

はじめに

計画策定の目的

本市を含む地方都市では、自家用車の普及とともに日常の生活圏が広がり、市街地が低密度に拡散することにより自家用車に依存するライフスタイルが定着しています。また、少子化の進行も相まって鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は減少し、それに伴う路線の廃止や縮小、サービス水準の低下により、さらに利用者が減少するという悪循環が見られ、公共交通の衰退が危ぶまれています。

一方、公共交通は人々が自立した生活を営む上で欠かせない移動手段であり、超高齢社会を迎え将来の移動手段を確保するためにも、暮らしを支える社会基盤の一つとして捉え、維持、充実を図る必要があります。

これまで本市では、高齢者や障がい者などすべての人が、通院、買い物、通学など日常生活のあらゆる場面で安全・安心に移動できる利便性の高い公共交通の確立に向けて「倉敷市生活交通基本計画」及び「倉敷市地域公共交通総合連携計画」を定め、地域との協働によるコミュニティタクシーの普及や公共交通関連施設のバリアフリー化の推進など、様々な施策を実施してきました。

今後、さらに公共交通を充実させ人々の暮らしを豊かにするとともに、にぎわいのあるまちづくり、地域・地区の一体性の強化、ひとや環境にやさしい社会を創造するためには、市民や地域企業、交通事業者、行政の関係主体がこれまで以上に強く連携し、まちづくりと公共交通とのつながりを重視することはもちろん、福祉、環境、観光などの分野とも十分調和の保たれた取り組みを推進していくことが必要です。

このような背景を踏まえ、本市が目指すまちの将来像である『まち全体としての総合力を発揮する「集約クラスター型」の都市』を実現する公共交通のあり方や、市民や地域企業、交通事業者、行政の役割を定め、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を形成することを目的として「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき「倉敷市地域公共交通網形成計画」を策定します。

