

# 三次市地域公共交通計画

令和3(2021)年3月

(令和6(2024)年●月 改定版)



三次市

# 目次

第1章	本計画の概要	1
1.1.	計画策定の趣旨	1
1.2.	計画期間	1
1.3.	計画対象区域	1
1.4.	本計画の位置づけ	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9期高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画	8
1.4.5.	三江線沿線地域公共交通網形成計画	9
第2章	公共交通に係る現状と課題	10
2.1.	公共交通をとりまく環境	10
2.1.1.	本市の位置と特徴	10
2.1.2.	人口・世帯数の動向	11
2.1.3.	通勤・通学の流動	15
2.1.4.	交通事故件数と運転免許保有状況	16
2.1.5.	生活関連施設の分布	19
2.1.6.	まとめ(公共交通をとりまく環境からみる課題)	21
2.2.	公共交通の現状	22
2.2.1.	本市の公共交通の構成	22
2.2.2.	各公共交通の概況	24
2.2.3.	運行に係る補助金の推移	55
2.2.4.	住民自治組織からの意見	56
2.2.5.	まとめ(公共交通の現状からみる課題)	59
2.3.	三次市地域公共交通網形成計画の取組状況	60
2.3.1.	形成計画の目標	60
2.3.2.	事業実施状況	60
2.3.3.	目標達成状況	63
2.4.	地域公共交通確保維持改善事業における補助対象	66
2.4.1.	対象路線	66
2.4.2.	地域公共交通確保維持事業の必要性	67
第3章	公共交通体系づくりに向けた取組	69
3.1.	基本的な方針と目標	69
3.1.1.	基本的な方針	69
3.1.2.	計画の目標	69
3.2.	目標達成に関する評価指標	71
3.3.	目標を達成するための実施事業	80
3.4.	計画の達成状況の評価に関する事項	93
付属資料		94

## 2.2. 公共交通の現状

### 2.2.1. 本市の公共交通の構成

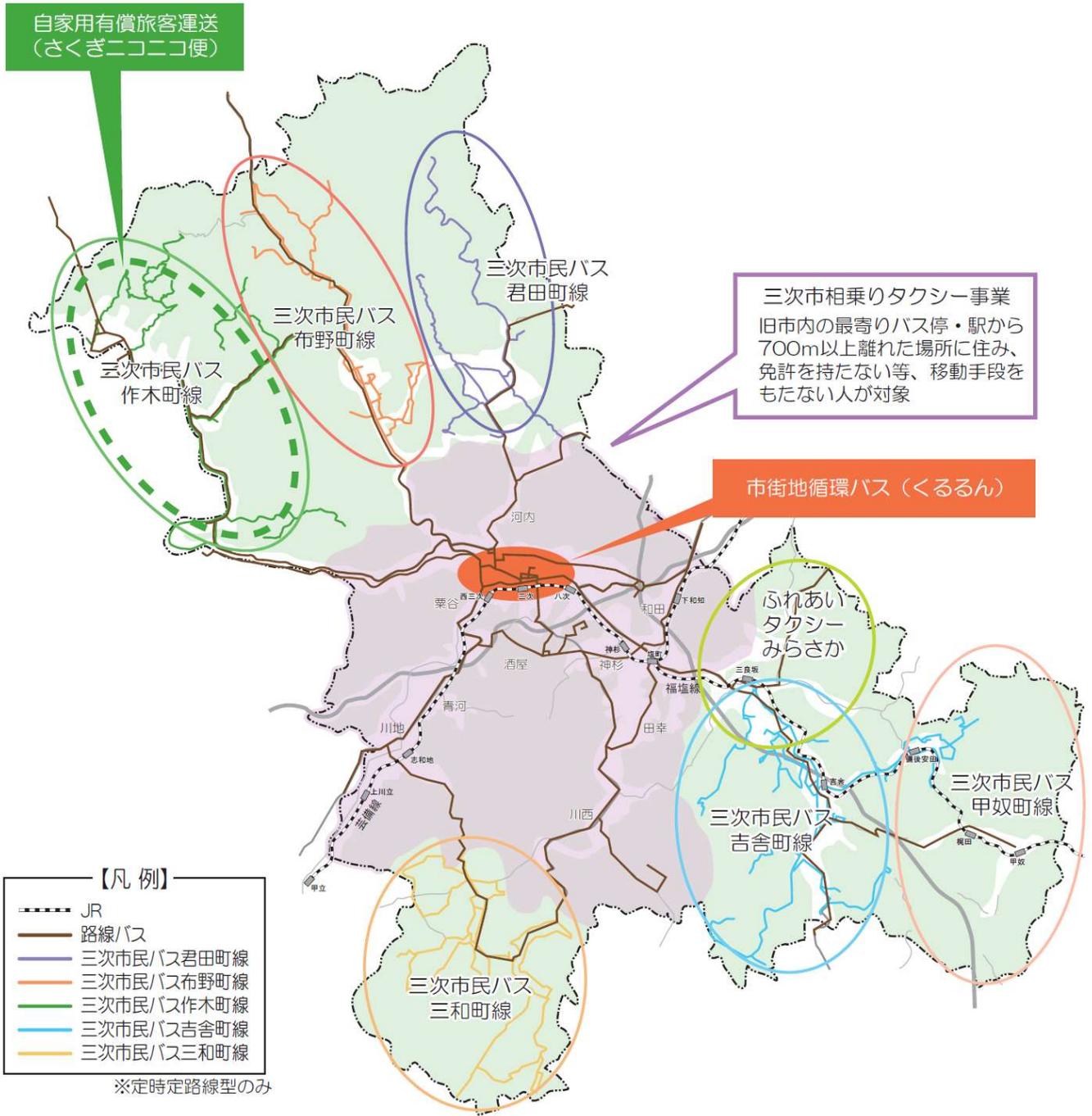
本市で運行されている公共交通や生活交通サービスの種類は多く、それぞれの特徴に応じた機能分担や、相互連携を図りながら、市民の移動を支えています。

表 2-2 本市で運行する公共交通の種類

令和5(2023)年10月1日現在

主な機能・役割	公共交通の種類	運行している路線・地域	補助活用
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), ジェイアール東海バス(株), <del>阪急バス(株)</del>	○幹線補助 ・三城庄原線(備北交通) ○フィーダー補助 ・赤名線(備北交通) ・下高野線(備北交通) ・作木線(備北交通) ・川の駅三次線(君田交通)
地域内の日常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	○フィーダー補助
	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	○フィーダー補助
	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。



令和5(2023)年10月1日現在

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

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

なお, 旧JR三江線は平成 30(2018)年3月 31 日をもって旅客営業を終了し, 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 **33** 本が運行しています。その他は, 芸備線(三次~備後落合間)が **12** 本, 福塩線が **11** 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	16	7	6
三次駅 着	17	5	5

※直通運行していない便, 途中駅止まりの便を含む(令和5(2023)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が, 近年のJR三次駅の乗車人数で見ると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。

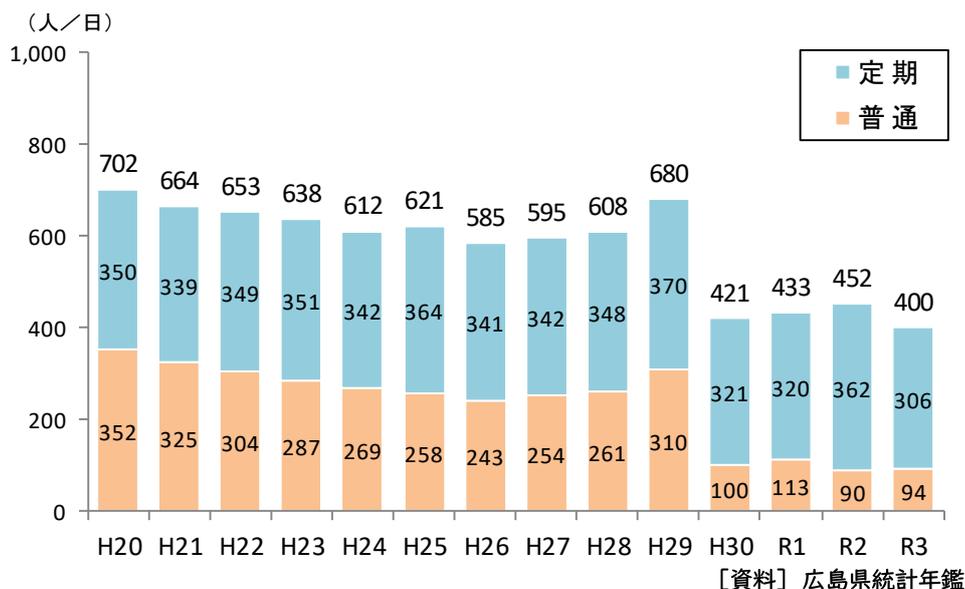
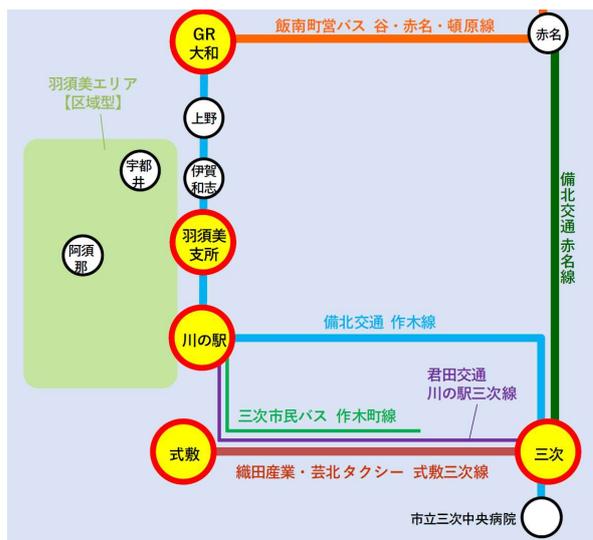


