

三原市地域公共交通網形成計画

平成27(2015)年3月

三 原 市

は じ め に



私たちの暮らす三原市においても、多くの地方都市と同様に、人口減少やマイカーに依存するライフスタイルの定着などを背景に、公共交通の利用者は年々減少する傾向にあります。

そこで、平成 22（2010）年 3 月に地域公共交通総合連携計画を策定し、地域公共交通の効率化・活性化を図ってきたところです。

しかしながら、今後も利用者の減少が続けば、地域公共交通は衰退の度合いをさらに強め、健全な運行サービスの提供が期待できなくなるおそれもあります。

こうした中、平成 25（2013）年 12 月に施行された「交通政策基本法」では、国はもとより、地方公共団体や交通関連事業者などの責務、国民の役割などが明確化され、交通に関する施策を総合的・計画的に推進していくことが明示されました。

これらの状況を踏まえ、基本目標である「市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の構築」を実現するために、今後 5 年間で早急に必要となる仕組みや施策、重点的な取組みを網羅した本計画を策定しました。

今後、この計画の着実な推進を図ってまいりますので、交通事業者はもとより、利用者である市民の皆様にもそれぞれの役割を十分ご理解いただき、一層のご協力を賜りますようお願い申し上げます。

終わりに、本計画の策定にあたり、ご尽力をいただいた「三原市地域公共交通活性化協議会」の委員の皆様、並びにご協力をいただいた関係団体、市民の皆様に心から感謝申し上げます。

平成 27（2015）年 3 月

三原市長 天 満 祥 典

目 次

第1章 本計画策定の目的.....	1
第2章 地域公共交通に係る現状と課題.....	2
2.1 区域の概要.....	2
(1) 位置・面積	2
(2) 人口・世帯の動向	3
(3) 生活圏の結びつき	7
(4) 自動車等運転免許の保有状況	7
2.2 関連計画の整理.....	8
(1) 三原市長期総合計画（平成26(2014)年策定）	8
(2) 三原市都市計画マスタープラン（平成22(2010)年策定）	10
2.3 本市の地域公共交通の概要.....	12
2.4 鉄道及び航路の概況.....	14
(1) 鉄道	14
(2) 航路	15
2.5 高速バス及び路線バスの概況.....	17
(1) 高速バス	17
(2) 路線バス	18
2.6 地域コミュニティ交通の概況.....	26
(1) 本郷地域内交通バス	27
(2) 久井ふれあいバス	30
(3) 大和ふれあいタクシー	35
(4) 佐木島循環バス	40
(5) 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号.....	43
(6) 地域コミュニティ交通網の分布状況.....	46
2.7 高齢者・障害者優待利用制度.....	47
(1) 高齢者優待利用制度	47
(2) 障害者優待利用制度	48
2.8 地域公共交通に係る市負担額の推移.....	50
2.9 地域公共交通に係る市民ニーズ.....	51
(1) 路線バスや地域コミュニティ交通の現状について.....	51
(2) 路線バスの民間移譲による変化について.....	51
(3) 航路の現状について	51
(4) 今後の地域公共交通の維持について.....	51
(5) 市民等が望む交通サービス等について.....	51

2.10 地域公共交通に係る課題.....	53
(1) 急進する人口減少や高齢化への対応.....	53
(2) まちづくり方針との整合に向けた対応.....	53
(3) 地域公共交通の維持に係る市負担額の増加への対応.....	53
(4) 路線バス、地域コミュニティ交通の見直しに係る対応.....	53
(5) 地域公共交通に係る市民ニーズへの対応.....	54
(6) 市民協働による地域公共交通の維持への対応.....	54
第3章 持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた取組方針.....	55
3.1 交通手段別の対応方針.....	55
(1) 鉄道・高速バス	55
(2) 航路	55
(3) 路線バス	55
(4) 地域コミュニティ交通	55
3.2 地域公共交通の維持・活性化に向けた方針.....	56
(1) 定期的な評価・検証の実施	56
(2) 地域公共交通の利用促進	56
(3) 交通モードの役割の適正化	56
第4章 路線バス及び地域コミュニティ交通の見直し基準及び補助上限.....	58
4.1 見直し基準設定の目的.....	58
4.2 サービス見直しの基本的な考え方.....	58
4.3 サービス内容の見直し基準及び損失補填上限.....	59
(1) 路線バスの見直し基準及び損失補填上限.....	59
(2) 地域コミュニティ交通の見直し基準及び損失補填上限.....	60
第5章 三原市地域公共交通網形成計画.....	61
5.1 三原市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針.....	61
(1) 本市のまちづくりの方向性	61
(2) まちづくりを支える公共交通の現状.....	62
(3) 持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針.....	62
5.2 地域公共交通網形成計画の対象区域.....	64
5.3 地域公共交通網形成計画とまちづくり計画との調和.....	64
5.4 地域公共交通網形成計画の目標.....	64
(1) 本計画の目標	64
(2) 目標の評価指標	67
5.5 目標を達成するための事業及び実施主体.....	70
(1) 路線バスの運行・再編	71

(2) 地域コミュニティ交通の運行・再編.....	73
(3) 地域コミュニティ交通の導入制度の設計.....	75
(4) 海上交通の運航維持・改善	76
(5) 中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討.....	76
(6) 地域公共交通に係る施設等の整備.....	77
(7) 地域公共交通の利用促進	78
5.6 地域公共交通網形成計画の評価に関する事項.....	79
(1) 実施体制	79
(2) 評価方法	79
5.7 地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開.....	80
参考資料	81

第1章 本計画策定の目的

三原市では、市内各地域で急進する少子高齢化・人口減少に伴う生活移動の問題や、地域公共交通の利用者減少・採算性悪化の問題等に対応するため、平成20(2008)年4月に三原市交通局が運行していた路線バスを民間事業者に移譲を行うとともに、平成22(2010)年3月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19(2007)年施行）」に基づき、「三原市地域公共交通総合連携計画」(計画期間5年)を策定し、新たな交通サービスの導入や路線再編などを通じて、地域公共交通の効率化・活性化を図ってきた。

現在は、鉄道や路線バスをはじめ、市内5地域で運行する地域コミュニティ交通（本市または住民団体が運営主体を担う地域公共交通）、また定期航路など、各種の地域公共交通が市民生活を支えている。

しかしながら、人口減少やマイカーに依存するライフスタイルの定着などに伴い、地域公共交通の利用者は減少傾向にある。また、今後さらにこの傾向が続く場合、地域公共交通の維持に必要な本市の負担額は増加し続ける可能性がある。このような状況を踏まえると、市民の移動環境を守り続けるためには、今まで以上に効率的かつ健全な地域公共交通体系の構築に向けた取組や、定期的に地域公共交通サービスを評価・検証する仕組みづくり、さらに市民を含む多様な主体が協働で地域公共交通を守る機運を高め、行動できる環境を整えることが必要となっている。

以上に示した課題を踏まえ、本計画では、これまで推進してきた「三原市地域公共交通総合連携計画」の基本方針を踏襲するとともに、将来の本市の姿を見据えた持続可能な地域公共交通体系の構築に資する具体的な仕組み、施策、事業を策定することにより、市民生活の利便性と福祉の向上に資することを目的とする。

第2章 地域公共交通に係る現状と課題

2.1 区域の概要

(1) 位置・面積

本市は、平成17(2005)年に1市3町（旧三原市、旧豊田郡本郷町、旧御調郡久井町、旧賀茂郡大和町）が合併してできた市で、広島県の中央部に位置し、東西約29km、南北約31kmの広がりを持ち、面積は471km²で、広島県の5.6%を占めている。

また、本市は、中国・四国地方のほぼ中心にあり、当地方の各地域と連絡する上で恵まれた地理的条件を有している。



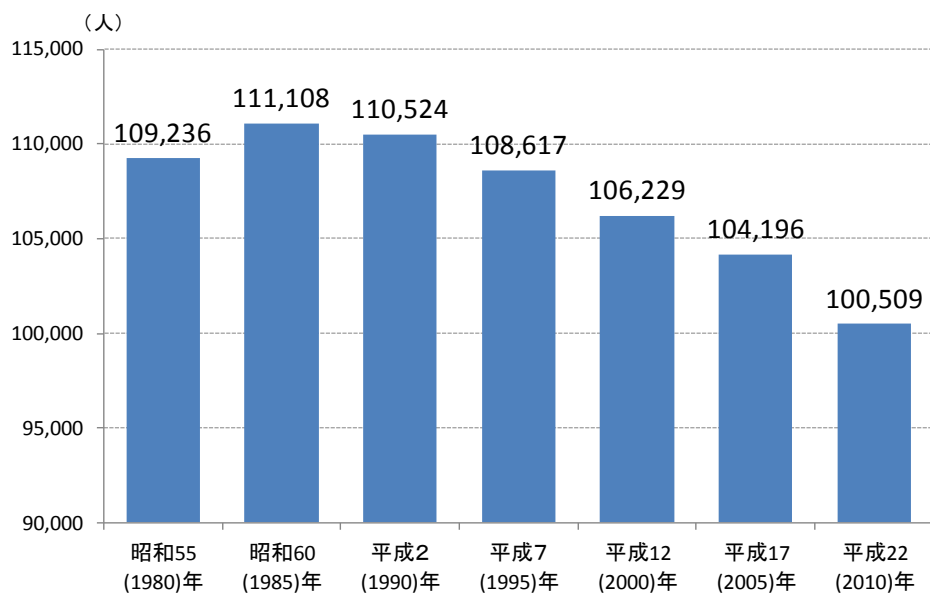
図 三原市の位置

(2) 人口・世帯の動向

① 総人口の推移

本市の常住人口は約10万人であり，昭和60(1985)年をピークに減少傾向が継続している。

地域別にみると，三原地域の居住者が最も多く市域全体の約8割を占めている。また，全ての地域において，人口は年々減少している。



資料：国勢調査

図 常住人口の推移

表 常住人口の推移

(単位：人)

	昭和 55 (1980) 年	昭和 60 (1985) 年	平成 2 (1990) 年	平成 7 (1995) 年	平成 12 (2000) 年	平成 17 (2005) 年	平成 22 (2010) 年
三原地域	84,450	85,975	85,518	83,769	82,081	80,990	78,262
本郷地域	9,861	10,532	10,870	11,202	10,971	10,880	10,979
久井地域	6,277	6,288	6,138	5,820	5,574	5,184	4,727
大和地域	8,648	8,313	7,998	7,826	7,603	7,142	6,541
市全体	109,236	111,108	110,524	108,617	106,229	104,196	100,509

資料：国勢調査

② 高齢者数の推移

本市の高齢者（65歳以上）人口は急速に増加しており，過去30年間で2倍以上になっている。

同じく高齢化率の増加も著しく，平成22(2010)年には28.4%と，4人に1人以上が高齢者となっている。また地域別の高齢化率では，特に久井地域，大和地域の値が顕著である。

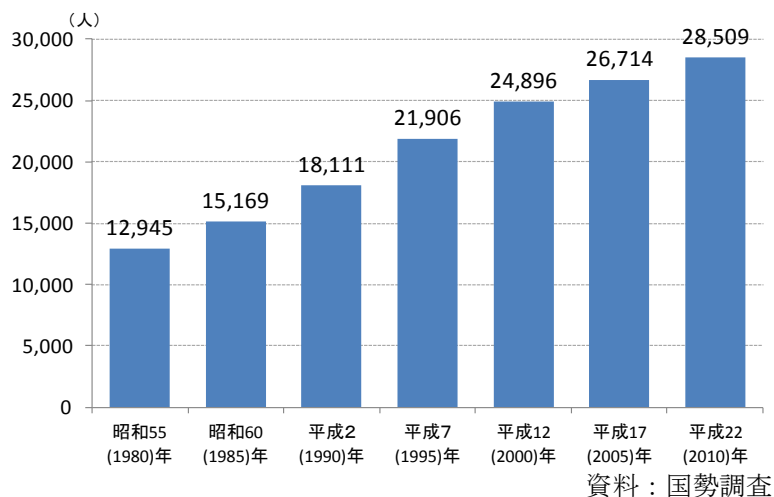


図 高齢者（65歳以上）人口の推移

表 高齢者（65歳以上）人口の推移

(単位：人)

	昭和 55 (1980)年	昭和 60 (1985)年	平成 2 (1990)年	平成 7 (1995)年	平成 12 (2000)年	平成 17 (2005)年	平成 22 (2010)年
三原地域	8,923	10,647	13,014	15,908	18,277	20,145	21,547
本郷地域	1,308	1,503	1,725	2,113	2,351	2,338	2,825
久井地域	1,189	1,363	1,530	1,731	1,835	1,800	1,777
大和地域	1,525	1,656	1,842	2,154	2,433	2,431	2,360
市全体	12,945	15,169	18,111	21,906	24,896	26,714	28,509

資料：国勢調査

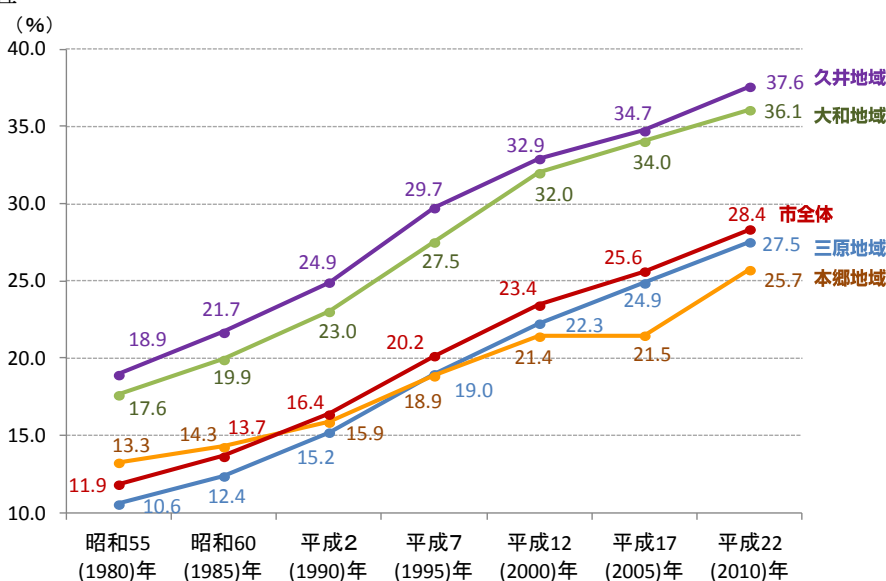


図 高齢化率の推移

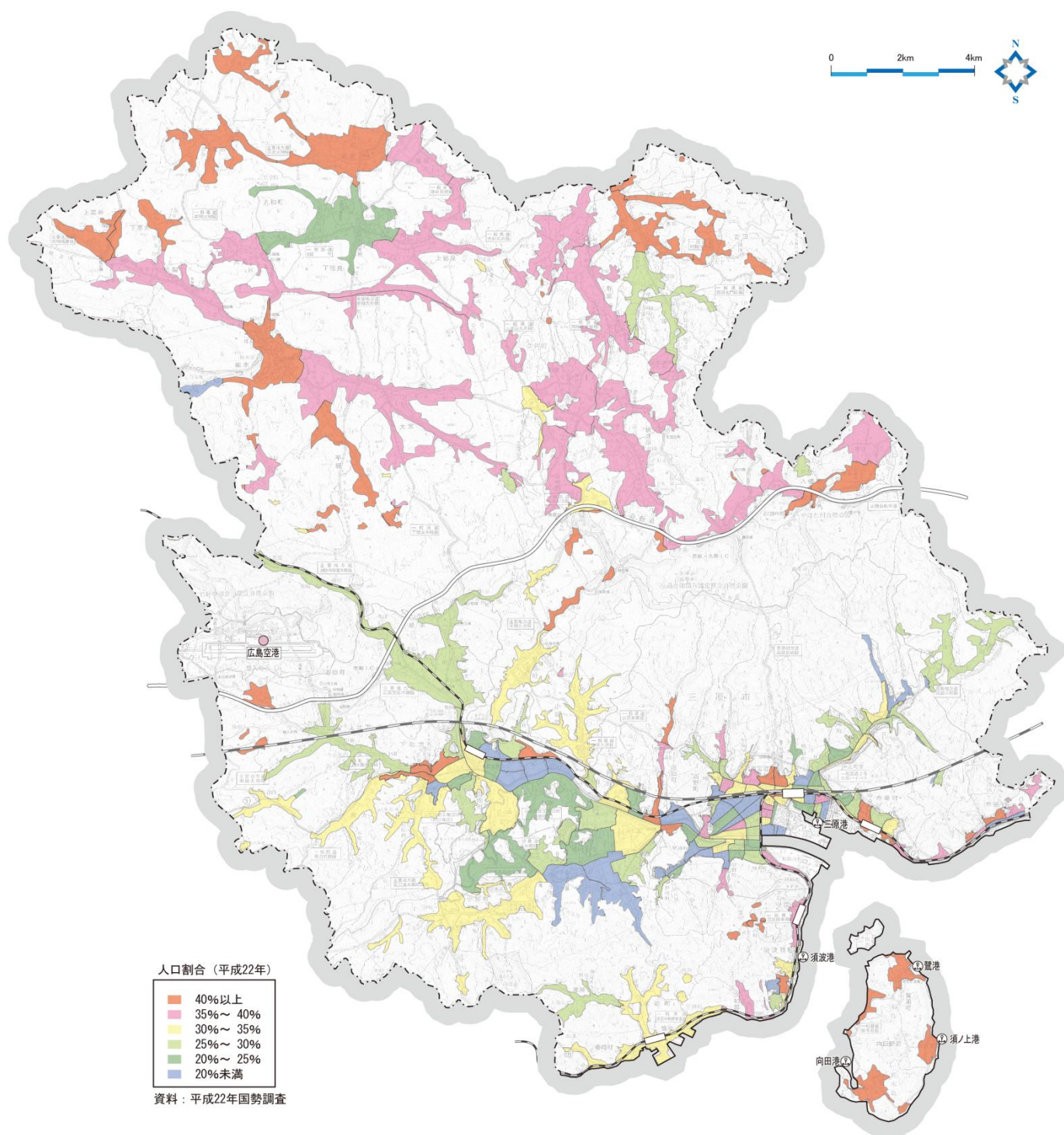
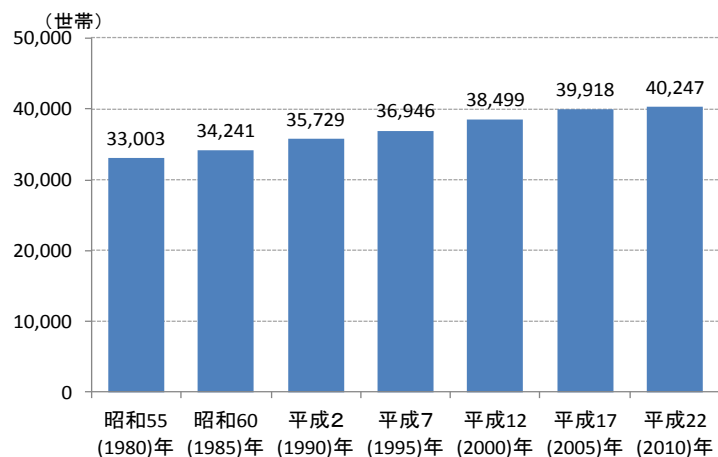


図 可住地エリアにおける65歳以上の人口割合

③ 世帯数の推移

本市の世帯数の推移は、常住人口の傾向と異なり、年々増加している。これは1世帯あたり世帯人員が減少していることを表しており、地域別では、比較的値が大きい久井地域、大和地域においても急速に落ち込んでいる。

この傾向は、例えば送迎などを、家族内に頼れる人が減少していることを示している。



資料：国勢調査

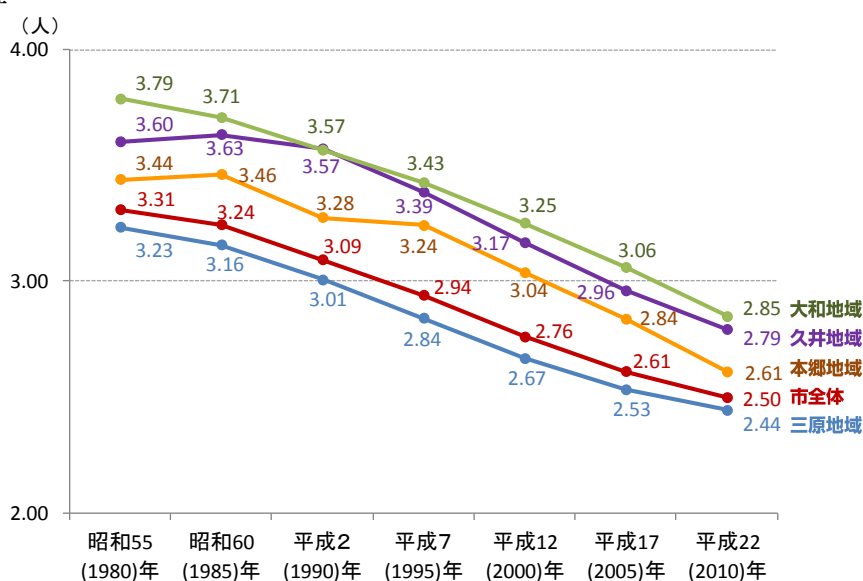
図 世帯数の推移

表 世帯数の推移

(単位：世帯)

	昭和 55 (1980) 年	昭和 60 (1985) 年	平成 2 (1990) 年	平成 7 (1995) 年	平成 12 (2000) 年	平成 17 (2005) 年	平成 22 (2010) 年
三原地域	26,112	27,227	28,451	29,487	30,789	31,996	32,048
本郷地域	2,866	3,042	3,318	3,456	3,612	3,836	4,209
久井地域	1,742	1,730	1,718	1,719	1,760	1,752	1,693
大和地域	2,283	2,242	2,242	2,284	2,338	2,334	2,297
市全体	33,003	34,241	35,729	36,946	38,499	39,918	40,247

資料：国勢調査

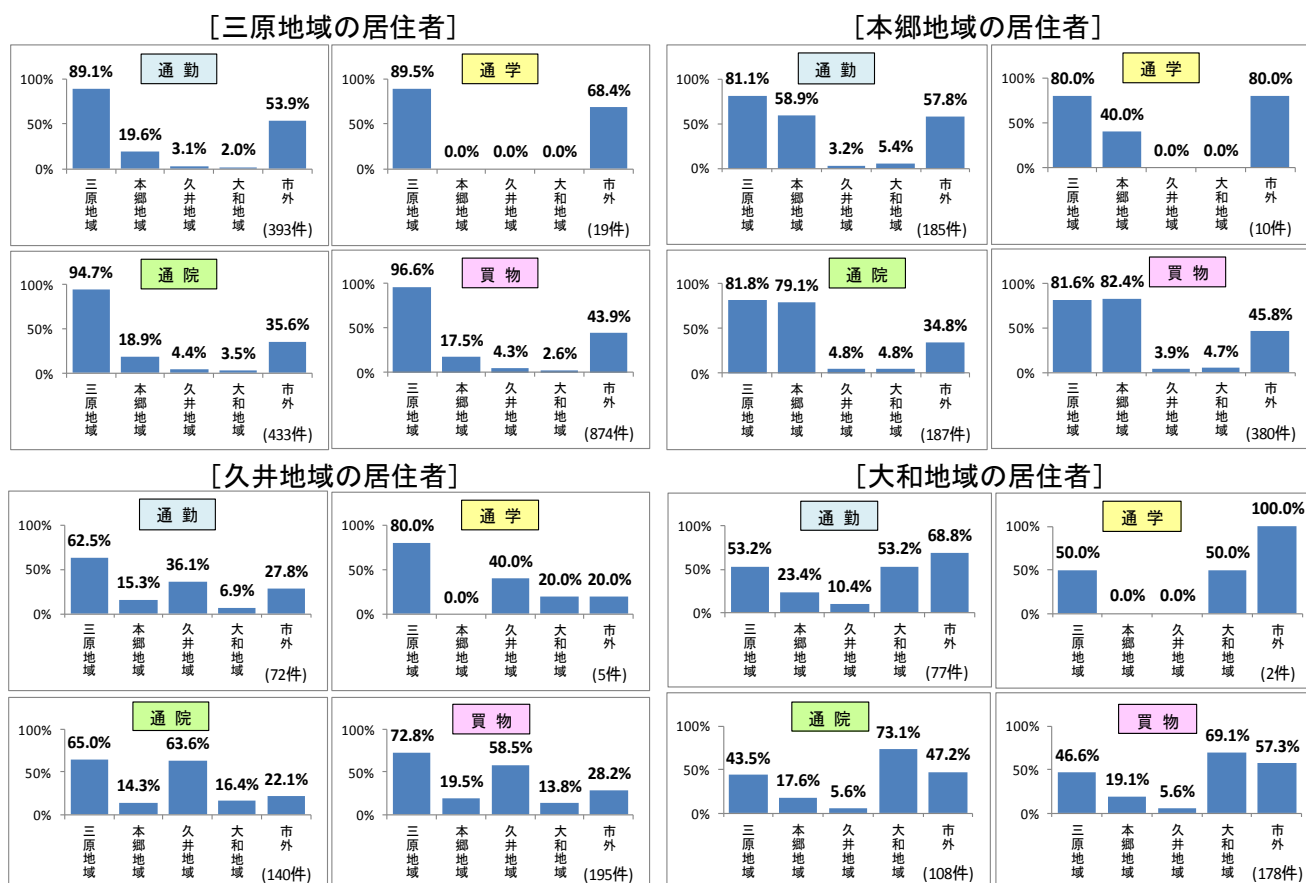


資料：国勢調査

図 1世帯あたり世帯人員の推移

(3) 生活圏の結びつき

市民に対するアンケート調査（平成26(2014)年実施）結果から、通勤、通学、通院及び買物（食品等）目的における市内各地域間や市外との結びつきをみると、本郷地域・久井地域では三原地域との結びつきが強く、大和地域は市外との結びつきが強いことが分かる。ただし、通院や買物目的での移動は、居住地のエリア内で完結する場合が多い。



※目的及び行き先は複数回答の結果であり、合計が100%を超える場合がある

図 居住地、目的別の主な行き先（平成26(2014)年市民アンケートより）

(4) 自動車等運転免許の保有状況

本市では、市民の約8割が自動車等運転免許を保有しており、市民生活において、マイカーが日常的に利用されていることが分かる。

しかしながら、65歳以上の女性に限定すると約4割にとどまっている。今後、高齢化が進む本市においては、マイカーに頼れない人が増加することも想定でき、地域公共交通に期待される役割は一層大きくなる。

表 運転免許保有率（保有者／人口）

	男性	女性	総数
全体(18歳以上)	88.3%	68.8%	78.0%
65歳以上	79.5%	37.2%	54.9%

資料：運転免許保有者（広島県警ホームページ，平成26(2014)年6月末）
人口（住民基本台帳，平成26(2014)年6月末）

2.2 関連計画の整理

本計画は、市行政の基本方針が掲げられた「三原市長期総合計画」を上位計画に位置付けるとともに、将来の都市形成の方向性を取り決めた「三原市都市計画マスタープラン」の内容と合致する必要がある。

(1) 三原市長期総合計画（平成26(2014)年策定）

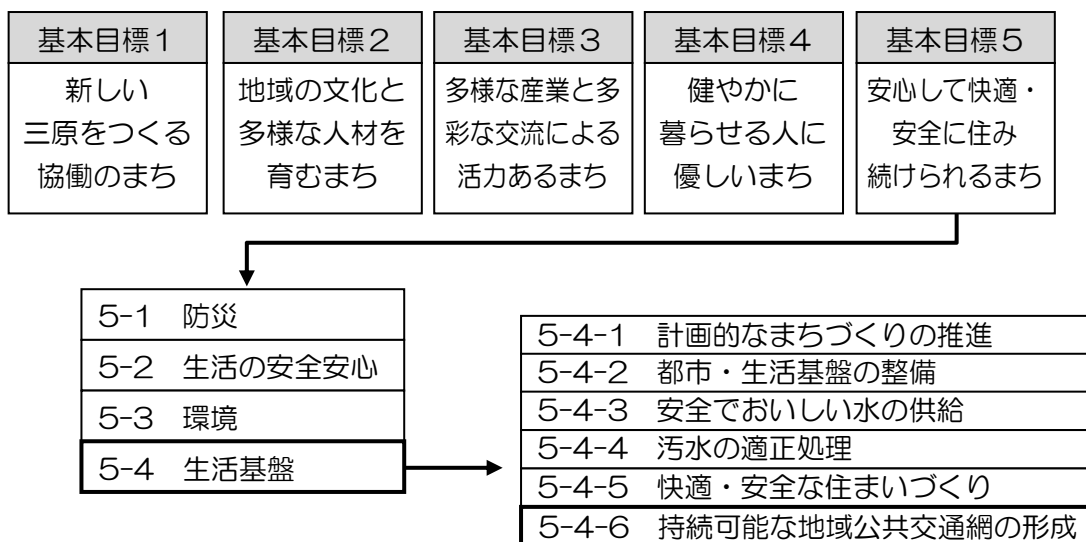
計画期間：平成27(2015)～36(2024)年度

計画の役割：今後10年間の市行政の基本的な方針を定めたまちづくりの指針

三原市長期総合計画では、市の将来像を「行きたい 住みたい つながりたい 世界へはばたく 瀬戸内元気都市みはら」に定め、元気な三原の実現に向けて、元気を構成する「活力」、「安心」の観点から積極的かつ重点的な取組を展開するとともに、分野ごとに取り組むべき施策の方向として、5つの基本目標を設定している。

このうち、基本目標5「安心して快適・安全に住み続けられるまち」は、市民が、三原市の豊かな自然の魅力を感じ、災害や犯罪などの危険が少なく、日常の生活の利便性が保たれた環境で生活できることが大切であり、コンパクトシティの推進をはじめ、持続可能な生活の基盤をハード・ソフトの両面から整え、誰もが安心して快適・安全に住み続けられるまちを目指すことを示している。この中で、特に地域公共交通に関連しては、次のとおり明記されている。

【5つの基本目標】



資料：三原市長期総合計画（平成26(2014)年策定）

図 施策体系と地域公共交通の位置付け

基本目標 5 安心して快適・安全に住み続けられるまち

5-4 生活基盤

5-4-6 持続可能な地域公共交通網の形成

現状と課題

- 人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展により、公共交通の利用は減少傾向にありますが、計画的な生活交通の維持は行政の使命であり、公共交通を担う事業者への支援により、公共交通の維持に努めてきました。
- 路線バスへの市補助金は増加傾向にありますが、利用状況等を踏まえた運行内容の見直しにより、今後もバス交通を維持することが必要です。
- 市域内には、久井ふれあいバス（久井地域）、大和ふれあいタクシー（大和地域）、幸崎おでかけ号（幸崎地区）、佐木島循環バス（佐木地域）などのコミュニティ交通がありますが、利用に応じたサービス内容の見直しが必要です。
- 島しょ部への航路も、利用者が減少しており、定期航路の維持・確保が困難な状況にあるため、国・県の制度拡充等、航路維持に向けた対策が必要です。

基本方針

- 市民ニーズに対応した利便性の高い地域公共交通体系を構築します。
- 市域の一体的な発展を支援・促進するため、バス路線による各地域の中心部相互の連絡や主要公共施設等相互の連絡、コミュニティ交通による各地域の中心部と周辺地区の連絡強化に取り組みます。
- 国・県と連携を図り、航路の維持・確保に努め、利便性の向上に取り組みます。

資料：三原市長期総合計画（平成26(2014)年策定）

図 地域公共交通に係る具体的な記載内容

(2) 三原市都市計画マスタープラン（平成22(2010)年策定）

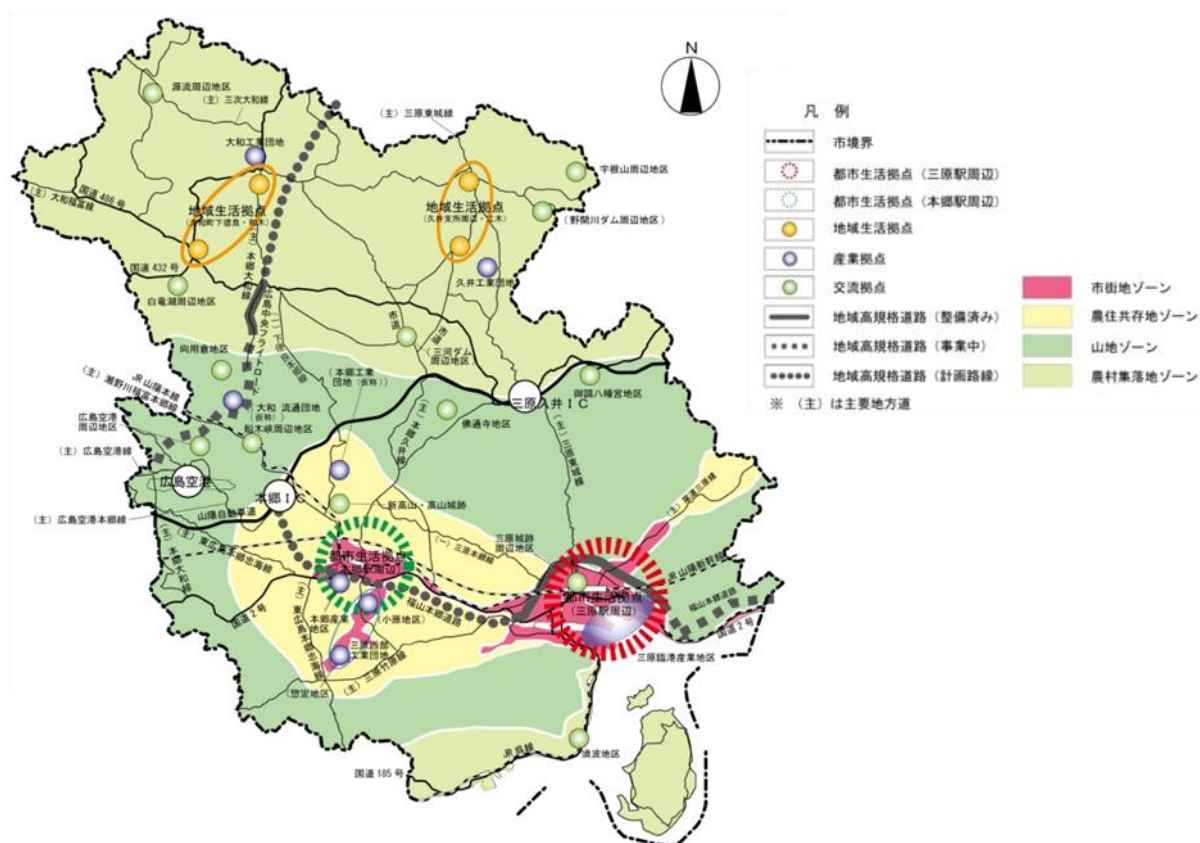
基準年次：平成17(2005)年

目標年次：平成27(2015)年

将来展望：平成37(2025)年

計画の役割：目的実現に時間を要する都市計画は、長期的な見通しが求められることから、まちづくりの理念や将来ビジョン、また都市の将来像を明らかにし、市域が一体的にまちづくりを推進するための基本方針を提示

三原市都市計画マスタープランでは、概ね20年後の都市の姿を展望しつつ、都市に必要な機能をどのように集積、形成するかの方方向性を示した将来の都市構造を、「ゾーン」「拠点」「都市軸」により示している。すなわち、今後、人口減少・少子高齢化の進展が予想されることや環境保全の観点から、市街地拡大型の市街地整備からの転換を図り、既存ストックを活かしたまちづくりを進めるために、必要な機能の集積や拠点間の連携強化を推進し、持続可能で一体的なまちづくりを目指すとしている。



【将来都市構造の構成】

「ゾーン」・・・拠点、都市軸の配置の前提となる、地勢や土地利用が一定のまとまりをもつ空間
「拠点」・・・都市活動や日常生活に必要な機能を集積し、生活、産業、交流の中心的役割を担うべき市街地、既存集落等
「都市軸」・・・道路、公共交通など複数の交通施設からなり、広域、都市間、都市内の連携を強化する主要な動線

資料：三原市都市計画マスタープラン（平成22(2010)年策定）

図 将来都市構造図（ゾーン・拠点）

また、分野別の方針として、「土地利用の方針」「交通施設の整備方針」「公園・緑地の整備方針」「その他の施設の整備方針」「市街地の整備方針」「福祉・健康のまちづくりの方針」「都市環境の形成方針」「景観の保全・形成方針」「安全・安心なまちづくりの方針」の9つの分野を掲げており、地域公共交通に関しては、「交通施設の整備方針」においてモード別、交通拠点別の整備方針や利用促進に関する方針が明記されている。

2-5 分野別方針

(2) 交通施設の整備方針

2) 公共交通機関の機能強化

①鉄道

- ・各鉄道駅については、必要に応じてパークアンドライド用の駐車場や駐輪場、バス停車場等の施設整備を推進し、交通結節点機能の強化を図ります。

②航路

- ・三原内港等の交通結節点については、待合施設のバリアフリー化など、すべての人が安全で快適に利用できる環境整備を図ります。

③路線バス

- ・通勤、通学、通院、買物等の利用実態に配慮した、利便性の高いバスネットワークの構築を検討します。
- ・路線バスの安定した走行環境を確保するため、都市計画道路等の道路整備を推進します。
- ・バス利用者の快適性、利便性を向上するため、バス停における上屋や駐車場、駐輪場等の基盤整備を検討します。
- ・路線バス利用不便地区では、地域の協力を得て、実情に即したコミュニティ交通の運行により、通院や買い物など公共交通の利便性の維持・向上を図ります。

