

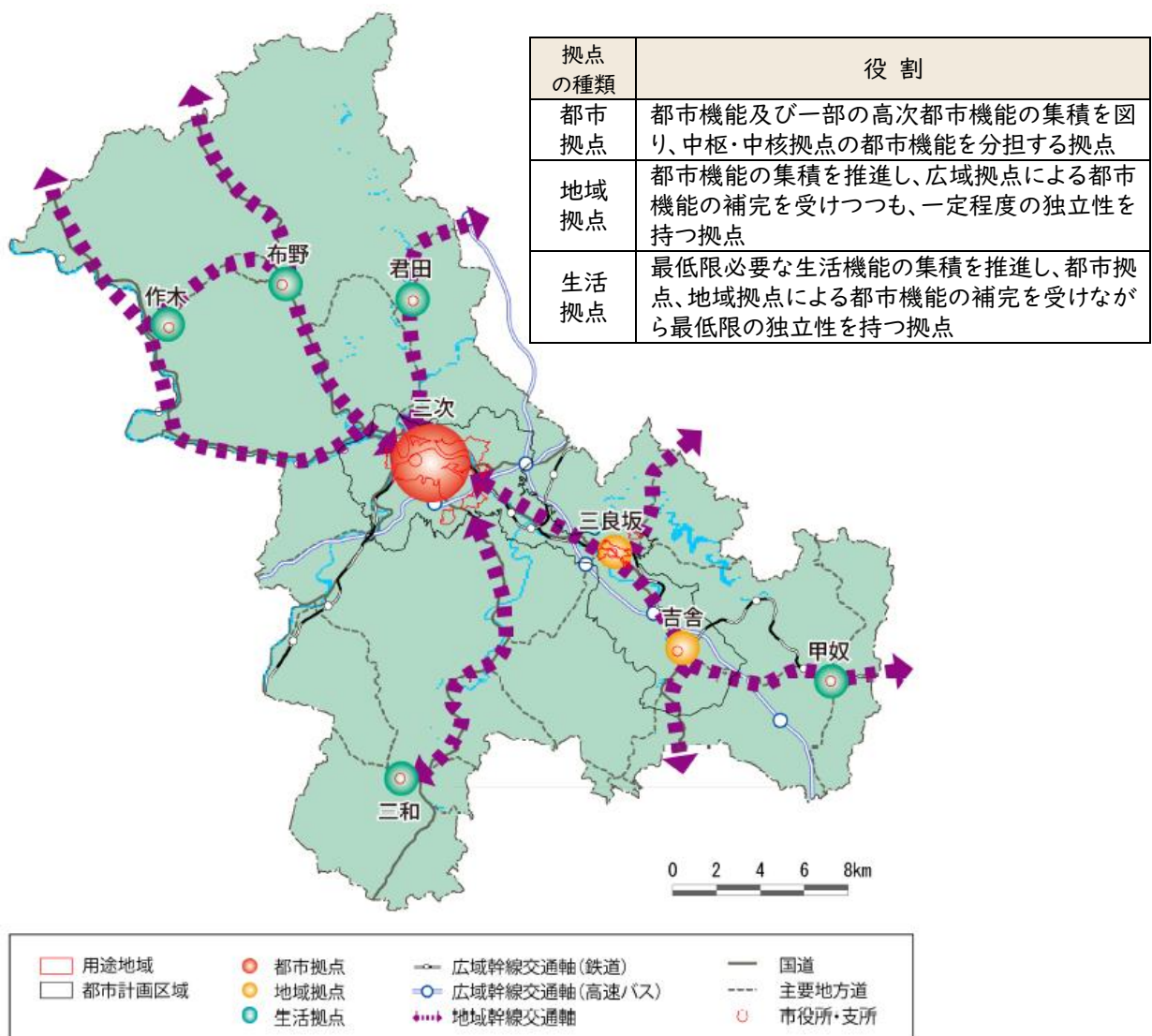
地域公共交通づくりの基本方針について

1. 三次市の地域公共交通の現状

1.1. 都市構造と地域公共交通体系

(1) 都市づくりの方向性

○三次市では、中心市街地と地域の核となる拠点とのネットワークによる一体的かつ均衡の取れた発展をめざしています。



[資料]三次市立地適正化計画(令和6(2024)年)

図 都市の骨格構造

(2) 人口や施設分布よりみる都市構造

- 中心市街地、及び旧町村地域の中心地区に居住者、生活施設が集中しています。
- 特に三次地域の中心市街地においては、ショッピングセンターや市立三次中央病院など高度な都市サービスを提供する施設などが立地しているため、旧町村地域からも来訪があります。

