

竹原市地域公共交通計画

【概要版】

2025～2029年度

竹原市

令和7(2025)年3月



1. はじめに

○計画策定の背景・目的

本市では、令和2年3月に「竹原市地域公共交通網形成計画」を策定し、進展する人口減少や少子高齢化を見据え、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の構築に向け、路線バスや乗合タクシーの運行などについて、適宜見直しを実施してきました。

竹原市地域公共交通網形成計画の最終年を迎えるなか、利用者減少や収支の悪化、運転手不足など需要と供給の両面での人口減少の影響に加え、令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々の行動変容等、地域公共交通を取り巻く状況を踏まえ、地域の持続可能な地域公共交通サービスの提供を将来的に確保する必要があります。

そのため、地域特性や市民の移動実態、地域公共交通の利用状況やニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた地域公共交通の今後のあり方を示した「竹原市地域公共交通計画」(以下、「本計画」という。)を策定するものです。

○計画の区域・期間

計画区域:市全域(必要に応じて周辺市町と連携した取組を検討)

計画期間:令和7年(2025年)4月から令和12年(2030年)3月までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて計画の見直し及び修正を行います。

2. 地域公共交通に求められる役割

■人々が集い、賑わいを感じられるまちづくり

コンパクトな市街地の形成と併せて、持続可能な公共交通ネットワークの構築により、市民や観光客が集い、賑わいの生まれるまちづくりが求められています。

■広域連絡や市内の各拠点間移動を担う公共交通ネットワークの充実

広島市や周辺市町との広域移動を確保するとともに、市内の各拠点を結ぶ移動を円滑にする公共交通ネットワークが求められています。

■高齢者も暮らしやすいまちづくり

高齢化社会の進展や過度に依存する車社会からの脱却に向けて、利便性の高い公共交通の充実が求められています。

■地域公共交通を通じた社会課題の解決

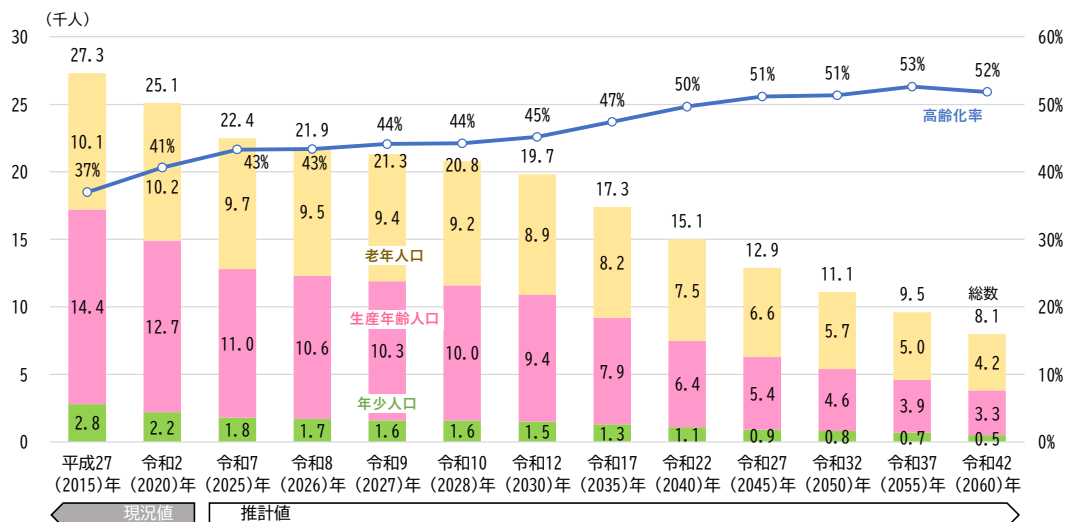
交通レジリエンスの向上や災害に強い連携体制など、公共交通という地域資源を有効活用した社会課題の解決が求められています。

3. 地域公共交通を取り巻く現状

○人口推移

本市の人口は約25,100人(令和2(2020)年現在)であり、今後も継続的に減少することが予測されており、令和12(2030)年には人口2万人を切る予測となっています。

