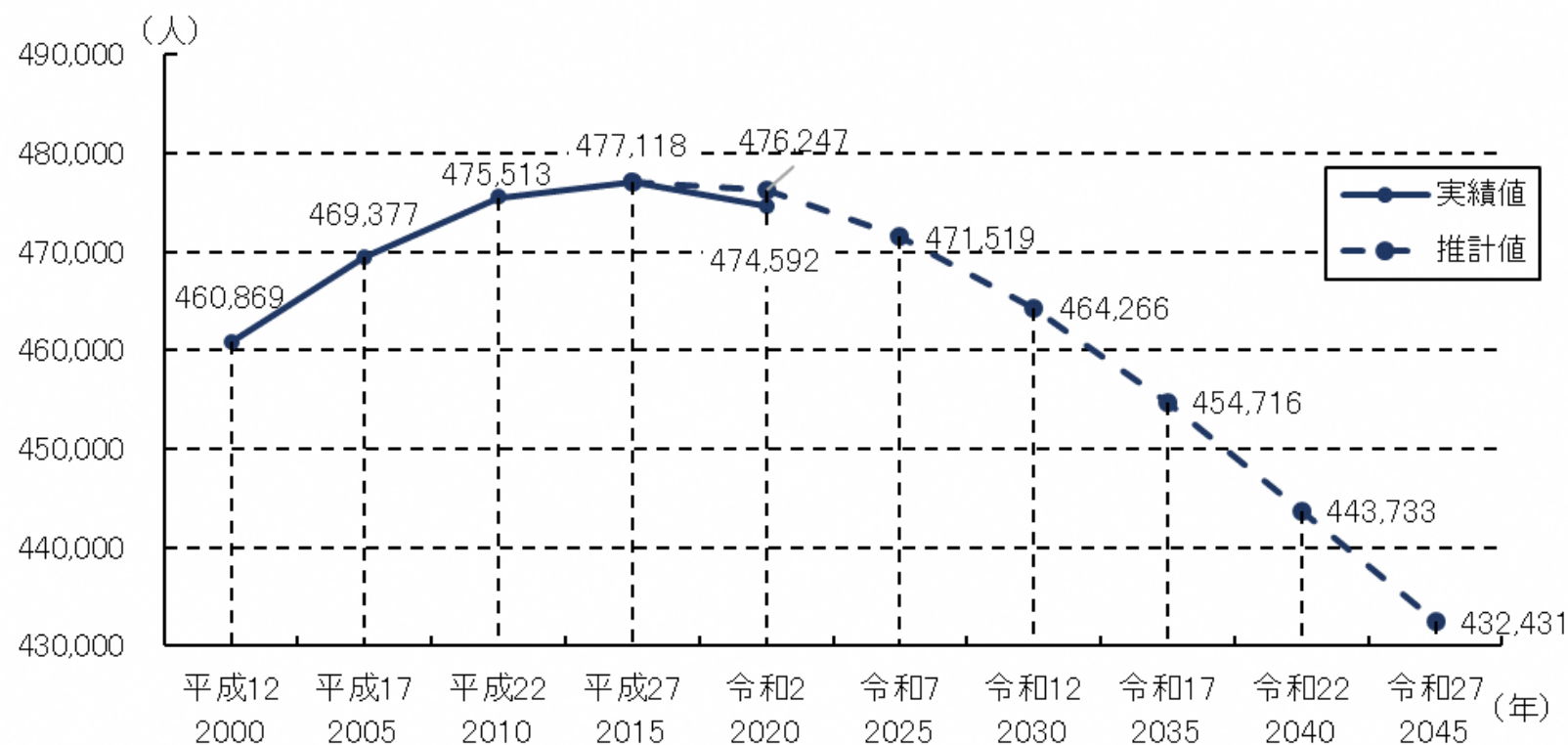


現状について

人口推移・分布状況

人口推移，将来人口推計

- ・本市の今後の人口は緩やかに減少する見込み
- ・令和7年の人口は約47.2万人と推計



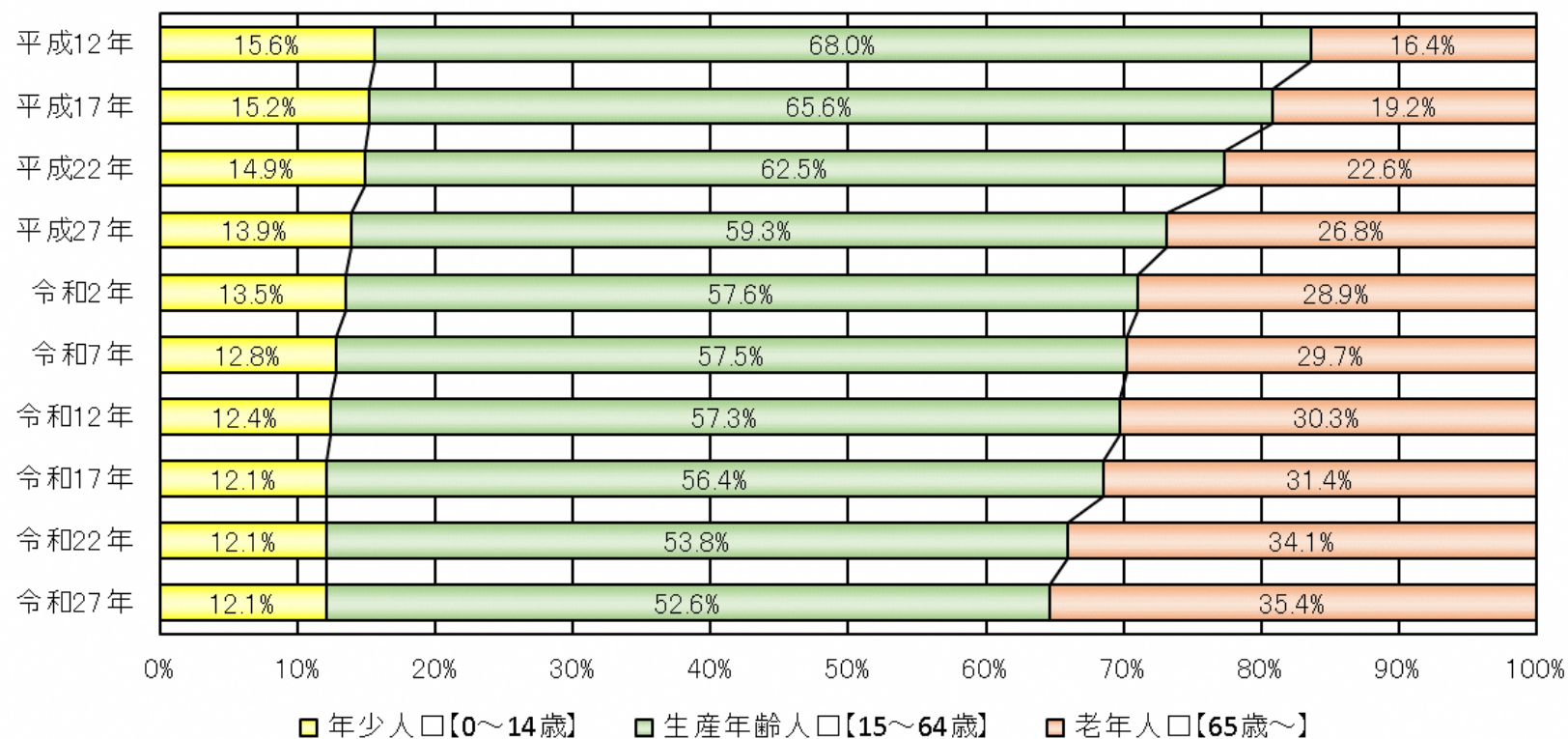
倉敷市の将来人口推計値

資料：国勢調査（平成12年～令和2年）
国立社会保障・人口問題研究所
将来の地域別男女5歳階級別人口（令和2年以降）

人口推移・分布状況

年齢別人口割合，将来推計

- ・ 今後は少子高齢化が進行する見込み
- ・ 令和7年の老年人口は約3割と推計



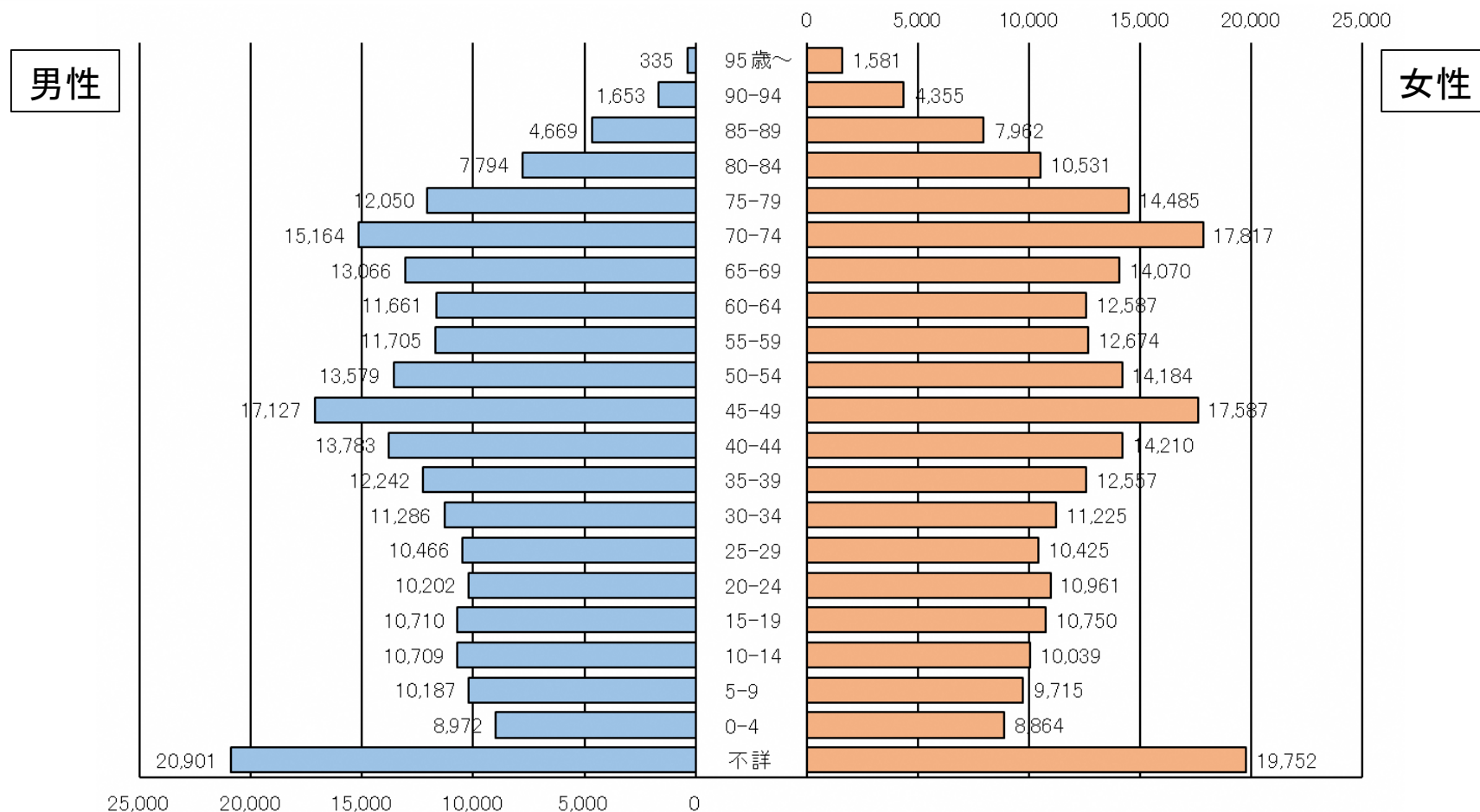
倉敷市の年齢別将来人口割合

資料：国勢調査（平成12年～令和2年）
国立社会保障・人口問題研究所
将来の地域別男女5歳階級別人口（令和2年以降）

人口推移・分布状況

人口ピラミッド

- ・ 70歳～74歳の人口が多く，特に女性の高齢者が多い

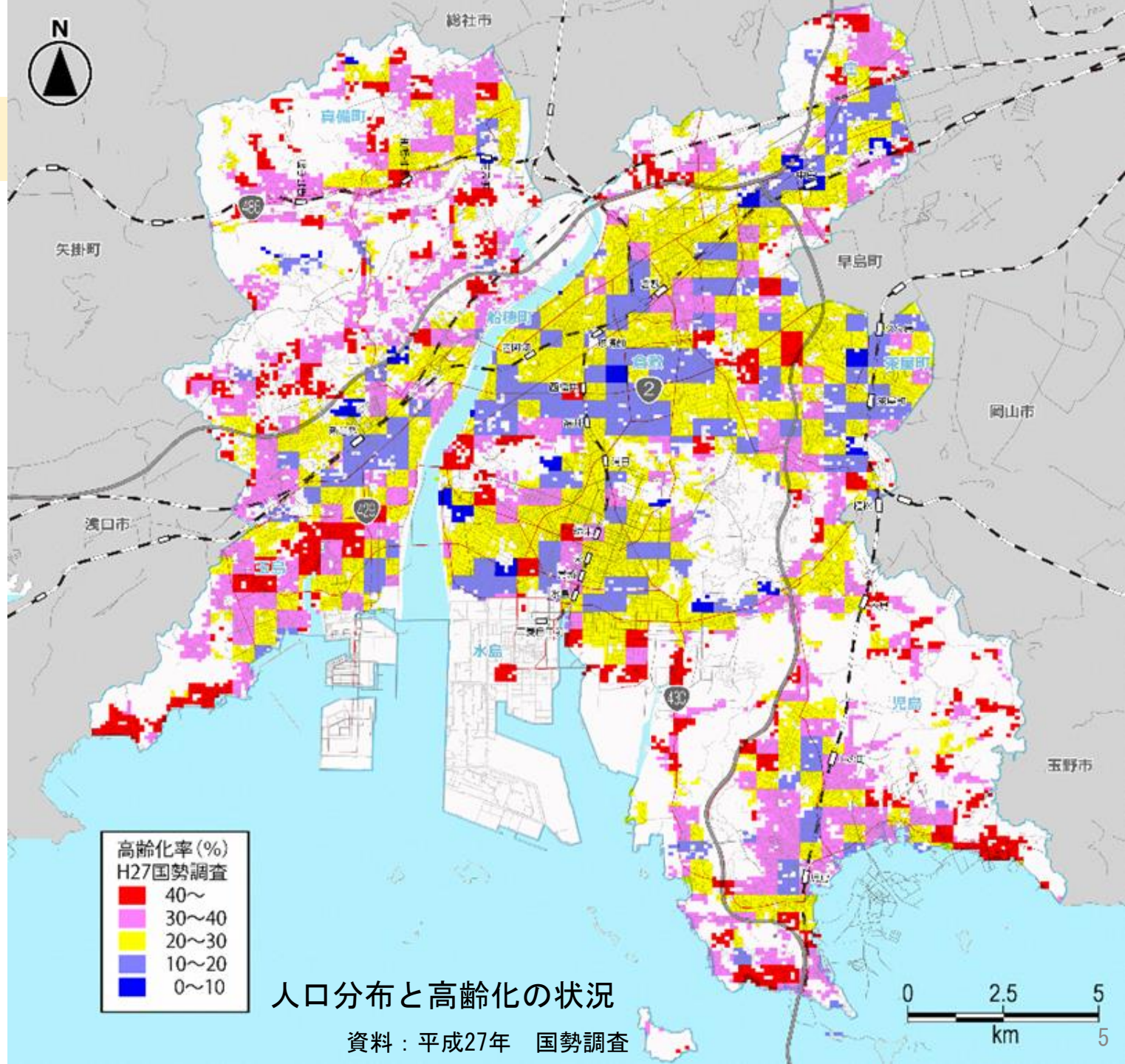


倉敷市人口ピラミッド

高齢者の状況

人口分布と高齢化

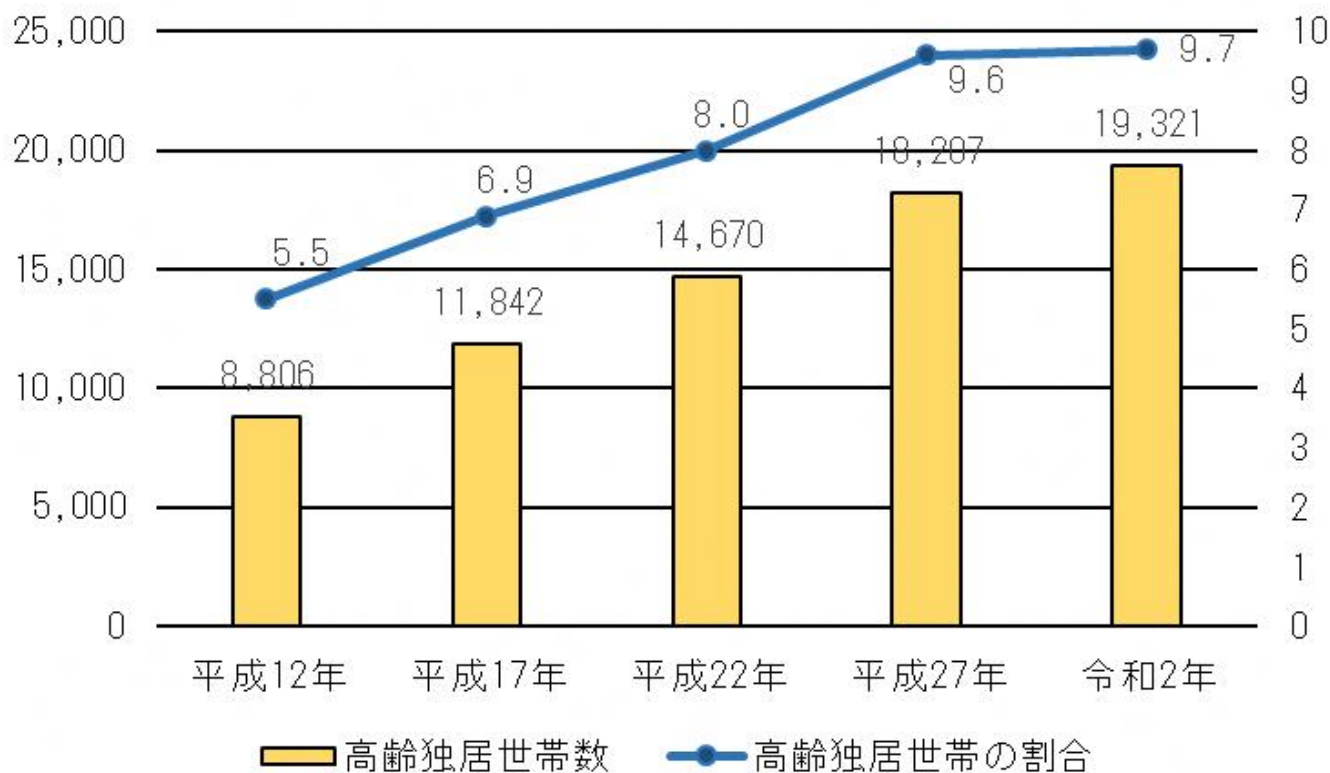
- 倉敷市全体で高齢化率が30%以上となるエリアが増加、特に児島地域や玉島地域、真備地区などの縁辺部で増加
- 倉敷地域は、他の地域より高齢化率が低いが、倉敷駅周辺など、一部高齢化率が高いエリアも存在