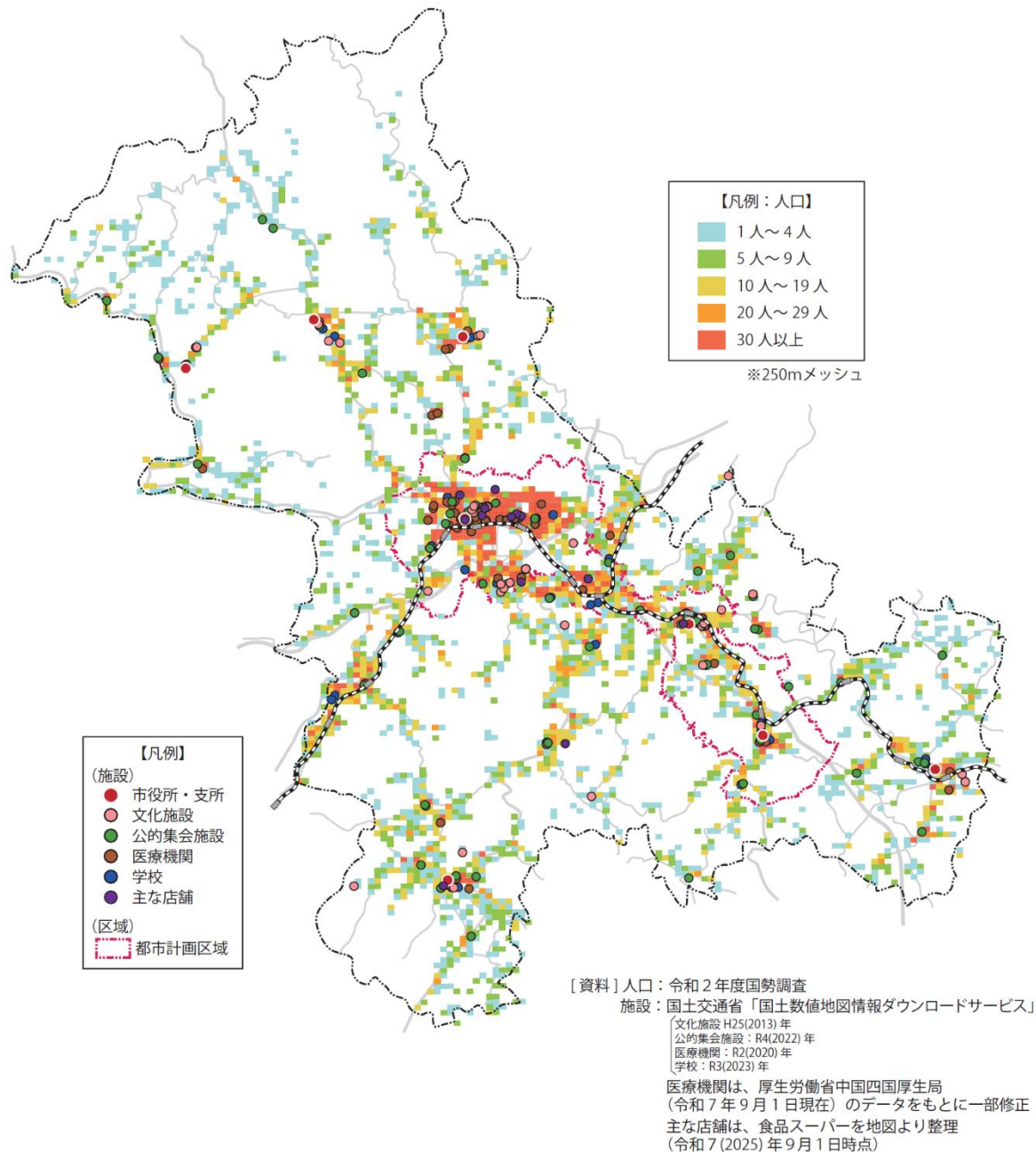


図 人口と生活関連施設の分布

