

三次市地域公共交通網形成計画（骨子案）

骨子目次

第 1 章 本計画の目的

第 2 章 地域公共交通に係る現状と課題

- 2.1. 三次市の概況
- 2.2. 本市のまちづくり計画
- 2.3. 地域公共交通の概要
- 2.5. 地域公共交通網形成に向けた課題

第 3 章 三次市地域公共交通網形成計画

- 3.1. 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
- 3.2. 地域公共交通網形成計画の対象区域
- 3.3. 地域公共交通網形成計画とまちづくり計画との調和
- 3.4. 地域公共交通網形成計画の目標
- 3.5. 目標を達成するための事業及び実施主体
- 3.6. 地域公共交通網形成計画の評価に関する事項
- 3.7. 地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開

第1章 本計画の目的

三次市における公共交通は、JR線・路線バスによる広域幹線交通と三次市民バス、デマンド交通、自家用有償旅客運送、三次市民タクシー制度といった地域内生活交通が中心となり、その役割を担っています。

本市では、平成16年度に合併後の新たな公共交通に関する「三次市生活交通体系実施計画」を策定し、日常生活の地域内輸送を担う「三次市民バス」、「三次市民タクシー制度」、「ふれあいタクシーみらさか」と主に広域的な幹線輸送を担う「路線バス」や「JR線」の役割分担を明確にするとともに、平成19年3月には「生活交通の確保」と「事業の採算性」という課題がある中で、必要な時に安心して便利に利用できる利便性と効率的な生活交通環境の実現をめざし、「三次市生活交通中期プラン」を策定しました。

またさらに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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、行政機関等による「三次市地域公共交通会議（協議会機能付加）」を設置するとともに、本市の公共交通の活性化・再生に資する具体的な施策を関係機関と連携して推進していくため、国の財政的な支援を得て、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、具体的な公共交通事業を推進してきました。

しかし一方で、少子高齢化に伴う地域問題は年々深刻さを増しており、地域の活性化につながる継続可能な公共交通の運営が大きな課題となっています。また、昨年度「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、まちづくり施策と一体となった、戦略的な地域公共交通運営の必要性がより明確に提示されました。

こうした状況を踏まえ、本市の地域戦略と連携した公共交通の維持・活性化施策を推進し、地域の実情に応じた持続可能な公共交通体系の構築や交通サービスの利便性向上を図るため、「三次市地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）」を策定しました。

第2章 地域公共交通に係る現状と課題

2.1. 三次市の概況

- 本市の人口は、減少傾向にあり、平成27年時点では、昭和20年代から約4割減少した約54,900人になっています。
また旧三次市と、周辺地域（7町）別にみると、周辺地域の人口減少が著しい状況です。
- 本市における年齢別人口の推移では、15歳未満の割合が減少する一方で、65歳以上の高齢化率は、平成27年で約34%と、平成27年時点の広島県全体の約27%、我が国全体の約26%を大きく上回り、高い水準にあります。
- 市民の運転免許の保有率は約66%です。また男女別では、男性が約76%、女性が58%です。
- 三次警察署管内における平成26年の運転免許返納者は、114人です。
運転免許の返納者に対するアンケート調査結果によると、返納者の多くは日常的（ほぼ毎日、時々）に自動車の運転をされていた方が多く、また返納の動機としては、家族のすすめや運転に不安があったことが多くなっています。

2.2. 本市のまちづくり計画

- 市民の日常生活を支える地域公共交通の確保は、今後のまちづくりにおける重要な取り組みのひとつです。そのため、本市の他のまちづくり計画と連携を図り、一体的に進める必要があります。
- 本計画では、まちづくりに関する基本的な計画等である次と整合を図ります。

「三次市まち・ゆめ基本条例」

「第2次三次市総合計画」

「三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

2.3. 地域公共交通の概要

2.3.1. 本市の地域公共交通の概要

- 本市で運行されている地域公共交通や生活交通サービスの種類は多く、それぞれの特徴に応じた機能分担や、機関相互の連携を図りながら、市民の交通行動を支えています。

表 本市で運行する地域公共交通の種類

主な機能・役割		公共交通の種類	運行している路線・地域
広域 幹線交通	市内及び市外への生活行動を担う移動手段	鉄道	三次市と広島市，福山市，庄原市，島根県江津市等の周辺都市とを連絡 [路線名] JR芸備線，福塩線，三江線
		路線バス 高速バス	市内全域で運行 [運行会社] 備北交通(株)，(株)中国バス，広島電鉄(株)，一畑バス(株)，中国ジェイアールバス(株)
地域内 生活交通	地域内の日常的な生活行動を支える移動手段	市街地循環バス くるるん	中心市街地で運行する定時定路線型バス
		三次市民バス	市周辺部の6町内で運行するバス [路線名] (定時定路線) 君田町線，布野町線，作木町線，吉舎町線，三和町線 (予約型区域運行) 甲奴町線
		ふれあいタクシー みらさか	三良坂町内で運行するデマンド型区域運行バス(タクシー)
		さくぎニコニコ便	NPO法人元気むらさくぎが運営するデマンド型区域運行の自家用有償旅客運送
		三次市民タクシー 制度	既存のバスサービス等が享受できない地域で実施するタクシー共同利用への補助制度