高齢者の状況

世帯構成

- ・ 高齢独居世帯数は増加傾向
- ・ 平成12年から令和2年までに約4%増加し，令和2年で約19,300世帯

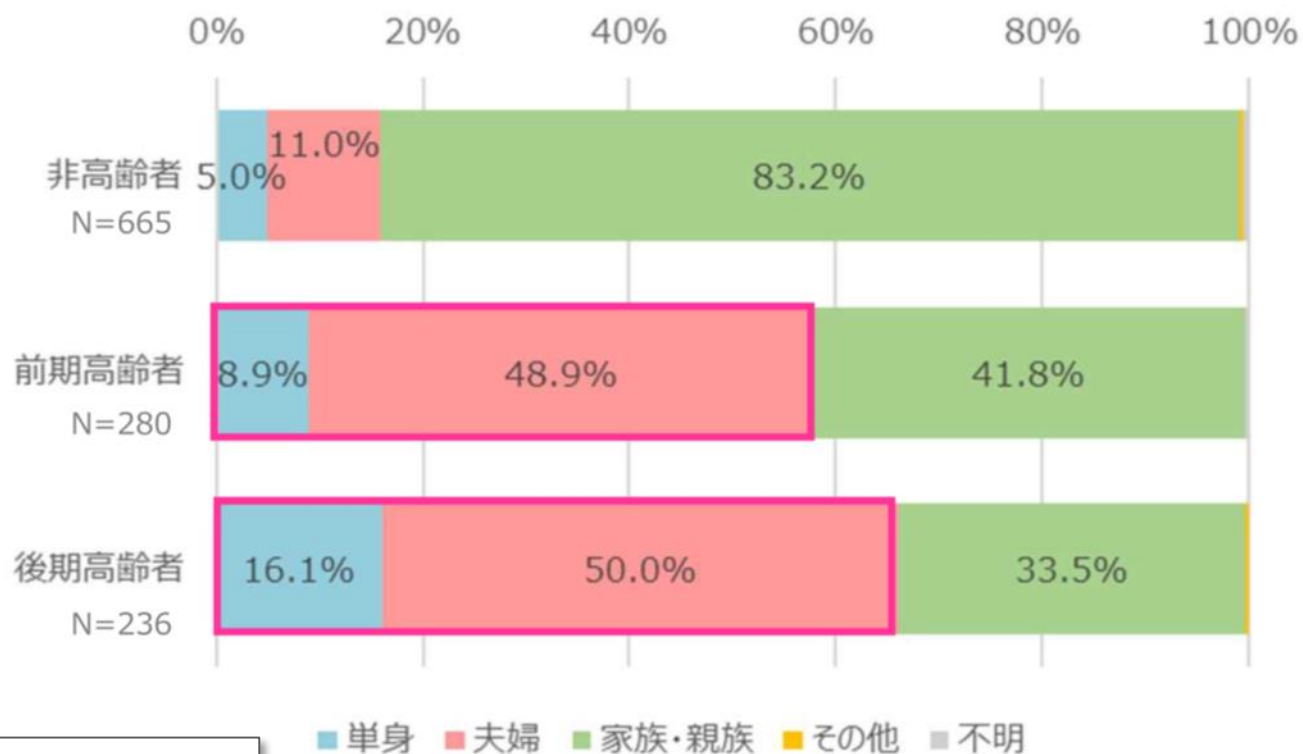


高倉敷市の齢独居世帯数・割合の推移

高齢者の状況

高齢独居世帯

- ・ 非高齢者は家族・親族が8割以上、高齢者は概ね6割程度が単身または夫婦の世帯



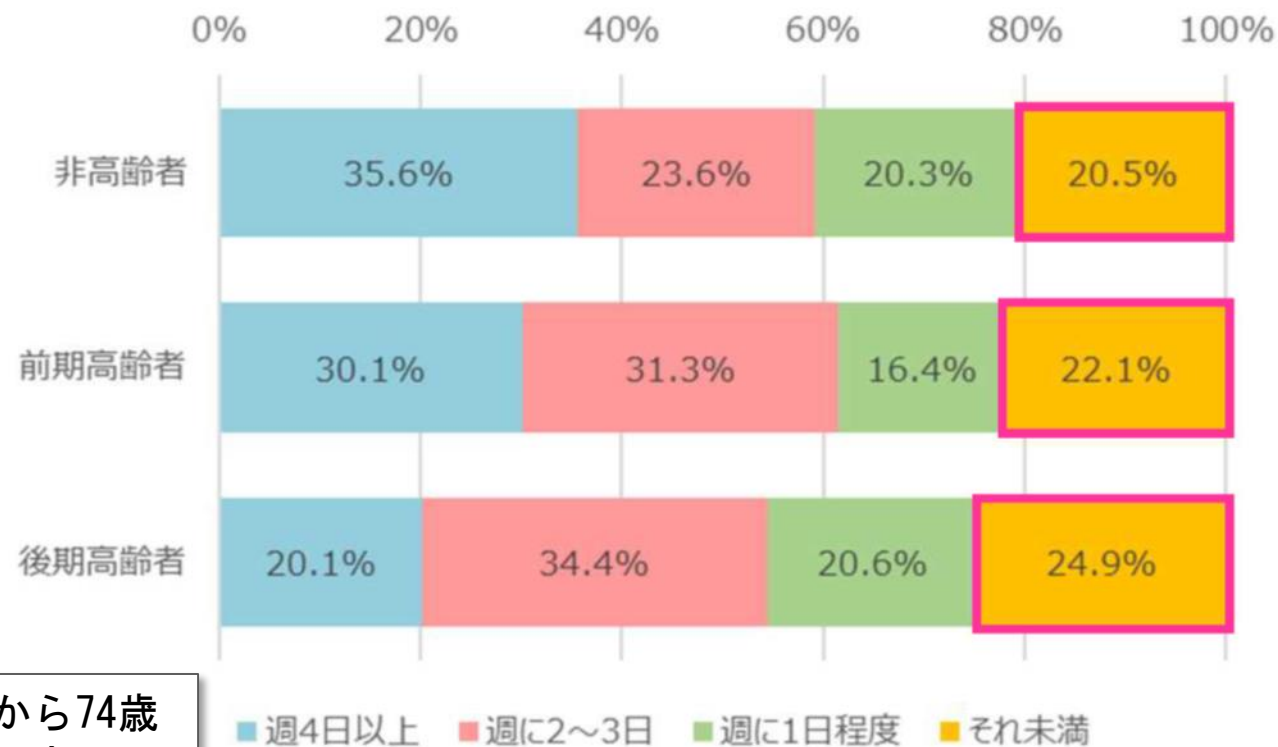
前期高齢者：65歳から74歳
後期高齢者：75歳以上

世帯構成（アンケート結果）

高齢者の状況

高齢者の外出率

- ・ 前期高齢者の外出は、週に1日程度が約15%，それ未満が約20%
- ・ 後期高齢者の外出は、週に1日程度が約20%，それ未満が約25%



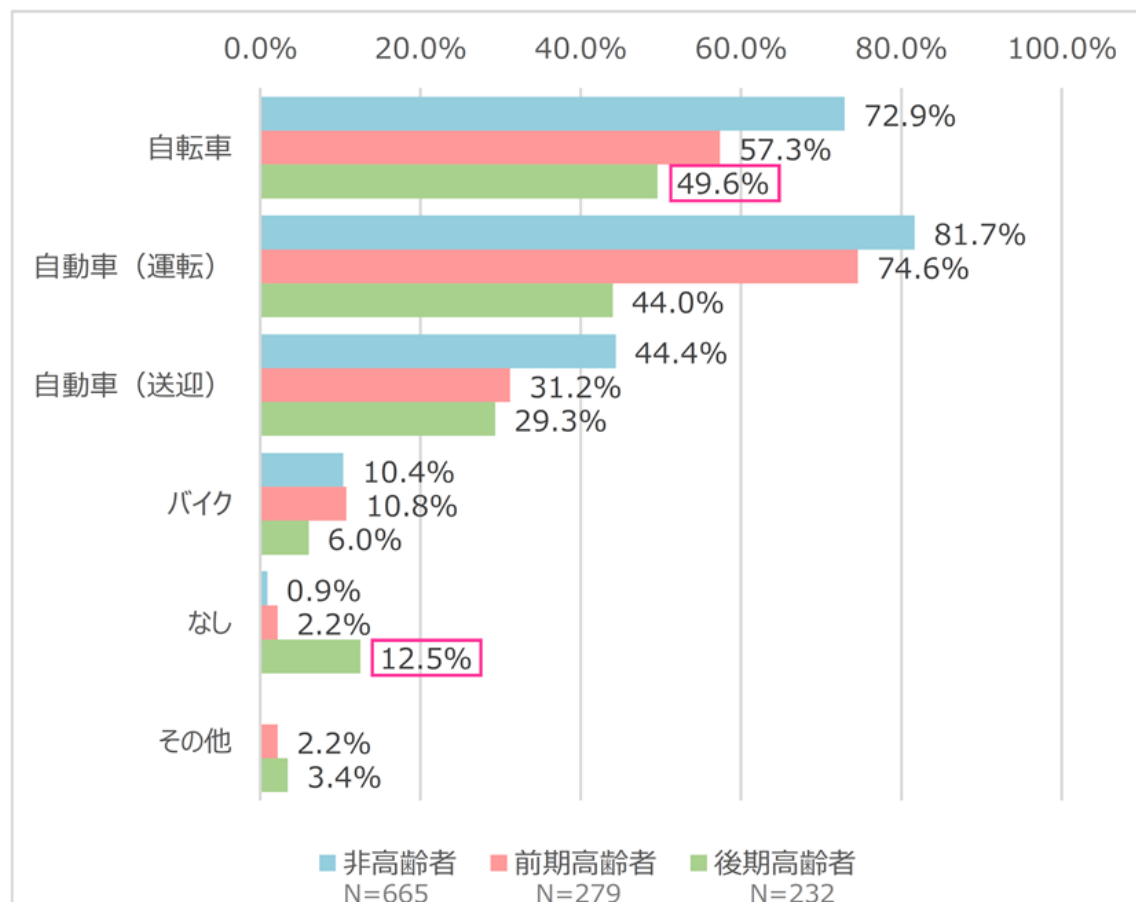
前期高齢者：65歳から74歳
後期高齢者：75歳以上

日常的な移動について（アンケート結果）

高齢者の状況

高齢者の外出手段

- ・ 後期高齢者は、徒歩以外の移動手段を持たない割合が高い。



前期高齢者：65歳から74歳
後期高齢者：75歳以上

自宅にある乗り物（アンケート結果）

高齢者の状況

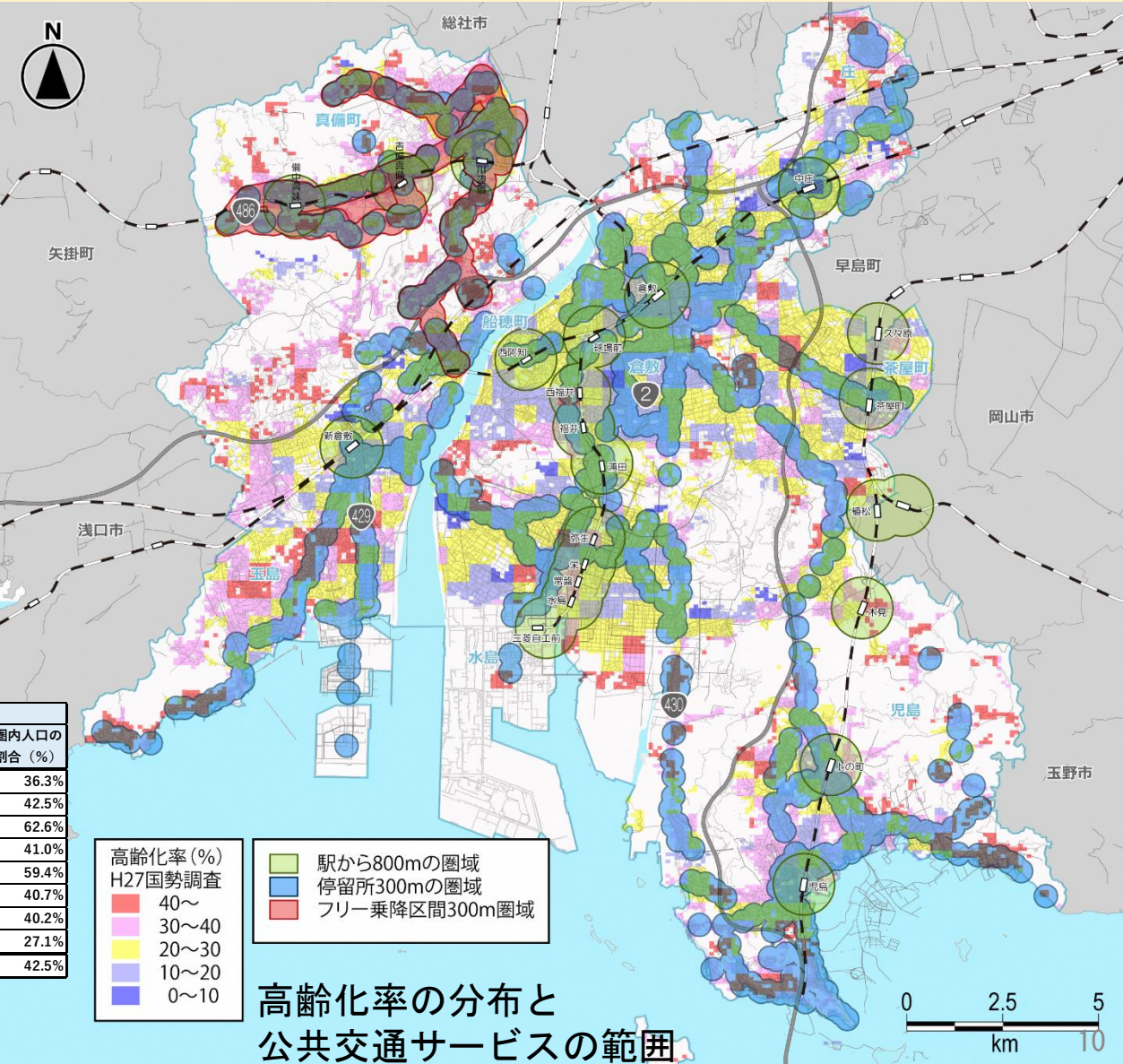
高齢化率と公共交通サービス

- バス路線の廃止に伴い、駅や停留所から離れた地域に居住や施設が立地
- コミュニティタクシーが導入され、地域が主体となった公共交通として成果をあげているが、運行は一部地域のみに限定

地域別・地区別の公共交通サービス圏域内外に居住する人口

地域・地区	全人口			65歳以上人口			75歳以上人口		
	人口	圏外	圏外人口の割合 (%)	人口	圏内	圏内人口の割合 (%)	人口	圏内	圏内人口の割合 (%)
倉敷	189,348	65,782	34.7%	44,127	16,132	36.6%	20,626	7,494	36.3%
児島	67,864	28,982	42.7%	20,948	9,006	43.0%	9,739	4,143	42.5%
玉島	57,529	34,102	59.3%	16,044	10,151	63.3%	8,121	5,083	62.6%
水島	79,383	35,369	44.6%	19,110	8,112	42.4%	8,294	3,397	41.0%
庄	17,170	9,786	57.0%	3,942	2,232	56.6%	1,649	980	59.4%
茶屋町	15,855	6,064	38.2%	3,097	1,246	40.2%	1,421	578	40.7%
船穂	7,115	2,674	37.6%	2,160	834	38.6%	1,061	427	40.2%
真備	22,085	4,891	22.1%	6,971	1,664	23.9%	2,855	775	27.1%
総計	456,349	187,650	41.1%	116,399	49,377	42.4%	53,766	22,877	42.5%

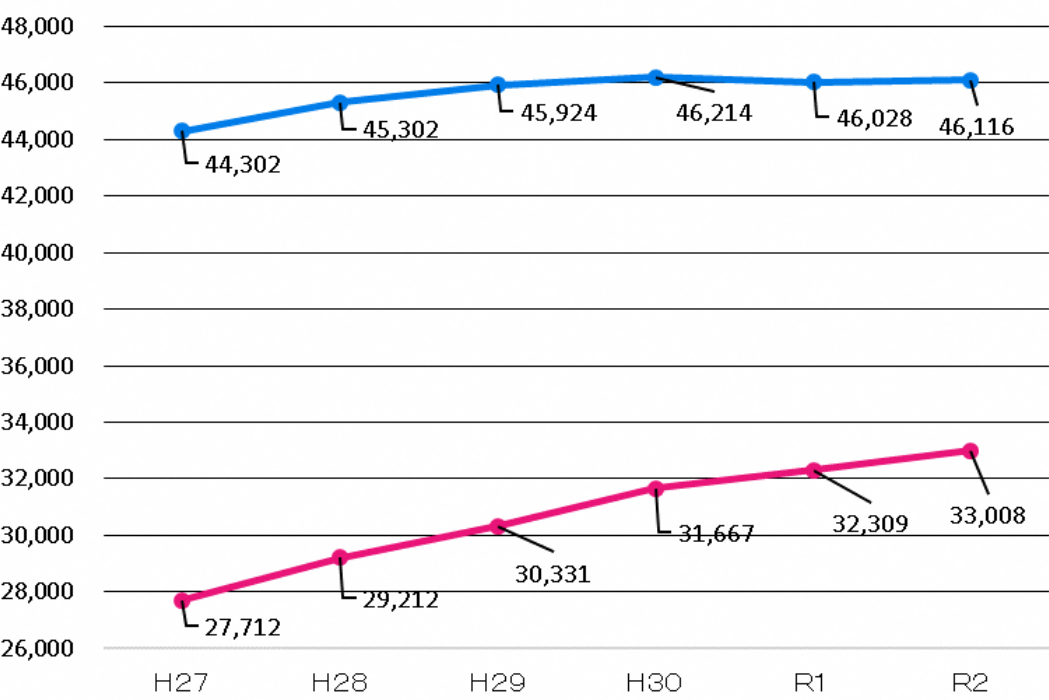
資料：平成27年国勢調査・平成25年2月電話帳、停留所・駅の分布は令和3年交通事業者のバスマップ等



高齢者の状況

高齢者運転免許保有者

- 市内の65歳以上の運転免許保有者は、男性約46,000人、女性約33,000人
- 65歳以上の運転免許保有者は、女性を中心に増加傾向



倉敷市の高齢者運転免許保有者数

倉敷市運転免許保有者数

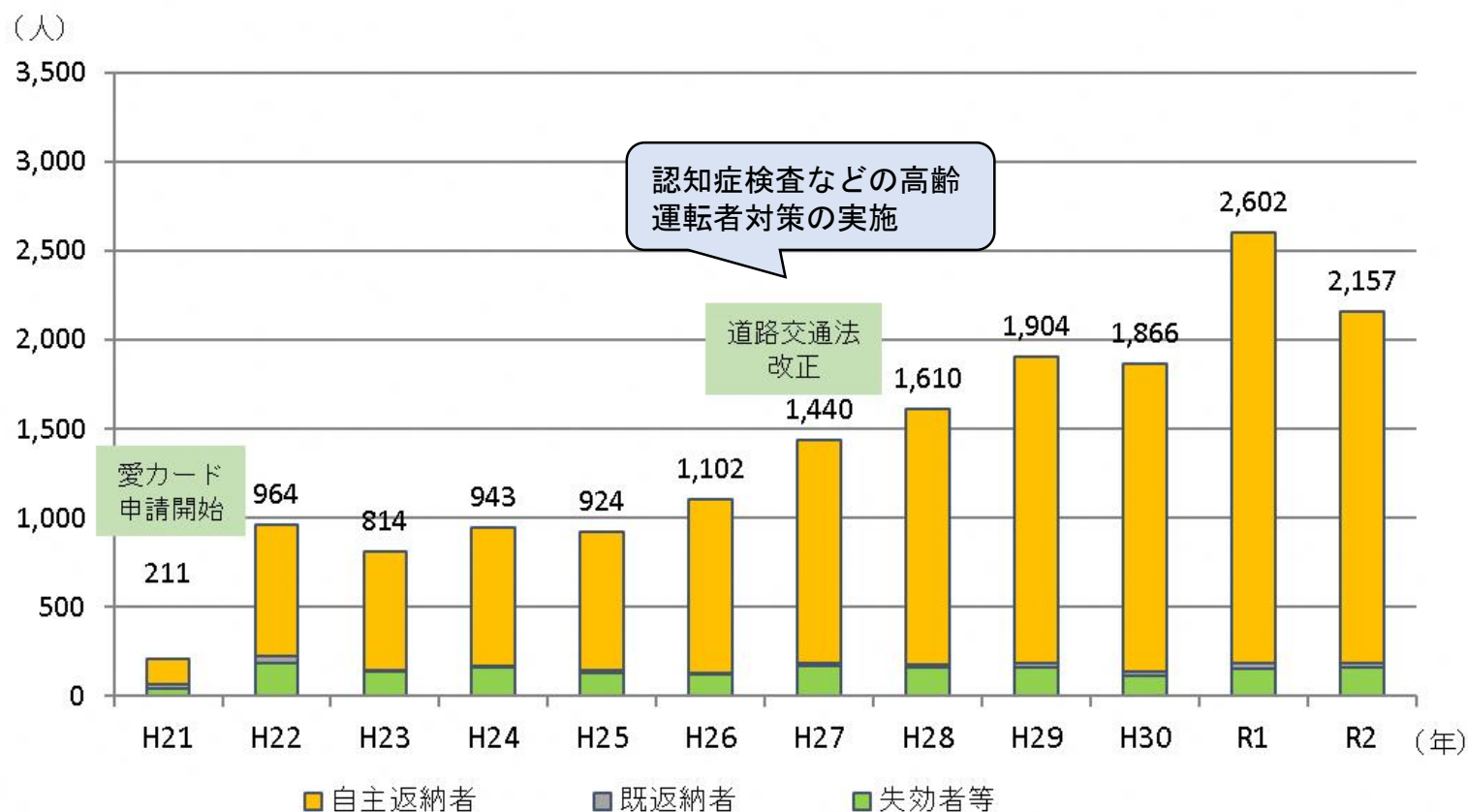
区分	若年者(16～24歳)			その他(25～64歳)		
	男	女	計	男	女	計
R2年	13,633	12,524	26,157	112,712	109,724	222,436
R1年	13,462	12,242	25,704	112,912	109,942	222,854
H30年	13,587	12,270	25,857	113,134	110,210	223,344
H29年	13,692	12,168	25,860	113,783	110,814	224,597
H28年	13,329	12,241	25,570	114,752	111,171	225,923
H27年	13,284	12,134	25,418	115,708	111,750	227,458

区分	高齢者(65歳以上)			合計		
	男	女	計	男	女	計
R2年	46,116	33,008	79,124	172,461	155,256	327,717
R1年	46,028	32,309	78,337	172,402	154,493	326,895
H30年	46,214	31,667	77,881	172,935	154,147	327,082
H29年	45,924	30,331	76,255	173,399	153,313	326,712
H28年	45,302	29,212	74,514	173,383	152,624	326,007
H27年	44,302	27,712	72,014	173,294	151,596	324,890

高齢者の状況

「おかやま愛カード」申請者

- 「おかやま愛カード」申請者数は、平成27年の改正道路交通法の施行の影響もあり増加
- 令和2年時点で累計16,537人の高齢者が「おかやま愛カード」を所有

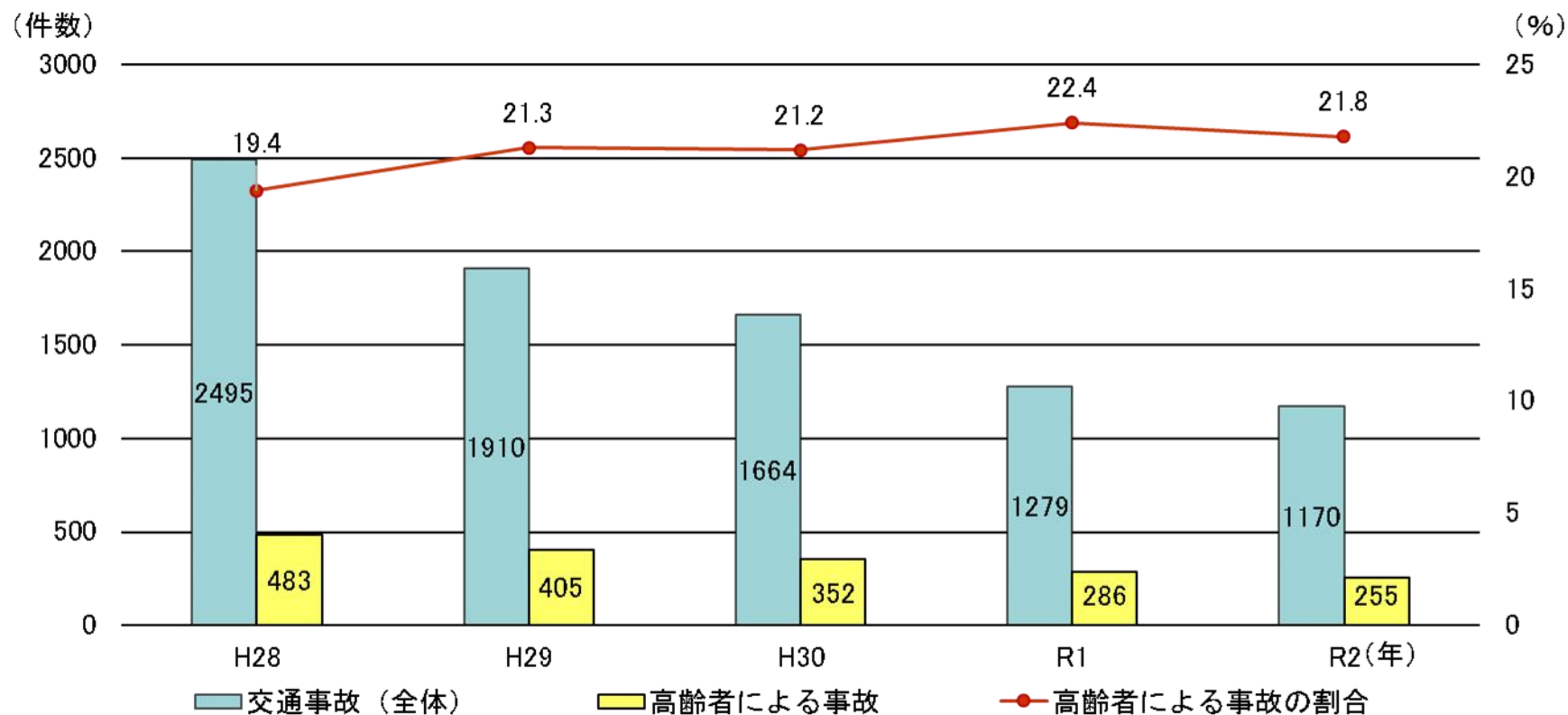


倉敷市の「おかやま愛カード」申請者の推移

高齢者の状況

高齢者による交通事故件数

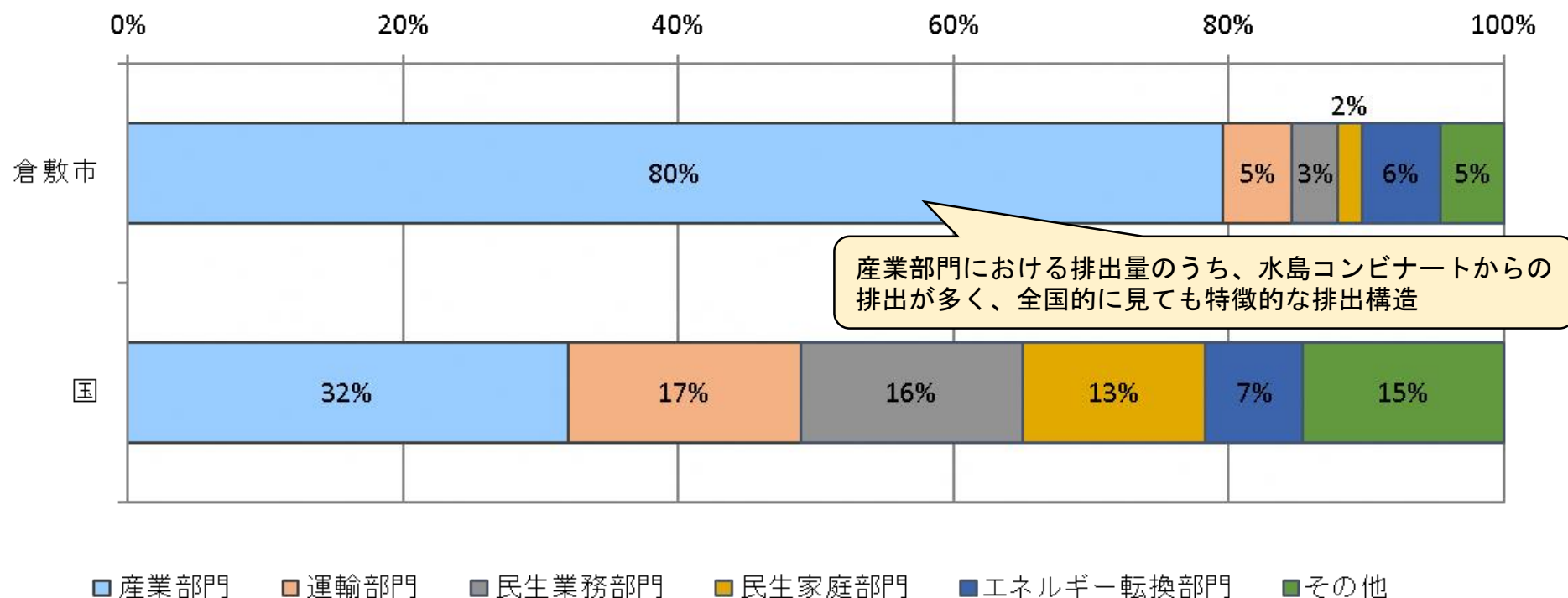
- ・ 令和2年の交通事故件数は1,170件であり、平成28年の約47%に減少
- ・ 令和2年の高齢者による事故件数は255件であり、平成28年の約53%に減少
- ・ 高齢者による事故の割合は2割程度であり、平成28年からほぼ横ばい