計画の対象

「公共交通」のうち、鉄道、路線バス、コミュニティタクシー¹、一般タクシーと「福祉交通」（福祉輸送・福祉有償運送）を本計画の対象とします。

なお、「公共交通」のうち、航空・船舶・高速バスと「その他の交通」（徒歩・自転車など）は、本計画の対象外とします。

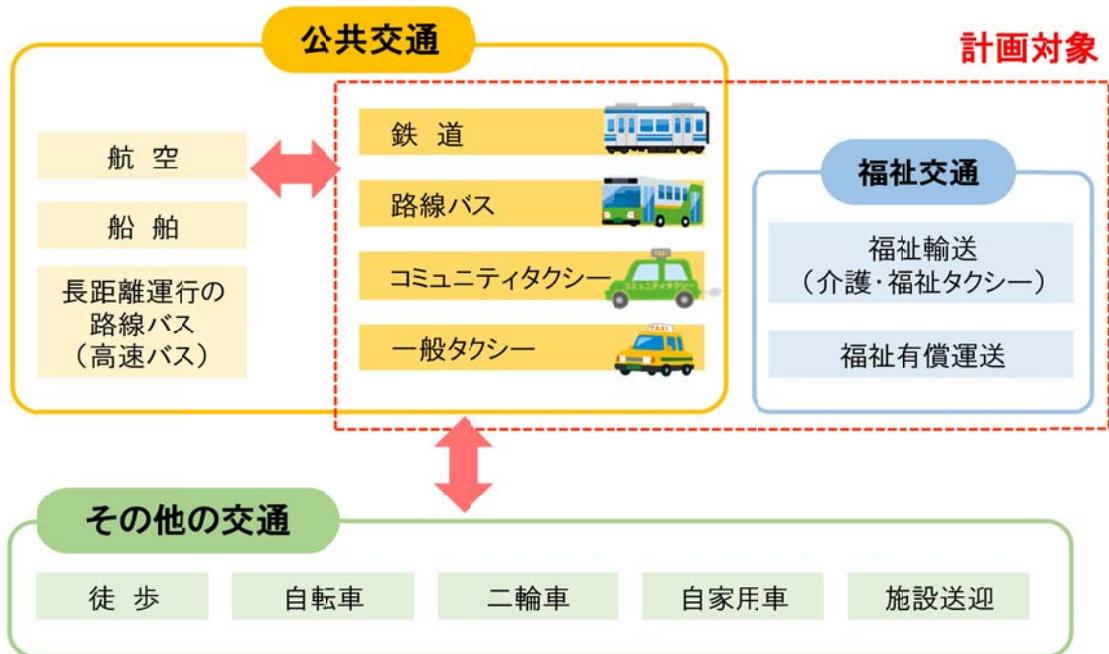


図 0 - 1 計画の対象

¹本計画でいうコミュニティタクシーとは、路線バスが廃止された地域や交通不便地域の移動手段を確保するため、地域が運営の主体となり、運行時刻やルート、停留所の位置などに利用者の意見を反映し「自分たちの交通」として乗り合って利用する移動手段。

計画の位置づけ

本計画は「倉敷市第六次総合計画」や「倉敷市都市計画マスタープラン」などの上位計画と一体性を確保しつつ、まちづくりや観光、福祉、環境など関連する計画との整合を図り、既存の「倉敷市生活交通基本計画」及び「倉敷市地域公共交通総合連携計画」についても検証し、本市における公共交通のマスタープランとして策定します。

