

資料編

資料編 目次

1.	三次市の地域公共交通に係る現状.....	1
1.1.	地域公共交通をとりまく環境	1
1.2.	地域公共交通の現状	13
2.	地域公共交通に関する市民アンケート調査結果	40
2.1.	実施概要と回答者.....	40
2.2.	無理なく休まずに歩ける時間	41
2.3.	普段の外出について	42
2.4.	日常生活での市内の公共交通の満足度	46
2.5.	数年後の移動手段への不安	47
2.6.	路線バスの利用について	50
2.7.	JR の利用について	57
2.8.	タクシーの利用について	60
2.9.	市民バス等の利用について.....	64
2.10.	これから三次市の公共交通について.....	65
2.11.	スマホ・キャッシュレス決済の活用について	70
2.12.	「スマホ」を使った利用予約への考え方	71
2.13.	三次市の地域公共交通に対する意見等	72
3.	地域内生活交通検討会の開催状況	73
4.	用語集	77

I. 三次市の地域公共交通に係る現状

I.1. 地域公共交通をとりまく環境

I.1.1. 本市の位置と特徴

本市は、広島県の北東部に位置しており、平成 16(2004)年4月1日に、旧三次市、双三郡君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町及び甲奴郡甲奴町の1市4町3村が合併して誕生した市です。市の面積は約 778 km²(広島県総面積の約 9.2%)です。

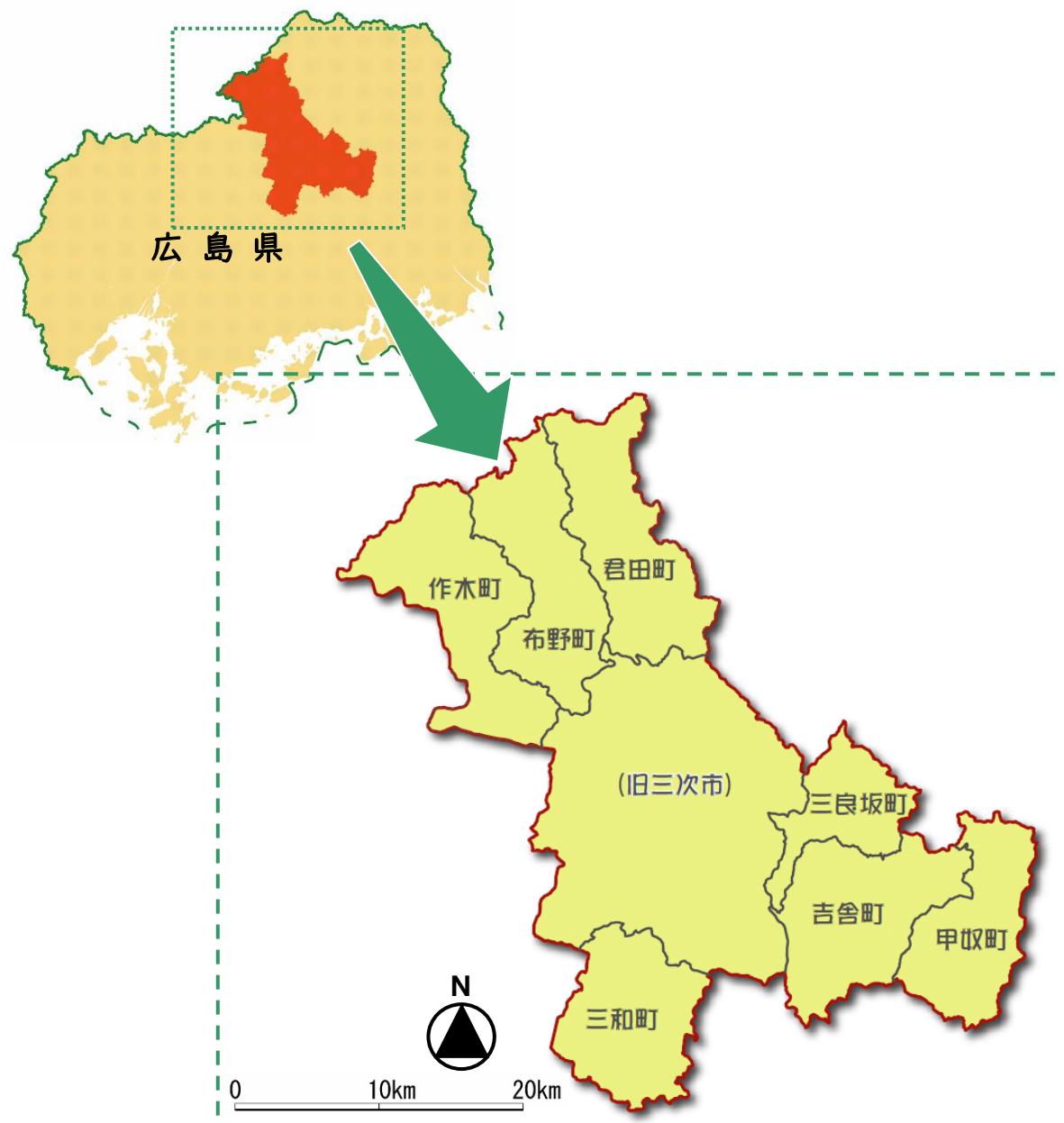


図 I-1 三次市の位置と地域区分

1.1.2. 人口・世帯数の動向

(1) 人口の推移

本市の人口(平成 16(2004)年以前は、合併前の1市4町3村の人口の合計)は、年々減少する傾向にあり、令和7(2025)年9月末時点の住民基本台帳人口では、昭和55年に比べ約3割減少した約47,400人になっています。

旧三次市と旧町村(7町)を区別してみると、旧町村の人口減少が特に進んでいます。

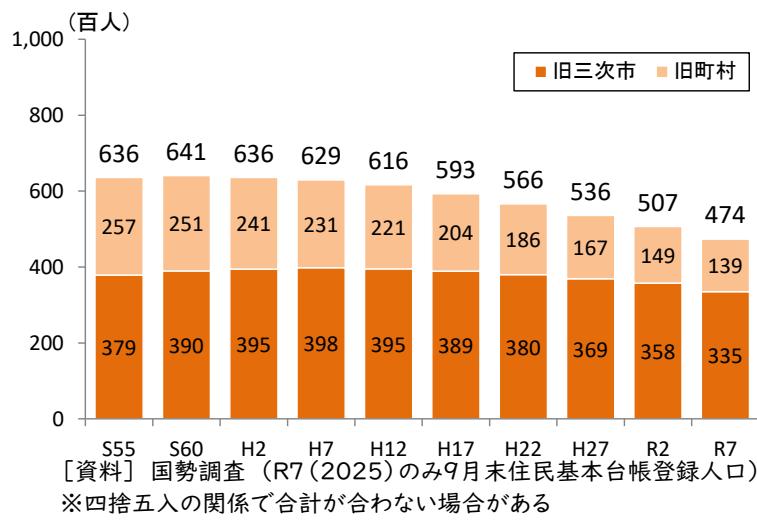


図 1-2 人口の推移

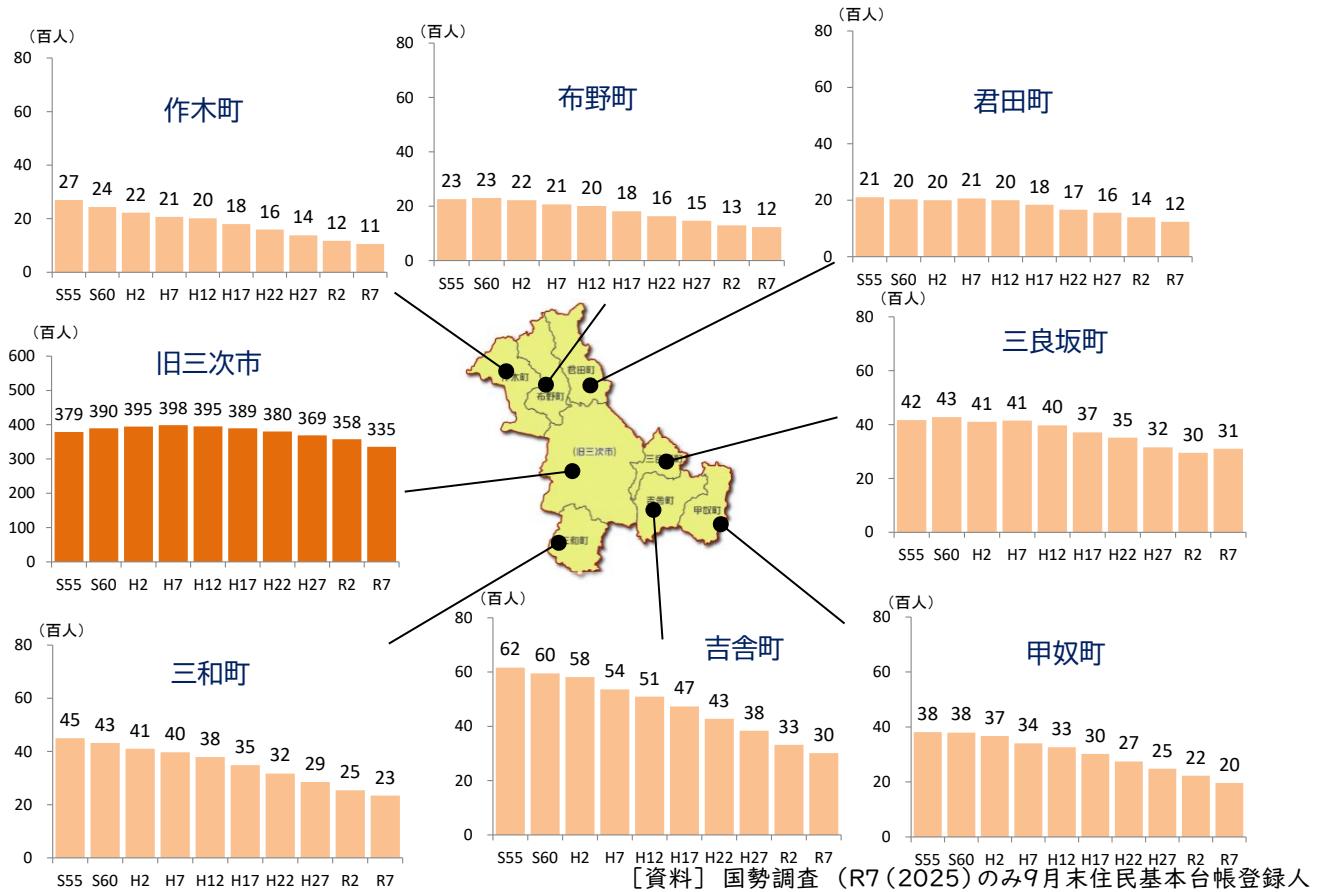
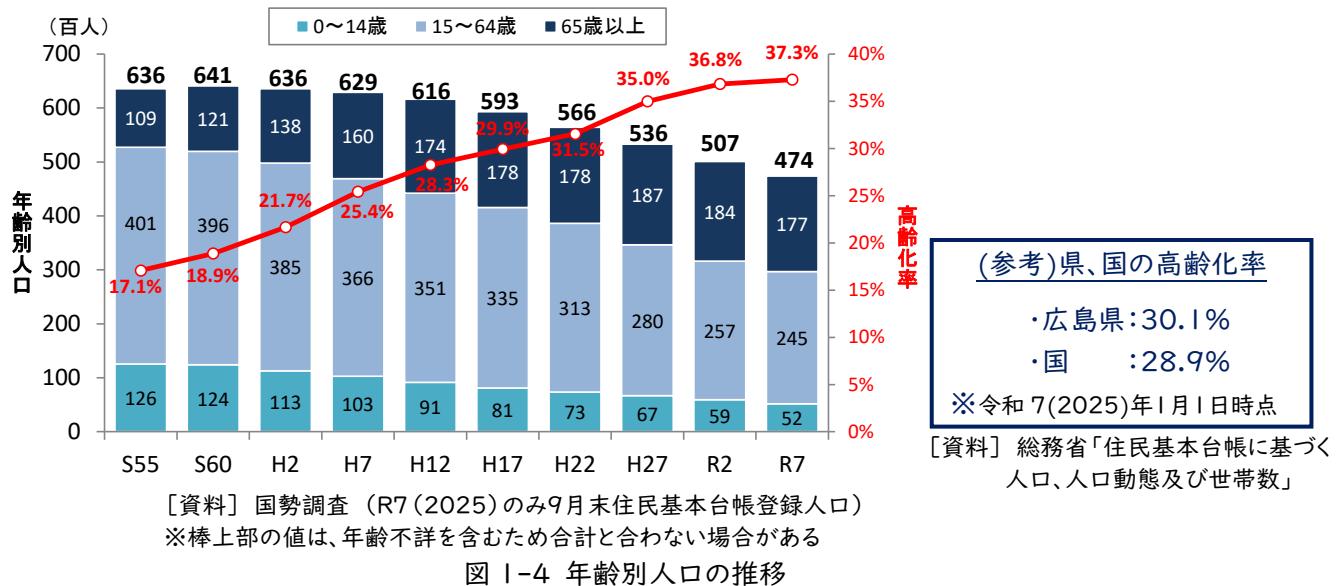


図 1-3 旧町村別の人口推移

(2) 高齢化の状況

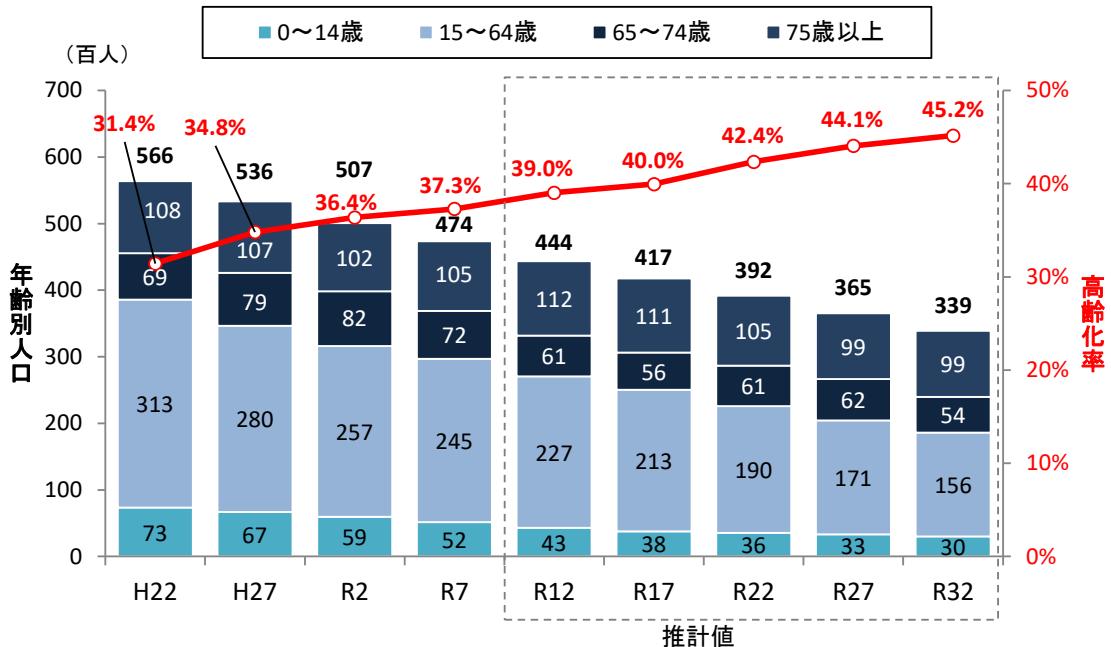
本市では、少子高齢化が急速に進行しており、高齢化率は令和7(2025)年9月末時点ですべて約37.3%（住民基本台帳人口より）です。

また、本市の高齢化率は、広島県全体や我が国全体よりも高い水準です。



(3) 将来人口

人口減少及び少子高齢化が進んでいる本市では、将来推計結果によると、今後も人口減少の傾向が継続する見込みとなっています。



(4) 世帯数の推移

本市の世帯数(平成16(2004)年以前は、合併前の1市4町3村の世帯数の合計)は増加する傾向にありました。近年は旧町村(7町)で落ち込んでおり、その結果、市全体では横ばいしています。

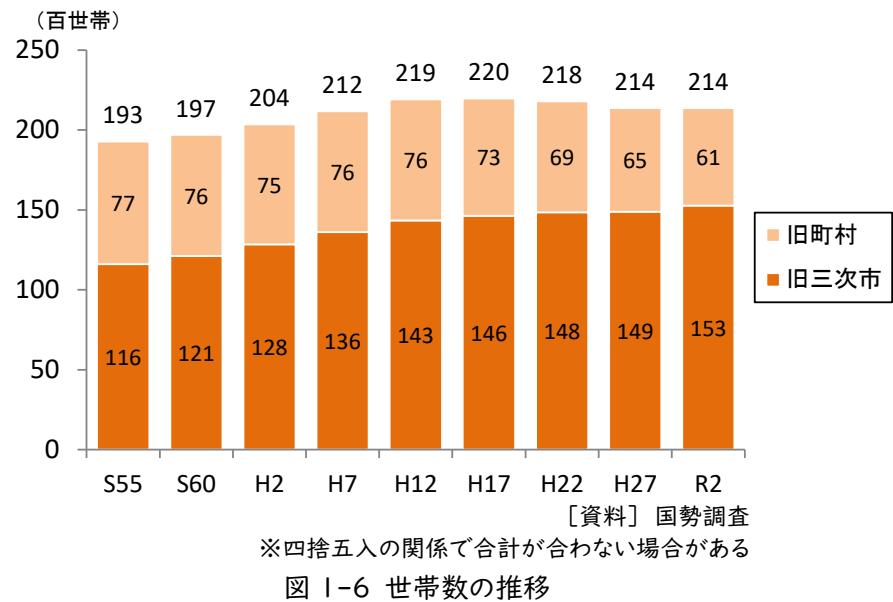


図1-6 世帯数の推移

世帯の構成人数は年々減少しており、令和2(2020)年では単身世帯の構成比が最も大きくなっています。

また、単身世帯における世帯主の性別・年齢をみると、特に高齢の女性が多くなっています。

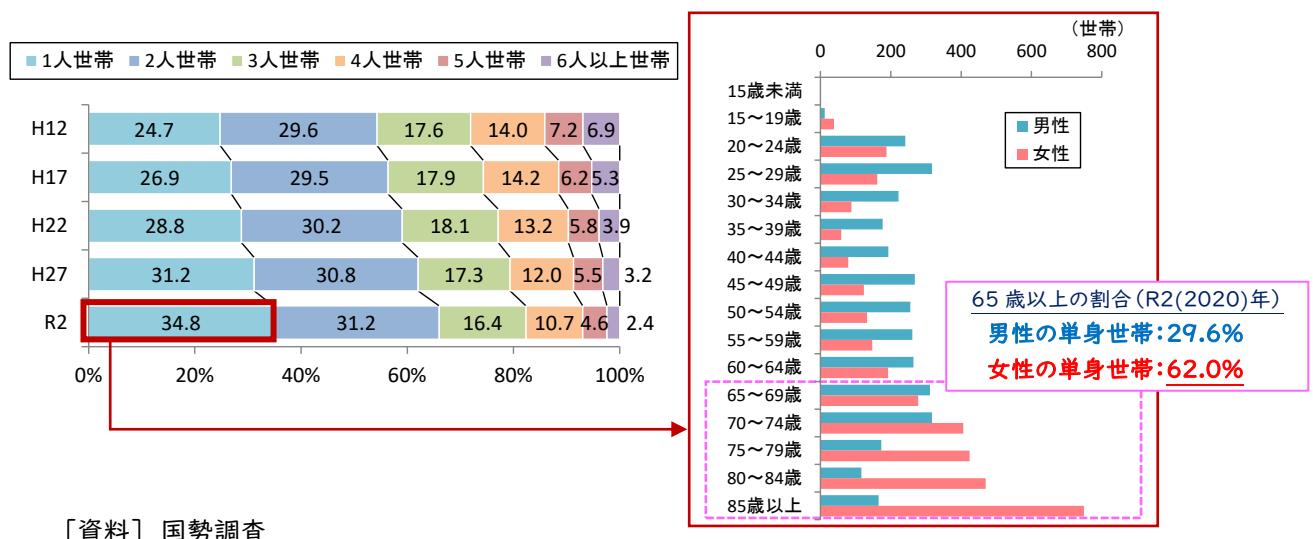


図1-7 世帯人員別構成比の推移、単身世帯の世帯主の年齢・性別分布

1.1.3. 通勤・通学の移動

(1) 地域間流動

市外との通勤流動、通学流動では、本市は隣接する庄原市とのつながりが最も大きくなっています。次いで安芸高田市、広島市との結びつきが強くなっています。

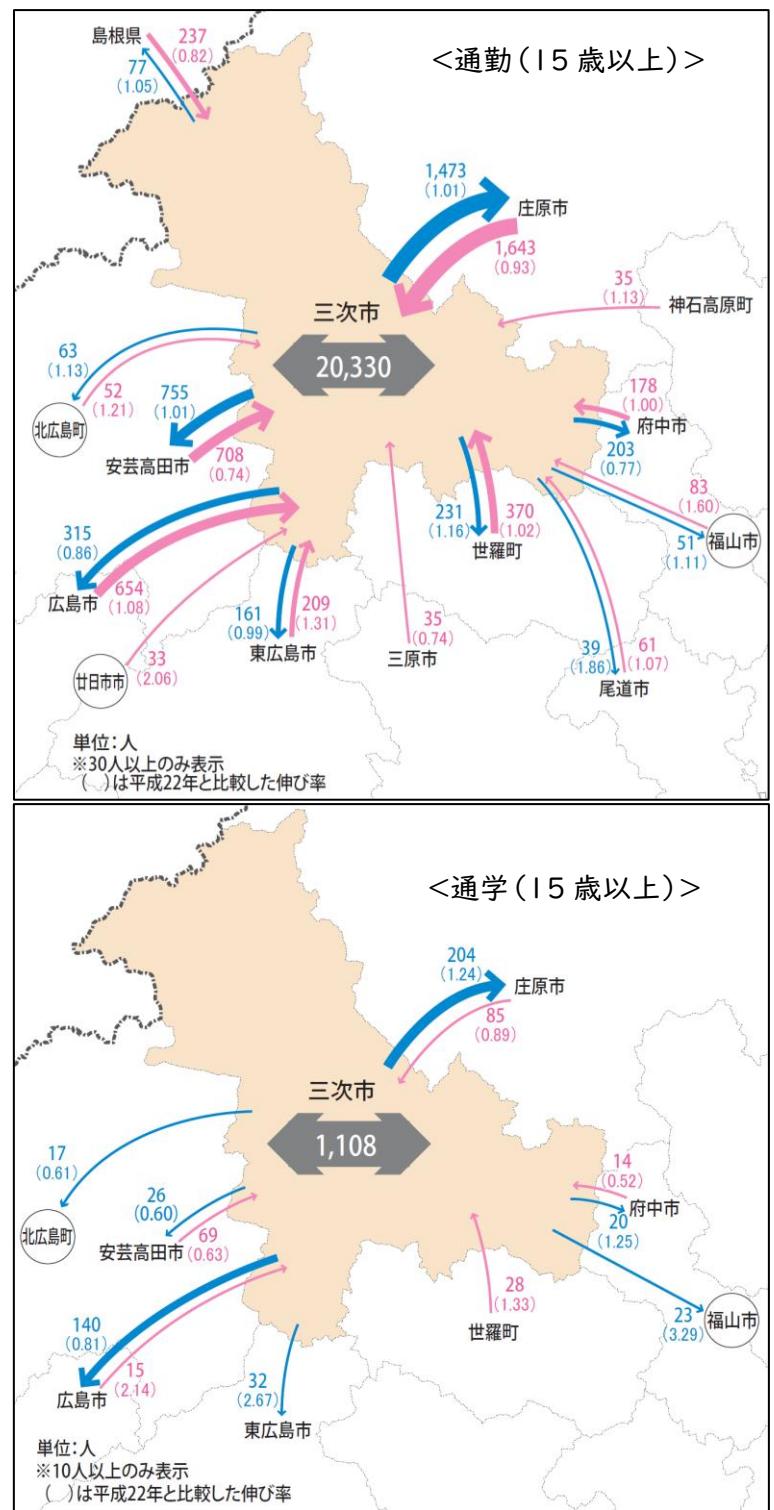
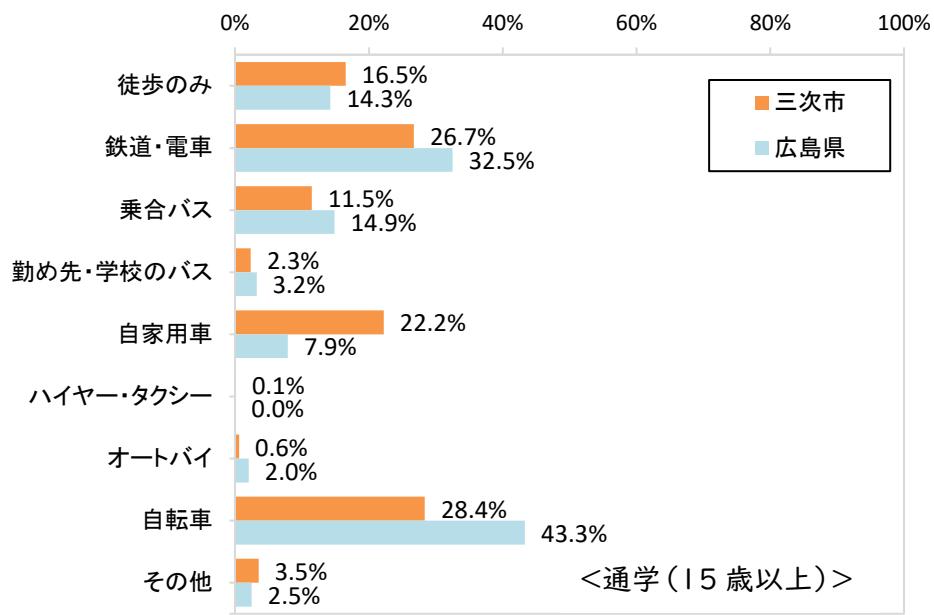
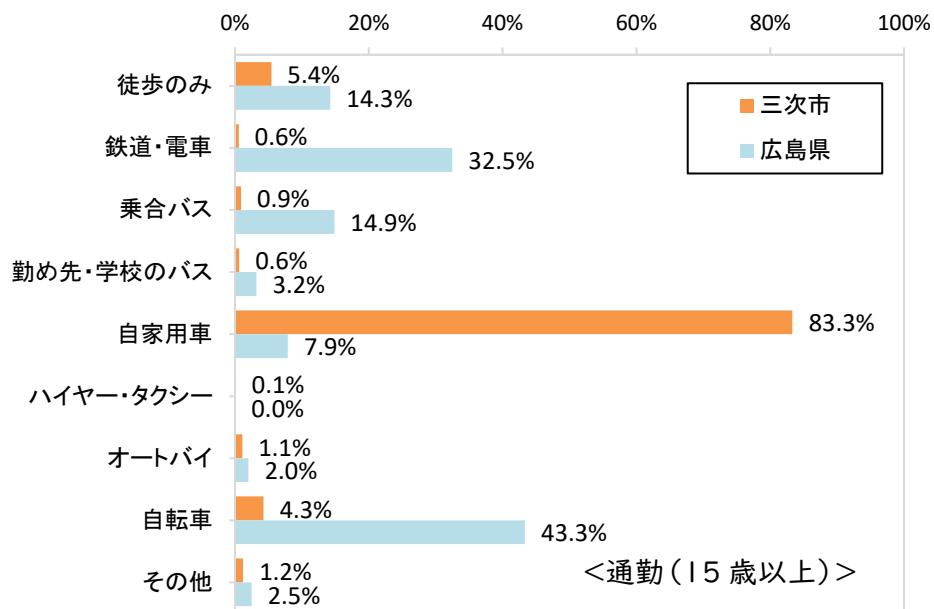


図 1-8 通勤・通学流動

(2) 利用手段

通勤時の利用交通手段は、自家用車の利用割合が突出して高く、県全体の利用分布と大きく異なっています。

通学では、県全体の分布形状と比較的近いと言えますが、鉄道やバスなどの地域公共交通の利用割合は県全体と比べて低くなっています。



[資料] 国勢調査(R2(2020))

図 I-9 通勤・通学の利用交通手段

1.1.4. 交通事故件数と運転免許保有状況

(1) 交通事故の発生状況

市内の交通事故件数は、令和2(2020)年まで減少する傾向にあり、近年は概ね横ばいの傾向です。

一方で、高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が関連する交通事故の防止が全国的な課題になっていますが、高齢化率が高い本市においても 65 歳以上の高齢者が関係する交通事故件数が全体の35%を占めており、広島県全体での割合(28%)を上回っています。

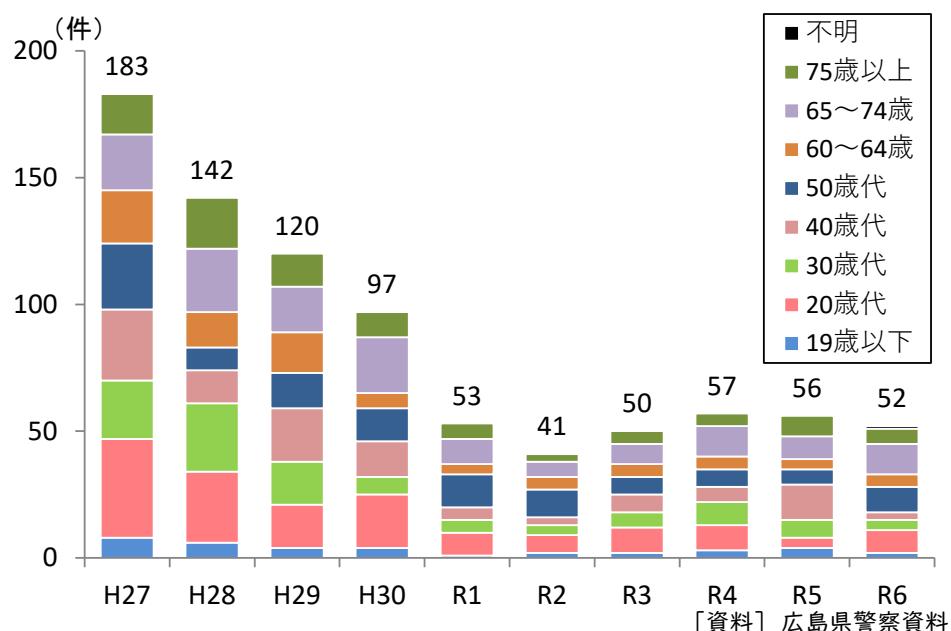


図 1-10 市内の交通事故発生状況の推移

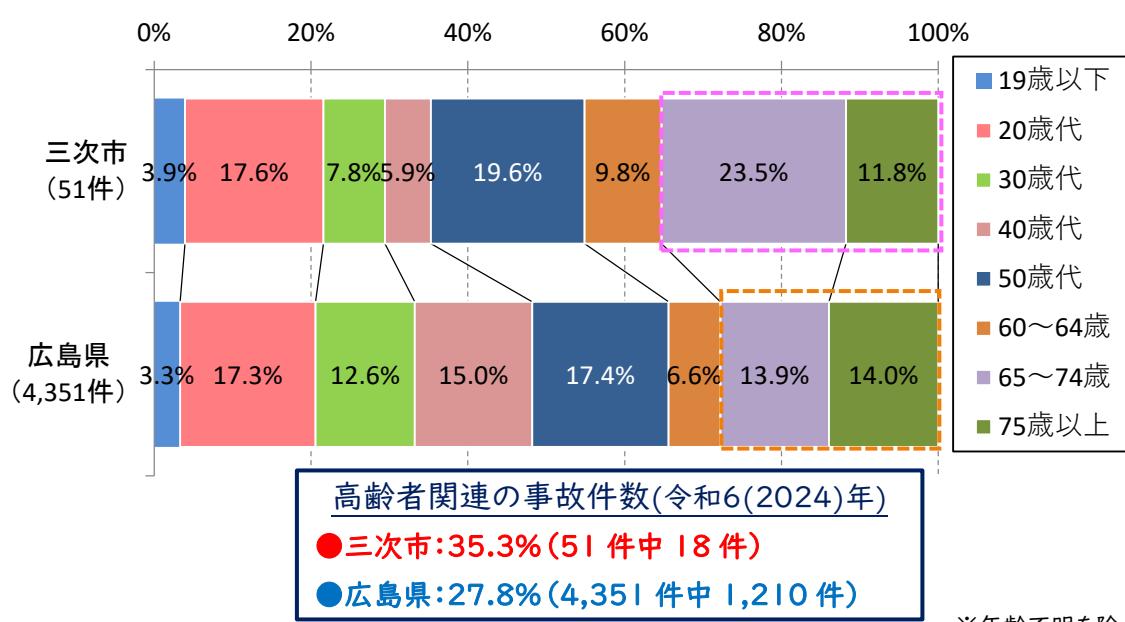


図 1-11 交通事故発生状況(年齢構成)の県との比較

(2) 運転免許の保有状況

令和6(2024)年12月末時点の市民の運転免許の保有率は約70%です。男女別では、男性が約77%、女性が約64%であり、令和2(2020)年に比べると女性の保有率が若干上がっています。

