

第2期三原市地域公共交通網形成計画

(素案)

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
第2章 地域公共交通に係る現状.....	2
2.1 区域の概要.....	2
(1) 位置・面積.....	2
(2) 人口・世帯の動向.....	3
(3) 自動車等運転免許の保有状況.....	9
(4) 就業者数の動向.....	10
(5) 観光入込客数の状況.....	10
(6) 主要施設の立地状況.....	11
(7) 通勤・通学の流動量.....	12
2.2 関連計画の整理.....	14
(1) 本計画の位置づけ.....	14
(2) 三原市立地適正化計画について.....	15
2.3 本市の地域公共交通の概要.....	17
2.4 鉄道及び航路の概況.....	19
(1) 鉄道.....	19
(2) 航路.....	20
2.5 高速バス及び路線バスの概況.....	22
(1) 高速バス.....	22
(2) 路線バス.....	23
2.6 地域コミュニティ交通の概況.....	30
(1) 本郷ふれあいタクシー.....	31
(2) 久井ふれあいバス.....	35
(3) 大和ふれあいタクシー.....	39
(4) 佐木島循環バス.....	43
(5) 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号.....	46
(6) 八幡町民タクシーさくら号.....	50
(7) 地域コミュニティ交通網の分布状況.....	53
2.7 タクシー及びバス事業者の営業所等.....	54
2.8 高齢者・障害者優待交付事業.....	55
(1) 高齢者優待交付事業.....	55
(2) 障害者優待交付事業.....	56
2.9 地域公共交通に係る市負担額の推移.....	57

2.10 地域公共交通に係るニーズ及び事業者意見.....	58
(1) 市民や利用者等の意見（アンケート調査結果）より	58
(2) 地域住民からの意見（ヒアリング調査結果）より	59
(3) バス事業者の意見（ヒアリング調査結果）より	59
第3章 地域公共交通に係る課題.....	61
3.1 第1期計画の検証.....	61
(1) 第1期計画の目標	61
(2) 第1期計画期間における取組	62
(3) 第1期計画の検証	63
3.2 地域公共交通に係る課題.....	67
(1) 急進する人口減少や高齢化への対応	67
(2) まちづくり方針との整合に向けた対応	67
(3) 路線バス、地域コミュニティ交通の見直しに係る対応	67
(4) 交通事業者における乗務員不足に係る対応	67
(5) 市民協働による地域公共交通の維持への対応	67
(6) 増加する観光入込客への対応	68
(7) 増加する自然災害への対応	68
(8) 新たな関連技術の進展への対応	68
第4章 計画の基本方針.....	69
4.1 第2期計画の基本的な考え方.....	69
(1) 地域公共交通の運行（運航）を継続する	69
(2) 交通モードの役割の適正化を図る	71
(3) まちづくり計画との調和を図る	71
(4) 社会情勢等の変化・流れへの対応を図る	71
4.2 基本理念及び基本方針.....	72
4.3 計画の目標.....	74
(1) 目標	74
(2) 目標の評価指標	75
4.4 目標を達成するための事業及び実施主体.....	78
(1) 路線バスの運行・改善	80
(2) 地域コミュニティ交通の運行・改善	82
(3) 新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援	84
(4) 海上交通の運航維持・改善	84
(5) 高齢者等への移動支援策の検討・実施	85
(6) 自然災害への対応策の検討・実施	86
(7) 交通事業者の乗務員不足対策の検討・実施	86
(8) 関連技術の進展等への対応策の検討・実施	87
(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	87

(10) 地域公共交通に係る施設等の整備	88
(11) 地域公共交通の利用促進	89
第5章 評価及び事業展開.....	90
5.1 本計画の評価.....	90
(1) 実施体制	90
(2) 評価方法	90
5.2 事業展開.....	91

資料編

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」（以下「第1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構築を基本理念に、具体的な施策や事業に取り組んできた。

一方で、従前から続く市の人口減少・高齢化は一層進行し、さらには交通事業者の乗務員不足が運行サービス維持を阻害するまでに深刻化しているなど、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

こうした状況を踏まえ、「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。）は、これまで推進してきた第1期計画の基本的な考え方を踏襲するとともに、将来の本市の姿を見据えて、持続可能な地域公共交通体系の形成を図ることにより、市民生活の利便性と福祉の向上に資することを目的とする。

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2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間とする。

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。



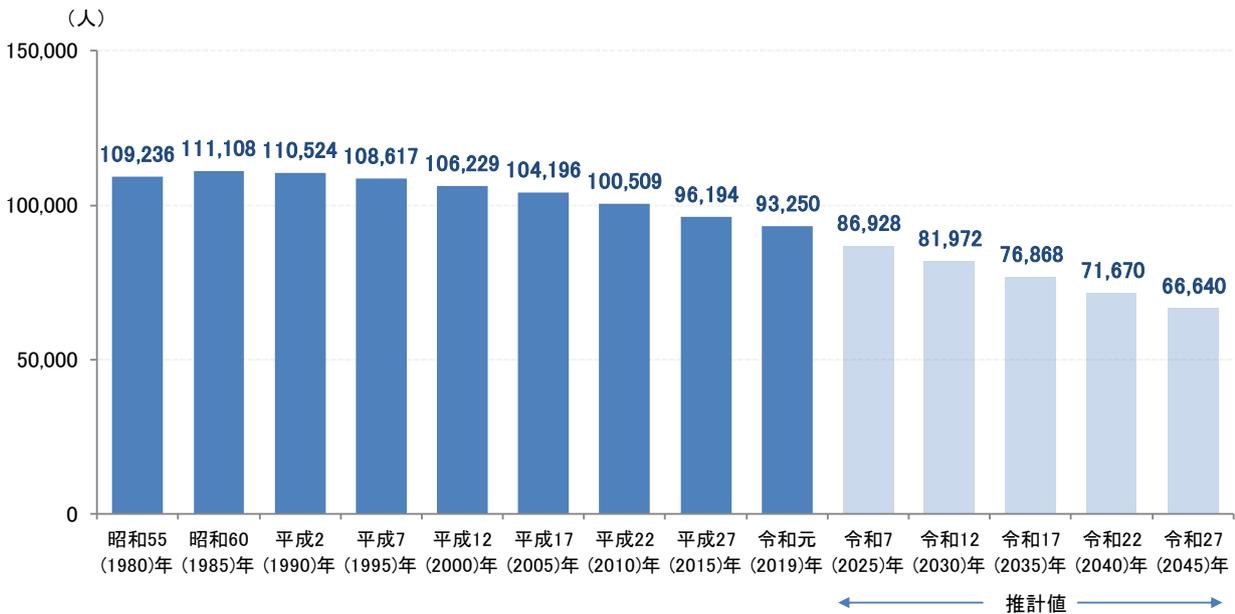
図 三原市の位置

(2) 人口・世帯の動向

① 常住人口の推移

本市の令和元(2019)年の常住人口は約93,000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、本郷地域は近年横ばいであり、その他の地域は年々減少している。



資料：国勢調査，住民基本台帳人口（令和元年9月末）
 国立社会保障・人口問題研究所(平成30年3月推計)

図 常住人口の推移

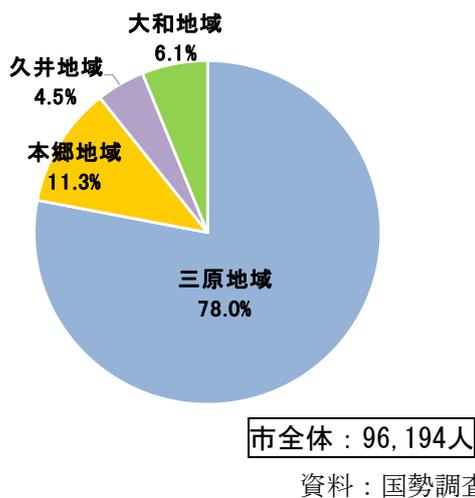


図 地域別人口の構成比（平成27年）

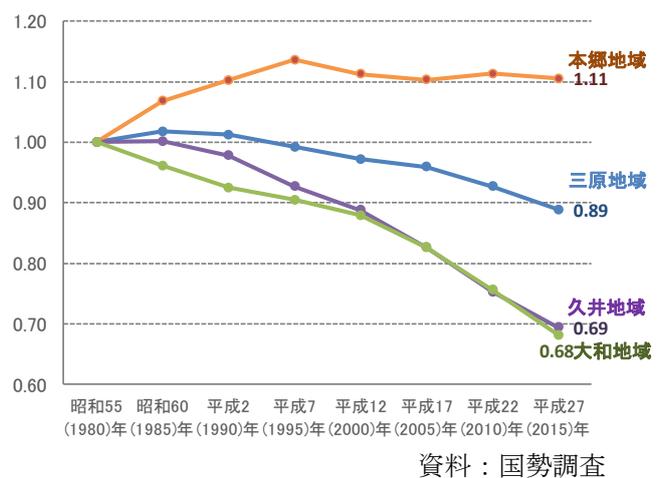
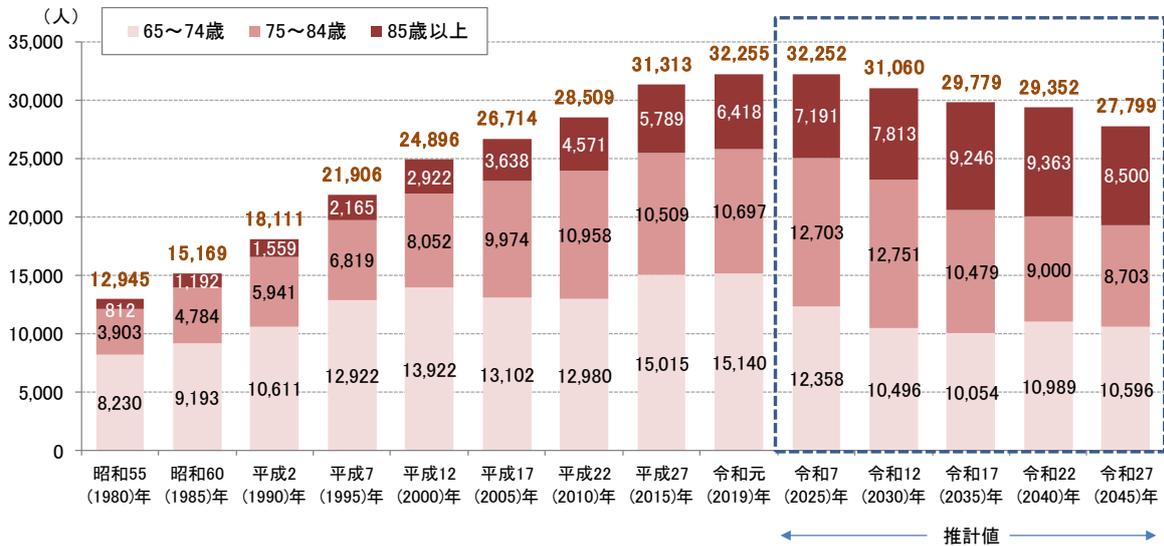


図 地域別人口の伸び（S55基準）

② 高齢者人口の推移

高齢者（65歳以上）人口に限ると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。



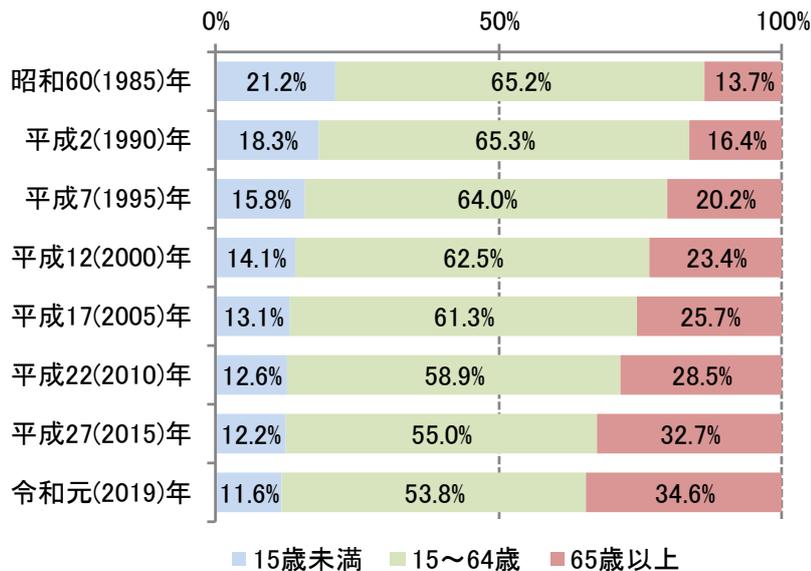
資料：国勢調査，住民基本台帳人口（令和元年9月末）
 国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月推計）

図 高齢者人口の推移

③ 年齢構成の推移

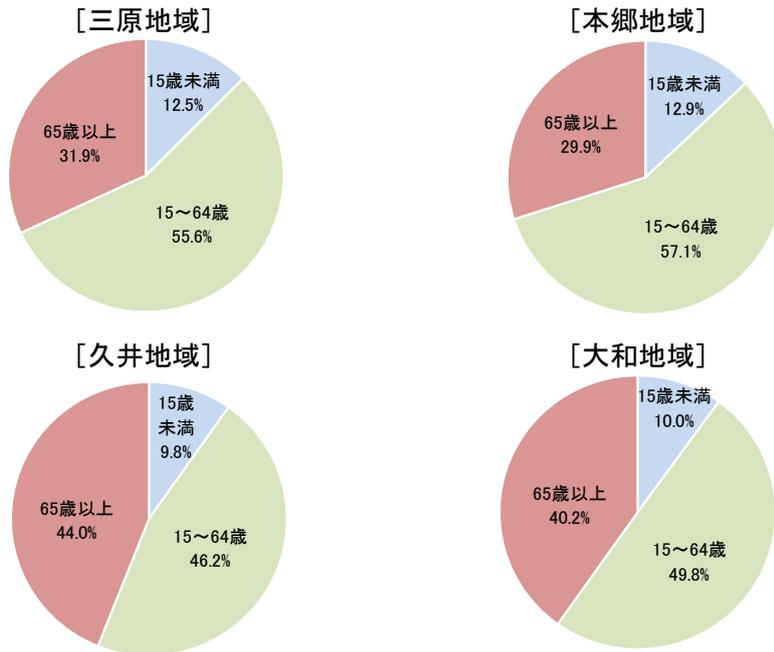
本市では少子高齢化が進行しており、令和元年(2019)年には高齢化率（65歳以上人口の割合）が34.6%と、概ね3人に1人が高齢者という状況にある。

