

三次市地域公共交通計画(第2期)

案

令和8(2026)年 3月



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.	本計画の位置付け	2
第2章	基本方針と目標	3
2.1.	三次市の地域公共交通の現状	3
2.1.1.	人口動態	3
2.1.2.	人口の動き	4
2.1.3.	都市構造	5
2.1.4.	地域公共交通	7
2.1.5.	地域公共交通に対する本市の財政負担額	11
2.1.6.	地域内生活交通検討会	12
2.1.7.	市民及び交通事業者の意見	13
2.1.8.	三次市の地域公共交通の現状	15
2.2.	地域公共交通づくりの課題	16
2.3.	地域公共交通づくりの基本方針と目標	17
2.3.1.	基本方針	17
2.3.2.	地域公共交通づくりの方針	18
2.3.3.	めざす姿実現のための目標	20
2.3.4.	地域公共交通確保維持改善事業における補助対象	21
第3章	目標達成のための施策	23
3.1.	施策一覧	23
3.2.	施策の概要	24
第4章	計画推進に向けて	31
4.1.	評価指標一覧	31
4.2.	評価指標の目標設定	32
4.3.	計画推進体制と評価方法	37
4.3.1.	推進体制	37
4.3.2.	評価方法	37
資料編		39

第1章 本計画の概要

1.1. 計画策定の趣旨

本市では、これまで下記計画に準じて、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス、三次市相乗りタクシー事業等の地域公共交通の運行、並びに関連事業を推進してきました。

表 1-1 過年度の地域公共交通関連計画

計画名	策定期期
三次市生活交通体系実施計画	平成 17(2005)年3月策定
三次市生活交通中期プラン	平成 19(2007)年3月策定
三次市地域公共交通総合連携計画	平成 22(2010)年3月策定
三次市地域公共交通網形成計画	平成 28(2016)年3月策定
三次市地域公共交通計画	令和 3(2021)年3月策定 令和 6(2024)年3月改定

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(2007)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により構成される「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います。

一方で、全国的に地域公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増しており、本市においても、人口減少や高齢化に伴う利用者数の減少、新型コロナウイルス感染症蔓延を契機とする地域公共交通の利用離れ、また、交通事業者の人手不足等を要因とする路線バスの廃止・減便など、様々な問題が生じています。

三次市地域公共交通計画(第2期)は、上記のような厳しい社会情勢を前提とした上で、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確立を図るための基本計画(マスタープラン)として、その基本的な方針や事業内容等を定めるものです。

1.2. 計画期間

本計画の期間は、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

1.3. 計画対象区域

本計画の対象区域は、三次市域とします。

1.4. 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくものであり、策定にあたっては、本市のまちづくりの総合指針である「三次市まち・ゆめ基本条例」、本計画の上位計画である「みよし未来共創ビジョン(第3次三次市総合計画)」、並びに、関連計画である「三次市立地適正化計画」、「三次市いつまでもいきいき元気プラン」、「三次市立小中学校のあり方に関する基本方針」、「第2期三江線沿線地域公共交通計画」、広島県による「広島県地域公共交通ビジョン」と整合を図ります。また、これまで本市の地域公共交通づくりを推進してきた「三次市地域公共交通計画」で掲げた地域公共交通づくりの考え方を原則受け継ぎます。

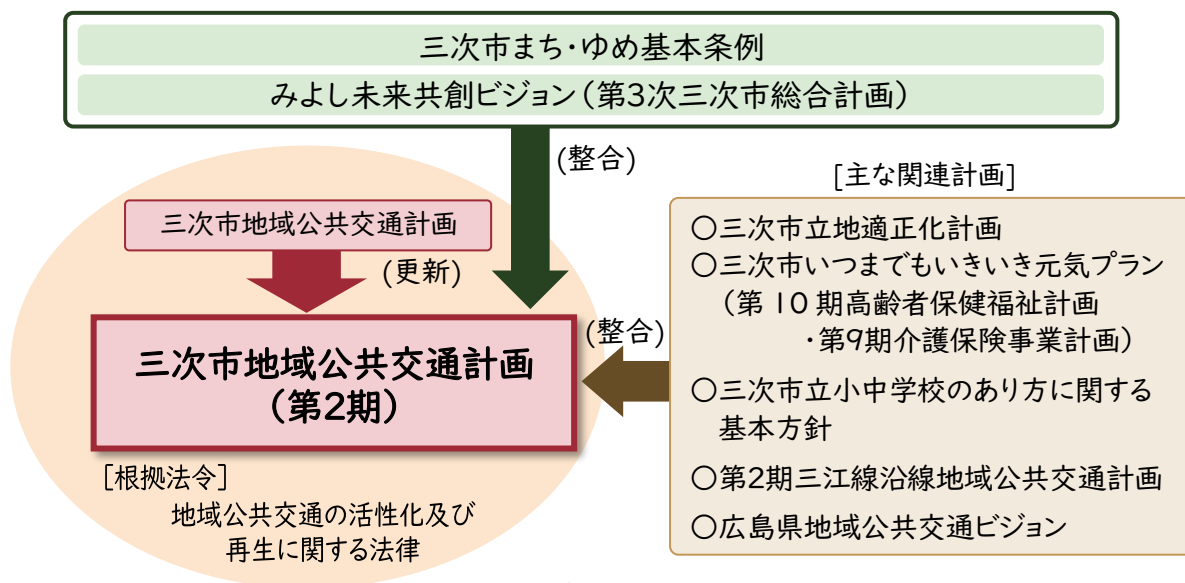


図 1-1 本計画の位置付け

表 1-2 上位計画・関連計画について

名称	策定月	主体	概要
三次市まち・ゆめ基本条例	平成18(2006)年4月施行	三次市	本市のまちづくりの根幹とする考え方・理念
みよし未来共創ビジョン(第3次三次市総合計画)	令和6(2024)年3月策定		総合的かつ計画的な行政の運営を図るための最も基本となる計画
三次市立地適正化計画	令和6(2024)年12月策定		都市機能の誘導により、持続可能な都市構造をめざす計画
三次市いつまでもいきいき元気プラン	令和6(2024)年3月策定		高齢者保健福祉及び介護保険に係る取組を継続実施するための計画
三次市立小中学校のあり方に関する基本方針	令和7(2025)年3月策定	三次市教育委員会	今後の小中学校のあり方についての基本的な考え方
第2期三江線沿線地域公共交通計画	令和8(2026)年3月策定(予定)	三江線沿線地域公共交通活性化協議会	三江線沿線地域活性化の礎となる公共交通体系を構築するための計画
広島県地域公共交通ビジョン	令和6(2024)年3月策定、令和7(2025)年3月一部更新	広島県	地域公共交通のめざす姿とその実現に向けた方向性を広く共有し、一体的に取り組むためのマスタープラン

第2章 基本方針と目標

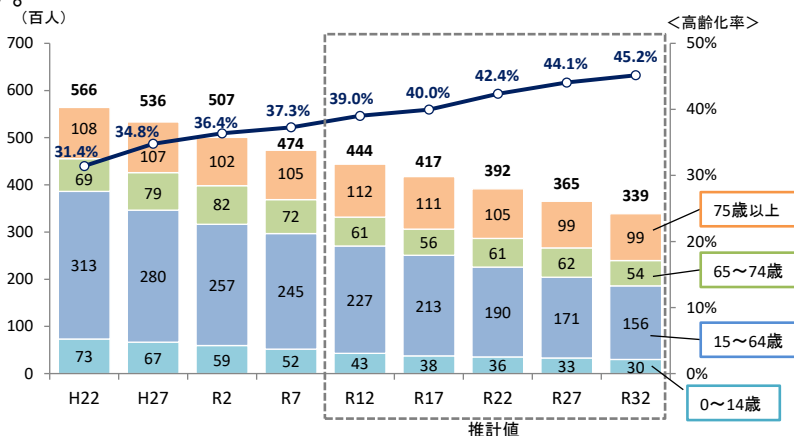
2.1. 三次市の地域公共交通の現状

2.1.1. 人口動態

(1) 人口の推移と高齢化

本市の人口は、令和7(2025)年9月末時点で約 47,400 人(住民基本台帳人口)であり、これから将来にかけて減少傾向の継続が見込まれています。

また、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37.3%です。



[資料] 国勢調査、住民基本台帳登録人口(令和7(2025)年9月末)

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」(令和5(2023)年推計)

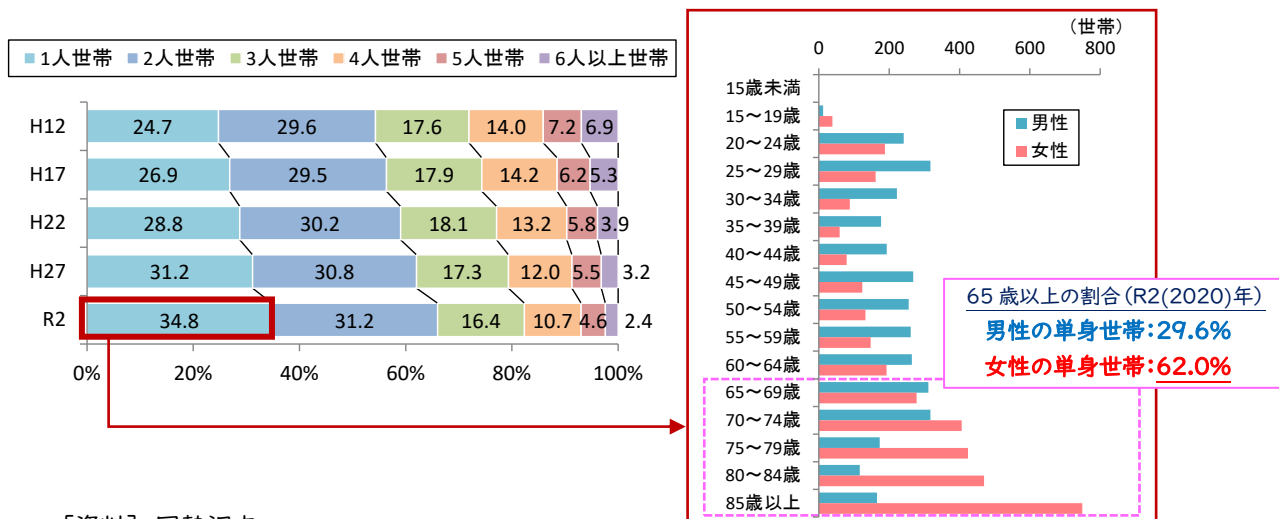
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

※H22(2010)~R2(2020)の棒上部の値は年齢不詳を含むため、年齢別合計と合わない場合がある

図 2-1 人口の推移と高齢化

(2) 単身世帯の増加

世帯人員の推移をみると、単身世帯の構成比が拡大しています。また、単身世帯における世帯主の性別・年齢は、特に高齢の女性が多い状況にあります。



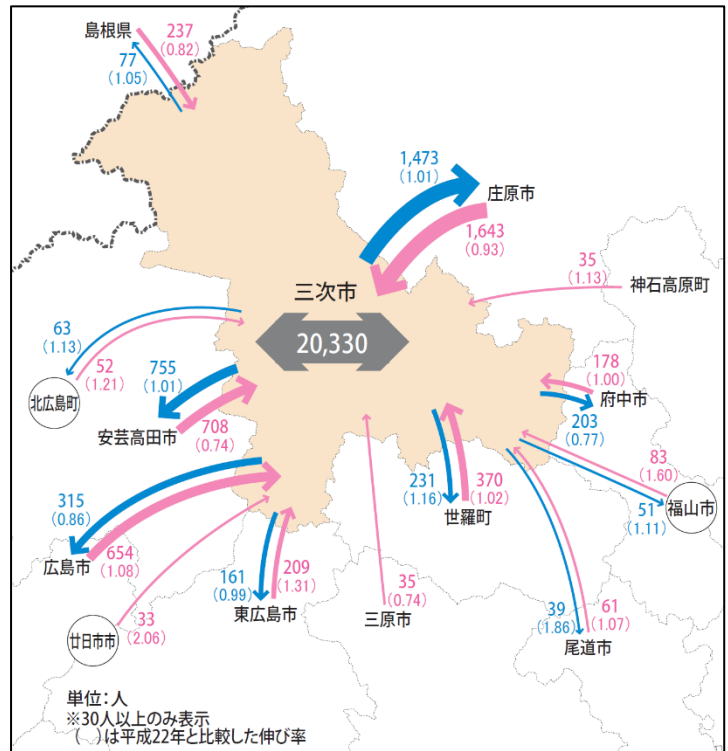
[資料] 国勢調査

図 2-2 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

2.1.2. 人口の動き

(1) 自治体間の通勤流動

市外との通勤流動では、隣接する庄原市との往来が最も多く、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。

