

# **三次市地域公共交通総合連携計画**

**平成 22 年 3 月**

**三 次 市**



# 目次

第1章	はじめに.....	1
1.1.	計画の背景と目的.....	1
1.2.	計画の対象区域.....	1
1.3.	本計画の位置付け.....	2
1.4.	本計画における基本的な考え方.....	3
第2章	三次市の交通現状と課題.....	4
2.1.	三次市の概況.....	4
2.2.	公共交通の状況.....	10
第3章	市民の交通行動と公共交通の整備意向.....	27
3.1.	市民の主な交通行動.....	27
3.2.	公共交通の情報確認の方法（利用者アンケート調査結果より）.....	41
3.3.	公共交通整備に対する意向.....	42
3.4.	公共交通整備に向けた課題.....	44
第4章	三次市地域公共交通総合連携計画.....	45
4.1.	基本方針.....	45
4.2.	計画期間.....	48
4.3.	計画の目標.....	48
第5章	目標を達成するための事業及びその実施主体に関する事項.....	50
5.1.	本計画の全体事業.....	50
5.2.	個別事業の概要と実施主体.....	52
第6章	取り組み体制.....	73
第7章	実施スケジュール.....	74





## 第1章

## はじめに

## 1.1. 計画の背景と目的

三次市における公共交通は、JR線・路線バスによる広域・幹線交通と三次市民バス、三次市民タクシー制度等による地域内交通が中心となり、その役割を担っています。

本市では、平成16年度に合併後の新たな公共交通に関する「三次市生活交通体系実施計画」を策定し、日常生活の地域内輸送を担う「三次市民バス」、「三次市民タクシー制度」、「ふれあいタクシーみらさか」と主に広域・幹線輸送を担う「路線バス」や「JR線」の役割分担を明確にするとともに平成19年3月には、「生活交通の確保」と「事業の採算性」という重要な命題の中で、必要な時に安心して便利に利用できる利便性と効率的な生活交通環境の実現をめざし、「三次市生活交通中期プラン」を策定、具体的な公共交通事業を推進してきました。

しかしながら、中山間地域を取り巻くモータリゼーションの進展や予想をはるかに超える少子高齢化、過疎化の進行に伴い路線バス等の公共交通機関利用者の減少から路線退出・廃止等の動きが加速しています。また、ニーズを満たすため、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など実情に応じた公共輸送サービスの需要はさらに高まるばかりです。

このような状況下、将来にわたり持続可能な地域の交通体系を構築するため、市民の暮らしを支える生活交通のあり方や総合的な施策について、再度検討を行うことが急務となりました。

このことから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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、行政機関等で「三次市地域公共交通会議（協議会機能付加）」を設置し、国の財政的な支援を得て、本市の公共交通の活性化・再生に資する具体的な施策を関係機関と連携して推進していくため、「三次市地域公共交通総合連携計画」を策定するものです。

## 1.2. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、三次市全域とします。

### 1.3. 本計画の位置付け

三次市では、まちづくりの総合指針である「三次市総合計画—みよし百年物語—」が平成 18 年 3 月に策定されています。この計画では、平成 26 年度までのまちづくりの目標、基本戦略、主要施策をとりきめており、地域交通に関わる基本戦略等も網羅しています。

本計画は、これを上位計画とするものであり、さらに過年度に実施してきた関連調査・計画を踏まえた上で、今後の公共交通づくりの実施計画をまとめています。

#### 上位計画

##### 三次市総合計画 —みよし百年物語— (三次市, 平成 18 年3月)

##### 地域交通に関わる施策～こころも地域もつながる交通ネットワーク～

###### [基本戦略]

- 市民一人ひとりが安心して快適に生活ができるよう、安全で利便性が高く、環境にやさしい交通体系の確立をめざします。

###### [主要施策]

- バス間の乗り換えやJR各路線・高速バスへの接続に配慮した運行ダイヤ編成の促進
- 三次市民バスなどの運行ダイヤなどの情報提供の充実
- 地域間・市外との広域・幹線交通手段としての路線バスの利便性の向上
- 通院・通学・買物などの地域内移動の交通手段と路線バス・JR各路線への接続手段としての三次市民バスなどの利便性の向上
- デマンド型交通システムの計画的導入
- 観光客などの市内移動手段の充実
- 車両や乗り換え拠点施設などのバリアフリー化による安全性の向上

#### 既往調査・計画

「三次市・双三郡・甲奴町 新市生活交通体系計画 総合ビジョン  
(三次市・双三郡・甲奴町合併協議会, 平成15年11月)」を策定  
・合併後の生活交通の基本方針について提言

「三次市生活交通体系実施計画(三次市, 平成 17 年3月)」を策定  
・新市の公共交通体系において、地域内と広域・幹線輸送の役割を明確化  
・福祉バス等から三次市民バスへ統一（無償運送から有償運送へ）

「三次市生活交通中期プラン(三次市, 平成 19 年3月)」を策定  
・市内で運行する各公共交通機関の課題、その対応策に係る実施計画  
・計画期間は、平成19年度～21年度

#### 三次市地域公共交通総合連携計画

図 1-1 本計画の位置付け

### 1.4. 本計画における基本的な考え方

本計画では、上位計画である三次市総合計画及び既往調査・計画との整合性を図るとともに、現在の本市における情勢、公共交通の利用実態、並びに住民ニーズ等から浮かび上がる様々な問題・課題を十分把握した上で、今度の持続可能な公共交通づくりにつながる「基本方針」及び「目標」を設定するとともに、その「目標」を達成するための具体的な事業について掲げています。

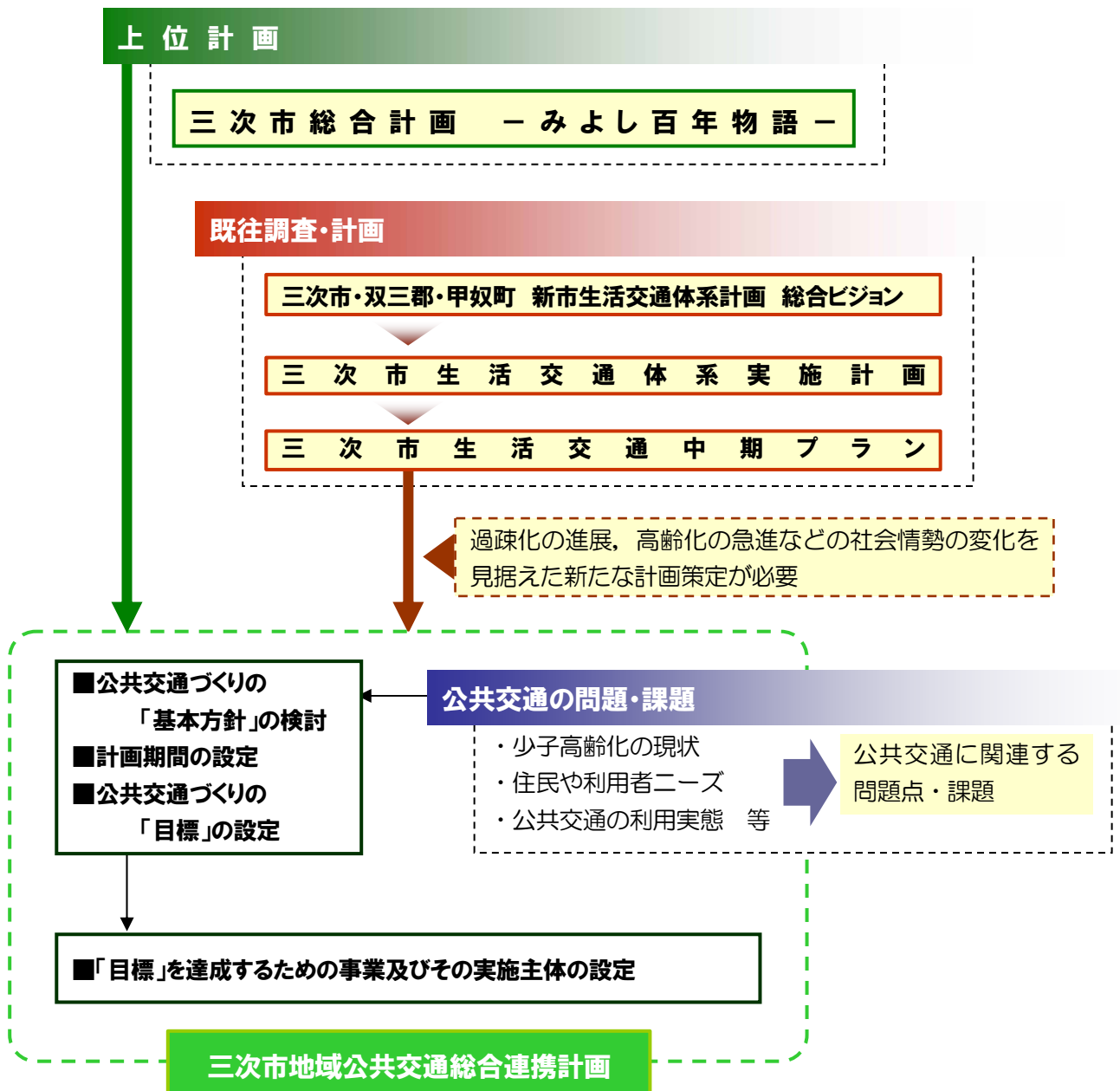


図 1-2 本計画の基本的な考え方

## 2.1. 三次市の概況

### 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年（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、面積778km<sup>2</sup>（広島県総面積の約9.2%）で、中国地方で2番目の広さをもつ、新しい三次市が誕生しました。

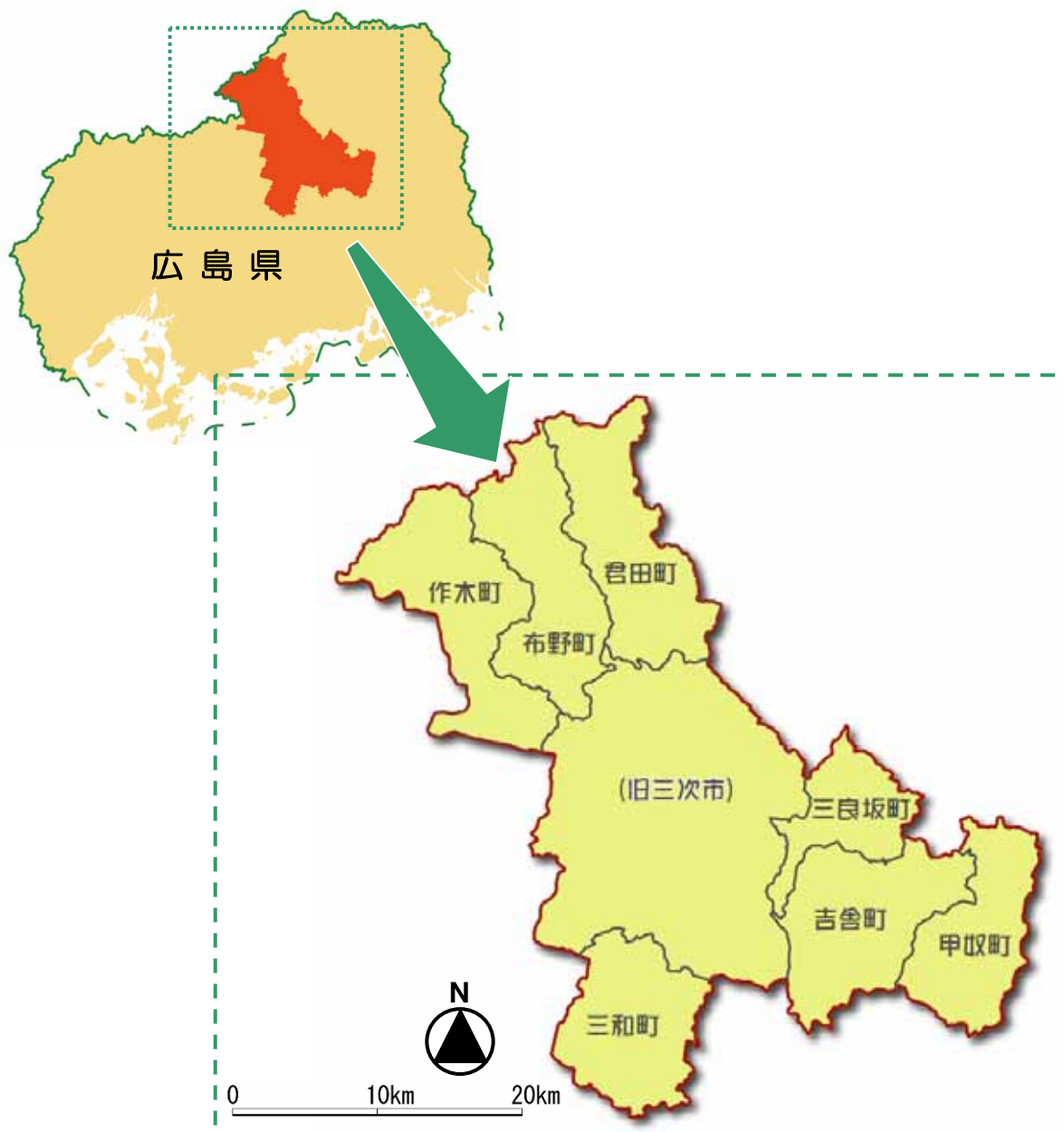


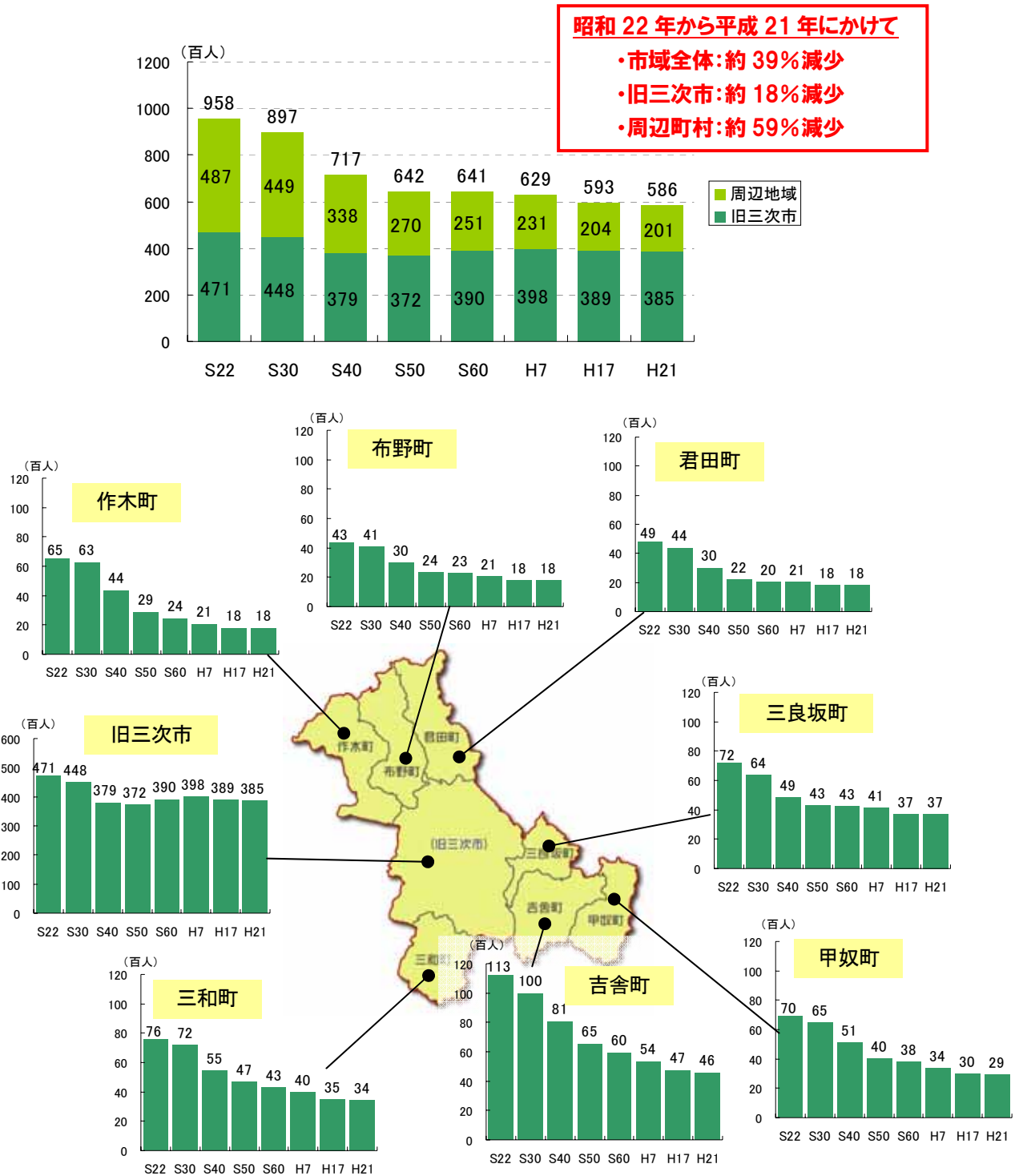
図 2-1 三次市の位置と地域区分



2.1.2. 人口の推移

本市の人口（平成16年以前は、周辺4町3村を含めた人口）は、年々減少する傾向にあり、平成21年時点では、昭和20年代から約4割減少の約58,600人になっています。

また旧三次市と、周辺地域（7町）別にみると、周辺地域の人口減少が著しい状況です。



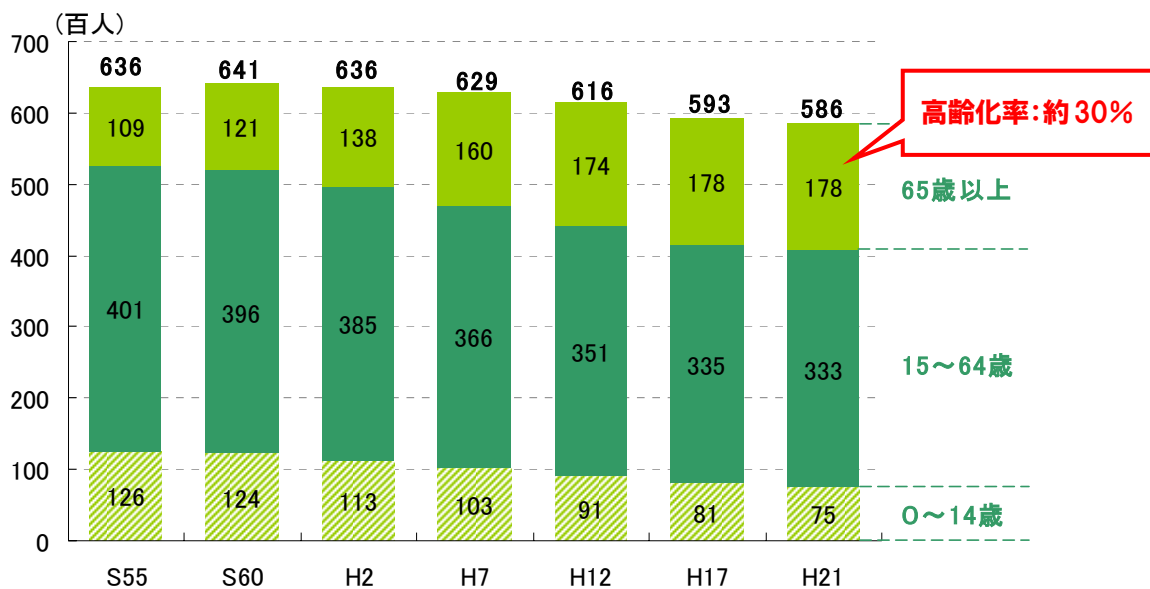
[資料] 国勢調査(H21は11月末住民基本台帳登録人口)

図 2-2 人口の推移

### 2.1.3. 高齢化の状況

本市における年齢別人口の推移をみると、15歳未満の割合が減少、逆に65歳以上の割合が増大しており、少子高齢化が急速に進展していることが分かります。

また高齢化率は、平成21年で約30%と非常に高くなっています。なお、平成17年時点の広島県全体の高齢化率は約21%、我が国全体では約20%であり、三次市は、これらを大きく上回っています。



※参考 H17 高齢化率: 広島県 21%, 国 20%

[資料] 国勢調査(H21は11月末住民基本台帳登録人口)

図 2-3 年齢別人口の推移

2.1.4. 運転免許の保有状況

市民の運転免許の保有率は約 64%です。また男女別では、男性が約 76%，女性が 54%です。一方で、65 歳以上に限定すると保有率は約 47%と下がり、特に女性の保有率が約 25%と、4 人に 3 人は運転ができない状況にあります。

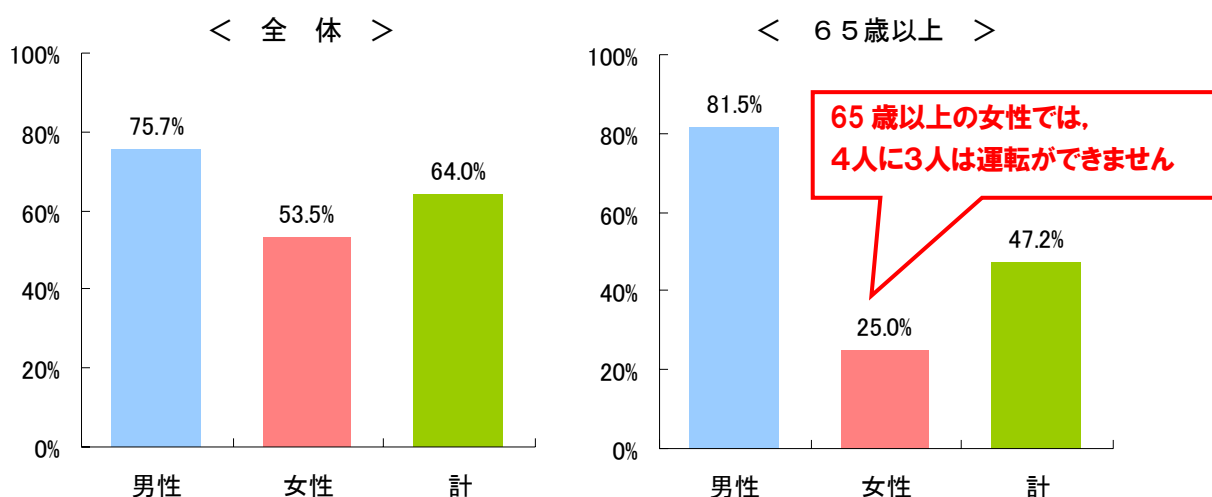
表 2-1 運転免許保有者数と保有率

	男性	女性	計
免許保有者数(人)	21,035	16,572	37,607
常住人口(人)	27,769	30,967	58,763
免許保有率	<b>75.7%</b>	<b>53.5%</b>	<b>64.0%</b>

(65 歳以上のみ対象)

	男性	女性	計
免許保有者数(人)	5,707	2,696	8,403
常住人口(人)	7,006	10,804	17,810
免許保有率	<b>81.5%</b>	<b>25.0%</b>	<b>47.2%</b>

[資料] 広島県警資料, 住民基本台帳登録人口 (H21 年6月末)

