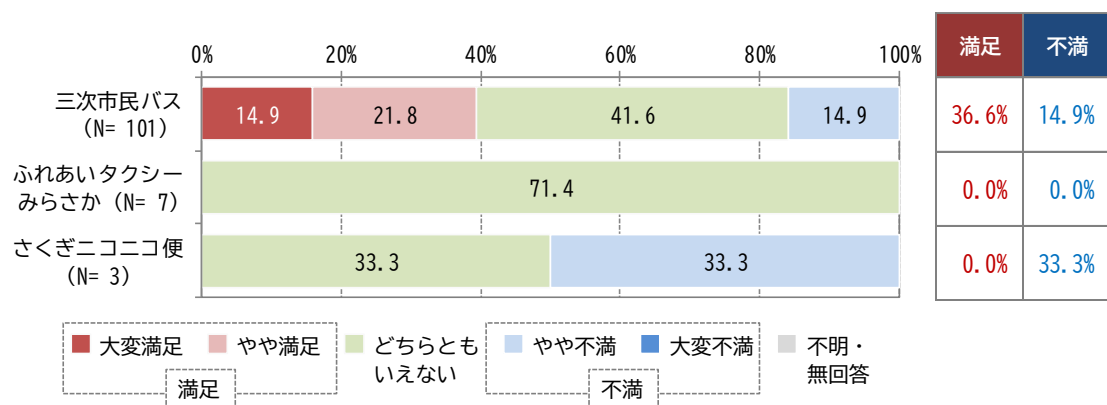


図 2-27 市民バス等の満足度<市民バス等を利用している人のみ>

2.10. これからの三次市の公共交通について

2.10.1. これからの公共交通維持の考え方

○これからの公共交通維持の考え方については、「維持・確保・改善のためであれば、負担額の拡大もやむを得ない」が 50.2%を占めている。次いで「維持・確保・改善ができない場合でも、現状の負担額の水準に抑える」が 26.0%となっている。

○年齢別でみると、全ての年齢層で「負担額の拡大もやむを得ない」が最も多く、特に 15～17 歳では 72.2%を占め、他の年齢層と比べてその割合が非常に高い。一方、(15～17 歳を除いて)若い年齢層ほど「負担額を縮小する」の割合が高くなっている。

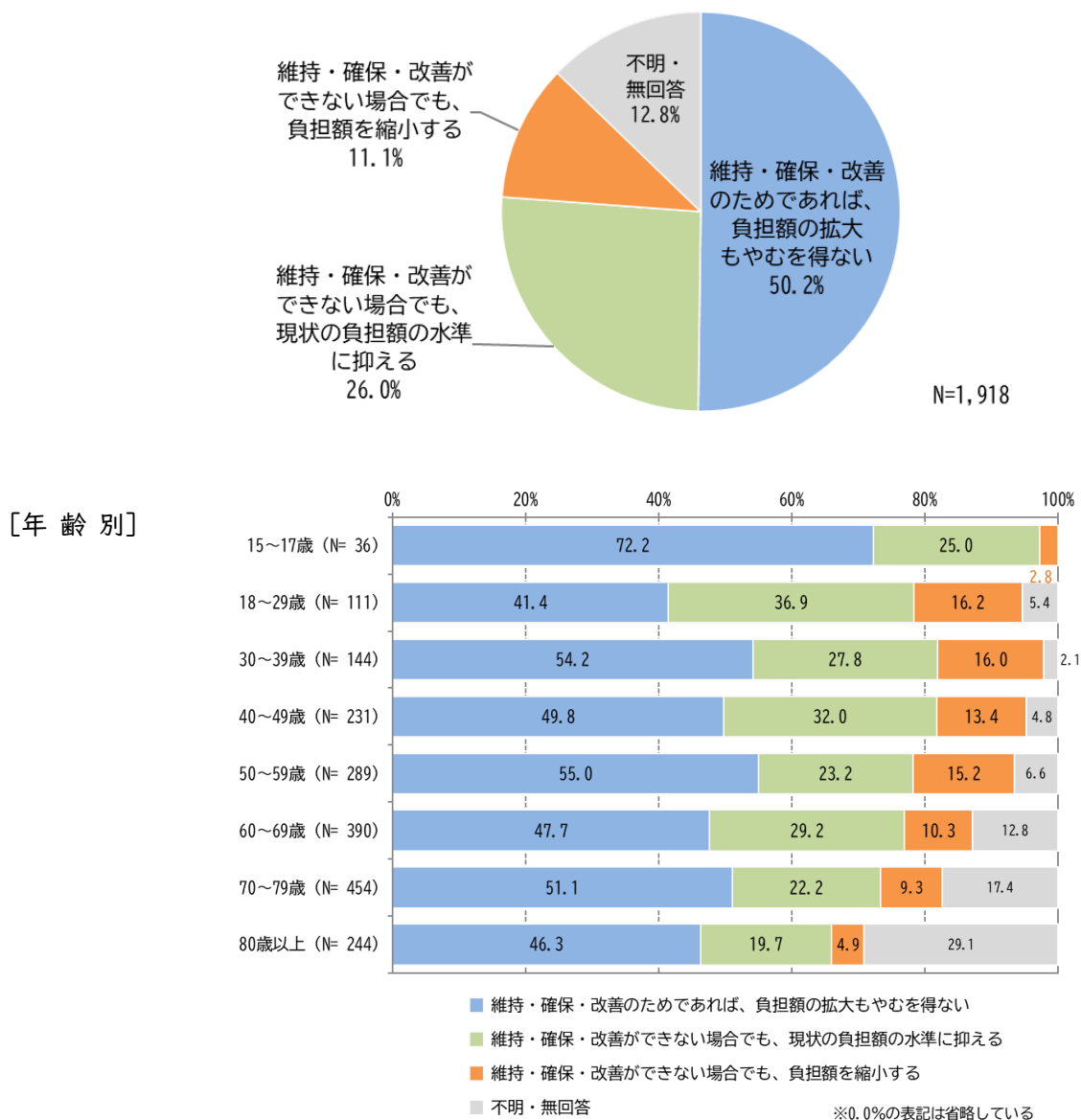


図 2-28 これからの公共交通維持の考え方

2.10.2. 今後あれば良いと思う公共交通施策

○今後あれば良いと思う公共交通施策は、「三次市民バスのデマンド化」が 44.2%で最も多く、以下「ライドシェアの導入」(26.1%)、「バス等の待合環境の整備」(18.0%)と続いている。

