

三 原 市 地 域 公 共 交 通 計 画

< 骨 子 (案) >

目次

1. 計画の目的と概要	1
2. 地域公共交通に係る現状	3
3. 地域公共交通に係る課題	4
4. 計画の基本方針と事業	10
5. 評価及び事業展開	16

1. 計画の目的と概要

1.1 計画の目的

三原市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19(2007)年施行）」に基づき、平成27(2015)年3月に「三原市地域公共交通網形成計画」、さらに令和2(2020)年3月に「第2期三原市地域公共交通網形成計画」（以下「第2期計画」という。）を策定し、「市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の維持・充実」を基本理念に、具体的な施策や事業に取り組んできた。

一方で、地域公共交通の事業環境は全国規模で年々厳しさを増しており、加えて、感染症の流行、大規模な自然災害の頻発など、地域公共交通の分野にも大きく関与する深刻な社会問題が生じている。このような状況を受け「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（令和5(2023)年10月施行）され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進める方向性が提示された。

「三原市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）は、上記の背景を踏まえ、社会情勢の著しい変化に対応して、安定的かつ持続的なサービス提供が可能な地域公共交通体系の形成・維持・充実を図ることで、市民生活の利便性と福祉の向上に資することをめざすものである。

1.2 計画の対象区域

計画の対象区域は、三原市全域とする。

1.3 計画期間

計画の期間は、令和7(2025)年度から令和11(2029)年度までの5年間とする。

1.4 関連計画（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（令和2（2020）年11月改正）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、「三原市長期総合計画」、「三原市都市計画マスタープラン（平成31（2019）年3月策定）」等の上位・関連計画、及び広島県による「広島県地域公共交通ビジョン（令和6（2024）年3月策定）」と整合を図る。

さらに、「第2期三原市地域公共交通網形成計画（令和6（2024）年3月改訂版）」など、これまで本市で取り組んできた地域公共交通に係る考え方を踏襲しつつ、検証による新たな課題や急速に変化する社会情勢への対応を含めた計画とする。

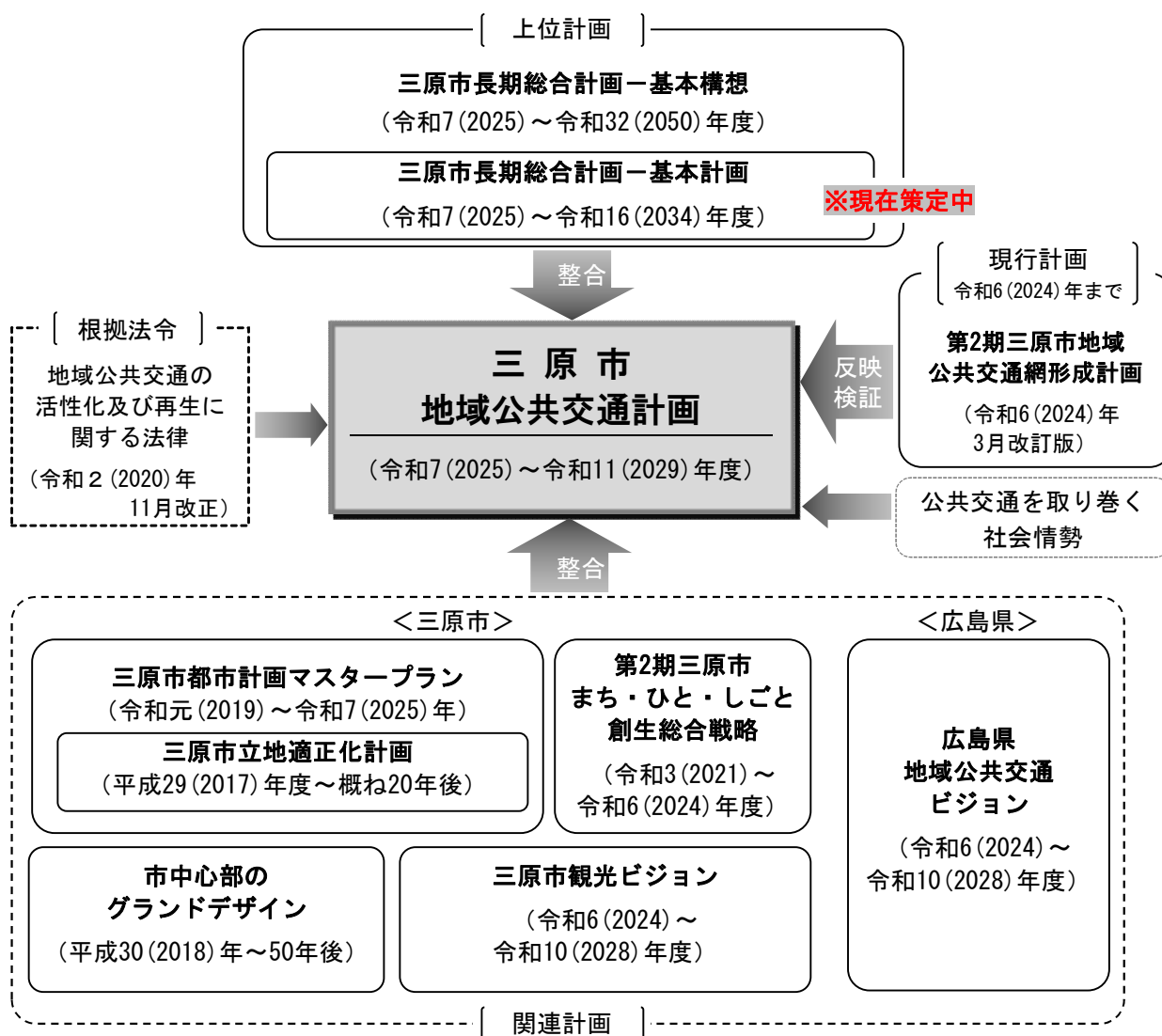


図 本計画の位置づけ

2. 地域公共交通に係る現状

2.1 区域の概要

●計画書では、市域の人口、産業、観光等の現状について、統計データを用いて整理します
※本骨子(案)では、主なデータについて次章の「課題」の中に掲載しています

2.2 本市の地域公共交通の概要

市内の地域公共交通には、鉄道、航路、バス、地域コミュニティ交通などがあり、市民の日常生活を支えている。

① 鉄道

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

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

② 航路

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

③ バス

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

④ 地域コミュニティ交通

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

うち３路線（本郷ふれあいタクシー、久井町乗合タクシーはなさく号、八幡町民タクシーさくら号）は、国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用することで持続可能な運行を目指している。

