

三原市地域公共交通計画 (案)

令和 7 (2025) 年 2 月

三 原 市

目 次

第1章 計画の目的と概要.....	1
1.1 計画の目的.....	1
1.2 計画の対象区域.....	1
1.3 計画期間.....	1
1.4 計画の位置付け.....	2
(1) 関連計画との関係.....	2
(2) 主な関連計画.....	3
第2章 地域公共交通に係る現状.....	7
2.1 区域の概要.....	7
(1) 位置・面積.....	7
(2) 人口・世帯の動向.....	8
(3) 自動車などの運転免許の保有状況.....	14
(4) 就業者数の動向.....	15
(5) 観光入込客数の状況.....	15
(6) 主要施設の立地状況.....	16
(7) 通勤・通学の流動量.....	17
2.2 本市の地域公共交通の概要.....	19
2.3 鉄道及び航路の概況.....	21
(1) 鉄道.....	21
(2) 航路.....	22
2.4 高速バス及び路線バスの概況.....	24
(1) 高速バス.....	24
(2) 路線バス.....	25
2.5 地域コミュニティ交通の概況.....	32
(1) 本郷ふれあいタクシー.....	33
(2) 久井町乗合タクシーはなさく号.....	37
(3) 大和ふれあいタクシー.....	41
(4) 佐木島循環バス.....	45
(5) 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号.....	48
(6) 八幡町民タクシーさくら号.....	52
(7) 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	55
(8) 地域コミュニティ交通網の分布状況.....	56
2.6 タクシー及びバス事業者の営業所など.....	57
2.7 高齢者・障害者優待交付事業.....	58
(1) 高齢者優待交付事業.....	58
(2) 障害者優待交付事業.....	59

2.8	地域公共交通に係る市負担額の推移.....	60
2.9	地域公共交通に係るニーズ及び事業者意見.....	61
	(1) 市民や利用者などの意見（アンケート調査結果）より.....	61
	(2) 地域住民からの意見（ヒアリング調査結果）より.....	62
	(3) バス事業者の意見（ヒアリング調査結果）より.....	64
第3章	地域公共交通に係る課題.....	65
3.1	第2期計画の検証.....	65
	(1) 第2期計画の目標.....	65
	(2) 第2期計画期間における取組.....	66
	(3) 第2期計画の検証.....	68
3.2	地域公共交通に係る課題.....	72
	(1) 急進する人口減少、高齢化への対応.....	72
	(2) 市が進めるまちづくり事業との対応.....	72
	(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.....	72
	(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.....	73
	(5) 交通事業者における乗務員などの不足に係る対応.....	73
	(6) 市民協働の考え方によるサービス維持に向けた対応.....	73
	(7) 新技術（ICTなど）活用による課題解決に向けた対応.....	73
	(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.....	74
	(9) 増加する自然災害、パンデミックなどへの対応.....	74
第4章	計画の基本方針.....	75
4.1	基本的な方針.....	75
4.2	計画の目標.....	78
	(1) 目標.....	78
	(2) 目標の評価指標.....	79
4.3	目標を達成するための事業及び実施主体.....	86
第5章	評価及び事業展開.....	100
5.1	本計画の評価.....	100
	(1) 実施体制.....	100
	(2) 評価方法.....	100
5.2	事業展開.....	101

第1章 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 計画の位置付け

(1) 関連計画との関係

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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）」などの上位・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期計画（令和6(2024)年3月改定版）」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。

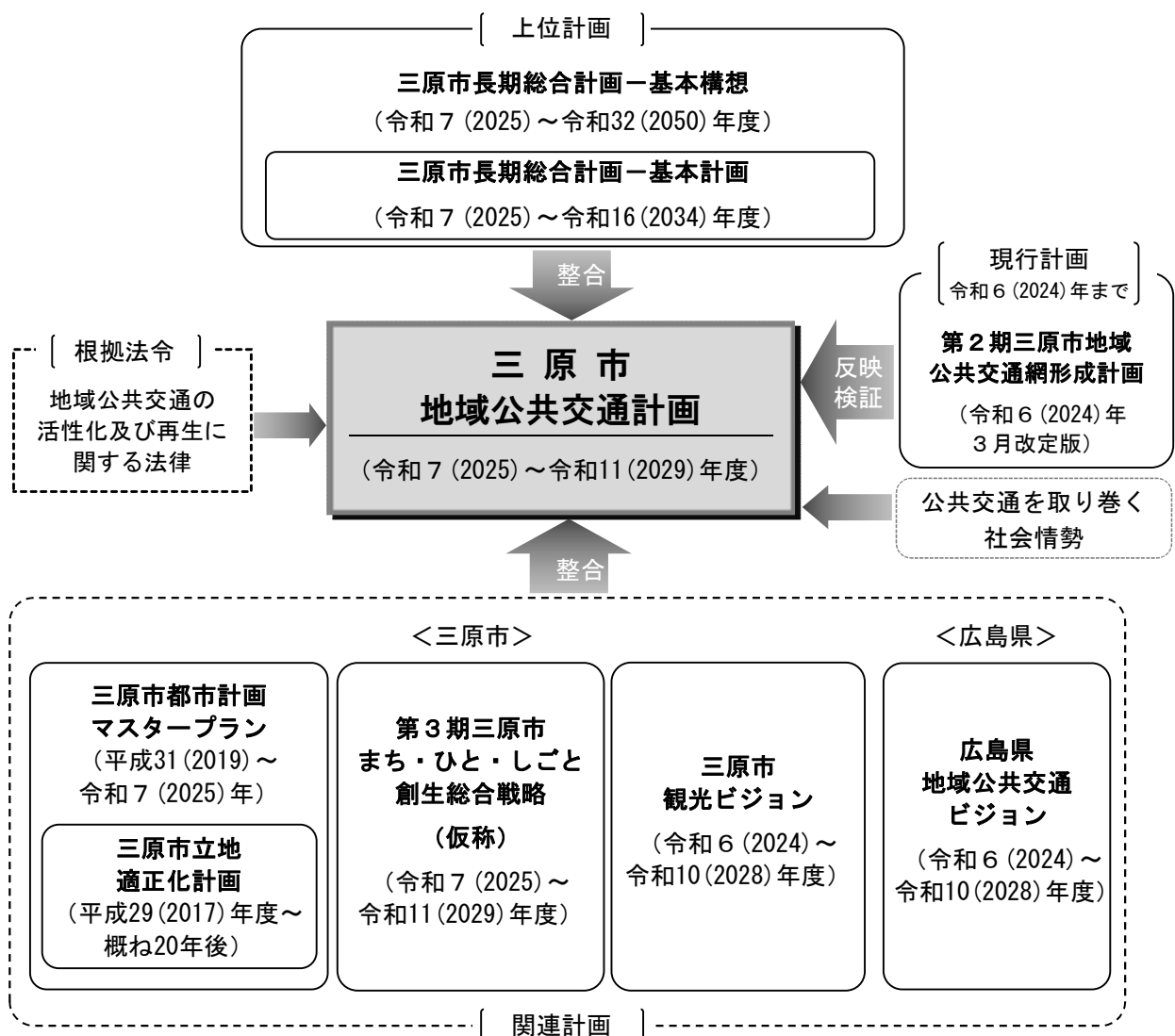


図 本計画の位置付け

(2) 主な関連計画

各種関連計画のうち、地域公共交通体系の形成に大きく関わる「三原市長期総合計画基本構想」「三原市都市計画マスタープラン」「三原市立地適正化計画」の概要を示す。

① 三原市長期総合計画基本構想

○概要

■計画期間：令和 7 (2025)～令和32(2050)年度

■長期総合計画基本構想の役割：

三原市のまちづくりの最高理念であり、市の将来像と基本目標を示すもの。

○将来像と基本目標

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
5. 「三原らしさ」を存分に活かし、人々が交流するまち

地域公共交通
の形成に関連
する記載

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

② 三原市都市計画マスタープラン

○概要

■計画期間：平成31(2019)～令和 7 (2025)年

※概ね20年後の都市の姿を展望しつつ、概ね10年以内に取り組む計画

■都市計画マスタープランの役割：

- ①都市の将来像を示し、行政、住民等の多様な主体が共有するまちづくりの目標を設定する。
- ②三原市が定める都市計画について、その決定及び方針を示す。
- ③個々の都市計画の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的なまちづくりを進めるための指標となる。
- ④都市の課題や方向性について、市民の理解を促すことにより、具体の都市計画の決定・実現の円滑化が期待される。

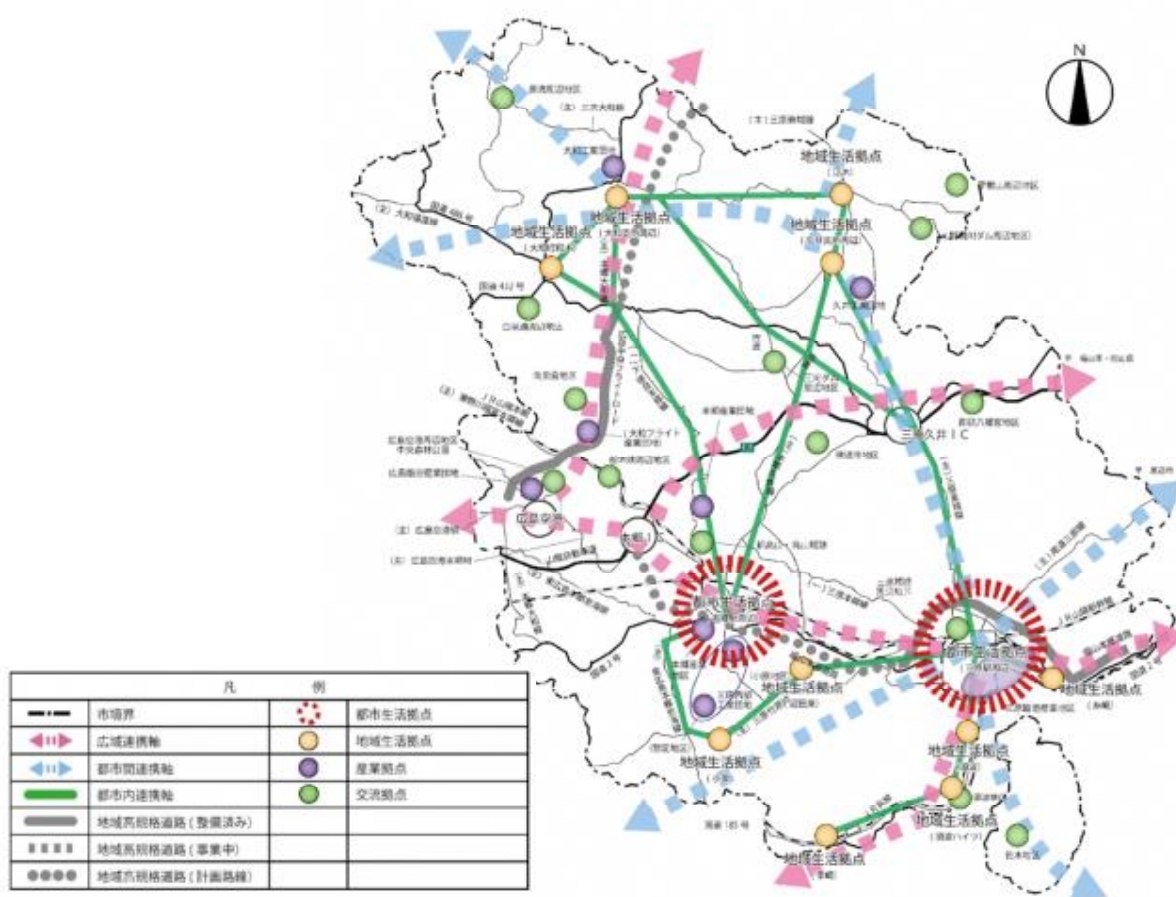
○まちづくりの方針とめざすべき都市像

まちづくりの方針

- 【元気】個性と魅力ある拠点の形成、産業の活性化、交流人口の拡大、地域への愛着の醸成などによる、「元気」のあるまちづくり
- 【安全・安心】生活の根底となる誰もが健やかに暮らし、災害の危険性の低い、「安全・安心」なまちづくり
- 【快適】生活基盤などが充実した快適で質の高い住環境の形成、都市と農村、自然との調和した「快適」なまちづくり

めざすべき都市像

安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり



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）

図 将来都市構造図（拠点・都市軸）

③ 三原市立地適正化計画

○概要

■計画期間：平成29(2017)年度～概ね20年後

■立地適正化計画の役割：

居住機能や医療・福祉・商業等でのさまざまな都市機能の集約によるコンパクトなまちづくりと地域公共交通の再編と連携により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置付けられる「都市計画マスタープランの高度化版」といわれている。

時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能となる。

○まちづくりの方向性とめざすべき都市像

まちづくりの方向性

- 市民生活を支える医療・福祉・子育て支援・商業等の各種機能を中心拠点や生活拠点に集約化し、これらの生活サービスが継続的に維持され、効率的に提供される拠点づくり
- 拠点周辺や公共交通の利用が便利な地域に居住を誘導することにより、誰もがこれらの生活サービスを利用でき、コミュニティが持続的に確保され、安全・安心して暮らせる地域づくり
- 公共交通を軸に拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保することにより、不足する各種機能を地域間で補い、市全体でカバーできる公共交通ネットワークの形成

めざすべき都市像

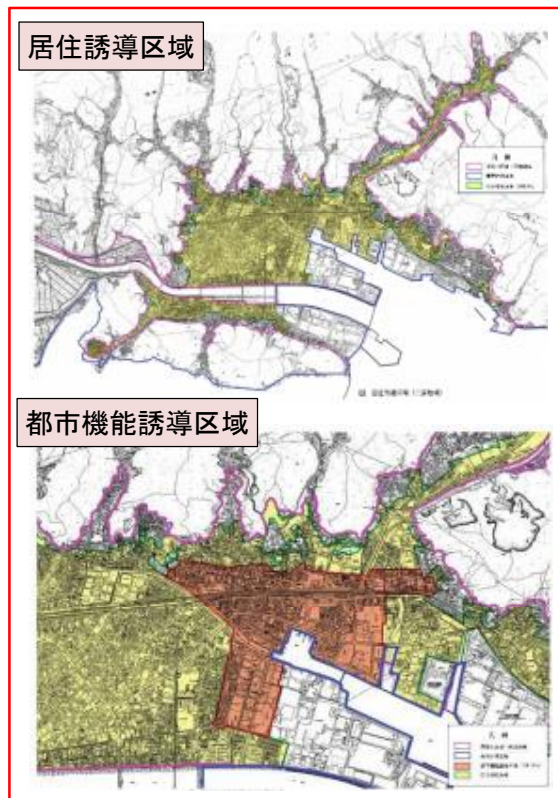
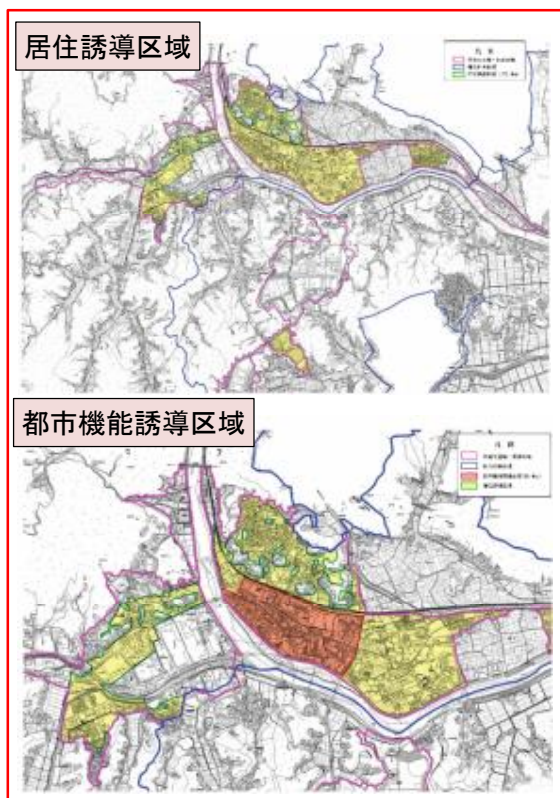
安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり
～コンパクト&ネットワークによる都市の再構築～

○将来都市構造

都市計画マスタープランで示されている将来都市構造との整合性を図りながら、集約型の都市構造に向けて2種類の「生活拠点」と「都市内連携軸」により、将来都市構造を示す。

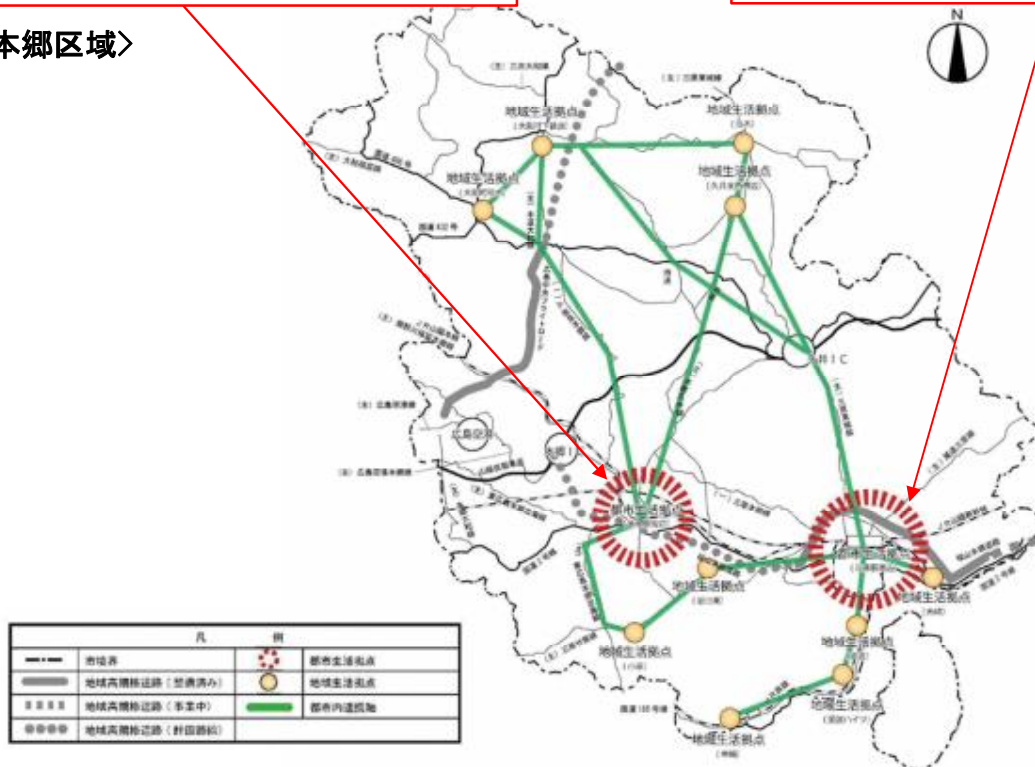
○都市機能誘導区域・居住誘導区域

三原地域、本郷地域に、それぞれ医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するエリア「都市機能誘導区域」、居住を誘導して人口密度を維持するエリア「居住誘導区域」を設定する。



＜本郷区域＞

＜三原区域＞



- 都市生活拠点：高い公共交通の利便性を活かし、商業・業務など高次都市機能が集積し、今後とも各種機能の維持・誘導を図るとともに、市内外における都市活動の中心的な役割を担う拠点
- 地域生活拠点：日常生活に必要なサービス機能が集積する既存集落で、今後とも各種機能の維持・誘導を図るとともに、公共交通等の複数の交通手段によりネットワークを形成する拠点
- 都市内連携軸：公共交通、主要な幹線道路など、複数の交通手段により、市内各地域の拠点間の連携を強化する動線

資料：三原市立地適正化計画（平成 29(2017)年 12 月策定）、一部編集

図 将来都市構造図及び居住誘導区域・都市機能誘導区域

第2章 地域公共交通に係る現状

2.1 区域の概要

(1) 位置・面積

本市は、平成17(2005)年に1市3町（旧三原市、旧豊田郡本郷町、旧御調郡久井町、旧賀茂郡大和町）が合併してできた市で、広島県の中央東部に位置し、竹原市、東広島市、世羅町、尾道市に接している。面積は約471km²で、広島県の5.6%を占める。

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



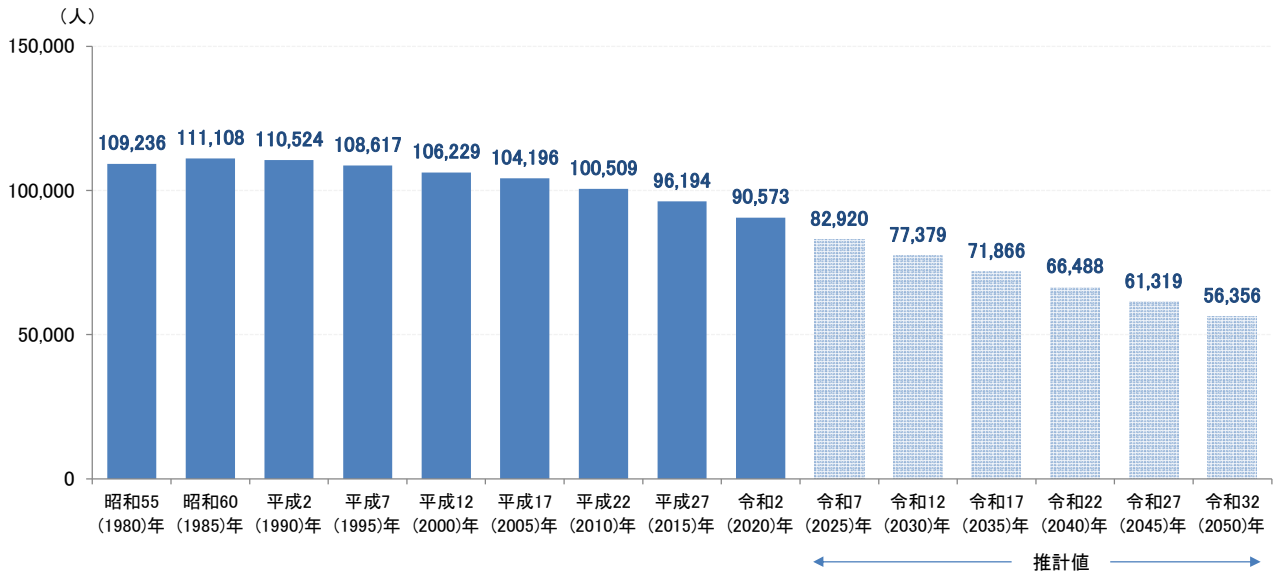
図 三原市の位置

(2) 人口・世帯の動向

① 常住人口の推移

本市の令和2(2020)年の常住人口は約90,600人である。経年変化をみると、昭和60(1985)年頃をピークに減少傾向にあり、さらに将来に向けても、減少が継続する見込みである。

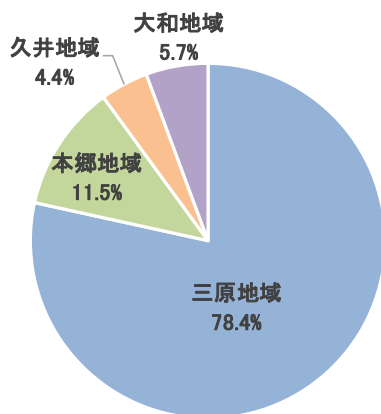
地域別にみると、三原地域の居住者が最も多く市域全体の約8割を占めている。また、経年変化では、本郷地域は平成27(2015)年まで横ばい傾向にあったが令和2(2020)年に減少、その他の地域はそれ以前から減少している。



資料：国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所(令和5(2023)年推計)

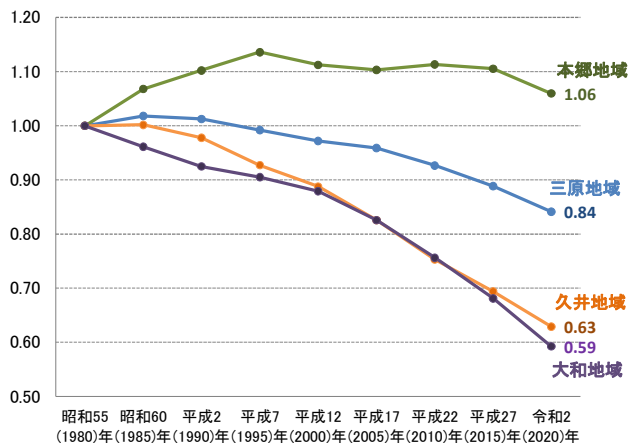
図 常住人口の推移



市全体：90,573人

資料：国勢調査

図 地域別人口の構成比(令和2(2020)年)

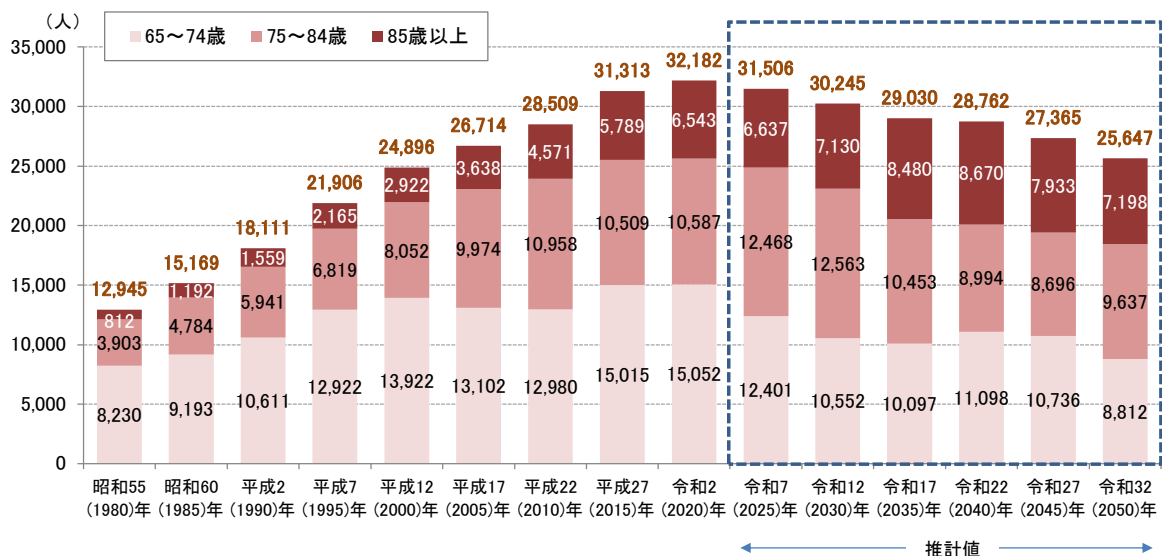


資料：国勢調査

図 地域別人口の伸び(昭和55(1980)年基準)

② 高齢者人口の推移

高齢者（65歳以上）人口は年々増加しているが、今後は徐々に減少する見込みである。



資料：国勢調査

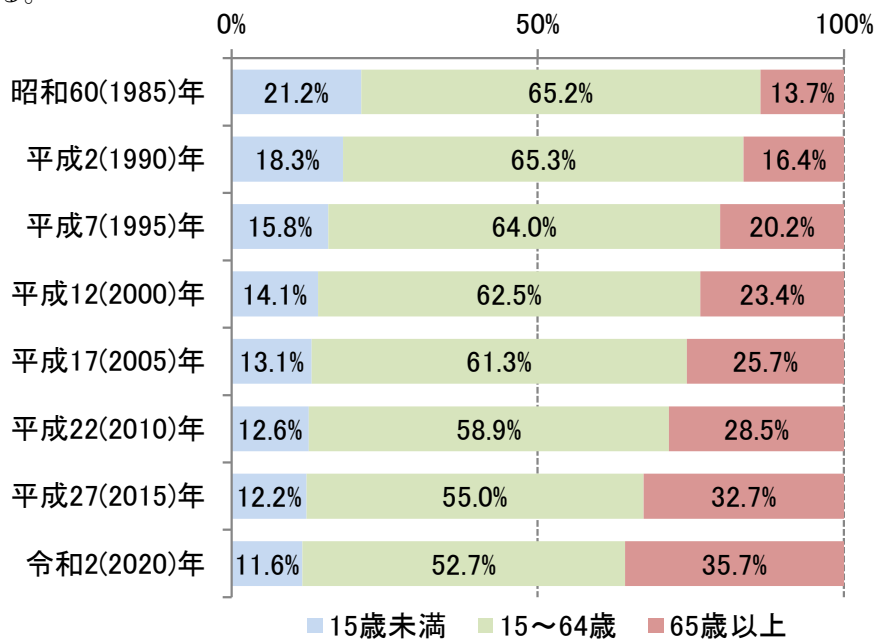
国立社会保障・人口問題研究所(令和5(2023)年推計)