○年齢別でみると、29 歳以下では「バス等のキャッシュレス決済導入」が最も多く、他の年齢層と比べてその割合が高い。

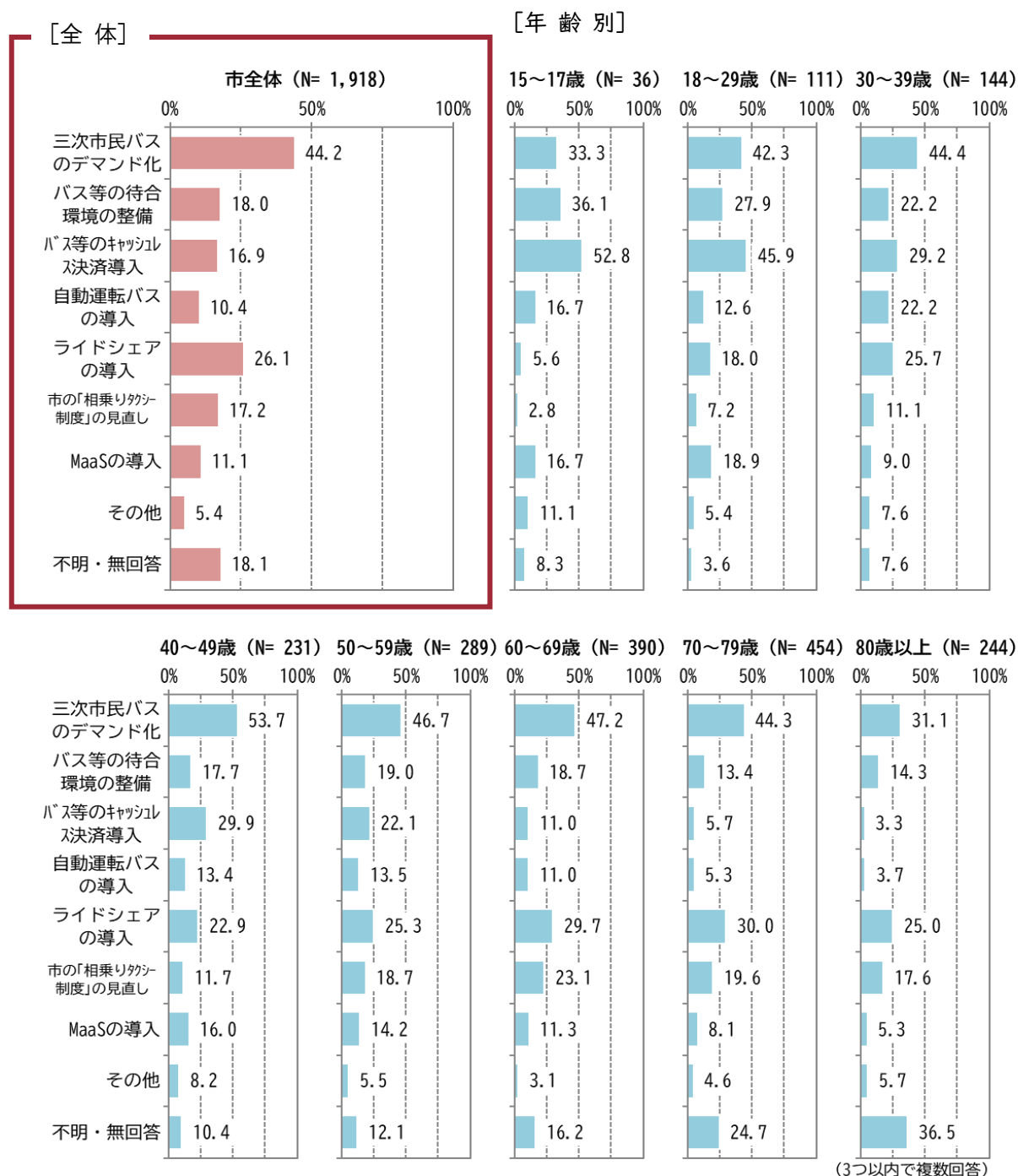


図 2-29 今後あれば良いと思う公共交通施策〔年齢別〕

○今後あれば良いと思う公共交通施策を地域別でみると、全ての地域で「三次市民バスのデマンド化」が最も多く、特に布野地域では62.8%を占める。

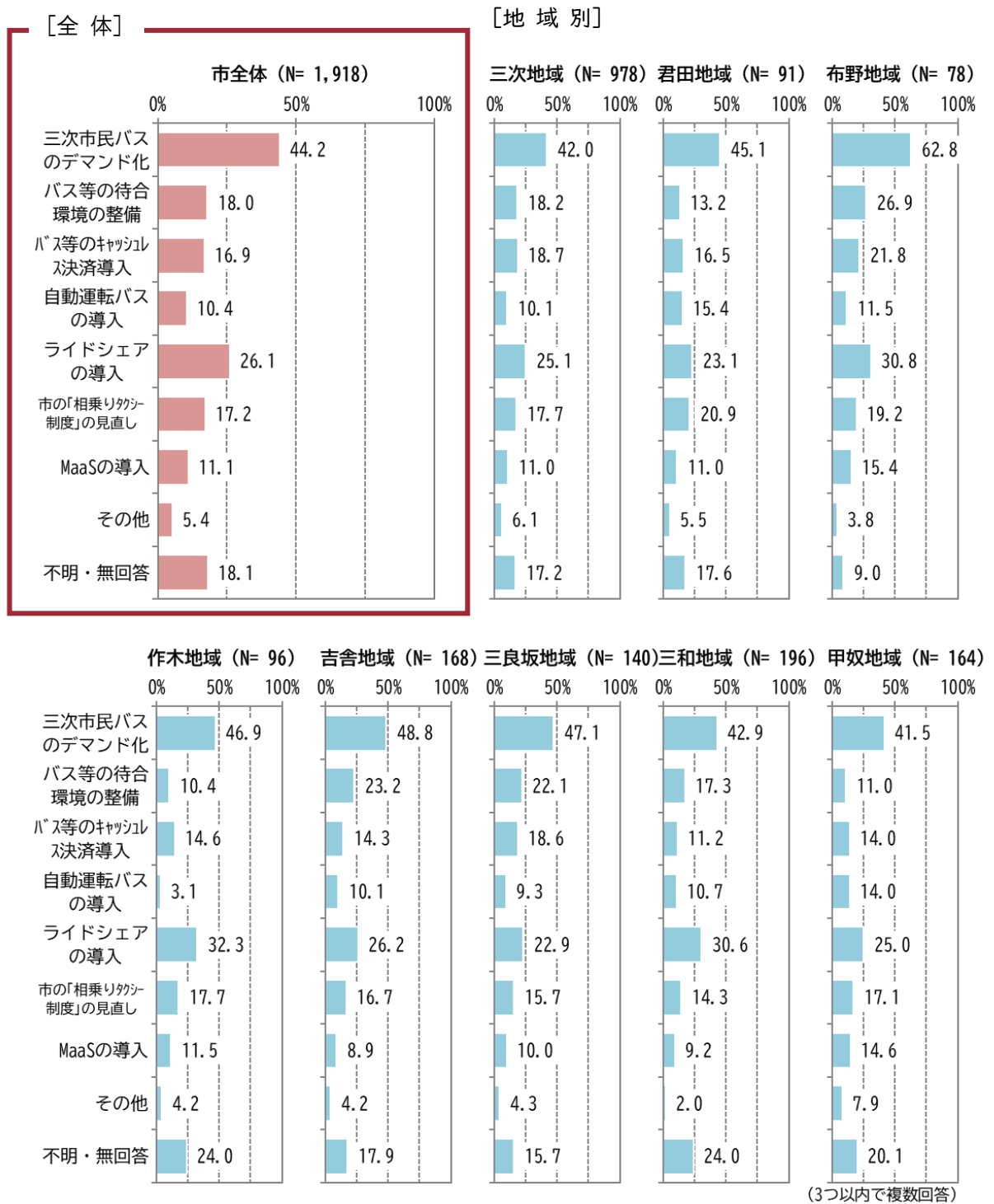


図 2-30 今後あれば良いと思う公共交通施策[地域別]

2.10.3. 「ライドシェア」の導入への考え方

○「ライドシェア」の導入への考え方は、「わからない」が 33.3%で最も多く、次いで「あっても自分は使わない」が 32.0%となっている。一方、「使ってみたい」は 21.7%である。