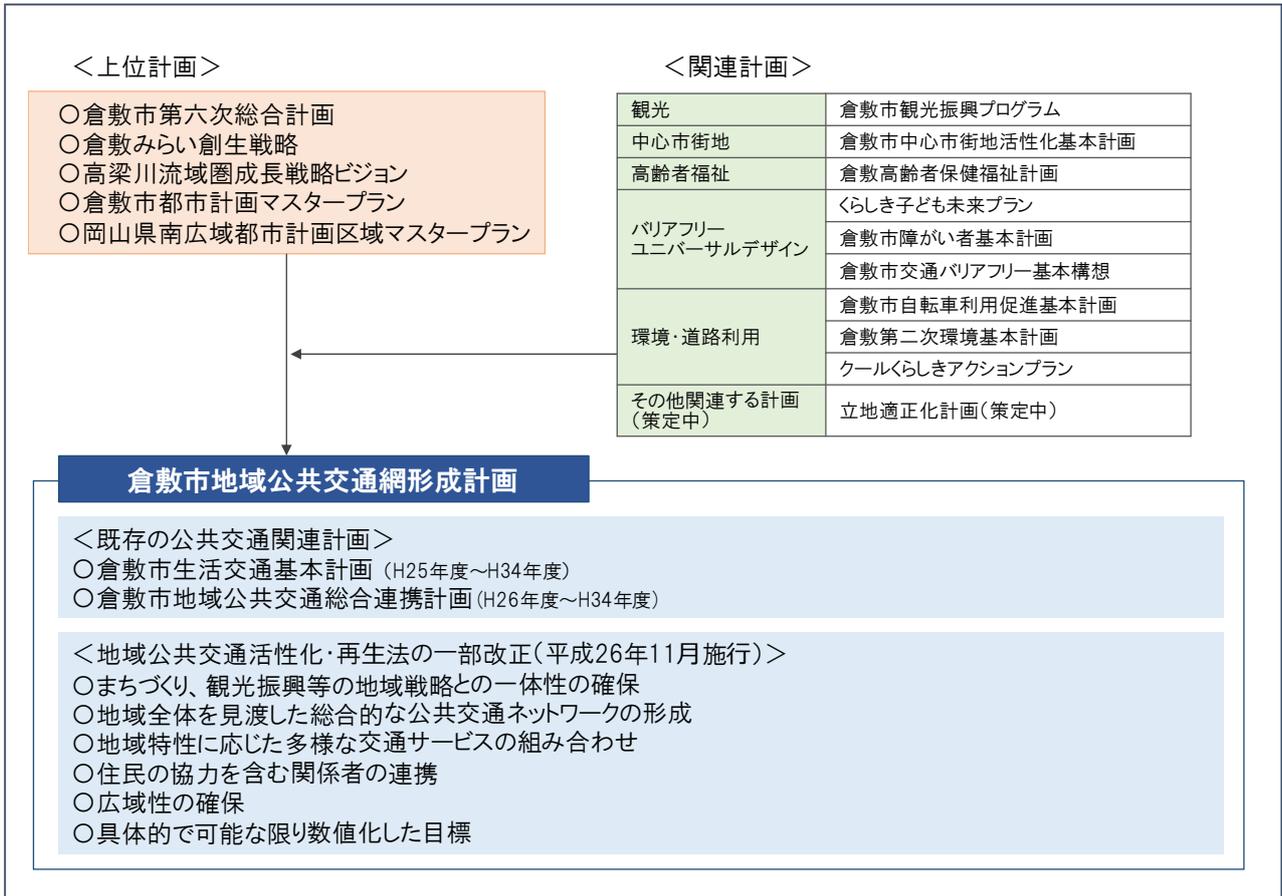


図 0 - 2 計画の位置づけ

計画の区域

本計画の区域は、倉敷市全域とします。

計画の期間

本計画の期間は平成29年度～平成33年度の5年間とします。

第1章 倉敷市の現状と交通に関する社会的背景

1 位置・地勢

- 岡山県南西部に位置し、面積は355.63 km²で東は岡山市、早島町、玉野市と、西は浅口市、矢掛町と、北は総社市と隣接しています。