図 高齢者人口の推移

③ 年齢構成の推移

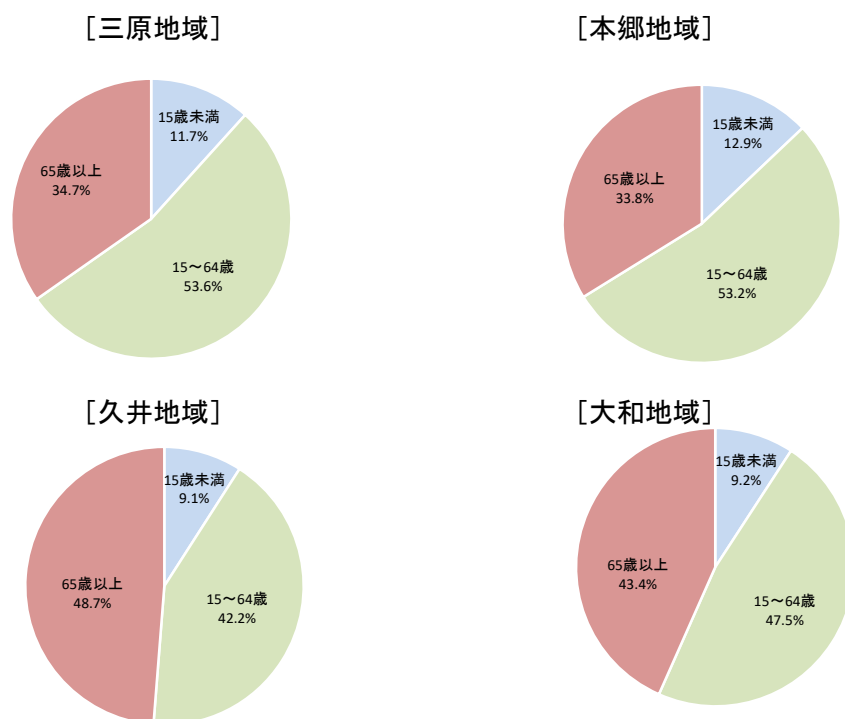
本市では少子高齢化が進行しており、令和2(2020)年には高齢化率（65歳以上人口の割合）が35.7%と、市民の3人に1人以上が高齢者という状況にある。

地域別の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、特に久井地域、大和地域が40%を超えて高くなっている。



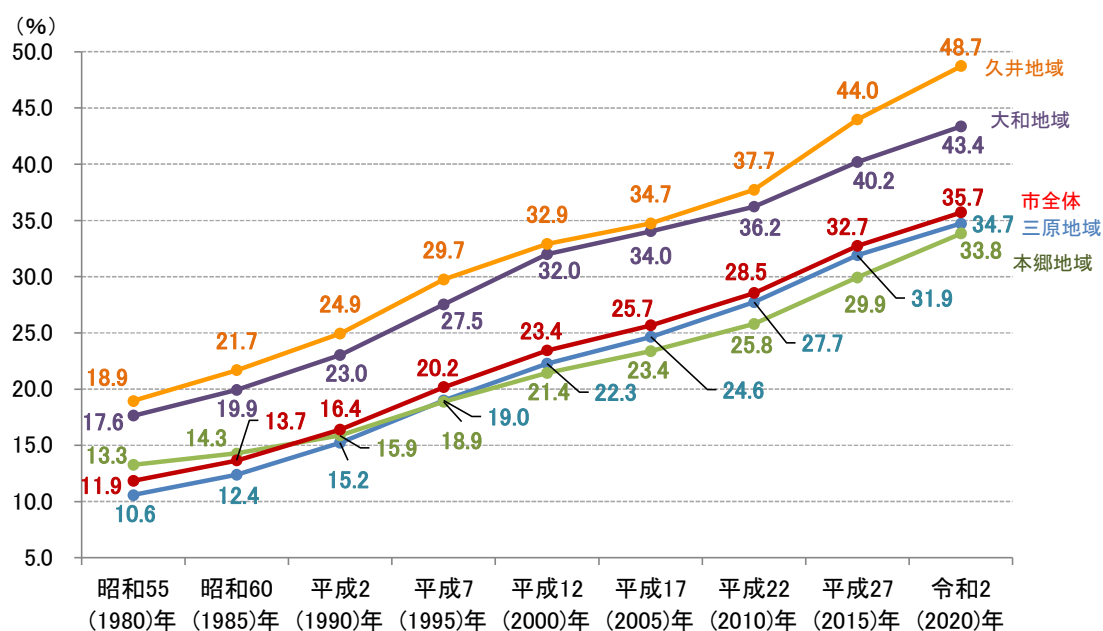
資料：国勢調査（年齢不詳除く）

図 年齢3区分構成比の推移



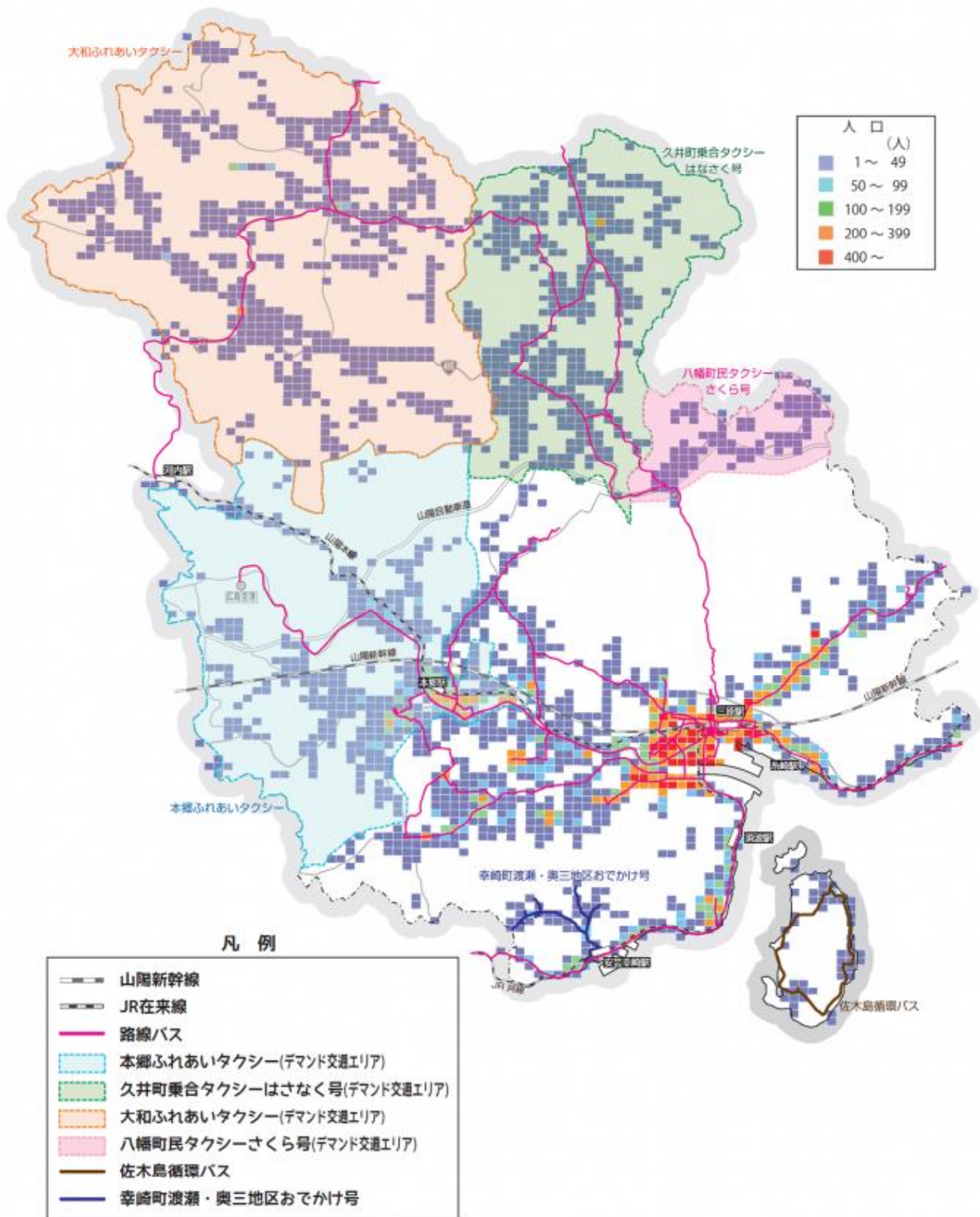
資料：国勢調査（年齢不詳除く）

図 地域別の年齢3区分構成比（令和2（2020）年）



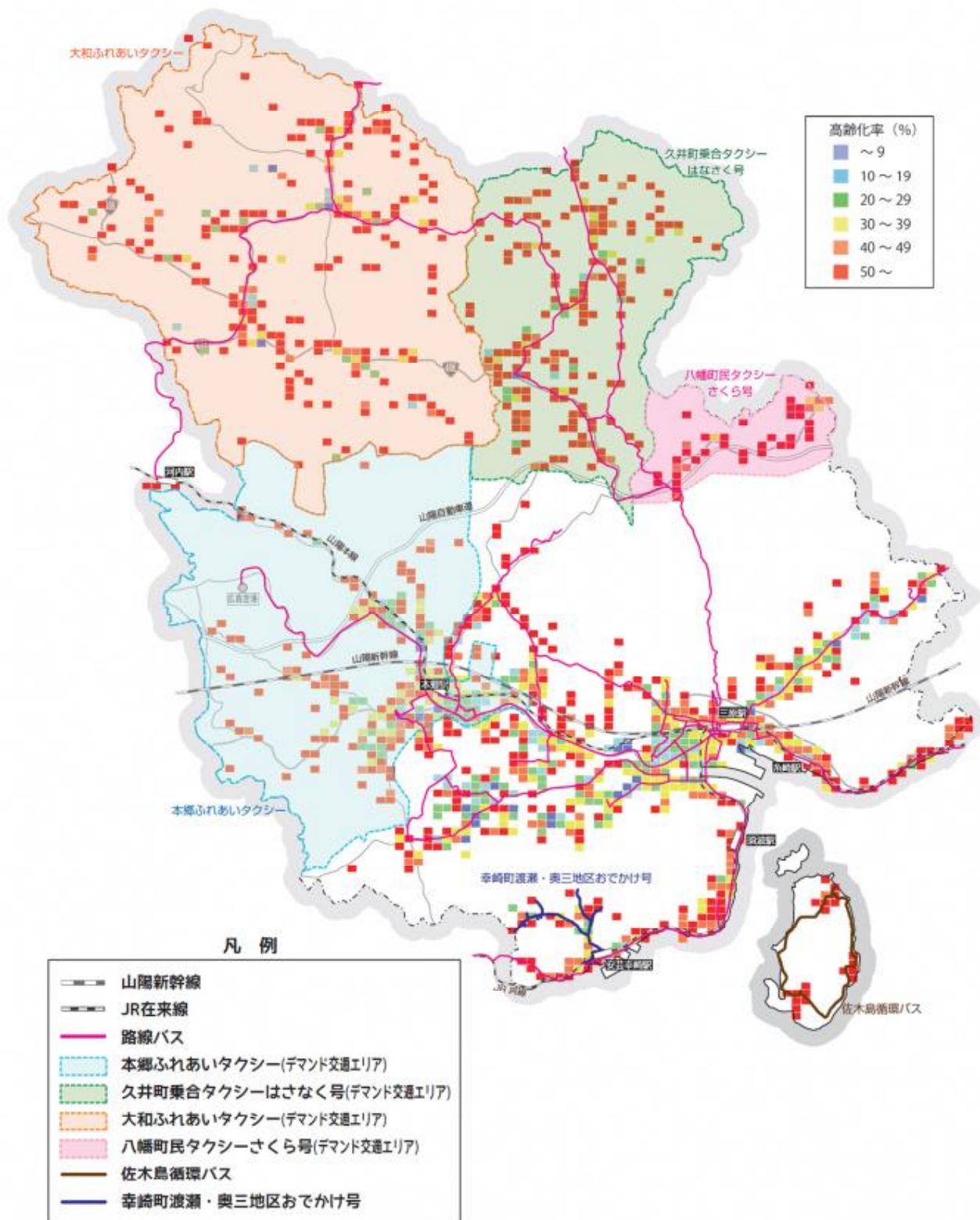
資料：国勢調査

図 地域別高齢化率（65歳以上人口の割合）の推移



資料：国勢調査

図 250mメッシュごとの常住人口（令和2（2020）年）



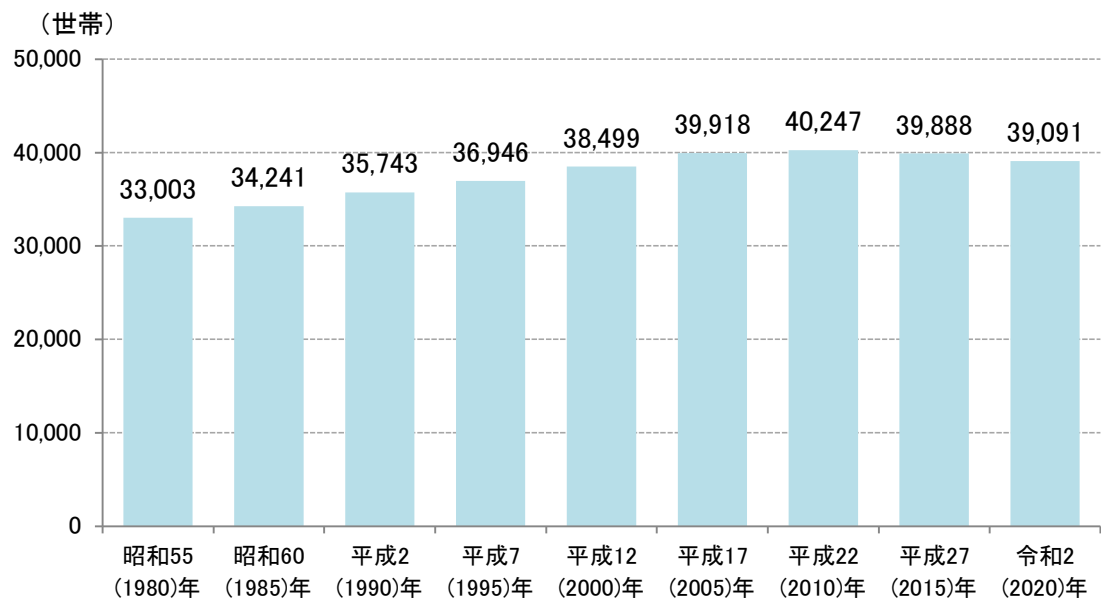
資料：国勢調査

図 250mメッシュごとの高齢化率（令和2（2020）年）

④ 世帯数の推移

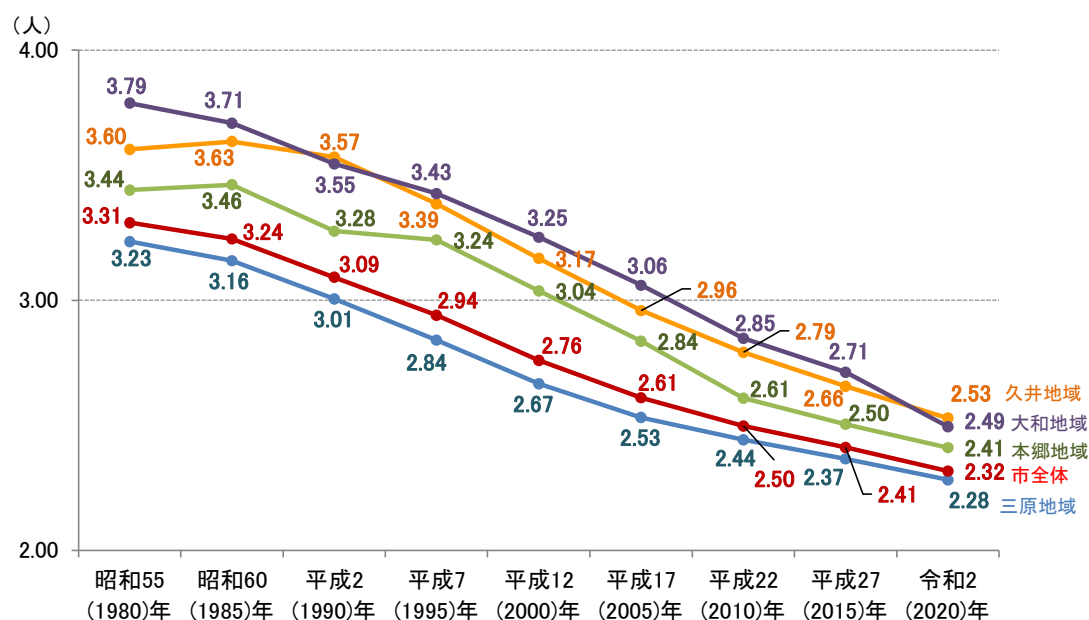
世帯数は増加傾向にあったが、平成27(2015)年から令和2(2020)年にかけては微減している。

また、1世帯当たり世帯人員は一貫して減少している。世帯人員の減少は、それぞれの世帯において、送迎などで頼れる人が減少している状況を示している。



資料：国勢調査

図 世帯数の推移



※常住人口を世帯数で除して算出

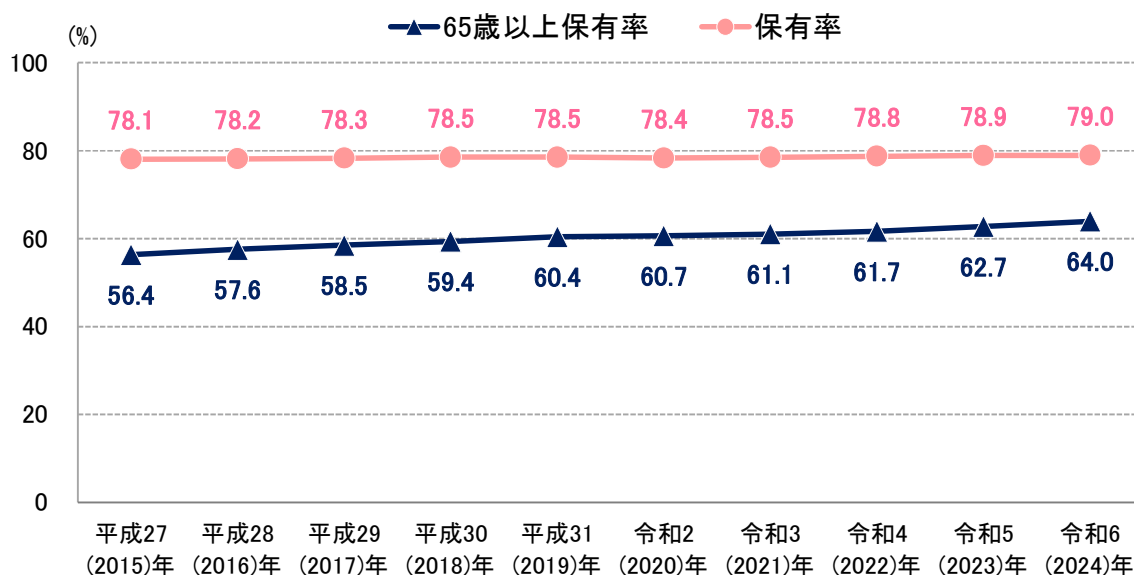
資料：国勢調査

図 1世帯当たり世帯人員の推移

(3) 自動車などの運転免許の保有状況

令和6(2024)年の免許保有率は79.0%であり、経年的には横ばい傾向にあるが、65歳以上の保有率は年々上昇しており、自動車などのドライバーの高齢化が進行していることがわかる。

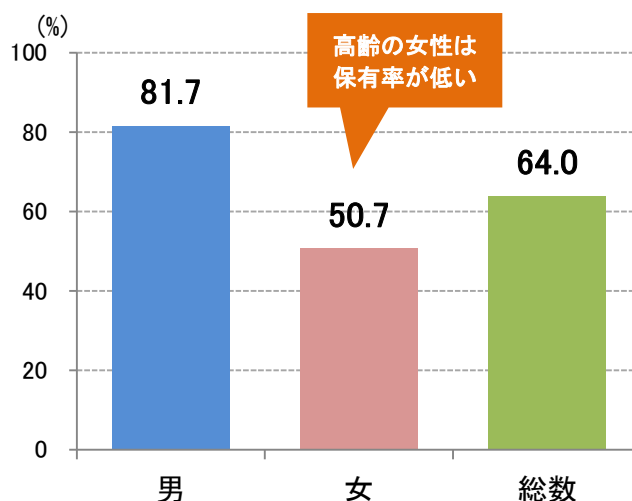
また、65歳以上に限定して、男女別での免許保有率をみると、女性の保有率が男性に比べて低い。



※保有率は18歳以上人口を用いて算出

資料：広島県警（各年6月末現在）、住民基本台帳（各年6月末現在）

図 免許保有率の推移

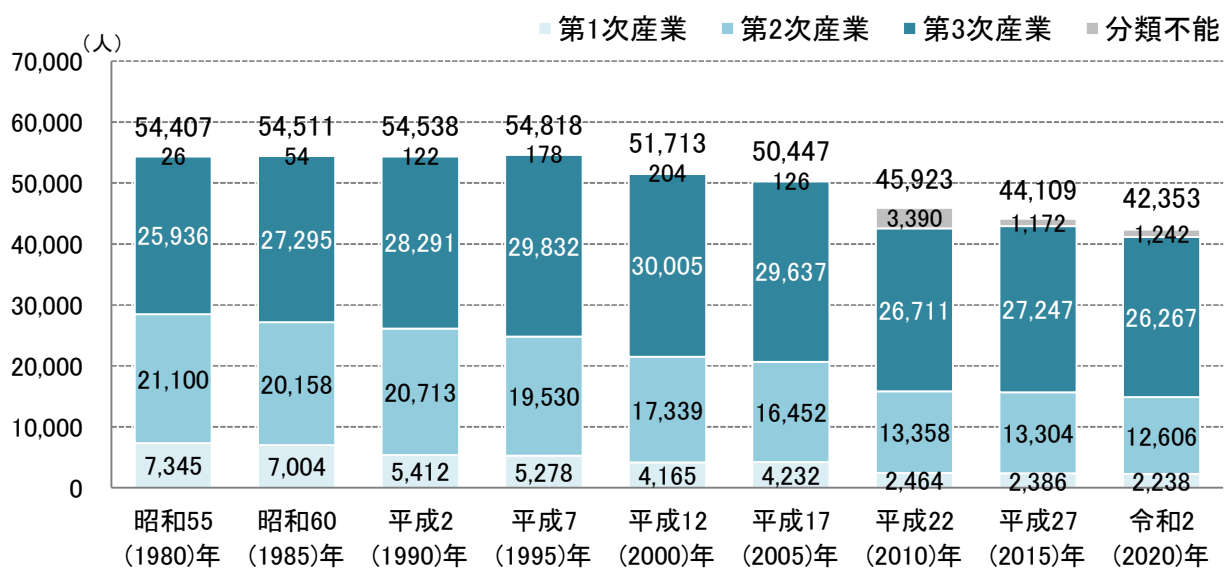


資料：広島県警（6月末現在）、住民基本台帳（6月末現在）

図 65歳以上の男女別免許保有率（令和6(2024)年）

(4) 就業者数の動向

就業者数は、平成12（2000）年から減少する傾向にある。

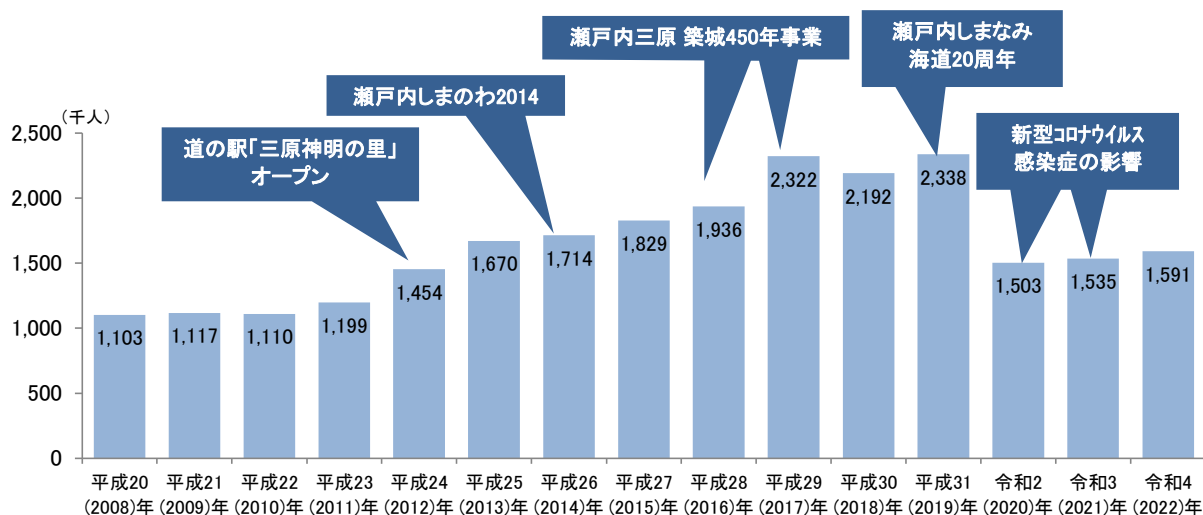


資料：国勢調査

図 産業分類別 15 歳以上就業者数の推移

(5) 観光入込客数の状況

本市の観光入込客数は、「瀬戸内三原築城450年」事業関連イベントなどの効果もあり増加傾向にあったが、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだ。ただしその後は、徐々に回復する傾向にある。