3) 港湾

- ・重要港湾尾道系崎港系崎港区は、海上交通の拠点として重要な役割を果たしており、今後とも外・内貿拠点港として港湾機能や物流機能を強化するため、公共ふ頭や臨港道路等の整備を促進します。

4) 空港

- ・広島空港が中国・四国地方の拠点空港として発展するため、航空路線の拡充などによる機能強化や新たな交通手段を含めたアクセス交通の整備・充実を促進します。

5) 過度の自動車利用からの転換促進

- ・中心市街地や住宅地等の市街地では、都市計画道路等による歩道の整備や地域特性に応じたコミュニティ道路整備により、安心して快適な自転車・歩行者空間の確保を図ります。
- ・市民の意向把握や公共交通に関する情報提供、意識啓発等によるモビリティ・マネジメントを推進するとともに、企業等にも協力を要請し、自動車利用から公共交通機関等への転換を促進します。

資料：三原市都市計画マスタープラン（平成22(2010)年策定）

図 地域公共交通に係る具体的な記載内容

2.3 本市の地域公共交通の概要

本市における地域公共交通には、鉄道、航路、バス、地域コミュニティ交通があり、市民の日常生活を支えている。

① 鉄道

鉄道は、特に広域的な移動を支える手段であり、広域連絡機能を持つＪＲ山陽新幹線、地域間連絡機能を持つＪＲ山陽本線及びＪＲ呉線が運行している。

また、ＪＲ三原駅は鉄道と路線バスの交通結節点となっており、本駅を起点とする路線バスが各方面と連絡している。

② 航路

航路は、特に佐木島や小佐木島の住民にとって不可欠な移動手段であり、本土側の三原内港と須波港から、佐木島、小佐木島等へ、旅客船、フェリー、高速船が連絡している。

③ バス

バスは、広域的な移動を支える高速バス、市内や近隣地域間での連絡を支える路線バスがあり、民間事業者により国道、主要地方道、県道等を中心に運行されている。

④ 地域コミュニティ交通

鉄道やバスで提供可能な運行サービスを補完し、市内のより広いエリアにおいて市民生活を支えるために、本市や住民団体が運営主体を担う地域公共交通である。定時定路線型のバスや、デマンド方式の乗合タクシーなど、地域の実態に応じたサービスが提供されている。

⑤ タクシー

タクシーは、小型車両によりドア・ツー・ドアでの交通サービスを提供する地域公共交通である。今後、本市においては後期高齢者の増加が見込まれることから、地域公共交通におけるタクシーの役割は一層高まるものと考えられる。また民間タクシー事業者は、一部の地域コミュニティ交通の運行も担っている。

⑥ その他の移動支援等

本市には、上記の地域公共交通以外に、通学目的に特化した移送サービスが運行している。また、直接的な移送以外のサービスとしては、利用者の運賃負担の軽減を図る制度（高齢者・障害者優待利用制度）がある。

2.4 鉄道及び航路の概況

(1) 鉄道

① 鉄道の概要

鉄道は、ＪＲ山陽新幹線、ＪＲ山陽本線、ＪＲ呉線が運行しており、市内にはＪＲ山陽新幹線の駅として三原駅、ＪＲ山陽本線及びＪＲ呉線の駅として、三原駅、本郷駅、糸崎駅、須波駅、安芸幸崎駅が位置する。

ＪＲ山陽新幹線は、三原駅において上り下りともに26便（こだま、ひかり）が発着している。運行時間は、上り下りともに始発は6時台、終発は23時台である。

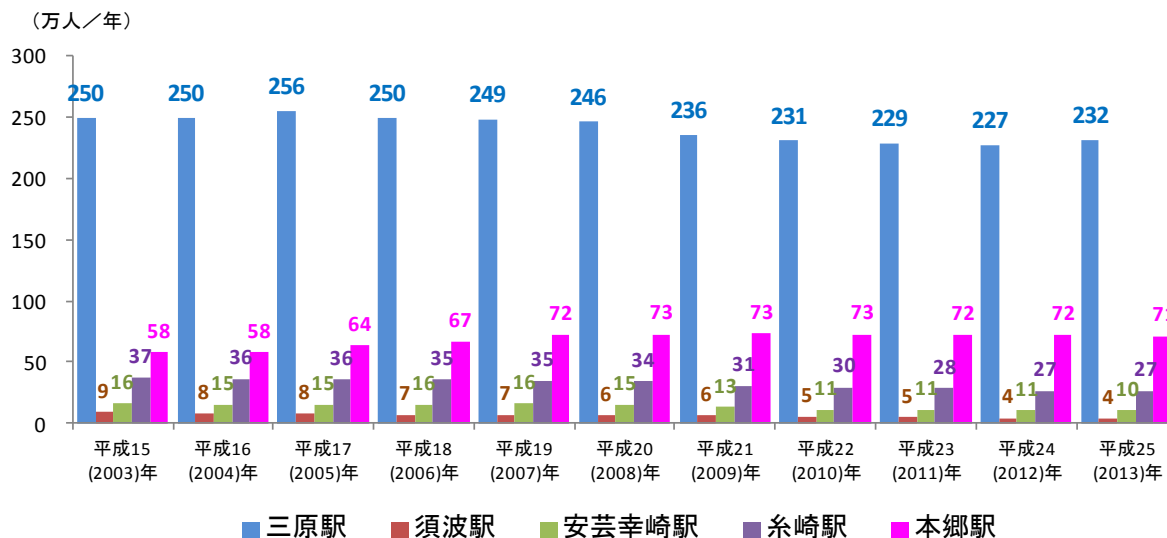
在来線では、ＪＲ山陽本線が三原駅において上り75本、下り34本の発着、またＪＲ呉線では、三原駅の発車本数が18本となっている。

表 鉄道（三原駅）の運行状況（平成26(2014)年11月30日現在）

路線	方面	便数 (便)	始発	終発	行き先
ＪＲ山陽新幹線	上り	26	6:17	23:43	岡山駅、新大阪駅、東京駅等
	下り	26	6:48	23:22	広島駅、新山口駅、博多駅等
ＪＲ山陽本線	上り	75	5:34	0:00	糸崎駅、福山駅、岡山駅等
	下り	34	5:43	23:23	広島駅、岩国駅等
ＪＲ呉線	下り	18	5:20	22:28	呉駅、広島駅、岩国駅等

② 駅乗車人員の状況

市内に位置するＪＲ駅の乗降人員は三原駅が突出しているが、徐々に減少する傾向がみられる。その他、須波駅、安芸幸崎駅、糸崎駅でも減少傾向にある。一方で本郷駅では、平成21(2009)年までは増加しているが、その後減少している。



資料：西日本旅客鉄道(株)広島支社
西日本旅客鉄道(株)岡山支社

図 鉄道駅の乗降人員

(2) 航路

① 定期航路の概要

三原内港発の航路は、フェリー2航路、旅客船1航路、高速線1航路があり、尾道市の重井、土生、沢、瀬戸田、市内の佐木島（鷺、向田）等と連絡しており、特に、瀬戸田港との間の高速船の運航回数は20回と多くなっている。

また、須波と沢の間をフェリーが11回運航しており、そのほかには、尾道駅前と瀬戸田を連絡する高速船が佐木島（須ノ上）を経由している。

表 航路（三原港・須波港等）の状況（平成26(2014)年11月30日現在）

種別	航路	運航回数(回)	所要時間
フェリー	三原～鷺（佐木島）～重井	8.0	三原～鷺 25分
	三原～向田（佐木島）	5.0	三原～向田 35分
	須波～沢	11.0	須波～沢 28分
旅客船	尾道駅前～重井～須ノ上（佐木島）～沢～瀬戸田	9.0	須ノ上～尾道 25分 須ノ上～瀬戸田 13分
	三原～小佐木（小佐木島）～向田（佐木島）～沢～瀬戸田	20.0	三原～沢 23分
		向田経由 1.5 小佐木経由 3.0	三原～向田 25分 三原～小佐木 14分
高速船	三原～鷺（佐木島）～重井～土生～生名	12.0	三原～鷺 13分
		鷺経由 8.0	

資料：「みなとナビ三原・尾道」ホームページ

※運航回数は往路，復路の平均。

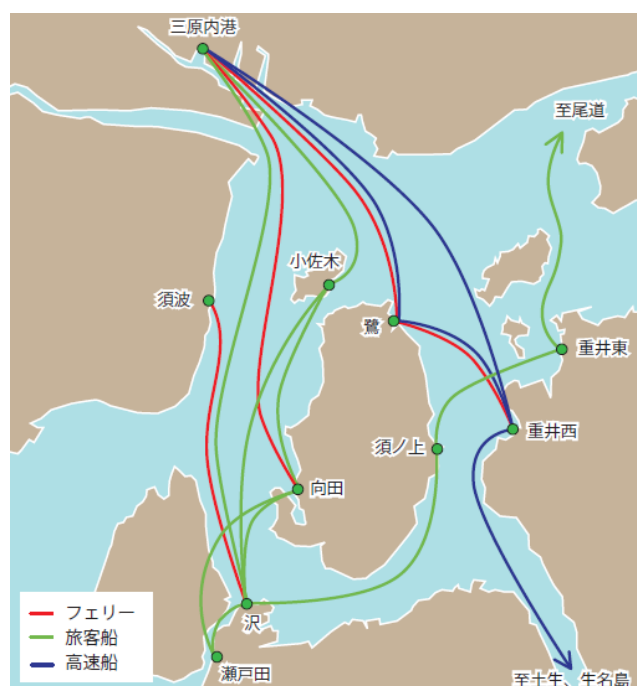


図 航路の状況

② 佐木島・小佐木島への航路の状況

佐木島と三原内港を連絡する航路の運航回数は、フェリーと高速船を合わせて22.5回（三原～鷺16回、三原～向田6.5回）あり、運航時間は佐木島の港から三原内港へ向かう始発便は6時台、終発便は20時台、三原内港から佐木島の港へ向かう始発便は6時台、終発便は21時台である。

また、須ノ上と尾道駅前桟橋及び瀬戸田を連絡する旅客船が1日に9回運航しており、本市中心部だけでなく尾道市中心部とも連絡している。

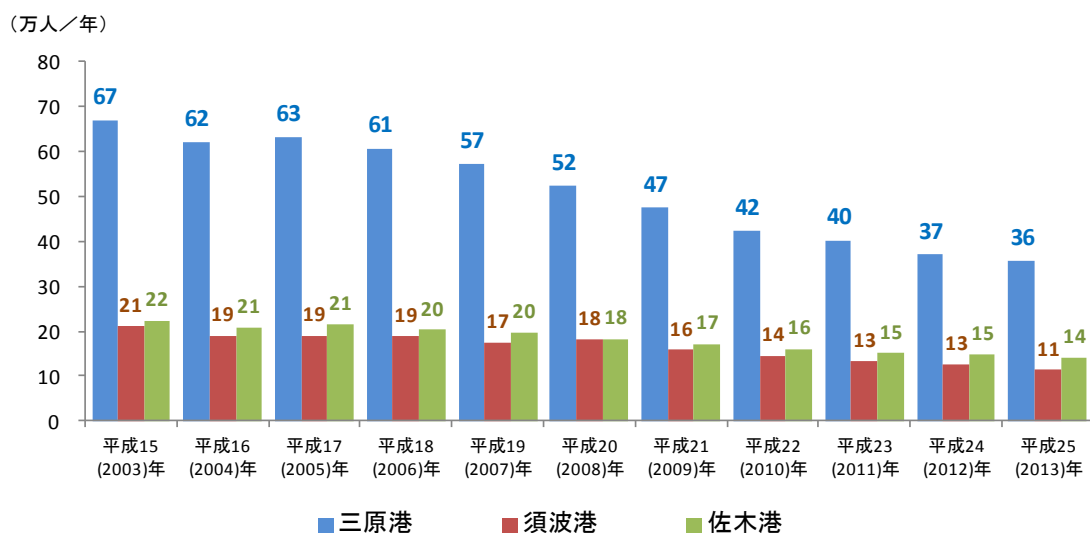
一方、小佐木島と三原の連絡は、高速船が1日に3回運航している。

表 三原～佐木・小佐木航路の運航状況（平成26(2014)年11月30日現在）

航路	方面	便数 (便)	始発	終発
三原内港～ 佐木島	三原発	24	6:30	21:10
	佐木（鷺，向田）発	21	6:00	20:53
三原内港～ 小佐木島	三原発	3	8:35	17:15
	小佐木発	3	8:20	18:13

③ 港湾利用者数の状況

市内に位置する主な港湾の利用者数（乗船及び上陸人員）をみると、三原港が最も多くなっており、また経年変化では、いずれの港においても年々減少する傾向が確認できる。



資料：港湾課

図 港湾の利用者数

2.5 高速バス及び路線バスの概況

(1) 高速バス

高速バスは、「リードライナー」「ピースライナー」「エトワールセト号」の3路線が三原市内を運行している。

「リードライナー」は広島バスセンターと福山平成大学を連絡しており、市内に高坂バスストップ、三原久井のバス停がある。運行回数は16.0回である。

「ピースライナー」は、広島バスセンターと甲奴駅前を連絡しており、市内に高坂バスストップ、三原久井、下津川崎、くい市民病院前のバス停がある。運行回数は5.0回である。

これらの高速バスは、広島バスセンターと三原久井バス停間を約60分で運行しており、運賃は1,750円である。

また、「エトワールセト号」は、東京～三原間を1往復する夜行バスである。

なお、広島バスセンターと芸陽バス三原営業所間を連絡していた「三原やっさ号」は、平成23(2011)年3月に運行を終了している。

表 高速バスの運行状況（平成26(2014)年11月30日現在）

名称	運行系統			運賃 (円)	平日運 行回数 (回)
	起点	経由地(三原市内)	終点		
リードライナー	広島バス センター	高坂バスストップ, 三原久井	福山平 成大学	1,750 (広島BC～ 三原久井)	16.0
ピースライナー	広島バス センター	高坂バスストップ, 三原久井, 下津川崎, くい市民病院前	甲奴駅 前		5.0
エトワールセト号	ハイット・ リージェンシー 東京	福山駅前, クスロードみつぎ, 尾道駅前	三原駅 前	11,700 (東京～ 三原)	1.0

(2) 路線バス

① 運行路線

本市における路線バスは、路線数18路線、62運行系統が運行している（同じ運行系統であっても運行主体が違う場合は、別の運行系統として整理している）。

これを次の3種類に分類して、整理する。

(a) 広域連絡路線バス：本市と周辺他市と連絡する路線

(b) 地域間連絡路線バス：市内4地域（旧市町）の中心地間（広島空港含む）を連絡する路線

(c) 地域内連絡路線バス：4地域（旧市町）内を運行する路線

(a) 広域連絡路線バス

本市を運行する広域連絡路線としては5路線、15運行系統がある。これら路線は、三原駅前と竹原市、世羅町を連絡しているほか、如水館前と福山市、尾道市及び府中市、垣内と尾道市御調町、大和地域と東広島市河内駅や世羅町を連絡している。

表 広域連絡路線バスの状況（平成26年(2014)年3月31日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ (km)		運行 回数 (回)	関係市町
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路		
竹原・三原線	芸陽バス	三原営業所	すなみ荘前	中通	32.9	32.9	6.6	竹原市
		三原営業所	すなみ荘前・パルティフジ竹原	中通	33.1	33.1		竹原市 ※ H25.10.1 から運行開始
河内・甲山線	芸陽バス	甲山バイパス東口	徳良・和木市	河内駅前	32.3	32.3	4.3	東広島市、世羅町
甲山・三原線	中国バス	甲山営業所	林崎谷	三原駅前	31.1	31.1	4.5	世羅町
		甲山営業所	室町	三原駅前	27.7	27.7	4.3	世羅町
如水館線	中国バス	尾道駅前	木頃本郷	如水館前	13.9	13.9	2.0	尾道市
		金丸車庫	市・木ノ庄	如水館前	37.1	37.1	1.0	福山市、府中市、尾道市
		市出張所	木頃本郷	如水館前	13.0	13.0	1.5	尾道市
	鞆鉄道	松永駅南口	バイパス東口	如水館前	18.1	18.1	2.5	福山市、尾道市
	おのみちバス	尾道駅前	長江口	如水館前	13.7	13.7	5.1	尾道市
御調線	中国バス	みつぎ総合病院	丸門田・津蟹	垣内	14.4	14.4	2.0	尾道市
		市出張所	みつぎ総合病院・丸門田	垣内	15.7	15.7	1.0	尾道市
		市出張所	本庄	垣内	11.8	11.8	1.0	尾道市
		みつぎ総合病院	本庄	垣内	12.3	12.3	1.5	尾道市
		市出張所	みつぎ総合病院・本庄	垣内	13.6	13.6	1.5	尾道市

資料：生活環境課

(b) 地域間連絡路線バス

三原地域、本郷地域、久井地域、大和地域のそれぞれの中心地間や、三原地域と広島空港を連絡する地域間連絡路線は、4路線、11運行系統が運行している。

これらの路線は、芸陽バス三原営業所及び三原駅前と本郷駅前、三原営業所と大和地域徳良、及び本市中心部と広島空港を連絡している。

表 地域間連絡路線バスの状況（平成26(2014)年3月31日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ (km)		運行回数 (回)
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路	
本郷線 (2号線経由)	芸陽バス	本郷駅前	宮浦中央	三原営業所	12.4	12.1	0.8
		三原営業所	沼田東団地上・ 本郷駅・松江	三原営業所	35.0	35.3	6.1
		三原営業所	沼田東団地上	本郷駅前	15.8	16.1	0.3
		三原駅前	新倉・竹野橋・ 真良	本郷駅前	15.9	16.2	1.0
		三原駅前	仏通寺 (国道経由)	本郷駅前	22.5	22.8	0.9
		三原駅前	団地上・宮浦中央	本郷駅前	20.3	20.6	0.5
本郷線 (西野経由)	芸陽バス	三原駅前	西野	本郷駅前	16.3	16.3	0.5
		三原駅前	西野・仏通寺	本郷駅前	22.9	22.9	0.9
徳良線	芸陽バス	徳良	羽倉	三原営業所	31.4	31.4	3.1
三原・空港線	中国バス	三原駅前	三原栈橋	広島空港	22.0	22.0	6.0
		三原栈橋	三原駅前	広島空港	22.2	22.2	6.0

資料：生活環境課

(c) 地域内連絡路線バス

地域内連絡路線バスは、三原地域と本郷地域において11路線、36運行系統が運行している。その多くは、三原地域内において三原駅前と周辺部を連絡する系統である。また、本郷地域でも同じく、本郷駅前と周辺部を連絡している。

表 地域内連絡路線バス（平成26(2014)年3月31日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ (km)		運行回数 (回)
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路	
頼兼線	芸陽バス	三原駅前	宮浦中央	県立広島大学	3.3	3.3	8.1
		三原駅前	本町・西野	県立広島大学	4.8	4.8	5.2
		三原駅前	本町・小西北住宅	県立広島大学	6.6	6.6	3.0
幸崎線	芸陽バス	三原営業所	三中前・すなみ荘	久津公民館	17.5	17.5	4.9
		三原駅前	三中前・すなみ荘	久津公民館	16.3	16.3	4.7
		三原営業所	三原駅・和田口	すなみ荘	10.2	10.2	0.5
		三原駅前	和田口	すなみ荘	9.0	9.0	0.8
小泉線	芸陽バス	三原駅前	和田口	甲原橋	12.9	12.9	0.4
		三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原営業所	29.9	29.9	3.0
		三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原駅前	28.7	28.7	2.0
		三原駅前	甲原橋・あやめヶ丘	三原駅前	27.5	27.5	4.2
田野浦線	芸陽バス	三原営業所	三原大橋	青葉台	7.0	7.0	11.3
		三原駅前	三原大橋	青葉台	5.8	5.8	3.4
本郷線 (2号線経由)	芸陽バス	三原駅前	宮浦中央	沼田東団地上	8.6	8.9	1.3
		三原駅前	新倉・沼田東団地	竹ノ橋	13.5	13.8	4.4
		三原駅前	新倉・沼田東団地	真良	16.0	16.3	1.4
本郷線 (西野経由)	芸陽バス	三原駅前	西野	竹ノ橋	7.1	7.1	3.9
		三原駅前	西野	真良	12.0	12.0	0.3
深線	芸陽バス	三原駅前	三原小学校前	如水館前	8.4	8.4	2.8
		三原駅前	大橋	如水館前	8.2	8.2	1.1
		三原駅前	三原小学校・深下組	如水館前	10.2	10.2	2.5
	中国バス	三原駅前	三原小学校前	如水館前	8.4	8.4	9.5
		三原駅前	別所・高校入口	如水館前	8.2	8.2	5.0
		三原駅前	別所	深下組	8.7	8.7	1.5
		三原駅前	三原小学校前・深下組	如水館前	10.2	10.2	9.0
	鞆鉄道	三原駅前	三原小学校前	別所	4.5	4.5	0.5
		三原駅前	三原小学校前	如水館前	8.4	8.4	2.0
		三原駅前	大橋	如水館前	8.2	8.2	2.0
		三原駅前	三原小学校前・深下組	如水館前	10.2	10.2	2.0
八幡線	中国バス	三原駅前	垣内	本庄佃橋	16.2	16.2	3.0
福地線	鞆鉄道	三原駅前	城町	上福地	8.5	8.5	0.5
		三原駅前	城町	登山口	8.8	8.8	1.5
		三原駅前	日赤病院	登山口	9.1	9.1	9.0
		三原駅前	日赤病院	上福地	8.8	8.8	4.5
本郷・シャープ線	芸陽バス	本郷駅前	小原	シャープ前	3.7	3.7	3.6
墓沼循環線	芸陽バス	本郷駅前	鍵掛池・シャープ前	本郷駅前	12.2	12.2	2.3

資料：生活環境課

② 運行主体

本市を運行する路線バスの運行主体は、芸陽バス、中国バス、鞆鉄道、おのみちバスの4社である。

運行主体別の運行路線、運行系統をみると、芸陽バスが12路線35運行系統と最も多く、全運行系統数の過半数を占めている。その他では、中国バスが6路線17運行系統、鞆鉄道が3路線9運行系統、おのみちバスが1路線1運行系統である。

表 路線・系統数（平成26(2014)年11月30日現在）

運行主体	運行路線数	運行系統数
芸陽バス(株)	12	35
(株)中国バス	6	17
鞆鉄道(株)	3	9
おのみちバス(株)	1	1
市域全体	18(※)	62

※ひとつの路線に、複数の会社が運行する場合があるため、市域全体の運行路線数と運行主体別の合計値とは合致しない。

資料：生活環境課

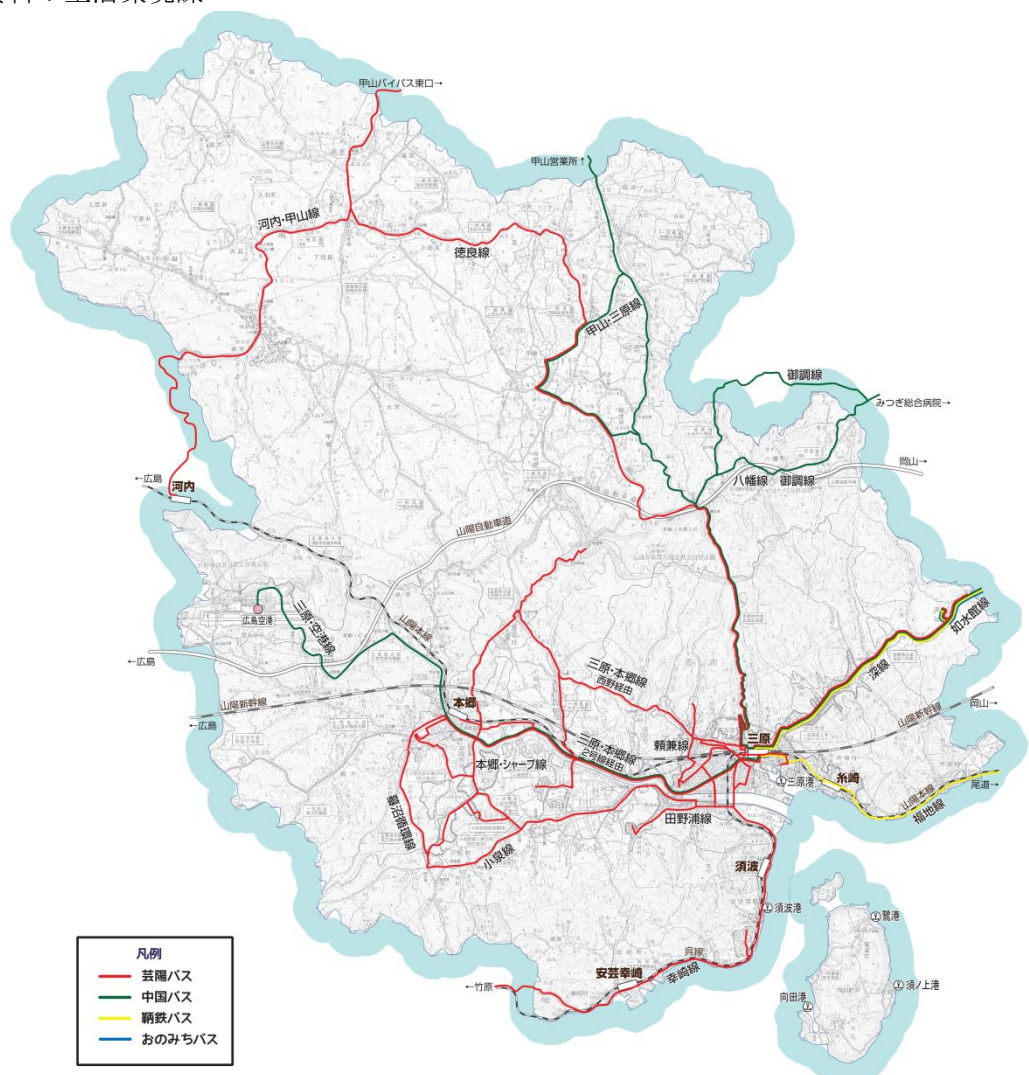


図 運行主体別バス路線網の分布状況

③ バス路線網の分布状況

バス路線から500m以遠の地区（足腰に障害のない高齢者が徒歩で10～15分以上かかる地区）を路線バスの利用が不便な地区としてみると、特に市北部の久井地域及び大和地域において、不便地区が広範囲に分布している。しかしながら、これらの地域には地域コミュニティ交通が運行しており、地域内の交通手段が確保されている。

また、三原地域、本郷地域においても、路線バスの利用が不便な地区において、地域コミュニティ交通が運行している。

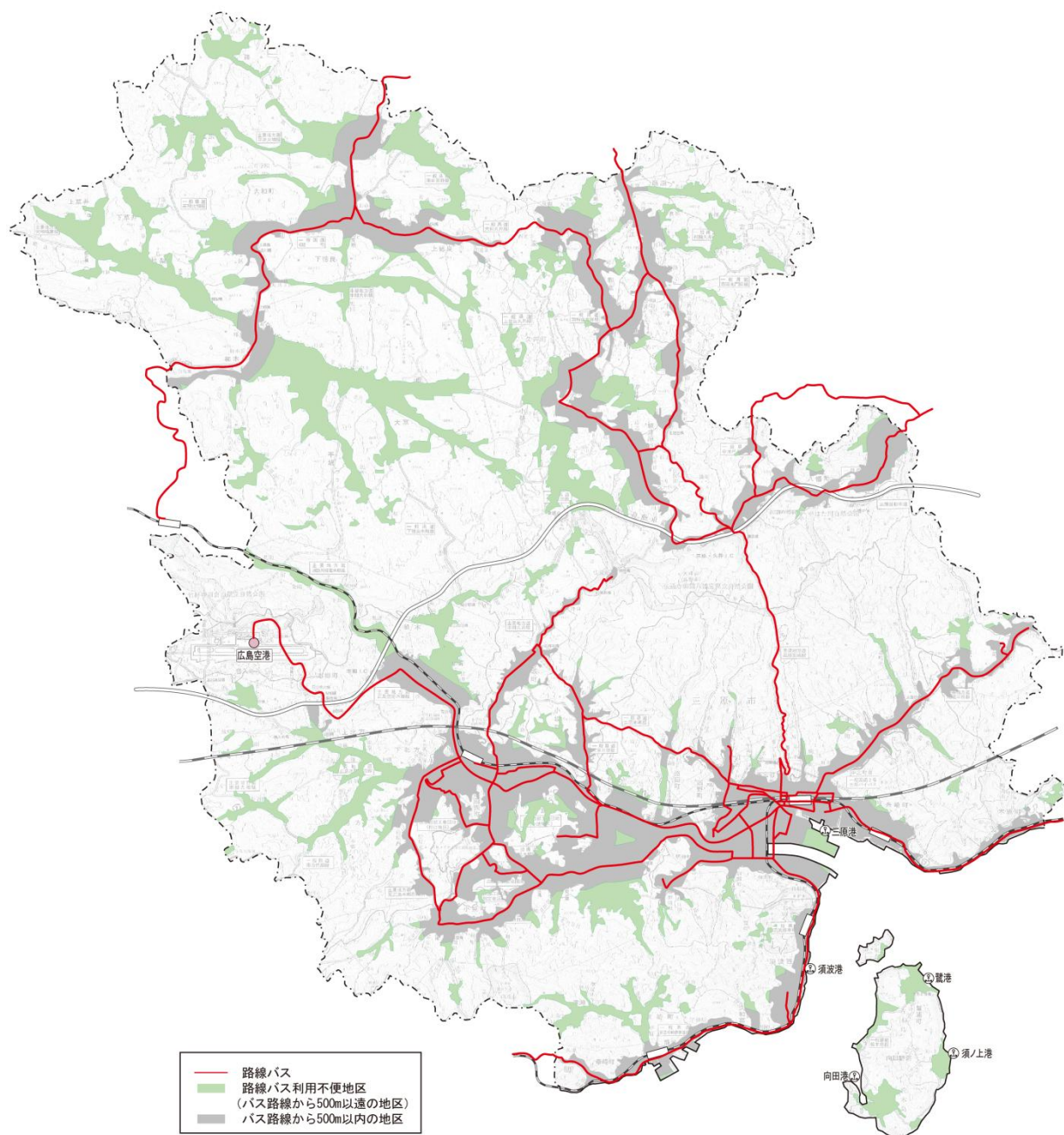


図 路線バス利用が不便な地区の分布

④ 路線バスの利用状況

利用状況を経常収益の変化よりみると、路線バス18路線の平成25(2013)補助年度(平成24(2012)年10月1日～平成25(2013)年9月30日)の経常収益は356,598千円であり、平成22(2010)年に比べて約3%の減少である。

表 路線別経常収益の推移

(単位：千円)

	平成22 (2010)年	平成23 (2011)年	平成24 (2012)年	平成25 (2013)年	備考
頼兼線	14,857	14,069	15,112	17,818	
宮沖線	130	74	—	—	H23. 6. 30をもって系統廃止
田野浦線	18,157	18,324	19,836	17,283	
竹原・三原線	30,272	33,961	30,413	34,966	一部H25. 10. 1から運行開始
幸崎線	35,079	34,117	32,217	29,794	一部H24. 3. 31系統廃止
本郷線(2号線経由)	28,365	25,429	26,864	24,280	一部H24. 3. 31系統廃止
本郷線(西野経由)	8,102	6,667	5,704	6,832	
小泉線	19,701	21,805	21,602	22,035	一部H23. 6. 30系統廃止
本郷・シャープ線	2,865	2,283	2,471	2,338	
墓沼循環線	1,903	1,773	1,762	1,652	
八幡線	1,688	1,107	1,102	1,258	
御調線	2,490	1,825	1,448	1,373	
甲山・三原線	29,152	28,963	29,169	34,952	
徳良線	8,454	7,742	7,586	7,908	
河内・甲山線	8,757	8,378	8,483	5,455	
深線	82,623	82,050	76,310	72,335	
如水館線	29,992	32,736	34,219	33,769	
福地線	19,018	18,585	17,671	16,033	
三原・空港線	26,706	26,137	26,554	26,517	
計 (H22～H25 増減)	368,311	366,025	358,523	356,598 (▲3.2%)	

資料：生活環境課

※10月1日～翌9月30日までの1年間。

※平成25(2013)年3月31日に廃止した日名内線、北方線、花園線、平坂線は除く。

⑤ 路線バスの事業収支

路線バス18路線について、平成25(2013)補助年度（平成24(2012)年10月1日～平成25(2013)年9月30日）の事業収支状況をみると、経常費用503,479千円、経常収益356,598千円、差額（経常収益－経常経費）▲146,881千円、経常収支率70.8%になっている。（平成25(2013)年3月31日に廃止した日名内線、北方線、花園線、平坂線は除く。）

また、路線別の収支率をランク別に分けると、頼兼線、深線、如水館線の3路線において経常収支率が100%を上回るが、大半は経常経費が収益を上回っている。また、経常収支率が20%にも満たない路線は、18路線中3路線となっている。

表 経常収支率のランク別路線数
(平成25(2013)補助年度)

経常収支率ランク	路線数
20%未満	3 路線
20%以上50%未満	2 路線
50%以上100%未満	10 路線
100%以上	3 路線
計	18 路線

資料：生活環境課

表 路線別事業収支（平成25(2013)補助年度）

	運行回数 (回)	平均乗車 密度	1日当 輸送量 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	差額 (千円)	経常収益率 (収益/費用)
頼兼線	16.3	11.5	69.9	14,715	17,818	3,103	121.1%
田野浦線	14.7	9.3	57.6	20,335	17,283	▲ 3,052	85.0%
竹原・三原線	6.6	4.7	31.0	44,950	34,966	▲ 9,984	77.8%
幸崎線	10.9	13.4	45.5	36,402	29,794	▲ 6,608	81.8%
本郷線（2号線経由）	16.7	26.6	46.1	55,412	24,280	▲ 31,132	43.8%
本郷線（西野経由）	5.6	10.5	14.2	12,868	6,832	▲ 6,036	53.1%
小泉線	9.6	23.8	59.6	34,087	22,035	▲ 12,052	64.6%
本郷・シャープ線	3.6	2.3	8.2	2,793	2,338	▲ 455	83.7%
墓沼循環線	2.3	3.1	7.1	3,003	1,652	▲ 1,351	55.0%
八幡線	3.0	0.6	1.8	8,901	1,258	▲ 7,643	14.1%
御調線	7.0	1.8	2.3	13,242	1,373	▲ 11,869	10.4%
甲山・三原線	8.8	8.4	36.8	47,695	34,952	▲ 12,743	73.3%
徳良線	3.1	2.3	7.1	20,085	7,908	▲ 12,177	39.4%
河内・甲山線	4.3	1.0	4.3	29,011	5,455	▲ 23,556	18.8%
深線	37.9	72.8	226.5	57,059	72,335	15,276	126.8%
如水館線	12.1	32.2	71.8	31,342	33,769	2,427	107.7%
福地線	15.5	8.2	43.0	23,843	16,033	▲ 7,810	67.2%
三原・空港線	12.0	6.2	37.2	47,736	26,517	▲ 21,219	55.5%
計	190.0	238.7	770.0	503,479	356,598	▲ 146,881	70.8%

資料：生活環境課

※平成25(2013)補助年度とは平成24(2012)年10月1日～平成25(2013)年9月30日までの1年間。

※平成25(2013)年3月31日に廃止した日名内線，北方線，花園線，平坂線は除く。

※平均乗車密度とは，ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で，始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。

※経常収支率とは，経常収益の経常費用に対する割合。この数値が100%を超える場合は経常利益が発生している状態を示し，100%未満の場合は経常損失が発生している状態を示す。

2.6 地域コミュニティ交通の概況

鉄道や路線バス等のサービスを受けない地域などにおいて、これらの地域公共交通を補完し、住民の生活移動を面的に支えるサービスとして、地域の実情に応じた地域コミュニティ交通が運行している。運営主体は、本市、または地域住民団体が担っている。

表 地域コミュニティ交通の種類（平成26(2014)年11月30日現在）

地域コミュニティ交通	地域	運営主体
①本郷地域内交通バス	本郷地域	三原市
②久井ふれあいバス	久井地域	三原市
③大和ふれあいタクシー	大和地域	大和町自治振興連合会 (三原市：補助金交付)
④佐木島循環バス	佐木島	三原市
⑤幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	幸崎町	幸崎町町内会連合会 (三原市：補助金交付)