図 2-19 JR三次駅の乗車人数の推移

### 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  
(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。(全線で不通)

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5(2023)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5(2023)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	
中国ジェイアールバス	<del>三次～大阪</del>	<del>浜田道エクスプレス</del>	
<del>阪急バス</del>	<del>三次～新見～大阪</del>	<del>—</del>	<del>運休(10月1日時点)</del>

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31本、下り32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)】…31本(うち、三次駅⇒広島駅間:17本)

【下り(広島バスセンター⇒三次駅間)】…32本(うち、広島駅⇒三次駅間:17本)

令和5(2023)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5(2023)年10月1日現在

運行事業者	No.	系統名	運行系統			補助の活用
			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	みよしもののけミュージアム	幹線補助
備北交通	2	三次市内線	三次工業団地	団地循環	三次駅前	
備北交通	3	三城線	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	みよしもののけミュージアム	幹線補助
備北交通	4	三城線	西城	Will・庄原駅・三次駅	みよしもののけミュージアム	幹線補助
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	みよしもののけミュージアム	
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	
備北交通	7	三城線	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	幹線補助
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	
備北交通	9	吉田線	三次駅前	甲立・吉田病院	吉田営業所	
備北交通	10	くるるん	三次	三次町循環	三次	
備北交通	11	くるるん	三次	南畑敷町循環・市民ホール	三次	
中国バス	12	甲山・尾関山公園	甲山営業所	三次中央病院	みよしもののけミュージアム	
備北交通	13	畠敷線	上四十貫	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	
備北交通	14	三城線	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	幹線補助
備北交通	15	作木線	羽須美支所	伊賀和志・布野・三次駅前・団地循環	三次工業団地	
備北交通	16	宮内線	下宮内	口和支所・樫田口・三次駅前	三次中央病院	
備北交通	17	湯木線	湯木	君田別	横路橋	
備北交通	18	畠敷線	みよし公園	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	
備北交通	19	作木線	伊賀和志上	谷地・羽須美・布野・三次駅前・団地循環	三次工業団地	フィーダー補助
備北交通	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	フィーダー補助
中国バス	21	甲奴・三次	甲奴駅前	桧村口	三次駅前	
備北交通	22	三良坂線	三良坂	ジョイフル・庄原中学校前・一ツ木	庄原駅	
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	フィーダー補助
備北交通	24	赤名線	赤名	布野道の駅・三次駅	三次中央病院	フィーダー補助
備北交通	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	
備北交通	26	三良坂線	三良坂駅前	支所・一ツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	
備北交通	27	湯木線	湯木	君田別・三次駅前・病院・団地循環	三次工業団地	
備北交通	28	吉田線	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	
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	
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	
備北交通	31	三良坂線	三良坂駅前	支所・仁賀	実留	
備北交通	32	三良坂線	三良坂	仁賀	実留	
備北交通	33	作木線	道の駅GR大和	谷地	羽須美支所	
君田交通	34	川の駅三次線	川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	フィーダー補助
十番交通	35	下津田線	吉舎駅	徳市	下津田	

表 2-6 路線別の運行本数

令和5(2023)年10月1日現在

運行事業者	路線名	市内完結路線	系統数	運行本数			補助の活用
				平日	土曜	日祝日	
備北交通	作木線		2	5	3	3	フィーダー補助
	赤名線		1	4	4	4	フィーダー補助
	下高野線		1	4	2	2	フィーダー補助
	宮内線		1	1	1	-	
	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	6	4	4	
	三城庄原線		5	25	12	12	幹線補助
	三城吉田線		2	5	3	-	
	三良坂実留線		1	2	-	-	
	三次市内線	○	1	1	-	-	
中国バス	甲山-三次線		2	4	-	-	
十番交通	下津田線		1	3	-	-	
君田交通	川の駅三次線	○	2	5	5	5	フィーダー補助

※運行本数は、片道0.5、往復1で算出

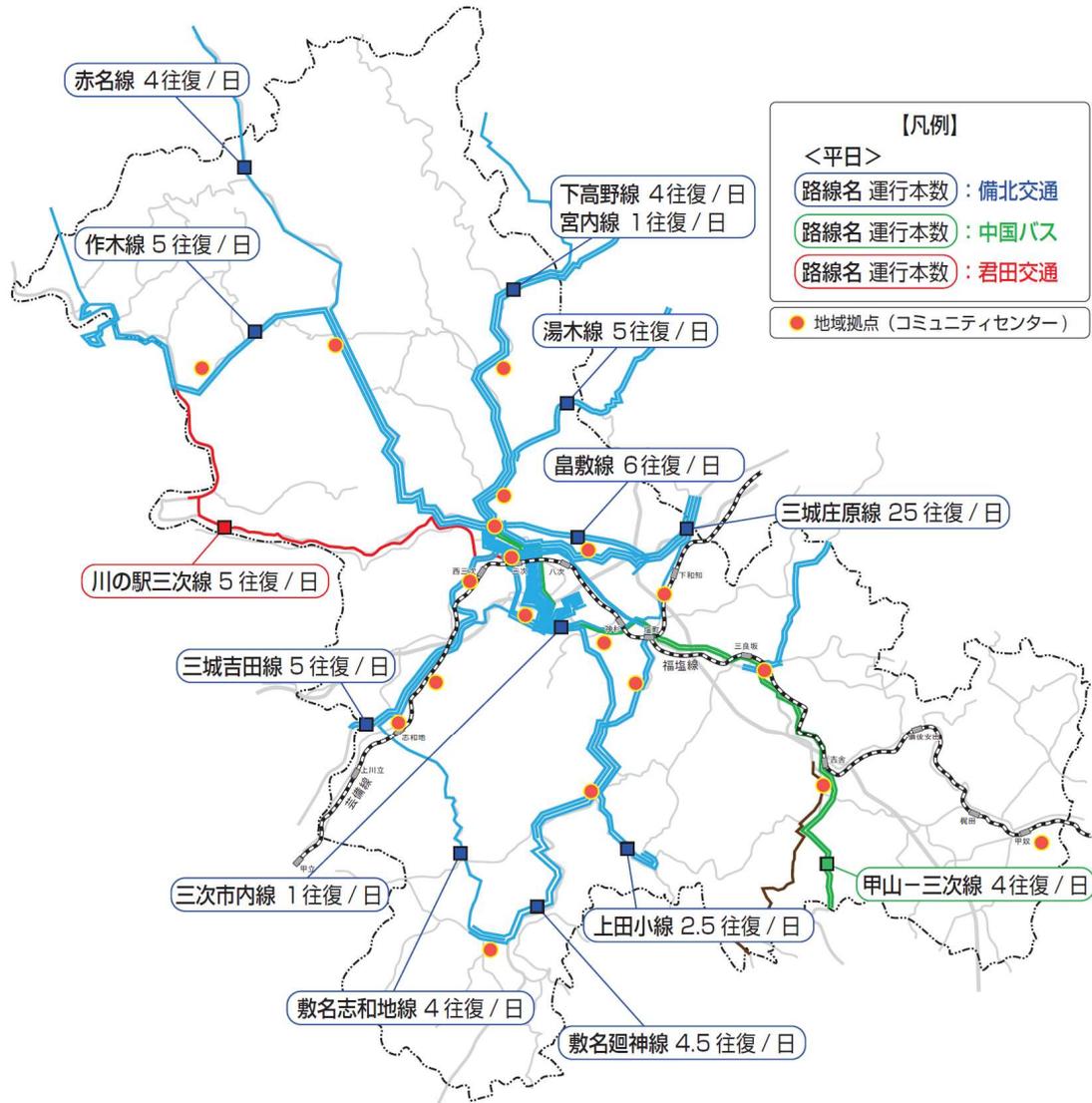
※盆及び年末年始、ゴールデンウィーク等は変更または運休あり



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、**甲奴町を除き**平日に概ね**4往復以上**の運行が確保されています。なお**甲奴町からは、市民バス甲奴町線**を利用することで、**吉舎町で路線バスに乗り継ぐことができます。**



町名	路線名	便数 (往復/日)
君田町	下高野線, 宮内線	5
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, <del>甲奴・三次線</del>	4
吉舎町	甲山・三次線, <del>甲奴・三次線</del>	4
三和町	敷名志和地線, 敷名廻神線, 上田小線	11