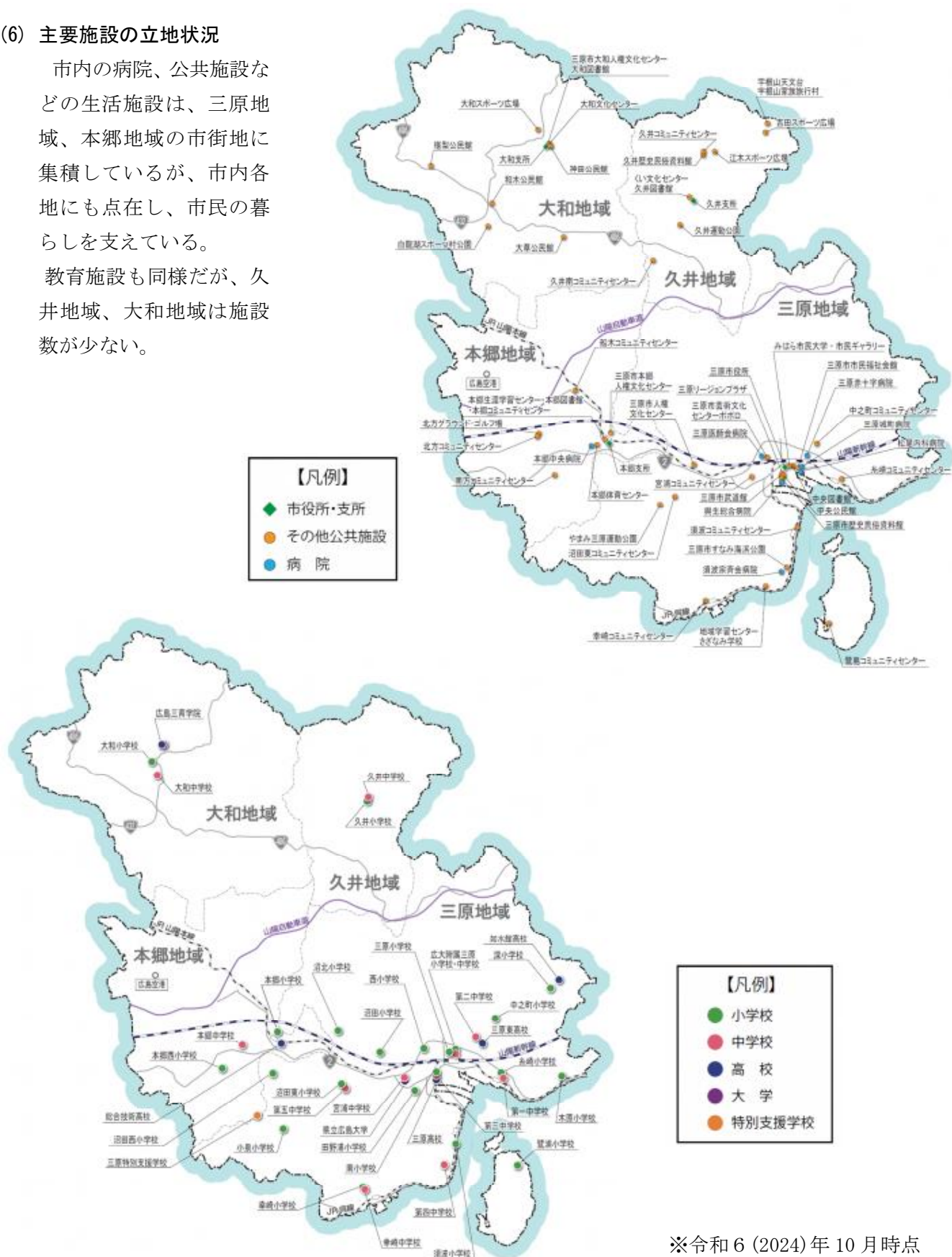
資料：広島県「広島県観光客数の動向」

図 観光入込客数の推移

(6) 主要施設の立地状況

市内の病院、公共施設などの生活施設は、三原地域、本郷地域の市街地に集積しているが、市内各地にも点在し、市民の暮らしを支えている。

教育施設も同様だが、久井地域、大和地域は施設数が少ない。



※令和6(2024)年10月時点
資料：三原市HP、日本医師会

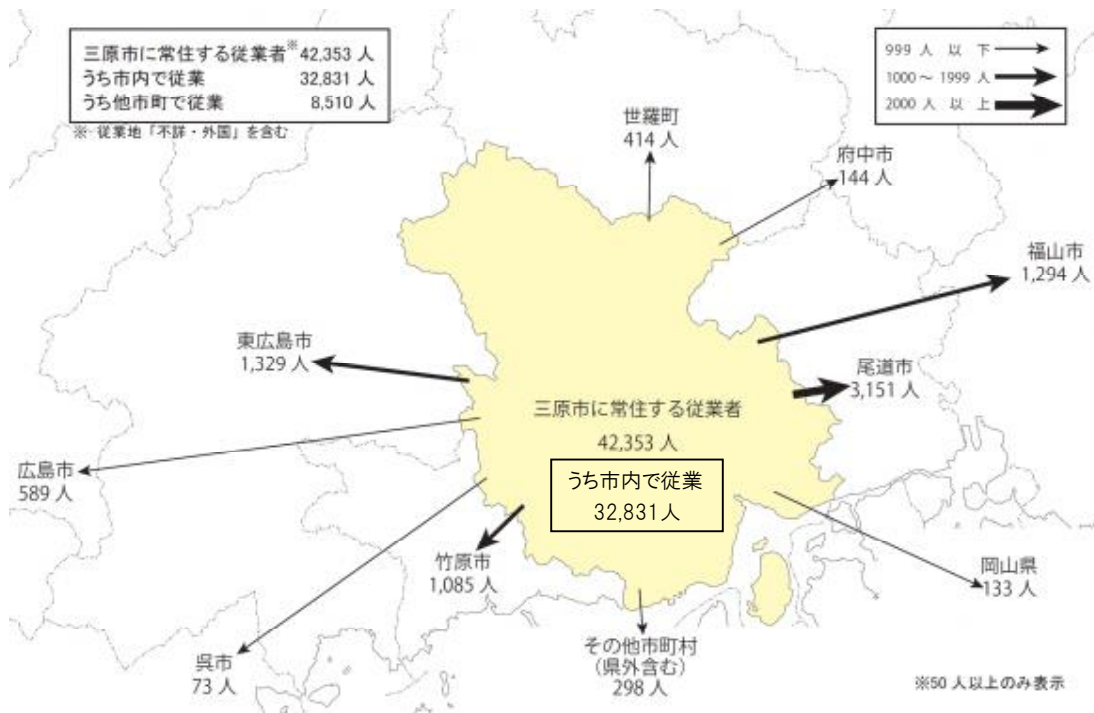
図 公共施設・病院・教育施設の位置

(7) 通勤・通学の流動量

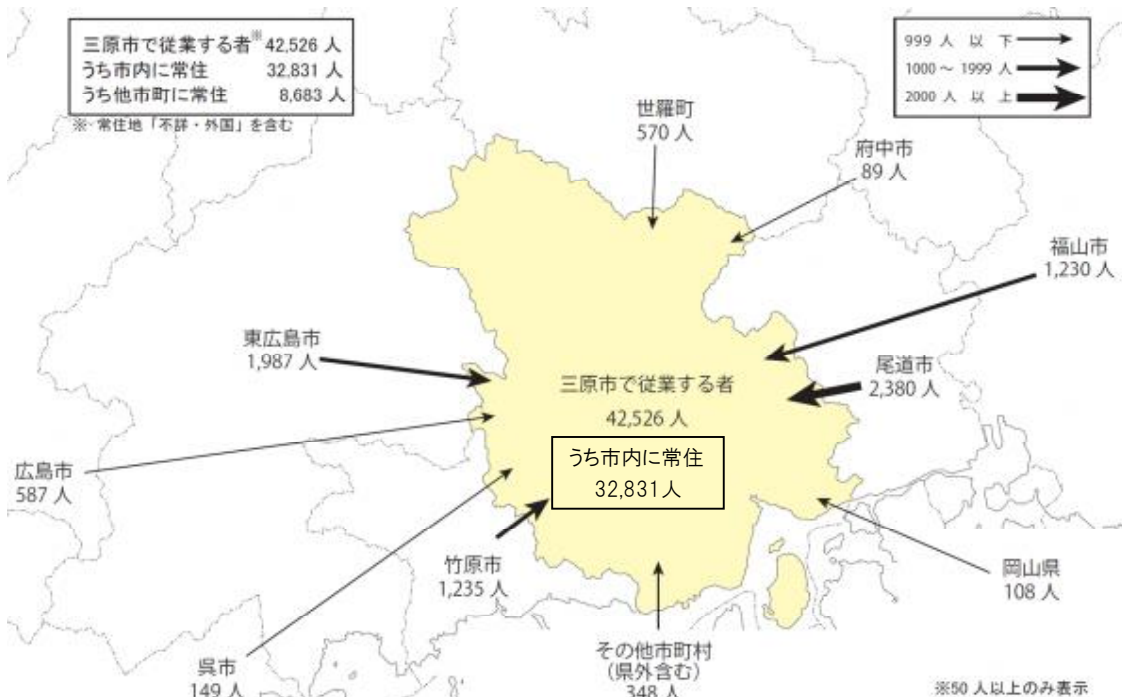
① 通勤

本市に関連する自治体間の通勤流動では、鉄道などでの移動が可能な尾道市との繋がりが最も強く、その他は東広島市、福山市、竹原市間を通勤する人数が多い。

[三原市常住者の通勤流動]



[市内で従業する者の通勤流動]



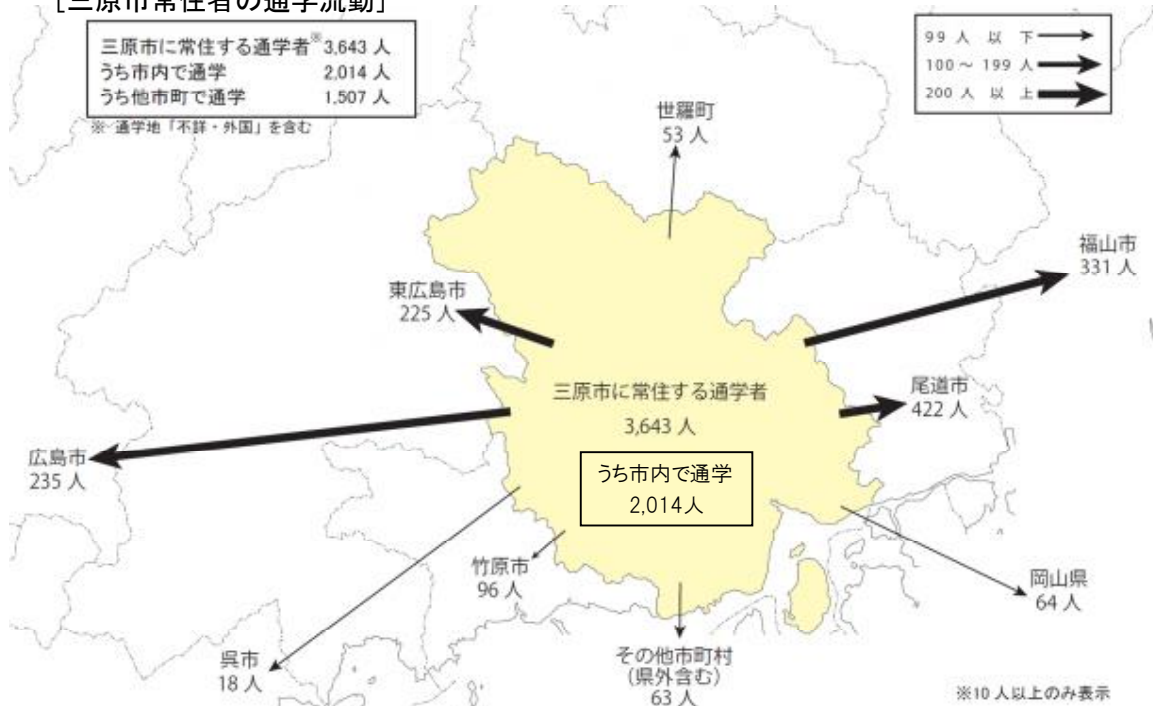
資料：国勢調査

図 三原市関連の15歳以上通勤流動（令和2（2020）年）

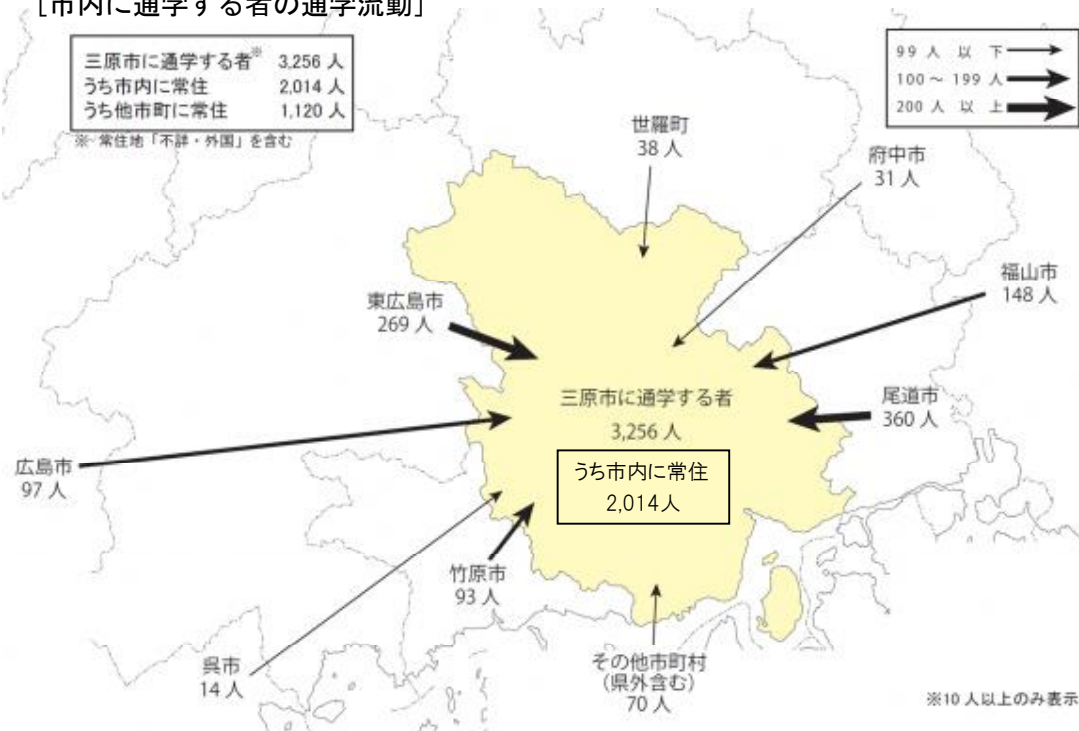
② 通学

本市に関連する自治体間の通学流動では、通勤と同様に尾道市との繋がりが最も強い。その他は東広島市、福山市、広島市間の通学者が多い。

〔三原市常住者の通学流動〕



〔市内に通学する者の通学流動〕



資料：国勢調査

図 三原市関連の15歳以上通学流動（令和2（2020）年）

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、小佐木島などへ、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、県道など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、国土交通省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めざしている。

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 その他の移動支援など

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、重度障害者タクシー利用助成）を運用している。

2.3 鉄道及び航路の概況

(1) 鉄道

① 鉄道の概要

鉄道は、ＪＲ山陽新幹線、ＪＲ山陽本線、ＪＲ呉線が運行しており、市内には鉄道駅として三原駅、本郷駅、糸崎駅、須波駅、安芸幸崎駅が設けられている。

ＪＲ山陽新幹線は、三原駅において上り23本、下り22本（こだま、ひかり）が発着している。運行時間は、上り下りともに始発は6時台、終発は23時台である。

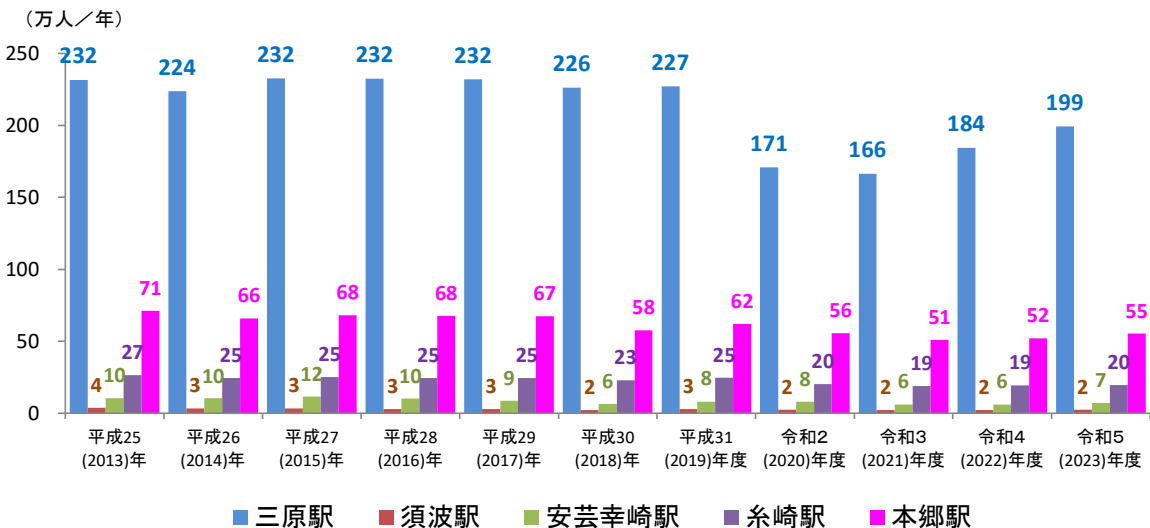
在来線では、ＪＲ山陽本線が三原駅において上り59本、下り26本の発着、また、ＪＲ呉線では、三原駅の発車本数が17本となっている。

表 鉄道（三原駅）の運行状況（令和6（2024）年10月1日現在）

路線	方面	便数 (便)	始発	終発	行き先
ＪＲ山陽新幹線	上り	23	6:24	23:22	岡山駅、新大阪駅 など
	下り	22	6:48	23:19	広島駅、新山口駅、博多駅 など
ＪＲ山陽本線	上り	59	5:34	23:31	糸崎駅、福山駅、岡山駅 など
	下り	26	5:42	22:23	広島駅、岩国駅 など
ＪＲ呉線	下り	17	5:13	21:34	広島駅、広島駅 など

② 駅乗車人員の状況

市内に位置するＪＲ駅の乗車人員は三原駅が突出しており、平成31（2019）年度に新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだものの、近年は増加している。その他、須波駅、安芸幸崎駅、糸崎駅、本郷駅は横ばいで推移している。



資料：西日本旅客鉄道(株)広島支社

図 鉄道駅の乗車人員

(2) 航路

① 定期航路の概要

三原内港・須波港発の航路は、尾道市の重井、土生、沢、瀬戸田、市内の佐木島（鷺、向田）などと連絡している。その他には、尾道駅前と瀬戸田を連絡する旅客船が佐木島（須ノ上）を経由している。

また、竹原市の大久野島の観光客増加を受けて、土日祝日限定で、三原～須波～大久野島を連絡する高速船「ラビットライン」が、平成29(2017)年4月に運航を開始している。

表 航路（三原内港・須波港など）の状況（令和6（2024）年10月1日現在）

種別	航路	運航回数(回) ※往路、復路の平均	主な所要時間
フェリー	須波～向田～沢	10.0	須波～向田 18分 向田～沢 14分
旅客船	尾道駅前～重井～須ノ上（佐木島）～沢～瀬戸田	6.0 うち瀬戸田沢経由2.5	須ノ上～重井東 6分 須ノ上～瀬戸田沢 10分
	三原～小佐木（小佐木島）～向田（佐木島）～沢～瀬戸田	6.0 うち小佐木経由3.5 向田経由2.0	三原～小佐木 14分 小佐木～向田 11分 向田～沢 8分
	三原～沢～瀬戸田	12.0 うち沢経由9.0	三原～沢 25分
高速船	三原～鷺（佐木島）～重井～土生～生名	12.0 うち因島モール経由11.0	三原～鷺 13分 鷺～重井 6分
	三原～須波～大久野島	4.0 ※土日祝日、GW、盆のみ運航	三原～須波 18分 須波～大久野島 22分

資料：土生商船グループ、マルト汽船、瀬戸内クルージング ホームページ

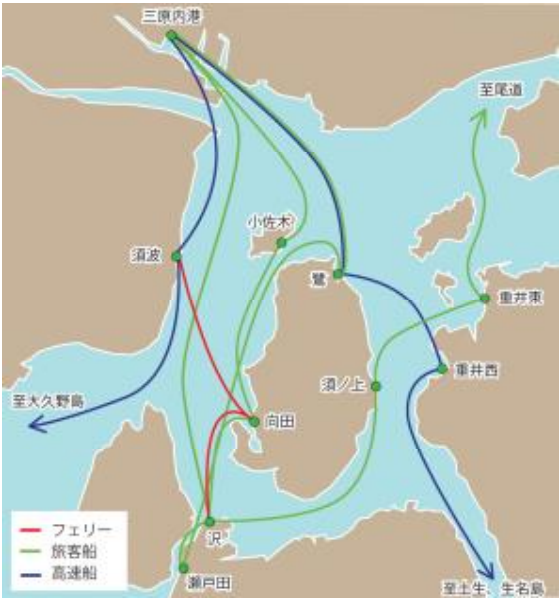


図 航路の状況

② 佐木島・小佐木島への航路の状況

佐木島と三原内港を連絡する航路の運航回数は、フェリーと旅客船、高速船を合わせて14.5回（三原～鷺12.5回、三原～向田2回）であり、運航時間は始発便が6時台、終発便が22時台である。

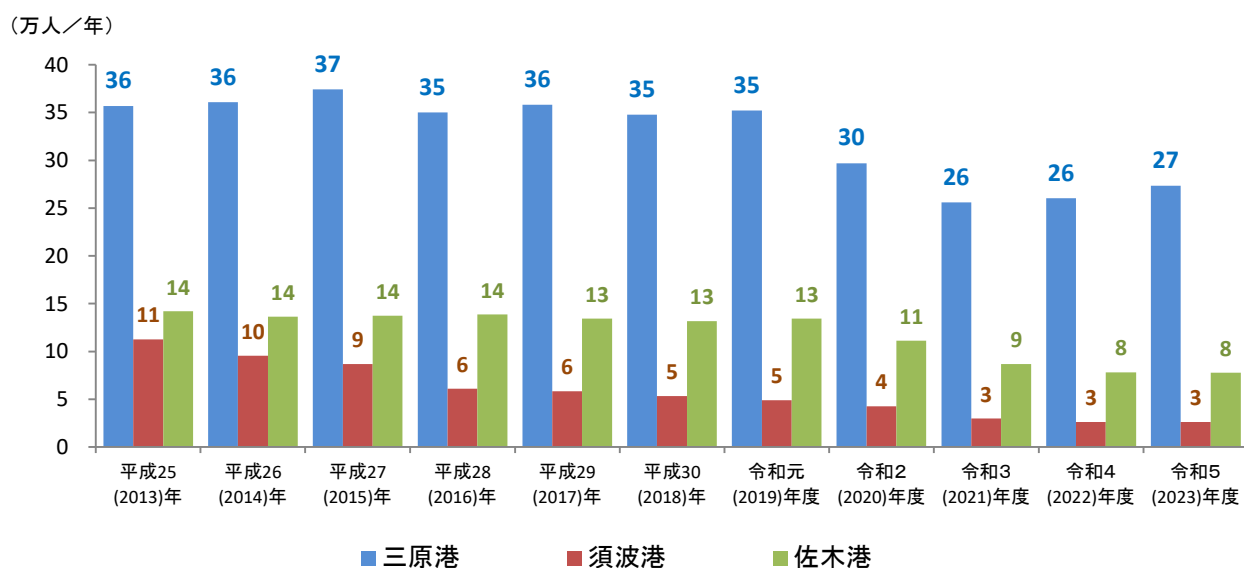
一方、小佐木島と三原を連絡する航路は、旅客船が1日に3.5回運航している。

表 三原～佐木・小佐木航路の運航状況（令和6（2024）年10月1日現在）

航路	方面	便数 (便)	回数(回) ※平均	始発	終発
三原内港～ 佐木島	三原発	14	14.5	6:20	22:11
	佐木（鷺、向田）発	15		6:05	21:56
三原内港～ 小佐木島	三原発	4	3.5	8:35	17:25
	小佐木発	3		8:20	17:03

③ 港湾利用者数の状況

市内に位置する主な港湾の利用者数（乗船及び上陸人員）をみると、三原港が最も多くなっており、また、経年変化では横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で減少している。



資料：港湾課

図 港湾の利用者数

2.4 高速バス及び路線バスの概況

(1) 高速バス

高速バスは、「リードライナー」「ピースライナー」の2路線が三原市内を運行している。

「リードライナー」は広島バスセンターと道の駅びんご府中を連絡しており、市内に高坂バスストップ、三原久井のバス停がある。運行回数は4.0回である。

「ピースライナー」は、広島バスセンターと甲奴駅前を連絡しており、市内に高坂バスストップ、三原久井、下津川崎、くい市民病院前のバス停がある。運行回数は4.0回である。

これらの高速バスは、広島バスセンターと三原久井バス停間を約60分で運行している。

表 高速バスの運行状況（令和6（2024）年10月1日現在）

名 称	運行系統			運 賃 (円)	平日運 行回数 (回)
	起点	経由地(三原市内)	終点		
リードライナー	広島バス センター	高坂バスストップ、 三原久井	道の駅 びんご 府中	2,000 (広島BC～ 三原久井)	4.0
ピースライナー	広島バス センター	高坂バスストップ、三原久井、 下津川崎、くい市民病院前	甲奴駅前		4.0
エトワールセト号 (運休中)	ハイアット・ リージェンシー 東京	福山駅前、クロスロードみつぎ、 尾道駅前	三原駅前	12,000 (東京～ 三原)	2024年1月 7日（日） ～全便運 休

(2) 路線バス

① 運行路線

本市における路線バスは、路線数14路線、46運行系統が運行している（同じ運行系統であっても運行主体が違う場合は、別の運行系統として整理している）。

これを次の3種類に分類して、整理する。

(a) 広域連絡路線バス：本市と周辺他市と連絡する路線

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

(c) 地域内連絡路線バス：4地域（旧市町）内を運行する路線

※なお、(b)(c)両者の役割を持つバス路線があるため、(a)(b)(c)ごとの路線数の合計は本市全体の路線数（14路線）と合致しない。

(a) 広域連絡路線バス

本市を運行する広域連絡路線としては4路線、11運行系統がある。これらの路線は、芸陽バス三原営業所及び三原駅前と竹原市、世羅町を連絡しているほか、如水館前と福山市、尾道市及び府中市、大和地域と東広島市内の河内駅や世羅町を連絡している。

表 広域連絡路線バスの状況（令和6（2024）年10月1日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ (km)		運行 回数 (回)	関係市町
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路		
竹原・三原線	芸陽バス	三原営業所	すなみ荘前	中通	32.9	33.2	0.7	竹原市
		三原営業所	すなみ荘前・パルティフジ竹原	中通	33.1	33.4	5.5	竹原市
河内・甲山線	芸陽バス	甲山バイパス東口	徳良・和木市	河内駅前	32.3	32.3	3.3	東広島市、世羅町
		古市	徳良・和木市	河内駅前	16.8	16.8	0.3	東広島市
甲山・三原線	中国バス	甲山営業所	林崎谷	三原駅前	31.1	31.1	4.4	世羅町
		甲山営業所	室町	三原駅前	27.7	27.7	0.7	世羅町
如水館線	中国バス	尾道駅前	木頃本郷	如水館	14.3	14.2	1.2	尾道市
		金丸車庫	市・木ノ庄	如水館	37.1	37.1	0.7	福山市、府中市、尾道市
		市出張所	木頃本郷	如水館	13.0	13.0	1.1	尾道市
	鞆鉄道	松永駅南口	バイパス東口	如水館	18.1	18.1	2.5	福山市、尾道市
	おのみちバス	尾道駅前	長江口	如水館	13.7	13.7	5.0	尾道市

資料：生活環境課

(b) 地域間連絡路線バス

三原地域、本郷地域、久井地域、大和地域のそれぞれの中心地間や、三原地域と広島空港を連絡する地域間連絡路線は、3路線、9運行系統が運行している。

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

※ただし、大和地域徳良を連絡する徳良線は令和7(2025)年3月末をもって路線廃止。

表 地域間連絡路線バスの状況（令和6(2024)年10月1日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ (km)		運行 回数 (回)
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路	
本郷線 (2号線経由)	芸陽バス	本郷駅前	宮浦中央	三原営業所	12.4	12.1	0.3
		三原駅前	宮浦・沼田東団地	本郷駅前	19.9	20.2	0.4
		三原駅前	新倉・竹ノ橋・真良	本郷駅前	15.5	15.8	0.4
		三原駅前	仏通寺(国道経由)	本郷駅前	22.7	23.0	0.9
		三原駅前	沼田東団地 ・ 仏通寺	本郷駅前	27.1	27.4	0.4
		三原営業所	沼田東団地上 ・ 本郷駅・松江	三原営業所	35.0	35.3	6.0
		三原営業所	沼田東団地上	本郷駅前	15.8	16.1	0.3
徳良線	芸陽バス	徳良	羽倉	三原営業所	31.4	31.4	2.7
三原・空港線	中国バス	三原駅前	三原栈橋	広島空港	22.0	22.0	4.0

資料：生活環境課

(c) 地域内連絡路線バス

地域内連絡路線バスは、三原地域と本郷地域において8路線、26運行系統が運行している。その多くは、三原地域内において三原駅前と周辺部を連絡する系統である。

表 地域内連絡路線バスの状況（令和6（2024）年10月1日現在）

路線名	運行主体	運行系統			系統キロ（km）		運行回数（回）
		起 点	主な経由地	終 点	往路	復路	
頼兼線	芸陽バス	三原駅前	宮浦中央	県立広島大学	3.3	3.3	6.8
		三原駅前	本町・西野	県立広島大学	4.8	4.8	3.1
		三原駅前	本町・小西北住宅	県立広島大学	6.6	6.6	2.8
幸崎線	芸陽バス	三原営業所	三原駅・すなみ荘前	久津公民館	17.5	17.5	4.3
		三原駅前	すなみ荘前	久津公民館	16.3	16.3	4.1
		三原営業所	三原駅・和田口	すなみ荘	10.2	10.2	0.5
		三原駅前	和田口	すなみ荘	9.0	9.0	0.8
小泉線	芸陽バス	三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原営業所	29.9	29.9	2.9
		三原営業所	甲原橋・あやめヶ丘	三原駅前	28.7	28.7	1.4
		三原駅前	甲原橋・あやめヶ丘	三原駅前	27.5	27.5	4.9
田野浦線	芸陽バス	三原営業所	三原大橋	青葉台	7.0	7.0	10.6
		三原駅前	三原大橋	青葉台	5.8	5.8	3.6
本郷線 （2号線経由）	芸陽バス	三原駅前	新倉・沼田東団地	竹ノ橋	13.5	13.8	4.3
		三原駅前	新倉・沼田東団地	真良	15.8	16.1	1.3
本郷線 （西野経由）	芸陽バス	三原駅前	西野	竹ノ橋	7.1	7.1	3.9
深線	中国バス	三原駅前	三原小前	如水館	8.4	8.4	6.2
		三原駅前	別所・高校入口	如水館	8.2	8.2	0.8
		三原駅前	三原小前・深下組	如水館	10.2	10.2	4.8
		三原駅前	別所	深下組	8.7	8.7	1.1
	鞆鉄道	三原駅前	三原小	如水館	8.4	8.4	2.4
		三原駅前	大橋	如水館	8.2	8.2	0.2
		三原駅前	三原小・深下組	如水館	10.2	10.2	1.0
福地線	鞆鉄道	三原駅前	日赤病院	登山口	9.1	9.1	3.8
		三原駅前	日赤病院	上福地	8.8	8.8	3.8
		三原駅前	城町	登山口	8.8	8.8	2.3
		三原駅前	城町	上福地	8.5	8.5	2.7