環境負荷

温室効果ガス排出量

- 市の平成25年度の温室効果ガス排出量は、34,519千t-CO₂、産業部門が79.6%



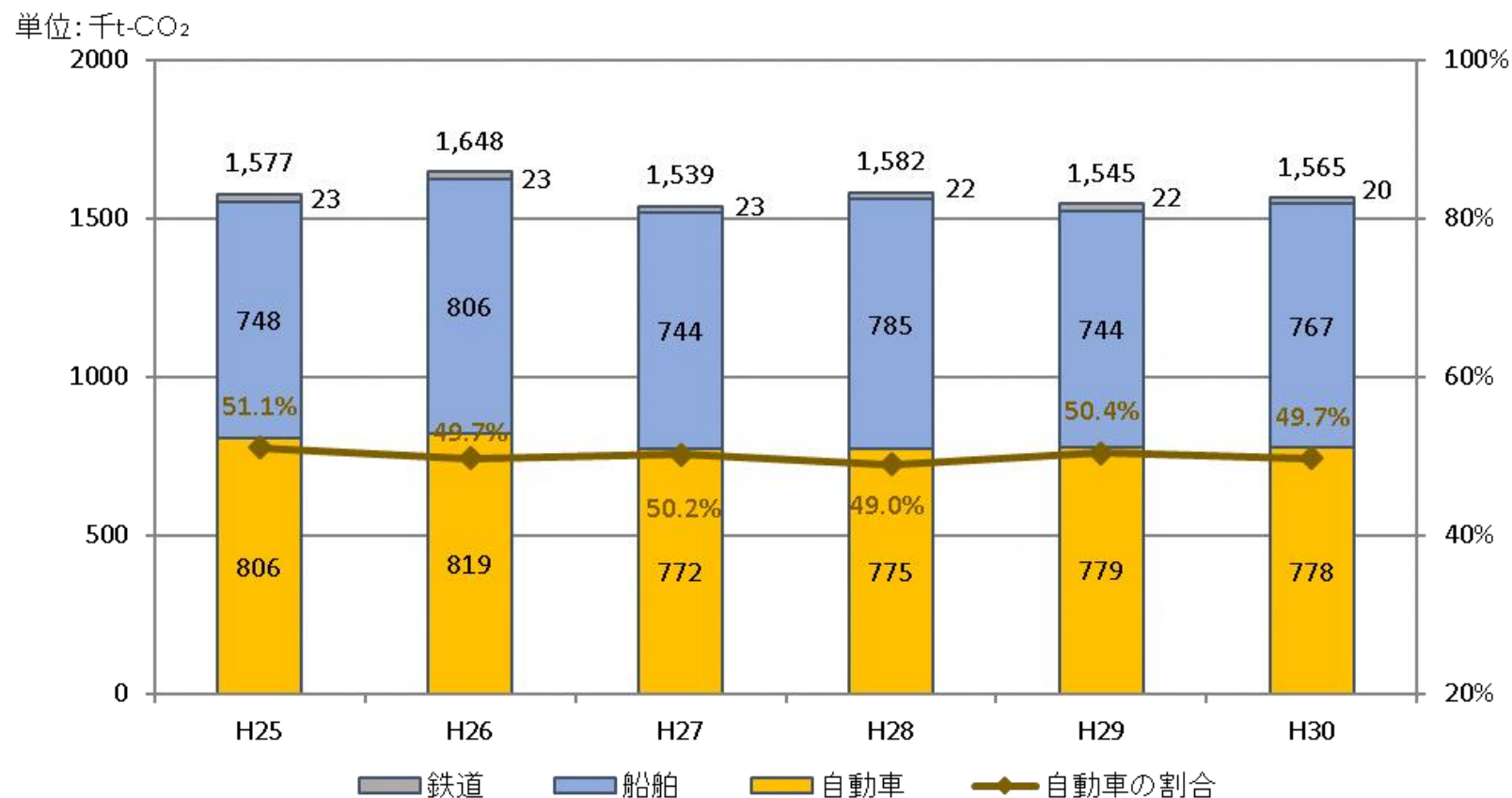
倉敷市の温室効果ガス排出量構成比

※1 倉敷市の排出量：2018年度の数値

2 国の排出量：日本温室効果ガスインベントリ報告書（2018年）より

運輸部門の二酸化炭素排出量

- ・ 運輸部門では、二酸化炭素排出量の約5割が自動車
- ・ 平成25年度から平成30年度までの5年間で3.5% (28千t-CO₂) 減少



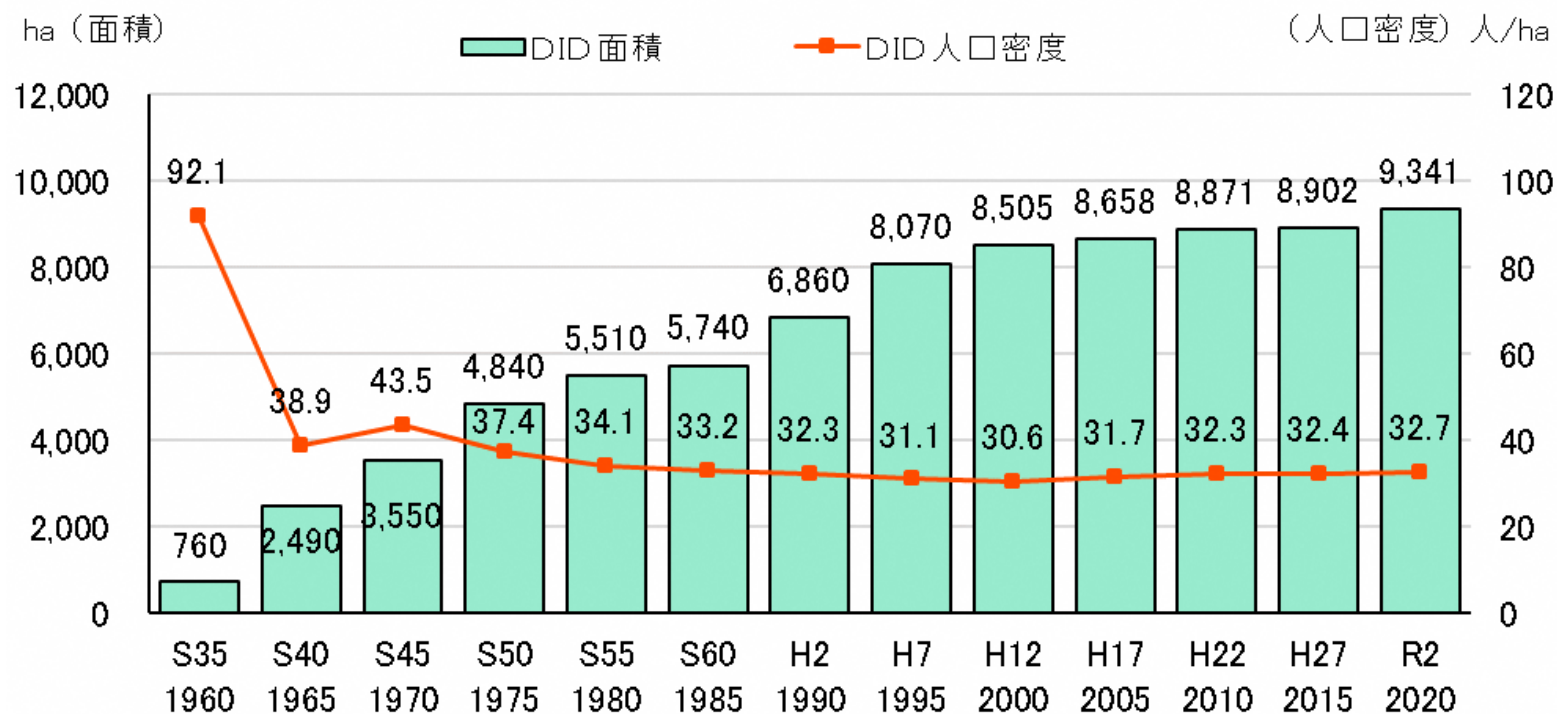
倉敷市の運輸部門の二酸化炭素排出量推移

※ H29、H30は暫定値
資料：地球温暖化対策室

中心市街地等のまちづくり

人口集中地区（DID）面積と人口密度

- 令和2年の人口集中地区の面積は約9,300haであり、約60年前の昭和40年の約3.8倍に拡大
- 人口密度は概ね横ばいであり、低密度な人口集中地区が拡大

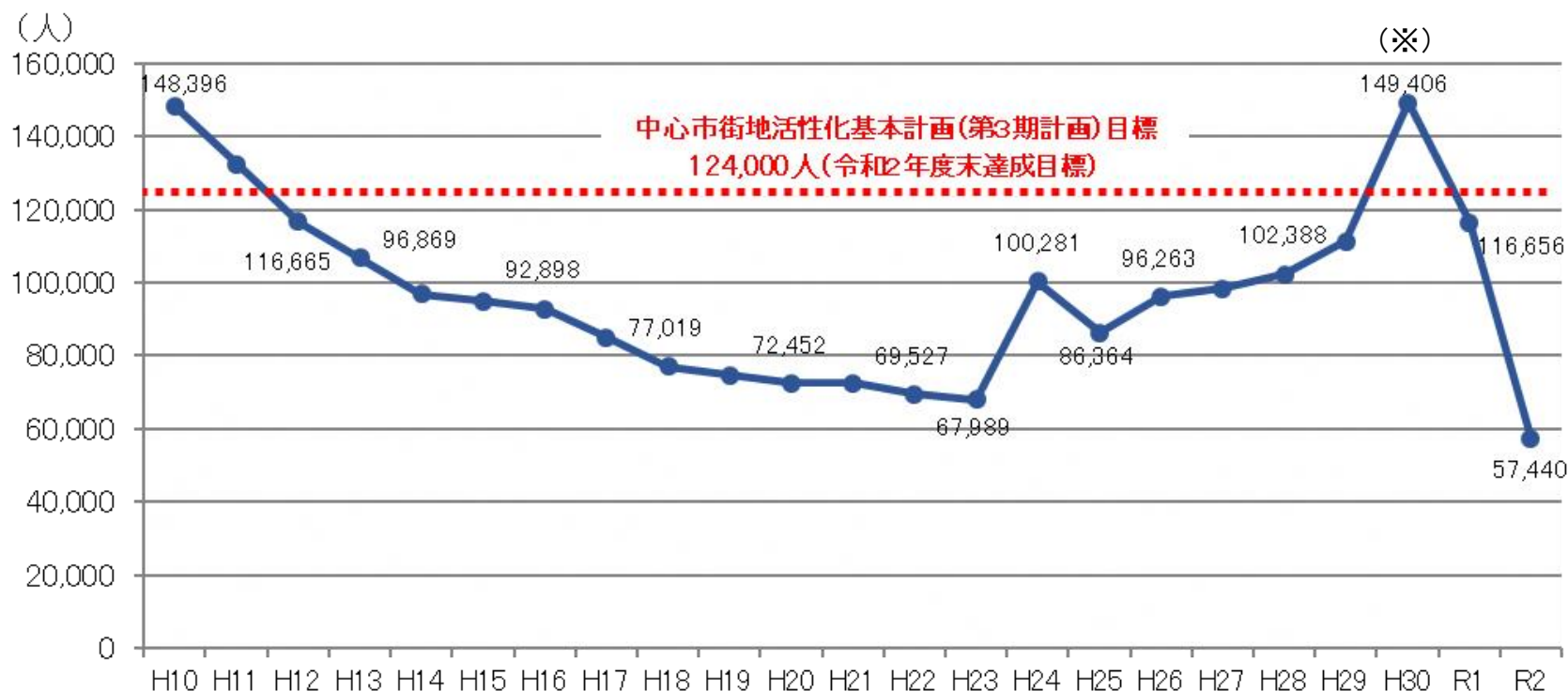


人口集中地区（DID）の市域に占める面積割合と人口密度の変遷

中心市街地等のまちづくり

中心市街地の歩行者・自転車通行量

- ・ 中心市街地の歩行者・自転車通行量は、平成23年から平成30年までは増加
- ・ 令和元年以降はコロナの影響により大幅に減少



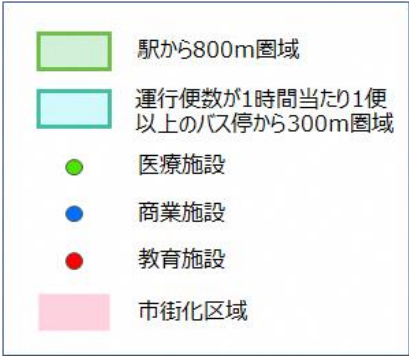
中心市街地の通行量 休日1日当たりの歩行者・自転車通行量の推移

※例年の調査日は7月であるが、平成30年は豪雨災害のため、11月に実施

主要施設の分布状況

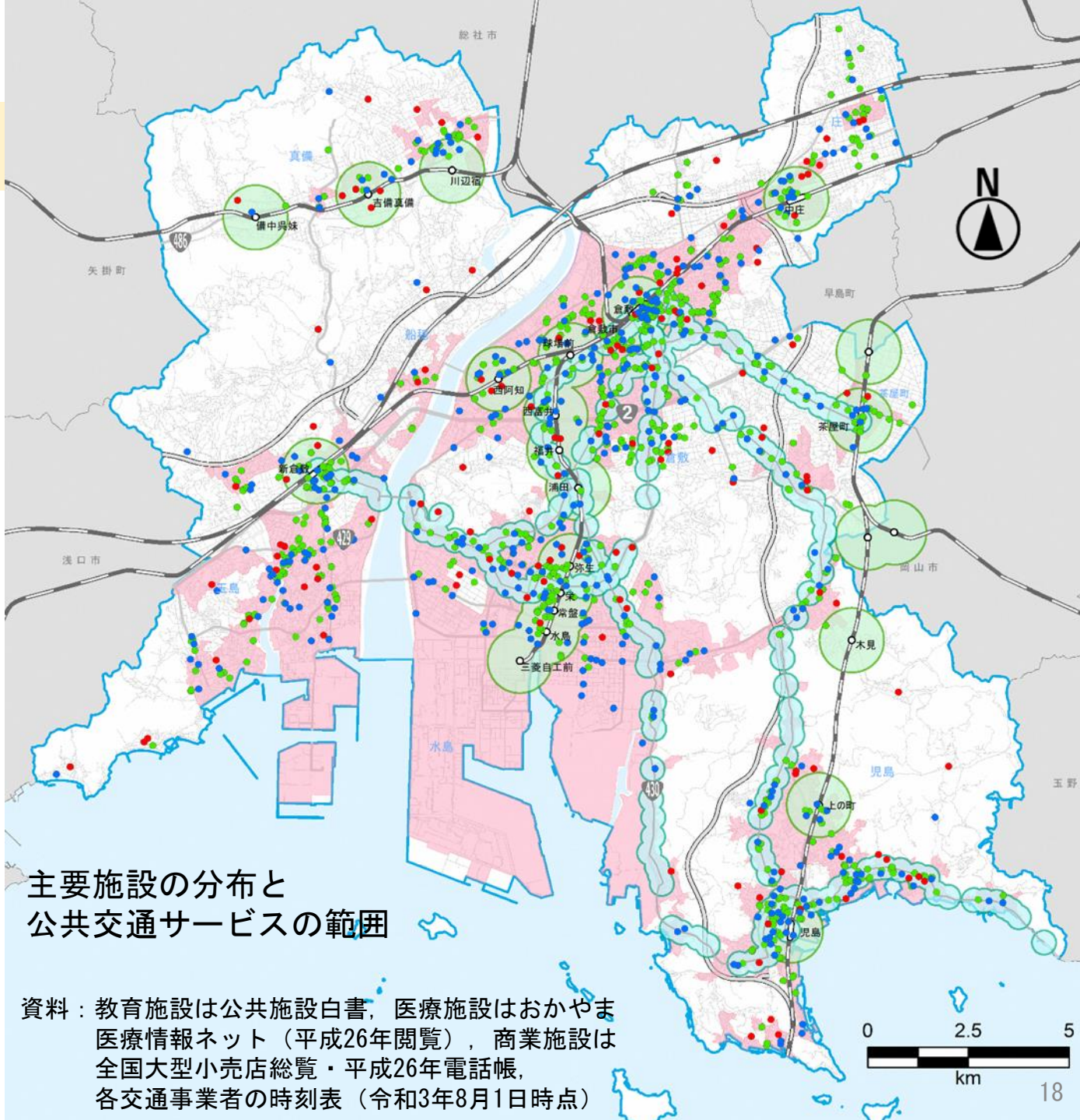
主要施設と公共交通サービス

- 市全域において、公共交通沿線の外側にも主要施設が複数立地
- 倉敷地域や庄地区では、市街化区域外においても施設が複数立地



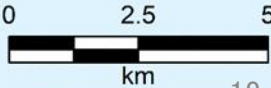
※往復を1便とする。

大分類	施設数		割合
	全数	圏域内	
商業施設	407	219	53.8%
医療施設	581	334	57.5%
教育施設	139	60	43.2%



主要施設の分布と公共交通サービスの範囲

資料：教育施設は公共施設白書，医療施設はおかやま医療情報ネット（平成26年閲覧），商業施設は全国大型小売店総覧・平成26年電話帳，各交通事業者の時刻表（令和3年8月1日時点）



観光資源と来訪状況

- ・ 倉敷美観地区は岡山県内において、最も多くの観光客が来訪

岡山県内主な観光地域の観光客数（令和元年上位5地域）

	観光地域名	観光客数	対前年比(%)
1	倉敷美観地区	3,283千人	105.1
2	後樂園・岡山城周辺	2,404千人	130.1
3	蒜山高原	2,239千人	109.0
4	玉野・渋川	2,127千人	104.2
5	吉備路	1,473千人	99.7

資料：令和元年度 岡山県観光客動態調査報告書

観光

公共交通でのアクセス

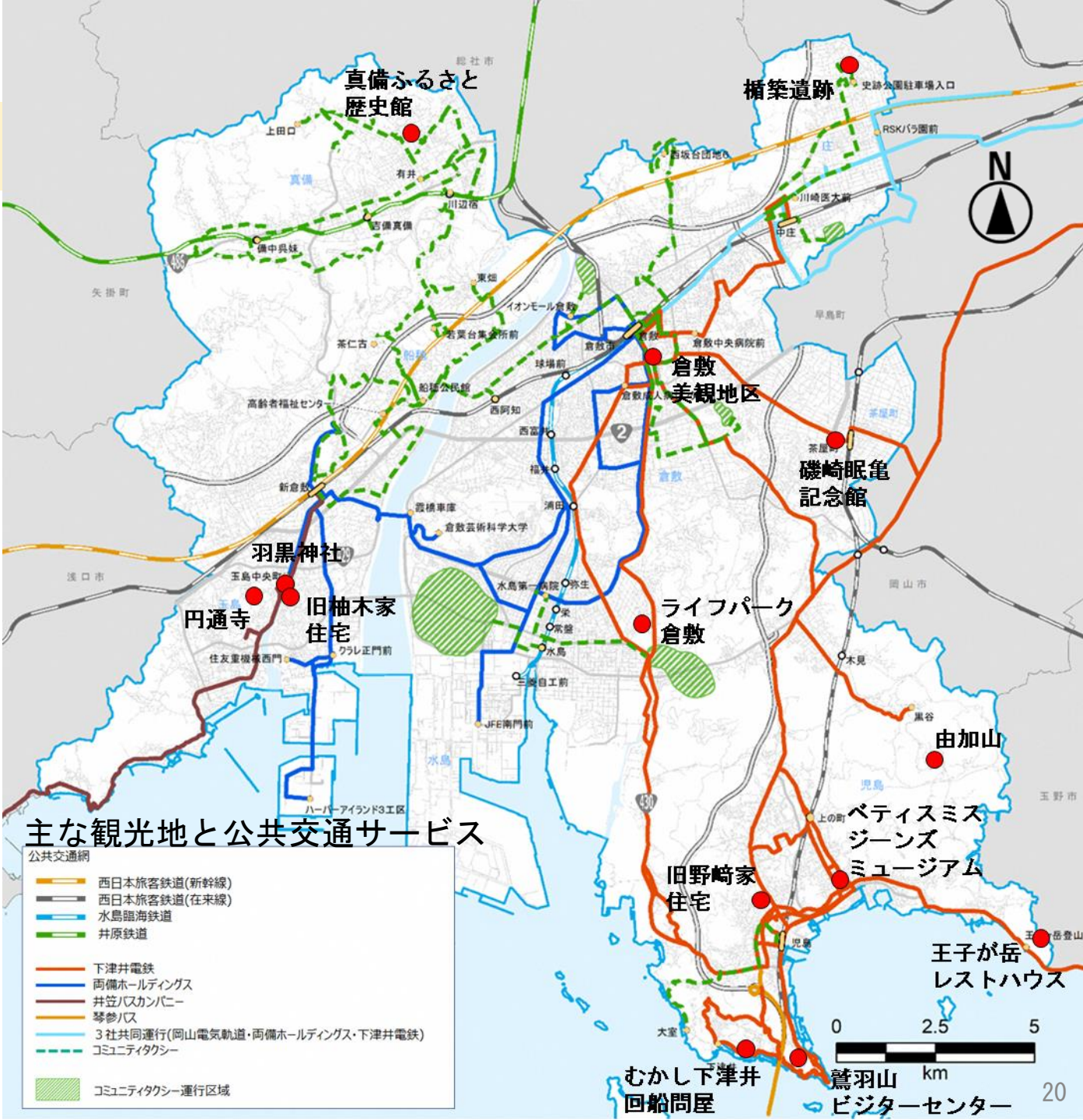
- ・ 運行本数が少ないため、公共交通でアクセスしにくい観光地が見られる。

主な観光地と路線バスの運行回数

地区	観光地・観光施設	運行回数／日
倉敷	倉敷美観地区	60回以上
児島	鷺羽山ビジターセンター	11回以下
	王子が岳レストハウス	0回
	旧野崎家住宅	6回
	むかし下津井回船問屋	10回
	ベティスミズジーンズミュージアム	19回以下
	由加山	0回
玉島	円通寺	6回以下
	旧柚木家住宅	11回以下
	羽黒神社	11回以下
水島	ライフパーク倉敷	3回以下
真備	真備ふるさと歴史館	3回以下
庄	楯築遺跡	7回以下
茶屋町	磯崎眠亀記念館	23回以下

