

様式第 1 - 1 (日本工業規格 A 列 4 番)

平成 年 月 日

国土交通大臣 殿

名 称	三次市地域公共交通会議
住 所	広島県三次市十日市中 2-8-1
代表者	会長(副市長)高岡雅樹

三次市生活交通ネットワーク計画認定申請書

生活交通ネットワーク計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した生活交通ネットワーク計画を添付すること。
協議会が申請する場合は、住所、代表者氏名及び印は省略することができる。

平成23年度
生活交通ネットワーク計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

三次市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、三次市民タクシー制度等による地域内交通が中心となり、その役割を担っています。

しかしながら、中山間地域を取り巻くモータリゼーションの進展や予想をはるかに超える少子高齢化、過疎化の進行に伴い路線バス等の公共交通機関利用者の減少から路線退出・廃止等の動きが加速しています。また、ニーズを満たすため、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など実情に応じた公共輸送サービスの需要はさらに高まるばかりです。

このような状況下、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、この計画に基づき、利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」を地域住民、商工会議所、運行事業者及び学識経験者がメンバーとなる市街地循環バス活性化検討会議(三次市地域公共交通会議分科会)を設置し、協議・検討を重ね、半年間の実証運行を経て、本年4月1日から本格運行しました。

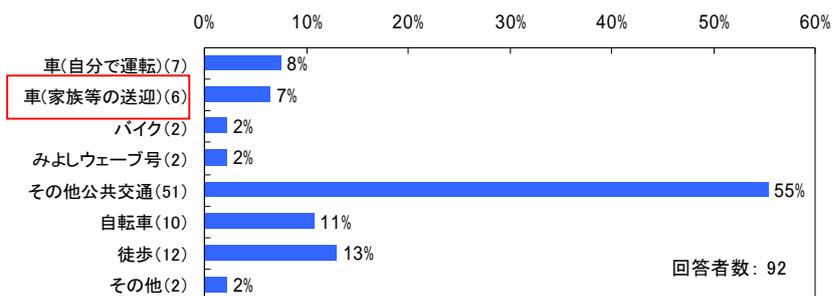
事前に愛称・ラッピング募集などのPRや無料体験乗車等を沿線の自治連合組織と一緒に取り組んだ結果、連携計画の目標値である利用者の倍増、1循環3.0人以上は達成できましたが、車両導入や燃料の高騰、人件費等の経常経費増大から採算は大きく下回っているのが現状です。中心市街地と言っても高齢者は多く、またこの路線は、三次駅前を基点としており、市周辺部からのJR線や路線バスを結節し、商業施設や医療機関が多く集まる市街地での買物・通院をサポートする機能を持ち合わせており、三次市民が引き続き「賑わいのある」、「暮らしやすい」、「安心できる」、「住んで良かった」と思えるまちづくりを推進するため、さらには日常生活を営む上で重要な役割を担っている社会的インフラです。この路線を確保・維持することは本市の公共交通体系を機能させる上で重要な位置づけをしています。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

三次市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月策定)では、市街地循環便の再生目標として、「1便あたり平均乗車人員を増加させます。」と掲げています。

再生前の路線では、朝の通勤等に利用が集中し、平均1.9人/便、昼間の時間帯は1.0人/便を下回っていましたが、実証運行では、目標値の3.0人/便(通勤時間帯は別系統の路線としています。)は達成しています。

今年度も引き続き、運行事業者、沿線地域の自治連合組織、商業関係者等と連携と密にし、1便(1循環)あたりの平均利用者数を1.0人以上増加させること。さらに平成22年12月上旬に実施した利用者ヒアリング「再編前に利用していた交通手段」の項目で7%(サンプル92人)の方が、「家族等からの送迎」から、この市街地循環便に乗り換え利用をされています。この数値をさらに増加させ、家族の負担の軽減、高齢の方の外出機会を促し、市街地での通院や買物などの日常生活における市街地循環便の役割を高めます。



3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

(表1)のとおり

4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

(表2)のとおり

5. 該当せず

6. 該当せず

7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

(表5)のとおり

8. 該当せず

9. 該当せず

10. 該当せず

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する国庫補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準Iで該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準IIで該当する要件
広島県 (三次市)	備北交通株式会社	三次町循環 (720-01)	地域内フィーダー	346	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
	備北交通株式会社	畑敷町循環 (720-02)	地域内フィーダー	597	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
合 計				943			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

運行系統図

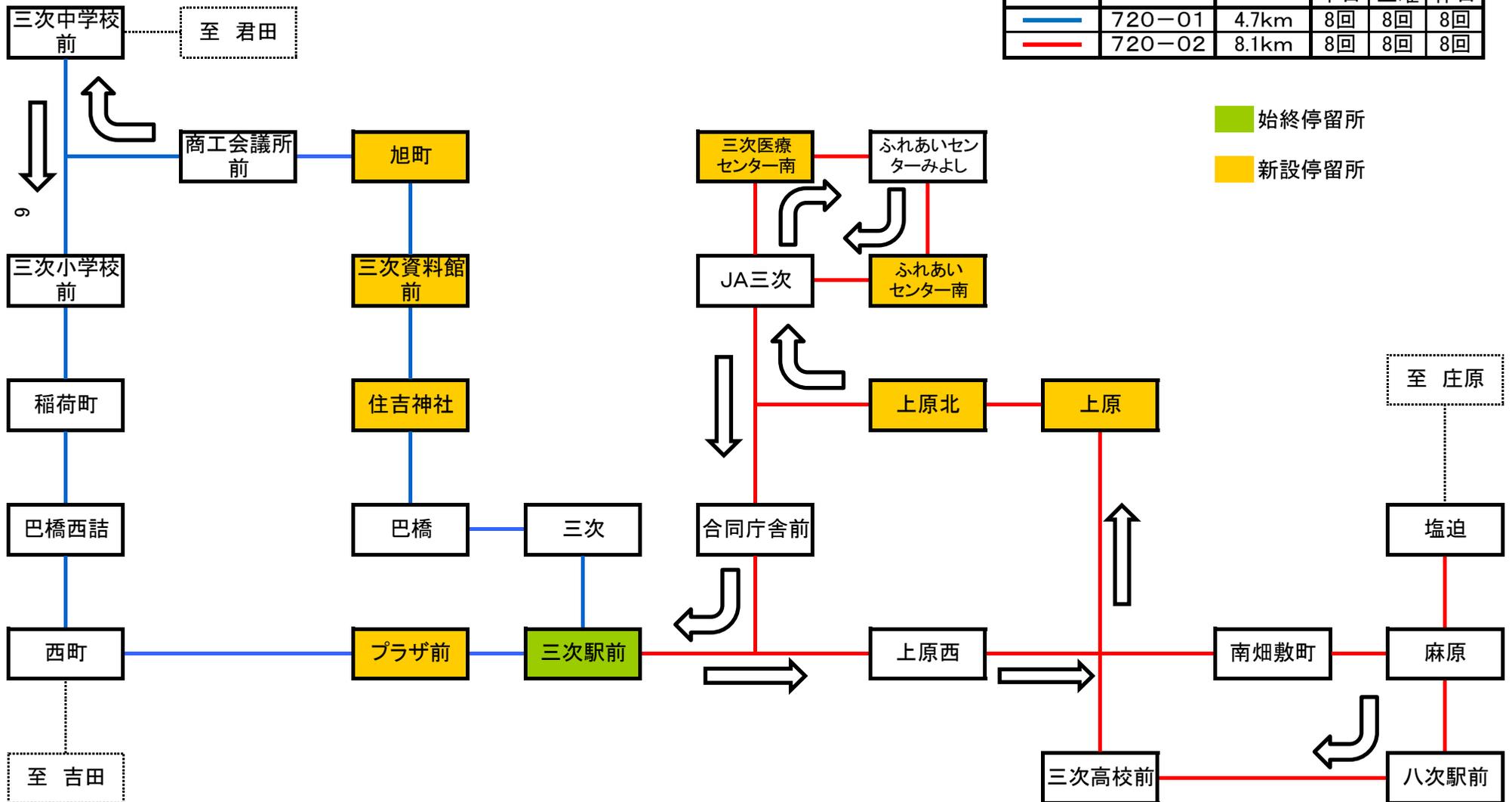


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	備北交通株式会社(23年度)
------	----------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
	営業収益	717,825 千円	営業外収益	3,676 千円	経常収益(イ)	721,501 千円	
	営業費用	980,256 千円	営業外費用	4,459 千円	経常費用(ロ)	984,715 千円	
	営業損益	-262,431 千円	営業外損益	-783 千円	経常損益	-263,214 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	4,400,082.9 km					経常収支率	73.2 %

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 ロ÷ハ=ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ
西中国	223.円79銭	332.円79銭	223.円79銭	163.円97銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ))÷チ=ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な経由地	終点		往 . Km (平均)	復 . Km	往 . Km (平均)	復 . Km	往 . Km (平均)	復 . Km		
山陽	1	三次循環線	三次駅前	三次町循環	三次駅前	183 日	往 4.7Km (平均) 復 . Km 4.7Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	6,880.8 . km		
	2	三次循環線	三次駅前	畑敷町循環	三次駅前	183 日	往 8.1Km (平均) 復 . Km 8.1Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	11,858.4 . km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
合計	系統						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		18,739.2 . km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(前々年度の実績額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ	補助対象経費の限度額 ワ×9/20=タ	ヨ又はタのうちいずれか少ないほうの額 レ	レのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの レ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額) ラ
山陽	1	1,539,854 円	60円53銭	416,494 円	1,123,360 円	692,934 円	692,934 円	692,934 円	692 千円	346 千円		
	2	2,653,791 円	60円53銭	717,788 円	1,936,003 円	1,194,205 円	1,194,205 円	1,194,205 円	1,194 千円	597 千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
合計		4,193,645 円	円 銭	1,134,282 円	3,059,363 円	1,887,139 円	1,887,139 円	1,887,139 円	1,886 千円	943 千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から 経常収益を控 除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国 庫補助額を控 除した額 ムーラー=ウ	ウの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具体的 概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	1,123,360 円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	2	1,936,003 円										
		円										
		円										
合計		3,059,363 円	円	円	%	円	100 %	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 2.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 3.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 4.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 5.申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 7.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 8.「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 9.「同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 10.「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 11.「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 12.「補助対象経費」の欄は、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 13.「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 14.「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	三次市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	46,886
交通不便地域	59,314

