

資料3

第5回三次市地域公共交通会議

未定稿

# 三次市地域公共交通網形成計画

素案

平成28年2月

三 次 市

# 目 次

---

第1章	本計画の概要	1
1.1.	計画策定の趣旨	1
1.2.	本計画の位置づけ	2
1.2.1.	三次市まち・ゆめ基本条例	3
1.2.2.	第2次三次市総合計画	4
1.2.3.	三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略	5
1.3.	地域公共交通網形成計画の対象区域	6
第2章	公共交通に係る現状と課題	7
2.1.	公共交通をとりまく環境	7
2.1.1.	三次市の位置と特徴	7
2.1.2.	人口・世帯数の動向	8
2.1.3.	交通事故件数と運転免許保有状況	12
2.1.4.	生活関連施設の分布	14
2.1.5.	まとめ（公共交通をとりまく環境からみる課題）	16
2.2.	公共交通の現状	17
2.2.1.	本市の公共交通の構成	17
2.2.2.	各モード別の公共交通の概況	20
2.2.3.	運行に係る補助金の推移	53
2.2.4.	公共交通への市民の評価	54
2.2.5.	まとめ（公共交通の現状からみる課題）	56
2.3.	関係団体の意見から地域公共交通の問題等	57
2.3.1.	住民自治組織からの主な意見	57
2.3.2.	地域活動団体からの主な意見	58
2.3.3.	民生委員・児童委員からの主な意見	59
2.3.4.	三次地区医師会からの主な意見	60
2.4.	連携計画の取組状況	61
2.4.1.	連携計画の目標達成状況	61
2.4.2.	連携計画の事業の状況	62
第3章	三次市地域公共交通網形成計画	64
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	64
3.2.	地域公共交通網形成計画の目標と達成に関する評価指標	65
3.3.	目標を達成するための事業及び実施主体	71
3.4.	地域公共交通網形成計画の評価に関する事項	81
3.5.	地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開	82

# 第1章 本計画の概要

## 1.1. 計画策定の趣旨

本市には、鉄道、高速バス、路線バス、市民バス、市民タクシー等の公共交通が運行されていますが、これらの利用者は自家用自動車の普及や少子高齢化の進行に伴い、年々減少しています。

このため、平成16年度に「三次市生活交通体系実施計画」を策定して以来、各公共交通について役割分担を整理するとともに、利用者の利便性の向上と効率的な運行の実現等をめざし、施策を推進してきました。

平成22年3月からは、「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）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、行政機関の担当者等が参加する「三次市地域公共交通会議」を設置し、施策の検討や関係機関の連携を進めてきました。

このような中、平成26年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、まちづくり施策と一体となった、戦略的な公共交通運営の必要性がより明確に提示されました。

本市の公共交通をとりまく環境は、近年、厳しさを増しており、公共交通の利用者の減少が続くなど、そのあり方についても見直しが必要になってきました。

これらの情勢を踏まえ、本計画は、平成26年3月に策定した「第2次三次市総合計画」に則り、まちづくり施策と連携した持続可能な地域公共交通網の形成に資する公共交通の活性化等の推進について、その基本的な方針や事業内容等について定めるものです。

## 1.2. 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（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）」で掲げた公共交通づくりの基本理念や方針を踏襲します。

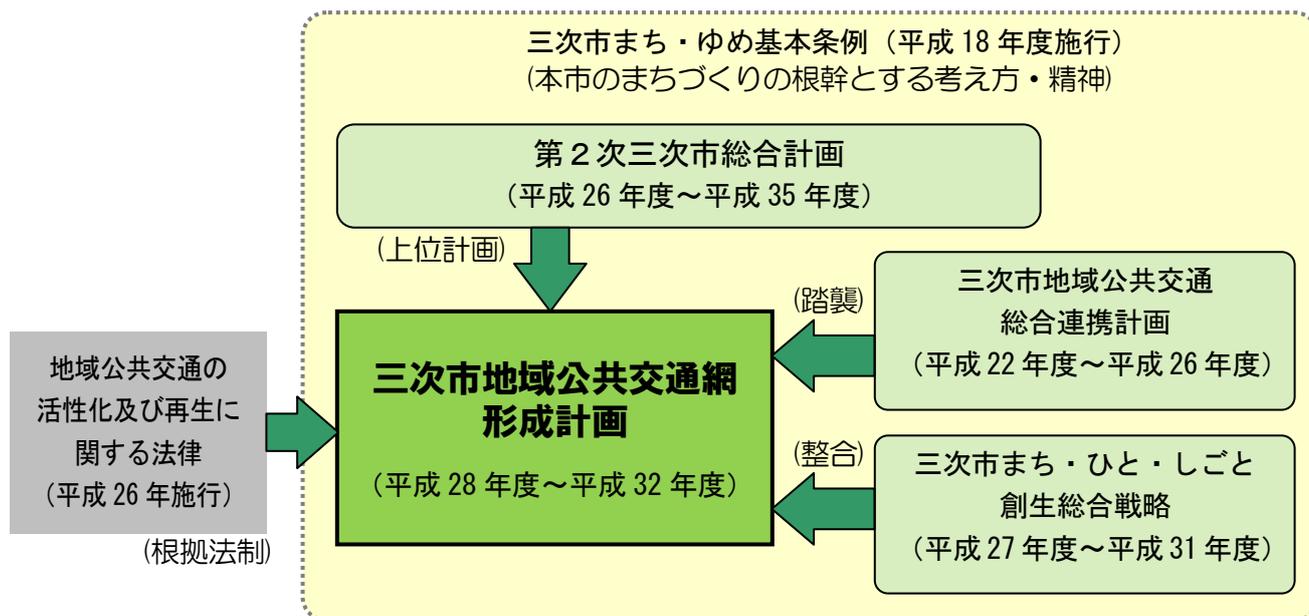


図 1-1 本計画の位置付け

### 1.2.1. 三次市まち・ゆめ基本条例

【施行日】平成18年4月1日

【目的】市民と市議会および市が、それぞれの権利や役割・責務等を明らかにし、信頼関係を基本に、協働して自律した地域社会を創るための、基本的な考え方や仕組みを定め、自治を実現していくこと。

本条例は、憲法及び地方自治法で規定された地方自治の本旨に則り、まちづくりの主体である市民と市議会及び市が、信頼関係を基本にそれぞれの権利や役割、責務等を明らかにし、協働して自律した地域社会をつくるための基本的な考え方や仕組み（まちづくりの憲法・ルール）を定めたものです。

■まちづくりの理念 「まちづくりは、市民のしあわせをめざして進めるもの」

■まちづくりの基本原則

「まちづくりは、市民と市議会及び市が協働して進め、市民がその成果を受けるもの」

■まちづくりの基本三原則

市民参加のまちづくり／協働のまちづくり／情報の共有と公開

『市民が主体的に自らの地域を創造し、個性豊かで活力に満ちた地域社会をつくりあげる』といった考え方を目指し、市民の権利と責務、市議会の役割と責務、市の役割と責務が明記されており、特に市民の責務や地域自治活動に関しては、以下が定められています。

#### 【市民の責務】

- 市民は、社会全体の利益を考え、まちづくりにおいて自らの発言と行動に責任をもたなければなりません。
- 市民は、自ら解決できる問題は自ら解決するように努めなければなりません。
- 市民は、地域を守り育てていくため、お互いに助け合わなくてはなりません。
- 市民は、地域のまちづくりを担う人材を地域全体で育てなくてはなりません。
- 市民は、次の世代へ引き継いでいけるまちづくりに努めなければなりません。

#### 【地域自治活動の役割】

- 地域自治活動は、このきまりに基づいて、広く市民の理解を得るよう努めなければなりません。
- 地域自治活動は、地域の人やいろいろなものを活かし、個性的で主体的な活動に努めるものとします。

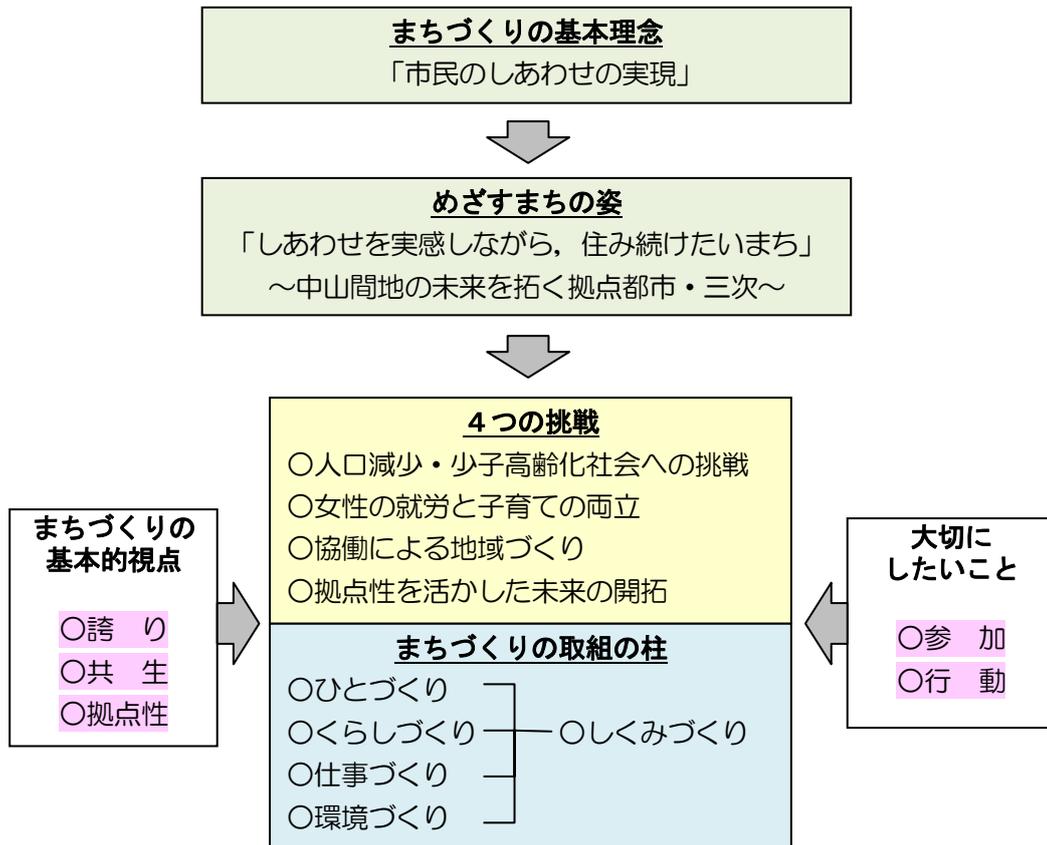
※公共交通の形成に向けては、「三次市まち・ゆめ基本条例」に従い、市民参加や協働のまちづくりの考え方を根底に置く必要があります。

## 1.2.2. 第2次三次市総合計画

【計画期間】平成26年度から平成35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

本市では、まちづくりの総合指針である「第2次三次市総合計画」が平成26年3月に策定されています。この計画では、平成35年度までのまちづくりの基本理念、めざすまちの姿、取組の柱や、これらに伴う主要施策を取り決めています。

- まちづくりの基本理念 「市民のしあわせの実現」
- めざすまちの姿 「しあわせを実感しながら、住み続けたいまち」  
 ～中山間地の未来を拓く拠点都市・三次～
- まちづくりの取組の柱  
 ひとづくり／くらしづくり／仕事づくり／環境づくり／しくみづくり



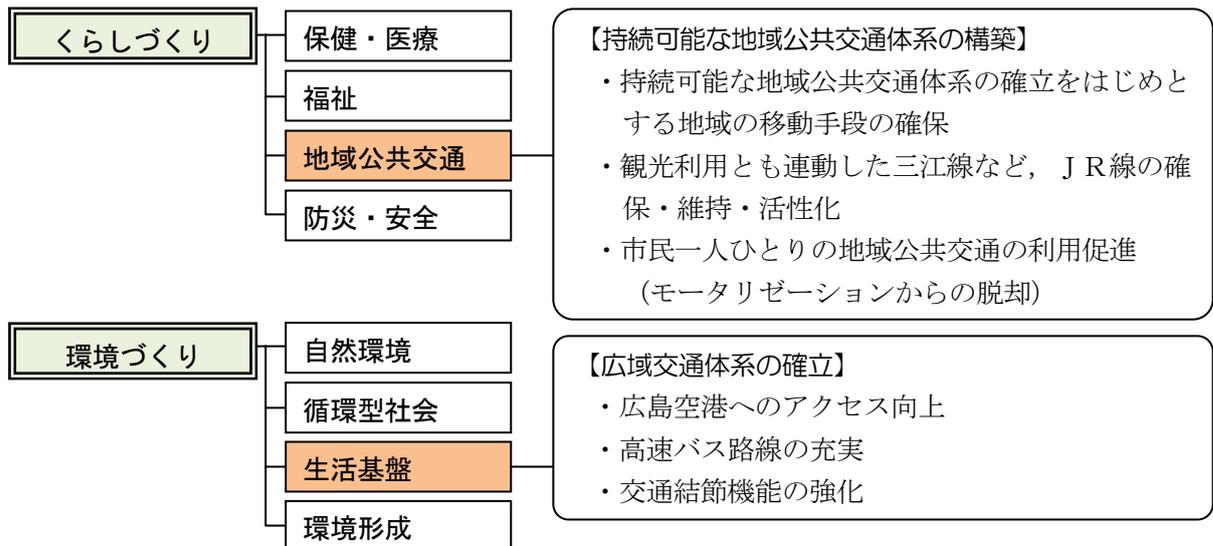
[資料] 第2次三次市総合計画(平成26年3月策定)

図 1-2 第2次三次市総合計画の枠組み

取組の柱「くらしづくり」のうち、「地域公共交通」に関しては、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域の課題に対応した住まいの確保や地域公共交通、買物など、総合的な生活支援を進めると明記されています。

また、「環境づくり」のうち、「生活基盤」に関しては、活力ある都市づくりを進めるために、広域交通の充実、安全で快適な道路環境や生活環境の整備、都市の中核性・拠点性の強化に取り組むと明記されています。

＜まちづくりの取組の柱＞



〔資料〕 第2次三次市総合計画(平成26年3月策定)

図 1-2 施策体系と公共交通の位置付け

1.2.3. 三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【計画期間】平成27年度から平成31年度  
 【計画の役割】まち・ひと・しごとの創生に係る施策を実行するための戦略

本市では、まちづくりの総合指針である「第2次三次市総合計画」に沿って進めている諸施策のうち、まち・ひと・しごとの創生に係る施策を重点化し、戦略的に実行するために「三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しています。

■めざす姿（総合計画と整合）「しあわせを実感しながら、住み続けたいまち」

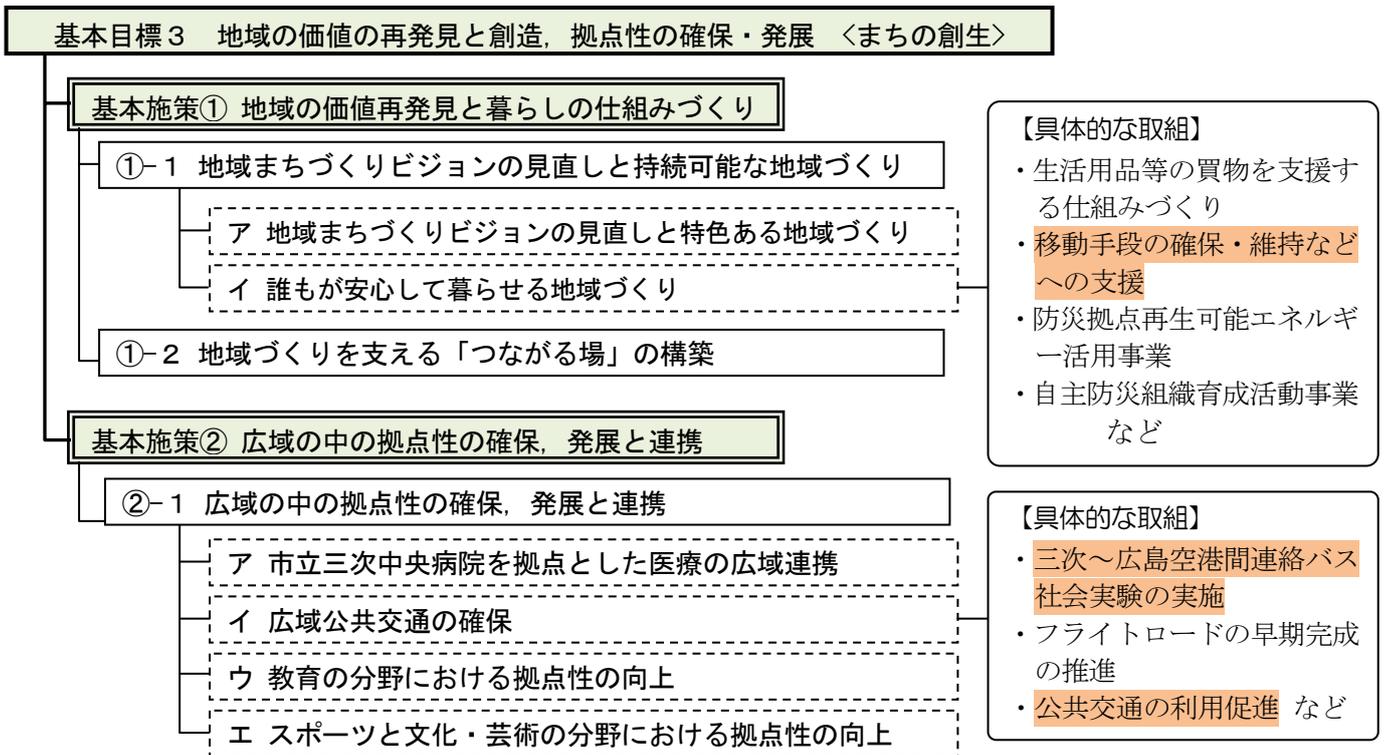
～中山間地の未来を拓く拠点都市・三次～

■主 題 「人口減少・少子高齢社会への挑戦」

- 基本目標
- 1) 豊かな地域資源とネットワークを活用した仕事づくり <しごとの創生>
  - 2) 日本一の子育て支援, 女性活躍促進と定住対策の推進 <ひとの創生>
  - 3) 地域の価値の再発見と創造, 拠点性の確保・発展 <まちの創生>

基本目標3「地域の価値の再発見と創造，拠点性の確保・発展〈まちの創生〉」のうち、「地域まちづくりビジョンの見直しと持続可能な地域づくり」では，具体的な施策として，誰もが安心して暮らせる地域づくりのための「移動手段の確保・維持などへの支援」が明記されています。

また，「広域の中の拠点性の確保，発展と連携」では，「三次～広島空港間連絡バス社会実験の実施」「公共交通の利用促進」が明記されています。



[資料] 三次市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成27年10月策定)

図 1-3 施策体系と公共交通の位置付け

### 1.3. 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。

## 第2章 公共交通に係る現状と課題

### 2.1. 公共交通をとりまく環境

#### 2.1.1. 三次市の位置と特徴

本市は、広島県の北東部に位置しており、平成16年4月1日に、旧三次市、双三郡君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町及び甲奴郡甲奴町の1市4町3村が合併して誕生した市です。市の面積は778km<sup>2</sup>（広島県総面積の約9.2%）で、中国地方で2番目の大きさを有しています。

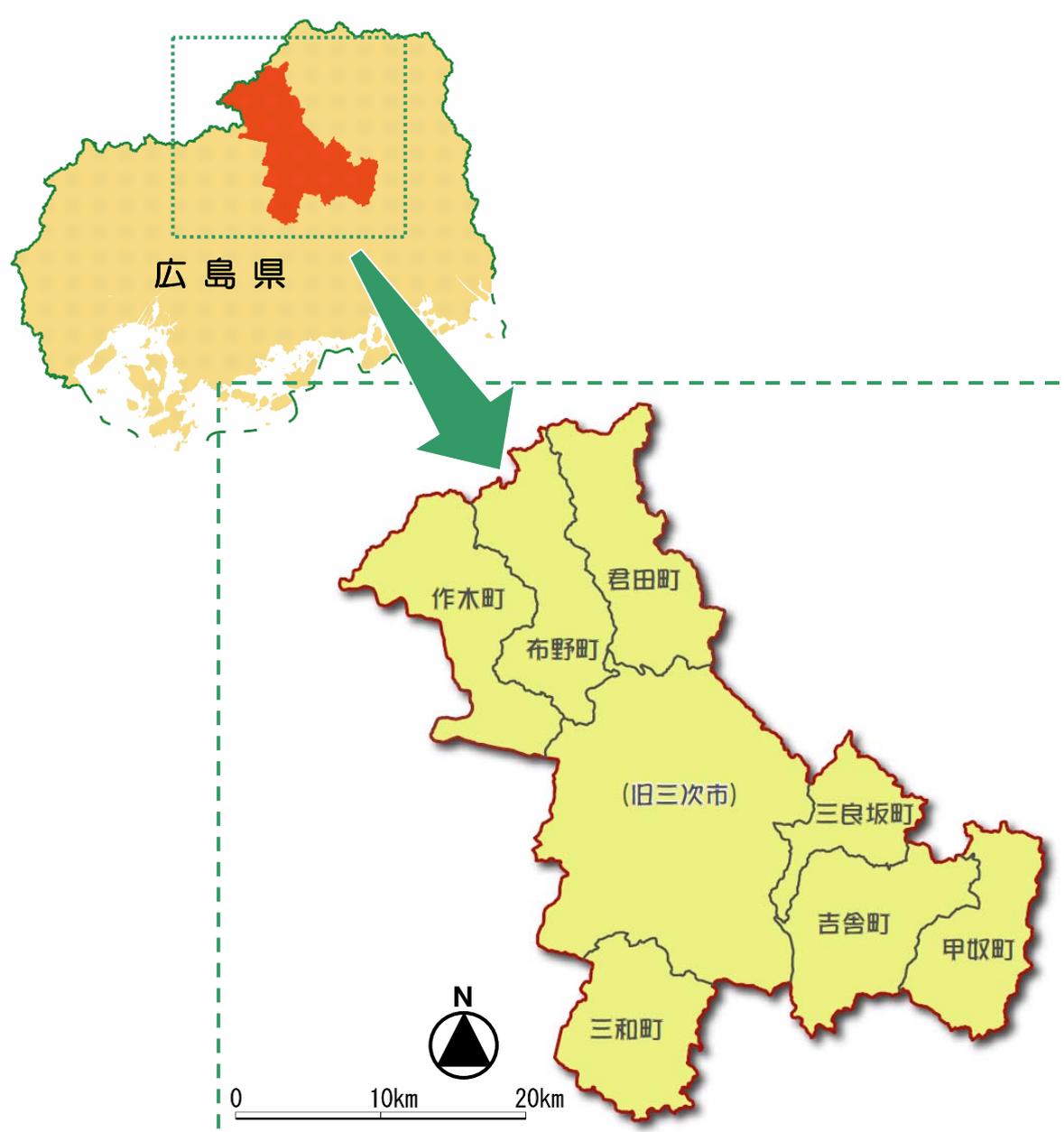


図 2-1 三次市の位置と地域区分

## 2.1.2. 人口・世帯数の動向

### (1) 人口の推移

本市の人口（平成16年以前は、合併前の1市4町3村の人口）は、年々減少傾向にあり、平成27年4月時点では、昭和20年代に比べ約4割減少した約54,900人になっています。