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、さらに年々高くなっている。



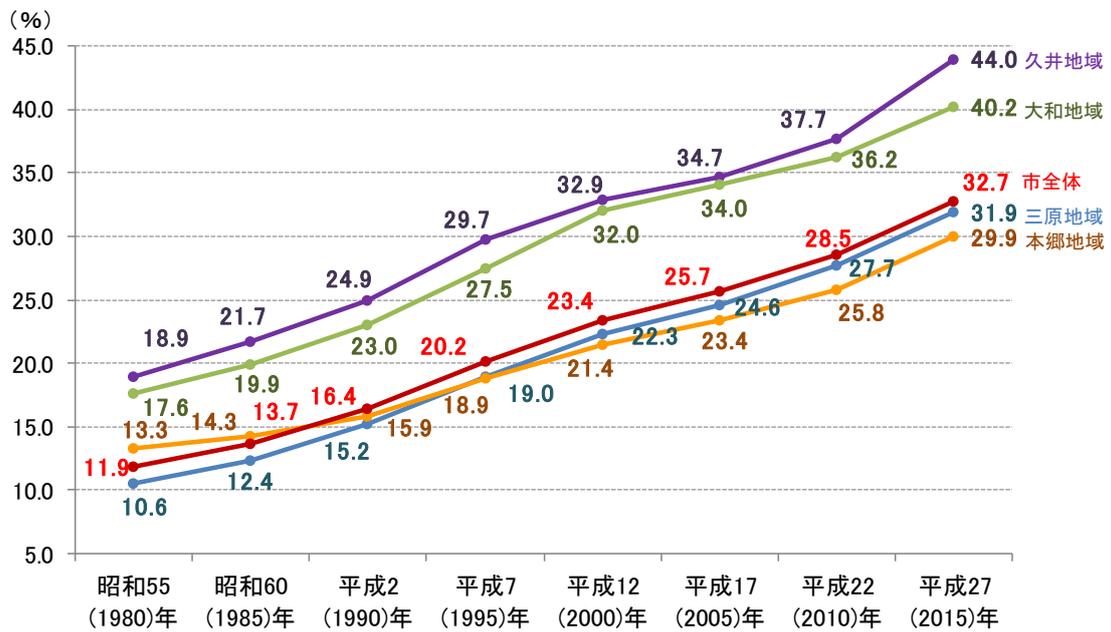
資料：国勢調査（年齢不詳除く），住民基本台帳人口（令和元年9月末）

図 年齢3区分構成比の推移



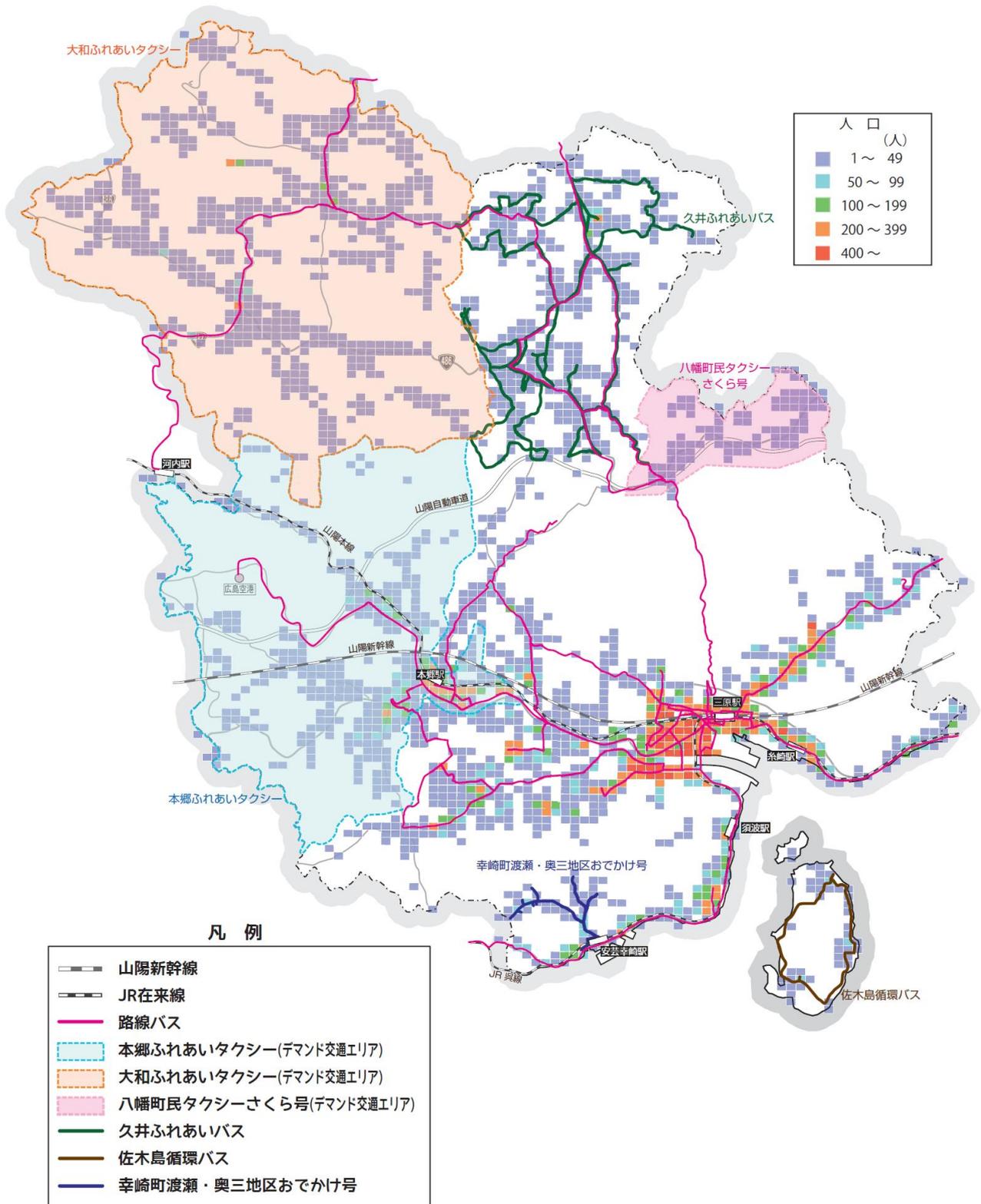
資料：国勢調査（年齢不詳除く）

図 地域別の年齢3区分構成比（平成27年）



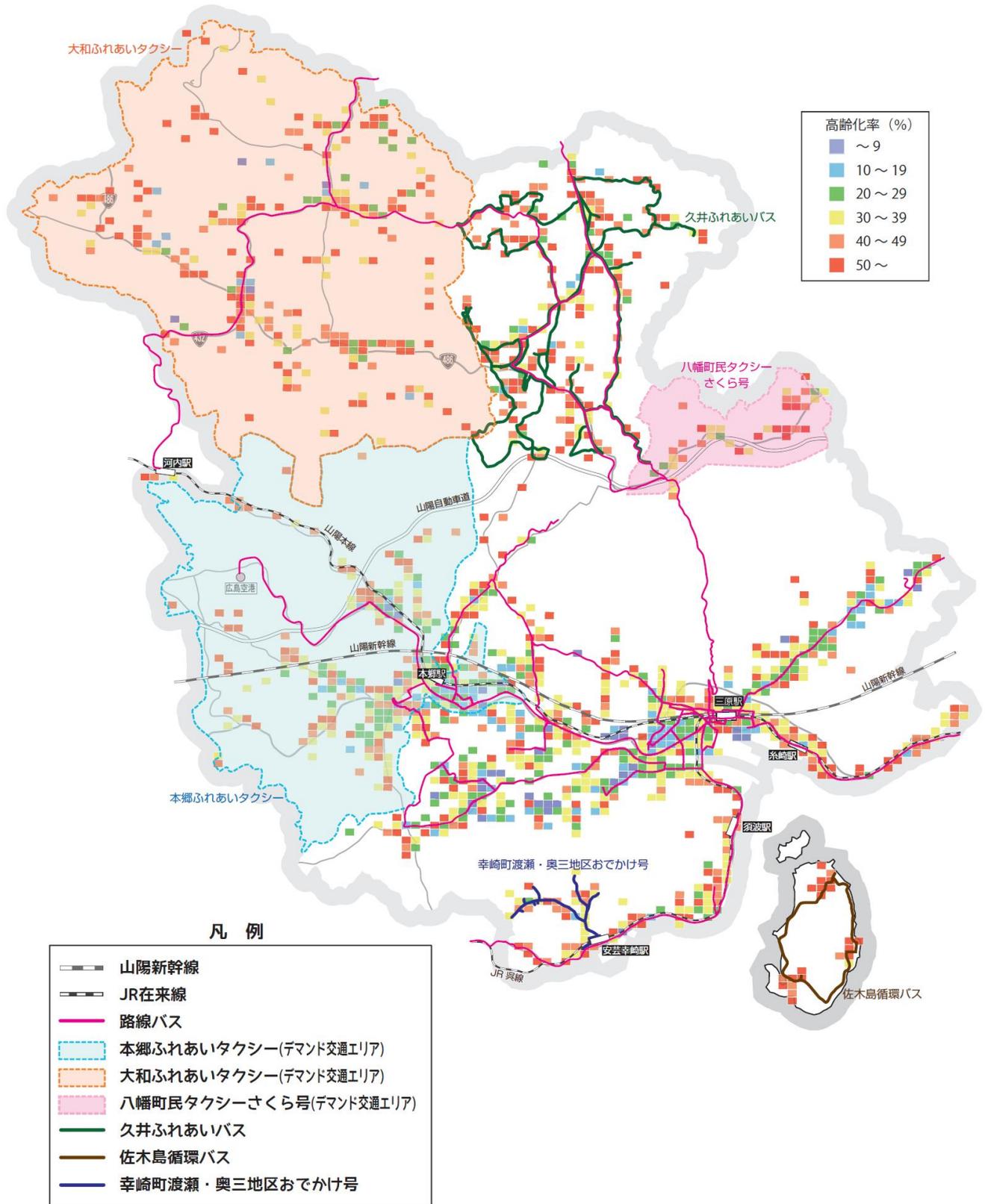
資料：国勢調査

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メッシュ毎の常住人口（平成27年）

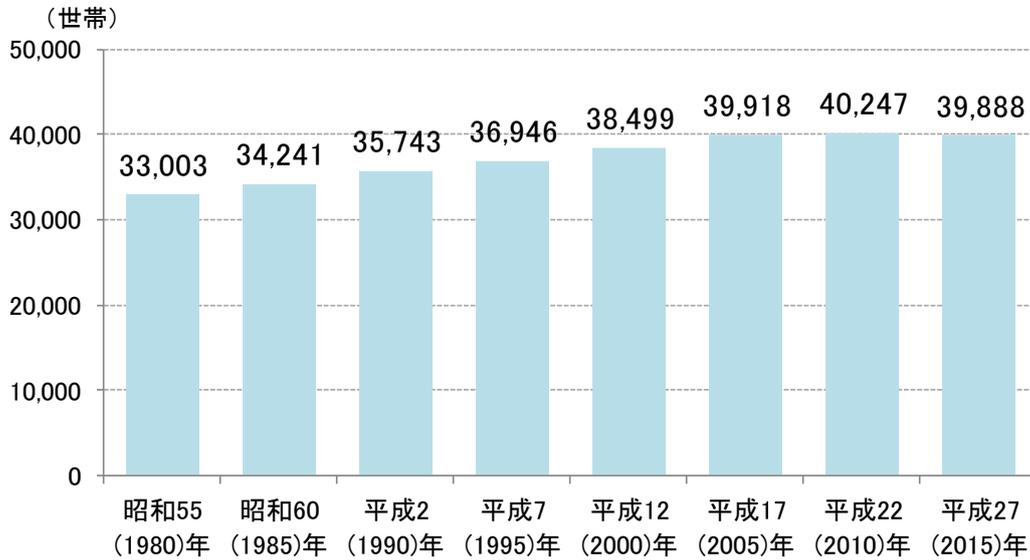


資料：国勢調査

図 250mメッシュ毎の高齢化率（平成27年）

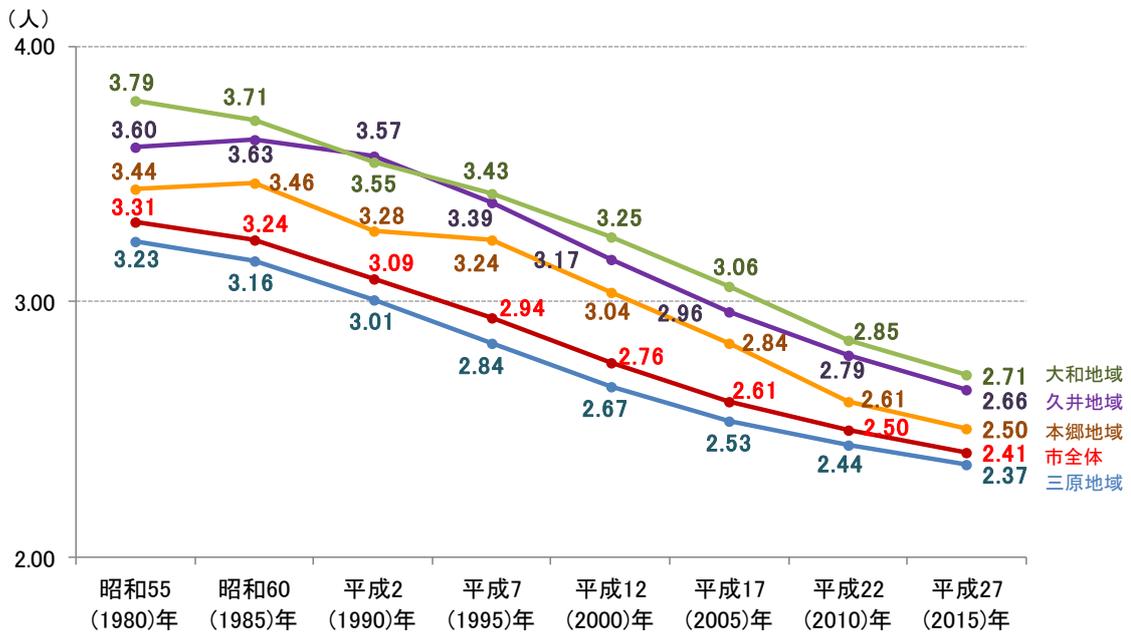
④ 世帯数の推移

本市の世帯数は増加傾向にあったが、近年は横ばいである。一方で、1世帯あ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

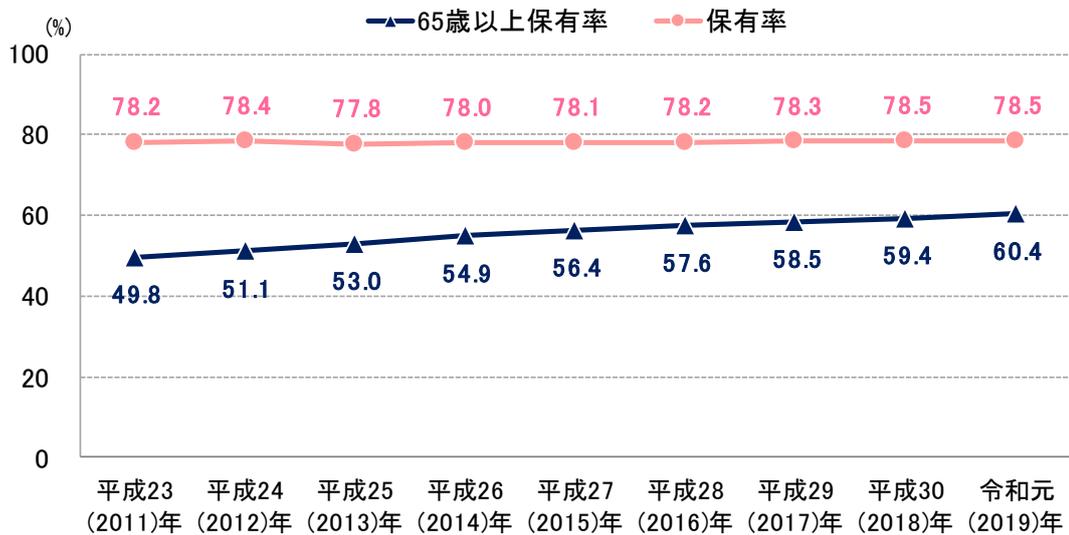
資料：国勢調査

図 1世帯あたり世帯人員の推移

(3) 自動車等運転免許の保有状況

令和元(2019)年の免許保有率は78.5%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、自動車等のドライバーの高齢化が進行していることがわかる。

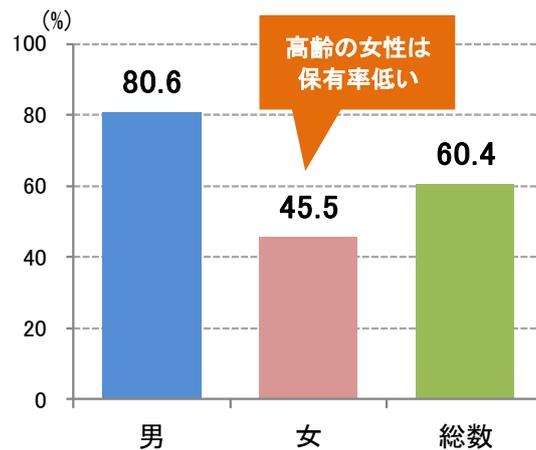
また、65歳以上に限定して、男女別での免許保有率をみると、女性の保有率が男性に比べて低いことがわかる。



※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

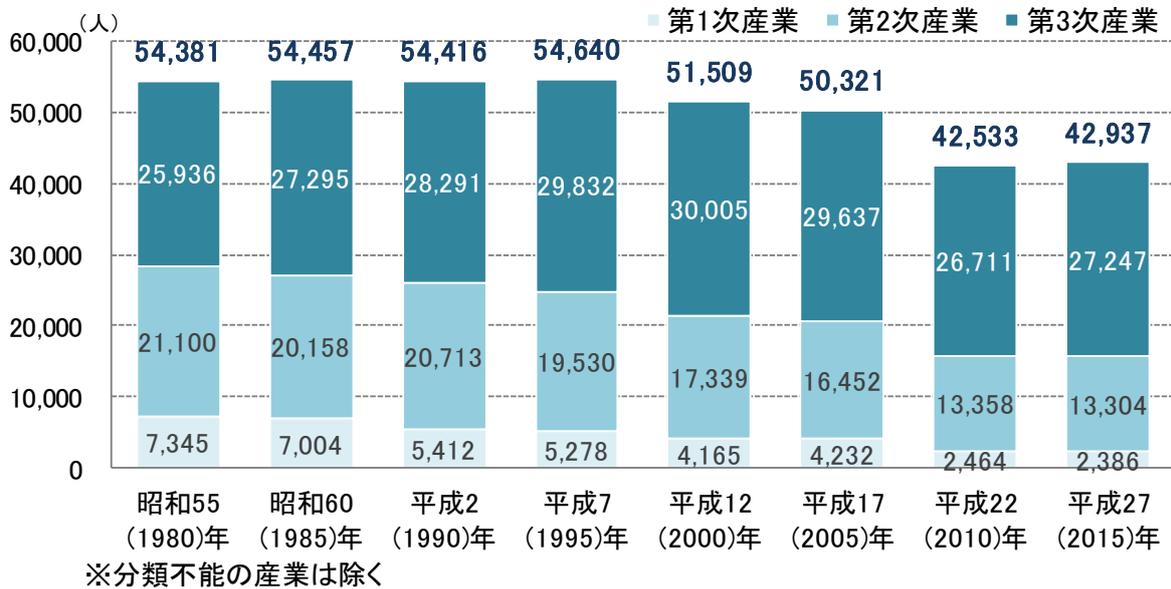


資料：広島県警（6月末現在），住民基本台帳（6月末現在）

図 65歳以上の男女別免許保有率（令和元年）

(4) 就業者数の動向

就業者数は、人口と同様に減少する傾向にあるが、特に平成17（2005）年から平成22（2010）年にかけて、大幅に減少している。

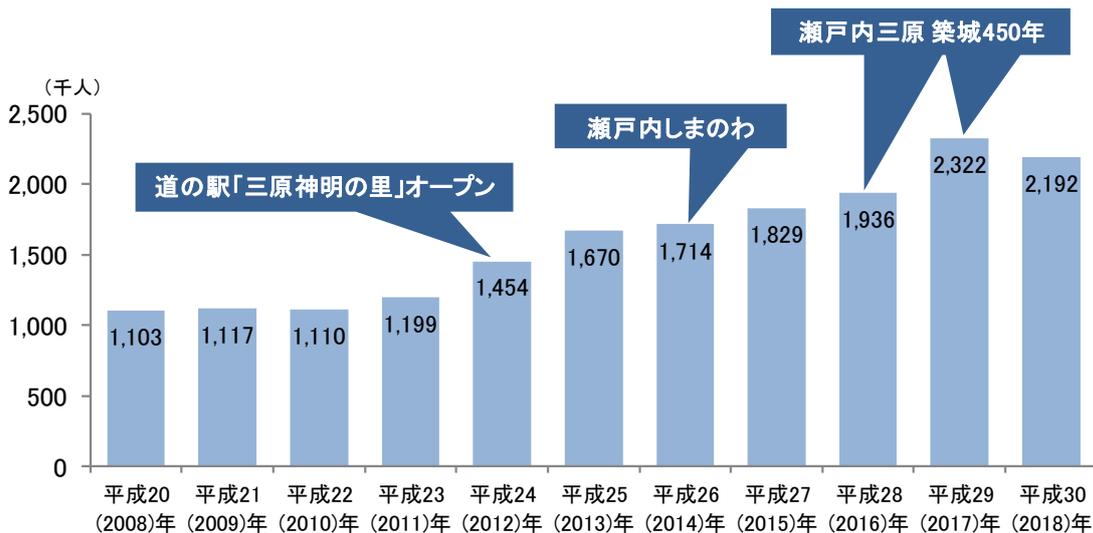


資料：国勢調査

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増加する傾向にある。特に近年は、「瀬戸内三原築城450年」事業関連イベント等が、観光入込客の増加に寄与している。



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，公共施設等の生活施設は，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。



図 公共施設・病院・教育施設の位置

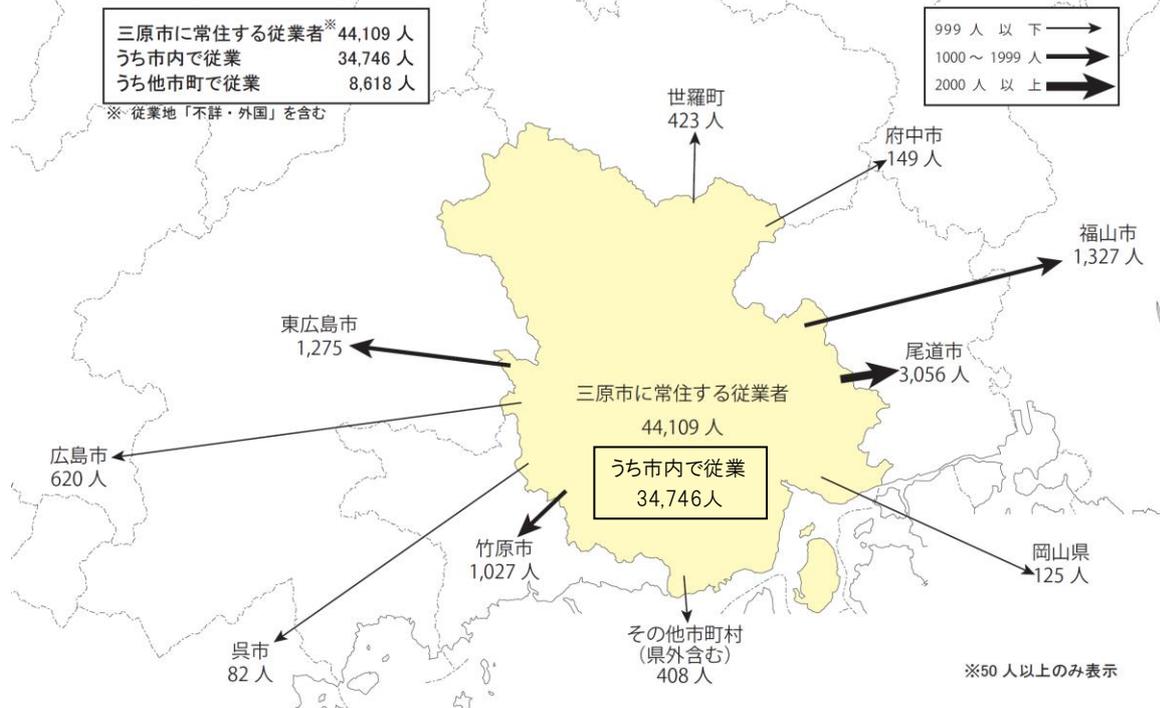
資料：三原市，日本医師会

(7) 通勤・通学の流動量

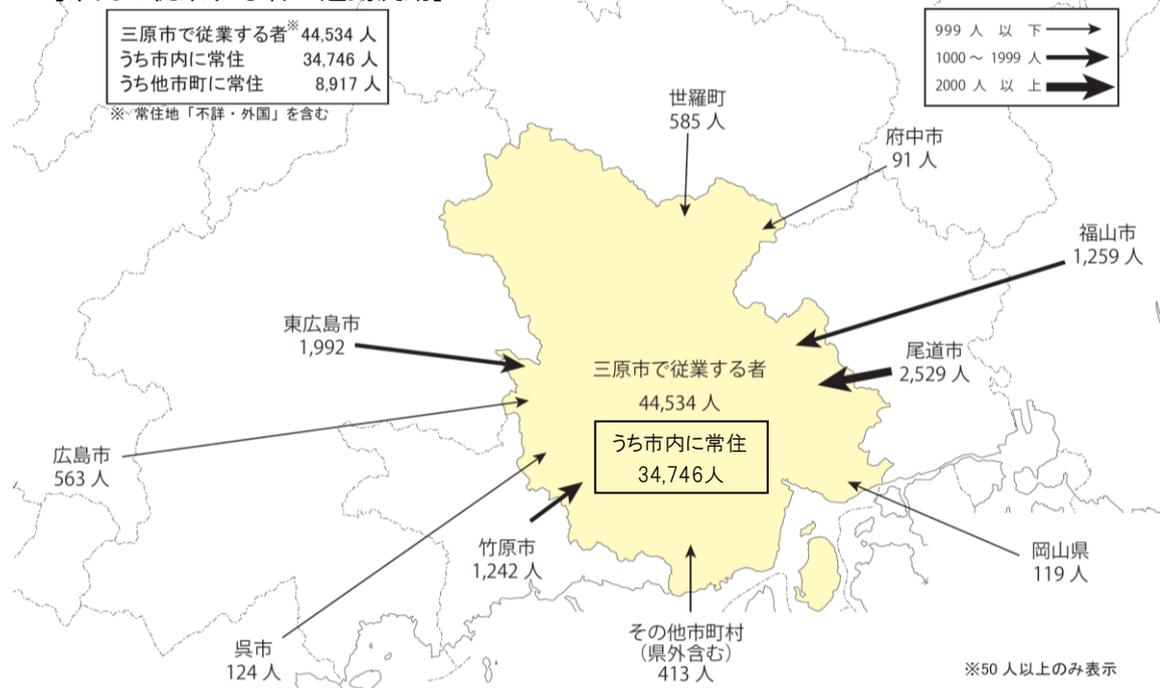
① 通勤

本市に関連する自治体間の通勤流動では、鉄道等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]

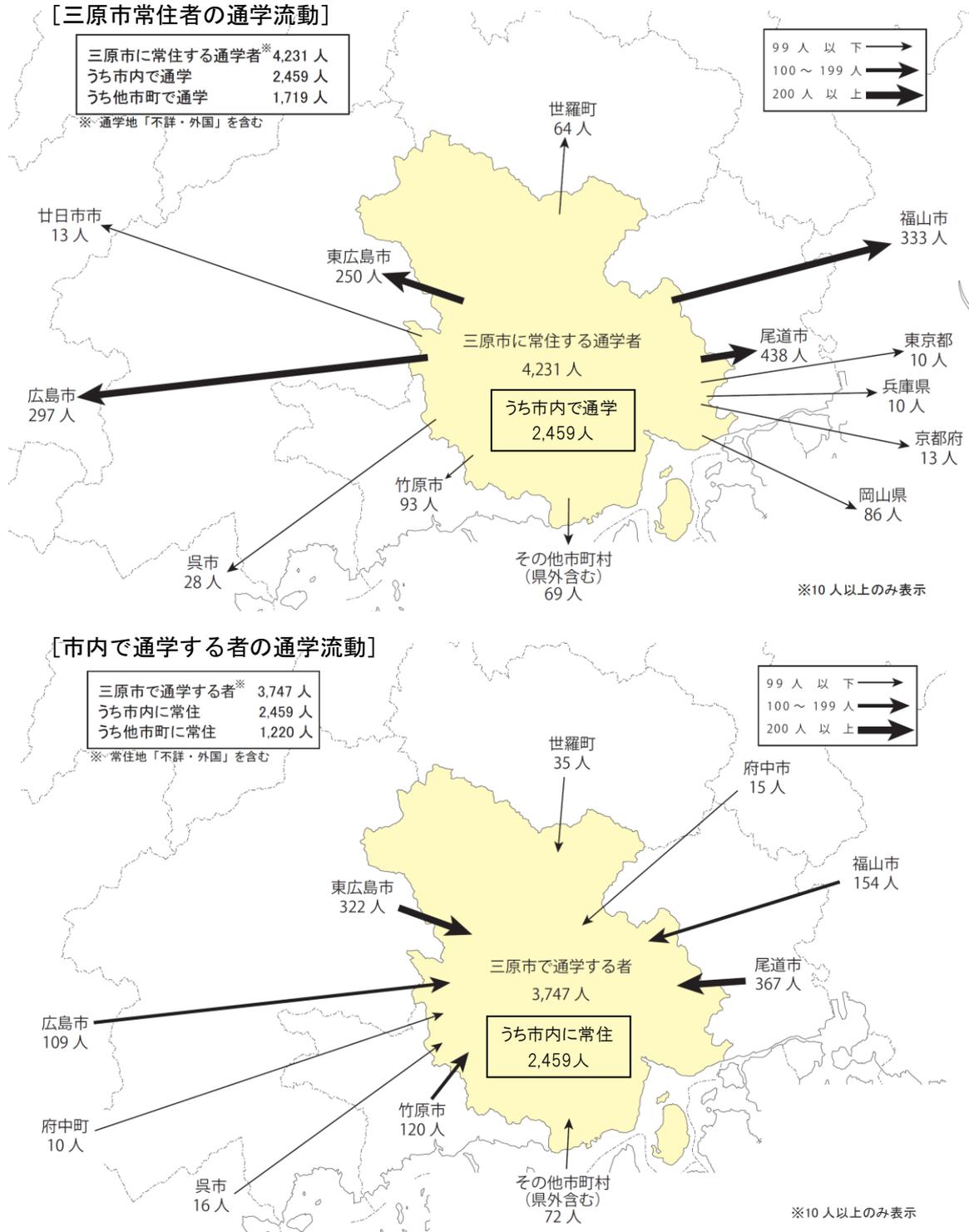


資料：平成 27 年国勢調査

図 三原市関連の通勤流動

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、福山市間の通学者が多く、また広島市に通学する市民も比較的多い。