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
59,314人	三次市(全域)	過疎地域自立促進特別措置法

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が(3.)に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。

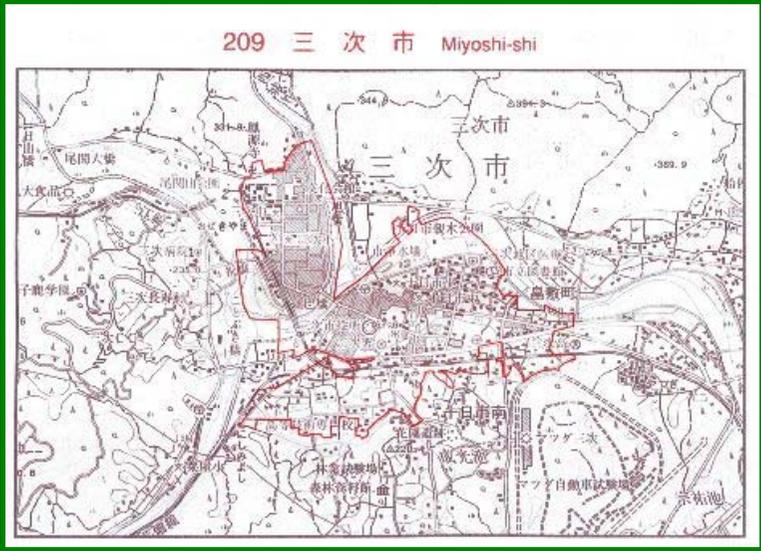
(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

人口集中地区以外及び交通不便地域



人口集中地区



1 1. 交通会議の開催状況と主な議論

平成20年9月30日に道路運送法の規定に基づき、「三次市地域公共交通会議」を設置、平成20年3月6日、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿い、法定協議会機能を付加した組織になりました。

交通会議設置後は、平成21年度以降、年間4回の会議、これまで11回を実施し、再編対象事業毎のワーキング会議等も適宜、実施しています。具体的な開催状況及び協議内容は下記のとおりです。

三次市地域公共交通会議開催状況

- H21.09.29 「現行路線みよしウェーブ号の現状や課題抽出など」
- H21.10.27 「再編路線案の協議、体験乗車実施計画など」
- H21.12.15 「運行ルートの基本方針案の決定、愛称の募集など」
- H22.08.05 「路線愛称・車体デザイン審査・決定、ルートの修正など」
- H22.09.30 「導入車両による無料体験乗車開催」
- H23.06.27 「平成23年度 生活交通ネットワーク計画」承認

市街地循環バス活性化検討会議開催状況

- H22.06.08 「導入計画（運行事業者、実証運行路線、スケジュール等）の協議・確認」
運行事業者は、既存のみよしウェーブ号の再編であることなどから、備北交通(株)に決定した。
- H22.09.08 「路線愛称・車体デザイン、ルート修正の協議・確認」
- H23.01.26 「実証運行に係るアンケート・ヒアリング再編効果調査結果の報告・協議」
 「本格運行の決定」

1 2. 利用者等の意見の反映状況

対象市街地である十日市、八次、三次町地区から各2名、商工関係者、運行事業者、学識経験者及び行政（業務委託コンサル含む）で利用が低迷している市街地便の活性化・再生を掲げ、「市街地循環バス活性化検討会議」を組織し、車両乗車調査などを行い問題点や課題を把握しながら、これまで5回の協議を重ね、交通会議で協議検討事項を報告（答申）してきました。

交通会議での合意に基づいた実証運行の内容に沿って、検討会議が中心となり路線の愛称や車両デザインを公募・審査、また、地域の高齢者の方を対象に無料体験乗車を行い、車内で導入経過や車両のPR、運行ルート上の施設等の説明をメンバーが実施しています。

さらには、運行ルート内の商業施設関係者との協議を持ち、買物者の移動実態を調査、バス停の設置なども参考にしています。利用者や地域の声については、実証運行中に車内ヒアリングを行い自家用車からの転換が13人、自転車・徒歩からが22人であったこと（サンプル92人）、自治連合会の協力で行なった地域アンケートでは、「バスがわかりやすくなった」、「安心感が増した」などの意見もいただき、約7割の方から「利用しようと思う。」の回答をいただいています。

引き続き、地域、運行事業者及び交通会議を含む関係団体が連携し、利用促進を推進することの確認がなされています。



市街地循環バス活性化検討会議



利用者ヒアリング

13. 協議会メンバー構成

(敬称略)

三次市地域公共交通会議委員名簿(案)	
構成区分	委員
(1)三次市	三次市 副市長 高岡 雅樹(交代) 三次市地域振興部 部長 藤井 啓介(交代)
(2)一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 営業部長 實兼 利光 有限会社甲奴タクシー 代表取締役 明賀 豊(交代) 有限会社三良坂タクシー 代表取締役 國定 繁幸
(3)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合備北交通支部 書記長 土井 弘文
(4)住民又は利用者の代表	日下町 武内 一登 布野町 中村 義和 甲奴町 山田加代子 三次商工会議所 総務課長 竹本 勇夫 三次広域商工会 事務局長 湯藤 浩康 三次市社会福祉協議会 事務局長 三上 勝明
(5)国土交通省中国運輸局広島運輸局支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官 八澤 昭二
(6)広島県企画振興局地域振興部長又はその指名する者	広島県企画振興局地域振興部過疎・地域政策課 課長 増田 茂伸(交代)
(7)道路管理者	三次市建設部 部長 花本 英蔵(交代)
(8)広島県警三次警察署長又はその指名する者	広島県三次警察署 交通課長 三原 隆之
(9)学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	米子工業高等専門学校 講師 加藤 博和

事務局 地域振興課
(事務局長) 部谷課長(交代)
(事務局員) 古矢係長(交代)
明賀主任

注)この委員構成は、平成23年6月27日開催予定の平成23年度第1回三次市地域公共交通会議で報告するものです。

平成24年度
生活交通ネットワーク計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

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、この計画に基づき、利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」を地域住民、商工会議所、運行事業者及び学識経験者がメンバーとなる市街地循環バス活性化検討会議(三次市地域公共交通会議分科会)を設置し、協議・検討を重ね、半年間の実証運行を経て、平成23年4月1日から本格運行しました。

事前に愛称・ラッピング募集などのPRや無料体験乗車等を沿線の自治連合組織と一緒に取り組んだ結果、連携計画の目標値である利用者の倍増、1循環3.0人以上は達成できましたが、車両導入や燃料の高騰、人件費等の経常経費増大から採算は大きく下回っているのが現状です。中心市街地と言っても高齢者は多く、またこの路線は、三次駅前を基点としており、市周辺部からのJR線や路線バスを結節し、商業施設や医療機関が多く集まる市街地での買物・通院をサポートする機能を持ち合わせており、三次市民が引き続き「賑わいのある」、「暮らしやすい」、「安心できる」、「住んで良かった」と思えるまちづくりを推進するため、さらには日常生活を営む上で重要な役割を担っている社会的インフラです。この路線を確保・維持することは本市の公共交通体系を機能させる上で重要な位置づけをしています。

さらに、本市の中心市街地には、高度な医療サービスを提供する「市立三次中央病院」や、大規模商業施設などが位置しており、周辺7町の高齢者の中心市街地への通院・買物需要は高くなっています。

しかし、既存の地域内交通である三次市民バスでは、スクール便や保育所通所便も兼ねていることから、ダイヤ的に地域間交通である路線バスやJR線に結節が不可能であり、多くは家族等の送迎に頼っています。

特に市の北部地域である作木町では、町内及び隣接する布野町にもタクシーの営業所がなく利用する場合も、非常に時間がかかる状況にあり、また、距離も長く金銭的な負担が大きいことから、気軽にタクシーを利用できない状況になっています

このような不具合を解消するため、平成19年11月～平成21年3月に作木町において中心市街地までのシャトルバス運行の社会実験(島根県中山間地域研究センター)が実施され、利用ニーズが高いことが確認されました。また現在も、今回の調査業務でも多くの方が中心市街地で医療等のサービスを受けていることが確認できています。

このような状況からの脱却、地域間のサービスの不均衡解消をめざし、地域資源であるふるさとのまちづくりを掲げたNPO自らが新しい地域の移動サービスを提供できる仕組みを構築します。

(参考資料) 作木町線利用者の中心市街地(旧三次市)への移動について

作木診療所以外の受診(三次)について

行っている	32人
行っていない	17人

どんな方法で三次に行くのか

タクシー	0人
JR	12人
バス	12人
自家用車(自分で運転)	0人
自家用車(家族が送迎)	16人
その他	3人

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

市街地循環バス「くるるん」については、平成24年度も引き続き、運行事業者、沿線地域の自治連合組織、商業関係者等と連携と密にし、対前年比1便（1循環）あたりの平均利用者数を増加させること。周辺部からの地域間交通を利用し、さらにこの路線に乗り換え、市街地での通院や買物などに利用されるよう、この路線の役割を高めます。

平成21年に実施した「三次市地域公共交通総合連携計画策定調査」時に作木町域で実施した市民アンケートの数値を過疎地有償運送で地域輸送を大きく担うことによって、下記の表のとおり買物や通院に家族の送迎に頼っていた方の数値を下げることを目的とします。