- 昭和42年2月に倉敷・児島・玉島の3市が合併し、昭和46年3月に都窪郡庄村を、47年5月に都窪郡茶屋町をそれぞれ編入合併しました。また、平成17年8月に浅口郡船穂町及び吉備郡真備町を編入合併し、今に至ります。

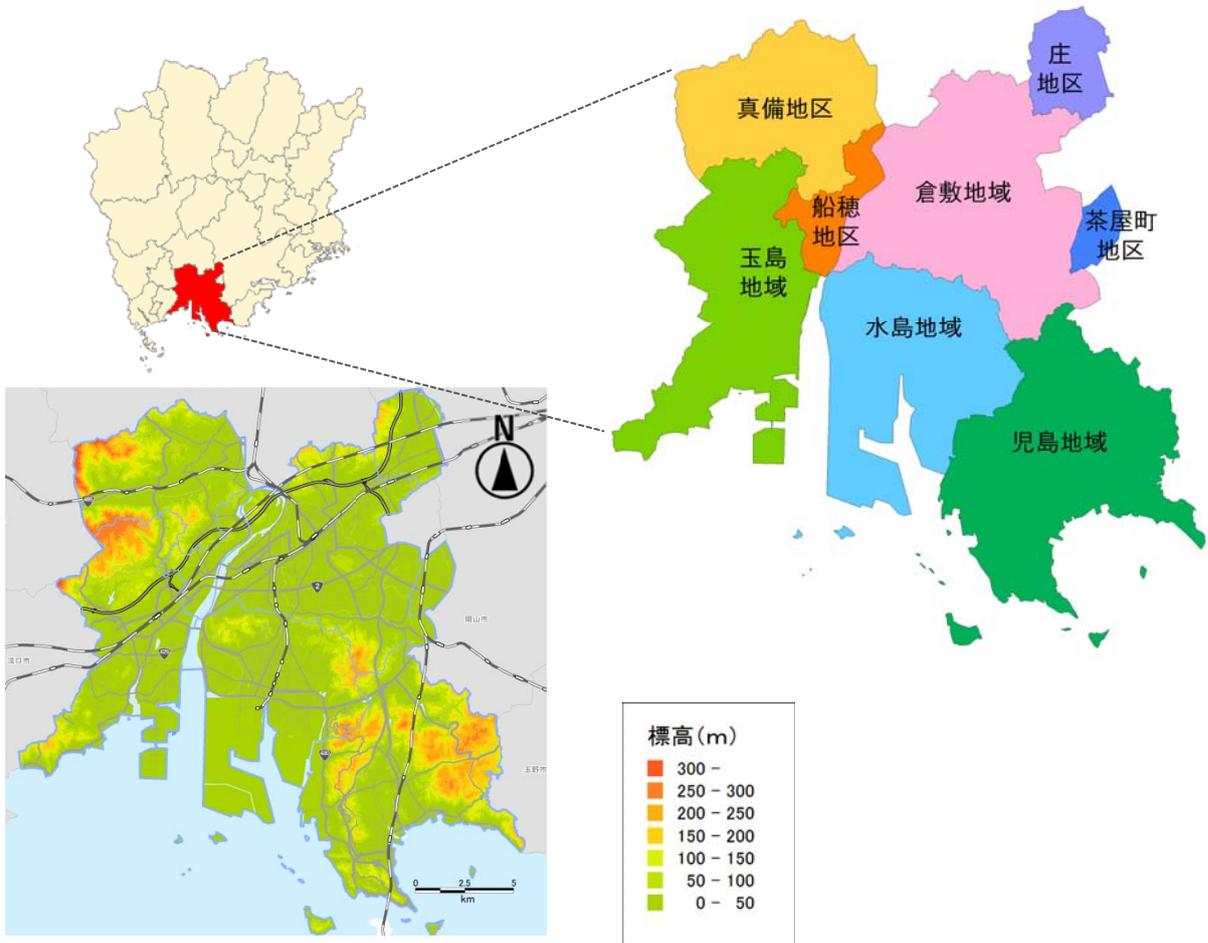
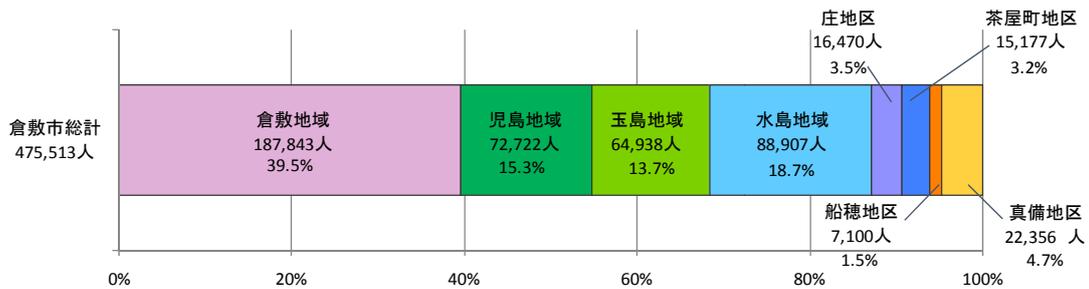