資料：平成 27 年国勢調査

図 三原市関連の通学流動

2.2 関連計画の整理

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26(2014)年11月施行）」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（平成27(2015)年3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）」及び「三原市立地適正化計画（平成29(2017)年12月策定）」、「三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27(2015)年10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）」、「三原市観光戦略プラン（平成31(2019)年3月策定）」と整合を図る。

また、現行計画である「(第1期)三原市地域公共交通網形成計画（平成27(2015)年3月策定）」で掲げた公共交通づくりの基本的な考え方との整合性や継続性を踏まえつつ、急速に変化する社会情勢に伴う新たな課題への対応を図るものとする。

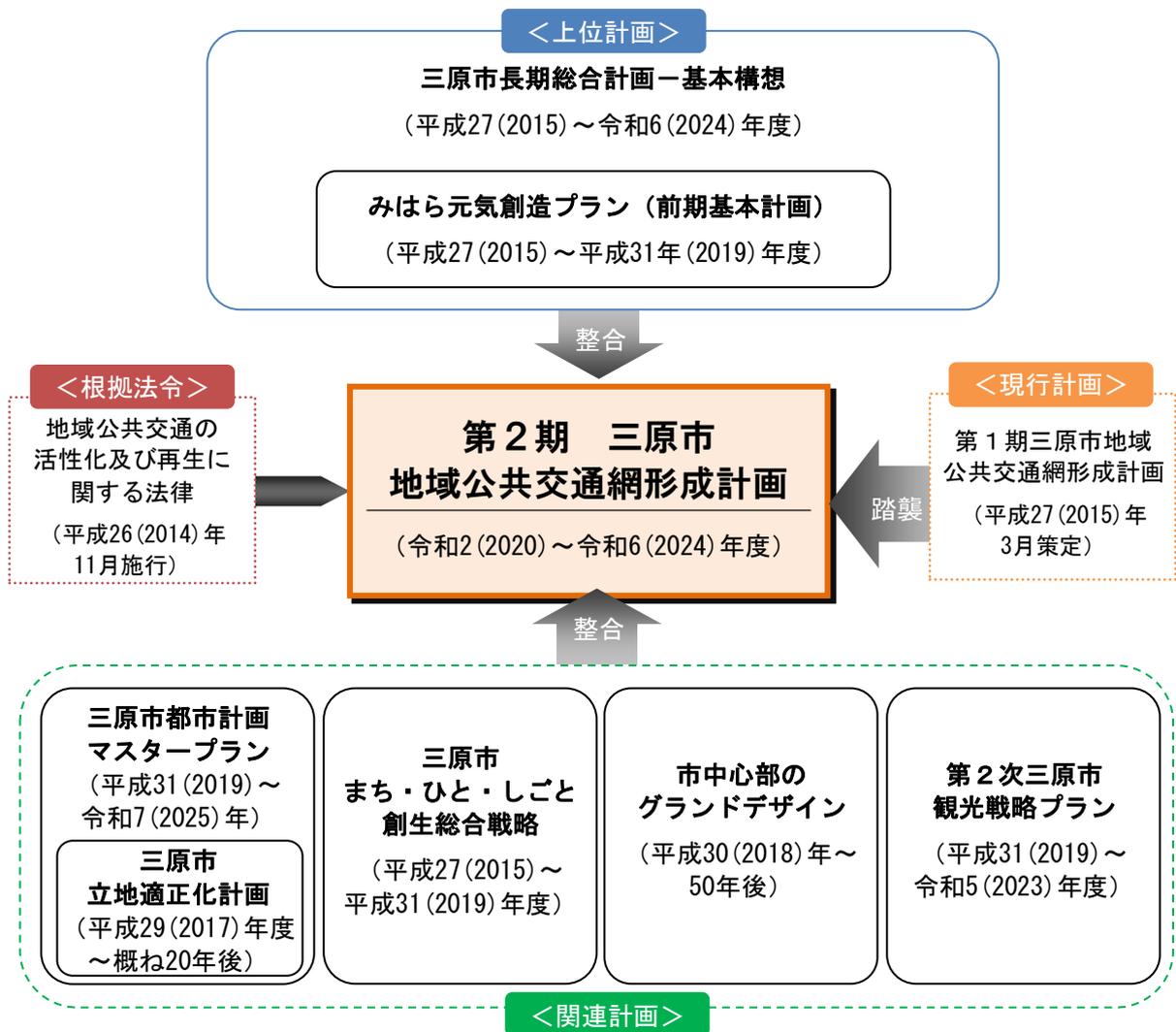


図 本計画の位置づけ

(2) 三原市立地適正化計画について

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「三原市立地適正化計画」について、概要を示す。

○概要

■計画期間 : 平成29(2017)～概ね20年後

■立地適正化計画の役割 :

都市全域を見渡したマスタープランとしての性質を持ち、都市計画マスタープランの一部とみなされる。居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する都市計画マスタープランの高度化版と言われている。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。

○まちづくりの方針と目指すべき都市像

まちづくりの方針

- 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**

目指すべき都市像

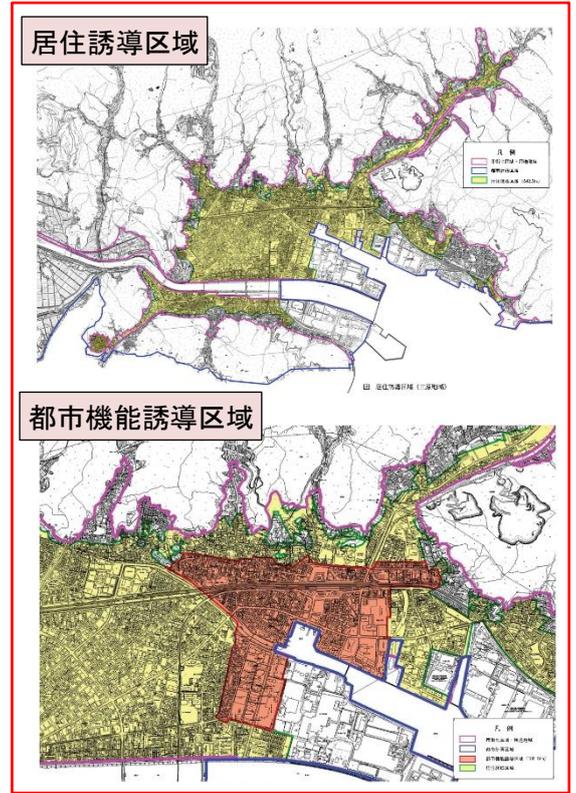
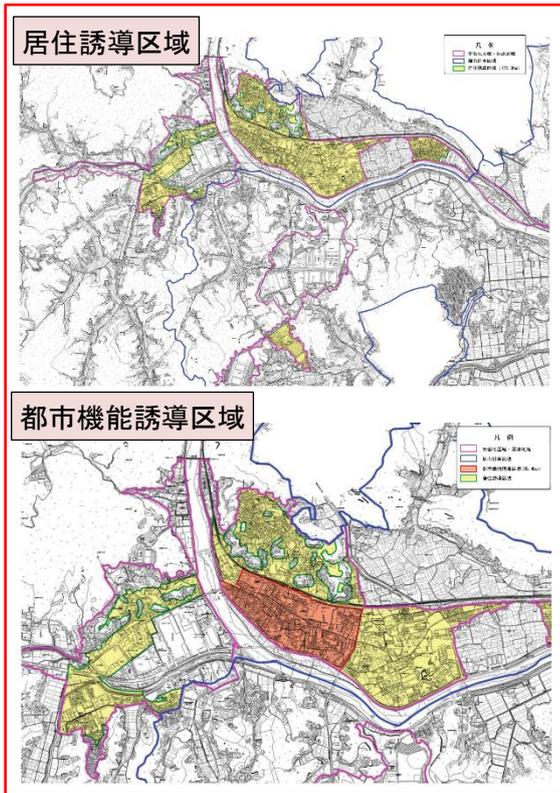
安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり
～コンパクト&ネットワークによる都市の再構築～

○将来都市構造

三原市長期総合計画(みはら元気創造プラン)や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。

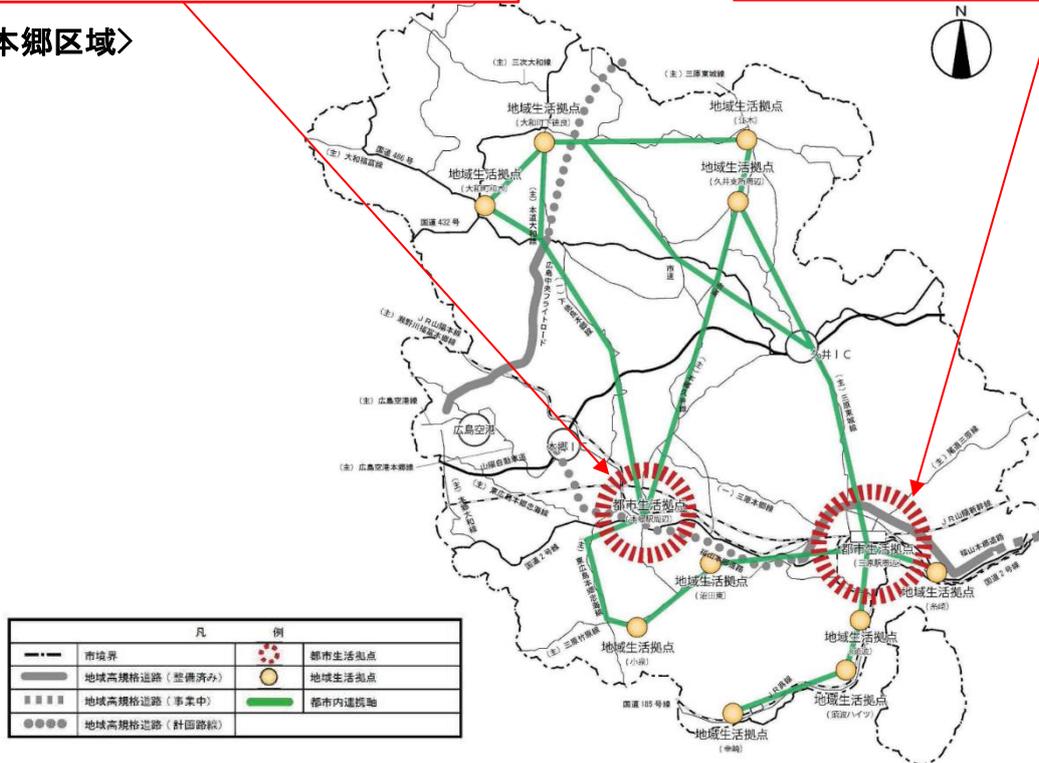
○都市機能誘導区域・居住誘導区域

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 将来都市構造図および居住誘導区域・都市機能誘導区域

2.3 本市の地域公共交通の概要

本市における地域公共交通には、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、本駅を起点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

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。

⑤ タクシー

タクシーは、小型車両によりドア・ツー・ドアでの交通サービスを提供する地域公共交通である。今後、本市においては後期高齢者の増加が見込まれることから、地域公共交通におけるタクシーの役割は一層高まるものと考えられる。また民間タクシー事業者は、一部の地域コミュニティ交通の運行も担っている。

⑥ その他の移動支援等

本市には、上記の地域公共交通以外に、通学目的に特化した移送サービスが運行している。また、直接的な移送以外のサービスとしては、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）がある。



図 本市の主な地域公共交通

2.4 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JR山陽新幹線の駅として三原駅、JR山陽本線及びJR呉線の駅として、三原駅、本郷駅、糸崎駅、須波駅、安芸幸崎駅が位置する。

JR山陽新幹線は、三原駅において上り下りともに26便（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。

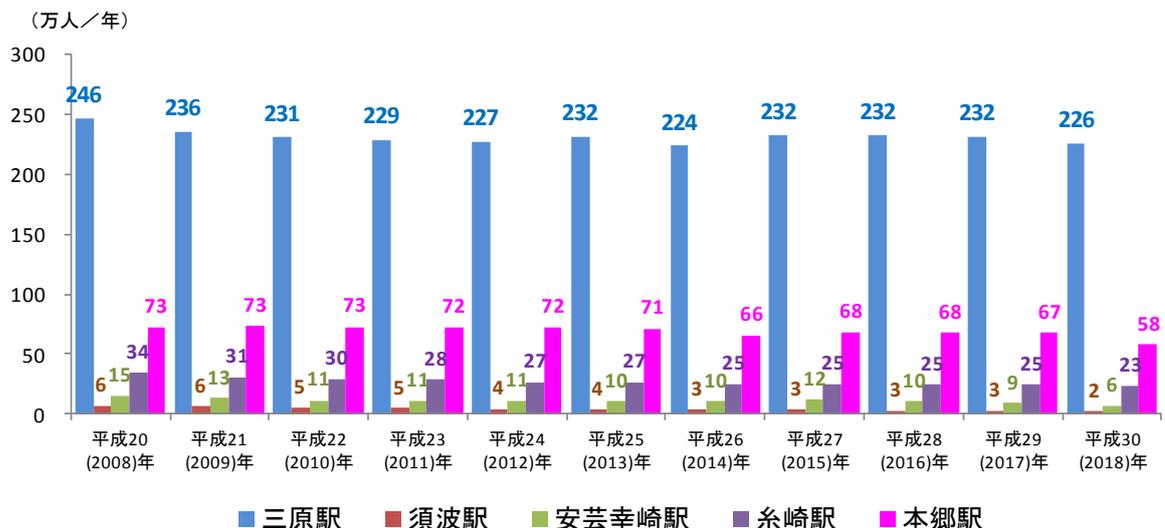
在来線では、JR山陽本線が三原駅において上り73本、下り33本の発着、またJR呉線では、三原駅の発車本数が19本となっている。

表 鉄道（三原駅）の運行状況（令和元(2019)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	26	6:20	23:43	岡山駅、新大阪駅等
	下り	26	6:48	23:22	広島駅、新山口駅、博多駅等
JR山陽本線	上り	73	5:34	0:03	糸崎駅、福山駅、岡山駅等
	下り	33	5:41	23:23	広島駅、岩国駅等
JR呉線	下り	19	5:17	22:13	呉駅、広島駅、岩国駅等

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、近年は横ばいしている。その他、須波駅、安芸幸崎駅、糸崎駅、本郷駅は減少傾向にある。



資料：西日本旅客鉄道(株)広島支社
西日本旅客鉄道(株)岡山支社

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、フェリー2航路、旅客船1航路、高速船2航路があり、尾道市の重井、土生、沢、瀬戸田、市内の佐木島（鷺、向田）等と連絡している。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年4月に運航を開始している。

表 航路（三原港・須波港等）の状況（令和元(2019)年10月1日現在）

種別	航路	運航回数(回) ※往路、復路の平均	所要時間
フェリー	三原～鷺（佐木島）～重井	7.0（土日祝日7.0）	三原～鷺 25分
	須波～沢	11.0（土日祝日10.0）	須波～沢 28分
旅客船	尾道駅前～重井～須ノ上 （佐木島）～沢～瀬戸田	8.0（土日祝日7.0） ※土日祝の特定期間は8.0	須ノ上～尾道 26分 須ノ上～瀬戸田 13分
	三原～小佐木（小佐木島）～ 向田（佐木島）～沢～瀬戸田	19.0（土日祝日18.0） うち向田経由3.0(土日祝日3.0) 小佐木経由3.5(土日祝日3.5)	三原～沢 23分 三原～向田 25分 三原～小佐木 14分
	三原～鷺（佐木島）～重井～ 土生～生名	12.0（土日祝日12.0） うち鷺経由11.0(土日祝日11.0)	三原～鷺 13分
高速船	三原～須波～大久野島	6.0 ※土日祝日, GW, 盆のみ運航	三原～大久野島 30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

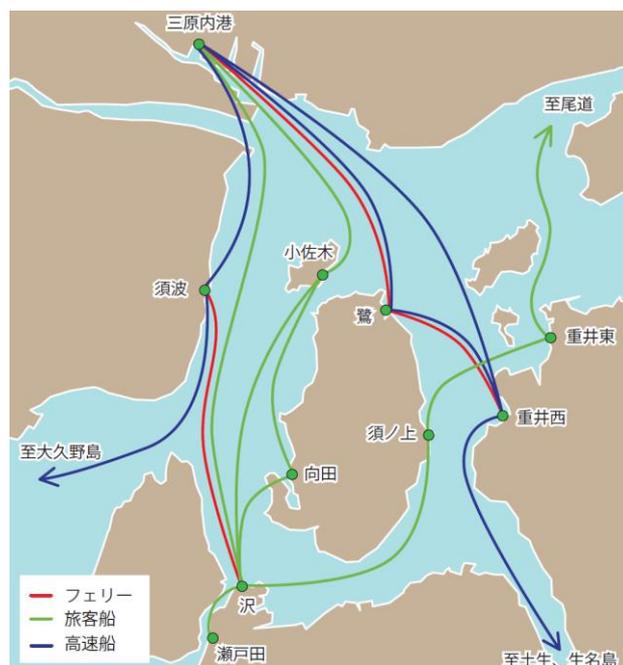


図 航路の状況

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21回（三原～鷺18回，三原～向田3回）あり，運航時間は始発便が6時台，終発便が22時台である。

また，佐木島（須ノ上）への連絡は，尾道駅前棧橋及び瀬戸田からも旅客船が1日に8回運航している。

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（令和元(2019)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	20	21	6:20	22:22
	佐木（鷺，向田）発	22		6:06	22:06
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	17:07

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，いずれの港も減少する傾向にあるが，三原港は近年横ばいしている。

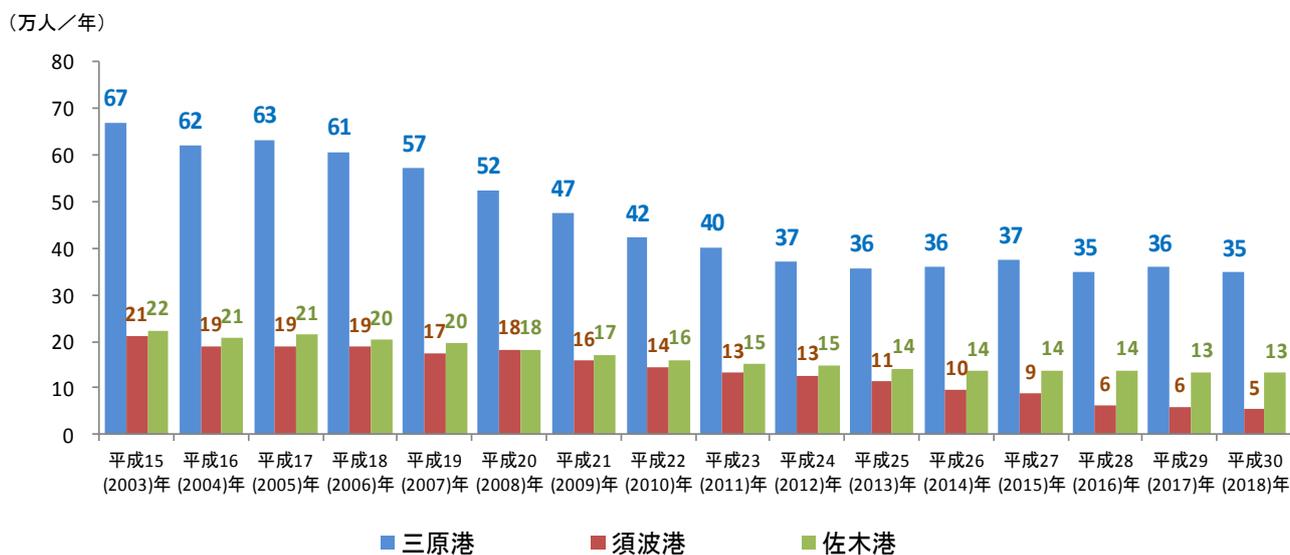


図 港湾の利用者数

2.5 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」「エトワールセト号」の3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福山平成大学を連絡しており、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16.0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。

また、「エトワールセト号」は、東京～三原間を1往復する夜行バスである。

表 高速バスの運行状況（令和元(2019)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	福山平 成大学	1,800 (広島BC～ 三原久井)	16.0
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	ハイアット・ リージェンシー 東京	福山駅前, クスロードみつぎ, 尾道駅前	三原駅 前	12,000 (東京～三原)	1.0

(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、45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

(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（令和元年(2019)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	6.1	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		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	4.1	東広島市, 世羅町
		古市	徳良・和木市	河内駅前	16.8	16.8	0.1	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	2.6	世羅町
如水館線	中国バス	尾道駅前	木頃本郷	如水館前	14.3	14.2	1.5	尾道市
		金丸車庫	市・木ノ庄	如水館前	37.1	37.1	0.7	福山市, 府中市, 尾道市
		市出張所	木頃本郷	如水館前	13.0	13.0	0.9	尾道市
	鞆鉄道	松永駅南口	バイパス東口	如水館前	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	如水館前	13.7	13.7	5.1	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，8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，三原営業所と大和地域徳良，及び本市中心部と広島空港を連絡している。

