

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画 (素案)

江津市、川本町、美郷町、邑南町、三次市、安芸高田市
島根県、広島県

目次

はじめに	1
0-1. 計画策定の目的.....	1
0-2. 計画の区域	1
0-3. 計画の対象路線.....	2
0-4. 計画の期間	3
0-5. 計画の位置づけ.....	3
第1章 計画を検討するうえでの視点と課題.....	4
1-1. 前計画の評価結果.....	4
1-2. 公共交通に関する問題点や留意点	5
1-3. まちづくりに関する問題点や留意点	8
1-4. 取り組むべき課題.....	12
第2章 計画の基本方針.....	13
2-1. 三江線沿線地域公共交通が目指す姿(理念).....	13
2-2. 三江線沿線地域における公共交通の役割.....	14
2-3. 基本方針と基本目標	14
2-4. 公共交通ネットワークの将来像	15
(1) 公共交通の将来像.....	15
(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	16
第3章 目標を達成するための事業内容	17
3-1. 事業の内容	17
第4章 計画の評価	24
4-1. KPI 目標.....	24
4-2. 評価の方法	25
4-3. 評価体制・スケジュール	25
(1) 評価体制	25
(2) スケジュール	25

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

はじめに

0-1. 計画策定の目的

地域公共交通は、人口減少の進展、マイカー利用の増加により、全国的に利用者の減少に歯止めがかからない状況が続いており、島根県・広島県の中山間地域においては特に厳しい状況が続いております。

旧 JR 三江線の沿線市町では、平成 28 年 9 月の JR 西日本による三江線の廃止表明を受けて、平成 28 年 10 月に三江線沿線地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、平成 29 年 9 月に「三江線沿線地域公共交通網形成計画」※(以下「前計画」という。)を、同年 12 月に「三江線沿線地域公共交通再編実施計画」※(以下「実施計画」という。)を策定し、再編に取り組んできました。

平成 30 年 4 月に三江線代替交通の運行を開始し、2 年後をめどに地域の実情に応じた見直しを実施するとしていたことから、令和元年 11 月に前計画を、令和 2 年 1 月に実施計画の一部を改訂のうえ、令和 2 年 4 月から再編した路線の運行を開始する 2 段階方式で再編を進めてきました。

今般、前計画の計画期間が令和 8 年 3 月 31 日をもって終了することを受け、これまでの経緯を踏まえながら三江線代替交通を含む三江線沿線地域における広域的な公共交通の今後のあり方や取り組みを示す「第2期三江線沿線地域公共交通計画」(以下「本計画」という。)を策定します。

三江線沿線地域における広域的な公共交通を検討するにあたっては、住民の移動ニーズにマッチした地域全体の公共交通を維持・改善していく必要があるという認識のもと、中山間地のモデルケースとして、より利便性が高く持続可能な公共交通の実現を目指していきます。

また、沿線住民自らが公共交通を身近に感じ、親しみを持って守り続ける取組を重ねることが重要です。

ついでには、三江線代替交通を含む三江線沿線地域における広域的な公共交通ネットワークの充実とともに、誰もが安心して利用できる公共交通を提供することに加え、地域住民をはじめとする様々な方々が関わることで、沿線地域活性化の礎となる公共交通体系を構築することを目的として本計画を策定します。

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行された令和 2 年 11 月以降、「三江線沿線地域公共交通網形成計画」は「三江線沿線地域公共交通計画」に、「三江線沿線地域公共交通再編実施計画」は「三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画」に読み替えています。

0-2. 計画の区域

江津市、川本町、美郷町、邑南町、安芸高田市、三次市の 6 市町のうち、主に右図に示す三江線沿線地域を対象区域とします。

ただし、周辺市町や沿線市内の他地域など、三江線沿線地域外に及ぶ広域的な交通ネットワークも視野に入れます。

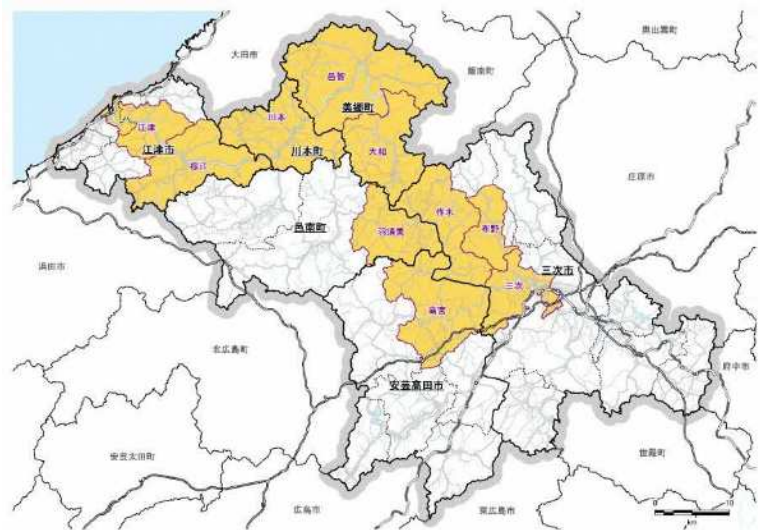


図 1 三江線沿線地域(一覧を資料編 P.24 に掲載)

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

0-3. 計画の対象路線

計画の対象路線は以下のとおりです。

表 1 計画の対象路線

位置づけ	路線名	運行主体 (運行委託先)
三江線代替交通	江津川本線	石見交通(株)
	江津川平線	江津市
	鹿賀線	江津市
	川本美郷線	大和観光(株)
	粕渕線	石見交通(株)
	羽須美区域運行	NPO はすみ振興会
	式敷三次線	安芸高田市 (芸北タクシー・甲立タクシー)
	作木線	備北交通(株)
	川の駅三次線	(有)君田交通
	飯南町営バス (谷・赤名・頓原線)	飯南町 ((有)赤来交通・(株)とんぼら総合開発)
三江線沿線地域に 関連する市町間交通	邑南川本線	邑南町
	川本線	石見交通(株)
	布施線	大和観光(株)
	赤名線	備北交通(株)