サンプル数：102

項目	アンケート数値	目標数値（H24.9末）
買物の交通手段	家族の送迎 26%	家族の送迎 16%

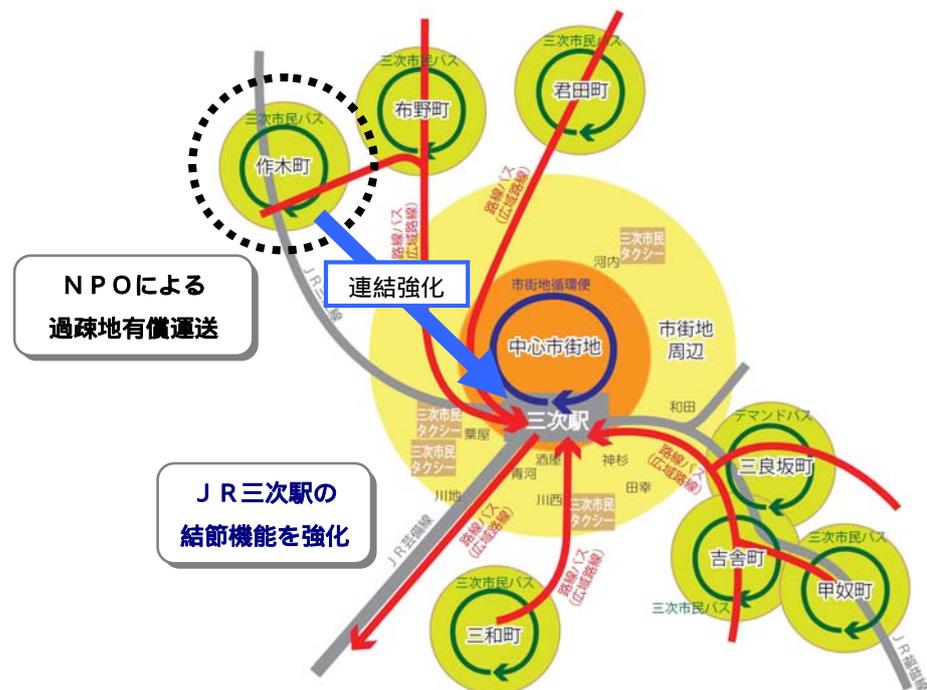
サンプル数：80

項目	アンケート数値	目標数値（H24.9末）
通院の交通手段	家族の送迎 25%	家族の送迎 15%

同じく、三次市民バス利用者ヒアリングでの「どんな方法で三次に行くのか」で回答のあった家族の送迎16人（回答数43人：37%）についても、このシステムを利用いただき、家族の負担を軽減します。

サンプル数：43

項目	ヒアリング数値	目標数値（H24.9末）
三次への交通手段	家族の送迎 37%	家族の送迎 25%



3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

(表1)のとおり

4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

(表2)のとおり

5. 該当せず

6. 該当せず

7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

(表5)のとおり

8. 該当せず

9. 該当せず

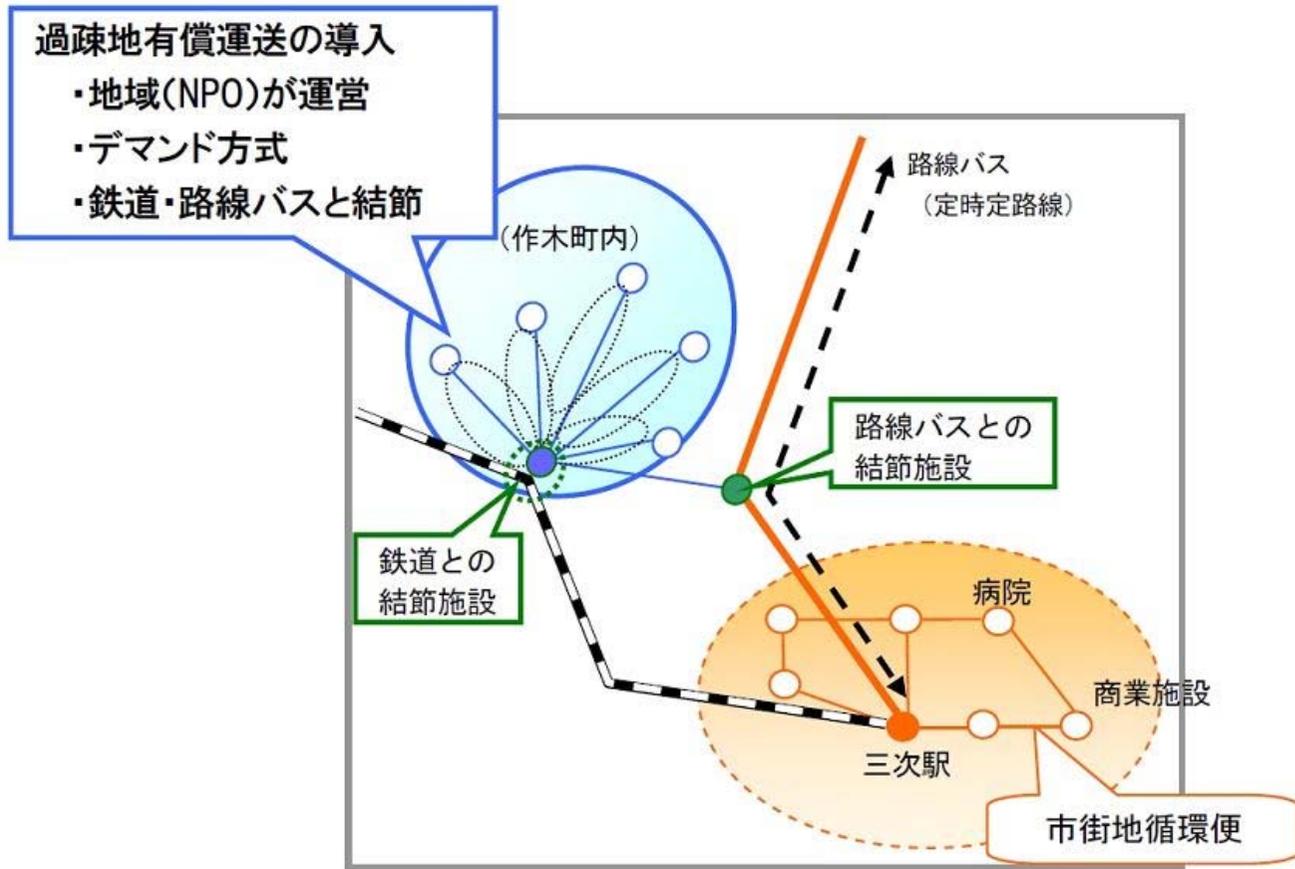
10. 該当せず

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する国庫補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件
広島県 (三次市)	備北交通株式会社	三次町循環 (720-01)	地域内フィーダー	531	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
	備北交通株式会社	畑敷町循環 (720-02)	地域内フィーダー	916	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
	NPO元気むら作木	過疎地有償運送	地域内フィーダー	70	②-(1)		①
合 計				1,517			

(注)

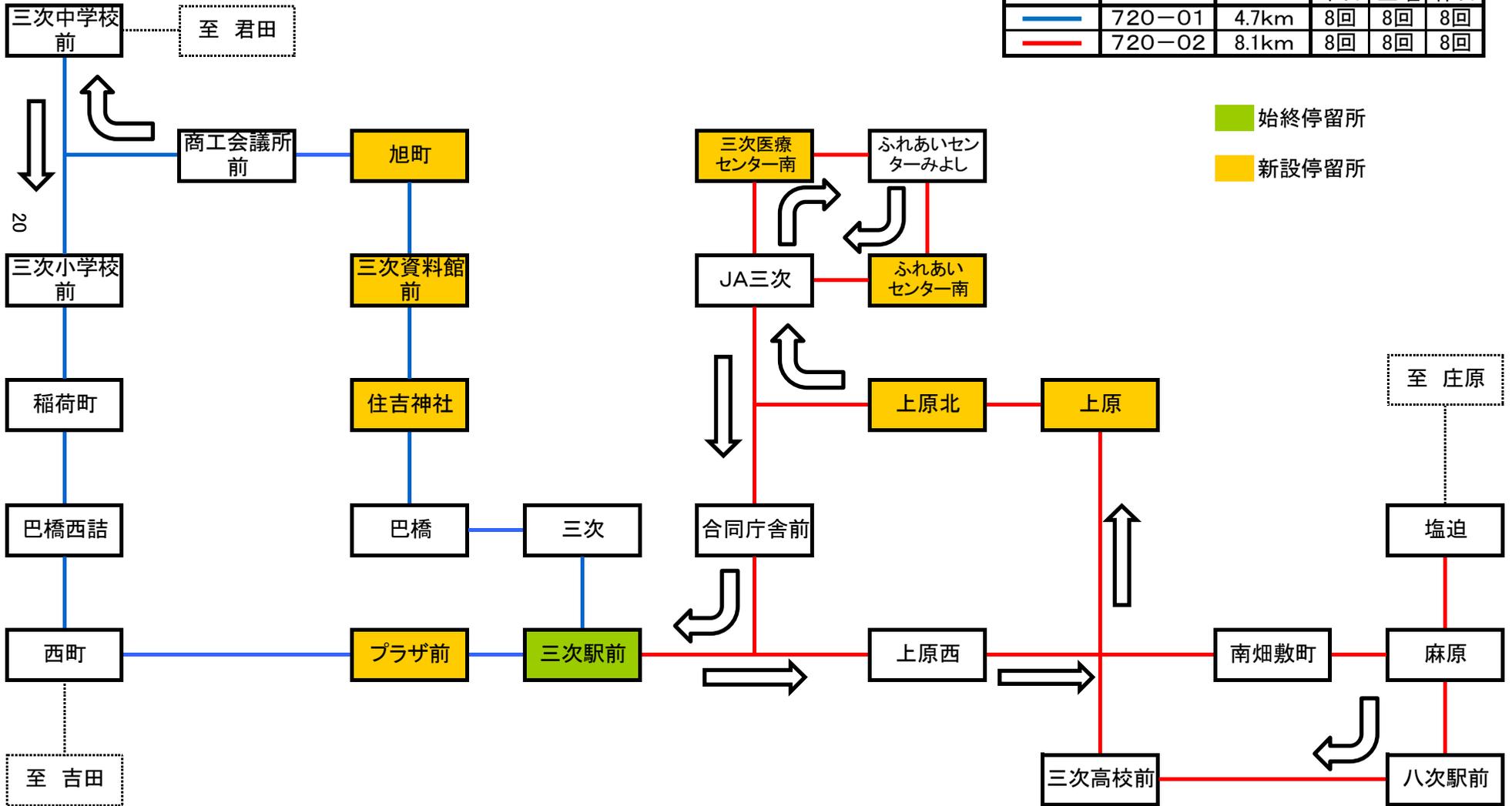
1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。