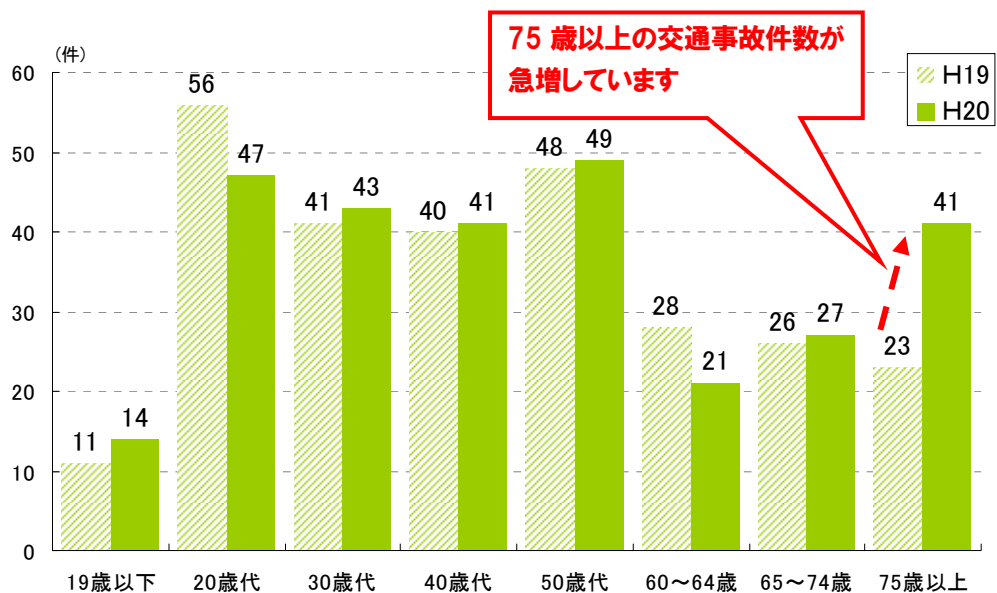


[資料] 広島県警資料, 住民基本台帳登録人口

図 2-4 運転免許の保有率(H21 時点)

### 2.1.5. 交通事故の発生

高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が関連する事故件数の急増が、全国的な問題になっています。本市においても、特に75歳以上の高齢者が関係する交通事故件数が、平成19年から平成20年にかけて著しく増加しており、対策が必要であると考えられます。



[資料] 三次警察署資料

図 2-5 三次警察管内の交通事故発生状況

### 2.1.6. 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、旧三次市及び周辺部の7町それぞれの中心に位置しています。

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も立地しており、市民のみならず、周辺市町の住民に対しても、高度なサービスを提供しています。

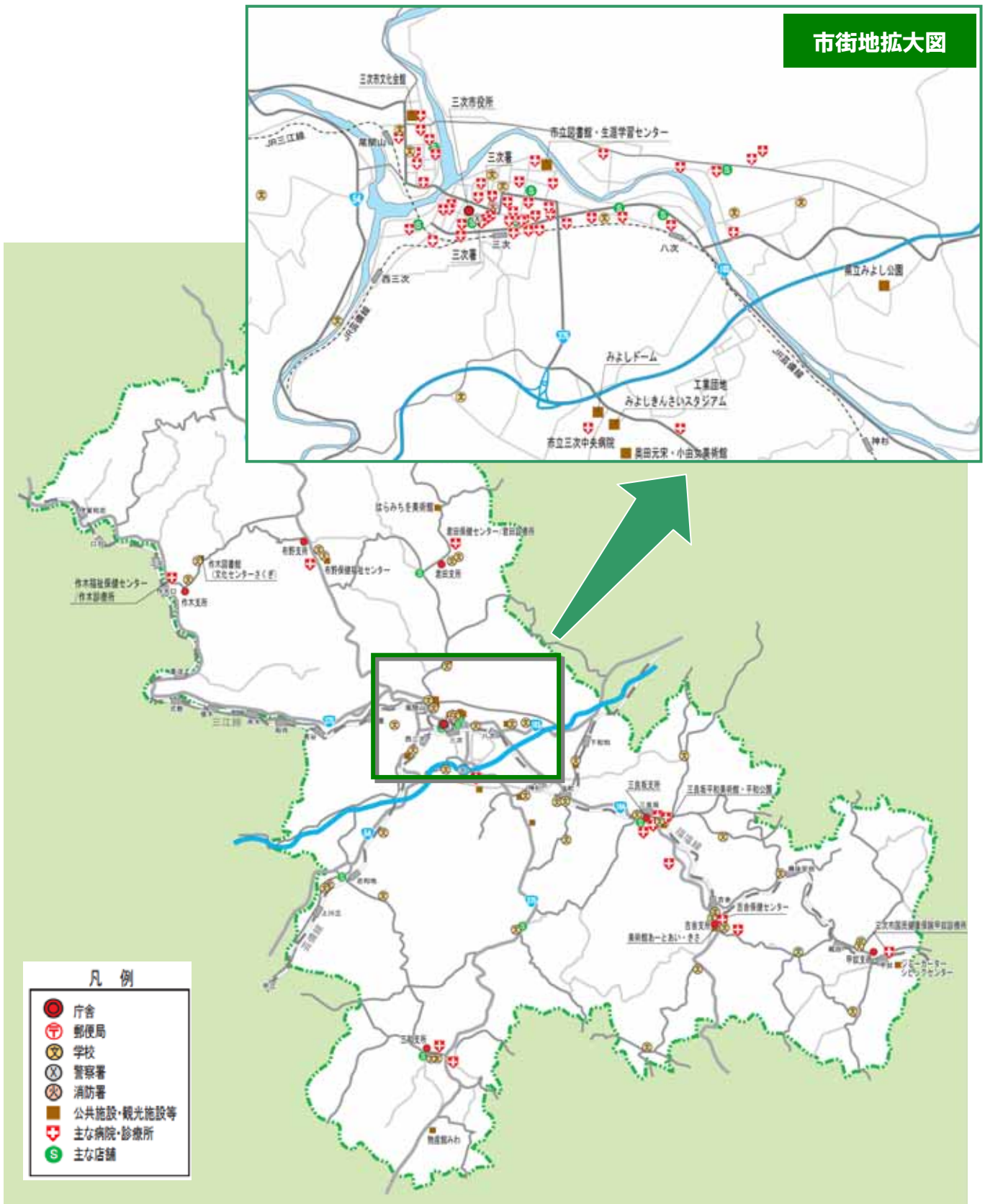


図 2-6 主な生活関連施設の分布

## 2.2. 公共交通の状況

### 2.2.1. 公共交通機関の概要

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、機関相互の連携を図りながら、市民の交通行動を支えています。

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
広域 幹線交通	市内及び市外への生活行動を担う移動手段	鉄道	三次市と広島市、福山市、庄原市、島根県江津市等の周辺都市とを連絡 [路線名] JR芸備線、JR福塩線、JR三江線
		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、広島電鉄(株)、一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)
地域内 生活交通	地域内の日常生活行動を支える移動手段	みよしウェブ号	中心市街地で運行する定時定路線型バス
		三次市民バス	市周辺部の6町内で運行する定時定路線型バス [路線名] 君田町線、布野町線、作木町線、吉舎町線、三和町線、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予約型バス(タクシー)
		三次市民タクシー 制度	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の共同利用

2.2.2. 公共交通の運行と利用状況

(1) 鉄道の状況

本市では、JR芸備線、JR三江線、JR福塩線が、三次市と広島市、福山市、庄原市、島根県江津市などの周辺都市とを連絡しています。

① 運行頻度

運行本数は、JR芸備線の三次～広島間が最も多く、上下それぞれ約20本が運行しています。その他の路線は少なく、最も少ないJR三江線では5本が運行しています。

表 2-3 三次駅での発着本数（本/日）

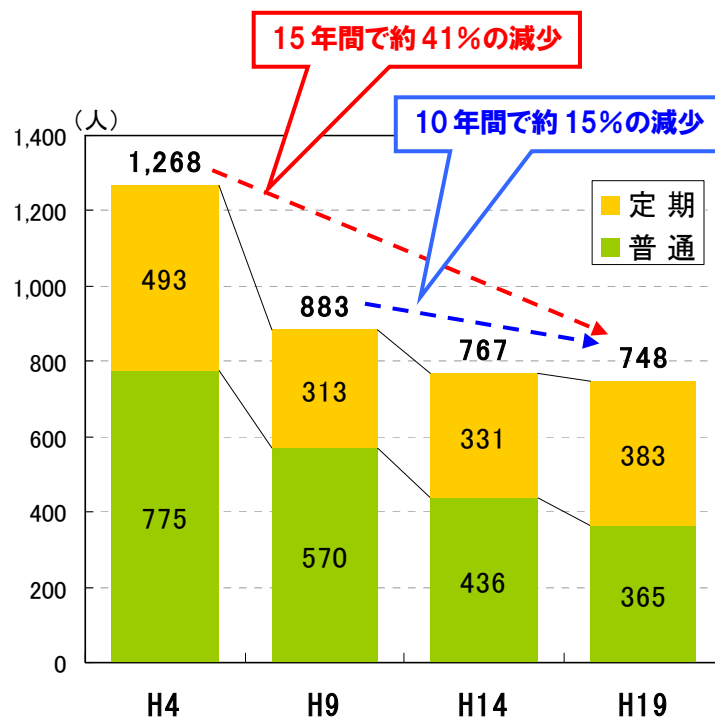
	芸備線 (三次～広島)	芸備線 (三次～備後落合)	三江線 (三次～江津)	福塩線 (三次～福山)
三次駅 発	21	9	5	8
三次駅 着	22	9	5	8

※直通運行していない便、途中駅止まりの便を含む

平成21年11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。これをJR三次駅の乗車人数で見ると、平成4年から平成19年の15年間で約41%、平成9年からの10年間で約15%も減少しています。



[資料] 広島県統計年鑑

図 2-7 JR三次駅の乗車人数の推移

### ③ 三次駅周辺整備事業

JR三次駅は、本市における重要な交通拠点です。そのため現在、三次駅周辺整備事業が進められており、バスターミナルや駐車場他、十日市コミュニティセンターが併設整備されるなど、その拠点性の一層の高まりが期待されています。

整備予定時期は、コミュニティセンター整備が平成22年度、その他施設は平成23年度以降の見込みになっています。



図 2-8 JR三次駅前の整備イメージ

## (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、広島電鉄(株)、一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)、阪急バス(株)が運行しており、広島県中心部や県外と本市間の広域交通を担っています。

表 2-4 高速バスの運行路線

平成21年10月21日現在

運行事業者	行き先	発着場所
備北交通	広島～三次～庄原～東城	三次バスセンター
中国バス	三次～庄原～東城～大阪	三次バスセンター
広島電鉄	広島～三次～松江	三次駅前
	広島～三次～庄原～米子	三次IC
一畑バス	広島～三次～松江	三次バスセンター
	広島～三次～出雲	三次駅前
中国ジェイアールバス	広島～三次～出雲	三次駅前
	広島～三次～名古屋	
	津和野～三次～東京	
阪急バス	三次～新見～大阪	三次バスセンター



(3) 路線バスの運行状況

本市では、主に備北交通㈱と㈱中国バスが運行する路線バスの系統、本数が多くなっており、本市内の拠点間を結ぶ広域幹線交通を担っています。

表 2-5 路線バスの運行路線

平成21年11月1日現在

運行事業者	路線名	運休日
備北交通	作木線	—
	赤名線	—
	美術館線	平日運休
	下高野山線	—
	宮内線	日祝運休
	神野瀬線	日祝運休
	湯木線	日祝運休
	上村線	土日祝運休
	敷名志和地線	日祝運休
	敷名廻神線	日祝運休
	上田小跡塩町線	土日祝運休
	みよしウェーブ号（三次経由）	日祝運休
	みよしウェーブ号（八次経由）	日祝運休
	三城線	—
	吉田線	日祝運休
三良坂実留線	土日祝運休	
中国バス	甲山—三次線	—
	甲奴—三次線	土日祝運休
	上下—三良坂線	日祝運休
十番交通	下津田線	土日祝運休

※路線によっては盆及び年末年始を運休しています。

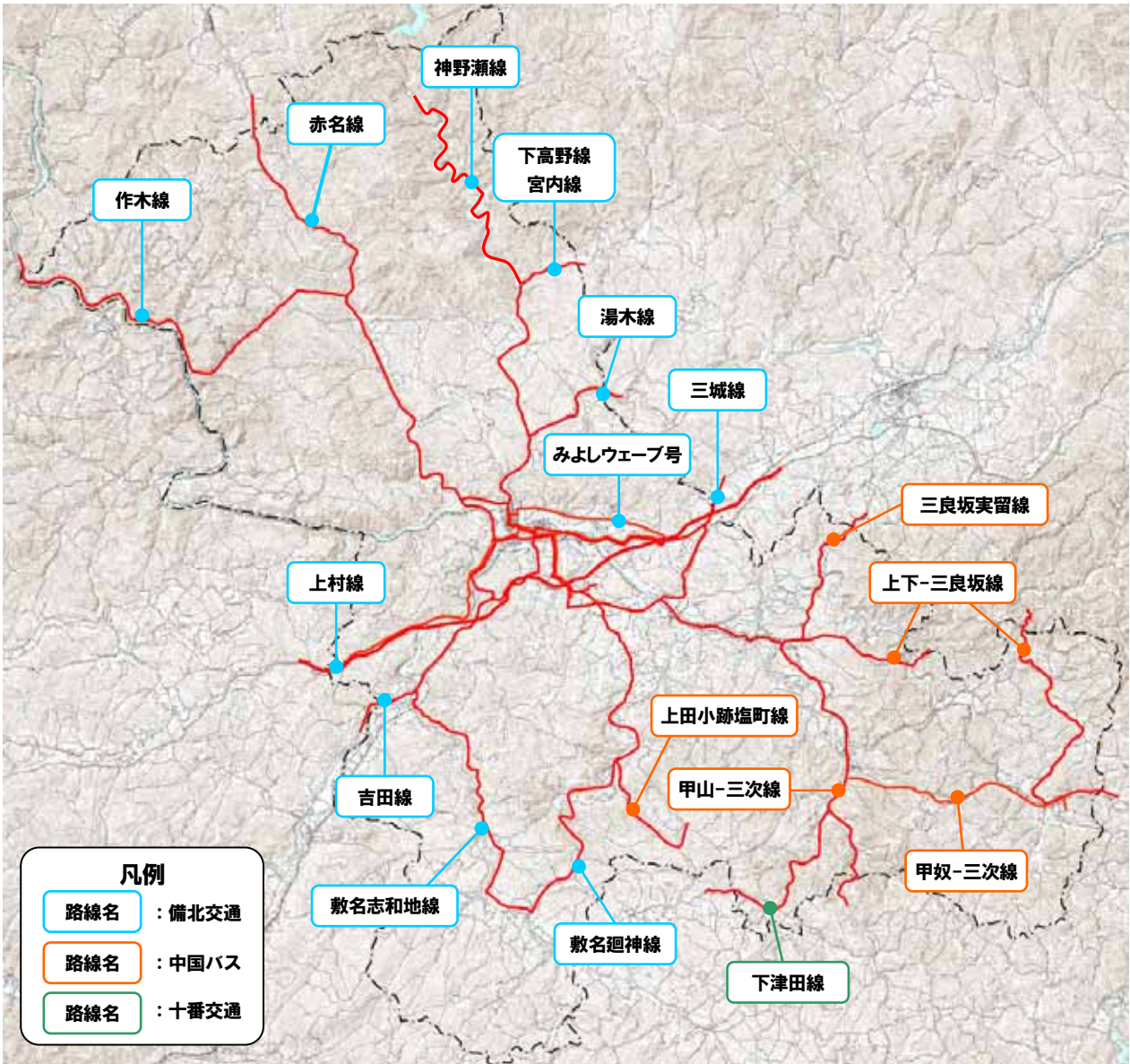
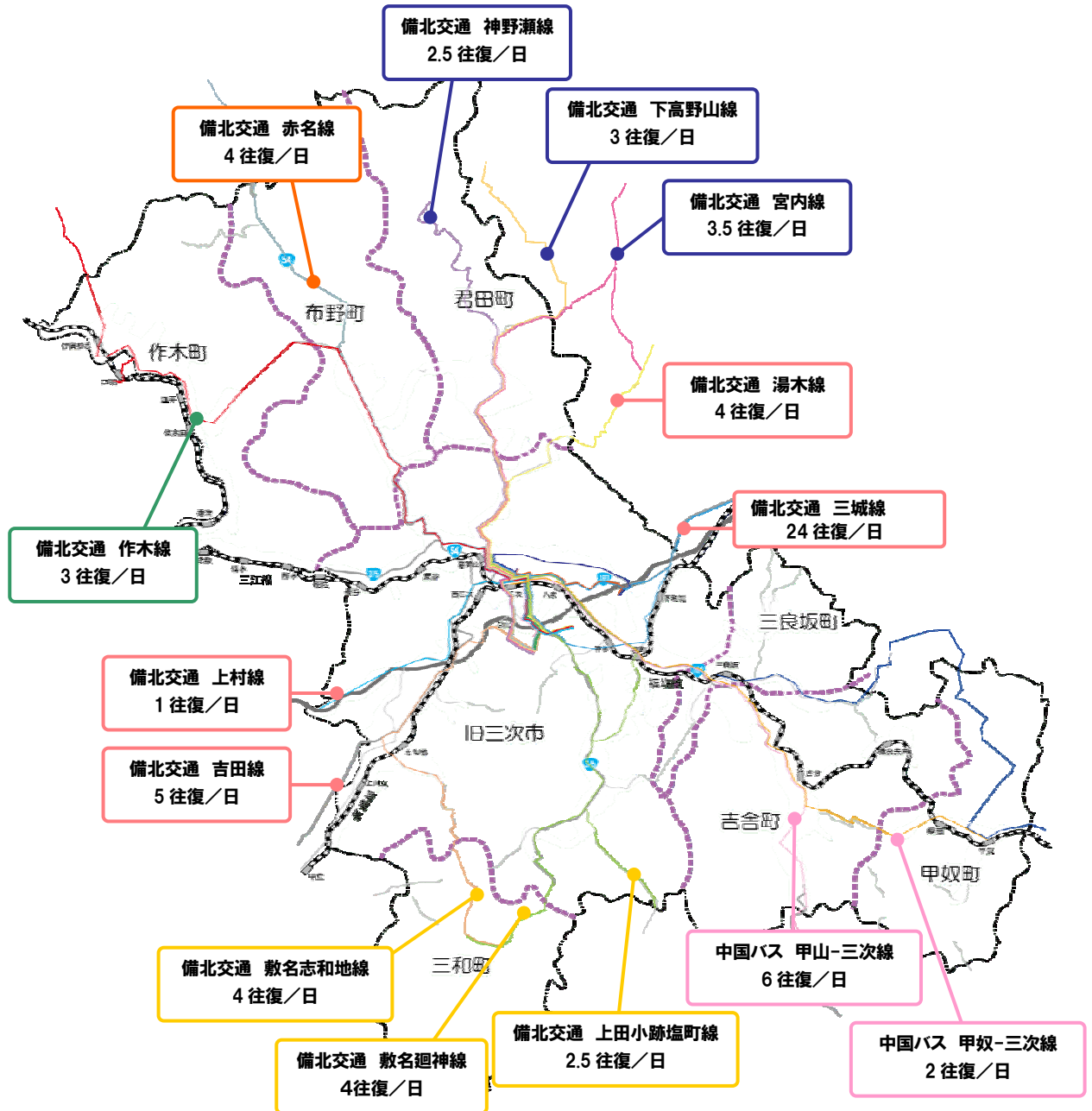


図 2-9 市内で運行する路線バス等(平成 21 年時点)

これらの路線バスのうち、周辺地域と三次駅とを連絡する本数や、特に利用ニーズが高い三次駅～市立三次中央病院の本数について、次より整理します。

① 周辺地域から三次駅前へのバス路線（平日）

周辺地域から三次駅前への便数（平日）は、地域によって偏りがあるものの、概ね2往復以上の運行が確保されています。



平成21年11月1日現在

図 2-10 周辺地域～三次駅における路線バスの運行本数(平日)

② 三次駅から市立三次中央病院へのバスの便数（平日）

平日の三次駅前から市立三次中央病院へ向かう便数は1日35便であり、特に8時台、13時台が多く、それぞれ8便/時、5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）

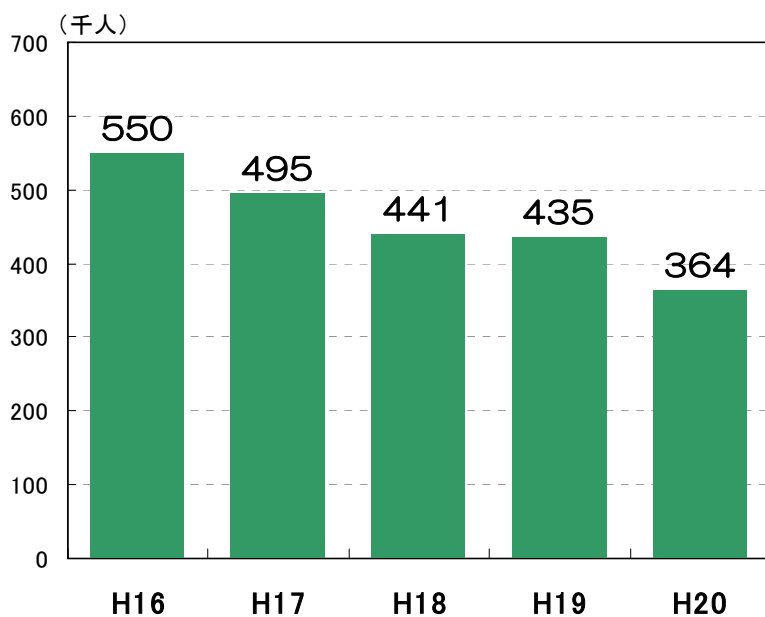
平成21年11月1日現在

時刻	三次駅前の発時刻	行き先	会社名
6時台	6:56	中央病院経由 甲山営業所	中国バス
7時台	7:41	中央病院	備北交通
	7:42	中央病院	備北交通
8時台	8:00	JMS・中央病院経由 工業団地	備北交通
	8:00	中央病院	備北交通
	8:00	中央病院経由 工業団地	備北交通
	8:11	中央病院経由 工業団地	備北交通
	8:28	中央病院経由 廻神・敷名	備北交通
	8:36	中央病院経由 工業団地	備北交通
	8:37	中央病院経由 和知・庄原	備北交通
	8:38	中央病院経由 志和地・敷名	備北交通
9時台	9:36	中央病院経由 甲山営業所	中国バス
	9:41	中央病院	備北交通
	9:47	中央病院	備北交通
10時台	10:05	中央病院経由 工業団地	備北交通
	10:44	中央病院	備北交通
11時台	11:03	中央病院経由 志和地・敷名	備北交通
	11:08	中央病院経由 廻神・敷名	備北交通
	11:11	中央病院経由 吉舎（桧村口）	中国バス
12時台	12:07	中央病院経由 和知・庄原	備北交通
	12:30	中央病院経由 甲奴	中国バス
13時台	13:00	中央病院経由 工業団地	備北交通
	13:23	中央病院経由 工業団地	備北交通
	13:38	中央病院経由 廻神・敷名	備北交通
	13:43	中央病院経由 工業団地	備北交通
	13:48	中央病院経由 志和地・敷名	備北交通
14時台	14:46	中央病院経由 吉舎（桧村口）	中国バス
	14:47	中央病院	備北交通
15時台	15:46	中央病院経由 甲山営業所	中国バス
16時台	16:28	中央病院経由 工業団地	備北交通
17時台	17:15	中央病院経由 甲奴	中国バス
	17:23	中央病院経由 志和地・敷名	備北交通
	17:28	中央病院経由 廻神・敷名	備北交通
18時台	18:11	中央病院経由 甲山営業所	中国バス
	18:27	中央病院	備北交通
合計	35便/日		

③ 利用者数

市外と連絡する広域路線を含めた、三次市に関連する路線バスの利用者数は、年々減少する傾向にあります。そのため、不効率な路線（運賃収入と運行経費との差が過大な路線）が増加し、結果として近年、バス路線の撤退などサービスの低下が生じている状況です。

また利用者の減少は、補填額の増加といった、市財政への負担にもつながっています。



[資料] 備北交通(株), (株)中国バス, 芸陽バス(株)

※「みよしウェーブ号」の利用者数を含む

図 2-11 三次市関連の路線バス利用者数

#### (4) みよしウェーブ号の運行状況

みよしウェーブ号は、旧三次市内を運行する定時定路線型のバスです。通院や買物など日常的な移動のみならず、県立みよし公園を経由することから、レジャー目的等の利用も想定しています。また朝7:20上四十貫発便では、通勤者の移動にも対応しています。

