

令和4～6年度
地域内フィーダー系統確保維持計画

広島県三次市

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

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

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

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

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

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

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

令和2年度からは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による外出自粛等により、地域公共交通全体の利用が大きく減少している状況である。

市街地循環バス「くるるん」については、平成23年4月1日から、当時利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」の見直しにより運行している。実施にあたっては、地域住民、商工会議所、運行事業者及び学識経験者がメンバーとなる市街地循環バス活性化検討会議（三次市地域公共交通会議分科会）を設置し、協議・検討を重ね、半年間の実証運行を行った。

導入以降、利用者は減少傾向にあったが、平成27年4月1日からは、市民ホールを経由することで、更なる利用向上を図っており、徐々にではあるが利用者の増加がみられ、市民に定着しつつあるといえる。

この路線は、三次駅前を経由しており、市周辺部からのJR線や路線バスを結節し、商業施設や医療機関が多く集まる市街地での買物・通院をサポートする機能を持ち合わせているため、この路線を確保・維持することは三次市の公共交通体系を機能させる上で重要な位置づけをなしている。さらに、本市の中心市街地には、高度な医療サービスを提供する「市立三次中央病院」や、大規模商業施設などが位置しており、周辺7町の高齢者の中心市街地への通院・買物需要は高くなっていることから、中心市街地に向けての幹線につなぐフィーダー交通は大きな役割を担っている。

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

運行を開始している。

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

赤名線は、平成25年3月30日の松江道開通に伴い、それまで島根県飯南町及び三次市布野町を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ある。運行開始後、起終点を赤名から花栗口（頓原）まで延長したほか、平成27年5月18日からは道の駅ゆめランド布野を經由させるなど、乗継等も意識した変更を行ってきた。また、平成28年10月20日からは、より利用実態に応じた運行を行うために、花栗口赤名間を別系統化し、平成29年10月1日からは、利用実態に即して、花栗口赤名間を飯南町営バスへ移管する再編を行った。沿線の人口減少に伴い、利用者数は減少傾向にあるが、今後も利用者ニーズに沿った利用促進を図る。

下高野線は、平成25年3月30日に開通した松江道への乗り換えにより、庄原市高野町や口和町域から三次市街地への速達性が格段に向上することとなった。沿線住民の利便性向上のため、平成26年4月からは4往復のうち3往復を松江道の口和インター、君田町、三次町を經由するルート（…①）、1往復については高野町～口和インター間を県道、口和インターから松江道経由するルート（…②）に経路を変更して運行していたが、利用状況を踏まえ、平成30年10月1日からルート②を廃止し、①に統合した。また、利用実態に即して、利用の少ない一部の便を減便し、効率化を図ったほか、運行ダイヤの見直しにより速達性・利便性を向上させた。

作木線については、平成30年3月31日の運行をもって廃止となったJR三江線の代替交通として、平成30年4月1日から運行している。平成28年9月、JR西日本によりJR三江線の廃止が表明され、沿線6市町で構成する「三江線改良利用改良利用促進期成同盟会」では、鉄道存続の方向性を模索したが、結果的には、バス等による三江線の代替交通の確保に向けて全力で取り組むことを決定した。平成29年9月7日の第6回三江線沿線地域公共交通活性化協議会において、三江線沿線地域公共交通網形成計画案が承認され、同年12月21日の第7回三江線沿線地域公共交通活性化協議会では、三江線沿線地域公共交通再編実施計画案が承認された。これらの計画は、沿線地域住民の買物や通勤、通学、通院手段の確保を目的として策定され、JR三江線と同等の5往復のバスを運行し、三江線に代わる広域的な移動手段と利便性を確保することが大きなテーマとなっている。

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

川の駅三次線は、作木線と同様、JR三江線廃止に伴う代替交通として整備された。運行ルートは、

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

この路線は、高校生の通学利用が中心の路線であることから、三次市内の高等学校に通学する学生の利便性向上を図るため、令和4年4月にダイヤ改正を実施する。この改正により、JR 芸備線・福塩線との乗り継ぎ時間が改善され、利便性向上が期待できる。

これら6つの路線は、島根県飯南町、邑南町、美郷町及び庄原市から本市中心市街地へ乗り入れる路線であり、広域圏から市立三次中央病院への通院や買物などの移動手段として日常生活上必要不可欠な路線である。また、三次駅での乗り継ぎにより、鉄道や高速バスを利用した広域的な移動が可能となる。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