※往復運行で1回とする。一部曜日限定の便あり。

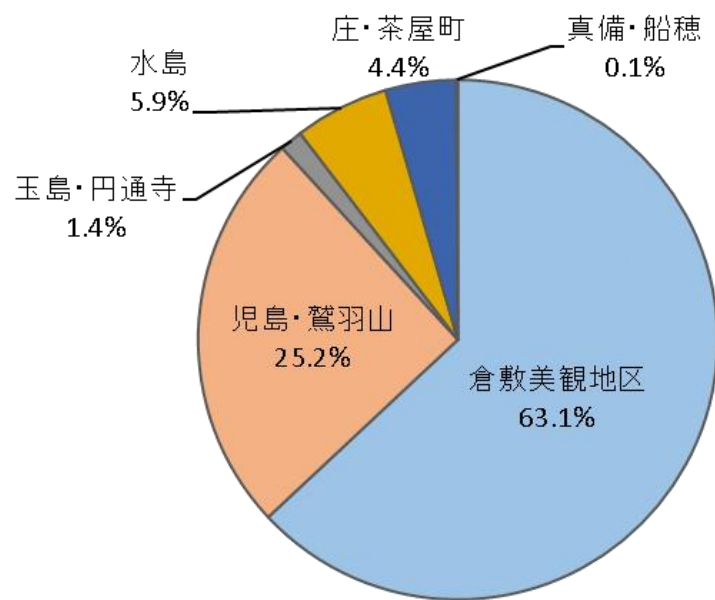
資料：倉敷市観光統計書、
交通政策課資料



観光

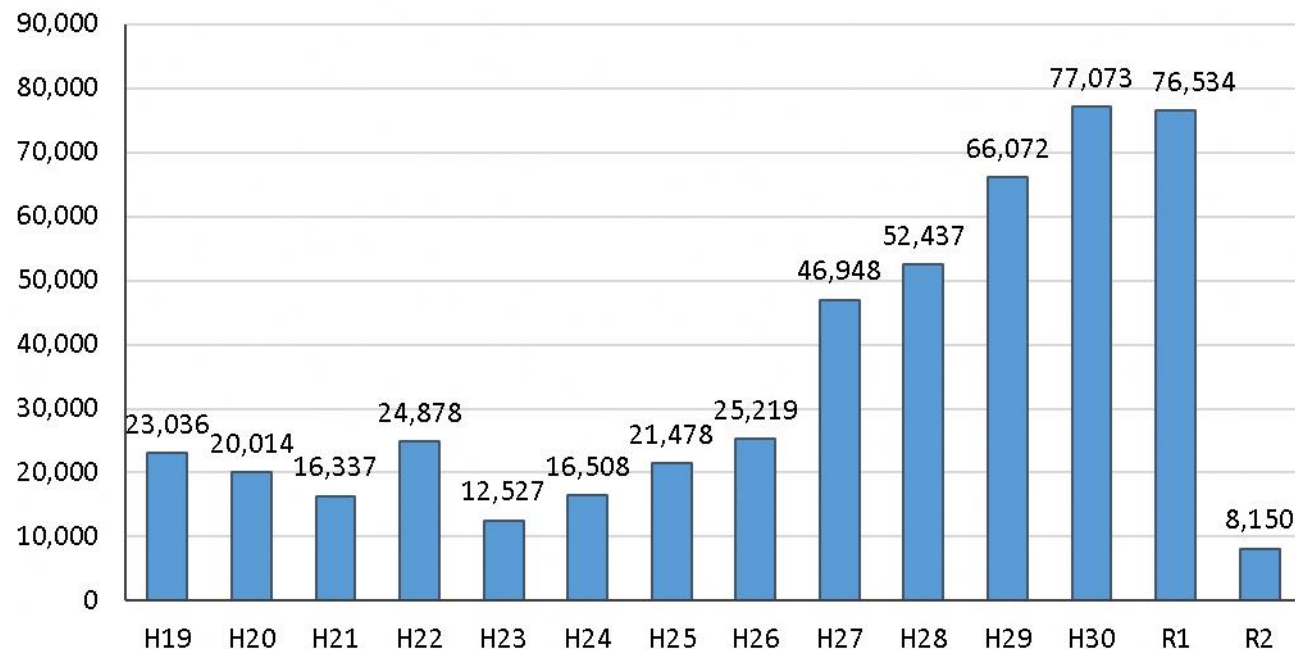
観光資源と来訪状況

- ・市内では、美観地区の次に繊維（ジーンズ、学生服）産業や多島美で有名な児島・鷺羽山の観光客が多い。
- ・平成23年以降、外国人観光客の来訪は増加傾向であったが、令和2年はコロナにより大幅に減少



観光客数の観光地別割合

資料：倉敷市観光統計書



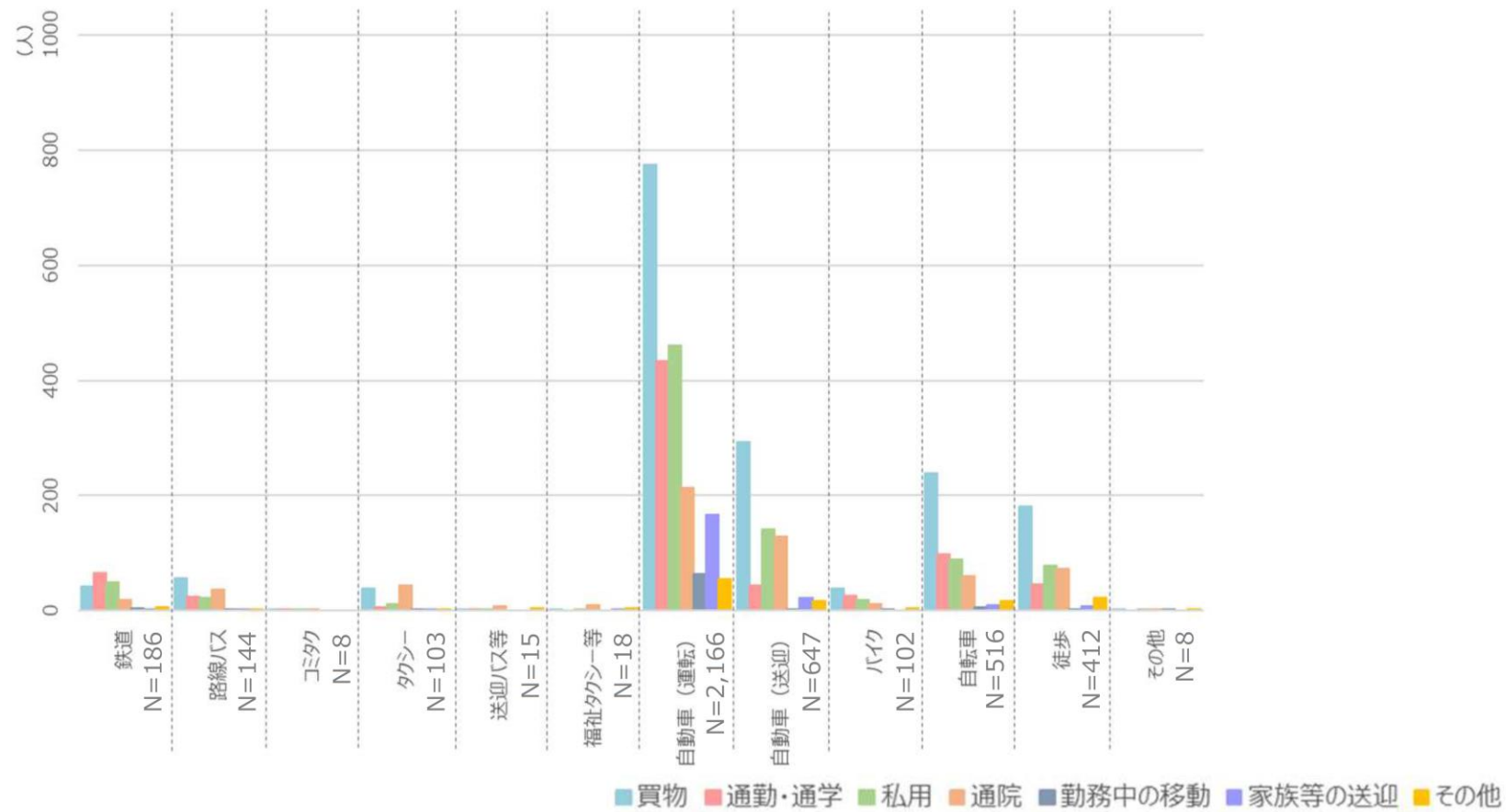
外国人観光客宿泊数の推移

資料：倉敷観光コンベンションビューロー提供資料 21

自動車の利用状況

交通分担率

- 日常的な移動手段はいずれの目的においても自動車（運転）多いが、買物では自転車、徒歩も100名以上存在

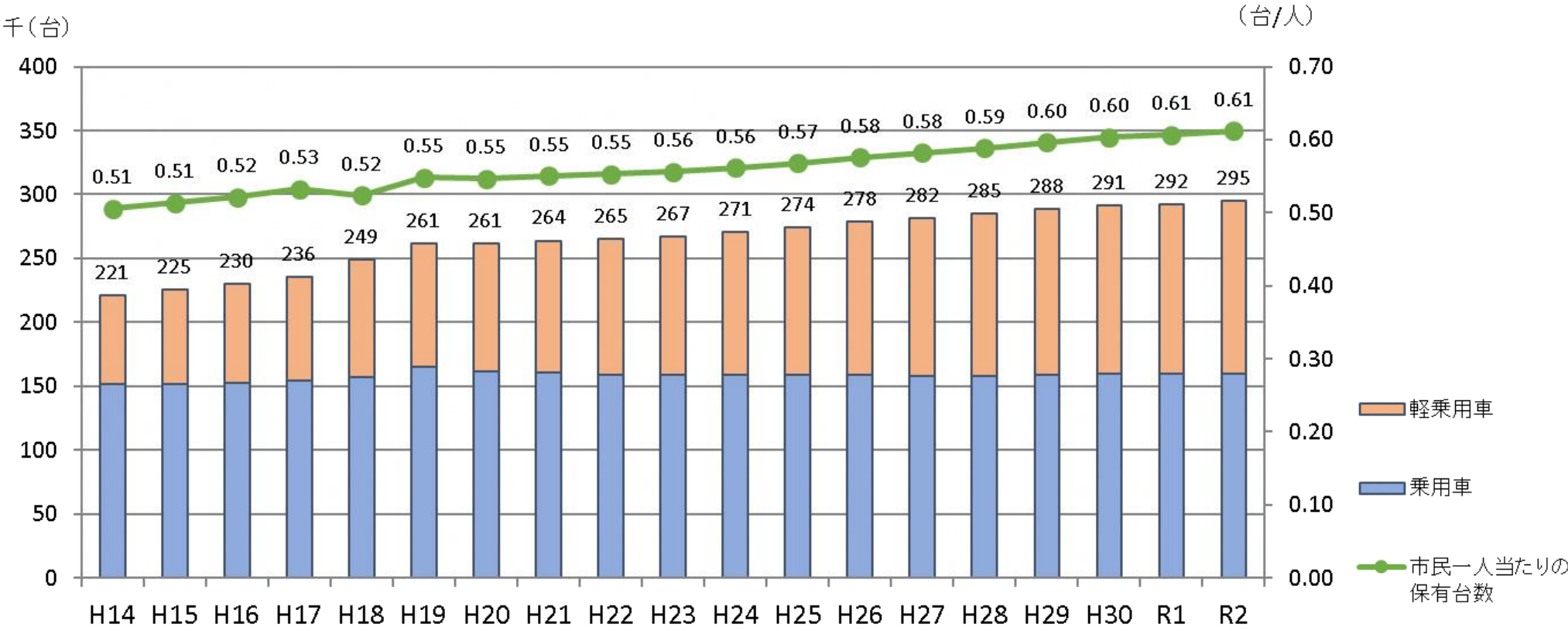


日常的な移動手段（アンケート結果）

自動車の利用状況

乗用車台数と市民一人当たり保有台数

・市内の乗用車台数及び市民一人当たりの保有台数は年々増加



※市民一人当たりの保有台数は各年3月時点の人口（住民基本台帳）より算出

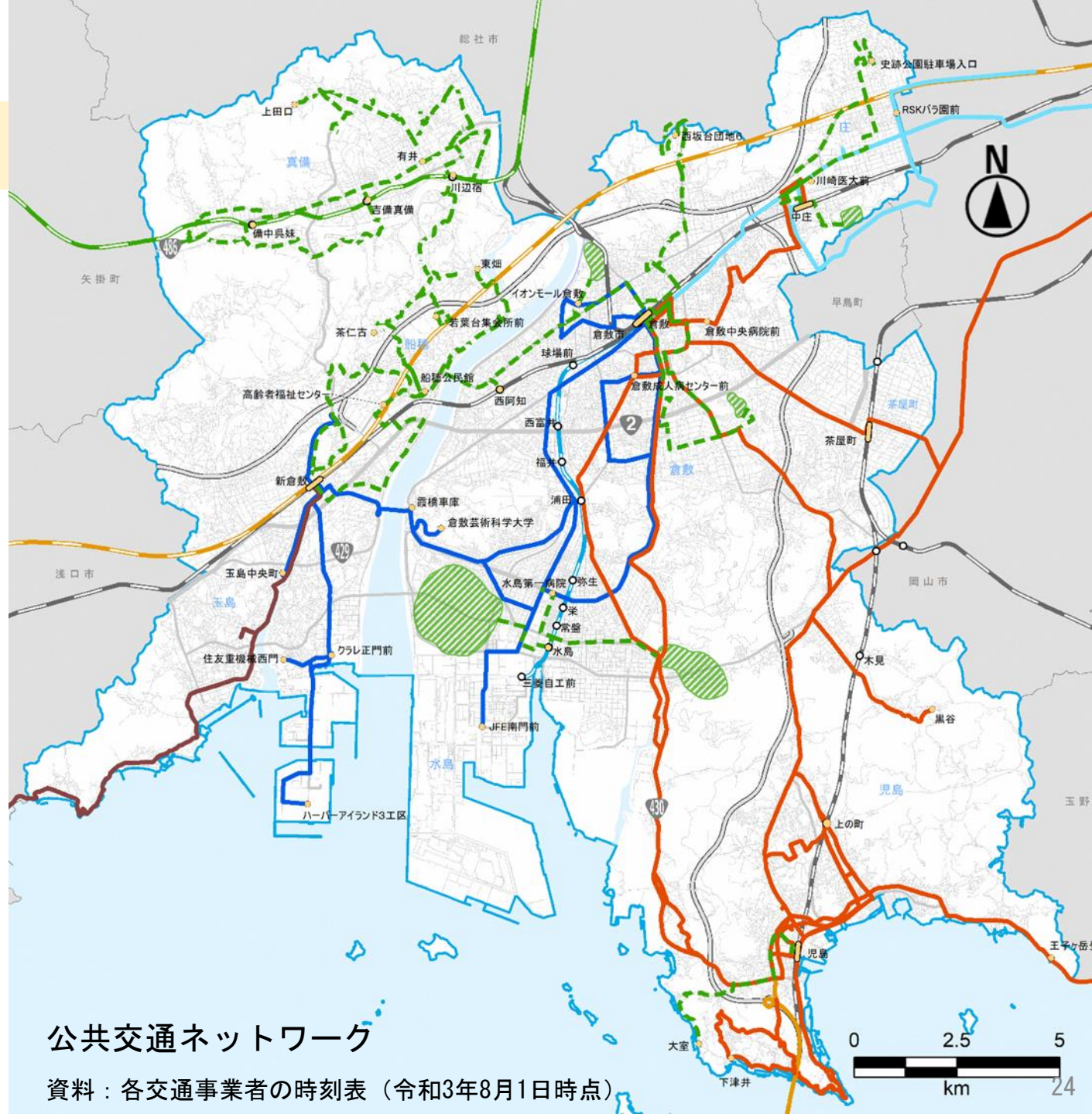
市内在籍乗用車台数と市民一人当たり保有台数の推移

資料：倉敷市統計書

公共交通サービス

公共交通ネットワーク

- ・ 鉄道が西日本旅客鉄道、水島臨海鉄道、井原鉄道の3者、路線バスが下津井電鉄、両備ホールディングス、井笠バスカンパニー、岡山電気軌道、琴参バスの5者により運行
- ・ 市内の9地区において、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーが運行



公共交通ネットワーク

資料：各交通事業者の時刻表（令和3年8月1日時点）

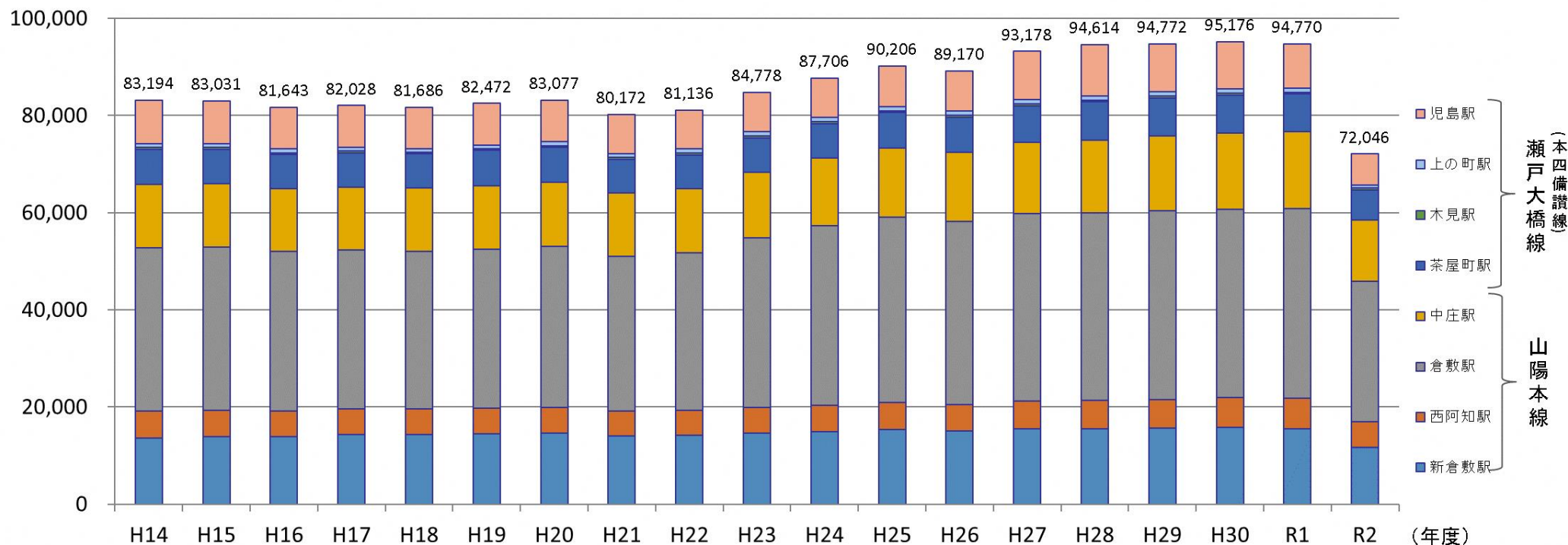
公共交通網

- 西日本旅客鉄道(新幹線)
- 西日本旅客鉄道(在来線)
- 水島臨海鉄道
- 井原鉄道
- 下津井電鉄
- 両備ホールディングス
- 井笠バスカンパニー
- 琴参バス
- 3社共同運行(岡山電気軌道・両備ホールディングス・下津井電鉄)
- コミュニティタクシー
- コミュニティタクシー運行区域

公共交通サービス

鉄道の利用状況：西日本旅客鉄道（JR西日本）

- ・ JR西日本の利用者は近年増加傾向であり、令和元年度は1日あたり94,770人
- ・ 令和2年度はコロナの影響により72,046人（令和元年度比76%）



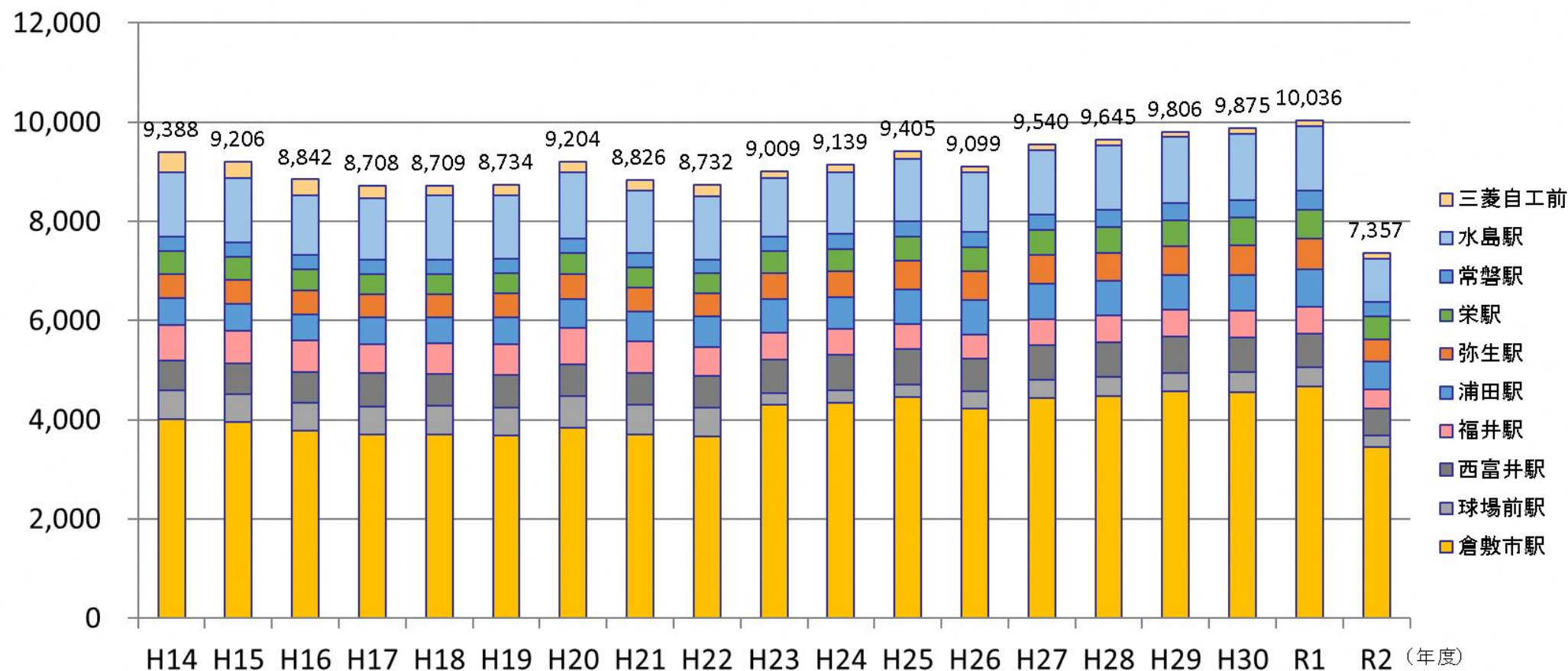
倉敷市内JR西日本各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

