

令和 6 年 6 月 2 7 日

(名称) 三次市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

三次市では、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス、デマンドバス、公共交通空白地有償運送といった多様な公共交通機関が運行されているが、これらの利用者は自家用自動車の普及や少子高齢化の進行に伴い、年々減少している。

このため、平成 17 年 3 月に「三次市生活交通体系実施計画」、平成 19 年 3 月に「三次市生活交通中期プラン」、平成 22 年 3 月に「三次市地域公共交通総合連携計画」を策定し、利用者の利便性の向上と効率的な運行の実現等をめざして施策を推進してきた。

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19 年法律第 59 号)に基づき、住民・利用者の代表、交通事業者、商工業や福祉等の関係団体、学識経験者、行政機関の担当者等が参加する「三次市地域公共交通会議」を設置し、施策の検討や関係機関の連携を進めてきた。

しかしながら三次市の公共交通をとりまく環境は、近年、厳しさを増しており、公共交通の利用者の減少が続くなど、そのあり方についても見直しが必要になった。

平成 28 年 3 月に「三次市地域公共交通網形成計画」を策定し、基本方針である“みんなで守りみんなで育てる地域の公共交通”をめざし、可能な限り市民ニーズに沿った、持続可能な公共交通網の構築を進めてきた。

「三次市地域公共交通網形成計画」の最終年度である令和 2 年度には、三次市地域公共交通会議を中心に計画事業の効果の検証を行ったほか、住民自治組織や運行事業者へのヒアリングを行い、得られた情報を基に、市民の暮らしを支え続けられる持続可能な地域公共交通体系の形成を図るためのマスタープランとして「三次市地域公共交通計画」を策定した。

令和 2 年度からは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による外出自粛等により、地域公共交通全体の利用が大きく減少している状況である。令和 5 年 5 月 8 日に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが 2 類相当から 5 類に移行した。

市街地循環バス「くるるん」については、平成 23 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いる。実施にあたっては、地域住民、商工会議所、運行事業者及び学識経験者がメンバーとなる市街地循環バス活性化検討会議(三次市地域公共交通会議分科会)を設置し、協議・検討を重ね、半年間の実証運行を行った。導入以降、利用者は減少傾向にあったが、平成 27 年 4 月 1 日からは、市民ホールを経由することで、更なる利用向上を図っており、徐々にではあるが利用者の増加がみられ、市民に定着しつつあるといえる。

この路線は、三次駅前を経由しており、市周辺部からの JR 線や路線バスを結節し、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るため、この路線を確保・維持することは三次市の公共交通体系を機能させる上で重要な位置づけをなしている。さらに、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おり、周辺 7 町の高齢者の中心市街地への通院・買物需要は高くなっていることから、中心市街地に向けての幹線につながるフィーダー交通は大きな役割を担っている。

また令和 5 年 4 月 1 日からは停留所の一つであった「三次(たび館前)」の閉鎖と合わせて観光需要の見込まれる酒屋方面に土日祝の偶数便を運行するように調整を行った。三次

駅からの二次交通の拡充及び観光振興が求められるなかで今回の改正により、観光利用者の増加が期待できる。

公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」は、旧町村単位で運行している三次市民バスではカバーできない、ＪＲや路線バスとの接続を可能にするため、地域資源であるふるさとのまちづくりを掲げたＮＰＯ自らが新しい地域の移動サービスを提供できる仕組みとして構築し、平成 23 年 10 月から運行を開始している。

三次市の北部地域である作木町では、町内及び隣接する布野町にもタクシーの営業所がなく利用する場合も、非常に時間がかかる状況にあり、また、距離も長く金銭的な負担が大きいことから、容易にタクシーを利用できない状況になっているため、地域間のサービスの不均衡解消をめざして運行している。平成 30 年 4 月 1 日からは、利用実態に即して運行回数を削減したり、地区ごとの巡回日を増やしたりするなど、運行計画の見直しを行い、利用者数は増加傾向にある。平成 30 年度からは、マツダ株式会社及び広島県と連携し、スマホ用予約アプリや運行管理システムといったＩＴ技術を用いたサービスの実証実験を実施しており、利便性向上と事務の効率化を図るべく模索している。