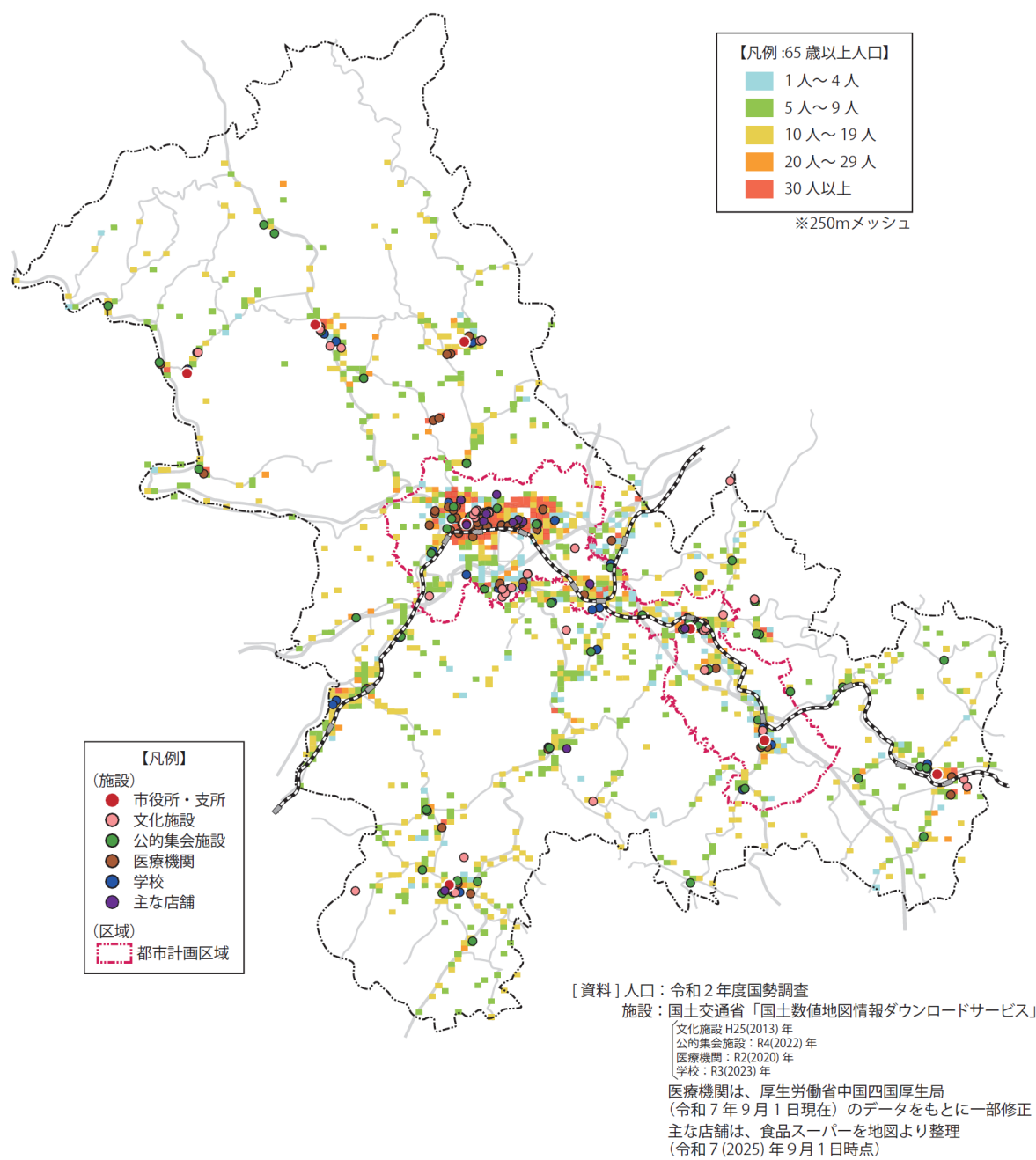
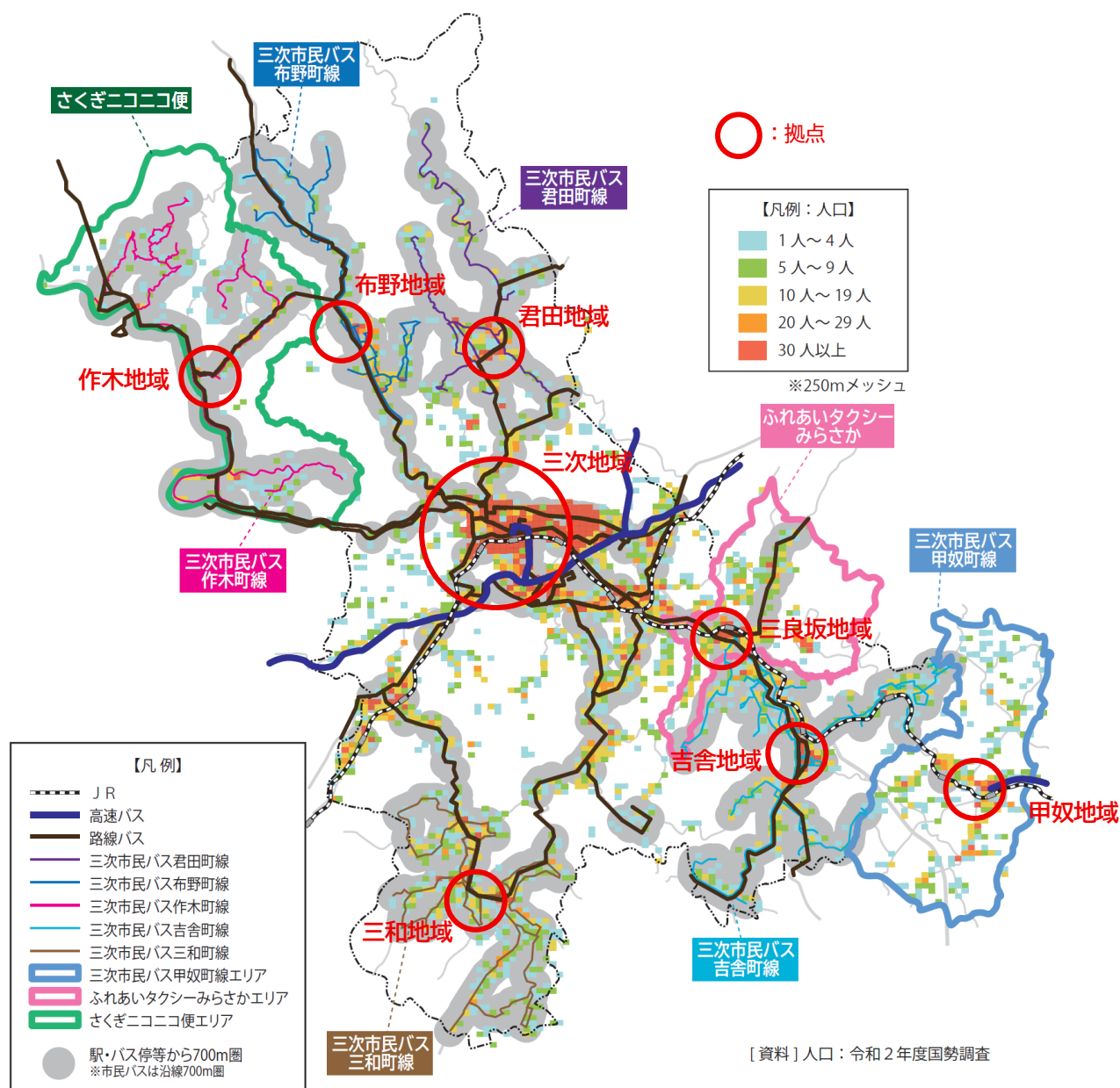