図 1 - 1 倉敷市の位置・地勢



資料：平成22年国勢調査

図 1 - 2 地域・地区別の人口構成

2 人口減少と高齢化の進行

- 今後、人口減少と少子高齢化が進行し、高齢者数は市全体で平成22年から平成52年までにおよそ3万人増加することが推計されています。
- 地域別では、茶屋町地区、倉敷地域、庄地区において人口の増加が推計されています。

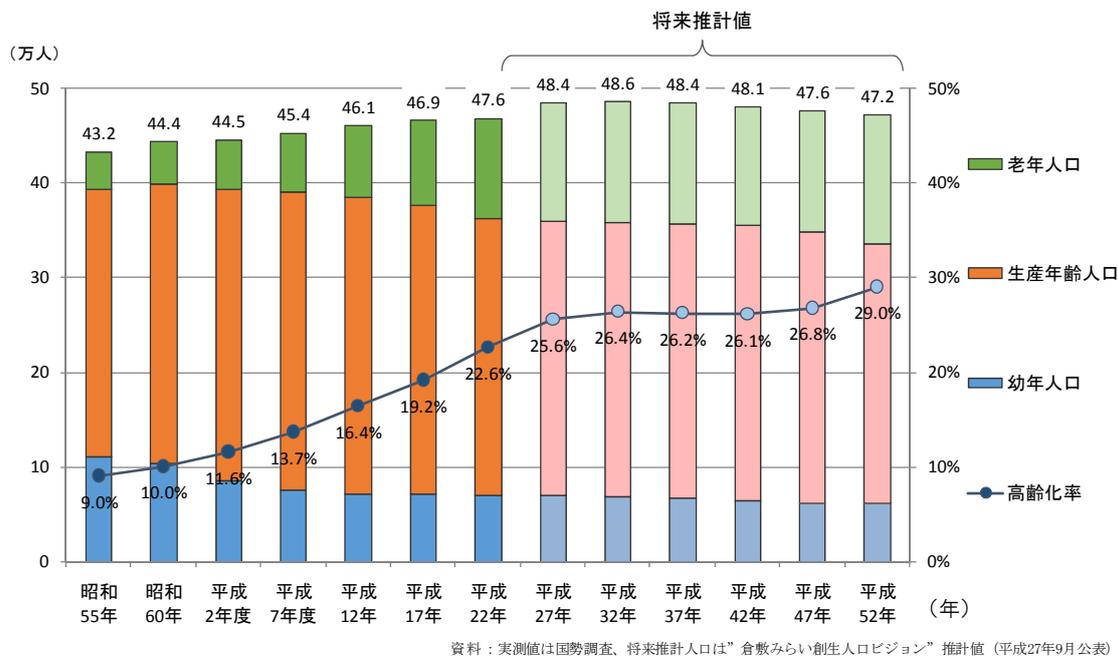


図 1 - 3 人口・高齢化の推移と将来予測

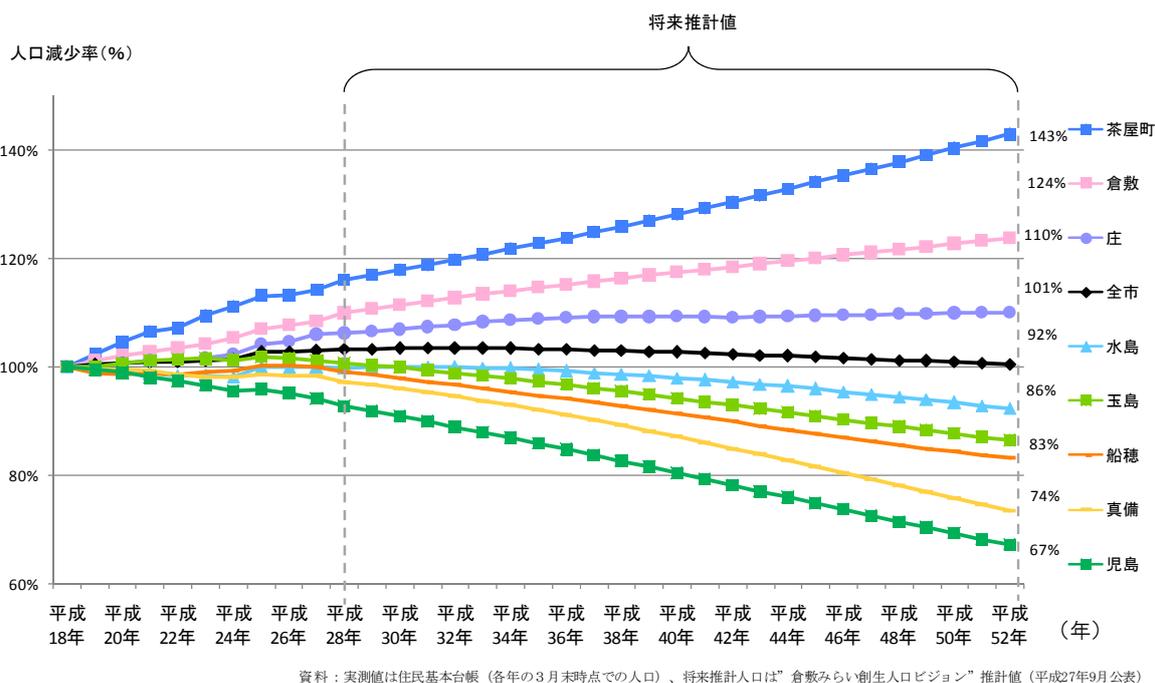
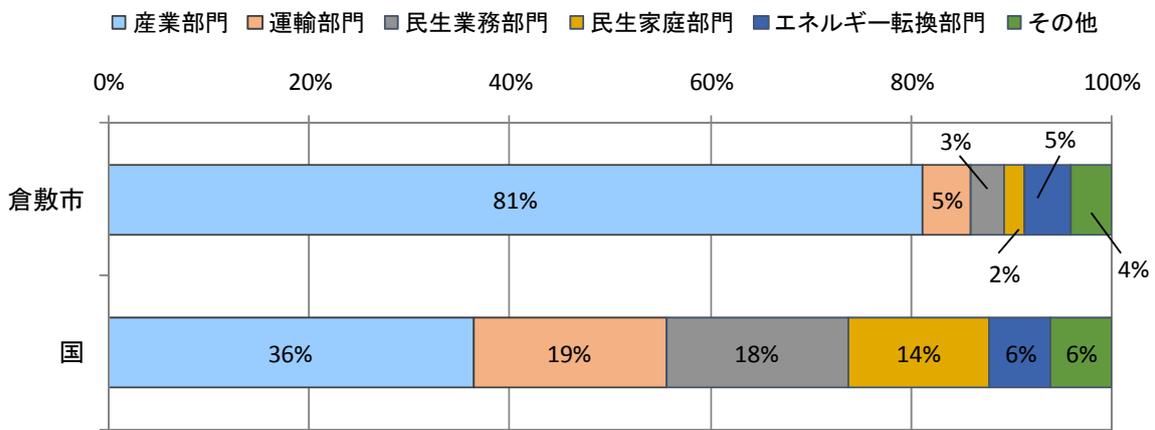