過疎地有償運送の導入イメージ

運行系統図

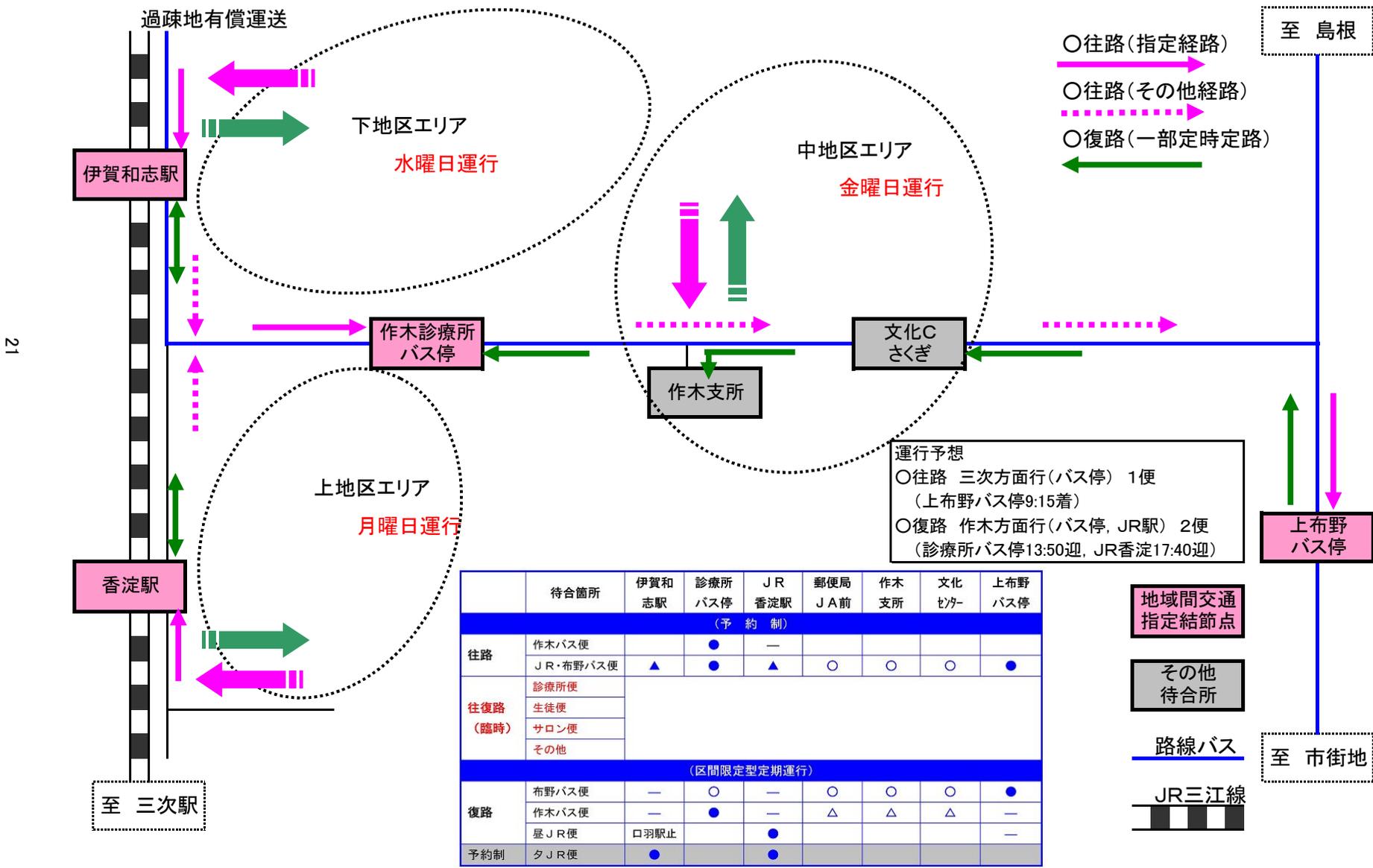
市街地循環バス「くるるん」



	系統番号	運行キロ	運行回数		
			平日	土曜	休日
—	720-01	4.7km	8回	8回	8回
—	720-02	8.1km	8回	8回	8回

■ 始終停留所
■ 新設停留所

運行系統図



	待合箇所	伊賀和志駅	診療所バス停	JR香淀駅	郵便局JA前	作木支所	文化センター	上布野バス停
(予約制)								
往路	作木バス便		●	—				
	JR・布野バス便	▲	●	▲	○	○	○	●
往復路 (臨時)	診療所便							
	生徒便							
	サロン便							
	その他							
(区間限定定期運行)								
復路	布野バス便	—	○	—	○	○	○	●
	作木バス便	—	●	—	△	△	△	—
	昼JR便	□羽駅止		●				—
予約制	夕JR便	●		●				

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	備北交通株式会社(24年度)
------	----------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度の損益状況	乗 合 バ ス 事 業 ・ 一 自 家 用 有 償 旅 客 運 送						
	営業収益	629,496 千円	営業外収益	3,565 千円	経常収益(イ)	633,061 千円	
	営業費用	971,460 千円	営業外費用	4,369 千円	経常費用(ロ)	975,829 千円	
	営業損益	-341,964 千円	営業外損益	-804 千円	経常損益	-342,768 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	4,092,600.0 km					経常収支率	64.9 %

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 ロ÷ハ=ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ
西中国	238.円43銭	332.円79銭	238.円43銭	154.円68銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ))÷チニル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な経由地	終点		チ	リ	ヌ	チー	リ	ヌ		
山陽	1	三次循環線	三次駅前	三次町循環	三次駅前	363 日	往 4.7Km (平均) 復 . Km 4.7Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	13,648.8 . km		
	2	三次循環線	三次駅前	畑敷町循環	三次駅前	363 日	往 8.1Km (平均) 復 . Km 8.1Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	23,522.4 . km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
合計	系統						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		37,171.2 . km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:フ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(前々年度の実績額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワーカ=ヨ	補助対象経費の限度額 フ×9/20=タ	ヨ又はタのうちいずれか少ないほうの額 レ	レのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの レ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額) ラ
山陽	1	3,254,283 円	160.円54銭	2,191,178 円	1,063,105 円	1,464,427 円	1,063,105 円	1,063,105 円	1,063 千円	531 千円		
	2	5,608,445 円	160.円54銭	3,776,268 円	1,832,177 円	2,523,800 円	1,832,177 円	1,832,177 円	1,832 千円	916 千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
合計		8,862,728 円	円 銭	5,967,446 円	2,895,282 円	3,988,227 円	2,895,282 円	2,895,282 円	2,895 千円	1,447 千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	1,063,105 円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	2	1,832,177 円										
		円										
		円										
合計		2,895,282 円	円	円	%	円	100 %	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(デマンド型運行)用)

事業者名	NPO元気むらさき(24年度)
------	-----------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	一乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	134千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	134千円
	営業費用	1,017千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	1,017千円
	営業損益	△883千円	営業外損益	0千円	経常損益	△883千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 1	補助対象期間の 前々年度の サービス提供時間 (ニ)	時間 219		経常収支率	13%

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ=ホ	地域時間当たり標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ=チ
山陽	4642円83銭	1486円87銭	1486円87銭	611円87銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	1回当たりサービス提供時間	リのうち補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間	リのうち同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間	補助ブロック外乗入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入れ部分以外のサービス提供時間の比率	計画サービス提供時間	
			発地	営業区域	着地							
山陽	3	作木町	作木	作木	上布野	73日	1時間	時間	時間	100%	219時間	
						日	時間	時間	時間	%	時間	
						日	時間	時間	時間	時間	%	時間
						日	時間	時間	時間	時間	%	時間
合計	系統					時間	時間	時間		時間		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額(ナ又はラのうちいずれか少ないほうの額)
		ト×ワ以下の額:カ	チ×ワ以上の額:コ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	ソ	ソ×ヲ=ツ	ネ	ネ×1/2=ナ	ラ	ム
山陽	3	325624円	133999円53銭	312224円	140500円	140500円	140500円	140千円	70千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円		
合計		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ-ヨ=ウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウ-ム=ノ	ノの負担者とその負担割合																	
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要									
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合										
山陽	3	1003380	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
合計		1003380	円	円	%	円	100 %	円	%	円	%	円	%								

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 2.乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 3.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 4.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 5.申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 6.地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 7.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 8.「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 9.「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(又)に記載すること。
- 10.「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ラ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 11.「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 12.「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 13.「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 14.「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	三次市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	46,886
交通不便地域	59,314

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
59,314人	三次市(全域)	過疎地域自立促進特別措置法

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が(3.)に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。

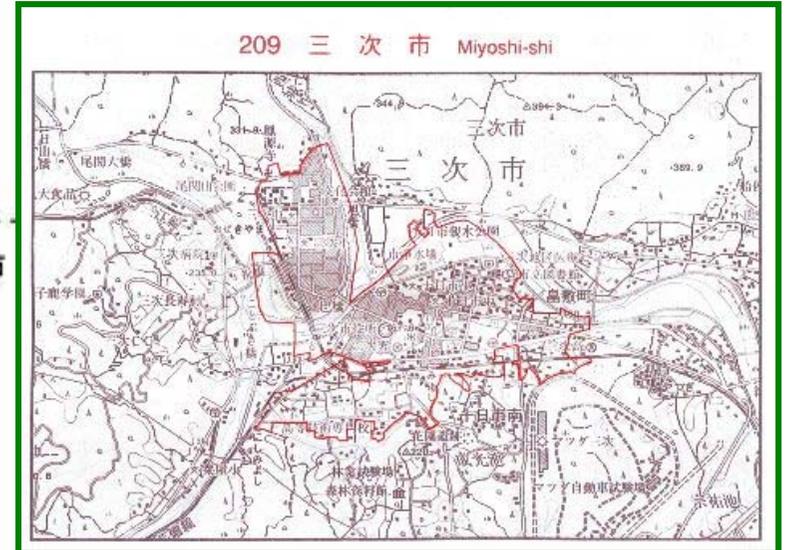
(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