資料：生活環境課

③ 路線バスの利用状況

利用状況を経常収益の変化よりみると、路線バス14路線の令和5(2023)補助年度(令和4(2022)年10月1日～令和5(2023)年9月30日)の経常収益は271,118千円であり、平成31(2019)年に比べて約14%の減少である。

表 路線別経常収益の推移

(単位：千円)

	平成31 (2019)年	令和2 (2020)年	令和3 (2021)年	令和4 (2022)年	令和5 (2023)年
頼兼線	10,544	6,318	6,129	11,569	9,422
田野浦線	15,492	13,749	11,331	12,660	13,336
竹原・三原線	33,269	20,303	18,169	17,721	18,094
幸崎線	27,764	19,387	19,815	17,129	17,952
本郷線 (2号線経由)	20,090	15,875	14,600	14,866	17,608
本郷線 (西野経由)	2,557	1,502	1,988	2,520	2,643
小泉線	22,895	16,900	16,014	18,190	18,086
甲山・三原線	25,581	20,927	16,709	21,835	19,316
徳良線	8,780	8,229	9,174	8,525	6,314
河内・甲山線	5,442	4,904	6,148	3,835	4,411
深線	63,762	63,701	54,286	53,403	63,968
如水館線	31,347	35,582	44,268	44,917	51,018
福地線	12,174	9,604	8,876	8,669	8,497
三原・空港線	35,393	21,209	12,663	15,253	20,453
計 (対H31の増減)	315,090	258,190	240,171	251,092	271,118 (▲14.0%)

資料：生活環境課

※10月1日～翌9月30日までの1年間

④ 路線バスの事業収支

路線バス14路線について、令和5(2023)補助年度(令和4(2022)年10月1日～令和5(2023)年9月30日)の事業収支状況をみると、経常費用441,867千円、経常収益271,118千円、差額(経常収益－経常経費)▲170,749千円、経常収支率61.4%になっている。また、路線別の収支率をランク別に分けると、深線、如水館線の2路線において経常収支率が100%を上回るが、大半は経常費用が収益を上回っている。また、経常収支率が30%にも満たない路線は、14路線中3路線となっている。

表 経常収支率のランク別路線数
(令和5(2023)補助年度)

経常収支率ランク	路線数
30%未満	3 路線
30%以上50%未満	5 路線
50%以上100%未満	4 路線
100%以上	2 路線
計	14 路線

資料：生活環境課

表 路線別事業収支（令和 5（2023）補助年度）

	運行回数 (回)	平均乗車 密度	1 日当 輸送量 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	差額 (千円)	経常収益率 (収益/費用)
頼兼線	12.7	9.1	38.3	13,878	9,422	▲4,456	67.9%
田野浦線	14.2	5.4	42.5	23,319	13,336	▲9,983	57.2%
竹原・三原線	6.2	5.6	15.4	50,473	18,094	▲32,379	35.8%
幸崎線	9.7	8.7	26.6	38,336	17,952	▲20,384	46.8%
本郷線（2 号線経由）	14.3	17.7	32.3	60,973	17,608	▲43,365	28.9%
本郷（西野経由）	3.9	1.9	7.4	6,905	2,643	▲4,262	38.3%
小泉線	9.2	18.8	49.6	37,981	18,086	▲19,895	47.6%
甲山・三原線	5.1	6.6	17.9	37,850	19,316	▲18,534	51.0%
徳良線	2.7	2.0	5.4	21,321	6,314	▲15,007	29.6%
河内・甲山線	3.6	2.5	3.8	27,352	4,411	▲22,941	16.1%
深線	16.5	77.0	163.7	35,872	63,968	28,096	178.3%
如水館線	10.5	51.6	82.6	42,670	51,018	8,348	119.6%
福地線	12.6	5.9	19.0	24,191	8,497	▲15,694	35.1%
三原・空港線	4.0	6.9	27.6	20,746	20,453	▲293	98.6%
計	125.2	219.7	532.2	441,867	271,118	▲170,749	61.4%

資料：生活環境課

※令和 5（2023）補助年度とは令和 4（2022）年10月 1 日～令和 5（2023）年 9 月30 日までの 1 年間。

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

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

2.5 地域コミュニティ交通の概況

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

表 地域コミュニティ交通の種類（令和6（2024）年10月1日現在）

地域コミュニティ交通	地域	運営主体	運行方式	国の補助事業の活用
本郷ふれあいタクシー	本郷地域	本郷町町内会長連合会	区域運行	フィーダー補助
久井町乗合タクシーはなさく号	久井地域	久井町自治区連合会	区域運行	フィーダー補助
大和ふれあいタクシー	大和地域	大和町自治振興連合会	区域運行	なし
佐木島循環バス	佐木島	三原市	路線定期運行	なし
幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	幸崎町	幸崎町町内会連合会	区域運行	なし
八幡町民タクシーさくら号	八幡町	八幡町内会	区域運行	フィーダー補助

※市が運営主体となる地域コミュニティ交通については、三原市コミュニティバスの運行に関する条例の適用となるものであり、地域住民団体が運営主体となる地域コミュニティ交通と分類するため、条例上はコミュニティバスと表記している。



図 地域コミュニティ交通の運行エリア

(1) 本郷ふれあいタクシー

① 運行概要

本郷ふれあいタクシーは、地域を運行していた本郷地域内交通バスの利用低迷を受けて、当該バスを廃止し、地域住民が主体となり新たに導入した地域コミュニティ交通であり、平成28(2016)年10月から運行している。デマンド型・区域運行の乗合タクシーであり、自宅と目的地を概ねドア・ツー・ドアで運行するため、電話予約が必要であるものの、高齢者にとっては非常に便利な交通手段になっている。

表 本郷ふれあいタクシーの運行概要

区 分	内 容
概要	デマンド型・区域運行 乗合タクシー（道路運送法第4条）
事業開始	平成28(2016)年10月3日
運行主体	本郷町町内会長連合会
運行事業者	双葉タクシー、本郷タクシー、やっさタクシー
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車3台
運行エリア	船木路線、北方路線、南方路線
運行形態	○本郷町を3区域に分け、各区域に1台のジャンボタクシーを配置し、予約に応じて（デマンド型）、自宅と目的地の間を概ねドア・ツー・ドア（区域運行）で送迎。 ○各区域内での運行を基本とするが、本郷地域の本郷駅や公共施設、病院、スーパーなどが集まる「まち中エリア」へはどの区域からも乗り入れ可能。 ○居住地区から他地区に行く場合は、「まち中エリア」で乗り換え。 【運行時間、便数】 ・週3日（月・水・金） ・1日12便（行き便7便、帰り便5便）
利用料金	1乗車300円、敬老優待：200円、障害者優待：無料
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

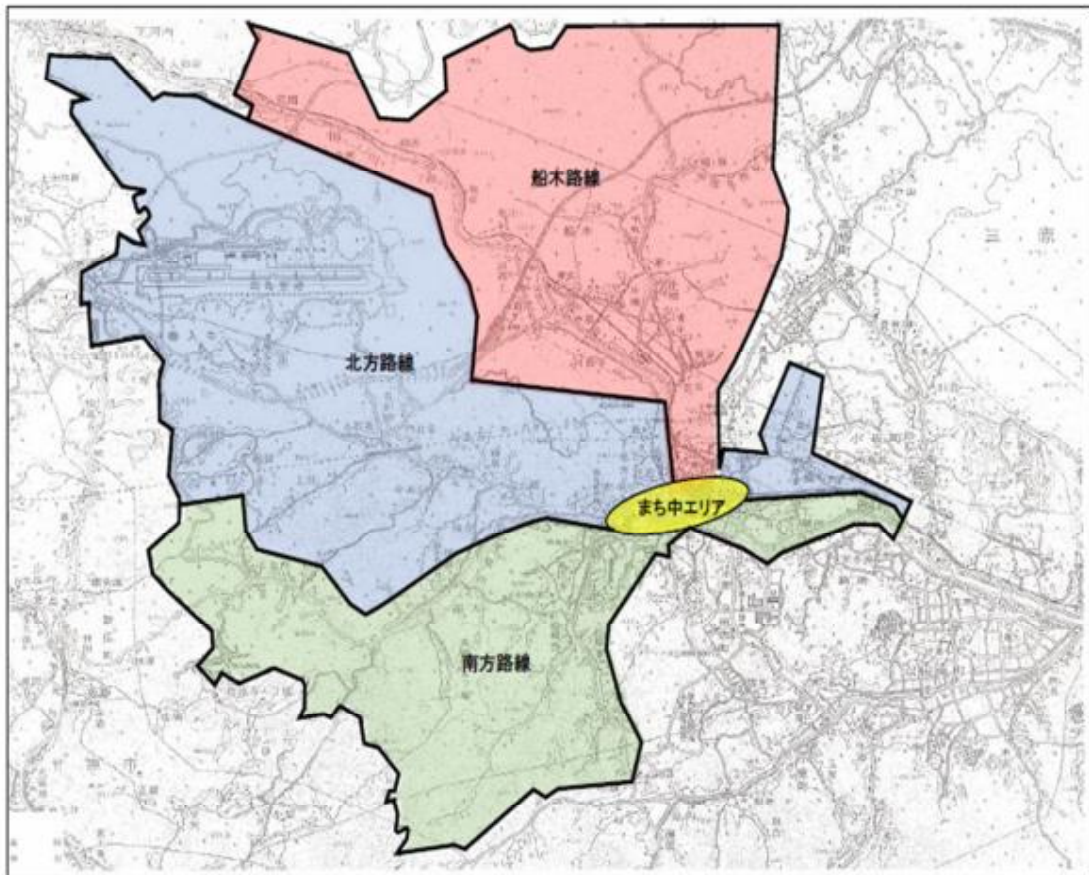


図 運行エリア

② 運行経緯

本郷ふれあいタクシーの運行経緯は、以下のとおりである。

表 本郷ふれあいタクシーの運行経緯

年・月	概 要
平成25(2013)年4月	民間の路線バス（4路線）の廃止を受け、運営主体を三原市とする本郷地域内交通バスの運行開始。
平成28(2016)年10月	本郷地域内交通バスを廃止し、運営主体を本郷町町内会長連合会とする本郷ふれあいタクシーの運行開始。

③ 利用動向

ア. 路線全体

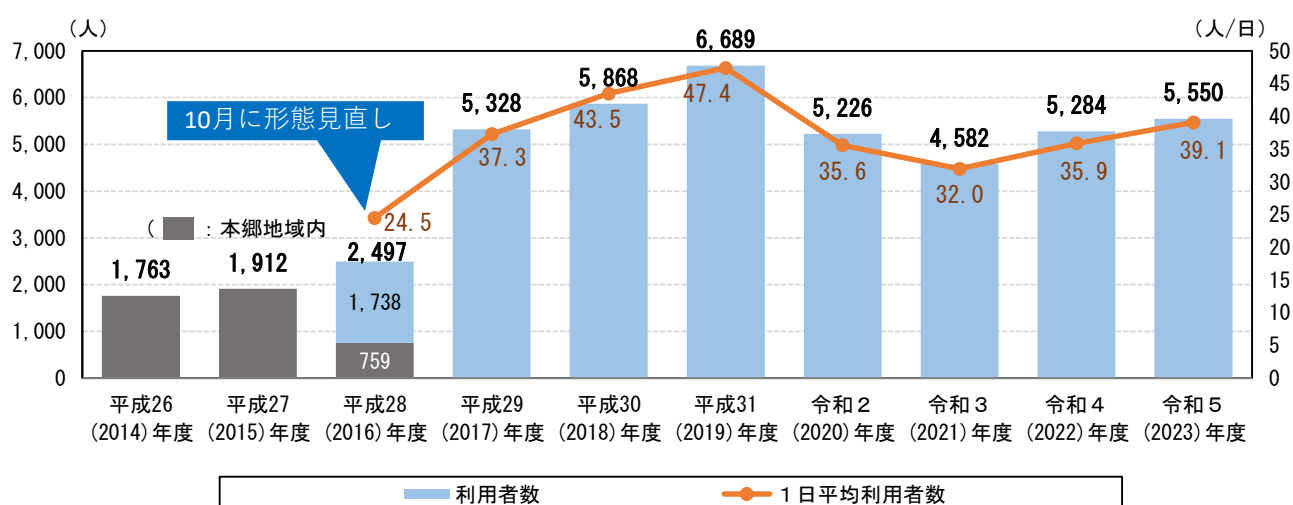
本郷ふれあいタクシーの令和5(2023)年度の利用者数は5,550人である。経年変化をみると、平成28(2016)年10月の運行開始から平成31(2019)年度まで利用者は増加し続けていたが、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で令和2(2020)～3(2021)年度は減少し、令和4(2022)年度からは回復傾向にある。

利用者種別では、70歳以上の敬老優待利用者が全体の8割以上を占める。

表 利用動向

区 分	平成28 (2016) 年度 10月～ 3月	平成 29(2017) 年度	平成 30(2018) 年度	平成 31(2019) 年度	令和 2(2020) 年度	令和 3(2021) 年度	令和 4(2022) 年度	令和 5(2023) 年度
総利用者数	1,738人	5,328人	5,868人	6,689人	5,226人	4,582人	5,284人	5,550人
一般 (300円)	80人	225人	292人	310人	340人	230人	289人	179人
敬老 (200円)	1,508人	4,633人	5,074人	5,799人	4,590人	4,109人	4,602人	4,869人
障害 (無料)	150人	470人	502人	580人	296人	243人	392人	502人
運行日数	71日	143日	135日	141日	147日	143日	147日	142日
1日平均 利用者数	24.5人	37.3人	43.5人	47.4人	35.6人	32.0人	35.9人	39.1人
1便平均 利用者数	1.5人	1.8人	1.9人	1.9人	1.7人	1.7人	1.7人	1.8人

※平成30(2018)年度は、7月豪雨災害による車両水没のため、7月9日～30日(9日間)運休



※1日平均利用者数は運行形態見直し後の「本郷ふれあいタクシー」の数字

図 利用動向

イ. 便別、曜日別（令和5（2023）年度）

行き便は9時45分、帰り便は12時の利用が多く、午前中の利用が多く占めている。

曜日別では水曜日の利用が比較的多い。

表 便別利用者数

運行方向	発時刻	利用者数	1日平均	運行方向	発時刻	利用者数	1日平均
行き便	8:15	365人	2.6人	帰り便	—	—	
	9:00	690人	4.9人		—	—	
	9:45	918人	6.5人		10:30	534人	3.8人
	11:15	501人	3.5人		12:00	717人	5.0人
	13:30	551人	3.9人		14:00	259人	1.8人
	14:30	149人	1.0人		15:00	468人	3.3人
	15:30	121人	0.9人		16:00	277人	2.0人
	合計	3,295人	23.2人		合計	2,255人	15.9人

表 曜日別利用者数

曜 日	利用者数	運行日数	1日当たり利用者数
月曜日	1,620人	46日	35.2人
水曜日	2,066人	49日	42.2人
金曜日	1,864人	47日	39.7人

ウ. 収支状況（令和5（2023）年度）

本郷ふれあいタクシーの令和5（2023）年度の収支率は12.7％である。

経 費	13,090,163円	・・・(A)
所定運賃収入	1,665,000円（優待乗車補填金相当額を含む）	・・・(B)
収 支 率	12.7%	・・・(B)/(A)×100（令和4（2022）年度：11.9%）
市支出額	12,062,634円	・・・(延べ利用者数5,550人→利用者1人当たり2,173円)

(2) 久井町乗合タクシーはなさく号

① 運行概要

久井町へき地患者輸送バスを、誰もが利用できる地域コミュニティ交通へ見直し、平成23(2011)年10月から久井ふれあいバスとして運行していたが、令和3(2021)年9月をもって廃止し、令和3(2021)年10月から新たに区域運行のデマンド型乗合タクシーを導入した。

表 久井町乗合タクシーはなさく号の運行概要

区 分	内 容
概要	デマンド型・区域運行 乗合タクシー(道路運送法第4条)
事業開始	令和3(2021)年10月1日
運行主体	久井町自治区連合会
運行事業者	(有)久井交通、ハイランド交通
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車2台
運行形態	○久井地域北部・南部に各1台のジャンボタクシーを配置し、予約に応じて(デマンド方式)、自宅と目的地の間を概ねドア・ツー・ドアで送迎。 ○路線バスへ接続する場合は、「公立くい診療所・黒郷和木・小林・坂井原」で乗り換え。 【運行時間、便数】 ・週3日(月・水・金) ・1日11便(外出便6便、帰宅便5便)
利用料金	1乗車300円、敬老優待：200円、障害者優待：無料
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)

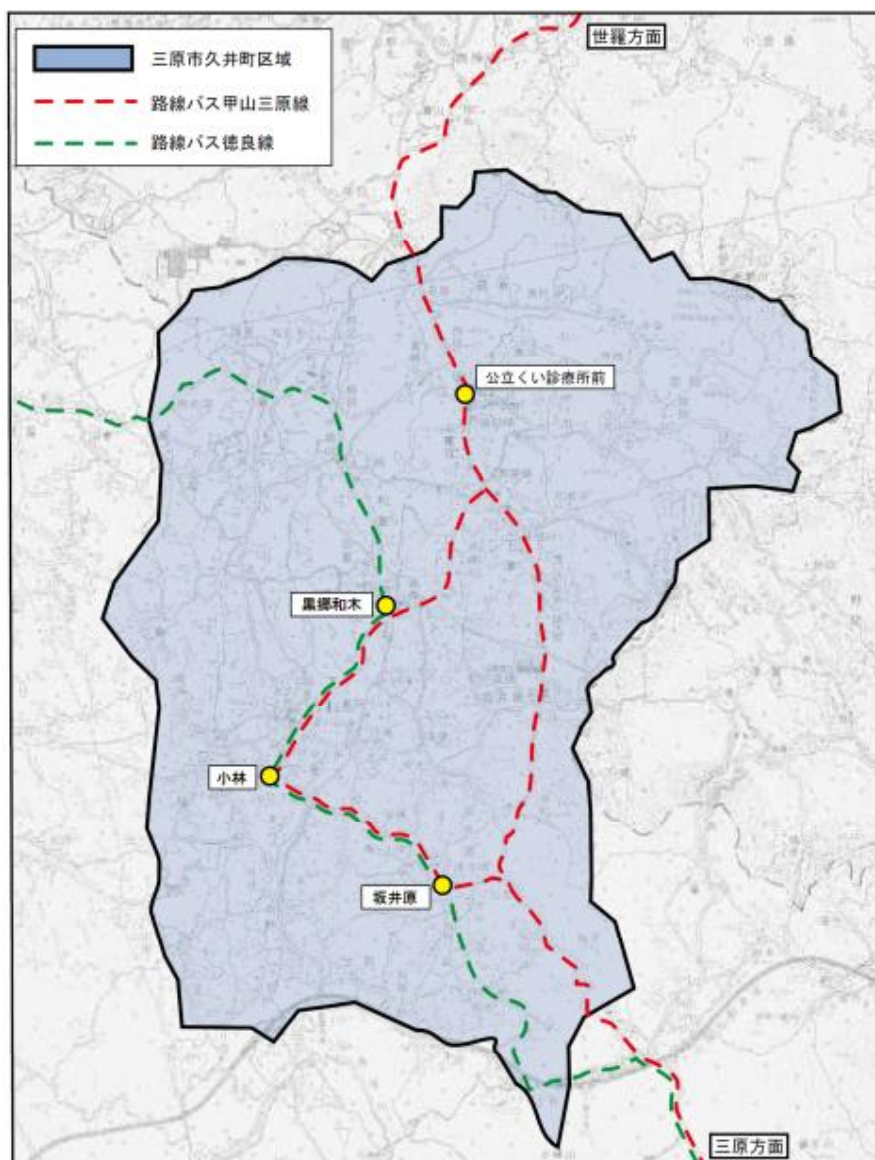


図 運行区域

② 運行経緯

久井町乗合タクシーはなさく号の運行経緯は、以下のとおりである。

表 久井町乗合タクシーはなさく号の運行経緯

年・月	概 要
昭和56(1981)年～ 平成23(2011)年 9月30日まで	地域の通院を支援する目的で、久井町へき地患者輸送バス(無料)を運行。
平成23(2011)年10月	通院目的に限定せず、全ての人の地域内交通を支える手段として、久井ふれあいバスの運行を開始。
平成25(2013)年4月	利用者の意見を参考に、全コースの復路2便のダイヤを見直し。
令和3(2021)年10月	久井ふれあいバスを廃止し、新たに区域運行のデマンド型乗合タクシーの運行を開始。

③ 利用動向

ア. 路線全体

運行形態見直し前の久井ふれあいバスの利用者数は令和2(2020)年度まで年々減少していた。デマンド型乗合タクシーに移行した後の令和4(2022)年度は前年度より微増したものの、令和5(2023)年度には減少している。

表 利用動向

区 分	平成27 (2015) 年度	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	平成31 (2019) 年度	令和2 (2020) 年度	令和3 (2021) 年度 4月～ 9月	令和3 (2021) 年度 10月～ 3月	令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度
総利用者数	3,845人	3,316人	3,392人	2,883人	2,216人	1,917人	856人	785人	1,880人	1,600人
一般 ^{※1} (200円)	1人	2人	23人	0人	5人	4人	0人	50人	103人	8人
敬老 ^{※2} (100円)	180人	148人	110人	164人	165人	214人	70人	557人	1,253人	1,032人
障害 (無料)	94人	59人	74人	127人	124人	155人	91人	178人	524人	560人
通院 (無料)	3,570人	3,107人	3,185人	2,592人	1,922人	1,544人	695人			
運行日数	243日	243日	244日	244日	240日	243日	122日	70日	147日	142日
1日平均 利用者数	15.8人	13.6人	13.9人	11.8人	9.2人	7.9人	7.0人	11.2人	12.8人	11.3人
1便平均 利用者数	2.0人	1.7人	1.7人	1.5人	1.2人	1.0人	0.9人	1.6人	1.5人	1.4人

※1 令和3年(2021)年度9月までは200円

※2 令和3年(2021)年度9月までは100円

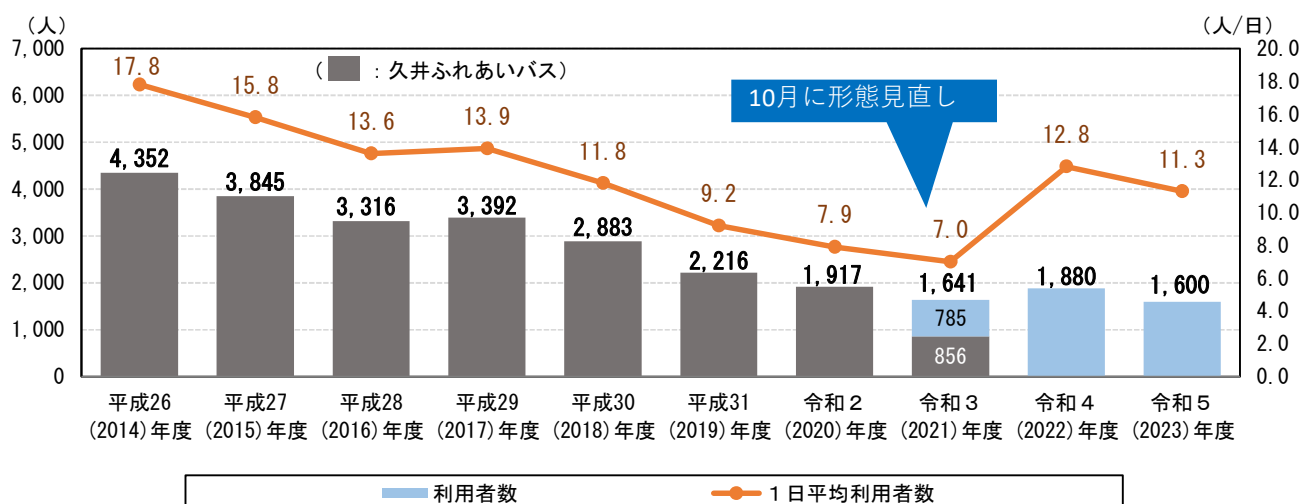


図 利用動向

イ. 便別、曜日別（令和5（2023）年度）

行き便は9時15分、帰り便は11時の利用が多く、午前中の利用が多く占めている。

曜日別では月曜日の利用が多い。

表 便別利用者数

運行方向	発時刻	利用者数	1日平均	運行方向	発時刻	利用者数	1日平均
行き便	7:30	0人	0人	帰り便	—	—	
	8:30	176人	1.2人		—	—	
	9:15	290人	2.0人		—	—	
	10:00	162人	1.1人		11:00	430人	3.0人
	—	—			12:00	65人	0.5人
	13:30	111人	0.8人		14:00	138人	1.0人
	14:30	77人	0.5人		15:00	136人	1.0人
	—	—			16:00	15人	0.1人
	合計	816人	5.7人		合計	784人	5.5人

表 曜日別利用者数

曜 日	利用者数	運行日数	1日当たり利用者数
月曜日	626人	46日	13.6人
水曜日	504人	48日	10.5人
金曜日	470人	47日	10.0人

ウ.（令和5（2023）年度）

久井町乗合タクシーはなさく号の令和5（2023）年度の収支率は6.1%である。

経 費	7,932,963円	・・・(A)
所定運賃収入	480,000円	（優待乗車補填金相当額を含む）・・・(B)
収 支 率	6.1%	・・・(B)/(A)×100（令和4（2022）年度：6.9%）
市支出額	7,724,163円	・・・(延べ利用者数1,600人→利用者1人当たり4,827円)

(3) 大和ふれあいタクシー

① 運行概要

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

表 大和ふれあいタクシーの運行概要

区 分	内 容
概要	デマンド型・区域運行 乗合タクシー（道路運送法第4条）
事業開始	平成15(2003)年12月
運行主体	大和町自治振興連合会
運行事業者	徳良タクシー、奥田タクシー
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車3台
運行エリア	Aエリア：神田路線、Bエリア：樫梨・和木路線、Cエリア：大草路線
運行形態	○大和地域を3地区に区分し、各地区に1台のジャンボタクシーを配置し、予約に応じて（デマンド型）、自宅と目的地の間を概ねドア・ツー・ドア（区域運行）で送迎。 ○各エリア内での運行を基本とする。ただし和木地区と徳良地区の中心部に、他のエリア（路線）からの乗り入れが可能な「まち中エリア」を設定。 ○居住地区から他地区に行く場合は、「まち中エリア」で乗り換え。 【運行時間、便数】 ・週3日（月・水・金） ・1日12便（外出便7便、帰宅便5便）
利用料金	1乗車300円、敬老優待：200円、障害者優待：無料
補助事業の活用	なし