図 1 - 4 地域・地区別の人口増減率の推移と将来予測（2006年を基準値とした増減率）

3 環境負荷の高まり

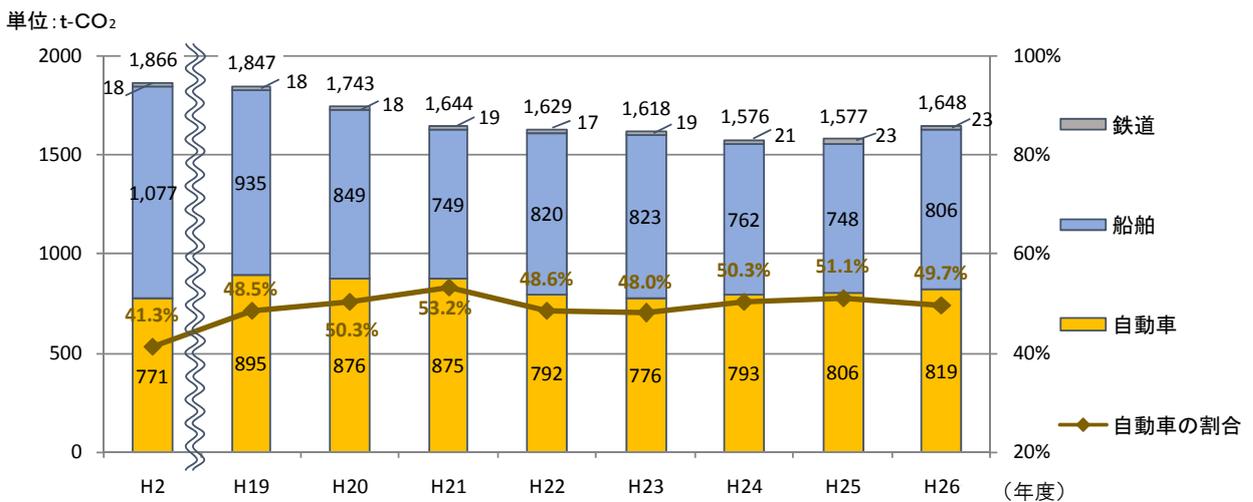
- 本市における基準年（平成19年度）の温室効果ガス排出量は、39,573千t-CO₂であり、産業部門が81.2%を占めています。本市は日本有数の工業地帯である水島コンビナートを有していることから、産業部門における排出量のうち、9割以上が水島コンビナートからの排出と極めて高く、全国的に見ても特徴的な排出構造となっています。
- 運輸部門では、排出量の約5割が自動車によるもので、平成2年度から平成26年度までの19年間で8.4%(48t-CO₂)増加しています。