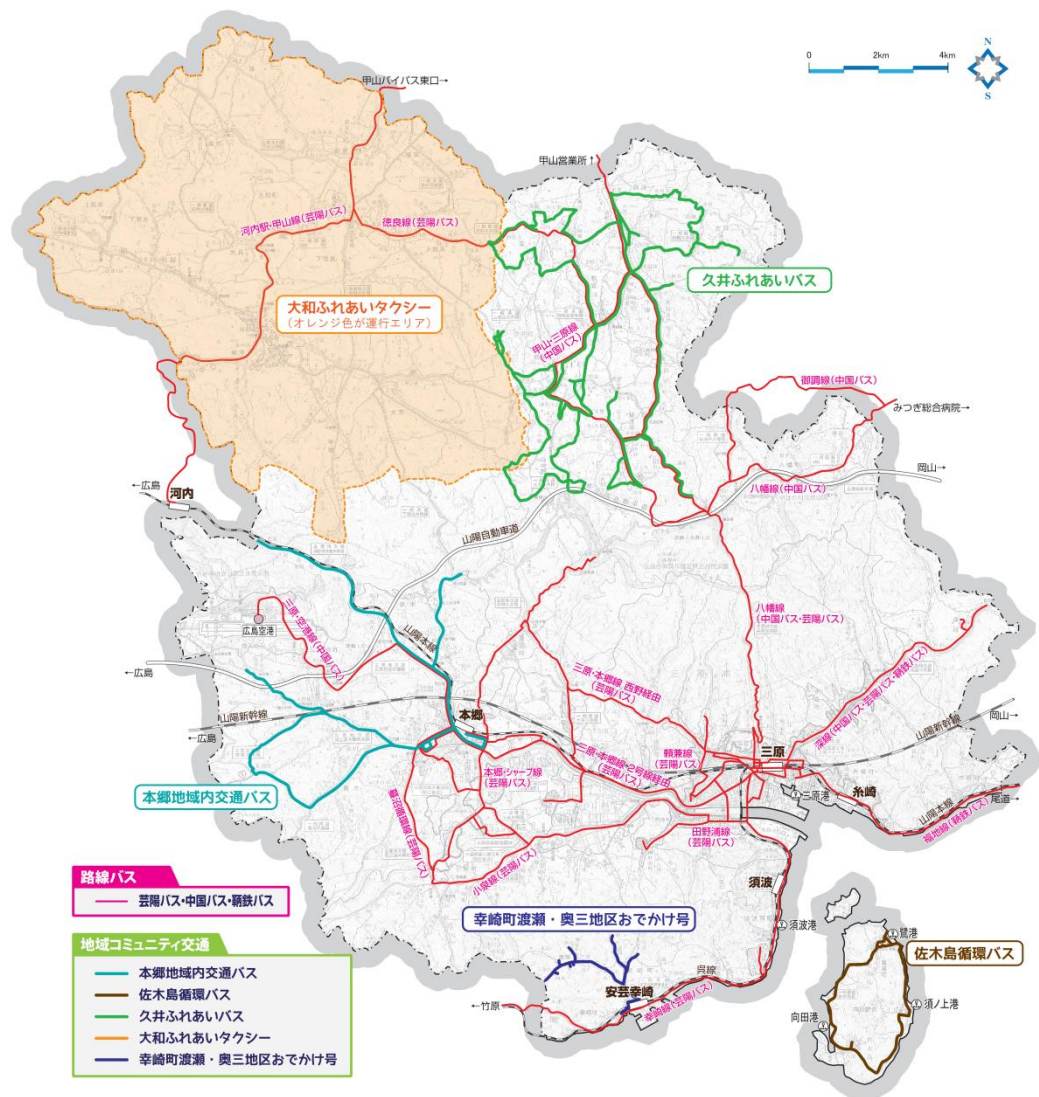


図 地域コミュニティ交通の運行エリア

(1) 本郷地域内交通バス

① 運行概要

本郷地域内交通バスは、民間バス事業者が運行していたバス路線を再編し、三原市が運営主体となり、平成25(2013)年4月から運行している。運行ルートは、本郷駅を起終点（一部除く）とし、本郷中央病院や商業施設を経由する2ルートであり、それぞれ週3日、1日2.5便運行している。

表 本郷地域内交通バスの運行概要

区分	内容
事業開始	平成25(2013)年4月1日
運営主体	三原市
運行事業者	芸陽バス(株)
使用車両	運行事業者所有の29人乗り小型バス
運行日、便数	日名内北方線 月・水・金 1日2.5便 花園平坂線 火・木・土 1日2.5便
利用料金	200円（定額制） 敬老優待：100円 障害者優待：無料
道路運送法上の位置付け	道路運送法第4条で定める一般乗合旅客運送 （路線定期運行：道路運送法施行規則第3条の3第3号）

表 本郷地域内交通バスの運行路線

コース	運行曜日	経路（基本区間）
日名内・北方線	月曜日・水曜日・金曜日	本郷駅～観現寺～日名内～本郷駅
花園・平坂線	火曜日・木曜日・土曜日	本郷駅～姥ヶ原～花園～本郷駅

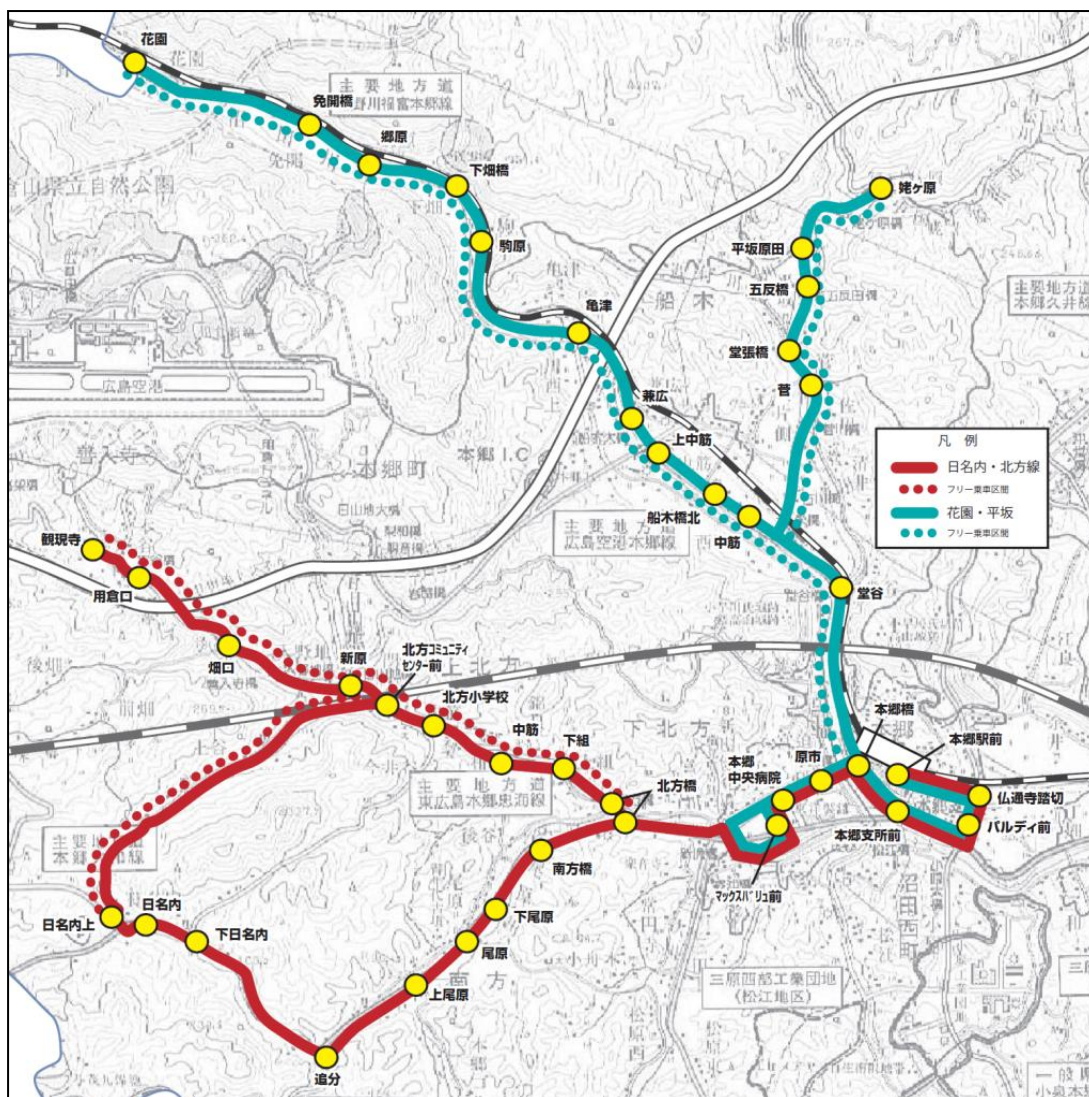


図 本郷地域内交通バスの運行ルート

② 運行経緯

本郷地域内交通バスの運行経緯は、以下のとおりである。

表 本郷地域内交通バスの運行経緯

年・月	概要
平成24(2012)年度	民間バス事業者による路線バス（4路線）の再編を検討。
平成25(2013)年4月	民間の路線バス（4路線）を廃止し、運営主体を三原市とする本郷地域内交通バスの運行開始。

③ 利用動向

本郷地域内交通バスの平成25(2013)年度の利用者数は1,737人、1日あたり6.0人である。コース別で比較すると、同程度の利用となっている。

表 本郷地域内交通バスの利用者数（単位：人）

コース	平成25(2013)年度
花園・平坂線	927
日名内・北方線	810
合 計	1,737
1日あたりの利用者数	6.0
1便あたりの利用者数	2.4

④ 便別の利用状況

本郷地域内交通バスの利用状況を便別でみると、全てのコースにおいて2便、3便の利用者数が1便に比べて少ない。

また、曜日による極端な差はないものの、日名内・北方線の月曜日が、他の曜日よりも若干利用が少ない。

表 本郷地域内交通バスの便別の利用状況（平成25(2013)年度）（単位：人）

	便・時刻		曜日	乗車 人数	曜日	乗車 人数	曜日	乗車 人数	合計	運行日	日あたり
花園・ 平坂線	1 便	8:50	火	185	木	150	土	151	486	149日	3.3
	2 便	11:30		97		87		50	234		1.6
	3 便	15:00		78		68		61	207		1.4
	計			360		305		262	927		6.2
日名内・ 北方線	1 便	8:45	月	74	水	175	金	128	377	142日	2.7
	2 便	11:30		42		78		86	206		1.5
	3 便	14:30		57		108		62	227		1.6
	計			173		361		276	810		5.7
合 計			533		666		538		1,737	291日	6.0

⑤ 利用実態からみる課題

○両コースともに、2便、3便の便あたり利用者数は2.0人を下回っている。

○さらに、乗降場所をみると乗降者がいない区間・バス停が数多くあるなど、効率的な運行とは言えない。

(2) 久井ふれあいバス

① 運行概要

久井ふれあいバスは、これまでの久井町へき地患者輸送バスを誰もが利用できる地域コミュニティ交通へ見直し、平成23(2011)年10月から運行している。久井地域の各地区と医療機関等を連絡する運行ルートを5ルート設定し、それぞれ週2日、1日2往復運行している。

表 久井ふれあいバスの運行概要

区分	内容
事業開始	平成23(2011)年10月1日
運営主体	三原市
運行事業者	向谷商店、久井交通㈱
使用車両	市所有の29人乗りマイクロバス2台 (市が事業者へ運行業務を委託)
運行日、便数	週2日(月～金) 1日4便(往路2便・復路2便)
利用料金	200円(定額制) 通院目的での利用：無料(乗務員へ申告) 敬老優待：100円 障害者優待：無料
道路運送法上の位置付け	道路運送法第79条等で定める自家用有償旅客運送

表 久井ふれあいバスの運行路線

コース	運行曜日	経路
吉田・苅原コース	月曜日・金曜日	吉田・苅原 ～ 公立くい診療所等
泉・和草コース	火曜日・木曜日	泉・和草 ～ 公立くい診療所等
羽倉コース	水曜日・金曜日	羽倉 ～ 公立くい診療所等
坂井原・下津コース	火曜日・木曜日	坂井原・下津 ～ 公立くい診療所等
小林・山中野・土取コース	月曜日・水曜日	小林・山中野・土取 ～ 公立くい診療所等

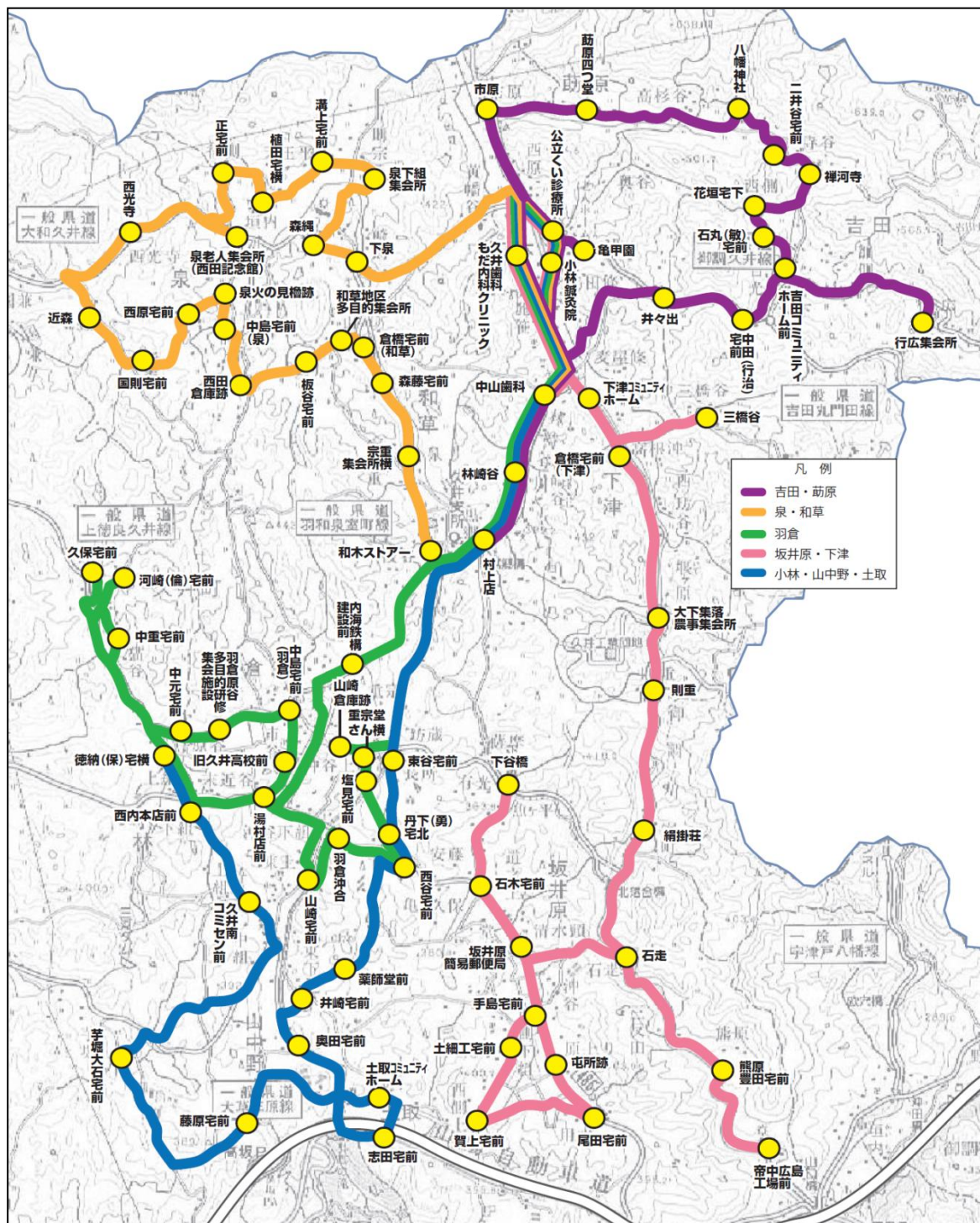


図 久井ふれあいバスの運行ルート

② 運行経緯

久井ふれあいバスの運行経緯は、以下のとおりである。

表 久井ふれあいバスの運行経緯

年・月	概要
昭和56(1981)年～ 平成23(2011)年 9月30日まで	地域の通院を支援する目的で、久井町へき地患者輸送バス(無料)を運行。
平成23(2011)年 10月1日	通院目的に限定せず、全ての人の地域内交通を支える手段として、久井ふれあいバスの運行を開始。 1日1往復から2往復に増便。
平成25(2013)年 4月1日	利用者の意見を参考に、全コースの復路2便のダイヤを見直し。

③ 利用動向

久井ふれあいバスの平成25(2013)年度の利用者数は4,709人で、運行開始(平成23年度)以降における便あたりの利用者数は、概ね横ばいである。

表 久井ふれあいバスの利用者数の推移 (単位：人)

コース	平成23 (2011)年度 10月～	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
吉田・蒔原	651	1,131	1,116
泉・和草	294	762	720
羽倉	407	693	733
坂井原・下津	303	853	781
小林・中野・芋堀・土取	664	1,372	1,359
合 計	2,319	4,811	4,709
1日あたりの利用者数	19.3	19.6	19.3
1便あたりの利用者数	2.4	2.5	2.4

④ 便別の利用状況

久井ふれあいバスの利用状況を便別でみると、全てのコースにおいて2便の利用者数が少なく、特に帰宅2便では、ほとんど利用がない状況にある。

また、利用者が多い曜日はコースにより異なっており、特定の曜日の利用が多いという状況は確認できない。また、吉田・勘原コースでは曜日別の利用者数が大きく異なっている。

表 久井ふれあいバスの便別の利用状況（平成25(2013)年度）

（単位：人）

コース	便・時刻		曜日 日	乗車人数	曜日 日	乗車人数	合計	運行日	日あたり
吉田 ・勘原	外出1便	8:40	月	68	金	619	687	92日	7.5
	外出2便	9:50		13		37	50		0.5
	帰宅1便	11:15		50		326	376		4.1
	帰宅2便	12:45		1		2	3		0.0
	計			132		984	1,116		12.1
泉 ・和草	外出1便	8:40	火	173	木	156	329	101日	3.3
	外出2便	9:50		14		18	32		0.3
	帰宅1便	11:35		186		171	357		3.5
	帰宅2便	12:45		1		1	2		0.0
	計			374		346	720		7.1
羽倉	外出1便	8:40	水	230	金	119	349	100日	3.5
	外出2便	9:50		20		8	28		0.3
	帰宅1便	11:35		248		107	355		3.6
	帰宅2便	12:45		0		1	1		0.0
	計			498		235	733		7.3
坂井原 ・下津	外出1便	8:40	火	244	木	151	395	101日	3.9
	外出2便	9:50		13		6	19		0.2
	帰宅1便	11:35		229		138	367		3.6
	帰宅2便	12:45		0		0	0		0.0
	計			486		295	781		7.7
小林・ 山中野 ・土取	外出1便	8:45	月	406	水	236	642	94日	6.8
	外出2便	9:50		16		22	38		0.4
	帰宅1便	11:35		417		245	662		7.0
	帰宅2便	12:45		12		5	17		0.2
	計			851		508	1,359		14.5
合 計			2,341		2,368		4,709	244日	19.3

⑤ 通院目的と一般目的の利用比率

久井ふれあいバスは、通院目的の利用が無料である。ここで、平成25年度の通院目的利用者数をみると、4,619人であった。すなわち、全体の約98%と、大半の利用者が通院目的（無料）で利用している。

表 通院目的の割合（平成25(2013)年度）（単位：人）

全体利用者数	うち通院目的	通院目的の割合
4,709	4,619	98.1%

⑥ 利用実態からみる課題

- 外出便、帰宅便ともに1便は比較的用户が多いものの、2便の利用は非常に少なく、特に帰宅便の2便は、ほとんど利用されていない。
- 利用者の多くは通院目的で利用されている。そのため、運賃収入がほぼゼロであるとともに、他地域との公平性に問題がある。しかし一方で、もし仮に他地域と同じ料金体系にする場合、利用者数が大きく減少することも懸念される。

(3) 大和ふれあいタクシー

① 運行概要

大和ふれあいタクシーは、デマンド型乗合タクシーの運行であり、自宅と目的地を概ねドア・ツー・ドアで運行するため、電話予約が必要であるものの、高齢者にとっては非常に便利な交通手段になっている。

表 大和ふれあいタクシーの運行概要

区分	内容
事業開始	平成15(2003)年12月
運営主体	大和町自治振興連合会 (三原市：補助金交付)
運行事業者	徳良タクシー，神田タクシー，奥田タクシー
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車3台 (大和町自治振興連合会が事業者へ運行業務を委託)
運行形態	■概要 ○大和地域を3地区に区分し，各地区に1台のジャンボタクシーを配置し，予約に応じて自宅と目的地の間を概ねドア・ツー・ドアで送迎する。 Aエリア：神田路線 Bエリア：樫梨・和木路線 Cエリア：大草路線 ○各エリア内での運行を基本とする。ただし，公共施設や商店等が集まる和木地区と徳良地区の中心部に他のエリア（路線）からの乗り入れも可能な「まち中エリア」を設定。 ○居住地区から他地区に行く場合は，「まち中エリア」で乗り換え。 ○利用対象は，大和地域住民等（1人で乗降できる人）。 ■運行時間，便数 ○週3日(月・水・金) ○1日12便（外出便7便，帰宅便5便） ■予約について ○会員登録した上で，利用を希望する便の運行時刻の30分前までに「予約センター」へ電話予約。 ○オペレーターを「予約センター」に配置して，予約受付を行う。
利用料金	300円（定額制） 敬老優待：200円 障害者優待：無料
道路運送法上の位置付け	道路運送法第4条で定める一般乗合旅客運送（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3第3号） 旧21条

表 大和ふれあいタクシーの運行エリア

エリア	地域名
Aエリア：神田	上徳良・下徳良・萩原・福田・篠・蔵宗
Bエリア：樫梨・和木	和木・箱川・棕梨・大具・上草井・下草井
Cエリア：大草	大草・平坂・姥ヶ原

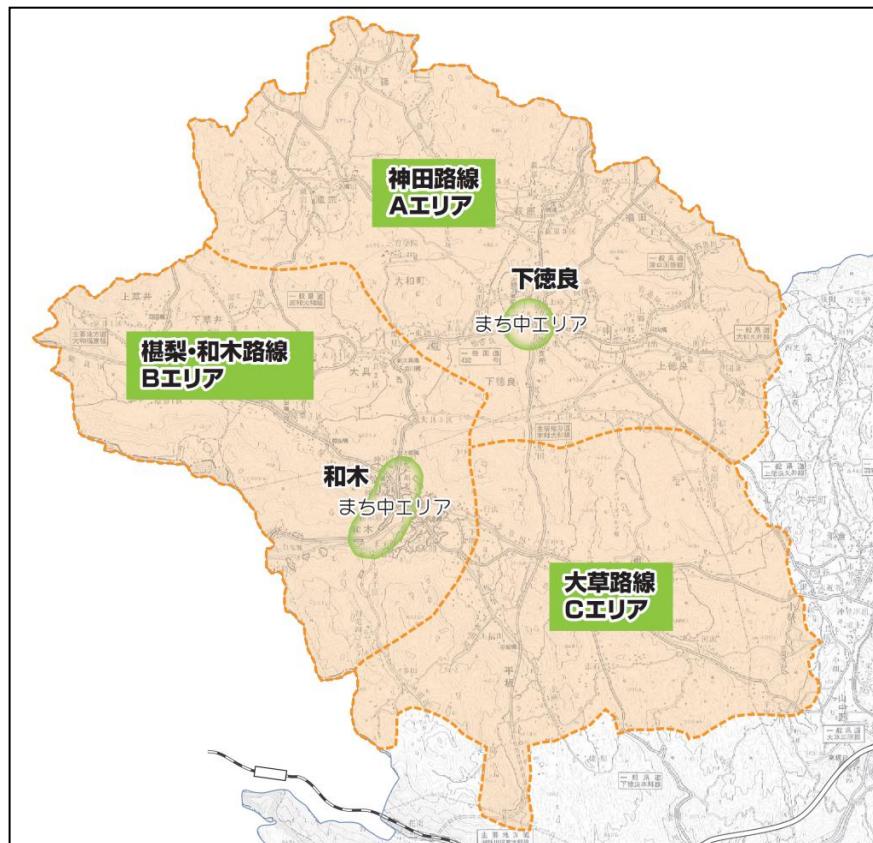


図 大和ふれあいタクシーの運行エリア

② 運行経緯

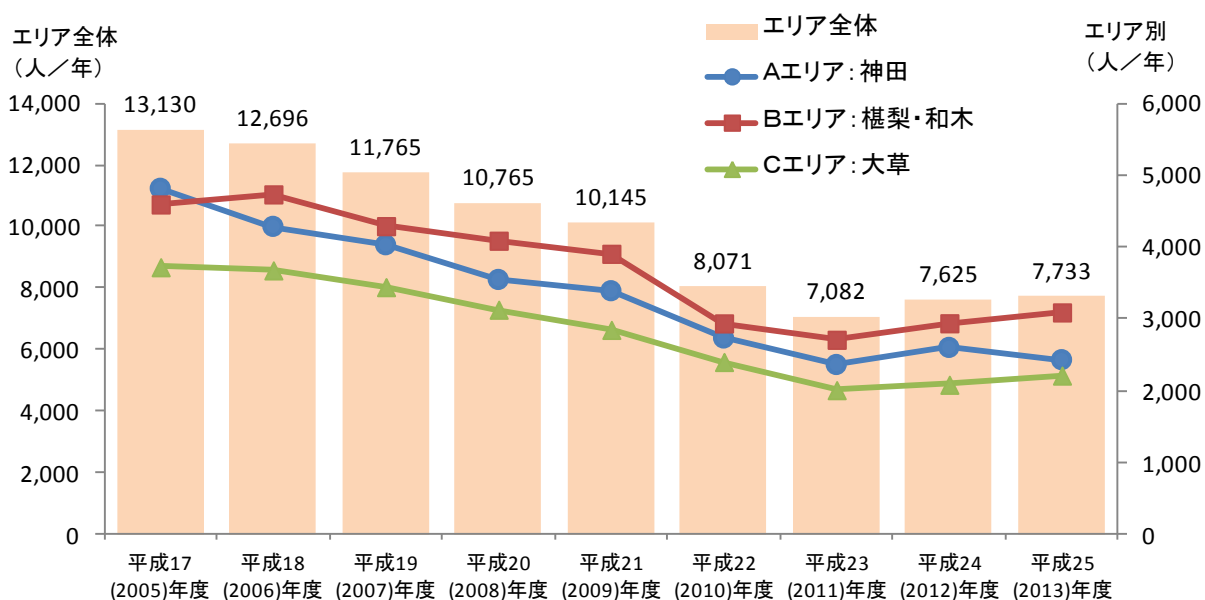
大和ふれあいタクシーの運行経緯は、以下のとおりである。

表 大和ふれあいタクシーの運行経緯

年・月	概要
平成15(2003)年12月	路線バスの利用が不便な地域の移動を支えるため、デマンド交通サービスである大和ふれあいタクシーが運行開始。
平成22(2010)年10月	経費削減を目的に、これまでの週5日運行から週2日運行へ見直し。
平成23(2011)年4月	運営主体が、三原臨空商工会から大和町自治振興連合会に変更。
平成23(2011)年9月	利用者の意見を参考に、週3日運行へ見直し。

③ 利用動向

大和ふれあいタクシーの利用者数は、平成25(2013)年度で7,733人である。推移をみると、運行日数の削減（週5日から週2日へ）を試みた平成22年(2010)年度までは一貫した減少傾向にあったが、週3日に見直した平成23(2011)年度からは、全てのエリアで増加に転じている。



※ ～平成22年9月 : 週5日運行
 平成22年10月～平成23年8月 : 週2日運行
 平成23年9月～ : 週3日運行

図 大和ふれあいタクシーの利用者数の推移

表 大和ふれあいタクシーの利用者数の推移

(単位: 人)

エリア	平成17 (2005) 年度	平成18 (2006) 年度	平成19 (2007) 年度	平成20 (2008) 年度	平成21 (2009) 年度	平成22 (2010) 年度	平成23 (2011) 年度	平成24 (2012) 年度	平成25 (2013) 年度
Aエリア: 神田	4,814	4,284	4,028	3,545	3,388	2,730	2,361	2,599	2,428
Bエリア: 樫梨・和木	4,595	4,735	4,293	4,090	3,908	2,939	2,711	2,941	3,092
Cエリア: 大草	3,721	3,677	3,444	3,130	2,849	2,402	2,010	2,085	2,213
合 計	13,130	12,696	11,765	10,765	10,145	8,071	7,082	7,625	7,733
1日あたりの 利用者数	54.0	52.7	48.8	44.5	41.7	47.8	56.7	53.7	53.7

※ ～平成22年9月 : 週5日運行
 平成22年10月～平成23年8月 : 週2日運行
 平成23年9月～ : 週3日運行

④ 便別の利用状況

大和ふれあいタクシーの利用状況を便別でみると、往路では、午前便の利用が多く、中でも9:00便、11:00便に利用が集中している。午後は、時間が遅くなるにつれ利用者が減少しており、最終便である15:30便の利用は非常に少ない。

一方で復路は、往路と同じく午前中の2便の利用が多いものの、往路に比べて便数が少ないため、極端に利用者が少ない便はない。

表 大和ふれあいタクシーの便別の利用状況（平成25(2013)年度）

（単位：人）

		平成 25(2013)年									平成 26(2014)年			計	月平均
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
往路 (外出便)	8:00	24	35	33	46	50	37	51	36	18	17	16	21	384	32.0
	9:00	152	162	160	188	154	170	198	174	142	139	147	183	1,969	164.1
	10:00	15	17	10	12	6	4	5	7	7	12	14	16	125	10.4
	11:00	85	77	60	53	62	50	61	73	75	68	78	77	819	68.3
	13:30	38	36	36	35	41	35	34	33	50	25	60	50	473	39.4
	14:30	12	14	5	8	7	5	12	11	20	9	15	10	128	10.7
	15:30	4	1	2	0	1	4	2	1	5	3	0	1	24	2.0
	小計	330	342	306	342	321	305	363	335	317	273	330	358	3,922	326.9
復路 (帰宅便)	10:30	122	136	127	162	143	140	165	139	135	113	113	140	1,635	136.3
	11:30	128	119	92	99	94	104	103	109	91	86	102	99	1,226	102.2
	14:00	12	16	5	12	14	10	13	10	17	10	18	23	160	13.3
	15:00	35	43	40	50	32	33	38	46	39	25	65	47	493	41.1
	16:00	32	30	26	24	21	18	32	15	23	27	26	23	297	24.8
	小計	329	344	290	347	304	305	351	319	305	261	324	332	3,811	317.6
合 計		659	686	596	689	625	610	714	654	622	534	654	690	7,733	644.5

⑤ 稼働率

大和ふれあいタクシーの稼働率（ダイヤ設定している全体便数のうち、実配車数の割合）は、全ての月で50%を超えており、極端に低い月はない。

また、1便あたりの利用者数は、概ね2.5～3.0人である。

表 大和ふれあいタクシーの稼働状況（平成25(2013)年度）

		平成 25(2013)年									平成 26(2014)年			計
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
実配車数 (便)	Aエリア：神田	82	95	78	92	82	69	81	76	88	75	81	82	981
	Bエリア： 榎梨・和木	88	101	87	99	87	78	81	84	94	75	101	103	1,078
	Cエリア：大草	75	79	73	79	74	67	79	77	61	59	69	71	863
	合 計	245	275	238	270	243	214	241	237	243	209	251	256	2,922
運行日数（日）		12	12	12	13	12	11	13	12	12	11	12	12	144
全便数（便）※		432	432	432	468	432	396	468	432	432	396	432	432	5,184
稼働率		57%	64%	55%	58%	56%	54%	51%	55%	56%	53%	58%	59%	56%
1便あたりの利用者数（人）		2.7	2.5	2.5	2.6	2.6	2.9	3.0	2.8	2.6	2.6	2.6	2.7	2.6

※ 1日12便×3エリア

⑥ 利用実態からみる課題

○利用者数は、近年、微増する傾向にある。

○便により利用状況が異なっており、特に往路は便数の設定が比較的多いため、便による利用者数の差が大きくなっている。

○往路の15:30便（最終便）は、ほとんど利用されていない。

(4) 佐木島循環バス

① 運行概要

佐木島循環バスは、佐木島内における移動支援のために、スクールバスを利用した生活交通として、平成22(2010)年10月から運行している。運行ルートは、鷺浦小学校を起終点とし、島内を時計回りに一周するルートであり、週5日、月・金曜日は8便、火～木曜日は5便運行している。

表 佐木島循環バスの運行概要

区分	内容
事業開始	平成22(2010)年10月1日
運営主体	三原市
運行事業者	三原市シルバー人材センター
使用車両	市所有29人乗りマイクロバス1台(市が事業者へ運行業務を委託)
運行日、便数	週5日(月～金) 月・金＝1日8便(スクールバス混乗5便＋地域内交通3便※) 火～木＝1日5便(スクールバス混乗便のみ) (※地域内交通は、空き時間を活用した便)
運行区域	鷺浦小学校 ～ 佐木港 ～ さぎしまセミナーハウス(旧須ノ上小) ～ さぎしまふるさと館(旧向田小) ～ 佐木港 ～ 鷺浦小学校
利用料金	200円(定額制) 敬老優待：100円 障害者優待：無料
道路運送法上の位置付け	道路運送法第79条等で定める自家用有償旅客運送

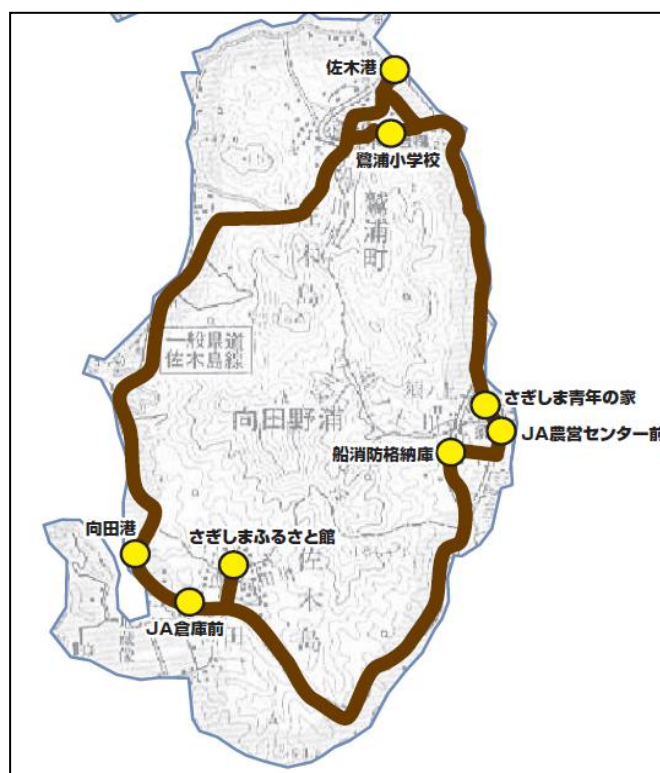


図 佐木島循環バスの運行ルート

② 運行経緯

佐木島循環バスの運行経緯は、以下のとおりである。

表 佐木島循環バスの運行経緯

年・月	概要
平成22(2010)年10月1日	スクールバスを活用して、島内を循環する公共交通を運行開始。
平成26(2014)年4月1日	J A三原営農センター前にバス停を新設し、ルートを一部変更。

③ 利用動向

佐木島循環バスの平成25(2013)年度の利用者数は1,231人、1日あたり5.0人であり、また、便別でみると1人を下回っているなど、利用者は多くない。しかしながら、スクールバスとの混乗便と空時間活用便であり、効率的な交通サービスといえる。

表 佐木島循環バスの利用者数

(単位:人)

	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
利用者数	310	1,067	957	1,231
1日あたりの利用者数	2.6	4.3	3.9	5.0
1便あたりの利用者数	0.4	0.7	0.6	0.8

※平成22(2010)年10月から運行開始

④ 便別の利用状況

佐木島循環バスの便別の利用状況は2便、5便を除いて1.0人以下と少ない。

また、曜日別では、運行便数が多い月曜日、金曜日において利用者が多く、逆に木曜日で少なくなっている。

表 佐木島循環バスの便別の利用状況（平成25(2013)年度）

(単位：人)

便・時刻			乗車人数						運行日	日あたり
			月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	計		
1 便	7:40		59	54	36	15	82	246	244日	1.0
2 便	8:20		89	—	—	—	135	224	92日	2.4
3 便	9:10		20	—	—	—	36	56	92日	0.6
4 便	11:30		59	20	24	18	41	162	244日	0.7
5 便	13:30		78	—	—	—	118	196	92日	2.1
6 便	14:05		11	7	2	6	10	36	244日	0.1
7 便	14:50		54	69	50	28	36	237	244日	1.0
8 便	15:50		18	14	11	12	19	74	244日	0.3
計			388	164	123	79	477	1,231	244日	5.0

⑤ 利用実態からみる課題

○運行日数や本数が多いことから、一部の便を除き、便あたり利用者数は少なくなっている。

○ただし、本路線はスクールバスとの混在便と空時間活用便であり、便あたりの利用者が少なくとも効率的な交通サービスといえる。一方で、スクールバスの活用はダイヤやルートに制約が生じるため、住民生活での移動ニーズとの整合性に留意が必要である。