##### ① 運行主体

民間運送事業者が運行しています。

##### ② 運行便数

みよしウェーブ号は、大きく4系統に分かれており、毎日、5～7便運行しています。なお日曜・祝日は運休しています。

表 2-7 みよしウェーブ号の運行便数（便／1日）

ルート	始発バス停	終着バス停	運行日	始発	最終	運行便数 (便/日)
北側 ルート	みよし公園	ふれあい センター	月曜日～土曜日	7:20 (上四十貫発)	18:40	7 便
	ふれあい センター	みよし公園		9:05	17:30	5 便
南側 ルート	みよし公園	三次駅前		9:30	18:10	5 便
	三次駅前	みよし公園		9:45	18:25	5 便

※北側ルート7:20発の終着バス停は工業団地など、曜日や時間帯によって、始発・終発バス停が変更される。

##### ③ 運賃

利用運賃は、原則一乗車200円均一です。また小学生は100円、小学生未満は無料です。ただし、工業団地へ向かう朝7:20上四十貫発便は、一部区間において対距離運賃になっています。

表 2-8 みよしウェーブ号の運賃

単位：円

				商工 会議所	卸売 センター	自動車 学校	後山口	上四十 貫	みよし 公園	三次 高校	
			三次 駅前	200							
		ふれあい センター	200								
		中央 病院	—	250	310	450	450	450	450	—	—
工業 団地	220	—	350	430	550	550	550	550	—	—	

④ 運行経路

中心市街地と県立みよし公園間を、北側（県道と知三次線等）、南側（国道183号等）で結ぶ経路を運行しています。また朝7:20上四十貫発便のみは、市立三次中央病院を經由して、三次工業団地まで運行します。



図 2-12 みよしウェーブ号の運行経路

⑤ 本市の補助額

みよしウェーブ号の運行に対する本市の補助額は平成20年度で約6.2百万円であり、平成17年度と比較して約1.3百万円の増加になっています。

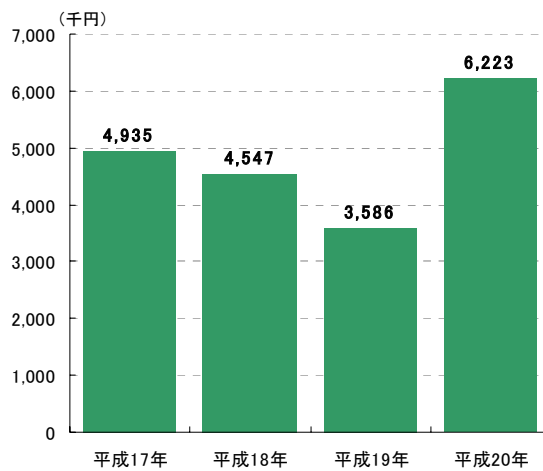


図 2-13 みよしウェーブ号への補助額

### ⑥ 便あたりの平均乗車人員

平日の便あたりの平均乗車人員は、第1便を除くと1～4人であり、1.0人を下回る便も多くあります。土曜日の平均乗車人員も、平日と同じ程度となっています。

ただし、「7時20分上四十貫発→三次経由→三次駅前→三次工業団地」、「17時30分ふれあいセンター発→三次経由→みよし公園」の便は、通勤や通院、帰宅目的の需要が多いと考えられ、平均乗車人員も比較的多くなっています。

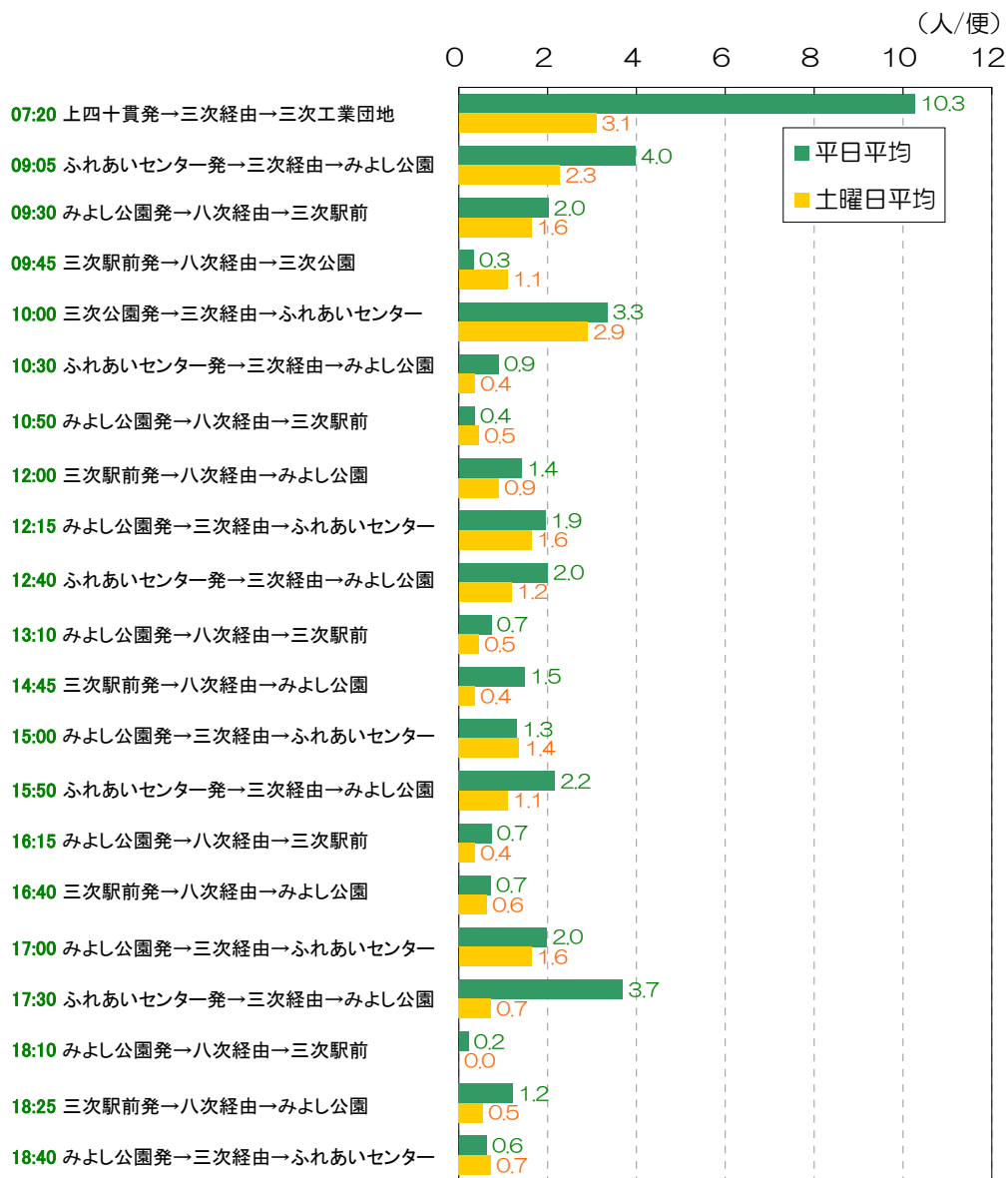


図 2-14 便あたりの平均乗車人員(H21年4～7月データより)



(5) 三次市民バスの運行状況

三次市民バスは、本市の周辺部6町内において運行する定時定路線型のバスであり、地域内の日常的な通院や買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、広域的な交通手段へのアクセス手段として、その役割を果たしています。

① 運行主体

本市が民間運送事業者へ運行を委託しています。

② 運行日数

地域により、運行日数が異なっていますが、全ての地域で週2日以上の運行を確保しています。

表 2-9 三次市民バスの運行日数（日／1週間）

君田	布野	作木	吉舎	三和	甲奴
2	3	2	2	2	5

③ 運賃

利用運賃は、原則一乗車100円です。また小学生は50円、小学生未満は無料です。

④ 運行経路

各地域の住宅分布に合わせて、細かく経路設定をしているため、便によっては経路が長くなり、運行時間が1時間以上かかる路線もあります。

また過疎化の進展などから、現在では、殆ど利用者がみられない区間もあります。

⑤ 利用者数

利用者数は地域により様々ですが、中には便あたりの平均乗車人員が1人未満といった、利用効率が非常に低い路線があります。

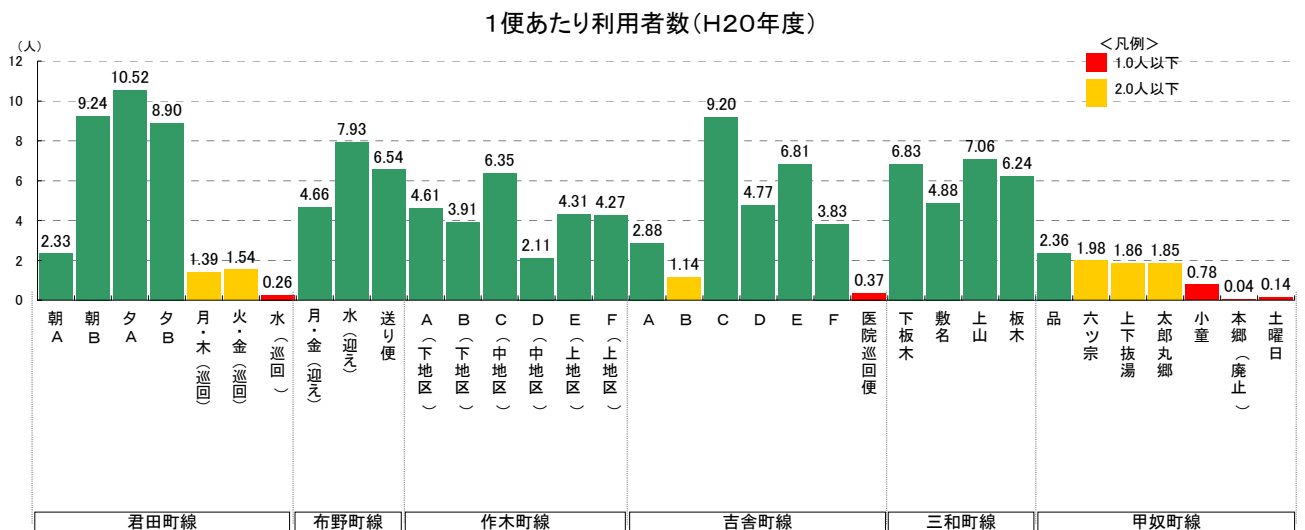


図 2-15 便あたりの平均乗車人員(H20年度)

## (6) ふれあいタクシーみらさか（デマンド型バス）の運行状況

ふれあいタクシーみらさか（デマンド型バス）は、三良坂町内で運行する予約型の交通手段です。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ないため、効率の良い運行となっています。

### ① 運行主体

運営主体である三次広域商工会が、民間運送事業者へ運行を委託しています。  
なお、本市が三次広域商工会へ運行補助を行っています。

### ② 運行エリアと頻度

運行は2エリアに分けて行っており、それぞれに週3日（月曜日・水曜日・金曜日）、運行をしています。

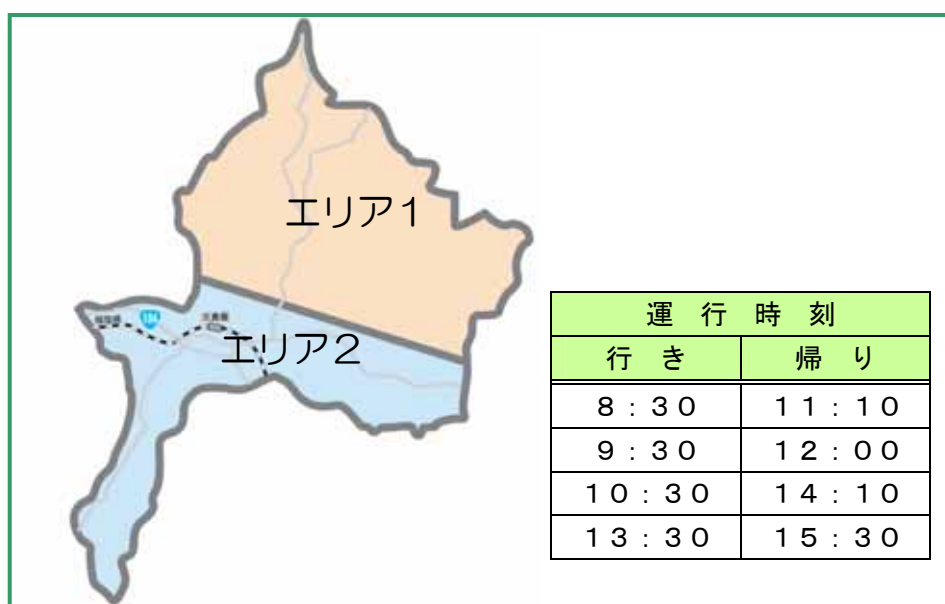


図 2-16 ふれあいタクシーみらさかの運行エリアと時刻表

### ③ 運賃

利用運賃は、原則一乗車 300 円です。また小学生は 150 円、小学生未満は無料です。

### ④ 運行稼働率

時刻表便数のうち、実際に運行した割合（稼働率）をみると、エリア1で0.85、エリア2で0.73であり、高い割合で運行しています。また別言すれば、デマンド方式の採用により、1日1便あたりの効率化が図られていることとなります。

表 2-10 ふれあいタクシーみらさかの稼働率

	H17	H18	H19	H20
エリア1	0.73	0.86	0.88	0.85
エリア2	0.54	0.70	0.71	0.73

※H17は12月～3月（実証運行期間）の数値

## ⑤ 利用者数

1日あたりの平均利用者数は比較的安定しており、約41～43人です。

これより、仮に稼働率を0.8と仮定した場合の1便辺りの利用者数を算出すると、3.1人を超えており、利用状況は良好であると考えられます。

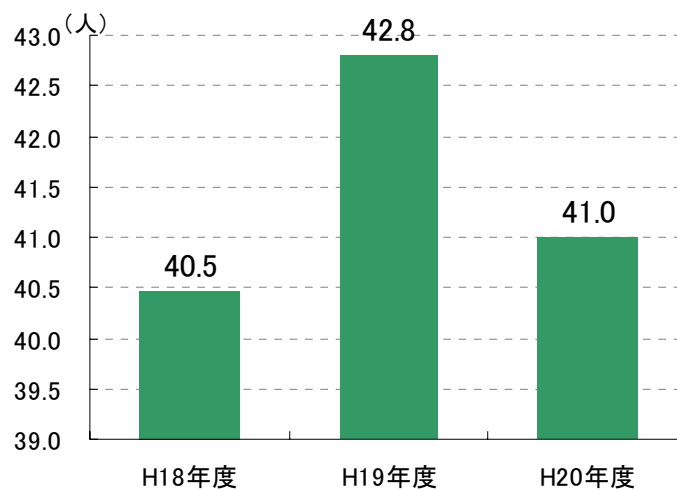


図 2-17 ふれあいタクシーみらさかの1日あたりの平均利用者数

## (7) 三次市民タクシー制度の利用状況

三次市民タクシー制度は、バス等の公共交通が利用できない地域の生活交通を確保するための、タクシーの共同利用システムです。

### ① 利用条件

当事業は、

- ・公共交通が運行していない地域であり、医療施設、福祉施設等から原則4 km以上離れている地域であること
- ・交通手段を有していない住民が利用組合を設置し、タクシー会社との連絡調整や会計処理、市への補助申請等を行うこと

が利用条件です。

### ② 運行主体

利用組合が民間運送事業者へ運行を委託しています。

### ③ 運行日数

運行日数は、地域により異なっていますが、最大週2日の運行が可能です。(創設当初は週1日でしたが、利用者の要望に応え、平成19年に利用条件を緩和しています。)

### ④ 運賃補助

当事業を利用すると運賃の半額が、市から利用組合へ補助されます。

### ⑤ 利用組合数と利用者数

市町村合併の当初は、利用組合数は8組合でしたが、現在では半減し4組合になっています。一方で利用者数は、延べ1,244人(平成17年)から延べ1,294人(平成20年)へと微増しており、利用者にとっては利便性の高い制度であることがうかがえます。



図 2-18 三次市民タクシー制度の利用組合の数



図 2-19 三次市民タクシー制度の利用組合の位置

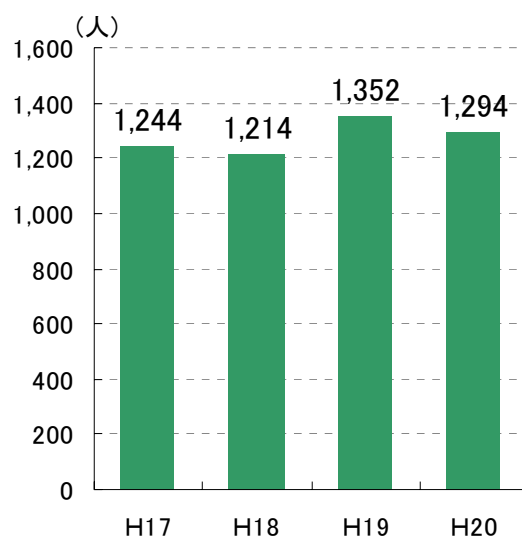


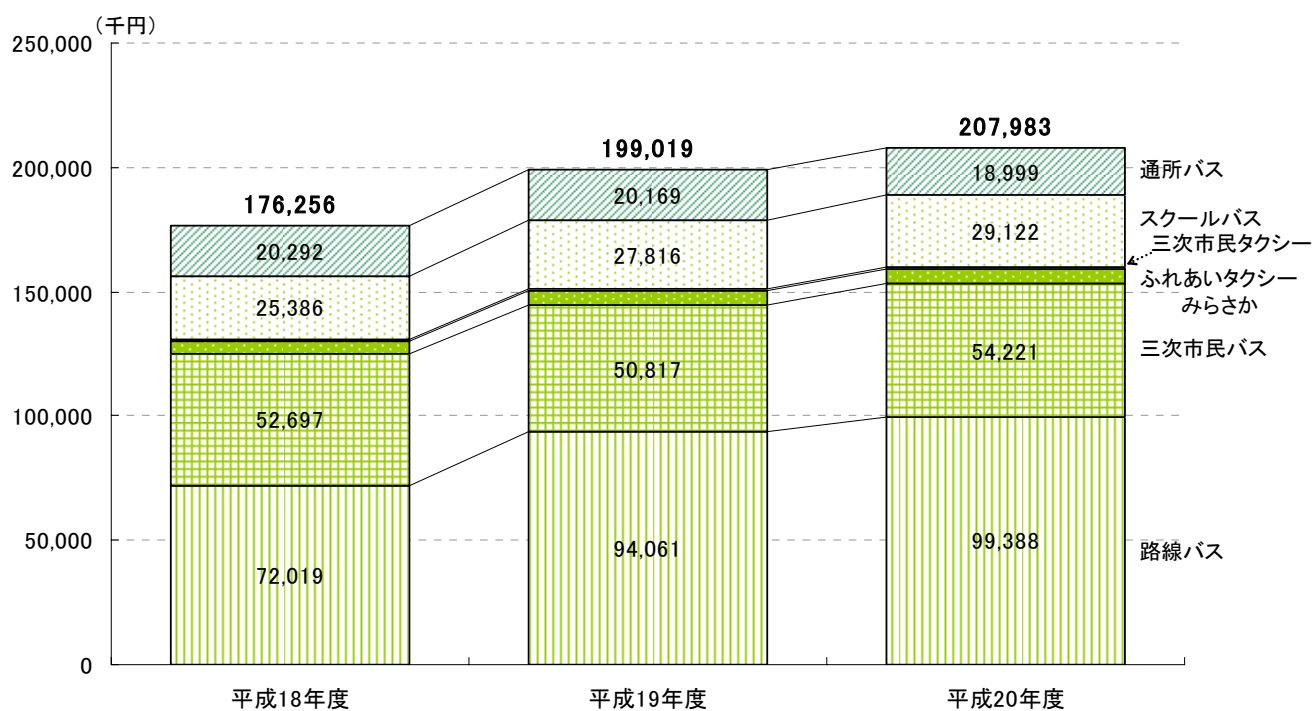
図 2-20 三次市民タクシー制度の利用者数

### 2.2.3. 行政負担の状況

本市では、市町村合併による市域拡大に伴い、生活交通確保が大きな財政負担になっています。現在では、生活交通の維持のため約2億円（平成20年度）を財政負担しており、その額は年々増加する傾向にあります（スクールバス、通所バスを含みます）。

表 2-11 本市による運行補助額

	(千円)		
	平成18年度	平成19年度	平成20年度
路線バス	72,019	94,061	99,388
三次市民バス	52,697	50,817	54,221
ふれあいタクシーみらさか	5,172	5,476	5,476
三次市民タクシー	690	680	777
スクールバス	25,386	27,816	29,122
通所バス	20,292	20,169	18,999
計	176,256	199,019	207,983



※「みよしウェーブ号」は路線バスに含まれている

図 2-21 本市による運行補助額

# 第3章

## 市民の交通行動と公共交通の整備意向

本章では、市民の移動実態や公共交通の問題点、要望などを、アンケート調査、ヒアリング調査結果等から整理しています。

### 3.1. 市民の主な交通行動

#### 3.1.1. 交通手段について（市民アンケート調査結果より）

##### (1) よく利用する交通手段

よく利用する交通手段は、「車（自分で運転）」が最も多く約6割、「車（家族の送迎）」と合計すると約9割の市民が、普段の移動で車を利用しています。

一方、高齢者では、タクシーを利用される人も多く、80代以上では約3割が利用しています。

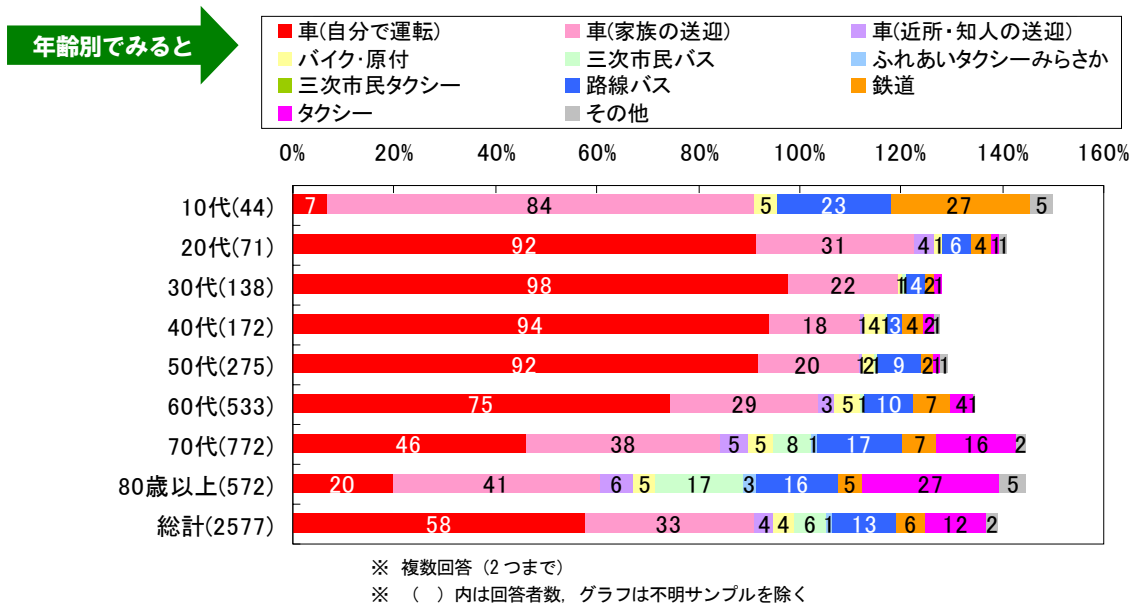
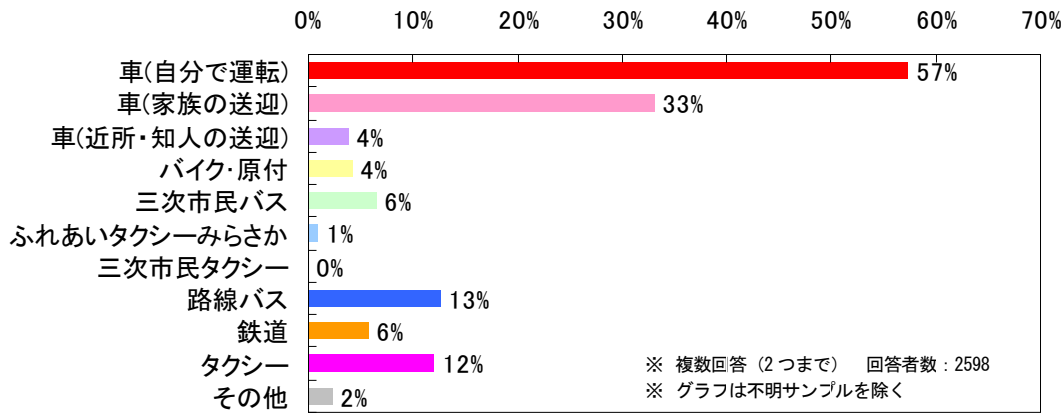