令和5(2023)年10月1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。

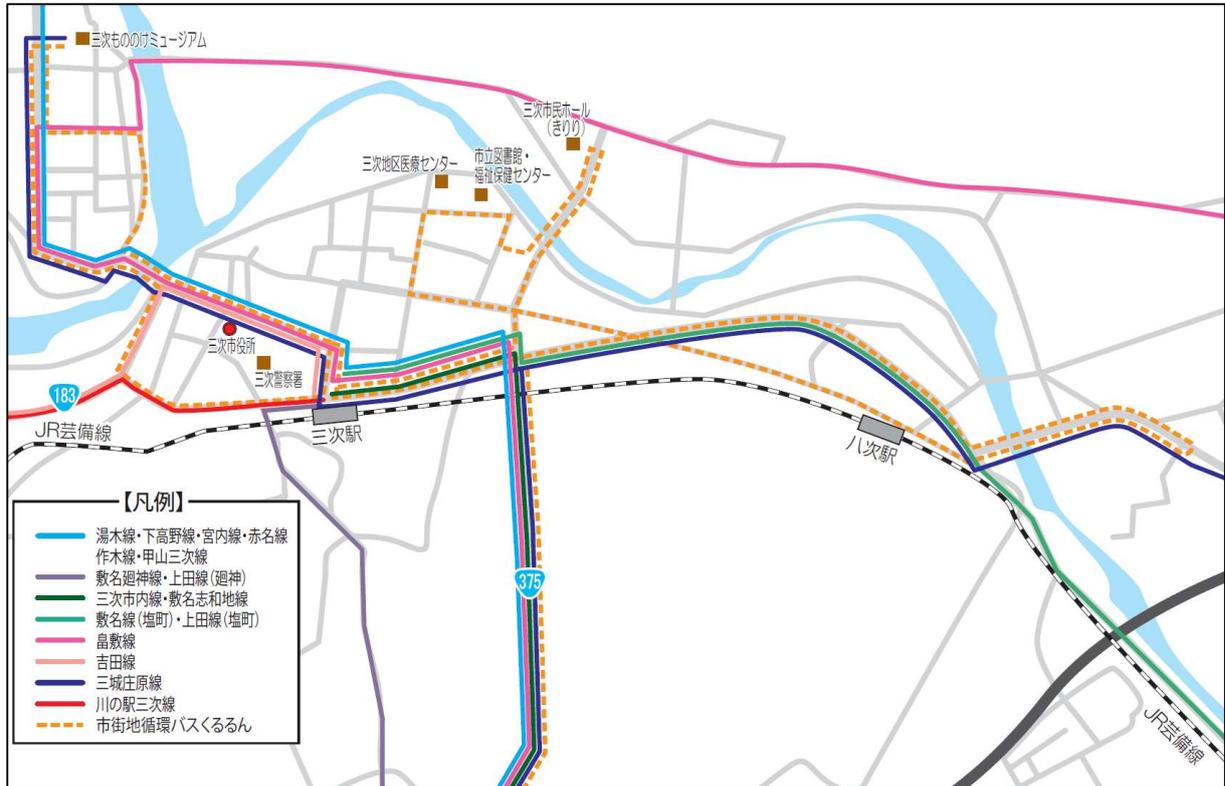


図 2-23 中心市街地におけるバス路線

中心市街地を走るバス路線の多くは三次的駅と市立三次的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 **38 便** 運行と、便数が多い状況にあります。

時間帯別にみると、**7 時～9 時台**、**13 時台**、**17 時台**が多くなっています。

表 2-7 三次的駅前から市立三次的中央病院への便数(平日)

令和5(2023)年10月1日現在

運行事業者	路線名	便数	
備北交通	畠敷線	6便	38 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	
	三城庄原線	2便	
	湯木線	2便	
	宮内線	1 便	
	吉田線	1 便	
中国バス	三次的市内線	1 便	
	甲山・三次的線	4便	

表 2-8 三次駅前から市立三次中央病院への運行ダイヤ(平日)

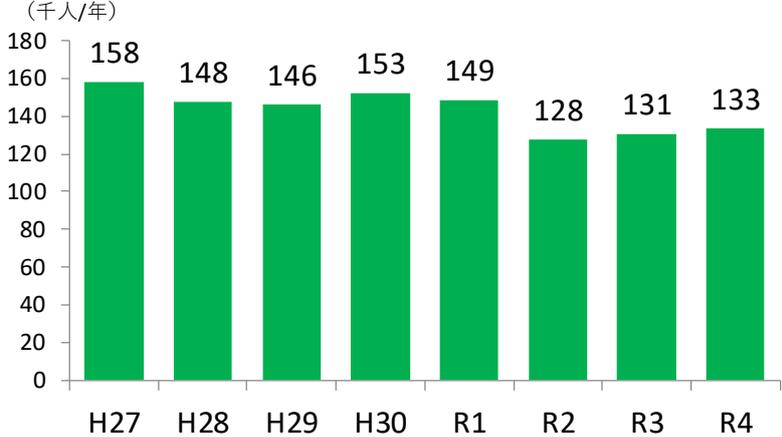
令和5(2023)年10月1日現在

時刻	三次駅前の発時刻	行き先	会社名
6時台	6:49	(甲山・三次線) 甲山営業所(三良坂・吉舎)	中国バス
7時台	7:22	(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	8:10	(三次市内線) 三次工業団地	備北交通
	8:29	(甲山・三次線) 甲山営業所(三良坂・吉舎)	中国バス
	8:35	(敷名線) 廻神経由・三和支所	備北交通
	8:38	(敷名(志和地)線) 三和支所(志和地経由)	備北交通
	8:58	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
9時台	9:13	(三城線(三次)) 庄原駅(中央病院経由)	備北交通
	9:23	(作木線) 三次中央病院	備北交通
	9:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	9:37	(吉田線) 三次中央病院	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
11時台	11:15	(敷名(志和地)線) 三和支所(志和地経由)	備北交通
	11:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	11:32	(敷名線) 廻神経由・上田小跡	備北交通
12時台	12:13	(三城線(三次)) 庄原駅(中央病院経由)	備北交通
	12:39	(甲山・三次線) 甲山営業所(三良坂・吉舎)	中国バス
13時台	13:04	(作木線) 三次工業団地	備北交通
	13:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	13:45	(敷名(志和地)線) 三和支所(志和地経由)	備北交通
	13:55	(敷名線) 廻神経由・三和支所	備北交通
	13:57	(下高野線) 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
	15:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
16時台	16:12	(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
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) 三和支所(志和地経由)	備北交通
	17:32	(敷名線) 廻神経由・上田小跡	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(三良坂・吉舎)	中国バス
	17:53	(作木線) 三次工業団地	備北交通
18時台	18:07	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
	18:38	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
合計	38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、令和元(2019)年度までは微減から横ばいの傾向にあります。

ただし、令和2(2020)年度から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。



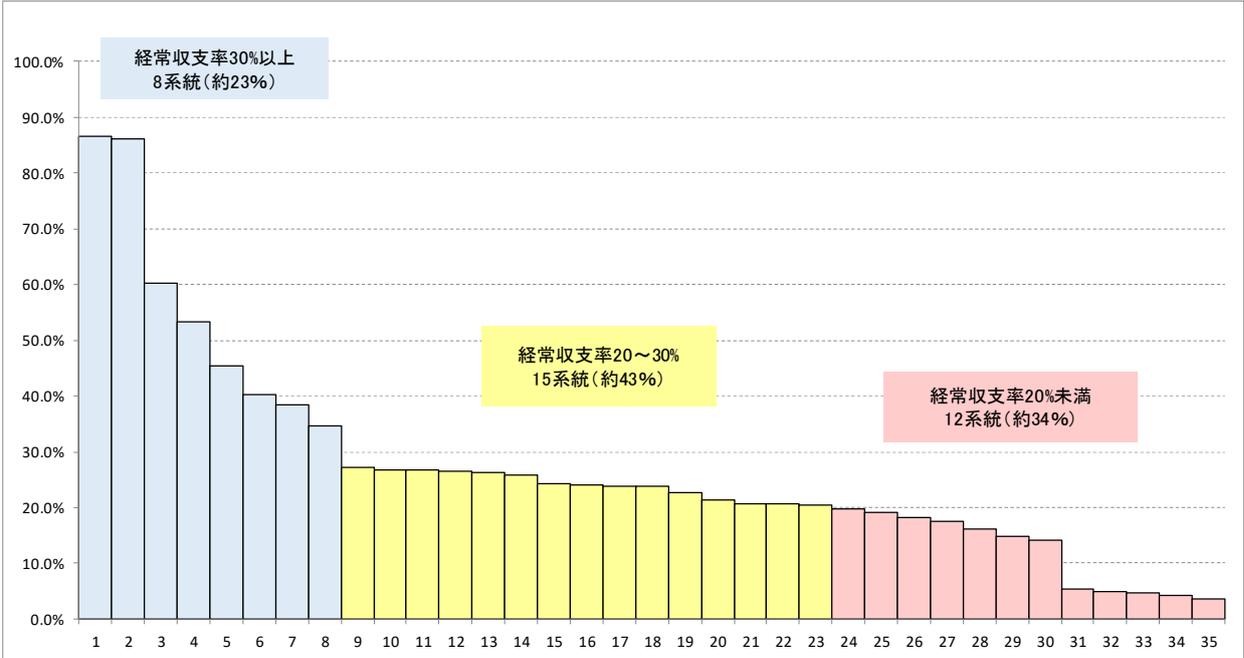
[資料] 備北交通, 中国バス, 十番交通, 君田交通

※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

令和4(2022)年度の路線バスの系統別の収支状況を見ると、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12系統で、約3割を占めています。