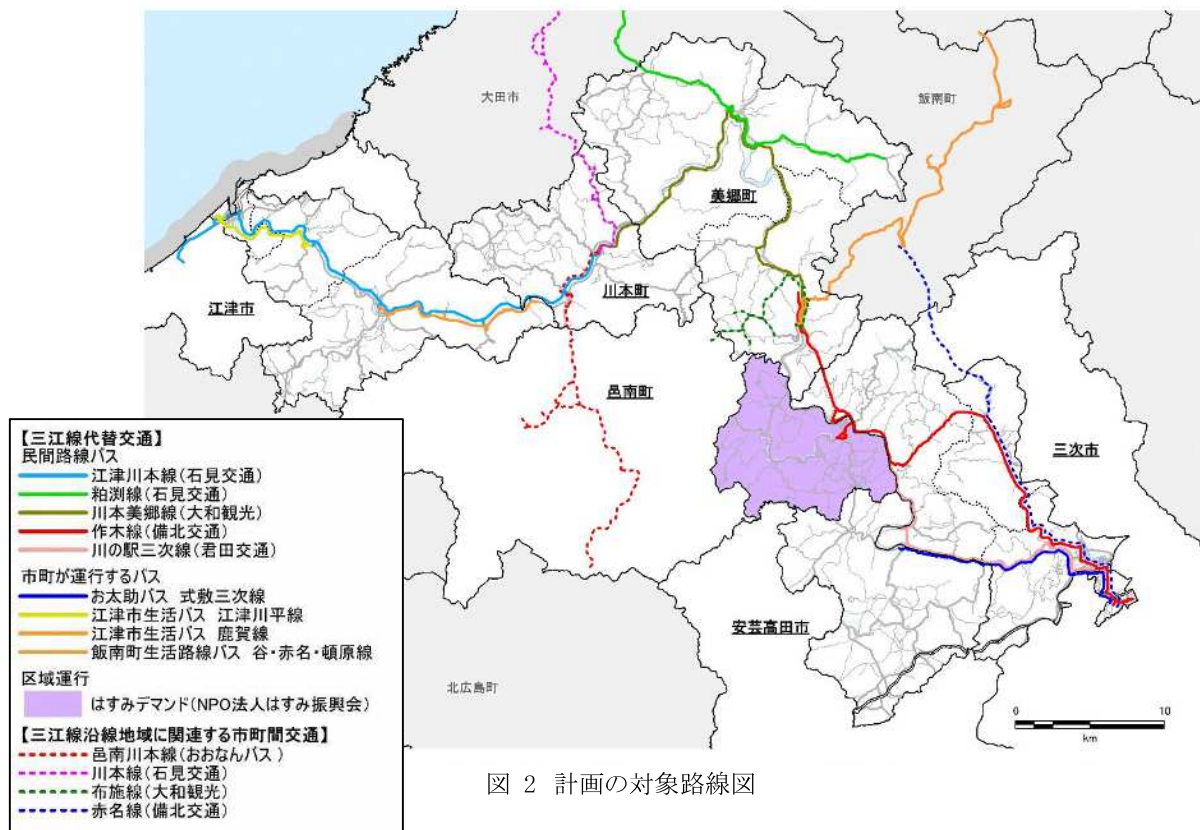


図 2 計画の対象路線図

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

0-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和8年4月～令和13年3月の5年間とします。

0-5. 計画の位置づけ

本計画は、沿線市町が定める総合計画を上位計画としています。また、各市町が定める公共交通関連計画やその他の関連計画との整合性を図り作成しています。

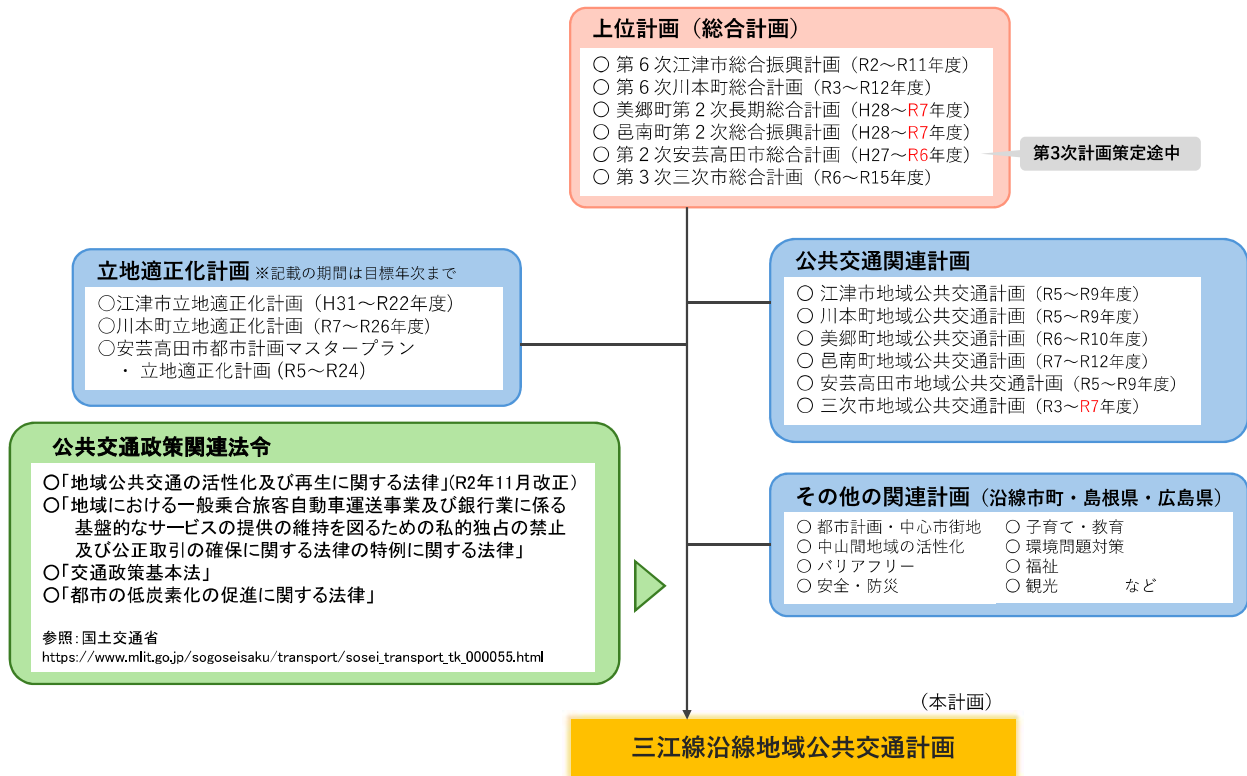


図3 計画の位置づけ

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

第1章 計画を検討するうえでの視点と課題

1-1. 前計画の評価結果

前計画の各事業及び評価指標(KPI)について、評価結果は以下のとおりです。

表 2 前計画の各事業及び評価指標(KPI)と評価の整理表

基本方針	基本目標		事業	目標評価	KPI 目標値	実績値	KPI 評価
公共交通ネットワークの構築	1	地域の方々の公共交通利用率の維持・向上	1-1 三江線に替わる「市町間交通」および「市町内交通」の構築	達成	●「市町間交通」の輸送量：各路線 15 人/日以上	○江津川本線 9.1 人/日 ○川本美郷線 6.7 人/日 ○作木線 5.9 人/日 ○式敷三次線 2.2 人/日 ○川の駅三次線 2.4 人/日 (各路線 R1～R6 年度平均値)	(未達成)
			1-2 ニーズに応じた柔軟な形態による「市町内交通」の確保				
	2	主要な都市等との移動時間の短縮	2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用	達成			
	3	地域拠点における最適な乗換時間の設定	3-1 乗換しやすいダイヤの設定	達成			
誰もが安心して利用できる公共交通の提供	4	公共交通を利用する上でのバリアの解消	4-1 利用者に応じたバス車両の導入	達成	●わかりやすい運行情報の提供に関する取組の実施状況：15 回以上（H30～R6 年度実施回数 期間合計）	41 回 (6 市町計)	達成
			4-2 バス停留所の機能強化				
			4-3 利用しやすい運賃の設定				
			4-4 誰にでも分かりやすい運行情報の提供				
	5	安心・安全な運行環境の整備	5-1 非常時・災害時に向けた体制づくり	達成	●非常時・災害時に向けた体制構築に関する、関係者間での協議の回数：5 回以上（H30～R6 年度実施回数 6 市町全体、期間合計）	39 回 (6 市町計)	達成
	6	事業者による運行の継続	6-1 運行継続に求められる支援の実施	達成			
サポートする公共交通	7	観光を目的とした公共交通利用者の増加	7-1 観光を目的とした公共交通利用者の開拓	達成	●観光を目的とした公共交通利用者開拓に関する取組の実施回数：12 回以上（H30～R6 年度実施回数 期間合計）	69 回 (6 市町計)	達成
	8	公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上	8-1 公共交通に関する住民とのコミュニケーションの推進	達成	●モビリティ・マネジメントの実施回数：12 回以上（H30～R6 年度実施回数 期間合計）	42 回 (6 市町計)	達成
			8-2 モビリティ・マネジメントの推進				
	9	魅力ある地域づくりに向けた地域との協働による取組の進展	9-1 公共交通と地域づくりの連携	達成	●公共交通と地域づくりの連携に関する取組の実施状況：6 回以上（H30～R6 年度実施回数 期間合計）	53 回 (6 市町計)	達成
			9-2 小さな拠点づくり活動との連携				
住民等の利用者数					118,000 人/年	111,113 人/年	(未達成)
公的資金が投入されている路線の平均収支率					18.7%	16.5%	(未達成)
公的資金の投入額					現状値(202,272 千円)以下	235,323 千円	(未達成)

※上表の「市町間交通」の輸送量及び下 3 項目の実績値は、バス事業年度(毎年 10 月～翌年 9 月)、

その他の項目は会計年度(毎年 4 月～翌年 3 月)の期間で集計した。

※上表の「市町間交通」の輸送量及び下 3 項目の目標値は、本来、令和 7 バス事業年度(R6.10～R7.9)の実績値で評価するが、令和 6 バス事業年度までの実績値により評価を行った。

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

1-2. 公共交通に関する問題点や留意点

① 三江線沿線地域間の移動ニーズに対応できていない

② 三江線沿線ルート以外への広域的な移動ニーズに対応できていない

前計画の KPI 目標値である「市町間交通」の輸送量は、すべての市町間交通の路線で目標未達成でした。これは三江線沿線地域の人口減少に依るところが大きいですが、令和 6 年度に実施した三江線代替交通利用者アンケートの結果によると一部路線で運行ダイヤの満足度が低い、他路線との接続に関する満足度が低いなどの問題点があります。