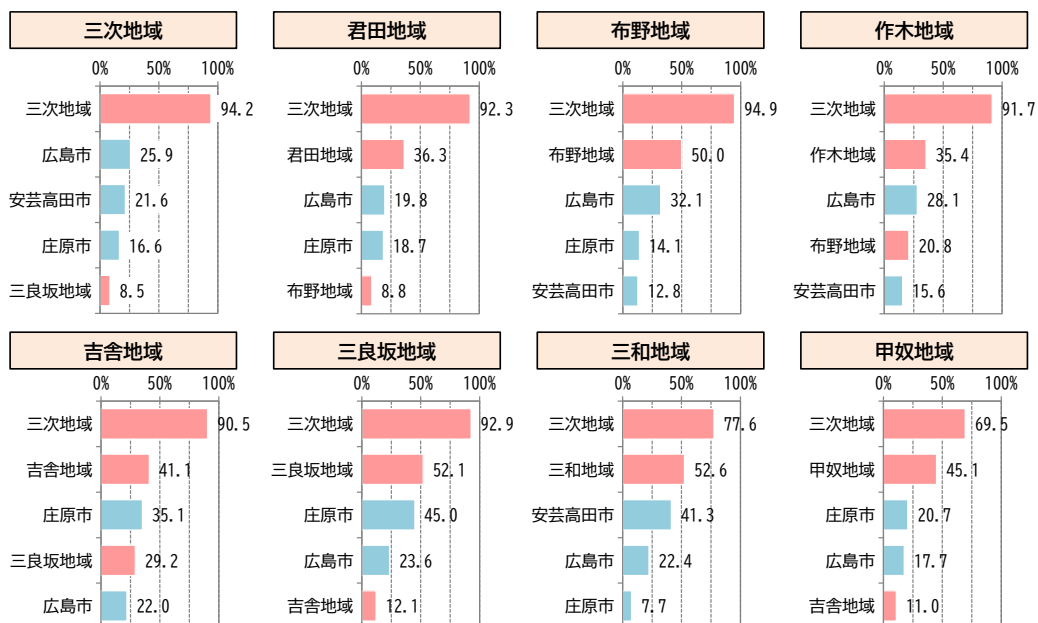


[資料] 国勢調査(令和2(2020)年)

図 2-3 通勤(15歳以上)の流動

(2) 市内の地域間流動

市民アンケート結果より、居住地域別での外出先をみると、三次地域の居住者はもちろん、旧町村地域からも三次地域へ外出する割合が最も高くなっています。



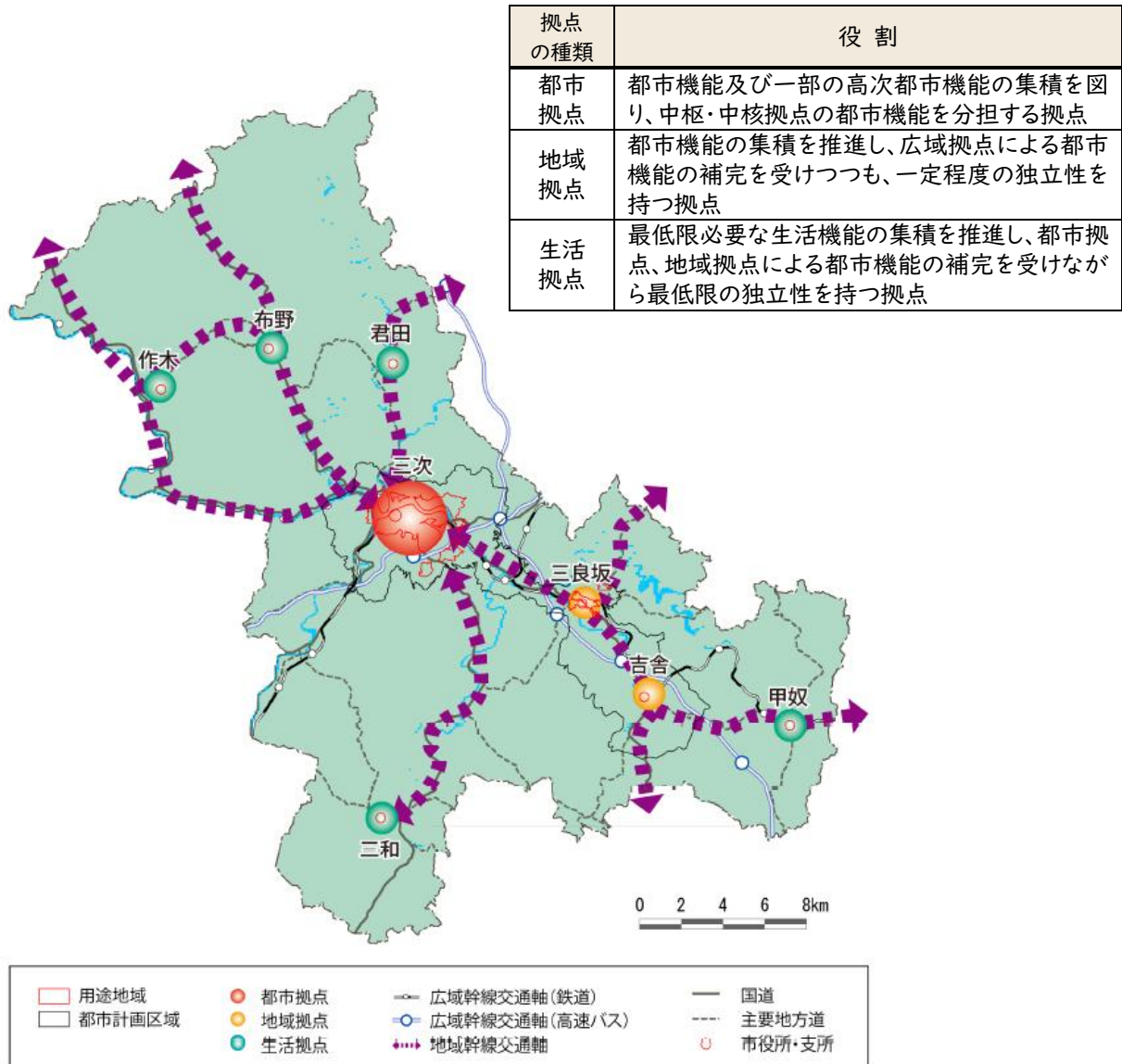
[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)

図 2-4 居住地域別の主な外出先

2.1.3. 都市構造

(1) 都市づくりの方向性

本市では、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た都市づくりを進めています。



[資料] 三次市立地適正化計画(令和6(2024)年)

図 2-5 都市の骨格構造

(2) 人口や施設分布よりみる都市構造

市内の居住者や生活施設の分布をみると、三次地域における中心市街地、酒屋地区、及び旧町村地域の中心地区に集中しています。

三次地域には、商業施設や医療機関など高度な都市サービスを提供する施設が立地しており、旧町村地域からも来訪があります。また、地域の基幹病院である市立三次中央病院は、中心市街地より南側の酒屋地区に位置しています。