新型コロナウイルス感染症の感染拡大及び政府の自粛要請等に伴い、地域公共交通にも大きな影響が生じ、平時に比べ乗合路線バス、公共交通空白地有償運送ともに利用者が大きく減少している。新型コロナウイルス感染症の影響が長期間にわたり継続することが予想されることから、本計画においては、同感染症の影響を考慮して目標数値を設定することとする（現状維持＋利用回復見込み）。

市街地循環バス「くるるん」については、引き続き運行事業者等と連携し、1便（1循環）あたりの平均利用者数を増加させる取組を進める。令和4年度から令和6年度の目標を5.2人以上とし、周辺部からの地域間交通を利用し、さらにこの路線に乗り換え、市街地での通院や買物などに利用されるよう、この路線の役割を高める。この運行により、中心市街地における買い物などの外出支援、また三次駅や医療機関、公共施設等への移動支援が図られる。

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便（循環）あたりの平均利用者	5.1人（令和2年4月～令和3年3月）	5.2人以上

公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」については、定期的な利用者の減少や主な目的地である医療機関の営業形態の変更等により、利用が低迷していた。平成29年4月～平成30年3月までの1年間の月平均利用者は26人と前年度に比べ減少していたため、平成30年4月から運行日数を増やすなどの再編を行った結果、利用者は増加しつつあったが、新型コロナウイルス感染症の影響拡大を受け、令和3年度においては前年度を大きく下回る結果となった。今後は、運行事業者や関係機関、行政などが連携し、運転免許返納者へのPRや、三江線代替バスの二次交通としての機能強化を図り、月平均利用者数の維持・増加をめざす。令和4年度から令和6年度の目標を38人以上／月とする。

この運行により、三次市中心部へ移動する際の接続向上が図られるとともに、外出機会の提供、医

療機関等への移動支援が図られる。

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1月あたり利用者数	37.1人（令和2年4月～令和3年3月）	38人以上

赤名線，下高野線についても，令和2年4月から令和3年3月における1便当たりの乗車人員を基礎とする。赤名線・下高野線ともに，令和元年度までは徐々に利用者の増加がみられた。引き続き，沿線市町とも連携しながら利用促進に努める。

なお，これらの運行により，三次市中心部への移動が便利になり，通勤・通学，通院，買い物等での利用が期待される。

【赤名線】

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	3.7人（令和2年4月～令和3年3月）	3.8人以上

【下高野線】

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	4.7人（令和2年4月～令和3年3月）	4.8人以上

作木線，特に川の駅三次線については，JR三江線廃止に伴い新設されて間もない系統であることから，モビリティ・マネジメントを実践し，沿線地域への周知を行うとともに，観光利用も視野に利用の定着を図る。これらの目標数値の設定にあたっては，令和2年4月から令和3年3月における1便当たりの乗車人員を基礎とする。

まず，伊賀和志上を起点とする作木線①については，当該期間中の1便当たりの乗車人員が4.5人であることから，令和4年度から令和6年度の目標を1便あたり4.6人以上とする。また，道の駅グリーンロード大和を起点とする作木線②については，当該期間中の1便当たりの乗車人員が3.2人であることから，令和3年度から令和5年度の目標を1便あたり3.3人以上とする。

なお，令和4年4月に新設する作木線③（道の駅グリーンロード大和～羽須美支所）については，再編（起終点の変更）に伴い作木線②から派生するもので，その利用実態は作木線②と同様であると考えられる。したがって，作木線②③を同一の系統とみなし，目標数値を設定することとする。

作木線については，利用促進を図るとともに，三江線沿線地域公共交通活性化協議会と連携し，目標値達成を目指す。

川の駅三次線については，当該期間中の1便当たりの乗車人員が1.7人であることから，令和4年度から令和6年度の目標を1便あたり1.8人以上とする。川の駅三次線については，新型コロナウイルス感染症の影響下においても，通学定期券購入者の増加により，利用者が前年（平時）を上回った月もあり，利用者の代表である通学生のニーズに合った運行となるよう，ダイヤ改善等を図る。

これらの運行により，JR三江線沿線をはじめとする地域住民の買物や通勤，通学，通院手段を確保し，三江線に代わる広域的な移動手段の確保と利便性の向上が図られる。

【作木線①】

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	4.5人（令和2年4月～令和3年3月）	4.6人以上

令和4年度～6年度 地域内フィーダー系統確保維持計画

【作木線②③】

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	3.2人（令和2年4月～令和3年3月）	3.3人以上

【川の駅三次線】

項目	目標の基礎となる数値	目標数値
1便あたり利用者数	1.7人（令和2年4月～令和3年3月）	1.8人以上

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

持続可能で地域の実情に適した地域内生活交通を運営するため、平成28年度に設置した「地域内生活交通検討会」において、利用実績に応じて利用者の意見の把握等を行い、利用促進策を検討する。