65歳以上の高齢者においても女性の保有率が上がりましたが、依然として過半数の方が運転できない状況にあります。

表 I-1 運転免許保有者数と保有率

[全年齢]

	令和2(2020)年			令和7(2025)年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	18,557	16,436	34,993	17,809	15,892	33,701
常住人口(人)	24,515	26,916	51,431	23,142	24,762	47,904
免許保有率	75.7%	61.1%	68.0%	77.0%	64.2%	70.4%

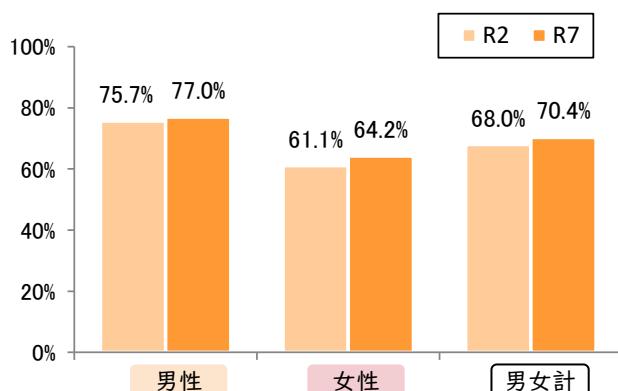
[65歳以上の対象]

	令和2(2020)年			令和7(2025)年		
	男性	女性	計	男性	女性	計
免許保有者数(人)	6,401	4,887	11,288	6,537	5,391	11,928
常住人口(人)	7,677	10,726	18,403	7,593	10,097	17,690
免許保有率	83.4%	45.6%	61.3%	86.1%	53.4%	67.4%

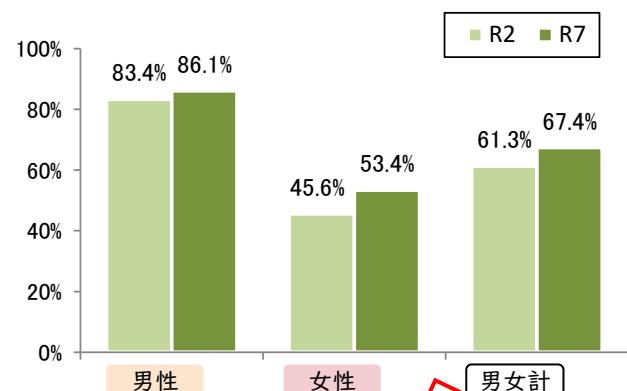
※免許保有率は、免許保有者数を年齢別人口で除した値

[資料]広島県警察資料(R2(2020)年6月末、R6(2024)年12月末時点)、
住民基本台帳登録人口(R2(2020)年7月1日、R7(2025)年1月1日時点)

<全年齢>



<65歳以上>



65歳以上の女性では、約2人に1人は運転できません

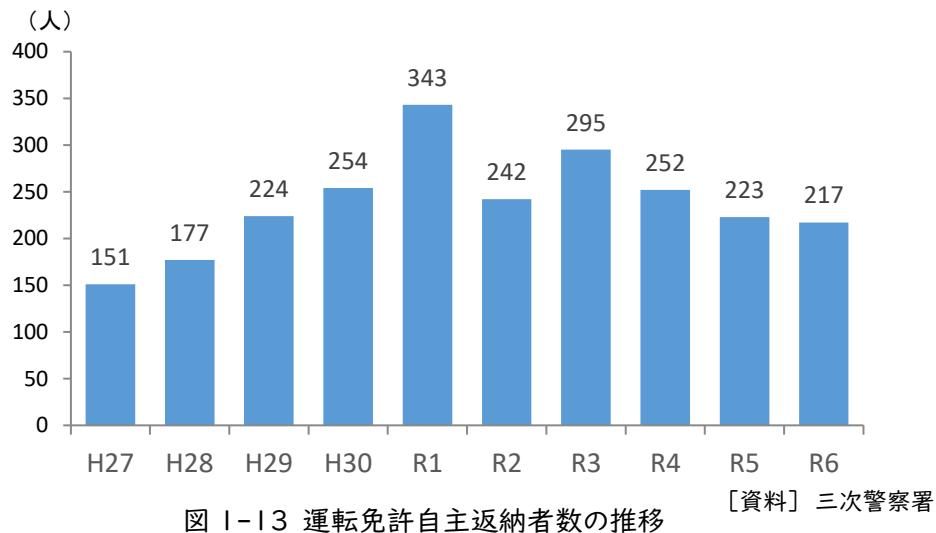
※免許保有率は、免許保有者数を年齢別人口で除した値

[資料]広島県警察資料(R2(2020)年6月末、R6(2024)年12月末時点)、
住民基本台帳登録人口(R2(2020)年7月1日、R7(2025)年1月1日時点)

図 I-12 運転免許保有率

(3) 運転免許自主返納の状況

三次警察署管内における運転免許の自主返納者数は、令和元(2019)年をピークに、近年は減少する傾向にあり、令和6(2024)年は217人となっています。

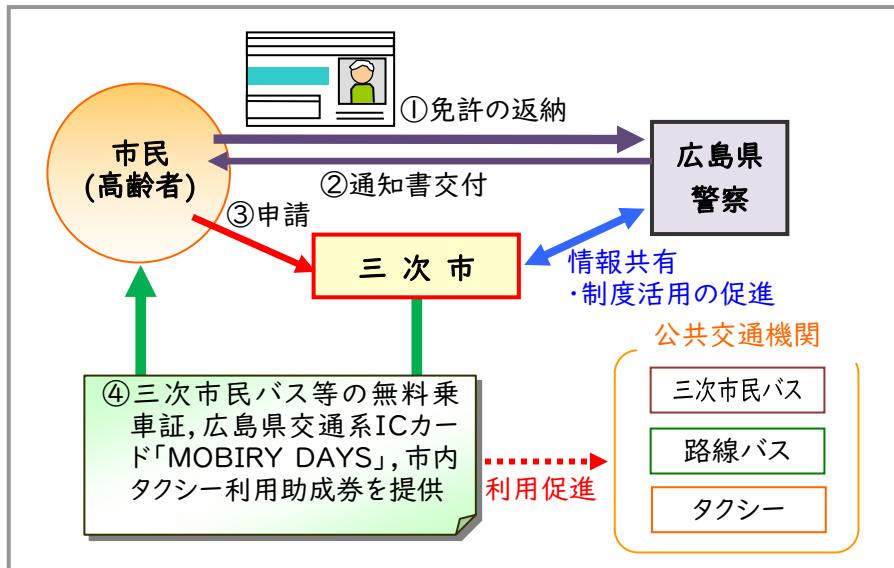


(4) 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業

本市では、高齢者の運転免許の自主返納の促進を図るために、返納者に対して移動支援を行う事業を進めています。

① 支援事業の概要

- ア) 支援の対象となるのは、次の2つに当てはまる方
- 運転免許証返納時に市内に住民登録をしている65歳以上の方
 - 有効期間内の運転免許証を警察に自主返納した方
(運転免許証返納後3か月以内に申請が必要)
- イ) 支援内容(次のいずれか1つを選択)
- 三次市民バス等の無料利用者証(申請年度から2か年度有効)
【対象になる移動手段】
 - ・三次市民バス(君田町・布野町・作木町・吉舎町・三和町・甲奴町)
 - ・ふれあいタクシーみらさか
 - ・公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」
※市民バス甲奴町線・ふれあいタクシーみらさか・公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」については、別途事前に運行事業者への利用申請が必要。
 - 1万円相当の広島県交通系ICカード「MOBIRY DAYS(モビリーデイズ)」
 - 1万円相当の市内タクシー利用助成券(申請から3年度間有効)
- ウ) 申請の手順
- まず本人が警察で運転免許証の返納手続き(手数料無料)を行い、「申請による運転免許の取消通知書」の交付を受けます。交付の3か月以内に、市役所に「申請による運転免許の取消通知書」と印鑑を持参し、手続きを行います。



② 支援事業の利用者数

当該制度の申請者数は、令和2(2020)年度までは増加傾向でしたが、新型コロナウイルスの影響等により、令和3(2021)年度に大きく減少し、その後は概ね横ばいしています。

また、支援内容では、タクシー利用助成券の希望者が最も多く、全体の約8割を占めています。

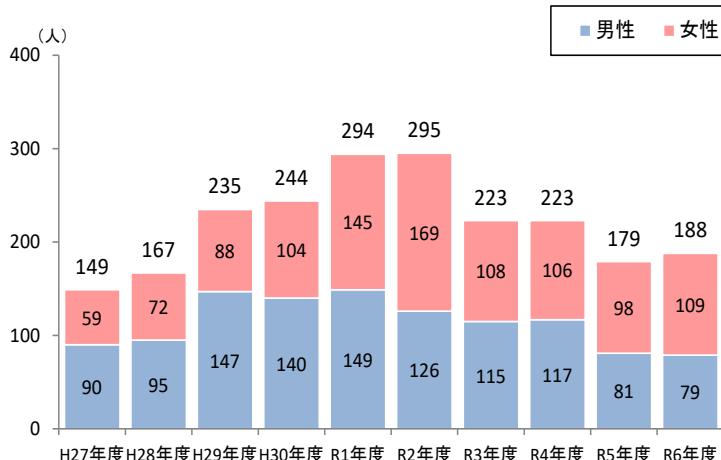


図 I-15 支援事業の利用者数の推移

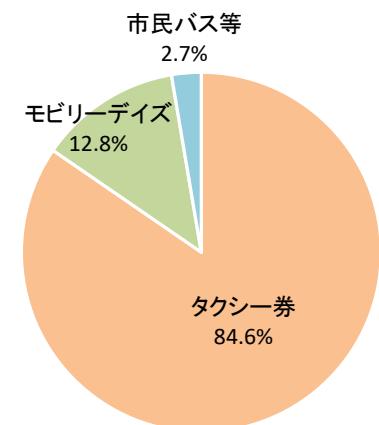


図 I-16 支援の内容(令和6(2024)年度)

③ 免許返納後の利用交通手段

令和6(2024)年度の当該事業申請者へのアンケート調査結果によると、運転免許返納後の主な利用交通手段は、「家族による送迎」が 60.1%と多く、次いで「タクシー」が 41.1%です。

また、タクシーを含めた地域公共交通の利用者は 51.3%となっています。

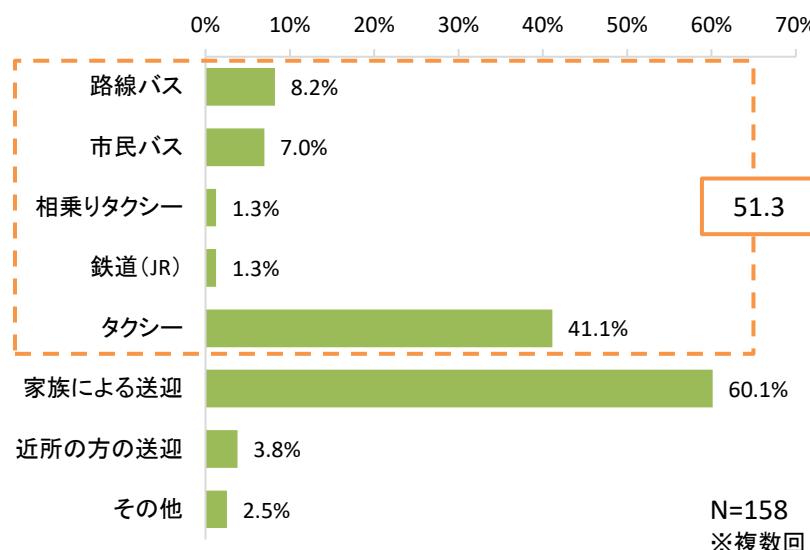
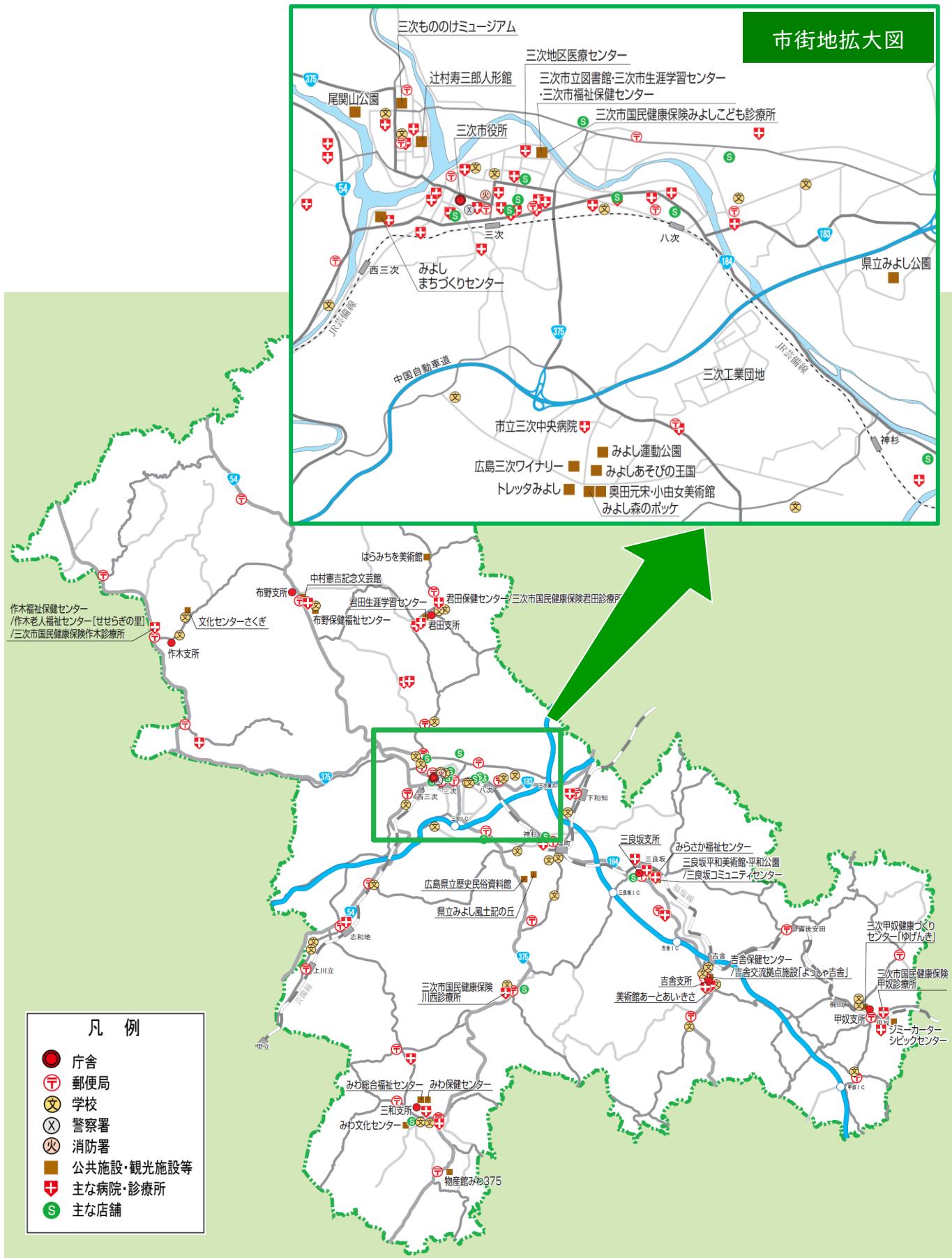


図 1-17 免許返納後の利用交通手段(令和6(2024)年度)

1.1.5. 生活関連施設の分布

本市の生活関連施設(店舗、病院、公共施設等)は、主に旧三次市と旧町村の7町の中心部に集中しています。

そのうち、旧三次市の中心市街地には、大型の商業施設や総合病院などが立地し、市民だけでなく、市外の周辺市町の住民に対しても、都市サービスを提供しています。また、東酒屋町にはワイナリーや運動公園などの施設が立地しています。



[資料]医療施設:国土交通省「国土数値地図情報ダウンロードサービス(R2(2020))」、厚生労働省中国四国厚生局(令和7年9月1日時点)を一部修正

※その他は地図で確認(令和7(2025)年9月1日時点)、主な店舗は食品スーパーを対象

図 1-18 主な生活関連施設の分布

1.2. 地域公共交通の現状

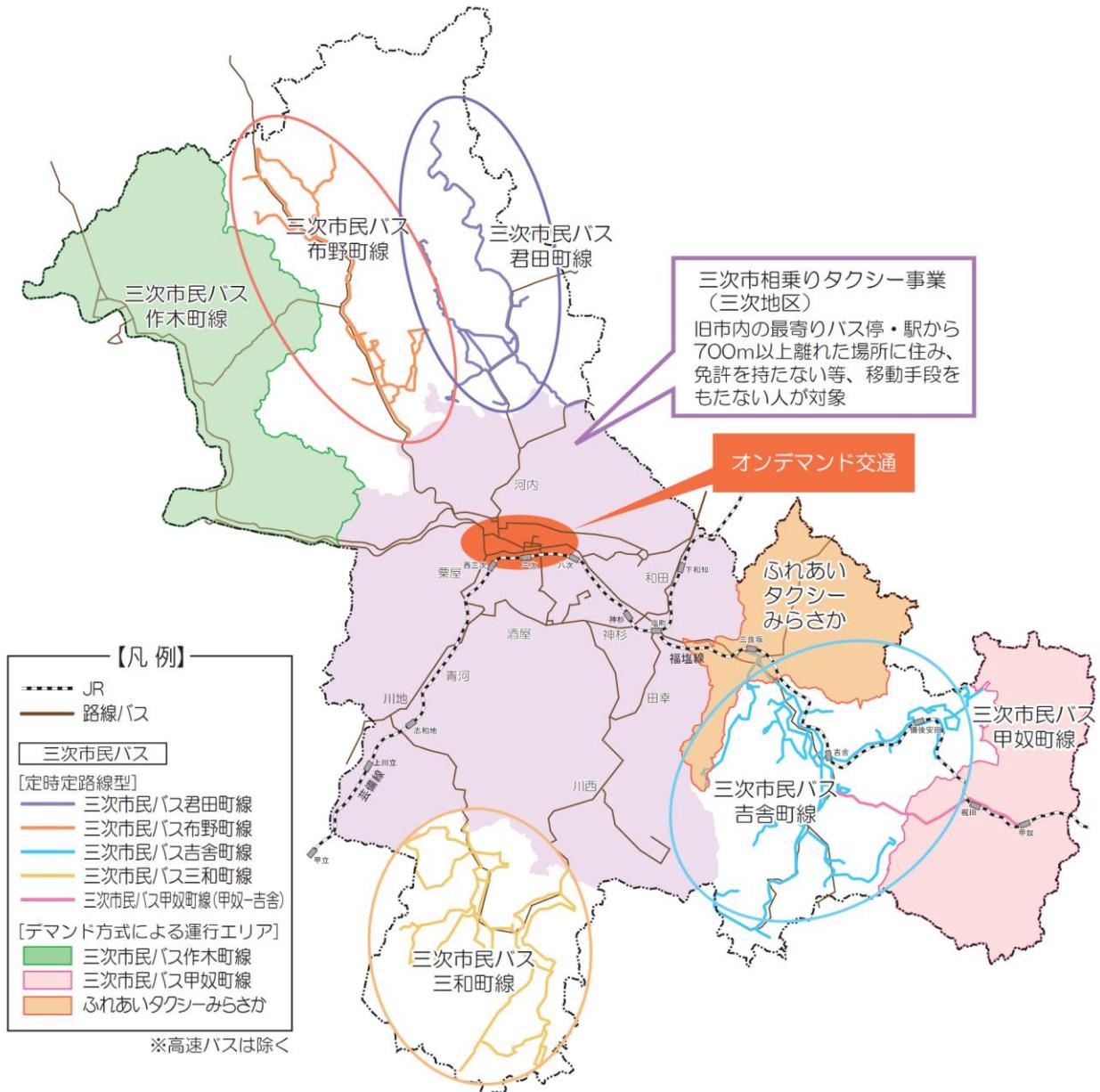
1.2.1. 本市の地域公共交通の構成

本市で運行されている地域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 1-2 三次市の地域公共交通体系

令和8(2026)年4月1日時点

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 [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)、JRバス中国(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	オンデマンド交通(のるーと三次) 中心市街地で運行するデマンド型・区域運行のバス	○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、吉舎町線、三和町線 (デマンド型・区域運行) 作木町線、甲奴町線	
		ふれあいタクシーみらさか 三良坂町内で運行するデマンド型・区域運行の乗合タクシー	
		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(相乗り)への補助制度	



令和8(2026)年4月1日時点

図 1-19 三次市の地域公共交通体系

1.2.2. 各地域公共交通の概況

(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、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 14 本、福塩線が 12 本運行しています。

表 1-3 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	7	6

※直通運行していない便、途中駅止まりの便を含む(令和7(2025)年10月1日時点)

② 利用者数

近年のJR三次駅の乗車人数をみると、平成 30(2018)年に「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数が落ち込みましたが、その後は微増傾向となり、また、令和3(2021)年に新型コロナウイルス感染症の影響で再び減少しましたが、それ以降は微増しています。

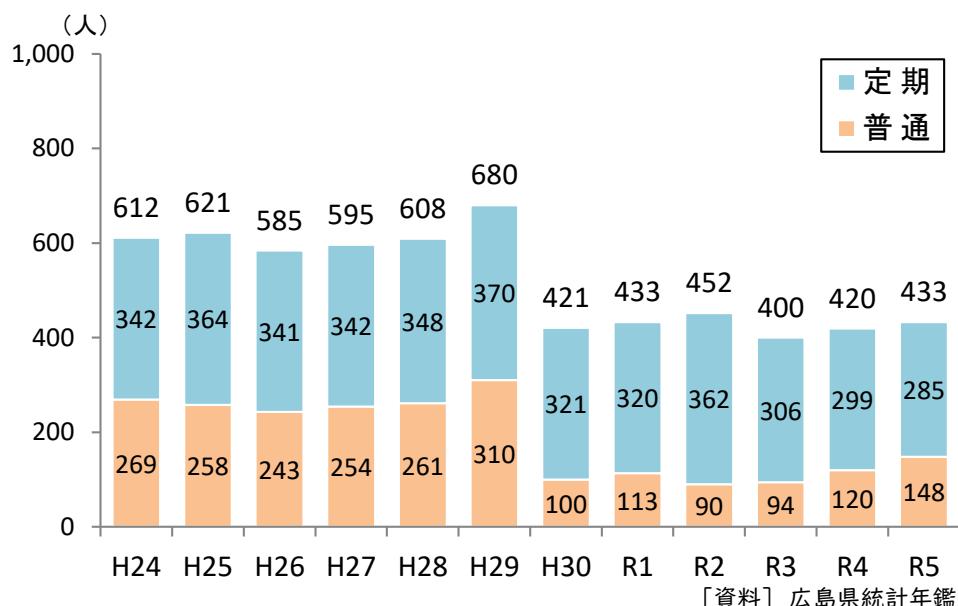


図 1-20 JR三次駅の乗車人数の推移

また、令和6(2024)年度における三次市周辺の芸備線、福塩線の平均通過人員(輸送密度)は、下表のとおりです。

表 1-4 令和6(2024)年平均通過人員

単位: 人／日

路線名	区間	平均通過人員
芸備線	備後庄原～三次	370
	三次～下深川	1,001
福塩線	府中～塩町	158

[資料] 西日本旅客鉄道株式会社

(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)、一畠バス(株)、JRバス中国(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、一部運休しています。(令和7(2025)年10月1日時点)

表 1-5 高速バスの運行路線

令和7(2025)年10月1日時点

運行事業者	経 路	名称・愛称	備 考
備北交通	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	運休中
中国バス	三次～福山	きんさいライナー	運休中
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 一畠バス	広島～三次～松江	グランドアロー	
一畠バス JRバス中国	広島～三次～出雲	みこと	
JRバス中国	(益田・江津)～三次～大阪	浜田道エクスプレス	

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 28 本、下り 29 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)】…28 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)】…29 本(うち、広島駅⇒三次駅間: 17 本)

令和7(2025)年10月1日時点

(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 1-6 路線バスの運行路線

令和7(2025)年9月30日時点

運行事業者	No.	系統	系統番号	運行系統			補助の活用
				起点	主な経由地	終点	
備北交通	1	くるるん	721-06	三次駅前	三次町循環	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	2	くるるん	721-07	三次駅前	畠敷町循環・市民ホール	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	3	くるるん	721-08	三次駅前	三次ワイナリー・美術館	三次駅前	フィーダー補助
備北交通	4	吉田線	177-34	三次中央病院	三次駅・高田原・吉田病院	吉田営業所	
備北交通	5	吉田線	177-35	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	
備北交通	6	畠敷線	721-17	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	7	畠敷線	721-27	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	8	作木線	900-32	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	9	作木線	900-42	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
備北交通	10	赤名線	900-53	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	11	三次市内線	902-05	三次工業団地	団地循環	三次駅前	
備北交通	12	下高野線	903-43	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	13	湯木線	905-22	湯木	君田別	横路橋	
備北交通	14	湯木線	905-72	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	15	敷名線(志和地)	906-53	三和支所	志和地・中央病院	三次駅前	
備北交通	16	敷名線(廻神)	906-64	三和支所	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	
備北交通	17	上田線(廻神)	906-65	上田小跡	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	
備北交通	18	敷名線(塩町)	906-77	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	
備北交通	19	上田線(塩町)	906-82	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	20	三城線	907-12	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	みよしものけミュージアム	幹線補助
備北交通	21	三城線	907-14	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	幹線補助
備北交通	22	三城線	907-19	庄原中学校前	庄原駅	みよしものけミュージアム	
備北交通	23	三城線	907-28	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	
備北交通	24	三城線	907-39	西城	Will・庄原駅・三次駅	みよしものけミュージアム	
備北交通	25	三城線	907-41	庄原駅	ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	幹線補助
備北交通	26	三城線	907-42	庄原中学校	駅・ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	
備北交通	27	三良坂線	911-15	三良坂駅前	支所・ツツ木・庄原中学校前・ジョイフル	庄原駅	
中国バス	28	甲山・尾関山公園		甲山営業所	三次中央病院	三次ものけミュージアム	
十番交通	29	下津田線		吉舎駅	徳市	下津田	
君田交通	30	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

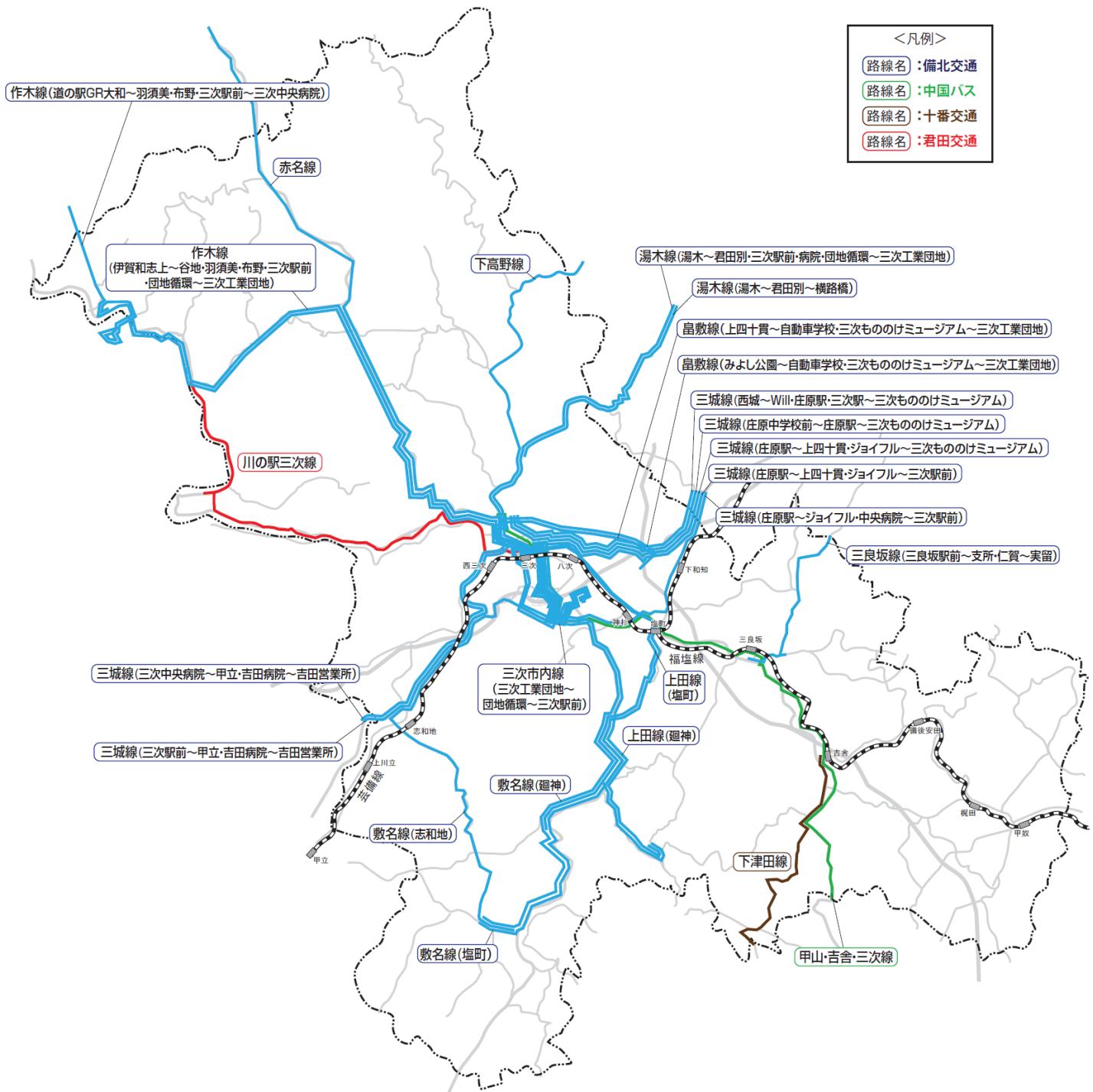
表 1-7 路線別の運行本数

令和7(2025)年10月1日時点

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	2	2	フィーダー補助
	赤名線		2	4	3	3	フィーダー補助
	下高野線		1	5	2	-	フィーダー補助
	湯木線		2	5	-	-	
	敷名志和地線	○	1	4	-	-	
	敷名(廻神)線	○	1	2	-	-	
	敷名(塩町)線	○	1	2	-	-	
	上田線	○	2	2.5	-	-	
	畠敷線	○	2	6	4	4	
	三城線(庄原~三次)		6	25	12	12	幹線補助
	吉田線		2	5	3	-	
	三良坂線		1	2	-	-	
	団地循環線	○	1	1	-	-	
中国バス	甲山-吉舎-三次線		1	3	-	-	
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

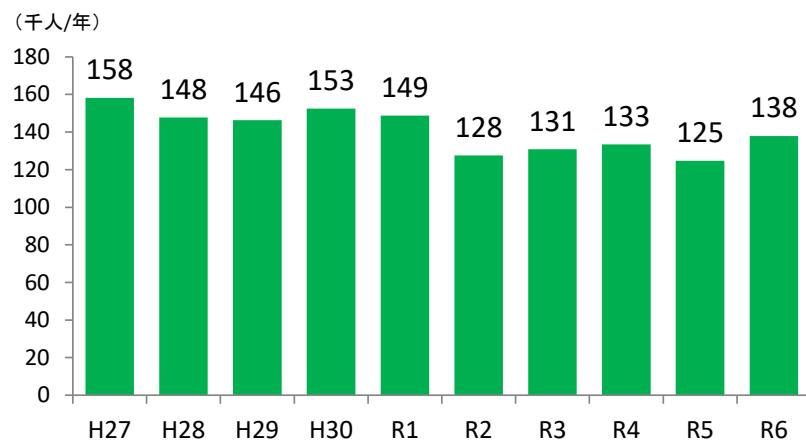


令和7(2025)年10月1日時点

図 1-21 市内で運行する路線バス

② 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)年まで微減から横ばいの傾向にありましたが、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、その後は横ばいしています。