一方で、高齢化率は令和2(2020)年時点で4割を超え、今後も上昇していく予測となっています。



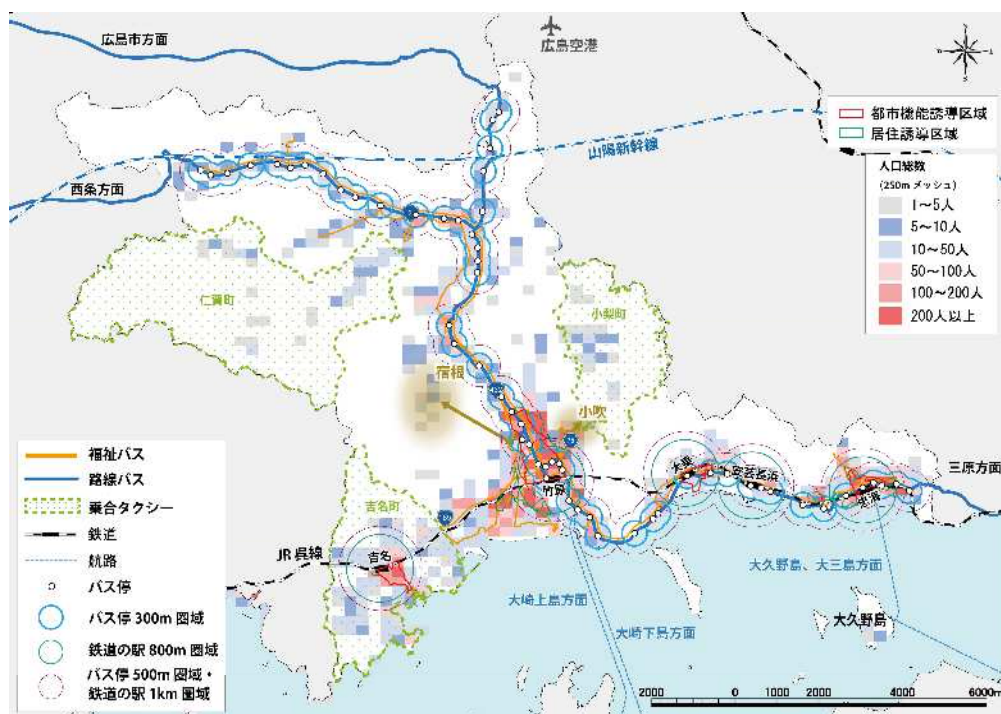
○地域公共交通の体系

本市の地域公共交通には、陸上交通として鉄道、路線バス、福祉バス、広島空港行き乗合タクシー、乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーがあります。

福祉バスや乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーは、路線バスの運行がない地域を中心に運行しており、人々の生活移動を支援しています。

海上交通としては、竹原港と忠海港の2つの港から、市内の大久野島のほか、大崎上島町や呉市の大崎下島、愛媛県今治市の大三島を結ぶ航路があります。

また、竹原市立地適正化計画では、竹原地域の国道432号沿線やJR呉線の駅周辺を中心に、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定しています。



▲ 市内の人口分布と地域公共交通体系

出典：市資料「竹原市立地適正化計画」、総務省統計局「国土数値情報 バスルート」令和4(2022)年、「国土数値情報 鉄道データ」令和2(2020)年、国勢調査「人口及び世帯」令和2(2020)年

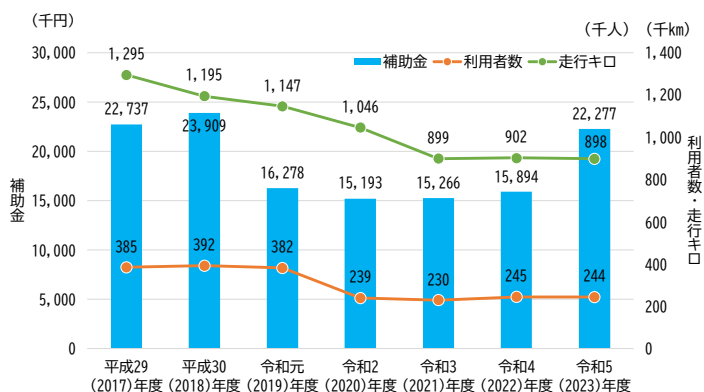
○地域公共交通の維持に関する取組

本市の地域公共交通等に関連する支出は、総務費に含まれる「地域公共交通に要する経費」と、民生費に含まれる「福祉タクシー乗車助成費」、「福祉有償運送事業補助金」、「移動支援事業給付金」、教育費に含まれる「遠距離通学費」で構成されています。

本市の令和6(2024)年度の歳出額の予定は166億1,845万円であり、そのうち地域公共交通への支出額は合計で約3,740万円(約0.2%)となっています。

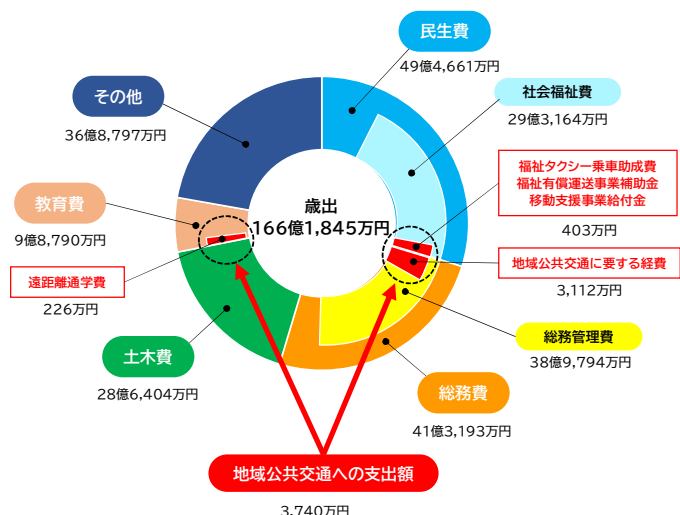
路線バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大や路線廃止などの影響を受け減少したまま推移しています。