○年齢別でみると、70 歳以上では 25%以上が「使ってみたい」と回答している。一方、若い年齢層ほど「あっても自分は使わない」の割合が高くなっている。

○地域別でみると、布野地域と作木地域では「使ってみたい」が 26%台となっており、他の地域と比べてその割合がやや高い。

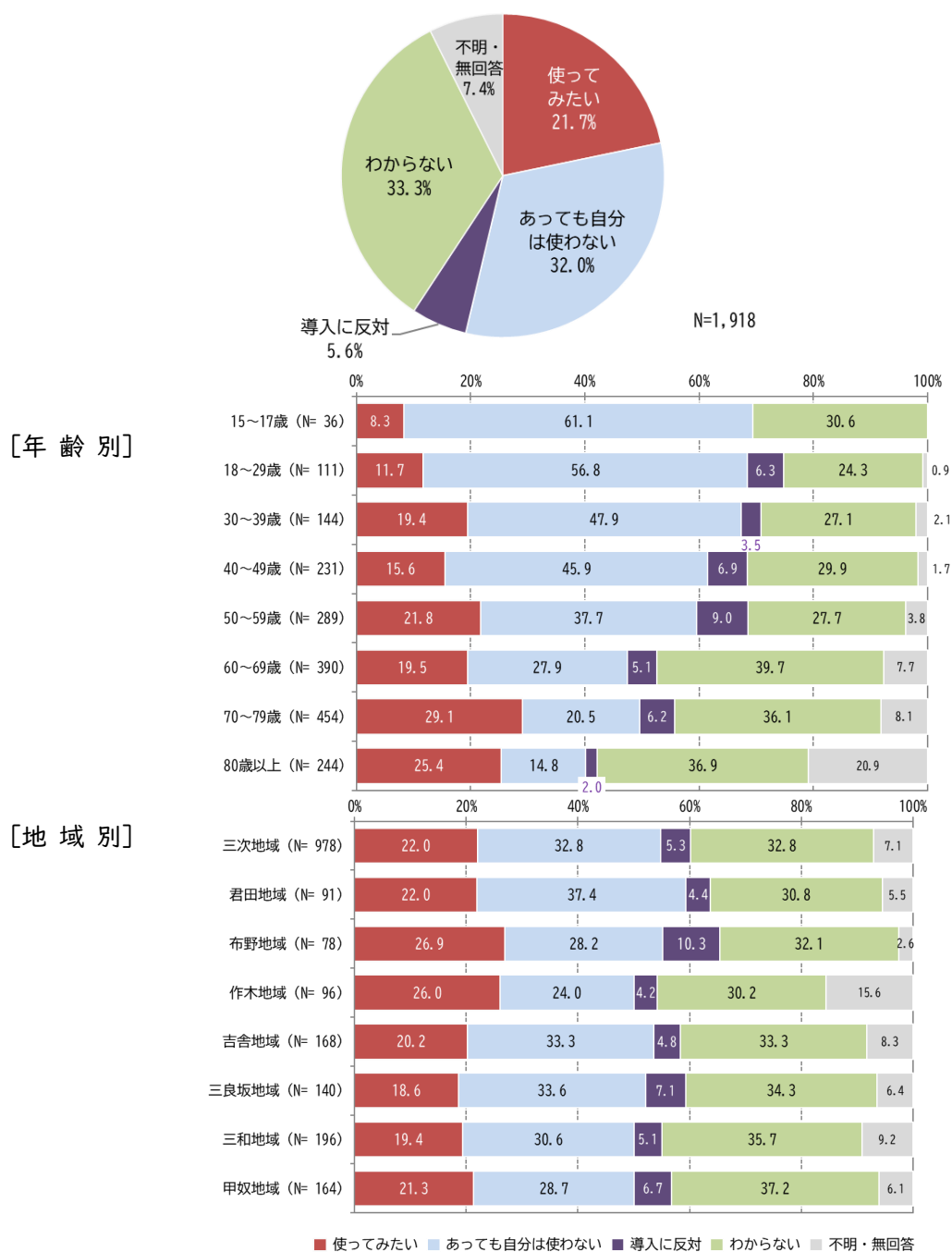


図 2-31 「ライドシェア」の導入への考え方 ※0.0%の表記は省略している

2.10.4. 「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向

○「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向は、「参加したくない・できない」が 69.6%で最も多くなっている。

一方、「有償（収入あり）なら参加したい」は 17.6%、「無償でも参加したい」は 2.9%となっており、『参加意向あり』の割合は 20.5%となっている。

○年齢別で『参加意向あり』の割合をみると、30～39歳が31.9%で最も高く、以下、40～49歳が29.4%、18～29歳が28.8%と続いており、18～49歳では「有償なら参加したい」が25%以上を占める。