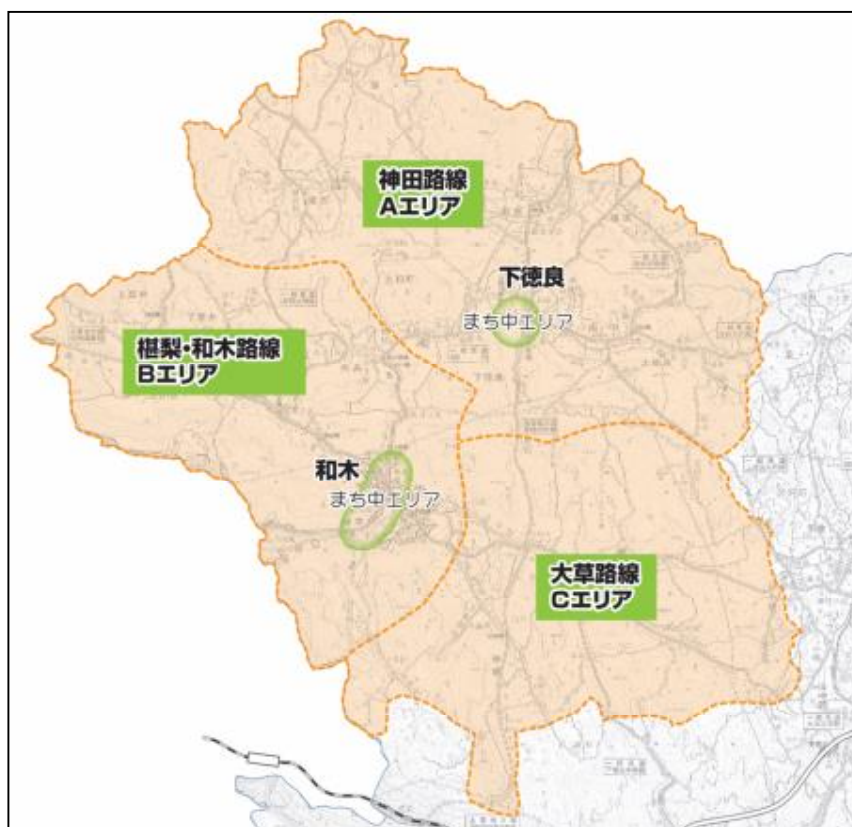


図 大和ふれあいタクシーの運行エリア

② 運行経緯

大和ふれあいタクシーの運行経緯は、以下のとおりである。

表 大和ふれあいタクシーの運行経緯

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

③ 利用動向

ア. 路線全体

大和ふれあいタクシーの令和5(2023)年度の利用者数は4,485人であり、令和4(2022)年度と比較するとほぼ横ばいとなっている。

表 利用動向

区 分	平成27 (2015) 年度	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	平成31 (2019) 年度	令和 2(2020) 年度	令和 3(2021) 年度	令和 4(2022) 年度	令和 5(2023) 年度
総利用者数	7,828人	7,072人	6,082人	5,837人	5,421人	5,302人	4,959人	4,480人	4,485人
一般 (300円)	661人	436人	438人	432人	505人	667人	481人	340人	272人
敬老 (200円)	5,541人	4,800人	4,064人	3,881人	3,591人	3,010人	3,062人	3,028人	3,289人
小学生 (100円)							11人	20人	29人
障害 (無料)	1,626人	1,836人	1,580人	1,524人	1,325人	1,625人	1,405人	1,060人	895人
乗り継ぎ (無料)								32人	0人
運行日数	144日	145日	144日	142日	142日	146日	142日	147日	142日
1日平均 利用者数	54.4人	48.8人	42.2人	41.1人	38.2人	36.3人	34.9人	30.5人	31.6人
1便平均 利用者数	2.5人	2.4人	2.2人	2.0人	2.0人	1.9人	1.8人	1.8人	1.7人

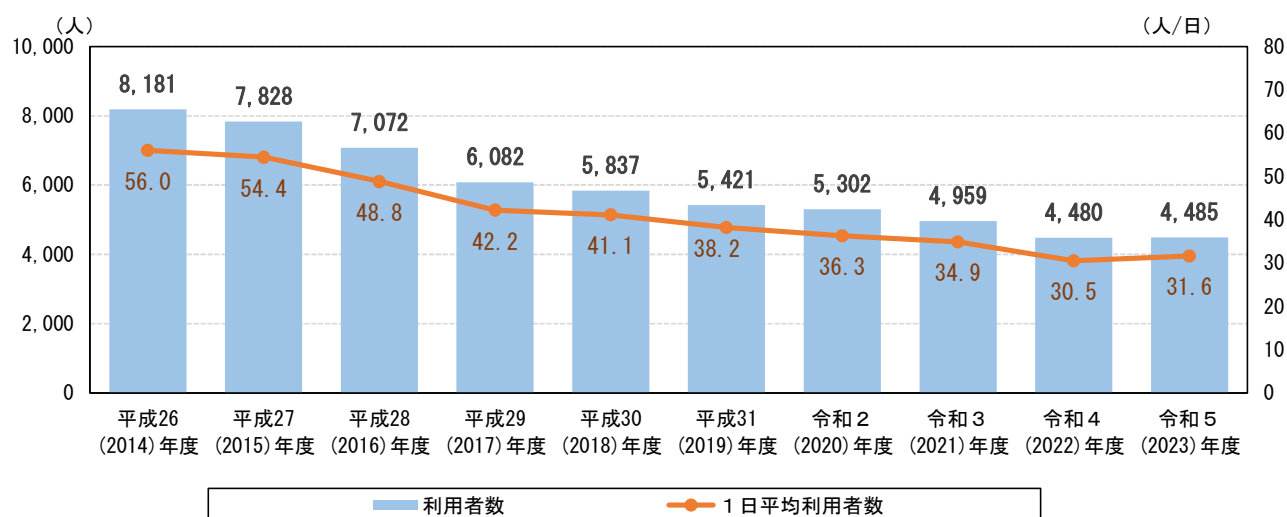


図 利用動向

イ. 便別、曜日別（令和5（2023）年度）

便別では、行き便は9時と10時、帰り便は10時30分と11時30分の利用が多く、午前中の利用が多く占めている。

曜日別では金曜日の利用が多い。

表 便別利用者数

運行方向	発時刻	利用者数	1日平均	運行方向	発時刻	利用者数	1日平均
行き便	8:00	105人	0.7人	帰り便	—	—	
	9:00	677人	4.8人		—	—	
	10:00	604人	4.3人		10:30	638人	4.5人
	11:00	120人	0.8人		11:30	580人	4.1人
	13:30	530人	3.7人		14:00	174人	1.2人
	14:30	233人	1.6人		15:00	464人	3.3人
	15:30	65人	0.5人		16:00	295人	2.1人
	合計	2,334人	16.4人		合計	2,151人	15.1人

表 曜日別利用者数

曜 日	利用者数	運行日数	1日当たり利用者数
月曜日	1,400人	45日	31.1人
水曜日	1,420人	49日	29.0人
金曜日	1,647人	47日	35.0人
日曜日	18人	1日	18.0人

ウ. 収支状況（令和5（2023）年度）

大和ふれあいタクシーの令和5（2023）年度の収支率は10.6%である。

経 費	12,733,020円	・・・(A)
所定運賃収入	1,345,500円	（優待乗車補填金相当額を含む）・・・(B)
収 支 率	10.6%	・・・(B)/(A)×100 （令和4（2022）年度：10.4%）
市支出額	11,990,687円	・・・(延べ利用者数4,485人→利用者1人当たり2,673円)

(4) 佐木島循環バス

① 運行概要

佐木島循環バスは、佐木島内における移動支援のためにスクールバスを利用した生活交通として運行していたが、平成27(2015)年10月からは利便性を高めるため、生活目的に特化したサービス内容へと見直している。運行ルートは、佐木港を起終点とし、島内を時計回りに一周するルートであり、平日（月～金曜日）に5便運行している。

表 佐木島循環バスの運行概要

区 分	内 容
概要	路線定期運行バス（道路運送法第78条）
事業開始	平成22(2010)年10月1日～、 平成27(2015)年10月1日運行内容見直し
運行主体	三原市
運行事業者	鷺浦町しまばす運行協議会
使用車両	市所有10人乗りワゴン車1台
運行日、便数	週5日（月～金）1日5便
運行路線	佐木港 ～ 大番神社前 ～ J A営農センター前 ～ さぎしま ふるさと館 ～ 向田港 ～ 中津組 ～ 佐木港 ※全経路上でフリー乗降可
利用料金	200円（定額制）、敬老優待：100円、障害者優待：無料
補助事業の活用	なし



図 佐木島循環バス路線図

② 運行経緯

佐木島循環バスの運行経緯は、以下のとおりである。

表 佐木島循環バスの運行経緯

年・月	概 要
平成22(2010)年10月	スクールバスを活用して、島内を循環する公共交通を運行開始。
平成26(2014)年4月	J A 三原営農センター前にバス停を新設し、ルートの一部変更。
平成27(2015)年10月	運行事業者が鷺浦町しまばす運行協議会に代わり、かつ運行内容を見直し。

③ 利用動向

ア. 路線全体

佐木島循環バスの令和5(2023)年度の利用者数は1,481人であり、経年変化をみると平成30(2018)年をピークに年々減少する傾向にある。

表 利用動向

区 分	平成27 (2015) 年度 10月～ 3月	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	平成31 (2019) 年度	令和 2(2020) 年度	令和 3(2021) 年度	令和 4(2022) 年度	令和 5(2023) 年度
総利用者数	665人	1,972人	2,154人	2,161人	2,069人	1,987人	1,693人	1,675人	1,481人
一般 (200円)	146人	376人	421人	404人	345人	431人	525人	602人	557人
敬老 (100円)	395人	1,124人	1,211人	900人	901人	701人	723人	617人	501人
障害 (無料)	124人	472人	522人	857人	823人	855人	445人	456人	423人
運行日数	119日	242日	243日	243日	240日	242日	242日	246日	247日
1日平均 利用者数	5.6人	8.1人	8.9人	8.9人	8.6人	8.2人	7.0人	6.8人	6.0人
1便平均 利用者数	1.1人	1.6人	1.8人	1.8人	1.7人	1.6人	1.4人	1.4人	1.2人

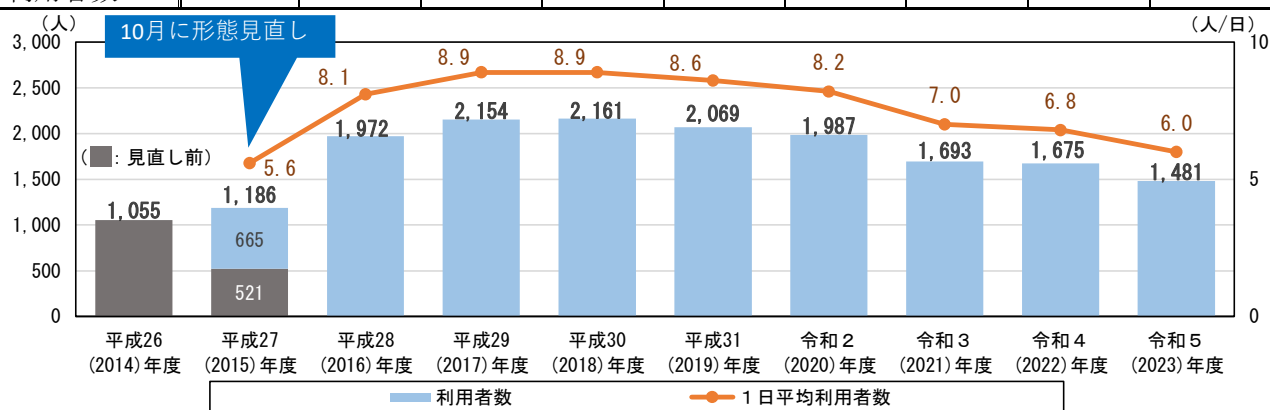


図 利用動向

イ. 便別（令和 5（2023）年度）

便別では、第 2 便（8 時10分発）第 5 便（15時50分発）の利用が多い。

表 便別利用者数

発時刻	利用者数	1 日平均
7:40	191 人	0.8 人
8:10	417 人	1.7 人
12:35	295 人	1.2 人
13:55	127 人	0.5 人
15:50	451 人	1.8 人
	1,481 人	6.0 人

ウ. 収支状況（令和 5（2023）年度）

佐木島循環バスの令和 5（2023）年度の収支率は16.3％である。

経 費	1,818,334円（運行業務委託料、燃料代など）	・・・(A)
所定運賃収入	296,200円（優待乗車補填金相当額を含む）	・・・(B)
収 支 率	16.3%	・・・(B) / (A) × 100 （令和 4（2022）年度：16.3%）
市支出額	1,656,834円	・・・(延べ利用者数1,481人→利用者 1 人当たり 1,118円)

(5) 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号

① 運行概要

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

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行概要

区 分	内 容
概要	一部デマンド型・区域運行 乗合タクシー（道路運送法第4条）
事業開始	平成22(2010)年9月3日
運行主体	幸崎町町内会連合会
運行事業者	幸崎タクシー
使用車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車1台
運行日、便数	週2日（月・金）・1日7便 （往路：渡瀬2便・奥三2便、復路[区域混合]3便）
運行区域	①渡瀬地区～安芸幸崎駅～栄橋～阪田医院 ②奥三(相川・行乗・平原)地区～安芸幸崎駅～栄橋 ～阪田医院 ※一部の乗降場所では事前予約が必要
利用料金	200円（定額制）、敬老優待：100円、障害者優待：無料
補助事業の活用	なし



図 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号運行ルート

② 運行経緯

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行経緯は、以下のとおりである。

表 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の運行経緯

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

③ 利用動向

ア. 路線全体

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の令和5(2023)年度の利用者数は2,027人であり、令和3(2021)年度以降概ね横ばいの傾向にある。

表 利用動向

区 分	平成27 (2015) 年度	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	平成31 (2019) 年度	令和 2(2020) 年度	令和 3(2021) 年度	令和 4(2022) 年度	令和 5(2023) 年度
総利用者数	2,883人	2,897人	2,814人	2,768人	2,725人	2,148人	2,017人	2,034人	2,027人
一 般 (200円)	0人	0人	0人	0人	0人	2人	0人	0人	0人
敬 老 (100円)	2,132人	2,137人	2,056人	2,002人	1,949人	1,404人	1,353人	1,387人	1,360人
障 害 (無料)	751人	760人	758人	766人	776人	742人	664人	647人	667人
運行日数	103日	102日	100日	102日	102日	101日	102日	102日	102日
1日平均 利用者数	28.0人	28.4人	28.1人	27.1人	26.7人	21.3人	19.8人	19.9人	19.9人
1便平均 利用者数	4.0人	4.1人	4.0人	3.9人	3.8人	3.0人	2.8人	2.8人	2.8人

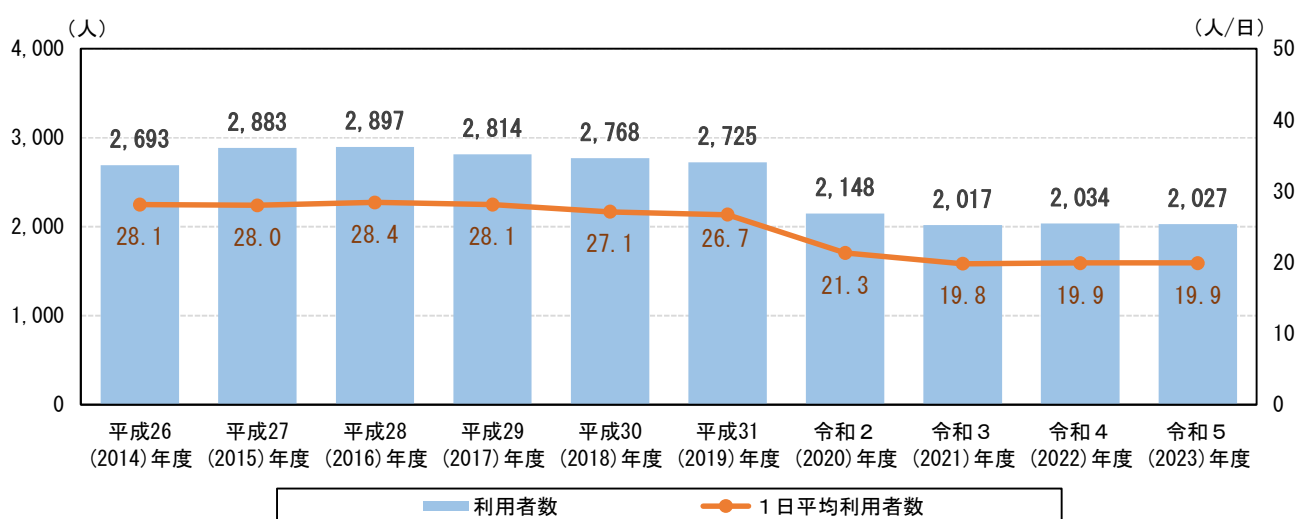


図 利用動向

イ. 便別（令和 5（2023）年度）

便別では、行き便は奥三 2 便が多く、渡瀬は 1 便と 2 便の利用に分散している。帰り便は 11 時 45 分の利用が多い。

表 便別利用者数

運行方向	発時刻	利用者数	1 日平均	運行方向	発時刻	利用者数	1 日平均
行き便	奥三 1 便 7:15	18 人	0.2 人	帰り便	—	—	—
	渡瀬 1 便 7:55	210 人	2.1 人		11:45	631 人	6.2 人
	奥三 2 便 8:40	600 人	5.9 人		13:05	160 人	1.6 人
	渡瀬 2 便 9:20	220 人	2.2 人		15:35	188 人	1.8 人
		1,048 人	10.3 人			979 人	9.6 人

ウ. 収支状況（令和 5（2023）年度）

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の令和 5（2023）年度の収支率は 12.1%である。

経 費	3,340,420円	・・・(A)
所定運賃収入	405,400円	(優待乗車補填金相当額を含む) ・・・(B)
収 支 率	12.1%	・・・(B)/(A)×100 (令和 4 (2022) 年度 : 12.2%)
市支出額	3,204,420円	・・・(延べ利用者数 2,027人→利用者 1 人当たり 1,580円)

(6) 八幡町民タクシーさくら号

① 運行概要

八幡町民タクシーさくら号は、利用低迷のために廃止された路線バスの代替手段として、地域住民の主導により導入したデマンド型・区域運行の乗合タクシーである。地域の生活圏域である隣接する尾道市御調町の一部を運行エリアに含む。

なお、尾道市民による利用実態がないことや、尾道市は運行に際し財政支援を行っていないことから、尾道市の地域公共交通計画に当該路線は位置付けられていない。

表 八幡町民タクシーさくら号の運行概要

区 分	内 容
概要	デマンド型・区域運行 乗合タクシー（道路運送法第4条）
事業開始	平成30(2018)年10月1日
運行主体	八幡町内会
運行事業者	(有)久井交通
運行車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車1台
運行エリア	三原市八幡町と尾道市御調町の一部
運行日	月曜日・水曜日・金曜日
利用料金	1乗車300円、敬老優待：200円、障害者優待：無料
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

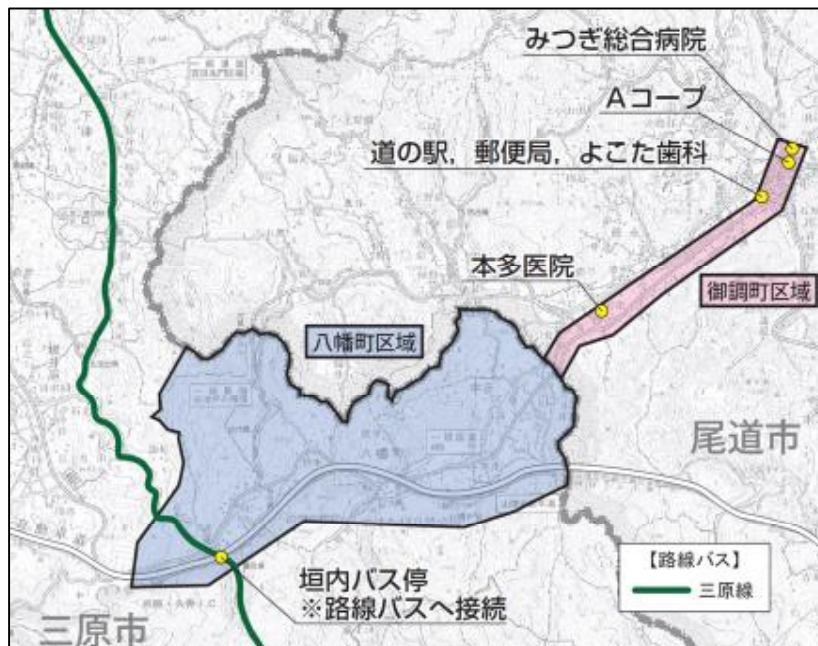


図 八幡町民タクシーさくら号の運行エリア

② 利用動向

ア. 路線全体

八幡町民タクシーさくら号の令和5(2023)年度の利用者数は1,227人であり、令和3(2021)年度以降は微増傾向にある。

表 月別利用者数

区 分	平成 30(2018)年 度10月～3月	平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度
総利用者数	432人	1,159人	985人	1,099人	1,205人	1,227人
一般(300円)	25人	24人	25人	6人	10人	19人
敬老(200円)	294人	743人	587人	712人	768人	667人
障害(無料)	113人	392人	373人	381人	427人	541人
運行日数	71日	143日	147日	143日	148日	143日
1日平均 利用者数	6.1人	8.1人	6.7人	7.7人	8.1人	8.6人
実運行便数	283便	677便	683便	758便	833便	863便
1便平均 利用者数	1.5人	1.7人	1.4人	1.4人	1.4人	1.4人

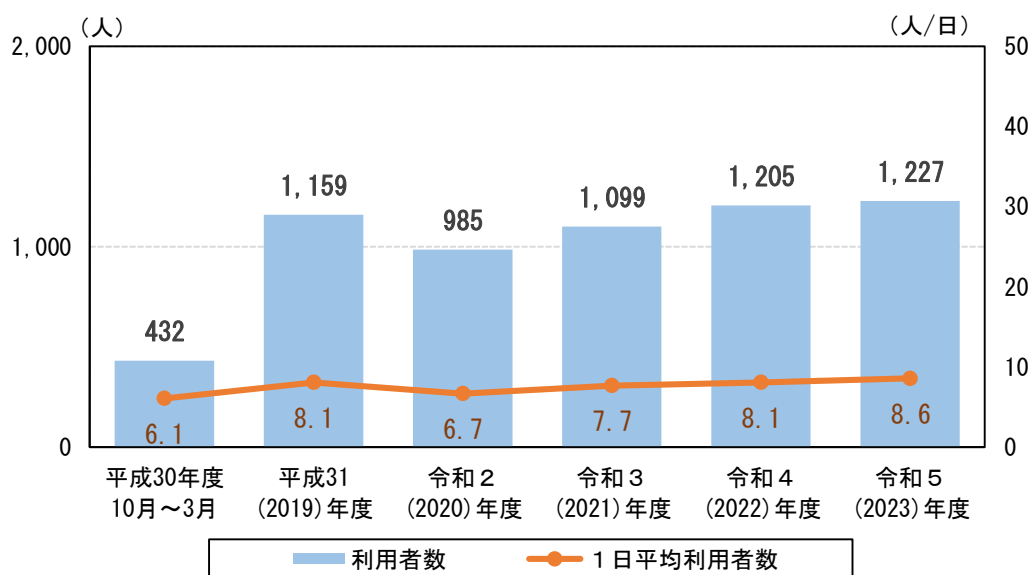


図 利用動向

イ. 便別別（令和 5（2023）年度）

便別では、9 時15分発（自宅から八幡町・御調町、垣内バス停へ行く便）が最も多い。

表 便別利用者数

発時刻	利用人数	発時刻	利用人数
8:30	170人	14:00	74人
9:15	236人	14:30	26人
10:00	182人	15:00	23人
11:00	201人	15:30	20人
12:30	120人	17:00	132人
13:30	43人	合 計	1,227人

ウ. 収支状況（令和 5（2023）年度）

八幡町民タクシーさくら号の令和 5（2023）年度の収支率は9.0％である。

経 費	4,067,580円	・・・(A)
所定運賃収入	368,100円	（優待乗車補填金相当額を含む）・・・(B)
収 支 率	9.0％	・・・(B)/(A)×100 （令和 4（2022）年度：8.8％）
市支出額	3,928,480円	・・・(延べ利用者数 1,227人→利用者 1 人当たり 3,201円)

(7) 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 本郷ふれあいタクシー（地域内フィーダー系統補助）

本郷ふれあいタクシーの導入で、それまで路線バス利用不便地区だった住民の公共交通利用が可能となり、地域内での通院や買物などの日常生活での移動や、鉄道や地域間幹線系統バスとの接続により地域外への広域的な移動手段としても機能している。

週3日（月曜日・水曜日・金曜日）、1日12便（行き便7便、帰り便5便）の運行をしているが、三原市、住民団体の運営努力だけでは限界があるため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

② 久井町乗合タクシーはなさく号（地域内フィーダー系統補助）

久井町乗合タクシーはなさく号の導入により、これまで路線バス及び従前の定路線型コミュニティ交通の利用が不便だった地区住民も利用しやすくなり、地域内での通院や買物などの日常生活での移動や、地域間幹線系統バスとの接続により三原中心部や世羅町への移動手段としても機能している。

週3日（月曜日・水曜日・金曜日）、1日11便（外出便6便、帰宅便5便）の運行をしているが、三原市、住民団体の運営努力だけでは限界があるため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

③ 八幡町民タクシーさくら号（地域内フィーダー系統補助）

八幡町民タクシーさくら号の導入により、路線バス廃止により交通空白となった地域住民が公共交通を利用可能となり、隣接市への通院や買物などの日常生活での移動や、地域間幹線系統バスとの接続により三原中心部への移動手段としても機能している。

週3日（月曜日・水曜日・金曜日）、1日11便の運行をしているが、三原市、住民団体の運営努力だけでは限界があるため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(8) 地域コミュニティ交通網の分布状況

地域コミュニティ交通の運行路線（路線バス路線を含む）から300m以遠（90%の人が抵抗感なしで歩くことができる距離／出典：バスサービスハンドブック[土木学会]）の地区を、利用が不便な地区とすると、市内における可住地の多くのエリアにおいて、サービスが利用できる状況が確認できる。なお、本郷町、大和町、八幡町、久井町は全体がデマンド型・区域運行のエリアのため、全域を利用可能な地区として整理している。

