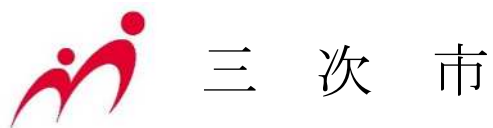


三次市地域公共交通計画（素案）

令和2(2020)年12月



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.	本計画の位置づけ	2
1.4.1.	三次市まち・ゆめ基本条例	3
1.4.2.	第2次三次市総合計画（改訂版）	4
1.4.3.	第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略	6
1.4.4.	三次市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画	8
第2章	公共交通に係る現状と課題	9
2.1.	公共交通をとりまく環境	9
2.1.1.	本市の位置と特徴	9
2.1.2.	人口・世帯数の動向	10
2.1.3.	通勤・通学の流動	14
2.1.4.	交通事故件数と運転免許保有状況	15
2.1.5.	生活関連施設の分布	18
2.1.6.	まとめ（公共交通をとりまく環境からみる課題）	20
2.2.	公共交通の現状	21
2.2.1.	本市の公共交通の構成	21
2.2.2.	各公共交通の概況	23
2.2.3.	運行に係る補助金の推移	53
2.2.4.	住民自治組織からの意見	54
2.2.5.	まとめ（公共交通の現状からみる課題）	57
2.3.	三次市地域公共交通網形成計画の取組状況	58
2.3.1.	形成計画の目標	58
2.3.2.	事業実施状況	58
2.3.3.	目標達成状況	61
2.4.	地域公共交通確保維持改善事業における補助対象	64
第3章	公共交通体系づくりに向けた取組	65
3.1.	基本的な方針と目標	65
3.1.1.	基本的な方針	65
3.1.2.	計画の目標	65
3.2.	目標達成に関する評価指標	67
3.3.	目標を達成するための実施事業	76
3.4.	計画の達成状況の評価に関する事項	89
付 属 資 料		91

第1章 本計画の概要

1.1. 計画策定の趣旨

本市では、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス、相乗りタクシー等の公共交通が運行されていますが、これらの利用者は自家用自動車の普及や少子高齢化の進行に伴い、年々減少しています。

これまで、平成 17(2005)年 3 月に「三次市生活交通体系実施計画」、平成 19(2007)年 3 月に「三次市生活交通中期プラン」、平成 22(2010)年 3 月に「三次市地域公共交通総合連携計画」、平成 28(2016)年 3 月に「三次市地域公共交通網形成計画」を策定し、利用者の利便性の向上と効率的な運行の実現等をめざして施策を推進してきました。

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が参加する「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きました。

一方で、全国的に公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増しています。これを受け「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正（令和 2（2020）年 11 月施行）され、従来の地域づくり・まちづくりとの戦略的な連携に加えて、公共交通以外の移動資源も総動員して住民の移動手段を支える方向性が提示されました。

加えて、感染症の流行や大規模な自然災害などが我が国の重要な社会問題となる中、公共交通の分野においても新たな課題に対する備えが重要となっています。

本計画は、こうした社会情勢に対応し、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形成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

本計画の計画期間は、令和 3（2021）年度から令和 7（2025）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. 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部改訂，令和2（2020）年11月施行）」に基づき策定するものであり，策定にあたっては「三次市まち・ゆめ基本条例（平成18（2006）年4月施行）」、「第2次三次市総合計画（改訂版，平成30（2018）年12月策定）」、「第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2（2020）年11月策定）」、「三次市第9期高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画（令和3（2021）年策定予定）」と整合を図るとともに，「三次市地域公共交通網形成計画（平成28（2016）年3月策定）」で掲げた公共交通づくりの考え方を原則受け継ぎます。

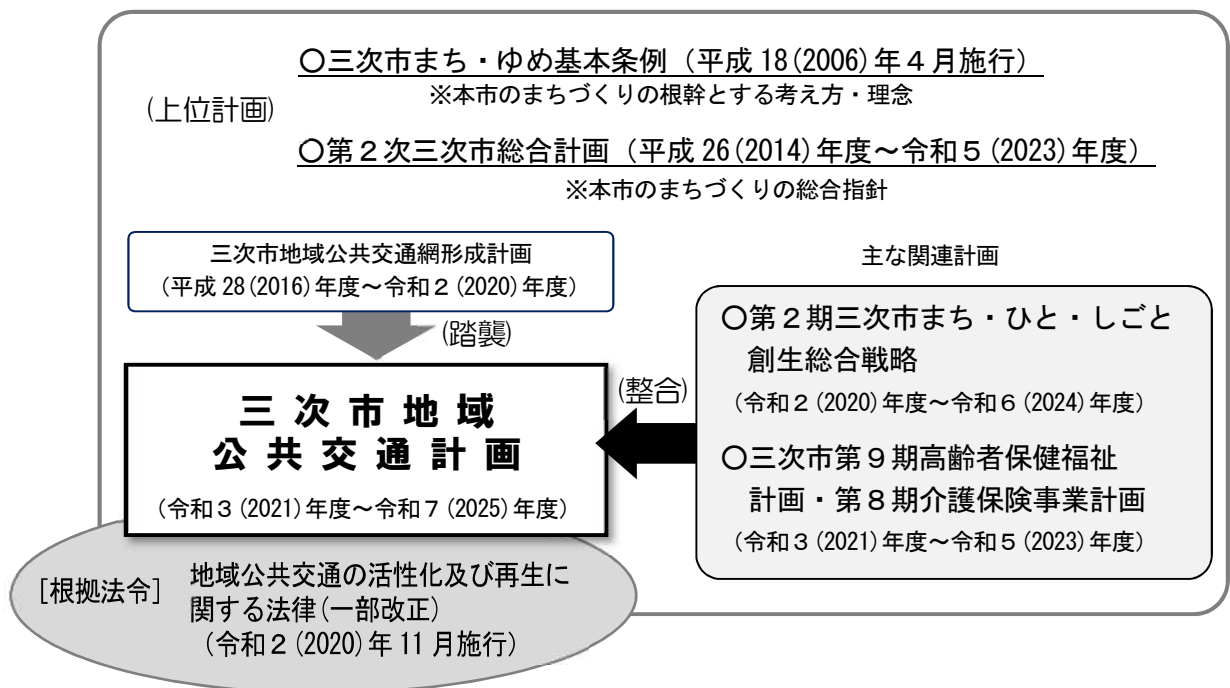


図 1-1 本計画の位置付け

1.4.1. 三次市まち・ゆめ基本条例

【施行日】平成18(2006)年4月1日

【目的】市民と市議会及び市が、それぞれの権利や役割・責務等を明らかにし、信頼関係を基本に、協働して自律した地域社会を創るための、基本的な考え方や仕組みを定め、自治を実現していくこと。

本条例は、憲法及び地方自治法で規定された地方自治の本旨に則り、まちづくりの主体である市民と市議会及び市が、信頼関係を基本にそれぞれの権利や役割、責務等を明らかにし協働して自律した地域社会をつくるための基本的な考え方や仕組み（まちづくりの憲法・ルール）を定めたものです。

- まちづくりの理念 「まちづくりは、市民のしあわせをめざして進めるもの」
- まちづくりの基本原則 「まちづくりは、市民と市議会及び市が協働して進め、
市民がその成果を受けるもの」
- まちづくりの基本三原則
 - ・主体的な市民参加のまちづくり
 - ・協働のまちづくり
 - ・情報の共有と公開

『市民が主体的に自らの地域を創造し、個性豊かで活力に満ちた地域社会をつくりあげる』といった考え方をめざし、市民の権利と責務、市議会の役割と責務、市の役割と責務が明記されており、特に市民の責務や地域自治活動に関しては、以下が定められています。

【市民の責務】

- 市民は、社会全体の利益を考え、まちづくりにおいて自らの発言と行動に責任をもちなければなりません。
- 市民は、自ら解決できる問題は自ら解決するように努めなければなりません。
- 市民は、地域を守り育てていくため、お互いに助け合わなくてはなりません。
- 市民は、地域のまちづくりを担う人材を地域全体で育てなくてはなりません。
- 市民は、次の世代へ引き継いでいけるまちづくりに努めなければなりません。

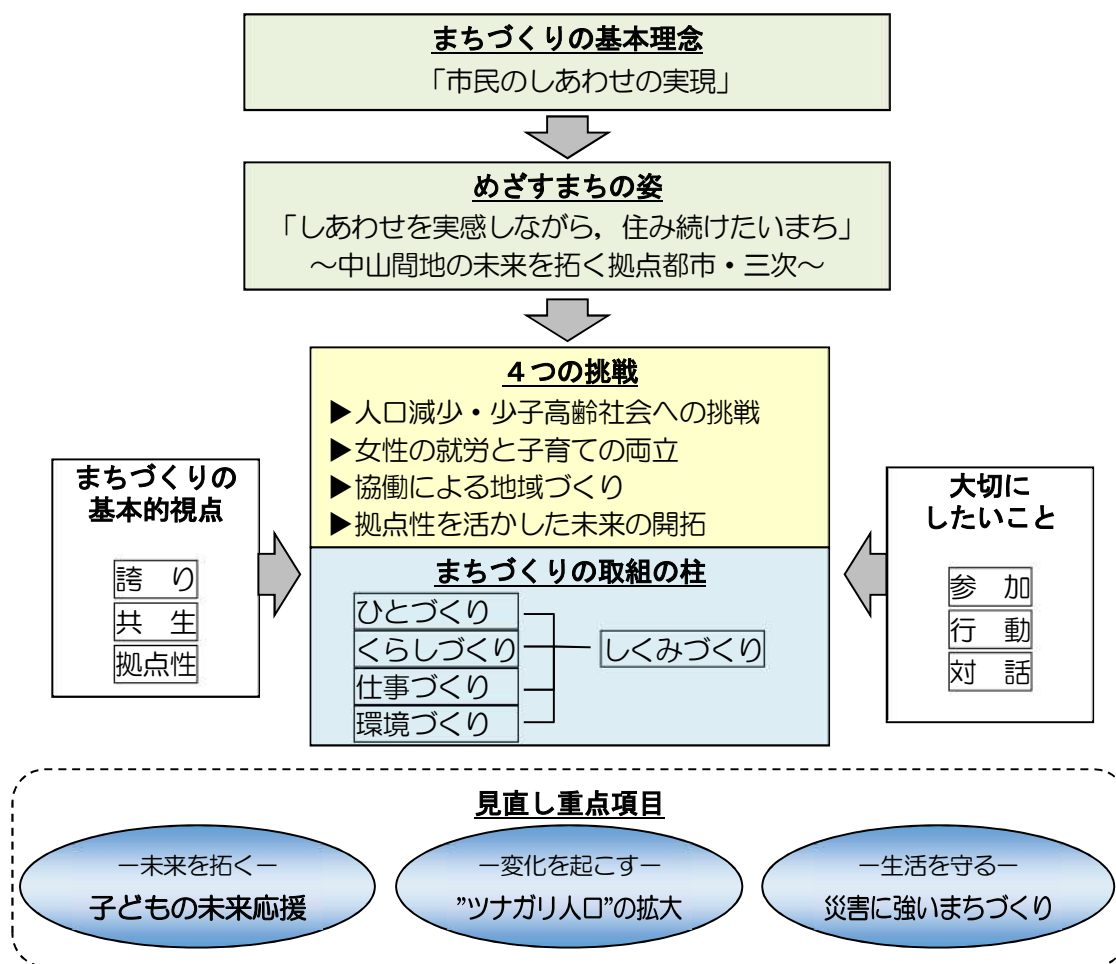
【地域自治活動の役割】

- 地域自治活動は、このきまりに基づいて、広く市民の理解を得るよう努めなければなりません。
- 地域自治活動は、地域の人やいろいろなものを活かし、個性的で主体的な活動に努めるものとしします。

1.4.2. 第2次三次市総合計画（改訂版）

【計画期間】平成26(2014)年度から令和5(2023)年度
 【計画の役割】今後10年間の市行政の基本的な方針を定めたまちづくりの指針

本市では、まちづくりの総合指針である「第2次三次市総合計画」が平成26(2014)年3月に策定されています。この計画では、令和5(2023)年度までのまちづくりの基本理念、めざすまちの姿、取組の柱やこれらに伴う主要施策を取り決めています。また、平成30(2018)年12月に一部改訂を行い、残りの計画期間の5年間で特に取り組む3つの重点項目を設定しています。

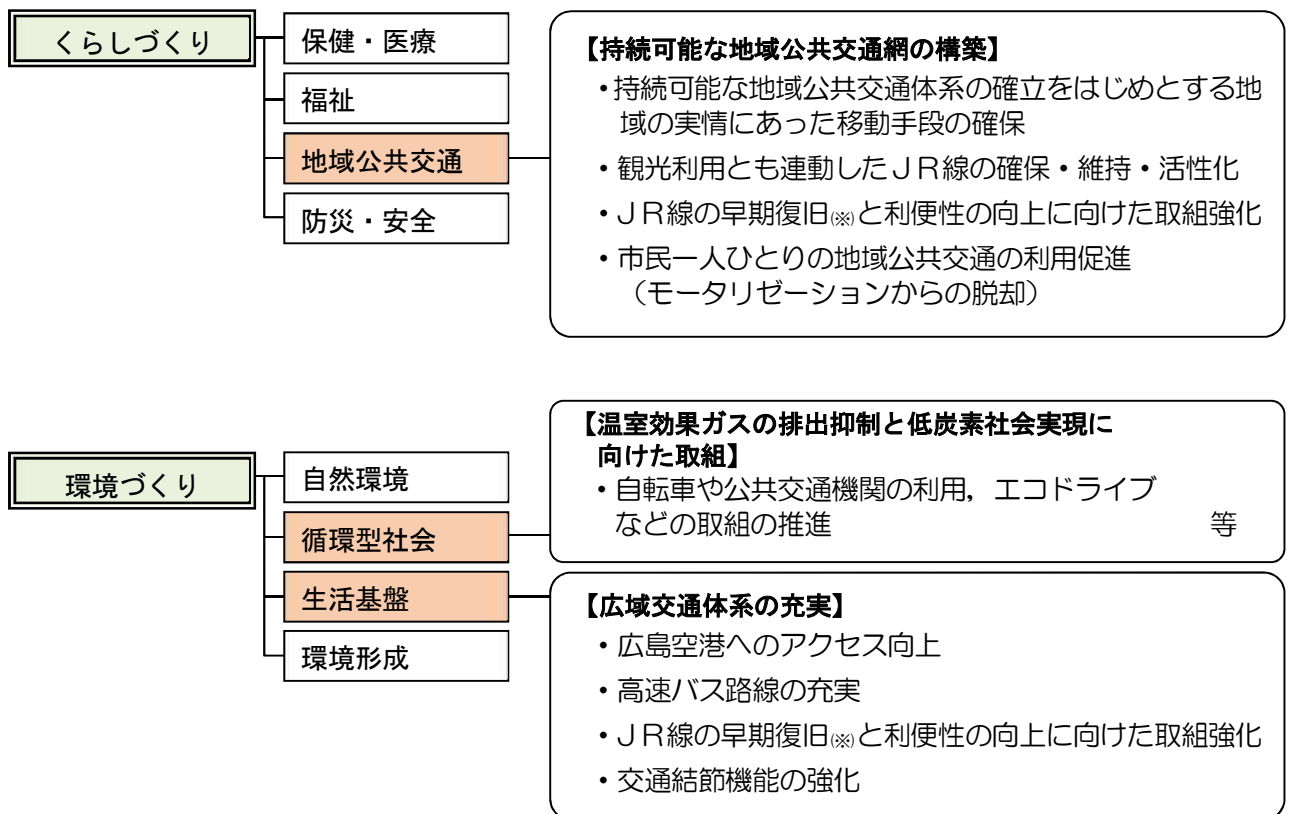


[資料] 第2次三次市総合計画(改訂版)(平成30(2018)年12月改訂)

図 1-2 第2次三次市総合計画（改訂版）の枠組み

取組の柱「くらしづくり」のうち「地域公共交通」に関しては、高齢者等が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域の課題に対応した住まいの確保や地域公共交通、買物など総合的な生活支援を進めること、また「環境づくり」のうち「循環型社会」に関しては、地球温暖化対策や循環型社会の形成に向けてあらゆる分野で環境に配慮した取組を進め、さらに「生活基盤」に関しては、活力ある都市づくりを進めるために、広域交通の充実、安全で快適な道路環境や生活環境の整備、都市の中核性・拠点性の強化などを取組の方向性として示しています。

<まちづくりの取組の柱>



※「平成30年7月豪雨」による被害は復旧済み

[資料] 第2次三次市総合計画(改訂版)(平成30(2018)年12月改訂)

図 1-3 第2次三次市総合計画(改訂版)における施策体系と公共交通の位置付け

1.4.3. 第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【計画期間】 令和2(2020)年度から令和6(2024)年度
【計画の役割】 まち・ひと・しごと創生に関する施策を重点的に実施する戦略

本市では、「地方創生」の更なる深化，社会的変化を意識した新たな展開を図るため，「第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を令和2(2020)年11月に策定しています。この戦略では，総合計画に掲げためざすまちの姿の実現を図るため，戦略の方向性，基本目標，施策の方向性，基本施策を取り決めています。

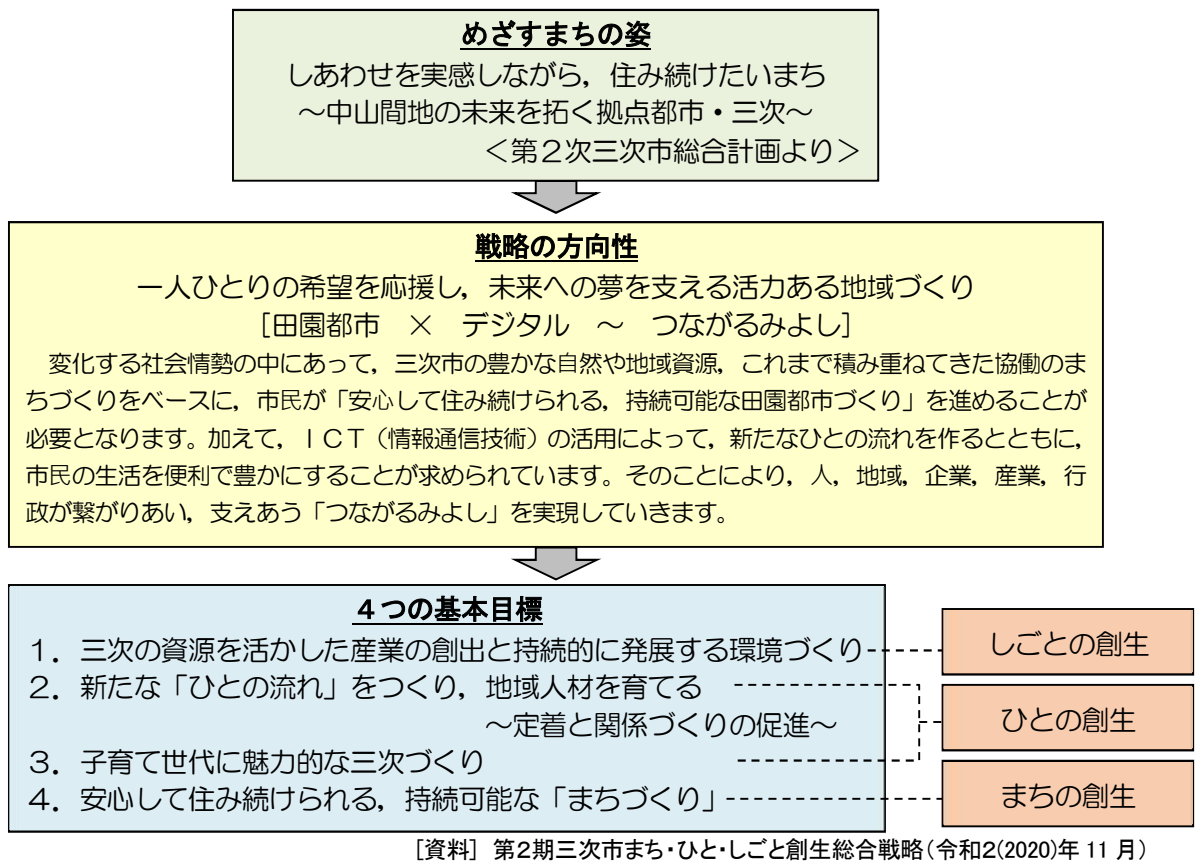
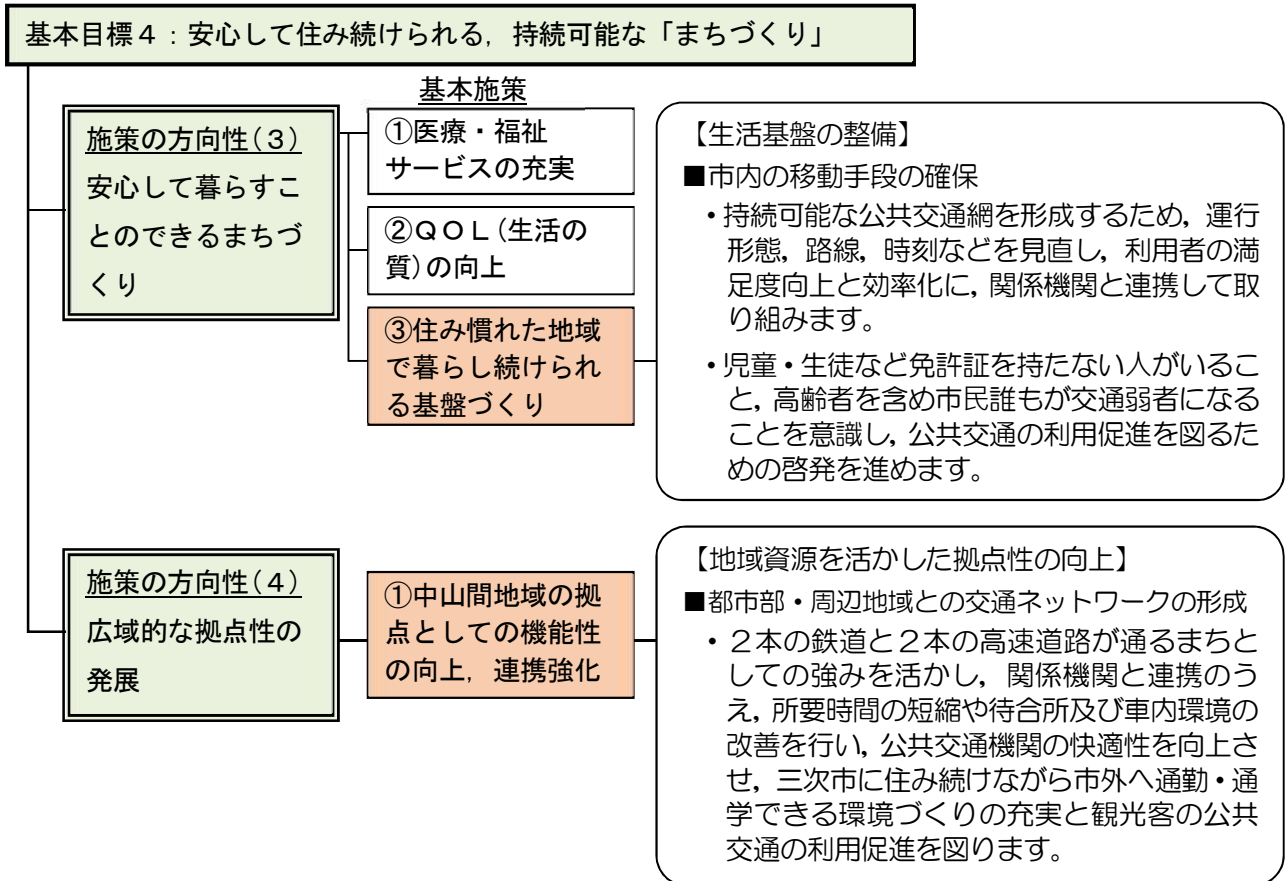


図 1-4 第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略の枠組み

基本目標4の施策の方向性(3)「安心して暮らすことのできるまちづくり」において「生活基盤の整備」として、市内の移動手段の確保をすること、また、基本目標4の施策の方向性(4)「広域的な拠点性の発展」において「地域を活かした拠点性の向上」を図るため、都市部・周辺地域との交通ネットワークの形成などを取組の方向性として示しています。



[資料] 第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2(2020)年11月)

図 1-5 第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略における施策体系と公共交通の位置付け

1.4.4. 三次市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画

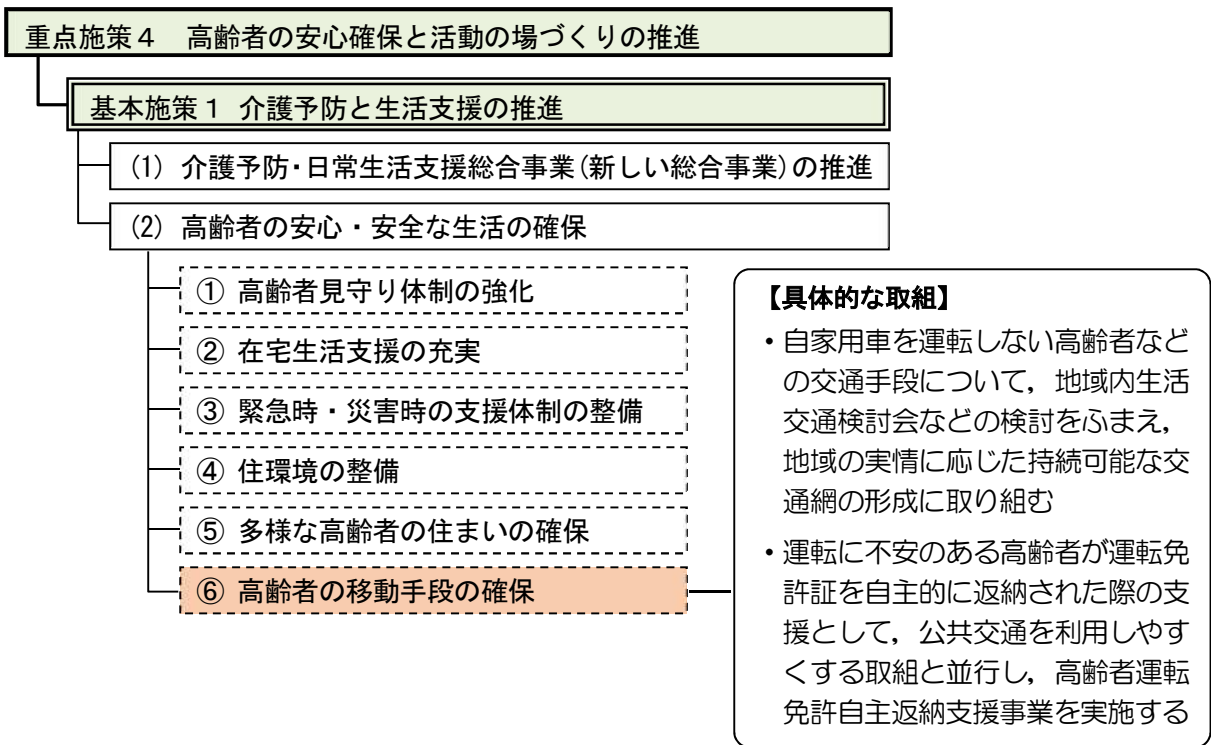
※次期計画を策定中（令和3（2021）年策定予定）

【計画期間】平成30(2018)年度から令和2(2020)年度
【計画の役割】今後3年間の地域包括ケアの総合的な計画

本市では、高齢者が生きがいを感じ安心して生活続けることができるように、高齢者の暮らしを地域全体で支える地域共生社会の確立に向けて「三次市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画」を策定しています。この計画では、令和2(2020)年度までの基本理念、めざすまちの姿や、それを実現するための重点施策と基本施策を取り決めていきます。

- 基本理念 「この住み慣れた地域で しあわせを実感しながら、住み続けられるまち みよし」
- めざすまちの姿 「地域で支え合い、人々の絆とぬくもりを感じながら安心して暮らせるまち」「健康でいきいきと心豊かに自立して暮らせるまち」

重点施策4「高齢者の安心確保と活動の場づくりの推進」のうち、「介護予防と生活支援の推進」では、具体的な施策として、高齢者の安心・安全な生活の確保のための「高齢者の移動手段の確保」が明記されています。