表 地域間連絡路線バスの状況（令和元年(2019)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	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	団地上・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	6.1
		三原駅前	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	10.5

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（令和元年(2019)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	6.7
		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	すなみ荘前	10.2	10.2	0.5
		三原駅前	和田口	すなみ荘前	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	1.5
		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	4.0
深線	中国バス	三原駅前	三原小学校前	如水館前	8.4	8.4	10.4
		三原駅前	別所・高校入口	如水館前	8.2	8.2	0.8
		三原駅前	別所	深下組	8.7	8.7	1.3
		三原駅前	三原小学校前・深下組	如水館前	10.2	10.2	6.2
	鞆鉄道	三原駅前	三原小学校前	如水館前	8.4	8.4	3.0
		三原駅前	大橋	如水館前	8.2	8.2	1.0
		三原駅前	三原小学校前・深下組	如水館前	10.2	10.2	0.5
福地線	鞆鉄道	三原駅前	城町	上福地	8.5	8.5	1.5
		三原駅前	城町	登山口	8.8	8.8	3.5
		三原駅前	日赤病院	登山口	9.1	9.1	3.5
		三原駅前	日赤病院	上福地	8.8	8.8	4.5

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16路線の平成30(2018)補助年度(平成29(2017)年10月1日～平成30(2018)年9月30日)の経常収益は304,574千円であり、平成26(2014)年に比べて約12%の減少である。

表 路線別経常収益の推移

(単位：千円)

	平成26 (2014)年	平成27 (2015)年	平成28 (2016)年	平成29 (2017)年	平成30 (2018)年	備考
頼兼線	18,596	15,451	15,765	12,552	11,733	
田野浦線	17,366	18,341	15,238	19,493	22,580	
竹原・三原線	31,693	25,931	26,756	27,417	29,741	
幸崎線	30,107	26,227	27,489	26,565	24,436	
本郷線 (2号線経由)	24,878	22,962	24,156	21,645	18,298	
本郷線 (西野経由)	7,062	3,191	6,931	3,369	2,401	
小泉線	23,042	20,724	18,332	18,110	13,167	
本郷・ シャープ線	1,633	1,833	1,304	1,054	-	H29.7.31 系統廃止
麩沼循環線	1,418	944	1,351	506	159	H30.7.31 系統廃止
八幡線	1,443	1,073	1,469	-	-	H28.9.30 系統廃止
御調線	785	1,061	805	808	624	H30.9.30 系統廃止
甲山・三原線	34,131	29,294	29,309	24,487	23,157	
徳良線	7,568	9,770	8,916	8,264	9,500	
河内・甲山線	6,269	6,540	7,387	5,389	6,288	
深線	63,340	62,019	63,947	63,387	60,000	
如水館線	32,347	34,317	32,338	30,837	37,870	
福地線	15,847	13,307	13,390	14,199	12,626	
三原・空港線	29,618	31,832	29,947	28,506	31,994	
計 (H26～H30 増減)	347,143	324,817	324,830	306,588	304,574 (▲12.3%)	

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、平成30(2018)補助年度(平成29(2017)年10月1日～平成30(2018)年9月30日)の事業収支状況をみると、経常費用460,148千円、経常収益303,791千円、差額(経常収益－経常経費)▲156,357千円、経常収支率66.0%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、田野浦線、深線の2路線において経常収支率が100%を上回るが、大半は経常経費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1路線となっている。

表 経常収支率のランク別路線数
(平成30(2018)補助年度)

経常収支率ランク	路線数
30%未満	1路線
30%以上50%未満	4路線
50%以上100%未満	7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（平成30(2018)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	12.6	10.9	51.3	12,795	11,733	▲ 1,062	91.7%
田野浦線	14.2	14.0	77.0	21,718	22,580	862	104.0%
竹原・三原線	6.1	8.5	25.7	47,577	29,741	▲ 17,836	62.5%
幸崎線	9.7	13.7	38.0	35,652	24,436	▲ 11,216	68.5%
本郷線（2号線経由）	14.0	16.6	36.8	53,242	18,298	▲ 34,944	34.4%
本郷線（西野経由）	4.0	1.8	7.2	6,185	2,401	▲ 3,784	38.8%
小泉線	9.3	13.4	40.6	34,907	13,167	▲ 21,740	37.7%
甲山・三原線	7.0	7.0	23.6	44,728	23,157	▲ 21,571	51.8%
徳良線	2.7	3.2	8.6	19,721	9,500	▲ 10,221	48.2%
河内・甲山線	4.2	2.3	5.8	27,478	6,288	▲ 21,190	22.9%
深線	23.2	51.9	166.3	46,298	60,000	13,702	129.6%
如水館線	10.7	32.1	51.5	38,175	37,870	▲ 305	99.2%
福地線	13.0	13.5	41.9	24,429	12,626	▲ 11,803	51.7%
三原・空港線	10.5	4.4	46.2	47,243	31,994	▲ 15,249	67.7%
計	141.2	193.3	620.5	460,148	303,791	▲ 156,357	66.0%

資料：生活環境課

※平成30(2018)補助年度とは平成29(2017)年10月1日～平成30(2018)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便あ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。

2.6 地域コミュニティ交通の概況

鉄道や路線バス等のサービスを受け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（令和元(2019)年10月1日現在）

地域コミュニティ交通	地域	運営主体
①本郷ふれあいタクシー	本郷地域	本郷町町内会長連合会
②久井ふれあいバス	久井地域	三原市
③大和ふれあいタクシー	大和地域	大和町自治振興連合会
④佐木島循環バス	佐木島	三原市
⑤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
⑥八幡町民タクシーさくら号	八幡町	八幡町内会

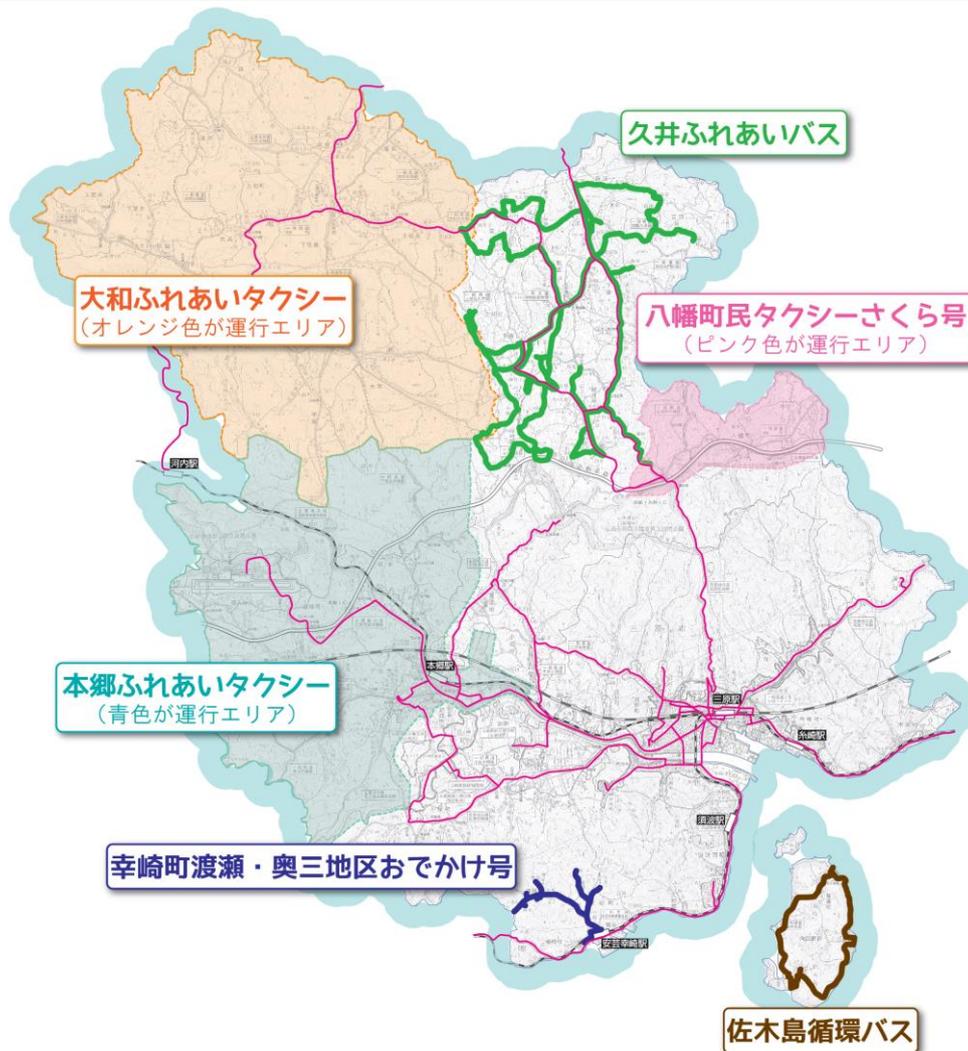


図 地域コミュニティ交通の運行エリア

(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、地域住民が主体となり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，スーパー等が集まる「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

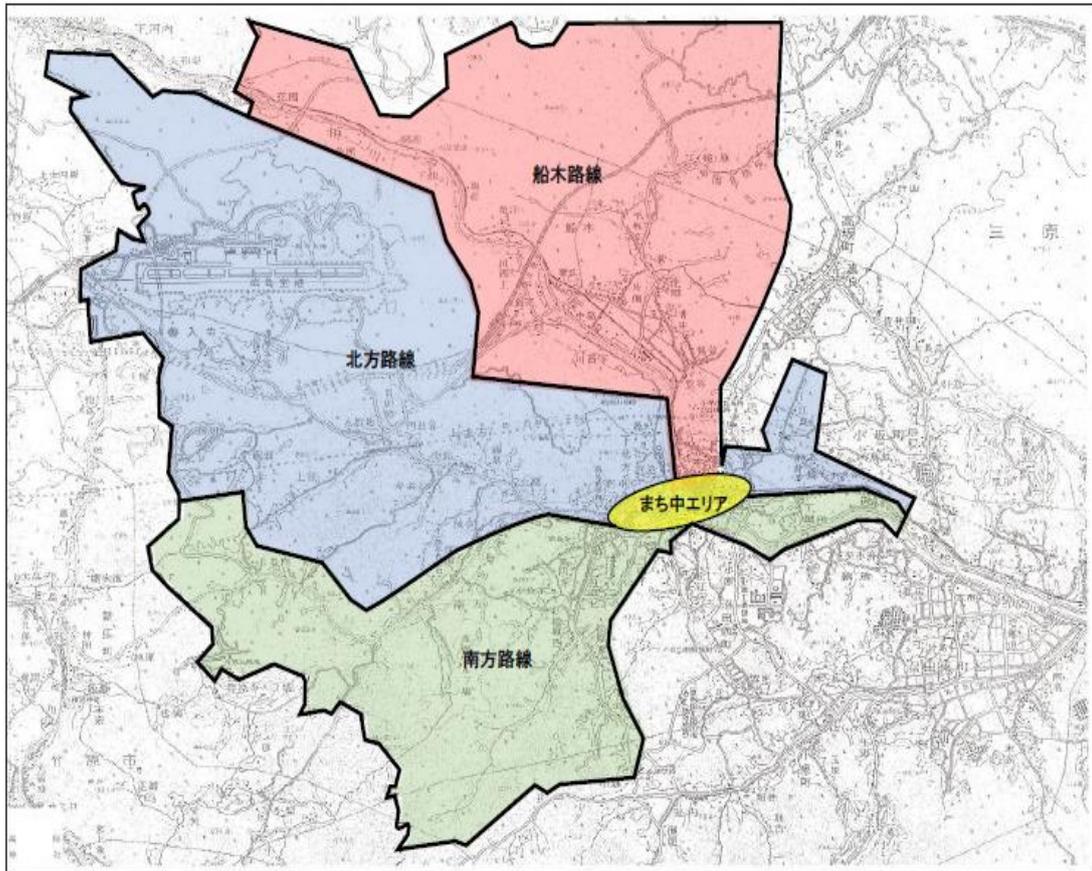


図 運行エリア

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)を廃止し、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

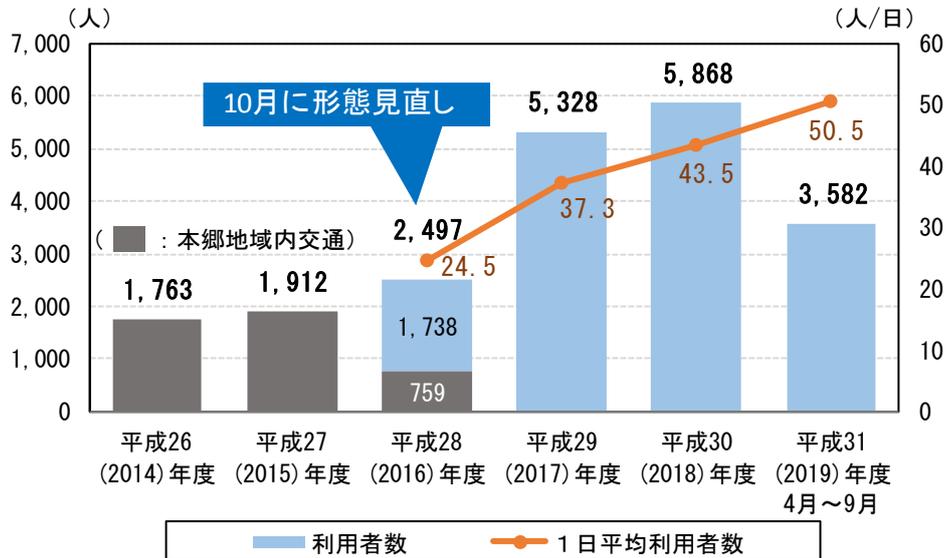
本郷ふれあいタクシーの平成30(2018)年度の利用者数は5,868人であり、平成28(2016)年10月の運行開始から利用者は増加し続けている。

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 4月～9月
総利用者数	1,738人	5,328人	5,868人	3,582人
一般(300円)	80人	225人	292人	164人
敬老(200円)	1,508人	4,633人	5,074人	3,030人
障害(無料)	150人	470人	502人	388人
運行日数	71日	143日	135日	71日
1日平均利用者数	24.5人	37.3人	43.5人	50.5人
1便平均利用者数	1.5人	1.8人	1.9人	2.0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、男女別（平成30(2018)年度）

行き便は9時と9時45分、帰り便は10時30分と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	8:15	400人	3.0人	帰り便	—	—	
	9:00	962人	7.1人		—	—	
	9:45	1,033人	7.7人		10:30	693人	5.1人
	11:15	510人	3.8人		12:00	791人	5.9人
	13:30	300人	2.2人		14:00	376人	2.8人
	14:30	135人	1.0人		15:00	269人	2.0人
	15:30	79人	0.6人		16:00	320人	2.4人
	合計	3,419人	25.3人		合計	2,449人	18.1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	1,672人	40日	41.8人
水曜日	1,924人	48日	40.1人
金曜日	2,272人	47日	48.3人

表 男女別利用者数

区分	利用者数	割合
男性	618人	10.5%
女性	5,250人	89.5%

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度）

本郷ふれあいタクシーの平成30(2018)年度の収支率は14.9%である。

事業費	11,784,452円	・・・(A)
所定運賃収入	1,760,400円	(優待乗車補填金相当額を含む)・・・(B)
収支率	14.9%	・・・(B)/(A)×100 (平成29年度:13.2%)
市支出額	10,682,000円	・・・(延べ利用者数5,868人→利用者1人当たり1,820円)

(2) 久井ふれあいバス

① 運行概要

久井ふれあいバスは、かつての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月から運行している。久井地域の各地区と医療機関等を連絡する運行ルートを5ルート設定し、それぞれ週2日、1日2往復運行している。

表 久井ふれあいバスの運行概要

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23(2011)年10月1日
運行主体	三原市
運行事業者	向谷商店, (有)久井交通
使用車両	市所有の14人乗りワゴン車2台 (市が事業者へ運行を委託)
運行日, 便数	週2日(月～金), 1日4便(往路2便・復路2便)
利用料金	200円(定額制), 敬老優待:100円, 障害者優待:無料 通院目的での利用:無料(乗務員へ申告)

表 久井ふれあいバスの運行路線

コース	運 行 曜 日	経 路
吉田・筋原コース	月曜日・金曜日	吉田・筋原⇄公立くい診療所等
泉・和草コース	火曜日・木曜日	泉・和草⇄公立くい診療所等
羽倉コース	水曜日・金曜日	羽倉⇄公立くい診療所等
坂井原・下津コース	火曜日・木曜日	坂井原・下津⇄公立くい診療所等
小林・山中野・土取コース	月曜日・水曜日	小林・山中野・土取⇄公立くい診療所等

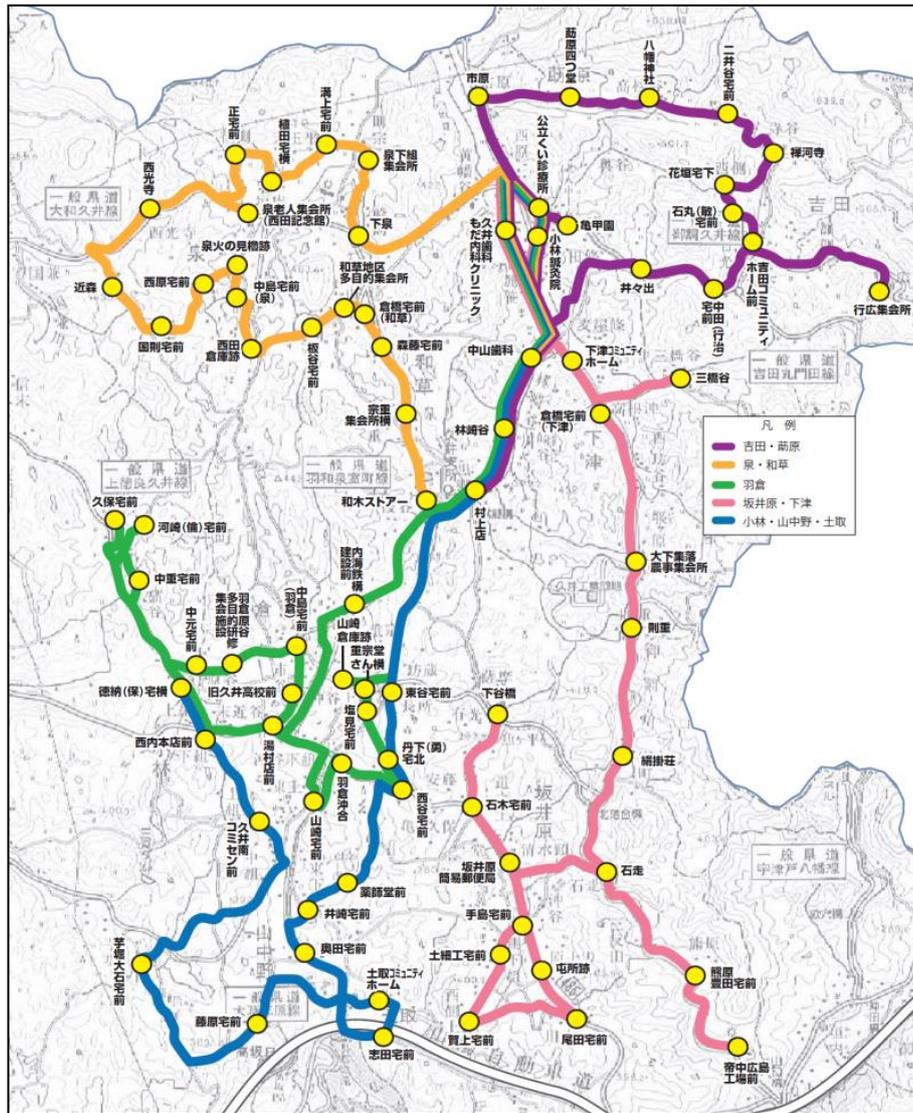


図 久井ふれあいバスの運行路線

② 運行経緯

久井ふれあいバスの運行経緯は、以下のとおりである。

表 久井ふれあいバスの運行経緯

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。 1日1往復から2往復に増便。
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。

③ 利用動向

ア. 路線全体

久井ふれあいバスの平成30(2018)年度の利用者数は2,883人であり、利用者は年々減少している。利用者種別では、通院目的の利用者が約9割を占める。

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4月～9月
総利用者数	3,845人	3,316人	3,392人	2,883人	1,156人
一般(200円)	1人	2人	23人	0人	0人
敬老(100円)	180人	148人	110人	164人	84人
障害(無料)	94人	59人	74人	127人	63人
通院(無料)	3,570人	3,107人	3,185人	2,592人	1,009人
運行日数	243日	243日	244日	244日	121日
1日平均利用者数	15.8人	13.6人	13.9人	11.8人	9.6人
1便平均利用者数	2.0人	1.7人	1.7人	1.5人	1.2人