(5) 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号

① 運行概要

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号は、幸崎町内における移動支援のために、地元住民が中心となり、導入、運営を行っている乗合交通であり、平成22(2010)年9月より運行している。運行ルートは、朝の時間帯は渡瀬地区、奥三地区から安芸幸崎駅方面へ向けた便がそれぞれ2便、また、昼間以降は逆方向へ3便、週2日（月・金曜日）に運行している。

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行概要

区分	内容
事業開始	平成22(2010)年9月3日
運営主体	幸崎町町内会連合会（三原市：補助金交付）
運行事業者	幸崎タクシー
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車1台 （町内会連合会が事業者へ運行業務を委託）
運行日、便数	週2日（月・金）・1日7便 （往路：渡瀬2便・奥三2便、復路[区域混合]3便）
運行区域	①渡瀬地区～安芸幸崎駅～栄橋～阪田医院 ②奥三（相川・行乗・平原）地区～安芸幸崎駅～栄橋～阪田医院 ※一部のバス停では事前予約が必要
利用料金	200円（定額制） 敬老優待：100円 障害者優待：無料
道路運送法上の位置付け	道路運送法第4条で定める一般乗合旅客運送（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3第3号） 旧21条



図 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行ルート

② 運行経緯

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行経緯は、以下のとおりである。

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行経緯

年・月	概要
平成21(2009)年2月26日 ～3月26日	幸崎町渡瀬地区・奥三地区とＪＲ安芸幸崎駅・芸陽バス栄橋バス停付近の間を結ぶ区域を、無料運行の試験運行実施 (月、水、金曜日運行、祝日は運休)
平成21(2009)年10月2日 ～平成22(2010)年3月29日	有償(200円)での試験運行実施(月、金曜日運行、祝日は運休) 10月～12月は、デマンド運行(予約が必要) 1月～3月は、一部を除き予約不要
平成22(2010)年9月～	本格運行開始(月、金曜日運行、祝日は運休)

③ 利用動向

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の平成25(2013)年度の利用者数は2,574人、1日あたり27.7人であり、また、便別でみると4.0人と比較的多くの住民が利用している。推移をみると、1日あたりの利用では微増する傾向が確認できる。

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の利用者数

(単位:人)

コース	平成21 (2009)年度	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
行き便(奥三地区)	211	397	1,026	955	955
行き便(渡瀬地区)	164	197	361	440	431
帰り便	313	510	1,198	1,238	1,188
合 計	491	1,104	2,585	2,633	2,574
1日あたりの利用者数	11.2	20.8	26.4	27.4	27.7
1便あたりの利用者数	1.6	3.0	3.8	3.9	4.0

※平成21(2009)年度は1月～3月のみ運行、平成22(2010)年度は9月～3月運行

⑤ 便別の利用状況

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の便別の利用状況では、行き便では奥三地区の2便、渡瀬地区の1便が多く、概ね9時前後の利用ニーズが高いことが確認できる。また、帰り便では1便の利用が最も多く、時間が遅くなるにつれ、利用は減少する。

また、曜日別では、金曜日の方が、月曜日よりも利用者は多い。

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の便別の利用状況（平成25(2013)年度）（単位：人）

	便・時刻		曜日	乗車人数	曜日	乗車人数	合計	運行日	日あたり
行き (奥三)	1 便	7:15	月	49	金	90	139	93日	1.5
	2 便	8:40		373		443	816		8.8
	計			422		533	955		10.3
行き (渡瀬)	1 便	7:55		146		161	307	93日	3.3
	2 便	9:20		59		65	124		1.3
	計			205		226	431		4.6
帰り	1 便	11:45		368		428	796	93日	8.6
	2 便	13:05		132		147	279		3.0
	3 便	15:35		45		68	113		1.2
	計			545		643	1,188		12.8
合 計			1,172		1,402		2,574	93日	27.7

⑥ 利用実態からみる課題

- 便あたり利用者数の経年変化は、徐々に増加する傾向にあり、便あたり利用者数も比較的多い。
- 便別の利用者数は偏っており、便によっては利用が少ない時間帯もある。

(6) 地域コミュニティ交通網の分布状況

地域コミュニティ交通の運行路線（路線バス路線を含む）から300m以遠（90%の人が抵抗感なしで歩くことができる距離／出典：バスサービスハンドブック[土木学会]）の地区を，利用が不便な地区とすると，市内における可住地の多くのエリアにおいて，サービスが利用できる状況が確認できる。なお，大和町は全体がデマンド方式による運行エリアのため，全域が利用可能な地区として整理している。

ただし，幹線道路から離れたエリアにおいては，利用が不便な地区も点在している。

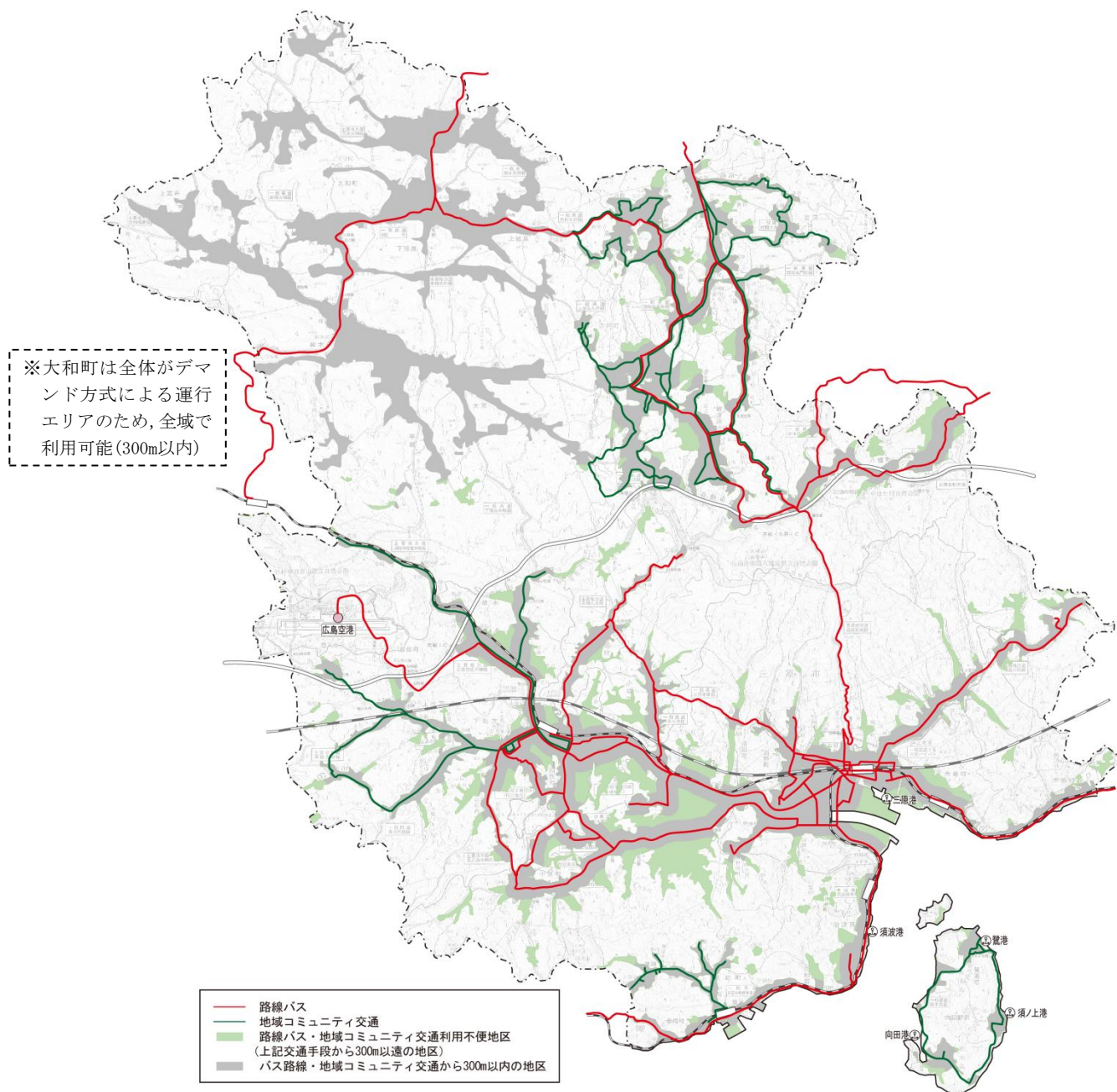


図 路線バス及び地域コミュニティ交通の利用が不便な地区の分布

2.7 高齢者・障害者優待利用制度

(1) 高齢者優待利用制度

① 敬老優待乗車証

敬老優待乗車証とは、市内に居住する70歳以上の高齢者が路線バスを利用する際、市内区間について1乗車100円で利用できる制度で、運賃の差額を市がバス事業者に補填する制度である。

敬老優待乗車証の交付者数は平成25(2013)年度で22,584人になっており、70歳以上高齢者の65.9%が交付を受けている。また、年間市負担額は72,355千円、交付者1人あたり4,860円であり、負担額は徐々に減少する傾向にある。

表 敬老優待乗車証の利用状況と市負担額の推移

区分	平成21 (2009)年度	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
対象者数(人)	21,275	21,527	21,934	22,274	22,584
交付者数(人)	15,039	14,996	15,029	14,963	14,889
交付割合(%)	70.7	69.7	68.5	67.2	65.9
年間市負担額(千円)	89,595	86,510	81,285	76,583	72,355
交付者1人あたり 市負担額(円)	5,958	5,769	5,409	5,118	4,860

資料：高齢者福祉課

② 敬老優待乗船券

敬老優待乗船券とは、佐木島、小佐木島に居住する70歳以上の高齢者が、三原港及び重井港まで航路を利用する際に1乗船100円で利用できる制度で、運賃の差額を市が航路事業者に補填している。なお、この制度は、平成19(2007)年度から実施しており、平成18(2006)年度までは無料としていた。

敬老優待乗船券の交付者数は平成25(2013)年度で379人になっており、70歳以上高齢者の87.1%が交付を受けている。また、年間市負担額は11,458千円で、交付者1人あたり34,721円である。

表 敬老優待乗船券の利用状況と市負担額の推移

区分	平成21 (2009)年度	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
対象者数(人)	387	387	380	379	379
交付者数(人)	343	348	345	345	330
交付割合(%)	88.6	89.9	90.8	91.0	87.1
年間市負担額(千円)	10,428	10,216	10,256	10,046	11,458
交付者1人あたり 市負担額(円)	30,402	29,356	29,728	29,119	34,721

資料：高齢者福祉課

(2) 障害者優待利用制度

① 障害者優待乗車証

障害者優待乗車証とは、市内に居住する障害者が路線バスを利用する際、市内区間について無料で利用できる制度で、運賃を市がバス事業者に補填する制度である。

障害者優待乗車証の交付者数は平成25(2013)年度で1,906人、年間市負担額は13,044千円、また、交付者1人あたりでは6,844円であり、負担額は増加傾向にある。

表 障害者優待乗車証の利用状況と市負担額の推移

区分	平成21 (2009)年度	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
交付者数(人)	1,725	1,778	1,839	1,923	1,906
年間市負担額(千円)	7,214	8,342	10,782	10,149	13,044
交付者1人あたり 市負担額(円)	4,182	4,692	5,863	5,278	6,844

注：社会福祉課

② 障害者優待乗船券

障害者優待乗船券とは、佐木島、小佐木島に居住する障害者が三原港及び重井港まで航路を利用する際に無料で利用できる制度で、運賃を市が航路事業者に補填している。

障害者優待乗船券の交付者数は平成25(2013)年度で57人になっている。年間市負担額は3,064千円、交付者1人あたりでは53,754円であり、負担額は近年、減少傾向にある。

表 障害者優待乗船券の利用状況と市負担額の推移

区分	平成21 (2009)年度	平成22 (2010)年度	平成23 (2011)年度	平成24 (2012)年度	平成25 (2013)年度
交付者数(人)	61	62	66	61	57
年間市負担額(千円)	3,454	3,675	3,271	3,310	3,064
交付者1人あたり 市負担額(円)	56,623	59,274	49,561	54,262	53,754

資料：社会福祉課

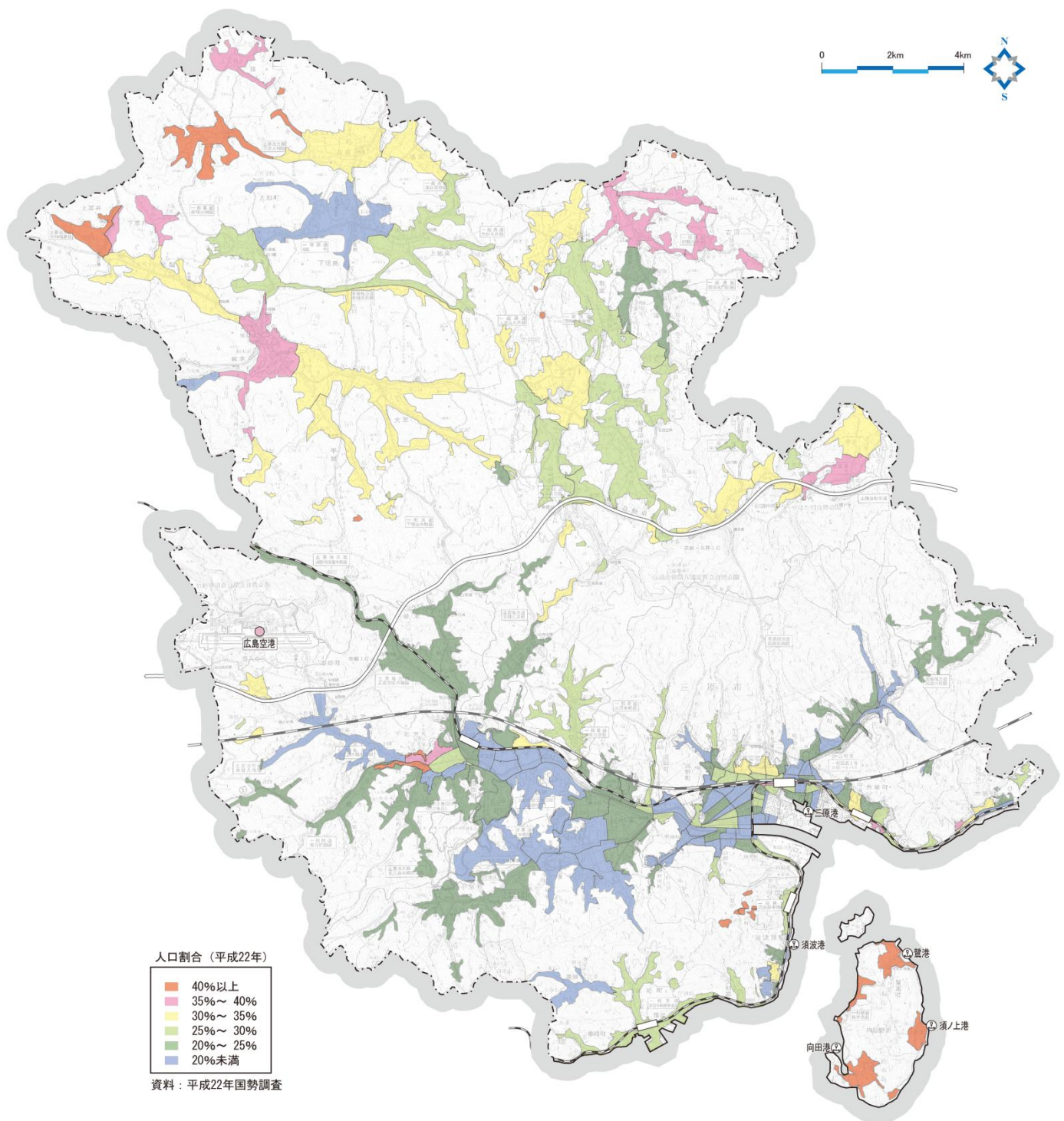


図 70歳以上（高齢者優待乗車証・乗船券交付対象者）の人口割合

2.8 地域公共交通に係る市負担額の推移

本市の交通事業（教育関連除く）に係る年間市負担額は、平成25(2013)年度で277,988千円である。

経年変化をみると、平成19(2007)年以前は増加傾向にあったが、市営バスの民間移譲に伴う経費節減効果により、市負担額は大きく減少している。

しかしながら、民間移譲後で最も負担額が小さい平成21(2009)年度と比較すると、平成25(2013)年度は30,840千円の増加となっており、また、路線バス等の地域公共交通の収益（運賃収入等）が徐々に減少する現状を考えると、今後、さらなる負担額の増加が懸念される。

表 地域公共交通に係る市負担額の推移

(単位：千円)

区 分		平成 17 (2005) 年度	平成 18 (2006) 年度	平成 19 (2007) 年度	平成 20 (2008) 年度	平成 21 (2009) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 23 (2011) 年度	平成 24 (2012) 年度	平成 25 (2013) 年度
航路事業		2,865	5,670	5,670	17,053	7,544	5,670	19,882	25,111	35,711
路線バス		31,142	39,195	69,202	82,262	112,434	123,950	129,109	112,931	105,722
久井町へき地 患者輸送バス		2,970	3,183	2,015	1,900	2,466	2,335	930	—	—
久井ふれあいバス		—	—	—	—	—	—	3,386	6,166	12,600
大和ふれあい タクシー		11,816	12,063	12,296	12,762	12,770	10,442	10,160	11,119	11,152
佐木島循環バス		—	—	—	—	—	1,738	1,827	1,742	1,843
幸崎町渡瀬・奥三 地区おでかけ号		—	—	—	—	1,243	1,688	2,902	2,852	2,787
本郷地域内交通 バス		—	—	—	—	—	—	—	—	8,250
交通事業計		48,793	60,111	89,183	113,977	136,457	145,823	168,196	159,921	178,065
高齢者 優待	バス	115,154	115,154	94,642	86,458	89,595	86,510	81,285	76,583	72,355
	航路	10,745	12,378	11,282	10,992	10,428	10,216	10,256	10,045	11,458
障害者 優待	バス	13,009	13,009	10,728	10,728	7,214	8,342	10,782	10,148	13,045
	航路	2,684	2,707	3,064	3,311	3,454	3,886	3,272	3,310	3,065
福祉関係計		141,592	143,248	119,716	111,489	110,691	108,954	105,595	100,086	99,923
市営バス路線 引継経費補助		—	10,401	41,460	22,649	平成 20 年度終了				
交通事業会計補助		102,100	90,500	66,094	平成 19 年度終了					
その他計		102,100	100,901	107,554	22,649	—	—	—	—	—
合 計		292,485	304,260	316,453	248,115	247,148	254,777	273,791	260,007	277,988

資料：生活環境課

※本市の交通事業のうち、スクールバス等の教育関連は除く

2.9 地域公共交通に係る市民ニーズ

地域公共交通に係る市民ニーズを把握するため、市内の居住世帯、路線バス・地域コミュニティ交通利用者、そして高齢者等の生活実態に詳しい民生委員児童委員を対象に、アンケート調査を実施した。これらの調査結果より確認できた事項を、以下に列記する。

(1) 路線バスや地域コミュニティ交通の現状について

- ・市民アンケートにおける路線バスに対する満足度は、「満足」「不満」の回答割合が同程度であり、不満理由としてはバスのサービス水準（便数、ルート、最終便の時間）や、バス停までの遠さを挙げる声が多い。ただし、回答者の大半は路線バスをほとんど利用しておらず、またその理由として「クルマなどの他に便利な手段がある」ことを挙げる人は、全く利用していない回答者の約8割を占めている。
- ・これに対し、路線バス利用者へのアンケート結果では、利用者の半数は「満足」しており、「不満」と感じる割合を大きく上回っている。不満の内容は、便数が少ない、最終便の時間が早いとする意見が多い。
- ・また、地域コミュニティ交通については、利用目的の多くが通院など住民生活に不可欠なものであり、また利用者の満足度も高い傾向を示すことから、地域の交通インフラとして定着している状況が確認できる。ただし、利用し難い点では、各手段のサービス内容に応じて、便数などのサービス水準を指摘する意見が多くなっている。

(2) 路線バスの民間移譲による変化について

- ・路線バスの民間移譲による変化では、「変わらない」が多く、市民の多くは移譲以前のサービス水準が維持されていると認識していることが分かる。さらに、「良くなった」が「悪くなった」を上回っており、経費削減の側面以外でも民間移譲の効果が現れていると考えられる。

(3) 航路の現状について

- ・市民のフェリー・高速船に対する満足度では「満足」の回答割合が「不満」を上回っており、また不満の内容をみると、便数が少ない、運賃が高い、最終便が早いとする回答が多い。

(4) 今後の地域公共交通の維持について

- ・地域公共交通の維持に向けては、市の負担が増えても良いと考える市民が多い。ただし、「少しでもあれば」との条件をつける意見が多い。

(5) 市民等が望む交通サービス等について

- ・各集落の高齢化が進む中で、地域内を運行する小規模な（小回りのきく）交通サービスを望む意見が比較的多く、また「地域住民主導」での導入という点についても、賛同する割合は高い。
- ・また、市民各自の取組みとして、できる範囲で公共交通を利用する、ことに対しても賛成割合が比較的高い。

- ・特に民生委員児童委員からは、高齢者や障害者の生活支援の観点から、新たな小型の交通サービスの他、福祉サービスの充実、また、タクシー利用が多い現状を踏まえて運賃対策に係る意見が寄せられた。

2.10 地域公共交通に係る課題

(1) 急進する人口減少や高齢化への対応

本市では、人口減少、高齢化が急速に進んでおり、これから将来に向けても同様の傾向で推移することが見込まれる。

現在、地域公共交通の安定的なサービス提供のため、本市では運行経費の欠損分を負担しているが、将来に向けた人口減少は、こうした財源確保を難しくすることを示唆する。さらに、人口の高齢化は、高齢者の身体能力の低下や交通事故件数の増加を背景として、地域公共交通を必要とする市民が増える可能性を示している。

これらを踏まえると、今後、地域公共交通の役割が高まる一方で、サービス維持を支える環境は厳しさを増すため、中長期的な人口減少や高齢化も念頭においた上で、早期の対応が必要である。

(2) まちづくり方針との整合に向けた対応

これからの本市の都市・まちづくりは、選択と集中の考え方のもと、既に拠点性を備えている複数の地区への機能集積を推進し、これらの相互連携を強化することで、市域の一体的な発展を目指している。

地域公共交通は、こうした都市・まちづくり方針を支援するとともに、拠点地区周辺に居住する市民でも安心して各種サービスが享受できるような環境づくりを支援することが必要である。

(3) 地域公共交通の維持に係る市負担額の増加への対応

本市では、地域公共交通を維持するために、路線バス及び航路に対する補助金、地域コミュニティ交通の運行、路線バス及び航路の高齢者・障害者優待利用制度の実施等、多様な施策を行っている。市民アンケートより、多くの市民が、市の負担により今後も地域公共交通を維持することに賛同することが確認できているが、一方で、これらの交通関係の事業に伴う市負担額は徐々に増加している状況にある。

先述したとおり、これから財源確保が一層困難になることが見込まれるため、持続可能な地域公共交通体系の構築に向けては、効率化の観点から、体系的に既存の地域公共交通の改善を図るとともに、交通手段の役割を踏まえた上で、補助の考え方も見直しを図る必要がある。

(4) 路線バス、地域コミュニティ交通の見直しに係る対応

路線バスや地域コミュニティ交通は、マイカーに頼れない移動目的や属性の方にとって、不可欠な手段であり、利用者の満足度も高い傾向にある。しかしながら、利用の状況をみると、ほとんど利用されていない系統、区間、便もみられる。

こうした不効率な運行を、将来に向けて継続することは、市全体の地域公共交通体系の存続の妨げになり、結果的に市民の不利益に繋がることから、定量的な指標により、客観的に評価や検証を行うことで、必要に応じて見直しを行う仕組みづくりが必要である。

(5) 地域公共交通に係る市民ニーズへの対応

マイカー中心のライフスタイルを持つ市民の増加や後期高齢者の増加など、社会情勢の変化に伴い、地域公共交通に期待する役割もこれに対応する必要がある。

ここでアンケート調査より市民の地域公共交通に対するニーズを確認すると、今後はこれまでに、小規模な需要でも対応でき、自宅周辺の地区まで運行可能な小型車両による移送サービスが求められることが想定される。

よって、こうしたニーズに該当する地域コミュニティ交通を、例えば地域住民からの適正な要望があった場合に円滑に導入できる仕組みづくりを進めるなど、対応策の検討が必要である。

(6) 市民協働による地域公共交通の維持への対応

利用者数が減少する中、鉄道、航路、路線バス等の地域公共交通を、交通事業者と行政のみで維持や活性化を図ることは困難である。よって今後は、市民一人ひとりが地域公共交通の重要性を認識し、サービスを守る意識を持ち、さらに実際に行動することが必要である。

そのため、地域公共交通に係る現状（利用状況や収支状況等）、課題などの情報を、十分に市民へ公表することで意識醸成を図るとともに、例えば分かりやすい時刻表の作成など、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、市民との協働で地域公共交通を守り、支える機運を高める必要がある。

さらに、地域コミュニティ交通の導入、運営においても、例えば「幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号」のような先進事例に準じて、地域住民が主導して取組む仕組みづくりも必要である。

第3章 持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた取組方針

3.1 交通手段別の対応方針

(1) 鉄道・高速バス

鉄道、高速バスは、市民生活に直結する公共交通であるが、市内のみで完結しない広域移動を担う交通サービスであり、かつ運営主体が民間事業者である。これを踏まえて、運営主体との連携を図りながら、利用促進に向けた取組みを推進する。

(2) 航路

三原内港と佐木島、小佐木島を連絡する航路等は、島民生活にとって不可欠な交通手段であり、現行サービスの維持に向けて国や県と連携して取組むとともに、島民や航路事業者との協働により利便性の向上や利用促進を図る。

(3) 路線バス

路線バスは、通勤や通学の移動、また、マイカーに頼れないような市民の日常的な活動を支える手段であるとともに、社会インフラとして市域の一体的な発展、及び市外との連絡の維持・強化を図る交通手段である。そのため、原則として既存のサービスの維持・活性化に取り組むものとする。

ただし、運行中の路線バスには事業収支が著しく悪い路線もあり、こうした不健全な状況でのサービス維持は本市が負担する損失補填額の増大に繋がり、その結果として地域公共交通体系の持続を妨げる状況も考えられる。よって、収支率等の指標を用いて評価・検証を行うとともに、必要があればサービス内容の見直しを行うことで、路線バスの維持・活性化を図る。

また、路線バスの乗降施設や他モードとの乗換拠点などについては、例えばノンステップバスに対応するバスベイ整備など、特に利用客の多い施設における安全性、快適性の向上に資する取組みを、関連事業者等と連携して検討する。

(4) 地域コミュニティ交通

本市や住民団体が運営する地域コミュニティ交通は、主に高齢者の通院や買物等の日常的な活動を支えるために、地域内移動や、交通拠点までの移動を担う有償の交通手段であり、現在、5地域にて運行している。

地域コミュニティ交通は、今後も市民の日常生活を守るために不可欠な交通手段であり、原則として既存路線を維持し、活性化に取り組むものとする。

ただし、利用実態や事業収支の状況等より評価・検証を行うとともに、地域住民や利用者からの要望を踏まえて、必要があればサービス内容の見直しを行い、活性化を図る。

また、地域コミュニティ交通は、例えば持続が困難な路線バスの代替手段など、今後、新たな地域において導入の必要性や機運が高まることも考えられる。そのため、「幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号」の導入スキームを参考に、地域住民の主導による、地域の実態に見合った新たな交通手段（JR駅・路線バス停留所・港湾等へのフィーダー交通など）の導入スキーム・制度の検討を行う。

3.2 地域公共交通の維持・活性化に向けた方針

(1) 定期的な評価・検証の実施

地域公共交通のうち、特に路線バス及び地域コミュニティ交通の維持・活性化に向けては、PDCAサイクルの考え方に準じ、交通サービスの効率性に係る評価・検証を定期的に行い、その結果を踏まえて改善方策を検討し、実施することが必要である。

その際、基本的なサービス内容の見直し判断は客観的な指標を用いて行うこととし、その指標や判断基準、また、実施主体等を本計画に位置付ける。

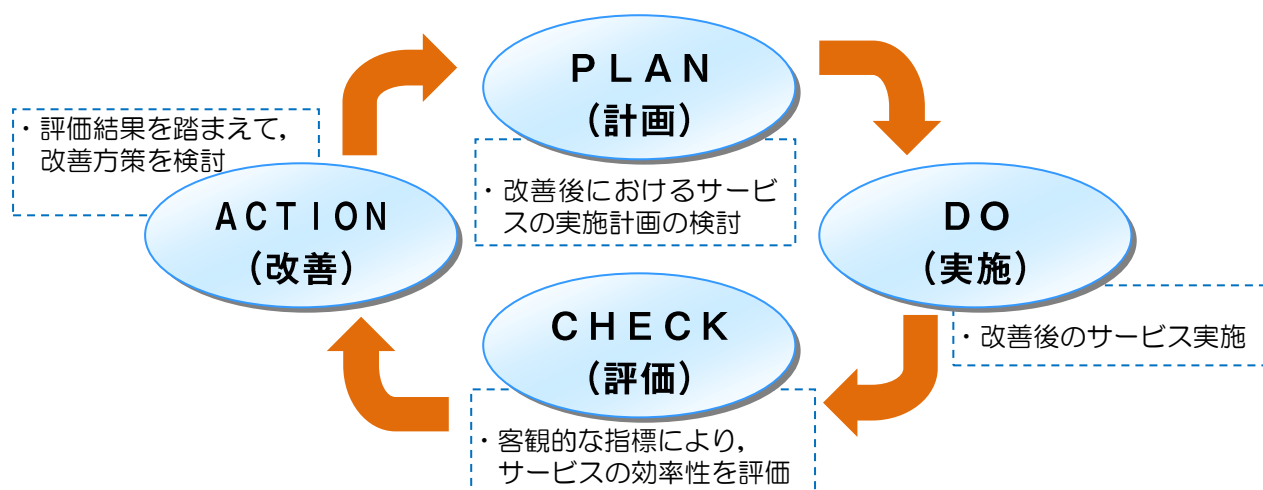


図 地域公共交通のPDCAサイクル

(2) 地域公共交通の利用促進

人口減少やマイカーに依存するライフスタイルの定着、高齢ドライバーの増加等により、地域公共交通の利用者は減少傾向にある。この状態が継続すると、本市の地域公共交通のサービス水準・質が低下し、結果的に市民の日常生活に支障を来すことも考えられる。

よって、市民、交通事業者、行政のそれぞれが積極的に、地域公共交通の利用促進に取り組むことで、市民一人ひとりが、社会インフラとしての地域公共交通の重要性や、将来に向けて持続させる必要性を認識し、かつ自らが守り、育てるという意識の醸成を図る。

(3) 交通モードの役割の適正化

本市では、平成19(2007)年度をもって三原市交通事業を廃止し、三原市営バスが運行していた路線を民間バス事業者に移譲した。これに伴い、平成18(2006)年から平成20(2008)年度までの3年間にわたって市営バス路線引継経費補助を行い、また民間移譲前の路線を維持・確保するため、経常収支が赤字の運行系統については、平成22(2010)年度まで本市が赤字補填を行った。その後、一部、バス路線の再編等を進めるなど、バス事業者と本市が連携して収支状況の改善に努めているが、本市による赤字分の全額補填は依然として継続している。

こうした状況を踏まえ、これから一層確保が厳しくなる限られた財源において、より多くの市民生活を将来にわたり支えるために、収支バランスが悪い路線バスは地域コミュニティ交通への移行も含めた見直し進めることで交通モードの役割の適正化を図るとともに、合わせて路線バスへの補助額の考え方も見直すものとする。

需要大
(サービス高)

↑

↓

需要小
(サービス低)

福祉
サービス等

地域
コミュニティ交通

(移行を検討)

路線バス

収支率10%

収支率20%

収支率30%

[収支バランス]

上記に路線バスと地域コミュニティ交通の役割分担のイメージ図を示す。すなわち、路線バスは需要が大きい路線・地域に高い水準の移動サービスを提供するが、収支率30%を下回る場合はサービスを低く見直して少ない需要への対応を図り、また一方で、地域コミュニティ交通は需要が小さい路線・地域に対して限られたサービス提供するが、同じく収支率10%近くでは、さらに水準を低下させることで運行サービスを維持することを示している。

57

第4章 路線バス及び地域コミュニティ交通の見直し基準及び補助上限

4.1 見直し基準設定の目的

本市においては、平成19(2007)年度に市営バスを廃止し路線を民間バス事業者へ移譲した経緯があり、現在、利用者の少ないバス路線に対しても、欠損分を全額補助している。

しかしながら、現在運行している路線バスの中には、利用者が極端に少なく、損失補填に頼っているサービス内容が非効率な系統が存在している。またさらに、路線バス利用者の長期的な減少や燃料費の高騰により、路線バス維持に要する財政負担が今後一層増加することも懸念される。かかる状況を踏まえると、本市の地域公共交通を持続可能なものとするためには、路線バスに対する損失補填の考え方の見直しが必要となっている。

また、地域コミュニティ交通においても、現在は地域住民と協議を行う中で、必要に応じて運行見直しを行っているが、今後は利用者が過度に少ない路線、区間については、客観的な基準をもとに見直しを図ることが必要である。

以上を踏まえて、過度に不効率な運行を行う路線バス、地域コミュニティ交通のサービス内容の見直しを判断する客観的な基準の設定を行う。

4.2 サービス見直しの基本的な考え方

路線バス及び地域コミュニティ交通の見直しに係る基本的な考え方は、次のとおりである。

① 路線バス

- ・路線バスは、市民の生活を支える重要な公共交通手段であるが、不採算となっている路線も少なくないことから、公的な支援（損失補填）により路線の維持を図る。
- ・ただし、利用者が極端に少ない系統に対する欠損分の全額補助は、結果的に全市的な地域公共交通体系の持続を図る上での障害となるため、定期的に検証を行い、その結果、一定の利用状況を下回る系統に対しては全額補助の見直しを行うとともに、バス事業者に対して運行内容の見直しを要請する。さらに、バス事業者による運行内容見直しの結果、利用状況の改善が見込まれない場合は、廃止もやむを得ないものとする。
- ・系統の廃止により、交通空白地区または交通不便地区となる地域においては、住民主導による地域コミュニティ交通（小型車両等を用いた新たな交通サービス等）の導入を支援するため、地域住民との協議・検討を行う。

② 地域コミュニティ交通

- ・地域コミュニティ交通は、地域住民の日常生活を支える不可欠な公共交通手段であり、公的な支援（損失補填）により路線の維持を図る。ただし、定期的に検証し、利用状況が悪い路線や区間は、必要な見直しを行う。
- ・その際、当該交通は、もともと利用需要がそれほど高くない地域において、セーフティーネットの構築を視野に入れて導入している移動手段であることを鑑み、運行見直しの基準等は、路線バスよりも低く抑える。

4.3 サービス内容の見直し基準及び損失補填上限

(1) 路線バスの見直し基準及び損失補填上限

① 見直し基準の設定

本市では、従来の路線バスのサービス水準が維持可能な限界を経常収支率30%と考え、さらに系統の継続に向けた限界を“平均乗車密度1人以上の確保”に該当する経常収支率20%と考え、系統の見直し、及び継続判断基準として設定する。

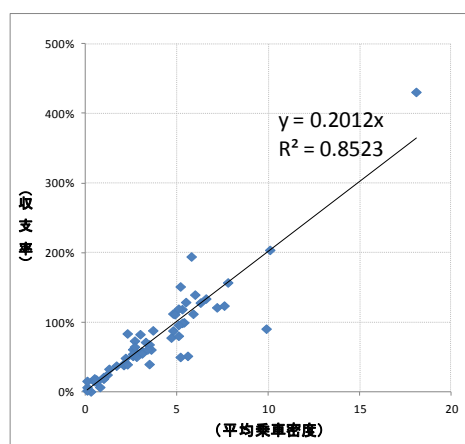
※平均乗車密度： 1キロ（どの区間をとらえても）当りの平均乗客数
（＝年間運送収入（円）÷平均賃率（円）÷年間実車走行キロ）

路線バス運行系統の見直し基準 : 経常収支率30%未満

路線バス運行系統の継続判断基準 : 経常収支率20%未満

【参考：平均乗車密度と経常収支率の関係】

- ・ 公的支援により運行を支える路線バスの利用者の最低ラインを “平均乗車密度1人以上” と考え、この基準に該当する経常収支率を平成25年度の系統別実績データより推計する。
- ・ 具体的には、以下の線形回帰式の推計を行った。（パラメータの推計精度は高く、再現性も良好）
- ・ この式より、“平均乗車密度1人” に該当する経常収支率は概ね20%と判断できる。



【関係式】 経常収支率 = 0.2012 × 平均乗車密度

【相関係数】 0.923

【決定係数】 0.852（相関係数の2乗）

図 経常収支率と平均乗車密度の関係

② 損失補填の上限

本市では、持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、従来の全額補助を改め、路線バスの従来のサービス水準の提供限界を経常収支率30%と考え、補助額上限を経常経費の70%と定めることで、不効率な交通サービス改善の積極的な推進を図るものとする。