[資料] 三次市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画(平成30(2018)年3月策定)

図 1-6 第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画における施策体系と公共交通の位置付け

第2章 公共交通に係る現状と課題

2.1. 公共交通をとりまく環境

2.1.1. 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778km²（広島県総面積の約9.2%）です。

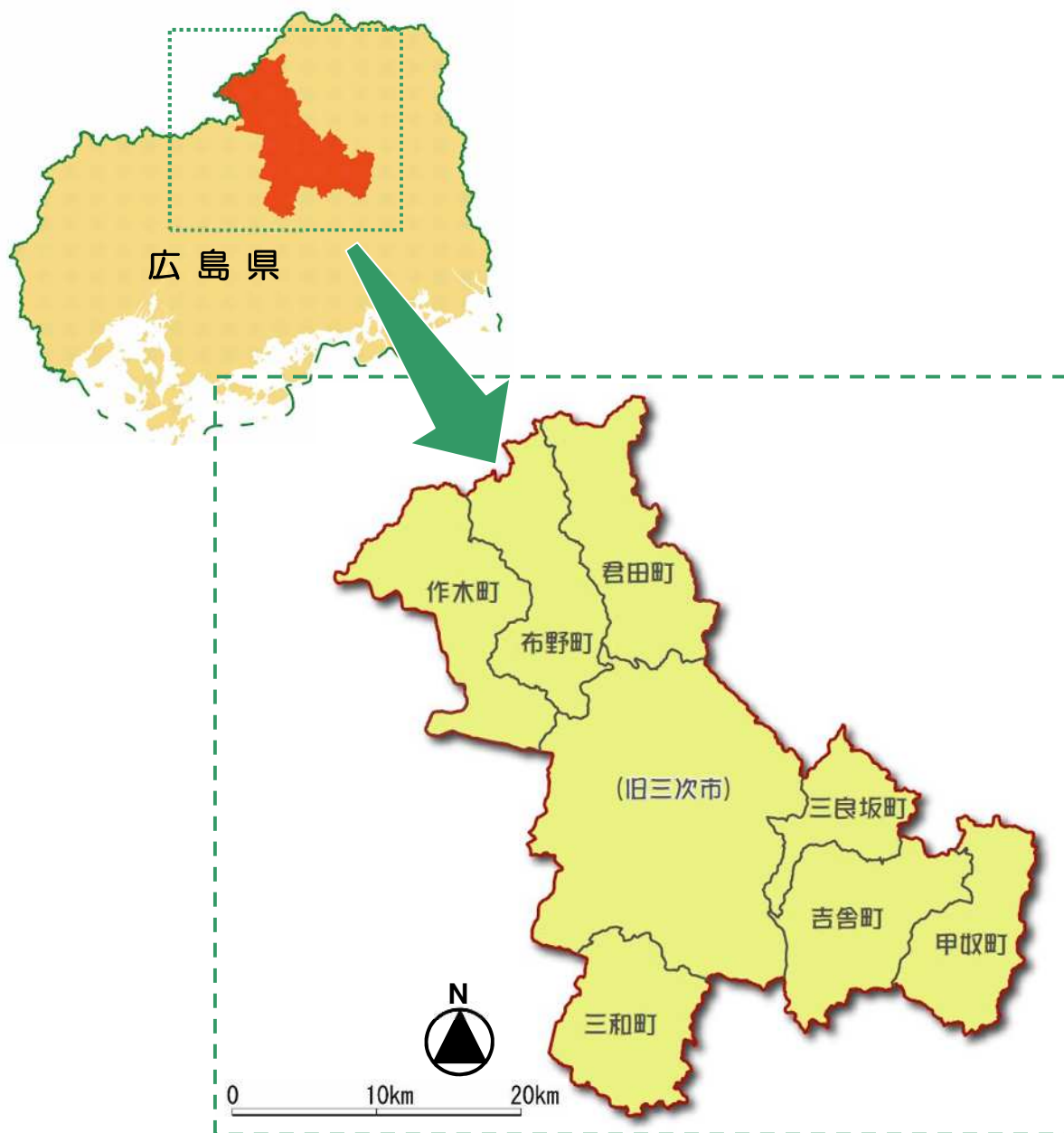


図 2-1 三次市の位置と地域区分

2.1.2. 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2(2020)年4月時点では、昭和20年代に比べ約5割減少した約51,400人になっています。また、直近の5年間をみると、約2,300人(約4%)減少しています。

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。

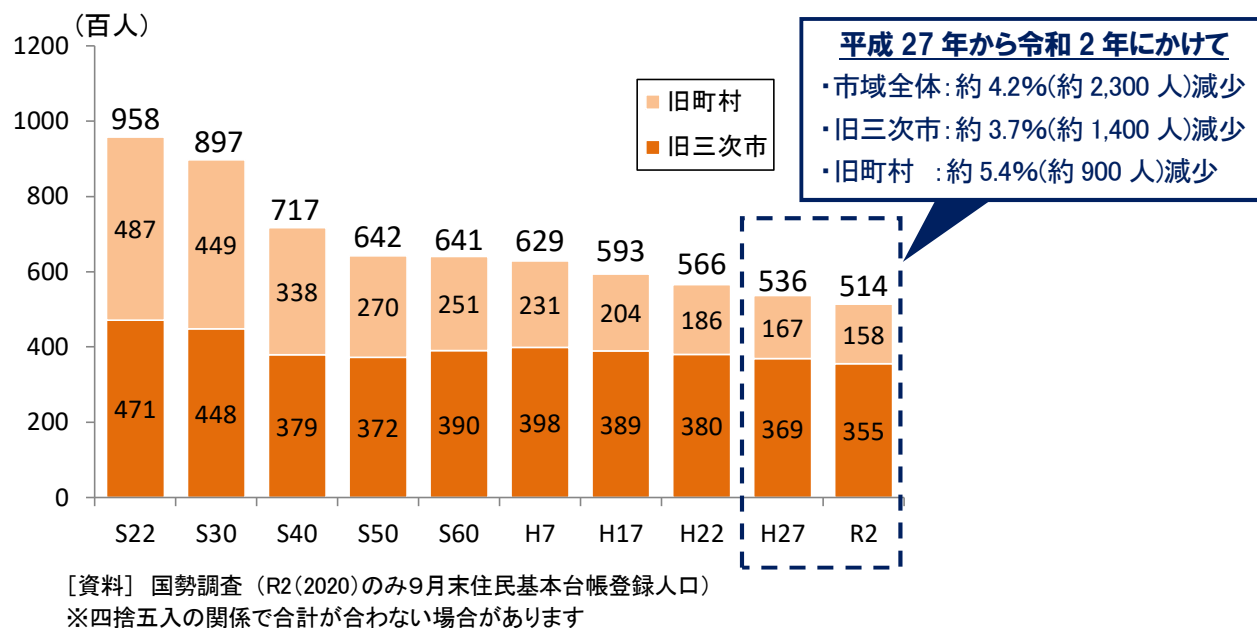
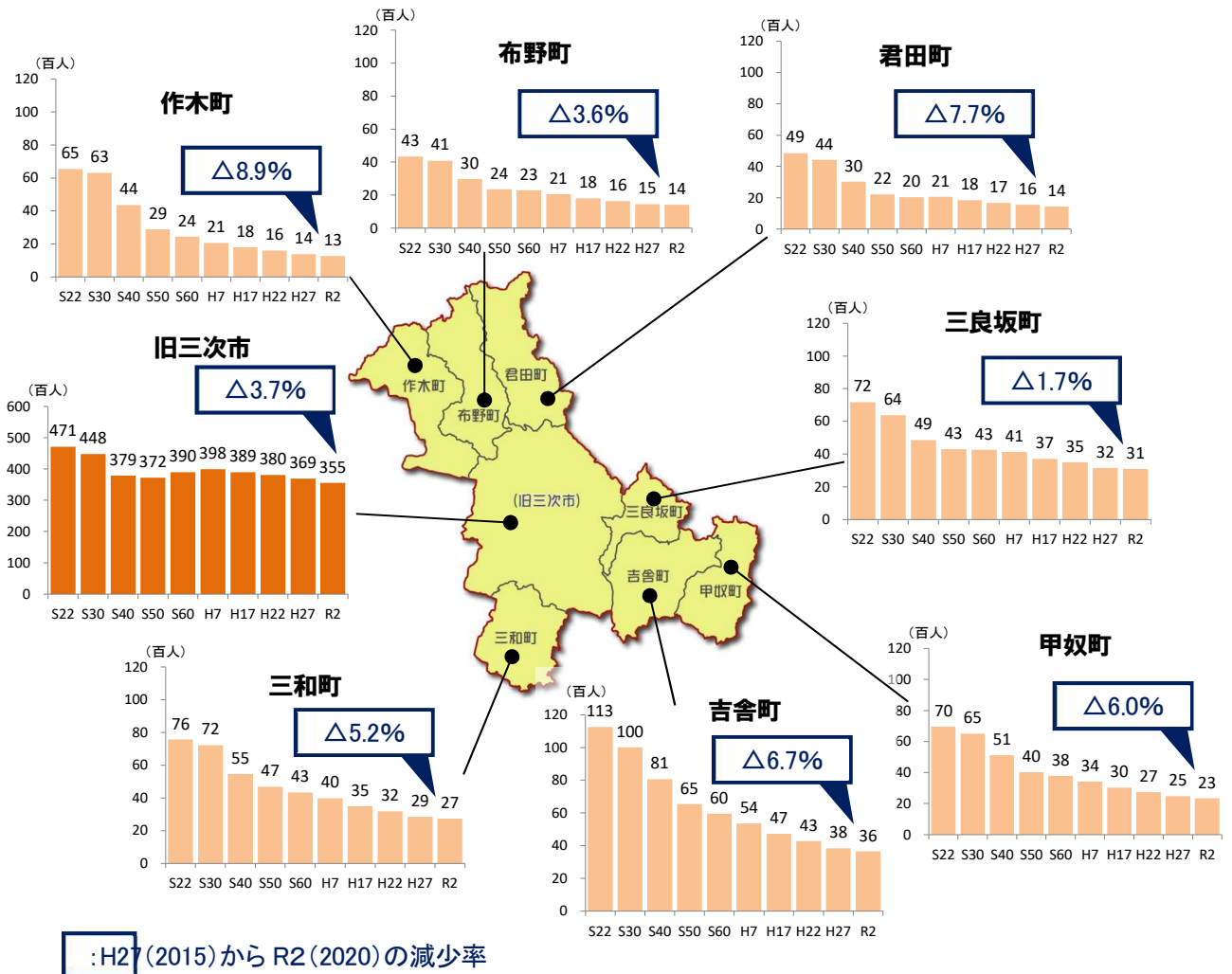


図 2-2 人口の推移



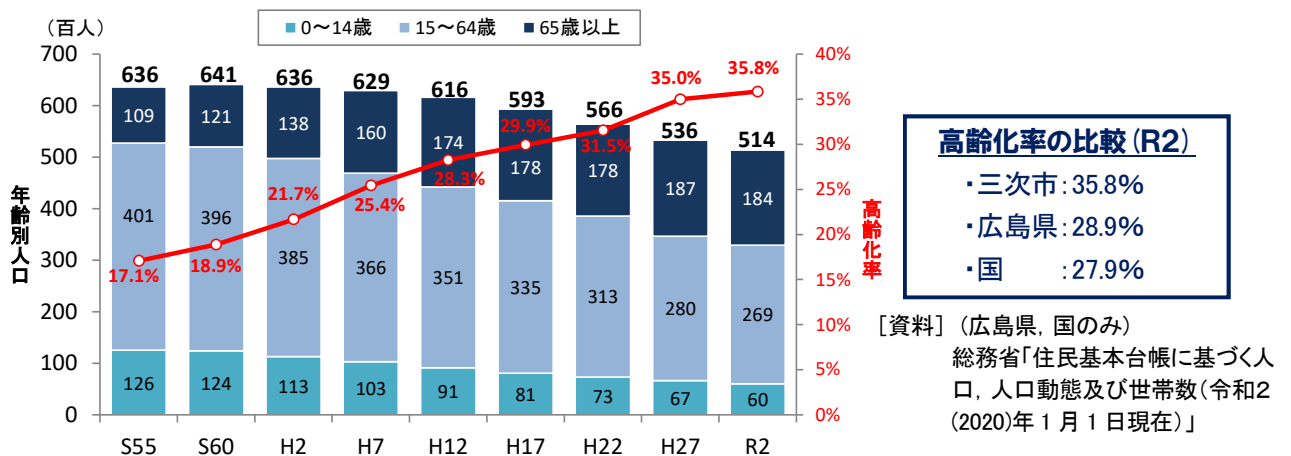
[資料] 国勢調査 (R2 (2020) のみ9月末住民基本台帳登録)

図 2-3 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います。

また、高齢化率は、令和2 (2020) 年9月末現在で約 35.8% であり、広島県全体の約 28.9% 及び我が国全体の約 27.9% を上回っています。



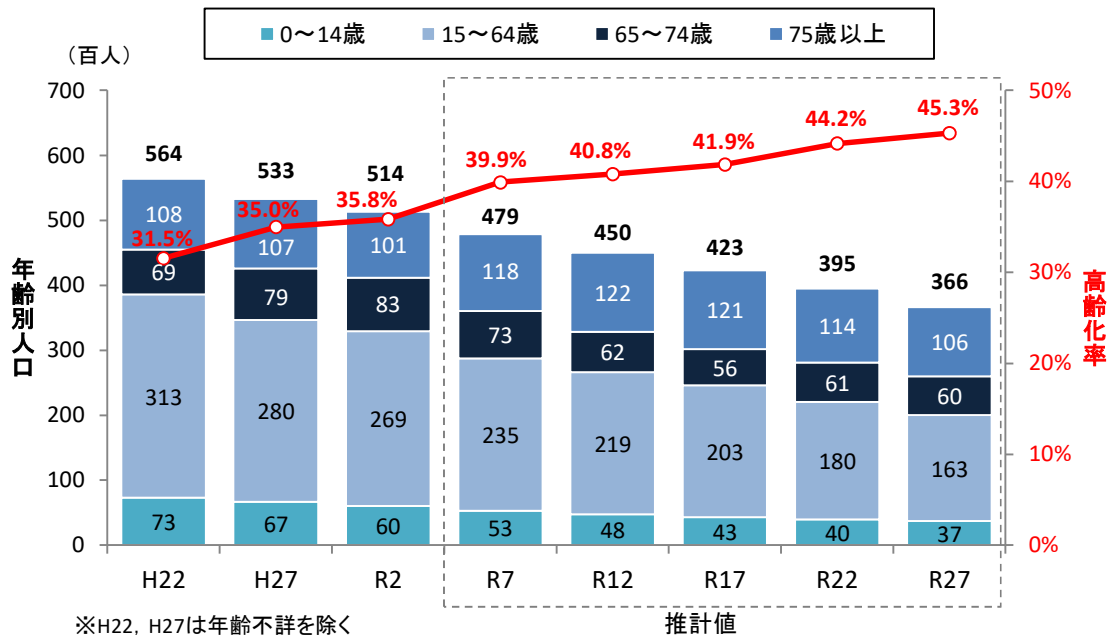
[資料] 国勢調査 (R2 (2020) のみ9月末住民基本台帳登録人口)

※四捨五入の関係で合計が合わない場合があります

図 2-4 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。

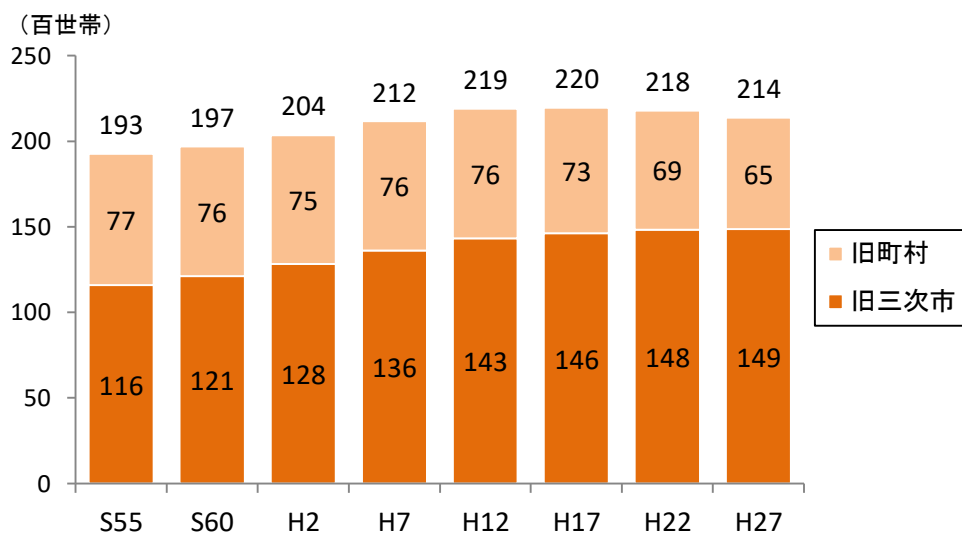


[資料] 国勢調査(H22(2010)・H27(2015)年齢不詳除く), 住民基本台帳登録人口(R2(2020), 9月末)
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)
※四捨五入の関係で合計が合わない場合があります

図 2-5 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、市全体でも減少に転じています。



[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ります

図 2-6 世帯数の推移

世帯の構成人数は年々減少しており，平成 27(2015)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・年齢をみると高齢の女性が多く，平成 27(2015)年の単身世帯における高齢者の割合は，平成 22(2010)年に比べて男女ともに高くなっています。

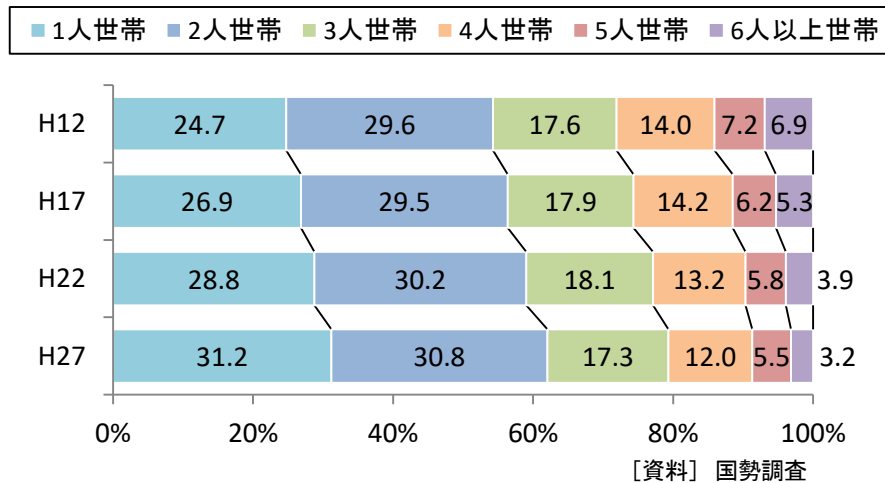


図 2-7 世帯人員別世帯数の推移

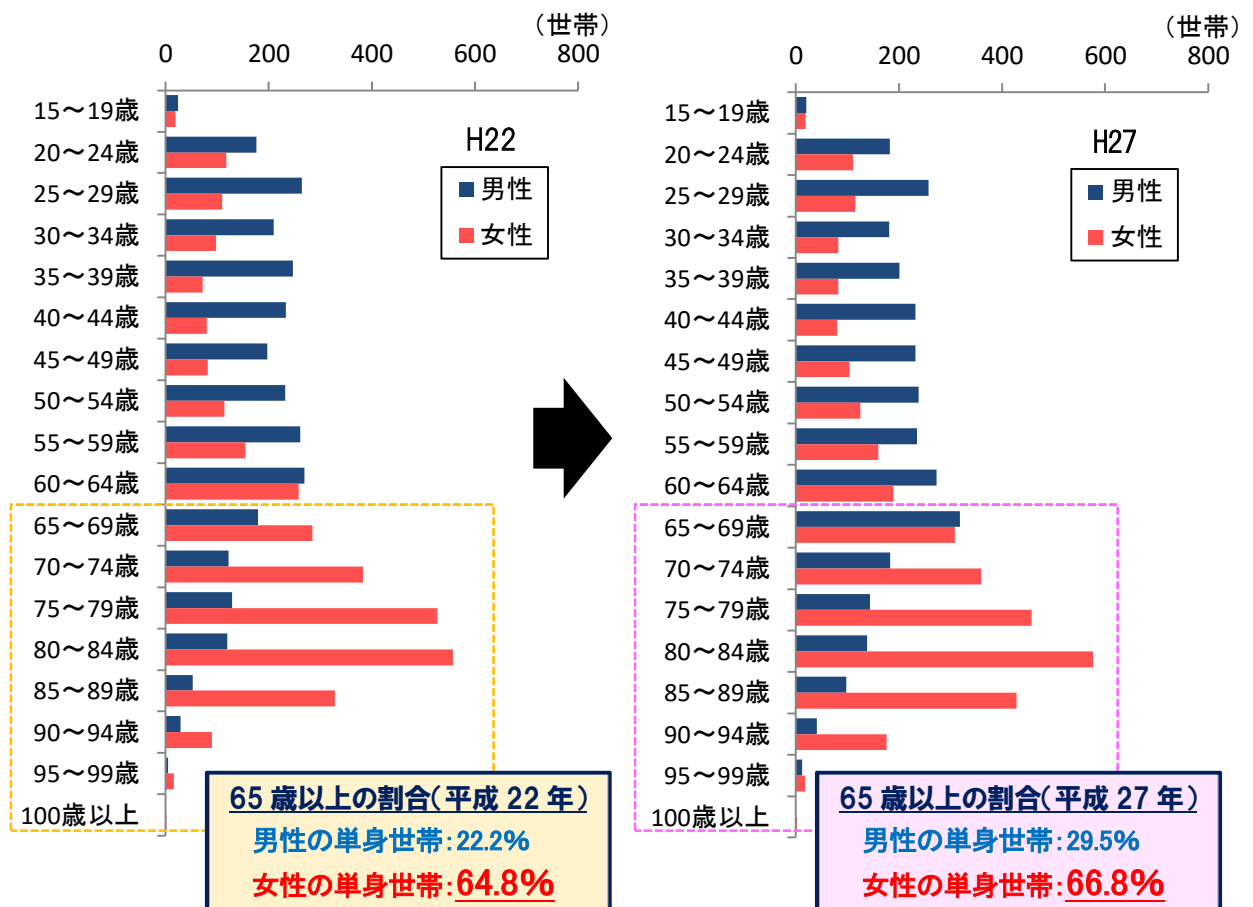
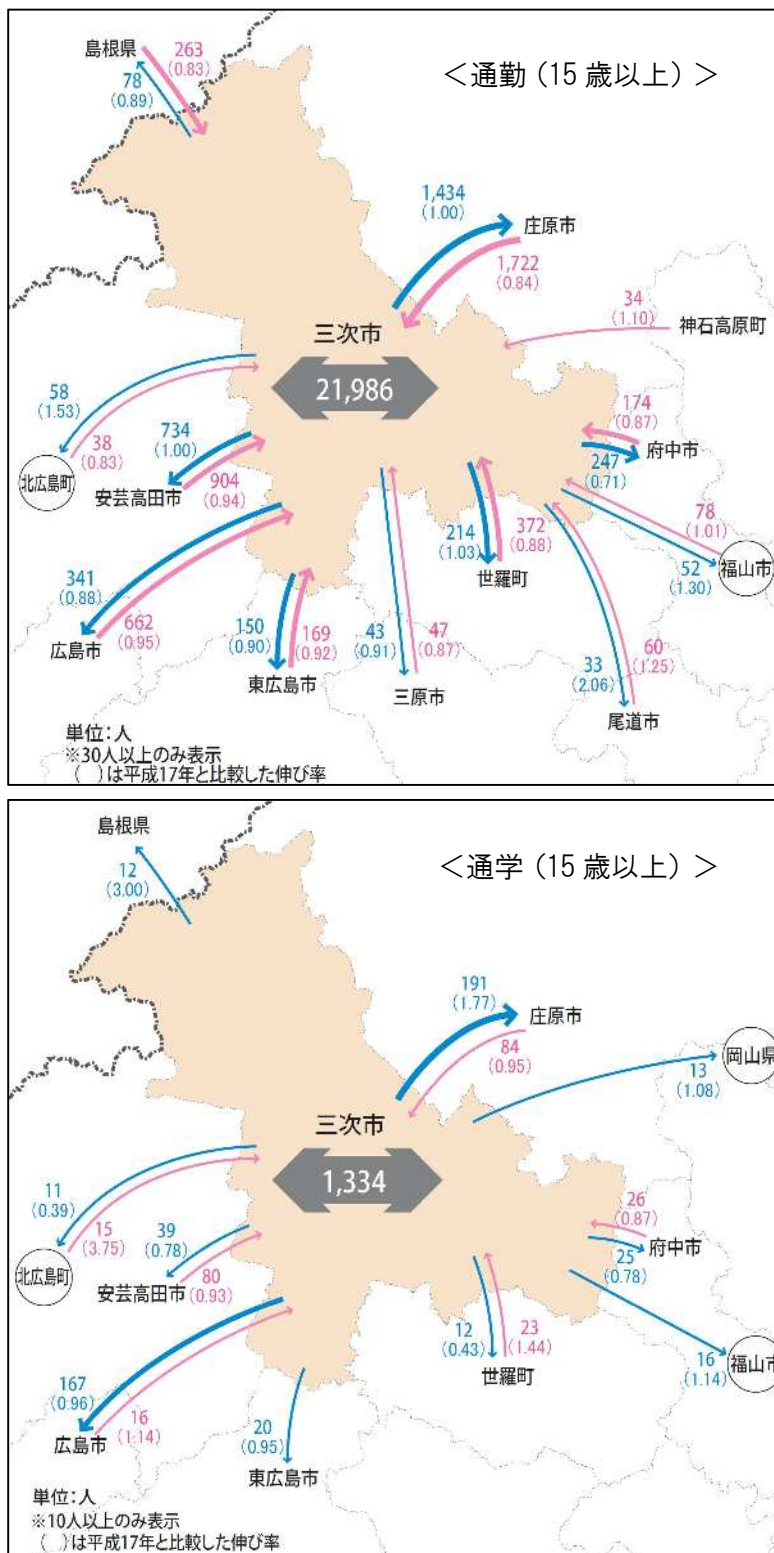


図 2-8 単身世帯における世帯主の性別・年齢別世帯数

2.1.3. 通勤・通学の流動

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(H27(2015))

図 2-9 通勤・通学流動

2.1.4. 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

我が国における交通事故件数は近年減少する傾向にあり、市内においても著しく減少しています。

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3割を占めており、広島県全体での高齢者の事故割合（23%）を大きく上回っています。