※上表は、一般のタクシーを除く。

自家用有償旅客運送
「さくぎニコニコ便」

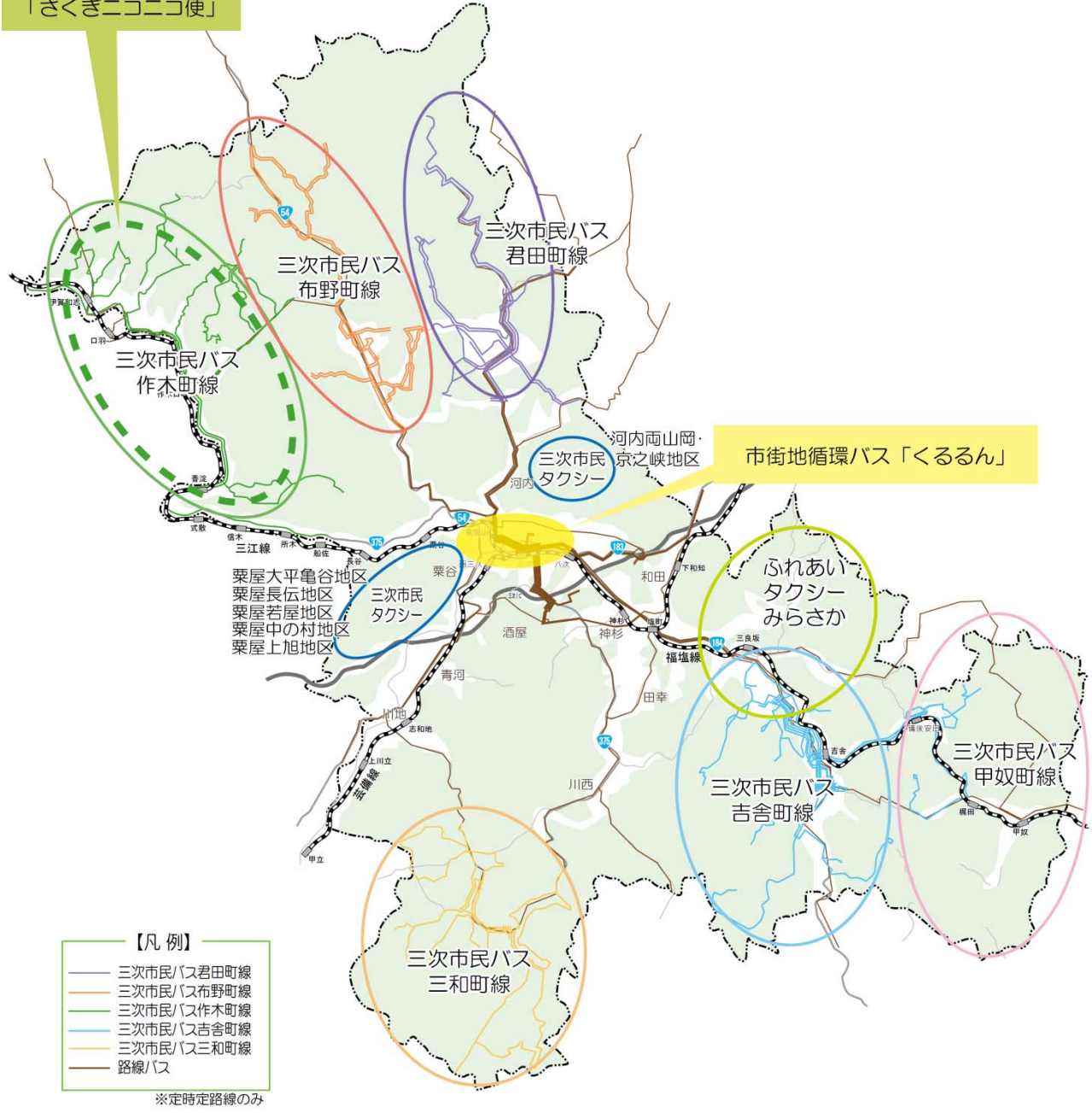


図 三次市の地域公共交通体系

2.3.2. 各地域公共交通の概況

(1) 鉄道の状況

- 本市では、JR芸備線、JR三江線、JR福塩線が、三次市と広島市、福山市、庄原市、島根県江津市などの周辺都市とを連絡しています。
- 鉄道の利用者数は、減少傾向にあります。これをJR三次駅の乗車人数で見ると、平成10年から平成25年の15年間で約26%も減少しており、特に普通利用者の減少が著しい状況にあります。
- 本市の玄関口であるJR三次駅を中心に「公共交通機関の結節・拠点機能」、「観光情報発信機能」、「コミュニティ機能」を強化し、人々の交流と賑わいの創出による中心市街地の活性化を図るために三次駅周辺整備事業を推進し、平成27年度に完了しました。

(2) 高速バスの運行状況

- 広域拠点間を結ぶ高速バスは、備北交通(株)、(株)中国バス、広島電鉄(株)、一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)、阪急バス(株)が運行しており、広島県中心部や県外と本市間の広域交通を担っています。

(3) 路線バスの運行状況

- 本市では、主に備北交通(株)と(株)中国バスが運行する路線バスの系統、本数が多くなっており、本市内の拠点間を結ぶ広域幹線交通を担っています。

(4) 市街地循環バスの運行状況

- 市街地循環バス（愛称、くるるん）は、平成22年10月に運行を開始した、旧三次市内を運行する定時定路線型のコミュニティバスです。
- 市街地循環バスの利用者数は、年々減少する傾向にあります。平成26年度の1日あたりの平均利用者数は約45人です。

(5) 三次市民バスの運行状況

- 三次市民バスは、本市の周辺部6町内において運行するコミュニティバスであり、地域内の日常的な通院や買物などを支える移動手段として、また鉄道や路線バスなど、広域的な交通手段へのアクセス手段として、その役割を果たしています。

(※形成計画へは、三次市民バスの路線別利用者数と利用実態（利用者の年齢，利用目的）を整理します。)

表 三次市民バスの運行概要

定 時 定 路 線	君田 町線	運行コース	●朝・夕Aコース（月～土） ●朝・夕Bコース（月～土） ●月・木コース ●火・金コース ●水コース