図 65 歳以上人口と生活関連施設の分布

(3) 都市構造と地域公共交通体系

- 三次市の地域公共交通体系は、市外と連絡する「広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）」、主に中心市街地と旧町村地域との間を運行する「地域幹線交通（鉄道、路線バス）」、そして地域内を隈なく運行する「地域内生活交通（市街地循環バス）、市民バス等）」より構成されます。
- 三次地域では、中心市街地に市街地循環バスが運行していますが、周辺部には乗合型の地域公共交通が運行しておらず、一般タクシーの利用運賃を補助する「三次市相乗りタクシー事業」で、住民の生活移動を支援しています。
- バス停（市民バスは沿線）及び鉄道駅からの700m（相乗りタクシーの距離要件）圏をみると、旧町村地域は、ほぼ全ての集落がエリア内に含まれています。

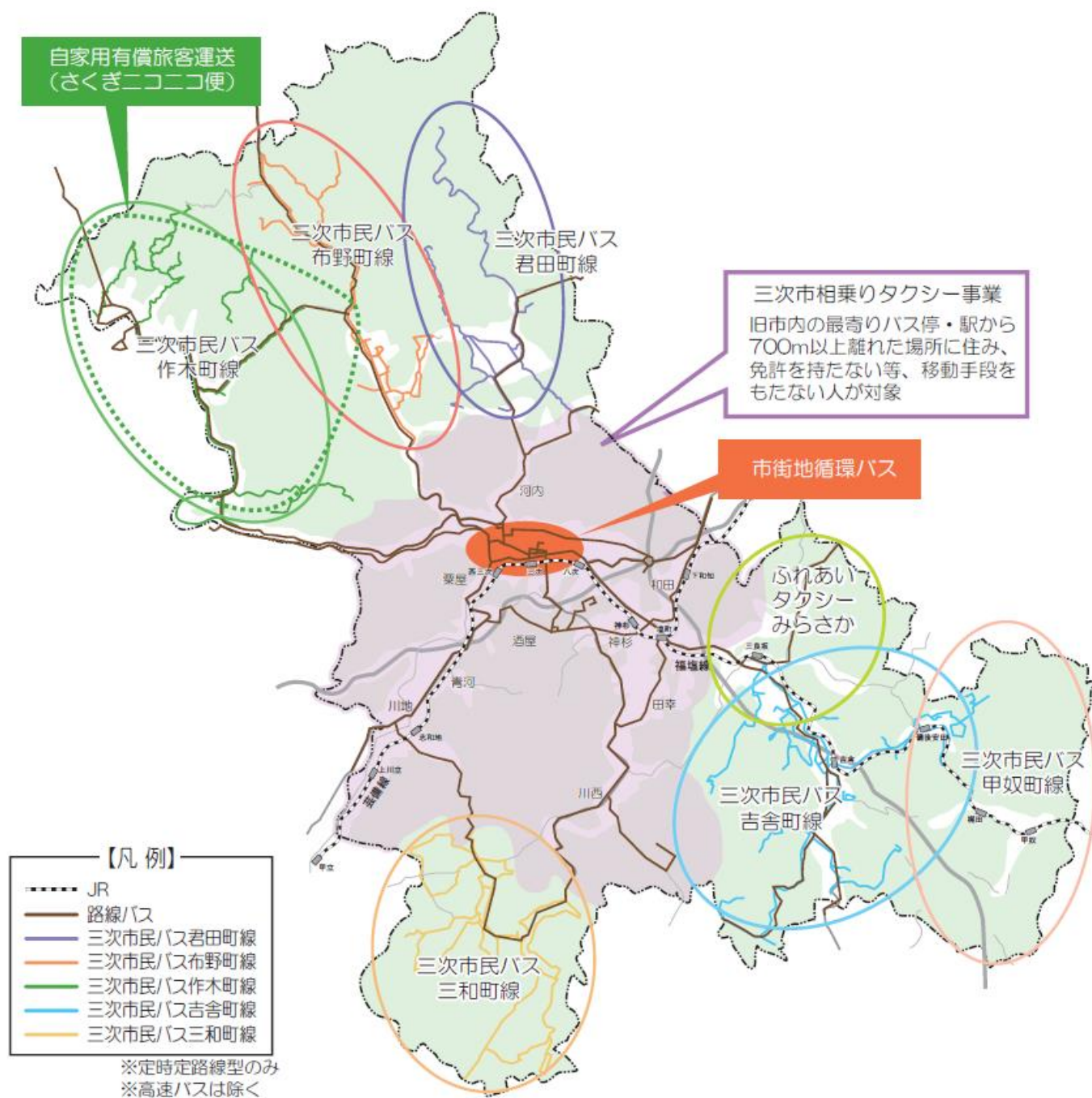


[資料] 人口：令和2年度国勢調査

表 本市の地域公共交通体系

令和 7(2025)年 10 月 1 日現在

主な機能・役割		地域公共交通の種類	運行している路線・地域	補助活用
広域 幹線交通	主に市外への生活行動を支える移動手段	高速バス	本市と広島市、庄原市、大阪等の周辺自治体や都市部とを連絡 [路線名] 備北交通(株)、(株)中国バス、 広島電鉄(株)、広島交通(株)、 一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)	
		鉄道	本市と広島市、福山市、庄原市等の周辺自治体とを連絡 [路線名] JR芸備線、福塩線	
地域 幹線交通	主に市内での生活行動を支える移動手段	路線バス ※市外との連絡 路線は「広域幹線交通」に該当	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)、(有)君田交通	○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 生活交通	主に居住生活圏内の日常的な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	旧町村のうち、6地域で運行するバス [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
		一般タクシー	乗合ではない、ドア・ツー・ドアの運行サービス ■三次市相乗りタクシー事業 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	



令和 7(2025)年 10 月 1 日現在

図 三次市の地域公共交通体系

(4) 地域公共交通の収支率

- 路線バスの収支率(令和6年度(2024)年度)は、全ての系統で 100%を下回っており、さらに、収支率 30%未満の系統が全体の 8 割弱を占めます。
- 市民バス等の収支率(令和6年度(2024)年度)は、相当に低い状況にあります。