旧三次市と、周辺地域（7町）に区別してみると、特に周辺地域の人口減少のペースが早い状況です。

また、少子高齢化が進んでいることから、当面、人口減少傾向はつづくことが見込まれています。

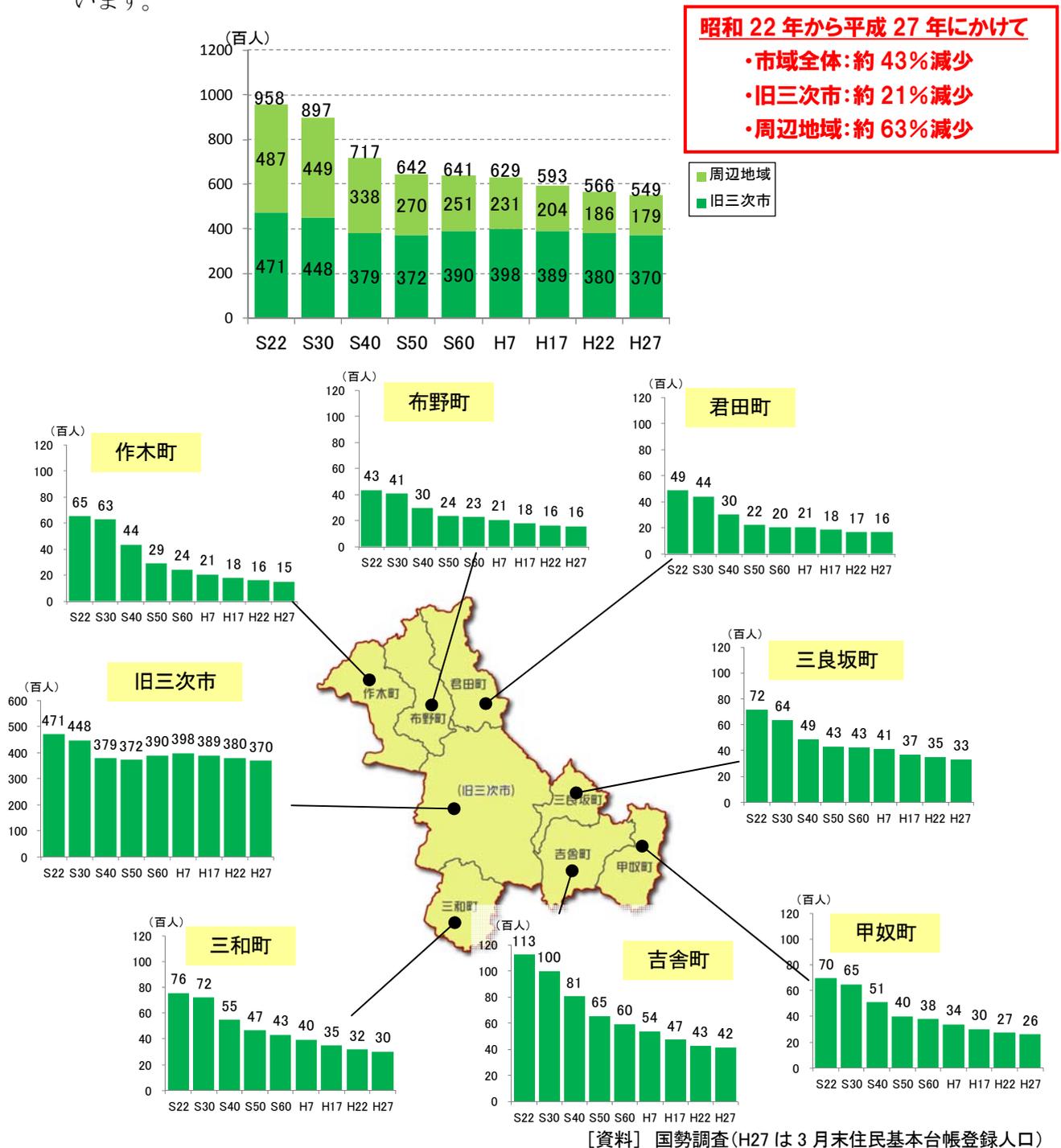
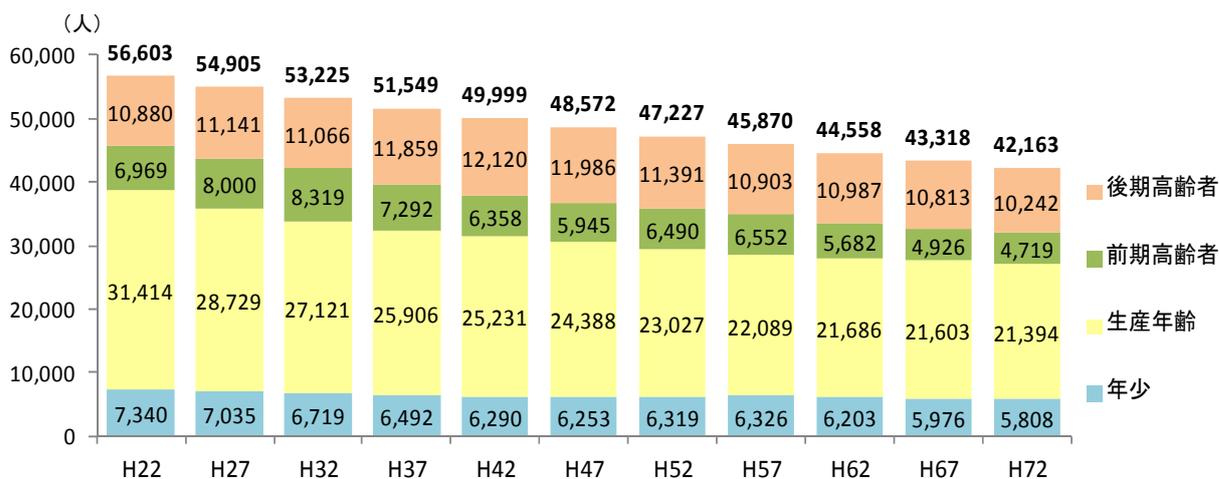


図 2-2 人口の推移

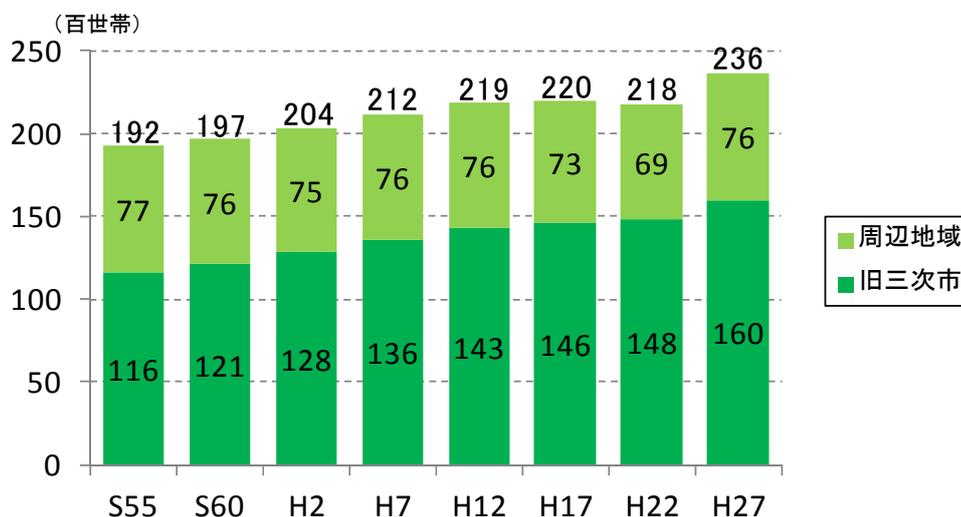


[資料] 三次市人口ビジョン(H27年10月)

図 2-3 三次市の将来人口の見通し

(2) 世帯数の推移

本市の世帯数(平成16年以前は、合併前の1市4町3村の世帯数)は、年々増加傾向にあり、平成27年4月時点では、昭和55年から約3割増加の約23,600世帯になっています。



[資料] 国勢調査(H27は3月末住民基本台帳登録人口)

図 2-4 世帯数の推移

世帯の構成人数は、年々減少しており、特に単身世帯が増加しています。また、単身世帯における世帯主の性別、年齢をみると、高齢の女性が多いことが分かります。

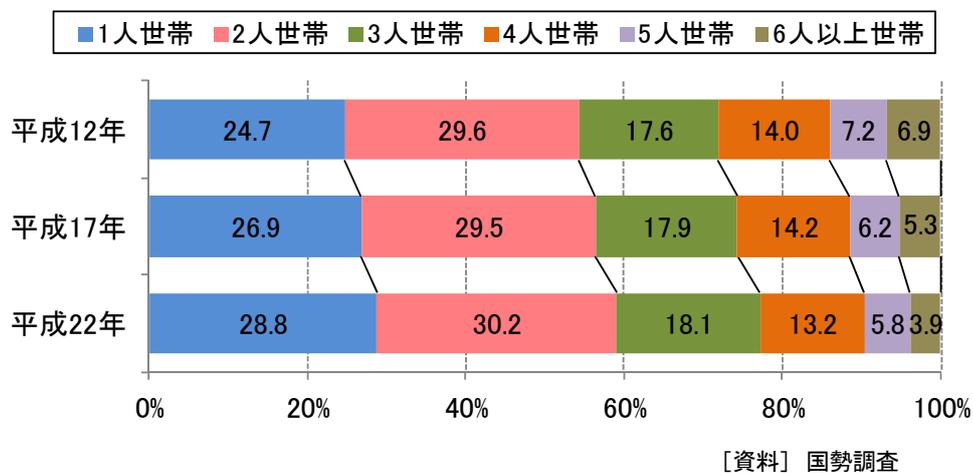


図 2-5 世帯人員別世帯数の推移

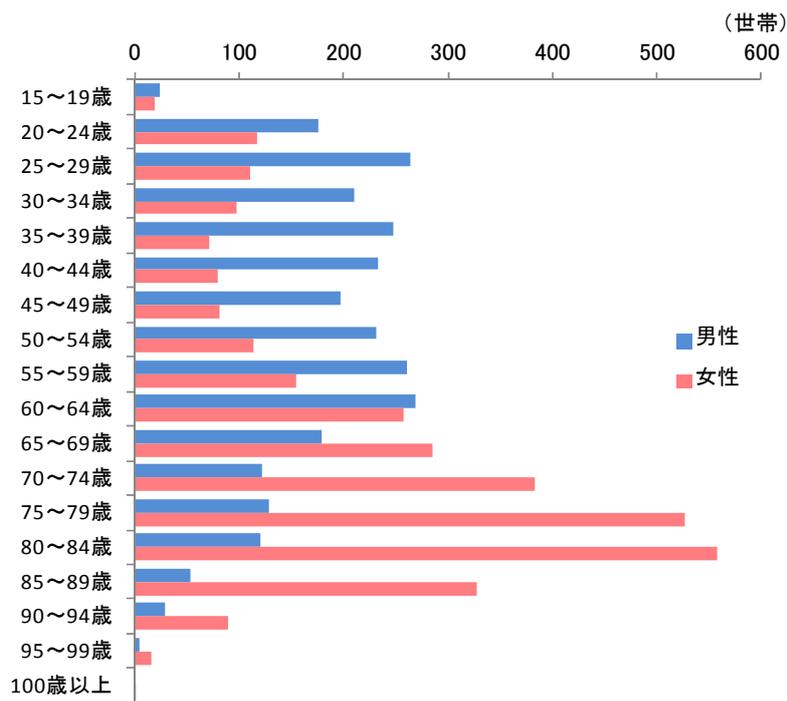
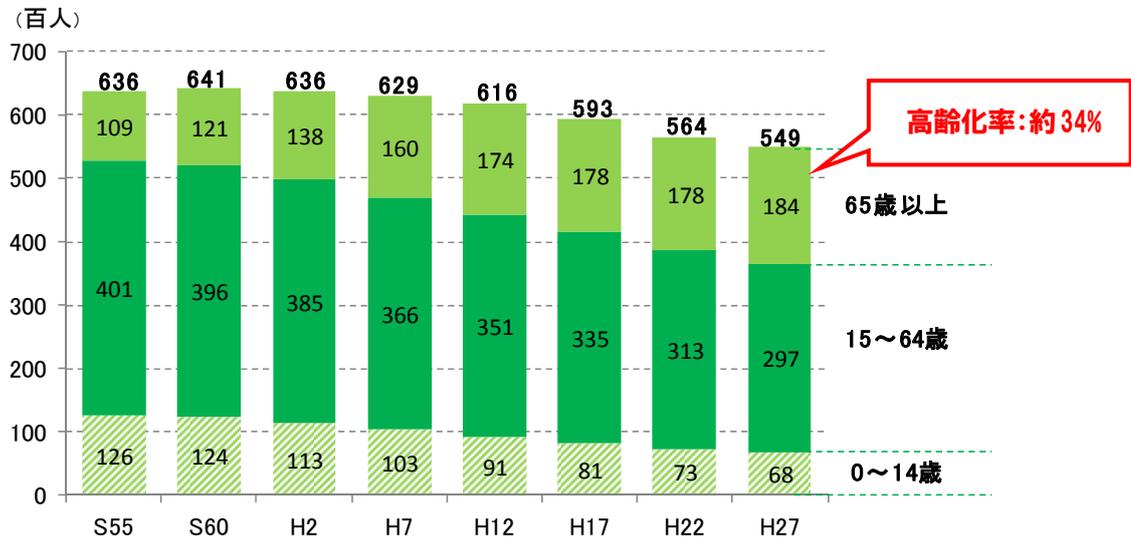


図 2-6 単身世帯における世帯主の性別・年齢別世帯数

### (3) 高齢化の状況

本市における年齢別人口構成については、15歳未満の人口が減少している一方で、65歳以上の人口が増大し、少子高齢化が急速に進行しています。

また、高齢化率は、平成27年4月現在で約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。



※参考 H27 高齢化率：広島県 27% (1月1日現在)，国 26% (4月1日現在)  
※年齢不詳を除く

[資料] 国勢調査 (H27 は 3 月末住民基本台帳登録人口)

図 2-7 年齢別人口の推移

### 2.1.3. 交通事故件数と運転免許保有状況

#### (1) 交通事故の発生状況

高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が関連する事故件数の急増が、全国的な問題になっていますが、本市においても65歳以上の高齢者が関係する交通事故件数の割合が約3割となっています。これは、広島県全体での高齢者の事故割合を大きく上回っており、高齢者の全人口に占める割合の違いを考慮しても、高い水準になっています。

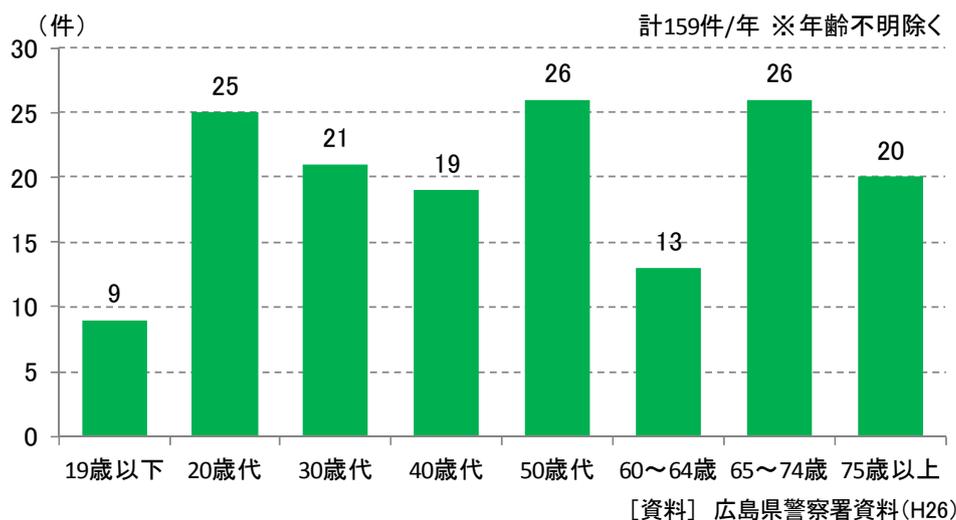


図 2-8 三次市の交通事故発生状況

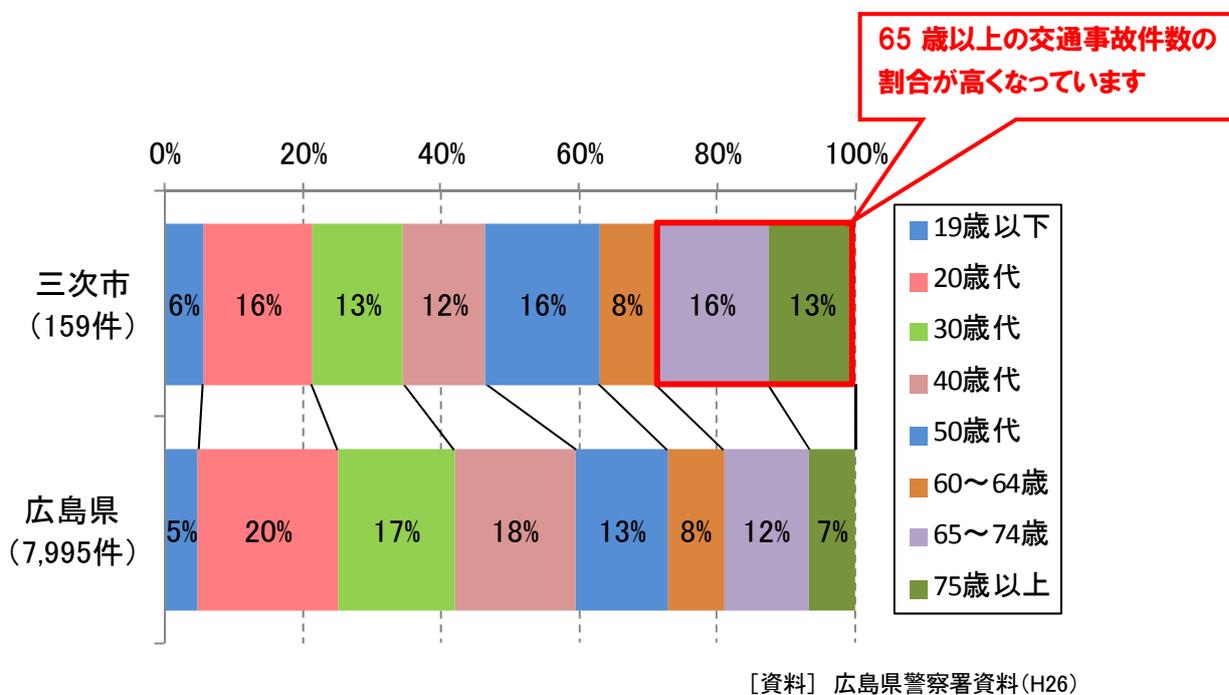


図 2-9 県との年齢構成比の比較

(2) 運転免許の保有状況

市民の運転免許の保有率は約 66%です。男女別では、男性が約 76%、女性が 58%です。

65 歳以上の高齢者に限定すると運転免許保有率は下がり、特に女性の保有率は約 36%と、概ね 3 人に 2 人の市民は運転ができない状況にあります。

表 2-1 運転免許保有者数と保有率

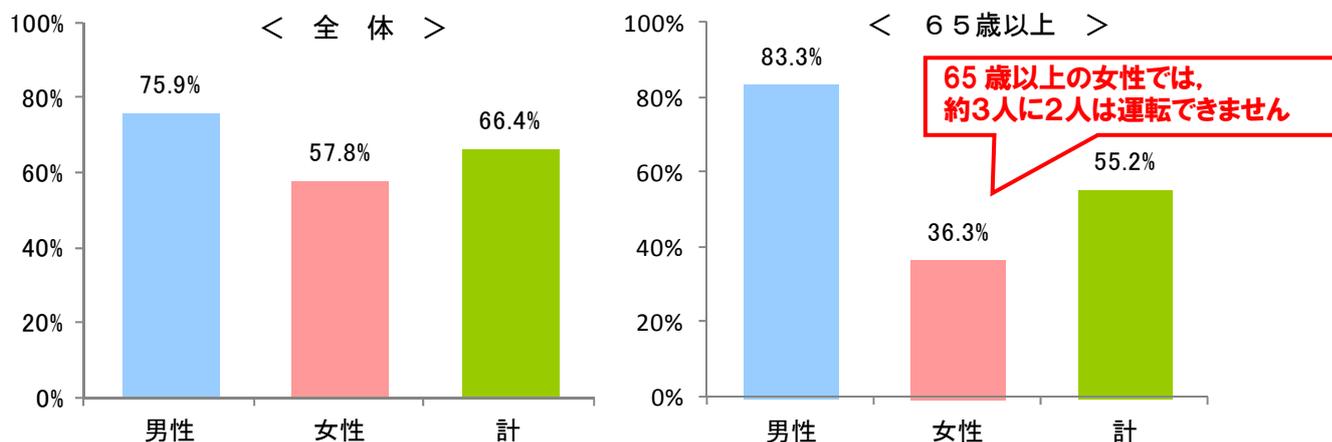
[全体]

	男性	女性	計
免許保有者数(人)	19,697	16,733	36,430
常住人口(人)	25,948	28,952	54,900
免許保有率	75.9%	57.8%	66.4%

[65 歳以上のみ対象]

	男性	女性	計
免許保有者数(人)	6,191	3,985	10,176
常住人口(人)	7,429	10,990	18,419
免許保有率	83.3%	36.3%	55.2%

[資料] 広島県警資料(H27 年 6 月末), 住民基本台帳登録人口(H27 年 7 月 1 日)



※免許保有率は、免許保有者数を年齢別総人口で除した値

[資料] 広島県警資料(H27 年 6 月末), 住民基本台帳登録人口(H27 年 7 月 1 日)

図 2-10 運転免許の保有率

### (3) 運転免許返納の状況

三次警察署管内における運転免許の返納者は、平成26年では114人です。

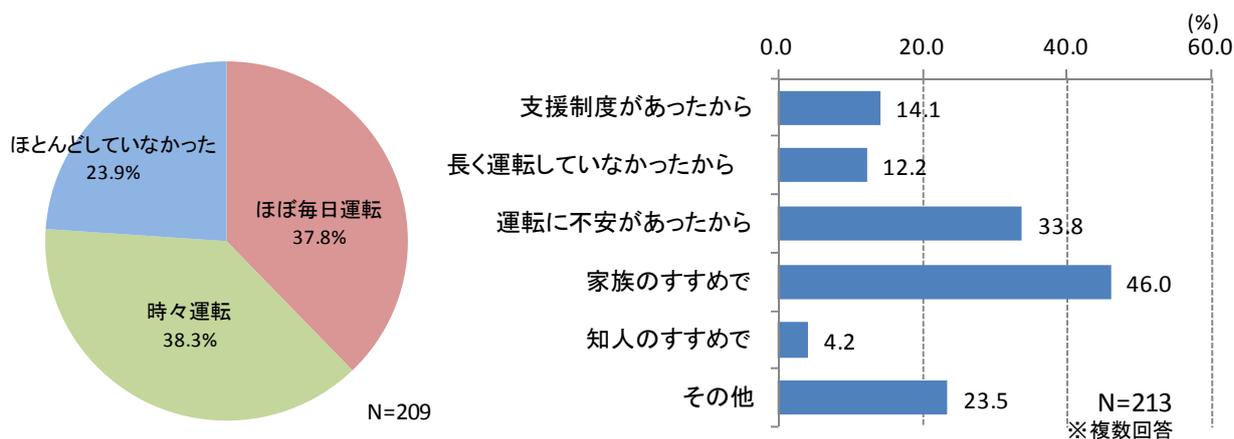
表 2-2 運転免許返納者数（平成26年）

単位：人

	男性		女性			計
男女別	69		45			
	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	
年齢別	2	15	17	44	36	