〔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 I-22 三次市関連の路線バス利用者数

③ 路線バスの収支状況

路線バスの収支率(令和7(2025)年度)は、大半の系統で100%を下回っており、さらに、収支率20%未満の系統が全体の7割弱を占めます。

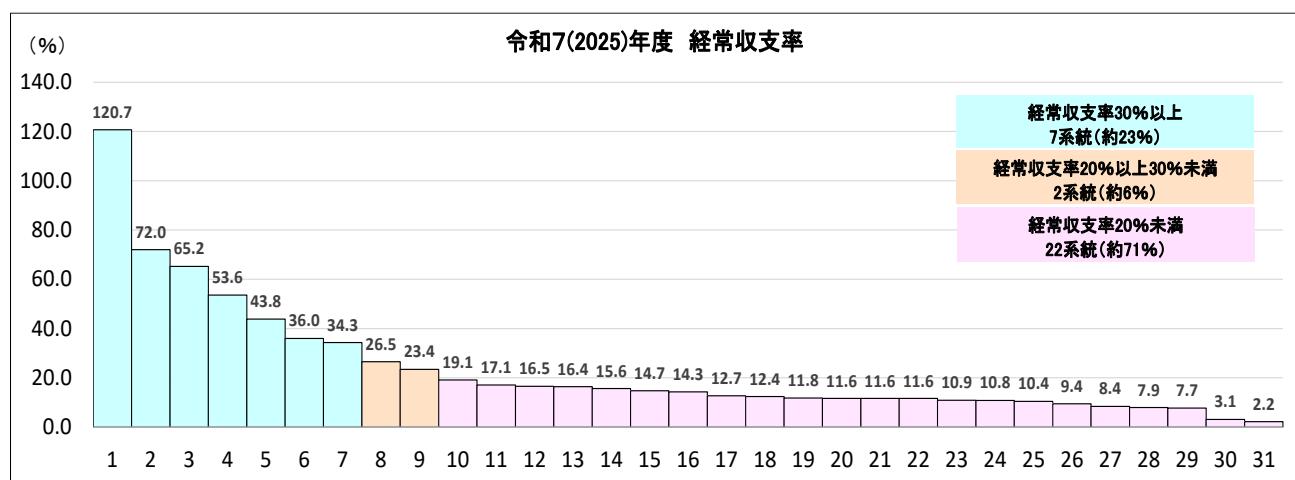


図 I-23 路線バスの系統別経常収支率(令和7(2025)年度)

表 I-8 路線バス 系統別収支状況(令和7(2025)年度)

※令和6(2024)年10月1日～令和7(2025)年9月30日までの1年間

運行主体	No.	系統	系統番号	運行系統			系統キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	実車走行キロ (km)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常損失額 (円)	平均 乗車 密度	R07 乗車 率 (%)
				起点	主な経由地	終点									
備北交通	1	三城線	907-42	庄原中学校	駅・ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	22.8	0.1	968	2,166.0	681,250円	822,681円	-141,431円	8.0	120.7
備北交通	2	三城線	907-19	庄原中学校前	庄原駅	みよしものけミュージアム	22.2	0.1	1,408	2,468.7	776,455円	559,413円	217,042円	5.7	72.0
備北交通	3	三次市内線	902-05	三次工業団地	団地循環	三次駅前	6.8	0.6	2,523	3,264.0	1,026,593円	670,260円	356,333円	2.6	65.2
備北交通	4	三城線	907-41	庄原駅	ジョイフル・根木田・三次駅	みよしものけミュージアム	21.9	1.3	8,576	21,718.2	6,830,808円	3,664,226円	3,166,582円	4.1	53.6
備北交通	5	三城線	907-39	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	8,820	27,297.0	8,585,452円	3,761,630円	4,823,822円	4.4	43.8
備北交通	6	三城線	907-12	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	7.3	24,716	114,718.1	36,081,136円	13,012,968円	23,068,168円	2.7	36.0
備北交通	7	上田線(塩町)	906-82	上田小跡	有原・郷の駅・塩町・八次バイパス	三次駅前	27.8	0.3	1,755	6,670.6	2,098,037円	721,558円	1,376,479円	2.1	34.3
備北交通	8	三城線	907-14	庄原駅	上四十貫・ジョイフル	三次駅前	19.3	9.2	23,390	130,405.8	41,015,232円	10,901,025円	30,114,207円	1.9	26.5
備北交通	9	敷名線(塩町)	906-77	三和支所	有原・郷の駅・塩町	三次駅前	26.1	1.6	5,039	31,344.0	9,858,314円	2,313,356円	7,544,958円	1.5	23.4
備北交通	10	畠敷線	721-27	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	3.5	4,043	22,306.8	7,015,934円	1,344,810円	5,671,124円	1.3	19.1
備北交通	11	畠敷線	721-17	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	6.2	4,451	40,633	12,779,891円	2,195,387円	10,584,504円	1.2	17.1
備北交通	12	三良坂線	911-15	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	1.3	1,850	18,349.9	5,771,410円	954,667円	4,816,743円	0.9	16.5
備北交通	13	宮内線	904-62	下宮内	口和支所・樋田口・三次駅前	三次中央病院	25.2	0.3	510	7,219.0	2,270,519円	374,045円	1,896,474円	0.9	16.4
備北交通	14	上田線(廻神)	906-65	上田小跡	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	21.5	1.3	1,875	20,634.4	6,489,931円	1,016,164円	5,473,767円	0.9	15.6
備北交通	15	三城線	907-28	庄原駅	ジョイフル・中央病院	三次駅前	26.0	1.3	1,922	25,061.4	7,882,311円	1,164,653円	6,717,658円	1.2	14.7
備北交通	16	作木線	900-32	伊賀と志上	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	6,008	69,275.6	21,788,561円	3,127,725円	18,660,636円	1.1	14.3
備北交通	17	赤名線	900-53	赤名	布野道の駅・三次駅	三次中央病院	33.8	3.9	6,017	98,051.7	30,839,220円	3,931,362円	26,907,858円	0.9	12.7
備北交通	18	吉田線	177-35	三次駅前	高田原・吉田病院	吉田営業所	30.0	2.1	1,766	47,579.0	14,964,547円	1,857,921円	13,106,626円	0.9	12.4
備北交通	19	下高野線	903-43	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	3.6	8,409	131,449.0	41,343,339円	4,892,937円	36,450,402円	0.7	11.8
備北交通	20	くるるん	721-06	三次駅前	三次町循環	三次駅前	4.6	3.9	2,527	13,352.9				2.3	11.6
備北交通	21	くるるん	721-07	三次駅前	畠敷町循環・市民ホール	三次駅前	9.8	3.3	2,962	23,637.6				0.5	11.6
備北交通	22	くるるん	721-08	三次駅前	三次ワナリー・美術館	三次駅前	12.5	0.6	454	6,141.5				0.4	11.6
備北交通	23	吉田線	177-34	三次中央病院	三次駅・高田原・吉田病院	吉田営業所	33.9	1.5	1,399	37,582.5	11,820,447円	1,290,318円	10,530,129円	0.9	10.9
備北交通	24	作木線	900-42	道の駅GR大和	羽須美・布野・三次駅前	三次中央病院	48.2	1.9	2,997	69,904.5	21,986,363円	2,389,948円	19,596,415円	0.9	10.8
備北交通	25	湯木線	905-72	湯木	君田別・三次駅前・病院・団地循環	三次工業団地	25.1	1.5	2,004	29,148.7	9,167,849円	956,942円	8,210,907円	0.5	10.4
中国バス	26	甲山・尾閑山公園		甲山営業所	三次中央病院	三次ものけミュージアム	43.6	3.0	3,847	62,784.2	24,945,388円	2,353,746円	22,591,642円	0.6	9.4
備北交通	27	敷名線(志和地)	906-53	三和支所	志和地・中央病院	三次駅前	26.5	2.9	2,199	56,154.2	17,661,618円	1,498,932円	16,162,686円	0.5	8.4
備北交通	28	敷名線(廻神)	906-64	三和支所	郷の駅・廻神・中央病院・西酒屋	三次駅前	25.5	1.5	932	29,580.0	9,303,501円	736,587円	8,566,914円	0.4	7.9
備北交通	29	湯木線	905-22	湯木	君田別	横路橋	13.1	1.9	1,434	18,888.4	5,940,779円	460,753円	5,480,026円	0.3	7.7
君田交通	30	川の駅三次線		川の駅常清(港別)	香淀	三次駅前	23.9	5.0	3,939	83,483.8	37,877,434円	1,181,714円	36,695,720円	0.8	3.1
十番交通	31	下津田線		吉舎駅	徳市	下津田	13.5	3.0	360	19,764.0	9,418,211円	214,104円	9,204,107円	0.2	2.2

※表内の数値は未確定(令和8年1月19日現在)

※当該期間中に廃止した系統(現在運行していない系統)を含む。

(4) オンデマンド交通「のるーと三次」の運行状況

① 運行概要

オンデマンド交通「のるーと三次」は、従来の路線バスのように決まった経路や時刻表がない予約型の乗合バスで、あらかじめ設定した乗降ポイント間を利用者の予約に応じてAI(人工知能)が走行ルートを決めて運行する交通サービスです。

令和7(2025)年12月より実証運行を開始し、令和8(2026)年4月1日から本格運行が始まります。

表 1-9 オンデマンド交通「のるーと三次」の運行概要

運行曜日	毎日運行
運行時間	9:00~17:00
運賃	大人 300 円、高校生まで 150 円、幼児・乳児は無料 各種手帳保持者等半額
予約	電話予約、WEB予約併用 ※WEB予約は、公式 LINE または専用アプリから
運行事業者	備北交通株式会社 ※乗務は、タクシー事業者が協力

※令和8(2026)年4月1日より

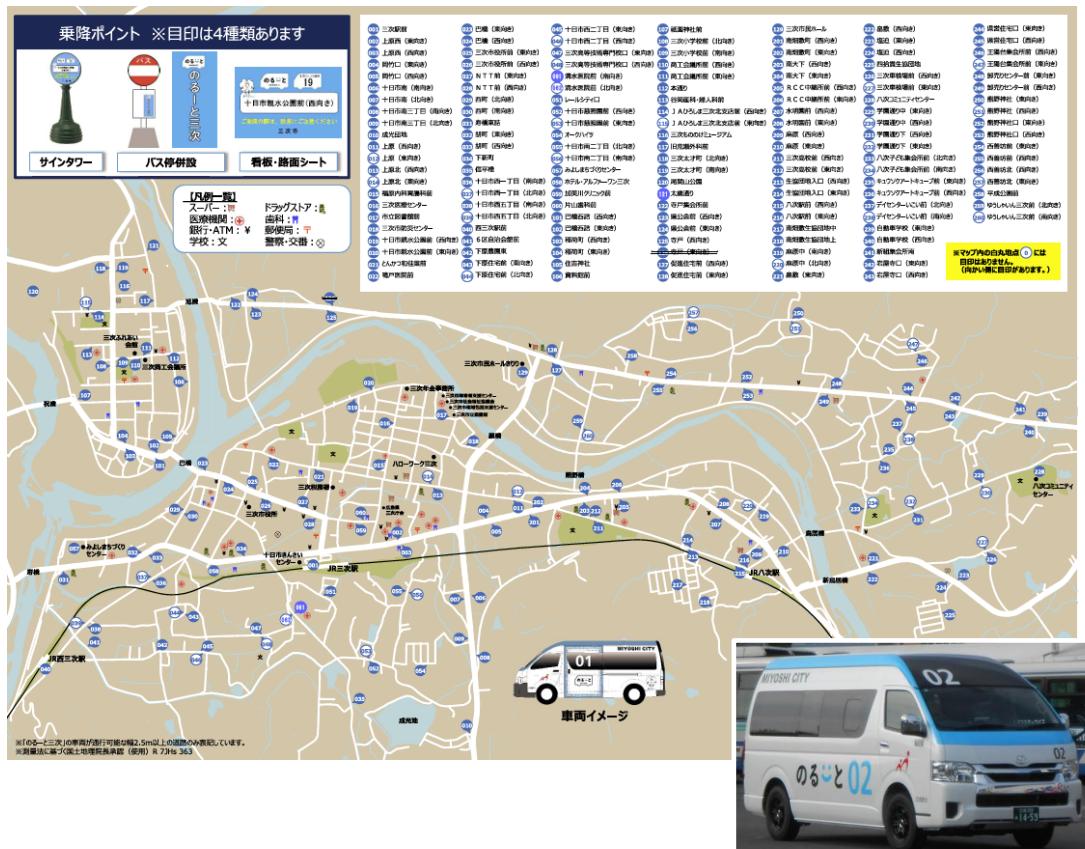


図 1-24 のるーと三次の運行エリア・車両

② 市街地循環バス(愛称くるるん)について

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が、令和8(2026)年3月31日で運行を終了し、オンデマンド交通「のるーと三次」に移行します。

表 I-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、南畠敷循町循環、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

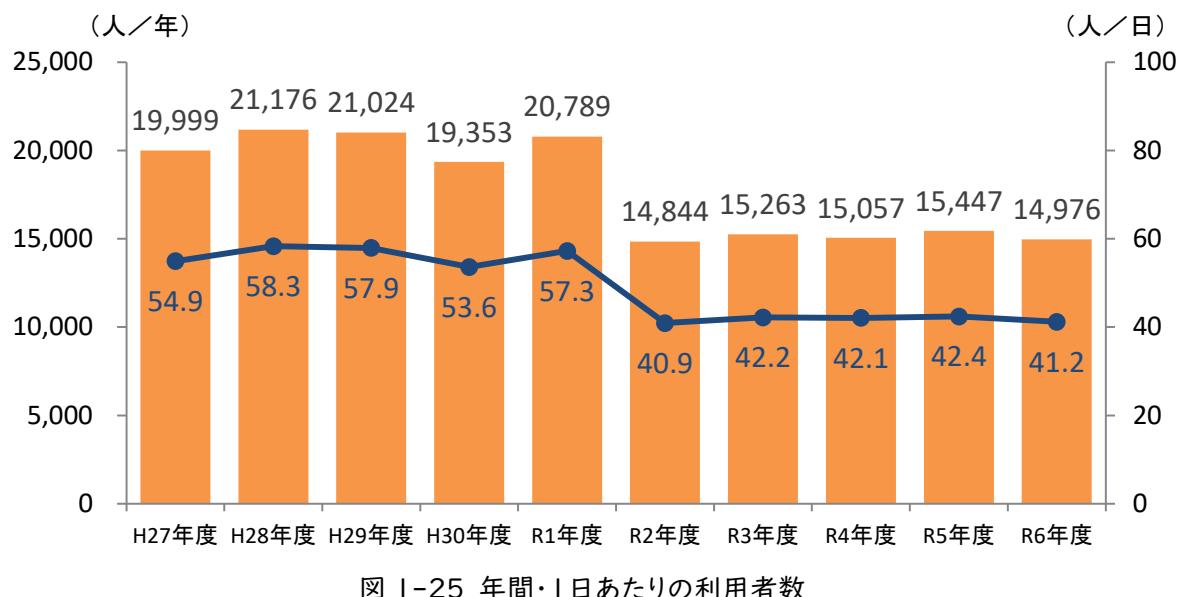


図 I-25 年間・1日あたりの利用者数

(5) 三次市民バスの運行状況

三次市民バスは、本市の旧町村地域の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の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 I-11 三次市民バスの運行概要

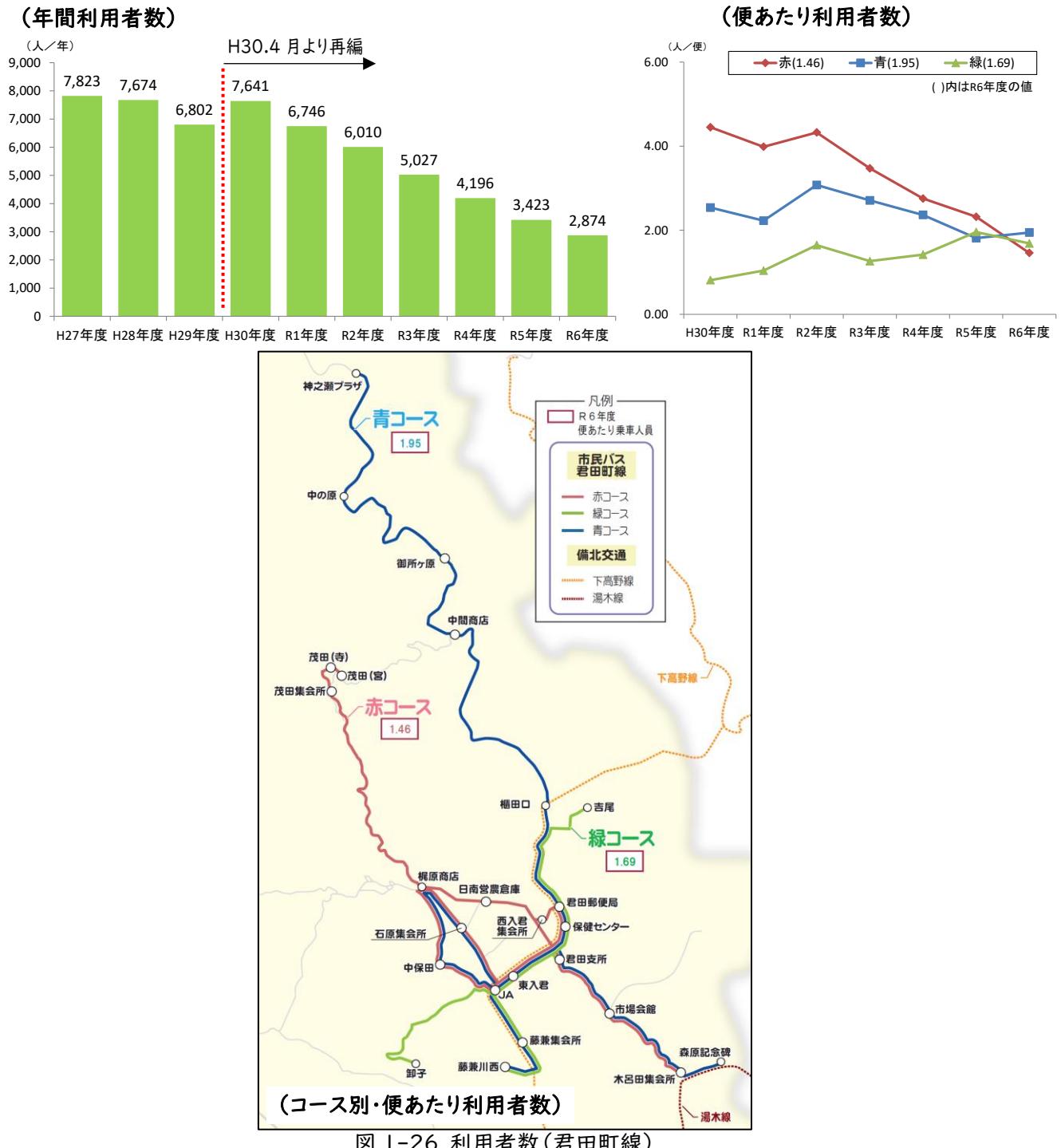
定時定路線型	君田町線	運行コース	○赤コース(月～土) ○青コース(月～土)	○緑コース(水)
	君田町線	運行事業者	有限会社君田交通	
	布野町線	運行コース	○水コース	○月・金コース
		運行事業者	有限会社君田交通	
	吉舎町線	運行コース	○Aコース(月・水) ○Cコース(月・木) ○Eコース(火・金) ○医院巡回コース(月～金)	○Bコース(月・水) ○Dコース(火・木) ○Fコース(火・金)
		運行事業者	十番交通有限会社	
	三和町線	運行コース	○下板木コース(火・金) ○上山コース(火・木)	○敷名コース(月・水) ○板木コース(水・金)
		運行事業者	有限会社三和タクシー	
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	作木町線	運行エリア	○下地区(月・木・金) ○上地区(火・水・木)	○中地区(月・火・水)
		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)	
		運行事業者	有限会社君田交通	
	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6(2024)年度の利用者数は年間 2,874 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。

コース別の便あたりの利用者数は、赤・緑コースが減少しているものの、青コースは増加傾向にあります。



b. 布野町線

布野町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 1,389 人であり、平成30(2018)年以降に減少が進みました。近年は概ね横ばい傾向にあります。

コース別の便あたり利用者数は、全てのコースで減少しており、また、コース間の利用者数の差が近年小さくなっています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

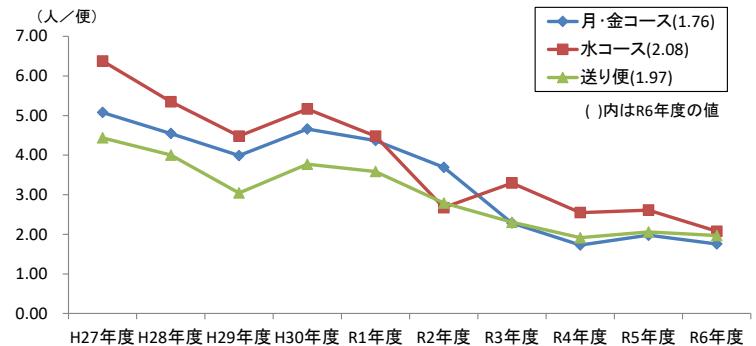


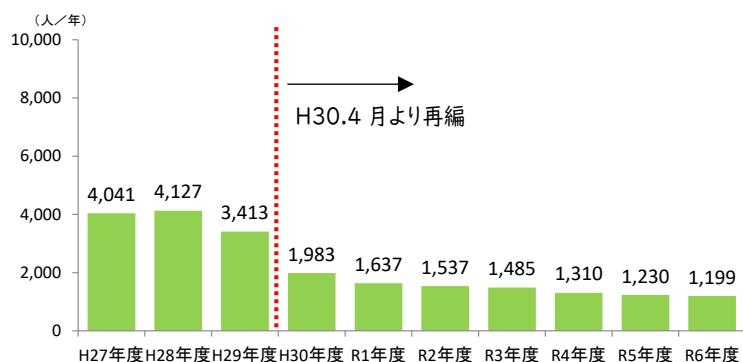
図 I-27 利用者数(布野町線)

c. 作木町線

作木町線は、令和7(2025)年11月に、定時定路線型からデマンド型・区域運行に移行しました。

定時定路線型時点の利用状況をみると、令和6(2024)年度の利用者数は年間1,199人であり、平成30(2018)年度に急減し、その後も微減傾向が続いている。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

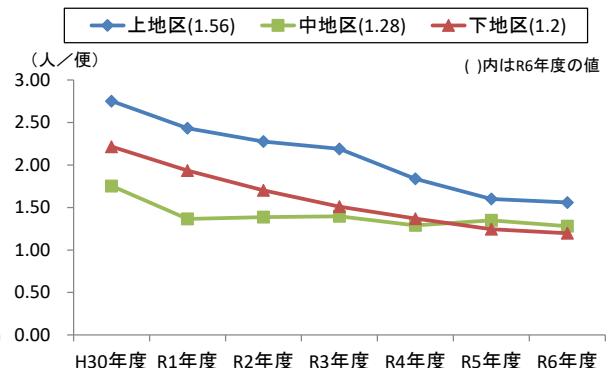


図 I-28 利用者数(作木町線)※「定時例路線」での利用状況

d. 吉舎町線

吉舎町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 1,741 人であり、新型コロナウィ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、以前利用が多かったEコースが令和2(2020)年度を境に急減し、それ以降は大半のコースで横ばい傾向が続いています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

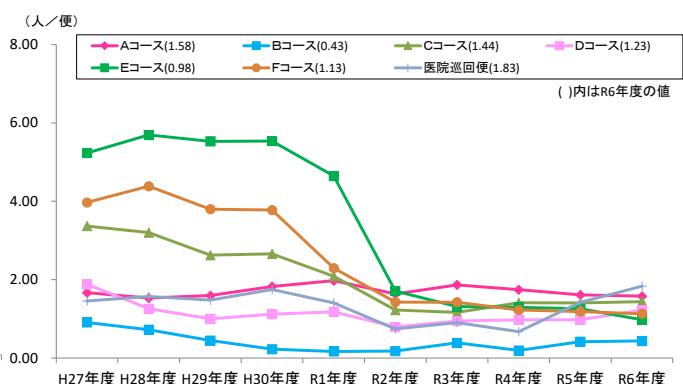


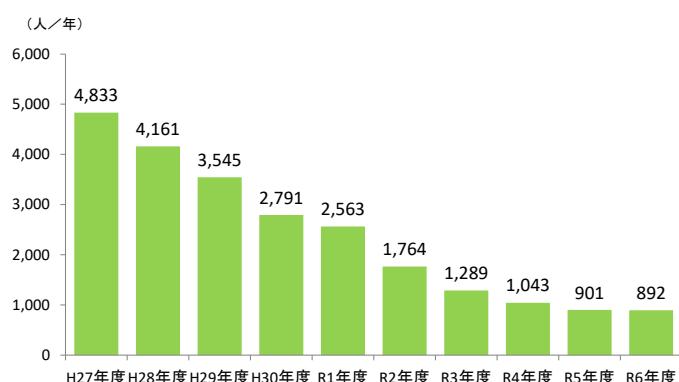
図 I-29 利用者数(吉舎町線)

e. 三和町線

三和町線の令和6(2024)年度の利用者数は年間 892 人であり、一貫した減少傾向がみられます。

コース別の便あたり利用者数は、全てのコースで減少傾向にありますですが、近年は下板木コース、敷名コース、板木コースで微増しています。

(年間利用者数)



(便あたり利用者数)

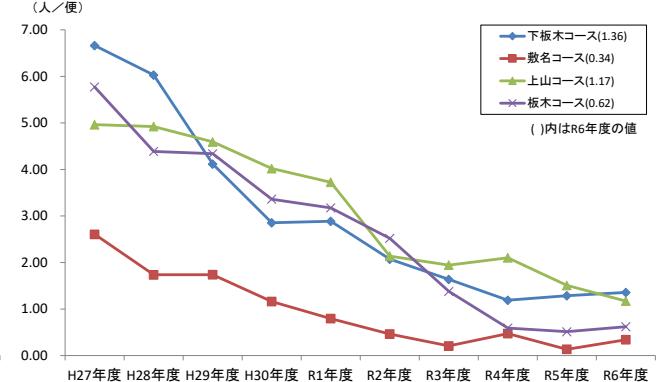


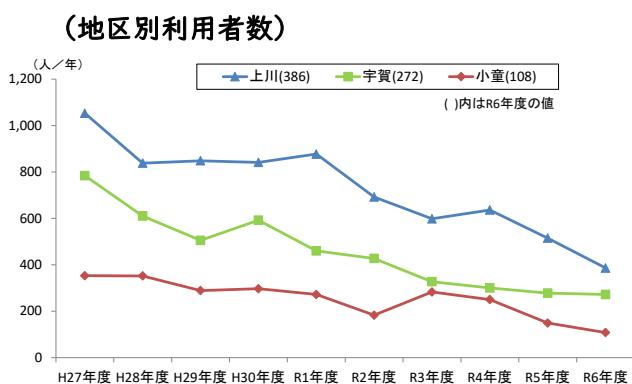
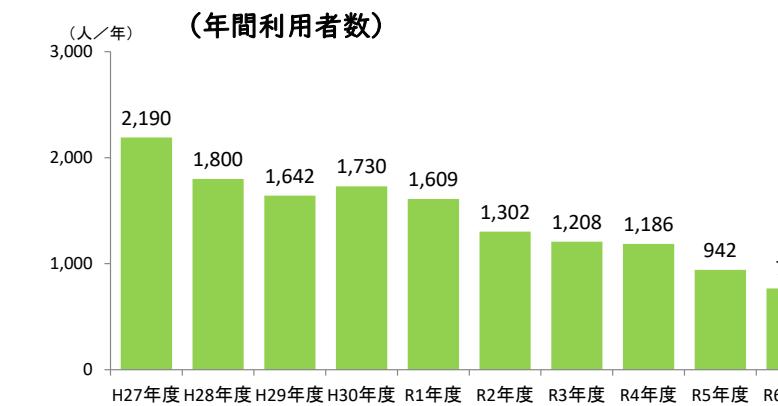
図 I-30 利用者数(三和町線)

f. 甲奴町線

甲奴町線は、平成 24(2012)年1月に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 6(2024)年度の利用者数は年間 766 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により減少する傾向にあります。

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おり、令和 6(2024)年度の利用者数は年間 145 人です。



(路線バス甲奴・三次線代替交通(甲奴-吉舎)の年間利用者数)

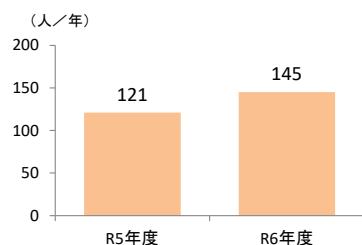


図 I-31 利用者数(甲奴町線)

③ 三次市民バス等の収支状況

三次市民バス、及びふれあいタクシーみらさかの収支状況をみると、比較的デマンド型のふれあいタクシーみらさかの値が大きいものの、その収支率は約5%と低く、さらにその他の路線では収支率1.6%以下となっています。

表 1-12 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%

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

(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・区域運行を行う地域公共交通です。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 1-13 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6(2024)年度の利用者数は年間 1,405 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概ね横ばい傾向にあります。

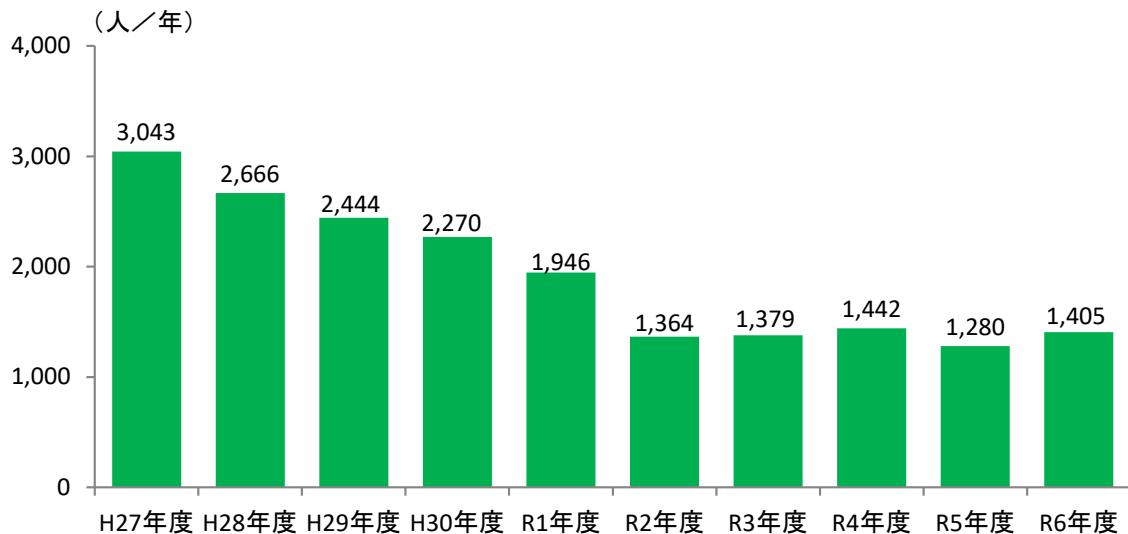


図 1-32 利用者数推移（ふれあいタクシーみらさか）

(7) 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、バス等の地域公共交通が利用できない地域の移動手段を確保するために、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

- ・地域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、栗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に、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1-33 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を対象に、タクシーを地域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
 - 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 I-14 距離と助成券の金額

自宅から、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る。

※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する。

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6(2024)年度に48人ですが、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 I-15 三次市相乗りタクシー事業の利用者数

年度	申請者数
平成 29(2017)年度	26 人
平成 30(2018)年度	58 人
令和元(2019)年度	58 人
令和 2(2020)年度	58 人
令和 3(2021)年度	53 人
令和 4(2022)年度	50 人
令和 5(2023)年度	42 人
令和 6(2024)年度	48 人

(8) 一般タクシー事業の状況

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9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 I-16 市内のタクシー事業者

令和7(2025)年12月1日時点

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 ・(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)
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

(9) 福祉輸送サービス

本市では、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。

① 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）

② 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（次の(1)および(2)に該当する方）】

(1)市民税が非課税の方

(2)次のいずれかの手帳をお持ちの方

1.身体障害者手帳所持者で、1級、2級、3級の一部（視覚、下肢、体幹、移動、じん臓）に該当する方

2.療育手帳所持者で、④、A、⑧に該当する方

3.精神障害者保健福祉手帳所持者で、1級、2級に該当する方

※施設入所・長期入院されている場合は助成対象外となります。

【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

1.2.3. 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。

ただし、休日は、平日よりも便数が少ない状況にあります。

表 1-17 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	7	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日時点