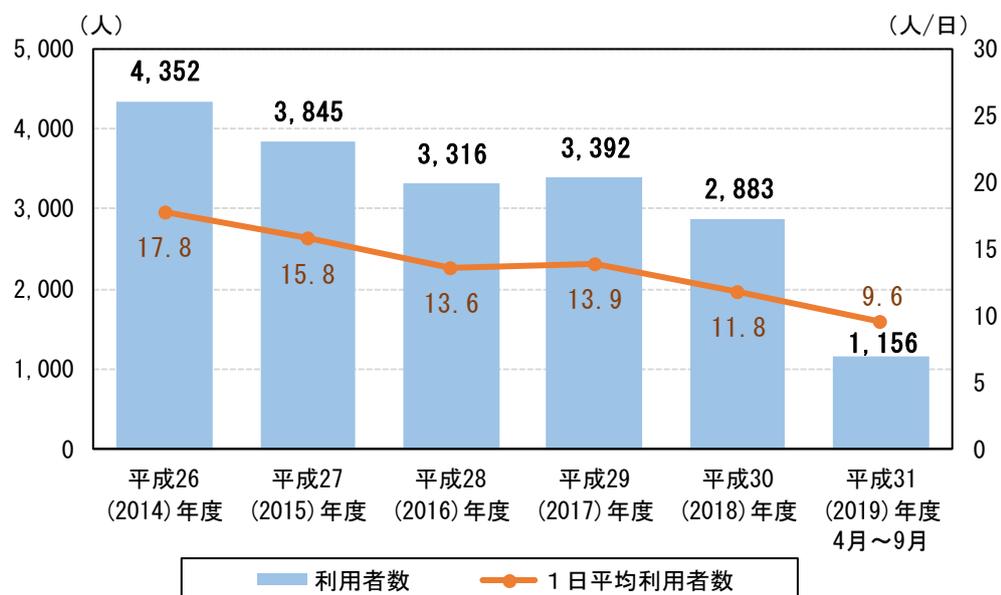


図 利用動向

イ. 便別（平成30(2018)年度）

便別の利用では、往路、復路ともに2便目の利用者が非常に少ない。

表 便別利用者数

路 線	往復	便	利用者数	割合
全 体	往路	1 便目	1,432人	49.7%
		2 便目	197人	6.8%
	復路	1 便目	1,188人	41.2%
		2 便目	66人	2.3%
	合 計			2,883人

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度）

久井ふれあいバスの平成30(2018)年度の収支率は9.5%であり、10%を下回る。

事業費	6,086,907円（運行業務委託料，燃料代等）	・・・(A)
所定運賃収入	576,600円（優待乗車補填金相当額を含む）	・・・(B)
収支率	9.5%	・・・(B)/(A)×100（平成29年度：11.3%）
市支出額	6,070,507円	・・・(延べ利用者数2,883人→利用者1人当たり2,106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，神田タクシー，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：榎梨・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

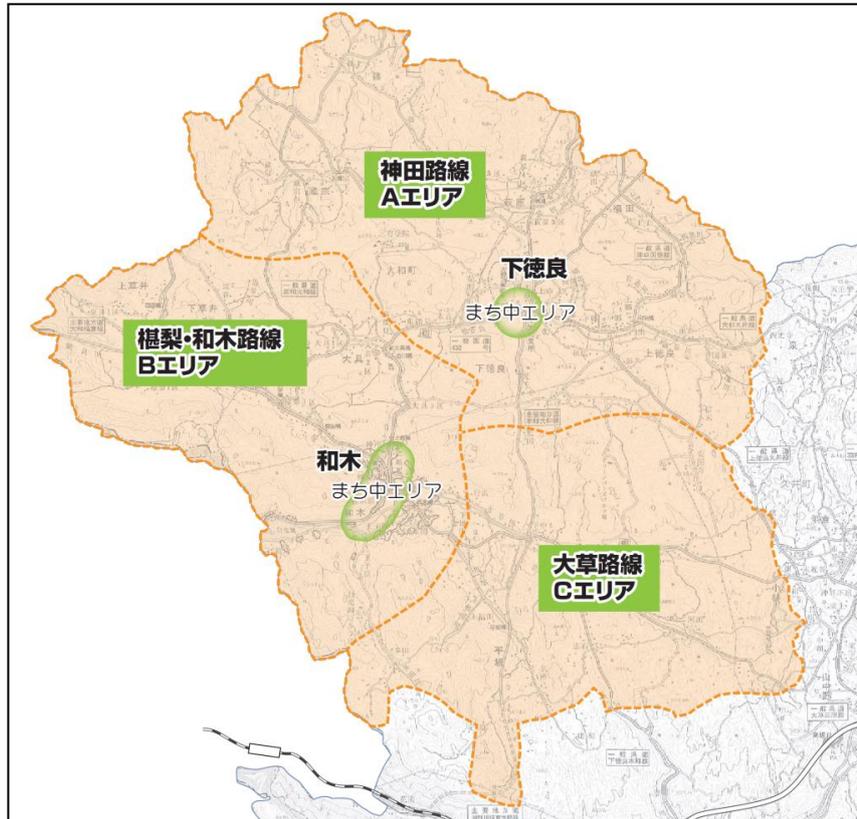


図 大和ふれあいタクシーの運行エリア

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平成30(2018)年度の利用者数は5,837人であり、近年、大幅に減少している。

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4月～9月
総利用者数	7,828人	7,072人	6,082人	5,837人	2,780人
一般(300円)	661人	436人	438人	432人	241人
敬老(200円)	5,541人	4,800人	4,064人	3,881人	1,906人
障害(無料)	1,626人	1,836人	1,580人	1,524人	633人
運行日数	144日	145日	144日	142日	71日
1日平均利用者数	54.4人	48.8人	42.2人	41.1人	39.2人
1便平均利用者数	2.5人	2.4人	2.2人	2.0人	2.0人

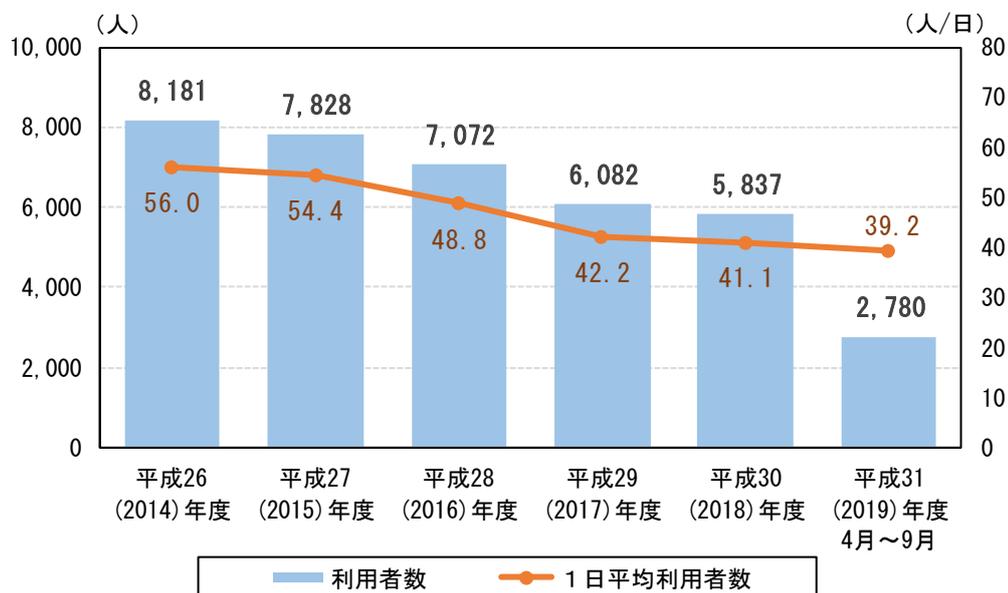


図 利用動向

イ. 便別、曜日別、男女別（平成30(2018)年度）

便別では、行き便は9時と11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。

曜日別では水曜日、金曜日の利用が多い。また、利用者の83.5%が女性である。

表 便別利用者数

運行方向	発時刻	利用者数 (人)	1日平均 (人)	運行方向	発時刻	利用者数 (人)	1日平均 (人)
行き便	8:00	81	0.6	帰り便	—	—	
	9:00	978	6.9		—	—	
	10:00	285	2.0		10:30	967	6.8
	11:00	866	6.1		11:30	844	5.9
	13:30	506	3.6		14:00	275	1.9
	14:30	202	1.4		15:00	509	3.6
	15:30	34	0.2		16:00	290	2.0
	合計	2,952	20.8		合計	2,885	20.3

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	1,580人	41日	38.5人
水曜日	2,068人	51日	40.5人
金曜日	2,189人	50日	43.8人

表 男女別利用者数

区分	利用者数	割合
男性	898人	15.4%
女性	4,876人	83.5%
不明	63人	1.1%

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度）

大和ふれあいタクシーの平成30(2018)年度の収支率は14.1%である。

事業費	12,424,849円	・・・(A)
所定運賃収入	1,751,100円	(優待乗車補填金相当額を含む) ・・・(B)
収支率	14.1%	・・・(B)/(A)×100 (平成29年度：14.9%)
市支出額	11,519,000円	・・・(延べ利用者数5,837人→利用者1人当たり1,973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 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～JA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

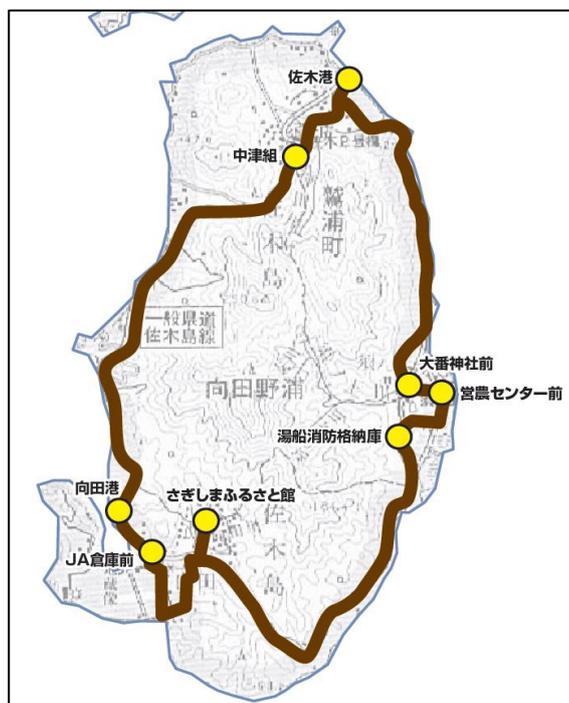


図 佐木島循環バスの運行ルート

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

佐木島循環バスの平成30(2018)年度の利用者数は2,161人であり、前年度からは横這いしている。

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4月～9月
総利用者数	665人	1,972人	2,154人	2,161人	994人
一般(200円)	146人	376人	421人	404人	189人
敬老(100円)	395人	1,124人	1,211人	900人	410人
障害(無料)	124人	472人	522人	857人	395人
運行日数	119日	242日	243日	243日	120日
1日平均利用者数	5.6人	8.1人	8.9人	8.9人	8.3人
1便平均利用者数	1.1人	1.6人	1.8人	1.8人	1.7人

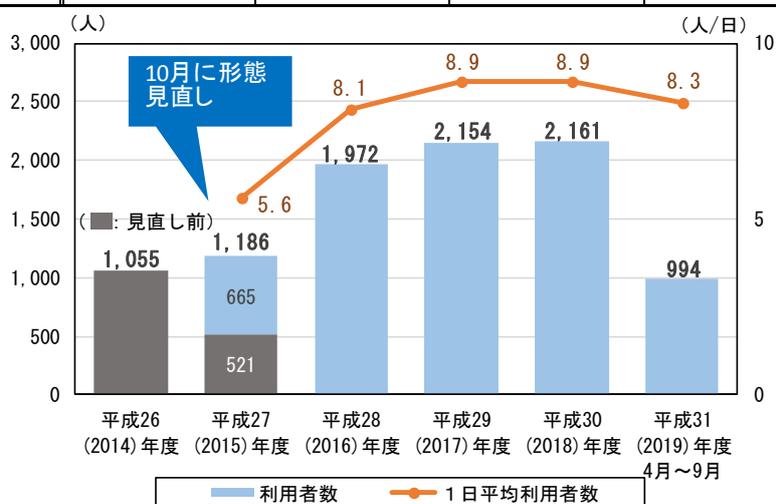


図 利用動向

イ. 便別（平成30(2018)年度）

便別では、第4便（13時45分発）を除く全ての便に、利用が分散している。

表 便別利用者数

発時刻	利用者数	1日平均
7:40	488人	2.0人
8:10	431人	1.8人
11:55	504人	2.1人
13:45	224人	0.9人
15:55	514人	2.1人
	2,161人	8.9人

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度）

佐木島循環バスの平成30(2018)年度の収支率は23.6%である。

事業費	1,830,992円（運行業務委託料，燃料代等）	・・・(A)
所定運賃収入	432,200円（優待乗車補填金相当額を含む）	・・・(B)
収支率	23.6%	・・・(B)/(A)×100（平成29年度：25.1%）
市支出額	1,660,192円	・・・(延べ利用者数2,161人→利用者1人当たり768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



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JR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平成30(2018)年度の利用者数は2,768人であり、少しずつではあるが、年々減少する傾向にある。

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4月～9月
総利用者数	2,883人	2,897人	2,814人	2,768人	1,374人
一般(200円)	0人	0人	0人	0人	0人
敬老(100円)	2,132人	2,137人	2,056人	2,002人	982人
障害(無料)	751人	760人	758人	766人	392人
運行日数	103日	102日	100日	102日	51日
1日平均利用者数	28.0人	28.4人	28.1人	27.1人	26.9人
1便平均利用者数	4.0人	4.1人	4.0人	3.9人	3.8人

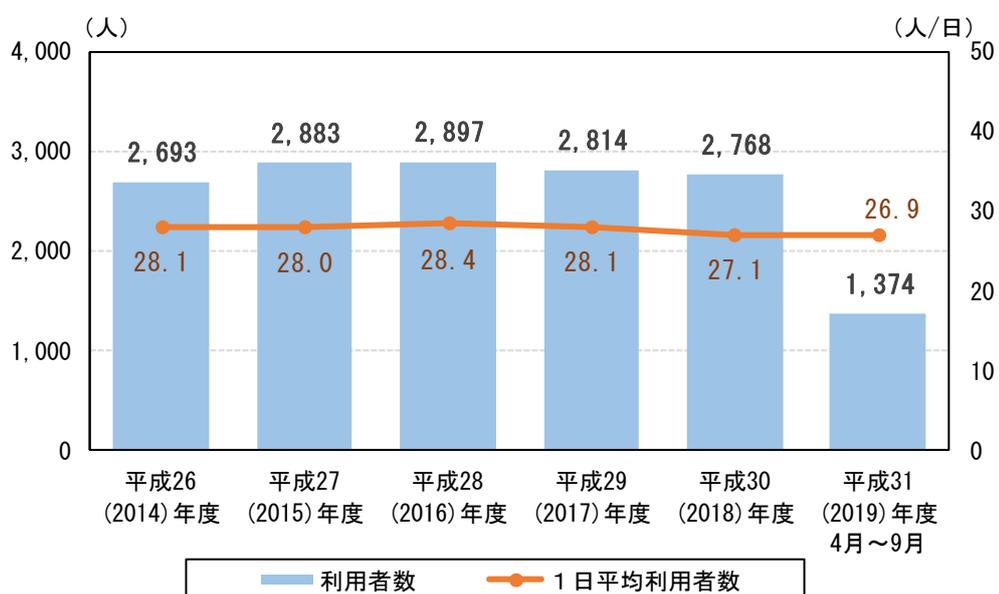


図 利用動向

イ. 便別（平成30(2018)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	46人	0.5人	帰り便	—	—	—
	渡瀬1便 7:55	378人	3.7人		11:45	715人	7.0人
	奥三2便 8:40	740人	7.3人		13:05	334人	3.3人
	渡瀬2便 9:20	265人	2.6人		15:35	290人	2.8人
		1,429人	14.0人			1,339人	13.1人

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度）

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の平成30(2018)年度の収支率は16.5%である。

事業費	3,354,200円	・・・(A)
所定運賃収入	553,600円	(優待乗車補填金相当額を含む) ・・・(B)
収支率	16.5%	・・・(B)/(A)×100 (平成29年度：17.6%)
市支出額	3,154,000円	・・・(延べ利用者数 2,768人→利用者1人当たり1,139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。

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

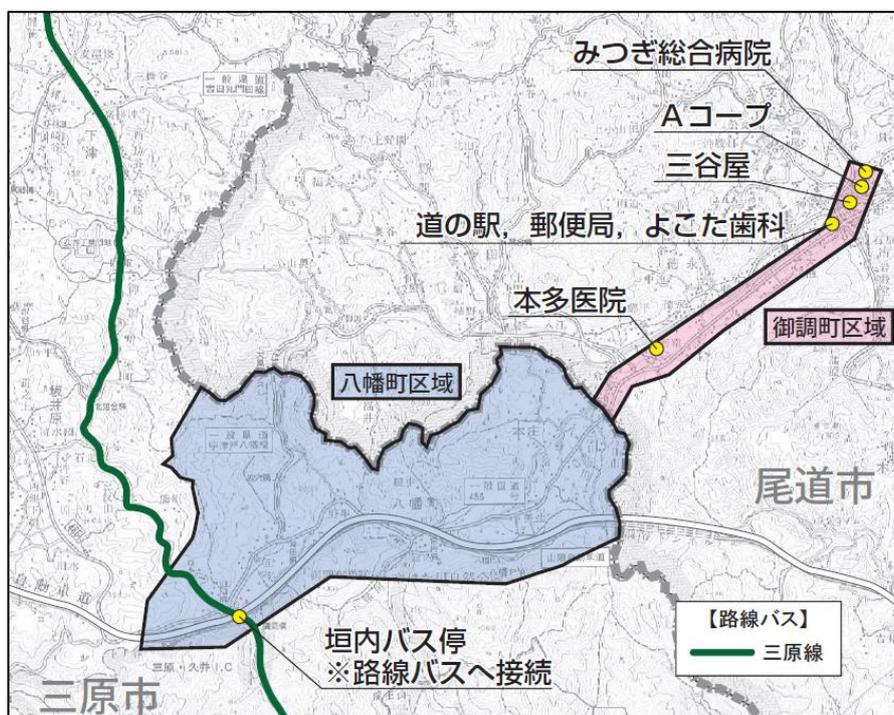


図 八幡町民タクシーさくら号の運行エリア

② 利用動向

ア. 路線全体

運行開始から利用者は徐々に増加する傾向にあるが、目標の1日平均利用者数10人以上を達成した月はない。

表 月別利用者数

【平成30年度】

(単位：人，日，便)

区 分	平成 30 (2018) 年			平成 31 (2019) 年			計
	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	
利用者数	58	55	63	74	92	90	432
一般(300 円)	12	0	0	8	5	0	25
敬老(200 円)	22	33	39	58	72	70	294
障害(無料)	24	22	24	8	15	20	113
運行日数	13	12	11	11	11	13	71
1 日平均利用者数	4.5	4.6	5.7	6.7	8.4	6.9	6.1
運行便数	41	40	41	42	52	67	283
1 便平均利用者数	1.4	1.4	1.5	1.8	1.8	1.3	1.5

【平成31年度】

区 分	31 年	令和元(2019)年					計
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	
利用者数	92	110	103	108	83	96	592
一般(300 円)	1	0	1	1	1	4	8
敬老(200 円)	74	83	69	73	56	67	422
障害(無料)	17	27	33	34	26	25	162
運行日数	12	12	12	13	12	11	72
1 日平均利用者数	7.7	9.2	8.6	8.3	6.9	8.7	8.2
運行便数	55	63	61	58	54	55	346
1 便平均利用者数	1.7	1.7	1.7	1.9	1.5	1.7	1.7

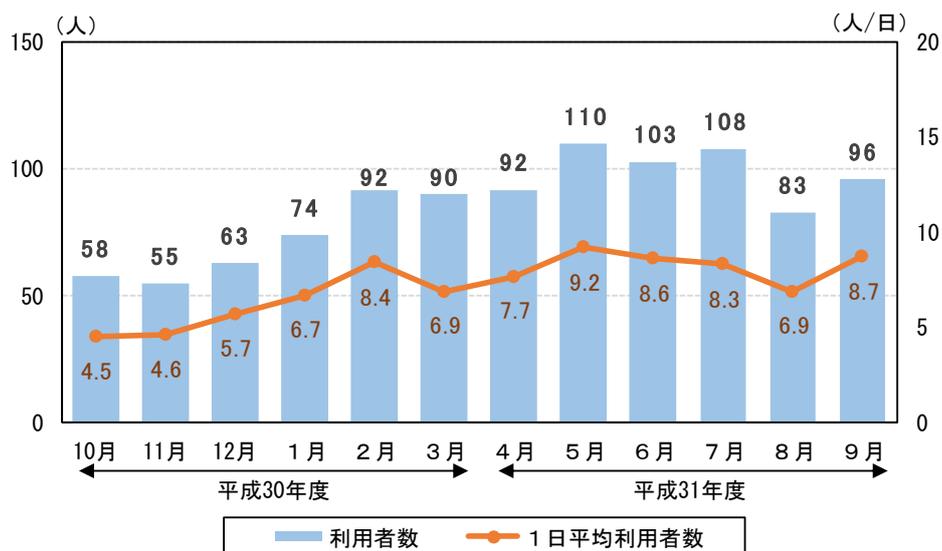


図 月別の利用者数（平成30年度～平成31年度）

イ. 便別，男女別（平成30(2018)年度）

便別では，10時発（自宅から八幡町・御調町へ行く便）が最も多い。

また，利用者の64.4%が女性である。

表 便別利用者数

発時刻	利用人数	発時刻	利用人数
8:30	51人	14:00	16人
9:15	33人	14:30	8人
10:00	111人	15:00	11人
11:00	63人	15:30	1人
12:30	79人	16:30	20人
13:15	39人	合 計	432人

表 男女別利用者数

区 分	利用者数	割合
男 性	154人	35.6%
女 性	278人	64.4%

ウ. 収支状況（平成30(2018)年度，10月～3月）

八幡町民タクシーさくら号の平成30(2018)年度の収支率は6.2%であり，10%を下回る。

事業費	2,103,040円	・・・(A)
所定運賃収入	129,600円	(優待乗車補填金相当額を含む) ・・・(B)
収支率	6.2%	・・・(B)/(A)×100
市支出額	2,036,740円	・・・(延べ利用者数 432人→利用者1人当たり4,715円)