また、作木線①②③及び川の駅三次線については、三江線沿線地域公共交通網形成計画事業として、下記事業を行う。

事業2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用

【実施主体：三次市・邑南町・美郷町・交通事業者】

○三江線沿線と主要都市との移動時間が短縮できるよう、広域連携交通と市町間交通・市町内交通のスムーズな乗換えが可能ダイヤ（接続時間：概ね30分以内）を検討する。

- ・三次駅において、JR（芸備線・福塩線）とのダイヤ調整を行う。
- ・三次駅において、長距離運行の路線バス（高速バス）とのダイヤ調整を行う。

事業4-4 誰にでもわかりやすい運行情報の提供

【実施主体：三次市・邑南町・美郷町・交通事業者】

○地域住民や地域外からの来訪者にもわかりやすく使えるよう、沿線市町のエリアごとに総合時刻表・バスマップを作成し、地域拠点等での配布や各市町ホームページでの発信を行う。

○地域別バスマップや時刻表の作成

○持ち歩きやすいポケット時刻表の作成

○広域の乗継案内（公共交通を利用したおでかけプラン）や沿線施設に関する情報掲載

○インターネットや広報誌を活用した情報発信

○利用者待ち時間の負担軽減に向けて、バスロケーションシステムや乗換案内アプリの活用や導入を検討する。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

（表1）のとおり

・市街地循環バス「くるるん」は、利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」の再編のため、備北交通(株)により運行している。[運行日：1/1, 1/2を除く毎日]

・赤名線、下高野線については、以前より運行していた備北交通(株)により運行する。

運行日：赤名線： 1/1, 1/2を除く毎日

※12/30, 12/31, 1/3, 8/13～8/15は土日祝ダイヤ

下高野線： 1/1, 1/2を除く毎日（但し平日は4往復、土日祝は2往復）

※12/30, 12/31, 1/3, 8/13～8/15は土日祝ダイヤ

・作木線は、以前より同路線を運行していた備北交通(株)により運行する。

運行日：作木線①【伊賀和志起点】1/1, 1/2を除く毎日（但し平日は3往復、土日祝は1往復）

※12/30, 12/31, 1/3, 8/13～8/15は土日祝ダイヤ

作木線②【GR大和起点（～三次中央病院）】1/1, 1/2を除く毎日

※12/30, 12/31, 1/3, 8/13～8/15は土日祝ダイヤ

作木線③【GR大和起点（～羽須美支所）】1/1, 1/2を除く平日（8/13～8/15は運休）

・川の駅三次線は、地域の事情に精通した(有)君田交通により運行する。


運行日：毎日（但し12/29～1/3, 4/29～5/1, 5/3～5/5, 8/13～8/16は特別ダイヤ（3往復））

・公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」は、地域の事情に精通し、よりよいサービスが提供できる地元のNPO法人「元気むらさくぎ」により運行している。

運行日：上地区 月・金曜日 中地区 木・金曜日 下地区 火・水曜

（祝日、12/29～1/3, 8/14～16運休）

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者	
市街地循環バス，赤名線，下高野線，作木線，川の駅三次線，公共交通空白地有償運送に係る費用は三次市が補助金として負担する。なお，市補助金は，総事業費から国の補助金を除いた額以下とする。	
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称	
(1) 三次町循環	… 備北交通(株)
(2) 南畑敷町循環	… 備北交通(株)
(3) 赤名線	… 備北交通(株)
(4) 下高野線	… 備北交通(株)
(5) 作木線①	… 備北交通(株)
(6) 作木線②	… 備北交通(株)
(7) 作木線③	… 備北交通(株)
(8) 川の駅三次線	… (有)君田交通
(9) 作木町上地区	… 特定非営利活動法人元気むらさくぎ
(10) 作木町中地区	… 特定非営利活動法人元気むらさくぎ
(11) 作木町下地区	… 特定非営利活動法人元気むらさくぎ
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法	
該当せず	
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき，協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要	
該当せず	
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき，協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧	
該当せず	
10. 生産性向上の取組に係る取組内容，実施主体，定量的な効果目標，実施時期及びその他特記事項	
該当せず	
11. 外客来訪促進計画との整合性	
該当せず	
12. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要	
「地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱「表5」添付」	
13. 車両の取得に係る目的・必要性	
該当せず	
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	
該当せず	