⑤ タクシー

タクシーは、小型車両によりドア・ツー・ドアでの移送サービスを提供する地域公共交通であり、今後、後期高齢者の増加が見込まれる本市では、タクシーの役割が一層高まるものと考えられる。

⑥ その他の移動支援等

本市では、移送サービス以外の移動支援策として、利用者の運賃負担の軽減を図る制度（高齢者・障害者優待利用制度）を運用している。

●計画書では、各手段のサービス内容や利用実態を掲載します

3. 地域公共交通に係る課題（※現時点での整理）

本市の地域公共交通に係る課題は次のとおりである。

- (1) 急進する人口減少、高齢化への対応
- (2) 市が進めるまちづくり事業との対応
- (3) 路線バス、地域コミュニティ交通のサービス維持に向けた対応
- (4) 通院や買物支援のための広域（区域外）移動需要への対応
- (5) 交通事業者における乗務員等不足に係る対応
- (6) 市民協働の考え方によるサービス維持に向けた対応
- (7) 新技術（ICT等）活用による課題解決に向けた対応
- (8) 観光客など多様な移動者の利便性を高めるための対応
- (9) 増加する自然災害、パンデミック等への対応

それぞれの概要を、次より示す。

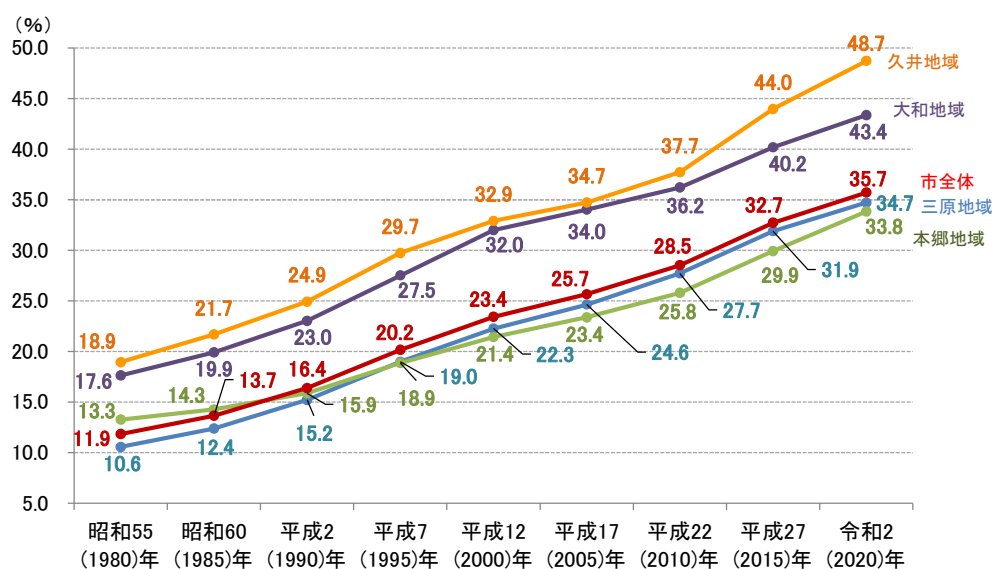
(1) 急進する人口減少、高齢化への対応

- ・本市では、人口減少、高齢化が急速に進んでおり、将来に向けても継続が見込まれる。
- ・特に高齢者の増加は、移動手段に困る市民が今後増加する可能性を示しており、高齢化社会においても安心できる暮らしの実現に向けて対応が必要である。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和5年推計)