赤名線は、平成 25 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ある。運行開始後、起終点を赤名から花栗口（頓原）まで延長したほか、平成 27 年 5 月 18 日からは道の駅ゆめランド布野を経由させるなど、乗継等も意識した変更を行ってきた。また、平成 28 年 10 月 20 日からは、より利用実態に応じた運行を行うために、花栗口赤名間を別系統化し、平成 29 年 10 月 1 日からは、利用実態に即して、花栗口赤名間を飯南町営バスへ移管する再編を行った。沿線の人口減少に伴い、利用者数は減少傾向にあるが、今後も利用者ニーズに沿った利用促進を図る。

下高野線は、平成 25 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することとなった。沿線住民の利便性向上のため、平成 26 年 4 月からは 4 往復のうち 3 往復を松江道の口和インター、君田町、三次町を経由するルート①、1 往復については高野町～口和インター間を県道、口和インターから松江道経由するルート②に経路を変更して運行していたが、利用状況を踏まえ、平成 30 年 10 月 1 日からルート②を廃止し、①に統合した。また、利用実態に即して、利用の少ない一部の便を減便し、効率化を図ったほか、運行ダイヤの見直しにより速達性・利便性を向上させた。

作木線については、平成 30 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 年 4 月 1 日から運行している。平成 28 年 9 月、ＪＲ西日本によりＪＲ三江線の廃止が表明され、沿線 6 市町で構成する「三江線改良利用促進期成同盟会」では、鉄道存続の方向性を模索したが、結果的には、バス等による三江線の代替交通の確保に向けて全力で取り組むことを決定した。平成 29 年 9 月 7 日の第 6 回三江線沿線地域公共交通活性化協議会において、三江線沿線地域公共交通網形成計画案が承認され、同年 12 月 21 日の第 7 回三江線沿線地域公共交通活性化協議会では、三江線沿線地域公共交通再編実施計画案が承認された。これらの計画は、沿線地域住民の買物や通勤、通学、通院手段の確保を目的として策定され、ＪＲ三江線と同等の 5 往復のバスを運行し、三江線に代わる広域的な移動手段と利便性を確保することが大きなテーマとなっている。また、令和 4 年 2 月からは貨客混載を開始しており、地域公共交通の新たな可能性を見出している。

作木線については、運行開始から 4 年間、利用者の定着を図るため同一の運行系統を維持してきたところだが、令和 4 年 4 月、バス運転士の勤務時間の改善の観点から、始発地及び終発地を変更する再編を行った。（作木線③（羽須美支所～道の駅グリーンロード大和）を新設。）また、利用実態を考慮し、早朝及び夜間の運行を終了する一方、昼間時間帯の運

行回数を増加することで、運行の効率化と利便性向上を図った。令和6年4月、バス運転士不足のため、一部運行系統を廃止するとともに、他運行系統の運行回数を変更する再編を行った。（作木線③（羽須美支所～道の駅グリーンロード大和）の廃止。）

川の駅三次線は、作木線と同様、JR三江線廃止に伴う代替交通として整備された。運行ルートは、沿線である作木町の地域住民などで構成する地域づくりネットワーク協議会や、住民説明会、意見交換会等で協議・検討を重ね、運行する5往復のうち、3往復は高校生の通学に配慮して香淀駅を経由しないことにより速達性を確保し、通院に適した時間帯の2往復は、香淀駅を経由するルートで運行することで、自ら移動手段を持たない高齢者の利便性の確保を図っている。また、土・日・祝日も同ダイヤで運行することで、JR三江線沿線地域から本市中心市街地への移動や、乗り継ぎによる広域的な移動にも配慮している。なお、年末年始期間中やお盆等の特別期間においては、利用実態に即し、3往復の運行とすることで効率化を図ったほか、運行ダイヤを見直し、速達性・利便性を向上させた。

この路線は、高校生の通学利用が中心の路線であることから、三次市内の高等学校に通学する学生の利便性向上を図るため、令和4年4月にダイヤ改正を実施した。この改正により、JR芸備線・福塩線との乗り継ぎ時間が改善され、利便性向上が期待できたと考えている。合わせて令和5年4月1日からは国道375号のトンネル開通に伴う路線変更を行い、道路改良にともなう利便性向上を図った。