		運行事業者	有限会社君田交通
	布野 町線	運行コース	●水コース ●月・金コース
		運行事業者	有限会社君田交通
	作木 町線	運行コース	●Aコース（月・木） ●Bコース（火・金） ●Cコース（月・木） ●Dコース（火・水） ●Eコース（水・木） ●Fコース（火・金）
		運行事業者	有限会社君田交通
	吉舎 町線	運行コース	●Aコース（月・水） ●Bコース（月・水） ●Cコース（月・木） ●Dコース（火・木） ●Eコース（火・金） ●Fコース（火・金） ●医院巡回コース（月～金）
		運行事業者	有限会社十番交通
	三和 町線	運行コース	●下板木コース（火・金） ●敷名コース（月・水） ●上山コース（火・木） ●板木コース（水・金）
		運行事業者	有限会社三和タクシー
運賃（共通）		大人 100 円，小学生 50 円，小児・乳児・各種手帳保持者等無料	
デ マ ン ド ・ 区 域 運 行	甲奴 町線	運行エリア	●上川・福田・梶田の一部エリア（水・金） ●宇賀・広石・梶田の一部エリア（火・木） ●小童・西野・本郷エリア（月・木） ※往路はデマンド型，復路は定時路線として運行
		運賃	大人 300 円，小学生 150 円，小児・乳児・各種手帳保持者等無料
		運行事業者	有限会社甲奴タクシー

■運営上の問題や課題等（運行事業者へのヒアリング結果より）

ア) 利用状況

- 利用者は減少する傾向。
- 利用が減少する要因
 - ・運行開始当初、高齢の女性の多くは運転免許を持っておらず、市民バスを利用する人が多かったが、今は免許を持ち、高齢になっても自動車を運転する人が増えたため、バスを利用しなくなった。
 - ・高齢等で車に乗れなくなってもバスは利用しない。（限界まで運転し、できなくなると福祉施設、福祉サービスを利用する等が実態）
- 現在も利用者の多くは高齢の女性で、固定客が多い。目的は通院、買い物での利用が多い。

イ) 運行内容の見直しに関して

- 高齢者はダイヤの変更への対応が難しい。新しいダイヤを覚えるには時間がかかる。
- 利用者がかなり高齢になったため、乗降に時間がかかる。そのため、時間変更（バス停間の時間に余裕を持たせる）などの対応が必要かもしれない。
- 町内に買い物する場所がなくなった。利用者を維持・増加させるためにも、町外に買い物に行き、戻るコースが必要。