〔資料〕 三次警察署

また、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で、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」という回答が多くなっています。



※対象期間は H25～H27 年9月末まで

図 2-11 運転免許返納者の運転頻度と返納動機

#### 2.1.4. 生活関連施設の分布

本市の生活関連施設（店舗、病院、公共施設等）は、主に旧三次市と周辺部の7町の中心部に集中しており、旧三次市内のコミュニティセンター周辺にも一部の施設が立地しています。

また旧三次市の中心部でもある本市の中心市街地には、大型の商業施設や総合病院などが立地しており、市民のみならず、周辺市町の住民に対しても、都市サービスを提供しています。



### 2.1.5. まとめ（公共交通をとりまく環境からみる課題）

- ◆ 本市は、少子高齢化が進行しており、公共交通についても各種の計画と整合した人口減少の抑制・適応策が求められています。
- ◆ 人口減少は当面継続する見込みです。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。
- ◆ 一方で、本市では、高齢者の単身世帯が増加しており、特に、女性の単身高齢者世帯が 2000 世帯弱存在します。運転免許保有者の割合は増加しているものの、女性の高齢者に限れば、その 2/3 が運転免許非保有者です。当面、女性高齢者を含めた自家用車を運転しない市民に対し、公共交通により生活のための移動手段を提供する必要があります。
- ◆ 本市では他市に比べて、高齢者の交通事故の発生割合が高くなっています。運転に不安を抱く高齢ドライバーも多いことから、自家用車を運転しなくても生活できる環境づくりが重要です。
- ◆ 商店や診療所などの生活関連施設は、市中心部をはじめ、旧町村部等の中心部にあり、日常生活を営むためには、必要な頻度でこれらの箇所への移動手段を確保する必要があります。
- ◆ 大型の商業施設や総合病院などの都市施設は、三次市の中心部にあり、市全域の市民が本市の拠点性を活かした生活を営むためには、必要な頻度で市中心部への移動手段を確保する必要があります。

## 2.2. 公共交通の現状

### 2.2.1. 本市の公共交通の構成

本市で運行されている公共交通や生活交通サービスの種類は多く、それぞれの特徴に応じた機能分担や、相互連携を図りながら、市民の移動を支えています。

表 2-3 本市で運行する公共交通の種類

主な機能・役割	公共交通の種類	運行している路線・地域
市内及び市外への生活行動を支える移動手段	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、十番交通(有)、広島電鉄(株)、広島交通(株)、一畑バス(株)、中国ジェイアールバス(株)
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] (定時定路線型) 君田町線、布野町線、作木町線、吉舎町線、三和町線 (デマンド型) 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)
	自家用有償旅客運送 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」

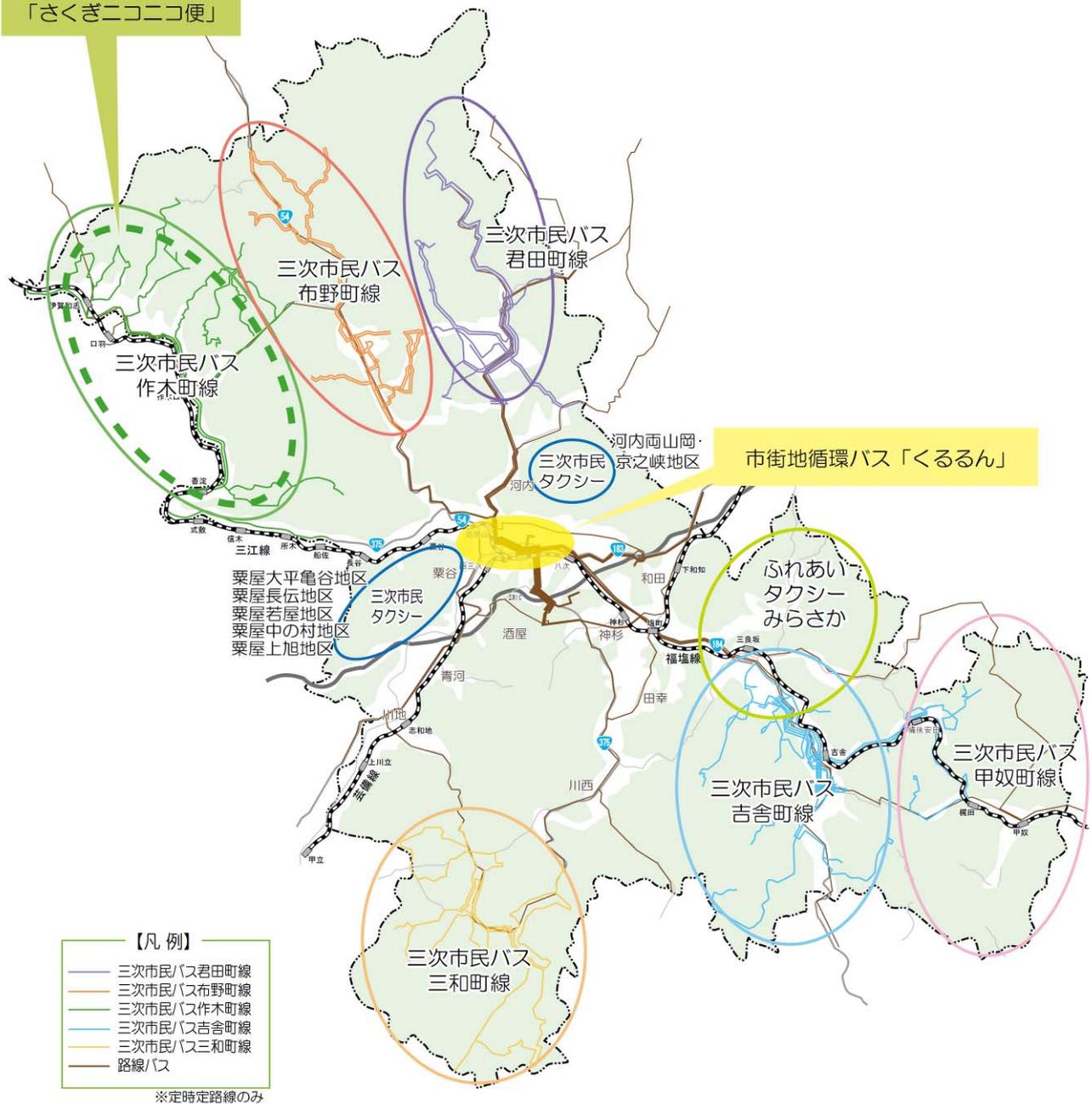
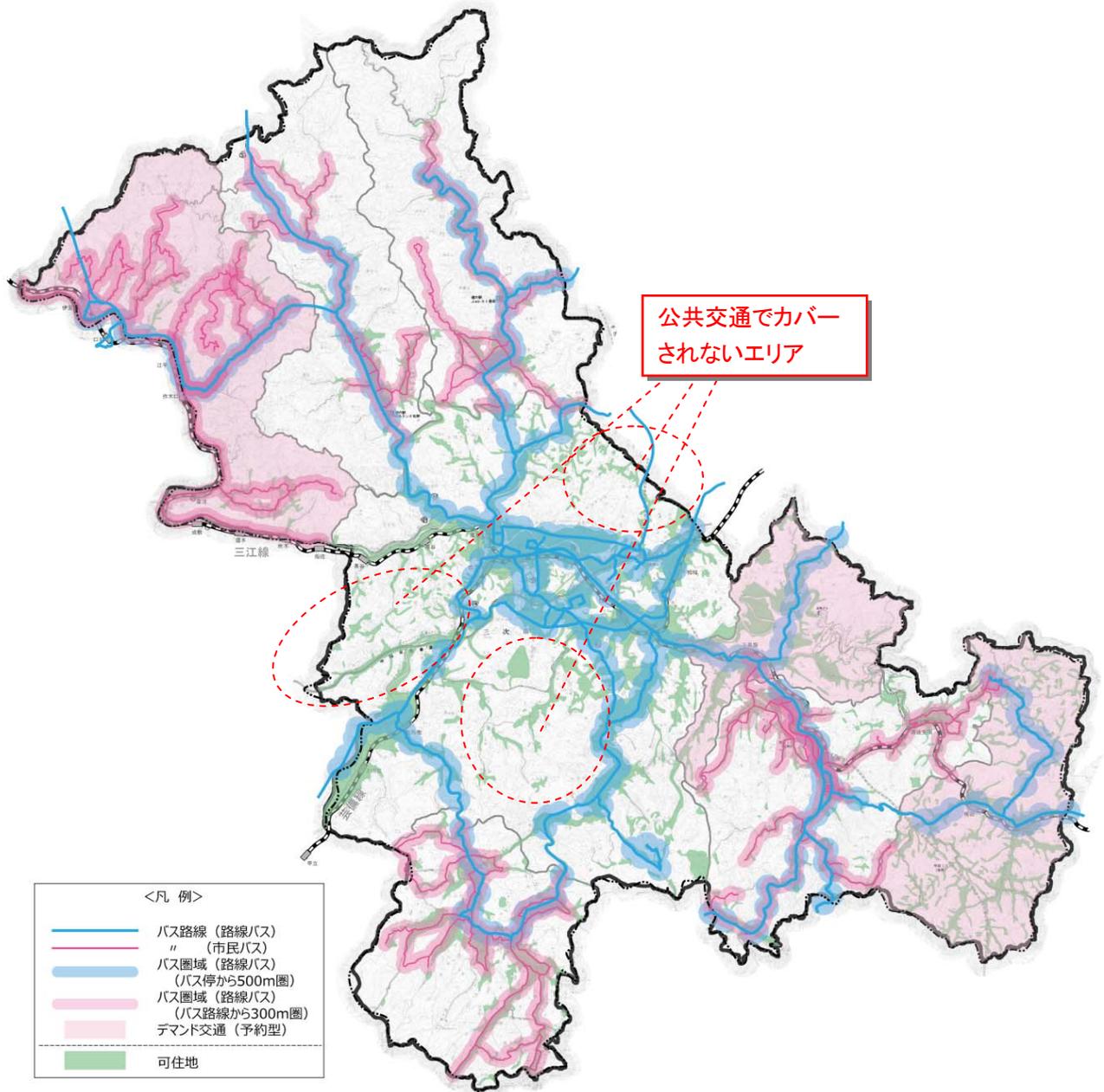


図 2-13 三次市の公共交通体系

市内を運行する（鉄道を除く）公共交通は、概ね可住地エリアを網羅しています。しかしながら、旧三次市等にはカバーしきれないエリアがあり、これらの地域では三次市民タクシー制度が適用できますが、その利用は限定的です。



※可住地は、全体から森林地域（土地利用基本計画に基づき指定された森林地域）・水系を除いたエリアを示す

図 2-14 路線バス・三次市民バス・さくぎニコニコ便でのカバーエリア

## 2.2.2. 各モード別の公共交通の概況

### (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、安芸高田市、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。

#### ① 運行頻度

運行本数は、JR芸備線の三次～広島間が最も多く、上下それぞれ一日あたり約39本が運行しています。その他の路線は少なく、最も少ないJR三江線では一日あたり10本が運行しています。

表 2-4 三次駅での発着本数（本/日）

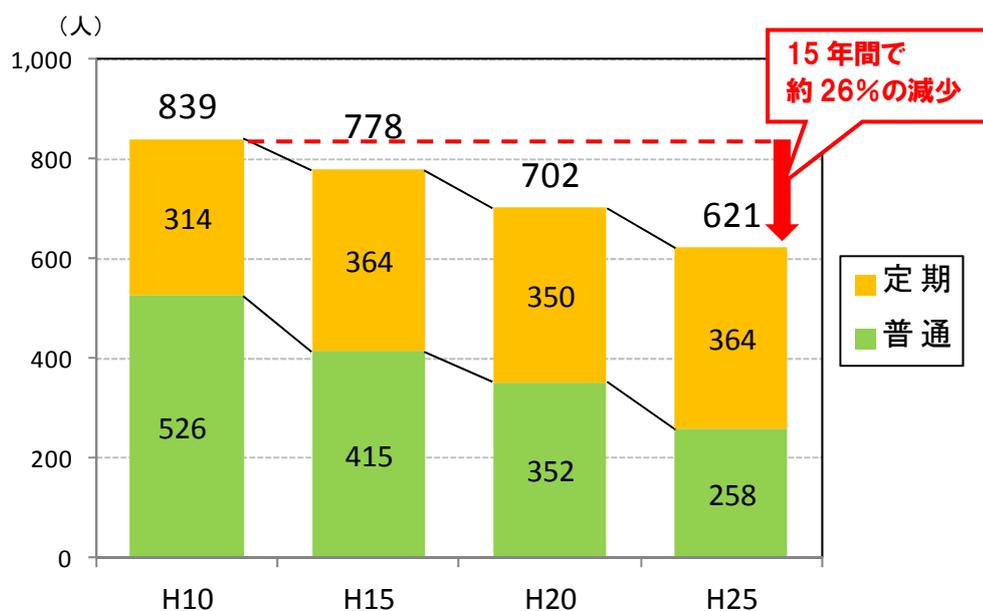
	芸備線 (三次～広島)	芸備線 (三次～備後落合)	三江線 (三次～江津)	福塩線 (三次～福山)
三次駅 発	19	7	5	7
三次駅 着	20	7	5	7

※直通運行していない便、途中駅止まりの便を含む

平成27年10月1日現在

#### ② 利用者数

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。



[資料] 広島県統計年鑑

図 2-15 JR三次駅の乗車人数の推移

### ③ 三次駅周辺整備

三次駅周辺整備事業は、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ことを目的とする事業であり、平成27年度に完了しました。

表 2-5 三次駅周辺整備事業における主な事業

1期事業 (平成18～22年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十日市コミュニティセンター建設</li> <li>○三次駅西駐車場の暫定整備</li> </ul>
2期事業 (平成23～27年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通センター整備による高速バス、路線バスの乗り継ぎ等の連携強化</li> <li>○国道183号改良事業(4車線化)に合わせて駅前広場を再整備, JR三次駅舎建替え</li> <li>○三次市交通観光センター整備による観光地域情報の発信, 交通情報の提供, バス利用者等の交流スペースの確保</li> <li>○南北自由通路, 中原踏切拡幅による鉄道で分断された南北を結ぶ安全な歩行者動線の確保</li> </ul>



図 2-16 新しく整備されたJR三次駅

## (2) 高速バスの運行状況

広域拠点間を結ぶ高速バスは、備北交通(株)、(株)中国バス、広島交通(株)、広島電鉄(株)、一畑バス(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。

表 2-6 高速バスの運行路線

平成27年10月1日現在

運行事業者	経路	備考
備北交通	広島～三次～庄原～東城	
中国バス	三次～庄原～東城～大阪	みよしワインライナー
	広島～甲山～甲奴	ピースライナー
広島交通	広島～甲山～甲奴	ピースライナー
広島電鉄	広島～三次～松江	グランドアロー
一畑バス	広島～三次～松江	グランドアロー
	広島～三次～出雲	みこと
中国ジェイアールバス	広島～三次～出雲	みこと
	広島～三次～名古屋	広島ドリーム名古屋号
阪急バス	三次～新見～大阪	

高速バスの中でも、人の往来が多い三次市～広島市間は、平日に上り39本、下り41本と、非常に多くの本数が確保されています。

【上り（三次駅→広島バスセンター間）】…39本（内、三次駅→広島駅間：14本）  
 【下り（広島バスセンター→三次駅間）】…41本（内、広島駅→三次駅間：14本）

(3) 路線バスの運行状況

本市では、主に3社が路線バスを運行しており、本市内の拠点間を結ぶ広域幹線交通を担っています。

表 2-7 路線バスの運行路線

平成 27 年 10 月 1 日現在

運行事業者	路線名	系統数	運行本数		
			平日	土曜	日祝日
備北交通	作木線	2	3	3	2
	赤名線	1	4	4	4
	下高野線	2	4	3	2
	宮内線	1	4	3.5	-
	湯木線	1	4	4	-
	敷名志和地線	1	4	2	-
	敷名廻神線	1	4	2	-
	上田小線	1	2.5	-	-
	畠敷線	2	9.5	9.5	9.5
	三城庄原線	4	25	12	12
	三城吉田線	2	5	5	-
	三良坂実留線	1	3	-	-
	櫃田線	1	3	3	-
	JMS線	1	1	1	-
三高上布野線	1	0.5	-	-	
中国バス	甲山-三次線	2	6	6	6
	甲奴-三次線	1	2	-	-
	上下一太郎丸線	2	3	3	-
十番交通	下津田線(土日祝運休)	1	3	-	-

※運行本数は、片道0.5、往復1で算出

※路線によっては盆及び年末年始を運休

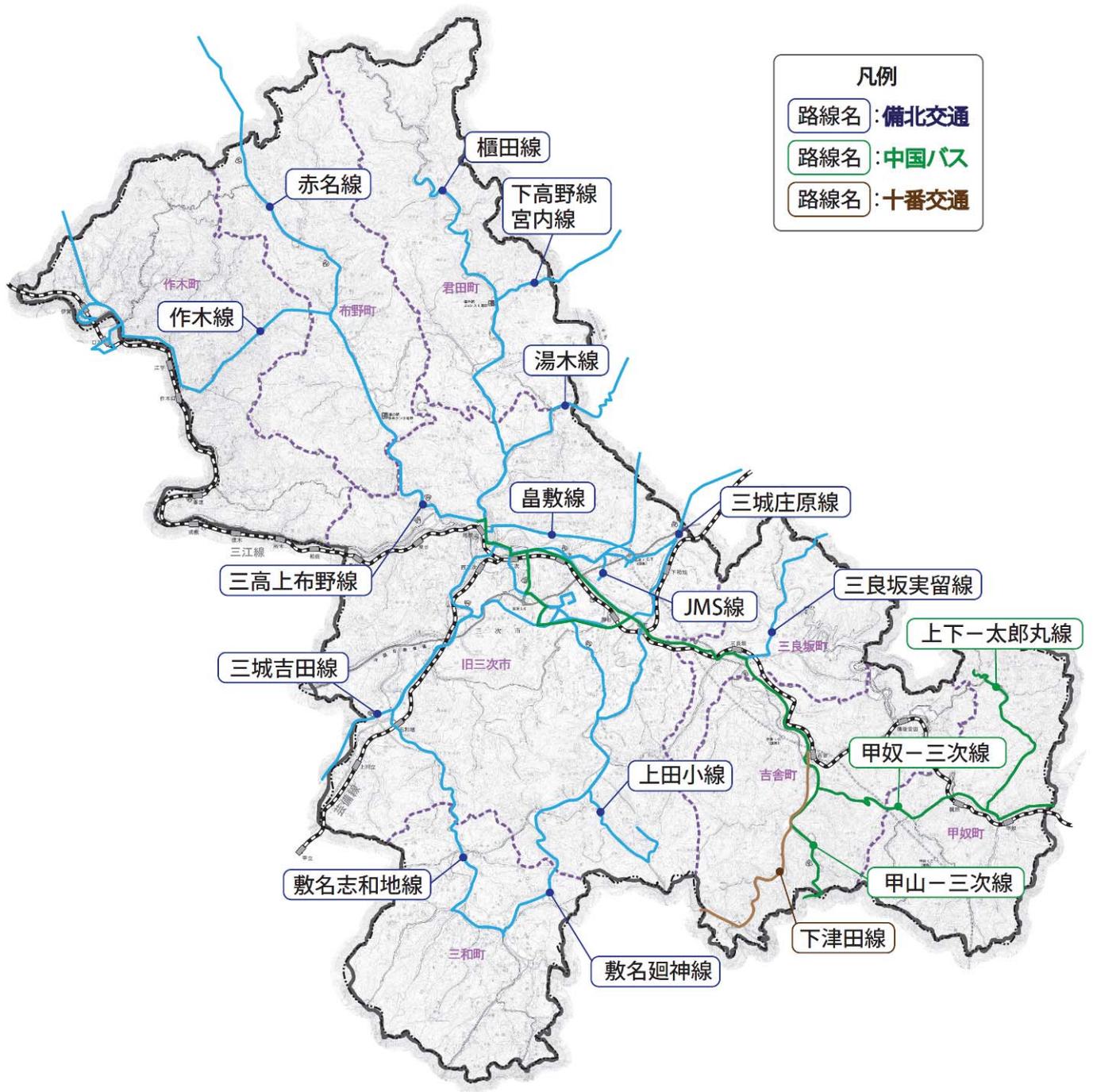


図 2-17 市内で運行する路線バス等(平成 27 年 10 月時点)

これらの路線バスのうち、旧町村等の周辺地域～三次駅，及び三次駅～市立三次中央病院を連絡する便数は次のとおりです。

① 周辺地域から三次駅前へのバス路線（平日）

周辺地域から三次駅前への便数（平日）は、地域によって偏りがあるものの、概ね2往復以上の運行が確保されています。

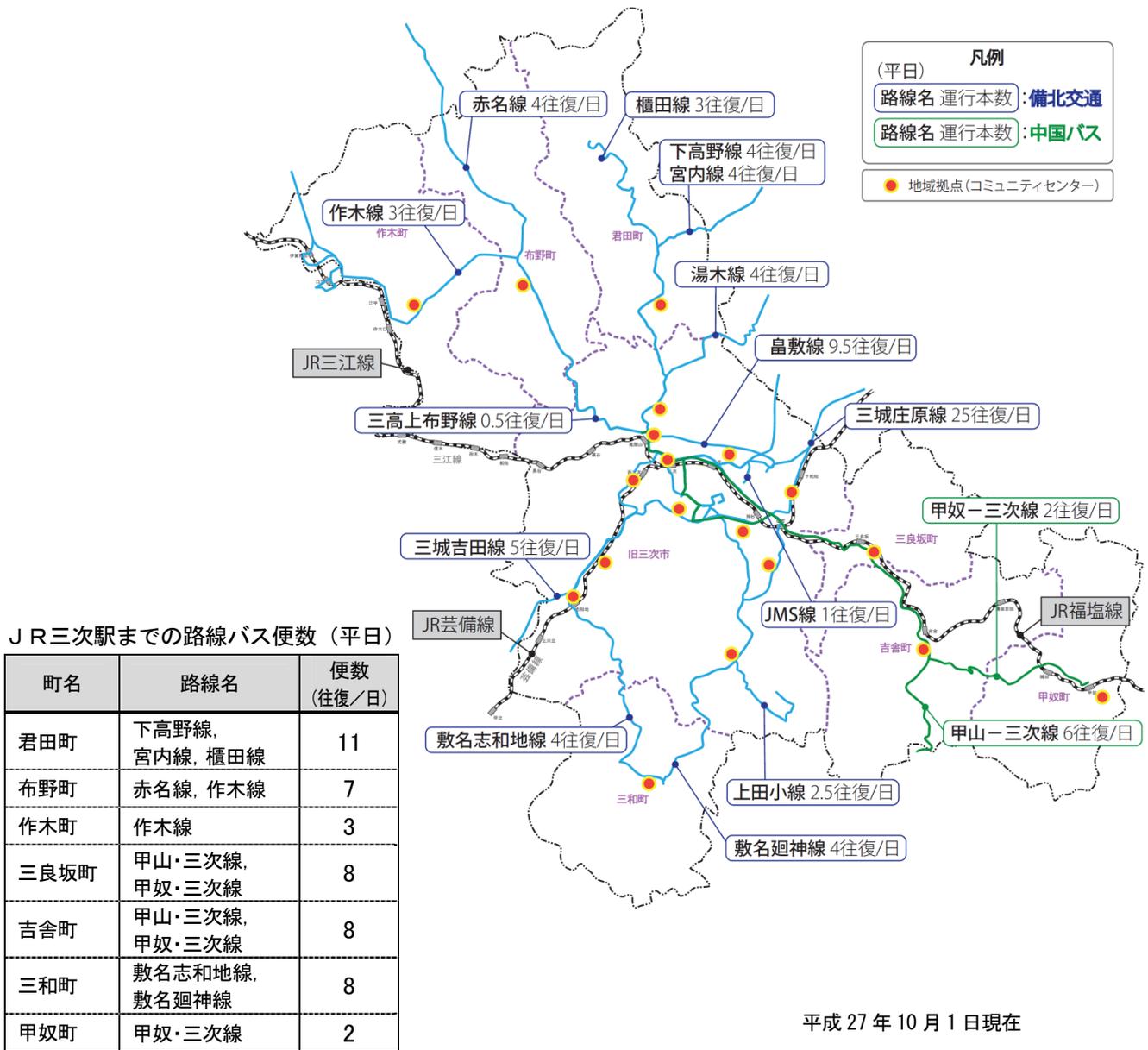


図 2-18 周辺地域～三次駅における路線バスの運行本数(平日)