○地域別で『参加意向あり』の割合をみると、君田地域、布野地域、作木地域では 25%以上を占める。

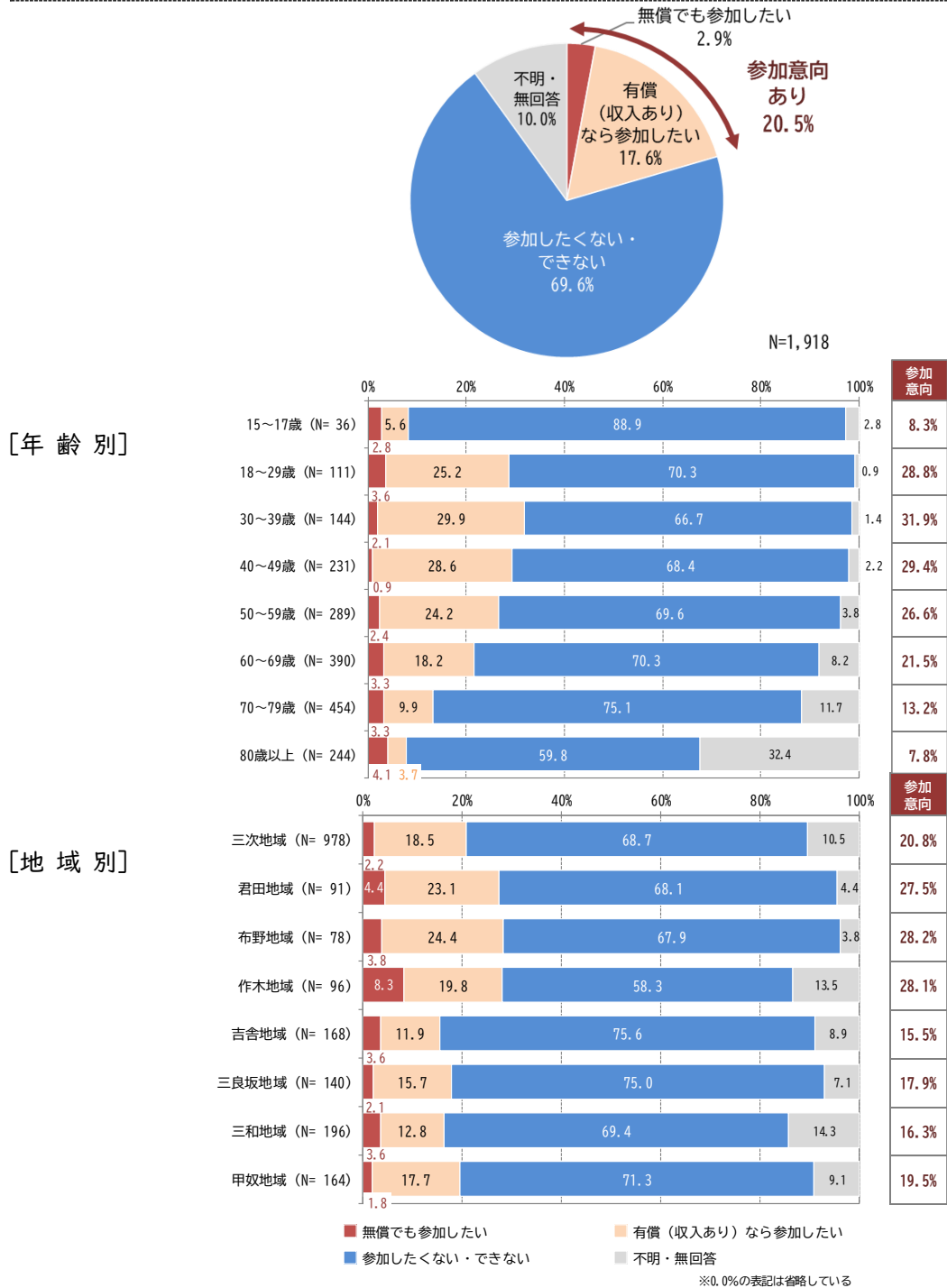


図 2-32 「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向

2.11. スマホ・キャッシュレス決済の活用について

2.11.1. スマホ保有・LINE 利用

- 全体でみると、スマホ保有は 83.1%、LINE 利用率は 67.0%、市公式 LINE 登録率は 29.8%である。
- 年齢別でみると、LINE 利用率は 59 歳以下では 80%以上であるのに対し、80 歳以上では 20.9%にとどまる。

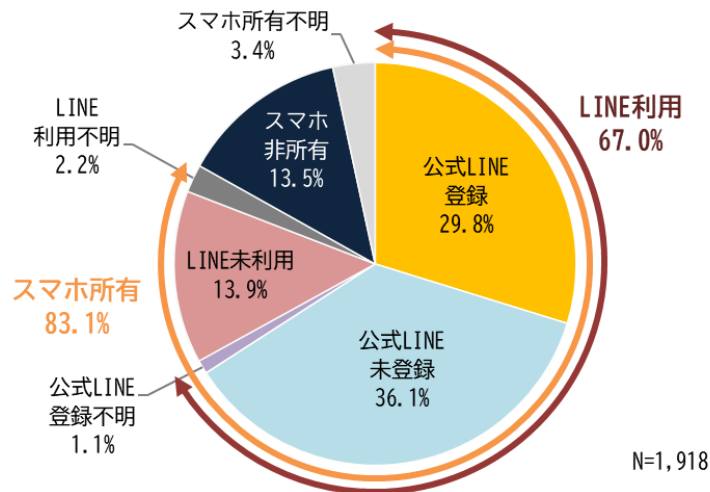


図 2-33 スマホ保有・三次市公式 LINE の登録状況

[年 齢 別]

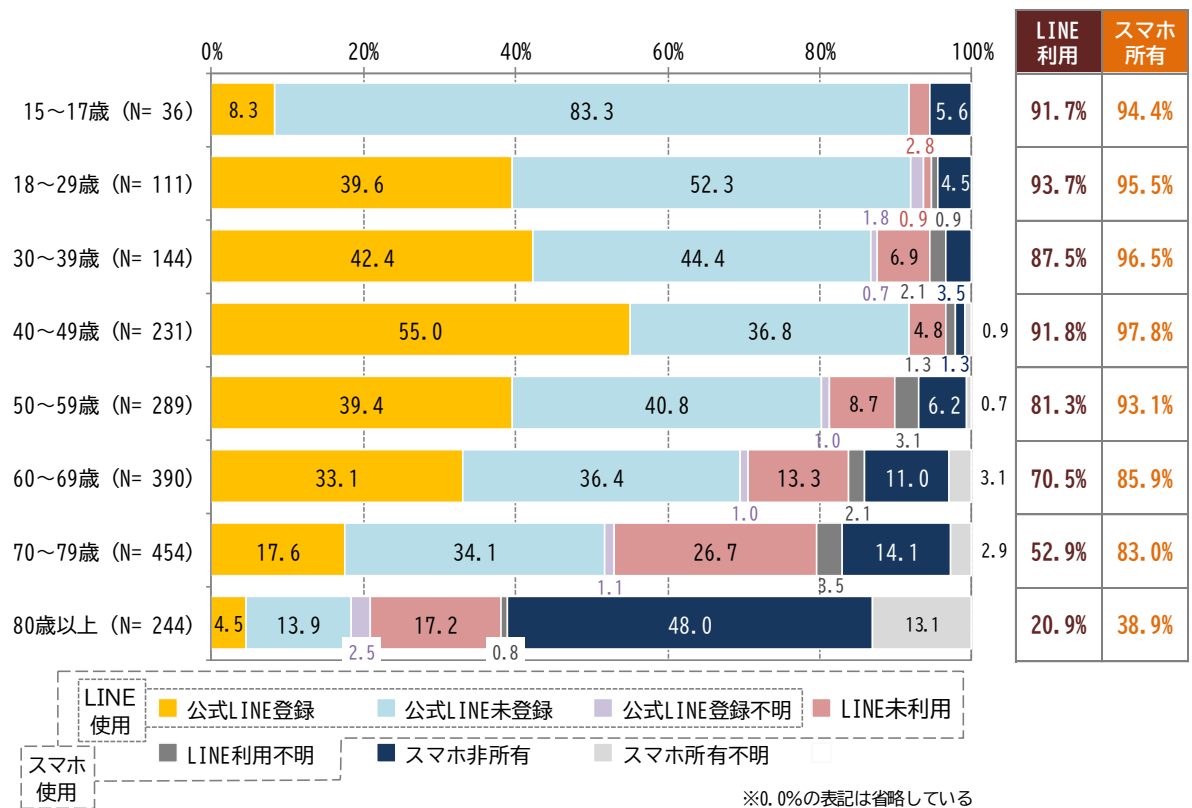


図 2-34 スマホ所有・LINE 利用・公式 LINE 登録の状況

2.12. 「スマホ」を使った利用予約への考え方

○「スマホ」を使ったデマンド型バス、ライドシェア等の利用予約について、「わからない」が 40.7%となっている。一方、「使ってみたい」は 29.9%である。

○年齢別で「使ってみたい」割合をみると、40～49 歳が 45.5%で最も高く、18～39 歳と 50～59 歳でも約 37.0%を占めている。一方、80 歳以上では 10.7%にとどまる。