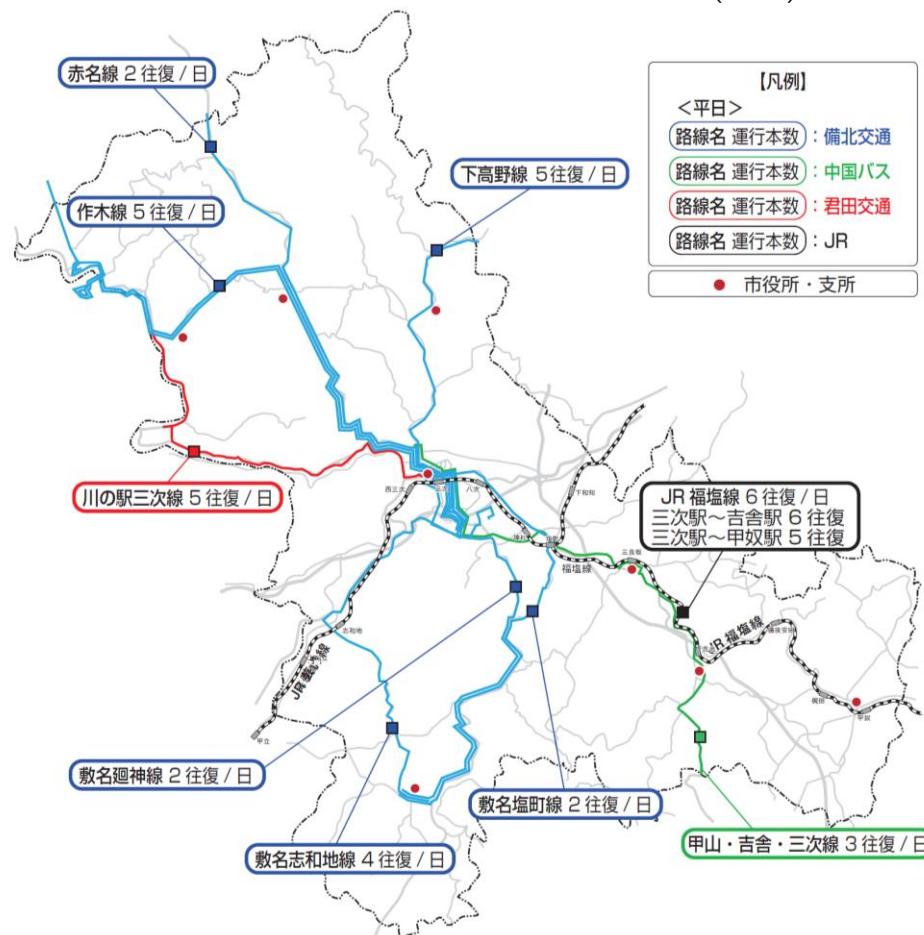


図 1-34 旧町村地域（支所付近）～三次駅の路線バス・鉄道の便数（平日）

表 I-18 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日時点

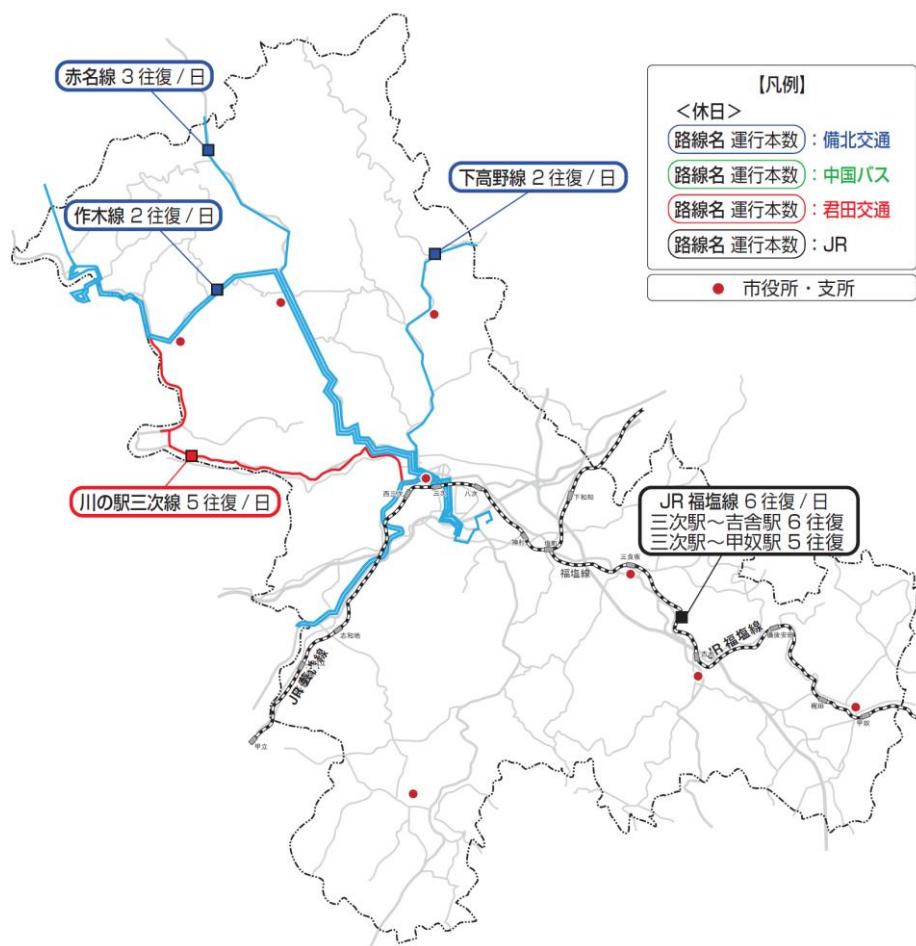


図 I-35 旧町村地域(支所付近)～三次駅の路線バス・鉄道の便数(休日)

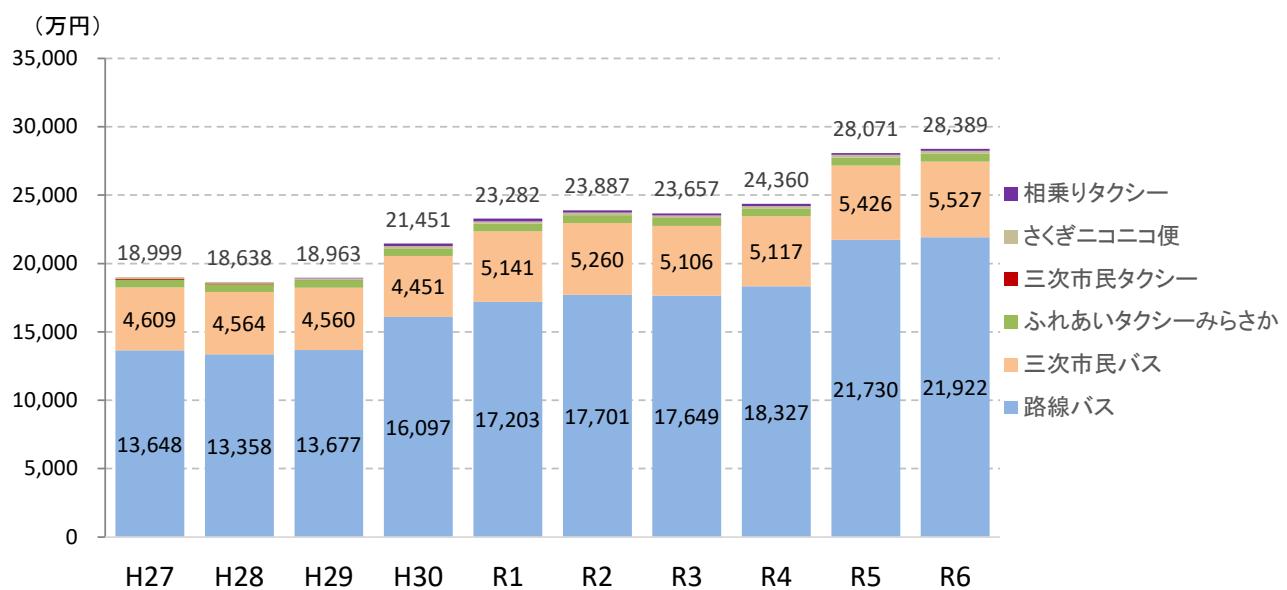
1.2.4. 地域公共交通に対する本市の財政負担額

地域公共交通を維持するための本市の財政負担額は、平成 30(2018)年度にJR三江線廃止に伴う代替バス新設の影響等で2億円を超過し、以降は、新型コロナウイルス感染症の蔓延による運賃収入の減少、また、人件費等の運行経費の上昇などにより増加する傾向がみられます。令和6(2024)年度の負担額は、2億8,389万円となっています。

表 I-19 本市による運行補助額

(万円)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
路線バス	13,648	13,358	13,677	16,097	17,203	17,701	17,649	18,327	21,730	21,922
三次市民バス	4,609	4,564	4,560	4,451	5,141	5,260	5,106	5,117	5,426	5,527
ふれあいタクシーみらさか	548	548	548	562	569	576	580	581	587	591
三次市民タクシー	66	70	20							
さくぎニコニコ便	128	99	103	168	173	175	169	171	198	203
相乗りタクシー				55	174	197	175	153	163	129
計	18,999	18,638	18,963	21,451	23,282	23,887	23,657	24,360	28,071	28,389



※市街地循環バス(くるるん)は路線バスに含まれている

図 I-36 地域公共交通に対する本市の財政負担額

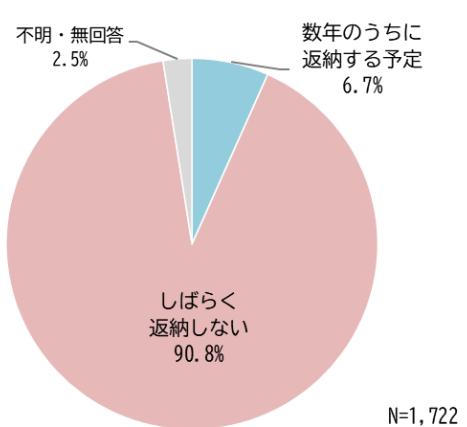
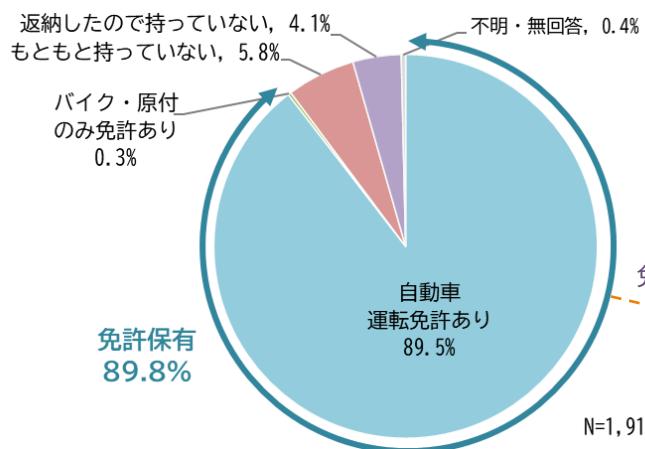
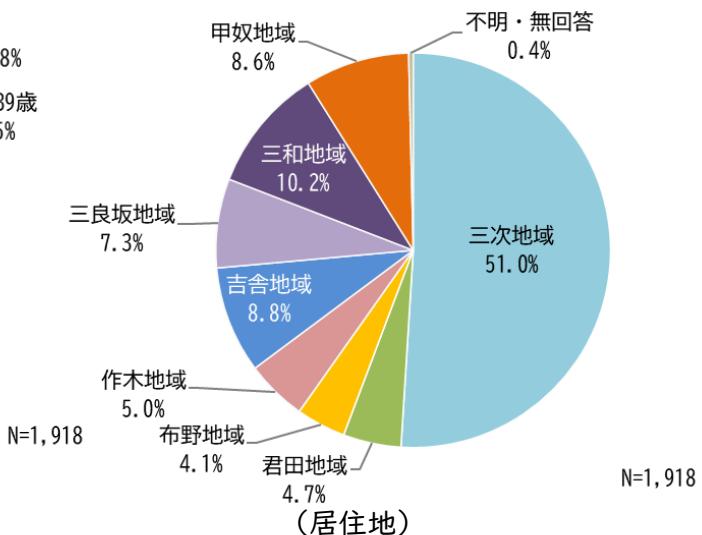
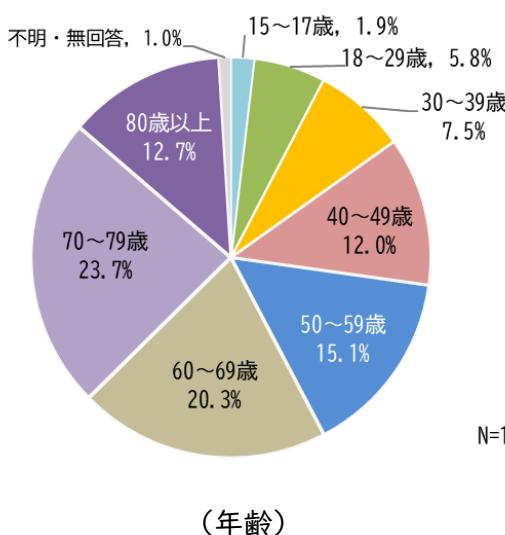
2. 地域公共交通に関する市民アンケート調査結果

2.1. 実施概要と回答者

2.1.1. 実施概要

調査の目的	市民(満15歳以上の市内居住者)を対象に、地域公共交通の利用実態や満足度、要望等の意見、また、今後の地域公共交通の維持・活性化の考え方などを把握。
配布・回収	<ul style="list-style-type: none"> ■配布回収方法:郵送配布／郵送・WEB回収 ■配布件数:4,000件 ■有効サンプル数:1,918件 [郵送回収1,645件、WEB回収273件]
回収率	48.0%

2.1.2. 回答者について



(免許保有)

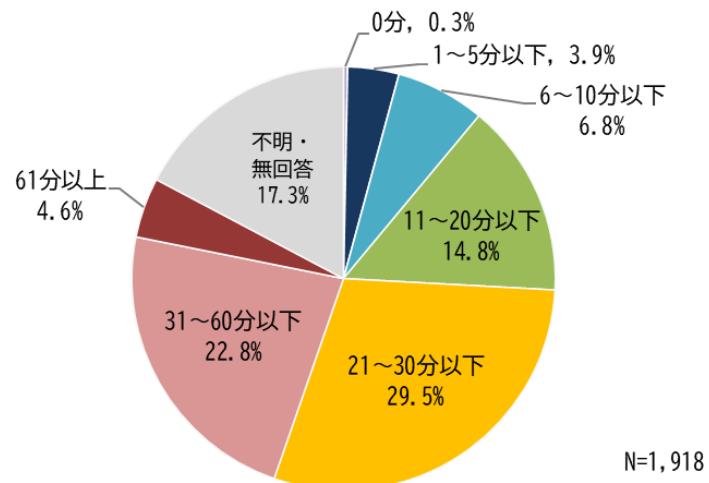
(免許返納の意向)

図 2-1 回答者について

2.2. 無理なく休まずに歩ける時間

○回答者が無理なく休まずに歩ける時間は、「21~30分以下」(29.5%)と回答した人が最も多く、以下「31~60分以上」(22.8%)、「11~20分以下」(14.8%)と続いている。

○年齢別でみると、80歳以上のみ、他の年齢層の傾向と大きく異なっており、5分以下の割合が11.5%（不明・無回答を除くと14.2%）となっている。



[年齢別]

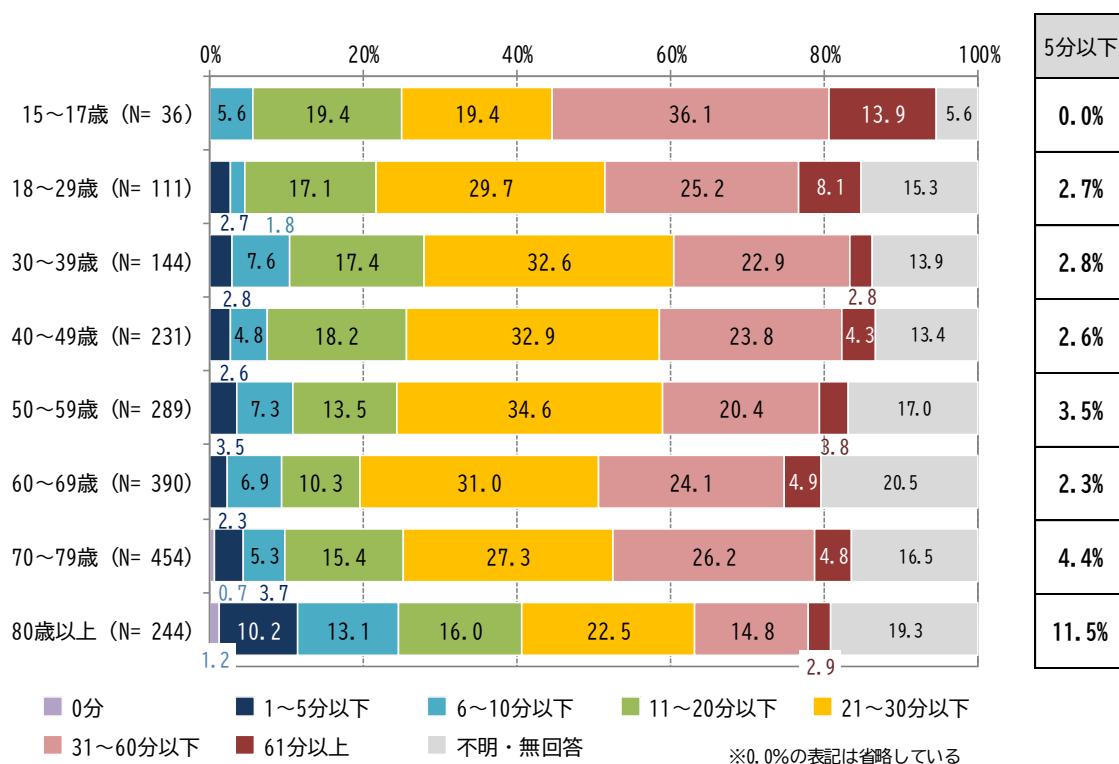


図 2-2 回答者が無理なく休まずに歩ける時間

2.3. 普段の外出について

2.3.1. 普段の外出目的

- 普段の外出目的は「生活必需品の買物」が 62.4%で最も多く、以下「通勤」(46.1%)、「通院」(27.0%)、「ショッピングや趣味・レジャー」(24.0%)と続いている。
- 年齢別でみると、18~59 歳では「通勤」、60 歳以上では「生活必需品の買物」が最も多い。また、80 歳以上では「通院」も割合が高い。

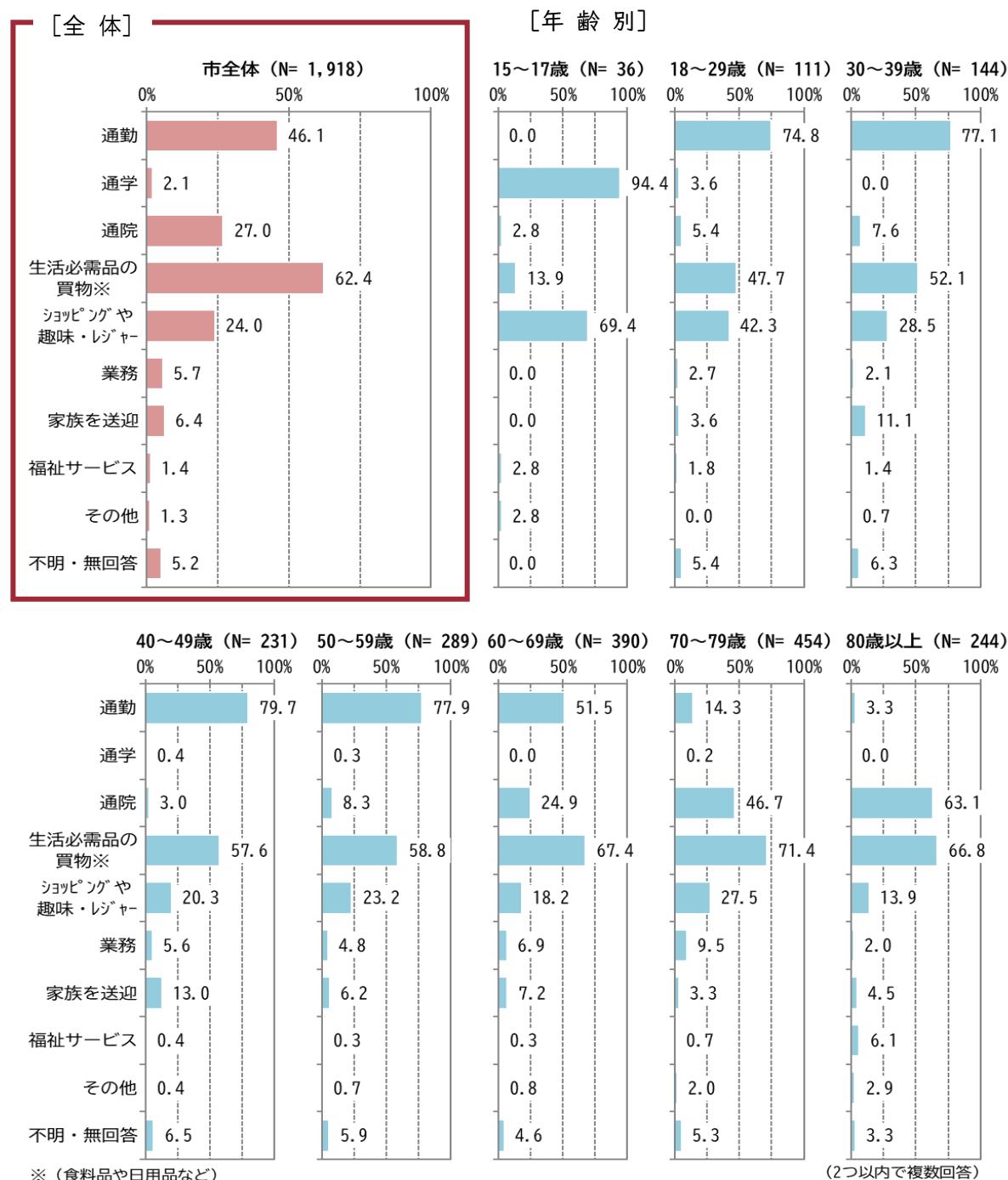
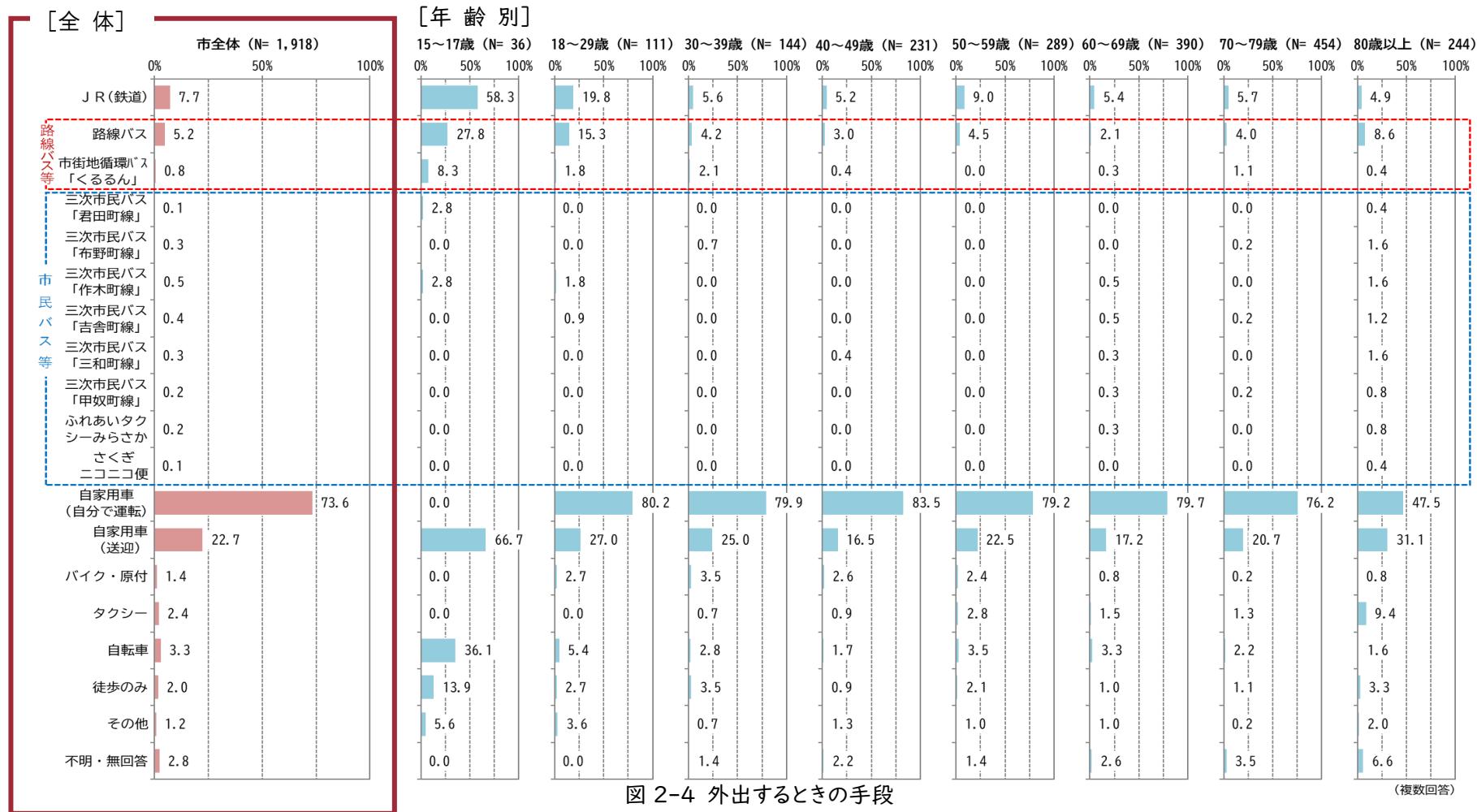


図 2-3 普段の外出目的

2.3.2. 外出するときの手段

○外出するときの手段は、「自家用車(自分で運転)」(73.6%)を利用する割合が極めて高い。また、「JR(鉄道)」の利用は7.7%となっている。一方、『市民バス等』の利用は、かなり少ない。

○年齢別でみると、他の年齢層と比べて15~17歳では「自転車」(36.1%)、80歳以上では「タクシー」(9.4%)の割合が高い。



2.3.3. 主な外出先の地域

○主な外出先の地域は、「三次地域」が 89.7%を占めている。以下、「広島市」が 24.4%、庄原市が 19.6%と続いている。

○年齢別でみると、全ての年齢層で「三次地域」が最も多いため、29 歳以下では「広島市」も 40%以上である。

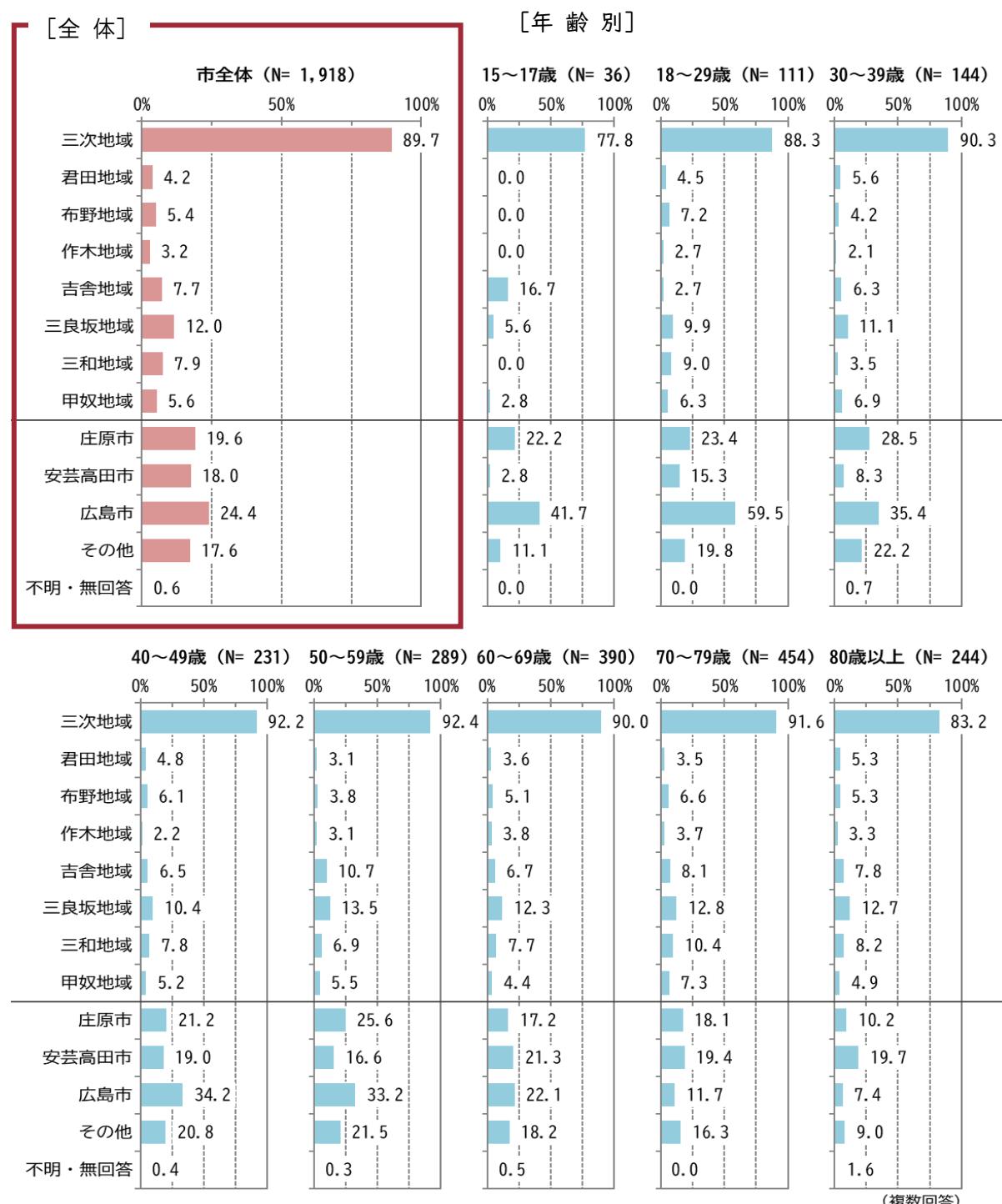


図 2-5 主な外出先の地域 [年齢別]

○地域別での外出先をみると、旧町村地域からも三次地域へ外出する割合が最も高い。

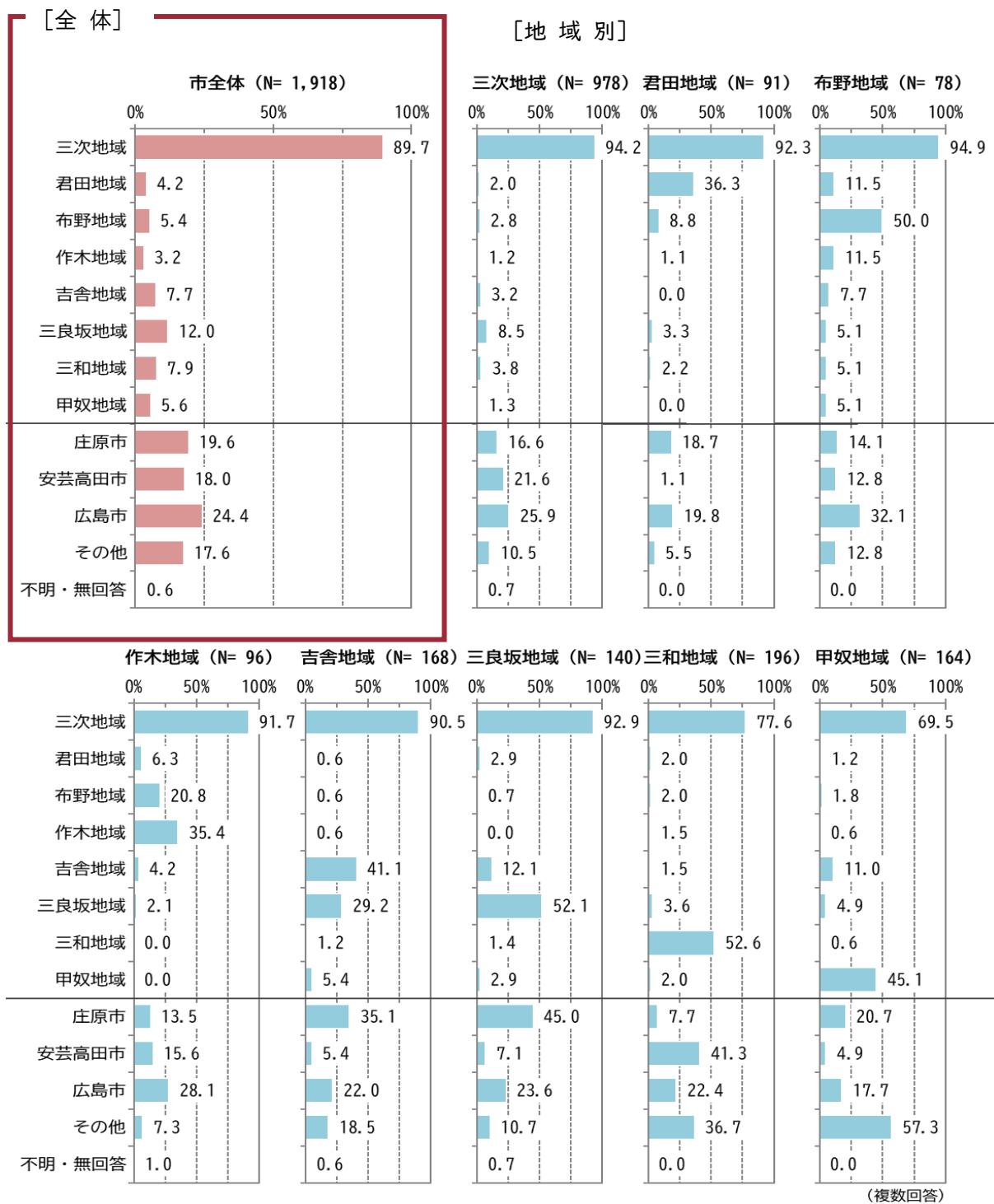


図 2-6 主な外出先の地域 [地域別]