ウ) デマンド方式への変更に関して

- デマンドや予約方式への移行は、社内体制としては対応可能。（3社）
- 事務的な手間が増える、利用者も使い辛くなるため反対。（1社）
- 利用者が、予約方法や帰りの予約等で戸惑うと考えられる。十分な周知が必要。
- エリアが大きい場合、到着時間が大きく変わるため、ある程度は乗降場所を決めて、出てきてもらうことも必要。
- ※既にデマンド方式を実施する事業者の意見
- これからは人口が減っていくため、他所もデマンド方式の方がよい。車輛もバスを走らせなくても、ジャンボで十分行ける。将来的には定時停路線は維持できないであろう。

(6) ふれあいタクシーみらさかの運行状況

- ふれあいタクシーみらさかは、三良坂町内で運行するデマンド方式・区域運行を行う公共交通です。運行ダイヤは定められていますが、予約がない便は運行しないため、効率の良い運行となっています。
- 利用者数は年々減少する傾向にあります。平成22年度から平成26年度への伸び率はエリア1では0.66、エリア2では0.65であり、どちらのエリアも同様に減少しています。

■運営上の問題や課題等（三次広域商工会へのヒアリング結果より）

- 利用者数の減少。（利用が減っていても、利用がある限りはなくす訳にはいかない。）
- 足の悪い利用者が多いことから、玄関先まで来て欲しいという要望が多い。なるべく家の近くまで行くようにはしているが、すべてに対応することは難しい。

○商工会では、運営について役員に理解を頂いている。利用が減る中、今後、維持をどうするかは商工会と事業者と市で調整する必要あり。

(7) さくぎニコニコ便の運行状況

- さくぎニコニコ便は、NPOが運営主体として平成23年10月より運行が始まった公共交通（自家用有償旅客運送）です。作木町を中心にデマンド方式で区域運行を行っており、運行ダイヤは定められていますが、予約がない便は運行しません。
- 平成26年度の利用者数は331人で、平成24年度から26年度にかけて減少傾向にあります。

■運営上の問題や課題等（元気むらさくぎへのヒアリング結果より）

- 利用者数の減少。
- 利用者の高齢化に伴い、乗降が困難な方の増加が懸念される。
- 利用者の中には、一般タクシーの感覚で思われている方あり。
- 乗り合わせで2人を送る場合、エリアが広いと、最後の方の帰宅がかなり遅くなるケースがある。

(8) 三次市民タクシー制度の利用状況

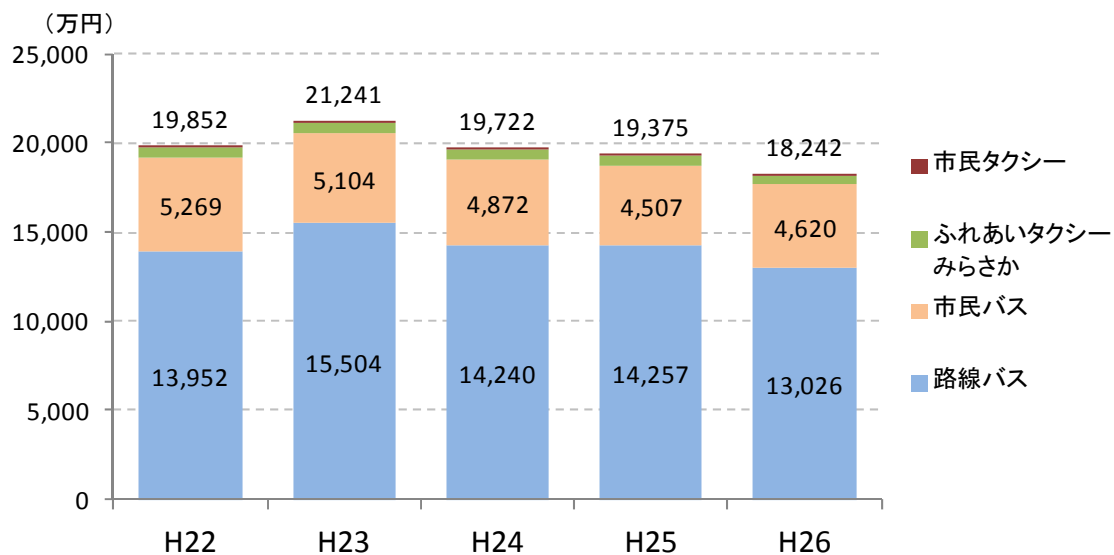
- 三次市民タクシー制度は、バス等の公共交通が利用できない地域の生活交通を確保するために、タクシーの共同利用に対して運賃補助を行う仕組みです。
- 市町村合併当初の利用組合数は8組合でしたが、徐々に減少し一時期3組合になりました。しかし平成27年度は、栗屋町づくり協議会が事務局を担う3組合が増加し、6組合になっています。
- 利用者数は、平成21年度以降、減少する傾向にあり、平成26年度は延べ1,048人となっています。