※令和3年10月1日~令和4年9月30日までの1年間  
 ※( )内は全系統に占める割合

図 2-25 路線バスの系統別経常収支率(令和4(2022)年)

表 2-9 路線バス 系統別収支状況(令和4(2022)年)

※令和3(2021)年10月1日～令和4(2022)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(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	R4 経常収支率
			起点	主な経由地	終点							
備北交通	1	三城線	庄原中学校前	庄原駅	みよしものけミュージアム	22.2	0.5	2,540,429	2,195,912	344,517	5.7	86.4%
備北交通	2	三次市内線	三次工業団地	団地循環	三次駅前	6.8	0.6	888,786	764,274	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	24,034,963	14,470,453	9,564,510	3.8	60.2%
備北交通	4	三城線	西城	Will・庄原駅・三次駅	みよしものけミュージアム	37.8	0.9	7,410,913	3,954,561	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	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	1,816,784	731,188	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	45,448,661	17,416,042	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	8,534,967	2,948,255	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	6,405,062	1,748,177	4,656,885	1.5	27.3%
備北交通	10	くるるん	三次	三次町循環	三次	4.6	4.0	11,622,662	3,120,162	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	11,622,662	3,120,162	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	13,126,934	3,466,676	9,660,258	1.8	26.4%
備北交通	13	畠敷線	上四十貫	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	17.4	1.8	6,237,669	1,643,632	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	6,796,604	1,762,670	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・団地循環	三次工業団地	20.5	0.1	1,412,537	342,943	1,069,594	1.1	24.3%
備北交通	16	宮内線	下宮内	口和支所・樫田口・三次駅前	三次中央病院	25.2	0.8	3,977,087	960,045	3,017,042	1.0	24.1%
備北交通	17	湯木線	湯木	君田別	横路橋	13.1	1.9	5,144,962	1,228,567	3,916,395	0.8	23.9%
備北交通	18	畠敷線	みよし公園	自動車学校・もののけミュージアム	三次工業団地	17.9	3.5	12,319,307	2,929,081	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・団地循環	三次工業団地	41.1	2.3	19,753,551	4,482,040	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	18,208,187	3,869,056	14,339,131	1.2	21.2%
中国バス	21	甲奴・三次	甲奴駅前	桧村口	三次駅前	37.4	2.0	11,984,001	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・一ツ木	庄原駅	18.4	0.3	1,097,696	226,483	871,213	0.8	20.6%
備北交通	23	下高野線	新市車庫	運の駅たかの・口和支所・モーモー物産館・君田	三次工業団地	49.8	3.3	32,571,530	6,689,021	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	26,543,421	5,264,925	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	5,620,269	1,079,230	4,541,039	0.8	19.2%
備北交通	26	三良坂線	三良坂駅前	支所・一ツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	19.0	1.0	3,833,259	694,486	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・団地循環	三次工業団地	25.1	1.6	7,928,143	1,397,930	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	17,041,082	2,771,452	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	1.6	8,048,867	1,196,529	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	15,291,818	2,150,899	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	847,352	46,018	801,334	0.0	5.4%
備北交通	32	三良坂線	三良坂	仁賀	実留	7.8	0.1	232,663	11,390	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	513,336	24,033	489,303	0.0	4.7%
君田交通	34	川の駅三次線	川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	23.9	5.0	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	9,619,114	349,130	9,269,984	0.3	3.6%

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、市街地の輻輳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な。

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 2-10 市街地循環バスの運行概要

運行曜日	毎日運行
便数	8便(始発9:00~終発16:00)
運行ルート	三次町循環, 南畑敷循環, 東酒屋町循環
運賃	大人200円, 高校生まで100円, 幼児・乳児は無料 各種手帳保持者等半額
運行事業者	備北交通株式会社
補助の活用	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金



令和5(2023)年10月1日現在

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4(2022)年度の利用者数は年間約 15,000 人、1日あたり 41.9 人です。近年はほぼ横ばいの傾向にあります。

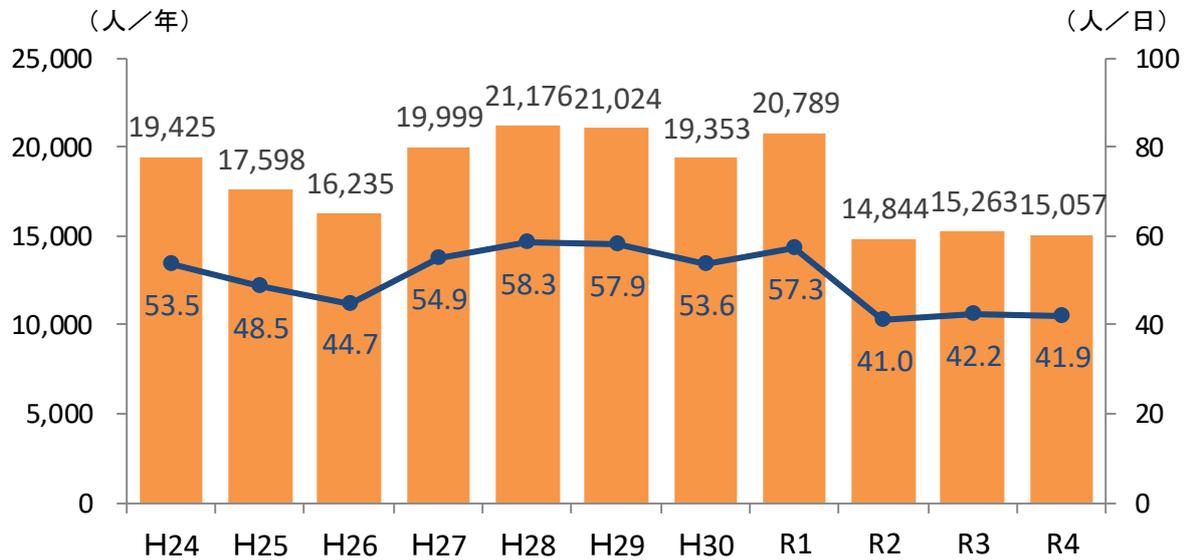


図 2-27 年間・1日あたりの利用者数

(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 2-11 三次市民バスの運行概要

定時 定路線型	君田町線	運行コース	○赤コース(月～土)      ○緑コース(水) ○青コース(月～土)
		運行事業者	有限会社君田交通
	布野町線	運行コース	○水コース      ○月・金コース
		運行事業者	有限会社君田交通
	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)	
・区域運行 デマンド型	甲奴町線	運行エリア	○上川・福田・梶田の一部エリア(水・金) ○宇賀・広石・梶田の一部エリア(火・木) ○小童・西野・本郷エリア(月・木) ※往路はデマンド型, 復路は定時定路線型として運行 ○甲奴-吉舎(月・水・金) ※路線バス甲奴・三次線代替交通
		運賃	大人 300 円, 小学生 150 円, 小児・乳児・各種手帳保持者等減免(無料) ※甲奴-吉舎の県道 27 号区間の乗降のみ 大人 100 円, 小学生 50 円
	運行事業者	有限会社甲奴タクシー	

② 三次市民バスの利用者数

a. 君田町線

君田町線の令和 4(2022)年度の利用者数は年間 4,196 人であり、平成 30(2018)年4月の再編により一時的に増加したものの、その後は減少する傾向にあります。

コース別の1便あたりの利用者数は、令和 4(2022)年では、赤・青コースが減少しているものの、緑コースは増加しています。

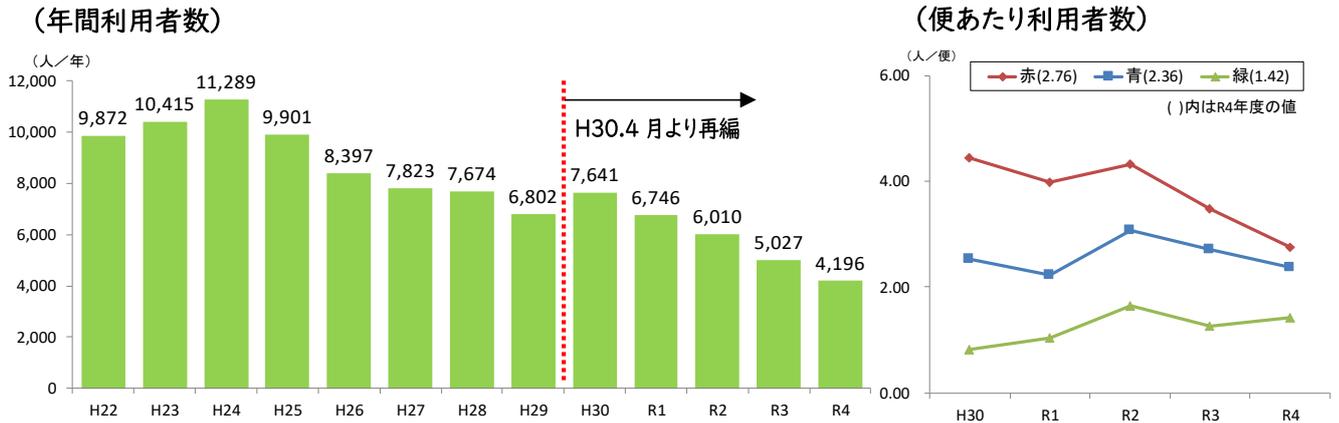


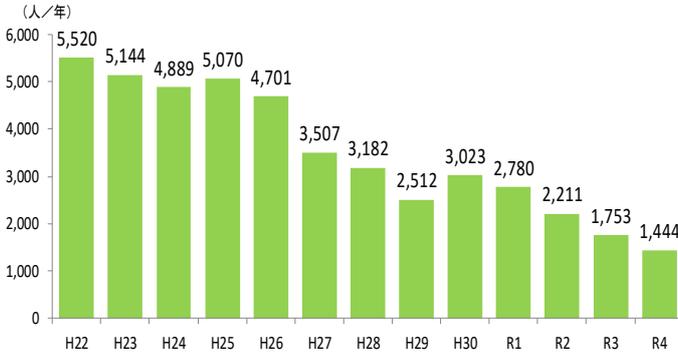
図 2-28 利用者数(君田町線)