2.4. 日常生活での市内の公共交通の満足度

- “三次市内の公共交通”の満足度は、『満足』（「大変満足」と「やや満足」の合計、以下同じ）の割合は9.4%であるのに対し、『不満』（「やや不満」と「大変不満」の合計、以下同じ）は32.3%と『満足』の割合の方が高くなっている。
- 年齢別でみると、15～17歳（50.0%）の『不満』の割合が、他の年齢層に比べて極端に高い。
- 地域別でみると、三良坂地域（2.9%）、三和地域（4.6%）の『満足』の割合が5%未満と低い。

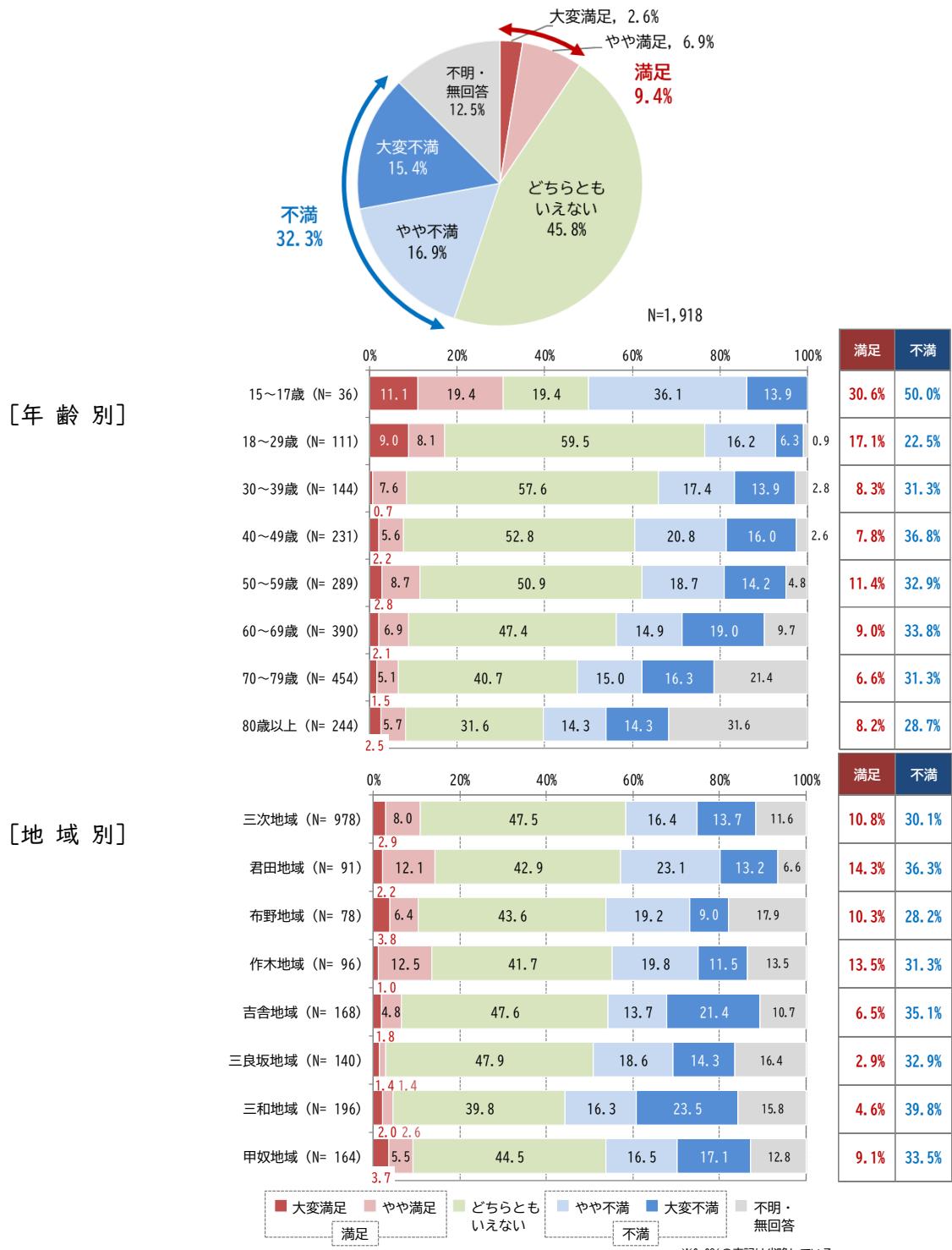


図 2-7 日常生活での市内の公共交通の満足度

2.5. 数年後の移動手段への不安

○数年後の移動手段への不安は、『不安』（「やや不安」と「とても不安（困ることが見込まれる）」の合計、以下同じ）が78.2%と8割弱を占めている。一方、「不安を感じていない」は17.8%となっている。

○年齢別でみると、（15～17歳を除いて）年齢が上がるにつれて、「とても不安」の割合が高くなっている。70歳以上では過半数を占める。「やや不安」も併せた『不安』の割合は、全ての年齢層で過半数を占め、60歳以上では80%以上である。

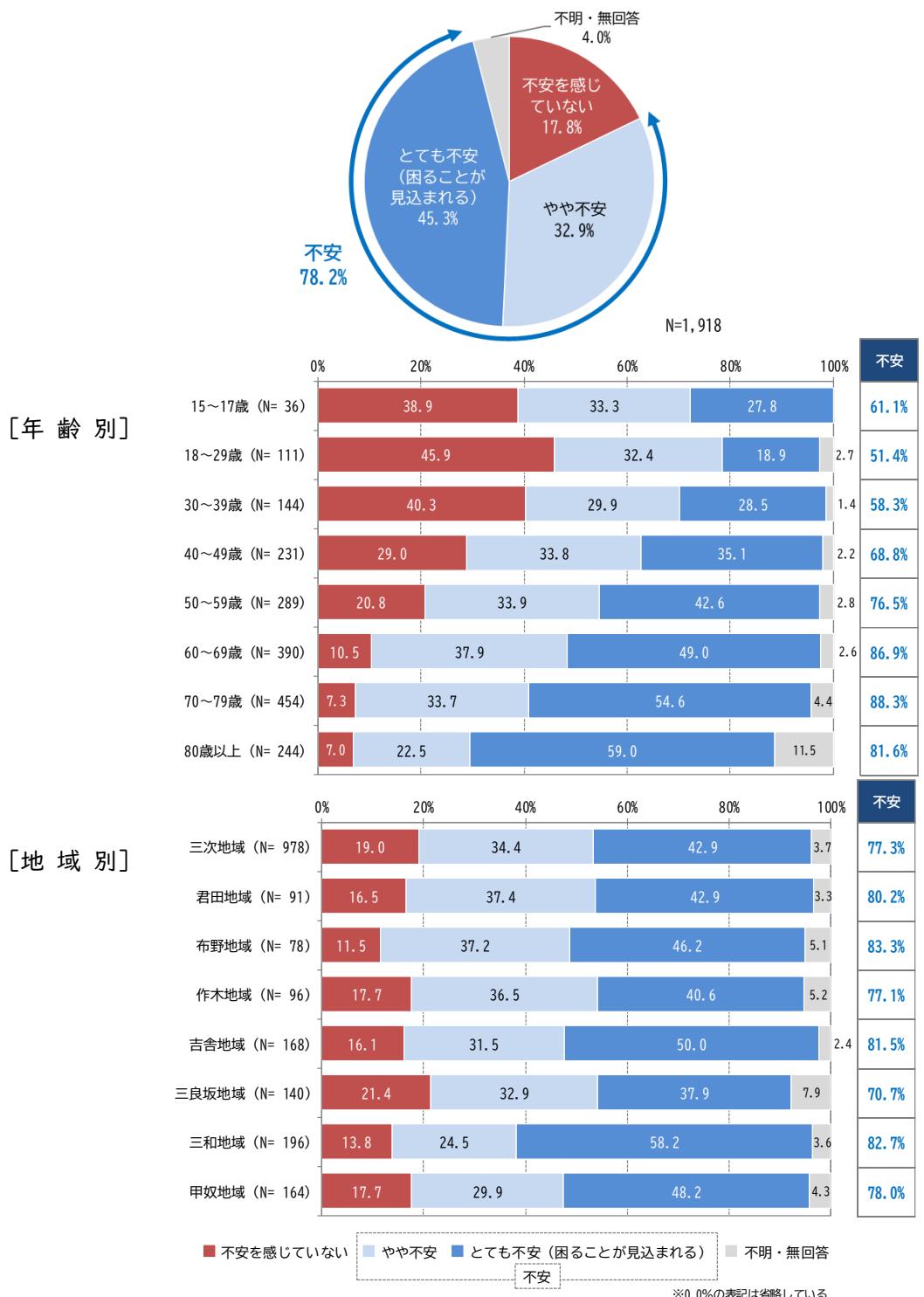


図 2-8 数年後の移動手段への不安

↓ 不安と回答した方のみ

【数年後の移動手段について「不安」に感じる内容】

○数年後の移動手段について「不安」に感じる内容は、「自分で運転できなくなった後の、将来的な移動手段が不安」が 78.1%を占めている。次いで、「路線バスのバス停が遠くて利用できない」が 25.2%となっている。

○年齢別でみると、40~70 歳代では「自分で運転できなくなった後の、将来的な移動手段が不安」が 80%以上を占める。

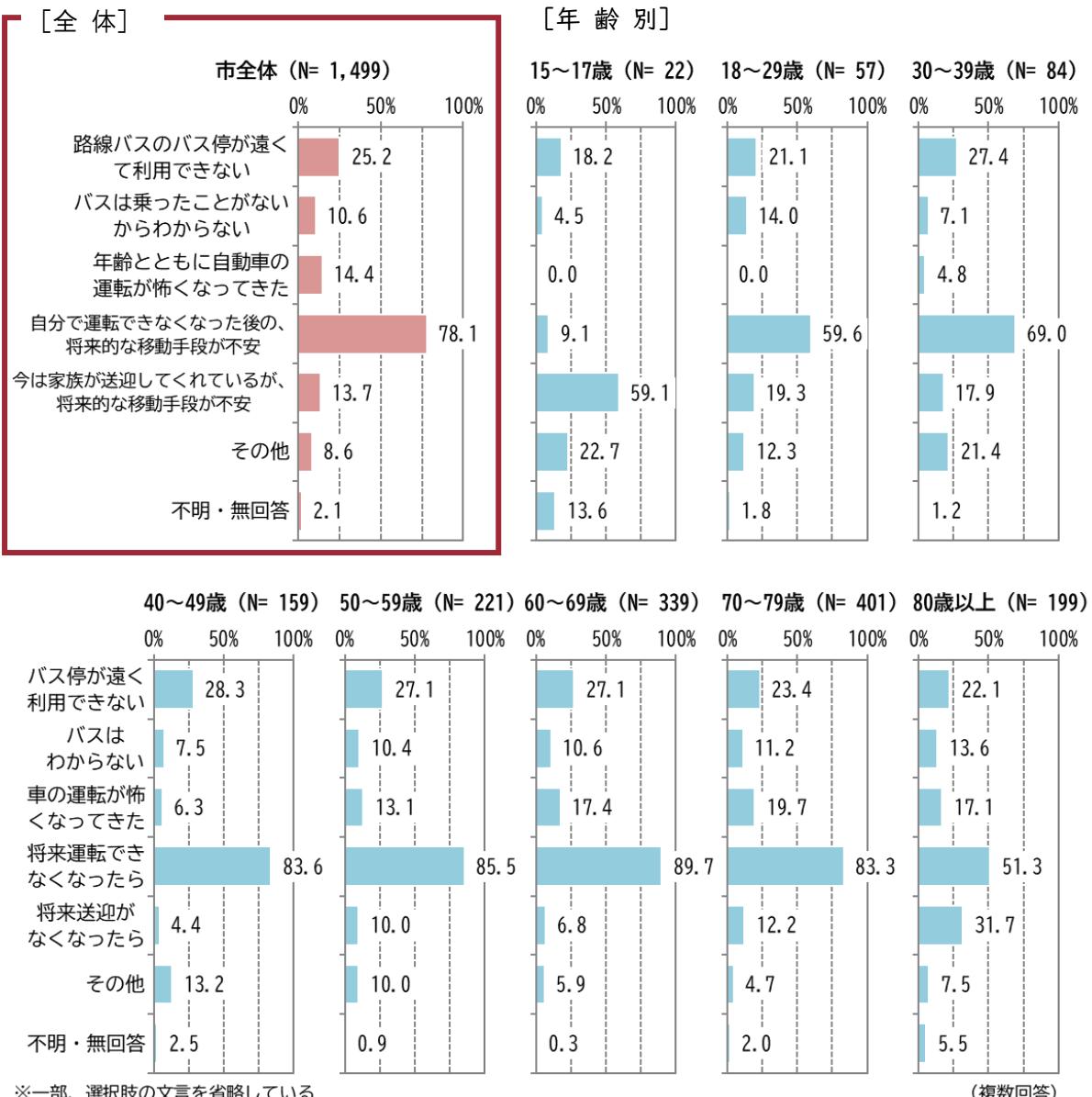


図 2-9 数年後の移動手段に不安を感じる内容 [年齢別]

○数年後の移動手段について「不安」に感じる内容を地域別でみると、布野地域、作木地域、三和地域では「路線バスのバス停が遠くて利用できない」が30%以上を占め、他の地域よりその割合が高い。

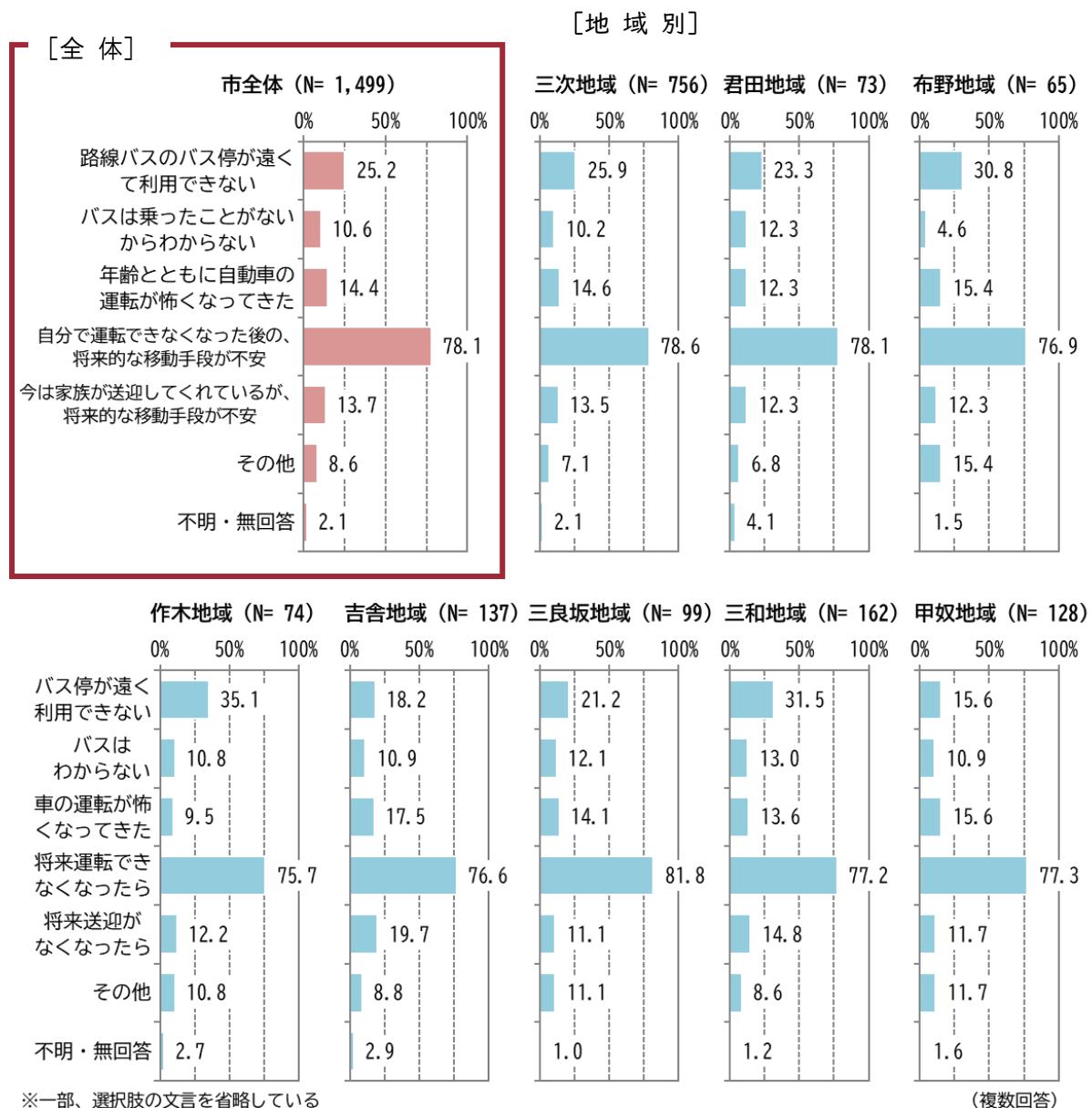


図 2-10 数年後の移動手段に不安を感じる内容 [地域別]

2.6. 路線バスの利用について

2.6.1. 市内の路線バスの利用頻度

○路線バスの利用頻度は、「全く利用しない」が81.3%を占めている。一方、『月1日以上』の割合は2.7%、さらに『週1日以上』利用する回答者は1.1%にとどまる。

○年齢別でみると、15~17歳では『週1日以上』が11.1%を占めるなど利用頻度が高い。

○地域別でみると、三和地域、甲奴地域では「全く利用しない」が85%以上を占める。

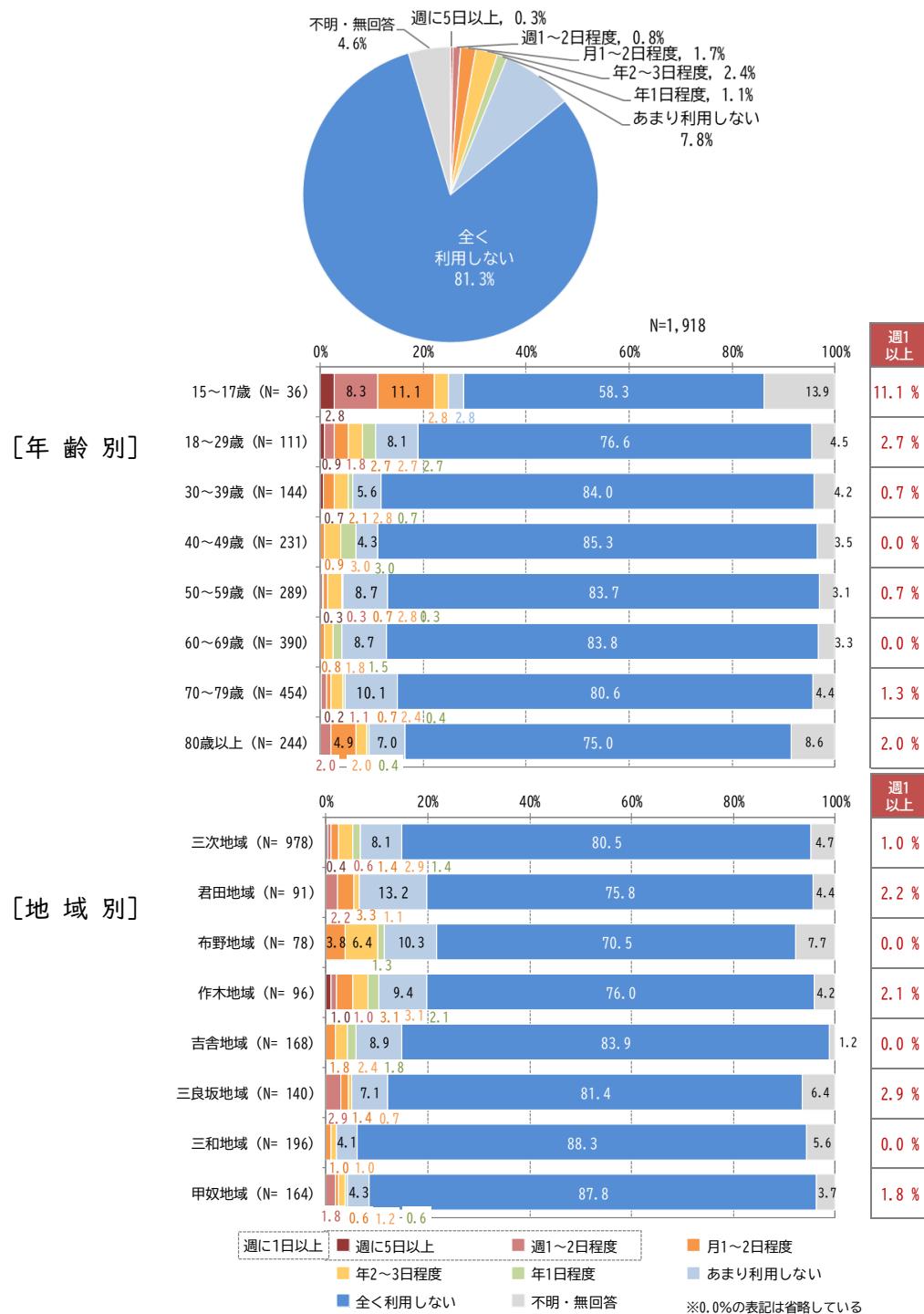


図 2-11 市内の路線バスの利用頻度

2.6.2. 市内の路線バスの利用目的<路線バスを利用している人のみ>

- 路線バスの利用目的は、「通院」が31.1%で最も多く、以下、「ショッピングや趣味・レジャー」(27.0%)、「生活必需品の買物」(14.8%)と続いている。なお、「その他」の具体的な内容は、飲食のとき(飲み会含む)、自家用車が使えないときなどとなっている。
- 年齢別でみると、70歳以上では「通院」が最も多く、80歳以上で57.5%を占める。一方、18~59歳下では「ショッピングや趣味・レジャー」が最も多くなっている。

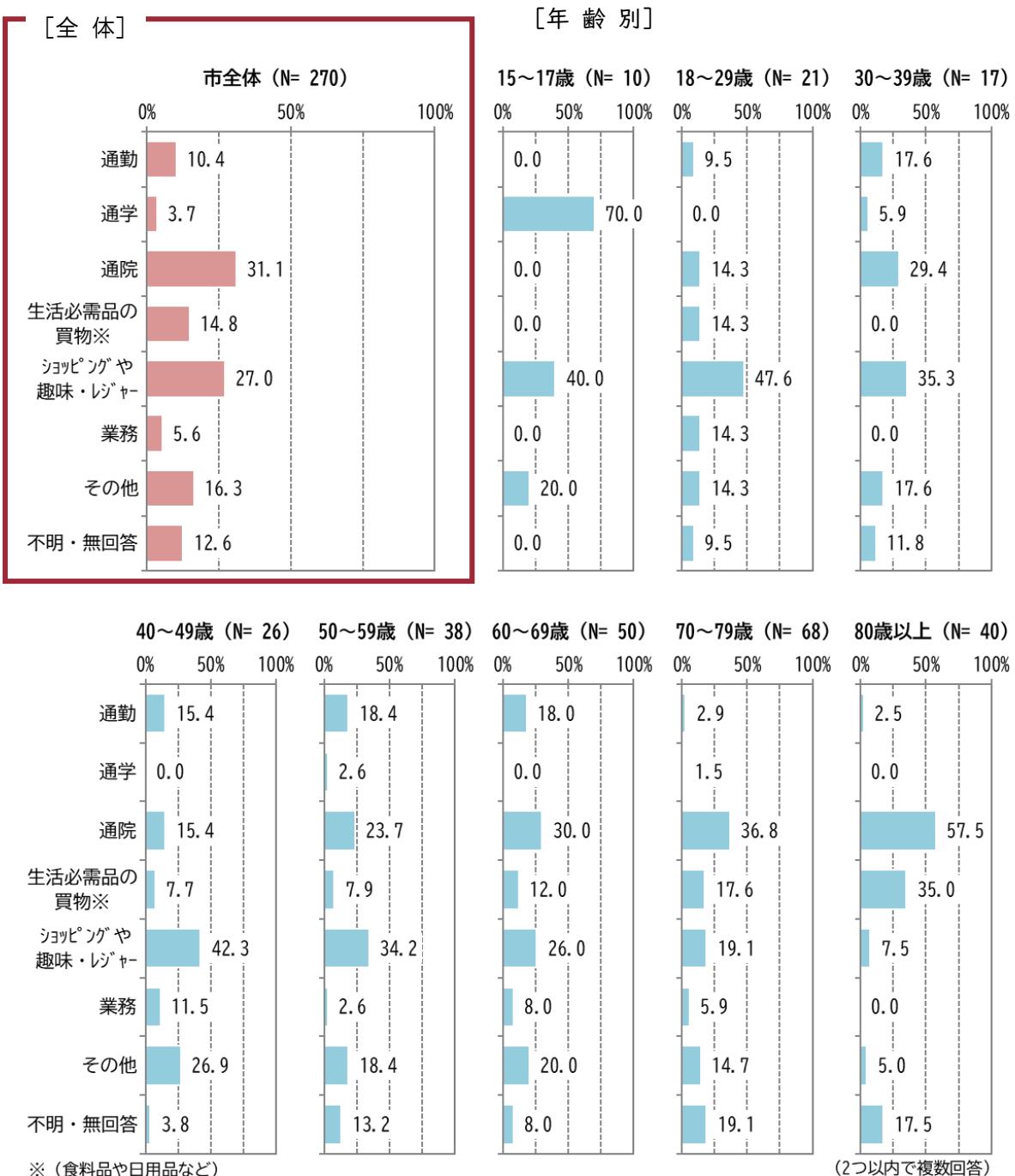


図 2-12 市内の路線バスの利用目的<路線バスを利用している人のみ>

2.6.3. 市内路線バスの満足度<路線バスを利用している人のみ>

- 市内のバス運行の満足度は、『不満』が41.1%を占め、『満足』(13.3%)を上回っている。
- 年齢別でみると、60~69歳では『不満』の割合が62.0%と他の年齢層と比べて高い。
- 地域別でみると、三良坂地域では『不満』が76.5%を占め、他の地域と比べてその割合が非常に高い。

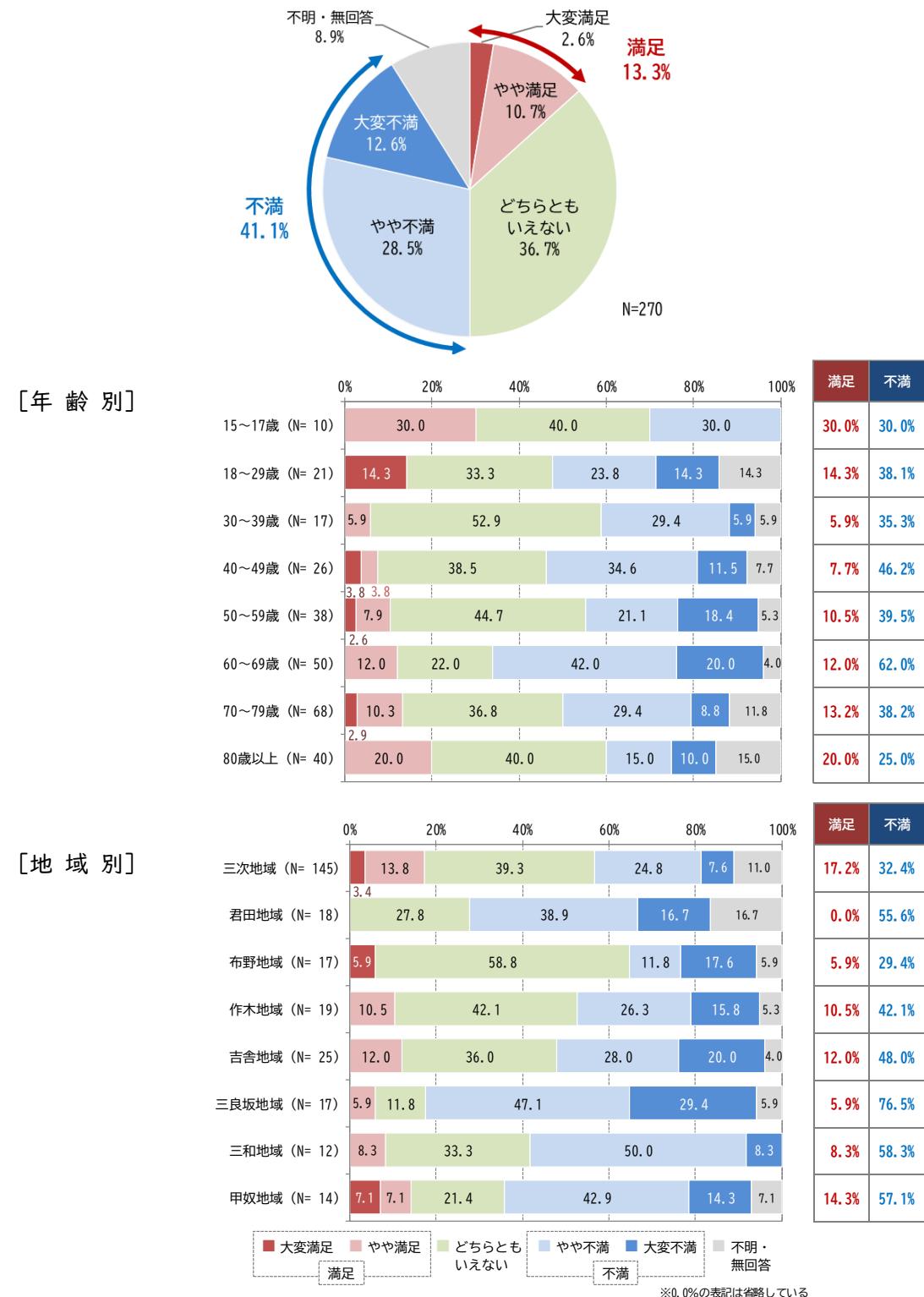


図 2-13 市内路線バスの満足度

○満足度を利用頻度別でみると、週に1～2日程度、月に1～2日程度が『満足』の割合が31.3%と高い。

[利用頻度別]

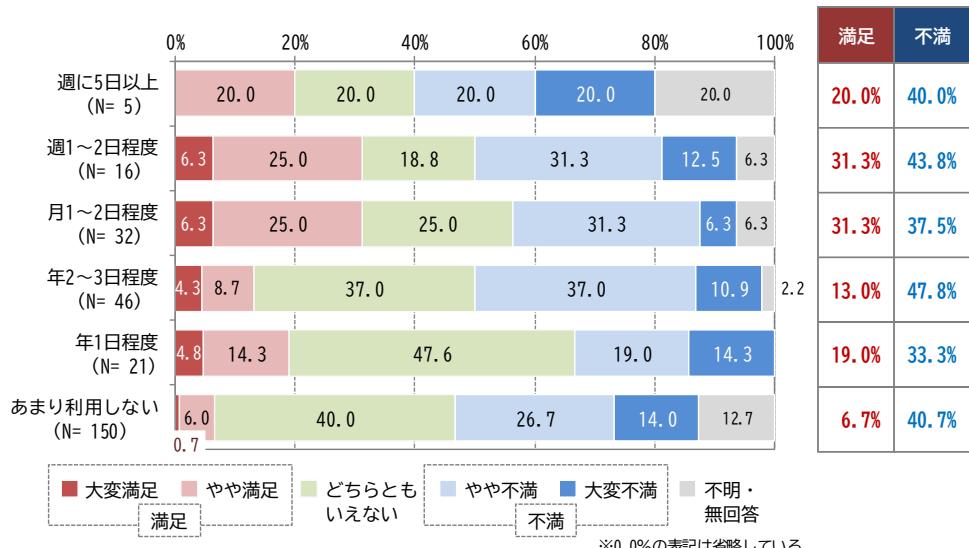


図 2-14 市内路線バスの満足度<路線バスを利用している人のみ>

2.6.4.バス情報の調べ方<路線バスを利用している人のみ>

- バス情報の調べ方は、「現地のバス停にある時刻表」が 38.1%で最も多く、以下、「紙の時刻表」(33.3%)、「その他インターネット(乗換アプリ含む)」(31.1%)、「バス会社のホームページ」(29.6%)と続いている。
- 年齢別でみると、18~29 歳では「その他インターネット」、40~49 歳では「バス会社のホームページ」が 60%以上を占めるほか、60 歳代以下ではインターネットやアプリの利用が多い。一方、70 歳以上では「現地のバス停にある時刻表」が最も多い。