(9) タクシー事業者の状況

- 広島県タクシー協会に加盟している市内のタクシー事業者は13社で、ほとんどの事業者が旧三次市に営業所を持っています。布野町、作木町にはタクシー事業者はありません。

2.3.3. 運行に係る補助金の推移

●本市における地域公共交通への補助金は、概ね2億円ですが、平成24年以降は、特に非効率なバス路線について見直しを行ったこと等から、若干の減少傾向にあります。



※市街地循環バス「くるるん」は路線バスに含まれている

図 本市による運行補助額

2.4. 地域公共交通網形成に向けた課題

第3回交通会議
で承認頂いた項目を
基本としています

(1) 社会情勢からみる課題

①急速に進む人口減少と高齢化

本市の人口は年々減少する傾向にあり、特に周辺地域（7町）において減少が顕著になっています。また、高齢化も進行しており、この人口減少傾向は当面継続する見込みです。一方で、本市の世帯数の変化は少なく、1世帯当たりの人数が減少しています。

また、一般的に自動車運転免許保有率が低いと思われる女性の高齢者を世帯主とする家庭も増加しています。

以上の状況を踏まえ、次のような事項へ留意して、地域公共交通網の形成を進めます。

- 過疎化が進み、地域の人口密度が更に低下する事態も想定されることから、今後とも、地域公共交通への需要は増加しない可能性が高いものと考えられます。
- 一方で、核家族化の進行や、免許保有率が低い高齢女性世帯は一定数存在することを考慮すると、引き続き、買い物、通院、市役所での手続きなど、生活に必要なサービスを受けるため、公共交通を誰もが利用できる環境を確保する必要があります。

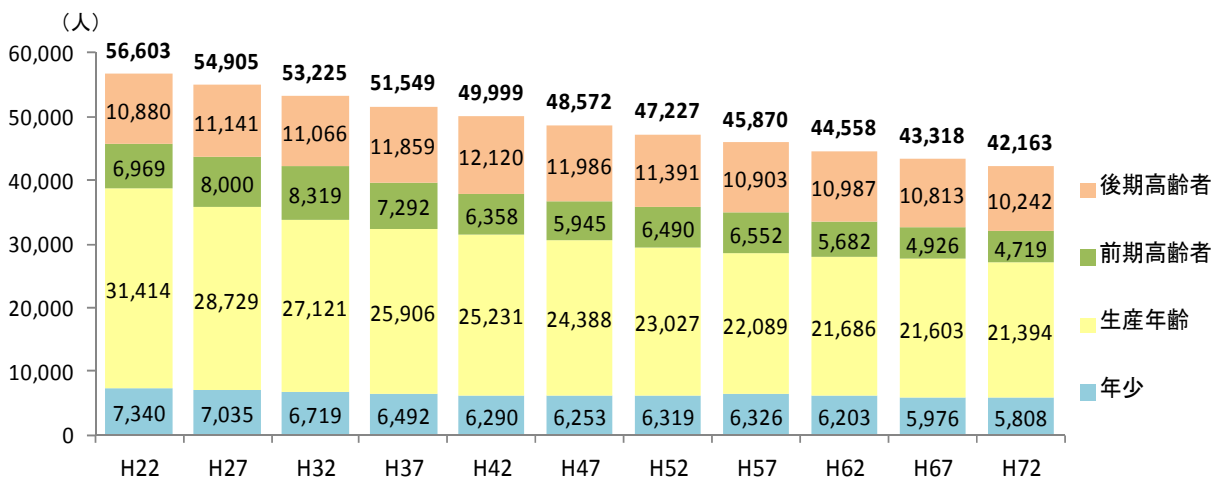


図 三次市の将来人口の見通し

[資料] 三次市人口ビジョン(H27年10月)

