

令和4年度 第3回三次市地域公共交通会議 次第

令和4年12月21日（水）15時～
三次市役所本庁舎 607会議室

1 開会

2 会長あいさつ

3 広島県からの説明について

4 報告事項

- 【報告事項1】 コロナ禍における公共交通の利用状況について（令和4年10月時点）
- 【報告事項2】 「バス&レールどっちも割きっぷ」の実績について
- 【報告事項3】 「のってのって！藩札事業」の実績について
- 【報告事項4】 ホームページの更新に伴うバスナビの廃止について
- 【報告事項5】 令和5～7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- 【報告事項6】 路線バスの収支状況について

5 協議事項

- 【協議事項1】 令和4年度三次市地域公共交通会議の予算増額補正について
- 【協議事項2】 市民バス「吉舎町線」の経路変更について
- 【協議事項3】 三江線代替バス「川の駅三次線」経路変更について
- 【協議事項4】 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価について
- 【協議事項5】 「広島たびパス」の販売及びオプション券の金額変更について

6 その他

7 閉会

広島県地域公共交通ビジョンの策定について

1 要旨・目的

今後の持続可能な地域公共交通の維持・確保に向けて、交通事業者、利用者、行政といった関係者が、公共交通の目指す姿とその実現に向けた施策の方向性を広く共有し、一体的に取り組むことが重要であるため、「広島県地域公共交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定する。

2 現状・背景

- 人口減少による利用者の減少と、それに伴う交通事業者の収支悪化、行政負担の増加
- バスやタクシーの運転士不足をはじめとする供給面の課題の顕在化
- アフターコロナにおける「新しい生活様式」など、ライフスタイルの変化 など

3 ビジョンの概要

本県における公共交通の目指す姿とその実現に向けた施策の方向性を示すとともに、それに基づく県の施策やKPI を取りまとめる。

(1) 計画期間

令和6年度～令和10年度（5年間）

(2) 根拠法令

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）

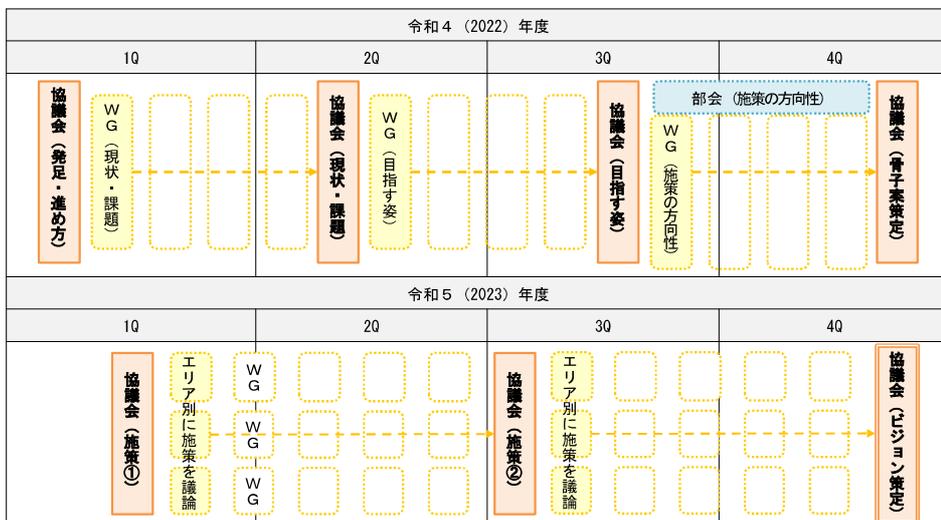
4 検討体制

協議会で議論すべき内容をワーキンググループで検討し、広島県地域公共交通協議会（学識者、交通事業者、利用者（社会福祉協議会、PTA等）、行政で構成）に諮る。

なお、地域の実情に応じた協議を行う部会として各市町協議会を位置付ける。

5 スケジュール（予定）

令和4年度中に骨子案を取りまとめ、令和5年度末にビジョンを策定する。



広島県における公共交通の目指す姿について

【第3回 広島県地域公共交通協議会】

2022年12月1日



広島県地域政策局交通局交通対策担当

目次

前回協議会の振り返り

1 目指す姿の設定にあたって

- (1) 目指す姿の位置づけ
- (2) 公共交通の役割（地域公共交通の活性化
及び再生に関する法律）
- (3) 上位計画（安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン）
- (4) 国の動き（アフターコロナに向けた地域交通の
「リ・デザイン」）
- (5) 移動の意義（ワーキンググループでの議論）
- (6) ここまでのまとめ

2 目指す姿（案）

- (1) 目指す姿（県全体）
- (2) 目指す姿（地域類型別）
- (3) 地域類型（全域概況）
- (4) 地域類型のイメージ
- (5) 類型別の特徴，移動の実態
- (6) 類型別の目指す姿
 - ア 都市拠点型
 - イ 都市住居型
 - ウ 目的地特化型
 - エ 地域拠点型
 - オ 地域住居型
 - カ 移動需要分散型
- (7) 目指す姿～課題～施策の方向性

前回協議会の振り返り

前回協議会（テーマ：現状と課題，地域の類型化）で指摘のあった主な意見とその対応について，次のとおり整理。

	主なご意見	前回協議会での回答	対応
現状と課題	現状と目指す姿とのギャップからの課題整理が必要ではないか	現状分析から課題を整理するだけではなく，目指す姿を検討する中で，改めて課題整理を行う	目指す姿～課題～施策の方向性といった全体プロセスを体系図として提示（今回資料）
	どこからどこへどれくらいの規模で人が移動しているのかデータで見ることができれば，今後の施策につながるのではないか	今後，ODデータ（出発地-目的地）を活用しながら，人の移動に着目した地域別の施策を検討していく	ODデータを基にしたデータ連携基盤を構築中。 第4回協議会までにデータを整備し，施策検討時のエビデンスとして提示予定
地域類型	課題把握の最小単位として地域類型別に分析しているが，それぞれの類型別の関係性を考慮しなければ，適切な解決策は検討できない	<ul style="list-style-type: none"> ・類型別の目指す姿に加え，県全体の目指す姿を設定 ・データを基に類型別のつながりを分析し，施策に反映させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体の目指す姿と，類型別の目指す姿を提示（今回資料） ・ODデータ等を基に，類型間の関係性を踏まえた施策を検討（第4回協議会）

1 目指す姿の設定にあたって



目指す姿の位置づけ

上位計画等を踏まえつつ、本県の地域公共交通における目指す姿（県全体）に加え、それぞれの地域特性に応じた目指す姿（地域類型別）を今回設定。

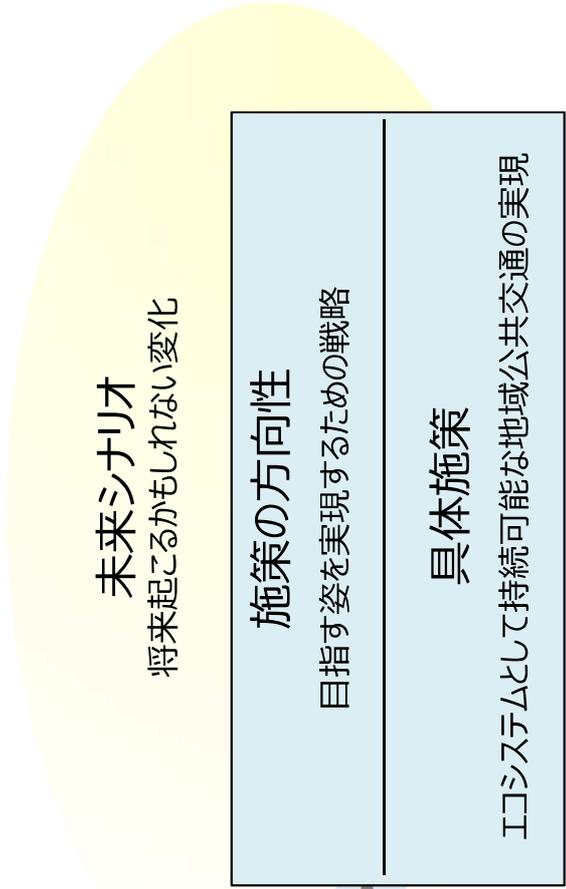
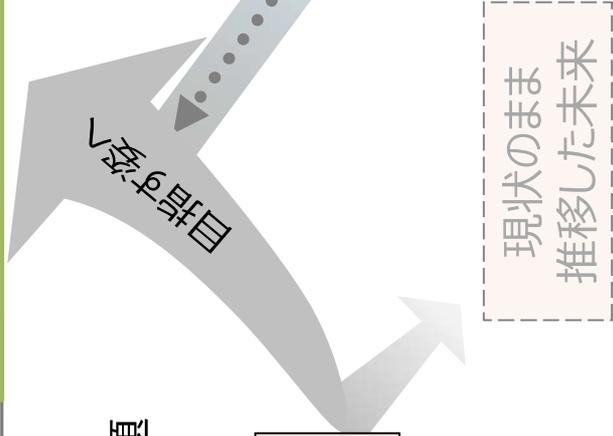
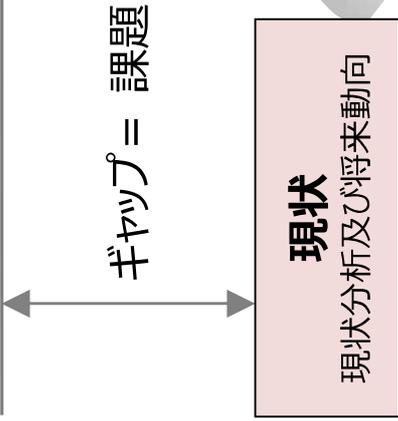
公共交通の役割
(地活化法)

上位計画
(ひろしまビジョン)

国の動き
(「リ・デザイン」検討会等)

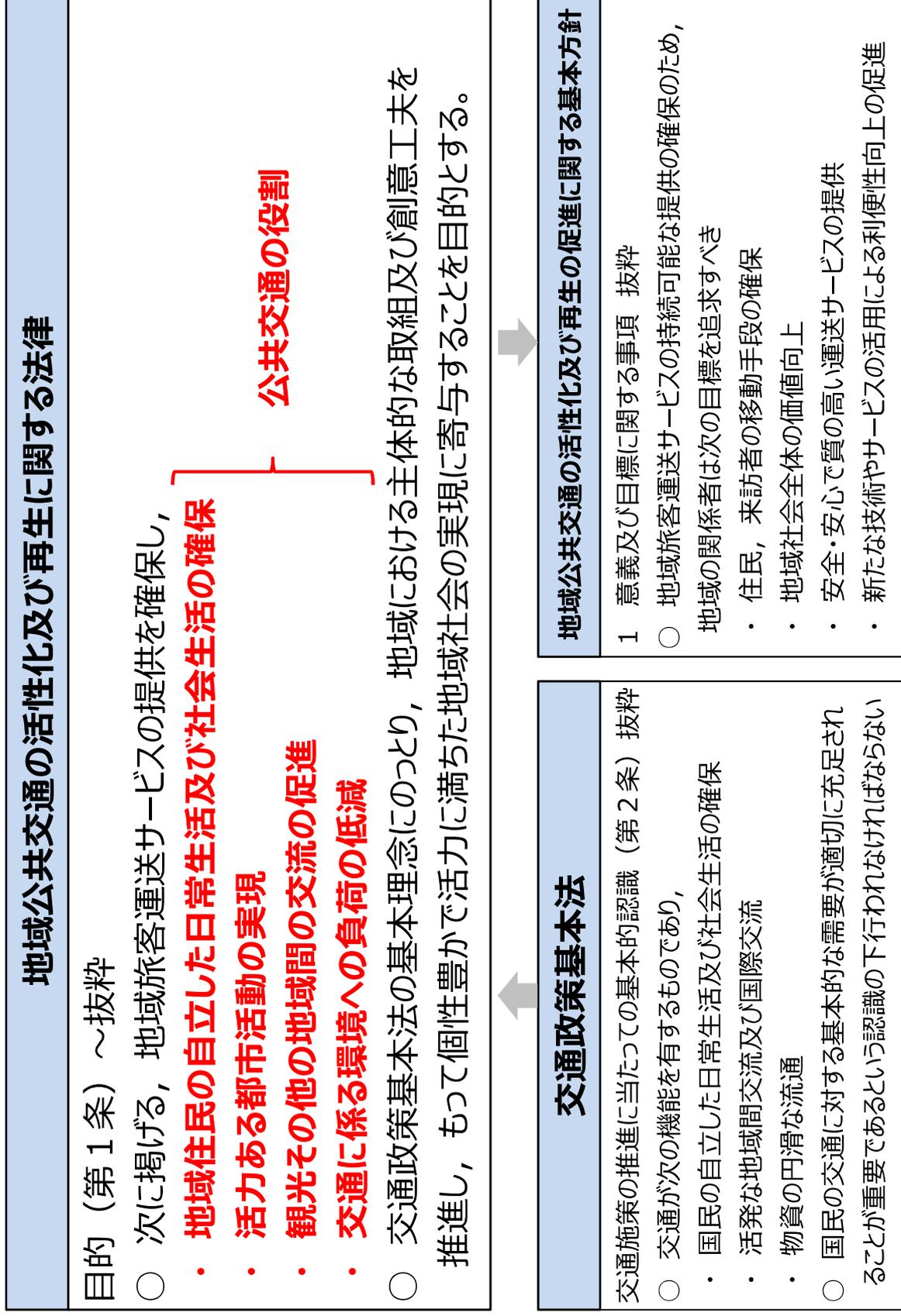
移動の意義
(ワーキンググループの議論)

本日の論点



公共交通の役割（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

根拠法の一つである「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、公共交通の役割が次のとおり定められている。



上位計画（安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョン）

本県の総合計画「安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョン」において、基本理念と目指す姿を次のとおり定めている。



基本理念

将来にわたって、「広島に生まれ，育ち，住み，働いて良かった」と心から思える広島県の実現

目指す姿

県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により，夢や希望に「挑戦」しています～仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りのライフスタイルの実現～

目指す姿の実現に向けた基本的な考え方

(1) 県民の挑戦を後押し

- ① 県民が抱く不安を軽減し「安心」につなげる
- ② 県民の「誇り」につながる強みを伸ばす
- ③ 県民一人一人の夢や希望の実現に向けた「挑戦」を後押し

(2) 特性を生かした 適散・適集な地域づくり

- ① 県全体の発展を牽引する魅力ある都市の形成
- ② 自然豊かで分散を生かした中山間地域の形成
- ③ 利便性の高い集約型都市構造の形成

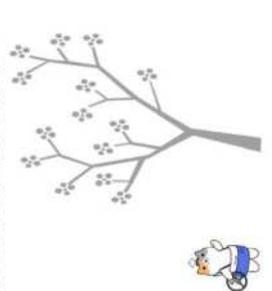


国の動き（アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」）

国（国土交通省）においても、有識者検討会での提言を踏まえた予算措置など、地域交通を持続可能な形で再構築していく動きが加速していく見通し。

アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」 有識者検討会（R4.3.31設置）

提言（R4.8.26）

具体的な検討の方向性

- 官と民の共創**
意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- 交通事業者間の共創**
事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備
に対する支援
- 他分野を含めた共創**
地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

まとめ

自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。



2023年度の法改正も視野に制度設計

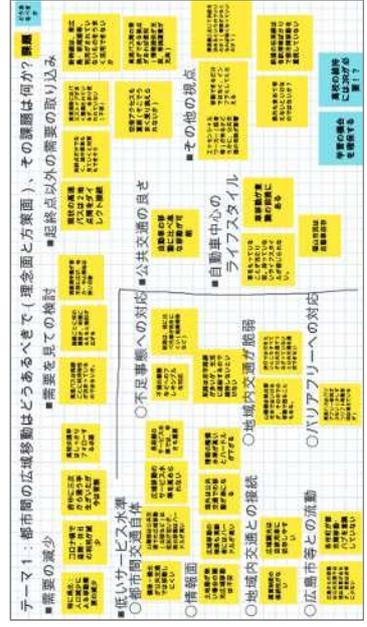
移動の意義（ワーキンググループでの議論）

学識者（協議会委員）を中心とするワーキンググループにおいて、人々の暮らしにとっての移動の意義やあるべき姿について、数回に分けて議論。

- 移動の意義**
- **日常生活**をしっかりと支えていくことに加え、**生産性向上**、**価値向上**など、その先の価値も創出
 - 出発地側だけでなく、目的地側の**経済・イノベーションの観点**
 - コロナ禍を経て、**対面で合う価値**の再認識
 - 顕在化した需要だけでなく、**抑圧された需要の捕捉** etc.