これら6つの路線は、島根県飯南町、邑南町、美郷町及び広島県庄原市から本市中心市街地へ乗り入れる路線であり、広域圏から市立三次中央病院への通院や買物などの移動手段として日常生活上必要不可欠な路線である。また、三次駅での乗り継ぎにより、鉄道や高速バスを利用した広域的な移動が可能となるため、地域公共交通確保維持事業により確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（1）事業の目標

新型コロナウイルス感染症の感染拡大及び政府の自粛要請等に伴い、地域公共交通にも大きな影響が生じ、平時に比べ乗合路線バス、公共交通空白地有償運送ともに利用者が大きく減少したが、令和5年5月8日に新型コロナウイルス感染症が2類相当から5類に移行したことから、本計画においての**利用者数**は、同感染症の影響からの地域公共交通の利用回復を考慮して目標数値を設定することとする。しかし、**原油価格や物価高騰などの影響を考慮し、収支率及び公的負担額については、水準維持を目標数値として設定することとする。**

【市街地循環バス（くるるん）】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便（循環）あたりの平均利用者数	5.3人（令和5年4月～令和6年3月）	5.4人以上
収支率	22.8%（令和4年10月～令和5年9月）	22.8%以上
公的負担額	10,032千円（令和4年10月～令和5年9月）	10,032千円以下

【赤名線】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	4.2人（令和5年4月～令和6年3月）	4.3人以上
収支率	17.3%（令和4年10月～令和5年9月）	17.3%以上
公的負担額	22,267千円（令和4年10月～令和5年9月）	22,267千円以下

【下高野線】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1 便あたり利用者数	5.2 人（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）	5.3 人以上
収支率	17.6%（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	17.6%以上
公的負担額	22,268 千円（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	22,268 千円以下

~~【作本線①】~~

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1 便あたり利用者数	5.3 人（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）	5.4 人以上

【作本線②】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1 便あたり利用者数	4.0 人（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）	4.1 人以上
収支率	18.0%（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	18.0%以上
公的負担額	13,573 千円（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	13,573 千円以下

【川の駅三次線】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1 便あたり利用者数	1.3 人（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）	2.0 人以上
収支率	3.6%（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	3.6%以上
公的負担額	30,657 千円（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	30,657 千円以下

【さくぎニコニコ便】

項 目	目標の基礎となる数値	目標数値
1 月あたり利用者数	46.2 人（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）	47 人以上
収支率	8.9%（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	8.9%以上
公的負担額	1,981 千円（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）	1,981 千円以下

（三次市地域公共交通計画 P.73～ 参照）

（２）事業の効果

【市街地循環バス（くるるん）】

周辺部からの地域間交通を利用し、さらにこの路線に乗り換え、市街地での通院や買物などに利用されるよう、この路線の役割を高める。この運行により、中心市街地における買い物などの外出支援、また三次駅や医療機関、公共施設等への移動支援が図られる。また、令和 5 年 4 月 1 日から土日祝の偶数便を酒屋方面へ路線変更し、東酒屋町循環としたことによって観光利用を目的とした利用者の増加が見込まれる。

【赤名線】

島根県飯南町及び三次市布野町から三次市中心部への移動が便利になり、通勤・通学、通院、買い物等での利用が期待される。

【下高野線】

庄原市高野町や口和町域から三次市中心部への移動が便利になり、通勤・通学、通院、買い物等での利用が期待される。

【作本線、川の駅三次線】

J R 三江線沿線をはじめとする地域住民の買い物や通勤・通学、通院手段を確保し、三江線に代わる広域的な移動手段の確保と利便性の向上が図られる。

【さくぎニコニコ便】

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り換えで三次市中心部と連絡する手段の確保と利便性の向上が図られる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

三次市地域公共交通計画の実施事業として、次の事業に取り組む。

【事業】

- ・事業1 路線バスの運行・改善
- ・事業2 市街地循環バスの運行・改善
- ・事業3 三次市民バス等の運行・改善
- ・事業4 自家用有償旅客運送の運行・改善
- ・事業5 三次市相乗りタクシー事業の推進・活用促進
- ・事業6 乗継・待合環境の改善
- ・事業7 地域内生活検討会の開催
- ・事業8 公共交通の利用促進策の推進
- ・事業9 安心して運転免許を返納できる環境づくり