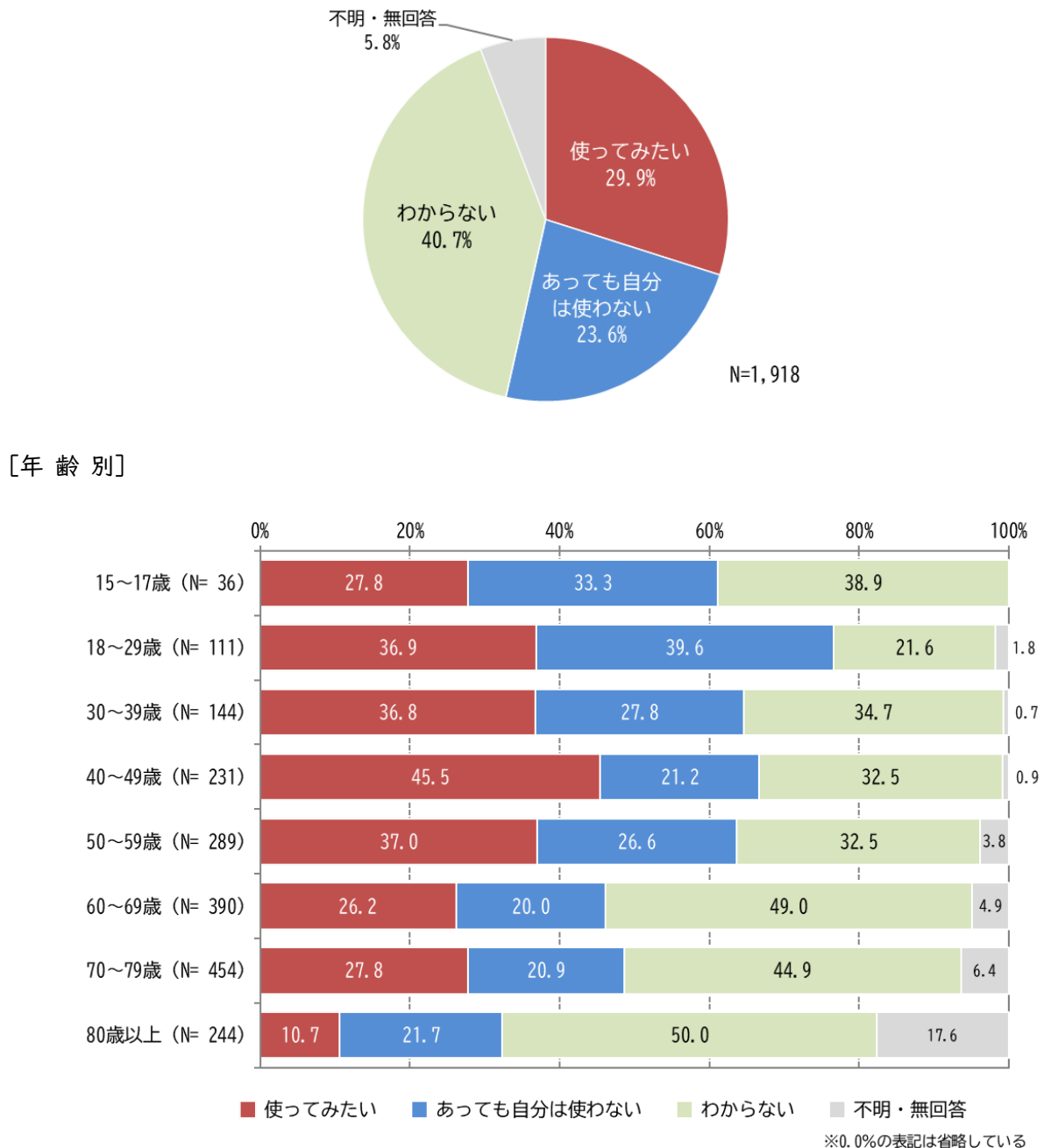


図 2-35 「スマホ」を使った利用予約への考え方

2.13. 三次市の地域公共交通に対する意見等

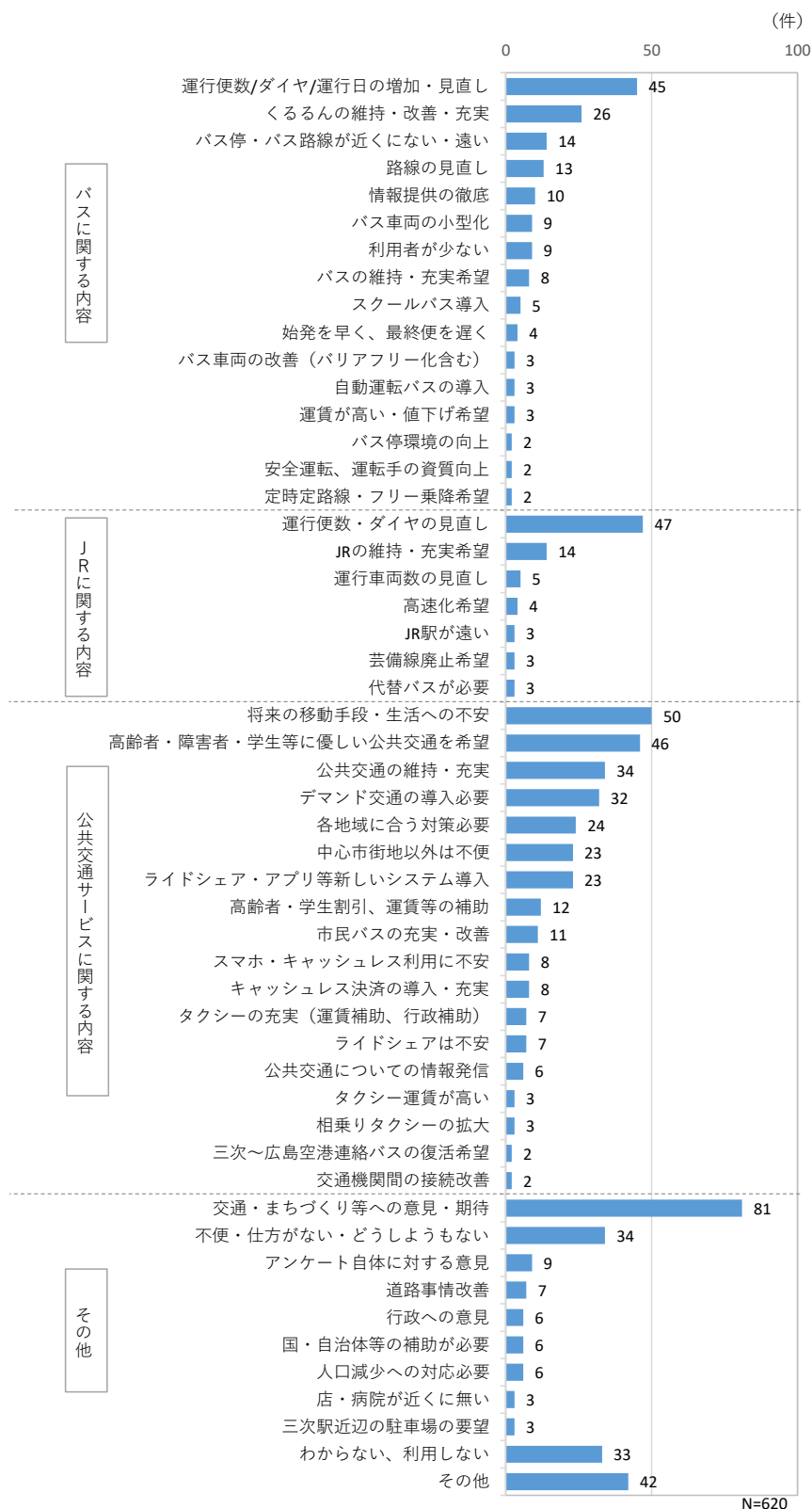


図 2-36 三次市の地域公共交通に対する意見等

※記述内容を項目別に仕分けて件数をカウント

※1つの意見で複数項目に該当するものがあり、それぞれの項目でカウントした

3. 三次市地域公共交通計画（第2期）策定の経緯

実施日・期間	実施事項	取組内容（計画策定に係る事項）
令和7(2025)年 6月30日	第1回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通計画（第2期）の策定の進め方について協議
令和7(2025)年 8月、9月	市民へのアンケート調査の実施 (8月15日調査票発送、 9月1日回収締め切り)	市民における地域公共交通の利用実態や要望などを把握
令和7(2025)年 9月、10月、12月	交通事業者等へのヒアリング調査の実施	民間交通事業者（JR、三次市民バス等、タクシー）より、公共交通の運行に係る問題、要望などを把握
令和7(2025)年 10月7日	第4回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通計画（第2期）の策定に向けた基本方針（案）について協議
令和7(2025)年 11月12日	第5回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通計画（第2期）の骨子（案）について協議
令和8(2026)年 1月19日	第6回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通計画（第2期）素案について協議
令和8(2026)年 2月2日～ 2月21日	パブリックコメントの実施	市ホームページにおいて計画（第2期）案を市民へ公表し、内容に関する意見を募る
令和8(2026)年 3月2日	第7回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通計画（第2期）の承認を得る