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

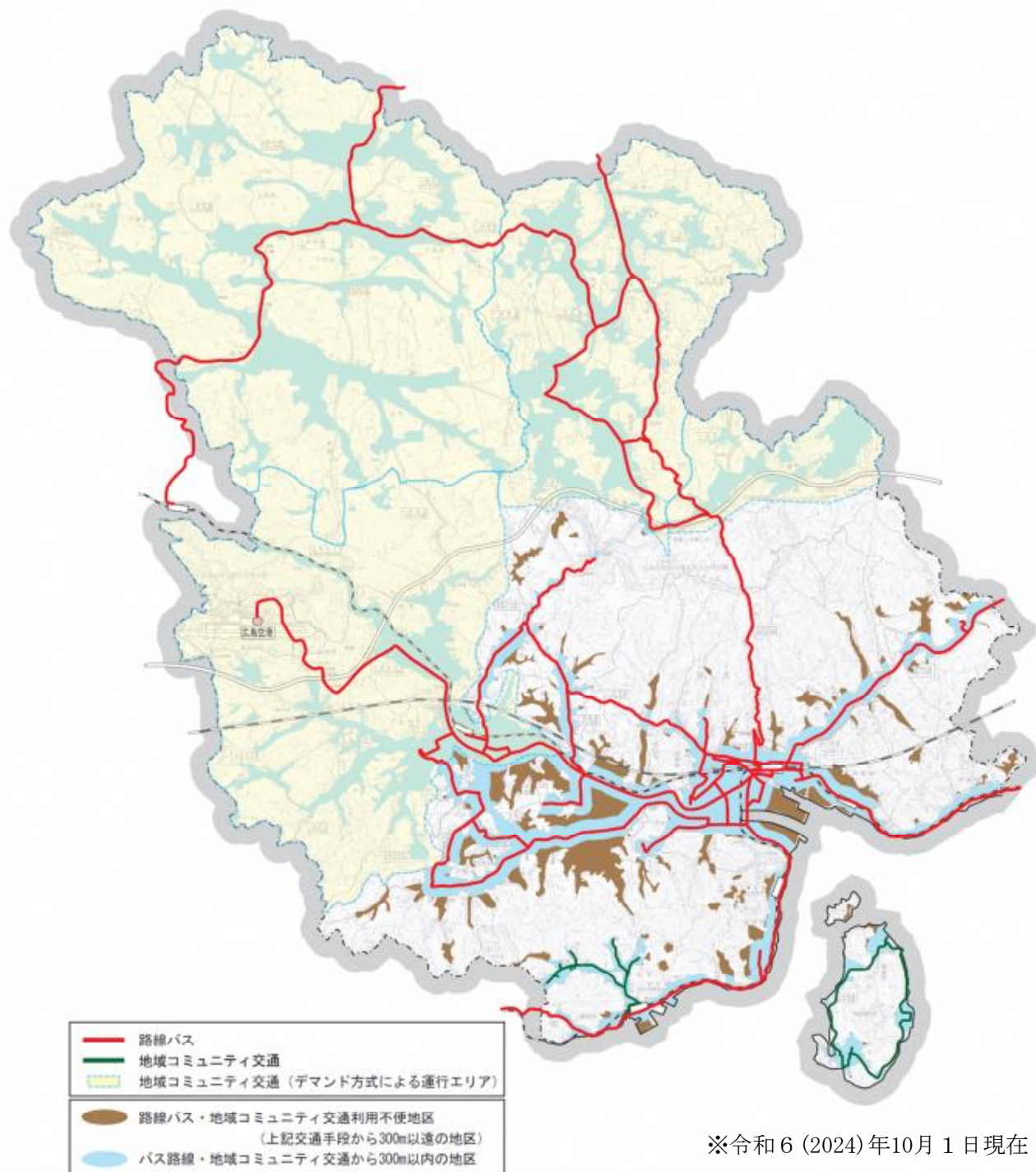


図 路線バス及び地域コミュニティ交通の利用が不便な地区の分布

2.6 タクシー及びバス事業者の営業所など

本市のタクシー及びバス事業者の営業所は、比較的広いエリアに分散している。

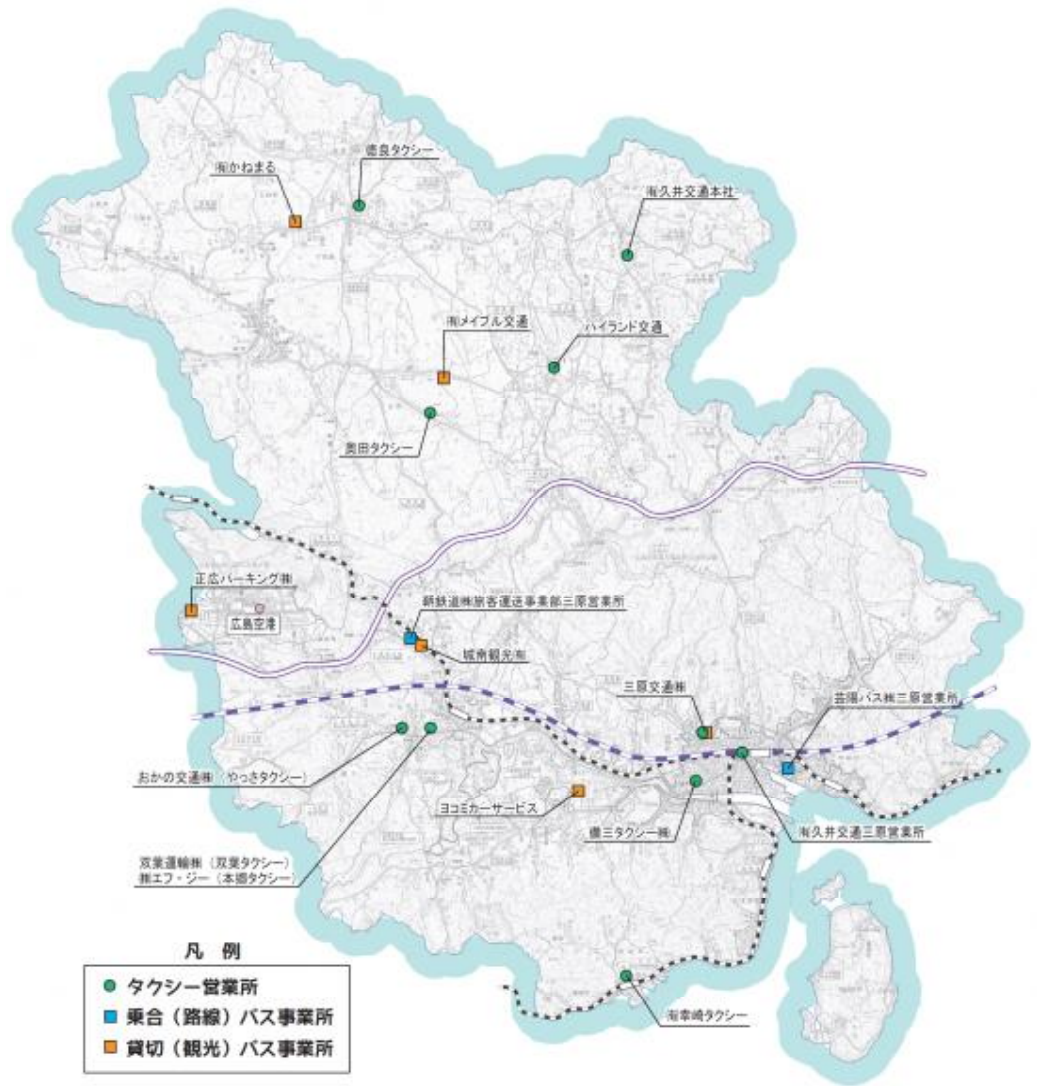


図 タクシー・バス会社の営業所などの分布

表 タクシー・バス会社の営業所一覧（令和6（2024）年12月1日現在）

	事業者名	住所
タクシー事業者	三原交通㈱	三原市西野4丁目4-1
	(有)幸崎タクシー	三原市幸崎能地3-3-21
	備三タクシー㈱	三原市皆実2丁目5-28
	(有)久井交通三原営業所	三原市港町1丁目701-4
	㈱エフ・ジー(本郷タクシー)	三原市下北方1-10-17
	双葉運輸㈱双葉タクシー	三原市下北方1-10-17
	おかの交通㈱(やっさタクシー)	三原市南方3丁目7-10
	(有)久井交通本社	三原市久井町下津1497-9
	ハイランド交通	三原市久井町羽倉331
	奥田タクシー	三原市大和町大草7743-8
徳良タクシー	三原市大和町下徳良1904-1	

	事業者名	住所
乗合バス(路線事業所)	芸陽バス㈱ 三原営業所	三原市古浜2丁目6番14号
	鞆鉄道㈱旅客運送事業部 三原営業所	三原市本郷町船木1543-2
貸切(観光)バス事業者	三原交通㈱	三原市西野4丁目4-1
	ヨコミカーサービス	三原市沼田東町片島551-16
	城南観光(有)	三原市本郷町船木1599-2
	正広パーキング㈱	三原市本郷町善入寺1775
	(有)かねまる	三原市大和町下徳良1078-5
	(有)メイプル交通	三原市大和町大草6154

資料：広島県バス協会HP

2.7 高齢者・障害者優待交付事業

(1) 高齢者優待交付事業

① 敬老優待乗車証

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

敬老優待乗車証の交付者数は令和5(2023)年度で12,964人であり、70歳以上高齢者の50.4%が交付を受けている。また、年間市負担額は39,704千円、交付者1人当たり3,063円であり、負担額は徐々に減少する傾向にある。

表 敬老優待乗車証の交付状況と市負担額の推移

区分	平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度
対象者数(人)	24,984	25,465	25,660	25,679	25,722
交付者数(人)	14,419	14,119	13,744	13,395	12,964
交付割合(%)	57.7%	55.4%	53.6%	52.2%	50.4%
年間市負担額(千円)	66,649	47,618	41,111	38,904	39,704
交付者1人当たり 市負担額(円)	4,623	3,373	2,992	2,905	3,063

資料：高齢者福祉課

② 敬老優待乗船券

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

敬老優待乗船券の交付者数は令和5(2023)年度で314人であり、70歳以上高齢者の88.0%が交付を受けている。また、年間市負担額は13,465千円で、交付者1人当たり42,883円である。

表 敬老優待乗船券の交付状況と市負担額の推移

区分	平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度
対象者数(人)	377	371	366	355	357
交付者数(人)	336	333	332	323	314
交付割合(%)	89.1%	89.8%	90.7%	91.0%	88.0%
年間市負担額(千円)	10,713	10,351	13,034	13,623	13,465
交付者1人当たり 市負担額(円)	31,885	31,086	39,262	42,180	42,883

資料：高齢者福祉課

(2) 障害者優待交付事業

① 障害者優待乗車証

障害者優待乗車証は、市内に居住する障害者が路線バスを利用する際、市内区間について無料で利用でき、運賃を市がバス事業者に補填している。

障害者優待乗車証の交付者数は令和 5 (2023) 年度で2,227人、年間市負担額は13,185千円、また、交付者 1 人当たりでは5,921円である。

表 障害者優待乗車証の交付状況と市負担額の推移

区分	平成31 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度
交付者数(人)	2,143	2,208	2,174	2,193	2,227
年間市負担額(千円)	19,334	14,547	14,689	13,205	13,185
交付者 1 人当たり 市負担額(円)	9,022	6,589	6,757	6,022	5,921

資料：障害者福祉課

② 障害者優待乗船券

障害者優待乗船券は、佐木島、小佐木島に居住する障害者が三原港、須波港まで航路を利用する際に無料で利用でき、運賃を市が航路事業者に補填している。

障害者優待乗船券の交付者数は令和 5 (2023) 年度で34人になっている。年間市負担額は2,050千円、交付者 1 人当たりでは60,324円である。

表 障害者優待乗船券の交付状況と市負担額の推移

区分	平成31 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度
交付者数(人)	48	43	43	39	34
年間市負担額(千円)	2,653	2,310	2,601	2,315	2,050
交付者 1 人当たり 市負担額(円)	55,271	53,721	60,512	59,385	60,324

資料：障害者福祉課

2.8 地域公共交通に係る市負担額の推移

本市の交通事業（教育関連除く）に係る年間市負担額は、令和5（2023）年度で288,547千円である。

経年変化をみると、平成27（2015）年度以降の負担額は減少傾向にあったが、平成30（2018）年度は7月豪雨災害に伴う路線バス運休による運賃収入の減収で補助金が増加したこと、地域コミュニティ交通を新しく導入したことなどの影響で前年度よりも増加した。令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う利用者数の急減の影響や大和・世羅線の実証運行を行ったことなどを要因としてさらに増加したが、令和4（2022）年度は利用状況が回復したため負担額も若干減少した。ただし、令和5（2023）年度にかけては再び負担額が増加している。

また、福祉関係の負担額が年々減少しており、高齢の利用者が減少していることがわかる。

表 地域公共交通に係る市負担額の推移

（単位：千円）

区 分		平成 27 (2015) 年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	平成 31 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度
航路事業		34,720	22,821	27,437	32,145	36,161	53,033	51,403	34,620	35,524
路線バス		105,662	101,207	93,698	109,817	91,532	136,468	145,791	130,601	144,055
本郷ふれあい タクシー		—	7,368	11,157	10,682	10,921	11,979	12,087	12,362	12,062
久井ふれあいバス		5,576	5,839	5,999	6,070	5,994	6,028	2,849	—	—
久井町乗合タクシー はなさく号		—	—	—	—	—	—	5,318	7,913	7,724
大和ふれあい タクシー		11,272	11,209	11,291	11,519	11,592	11,872	11,847	12,198	11,990
佐木島循環バス		5,087	1,523	1,512	1,660	1,618	1,785	1,582	1,872	1,656
幸崎町渡瀬・奥三 地区おでかけ号		3,171	3,052	2,997	3,154	3,137	3,162	3,196	3,195	3,204
本郷地域内交通 バス		8,466	4,288	—	—	—	—	—	—	—
八幡町民タクシー さくら号		—	—	—	2,036	3,847	3,922	3,853	3,972	3,928
大和・世羅線		—	—	—	—	—	—	742	547	—
交通事業計		173,954	157,307	154,091	177,083	164,802	228,249	238,668	207,280	220,143
高齢者 優待	バス	67,361	67,645	62,237	54,345	66,649	47,618	41,111	38,904	39,704
	航路	11,398	10,581	10,751	11,053	10,713	10,351	13,034	13,623	13,465
障害者 優待	バス	12,617	15,868	13,086	12,455	19,334	14,547	14,689	13,205	13,185
	航路	2,758	2,644	2,616	2,729	2,653	2,310	2,601	2,315	2,050
福祉関係計		94,134	96,738	88,690	80,582	99,349	74,826	71,435	68,047	68,404
合 計		268,088	254,045	242,781	257,665	264,151	303,075	310,103	275,327	288,547

資料：生活環境課、高齢者福祉課、障害者福祉課

※本市の交通事業のうち、スクールバスなどの教育関連は除く

2.9 地域公共交通に係るニーズ及び事業者意見

地域公共交通に係る市民ニーズや事業者の意見を把握するため、市内の居住世帯、路線バス・地域コミュニティ交通利用者、民生委員児童委員へのアンケート調査や、地域住民及びバス事業者への聞き取り調査を実施した。これらの調査結果より確認できた事項を、以下に列記する。

(1) 市民や利用者などの意見（アンケート調査結果）より

① 日常生活における移動について

- ・ 市民アンケート結果では、日常生活における移動の満足度は「満足」が54%と過半数を占めており、「不満」の17%を大きく上回る。その要因として、自家用車を利用できる人が多いことがあげられる。
- ・ 一方で、数年後の移動に不安を感じるかとの設問に対しては「不安」の割合が64%を占めており、市民の高齢化が進む中で、市内での暮らしに不安を抱える方が少なくないことがわかる。

② 路線バスや地域コミュニティ交通について

- ・ 路線バス利用者へのアンケート結果では、利用者の50%が「満足」しており、「不満」の26%を上回っている。利用し難い点では、便数が少ない、家からバス停が遠いといった意見が多い。
- ・ 地域コミュニティ交通利用者へのアンケート結果では、全ての路線の満足度において、「満足」の回答割合が高く、地域の暮らしに不可欠なインフラとして定着している状況が確認できる。利用し難い点では、運行日や便数が少ない、運行区域外の目的地に直接行けないといった意見が多い。
- ・ 市民アンケートにおける路線維持の考え方では、「行政負担を継続して今の路線バスを維持すべき」とする回答が48%を占めており、行政負担を減らすべき（21%）、また、負担するべきではない（6%）とする回答の割合を上回る。

③ 鉄道について

- ・ 市民アンケート結果では、鉄道の満足度は「満足」と「不満」の割合がいずれも3割弱と同程度であり、不満の内容をみると、運行本数が少ないとの意見が最も多く、その他には、駅に駐車場が少ない・狭い、最終便の時間が早いなどの意見が多い。

④ 航路について

- ・ 市民アンケート結果では、フェリー・高速船に対する満足度の「不満」の回答割合が24%と、「満足」の22%を若干上回っている。利用者（月1回程度以上）に限ると「不満」の割合が45%を占め、「満足」の19%を大きく上回る。不満の内容では、運賃が高い、便数が少ないという意見が多い。

⑤ 高齢者などの移動問題について

- ・ 民生委員児童委員アンケートにおける高齢者の移動問題の認識では、「問題あり」とする意見が83%を占め、さらに「近年より深刻になっている」と考える人は27%を占める。

- ・また、民生委員児童委員が考える移動支援策では、高齢者や障害者の生活支援の観点から、自宅付近を走る小型の公共交通導入、福祉分野の外出支援サービスの充実、タクシー利用の支援策を求める意見が多い。

(2) 地域住民からの意見（ヒアリング調査結果）より

〔本郷地域〕

- ・登録者自体は多いが、その中で実際に利用している人は少ない。
- ・利用者の高齢化が進んでおり、ひとりでの利用が困難な人が増えている。乗務員は、責任の所在が不明確なため、手助けしたくても手を差し伸べることができず、対応が難しい状況がある。
- ・乗車定員は7人で多い時は満杯になる。荷物を膝に置く規則があり、手押し車などを車内に持ち込むことができないため、利用を遠慮されている方がいるかもしれない。
- ・利用促進に向けて町内会など様々な箇所で周知し、収支率10%を下回らないように努力している。
- ・地域コミュニティ交通のエリア跨ぎについて、例えば大和エリアからの本郷エリアへの移動の方が、世羅町に行くよりも取り組みやすいと思う。ただし、どの程度需要があるかの調査が必要。
- ・地域コミュニティ交通で広域的な移動需要に対応する場合は、車両の増車、運転手確保なども含め考える必要がある。簡単に解決できるものではないが可能性を探る議論を進めるべき。こうした方策で北部エリア内だけで解決できない問題に取り組めるかもしれない。
- ・市は合併から20年が経過し、当時の生活圏から変わってきている地域もある。今後、市全体の方向性をどう考えるかの議論が必要ではないか。

〔久井地域〕

- ・昔はそもそも免許を持っていない人が多かったためバスなどの利用者が多かった。今はほとんどの方が免許を取得しているため、高齢者でも運転しており、どうしても身体が動かなくなった時に運転をやめる。そのため、地域コミュニティ交通を利用できる期間は短く、こうした状況が利用者の少ない原因といえる。
- ・免許返納者は今からも増加する。その時に、自分で通院できない人が増えるため、世羅方面など移動ニーズに見合った交通手段が必要ではないか。現状では、運転が危なく免許を返納したくてもできない。ただし、世羅方面の交通手段導入で路線バスが廃止されては困る。
- ・今後、ひとりでの乗降が難しい人が増える。車イス対応車両の導入などを含め、乗降が難しい方にも利用いただきたいが、実現は難しい。介護タクシーを紹介するなどの対応が基本であろう。
- ・運行曜日が月水金と決まっているが、例えば地域のイベントの日に臨時便を出すことができれば利用されるのではないかと。地域で取組を検討したい。
- ・地域コミュニティ交通の周知について、当初は老人クラブ、サロンなどで丁寧に説明していたが、近年は行っていないため、改めて案内するなど細かく周知を行う。
- ・他地域との連携では、八幡さくら号との連携を前向きに進めるべき。久井町からも御調病院に通院する人がいるため、利用が期待できる。また、同じタクシー事業者が運行しているため連携しやすいのではないかと。

[大和地域]

- ・地域コミュニティ交通の利用者数は減少している。かつて、特に高齢女性の多くが運転免許を持っておらず、地域コミュニティ交通を利用していたが、今は皆が免許を持ち、高齢でも運転を続ける。こうした構造的な問題があり、また、町の人口自体も減少しているため、利用が減るのは当然である。
- ・ひとりでの利用が不安な高齢者もいるが、手をとってあげるなど、ドライバーがどこまで介助するか難しい。
- ・通院だけでなく普段の生活を考えると土日の移動も必要だが、土日は路線バスの便もなく動けない。タクシーを利用して世羅まで行くと運賃が高額になる。
- ・他の地域コミュニティ交通との乗り継ぎでの連携は難しい。例えば、大和から本郷に直接行くようなことはできないか。その場合、市の負担が増えるであろうが、コスト増加は逃げられないのではないか。
- ・地域同士で連携するならお互いにニーズが必要。大和から本郷へはニーズがあるが、その逆の移動ニーズは考えにくい。
- ・移動手段を地域コミュニティ交通1つで考えると難しく、例えばライドシェア、ボランティアなど他の手段も組み合わせて支えるべきではないか。それで、月から金の移動を支援するというのが望ましい。
- ・タクシー券の制度を整えるのが良い（世羅町を参考に）。ただし経費が高額になる。また、福祉施策の範疇かもしれない。

[幸崎町]

- ・地域コミュニティ交通は、今は安定的に利用されるようになった。利用する方は決まっており、敬老の方、障害を持つ方の利用がほとんどである。ただし、利用者が高齢となり利用できなくなると、利用が減っていくことになる。
- ・町内会で担う事務処理が大変で、町内会長が毎年変わることもあり、慣れることも難しい。市に提出する書類などで簡素化できるところがあればお願いしたい。
- ・地域コミュニティ交通を利用する時、知人同士が集団で乗車するようであり、それに遠慮して、利用できないという人もいる。最初の利用では躊躇するようである。
- ・幸崎町の運行エリア以外の地区から、多くはないが利用を希望する声がある。アンケート調査などでニーズを把握するのが良い。
- ・幸崎から三原中央のフジグランや病院方面に直接行くことができれば有難い。

[八幡町]

- ・地域コミュニティ交通を利用するのは70歳を超えた高齢者。地域にも、高齢になり免許を返納する人はいるが、一方で高齢になっても家族が車に乗れると、地域コミュニティ交通は使われない。
- ・運行に係る課題として、便数を増やして欲しいなどがあるものの実現が難しいことは承知している。

- ・とにかく廃止にならないようにして欲しい。収支率の見直し基準10%の基準を下げて欲しいという要望書も提出している。
- ・今年度の4月は一般利用者が特に多い。これは「御調八幡宮の花おどり」への訪問に地域コミュニティ交通が使われたため。事前に回覧を回し、迎えの場所や時間などを周知し、また、駐車場が足りないかもしれないという情報を発信したところ、多くの利用があった。
- ・その他、忘年会の際に“行き”だけ地域コミュニティ交通を利用する取組など、少しでも増えれば良いとあの手この手とやっている。
- ・他地区との連携について、要請があった場合、利用率が上がるため是非協力したい。八幡の住民の中には、久井町の農協を利用したいという需要がある。

(3) バス事業者の意見（ヒアリング調査結果）より

① 路線バス利用者の減少

- ・バス利用者は、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で激減したが、近年は回復する傾向にある。
- ・ただし、コロナ禍以前の状況にまで戻るのは難しい。コロナ禍を機に市民の交通手段が変化したとともに、WEB会議などの普及で外出回数も減った。また、少子化の影響で学生が減少しており、さらに、敬老優待乗車券を利用する高齢の利用者も減少している。

② 深刻な乗務員不足

- ・既に乗務員不足が深刻な状況であり、効率的な人員配置、管理面でのICT活用の検討などの対策をとりながら、バス運行を行っている。
- ・さらに乗務員の高齢化も進行しており、今後一層不足する可能性がある。
- ・募集に向けては事業者として多様な対策を講じている（二種免許取得の補助、専用HP開設、求人イベント参加など）ものの、なかなか応募はない。

③ 運行サービス維持への課題

- ・路線バスの運行サービス維持に向けては、乗務員不足、少子高齢化が喫緊の課題であり、また、他の要因からも今後、サービス縮小は避けられないのではないかと考える。そのため例えば、市中心部などバスとしての輸送力が発揮できるエリアに要員や車両を集約し、他の枝線部分や人が少ないエリアは小型の移動手段を導入する、といった整理が必要になると考える。
- ・近年、運行に要する経費が上がっている。さらに地域の人口が減少する中で、利用者からの運賃収入のみで黒字運営することは困難であり、継続した行政支援が必要である。

第3章 地域公共交通に係る課題

3.1 第2期計画の検証

(1) 第2期計画の目標

第2期計画では、以下の3つの目標を掲げて公共交通体系の形成に係る事業に取り組んできた。

- 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
- 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
- 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

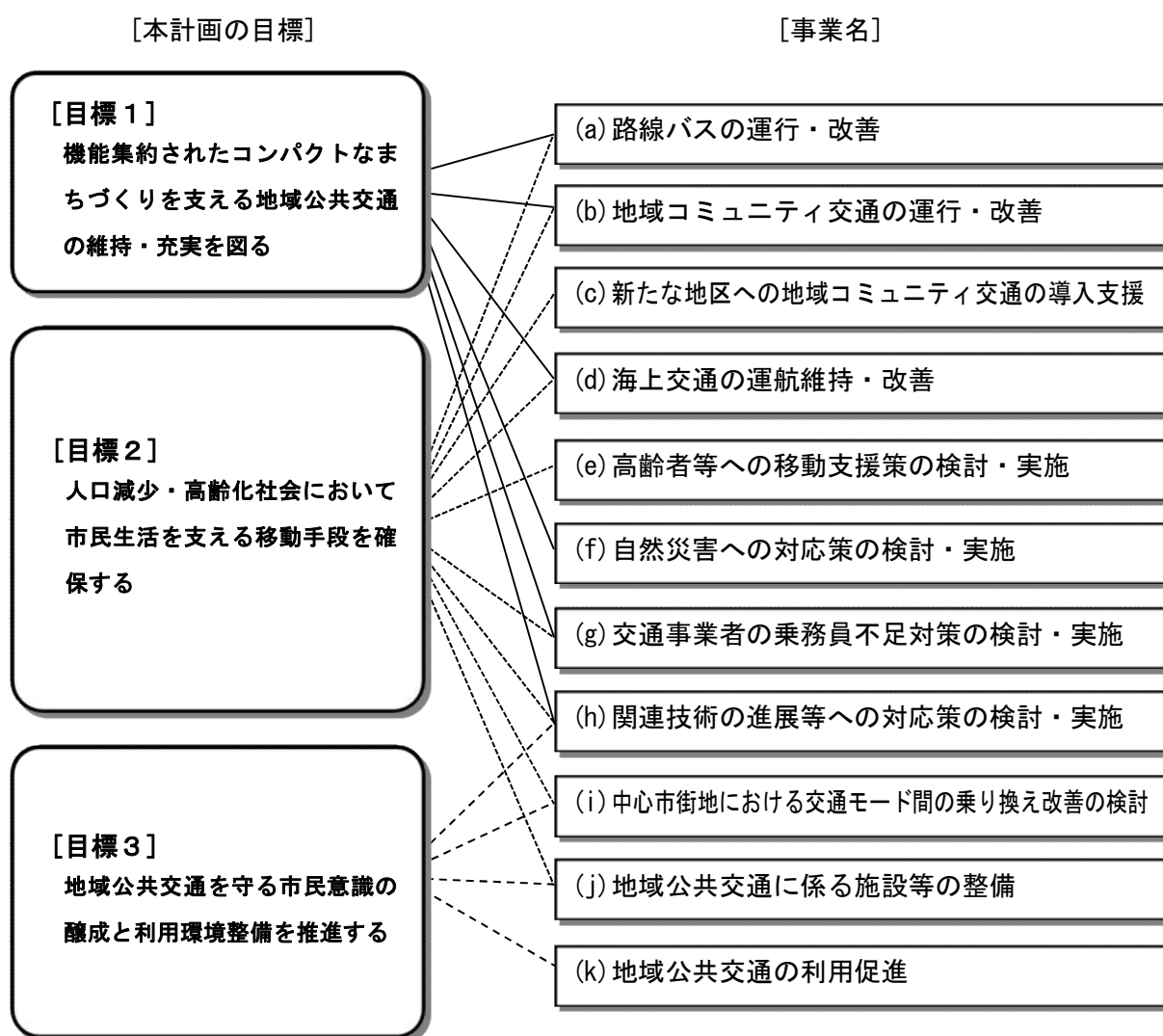


図 第2期計画の目標と事業

(2) 第2期計画期間における取組

第2期計画における各事業の主な取組内容を以下に示す。

表 第2期計画期間に実施した主な取組（その1）

第2期計画の事業	実施した主な取組（令和2（2020）年4月～令和6（2024）年10月）	実施主体
(a) 路線バスの運行・改善	・ 路線バスの運行及び検証（補助路線）を実施 ・ 路線バス「徳良線」経路変更【R2. 10】	・ 民間バス事業者 ・ 三原市
(b) 地域コミュニティ交通の運行・改善	・ 地域コミュニティ交通の運行及び検証を実施 ・ 航路再編に伴い佐木島循環バスの時刻表を変更【R3. 5】 ・ 「大和・世羅線」の実証運行【R3. 10～R4. 9】 ・ 「久井ふれあいバス」から「久井町乗合タクシーはなさく号」へ運行方式転換【R3. 10】 ・ 「大和ふれあいタクシー」の小学生運賃の設定【R3. 10】 ・ 運営主体との意見交換会実施【R5】	・ 交通運営主体（地域住民団体など） ・ 三原市
(c) 新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援	・ 「三原市地域コミュニティ交通導入の手引き」をHP掲載により周知 ・ 地域コミュニティ交通導入に係る説明会の開催（幸崎地区【R4. 7】、高坂町、木原地区【R4. 12】、糸崎地区【R5. 6】、沼田東広域福祉サロンコミセンカフェ田園【R6. 10】） ・ 須波地区への導入検討（住民アンケート調査実施など）【R5】	・ 交通運営主体（地域住民団体など） ・ 三原市
(d) 海上交通の運航維持・改善	・ 海上交通の運航を実施 ・ フェリー航路再編に伴う港湾整備（向田港（浚渫、待機レーン））【R3. 3】 ・ 三原港～佐木港フェリーの旅客運賃値上げに関して島民に対する補助実施【R3. 4～R6. 3】 ・ フェリー航路再編に伴う向田港への切符売り場の設置、高速船の改造（シニアカー利用者への対応）【R3. 4】 ・ フェリー航路の再編（「三原～佐木～重井」廃止）【R3. 4】 ・ フェリー航路の再編（「須波～向田～沢」運航開始）【R3. 5】	・ 民間航路事業者 ・ 広島県 ・ 三原市
(e) 高齢者等への移動支援策の検討・実施	・ 高齢者優待乗車・乗船券の交付、障害者優待乗車・乗船券の交付 ・ 運転免許証の自主返納制度の周知のためのチラシを作成【R3. 4】 ・ 重度障害者タクシー利用助成制度の創設【R6. 4】	・ 三原市 ・ 広島県警察 ・ 関係団体