福祉バスも利用者が減少したまま推移し、運行のための委託料は微増傾向となっています。



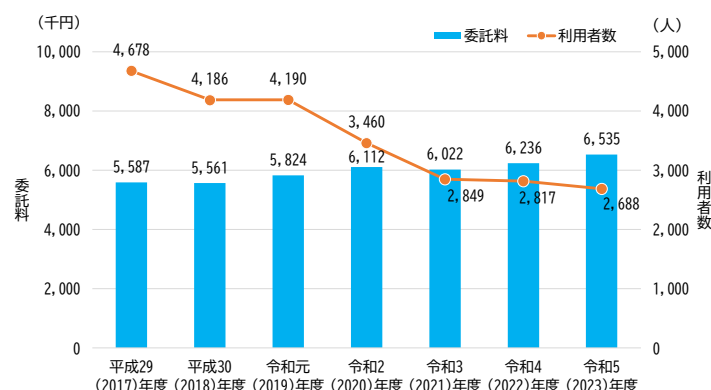
▲ 路線バスへの補助金の交付額の推移

出典：市資料
※利用者数、走行キロは路線バスの各路線とかぐや姫号の合計



▲ 歳出額に対する地域公共交通への支出額

出典：市資料「竹原市予算書並びに予算に関する説明書」令和6(2024)年度を基に作成



▲ 福祉バスの運行委託料と利用者数の推移

出典：市資料

4. 地域公共交通の問題点と課題及び、基本方針・目標

【現状の地域公共交通の問題点】

1. 自家用車に依存した交通体系
2. 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
3. 公共交通のサービス内容と移動ニーズが合致していない
4. 公共交通の利用頻度や関心が低い
5. 公共交通のサービス内容や取組に関する市民の認知度が低い
6. 若者も自家用車に依存せざるを得ず、進学先や学生生活に影響が生じている
7. 国内外からの観光客数の増加が公共交通の需要拡大につながっていない
8. 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

【基本方針】

たけはらの強みを活かし、
「元気」と「笑顔」を生み出す
公共交通サービスの実現

【地域公共交通が抱える課題】

課題①
持続可能な地域公共交通
ネットワークの維持

課題②
公共交通の認知度向上と意
識改革による利用促進

課題③
若者が暮らしやすい魅力あ
るまちづくりに対応する公
共交通

課題④
インバウンドを含む観光客
の公共交通利用需要の拡大

課題⑤
公共交通機関同士や公共交
通と他分野との連携による
生活サービスの確保

【目標】

目標①

高齢者等の暮らしを支える公共交通の維持・確保

- 自家用車だけに依存しない生活の実現に向けて、市民の移動ニーズや需要と供給のバランスを考慮し、利用しやすいサービスとなるよう見直しを行います。
- 人材不足や厳しい経営状況が続く公共交通事業者が事業を存続できるよう、既存の公共交通の見直しや他分野との連携などにより、市民の移動の足を維持・確保します。

目標②

モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進

- 公共交通のサービス内容やさまざまな取組を知ってもらい、生活の移動手段のひとつとして認知され、気軽な利用、新たな利用につながるよう取組を推進します。
- 自家用車で自由に移動できる方々にも、公共交通の重要性や、公共交通事業の現状を周知することで、公共交通の維持・存続に向けた意識改革、行動変容を促進します。

目標③

若者が自動車に頼らず移動できる移動環境の確保

- 鉄道の運休や遅延による通学や通勤等に与える影響を低減させるため、代替手段に関する情報提供や、代替交通運行の検討を行います。
- 多くの若者が家族の送迎に頼らずとも自由に外出できるよう、公共交通を利用できる、利用したくなる環境づくりの検討を行います。

目標④

観光客が分かりやすく移動しやすい受け入れ環境整備

- インバウンド観光客の受け入れ環境として、多言語化や分かりやすい案内などの既存サービスの利便性向上を図ります。
- 観光客の増加が公共交通利用者数にもつながるよう、観光と公共交通とが連携したイベントや特典、観光施設までの移動手段などについて検討します。

目標⑤

他分野との共創による地域公共交通サービスの展開

- 福祉や教育分野における複数の移動サービスの統合などの見直しを行います。
- 交通事業者間での情報共有を充実し、相互のダイヤ改正内容や利用者ニーズなどを共有することで、地域一体となった公共交通の維持・確保に努めます。
- 災害時などの有事の際には、市内の既存ストックとして移動手段を活用できるよう検討します。

5. 目標達成に向けた施策

【数値指標・目標値】

		現況値	目標値
①-1	地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】	33% (令和5年度)	33% (令和10年度)
①-2	地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	32,548千円 (令和5年度)	40,272千円 (令和10年度)
①-3	「持続可能な公共交通体系が構築されているか」に対し、「良くなった」と回答された人の割合	10.4% (令和5年度)	15.4% (令和10年度)
②-1	地域公共交通の総利用者数【標準指標】	1,074千人 (令和5年度)	1,008千人 (令和10年度)
②-2	公共交通に関するイベント開催回数	—	1回/年以上 ※計画期間中 毎年
③-1	通勤・通学定期券の利用割合	12% (令和5年度)	14% (令和10年度)
③-2	通学時の公共交通利用者の割合	61% (令和6年度)	66% (令和11年度)
④-1	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	—	3箇所程度 ※計画期間中
⑤-1	※再掲 地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】	33% (令和5年度)	33% (令和10年度)
⑤-2	※再掲 地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	32,548千円 (令和5年度)	40,272千円 (令和10年度)
⑤-3	各公共交通事業者及び市による意見交換回数	—	1回/年以上 ※計画期間中 毎年