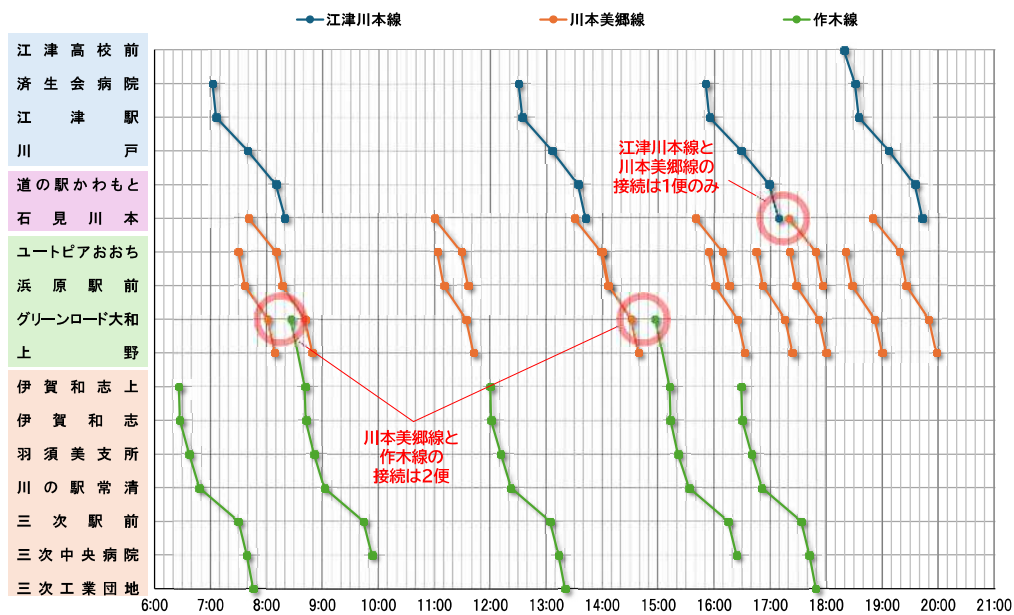


図4「江津川本線⇒川本美郷線⇒作木線」の接続状況

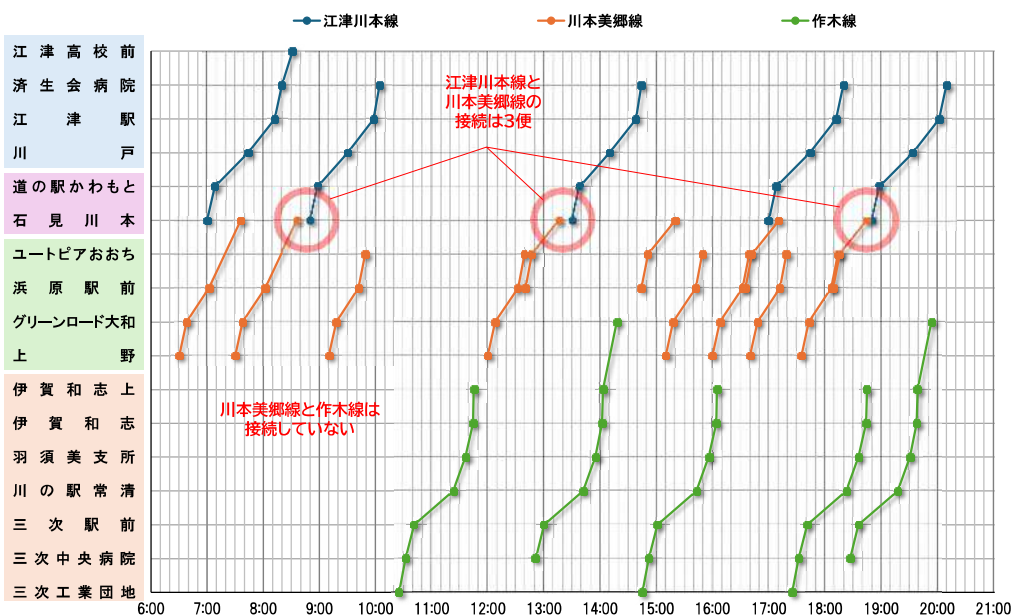


図5「江津川本線⇒川本美郷線⇒作木線」の接続状況

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

③ 買い物や通院に対応したダイヤになっていない

買い物や通院において、希望する時間に目的地に到着し帰宅できる便が少なく、買い物や通院に出かけにくいダイヤとなっています。

④ 買い物や通院の目的地までアクセスしにくい

各市町の商業施設や医療施設など、駅から離れた(徒歩では移動が困難な)施設へのニーズに対応したルート・ダイヤ等になっていません。

⑤ 通学のニーズに対応していない

特に、島根中央高校について、下校の利便性を高めたい要望があります。

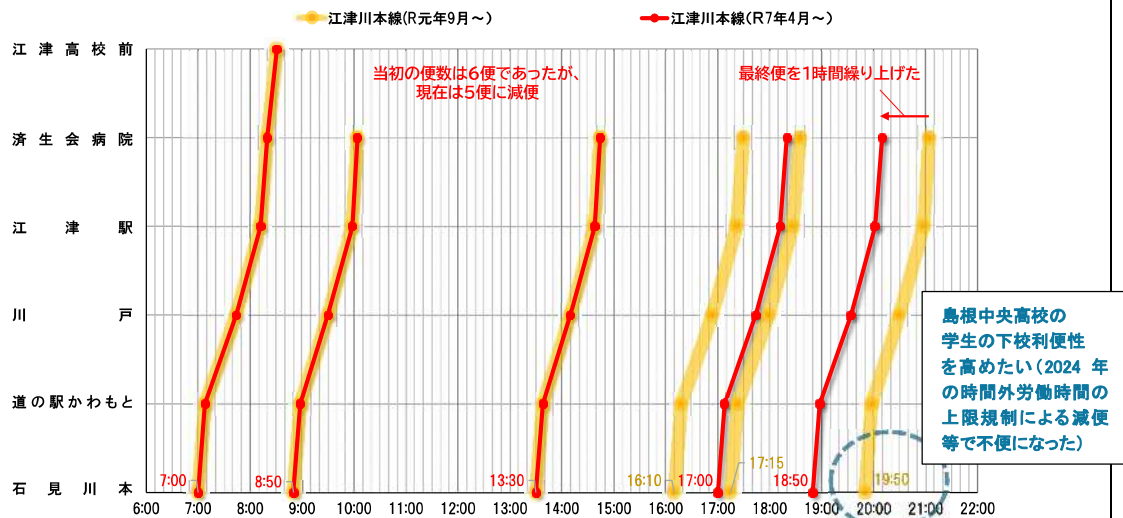


図6「江津川本線」の令和元年ダイヤと令和7年ダイヤの比較(川本町→江津市)

⑥ 停留所等から離れた公共交通が利用しにくい地域が存在する

三江線沿線地域では、駅やバス停留所等から離れた人口分布がある地域が点在しています。

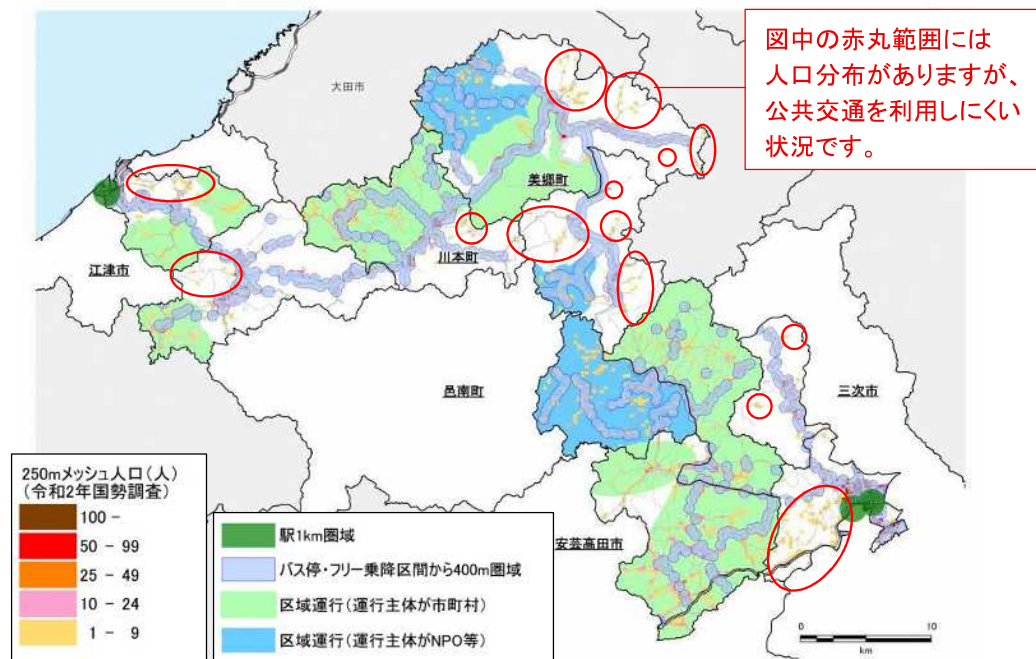


図7 250mメッシュ人口分布×公共交通(バス・乗合タクシー等)が利用しにくい地域(赤丸箇所)