③ 基準等を適用する対象

運行見直し基準の活用や損失補填の上限設定の対象は、本市の単独補助路線を基本とする。周辺市町と連絡するバス路線については、仮に経常収支率が見直し基準を下回る場合は、必要に応じて周辺市町と協議を行った上で、個別に対応を行う。

(2) 地域コミュニティ交通の見直し基準及び損失補填上限

① 見直し基準の設定

地域コミュニティ交通は、路線バスと比べて沿線の居住者が少ないような、利用ニーズがそれほど高くない地域を運行する。そのため、運行見直し基準は、路線バスよりも低く設定する。

ここで、現在運行している地域コミュニティ交通は5路線あり、各路線の収支率は次のとおりである。

表 路線別収支率（平成25(2013)年）

	便あたり 利用者数	運行経費	所定運賃収入	収支率
本郷地域内交通バス	2.4人	8,414,125円	347,400円	4.1%
久井ふれあいバス	2.4人	6,034,151円	941,000円	15.6%
大和ふれあいタクシー	1.5人	12,545,898円	2,319,900円	18.5%
佐木島循環バス	0.8人	1,977,324円	246,200円	12.5%
幸崎町渡瀬・奥三地区 おでかけ号	4.0人	2,984,004円	514,800円	17.3%

※所定運賃収入：高齢者優待利用制度・障害者優待利用制度を利用しなかった場合の通常運賃収入

また、別途実施した利用者アンケート調査によると、地域コミュニティ交通の多くは満足度が非常に高く、地域住民の日常生活に欠かせない移動手段として定着している。これらを踏まえ、現行の運行サービスが概ね維持可能となることを基本的な考え方として、運行見直し基準を次のとおり設定する。

地域コミュニティ交通の運行見直し基準：経常収支率10%未満

② 損失補填の上限

地域コミュニティ交通は、これまでどおり欠損分の全額補助を行い、運行サービスの維持を図る。ただし、先述した評価・検証の実施、また、利用促進を図り、地域住民と協働で収支率の向上に努めるものとする。

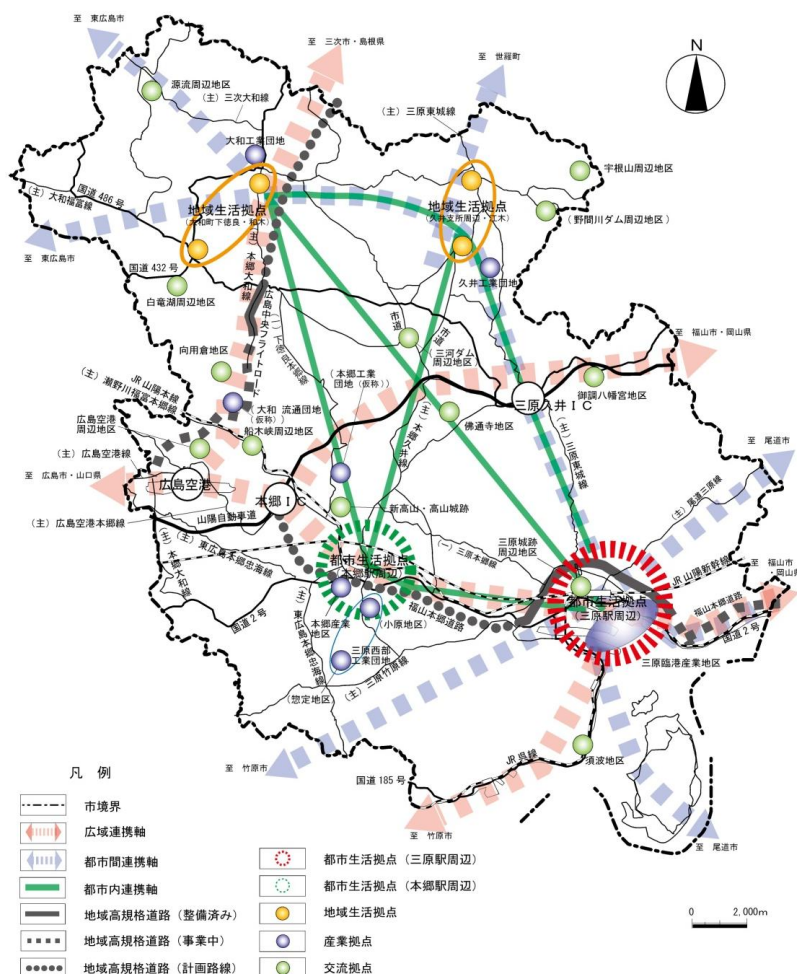
第5章 三原市地域公共交通網形成計画

5.1 三原市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

三原市における将来に向けたまちづくりの方向性や社会環境変化への対応などの課題を踏まえつつ、これからの地域公共交通網の形成に関する基本方針を示す。

(1) 本市のまちづくりの方向性

本市における地域公共交通体系の構築に向けては、中長期的な視点から、将来の都市形成の方向性と整合を図るものとする。ここで、本市の将来都市構造は「三原市都市計画マスタープラン」に定められており、地域公共交通は、都市軸を強化し、拠点間の連携を強める役割が期待される。



【拠点の形成】

- (1) 生活拠点：都市機能が集積する市街地や、日常生活に必要な機能の集積する既存集落で、さらなる機能集積や生活機能の維持・強化を図るべき拠点
- (2) 産業拠点：製造業、流通業など産業が集積する拠点、及び新規工業用地の整備が計画され、今後、産業の集積を図るべき拠点
- (3) 交流拠点：レクリエーション機能や優れた自然環境、歴史・文化資源が集積する拠点

【都市軸の形成】

- (1) 広域連携軸 広域的な地域間連携や空港・港湾等への連結を担う軸
- (2) 都市間連携軸 広域連携軸を補完し、近隣市町との連携や拠点間の連携を担う軸
- (3) 都市内連携軸 都市間連携軸を補完し、市内各地域の拠点間の連携を担う軸

資料：三原市都市計画マスタープラン（平成22(2010)年策定）

図 将来都市構造図（拠点・都市軸）

(2) まちづくりを支える公共交通の現状

① 本市における公共交通の重要性

本市では、鉄道や路線バス、地域コミュニティ交通等の地域公共交通が運行し、市民の通勤・通学や、特にマイカーに頼れない高齢者等の日常生活などを支えている。さらに、佐木島、小佐木島と本土等を連絡する航路は、島民の生活にとって必要不可欠な移動手段となっている。こうした地域公共交通のうち、路線バスや航路など運賃収入のみで運行経費が賄えない路線・手段に対しては、その損失補填を行政が行うことで、安心して生活できる環境形成に努めている。

また本市では少子高齢化・人口減少への対応が大きな課題となっている。こうした社会環境の変化を前提とするまちづくりの推進に向けて、地域公共交通に求められる役割は、これから一層増すと考えられる。

② 本市の公共交通の課題

地域公共交通の利用者は、人口減少やマイカーに依存するライフスタイルの定着などに伴い、減少傾向にある。今後、さらにこの傾向が続く場合、地域公共交通の維持に必要な本市の負担額は増加し続ける可能性があり、早期の対応が必要となっている。

こうした状況を踏まえると、本市においては、将来に向けたまちづくりとの調和を重視するとともに、今まで以上に効率的かつ健全な地域公共交通体系の構築に向けた取組や、定期的に地域公共交通サービスを評価・検証する仕組みづくり、さらに市民を含む多様な主体が協働で地域公共交通を守る機運を高め、行動できる環境を整えることが必要である。

(3) 持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

少子高齢化・人口減少が進む中、今後の地域公共交通体系の形成に向けては、市民や交通事業者、行政等、多様な関係主体が協働で、市民それぞれの移動環境の持続・向上を目指す必要がある。かかる考え方を前提にするとともに、平成22(2010)年3月に策定した「三原市地域公共交通総合連携計画」の基本的な考え方や理念を継承し、本計画の基本理念、基本方針を次のとおり定める。

【基本理念】

市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の構築

【基本方針】

① 市民ニーズや地域特性に対応した地域公共交通体系の構築

高齢者をはじめとする市民の移動ニーズや地域特性を踏まえた上で、多様な交通手段の有機的な連携を図り、“点”や“線”ではなく、市内の移動を“面”で支えることができる、より利便性の高い地域公共交通体系の構築や活性化を図る。

② 総合的で効果的・効率的な地域公共交通体系の構築

広域的な移動支援、市内地域間での移動支援、また、地域内中心部と周辺地区の移動支援など、移動手段が果たすべき役割・機能の明確化を図った上で、市域全体を見渡した、総合的で効果的・効率的な地域公共交通体系の構築を図る。

③ 市域の一体性を強化する地域公共交通体系の構築

これからの本市のまちづくりは、中長期的な視点から将来の都市形成の方向性を念頭においた上で、各地域が個性的で活力ある地域形成を進め、地域間の相互連携により市全体の発展を推進することが求められる。地域公共交通は、こうした市域の一体的な発展を支援・促進するものであり、各地域の中心部相互の連絡、主要公共施設等相互の連絡及び各地域の中心部と周辺地区の連絡を強化する。

④ 地域公共交通体系を持続させる仕組みの構築

地域公共交通に係る行財政需要が増大する中で、地域公共交通体系を持続的なものとするため、利用状況や収支率を検証し、利用実態に見合った路線再編、サービス見直しが適切に実施できる仕組みを構築する。

⑤ 市民協働を含む関係者の連携による地域公共交通を守り育てる活動の推進

持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、三原市地域公共交通活性化協議会等において、市民、交通事業者、行政（市）等が意見交換を行いながら、それぞれの役割のもとで、今まで以上に主体的かつ積極的に地域公共交通に関与、連携し、協働で地域公共交通を守り、育てる活動を推進する。

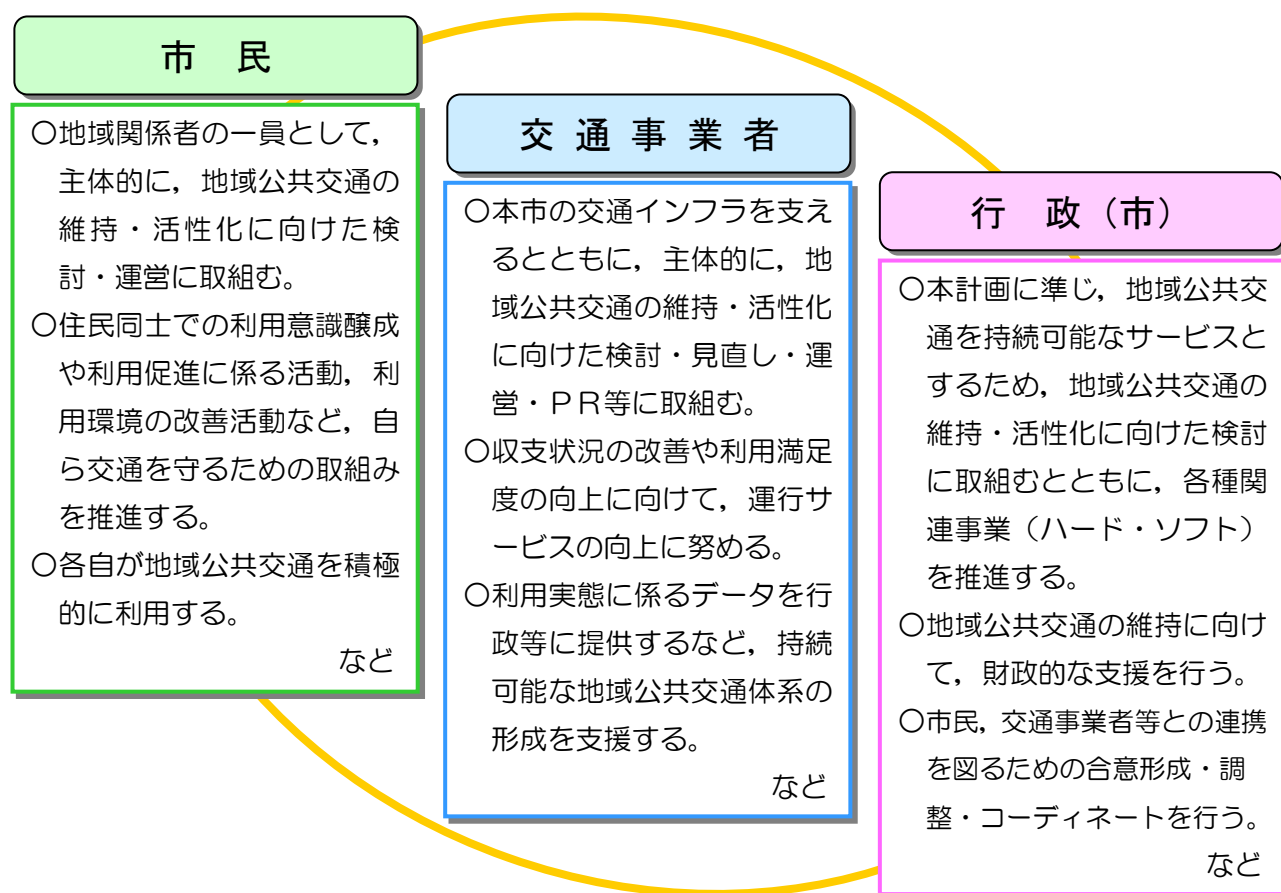


図 関係主体の主な役割

5.2 地域公共交通網形成計画の対象区域

計画の対象区域は、三原市全域とする。

5.3 地域公共交通網形成計画とまちづくり計画との調和

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26(2014)年施行）」に基づき策定するものであり、自治体運営の基本的な指針である「三原市長期総合計画(平成26(2014)年9月策定)」を上位計画とし、今後の都市づくりの指針である「三原市都市計画マスタープラン(平成22(2010)年4月策定)」と調和を図るとともに、さらに「三原市地域公共交通総合連携計画(平成22(2010)年3月策定)」で掲げた地域公共交通づくりの基本方針を踏襲するものである。

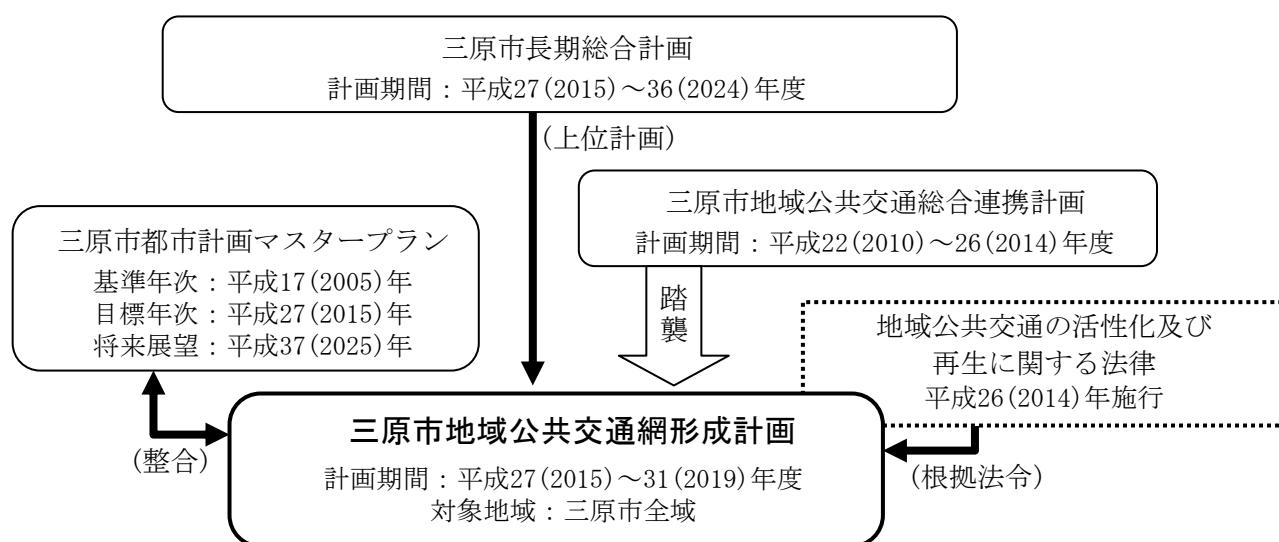


図 本計画の位置づけ

5.4 地域公共交通網形成計画の目標

(1) 本計画の目標

本計画の目標として、以下に示す3つの柱を掲げる。

- ①機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化を図る
- ②人口減少・高齢化社会において市民生活を支える地域公共交通手段を確保する
- ③地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する

① 機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化を図る

本市の将来あるべき都市構造を支える地域公共交通体系の構築を目指すには、特に生活拠点(三原地域、本郷地域、久井地域、大和地域の都市・生活拠点)、空港等の交通施設、隣接都市間との連携を担う都市軸の強化、及び生活拠点周辺での移動ニーズに応じた手段の充実が必要である。

そのため、本市の地域公共交通を、都市軸に該当する「幹線交通」、幹線交通を補完して各地域の移動ニーズに対応する「支線交通」の2つの機能に分担して、その機能充実、及び維持・活性化を図ることで、機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える。

表 地域公共交通の機能分担の方向性

機能分類		対象手段
幹線交通	①広域連絡 (本市と周辺市町との連絡)	○ J R 山陽新幹線, J R 山陽本線, J R 呉線 ○ 路線バス (尾道市, 竹原市, 世羅町等) ○ 航路 (尾道市因島地域, 瀬戸田地域)
	②地域間連絡 (市内の三原・本郷・久井・大和地域間相互の連絡, 広島空港や如水館への連絡, 島しょ部への連絡)	○ J R 山陽本線, J R 呉線 ○ 路線バス ○ 航路
支線交通	①地域内連絡 (地域中心部や駅等と, その周辺地区との連絡)	○ 地域コミュニティ交通 ○ 新たな交通手段 (地域コミュニティ交通・乗合タクシー等の運行) など

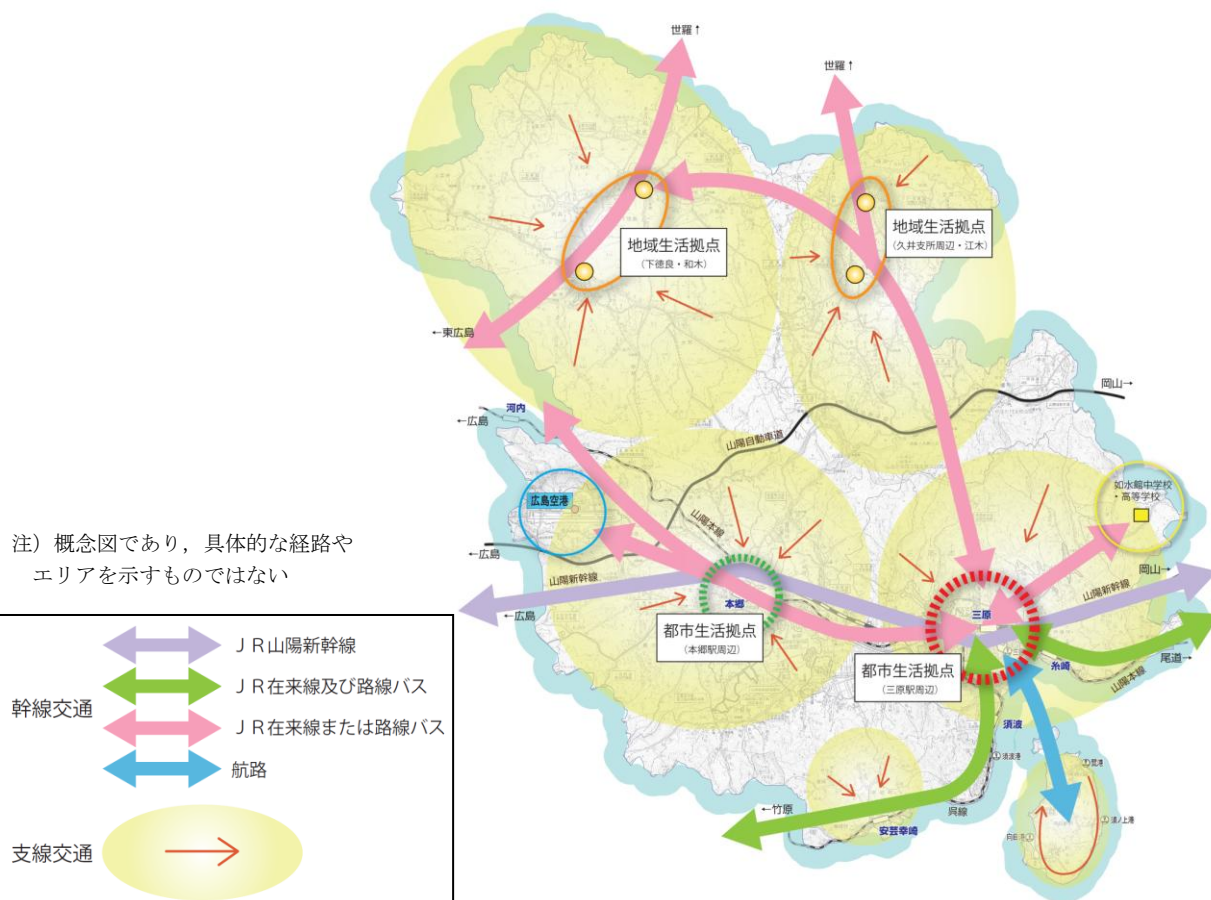


図 将来のまちづくりを支える地域公共交通の機能分担

② 人口減少・高齢化社会において市民生活を支える地域公共交通手段を確保する

人口減少，高齢化が急速に進む本市において，効率化・健全化の観点から既存の地域公共交通の改善を図るとともに，例えば小規模な需要でも対応できるような，各地域のニーズに見合った地域コミュニティ交通の導入を進めることで，将来にかけて市民生活を支援できる持続可能な地域公共交通手段を確保する。

③ 地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する

利用者数が減少傾向にある地域公共交通の維持・活性化を図るため，市民一人ひとりが，鉄道，航路，路線バス等の地域公共交通の重要性を認識し，自分達で守るといった意識醸成を図るとともに，地域公共交通が利用しやすい環境づくりを推進する。

(2) 目標の評価指標

目標の達成状況进行评估するため、目安とする評価指標と目標値を設定する。

① 機能集約されたコンパクトなまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化を図る

将来に向けて、まちづくりを支援可能な地域公共交通体系の構築に向けては、幹線交通を担う路線バス、及び支線交通を担う地域コミュニティ交通の利用者の増加を促すことで活性化を図るとともに、その運行維持に向けて、効率的かつ健全な運行サービスの提供を行うことで、事業費（または市の運行赤字補填額）の過度な増加を防ぐことが必要である。

そのため、評価指標としては、運行サービスの活性化の程度を測るものとして路線バス及び地域コミュニティ交通の利用者数を、またサービスの健全度を測るものとして利用者1人あたりの事業費（または市補填額）を採用する。

表 目標の設定

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■ 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数	年間の路線バス（補助路線）及び地域コミュニティ交通利用者数の合計	平成25(2013)年度の値を維持すること
■ 路線バス利用者1人あたりの市補填額	路線バスへの市補助額 ／路線バス補助路線利用者	平成25(2013)年度（※補助年度）の値より下回ること
■ 地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費	地域コミュニティ交通全体事業費 ／コミュニティ交通全体利用者	平成25(2013)年度の値より下回ること

※補助年度：平成24年10月～平成25年9月

■ 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数の目標値：平成25(2013)年度値

路線バス（補助路線） 利用者数（A）	地域コミュニティ交通 利用者数（B）	利用者数 （A+B）
685,280人	17,984人	703,264人

■ 路線バス利用者1人あたりの市補填額の目標値：平成25(2013)年度値

	市補助額 （A）	補助路線利用者数 （B）	目標指標 （A／B）
路線バス	105,722,000円	685,280人	154円/人

■ 地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費の目標値：平成25(2013)年度値

	事業費 （A）	利用者数 （B）	目標指標 （A／B）
本郷地域内交通バス	8,249,225円	1,737人	4,749円/人
久井ふれあいバス	6,025,951円	4,709人	1,280円/人
大和ふれあいタクシー	11,152,898円	7,733人	1,442円/人
佐木島循環バス	1,843,524円	1,231人	1,498円/人
幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	2,787,404円	2,574人	1,083円/人
地域コミュニティ交通全体	30,059,002円	17,984人	1,671円/人

② 人口減少・高齢化社会において市民生活を支える地域公共交通手段を確保する

人口減少や高齢化が進む中で、本市で安心して暮らし続けるためには、それぞれの市民において、地域公共交通を含めた移動環境が整っている必要がある。そのため、評価指標として、自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度、及び利用者による航路の満足度を採用する。

表 目標の設定

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度	市民アンケート調査における、自動車を利用しない人に限定した日常的な移動の満足度	平成26(2014)年度アンケート結果より上回ること
■利用者による市内航路の満足度	市民アンケート調査における、航路を月1回以上利用する人に限定した、市内航路の満足度	平成26(2014)年度アンケート結果より上回ること

■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度の目標値：平成26(2014)年度値

	件数	構成比	目標指標
大変満足	43	8.2%	35.0%
やや満足	141	26.9%	
普通	244	46.5%	
やや不満	58	11.0%	
大変不満	39	7.4%	
合 計	525	100.0%	

・市民アンケートにおいて、「自由に使える移動手段」で自動車以外を選択したサンプルが対象
 ・「日常生活での移動に満足していますか」の質問で「大変満足、やや満足」の回答者の構成比を指標値とする（不明・無回答を除く）

※不明・無回答119件を除き構成比を算出

■利用者による市内航路の満足度の目標値：平成26(2014)年度値

	件数	構成比	目標指標
大変満足	1	1.8%	39.3%
やや満足	21	37.5%	
普通	18	32.1%	
やや不満	12	21.4%	
大変不満	4	7.1%	
合 計	54	100.0%	

・市民アンケートにおいて、「市内発着の航路の利用頻度」で月1回程度以上を選択したサンプルが対象
 ・「利用する航路に満足していますか」の質問で「大変満足、やや満足」の回答者の構成比を指標値とする（不明・無回答を除く）

※不明・無回答4件を除き構成比を算出

③ 地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する

(a) 市民意識の醸成

市民意識の醸成に係る目標に関しては、達成度が上がるにつれて地域公共交通の利用者数の増加が期待されるため、路線バス及び地域コミュニティ交通の利用者数の実績値を用いて評価を行う。ただし、今後、市人口が減少することを踏まえて、特に系統維持が容易ではない路線バス（補助路線）、及び地域住民主導での活性化を目指す地域コミュニティ交通の利用者数の合計値が、平成25年(2013)年度の値を下回らないことを目標とする。また検証にあたっては、路線により経年的な傾向が異なることから、路線別の利用状況についても分析を行う。

表 目標の設定

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■ 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数	年間の路線バス（補助路線）及び地域コミュニティ交通利用者数の合計	平成25(2013)年度の値を維持すること

(b) 利用環境整備

利用環境整備に係る目標に関しては、達成度が上がるにつれて市民・利用者の満足度向上が期待されるため、目標②の指標を用いて評価を行う。

なお、評価指標のうち、「路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数」、「路線バス利用者1人あたりの市補填額」、「地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費」は、持続可能な地域公共交通体系の構築に直結するものであり、毎年算出し、検証を行う。また、「自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度」、「利用者による市内航路の満足度」は、短期間に大きく変化する指標ではないと考えられるため、計画期間の最終年である平成31(2019)年に評価を実施するものである。

5.5 目標を達成するための事業及び実施主体

本計画の目標を達成するため、計画期間において次の事業に取り組む。

表 事業及び実施主体

事業名	実施主体	事業概要
(1) 路線バスの運行・再編	・ 民間バス事業者 ・ 三原市	・ 路線バスの運行を継続実施 ・ 定期的に運行状況について検証を実施 ・ 検証の上、必要性が確認できれば路線再編を検討・実施
(2) 地域コミュニティ交通の運行・再編	・ 交通運営主体（地域住民団体等） ・ 三原市	・ 地域コミュニティ交通の運行を継続実施 ・ 定期的に運行状況について検証を実施 ・ 検証の上、必要性が確認できれば路線再編を検討・実施 ・ 新たな地区への導入必要性が確認でき、諸条件が整った場合は導入を推進
(3) 地域コミュニティ交通の導入制度の設計	・ 三原市	・ 地域コミュニティ交通の導入制度を構築 ・ 普及に資するマニュアル（冊子）を作成 ・ 制度の周知・普及を推進
(4) 海上交通の運航維持・改善	・ 民間航路事業者 ・ 三原市	・ 海上交通の運航を継続実施 ・ 利用者などの意見等に応じ、必要性が確認できればサービス改善を検討・実施
(5) 中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 三原駅周辺の結節機能を維持するため、各交通モード間の乗り換え時間の短縮化・改善について検討・実施
(6) 地域公共交通に係る施設等の整備	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 市民や利用者からの要望が高い地域公共交通関連施設等の整備を推進
(7) 地域公共交通の利用促進	・ 関連交通事業者 ・ 地域住民団体 ・ 三原市	・ 市民への適切な情報提供や利用意欲向上に繋がる取組など、地域公共交通の利用促進に係る事業を検討・実施

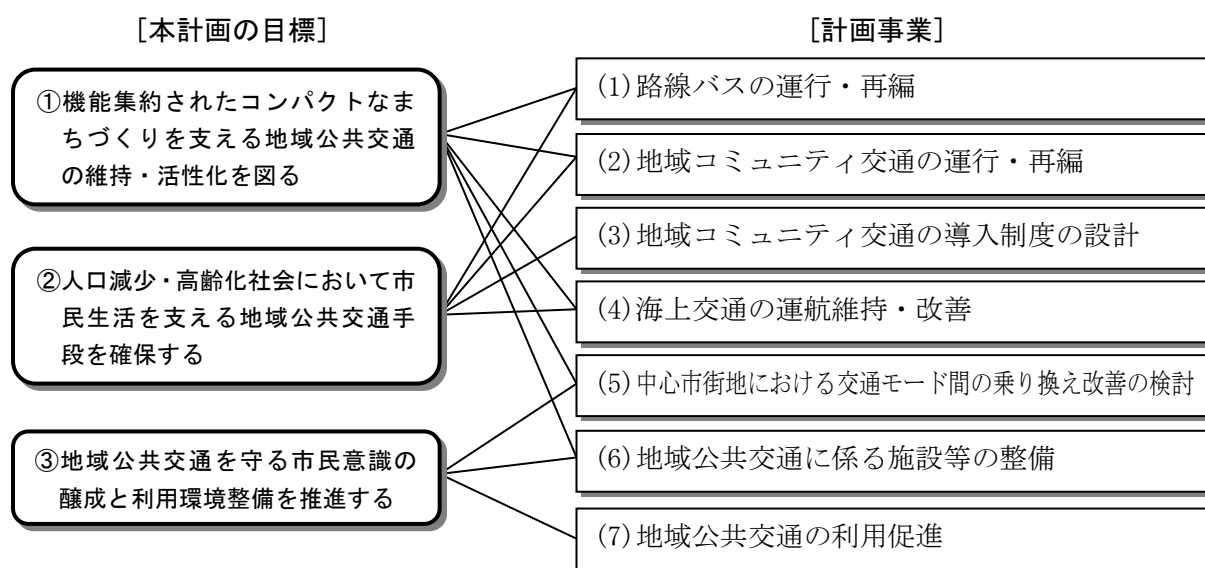


図 計画目標と事業との対応

(1) 路線バスの運行・再編

① 事業概要及び実施主体

市民の日常生活を支えている路線バスを、地域の実情に応じたサービス水準にて運行する。具体的には、民間バス事業者が、次の方針に従い路線バスの運行を行う。

【路線バスの運行方針】

- ・ 幹線交通の役割である、本市の生活拠点間や交通拠点への移動、市外への広域移動等を担うことができる運行サービスの維持を原則とする。(※)
- ・ サービス水準（便数等）は、計画期間当初の水準の維持を原則とする。(※)
- ・ 運賃体系は、計画期間当初の水準に比べて著しい変更を行わない。(※)
- ・ 運行車両は、通勤・通学時間帯などピーク時の需要量に見合った適切な車両を用いる。
- ・ J R等の他モードのダイヤ改正の際に、連動してダイヤの見直しを図るなど、乗り換え利便性を継続して確保する。

※利用者アンケートにおいて、サービス内容を「満足」とする割合が「不満」を上回っているため、現状サービスの維持を原則とする。また「不満」の内容をみると、増便や運行時間拡大などサービス水準を高める要望が多いことから、引き続き需要の確認を行うなど、見直し等の対応の必要性について検討を行う。

また運行サービスの持続を図るために、三原市は、国・県と連携を図り、運行経費の損失補填を実施する。ただし、その補助額は、系統別の経常経費の70%を上限（市単独補助路線のみ）とする。

さらに、路線バスにおける運行サービスの持続に向けては、不効率な系統や区間についての継続的な見直しが必要であることから、定期的に三原市が系統別の検証を実施し、その結果、各々の地域の実情と運行サービス水準との乖離により収支状況が極端に悪い場合は、再編について検討・実施する。

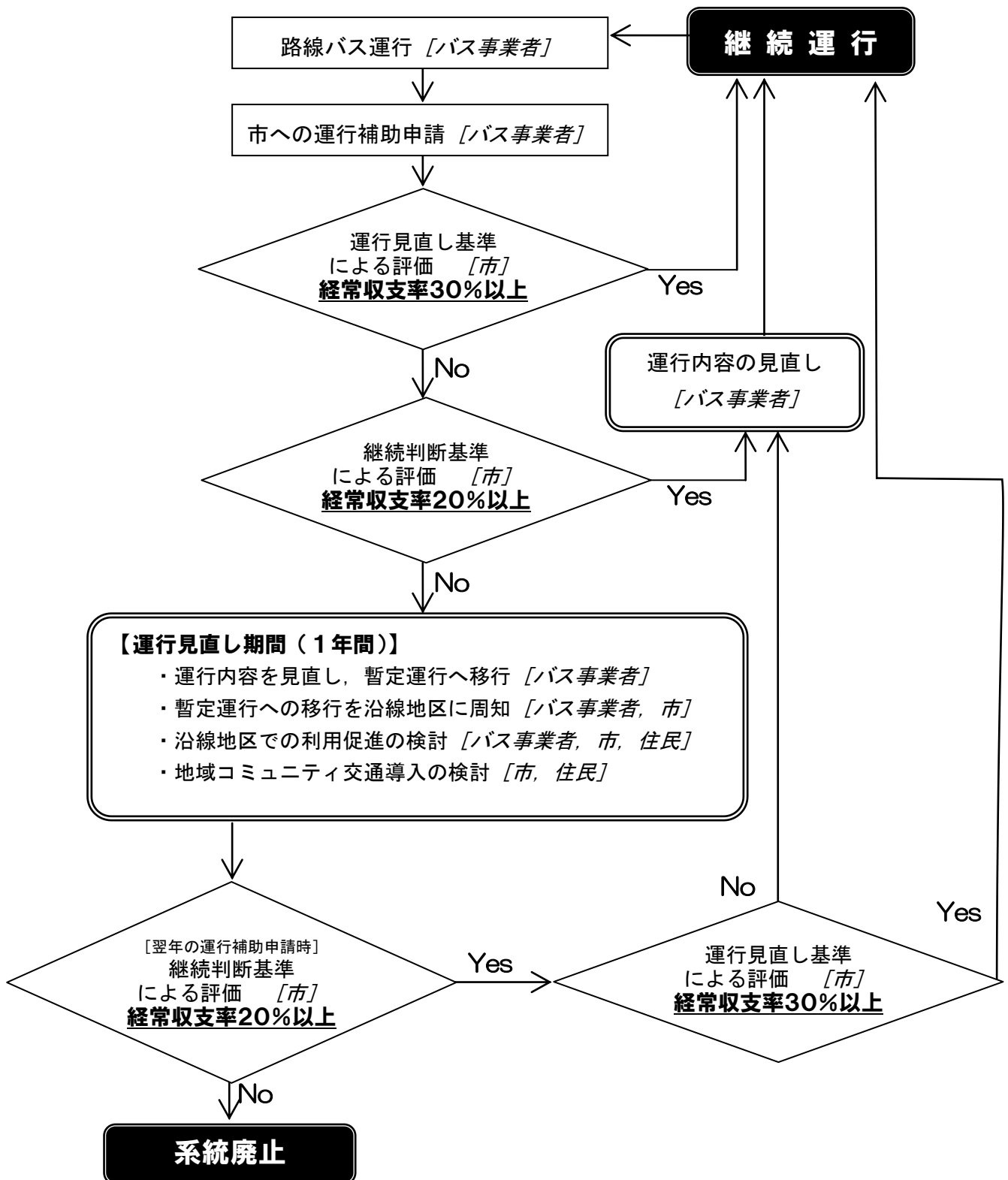
本事業の実施主体は、民間バス事業者及び三原市である。

② 評価の方法

路線バス運行の健全性を評価し、必要に応じて改善（再編）を実施するために、定期的な検証を行う。検証に用いる評価指標は、系統別の経常収支率（「運行見直し基準」を30%、「継続判断基準」を20%）とする。路線バスの検証の基本的な流れ図を、次頁に示す。