※1 倉敷市の排出量：2007年度の数值
 ※2 国の排出量：日本温室効果ガスインベントリ報告書（2009.4）より

資料：クールくらしきアクションプラン

図 1 - 5 市の温室効果ガス排出量構成比



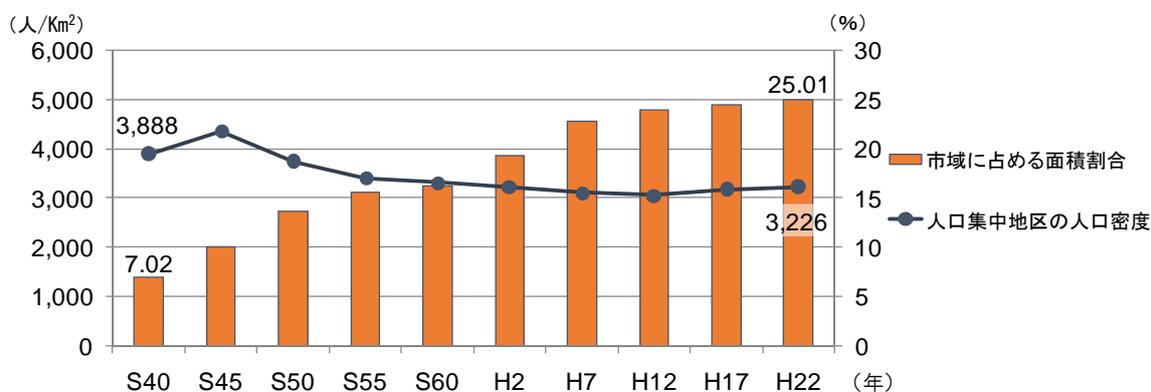
※ H2~H25は確定値、H26は暫定値

資料：地球温暖化対策室

図 1 - 6 市の運輸部門の排出量推移

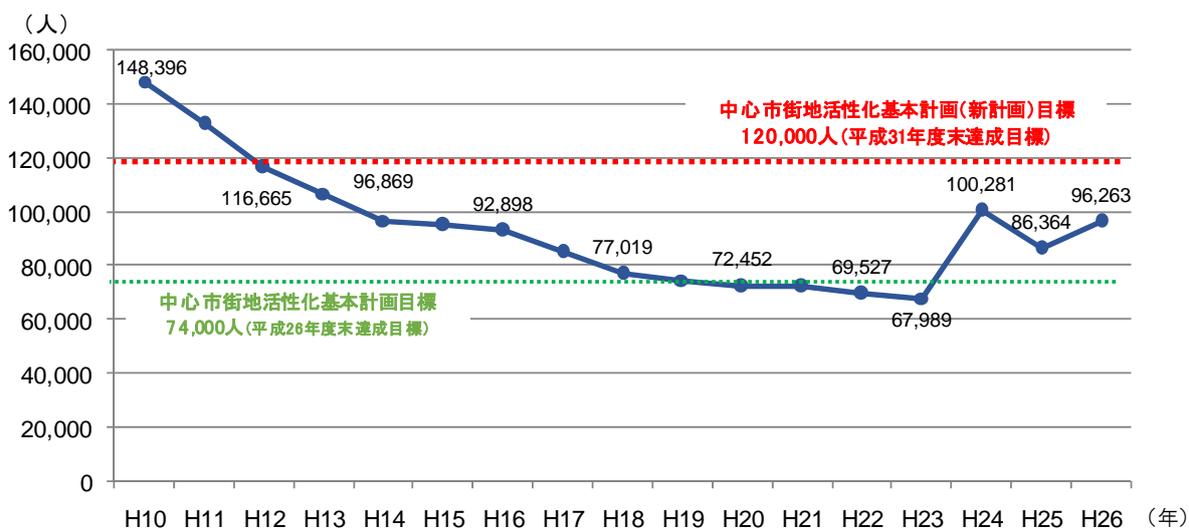
4 中心市街地の状況

- 郊外部の開発が進んでおり、人口集中地区(DID)面積の拡大と低密度化が進行しています。
- 中心市街地では、営業店舗数や歩行者通行量の減少が続いてきましたが、倉敷駅北の大型商業施設や美観地区の景観整備などにより、平成21年以降の営業店舗数は横ばい傾向となり、歩行者通行量は増加しています。
- しかしながら、空き店舗率は平成25年時点で10.6%となっており、また公示地価も倉敷駅北側の大型商業施設近隣では上昇しているものの、倉敷駅南側周辺では緩やかな上昇に留まっている状況です。



