

問題点と課題について

現状を踏まえた公共交通に関する問題点

【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
【高齢者】高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向
【観光】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】日常的な移動手段として自家用車利用が多い
【公共交通サービス】公共交通サービスレベル低下→利用者減少の負のスパイラル
【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

現状を踏まえた問題点

移動需要の減少等による
地域公共交通の存続危機

【人口】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
【公共交通サービス】多くのバス路線が廃止されサービスレベルが低下
【公共交通サービス】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

公共交通不便地域が広く
公共交通を手軽に利用できない

【主要施設】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】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
【公共交通サービス】多くのバス路線が廃止されサービスレベルが低下
【公共交通サービス】「運行本数」や「目的地へ行けない」ことがバス未利用理由
【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

利用者ニーズと実際の
サービスレベルの乖離

【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
【接続性】JR倉敷駅では交通機関同士の乗り換え案内が不十分

交通機関同士の
乗り継ぎが不便

現状を踏まえた公共交通に関する問題点

【人口】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】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
【主要施設】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】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】日常的な移動手段として自家用車利用が多い
【公共交通サービス】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
【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

現状を踏まえた問題点

自動車への過度な依存

【人口】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】高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向
【高齢者】運転免許の自主返納者は増加傾向
【高齢者】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
【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

高齢者等の交通弱者の
移動手段の制約

【公共交通サービス】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
【接続性】JR倉敷駅では交通機関同士の乗り換え案内が不十分
【公共交通サービス】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

公共交通に関する正しい
情報発信・周知が不十分

【中心市街地】低密度な市街地の拡大により賑わいが低下
【主要施設】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】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
【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

目指すべき都市像との乖離

【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

災害発生時の備えが不十分

上位関連計画における公共交通の位置付け

計画名	公共交通の位置付け
倉敷市第七次総合計画	○各地域・地区の拠点にアクセスできる環境を整備していくとともに、その沿線での暮らしを支える日常生活サービス施設や居住を誘導します。 ○主要な駅とその周辺の病院・福祉・商業施設などのあるエリアについて、一体的にバリアフリー化を推進することで、高齢者や障がい者など、すべての人が便利で快適に利用できる環境整備を進めます。
倉敷みらい創生戦略	○都市・居住機能がコンパクトに集積した都市構造の実現を目指すとともに、コンパクトなまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークを形成する。 ○商業、医療、公共施設などが集まる中心部や最寄り駅などの交通結節点まで、鉄道、路線バス、コミュニティタクシーなどの公共交通を利用して移動しやすい環境を整備する。
第2期高梁川流域圏成長戦略ビジョン	○交通拠点や商業・業務核の形成、都市防災の観点などから、高次の都市機能の集積強化を担う、連続立体交差事業に関連した調査検討などを行う。 ○早島町内からの公共交通機関でのアクセスが十分でないＪＲ倉敷駅・中庄駅及び当該地域周辺の病院等日常生活に必要不可欠な施設間において、タクシーを対象とした移動支援事業を実施する。
倉敷市都市計画マスタープラン	○公共交通機関や駅などの関連施設、周辺アクセス道路においては、ユニバーサルデザインに配慮した環境を整備するとともに、鉄道やバスなどの交通結節点の機能強化を図ります。 ○倉敷駅周辺においては、駅の南北を結ぶ公共交通軸の強化及びこれを補完するバス路線網の再編などにより、駅周辺へのアクセス性の向上を図ります。 ○四国方面からの玄関口の役割を担う児島駅の交通結節拠点としての機能を強化するとともに、児島・倉敷間や児島・水島間の拠点間を結ぶバス路線の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
岡山県南広域都市計画区域マスタープラン	○まちづくりと一体となった利便性の高い公共交通ネットワークの構築を進め、公共交通の維持・充実を図る必要がある。 ○鉄道との連携を前提としたバス網を構成し、鉄道サービスを享受できないエリアをカバーする公共交通網を整備するなど、公共交通機関の充実を図るとともに、バス待合所等付属施設の整備に努め、誰にでもやさしい公共交通としてのバス利用を促進する。 ○既存の鉄道、バスを利用することが困難な地域においては、地域住民、自治体、交通事業者等の調整により、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど、地域に適した公共交通を持続的に確保する。