図 常住人口の推移

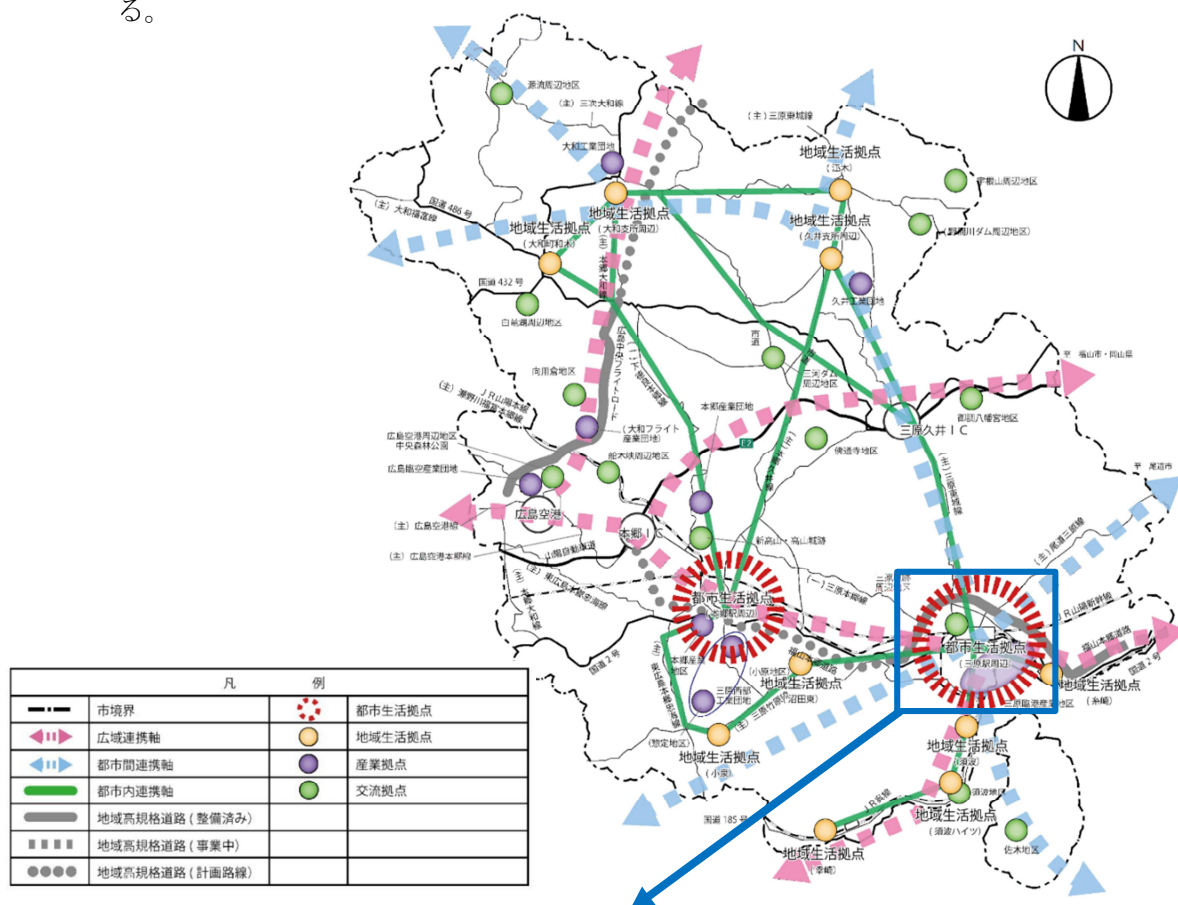


資料：国勢調査

図 地域別高齢化率（65歳以上人口の割合）の推移

(2) 市が進めるまちづくり事業との対応

- ・本市のまちづくりは、選択と集中の考え方のもと、既に拠点性を備えている地区への機能集積を推進し、拠点間の相互連携を強化することで、市域の一体的な発展を目指している。
- ・「三原市立地適正化計画（平成29(2017)年12月策定）」、「三原市都市計画マスタープラン（平成31(2019)年3月策定）」において位置づけられる「生活拠点」、「都市内連携軸」からなる将来都市構造の実現を図るため、まちづくりを支える地域公共交通の維持、確保が必要である。
- ・さらに、「市中心部のグランドデザイン（平成30(2018)年3月策定）」では、市中心部の発展に向けて回遊性を高める取組の方向性が示されており、これを支援する移動手段の確保が必要である。



＜市中心部のめざす姿＞

水際（すいさい）生活都市

最重点テーマを、水のある風景とし、海、港、城跡（堀）、川などの豊かな水資源を新たな視点で活かし、三原だけの魅力をつくり、“水に開き、水とただある幸せを感じて生きる生活地”として、水から一歩ずつ再生する「水際生活都市」をめざす。

＜基本ポリシー＞

水の城下町づくり（水とある生活）：「浮城」と呼ばれた三原城の天守跡や堀など、かつての城下町の名残と水を活用して、水の城下町のイメージづくりを進める。

港の有効活用（さざなみ波止場）：三原港を中心に、人が訪れ、楽しみ、滞留する場所をつくる。

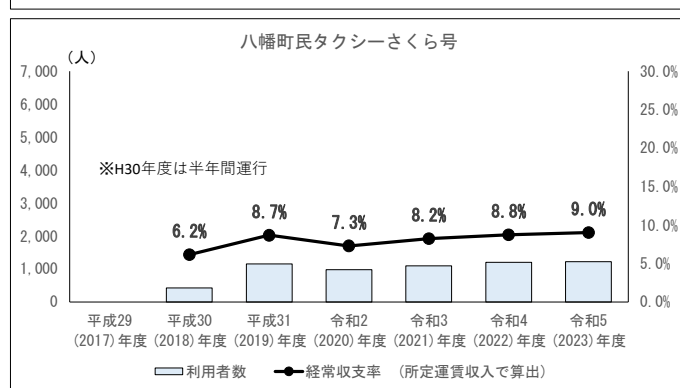
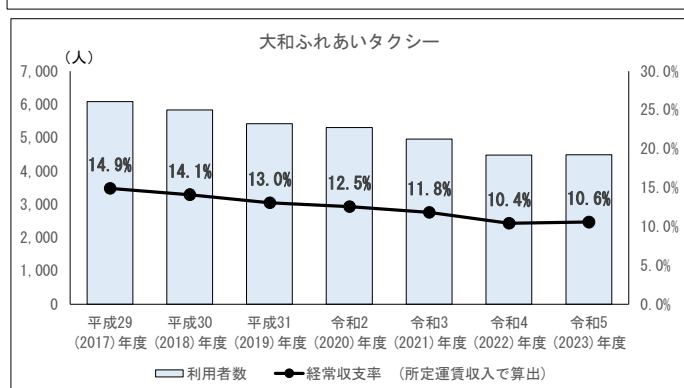
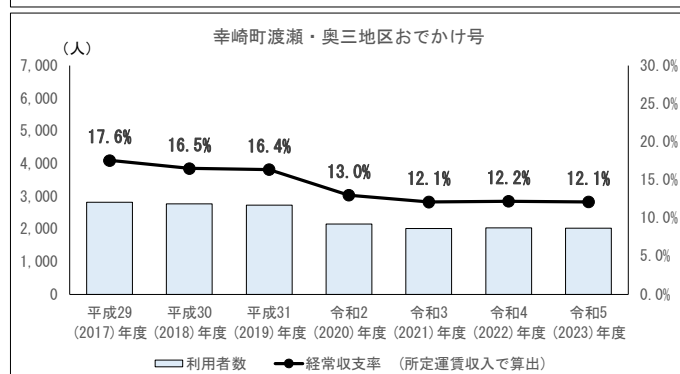
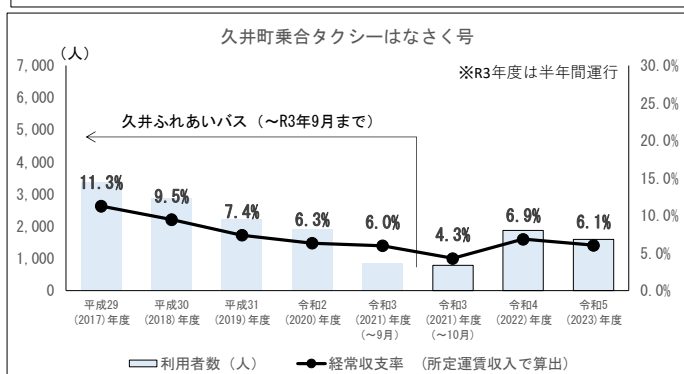
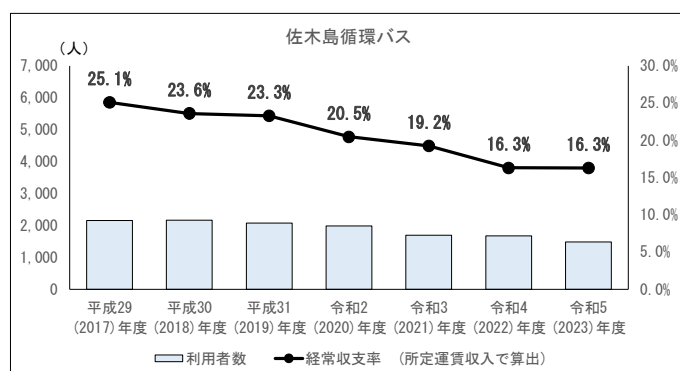
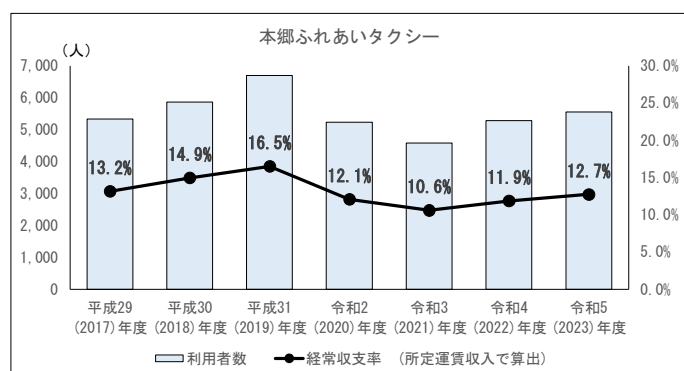
回遊を生む仕掛けづくり（みはらマーケット）：エリア内に人の回遊を生み出すための仕掛けをつくる。