分類	あるべき姿	ワーキンググループメンバー
都市間の広域移動	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域移動の維持に向けた多様な需要の喚起・取り込み・維持 ● 一定の需要を確保し、サービス水準を好スライラ化 ● 都市活動のため最低限維持・保証する移動の確保（通学・エッセンシャルカー） ● 公共交通をベーシックインフラとする認識の普及 ● 自家用車中心のライフスタイルからの行動変容 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福山市立大学教授 渡邊 一成 ・ 広島工業大学教授 伊藤 雅 ・ 呉工業高等専門学校教授 神田 佑亮 ・ 広島大学大学院准教授 力石 真 ・ 復建調査設計株式会社 ・ 広島県地域政策局交通対策担当
都市部	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が協調・連携する仕組みづくり ● 輸送資源の最適化 	
地域内の移動	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤整備・まちづくりと連携した交通のあり方の再検討 ● 自家用車が無くても移動ができる環境の確保 ● 住民が公共交通を積極的に使うライフスタイルへの変容 ● 地域の輸送資源の総動員 ● 多様な目的へのケア（ex.夜の交流・飲み会、サードプレイスの活動） 	
公共交通のサービスを構成する主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政・交通事業者が共創した市場（ビジネス分野）開拓 ● 新たな取組（複数年方式・インセンティブ）を支援する制度設計 ● アジャイル式（実証実験制度）での取組支援 ● 実証などの結果やノウハウを県全体で共有する枠組み・体制の構築 ● 災害等のコントロールできない有事に交通をマネジメントする人材・組織づくり ● 技術革新や環境意識に対応した移動手段が選択できる社会 	

WGでの集中議論



ここまでのまとめ

ここまでの上位計画等のレビューを踏まえ、本県の地域公共交通における目指す姿（県全体）を考える際のエッセンスを抽出。

公共交通の役割（地活化法）

- 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
- 活力ある都市活動の実現
- 観光その他の地域間の交流の促進
- 環境への負荷の低減

上位計画（安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン）

基本理念 将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現

基本的な考え方 都市と自然の近接性を生かした
適散・適集な地域づくり

国の動き（地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会）

- 官と民の共創
- 交通事業者間の共創
- 他分野を含めた共創

移動の意義（WGにおける議論）

- 日常生活に加え、生産性向上など、その先の価値も創出
- 出発地側だけでなく、目的地側の経済・イノベーションの観点
- コロナ禍を経て、対面で合う価値の再認識
- 顕在化した需要だけでなく、抑圧された需要の捕捉

エッセンスを抜き出すと…

移動が支える日常生活，社会生活

どこにいても繋がれる社会

分野の垣根をこえた関係者間の共創

維持するだけでなく，新たな価値を創出

2 目指す姿（案）



県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現

ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤，通学，買い物等， 守るべき県民の日常生活
地域・経済	交通×まちづくり，交通×ビジネス，交通×医療など， 分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン
共創	事業者・利用者・行政等，交通に関わる全ての関係者による 持続可能な再構築
ひろしまの価値を高める	豊かな暮らしやイノベーション に公共交通が貢献することで，広島県の価値を高める
社会基盤	公共交通を ベーシックインフラ としてしっかり支えていく

▲ 公共交通を利便性，持続可能性，生産性が向上する形にリデザインし，**適散・適集社会**を目指す

目指す姿（地域類型別）

県全体の目指す姿を踏まえ、地域類型別の目指す姿をそれぞれの移動特性に合わせて設定する。

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現

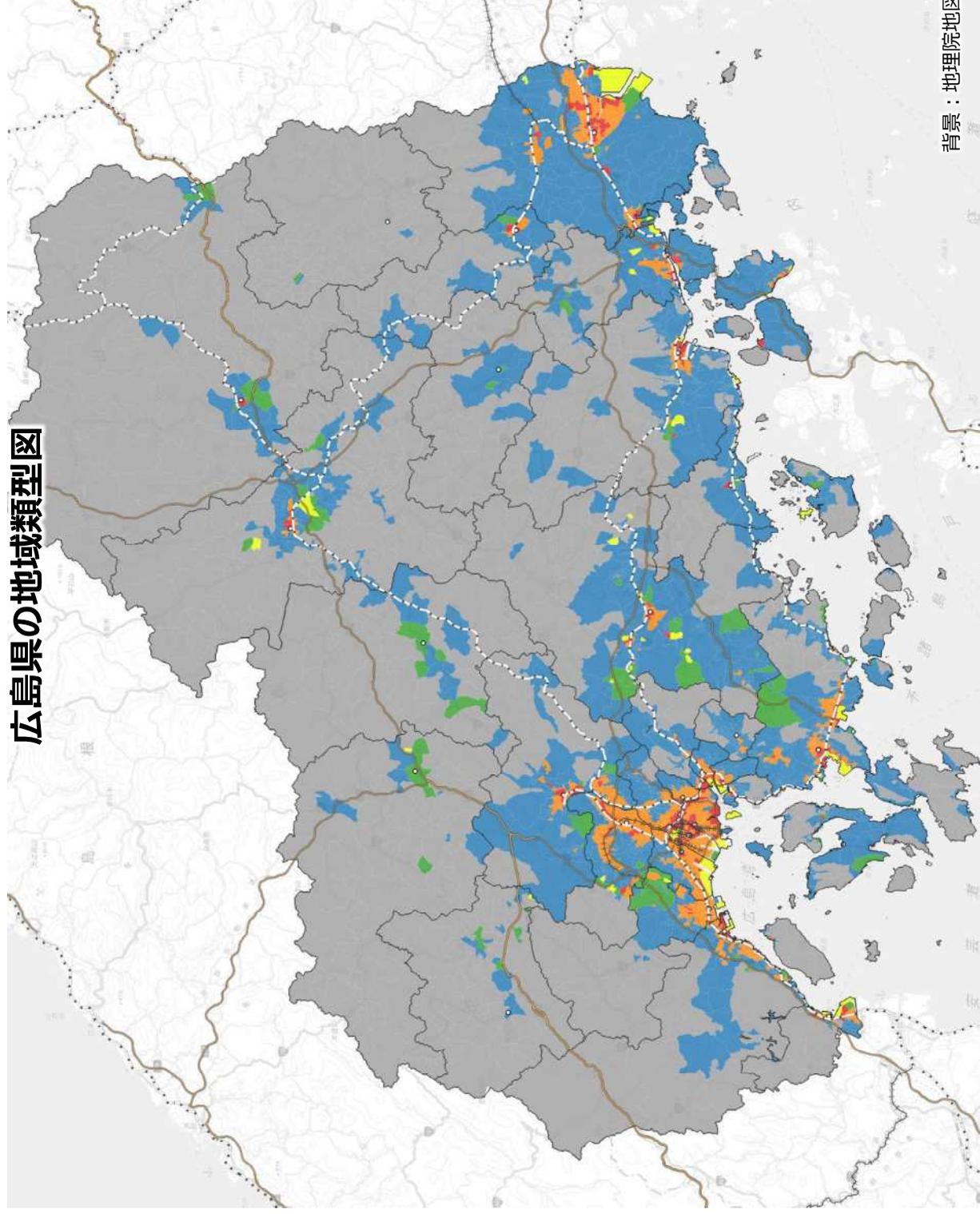


地域類型別の目指す姿	
都市 拠点型	都市 住居型
目的地 特化型	地域 拠点型
地域 住居型	移動需要 分散型

県内交通の現状（第2回）	課題（第2回）
社会構造の変化 <input type="checkbox"/> 年齢階層別人口の構造的な変化 <input type="checkbox"/> 高齢者単独世帯が今後も増加傾向 <input type="checkbox"/> 移動需要はコロナ前まで回復しない 移動困難者の増加 <input type="checkbox"/> 20年後には2人に1人が高齢者 <input type="checkbox"/> 運転免許をもたない高齢者が大幅に増加 <input type="checkbox"/> 移動をあきらめる・抑制されるといった潜在的な移動困難者が増加する可能性 苦境に立たされる交通関係者 <input type="checkbox"/> 収益の悪化による負のスパイラル <input type="checkbox"/> 交通事業者の人材不足が深刻化 <input type="checkbox"/> 住民1人あたりの行政コストが増大 公共交通が置かれている環境の変化 <input type="checkbox"/> 県民の環境意識の高まり <input type="checkbox"/> 危機事案への柔軟かつ機動的対応 <input type="checkbox"/> 官民の垣根を超えた地域共創型の交通	<input type="checkbox"/> 社会構造の変化による移動需要の減少 <input type="checkbox"/> 顕在的・潜在的な移動困難者の増加 <input type="checkbox"/> 交通サービスの持続可能性 <input type="checkbox"/> 公共交通の位置づけの見直し

地域類型（全域概況）

広島，福山，呉市等の一部に「都市」拠点型，役場・駅・主要道路等の周辺に「地域」拠点型，それら拠点の周辺に住居型が展開されている。



地域類型のイメージ

類型を想起させるワード

・山, 川, 海
・集落

移動需要分散型

地域拠点型

・町役場
・病院
・支所周辺
・道の駅

地域住居型

・低密に立地する住居

目的地特化型

・大規模工場
・工業地域

都市住居型

・マンション群
・住宅団地

都市拠点型

・鉄道駅
・市役所
・マンション
・ホテル
・総合病院

・高層ビル
・商業ビル
・タワーマンション
・新幹線駅

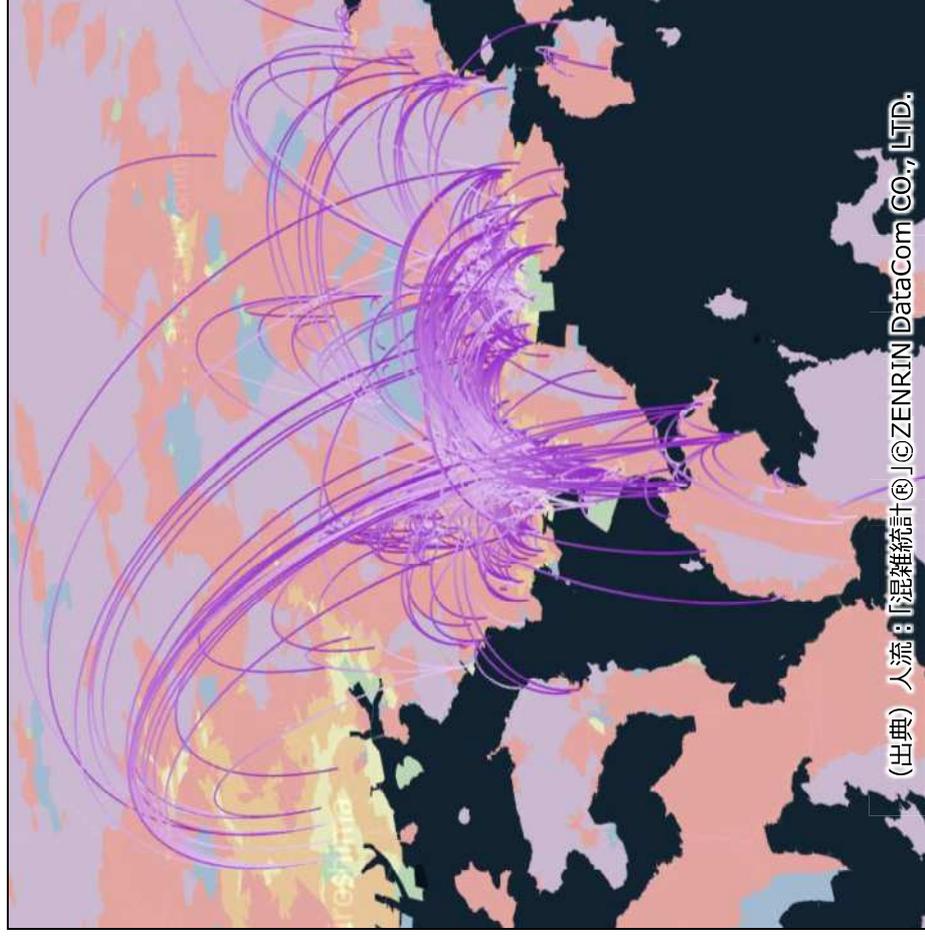
類型別の特徴，移動の実態

人流データ等から，類型別の特徴や移動の実態を分析し，それぞれの特性に応じた目指す姿を検討する。

類型別の特徴（第2回協議会資料より）

都市 拠点型	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学の目的地で，日中滞在量多い ・将来的な移動需要も見込まれる ・渋滞や混雑が起きやすい
都市 住居型	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学の出発地で，朝・夕の移動多い ・都心部に近く，目的地へのアクセス性重視 ・朝夕と昼間で移動ターゲットが異なる
目的地 特化型	<ul style="list-style-type: none"> ・工業団地等，日中に滞在量が集中する ・Co2対策等，環境問題との関係性は強い ・事業継続のため，災害時のレジリエンス重視
地域 拠点型	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の生活の拠点。日中の滞在量多い ・今後は移動量の減少が見込まれ，まちづくりとセットになった交通対策が求められる
地域 住居型	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学の出発地で，朝・夕の移動多い ・日中の移動少なく，無人客のバスあり ・大きな買い物は他地域まで足を延ばす必要
移動需要 分散型	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模の移動需要が分散的に存在 ・将来的な移動需要の減少が大きい地域。 ・免許返納後の移動手段の確保が課題

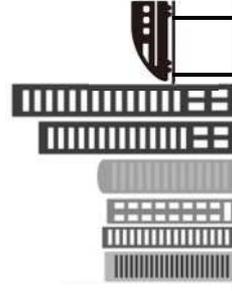
ODデータによる移動の実態（呉市の例）



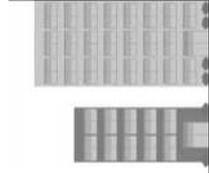
「混雑統計」データは，NTTドコモが提供するアプリケーション(※)の利用者より，許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を，NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測定されるGPSデータ(緯度経度情報)であり，個人を特定する情報は含まれない。
※ドコモ地図ナビサービス(地図アプリ・ご当地ガイド)等の一部のアプリ。

目指す姿（都市拠点型）

	<p>圏域全体の豊かな生活環境の創出に向けて、拠点内及び拠点間が相互に連携しながら最適な交通ネットワークで結ばれている。</p>
<p>目指す姿</p>	<p>【拠点間の移動】 圏域全体の発展を牽引するため、バスターミナル、主要港、主要駅等、各圏域の交通結節点を結ぶ最適なネットワークが整備され、拠点間を自由に移動できている。</p> <p>【まちなかのコミュニケーション】 人と人との出会いを通じて、まち全体でのイノベーションを促進するため、効率性の高い移動に加え、まちなかの移動そのものを楽しむ環境が整っている。</p>
<p>移動の実態（データ）</p>	<p>圏域全体のハブとして、昼夜を問わず人の移動が多い。</p>
<p>今後の施策も含めたキーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者の共創 ・ 拠点間交通の強化 ・ 多言語化対応



- ・ 高層ビル
- ・ 商業ビル
- ・ タワーマンション
- ・ 新幹線駅



- ・ 鉄道駅
- ・ マンション
- ・ 総合病院

- ・ 市役所
- ・ ホテル



目指す姿（都市住居型）

	<p>多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が、大都市圏では得られないゆとりと安心を実感できるよう、都市と自然を自由に行き来できている。</p>
<p>目指す姿</p> <p>設定の視点</p>	<p>【アクセス性の向上】 都市に近い立地条件を背景に、多くの人々が日々の生活に公共交通を利用しており、交通モード相互の連携によって目的地へのアクセス性が高まっている。</p> <p>【多様なライフスタイル】 東京や大阪といった大都市圏では得られない多様なライフスタイルを後押しするため、人々が交通結節点を経由し、豊かな自然にアクセスすることができている。</p>
<p>移動の実態（データ）</p>	<p>朝・夕にかけて、都市拠点型に向けた（to,from）移動が集中している。</p>
<p>今後の施策も含めたキーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"> データ連携基盤 多様化する価値観を満たす交通 環境にやさしい交通GX（グリーントランスフォーメーション）



- ・マンション群
- ・住宅団地

目指す姿（目的地特化型）

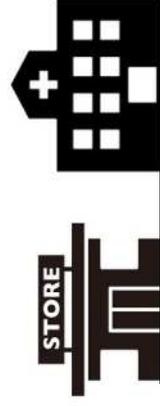
	<p>環境と経済・生活のどちらかではなく、どちらも追求する社会となるよう、地域や企業において公共交通の利用が促進されている。</p>
<p>目指す姿</p> <p>設定の視点</p>	<p>【脱炭素による環境負荷の軽減】 地域課題の解決と交通の脱炭素化の同時実現を目指した地域や企業が増え、地球環境にも利用者の利便性にも配慮したモビリティとしての公共交通が浸透している。</p> <p>【災害時のレジリエンス】 災害発生時等おける企業活動の継続性を高めるため、公共交通の各モードが相互の不足を補いながら運行を続けている。</p>
<p>移動の実態（データ）</p>	<p>近隣の住居型（都市・地域）から、朝・夕の移動が集中している。</p>
<p>今後の施策も含めたキーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 環境にやさしい交通GX（グリーントランスフォーメーション） • レジリエンス向上に向けた設備投資



- 大規模工場
- 工業地域

目指す姿（地域拠点型）

	<p>広域ネットワークと地域内の生活交通が整備され、生活の拠点としてだけでなく都市部へのアクセス性も向上している。</p>
目指す姿	<p>【地域内外への移動】 デジタルをはじめとする新たな技術の活用により、地域内及び地域外への移動が自由なく実現し、住民の生活利便性が高まっている。</p> <p>【まちづくり拠点】 公共交通と基盤整備がセットとなった取組が進んでおり、地域の移動を支える交通結節点としての魅力が向上している。</p>
移動の実態（データ）	<p>地域住居型からの目的地であるとともに都市拠点型への出発地となっている。</p>
今後の施策も含めたキーワード	<ul style="list-style-type: none">・ 地域と交通事業者の共創・ 新技術の導入（自動運転, MaaS）・ データに基づく政策立案（EBPM）



・町役場
・病院
・支所周辺
・道の駅

目指す姿（地域住居型）

	<p>将来にわたって暮らし続けることができる生活環境を守るため、デジタル技術を活用した様々な交通サービスが効率的に提供される仕組みづくりが進んでいる</p>
<p>目指す姿</p>	<p>設定の視点</p> <p>【交通マネジメント】 まちづくりの視点も持ちながら、地域の実態に応じて公共交通をデザインする人材が各地で活躍し、新たな交通サービスに向けた先進的な取組が迅速に進んでいる。</p> <p>【需要と供給に基づくマッチング】 デジタル技術を活用することで、抑圧されている移動も含む移動需要に基づいたマッチングが行われ、住民のライフスタイルに合わせた交通再編が進んでいる。</p>
<p>移動の実態（データ）</p>	<p>地域拠点型への移動が主だが、都市拠点型ほど移動の時間帯が決まっていない。</p>
<p>今後の施策も含めたキーワード</p>	<ul style="list-style-type: none">• 新技術の導入（自動運転、MaaS）• 交通人材の育成• データに基づくマッチング