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

※250m メッシュ人口分布資料:令和 2 年度国勢調査

⑦ 地域間や広域的な移動ニーズに対応した情報提供がなされていない

市町をまたいだ地域間や広域的な移動ニーズが存在する一方、情報提供は、自治体・交通事業者の各主体により様々に行われています。また、乗り換えなどに関するわかりやすい情報提供も不足しています。

⑧ 自治体や交通事業者間での連携が不足している

公共交通に関する自治体や交通事業者間での連携は、一部の路線やエリアにとどまっています。

⑨ 江の川の右岸・左岸で移動手段の確保が求められている地域が存在する

旧 JR 三江線は、線路が江の川沿いを走る区間が多く、江の川に架かる橋梁も限られることから、三江線沿線地域内では江の川により右岸側と左岸側に分断されている地区が多く見られます。このような地区では、兩岸での移動手段の確保が求められています。

⑩ 地理的条件や道路条件の悪い地域が存在する

江の川沿いの山間部を通る狭あい道が多いです。また、冬季には積雪のある地域も多いです。



図 8 狭あい道の一例(川本町-美郷町間)

⑪ バス停や車両など利用しやすい環境整備が求められている

江津川本線や式敷三次線などで、バス停や上屋を整備して欲しいという要望があります。

⑫ 住民の公共交通の利用意識が低い

⑬ 公共交通への行政負担額は上昇傾向

三江線沿線地域の公共交通は必要不可欠なものですが、利用者数は伸び悩む一方で行政負担額は上昇傾向にあります。

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

1-3. まちづくりに関する問題点や留意点

⑭ ドライバーの担い手不足

島根県内の傾向として、バス・タクシーの運転手数は減少傾向にあります。また、平均年齢は全産業に比べて高くなっています。

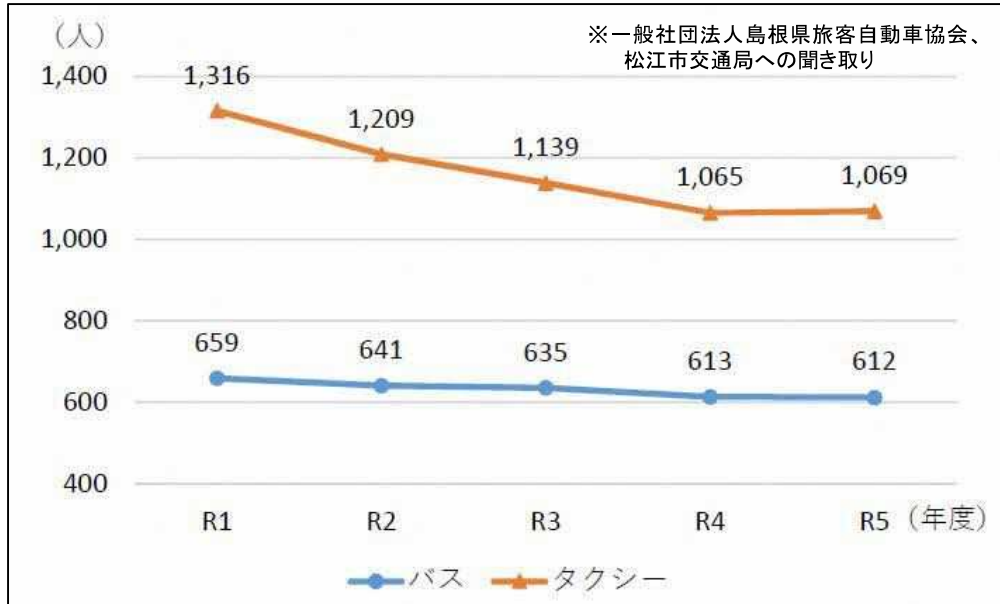


図9 島根県内におけるバス・タクシー運転手数の推移

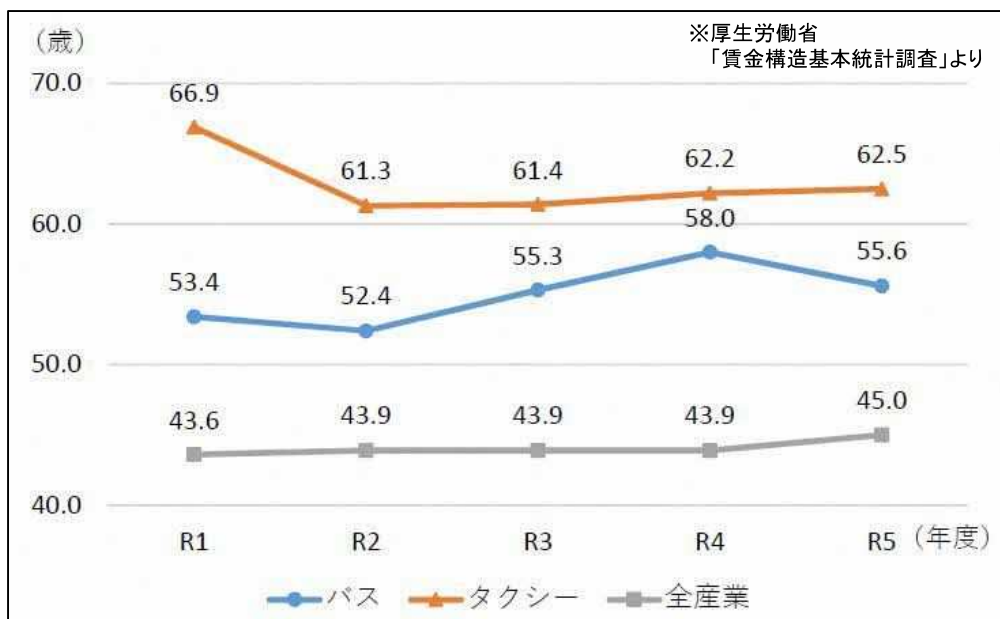


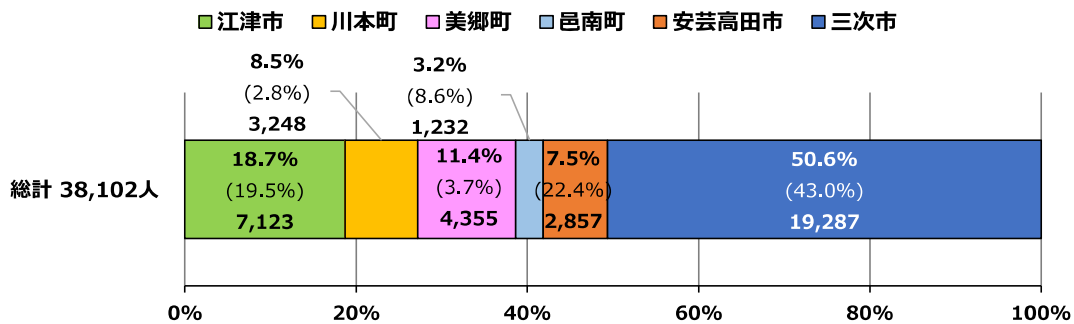
図10 島根県内におけるバス・タクシー運転手の平均年齢の推移

図9、図10 参照: 中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム 最終とりまとめ(令和6年9月)