人口集中地区以外及び交通不便地域



人口集中地区



1.1. 交通会議の開催状況と主な議論

平成20年9月30日に道路運送法の規定に基づき、「三次市地域公共交通会議」を設置、平成20年3月6日、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿い、法定協議会機能を付加した組織になりました。

交通会議設置後は、平成21年度以降、年間4回の会議、これまで11回を実施し、再編対象事業毎のワーキング会議等も適宜、実施しています。具体的な開催状況及び協議内容は下記のとおりです。

三次市地域公共交通会議開催状況

- H21.09.29 「現行路線みよしウェーブ号の現状や課題抽出など」
- H21.10.27 「再編路線案の協議、体験乗車実施計画など」
- H21.12.15 「運行ルートの基本方針案の決定、愛称の募集など」
- H22.08.05 「路線愛称・車体デザイン審査・決定、ルートの修正など」
- H22.09.30 「導入車両による無料体験乗車開催」
- H23.06.27 「平成23～25年度 生活交通ネットワーク計画」承認



三次市地域公共交通会議

市街地循環バス活性化検討会議開催状況

- H22.06.08 「導入計画（実証運行路線、スケジュール等）の協議・確認」
- H22.09.08 「路線愛称・車体デザイン、ルート修正の協議・確認」
- H23.01.26 「実証運行に係るアンケート・ヒアリング再編効果調査結果の報告・協議」「本格運行の決定」



市街地循環バス活性化検討会議

作木町自家用有償旅客運送検討会議（ワーキング）開催状況

- H22.07.13 「NPO、作木町自治連合会、各地区連絡協議会との協議」
- H22.09.30 「ボランティア運転手候補者事業説明研修会 7名参加」
- H22.10.04 「NPO理事会事業説明会 理事長以下5名」
- H22.10.08 「過疎地有償運送先進地 倉吉市たかしら地区視察」
- H22.12.06 「過疎地有償運送運転者認定講習受講 NPO10名」
- H23.06.08 「NPO理事長及び作木町自治連合会会長との最終調整（企画提案書案提示）」



12. 利用者等の意見の反映状況

市街地循環便については、対象市街地である十日市、八次、三次町地区から各2名、商工関係者、運行事業者、学識経験者及び行政（業務委託コンサル含む）で利用が低迷している市街地便の活性化・再生を掲げ、「市街地循環バス活性化検討会議」を組織し、車両乗車調査などを行い問題点や課題を把握しながら、これまで5回の協議を重ね、交通会議で協議検討事項を報告（答申）してきました。

交通会議での合意に基づいた実証運行の内容に沿って、検討会議が中心となり路線の愛称や車両デザインを公募・審査、また、地域の高齢者の方を対象に無料体験乗車を行い、車内で導入経過や車両のPR、運行ルート上の施設等の説明をメンバーが実施しています。

さらには、運行ルート内の商業施設関係者との協議を持ち、買物者の移動実態を調査、バス停の設置なども参考にしています。利用者や地域の声については、実証運行中に車内ヒアリングを行い自家用車からの転換が13人、自転車・徒歩からが22人であったこと（サンプル92人）、自治連合会の協力で行なった地域アンケートでは、「バスがわかりやすくなった」、「安心感が増した」などの意見もいただき、約7割の方から「利用しようと思う。」の回答をいただいています。

引き続き、地域、運行事業者及び交通会議を含む関係団体が連携し、利用促進を推進することの確認がなされています。

また、作木町で導入する過疎地有償運送は、支所職員自らが各地域で運行された三次市民バスに乗り込み多くの高齢者から、現状の聞き取りを行い地域の課題を把握（作木町線利用者の中心市街地（旧三次市）への移動について参照のこと）、その解決策について、地域のまちづくり組織である「NPO元気むらさくぎ」との数回にわたる調整会議や作木町自治連合会をはじめ、その構成団体である地区連絡協議会でワーキング会議を設置、調査でわかった現状や課題について報告するとともにその解決策である、地域輸送サービスの構築に向けて、事業の説明等を実施しています。

今回、この取組みに賛同していただいた都市部からのUターン者もボランティア運転手として登録され、地域一丸となって取り組みができる土壌が整っています。



Uターン者もボランティア運転者講習会を受講

13. 協議会メンバー構成

(敬称略)

三次市地域公共交通会議委員名簿	
構成区分	委 員
(1)三次市	三次市 副市長 高岡 雅樹 三次市地域振興部 部 長 藤井 啓介
(2)一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 営業部長 實兼 利光 有限会社甲奴タクシー 代表取締役 明賀 豊 有限会社三良坂タクシー 代表取締役 國定 繁幸
(3)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合備北交通支部 書記長 土井 弘文
(4)住民又は利用者の代表	日下町 武内 一登 布野町 中村 義和 甲奴町 山田加代子 三次商工会議所 総務課長 竹本 勇夫 三次広域商工会 事務局長 湯藤 浩康 三次市社会福祉協議会 事務局長 三上 勝明
(5)国土交通省中国運輸局広島運輸局支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官 八澤 昭二
(6)広島県地域政策局地長又はその指名する者	広島県地域政策局過疎・地域政策課 課 長 増田 茂伸
(7)道路管理者	三次市建設部 部 長 花本 英蔵
(8)広島県警三次警察署長又はその指名する者	広島県三次警察署 交通課長 三原 隆之
(9)学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	米子工業高等専門学校 講 師 加藤 博和

平成23年6月27日現在

事務局 地域振興課
 (事務局長) 部谷課長(交代)
 (事務局員) 古矢係長(交代)
 明賀主任

平成25年度
生活交通ネットワーク計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

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、この計画に基づき、利用が低迷していた市街地コミュニティバス「みよしウェーブ号」を地域住民、商工会議所、運行事業者及び学識経験者がメンバーとなる市街地循環バス活性化検討会議(三次市地域公共交通会議分科会)を設置し、協議・検討を重ね、半年間の実証運行を経て、平成23年4月1日から本格運行しました。

事前に愛称・ラッピング募集などのPRや無料体験乗車等を沿線の自治連合組織と一緒に取り組んだ結果、連携計画の目標値である利用者の倍増、1循環3.0人以上は達成できましたが、車両導入や燃料の高騰、人件費等の経常経費増大から採算は大きく下回っているのが現状です。中心市街地と言っても高齢者は多く、またこの路線は、三次駅前を基点としており、市周辺部からのJR線や路線バスを結節し、商業施設や医療機関が多く集まる市街地での買物・通院をサポートする機能を持ち合わせており、三次市民が引き続き「賑わいのある」、「暮らしやすい」、「安心できる」、「住んで良かった」と思えるまちづくりを推進するため、さらには日常生活を営む上で重要な役割を担っている社会的インフラです。この路線を確保・維持することは本市の公共交通体系を機能させる上で重要な位置づけをしています。

さらに、本市の中心市街地には、高度な医療サービスを提供する「市立三次中央病院」や、大規模商業施設などが位置しており、周辺7町の高齢者の中心市街地への通院・買物需要は高くなっています。

しかし、既存の地域内交通である三次市民バスでは、スクール便や保育所通所便も兼ねていることから、ダイヤ的に地域間交通である路線バスやJR線に結節が不可能であり、多くは家族等の送迎に頼っています。

特に市の北部地域である作木町では、町内及び隣接する布野町にもタクシーの営業所がなく利用する場合も、非常に時間がかかる状況にあり、また、距離も長く金銭的な負担が大きいことから、気軽にタクシーを利用できない状況になっています

このような不具合を解消するため、平成19年11月～平成21年3月に作木町において中心市街地までのシャトルバス運行の社会実験(島根県中山間地域研究センター)が実施され、利用ニーズが高いことが確認されました。また現在も、今回の調査業務でも多くの方が中心市街地で医療等のサービスを受けていることが確認できています。

このような状況からの脱却、地域間のサービスの不均衡解消をめざし、地域資源であるふるさとのまちづくりを掲げたNPO自らが新しい地域の移動サービスを提供できる仕組みを構築します。

(参考資料) 作木町線利用者の中心市街地(旧三次市)への移動について

作木診療所以外の受診(三次)について

行っている	32人
行っていない	17人

どんな方法で三次に行くのか

タクシー	0人
JR	12人
バス	12人
自家用車(自分で運転)	0人
自家用車(家族が送迎)	16人
その他	3人

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

市街地循環バス「くるるん」については、平成25年度も引き続き、運行事業者、沿線地域の自治連合組織、商業関係者等と連携と密にし、対前年比1便（1循環）あたりの平均利用者数をさらに増加させること。周辺部からの地域間交通を利用し、さらにこの路線に乗り換え、市街地での通院や買物などに利用されるよう、この路線の役割を高めます。

平成21年に実施した「三次市地域公共交通総合連携計画策定調査」時に作木町域で実施した市民アンケートの数値を過疎地有償運送で地域輸送を大きく担うことによって、下記の表のとおり買物や通院に家族の送迎に頼っていた方の数値を下げることを目的とします。