資料：JR西日本提供資料

公共交通サービス

鉄道の利用状況：水島臨海鉄道

- ・ 水島臨海鉄道の利用者は近年増加傾向であり，令和元年度は1日あたり10,036人
- ・ 令和2年度はコロナの影響により7,357人（令和元年度比73%）



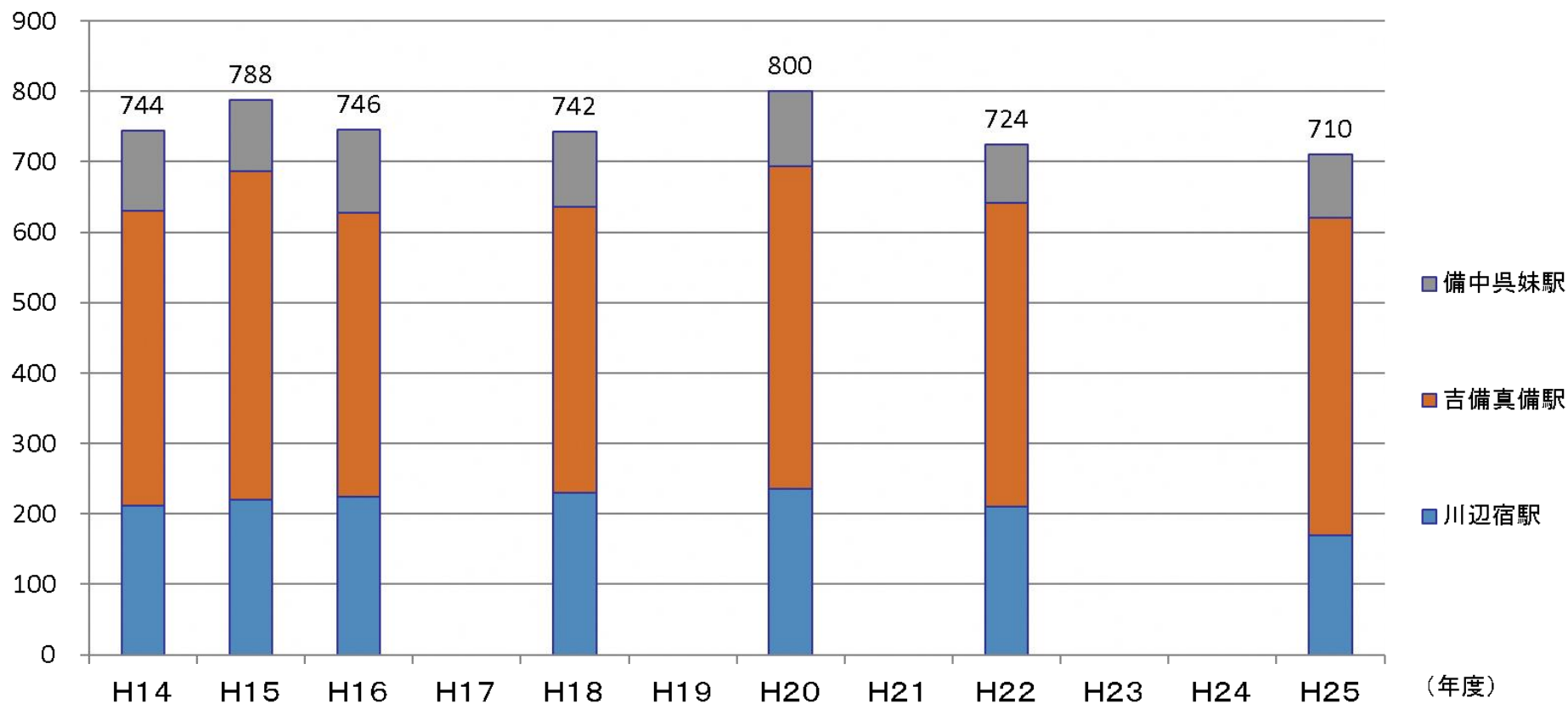
水島臨海鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

資料：水島臨海鉄道提供資料

公共交通サービス

鉄道の利用状況：井原鉄道

- 井原鉄道の平成25年度の利用者は1日あたり710人



倉敷市内井原鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

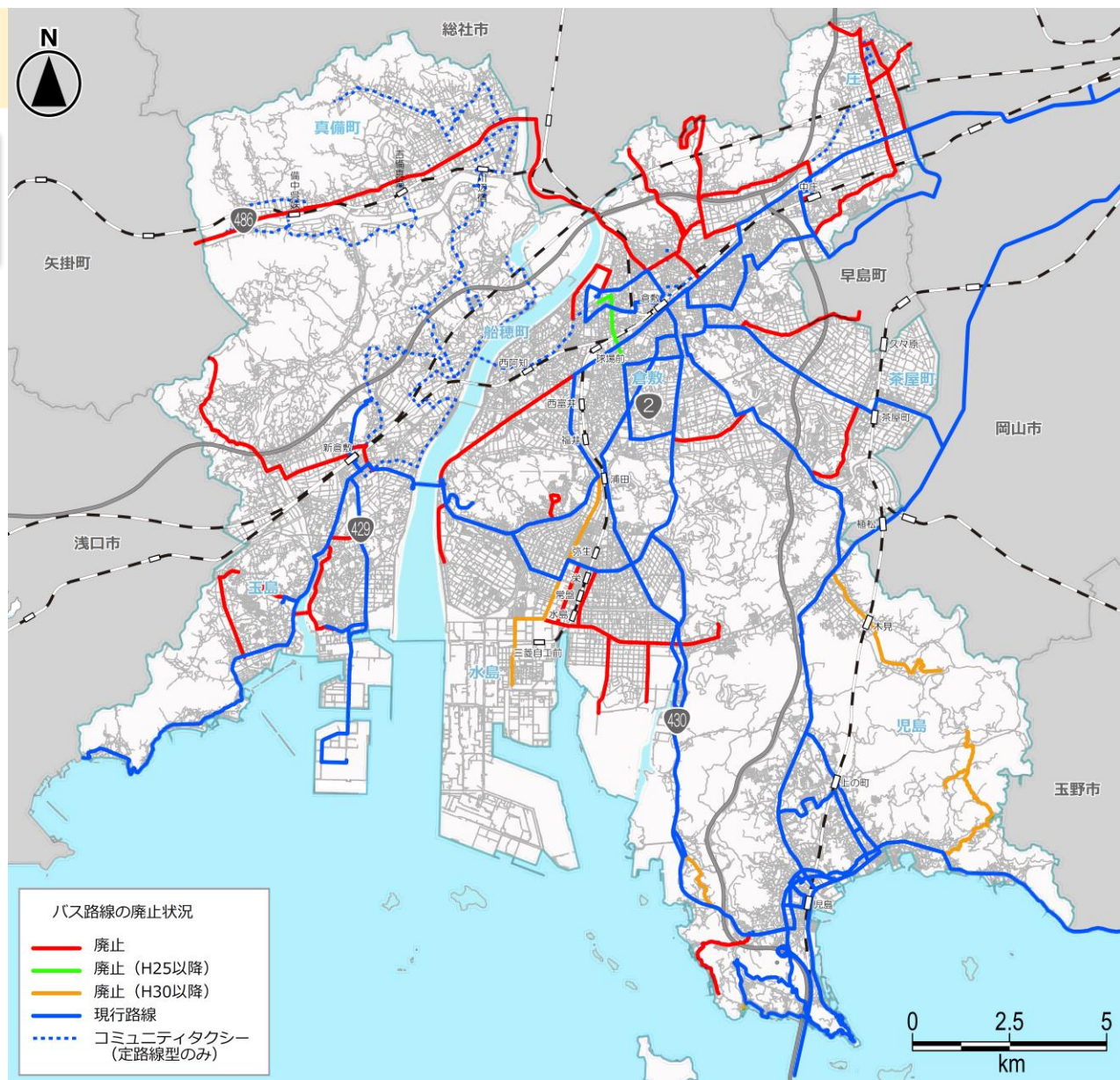
平成16年から2年に1回の調査，平成22年度から3年に1回の調査，平成26年度以降は調査未実施

資料：井原鉄道提供資料

公共交通サービス

バス路線の廃止状況

- 平成30年以降も、バス路線の廃止が見られる。



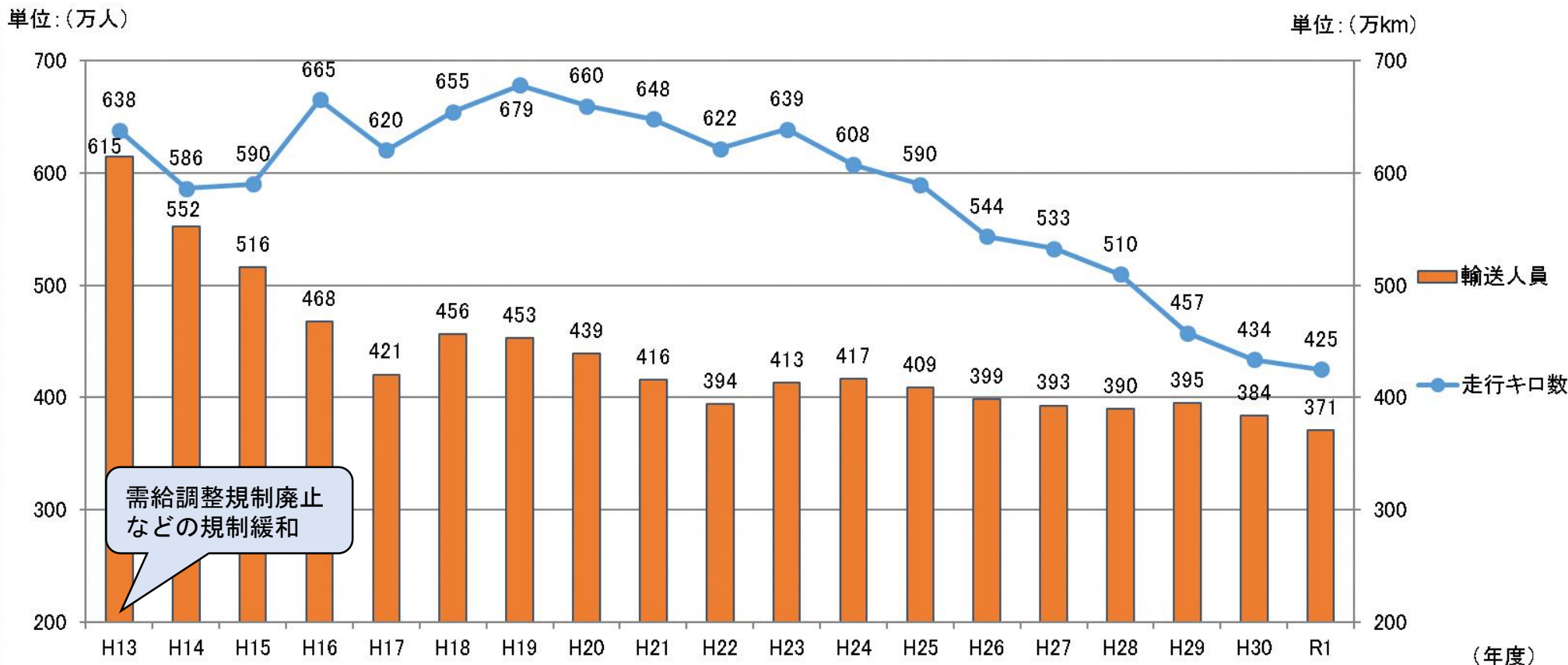
平成14年度以降のバス路線の廃止状況

資料：交通政策課資料

公共交通サービス

路線バス輸送人員と走行キロ

- ・ 路線バスの利用者数は減少傾向で、令和元年度の利用は年間371万人
- ・ 乗合バス事業の規制緩和前の平成13年度比で60%に減少
- ・ 令和元年度の走行キロは425万キロで、平成13年度比で67%に減少



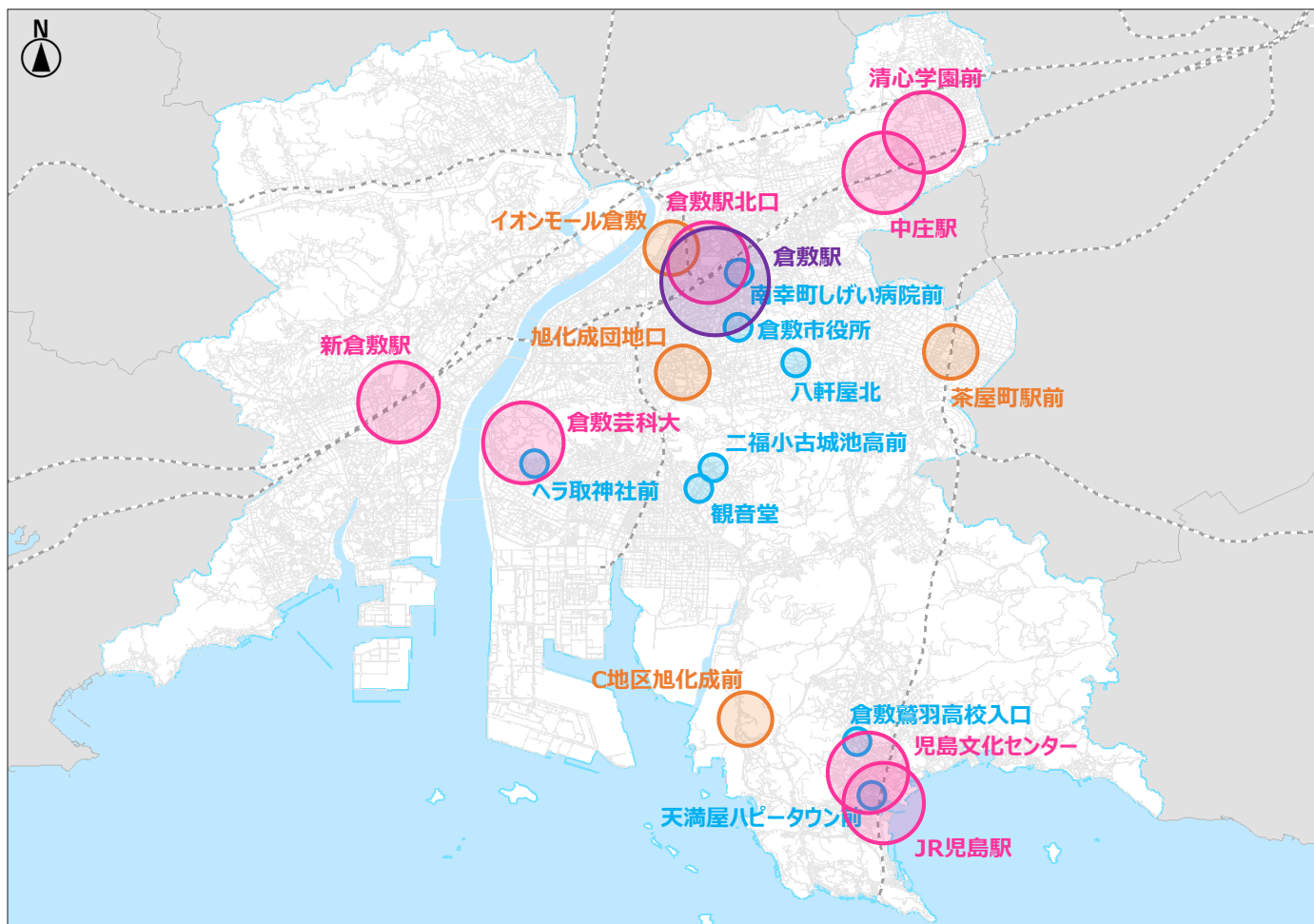
路線バス輸送人員と走行キロの推移

公共交通サービス

※2021年4月1日～30日までの1カ月の間に、ハレカカードを利用してバスに乗車した延べ約68万人分のデータ（岡電、両備、下電の3社合計）をもとに整理

バス停利用者数トップ20※＜乗車＞（2021年4月 平日終日 全員）

- ・倉敷駅や中庄駅等の鉄道駅のほか、学校や商業施設に近いバス停の利用が多く利用されている。

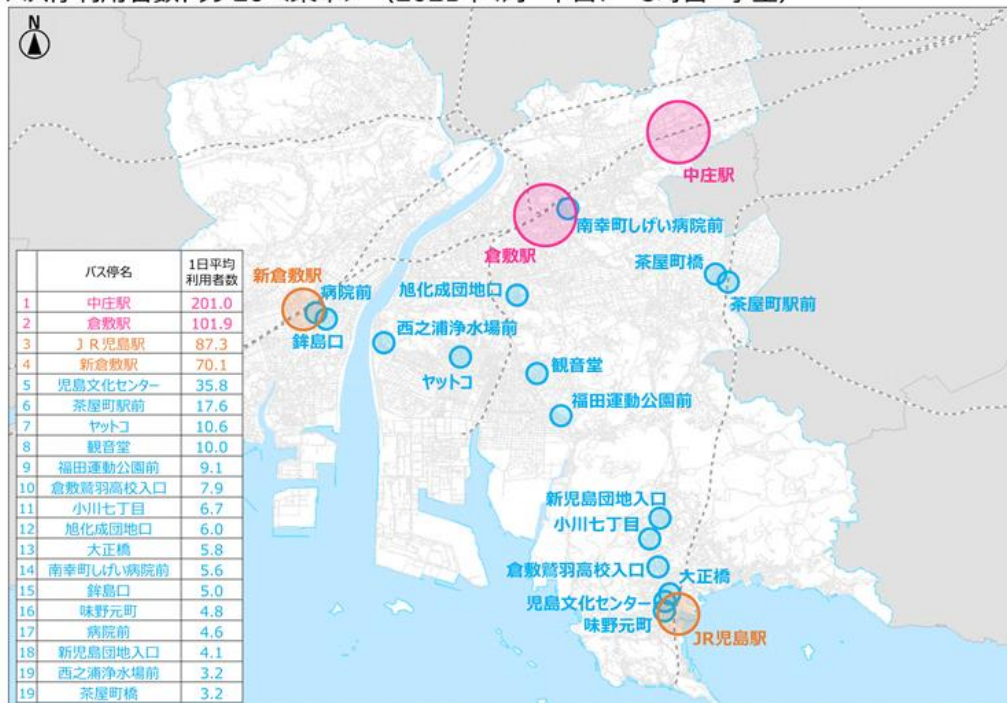


	バス停名	1日平均 利用者数
1	倉敷駅	667.0
2	倉敷芸科大学	216.9
3	中庄駅	208.5
4	新倉敷駅	196.0
4	清心学園前	196.0
6	J R 児島駅	172.0
7	倉敷駅北口	119.9
8	児島文化センター	108.7
9	イオンモール倉敷	79.8
10	茶屋町駅前	72.6
11	C地区旭化成前	61.9
12	旭化成団地口	54.2
13	二福小古城池高前	48.0
14	観音堂	47.7
15	天満屋ハピータウン前	37.4
16	倉敷市役所	34.4
17	南幸町しがい病院前	29.0
18	八軒屋北	28.3
19	倉敷鷺羽高校入口	27.2
20	へう取神社前	25.6

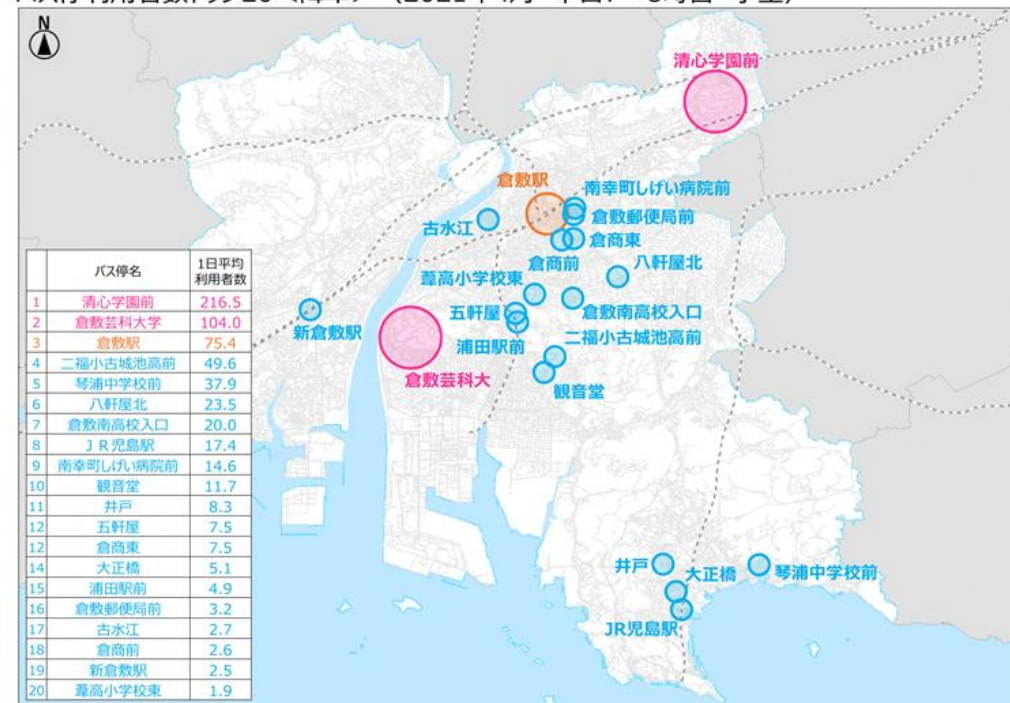
バス停利用者数トップ20＜乗車・降車＞（2021年4月 平日7～8時台 学生※）