上位関連計画における公共交通の位置付け

計画名	公共交通の位置付け
倉敷市立地適正化計画	○誰もが手軽にいつでも移動できる持続可能な公共交通網の形成 鉄道サービスの向上と利用の促進／快適な公共交通の環境づくりによる魅力の向上・利用促進／モビリティ・マネジメントの推進による利用の促進／交通結節点機能の強化／公共交通を優先するまちづくり
倉敷市観光振興プログラム	○交通事業者や旅行会社等との連携、MaaS等の取組を通じた二次アクセスの改善 井原線、海上交通等を活用した新たな周遊ルートの開発／MaaSなど新たな視点を取り入れた二次アクセス改善と周遊性の向上／観光交通MAPの作成やMaaSへの取組による着地時の利便性の向上
倉敷市中心市街地活性化基本計画	○今後、高齢者など自動車を運転できない人が増加することから、自動車の依存しない歩いて暮らせるまちづくりが必要である。 ○駅前広場について、乗り継ぎ性の向上や、動線整備を行う必要がある。
倉敷高齢者保健福祉計画	○路線バスが廃止されたり、公共交通がない地域などにおいて、日常生活に最低限必要な移動手段をどのように確保することができるか検討を行います。 ○高齢者や障がい者等の移動の円滑化を図るため、公共交通事業者に対してノンステップバスの購入費を支援します。
くらしき子ども未来プラン	○公共施設や交通環境におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインを進める必要があります
倉敷市障がい者基本計画	○障がいのある人の外出を支援するために、公共交通機関等の移動手段をより利用しやすくする必要があります
倉敷市第三次環境基本計画	○生活利便施設等に公共交通でアクセスできるなど、コンパクトなまちづくりを推進し、自動車利用の低減やエネルギーの効率的な利用等につなげます
クールくらしきアクションプラン	○徒歩や自転車、公共交通機関による移動を主とする低炭素型の交通体系をつくるとともに、次世代自動車の普及促進を図ります

問題点等を踏まえた取り組むべき課題

現状を踏まえた問題点

移動需要の減少等による
地域公共交通の存続危機

公共交通不便地域が広く
公共交通を手軽に利用できない

利用者ニーズと実際の
サービスレベルの乖離

交通機関同士の
乗り継ぎが不便

自動車への過度な依存

高齢者等の交通弱者の
移動手段の制約

公共交通に関する正しい
情報発信・周知が不十分

目指すべき都市像との乖離

災害発生時の備えが不十分

上位関連計画における
公共交通の位置付け

取り組むべき課題

①持続可能な地域公共交通網の構築

＜施策イメージ＞

- ・ 選択と集中によるバス路線網再編（幹線・支線の明確化）等によるバス路線の維持
- ・ コミュニティタクシー、タクシー等をはじめとした、地域の多様な交通資源の利活用によるラストワンマイル移動手段の確保
- ・ 次世代モビリティ等新たな移動手段の導入検討
- ・ 自動運転技術等、人口減少・少子高齢社会においても持続可能な運行方法の検討

②地域の多様な移動手段のネットワーク化

＜施策イメージ＞

- ・ 案内の充実、ユニバーサルデザインの推進、MaaS等の最新のデジタル技術活用等、ハード・ソフト両面から乗り継ぎ環境を向上
- ・ 倉敷駅、児島駅等における交通結節機能の強化（多様な移動手段の乗り換え拠点）

③利用者ニーズに寄り添ったサービスの提供

＜施策イメージ＞

- ・ 運行計画見直しによるピーク時間帯の増便検討
- ・ 待合環境の改善・高度化等による、誰もが利用しやすい移動環境の構築
- ・ バスの定時性確保に向けた、PTPSや専用走行レーン等の導入検討
- ・ 車内の混雑情報の提供等、ニューノーマルに対応した交通サービスの提供

④交通施策とまちづくり施策との連携強化

＜施策イメージ＞

- ・ まちづくり施策（人口・施設配置等）を踏まえた交通施策の検討

⑤利用促進に向けた効果的なPR・情報発信

＜施策イメージ＞

- ・ 公共交通の利用状況等に関する情報発信（広報誌、HP、SNSの活用等）
- ・ モビリティ・マネジメントや出前講座等の実施による公共交通のPR・利用促進

⑥災害発生時等における協力体制の構築

＜施策イメージ＞

- ・ 市民の避難行動や復興支援への活用等