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

⑮ 人口減少と高齢化の進行

三江線沿線地域の人口構成比は三次市が 50.6%と最も高く、次いで江津市(18.7%)、美郷町(11.4%)の順に高くなっています。



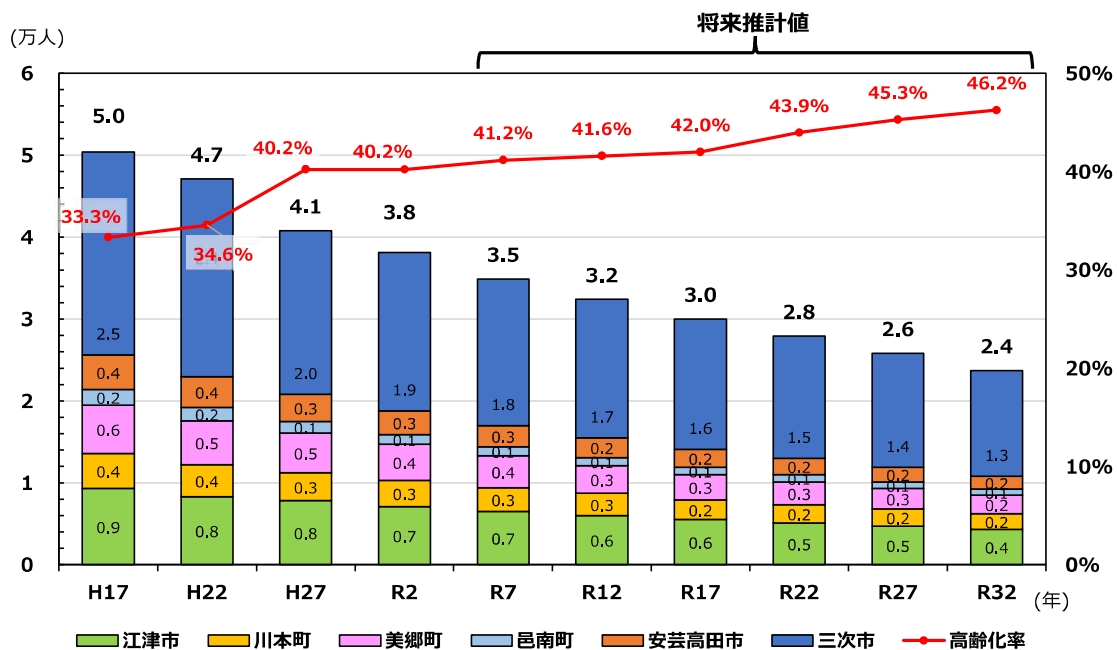
資料: 令和 2 年国勢調査

※グラフ中()の数值は三江線沿線地域を含む市町全体の人口構成比

図 11 三江線沿線地域の人口構成比

三江線沿線地域の人口は減少傾向にあります。国立社会保障・人口問題研究所の推計を基にした概算値では、令和 32 年には合計人口が 2.4 万人まで減少すると考えられます。

高齢化率は上昇傾向にあり、令和 32 年には 46.2%となる見込です。



資料: 平成 17 年～令和 2 年国勢調査(年齢不詳者を除く)、令和 7 年～令和 27 年 国立社会保障・人口問題研究所(令和 5 年 12 月推計値)の推移を基にした概算値

図 12 三江線沿線地域の人口・高齢化率の推移と将来予測

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

⑯ 中山間地域の特性を活かしたまちづくりが求められている

各市町では、中山間地域に将来にわたり安心して住み続けることができるよう地域づくりが進められており、これらと連携した公共交通の検討が必要です。

表 3 各市町の総合戦略における地域づくりに関連した内容

江津市
地域コミュニティ（住民自治組織）の形成による支え合いの仕組みづくり、安全・安心な暮らしの確保 ○地域コミュニティの形成促進と活動支援（地域コミュニティ活動促進事業） ○地域コミュニティとの連携による安心・安全な暮らしの確保と地域の保全（地域コミュニティ交流センター運営事業、買い物不便対策の支援など）
美郷町
地域コミュニティの単位・実情に応じた住民等の活動拠点の整備 ○住民等の活動、交流等の拠点「小さな拠点」づくりを進め、地域の力を集結する
邑南町
小さな拠点整備と持続可能な交通ネットワークの構築 ○生活圏における商業、医療、行政、子育て等の機能の拠点化と交通・情報網の構築 ○既存路線の見直しと持続可能な交通網の構築
安芸高田市
住む場を整える ○魅力ある拠点づくりの推進（道の駅の整備による少子高齢化・人口減少社会にマッチした魅力ある拠点づくり） 地域の安全・安心を守る ○生活支援サービスの充実（外出支援・配食サービス等の充実、地域による見守り体制の構築など） 多様な人とつながる ○地域振興組織の活動支援（各地域の個性と魅力を活かした取り組みの推進など）
三次市
地域まちづくりビジョンの見直しと持続可能な地域づくり ○地域まちづくりビジョンの見直しと特色ある地域づくり（住民自治組織が中心となった地域拠点づくりへの支援など） ○誰もが安心して暮らせる地域づくり（生活用品等の買い物を支援する仕組みづくり、移動手段の確保・維持などへの支援など）

※川本町では関連する項目なし

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

⑰ 沿線地域における観光戦略が明確となっていない

⑱ 観光やまちづくりにおける関係機関での連携が不足している

各市町では、観光振興に向けた取組が検討されていますが、それぞれ独自の取組にとどまり、三江線沿線地域や周辺の世界遺産といった観光資源も含めた、広域的な観光戦略が明確になっていません。

表 4 各市町の総合戦略における観光振興に関連した内容

江津市
観光産業の推進
○地域観光資源の活用（効果的な観光PR、産業観光としてのルート開発など）
○体験・滞在型交流の促進（募集型宿泊旅行誘致活動への補助、ITを活用したPR活動、体験交流活動の促進など）
川本町
外国人観光客の誘致
○川本の健康資源や移動圏内にある世界遺産を活かし、健康大国かつ広島空港から直結する台湾等からの観光客を誘致し新たな経済効果を創出
美郷町
観光の振興
○地域の資源や魅力を再評価し、効果的に発信する（美肌温泉としての情報発信、美郷町観光サポーター、銀山街道の活用など）
邑南町
交流人口の拡大
○観光PRを行い、認知度を向上させる（観光協会との連携強化、観光情報発信機能整備など）
○観光資源のネットワーク化、周遊型観光体制整備（高速バス路線を活かした交通網の構築など）
○地域資源を活用した観光推進（地域イベント支援など）
安芸高田市
外貨を獲得する
○観光資源の開発と活用の推進（地域資源を活かした観光商品・プログラム等の開発推進）
○観光の推進体制の充実（観光協会等の関連団体の育成、地域イベント支援など）
三次市
観光と交流によるにぎわいの創出
○三次町の観光・まちづくり交流の推進
○体験型観光の推進
○観光客の受入体制の強化

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

1-4. 取り組むべき課題

以上の公共交通に関する問題点及びまちづくりに関する問題点や留意点を踏まえ、三江線沿線地域において今後取り組むべき課題を以下に示します(括弧内は対応する問題点・留意点)。

① 広域的なネットワークとしての連携強化(①②③④⑦)

路線のあり方を検討し、交通モード間の役割分担と連携による広域的なネットワークの維持・改善が必要

② 交通結節点の機能強化と乗継利便性向上(①②⑪⑮)

各公共交通を乗り継ぐ交通結節点では、待合環境やスムーズに乗り継ぎしやすい環境整備など、拠点機能の強化と乗継利便性の向上が必要

③ 地理的条件や移動ニーズなど、地域の実情に応じたサービスの改善(①③④⑥⑨⑩⑭)

地域内や地域間の交通では、地理的条件や移動ニーズに応じたサービスの提供が必要

④ 高校生が通学で利用しやすいサービスの改善(⑤)

ダイヤや運行区間、運賃など、高校生が通学で利用しやすいサービスの提供が必要

⑤ 効率的な運行サービスの改善(⑬⑭)

行政負担の視点も踏まえた効率的な運行サービスの検討が必要

⑥ 公共交通を利用しやすい環境づくり(⑦⑪⑭)

バス停や車両、情報提供など、誰でも公共交通を利用しやすい環境づくりが必要

⑦ ドライバーの担い手の確保や教育(⑭⑮)

労働環境の改善支援や、採用活動の支援、採用後の人材育成支援など、ドライバーの担い手の確保や教育が必要

⑧ 公共交通の利用促進と新たな公共交通利用者の開拓(⑫⑭)

これまで公共交通を利用してきた人の利用促進に加えて、これまで自家用車を利用していた高齢者や、若い世代なども含めた、新たな公共交通利用者の掘り起こしが必要

⑨ 公共交通とまちづくりの連携強化(⑭⑮⑯)

公共交通に関する地域住民との意見交換会や、小さな拠点づくりなど、公共交通とまちづくりの連携した取組が必要

⑩ 観光二次交通としての公共交通活用(⑰⑱)

観光二次交通としての公共交通活用の検討が必要

⑪ 関係主体・地域住民の連携強化(⑧⑩)

上記課題を解決するためには、行政や交通事業者といった関係主体と地域住民との連携体制を強化することが必要

第2章 計画の基本方針

2-1. 三江線沿線地域公共交通が目指す姿(理念)