**b. 布野町線**

布野町線の令和4(2022)年度の利用者数は年間1,444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)

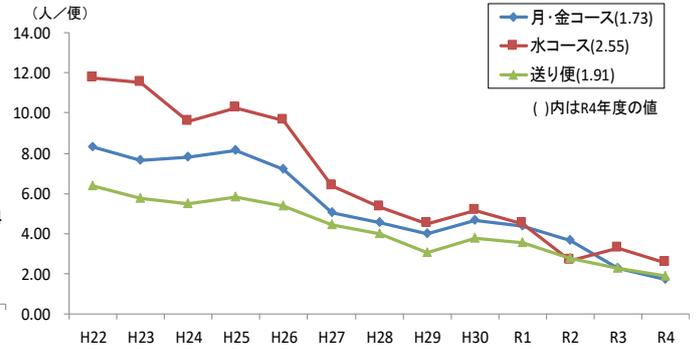


図 2-29 利用者数(布野町線)

c. 作木町線

作木町線の令和4(2022)年度の利用者数は年間1,310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。

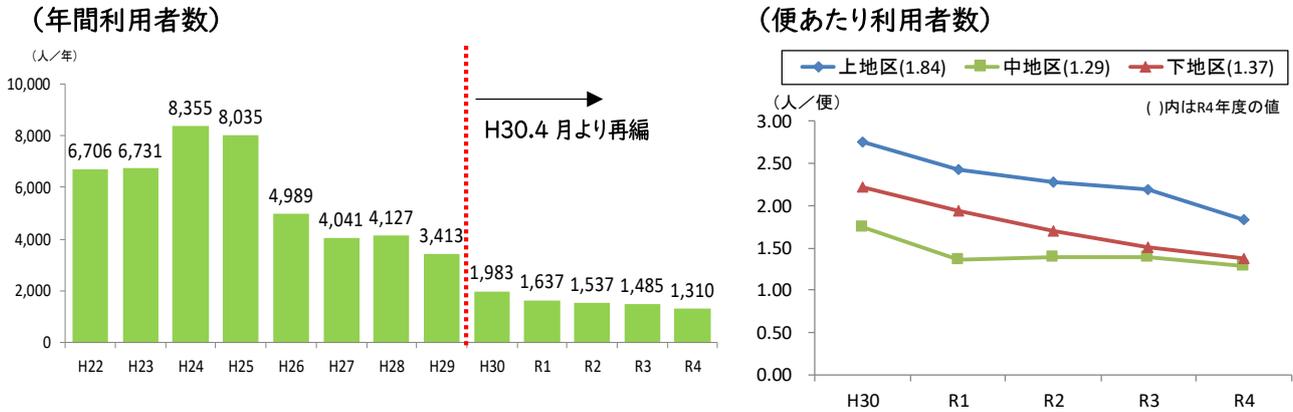


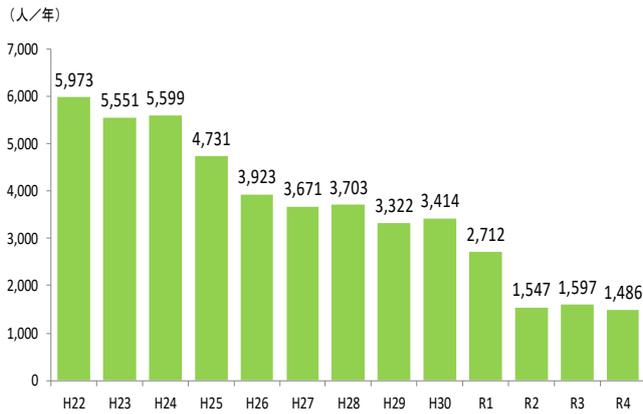
図 2-30 利用者数(作木町線)

d. 吉舎町線

吉舎町線の令和4(2022)年度の利用者数は年間1,486人であり、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2(2020)年度に急減しました。

コース別の便あたり利用者数は、大半のコースで近年減少しており、特に利用者数が多かったEコースでも令和2(2020)年度を境に減少しています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

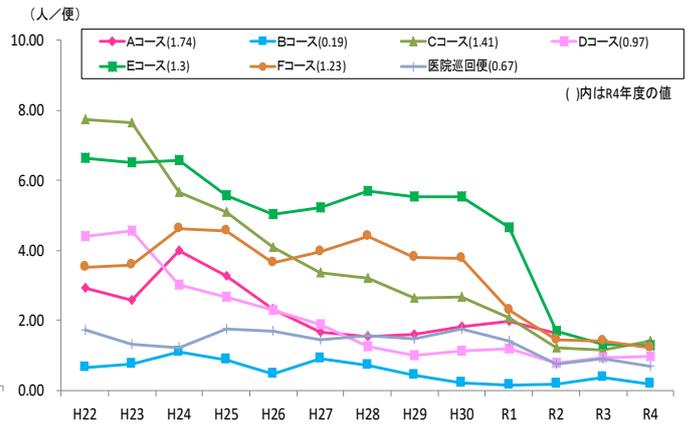


図 2-31 利用者数(吉舎町線)

e. 三和町線

三和町線の令和4(2022)年度の利用者数は年間1,043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。

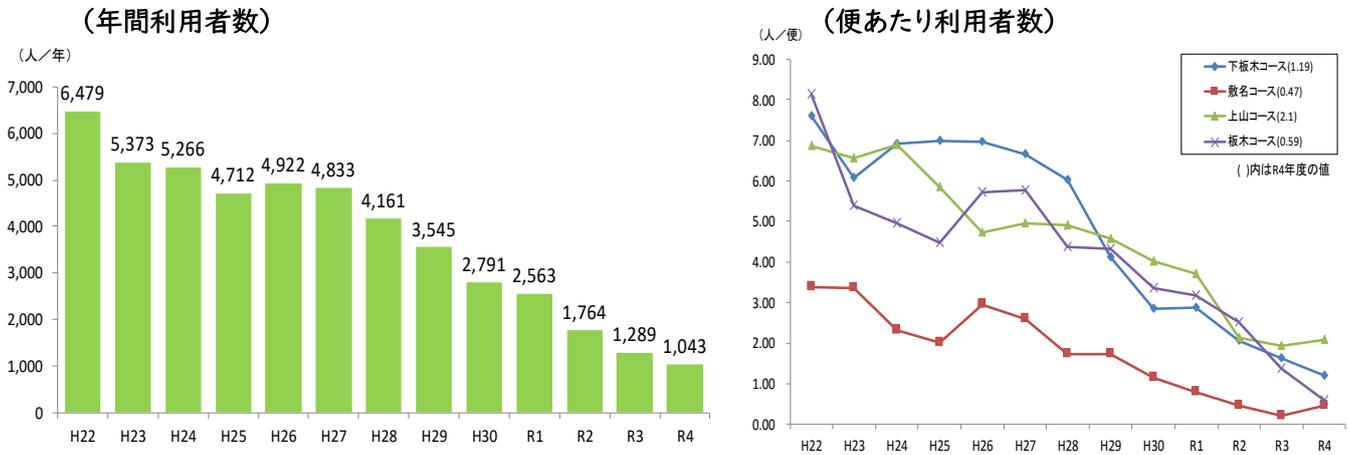


図 2-32 利用者数(三和町線)

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 4(2022)年度の利用者数は年間 1,186 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が、近年は横這いしています。