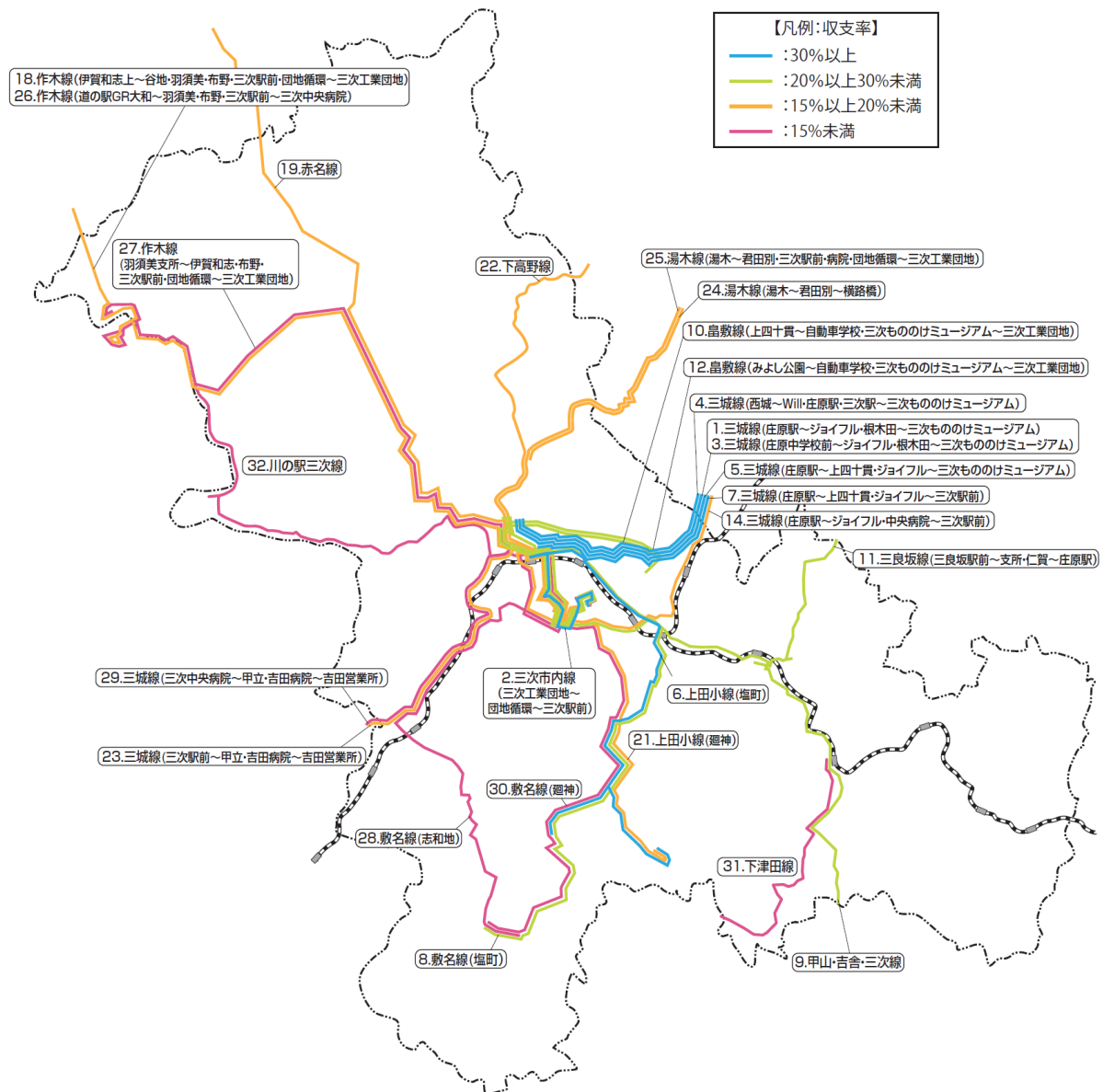
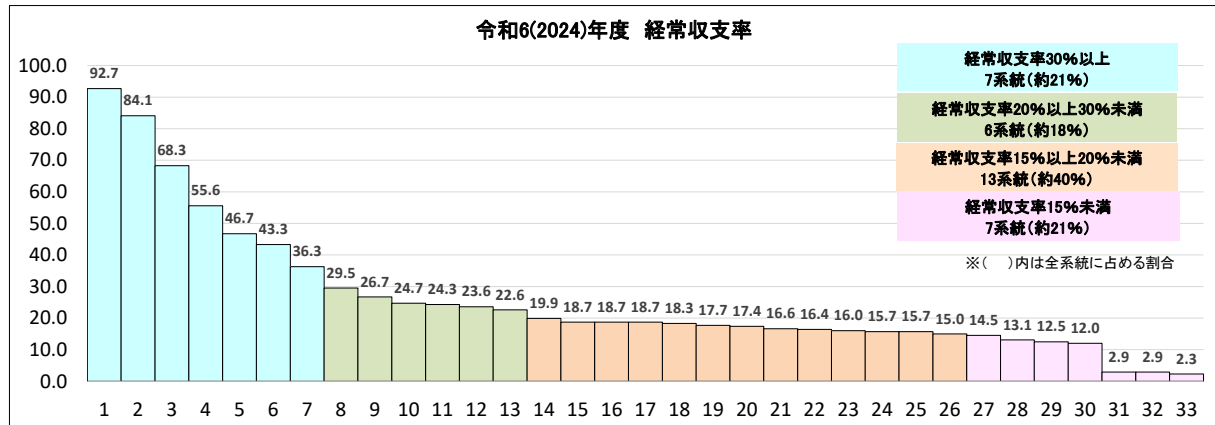
表 三次市民バス等の収支状況(令和 6(2024)年値)

	経費(委託費等) (A)	利用者数	大人 運賃	運賃収入 (B)	収支率 (B/A)
君田町線	14,233,100 円	2,874 人	100 円	69,900 円	0.5%
布野町線	7,965,850 円	1,389 人	100 円	121,150 円	1.5%
作木町線	7,931,700 円	1,199 人	100 円	36,300 円	0.5%
吉舎町線	7,356,100 円	1,741 人	100 円	117,900 円	1.6%
三和町線	7,879,200 円	892 人	100 円	64,800 円	0.8%
ふれあいタクシーみらさか	5,913,699 円	1,405 人	300 円	315,900 円	5.3%
甲奴町線 (廃止代替含む)	9,901,284 円	911 人	300 円又は 100 円	106,700 円	1.1%
全体	61,180,933 円	10,411 人	-	832,650 円	1.4%