【目標達成に向けた施策】

- 施策①-1
ニーズに合わせた運行内容の見直し
- 施策①-2
持続可能性の高いネットワークの検討
- 施策①-3
快適な待合環境の整備
- 施策②-1
高齢者等の公共交通の利用に関する意識啓発
- 施策②-2
通勤利用者を対象にした自動車からの転換
- 施策②-3
幼児や学生の親世代を対象にした公共交通の利用機会の創出
- 施策③-1
公共交通の遅延・運休の分かりやすい情報提供
- 施策③-2
若者向けの公共交通利用促進
(送迎に頼らない移動手段の提案)
- 施策④-1
公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上
- 施策④-2
外国人観光客に向けた多言語対応
- 施策⑤-1
福祉や教育など市内の関係部署との連携強化
- 施策⑤-2
災害時の公共交通の活用
- 施策⑤-3
公共交通事業者間の連携強化

6. 地域公共交通ネットワークの配置方針

○地域公共交通ネットワークの配置方針



▲ 目指す地域公共交通ネットワークの配置方針

▼ 拠点の役割

拠点分類	まちづくり上の位置づけ	公共交通ネットワークに求める役割
都市拠点	○市の中心地としての都市機能の集積【竹原地域】	○広域と連絡する公共交通ネットワークの充実 ○地域拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
地域拠点	○日常生活圏の中心地としての都市機能の充実【吉名地域、大乘地域、忠海地域、北部地域】	○都市拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
小さな拠点	○都市拠点、地域拠点から離れた地区の生活サービス機能の維持、充実【小梨、宿根、田万里、仁賀、東野】	○最適な交通手段による地域拠点、都市拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
乗り継ぎ拠点	○航路やバス、鉄道等のモード間の乗り継ぎが快適にできる機能の強化【竹原駅、竹原港、忠海駅、忠海港】	○交通モード間の連携(乗り継ぎ環境、運行内容など)の強化による公共交通ネットワークの充実

▼ 地域公共交通の配置方針

位置づけ		既存の交通モード	再編後の交通モード	配置方針
幹線	広域幹線交通	・鉄道 ・航路 ・路線バス ・高速バス	・鉄道 ・航路 ・路線バス ・高速バス	○鉄道や航路、路線バス、高速バスは、市民の生活の足として、今後も維持・確保します。 ※路線バスは、地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)の活用を想定
	市街地循環フィーダー交通	—	・路線バス(フェリー線)の活用を想定	○観光客や市民生活の利便性を高めるため、市中心部を周遊する路線の強化を検討します。 ※フィーダー交通は、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)の活用を想定
	沿線集落フィーダー交通	・福祉バス	・コミュニティバス	○拠点と小さな拠点を結ぶ役割として運行する福祉バスについて、コミュニティバスとしての運行を検討します。 ○また、利用者数の少ない路線は、乗合タクシーへの転換や運行内容の見直しを行います。(築地・塩町コース、西野・宮原コース)
	区域運行等実施地区	・デマンド型乗合タクシー ・地域乗合タクシー ・福祉タクシー ・通学タクシー	・デマンド型乗合タクシー	○複数の交通サービスと連携・協力し、持続可能性と利便性の高い運行に見直しします。 例：地域乗合タクシー小梨コースとの福祉タクシー小吹コースの統合 例：デマンド型乗合タクシー吉名コースと福祉バス築地・塩町コースの統合 など