- ・ 7～8時台の通学時間帯は、鉄道駅近隣等のバス停で乗車し、学校近隣のバス停で降車。9～16時台は乗車・降車ともに学校近隣のバス停利用が多い。

バス停利用者数トップ20＜乗車＞（2021年4月 平日7～8時台 学生）



バス停利用者数トップ20＜降車＞（2021年4月 平日7～8時台 学生）



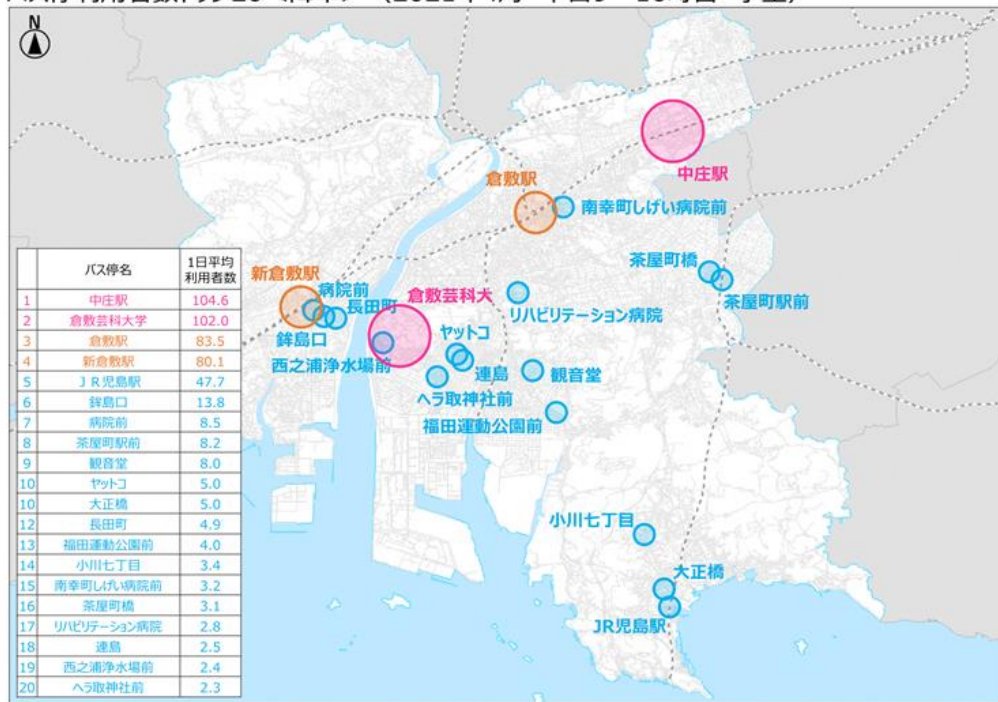
バス停利用者数トップ20＜乗車・降車＞（2021年4月 平日9～16時台 学生※）

- ・7～8時台の通学時間帯は、鉄道駅近隣等のバス停で乗車し、学校近隣のバス停で降車。9～16時台は乗車・降車ともに学校近隣のバス停利用が多い。

バス停利用者数トップ20＜乗車＞（2021年4月 平日9～16時台 学生）



バス停利用者数トップ20＜降車＞（2021年4月 平日9～16時台 学生）



バス停利用者数トップ20＜乗車・降車＞（2021年4月 平日7～8時台 大人※）

- 倉敷駅を中心に倉敷地域のバス停の利用が多いほか、鉄道駅や商業施設（イオン、天満屋）周辺のバス停利用が多い。

バス停利用者数トップ20＜乗車＞（2021年4月 平日7～8時台 大人）



バス停利用者数トップ20＜降車＞（2021年4月 平日7～8時台 大人）



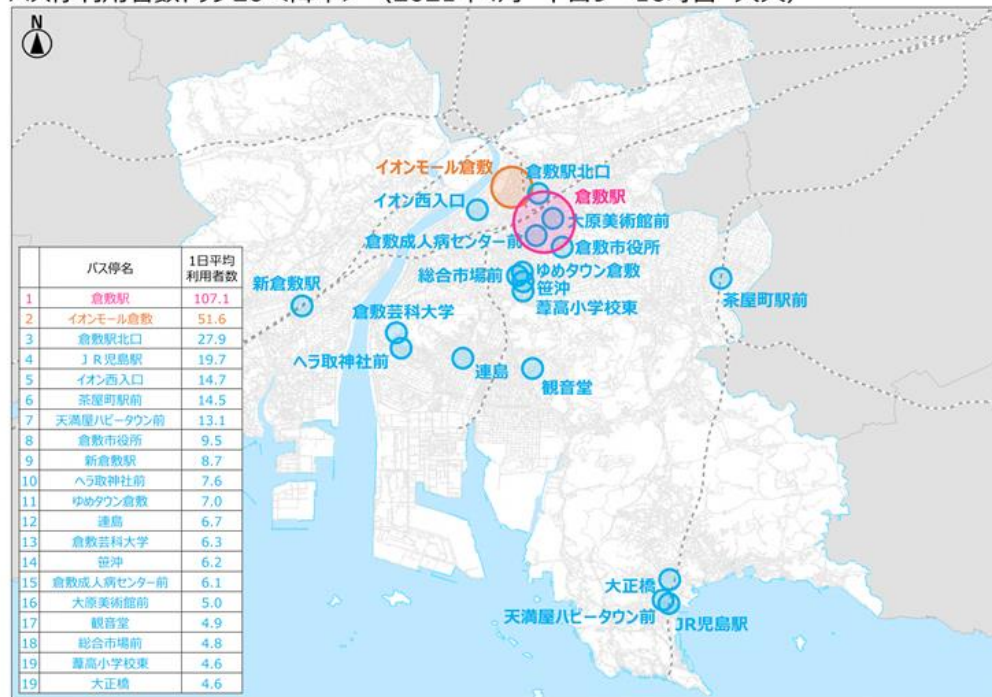
バス停利用者数トップ20＜乗車・降車＞（2021年4月 平日9～16時台 大人※）

- 倉敷駅を中心に倉敷地域のバス停の利用が多いほか、鉄道駅や商業施設（イオン、天満屋）周辺のバス停利用が多い。

バス停利用者数トップ20＜乗車＞（2021年4月 平日9～16時台 大人）

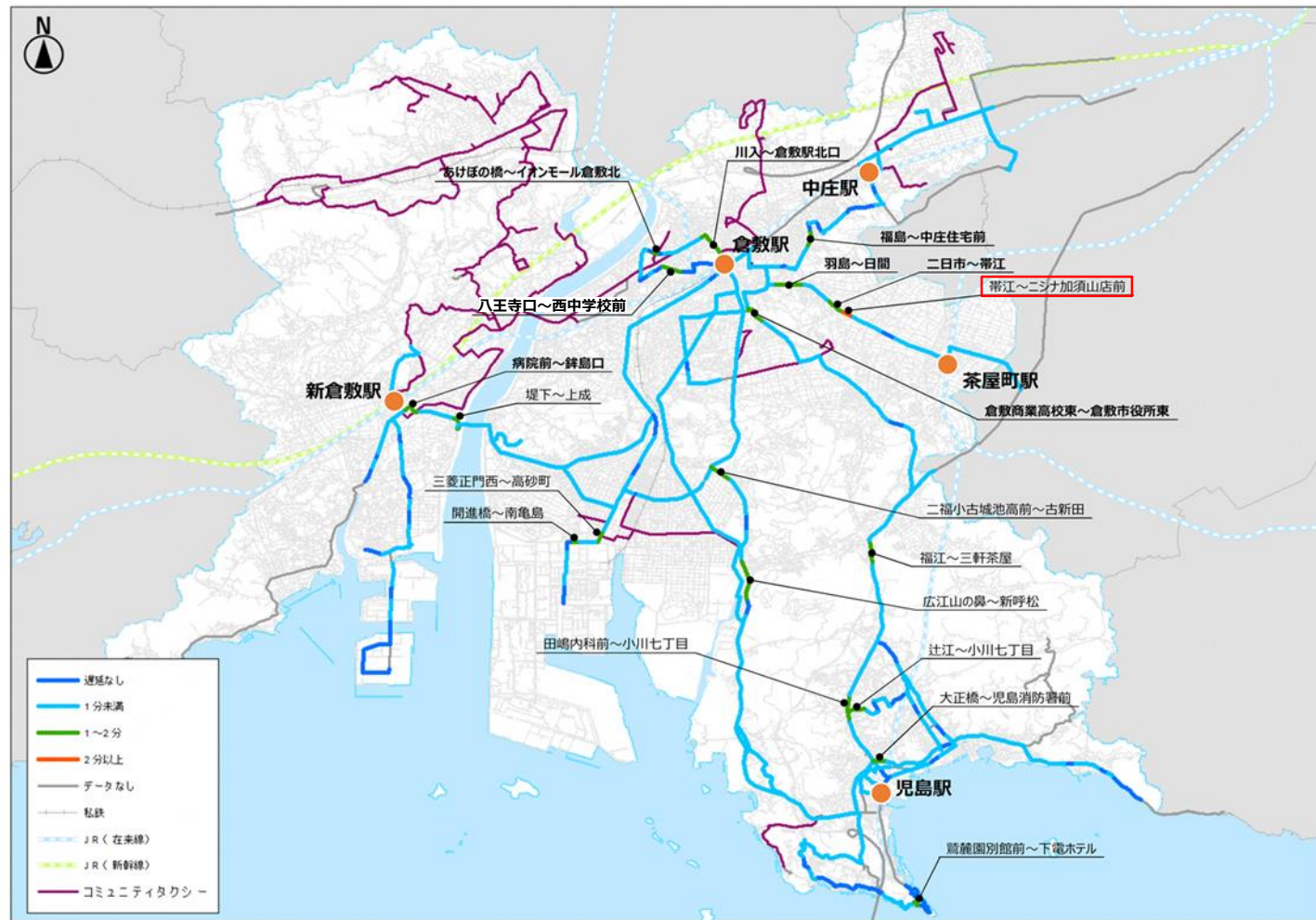


バス停利用者数トップ20＜降車＞（2021年4月 平日9～16時台 大人）



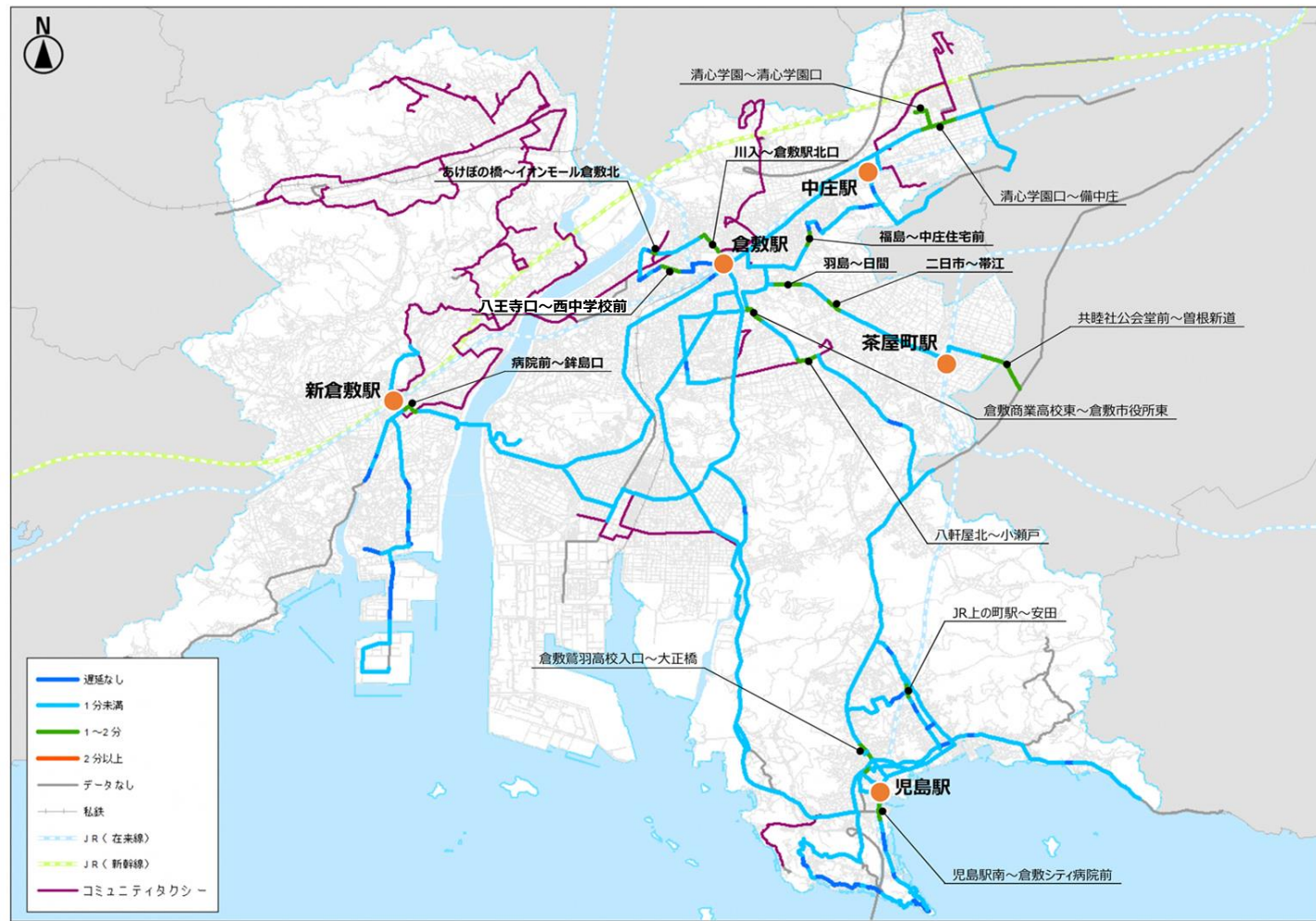
バス遅延状況※（2021年4月 平日7～8時台）

- ・他の時間帯と比べて1分以上遅延している区間が多く、市内各所にみられる。
- ・特に、倉敷駅周辺等の太字で示した区間は1日を通して1分以上の遅延が発生。



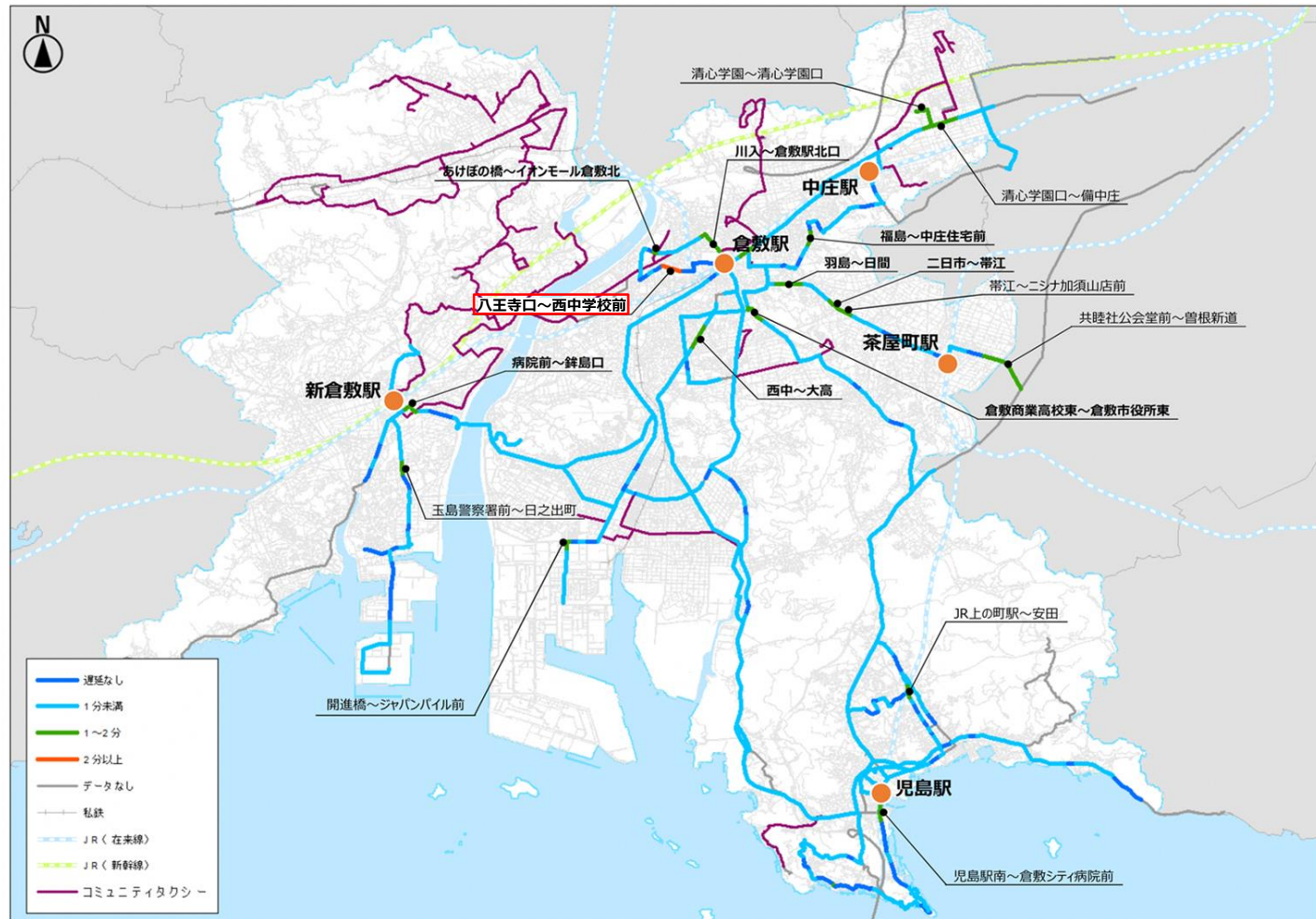
バス遅延状況※（2021年4月 平日9～16時台）

- ・ 計画時間に対する遅れが1分未満の区間が多く、概ね計画時間通りに運行。
- ・ ただし、わずかな遅れ時間の蓄積が、利用者の体感的には大きな遅れ時間となっている可能性も考えられる



バス遅延状況※（2021年4月 平日17～18時台）

- ・ 計画時間に対する遅れが1分未満の区間が多く、概ね計画時間通りに運行。
- ・ ただし、わずかな遅れ時間の蓄積が、利用者の体感的には大きな遅れ時間となっている可能性も考えられる



一般タクシーの運行状況

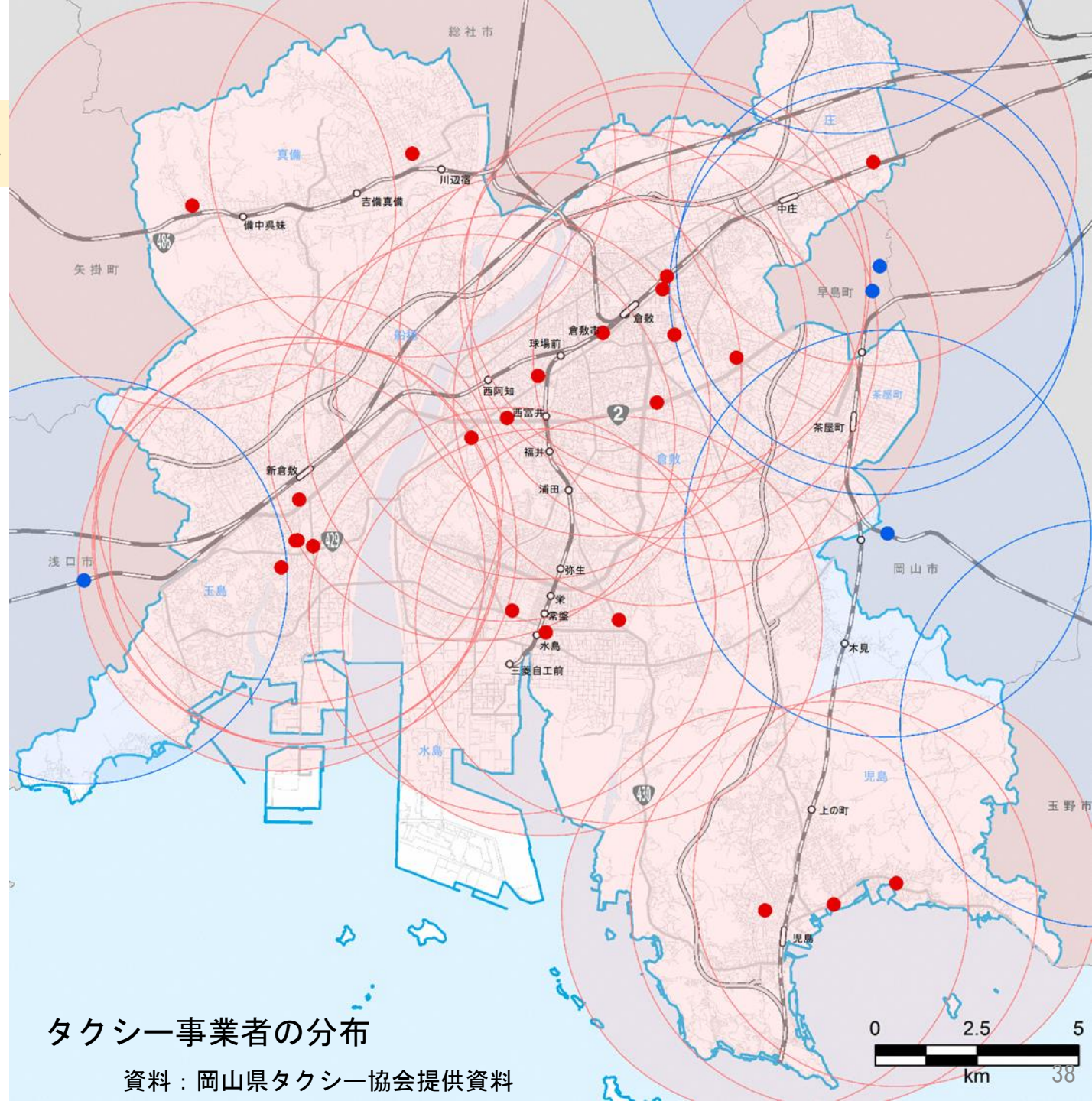
- ・市内では23（岡山県タクシー協会を含む）のタクシー事業者が運行
- ・市のほぼ全域をカバー