※ふれあいタクシーみらさか を含む

※小学生や減免制度利用者があるため、運賃収入は、利用者数と大人運賃を乗じた結果と異なる

※対象期間:令和 5(2023)年 10 月～令和 6(2024)年 9 月



※「15.16.17 市街地循環バスくるるん」は図示していない

※令和 7 年 9 月時点で廃止している「13. 宮内線」

「20. 甲山・尾関山公園(甲山営業所～世良中学・三次中央病院～みよしのけミュージアム)」

「33. 作木線(道の駅 GR～谷地～羽須美支所)」は図示していない

図 路線バスの系統別収支率

(5) 将来人口の動向

○人口は、市域全体で減少が見込まれています。

○もともと居住者が少ない旧町村地域でも更なる人口減少が進むため、地域公共交通の安定的な利用需要の確保が難しくなることが懸念されます。

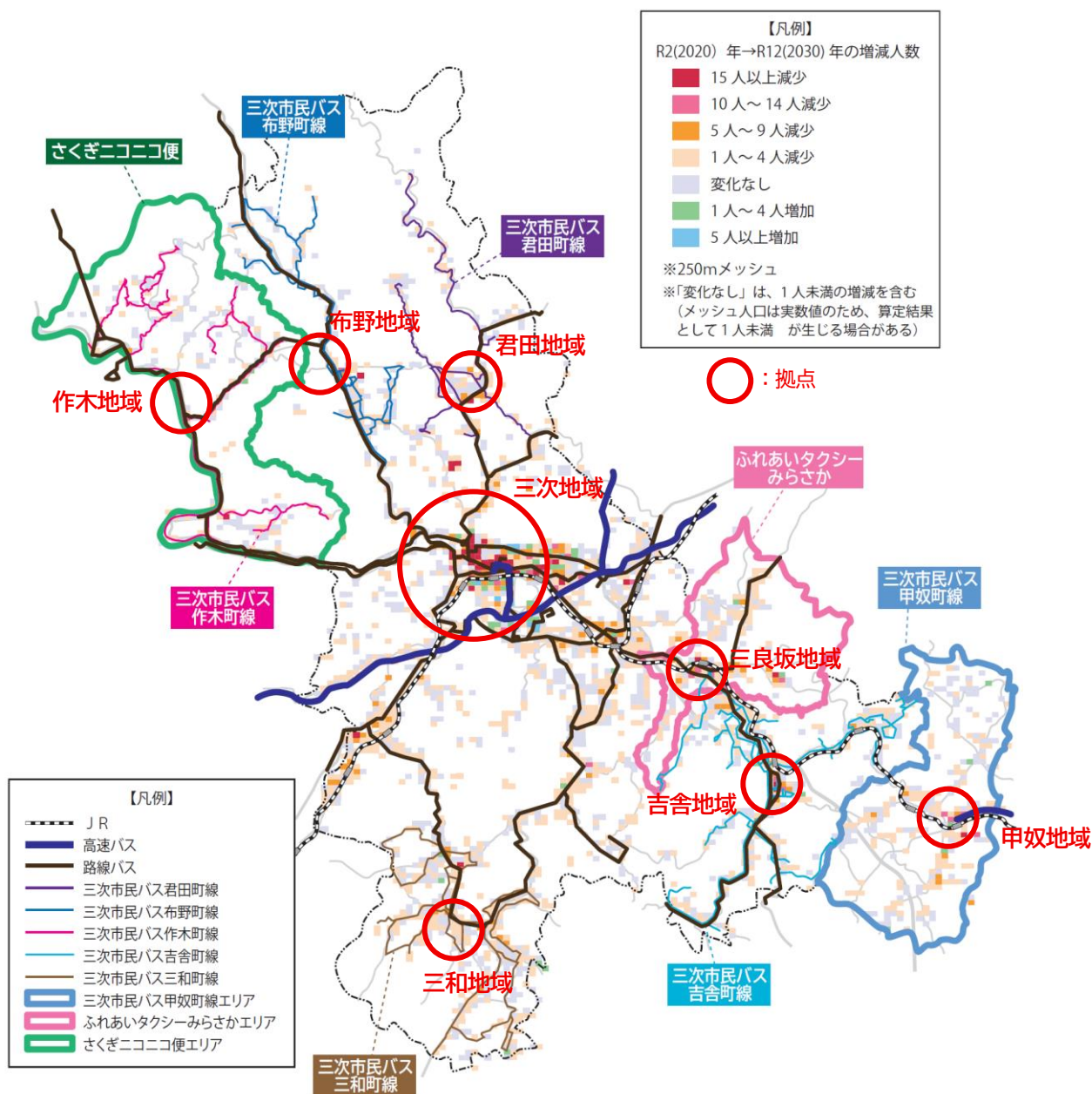


図 これからの人口推移と地域公共交通体系

(6) 中心市街地と旧町村地域の中心地区とのアクセス

- 旧町村地域の中心地区（支所付近）と三次駅前とを連絡するバス・鉄道の便数は、君田町、甲奴町が平日に5往復、その他は8～10 往復の運行があります。
- また、旧町村地域の中心地区から中心市街地に往復移動する場合、いずれの地域からでも、平日は中心市街地での滞在時間が10 時間程度確保できます。
- 休日は、平日よりも便数が少ない状況にあります。

表 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（平日）

町名	支所付近と三次駅を連絡する バス路線・JR	便数 (往復/日)	支所最寄り 停留所 始発時間	三次駅前 停留所 最終時間
君田町	下高野線	5	7:33	17:51
布野町	赤名線、作木線	9	7:03	17:41
作木町	作木線、川の駅三次線	10	6:50	19:10
三良坂町	甲山・吉舎・三次線、JR 福塩線	9	6:50※1	19:05※2
吉舎町	甲山・吉舎・三次線、JR 福塩線	9	6:41※1	19:05※2
三和町	敷名志和地線、敷名廻神線、敷名塩町線	8	6:58	17:30
甲奴町	JR 福塩線	5	6:09※1	19:05※2

※1:当該町内 JR 駅発時刻 ※2:JR 三次駅発時刻
令和7(2025)年10月1日現在

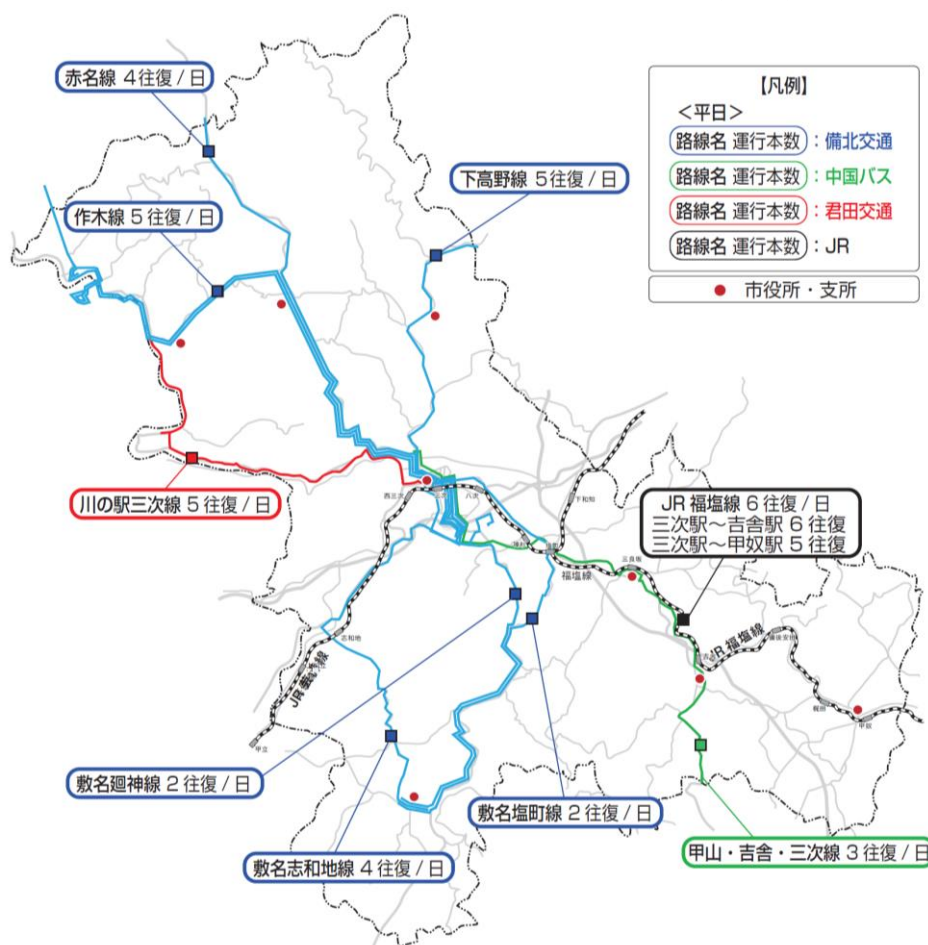


図 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（平日）

表 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（休日）

町名	支所付近と三次駅を連絡する バス路線・JR	便数 (往復/日)	支所最寄り 停留所 始発時間	三次駅前 停留所 最終時間
君田町	下高野線	2	7:33	17:51
布野町	赤名線、作木線	5	8:51	15:09
作木町	作木線、川の駅三次線	7	6:55	19:10
三良坂町	JR 福塩線	6	6:50 ^{※1}	19:05 ^{※2}
吉舎町	JR 福塩線	6	6:41 ^{※1}	19:05 ^{※2}
三和町	-	0	-	-
甲奴町	JR 福塩線	5	6:09 ^{※1}	19:05 ^{※2}