検証の結果、運行を継続する系統に対しては、上記の運行方針を維持するとともに、経常収支率の対前年度比較を行い、前年度を大幅に下回る場合は、バス事業者、三原市が協働で要因分析及び利用促進を実施する。

また、運行の見直しを行う系統においては、見直しに伴う周辺の地域公共交通ネットワークへの影響や、沿線住民の日常生活に与える影響を分析するとともに、新たな地域コミュニティ交通導入も含めて、住民、バス事業者、三原市が協働で方策検討を行う。



※[]は実施主体

図 検証・運行見直しの流れ（路線バス）

(2) 地域コミュニティ交通の運行・再編

① 事業概要及び実施主体

主に高齢者等の日常生活を支えている地域コミュニティ交通を、地域住民のニーズや生活スタイルに応じたサービス内容にて運行する。具体的には、次の方針に従い、地域コミュニティ交通の運行を行う。

【地域コミュニティ交通の運行方針】

- ・支線交通の役割である、本市の生活拠点までの移動等を担うことができる運行サービスの維持を原則とする。(※)
- ・利用者の満足度が高い現状を踏まえて、サービス水準（運行日数、運賃）は、以下に示す水準の維持を原則とする。(※)

○運行日数：週2日以上を基本とする

○運賃：1乗車200円（定時定路線）、または300円（ドア・ツー・ドアでのデマンド交通）を基本とする

- ・運行車両は、住民の利用実態を踏まえて、需要量に見合った適切な車両を用いる。

※利用者アンケートにおいて、サービス内容を「満足」とする割合が「不満」を大きく上回っているため、現状サービスの維持を原則とする。また路線毎の運行サービスに係る課題に対しては、運営主体である住民団体や地域住民の意見を十分把握するとともに、地域住民と協働で対応の必要性や方策について検討を行う。

また、引き続き地域住民等からの意見を十分に把握するとともに、三原市が路線別の検証を定期的実施し、その結果、現行のサービス内容が不効率、または地域ニーズから乖離したサービス内容である場合は、再編について検討・実施する。

さらに、平成27年度に構築予定である導入制度に準じて、新たな地区において導入の必要性が確認でき、かつ導入に必要な諸条件が整う場合は、その地域住民と三原市とが連携して、サービス導入を検討・推進する。

本事業の実施主体は、運営を担う地域住民団体等及び三原市である。

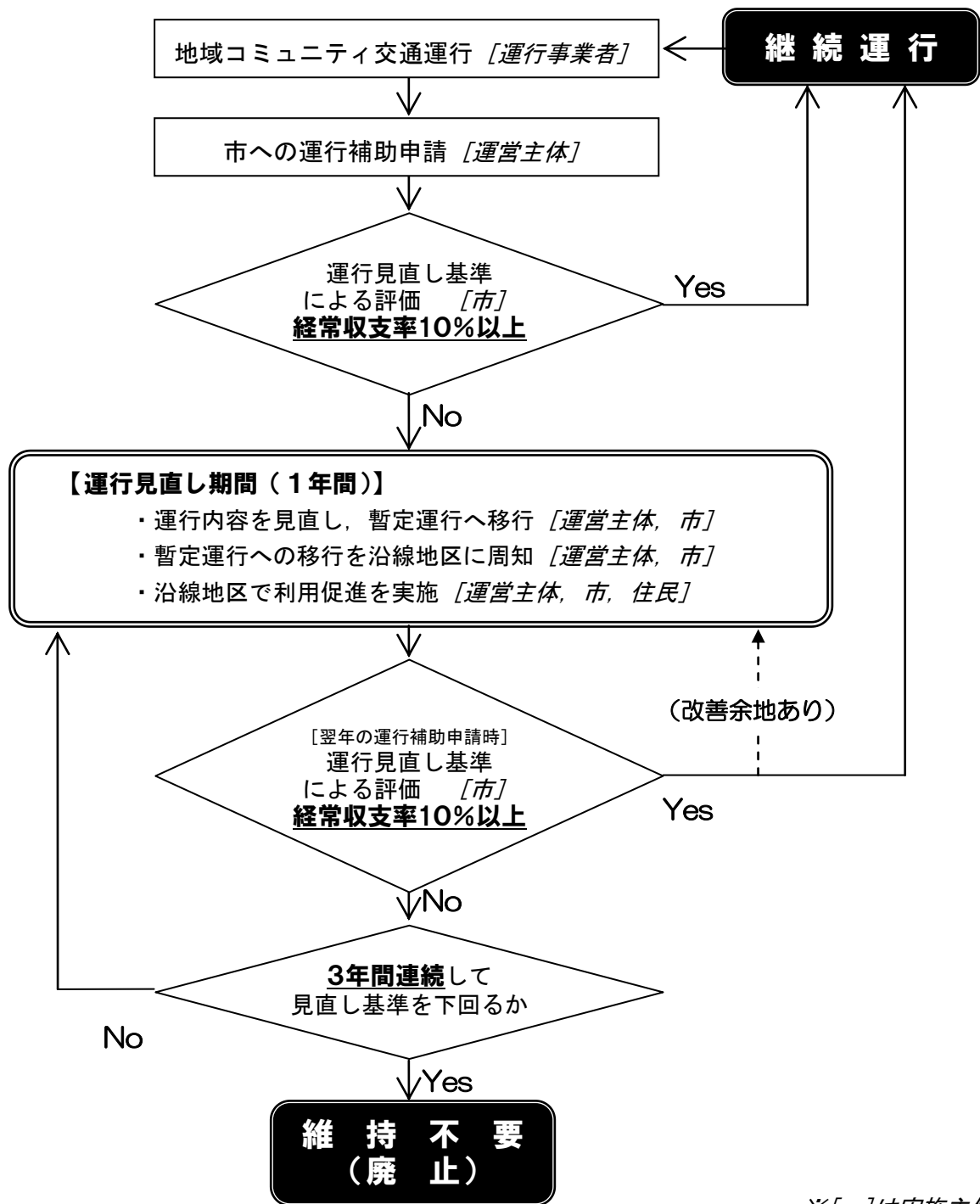
② 評価の方法

地域コミュニティ交通の健全性を評価し、必要に応じて改善（再編）を実施するために、定期的な検証を行う。検証では、路線別の経常収支率を評価指標とするが、地域コミュニティ交通は今後増加する高齢者等の生活に不可欠な手段であること、かつサービス水準も決して高いレベルではないことを踏まえ、運行見直し基準は、路線バスよりも低く設定し、10%とする。なお、例えば沿線住民の急激な人口減少などの条件が変化すること考えられるため、必要に応じて、かつ柔軟に運行見直し基準の変更等を検討する。地域コミュニティ交通の検証の基本的な流れ図を、次頁に示す。

検証の結果、運行を継続する路線に対しては、上記の運行方針を維持するとともに、経常収支率の対前年度比較を行い、前年度を大幅に下回る場合は、住民、三原市が協働で要因分析及び利

用促進を実施する。

また、運行の見直しを行う路線においては、積極的な利用促進を推進するとともに、沿線住民の日常生活に与える影響を踏まえた上で、サービス水準の見直し内容について、住民、三原市が協働で検討を行う。



※[]は実施主体

図 検証・運行見直しの流れ（地域コミュニティ交通）

(3) 地域コミュニティ交通の導入制度の設計

① 事業概要及び実施主体

全国的に少子高齢化が急速に進む中、本市においても、特に市周辺部で高齢化率の高まりや人口密度の低下が進むと考えられ、これからは、できるだけ居住地の近くで乗降でき、ニーズ（居住者）が少ない地域でも対応可能な地域コミュニティ交通の役割が高まると考えられる。さらに、地域コミュニティ交通は、持続が困難な路線バスの代替手段として、新たな地域において導入の必要性や機運が高まることも想定できる。

しかしながら、導入後の運行サービス持続のためには、地域住民が十分に支え、守るといった強い意識が不可欠であり、この意識が弱ければ、たとえ導入しても継続は困難と考える。

ここで、地域コミュニティ交通の導入条件に係る主な方針を、次のように整理する。

● 運行の必要性があること

- ・原則として、導入する地域（居住地側）が交通空白・交通不便地区（利用可能なバス停や鉄道駅等まで300m以上※離れている）であること。
 - ・沿道住民へのアンケート調査を実施し、十分な導入意向が確認できること。
- ※300mは、90%の人が抵抗感なしで歩くことができる距離（出典：バスサービスハンドブック／土木学会）

● 地域で支えるための組織をつくること

- ・運行計画等の導入に係る検討、また、導入後の利用促進を地域の主導で推進するため、地域住民で構成する検討・運営組織をつくること。

● 実現性を踏まえること

- ・路線バスの廃止代替として導入する場合は、廃止路線と同程度のサービス水準、内容を設定しないこと。（同程度では利用が見込めないことを踏まえて、持続のための工夫が必要）
- ・運行を担う交通事業者の協力が得られること。
- ・競合する路線等がある場合は、交通事業者との調整が可能であること。
- ・運行経費の一部を、地域が負担できること。

こうした考え方を念頭に、事業者や住民等の意見を踏まえた上で、三原市が、本市に適する地域コミュニティ交通の導入制度について検討・確立するとともに、当該制度の普及に資するマニュアル（冊子）を作成する。さらに、当該制度が地域へ理解され、適切に活用されるように、周知・普及に向けた活動を推進する。

② 評価の方法

導入制度の設計後に、当該制度に準じて地域コミュニティ交通の導入を実施した場合、三原市が導入地区（地区住民や運営主体等）に対して、アンケート調査または聞き取り調査を行い、導入制度自体の問題や課題を把握するとともに、必要があれば制度の見直しを行う。

(4) 海上交通の運航維持・改善

① 事業概要及び実施主体

本市に関連する定期航路は、今後一層の利用者の減少が見込まれるものの、島民等の生活に必要な不可欠な手段であることから、引き続き、運航サービスの維持に取り組む。具体的には、航路事業者は、計画期間当初のサービス水準の維持を基本として運航維持を図る（※）とともに、利用者数の減少抑制に向けて、満足度を高めるサービス提供に努める。また三原市は、国・県等と連携を図り、定期航路の維持に必要な運航補助を実施する。

さらに今後、運航する過程において収支状況が大きく変化し、安定的なサービス提供が困難な場合は、三原市が関連する住民等の意見を十分に把握するとともに、航路事業者と協議を行い、必要な改善について検討・実施する。

本事業の実施主体は、民間航路事業者及び三原市である。

※市民アンケートにおいて、サービス内容を「満足」とする割合が「不満」を上回っているため、現状サービスの維持を基本とする。また「不満」の内容をみると、増便や運賃値下げなどサービス水準を高める要望が多いことから、引き続き需要の確認を行うなど、見直し等の対応の必要性について検討を行う。

② 評価の方法

航路は、島民にとって必要不可欠な手段であり、かつ陸路と異なり代替できる手段も少ないことから、定期航路の維持を目標として、三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

また計画期間終了時には、市民アンケート調査を実施し、航路全体での満足度について、計画期間前との比較検証を行う。

(5) 中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討

① 事業概要及び実施主体

三原駅周辺の中心市街地は、JR三原駅、三原駅バスターミナル、三原港が近接する広域連携軸、都市間連携軸の要衝であり、重要な交通結節機能を有するとともに、本市の玄関口としての役割も担っている。この結節機能を維持するため、各交通モード間の乗り換え時間の短縮化・改善について検討を行う。

具体的には、定期的に三原市がJR・路線バス・航路等各交通モードのダイヤの整合について調査し、乗り換えや利用に障害がある場合には、関連交通事業者への情報提供を行い、改善を求める。

本事業の実施主体は、関連交通事業者及び三原市である。

② 評価の方法

三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

(6) 地域公共交通に係る施設等の整備

① 事業概要及び実施主体

ア) 乗降場所等の施設整備

幹線交通と支線交通との乗換結節点、航路とバスなど異なるモードの乗換結節点、また利用者が多い停留所など、主要な公共交通の乗降施設については、待ち時間を快適に過ごせるとともに、乗降や乗り換えが安全かつスムーズに行えるよう、三原市、交通事業者、施設管理者等、関係機関が連携しながら、必要な環境整備（バスベイ型切り込みの設置等）に取り組む。

イ) 車両等の更新

運行する車両等の老朽化に伴う故障や事故などを未然に防止し、快適かつ安全で確実な運行を確保するため、必要に応じた車両等の更新を、三原市、交通事業者等、関係機関が連携しながら取り組む。

② 事業評価の考え方

施設整備や車両導入を実施した場合に、三原市が当該施設や車両の利用者に対して、アンケート調査または聞き取り調査を行うとともに、その結果を踏まえ、三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

(7) 地域公共交通の利用促進

① 事業概要及び実施主体

地域公共交通の重要性を認識し、地域全体で守り、育てる意識を醸成するために、地域公共交通の現状や課題等を市民へ開示するとともに、三原市、交通事業者、市民等が連携して次のような取り組み実施を検討し、可能な施策より実施する。

- ・ 市民への地域公共交通の実情（利用実績等）や必要性などの情報提供・PR
- ・ 夏休みの児童の利用を促すワンコインバス事業
- ・ 児童や住民を対象とするバス乗り方教室
- ・ 地域公共交通に関連するイベントの開催
- ・ 相談会など、地域住民のニーズ把握の機会の創出
- ・ 利用者の立場に立った時刻表やマップの作成 など

地域公共交通の実情や必要性などの情報提供



市民アンケート調査に同封した
情報提供ツール／平成26(2014)年

夏休みの児童の利用を促すワンコインバス



当該事業の広報／平成24(2012)年、広報みはら7月号

利用者の立場に立った 時刻表やマップの作成

みはら航路
マップ・時刻表
／平成26(2014)年



図 利用促進方策の取組の例

② 事業評価の考え方

三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

5.6 地域公共交通網形成計画の評価に関する事項

持続可能な地域公共交通体系の構築に資する計画事業を着実かつ効果的に実施し、本計画で掲げた目標達成を目指すために、本計画の評価・改善の仕組みを次のとおり定める。

(1) 実施体制

本計画の評価は、三原市地域公共交通活性化協議会が実施する。当協議会は、学識経験者、住民・利用者代表、交通事業者、国、市、警察等が参加する地域公共交通に関する検討組織である。計画期間内においては毎年複数回開催し、本計画の進捗状況や、各計画事業の概要等について確認や検証を行う。

表 三原市地域公共交通活性化協議会の構成委員

●一般乗用旅客自動車運送事業者	●一般旅客定期航路事業者
●住民又は利用者の代表	●広島運輸支局長又はその指名する者
●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	●学識経験を有する者
●三原警察署長又はその指名する者	●各種団体の代表
●三原市長又はその指名する者	●広島県知事又はその指名する者

(2) 評価方法

本計画の評価は、各年の評価、計画期間全体の評価の2通り実施する。

各年の評価では、実施した各事業に対して、PDCAの流れに準じて先述した各々の方法で評価を実施するとともに、事業の進め方と本計画の目標・基本方針との整合性の確認を行う。

また計画期間全体の評価では、計画期間の最終年（平成31(2019)年度）に、人口や社会経済動向、新しく策定されたまちづくり計画などの再整理を行うとともに、市民や利用者ニーズなどのデータ収集を実施し、これらを踏まえた上で、計画期間全体の取組に対する評価や課題検証、また必要な事業内容の検討を行う。

さらに、こうした検討結果を踏まえた上で、次期の地域公共交通網形成計画について策定することを想定する。

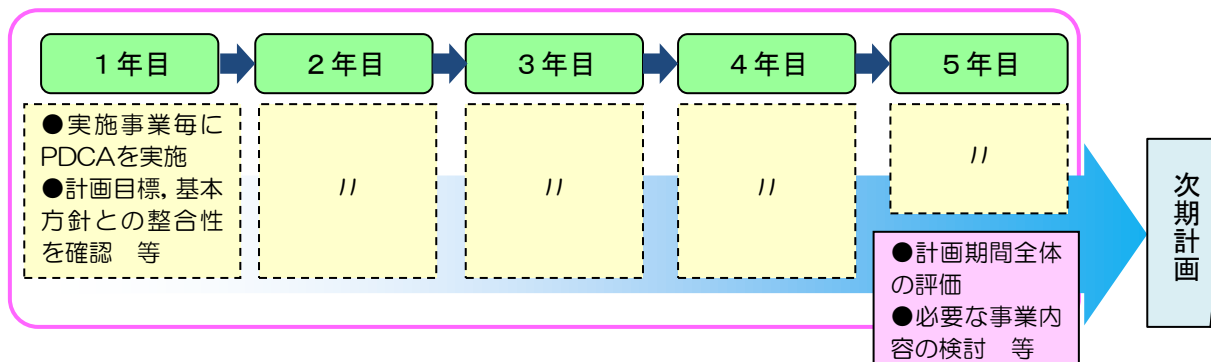


図 計画の評価の流れ

5.7 地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開

計画の期間は、平成27(2015)年度から平成31(2019)年度までの5年間とする。

計画期間内における各事業における展開（実施工程）は以下のとおりである。

表 計画期間内の事業展開

事業名	平成27 (2015)年	平成28 (2016)年	平成29 (2017)年	平成30 (2018)年	平成31 (2019)年
(1) 路線バスの運行・再編					
・路線バスの運行を継続実施					
・運行状況について検証					
・路線再編を検討・実施					
(2) 地域コミュニティ交通の運行・再編					
・地域コミュニティ交通の運行を継続実施					
・運行状況について検証					
・路線再編を検討・実施					
・新たな地区への導入を推進					
(3) 地域コミュニティ交通の導入制度の設計					
・地域コミュニティ交通の導入制度を構築					
・普及に資するマニュアル（冊子）を作成					
・制度の周知・普及を推進					
(4) 海上交通の運航維持・改善					
・海上交通の運航を継続実施					
・サービス改善を検討・実施					
(5) 中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討					
(6) 地域公共交通に係る施設等の整備					
(7) 地域公共交通の利用促進					

■ 期間を通じて実施

■ 必要な時期に実施

— 参 考 资 料 —

目 次（参考資料）

1	三原市地域公共交通網形成計画の策定経緯.....	1
2	地域コミュニティ交通・路線バス（補助路線）関連指標.....	2
3	市民やバス利用者等へのアンケート調査結果.....	4
4	住民グループや運行事業者へのヒアリング調査結果.....	15
5	地域コミュニティ交通の乗降箇所の分析.....	18
6	地域コミュニティ交通の導入の流れイメージ.....	25
7	三原市地域公共交通活性化協議会規約.....	26
8	三原市地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	29

1 三原市地域公共交通網形成計画の策定経緯

三原市地域公共交通網形成計画は、平成26年度に、市民やバス等利用者へのニーズ把握調査やパブリックコメントの実施、また三原市地域公共交通活性化協議会による協議等を経て、策定に至っている。

計画策定までの経緯を以下に整理する。

表 三原市地域公共交通網形成計画の策定経緯（平成26(2014)年度の動き）

実施日・期間	実施事項	内 容
平成26(2014)年 5月21日	第1回三原市地域公共交通活性化協議会の開催	主に、計画策定支援業者を選定するためのプロポーザル実施について協議
平成26(2014)年 7月25日	第2回三原市地域公共交通活性化協議会の開催	主に、計画策定支援業者の選定結果、及び計画策定に向けた検討の進め方について協議
平成26(2014)年 8月下旬	市民へのアンケート調査の実施（配布・回収）	市民の地域公共交通利用実態や要望、今後の整備のあり方への意見などを把握
平成26(2014)年 9月上旬	路線バス、地域コミュニティ交通利用者へのアンケート調査の実施（配布・回収）	路線バスや地域コミュニティ交通利用者の交通行動や運行サービスの評価、要望などを把握
平成26(2014)年 9月下旬	民生委員児童委員へのアンケート調査の実施（配布・回収）	各地域の高齢者等の交通行動や、生活支援に資する交通サービスに係る要望などを把握
平成26(2014)年 10月24日	第3回三原市地域公共交通活性化協議会の開催	主に、市民・利用者ニーズの把握結果、及び計画骨子について協議
平成26(2014)年 11月7日、18日、 21日	住民グループ（本郷地域、久井地域、大和地域）へのヒアリングの実施	地域コミュニティ交通を運行する地域住民から、交通サービスへの要望などを把握
平成26(2014)年 11月7日、18日	交通事業者（久井ふれあいバス、大和ふれあいタクシー）へのヒアリングの実施	地域コミュニティ交通を運行する事業者（乗務員等）から、交通サービス提供サイドからの要望や問題などを把握
平成26(2014)年 12月4日	第4回三原市地域公共交通活性化協議会の開催	主に、計画（素案）について協議
平成27(2015)年 1月5日～1月30日	パブリックコメントの実施	市ホームページで計画（素案）を市民へ公表し、計画の記載内容への意見を募る
平成27(2015)年 3月10日	第5回三原市地域公共交通活性化協議会の開催	パブリックコメントを踏まえた計画（案）について協議し、形成計画として承認

2 地域コミュニティ交通・路線バス（補助路線）関連指標

三原市地域公共交通網形成計画では、定量的な目標値として、地域コミュニティ交通、及び路線バス（補助路線）における利用者数や1人あたりの事業費等の指標を設定している。

以下に、目標値のバックデータとして、対象となる路線や系統の関連指標の整理を行う。

(1) 地域コミュニティ交通

地域コミュニティ交通における路線別の関連指標を下表に整理する。

表 地域コミュニティ交通の路線別指標

	延利用者数 (人)	事業費 (市支出額) (円)	1人あたり 事業費 (円/人)	実運賃 収入 (円)	運行経費 (円)	所定運賃 収入 (円)	収支率 (%)
	(A)	(B)	(C= B/A)	(D)	(E= B+D)	(F)	(G= F/E)
本郷地域内 交通バス	1,737	8,249,225	4,749	164,900	8,414,125	347,400	4.1
久井 ふれあいバス	4,709	6,025,951	1,280	8,200	6,034,151	941,000	15.6
大和ふれあい タクシー	7,733	11,152,898	1,442	1,393,000	12,545,898	2,319,900	18.5
佐木島 循環バス	1,231	1,843,524	1,498	133,800	1,977,324	246,200	12.5
幸崎町 渡瀬・奥三地区 おでかけ号	2,574	2,787,404	1,083	196,600	2,984,004	514,800	17.3

(2) 路線バス（補助路線）

路線バス（補助路線）における系統別の関連指標を次頁に整理する。

表 路線バス(補助路線)の系統別指標

路線名	事業者	系統	起点	経由	終点	運行回数(回)	平均乗車密度	経常費用A(千円)	経常収益B(千円)	差額C=B-A(千円)	経常収益率B/A	年間利用者数(人)	市支出額(千円)
頼兼線	芸陽バス	72-2	三原駅前	本町・西野	県立広島大学	5.2	2.7	5,154	3,778	▲ 1,376	73.3%	25,979	1,375
頼兼線	芸陽バス	72-3	三原駅前	本町・小西北住宅	県立広島大学	3.0	3.0	4,066	3,360	▲ 706	82.6%	22,468	705
田野浦線	芸陽バス	24-1	三原営業所	三原大橋	青葉台	11.3	3.3	16,284	11,629	▲ 4,655	71.4%	63,983	4,654
竹原・三原線	芸陽バス	20-6	三原営業所	すなみ荘前	中通	6.6	4.7	44,950	34,966	▲ 9,984	77.8%	104,966	818
幸崎線	芸陽バス	20-1	三原営業所	三原駅・すなみ荘前	久津公民館	4.9	5.4	17,958	17,899	▲ 59	99.7%	65,166	58
幸崎線	芸陽バス	20-2	三原駅前	すなみ荘前	久津公民館	4.7	3.5	15,734	10,690	▲ 5,044	67.9%	40,557	5,043
幸崎線	芸陽バス	20-7	三原営業所	三原駅・和田口	すなみ荘	0.5	2.8	1,047	583	▲ 464	55.7%	2,396	463
幸崎線	芸陽バス	20-8	三原駅前	和田口	すなみ荘	0.8	1.7	1,663	622	▲ 1,041	37.4%	2,670	1,040
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	26-2	三原営業所	沼田東団地上・本郷駅・和江	三原営業所	6.1	3.5	22,366	8,891	▲ 13,475	39.8%	31,711	5,208
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-7	三原駅前	新倉・竹ノ橋・真良	本郷駅前	1.0	2.1	3,327	1,274	▲ 2,053	38.3%	2,717	2,052
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-8	三原駅前	新倉・沼田東団地	本郷駅前	0.9	1.0	4,647	911	▲ 3,736	19.6%	1,983	3,735
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-1	本郷駅前	宮浦中央	三原営業所	0.8	1.2	2,012	495	▲ 1,517	24.6%	2,321	1,516
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-2	三原駅前	宮浦中央	三原営業所	1.3	1.0	2,398	506	▲ 1,892	21.1%	1,753	1,891
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-3	三原駅前	新倉・沼田東団地	竹ノ橋	4.4	2.6	12,494	6,429	▲ 6,065	51.5%	24,045	6,064
本郷線(2号線経由)	芸陽バス	25-4	三原駅前	新倉・沼田東団地	真良	1.4	2.1	4,964	1,990	▲ 2,974	40.1%	5,983	2,973
本郷線(西野経由)	芸陽バス	25-11	三原駅前	西野	本郷駅前	0.5	3.1	1,674	976	▲ 698	58.3%	2,112	697
本郷線(西野経由)	芸陽バス	25-12	三原駅前	西野・仏通寺	本郷駅前	0.9	2.2	4,698	1,950	▲ 2,748	41.5%	4,245	2,747
本郷線(西野経由)	芸陽バス	25-9	三原駅前	西野	竹ノ橋	3.9	2.6	5,686	3,465	▲ 2,221	60.9%	13,218	2,221
本郷線(西野経由)	芸陽バス	25-10	三原駅前	西野	真良	0.3	2.6	810	441	▲ 369	54.4%	1,389	369
小泉線	芸陽バス	23-1	三原営業所	和田口	甲原橋	0.4	3.1	1,060	602	▲ 458	56.8%	2,921	457
小泉線	芸陽バス	23-2	三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原営業所	3.0	5.6	9,211	4,745	▲ 4,466	51.5%	18,293	4,465
小泉線	芸陽バス	23-3	三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原駅前	2.0	9.9	11,787	10,680	▲ 1,107	90.6%	42,428	1,106
小泉線	芸陽バス	23-4	三原駅前	小原	三原駅前	4.2	5.2	12,029	6,008	▲ 6,021	49.9%	25,795	6,020
本郷・シャープ線	芸陽バス	26-7	本郷駅前	三原駅前	シャープ前	3.6	2.3	2,793	2,338	▲ 455	83.7%	12,010	368
暮沼循環線	芸陽バス	27-6	本郷駅前	三原駅前	三原駅前	2.3	3.1	3,003	1,652	▲ 1,351	55.0%	5,044	1,125
日名内線	芸陽バス	27-5	本郷駅前	三原駅前	日名内	2.3	0.5	2,203	346	▲ 1,857	15.7%	819	1,856
北方線	芸陽バス	27-1	本郷駅前	三原駅前	三原駅前	1.5	0.5	1,436	219	▲ 1,217	15.3%	575	1,216
花園線	芸陽バス	27-3	本郷駅前	三原駅前	三原駅前	1.5	0.6	1,746	305	▲ 1,441	17.5%	737	1,441
平坂線	芸陽バス	27-2	本郷駅前	三原駅前	三原駅前	1.5	0.1	1,142	74	▲ 1,068	6.5%	125	1,068
八幡線	中国バス	35	三原駅前	三原駅前	三原駅前	3.0	0.6	8,901	1,258	▲ 7,643	14.1%	4,125	7,643
御調線	中国バス	100-1	御調総合病院	丸門田・津蟹	三原駅前	2.0	0.5	4,109	783	▲ 3,326	19.1%	2,790	485
御調線	中国バス	100-2	市出張所	市出張所	三原駅前	1.0	0.8	2,240	150	▲ 2,090	6.7%	591	279
御調線	中国バス	100-3	市出張所	市出張所	三原駅前	1.0	0.3	1,520	6	▲ 1,514	0.4%	78	910
御調線	中国バス	100-4	御調総合病院	本庄	三原駅前	1.5	0.1	2,462	381	▲ 2,081	15.5%	1,272	1,200
御調線	中国バス	100-5	市出張所	市出張所	三原駅前	1.5	0.1	2,911	53	▲ 2,858	1.8%	442	1,491
徳良線	芸陽バス	28-1	徳良	羽倉	三原駅前	3.1	2.3	20,085	7,908	▲ 12,177	39.4%	17,571	11,048
河内・甲山線	芸陽バス	38-1	三原駅前	三原駅前	三原駅前	4.3	1.0	29,011	5,455	▲ 23,556	18.8%	11,973	9,188
深線	三原バス	4	三原駅前	三原駅前	三原駅前	2.0	2.2	3,408	1,653	▲ 1,755	48.5%	7,513	1,755
如水館線	三原バス	1	三原駅前	三原駅前	三原駅前	2.5	5.1	6,038	4,856	▲ 1,182	80.4%	12,650	49
福地線	三原バス	1	三原駅前	三原駅前	三原駅前	0.5	0.5	598	92	▲ 506	15.4%	534	505
福地線	三原バス	2	三原駅前	三原駅前	三原駅前	1.5	1.3	2,187	718	▲ 1,469	32.8%	4,189	1,469
福地線	三原バス	3	三原駅前	三原駅前	三原駅前	9.0	2.7	14,248	9,221	▲ 5,027	64.7%	45,448	5,027
福地線	三原バス	4	三原駅前	三原駅前	三原駅前	4.5	3.7	6,810	6,002	▲ 808	88.1%	32,560	808
三原・空港線	中国バス	79-1	三原駅前	三原駅前	三原駅前	6.0	2.8	23,760	11,953	▲ 11,807	50.3%	15,135	1,114
合計													105,722

3 市民やバス利用者等へのアンケート調査結果

(1) アンケート調査の概要

地域公共交通に対する市民ニーズ・問題点等を把握するため、アンケート調査を行った。調査の種類は、以下の4種類である。

表 アンケート調査の実施概要

市民アンケート調査	市民（満15歳以上の市内居住者）を対象として、地域公共交通の利用実態、満足度、要望等の意見、また今後の地域公共交通の維持の考えなどを把握する。 ■配布回収方法：郵送配布／郵送回収 ■配布件数：3,000世帯（各世帯に、調査票を2通配布） ■有効サンプル数：2,478件（回収世帯1,564世帯、回収率52.1％）
路線バス利用者アンケート調査	路線バスの利用者を対象として、利用実態、満足度や問題点、民間移譲による不具合の有無や効果などを把握。 ■配布回収方法：三原駅前バス乗り場で手渡し配布／郵送回収 ■配布件数：705件 ■有効サンプル数：304件（回収率43.1％）
地域コミュニティ交通利用者アンケート調査	地域コミュニティ交通（5路線）利用者を対象として、利用者の属性や当該手段の利用状況、満足度、問題点などを把握する。 ■配布回収方法：車内で乗務員が手渡し配布／郵送回収 ■配布件数、有効サンプル数

(2) アンケート調査の結果概要

① 市内で運行する路線バスに関して

ア. 利用頻度

路線バスを「全く利用しない」回答者は全体の約7割、逆に週1回以上利用する回答者は1割を下回る。

路線バスを利用しない理由として、「クルマなど、他に便利な手段がある」が極めて多く、その他では、「本数が少なすぎる」「バス停が遠すぎる」など、路線バスが使い難さの指摘もある。

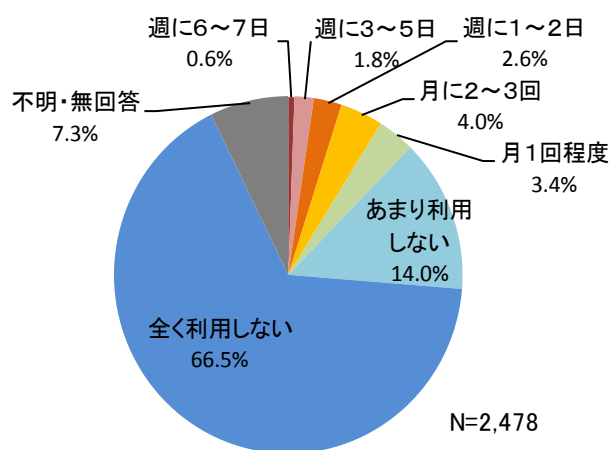


図 路線バスの利用頻度（市民アンケート調査より）

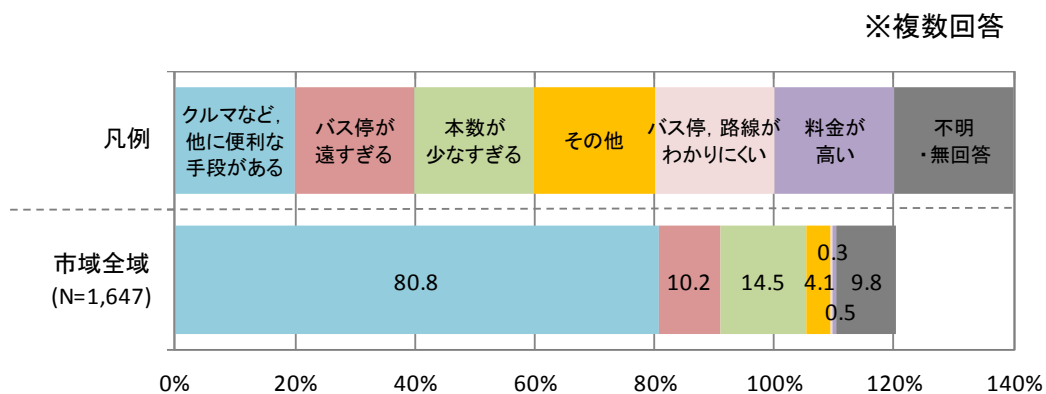


図 路線バスを利用しない場合の理由（市民アンケート調査より）

イ. 満足度（全く利用しない人は除く）

バスに対する満足度は、「満足」（「大変満足」と「やや満足」の合計，以下同じ）、「どちらともいえない」、「不満」（「やや不満」と「不満」の合計，以下同じ）が，ほぼ同じ割合を占める。

地域別にみると，本郷地域において「不満」が，「満足」を大幅に上回っており，満足度が低い状況にある。逆に，三原地域において「満足」の割合が比較的高い。

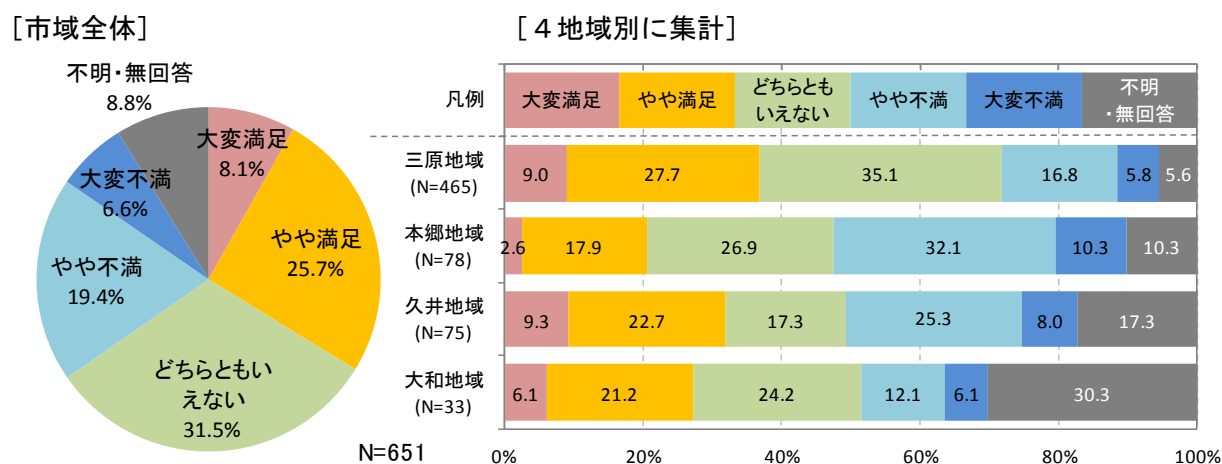


図 路線バスの満足度（市民アンケート調査より）

<満足度の変化／過年度調査との比較より>

月1回以上利用する人の路線バスの満足度を，平成20(2008)年度に実施した市民アンケート結果と比較すると，回答の傾向は近いといえるが，今回調査において「大変不満」の割合が減少しているのが特徴的である。