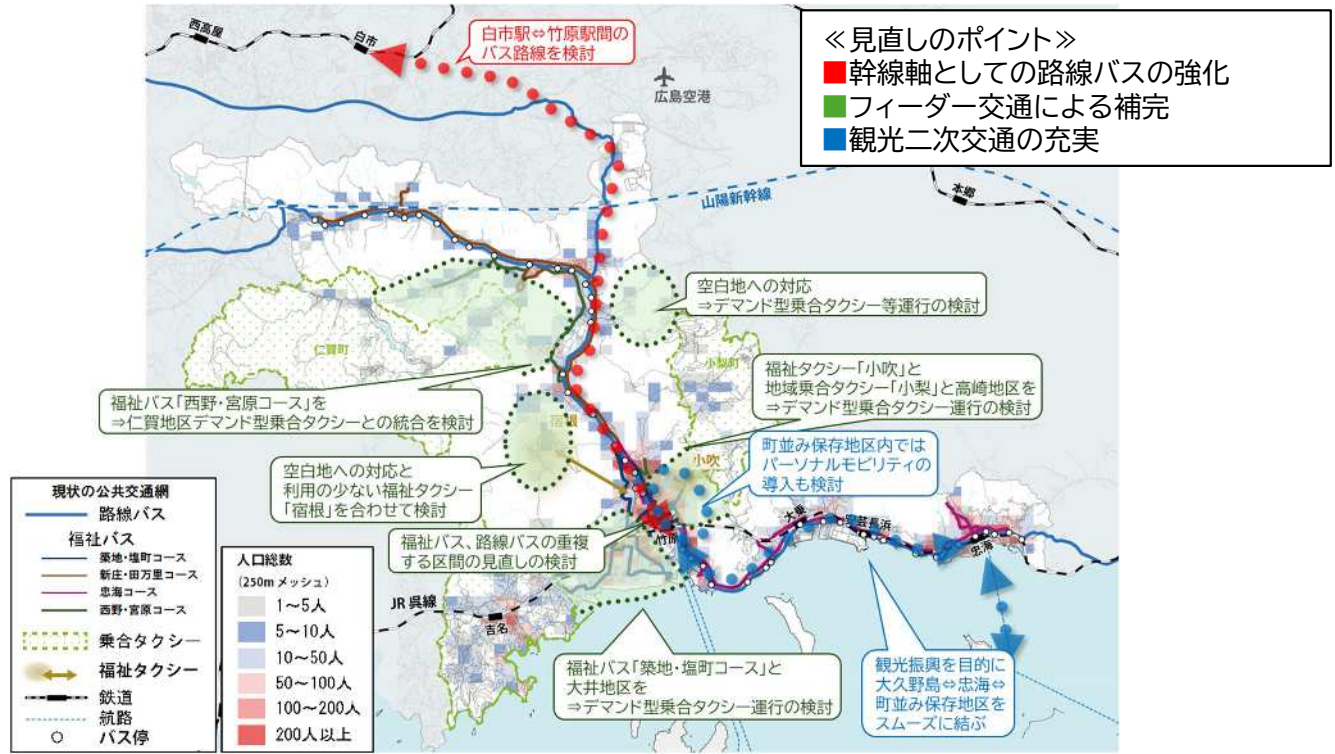
7. 目標達成に向けた施策・事業

施策①-1 ニーズに合わせた運行内容の見直し

取組主体 市、県、国、交通事業者

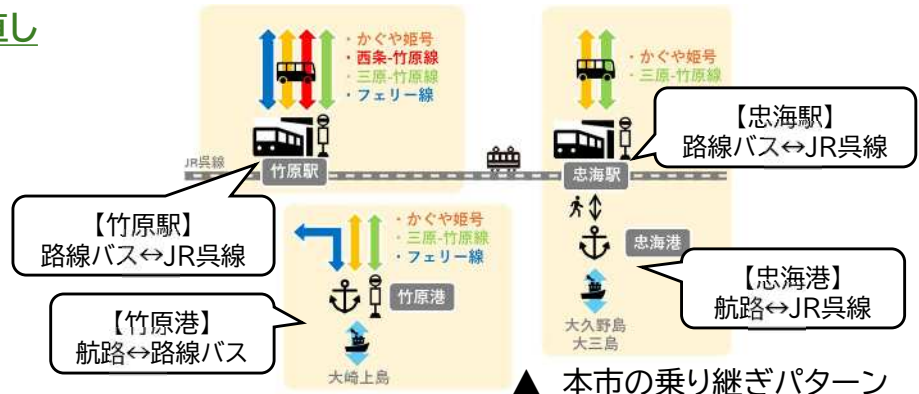
○地域公共交通の運行内容の見直し

- ・利用者の少ない路線や利用ニーズがある路線、重複している路線などを踏まえ、需要と供給バランスを考慮し、「幹線軸としての路線バスの強化」、「フィーダー交通による補完」、「観光二次交通の充実」の主に3つの視点で地域公共交通網の見直しを行います。



○乗り継ぎ利便性の高いダイヤの見直し

- ・本市には多くの交通モードがあるため、それらの相互連携を高めることにより、利便性の向上を図ります。特に航路と路線バスの乗り継ぎでは、待ち時間が長く、利用者からもダイヤの見直しに関する要望が多くあることから、異なる交通モード間の乗り継ぎに配慮したダイヤの見直しについて検討します。



施策①-2 持続可能性の高いネットワークの検討

取組主体 市、交通事業者、市民

○地域公共交通の運行支援

- ・周辺市町と連絡する幹線は、学生の通学や高齢者等の通院・買物等の地域住民の生活移動を支える路線であり、本市の地域公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者努力だけでは路線の維持が困難なため、幹線補助(地域公共交通確保維持改善事業)や市からの運行補助により運行を確保・維持していきます。
- ・地域拠点等から離れた集落と幹線をつなぐ役割を持つ支線は、高齢者等の生活移動を支える重要な役割を担っているため、今後検討を進める交通ネットワーク再編の方向性を踏まえ、フィーダー補助(地域公共交通確保維持改善事業)の活用可能性も含め検討し、維持・確保していきます。

○地域公共交通の配置方針の検討

- ・利用者が限定的な交通モードが複数存在しているため、各モードが所有する車両や運転手などの資源を活用し、誰でも利用しやすいコミュニティバスや、デマンド型乗合タクシーなどに集約していくことの検討を行います。

施策①-3 快適な待合環境の整備

取組主体 市、交通事業者、道路管理者、施設管理者、交通管理者

○バス停留所の待合環境の整備

- ・市内バス路線においては待ち時間が長くなる時間帯もあることから、利用者が快適に公共交通を利用するには、待合環境の整備が必要です。そのため、既存の停留所において、利用者が多い停留所などを選定し、上屋やベンチの設置など、雨天時や気温の高い日も快適に待つことができる環境を整備します。

