

三次市地域公共交通網形成計画策定に向けた課題と方針

1. 地域公共交通網形成に係る課題

(1) 地域公共交通をとりまく環境からの課題

①急速に進む人口減少と高齢化

- 地域公共交通へのまとまった需要が期待できない地域が増加
- 過疎地域の拡大→隣近所に住民が居ない世帯が増加（相互扶助の崩壊）
- 高齢世帯，独居世帯の増加→生活移動をマイカーに頼れない高齢者が増加

②運転免許保有者の高齢化

- 高齢者の交通事故の増加
- 高齢でも可能な限りマイカーを運転→運転を辞める時は福祉サービスの対象

③市財政の縮小（地域交通維持への財源も限定）

(2) 現状の地域公共交通に係る課題

①市民の公共交通ばなれ

- モータリゼーションの進展→公共交通の利用者数が減少（全国的な傾向）
- 公共交通事業への理解が低下

②非効率な運行サービス

- 利用者が極端に少ない路線も存在

③公共交通への低い評価

- 総合計画アンケート等において評価が低い→公共交通事業への理解不足も要因と推察

2. 三次市地域公共交通網形成の方針

(1) 課題解決にむけた基本的な考え方

① 市民の生活のために必要な地域公共交通の確保

地域の生活拠点での買い物や市中心部での通院、通学など、日常生活における市民の移動手段として必要不可欠な地域公共交通を確保する。

② 地域公共交通に係る事業の効率化を推進

本年度から合併による普通交付税の優遇措置が段階的に縮減され、また、今後人口減少による税収の減少が見込まれるなど、財源の縮小が見込まれる状況を踏まえ、交通関連事業についても一層の効率化を推進する。

③ 需要減や乗客の高齢化を踏まえた運行サービスへの見直し

利用需要が小さくなった地域においては、徐々にデマンド（予約）型や家屋付近で乗降できるサービスなど、需要減や乗客の高齢化に応じた運行サービスへの見直しを図る。

④ 地域や住民主導での地域内公共交通の維持・活性化

地域において、公共交通に係る協議の機会を設けるなど、今まで以上に地域や住民が主導的な立場を担い、当該地域にとって最適な地域内公共交通網の形成・維持・活性化を図る仕組みを構築する。

(2) 具体的な方針

① 利用実態に則した路線バスの効率化

- 地域の生活拠点と市の中心部とを結ぶ路線を幹線交通と位置づけ、住民の生活に最低限必要な路線の維持を図るとともに、利用者が少ない路線は見直しを行い、効率化を図る

(現状については、『三次市地域公共交通網形成計画策定に向けた現状整理』P17
図 2-6 参照)

- 市外と連絡するバス路線においては、関係市町と協議を行い、需要に応じた効率化に努める

路線バス広域路線にかかる市町担当者会議の実施について

- ・平成27年10月19日に、飯南町、安芸高田市、庄原市、三次市の担当者及びオブザーバーとして学識経験者が参画し、第1回会議を開催。
- ・問題意識や課題等の共有を行い、引き続き、よりよい路線バスの運用に向けた会議を継続することで一致。

② 利用実態や乗客ニーズに適合した持続可能な地域内公共交通等への見直し

- 居住地から地域の生活拠点への移動手段である地域内公共交通（市民バス・ふれあいタクシーみらさか）や市民タクシーについて制度を整理し、地域毎に、利用実態や乗客ニーズに適合し、財政面においても持続可能な地域内交通になるよう必要な見直しを行う
- 特に定時定路線の市民バスについては、現状の需要や乗客ニーズを踏まえ、中長期的にはデマンド型運行への転換を念頭に、利用効率の見直し等に努める
 - ・コース別の便当たり利用者数が、一定人数を下回る場合は、見直し改善
 - ・見直しを行ってもなお利用効率が上がらない場合は、交通事業者と協議の上で、デマンド型運行等への転換を推進(利用者の多くが高齢で、利用方法変更への対応は容易ではないため、一定の移行期間を取り、現行の利用者を中心に十分な説明機会を設ける)