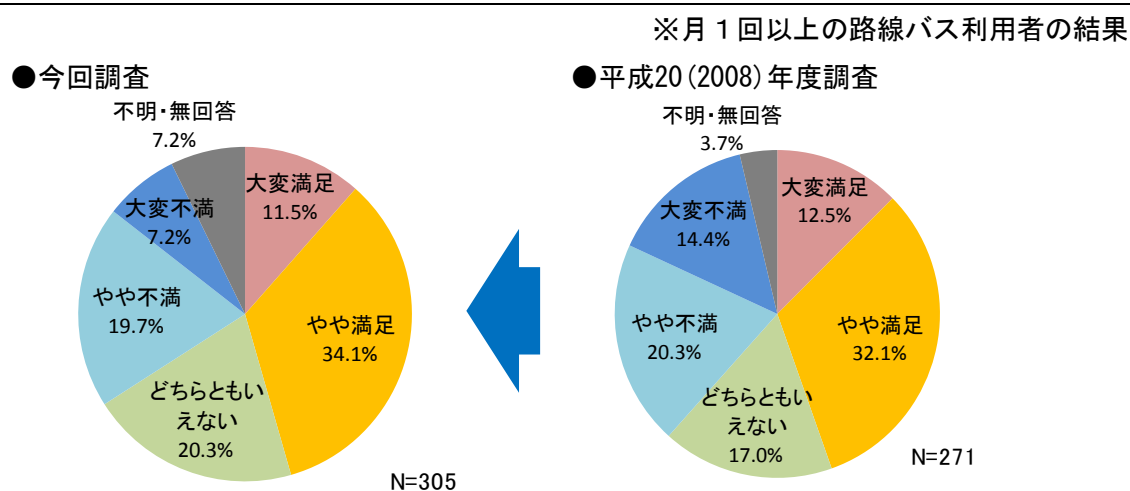


図 路線バス満足度の変化（過年度調査結果との比較）

ウ. 利用しにくいと思う点

バスが利用しにくい点では、「バスの便数が少ない」が最も多く、次に「家からバス停が遠い」が続く。

地域別にみると、本郷地域において「バスの便数が少ない」が半数を占めていること、また、大和地域で「家からバス停が遠い」の割合が他の地域よりも高いことが特徴的である。

※複数回答

	市域全域 (N=2,478)	三原地域 (N=1,305)	本郷地域 (N=579)	久井地域 (N=314)	大和地域 (N=280)
家からバス停が遠い	20.3	16.1	23.0	21.0	33.6
目的地まで時間がかかる	12.6	9.7	18.8	11.5	14.3
行きたい場所へのバス路線がない	16.7	14.7	20.2	15.6	19.6
バスの便数が少ない	40.2	37.2	50.1	38.9	35.4
始発の時刻が遅い	2.1	1.7	3.6	1.6	1.4
最終便の時間が早い	8.9	10.9	7.9	7.3	3.2
渋滞などで運行が遅れる	2.4	3.1	2.9	0.3	0.0
バス相互の乗り継ぎが不便	5.1	5.4	4.0	6.7	3.9
バスと鉄道の乗り継ぎが不便	5.5	6.0	6.4	2.9	4.6
バス運賃が高い	10.1	9.0	7.9	13.1	16.4
バス車両の乗降口の段差が大きい	2.2	2.6	1.2	2.9	1.8
バス停に待合い施設がない	5.2	5.1	6.4	5.1	3.2
運行時刻や路線がわかりにくい	11.1	13.3	12.4	7.0	3.2
クルマなど、他に便利な手段があるから	2.5	2.9	1.9	2.5	1.8
特になし	16.1	18.3	11.1	17.2	15.0
その他	4.2	4.6	5.4	1.6	3.2
不明・無回答	12.8	11.8	10.7	16.2	18.2

図 路線バスが利用しにくい点（市民アンケート調査より）

エ. 利用者の満足度

利用者の満足度は「大変満足」及び「満足」が約5割を占める。

不満の内容は、「便数が少ない」が最も多く、次に「最終便の時間が早い」が続く。

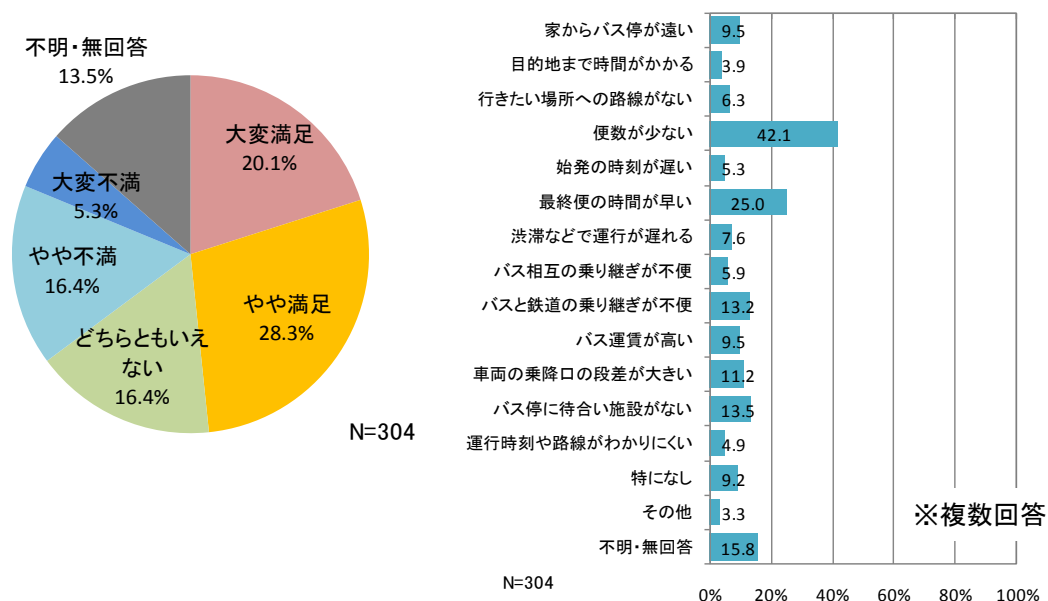


図 利用者の満足度と不満の内容（路線バス利用者アンケート調査より）

オ. 民間移譲の影響

路線バス利用者へのアンケート調査結果より、市営バスから民間バス会社に運行が移譲されたことについて6割以上が「知っていた」と回答しており、認知度は高い。

民間移譲後のサービス変化については、「良くなった」の回答が約2割を占め、「悪くなった」を上回っている。よって、移譲前と比べてサービス向上が図られたことが伺える。

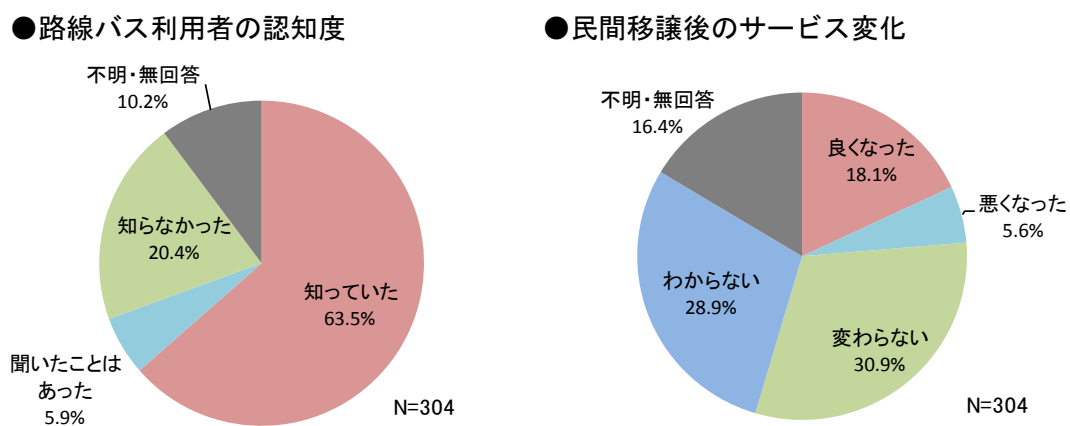


図 民間移譲の認知と影響（路線バス利用者アンケート調査より）

② 地域コミュニティのティ交通に関して

ア. 利用者の属性と目的

利用者の年齢は、60歳以上が約9割を占め、特に80歳を上回る方が本郷を除く4路線で過半数を占める。性別は、女性が6割以上を占め、大和、幸崎では約9割を占める。

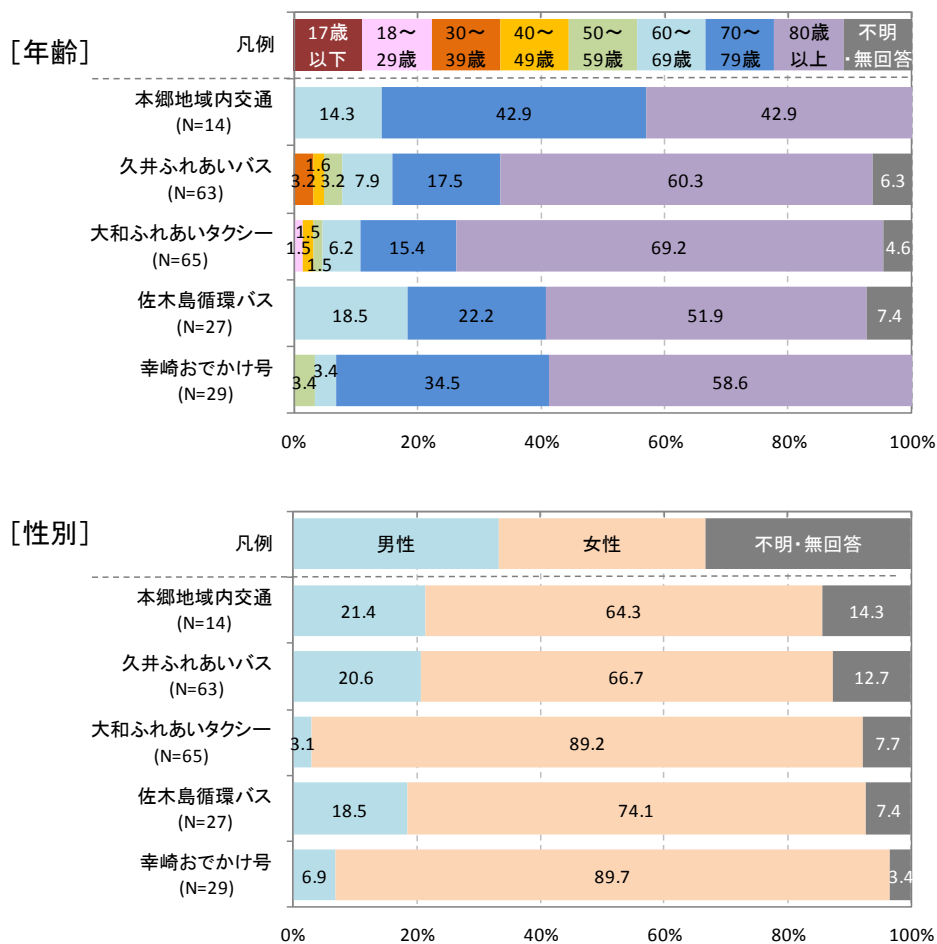


図 利用者の属性（地域コミュニティ交通利用者アンケート調査より）

利用目的は、全ての路線で通院が最も多く、特に幸崎ではほぼ全員が、久井、佐木島では約8割が通院と回答している。また、生活必需品の買物（食品・日用品）も多い。

※複数回答

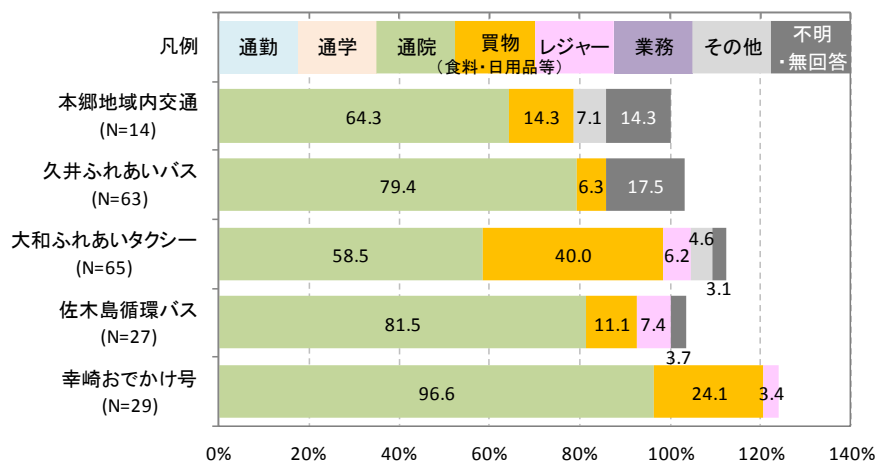


図 利用の目的（地域コミュニティ交通利用者アンケート調査より）

イ. 満足度

全体的に「満足」が「不満」よりも多く、満足を感じている利用者が多い。

特に、本郷を除く4路線において、「満足」が6割以上を占めており、中でも幸崎では大半の利用者が「満足」と回答している。

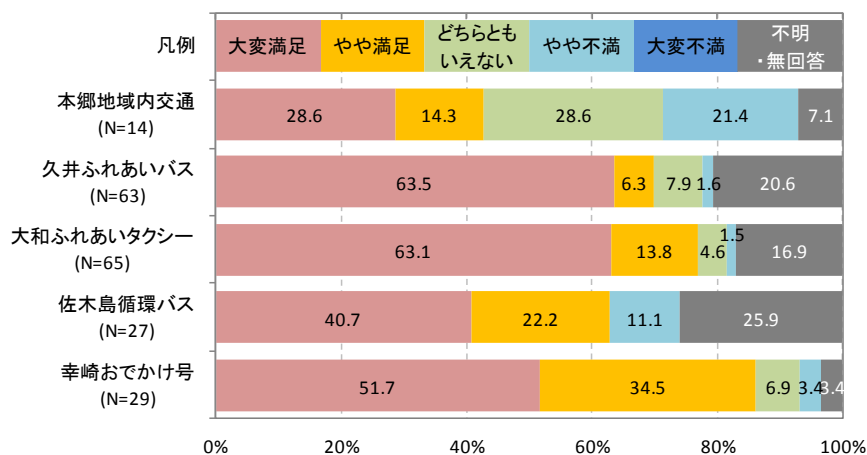


図 満足度（地域コミュニティ交通利用者アンケート調査より）

ウ. 利用しにくいと思う点

本郷は、「運行日が少ない」「1日のバスの運行回数が少ない」「帰宅時の時間が不便」が多い。
久井については、他の路線に比べて、運行に関する不満の声は少ない傾向にある。

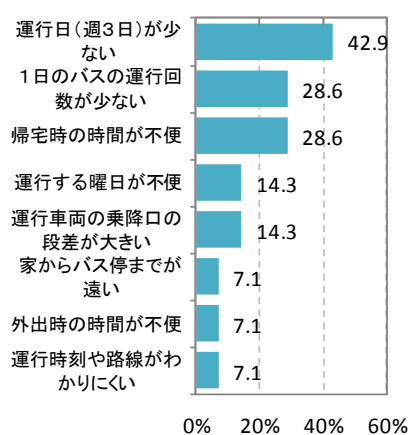
大和は、「特になし」が最も多いものの、「運行日（週3回）が少ない」も多い。

佐木島は、「1日のバスの運行回数が少ない」と半数の回答者が感じており、また「土日や祝日に運行しない」「航路との乗り継ぎが不便」も多い。

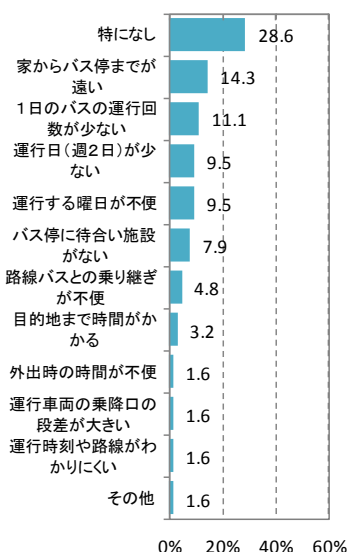
幸崎は、「運行日（週2回）が少ない」「帰宅時の時間が不便」が多い。

※複数回答

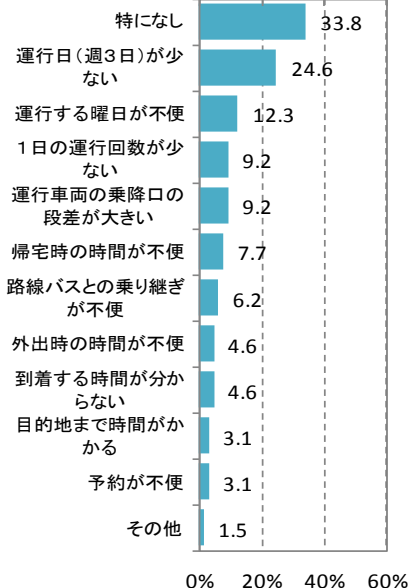
●本郷地域内交通 (N=14)



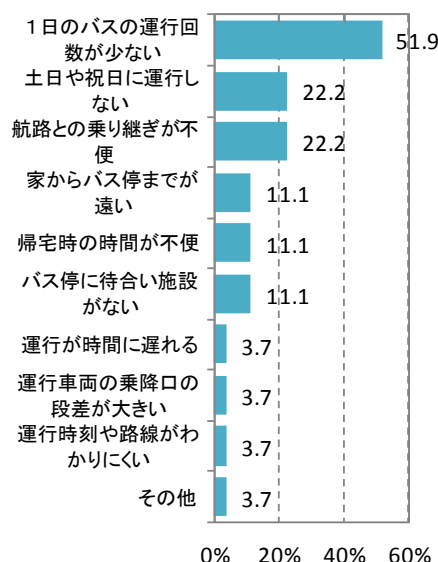
●久井ふれあいバス (N=63)



●大和ふれあいタクシー (N=65)



●佐木島循環バス (N=27)



●幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号 (N=29)

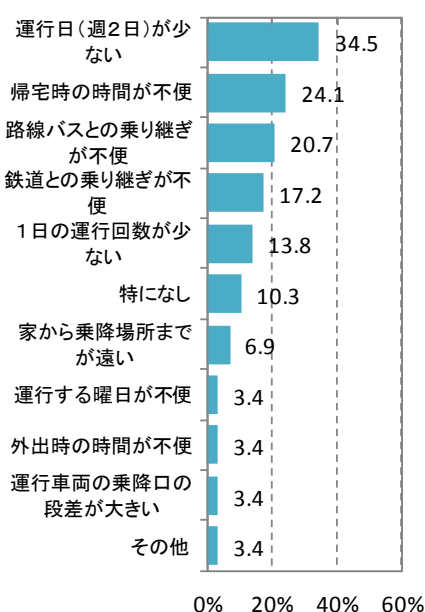


図 利用しにくい点（地域コミュニティ交通利用者アンケート調査より）

③ 航路の利用に関して

ア. 利用者の頻度

航路の利用者は少なく、不明・無回答を除くと、大半が「あまり利用しない」及び「全く利用しない」である。

佐木島住民の回答では、ほぼ全数が利用しており、うち半数が週に1回以上利用している。

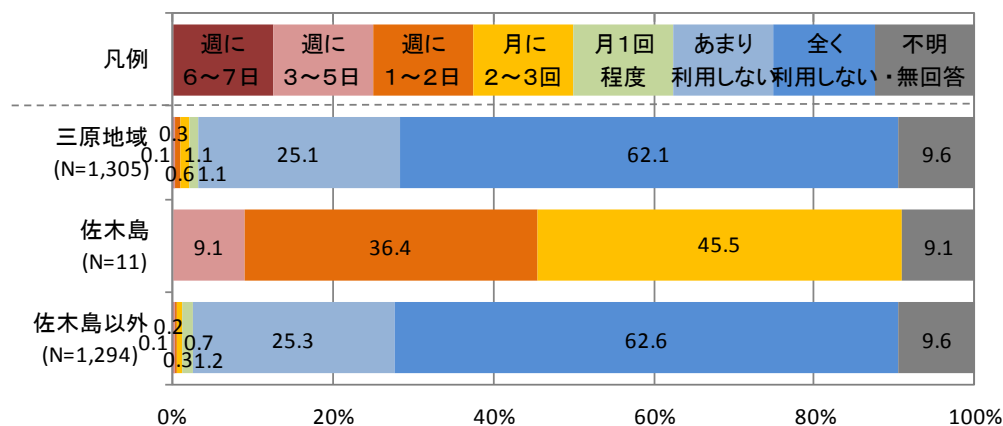
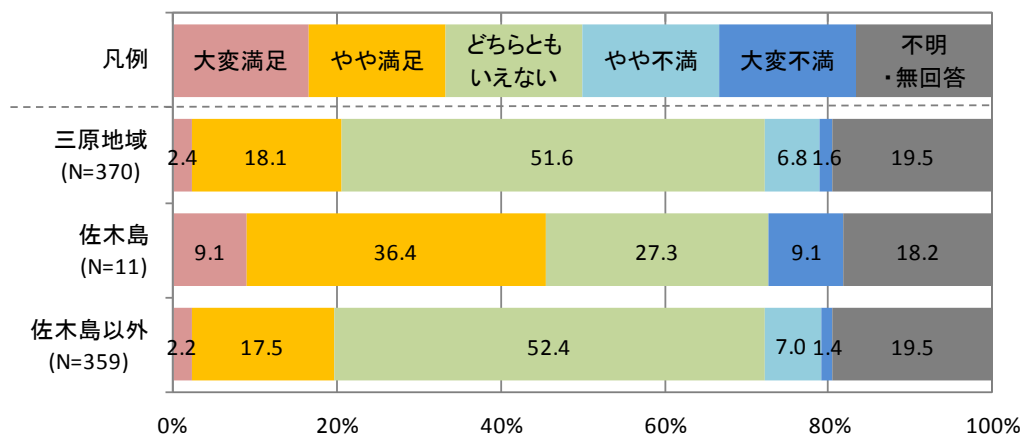


図 航路の利用頻度（市民アンケート調査より）

イ. 満足度と不満の内容

「どちらともいえない」の割合が最も多いものの、「満足」が「不満」を大きく上回っている。利用頻度が高い佐木島住民の回答でも、「満足」が「不満」を大きく上回っている。



[不満の内容] ※サンプル数2つ以上

運行に関すること	・便数が少ない(20) ・最終便が早い(6) ・始発便が遅い(3) ・今治・松山便がない(2)
運賃に関すること	・運賃が高い(9)
船に関すること	・船が小さい(2)

図 航路の満足度と不満の内容（市民アンケート調査より）

④ 民生委員児童委員からみる望ましい移動支援策

地域を巡回するような小型の移動サービス・デマンド交通サービスを挙げる意見が最も多い。その他では、タクシーの利用運賃に係るサービス（補助券など）や、福祉・介護タクシーの充実や周知、現在の路線バス車両の小型化（増便、地域巡回）などを求める声も多い。

表 地域に望ましい移動支援の方策（民生委員児童委員アンケート調査より）

○新たな運行サービスの要望等 (24件)	・週に数回、買物や通院に使える定期便，送迎マイクロバスを導入 ・マイクロバスを，路線バスが通らない所へ1日1往復導入 ・週に何回か家の近くまで入ってきてくれると助かる ・デマンド化して，地域内に入り込む など
○福祉関係のサービスの要望等 (15件)	・公的な福祉タクシーの導入，PRをする ・タクシーよりも割安で高齢者，障害者限定のタクシーを導入 ・外出支援サービスの充実 など
○タクシー利用に関する問題等 (11件)	・タクシー補助券等の運賃支援サービス ・体の状況に応じた無料タクシー など
○路線バスに関する要望等 (6件)	・路線バスの便数を増やす ・バスの低床化 ・路線バスの停留所に椅子を設置 など
○路線バスの小型化等 (5件)	・路線バスの運行車両を小型化，中型化 など
○地域でカバー (3件)	・地域ボランティアでカバー ・各地区に1名ぐらい気軽に送迎してくれる人を決める など

※自由意見より，主な意見を抽出

⑤ これからの地域公共交通づくりに関して

ア. 今後の地域公共交通の維持と財政補填

今後の公共交通の維持について、市の負担が増えても公共交通を維持するべきと考える市民が多い。しかし、その負担の程度は少しいである方がよいとの回答が多い。

※複数回答

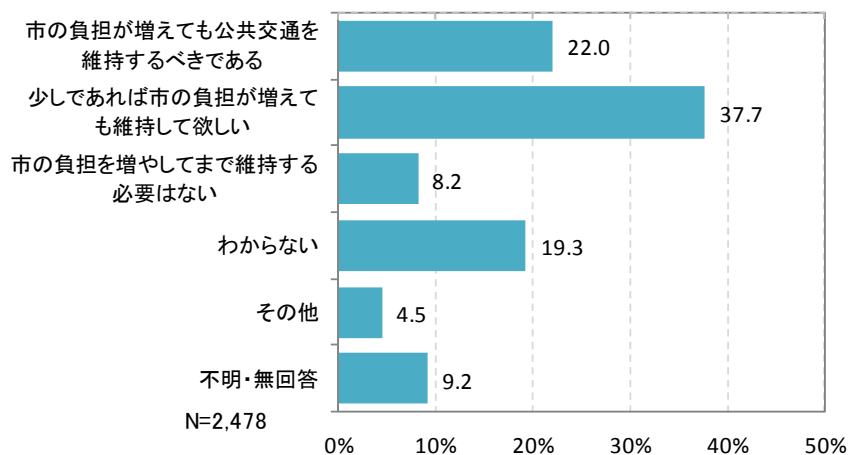


図 今後の地域公共交通の維持と財政補填（市民アンケート調査より）

イ. 地域公共交通を維持するための方策

アンケート結果より、地域公共交通の維持に向けて住民が積極的に関わることに、及び行政による財政負担が必要なことに、比較的多くの市民の理解を得られていることが分かる。

※複数回答

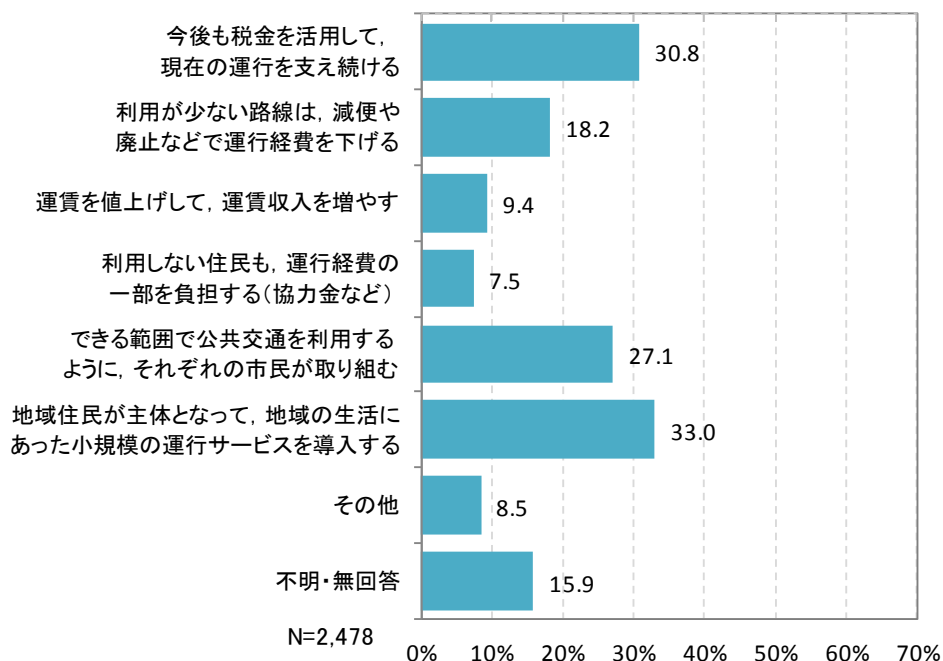


図 地域公共交通を維持するための方策（市民アンケート調査より）

4 住民グループや運行事業者へのヒアリング調査結果

(1) ヒアリング調査の概要

地域住民，運行事業者から地域公共交通に対する意見や問題点等を聞き取り，計画策定における基礎資料とするため，次のヒアリング調査を行った。

表 住民グループヒアリングの実施概要

地域	日時	会場	参加者数
本郷地域	平成26(2014)年 11月21日 18:00～	本郷支所	・本郷町町内会長連合会 11人
久井地域	平成26(2014)年 11月18日 18:00～	久井支所	・久井町自治区連合会 7人
大和地域	平成26(2014)年 11月7日 19:00～	神田公民館	・大和町自治振興連合会事務局長 1人 ・コミュニティ交通部会 7人

表 交通事業者ヒアリングの実施概要

手段	日時	会場	ヒアリング先
久井ふれあいバス	平成26(2014)年 11月18日 17:00～	久井支所	・乗務員 2人 (久井タクシー，向谷商店)
大和ふれあい タクシー	平成26(2014)年 11月7日 16:30～	神田公民館	・大和町自治振興連合会事務局長 1人 ・予約オペレーター 1人 ・乗務員 3人 (神田タクシー，徳良タクシー， 奥田タクシー)

(2) 調査結果

次頁より，住民グループ，交通事業者へのヒアリング結果の概要を示す。

① 住民グループヒアリングの結果概要

本郷地域	【現行サービスに対して】 ・お年寄りが多く、買物等で大変困っている地域があり、<u>バス路線の導入を要望</u>している。 ・同じ税金を支払っているのにバス運行がされないエリアがあり、導入を要望したことがある。 ・バス停に<u>屋根付きの待合室やベンチ</u>を作って頂きたい。 【新たなアイデアや要望など】 ・スーパー・店舗までいける、<u>大和ふれあいタクシーのような手段</u>がよい。(戸口まで運行) ・市民アンケートにおける今後の方策では「<u>住民主導の小規模な運行</u>」が最も多いが、この地域でも同じである。 ・徳島では、街中の買物弱者対策として、地域スーパーと連携した<u>移動販売</u>が行われている。こうしたサービスや業者の斡旋を検討するのもよい。 ・バスの要望を出す人が本当に利用するかは分からないため、地元で利用する人の要望をしっかりと聞いた上で要請することが必要。 ・例えば100円ずつでも皆で出す、「みなさん、協力してのろうや」という<u>意識づくり</u>など、持続させる協力も必要。<u>市だけでなく。住民も協力することが必要。</u>
久井地域	【現行サービスに対して】 ・商店や農協等で30分程度停車して、用事を済ませられるダイヤ設定の要望を聞いている。 ・<u>循環バス</u>にすれば途中で降りて用事を済ませ、次の便で帰れる(経費が問題) ・商業施設が充実している<u>大和町や世羅町等まで</u>バスが行けば利用が増える。 ・<u>バス停以外でも乗降</u>できれば便利になる。乗継も便利。 【新たなアイデアや要望など】 ・買い物利用を考えるなら<u>デマンド運行</u>が良い。その場合、地域で運行管理しないと実現できない。<u>地域の協力が必要不可欠。</u> ・大和町には三谷屋という大きなスーパーがある。デマンド化した場合には、<u>大和町まで行ける</u>ようになれば良いと思う。ニーズは大きい。
大和地域	【現行サービスに対して】 ・ふれあいタクシーは、<u>地域の交通インフラ</u>として機能しており、非常にありがたい。 ・住民の需要を満たすには週5日に増やすべき。(しかし、経費の関係で仕方がない面もあり) ・高齢者の運賃は市外に出ると高くなる。隣接市町でも同じような問題があるため、<u>広域的な連携</u>を図り一体的に安くする制度があればバスの利用に繋がるのでは。 ・朝1便、夕方1便でも、<u>河内駅方面</u>へ行ってくれるのがよいのでは。 ・世羅町にもデマンドタクシーがあるので、うまく<u>乗り継ぎができる仕組み</u>をつくれば、市外への移動でも活用できるのではないかと。 【新たなアイデアや要望など】 ・別の検討時に、「買物難民」を住民自らがカバーする観点で、<u>買物限定の無償交通</u>の話があった。運転手はボランティアで、市が一部補助する考え方。また<u>移動販売車導入</u>などの意見もあった。 ・助け合いの中で移動を支援することも良いが、もしも事故があった場合などが困る。ある程度は保険で対応できるが、仮に障害が残った場合など、難しい問題であろう。

② 交通事業者ヒアリングの結果概要

久井ふれあいバス	【利用動向など】 ・<u>通院以外でも利用できる</u>ようになったことを<u>知らない</u>のではないかと。<u>買物利用を周知</u>すれば利用が増えるかもしれない。（雪の季節はクルマの運転が危ないことをPRすると効果的） 【利用者からの要望】 ・<u>三原や世羅へ通院・買い物へ行きたい</u>ので、そちらまで行って欲しいという人がいる。 ・「これがあるから病院まで行ける、本当にありがたい」と<u>喜んでおられる声</u>も聞く。中には<u>拝むように感謝</u>してくださる人もいる。 【運行サイドからの改善点、問題】 ・吉田・苅原の行広集会所の200m程度先に、バスを利用される家が3・4件ある。そこまで<u>ルート</u>を<u>延伸</u>すれば便利になる。 ・<u>お客さんの意見をよく聞いて改善</u>できるところは見直す。店等の近くまで運行できれば、ロコミで利用も増えるだろう。
大和ふれあいタクシー	【利用動向など】 ・利用者は近年少し増加。<u>徐々に地域に定着</u>してきたためでは。（今年の新規登録3人は全て女性） 【利用者からの要望】 ・もともと5日運行で現在は3日運行に変わったが、特に苦情は聞いていない。 ・乗客からは苦情は聞かないが、<u>感謝の気持ち</u>なら聞くことがある。 【予約方法や配車など】 ・<u>30分以上前であれば予約可能</u>。前日よりも当日の予約が多い。 ・当日予約にしないと、例えば雨天で外出を止めるなどに対応できない。また前日予約は、予約したことを忘れる人もいる。 ・帰り便の予約幹旋は<u>オペレーター</u>の判断（三谷屋への買物は、予約時に帰りの予約も確認。病院の場合は、帰りの時間がわからないので、確認しない。ただし、診療時間が短い注射や、予約制の歯医者などは帰りも確認 など） ※オペレーターは経験豊富で、上手く予約・配車を実施（<u>乗務員からの信頼大</u>） 【運行サイドからの改善点、問題】 ・<u>ひとりで乗車できない人</u>は、利用を控えて頂きたい。中には這いつくばって乗ろうとする人もいるが、乗務員は手助けできない。ブレーキを踏むと、車内でも危険。今後の増加が懸念。 ・実際は元気だが、障害者優待の対象の乗客がいる。<u>足腰の悪い高齢者から、不公平に対する不満</u>の声もある。

5 地域コミュニティ交通の乗降箇所の分析

地域コミュニティ交通の利用実態を把握するため、乗降箇所（平成25(2013)年度）をグラフで整理し、傾向を分析した。なお、デマンド方式で運行する大和ふれあいタクシーは、整理対象から外している。

●本郷地域内交通バス

いずれのコースでも、1便は地域周辺の居住者が本郷駅等の地域中心への移動に利用しており、2便及び3便は本郷駅等から、周辺地域への帰宅などに利用していることが確認できる。また、特に2便及び3便では、ほとんど利用されていないバス停も少なくない。

●久井ふれあいバス

いずれのコースでも、地域周辺の居住者が公立くい診療所等の地域中心への移動に利用していることが確認でき、当交通手段が地域住民の生活支援に有効であること分かる。

ただし吉田・苅生コースについては、亀甲園～公立くい診療所の短区間利用が最も多い。

●佐木島循環バス

佐木港，向田港，さぎしま青年の家，さぎしまふるさと館での乗降者数が多い。また，朝の便は港で降車，午後の便では佐木港から乗車する傾向がみられる。

●幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号

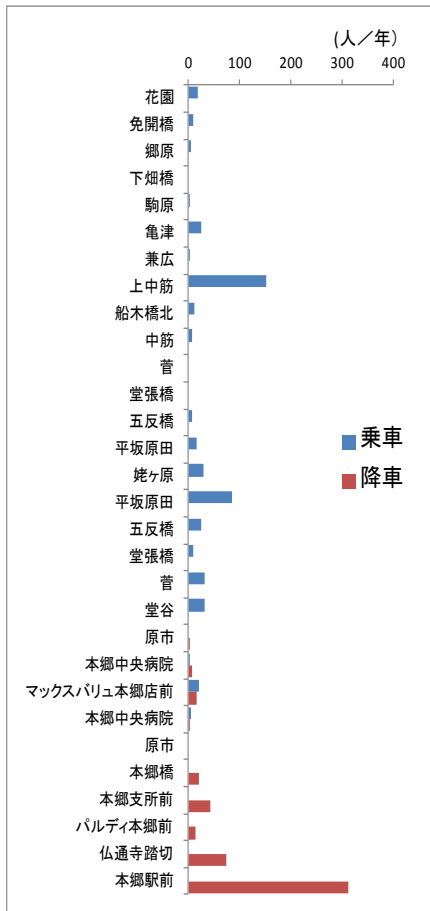
主な移動では，奥三地区から2便に乗車して阪田医院で下車，帰りは1便に乗車するパターンが多い。渡瀬地区からは，市営住宅前から乗車して栄橋へ向かう移動が比較的多く，帰りの2便で帰宅している。