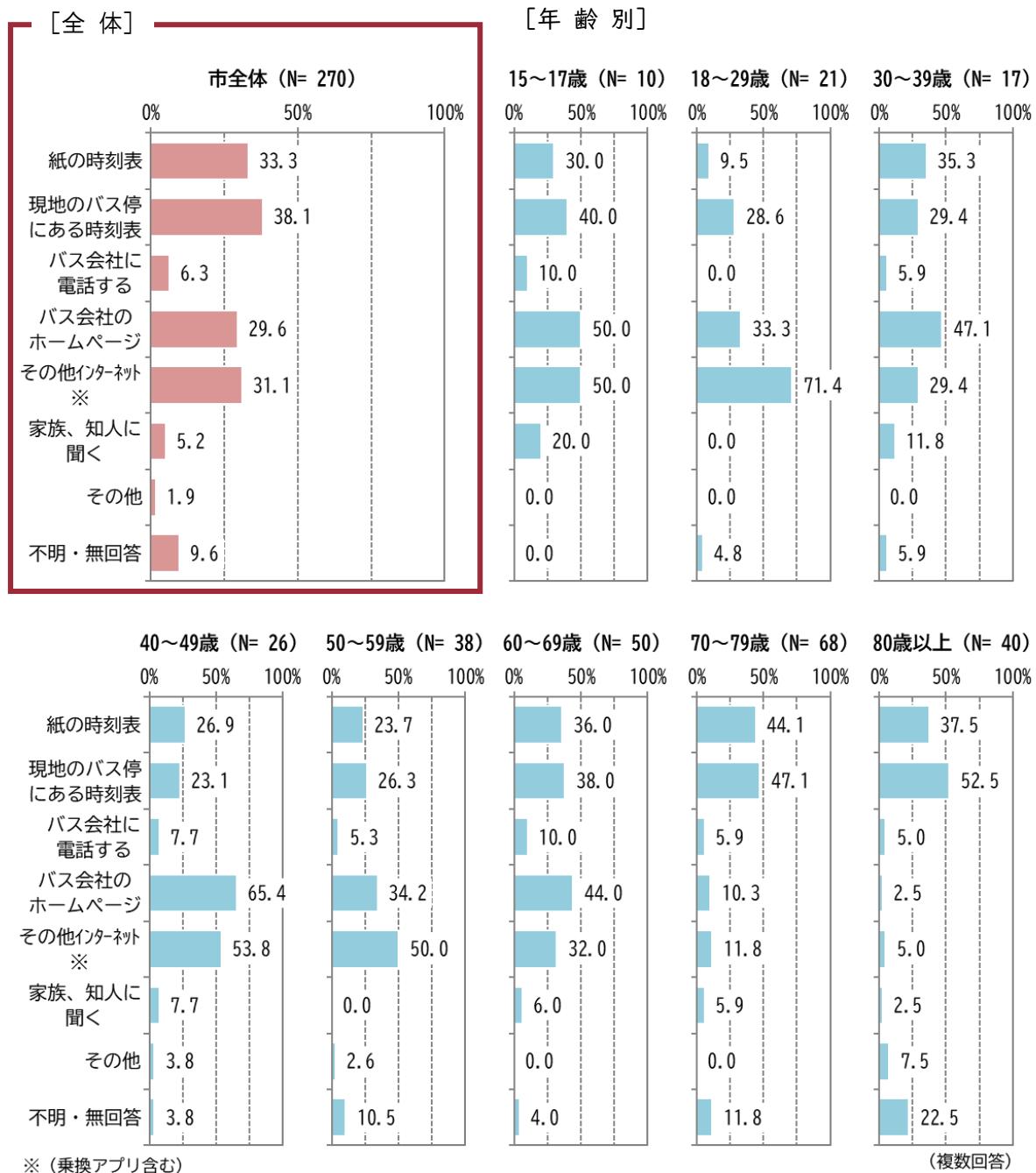


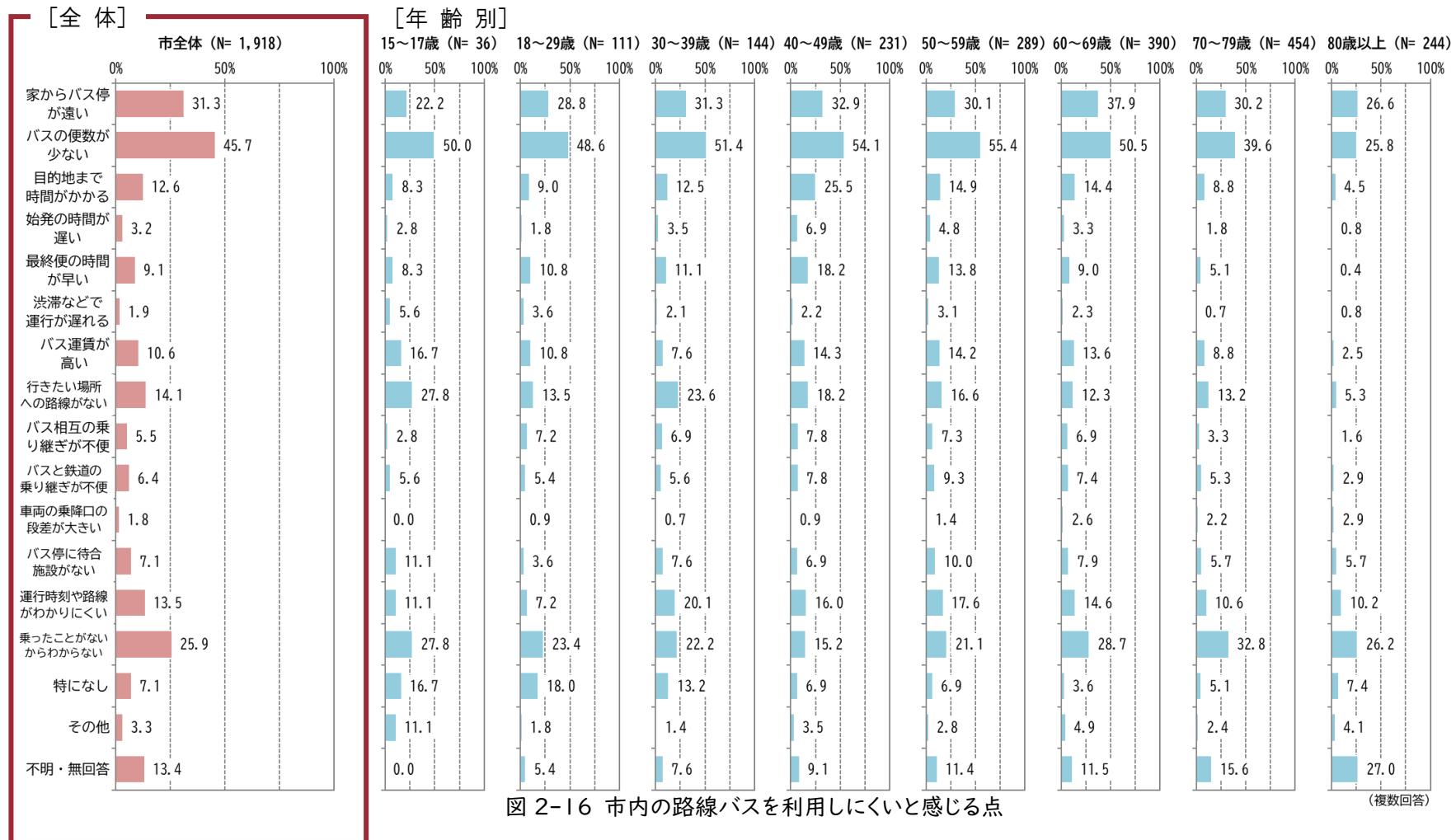
図 2-15 バス情報の調べ方<路線バスを利用している人のみ>

2.6.5. 市内の路線バスを利用しにくいと感じる点

○市内の路線バスを利用しにくいと感じる点は、「バスの便数が少ない」が45.7%で最も多く、次いで「家からバス停が遠い」が31.3%となっている。

一方、「乗ったことがないからわからない」は25.9%、「特になし」は7.1%となっている。

※ただし、「乗ったことがないからわからない」と回答した497件のうち203件はそれ以外の選択肢も併せて回答している。



○地域別でみると、君田地域、布野地域、吉舎地域、三良坂地域では「バスの便数が少ない」が過半数を占める。また、甲奴地域では「乗ったことがないからわからない」が37.2%で最も多い。

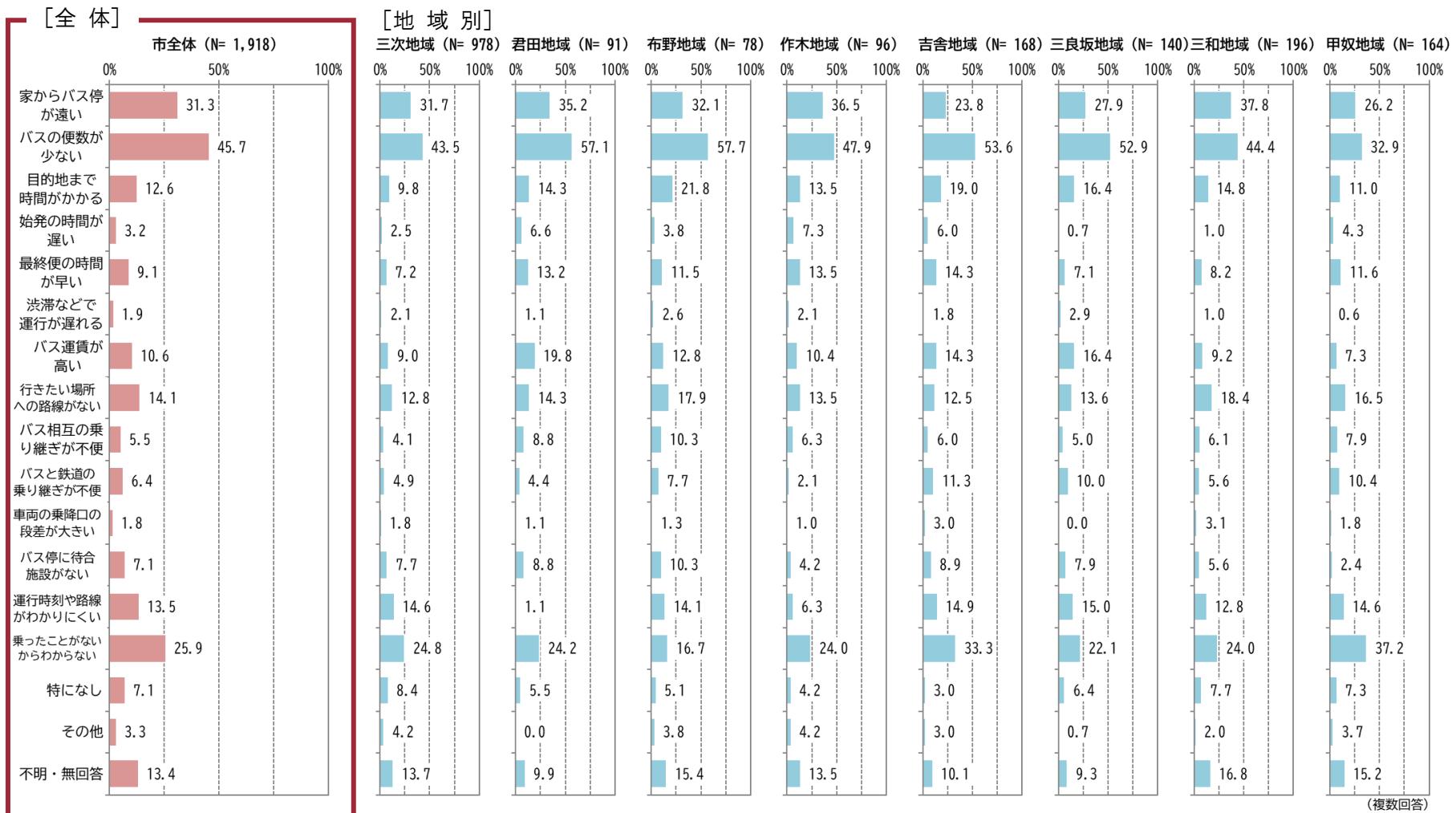


図 2-17 市内の路線バスを利用しにくいと感じる点

2.7. JR の利用について

2.7.1. 市内発着のJRの利用頻度・利用区間

○JRの利用頻度は、「全く利用しない」が56.2%と過半数を占めている。次いで「あまり利用しない」が16.9%となっている。一方、『月1日以上』の割合は5.4%、さらに『週1日以上』利用する回答者は1.4%にとどまる。

○年齢別でみると、15～17歳では『週1日以上』が22.2%を占めるなど利用頻度が高く、次いで18～29歳も比較的高い。

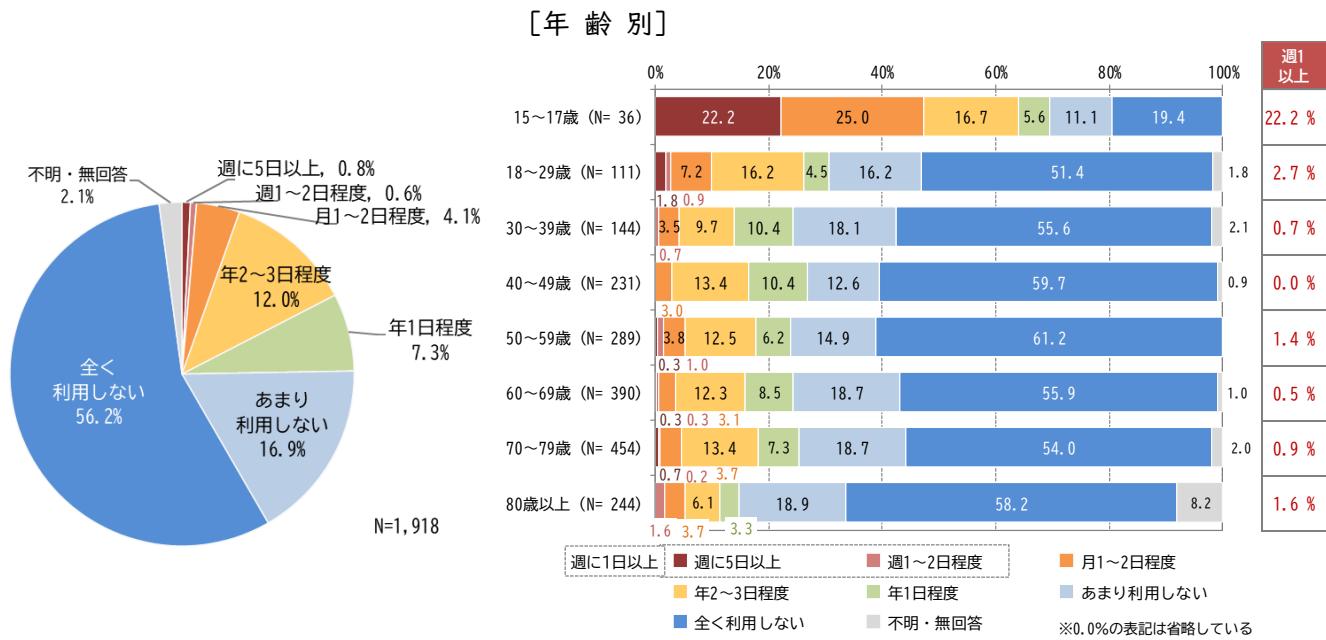


図 2-18 市内発着の JR の利用頻度

○JR の主な利用区間は、「三次～広島」が 48.3%で最も多く、半数近くを占めている。以下、「甲立～広島」(5.3%)、「志和地～広島」(4.8%)、「三次～志和地」(4.0%)と続いている。

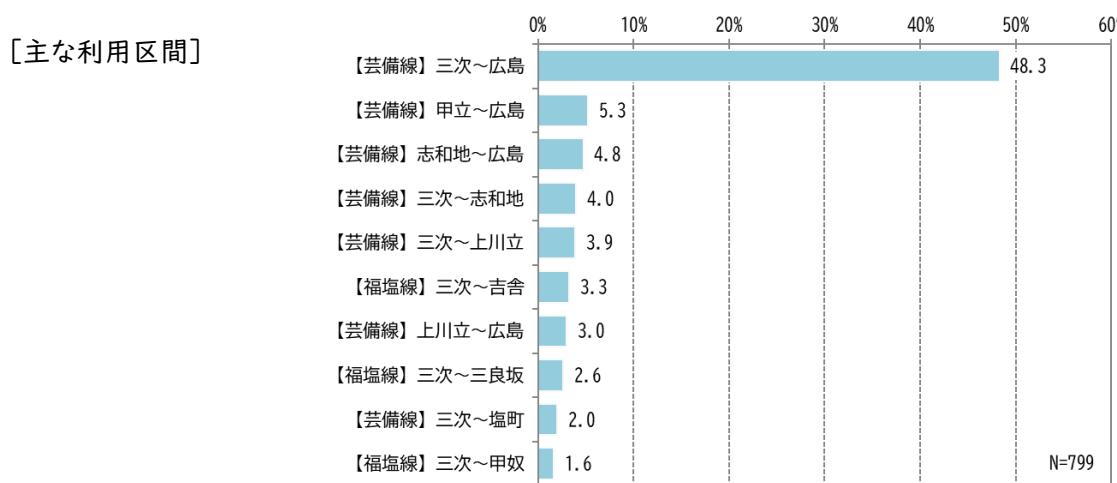


図 2-19 市内発着の JR の主な利用区間<JR を利用している人のみ>[10 件以上の区間のみ表示]

2.7.2. 市内発着のJRの満足度と不満な事項<JRを利用している人のみ>

- 利用している市内発着のJRの運行や駅施設の満足度は、「どちらともいえない」が37.5%で最も多いものの、『不満』(36.8%)が『満足』(19.0%)を上回っている。
- 年齢別でみると、15~17歳(44.8%)では『満足』の割合が他の年齢層と比べて高い。
- 利用頻度別でみると、頻度が少なくなるほど『満足』の割合が小さくなっている。

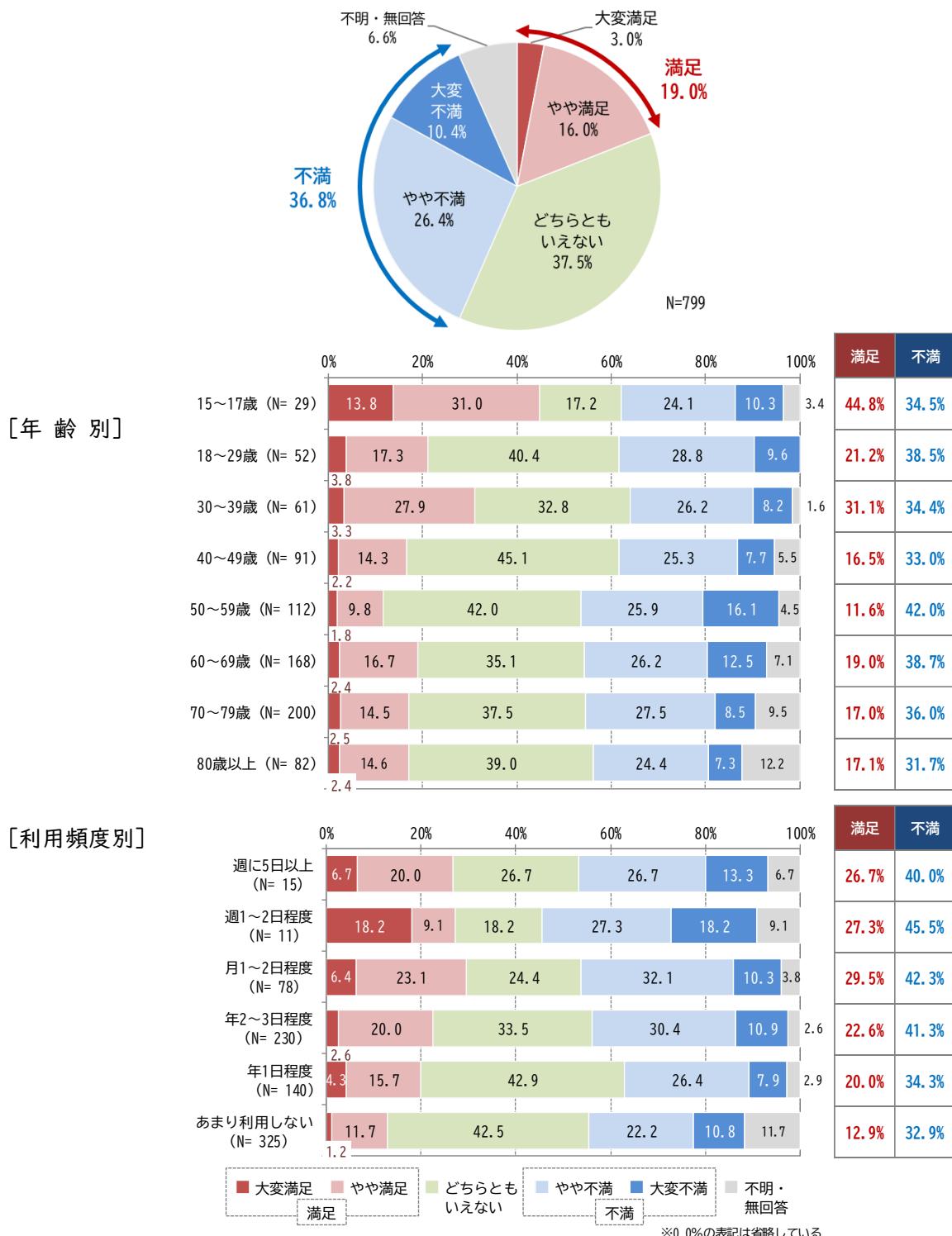


図 2-20 市内発着のJRの運行や駅施設の満足度<JRを利用している人のみ>

2.7.3. 市内発着の JR を利用しにくいと感じている点<JR を利用している人のみ>

- 市内発着の JR を利用しにくいと感じている点は、「本数が少ない」が 59.8%で最も多く、以下「目的の駅まで時間がかかる」(32.7%)、「最終の時間が早い」(23.7%)と続いている。
- 年齢別でみると、15~17 歳(86.2%)では「本数が少ない」の割合が他の年齢層と比べて高い。また、18~29 歳では次いで「ICOCA が使えない」(38.5%)が多く、他の年齢層に比べてその割合が高い。

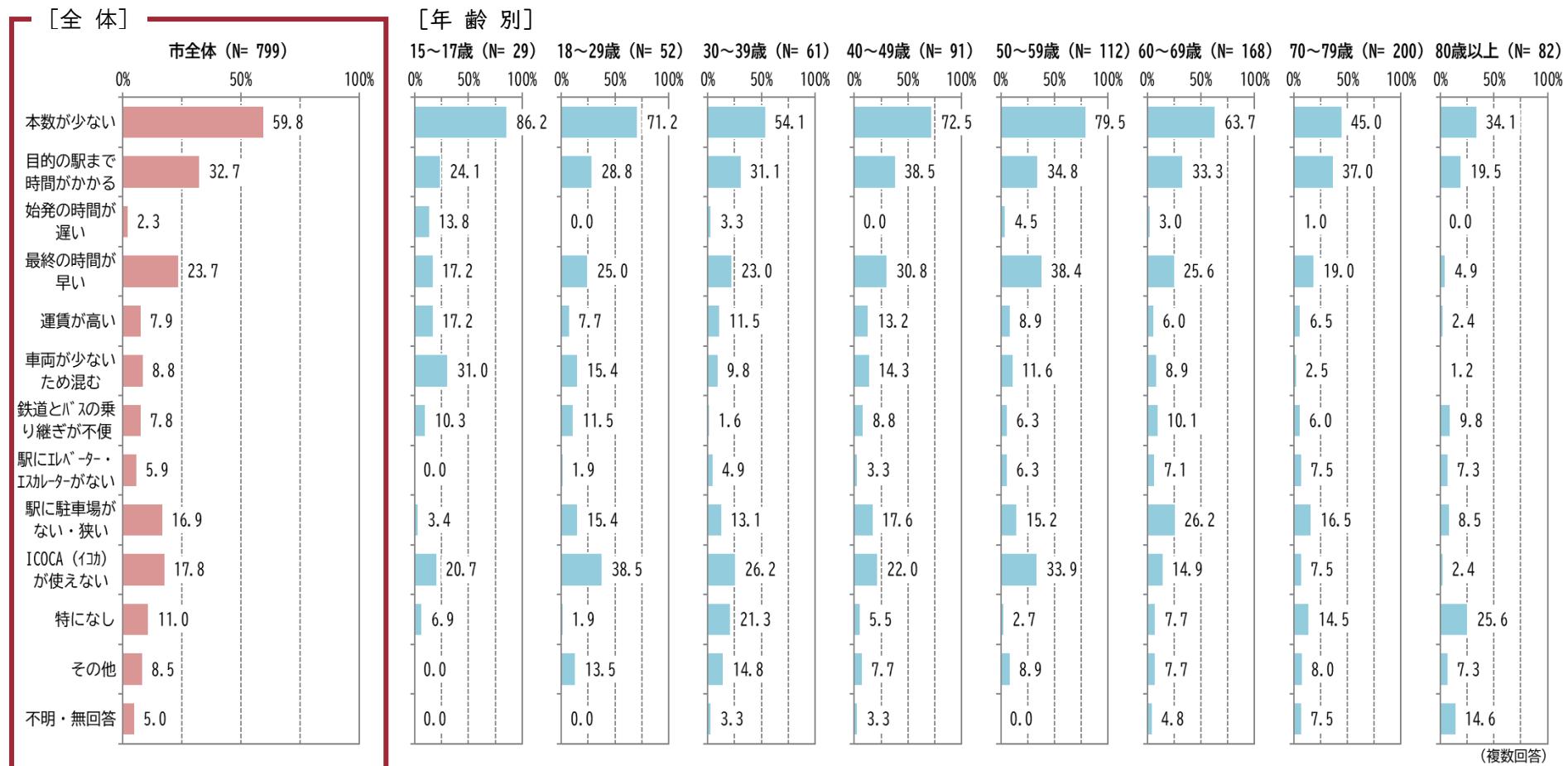


図 2-21 市内発着の JR を利用しにくいと感じている点

2.8. タクシーの利用について

2.8.1. 市内のタクシーの利用頻度

- 市内のタクシーの利用頻度は、「全く利用しない」が 60.2%を占めている。一方、『月1日以上』の割合は 3.7%、さらに『週1日程度以上』利用する回答者は 0.6%にとどまる。
- 年齢別でみると、80 歳以上では『月1日程度以上』が 9.8%を占めるなど、比較的の利用頻度が高い。
- 地域別でみると、作木地域、三和地域、甲奴地域では「全く利用しない」が 70%以上を占める。

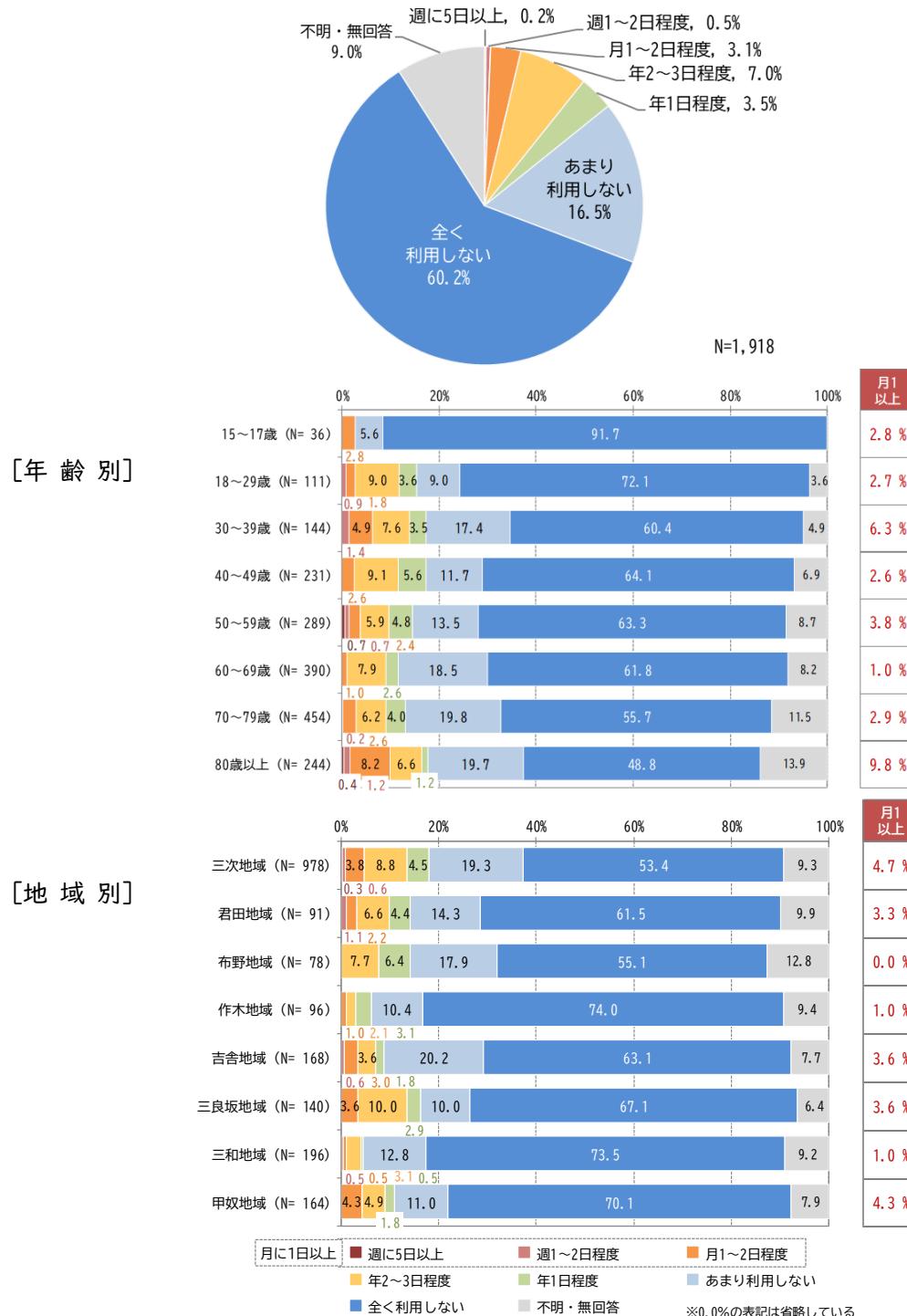


図 2-22 市内のタクシーの利用頻度

2.8.2. タクシーの利用目的<タクシーを利用している人のみ>

○市内のタクシーの利用目的は、「通院」が 28.6%で最も多く、次いで「ショッピングや趣味・レジャー」が 22.5%となっている。なお、「その他」の具体的な内容は、飲酒を伴う飲食のときなどとなっている。