表 第2期計画期間に実施した主な取組（その2）

第2期計画の事業	実施した主な取組（令和2（2020）年4月～令和6（2024）年10月）	実施主体
(f) 自然災害への対応策の検討・実施	・交通事業者においてBCP作成、運用 ※パンデミック対応 ・新型コロナウイルス感染症拡大防止対策及び事業継続のための経営を支援し、公共交通を維持確保するため支援給付金を支給（対象：市域内を運行する路線バス事業者、市域内の港を発着する航路事業者、市内に営業所を有するタクシー事業者）【R2・R3】 ・新型コロナワクチン接種移動支援事業（タクシーによるコロナワクチン接種の乗車運賃の支援）（対象：65歳以上の高齢者と障害手帳の所有者）【R3.5～R6.3】 ・原油価格の高騰に対して支援給付金を支給（対象：市域内を運行する路線バス事業者、市域内の港を発着する航路事業者、市内に営業所を有するタクシー事業者）【R4・R5】	・関連交通事業者 ・三原市
(g) 交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施	・交通事業者においてホームページ刷新など、求人活動を推進 ・広島県が運営する求人情報サイト「ひろしまワークス」における求人情報の掲載 ・普通二種免許取得の支援、バス協会主催就職フェアへの参加など	・関連交通事業者 ・広島県 ・三原市
(h) 関連技術の進展等への対応策の検討・実施	・佐木島向田港から塔の峰千本桜間グリーンスローモビリティ実証運行【R5.3.24～3.31】 ・キャッシュレス対応券売機の設置（三原港・須波港）【R5.11】 ・バス事業者において、業務効率化を図るためデジタル化を推進	・関連交通事業者 ・三原市
(i) 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	・乗り換え利便性を考慮した路線バスダイヤ見直し（JRダイヤ改正時に実施）	・関連交通事業者
(j) 地域公共交通に係る施設等の整備	・興生総合病院前のバス停の整備（屋根）【R5】	・関連交通事業者
(k) 地域公共交通の利用促進	・三原市公共交通マップ、市役所・支所、公共施設などで配布、市ホームページへ掲載【R3.9】 ・みはら航路マップを作成し、関連港湾施設、JR三原駅、市内釣り具店などに置き配布【R5.12】 ・路線バス時刻表作成・配布【毎年度4月】 ・路線バス車内への「卒業生へのメッセージ」掲示【R4・R5・R6】	・関連交通事業者 ・地域住民団体 ・三原市

(3) 第2期計画の検証

① 目標の評価指標

第2期計画の目標達成状況を評価するため、評価指標と目標値を設定している。各目標の評価指標と達成状況を以下に示す。

〔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

■評価指標ア 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数

目標：平成30(2018)年度の水準を維持すること。

評価：【×】評価年では利用者が299,089人（24.3%）減少し、目標を達成していない。

表 評価指標アの目標達成状況

	＜基準年＞ 平成30(2018)年度値	＜評価年＞ 令和5(2023)年度値
路線バス利用者数（A）	1,209,605人	914,095人
地域コミュニティ交通利用者数（B）	19,949人	16,370人
利用者数（A+B）	1,229,554人	930,465人

○路線バス、地域コミュニティ交通ともに利用者が減少傾向にあり、その結果、評価指標アは目標を達成しなかった。

○未達成の大きな要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響により地域公共交通全体の利用者が大幅に減少し、かつ評価年においても以前の水準にまで回復していないことがあげられる。また、特に地域コミュニティ地域では、加齢のため利用をやめる利用が増えている一方で、新規に利用を始める人が少ないことも要因として考えられる。

〔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

■評価指標イ 地域コミュニティ交通の収支率

目標：全路線が収支率10%を上回ること。

なお、収支率10%を上回っている路線については、各年の直近の収支率の実績値を目標値とし、これを上回ること。

評価：【×】収支率が10%を上回る路線数は計画期間を通じて6路線中4路線であり、全路線で上回るという目標を達成していない。

表 評価指標イの目標達成状況

	平成30 (2018) 年度値	平成31 (2019) 年度値	令和2 (2020) 年度値	令和3 (2021) 年度値	令和4 (2022) 年度値	令和5 (2023) 年度値
収支率10%以上 (6路線中)	4路線	4路線	4路線	4路線	4路線	4路線
収支率10%以上で 前年度を上回る	1路線	1路線	なし	なし	2路線	2路線

■評価指標ウ 住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数

目標：平成31(2019)年度の数を上回ること。

評価：【○】 1路線増加したため、目標を達成。

表 評価指標ウの目標達成状況

	＜基準年＞ 平成31(2019)年度値	＜評価年＞ 令和6(2024)年度値
住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数	4	5

■評価指標エ 地域コミュニティ交通利用者1人当たりの事業費

目標：平成30(2018)年度の値を下回ること。

評価：【×】 1人当たりの事業費が717円(40.7%)増加し、目標を達成していない。

表 評価指標エの目標達成状況

	＜基準年＞ 平成30(2018)年度値	＜評価年＞ 令和5(2023)年度値
地域コミュニティ交通利用者1人当たりの事業費	1,761円/人	2,478円/人

■評価指標オ 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度

目標：平成31(2019)年度アンケート結果の満足割合を維持し、かつ不満割合を下回ること。

評価：【×】 満足の割合が5.8ポイント減少し、目標を達成していない。

表 評価指標オの目標達成状況

	＜基準年＞ 平成31(2019)年度値	＜評価年＞ 令和6(2024)年度値
「満足」の割合	40.7%	34.9%
参考：「不満」の割合	29.3%	36.9%

■評価指標カ 利用者による市内航路の満足度

目標：平成31(2019)年度アンケート結果の満足割合を維持し、かつ不満割合を下回ること。

評価：【×】満足割合が18.1ポイント減少し、目標を達成していない。

表 評価指標カの目標達成状況

	＜基準年＞ 平成31(2019)年度値	＜評価年＞ 令和6(2024)年度値
「満足」の割合	38.5%	20.4%
参考：「不満」の割合	38.5%	49.0%

○地域コミュニティ交通の利用者が減少傾向にある一方で、燃料費などの運行に係る経費が上がった結果、評価指標イ、エは目標を達成しなかった。

○令和3(2021)年に久井ふれあいバスを廃止して、住民団体運営の久井町乗合タクシーはなさく号を導入したため、「住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数」が1増加となり、評価指標ウの目標を達成した。

○日常移動の満足度である評価指標オは目標を下回り、「不満」割合も高まっている。また、市内航路の満足度である評価指標カにおいても同様に目標を下回り、「不満」割合も高まった。航路については、令和3(2021)年に運航維持を図るために実施したフェリー航路の再編が満足度低下の一因と推察できる。

【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

「目標3」の評価指標は、前掲の指標ア、オ、カを採用している。

■指標評価ア 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数（再掲）

評価：【×】評価年では利用者が299,089人（24.3%）減少し、目標を達成していない。

■評価指標オ 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度（再掲）

評価：【×】満足割合が5.8ポイント減少し、目標を達成していない。

■評価指標カ 利用者による市内航路の満足度（再掲）

評価：【×】満足割合が18.1ポイント減少し、目標を達成していない。

② 第2期計画の成果と課題

地域公共交通体系の形成に向けた第2期計画に基づく事業として、陸上交通、海上交通ともに旅客運送サービスを提供するとともに、効率化を図るための見直しなどを交通事業者、市が連携して実施した。また、地域住民が主体的に関わる地域コミュニティ交通では、利用が低迷していた「久井ふれあいバス」を、デマンド型・区域運行の「久井町乗合タクシーはなさく号」へと運行方式の転換を行ったとともに、大和町から世羅町への移動ニーズを検証するため「大和・世羅線」の実証運行を実施した。地域公共交通の利用促進に向けては「三原市公共交通マップ」や路線バスの時刻表などの作成、配布などに取り組んだ。

しかしながら、令和2(2020)年からの新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で、一時期、地域公共交通全般において利用者が激減し、その後は徐々に回復する傾向にはあるものの、令和6(2024)年時点では蔓延以前の利用状況にまで戻っていない。さらに、交通事業者における深刻な乗務員不足も相まって、地域公共交通はこれまで以上に効率化を図ることが不可欠となっており、その結果としてバス路線の廃止を余儀なくされるなど、従来の運行・運航サービスを維持することが一層難しくなっている。

一方で、本市では高齢化が急速に進んでいる。すなわち、日常的な移動を、自分または家族が運転する自動車に頼れない市民がこれから増えることが懸念され、その結果、地域公共交通に期待される役割が大きくなることを想定するべきである。こうした状況を踏まえ、地域公共交通に関しては、次の対応が必要である。

- ・事業環境が厳しさを増す中、本市における地域公共交通を維持するため、体系を構成する鉄道、航路、路線バス、地域コミュニティ交通などの運行サービスの維持に努めるとともに、路線バス、地域コミュニティ交通に対しては事業の検証を行い、運行が非効率であれば見直しを行うことが必要である。
- ・その際、利用状況が少ない場合であっても直ぐに廃止するのではなく、今あるサービスを可能な限り維持することを優先的に考え、交通事業者、地域住民団体、市が連携して、利用促進の対策を含めて取り組むことが必要である。
- ・高齢化が進行する地域から新たな移動手段導入の意向がある場合、路線バスなどの地域公共交通の有無を確認して、必要性が高い状況であれば、住民主体による地域コミュニティ交通などの導入を推進することが必要である。
- ・人口減少や高齢ドライバーの増加、また、既存利用者の高齢化（身体機能低下、入院・入所などで利用できなくなる）などを踏まえると、これからも路線バスなどの利用者の増加を図ることは困難といえ、逆に減少が進むことが懸念される。こうした状況において可能な限り利用者の減少を抑制するためには、それぞれの市民に対して丁寧利用促進に繋がる取組を、関連する機関が連携して積極的に推進することが必要である。

3.2 地域公共交通に係る課題

本市の地域公共交通に係る課題を以下に示す。

- (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などの不足に係る対応
- (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など）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、パンデミックなどへの対応

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た対応が必要である。

(2) 市が進めるまちづくり事業との対応

- ・本市では、既に拠点性を備えている地区への機能集積を図ることでコンパクトなまちづくりを推進するとともに、地域公共交通の再編と連携により拠点間の相互連携を強化することで、「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）」において位置付けられる「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。

(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、利用者数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など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。
- ・特に地域コミュニティ交通に関しては、高齢の利用者が身体機能の低下や入院・入所などにより利用をやめるケースが増える一方で、高齢ドライバーが増加したことで地域コミュニティ交通の新規利用が進まない、といった運行サービス維持に関する構造的な問題が生じている。

- ・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とともに、新規利用の促進に向けて効果的な働きかけを実施するなどにより、市内の地域公共交通体系の維持を図る必要がある。

(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、スーパーなどの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地域公共交通のあり方について早急に検討を行う必要がある。

(5) 交通事業者における乗務員などの不足に係る対応

- ・働き方改革関連法施行に伴い乗務員などの時間外労働の上限規制などが適用される、いわゆる「2024年問題」を経て、路線バス・航路事業者など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廃止・減便が生じている。
- ・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など）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などを活用した取組が社会実装され、利便性向上など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めざした技術開発や実証実験など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など、新しい技術を積極的に活用していくことが必要である。

※MaaS（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと

(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平成31(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、また訪れたくなる観光地(三原市観光ビジョン(令和6(2024)年3月))」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。

(9) 増加する自然災害、パンデミックなどへの対応

- ・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などの地域公共交通の一部は、長期間にわたり休止などを余儀なくされた。
- ・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、いま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。

第4章 計画の基本方針

4.1 基本的な方針

① 基本理念

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]

**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」の実現をめざして～**

基本理念（めざす姿）は、これまでの第1期計画、第2期計画で掲げた「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、長期総合計画基本構想の基本目標である「社会に調和し、安全・安心・快適に暮らせるまち」の実現をめざす意味合いとする。

② 基本方針

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。このことから、市民の移動需要を的確に把握するとともに、昨今の社会情勢変化も踏まえた適正かつ持続可能な地域公共交通体系を整え、維持・充実を図る。

表 主な手段の取組方針

交通手段	対応方針
鉄道・高速バス	・運営主体がサービスの維持に努める。 ・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% ・交通事業者、三原市地域公共交通活性化協議会、市が定期的に評価・検証を実施し、必要に応じて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%未満 ・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及び市が、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。 ・地域住民や利用者からの要望を踏まえるとともに、定期的に評価・検証を実施し、必要に応じてサービス内容を見直す。 ■評価に用いる運行見直し基準 ○1便当たりの利用者数 デマンド型 1.6人未満 定時定路線型1.3人未満 または ○経常収支率 10%未満 ・関係主体が連携し、利便性向上や利用促進を図る。

【基本方針２】 高齢化を念頭に、市民など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。

【基本方針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、乗務員不足の問題などにより、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など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。

【基本方針４】 市民など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、行政などが積極的に関わりながら、サービス内容の適正化、利用促進など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。

表 基本方針実現に向けた各関係主体の役割

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、導入検討などを行う。 など
交通事業者	○運行・運航を通じて、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・充実に向けた検討・見直し・利用促進などに取り組む、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などを含め、行政や市民による地域公共交通体系の維持・充実に向けた検討などを支援する。 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、交通事業者など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

4.2 計画の目標

(1) 目標

本計画の目標（基本方針が実現した姿）として、次に示す3つの柱を掲げる。

【目標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、市内での活動などに必要な移動手段が整っている。

注) 概念図であり、具体的な経路やエリアを示すものではない

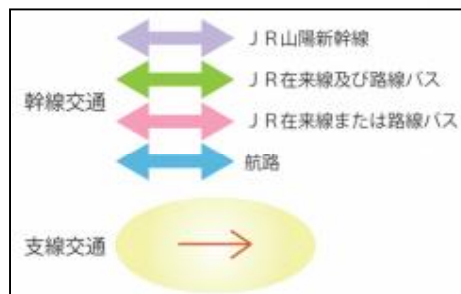


図 まちづくりを支える地域公共交通の機能分担

【目標②】人口減少・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

人口減少・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。

【目標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など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

本計画の目標（基本方針が実現した姿）の達成度を測るため、それぞれの目標に対応する評価指標（K P I）を設定する。

表 計画目標と評価指標との対応

本計画の目標	評価指標
①暮らしを支える地域公共交通が維持・充実している	■路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数 ■地域コミュニティ交通の収支率 ■地域コミュニティ交通利用者 1 人当たりの市負担額 ■市内を運航する定期航路の数
②人口減少・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	■敬老優待乗車証の交付割合 ■住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数 ■自動車を利用しない高齢者の市民の日常移動に対する満足度 ■高齢者の利用者による市内航路の満足度
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	■路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数 ■敬老優待乗車証の交付割合 ■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度 ■利用者による市内航路の満足度

【目標①】暮らしを支える地域公共交通が維持・充実している

暮らしを支える地域公共交通の維持・充実に向けては、幹線交通を担う路線バス、及び支線交通を担う地域コミュニティ交通の利用促進を図り、サービスの持続のために必要な利用者数を確保すること、また、その結果として収支率を高め、かつ市の負担額を抑制することが必要である。さらに、島民にとっては生活に必要不可欠の定期航路を維持することが必要である。そのため評価指標として、路線バス及び地域コミュニティ交通の利用者数、また、地域コミュニティ交通サービスの健全度を測るものとして収支率、利用者1人当たりの市負担額、及び市内を運航する定期航路の数を採用する。

評価指標 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数

■算出の考え方

- ・年間の路線バス及び地域コミュニティ交通利用者数の合計値

■計画期間における目標設定

- ・令和5(2023)年度の水準を上回ること。

表 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数：令和5(2023)年度

路線バス 利用者数 (A)	地域コミュニティ交通 利用者数 (B)	基準値 (A + B)
914, 095人	16, 370人	930, 465人

※路線バスは補助年度（令和4(2022)年10月～令和5(2023)年9月）で集計

※路線バス利用者数に、おのみちバス如水館線は含まない

評価指標 地域コミュニティ交通における収支率

■算出の考え方

- ・地域コミュニティ交通における各年度の収支率

■計画期間における目標設定

- ・全路線が収支率10%（見直し基準※）を上回ること。なお、収支率10%を上回っている路線については、各年の直近の収支率の実績値を目標値とし、これを上回ること。

※地域コミュニティ交通の見直し基準については76ページ参照

表 各地域コミュニティ交通における収支率の実績値：平成31(2019)年度から令和5(2023)年度

	平成 31(2019) 年度値	令和2 (2020) 年度値	令和3 (2021) 年度値	令和4 (2022) 年度値	令和5 (2023) 年度値
本郷ふれあいタクシー	16.5%	12.1%	10.6%	11.9%	12.7%
久井ふれあいバス	7.4%	6.3%	—	—	—
久井乗合タクシーはなさく号	—	—	4.3%	6.9%	6.1%
大和ふれあいタクシー	13.0%	12.5%	11.8%	10.4%	10.6%
佐木島循環バス	23.3%	20.5%	19.2%	16.3%	16.3%
幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	16.4%	13.0%	12.1%	12.2%	12.1%
八幡町民タクシーさくら号	8.7%	7.3%	8.2%	8.8%	9.0%
収支率10%以上（6路線中）	4路線	4路線	4路線	4路線	4路線
収支率10%以上で前年度を上回る	1路線	なし	なし	2路線	2路線

評価指標 地域コミュニティ交通利用者 1 人当たりの市負担額**■算出の考え方**

- ・地域コミュニティ交通全体の市負担額を利用者数で除した値

■計画期間における目標設定

- ・令和 5 (2023) 年度の値を下回ること。

表 地域コミュニティ交通利用者 1 人当たりの市負担額：令和 5 (2023) 年度

	市負担額 (A)	利用者数 (B)	基準値 (A/B)
本郷ふれあいタクシー	12,062,634円	5,550人	2,173円/人
久井ふれあいバス (久井町乗合タクシーはなさく号)	7,724,163円	1,600人	4,828円/人
大和ふれあいタクシー	11,990,687円	4,485人	2,674円/人
佐木島循環バス	1,656,834円	1,481人	1,119円/人
幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	3,204,420円	2,027人	1,581円/人
八幡町民タクシーさくら号	3,928,480円	1,227人	3,202円/人
地域コミュニティ交通全体	40,567,218円	16,370人	2,478円/人

評価指標 市内を運航する定期航路の数**■算出の考え方**

- ・市内を運航する定期航路の数

■計画期間における目標設定

- ・市内を運航する定期航路の数が、基準とする令和 6 (2024) 年度の数を維持すること。

表 市内を運航する定期航路の数：令和 6 (2024) 年度

	基準値
市内を運航する定期航路の数	6

※該当する定期航路については22ページ参照

【目標②】人口減少・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

人口減少や高齢化が急速に進む中、自家用車に頼らなくても市内で安心して暮らすことができるように、既存の地域公共交通の利活用を促すこと、また、地域コミュニティ交通の導入など地域の需要に見合った移動手段の確保が市民より求められている。そのため評価指標として、敬老優待乗車証の交付割合、及び住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数を採用するとともに、高齢者からみた移動に対する評価を測る指標として、自動車を利用しない高齢者（70歳以上）の日常移動に対する満足度、及び高齢者の利用者による航路の満足度を採用する。

評価指標 敬老優待乗車証の交付割合

■算出の考え方

- ・敬老優待乗車証の交付者数を対象者数で除した値

■計画期間における目標設定

- ・令和5（2023）年度の交付割合を上回ること。

表 敬老優待乗車証の交付数と交付割合：令和5（2023）年度値

	基準値
敬老優待乗車証の対象者数(人)	25,722
敬老優待乗車証の交付者数(人)	12,964
敬老優待乗車証の交付割合(%)	50.4%

評価指標 住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数

■算出の考え方

- ・住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数

■計画期間における目標設定

- ・住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数が、基準とする令和6（2024）年度の数を上回ること。

表 住民団体運営の地域コミュニティ交通の数：令和6（2024）年度

	基準値
住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数	5

※本郷ふれあいタクシー、久井町乗合タクシーはなさく号、大和ふれあいタクシー、幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号、八幡町民タクシーさくら号

評価指標 自動車を利用しない高齢者の市民の日常移動に対する満足度

■算出の考え方

- ・市民アンケート調査における、自動車を利用しない高齢者（70歳以上）に限定した日常的な移動の満足度

■計画期間における目標設定

- ・令和6（2024）年度アンケート結果の「大変満足、やや満足」の回答者の割合を上回ること。

表 自動車を利用しない高齢者の日常移動に対する満足度：令和6（2024）年度値

	件数	構成比	基準値
大変満足	23	9.3%	34.0 %
やや満足	61	24.7%	
普通	69	27.9%	38.1 %
やや不満	52	21.1%	
大変不満	42	17.0%	
合 計	247	100.0%	

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

※不明・無回答30件を除き構成比を算出

評価指標 高齢者の利用者による市内航路の満足度

■算出の考え方

- ・市民アンケート調査における、航路を月1回以上利用する高齢者（70歳以上）に限定した、市内航路の満足度

■計画期間における目標設定

- ・令和6（2024）年度アンケート結果の「大変満足、やや満足」の回答者の割合を上回ること、かつ「やや不満、大変不満」の回答者の割合が半数を下回ること。

表 高齢者による市内航路の満足度：令和6（2024）年度値

	件数	構成比	基準値
大変満足	0	0.0%	21.1%
やや満足	4	21.1%	
普通	5	26.3%	52.6%
やや不満	6	31.6%	
大変不満	4	21.1%	
合 計	19	100.0%	

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

※不明・無回答3件を除き構成比を算出

【目標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

市民意識の醸成に係る目標に関しては、その達成度が上がるにつれて、市民の地域公共交通に関わる事業などへの理解度が高まり、その結果として地域公共交通のサービスに対する満足度が上がるとともに、利用意識も高まり、高齢の市民などの利用促進が図られることが期待できる。そのため評価指標としては、目標①と同じく、路線バス及び地域コミュニティ交通の利用者数の実績値を用いるとともに、目標②と同様の敬老優待乗車証の交付割合、また、市民全体の移動に対する評価を測る指標として、自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度、及び利用者による航路の満足度を採用する。

評価指標 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数（再掲）

■算出の考え方

- ・年間の路線バス及び地域コミュニティ交通利用者数の合計値

■計画期間における目標設定

- ・令和5（2023）年度の水準を上回ること。

評価指標 敬老優待乗車証の交付割合（再掲）

■算出の考え方

- ・敬老優待乗車証の交付者数を対象者数で除した値

■計画期間における目標設定

- ・令和5（2023）年度の交付割合を上回ること。

評価指標 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度

■算出の考え方

- ・市民アンケート調査における、自動車を利用しない市民に限定した日常的な移動の満足度

■計画期間における目標設定

- ・令和6(2024)年度アンケート結果の「大変満足、やや満足」の回答者の割合を上回ること。

表 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度：令和6(2024)年度値

	件数	構成比	基準値
大変満足	39	10.9%	34.9%
やや満足	86	24.0%	
普通	101	28.2%	36.9%
やや不満	77	21.5%	
大変不満	55	15.4%	
合 計	358	100.0%	

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

※不明・無回答35件を除き構成比を算出

評価指標 利用者による市内航路の満足度

■算出の考え方

- ・市民アンケート調査における、航路を月1回以上利用する人に限定した、市内航路の満足度

■計画期間における目標設定

- ・令和6(2024)年度アンケート結果の「大変満足、やや満足」の回答者の割合を上回ること、かつ「やや不満、大変不満」の回答者の割合が半数を下回ること。

表 利用者による市内航路の満足度：令和6(2024)年度値

	件数	構成比	基準値
大変満足	3	6.1%	20.4%
やや満足	7	14.3%	
普通	15	30.6%	49.0%
やや不満	16	32.7%	
大変不満	8	16.3%	
合 計	49	100.0%	

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

※不明・無回答4件を除き構成比を算出

4.3 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む。

表 事業及び実施主体

事業名	実施主体	事業概要
(1) 路線バスの運行・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 ・ 移動需要を分析・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 （地域住民団体など） ・ 三原市	・ 地域コミュニティ交通の運行を継続実施 ・ 利用者の意見などに応じ、関係者との調整が整えば、エリア拡大など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 ・ 移動需要を分析・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 （地域住民団体など） ・ 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、移動需要の分析・検証などを含め導入を支援
(4) 海上交通の運航維持・改善	・ 民間航路事業者 ・ 広島県 ・ 三原市	・ 海上交通の運航を継続実施 ・ 利用者の意見などに応じ、必要性が確認できればサービス改善を検討・実施
(5) 高齢者など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、地域の課題など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、市広報紙を活用したPRなど、可能な事業を検討・実施
(8) 関連技術の進展などへの対応策の検討・実施	・ 関連交通事業者 ・ 三原市	・ 新しい関連技術の動向や新技術を活用した先進地の取組などを研究、また、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手段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、交通手段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などの整備	・ 関連交通事業者	・ 市民や利用者からの要望が高い地域公共交通関連施設などの整備を推進
(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

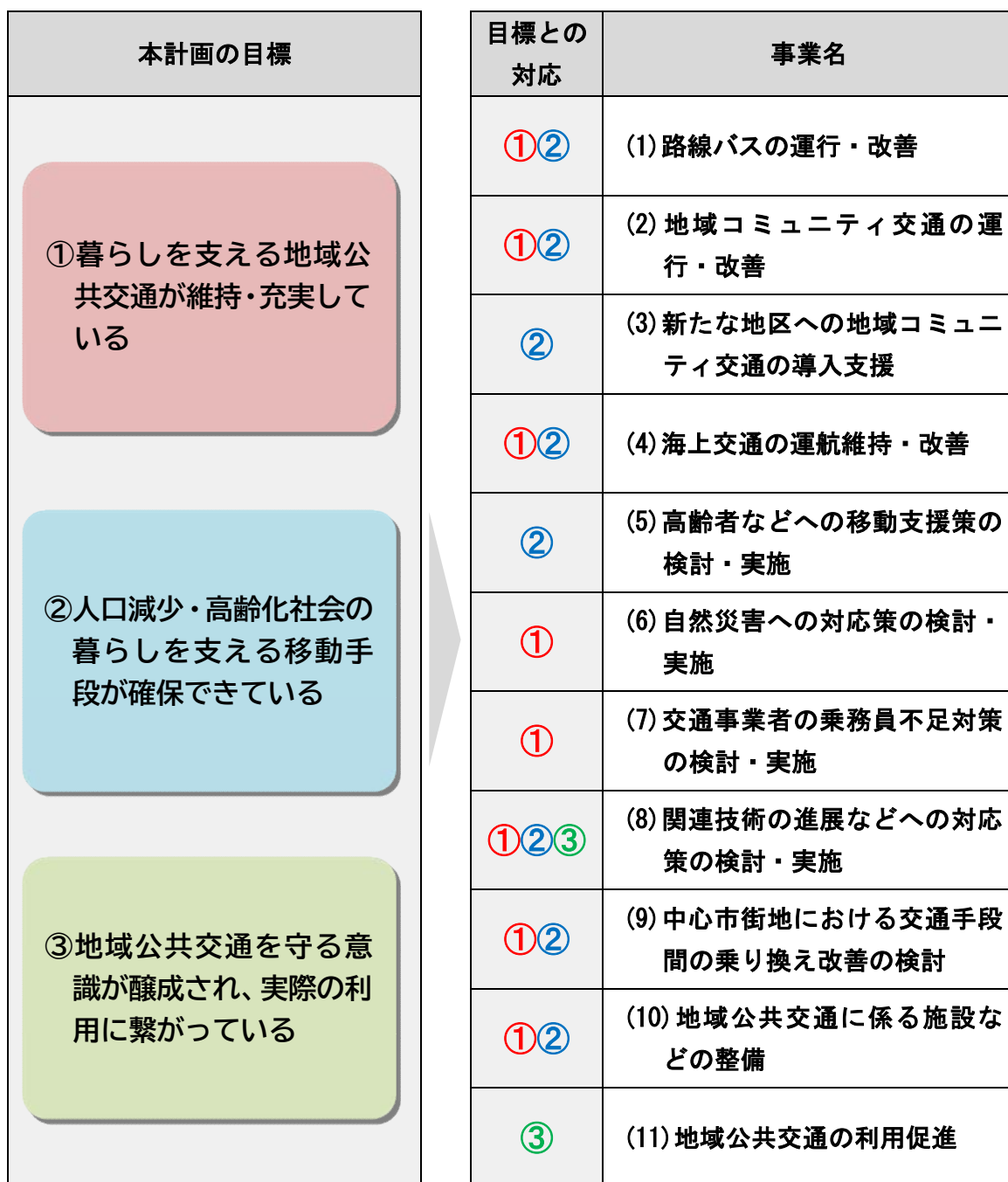
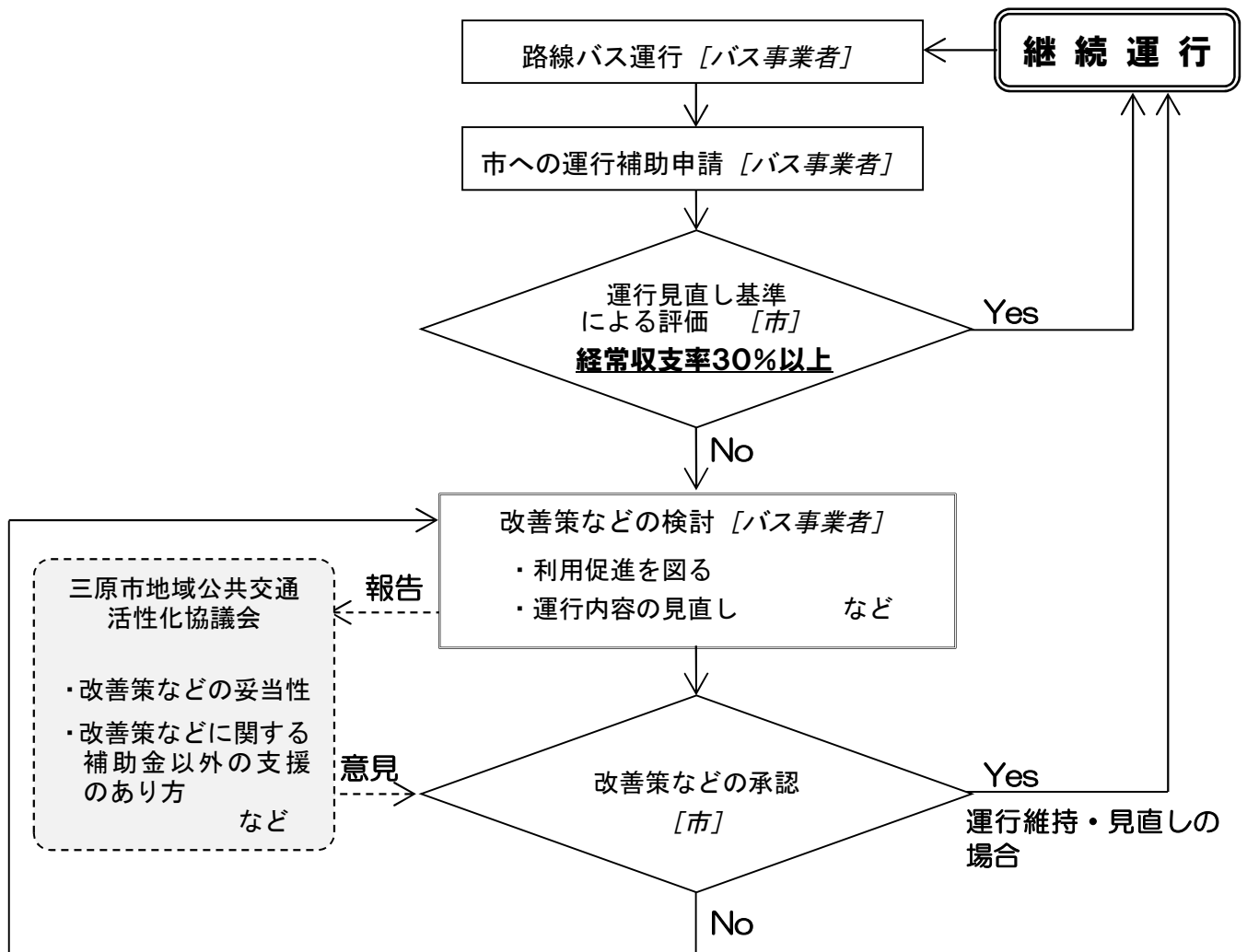