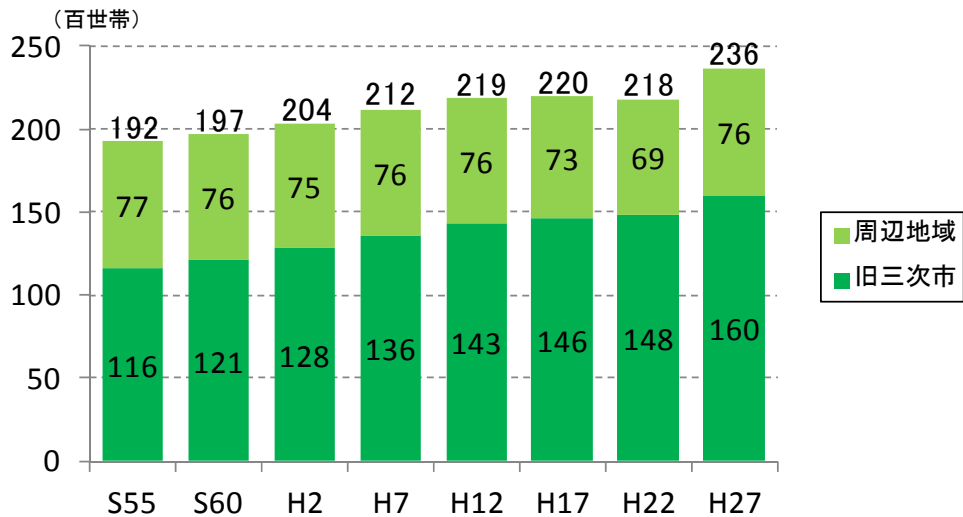


図 世帯数の推移

[資料] 国勢調査(H27は3月末住民基本台帳登録人口)

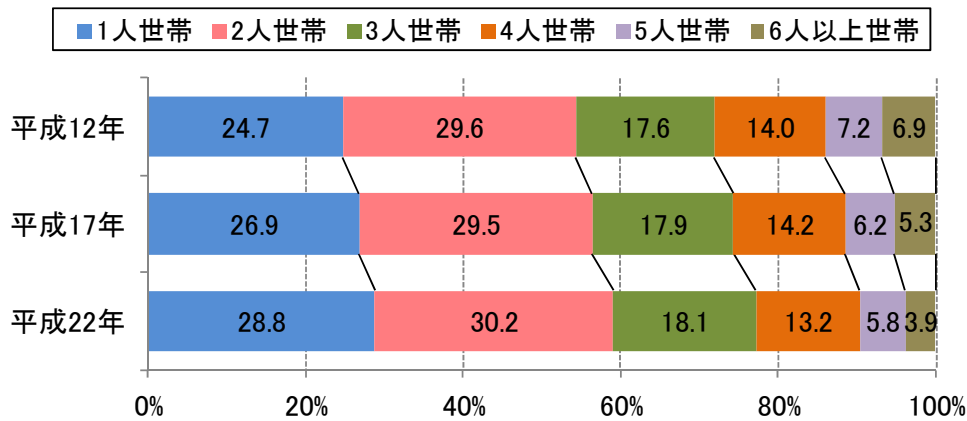


図 世帯人員別世帯数の推移

[資料]H22 国勢調査

②運転免許保有者の高齢化

近年、自動車運転免許を保有する市民や、実際に運転する市民の高齢化が進んでいます。こうした状況が今後も継続することを想定し、次のような点への留意が必要です。

- 高齢のドライバー増加に伴い、高齢者の交通事故の増加が懸念されます。加齢とともに身体機能は低下する傾向にあることから、高齢者がマイカーを運転出来なくても生活できる環境づくりが重要です。
- 現状において、マイカーを利用される方は、その利便性の高さ故に、高齢になっても可能な限りマイカーを運転されるという場合も少なくないようです。今後、高齢者の運転免許保有率の上昇が見込まれることから、公共交通に対する需要の急激な増加は見込めないと考えられます。利用者のニーズの変化を的確に反映することが重要です。

③市財政の縮小（地域交通維持への財源も限定）

合併直後の財政上の特例期間が過ぎ、また少子高齢社会への挑戦が必要な本市では、一般に各種行政サービスを進めるために必要な財源確保も、将来に向けて厳しくなると考えられます。

こうした状況が今後も継続することを想定し、次のような点への留意が必要です。

- 地域公共交通網の形成に向けて、今後、財源が限られるという実態を踏まえる必要があります。
- またさらに、これまで以上にサービスの効率化が要請される可能性も想定されます。

(2) 地域公共交通の現状からみる課題

①市民の公共交通ばなれ

本市内で運行する地域公共交通（JR、バス等）の利用者数は、近年、横ばいの手段もありますが、長期的・全体的には減少傾向にあります。

減少の要因は、地域・手段により多様といえますが、大きなものとしてはモータリゼーションの進展、すなわち利便性が高いマイカーに頼る生活が一般化したことが考えられます。さらに、利用者の減少がサービス水準の低下を促し、その結果さらに利用者が減り、サービス水準も下がる、という負の連鎖が生じている状況も公共交通ばなれの一因です。