三江線の歴史と廃線の経緯を胸に刻み、地域住民自らが積極的に関わりながら、これまでに構築してきた公共交通体系を維持・改善し、三江線沿線の地域と地域、地域に暮らす人と人とを未来にもつなげていきます。



第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

2-2. 三江線沿線地域における公共交通の役割

上位計画や公共交通関連計画、その他の関連計画を踏まえて、三江線沿線地域における公共交通の役割を次のように整理します。

● ネットワーク

広域的で最適な公共交通ネットワークにより、江の川沿線地域や周辺の地域を結ぶこと

● 暮らしを支える

高齢者や障がい者、若者など、誰もが安心して暮らすことのできる環境を支えること

● 地域の交流・活性化

地域のコミュニティとの協働により、特色を活かした地域づくりを応援すること

2-3. 基本方針と基本目標

課題を解決し目指す姿を実現するために、以下の基本方針及び基本目標を設定します。

基本方針1

三江線沿線地域における公共交通ネットワークの充実

通勤、通学、買い物、通院など、日常の様々なシーンで使いやすい公共交通を目指します。また、域外の都市とスムーズに移動できる環境を整え、広域的にも便利な公共交通を実現します。

- **基本目標 1** 地域の方々の公共交通利用率の維持・向上
- **基本目標 2** 主要な都市等との移動時間の短縮
- **基本目標 3** 地域拠点における最適な乗換時間の設定

基本方針2

誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供

設備、ルート案内などの充実に努め、誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通を提供することを通じ、安心して暮らすことのできる環境を支えます。

- **基本目標 4** ハード面での快適性・安全性の向上
- **基本目標 5** ソフト面での便利で安心な利用環境の改善
- **基本目標 6** 事業者による運行の継続

基本方針3

地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通

地域住民が公共交通に積極的に関わりながらコミュニケーションを推進し、三江線沿線をより一層魅力ある地域に磨き上げます。

- **基本目標 7** 公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上
- **基本目標 8** 観光など魅力ある地域のにぎわいづくりに向けた地域との協働による取組の推進

※本計画の「基本目標」が以下手順書に記載されている「施策」に相当する。

「地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」手順書」

(国土交通省総合政策局地域交通課)

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

2-4. 公共交通ネットワークの将来像

(1) 公共交通の将来像

拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの将来像を以下に示します。

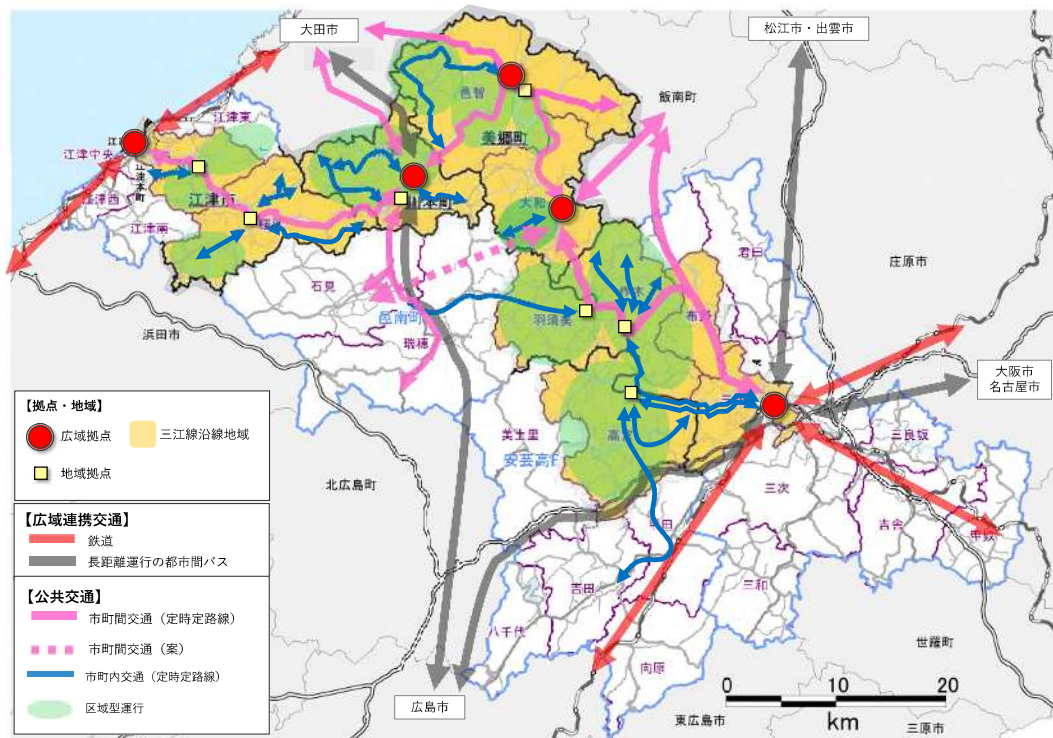


図 13 公共交通ネットワークの将来像

表 5 三江線沿線地域内の拠点一覧

広域拠点とは	広域連携交通(鉄道や長距離運行の都市間バスなど)や地域幹線が集積し、これら交通間の乗り換えを行う拠点
広域拠点一覧	
江津市	◎江津駅
川本町	◎石見川本駅舎
美郷町	◎美郷町役場 ◎道の駅グリーンロード大和(GR 大和)
三次市	◎三次駅
地域拠点とは	市町間交通を担う地域幹線や、市町内の交通を担うフィーダー路線が集積し、これら交通間の乗り換えを行う拠点
地域拠点一覧	
江津市	□川平駅舎 □川戸駅舎
川本町	□道の駅インフォメーションセンターかわもと(道の駅かわもと)
美郷町	□浜原駅舎
邑南町	□邑南町羽須美支所
安芸高田市	□式敷駅舎
三次市	□川の駅常清(川の駅)
広域連携交通とは	都市間を結ぶ広域的な移動を担う公共交通
市町間交通とは	主に三江線沿線地域内の市町間を運行する公共交通で、市町間を移動する通学や通勤、買物、通院などの移動を担う。
市町内交通とは	主に三江線沿線地域内を運行する公共交通で、市町内を移動する買い物、通院などの移動を担う。

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

- 公共交通のネットワークにおいて地域間幹線系統補助路線である「江津川本線」は、川本町と江津市を結び、島根中央高校や江津市内の高校への通学や通勤、江津市内での買物、通院などの移動に重要な役割を果たす路線となっています。
- 地域内フィーダー系統補助路線である「羽須美区域運行」、「作木線」、「川本美郷線」、「江津川平線」、「川の駅三次線」、「赤名線」は、上記の「江津川本線」や地域内フィーダー系統補助路線の相互間で連携し、三次市から江津市への通勤や通学、買物等の移動に重要な役割を果たしています。
- これらの路線がなくなると、運転免許を持たない人は江津市にある済生会江津総合病院等の医療機関や大型商業施設への移動手段を失うほか、通学手段がなくなるためスクールバスを手配する必要が生じ、地域によっては保護者等の送迎への依存がさらに高まるなど大きな影響が出ることから、今後ともこれらの系統を維持する必要がある、国の地域公共交通確保維持事業による補助を受ける必要があります。

表 6 補助事業の活用状況

位置づけ	路線名	運行主体 (運行委託先)	補助事業の活用 (令和 7 年度)
三江線代替交通	江津川本線	石見交通(株)	地域間幹線系統補助
	江津川平線	江津市	地域内フィーダー系統補助
	鹿賀線	江津市	地域内フィーダー系統補助 (R2～R4)
	川本美郷線	大和観光(株)	地域内フィーダー系統補助
	粕渕線	石見交通(株)	
	羽須美区域運行	はすみ振興会	地域内フィーダー系統補助
	式敷三次線	安芸高田市 (芸北タクシー・甲立タクシー)	
	作木線	備北交通(株)	地域内フィーダー系統補助
	川の駅三次線	(有)君田交通	地域内フィーダー系統補助
	飯南町営バス (谷・赤名・頓原線)	飯南町 (有)赤来交通・(株)とんばら総合開発)	
三江線沿線地域に 関連する市町間交通	邑南川本線	邑南町	
	川本線	石見交通(株)	
	布施線	大和観光(株)	
	赤名線	備北交通(株)	地域内フィーダー系統補助