市内の停留所整備例 ▶
(新庄バス停)



○停留所における待ち時間表示の充実

- ・公共交通を利用する際、運行本数が少ない時間帯においても、到着時刻や待ち時間などがリアルタイムで案内されることで、利用者の安心感につながります。そのため、竹原駅や忠海港、利用者が多く複数の交通モードが接続する箇所を対象に、デジタルサイネージの設置や待ち時間表示のあるバス停の整備を行います。

竹原港のデジタルサイネージ ▶



施策②-1 高齢者等の公共交通の利用に関する意識啓発

取組主体 市、交通事業者、地域コミュニティ

○運賃定額バスなどの実証運行

- ・高齢者の免許返納を促すだけでなく、公共交通を利用した外出のきっかけづくりや若年層の公共交通の利用機会の創出などを目的とし、市内路線を対象とした運賃定額バスまたはバス無料デーなどの実証運行の検討を行います。

○運転免許返納者を対象とした地域と連携したサービスの提供

- ・運転に不安のある方、運転したくないと思われるにも関わらず、自家用車に頼らざるを得ない状況の方の運転免許自主返納を促すため、運行内容の見直しのほか、自主返納者へ地域の事業者等と連携したサービスの提供を検討します。

○高齢者サロン等でのバスを利用したイベントの実施

- ・バス等の公共交通を利用する機会がなく、免許返納後の交通手段に不安を抱く高齢者もいるため、高齢者サロン等の機会を活用して、バス利用のきっかけを設けるよう働きかけます。

施策②-2 通勤利用者を対象にした自動車からの転換

取組主体 市、地元企業

○エコ通勤の啓発活動の実施

- ・市内企業へエコ通勤を呼びかけ、通勤時の公共交通利用への意識を高めていくことが必要です。
- ・公共交通を利用することで、ガソリン代等の負担軽減や、移動時間の有効活用などのメリットがあると認識されながら、自家用車での通勤者への通勤手当が充実している傾向も見られ、公共交通への利用転換につながっていない要因と考えられます。
- ・市内企業に対し、従業員のエコ通勤を促す意識を高めてもらうため、エコ通勤に関するリーフレットの配布等により啓発活動を促進します。



▲ エコ通勤割引バス
出典: 鹿児島県

施策②-3 幼児や学生の親世代を対象にした公共交通の利用機会の創出

取組主体 市、交通事業者、学校、地域コミュニティ

○地元学校等の協力による待合環境の装飾

- ・公共交通の利用機会が少ない幼児や学生等の親世代を対象に、学校や園などの子供の活動を通じて、公共交通に触れるきっかけをつくる必要があります。
- ・竹原駅や忠海駅を対象に、地元学校や団体等と連携して子供たちが駅構内に装飾等を行うなど、公共交通に関する施設に子供たちが関わることで、子供たちだけでなく親世代や家族の関心を高めるとともに、交通結節点における地域の魅力向上にもつながります。

○バスの乗り方教室の開催

- ・家族等の送迎による自家用車を中心とした移動では、子供たちが公共交通を利用するきっかけがないまま大人になり、さらに公共交通離れを加速させてしまうことが懸念されます。
- ・学校や地域団体が、気軽にバスの乗り方教室などの開催依頼ができるよう、市が窓口となり、交通事業者と連携して、公共交通に触れるきっかけを創出します。



▲ バスの乗り方教室の開催の様子

出典：広島県府中市

○【再掲】運賃定額バスなどの実証運行

- ・子供たちをはじめ、市民が路線バスを利用するきっかけを創出するため、運賃定額バスまたはバス無料デーなどの実証運行を行うことを検討します。

施策③-1 公共交通の遅延・運休の分かりやすい情報提供

取組主体 市、交通事業者

○代替手段となる公共交通も含めた情報提供の実施

- ・公共交通の遅延・運休は市民生活に支障をきたすため、遅延・運休が生じた場合、代替交通も含めた情報提供が必要であり、そういった情報を提供する民間サイト等の周知・広報を推進します。
- ・日常的に公共交通を利用していない方にも情報を届きやすくするよう、HP等の利用者が情報を取りに行くプル型の情報発信だけでなく、プッシュ型の情報発信の手法として、本市のメール配信サービスの活用等も検討します。

施策③-2 若者向けの公共交通利用促進(送迎に頼らない移動手段の提案)

取組主体 市、交通事業者、学校

○通学定期券の購入助成の検討

- ・自家用車のみに頼る交通体系からの脱却に向けて、公共交通による学生の通学を促すため、路線バス等による通学も含め、通学定期券の購入助成を検討します。

○学生向けの公共交通の情報提供

- ・進学する高校の選択肢においても、通学手段の有無は重要な要素であり、進学を希望する学校へ公共交通で通えることの案内が必要です。そのため、公共交通を利用して学校に行くルートや方法、金額に関する周知・広報を推進します。