図 3-1 よく利用する交通手段

## (2) 運転免許の保有

女性では、70代の約6割、80代以上の約9割が運転免許を持っていません。

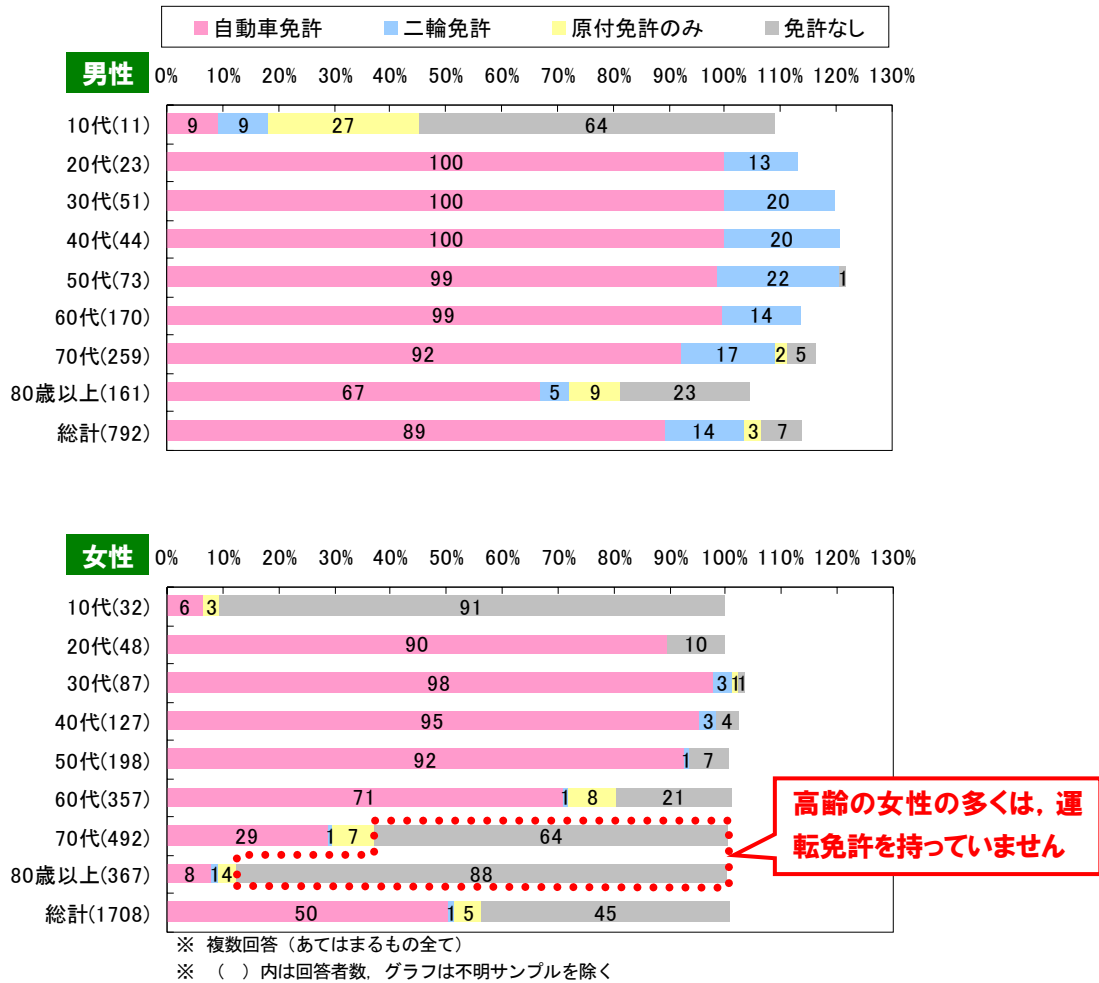


図 3-2 運転免許の保有状況



(3) 免許自主返納の意向

運転免許返納について、「既に返納した、返納するつもり」が約1割、「返納したいが、生活に支障がでるため難しい」が約3割を占め、合計して約5割の回答者が、免許を返納する意向を持っています。

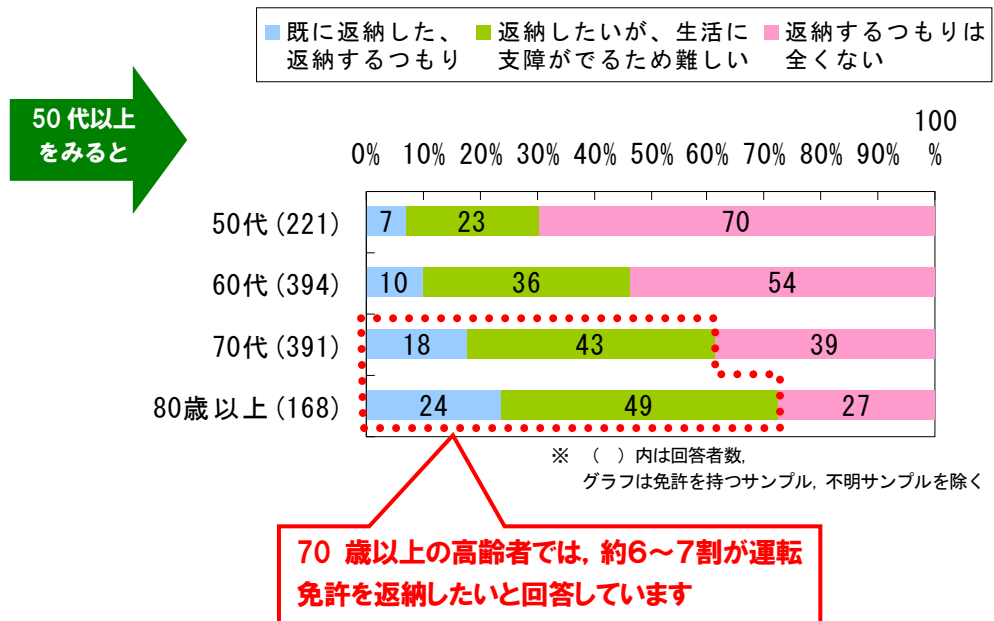
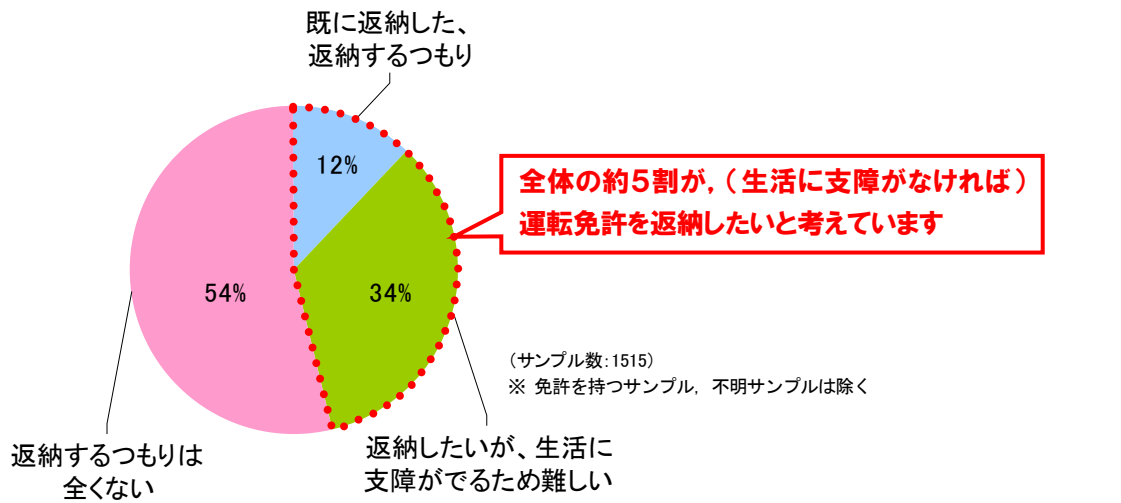


図 3-3 運転免許自主返納の意向

### 3.1.2. 主な外出目的と交通手段について（市民アンケート調査結果より）

#### (1) 主な外出の目的と交通手段

外出回数が多い目的は「買物」と「通院」が多く、両者で約7割を占めます。また地域別で見ると、いずれの地域でも「買物」と「通院」が多い傾向は変わりませんが、布野町と作木町居住者の回答のみが「通院」が「買物」を上回っています。

また交通手段をみると、買物時の交通手段では「車（自分で運転）」、「車（家族の送迎）」の回答が多く、両者で約8割を占めています。一方、通院では、買物に比べると車利用の割合が低く、三次市民バスや路線バス、タクシーの割合が高くなっています。

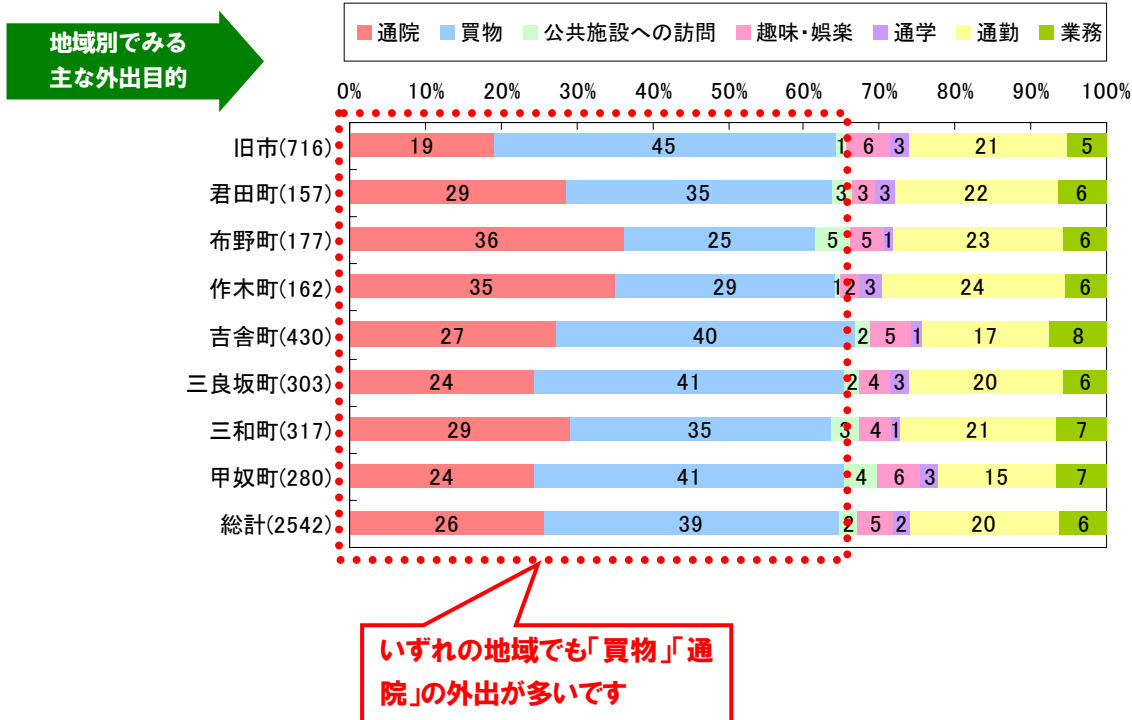
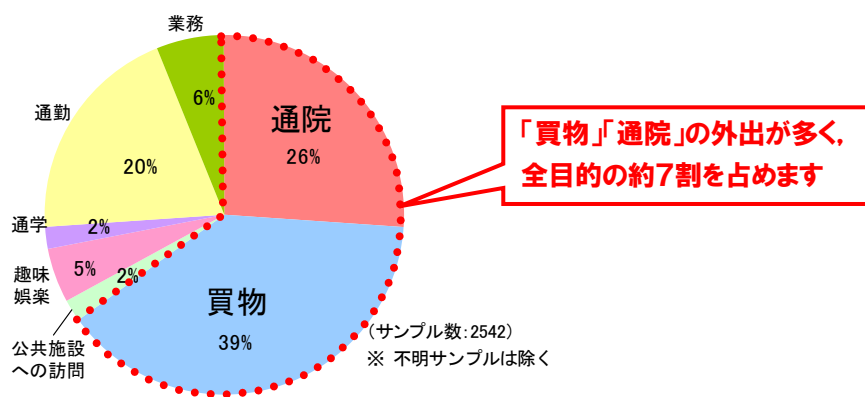


図 3-4 主な外出目的と交通手段

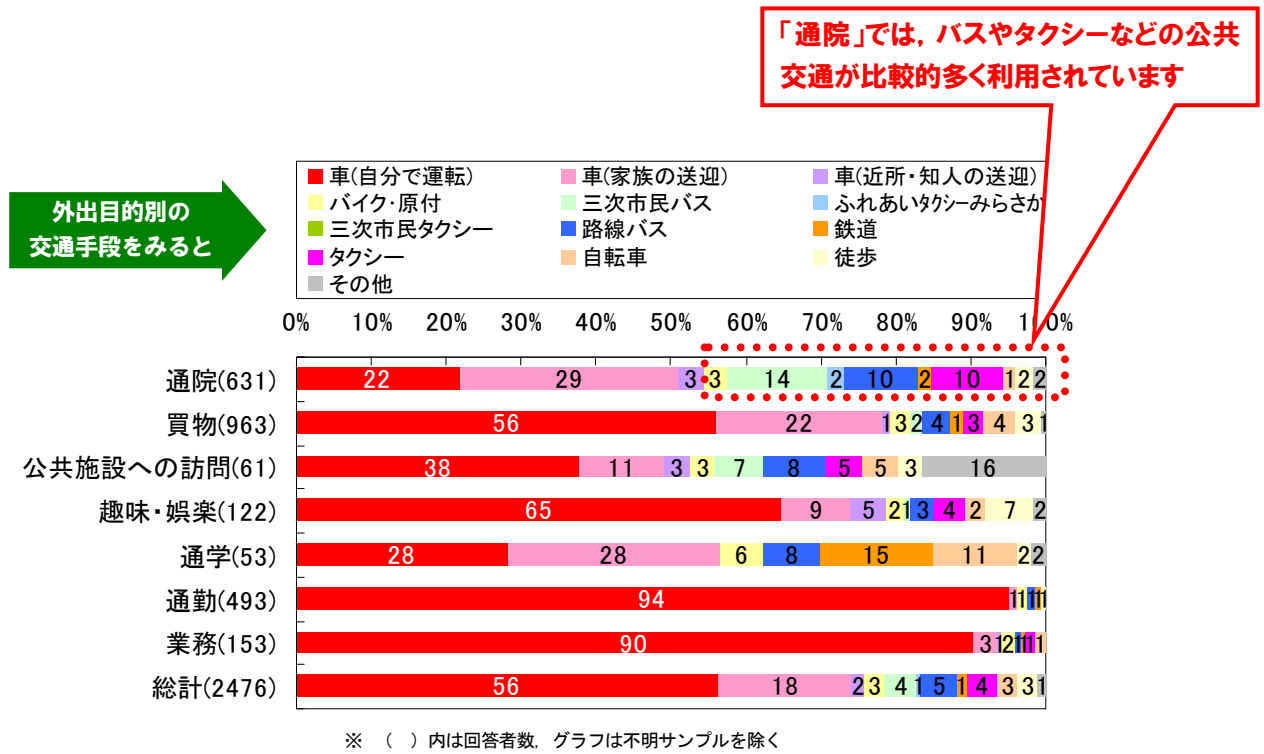


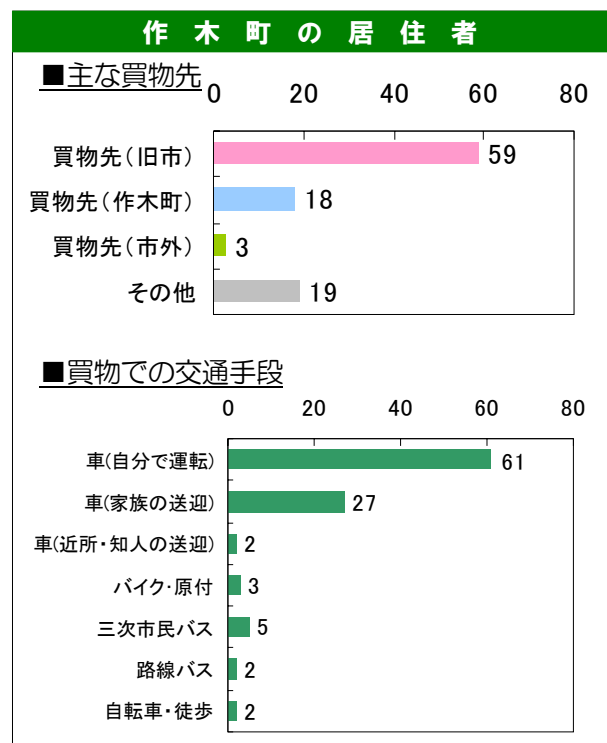
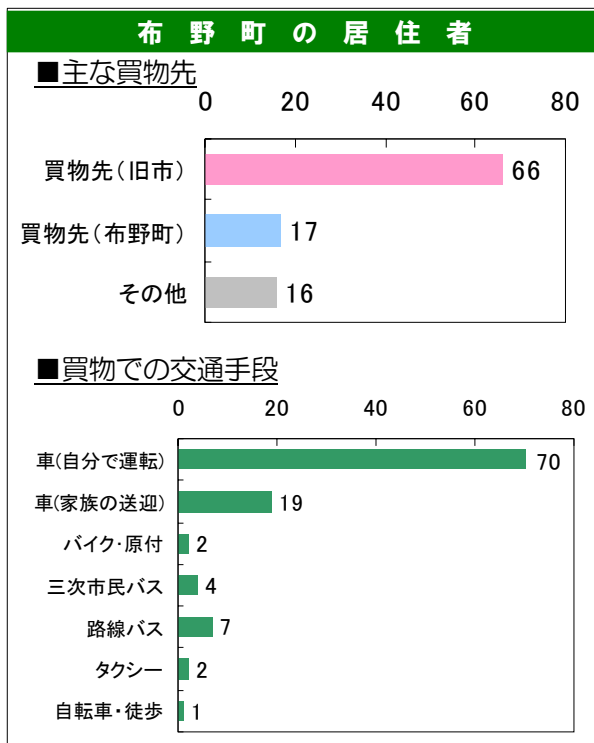
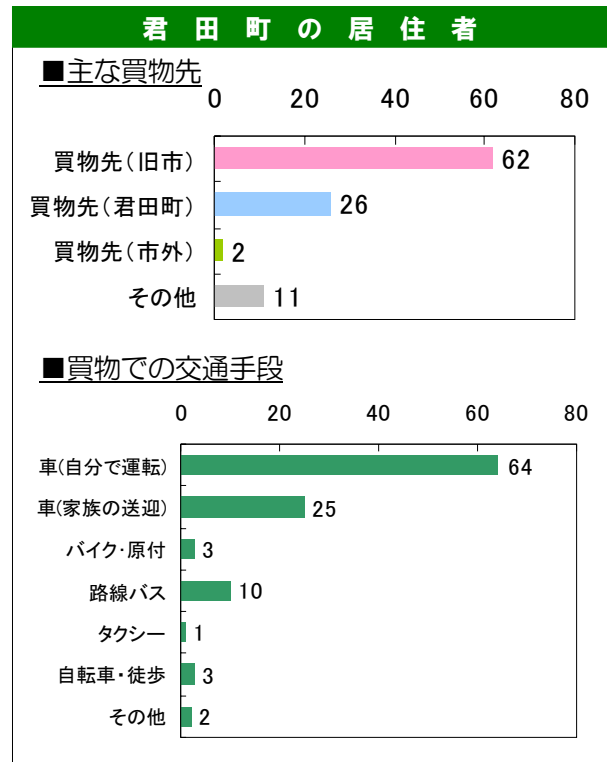
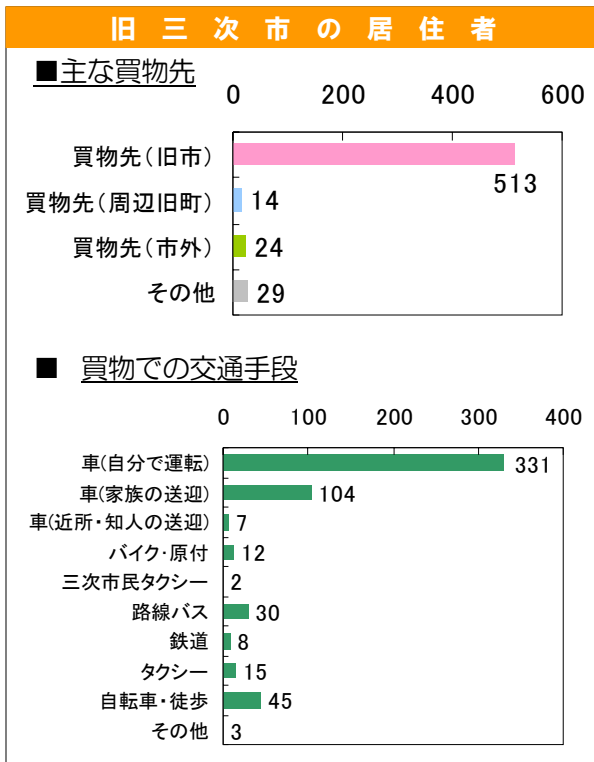
図 3-5 主な外出目的と交通手段