第3章 目標を達成するための事業内容

3-1. 事業の内容

基本目標を踏まえ、以下の事業を実施します。

基本方針1

三江線沿線地域における公共交通ネットワークの充実

基本目標 1	地域の方々の公共交通利用率の維持・向上
事業 1	三江線沿線地域の公共交通ネットワークの維持・改善
実施主体: 島根県・広島県・沿線市町・交通事業者	実施期間: 令和8年4月～令和13年3月
【事業内容】 ● 三江線代替交通を含め、前計画で構築した三江線沿線地域公共交通ネットワークの維持・改善を図ります。 【取組例】 (1)運行ルート ○主に三江線沿線地域から邑智病院への通院などの需要の利便性を高めるため、美郷町大和地区～邑南町石見地区間の接続を検討します。 ○川本町の加藤病院の移転に伴い、江津川本線及び川本美郷線の運行ルートを延長します。これにより、移転後の加藤病院への通院の利便性を高めます。 (2)ダイヤ ○高校生の通学や高齢者の通院・買い物など、住民のニーズに即した適正なダイヤ・便数とします。一例として、島根中央高校の通学利便性向上に向けた検討などを行います。 (3)その他 ○利用者の利便性向上や周辺地域の活性化策との連携も踏まえ、ルートは必要に応じて見直しを行います。 ○区域型交通の運行や医療 MaaS の取組支援、タクシーの活用など、より地域の実情に即した柔軟な形態による交通を検討し、公共交通が利用しにくい地域の解消を目指します。	

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

基本目標 2	主要な都市等との移動時間の短縮	
事業 2	主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用	
実施主体: 沿線市町・交通事業者		実施期間: 令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月
【事業内容】 ● 三江線沿線と主要都市との移動時間が短縮できるよう、広域拠点において、広域連携交通と市町間交通・市町内交通のスムーズな乗換えが可能なダイヤ(接続時間: 概ね 30 分以内)を関係者間で調整しながら検討します。 【取組例】 ○江津駅(JR 山陰本線)及び三次駅(JR 芸備線・JR 福塩線)において、JR とのダイヤ調整を行います。 ○道の駅インフォメーションセンターかわもと、石見川本駅舎、美郷町役場、三次駅において、長距離運行の路線バス(高速バス)とのダイヤ調整を行います。		

基本目標 3	地域拠点における最適な乗換時間の設定	
事業 3	乗換えしやすいダイヤの設定	
実施主体: 島根県・広島県・沿線市町・交通事業者		実施期間: 令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月
【事業内容】 ● 「市町間交通」と「市町間交通」との乗換えが発生する地域拠点において、「市町間交通」間でのスムーズな乗換えが可能なダイヤ(接続時間: 概ね 30 分以内)を関係者間で調整しながら検討します。 ● その他の既存の「市町内交通」についても、「市町間交通」とのスムーズに乗換え可能なダイヤ(接続時間: 概ね 30 分以内)を検討します。		

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

基本方針2

誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供

基本目標 4	ハード面での快適性・安全性の向上
事業 4	バス停留所等の施設の機能や安全性の強化
実施主体: 島根県・広島県・沿線市町・交通事業者・ その他関係者(道の駅・商工会など)	実施期間:令和8年4月～令和13年3月
【事業内容】 ● 必要に応じて、拠点やバス停の機能に応じた、停留所や上屋などの整備を検討します。 ● 事業1-1に伴い新たなバス停留所の整備を検討し利便性を高めます。 ● 誰もが利用しやすい環境整備に向けて、バス車両やトイレ等のバリアフリー化を検討します。	

基本目標 5	ソフト面での便利で安心な利用環境の改善
事業 5	利用しやすい運行情報の提供や運賃の設定
実施主体: 島根県・広島県・沿線市町・交通事業者	実施期間:令和8年4月～令和13年3月
【事業内容】 ● 利用者の利便性向上に向けて、各バス路線へのGTFS-JP※の導入(乗り換えアプリへの掲載)を検討します。 ● 災害時等に利用者への速やかな情報提供を行います。 ※GTFS-JPとは:国内における標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際の一つの静的データの形式 参照:国土交通省 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001426135.pdf	

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

基本目標 6	事業者による運行の継続	
事業 6	運行継続に求められる支援の実施	
実施主体: 島根県・広島県・沿線市町・交通事業者		実施期間:令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月
【事業内容】		
● 島根県『地域生活交通の担い手確保促進事業』や広島県『地域公共交通維持確保事業』を活用し、全国的にも不足するバスやタクシーなどの公共交通ドライバーの確保に向けた取組を推進します。		
▼参考:島根県『地域生活交通の担い手確保促進事業』の内容		
労働環境の改善支援	運転手のための職場環境改善支援	
	運転手の福利厚生改善緊急支援	
採用活動支援	交通事業者への入職促進策支援	
	採用力向上セミナー	
	セミナー参加者のチャレンジ支援	
	採用活動支援	
採用後の人材育成支援	二種免許取得支援	
	運転手育成支援	
参照:島根県交通対策課 『地域生活交通の担い手確保促進事業の概要』		
▼参考:広島県『地域公共交通維持確保事業』の内容(関連項目抜粋)		
採用活動支援	バス運転士等の確保に向けた支援	
参照:広島県地域政策局 『令和7年度施策及び事業案の概要』		
● 運行補助制度等を効果的に活用した運行事業者への支援を検討します。		
● 美郷町内で行われる自動運転化に向けた取組を支援します。		

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

基本方針3

地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通

基本目標 7	公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上															
事業 7	モビリティ・マネジメント※の推進															
実施主体: 沿線市町・交通事業者・地域住民・ その他関係者(警察・学校など)		実施期間:令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月														
【事業内容】																
● 各種媒体を通じた情報発信や意見交換会の開催などにより、公共交通に関する住民とのコミュニケーションを推進し、住民の公共交通を守る意識を醸成します。 ● 公共交通の利用促進と新たな利用者の開拓に向けて、ターゲット(高齢者、高校生、小中学生、Uターン・Iターン、通勤など)を明確にしたモビリティ・マネジメント(MM)を推進します。																
【取組例】																
<table><tr><th>対象</th><th>モビリティ・マネジメントの例</th></tr><tr><td>高齢者</td><td>○バスの乗り方教室の開催(ICカード利用方法の周知や お得な公共交通利用方法、安全なバス利用など) ○運転免許返納者への割引</td></tr><tr><td>高校生</td><td>○通学で利用する公共交通や割引などの情報について 入学時・入学前からの情報提供 ○学校行事での公共交通利用</td></tr><tr><td>小中学生</td><td>○バスの乗り方教室の開催 (バスの乗り方、乗車体験、安全なバス利用など) ○学校行事での公共交通利用</td></tr><tr><td>Uターン・ Iターン者</td><td>○Uターン・Iターン希望者や転入者向けの公共交通に関する情報提供 ○広域連携交通を活用したパーク&ライドの推進</td></tr><tr><td>行政職員・企業</td><td>○協力企業への助成やPR ○ノーマイカーデーの推進</td></tr><tr><td>全体</td><td>○意見交換会の開催 ○各種媒体による情報発信</td></tr></table>			対象	モビリティ・マネジメントの例	高齢者	○バスの乗り方教室の開催(ICカード利用方法の周知や お得な公共交通利用方法、安全なバス利用など) ○運転免許返納者への割引	高校生	○通学で利用する公共交通や割引などの情報について 入学時・入学前からの情報提供 ○学校行事での公共交通利用	小中学生	○バスの乗り方教室の開催 (バスの乗り方、乗車体験、安全なバス利用など) ○学校行事での公共交通利用	Uターン・ Iターン者	○Uターン・Iターン希望者や転入者向けの公共交通に関する情報提供 ○広域連携交通を活用したパーク&ライドの推進	行政職員・企業	○協力企業への助成やPR ○ノーマイカーデーの推進	全体	○意見交換会の開催 ○各種媒体による情報発信
対象	モビリティ・マネジメントの例															
高齢者	○バスの乗り方教室の開催(ICカード利用方法の周知や お得な公共交通利用方法、安全なバス利用など) ○運転免許返納者への割引															
高校生	○通学で利用する公共交通や割引などの情報について 入学時・入学前からの情報提供 ○学校行事での公共交通利用															
小中学生	○バスの乗り方教室の開催 (バスの乗り方、乗車体験、安全なバス利用など) ○学校行事での公共交通利用															
Uターン・ Iターン者	○Uターン・Iターン希望者や転入者向けの公共交通に関する情報提供 ○広域連携交通を活用したパーク&ライドの推進															
行政職員・企業	○協力企業への助成やPR ○ノーマイカーデーの推進															
全体	○意見交換会の開催 ○各種媒体による情報発信															
※モビリティ・マネジメントとは:過度に自動車に頼る生活から公共交通などを「かしこく」使う方向へと 自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした取組のこと																