【実施主体】

三次市，民間バス事業者，民間交通事業者，三次広域商工会，住民自治組織，運営団体，タクシー事業者，市民，各種関連団体，広島県警察
(三次市地域公共交通計画 P. 80～ 参照)

また，作木線及び川の駅三次線については，三江線沿線地域公共交通計画の実施事業として，次の事業にも取り組む。

【事業】

- ・事業2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用
- ・事業4-4 誰にでもわかりやすい運行情報の提供

【実施主体】

三次市，邑南町，美郷町，交通事業者
(三江線沿線地域公共交通計画 P. 48～ 参照)

4. 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

別紙「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）」のとおり。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る市街地循環バス，赤名線，下高野線，作木線，川の駅三次線，さくぎニコニコ便について，その運行に係る費用総額のうち，三次市から運行事業者への補助金額については，運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分以下を負担することとしている。ただし，市町間をまたぐ系統である，赤名線，下高野線，作木線については，系統キロ程等に応じて関係市町間で按分するものとする。

路 線	費 用 総 額
市街地循環バス（くるるん）	13,258 13,655 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
赤名線	29,105 29,104 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
下高野線	35,614 35,613 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
作木線①	23,580 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
作木線②	17,277 17,276 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
川の駅三次線	34,369 33,372 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)
さくぎニコニコ便	2,063 2,062 千円(令和4年10月～令和5年9月実績)

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

検証に必要な利用者数等の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、その実績値をもとに評価を実施する。

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当せず

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当せず

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

該当せず

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

別紙「表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」のとおり。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当せず

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

- (1) 事業の目標

該当せず

- (2) 事業の効果

該当せず

- 13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当せず

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当せず

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当せず

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当せず

(2) 事業の効果

該当せず

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当せず

18. 協議会の開催状況と主な議論

平成 20 (2008) 年 9 月 30 日に道路運送法の規定に基づき、「三次市地域公共交通会議」を設置、平成 21 (2009) 年 3 月 6 日「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿い、法定協議会機能を付加した組織となった。

交通会議設置後は、平成 21 年度以降、書面協議を含めて年間 3 ～ 11 回の会議をこれまで実施し、再編対象事業毎のワーキング会議等も適宜、実施している。具体的な開催状況及び主な協議内容は下記のとおり。

○ 三次市地域公共交通会議開催状況 (令和 3 年度以降のみ記載)

- R03. 06. 28 令和 4 ～ 6 年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認
- R03. 08. 27 広島県広域 MaaS 推進事業について承認
- R03. 12. 20 令和 3 年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等
- R04. 02. 21 令和 4 年度事業計画及び予算案について承認
- R04. 03. 18 令和 4 ～ 6 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承認
- R04. 06. 24 令和 5 ～ 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認
- R04. 12. 21 令和 4 年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等
- R05. 02. 28 令和 5 年度事業計画及び予算案について承認
- R05. 02. 28 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承認
- R05. 02. 28 市街地循環バス「くるるん」の一部路線変更について承認
- R05. 06. 29 令和 6 ～ 8 年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認
- R05. 12. 22 令和 5 年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等
- R06. 02. 22 三次市地域公共交通計画の一部改定 (素案) について承認
- R06. 02. 22 令和 6 ～ 8 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承認
- R06. 02. 22 令和 6 年度事業計画及び予算案について承認
- R06. 06. 26 令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認
(書面協議含む)

○ 市街地循環バス活性化検討会議開催状況

- H22. 06. 08 「導入計画 (実証運行路線、スケジュール等) の協議・確認」
- H22. 09. 08 「路線愛称・車体デザイン、ルート修正の協議・確認」
- H23. 01. 26 「実証運行に係るアンケート・ヒアリング再編効果調査結果の報告・協議」
「本格運行の決定」