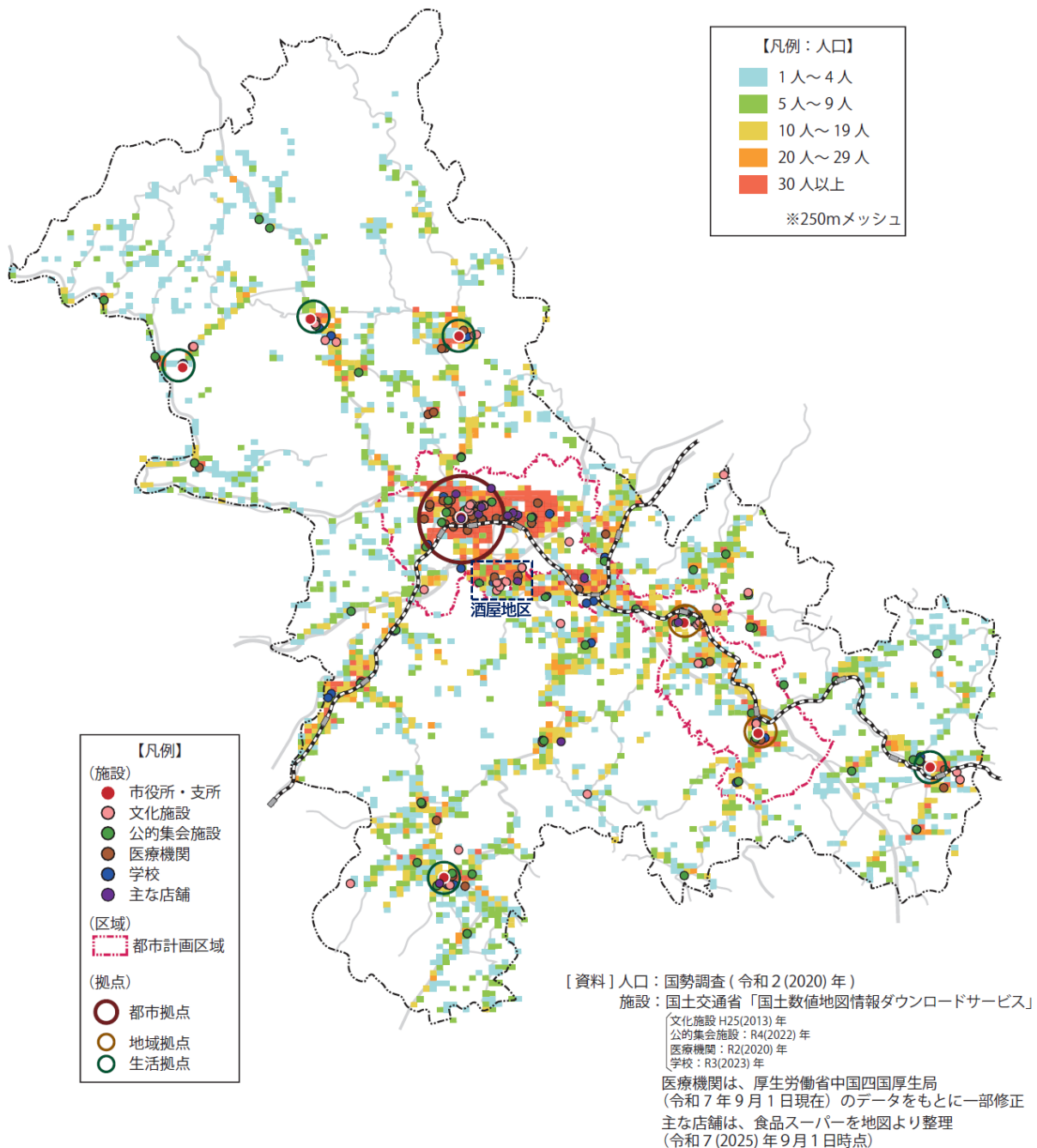


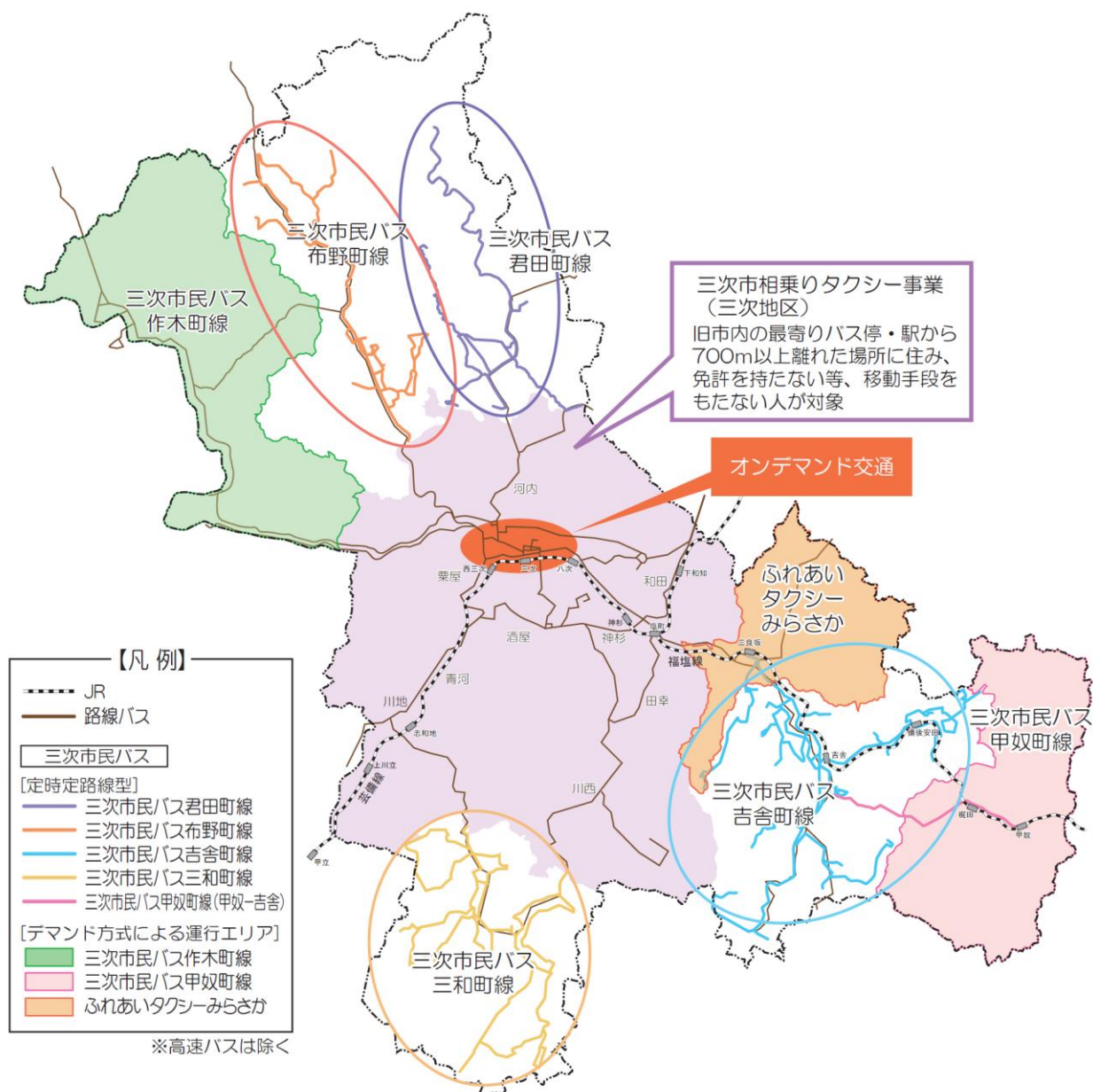
図 2-6 人口と生活関連施設の分布

2.1.4. 地域公共交通

(1) 三次市の地域公共交通体系

本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（オンデマンド交通、市民バス等）」より構成されます。

三次地域では、中心市街地にオンデマンド交通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、本市が住民の生活移動を支援しています。



令和8(2026)年4月1日時点

図 2-7 三次市の地域公共交通体系

表 2-1 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	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)、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	

(2) 地域公共交通によるカバー状況

本市の地域公共交通体系は、中心市街地から市域周辺に向けて放射状に幹線交通が伸び、また、地域内生活交通が居住地を網羅するように整備されています。その結果、旧町村地域では、鉄道駅及びバス停留所（市民バスは沿線）からの700m※圏エリア内に、ほぼ全ての集落が含まれています。

一方、三次地域内にはカバーエリアに含まれていない集落があります。こうした地区の移動支援は、「三次市相乗りタクシー事業」が担っています。

※700mは、「三次市相乗りタクシー事業」の距離要件より

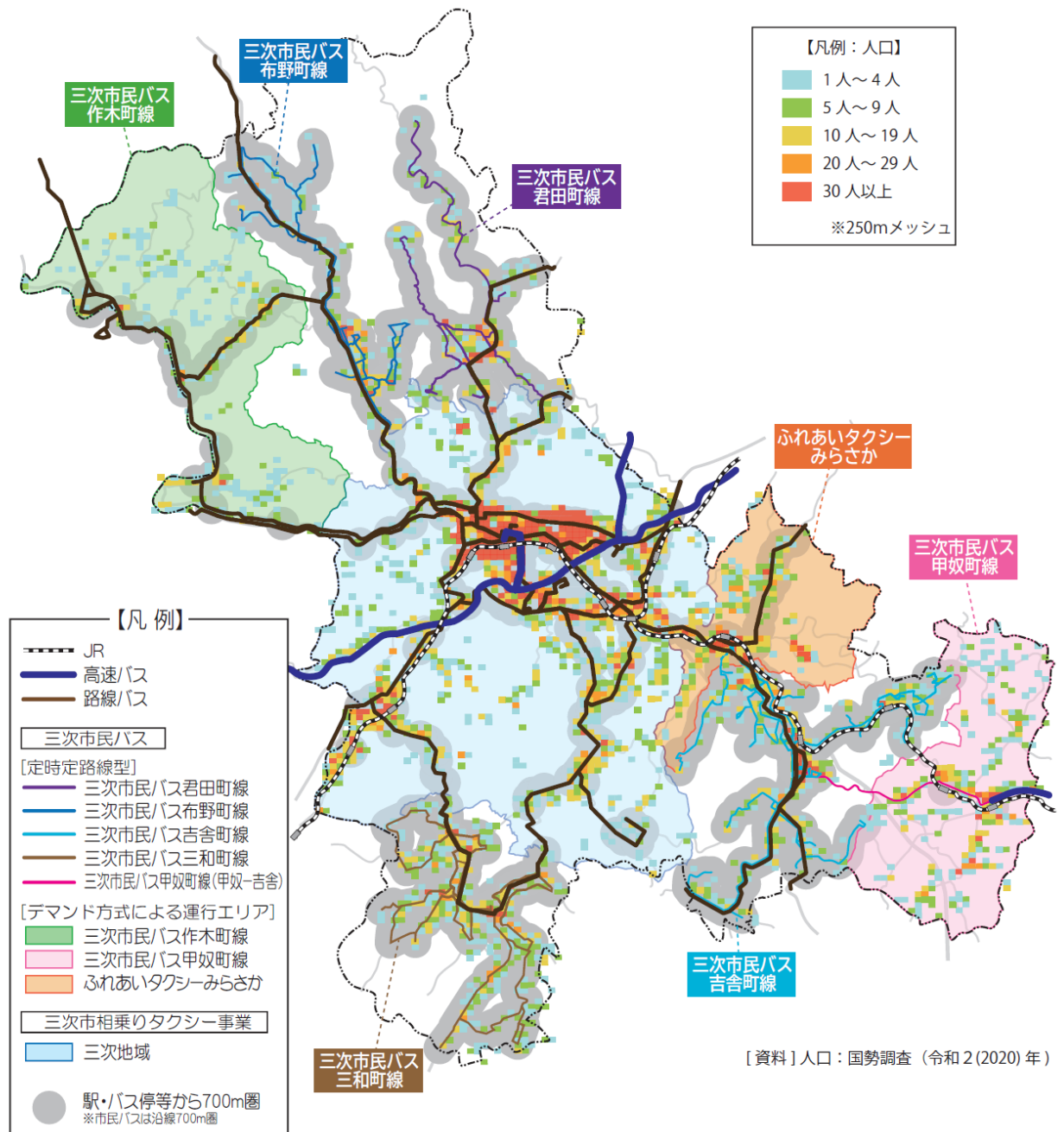


図 2-8 地域公共交通体系によるカバー状況

(3) 地域公共交通の収支率

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。

また、三次市民バス等の収支率(令和6(2024)年度)は、路線全体で1.4%と、相当に低い状況にあります。

※対象期間:令和6(2024)年10月~令和7(2025)年9月

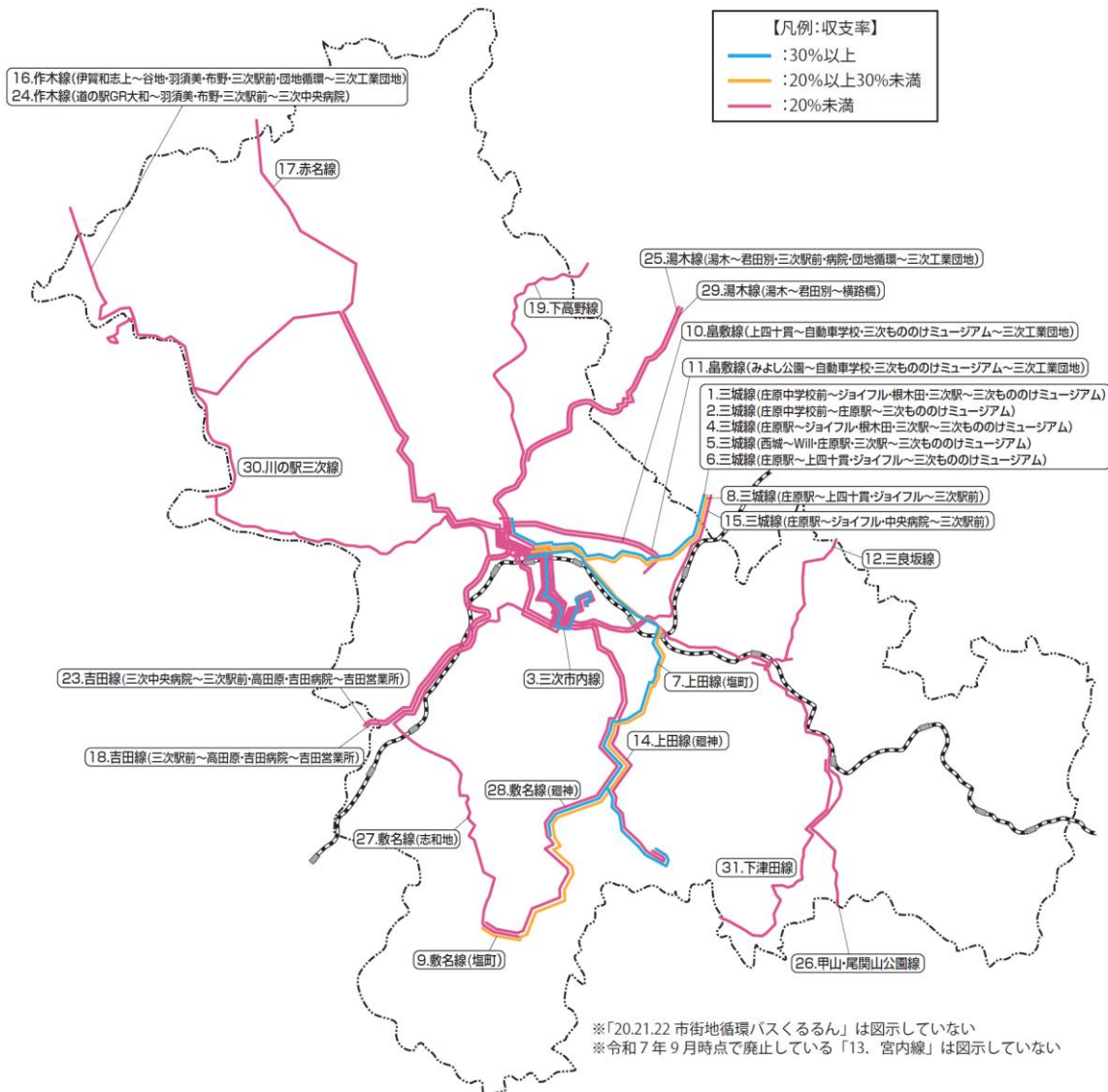
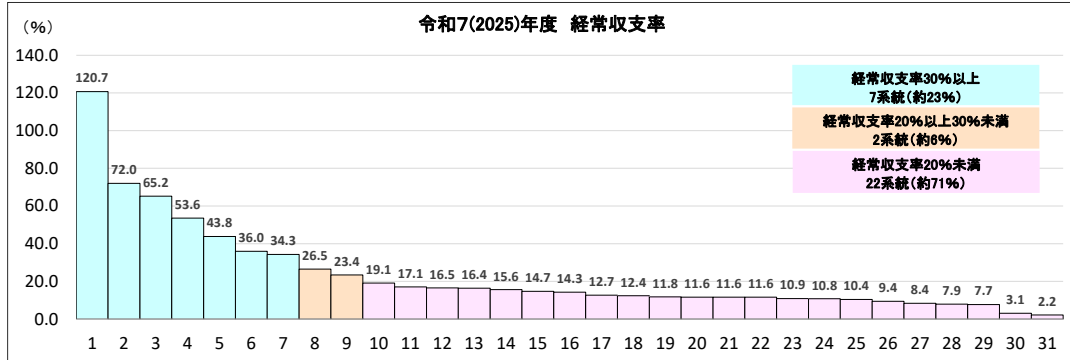