第 2 期三江線沿線地域公共交通計画(案)

基本目標 8	観光など魅力ある地域のにぎわいづくりに向けた地域との協働による取組の推進	
事業 8	公共交通と地域のにぎわいづくりの連携	
実施主体: 沿線市町・交通事業者・地域住民・ その他関係者(商工会・観光協会・民間団体など)		実施期間: 令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月
【事業内容】 ● 周辺地域の活性化など、民間団体と連携した地域活性化のための取組を検討します。 【取組例】 ・住民によるバス停等の美化運動の推進 ・小さな拠点づくり※活動との連携(公共交通を活用した地域産品の集荷・出荷) ※小さな拠点づくりとは:魅力溢れる中山間地域を将来にわたり維持し、今後も安心して人々が住み続けることができるよう、個々の集落を超え、より広域的な取組の中で日常生活を支える仕組みを考えていく取組のこと		

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

表7 事業の実施体制とスケジュールの一覧

基本目標	事業内容	実施主体						令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
		島根県	広島県	沿線市町	交通事業者	地域住民	その他関係者					
目標1 地域の方々の公共交通利用率の維持・向上	1-1 三江線沿線地域の公共交通ネットワークの維持・改善	○	○	○	○			検討	実施			
目標2 主要な都市等との移動時間の短縮	2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用			○	○			検討	実施			
目標3 地域拠点における最適な乗換時間の設定	3-1 乗換えしやすいダイヤの設定	○	○	○	○			検討	随時実施			
目標4 ハード面での快適性・安全性の向上	4-1 バス停留所等の施設の機能や安全性の強化	○	○	○	○		○	検討・随時実施				
目標5 ソフト面での便利で安心な利用環境の改善	5-1 利用しやすい運行情報の提供や運賃の設定	○	○	○	○			検討	実施			
目標6 事業者による運行の継続	6-1 運行継続に求められる支援の実施	○	○	○	○			検討・随時実施				
目標7 公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上	7-1 モビリティ・マネジメントの推進			○	○	○	○	検討・随時実施				
目標8 観光など魅力ある地域のにぎわいづくりに向けた地域との協働による取組の推進	8-1 公共交通と地域のにぎわいづくりの連携			○	○	○	○	検討・随時実施				

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

第4章 計画の評価

4-1. KPI 目標

事業の効果を定量的に評価するために、以下の KPI 目標を設定します。

表 8 KPI 目標一覧

大項目	目標項目	現状値	目標値	設定の考え方
基本方針① 三江線沿線地域における公共交通ネットワークの充実	市町間交通の輸送量(平均乗車密度×運行日数)の合計値 ○ 三江線代替交通として運行する「市町間交通」の輸送量の合計値 ※平均乗車密度は、ある系統のバスについて、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数を指す	25.1 人/日 (令和 6 バス事業年度市町間交通各路線の合計値) ・江津川本線:8.3 人/日 ・川本美郷線:7.4 人/日 ・作木線:5.8 人/日 ・式敷三次線:2.1 人/日 ・川の駅三次線:1.5 人/日	現状値以上 (令和 12 バス事業年度における各路線の輸送量の合計値)	三江線代替交通として、市町間輸送の役割を果たしているかどうかを確認するための指標として設定します。人口減少の影響を受ける厳しい状況が続きますが、観光需要の取り込みなどを積極的に行うことで、令和 6 バス事業年度の現状値以上の輸送量を目指した目標としています。
	公共交通サービスによる人口カバー率 ○三江線沿線地域内の全人口に対する、公共交通のカバーする範囲※の人口割合 ※公共交通のカバーする範囲:バス停またはフリー乗降区間から 400m 範囲内、デマンド等区域運行範囲内、鉄道駅から 1 km 範囲内のいずれかが該当する範囲	90.1% (R2 年国勢調査人口を基としたデータ)	95% (H27 から R2 の増加分(84.4%から 90.1%、5.7%)を参考として、増加幅は減ると仮定して設定 計画期間中の達成)	三江線沿線地域内における面的な公共交通サービスの充実度を測る観点の指標として新たに加えます。区域運行の導入などにより交通空白の解消を目指していく目標設定とします。
基本方針② 誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供	わかりやすい運行情報の提供に関する取組の実施状況 ○計画の対象路線のうち、乗り換えアプリ(GTFS)に掲載され、かつ令和 12 年度に更新を継続している路線数	9 路線 (対象路線 14 路線のうち、令和 7 年度時点で乗り換えアプリ(GTFS)に掲載されている路線数)	14 路線(全路線導入) (計画期間中の達成)	GTFS 導入により、乗り換えアプリへの掲載を実現し、観光客等の利便性改善を図るとともに、将来的なバスロケーションシステム導入など利用者への迅速な情報提供に向けた取組検討へ繋がります。
基本方針③ 地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通	モビリティ・マネジメントの実施状況 ○事業 7 の取組例に記載するような事業の実施状況 ○各市町が最低でも、年間 2 回以上実施する	42 回 (各市町 7 年計)	60 回以上 (各市町 5 年計)	引き続き対象路線の維持を目的として、多様なターゲットに向けたモビリティ・マネジメントの実施を推進するための目標とします。目標値は、各市町が年 2 回実施することを前提とした設定にしています。
	公共交通と地域づくりの連携に関する取組の実施状況 ○事業 8 の取組例に記載するような事業の実施状況 ○各市町が最低でも、年間 4 回以上実施する	122 回(69 回) (現計画の「観光を目的とした公共交通利用者開拓に関する取組の実施回数」及び「公共交通と地域づくりの連携に関する取組の実施状況」の合計値 各市町 7 年計)	120 回以上 (各市町 5 年計)	引き続き対象路線の維持を目的として、地域住民との協働による利用促進や観光目的の利用者開拓を推進するための目標とします。目標値は、各市町が年 4 回実施することを前提とした設定にしています。
評価指標	三江線沿線地域人口に対する公共交通の利用者総数※比率 ※公共交通の利用者総数は、三江線代替交通 10 路線の年間輸送人員の合計値	3.23 114,846 人(R6 バス事業年度利用者数)÷35,600 人(R6 年度人口推計値)	現状値以上	人口減少の影響による利用者数減少を加味し、その他要因による増減が分かる指標として設定します。
	公的資金が投入されている路線の平均収支率	16.5% (R6 バス事業年度)	18.7% (R12 バス事業年度)	各路線の収支状況を測る指標として、第 1 期計画と同様に設定します。
モニタリング指標	運行費用に対する補助額	235,323 千円 (R6 バス事業年度)	—	運行費用に対する補助額は、公共交通の維持と行財政のバランスに加え、物価高騰などの社会情勢にもよるため、一概に目標値を定めることができません。そのため、モニタリング指標として位置付けます。

第2期三江線沿線地域公共交通計画(案)

4-2. 評価の方法

PDCA サイクルの考え方にに基づき、毎年度、定期的に KPI 目標や事業の評価を行います。地域の実情や社会情勢の変化への対応など適宜見直しを行い、各市町で連携をしながら、よりよい取組となるよう改善を行います。

4-3. 評価体制・スケジュール

(1) 評価体制

① 事業の進捗状況の確認(モニタリング)

三江線沿線地域公共交通活性化協議会ワーキンググループ

(沿線市町、広島県、島根県で構成し、各交通事業者もオブザーバーで参加)

② KPI 目標及び事業の評価

三江線沿線地域公共交通活性化協議会

(2) スケジュール

事業の進捗状況の確認(モニタリング)は、半年に1回程度実施します。

KPI 目標及び事業の評価は、年1回実施します。

なお、令和10年度に中間評価を実施し、令和12年度には最終評価を実施します。

表9 PDCA サイクルの実施スケジュール

年度		令和7年度	令和8年度		令和9年度		令和10年度		令和11年度		令和12年度	
計画期間			初年度		2年目		3年目 (中間年度)		4年目		最終年度	
		—	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期
見直しサイクル	Plan	計画策定			必要に応じ 計画修正		必要に応じ 計画修正		必要に応じ 計画修正		必要に応じ 計画修正	
	Do		事業実施		事業実施		事業実施		事業実施		事業実施	
	Check		進捗確認	進捗確認・ 年次評価	進捗確認	進捗確認・ 年次評価	進捗確認	進捗確認・ 中間評価	進捗確認	進捗確認・ 年次評価	進捗確認	進捗確認・ 最終評価
	Act			見直し		見直し		見直し		見直し		今後のあり方を検討