4. 地域内生活交通検討会の開催状況

○君田町、布野町

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
君田地域ネットワーク協議会 (君田地域内生活交通検討部会)	H28	8月22日	概要説明	君田地域ネットワーク協議会の第2班を中心に、検討会を設置することの提案 検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
		10月4日	第1回 検討部会設置	検討内容の説明
		12月8日	第2回 現状説明	各交通手段の利用状況、全世帯対象(16歳以上全て)のアンケート調査を行うことを決定 君田交通・備北交通出席
		1月6日	調査	全世帯対象アンケート手交(区長から)(1月31日締切)
		2月～3月	集計・整理	集落支援員が集計(配布件数1,163件 回収件数1,018件 回収率87.5%)
	H29	6月28日	第3回 アンケート結果報告	前集落支援員から説明
		1月30日	第4回 運行計画変更 等	備北交通樫田線の撤退に伴う市民バスの改編について説明 検討会を今後も継続することを決定
	H30	9月13日	概要説明・意見交換	備北交通路線バスのダイヤ改正について報告 市民バス君田町線の運行状況報告と意見交換
布野まちづくり計画推進会議	H25	10月4日	会議	生活課題アンケートの実施 (市民バス、備北交通バス利用者ニーズの把握)
	H26	10月9日	会議	生活交通について意見交換
		11月20日	会議	市内のタクシー運行情報収集 市民バスの乗降場所の検討
		12月	アンケート	高校生通学便アンケート(高校1・2年と中学校生徒の保護者対象)
		1月8日	会議	市民バス、備北交通バスの時刻改正要望
		2月13日	市長訪問	備北交通バス・市民バスに係る要望書提出
	R2	12月8日	会議	市民バス路線・時刻見直しと行政要望
	R6	12月18日	会議・勉強会	三次市の生活交通の現状
		1月15日	会議	生活アンケートについて
		2月	アンケート	『60歳以上を対象とした生活アンケート』(現在の交通手段、見通、オンデマンド)
		2月18日	先進地視察	えーひだ交通運営協議会(島根県安来市)(ボランティアドライバー制度)
	R7	4月	アンケート報告書作成	町内全戸配布

○作木町、吉舎町

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
作木地域づくりネットワーク協議会 公共交通検討部会	H28	12月13日	概要説明	三江線代替交通手段検討のため設置(その後は他の交通手段について協議することも想定) 検討会のねらい、地域としての代替交通案の検討
		1月30日	意見集約	代替交通に関する地域の要望集約
		2月22日	要望書提出	検討内容について市長要望として提出
	H29	7月10日	要望書の回答	JR三江線代替交通に関する要望事項に対する説明
		7月24日	住民説明会	JR三江線代替交通のバス運行に関する運行ダイヤ(案)及びバス停留所(案)について説明
		8月28日	経過説明等報告	三江線代替交通に関する要望等について(経過)、バス運行に関する運行ダイヤ(案)375ルート・54号ルート・県道112号ルート及びバス停留所(案)について
		9月26日	要望書提出	通学に対する経費の縮減措置について市長要望として提出
		11月22日	意見集約	作木町内における生活交通の現状及び公共交通の今後のあり方について検討
		1月29日～31日	住民説明会	作木町における新交通体系について(代替バス・市民バス・ニコニコ便) 町内を3会場で実施
		2月23日	意見集約	新交通体系について(報告)、自動運転活動に関する実証活動について(説明・意見収集)
	H30	5月24日	第1回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.平成30年度活動計画について
		8月6日	乗り方教室実施	上地域を対象に乗り方教室を実施(参加費3,000円、参加者4名) (自宅⇒ニコニコ便⇒代替バス⇒市内バス⇒三次中央病院等⇒市内バス⇒代替バス⇒ニコニコ便⇒自宅)
		10月12日	乗り方DVD作成配布	9月収録、配布先各区(12区)、作木町自治連合会、NPO法人元氣むらさき、作木診所、三次市社会福祉協議会作木支所ほか)、地域サロン等での説明実施
		10月14日	ニコニコ便PRコーナー開設	イベント便運行(11名、利用)、ニコニコ便PRコーナー開設、スマートフォンのアプリを活用した自動車配車システムの紹介パネル展示、ニコニコ便試験運転車「CX-5」展示、乗り方DVDの上映など
		1月31日	第2回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.その他
		3月1日～	市民バスフリー乗降開始	町内市民バスの経路上でのフリー乗降を開始 (3月の支所便りや音声告知放送を活用して住民周知)
		3月中旬	第3回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.平成31年度活動計画について
	R1	8月8日	第1回ネットワーク協議会の開催	1.作木町内の公共交通について 2.定住活動について 3.ワークショップ「人口減少から地域を守っていくための定住対策について」
		11月2日	作木ふるさとサポーター会員懇談会	登録人数が100名を超えたことを機会に、会員さんに案内して意見交換の場を設定
		11月～12月(2カ月間)	市民バス利用者アンケートの実施	全体人数32名中、18名の意見を集約 (56%)
		12月18日	支えあい交通実証実験振り返り	NPO法人元氣むらさき、作木支所、マツダ様
		3月17日	第2回ネットワーク協議会の開催	1.作木町内の公共交通について 2.定住活動について 3.その他
	R2	3月25日	要望書提出について	公共交通利用状況、市民バスを見直し実態にあった運行について、公共交通利用拡大策の実施について、定住活動について
	R3	7月7日	公共交通の課題と今後について	構成団体名簿の変更、公共交通の課題と今後について、空き家バンク制度について
		3月17日	アンケート集約状況	アンケート集約状況について、定住対策について
	R4	10月26日	提言・要望書提出について	提言・要望書確認、定住対策の状況と取組について
		3月16日	提言・要望書提出後の動向	提言・要望書について市からの回答
	R5	3月13日	地域交通について	デマンド型運行形態の再編について
		3月28日	地域交通・定住対策	デマンド型運行(案)、定住対策の状況と取組について
	R6	3月17日	市民バス運行、定住対策	市民バス運行意見交換、定住対策の状況と取組について
	R7	9月8日	市民バス運行変更について	定時定路運行からデマンド運行への変更について
吉舎町地域内生活交通検討協議会	H28	2月21日	概要説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
	H29	8月18日	現状説明	各交通手段についての説明、全世帯・中学生・高校生対象のアンケート調査を行うことを決定
		9月	調査	全世帯(吉舎広報に折込)中学生・高校生手交により実施(9月25日締切)
		10月～11月	集計・整理	事務局が集計
		1月30日	調査結果報告	アンケート調査集計結果報告・要約、要望とりまとめ開始
	H30	4月25日	協議会	アンケート調査結果を踏まえ、要望書案検討
		10月22日	役員会	要望書提出を保留し、今後の取り組みについて検討
	R1	6月27日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の在り方について
		12月23日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の開催に向けた協議 1回目
		1月23日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の開催に向けた協議 2回目
		2月7日	協議会	アンケート結果からの意見のまとめに対する市の見解報告やルート変更協議
	R5	2月14日	協議会	市民バス吉舎町線の見直しについて