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者
該当せず
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
該当せず
17. 協議会の開催状況と主な議論
<p>平成20年9月30日に道路運送法の規定に基づき、「三次市地域公共交通会議」を設置、平成21年3月6日「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿い、法定協議会機能を付加した組織となった。</p> <p>交通会議設置後は、平成21年度以降、書面協議を含めて年間3～11回の会議をこれまで60回を実施し、再編対象事業毎のワーキング会議等も適宜、実施している。具体的な開催状況及び主な協議内容は下記のとおり。</p> <p>○ 三次市地域公共交通会議開催状況（平成30年度以降のみ記載）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ H30.06.22 平成31～33年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認 ■ H30.08.22 平成31～33年度地域内フィーダー系統確保維持計画変更について承認 ■ H30.12.21 平成30年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等 ■ H31.02.26 平成31年度事業計画及び予算案について承認 ■ R01.06.27 令和2～4年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認 ■ R01.08.22 消費税率引き上げに伴うバス運賃の改定について承認 ■ R01.12.20 平成31年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等 ■ R02.02.19 令和2年度事業計画及び予算案について承認 ■ R02.07.10 令和3～5年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認 ■ R02.08.21 三次市地域公共交通計画の策定について承認 ■ R02.11.12 三次市地域公共交通計画の骨子について承認 ■ R02.12.11 令和2年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等 ■ R03.02.24 令和3～5年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について承認 ■ R03.06.28 令和4～6年度地域内フィーダー系統確保維持計画承認 ■ R03.08.27 広島県広域MaaS推進事業について承認 ■ R03.12.20 令和3年度地域内フィーダー系統確保維持改善事業の評価について等 ■ R04.02.21 令和4年度事業計画及び予算案について承認 ■ R04.03.18 令和4～6年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について承認 （書面協議含む） <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: center;">三次市地域公共交通会議</p> <p>○ 市街地循環バス活性化検討会議開催状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ H22.06.08 「導入計画（実証運行路線、スケジュール等）の協議・確認」 ■ H22.09.08 「路線愛称・車体デザイン、ルート修正の協議・確認」 ■ H23.01.26 「実証運行に係るアンケート・ヒアリング再編効果調査結果の報告・協議」 「本格運行の決定」

○ 作木町自家用有償旅客運送検討会議（ワーキング）開催状況

- H22. 07. 13 「NPO, 作木町自治連合会, 各地区連絡協議会との協議」
- H22. 09. 30 「ボランティア運転手候補者事業説明研修会 7名参加」
- H22. 10. 04 「NPO理事会事業説明会 理事長以下5名」
- H22. 10. 08 「過疎地有償運送先進地 倉吉市たかしろ地区視察」
- H22. 12. 06 「過疎地有償運送運転者認定講習受講 NPO10名」
- H23. 06. 08 「NPO理事長及び作木町自治連合会会長との最終調整（企画提案書案提示）」
- H30. 01. 24 「NPO, 作木町自治連合会との協議」

○ 今後の三次市地域公共交通会議等の開催予定

- 令和4年度～令和6年度 年3～5回開催予定

18. 利用者等の意見の反映状況

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

利用者は70歳代の女性が最も多く、通院や買物での利用が多くを占めた。満足度は7割程度と高めであるといえるが、ルート変更前と比較すると低い結果になった。可能な限り利用目的を反映したルート設定への調査や新ルートである市民ホールでのイベントに合わせた広報を行うなど、周知の徹底が必要であると考えられる。

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

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

これらの事業の推進にあたっては、引き続き地域、運行事業者及び交通会議を含む関係団体が連携し、利用促進を推進することの確認がなされている。

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

（利用状況・評価の把握予定）

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

19. 協議会メンバー構成

三次市地域公共交通会議委員名簿	
構成区分	委 員
(1) 三次市	三次市 副市長
	三次市地域振興部 部 長
(2) 一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 統括本部長
	十番交通株式会社 代表取締役
	三次みどりタクシー株式会社 代表取締役
(3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合備北交通支部 書記長
(4) 住民又は利用者の代表	粟屋町
	布野町
	甲奴町
	三次商工会議所 事務局長
	三次広域商工会 事務局長
	三次市社会福祉協議会 地域福祉係長
(5) 国土交通省中国運輸局広島運輸局支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官
(6) 広島県地域政策局長又はその指名する者	広島県地域政策局交通対策担当 課 長
(7) 道路管理者	三次市建設部 部 長
(8) 広島県警察三次警察署長又はその指名する者	広島県警察三次警察署 交通課長
(9) 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	米子工業高等専門学校 教 授