・低密に立地する住居

目指す姿（移動需要分散型）

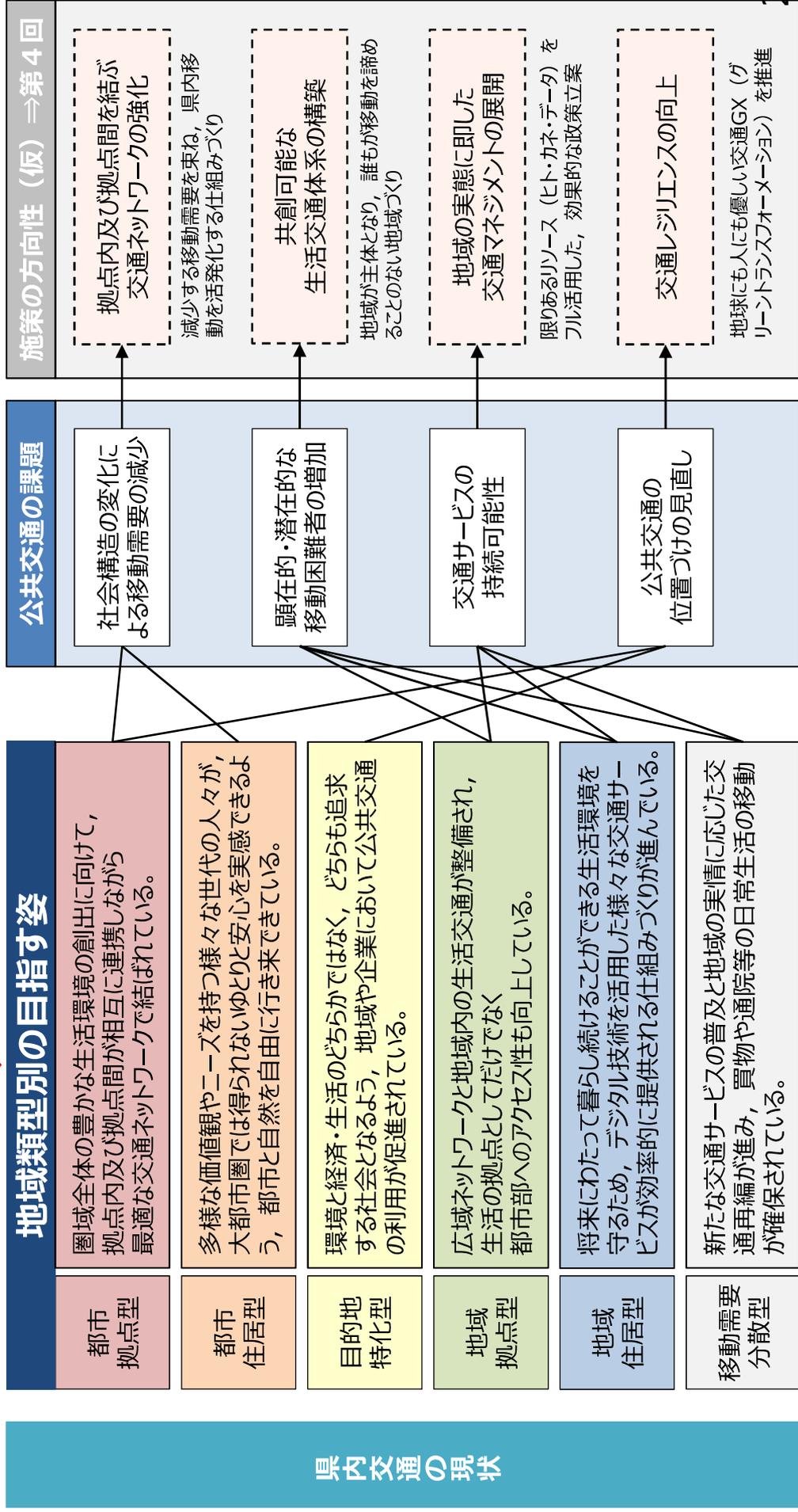
	<p>新たな交通サービスの普及と地域の実情に応じた交通再編が進み，買物や通院等の日常生活の移動が確保されている。</p>
<p>目指す姿</p> <p>設定の視点</p>	<p>【交通と生活サービスとの連携】 交通事業者，利用者，目的地，行政等が主体的に連携し，交通と生活サービスの相乗効果が生まれることにより，生活交通の持続可能性が高まっている。</p> <p>【輸送資源の総動員】 地域の輸送資源が総動員されることで，免許返納後等においても，地域住民の買い物や通院等，日常生活に必要な移動が確保されている。</p>
<p>移動の実態（データ）</p>	<p>公共交通の利用（≒提供）が少なく，主な移動手段は自家用車。</p>
<p>今後の施策も含めたキーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域のリソース（ヒト・カネ・データ）の総動員 • 住民同士による互助輸送



目指す姿～課題～施策の方向性

県全体の目指す姿を踏まえ、地域類型別の目指す姿をそれぞれの移動特性に合わせて設定する。

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現

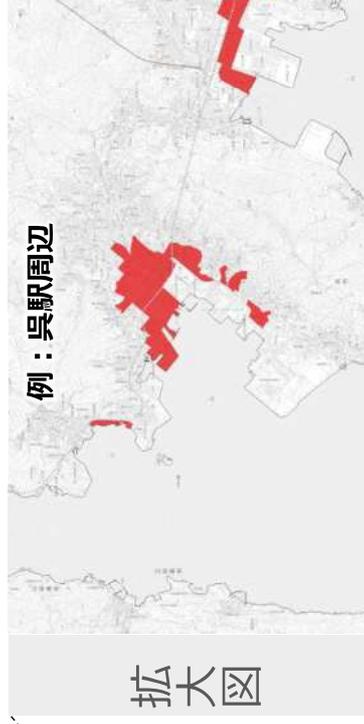
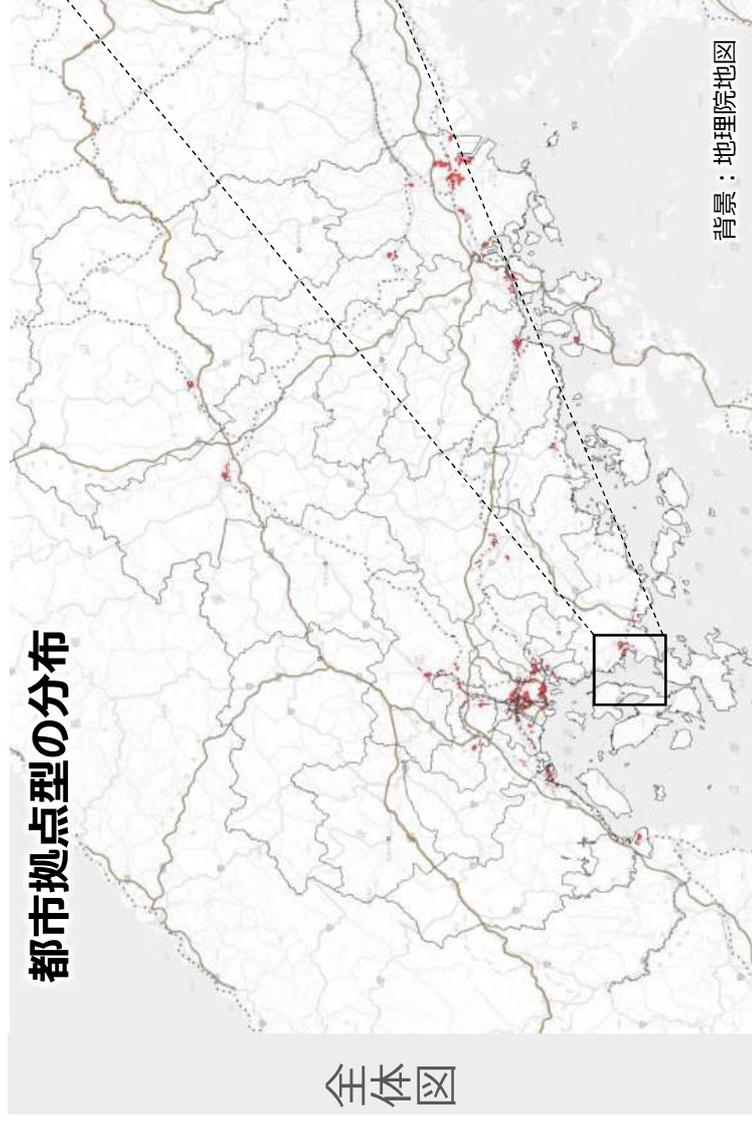


県内交通の現状

參考資料



(参考) 都市拠点型

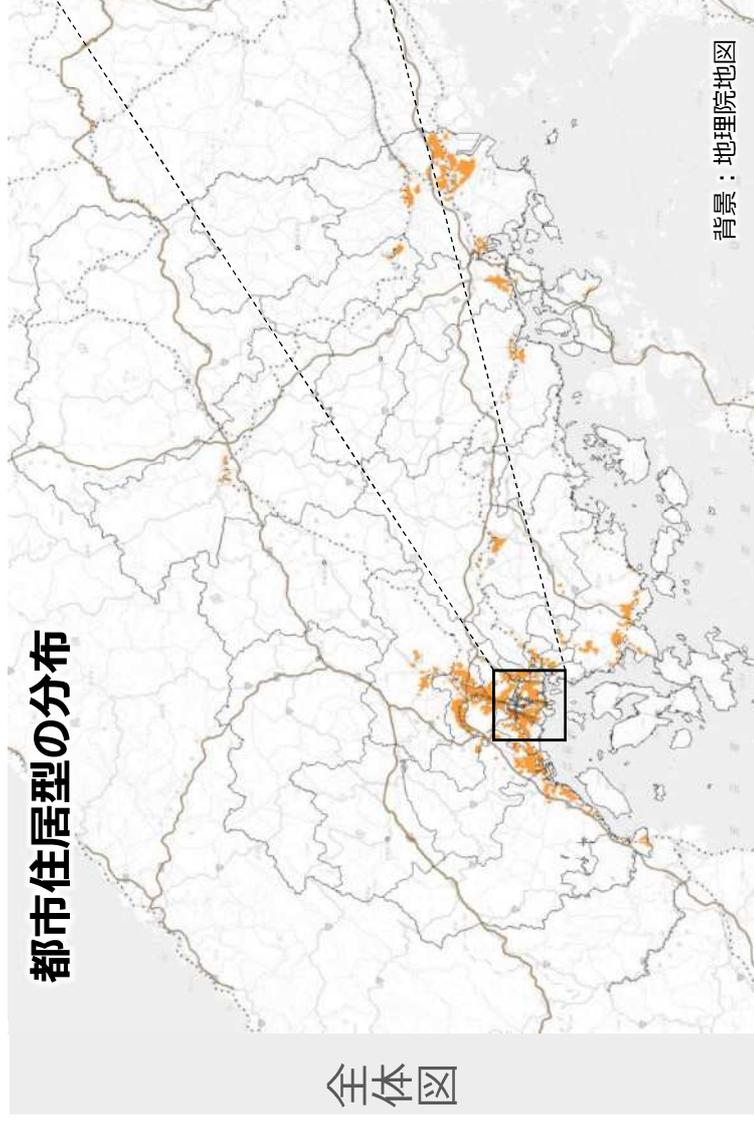


その他：福山駅周辺，広島市役所周辺

特徴

- ▶ 通勤・通学の目的地になっており，日中の滞在量が多い。
- ▶ 移動量が多く，将来的な移動需要も見込まれる。
- ▶ 移動が集中することで，渋滞や混雑が起きやすい。

(参考) 都市住居型

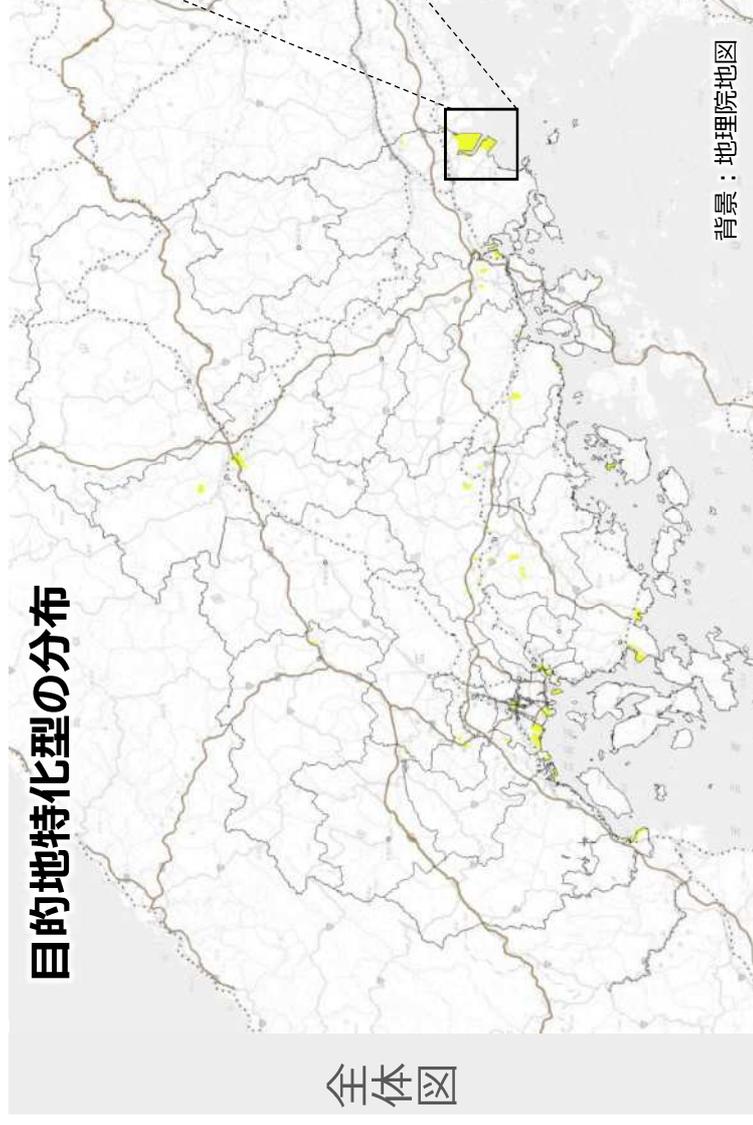


その他：呉市焼山エリア、福山市川口町エリア

特徴

- 通勤・通学の出発地になっていくことが多く、朝・夕の移動が多い。
- 都心部に近く、駅やバス停、目的地までのアクセス性が重視される。
- 朝夕（通勤・通学）と昼間（買い物等）で移動ターゲットが異なる。

(参考) 目的地特化型

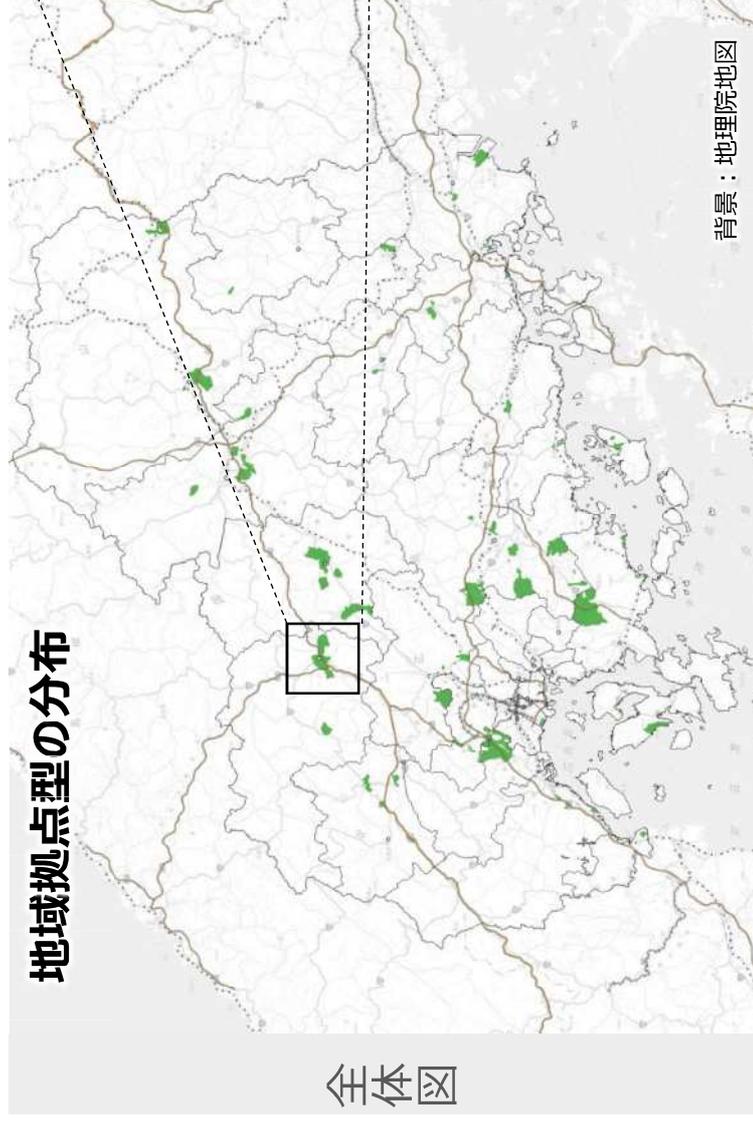


その他：広島市商工センター，県内各工業団地

特徴

- ▶ 大規模工場や工業団地等，日中に滞在量が増加する地域。
- ▶ 通勤渋滞時のCO₂対策等，環境問題との関係性は強い。
- ▶ 事業活動の継続性を高めるため，災害時のレジリエンスが重視される。