サンプル数：102

項目	アンケート数値	目標数値（H25.9末）
買物の交通手段	家族の送迎 26%	家族の送迎 10%

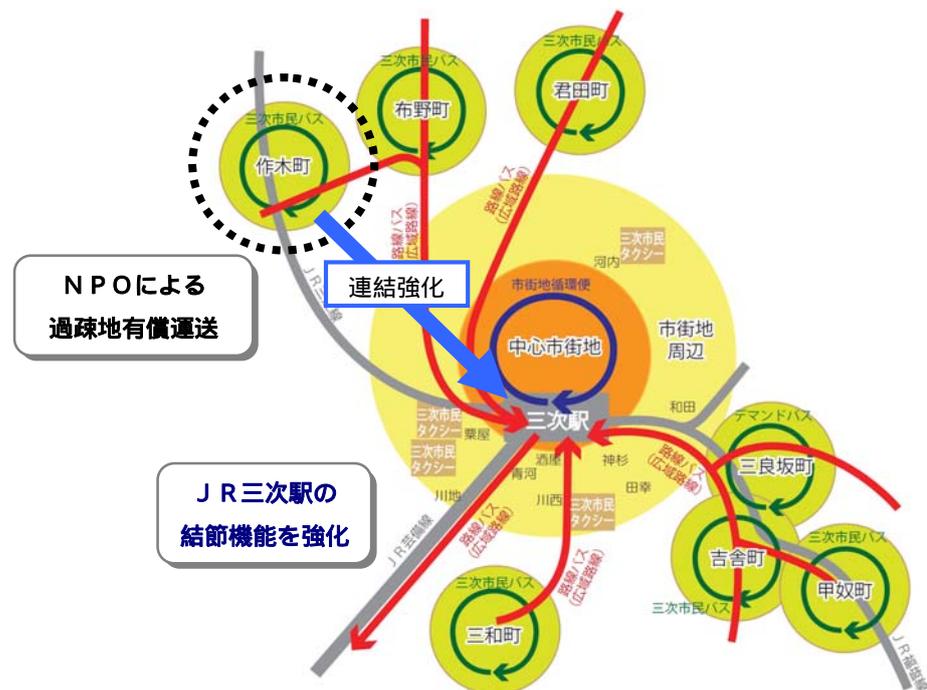
サンプル数：80

項目	アンケート数値	目標数値（H25.9末）
通院の交通手段	家族の送迎 25%	家族の送迎 10%

同じく、三次市民バス利用者ヒアリングでの「どんな方法で三次に行くのか」で回答のあった家族の送迎16人（回答数43人：37%）についても、このシステムを利用いただき、家族の負担を軽減します。

サンプル数：43

項目	ヒアリング数値	目標数値（H25.9末）
三次への交通手段	家族の送迎 37%	家族の送迎 25%



3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

(表1)のとおり

4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

(表2)のとおり

5. 該当せず

6. 該当せず

7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

(表5)のとおり

8. 該当せず

9. 該当せず

10. 該当せず

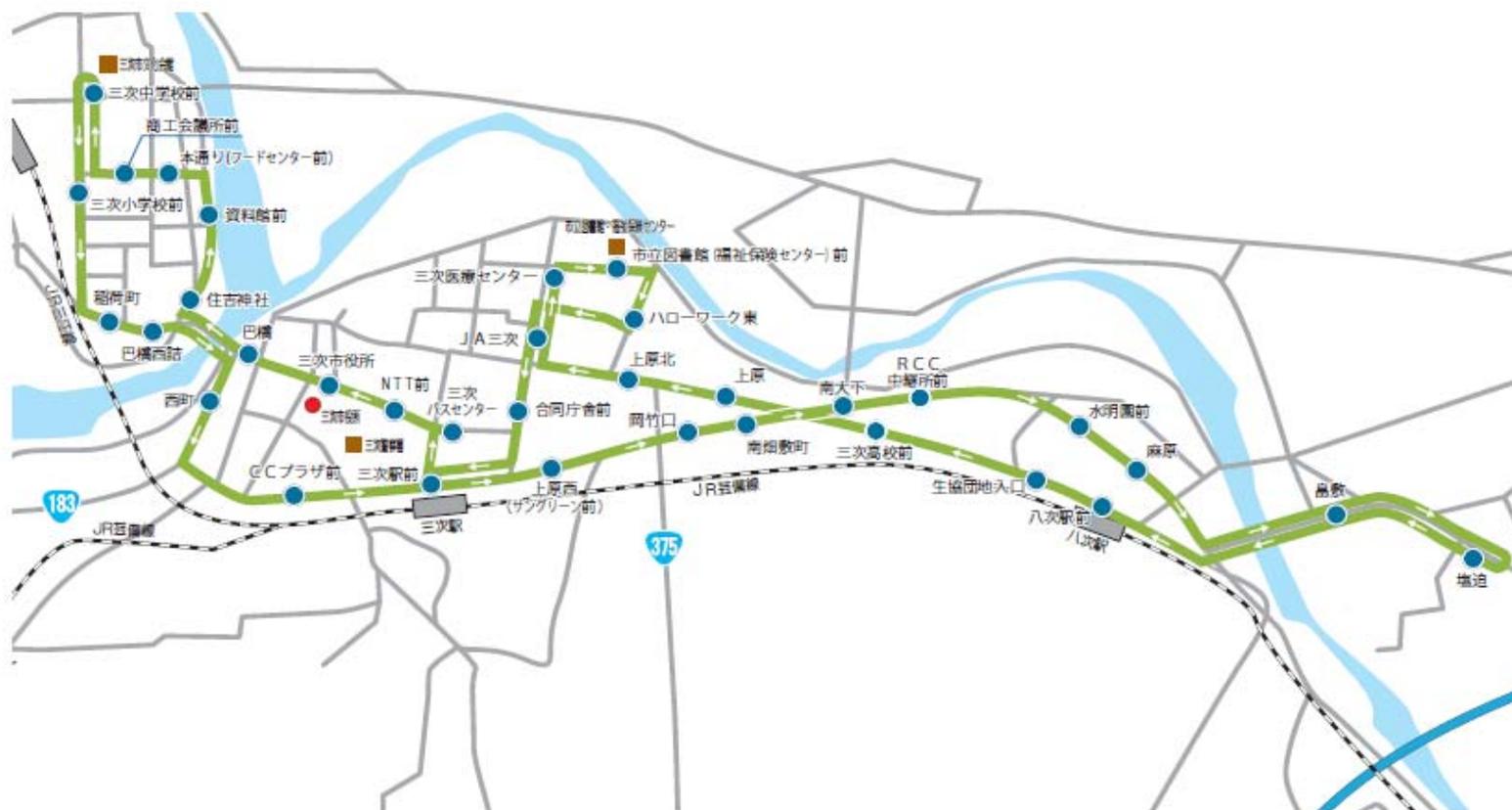
表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

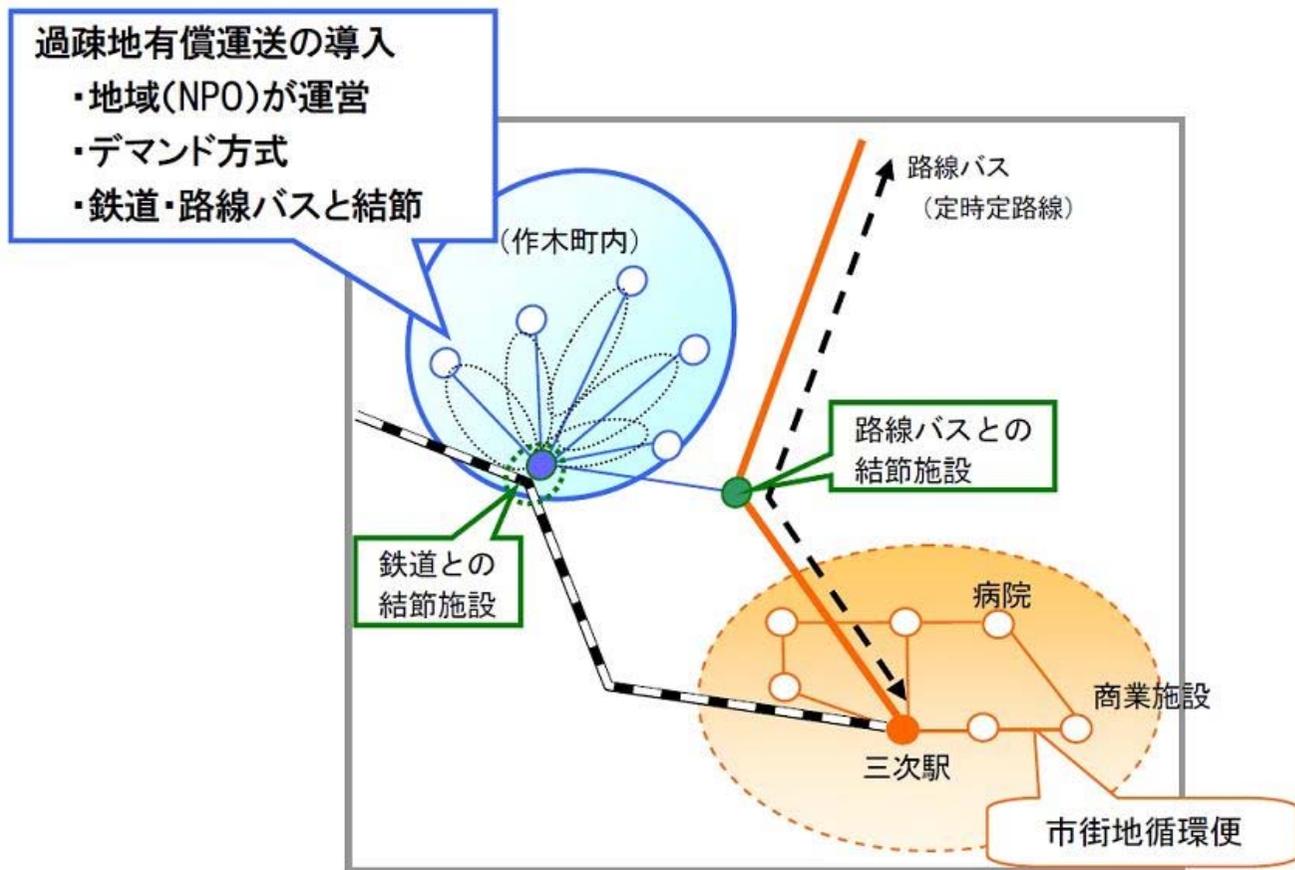
都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する国庫補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準Iで該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準IIで該当する要件
広島県 (三次市)	備北交通株式会社	三次町循環 (720-01)	地域内フィーダー	485	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
	備北交通株式会社	畑敷町循環 (720-02)	地域内フィーダー	837	① ②-(1)	備北交通運行:三城線バス停留所(三次駅)	①
	NPO元気むら作木	過疎地有償運送	地域内フィーダー	141	②-(1)		①
合 計				1,463			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