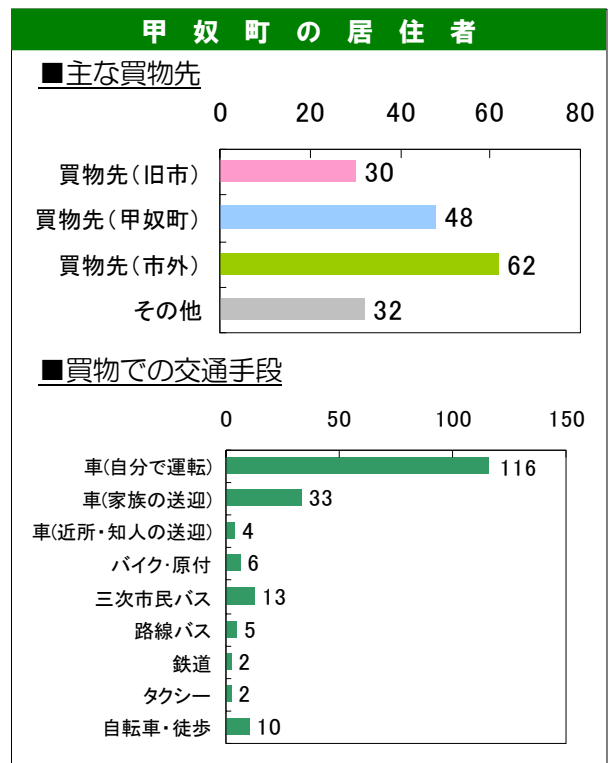
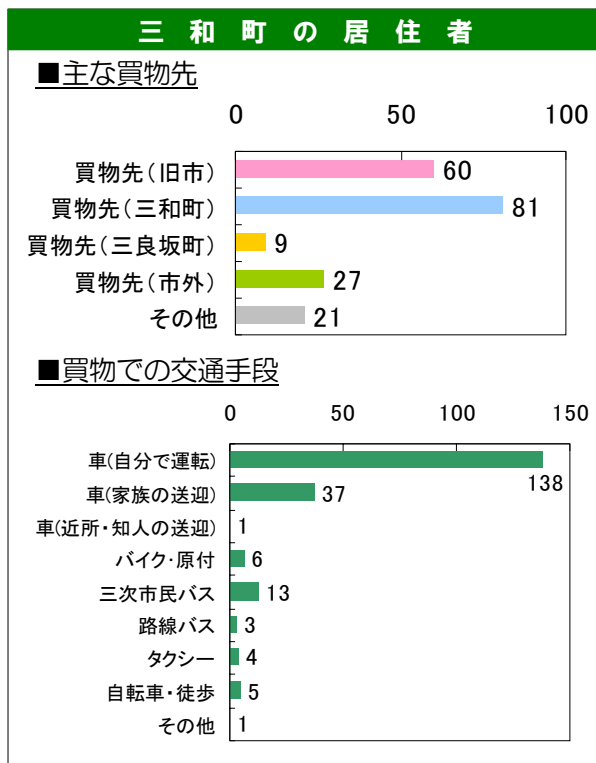
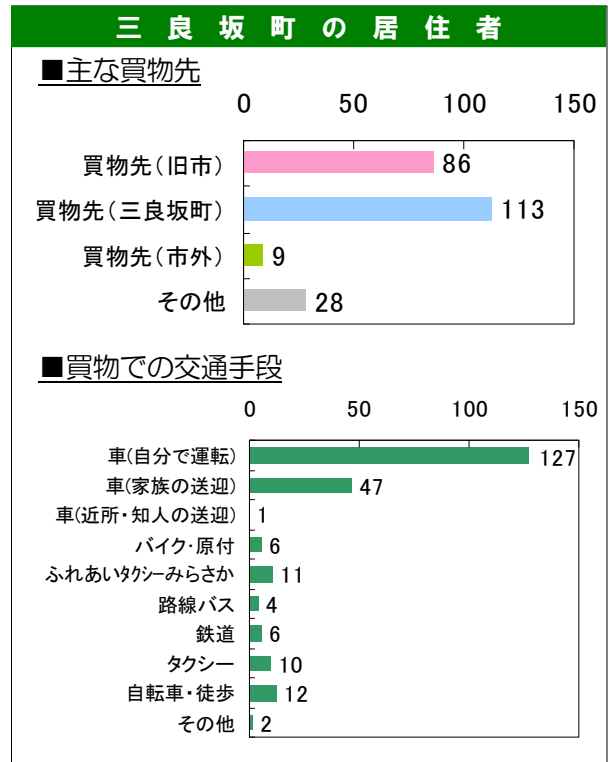
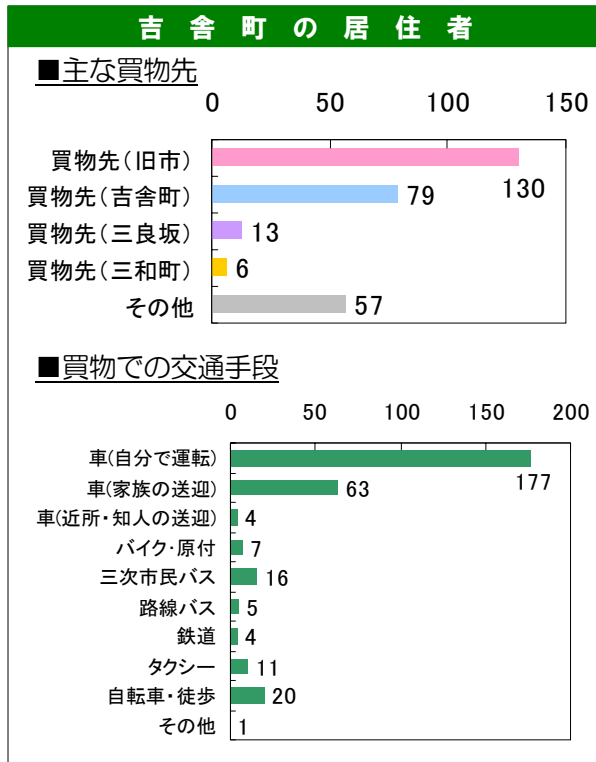
## (2) 主な買物先と交通手段

「買物」目的での主な行き先としては、大規模小売店などが立地する旧三次市内を挙げる人が多くなっています。

また周辺部の7町の居住者においても、旧三次市内で買物する割合は比較的高く、市内全域から中心市街地方面への移動ニーズが高いことが分かります。ただし甲奴町居住者は、三次市外で買物する人が多くなっています。

一方、交通手段では、どの地域においても、「車（自分で運転）」、「車（家族の送迎）」を利用して買物に出かける割合が高くなっています。





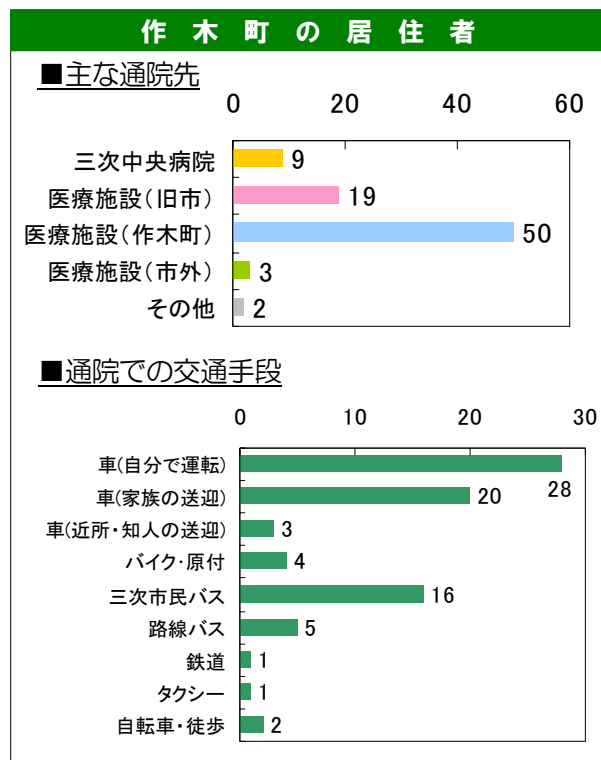
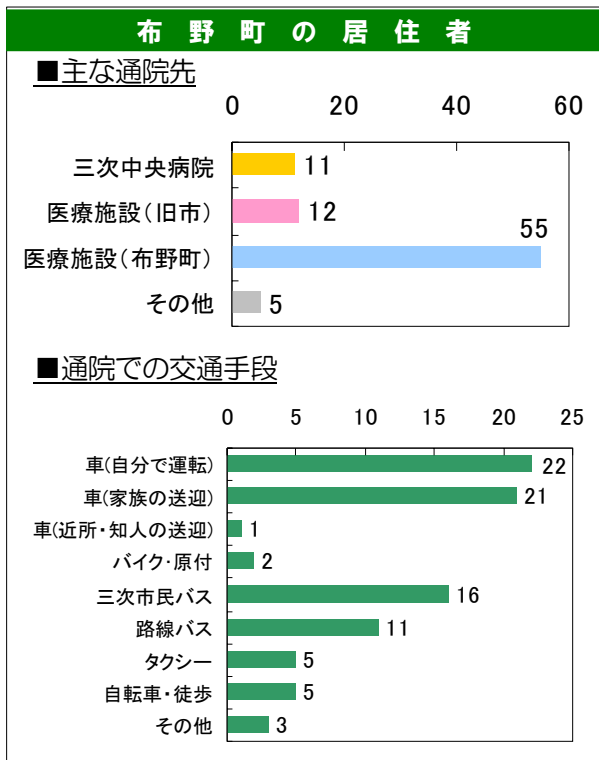
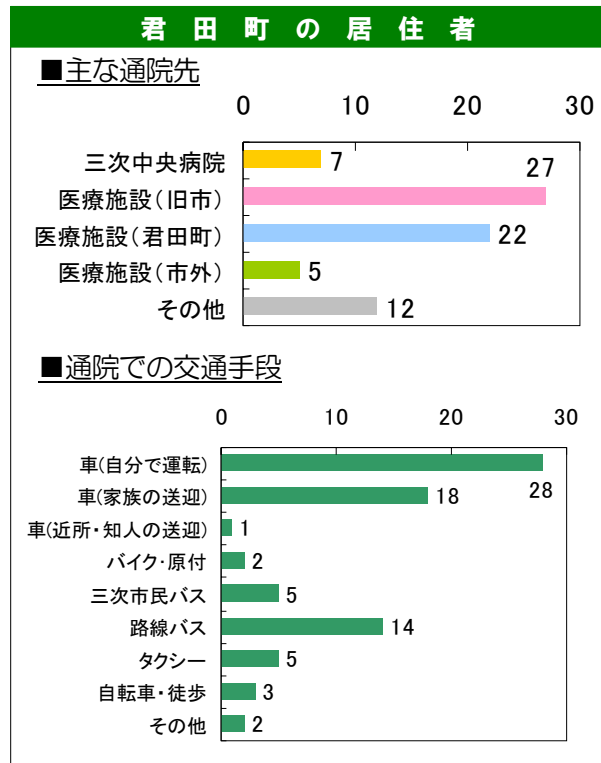
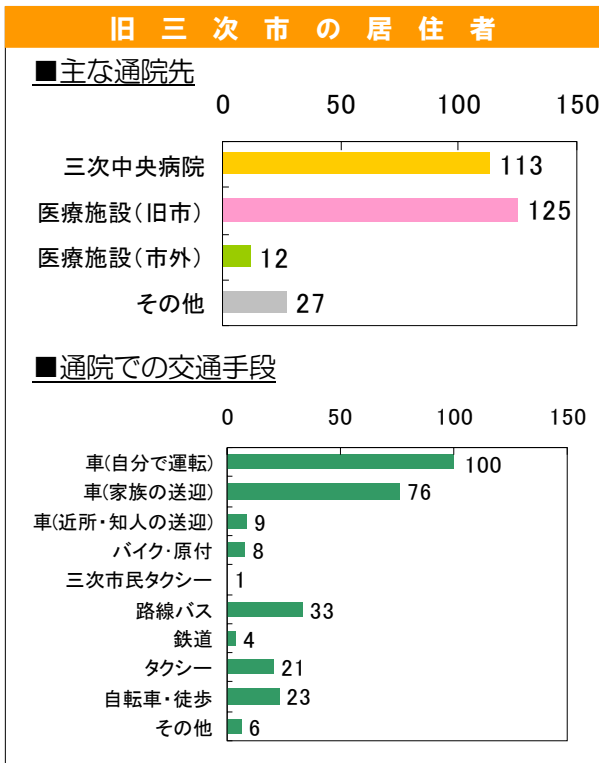
※ 値は回答件数  
 ※ 行き先は複数回答  
 ※ グラフは、不明サンプルを除く

図 3-6 主な買物先と交通手段

### (3) 主な通院先と交通手段

主な「通院」先では、居住地近くの医療施設を挙げる人が多くなっています。ただし、君田町では、旧三次市を挙げる人が比較的多くみられます。また三次中央病院は、旧三次市居住者だけでなく、周辺部の7町からも通院されています。

一方、交通手段では「車（自分で運転）」、「車（家族の送迎）」が多いですが、特に周辺7町では公共交通（三次市民バスや路線バスなど）が通院を支えています。



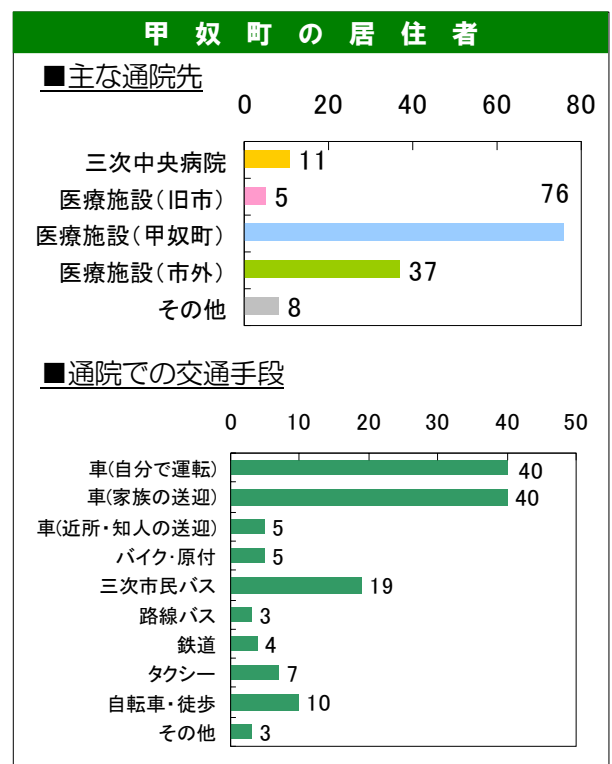
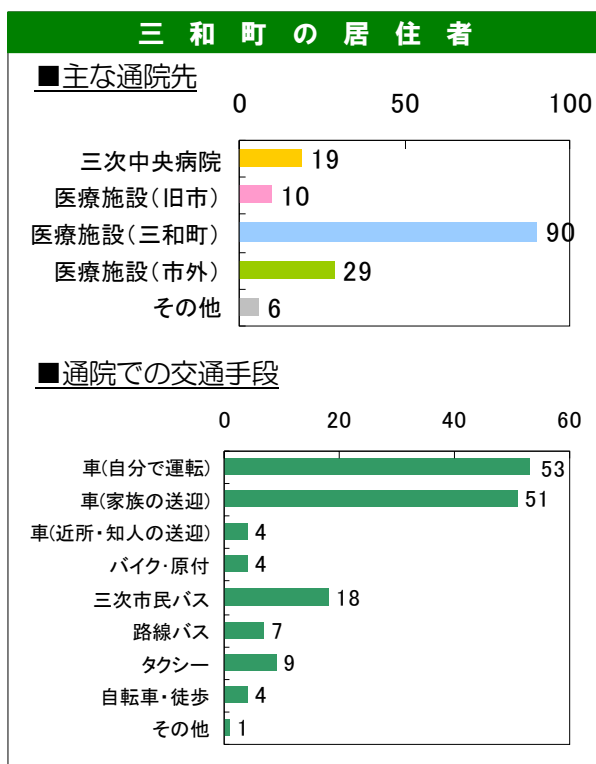
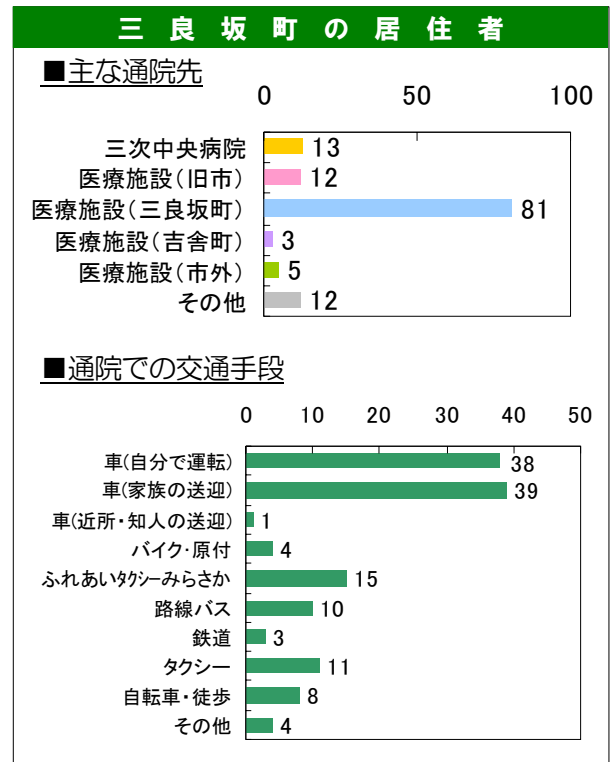
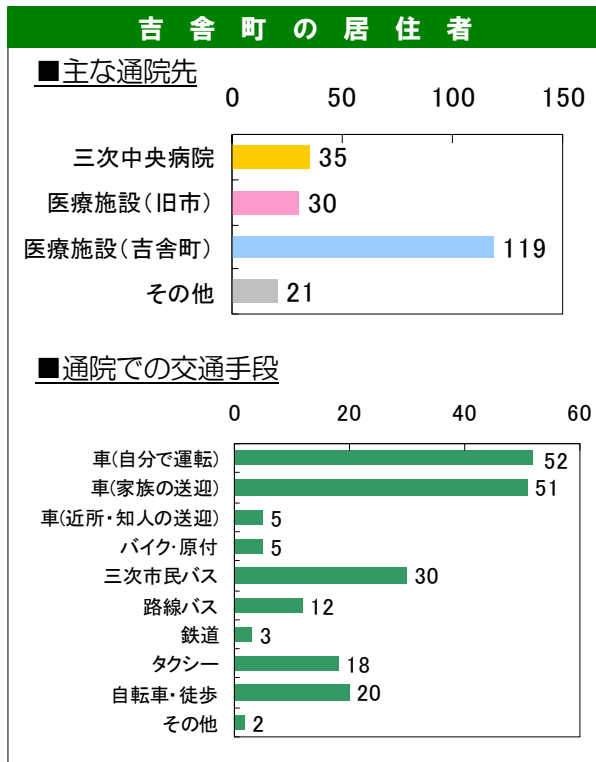


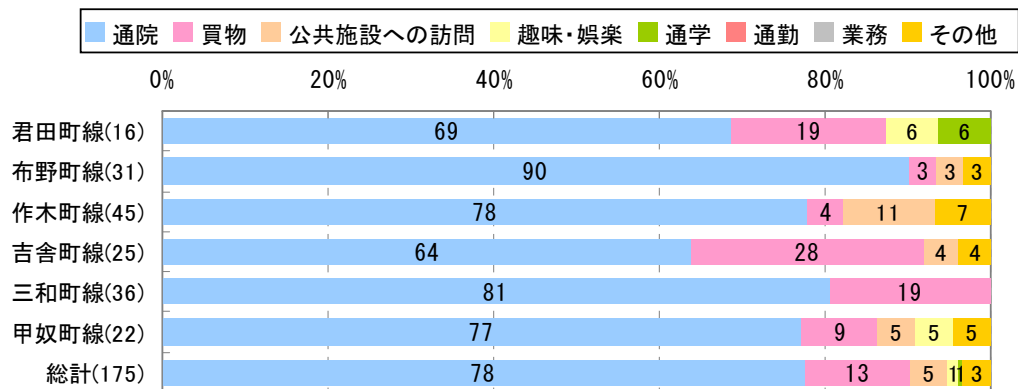
図 3-7 主な通院先と交通手段

※ 値は回答件数  
 ※ 行き先は複数回答  
 ※ グラフは、不明サンプルを除く

### 3.1.3. 三次市民バスの利用実態について（三次市民バス利用者アンケート調査結果より）

#### (1) 主な利用目的

三次市民バスは「通院」目的で利用される割合が非常に高く、全体で約8割を占めています。路線別で見ると、布野町線では、特に「通院」利用が多く、また吉舎町線では、比較的「買物」目的も多くなっています。



※ ( )内は回答者数、グラフは不明サンプルを除く

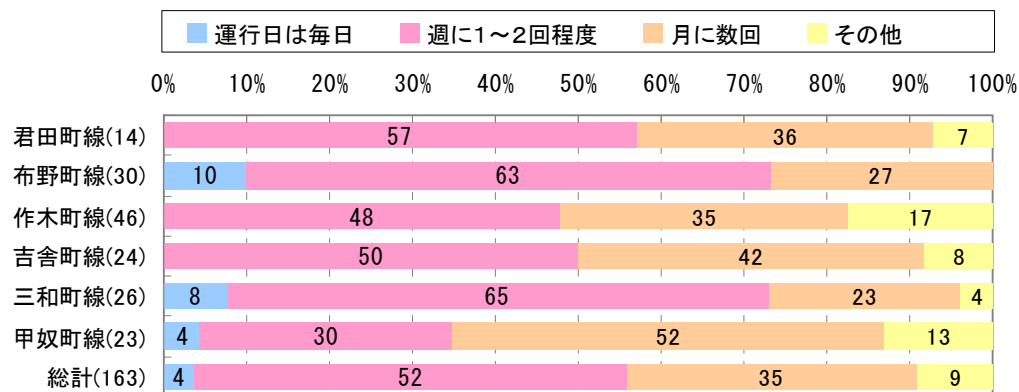
図 3-8 三次市民バスの主な利用目的



(2) 利用の頻度

三次市民バスの利用頻度は「週に1～2回程度」利用される方が多くなっています。

路線別では、三和町、布野町の利用頻度が比較的高く、運行内容と利用ニーズが整合している状況がうかがえます。逆に甲奴町線は、他路線よりも利用頻度が低く、「月に数回」との回答が約5割を占めています。



※ ( ) 内は回答者数、グラフは不明サンプルを除く

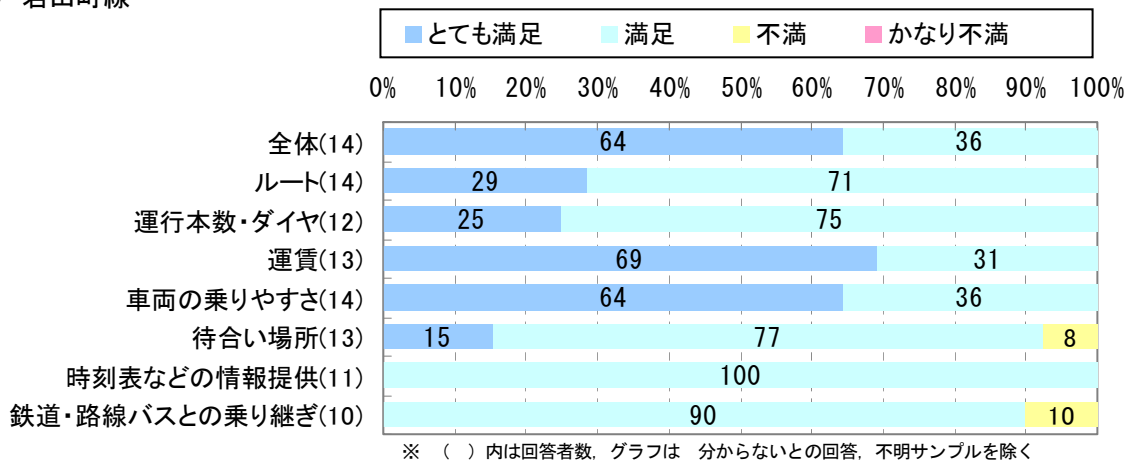
図 3-9 三次市民バスの利用頻度

### 3.1.4. 三次市民バスの改善点について

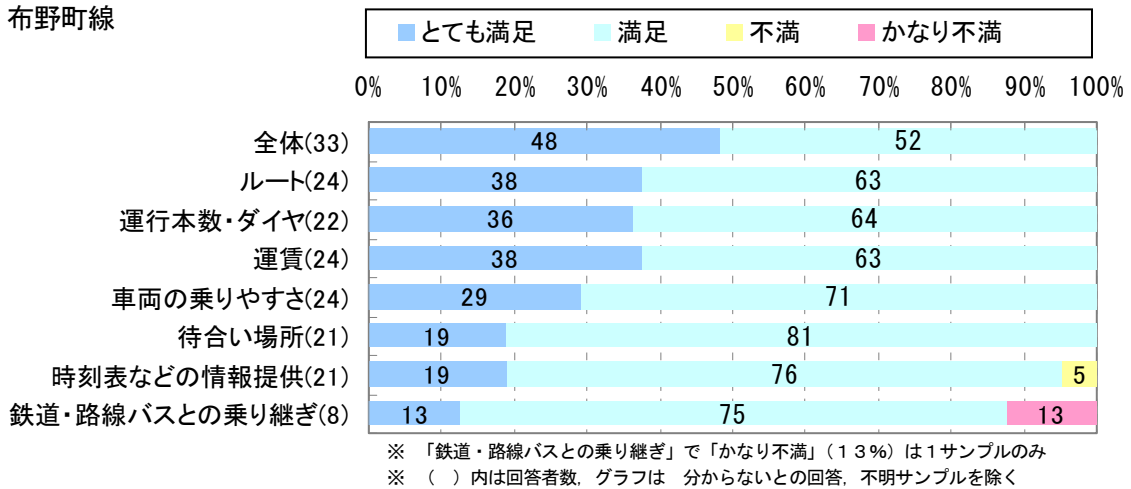
#### (1) 三次市民バスの満足度（三次市民バス利用者アンケート調査結果より）