なお、令和 5(2023)年 7 月からは、路線バス甲奴・三次線の廃止代替として、甲奴-吉舎間での運行がはじまっています。

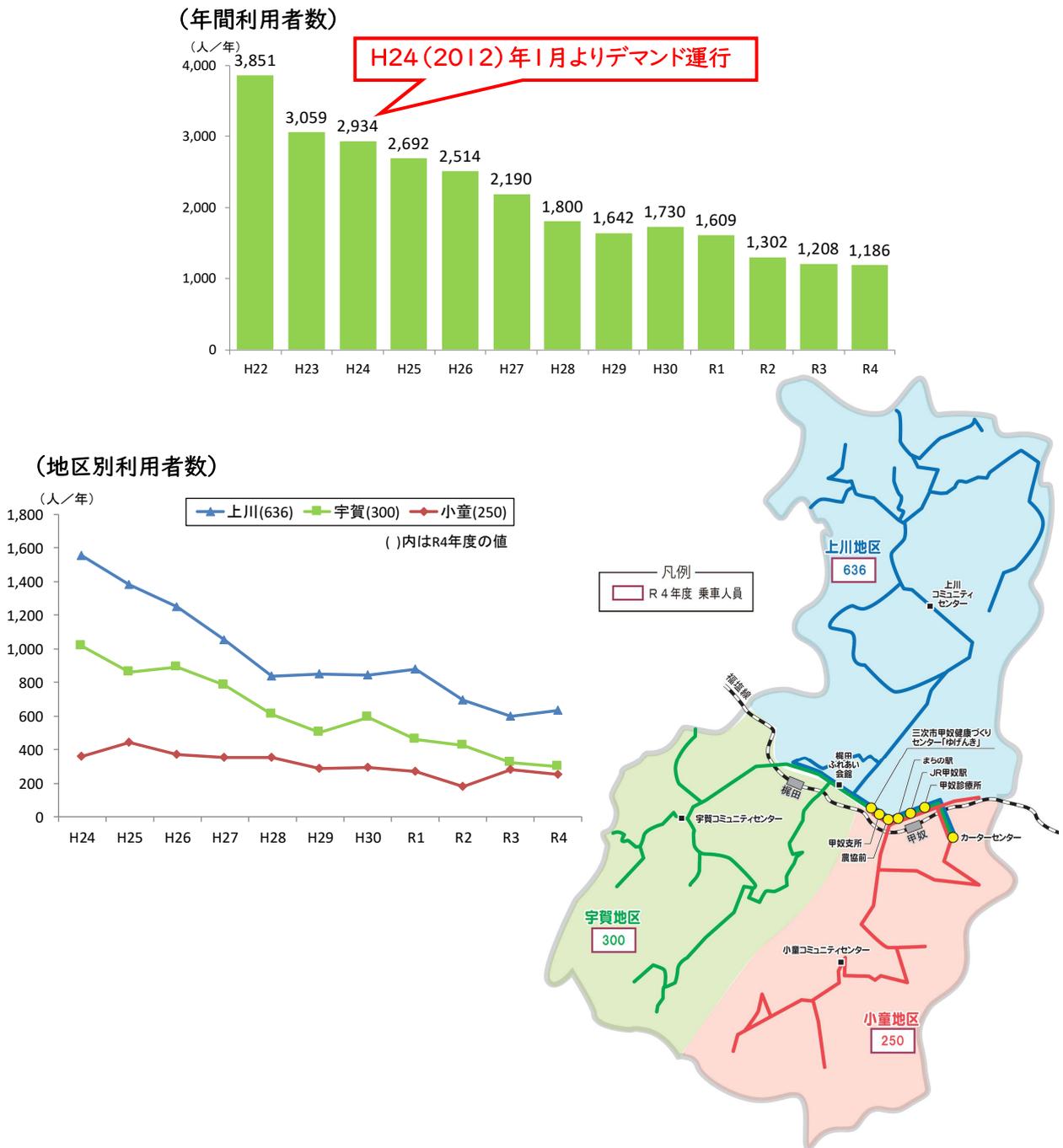


図 2-33 利用者数(甲奴町線)

### 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、特に車内の雰囲気が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見ると、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。またデマンド型のふれあいタクシーみらさかと甲奴町線は、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 2-12 三次市民バス等の収支状況(令和4(2022)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	14,164,400 円	4,196 人	100 円	419,600 円	3.0%
布野町線	8,203,150 円	1,444 人	100 円	144,400 円	1.8%
作木町線	7,826,200 円	1,310 人	100 円	131,000 円	1.7%
吉舎町線	7,370,800 円	1,486 人	100 円	148,600 円	2.0%
三和町線	7,500,450 円	1,043 人	100 円	104,300 円	1.4%
ふれあいタクシーみらさか	5,812,276 円	1,442 人	300 円	432,600 円	7.4%
甲奴町線	6,106,809 円	1,186 人	300 円	355,800 円	5.8%
全体	56,984,085 円	12,107 人	-	1,736,300 円	3.0%

※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 2-13 ふれあいタクシーみらさかの運行概要

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

## ② 利用者数

令和 4(2022)年度の利用者数は年間 1,442 人であり、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和 2(2020)年度に急減したものの近年は増加傾向にあります。

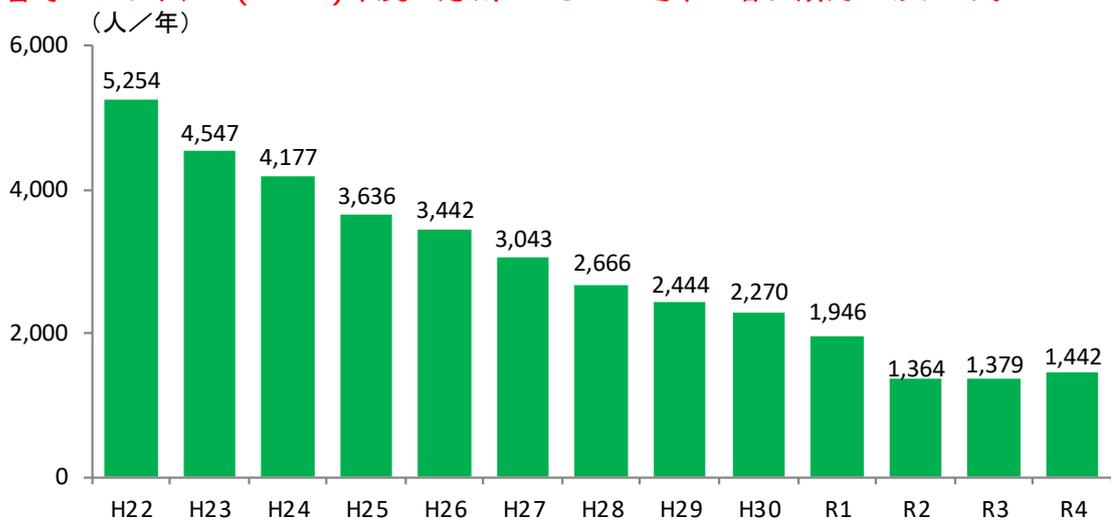


図 2-35 年間利用者数

## 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 2-14 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)
補助の活用	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

② 利用者数

令和4(2022)年度の利用者数は651人であり、新型コロナウイルス感染症の影響で一時減少しましたが、近年は増加傾向にあります。

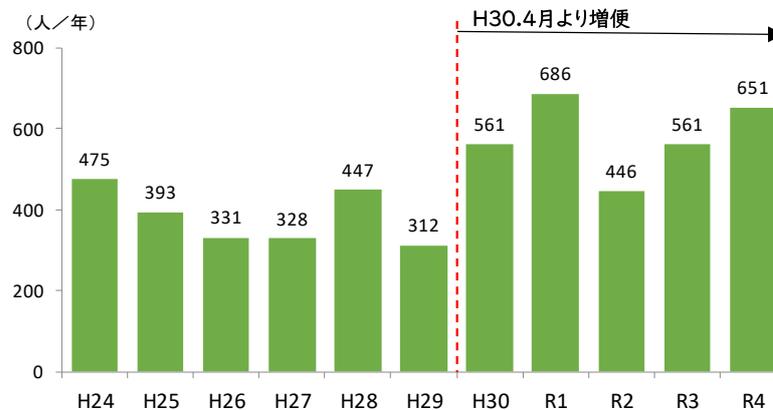


図 2-36 年間利用者数

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。
- ・令和5(2023)年4月より、一部要件を改正。

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。

※令和5(2023)年4月1日より対象要件を一部改正

## ア. 概要

バスや鉄道が走っていない地域(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700m以上離れた場所に住み、次(イ,ロ)のいずれかの要件を満たす方 ~~※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方で、他に交通手段を持たない方
  - ロ) 運転免許を持っているが、利用できる自動車・バイクがない方

## ウ. 助成券の金額

バス停や駅までの距離に応じて、次の金額を助成します。

表 2-15 距離と助成券の金額

自宅常会の中心から、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
700m以上2km未満	1年間に300円券×100枚(30,000円分)
2km以上	1年間に300円券×200枚(60,000円分)

※申請する月により助成する金額は異なります。

※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4(2022)年度は50人であり、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 2-16 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
令和2(2020)年度	18	58人
令和3(2021)年度	22	53人
令和4(2022)年度	21	50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 11 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 2-17 市内のタクシー事業者

令和5(2023)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 <del>・(有)塩町タクシー</del> ・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。
- 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。

## 2) 乗務員不足に関して

- 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。

## 3) 利用促進に関して

- 運転免許自主返納支援事業のタクシー券配布や三次市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

移送用車両(リフト付車両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

##### α. 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

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, 移動, 腎臓障害)

○療育手帳 ・, A, ・

○精神障害者保健福祉手帳 1級, 2級

※一部施設入所や課税状況等により対象外となる場合があります。

【交付内容】

○タクシー助成券年間 40 枚(一枚 500 円分)

※条件により 20 枚, 80 枚の場合あり

○自動車燃料助成券年間 20 枚(一枚 500 円分)

※条件により 10 枚, 40 枚の場合あり

② 市内の福祉タクシー事業者

車いす対応の車両を保有するに~~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 2-18 車いす対応車両が利用可能なタクシー事業者