こうした状況の抜本的な改善は容易ではありませんが、地域公共交通の維持・活性化は市民生活に不可欠であり、本市では次の点を留意して、地域公共交通網の形成を進めます。

- 今後、さらに需要が小さくなる状況を踏まえて、地域公共交通を必要とする住民のニーズを反映した移動サービスを提供する必要があります。
- マイカーに頼れない高齢者などの交通弱者のために、地域公共交通の維持・活性化の必要性を多くの市民に理解してもらう必要があります。

②非効率な運行サービス

本市で運営する路線バスや三次市民バスの利用状況をみると、路線によっては利用者が極端に少ないものが存在します。

本市においては、市民の生活を支える全ての地域公共交通機関が、黒字運営、つまり収支率（運賃等の収入／運行経費等の支出）が100%を上回ることは不可能であるため、市行政としてサービスを守ることが必要です。

しかし一方で、次の点に留意する必要があります。

- 今後、極端に利用者が少ない運行サービスが増える場合、（先述した財源上の制約と相まって）市全体の地域公共交通の事業にも影響を与えることが考えられます。
- そのため、できるだけ利用実態に応じたサービス内容への見直しの検討が必要です。

③公共交通への低い評価

市民に対するアンケート調査結果による、バスなど公共交通に対する満足度といった評価は、他の生活環境の関連項目と比較しても低くなっています。

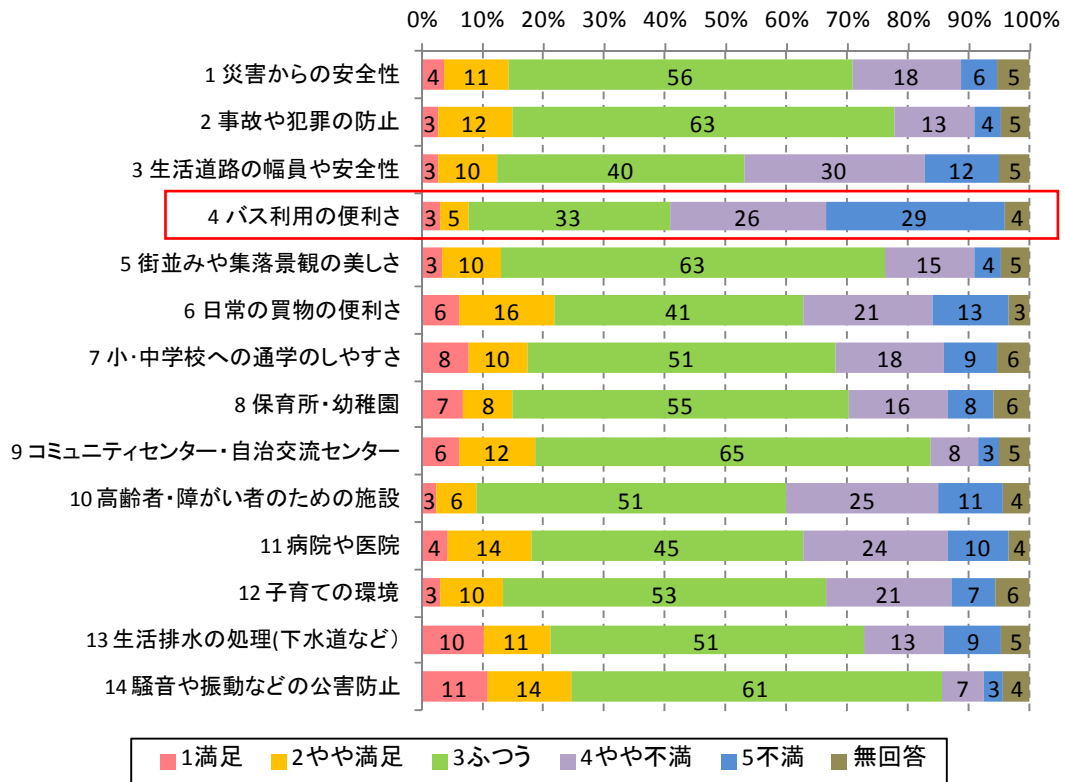


図 生活環境に関する項目の満足度

[資料] 「都市計画マスタープラン」アンケート調査(H27年1月調査, 回収1,115件)

この大きな要因としては、路線数や便数などのサービス水準が市民の期待よりも低いことが考えられます。しかしながら、利用者が減少している実態を踏まえると、大幅に水準を高めることは困難です。