図 2-9 路線バスの系統別収支率(令和7(2025)年度)

表 2-2 三次市民バス等の収支状況(令和6(2024)年度)

	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

2.1.5. 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。

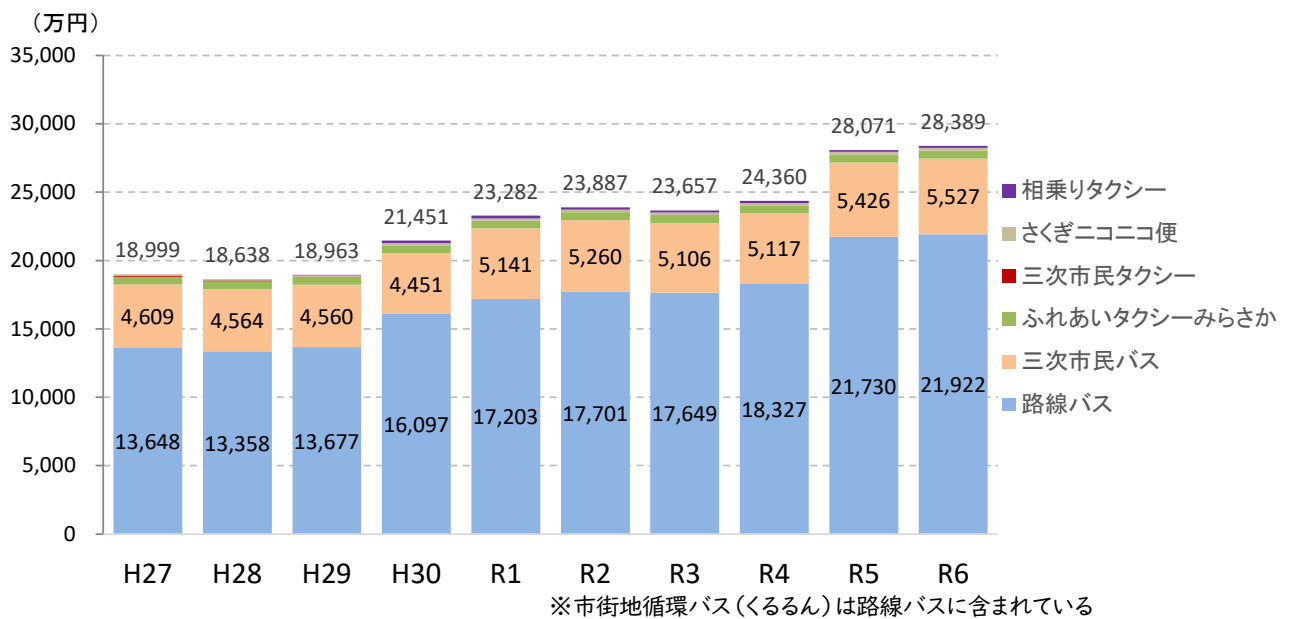


図 2-10 地域公共交通に対する本市の財政負担額

2.1.6. 地域内生活交通検討会

本市では、「地域内生活交通検討会」等が市内7地域(令和7(2025)年10月時点)で設置され、それぞれの地域実態に適した地域内生活交通について、住民自治組織の主導により検討しています。

表 2-3 市内の地域内生活交通検討会等

地域名	組織名
君田町	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)
布野町	布野まちづくり計画推進会議
作木町	作木町地域づくりネットワーク協議会 (公共交通検討部会)
吉舎町	吉舎町地域内生活交通検討協議会
三和町	三和町地域ネットワーク協議会 (地域内交通検討部会)
三良坂町	三良坂町公共交通検討部会
川西地区	支えあい交通未来検討会議

本検討会は、地域住民の暮らしに直結する具体的な課題解決をめざすものであり、本市もこれを積極的に支援しています。令和6(2024)年8月に、運行経路を変更した市民バス吉舎町線や、令和7(2025)年11月に、運行形態を定時定路線からデマンド型に移行した市民バス作木町線は、上記組織による検討を経た上で、運行する交通事業者の協力を得て、具体化を図った事例です。

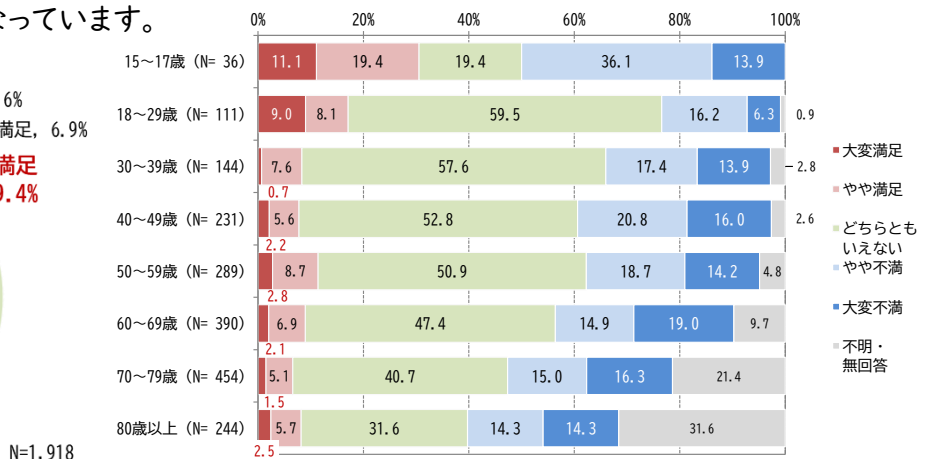
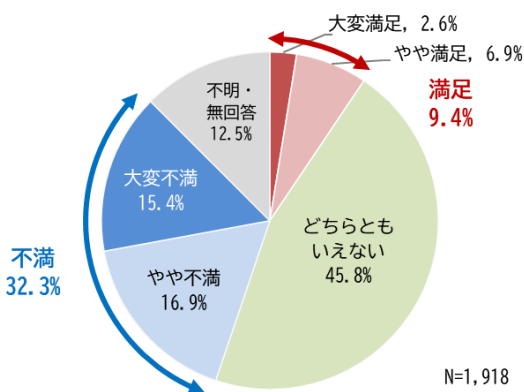
2.1.7. 市民及び交通事業者の意見

本市の地域公共交通に係る問題抽出のために、市民に対するアンケート調査、並びに交通事業者等へのヒアリング調査を実施しました。

(1) 市民アンケート調査結果より

①市内の地域公共交通の満足度

市内の地域公共交通の満足度は、『満足』（「大変満足」と「やや満足」の合計）の割合が 9.4%であるのに対し、『不満』（「やや不満」と「大変不満」の合計）は 32.3%と、『不満』の割合の方が高くなっています。

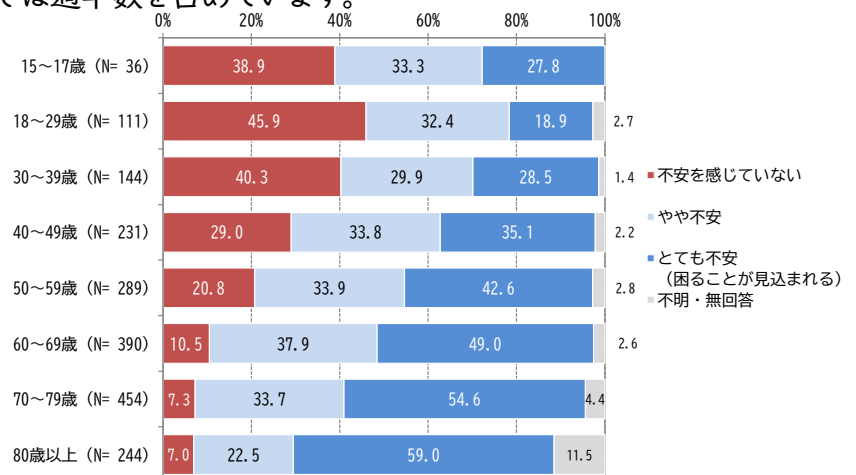
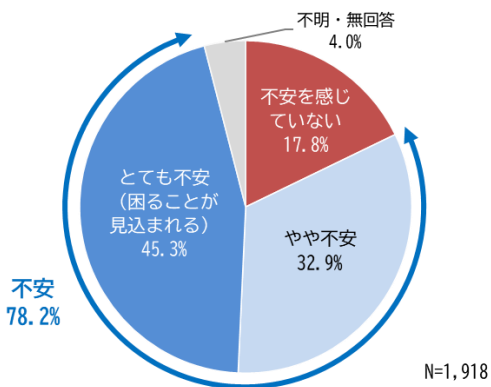


[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)
図 2-11 日常生活での市内の公共交通の満足度

②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）が 78.2%を占めており、一方で、「不安を感じていない」は 17.8%です。

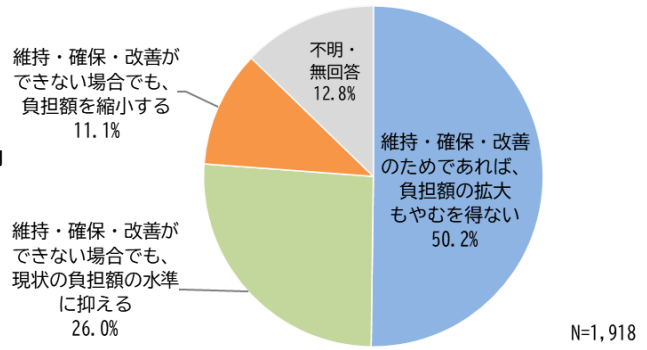
年齢別でみると、(15～17 歳を除いて)年齢が上がるにつれて、「とても不安」の割合が高くなっており、70 歳以上では過半数を占めています。