三次市民バス利用者の多くは、それぞれのバスに対して満足しておられるようです。ただし、市南側の3町で運行する三次市民バスでは、割合は低いですが不満に思う利用者也確認できます。

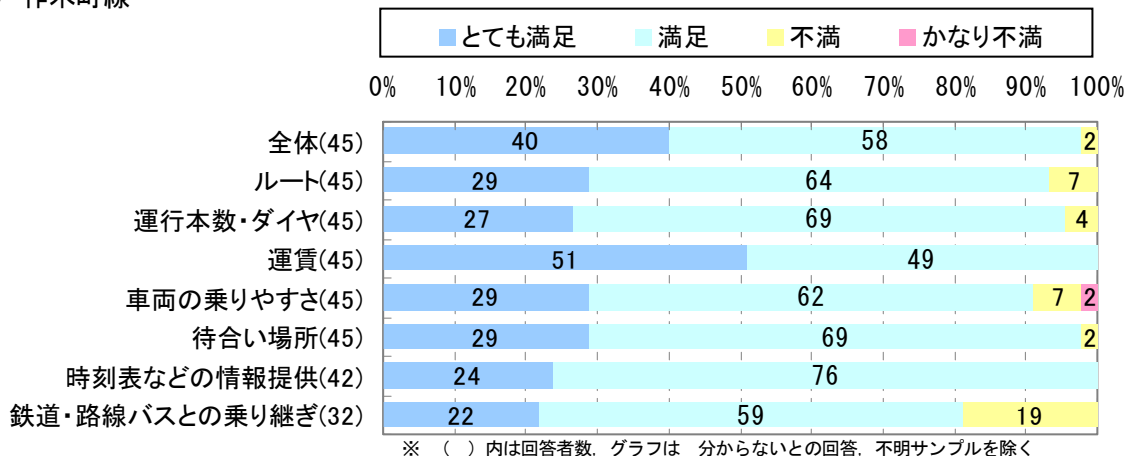
##### ① 君田町線



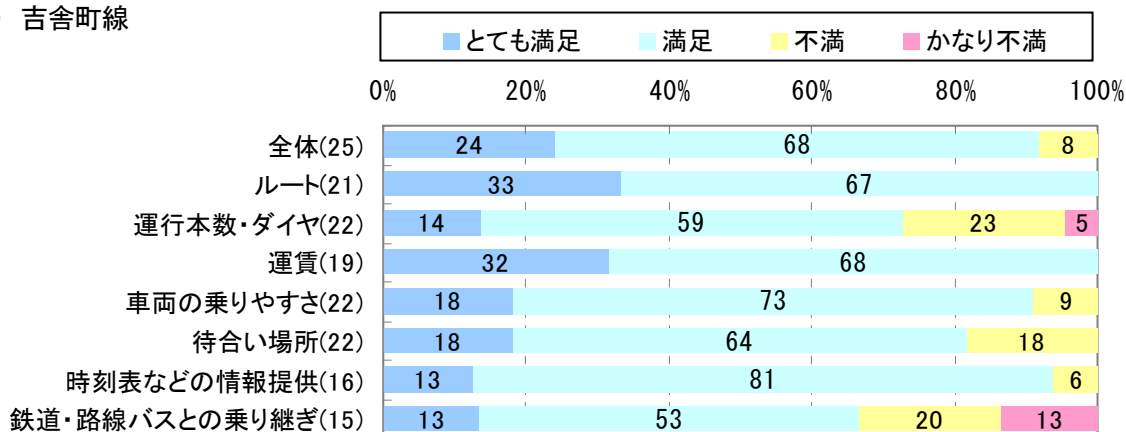
##### ② 布野町線



##### ③ 作木町線

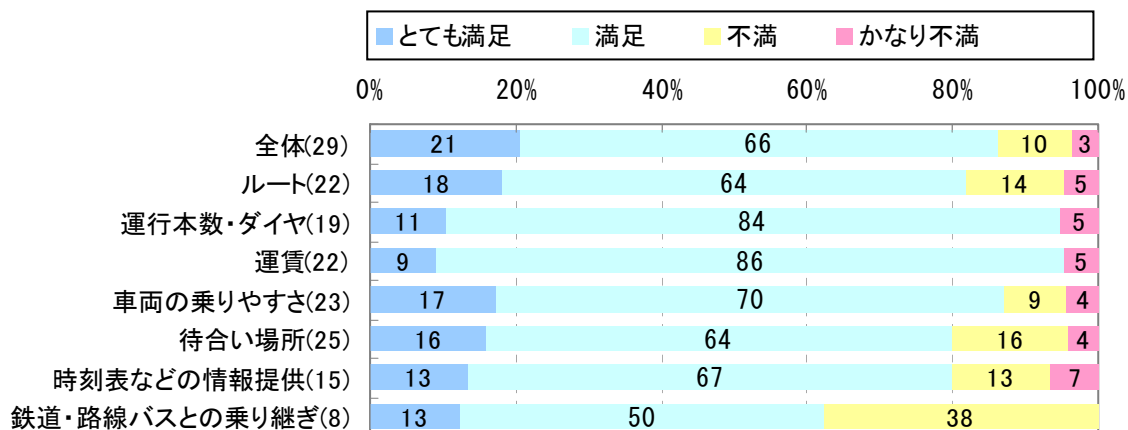


④ 吉舎町線



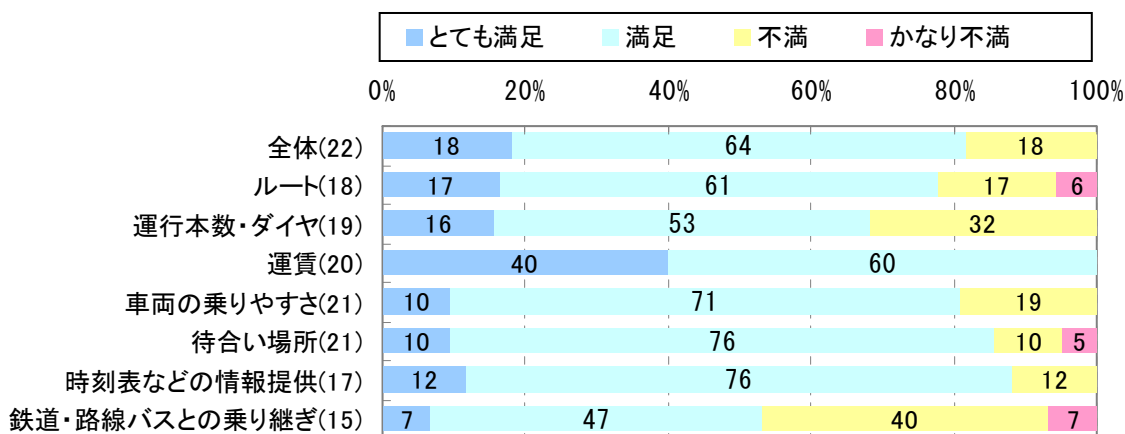
※ ( )内は回答者数, グラフは 分からないとの回答, 不明サンプルを除く

⑤ 三和町線



※ ( )内は回答者数, グラフは 分からないとの回答, 不明サンプルを除く

⑥ 甲奴町線



※ ( )内は回答者数, グラフは 分からないとの回答, 不明サンプルを除く

図 3-10 三次市民バスの満足度

(2) 「三次市民バス」「ふれあいタクシーみらさか」の改善点について（事業者・運行主体ヒアリング調査結果より）

三次市民バス事業者やドライバー等の意見より

① 君田町線

- 君田町線は、走行ルートが複雑であり、利用者が行き先を把握していない場合がある。そのため、住民への情報提供などが必要である。

② 布野町線

- 現在のダイヤでは、運行時間に余裕がないため、天候等によっては厳しい場合がある。ただしダイヤを変更するのは、利用者が分かりにくくなるため、難しいかもしれない。（なお現在は、時間を上手く調整して、問題なく運行できている。）

③ 作木町線

- Bコース、Dコースでは、利用者がいない区間があり、不効率な状況
- 運行ダイヤを、積雪時にも対応できるように組んでおり、夏場は運行が早すぎてしまうため、早着しないように注意している。逆に冬場は遅れてしまう。
- 1人での歩行が困難な客が増えた（手足で這うように乗り込まれる）。このような場合、お客同士で助けあっている。今後、もっと増えるのではないかと。

④ 吉舎町線

- Aコース、狭い迂回路を走行する箇所があり、危ない（特に積雪時）。
- Aコースは、蜂郷集会所がスタートでも問題ない。また一部区間は、過疎化の進展から利用者が殆どいなくなったため、不効率な運行状況になっている。
- Bコースの道が狭く、利用が少ない区間がある。
- Aコースの午後便は、途中で利用者がいなくなれば、明らかに乗る人がいないため、終点まで行く必要がない。

⑤ 三和町線

- 今のルートがベストだと考える。

⑥ 甲奴町線

- 小童コースの一部に利用がない区間がある。
- 小童コースは、デマンド運行でも問題ないと考えられる。自宅前まで送迎できるならば、かえって利用者にとり便利かもしれない。
- 便数を減らすことに関して、利用者が少ない場合は仕方がない。

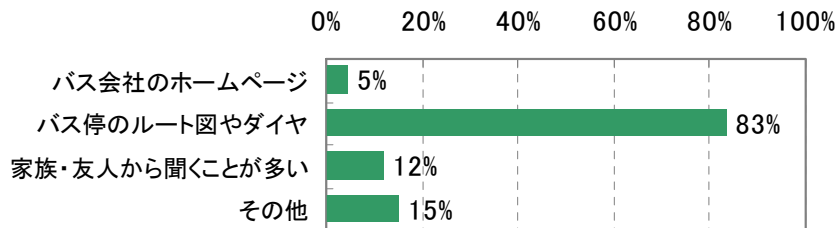
⑦ 三良坂域（ふれあいタクシーみらさか）

- 現状の運行で問題はなく、利用者も満足されている。病院も運行に協力するなど、まちの交通として定着している。

### 3.2. 公共交通の情報確認の方法(利用者アンケート調査結果より)

#### 3.2.1. 路線バス利用者

利用者の約8割は、ルート図やダイヤ等を「バス停」で確認しています。



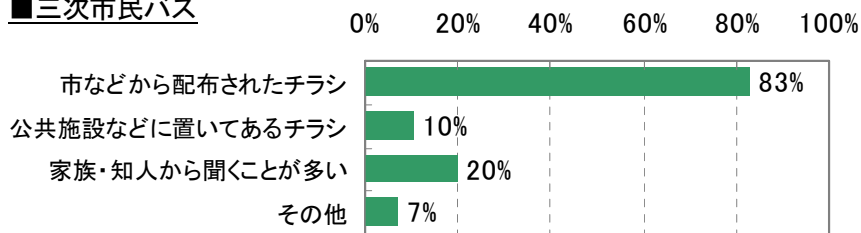
※ 複数回答(2つまで) 回答者数: 66  
 ※ グラフは不明サンプルを除く

図 3-11 路線バス利用者の情報確認の方法

#### 3.2.2. 三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか(デマンド型バス)利用者

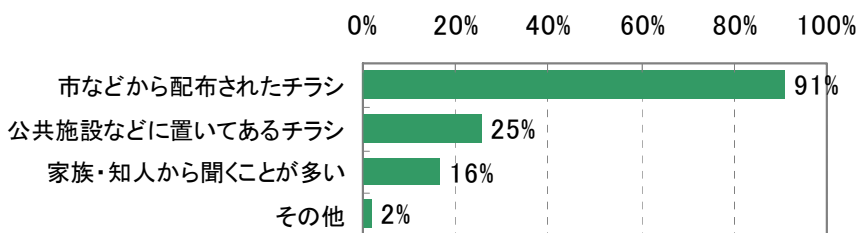
大半の利用者が、「市などから配布されたチラシ」から運行関連の情報を入手しています。

##### ■三次市民バス



※ 複数回答(2つまで) 回答者数: 154  
 ※ グラフは不明サンプルを除く

##### ■ふれあいタクシーみらさか



※ 複数回答(2つまで) 回答者数: 55  
 ※ グラフは不明サンプルを除く

図 3-12 三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか利用者の情報確認の方法

### 3.3. 公共交通整備に対する意向

#### 3.3.1. 市民の意向（市民アンケート調査結果より）

##### (1) 公共交通維持の意向について

「利用者が少なくても続けるべき」との回答が約6割と過半数を占めており、「減便」を含めた維持と合わせると、約9割が公共交通の継続を求めています。

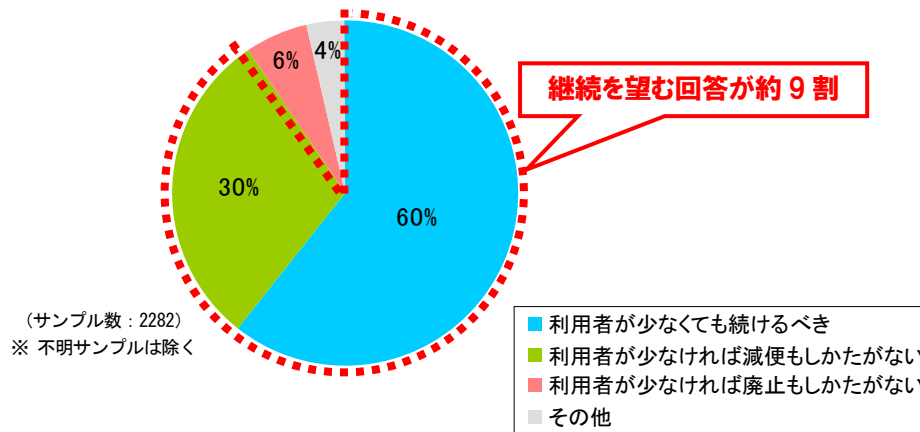
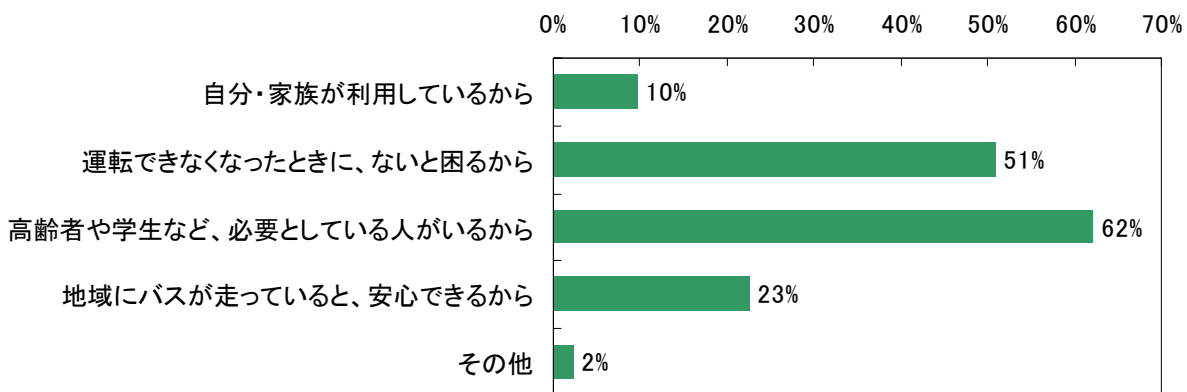


図 3-13 市民における公共交通維持の意向

##### (2) 公共交通の維持が必要な理由について

維持を求める理由として最も多い回答は「高齢者や学生など、必要としている人がいるから」であり、自分のみならず、交通弱者のために必要と考える人が多くなっています。

また「運転できなくなったときに、ないと困るから」の回答も多くなっています。



※ 複数回答（2つまで） 回答者数：2215  
※ グラフは不明サンプルを除く

図 3-14 公共交通維持の理由

3.3.2. 三次市民バス利用者の意向（三次市民バス利用者アンケート調査結果より）

(1) 公共交通維持の意向について

「利用者が少なくても続けるべき」との回答が約9割を占めており、「減便」を含めた維持と合わせると、ほぼ全ての利用者が公共交通の継続を求めています。

路線別では、特に甲奴町線で「利用者が少なければ減便もしかたがない」の回答が多く、約3割を占めています。

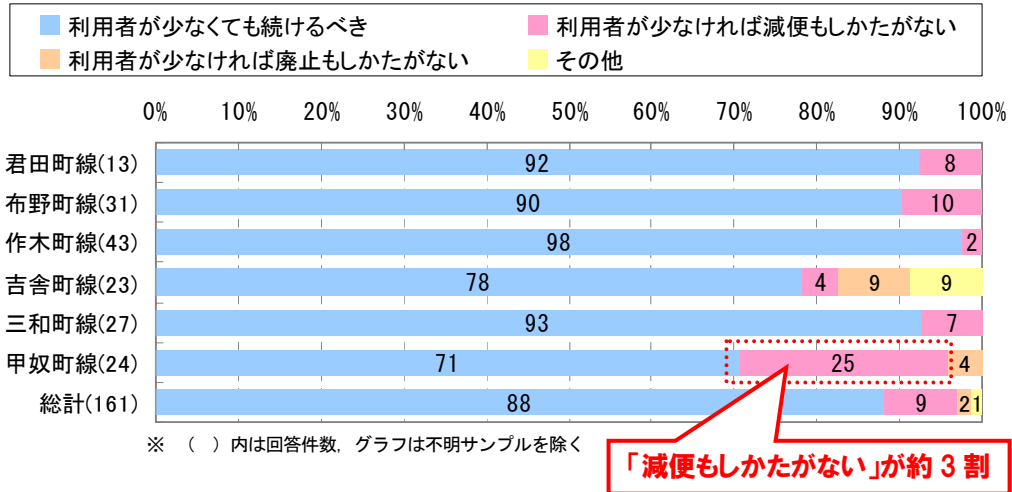


図 3-15 三次市民バス利用者における公共交通維持の意向

(2) 公共交通維持に有効な方法について

全体では、「今後も税金を活用して、現在の運行を支え続ける」が最も多く、5割以上を占めています。次いで、「できるだけ公共交通を利用するように、地域全体で取り組む」が約4割と、地域で利用促進に取り組む意識が高い結果になっています。

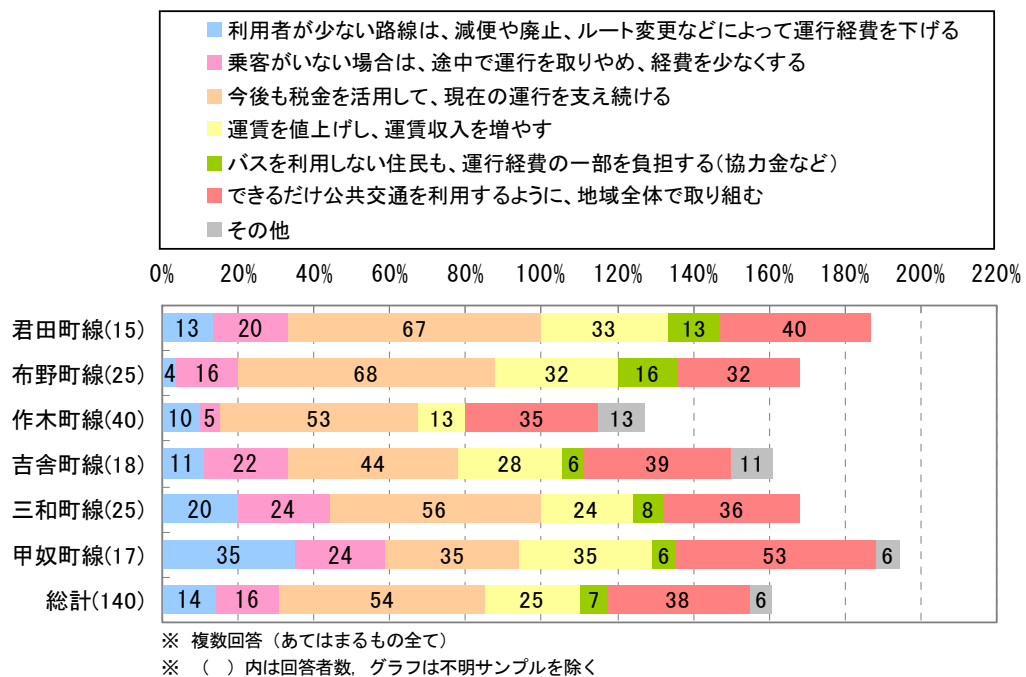


図 3-16 三次市民バス利用者における公共交通維持の意向

### 3.4. 公共交通整備に向けた課題

これまで整理してきた本市の公共交通の現状や市民ニーズなどを踏まえると、今後も公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを継続することで、将来にわたり便利に居住できる環境づくりを進めることが不可欠であると考えられます。

具体的には、次のような課題点に対処する必要があります。

#### 1) 高齢化社会の到来を踏まえた交通手段の維持・存続

急進する高齢化に伴い、今後、クルマに頼れない市民が増加すると考えられます。将来にわたり、三次市の各地域が住みやすく、さらに活力を維持させるためには、生活基盤である公共交通の維持・存続に努める必要があります。

#### 2) 三次市民バス等の利用効率の向上

現在、市内に位置する公共交通の多くは、行政からの補助（住民からの税金）で支えられています。一方で、少子高齢化の現状を踏まえると、本市における財源確保も決して楽観視できるものではありません。そのため、運行効率の適正化を図るための評価基準を見直した上で、市民ニーズを十分踏まえ、公共交通サービスの一層の効率化を果たすとともに、利用促進に努める必要があります。

#### 3) 市民の行動実態に見合った公共交通手段の確保

既存の公共交通手段で、市域全体の生活行動をカバーすることはできません。既存の公共交通手段のサービスを受けられない、いわゆる“交通空白地域”の高齢化率は高く、交通手段の確保は緊急的な課題となっています。

さらに、公共交通手段は存在するが、中心市街地までの移動など、実際の生活行動に即した運行になっていない地域もあります。公共交通の利用促進のためには、こういった市民ニーズを踏まえた交通手段の確保が必要です。



## 第4章

## 三次市地域公共交通総合連携計画

## 4.1. 基本方針

## 4.1.1. 本計画のコンセプト

公共交通の維持・活性化は、市民にとっての故郷（ふるさと）・三次市が、今後も快適に居住できる地域であるために不可欠であり、そのためには、利用者に優しい交通サービスが提供されるとともに、各市民が高い意識で公共交通を守り、育てることが重要です。

本計画は、これらの支援が目的であるため、基本コンセプト及び公共交通の維持・活性化の基本方針を以下のとおり設定します。

## 基本コンセプト

みんなで守り みんなで育てる  
地域（ふるさと）の公共交通

市民にとっての故郷（ふるさと）・三次市が、今後も快適に居住できる地域であり続けるため、各市民が高い意識で公共交通を守り、育てる気運を高め、かつ効率化を図ることで、公共交通サービスの維持・活性化を促進します。

## 公共交通の維持・活性化の基本方針

ア) 交通機関の連携を強化します

イ) 既存の公共交通の効率化を図ります

ウ) 交通空白地域における生活交通を確保します

エ) 公共交通の利用環境を整え、利用促進を図ります

オ) 市民が公共交通を守り・育てる気運を高めます

図 4-1 本計画の基本コンセプト

#### 4.1.2. 公共交通の維持・活性化の基本方針

##### ア) 交通機関の連携を強化します

三次市の公共交通は、三次市民バス等の地域内生活交通と、広域的な移動を担う路線バス等の広域幹線交通から成りますが、これら地域内生活交通と広域幹線交通とを有機的に連絡させ、一体的なひとつの交通体系として機能させることが重要です。