(7) 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。

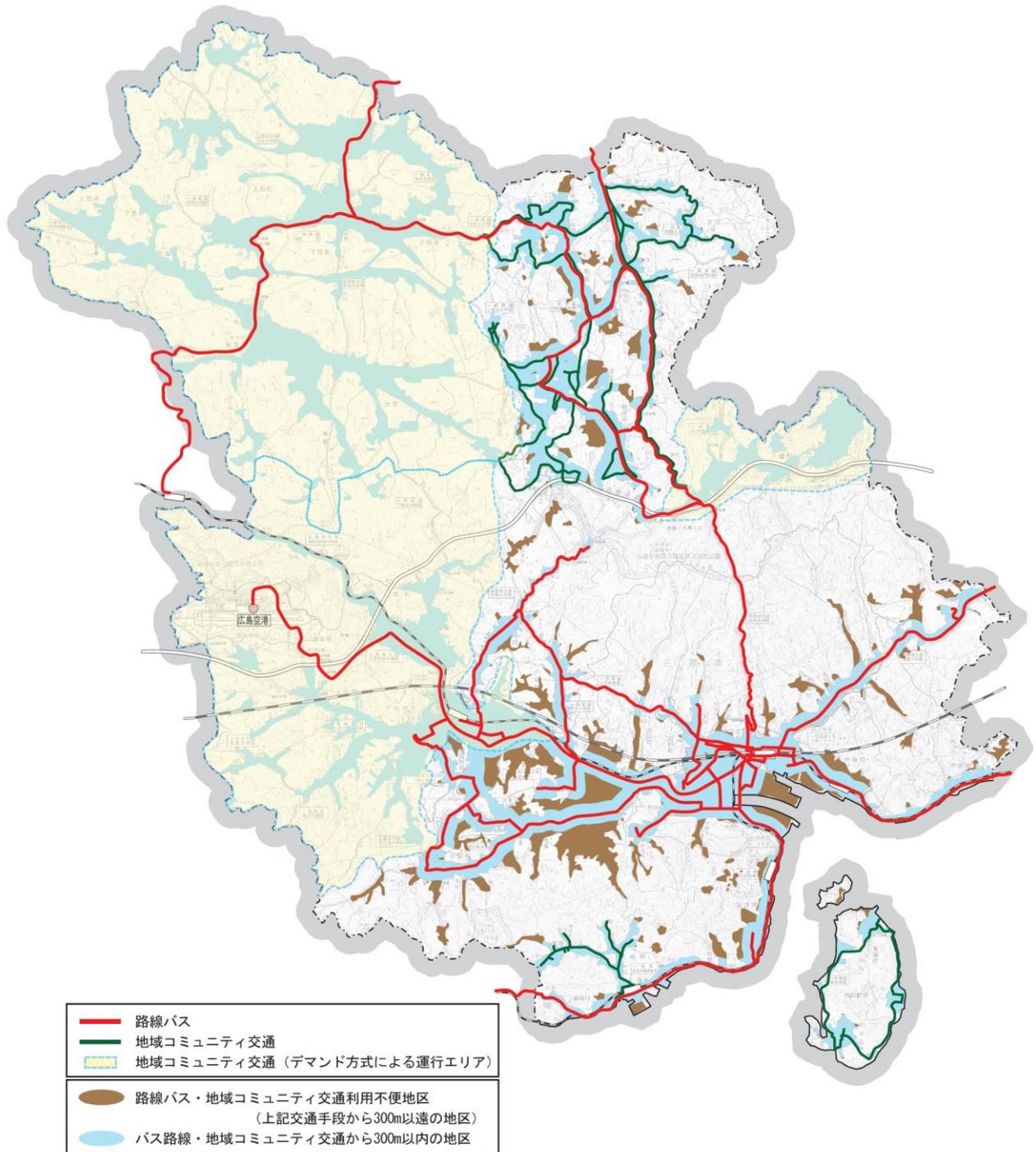


図 路線バス及び地域コミュニティ交通の利用が不便な地区の分布

2.7 タクシー及びバス事業者の営業所等

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。

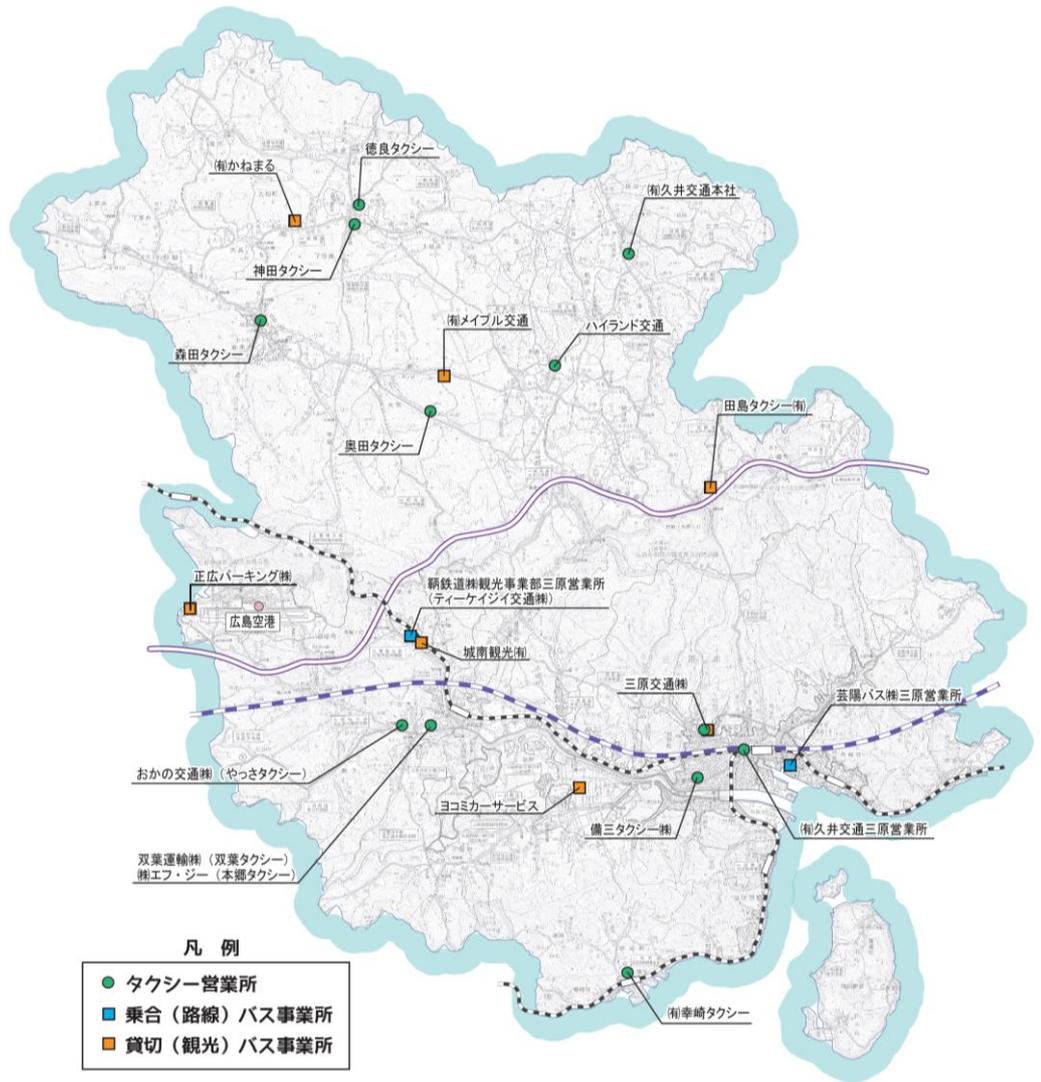


図 タクシー・バス会社の営業所等の分布

表 タクシー・バス会社の営業所一覧

	事業者名	住所
タクシー事業者	おかの交通(株) (やっさタクシー)	三原市南方3丁目7-10
	奥田タクシー	三原市大和町大草7743-8
	(株)エフ・ジー (本郷タクシー)	三原市下北方1-10-17
	神田タクシー	三原市大和町下徳良2157-4
	徳良タクシー	三原市大和町下徳良1904-1
	ハイランド交通	三原市久井町羽倉331
	備三タクシー(株)	三原市皆実2丁目5-28
	双葉運輸(株) (双葉タクシー)	三原市下北方1-10-17
	三原交通(株)	三原市西野4丁目4-1
	森田タクシー	三原市大和町和木1581-2
	(備)久井交通本社	三原市久井町下津1497-9
	(備)久井交通三原営業所	三原市港町1丁目701-4
	(備)幸崎タクシー	三原市幸崎能地3-3-21

	事業者名	住所
乗合(路線)バス事業者	芸陽バス(株) 三原営業所	三原市古浜2丁目6番14号
	新鉄道(株)観光事業部三原営業所 (ティーケイジイ交通株式会社)	三原市本郷町船木1543-2
貸切(観光)バス事業者	城南観光(南)	三原市本郷町船木1599-2
	田島タクシー(南)	三原市八幡町垣内548
	正広パーキング(株)	三原市本郷町善入寺1775
	ヨコミカーサービス	三原市沼田東町片島551-16
	(備)かねまる	三原市大和町下徳良1078-5
(備)メイプル交通	三原市大和町大草6154	

2.8 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平成30(2018)年度で14,458人であり、70歳以上高齢者の59.3%が交付を受けている。また、年間市負担額は54,345千円、交付者1人あたり3,759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26 (2014)年度	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度	平成30 (2018)年度
対象者数(人)	22,877	22,806	23,206	23,791	24,399
交付者数(人)	14,878	14,652	14,579	14,513	14,458
交付割合(%)	65.0%	64.2%	62.8%	61.0%	59.3%
年間市負担額(千円)	71,170	67,361	67,645	62,237	54,345
交付者1人あたり 市負担額(円)	4,784	4,597	4,640	4,288	3,759

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平成30(2018)年度で334人であり、70歳以上高齢者の89.1%が交付を受けている。また、年間市負担額は11,053千円で、交付者1人あたり33,093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26 (2014)年度	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度	平成30 (2018)年度
対象者数(人)	377	363	364	379	375
交付者数(人)	336	326	328	339	334
交付割合(%)	89.1%	89.8%	90.1%	89.4%	89.1%
年間市負担額(千円)	11,559	11,398	10,581	10,751	11,053
交付者1人あたり 市負担額(円)	34,402	34,963	32,259	31,714	33,093

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平成30(2018)年度で2,385人、年間市負担額は12,455千円、また、交付者1人あたりでは5,222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26 (2014)年度	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度	平成30 (2018)年度
交付者数(人)	1,927	1,990	2,148	2,260	2,385
年間市負担額(千円)	13,479	12,617	15,868	13,086	12,455
交付者1人あたり 市負担額(円)	6,995	6,340	7,387	5,790	5,222

資料：社会福祉課

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平成30(2018)年度で43人になっている。年間市負担額は2,729千円、交付者1人あたりでは63,465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26 (2014)年度	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度	平成30 (2018)年度
交付者数(人)	52	48	50	47	43
年間市負担額(千円)	3,040	2,758	2,644	2,616	2,729
交付者1人あたり 市負担額(円)	58,462	57,458	52,880	55,660	63,465

資料：社会福祉課

2.9 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、平成30(2018)年度で257,665千円である。

経年変化をみると、平成25(2013)年度以降の負担額は減少傾向にあるが、平成30(2018)年度は7月豪雨災害に伴う路線バスの運休による運賃収入の減収や地域コミュニティ交通を新しく導入したこと等の影響で前年度よりも増加している。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 22 (2010) 年度	平成 23 (2011) 年度	平成 24 (2012) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	
航路事業	5,670	19,882	25,111	35,711	39,641	34,720	22,821	27,437	32,145	
路線バス	123,950	129,109	112,931	105,722	96,130	105,662	101,207	93,698	109,817	
本郷ふれあい タクシー	—	—	—	—	—	—	7,368	11,157	10,682	
久井ふれあいバス	—	3,386	6,166	12,600	5,482	5,576	5,839	5,999	6,070	
大和ふれあい タクシー	10,442	10,160	11,119	11,152	11,240	11,272	11,209	11,291	11,519	
佐木島循環バス	1,738	1,827	1,742	1,843	1,926	5,087	1,523	1,512	1,660	
幸崎町渡瀬・奥三 地区おでかけ号	1,688	2,902	2,852	2,787	2,880	3,171	3,052	2,997	3,154	
本郷地域内交通 バス	—	—	—	8,250	8,448	8,466	4,288	—	—	
八幡町民タクシー さくら号	—	—	—	—	—	—	—	—	2,036	
交通事業計	145,823	168,196	159,921	178,065	165,747	173,954	157,307	154,091	177,083	
高齢者 優待	バス	86,510	81,285	76,583	72,355	71,170	67,361	67,645	62,237	54,345
	航路	10,216	10,256	10,045	11,458	11,559	11,398	10,581	10,751	11,053
障害者 優待	バス	8,342	10,782	10,148	13,045	13,479	12,617	15,868	13,086	12,455
	航路	3,886	3,272	3,310	3,065	3,040	2,758	2,644	2,616	2,729
福祉関係計	108,954	105,595	100,086	99,923	99,248	94,134	96,738	88,690	80,582	
合 計	254,777	273,791	260,007	277,988	264,995	268,088	254,045	242,781	257,665	

資料：生活環境課

※本市の交通事業のうち、スクールバス等の教育関連は除く

2.10 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等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、民生委員児童委員等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) 市民や利用者等の意見（アンケート調査結果）より

① 路線バスや地域コミュニティ交通の現状について

- ・市民アンケートにおける路線バスに対する満足度は、「満足」よりも「不満」の回答割合が高く、「不満」割合は5年前の調査結果よりも大きくなっている。不満理由としてはバスのサービス便数の少なさを挙げる意見が最も多い。また、回答者の約7割は路線バスを利用しておらず、その理由として「車など、他に便利な手段がある」ことを挙げる人が、利用していない回答者の約8割を占める。
- ・これに対し、路線バス利用者へのアンケート結果では、利用者の約4割が「満足」しており、「不満」と感じる割合を上回っている。不満の内容は、便数が少ない、最終便の時間が早いとする意見が多い。
- ・地域コミュニティ交通利用者へのアンケート結果では、「満足」の割合が高い傾向にあり、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、各手段のサービス内容に応じて、便数などのサービス水準を指摘する意見が多くなっている。

② 鉄道の現状について

- ・市民の鉄道に対する満足度では「満足」の回答割合が「不満」を上回っている。不満の内容をみると、運行本数が少ない、糸崎線止まりが多い、駅のバリアフリー化の要望などの意見が多い。

③ 航路の現状について

- ・市民のフェリー・高速船に対する満足度では「満足」の回答割合が「不満」を上回っているが、佐木島住民に限ると「不満」の割合の方が高くなっている。また不満の内容をみると、便数が少ない、という意見が最も多い。

④ 今後必要な移動サービス等について

- ・市内の多くの町内会等において移動手段の問題は重要と認識しており、かつ今後深刻化すると考える町内会等が多い。
- ・また一方で、町内会等の主導で移動支援（住民同士の支え合い）に取り組むことは難しいとする町内会等は約7割である。
- ・民生委員児童委員からは、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の他、福祉サービスの充実、また、タクシー利用が多い現状を踏まえて運賃対策に係る意見が寄せられた。

(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]

～調査実施中～

[久井地域]

- ・利用が減少している今のふれあいバスは、ドア・ツー・ドアのデマンド運行に転換して、便利にするしかないのではないか。
- ・ふれあいバスは、通院の時は無料。しかし、大和や本郷では300円で、敬老優待なら200円。久井の場合も、応分の負担を求めてもよいのではないか。
- ・現行のふれあいバスからデマンド交通への移行に向けて、次年度に市と具体的な協議を進めたい。

[大和地域]

- ・ふれあいタクシーは、家まで迎えに来るから高齢者が使いやすい。バス停まで歩くのが大変という方も多い。
- ・周辺の本郷町や世羅町のデマンドタクシーと連携する等して、ふれあいタクシーが町外まで行けるようになれば有り難い。
- ・公での移動支援が難しいなら、地元が担うしかない。そのため自治振興連合会に自動車を貸し出すのがよいのではないか。その場合、タクシーを圧迫せずに運用しないといけない。
- ・タクシー券を発行して交通弱者を救済するなど、三原市独自の方策を考えてほしい。
- ・公共交通だけでクリアしようとするとう無理がある。福祉タクシーの活用など、市の福祉の担当と一緒に実施するべきであろう。市の考え方を変えていかないといけない。

[八幡町]

- ・月1回のサロン活動を、さくら号が運行する曜日に変更した。民生委員等と協力して、ひとりひとりにお願いしたので変更は大変だったが、おかげで利用者が増えた。
- ・路線バスとの乗り継ぎ利用があるため、乗り替えがわかりやすく示された時刻表があってもよい。
- ・三原まで運行して欲しいという意見もあるが、路線バス会社の経営に影響がある。そこまで無理してやってはいけないと思う。

(3) バス事業者の意見（ヒアリング調査結果）より

① 近年の利用動向について

- ・市域全体としては利用が減少傾向にある。三原市は敬老優待制度があるため、他市町よりも利用者は多いものの、敬老優待の利用者も減少傾向にある。

② 乗務員不足の現状

- ・バスの乗務員不足が深刻である。現状では何とかなっているが、乗務員は高齢化しており、5年後になると非常に厳しくなっていると考える。

- ・ 事業者としても、二種免許取得の補助制度の創設，求人媒体の拡大など工夫しているが，不足の解消は難しい。

③ サービス維持への課題

- ・ 利用者が多い幹線にあたる路線はバス，地域内はタクシー事業者などによる小型車両・デマンドに切り替えていくのが現実的。特に高齢化が進むと，ドア・ツー・ドアのサービスでないと移動できない方も増えるであろう。
- ・ 幹線にあたる路線であっても，民間企業のみで担うのは維持に限界がある。
- ・ 八幡地域は，デマンド型乗合タクシーの導入により，幹線とフィーダーのモデルのような形態になり，よい事例になったと考えている。

第3章 地域公共交通に係る課題

3.1 第1期計画の検証

(1) 第1期計画の目標

第1期計画では、以下の3つの目標を掲げて、地域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・活性化を図る
- 2) 人口減少・高齢化社会において市民生活を支える地域公共交通手段を確保する
- 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

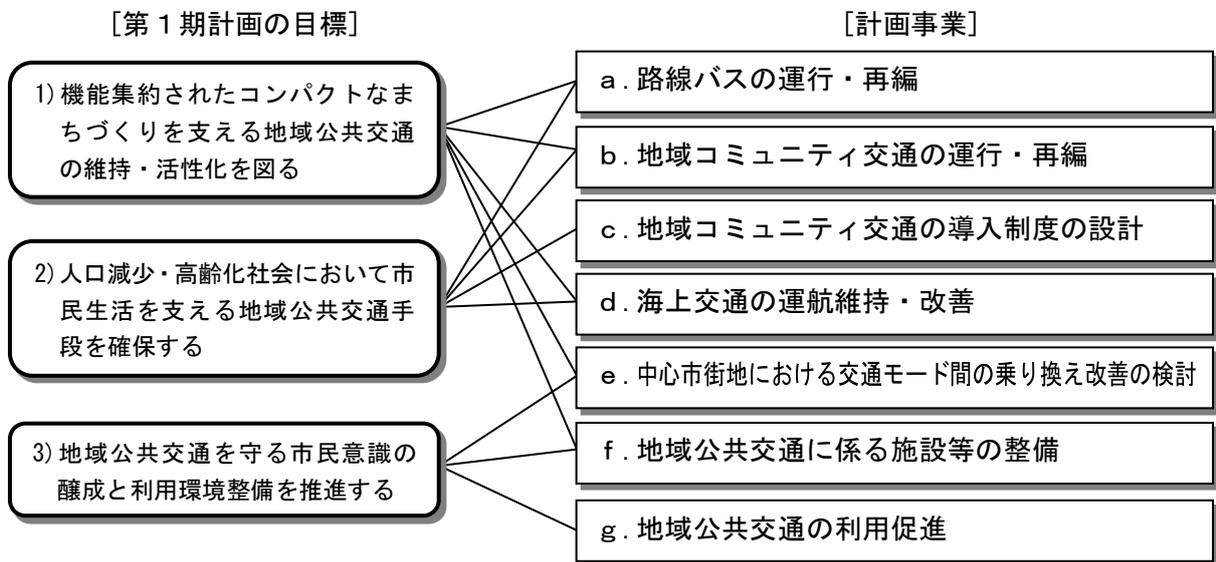


図 第1期計画の目標と事業

(2) 第1期計画期間における取組

第1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1期計画期間に実施した主な取組

第1期計画の事業	実施した主な取組	実施主体
a : 路線バスの運行・再編	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行及び検証（補助路線）を実施 ・H30.10 路線バス「御調線」廃止，地域コミュニティ交通「八幡町民タクシーさくら号」へ転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間バス事業者 ・三原市
b : 地域コミュニティ交通の運行・再編	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティ交通の運行及び検証を実施 ・H27.10 「佐木島循環バス」の運行形態見直し ・H28.10 「本郷地域内交通バス」廃止，「本郷ふれあいタクシー」へ運行形態見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通運営主体（地域住民団体等） ・三原市
c : 地域コミュニティ交通の導入制度の設計	<ul style="list-style-type: none"> ・「三原市地域コミュニティ交通導入の手引き」を作成 ・当該手引きを町内会回覧やHP掲載により周知 ※当該手引きに基づき，本郷町・八幡町へ乗合タクシーを導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・三原市
d : 海上交通の運航維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> ・海上交通の運航を実施 ・H28.7末 三原港～向田港フェリー廃止 ・H28.9 旅客船の向田港寄港を増便（3便→6便） 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間航路事業者 ・三原市
e : 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間バス事業者
f : 地域公共交通に係る施設等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・JR三原駅構内への航路時刻表の掲示（ダイヤ見直し時に貼り換え） ・H27.3 三原港におけるわかりやすい航路案内看板の設置更新 	<ul style="list-style-type: none"> ・三原市
g : 地域公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・児童生徒向けの「ワンコインバス」実施（毎年度夏休み期間中実施） ・みはら航路マップ作成（H28.4，H29.6作成），三原観光協会，港待合室に置き配布 ・バス乗り方教室開催（H28.2 シルバー人材センター会員15名対象） ・路線バス時刻表作成・配布（毎年度4月に実施） <ul style="list-style-type: none"> ○バス会社が，三原市内分の時刻表を作成配布 ○三原市地域公共交通活性化協議会が，本郷・久井・大和部分の時刻表を作成配布 ・バスイットチラシを町内会回覧で配布（H28.5） 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間バス事業者 ・三原市 ・三原市地域公共交通活性化協議会