○年齢別でみると、80歳以上では「通院」が64.8%を占める。

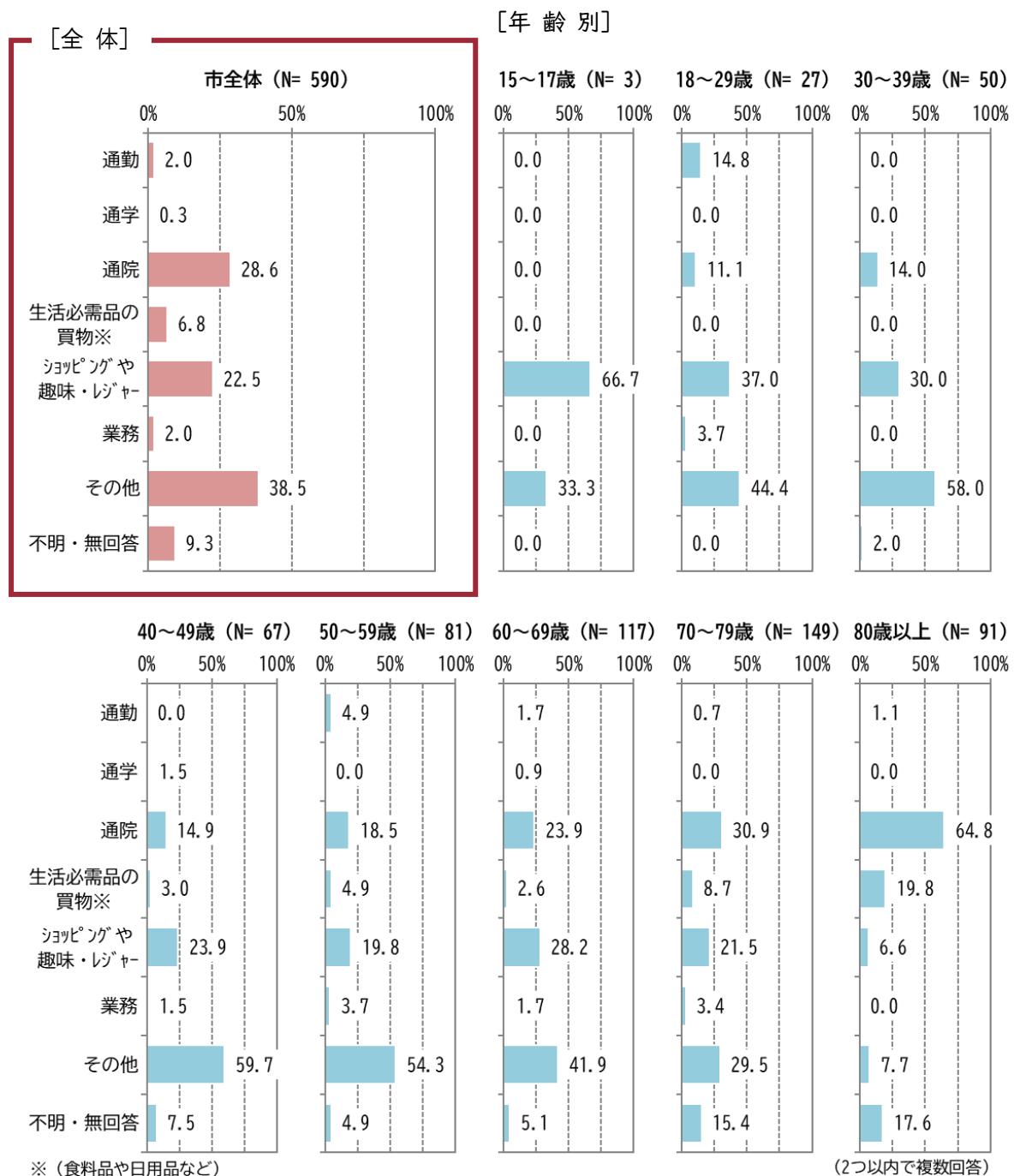


図 2-23 市内でのタクシーの利用目的<タクシーを利用している人のみ>

2.8.3. 市内のタクシーの満足度<タクシーを利用している人のみ>

- 市内のタクシーの満足度は、「どちらともいえない」が49.3%で最も多くなっている。また、『満足』(24.6%)が『不満』(19.2%)を上回っている。
- 年齢別でみると、18~29歳(44.4%)では『満足』の割合が他の年齢層と比べて高い。一方、60~69歳では『不満』(24.8%)が『満足』(17.9%)を上回っている。
- 利用頻度別でみると、頻度が少なくなるほど『満足』の割合が小さくなっている。

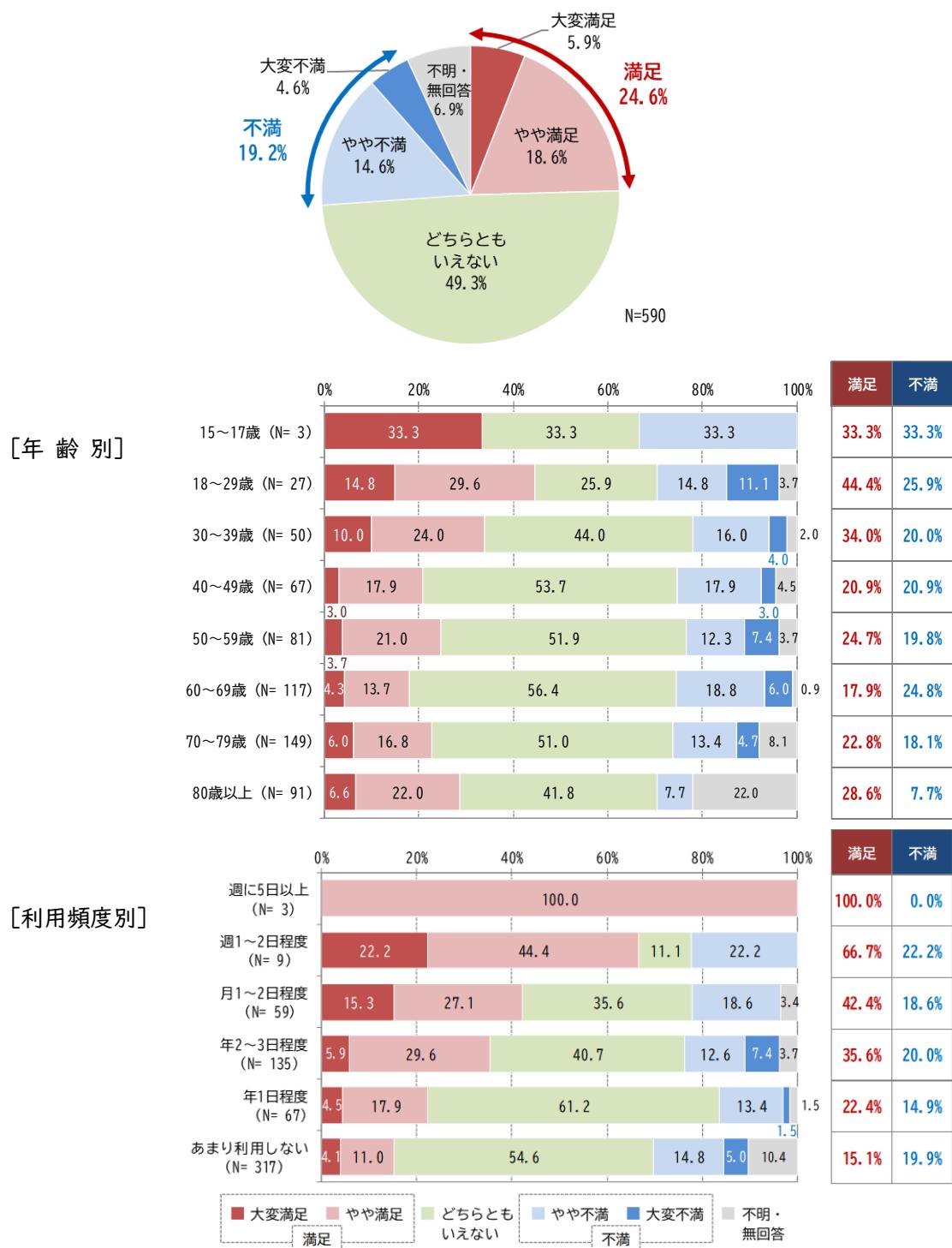


図 2-24 市内のタクシーの満足度<タクシーを利用している人のみ>

2.8.4. 市内のタクシーを利用しにくいと感じる点

- 市内のタクシーを利用しにくいと感じる点は、「運賃が高い」が 37.1%で最も多く、次いで「タクシー台数が少ない」が 20.8%となっている。一方、「特になし」は 34.6%となっている。
- 年齢別でみると、60~69 歳では「運賃が高い」が過半数を占める。

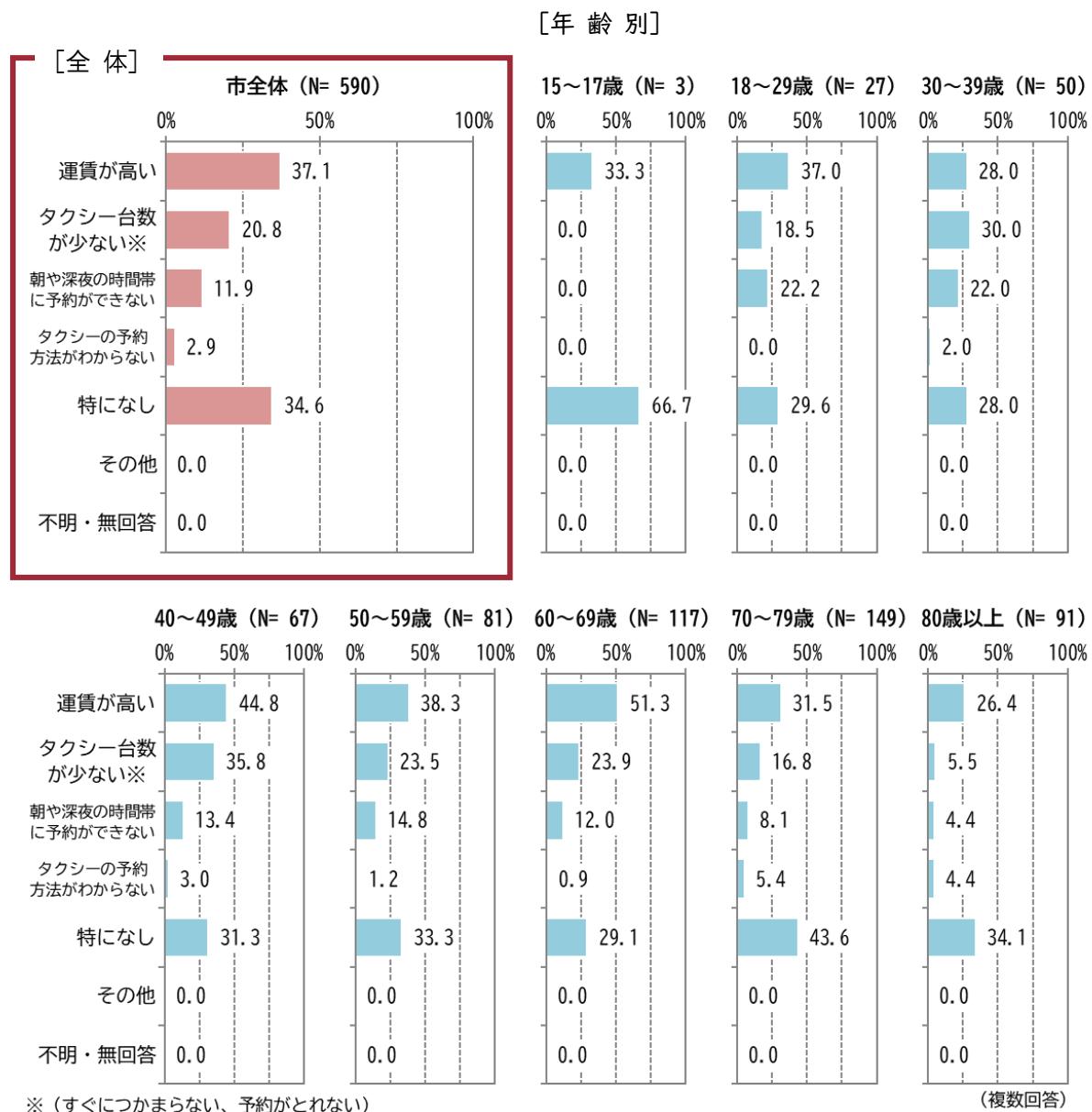


図 2-25 市内のタクシーを利用しにくいと感じる点 [年齡別]

2.9. 市民バス等の利用について

2.9.1. 市民バス等の利用有無

- 市民バス等の利用有無は、「いずれも利用したことはない」が86.8%を占めている。
- 利用したことがある市民バス等は、「三次市民バス」が5.3%で最も多く、以下「ふれあいタクシーみらさか」(0.4%)、「さくぎニコニコ便」(0.2%)と続いている。

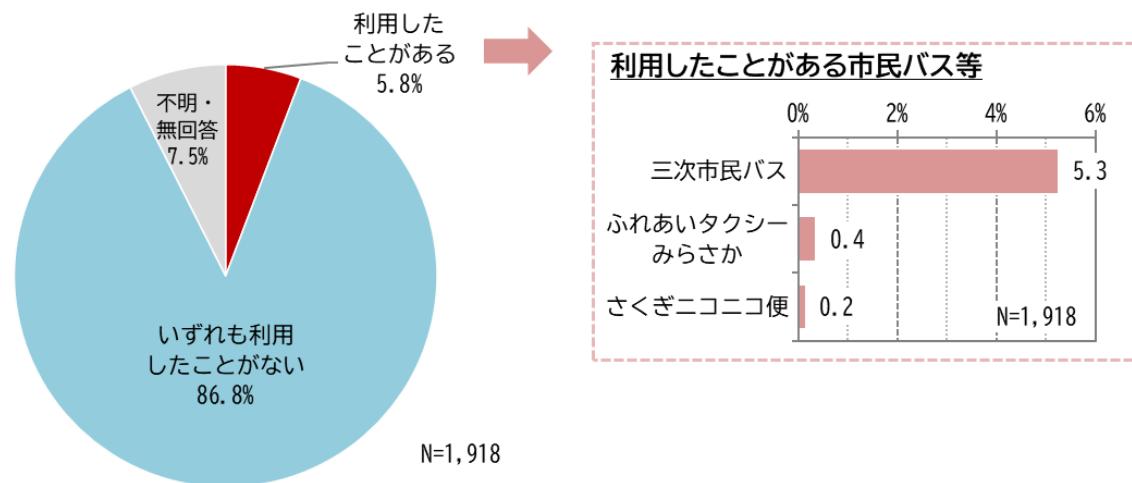


図 2-26 市民バス等の利用有無

2.9.2. 市民バス等の満足度

- 三次市民バスの満足度は、『満足』(36.6%)が『不満』(14.9%)を上回っている。

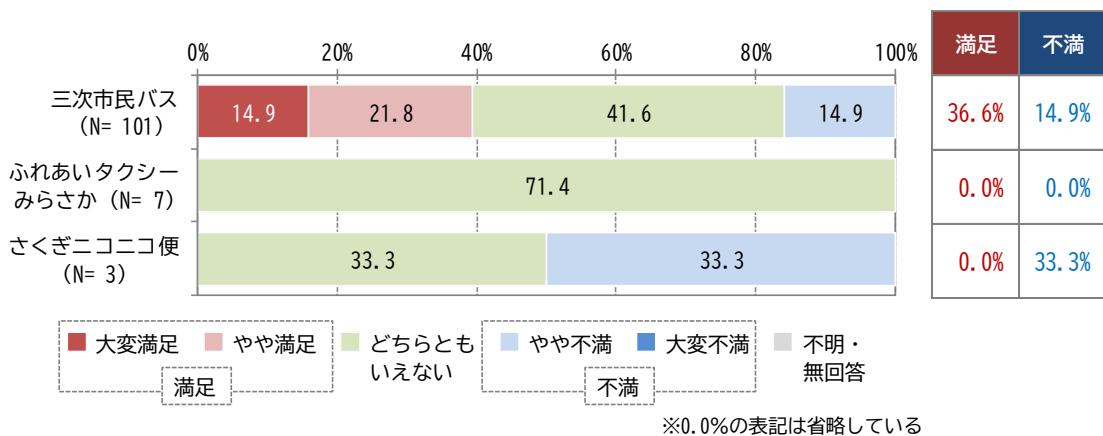


図 2-27 市民バス等の満足度<市民バス等を利用している人のみ>

2.10. これからの三次市の公共交通について

2.10.1. これからの公共交通維持の考え方

- これからの公共交通維持の考え方については、「維持・確保・改善のためであれば、負担額の拡大もやむを得ない」が 50.2%を占めている。次いで「維持・確保・改善ができない場合でも、現状の負担額の水準に抑える」が 26.0%となっている。
- 年齢別でみると、全ての年齢層で「負担額の拡大もやむを得ない」が最も多く、特に 15~17 歳では 72.2%を占め、他の年齢層と比べてその割合が非常に高い。一方、(15~17 歳を除いて)若い年齢層ほど「負担額を縮小する」の割合が高くなっている。

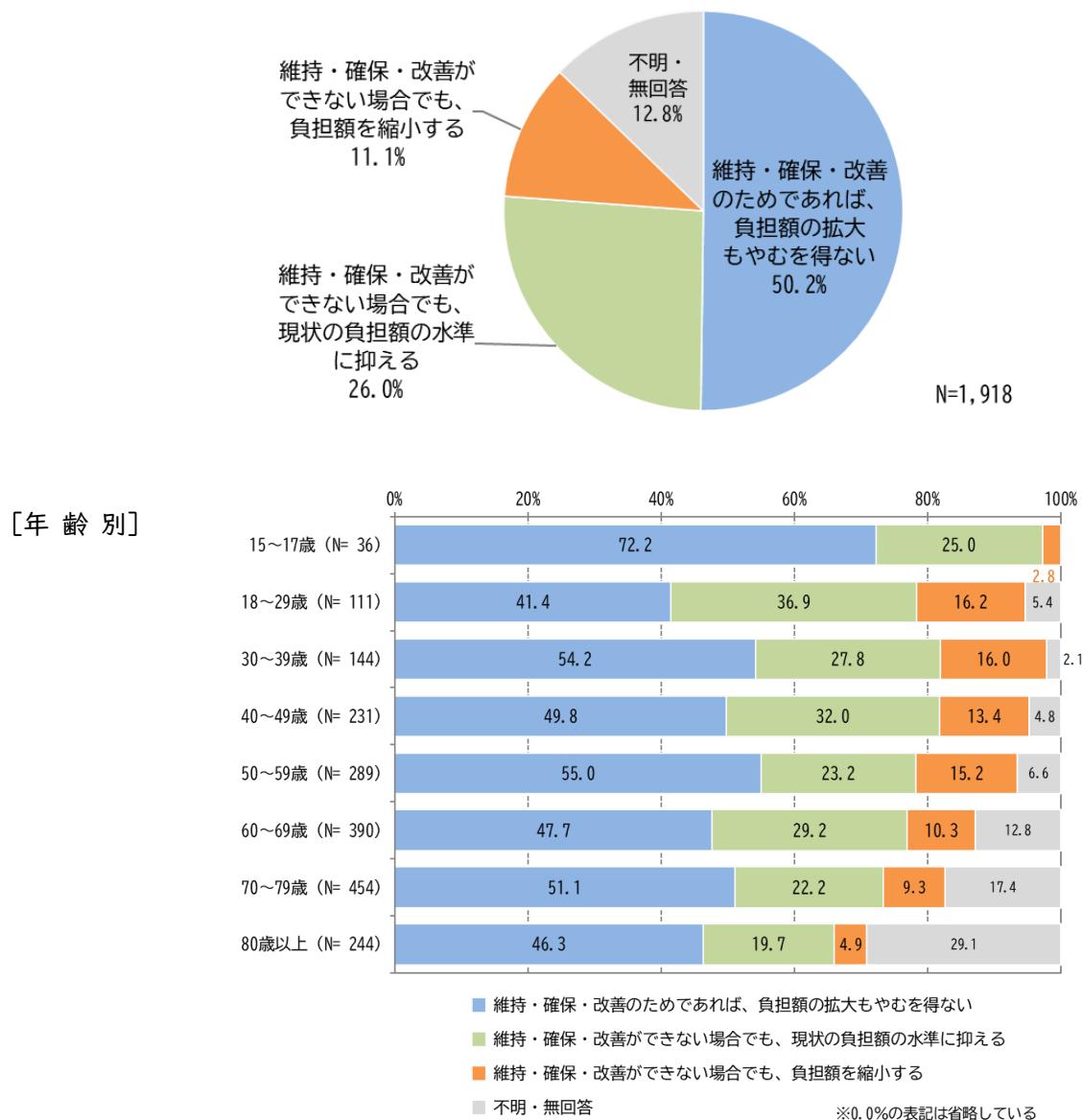


図 2-28 これからの公共交通維持の考え方

2.10.2. 今後あれば良いと思う公共交通施策

- 今後あれば良いと思う公共交通施策は、「三次市民バスのデマンド化」が 44.2%で最も多く、以下「ライドシェアの導入」(26.1%)、「バス等の待合環境の整備」(18.0%)と続いている。
- 年齢別でみると、29 歳以下では「バス等のキャッシュレス決済導入」が最も多く、他の年齢層と比べてその割合が高い。

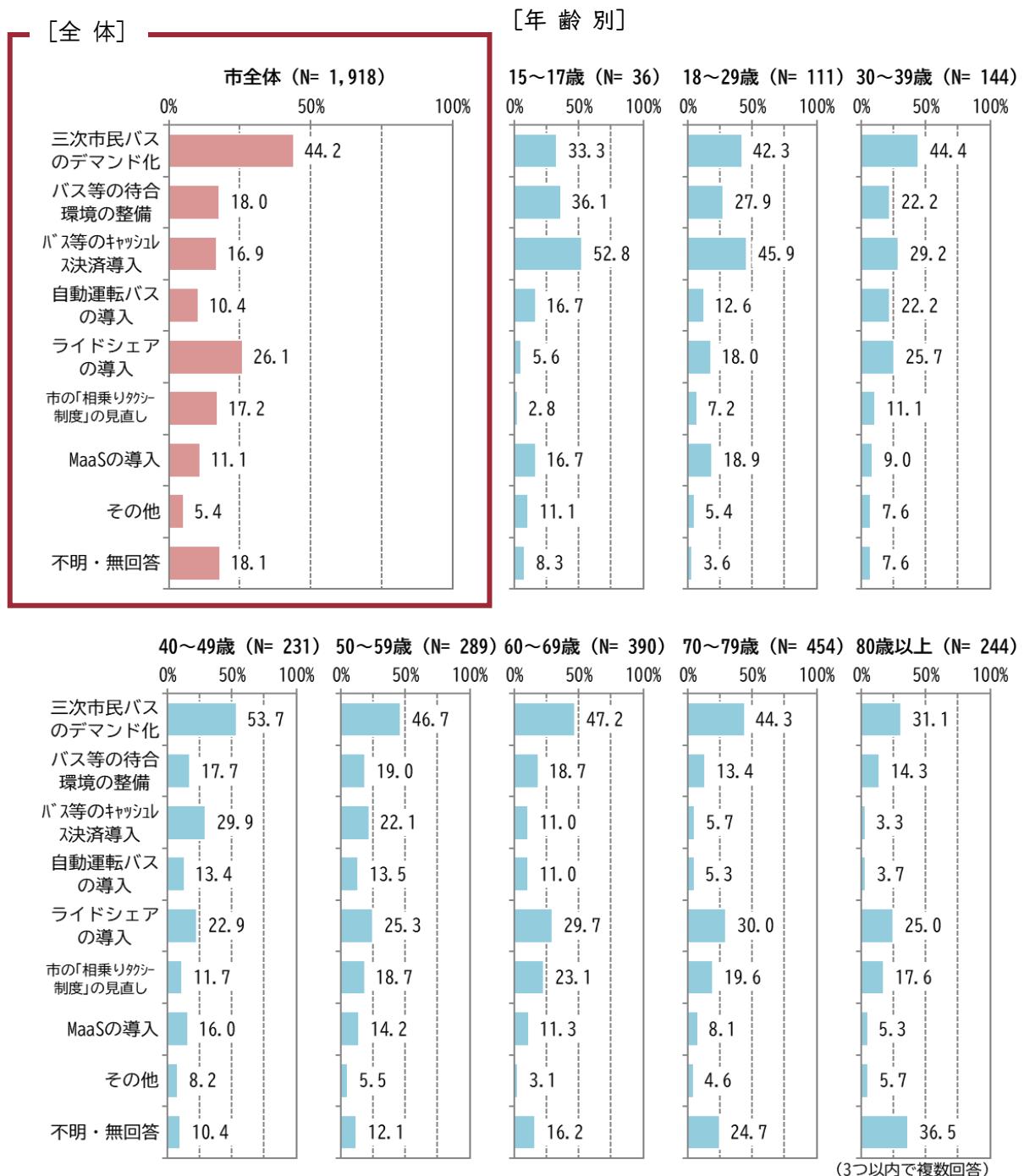


図 2-29 今後あれば良いと思う公共交通施策 [年齢別]

○今後あれば良いと思う公共交通施策を地域別でみると、全ての地域で「三次市民バスのデマンド化」が最も多く、特に布野地域では62.8%を占める。

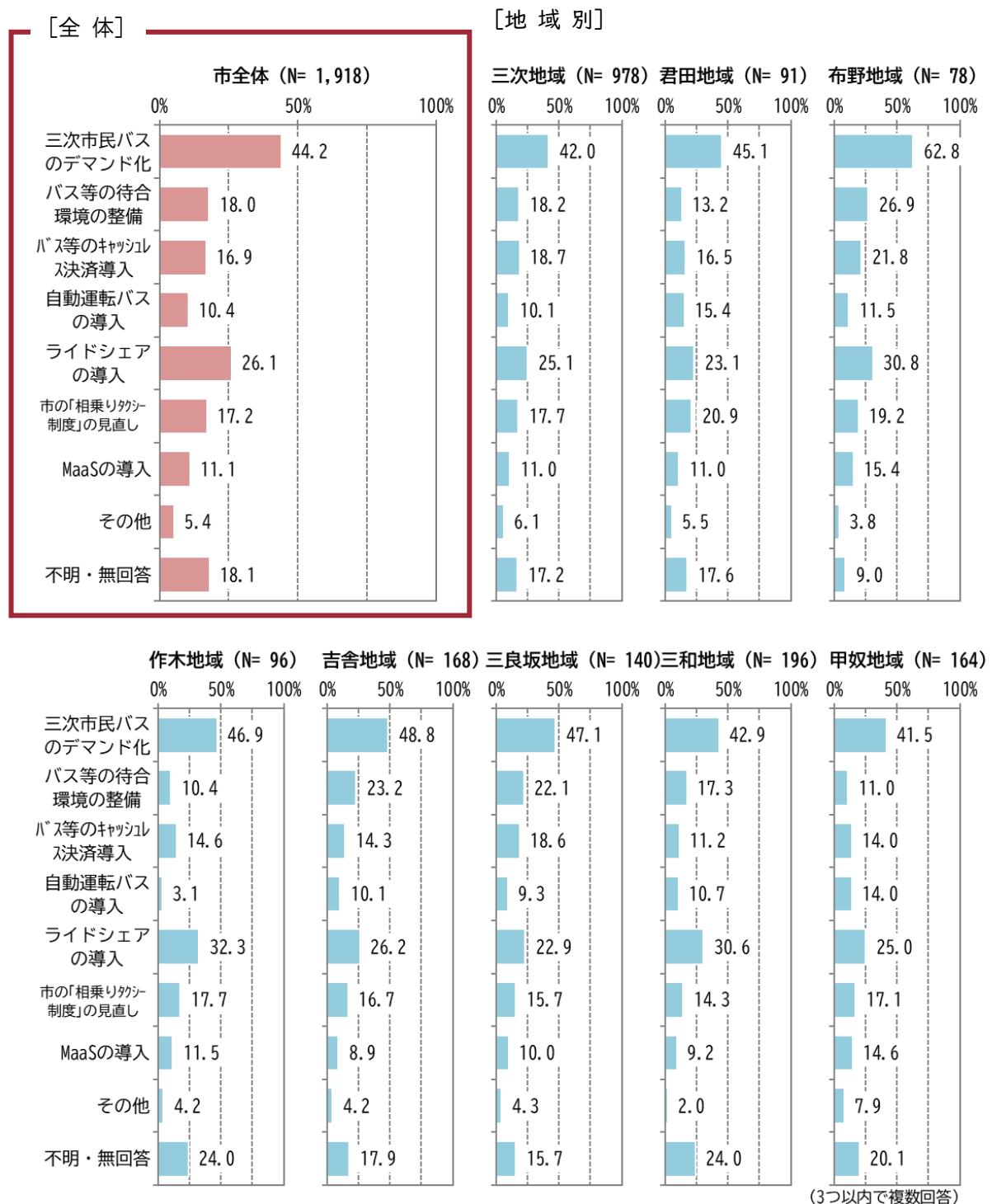


図 2-30 今後あれば良いと思う公共交通施策 [地域別]

2.10.3. 「ライドシェア」の導入への考え方

- 「ライドシェア」の導入への考え方、「わからない」が 33.3%で最も多く、次いで「あっても自分は使わない」が 32.0%となっている。一方、「使ってみたい」は 21.7%である。
- 年齢別でみると、70 歳以上では 25%以上が「使ってみたい」と回答している。一方、若い年齢層ほど「あっても自分は使わない」の割合が高くなっている。
- 地域別でみると、布野地域と作木地域では「使ってみたい」が 26%台となっており、他の地域と比べてその割合がやや高い。

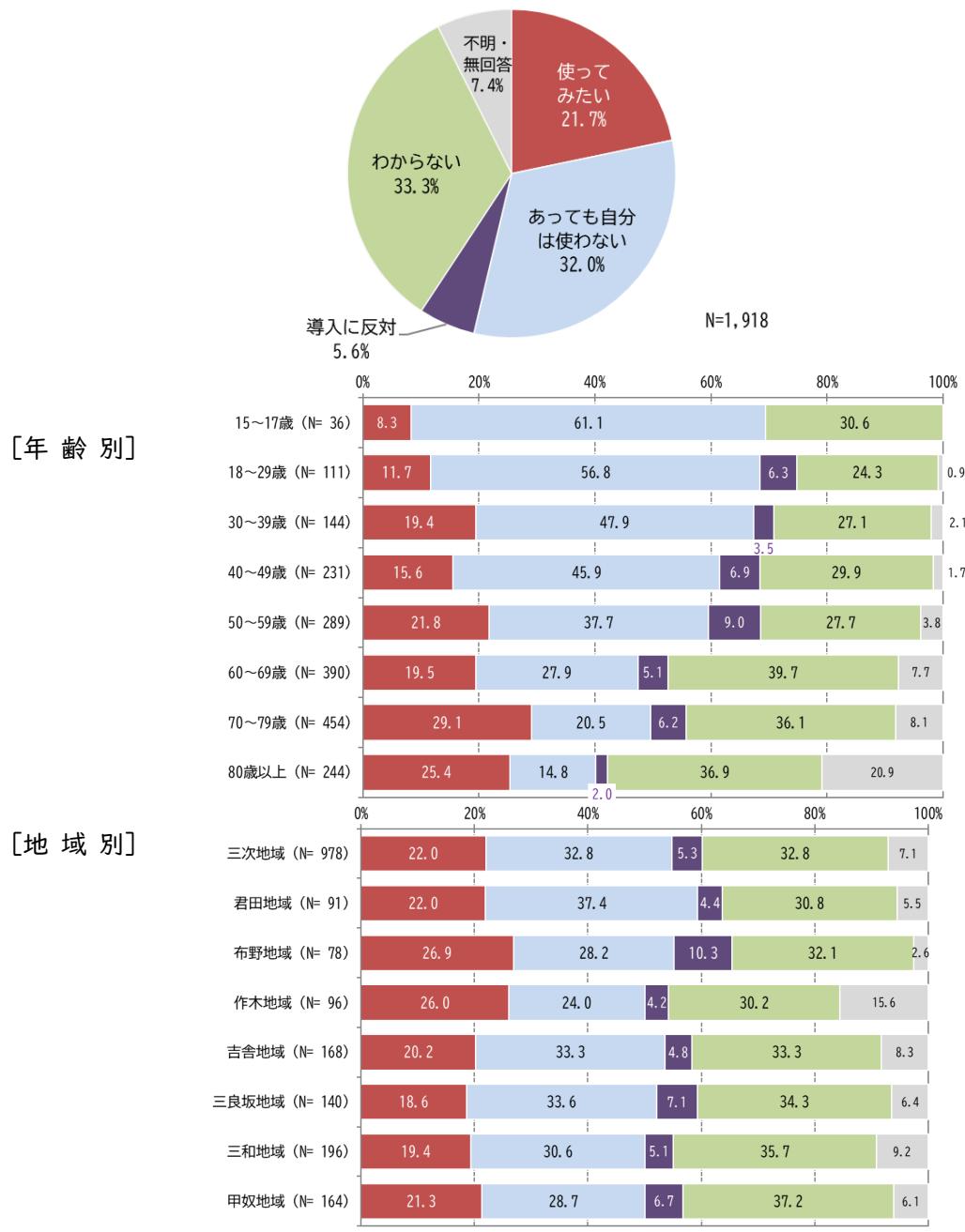


図 2-31 「ライドシェア」の導入への考え方

2.10.4. 「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向

- 「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向は、「参加したくない・できない」が 69.6%で最も多くなっている。
- 一方、「有償(収入あり)なら参加したい」は 17.6%、「無償でも参加したい」は 2.9%となっており、『参加意向あり』の割合は 20.5%となっている。
- 年齢別で『参加意向あり』の割合をみると、30~39 歳が 31.9%で最も高く、以下、40~49 歳が 29.4%、18~29 歳が 28.8%と続いている、18~49 歳では「有償なら参加したい」が 25%以上を占める。
- 地域別で『参加意向あり』の割合をみると、君田地域、布野地域、作木地域では 25%以上を占める。