② 三次駅から市立三次中央病院へのバスの便数（平日）

平日の三次駅前から市立三次中央病院へ向かう便数は1日50便であり、特に8時台、17時台が多く、それぞれ6便/時、7便/時の運行頻度となっています。

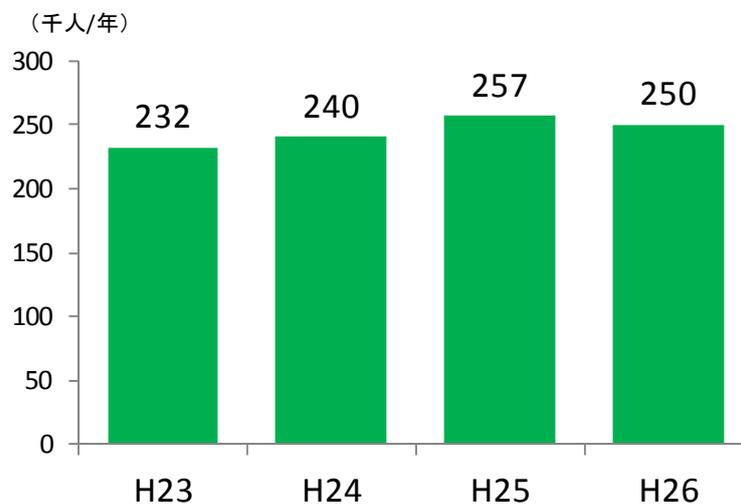
表 2-8 三次駅前から市立三次中央病院への便数（平日）

平成 27 年 10 月 1 日現在

時刻	三次駅前の発時刻	行き先	会社名
6 時台	6:54	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
7 時台	7:22	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	7:36	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	7:42	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
	7:56	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
8 時台	8:00	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
	8:02	(作木線) 三次工業団地	備北交通
	8:05	(櫃田線) 三次中央病院	備北交通
	8:32	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	8:35	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
	8:38	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
9 時台	9:13	(三城庄原線) 庄原 BC	備北交通
	9:34	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
	9:35	(櫃田線) 三次中央病院	備北交通
	9:39	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
	9:42	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
10 時台	10:00	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
	10:16	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	10:17	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	10:47	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
11 時台	11:08	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	11:09	(甲山—三次線) 吉舎 (檜村口)	中国バス
	11:25	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
12 時台	12:03	(三城庄原線) 庄原 BC	備北交通
	12:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	12:30	(甲奴—三次線) 甲奴駅前	中国バス
13 時台	13:02	(作木線) 三次工業団地	備北交通
	13:37	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	13:38	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	13:55	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
	13:56	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
14 時台	14:00	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
	14:36	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	14:42	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
	14:44	(甲山—三次線) 吉舎 (檜村口)	中国バス
15 時台	15:07	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	15:29	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
16 時台	16:17	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
	16:22	(作木線) 三次中央病院	備北交通
	16:26	(下高野線) 三次工業団地	備北交通
	16:55	(櫃田線) 三次中央病院	備北交通
17 時台	17:00	(湯木線) 三次工業団地	備北交通
	17:15	(甲奴—三次線) 甲奴駅前	中国バス
	17:16	(宮内線) 三次中央病院	備北交通
	17:18	(敷名志和地線) 敷名	備北交通
	17:25	(敷名廻神線) 三和支所	備北交通
	17:27	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
18 時台	17:59	(甲山—三次線) 甲山営業所	中国バス
	18:42	(赤名線) 三次中央病院	備北交通
	18:57	(畠敷線) 三次工業団地	備北交通
合計	50 便/日		

#### (4) 路線バスの利用者数

市外と連絡する広域路線を含めた、本市に関連する路線バスの利用者数は、近年は概ね横ばいの傾向にあります。



[資料] 備北交通, 中国バス, 十番交通

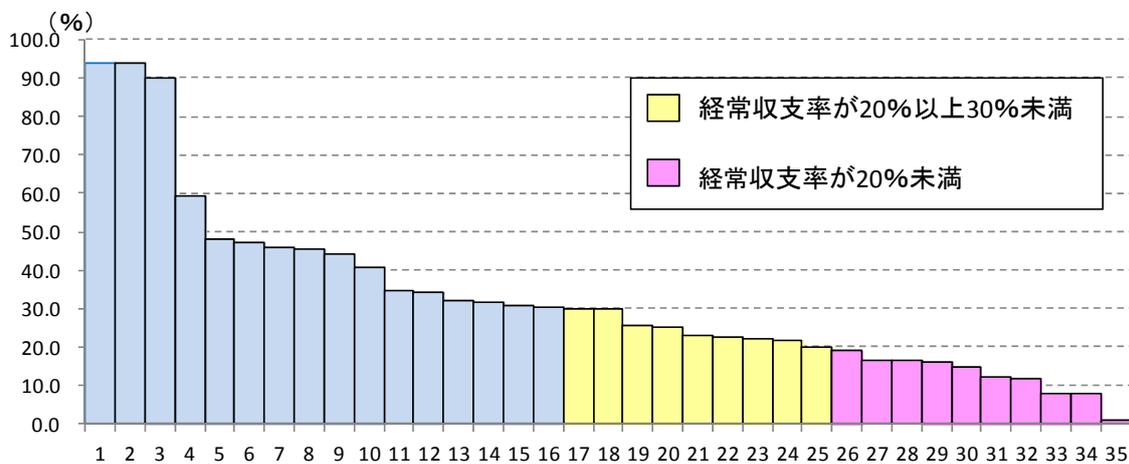
※市外と連絡する路線は、系統別の利用者数を市内運距離の比率で按分して算出

※市街地循環バス利用者を含む

図 2-19 三次市関連の路線バス利用者数

(5) 路線バスの収支状況

路線バスの収支状況を見ると、30%を下回る系統が過半数を占めており、特に20%を下回るものは10系統で、約3割となっています。



※平成25年10月1日～平成26年9月30日までの1年間。

※廃止された系統（美術館線，三次市内線（一部系統），下高野線（一部系統），上村線）は除く

経常収支率 30%以上	経常収支率 20%以上 30%未満	経常収支率 20%未満
16系統 (46%)	9系統 (26%)	10系統 (29%)

図 2-20 路線バスの系統別経常収支率(平成26年度)

## (6) 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。

### ① 経緯

市街地循環バスは、利用が低迷していたみよしウェブ号を再編して新たに整備したバス路線であり、特に中心市街地において、市民が買物、医療などの生活サービスを楽しむ環境づくりの支援を目的に運行されています。

運行までの経緯は次のとおりです。

平成 22 年 6～7 月 市民等よりバスの愛称、車両のデザインを公募

平成 22 年 8 月 沿線地域の住民代表（三次地区自治会連合会、八次地区民児協、八次地区連合自治会、十日市自治連合会）、学識経験者、三次商工会議所、備北交通(株)が参画する「市街地循環バス活性化検討会議」を開催し、運行ルートや愛称、車両デザインなどについて検討

平成 22 年 9 月 市広報誌 9 月号に運行ルート・時刻表(チラシ)を添付、ポスター掲示、商業施設の広報チラシによる告知、三次駅前・商業施設に運行開始を告知する横断幕の設置、沿線住民を対象とした試乗会の実施 等の運行準備・告知を実施

平成 22 年 10 月 運行開始（出発式を開催）

平成 27 年 4 月 運行ルートの一部変更（三次市民ホール「きりり」を経由）



図 2-21 市街地循環バスくるるんの車両デザイン



図 2-22 出発式の様子

② 運行概要

市街地循環バスの運行概要は、以下のとおりです。

表 2-9 市街地循環バスの運行概要

運行曜日	毎日運行
便数	8便（始発 9:00～終発 16:00）
運行ルート	畠敷町循環，三次町循環
運賃	大人 200 円，高校生まで 100 円，幼児・乳児は無料 各種手帳保持者等無料
運行事業者	備北交通株式会社

市街地循環バスの運行ルートには、路線バスの運行ルートと重複している区間があります。

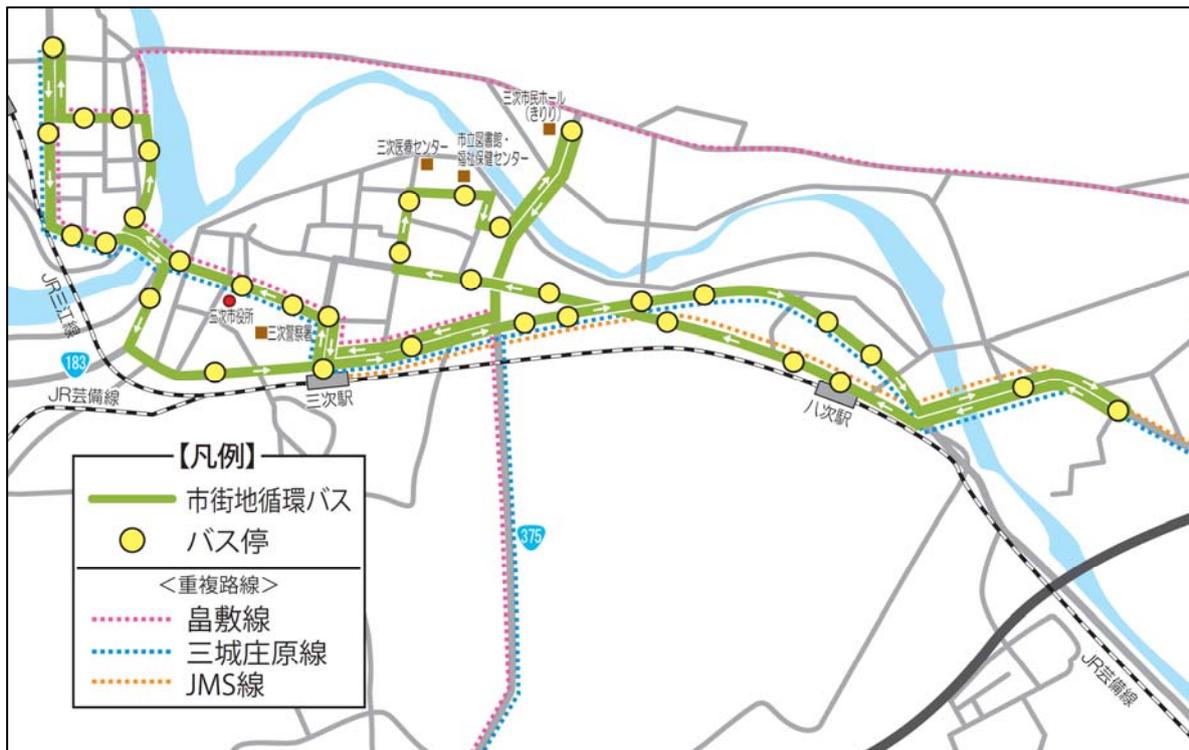


図 2-23 市街地循環バスの運行経路

### ③ 市街地循環バスの利用者数

市街地循環バスの平成26年度の利用者数は年間約1万6千人、1日あたり44.7人です。経年的には、年々減少する傾向にあります。

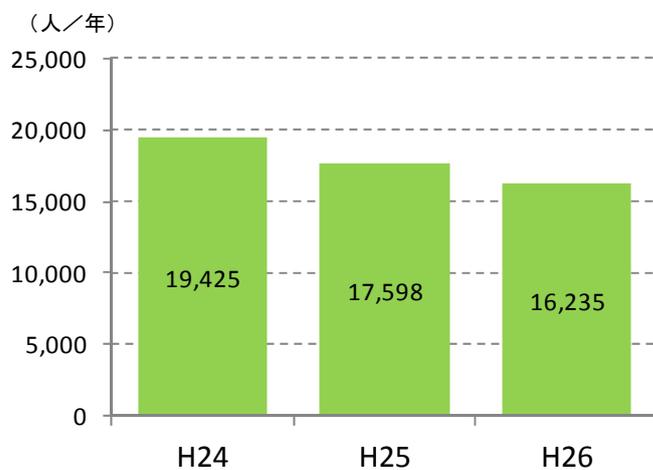


図 2-25 年間利用者数

また、平成26年度における便あたり平均利用者数は5.6人であり、便毎の状況をみると、午前中の方が午後よりも多くなっており、最も多いのは1便(9:00分発)の7.1人です。

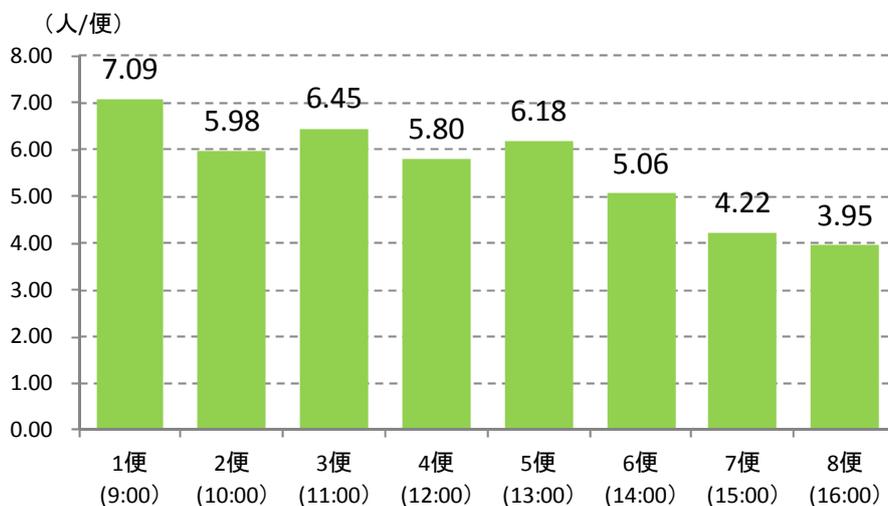


図 2-25 便あたり利用者数(平成26年度)

#### ④ 市街地循環バスの利用実態

以下の利用実態調査結果を用いて、利用者の特徴、及び利用区間について整理します。

表 2-10 利用実態調査の概要

目的	利用実態（乗降箇所、目的、満足度など）を把握する。
実施日	平成 27 年 9 月 26 日（土）、9 月 30 日（水）
実施概要	調査員が車内にてアンケート調査票を配布し、車内にて回収する。 また合わせて、可能な場合に、聞き取り調査を実施する。

#### ア) 利用者の特徴

利用者の性別は女性が多く、概ね 8 割程度です。また年齢は、70 歳代が最も多くなっています。また平日と休日を比較すると、休日の方が比較的若い年齢にも利用されています。

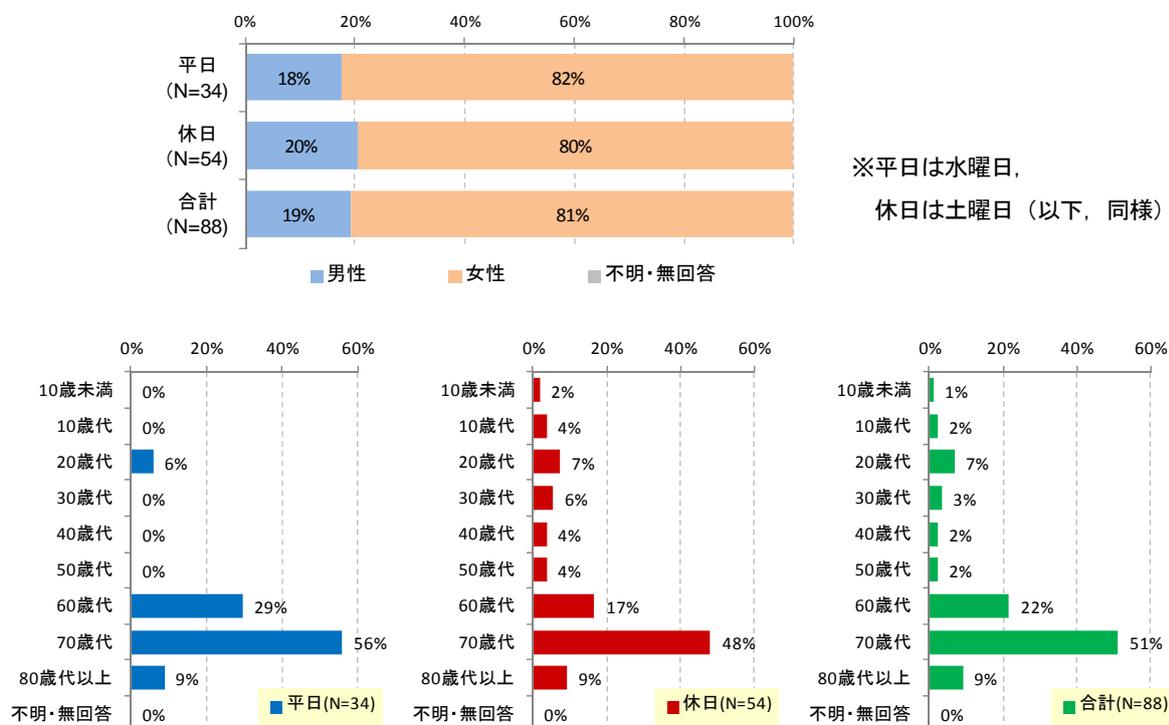


図 2-24 利用者の性別と年齢

#### イ) 利用目的

利用目的は、通院と買物での利用が多くを占めています。

平日と休日を比較すると、買物の割合は変わりませんが、通院は平日の方高くなっています。

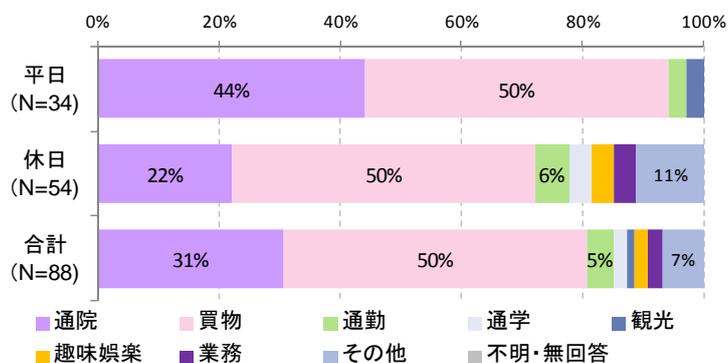


図 2-25 利用目的

### ウ) 利用頻度

利用頻度は、週に1・2日が最も多く全体の約4割を占めています。ただし平日に限定すると、週3・4回利用する人の割合が最も高くなっています。

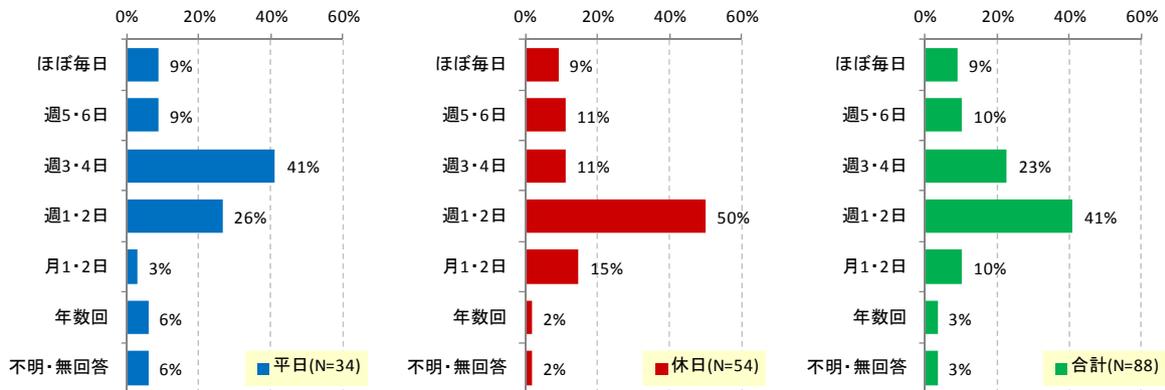


図 2-26 利用頻度

### エ) 満足度

利用者における満足度では、全体の約7割が満足と感じ、逆に不満は1割弱であることから、利用者にとって比較的満足度が高いサービスになっていることが分かります。

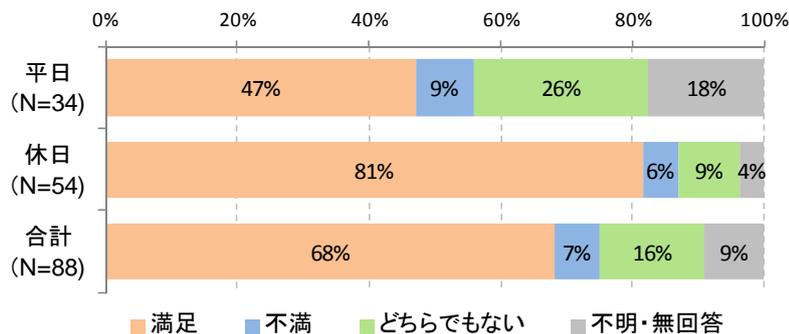


図 2-27 利用の満足度

また、利用頻度別の満足度をみると、週5日以上の高い頻度の利用者であっても不満が小さくなっています。ただし一方で、満足の割合も、頻度が高い方が小さくなっています。

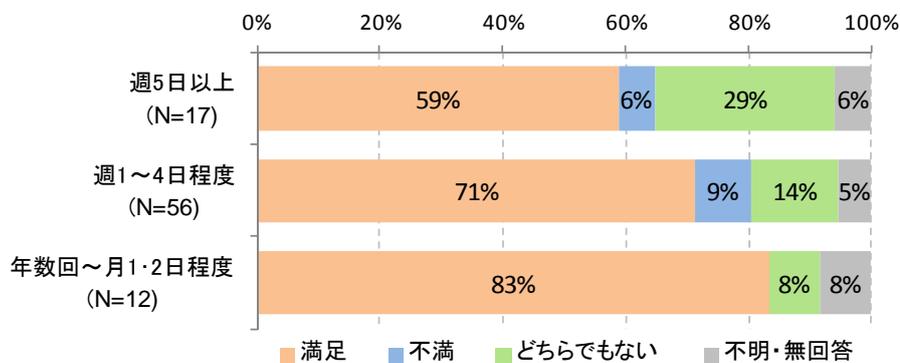


図 2-28 利用頻度別の満足度

(7) 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、広域幹線交通へのアクセス手段として、その役割を果たしています。