○三良坂町、三和町、川西地区

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
三良坂町公共交通検討部会	H30	4月13日	設立準備検討会	三良坂町公共交通会議設立準備検討会開催(自治連・広域商工会・支所)
		9月26日	設立準備検討会	生活交通に関するアンケート調査協議(時期、対象者、回収方法等について)
		10月12～31日	調査	生活交通に関するアンケート調査実施(三良坂町に居住する全世帯から無作為抽出)
		11月	集計・整理	事務局が集計(384件/347件=90.36% 各自治振興区が配布・回収に協力)
		12月20日	調査結果報告	三良坂町公共交通会議設立準備検討会にて報告
		1月9日	調査結果報告	自治連運営会議で報告し、自治連に(仮称)三良坂町公共交通検討部会の設置を提案
	R1	2月6日	設立準備検討会	自治連運営会議において、設置要綱(案)が承認され、三良坂町公共交通検討部会発足
三和町地域ネットワーク協議会 地域内交通検討部会	H28	10月28日	役員説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
		2月	調査	三和中学校生徒アンケート(通学方法)を全保護者に配布(2月8日締切)
		3月15日	概要説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
	H29	6月	調査	生活交通に関するアンケート調査配布(高校生以上)
		8月31日	回収	アンケート回収 1,767人/2,624人=67.3%
		2月15日	検討部会	アンケートの概要説明、今後の取り組みについて
	H30	7月	調査結果お知らせ	アンケート調査結果の各戸配付
		10月24日	検討部会	先進地視察について
		11月19日	先進地視察	山口市徳地島地「藤木おたっしや号」の取組みについて視察
		11月27日	先進地視察	世羅町「せらまちタクシー」の取組みについて視察
		12月7日	検討部会	先進地視察の報告、意見交換及び地域内交通に関する提言書の意見集約
		1月11日	(振興区長会議)	地域内交通に関する提言書の原案作成
		2月1日	検討部会	地域内交通に関する提言書作成
		2月12日	提言書提出	三和町地域内交通に関する提言書を三次市へ提出
		3月27日	検討部会	提言書提出の報告、デマンド運行に係る意見交換
	R1	9月19日	事務調整協議	デマンド運行への移行に係る課題整理
		1月15日	三者協議	検討部会、運行事業者、支所の三者によるデマンド運行についての意見交換
	R2	7月31日	協議	支所、集落支援員、自治連で協議
		8月25日	臨時振興区長会議開催	協議内容を元に今後の部会の動き方を検討
		12月3日	アンケート作成会議	アンケート作成について、内容協議 支所、集落支援員、自治連
		2月3日	アンケート作成会議	最終協議 支所、振興区長、集落支援員、自治連
	R3	2月12日	アンケート手法協議	対象年齢や配布方法、解析についてなど協議 支所、集落支援員、自治連
		4月23日	アンケート手法協議	振興区長会議で協議
		7月	アンケート実施	-
		10月29日	提言書原案	振興区長会議で協議
		1月18日	提言書(案)	提言書(案)最終協議
	R4	3月11日	提言書最終協議	部会で最終協議
		5月24日	提言書提出	市長へ提出
		5月27日	提言書提出報告	振興区長会議
		7月13日	体験乗車会協議	支所、自治連で協議
		7月19日	体験乗車会協議	定住対策・暮らし支援課、支所、自治連で協議
	R6	11月2日	市民バス利用体験会	出前講座(バスの乗り方教室)数名コース 18名
		7月26日	フリー乗降の説明会	三和町市民バスにおけるフリー乗降導入についての説明会

○川西地区

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
支えあい交通未来検討会議	R5	6月20日	総括の結果と課題の抽出	地域にとって必要インフラであることの確認と有償化に向けての課題（事業主体・運行範囲・収支構造等）を整理した。
	R5	8月8日	運行主体確立に向けて	運行主体には法人格を持つ団体が必要であることから新たな法人を設立する必要性を考えた。
	R5	10月6日	郷の駅を中核とした運行主体	生活拠点、生活サービスを目的に設置した郷の駅内に設置する一般社団法人が運行主体として望ましいことを検討した。
	R5	12月11日	参加団体の設立に向けての合意形成	一般社団法人設立のための要件を確認するとともに地域内設立に向けての課題解決を検討した。
	R5	2月8日	収支計画・ドライバー計画等具体化に向けて	運輸局に届けるための具体的な内容に係る事項を再検討した。
	R5	3月21日	収支計画再検討・ドライバー確保について・運行主体の移行について	受付事務や運行管理そしてドライバーなどの報酬を検討し事業全体の収支構造を考え直した。
	R6	5月9日	住民説明会資料検討	収支をプラスに保つために必要な会費等住民に協力を得ることを目的に住民説明会を開くための資料を作成した。
	R6	6月13日	住民説明会結果共有・今後のスケジュールについて	川西5町内会で住民説明会を実施しての成果と課題を分析し、今後のスケジュールを検討した。
	R6	11月20日	一般社団法人化に向けて	一社設立に向けて動くも住民の理解が不十分でこの課題解決について意見を交換した。
	R7	11月19日	運行主体および収支・スケジュールの再検討	制度変更に伴い川西自治連合会から株式会社川西郷の駅に委託運行できることになり、この方向で確立をめざすことを確認し、このメンバーでの検討を終了した。今後は、自治連合会と郷の駅による協議により支えあい交通を確立させていくこととした。

5. 三次市地域公共交通会議設置要綱及び委員名簿

5.1. 設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、三次市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (4) 交通計画の実施に関する事項
- (5) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (6) 持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成委員)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命し、又は委嘱する。

- (1) 三次市副市長の事務分担に関する規則(平成20年三次市規則第34号)第2条第2号に掲げる副市長(以下単に「副市長」という。)
- (2) 地域共創部長
- (3) 一般旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者
- (7) 広島県地域政策局地域振興部長又はその指名する者
- (8) 道路管理者
- (9) 鉄道事業者
- (10) 広島県警察三次警察署長又はその指名する者
- (11) 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(役員)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

(3) 監事 1人

2 会長は、副市長をもって充てる。

3 副会長及び監事は、委員の互選によって定める。

4 会長、副会長及び監事は、相互にこれを兼ねることができない。

(役員の職務)

第6条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

3 監事は、交通会議の会計を監査する。

(会議)

第7条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 委員に事故があるときは、あらかじめその委員が指名する者をもって代理者とし、交通会議に出席できるものとする。

3 交通会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者に出席を求め、その意見を聴くことができる。

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

(協議結果の尊重義務)

第8条 交通会議で協議が整った事項については、関係者はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(軽微な事項に関する取扱い)

第9条 交通会議において協議が整った事項についての軽微な変更に関する取扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、会議の決議に代えることができる。

(幹事会)

第10条 交通会議に、交通会議の運営に当って必要な事項を処理させるために、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事に属する委員は、会長が指名する。
- 3 幹事に幹事会長を置く。
- 4 幹事会長は、幹事に属する委員のうちから会長が指名する。
- 5 幹事は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出、意見等を求めることができる。
- 6 幹事において審査した事項については、交通会議へ報告するものとする。

(運賃協議会)

第11条 会長は、道路運送法第9条第4項及び第9条の3第3項に規定する運賃等に関する事項を協議するため、運賃協議会を置くことができる。

- 2 運賃協議会の委員は、次に掲げる者のうちから、会長が指名する。

(1) 地域共創部長

(2) 一般旅客自動車運送事業者

(3) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者

(4) 住民又は利用者の代表

- 3 運賃協議会に協議会長を置く。

- 4 協議会長は、運賃協議会に属する委員のうちから会長が指名する。

(財務)