資料：三原市都市計画マスタープラン（平成31(2019)年3月策定）
市中心部のグランドデザイン（平成30(2018)年3月策定）

図 将来都市構造図（拠点・都市軸）

(3) 路線バス、地域コミュニティ交通のサービス維持に向けた対応

- ・これまで、地域公共交通体系の維持を図るため、利用者が過度に少ないなどの不効率なバス路線、地域コミュニティ交通に対して運行見直し等の対策を講じてきた。しかし、人口減少や高齢化が進む中、また乗務員不足の問題もあり、サービス維持が難しくなっている。
- ・このような状況において、定期的に運行内容の検証を行い、必要に応じて適切な見直しを実施することで、市内の地域公共交通体系の持続を図る必要がある。



資料：生活環境課

図 地域コミュニティ交通利用者の推移

(4) 通院や買物支援のための広域（区域外）移動需要への対応

- ・特に人口減少が著しいエリアでは、スーパー等施設の撤退も相まって、居住区域内で日常生活に必要な通院や買物行動を完結させることが困難になる状況が生じている。
- ・そのため、地域で生活しながら安心して買物などができるように、例えば旧町エリアを越えた広域での移動需要への対応などを含め、地域の実情やニーズを踏まえた公共交通のあり方について検討を行う必要がある。

(5) 交通事業者における乗務員等不足に係る対応

- ・働き方改革関連法施行に伴い乗務員等の時間外労働の上限規制等が適用される、いわゆる「2024 年問題」を経て、路線バス事業者等における乗務員不足は深刻さを増しており、既に乗務員確保が難しいことを原因とするバス路線の減便等が生じている。
- ・これは、本市の地域公共交通体系の形成に直結する問題であり、各々の事業者だけではなく、行政を含めた全ての関係主体で対応する必要がある。

(6) 市民協働の考え方によるサービス維持に向けた対応

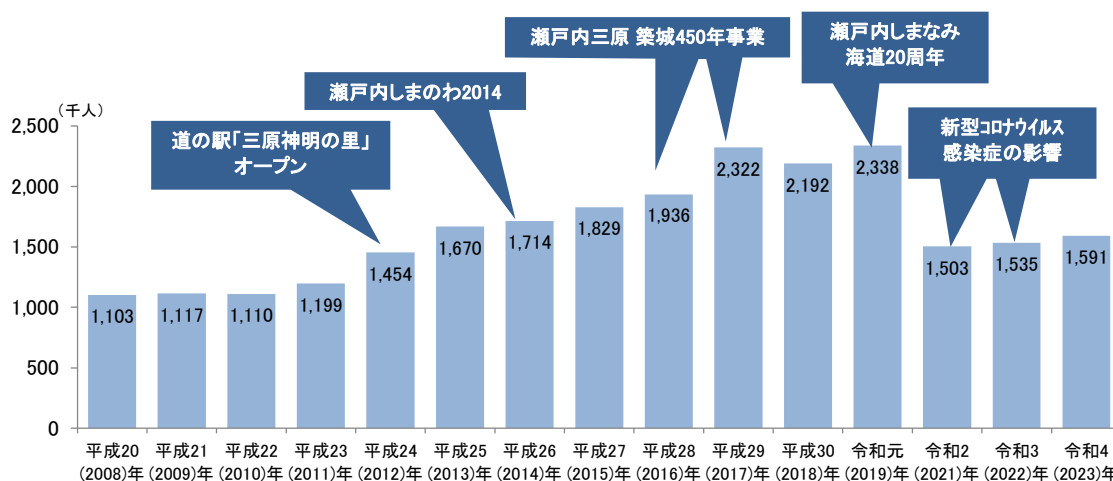
- ・本市の地域公共交通体系を維持するためには、今まで以上に、市民一人ひとりが地域公共交通の重要性を認識し、守る意識を持ち、さらに実際に行動する（利用する）ことが必要である。
- ・そのため、例えば、地域公共交通を取り巻く状況、利用実態など、関連情報を市民に広く発信するとともに、乗り方教室など直接利用を促す施策などを推進し、地域住民団体が運営する地域コミュニティ交通の展開を含めて、市民協働で地域公共交通を守る意識・考え方の定着を図ることが必要である。