① 運行概要

三次市民バスの運行概要は、以下のとおりです。

表 2-11 三次市民バスの運行概要

定 時 定 路 線 型	君田 町線	運行コース	○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 型 ・ 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，復路は定時定路線型として運行
		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

## ② 三次市民バスの利用者数と利用実態

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，以下より整理します。なお，利用実態は下表の調査結果を活用しています。

表 2-12 利用実態調査の概要

目的	利用実態（乗降箇所，目的，満足度など）を把握する。
実施日	平成 24 年 10 月 15 日（月）～11 月 7 日（水）
実施概要	調査員が車内にて聞き取り調査を実施。 ※デマンド型の甲奴町線は対象外

### a. 君田町線

#### ア) 利用者数

君田町線の利用者数は年間約 8,400 人であり，平成 24 年度以降減少する傾向にあります。

コース別では，スクール便の役割も担う朝・夕コースの利用者数が比較的多くなっています。ただし，朝 B コースは年々大きく減少しています。その他の利用者数は，概ね 1 便あたり 2～3 人です。

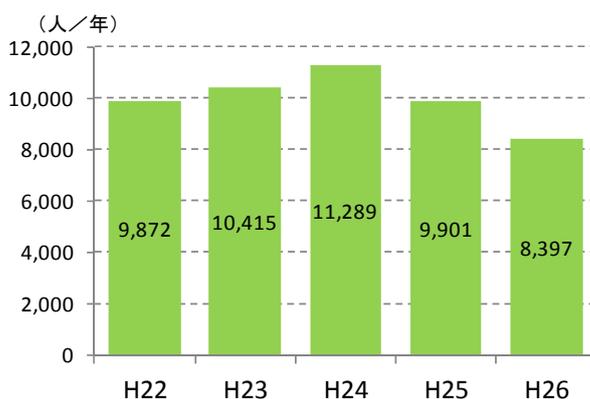


図 2-29 年間利用者数

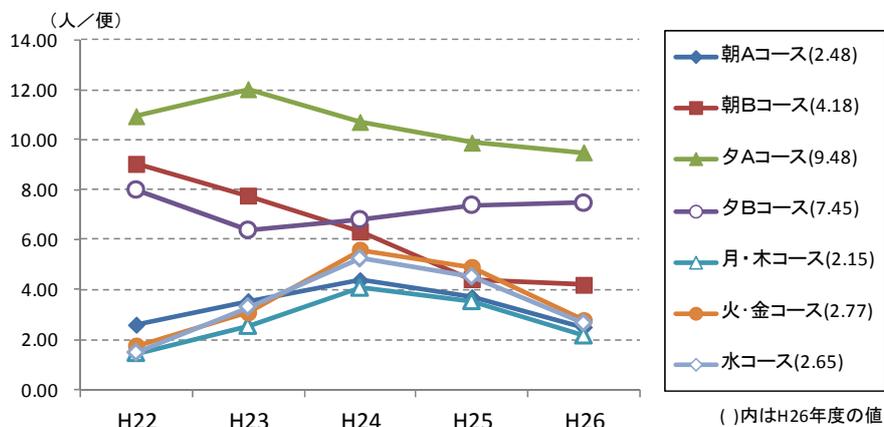


図 2-30 便あたり利用者数

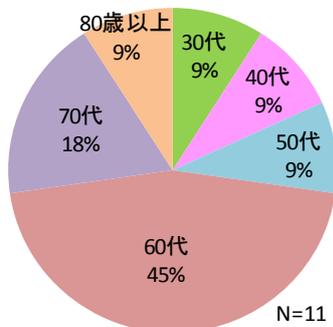


図 2-31 便あたり利用者数

イ) 利用実態

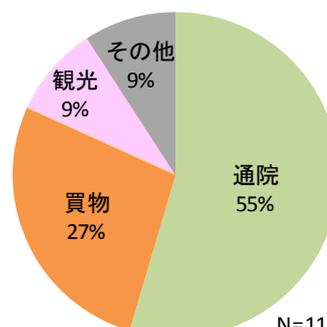
君田町線の利用者は、60歳代が最も多くなっています。(他の三次市民バスよりも若い傾向にあります。)

また利用目的は、通院が半数強で、買物が約3割です。



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-32 利用者の年齢構成



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-33 主な利用目的

## b. 布野町線

### ア) 利用者数

布野町線の利用者数は年間約4,700人であり、年々少しずつ減少する傾向にあります。

コース別では、水コースの利用者数が最も多く約10人ですが、経年的には減少しています。月・金コースの利用者数は1便あたり約7人、送り便は約5人であり、微減傾向になっています。

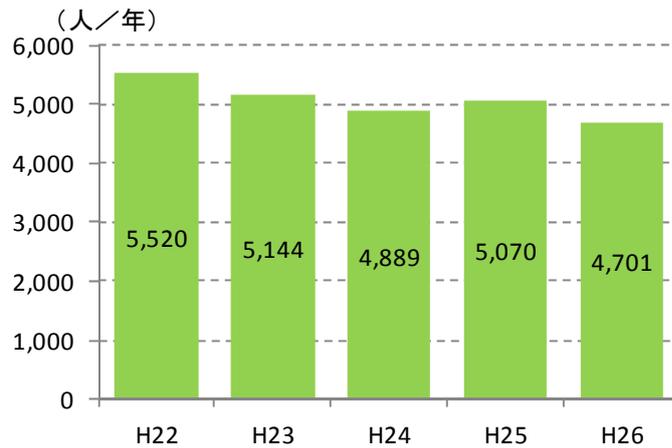


図 2-34 年間利用者数

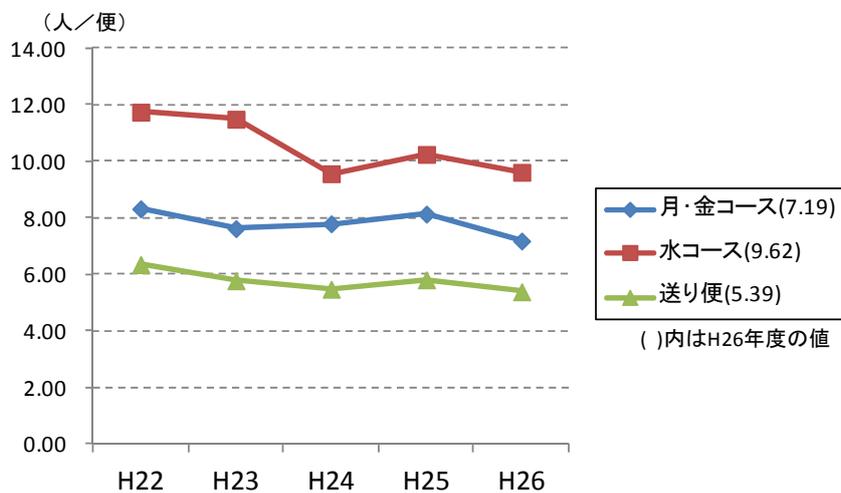


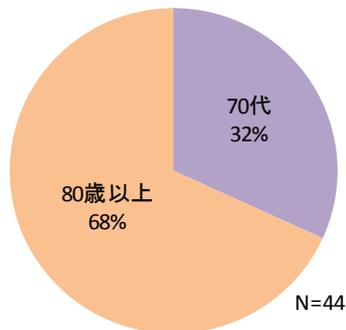
図 2-35 便あたり利用者数



図 2-36 便あたり利用者数

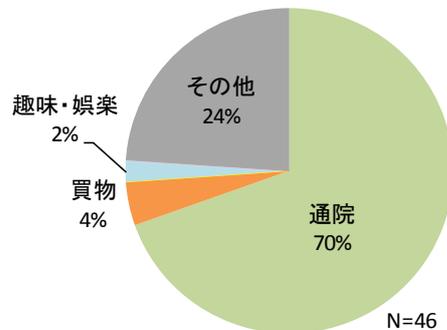
イ) 利用実態

布野町線の利用者は70代と80歳以上のみで、80歳以上が約7割を占めます。また利用目的は、通院が約7割となっています。



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-37 利用者の年齢構成



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-38 主な利用目的

c. 作木町線

ア) 利用者数

作木町線の利用者数は年間約5千人であり、平成25年度から26年度にかけて大きく減少しています。

コース別にみても、いずれのコースも平成26年度に大きく減少しています。

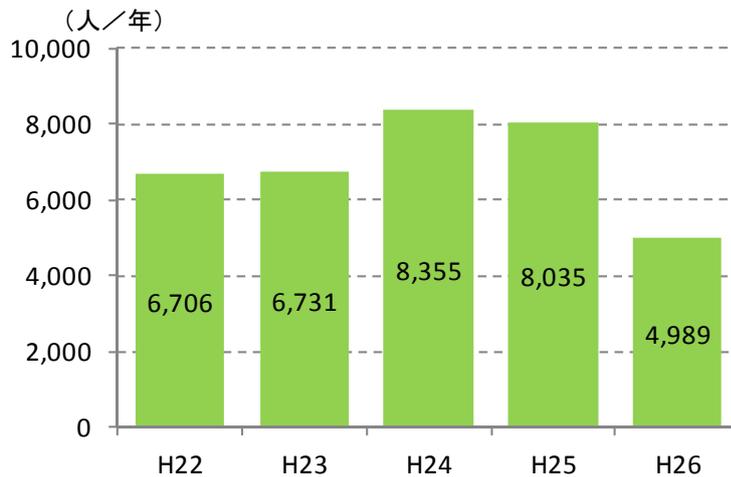


図 2-39 年間利用者数

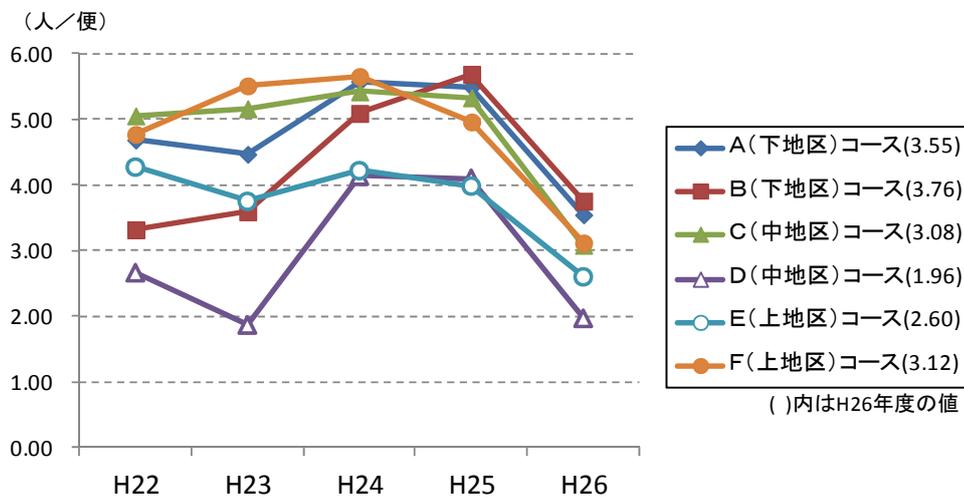


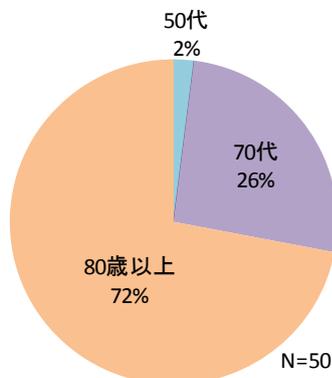
図 2-40 便あたり利用者数



図 2-41 便あたり利用者数

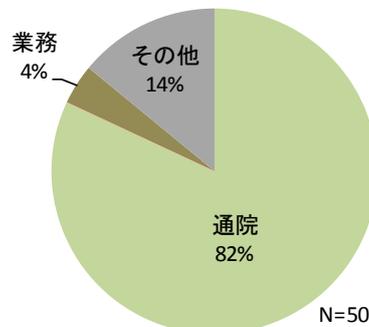
イ) 利用実態

作木町線の利用者は、80歳以上が最も多く、約7割を占めます。また利用目的は、通院が約8割となっています。



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-42 利用者の年齢構成



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-43 主な利用目的

d. 吉舎町線

ア) 利用者数

吉舎町線の利用者数は年間約4千人であり、近年、急速に減少する傾向にあります。

コース別では、大半のコースで減少しており、特にCコース、Dコース、Eコースの減少が顕著です。

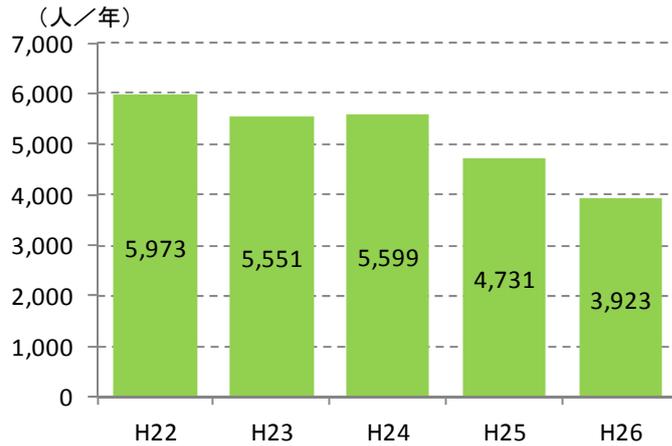


図 2-44 年間利用者数

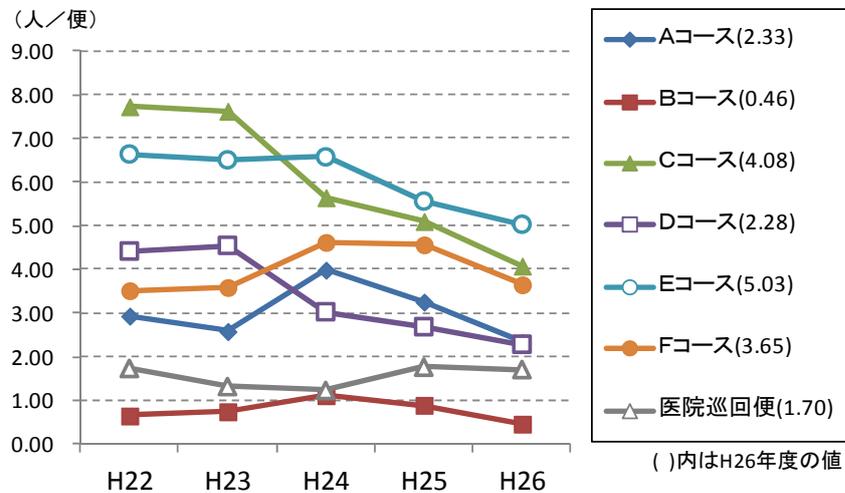


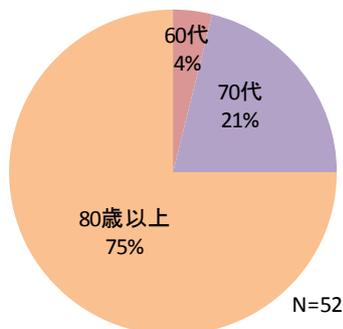
図 2-45 便あたり利用者数



図 2-46 便あたり利用者数

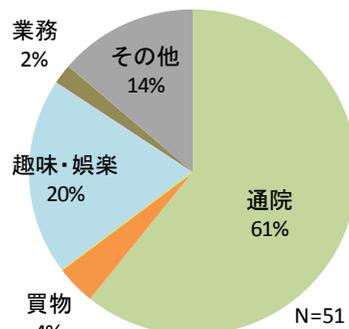
イ) 利用実態

吉舎町線の利用者は、80歳以上が最も多く、全体の4分の3程度を占めます。また利用目的は、通院が約6割、次いで趣味・娯楽が約2割となっています。



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-47 利用者の年齢構成



[資料] 平成 24 年利用実態調査

図 2-48 主な利用目的

## e. 三和町線

### ア) 利用者数

三和町線の利用者数は年間約5千人であり、推移をみると、平成22年度から平成23年度にかけて大きく減少しましたが、それ以降は微減傾向になっています。ただし、平成25年度から平成26年度にかけては微増しています。

コース別では、特に上山コース、板木コースが大きく減少しています。しかし板木コースは平成26年に増加しています。また下板木コースはほぼ横ばい、敷名コースは減少傾向ですが、平成26年度に増加しています。

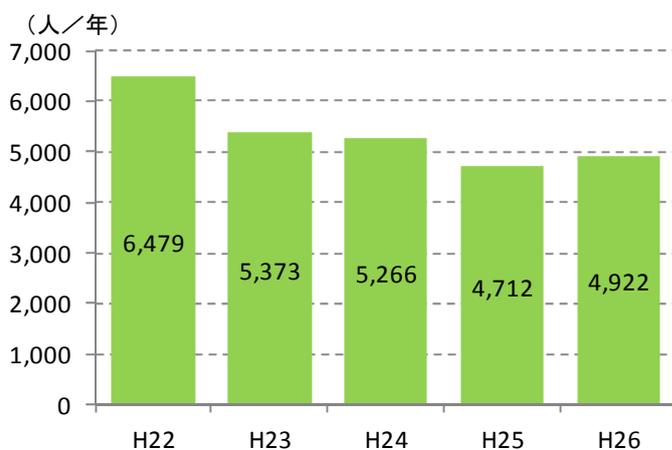


図 2-49 年間利用者数

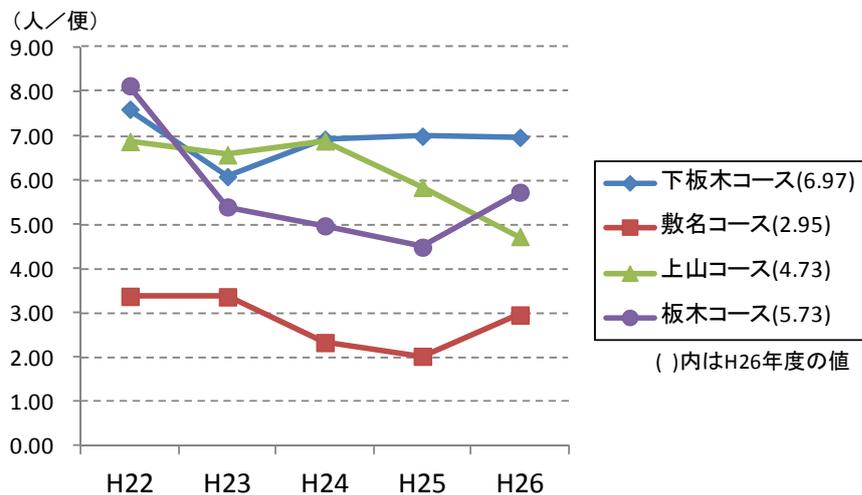


図 2-50 便あたり利用者数



図 2-51 便あたり利用者数

イ) 利用実態

三和町線の利用者は、80歳以上が最も多く、約6割を占めます。また利用目的は、通院が約7割、次いで買物が約2割となっています。

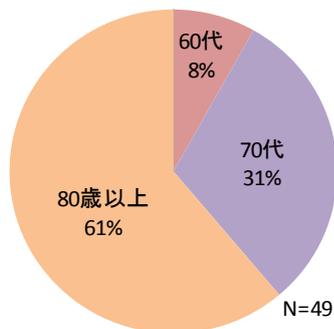
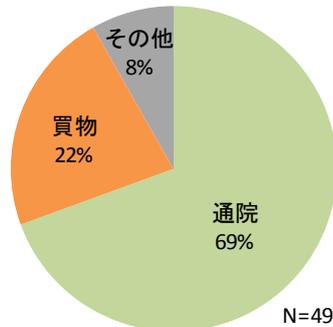


図 2-52 利用者の年齢構成



[資料] 平成 24 年利用実態調査  
図 2-53 主な利用目的

f. 甲奴町線

ア) 利用者数

甲奴町線は、他地域の市民バスと比較して便あたり利用者が少ない状況にありました。そのため、運行の効率化を目指して、平成 24 年 1 月にサービス内容を定時定路線型からデマンド型・区域運行に移行しています。

利用者数は年間約 2,500 人であり、デマンド型に移行して以降も、地域に居住する人数が少なくなった影響等より減少する傾向にあります。

エリア別にみると、上川エリアにおいて近年減少しており、宇賀エリア、小童エリアでは概ね横ばいの状況です。

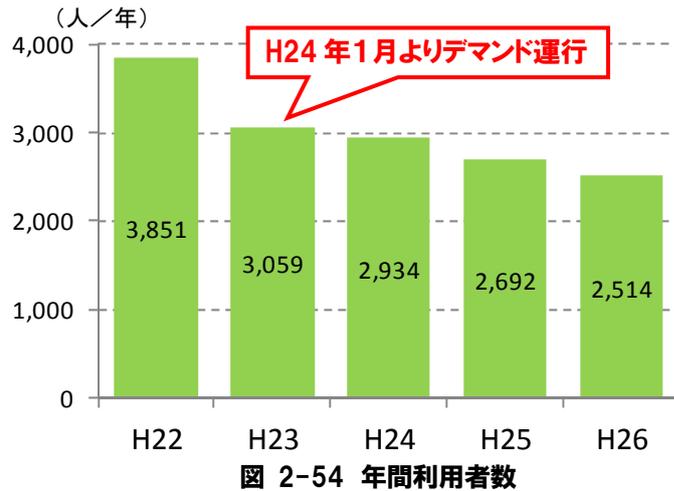


図 2-54 年間利用者数

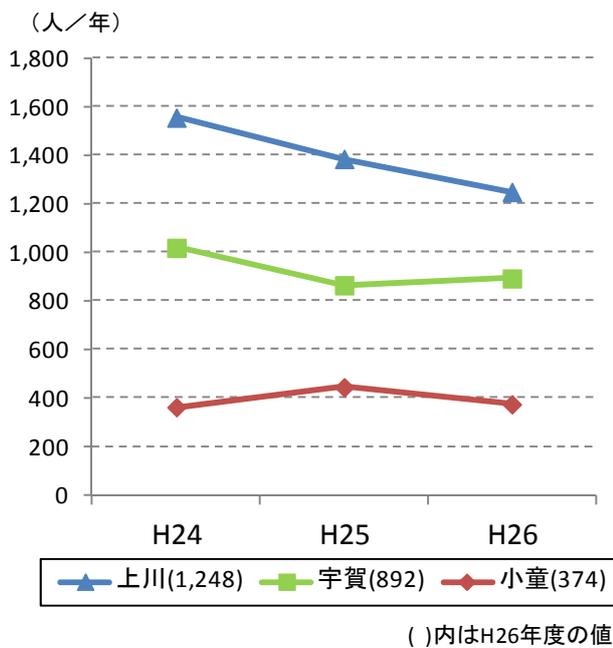


図 2-55 エリア別利用者数(デマンド型へ移行後)

### ③ 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にある。
- 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ため。）
- 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（バス停間の移動時間に余裕を持たせる）などの対応が必要かもしれない。
- 町内に買物できる場所がなくなった地域もある。利用者を維持・増加させるためにも、町外に買物に行き、戻るコースが必要だと考える。

#### ウ) デマンド型への変更に関して

- デマンド型（予約方式）への移行は、社内体制としては対応可能である。（3社）
- 事務的な手間が増え、利用者も使い辛くなるため反対である。（1社）
- 利用者は、予約方法や帰りの予約等で戸惑うと考えられる。十分な周知が必要である。
- 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が必要だと思う。