タクシー営業所から5km圏域



市外タクシー営業所から5km圏域

2 営業所からの距離の目安として 5km 圏域
(時速 40km で走行した場合 7.5分)を設定



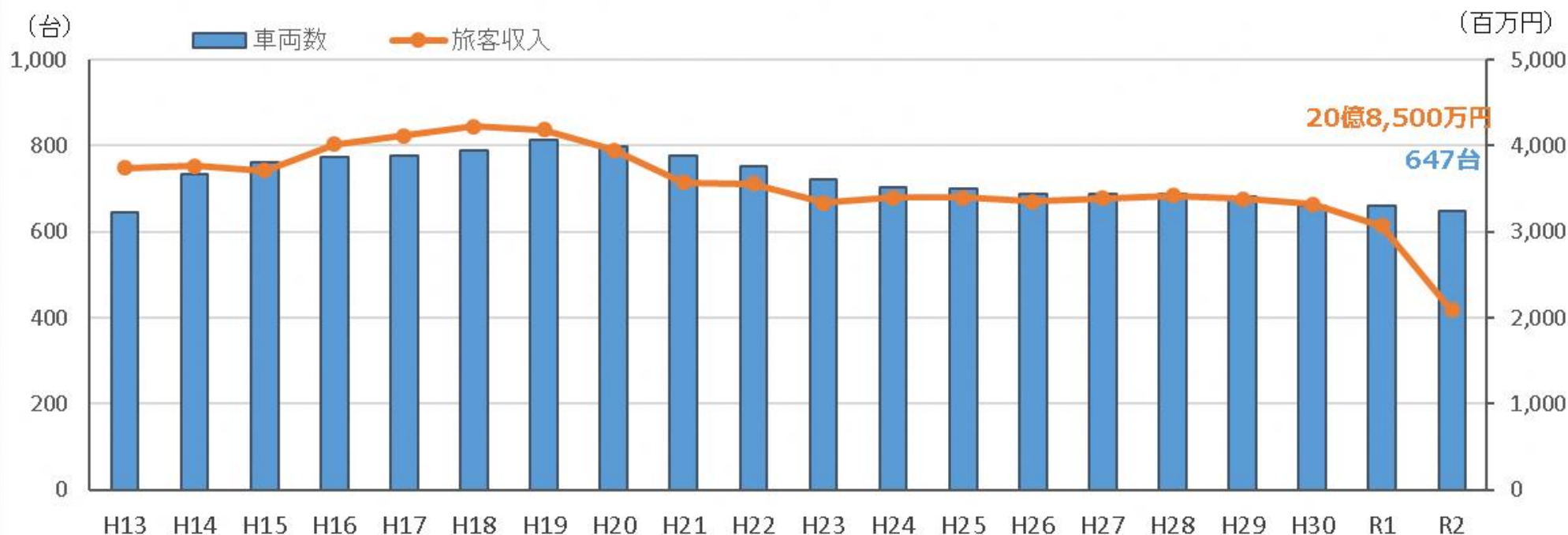
タクシー事業者の分布

資料：岡山県タクシー協会提供資料

公共交通サービス

タクシー車両数と旅客収入

- ・ 旅客収入は平成18年をピークに減少傾向
- ・ 令和2年はコロナの影響により20億8,500万円に減少（令和元年から10億円減少）



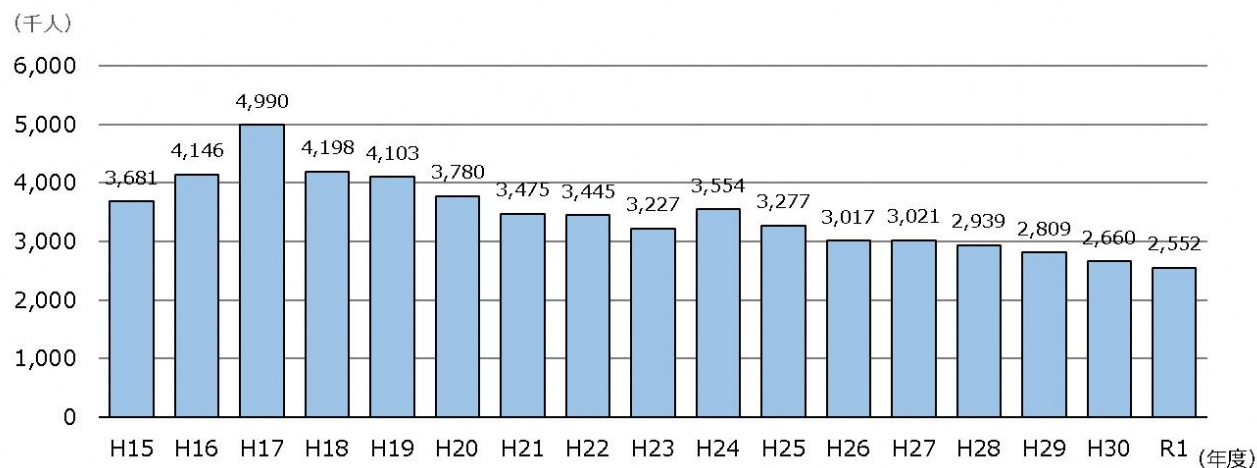
タクシー車両数と旅客収入の推移

資料：倉敷圏域のタクシー事業者の概要 令和3年6月30日（中国運輸局岡山運輸支局）

公共交通サービス

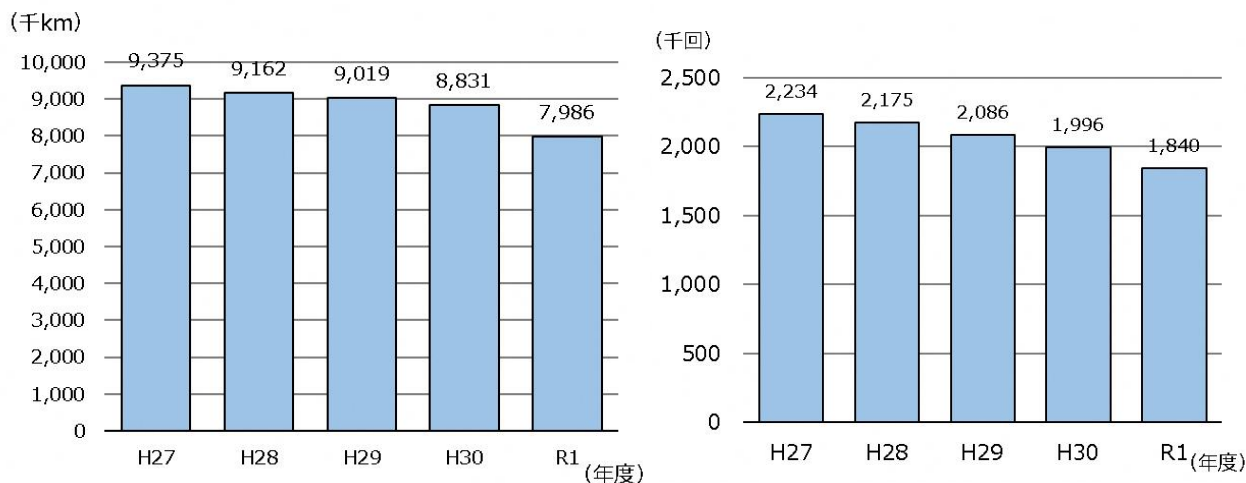
一般タクシー輸送人員等

- ・ 一般タクシーの輸送人員は平成17年度をピークに減少傾向
- ・ 実車キロおよび輸送回数も近年減少傾向



倉敷交通圏 タクシー輸送人員の推移

資料：岡山運輸支局（～平成26年度）、
中国運輸局 運輸要覧（平成27年度～）



倉敷交通圏
タクシー実車キロおよび輸送回数の推移
（左：実車キロ 右：輸送回数）

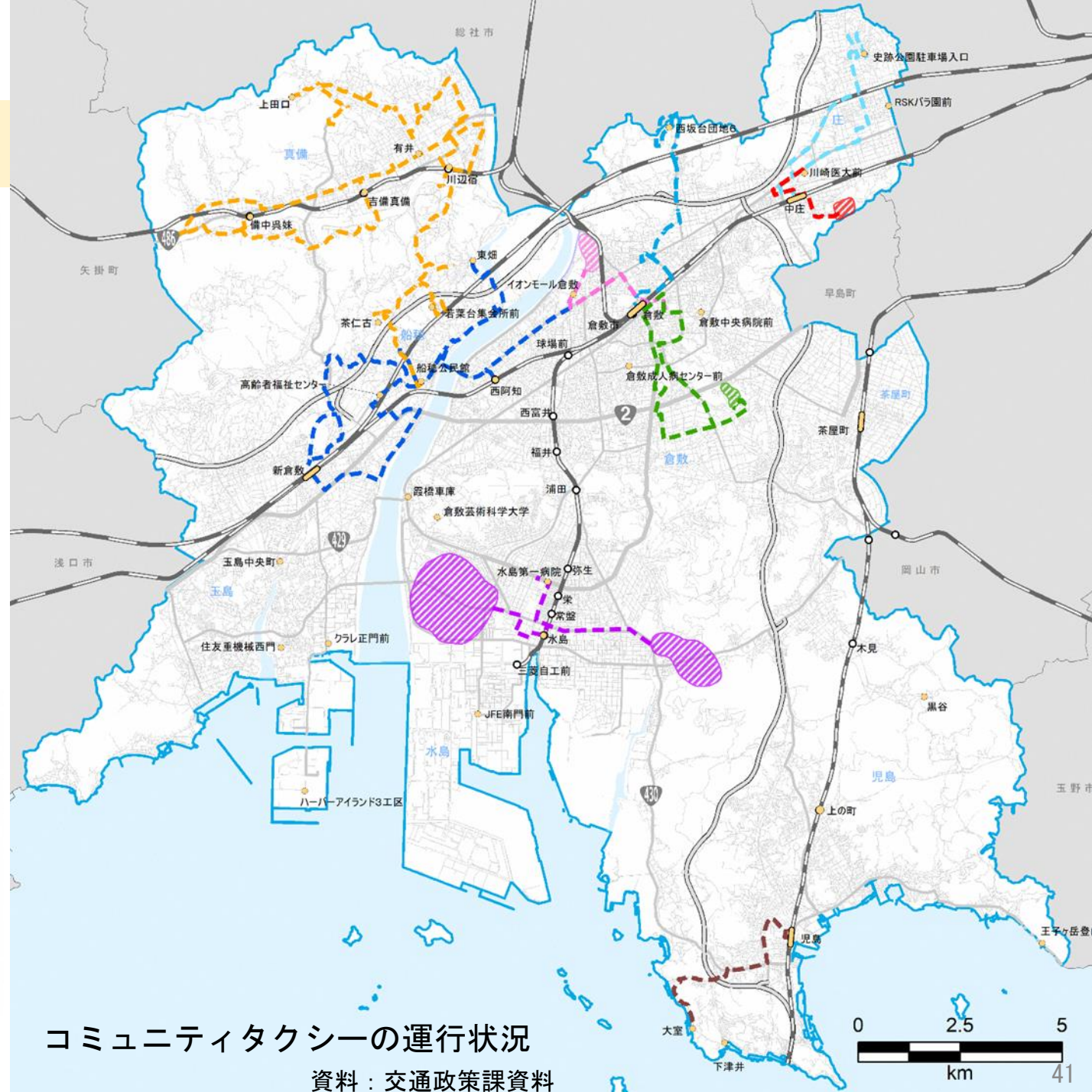
資料：中国運輸局 運輸要覧 40

公共交通サービス

コミュニティタクシー

- 平成19年度以降、
運行エリアが徐々に増加し現在9地区
で運行

- T01 庄新町地区コミュニティタクシー
- T02 西坂地区コミュニティタクシー
- T03 大室・高室・菰池団地地区コミュニティタクシー
- T04 倉敷ハイツ地区コミュニティタクシー
- T05 真備地区コミュニティタクシー
- T06 東酒津地区コミュニティタクシー
- T07 イトピアコミュニティタクシー
- T08 船穂地区コミュニティタクシー
- T09 水島地区コミュニティタクシー



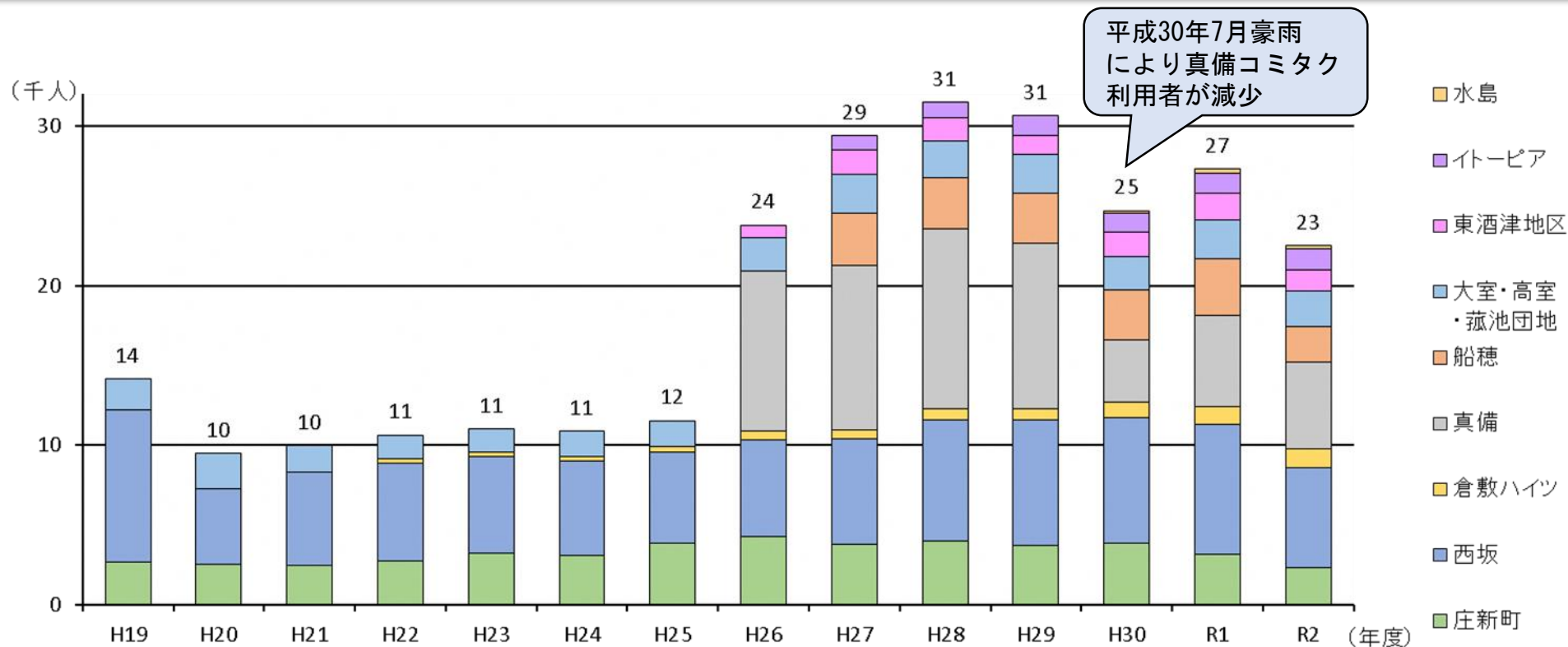
コミュニティタクシーの運行状況

資料：交通政策課資料

公共交通サービス

コミュニティタクシー利用者数

- ・コミュニティタクシーの利用者は減少傾向
- ・令和2年度は年間延べ23,000人が利用



注) 1 真備地区は、平成25年8月からコミュニティタクシー制度に移行
3 船穂地区は、平成27年9月からコミュニティタクシー制度を導入

2 イトーピア団地は、平成27年4月からコミュニティタクシー制度を導入
4 水島地区は、平成30年7月からコミュニティタクシー制度を導入

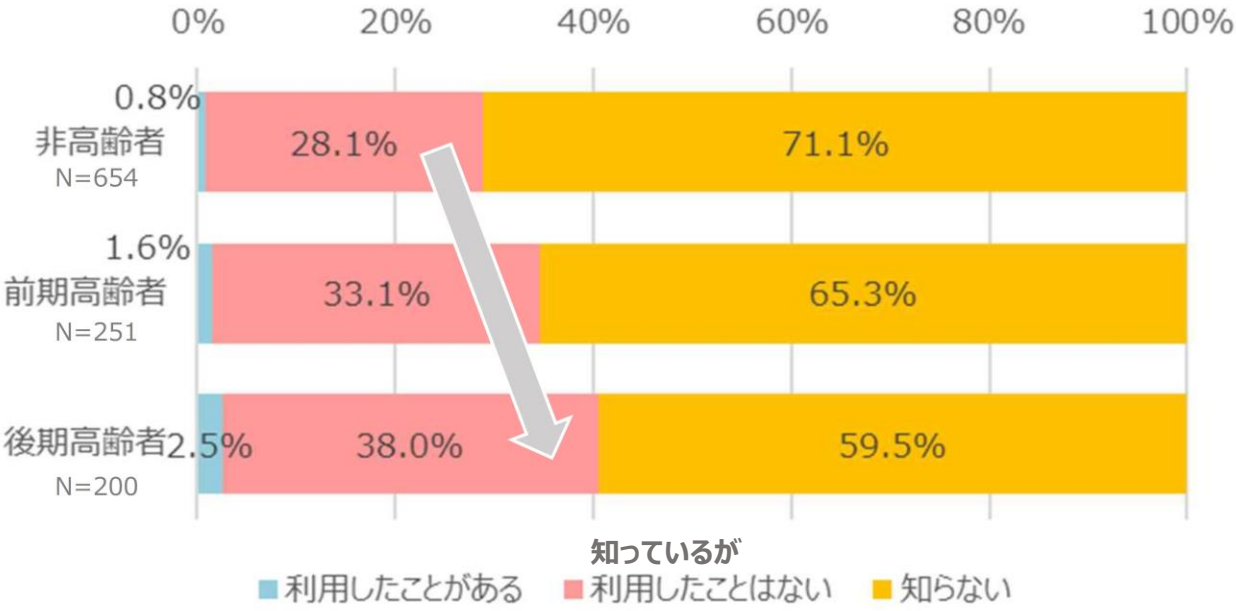
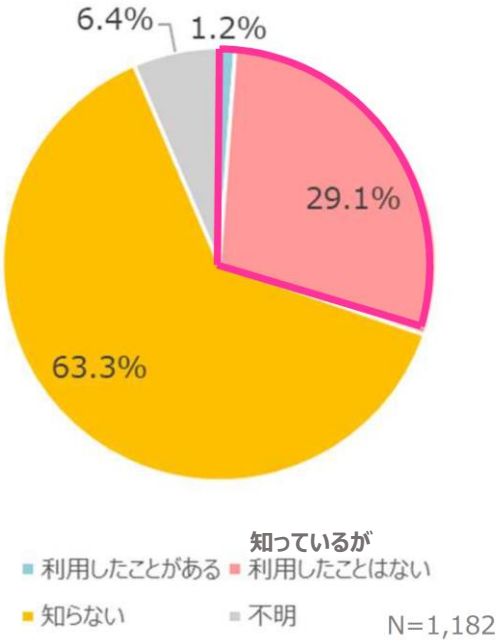
コミュニティタクシー利用者数の推移

資料：交通政策課資料

公共交通サービス

コミュニティタクシー利用状況

- ・ コミュニティタクシーを知っている方は約3割、利用経験のある方は1%程度
- ・ 後期高齢者になるにつれ、認知度・利用経験者の割合が増加



コミュニティタクシー利用状況（アンケート結果）

公共交通サービス

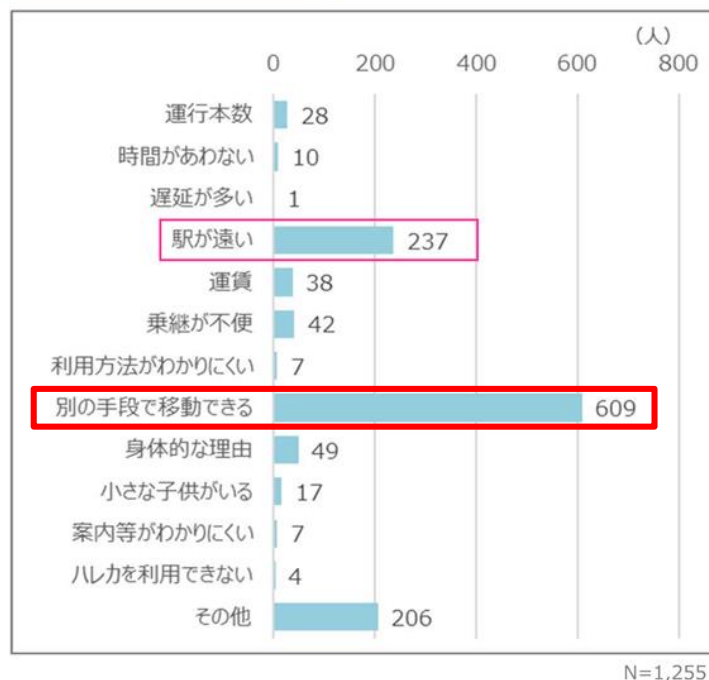
公共交通を利用しない理由

- 公共交通未利用の理由は「他の移動手段で移動できる」が最多

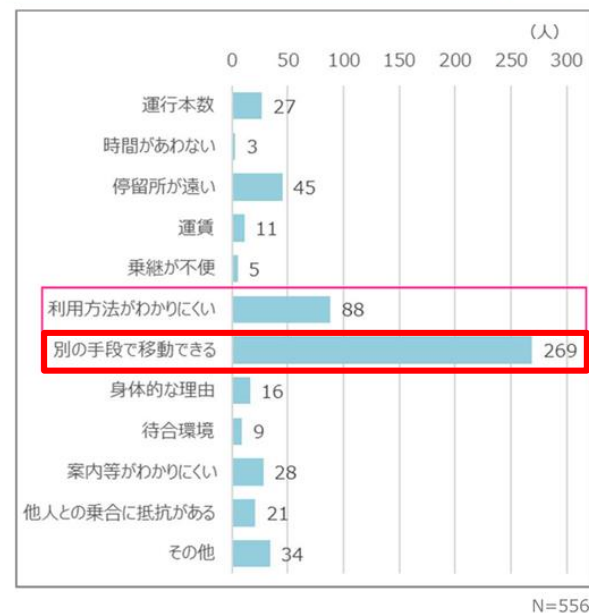
バスを利用しない理由



鉄道を利用しない理由



コミュニティタクシーを利用しない理由

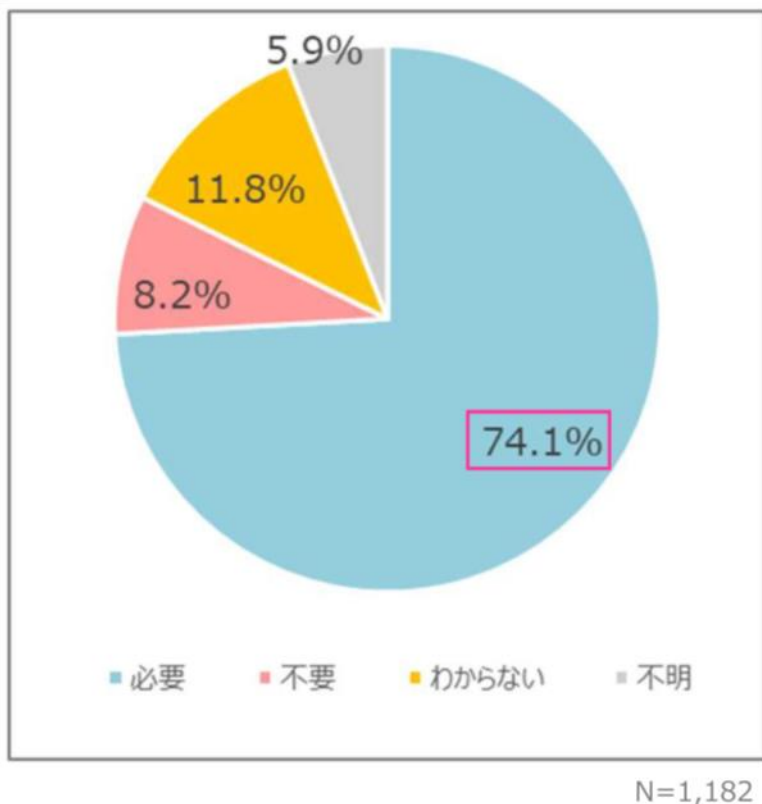


公共交通を利用しない理由（アンケート結果）

公共交通サービス

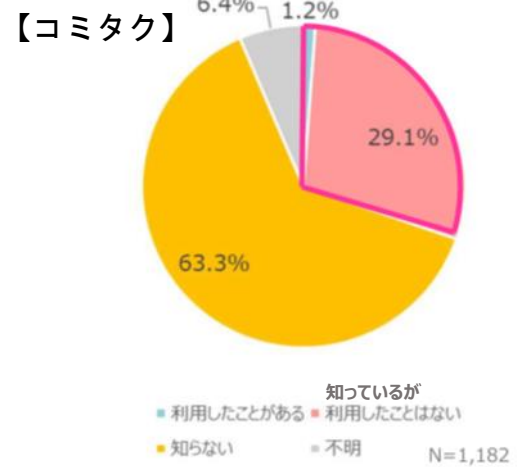
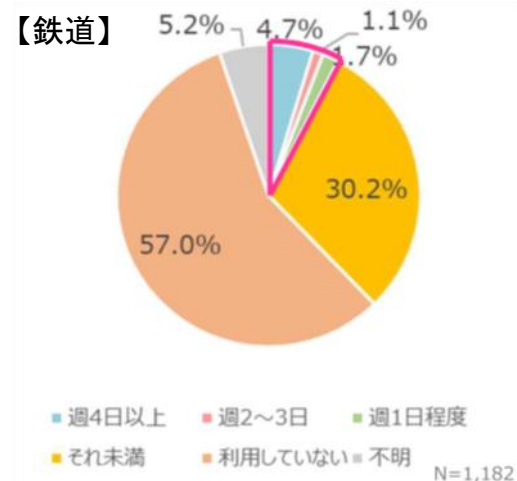
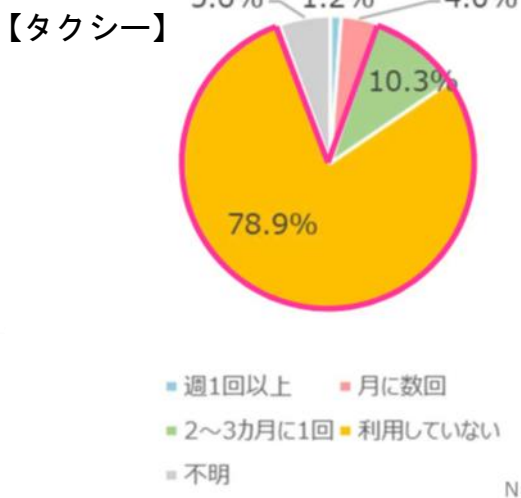
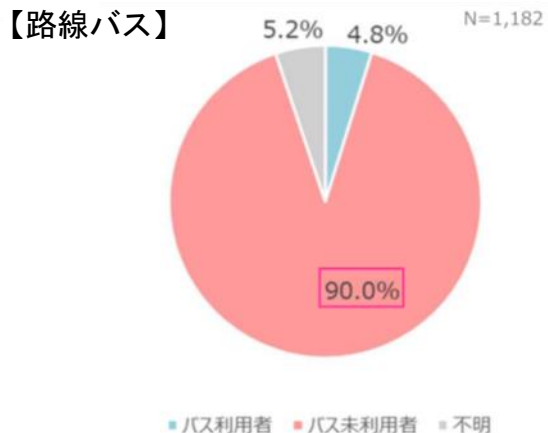
公共交通の必要性和利用状況