本計画では、両者それぞれが持つ機能・役割を高める一方で、出来るだけ相乗的な効果が発揮できるように、現行の資源を活かしながら、できるだけストレス無く乗り継ぎができる環境づくりを進めます。

##### イ) 既存の公共交通の効率化を図ります

現在、市内で運行している三次市民バス等は、市民の生活移動を支える重要な交通手段です。

しかしながら、利用実態と照らし合わせると、効率的な運行形態になっていない路線や区間も存在しています。

そのため、利用者ニーズを十分踏まえた上で、バス路線の再編を行います。



図 4-2 三次市民バス

##### ウ) 交通空白地域における生活交通を確保します

現在、市内の交通空白地域では、三次市民タクシー制度が有効に活用されています。しかし、利用条件である事務手続き等の負担や世話人の高齢化などが一因となり、利用組合数は徐々に減少する傾向にあります。

そのため、地域実態を十分把握した上で、利便性が高く、利用されやすい制度となるよう、改善を行います。

またさらに、自家用車を用いた有償運送など、それぞれの地域に応じた交通システムについても導入検討を行います。



図 4-3 三次市民タクシー利用者との意見交換会

**エ) 公共交通の利用環境を整え、利用促進を図ります**

高齢化が進む三次市では、今後、公共交通の担う役割が今以上に高まると考えられ、現段階から、公共交通を将来にわたり維持するための努力が必要です。

そのため、市民ニーズを踏まえて公共交通の利用環境の改善を図るとともに、市民への効果的な情報提供、また高齢者の免許返納の推進などにより、公共交通の利用促進を図ります。

**オ) 市民が公共交通を守り・育てる気運を高めます**

持続的な公共交通の利用を促すためには、市民における公共交通の利用意識を高めることが必要です。そのため、公共交通検討への住民参画の推進や、公共交通の自発的な利用を促すコミュニケーション施策（モビリティ・マネジメント）の推進などにより、市民自らが公共交通を守り・育てる気運を高めます。



図 4-4 住民主導で市街地交通の改善方針を検討した「市街地循環バス活性化検討会議」

## 4.2. 計画期間

計画期間は、平成 22 年度～平成 26 年度の 5 年間とします。

## 4.3. 計画の目標

本計画では、計画期間内において、以下の 3 点を目標として定めます。

- 市街地循環便の 1 便あたり平均乗車人員を増加させます。
- 三次市民バスの利便性を高めるとともに、運行経費の縮減を図ります。
- 三次市民タクシー制度や自家用有償運送の導入を図り、交通空白地域を縮減します。

### (1) 市街地循環便の 1 便あたりの平均乗車人員を増加させます

現在のみよしウェーブ号の 1 日の平均乗車人員（H21 年 4 月～7 月平均）は 39.9 人であり、1 便あたりに換算すると 1.9 人／便です。しかも便別の状況を見ると、朝、夕の 2 便に乗車が集中しており、昼間の時間帯では 1.0 人／便を下回るものも少なくありません。（20 頁参照）

そのため本計画では、みよしウェーブ号を再編し、より便利で使いやすい市街地循環便の新設を掲げています。これは、多くの生活関連施設が集中する中心市街地において、市民生活を支える交通手段を確保・維持することが目的であり、その達成のためには、より多くの利用者の確保が不可欠です。

以上を踏まえ、本計画では、みよしウェーブ号再編による市街地循環便の導入後、その 1 便あたりの平均乗車人員を、現状のみよしウェーブ号よりも倍増させる（少なくとも 3.0 人以上）ことを目標とします。

### (2) 三次市民バスの利便性を高めるとともに、運行経費の縮減を図ります

三次市では、中心市街地及び周辺町において、それぞれ独立した生活圏域が形成され、圏域内の生活行動を支えるために、各特徴に応じた三次市民バスが運行されています。これらの交通機関は、将来にわたり地域を支えることが求められている一方で、利用者が少なく、不効率な路線も少なくないのが現状です。（21 頁参照）

しかしながら、三次市民バスは、福祉的な役割をも果たすサービスであり、たとえ利用者が少なく、運賃収入が運行経費を下回っても維持すべき交通手段です。そのため、将来にわたり持続させるためには、最低限の利用者数の確保及び運行経費の縮減を図ることにより、運賃収支率を高め、市財政からの経費補填額の増加を抑制することが不可欠です。

以上を踏まえ、本計画では、三次市民バスの利便性向上を図ることで各路線の平均乗車人員を増加させる（少なくとも全路線で 1.0 人以上）こと、さらに運行経費の縮減を図ることを目標とします。

### (3) 三次市民タクシー制度や自家用有償運送の導入を図り、交通空白地域を縮減します

三次市民タクシー制度は、バス等が運行されていない交通空白地域において、住民の生活行動を支える効率的かつ有効な施策であり、現在 4 地域で導入されています。しかしながら、当制度の利用地域は減少傾向（24 頁参照）にあり、この一因として、住民による利用組合設立や諸処の手続き・処理など、高齢者を中心とする利用者へ過度な負担がかかっていることが挙げられます。

しかしながら、三次市民タクシー制度は、柔軟性が高く、今後一層の活用が期待される取り組みであり、制度の見直しを経て、多くの地域に普及させる必要があります。

また一方、近隣にタクシー事業者が位置していないため三次市民タクシー制度が活用できない地域では、自家用有償運送など、住民主導の新たな運行サービスにより、生活交通を支える取り組みが必要です。

以上を踏まえ、本計画では、三次市民タクシー制度を見直し、導入を進める（少なくとも6地域以上）こと、また自家用有償運送の導入を図る（少なくとも1地域以上）ことにより、市内における交通空白地域を縮減させることを目標とします。

5.1. 本計画の全体事業

本計画で挙げる事業を、下表に示します。

表 5-1 本計画の全体概要

地域	事業概要
中心市街地	○市街地循環便の整備(みよしウェーブ号の再編) …「市街地での通院・買物に特化」
市街地周辺 (旧三次市)	○三次市民タクシー制度の改善 …「運営管理事務の軽減・利用要件の多様化」
周辺部の 7町域	○三次市民バス等の再編 …「運行回数や日数などの地域運行形態のバラツキ解消・不効率路線の見直し」 ○自家用有償運送の導入…「交通空白地域における対策(作木町)」
市域全体	○路線バスの再編 ○交通結節点における利用環境整備 ○高齢者運転免許自主返納支援 ○公共交通の利用促進策の推進 ○車両のバリアフリー化

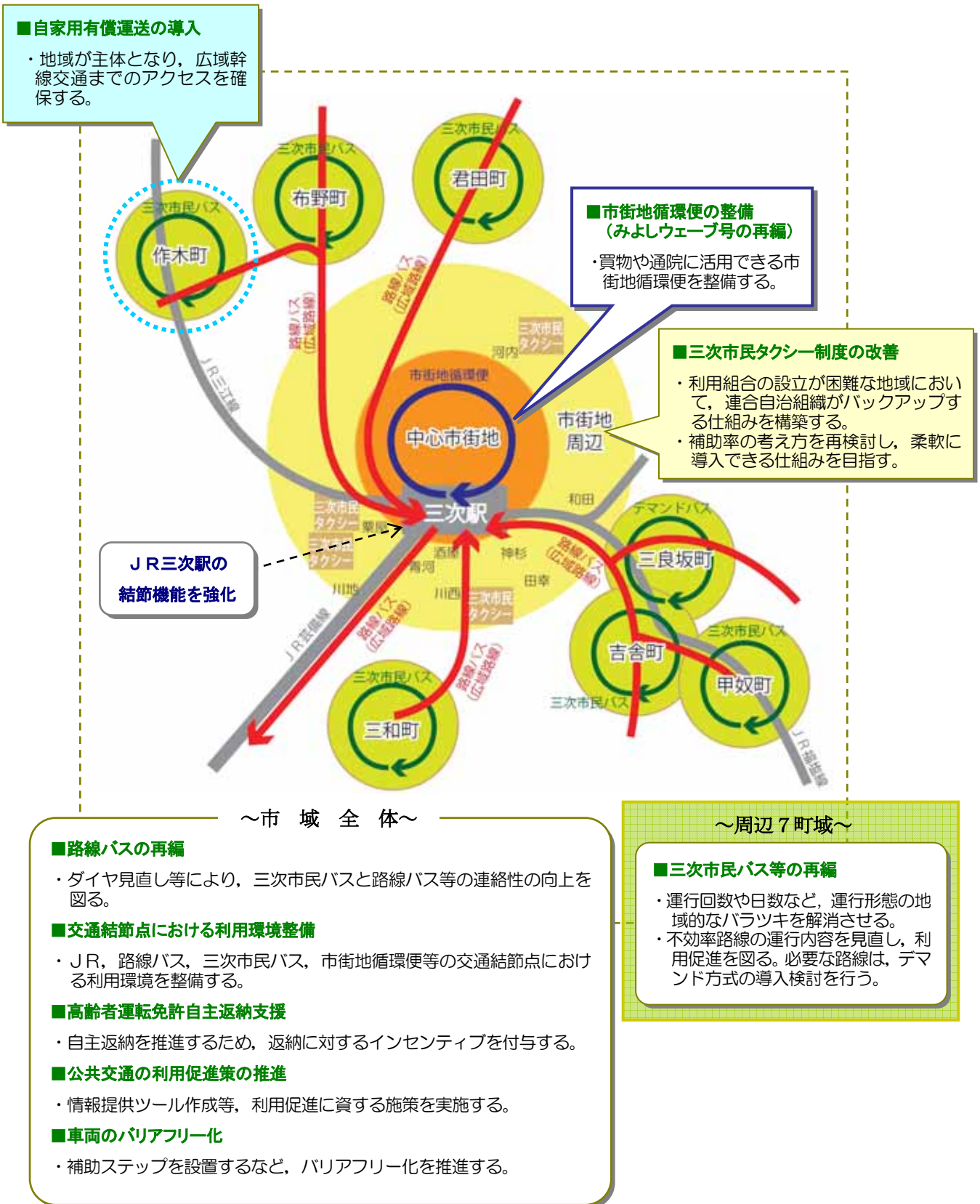


図 5-1 本計画の全体概要

## 5.2. 個別事業の概要と実施主体

### 1 市街地循環便の整備(みよしウェーブ号の再編)

#### (1) 現状の問題

みよしウェーブ号は、旧三次市内を運行するコミュニティバスです。現在は、三次町、中心市街地、県立みよし公園等を経由することから走行時間が長く、かつ住宅や生活関連施設の少ない箇所を走行するルートになっています。

そのため、利用者数は非常に少なく、7:20 上四十貫発、及び 17:30 ふれあいセンター発の2便は比較的多いものの、その他の便では概ね1～2人程度となっています。(20 頁参照)

その結果、運賃収入は少なくなっており、逆に、運行維持のために当市が担う経費補填額は、増加している状況です。(19 頁参照)

以上により、より多くの市民にとって、利用しやすい交通サービスを提供するため、路線の見直し(再編)が必要であると考えます。

#### (2) 事業内容

- 利用者が少ない既存のみよしウェーブ号を、利用ニーズが高い施設をコンパクトに循環する路線(市街地循環便)へと再編します。
- 市街地循環便の運行ルートは、買物や通院などの日常生活行動の支援するため、主要な店舗や医療機関の付近を走行するものとします。一方、現在運行している県道和知三次線を走行する路線(県立みよし公園～三次駅～三次中央病院)は、別系統として維持します。
- これらの再編にあたっては、既存の路線バスとの高い連絡性を確保するとともに、競合を出来るだけ避け、共存を図るものとします。
- その他、運行内容の考え方は以下のとおりです。

運行便数	現在のみよしウェーブ号のサービス水準よりも下回らないように設定します。
運賃	現在の運賃(200円)を維持します。
運行経路	次頁に示したルートを基本に検討します。



図 5-2 みよしウェーブ号





図 5-3 市街地循環便のルートイメージ

- 再編に合わせて，他の事業と連携を図り，車両のパッケージ化，利用しやすい交通拠点整備等，利用環境の向上施策を推進します。



図 5-4 小型のパッケージバスイメージ(福山市 まわローズ)

(3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度 秋頃～
- ② 実施主体 三次市，備北交通株式会社



## 2-1 三次市民タクシー制度の改善

### (1) 現状の問題

交通空白地域の解消を目的とする三次市民タクシー制度は、バス路線整備等を伴わないため、非常に柔軟性の高い制度であるといえます。

しかしながら、現行の制度では、住民による利用組合の設立や諸処の手続き・処理（利用者の調整、タクシー事業者への予約手続き、運賃補助の申請等）などが、高齢者を中心とする利用者の負担となっており、利用組合数は、市町村合併時点の8組合から半減し、現在は4組合のみとなっています。（24頁参照）

そのため、未だ多く存在している交通空白地域の解消を図るために、より利用しやすい制度に見直すことが求められています。

### (2) 事業内容

- 現在の三次市民タクシー制度を、地域の連合自治会と連携することで、住民による利用組合設立や予約手続き（利用者の調整等）等の負担がなくても、容易に活用できる仕組みへと改善します。
- 利便性を高めるため、補助率の考え方等を、地域特性や移動実態に合う（市域の交通空白地域に適用できる）ように見直します。
- タクシー事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請等を実施する場合は、申請に係る支援を実施します。

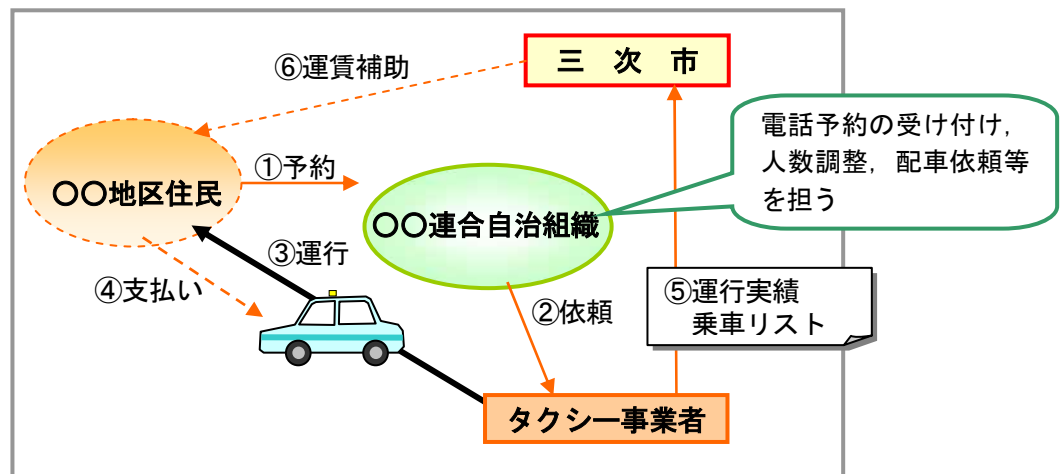


図 5-6 連合自治組織と連携した三次市民タクシー制度のイメージ

### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～
- ② 実施主体 連合自治組織, 交通事業者

## 2-2 三次市民バス等の再編

### (1) 現状の問題

現在、周辺部の7町では、三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか（デマンド型バス）が運行されています。これらは、特に高齢者の日常生活（通院や買物などの移動）において、無くてはならない交通手段です。さらに今後、高齢化が一層進む中で、これらのサービスの維持・継続が大きな課題となっています。

しかしながら、それぞれの路線をみると、必ずしも効率的に運行を行っているとは言えず、結果的に1便当たりの乗車人員が極めて少ない路線も存在します。（21頁参照）

そのため、今後もサービスを維持・継続するためには、現在の地域事情を十分考慮した上で、路線の見直し（再編）が必要であると考えます。

### (2) 事業内容

- 利用者が少ない三次市民バスにおいて、少なくとも最低限の利用（平均乗車人員1.0人以上）を確保するために、運行サービスの見直しを行います。
- 今後、市の財政状況が一層厳さを増すと予想できる中、地域内生活交通サービスを将来にわたり持続させるため、路線毎の存続評価のあり方や、財源に関わる利用運賃のあり方について検討を行います。
- 路線毎の存続評価については、各地域や路線の実情を考慮すること、かつ可能な限り客観的な評価指標を用いることが必要であるため、指標の考え方や評価の方法等を取りまとめた「三次市民バスアセスメント指針（仮称）」の導入を検討します。

※市民バス等の具体的な事業方針を次頁より示しています。

### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成22年度～
- ② 実施主体 三次市、交通事業者

1) 君田町線

表 5-2 君田町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 多くの路線において、目標値である乗車人員 1.0 を上回っています。</li> <li>■ しかし水コースでは乗車人員が 0.26 と、目標値である 1.0 を下回っています。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ 特に利用者が限定されている路線については、必要に応じてデマンド方式（通常のバスと同じく運行時間が定められているが、予約があるときのみ運行するサービス）の導入を検討するなど、柔軟に対応します。</li> </ul>

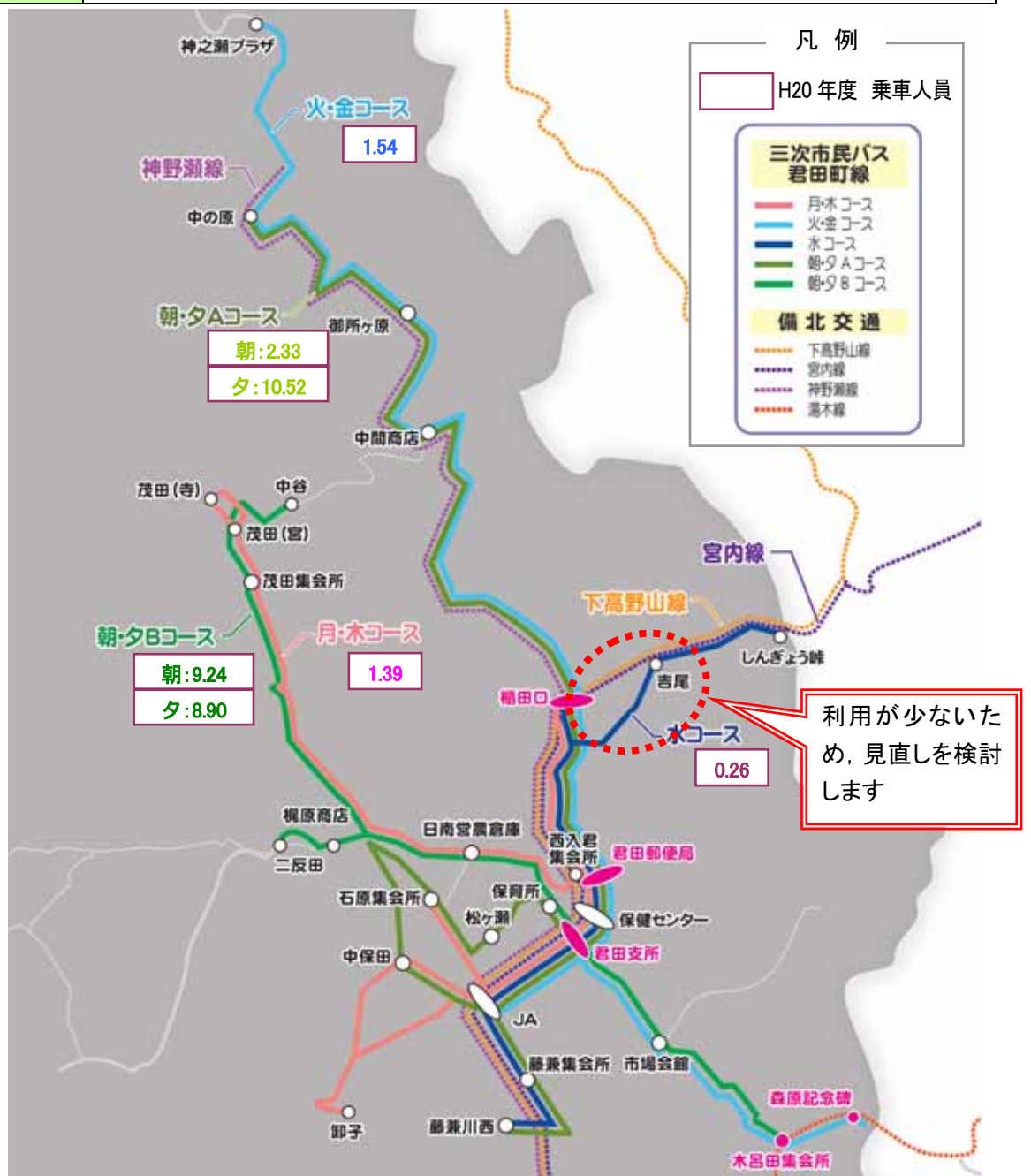


図 5-7 君田町線の利用状況と事業方針

## 2) 布野町線

表 5-3 布野町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全ての路線において利用者が多く、平均乗車人員の目標値 1.0 を大きく上回っています。</li> <li>■ 布野町線では、「送り便（乗客がいない便は、降車場所まで運行せずに途中で中止する方式）」を導入しており、効率的な運行を支援しています。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> </ul>



図 5-8 布野町線の利用状況と事業方針

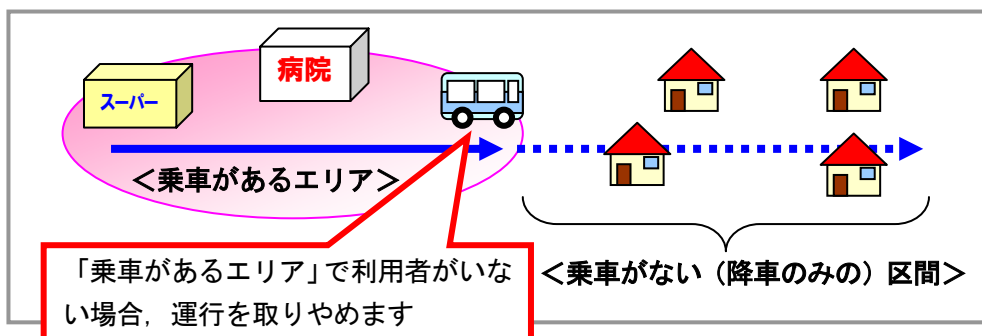


図 5-9 送り便イメージ

3) 作木町線

表 5-4 作木町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 山間部を運行する作木町線は、地形上の特性から不効率なルートにならざるを得ない状況にありますが、全ての路線において平均乗車人員の目標値 1.0 を上回っています。</li> <li>■ ただし、一部には、乗り降りする人がいなくなった区間もあります。</li> <li>■ 便別の利用者では、特に3便目（午後 14 時～15 時頃発）の利用が極端に少ない状況です。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ 効率化を図る手法として、布野町線で採用している「送り便」の導入を検討します。</li> <li>■ さらに3便目は、「自家用有償運送の導入」事業と連携し、効率化を図る方法を検討します。</li> </ul>



図 5-10 作木町線の利用状況と事業方針

#### 4) 吉舎町線

表 5-5 吉舎町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 多くの路線において平均乗車人員の目標値 1.0 を上回っていますが、Aコース、Bコース、医院循環便では低い状況です。</li> <li>■ また一部、乗り降りする人がなくなった区間もあります。</li> <li>■ 現状のダイヤでは、路線バスとの連絡が良好とは言えません。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ また乗車エリアと居住地区が明確に区分できる路線においては、効率化を図る手法として、「送り便」の導入を検討します。</li> <li>■ 利用者が限定できる路線については、デマンド方式（予約時のみに運行するサービス）の導入を検討するなど、柔軟に対応します。</li> <li>■ さらに、中心市街地までの移動ニーズに対応するため、路線バスとの連絡性向上に向けて、ダイヤの見直し等を検討します。</li> </ul>