こうした状況において、公共交通への評価の向上を図るためには、次のような点への留意が必要です。

- 地域公共交通がおかれている現状や維持に対する市民理解を促すことが必要であり、今まで以上に、多様な主体において広報、PRに注力することが大切です。
- さらに、地域住民の声(要望)を聞く機会を設け対応するなど、地域や住民主導で移動サービスを守る、育てるという考え方へシフトすることが重要です。

第3章 三次市地域公共交通網形成計画

3.1. 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

(本市における地域公共交通網形成に向けた基本理念や方針を明記します)

3.2. 地域公共交通網形成計画の対象区域

本計画の対象区域は、三次市全域とします。

3.3. 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 年施行）」に基づき策定するものであり、策定に当たっては、「三次市まち・ゆめ基本条例（平成 18 年度施行）」、「第 2 次三次市総合計画（平成 26 年 3 月策定）」、「三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 10 月策定）」との整合を図るとともに、「三次市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月策定）」で掲げた地域公共交通づくりの基本理念や方針を踏襲するものです。

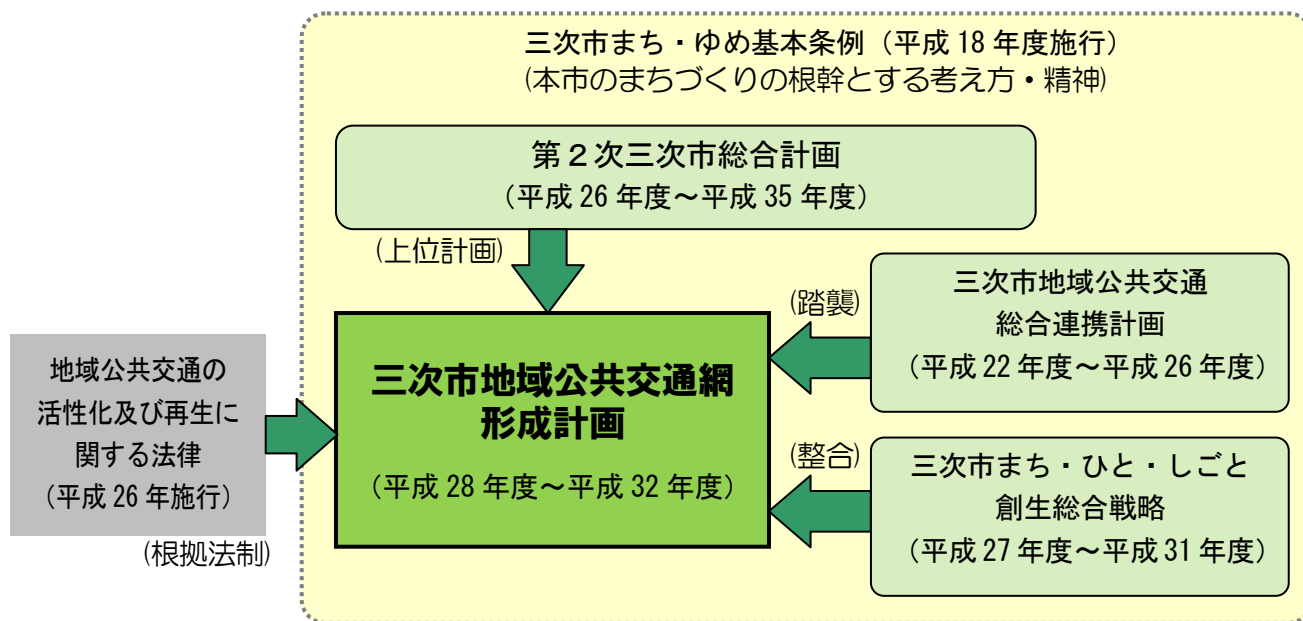


図 本計画の位置付け

3.4. 地域公共交通網形成計画の目標

(本計画の目標、及び定量的な評価指標を明記します)

3.5. 目標を達成するための事業及び実施主体

(事業毎に、内容、実施主体を明記します)

※内容は、別資料に示します

3.6. 地域公共交通網形成計画の評価に関する事項

市民（地域住民・利用者代表）や交通事業者、行政（国、県、市）、他関係者が連携のもと、本計画の推進に努めますが、定期的に「三次市地域公共交通会議」において、進捗状況や達成度合いについて評価を行い、進捗の管理や手法の改善に努めます。また、これらのPDCAサイクルを通じて、本計画についても、適宜、必要な見直しを行います。

3.7. 地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開

(1) 計画期間

本計画の計画期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とします。

(2) 事業展開

(事業毎のスケジュールを明記します)