(7) 新技術(ICT等)活用による課題解決に向けた対応

- ・地域公共交通分野では、キャッシュレス、MaaSなど、ICT等を活用した取組が社会実装され、利便性向上等に大きく貢献している。喫緊の課題である乗務員不足に対しても、バスの自動運転の早期導入を目指した技術開発や実証実験等が全国各地で実施されている。
- ・今までにない厳しい地域公共交通の事業環境においては、従来手法での課題解決が難しいと認識し、本市の地域公共交通においてもICT等、新しい技術を積極的に活用していくことが必要である。

(8) 観光客など多様な移動者の利便性を高めるための対応

- ・本市の観光入込客数は令和元(2019)年度まで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴い一気に減少した。しかし、近年は増加に転じており、国内外を問わず多くの観光客を獲得するべく、「三原を好きになり、また訪れたい観光地」に向けた取組を推進している。
- ・したがって、観光を通じたまちづくりの支援、また地域公共交通の新規需要の獲得という観点からも、観光客を含む様々な属性の人にとって利便性の高い移動手段を整備する必要がある。



資料：広島県「広島県観光客数の動向」

図 観光入込客数の推移

(9) 増加する自然災害、パンデミック等への対応

- ・平成30(2018)年7月の西日本豪雨災害により、本市における路線バス等の地域公共交通の一部は、長期間に渡り休止等を余儀なくされた。
- ・また、令和2(2020)年度より全国に広まった新型コロナウイルス感染症は、地域公共交通全般の利用者急減という多大な影響を及ぼし、未だ以前の利用状況まで回復していない。
- ・こうした自然災害、パンデミックを含む想定外の災害発生に対して、地域公共交通の分野においても可能な備えを実践する必要がある。



図 平成30(2018)年西日本豪雨災害での道路冠水状況(沼田東町片島)

4. 計画の基本方針と事業

4.1 基本的な方針

本計画の基本理念（めざす姿）を以下のとおり定める。

【基本理念（めざす姿）】

**市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通の維持・充実
～「安全・安心・快適に暮らせるまち」の実現を目指して～**

【参考1】第1期・第2期三原市地域公共交通網形成計画からの見直しについて

■網形成計画の理念

第1期市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の構築

第2期市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の維持・充実



■見直しの考え方

◎基本理念（めざす姿）は、第1期・第2期網形成計画で掲げた「地域公共交通体系」の構築・維持・充実よりも幅広い概念を示すものとして、市内の「移動を便利にする」ことで、総合計画の基本目標である「安全・安心・快適に暮らせるまち」実現をめざす意味合いとする

三原市長期総合計画 基本構想（※パプコメ時点）

令和32(2050)年の“めざすべきまちの姿”（将来像と基本目標）

- ①ともに支え合い、ともに認め合えるまち
- ②三原で生まれ、育ち、学んでよかったと思えるまち
- ③社会に調和し、安全・安心・快適に暮らせるまち
- ④多彩な産業が活力を生むまち

住み慣れたまちで健康に住み続けるために、その根幹となる医療・介護などの支援が行き届き、社会基盤の整備、そして命を守る意識・体制の強化をもって、安全・安心・快適な暮らしを保っていく

めざす姿の実現に向けた、地域公共交通分野での方向性を示すものとして、本計画の4つの基本方針を以下のとおり定める。

【基本方針】

①まちづくりを支え、持続可能な地域公共交通体系の維持・充実

本市の地域公共交通体系は、市民の暮らしや様々な活動を支え、また将来に向けたまちづくりを支援する役割を持つ。これを踏まえ、昨今の社会情勢変化にも対応できる持続可能な地域公共交通体系を整え、維持・充実を図る。

■主な手段の取組方針

交通手段	対応方針
鉄道・高速バス	・運行を担う運営主体がサービスを提供し、その維持に努める。 ・関係主体が連携し、利便性向上や利用促進を図る。
航路	・航路事業者がサービスを提供し、その維持に努めるとともに、国、県、市が連携して定期航路の維持に必要な運航補助を行う。 ・関係主体が連携し、利便性向上や利用促進を図る。
路線バス	・交通事業者がサービスを提供し、その維持に努めるとともに、国、県、市が連携して維持・充実に必要な補助を行う。 ■損失補填の上限（市単独補助路線）：経常経費の70% ・定期的に評価・検証を実施し、必要があればサービス内容を見直す。 ■評価に用いる運行見直し基準：経常収支率30%以上 ・関係主体が連携し、利便性向上や利用促進を図る。
地域コミュニティ交通	・運営を担う地域住民団体が、サービス維持に努めるとともに、国、市が連携して必要な運行補助を行う。 ・定期的に評価・検証を実施し、地域住民や利用者からの要望を踏まえて、必要があればサービス内容を見直す。 ■評価に用いる運行見直し基準 ○1便あたりの利用者数 デマンド型 1.6人以上 定時定路線型1.3人以上 または ○経常収支率 10%以上 ・関係主体が連携し、利便性向上や利用促進を図る。

②高齢化を念頭に、市民等が安心して暮らせるための移動手段確保

高齢化の進展に伴い、生活に必要な移動手段を確保できない市民の増加が危惧される。そのため、ニーズや地域特性、また各々の移動手段の特徴・機能を踏まえた上で、高齢者を含む市民が安心・快適に市内に居住し続けることを可能とする移動手段を確保する。