[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)
図 2-12 数年後の移動手段への不安

③これからの地域公共交通維持の考え方

これからの地域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%を占めています。



[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)
図 2-13 これからの公共交通維持の考え方

(2) 交通事業者ヒアリング調査結果より

表 2-4 ヒアリングでの主な意見

項目	主な意見
人手不足について	<ul style="list-style-type: none"> ■西日本旅客鉄道(株) ・労働人口の減少に伴い線路保守作業員の確保が困難。 ■備北交通(株) ・慢性的な乗務員不足、かつ高齢の乗務員が多い。 ■市民バス等事業者(※全事業者の共通意見ではない) ・乗務員は不足。特にスクールバスを担う場合、特定の時間に人員確保が必要。 ■一般タクシー事業者 ・業界の乗務員不足は深刻、かつ市内を走る乗務員の大半が高齢。
運行維持の考え方について	<ul style="list-style-type: none"> ■西日本旅客鉄道(株) ・人口減少・少子高齢化等、鉄道を取り巻く環境は大きく変化。 ・今よりもご利用しやすい地域交通体系を関係者とつくりあげる必要がある。どっちも割は、その好事例。また地域で駅舎を活用いただく等により駅周辺のまちづくりを地域と協働で実施することも検討したい。 ■備北交通(株) ・10年先にもなると、通院や買い物などが従来の生活圏内でできなくなる懸念があり、これを踏まえて、路線バス、市民バス、相乗りタクシー等の手段を融合することが必要。 ・全国的に、定時定路線からデマンド交通などへ展開する流れがみられている。 ■市民バス等(※全事業者の共通意見ではない) ・人口減少や高齢化が進むため、これからはデマンド化が良い。 ・旧町村域を超えて病院や店舗まで利用できるようにエリアの拡大が必要。 ■一般タクシー事業者 ・サービス維持の課題は、乗務員の確保。

2.1.8. 三次市の地域公共交通の現状

(1) 本市の地域人口や人の移動の現状

- 長期に渡り人口減少及び高齢化が進んでおり、この傾向が今後も継続する見込み。
- 年々、単身世帯の割合が増加しており、その世帯主の多くが高齢者である。
- 市民の交通行動では、周辺の旧町村地域の住民を含めて、市中心市街地内を目的地とする移動が多い。また、他自治体とのつながりについては、特に隣接する庄原市や、様々な都市サービスが享受できる広島市との往来が多い。
- 市民アンケート結果によると、数年後の移動手段を「不安」に思う方が8割弱を占めており、また、概ね年齢が上がるにつれて「とても不安」に思う回答者の割合が高くなっている。

(2) 地域公共交通の現状

- 本市では、広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）、地域幹線交通（鉄道、路線バス）、地域内生活交通（オンデマンド交通、市民バス等）より構成される地域公共交通体系が形成され、市内拠点間の移動や市内外の移動など、市民等の様々な生活移動を支えている。
- 市内で運行している地域公共交通の利用者数は、長期的・全体的に減少傾向にある。路線バスでは、大半の系統が収支率 100%を下回っており、収支率 20%未満の系統数が約7割を占める。
- 地域公共交通の運行を担う事業者では、慢性的な乗務員等の人手不足及び高齢化が深刻な問題であり、減便・廃止など、運行サービス内容に直接的な影響を及ぼすに至っている。
- 住民自治組織主導で地域実態に適した地域内生活交通について検討する「地域内生活交通検討会」等が市内7地域で設置され、具体的なサービス改善に繋がっている。
- 本市としても、地域公共交通に関して 2 億 8,389 万円（令和6(2024)年度）の財政負担を行っており、また、持続可能なサービスとするために、地域と協働で、定時定路線のデマンド化など、最適な地域公共交通に向けて継続的に改善している。
- 市民アンケート結果によると、これからの地域公共交通維持の考え方として、行政の「負担額の拡大もやむを得ない」と考える回答が約半数を占める。ただし一方で、近年の本市の財政負担額は、人件費や燃料費等の高騰に伴い、増加する傾向にある。

2.2. 地域公共交通づくりの課題

各種データ等より捉えた現状や問題を踏まえて、これからの地域公共交通づくりの課題を整理します。

【課題1】 下記の様々なリスクを念頭においた上で、市内拠点間や市内外の連絡を可能とし、面積が広い本市において、できるだけ多くの居住地での移動支援を可能とする地域公共交通体系の確保・維持が必要。

- ・需要側のリスク:人口減少、高齢化、新型コロナウイルスに端を発する影響(地域公共交通離れ、外出控え)などによる利用需要の減少 等
- ・供給側のリスク:運行コスト上昇、乗務員等の人手不足の進行などによる事業環境悪化 等

【課題2】 市内を運行する路線バス、市民バス等は、ほぼ全ての路線・系統で赤字であり、本市が運行維持のための財政負担を担っているが、今後も運行を継続していくためには、負担額を持続可能な規模に抑制することが必要であり、そのためにも、利用実態に応じて、適切かつ柔軟な見直し等を継続的に推進することで、最適な地域公共交通体系をめざすことが必要。

【課題3】 最適な地域公共交通体系づくりに向けては、それぞれの地域実態を踏まえた協議を可能とする「地域内生活交通検討会」等による検討を継続するとともに、市域のより多くの地域において、地域住民主導で検討できる体制をつくるため、新規の検討会設置を促すことが必要。

【課題4】 定住人口維持や活力増進に寄与する関係人口の拡大を図るためにも、本市と広島市街地間などの都市間連絡を担う地域公共交通を、市民、来街者にとって利便性の高いサービスとする対策が必要。

【課題5】 将来の移動手段を不安視する市民が多く、さらに市民の高齢化が今後も急進することが見込まれる中、身の回りにある地域公共交通を使いやすく、気軽に利用できるサービスとして認識してもらうため、利便性を高める取組や、市民等が地域公共交通を身近に感じられる機会創出など、認知度を高めるための取組を実施することが必要。

【課題6】 今後も事業環境が厳しさを増す懸念がある中、地域公共交通に関わる様々な課題解決に向けて、ICT活用やライドシェアなど、新しい技術や制度などの活用の推進が必要。

2.3. 地域公共交通づくりの基本方針と目標

2.3.1. 基本方針

本市では、「みよし未来共創ビジョン（第3次三次市総合計画）」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 2-5 「みよし未来共創ビジョン」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
地域公共交通に関わる施策とめざす姿	【施策】 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]みよし未来共創ビジョン（第3次三次市総合計画）

「まちづくり」とは、人々が暮らしの中でより良い生活を築いていこうとする「暮らしづくり」そのものといえます。（「まち・ゆめハンドブック-三次市まち・ゆめ基本条例-（平成30(2018)年）」より）

地域公共交通は、この「まちづくり」や、その結果としての「めざす姿」実現を支える重要かつ基本的な社会基盤です。しかし一方で、「移動需要」に直結する人口の減少や、交通事業者の人手不足など、運行サービスを持続するための事業環境が今後一層厳しくなる懸念があります。

こうした状況を踏まえて、「めざす姿」の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確立する

[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。

2.3.2. 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

三次市内、市内外の主な移動パターンを、下表に示す「幹」「枝」「葉」に該当する移動手段の単独、または組み合わせと捉えます。

表 2-6 地域公共交通の機能分担

移動の種類(機能)		主な交通手段
広域幹線交通 (イメージ:幹)	三次市から広島市をはじめとした市外への移動手段	鉄道、高速バス、 路線バス(市外との連絡路線)
地域幹線交通 (イメージ:枝)	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手段	鉄道、路線バス(市内路線)
地域内生活交通 (イメージ:葉)	居住地の生活圏内の移動手段	オンデマンド交通、三次市民バス等、 家用有償旅客運送、一般タクシー(三次市相 乗りタクシー事業含む)

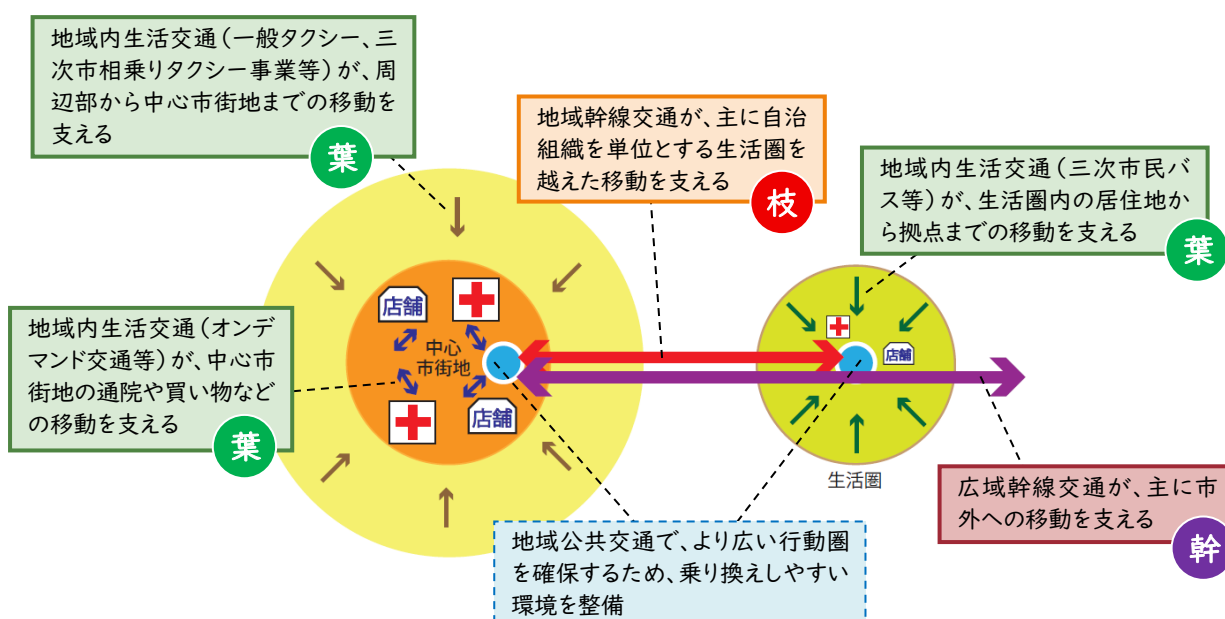


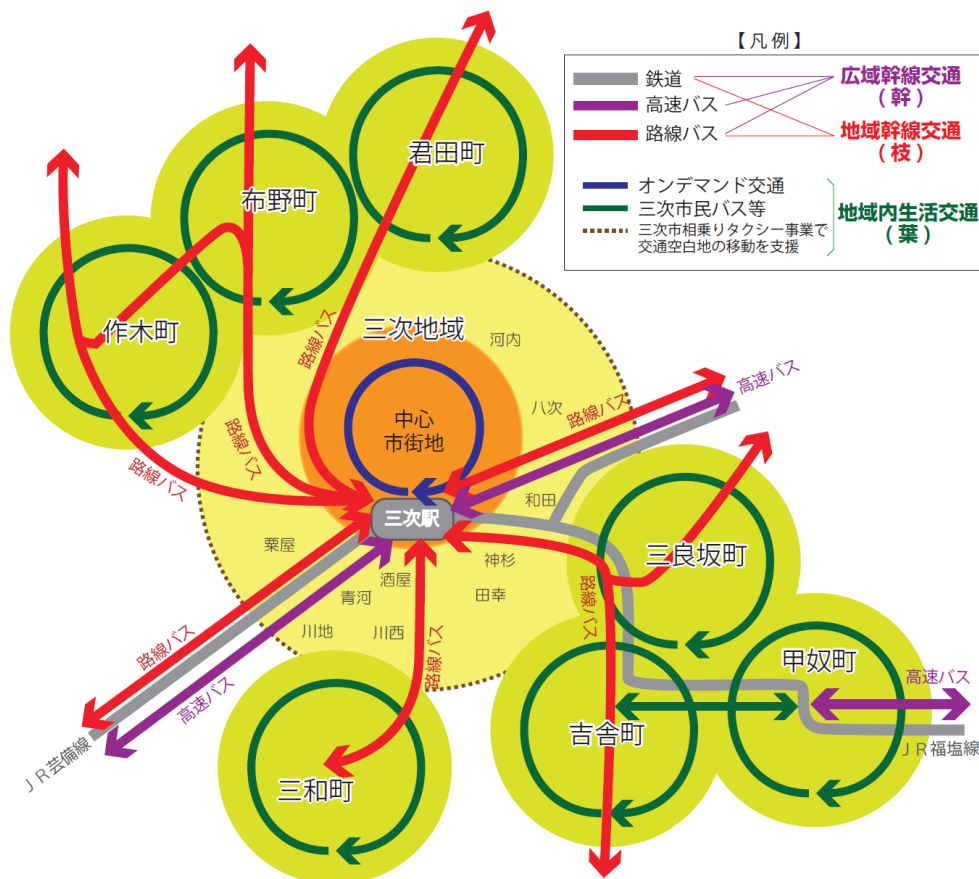
図 2-14 地域公共交通を用いた移動モデル

(2) 地域公共交通づくりの方針

本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」から成る地域公共交通体系の基本的な構造を維持しつつ、柔軟に移動の効率化及び利便性向上を図るため、下記の方針を定めます。