(参考) 地域拠点型

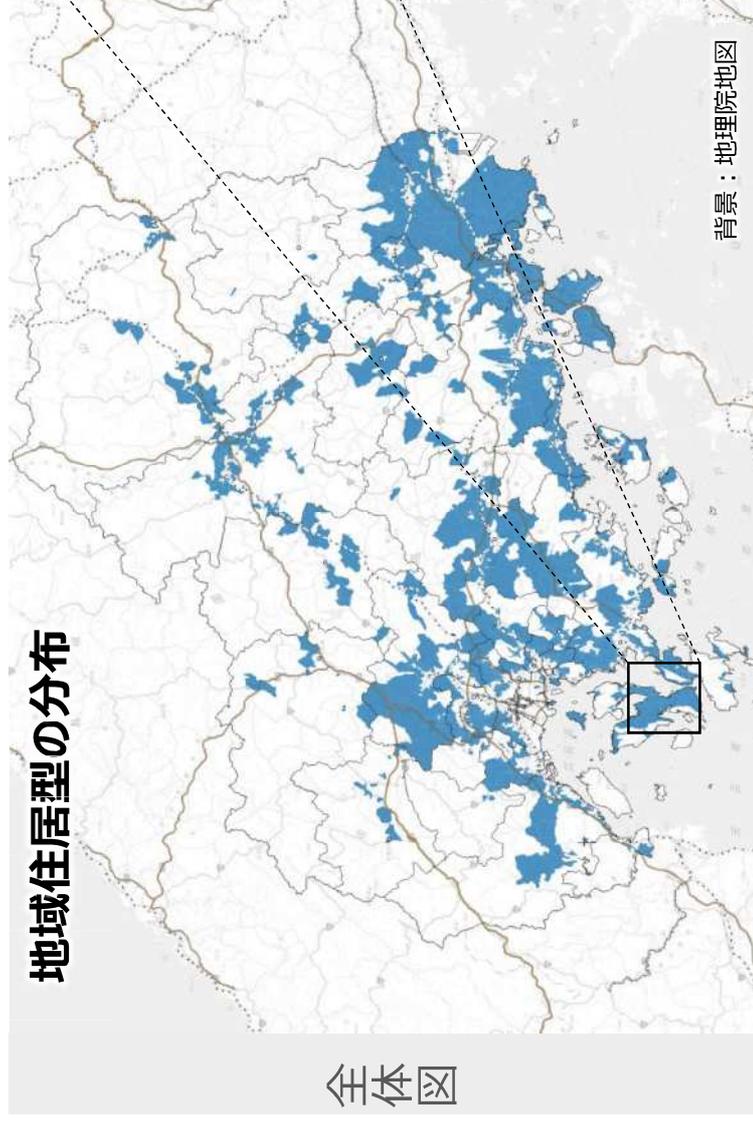


その他: 庄原IC周辺, クロスロードみづき周辺

特徴

- ▶ 各地域における生活の拠点となっており, 日中の滞在量が多い。
- ▶ 今後は移動量の減少が見込まれており, まちづくり (= 目的地としての魅力向上) とセットになった交通対策が求められる。

(参考) 地域住居型

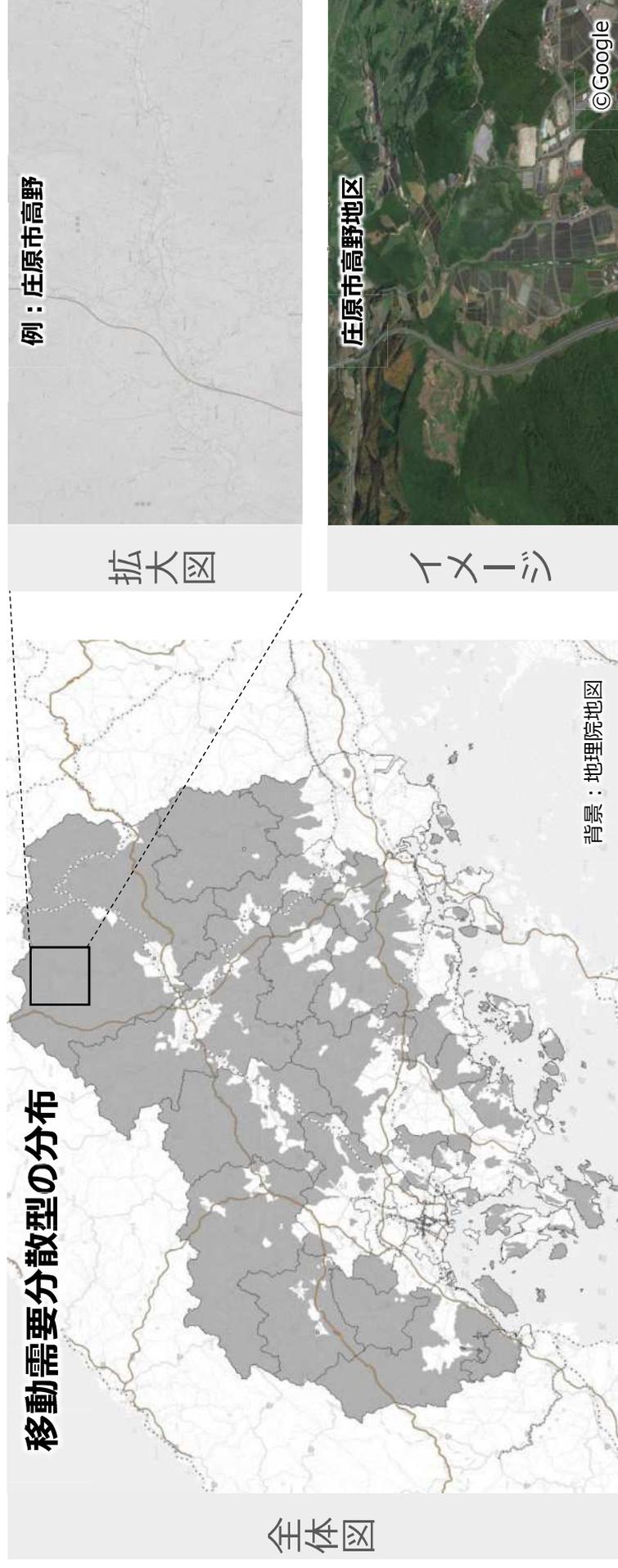


その他：福山市神辺エリア，三原市糸崎エリア

特徴

- ▶ 通勤・通学の出発地になっていくことが多く，朝・夕の移動が多い。
- ▶ 日中の移動が少なく，乗客の少ない便を運行しているバスもある。
- ▶ 大きな買い物をする場合，他地域まで足を延ばす必要がある。

(参考) 移動需要分散型



その他：中山間地域における大部分の地区

特徴

- ▶ 小規模の移動需要が分散的に存在。
- ▶ 将来的な移動需要の減少が、他地域に比べ最も大きい地域。
- ▶ 特に高齢者は免許返納後の移動手段の確保が求められる。

(参考) ワーキンググループでの検討経緯

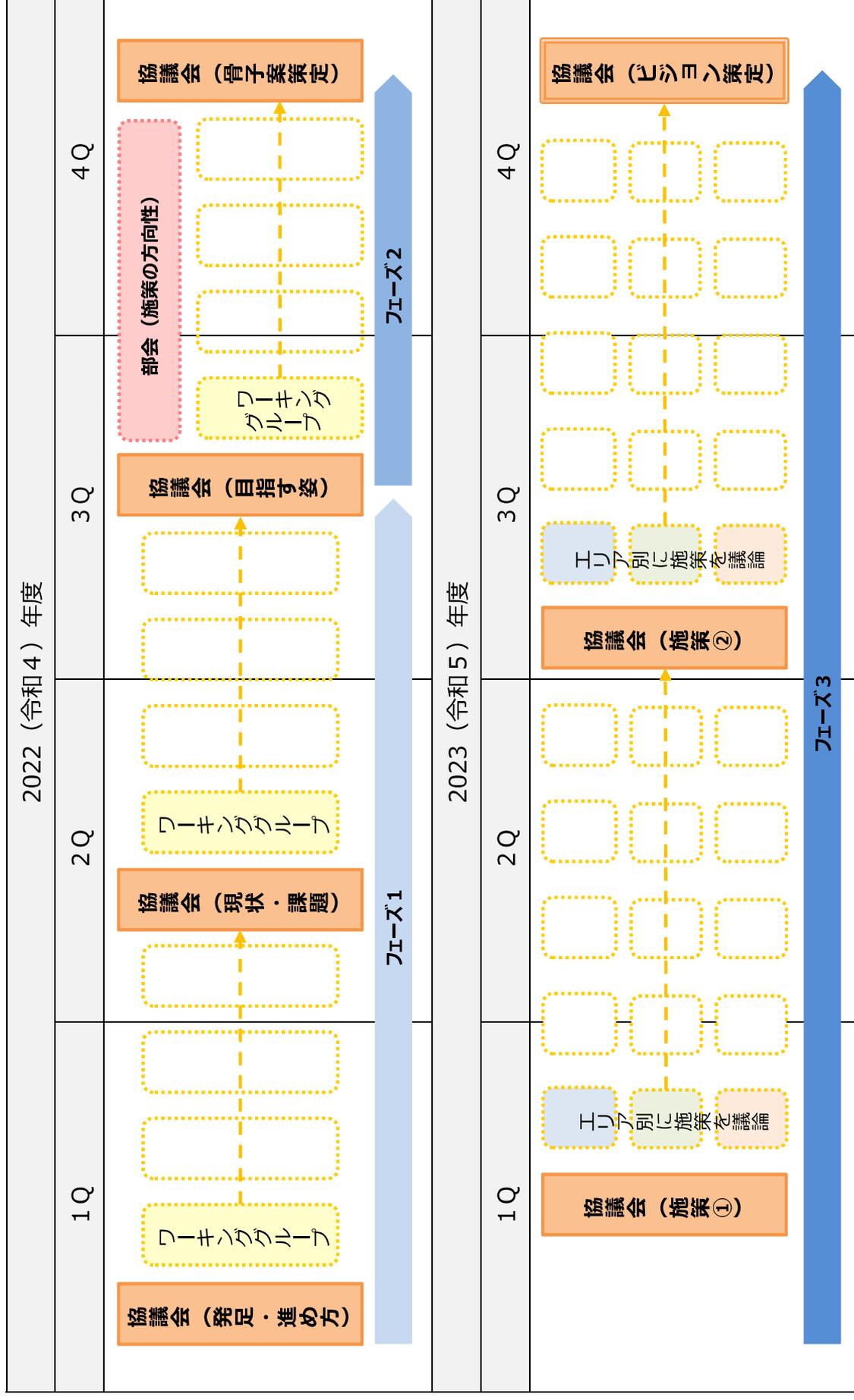
学識者（協議会委員）を中心とするワーキンググループにおいて、これまで集中的に議論を行い、各テーマごとの検討を実施。

ワーキンググループの開催状況

	開催日	テーマ
第1回	4月5日	・ワーキンググループの進め方
第2回	4月25日	・外出，移動の意義・必要性
第3回	5月30日	・広島県における外出，移動の意義・必要性 ・調査・分析の進め方 ・未来シナリオの手法
第4回	6月10日	・ビジョンに必要な視点や留意すべき事項
第5回	6月24日	・調査・分析（需要面・供給面） ・課題の整理
第6回	7月8日	・課題の打ちだし
第7回	8月9日	・課題の再整理
第8回	8月22日	・第2回協議会資料確認，未来シナリオ検討
第9回	9月8日	・シナリオプランニングによる未来シナリオの設定の進捗報告
第10回	9月27日	・第3回協議会にむけたWGスケジュール ・目指す姿の再定義 ・目指す姿の検討
第11回	10月20日	・神田先生話題提供 ～リデザイン+それ以降の動向～ ・目指す姿（地域類型） ・来年度の進め方
第12回	11月17日	・第3回協議会資料確認

(参考) 策定スケジュール

今後、部会（市町の交通活性化協議会）やワーキンググループにおいて、施策の方向性について議論を重ね、今年度中に骨子案を取りまとめる。



令和4年度 第3回三次市地域公共交通会議

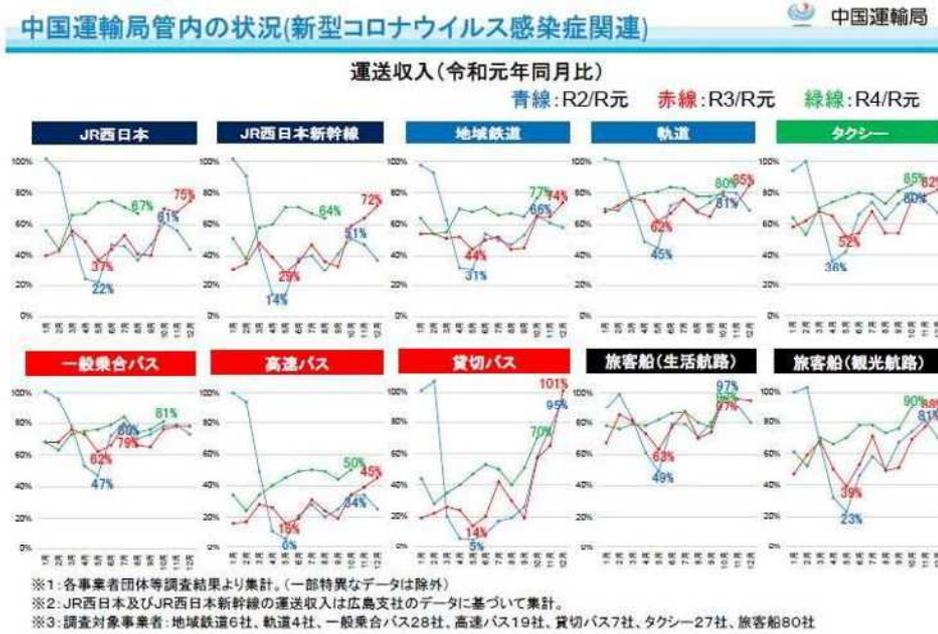
報告事項

- 【報告事項1】 コロナ禍における公共交通の利用状況について
(令和4年10月時点)
- 【報告事項2】 「バス&レールどっちも割きっぷ」の実績について
- 【報告事項3】 「のってのって！藩札事業」の実績について
- 【報告事項4】 ホームページの更新に伴うバスナビの廃止について
- 【報告事項5】 令和5～7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- 【報告事項6】 路線バスの収支状況について

協議事項

- 【協議事項1】 令和4年度三次市地域公共交通会議の予算増額補正について
- 【協議事項2】 市民バス「吉舎町線」の経路変更について
- 【協議事項3】 三江線代替バス「川の駅三次線」経路変更について
- 【協議事項4】 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価について
・・・(別添1・1-2, 別添2)
- 【協議事項5】 「広島たびパス」の販売及びオプション券の金額変更について

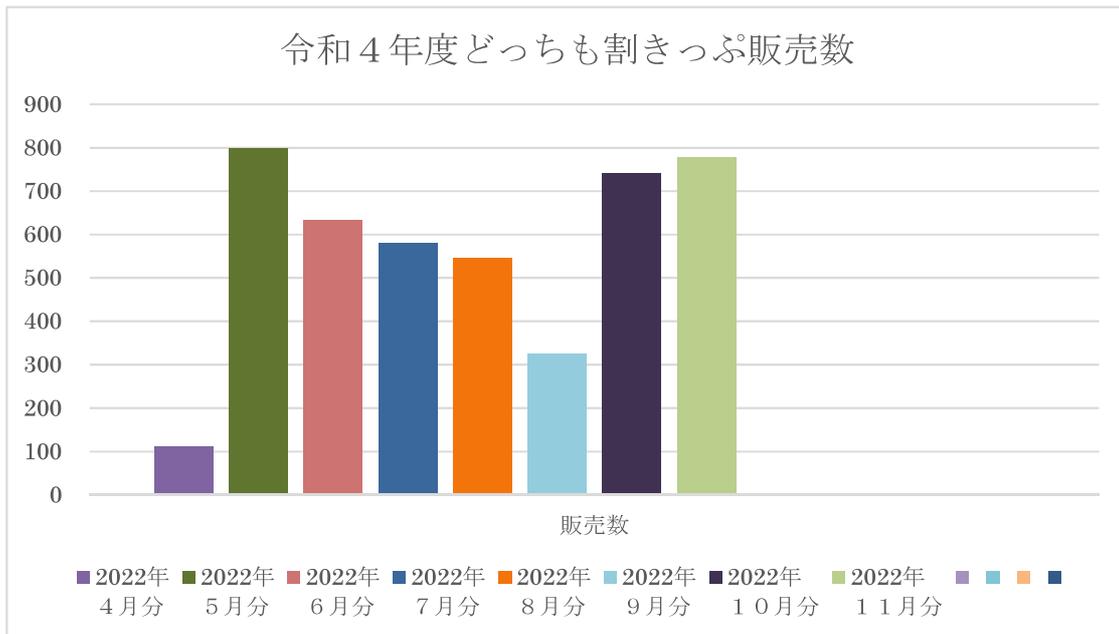
① コロナ禍における公共交通の利用状況について（令和4年10月時点）



報告事項 2

② 「バス&レールどっちも割きっぷの販売実績について（令和4年11月時点）

販売実績：計4,508枚（4月110枚、5月798枚、6月632枚、7月580枚、8月544枚、9月325枚、10月741枚、11月778枚）



報告事項 3

- ③ 「のってのって！藩札事業（JR線都市間往復利用促進実証実験事業）」の実績について
販売実績：計498枚（8月117枚，9月93枚，10月148枚，11月140枚）

報告事項 4

- ④ ホームページの更新に伴うバスナビの廃止について
令和5年1月をもって三次市の現行ホームページが切り替わる。
それに伴い，三次市バスナビを廃止し，ホームページに新たに公共交通のページを作成します。