③地域公共交通分野への新技術の積極的な活用

高齢化や利用者数の低迷、乗務員不足の問題等より、地域公共交通事業の実施環境は厳しくなっており、本市の地域公共交通体系へも大きな影響を及ぼしている。こうした様々な課題に対処するためにも、ICT等の新技術を用いた効果的な取組を地域公共交通分野に積極的に取り入れる。

④市民等の関係主体の連携による地域公共交通を守り育てる活動推進

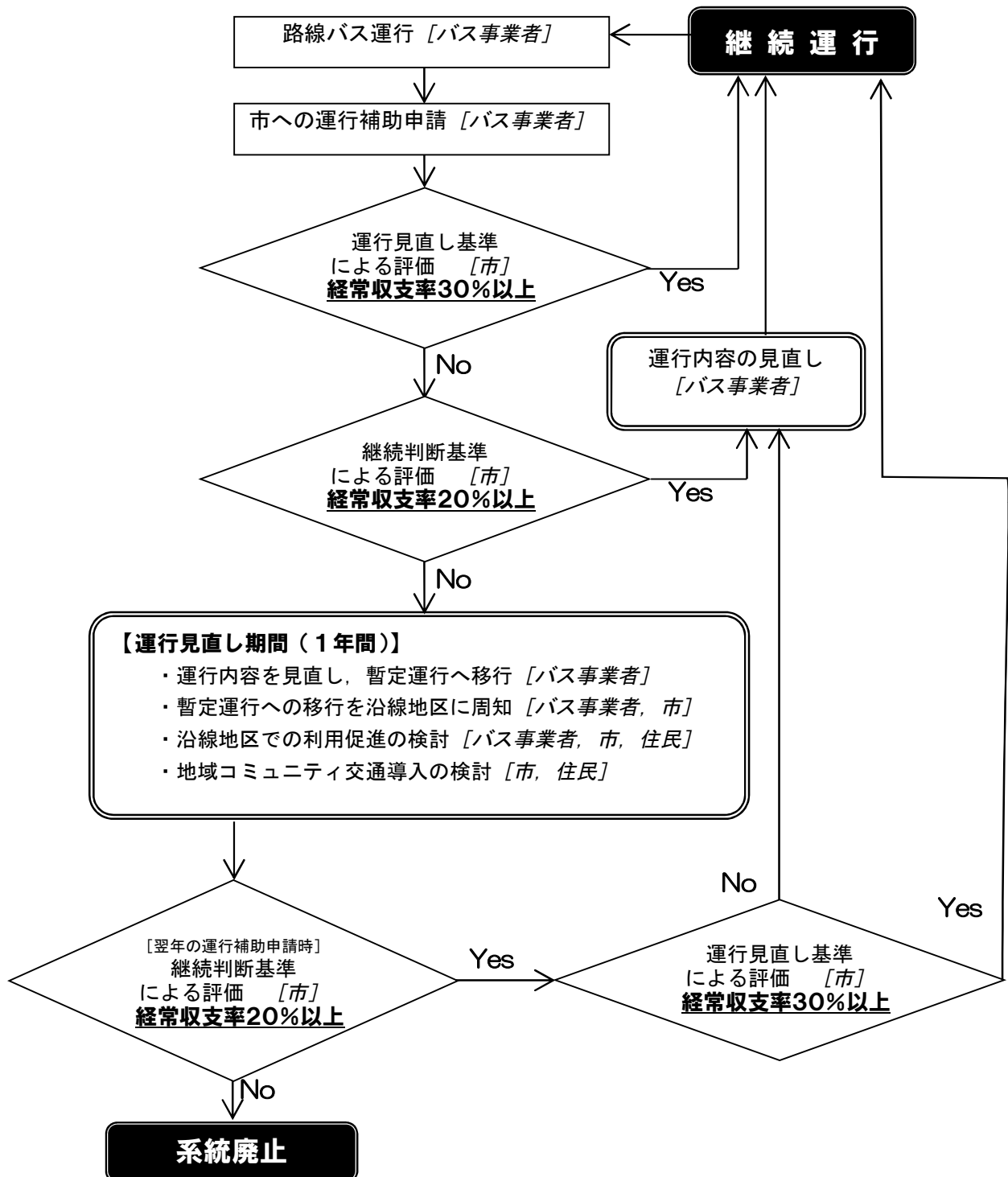
持続可能な地域公共交通体系の維持・充実に図るためには、市民、交通事業者、行政等が積極的に関わりながら、サービス内容の適正化、利用促進等に取り組むことが不可欠である。これを踏まえ、各主体が各々の役割に努めるとともに、連携して地域公共交通を守り育てるための活動を推進する。