▲ 学生向けの公共交通の情報提供

出典：岐阜県恵那市

施策④-1 公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上

取組主体 市、交通事業者、国、県、周辺市

○公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上

- ・本市で最も多く観光客が訪れるたけはら町並み保存地区は、竹原駅から約1kmの距離があるとともに、たけはら町並み保存地区内は移動手段が徒歩に限られている状況です。そのため、観光客の増加が公共交通利用者数の増加にもつながるよう、観光施設等をつなぐ分かりやすい交通手段の導入や既存公共交通の見直しを検討します。

○既存の公共交通を活用した企画ツアーのPR・見直し

- ・市内の公共交通のうち、航路や高速バスでは、その他公共交通等と連携した企画ツアーや既存の観光バスなどを発行していますが、それらの認知度は低く、利用も少ない状況となっています。そのため、既存の企画ツアー等のPRを行うとともに、利用状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

バス&乗船券パック▶

出典：芸陽バス株式会社



施策④-2 外国人観光客に向けた多言語対応

取組主体 市、交通事業者、施設管理者

○外国人観光客に向けた多言語対応

- ・近年増加傾向にあるインバウンド観光客の公共交通利用を促すことも重要であり、外国人観光客の公共交通利用環境整備として、多言語化や分かりやすい案内などの既存サービスの利便性向上を図ります。特に観光客の利用が多い竹原駅、忠海駅、忠海港等において利便性向上を図るものとし、各施設の利用状況や国庫補助事業の活用等を踏まえ、実施内容を検討します。



▲ 多言語バス停標識

出典：青森市

施策⑤-1 福祉や教育など市内の関係部署との連携強化

取組主体 市、交通事業者

○交通事業者や福祉、教育事業における交通サービスの統合・連携

- ・本市では福祉タクシーや通学タクシー等の多分野で交通サービスを提供しています。目的に応じて対象者の移動を支援する一方で、効率性に欠ける部分もあります。そのため、統合できる交通モードは分野を跨ぎ、各サービスの統合・連携を検討し、新たな利用者の確保につなげます。

施策⑤-2 災害時の公共交通の活用

取組主体 市、交通事業者

○自治体と交通事業者との災害時の連携

- ・地域公共交通事業者は、地域住民の移動を担うサービスを提供していることから、地域の地理的状況を詳しく把握しており、災害時において住民の避難所への輸送や物資輸送など、地域の災害応急対応に活躍することが期待されるため、日常移動を担うだけでなく、自治体の災害対応の一部を担うなどの連携について検討します。

施策⑤-3 公共交通事業者間の連携強化

取組主体 市、交通事業者

○異なる公共交通機関及び市との意見交換会の開催

- ・本市には複数の交通モードが存在しており、特に交通結節点における乗り継ぎ等の調整は必要不可欠です。利用者の利便性向上のため、ダイヤ改正時や運行内容見直しの際には、関連する交通事業者間で乗り継ぎの連携がとれるよう、定期的な意見交換会を開催します。また、待合環境の整備や案内表示、利用者向けの案内なども連携して実施できるよう、内容を意見交換の場で共有します。

施策・事業の実施スケジュール

施策	事業	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
施策①-1	地域公共交通の運行内容の見直し	調査・再編計画策定	試験運行含め、段階的に実施			
	乗り継ぎ利便性の高いダイヤの見直し	準備・調整	実施	モニタリング・検証		
施策①-2	地域公共交通の運行支援	実施	実施	追加・実施	実施	実施
	地域公共交通の配置方針の検討	準備・調整		段階的に実施		
施策①-3	バス停留所の待合環境の整備	準備・調整	実施		モニタリング・検証	
	停留所における待ち時間表示の充実		準備・調整	実施	モニタリング・検証	
施策②-1	運賃定額バスなどの実証運行	準備・調整 実証	検証・検討	実施	モニタリング・検証	
	運転免許返納者を対象とした地域と連携したサービスの提供	準備・調整	実施			
	高齢者サロン等でのバスを利用したイベントの実施	準備・調整	実施			
施策②-2	エコ通勤の啓発活動の実施	準備・調整	実施			
施策②-3	地元学校等の協力による待合環境の装飾	準備・調整 実証	準備・調整 実証	準備・調整 実証	準備・調整 実証	準備・調整 実証
	バスの乗り方教室の開催	実施				
施策③-1	代替手段となる公共交通も含めた情報提供の実施	準備・調整	実施			
施策③-2	通学定期券の購入助成の検討		準備・調整	実施		
	学生向けの公共交通の情報提供	実施				
施策④-1	公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上	準備・調整		実証実験等	実施	
	既存の公共交通を活用した企画ツアーのPR・見直し	実施・検証				
施策④-2	外国人観光客に向けた多言語対応	準備・調整	実施	維持管理		
施策⑤-1	交通事業や福祉、教育事業における交通サービスの統合・連携	準備・調整		段階的に実施		
施策⑤-2	自治体と交通事業者との災害時の連携	準備・調整	実施			
施策⑤-3	異なる公共交通機関及び市との意見交換会の開催	調整・実施	調整・実施	調整・実施	調整・実施	調整・実施