くるるんルート図・バス停位置図

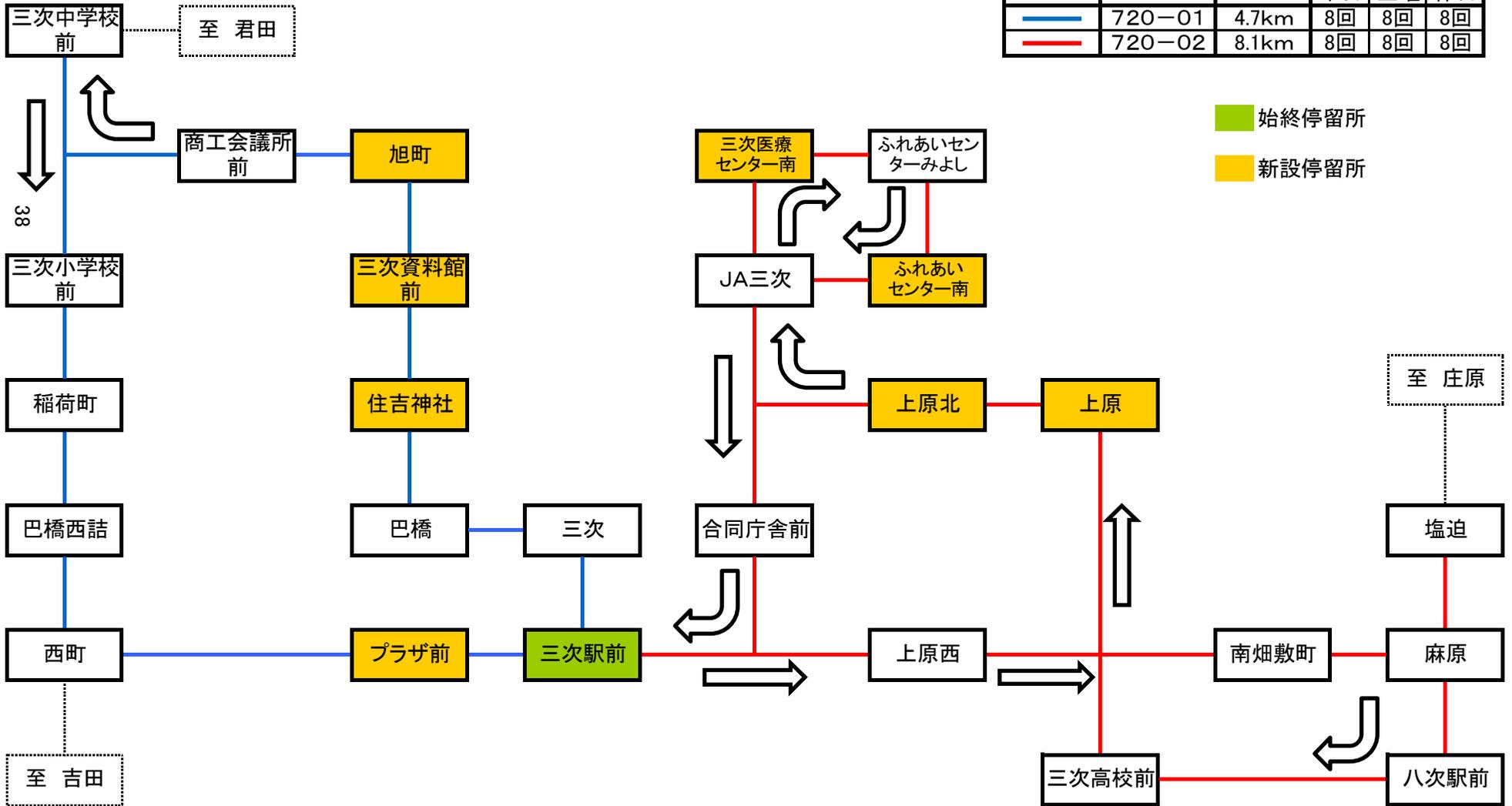




過疎地有償運送の導入イメージ

運行系統図

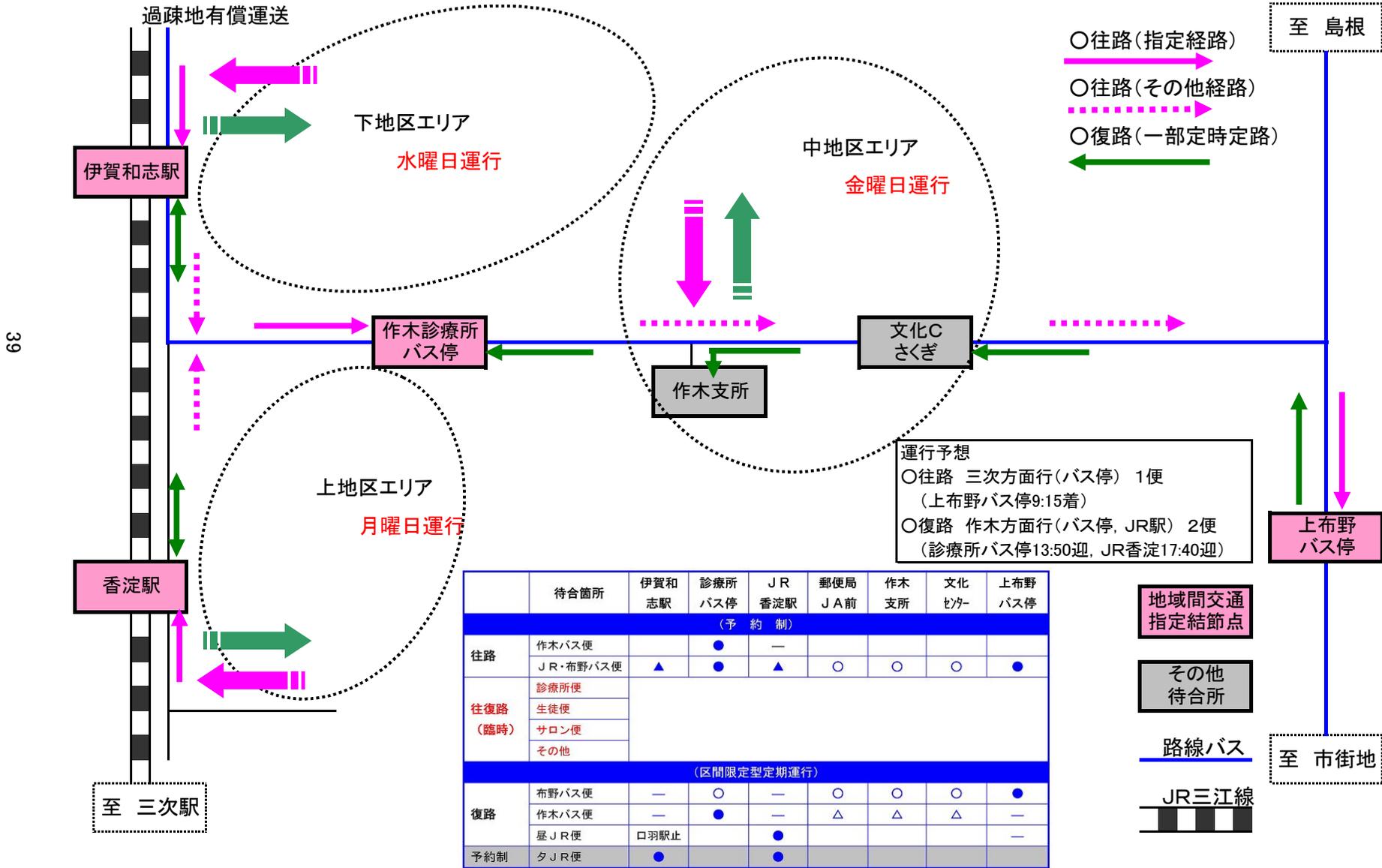
市街地循環バス「くるるん」



	系統番号	運行キロ	運行回数		
			平日	土曜	休日
—	720-01	4.7km	8回	8回	8回
—	720-02	8.1km	8回	8回	8回

- 始終停留所
- 新設停留所

運行系統図



	待合箇所	伊賀和志駅	診療所バス停	JR香淀駅	郵便局JA前	作木支所	文化Cさくぎ	上布野バス停
(予約制)								
往路	作木バス便		●	—				
	JR・布野バス便	▲	●	▲	○	○	○	●
往復路 (臨時)	診療所便							
	生徒便							
	サロン便							
	その他							
(区間限定定期運行)								
復路	布野バス便	—	○	—	○	○	○	●
	作木バス便	—	●	—	△	△	△	—
	昼JR便		□羽駅止	●				—
予約制	夕JR便	●		●				

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	備北交通株式会社(25年度)
------	----------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
	営業収益	612,877 千円	営業外収益	3,533 千円	経常収益(イ)	616,410 千円	
	営業費用	953,390 千円	営業外費用	4,331 千円	経常費用(ロ)	957,721 千円	
	営業損益	-340,513 千円	営業外損益	-798 千円	経常損益	-341,311 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	4,051,264.0 km					経常収支率	64.3 %