○ 作木町自家用有償旅客運送検討会議 (ワーキング) 開催状況

- H22. 07. 13 「NPO、作木町自治連合会、各地区連絡協議会との協議」
- H22. 09. 30 「ボランティア運転手候補者事業説明研修会 7 名参加」
- H22. 10. 04 「NPO 理事会事業説明会 理事長以下 5 名」
- H22. 10. 08 「過疎地有償運送先進地 倉吉市たかしろ地区視察」

- H22.12.06 「過疎地有償運送運転者認定講習受講 NPO10名」
- H23.06.08 「NPO理事長及び作木町自治連合会会長との最終調整（企画提案書案提示）」
- H30.01.24 「NPO、作木町自治連合会との協議」
- R4.11.01 作木町自治連合会から作木町内の公共交通に関する要望書の提出

○ 今後の三次市地域公共交通会議等の開催予定

- 令和7年度 年3～5回開催予定

19. 利用者等の意見の反映状況

市街地循環便「くるるん」については、平成27年4月1日より、市民ホールを経由するルートに変更を行っており、経路変更の効果を確認するため、平成27年9月26日～30日に利用者を対象としたアンケート調査を行った。

利用者は70歳代の女性が最も多く、通院や買物での利用が多くを占めた。満足度は7割程度と高めであるといえるが、ルート変更前と比較すると低い結果になった。可能な限り利用目的を反映したルート設定への調査や新ルートである市民ホールでのイベントに合わせた広報を行うなど、周知の徹底が必要であると考え。令和5年4月1日からはかねてから観光利用として要望があった酒屋方面への路線変更を行った。

また、作木町で導入した公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」については、平成24年2月に利用登録者を対象としたアンケート調査および運行事業者へのヒアリング調査を行った。この調査による満足度では、「満足」が57%、「不満」が14%となっている。「不満」の項目では、「予約方法」「運行時間」「運行曜日」などがあげられる。この調査結果を受け、最も要望の多かった予約受付時間の変更を行った。また運行開始後利用者がなかった往路①便を廃止し、効率化を図るとともに運行主体の負担軽減を図った。今後は、あらたな利用者の獲得策として、高齢者サロンや特別養護老人ホーム等との連携、近隣市町への経路拡大などがあげられる。

作木線及び川の駅三次線については、平成30年4月1日より、JR三江線廃止に伴う代替バスとして運行している。運行ルートの策定や運賃の設定については、三江線沿線である作木町の地域住民などで構成する地域づくりネットワーク協議会や、住民説明会、意見交換会等で協議・検討を重ね、通院や通学などに配慮したダイヤを設定して利便性の確保を図った。地域住民だけでなく、地域外からの来訪者にもわかりやすく使えるよう、沿線市町で連携し総合時刻表やバスマップを作成したほか、地域拠点等での時刻表の配布や各市町ホームページでの発信を行っており、今後も継続した情報発信を行う。併せて、広島県と協同で実施している三江線代替交通利用実態調査による意見収集を図る。

これらの事業の推進にあたっては、引き続き地域、運行事業者及び交通会議を含む関係団体が連携し、利用促進を推進することの確認がなされている。また、例年11月頃に代替交通の利用者を対象とした乗り込み調査アンケートを行い、利用実態の把握を行い、より利便性の高い運行となるようにダイヤ改正などへ生かしている。

令和3年6月には、鉄道や路線バス等を利用する際の課題や問題点を把握することで、安心・快適な通学環境づくりと公共交通の利用促進につなげるべく、三次市内の高等学校に通学する生徒を対象に、公共交通の利便性向上に関するアンケート調査を実施した。このアンケート結果を踏まえ、通学における利便性向上のため、川の駅三次線のダイヤ改正を実施した。

（利用状況・評価の把握予定）

- 引き続き高齢者運転免許自主返納支援事業の利用者に対してアンケート調査を行い、当該路線等についての意見把握を行う。
- 平成28年度以降設置を進めている「地域内生活交通検討会」において、利用者の意見等の把握、現状分析を行い、地域性を反映した交通体系の構築を目指す。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 広島県三次市十日市中二丁目 8 番 1 号

(所 属) 三次市地域共創部まちづくり交通課

(氏 名) 小水 健嗣

(電 話) 0824-62-6247

(e-mail) machi@city.miyoshi.hiroshima.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。