報告事項 5

- ⑤ 令和5～7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和5年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画運 行回数	利 便 増 進 特 別 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する要 件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の確 保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
広島県 (三次市)	備北交通株式会社	(1) 三次町新環	三次	三次町西環	三次	往4.6km 復4.6km	363日	2,904回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
		(2) 南畑敷町新環	三次	南畑敷町西環	三次	往102km 復102km	363日	2,904回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
		(3) 赤名線	赤名	布野・三次駅 前・池地橋	三次中央 病院	往33.7km 復33.9km	363日	1,452回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
		(4) 下高野線	新市車庫	モーモー物産 館・君田	三次工業 団地	往49.6km 復49.8km	363日	1,212回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
		(5) 作木線①	伊賀和志上	原地・明徳高 校前・市野・三次 駅前・池地橋	三次工業 団地	往41.0km 復41.2km	363日	970回	○	路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	
		(6) 作木線②	道の駅 GR大和	伊賀和志・明 徳高校前・市野・三 次駅前	三次中央 病院	往48.1km 復48.3km	363日	604回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
		(7) 作木線③	道の駅 GR大和	谷地	明徳美 支所	- 往14.9km	243日	121回	○	路線定期運行	②-1	「備北交通」伊賀和志上・伊賀 和志上・明徳美支所等 のバス確保互換性 を確保している。	
広島県 (三次市)	有限会社君田交通	(8) 川の駅三次線	川の駅東 環	香波	三次駅前	往23.9km 復23.9km	365日	1,791回		路線定期運行	①	「備北交通」三次線(補助対象)に接 続。三次線の乗降所 のバス確保互換性 を確保している。	③
広島県 (三次市)	NPO法人元氣むらさき	(9) 作木上地区		作木町			95日	171回		区域運行	②-1	備北交通(作木上地区)と接続(上環 線)に属する。	③
		(10) 作木中地区		作木町			98日	114回		区域運行	②-1	備北交通(作木中地区)と接続(上環 線)に属する。	③
		(11) 作木下地区		作木町			98日	159回		区域運行	②-1	備北交通(作木下地区)と接続(上環 線)に属する。	③

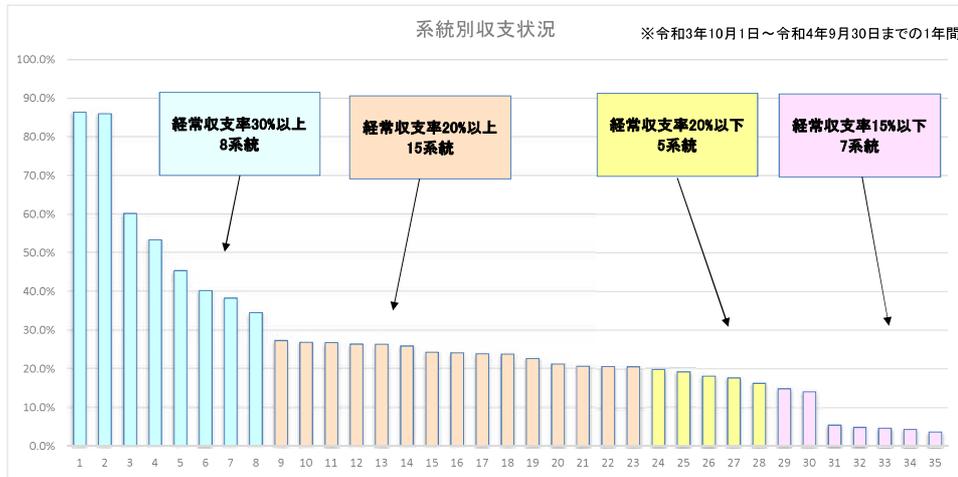
報告事項 6

- ⑥ 路線バスの収支状況について

令和4年度 系統別収支状況

令和3年10月～令和4年9月

系統	運行系統			系統キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	実乗走行キロ (km)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常損失額 (円)	R4経常収支率	今後の方針				
	起点	主な経由地	終点													
備北交通	1	三城線	庄原中学校前	庄原駅	みよしものけミュージアム	22.2	0.5	5,806	9,368.4	2,540,429円	2,195,912円	344,517	5.7	86.4%	収支率30.0% を越えているため、運行 を継続する。	
備北交通	2	三次市内線	三次工業団地	回地循環	三次駅前	6.8	0.6	2,803	3,277.6	888,786円	764,274円	124,512	2.8	86.0%		
備北交通	3	三城線	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	みよしものけミュージアム	21.3	5.7	35,991	88,634.3	24,034,965円	14,470,453円	9,564,510	3.8	60.2%		
備北交通	4	三城線	西城	WII・庄原駅・三次駅	みよしものけミュージアム	37.8	0.9	10,280	27,329.4	7,410,913円	3,994,561円	3,456,352	4.3	53.4%		
中国バス	5	甲山・尾関山公園	甲山営業所	世羅中学前・三次中央病院	みよしものけミュージアム	48.1	1.0	6,471	23,087.8	7,210,781	3,272,012	3,938,769	3.5	45.4%		
備北交通	6	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	27.9	0.3	2,034	6,699.8	1,816,784円	731,188円	1,085,596	1.9	40.2%		
備北交通	7	三城線	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	19.3	11.9	40,856	167,602.1	45,448,661円	17,416,042円	28,032,619	2.2	38.3%		
備北交通	8	敷名線(塩町)	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	26.1	1.6	7,033	31,474.6	8,534,967円	2,948,255円	5,586,712	1.7	34.5%		
備北交通	9	吉田線	三次駅前	甲立・吉田病院	吉田営業所	28.7	1.1	3,226	23,620.1	6,405,062円	1,748,177円	4,656,885	1.5	27.3%	収支率20.0%を超えてい るため、運行継続する。 利用状況を観察しながら、ダイヤ改善等の見直しを検討する。	
備北交通	10	くるるん	三次	三次町循環	三次	4.6	4.0	7,491	13,321.6	11,622,662円	3,120,162円	8,502,500	-	26.8%		
備北交通	11	くるるん	三次	南畑敷町循環・市民ホール	三次	10.2	4.0	9,438	29,539.2	43,820.4円	11,622,662円	3,120,162円	8,502,500	-		26.8%
中国バス	12	甲山・尾関山公園	甲山営業所	三次中央病院	みよしものけミュージアム	43.8	2.0	8,537	42,030.4	13,126,934	3,466,676	9,660,258	1.8	26.4%		
備北交通	13	島敷線	上四十貫	自動車学校・ものけミュージアム	三次工業団地	17.4	1.8	6,321	23,002.8	6,237,669円	1,643,632円	4,594,037	1.3	26.4%		
備北交通	14	三城線	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	26.0	1.3	3,431	25,064.0	6,796,604円	1,762,670円	5,033,934	1.6	25.9%		
備北交通	15	作木線	羽須美支所	伊賀和志・布野・三次駅前・回地循環	三次工業団地	20.5	0.1	596	4,961.0	1,412,537円	342,943円	1,069,594	1.1	24.3%		
備北交通	16	宮内線	下宮内	口和支所・榎田口・三次駅前	三次中央病院	25.2	0.8	1,399	14,666.4	3,977,087円	960,045円	3,017,042	1.0	24.1%		
備北交通	17	湯木線	湯木	君田別	榎路橋	13.1	1.9	4,681	18,973.2	5,144,962円	1,228,567円	3,916,395	0.8	23.9%		
備北交通	18	島敷線	みよし公園	自動車学校・ものけミュージアム	三次工業団地	17.9	3.5	7,332	45,430.2	12,319,307円	2,929,081円	9,390,226	1.2	23.8%		
備北交通	19	作木線	伊賀和志上	谷地・羽須美・布野・三次駅前・回地循環	三次工業団地	41.1	2.3	9,339	69,376.8	19,753,551円	4,482,040円	15,271,511	1.3	22.7%		
備北交通	20	作木線	道の駅GR大和	羽須美・布野・三次駅前	三次中央病院	48.2	1.8	4,568	63,949.3	18,208,187円	3,868,056円	14,339,131	1.2	21.2%		
中国バス	21	甲奴・三次	甲奴駅前	松村口	三次駅前	37.4	2.0	6,207	36,053.6	11,984,001	2,479,404	9,504,597	1.3	20.7%		
備北交通	22	三良坂線	三良坂	ジョイフル・庄原中学校前・ツツ木	庄原駅	18.4	0.3	594	4,048.0	1,097,696円	226,483円	871,213	0.8	20.6%		
備北交通	23	下高野線	新市車庫	道の駅たかの・口和支所・モーモー物産館・君田	三次工業団地	49.8	3.3	12,475	120,114.8	32,571,530円	6,689,021円	25,882,509	0.9	20.5%		
備北交通	24	赤名線	赤名	布野道の駅・三次駅	三次中央病院	33.8	4.0	9,963	97,884.8	26,542,421円	5,284,925円	21,278,496	1.0	19.8%		
備北交通	25	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	21.5	1.3	2,629	20,726.0	5,620,269円	1,079,230円	4,541,039	0.8	19.2%		
備北交通	26	三良坂線	三良坂駅前	支所・ツツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	19.0	1.0	1,487	14,136.0	3,833,259円	694,466円	3,138,773	0.6	18.1%		
備北交通	27	湯木線	湯木	君田別・三次駅前・病院・回地循環	三次工業団地	25.1	1.6	3,323	29,236.8	7,928,143円	1,397,930円	6,530,213	0.6	17.6%		
備北交通	28	吉田線	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	30.1	2.8	3,412	62,842.8	17,041,082円	2,771,452円	14,269,630	0.8	16.3%		
備北交通	29	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	1.8	1,777	29,682.0	8,048,867円	1,196,529円	6,852,338	0.6	14.9%		
備北交通	30	敷名線(志和地)	三和支所	志和地・中央病院	三次駅前	26.5	2.9	3,342	56,392.0	15,291,818円	2,150,899円	13,140,919	0.6	14.1%		
備北交通	31	三良坂線	三良坂駅前	支所・仁賀	実留	8.4	0.5	7	3,124.8	847,352円	46,018円	801,334	0.0	5.4%	収支率15.0%以下である ため、系統廃止を含めた 路線の見直しを検討する。	
備北交通	32	三良坂線	三良坂	仁賀	実留	7.8	0.1	2	858.0	232,663円	11,390円	221,273	0.0	4.9%		
備北交通	33	作木線	道の駅GR大和	谷地	羽須美支所	7.5	0.1	1	1,802.9	513,336円	24,033円	489,303	0.0	4.7%		
君田交通	34	川の駅三次線	川の駅三次清(港別)	香淀	三次駅前	23.9	5.0	5,253	83,206.0	32,246,485	1,393,000	30,853,485	0.5	4.3%		
十番交通	35	下津田線	吉舎駅	徳市	下津田	13.5	3.0	663	19,764.0	9,619,114	349,130	9,269,984	0.3	3.6%		



協議事項1

令和4年度三次市地域公共交通会議の予算増額補正(案)について

【歳入】

区 分	令和4年度当初予算額	令和4年度補正後予算額	差引増減	説 明
負 担 金	6,400,000	8,400,000	2,000,000	三次市負担金
繰 越 金	0	0	0	前年度繰越金
預 金 利 子	1,000	1,000	0	
雑 入	0	0	0	
合 計	6,401,000	8,401,000	2,000,000	

【歳出】

区 分	令和4年度当初予算額	令和4年度補正後予算額	差引増減	説 明
会 議 費	476,000	476,000	0	委員報酬 交通会議×5回, 幹事会×3回
事 務 費	25,000	25,000	0	振込手数料
事 業 費	5,900,000	7,900,000	2,000,000	地域公共交通計画実施支援業務 委託 (3,300,000円) 自家用有償旅客運送運行補助 (2,500,000円) 公共交通利用促進事業 〈バスの乗り方教室実施に係る報償費〉 (100,000円) 【新】ICT活用研究事業 (2,000,000円) ※三次駅へデジタルサイネージの 導入研究
予 備 費	0	0	0	
合 計	6,401,000	8,401,000	2,000,000	

※歳出費目に係る予算は、これを流用することができる。

協議事項2 市民バス「吉舎町線」の経路変更について(よっしゃ吉舎停留所の追加)

三次市民バス吉舎町線について、利便性向上のため、停留所を追加（新設）しようとするもの。

同線については令和2年10月に吉舎交流拠点施設である「よっしゃ吉舎」が完成した。今回、停留所を追加することで、利便性向上を図る。

【参考】これまでの経過

平成29年12月～平成30年7月 拠点施設整備に関するワークショップ等の議論において、施設の拠点性を高めるためにバス停を設けて町内各地区から利用しやすくすることを当初計画に織り込む
令和2年11月 吉舎交流拠点施設である「よっしゃ吉舎」が完成
令和3年 5月 吉舎町地域内生活交通検討協議会にて市民バス吉舎線の路線再編、停留所追加について協議
令和4年 5月 吉舎町地域内生活交通検討協議会にて市民バス吉舎線の路線再編、停留所追加について再度協議
「よっしゃ吉舎」を新たに停留所として追加することを決議

(地域公共交通会議での協議が必要な理由)

三次市民バス吉舎町線の運行計画を変更（停留所を追加）するにあたっては、公共交通会議において、協議を調える必要があるため。

1 停留所の新設に係る路線

三次市民バス吉舎町線（運行事業者：十番交通有限会社（三次市吉舎町吉舎695番地1））
事業種別：一般乗合旅客自動車運送事業

2 新設しようとする停留所

「よっしゃ吉舎」（計1か所） 所在地：三次市吉舎町吉舎371番地
※位置は次ページ路線図のとおり

3 実施（停留所を設置）予定日

令和5年4月3日（月）

4 実施する理由

吉舎町において令和2年度に完成した吉舎交流拠点施設である「よっしゃ吉舎」は、従前以上に町内外の多くの人に利用されており、バス停設置が望まれている。しかし、「よっしゃ吉舎」の駐車場は、支所、図書館、放課後児童クラブなどの利用者で日常よく利用されているうえ、交流拠点施設の行事や団体利用がある日はほぼ満車となるため、バスの待機所を確保することは難しい。一方、保健センターは、主に高齢者の定期的な利用があり、施設前のバスの乗降を欠くことはできない。

このことを踏まえ、バスルートの起終点は従来通り保健センターとし、「よっしゃ吉舎」前のバス停を新設することにより吉舎町の住民の乗降に係る利便性向上を図るもの。

5 その他

停留所新設に伴う運賃の変更はなし。

所要時間（運行時刻）の変更は次のとおり。

【路線図】



【時刻表】

【現行】					【よっしゃ吉舎 を追加】										
	保健セ	金子	...	保健セ	さとう	保健セ	よ吉	金子	...	保健セ	よ吉	さとう			
医療巡回	9:20	9:24	...	9:25	9:30	9:19	9:20	9:24	...	9:25	9:26	9:31			
	12:13	12:08	...	12:10	12:05	12:14	12:13	12:08	...	12:10	12:09	12:04			
Aコース					...	三浦	保健セ					...	三浦	よ吉	保健セ
					...	9:12	9:14					...	9:12	9:14	9:15
					...	12:17	12:15					...	12:17	9:15	12:14
Bコース	保健セ	星田	...	...	三浦	保健セ	保健セ	よ吉	星田	...	...	三浦	よ吉	保健セ	
	8:25	8:39	...	...	9:16	9:18	8:24	8:25	8:39	...	...	9:16	9:18	9:19	
	-	-	...	...	12:17	12:15	-	-	-	...	...	12:17	12:15	12:14	
Cコース					...	三浦	保健セ					...	三浦	よ吉	保健セ
					...	9:13	9:15					...	9:13	9:15	9:16
					...	12:17	12:15					...	12:17	12:15	12:14
Dコース					...	三浦	保健セ					...	三浦	よ吉	保健セ
					...	9:16	9:18					...	9:16	9:18	9:19
					...	12:17	12:15					...	12:17	12:15	12:14
Eコース					...	三浦	保健セ					...	三浦	よ吉	保健セ
					...	9:15	9:17					...	9:15	9:17	9:18
					...	12:16	12:15					...	12:16	12:14	12:13
Fコース					...	三浦	保健セ					...	三浦	よ吉	保健セ
					...	9:17	9:18					...	9:17	9:19	9:20
					...	12:16	12:15					...	12:16	12:14	12:13

協議事項3 三江線代替バス「川の駅三次線」の経路変更について

三江線代替バス「川の駅三次線」について、トンネル開通に伴う経路変更しようとするもの。

(地域公共交通会議での協議が必要な理由)

三江線代替バス「川の駅三次線」の運行計画を変更(経路変更)するにあたっては、公共交通会議において、協議を調える必要があるため。

1 経路変更に係る路線

川の駅三次線（運行事業者：有限会社君田交通（三次市君田町東入君682番地1））

2 経路変更箇所

川の駅三次線の日下停留所～唐香停留所の一部区間

※位置は次ページ図面のとおり

3 実施（経路変更）予定日

令和5年4月1日（土）

4 実施する理由

以前より三江線代替交通「川の駅三次線」が運行する375号の一部区間（日下～唐香間）についてトンネル開通工事を行っており、令和5年3月末に開通することが決定したため開通区間の経路を変更するもの。