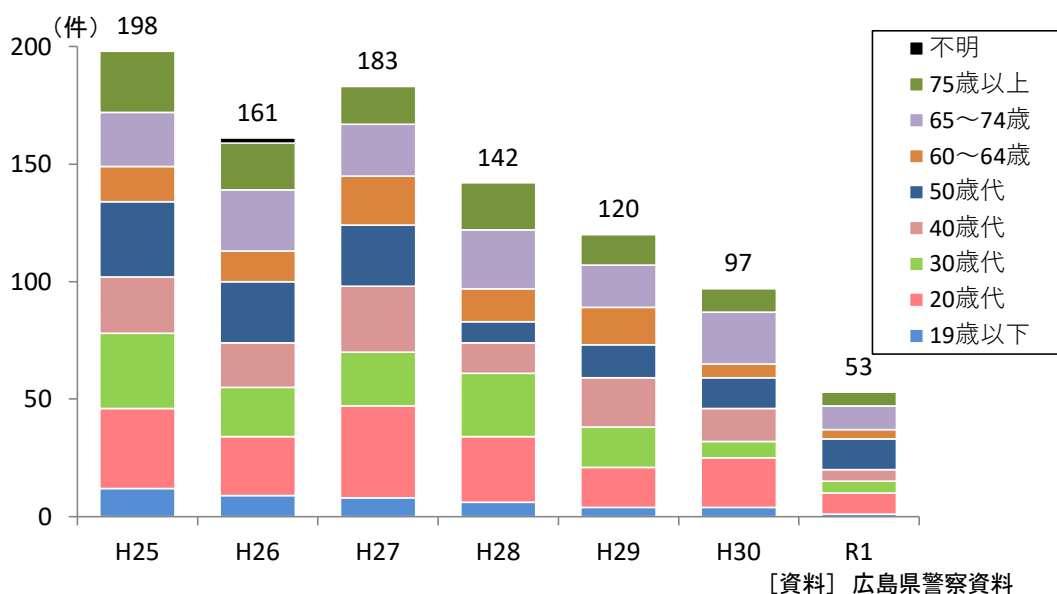


図 2-10 市内の交通事故発生状況の推移

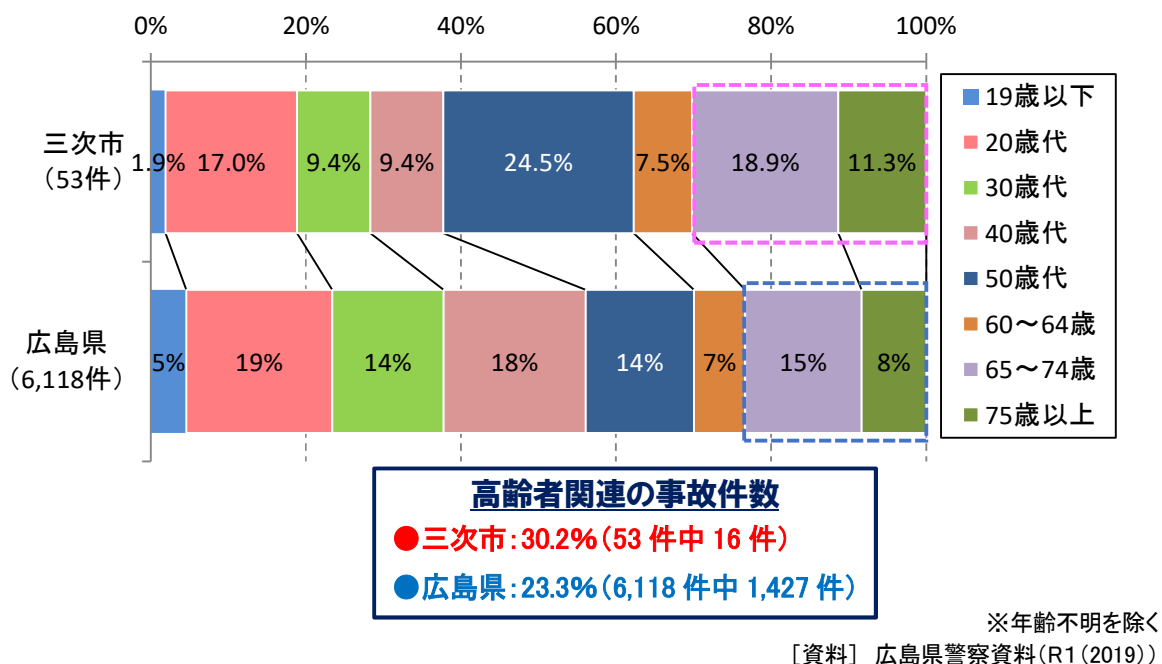


図 2-11 交通事故発生状況（年齢構成）の県との比較

(2) 運転免許の保有状況

令和2(2020)年7月時点の市民の運転免許の保有率は約68%です。男女別では、男性が約76%、女性が約61%であり、平成27(2015)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。

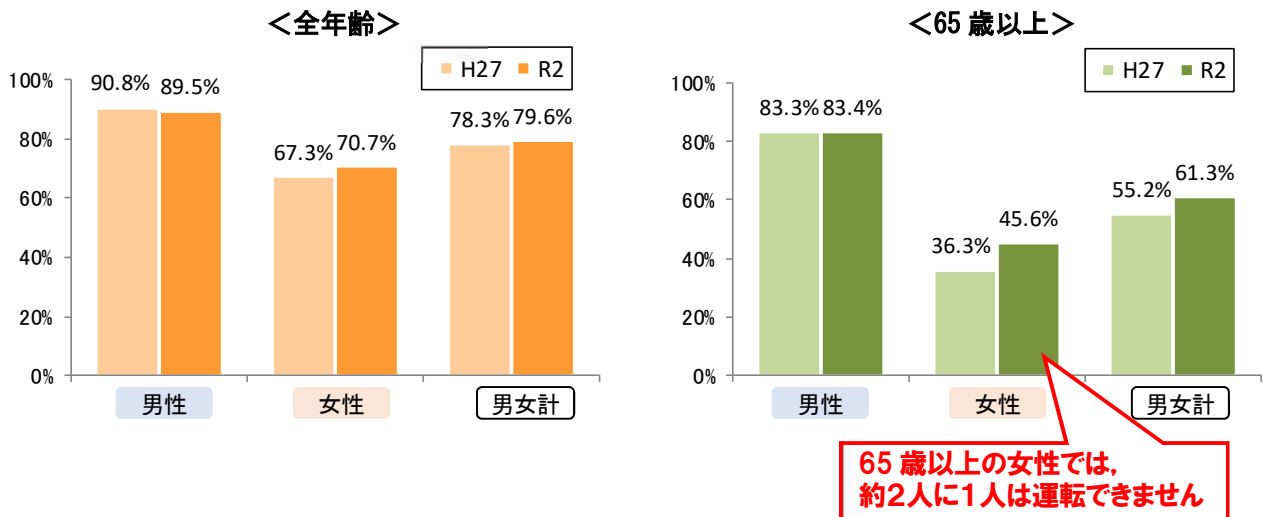
表 2-1 運転免許保有者数と保有率

[全年齢]	平成 27 (2015) 年			令和 2 (2020) 年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	19,697	16,733	36,430	18,557	16,436	34,993
常住人口(人)	25,948	28,952	54,900	24,515	26,916	51,431
免許保有率	75.9%	57.8%	66.4%	75.7%	61.1%	68.0%

[65歳以上のみ対象]	平成 27 (2015) 年			令和 2 (2020) 年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	6,191	3,985	10,176	6,401	4,887	11,288
常住人口(人)	7,429	10,990	18,419	7,677	10,726	18,403
免許保有率	83.3%	36.3%	55.2%	83.4%	45.6%	61.3%

※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(H27, R2年6月末), 住民基本台帳登録人口(H27(2015), R2(2020)年7月1日現在)



※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(H27, R2年6月末), 住民基本台帳登録人口(H27(2015), R2(2020)年7月1日現在)

図 2-12 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は、令和元(2019)年が343人であり、近年は年々増加する傾向にあります。

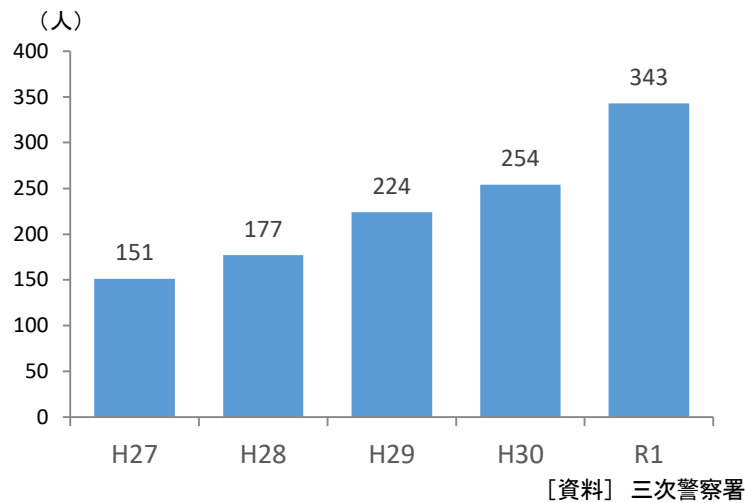


図 2-13 運転免許自主返納者数の推移

(4) 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業

本市では、高齢者の運転免許証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
- ・ 公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」

※市民バス甲奴町線・ふれあいタクシーみらさか・公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」については、別途事前に運行事業者への利用申請が必要。

- 2万円相当の広島県交通系ICカード「パスピー」
- 2万円相当の市内タクシー利用助成券(申請年度から3か年度有効)

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」と印鑑を持参し、手続きを行います。

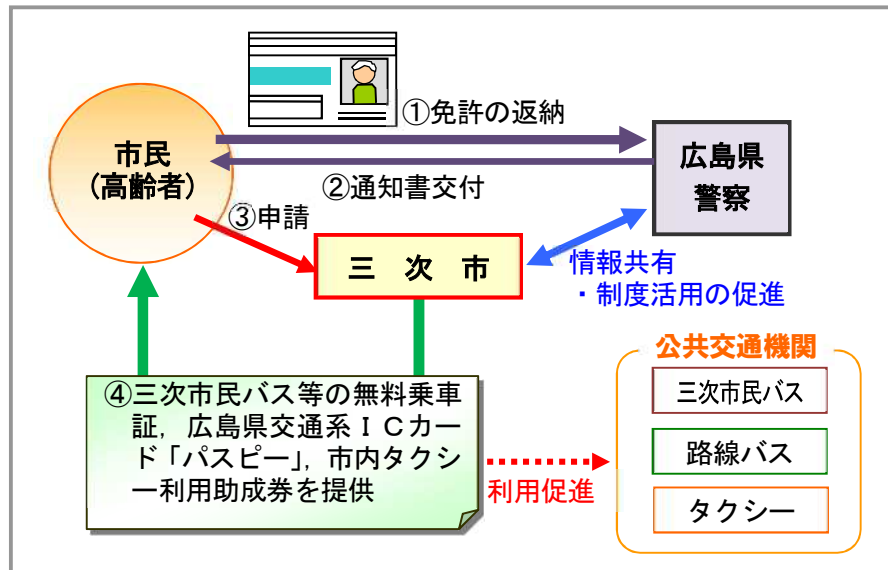


図 2-14 支援事業への申請・交付の流れ

② 支援事業の利用者数

当該制度の申請者数は、令和元(2019)年度末現在で1,296人であり、毎年増加する傾向にあります。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。

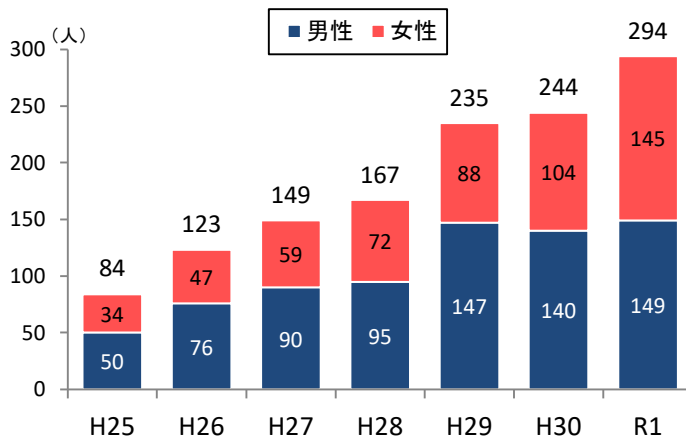


図 2-15 支援事業の利用者数の推移

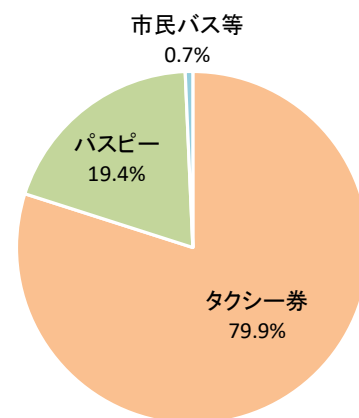
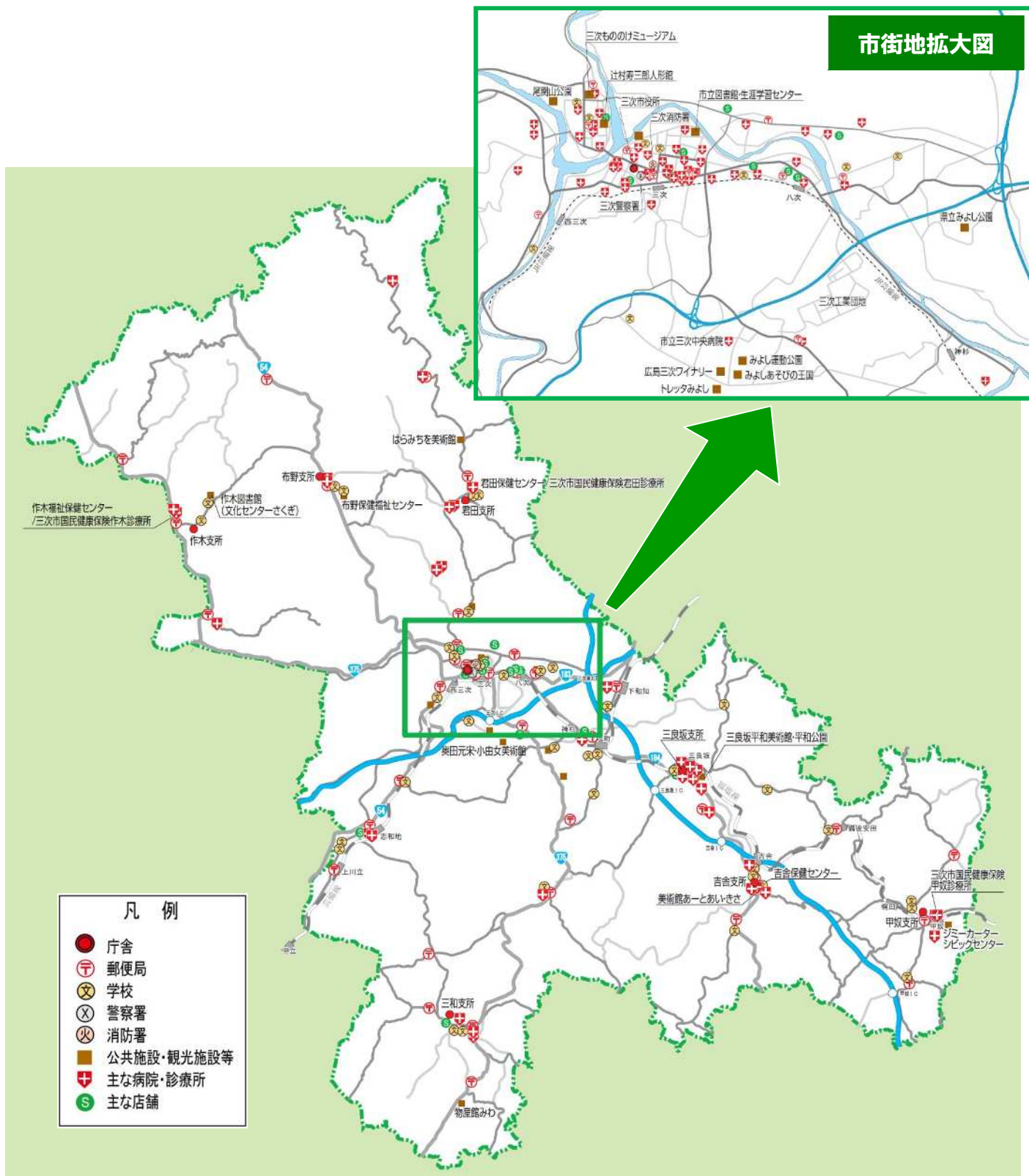


図 2-16 支援の内容 (令和元(2019)年度)

2.1.5. 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おり、旧三次市内のコミュニティセンター周辺にも一部の施設が立地しています。

また本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ており、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。



資料：医療施設(H26(2014))：国土交通省「国土数値地図情報ダウンロードサービス」より
 ※その他は地図で確認(令和2(2020)年9月1日時点)、主な店舗は食品スーパーを対象

図 2-17 主な生活関連施設の分布

2.1.6. まとめ（公共交通をとりまく環境からみる課題）

- ◆ 本市は、人口減少及び高齢化が急速に進行しており、この傾向は今後も続くと思われています。また単身世帯(特に高齢女性)の割合が年々大きくなっています。これらは、加齢に伴い移動手段に困る市民の増加や、こうした高齢者の移動を支える家族など身近な住民が減少していることを示しており、対応が求められています。
- ◆ 本市の運転免許保有率は68%であり、概ね1/3の市民は自動車の運転ができません。65歳以上の女性に限れば、その過半数が運転免許非保有者です。また、近年、自動車運転免許証を返納する高齢者が急増しており、さらに今後、高齢化の進行に伴い、免許返納を希望する市民が増加することが考えられます。そのため、高齢者を含めた自家用車を運転しない市民に対し、生活のための移動手段を提供する必要があります。
- ◆ 本市では県平均と比べて、交通事故発生件数における高齢者関連の割合が高くなっています。運転に不安を抱く高齢ドライバーも多いことから、自家用車を運転しなくても生活できる環境づくりや、運転免許を返納しやすい環境づくりが必要です。
- ◆ 大型の商業施設や総合病院などの都市施設は、三次市の中心部にあり、市全域の市民が本市の拠点性を活かした生活を営むためには、市中心部への移動手段を確保する必要があります。
- ◆ 旧町村部では、各地域の中心部に商店や診療所などの生活関連施設があり、普段の暮らしを各地域内で営んでいる市民が多くおられます。こうした地域での日常生活を支える移動手段については、実情に合わせて地域各々において考える必要があります。

2.2. 公共交通の現状

2.2.1. 本市の公共交通の構成

本市で運行されている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 2-2 本市で運行する公共交通の種類

主な機能・役割	公共交通の種類	運行している路線・地域
市内及び市外への生活行動を支える移動手段	鉄道	本市と広島市、福山市、庄原市等の周辺都市とを連絡 [路線名] JR芸備線、福塩線
	路線バス ・高速バス	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)、広島電鉄(株)、広島交通(株)、(有)君田交通、一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)
地域内の日常的な生活行動を支える移動手段	市街地循環バス (くるるん)	中心市街地で運行する定時定路線型バス
	三次市民バス	旧町村部の6町内で運行するバス [路線名] (定時定路線型) 君田町線、布野町線、作木町線、吉舎町線、三和町線 (デマンド型) 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・区域運行バス(タクシー)
	自家用有償旅客運送 (さくぎニコニコ便)	NPO法人元気むらさくぎが運営するデマンド型・区域運行の自家用有償旅客運送
	三次市 相乗りタクシー	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への補助制度

※上表は、一般のタクシーを除く。

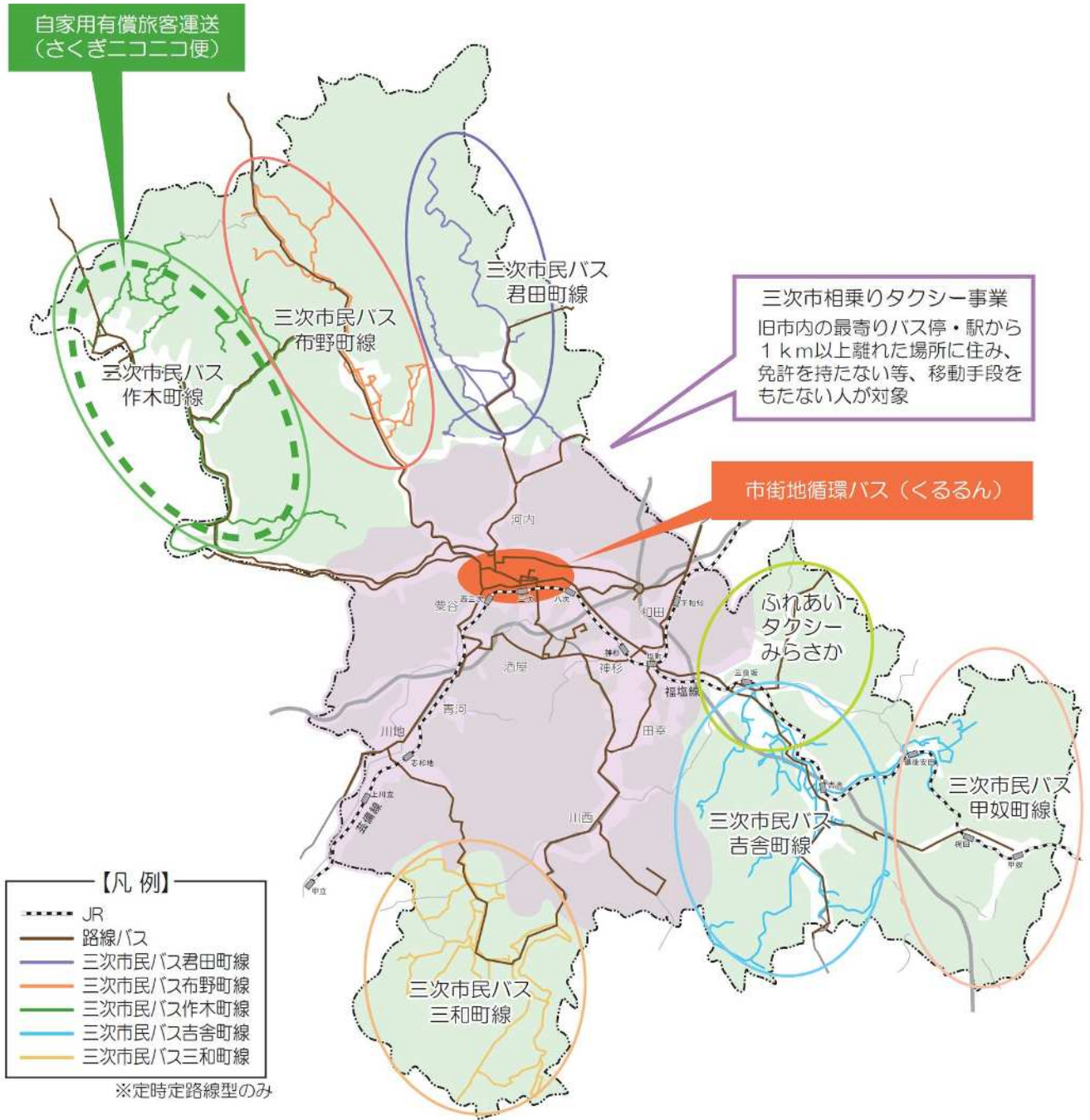


図 2-18 三次市の公共交通体系

2.2.2. 各公共交通の概況

(1) 鉄道の状況

J R 芸備線， J R 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 J R 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，現在は代替バス（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 39 本が運行しています。その他は，芸備線（三次～備後落合間）が 16 本，福塩線が 14 本運行しています。

表 2-3 三次駅での発着本数

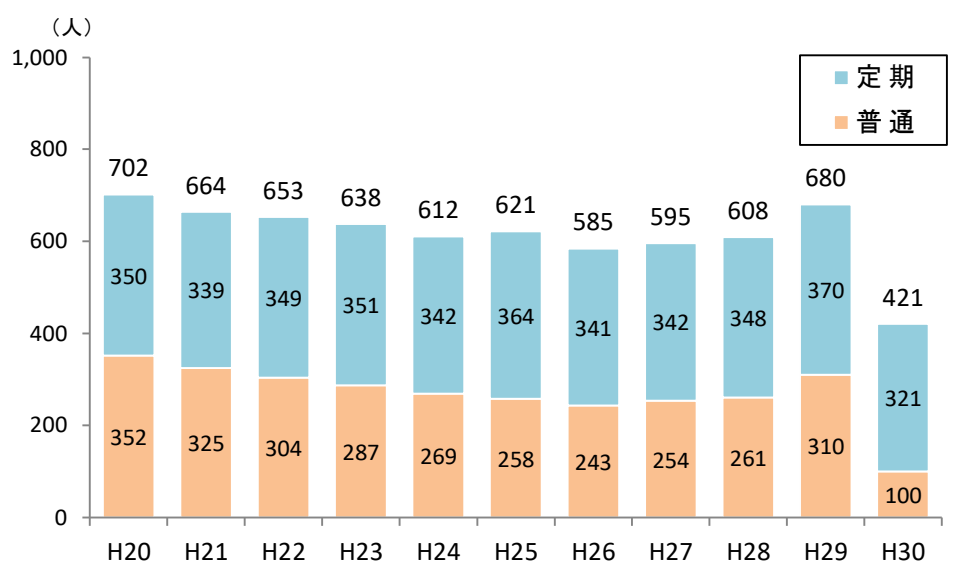
単位：本／日

	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	19	7	6
三次駅 着	20	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 2(2020)年 10 月 1 日現在）

② 利用者数

鉄道の利用者数は減少傾向にあります，近年の J R 三次駅の乗車人数で見ると微減から横這いの傾向にあります。平成 29(2017)年は前年に比べて増加しましたが，平成 30(2018)年は「平成 30 年 7 月豪雨」の影響による長期的な運休により，利用者が落ち込みました。



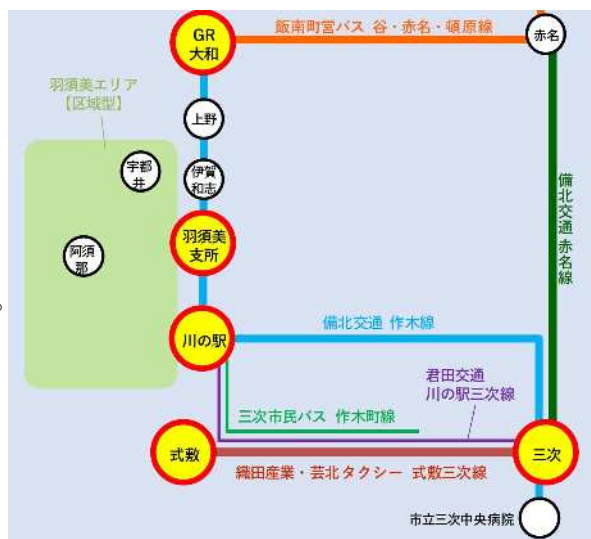
[資料] 広島県統計年鑑

図 2-19 J R 三次駅の乗車人数の推移

③ 三江線廃線と代替バス整備

三次駅と江津駅を結んでいた三江線は、利用者数の低迷が長期間継続した結果、平成30(2018)年4月1日付で全線廃止となりました。

代替交通手段としては、複数の路線バスが、三次から江津間を細分化して導入されました。三次市内では、作木線が道の駅グリーンロード大和まで延伸して運行するとともに、新しく川の駅三次線を運行しています。



[資料] 三江線沿線地域公共交通網形成計画
 (平成29(2017)年9月, 三江線沿線地域公共交通活性化協議会)

図 2-20 三江線代替バス

④ 「平成30年7月豪雨」の影響

本市に関連する鉄道は、平成30(2018)年7月の豪雨災害で大きな被害を受け、完全復旧するまでに1年3か月の期間を要しました。(不通区間は、代替バスを運行)

～芸備線及び福塩線の被災・復旧の流れ（広島支社管内のみ掲載）～

[芸備線]

平成30(2018)年

7月(災害発生): 狩留家駅と白木山駅間の第1三篠川橋りょうが崩落。複数箇所土砂崩れや路盤流出なども発生。(全線不通)

7月23日: 下深川駅 - 広島駅間が運行再開。

8月25日: 狩留家駅 - 下深川駅間が運行再開。

10月4日: 備後庄原駅 - 三次駅間が運転再開。

12月20日: 備後落合駅 - 備後庄原駅間が運転再開。

平成31・令和元(2019)年

4月4日: 三次駅 - 中三田駅間が朝・夕の時間帯で暫定的に運転再開。

10月23日: 中三田駅 - 狩留家駅間が運転再開。 ※これにより全線復旧

[福塩線]

平成30(2018)年

7月(災害発生): 災害により、全線運休。

10月4日: 吉舎駅 - 塩町駅間で運転再開。

10月18日: 上下駅 - 吉舎駅間で運転再開。

12月13日: 府中駅 - 上下駅間で運転再開。 ※これにより全線復旧

(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)、中国ジェイアールバス(株)、ジェイアール東海バス(株)、阪急バス(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（令和2(2020)年10月1日時点）しています。

表 2-4 高速バスの運行路線

令和2(2020)年10月1日現在

運行事業者	経路	名称・愛称	備考
備北交通 広島電鉄	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(10月1日時点)
中国バス	三次～福山	きんさいライナー	運休(10月1日時点)
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 中国ジェイアールバス	広島～三次～出雲	みこと	
中国ジェイアールバス ジェイアール東海バス	広島～三次～名古屋	広島ドリーム名古屋号	
阪急バス	三次～新見～大阪	—	運休(10月1日時点)