- 現行の地域公共交通体系の基本的な構造（幹、枝、葉）を、厳しい事業環境や財政などの制約下においても、確保・維持する。
- ただし、人口減少や高齢化、生活施設の立地状況、移動需要などの実態に応じて、三次地域における三次市相乗りタクシー事業や、旧町村地域の生活圏（葉エリア）で運行する市民バス等のサービスを適切かつ柔軟に見直すことで、生活に必要な移動手段を確保する。
- 定住人口維持や関係人口の拡大などを図るため、まちの活力増進に重要な役割を担っている広島市街地とのアクセス手段を維持、充実する。
- 地域公共交通に地域住民等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、育てる。
- 上記事項において、ICT等、新しい技術や制度を積極的に活用するとともに、地域公共交通の利用促進に寄与するソフト施策を積極的に推進する。



※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 2-15 地域公共交通体系イメージ

2.3.3. めざす姿実現のための目標

先述した「めざす姿」の実現のために、3つの目標を定めます。

目標1 地域実態や移動需要に見合う地域公共交通体系を確保・維持する

市民が、これからも本市で快適に住み続けるためには、地域内・地域間・市内外などの移動手段を地域公共交通で確保し、これを維持することが不可欠です。そのため、鉄道、高速バス、路線バス、三次市民バス等において、地域実態や移動需要を検証し、必要に応じて対策を講じることなどにより、地域住民等、交通事業者、市が協働で、地域公共交通体系の確保・維持を図ります。

目標2 自家用車に頼れない市民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、高齢者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。そのため、三次市相乗りタクシー事業の普及や、地域主体での公共ライドシェアの導入支援などにより、自家用車に頼れない市民を支える移動手段を確保します。また、運転に不安を感じた高齢ドライバーが、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。

目標3 誰もが使いやすい地域公共交通づくりを推進して利用促進を図る

地域公共交通を持続可能なものとするためには、各サービスの利便性向上を通じて利用者を増やすことや、認知度向上を図り地域公共交通事業に対する市民の理解を深めることが必要です。そのため、例えば、定時定路線のデマンド化といった利便性向上策や、スマートフォン等ICT機器活用を含めた情報発信、市民等が地域公共交通に触れる機会の創出などを推進し、地域公共交通の利用促進を図ります。

2.3.4. 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象

(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地域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

- オンデマンド交通「のるーと三次」(三次市)
- 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)

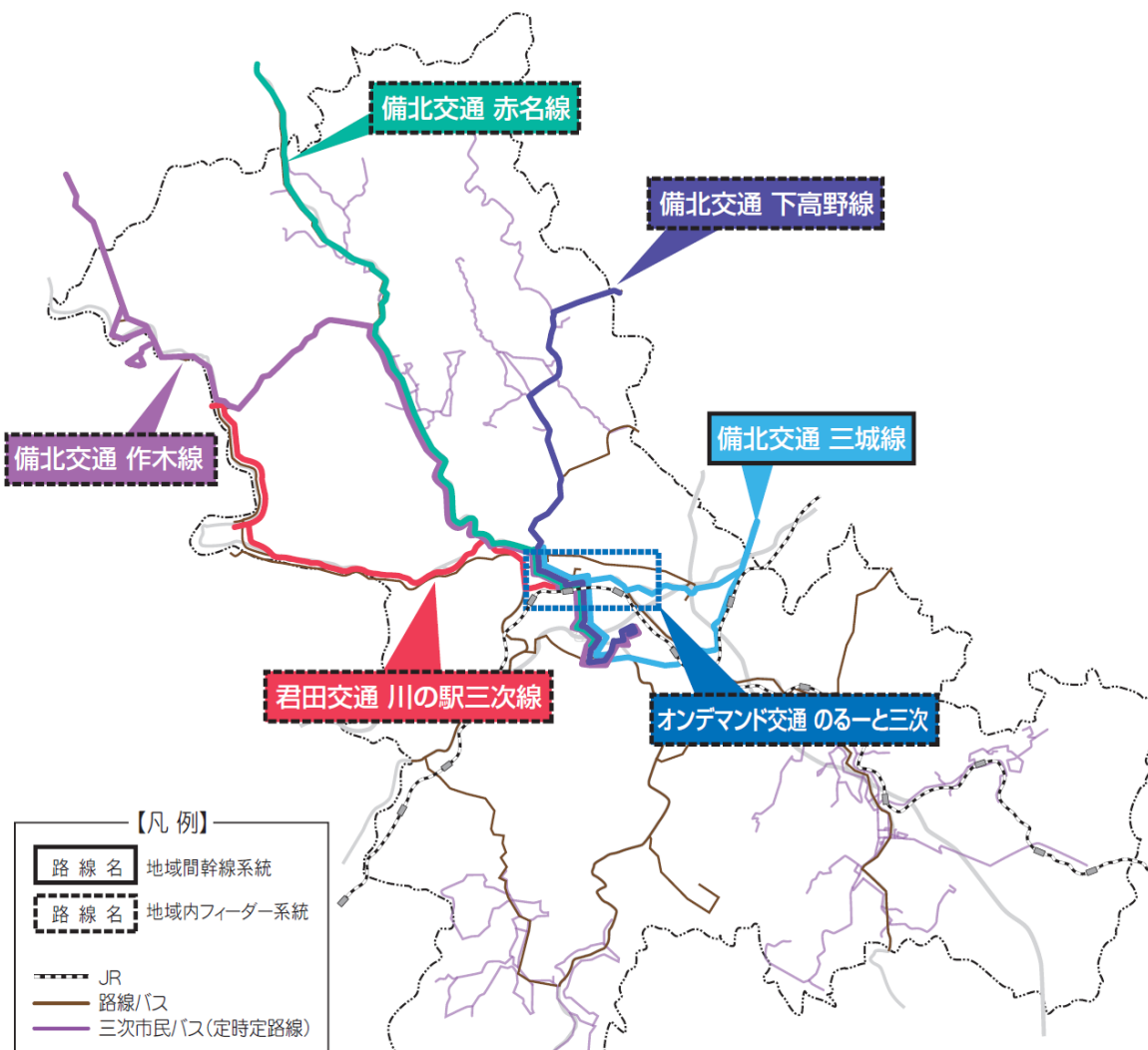


図 2-16 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象路線

(2) 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 オンデマンド交通「のるーと三次」[地域内フィーダー系統補助]

オンデマンド交通「のるーと三次」は、三次駅などを交通結節点とし、商業施設、医療機関、公共施設が多く集まる市街地での買物・通院など、様々な市民生活を支援するデマンド型・区域運行の乗合交通です。

市の人口が減少する中、本市及び委託先である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經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。

第3章 目標達成のための施策

3.1. 施策一覧

本計画の目標を達成するため、計画期間において次の施策に取り組みます。

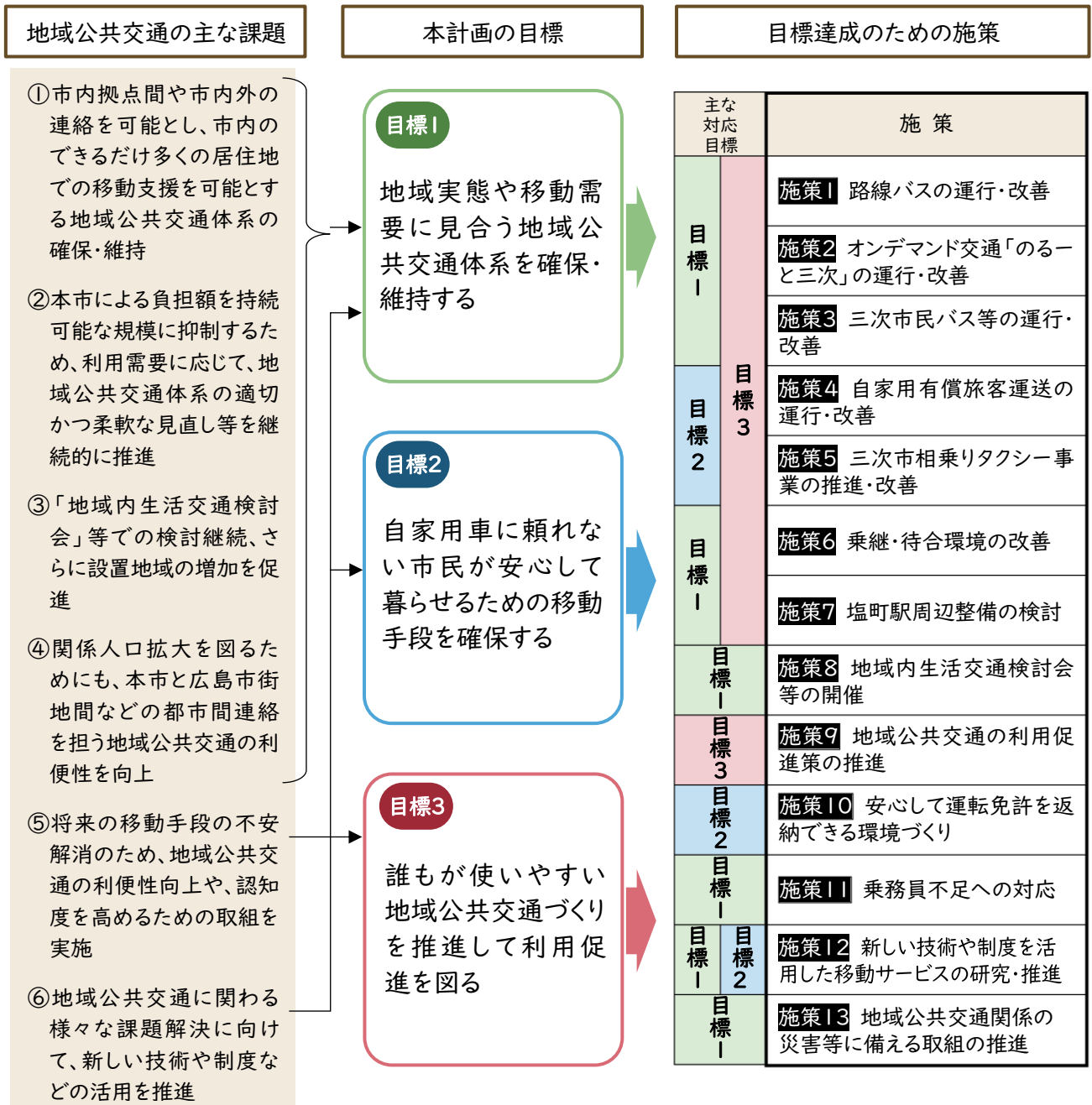


図 3-1 目標と施策の対応

3.2. 施策の概要

施策1	路線バスの運行・改善
【実施主体】民間バス事業者、三次市	

【概要】

- 地域幹線交通、地域内生活交通である路線バスを、民間バス事業者が、定時定路線で運行します。また、運行サービスの維持に向けて、国、県、三次市が支援します。
- 利用者数や沿線人口が減少傾向にある中、経常収支率が極めて低い路線や系統が生じている状況を踏まえて、基本方針で掲げた地域公共交通体系の基本構造を持続可能なものとするため、定期的に三次市と民間バス事業者において利用実績や使われ方等を踏まえた協議・調整を行い、その結果、必要に応じて運行内容の見直し等を実施します。
- 利便性向上を図るために、交通安全上の支障が無い区間においてフリー乗降の拡大を進めてきましたが、継続して、可能な区間の導入検討を行います。また、フリー乗降の導入済区間や乗降方法などについて、周知を図ります。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
路線バスの運行・改善					運行・改善 →