※1: 当該町内 JR 駅発時刻 ※2: JR 三次駅発時刻
令和 7(2025)年 10 月 1 日現在

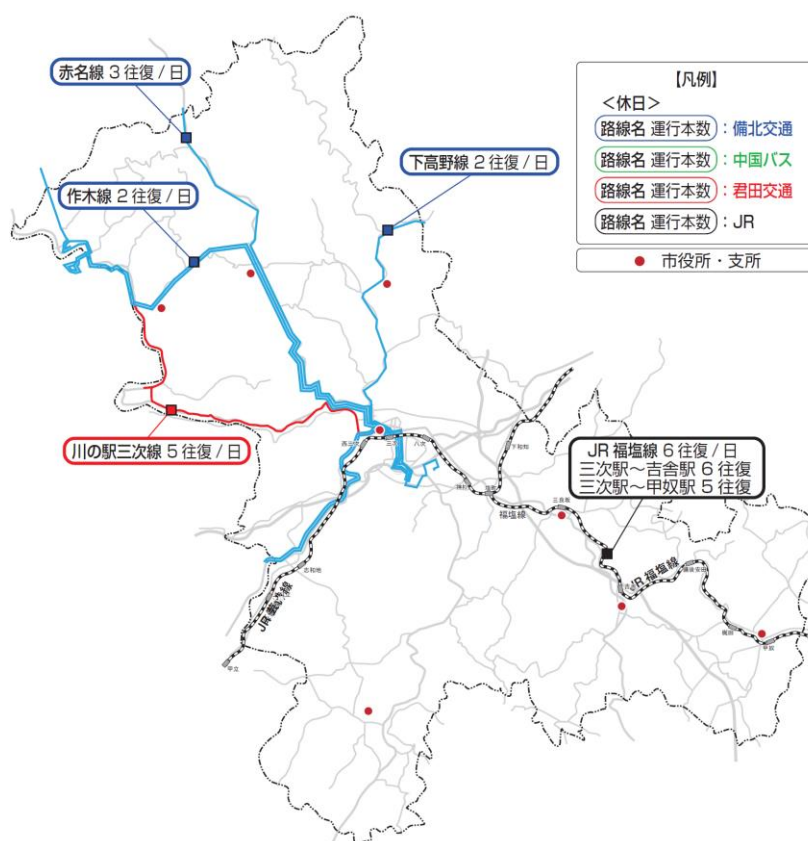


図 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（休日）

1.2. 三次市の地域公共交通の特徴

- 地域公共交通で、中心市街地と旧町村地域の核となる「拠点」とのネットワークを形成。
- そのため、地域公共交通で、旧町村地域の「拠点」周辺と中心市街地とが連絡可能。ただし、休日は便数少ない。
- 路線バスや市民バス等の収支率は低い。路線バスは、収支率 20%未満の系統の数が過半数。
- さらに、地域公共交通の需要量のベースとなる人口は今後も減少の見込み。
- 今後、サービス持続に向けた事業環境が一層厳しくなる懸念あり。

2. 地域公共交通づくりの方針

2.1. 基本方針

本市では「第3次三次市総合計画～みよし未来共創ビジョン～」において、10年後のめざすまちの姿として「人と想いがつながり、未来につなぐまち」を掲げています。

さらに、地域公共交通づくりを進める取組として「持続可能な地域公共交通の確立」を掲げ、めざす姿を示しています。

表 第3次三次市総合計画における地域公共交通のめざす姿

基本理念	市民のしあわせの実現					
10年後のめざすまちの姿	人と想いがつながり、未来につながるまち					
まちづくりの取組の柱	政策1 健康で安心感のある暮らし	政策2 安全で快適な生活環境 ↓	政策3 子どもの未来応援	政策4 豊かな心と生きがい	政策5 いきいきとした地域	政策6 活力ある産業
地域公共交通に関わる記載	【施策3】持続可能な地域公共交通の確立 【めざす姿】 通学、買い物、通院など日常生活に係る移動手段が確保されており、住み慣れた地域で安心して暮らしている。					

[資料] 第3次三次市総合計画

地域公共交通は、めざすまちの姿実現を支える基本的かつ重要な社会基盤です。一方で、需要量に直結する人口の減少や、交通事業者の人手不足など、サービス持続のための事業環境が今後一層厳しくなる懸念があります。こうした状況において、「めざす姿」実現に向けた本計画の基本方針を次のとおりに定めます。

基本方針

まちづくり及び移動需要に見合った適切かつ持続可能な
地域公共交通体系を形成する

[めざす姿]

通学、買い物、通院など日常生活に係る移動手段が確保されており、住み慣れた地域で安心して暮らしている。

2.2. 地域公共交通づくりの方針

(1) 地域公共交通を用いた移動モデル

三次市民の日常生活や社会生活に関わる主な移動パターンを、下記の単独または組み合わせと捉えます。

ア.三次市から広島市をはじめとした市外への移動（広域幹線交通）

イ.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（地域幹線交通）

ウ.居住地と居住する地域の拠点間の移動（地域内生活交通）

表 地域公共交通の機能分担

移動の種類		主な交通手段
広域幹線交通 (イメージ:幹)	主に市外への生活行動を支える 移動手段	鉄道、高速バス
地域幹線交通 (イメージ:枝)	主に市内での生活行動を支える 移動手段	鉄道、 路線バス(市外との連絡路線含む)
地域内生活交通 (イメージ:葉)	主に居住生活圏内の日常的な 生活行動を支える移動手段	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、一般タクシー(三次市相乗りタクシー事業)