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36本、下り37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）】…36本（うち、三次駅⇒広島駅間：20本）
 【下り（広島バスセンター⇒三次駅間）】…37本（うち、広島駅⇒三次駅間：21本）

令和2(2020)年10月1日現在

(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。

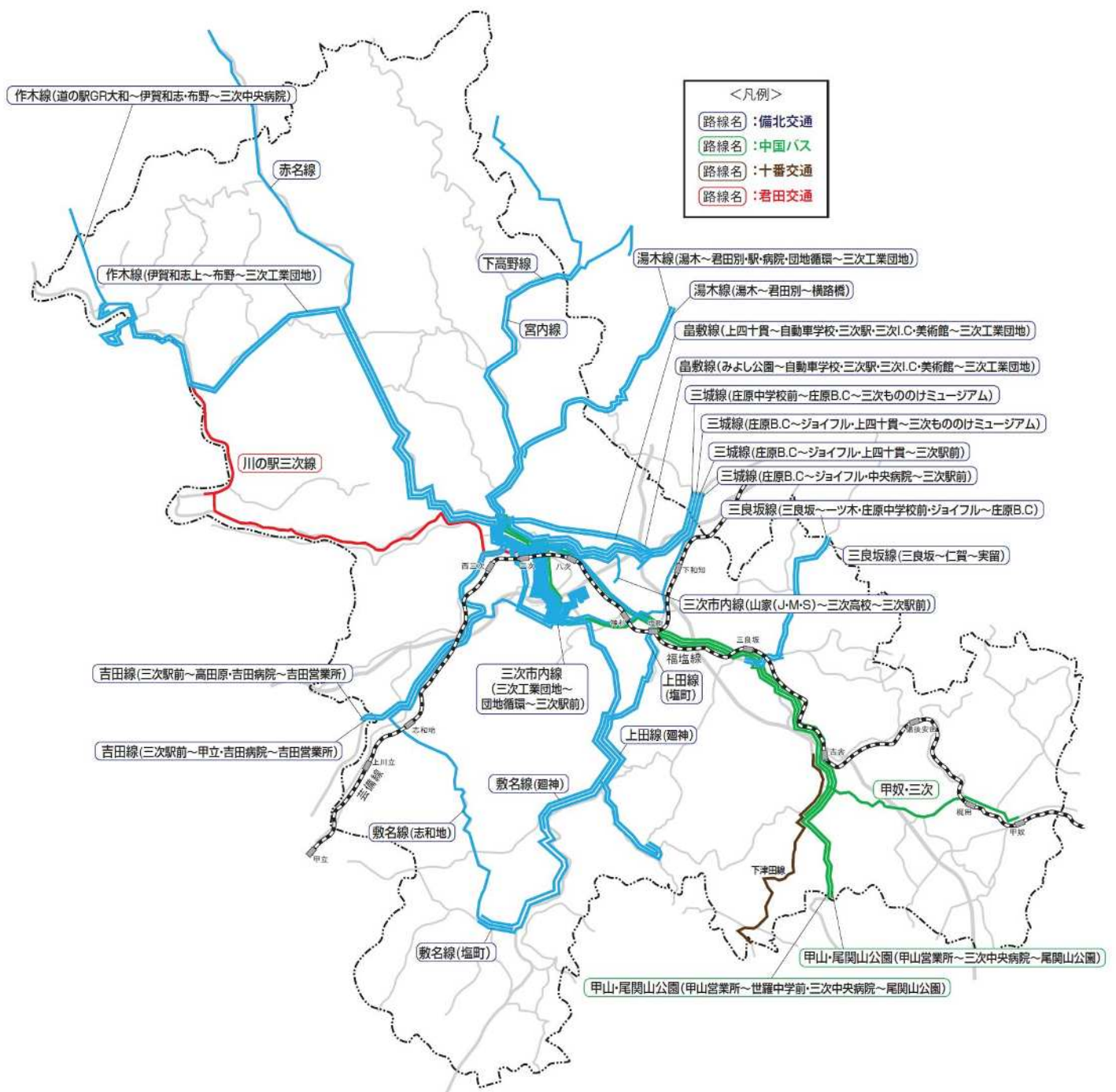
表 2-5 路線バスの運行路線

令和2(2020)年11月2日現在

運行事業者	路線名	市内完結路線	系統数	運行本数		
				平日	土曜	日祝日
備北交通	作木線		2	5	3	3
	赤名線		1	4	4	4
	下高野線		1	4	2	2
	宮内線		1	3	2	-
	湯木線		2	5	2	-
	敷名志和地線	○	1	4	2	-
	敷名(廻神)線	○	1	2	2	-
	敷名(塩町)線	○	1	2.5	-	-
	上田小線	○	2	2.5	-	-
	畠敷線	○	2	10	6	6
	三城庄原線		4	25	12	12
	三城吉田線		2	5	5	-
	三良坂実留線		1	3	-	-
	JMS線	○	1	1	-	-
工業団地線	○	1	0.5	-	-	
中国バス	甲山-三次線		2	3	-	-
	甲奴-三次線	○	1	2	-	-
十番交通	下津田線		1	3	-	-
君田交通	川の駅三次線	○	2	5	5	5

※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



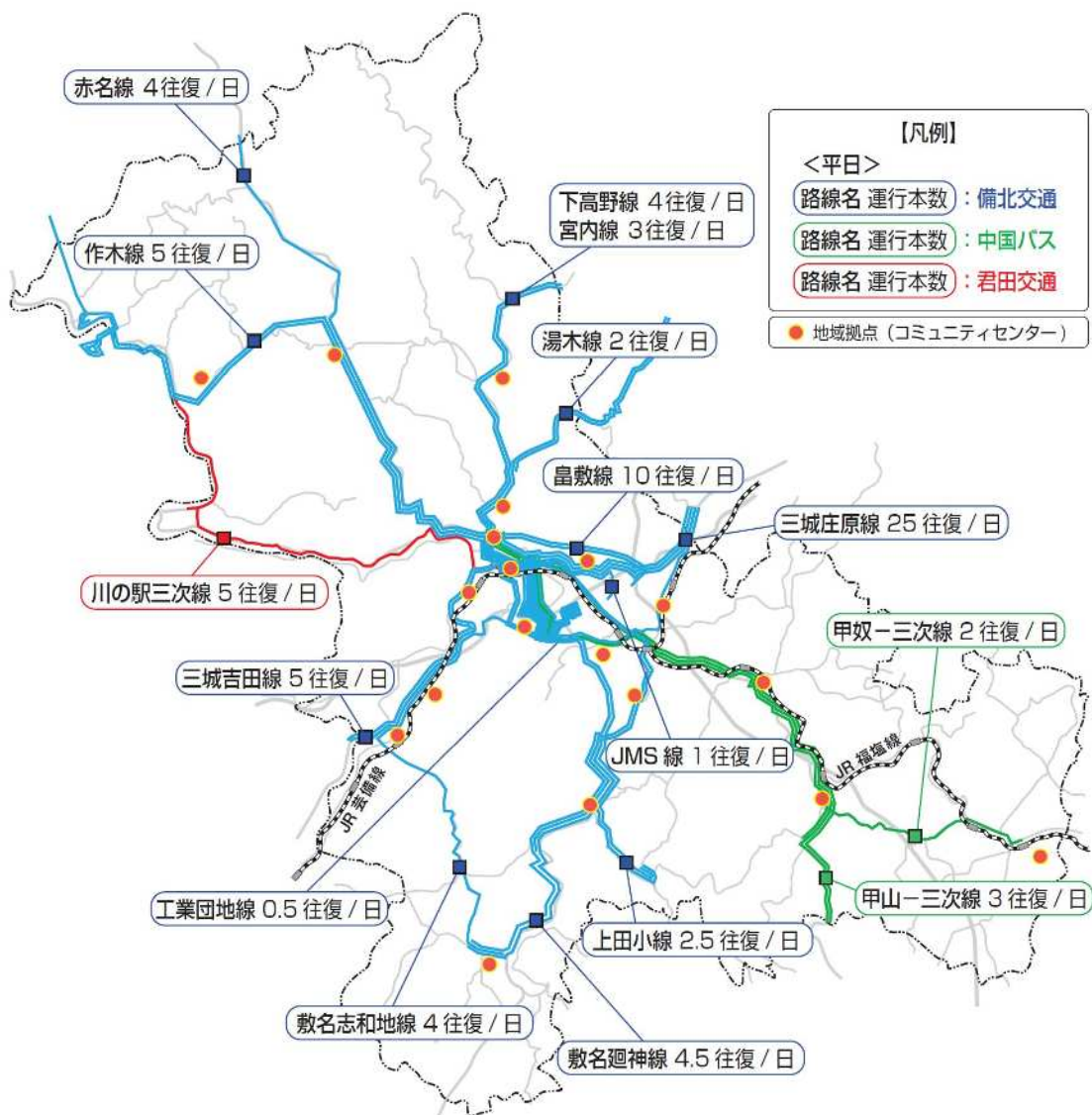
令和2(2020)年11月2日現在

図 2-21 市内で運行する路線バス

② 市内路線バスの特徴

a. 旧町村から三次駅前へのバス路線（平日）

旧町村から三次駅前への便数は、地域によって偏りがあるものの、平日に概ね2往復以上の運行が確保されています。



町名	路線名	便数 (往復/日)
君田町	下高野線, 宮内線	7
布野町	赤名線, 作木線	9
作木町	作木線, 川の駅三次線	10
三良坂町	甲山・三次線, 甲奴・三次線	5
吉舎町	甲山・三次線, 甲奴・三次線	5
三和町	敷名志和地線, 敷名廻神線, 上田小線	11
甲奴町	甲奴・三次線	2

令和2(2020)年11月2日現在

図 2-22 旧町村～三次駅における路線バスの運行本数（平日）

b. 中心市街地の路線バス

居住者や生活関連施設が集積する中心市街地には、数多くのバス路線が運行しており、市民生活を支えています。一方で、同じ区間を複数の路線が運行するような状況もみられます。

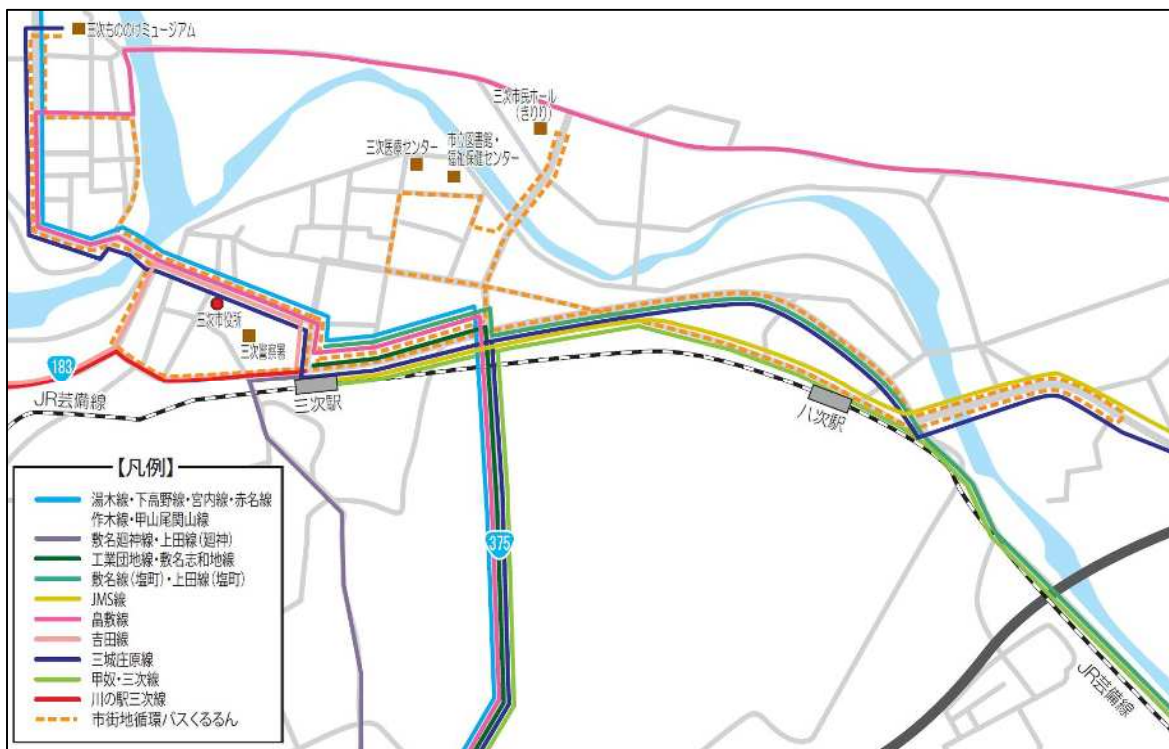


図 2-23 中心市街地におけるバス路線

中心市街地を走るバス路線の多くは三次駅と市立三次中央病院を連絡しており、その結果駅前から中央病院行きは平日に 43 便運行と、便数が多い状況にあります。

時間帯別にみると、特に 13 時台、17 時台が多く、それぞれ 6 便/時の運行頻度となっています。

表 2-6 三次駅前から市立三次中央病院への便数（平日）

令和 2 (2020) 年 11 月 2 日現在

運行事業者	路線名	便数	
備北交通	畠敷線	10 便	43 便
	作木線	5 便	
	赤名線	4 便	
	下高野線	4 便	
	敷名志和地線	4 便	
	敷名廻神線	4 便	
	宮内線	3 便	
	三城庄原線	2 便	
	湯木線	2 便	
中国バス	甲山-三次線	5 便	

表 2-7 三次駅前から市立三次中央病院への運行ダイヤ（平日）

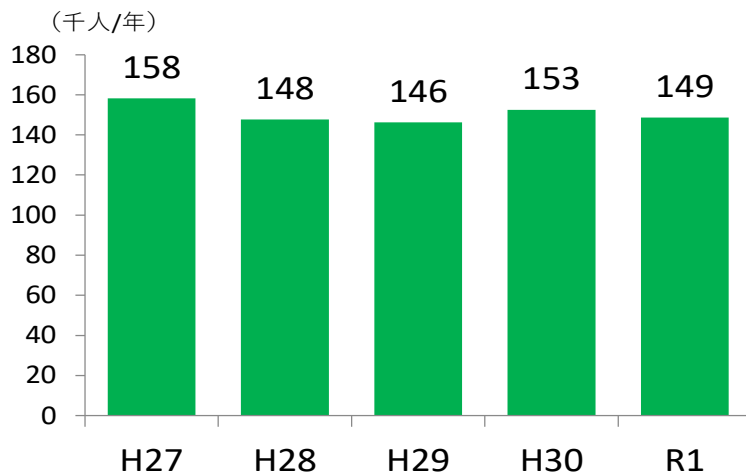
令和2(2020)年11月2日現在

時刻	三次駅前の発時刻	行き先	会社名
6時台	6:49	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
7時台	7:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	7:30	(作木線) 三次工業団地	備北交通
	7:42	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
	7:56	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
8時台	8:35	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
	8:37	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	8:38	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	8:58	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
9時台	9:13	(三城庄原線) 庄原駅	備北交通
	9:23	(作木線) 三次中央病院	備北交通
	9:33	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
	9:37	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	9:57	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
10時台	10:16	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	10:17	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	10:49	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
11時台	11:08	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	11:32	(敷名廻神線) 上田小跡	備北交通
12時台	12:13	(三城庄原線) 庄原駅	備北交通
	12:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
13時台	13:00	(甲奴—三次線) 甲奴駅	中国バス
	13:04	(作木線) 三次工業団地	備北交通
	13:17	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	13:38	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	13:55	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
	13:56	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
14時台	14:34	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	14:57	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
15時台	15:18	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
16時台	16:10	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
	16:15	(作木線) 三次中央病院	備北交通
	16:37	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	16:45	(甲奴—三次線) 甲奴駅	中国バス
17時台	17:07	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
	17:18	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	17:32	(敷名廻神線) 上田小跡	備北交通
	17:34	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	17:37	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	17:44	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
18時台	18:28	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
	18:47	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
21時台	21:14	(作木線) 三次工業団地	備北交通
合計	43 便/日		

④ 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、近年は微減から横ばいの傾向にあります。

ただし、路線バス事業者への聞き取り調査結果（P33）によると、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に利用者が減少しており、事業環境は厳しい状況にあります。



〔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

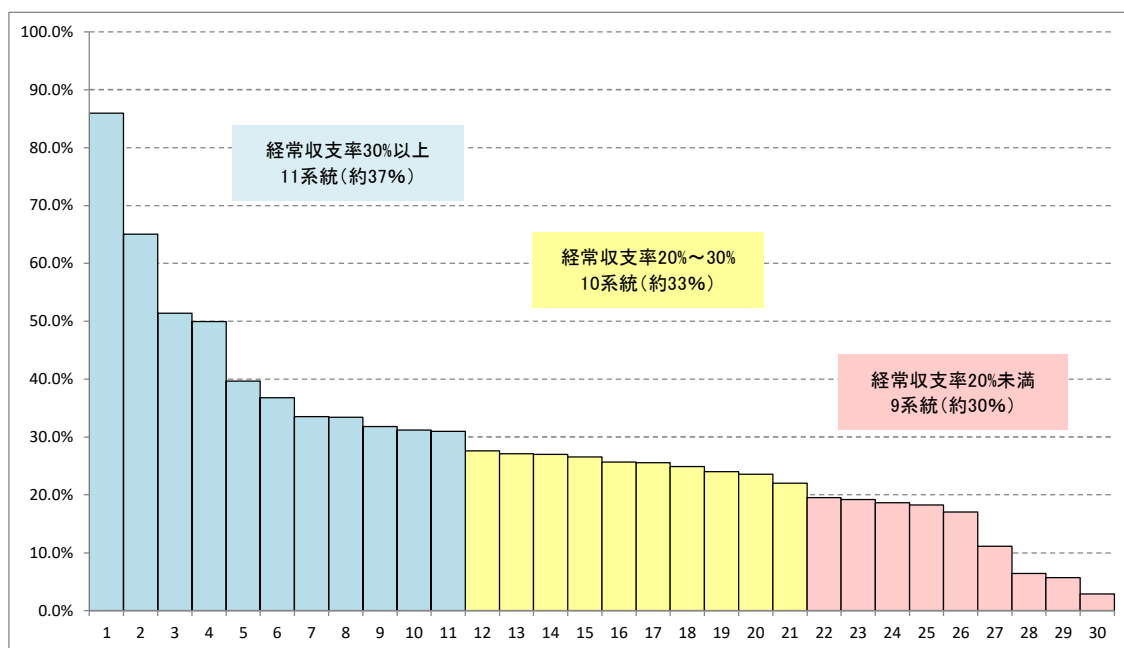
※市外と連絡する路線は、系統別の利用者数を市内運行距離の比率で按分して算出

※三江線代替バス利用者を含む

図 2-24 三次市関連の路線バス利用者数

⑤ 路線バスの収支状況

路線バスの系統別の収支状況をみると、30%を下回る系統が過半数を占めており、特に20%を下回るものは9系統で、約3割を占めています。



※平成30(2018)年10月1日～令和元(2019)年9月30日までの1年間

図 2-25 路線バスの系統別経常収支率（令和元(2019)年）

表 2-8 路線バス 系統別収支状況（令和元（2019）年）

※平成 30（2018）年 10 月 1 日～令和元（2019）年 9 月 30 日までの 1 年間

運行事業者	No.	系統名	運行系統			系統キロ程 平均(km)	運行回数 (回)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常損失額 (円)	平均 乗車密度	経常 収益率
			起点	主な経由地	終点							
備北交通	1	三城線	庄原中学校前	庄原バスセンター	三次もののけミュージアム	22.2	1.0	2,329,209	2,002,055	327,154	5.5	86.0%
備北交通	2	三城線	庄原バスセンター	ジョイフル・上四十貫	三次もののけミュージアム	21.3	6.7	26,895,646	17,485,476	9,410,170	4.0	65.0%
備北交通	3	三次市内線	三次工業団地	団地循環	三次駅前	6.8	0.5	418,549	215,135	203,414	1.6	51.4%
備北交通	4	吉田線	三次駅前	甲立・吉田病院	吉田営業所	28.7	1.5	6,104,561	3,048,685	3,055,876	3.0	49.9%
備北交通	5	三城線	庄原バスセンター	ジョイフル・上四十貫	三次駅前	19.3	11.9	43,277,191	17,153,772	26,123,419	2.2	39.6%
中国バス	6	甲山・尾関山公園	甲山営業所	世羅中学前・三次中央病院	尾関山公園	48.3	1.0	8,200,147	3,016,491	5,183,656	2.8	36.8%
備北交通	7	上田線(塩町)	上田小跡	有原・郷の駅・塩町・八次バイパス	三次駅前	27.8	0.5	1,711,125	574,174	1,136,951	1.4	33.6%
備北交通	8	三次市内線	山家(J・M・S)	三次高校	三次駅前	5.0	1.0	623,304	208,510	414,794	1.0	33.5%
備北交通	9	三良坂線	三良坂	一ツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原バスセンター	18.4	2.0	4,549,288	1,447,720	3,101,568	1.3	31.8%
備北交通	10	三城線	庄原バスセンター	ジョイフル・中央病院	三次駅前	26.0	2.0	6,401,332	1,996,428	4,404,904	2.0	31.2%
備北交通	11	作木線	伊賀和志上	布野	三次工業団地	41.1	3.0	17,834,909	5,527,115	12,307,794	1.9	31.0%
備北交通	12	宮内線	下宮内	口和支所・櫃田口・三次駅	三次中央病院	25.2	4.0	12,619,621	3,484,284	9,135,337	1.1	27.6%
備北交通	13	畠敷線	上四十貫	自動車学校・三次駅・三次IC・美術館	三次工業団地	17.0	1.0	7,691,052	2,085,595	5,605,457	1.3	27.1%
備北交通	14	敷名線(塩町)	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	26.1	3.0	8,848,891	2,388,439	6,460,452	1.2	27.0%
備北交通	15	湯木線	湯木	君田別・駅・病院・団地循環	三次工業団地	25.1	4.0	10,716,777	2,846,443	7,870,334	1.1	26.6%
備北交通	16	赤名線	赤名	ゆめランド布野・三次駅	三次中央病院	33.8	4.0	25,421,661	6,528,903	18,892,758	1.3	25.7%
中国バス	17	甲山・尾関山公園	甲山営業所	三次中央病院	尾関山公園	44.0	2.0	17,734,991	4,533,895	13,201,096	1.8	25.6%
備北交通	18	作木線	道の駅GR大和	伊賀和志・布野	三次中央病院	48.2	2.0	18,112,045	4,510,689	13,601,356	1.5	24.9%
備北交通	19	下高野線	新市車庫	道の駅たかの・モーモー物産館・君田	三次工業団地	42.0	3.0	26,150,563	6,273,275	19,877,288	1.1	24.0%
備北交通	20	畠敷線	みよし公園	自動車学校・三次駅・三次IC・美術館	三次工業団地	17.5	8.5	21,806,706	5,141,534	16,665,172	1.1	23.6%
中国バス	21	甲奴・三次	甲奴駅前	桧村口	三次駅前	37.4	2.0	11,049,853	2,433,340	8,616,513	1.4	22.0%
備北交通	22	上田線(廻神)	上田小跡	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	21.6	2.0	5,293,409	1,033,309	4,260,100	0.7	19.5%
備北交通	23	湯木線	湯木	君田別	横路橋	13.1	3.0	2,388,345	458,472	1,929,873	0.5	19.2%
備北交通	24	敷名線(志和地)	敷名	志和地・中央病院	三次駅前	27.4	4.0	15,029,106	2,805,141	12,223,965	1.0	18.7%
備北交通	25	敷名線(廻神)	三和支所	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	25.5	2.0	7,708,712	1,408,651	6,300,061	0.7	18.3%
備北交通	26	吉田線	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	30.1	3.5	16,351,290	2,789,191	13,562,099	0.8	17.1%
備北交通	27	三良坂線	三良坂	仁賀	実留	7.8	1.0	964,251	107,679	856,572	0.1	11.2%
君田交通	28	川の駅三次線	川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	23.9	5.0	24,852,808	1,605,460	23,247,348	0.6	6.5%
備北交通	29	三次市内線	山家(J・M・S)	三次高校	三次駅前	4.7	1.0	124,505	7,106	117,399	0.0	5.7%
十番交通	30	下津田線	吉舎駅	徳市	下津田	13.5	3.0	6,542,677	187,791	6,354,886	0.2	2.9%

⑥ 運営上の問題や課題等（路線バス事業者へのヒアリング結果より）

ヒアリング対象：備北交通株式会社

実施時期：令和2（2020）年10月

ア) 新型コロナウイルス感染症の影響

- 特に高速バスの利用者数が大きく減少し、昨年対比5割減が3ヶ月続いている。休日昼間のレジャー目的利用の減少が顕著である。
- どの路線バスも利用者が減少し、一時期は新型コロナウイルス感染症の影響で昨年対比7割減という状況になったが、今では3割減程度にまで回復している。
- 車内換気、乗務員の体温測定、清掃を専門業者に依頼する等、対策を講じているため新型コロナウイルス感染症対策にかなりのコストがかかっている。

イ) バス路線の見直しについて

- 市街地循環バス（くるるん）は見直す可能性もあるが、現状の1周1時間のパターンを崩さない範囲でより利用しやすい方法を考えたい。
- 市街地循環バス（くるるん）と路線バスが重複して一緒に走る区間があるため、市街地の複層区間については効率的な運行を検討しなければならない。
- もののけミュージアムから三次ワイナリーまでのシャトル運行があっても良い。

ウ) 乗務員不足に関して

- 乗務員不足と高齢化は長期的な課題であり、その確保は会社を維持するための重要な要件である。
- 乗務員確保に向けて、AT（オートマ）車を増やす、車両の小型化などを検討する、また東城町では乗合路線もATのワゴン車にするなど、運転しやすい車両導入により、高齢ドライバーの雇用を維持することを狙っている。
- 女性乗務員の採用も重要な課題であり、現在、休憩所等の施設の改修を進めている。
- 採用促進に向けては、大型2種免許取得費用補助制度や友達紹介を促す制度などの活用や県バス協会による採用フォーラムにも積極的に参加し、PRしている。
- 例えば、市の定住対策のチラシ等に情報を掲載できれば、Uターンなどで戻ってくる方等へ情報発信できるのではないかと。

エ) 利用促進に関して

- 乗り方教室に関しては、車両と人員を派遣するなど、大いに協力したい。小学生などのバス利用の可能性は増やしていかなければならない。
- 高齢者についても、市の出前講座の機会と連携した乗り方教室を行うことも考えられるため、積極的なバスの活用をお願いしたい。
- 三次中央病院までは他社も含めた総合時刻表等を作っている。多く路線が運行しているもののけミュージアムと三次駅の間も、利用促進のツールとして他社も含めた総合時刻表等の整備が必要と考える。

(4) 市街地循環バスの運行状況

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。

① 運行概要

市街地循環バスの運行概要は、以下のとおりです。

表 2-9 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	島敷町循環、三次町循環
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 2-26 市街地循環バスの運行経路

② 市街地循環バスの利用者数

市街地循環バスの令和元(2019)年度の利用者数は年間約 20,800 人、1 日あたり 57.3 人です。近年はほぼ横ばいの傾向にあります。

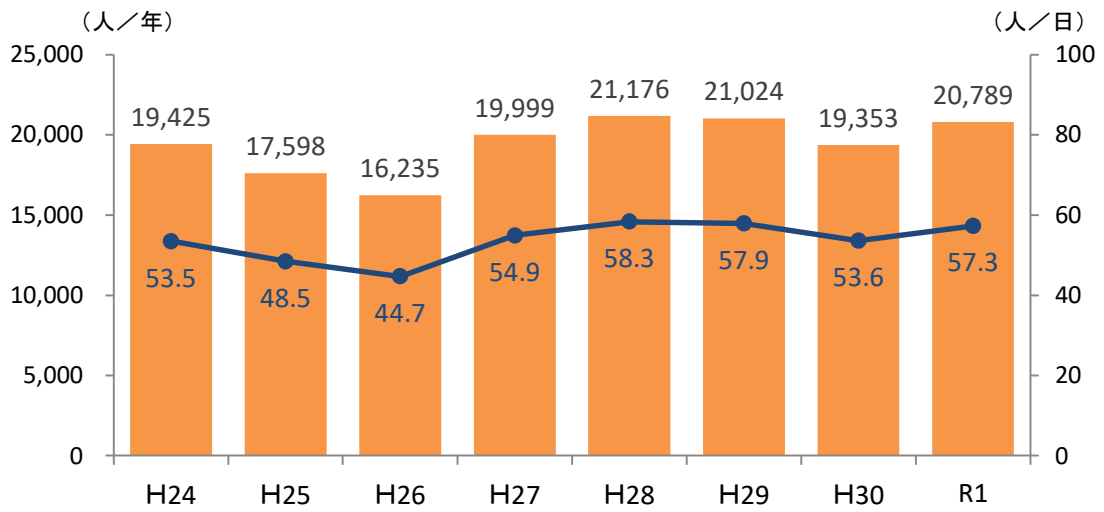


図 2-27 年間・1日あたりの利用者数

(5) 三次市民バスの運行状況

三次市民バスは、本市の旧町村部の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、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 2-10 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						
	作木 町線	運行コース	○下地区（月・木・金） ○中地区（月・火・水） ○上地区（火・水・木）						
		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	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						
		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	有限会社甲奴タクシー							