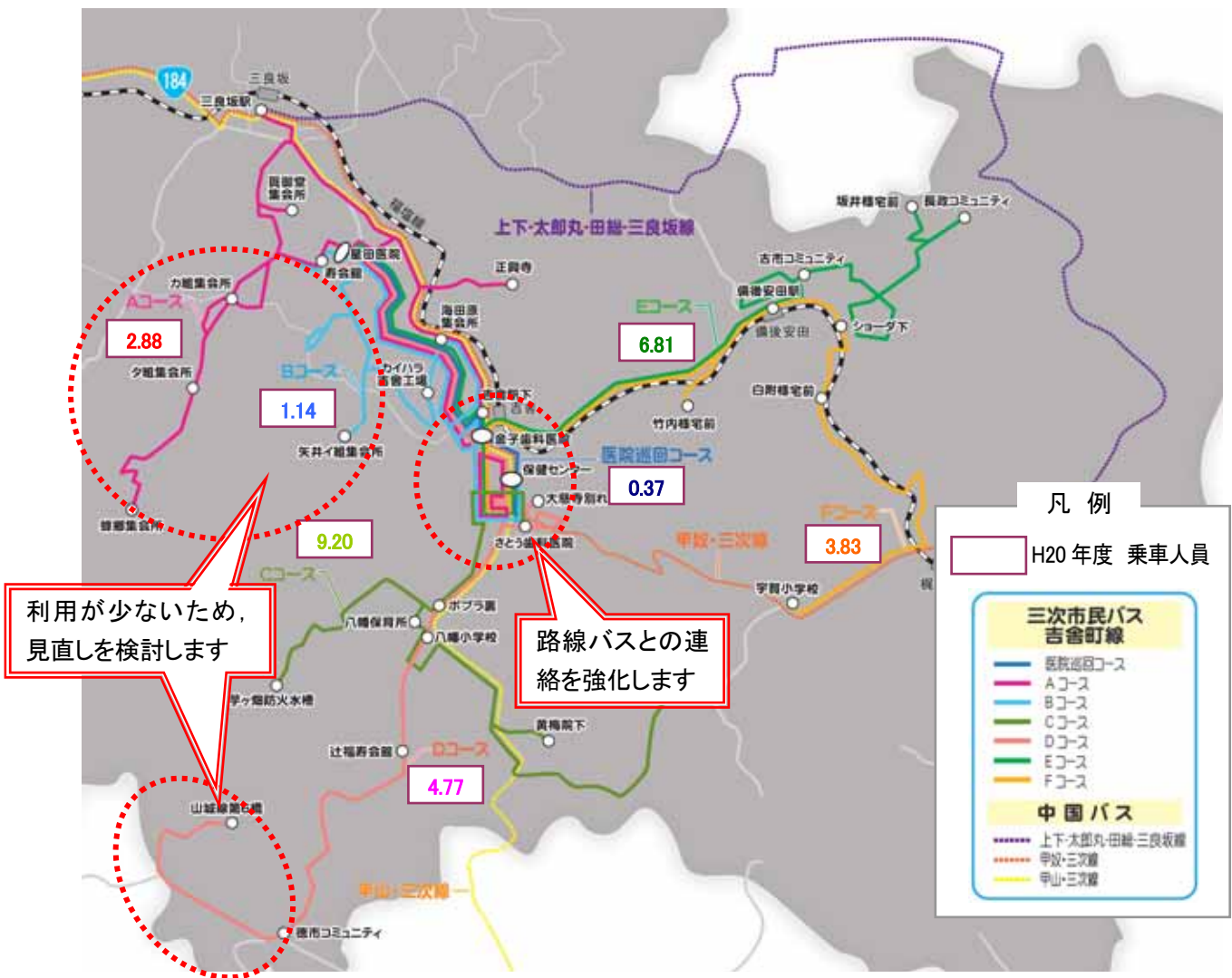


図 5-11 吉舎町線の利用状況と事業方針



5) 三和町線

表 5-6 三和町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全ての路線において利用者が多く、平均乗車人員の目標値 1.0 を大きく上回っています。</li> <li>■ 現状のダイヤでは、路線バスとの連絡が良好とは言えません。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三和町線は利用者が比較的多い路線であり、基本的には、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> <li>■ さらに、中心市街地までの移動ニーズに対応するため、路線バスとの連絡性向上に向けて、ダイヤの見直し等を検討します。</li> </ul>



図 5-12 三和町線の利用状況と事業方針

## 6) 甲奴町線

表 5-7 甲奴町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全体的に平均乗車人員は低く、目標値 1.0 を下回る路線もみられます。</li> <li>■ その要因として、運行便数が他の三次市民バスに比べて多いため、結果として乗車人員が低くなっています。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。さらに、より効率的な運行を行うため、便数の見直しを行います。</li> <li>■ また乗車エリアと居住地区が明確に区分できる路線については、効率化を図る手法として、送り便の導入を検討します。</li> <li>■ 利用者が限定できる路線については、デマンド方式（予約時のみに運行するサービス）の導入を検討します。</li> </ul> <p>※特に乗車人員が少ない路線で、モデル的に導入を実施するとともに、その結果を受けて、他の三次市民バスに展開します。</p>



図 5-13 甲奴町線の利用状況と事業方針

7) ふれあいタクシーみらさか(デマンド型バス)

表 5-8 ふれあいタクシーみらさか の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1便あたりの利用者は3人以上であり、かつ稼働率（時刻表便数のうち、実際に運行便数の割合）も高いことから、利用状況は良好であると考えられます。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> <li>■ ただし、中心市街地までの移動ニーズへの対応は十分といえないため、路線バスやJRとの連絡性向上の可能性を探ります。</li> </ul>

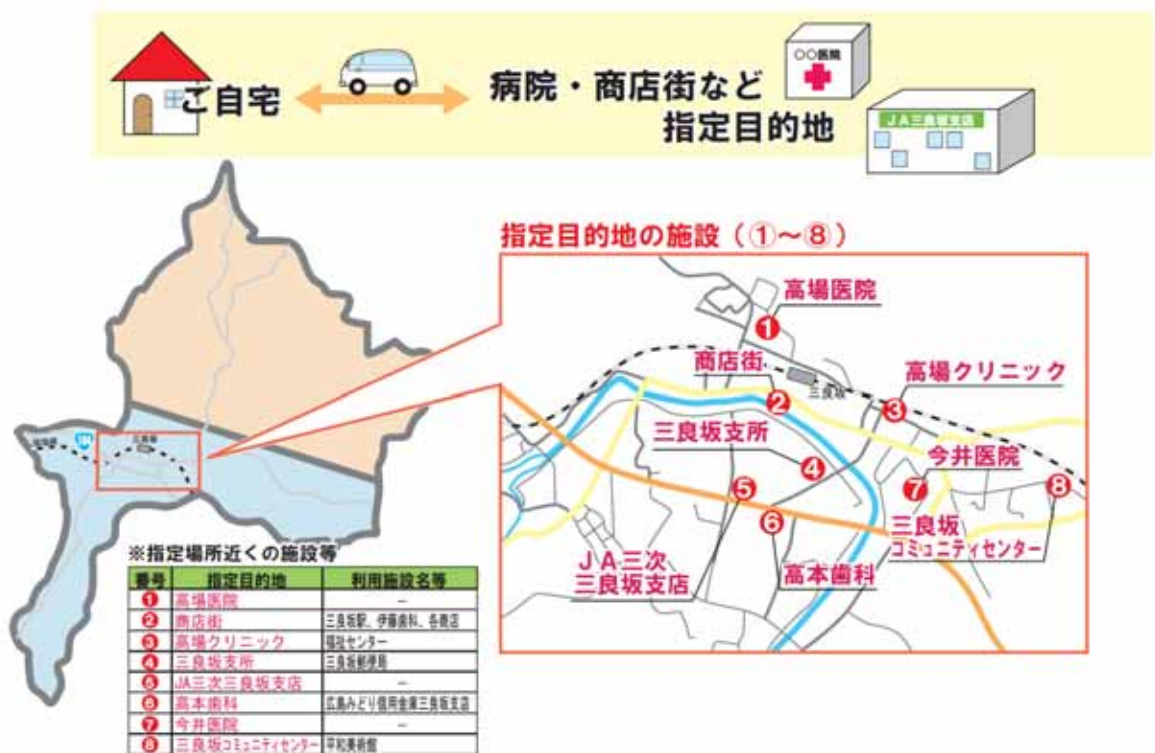


図 5-14 ふれあいタクシーみらさか

## 2-3 自家用有償運送の導入

### (1) 現状の問題

本市の中心市街地には、高度な医療サービスを提供する「市立三次中央病院」や、大規模商業施設などが位置しているため、周辺部の7町の居住者であっても、中心市街地への訪問ニーズは高くなっています。しかしその一方で、既存の公共交通では、例えば通院のために「市立三次中央病院」を訪れるのが困難な地域もあります。

作木町、特に北部地域からも、通院のために中心市街地へ訪れる人がいます。しかしながら、町域内にタクシー事業者が位置していないこと、及び利用する場合も、非常に距離が長く金銭的な負担が大きいことから、気軽にタクシーを利用できない状況です。

このような不具合を解消するため、平成19年11月～平成21年3月に作木町において中心市街地までのシャトルバス運行の社会実験（島根県中山間地域研究センター）が実施され、利用ニーズが高いことが確認されました。（65頁参照）また現在も、三次市民バス利用者の多くが中心市街地で医療等のサービスを受けていることが確認できています。

以上を踏まえ、当地の地域特性や住民ニーズに見合った、新しい移動サービスの導入が求められています。

#### <参考> 作木町居住者の中心市街地への移動実態(三次市民バス利用者ヒアリング結果より)

三次市民バス作木町線利用者の約65%（49人中32人）が、現在、中心市街地（旧三次市）に通院しています。

また中心市街地（旧三次市）までの移動手段は、JRや路線バスを利用できる人が約半数いますが、その他は家族の送迎を利用しています。

表 5-9 作木町線利用者の中心市街地（旧三次市）への移動について

#### ■診療所以外の受診（三次）について

行っている	32
行っていない	17

※サンプル数：49

#### ■どんな方法で三次に行くのか

タクシー	0
JR	12
バス	12
自家用車（自分で運転）	0
自家用車（家族が送迎）	16
その他	3

※サンプル数：43

<参考> 作木町岡三淵地区におけるシャトルバス運行の社会実験について

■実施主体

島根県中山間地域研究センター

■概要

- ・ 作木町岡三淵地域から中心市街地へ向かうシャトルバスを運行
- ・ 車両は 10 人乗りジャンボタクシー
- ・ 月に 1 回、1 日 2 便運行



図 5-15 岡三淵地区の位置

■運行期間

平成 19 年 11 月～21 年 3 月

■実験の特徴

レンタカー利用や地域住民からの運転手確保により、運行経費を節減するとともに、住民が自主的に運行日や用務先を調整する仕組みを構築

■実験の結果

- ・ 平均乗車人員：11.5 人
- ・ 平均乗車率：70.4%
- ・ 利用施設数：2.2 箇所／人・回（主に医療施設，商業施設）
- ・ 希望運行回数：1.4 回／月（実験後アンケートより）
- ・ 支払い意志額：2,457 円／回（実験後アンケートより）

## (2) 事業内容

- 中心市街地への移動ニーズがあるものの、公共交通手段が確保されていない地域（作木町内）において、地域が支えて運営する、自家用車を活用した有償運送の導入を行うことで、既存の鉄道や路線バスとの連絡強化を図ります。
- 運行内容の考え方は以下のとおり。

運行便数	月に2～3回程度のデマンド方式とします。（住民の意向を踏まえて設定）
運行経路	下図を基本として検討します。（鉄道や路線バスと接続する）

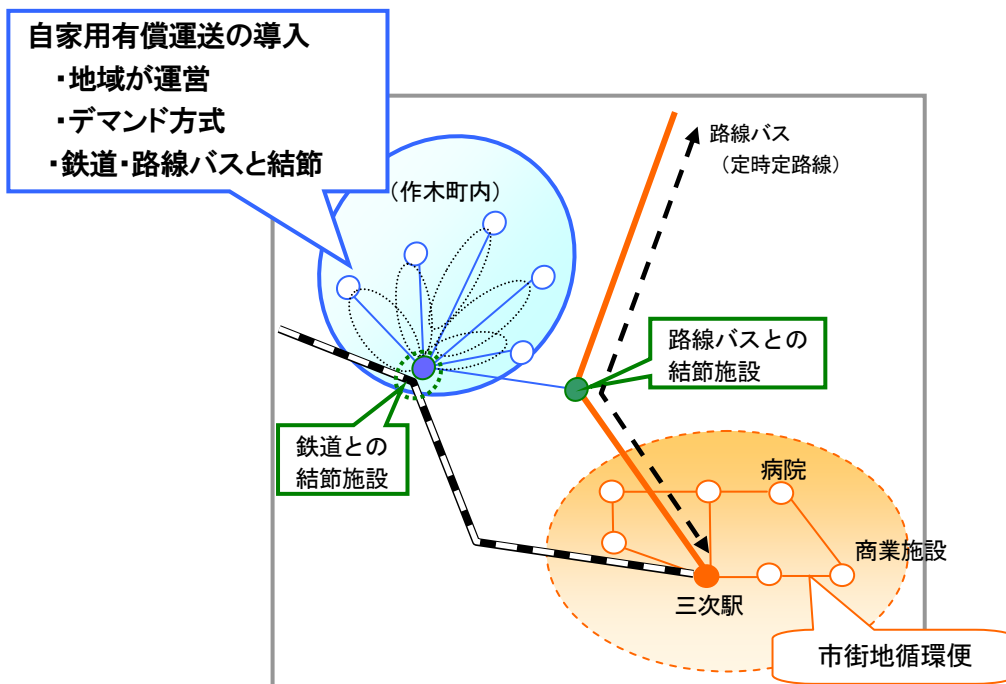


図 5-16 自家用有償運送の導入イメージ

## (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～
- ② 実施主体 NPO 団体

### 3 路線バスの再編

#### (1) 現状の問題

現在、市内には多くの路線バスが運行しており、市民生活を支えています。特に本市は、非常に広いエリアに拠点地域（旧市、周辺部の7町）が点在しており、かつ各地域では三次市民バス等の公共交通機関が運行しているため、路線バスはこれら地域間を連絡する幹線交通といえます。

しかしながら、現行の運行では、一部において公共交通機関間との連絡が不十分で、例えば周辺地域から公共交通を乗り継いで中心市街地へ行くことが困難な地域があります。

そのため市民の移動ニーズを見極めた上で、可能な部分から見直しを行うことが必要といえます。

#### (2) 事業内容

- 路線バスのダイヤ等、運行内容を見直すことで、三次市民バスなどの公共交通機関と連携を図るとともに、医療機関や買物施設、観光施設などへの移動の利便性を向上させます。
- 利用者が極端に少ない路線については、「三次市生活交通中期プラン」の運行基準を参考に、より効率的な運行が実現できるように、継続して検討を行います。

表 5-10 三次市生活交通中期プランにおける運行基準

平均乗車密度 2 人以上の路線	市内外への毎日の通学・通勤を担う路線として確保します。ダイヤや便数については、利用状況や接続の変化等に応じて随時見直します。
平均乗車密度 1 人以上 2 人未満の路線	より合理的な運行をめざし、ダイヤや便数、運行経路などについて見直しをします。
平均乗車密度 1 人未満の路線	空車で運行している状態が多い路線であり、原則廃止とします。

#### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～
- ② 実施主体 三次市, 交通事業者

## 4

# 交通結節点における利用環境整備

### (1) 現状の問題

本市域において公共交通による移動を面的にカバーするためには、鉄道や路線バス、三次市民バス等の複数の公共交通が効率良く乗り換えられる環境が必要です。

しかしながら、現状では、乗り換えを行う交通結節点において、例えばベンチ等の施設がない、また公共交通の情報が分かりやすく掲示されていないなど、十分な環境が整っていない箇所が多くあります。

そのため、優先度の高い箇所から、より利便性の高い交通結節点に向けた整備が必要です。ただしJR三次駅前については、現在、三次駅周辺整備事業が進められており、これとの整合性に十分配慮し、検討を進めます。

### (2) 事業内容

- 鉄道と路線バス、また路線バスと三次市民バスなど、交通機関の乗り換え拠点（駅舎、バス停留所）等において、ベンチや上屋等の整備など、環境整備に関わる検討・調整を行います。
- 作木町内で導入検討する自家用有償運送と路線バスとの結節点など、他の事業に伴い新しく発生する交通結節点においても、その進捗状況と合わせて、整備検討を行います。
- 公共交通の時刻表や乗り換え情報等を、利用者にとって分かりやすく表記するために、記載内容や表示方法等を見直します。
- 住民によるバス停等の美化運動の推進など、地域との協働により公共交通を守る気運を高めます。



図 5-17 バス停留所の例(広島市)





図 5-18 JR芸備線志和地駅地域ボランティア環境整備



図 5-19 JR八次駅駐輪場の整備(太陽光による夜間照明設置を含む)

(3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～平成 25 年度
- ② 実施主体 三次市, 交通事業者, 連合自治組織

## 5 高齢者運転免許自主返納の支援

### (1) 現状の問題

近年、高齢者の交通事故件数が急増しており、大きな社会問題になっています。(8頁参照) この一因として、高齢ドライバーの増加が指摘されており、さらにこの傾向は、今後も継続することが予想できます。

そのため、これまでに述べた各種事業を着実に実施することで、自動車がなくても不自由なく生活できる環境づくりを推進するとともに、高齢者が自動車の運転をやめる仕組みの構築が必要です。

### (2) 事業内容

- 増加する高齢ドライバーの交通事故を削減するため、運転免許の自主返納を推進する制度を設立します。具体的には、公共交通の利用促進に繋がるような、免許返納に対するインセンティブを付与します。

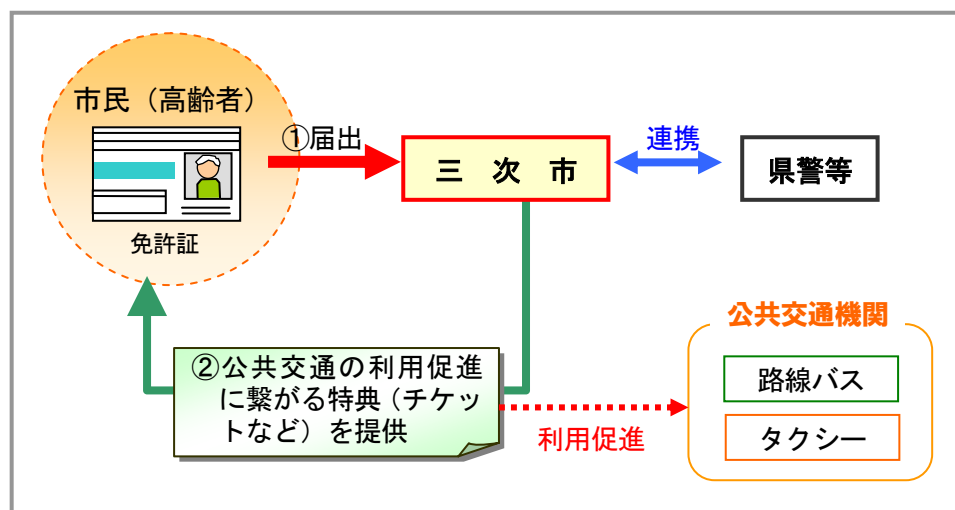


図 5-20 高齢者の運転免許自主返納支援システムイメージ

### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～
- ② 実施主体 三次市, 広島県警察

## 6 公共交通の利用促進策の推進

### (1) 現状の問題

現在、多くの市民の移動は、自動車により支えられています。しかしながら、急速に進む高齢化を踏まえると、今後、自動車に頼れない人口の増加が予想できるため、将来の市民生活を守るためにも、既存の公共交通の維持・継続に努める必要があります。

そのためには、公共交通の利用促進を進めることで、運行経費に対する運賃収入の割合を高め、税金投入額をできるだけ抑制することが重要です。

### (2) 事業内容

- 公共交通の利用促進を図るため、バス路線の時刻表、乗り換え情報などを掲載した広報媒体の作成や、市の広報誌等を活用した情報提供を推進します。
- 公共交通の利用意識の醸成を促すため、市民に対して意識変容・行動変容の動機付けとなる資料を配布するなどのモビリティ・マネジメント（MM）施策を実施します。



図 5-21 広報誌を用いた情報提供の例(大竹市)

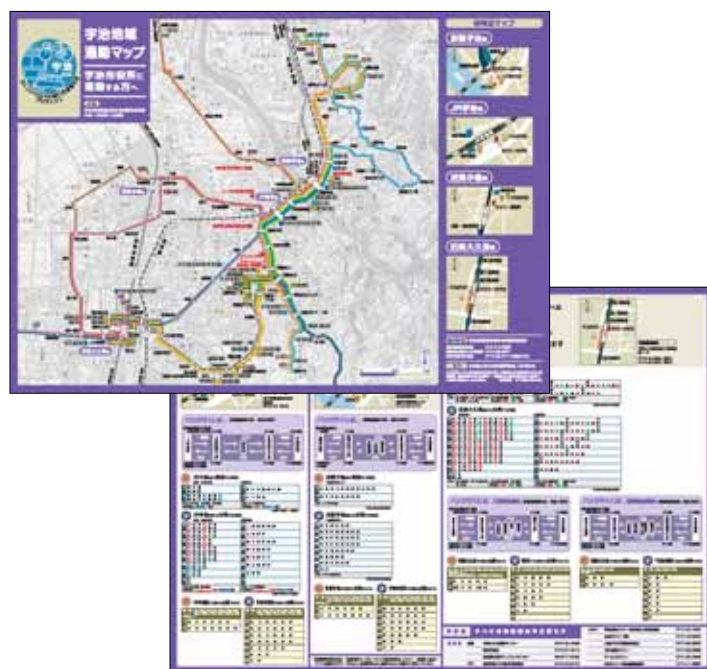


図 5-22 交通情報マップの作成事例(京都府)

### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～平成 24 年度
- ② 実施主体 三次市, 交通事業者

## 7 車両のバリアフリー化

### (1) 現状の問題

三次市民バスをはじめとする地域内生活交通は、現在、多くの高齢者の日常生活を支える交通手段として役割を果たしています。さらに今後、高齢化が一層進むため、高齢者に優しい利用環境づくりが急務の課題となっています。

しかしながら、現在運行している地域内生活交通の多くは、車両の高い段差などが高齢者の利用の障害となっており、多くの利用者からバリアフリー化の要望等が寄せられている状況です。

また広域幹線交通である路線バスにおいては、バリアフリーに対応している低床型バスの導入が進められており、今後も継続して高齢者に優しい車両での運行を増やすことが必要です。

### (2) 事業内容

- 地域内交通（三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか）の車両において、補助ステップの設置など、バリアフリー化を推進します。
- 広域幹線交通（路線バス）の車両において、低床型バスなど、バリアフリーに対応している車両の導入拡大を進めます。



図 5-23 車両のバリアフリー化

### (3) 実施時期と実施主体

- ① 実施時期 平成 22 年度～
- ② 実施主体 三次市，交通事業者

## 第6章

## 取り組み体制

本計画は、市民（地域住民・利用者代表）や交通事業者、行政（国，県，市），学識経験者などにより構成される「三次市地域公共交通会議」を中心に取り組みます。また個別事業の実施においては、当会議と各実施主体とが連携し、円滑かつ効果的に推進します。



図 6-1 三次市地域公共交通会議

## 第7章

# 実施スケジュール

本計画に掲げた施策の実施スケジュールは、以下を想定しています。

事業の名称	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
市街地循環便の整備 (みよしウェーブ号の再編)	■				継続した見直し
地域内生活交通の再編 (市民タクシー制度の改善) (市民バス等の再編) (自家用有償運送の導入)	■				継続した見直し
路線バスの再編	■				継続した見直し
交通結節点における利用環境整備	■				
高齢者運転免許自主返納支援	■				継続した見直し
公共交通の利用促進策の推進	■				
車両のバリアフリー化	■				継続した見直し