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納、その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第13条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(庶務)

第14条 交通会議の庶務は、地域共創部まちづくり交通課において処理する。

(その他)

第15条 この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この告示は、平成20年9月12日から施行する。

(委員の任期の特例)

- 2 平成27年3月6日において委員である者には、第4条第1項の規定にかかわらず、その任期は、平成29年3月31日までとする。

(委員報酬基準)

- 3 委員報酬については、三次市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例(平

成16年三次市条例第66号)別表第1その他条例・規則等で定める委員会委員の項を準用する。

附 則(平成21年告示第29号)

この告示は、平成21年3月6日から施行する。

附 則(平成21年告示第46号)

この告示は、平成21年4月1日から施行する。

附 則(平成24年3月30日告示第56号)

この告示は、平成24年4月1日から施行する。

附 則(平成27年2月12日告示第20号)

(施行期日)

- 1 この告示は、平成27年3月6日から施行する。ただし、附則第3項の規定は、平成27年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この告示の施行の日の前日までに、改正前の三次市地域公共交通会議設置要綱の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、当分の間、改正後の三次市地域公共交通会議設置要綱の規定にかかわらず、なおその効力を有する。

附 則(平成29年3月29日告示第55号)

(施行期日)

- 1 この告示は、平成29年4月1日から施行する。(後略)

附 則(令和2年12月21日告示第241号)

この告示は、令和2年12月21日から施行する。

附 則(令和5年8月28日告示第216号)

この告示は、令和5年8月28日から施行する。

附 則(令和6年2月22日告示第36号)

この告示は、令和6年2月22日から施行する。

附 則(令和6年3月29日告示第75号)

この告示は、令和6年4月1日から施行する。

附 則(令和7年3月10日告示第22号)

この告示は、令和7年3月10日から施行する。

附 則(令和7年3月31日告示第88号)

この告示は、令和7年4月1日から施行する。

5.2. 委員名簿

(敬称略)

構成区分	委 員		
(1)三次市	三次市 三次市地域共創部	副市長 部 長	山崎 輝雄 呑谷 巧
(2)一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 有限会社君田交通 三次みどりタクシー株式会社	常務取締役 代表取締役 代表取締役	實兼 利光 松尾 宏 石田 光雄
(3)一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合備北交通支部 書記長 長谷川 和宏		
(4)住民又は利用者の代表	八次地区 新田 泉 川西地区 兒玉 千洋 布野町 二本木 譲 三次商工会議所 事務局長 竹本 勇夫 三次広域商工会 事務局長 中宗 久之 三次市社会福祉協議会 地域福祉課長 天野 かおり		
(5)国土交通省中国運輸局広島運輸局支 局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官 薦 真		
(6)広島県地域政策局長又はその指名する 者	広島県地域政策局公共交通政策課 課 長 水本 全彦		
(7)道路管理者	三次市建設部	部 長	濱口 勉
(8) 鉄道管理者	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部地域交通課 課 長 山口 晃弘		
(9)広島県警察三次警察署長又はその指 名する者	広島県警察三次警察署	交通課長	内海 直樹
(10)学識経験者その他の交通会議が必要 と認める者	広島経済大学	准教授	加藤 博和

令和 8(2026)年3月 31 日現在

6. 用語集

【あ行】

運転免許自主返納

自動車等の運転免許を持つ人が、高齢等により身体機能の低下を自覚し、自主的に運転免許を返納（申請取消）する手続きのこと。

【か行】

各種手帳保持者等

障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の保持者のこと。（三次市民バスについては、要介護（支援）認定を受けた方の介護保険証も含む）

幹線

バス・鉄道・道路などで、主要地点間を結ぶ重要な線のこと。

協働

複数の主体が、同じ目的のために対等の立場で協力して共に活動すること。

居住生活圏

日常的な生活のための行動、例えば買物、医療、レクリエーション、教養、通勤・通学などの行動が主として行われる範囲（地域）のこと。

区域運行

路線（ルート）を定めずに営業区域（エリア）を設定し、乗合運送を行う運行形態のこと。

経常収支率

経常支出（燃料油脂費・修繕費・人件費等やその他の費用の支出）に対する経常収入（営業収入と営業外収益による収入）の割合を百分率で示したもの。（経常収支率＝経常収入÷経常支出×100%）

公共交通空白地域

鉄道駅やバス停留所（乗降可能な場所）から一定の距離以上に離れているため、公共交通の利用が不便だと考えられる範囲（地域）のこと。

交通結節点

複数の交通機関の乗り換え・乗り継ぎが行われる場所のこと。

コミュニティバス

民間の路線バスなどが運行していない公共交通空白地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、民間の交通事業者に委託して運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて運行する乗合バスのこと。

【さ行】

自家用有償旅客運送

公共交通空白地域での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらが公共交通によって提供されていない場合に、市町村・NPO等が国土交通大臣の登録を受けて行う自家用自動車を用いた交通手段のこと。

新型コロナウイルス感染症

「新型コロナウイルス（SARS-CoV2）」はコロナウイルスの一つで、これによる感染症（COVID-19）のこと。令和元（2019）年12月以降、中華人民共和国湖北省武漢市において、新型コロナウイルスに関連した肺炎の集団感染が発生した。国は、令和2（2020）年2月1日に感染症法に基づく「指定感染症」に、また、検疫法に基づく「検疫感染症」に指定した。

【た行】

定時定路線型バス

決まった時刻（ダイヤ）に、決まったルートを運行するバスのこと。

デマンド型バス

決まった時刻（ダイヤ）での定時運行ではなく、利用者の予約があった時のみにバスが運行する運行形態のこと。（デマンドとは“要求、需要”を指す）

【は行】	
平成 30 年 7 月 豪雨	前線及び台風第 7 号の影響による記録的な大雨のこと。西日本を中心に全国的に広い範囲で、河川の氾濫、浸水害、土砂災害等が発生し、死者、行方不明者が多数となる甚大な災害となった。全国各地で断水や電話の不通等ライフラインに被害が発生したほか、鉄道やバスの運休等の交通障害が発生した。
フリー乗降	バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる方式のこと。
平均通過人員 (輸送密度)	交通機関における 1 日 1 km あたり乗車数のこと。
【ま行】	
三次市相乗りタクシー 事業	公共交通が運行していない地域において、タクシーの共同利用に対して運賃補助を行う三次市の制度のこと。
三次市民タクシー	三次市相乗りタクシー事業の以前に実施していた、公共交通が運行していない地域において利用組合を設置し、2 人以上でタクシーを利用すると運賃の半額が市から利用組合へ補助される三次市の制度のこと。現在は実施していない。
【ら行】	
ライドシェア	一般ドライバーが自家用車を使って、有償で乗客を運ぶサービスのこと。
【A～Z】	
AI (人工知能)	Artificial Intelligence の略。人工知能。学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えたコンピューターシステム。
ICT (情報通信技術)	情報 (information) や 通 信 (communication) に 関 す る 技 術 (technology) の総称のこと。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどを示す。
NPO	「Non-Profit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない非営利団体のこと。

三次市地域公共交通計画(第2期)

令和8(2026)年 3月 発行

発行 三 次 市

〒728-8501 広島県三次市十日市中二丁目 8 番 1 号

TEL 0824-62-6111(代表) FAX 0824-62-6137(代表)

<http://www.city.miyoshi.hiroshima.jp/>

E-mail machi@city.miyoshi.hiroshima.jp