② 三次市民バスの利用者数

a. 君田町線

君田町線の利用者数は年間約 6,700 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、平成 24(2012)年度以降減少する傾向にあります。

コース別の 1 便あたりの利用者数は、令和 2 (2020)年 9 月現在において、赤コースが減少しているものの、青・緑コースは増加しています。

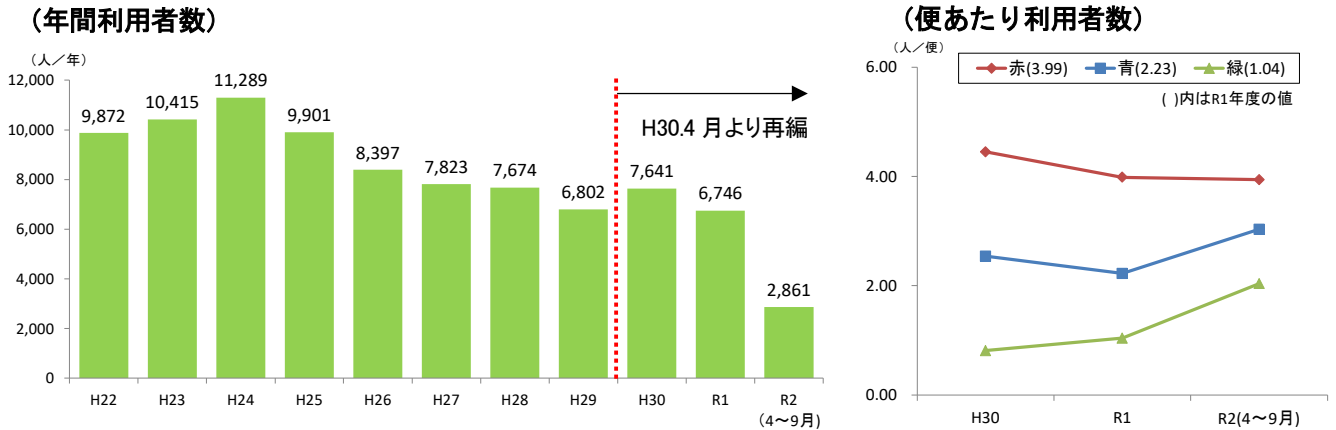


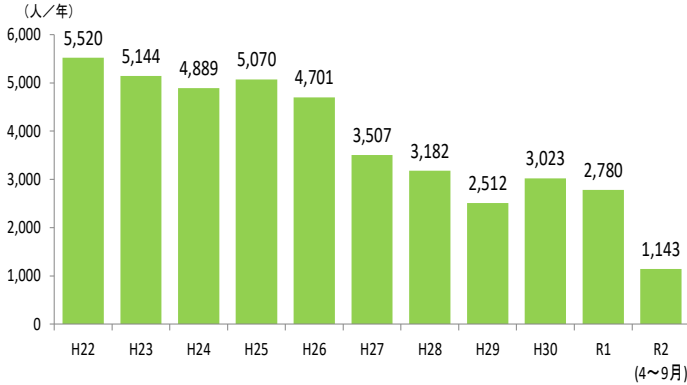
図 2-28 利用者数 (君田町線)

b. 布野町線

布野町線の利用者数は年間約 2,800 人であり、平成 30(2018)年には増加したものの、年々少しずつ減少する傾向にあります。

コース別の便あたり利用者数は、以前はコース間に差異がみられ、水コースの利用者が多かったのですが、近年はその差が小さくなっています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

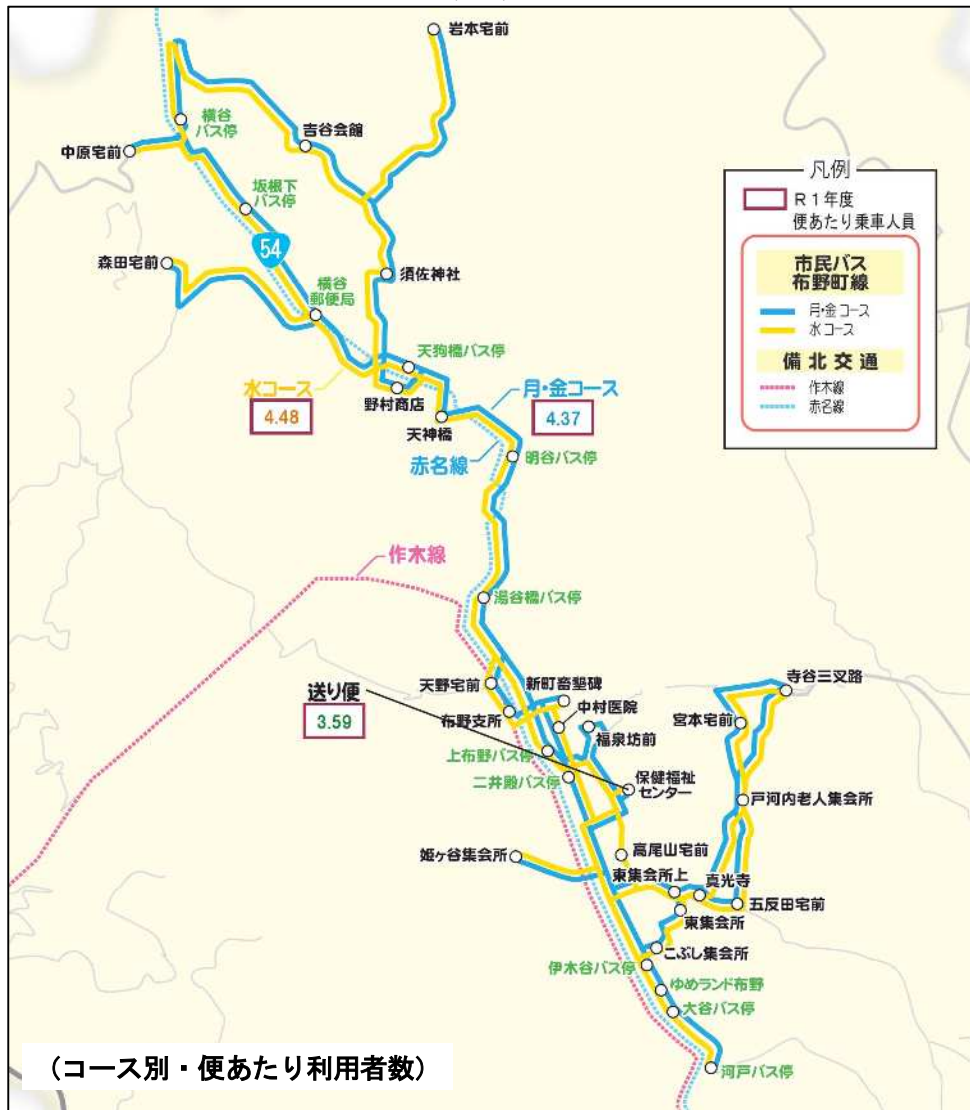
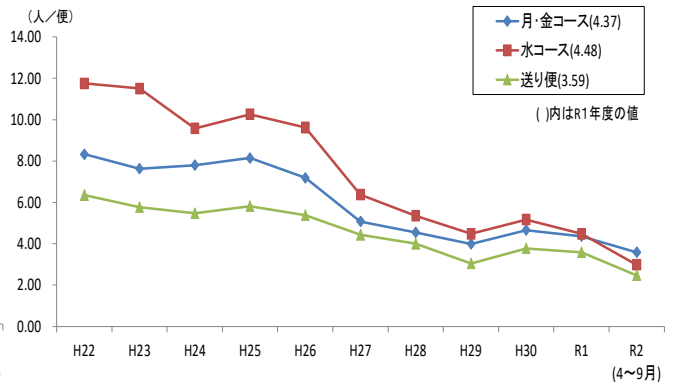


図 2-29 利用者数 (布野町線)

c. 作木町線

作木町線の令和元(2019)年度の利用者数は約1,600人であり、平成26(2014)年度以降減少傾向にあり、特に平成30(2018)年度に急減しています。この要因として、同エリアを運行する自家用有償旅客運送さくぎニコニコ便が増便した影響が考えられます。

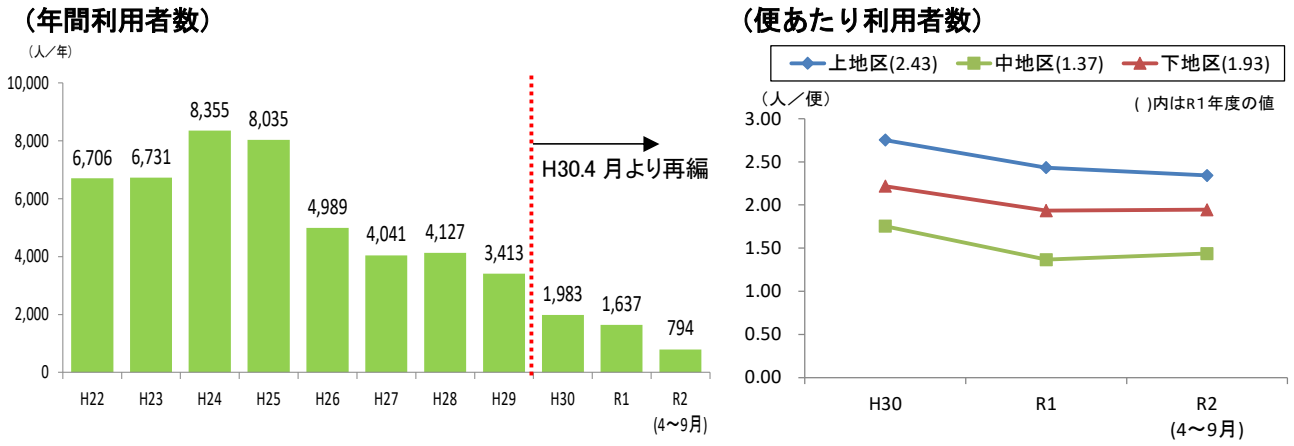


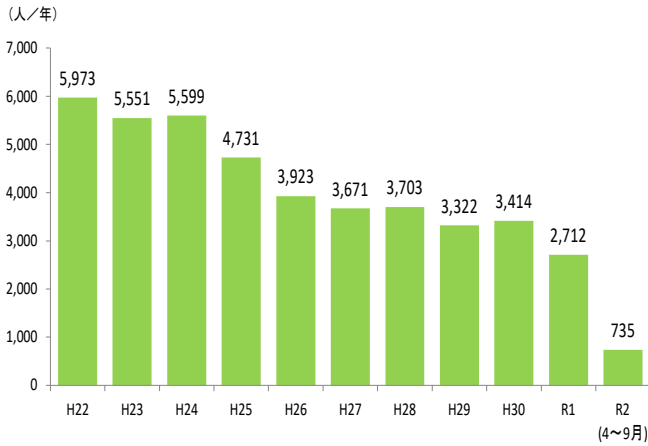
図 2-30 利用者数 (作木町線)

d. 吉舎町線

吉舎町線の令和元(2019)年度の利用者数は年間約2,700人であり、近年は減少傾向にあります。

コース別の便あたり利用者数は、大半のコースで近年減少しています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

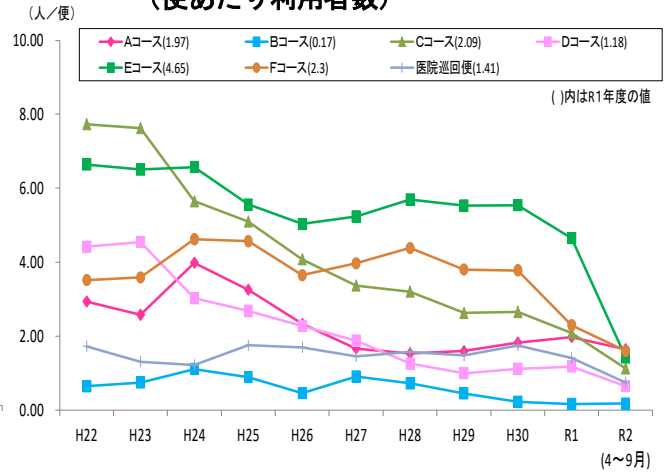


図 2-31 利用者数 (吉舎町線)

e. 三和町線

三和町線の令和元(2019)年度の利用者数は年間約 2,600 人であり、平成 26(2014)年度以降に減少傾向がみられます。

コース別の便あたり利用者数は、大半のコースで減少しています。

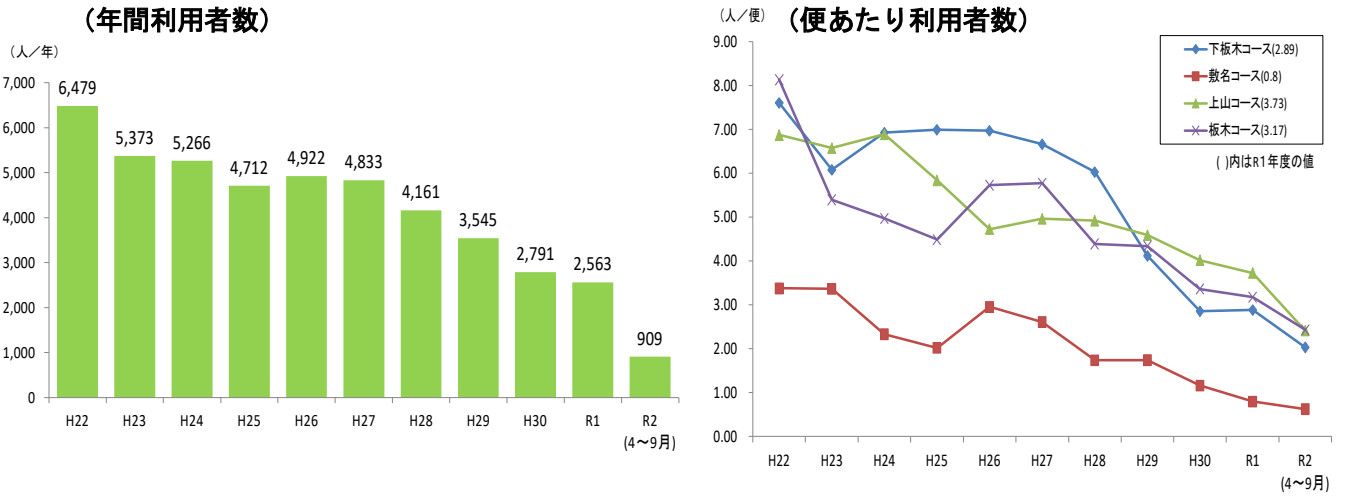


図 2-32 利用者数 (三和町線)

f. 甲奴町線

甲奴町線は、他地域の三次市民バスと比較して便あたり利用者が少ない状況にあったことから、運行の効率化をめざして、平成 24(2012)年 1 月にサービス内容を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。

令和元(2019)年度の利用者数は年間約 1,600 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より減少する傾向にあります。近年は横這いしています。

(年間利用者数)



(地区別利用者数)

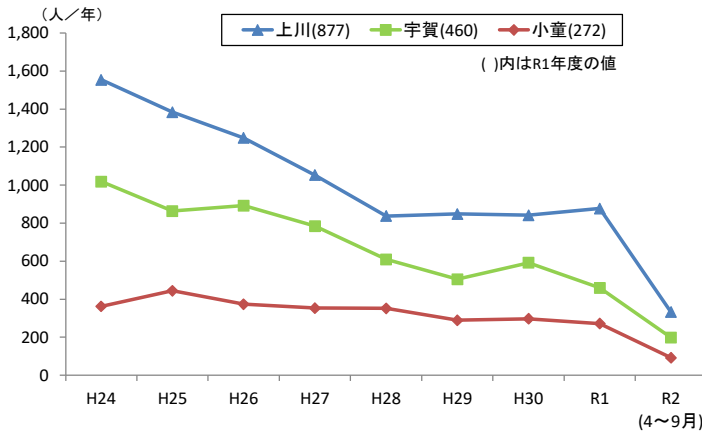


図 2-33 利用者数 (甲奴町線)

③ 運営上の問題や課題等（三次市民バス等の運行事業者へのヒアリング結果より）

ヒアリング対象：市民バス運行事業者（4社）

実施時期：令和2（2020）年11月

ア）利用状況

- 利用者は全体的に減少する傾向にあり，利用が減少する要因としては，地域の人口減少に加え，利用者の高齢化による外出の減少，その地域から福祉施設や子どもの家に転居する，診療所の診療日が少ないなどの地域特性もある。
- 一方で，運転免許返納者と思われる新規の利用者や問い合わせも増えている。

イ）新型コロナウイルス感染症の影響

- 体操などの行事参加や，待合室を警戒して通院回数を控えるなどにより，新型コロナウイルスの感染を恐れる高齢者の利用が，春～夏の間大きく減少している。
- 利用者は皆マスクを着用し，客席とドライバーの間に飛沫防止のビニールを設置しており，離れて座るようにお願いしているが，特に車内の雰囲気は暗くなったというようなことはない。しかし，利用者の降車後に除菌・掃除をして次の利用者を迎えているため，運転手の負担が大きくなっている。



図 2-34 車内（吉舎町線）の感染症対策

ウ）運営上の問題や課題

- 現在，運行できないような過度な乗務員不足の状況ではないが，現実的には乗務員の高齢化は進んでおり，いつ身体の調子が悪くなるかわからないなど，不安な側面はあり，乗務員の欠員募集をしたとしても，現状では応募が見込めない。
- 市民バスを引き続き運行できれば，乗務員が安心して従事できる。

エ）デマンド方式への移行や運行見直しなど

- デマンド方式は，収入が確保できれば対応できる。
- デマンド方式の場合，隘路の奥にある自宅まで入り込むようになると時間がかかり，定時性も確保できないため，かえって不便になるかもしれない。特に積雪時は定時性を確保できない。
- 利用者より，町内には買物をする所がないため，スーパーがある町外まで延長してほしいという要望がある。

④ 三次市民バスの収支状況

三次市民バス等の収支状況をみると、現在、定時定路線型として運行している路線において、収支率が5%を下回る結果になっています。またデマンド型の甲奴町線は、他の三次市民バスよりは高いものの、10%を下回っています。

表 2-11 三次市民バス等の収支状況（令和元(2019)年値）

	経費(委託費等) (A)	利用者数 (B)	大人 運賃	運賃収入 [(B)×運賃] (C)	収支率 (C/A)
君田町線	13,858,000 円	6,746 人	100 円	674,600 円	4.9%
布野町線	8,601,400 円	2,780 人	100 円	278,000 円	3.2%
作木町線	7,602,550 円	1,637 人	100 円	163,700 円	2.2%
吉舎町線	7,506,050 円	2,712 人	100 円	271,200 円	3.6%
三和町線	7,226,200 円	2,563 人	100 円	256,300 円	3.5%
ふれあいタクシーみらさか	5,686,000 円	1,946 人	300 円	583,800 円	10.3%
甲奴町線	6,614,360 円	1,609 人	300 円	482,700 円	7.3%
全体	57,094,560 円	19,993 人	-	2,710,300 円	4.7%

※ふれあいタクシーみらさか を含む

※運賃収入は利用者数に大人運賃を乗じた値であり、実際に徴収した金額とは異なる

(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 2-12 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

令和元(2019)年度の利用者数は年間約 1,900 人であり、年々減少する傾向にあります。

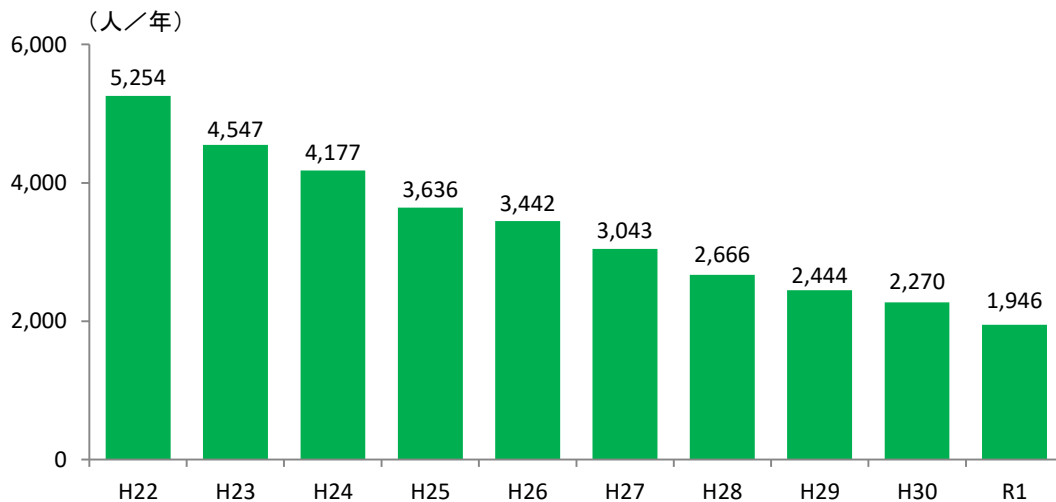


図 2-35 年間利用者数

③ 運営上の問題や課題等（運営主体へのヒアリング結果より）

ヒアリング対象：三次広域商工会

実施時期：令和 2 (2020) 年 12 月

- 地域の人口が減少し、また高齢等で外出できない人も増えているため、今以上に利用を増やすのは難しい。
- しかし、地域の利用者にとっては無くてはならないもの。運行が厳しい部分はあるが、通院目的で利用されている方も多く、ニーズを考えるとやめられない。
- 今年は新型コロナウイルス感染症の影響があるが、8月頃より若干戻っている。ビニールシート等の対策は、運行を担うタクシー会社が独自で実施しており、商工会はコロナ対策についての周知を図るチラシを作成している。

(7) さくぎニコニコ便の運行状況

さくぎニコニコ便は、NPOを運営主体として平成23(2011)年10月より運行が始まった公共交通(自家用有償旅客運送)です。作木町を中心にデマンド型・区域運行を行っており、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

さくぎニコニコ便の運行概要は、以下のとおりです。

表 2-13 さくぎニコニコ便の運行概要

エリア	上地区(月・金), 下地区(火・水), 中地区(木・金) ※平成30(2018)年4月に再編
運賃	一乗車300円
運営主体	NPO法人元気むらさくぎ (NPOが保有する車両で移送サービスを実施)

② 利用者数

令和元(2019)年度の利用者数は686人であり、平成30(2018)年度の増便以降、増加傾向にあります。

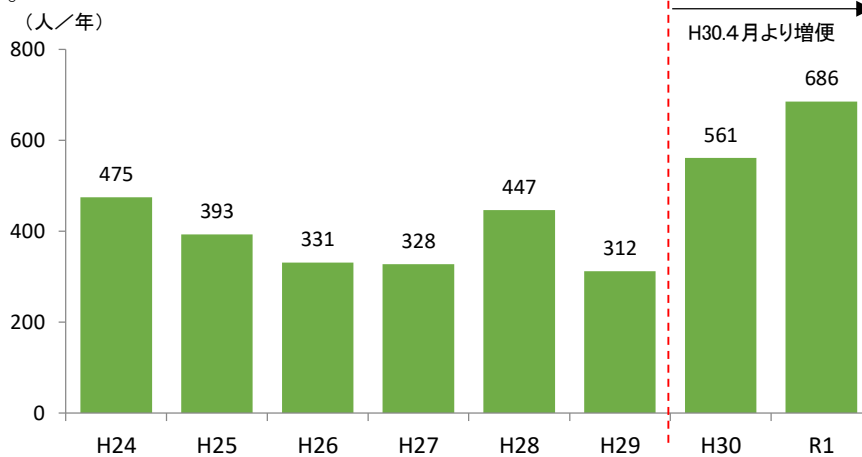


図 2-36 年間利用者数

③ 運営上の問題や課題等(運営主体へのヒアリング結果より)

ヒアリング対象: NPO 法人元気むらさくぎ
実施時期: 令和2(2020)年9月

- 人口減少等により、利用者数は減少している。
- ドライバー数は確保できているが、高齢なので辞めたいという方もいる。
- 市民バスとニコニコ便の整理をして、統合のシナリオを作らなければならない。
- 皆さんに便利良く使ってもらえるようなサービスになれば良い。



図 2-37 さくぎニコニコ便の車両

(8) 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、バス等の公共交通が利用できない地域の移動を確保するために、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)

- ・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、粟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。

図 2-38 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。

ア. 概要

バスや鉄道が走っていない地域（常会）を対象に、タクシーを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 1 km 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 ※場所の基準は常会の中心地となります。
 - イ) 運転免許を持っていない人で、他に交通手段を持たない人
 - ロ) 運転免許を持っているが、利用できる自動車・バイクがない人

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 2-14 距離と助成券の金額

常会の中心から、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
1 km 以上 2 km 未満	1 年間に 300 円券 × 100 枚（30,000 円分）
2 km 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ります。

※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します。

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、令和元(2019)年度も58人であり、前年の平成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 2-15 三次市相乗りタクシー事業の利用者数

年度	地区数	申請者数
平成 29(2017)年度	5	26 人
平成 30(2018)年度	17	58 人
令和元(2019)年度	19	58 人

④ 利用に係る問題や課題等（利用者へのヒアリング結果より）

ヒアリング対象：三次市相乗りタクシー事業の利用者

実施時期：令和2(2020)年2月

- 以前の「市民タクシー制度」と比べると、今の制度が利用しやすく、良い制度だと思う。
- 現在は夫婦で利用しているため、他の人と乗ることはない。他の人と合わせて利用するこの制度は使いにくい。
- 常会の中に対象者が1人しかいない場合、この制度が使えないことに不公平感がある。
- 「バス停から1km以上離れていること」が利用要件であるが、高齢者は1kmも歩けない。
- もう少し枚数が増えれば、残り枚数を考えずに外出できる。
- 1回に利用できる枚数制限（2枚）は無い方が利用しやすい。

(9) 一般タクシー事業の状況

① 市内の事業者

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 12 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 2-16 市内のタクシー事業者

令和 2 (2020) 年 10 月 1 日現在

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 ・塩町タクシー ・志和地タクシー ・(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) ・(有)駅前タクシー
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

② 利用に係る問題や課題等 (タクシー事業者へのヒアリング結果より)

ヒアリング対象：三次みどりタクシー株式会社 (広島県タクシー協会 北部支部長)

実施時期：令和 2 (2020) 年 11 月

1) 新型コロナウイルス感染症の影響

○今年 4 月に例年の 3 割まで落ち、その後は徐々に回復し、8～9 月頃からは例年の 6～7 割程度となっている。しかし、日中は病院や買い物で利用されることから前年並に回復したが、夜間は飲酒等を目的とした外出が減少した影響で利用者は大きく減少している。

2) 乗務員不足に関して

○もともと、タクシーの利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響以前から減少傾向にあり、これは県下全域も同様で、人口減少が要因と考えられる。

○タクシー業界では、乗務員の高齢化と合わせ乗務員不足が大きな問題であるが、仕事が厳しいイメージがあるためか、応募は少ない。2 種免許取得支援を行っているが、新しく免許を取得するようなケースは少なく、バスドライバーからの転身など、既に 2 種免許を持つ人が乗務員になるケースが多い。

○運転免許自主返納支援事業のタクシー券配布や相乗りタクシー事業により利用者が増えていることから、タクシー利用を増やすためには、市が回数券を発行する等が有効と考えられる。