施策2	オンデマンド交通「のるーと三次」の運行・改善
【実施主体】三次市、民間バス事業者、タクシー事業者	

【概要】

- 本市の都市拠点の活性化に資する移動手段として、都市サービスを提供する施設(市役所、医療機関、大型商業施設、市民ホール等)や交通結節点である三次駅が位置する中心市街地において、居住者や周辺地域・市外からの来街者等が利用できるオンデマンド・区域運行型の乗合バスを、三次市、民間バス事業者、タクシー事業者が連携して運行します。
- 地域住民や利用者等の意見を把握し、必要に応じて運行内容、乗降ポイント等の見直しを行うなど、継続的に改善を図ります。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
オンデマンド交通「のるーと三次」の運行・改善					運行・改善 →

施策3	三次市民バス等の運行・改善
	【実施主体】三次市、民間交通事業者（三次市民バス等の運行）、三次広域商工会（ふれあいタクシーみらさかの運営主体）、住民自治組織等

【概要】

- 居住生活圏での移動に不可欠な地域内生活交通として、三次市民バス等を、原則として週2日の頻度で運行します。
- 三次市民バス等の運行内容については、利便性や効率性を高めるため、「地域内生活交通検討会（施策8参照）」等において地域実態を踏まえた検討を行います。
- 今後の三次市民バス等に関しては、沿線人口の減少に伴う生活施設の減少などにより、運行エリア内で生活行動（通院、買い物など）が完結できなくなるリスクがあります。これを踏まえて、基本方針で掲げた地域公共交通体系の基本構造を維持する前提で、例えば、旧町村境界を越える柔軟な路線設定を行う等、地域特性に適した運行内容への見直しを検討します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
三次市民バス等の運行・改善	—————→				運行・改善

施策4	自家用有償旅客運送の運行・改善
	【実施主体】三次市、導入可能な団体

【概要】

- 未導入の地域において、自家用車を活用した公共ライドシェアに対して高い利用ニーズがあり、かつ実現に必要な諸条件が整う場合は、三次市が、運営主体となる団体と連携して、導入に向けた検討や準備を支援するとともに、運行開始後も検証や見直し検討などの支援を行います。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
自家用有償旅客運送の運行・改善	-----				随時実施

施策5

三次市相乗りタクシー事業の推進・改善

【実施主体】三次市、タクシー事業者

【概要】

- バスや鉄道の利用が困難な地区に住む高齢者等の移動手段の確保を目的として、三次市が、「三次市相乗りタクシー事業」を推進します。
- 当該事業の利用者は限定的であり、十分に事業内容が浸透している状況とは言えないため、必要な市民に対して事業内容の周知を図ります。
- 高齢化が進む本市において、当事業を必要とする市民が今後増える可能性等を踏まえ、より活用しやすい制度とするために内容を見直します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
三次市相乗りタクシー事業 の推進・改善	→ 継続実施			→ 「三次市相乗りタクシー事業」実施について、R11年度以降は、R10年度に判断	

施策6

乗継・待合環境の改善

【実施主体】三次市、民間交通事業者、市民

【概要】

- 地域公共交通の利便性向上を図るために、広域幹線交通（鉄道、高速バス、路線バス）、地域幹線交通（鉄道、路線バス）及び地域内生活交通（三次市民バス等）間における乗継環境や待合環境の改善に取り組みます。
- 交通結節点である三次駅において、広域幹線交通と地域内幹線交通とのスムーズな乗換えが可能なダイヤ調整を、関係者間で検討します。
- 住民による駅舎改修など、行政、交通事業者、地域との協働で乗継環境や待合環境の改善に取り組み、地域公共交通を守る機運を高めます。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
乗継・待合環境の改善	→ 随時実施				→

施策9

地域公共交通の利用促進策の推進

【実施主体】三次市、民間交通事業者、各種関連団体、市民

【概要】

- 地域公共交通の利用者数の維持・増加を図るため、わかりやすい関連情報の発信、バス等の乗り方教室、運賃の割引制度等のソフト施策を進めることにより、地域公共交通の利用意識の醸成や利便性向上を図ります。
- 地域実態に即した利用促進策については、「地域内生活交通検討会（施策8参照）」等でも検討を行い、市、関係機関と連携して実施します。
- 計画期間内に実施を想定する主な利用促進策は下表のとおりです。

表 3-1 利用促進策の想定

利用促進策	実施主体
地域公共交通の利用意識の醸成につながる関連情報の提供（ホームページ、SNS等を活用）	三次市
市広報紙を活用した定期的な地域公共交通関連の情報発信	三次市
「みよし なるほど!出前講座」メニューの「バスの乗り方教室」の実施、及び講座内容の更新（オンデマンド交通への対応等）	三次市
高齢者や小学生を対象とした路線バス、オンデマンド交通等の乗り方教室	三次市、民間交通事業者
市や公共施設の行事等と連携した利用促進 (例)・イベント告知チラシ等への地域公共交通でのアクセス情報の掲載	三次市、民間交通事業者
民間事業者同士の連携による利用促進策 (例)・バス&レールどっちも割きっぷ ※「バス&レールどっちも割きっぷ」は、2025 年度グッドデザイン賞(主催:公益財団法人日本デザイン振興会)を受賞	三次市、民間交通事業者
目的地となる施設(商業施設等)と連携した利用促進策の検討	三次市、民間交通事業者、各種関係団体
JR沿線市町等で構成した各線の協議会において負担金を拠出し、利用促進のための運賃補助等を実施	三次市、関係市町
備北圏域の関係者が参画する「広島県地域公共交通協議会エリア分科会(備北圏域)」において、市町をまたぐ広域路線を含めた地域公共交通の活性化策、利用促進策について検討	広島県、学識経験者、三次市、庄原市、民間交通事業者

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
地域公共交通の利用促進策の推進	—————▶				継続実施

施策10

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、広島県警察

【概要】

○運転に不安を抱える高齢者であっても、生活が不便になるため運転免許返納ができないような状況の改善をめざし、地域公共交通の利便性向上を図る取組と並行して、運転免許自主返納のきっかけづくりとして、三次市、広島県警察等が連携し、「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業」を実施します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
安心して運転免許を返納できる環境づくり	継続実施 →	「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業」実施について、R9年度以降は、R8年度に判断 →			

施策11

乗務員不足への対応

【実施主体】民間交通事業者、三次市

【概要】

○バスやタクシー乗務員等の不足に起因する運行サービス水準低下を回避するため、交通事業者は積極的に採用活動などの対策を進めるとともに、三次市、県が連携して、情報発信や相談等の支援を行います。

表 3-2 乗務員不足支援策の想定

支援策(例)
SNS等による情報発信 (例)・行政や関連団体による求人イベント・セミナー等の案内
二種免許取得などの支援策の検討
移住希望者への就業紹介

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
乗務員不足への対応	→				継続実施 →

施策12 **新しい技術や制度を活用した移動サービスの研究・推進**
【実施主体】三次市

【概要】
 ○例えば、乗務員不足の解決策としての自動運転バスや公共ライドシェアの検討など、地域公共交通の課題解決に資する、ICT(情報通信技術)、AI(人工知能)等の新しい技術や制度に関わる活用策の調査研究を行うとともに、ニーズや効果が高く、かつ実現に必要な諸条件が整う場合は、その取組の導入を推進します。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
新しい技術や制度を活用した移動サービスの研究・推進	—————▶				継続実施

施策13 **地域公共交通関係の災害等に備える取組の推進**
【実施主体】三次市、民間交通事業者

【概要】
 ○甚大かつ頻発化する集中豪雨や土砂災害などの災害等に備え、被災時においても市民が安心して地域公共交通が利用できる環境づくりをめざして、三次市、交通事業者が連携して、豪雨等被災時における道路被災情報や運休情報等の集約・発信のあり方検討を行います。

【スケジュール】

	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
地域公共交通関係の災害等に備える取組の推進	—————▶				継続実施

第4章 計画推進に向けて

4.1. 評価指標一覧

各目標の達成状況を確認するための評価指標及び目標値を、次のとおりに定めます。

表 4-1 目標1に対応する目標指標

	指標	基準値	目標
[目標1] 地域実態や移動需要に見合う地域公共交通体系を確保・維持する	[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率	市の人口に対する、年間の路線バス、オンデマンド交通、三次市民バス等、三次市相乗りタクシー事業の利用者数の合計値の比率 3.48 【令和6(2024)年度】	3.48以上 【令和11(2029)年度】
	[B] 地域公共交通に対する本市の財政負担額	年間の路線バス、オンデマンド交通、三次市民バス等、三次市相乗りタクシー事業への運行補助額の合計値 2億8,389万円 【令和6(2024)年度】	2億8,000万円の水準維持 【令和11(2029)年度】
	[C] 市内の路線バスにおける経常収支率	市が運行補助を行う路線バスの経常収支率(経費と運賃等収益の比率)の平均値 24% 【令和7(2025)年度】	24%以上 【令和11(2029)年度】
	[D] 地域内生活交通路線数	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7(2025)年度】	8路線を維持 【令和12(2030)年度】
	[E] 市内の地域公共交通の満足度	市民アンケート結果における、「日々の暮らして使われる“三次市内の公共交通”」の満足度における「大変不満」の割合 18% 【令和7(2025)年度】	10%以下 【令和12(2030)年度】
	[F] 乗務員等募集支援の取組実施回数	交通事業者の乗務員等の募集支援に関わる情報発信等の取組実施回数 未実施 【令和6(2024)年度】	毎年3回以上 【令和8(2026)~11(2029)年度】
[目標2] 自家用車に頼れない市民が安心して暮らせるための移動手段を確保する	[G] 住民主導による新しい移動手段の導入件数	地域住民が主導する、ライドシェア等の移動手段を新しく導入した件数 —	5年間で2件以上 【令和8(2026)~12(2030)年度】
	[H] 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 48人 【令和6(2024)年度】	4年間で300人以上 【令和8(2026)~11(2029)年度】
	[I] 運転免許自主返納者の地域公共交通利用割合	運転免許自主返納者へのアンケート調査において、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通を選択した人の割合 51.3% 【令和6(2024)年度】	60%以上 【令和11(2029)年度】
[目標3] 誰もが使いやすい地域公共交通づくりを推進して利用促進を図る	[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率(再掲)		
	[J] 市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数	市広報紙「広報みよし」に、地域公共交通の利用促進に繋がる記事を掲載した回数 1回 【令和6(2024)年度】	4年間で16回以上 【令和8(2026)~11(2029)年度】
	[K] 乗り方教室等、市民参加型の利用促進イベント実施回数	路線バスの乗り方教室など、市民向けの利用機会創出のためのイベントを実施した回数(指標Lと重複する鉄道利用促進イベントは除く) 1回 【令和6(2024)年度】	毎年2回以上 【令和8(2026)~11(2029)年度】
	[L] 鉄道利用促進イベントの参加者数	本市に関係する鉄道(JR芸備線、福塩線)の利用促進に係る各種事業の参加者数のこと 4年間で2,838人 【令和3(2021)~6(2024)年度】	4年間で3,000人以上 【令和8(2026)~11(2029)年度】
	[M] JR 芸備線の平均通過人員(三次一下深川区間)	芸備線三次-下深川区間における平均通過人員(1日1kmあたり乗車数)のこと 1,001人 【令和6(2024)年度】	1,070人以上 【令和11(2029)年度】