- 公共交通の維持・向上が必要と考える市民が多いが、実際の利用率は低い



公共交通の必要性 (アンケート結果)

資料：倉敷市における公共交通の
利用実態等に関するアンケート調査



公共交通の利用状況 (アンケート結果)

交通機関の接続性

J R 倉敷駅、倉敷市駅への経路、各種案内所の状況

- ・ J R 倉敷駅、倉敷市駅、バスターミナル、タクシーのりば、商店街や美観地区への経路を示す案内が十分でない
- ・ 乗換等の案内が可能な各種案内所（J R 案内所や観光案内所、路線バス案内所）が分散しており、利用者にとってわかりにくい



J R 駅改札口から水島臨海鉄道までのルート



路線バス案内所

バリアフリー

ノンステップ・ワンステップ車両の運行状況

- 市内を運行する路線バスの車両のバリアフリー化の状況は、ノンステップ車が38.5%，ワンステップ車が31.9%に留まる

市内のノンステップ・ワンステップ車両の運行状況

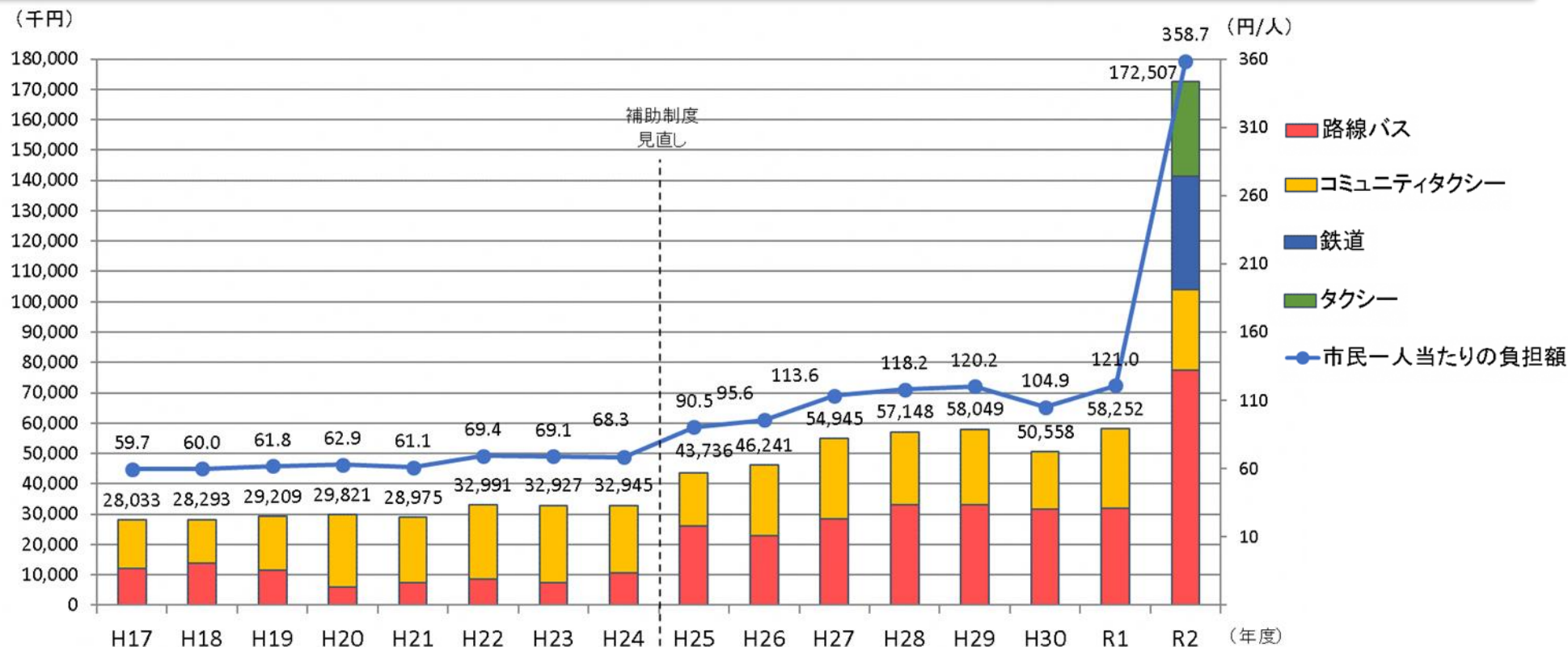
交通事業者	市内運行 車両数	市内を運行する ノンステップ車両		市内を運行する ワンステップ車両	
		台数	割合	台数	割合
両備ホールディングス	27	8	29.6%	16	59.3%
下津井電鉄	64	27	42.2%	13	20.3%
合計	91	35	38.5%	29	31.9%

資料：交通政策課資料

倉敷市の財政状況

公共交通に対する補助

- 公共交通の運行に対する本市の財政負担は、近年の路線バスの廃止などを受け、市から交通事業者への補助制度を見直したことにより増加
- 令和2年度はコロナの影響により収益が悪化した交通事業者への支援により、市の財政負担が増加（172,507千円、市民1人あたり年間358.7円の負担）



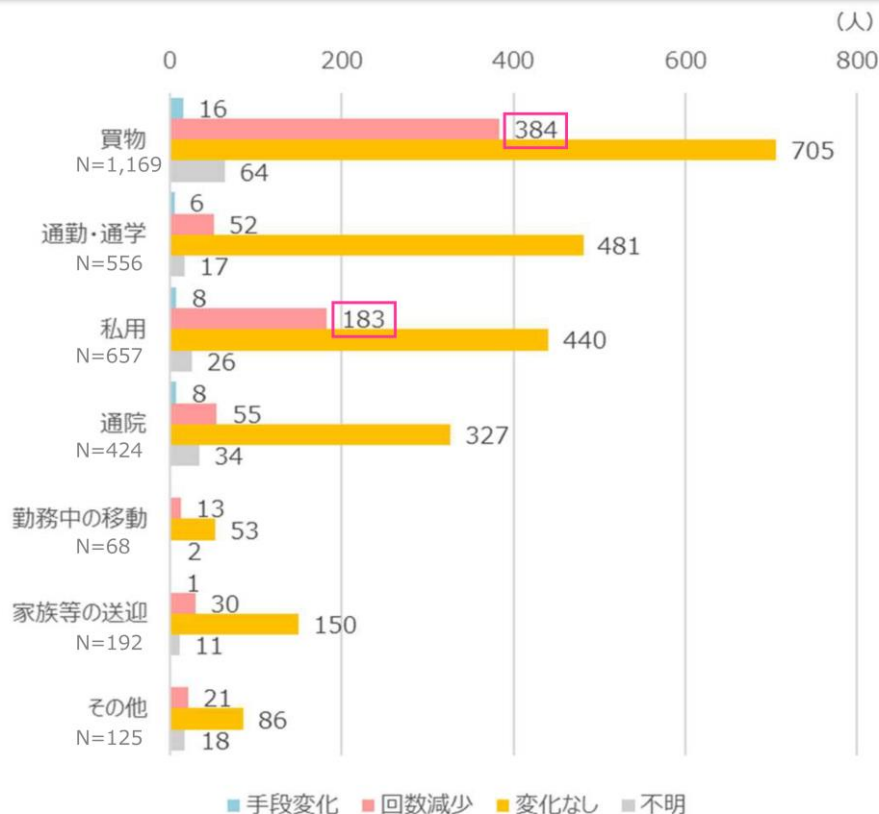
公共交通の運行に係る市の財政負担の推移

資料：交通政策課資料、
住民基本台帳（各年度末の人口）

新型コロナウイルス感染症拡大による影響

コロナによる行動変化

- ・ いずれの目的も、コロナによる移動手段「変化なし」の回答が最も多いが、買物目的、私用目的では「回数減数」の回答も多い。

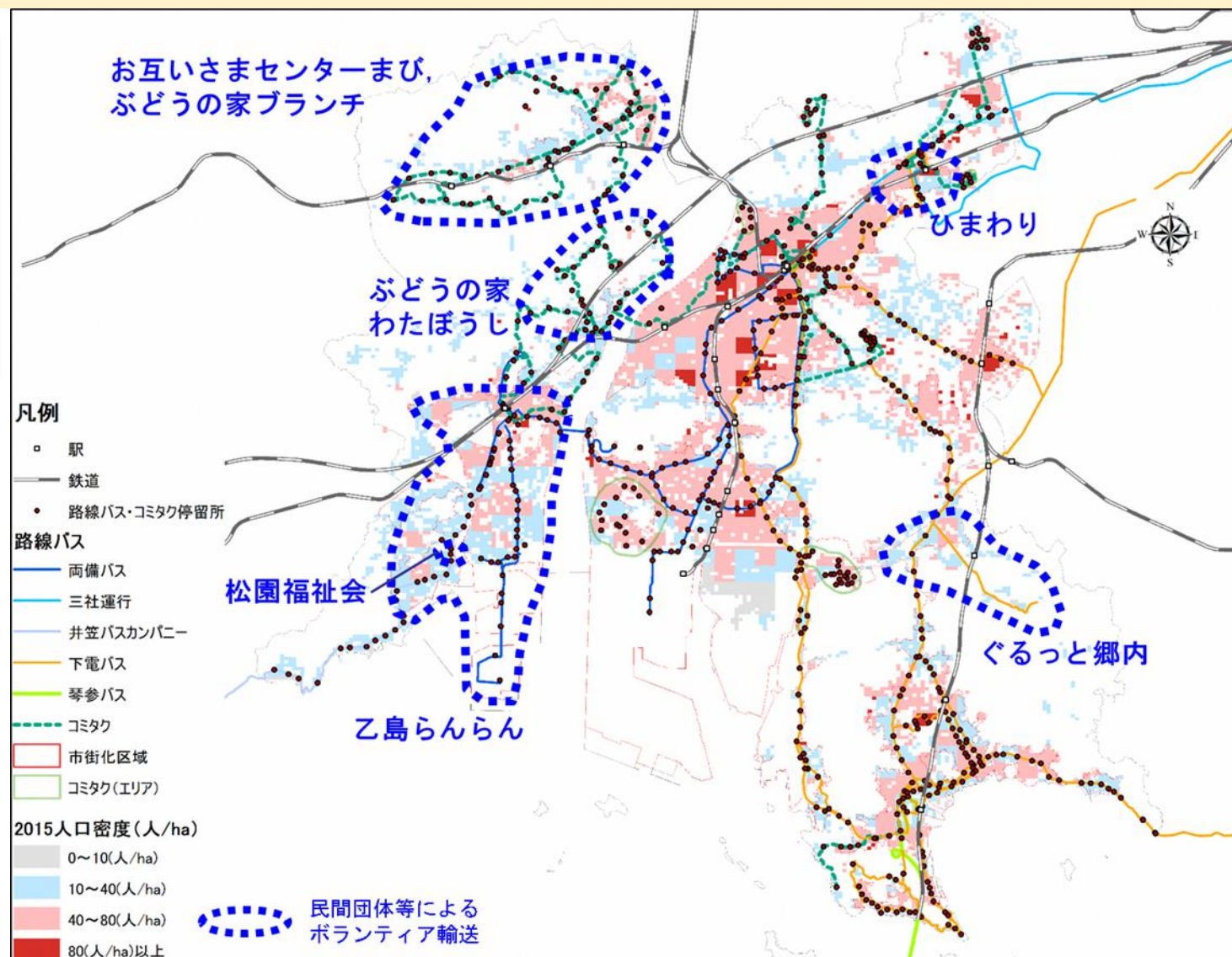


コロナによる行動変化

地域の輸送資源

ボランティア輸送

- 市内では、高齢者の外出や移動を支援するため、民間団体等によるボランティア輸送が運行

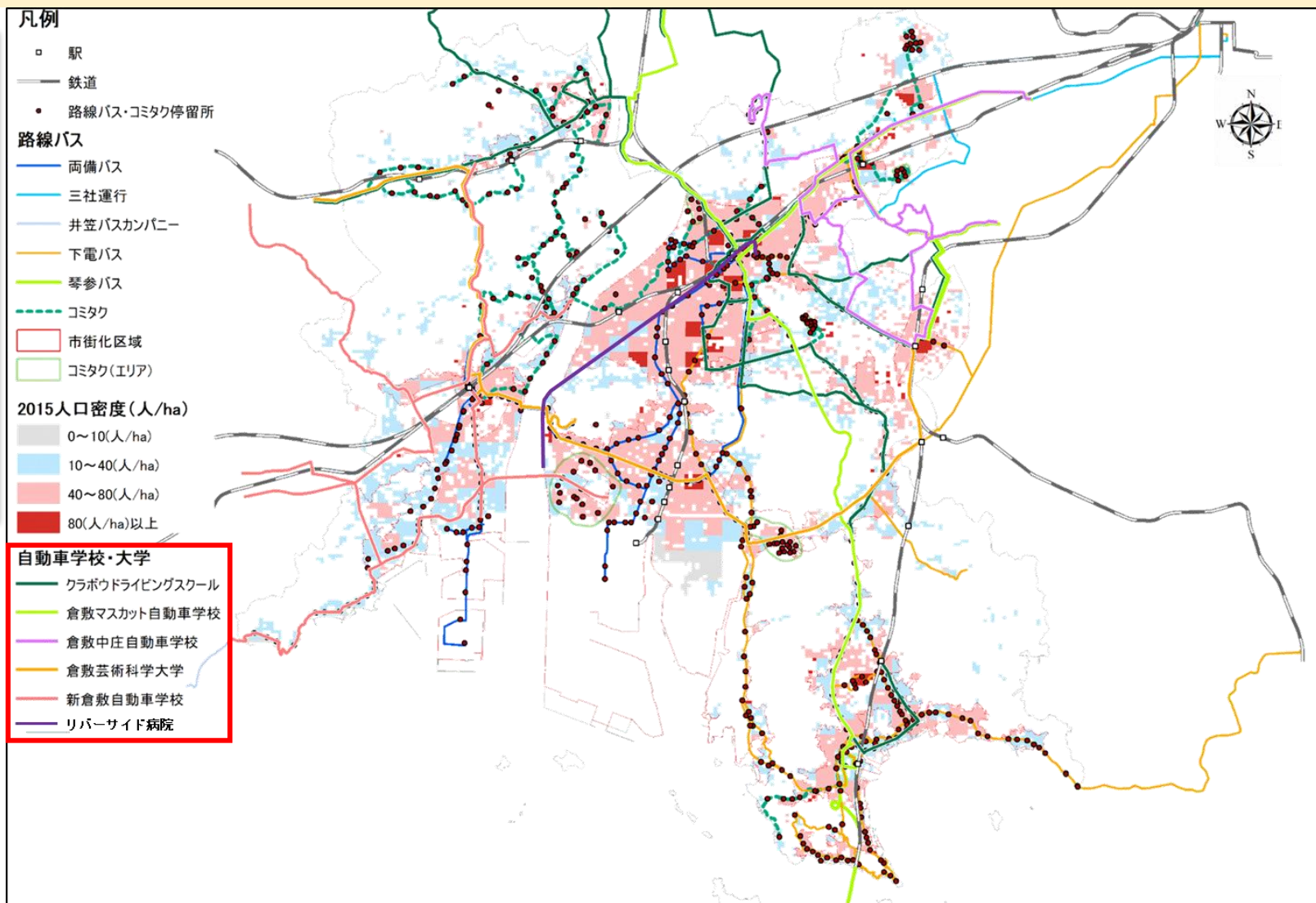


民間団体等によるボランティア輸送エリア

地域の輸送資源

病院・大学等の送迎バス

- ・ 市内には病院・大学・自動車学校などに通うための送迎バスが運行
- ・ これらの中には、交通不便地域で運行



災害発生状況

平成30年7月豪雨災害に伴う真備地区の公共交通

- ・平成30年7月豪雨災害により，井原鉄道，真備地区コミュニティタクシーが被災

(1) 井原鉄道

H30

7月 7日	全線運転見合わせ(高架下設置の通信機器設備等の水没による)
7月10日	三谷駅から神辺駅間が運行再開
7月18日	三谷駅から総社駅間のバスによる代替運行開始
9月 3日	三谷駅から総社駅間が通常運行再開(全区間通常運転)

(2) 真備地区コミュニティタクシー

H30

7月 7日	(株)日の丸タクシー本社が被災し，全ルートが運行休止(バス・タクシー等59台中44台が被災)
8月 1日	南ルート(船穂公民館行き)が運行再開

H31

1月 4日	西・東・南ルート(吉備真備駅行き)が運行再開
1月21日	建設型仮設住宅6箇所への立ち寄り開始(全便予約制)

災害発生状況

平成30年7月豪雨災害に伴う真備地区の公共交通

・ 発災後、避難者支援や復興支援のバス・タクシーを運行

(1) 真備地区避難者支援バス

水島地区の避難所4箇所(二福小・五福小・連南小・上成小)と真備地区3箇所(ダイナム・真備支所・備中呉妹駅)間を1日1往復運行

●実施期間: 7月17日～8月31日

※7月17日～31日の間は、両備ホールディングス(株)のボランティアによる運行

●利用者数: 584人

●事業者: 両備ホールディングス(株)

(2) 真備地区避難者支援バス

●真備地区の避難所(藺小・岡田小・二万小)と市役所本庁間を1日1往復運行

●実施期間: 8月1日～8月31日(真備地区⇔本庁)

●利用者数: 17人

●事業者: 両備ホールディングス(株)



災害発生状況

平成30年7月豪雨災害に伴う真備地区の公共交通

- ・ 発災後、避難者支援や復興支援のバス・タクシーを運行

(3) 真備地区避難者支援タクシー

倉敷市内の避難所2箇所(くらしき健康福祉プラザ・船穂公民館)と真備地区(川辺東・真備支所・備中呉妹駅)を1日1往復運行(予約制)

- 実施期間: 9月4日～11月18日
- 利用者数: 228人
- 事業者: 岡山県タクシー協会倉敷支部

(4) まび復興支援バス

真備地区内を循環するルートで1日4便運行

- 実施期間: 8月1日～12月29日
- 利用者数: 412人
- 事業者: (株)日の丸タクシー



倉敷市の現状（まとめ）

人口

- ・ 今後、人口減少に伴い移動需要が減少していくことが懸念
- ・ 高齢化の進行により、高齢独居世帯数の更なる増加が懸念
- ・ 高齢者をはじめ、公共交通サービスが不十分な縁辺部の居住者が多い

高齢者の移動環境

- ・ 高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向（高齢化と相まって移動需要減少が懸念）
- ・ 高齢化の進行とも相まって高齢ドライバーが増加する見込み
- ・ 運転免許の自主返納者は増加傾向
- ・ 後期高齢者は徒歩以外の移動手段を持たない割合が高い（アンケートP6）
- ・ 後期高齢者は日常的な移動手段としてタクシーや徒歩の割合が高い（アンケートP10, 20, 21）

環境負荷

- ・ 自動車由来のCO2排出量は運輸部門の半分を占め横ばいで推移

中心市街地等のまちづくり

- ・ 低密度な市街地の拡大により賑わいが低下
- ・ 一方、近年は市街地の賑わい回復の兆し

主要施設の分布

- ・ 日常生活に必要な施設へ公共交通を利用してアクセスしづらい

観光

- ・ 観光産業は倉敷市を支える基幹的な産業であり、多くの観光客が来訪
- ・ 鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分

自動車の利用状況

- ・ 日常的な移動手段として自家用車利用が多い
- ・ 市内の乗用車台数及び市民一人当たりの保有台数は年々増加

倉敷市の現状（まとめ）

公共交通サービス

- ・ JR西日本、水島臨海鉄道の利用者数は近年増加傾向（コロナ前）
- ・ 多くのバス路線が廃止され、サービスレベルが低下
- ・ バス、タクシーコミュニティタクシーの利用者は減少傾向
- ・ サービスレベル低下→利用者減少の負のスパイラル
- ・ 公共交通未利用の理由は「他の移動手段で移動できる」が最多（アンケートP13, 19, 23）
- ・ 「運行本数」や「目的地へ行けない」ことがバス未利用理由の上位（アンケートP13）
- ・ 維持・向上が必要と考える市民が多いが実際の利用率は低い（アンケートP11, 18, 20, 22, 25）

交通機関の接続性

- ・ JR倉敷駅では路線バスの案内所が交通事業者ごとに設置され利便性が低い
- ・ JR倉敷駅では交通機関同士の乗り換え案内が不十分

バリアフリー

- ・ 路線バス車両のバリアフリー対応が不十分

財政状況

- ・ 交通事業者への補助金増加は市の財政を圧迫

コロナ

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により移動需要が減少

地域の輸送資源

- ・ 市内には、鉄道や路線バス等の公共交通機関以外にも、民間団体等によるボランティア輸送や企業（病院、大学等）による送迎バス等が運行
- ・ これらの輸送サービスの一部は、交通不便地域で運行

災害発生状況

- ・ 被災者支援等において公共交通機関が活躍