■主な関係主体の役割

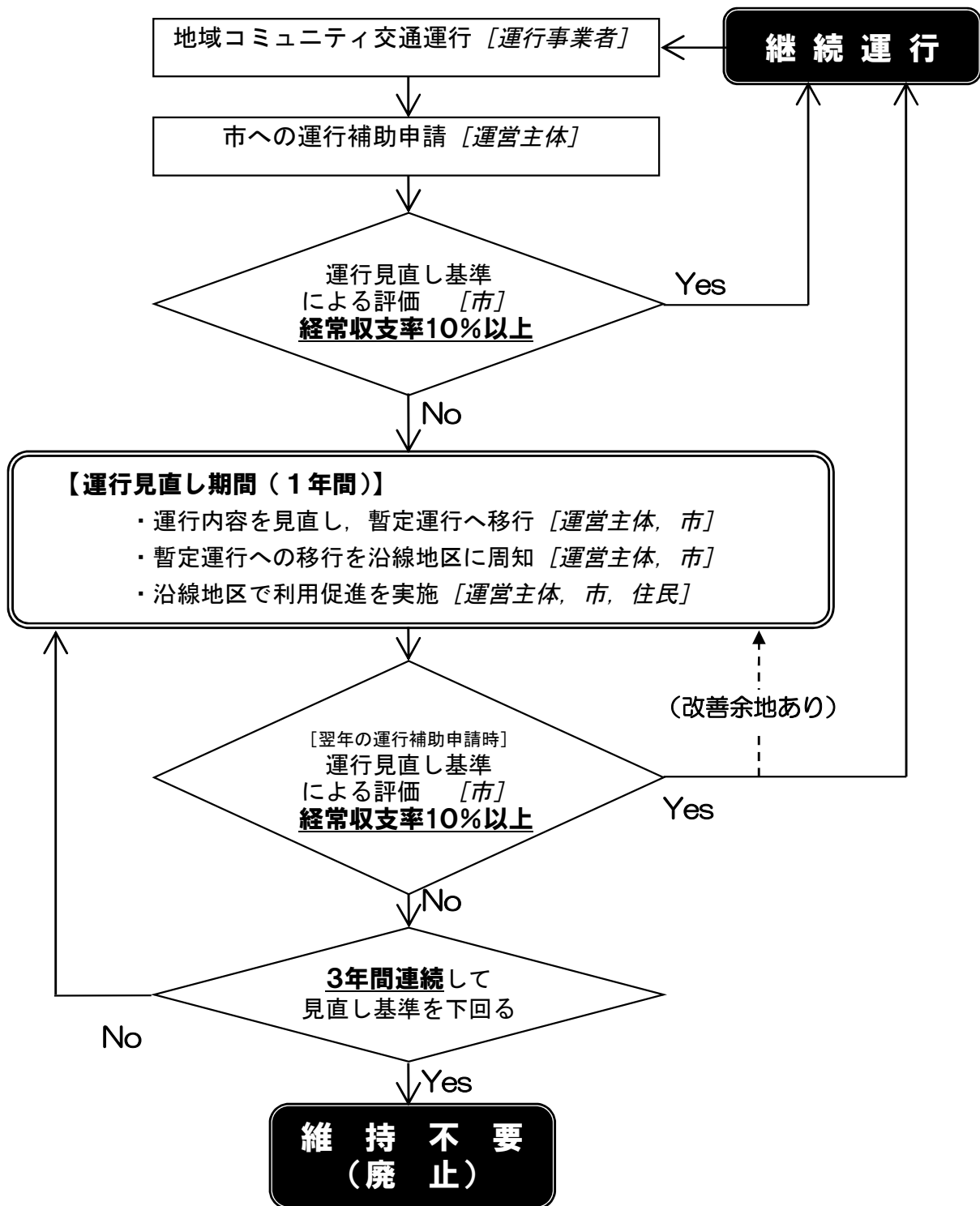
市民	○利用促進に係る活動など、移動手段を守るための取組を推進する。 ○市民それぞれが地域公共交通の必要性を認識し、積極的に利用する。 ○地域住民団体が、地域コミュニティ交通の運営、導入検討等を行う。など
交通事業者	○運行を通じて、本市の交通インフラを支える。 ○主体的に、地域公共交通の維持・充実にに向けた検討・見直し・利用促進等に取り組む、収支状況の改善や利用満足度の向上に努める。 ○利用実態に係るデータ提供等を含め、行政や市民による地域公共交通体系の維持・充実にに向けた検討等を支援する。 など
行政（市）	○本計画に準じ、持続可能な地域公共交通体系の維持・充実にに向けた各種関連事業を推進する。 ○地域公共交通の維持に必要な財政的な支援を行う。 ○市民、交通事業者等との連携を図るための合意形成・調整・コーディネートを行う。 など

【参考2】第2期網形成計画での評価検証フロー

①路線バス



②地域コミュニティ交通



4.2 計画の目標

(1) 目標

本計画の目標として、次に示す3つの柱を掲げる。

①暮らしを支える地域公共交通が維持・充実している

都市軸に該当する「幹線交通」と、これを補完して各地域の移動ニーズに対応する「支線交通」の2つの機能・役割を有する地域公共交通体系が形成され、さらに維持・充実し、その結果、機能が集約されたコンパクトなまちづくり、市民の快適な暮らし、また市内での活動等に必要な移動手段が整っている。