(10) 福祉輸送サービス

① 市の福祉輸送に係るサービス

本市では、自力歩行が困難な高齢者や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。

ア. 高齢者外出支援サービス事業

移送用車輛（リフト付車輛及びストレッチャー装着ワゴン車等）により利用者の居宅と医療機関等との間を送迎します。

通行距離に応じて乗車料金を助成します。

【利用対象者】

市内に住所を有し、次のすべてに該当する方です。

- (1) おおむね 65 歳以上のひとり暮らし高齢者又は高齢者のみの世帯もしくは、これに準ずる世帯に属する高齢者で、家族の支援が困難な方
- (2) 疾病、障害等により自力歩行が困難又は寝たきりの状態であるため、一般の交通手段の利用が困難な方（※概ね障害者手帳（下肢障害）1・2 級又は、要介護認定 4・5）
- (3) 市民税非課税世帯に属する方

イ. 障害者の移動支援サービス

a. 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）

b. 福祉タクシー等助成券

通院等で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】

- 身体障害者手帳 1級, 2級, 3級の一部(体幹, 下肢, 視覚, 腎臓障害)
- 療育手帳 ㉠, A, ㉡
- 精神障害者保健福祉手帳 1級, 2級

【交付内容】

- 年間40枚(一枚500円分) ※条件により20枚, 80枚の場合あり

② 市内の福祉タクシー事業者

車いすに乗ったまま利用できる市内のタクシー事業者は、次のとおりです。

表 2-17 福祉車両が利用可能なタクシー事業者

令和2(2020)年10月1日現在

所在地	業者名
旧三次市	・(有)芸備タクシー ・福祉タクシーはなの里 ・ふれあい介護タクシー ・仁カ舎タクシー ・NPO 法人かいじ ・みよし介護タクシーかごや
吉舎町	・十番交通(有)

[資料] 福祉・保健サービス令和2(2020)年度(三次市)

2.2.3. 運行に係る補助金の推移

本市における公共交通への補助金は、平成 24(2012)年度から平成 29(2017)年度にかけて 2 億円を下回る金額で推移していましたが、平成 29(2017)年度以降からは増加傾向にありさらに利用者数の減少や平成 30(2018)年度の J R 三江線廃止に伴う代替バス新設の影響等より、令和元(2019)年度は 2 億円を超過しています。

表 2-18 本市による運行補助額

(万円)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
路線バス	13,952	15,504	14,240	14,257	13,026	13,648	13,358	13,677	15,183	16,353
三次市民バス	5,269	5,104	4,872	4,507	4,620	4,609	4,564	4,560	4,451	5,141
ふれあいタクシー みらさか	548	558	558	558	548	548	548	548	562	569
三次市民タクシー	84	75	53	54	48	66	70	20		
相乗りタクシー								55	174	197
計	19,852	21,241	19,722	19,375	18,242	18,871	18,540	18,860	20,371	22,260

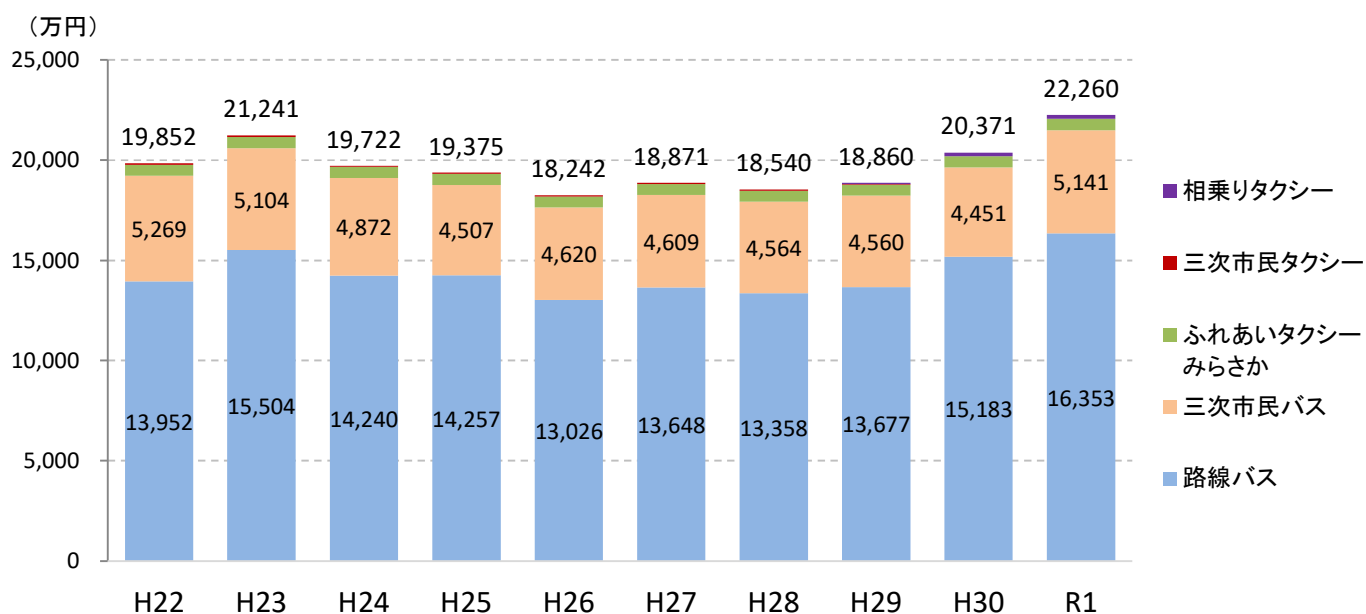


図 2-39 本市による運行補助額

2.2.4. 住民自治組織からの意見

住民自治組織（全 19 組織）へのヒアリング調査結果より、地域の生活交通の現状や課題などに関する主な意見を整理します。

ヒアリング対象：住民自治組織（全 19 組織）

実施時期：令和 2 (2020) 年 9 月～10 月

(1) 生活移動の現状や問題など

- 自動車の運転免許を持たず、かつバス路線から遠いなど他の移動手段を持たない高齢者の多くが移動に困っており、その中でも特に運転免許を持たない独居世帯の高齢の女性が増加している。
- 運転免許証を自主返納される高齢者が増加しているが、家族との同居などにより、運転免許がなくても移動する手段がある高齢者が多いのではないかと。
- 運転免許を返納すれば、住み慣れた地域で生活することが難しくなるため、かなり高齢になっても運転免許を手放さない高齢者も多い。
- 高齢者の移動目的がデイサービス等に移行しており、多くの地域において介護福祉輸送サービスの車両を見るようになった。
- 市街地でも、かつてあった医療機関や小売店などが段々減少しており、徒歩だけで用事を済ますことが今では難しくなっている。
- 多くの地域において、近年、「移動販売車」が入っており、非常に助かっている。

(2) 課題や方策アイデアなど

① 市の取組の周知など

- 行政が公共交通に関して何をしているかを知らない。関連事業の全体像がわかるように周知してほしい。
- 可能なサポートの内容等、市として出来ること、地域として出来ることを整理し、提示してほしい。

② 三次市民バスについて

- 三次市民バスは旧町村単位で域内運行しており、現在、近くに日用品を販売する商店がない、または減っている地域もあることから、域外に出してほしいという要望がある。
- 需要に応じてコース変更をするべきである。また、郊外のコースは道が狭く、利用者も少ないことから、大きな車両は不要である。
- 住民からは（自宅前で乗降できる）ドア・ツー・ドアでの運行の要望が高い。地域毎に様々な形式の交通モードがあるが、制度として統一したらいかかか。
- これからはタクシーでなければ個人のニーズに十分応えられない。市民バスの代わりに福祉的なタクシーを導入すれば、路線バスのバス停まで出るような利用も必要になるのではないかと。
- 三次市民バスは、路線バス、鉄道と乗り継ぎできるダイヤにしてほしい。

③ 市街地循環バス（くるるん）について

- コース設定をする際には、高齢者のニーズの把握をしてほしい。老人クラブ連合会や女性会等から様々な意見を聞けるのではないかと。

○市街地内だけでなく、1時間で回る東部地区、西部地区の循環でそれぞれ上り下りがあれば良いのではないか。(その他、複数地域から導入や延伸の要望あり。)

④ 三次市相乗りタクシー事業の見直し

- 今は近所との付き合いも希薄になっており、2人以上の利用は難しい。「極力2人以上が望ましいが1人でも大丈夫」といった条件にすべきである。
- 1kmという条件は高齢者にとっては歩ける距離ではない。
- 制度の周知が不足しており、十分広報をすべきである。

⑤ 鉄道存続への意識

- 今後、運転免許を返納する高齢者が増加することになれば、移動手段の一つとして鉄道があることは重要である。
- 鉄道は絶対に残さなければならないが、市民も行政に頼むばかりではなく積極的に利用するなど意識改革をする必要がある。皆で乗って残すという意識・覚悟が必要ではないか。

⑥ 運転免許の自主返納支援事業について

- 支援事業が免許返納した時のみしか支援を受けられないのでは、移動が不便になる。
- 制度の周知が不足しており、十分広報すべきである。

⑦ 福祉分野との連携など

- 交通手段が必要な高齢者や障害者において、積極的に制度活用していただくためには、支援の工夫が必要である。
- デイサービス等を運営する福祉施設は、それぞれ送迎車を保有し、サービス利用者であれば遠方まで送迎をしており、非常にコストがかかっているのではないかと思う。今後、福祉予算がかかることが想定されることから、方策を考えた方が良いのではないか。

⑧ 地域主導の移動支援への試み

- サロン活動にお年寄りを集めるためにボランティアで送り迎えをしているが、ますます高齢化する中で、今のやり方でいつまで続けられるかわからない。
- 高齢者の移動支援を有償ボランティアで実施して、送迎後に燃料代を渡すことを検討したが、この方法では、法律に触れる可能性があるため、検討を中断している。
- 地域における交通課題の解決のため、規制を緩和する特区を申請して、事業として収益をあげる仕事ができないか。
- タクシー事業者と地域とが一緒に協力して取り組むことが必要ではないか。

⑨ 地域による停留所の整備

- 地域懇談会で屋根付きのバスの待合所を作ってほしいという要望が出たため、地域で製作し、座って待てるようになった。
- 台風で倒壊した停留所を地域で直した。

⑩ 公共交通の利用促進の方策

(情報発信)

- 以前は、イベントがあれば必ずチラシにJRの時刻表を入れ、また利用促進チラシをコミュニティセンターに設置するなど、積極的に鉄道利用促進を図っていた。

- 市広報として、「BUSit (バスイット)」の周知や三次市民バスの状況等報告等について、年に1回程度は情報発信しても良いのではないかと。

(乗り方教室)

- 高齢者の多くは、バスに乗る機会が少なく、乗り方教室で実際にバスに乗る体験をすることで、利用するきっかけになる。
- いつものメンバーといつものバスで会える、というように気軽に乗れるようになれば良い。

(企業や学校との連携)

- 公共交通チケットを積極的に使用した企業が表彰されるような制度をつくれば、三次の公共交通を守るためにも良いのではないかと。
- 「子連れで乗ろう」というキャンペーンとして「みよし森のポッケ」と交通を組み合わせるなど、義務感ではなく、楽しいものが組み合わせられると良い。バスに乗ると日替わりでキャラクターが貰えるスマートフォンのアプリ開発などを考えてほしい。
- 学校の統合に伴うスクールバスについて、今はスクールバス専用となっているが、子どもの数も少なくなれば、混乗等有効な手段も検討すべきかと思う。

(情報通信技術の活用)

- 川西地区の支え合い交通は、川西郷の駅に停留所ができたころから、路線バスに乗り換える利用者が少しは増えたようである。また、現在の予約アプリの中で、路線バスの運行状況がわかると、さらに利用がしやすくなることから、乗りやすい環境の整備は必要と考えられる。

2.2.5. まとめ（公共交通の現状からみる課題）

- ◆ 市内で運行する公共交通の利用者数は、利用促進に係る事業に取り組んでいるものの、長期的・全体的な減少傾向が続いています。さらに新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2(2020)年度の春から夏にかけて利用者数が激減しましたが、従前の利用状況に戻ることは容易ではないと言えます。加えて、利便性の高い自動車を使う生活が一般化していることや今後も人口減少が続くこと、また少子化に伴う通学者数の減少などをふまえると、これからも公共交通の利用者数の減少が懸念されます。
- ◆ 三次市民バスの減少要因としては、利用者の多くが高齢者という特性より、年々更なる高齢化が進み、例えば停留所まで歩けないなどで利用が困難になったこと等が考えられます。そのため、自宅付近での乗降や乗換の円滑化など、利用ニーズに合ったサービス内容への見直しが必要です。また例えば旧町村内で買い物ができずに暮らしの維持が困難な場合は、旧町村域外までの延伸を検討するなど、サービス見直しの柔軟性も求められています。
- ◆ 路線バスや三次市民バスの利用状況を見ると、路線によっては利用者が極端に少ない状況が確認できます。平均して乗車人員が1人に満たない路線など、極端に利用者数の少ない路線については見直しが必要です。
- ◆ 路線バス事業者、タクシー事業者では、乗務員不足及び高齢化が深刻な問題になっています。今後は、乗務員不足に起因する路線廃止・減便等のサービス低下が増えることも考えられるため、民間事業者の問題ではなく、地域交通の確保・維持の大きな障害として捉え、対策を講じることが必要です。
- ◆ 市街地循環バス(くるるん)の運行経路は、多くの区間において路線バスと重複しています。そのため、バス路線と一体的に運行経路等を見直すなど、効率的な市街地路線について検討する必要があります。
- ◆ 三次市相乗りタクシー事業は、市内の公共交通空白地域の解消に向けて創設した制度ですがまだ十分に活用されている状況には至っていません。また事業の利用者からは、2人以上での利用が難しいなど、使い難さが指摘されています。そのため、事業内容の周知は勿論ですが、財政制約に留意しながら、ニーズに合わせて利用の条件等を見直しが必要です。
- ◆ JR芸備線、福塩線は、高校生の通学などの市民生活に不可欠な広域幹線交通ですが、市民からは当該路線の廃止・減便を懸念される声が聞かれます。存続に向けては、市の利用促進活動の推進だけでなく、市民の意識の改革（乗って残す意識）も必要です。
- ◆ 本市は、公共交通の維持・確保に関して予算措置を講じています。今後、人口減少の影響など、財政的に厳しくなる状況も予想されていることから、公共交通を持続可能なものにするために、一定の予算に対して利用者の満足度が最も高く、最適な公共交通になるよう、改善を続ける必要があります。
- ◆ 運行阻害の要因となる自然災害の頻発化や、ICT（情報通信技術）の進化に伴う新しい移動環境の創出など、公共交通を取り巻く環境は近年大きく変わっています。そのため公共交通づくりにおいては、社会情勢の変化に対応する姿勢、方策が求められています。

2.3. 三次市地域公共交通網形成計画の取組状況

これまで本市では、平成28(2016)年3月に策定した「三次市地域公共交通網形成計画(以下、形成計画)」に準じて、公共交通体系の構築に取り組んできました。

ここで、形成計画で掲げた目標、及び取組事業の状況について整理します。

2.3.1. 形成計画の目標

形成計画では、計画期間の目標として次の4点を掲げました。

- | |
|---|
| <p>目標① 幹線交通と地域内生活交通が連携する公共交通体系の構築により、公共交通を誰もが利用できるよう環境を整える</p> |
| <p>目標② 公共交通に関して、可能な限りニーズに対応し、持続可能な運行サービスを整備することで市民の満足度を向上させる</p> |
| <p>目標③ 地域内生活交通の改善・活性化等に関する地域住民の参画、幹線交通と地域内生活交通との接続環境の改善、公共交通に関する情報提供の充実等により、公共交通の利用を促進する</p> |
| <p>目標④ 将来にわたって持続可能な公共交通体系を実現するため、現在よりも市の財政負担が増加しないよう、非効率な公共交通の効率化やサービス内容の見直しを図る</p> |

2.3.2. 事業実施状況

上記目標の達成をめざして推進してきた各種事業の取組状況は、次表のとおりです。

表 2-19 形成計画の事業と取組状況

形成計画の事業	主な取組状況	実施主体
[事業1] 路線バスの運行・改善	●経常収支率を指標とした再編を推進 (P60 参照)	民間バス事業者, 三次市
[事業2] 市街地循環バスの運行・改善	●市街地循環バス(くるるん)の運行 ●湯本豪一記念 日本妖怪博物館(三次もののけミュージアム)開館に伴い,同施設へ乗り入れ	三次市,民間バス事業者
[事業3] 三次市民バス等の運行・改善	●路線の再編(君田,作木) ●一部フリー乗降化(君田,作木,吉舎) ●三次市甲奴健康づくりセンター(ゆげんき)乗り入れ(甲奴)	三次市,民間交通事業者,三次広域商工会,市民(住民自治組織等)
[事業4] 自家用有償旅客運送の運行支援	●さくぎニコニコ便を運行 ●運行曜日の増加 ●イベント便運行開始	運営団体(NPO法人元気むらさくぎ),三次市
[事業5] 三次市民タクシー制度の改善・利用促進	●制度の見直し (より多くの市民が利用できるように「三次市相乗りタクシー事業」開始)	三次市,タクシー事業者,住民自治組織等
[事業6] 乗継環境の改善	●三次駅前バス乗り場等への案内看板の設置 ●地域住民による待合所の清掃活動実施	三次市,民間交通事業者,市民
[事業7] 地域内生活交通検討会の開催	●住民主導で地域交通を考える検討会を設置,開催(付属資料参照)	住民自治組織, 三次市,民間交通事業者
[事業8] 公共交通の利用促進策の推進	●バスの乗り方教室の実施 ●「子ども乗り放題パス」発売 ●観光施設を掲載したバス・鉄道マップ作成 ●運転経歴証明書所有者に対するバス運賃割引 ●JR 福塩線・芸備線利用促進事業の実施(イベント列車の企画・運行)	三次市,民間交通事業者,各種関連団体,市民
[事業9] 高齢者運転免許自主返納支援の推進	●三次市高齢者運転免許自主返納支援事業を推進	三次市, 広島県警察

表 2-20 路線バスの再編（平成 28(2016)年度以降）

（平成 28(2016)年度）

	系統名	区間	実施日	備考
変更	赤名線（備北交通）	赤名～三次中央病院	H28. 10. 20	頓原～三次中央病院の便から系統変更

（平成 29(2017)年度）

	系統名	区間	実施日	備考
変更	敷名線, 上田小線 （備北交通）	敷名～糸井, 糸井～美波 羅橋, 糸井～廻神	H29. 4. 1	フリー乗降化
	宮内線, 下高野線, 櫃田線, 湯木線（備北交通）	太才神社～櫃田口～ モーモー物産館	H29. 4. 1	フリー乗降化
廃止	上下太郎丸線（中国バス）	上下～甲奴～太郎丸	H29. 9. 30	市民バス, ピースライナーで 代替
	三次布野線（備北交通）	三次高校～上布野	H30. 3. 30	作木線で代替
	櫃田線（備北交通）	中野原～三次中央病院	H30. 3. 31	市民バスで代替

（平成 30(2018)年度）

	系統名	区間	実施日	備考
新設	作木線（備北交通）	GR 大和・伊賀和志～三次	H30. 4. 1	三江線代替バス
	川の駅三次線（君田交通）	川の駅常清～三次駅前	H30. 4. 1	三江線代替バス
	式敷三次線（備北交通）	式敷駅～三次駅前	H30. 4. 1	三江線代替バス
変更	下高野線（備北交通）	新市車庫～三次工業団地	H30. 10. 1	運行計画変更（土曜日減回）
	湯木線（備北交通）	湯木～三次工業団地	H30. 10. 1	運行計画変更（土曜日減回）
	宮内線（備北交通）	モーモー物産館～三次	H30. 10. 1	系統分離（一部時間帯を除く）
	湯木線（備北交通）	横路橋～三次	H30. 10. 1	下高野線に乗り換える形態に 変更
	敷名線（備北交通）	三和支所～三次駅前	H31. 3. 31	(H30. 4 新設の) 三次駅前 18 時 50 分発の最終便を廃止

（令和元(2019)年度）

	系統名	区間	実施日	備考
変更	川の駅三次線（君田交通）	川の駅常清～三次駅前	H31. 4. 1	時刻変更（所要時間短縮）
	市街地循環バス, 作木線, 甲山三次線ほか （備北交通, 中国バス）	市街地循環, GR大和～三 次中央病院, 甲山～尾関 山公園ほか	H31. 4. 26	三次もののけミュージアムへ 乗り入れ
	下高野線, 宮内線, 作木線 （備北交通）	新市車庫・下宮内・ GR 大和～三次中央病 院・工業団地	R02. 4. 1	時刻変更（所要時間短縮）

2.3.3. 目標達成状況

(1) 形成計画の評価指標

形成計画では、目標の達成状況を把握するため、各目標に対応する評価指標を定めています。

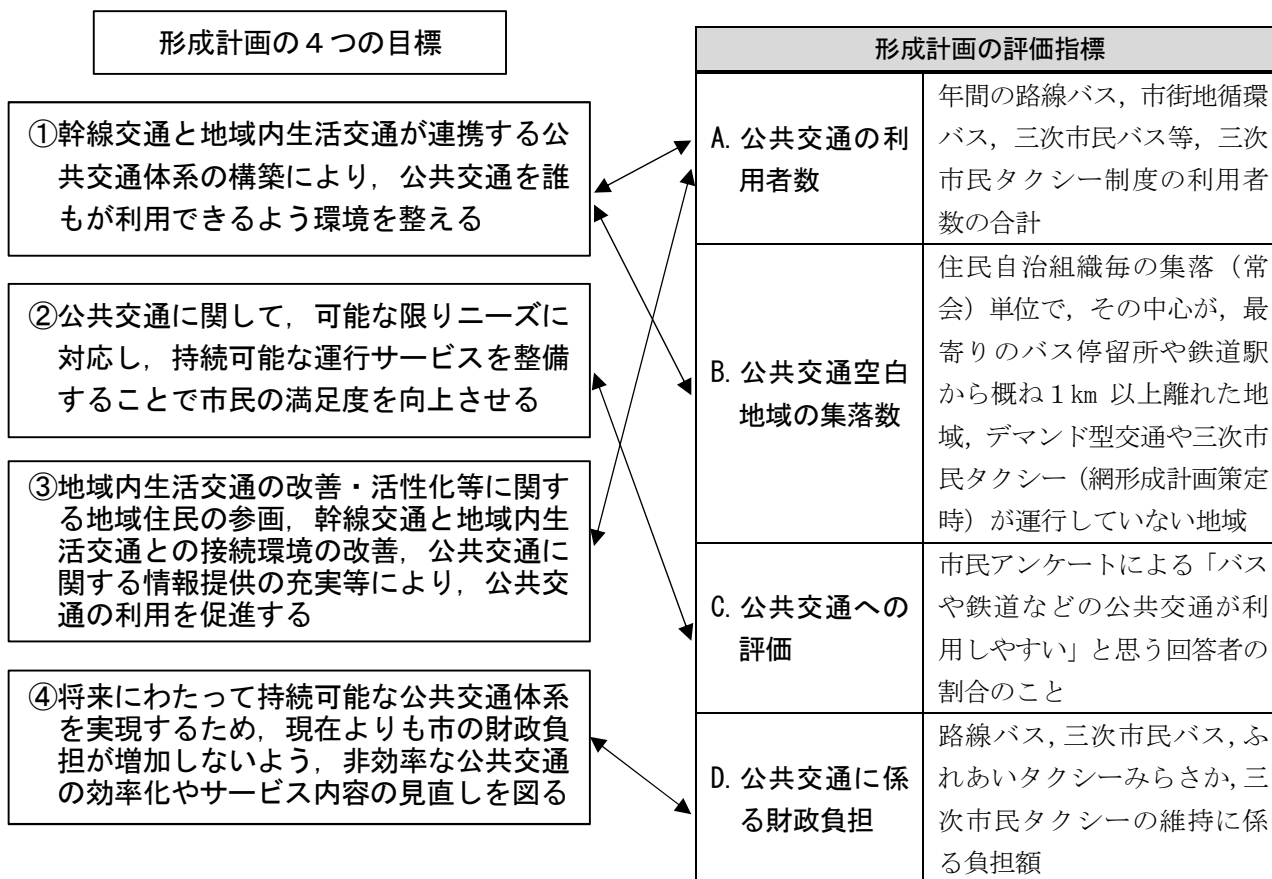


図 2-40 形成計画の目標と評価指標

(2) 目標達成状況

評価指標の達成状況はP62のとおりであり、公共交通空白地域に対しては三次市相乗りタクシー事業の創設により一定の移動手段の確保が可能になりましたが、公共交通の利用者数、公共交通への評価、公共交通に係る財政負担では、目標が達成できていません。

人口減少等に伴い公共交通の利用者数が減少し、その結果として、公共交通サービスを維持するための市負担額が増加、さらに公共交通の事業環境が厳しさを増しているためサービス水準の向上が難しく、その結果として市民評価の向上も果たせなかったことが推察できます。

こうした厳しい状況は今後も継続することが懸念されますが、本市の公共交通体系を確保・維持するためには、公共交通の利用者数の減少を抑制し、維持を図るための積極的な利用促進策の推進が重要です。またあわせて、利用ニーズへの適切な対応やサービス効率化に向けた取り組みが必須です。

表 2-21 形成計画の評価指標の目標達成状況

形成計画の評価指標	形成計画の目標	達成状況	対応する目標
A. 公共交通の利用者数	平成 26 (2014) 年の値 (約 284,000 人) を維持する ↓ ※ ₁ 平成 26 (2014) 年の値 (約 207,565 人) を維持する	【×】利用者数が減少し、未達成 令和元 (2019) 年の値 : 192,764 人 (△7.1%)	目標① 目標③
B. 公共交通空白地域の集落数	平成 27 (2015) 年の値 (106 集落) を半減する	【○】解消したため、目標達成 平成 30 (2018) 年度より開始した「三次市相乗りタクシー事業」により、空白地域は解消した。ただし、制度の普及は十分ではなく、更なる周知徹底や、より使いやすい制度への見直しが必要。	目標①
C. 公共交通への評価	平成 26 (2014) 年度結果 (16%) を上回る ↓ ※ ₂ 基準年、評価年ともに、別途調査結果を用いる。(「目標値の見直しについて」参照)	【×】評価が下がり、未達成 平成 24 (2012) 年調査による満足割合 : 25.3% 平成 29 (2017) 年調査による満足割合 : 24.6%	目標②
D. 公共交通に係る財政負担	平成 26 (2014) 年度の値 (約 18,000 万円) と同等以下にする	【×】負担額が増加し、未達成 令和元 (2019) 年度の値 : 22,260 万円 (+123.7%)	目標④

※：(A. 公共交通の利用者数) 目標値の見直しについて

指標 A は平成 26 (2014) 年の公共交通利用者数 (約 284,000 人) であり、備北交通(株) が運行する路線バス及び市街地循環バスの利用者数は「輸送実績報告書」掲載の値を採用していましたが、他の路線バスについては、算定手法の異なる「運行系統別輸送実績、平均乗車密度算定表」掲載の値を用いていました。

本計画では、路線バス利用者数は算出根拠資料の統一を図ることとし、かつ市街地循環バス利用者数は実績値を採用しています。

○公共交通の利用者数：平成 26 (2014) 年値

	利用者数
路線バス	157,394 人
市街地循環バス	16,235 人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	32,888 人
三次市民タクシー制度	1,048 人
公共交通全体	207,565 人

その結果、令和元(2019)年の利用者数は192,764人であり、利用者数は約7%減少しています。一方で、平成27(2015)年から令和2(2020)年までの5年間における本市人口は4%減少しており、公共交通の利用者数は人口変化を上回る速さで減少したことがわかります。

○公共交通の利用者数：令和元(2019)年値

	利用者数	
路線バス	148,701人	(△5.5%)
市街地循環バス	20,789人	(+28.1%)
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	19,993人	(△39.2%)
三次市相乗りタクシー	3,281人	(+213.1%)
公共交通全体	192,764人	(△7.1%)

※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)