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 ロ÷ハ=ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ
西中国	235.円16銭	332.円79銭	235.円16銭	152.円15銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ))÷チニル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な経由地	終点		チ	リ	ヌ	チー	リ	ヌ		
山陽	1	三次循環線	三次駅前	三次町循環	三次駅前	363 日	往 4.7Km (平均) 復 . Km 4.7Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	13,648.8 . km		
	2	三次循環線	三次駅前	畑敷町循環	三次駅前	363 日	往 8.1Km (平均) 復 . Km 8.1Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	100.0 %	23,522.4 . km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
						日	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km		
合計	系統						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		37,171.2 . km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:フ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(前々年度の実績額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ	補助対象経費の限度額 フ×9/20=タ	ヨ又はタのうちいずれか少ないほうの額 レ	レのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの レ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ネ又はソのうちいずれか少ないほうの額) ラ
山陽	1	3,209,651 円	163.円97銭	2,237,993 円	971,658 円	1,444,342 円	971,658 円	971,658 円	971 千円	485 千円		
	2	5,531,527 円	163.円97銭	3,856,967 円	1,674,560 円	2,489,187 円	1,674,560 円	1,674,560 円	1,674 千円	837 千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
合計		8,741,178 円	円 銭	6,094,960 円	2,646,218 円	3,933,529 円	2,646,218 円	2,646,218 円	2,645 千円	1,322 千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	971,658 円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	2	1,674,560 円										
		円										
		円										
合計		2,646,218 円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にとっては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にとっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(デマンド型運行)用)

事業者名	NPO元気むらさき(平成25年度)
------	-------------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	一乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	134千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	134千円
	営業費用	1,017千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	1,017千円
	営業損益	△883千円	営業外損益	0千円	経常損益	△883千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 1	補助対象期間の 前々年度の サービス提供時間 (ニ)	時間 219		経常収支率	13%

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ=ホ	地域時間当たり標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ=チ
山陽	4642円83銭	1486円87銭	1486円87銭	611円87銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	1回当たりサービス提供時間	リのうち補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間	リのうち同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間	補助ブロック外乗入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入れ部分以外のサービス提供時間の比率	計画サービス提供時間
			発地	営業区域	着地						
山陽	3	作木町	作木	作木	上布野	141日	1時間	時間	時間	100%	423時間
						日	時間	時間	時間	%	時間
						日	時間	時間	時間	%	時間
						日	時間	時間	時間	%	時間
合計		系統				時間	時間	時間		時間	

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額(ナ又はラのうちいずれか少ないほうの額)
		ト×ワ以下の額:カ	チ×ワ以上の額:コ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	ソ	ソ×ヲ=ツ	ネ	ネ×1/2=ナ	ラ	ム
山陽	3	628946円	258821円01銭	370124円	283025円	283025円	283025円	283千円	141千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円		
合計		円	円 銭	円	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ-ヨ=ウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウ-ム=ノ	ノの負担者とその負担割合									
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
山陽	3	1705096	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
			円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
合計		1705096	円	円	%	円	100 %	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 2.乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 3.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 4.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 5.申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 6.地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 7.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 8.「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 9.「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(又)に記載すること。
- 10.「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ラ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 11.「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 12.「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 13.「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 14.「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	三次市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	46,886
交通不便地域	59,314

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
59,314人	三次市(全域)	過疎地域自立促進特別措置法

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が(3.)に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。

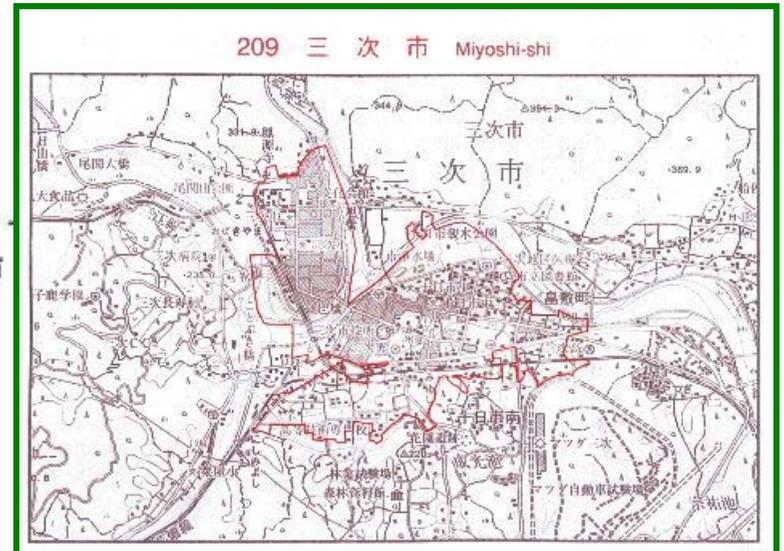
(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

人口集中地区以外及び交通不便地域



人口集中地区



1.1. 交通会議の開催状況と主な議論

平成20年9月30日に道路運送法の規定に基づき、「三次市地域公共交通会議」を設置、平成20年3月6日、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿い、法定協議会機能を付加した組織になりました。

交通会議設置後は、平成21年度以降、年間4回の会議、これまで11回を実施し、再編対象事業毎のワーキング会議等も適宜、実施しています。具体的な開催状況及び協議内容は下記のとおりです。

三次市地域公共交通会議開催状況

- H21.09.29 「現行路線みよしウェーブ号の現状や課題抽出など」
- H21.10.27 「再編路線案の協議、体験乗車実施計画など」
- H21.12.15 「運行ルートの基本方針案の決定、愛称の募集など」
- H22.08.05 「路線愛称・車体デザイン審査・決定、ルートの修正など」
- H22.09.30 「導入車両による無料体験乗車開催」
- H23.06.27 「平成23～25年度 生活交通ネットワーク計画」承認



三次市地域公共交通会議

市街地循環バス活性化検討会議開催状況

- H22.06.08 「導入計画（実証運行路線、スケジュール等）の協議・確認」
- H22.09.08 「路線愛称・車体デザイン、ルート修正の協議・確認」
- H23.01.26 「実証運行に係るアンケート・ヒアリング再編効果調査結果の報告・協議」「本格運行の決定」



市街地循環バス活性化検討会議

作木町自家用有償旅客運送検討会議（ワーキング）開催状況

- H22.07.13 「NPO、作木町自治連合会、各地区連絡協議会との協議」
- H22.09.30 「ボランティア運転手候補者事業説明研修会 7名参加」
- H22.10.04 「NPO理事会事業説明会 理事長以下5名」
- H22.10.08 「過疎地有償運送先進地 倉吉市たかしら地区視察」
- H22.12.06 「過疎地有償運送運転者認定講習受講 NPO10名」
- H23.06.08 「NPO理事長及び作木町自治連合会会長との最終調整（企画提案書案提示）」



ワーキング会議

1 2. 利用者等の意見の反映状況

市街地循環便については、対象市街地である十日市、八次、三次町地区から各2名、商工関係者、運行事業者、学識経験者及び行政（業務委託コンサル含む）で利用が低迷している市街地便の活性化・再生を掲げ、「市街地循環バス活性化検討会議」を組織し、車両乗車調査などを行い問題点や課題を把握しながら、これまで5回の協議を重ね、交通会議で協議検討事項を報告（答申）してきました。

交通会議での合意に基づいた実証運行の内容に沿って、検討会議が中心となり路線の愛称や車両デザインを公募・審査、また、地域の高齢者の方を対象に無料体験乗車を行い、車内で導入経過や車両のPR、運行ルート上の施設等の説明をメンバーが実施しています。

さらには、運行ルート内の商業施設関係者との協議を持ち、買物者の移動実態を調査、バス停の設置なども参考にしています。利用者や地域の声については、実証運行中に車内ヒアリングを行い自家用車からの転換が13人、自転車・徒歩からが22人であったこと（サンプル92人）、自治連合会の協力で行なった地域アンケートでは、「バスがわかりやすくなった」、「安心感が増した」などの意見もいただき、約7割の方から「利用しようと思う。」の回答をいただいています。

引き続き、地域、運行事業者及び交通会議を含む関係団体が連携し、利用促進を推進することの確認がなされています。

また、作木町で導入する過疎地有償運送は、支所職員自らが各地域で運行された三次市民バスに乗り込み多くの高齢者から、現状の聞き取りを行い地域の課題を把握（作木町線利用者の中心市街地（旧三次市）への移動について参照のこと）、その解決策について、地域のまちづくり組織である「NPO元気むらさくぎ」との数回にわたる調整会議や作木町自治連合会をはじめ、その構成団体である地区連絡協議会でワーキング会議を設置、調査でわかった現状や課題について報告するとともにその解決策である、地域輸送サービスの構築に向けて、事業の説明等を実施しています。

今回、この取組みに賛同していただいた都市部からのUターン者もボランティア運転手として登録され、地域一丸となって取り組みができる土壌が整っています。



Uターン者もボランティア運転者講習会を受講

13. 協議会メンバー構成

(敬称略)

三次市地域公共交通会議委員名簿	
構成区分	委 員
(1)三次市	三次市 副市長 高岡 雅樹 三次市地域振興部 部 長 藤井 啓介
(2)一般旅客自動車運送事業者	備北交通株式会社 営業部長 實兼 利光 有限会社甲奴タクシー 代表取締役 明賀 豊 有限会社三良坂タクシー 代表取締役 國定 繁幸
(3)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合備北交通支部 書記長 土井 弘文
(4)住民又は利用者の代表	日下町 武内 一登 布野町 中村 義和 甲奴町 山田加代子 三次商工会議所 総務課長 竹本 勇夫 三次広域商工会 事務局長 湯藤 浩康 三次市社会福祉協議会 事務局長 三上 勝明
(5)国土交通省中国運輸局広島運輸局支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官 八澤 昭二
(6)広島県地域政策局長又はその指名する者	広島県地域政策局過疎・地域政策課 課 長 増田 茂伸
(7)道路管理者	三次市建設部 部 長 花本 英蔵
(8)広島県警三次警察署長又はその指名する者	広島県三次警察署 交通課長 三原 隆之
(9)学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	米子工業高等専門学校 講 師 加藤 博和

平成23年6月27日現在

事務局 地域振興課
(事務局長) 部谷課長
(事務局員) 古矢係長
明賀主任