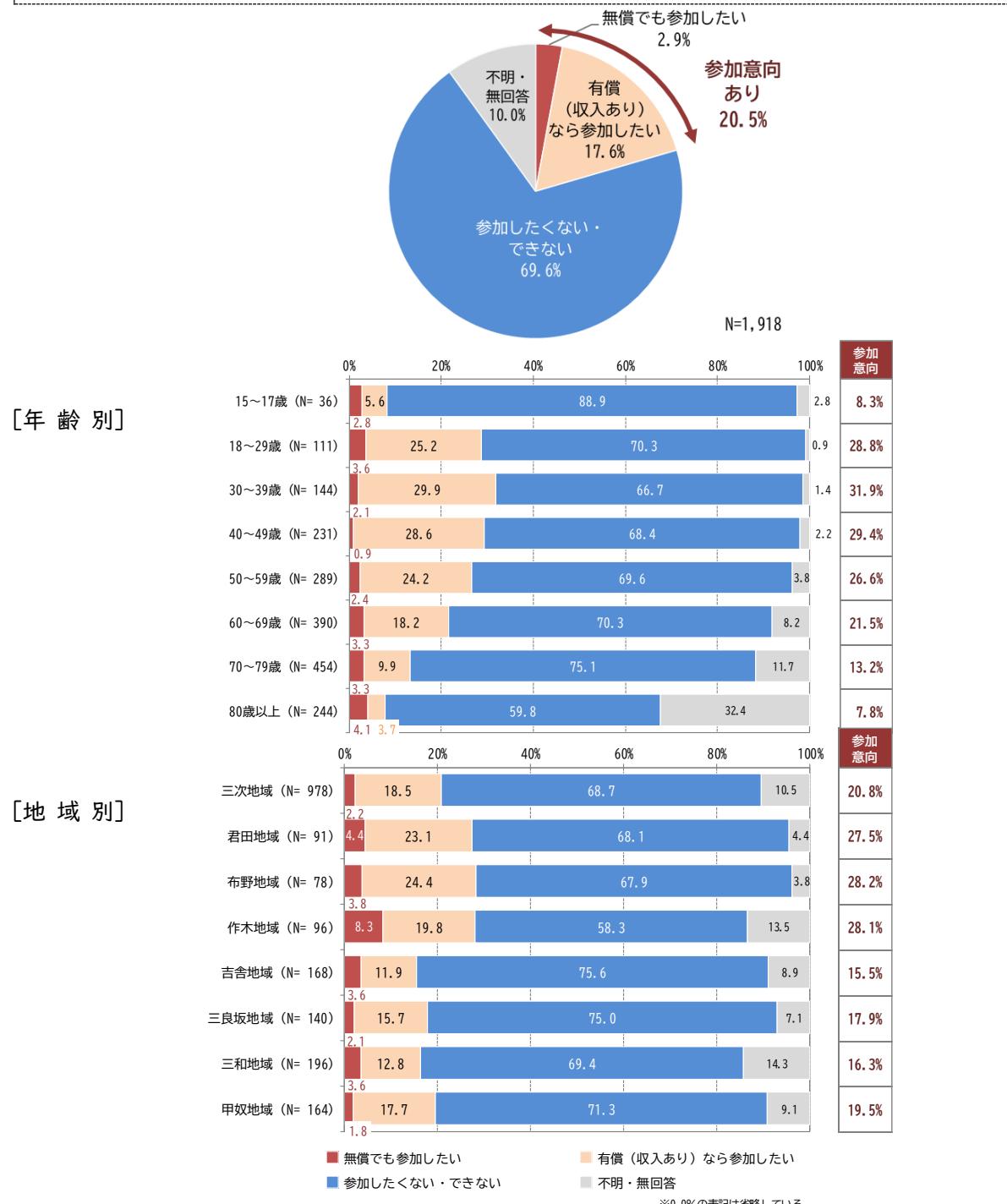


図 2-32 「ライドシェア」のドライバーとしての参加意向

2.11. スマホ・キャッシュレス決済の活用について

2.11.1. スマホ保有・LINE 利用

○全体でみると、スマホ保有は 83.1%、LINE 利用率は 67.0%、市公式 LINE 登録率は 29.8%である。

○年齢別でみると、LINE 利用率は 59 歳以下では 80%以上であるのに対し、80 歳以上では 20.9%にとどまる。

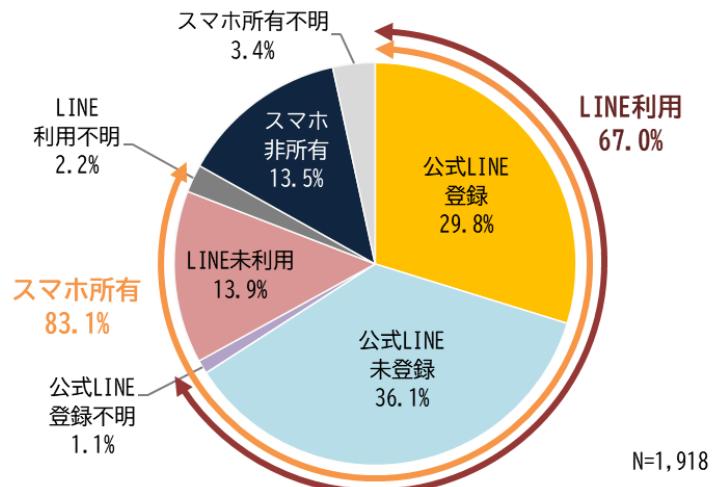


図 2-33 スマホ保有・三次市公式 LINE の登録状況

[年齢別]

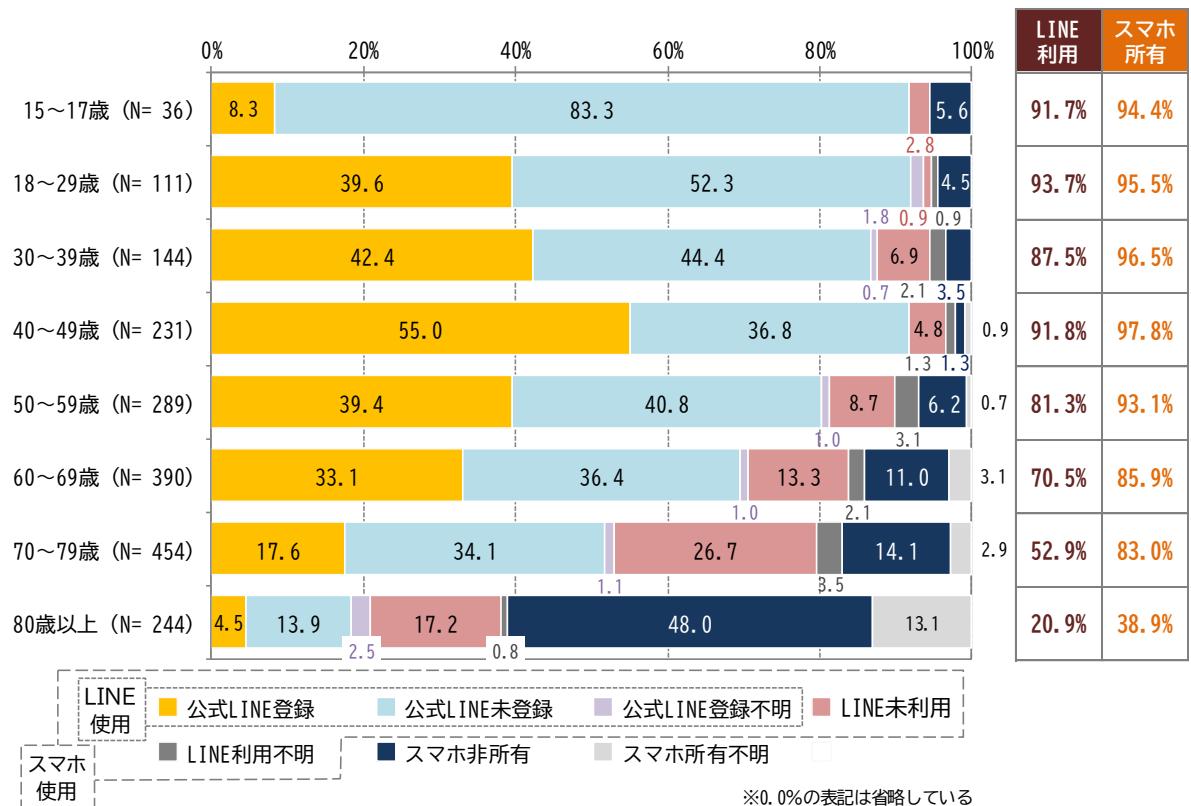
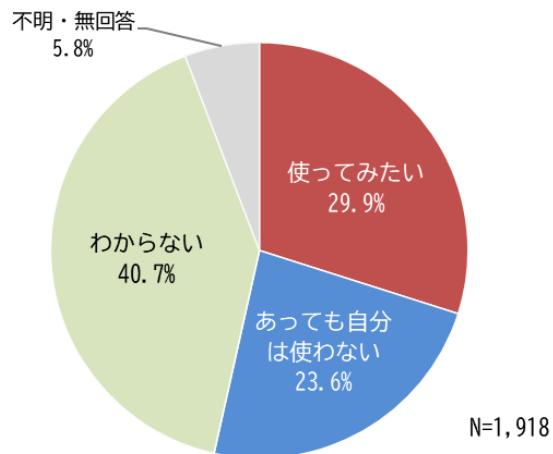


図 2-34 スマホ所有・LINE 利用・公式 LINE 登録の状況

2.12. 「スマホ」を使った利用予約への考え方

○「スマホ」を使ったデマンド型バス、ライドシェア等の利用予約について、「わからない」が 40.7%となっている。一方、「使ってみたい」は 29.9%である。

○年齢別で「使ってみたい」割合をみると、40~49 歳が 45.5%で最も高く、18~39 歳と 50~59 歳でも約 37.0%を占めている。一方、80 歳以上では 10.7%にとどまる。



[年齢別]

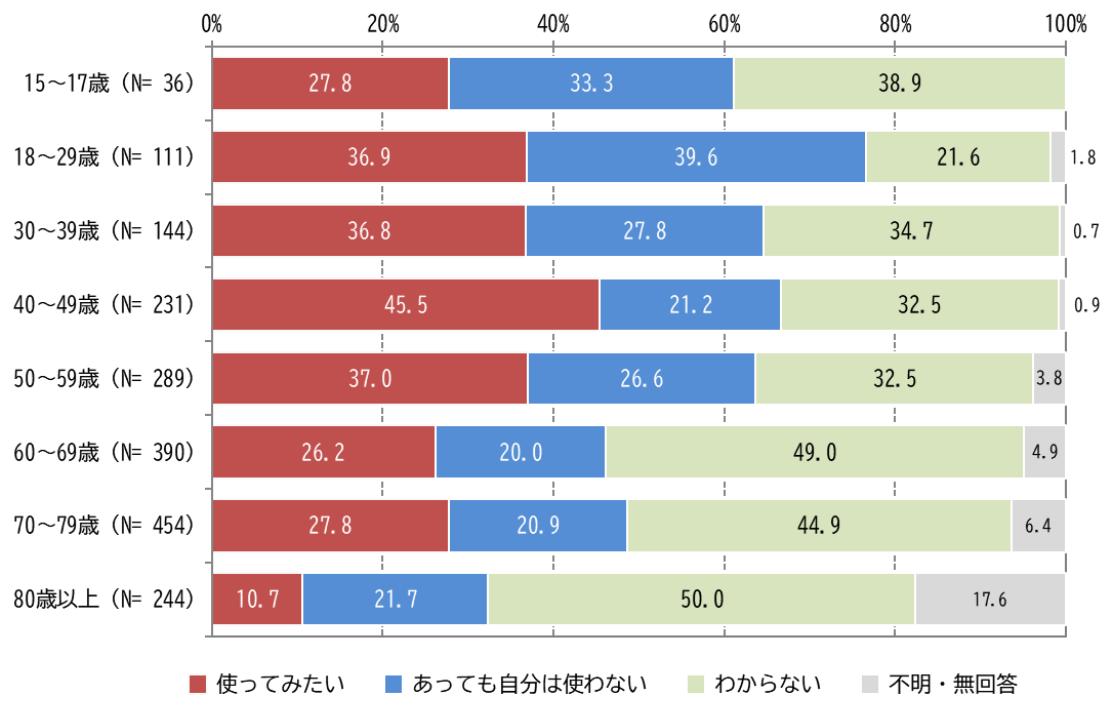


図 2-35 「スマホ」を使った利用予約への考え方

2.13. 三次市の地域公共交通に対する意見等

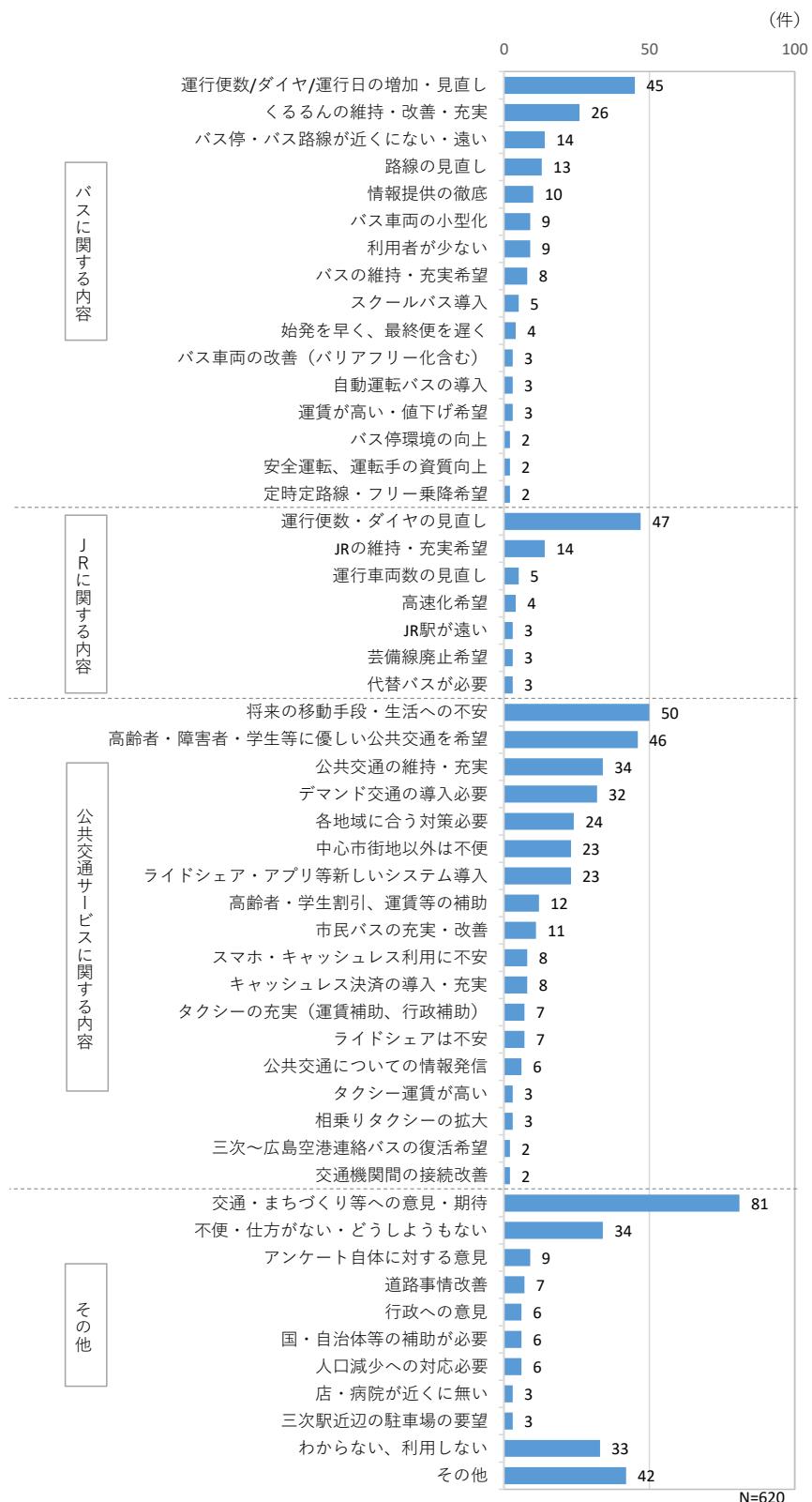


図 2-36 三次市の地域公共交通に対する意見等

※記述内容を項目別に仕分けて件数をカウント

※1つの意見で複数項目に該当するものがあり、それぞれの項目でカウントした

3. 地域内生活交通検討会の開催状況

○君田町、布野町

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
君田地域ネットワーク協議会 (君田地域内生活交通検討部会)	H28	8月22日	概要説明	君田地域ネットワーク協議会の第2班を中心に、検討会を設置することの提案 検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
		10月4日	第1回 検討部会設置	検討内容の説明
		12月8日	第2回 現状説明	各交通手段の利用状況、全世帯対象(16歳以上全て)のアンケート調査を行うことを決定 君田交通・備北交通出席
		1月6日	調査	全世帯対象アンケート手交(区長から)(1月31日締切)
	H29	2月～3月	集計・整理	集落支援員が集計(配布件数1,163件 回収件数1,018件 回収率87.5%)
		6月28日	第3回 アンケート結果報告	前集落支援員から説明
		1月30日	第4回 運行計画変更 等	備北交通櫻田線の撤退に伴う市民バスの改編について説明 検討会を今後も継続することを決定
布野まちづくり計画推進会議	H25	9月13日	概要説明・意見交換	備北交通路線バスのダイヤ改正について報告 市民バス君田町線の運行状況報告と意見交換
		10月4日	会議	生活課題アンケートの実施 (市民バス、備北交通バス利用者ニーズの把握)
		10月9日	会議	生活交通について意見交換
		11月20日	会議	市内のタクシー運行情報収集 市民バスの乗降場所の検討
		12月	アンケート	高校生通学便アンケート(高校1・2年と中学校生徒の保護者対象)
	R6	1月8日	会議	市民バス、備北交通バスの時刻改正要望
		2月13日	市長訪問	備北交通バス・市民バスに係る要望書提出
		12月8日	会議	市民バス路線・時刻見直しと行政要望
		12月18日	会議・勉強会	三次市の生活交通の現状
		1月15日	会議	生活アンケートについて
		2月	アンケート	『60歳以上を対象とした生活アンケート』(現在の交通手段、見通、オンデマンド)
		2月18日	先進地視察	えーひだ交通運営協議会(島根県安来市) (ボランティアドライバー制度)
	R7	4月	アンケート報告書作成	町内全戸配布

○作木町、吉舎町

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
作木地域づくりネットワーク協議会 公共交通検討部会	H28	12月13日	概要説明	三江線代替交通手段検討のため設置(その後は他の交通手段について協議することも想定) 検討会のねらい、地域としての代替交通案の検討
		1月30日	意見集約	代替交通に関する地域の要望集約
		2月22日	要望書提出	検討内容について市長要望として提出
	H29	7月10日	要望書の回答	JR三江線代替交通に関する要望事項に対する説明
		7月24日	住民説明会	JR三江線代替交通のバス運行に関する運行ダイヤ(案)及びバス停留所(案)について説明
		8月28日	経過説明等報告	三江線代替交通に関する要望等について(経過)、バス運行に関する運行ダイヤ(案)375ルート・54号ルート・県道112号ルート及びバス停留所(案)について
		9月26日	要望書提出	通学に対する経費の縮減措置について市長要望として提出
		11月22日	意見集約	作木町内における生活交通の現状及び公共交通の今後のあり方について検討
		1月29日～31日	住民説明会	作木町における新交通体系について(代替バス・市民バス・ニコニコ便)町内を3会場で実施
		2月23日	意見集約	新交通体系について(報告)、自動運転活動に関する実証活動について(説明・意見収集)
		5月24日	第1回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.平成30年度活動計画について
	H30	8月6日	乗り方教室実施	上地域を対象に乗り方教室を実施(参加費3,000円、参加者4名) (自宅⇒ニコニコ便⇒代替バス⇒市内バス⇒三次中央病院等⇒市内バス⇒代替バス⇒ニコニコ便⇒自宅)
		10月12日	乗り方DVD作成配布	9月収録、配布先各区(12区)、作木町自治連合会、NPO法人元氣むらさくぎ、作木診所、三次市社会福祉協議会作木支所ほか)、地域サロン等での説明実施
		10月14日	ニコニコ便PRコーナー開設	イベント便運行(11名、利用)、ニコニコ便PRコーナー開設、スマートフォンのアプリを活用した自動車配車システムの紹介パネル展示、ニコニコ便試験運転車「CX-5」展示、乗り方DVDの上映など
		1月31日	第2回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.その他
		3月1日～	市民バスフリー乗降開始	町内市民バスの経路上でのフリー乗降を開始 (3月の支所便りや音声告知放送を活用して住民周知)
		3月中旬	第3回ネットワーク協議会の開催	1.町内の公共交通について 2.定住活動について 3.平成31年度活動計画について
	R1	8月8日	第1回ネットワーク協議会の開催	1.作木町内の公共交通について 2.定住活動について 3.ワークショップ「人口減少から地域を守っていくための定住対策について」
		11月2日	作木ふるさとサポート会員懇談会	登録人数が100名を超えたことを機会に、会員さんに案内して意見交換の場を設定
		11月～12月(2カ月間)	市民バス利用者アンケートの実施	全体人数32名中、18名の意見を集約(56%)
		12月18日	支えあい交通実証実験振り返り	NPO法人元氣むらさくぎ、作木支所、マツダ㈱
		3月17日	第2回ネットワーク協議会の開催	1.作木町内の公共交通について 2.定住活動について 3.その他
	R2	3月25日	要望書提出について	公共交通利用状況、市民バスを見直し実態にあった運行について、公共交通利用拡大策の実施について、定住活動について
	R3	7月7日	公共交通の課題と今後について	構成団体名簿の変更、公共交通の課題と今後について、空き家バンク制度について
		3月17日	アンケート集約状況	アンケート集約状況について、定住対策について
	R4	10月26日	提言・要望書提出について	提言・要望書確認、定住対策の状況と取組について
		3月16日	提言・要望書提出後の動向	提言・要望書について市からの回答
	R5	3月13日	地域交通について	デマンド型運行形態の再編について
		3月28日	地域交通・定住対策	デマンド型運行(案)、定住対策の状況と取組について
	R6	3月17日	市民バス運行、定住対策	市民バス運行意見交換、定住対策の状況と取組について
	R7	9月8日	市民バス運行変更について	定時定路運行からデマンド運行への変更について
吉舎町地域内生活交通検討協議会	H29	2月21日	概要説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
		8月18日	現状説明	各交通手段についての説明、全世帯・中学生・高校生対象のアンケート調査を行うことを決定
		9月	調査	全世帯(吉舎広報に折込)中学生・高校生手交により実施(9月25日締切)
		10月～11月	集計・整理	事務局が集計
		1月30日	調査結果報告	アンケート調査集計結果報告・要約、要望とりまとめ開始
	H30	4月25日	協議会	アンケート調査結果を踏まえ、要望書案検討
		10月22日	役員会	要望書提出を保留し、今後の取り組みについて検討
	R1	6月27日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の在り方について
		12月23日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の開催に向けた協議 1回目
		1月23日	役員会	吉舎町地域内生活交通検討協議会の開催に向けた協議 2回目
		2月7日	協議会	アンケート結果からの意見のまとめに対する市の見解報告やルート変更協議
	R5	2月14日	協議会	市民バス吉舎町線の見直しについて

○三良坂町、三和町、川西地区

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
三良坂町公共交通検討部会	H30	4月13日	設立準備検討会	三良坂町公共交通会議設立準備検討会開催(自治連・広域商工会・支所)
		9月26日	設立準備検討会	生活交通に関するアンケート調査協議(時期、対象者、回収方法等について)
		10月12～31日	調査	生活交通に関するアンケート調査実施(三良坂町に居住する全世帯から無作為抽出)
		11月	集計・整理	事務局が集計(384件/347件=90.36% 各自治振興区が配布・回収に協力)
		12月20日	調査結果報告	三良坂町公共交通会議設立準備検討会にて報告
		1月9日	調査結果報告	自治連運営会議で報告し、自治連に(仮称)三良坂町公共交通検討部会の設置を提案
		2月6日	設立準備検討会	自治連運営会議において、設置要綱(案)が承認され、三良坂町公共交通検討部会発足
	R1	12月4日	事業説明・意見交換会	定住対策・暮らし支援課から、市内交通の連絡状況及び自主返納事業等の説明と昨年度行ったアンケートの分析の説明を行い、会員による意見交換を行った
三和町地域ネットワーク協議会 地域内交通検討部会	H28	10月28日	役員説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
		2月	調査	三和中学校生徒アンケート(通学方法)を全保護者に配布(2月8日締切)
		3月15日	概要説明	検討会のねらい、地域で運行中の交通手段、利用人員
	H29	6月	調査	生活交通に関するアンケート調査配布(高校生以上)
		8月31日	回収	アンケート回収 1,767人／2,624人 = 67.3%
		2月15日	検討部会	アンケートの概要説明、今後の取り組みについて
	H30	7月	調査結果お知らせ	アンケート調査結果の各戸配付
		10月24日	検討部会	先進地視察について
		11月19日	先進地視察	山口市徳地島地「藤木おたっしゃ号」の取組みについて視察
		11月27日	先進地視察	世羅町「せらまちタクシー」の取組みについて視察
		12月7日	検討部会	先進地視察の報告、意見交換及び地域内交通に関する提言書の意見集約
		1月11日	(振興区長会議)	地域内交通に関する提言書の原案作成
		2月1日	検討部会	地域内交通に関する提言書作成
		2月12日	提言書提出	三和町地域内交通に関する提言書を三次市へ提出
	R1	3月27日	検討部会	提言書提出の報告、デマンド運行に係る意見交換
		9月19日	事務調整協議	デマンド運行への移行に係る課題整理
	R2	1月15日	三者協議	検討部会、運行事業者、支所の三者によるデマンド運行についての意見交換
		7月31日	協議	支所、集落支援員、自治連で協議
		8月25日	臨時振興区長会議開催	協議内容を元に今後の部会の動き方を検討
		12月3日	アンケート作成会議	アンケート作成について、内容協議 支所、集落支援員、自治連
		2月3日	アンケート作成会議	最終協議 支所、振興区長、集落支援員、自治連
	R3	2月12日	アンケート手法協議	対象年齢や配布方法、解析についてなど協議 支所、集落支援員、自治連
		4月23日	アンケート手法協議	振興区長会議で協議
		7月	アンケート実施	-
		10月29日	提言書原案	振興区長会議で協議
		1月18日	提言書(案)	提言書(案)最終協議
	R4	3月11日	提言書最終協議	部会で最終協議
		5月24日	提言書提出	市長へ提出
		5月27日	提言書提出報告	振興区長会議
		7月13日	体験乗車会協議	支所、自治連で協議
		7月19日	体験乗車会協議	定住対策・暮らし支援課、支所、自治連で協議
	R6	11月2日	市民バス利用体験会	出前講座(バスの乗り方教室)敷名コース 18名
		7月26日	フリー乗降の説明会	三和町市民バスにおけるフリー乗降導入についての説明会

○川西地区

名 称	年 度	実施日	内 容	詳 細
支えあい交通未来検討会議	R5	6月20日	総括の結果と課題の抽出	地域にとって必要インフラであることの確認と有償化に向けての課題(事業主体・運行範囲・収支構造等)を整理した。
	R5	8月8日	運行主体確立に向けて	運行主体には法人格を持つ団体が必要であることから新たな法人を設立する必要性を考えた。
	R5	10月6日	郷の駅を中核とした運行主体	生活拠点、生活サービスを目的に設置した郷の駅内に設置する一般社団法人が運行主体として望ましいことを検討した。
	R5	12月11日	参加団体の設立に向けての合意形成	一般社団法人設立のための要件を確認するとともに地域内設立に向けての課題解決を検討した。
	R5	2月8日	収支計画・ドライバー計画等具体化に向けて	運輸局に届けるための具体的な内容に係る事項を再検討した。
	R5	3月21日	収支計画再検討・ドライバー確保について・運行主体の移行について	受付事務や運行管理そしてドライバーなどの報酬を検討し事業全体の収支構造を考え直した。
	R6	5月9日	住民説明会資料検討	収支をプラスに保つために必要な会費等住民に協力を得ることを目的に住民説明会を開くための資料を作成した。
	R6	6月13日	住民説明会結果共有・今後のスケジュールについて	川西5町内会で住民説明会を実施しての成果と課題を分析し、今後のスケジュールを検討した。
	R6	11月20日	一般社団法人化に向けて	一般社団法人化に向けて動くも住民の理解が不十分でこの課題解決について意見を交換した。
	R7	11月19日	運行主体および収支・スケジュールの再検討	制度変更に伴い川西自治連合会から株式会社川西郷の駅に委託運行できることになり、この方向で確立をめざすことを確認し、このメンバーでの検討を終了した。 今後は、自治連合会と郷の駅による協議により支えあい交通を確立させていくこととした。

4. 用語集

【あ行】

運転免許自主返納	自動車等の運転免許を持つ人が、高齢等により身体機能の低下を自覚し、自主的に運転免許を返納（申請取消）する手続きのこと。
-----------------	---

【か行】

各種手帳保持者等	障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の保持者のこと。（三次市民バスについては、要介護（支援）認定を受けた方の介護保険証も含む）
幹線	バス・鉄道・道路などで、主要地点間を結ぶ重要な線のこと。
協働	複数の主体が、同じ目的のために対等の立場で協力して共に活動すること。
居住生活圏	日常的な生活のための行動、例えば買物、医療、レクリエーション、教養、通勤・通学などの行動が主として行われる範囲（地域）のこと。
区域運行	路線（ルート）を定めずに営業区域（エリア）を設定し、乗合運送を行う運行形態のこと。
経常収支率	経常支出（燃料油脂費・修繕費・人件費等やその他の費用の支出）に対する経常収入（営業収入と営業外収益による収入）の割合を百分率で示したもの。（経常収支率＝経常収入÷経常支出×100%）
公共交通空白地域	鉄道駅やバス停留所（乗降可能な場所）から一定の距離以上に離れているため、公共交通の利用が不便だと考えられる範囲（地域）のこと。
交通結節点	複数の交通機関の乗り換え・乗り継ぎが行われる場所のこと。
コミュニティバス	民間の路線バスなどが運行していない公共交通空白地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、民間の交通事業者に委託して運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて運行する乗合バスのこと。

【さ行】

自家用有償旅客運送	公共交通空白地域での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらが公共交通によって提供されていない場合に、市町村・NPO等が国土交通大臣の登録を受けて行う自家用自動車を用いた交通手段のこと。
新型コロナウイルス感染症	「新型コロナウイルス（SARS-CoV2）」はコロナウイルスの一つで、これによる感染症（COVID-19）のこと。令和元（2019）年12月以降、中華人民共和国湖北省武漢市において、新型コロナウイルスに関連した肺炎の集団感染が発生した。国は、令和2（2020）年2月1日に感染症法に基づく「指定感染症」に、また、検疫法に基づく「検疫感染症」に指定した。

【た行】

定時定路線型バス	決まった時刻（ダイヤ）に、決まったルートを運行するバスのこと。
デマンド型バス	決まった時刻（ダイヤ）での定時運行ではなく、利用者の予約があったのみにバスが運行する運行形態のこと。（デマンドとは“要求、需要”を指す）

【は行】

平成 30 年7月豪雨	前線及び台風第7号の影響による記録的な大雨のこと。西日本を中心に全国的に広い範囲で、河川の氾濫、浸水害、土砂災害等が発生し、死者、行方不明者が多数となる甚大な災害となった。全国各地で断水や電話の不通等ライフラインに被害が発生したほか、鉄道やバスの運休等の交通障害が発生した。
フリー乗降	バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる方式のこと。
平均通過人員 (輸送密度)	交通機関における1日1kmあたり乗車数のこと。

【ま行】

三次市相乗りタクシー 事業	公共交通が運行していない地域において、タクシーの共同利用に対して運賃補助を行う三次市の制度のこと。
三次市民タクシー	三次市相乗りタクシー事業の以前に実施していた、公共交通が運行していない地域において利用組合を設置し、2人以上でタクシーを利用すると運賃の半額が市から利用組合へ補助される三次市の制度のこと。現在は実施していない。

【ら行】

ライドシェア	一般ドライバーが自家用車を使って、有償で乗客を運ぶサービスのこと。
--------	-----------------------------------

【A~Z】

AI(人工知能)	Artificial Intelligence の略。人工知能。学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えたコンピューターシステム。
ICT(情報通信技術)	情報 (information) や 通信 (communication) に関する技術 (technology) の総称のこと。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどを示す。
NPO	「Non-Profit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない非営利団体のこと。