<既にデマンド型を実施している事業者の意見>

- これからは人口が減っていくため、他の三次市民バスもデマンド型の方がよいと思う。車輦もバスを走らせなくても、ジャンボタクシーで十分である。将来的には定時定路線型は維持できないであろう。

④ 三次市民バスの収支状況

三次市民バス等の収支状況をみると、現在、定時定路線型として運行している路線において、収支率が10%を下回る結果になっています。

表 2-13 三次市民バス等の収支状況（平成 26 年値）

	経費(委託費等) (A)	利用者数 (B)	収入 [(B)×運賃] (C)	収支率 (C/A)
君田町線	10,611,700 円	8,397 人	839,700 円	7.9%
布野町線	7,037,500 円	4,701 人	470,100 円	6.7%
作木町線	9,254,400 円	4,989 人	498,900 円	5.4%
吉舎町線	6,162,550 円	3,923 人	392,300 円	6.4%
三和町線	6,291,450 円	4,922 人	492,200 円	7.8%
ふれあいタクシーみらさか	5,476,000 円	3,442 人	1,032,600 円	18.9%
甲奴町線	6,844,636 円	2,514 人	754,200 円	11.0%
合計	51,678,236 円	32,888 人	4,480,000 円	8.7%

※ふれあいタクシーみらさか を含む

※収入は利用者数に運賃を乗じた値であり、実際に徴収した金額とは異なる

(8) ふれあいタクシーみらさかの運行状況

ふれあいタクシーみらさかは、三良坂町内で運行するデマンド型・区域運行を行う公共交通です。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。

① 運行概要

ふれあいタクシーみらさかの運行概要は、以下のとおりです。

表 2-14 ふれあいタクシーみらさかの運行概要

運行曜日	月曜日, 水曜日, 金曜日
運賃	大人 300 円, 小学生 150 円, 幼児・乳児は無料, 各種手帳保持者等無料
運営主体	三次広域商工会 (本市が三次広域商工会へ運行補助を実施)
運行主体	有限会社三良坂タクシー, 白梅タクシー有限会社

② 利用者数

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。

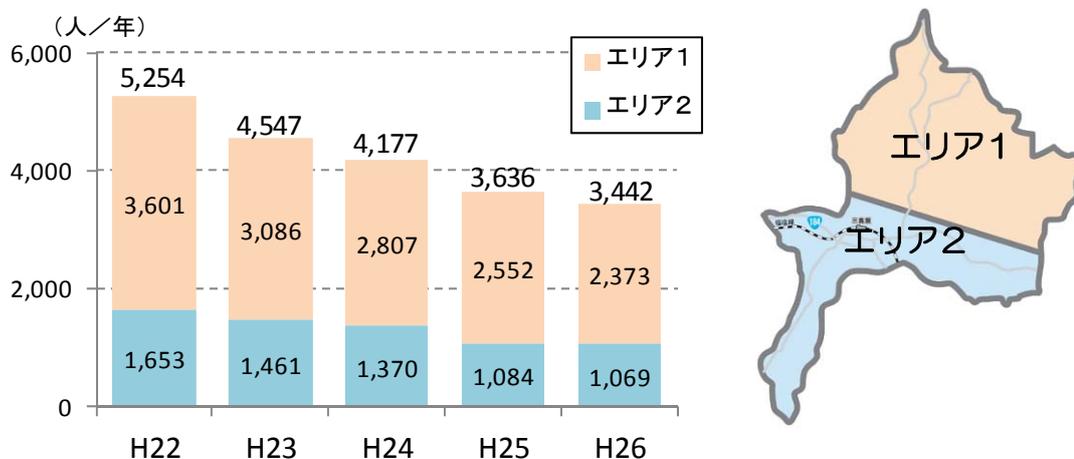


図 2-56 年間利用者数

③ 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)

- 利用者数が減少している。(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, 玄関まで来て欲しいという要望が多い。車両の進入が困難な場合等無理なことは断るが, 断り方も難しい。
- 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, どう維持していくかは, 商工会, 事業者, 市で調整する必要がある。

### (9) さくぎニコニコ便の運行状況

さくぎニコニコ便は、NPOを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型・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。

#### ① 運行概要

さくぎニコニコ便の運行概要は、以下のとおりです。

表 2-15 さくぎニコニコ便の運行概要

エリア	上地区（月曜日）、下地区（水曜日）、中地区（金曜日）
運賃	一乗車 300 円
運営主体	NPO法人元気むらさくぎ (NPOが保有する車両で移送サービスを実施)

#### ② 利用者数

平成26年度の利用者数は331人であり、平成24年度から平成26年度にかけて減少傾向にあります。

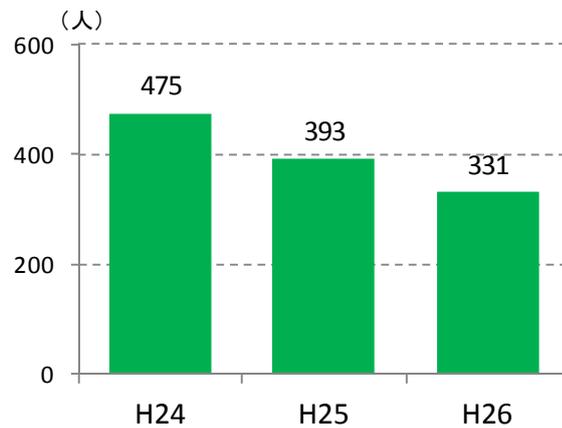


図 2-57 年間利用者数

#### ③ 運営上の問題や課題等（運営主体へのヒアリング結果より）

- 利用者数が減少している。
- 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。
- （公共交通機関までのつなぎの役割で運行しているが）利用者の中には、一般タクシーの感覚で思われている方がいる。
- （地区によっては）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。



図 2-58 さくぎニコニコ便の車両

## (10) 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。

### ① 制度の概要

三次市民タクシー制度の概要は、次のとおりです。

#### 【利用条件】

- 公共交通が運行していない地域であり、最寄りの医療施設、福祉施設等から原則2km以上離れている地域であること
- 交通手段を有していない住民が利用組合を設置し、タクシー会社との連絡調整等を行うこと（会計処理、市への補助申請等は、利用組合自身で行う、もしくは住民自治組織が担う）
- 利用組合は、2世帯2人以上で設置すること
- 2人以上で利用すること（やむを得ないと認める場合は、この限りではない）

#### 【事業者への委託】

- 利用組合が民間運送事業者へ運行を委託

#### 【運行可能日数】

- 制度を活用して運行できる日数は、1利用組合あたり最大週2回（やむを得ず1人で利用する場合は1利用組合あたり週1回まで）

#### 【運賃補助】

- 運賃の半額が市から利用組合へ補助される

### ② 住民自治組織による制度支援

利用組合の負担軽減を図るために、住民自治組織が代わって補助金申請事務を行うことも可能であり、平成27年度から、粟屋町づくり協議会でこの取組が始まっています。

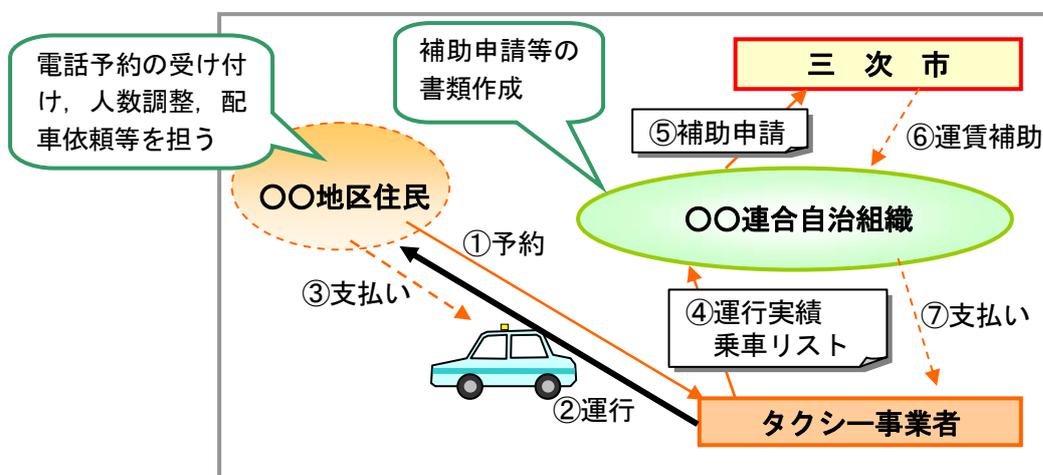


図 2-59 住民自治組織と連携した三次市民タクシー制度

### ③ 利用組合数と利用者数

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。

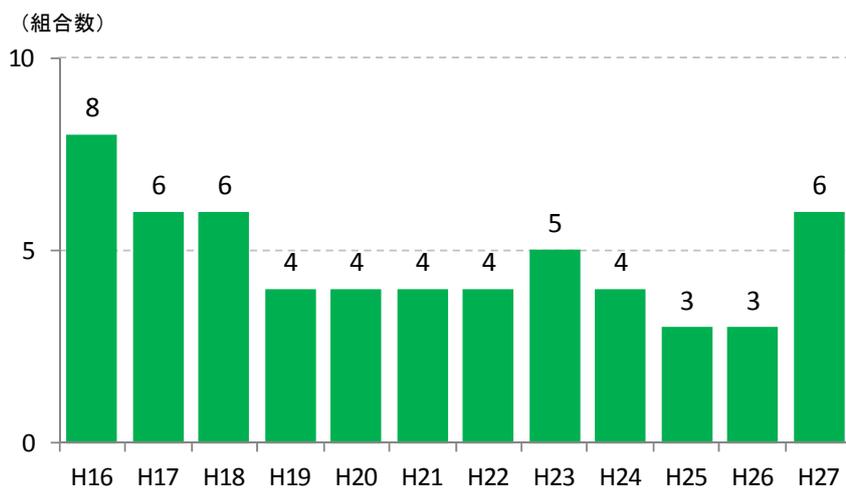


図 2-60 三次市民タクシー制度の利用組合の数

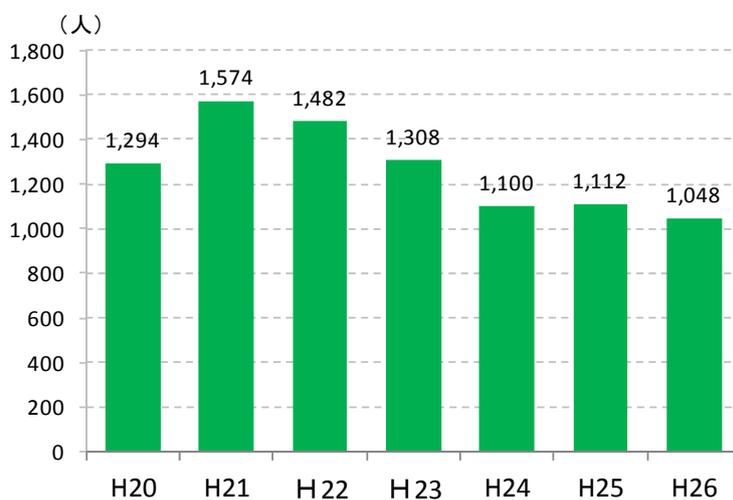


図 2-61 三次市民タクシー制度の利用者数

(11) 一般タクシー事業の状況

広島県タクシー協会に加盟している市内のタクシー事業者は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。

表 2-16 市内のタクシー事業者

平成27年10月現在

所在地	業者名	車両数
旧三次市	三次みどりタクシー(株)	11
	(有)芸備タクシー	23
	塩町タクシー	3
	志和地タクシー	2
	(株)アサヒタクシー三次	21
君田町	(有)君田交通	4
三良坂町	白梅交通(有)	5
	(有)三良坂タクシー	5
吉舎町	十番交通(有)	7
	中央タクシー	5
	(有)駅前タクシー	2
三和町	(有)三和タクシー	5
甲奴町	(有)甲奴タクシー	7

[資料] (一社)広島県タクシー協会

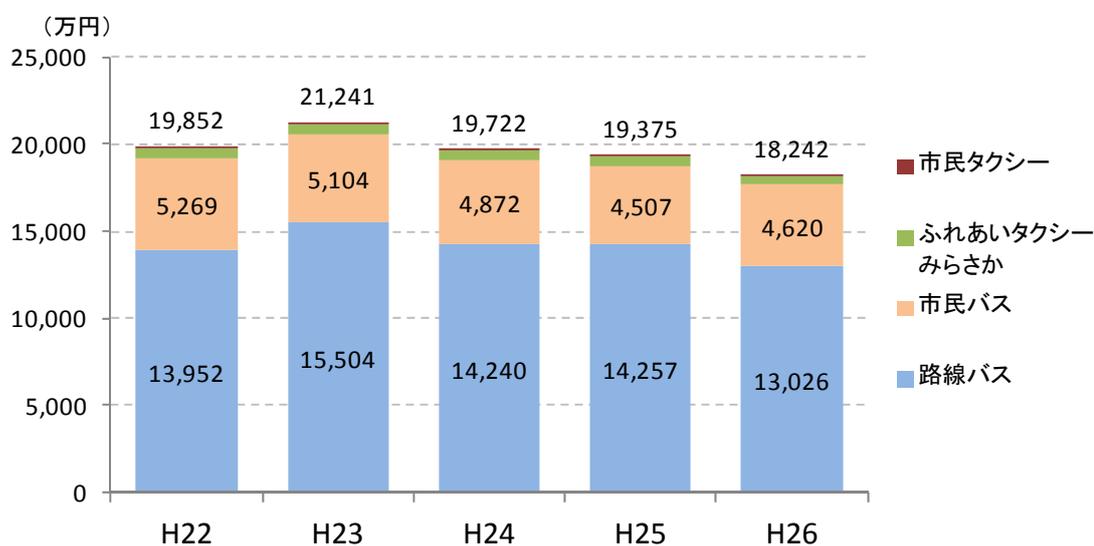
### 2.2.3. 運行に係る補助金の推移

本市における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。

表 2-17 本市による運行補助額

(万円)

	H22	H23	H24	H25	H26
路線バス	13,952	15,504	14,240	14,257	13,026
市民バス	5,269	5,104	4,872	4,507	4,620
ふれあいタクシー みらさか	548	558	558	558	548
市民タクシー	84	75	53	54	48
計	19,852	21,241	19,722	19,375	18,242



※市街地循環バス「くるるん」は路線バスに含まれている

図 2-62 本市による運行補助額

## 2.2.4. 公共交通への市民の評価

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。

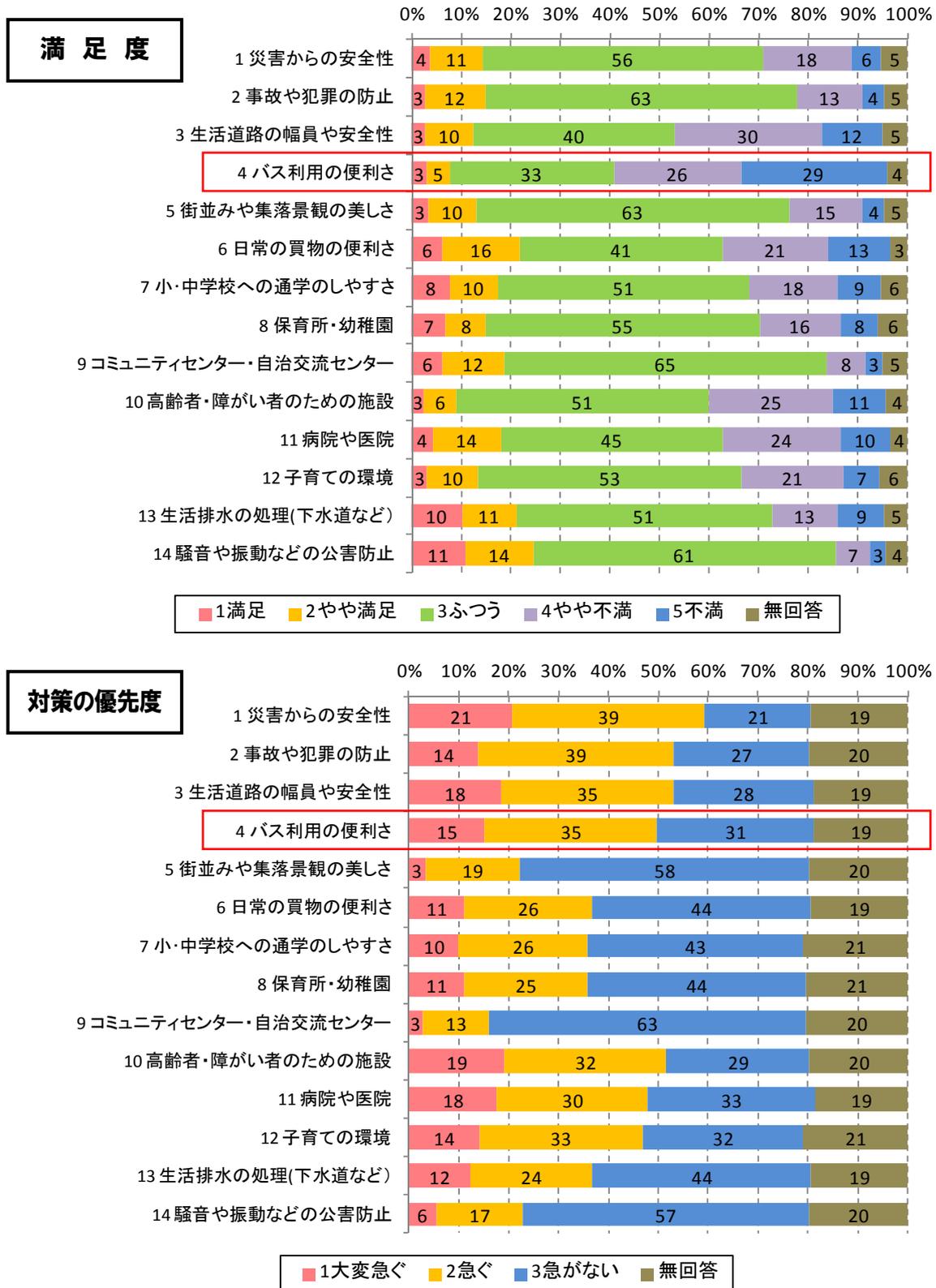


図 2-63 生活環境に関する項目の満足度、及び対策の優先度

[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、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。また、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といえます。

## 2.2.5. まとめ（公共交通の現状からみる課題）

- ◆ 本市の公共交通は、基本的には、鉄道、路線バス、市民バス・デマンドタクシーで構成されていますが、旧三次市域を中心に公共交通空白地域が存在します。この地域を対象にした三次市民タクシー制度がありますが、制度の導入（組合の組織化）は、一部にとどまっております。市と市民が連携してこれらの解消を図る必要があります。
- ◆ 本市内で運行する公共交通（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、様々な公共交通により移動できる環境を確保することは、地域に暮らし続けるために必要であり、その確保維持・活性化に向けて本市では公共交通体系の改善を図る必要があります。
- ◆ 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。平均して乗車数が1名に満たない路線など、非常に利用者数の少ない路線については、見直しが必要です。
- ◆ 市街地循環バスくるるんは、乗車数も一定程度存在し、利用者の満足度も高くなっていますが、市街地の路線バスとの路線の重複もあることから、今後、改善の必要がないか検討する必要があります。
- ◆ 三次市民タクシー制度については、利用者が減少傾向にあります。公共交通空白域での利用組合の新設も少ないことから、改善の必要性がないか、検討が必要です。
- ◆ 本市は、公共交通に関し、1.8億円程度の予算措置を講じております。今後、交付金の減少など、厳しく状況も予想されていることから、公共交通が持続可能なものとなるよう、一定の予算に対して利用者の満足度が高く、最適な公共交通になるよう、改善を続ける必要があります。

## 2.3. 関係団体の意見から地域公共交通の問題等

本市のまちづくりや市民生活に関わる各種団体の意見より、市民の生活交通に関する現状や各種問題、今後の課題などについて整理します。

表 2-18 意見整理を行った関係団体一覧

団体等	意見把握の方法 (平成 27 年度実施)
住民自治組織 (全 19 組織)	聞き取り調査
地域活動団体 (NPO 法人 地域活性化プロジェクトチームGANBO)	聞き取り調査
民生委員・児童委員 (130 件回答)	委員へのアンケート調査
三次地区医師会 (50 件中約 30 件回答)	医師会加入医療機関へのアンケート調査

### 2.3.1. 住民自治組織からの主な意見

#### (1) 生活移動の現状や問題など

- 移動に困るのは、自動車の運転免許を持たず、かつ（路線バスなどの）便利な移動手段がない高齢者。特に高齢の女性は運転免許を持たれていない人が多い。
- 高齢の夫婦では、夫が運転して夫人を病院・買物に送迎することが多いため、何らかの理由で夫が送迎できなくなると、その途端に夫人の生活が困る。
- 高齢で運転能力が低下し、本人はまだ乗りたくても家族等から自動車の運転を辞めるように言われて、運転免許を返納した方もいる。返納した途端に生活が困る。
- 今後は、女性を含めて、運転免許保有者の高齢化が進行し、可能な限り自動車を運転する（自動車を手放さない）方が増える。そのため、自動車の運転を辞める時は、既にバスを利用できない状況の方が多くなる。（福祉サービスに頼ることになる。）

#### (2) 課題や方策アイデアなど

##### 【全般的な仕組みなど】

- 現在、公共交通の維持に市が財政負担を行っているが、今後、増額も検討してほしい。財政的には厳しいだろうが、使い方として何を優先するかの問題である。
- ハブ・アンド・スポークの仕組みを町単位で考えられないか。路線バス，JRなり，組み合わせて考えるべきであろう。

### 【市民バスからの転換（タクシーの活用）】

- 市民バスは、今後利用が減少すると運営が困難になり、維持できなくなる可能性がある。そのため、タクシー事業（小型車両、区域運行）に転換していく事が考えられる。
- 三次市民タクシー制度ではなく、普通のタクシー利用で補助を出す方が良いのではないかと。また、タクシーをしっかりと利用した方が事業者は長く維持できる。ただし、タクシー利用が急増する可能性がある。（市の負担が過大になる）

### 【地域での乗合支援】

- 自動車で近所の方を連れて一緒に買い物等ができればいいが、事故が不安。例えば、乗り合わせて出かける場合の保険の半額・全額を市が負担する等の制度があればよい。

### 【地域や家庭内のコミュニティの強化】

- 車社会になって、近所同士の付き合いが希薄になっている。移動での助け合いのみならず、いざというときに困らないように、近所は勿論、常会などにおいて顔の見える付き合いをすることが必要。
- 子どもが高齢の親の移動を支えるなど、ある程度個人や身内にも責任を持たせて、親のサポートをしっかりとるように仕向けることも必要。

## 2.3.2. 地域活動団体からの主な意見

### (1) 地域公共交通づくりに係る意見など

#### 【地域公共交通づくりへの意見】

- 利用者が少ないから乗り物を廃止するという感覚ではなく、より使いやすいものに変えるという考え方への転換が必要。
- そもそも税収の多い少ないにかかわらず、田舎も都市部も同じような（ライフライン等の）最低限のサービスを受けられていることを、市民も認識する必要がある。