5 その他

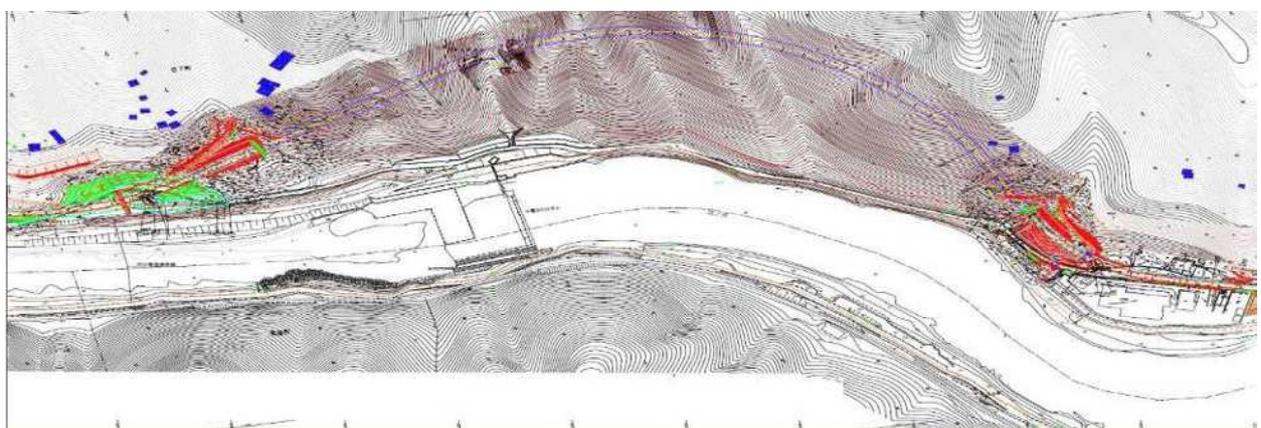
経路変更に伴う運賃の変更はなし。

所要時間（運行時刻）の変更はあり。

【路線図】



【トンネル開通図面】



【運行系統図】



【時刻表】

令和4年4月1日改正						令和5年4月1日改正(案)					
現行時刻(令和5年3月31日まで)						改正時刻(令和4年4月1日から)					
三次方面ゆき						三次方面ゆき					
出発所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	出発所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
川の駅常清	6:55	8:50	12:50	15:30	18:15	川の駅常清	6:55	8:50	12:50	15:30	18:15
三國橋	6:56	8:51	12:51	15:31	18:16	三國橋	6:56	8:51	12:51	15:31	18:16
カヌー公園前	7:00	8:55	12:55	15:35	18:20	カヌー公園前	7:00	8:55	12:55	15:35	18:20
香淀	7:02	8:57	12:57	15:37	18:22	香淀	7:02	8:57	12:57	15:37	18:22
香淀駅	↓	8:59	12:59	↓	↓	香淀駅	↓	8:59	12:59	↓	↓
門田トンネル上	7:05	9:02	13:02	15:40	18:25	門田トンネル上	7:05	9:02	13:02	15:40	18:25
日下	7:09	9:06	13:06	15:44	18:29	日下	7:09	9:06	13:06	15:44	18:29
三次駅前	7:19	9:16	13:16	15:54	18:39	三次駅前	7:17	9:14	13:14	15:52	18:37
三次駅前	7:30	9:27	13:27	16:05	18:50	三次駅前	7:28	9:25	13:25	16:03	18:48

【三次駅(前) 出発時刻 平日】					
JR福徳線接続	7:40	-	14:43	18:53	19:05
JR芸備線(北)接続	7:49	-	13:02	16:27	18:32
JR芸備線(南)接続	8:12(快)	10:30(快)	14:13	16:20	18:30
高速バス接続	7:32/8:02	9:32/10:02	13:32/14:02	16:32	19:22/19:32

【三次駅(前) 到着時刻 平日】					
JR福徳線接続	7:18	8:50/9:20	-	16:52	18:58
JR芸備線(北)接続	-	9:02/10:26	-	16:03	18:35
JR芸備線(南)接続	7:31	11:47	13:48	16:22	18:52
高速バス接続	7:41	11:06	14:17	16:48	19:01

作木方面ゆき						作木方面ゆき					
出発所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	出発所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
三次駅前	7:50	11:35	14:30	17:05	19:10	三次駅前	7:50	11:35	14:30	17:05	19:10
日下	8:00	11:45	14:40	17:15	19:20	日下	8:00	11:45	14:40	17:15	19:20
日下	8:08	11:53	14:50	17:25	19:30	日下	8:08	11:53	14:48	17:23	19:28
門田トンネル上	8:14	11:59	14:54	17:29	19:34	門田トンネル上	8:12	11:57	14:52	17:27	19:32
香淀駅	↓	↓	14:57	17:32	↓	香淀駅	↓	↓	14:55	17:30	↓

協議事項4

令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画事業の評価について

三次市内を運行する6つの路線（※）については、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定を受け、国庫補助金の交付により運行を支援いただいています。

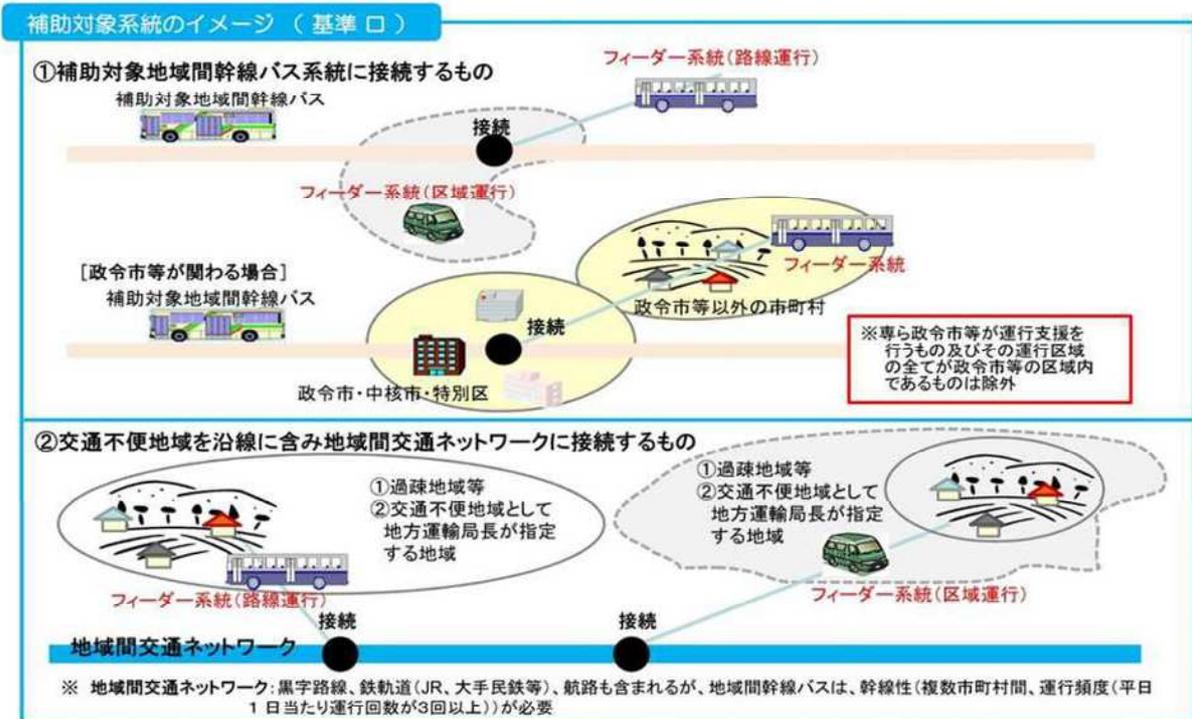
この「地域公共交通確保維持改善事業」による認定を受けた事業（運行）については、地域公共交通確保維持改善事業実施要領により、事業の実施状況の確認、評価を行うことになっています。

昨年度6月の本市地域公共交通会議にてご承認いただいた事業計画に基づき、令和3年10月から令和4年9月まで各路線を運行し、その事業期間が終了しましたので、事業評価を実施し、その内容についてお諮りするものです。

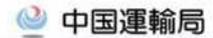
（※）地域内フィーダー系統確保維持計画認定路線

路線名	種別	運行区間等	運行事業者等
くるるん	市街地循環バス	三次町・南畑敷町を循環	備北交通(株)
赤名線	路線バス	赤名（飯南町）～三次	備北交通(株)
下高野線	路線バス	新市車庫（庄原市）～三次	備北交通(株)
作木線①②③	路線バス （三江線代替バス）	道の駅 GR 大和（美郷町） ～口羽（邑南町）～三次	備北交通(株)
川の駅三次線	路線バス （三江線代替バス）	川の駅常清～三次	（有）君田交通
さくぎニコニコ便	自家用有償旅客運送	作木町内（区域運行）	NPO 法人元気むらさくぎ

【参考】



地域内フィーダー系統補助の概要



生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）

主な記載事項

1. 事業に係る目的・必要性
※地域の実情を踏まえて具体的に記載
2. 事業に係る定量的な目標・効果
※定量的な目標は系統ごとに、
具体的な数値を用いる
3. 目標を達成するために行う事業・実施主体
4. 運行システムの概要及び運行予定者
5. 系統の費用の負担者
6. 補助対象事業者の名称

目標

令和2年7月

- ・指標：達成すべき効果、変化の尺度
(利用者数、収支率、満足度等)
- ・目標値：設定した指標の達成すべき数値
(1日あたり人数、%、平均ポイント等)

※網形成計画の目標値や昨年の事業評価結果を踏まえ目標を設定

事業実施

令和2年10月～令和3年9月

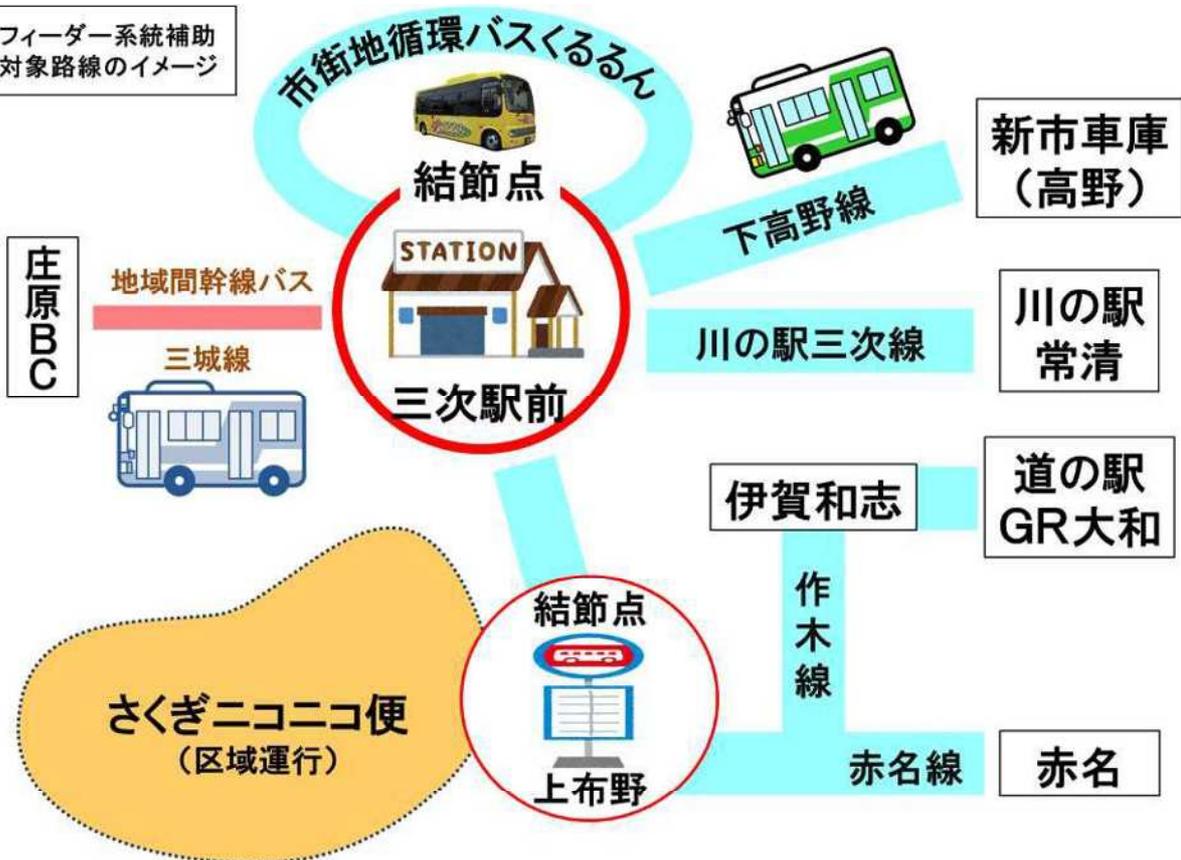
評価結果を踏まえ、必要に応じ
今後の計画や事業に反映

事業評価

令和3年12月

- ・事業終了後、協議会自らが事業の実施状況
の確認、評価を実施 (一次評価)
- ・一次評価を基に運輸局で評価を実施
(二次評価)

フィーダー系統補助
対象路線のイメージ



協議事項5

「広島たびパス」の販売及びオプション券の金額変更について

「広島たびパス」を販売する備北交通株式会社（代表取締役 山根 英徳）から、販売開始及びオプション券の金額変更について、協議依頼があった。

「広島たびパス」・「Visit Hiroshima Tourist Pass」の販売について

【目的】

国内および海外からの観光客をターゲットにした専用乗車券を新たに用意し、公共交通の利用活性化および県内広範囲への観光客誘致を図る。

【概要】

- 実施主体 広島電鉄株式会社
- 乗車券名 和名「広島たびパス」英語名「Visit Hiroshima Tourist Pass」
- 販売開始 **2023年2月1日～（各市町の協議が調い次第）**
- 対象者 国内および海外からの観光客
- 券 種 基本券＋オプション券の2種類
- 様 式 基本券 紙式乗車券およびデジタル式乗車券の2種類
オプション券 デジタル式乗車券のみ販売
- ※基本券を購入したお客様のみが購入可能
- 発売金額
基本券（1日券1,000円 2日券1,500円 3日券2,000円）
【オプション券】※オプション券には弊社以外の地方路線も多数参画中

《変更前》

三次⇄広島 片道1,380円
庄原⇄広島 片道1,760円
東城⇄広島 片道2,000円



《変更後》

三次⇄広島 片道1,460円
庄原⇄広島 片道1,820円
東城⇄広島 片道2,070円

- 有効路線
基本券 広島市内中心部のバス、路面電車等が乗り放題
オプション券 広島高速線片道乗車券＋備北交通路線バス全線乗り放題
くるるんバス、ひまわりバス、お通りバス等の
市街地循環バス、作木線含む
- 発売場所
基本券 紙式乗車券：広島市内の販売窓口
デジタル式乗車券：専用サイトによるクレジット決済
オプション券 専用サイトによるクレジット決済
- 使用方法
降車時にスマートフォン画面を乗務員に見せて使用する。
※購入日を含む90日以内に使用開始とする。

<該当路線>

◎は公共交通会議にかける必要がある路線

三城線（西城～庄原～三次～吉田）

《三次市》

◎くるるんバス

- ・畠敷線・敷名線
- ・湯木・宮内線・下高野線・三次市内線

《三次市・島根県（飯南町、邑南町、美郷町）》

◎作木線・赤名線

《三次市・安芸高田市》

- ・志屋線（高田南部線）
- ・三城線（三次～吉田出張所）

《庄原市》

◎ひまわりバス

- ・高野線・口和線
- ・本村線・三良坂線

（東城）

◎東城市街地循環お通りバス

◎日野原線◎始終線

◎小奴可線◎保田線

以 上

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

別添1

令和4年12月21日

協議会名：三次市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内ライダーシステム確保維持費用庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
備北交通株式会社 三次町循環 南畑敷町循環	4.6km 三次町循環 南畑敷町循環 計 10.2km 14.8km	観光利用者を増加させるため、交通観光センターや観光協会にてチラシを配布するなど、利用促進を図った。また、運行事業者と協力し、学生向けの利用促進策を展開した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 循環あたり利用者を5.2人以上としていたが、実績は5.3人であった。	運行の周知及び乗り方の普及を図るべく、くるるんを活用したバスの乗り方教室を積極的に実施する(PRする)。
備北交通株式会社 赤名線	1日 4往復	運行事業者と協議を行い、市内観光施設の周遊及び接続路線との乗り継ぎを考慮しながら、ダイヤ改正の検討を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 1便あたりの利用者を3.8人以上としていたが、実績は3.9人であった。	引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
備北交通株式会社 下高野線	1日 4往復	令和2年度に実施した再編後の利用状況を観察するとともに、運行事業者と協議のもと、市内観光施設の周遊及び接続路線との乗り継ぎを考慮しながら、ダイヤ改正の検討を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 1便あたりの利用者を4.8人以上としていたが、実績は5.8人であった。	引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
備北交通株式会社 作木線①	1日 3往復	通学・通院利用を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、運行を維持した。また、乗客を対象としたアンケート調査を実施し、利用上の課題の把握に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 1便あたりの利用者を4.6人以上としていたが、実績は4.3人であった。	新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しているものの、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、現在の運行形態を維持しつつ、利便性向上に向けたダイヤ改正等を検討する。
備北交通株式会社 作木線②③	1日 2往復	通学・通院利用を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、運行を維持した。また、乗客を対象としたアンケート調査を実施し、利用上の課題の把握に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 1便あたりの利用者を3.3人以上としていたが、実績は4.0人であった。	引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
有限会社君田交通 川の駅三次線	1日 5往復	通学・通院利用を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、運行を維持した。また、乗客を対象としたアンケート調査を実施し、利用上の課題の把握に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 1便あたりの利用者を1.8人以上としていたが、実績は1.5人であった。	本路線は通学利用が中心の路線であることから、運行事業者と協力し、利用実態の把握に努め、通学時に利用しやすいダイヤ編成の検討などにより、利便性向上を目指す。
NPO法人元氣むらさき 作木町上地区 作木町中地区 作木町下地区	各地区週2回	運行主体と連携し、作木町内の広報紙等を用いて積極的に運行のPRを行った。また、IT技術を用いた運行管理システム及び予約アプリの活用に係る実証実験事業を継続して行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 1月あたりの利用者を38人以上としていたが、実績は54人であった。	他の交通手段への乗換等、作木町内生活交通検討会や運行事業者と連携しつつ、利便性の向上及び利用促進を図る。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