令和6(2024)年2月1日現在

所在地	業者名
旧三次市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(株)アサヒタクシー三次</li> <li>・三次みどりタクシー(株)</li> <li><del>・(有)芸備タクシー</del></li> <li>・福祉タクシーはなの里</li> <li>・ふれあい介護タクシー</li> <li>・仁カ舎タクシー</li> <li>・NPO法人かいじ</li> <li>・介護タクシーかごや</li> </ul>
君田町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(有)君田交通</li> </ul>
吉舎町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十番交通(有)</li> </ul>
三良坂町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(有)三良坂タクシー</li> </ul>
甲奴町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(有)甲奴タクシー</li> </ul>

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JR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。令和3(2021)年度には微減したものの、令和4(2022)年度は再び増加しています。

表 2-19 本市による運行補助額

(万円)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
路線バス	13,952	15,504	14,240	14,257	13,026	13,648	13,358	13,677	15,183	16,353	16,819	16,732	17,365
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	5,260	5,106	5,117
ふれあいタクシー みらさか	548	558	558	558	548	548	548	548	562	569	576	580	581
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	175	153	163
計	19,852	21,241	19,722	19,375	18,242	18,871	18,540	18,860	20,371	22,260	22,830	22,571	23,226

(万円)

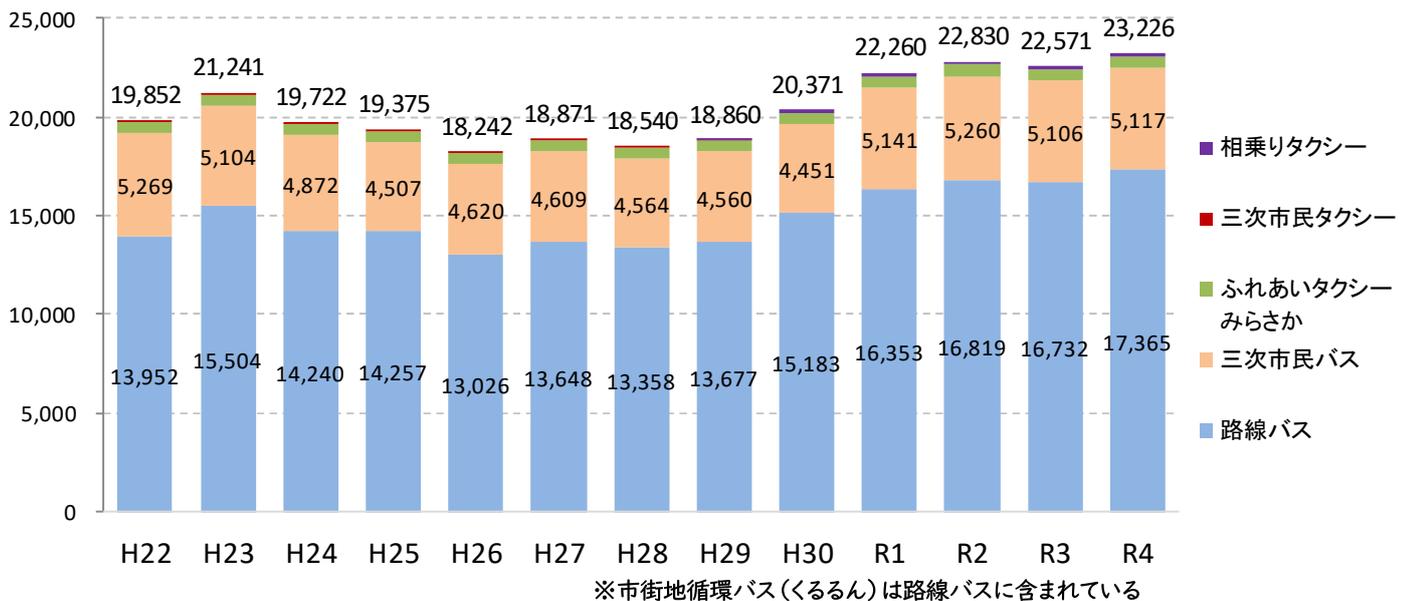


図 2-39 本市による運行補助額

## 2.4. 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象

### 2.4.1. 対象路線

本市では、国と連携して、市民の暮らしを支える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)
- 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)

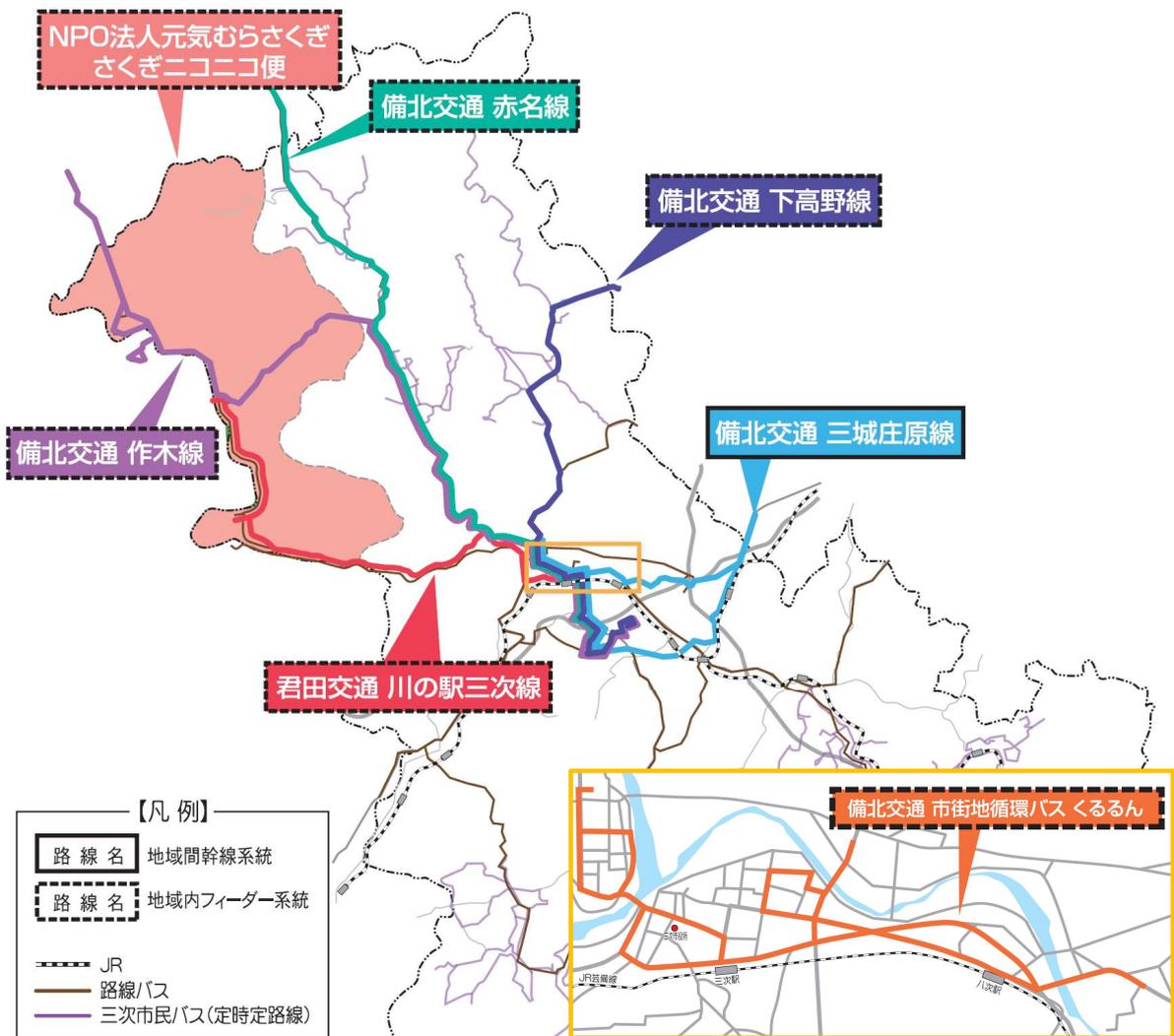


図 2-42 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象路線

## 2.4.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

※地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金のみ

### (1) 市街地循環バス(くるるん) [地域内フィーダー系統補助]

市街地循環バス(くるるん)は、平成 23(2011)年4月1日から、当時利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」の見直しにより運行しており、その後、市民ホールを経由する等、利便性向上に向けた再編等を行っています。この路線は、三次駅前を経由しており、市周辺部からの JR 線や路線バスと結節し、商業施設や医療機関が多く集まる市街地での買物・通院をサポートする機能を持ち合わせています。

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

### (2) 赤名線 [地域内フィーダー系統補助]

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

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

### (3) 下高野線 [地域内フィーダー系統補助]

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

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

### (4) 作木線 [地域内フィーダー系統補助]

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

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

### (5) 川の駅三次線 [地域内フィーダー系統補助]

川の駅三次線は、JR三江線廃止代替路線として運行されたものであり、作木町の住民

にとって、通学目的を中心に、三次市中心部での通院、買い物、通勤などの日常生活の移動手段として機能しています。

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

(6) さくぎニコニコ便〔地域内フィーダー系統補助〕

自家用有償運送さくぎニコニコ便はデマンド型の区域運行を行っており、作木町の住民が地域内での通院などの日常生活での移動や、他の交通手段への乗換で三次市中心部と連絡する移動手段としても機能しています。