#### 【今後の地域公共交通のあり方】

- 地域の人口が減っている中で、ゆくゆくは“お一人様”に対するサービスを展開する公共交通が必要になるろう。
- 行政が金銭的支援をすることだけが、公共交通のあり方ではない。公共交通とは何かを整理し、市民にもある程度負担をしてもらうなど、継続していくためには利用者の側にも努力をしてもらわなければいけない点を、分かりやすく「見える化」することが大切。
- 今は、高齢者に対するの制度になっていると思うが、市民というのは赤ちゃんから年寄までいるので、みんなが使いやすい方法を考える必要もある。不平等にならないように、高齢者や所得が少ない人とその他の人の割引額を分ける等の工夫も必要。

### (2) 地域づくりなどに関して

- 地域課題において、それが個人の都合によるものなのか本当に改善が必要なものなのかの判断基準は、公共性があるか否かだと思う。市民も地域にとって本当に必要かどうかを考えるトレーニングが必要だと思う。
- 金・人がたくさんあって、どんどん成長していく社会情勢であればいいが、現状は異なる。資源に限りがある中で、継続していけるものにするのが大切である。

## 2.3.3. 民生委員・児童委員からの主な意見

### (1) 生活移動の現状や問題など

#### 【生活移動の現状など】

- バス便数が少ない（ゆっくり買い物ができない。待ち時間が長い等々）、そもそもバスが通っていない。
- 生活移動をタクシーに頼っている。（月1回タクシーを利用して中央病院に通院する等）その場合、料金がなくて負担が大きい。
- 足が不自由で停留所に行けないため、自宅前まで送迎に来て欲しいという要望がある。
- 歩くのが困難な人でも移動のために車を運転している。免許証を離すことが出来ない。
- 電動カートをうまく使っている。
- 家族は働きに出ている為、出掛けたい時になかなか出掛けられない。
- 家族が居ても、気兼ねで送迎を頼みにくい人もいる。さらに、家族や隣人、友人による支援が出来にくい高齢者が増加しているように思う。

#### 【これからの問題】

- 今後、数年でかなりの人が外出困難・買物難民になるであろう。
- 免許証を返納する人が段々増えてくると、移動手段がなくなるので、市民バスや福祉タクシーの要望等が増えるだろう。

### (2) 課題や方策アイデアなど

#### 【公共交通に関して】

- 鉄道、バスの運行回数を増やす等、サービスの見直し。
- 市街地循環バス（くるるん）の改善（運行範囲を広げる、フリー乗降、値下げ、増便等）。
- 市街地循環バス（くるるん）を乗車体験するチャンスの創出（試乗券の配布）。
- 市民タクシー、福祉タクシー、地区ごとによる巡回バスなどを導入する。  
（集落毎に曜日を決めて運行するボランティアタクシー、周辺部と中心市街地とを連絡する地域バス、マイカーを使って送迎が可能な人の登録を募り、利用者の乗車・降車希望時刻に合わせて送迎を行うサービス（法律に違反しない白タク）など。）
- 停留所や指定場所に出向くことが難しい高齢者が多いため、「家」からの送迎があれば利用者が便利だと思う。
- 高齢者にはバス停が遠すぎるため、停留所を増やす。
- 年間パス券（有料）があれば利用し易い。
- 乗車時の介助が必要。

#### 【タクシー助成】

- タクシーを利用し易くする。（例えば無料・割引のタクシー券を移動困難者に配布する）

#### 【買物の支援】

- 地域を巡回する食料品の販売車を運行する。
- パソコン（高齢者でも操作しやすい）を利用した宅配サービスや注文を受けて代理で買い物をするサービスを導入。

### 【その他のアイデアなど】

- 高齢者の運転免許返納の恩恵（パスピー、タクシー券等）を、その時だけでなく毎年考えてくれば、返納が増えて高齢者の事故が減少する。
- 移動に関する近隣の助け合いやボランティアも、事故の可能性を考えると容易には声かけができない。保険等、保障の確立が必要。
- 地域常会でも要支援者を把握し、支え合うようにする。

## 2.3.4. 三次地区医師会からの主な意見

### (1) 課題や方策アイデアなど

#### 【公共交通に関して】

- 市街地循環バス（くるるん）を活用する。（現在の一方向ではなく双方向で利便性を高める、通院で便利なバスなど）
- 個々の地域で都合の良い時間を決めて、各家の門前までを乗合のジャンボタクシーで運行する。
- （周辺町から）中央病院や中心市街地と連絡するバス路線を整備する。
- 支所部において、予約型ジャンボタクシー等を支所から市内中心部へ運行する等。

#### 【医療機関専用バスの整備】

- 中央病院，医療センター，開業医（全体や小分け）での専属バス。診療時間に合わせた定期便を運行する。
- 市街地の医療機関専用の巡回マイクロバス。（三次駅を中心に八の字で時計回り・反時計回りでジャンボタクシーや小型バスを運行するなど）
- バス，通院専用バス・タクシーなどを一律料金で利用できるようにする。
- 費用は原則利用者負担。一部を店舗，医療機関，行政が負担すればよい。

#### 【運賃等の助成】

- 公共交通の一部助成を行う。
- タクシー（普通，介護）利用への助成。タクシー券の配布。

#### 【その他のアイデアなど】

- 福祉サービスとの連携をはかる。
- バス停や駅，車内へのボランティアを配置。乗り降りの介助。
- 仕組みが難しいと利用者はわからない。自分達で利用できるようになるまでの支援等が必要。
- 交通弱者とは誰にでも起こる事という意識と公共交通に関心を持つことが大切。
- それぞれの医療機関が自分のところの患者の状況を調査して，公共交通についてひとりひとりにアドバイスし，不都合を見つけたら行政に相談する。

## 2.4. 連携計画の取組状況

これまで本市では、平成22年3月に策定した「三次市地域公共交通総合連携計画(以下、連携計画)」に準じて、公共交通体系の構築に取り組んできました。

ここで、連携計画で掲げた目標、及び取組事業の状況について整理します。

### 2.4.1. 連携計画の目標達成状況

連携計画では、計画期間の目標として、次の3点を掲げています。

- 市街地循環便の1便あたり平均乗車人員を増加させます。
- 三次市民バスの利便性を高めるとともに、運行経費の縮減を図ります。
- 三次市民タクシー制度や自家用有償運送の導入を図り、交通空白地域を縮減します。

これら全てに対して関連する事業を推進し、概ね目標は達成できました。しかしながら、依然として課題が残っています。

#### (1) 市街地循環便の1便あたり平均乗車人員を増加させます

当時運行していたみよしウェーブ号の1日あたりの利用者数(平成21年4月～7月平均)は39.9人、1便あたりに換算すると1.9人/便と少ない状況にあったため、利用者数の増加を目標としました。そのため、平成22年10月に当該路線を市街地循環バス(くるるん)として再編を行い、その結果、平成26年度の1日あたりの利用者数は44.7人、便あたりの利用者数は5.6人/便(ただし、再編前と便数が異なる)と、利用者数の増加が達成できました。

ただし、近年、市街地循環バスの利用者数は減少傾向であり、更なる運行内容の改善が必要といえます。

#### (2) 三次市民バスの利便性を高めるとともに、運行経費の縮減を図ります

三次市民バスは、たとえ運賃収入が運行経費を下回っても維持すべき交通手段であることを踏まえた上で、運行の持続を図るために、最低限の利用者数の確保(1便あたりの利用者数を少なくとも1.0人以上)及び運行経費を縮減することを目標としました。そのため、当時、多くのコースにおいて利用者数が1.0人/便を下回っていた甲奴町線を、平成24年1月に定時定路線型からデマンド型運行に見直し、効率化を図りました。

ただし、その他の三次市民バスの利用者数も年々減少しており、さらに平成26年度においては吉舎町線Bコースで1便あたりの利用者数が1.0人/便を下回るなど、今後も、利用状況が一層厳しくなると考えられます。

#### (3) 三次市民タクシー制度や自家用有償運送の導入を図り、交通空白地域を縮減します

本市における公共交通空白地域の縮減を推進するために、三次市民タクシー制度の普及(少なくとも6地域以上)、及び自家用有償旅客運送など、住民主導の新たな運行サービスの導入(少なくとも1地域以上)を図ることを目標としました。そのため、三次市民タクシー制度は、住民自治組織と連携するなど制度の柔軟性を高めることで組合数の増加を図り(平成27年度で6組合)、また新たな自家用有償旅客運送については、NPOの運営により、さくぎニコニコ便の運行が始まっています。

ただし、三次市民タクシー制度の普及に向けては、さらなる柔軟性や利用組合の負担軽減などが求められており、改善が必要と考えられます。

## 2.4.2. 連携計画の事業の状況

連携計画に掲げた各種事業の取組状況は、下表のとおりです。

表 2-19 連携計画の事業と取組状況

連携計画の事業	取組状況	実施主体
市街地循環便の整備 (みよしウエーブ号の再編)	●平成 22 年 10 月、市内循環バス（くるるん）が運行開始	三次市、 民間交通事業者
地域内生活交通の再編	<p>(市民バス等の再編)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●平成 24 年 1 月、甲奴町線をデマンド型へ見直し</li> <li>●その他、実態に応じたルートやダイヤ等の見直しを推進</li> </ul> <p>(市民タクシー制度の改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●平成 27 年度より住民自治組織（粟屋町づくり協議会）が事務局を担う取組を開始、これに伴い利用組合数が 6 組合に増加</li> </ul> <p>(自家用有償運送の導入)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●平成 23 年 10 月、さくぎニコニコ便が運行開始</li> </ul>	三次市、 住民自治組織、 住民団体、 民間交通事業者
路線バスの再編	●利用実態に応じた再編を推進（※次表参照）	民間交通事業者
交通結節点における利用環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR 三次駅周辺整備の推進</li> <li>●上布野バス停、作木診療所前バス停への上屋整備</li> </ul>	三次市
高齢者運転免許自主返納支援	●平成 25 年度 6 月より、三次市高齢者運転免許自主返納支援事業を開始	三次市 広島県警察
公共交通の利用促進策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バス、市街地循環バスの利用促進に向けた路線図・時刻表、PR ツールの作製</li> <li>●市ホームページへのバス利用案内整備</li> </ul>	三次市、 民間交通事業者
車両のバリアフリー化	●平成 23 年度、平成 24 年度、三次市民バス吉舎町線の車両にステップを設置	三次市

表 2-20 路線バスの再編（平成 22 年以降）

	路線名	変更年月日	変更点	
備北交通	作木線(伊賀和志地区)	H22.5.16	経路ダイヤ変更(大津トンネル)	
	赤名線	H22.10.1	土曜日ダイヤを増便, 日・祝日を運休	
	三城線	H23.4.1	三次運動公園を周回ルートに変更	
	三城線	H23.10.1	「工業団地南」バス停新設, 「美術館」, 「ワイナリー」バス停追加	
	敷名線	H23.10.1	「工業団地南」バス停新設	
	敷名線	H23.10.1	「美術館」, 「ワイナリー」バス停追加	
	作木線	H23.11.1	都賀都橋～作木～布野～三次駅の「馬ガ峠(東)～田原」区間休止	
	下高野線	H25.4.1	尾道松江線三次以北開通による運行経路の変更等	
	作木線	H25.4.1	休日増便	
	畠敷線	H25.4.1	三次インター停留所新設	
	神野瀬線	H25.12.25	冬期(H25.12.25～H26.2.28)における起終点を神野瀬から中野原に変更	
	赤名線	H25.4.1～9.30 (実証運行)毎日運行 H25.10.1(本格運行)	起終点延長(赤名→頓原)/ H27.5.18「道の駅 ゆめランド布野」に停車	
	美術館線	H26.4.1	廃止	
	下高野線	H26.4.1	経路変更(竹地、君田)	
	全線	H26.11.9	三次駅前停留所移設(交通センター)	
	神野瀬線	H27.4.1	神野瀬～中野原間(2.6km)廃止	
	上村線	H27.4.1	廃止	
	三次布野線	H27.4.1	新設(試行運行)	
	敷名志和地線	H27.5.18	終起点を三次中学校から三次駅に変更	
	敷名廻神線	H27.5.18	終起点を三次中学校から三次駅に変更	
	作木線	作木(都賀都橋)線	H27.5.18	一部ダイヤ変更, 「道の駅 ゆめランド布野」に停車
	下高野線	下高野(君田経由)線	H27.5.18	一部ダイヤ変更, 東酒屋～工業団地間を2分増分
	湯木線		H27.5.18	一部ダイヤ変更, 東酒屋～工業団地間を2分増分
	敷名線	敷名(志和地経由)線	H27.5.18	起終点変更(三次中学校前→三次駅)、一部ダイヤ変更
	敷名線	敷名(廻神経由)線	H27.5.18	起終点変更(平和橋→三和支所前、三次中学校前→三次駅)、一部ダイヤ変更
	敷名線	敷名(敷名塩町経由)線	H27.5.18	起終点変更(三次中学校前→三次駅)
	畠敷線		H27.5.18	便数、ダイヤ変更、美術館前～工業団地間で3分増分
	宮内線		H27.5.18	一部ダイヤ変更
	櫃田線		H27.5.18	一部ダイヤ変更
	三城線	三城(庄原)線	H27.5.18	一部を除き変更(三次中学校前→三次駅)
	三城線	三城(中央病院)線→ 三城(庄原)線	H27.5.18	起終点変更(三次中学校前→三次駅)
	山家(JMS)－三次駅前		H27.5.18	JMS線(2路線)を統合
	山家(JMS)－三次中学校		H27.5.18	廃止
山家(JMS)－三次工業団地		H27.5.18	廃止	
中国バス	甲奴・三次線	H22.4.1	本格運行開始(H21.4 試験運行開始)	
	田総の里西・太郎丸・上下駅前	H22.11.1	甲奴駅発－梶田別経由－太郎丸着, 太郎丸発－甲奴駅 經由－上下駅前着 (一部路線短縮)	
	田総の里西・太郎丸・上下駅前 (上下駅前～三良坂駅前)	H22.11.1	廃止	
	田総の里西・太郎丸・上下駅前 (土居～三良坂駅前)	H22.11.1	廃止	
	甲山－三次線	H26.10.1	ダイヤ改正	
	甲山－小国線	H27.8.21	ダイヤ改正	

※十番交通の再編はない

## 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

公共交通の確保維持・活性化は、市民にとっての故郷（ふるさと）・三次市が、今後も快適に居住できる地域であるために不可欠であり、そのためには、利用者に優しい交通サービスが提供されるとともに、各市民が公共交通は市民全員の財産であると認識のもと、高い意識で公共交通を守り、育てることが重要です。

以上を踏まえて、本計画の基本的な方針を次のとおりに定めます。

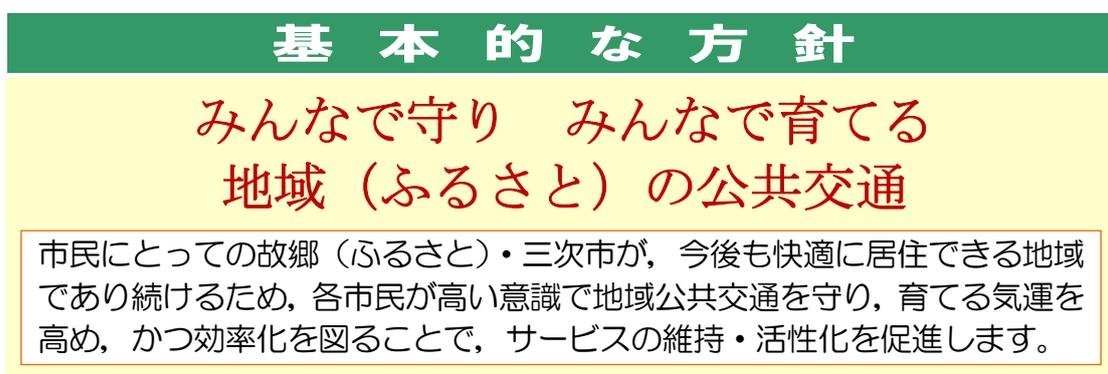


図 3-1 基本的な方針

また、基本的な方針に向けた、公共交通づくりに係る目標を次のとおりに定めます。

#### 計画の目標

- ア)幹線交通と地域内生活交通が連携する公共交通体系の構築により、公共交通を誰もが利用できるよう環境を整える
- イ)公共交通に関して、可能な限りニーズに対応し、持続可能な運行サービスを整備することで市民の満足度を向上させる
- ウ)地域内生活交通の改善・活性化等に関する地域住民の参画、幹線交通と地域内生活交通との接続環境の改善、公共交通に関する情報提供の充実等により、公共交通の利用を促進する
- エ)将来にわたって持続可能な公共交通体系を実現するため、現在よりも市の財政負担が増加しないよう、非効率な公共交通の効率化やサービス内容の見直しを図る

### 3.2. 地域公共交通網形成計画の目標と達成に関する評価指標

#### ア)幹線交通と地域内生活交通が連携する公共交通体系の構築により、公共交通を誰もが利用できるよう環境を整える

三次市民にとって日常生活で利用する公共交通としては、①三次市から広島市をはじめとした市外への移動のための交通（以下では、狭義の意味で「広域幹線交通」という。）、②三次市中央部と支所の所在地など生活拠点間の移動のための交通（以下では、「地域幹線交通」という。）、③居住地と居住する地域の生活拠点間の移動のための交通（以下では、「地域内生活交通」という。）があり、これからも住み続けるためには、これらを誰もが利用できるようにしておく必要があります。

利用者が限られている中で、これらについて、必要な経路や運行方法、運行頻度を精査した上で、着実に維持していくことと、現状では地域内生活交通が利用できない地域で、それらが利用できるようにすることが重要です。

表 3-1 公共交通の機能分担

交通体系の名称	主な機能・役割	公共交通の主な種類
広域幹線交通	主に市外への生活行動を支える移動手段	鉄道、高速バス、路線バス
地域幹線交通	主に自治組織を単位とする生活圏を越えた生活行動を支える移動手段	鉄道、路線バス
地域内生活交通	地域内の日常的な生活行動を支える住居から生活拠点への移動手段	鉄道、路線バス、三次市民バス等、市街地循環バス、自家用有償旅客運送、タクシー（三次市民タクシー制度における交通手段）

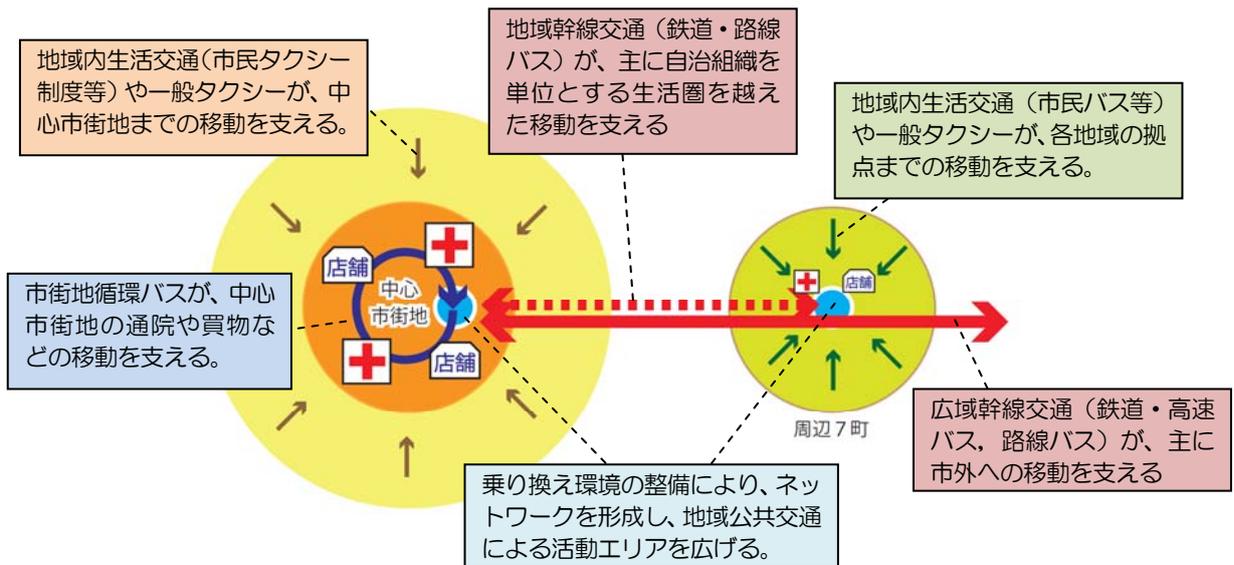
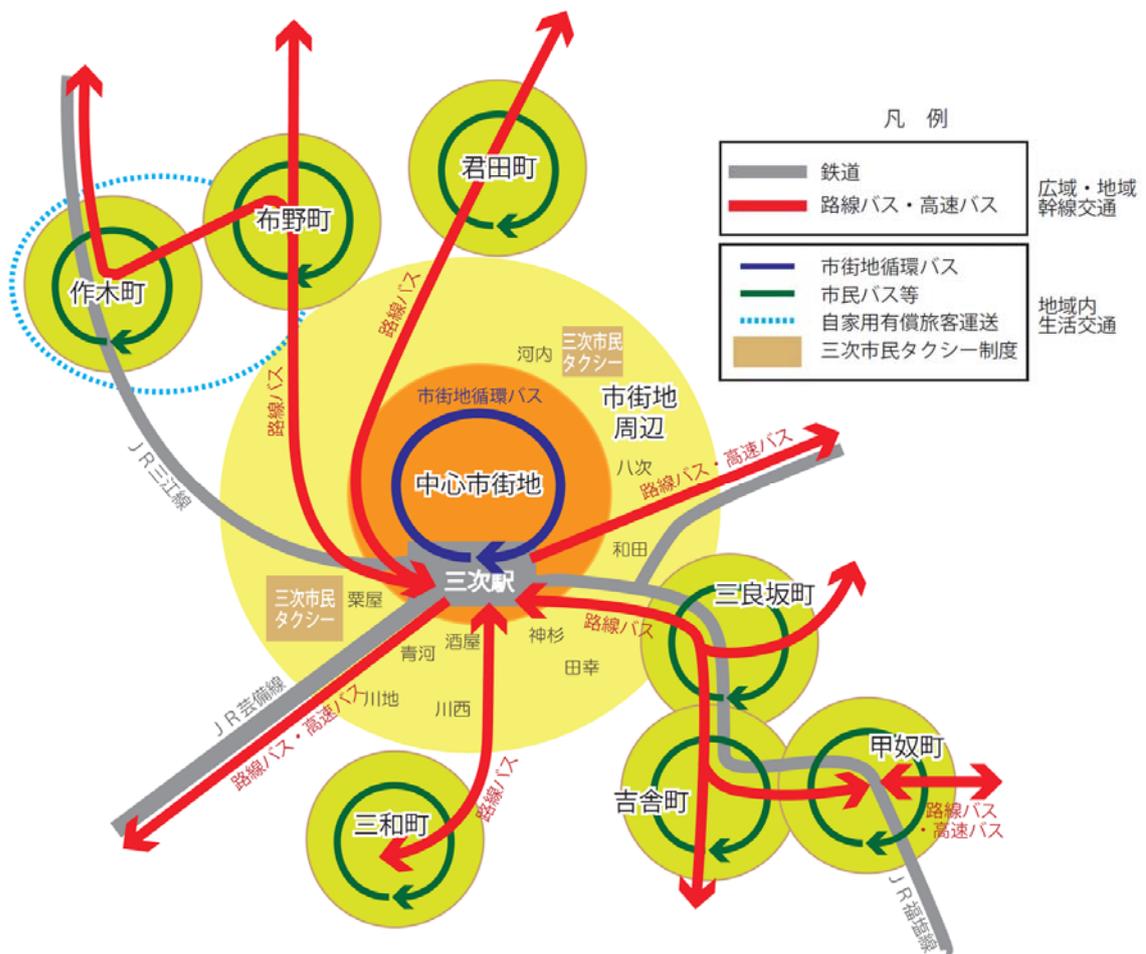