※₂ (C. 公共交通への評価) 目標値の見直しについて

指標Cの評価に必要な市民アンケート調査を実施せず、別途実施した三次市総合計画の策定のための市民アンケート調査における類似設問の結果を活用して評価を行います。

当調査は、平成24(2012)年度及び平成29(2017)年度に実施しており、前者を基準時点後者を評価時点とみなすこととします。

○総合計画策定時の市民アンケート調査の概要

調査の対象	三次市に居住する18歳以上の男女
標本数	(基準時点調査, 評価時点調査ともに) 2,000人
調査時期	基準時点:平成25(2013)年1月から2月 評価時点:平成29(2017)年10月から11月
有効回答数	基準時点:859件(有効回収率43.0%) 評価時点:690件(有効回収率34.5%)

○設問と結果

現在の暮らしについての満足度を選んでください。

:(バスやJR, 高速道路が整っていて) 交通の便利がいい

	満足している	やや満足している	どちらともいえない	あまり満足していない	満足していない	無回答
H24 調査	5.6%	19.7%	19.4%	21.0%	23.2%	11.2%
H29 調査	6.2%	18.4%	22.5%	19.3%	23.9%	9.7%

○市民の評価

本市の交通の便に対する満足度は、平成24(2012)年調査が約25.3%、平成29(2017)年調査が約24.6%であり、市民の評価は下がっています。

2.4. 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象

本市では、国と連携して、市民の暮らしを支える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

- 三城庄原線（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

- 市街地循環バス（くるるん）（備北交通株式会社）
- 赤名線（備北交通株式会社）
- 下高野線（備北交通株式会社）
- 三次市民バス作木線（備北交通株式会社）
- 川の駅三次線（有限会社君田交通）
- さくぎニコニコ便（NPO法人元気むらさくぎ）

※補助対象とする路線・系統の記載方法や内容に関しては、引き続き
国と調整を図ったうえで、補助を受ける上で必要な掲載を行います。

第3章 公共交通体系づくりに向けた取組

3.1. 基本的な方針と目標

3.1.1. 基本的な方針

本市では「第2次三次市総合計画」において、まちづくりの理念として「市民のしあわせの実現」、めざすまちの姿として「しあわせを実感しながら、住み続けたいまち」を掲げています。

公共交通等移動サービス（以下、公共交通）は、まちづくりの理念を支える重要かつ基本的な社会基盤です。人口減少、少子高齢化により、運営などの環境は年々厳しさを増していますが、これからも公共交通等の確保、維持を図ることで、「移動」の面から市民一人ひとりの暮らしをサポートし続ける必要があります。

これをふまえて、本計画の基本的な方針を次のとおりに定めます。

基本的な方針

しあわせの実感につながる公共交通づくり ～市民一人ひとりの暮らしに合った移動支援の実現～

三次市が「しあわせを実感しながら、住み続けたいまち」であるために、まちづくりを支える公共交通等を、市民、交通事業者、行政等の関係主体が協働で守り、育てることで、市民一人ひとりのしあわせの実感につながる、暮らしに合った移動環境の実現をめざします。

3.1.2. 計画の目標

本計画における目標を、次のとおり定めます。

- 目標1 地域実態や社会情勢に応じて、持続できる公共交通体系をつくる
- 目標2 高齢者など誰もが安心して暮らせるための、移動手段を確保する
- 目標3 公共交通の利用促進を図るなど、事業が維持できる環境を整える

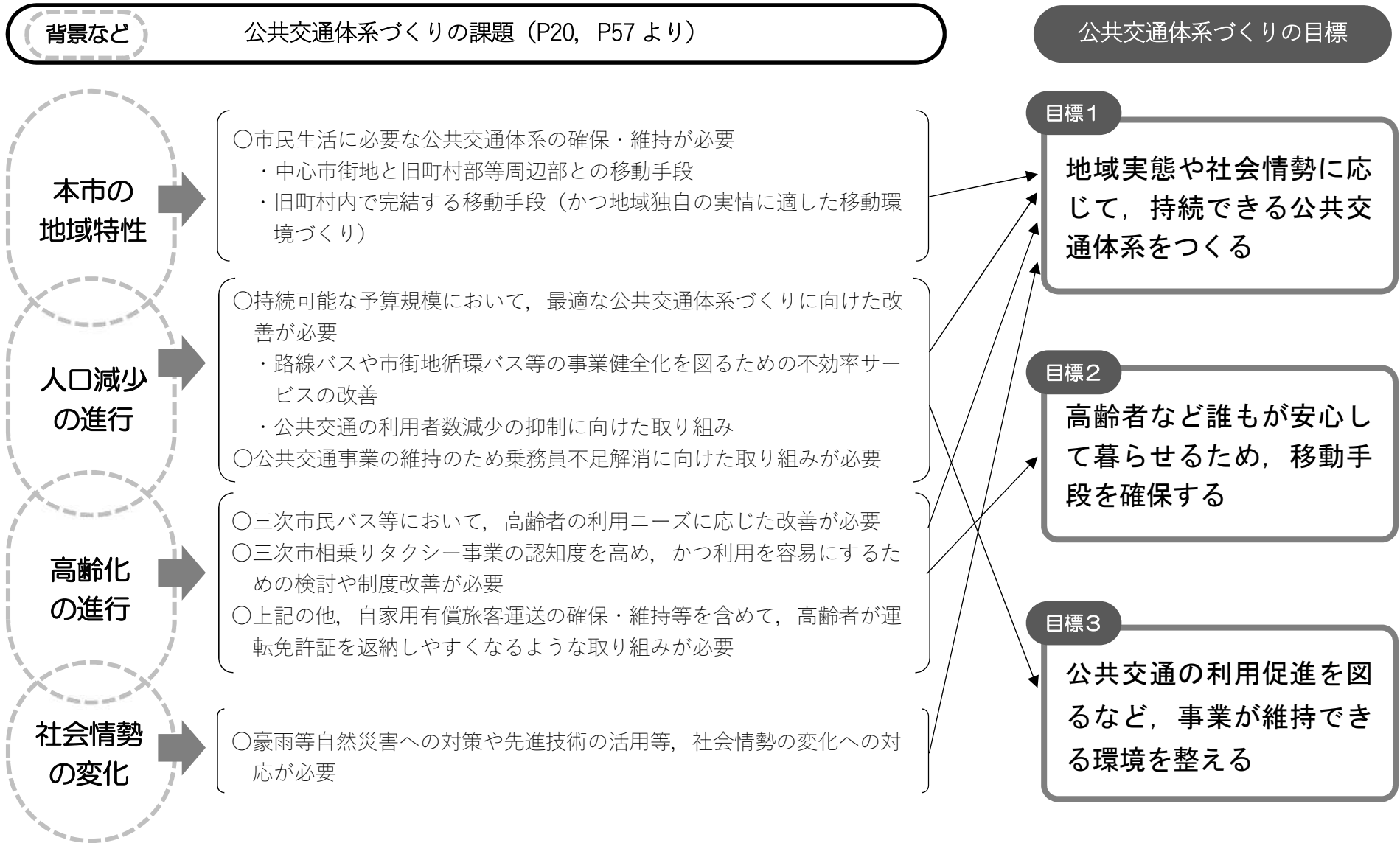


図 3-1 課題と目標の対応

3.2. 目標達成に関する評価指標

各目標の達成状況を確認するための評価指標を、次のとおりに定めます。

目標1 地域実態や社会情勢に応じて、持続できる公共交通体系をつくる

多くの三次市民における日常生活や社会生活での移動は、

- ・居住地と居住する地域の生活拠点間の移動
- ・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
- ・三次市から広島市をはじめとした市外への移動

の単独または組み合わせと捉えることができます。

これからも本市で快適にずっと住み続けるためには、これらの移動を誰もが利用できる公共交通により確保し、維持することが必要です。そのため、路線バス、三次市民バス等においては収支状況を検証するとともに、地域実態に応じて必要なサービス改善等により、移動手段の確保、維持を図ります。

地域実態に応じたサービス改善に向けては、住民自治組織単位で「地域内生活交通検討会」等が設置され、ニーズ把握や方策について検討しています。そのため、今後もこれを継続するとともに、必要に応じて新たな住民自治組織に「地域内生活交通検討会」等を設置します。

また近年、公共交通等の移動サービスの分野においてもICT（情報通信技術）の活用が進んでおり、実証実験を含め、全国各地で導入やその検討が進められています。こうした社会情勢の変化に柔軟に対応しながら、利便性が高く持続できる公共交通体系づくりに向けて先進技術の活用も視野に入れて検討します。

表 3-1 公共交通の機能分担

移動の種類		主な交通手段
地域内生活交通	居住生活圏での移動 (地域内の日常的な生活行動を支える、居住地から生活拠点への移動)	鉄道、路線バス、三次市民バス等、市街地循環バス、自家用有償旅客運送、タクシー(三次市相乗りタクシー事業)
地域幹線交通	市内での広域的な移動 (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)	鉄道、路線バス
広域幹線交通	主に市外への移動	鉄道、高速バス、路線バス

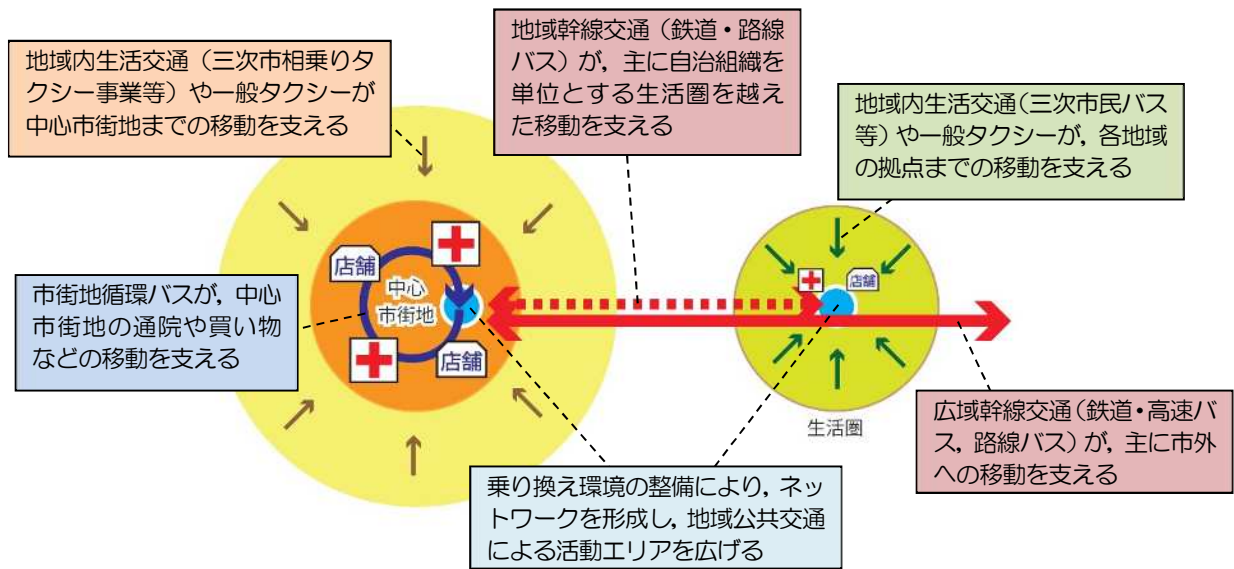
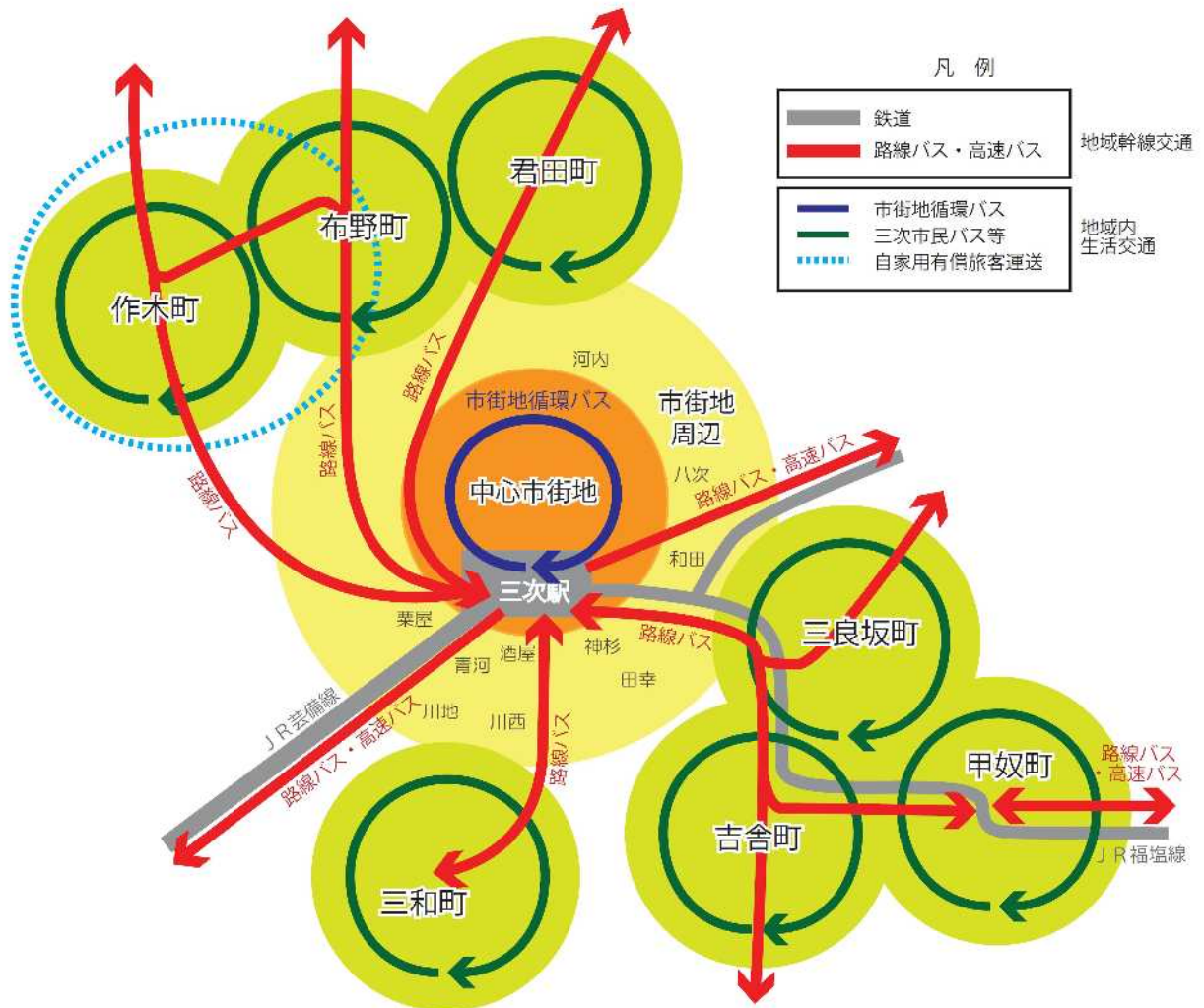


図 3-2 公共交通の機能・役割イメージ



※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 3-3 本市の公共交通体系イメージ

持続できる公共交通体系の構築の達成度を評価する指標として「公共交通の利用者数」,
「公共交通に係る本市の財政負担額」,「経常収支率が20%を下回るバス系統数の割合」,
「地域内生活交通路線数」を採用します。

なお検証に必要な利用者数や経常収支率など,民間交通事業者に関連するデータの把握は
交通事業者からの提供を前提とします。

表 3-2 目標 1 に対応する目標指標

指 標		基準値	目 標
[A] 公共交通の利用者数	年間の路線バス, 市街地循環バス, 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のこと	192,764 人 【令和元(2019)年】	185,000 人以上 【令和6(2024)年】
[B] 公共交通に係る本市の財政負担額	年間の路線バス, 市街地循環バス, 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のこと	22,260 万円 【令和元(2019)年度】	22,000 万円 の同等以下 【令和6(2024)年度】
[C] 経常収支率が20%を下回るバス系統数の割合	経常収支率とは, 経費と運賃等収益の比率のことであり, 市が運行補助を行う路線バスを対象とする	30% 【令和元(2019)年度】	30%以下 【令和6(2024)年度】
[D] 地域内生活交通路線数(第2期三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略における評価指標)	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 【令和元(2019)年度】	8 路線を維持 【令和6(2024)年度】

■評価指標（目標1）の目標設定について

[A] 公共交通の利用者数

①基準値（令和元(2019)年）

	利用者数
路線バス	148,701人
市街地循環バス	20,789人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	19,993人
三次市相乗りタクシー	3,281人
公共交通全体	192,764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)

②目標（令和6(2024)年）

ア) 設定の考え方

- ・利用者数は減少傾向にあるものの、事業の実施により、評価年（令和6(2024)年）において基準年の水準を維持する。
- ・ただし、本市では人口減少が今後も進む見込みであるため、路線バス等の目標利用者数は、人口と同程度の比率で減少するものとして設定する。
- ・一方で、三次市相乗りタクシー事業は、積極的な周知施策等により申請者数の増加をめざす(指標E参照)ため、目標の利用者数も同程度の比率で増加するものとして設定する。

イ) 目標値の設定

	増減率	利用者数 (目標)
路線バス	0.93 ※ ₃	138,580人
市街地循環バス	0.93 ※ ₃	19,374人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	0.93 ※ ₃	18,632人
三次市相乗りタクシー事業	2.59 ※ ₄	8,485人
公共交通全体	—	185,071人

※₃ 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」(平成30(2018)年推計)におけるR2(2020)～R7(2025)の三次市人口の伸び率

※₄ 三次市相乗りタクシー事業申請者数のR1(2019)年度実績と目標値(指標E)の伸び率

- ・上表より、評価年（令和6(2024)年）に利用者数185,000人以上をめざす。

ウ) 中間年の設定

	令和元 (2019)年	令和2 (2020)年	令和3 (2021)年	令和4 (2022)年	令和5 (2023)年	令和6 (2024)年
公共交通全体 の利用者数	192,764人	191,211人	189,658人	188,105人	186,552人	185,000人

※なお令和2(2020)年は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の落ち込みにより目標値との大きな乖離が見込まれるが、令和3(2021)年以降の事業実施により目標の達成をめざす。

[B] 公共交通に係る本市の財政負担額

①基準値（令和元(2019)年度）

	財政負担額
路線バス	154,425,813 円
市街地循環バス	9,107,000 円
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	57,094,560 円
三次市相乗りタクシー事業	1,968,600 円
公共交通全体	222,595,973 円

②目標（令和6(2024)年度）設定の考え方

- ・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、財源の確保も今後一層困難になることが見込まれる。
- ・そのため、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（令和6(2024)年）において基準年の水準維持をめざす。

[C] 経常収支率が20%を下回るバス系統数の割合

①基準値（令和元(2019)年度）

- ・経常収支率（経費と運賃等収益の比率）20%未満が9系統(30系統中)であり、割合は30%。

②目標（令和6(2024)年度）設定の考え方

- ・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。
- ・そのためには、路線バスの各系統における経常収支率の低下抑制を図る必要があり、毎年、系統別経常収支率を検証し、20%未満の系統に対して効率化や利用促進を図ることで、評価年（令和6(2024)年度）において基準年の水準維持をめざす。

[D] 地域内生活交通路線数

①基準値（令和元(2019)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6(2024)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を解消している。そのため評価年（令和6(2024)年度）において現状の運行等の維持をめざす。

目標2

高齢者など誰も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、運転免許を持たない高齢女性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。また一方で、市内の交通事故をみると高齢者に関係する割合が高くなることから、三次市民バスなど、高齢者の利用ニーズに応じた改善を図ることが必要です。

こうした状況をふまえ、本市では、NPO団体と連携して自家用有償旅客運送を維持するとともに、三次市相乗りタクシー事業の普及を図ることで、より多くの市民の移動手段を確保します。

また合わせて、加齢に伴い自動車の運転に不安を感じた高齢のドライバーが、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。

安心して暮らせるための移動手段の確保の達成度を評価する指標として「三次市相乗りタクシー事業の申請者数」、「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数」を採用します。

表 3-3 目標2に対応する目標指標

指 標		基準値	目 標
[E] 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	58人 【令和元(2019)年度】	150人以上 【令和6(2024)年度】
[F] 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数	自動車運転免許の自主返納をした方のうち、三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請をした人数のこと	294人 【令和元(2019)年度】	400人以上 【令和6(2024)年度】

■評価指標（目標2）の目標設定について

[E] 三次市相乗りタクシー事業の申請者数

①基準値（令和元(2019)年度）

- ・三次市相乗りタクシー事業の申請者数は58人。

②目標（令和6(2024)年度）

ア) 設定の考え方

- ・当事業は、積極的な周知施策等により申請者の拡大をめざす。
- ・具体的には、評価年（令和6(2024)年度）において基準年の2.5倍以上（150人以上）の増加をめざす。

イ) 目標値及び中間年の設定

	令和元 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
申請者数	58人	70人	85人	103人	124人	150人

令和2(2020)年度～令和6(2024)年度：532人

※なお令和2(2020)年度は、12月時点で58人であり、目標値との大きな乖離が見込まれるが、令和3(2021)年度以降の事業実施により目標の達成をめざす。

[F] 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数

①基準値（令和元(2019)年度）

- ・三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数は294人。

②目標（令和6(2024)年度）

ア) 設定の考え方

- ・運転免許証の自主返納者の増加に伴い、申請者数も近年増加傾向にある。ただし、令和2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により申請者の減少が見込まれている。
- ・ただし、高齢化の進行に伴い自動車運転免許の自主返納を検討、実施する市民の増加が考えられるため、後期高齢者（75歳以上）人口の伸び率を上回る申請者数をめざす。

イ) 目標値の設定

- ・75歳以上人口の伸び率（令和2(2020)年～令和7(2025)年）の見込みは1.17であり、同程度伸びると仮定すると、申請者数は343人。

$$294人 \times 1.17倍※ : 343人$$

※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」（平成30(2018)年推計）におけるR2(2020)～R7(2025)の三次市75歳以上人口の伸び率

- ・さらに周知等を推進することで、評価年(令和6(2024)年)に400人以上に申請者数をめざす。

ウ) 中間年の設定

	令和元 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
申請者数	294人	315人	336人	357人	378人	400人

令和2(2020)年度～令和6(2024)年度：1,386人

※なお令和2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響による申請者数の落ち込みにより、目標値との大きな乖離が見込まれるが、令和3(2021)年度以降の事業実施により目標の達成をめざす。

目標3

公共交通の利用促進を図るなど、事業が維持できる環境を整える

利用が低迷する鉄道，路線バス，三次市民バス等の公共交通を持続可能なものとするためには，各サービスの利用者数を増加・維持することで収益改善を図るとともに，公共交通事業に対する市民の理解を得ることが必要です。そのため，関連する情報提供の充実や市民が公共交通に触れる機会の創出など，公共交通の利用促進を推進します。

さらに，乗務員等の人材不足は全国的な社会問題であり，公共交通事業の維持を図る上で大きな障害と捉えられます。そのため，交通事業者と本市とが連携して，対策を講じる必要があります。

公共交通の事業維持に向けた取組を評価する指標として「公共交通（路線バス，市街地循環バス，三次市民バス，三次市相乗りタクシー事業等）の利用者数」，「公共交通の乗り方教室の実施回数」，「鉄道利用促進策の参加者数」を採用します。

表 3-4 目標3に対応する目標指標

指 標		基準値	目 標
[A] 公共交通の利用者数 (再掲)	年間の路線バス，市街地循環バス，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のこと	192,764 人 【令和元(2019)年】	185,000 人以上 【令和6(2024)年】
[G] 公共交通の乗り方教室の実施回数	路線バス，三次市民バスなどの利用機会創出のための乗り方教室を実施した回数のこと	未実施 【令和元(2019)年度】	毎年2回以上 【令和3(2021)年度 ～6(2024)年度】※
[H] 鉄道利用促進策の参加者数	鉄道（芸備線，福塩線）の利用促進に係る市内の各種事業の参加者数のこと	未実施 【令和元(2019)年度】	5年間で 2,000人以上 【令和2(2020)年度 ～6(2024)年度】

※令和2(2020)年度は，新型コロナウイルス感染症の影響により，公共交通の乗り方教室の開催が困難であるため，評価年より除外している。

■評価指標（目標3）の目標設定について

[G] 公共交通の乗り方教室の実施回数

①基準値（令和元(2019)年度）

- ・公共交通の乗り方教室の実施回数は0回。

②目標（令和3(2021)～令和6(2024)年度）設定の考え方

- ・公共交通利用者数の減少を抑制するために利用促進の取組は極めて重要であり、特に市民が公共交通の乗車を体験できる乗り方教室の実施は、利用者増加の効果が期待できる事業と言える。
- ・これまでは民間事業者等により不定期に実施されていたが、毎年2回以上の実施を目標指標として掲げることで、継続した取組として定着化を図る。

[F] 鉄道利用促進策の参加者数

①基準値（令和元(2019)年度）

- ・市内における鉄道利用促進策は未実施。

②目標（令和2(2020)～6(2024)年度）設定の考え方

- ・鉄道（JR芸備線，JR福塩線）は利用者が減少傾向にありますが、通勤，通学など沿線住民等の生活移動において不可欠な公共交通です。そのため，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に実施することで，利用者数の減少を抑制し，その結果として運行の維持を図る必要があります。
- ・以上を踏まえて，鉄道の利用促進に係る事業を定期的実施し，事業への参加者数を5年間で2,000人以上をめざします。

3.3. 目標を達成するための実施事業

本計画の目標を達成するため、計画期間において次の事業に取り組めます。

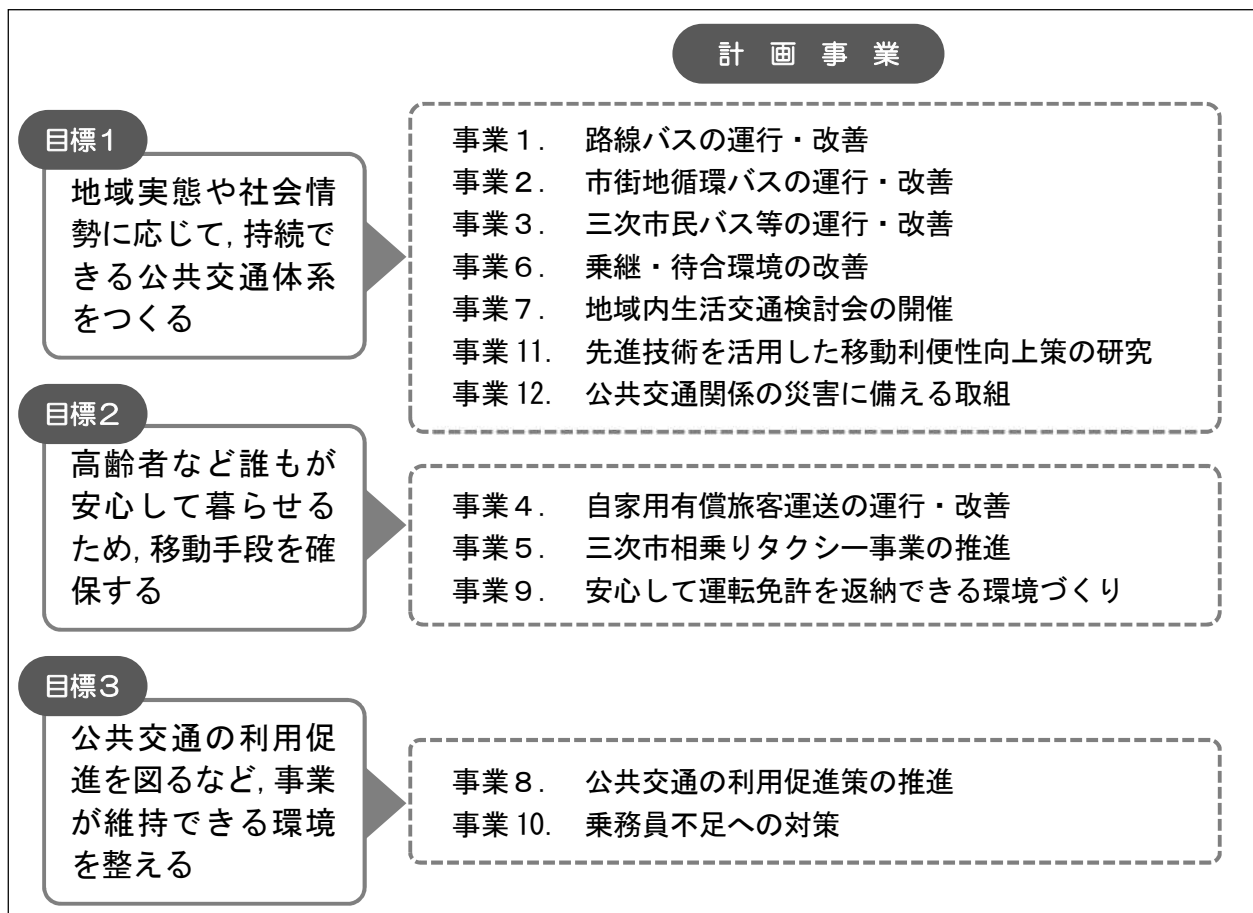
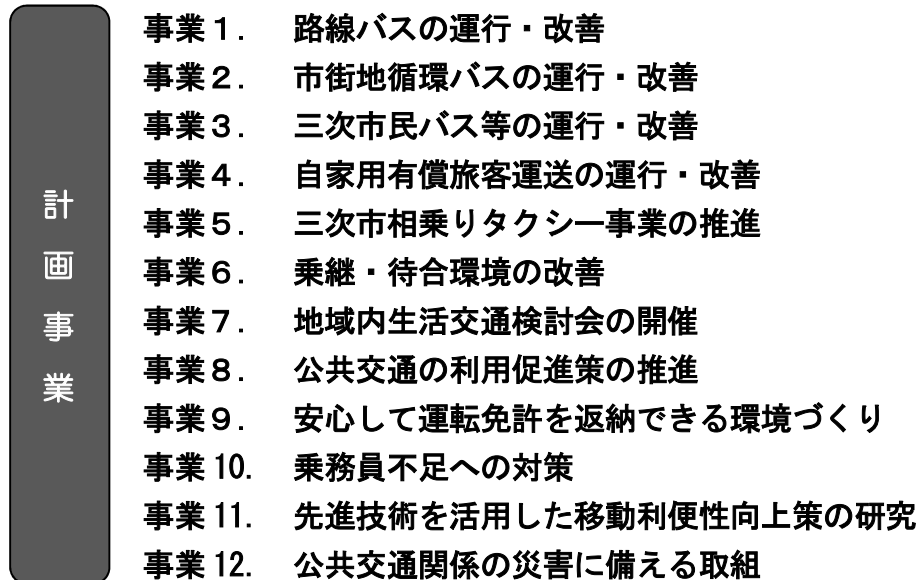