(3) 第1期計画の検証

① 目標の評価指標

第1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。

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・活性化を図る

表 第1期計画の評価指標

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
ア. 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数	年間の路線バス（補助路線）及び地域コミュニティ交通利用者数の合計	平成25(2013)年度の値を維持すること
イ. 路線バス利用者1人あたりの市補填額	路線バスへの市補助額 ／路線バス補助路線利用者	平成25(2013)年度（※補助年度）の値より下回ること
ウ. 地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費	地域コミュニティ交通全体事業費 ／コミュニティ交通全体利用者	平成25(2013)年度の値より下回ること

※補助年度：10月～翌年9月

ア. 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数

→ 【×】 評価年では利用者が75,100人（10.7%）減少し、目標を達成していない

ただし、地域コミュニティ交通利用者は、基準年を上回る年度（H26, H29, H30）もある

表 目標指標

	<基準年> 平成25(2013)年度値	<評価年> 平成30(2018)年度値
路線バス(補助路線)利用者数 (A)	685,280人	608,215人
地域コミュニティ交通利用者数 (B)	17,984人	19,949人
利用者数 (A+B)	703,264人	628,164人

表 目標指標（各年度値）

	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度
路線バス(補助路線)利用者数：人 (A)	685,280	662,545	653,673	629,364	616,939	608,215
地域コミュニティ交通利用者数：人 (B)	17,984	18,044	17,632	17,754	19,770	19,949
利用者数：人 (A+B)	703,264	680,589	671,305	647,118	636,709	628,164

イ. 路線バス利用者1人あたりの市補填額

→【×】評価年は1人あたりの市補填額が27円(17.5%)増加し、目標を達成していない
 ただし、基準年以降に目標を達成した年度(H26, H29)もある

表 目標指標

	<基準年> 平成25(2013)年度値	<評価年> 平成30(2018)年度値
市補助額(A)	105,722,000円	109,818,000円
補助路線利用者数(B)	685,280人	608,215人
1人あたり補填額(A/B)	154円/人	181円/人

表 目標指標(各年度値)

	平成25 (2013) 年度	平成26 (2014) 年度	平成27 (2015) 年度	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度
市補助額:千円 (A)	105,722	96,131	105,663	101,208	93,699	109,818
補助路線利用者数 :人(B)	685,280	662,545	653,673	629,364	616,939	608,215
1人あたり補填額 :円/人(A/B)	154	145	162	161	152	181
(参考)補助系統数	44	41	42	40	41	36

ウ. 地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費

→【×】1人あたりの事業費が90円(5.4%)増加し、目標を達成していない
 ただし、基準年以降に、目標を達成した年度(H26, H29)もある

表 目標指標

	<基準年> 平成25(2013)年度値	<評価年> 平成30(2018)年度値
事業費(A)	30,059,002円	35,122,439円
利用者数(B)	17,984人	19,949人
1人あたり事業費(A/B)	1,671円/人	1,761円/人

※平成30(2018)年度値の詳細は、「4.3 計画の目標」参照

表 目標指標(各年度値)

	平成25 (2013) 年度	平成26 (2014) 年度	平成27 (2015) 年度	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度
事業費:円(A)	30,059,002	29,977,849	33,594,160	33,280,438	32,956,970	35,122,439
利用者数:人(B)	17,984	18,044	17,632	17,754	19,770	19,949
1人あたり事業費 :円/人(A/B)	1,671	1,661	1,905	1,875	1,667	1,761

○路線バスは利用者が減少傾向にあり、その結果、指標ア、イは目標を達成しなかった。

○地域コミュニティ交通は、本郷町での運行方式見直し(H28)、及び八幡町での新規導入(H30)に伴い、利用者が増加したが、それ以上に事業費も増加したため、指標ウは目標を達成しなかった。ただし増加は5.4%と大きくはなく、水準は維持できている。

2)人口減少・高齢化社会において市民生活を支える地域公共交通手段を確保する

表 第1期計画の評価指標

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
エ. 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度	市民アンケート調査における、自動車を利用しない人に限定した日常的な移動の満足度	平成26(2014)年度アンケート結果より上回ること
オ. 利用者による市内航路の満足度	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	平成26(2014)年度アンケート結果より上回ること

エ. 自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度

→【○】 満足の割合が5.7ポイント上昇し、目標を達成した

	<基準年> 平成26(2014)年度値	<評価年> 平成31(2019)年度値
「満足」の割合	35.0%	40.7%
参考:「不満」の割合	18.5%	29.3%

※平成31(2019)年値の詳細は、「4.3 計画の目標」参照

オ. 利用者による市内航路の満足度

→【×】 満足の割合が0.8ポイント減少し、目標を達成していない

	<基準年> 平成26(2014)年度値	<評価年> 平成31(2019)年度値
「満足」の割合	39.3%	38.5%
参考:「不満」の割合	28.6%	38.5%

※平成31(2019)年値の詳細は、「4.3 計画の目標」参照

○日常移動の満足度である指標アは目標を達成した。しかし一方で、「不満」割合が高まっており、不満理由として「バスの便数の少なさ」への意見が特に多い。

○市内航路の満足度である指標イは目標を下回ったが、差は小さい。また、こちらも「不満」割合が高まっており、不満理由として「便数の少なさ」への意見が特に多い。

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」の評価指標は、前掲の指標ア, エ, オを採用している。

ア. 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数 (再掲)

→【×】 評価年では利用者が75,100人(10.7%)減少し、目標を達成していない
ただし、地域コミュニティ交通利用者は、基準年を上回る年度(H26, H29, H30)もある

エ. 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)

→【○】 満足の割合が5.7ポイント上昇し、目標を達成した

オ. 利用者による市内航路の満足度 (再掲)

→【×】 満足の割合が0.8ポイント減少し、目標を達成していない

② 第1期計画の成果と課題

第1期計画に基づき、地域公共交通体系の形成に資する事業に取り組んだ結果、陸上交通、海上交通ともに効率化に向けた見直しを交通事業者、市が連携して実施した。また、地域コミュニティ交通を地域住民が主体的に関わり導入する仕組みを構築し、手引きを整えて周知を図り、この手引きに基づき、路線定期運行バスの代替手段として、本郷町、八幡町において、デマンド型・区域運行の乗合タクシーを導入した。さらに、各種の情報媒体の作成やワンコインバスの継続実施など、利用促進に向けた取組等を推進してきた。

しかしながら、路線バスの利用者は年々減少する傾向にあり、航路ではフェリーが廃止されるなど、運行・運航サービスの維持が一層厳しくなっている。また、市民における日常移動に対する満足度は、5年前より満足割合の低下はないものの、不満の割合は大きくなった。また航路も同じく不満の割合が大きくなった。

さらに今後、本市の人口動態の見込みを踏まえると、日常生活の移動に不安を感じる高齢者の増加が見込まれるが、路線バス等のサービス水準の大幅な向上は見込み難いといえる。これらの状況を踏まえ、地域公共交通に関しては、次の対応が必要である。

- ・厳しい事業環境においても、本市における地域公共交通体系を維持することが必須である。そのため、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等の運行サービスの維持に努めるとともに、非効率な運行状況の路線バスに対しては、交通事業者、市が連携し、第1期計画の考え方を踏襲して、検証・見直しを実施することが必要である。
- ・路線バスの見直しの結果、地域の移動手段が途絶えることがないように、また地域の高齢化に対応した移動手段を導入するために、必要性が高い地区において、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を推進することが必要である。
- ・人口減少や既存利用者の高齢化などを踏まえると、今後も路線バス等利用者は減少が見込まれるため、できるだけ減少を抑制し、また市民の満足度の過度な低下を抑制するため、関係機関が連携して、利用促進や関連情報の発信などの取組みを積極的に推進することが必要である。

また、第1期計画の目標指標の設定に関しても以下の課題等が考えられ、第2期計画の目標指標に反映する。

- ・指標に用いる「路線バス利用者数」は、補助路線を対象としているが、該当する路線・系統数が年度により異なるため、比較条件が必ずしも一致しない。そのため、補助路線に限定せず、市内バス路線全体を対象とする方が望ましい。
- ・「路線バス利用者1人あたりの市補填額」は補助路線を対象とせざるを得ないが、上記と同じく、年度により対象路線が異なってしまう。
- ・市民アンケートを活用した「満足度」は、サンプル（抽出）調査であるため、現行のポイントを上回ることを目標とするよりも、地域公共交通のサービス悪化等により、満足の水準が大幅に下回っていないことを検証する、という意図の指標とする方が望ましい。

3.2 地域公共交通に係る課題

これまでに整理した地域公共交通の現状や市民ニーズ、第1期計画の取組結果等を踏まえて、本市の地域公共交通に係る課題を次のとおり抽出する。

(1) 急進する人口減少や高齢化への対応

- ・本市では、人口減少、高齢化が急速に進んでおり、将来に向けてもこの傾向が続くと見込まれる。
- ・路線バス等の公共交通の利用者数は減少傾向にあるが、沿線地域の人口減少や既存利用者の高齢化の進行より、今後もさらに利用者が減少する可能性が高いといえる。
- ・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、安心できる暮らしの確保に向けて対応が必要である。

(2) まちづくり方針との整合に向けた対応

- ・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、これら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。

(3) 路線バス、地域コミュニティ交通の見直しに係る対応

- ・過度に利用者が少ないなど非効率な運行となっている地域公共交通に対して、将来に向けてサービス継続を図るため、第1期計画において定量的な指標を用いた見直しの流れを整えた。
- ・この考え方を継承し、引き続き運行サービスを維持するとともに、また必要な場合は効率化を図ることで地域公共交通体系の持続を図ることが必要である。
- ・また効率化に伴い、地域の移動手段が途絶えることがないように、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を推進する等、それぞれの地域の実態に応じた移動手段の確保が必要である。

(4) 交通事業者における乗務員不足に係る対応

- ・路線バス事業者等においては乗務員不足が深刻であり、今後、運行サービス維持の大きな障害となる可能性が高い。
- ・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、行政を含めた全関係主体で対応する必要がある。

(5) 市民協働による地域公共交通の維持への対応

- ・事業環境が厳しくなる中、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、また守る意識を持ち、さらに実際に行動することが必要である。
- ・そのため、地域公共交通を利用しやすい環境づくりを進めるとともに、市民に関連情報を発信して、事業環境が厳しい地域公共交通への理解を深めるとともに、利用意識の醸成を図り、市民と

の協働で地域公共交通を支える機運を高める必要がある。

(6) 増加する観光入込客への対応

- ・本市の観光入込客数は、各種イベント開催の影響もあり近年増加傾向にある。
- ・観光まちづくりの支援、及び地域公共交通の新たな利用需要の獲得に向けて、本市の来訪者が利用しやすい地域公共交通の整備を進める必要がある。

(7) 増加する自然災害への対応

- ・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。
- ・こうした自然災害は今後も頻発する危険性があるため、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。

(8) 新たな関連技術の進展への対応

- ・近年、全国で移動支援に関連する新しい技術開発や実証実験等が推進され、早期の社会実装が期待されている。
- ・本市の公共交通に係る各種課題への解決策になる可能性もあるため、こうした新しい技術開発の動向について把握し、対応する必要がある。

第4章 計画の基本方針

4.1 第2期計画の基本的な考え方

(1) 地域公共交通の運行（運航）を継続する

地域公共交通は、市民の暮らしを守るため、途切れることなく運行サービスを継続することが必要である。そのため、第1期計画期間において推進してきた運行（運航）に係る事業や、見直しの考え方等を引き継ぐことを基本とする。

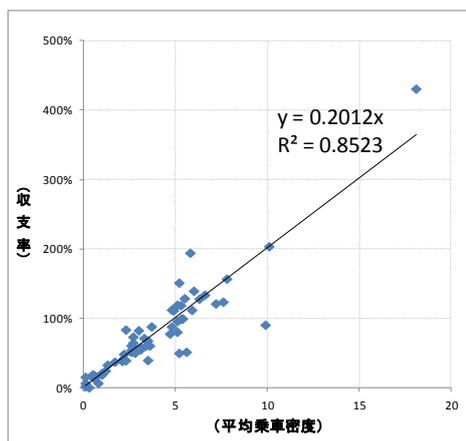
交通手段別の対応方針は以下のとおりである。

表 運行（運航）方針

交通手段	対応方針
鉄道・高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・運営主体との連携を図りながら、利用促進に向けた取組を推進する。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ・現行サービスの維持に向けて国や県と連携して取組むとともに、島民や航路事業者との協働により利便性の向上や利用促進を図る。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のサービスの維持・活性化に取組むとともに、評価・検証の結果、必要があればサービス内容を見直す。 <p style="text-align: center;">[見直し基準・損失補填の上限]</p> <p style="text-align: center;">見直し基準 : <u>経常収支率30%未満</u></p> <p style="text-align: center;">継続判断基準 : <u>経常収支率20%未満（次頁参照）</u></p> <p style="text-align: center;">補助額上限 : <u>経常経費の70%</u></p> <p style="text-align: center;">※基準等の適用は、本市の単独補助路線を基本とする。周辺市町と連絡するバス路線については、必要に応じて周辺市町と協議を行った上で、個別に対応を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の多い乗降施設や他モードとの乗換拠点等において、安全性、快適性の向上に資する取組を、関連事業者等と連携して検討する。
地域コミュニティ交通	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のサービスの維持・活性化に取組むとともに、利用実態や事業収支の状況等より評価・検証を行い、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。 <p style="text-align: center;">[見直し基準・損失補填の上限]</p> <p style="text-align: center;">見直し基準 : <u>経常収支率10%未満</u></p> <p style="text-align: center;">補助額上限 : <u>欠損分の全額補助</u></p>

【参考】継続判断基準 20%の設定根拠について

- 公的支援により運行を支える路線バスの利用者の最低ラインを“平均乗車密度1人以上”と考え、この基準に該当する経常収支率を平成25年度の系統別実績データより推計した。
- 具体的には、以下の線形回帰式の推計を行った。(パラメータの推計精度は高く、再現性も良好)
- この式より、“平均乗車密度1人”に該当する経常収支率は概ね20%と判断できる。

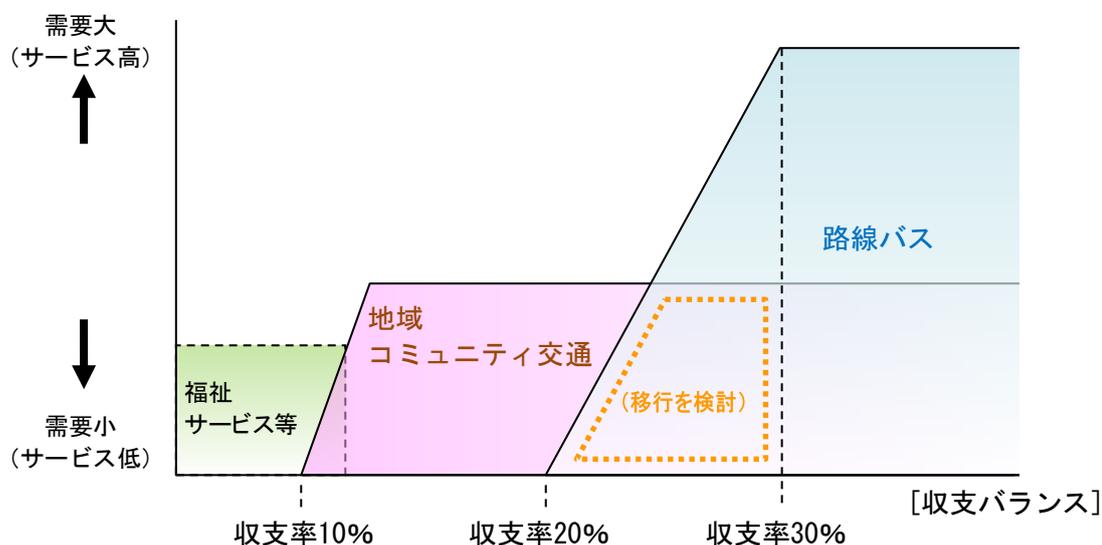


【関係式】	経常収支率	=	0.2012	×	平均乗車密度
【相関係数】	0.923				
【決定係数】	0.852 (相関係数の2乗)				

図 経常収支率と平均乗車密度の関係

(2) 交通モードの役割の適正化を図る

第1期計画では、交通モードの役割を下図のイメージと捉え、必要な交通モードへの転換等を進めることで、地域における移手段の確保に努めてきた。



- ・路線バスは需要が大きい路線・地域に高い水準の移動サービスを提供するが、収支率30%を下回る場合はサービスを低く見直して少ない需要への対応を図る。
- ・地域コミュニティ交通は需要が小さい路線・地域に対して限られたサービス提供するが、収支率10%近くでは、さらに水準を低下させることで運行サービスを維持する。
(収支率20%~30%が、路線バスから地域コミュニティ交通への移行検討のエリア)

図 路線バスと地域コミュニティ交通の役割分担イメージ

本計画においても、持続可能な地域公共交通体系の形成を図るため、収支バランスが悪い地域公共交通は運行方式を含めた見直しを行うことで、交通モードの役割の適正化を図る。

(3) まちづくり計画との調和を図る

本市では、「三原市立地適正化計画」、「三原市都市計画マスタープラン」において、都市生活拠点（三原駅周辺、本郷駅周辺）、地域生活拠点を定め、これら拠点間の連携を図ることで、市域全体の活性化を推進するまちづくりに取り組んでいる。

本計画では、公共交通が、本市のまちづくりを支え、地域の活性化を図る役割を担うことを重視して、まちづくり計画との調和を図る。

(4) 社会情勢等の変化・流れへの対応を図る

地域公共交通を取り巻く社会情勢は、第1期計画期間において変化しており、事業環境は一層厳しさを増したといえる。特に、交通事業者の乗務員不足の問題は深刻であり、本市の地域公共交通体系の形成に大きく影響する可能性もある。

また一方で、交通や移動に関わる分野では、各種課題の解決策となりうる新しい技術開発が急速に進められている。

本計画では、こうした社会情勢等の変化・流れに対応するため、必要な施策を位置づける。

4.2 基本理念及び基本方針

本計画の基本理念、基本方針は、第1期計画の考え方を継承して、次のとおり定める。

【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体系の維持・充実

【基本方針】

① 地域資源である既存の地域公共交通のサービス持続

地域公共交通のサービスを維持することが、年々厳しくなっている。こうした状況の中、将来に向けて市民の移動手段を守るために、今、市民の暮らしを支えている既存の地域公共交通を貴重な地域資源と認識し、関係主体が協力して、運行サービスの持続を図る。

② 市民ニーズ及び効率性を考慮した地域公共交通体系の維持・充実

高齢者をはじめとする市民ニーズや地域特性を踏まえた上で、より利便性が高く、また各々の移動手段の特徴・機能を活かすことで、市域全体を見渡した効率的な地域公共交通体系の維持や充実を図る。

③ 市域の一体性を強化する地域公共交通体系の維持・充実

これからの本市のまちづくりは、中長期的な視点から将来の都市形成の方向性を念頭においた上で、「三原市立地適正化計画」で位置づけた「都市生活拠点」「地域生活拠点」を中心に、各地域が個性的で活力ある地域形成を進め、地域間の相互連携により市域全体の発展を推進することが求められる。地域公共交通は、こうした市域の一体的な発展を支援・促進するものであり、「都市生活拠点」「地域生活拠点」相互の連絡、主要公共施設等相互の連絡及び「生活拠点」と周辺地区の連絡の維持や充実を図る。

④ 市民協働を含む関係者の連携による地域公共交通を守り育てる活動の推進

市民、交通事業者、行政（市）等が、それぞれの役割のもと、主体的かつ積極的に地域公共交通に関与し、また連携して、協働で地域公共交通を守り、育てる活動を推進する。

⑤ 社会情勢や技術動向の変化に対応できる地域公共交通体系づくり

厳しさを増す地域公共交通の事業環境、移動手段に関する技術の急速な発展など、地域公共交通を取り巻く環境は近年大きく変化している。こうした変化等に注視しながら対応することで、市民にとって便利で持続可能な地域公共交通体系づくりを推進する。

市民

- 地域関係者の一員として、主体的に、地域公共交通の維持・活性化に向けた検討・運営に取り組む。
 - 住民同士での利用意識醸成や利用促進に係る活動，利用環境の改善活動など，自ら交通を守るための取組を推進する。
 - 各自が地域公共交通を積極的に利用する。
- など

交通事業者

- 本市の交通インフラを支えるとともに、主体的に、地域公共交通の維持・活性化に向けた検討・見直し・運営・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向けて、運行サービスの向上に努める。
 - 利用実態に係るデータを行政等に提供するなど、持続可能な地域公共交通体系の形成を支援する。
- など

行政（市）

- 本計画に準じ、地域公共交通を持続可能なサービスとするため、地域公共交通の維持・活性化に向けた検討に取り組むとともに、各種関連事業を推進する。
 - 地域公共交通の維持に向けて、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

図 関係主体の主な役割

4.3 計画の目標

(1) 目標

本計画の目標は、第1期計画の考え方を継承して、以下に示す3つの柱を掲げる。

- 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

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

本市の地域公共交通を、都市軸に該当する「幹線交通」、幹線交通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つの機能に分担して、その維持・充実を図ることで、機能が集約されたコンパクトなまちづくりを支える。



図 まちづくりを支える地域公共交通の機能分担

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

人口減少、高齢化が急速に進む本市において、効率化・健全化の観点から既存の地域公共交通の改善（移動モードの転換含む）を図るとともに、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・充実を図ることで、安心できる市内での暮らしを支える。

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

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重要性を認識し、自分達で守るといった意識醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを推進する。

(2) 目標の評価指標

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

まちづくり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が必要である。

そのため、評価指標としては、路線バス及び地域コミュニティ交通の利用者数を採用し、今後、市人口が減少することも踏まえて、利用者数が平成30年(2018)年度の水準を維持することを目標とする。また検証にあたっては、路線により経年的な傾向が異なることから、路線別の利用状況についても分析を行う。

表 目標設定

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■ 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数	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	平成30(2018)年度の水準を維持すること

※路線バスは補助年度(平成29年10月～平成30年9月)で集計

■ 路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数の目標値：平成30(2018)年度値

路線バス利用者数 (A)	地域コミュニティ交通利用者数 (B)	目標指標 (A+B)
1,200,683人	19,949人	1,220,632人

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

人口減少や高齢化が進む中、地域の実情に応じたきめ細やかな移動手段の確保が市民から求められており、本市では住民主導での地域コミュニティ交通の導入を推進するとともに、その他の地域公共交通の充実等も含めて、市民における移動の満足度向上を図ることが必要である。