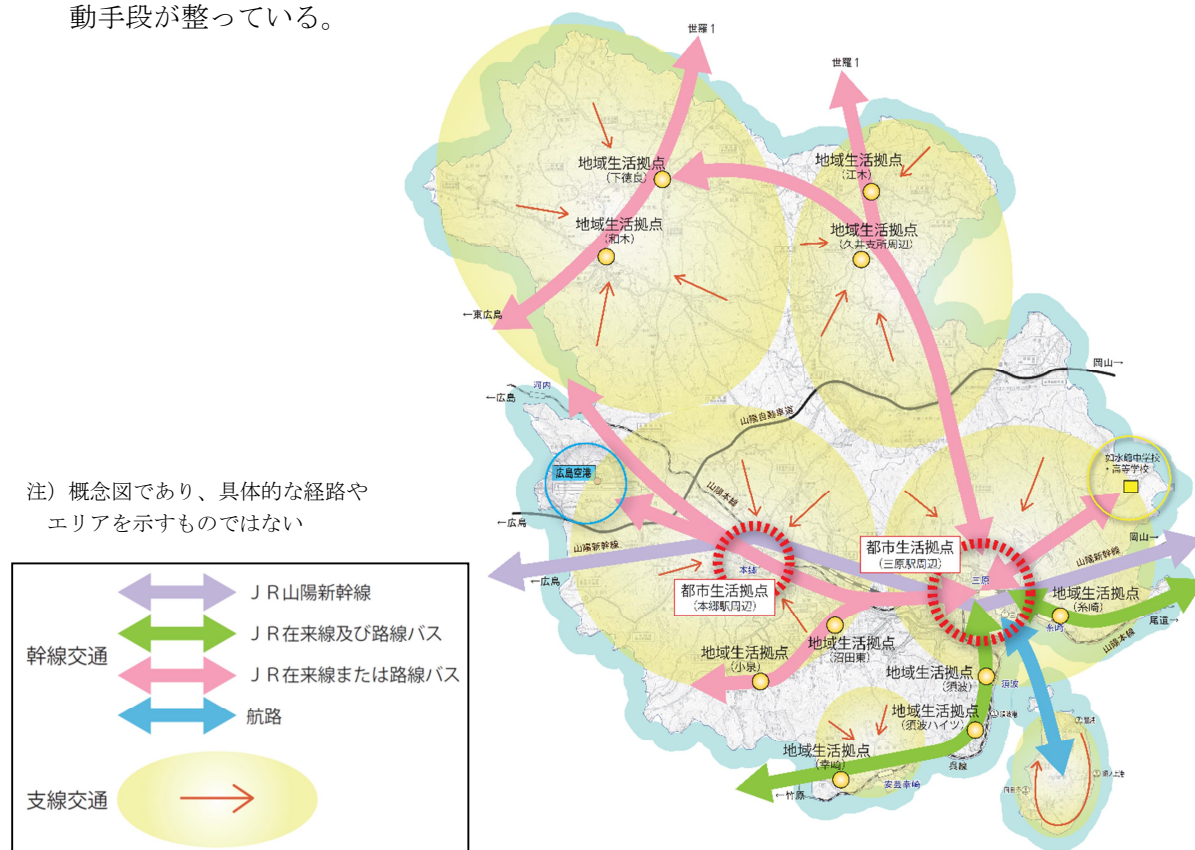


図 まちづくりを支える地域公共交通の機能分担

②高齢化社会の暮らしを支える移動手段が確保できている

高齢化が急速に進む本市において、効率化の観点から既存の地域公共交通の改善が図られ、また多くの市民に活用される敬老優待乗車証（乗船券）の交付事業の継続やドア・ツー・ドアで運行するデマンド型乗合タクシーの導入など、特に高齢者の移動支援策の維持・充実が図られることで、市内での安心・快適な暮らしに必要な移動手段が確保できている。

③地域公共交通を守る意識が醸成され、実際の利用に繋がっている

市民一人ひとりが、鉄道、航路、路線バス、地域コミュニティ交通等の地域公共交通の必要性を認識して、自分達で移動手段を守るといった意識が醸成されており、その結果、実際の地域公共交通の利用に繋がっている。

(2) 目標の評価指標

●計画書では、①～③の目標毎に、その達成度を評価するための指標を設定します

【参考3】第2期網形成計画での指標

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

(指標) ○路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数

目標2 人口減少・高齢化社会において市民生活を支える移動手段を確保する

(指標) ○地域コミュニティ交通の収支率

○住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数

○地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費

○自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度（アンケート結果より）

○利用者による市内航路の満足度（アンケート結果より）

目標3 地域公共交通を守る市民意識の醸成と利用環境整備を推進する

(指標) ○路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数〔再掲〕

○自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度（アンケート結果より）〔再掲〕

○利用者による市内航路の満足度（アンケート結果より）〔再掲〕

4.3 目標を達成するための事業及び実施主体

●計画書では、本計画の目標を達成するため、計画期間において取り組む事業を設定します

5. 評価及び事業展開

●計画書では、評価方法、計画期間に実施する各事業の実施工程を設定します

【参考 4】第 2 期網形成計画での事業

表 事業及び実施主体

事業名	実施主体	事業概要
(1) 路線バスの運行・改善	・ 民間バス事業者 ・ 三原市	・ 路線バスの運行を継続実施 ・ 定期的に運行状況について検証を実施 ・ 検証の上、必要性が確認できれば路線改善を検討・実施
(2) 地域コミュニティ交通の運行・改善	・ 交通運営主体（地域住民団体等） ・ 三原市	・ 地域コミュニティ交通の運行を継続実施 ・ 利用者などの意見等に応じ、関係者との調整が整えば、エリア拡大等のサービス改善を検討・実施 ・ 定期的に運行状況について検証を実施 ・ 検証の上、必要性が確認できれば路線改善を検討・実施
(3) 新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援	・ 交通運営主体（地域住民団体等） ・ 三原市	・ 仕組みの周知を推進 ・ 新たな地区住民より地域コミュニティ交通の導入要望があり、かつ諸条件が整った場合に導入を支援
(4) 海上交通の運航維持・改善	・ 民間航路事業者 ・ 三原市	・ 海上交通の運航を継続実施 ・ 利用者などの意見等に応じ、必要性が確認できればサービス改善を検討・実施
(5) 高齢者等への移動支援策の検討・実施	・ 三原市 ・ 広島県警察 ・ 関係団体	・ 市が、地域の課題等を協議する場に参加し、地域公共交通に関するニーズや課題を把握 ・ 運転免許証の返納促進に資する周知や支援策の検討・実施 ・ 高齢者、障害者がバスや海上交通を利用する際の優待交付事業の継続実施
(6) 自然災害への対応策の検討・実施	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 頻発する自然災害に対して、地域公共交通に係る被害を抑制し、かつ迅速に復旧できるように、平時より可能な備えを推進
(7) 交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 交通事業者における深刻な乗務員不足に対して、関係主体全体の問題と捉え、市広報紙等を活用した P R 等、可能な事業を検討・実施
(8) 関連技術の進展等への対応策の検討・実施	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 新しい関連技術の動向等について情報収集するとともに、可能な事業を検討・実施
(9) 中心市街地における交通モード間の乗り換え改善の検討	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 三原駅周辺の結節機能を維持するため、各交通モード間の乗り換え時間の短縮化・改善について検討・実施
(10) 地域公共交通に係る施設等の整備	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 市民や利用者からの要望が高い地域公共交通関連施設等の整備を推進
(11) 地域公共交通の利用促進	・ 関連交通事業者 ・ 地域住民団体 ・ 三原市	・ 市民への適切な情報提供や利用意欲向上に繋がる取組など、地域公共交通の利用促進に係る事業を検討・実施 ・ 特に観光客への公共交通利用を促す事業を検討・実施