図 3-4 目標と事業の対応

事業1 路線バスの運行・改善

■事業概要

【運行の方針】

- 地域幹線交通等の路線バスを、民間バス事業者が定時定路線の方式で運行を行います。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。
- 一方、公共交通の利用者が全体的に減少する中、利用者が極めて少ない路線や系統が生じていることから、持続可能な移動手段となるように、以下の方針に沿って、民間バス事業者と三次市とが協議し、路線や便の見直しを行います。

- ・経常収支率が 20%未満の路線（平均して乗車人数が1人未満であることと同等の路線）を対象に、順次見直しを行い、改善を図る。
- ・見直し対象となった路線では、乗継環境の改善など利便性の向上を図るとともに、運行経路やダイヤの変更、利用者が特に少ない時間帯での減便や運行区間縮小等路線の効率化を図る。
- ・各住民自治組織単位での地区の中心（支所または地域のコミュニティセンター所在地、今後設定する地区の交通結節点等）と三次市中心市街地を結ぶ路線（地域幹線交通）については、他の路線同様利便性の向上による収支の改善を図るが、市内での広域的な移動を行う上で不可欠なものとして、経常収支率に関わらず一定の便数を確保する。

<見直し基準設定の考え方> [資料] 三次市地域公共交通網形成計画(平成28(2016)年3月)

- ・平成26(2014)年の系統別経常収支率、平均乗車密度のデータより、両者の関係性を示す近似式を求めると、下図の点線になります。
- ・この近似式より、経常収支率20%では、乗車密度が1.0人を下回ります。そのため、これを効率的なサービスの限界点とみなし、見直し基準として設定します。

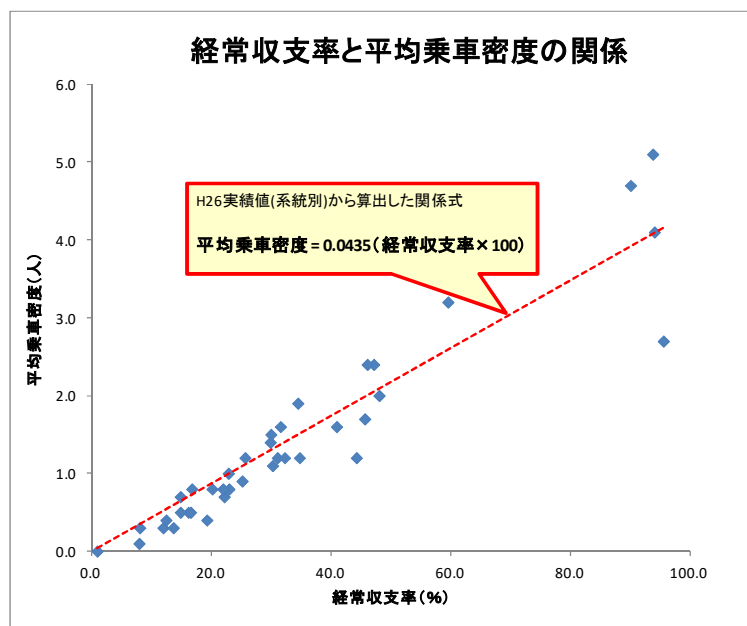


図 3-5 経常収支率と平均乗車密度の関係

【利便性向上に向けた改善】

○利便性向上を図るために、交通安全上の支障が無いなど可能な範囲において、フリー乗降区間の拡大に努めます。

■実施主体

民間バス事業者，三次市

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
路線バスの運行・改善					継続した見直し

事業2 市街地循環バスの運行・改善

■事業概要

【運行の方針】

○中心市街地において都市サービスを提供している施設（市役所，医療機関等，大型の商業施設，市民ホール，運動公園，博物館等）や三次駅等の交通結節点を結ぶルートを行い中心市街地の居住者や，周辺地域・市外から中心市街地への来訪者の移動サービスを提供することを目的に，民間バス事業者の協力のもと，定時定路線で市街地循環バスの運行を行います。

【利便性向上に向けた改善】

- 一部の区間では，路線バスとの運行経路の重複もあることから，当該路線バス運行の見直しに合わせて一体的に，効率的な市街地のバス路線について検討を行います。
- ダイヤ等の見直しを行う際には，可能な限り市民ニーズを反映するとともに，他の公共交通との乗継の改善を図ることに留意します。

■実施主体

三次市，民間バス事業者

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
市街地循環バスの運行・改善					継続した見直し

事業3 三次市民バス等の運行・改善

■事業概要

【運行の方針】

- 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。
- 安定的に利用のある路線や便がある一方で、ほとんど利用者のいない路線や便も存在することから、持続可能な移動手段となるように、以下の方針に沿って、地域住民（地域内生活交通検討会）、運行事業者、三次市とが協議し、運行内容を見直します。

- ・定時定路線サービスを行っている三次市民バスにおいて、コース別の便あたり利用者数が「定時定路線の限界ライン」未満の路線を対象に、見直しによる改善を検討する。

【定時定路線の限界ライン】

- 北部3町（君田町・布野町・作木町）：1.0人乗車／便
- 南部4町（吉舎町・三良坂町・三和町・甲奴町）：2.0人乗車／便

- ・見直し対象となった路線では、サービス内容変更（デマンド型運行への転換など）を視野に入れ、効率化に向けた検討を行う。
- ・見直し検討は、行政の支援のもと、「地域内生活交通検討会（事業7参照）」等において地域実態や移動ニーズをよく知っている地域住民自身が主体となって見直しを行う。
- ・また、定時定路線の便あたり利用者数が「定時定路線の限界ライン」を上回る場合であっても、沿線の高齢者等のニーズと合致する場合に乗降地点の自由度が高いデマンド型運行へ転換するなど、利用者の満足度が高くなるよう柔軟に対策を検討する。

<定時定路線の限界ラインの考え方>

- ・三次市民バスの利用者数は、少なくとも便あたり1.0人以上の利用をめざすものとする。一方で、地域別の人口密度を勘案すると、北部3町よりも南部4町の方が、多くの利用者が期待できる。（北部3町に対する南部4町の平均人口密度の比率は約2.8倍）
- ・以上を鑑み、市北部と南部とで定時定路線の限界ラインに差異を設けることとし、北部3町を「便あたり1.0人乗車」、南部4町を「便あたり2.0人乗車」とする。

表 3-5 旧町村エリアの人口密度

	面積 (km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	
君田町	85.86	1,440	16.8	15.7
布野町	83.03	1,408	17.0	
作木町	91.91	1,258	13.7	
吉舎町	84.06	3,578	42.6	44.1
三良坂町	43.68	3,099	70.9	
三和町	72.89	2,703	37.1	
甲奴町	65.17	2,335	35.8	

[資料] 令和2(2020)年9月末住民基本台帳登録人口

【利便性向上に向けた改善】

- 市民バスの利用者が減少傾向にある現状をふまえ、利便性向上を図ることで、より多くの地域住民に利用してもらえるように、「地域内生活交通検討会（事業7参照）」等において定期的に運行内容の見直しを検討します。
- その上で、利用ニーズが見込め、かつ運行経費、運行主体の対応等において実現可能な内容であれば、運行内容を見直します。

■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

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
三次市民バス等の運行・改善					継続した見直し

事業4 自家用有償旅客運送の運行・改善

■事業概要

【運行の方針】

○作木町を中心に運行する自家用有償旅客運送（さくぎニコニコ便）を、NPO法人元気むらさくぎが運営、運行を行い、運行サービス維持に向けて三次市が支援を行います。

【水平展開の推進】

○他の地域においても、過度な市の経費負担が生じないことや、導入に必要な諸条件が整うとともに、高い住民ニーズがある場合においては、三次市が、自家用有償旅客運送の導入に向けた検討や準備、及び運行後の損失補填等、運行サービス提供に係る支援を行います。

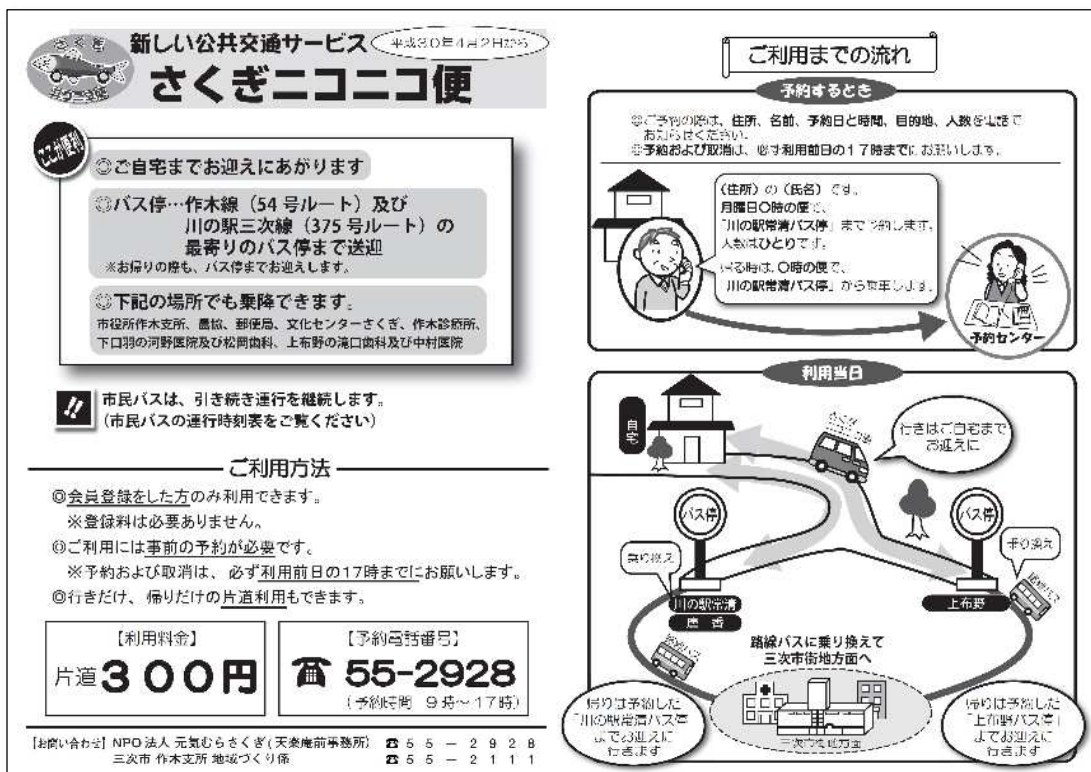


図 3-6 予約・利用の流れ

■実施主体

三次市、運営団体（NPO法人元気むらさくぎ）、導入可能な団体

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
自家用有償旅客運送の運行・改善					継続した見直し

事業5 三次市相乗りタクシー事業の推進・活用促進

■事業概要

- バスや鉄道の利用が困難な高齢者等の移動手段の確保を目的として、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ふまえ、より活用しやすい制度とするために、必要に応じて内容を見直します。


三次市相乗りタクシー事業

「相乗りタクシー利用助成券」申請のご案内

【三次市相乗りタクシー事業とは】
 バスや鉄道が走っていない地域（常会）を対象に、タクシーを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、料金の一部を助成するものです。
※要件に該当する方へ助成券を発行します。

■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1km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 ※場所の基準は常会の中心地となります。
 - イ) 運転免許を持っていない人で、他に交通手段を持たない人
 - ロ) 運転免許を持っているが、利用できる自動車・バイクがない人



■助成券の申請方法

- 「相乗りタクシー利用助成券」の交付を希望する場合は、交付申請書（別紙）に必要事項を記入して、次のところに提出してください。
<提出先・お問い合わせ先>

三次市 地域振興部 定住対策・暮らし支援課
 〒728-8501 三次市十日市中二丁目8番1号
 電話(0824)62-6129



■助成券の受取方法

- 申請者が必要な要件を満たしているかを審査し、要件に該当することが確認できましたら、「相乗りタクシー利用助成券」を郵便でご自宅にお送りします。

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。

常会の中心から、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） <small>※4月～6月に申請した場合</small>
1km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ります。
 ※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します。

「三次市相乗りタクシー利用助成券」の使い方

○2人以上（ご家族でも可）でタクシーを利用する。




乗車人数：2名以上
 乗車時間：乗車30分以内
 乗車距離：乗車30分以内

○タクシーを降りる時の運賃の支払いの際に、助成券を渡す。
※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う。

（例えば）助成券を持つ2人が同乗して、運賃が1,800円の場合

- ・助成券が使える枚数は1回あたり1人2枚（600円分）なので、2人が同乗した場合は4枚（1,200円分）使えます。
- ・そのため現金での支払いは、足りない600円（1人300円）です。



※2人あわせて1,800円の支払い

図 3-7 申請案内チラシ

■実施主体

三次市、タクシー事業者、住民自治組織等

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
三次市相乗りタクシー事業の推進・活用促進				周知・事業推進	継続した見直し

事業6 乗継・待合環境の改善

■事業概要

- 公共交通の利便性の向上を図るために、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、公共交通の待合環境の改善に取り組みます。具体的には、各交通機関同士の乗継を円滑にするためのダイヤ編成の検討やバスの待ち時間を確認できる「BUSit（バスイット）」の周知などを推進します。
- 住民によるバス停、駅舎等の美化運動の推進などの地域との協働を通じて、公共交通を守る機運を高めます。



[資料] 広島県(地域力創造課)ホームページ

図 3-8 BUSit（バスイット）の概要

■実施主体

三次市，民間交通事業者，市民

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
乗継・待合環境の改善	→				継続実施

事業7 地域内生活交通検討会の開催

■事業概要

- 持続可能で地域の実情に適した地域内生活交通を運営するためには、地域住民が主体となって、地域に根差したよりよい交通体系を検討・構築し、これを継続的に改善することが必要です。この考えにより、市内6か所（令和2（2020）年12月現在）において、住民自治組織の主導による「地域内生活交通検討会」等が設置されています。
- 「地域内生活交通検討会」においては、例えば、生活移動に関する具体的な問題点の抽出や地域で運行している既存の公共交通の見直し、また住民主導による新たな移動手段の導入可能性検討など、それぞれの地域事情や住民の暮らしに応じた移動支援について検討を行い、実践に結びつけることで、地域の暮らし易さの向上を図ります。
- さらに現在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」を設置します。
- 「地域内生活交通検討会」は、地域住民（住民自治組織等）と三次市、民間交通事業者が連携して推進します。

■実施主体

住民自治組織等，三次市，民間交通事業者

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
地域内生活交通検討会の開催	■	■	■	■	■

各地域で、必要に応じて開催

事業8 公共交通の利用促進策の推進

■事業概要

- 公共交通利用者数の維持・増加を図るため、わかりやすい公共交通関連情報の発信、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、公共交通を移動手段の選択肢として捉える市民を増やすとともに、利用意識の醸成を図ります。

【想定する利用促進策】

- 計画期間内に実施を想定する主な利用促進策は次表のとおりですが、「地域内生活交通検討会」等で必要とされた対策についても、関係機関と市民が連携して積極的に推進し利用促進に努めます。

表 3-6 想定される利用促進策

利用促進策	実施主体
公共交通の必要性，利用実績等，利用意識の醸成につながる関連情報の提供（市広報紙やホームページ等を活用）	三次市
出前講座	三次市
市街地循環バスの車両を活用した広報	三次市，民間交通事業者
小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室	三次市，民間交通事業者
公共施設等との連携した利用促進 (例) ・イベント告知チラシ等へのバス時間の掲載	三次市，民間交通事業者
三次駅～三次もののけミュージアム間など複数路線がある区間における，わかりやすい時刻表作成	三次市，民間交通事業者
観光目的での来訪者に向けた公共交通の運賃割引	三次市，民間交通事業者
目的地となる施設と連携した利用促進策の検討	三次市，民間交通事業者
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



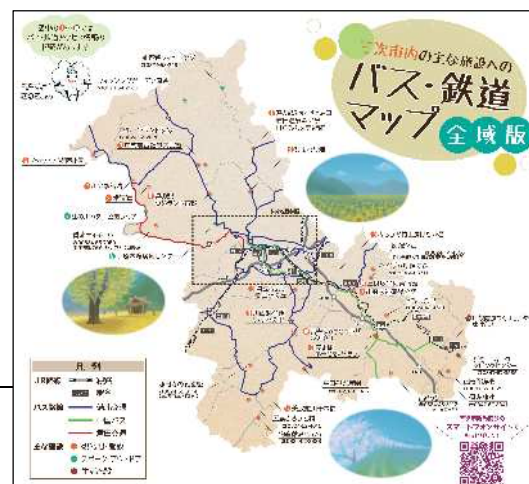
(平成 29 (2017) 年：十日市中学校)

図 3-10 民間交通事業者によるバス乗り方教室の様子



図 3-9 ふれあいタクシーみらさかの利用促進

図 3-11 観光資源を示した鉄道・バスマップ



■実施主体

三次市，民間交通事業者，各種関連団体，市民

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
公共交通の利用促進策の推進					継続実施

事業9 安心して運転免許を返納できる環境づくり

■事業概要

○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を改善するために、公共交通の利便性向上を図る取組と並行して、広島県警察等との連携のもと、三次市高齢者運転免許自主返納支援事業を推進します。

■実施主体

三次市，広島県警察

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)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	●●●●●● R6年度以降は、	●●●●●● R5年度に判断

事業10 乗務員不足への対策

■事業概要

○バスやタクシー乗務員等の不足は社会問題になっており、近年では、乗務員確保が困難という理由でバス路線が減便・廃止に追い込まれる事例も生じています。本市で運行している交通事業者においても、人材不足は、運行サービスの確保・維持に直結する大きな問題となっています。そのため、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はこれを支援するために情報発信等を行います。

【想定する情報発信の例】

- 乗務員不足の現状，及び募集案内
- 行政や関連団体による求人イベント等の案内
- 教育訓練給付制度（雇用保険の給付制度）など二種免許取得の支援 等

■実施主体

民間交通事業者，三次市

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
乗務員不足への対策					継続実施

事業 11 先進技術を活用した移動利便性向上策の研究

■事業概要

- 近年、全国各地において、ICT（情報通信技術）、AI（人工知能）等の先進技術の活用による移動サービスの利便性の向上や効率化に向けた実証実験が活発化しており、国もこの動きを後押ししています。本市においても、川西地区や作木町内において、これからの移動支援に繋がる取組のひとつとして、地域、広島県、民間企業らによる実証実験が行われています。
- こうした各地の先進的な事例を参考に、本市におけるこれからの公共交通等、移動サービスへの展開を念頭におき、例えばAI（人工知能）を活用した最適配車システムやキャッシュレス決済など、本市に適した先進技術の活用策について調査研究を行います。

■実施主体

三次市

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
先進技術を活用した移動利便性向上策の研究					継続実施



[資料] 国土交通省ホームページ

図 3-12 先進技術を活用した取組イメージ

事業 12 公共交通関係の災害に備える取組

■事業概要

○甚大かつ頻発化する豪雨災害やパンデミック等の災害に対して、各主体において必要な備えを推進することで、市民が安心して公共交通が利用できる環境づくりを行います。

【対策・備えの例】

- ・三次市及び交通事業者による、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
- ・交通事業者による事業継続計画（Business Continuity Plan）の作成
- ・交通事業者によるウイルス感染対策（車内の感染対策など）の実施 等

■実施主体

三次市，民間交通事業者

■スケジュール

	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度
公共交通関係の災害に備える取組					継続実施

3.5. 計画の達成状況の評価に関する事項

本計画の事業を着実かつ効果的に実施するため、次のとおり本計画の達成状況の評価し改善を重ねていきます。

(1) 実施体制

本計画の事業は、市民や交通事業者、行政、他関係者が連携して推進するため、その評価や改善を図ることを目的に、「三次市地域公共交通会議」を開催します。

「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（会長）
- ・三次市地域振興部長
- ・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もの
- ・広島県地域政策局長またはその指名するもの
- ・道路管理者
- ・広島県警察三次警察署交通課長またはその指名するもの
- ・学識経験者



図 3-13 三次市地域公共交通会議

(2) 評価方法

毎年度、本計画に定める事業の進捗や目的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。その際、必要に応じて、本計画自体に対しても、見直しを行うものとします。

また、計画期間の最終年度（令和7（2025）年度）には、人口や社会情勢等の変化をふまえた上で、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。

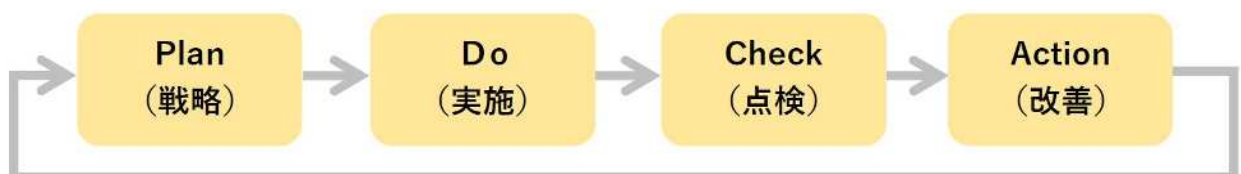


図 3-14 PDCAサイクル

【付属資料】

【1】三次市地域公共交通計画策定の経緯(令和2年度の取組)

実施日・期間	実施事項	取組内容（計画策定に係る事項）
令和2年7月中旬	第1回三次市地域公共交通会議の開催 （書面協議）	（計画検討主体である）三次市地域公共交通会議の役員について協議
令和2年8月21日	第2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策定に向けた調査方法について協議
令和2年9月～10月	住民自治組織、交通事業者等へのヒアリング調査の実施	住民自治組織（自治連）、民間交通事業者（路線バス）、地域団体（NPO法人）より、地域移動や公共交通に係る問題、要望などを把握
令和2年11月12日	第3回三次市地域公共交通会議の開催	三次市地域公共交通網形成計画（骨子案）について協議
令和2年11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（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2年12月11日 （本日）	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網形成計画（素案）について協議
取組状況に応じて記載		

[2] 地域内生活交通検討会の開催状況

○君田町, 作木町

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	第2回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
		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	備北交通樞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
	R1	開催なし	-	-
	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
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法人元気むらさき、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)I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した。
		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法人元気むらさき、作木支所、マツダ㈱
		2月下旬(予定)	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

令和2年3月31日現在

○吉舎町，三和町，川西地区，三良坂町

名称	年度	実施日	内容	詳細	
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
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	
		7月	調査結果お知らせ	アンケート調査結果の各戸配付	
	H30	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	
		3.1.3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	
	（川西地区）中国地方知事会 中山間地域振興部会	H28	10月24日	ワークショップ	現状把握は終了しているため，現状を踏まえた交通体系の整備（ルート等）について意見集約
	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	
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	
R1		12月4日	事業説明・意見交換会	定住対策・暮らし支援課から，市内交通の連絡状況及び自主返納事業等の説明と昨年度行ったアンケートの分析の説明を行い，会員による意見交換を行った。	

令和2年3月31日現在

[3] 三次市地域公共交通会議設置要綱

※改正（案）であり，差し替えの可能性あり

（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輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （2） 市運営有償輸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） 地域振興部担当副市長（以下単に「副市長」という。）
- （2） 地域振興部長
- （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） 広島県警察三次警察署長又はその指名する者

(10) 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 幹事会に属する委員は、会長が指名する。
- 3 幹事会に幹事会長を置く。
- 4 幹事会長は、幹事会に属する委員のうちから会長が指名する。
- 5 幹事会は、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 幹事会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。

(財務)

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

(交通会議が解散した場合の措置)

第12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切り、会長であった者がこれを決算する。

(庶務)

第13条 交通会議の庶務は、地域振興部定住対策・暮らし支援課において処理する。

(その他)

第14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)

この告示は、平成29年4月1日から施行する。

[4] 三次市地域公共交通会議委員名簿

(敬称略)

構成区分	委 員
(1) 三次市	三次市 副市長 堀川 亮 三次市地域振興部 部 長 中原 みどり
(2) 一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 営業部長 實兼 利光 有限会社三和タクシー 代表取締役 部谷 勝之 三次みどりタクシー株式会社 代表取締役 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	粟屋町 加井妻 敏幸 布野町 中村 義和 三和町 福場 和子 三次商工会議所 総務課長 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 地域支援係長 梶原 真美
(5) 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	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官 米田 正裕
(6) 広島県地域政策局長又はその指名する者	広島県地域政策局地域力創造課 課 長 山田 和孝
(7) 道路管理者	三次市建設部 部 長 坂井 泰司
(8) 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 松原 弘昌
(9) 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	米子工業高等専門学校 教 授 加藤 博和

令和2年11月5日現在

[オブザーバー] 西日本旅客鉄道株式会社三次鉄道部 福永 修二 鉄道部長

[5] 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。
交通弱者	自動車中心の社会において，運転することができないなど，自分で移動ができる交通手段を持たないため公共交通機関に頼らざるをえない人のこと。
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。
コロナ禍	新型コロナウイルス感染症が招いた災難や危機的状況のこと。
【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。
シームレスな乗り継ぎ	シームレスとは「継ぎ目がない」という意味であり，複数の交通手段における乗り継ぎの「継ぎ目」を解消することで，円滑かつ便利に移動できること。

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。
スマートコミュニティ	一定規模のコミュニティ（地域社会）の中で、家庭や交通システムなどをITネットワークでつなげ、地域でエネルギーを有効活用する次世代の社会システムのこと。
【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）
田園都市	田園の趣を多く残している都市のこと。
【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。
【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。
モータリゼーション	自動車交通が発達して、自動車が生活必需品として普及する現象であり、自動車の大衆化のこと。
【A～Z】	
AI(人工知能)	Artificial Intelligence の略。知的な機械、特に知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術のこと。
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。
PDCAサイクル	業務管理を円滑に進める手法の一つで、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。
QOL(生活の質)	Quality of Life の略。肉体的、精神的、社会的、経済的、すべてを含めた生活の質のこと。

三次市地域公共交通計画

令和 年 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 chiiki@city.miyoshi.hiroshima.jp