三次市地域公共交通改善計画(地域内フィーダーシステム)の概要

別添2



三次市の概要

- ・平成16年4月に1市4町3村が合併
- ・人口 50,681人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 778.14km²

三次市地域公共交通会議の構成員

- 三次市 広島県 中国運輸局 三次警察署 学識経験者
- 住民又は利用者の代表 私鉄中国地方労組備北支部
- 備北交通(株) 十番交通(有) 三次みどりタクシー(株)

概要

三次市は平成16年に旧三次市と双三郡、甲奴郡甲奴町が合併し広域な市となり、広域移動を中心として主要拠点間の移動を路線バスが担っている。しかし、急速な少子高齢化の進展や人口減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持確保が困難な状況が生じている。一方で、合併による生活圏域の広域化等により市民の移動ニーズは多様化しており、こうしたニーズに対応した効果的・効率的な公共交通サービスの提供が必要である。持続可能な地域内交通を確保維持する取組として、市街地を循環するバス「くるるん」、区域運行の公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」の運行を実施している。また広域移動として、赤名線、下高野線の運行を実施しているほか、平成30年4月からは、三江線代替交通である作木線と川の駅三次線の運行を実施している。

協議会の主な取り組み

- ・市街地循環バスの整備、運行、改善
- ・地域内生活交通の再編
- ・路線バスの運行、再編
- ・三次市相乗りタクシー事業の推進
- ・公共交通の利用促進策の推進(バスの乗り方教室等)
- 等交通計画事業の実施、達成状況の評価・改善
- ・公共交通空白地域における有償運送の運営補助

協議会における検討

交通会議の開催状況 計3回開催

- ▶ 第1回(6月28日)※書面協議
令和5～7年度地域内フィーダーシステム確保維持計画について
備北交通「こども乗り放題バス」の販売について協議
- ▶ 第2回(8月22日)
「バス&レールどっちも割きっぷ」の販売延長について
世羅町運営有償運送の三次市への乗り入れについて
みよし市街地循環バス「くるるん」幼児運賃取り扱いの一部改定について協議
- ▶ 第3回(12月21日)
市民バス(吉舎線)、川の駅三次線の経路変更について
令和4年度地域内フィーダーシステム確保維持計画事業評価について協議

三次市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

- 市街地循環バスぐるん：（目標）1循環あたりの利用者数 5.2人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均 5.2人）
（効果）市街地での通院や買い物等の移動支援
- 赤名線：（目標）1便当たりの利用者数 3.8人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均 3.8人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 下高野線：（目標）1便あたりの利用者数 4.8人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均 4.8人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 作木線：（目標）1便あたりの利用者数 作木線①4.6人以上 / 作木線②③3.3人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均①4.6人、②③3.3人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 川の駅三次線：（目標）1便あたりの利用者数 1.8人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均 1.8人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- さくぎニコニコ便：（目標）1月あたりの利用者数を38人以上（目標の根拠 R2.4～R3.3の利用者平均 38.0人）
（効果）三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動支援

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- 市街地循環バスぐるん
交通観光センターや観光協会にてチラシを配布するなど、利用促進を図った。
- 赤名線、下高野線
市内観光施設の周遊等を考慮しながら、ダイヤ改正の検討を行った。
- 作木線、川の駅三次線
利用者対象のアンケート調査を実施し、利用上の課題の把握に努めた。
- さくぎニコニコ便
運行管理システム及び予約アプリの導入による利便性向上を引き続き行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- バスへの関心を高める取組を引き続き実施した。

実施した利用促進策

- 駅前施設を中心にチラシ等を配布し、バス路線の周知に努め、利用を呼び掛けた。
- 運行事業者の協力により、「乗り放題バス」及び「ちょっとパス」の発売による利用促進及びモビリティマネジメントを実施した。
- 運行主体と連携し、住民向けの広報紙等を用いて積極的な運行のPRを行い利用を呼び掛けた。

地域住民の意見の反映

- 各地域の住民自治組織単位で生活交通について協議を行い、ニーズや現状の把握による運行内容の見直しや利用促進を進めていくことを目的にした、地域内生活交通検討会の設立を随時行っている。
（令和4年12月末現在、6か所で設立済み）
- 作木町及び布野町の地域内生活交通検討会において提言された意見を参考に、バスのルートやダイヤの改善を行うことで、利便性向上を図った。

三次市地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

すべての路線(区域)において、運行事業者並びに関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。

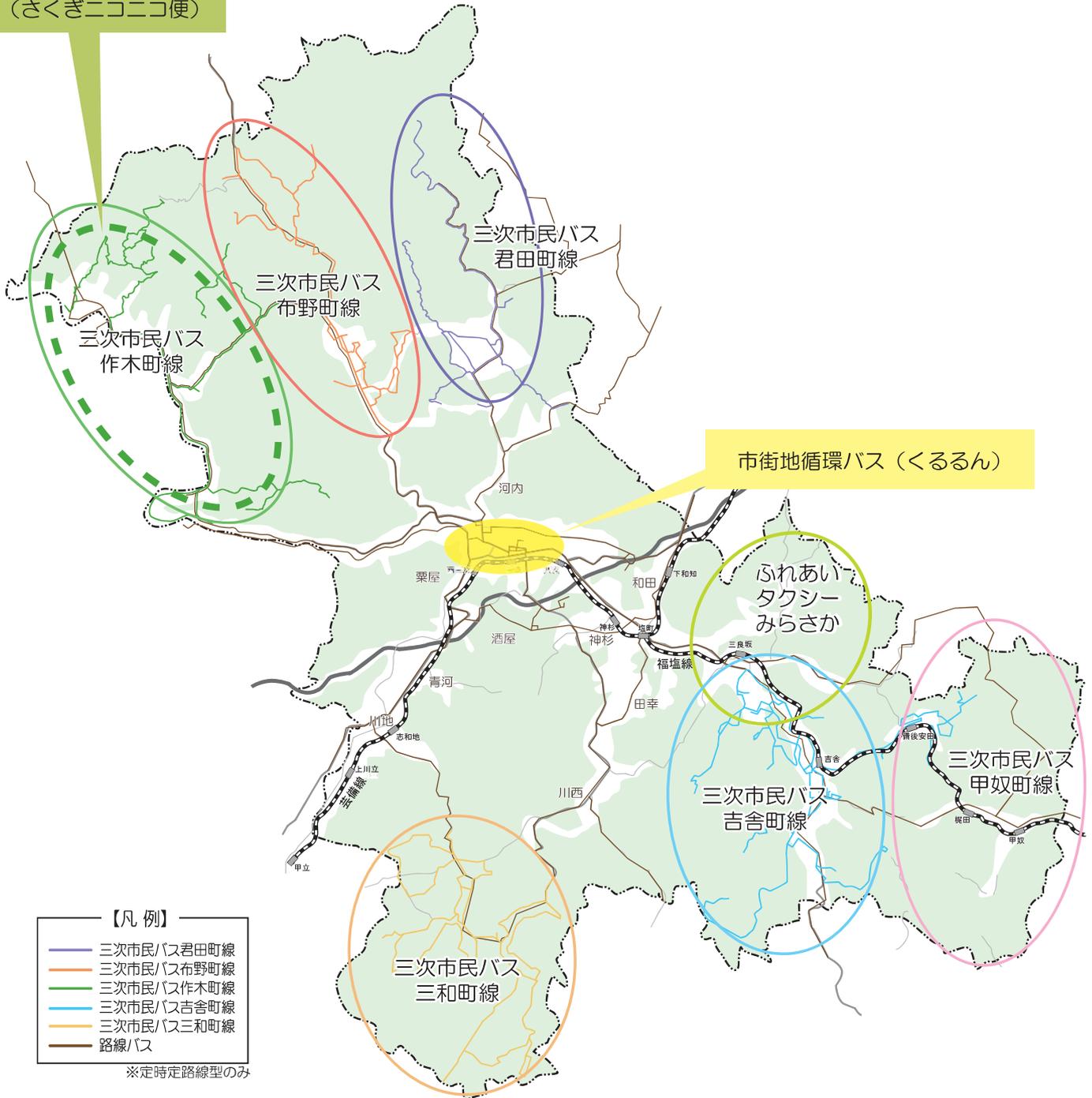
目標・効果達成状況

- 市街地循環バスくるるん：(目標)1循環あたり5.3人で、目標(5.2人以上)を達成した。
(効果)市街地での通院や買い物等の移動手段を確保維持することができた。
- 赤名線：(目標)1便当たりの利用者数3.9人で、目標(3.8人以上)を達成した。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 下高野線：(目標)1便当たりの利用者数は5.8人で、目標(4.8人以上)を達成した。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 作木線：(目標)1便当たりの利用者数は作木線①は4.3人、②③は4.0人で、①は目標(4.6人以上)を下回り、②は目標(3.3人以上)を達成した。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 川の駅三次線：(目標)1便当たりの利用者数は1.5人で、目標1.8人以上を下回った。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- さくぎニコニコ便：(目標)1月あたりの利用者数が54人で、目標(38人以上)を達成した。
(効果)三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動支援を確保できた。

事業の今後の改善点

- 市街地循環バスくるるん：運行の周知及び乗り方の普及を図るべく、くるるんを活用したバスの乗り方教室を積極的に実施・PRする。
- 赤名線：引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
- 下高野線：新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しているもの、通院や通学を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、現在の運行形態を維持する。
- 作木線：新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しているもの、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、現在の運行形態を維持しつつ、利便性向上に向けたダイヤ改正等を検討する。
- 川の駅三次線：本路線は通学利用が中心の路線であることから、運行事業者と協力し、利用実態の把握に努め、通学時に利用しやすいダイヤ編成の検討などにより、利便性向上を目指す。
- さくぎニコニコ便：他の交通手段への乗換等、作木町内生活交通検討会や運行事業者と連携しつつ、利便性の向上及び利用促進を図る。

自家用有償旅客運送
(さくぎニコニコ便)



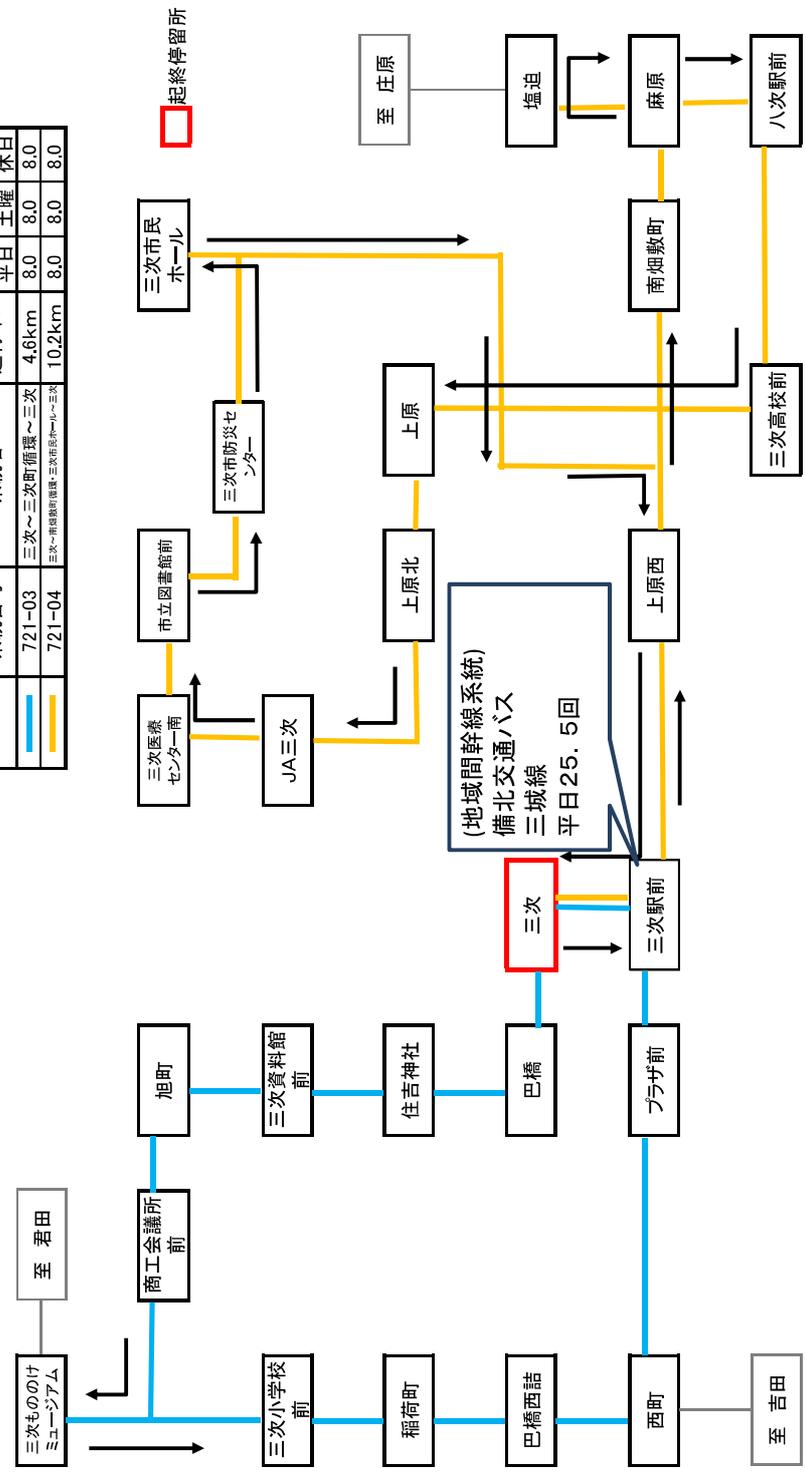
- 【凡例】
- 三次市民バス君田町線
 - 三次市民バス布野町線
 - 三次市民バス作木町線
 - 三次市民バス吉舎町線
 - 三次市民バス三和町線
 - 路線バス
- ※定時定路線型のみ

運行系統図 別紙

系統名 三次町循環 南畑敷町循環
運行形態 4 条路線・乗合バス型 (定期)
運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 1日8便
運賃 一乗車200円 (高校生まで100円)

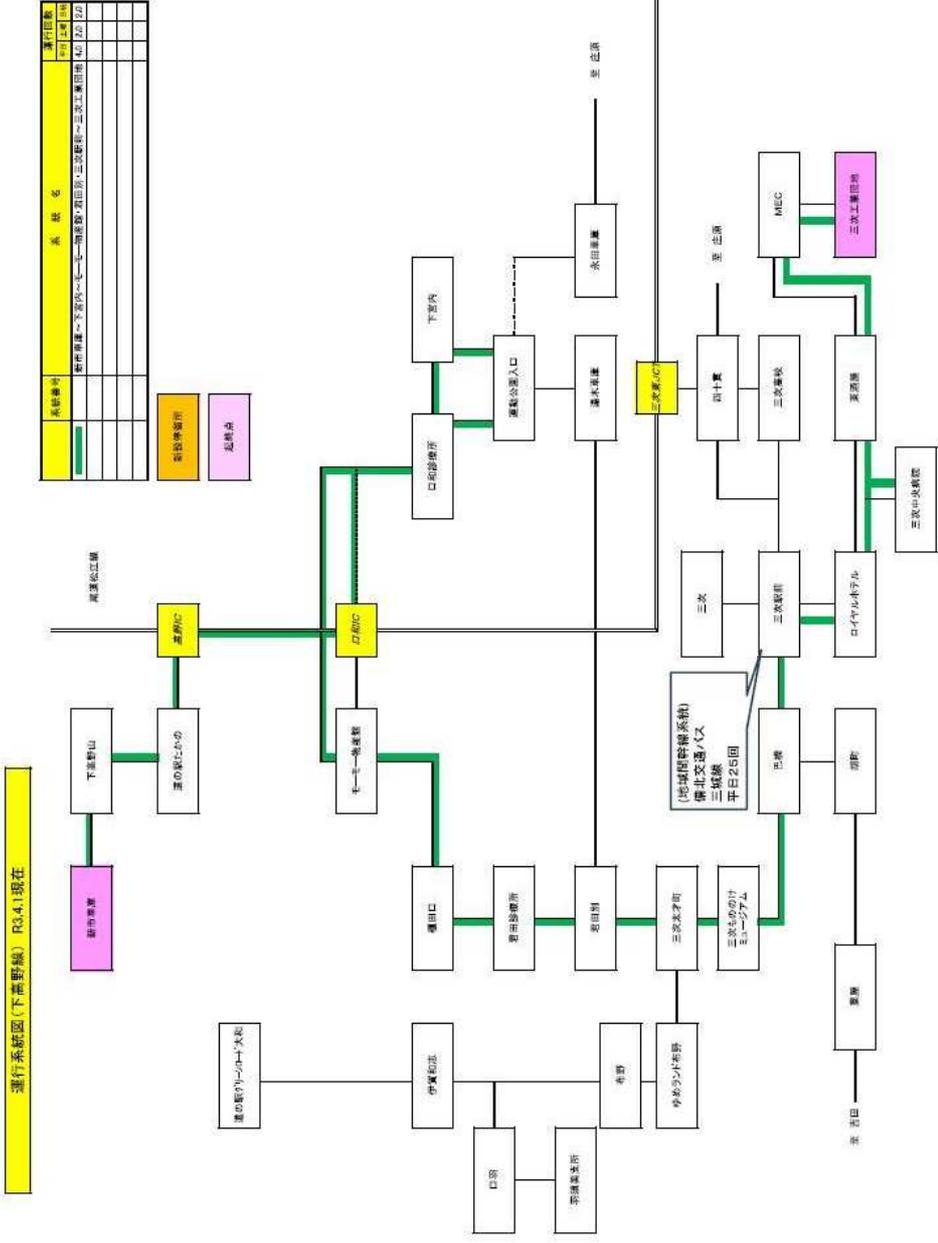
運行系統図(くるるん) H31.4.26現在

系統番号	系統名	運行キロ	運行回数
721-03	三次～三次町循環～三次	4.6km	平日 8.0 土曜 8.0 休日 8.0
721-04	三次～南畑敷町循環 三次市民ホール～三次	10.2km	8.0 8.0 8.0 8.0