4.2. 評価指標の目標設定

[A] 市人口に対する地域公共交通の利用者数の比率

① 基準値(令和6(2024)年度)

表 4-2 地域公共交通の利用者数

	利用者数
路線バス	137,913 人
市街地循環バス	14,976 人
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	10,411 人
三次市相乗りタクシー	2,431 人
全体	165,731 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)

- ・三次市の令和6(2024)年度末(※R7.4.1)の住民基本台帳人口は47,565人。
- ・人口減少の影響を加味した利用状況を示す指標として、人口に対する地域公共交通の利用者数の比率を算出すると、3.48。

② 目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通の利用者数は長期的に減少する傾向にあるが、利便性の向上や利用促進の施策を講じることで、評価年において基準年の値以上をめざす。

[B] 地域公共交通に対する本市の財政負担額

① 基準値(令和6(2024)年度)

表 4-3 地域公共交通に対する本市の財政負担額

	財政負担額
路線バス	207,317,000 円
市街地循環バス	11,907,000 円
三次市民バス・ふれあいタクシーみらさか	61,180,933 円
三次市相乗りタクシー事業	1,458,300 円
さくぎニコニコ便	2,028,014 円
全体	283,891,247 円

② 目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域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、財源の確保が今後一層困難になることが見込まれる。
- ・そのため、地域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、評価年において基準年の水準維持をめざす。

[C] 市内の路線バスにおける経常収支率

① 基準値(令和7(2025)年度)

- ・対象とする31系統の経常収支率(経費と運賃等収益の比率)の単純平均値は24%。
※期間は、前年10月～当年9月

② 目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・人件費、燃料費等の運行コストの増加が危惧されるものの、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、毎年、路線バスの系統別経常収支率を検証するとともに、効率化や利用促進を図ることで、評価年において基準年の値以上をめざす。

[D] 地域内生活交通路線数

① 基準値(令和7(2025)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12(2030)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がほぼ解消しているため、評価年において基準年の運行等の維持をめざす。
※令和12(2030)年度の評価を想定しているが、当該年度内の見込みの路線数で評価する。

[E] 市内の地域公共交通の満足度

① 基準値(令和7(2025)年度)

- ・市内の地域公共交通を「大変不満」と感じている割合は18%。(不明・無回答を除いて算出)

表4-4 日々の暮らして使われる“三次市内の公共交通”の満足度

	件数	構成比(%)	不明・無回答除く	
			件数	構成比(%)
大変満足	49	2.6	49	2.9
やや満足	132	6.9	132	7.9
どちらともいえない	878	45.8	878	52.3
やや不満	324	16.9	324	19.3
大変不満	295	15.4	295	17.6
不明・無回答	240	12.5		
合計	1,918	100.0	1,678	100.0

[資料] 地域公共交通に関する市民アンケート結果(令和7(2025)年)

② 目標(令和12(2030)年度)設定の考え方

- ・各種の地域公共交通でサービス水準を高めることは容易ではないものの、例えば、利用ニーズに適した運行見直しや、乗り方教室など地域公共交通に触れる機会を増やす取組等を推進することで、「大変不満」と感じる市民の割合の大幅な低下(10%以下)をめざす。

[F] 乗務員等募集支援の取組実施回数

① 基準値(令和6(2024)年度)

・未実施。

② 目標(令和8(2026)~11(2029)年度)設定の考え方

・令和7(2025)年度に、乗務員募集に向けた県バス協会「まちかど相談会」が、市内の会場で3日間実施された。こうした催し等を支援するために市公式 SNS 等で情報を展開するなどの取組を、評価期間において、毎年3回以上実施すること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。

※令和12(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[G] 住民主導による新しい移動手段の導入件数

① 基準値(令和6(2024)年度)

—

② 目標(令和8(2026)~12(2030)年度)設定の考え方

・地域住民が主導するライドシェア等の移動手段を、評価期間の5年間に2件以上(実証運行を含む)新規導入することをめざす。

※令和12(2030)年度の評価を想定しているが、当該年度内の導入見込みがあれば、この件数も含む。

[H] 三次市相乗りタクシー事業の申請者数

① 基準値(令和6(2024)年度)

・三次市相乗りタクシー事業の申請者数は48人。

② 目標(令和8(2026)~11(2029)年度)設定の考え方

・第3次三次市総合計画の KPI では、中間目標値(令和10(2028)年)を80人、目標値(令和15(2033)年)を100人としており、目標達成に向けて、中間目標値まで年8人、目標値まで年4人増をめざす。(R6が48人、R7が56人、R8が64人、R9が72人、R10が80人、R11が84人)

・本計画では、R8~R11の4年間で300人以上をめざす。

[I] 運転免許自主返納者の地域公共交通利用割合

① 基準値(令和6(2024)年度)

・三次市高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者へのアンケート調査において、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通(路線バス、市民バス、相乗りタクシー、鉄道(JR)、タクシー)を選択した人の割合は51.3%。

② 目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

・地域公共交通の利便性の向上や利用促進の施策を講じることで、返納後の主な利用交通手段として地域公共交通を選択する人の割合の拡大を図り、60%以上をめざす。

[J] 市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数

① 基準値(令和6(2024)年度)

- ・市広報紙への地域公共交通関連記事の掲載回数は1回。

表 4-5 市広報紙への関連記事掲載

掲載号	内容
令和7(2025)年3月号	高齢者運転免許自主返納支援事業について

② 目標(令和8(2026)年度～11(2029)年度)設定の考え方

- ・市民の多くは、普段、自動車での移動が多いことを踏まえ、地域公共交通に対して関心を寄せる機会をできるだけ増やすため、市広報紙「広報みよし」に、定期的に地域公共交通関連の記事を掲載することとし、評価期間において、毎年4回、全体で16回以上の掲載をめざす。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[K] 乗り方教室等、市民参加型の利用促進イベント実施回数

① 基準値(令和6(2024)年度)

- ・乗り方教室等のイベント実施回数は1回。

表 4-6 実施した乗り方教室等のイベント

掲載号	内容
令和6(2024)年9月5日	東光保育所で、「くるるん」を利用して「島敷」バス停から三次ものけミュージアムを訪れるイベントを実施

② 目標(令和8(2026)年度～11(2029)年度)設定の考え方

- ・地域公共交通の利用者数の減少を抑制するために、乗車機会となるイベント等を実施し、市民の利用意識を高めることが必要であり、評価期間において、毎年2回以上の実施を目標指標として掲げることと、継続した取組として定着化を図る。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[L] 鉄道利用促進イベントの参加者数

① 基準値(令和3(2021)年度～6(2024)年度)

- ・開催した鉄道利用促進策の参加者数は、4年間で2,838人。

表 4-7 実施した鉄道利用促進イベント

開催年度	イベント	参加者数
令和3(2021)年度	芸備線おもてなしイベント	500人
令和4(2022)年度	広島ローカル線デジタルスタンプラリー	633人
	芸備線サイクリトレイン	73人
	JR線都市間往復利用促進実証実験事業(三次藩札)	587人
令和5(2023)年度	芸備線 de カーブ応援	184人
	芸備線サイクリトレイン	40人
	芸備線おもてなしマルシェ(での購入者)	366人
	芸備線でのんびり行こう!みよし街歩きツアー	40人
令和6(2024)年度	芸備線 de カーブ応援	264人
	芸備線 de サンフレ&レジーナ応援	43人
	芸備線エッセイコンテスト	108人
全体		2,838人

②目標(令和8(2026)～11(2029)年度)設定の考え方

- ・鉄道(JR芸備線、JR福塩線)は、通勤、通学など沿線住民等の生活移動において不可欠な移動手段であるとともに、本市の関係人口拡大やまちの活性化にもつながる大切な地域公共交通であり、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かつ継続的に実施することで、評価期間において、事業への参加者数3,000人以上をめざす。

※令和12年(2030)年度に評価するため、その前年度までの4年間を評価期間とする。

[M]JR 芸備線の平均通過人員(三次一下深川区間)

①基準値(令和6(2024)年度)

- ・JR 芸備線の平均通過人員(三次一下深川区間)は、1,001人。

②目標(令和11(2029)年度)設定の考え方

- ・本市と広島市を連絡する鉄道(JR芸備線)は、沿線住民等の生活移動、本市の関係人口拡大にとり重要な地域公共交通であり、利用促進に向けた取組を積極的に実施する。
- ・その成果として、三次一下深川区間の平均通過人員の増加を図ることとし、具体的には、評価年において1,070人(※)以上をめざす。

※第3次三次市総合計画 KPI の中間目標(令和10(2028)年)

4.3. 計画推進体制と評価方法

本計画の施策を着実かつ効果的に推進するため、次のとおり本計画の達成状況を評価し、改善を重ねていきます。

4.3.1. 推進体制

本計画の施策は、市民や交通事業者、行政、関係者が連携して推進しますが、その評価や改善検討は、「三次市地域公共交通会議」が実施します。

「三次市地域公共交通会議」は、次の委員で構成します。

- 三次市(副市長、地域共創部長)
- 一般旅客自動車運送事業者
- 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- 住民または利用者の代表
- 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長またはその指名する者
- 広島県地域政策局長またはその指名する者
- 道路管理者
- 鉄道事業者
- 広島県警察三次警察署長またはその指名する者
- 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

4.3.2. 評価方法

毎年度、本計画に定める施策の進捗や、目標の達成状況について、評価指標等を用いて評価や検証を行います。また、施策のモニタリングや見直しを図るため、本市と交通事業者が定期的に協議・情報共有を行います。

検証の結果、必要に応じて、本計画自体に対しても見直しを行います。

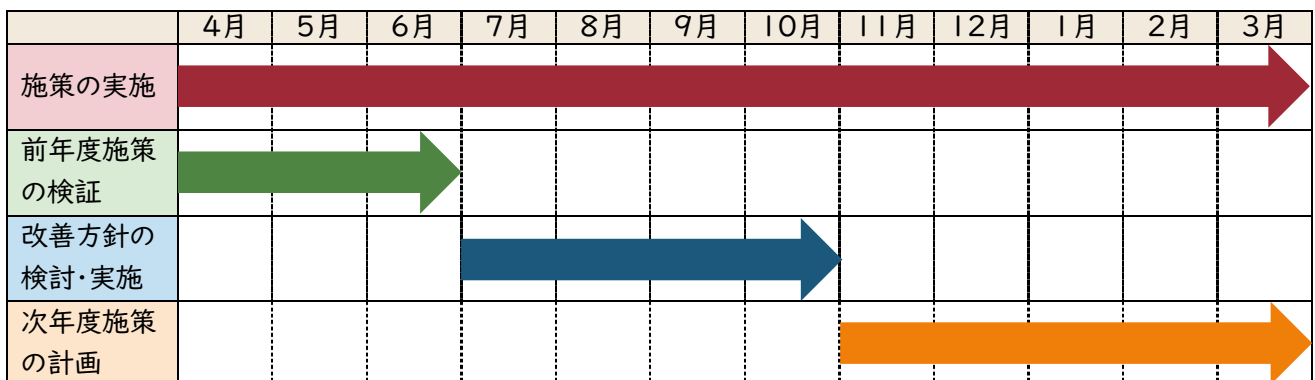


図 4-1 各年度の評価・検証の流れ

計画期間の最終年度(令和12(2030)年度)には、社会情勢や利用ニーズ等の変化を踏まえた上で、計画期間全体の評価や検証を行うとともに、原則として、次期の地域公共交通計画を策定することとします。