利用促進に向けてサービス見直し等を図ってきましたが、三次市、運営団体の運営努力だけでは路線の維持に向けて限界があるため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

### 3.2. 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デジタル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

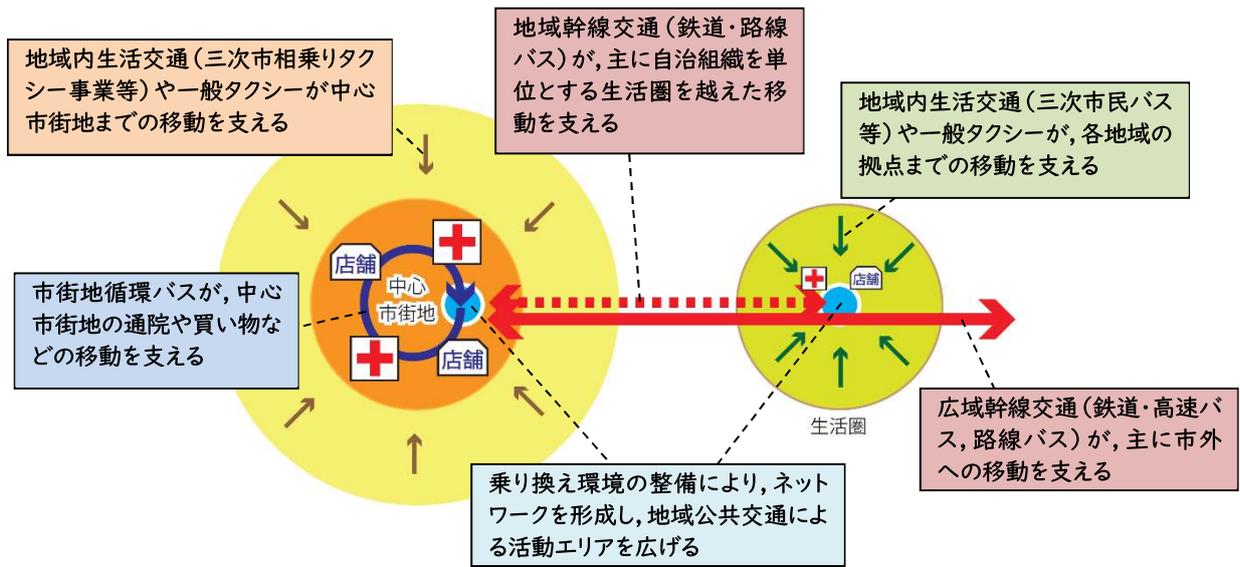
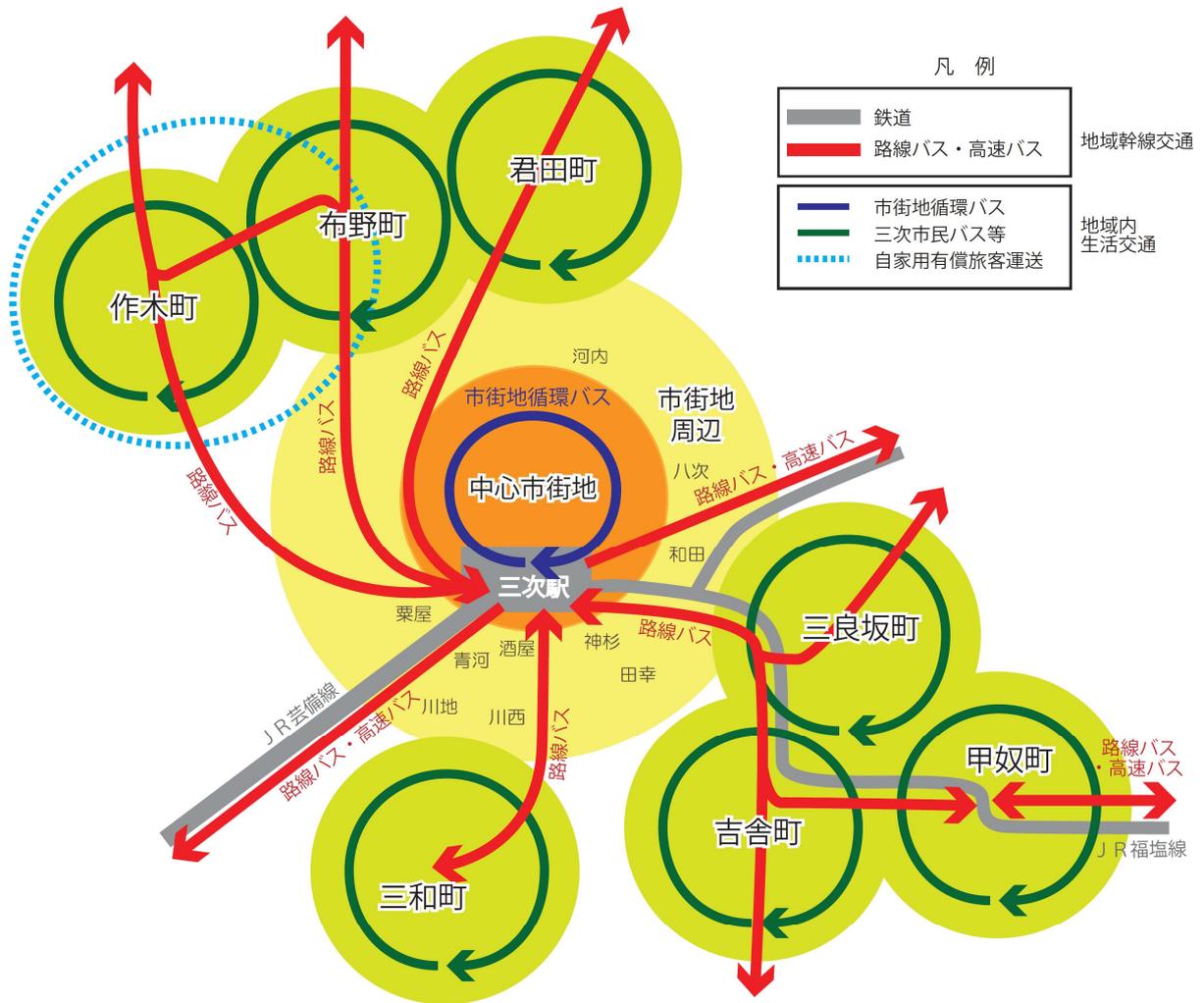


図 3-2 公共交通の機能・役割イメージ



※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,さくぎニコニコ便,三次市相乗りタクシー事業の利用者数の合計のこと	193,450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,さくぎニコニコ便,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	22,465万円 【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I)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
さくぎニコニコ便	686人
三次市相乗りタクシー	3,281人
公共交通全体	193,450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

	基準年からの 伸び	利用者数 (目標)
路線バス	0.93 ※ <sub>1</sub>	138,580人
市街地循環バス	0.93 ※ <sub>1</sub>	19,374人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	0.93 ※ <sub>1</sub>	18,632人
さくぎニコニコ便	0.93 ※ <sub>1</sub>	639人
三次市相乗りタクシー事業	2.59 ※ <sub>2</sub>	8,485人
公共交通全体	—	185,710人

※<sub>1</sub> 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

※<sub>2</sub> 三次市相乗りタクシー事業申請者数のRI(2019)年度実績と目標値(指標E)の伸び

- ・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 [内は中間年の実績]	193,450人	191,760人 [161,529人]	190,070人 [163,025人]	188,380人 [163,961人]	186,690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
さくぎニコニコ便	2,056,246 円
三次市相乗りタクシー事業	1,968,600 円
公共交通全体	224,652,219 円

※評価指標として設定する財政負担額では、自家用有償旅客運送であるさくぎニコニコ便を含むため、これを含めないP55の運行補助額と異なる。

## 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%。

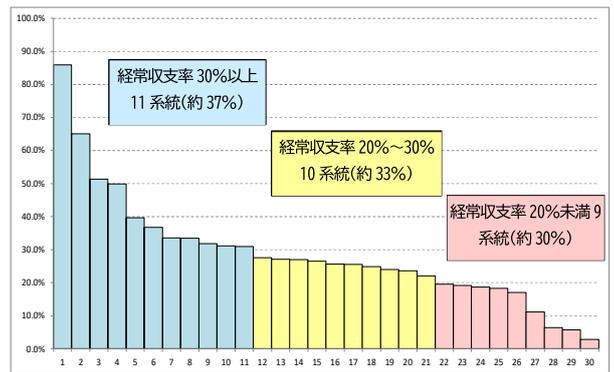


図 3-4 路線バスの系統別経常収支率  
(令和元(2019)年)

## 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)において基準年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

※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(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。

$$294 \text{ 人} \times 1.17 \text{ 倍}^{(*)} : 343 \text{ 人}$$

※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

- ・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

※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の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、さくぎニコニコ便、三次市相乗りタクシー事業の利用者数の合計のこと  193,450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は未実施。

#### 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。

### [H]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るが,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ある。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る。
- ・以上をふまえて,鉄道の利用促進に係る事業を定期的 to 実施し,事業への参加者数を5年間で2,000人以上をめざす。