図 3-2 公共交通の機能・役割イメージ



※イメージであり、実際の位置関係と異なるものもあります。  
 ※三次市民バスや市民タクシー制度(利用組合の箇所)などは現時点の状況であり、計画期間中に内容、箇所等を変更することもあります。

図 3-3 本市の公共交通体系イメージ

より多くの市民生活を支援する公共交通体系の構築の達成度合いを評価する指標として、公共交通（路線バス、市街地循環バス、市民バス、市民タクシー制度等）の利用者数、及び地域内生活交通の空白域であるなど公共交通体系が整っていない地域の数を採用します。

表 3-2 目標値の設定

指 標		H32 目標値
公共交通の利用者数	※利用者数とは、年間の路線バス、市街地循環バス、市民バス等、市民タクシー制度の利用者数の合計のこと	平成 26 年度の値 (284,089 人) を維持する
公共交通空白地域の集落数	※ <b>作成中</b>	平成 26 年度の値(〇〇〇地域)を半減する

【目標値の設定根拠】

○公共交通の利用者数の目標値:平成 26 年値

	利用者数
路線バス・市街地循環バス	250,153 人
市民バス・ふれあいタクシーみらさか	32,888 人
市民タクシー制度	1,048 人
公共交通全体	<b>284,089 人</b>

※期間は、路線バスは前年 10 月～当年 9 月、その他は年度。  
自家用有償旅客運送は除く。

○公共交通空白地域の地域数の目標値:平成 26 年値

	利用者数
<b>作成中</b>	

※公共交通空白地域とは、自治会の常会単位で、その中心が、最寄のバス停留所(路線バスのフリー乗降区間では最寄の路線)若しくは鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域と定義。(平成 28 年〇月三次市調べ)。

**イ)公共交通に関して、可能な限りニーズに対応し、持続可能な運行サービスを整備することで市民の満足度を向上させる**

公共交通の利用者数は減少傾向にあり、路線バスや市民バスにおいて大型バスが必要になる場面は限られてきています。また、バス利用者の高齢化が進み、これまでの大型バスが通行可能な幹線沿いのバス停留所よりもっと自宅近くまでの送迎へのニーズも高まっています。このような社会情勢の変化に対応し、デマンド運行に変更するなどして、利用者のニーズを反映した運行が可能になってきています。

財政的な持続可能性を確認しつつ、より便利なサービスを提供することは、市民の生活利便性を向上させ、また、公共交通の利用を促進する上でも重要なことであり、市民のニーズを反映した運行になるよう改善を継続します。

より多くの市民ニーズに対応した持続可能な公共交通の構築が必要であることから、評価指標として、市民のバス等の満足度を採用します。

**表 3-3 目標値の設定**

指 標		H32 目標値
公共交通への評価	※公共交通への評価とは、市民アンケートによる「バスや鉄道などの公共交通が利用しやすい」と思う回答者の割合のこと	平成 27 年度結果 (16%) を上回る

**【目標値の設定根拠】**

○「バスや鉄道などの公共交通が利用しやすい」について

	件 数	構成比	
そう思う	33	3.1%	15.5%
まあそう思う	131	12.4%	
どちらともいえない	238	22.5%	84.5%
あまり思わない	340	32.2%	
全く思わない	314	29.7%	
合計	1,056	100.0%	100.0%

※「都市計画マスタープラン」アンケート調査(平成 26 年度実施)

(市内に居住する 18 歳以上 80 歳未満の市民 3,000 人が対象)

※不明・無回答を除く

**ウ)地域内生活交通の改善・活性化等に関する地域住民の参画, 幹線交通と地域内生活交通との  
接続環境の改善, 公共交通に関する情報提供の充実等により, 公共交通の利用を促進する**

これからのまちづくりは、地域や住民主導で実施することが必要であり、本市では「三次市まち・ゆめ基本条例」において、その方針や精神を掲げています。また、公共交通に関しては、他のまちづくり施策と連携を図るとともに、利用者の意見を十分に反映させ、地域の実情に適した効率的な取り組みが求められます。

このため、地域や住民主導で、地域内生活交通の体系の見直しや運営の改善を行うため、各自治連合会単位で「地域内生活交通検討会」を設置し、持続可能で、可能な限り地域の実態や住民ニーズにあった地域内公共交通を、住民主体で検討・構築します。

主な検討内容としては、地域内生活交通の運行や地域内生活交通と地域内幹線交通との乗り継ぎ環境の整備などが考えられ、利用者の目線に立って実態に則したきめ細かな検討が期待されます。

また、持続可能な公共交通とするためには、公共交通に係る市民理解の向上が不可欠であり、利用促進を図るためにも、住民自治組織、交通事業者等と連携し、利用促進に向けた広報活動等を推進します。

さらに、市全体の公共交通の取り組みや形成計画事業については、PDCA サイクルに準じて定期的に改善を行い、計画期間を通じて継続的に、市民の公共交通に対する満足度向上に努めます。

より多くの市民生活を支援する公共交通体系の構築の達成度合いを評価する指標として、公共交通（路線バス、市街地循環バス、市民バス、市民タクシー制度等）の利用者数を採用します。

**表 3-4 目標値の設定**

指 標		H32 目標値
公共交通の利用者数 (再掲)	※利用者数とは、年間の路線バス、市街地循環バス、市民バス等、市民タクシー制度の利用者数の合計のこと	平成 26 年度の値 (284,089 人) を維持する

**エ)将来にわたって持続可能な公共交通体系を実現するため、現在よりも市の財政負担が増加しないよう、非効率な公共交通の効率化やサービス内容の見直しを図る**

市民の高齢化に伴い、公共交通の必要性は高まると考えられますが、一方で、人口の減少は、サービスの持続を一層困難にするといえます。また現在、市内で運行している路線バス等には、利用実態と照らし合わせると、効率的な運行形態になっていない路線や区間も存在しています。

こうした状況を踏まえて、例えば利用者が少ない路線については運行内容の見直し等を行うなど、公共交通に係る事業の健全化を図ります。

また、市外と連絡するバス路線に対しては、本市単独での見直し検討は困難です。そのため、関係市町と協議を行い、需要や利用者ニーズに応じた効率化に努めます。

市の人口が減少する中、将来に向けて持続可能な公共交通体系を構築していくため、広域幹線交通、及び地域内生活交通の利用者の増加を促すことに合わせ、運行の維持に向けた、効率的かつ健全な運行サービスの提供を行うことが必要です。これを踏まえて、評価指標として、公共交通に係る本市の財政負担額を採用します。

**表 3-5 目標値の設定**

指 標	H32 目標値
公共交通に係る本市の 財政負担額	平成 26 年度の値 と同等以下

### 3.3. 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めます。

- 計画事業 1. 路線バスの運行・改善
- 計画事業 2. 市街地循環バスの運行・改善
- 計画事業 3. 三次市民バス等の運行・改善
- 計画事業 4. 自家用有償旅客運送の運行支援
- 計画事業 5. 三次市民タクシー制度の改善・利用促進
- 計画事業 6. 住民主導での移動手段確保への支援
- 計画事業 7. 乗継環境の改善
- 計画事業 8. 地域内生活交通検討会の開催
- 計画事業 9. 公共交通の利用促進策の推進
- 計画事業 10. 高齢者運転免許自主返納支援の推進

## 計画事業 1 路線バスの運行・改善

### ■事業概要

#### 【運行の方針】

- 広域幹線交通等を担う路線バスを、民間交通事業者が運行します。これに対して、運行サービス維持を図るため、三次市が国、県と連携し、運行を支援します。
- 路線バス運行は、次の方針に従います。

- ・地域内幹線交通（周辺支庁と中心市街地との連絡、広域移動等）のバス路線については、サービス水準の維持を原則とする。
- ・サービス水準（便数等）は、原則計画期間当初の水準とする。ただし、現状で不効率な運行になっているものの利便性向上、及び持続可能なサービス提供のための見直し変更は、本計画に掲げる基準に応じて着実に推進する。
- ・可能な限り、鉄道や地域内生活交通など、他の公共交通との乗り継ぎ円滑化を図ることで、車に頼れない市民の生活活動範囲を広げるように努める。

#### 【市内完結路線の見直し】

- 本市の交通体系を持続可能なものとするため、次の基準を設け、過度に非効率な系統に対しては、持続可能な運行内容への見直し検討を行います。

運行見直し検討を要する系統：経常収支率20%未満

- なお、運行内容の見直しは、沿線等の地域住民の生活に大きな影響を及ぼすため、見直し内容の検討にあつてのプロセスや協議方法、また変更内容の周知方法などについて、関係主体の理解を得るための仕組みを検討します。
- ただし、各地域の生活拠点から中心市街地までを結ぶ広域幹線交通（※）については、一定程度の便数を三次市が責任を持って維持します。また、維持を必要とする便数の水準は、計画期間内に検討します。

※周辺7町中心部を通り中心市街地（JR三次駅、三次中央病院等）までを結ぶ路線バス等

#### 【市外と連絡する路線の見直し】

- 市外と連絡する広域路線についても、市内路線と同様に、収支率が基準値を下回るような不効率な系統については、よりよい路線バスの運行に向けて、見直し検討を行います。
- 広島空港との連絡性を高めるためのバス路線について、関係機関を連携して検討を行います。

### ■実施主体

三次市、民間交通事業者

## 計画事業2 市街地循環バスの運行・改善

### ■事業概要

#### 【運行の方針】

- 中心市街地における移動手段を確保し、主に市民が買物、医療などの生活サービスを受できる環境づくりを支援するため、市街地循環バス（愛称、くるるん）を運行します。
- 市街地循環バス運行は、次の方針に従います。

- ・市街地循環バスは、本市の中心市街地において、市民が主に買物、医療などの生活サービスを受できる環境づくりを支援するものであり、この役割を果たすことが可能なサービス水準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。ただし、他のバス路線との競合による不効率な状況の改善など、利便性の向上、及び持続可能なサービス提供のための変更は、やむを得ないものとする。
- ・運賃体系は、計画期間当初の水準の維持を原則とする。ただし、サービス内容・水準の見直しや運営の健全化を図る上で必要な場合は、運賃の変更もやむを得ないものとする。
- ・可能な範囲で、鉄道や路線バスなど、他の公共交通との乗り継ぎ円滑化を図ることで、周辺7町から来訪する方など、多くの市民が中心市街地において高次の生活サービスを受できるとともに、市外から来訪する方の移動手段の役割を果たすよう努める。

#### 【運行内容の見直し】

- 市街地循環バスは、路線バスと連携して役割を果たせるように、また利便性が一層向上するように、ニーズを踏まえて運行内容の見直しを行います。
- 検討に際し、必要であれば地域住民等が参加する検討委員会を設置し、市民主導で運行内容を見直します。

### ■実施主体

三次市，民間交通事業者

## 計画事業3 三次市民バス等の運行・改善

### ■事業概要

#### 【運行の方針】

- 周辺7町において、住民の日常生活に不可欠な移動手段を確保するため、三次市民バス等（三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか）を運行します。
- 三次市民バス等の運行は、次の方針に従います。

- ・三次市民バス等は、本市の地域内生活交通を担うものであり、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、広域幹線交通へのアクセス手段としての役割を果たすことが可能なサービス水準の維持を原則とする。
- ・近年、利用者の高齢化に伴い、バス停までの移動が困難であるといった理由から、自宅近辺で乗降できる交通手段へのニーズが高まっています。このため、定時定路線型の運行方式から、デマンド型の運行方式への移行を推奨します。
- ・地域における住民の減少が進む中で、この先急激な利用者の増加は見込めません。こうした状況から、地域における需要減・高齢化に対応するため、過度に非効率な路線に対しては、持続可能な運行内容への見直し検討を行います。
- ・運行方式・水準の見直しや運営の健全化を図る上で必要な場合は、運賃の変更もやむを得ないものとする。
- ・可能な範囲で、鉄道や路線バスなど、他の公共交通との乗り継ぎ円滑化を図ることで、車に頼れない市民の生活活動範囲を広げるように努める。

- 定期的に利用ニーズを検証し、必要に応じて運行内容等の再検討を行います。

表 3-6 市民バス等の収支率

路 線		利用者 (人)	経費(円)	運賃収入 (円)※	収支率 (収入/経費)	備 考
定時 定路線型	君田町線	8,397	10,611,700	839,700	7.9%	スクール便含む
	布野町線	4,701	7,037,500	470,100	6.7%	
	作木町線	4,989	9,254,400	498,900	5.4%	
	吉舎町線	3,923	6,162,550	392,300	6.4%	
	三和町線	4,922	6,291,450	492,200	7.8%	
デ マ ン ド 型	ふれあい タクシー三良坂	3,442	5,476,000	1,032,600	18.9%	
	甲奴町線	2,514	6,844,636	754,200	11.0%	復路は一部定時定路線型
合 計		32,888	51,678,236	4,480,000	8.7%	

※運賃収入は、利用者数に大人運賃を乗じた金額

#### ■実施主体

三次市、民間交通事業者（三次市民バス等の運行）、  
三次広域商工会（ふれあいタクシーみらさかの運営主体）

## 計画事業4 自家用有償旅客運送の運行支援

### ■事業概要

- 作木町を中心に運行する自家用有償旅客運送（さくぎニコニコ便）を、運営するNPO団体が運行します。これに対して、運行サービス維持を図るため、三次市が運行を支援します。
- また他の地域においても、導入に必要な諸条件が整い、かつ高い住民ニーズがある場合においては、自家用有償旅客運送の導入に向けた検討や準備、及び運行後の損失補填等、運行サービス提供に係る支援を行います。

### ■実施主体

三次市，運営団体（NPO法人元気むらさくぎ），導入可能な団体

## 計画事業5 三次市民タクシー制度の改善・利用促進

### ■事業概要

- 本市における公共交通空白地域等の解消を目的として、三次市民タクシー制度を推進します。
- その際、利用者の高齢化等を踏まえ、地域の自治組織等と連携した需要の把握方法を検討するとともに、現行の制度がより活用しやすい事業となるように、適用条件等、制度内容を見直します。
- さらに今後、市内の多くの集落において人口減少・高齢化が深刻化することが見込まれる現状を踏まえ、一般タクシー事業者と連携し、個別の移動ニーズにも対応可能な運行サービスも含め検討していくことが必要になると考えられます。現行の三次市民タクシー制度からの移行を念頭に、公共交通としてのサービスを逸脱しない範囲において、より多くの市民の生活移動を支援し、利便性の高い制度について研究・検討を行います。

### ■実施主体

三次市，住民自治組織等

## 計画事業6 住民主導での移動手手段確保への支援

### ■事業概要

- 人口減少が進行する本市においては、これまで行ってきた行政主導による公共交通空白地域への移動支援は、今後、困難になると考えられます。一方で、高齢化に伴い、生活移動を公共交通に頼らざるを得ない市民が増えることも想定されます。
- そのため、公共交通空白地域において、地域内生活交通導入へのニーズが高く、かつ住民が主体的に新しい手段の導入を推進する地域に対して、市が技術的、財政的な支援を行う考え方や具体的な制度等について検討し、構築を目指します。

### ■実施主体

三次市，市民

## 計画事業7 乗継環境の改善

### ■事業概要

- 広域幹線交通（鉄道，高速バス，路線バス），地域幹線交通（鉄道，路線バス）及び地域内生活交通（三次市民バス等）間の利便性を高め，利用を促進するために，乗り継ぎ拠点（駅舎，バス停留所）等において，ベンチや上屋等の整備など，環境整備に関わる検討・調整を行います。
- 各交通機関同士の乗継を円滑にするためのダイヤ編成を検討します。
- 住民によるバス停等の美化運動の推進など，地域との協働により公共交通を守る気運を高めます。



図 3-4 バス停留所への上屋整備

### ■実施主体

三次市，民間交通事業者，市民

## 計画事業 8 地域内生活交通検討会の開催

### ■事業概要

- 持続可能で地域の実情に適した地域内生活交通を運営するためには、地域住民が主体となって、地域に根差したよりよい交通体系を検討・構築し、これを継続的に改善することが必要です。
- そのために、検討の必要性が高いと思われる地域から優先的に、住民自治組織単位で「地域内生活交通検討会」を設置します。
- 「地域内生活交通検討会」は、地域住民及び三次市が連携して推進します。

### ■実施主体

三次市，住民自治組織，民間交通事業者

## 計画事業 9 公共交通の利用促進策の推進

### ■事業概要

- こまめな情報提供，バスの乗り方教室などのソフト対策によって，鉄道や路線バスなどの広域幹線交通と地域内生活交通との連携を強化し，かつ市民の利用意識を高め，双方の利用促進を図ります。

### 【想定する利用促進策】

- 計画期間内に実施を想定する主な利用促進策を下表に示します。また，これら以外の方策についても，関係機関や市民が連携して積極的に推進し，利用促進に努めます。



(平成 27 年，布野生涯学習センター)

図 3-5 民間交通事業者によるバス乗り方教室の様子



図 3-6 通勤目的のバス時刻表

## 計画事業 10 高齢者運転免許自主返納支援の推進

### ■事業概要

- 高齢ドライバーの増加が見込まれる中、運転に不安のある高齢者でも運転せざるを得ないという環境を改善していくことは、地域の交通安全にも寄与するものと考えられます。そのため、公共交通を利用しやすく改善することと合わせ、広島県警等との連携のもと、三次市高齢者運転免許自主返納事業を実施します。
- なお、当事業は期限付きで実施します。

※三次市高齢者運転免許自主返納事業とは

- 運転免許証を自主的に返納した 65 歳以上の方を支援する制度の事です。
- 支援対象は、次の 2 つに当てはまる方です。
  - 運転免許証返納時に市内に住民登録している 65 歳以上の方
  - 有効期間内の運転免許証を警察に自主返納した方
- 支援内容は、次のいずれか 1 つを選択して頂きます。
  - 1 万円相当の三次市民バス回数乗車券
  - 1 万円相当の広島県交通系 IC カード「パスピー」
  - 1 万円相当の市内タクシー利用助成券
- 手順は、まず本人が警察で運転免許証の返納手続き（手数料無料）を行い、「申請による運転免許の取消通知書」の交付を受けます。次に市役所に「申請による運転免許の取消通知書」と印鑑を持参し、手続きを行います。

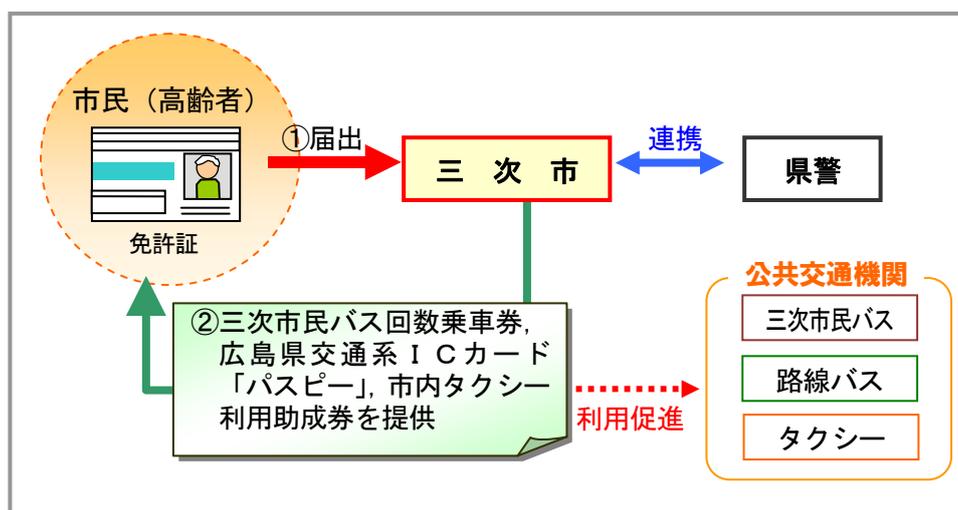


図 3-7 三次市高齢者運転免許自主返納事業

### ■実施主体

三次市, 広島県警

表 3-7 想定する利用促進策

利用促進策	実施主体
公共交通の必要性，利用実績等，利用意識の醸成に繋がる関連情報の提供（市広報誌やホームページ等を活用）	三次市
出前講座	三次市
買物，通院，観光など目的に応じたバス時刻表	民間交通事業者
市街地循環バスの車両を活用した促進策	三次市，民間交通事業者
小学生や高齢者を対象としたバス乗り方教室	三次市，民間交通事業者
公共施設等との連携した利用促進 （例えば）・イベント告知チラシ等へのバス時間の掲載 ・店舗との連携（バス利用へのインセンティブ付与）等	三次市，民間交通事業者
観光目的での来訪者に向けた高速バスの企画パック	民間交通事業者
アンケート・聞き取り等による住民ニーズの把握	三次市，民間交通事業者
J R沿線市町等で構成した各線の協議会において負担金を拠出し，利用促進のための運賃補助等を実施	三次市，関係市町
周辺市町（飯南町，安芸高田市，庄原市）の公共交通の担当者による検討会の開催（問題意識や課題等の共有，利用促進方策の検討・連携など）	三次市，関係市町

■実施主体

三次市，民間交通事業者，各種関連団体，市民

### 3.4. 地域公共交通網形成計画の評価に関する事項

本計画の事業を着実かつ効果的に実施することで、計画目標の達成、及びその結果としての持続可能な公共交通体系を構築するために、本計画の評価・改善の仕組みを次のとおり定めます。

#### (1) 実施体制

本計画の事業は、市民や交通事業者、行政、他関係者が連携して推進に努めますが、その評価や改善に向けては、定期的に「三次市地域公共交通会議」を開催し、進捗状況や達成度合い等の検証を行います。

「三次市地域公共交通会議」は、次の委員で構成します。

- ・三次市副市長（会長）
- ・三次市地域振興部長
- ・一般旅客自動車運送事業者
- ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- ・住民または利用者の代表
- ・国土交通省中国運輸局広島運輸支局長またはその指名するもの
- ・広島県地域政策局長またはその指名するもの
- ・道路管理者
- ・広島県警察三次警察署交通課長またはその指名するもの
- ・学識経験者



図 3-8 三次市地域公共交通会議

#### (2) 評価方法

本計画は、毎年、PDCA サイクルの流れに準じて、先述した評価指標等を用いて評価や検証を行います。その際、計画事業に対してのみならず、例えば新たな計画事業の追加など、本計画自体に対しても、必要に応じて検証や見直しを行うものとします。

また計画期間の最終年（平成 32 年度）には、その時点における人口や社会情勢などを踏まえた上で、計画期間全体の評価や検証を行うとともに、次期の地域公共交通網形成計画を策定する予定とします。

### 3.5. 地域公共交通網形成計画の計画期間と事業展開

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。また、計画期間内における各事業における展開（実施工程）は以下のとおりです。

事業の名称	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
1. 路線バスの運行・改善					継続した見直し
2. 市街地循環バスの運行・改善					継続した見直し
3. 三次市民バス等の運行・改善					継続した見直し
4. 自家用有償旅客運送の運行支援					継続した見直し
5. 三次市民タクシー制度の改善・利用促進					継続した見直し
6. 住民主導での移動手段確保への支援					
7. 乗継環境の改善					
8. 地域内生活交通検討会の開催					
9. 公共交通の利用促進策の推進					
10. 高齢者運転免許自主返納支援の推進					