そのため、評価指標としては、住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数、及び地域コミュニティ交通のサービスの健全度を測るものとして利用者1人あたりの事業費を採用する。また、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し、平成31(2019)年度アンケート結果に比べて過度に水準が低下せず、維持することを目標とする。

表 目標設定

指標	算出の考え方	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	住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数	平成31(2019)年度の数を上回る こと
■地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費	地域コミュニティ交通全体事業費 ／コミュニティ交通全体利用者	平成30(2018)年度の水準を維持 すること
■自動車を利用しない市民の 日常移動に対する満足度	市民アンケート調査における、自 動車を利用しない人に限定した日 常的な移動の満足度	平成31(2019)年度アンケート結 果の水準を維持すること
■利用者による市内航路の満 足度	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	平成31(2019)年度アンケート結 果の水準を維持すること

■住民団体が運営する地域コミュニティ交通の数：平成31(2019)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
---------------------------	----------

※本郷ふれあいタクシー、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

■地域コミュニティ交通利用者1人あたりの事業費の目標値：平成30(2018)年度値

	事業費 (A)	利用者数 (B)	目標指標 (A/B)
本郷ふれあいタクシー	10,682,000円	5,868人	1,820円/人
久井ふれあいバス	6,070,507円	2,883人	2,106円/人
大和ふれあいタクシー	11,519,000円	5,837人	1,973円/人
佐木島循環バス	1,660,192円	2,161人	768円/人
幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号	3,154,000円	2,768人	1,139円/人
八幡町民タクシーさくら号	2,036,740円	432人	4,715円/人
地域コミュニティ交通全体	35,122,439円	19,949人	1,761円/人

■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度の目標値：平成31(2019)年度値

	件数	構成比	目標指標
大変満足	34	9.2%	40.7%
やや満足	116	31.4%	
普通	111	30.1%	
やや不満	60	16.3%	
大変不満	48	13.0%	
合計	369	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47件を除き構成比を算出

■利用者による市内航路の満足度の目標値：平成31(2019)年度値

	件数	構成比	目標指標
大変満足	2	3.8%	38.5%
やや満足	18	34.6%	
普通	12	23.1%	
やや不満	17	32.7%	
大変不満	3	5.8%	
合計	52	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」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

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

(a) 市民意識の醸成

市民意識の醸成に係る目標に関しては、達成度が上がるにつれて地域公共交通の利用者数の増加が期待されるため、目標①の指標と同じく、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て評価を行う。また今後、市人口が減少することを踏まえて、利用者数が、平成30年(2018)年度の水準を維持することを目標とする。

表 目標設定 ※再掲

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■路線バス・地域コミュニティ交通の利用者数	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	平成30(2018)年度の水準を維持すること

(b) 利用環境整備

利用環境整備に係る目標に関しては、達成度が上がるにつれて市民・利用者の満足度向上が期待されるため、目標②の満足度に係る指標を用いて評価を行う。

表 目標設定 ※再掲

指標	算出の考え方	計画期間における目標設定
■自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度	市民アンケート調査における、自動車を利用しない人に限定した日常的な移動の満足度	平成31(2019)年度アンケート結果の水準を維持すること
■利用者による市内航路の満足度	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	平成31(2019)年度アンケート結果の水準を維持すること

4.4 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 ・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	・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	・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PR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

(1) 路線バスの運行・改善

① 事業概要及び実施主体

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】

- ・「三原市立地適正化計画」で位置づけた「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、市外への広域移動等、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原則とする。(※)
- ・サービス水準（便数等）は、計画期間当初の水準の維持を原則とする。(※)
- ・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。(※)
- ・運行車両は、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。
- ・JR等の他モード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原則とする。また「不満」の内容をみると、増便や最終便の時間が早いなどサービス水準を高める要望が多いことから、引き続き需要の確認を行うなど、見直し等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、定期的に三原市が系統別の検証を実施し、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。

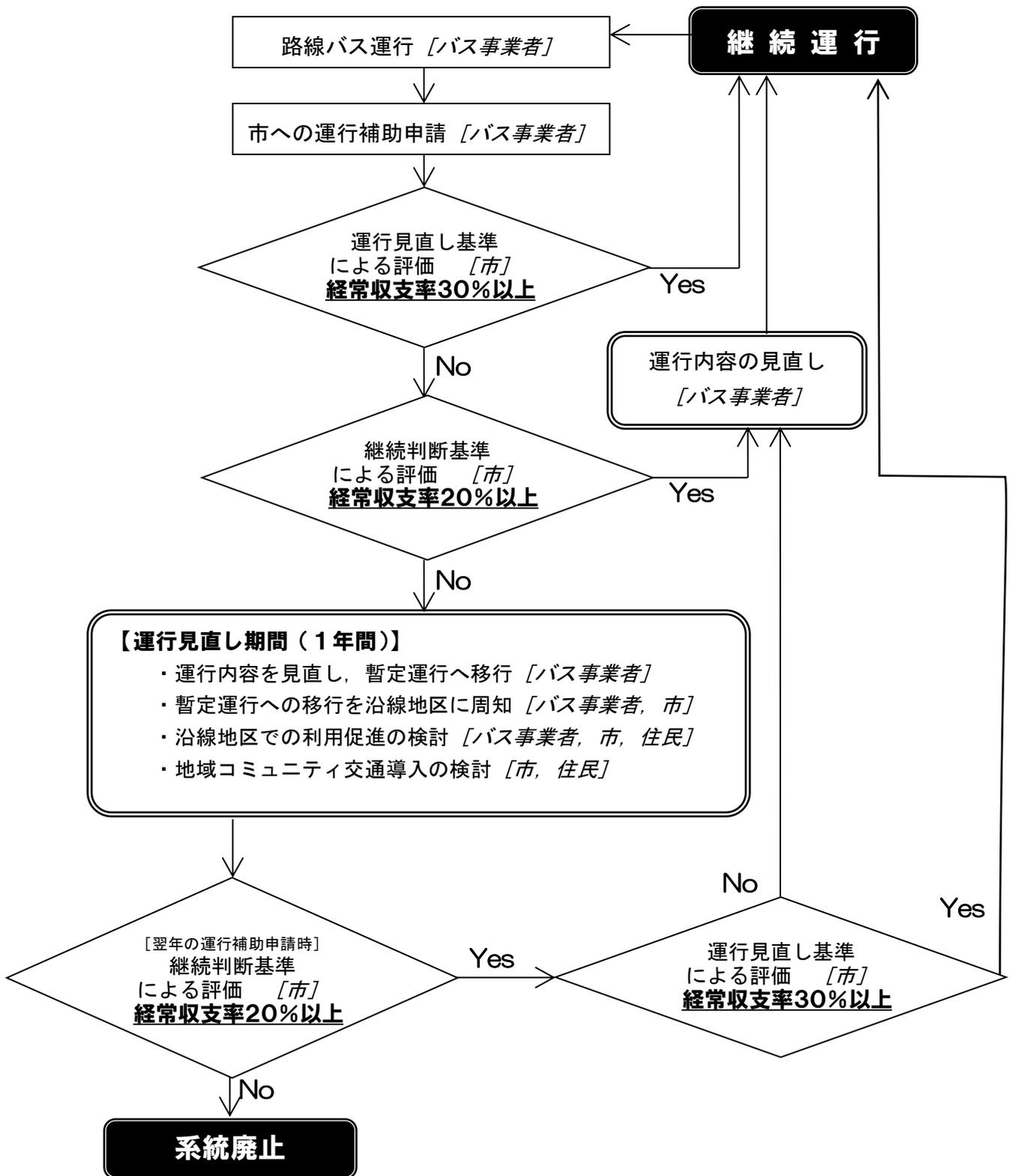
本事業の実施主体は、民間バス事業者及び三原市である。

② 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、定期的な検証を行う。検証に用いる評価指標は、系統別の経常収支率（「運行見直し基準」を30%、「継続判断基準」を20%）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、運行を継続する系統に対しては、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、前年度を大幅に下回る場合は、バス事業者、三原市が協働で要因分析及び利用促進を実施する。

また、運行の見直しを行う系統においては、見直しに伴う周辺の地域公共交通ネットワークへの影響や、沿線住民の日常生活に与える影響を分析するとともに、新たな地域コミュニティ交通導入も含めて、住民、バス事業者、三原市が協働で方策検討を行う。



※[]は実施主体

図 検証・運行見直しの流れ（路線バス）

(2) 地域コミュニティ交通の運行・改善

① 事業概要及び実施主体

主に高齢者等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にて運行する。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】

- ・周辺から、「三原市立地適正化計画」で位置づけた「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等、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原則とする。(※)
- ・利用者の満足度が高い現状を踏まえて、サービス水準（運行日数、運賃）は、以下に示す水準の維持を原則とする。(※)

○運行日数：週2日以上を基本とする

○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）を基本とする

- ・運行車両は、住民の利用実態を踏まえて、需要量に見合った適切な車両を用いる。

※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」を大きく上回っているため、現状サービスの維持を原則とする。また路線毎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等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、現状の運行エリアの拡大等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・調整等を実施し、可能な内容は推進する。

さらに、三原市が路線別の検証を定期的に実施し、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。

本事業の実施主体は、運営を担う地域住民団体等及び三原市である。

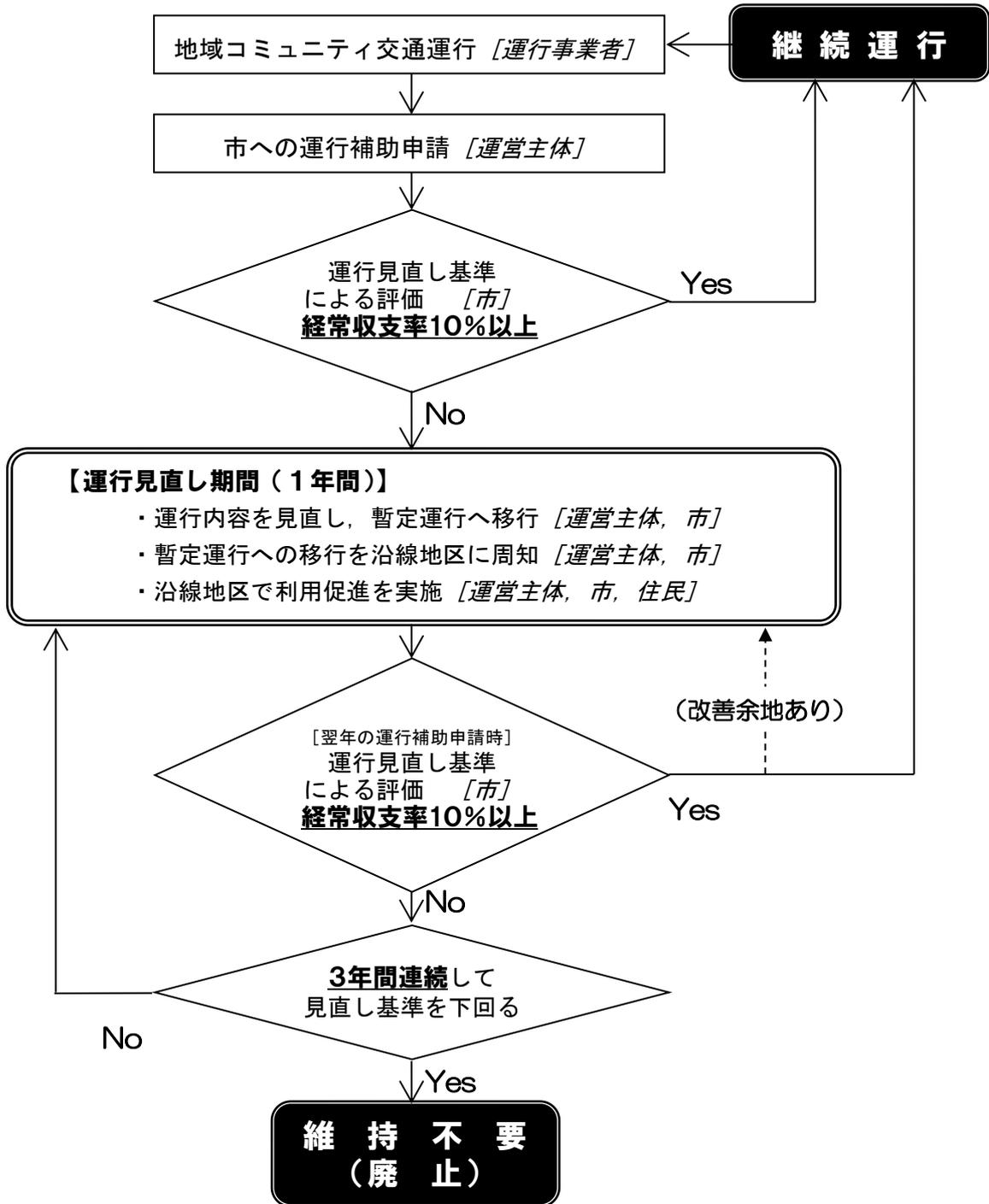
② 評価の方法

地域コミュニティ交通の健全性を評価し、必要に応じて改善を実施するために、定期的な検証を行う。検証では、路線別の経常収支率を評価指標とするが、地域コミュニティ交通は今後増加する高齢者等の生活に不可欠な手段であること、かつサービス水準も決して高いレベルではないことを踏まえ、運行見直し基準は、路線バスよりも低く設定し、10%とする。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等を検討する。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。

検証の結果、運行を継続する路線に対しては、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、前年度を大幅に下回る場合は、住民、三原市が協働で要因分析及び利用促進を実施する。

また、運行の見直しを行う路線においては、積極的な利用促進を推進するとともに、沿線住民の日常生活に与える影響を踏まえた上で、サービス水準の見直し内容について、住民、三原市が協働で検討を行う。



※[]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）

(3) 新たな地区への地域コミュニティ交通の導入支援

① 事業概要及び実施主体

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、本市では平成27年9月に地域コミュニティ交通の導入方法や流れ等を示した「三原市地域コミュニティ交通導入の手引き」を作成した。この手引きを活用して導入の仕組み等についての周知を十分図るとともに、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等、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。

本事業の実施主体は、導入検討の主体である地域住民団体等及び三原市である。

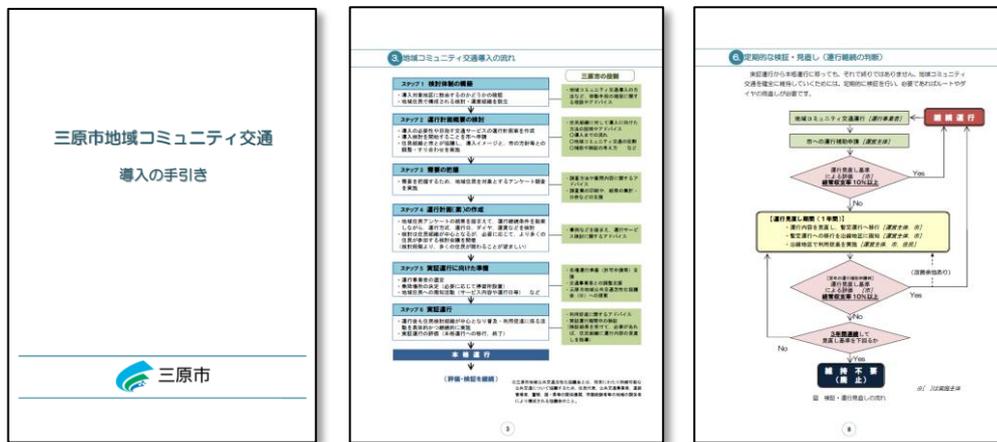


図 三原市地域コミュニティ交通導入の手引き
(平成27年9月作成, 平成30年10月改定)

② 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。

(4) 海上交通の運航維持・改善

① 事業概要及び実施主体

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、島民等の生活に必要な不可欠な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、満足度を高めるサービス提供に努める。また三原市は、国・県等と連携を図り、定期航路の維持に必要な運航補助を実施する。

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等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。

本事業の実施主体は、民間航路事業者及び三原市である。

※市民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する。また「不満」の内容をみると、増便や運賃値下げなどサービス水準を高める要望が多いことから、引き続き需要の確認を行うなど、見直し等の対応の必要性について検討を行う。

② 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。

また計画期間終了時には、市民アンケート調査を実施し、航路全体での満足度について、計画期間前との比較検証を行う。

(5) 高齢者等への移動支援策の検討・実施

① 事業概要及び実施主体

ア) 高齢者等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等の支援に向けて、地域の助け合い活動に取組む協議体など、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地域のニーズや課題を把握するとともに、課題解決に向けた対策を検討・実施する。

イ) 高齢者等への運転免許証の自主返納促進支援

高齢等の理由により、自動車の運転を辞めたいという方は、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、民間企業等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、また民間企業等における支援メニュー拡大に向けた働きかけ等を、三原市が広島県警察、関係機関と連携して実施する。

ウ) 高齢者等への運賃助成

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おり、その結果、特に路線バスでは、周辺自治体に比べて利用状況が良好な状況にある。

(※バス事業者ヒアリング結果より)

そのため、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。

② 評価の方法

敬老(障害者)優待乗車証の交付状況等を収集・整理した上で、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。

(8) 関連技術の進展等への対応策の検討・実施

① 事業概要及び実施主体

自動運転技術やMaaS(※)等、近年、全国で移動支援に関連する新しい技術開発や実証実験等が積極的に推進されており、早期の社会実装が期待されている。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になる可能性が見込まれる。

新しい関連技術の動向等について継続的に情報収集するとともに、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、三原市が関係主体と連携して、実証実験等も含めて取り組む。

また今後、新技術を活用した各種取組の基礎データとなる、路線バスの時刻表データ等の標準フォーマット化・オープン化については、路線バス事業者が検討し、取り組む。

※MaaS (Mobility as a Service :「マース」) とは、様々な手段による移動を、ICT(情報通信技術)の活用により統合し、1つのサービスと捉えて、予約、利用、決済などをできるようにする概念のこと。

② 事業評価の考え方

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。

(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

① 事業概要及び実施主体

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、各交通モード間の乗り換え時間の短縮化・改善について検討を行う。

具体的には、定期的に三原市がJR・路線バス・航路等各交通モード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。

本事業の実施主体は、関連交通事業者及び三原市である。

② 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。

(10) 地域公共交通に係る施設等の整備

① 事業概要及び実施主体

ア) 乗降場所等の施設整備

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モードの乗換結節点、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、施設管理者等、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等）に取り組む。

イ) 車両等の更新

運行する車両等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、必要に応じた車両等の更新を、三原市、交通事業者等、関係機関が連携しながら取り組む。

② 事業評価の考え方

施設整備や車両導入を実施した場合に、三原市が当該施設や車両の利用者に対して、アンケート調査または聞き取り調査を行うとともに、その結果を踏まえ、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。



図 三原駅構内の航路時刻表の掲示

(11) 地域公共交通の利用促進

① 事業概要及び実施主体

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等の施策を推進する。

また、市への観光入込客数が増加している現状を好機と捉え、例えば観光情報を記載した公共交通マップの作成など、誰もが地域公共交通を分かりやすく、利用しやすい環境づくりを検討・実施する。

- ・ 市民への地域公共交通の実情（利用実績等）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
- ・ 児童や住民を対象とするバス乗り方教室
- ・ 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
- ・ 観光客等、来訪者でもわかりやすいようにバス路線番号表示の見直し など



バス事業者による小学生への乗り方教室の様子

夏休みの児童生徒の利用を促すワンコインバス

みんなで乗ろうワンコインバス

7月20日(土)～8月31日(土)
実施区間 芸陽バス・中国バス・
新鉄道が運行する市内の路線
※広島空港行きのリムジンバスを除く

対象 中学生以下

運賃 1乗車につき小学生以下
50円、中学生100円

※中学生は学生証の提示が必要。

芸陽バス ☎0848・6262
41、中国バス ☎084・
035991、新鉄道 ☎
0315

当該事業の広報／令和元(2019)年、広報みはら7月号



みはら航路マップ・時刻表／平成29(2017)年

図 利用促進方策の取組の例

② 事業評価の考え方

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体系の構築に資する計画事業を着実かつ効果的に実施し、本計画で掲げた目標達成を目指すために、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、警察等が参加する地域公共交通に関する検討組織である。計画期間内においては毎年複数回開催し、本計画の進捗状況や、各計画事業の概要等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	

(2) 評価方法

本計画の評価は、各年の評価、計画期間全体の評価の2通り実施する。

各年の評価では、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（令和6（2024）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網形成計画について策定することを想定する。

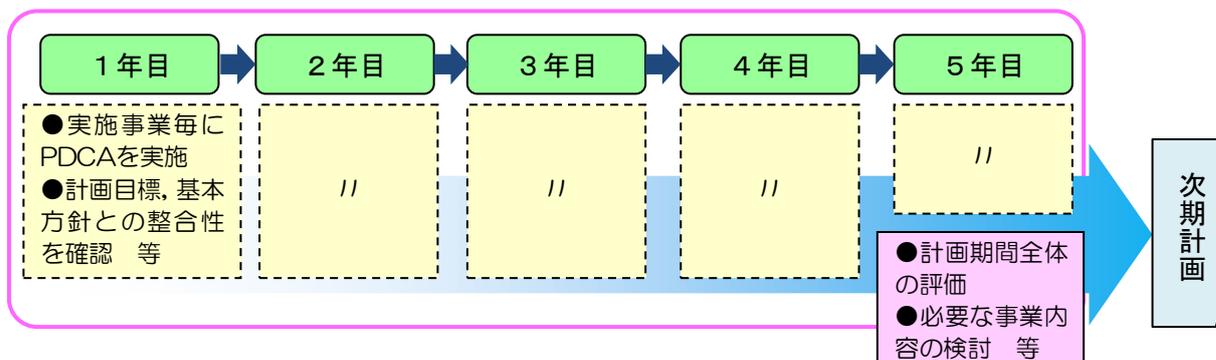


図 計画の評価の流れ

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2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)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) 高齢者等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) 関連技術の進展等への対応策の検討・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					
(10) 地域公共交通に係る施設等の整備					
(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