また，帰り便の2便，3便では奥三地区での降車が少ない。

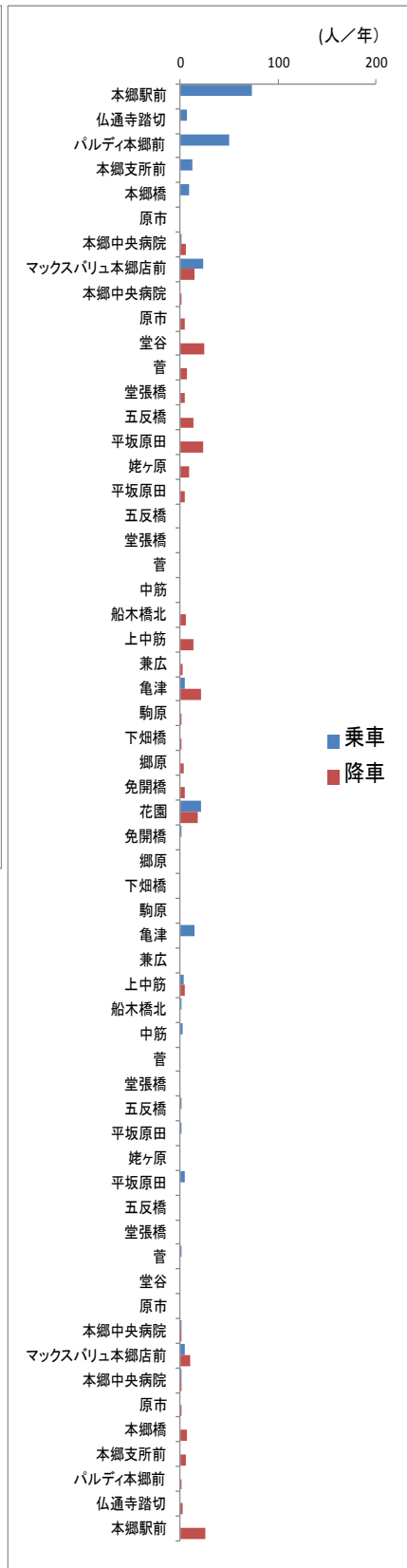
本郷地域内交通バス

■花園・平坂線

[1 便 8:50発]



[2 便 11:30発]



[3 便 15:00発]

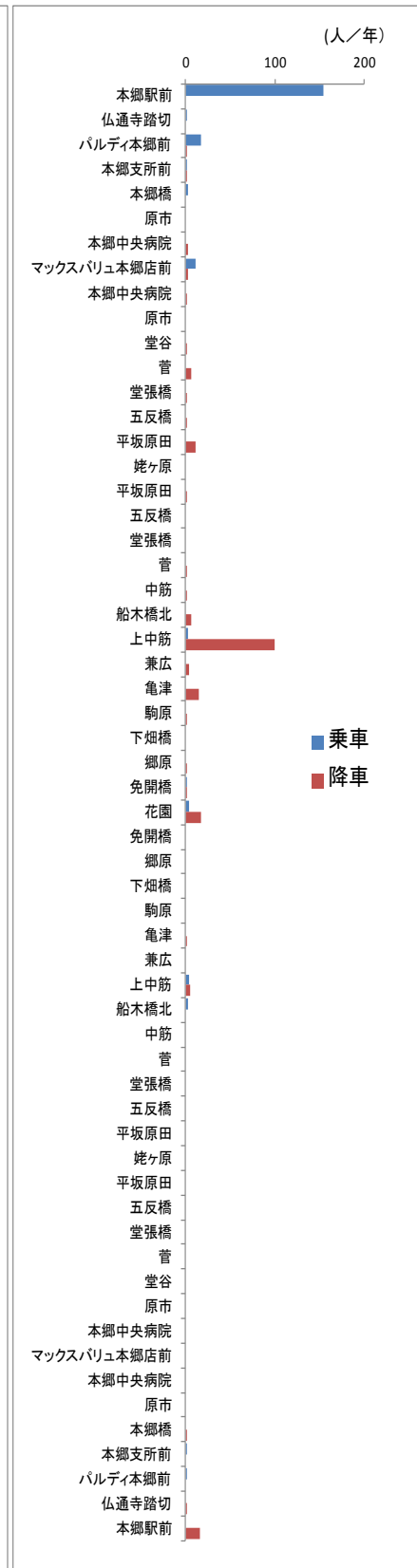
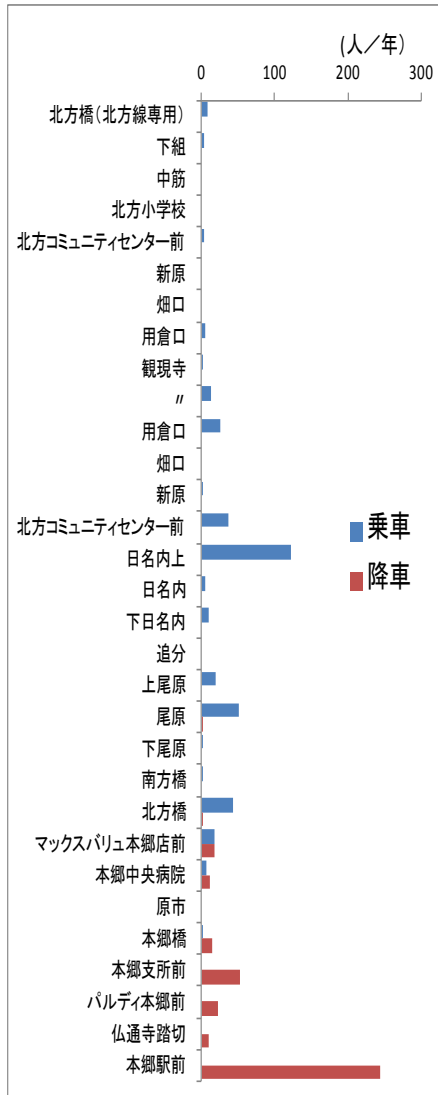


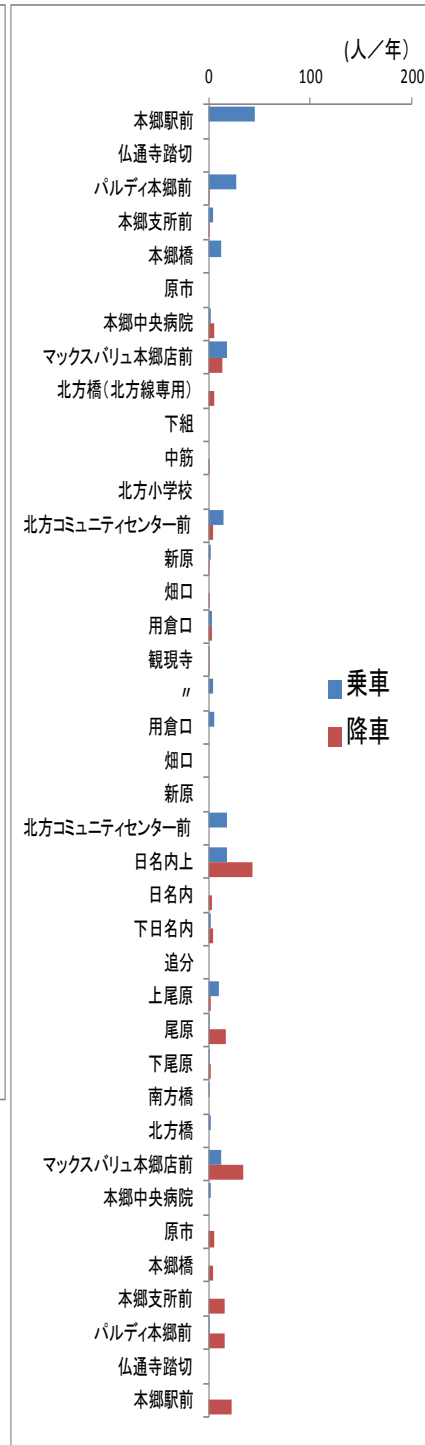
図 本郷地域内交通バスの乗降場所別の利用状況（平成25(2013)年度）その1

■ 日名内・北方線

[1 便 8:45発]



[2 便 11:30発]



[3 便 14:30発]

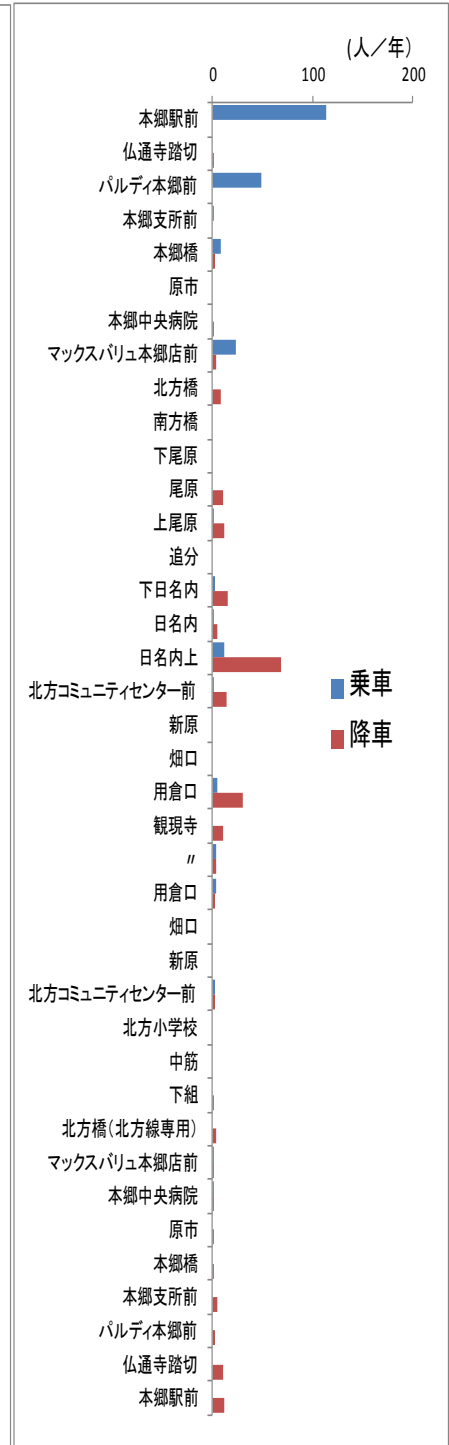
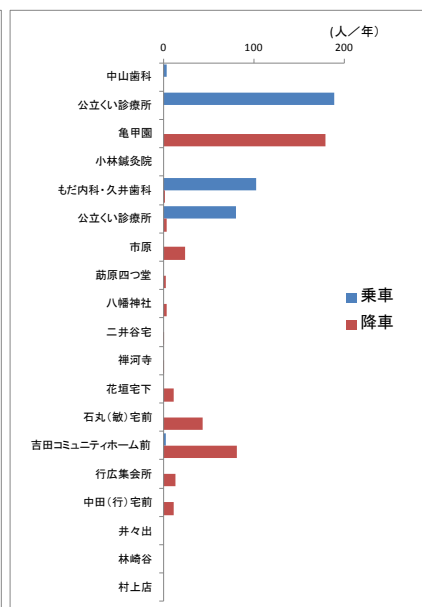
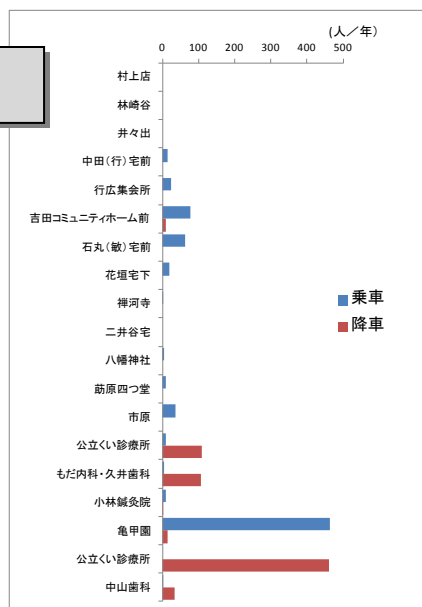


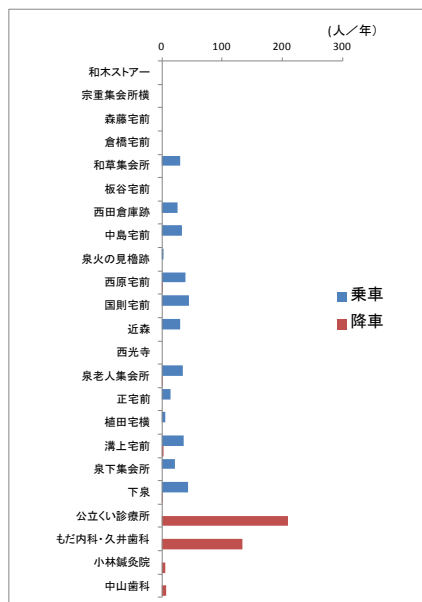
図 本郷地域内交通バスの乗降場所別の利用状況（平成25(2013)年度）その2

久井ふれあいバス

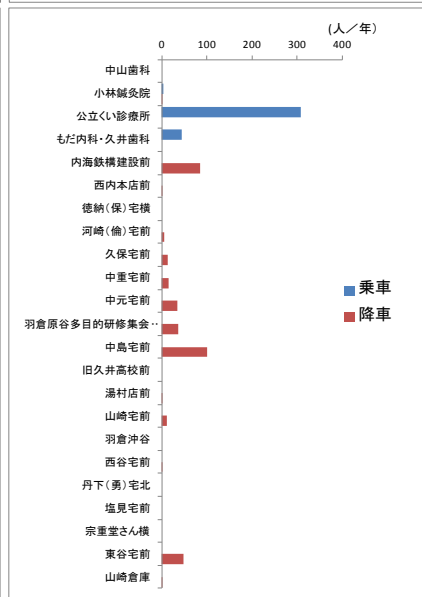
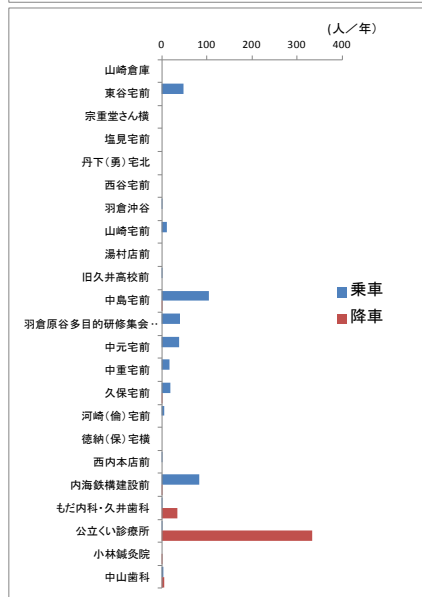
■吉田・筋原コース



■泉・和草コース



■羽倉コース

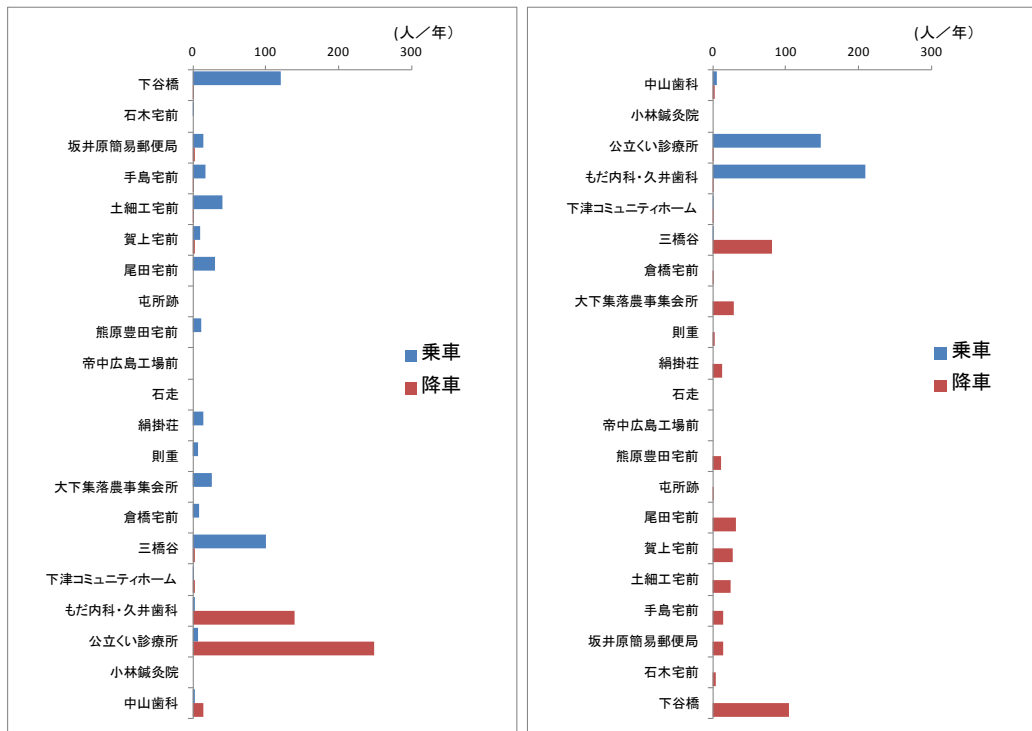


左：往路計

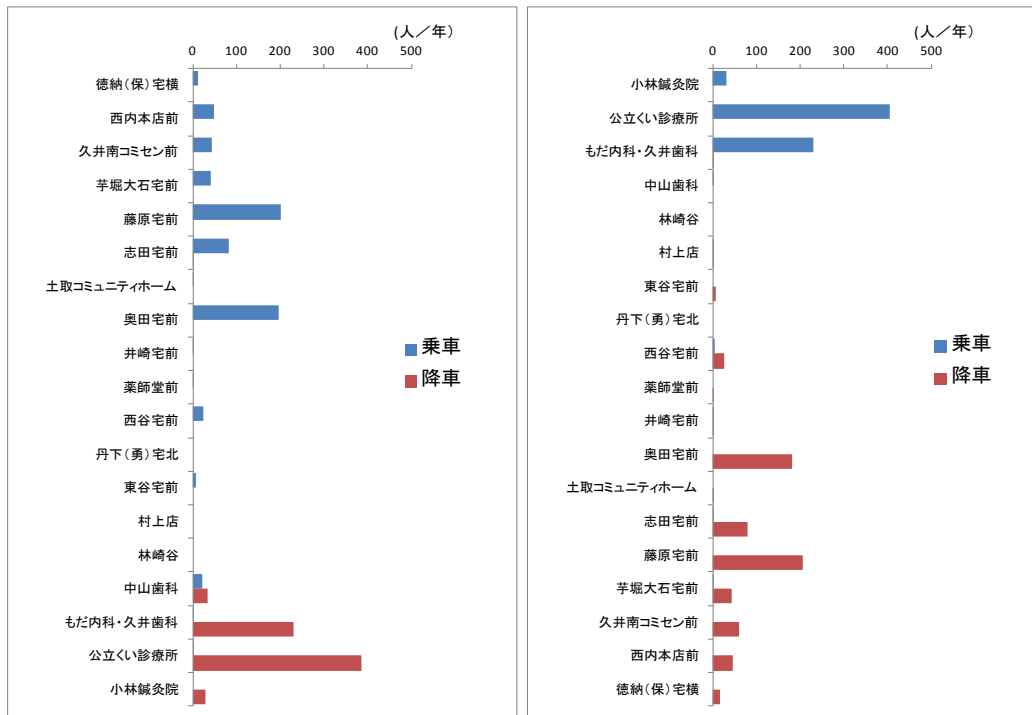
右：復路計

図 久井ふれあいバスの乗降場所別の利用状況（平成25(2013)年度）その1

■坂井原・下津コース



■小林・山中野・土取コース



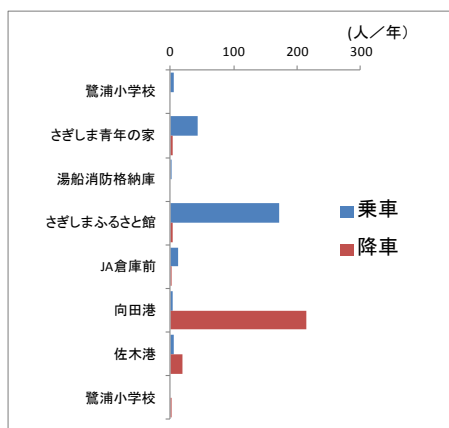
左：往路計

右：復路計

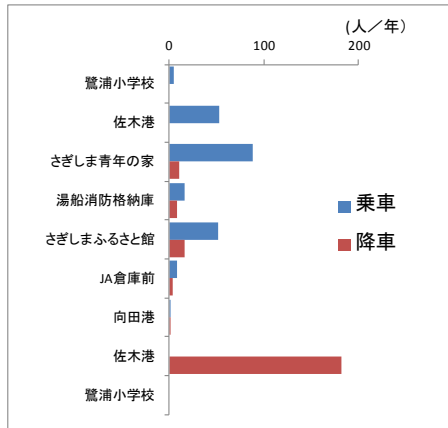
図 久井ふれあいバスの乗降場所別の利用状況（平成25(2013)年度）その2

佐木島循環バス

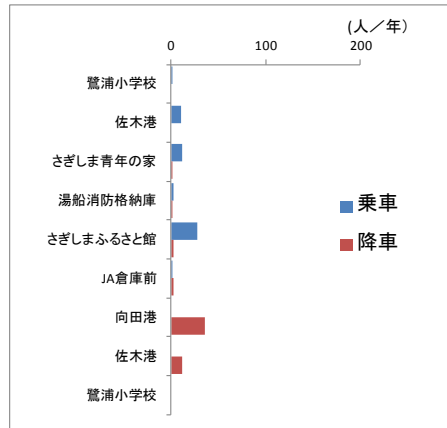
[1 便 7:40発]



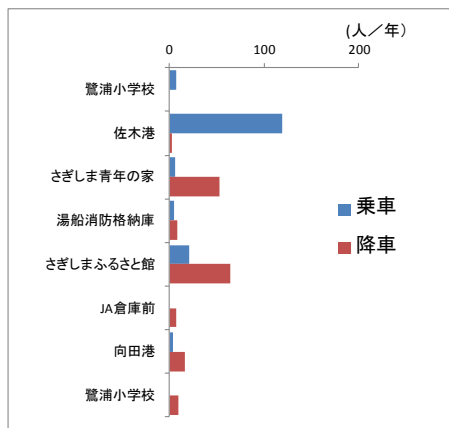
[2 便 8:20発]



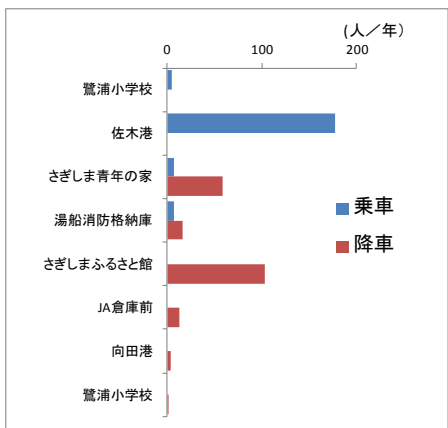
[3 便 9:10発]



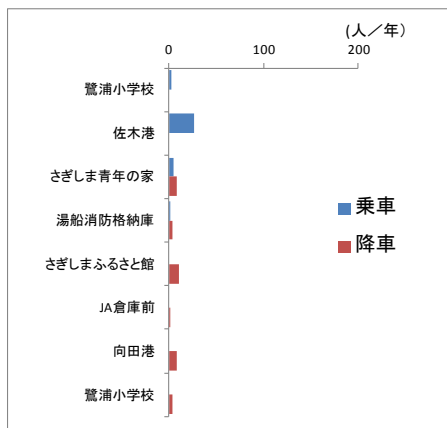
[4 便 11:30発]



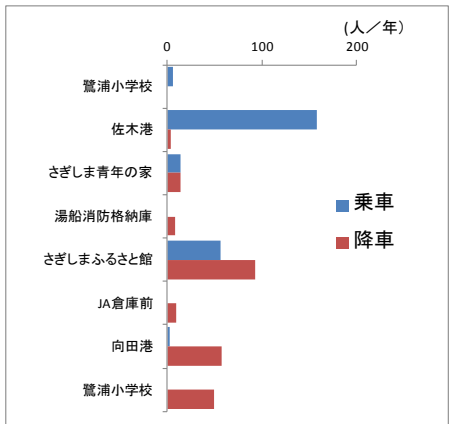
[5 便 13:30発]



[6 便 14:05発]



[7 便 14:50発]



[8 便 15:50発]

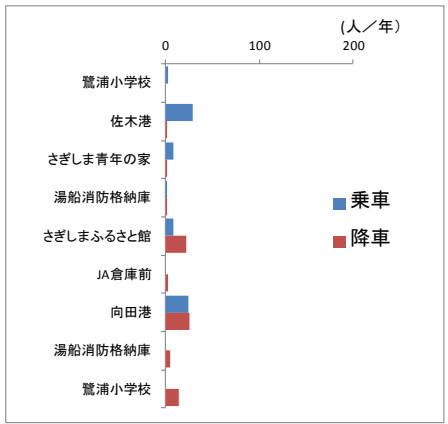
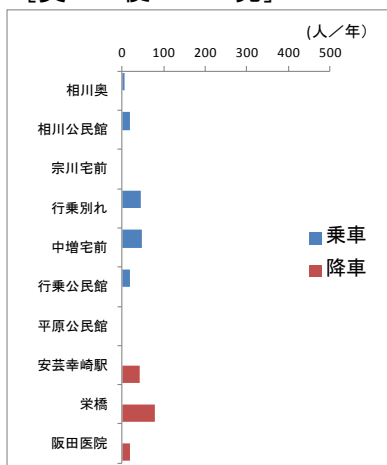
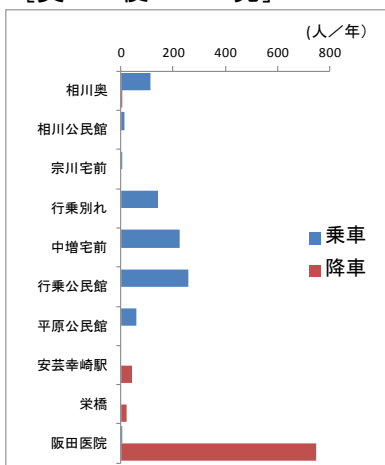


図 佐木島循環バスの乗降場所別の利用状況 (平成25(2013)年度)

[奥三 1 便 7:15 発]



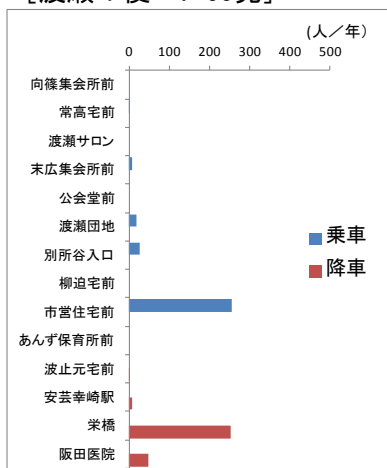
[奥三 2 便 8:40 発]



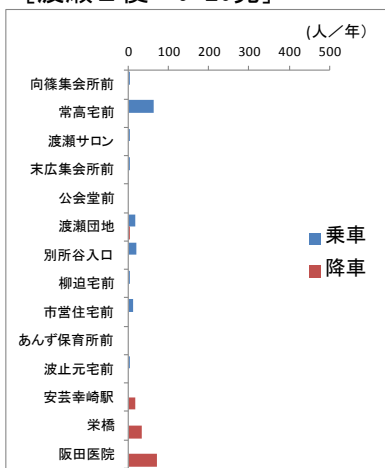
幸崎町渡瀬・奥三地区

おでかけ号

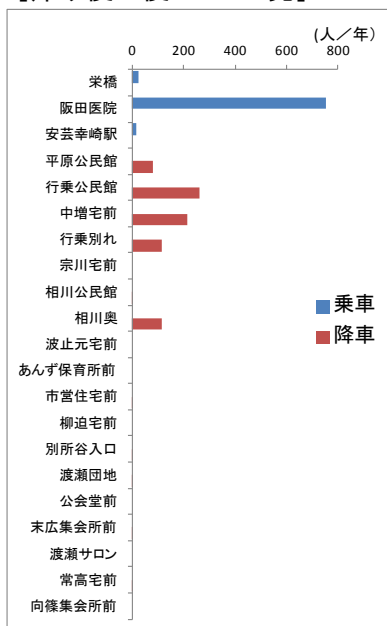
[渡瀬 1 便 7:55 発]



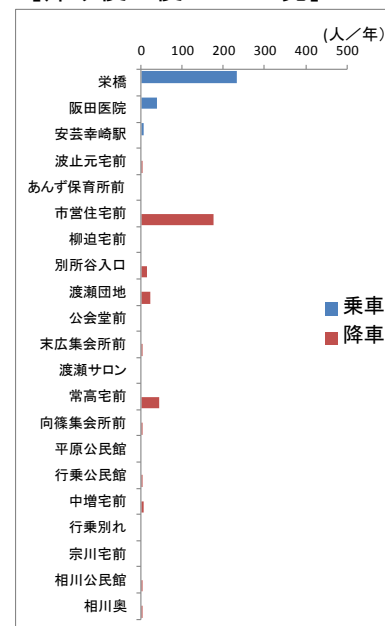
[渡瀬 2 便 9:20 発]



[帰り便 1 便 11:45 発]



[帰り便 2 便 13:05 発]



[帰り便 3 便 15:35 発]

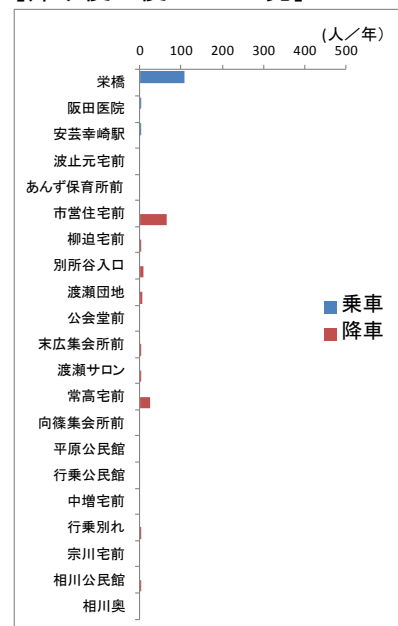
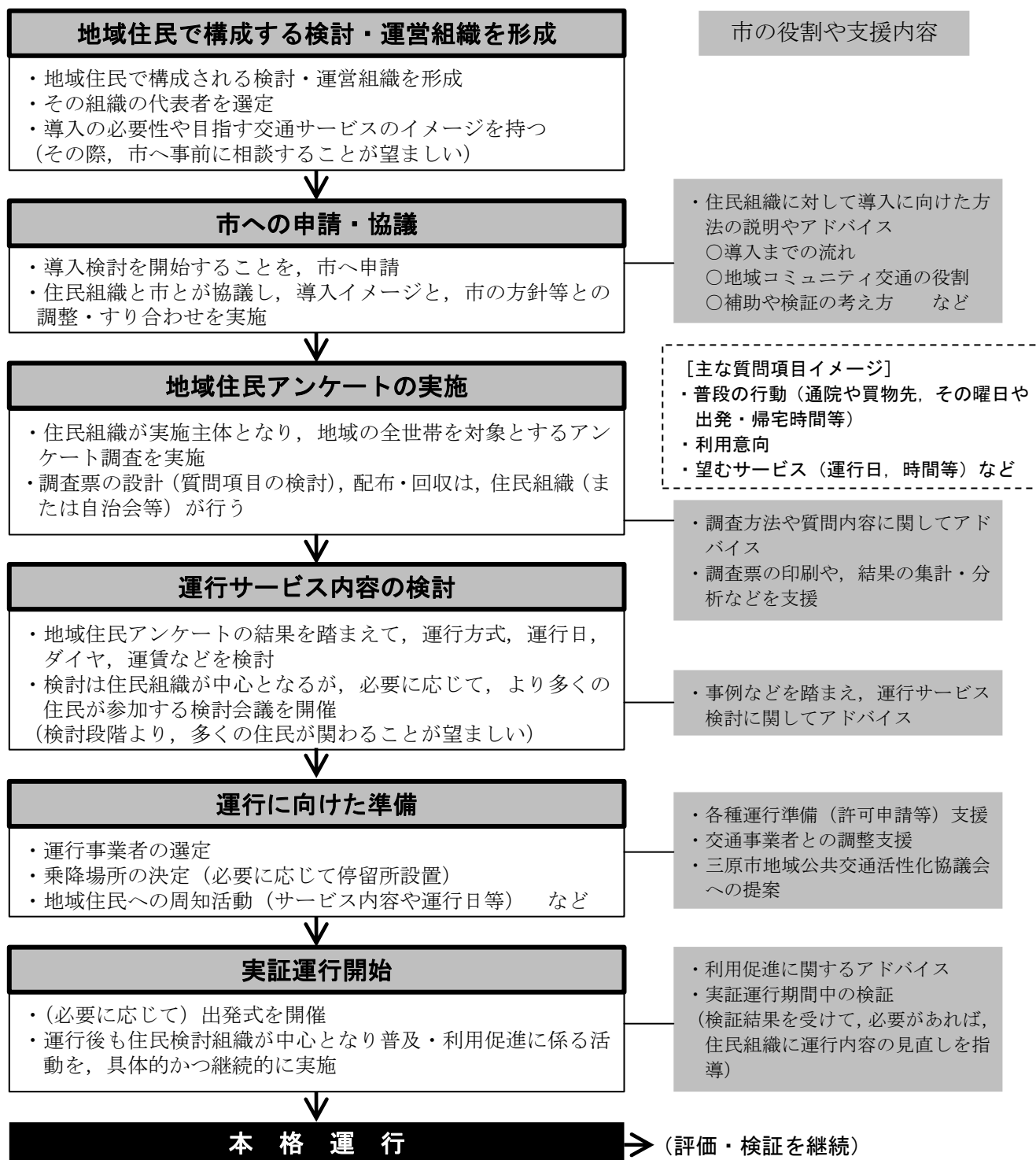


図 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の乗降場所別の利用状況 (平成25(2013)年度)

6 地域コミュニティ交通の導入の流れイメージ

地域コミュニティ交通の導入制度の設計は計画期間内に実施するが、導入の基本的な流れのイメージを示す。なお、地域の状況・事情によっては下記にそぐわない場合（例えば既存の住民調査結果を活用する、アンケートよりも住民全体会議でニーズを把握する等）でも、今後設定する導入条件との整合性が確認でき、地域住民と市が協議を行った上で必要と判断できれば、柔軟に対応することを想定している。



7 三原市地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 三原市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、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。以下「法」という。）第6条第1号の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、また、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を広島県三原市港町三丁目5番1号に置く。

(業務)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画及び形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (3) 形成計画の達成状況の評価に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (5) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

2 会長、副会長は相互に兼ねることはできない。

(会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条に規定する委員の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌握し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者のうちから市長が依頼又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 一般旅客定期航路事業者
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 広島運輸支局長又はその指名する者
- (6) 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
- (7) 学識経験を有する者
- (8) 各種団体の代表

- (9) 三原警察署長又はその指名する者
 - (10) 広島県知事又はその指名する者
 - (11) 三原市長又はその指名する者
 - (12) その他市長が必要と認める者
- (委員の任期)

第7条 委員の任期は2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員の再任は妨げない。
- (運営)

第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ、これを開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外のものに対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第10条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、三原市生活環境部生活環境課に置く。
- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 協議会に監査委員を2人置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(費用弁償等)

第16条 委員等は、その職務を行うために要する費用の弁償等を受けることができる。

2 前項の費用弁償等の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第17条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第18条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成21年3月18日から施行する。

2 この規約の規定により最初に委員となった者の任期は、第7条第1項の規定にかかわらず、平成23年3月31日までとする。

改正附則

この改正規約は、平成23年4月1日から施行する。

改正附則

この改正規約は、平成26年4月1日から施行する。

改正附則

この改正規約は、平成26年12月4日から施行する。

8 三原市地域公共交通活性化協議会委員名簿

平成27(2015)年3月10日時点

構 成 員	組 織 ・ 役 職 等	氏 名	備 考
一般乗合旅客自動車運送事業者	(社)広島県バス協会 芸陽バス(株) 営業部企画課長	立 田 剛 久	監 査
一般乗用旅客自動車運送事業者	三原交通(株) 代表取締役	小 林 み な 子	
一般旅客定期航路事業者	土生商船(株) 代表取締役	弓 場 丞	
住民又は利用者の代表	高坂町内会 会長	陶 範 昭	
	本郷町町内会連合会	貞 井 浩	
	久井自治区連合会	菰 下 富 幸	
	大和町自治振興連合会 副会長	宮 本 介 三	
広島運輸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	藤 元 一 則	
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	日本私鉄労働組合総連合会 私鉄中国地方労働組合	坂 本 昌 明	
学識経験を有する者	県立広島大学 名誉教授	野 原 建 一	会 長
	独立行政法人国立高等専門学校機構 米子工業高等専門学校 准教授	加 藤 博 和	
各種団体の代表	三原市老人クラブ連合会 会長	北 村 宗 一	
	みはらウィメンズネットワーク 理事	濱 岡 幸 子	監 査
	三原市 PTA 連合会 副会長	岡 田 妙 子	
	(社)三原市社会福祉協議会 事務局長	永 井 修 治	
	三原商工会議所 専務理事	平 野 敬 二	
三原警察署長又はその指名する者	広島県三原警察署交通課長	井 上 久 一	
広島県知事又はその指名する者	広島県地域政策局地域力創造課長	木 村 洋	
三原市長又はその指名する者	建設部長	重 政 英 治	
	生活環境部長	梶 原 正 道	副会長

(順不同)

三原市地域公共交通網形成計画

発行 三 原 市

〒723-8601 広島県三原市港町三丁目5番1号

TEL 0848-67-6178 FAX 0848-67-6164

<http://www.city.mihara.hiroshima.jp/>

発行日 平成27(2015)年3月