運行系統図 別紙

系統名 下高野線
 運行形態 4 条路線・乗合バス型 (定期)
 運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 月～金 : 4便 土日祝 : 2便
 運賃 対キロ区間制 (160円～1580円)



運行系統図 別紙

系統名

作本線

4 条路線・乗合バス型（定期）

運行形態

3 系統（羽須美支所、道の駅GR大和起点・伊賀和志上起点）あり。

運行日・便数

道の駅グリーンロード大和起点 2 便、伊賀和志上起点 3 便（土日祝は 1 便）※1/1, 1/2を除く

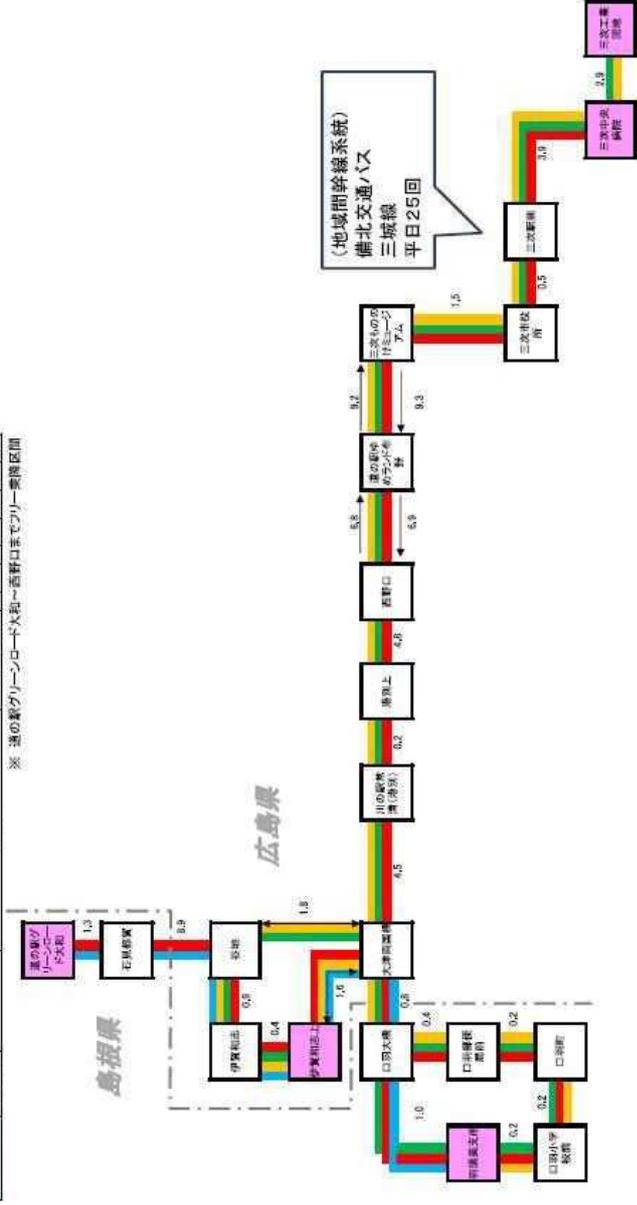
運賃

対キロ区間制（160円～1350円）

運行系統図（作本線）

運行経路	系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ(km)	運行回数			
					平日	土曜・休日			
	900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美支所・市野・三次駅前	三次工業団地	14.0	41.2	3.0	1.0	1.0
	900-34	羽須美支所	伊賀和志上・三次駅前・三次中央病院	-	11.0	0.5	0.0	0.0	0.0
	900-42	道の駅グリーンロード大和	伊賀和志上・羽須美支所・市野・三次駅前	三次中央病院	16.1	60.3	1.5	2.0	2.0
	900-49	道の駅グリーンロード大和	谷地	羽須美支所	-	14.9	0.5	0.0	0.0

※ 道の駅グリーンロード大和～吾野口までワリ一乗換区間



令和4年6月1日現在

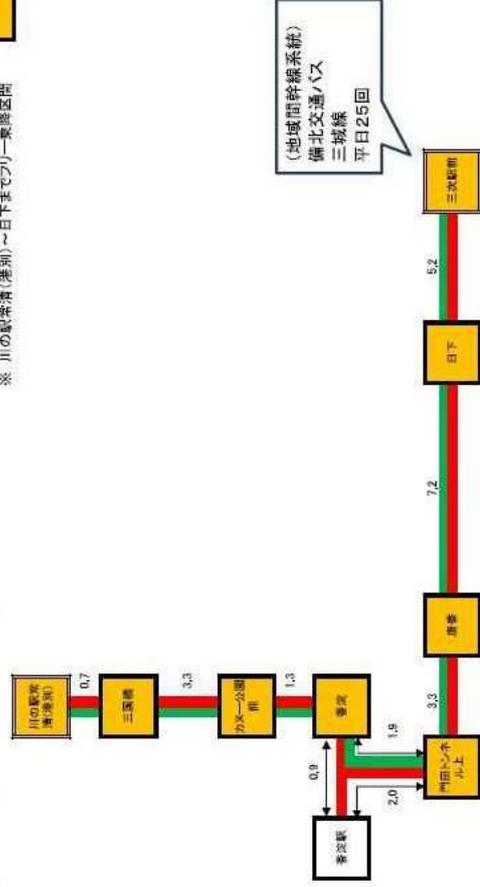
運行系統図 別紙

系統名 川の駅三次線
運行形態 4条路線、乗合バス型（定期）
運行日・便数 毎日運行 1日5便
運賃 対キロ区間制（170円～610円）

運行系統図（川の駅三次線） 平成30年4月1日現在

系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数
999-91	川の駅常清(港別)	香淀駅・(R375)	三次駅前	23.9	平日 2.0 土日 2.0
999-92	川の駅常清(港別)	(R375)	三次駅前	22.9	平日 3.0 土日 3.0

※ 川の駅常清(港別)～日下までフリー乗降区間



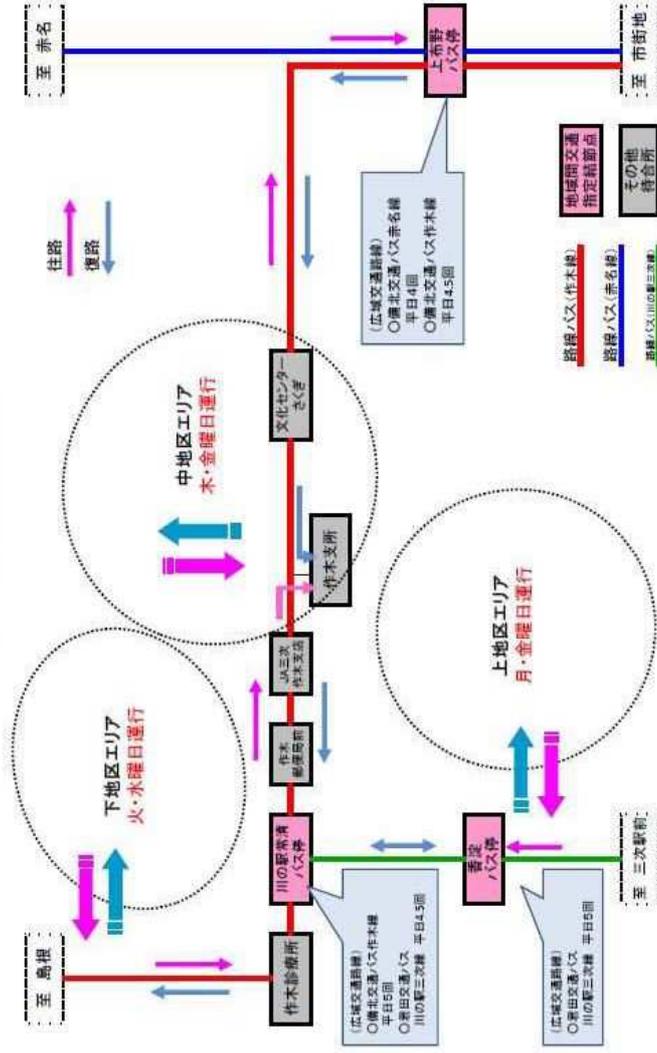
起終点
取送専用路線
乗合専用路線

運行系統図 別紙

系統名 作木町上地区・中地区・下地区
運行形態 公共交通空白地有償運送・区域デマンド型
運行日・便数 (上地区)月・金曜日 (中地区)木・金曜日 (下地区)火・木曜日 各日3便
運賃 一乗車300円

運行系統図

作木町公共交通空白地有償運送



市民バス吉舎町線の運行案内

令和4年〇月〇日現在

市民バスにご乗車の際はバスの行き先をよく確認してからお乗りください

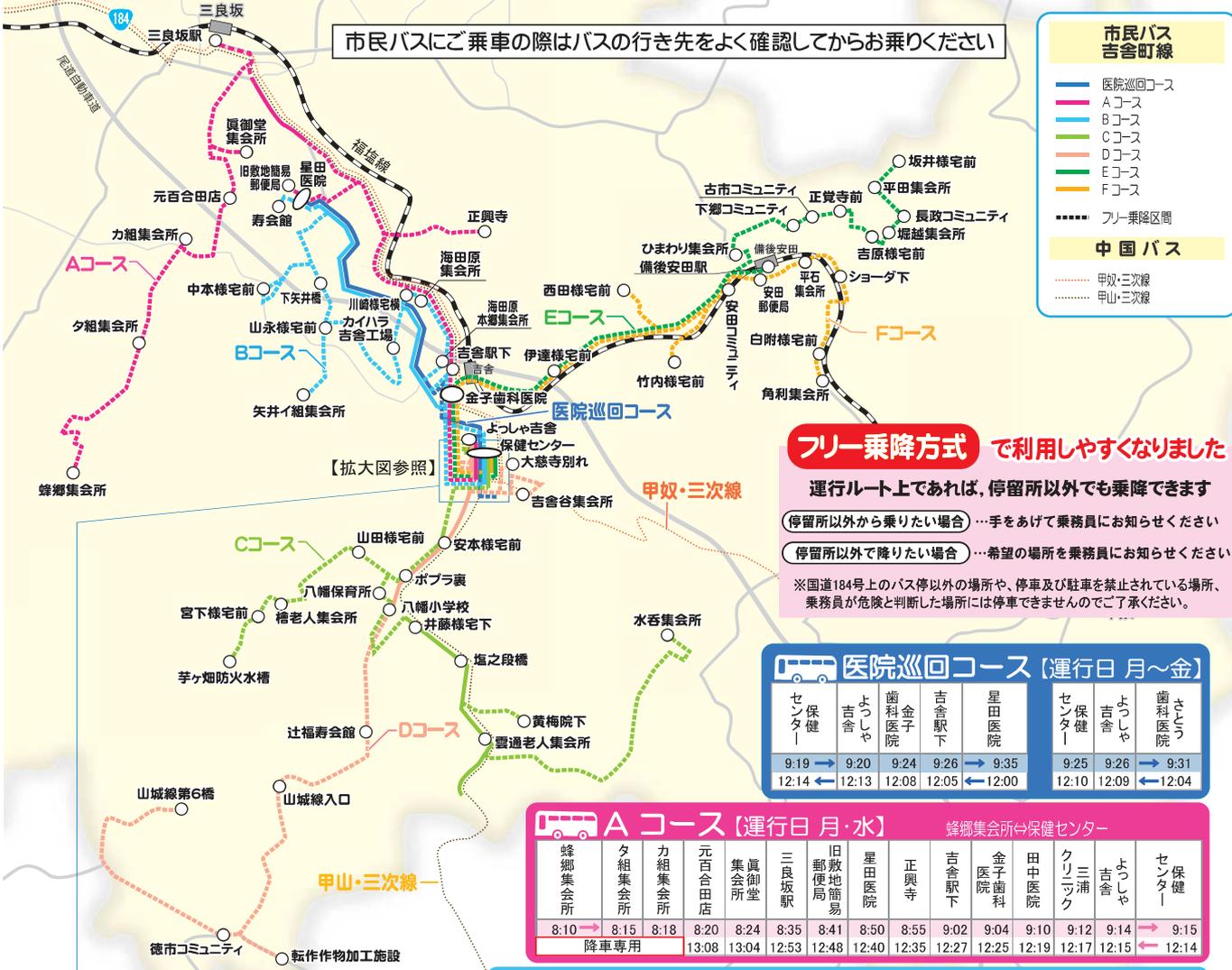
市民バス 吉舎町線

- 医院巡回コース
- Aコース
- Bコース
- Cコース
- Dコース
- Eコース
- Fコース
- フリー乗降区間

中国バス

- 甲奴・三次線
- 甲山・三次線

できるだけ市民バスを利用して、みんなで公共交通をささげましょう！



フリー乗降方式 で利用しやすくなりました

運行ルート上であれば、停留所以外でも乗降できます

● 停留所以外から乗りたい場合 …手をあげて乗務員にお知らせください

● 停留所以外で降りたい場合 …希望の場所を乗務員にお知らせください

※国道184号上のバス停以外の場所や、停車及び駐車を禁止されている場所、乗務員が危険と判断した場所には停車できませんのでご了承ください。

医院巡回コース (運行日 月～金)

センター	保健	吉舎	よつしや	歯科医院	吉舎駅前	星田医院	センター	保健	吉舎	よつしや	歯科医院
9:19	→	9:20	9:24	9:26	→	9:35	9:25	9:26	→	9:31	
12:14	←	12:13	12:08	12:05	←	12:00	12:10	12:09	←	12:04	

Aコース (運行日 月・水) 蜂郷集会所⇄保健センター

蜂郷集会所	夕組集会所	力組集会所	元百合田店	集会所	眞御堂	三良坂駅	郵便局	旧敷地簡易	星田医院	正興寺	吉舎駅前	吉舎歯科	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:10	→	8:15	8:18	8:20	8:24	8:35	8:41	8:50	8:55	9:02	9:04	9:10	9:10	9:12	9:14	→	9:15	
				13:08	13:04	12:53	12:48	12:40	12:35	12:27	12:25	12:19	12:19	12:17	12:15	←	12:14	

Bコース (運行日 月・水) 保健センター⇄保健センター

センター	保健	吉舎	よつしや	星田医院	寿会館	中本様宅前	下矢井橋	集会所	矢井イ組	山永様宅前	カイハラ	川崎様宅前	海田原集会所	海田原本郷	歯科医院	金子	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:24	→	8:25	8:39	8:41	8:49	8:52	8:56	8:58	9:00	9:03	9:04	9:08	9:11	9:14	9:16	→	9:19					

Cコース (運行日 月・木) 水呑集会所⇄保健センター

水呑集会所	老人集会所	雲通	黄梅院下	塩之段橋	井藤様宅下	八幡保育所	防火水槽	芋ヶ畑	宮下様宅前	榎老人	山田様	ボラ裏	安本様宅前	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:20	→	8:30	8:34	8:38	8:42	8:45	8:53	8:55	8:58	9:02	9:05	9:08	9:11	9:13	9:15	→	9:16		
13:10	←	13:00	12:57	12:53	12:49	12:46	12:38	12:36	12:33	12:29	12:25	12:22	12:19	12:17	12:15	←	12:14		

Dコース (運行日 火・木) 山城線第6橋⇄保健センター

第6山城線	コミュニティ	加工施設	転作物	山城線入口	辻福寿会館	八幡小学校	ボラ裏	安本様宅前	西田住宅	吉舎谷	歯科医院	さとう	大慈寺別れ	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:25	→	8:34	8:39	8:44	8:48	8:53	8:56	8:58	9:00	9:06	9:07	9:10	9:14	9:16	9:18	→	9:19		
						12:41	12:38	12:36	12:34	12:28	12:27	12:24	12:19	12:17	12:15	←	12:14		

Eコース (運行日 火・金) 坂井様宅前⇄保健センター

坂井様宅前	平田集会所	コミュニティ	長政	堀越集会所	吉原様宅前	正興寺前	古市	コミュニティ	下郷	ひまわり	備後安田駅	伊達様宅前	歯科医院	金子	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:20	→	8:21	8:23	8:33	8:35	8:41	8:43	8:45	8:50	8:55	9:04	9:08	9:14	9:15	9:17	→	9:18			
13:10	←	13:09	13:00	12:57	12:55	12:49	12:47	12:45	12:40	12:35	12:26	12:21	12:17	12:16	12:14	←	12:13			

Fコース (運行日 火・金) 角利集会所⇄保健センター

角利集会所	白附様宅前	ショウダ下	平石集会所	安田郵便局	コミュニティ	竹内様宅前	西田様宅前	伊達様宅前	歯科医院	金子	田中医院	クリ三浦	吉舎	よつしや	センター	保健
8:30	→	8:34	8:35	8:38	8:40	8:43	8:47	8:55	9:05	9:09	9:15	9:17	9:19	→	9:20	
13:02	←	12:58	12:57	12:54	12:52	12:49	12:45	12:37	12:27	12:23	12:17	12:16	12:14	←	12:13	



市民バス運休日
毎週土・日・祝日
12月31日～1月3日

市民バス利用案内

◆運賃
・均一100円(小学生 50円、小学生未満 無料)
・バスを降りるときに、お支払いください。

◆お問い合わせ
・吉舎支所
☎ 0824-43-3111 FAX 0824-43-3062
・三次市 地域振興部 定住対策・暮らし支援課
☎ 0824-62-6129 FAX 0824-62-6235