【三次市の公共交通サービス等の現状と特徴】

項目		種類	市財負担額 (H26年度)	適用制限	メリット	デメリット
定時 定路線	民間 運営	路線バス	130,262,978		<ul style="list-style-type: none"> ○人口密度が高く、需要が大きい地域において、効率的な運行が可能(1人あたりの経費が安価) ○決まった時刻に乗車可能(住民の安心感) ○不特定多数の住民が利用しやすい 	○利用需要が小さい場合は事業性が低下し、不効率
	市営 (委託)	市民バス (甲奴町線 除く)	39,357,600		<ul style="list-style-type: none"> ○バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能 ○バス車両に比べて、車両コスト(燃料費など)が低い ○住民意向に柔軟な対応が可能 	○一般的に、採算面が問題(小需要の地域で運行するため)
デマンド(予約型) 区域運行		ふれあい タクシー みらさか	5,476,000		<ul style="list-style-type: none"> ○予約がある乗降箇所のみを経由するため、効率的。 ○需要を面的にカバー可能(利用者の住居付近までいける、高齢者などに優しいサービス) ○経費削減の可能性あり(契約形態による) ○乗降地について、ある程度は住民の意向に沿った柔軟な対応が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用予約、会員登録が必要(登録しないと、自宅が分からない) ○利用者数により、乗降箇所の到着時間が異なる(定時性が確保されない) ○利用者が、迂回感を感じやすい ○予約がない場合でも費用が発生。 ○一般タクシーとサービスが近いため、民業圧迫に繋がる可能性あり
		市民バス 甲奴町線	6,844,636			
タクシー補助		市民タクシー 制度	478,000	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通がない地域(交通空白地域) ●利用組合の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ○需要の低い地域で、効率的に運行 ○利用者が、生活移動に合わせて、時間などの設定が可能 ○乗合許可を持たないタクシー事業者も参画可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○予約などの事務局を担う住民が必要 ○走行距離、組合数が増える場合、費用が過大になる(メーター料金を支払う必要あり) ○市民バスより、利用者負担が大きい ○国費や県費による補助制度や交付税措置がなく、市費負担が大きい。
自家用 有償	過疎地有償 (デマンド / 区域運行)	ニコニコ便	1,258,000	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシー等の営業所がない地域 ●毎日運行するバスがない等 	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 上記の「デマンド・区域運行」の メリット・デメリットと同様 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○より住民に近い立場で、運営が可能(公営よりも柔軟性が高い可能性あり) ○NPO等の運営母体が必要(行政との連携も不可欠) ○素人でも運転手が可能(適正面の条件が緩い)
	白タク行為	自家用車を用いた、有償の旅客輸送	—	(現状は違法であるが、政府内で条件を絞り緩和を検討する動きあり)	○タクシー営業所がない地域の移動を支援	○一般タクシーとサービスが近いため、民業圧迫に繋がる

③ 住民が主体となったより良い交通体系の検討

- 地域内公共交通の体系の見直しや運営の改善を行う場合には、各自治連合会単位で「地域内生活交通検討会（仮称）」を設置して検討し、持続可能で、地域の実態や住民ニーズにあった地域内公共交通を、住民主体で構築する（幹線交通や市全体の地域公共交通の取り組み、形成計画事業のP D C Aの推進については、引き続き「三次市地域公共交通会議」を中心に行う）
- 交通空白地（公共機関のない地域）において、生活交通導入へのニーズが高く、住民が主体的に新たな制度の導入を推進する地域に対しては、市が技術的、財政的な支援を行う

④ 幹線交通と地域内公共交通の連携強化

- ダイヤ調整などのソフト対策によって鉄道や路線バスなどの幹線交通と地域内公共交通との連携を強化し、市民の移動の利便性を向上させ、幹線交通と地域内公共交通双方の利用促進を図る
- 必要に応じて、幹線交通と地域内生活交通との乗り継ぎを円滑化するため、乗り継ぎ拠点を設定し、待合い環境などの改善を図る
- 地域公共交通への理解を高め、利用促進を図っていくため、住民自治組織、交通事業者等と連携し、利用促進にむけた広報活動等を行う