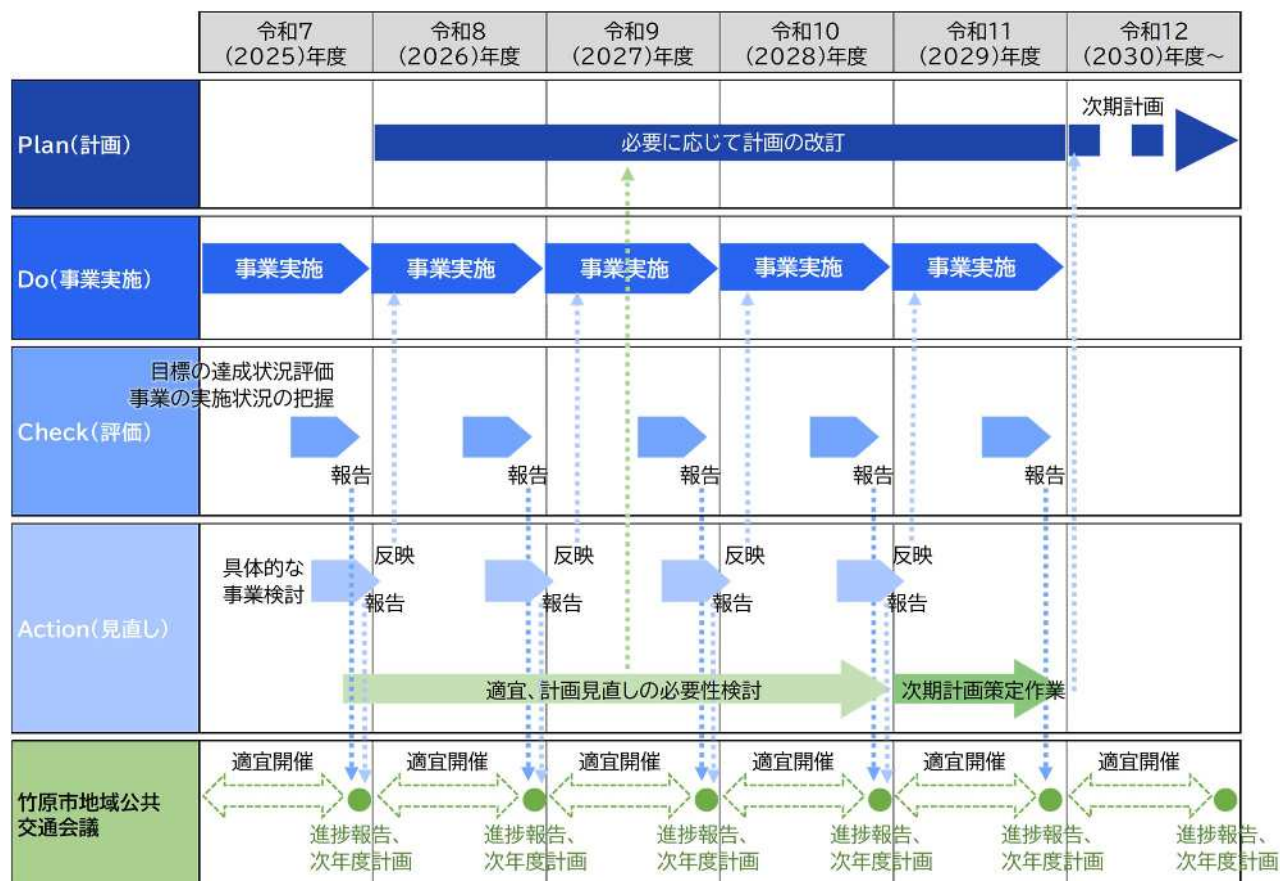
8. 計画の評価・見直し方針と推進体制

○達成状況の評価と見直し

本計画の目標達成に向けて、事業の進捗状況をモニタリングし、PDCAサイクルを実施することで、計画の実効性を高めます。PDCAサイクルを適切に運用するためには、市の予算要求時期や次期計画の見直し時期など、行政的なスケジュールとの連携も必要です。

計画期間及び年間スケジュールに基づき、本計画を適切に評価・検証しながら、着実に実施していきます。

▼ 計画期間における進捗管理・評価スケジュール



○計画の推進体制

本計画の推進体制は、本市が法定協議会として位置付ける「竹原市地域公共交通会議」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。また、事業の実施段階では庁内関係部署や周辺自治体とも連携し、効果的な実施を目指します。

計画の推進にあたっては、行政のみならず、地域(市民・企業)や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。地域全体の協力体制を築くことで、より効率的かつ効果的な公共交通体系を構築します。

竹原市地域公共交通会議(法定協議会)

〔構成メンバー〕

市、交通事業者、地域関係者(住民・利用者)、広島運輸支局、広島県、交通管理者、道路管理者、学識経験者、オブザーバー

〔主な役割〕

- ・地域の現状及び課題の把握
- ・目標達成に向けた事業の実施
- ・PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価

事業実施にあたり連携

事業実施にあたり連携

庁内関係部署

観光関係課 福祉関係課
教育関係課 など

周辺自治体

大崎上島町 東広島市
三原市 広島市 など

竹原市地域公共交通計画【概要版】
令和7(2025)年3月

発行：竹原市地域公共交通会議
【事務局】竹原市企画部企画政策課

〒725-8666 広島県竹原市中央五丁目6番28号
TEL 0846-22-0942
FAX 0846-22-8579
E-mail kikaku@city.takehara.lg.jp