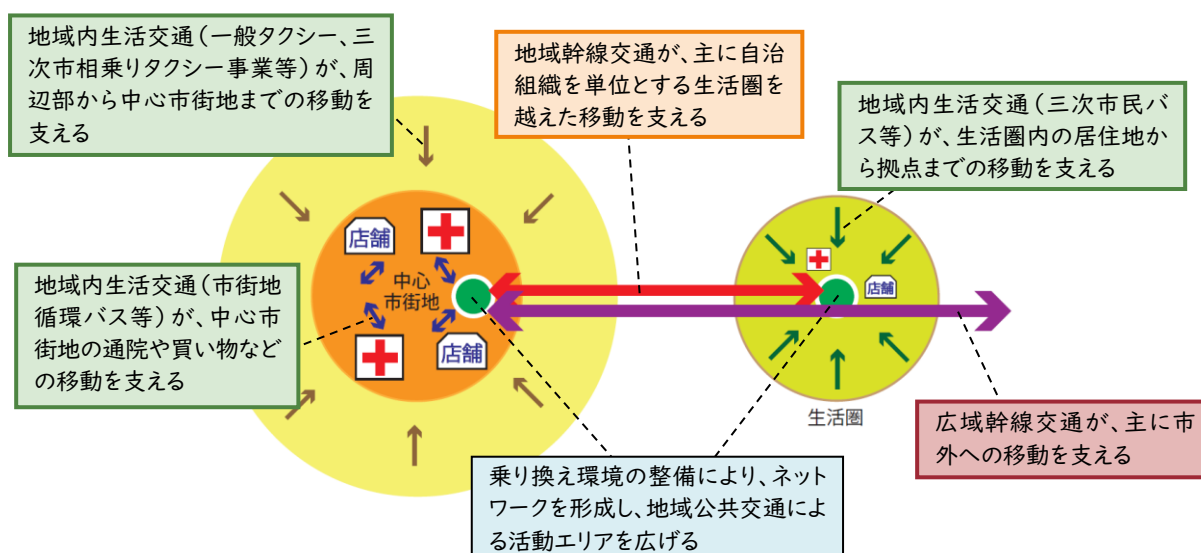


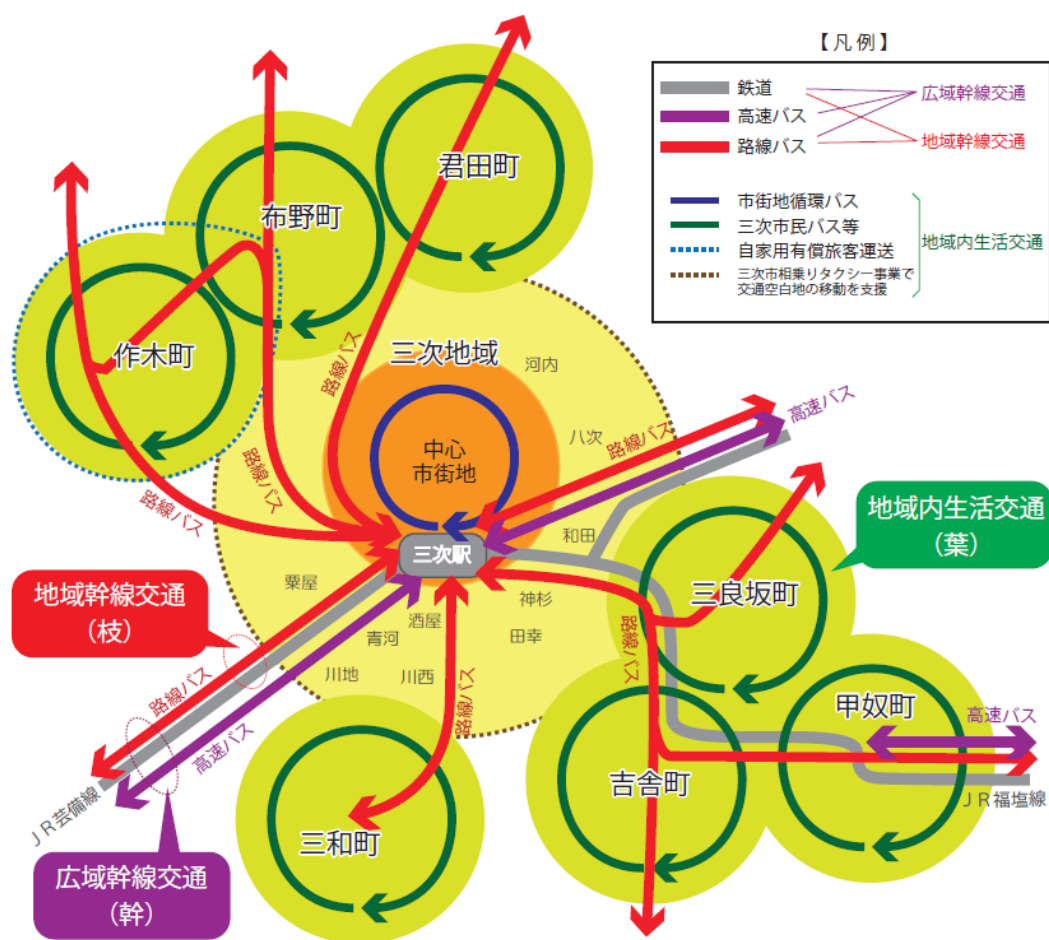
図 地域公共交通を用いた移動モデル

(2) 地域公共交通づくりの方針

三次市の地域公共交通体系は、先述したモデルにおける生活圏を旧町村地域とみなし、市全域に展開したものとなっています。

本計画では、「幹・枝・葉」で構成する現行の地域公共交通体系の維持を基本とし、かつ柔軟に移動の利便性向上を図ることをめざします。

- 現行の地域公共交通体系が、事業者の実施環境や財政的な制約下においても、確保・維持できること。
- 地域内生活交通は、地域住民が主体的に関与するとともに、交通事業者、市と協働で、守り、育てていること。
- 地域内生活交通は、人口減少や高齢化の進行などに応じて、サービス見直しを含めた柔軟な検討や見直しを通じて、サービスが確保・維持できること。
- 特に、広島市と連絡する広域幹線交通のサービスが維持できること。



※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 本市の地域公共交通体系イメージ