図 計画目標と事業との対応

[事業1] 路線バスの運行・改善

事業概要	市民の日常生活を支えている路線バスを、地域の実情に応じたサービス水準にて運行する。具体的には、民間バス事業者が、次の方針に従い路線バスの運行を行う。 【路線バスの運行方針】 ・ 今後のまちづくりとの連携を念頭におき、「三原市立地適正化計画」で位置付けた「都市生活拠点」「地域生活拠点」間の移動や交通拠点への移動、市外への広域移動など、幹線交通の役割を担うことができる運行サービスの維持を基本（※）とする。 ・ サービス水準（便数など）は、計画期間当初の水準の維持を基本とする。（※） ・ 運賃体系は、計画期間当初の水準に比べて著しい変更を行わない。（※） ・ 通勤・通学時間帯などピーク時の需要量に見合った適切な車両を用いるなど、移動需要に応じた適切な運行サービスの供給を行う。 ・ JRなど、他の交通手段のダイヤ改正の際に、連動してダイヤの見直しを図るなど、乗り換え利便性を継続して確保する。 ※利用者アンケートにおいて、サービス内容を「満足」とする割合が「不満」を上回っているため、現状サービスの維持を基本としながらも更なるサービスの向上をめざし、引き続き需要の確認を行うなど、見直しなどの対応の必要性について検討を行う。 運行サービスの持続を図るために、民間バス事業者、市、住民などの関係主体それぞれが、利用者の維持・増加に努める。また、三原市は国・県と連携を図り、運行経費の損失補填を実施する。ただし、その補助額は、系統別の経常経費の70%を上限（市単独補助路線のみ）とする。 さらに、路線バスにおける運行サービスの持続に向けては、非効率な系統や区間についての継続的な見直しが必要であることから、定期的に三原市が利用実態の検証を実施し、その結果、各々の地域の実情と運行サービス水準との乖離により収支状況が極端に悪い場合は、改善について検討・実施する。なお、民間バス事業者によるサービスの提供が困難となった地域において、生活交通を確保するために、市が代替交通を整備する必要がある場合は、その範囲を明確化するとともに、市の実情を十分勘案したうえで検討を行うものとする。
実施主体	民間バス事業者、三原市
評価の方法	路線バス運行の健全性を評価し、必要に応じて改善を実施するために、毎年度、検証を行う。検証に用いる評価指標は、路線別の経常収支率（運行見直し基準30%）とする。路線バスの検証の基本的な流れ図を、次頁に示す。 検証の結果、改善が必要な場合は、運行事業者が改善策などを検討するとともに、三原市地域公共交通活性化協議会からの意見を踏まえて、市は改善策を推進するための方策を検討する。 運行を継続する路線や系統に対しては、上記の運行方針を維持するとともに、経常収支率の対前年度比較を行い、前年度の経常収支率を下回る場合は、バス事業者、三原市が協働で要因分析を行い、対策を検討する。



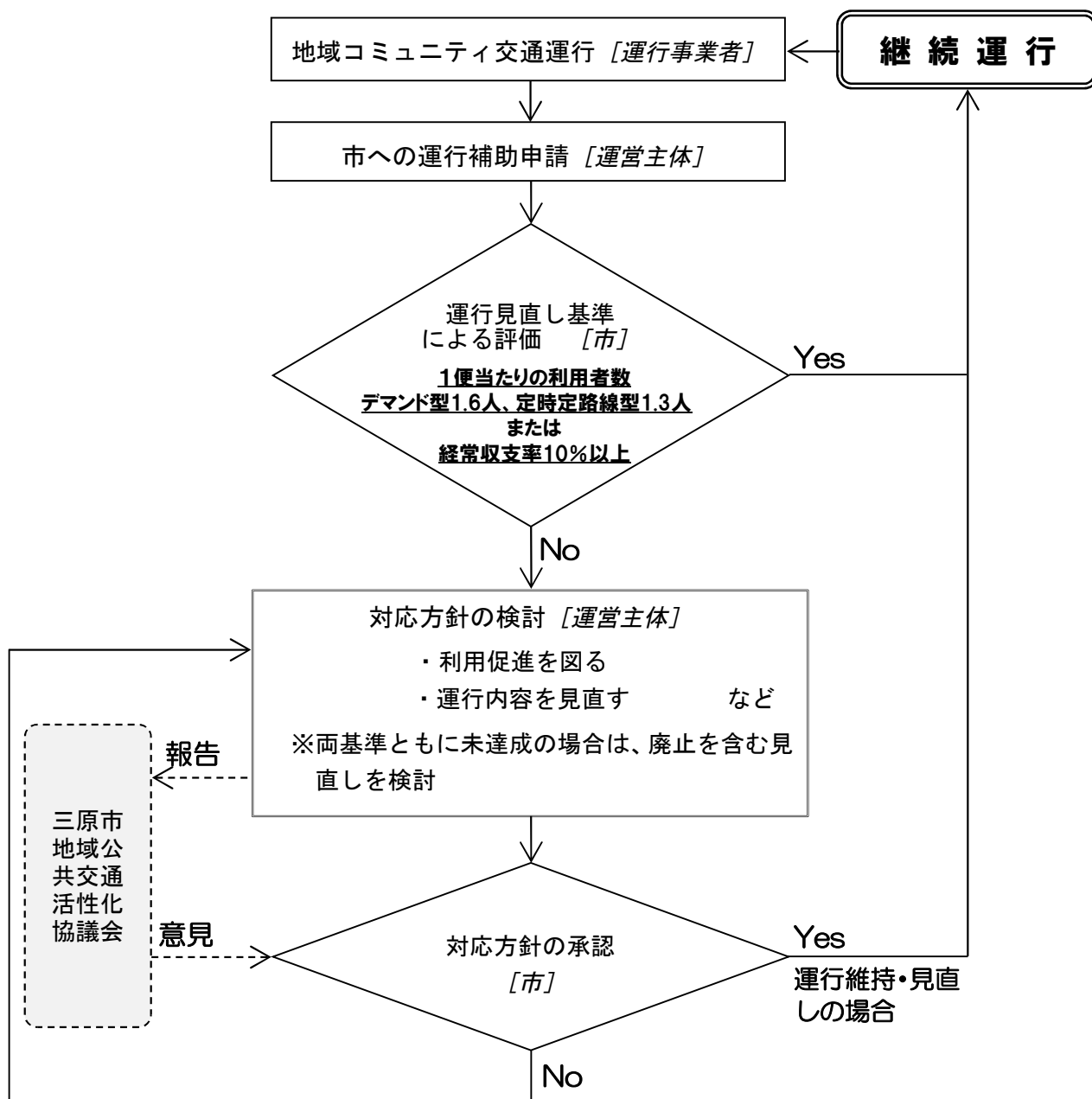
※[]は実施主体

図 検証・運行見直しの流れ（路線バス）

[事業2] 地域コミュニティ交通の運行・改善

事業概要	主に高齢者などの日常生活を支えている地域コミュニティ交通を、地域住民のニーズや生活スタイルに応じたサービス内容で運行する。具体的には、次の方針に従い、地域コミュニティ交通の運行を行う。 【地域コミュニティ交通の運行方針】 ・今後のまちづくりとの連携を念頭におき、周辺から、「三原市立地適正化計画」で位置付けた「都市生活拠点」「地域生活拠点」への移動や、幹線交通との結節点までの移動など、支線交通の役割を担うことができる運行サービスの維持を基本（※）とする。 ・これまでのサービス水準を踏襲し、利用者の利便性の確保を図るため、サービス水準（運行日数、運賃）は、以下に示す水準の維持を基本とする。（※） ○運行日数：週2日以上 ○運賃：1乗車200円（路線定期運行）、または300円（デマンド型・区域運行） ・需要量に見合った適切な車両を用いるなど、移動需要に応じた適切な運行サービスの供給を行う。 ※現状サービスの維持を原則としながらも、更なるサービスの向上をめざす上で、路線ごとの運行サービスに係る課題に対しては、運営主体である住民団体や地域住民の意見を十分把握するとともに、地域住民と協働で対応の必要性や方策について検討を行う。 また、引き続き利用者や地域住民などからの意見を十分に把握するとともに、高齢化の進行に伴い地域コミュニティ交通の役割が高まっている状況も鑑み、例えば、旧町域を跨ぐなどの現状の運行エリアの拡大なども含めた利便性や効率性を高めるサービス見直しについても、周辺交通事業者との協議・調整などを実施し、可能な内容は推進する。 さらに、運営を担う地域住民団体などと三原市が連携して路線別の検証を定期的に行い、その結果、現行のサービス内容が非効率、または地域ニーズから乖離したサービス内容である場合は、改善について検討・実施する。
実施主体	運営を担う地域住民団体など、三原市
評価の方法	地域コミュニティ交通のサービス内容を評価し、必要に応じて改善を実施するために、毎年度ごとに検証を行う。地域コミュニティ交通は、高齢者の日常生活に不可欠な移動支援を行う目的で、安価なサービスによって運行されており、運賃の値上げによって収益を確保することが困難な状況にある。このことから、評価指標としては、これまで路線の健全性を図るために用いてきた路線別の収支率に加えて、新たに路線別での1便当たりの利用者数（デマンド型1.6人、定時定路線型1.3人）を導入することで、利用状況を踏まえた評価を行う。なお、例えば沿線住民の急激な人口減少などの条件が変化することも考えられるため、必要に応じて、かつ柔軟に運行見直し基準の変更などを検討する。地域コミュニティ交通の検証の基本的な流れ図を、次頁に示す。

評価の方法	検証の結果、対応が必要な場合は、運営主体が対応策などを検討するとともに、三原市地域公共交通活性化協議会からの意見を踏まえて、市は対応策などを推進するための方策を検討する。 運行継続路線に対しては、上記の運行方針を維持するとともに、利用状況及び経常収支率の対前年度比較を行い、前年度を大幅に下回る場合は、運営主体、三原市が協働で要因分析及び利用促進を実施する。
---------------------	---



※[]は実施主体

図 検証・運行見直しの流れ（地域コミュニティ交通）

[事業3] 新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援

事業概要

高齢化が年々進んでいる本市では、今後、できるだけ居住地の近くで乗降したいというニーズの高まりが想定され、その受け皿として、需要が少ない地域でも対応が可能な地域コミュニティ交通の導入を求める地区が新しく生じることが見込まれる。

こうした考えにより、本市では地域コミュニティ交通の導入方法や流れを示した「三原市地域コミュニティ交通導入の手引き」などを活用して導入の仕組みなどについての周知を十分図るとともに、移動需要を分析・検証の上、導入の必要性が確認できる地区においては、交通事業者との調整など、導入に必要な事柄について、三原市が地域住民主導での導入検討をサポートし、地域コミュニティ交通の導入推進を図る。

また、国土交通省「交通空白」解消本部が推進する公共ライドシェア※に関する取組について情報収取を行い、本市で導入可能なものについて検討を進める。

※公共ライドシェアとは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送のこと

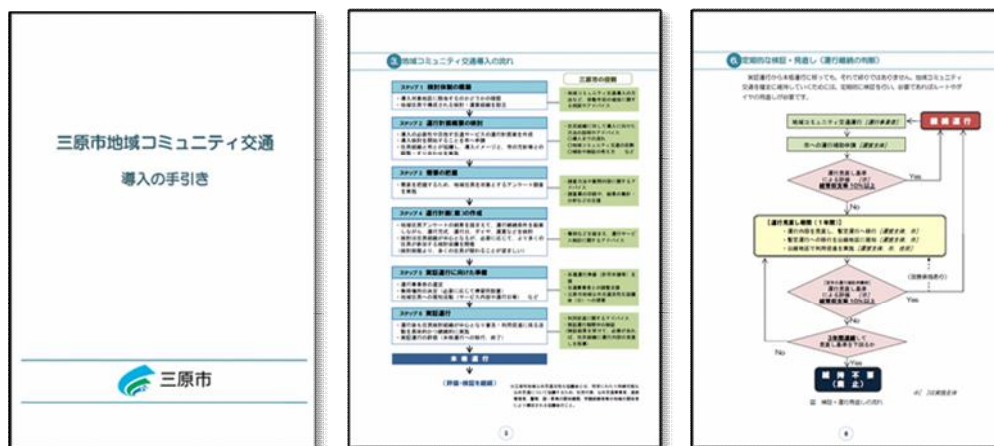


図 三原市地域コミュニティ交通導入の手引き
(平成27(2015)年9月作成、平成30(2018)年10月改定)



図 地域コミュニティ交通導入に向けた協議の様子(須波地域)

実施主体

導入検討の主体である地域住民団体など、三原市

評価の方法

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

[事業4] 海上交通の運航維持・改善

事業概要	本市に関連する定期航路は、今後一層の利用者の減少が見込まれるものの、島民などの生活に必要不可欠な交通手段であることから、引き続き、運航サービスの維持に取り組む。具体的には、航路事業者は、計画期間当初のサービス水準の維持を基本として運航維持を図る（※）とともに、利用者数の減少抑制に向けて、利用者の利便性向上を図り、満足度を高めるサービス提供に努める。また、三原市は、国・県などと連携を図り、定期航路の維持に必要な運航補助を実施するとともに、観光施策と連携した利用促進の取組を実施する。 さらに今後、運航する過程において収支状況が大きく変化し、安定的なサービス提供が困難な場合は、三原市が関連する住民などの意見を十分に把握するとともに、航路事業者と協議を行い、必要な改善について検討・実施する。 ※現状サービスの維持を原則としながらも、航路の持続化を図るとともに、更なるサービスの向上をめざした対応の必要性について民間航路事業者と市が連携して検討を行う。  図 キャッシュレス対応の券売機 (三原港・須波港/令和5(2023)年、 土生商船㈱・弓場商船㈱が整備)  図 みはら航路マップ (令和5(2023)年12月)
実施主体	民間航路事業者、広島県、三原市
評価の方法	航路は、島民にとって必要不可欠な手段であり、かつ陸路と異なり代替できる手段も少ないことから、定期航路の維持を目標として、三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

【事業5】高齢者などへの移動支援策の検討・実施

事業概要	ア) 高齢者などの移動支援に向けた意向把握 移動手段に困っている高齢者などの支援に向けて、地域の助け合い活動に取り組む協議組織など、地域の課題などを協議する場に参加し、地域公共交通に関する地域のニーズや課題を把握するとともに、既存の地域公共交通インフラの利用環境の向上や、福祉タクシーなどの利用に関する情報提供を行うほか、福祉施策と緊密な連携を図りながら、課題解決に向けた対策を検討・実施する。 イ) 高齢者などへの運転免許証の自主返納促進支援 高齢などの理由により、自動車の運転をやめたいという方は、県内各警察署や運転免許センターで運転免許証を返納し、申請をすれば運転経歴証明書の交付を受けることができる。また、運転経歴証明書の提示で、（一部事業者の）タクシー運賃が割引されるなど、民間企業による支援の制度もある。 返納を望む市民が、円滑に運転免許証を自主返納できるように、手続きの方法や支援制度の周知、また、民間企業などにおける支援メニュー拡大に向けた働きかけを、三原市が広島県警察、関係機関と連携して実施する。 ウ) 高齢者などへの運賃助成 本市では、高齢者や障害者の福祉を増進するため、路線バス、地域コミュニティ交通、海上交通を優待利用できる、敬老（障害者）優待乗車証及び敬老（障害者）優待乗船券の交付事業を実施している。 高齢化が急速に進む現状を踏まえて、三原市において、敬老（障害者）優待乗車証及び敬老（障害者）優待乗船券交付事業を継続実施する。
実施主体	三原市、広島県警察、関係団体
評価の方法	高齢者などへの移動支援策の取組状況を調査し、三原市地域公共交通活性化協議会において事業の効果などを評価する。

[事業6] 自然災害への対応策の検討・実施

事業概要	平成30(2018)年7月、本市では広範囲において甚大な豪雨災害が発生し、路線バスなどの地域公共交通においても長期間にわたり、運行休止や減便、迂回運行などを余儀なくされた。  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） 近年においても豪雨などの自然災害が頻発しており、自然災害以外の災害（パンデミックなど）への対策を含め、平時より十分備えておく必要性が高まっている。こうした状況を受け、次のような取組を行う。 ・各交通事業者においてBCP（事業継続計画）を作成し、継続的に改善するとともに、訓練などを実施して、いざという時に備える。 ・各交通事業者において広範囲での浸水で路線バス車両が被害を受けないように、事前に車両を避難させる場所（高台）を定める。 ・被災時に、道路の被害箇所・内容など、公共交通の運行に必要な情報を、できるだけ素早く、かつ混乱なく交通事業者が把握できるように、三原市において情報を1か所（災害対策本部など）に集約し、発信するスキーム・流れを検討・実施する。 など
実施主体	関連交通事業者、三原市
評価の方法	三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

[事業7] 交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施

事業概要	交通事業者の乗務員不足は極めて深刻な社会問題であり、本市においても、特に利用者数が少ないバス路線において、乗務員不足に起因して路線が廃止されるような状況が、今後増えていくことが懸念される。こうした乗務員不足の問題は、市民の日常生活に大きく影響するため、当該交通事業者だけでなく、行政を含めた関連主体全体で取り組むべき事柄と認識して、交通事業者、市が連携して対策し、路線の維持に努める。 ・各交通事業者において、市民の暮らしを守る社会インフラとしての役割を担うことを念頭に、引き続き、運行サービス維持に不可欠な乗務員など、人材確保に努める。 ・三原市はこれを支援し、業界団体が主催する合同説明会の周知、及び発行する広報紙や時刻表などの各種媒体を活用した情報発信（乗務員不足が深刻な実態の周知、求人支援に繋がる情報など）を行う。 ・市が日本版ライドシェア※に関する情報収集を行い、タクシー事業者への情報提供を行う。 など ※日本版ライドシェアとは、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供する事業のことであり、タクシー配車アプリデータなどを活用し、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定した上で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給する  採用専用サイトの開設 (芸陽バス株式会社)  採用案内のパフレット作成 (株式会社中国バス)
実施主体	関連交通事業者、三原市
評価の方法	三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

【事業８】 関連技術の進展などへの対応策の検討・実施

事業概要	自動運転技術やMaaS※など、全国で移動支援に関連する新しい技術開発や実証実験などが積極的に推進されており、一部は社会実装も進んでいる。こうした新技術は、例えば乗務員不足への対応や交通空白地区の移動手段確保など、本市における地域公共交通に係る各種課題への解決策となる可能性が期待でき、導入に向けて積極的に取り組む。 ※MaaS（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと ・各交通事業者においては、利便性を高めて利用促進に繋がる取組や、運行業務の効率化、人手不足対策などに資する新しい技術を積極的に研究、導入することを通じて、本市での運行サービスの維持に努める。 ・三原市は、新しい関連技術の動向などについて継続的に情報収集、研究するとともに、本市において効果が期待でき、かつ可能な内容については、関係主体と連携して、実証実験なども含めて取り組む。 など
実施主体	関連交通事業者、三原市
評価の方法	三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

【事業９】 中心市街地における交通手段間の乗り換え改善の検討

事業概要	三原駅周辺の中心市街地は、ＪＲ三原駅、三原駅バスターミナル、三原港が近接する広域連携軸、都市間連携軸の要衝であり、重要な交通結節機能を有するとともに、本市の玄関口としての役割も担っている。この結節機能を維持するため、交通手段間の乗り換え時間の短縮化・改善について検討を行う。 具体的には、定期的に三原市がＪＲ・路線バス・航路などの各交通手段のダイヤの整合について調査し、乗り換えや利用に阻害がある場合には、関連交通事業者への情報提供を行い、改善を求める。
実施主体	関連交通事業者、三原市
評価の方法	三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

[事業10] 地域公共交通に係る施設などの整備

事業概要	ア) 乗降場所などの施設整備 幹線交通と支線交通との乗換結節点、航路とバスなど異なる交通手段の乗換結節点、また、利用者が多い停留所など、主要な公共交通の乗降施設については、待ち時間を快適に過ごせるとともに、乗降や乗り換えが安全かつスムーズに行えるよう、三原市、交通事業者、施設管理者など、関係機関が連携しながら、必要な環境整備（乗り換え情報を表示するデジタルサイネージ設置など）に取り組む。  図 利用者の多いバス停への上屋整備 (興生総合病院前バス停/令和5(2023)年、芸陽バス株式会社が整備) イ) 車両などの更新 運行する車両などの老朽化に伴う故障や事故などを未然に防止し、快適かつ安全で確実な運行を確保するため、事業継続、サービスの効率化のために必要な車両及び設備などの更新を、三原市、交通事業者など、関係機関が連携しながら取り組む。
実施主体	関係交通事業者
評価の方法	施設整備や車両導入を実施する場合に、三原市地域公共交通活性化協議会において導入の効果を事前に評価・検証し、施策の導入を検討する。

[事業11] 地域公共交通の利用促進

事業概要	地域公共交通を市民が守り、育てる意識を醸成するとともに、利用促進につなげるために、情報発信やイベントなどの施策を推進する。 また、近年の新型コロナウイルス感染症の蔓延により、交通事業者における児童などへのバス乗り方教室が実施し難い状況があったことから、例えば既存イベントなどの実施主体の斡旋など、三原市がより積極的に関与することで、市民が地域公共交通に利用できる・触れる機会を増やすことに努める。 ・市民への地域公共交通の課題や必要性などの情報提供・PR ・夏休みの児童生徒の利用を促すワンコインバス事業 ・バス車内への公募イラストや学校からのメッセージなどの掲示 ・児童、高齢者を対象とするバス・地域コミュニティ交通の乗り方教室 ・地域公共交通に関連するイベントの開催 ・相談会など、地域住民のニーズ把握の機会の創出 ・観光情報を記載した公共交通マップの作成 など 小学生への乗り方教室 (芸陽バス株式会社の取組の様子) 車内の掲示物で、バスなどの利用機会を創出 バス通学の卒業生へのメッセージの車内掲示 (株式会社中国バスによる取組) 利用者の立場に立った時刻表やマップの作成 三原市公共交通マップ／令和3(2021)年 図 利用促進方策の取組の例
実施主体	関連交通事業者、地域住民団体、三原市
評価の方法	三原市地域公共交通活性化協議会において事業が効率的・効果的に行われているかどうか評価を実施する。

第5章 評価及び事業展開

5.1 本計画の評価

持続可能な地域公共交通の維持・充実に資する事業を着実に効果的に実施し、本計画で掲げた目標達成をめざすために、本計画の評価・改善の仕組みを次のとおり定める。

(1) 実施体制

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

表 三原市地域公共交通活性化協議会の構成委員

●一般乗合旅客自動車運送事業者	●一般乗用旅客自動車運送事業者
●一般旅客定期航路事業者	●住民又は利用者の代表
●広島運輸支局長又はその指名する者	●一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
●学識経験を有する者	●三原警察署長又はその指名する者
●各種団体の代表	●三原市長又はその指名する者
●広島県知事又はその指名する者	
●その他市長が必要と認める者	

(2) 評価方法

本計画の評価は、各年度の評価、計画期間全体の評価の2通り実施する。

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

また、計画期間全体の評価では、計画期間の最終年度（令和11(2029)年度）に、人口や社会経済動向、新しく策定されたまちづくり計画などの再整理を行うとともに、市民や利用者ニーズなどのデータ収集を実施し、これらを踏まえた上で、計画期間全体の取組に対する評価や課題検証、また、必要な事業内容の検討を行う。

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

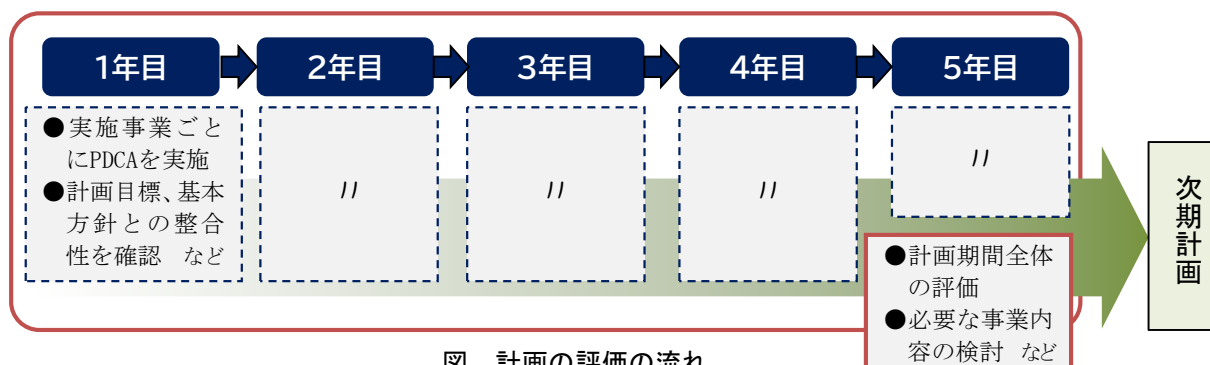


図 計画の評価の流れ

5.2 事業展開

計画期間内における各事業における展開（実施工程）は以下のとおりである。

表 計画期間内の事業展開

事業名	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
(1) 路線バスの運行・改善					
・路線バスの運行を継続実施					
・運行状況について検証					
・路線の改善を検討・実施					
(2) 地域コミュニティ交通の運行・改善					
・地域コミュニティ交通の運行を継続実施					
・運行状況について検証					
・路線の改善を検討・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					
(4) 海上交通の運航維持・改善					
・海上交通の運航を継続実施					
・サービス改善を検討・実施					
(5) 高齢者などへの移動支援策の検討・実施					
(6) 自然災害への対応策の検討・実施					
(7) 交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施					
(8) 関連技術の進展などへの対応策の検討・実施					
(9) 中心市街地における交通手段間の乗り換え改善の検討					
(10) 地域公共交通に係る施設などの整備					
(11) 地域公共交通の利用促進					

 期間を通じて実施
 必要な時期に実施