資料：国勢調査

図 1 - 7 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

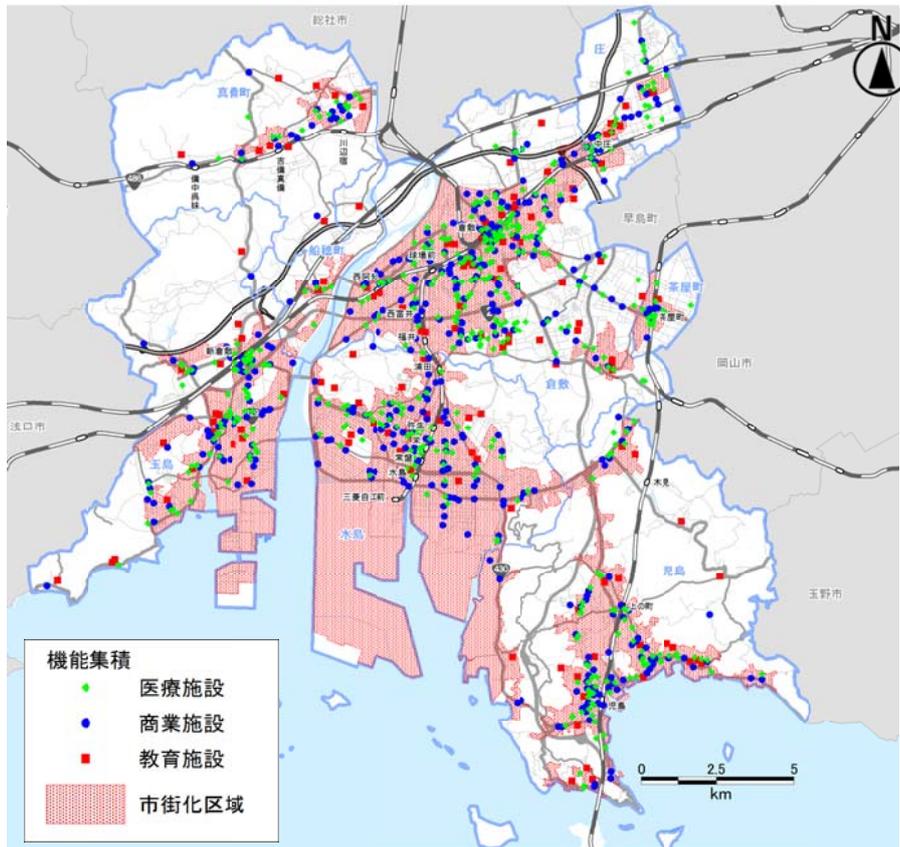


資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画(新計画)

図 1 - 8 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

5 移動の目的地となる施設の立地

- 倉敷地域に医療・商業・教育などの施設が集中しており、次いで水島地域、児島地域、玉島地域の順に多くなっています。
- 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しています。



資料：行政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27年閲覧）、商業施設は全国大型小売店総覧・平成26年電話帳

図 1 - 9 機能集積状況

表 1 - 1 地域別の施設数

単位：箇所数

| | 医療施設 | 商業施設 | 教育施設 |
|-----|------|------|------|
| 倉敷 | 196 | 145 | 48 |
| 児島 | 79 | 70 | 25 |
| 玉島 | 73 | 61 | 21 |
| 水島 | 74 | 86 | 23 |
| 庄 | 25 | 17 | 8 |
| 茶屋町 | 15 | 6 | 1 |
| 船穂 | 5 | 3 | 3 |
| 真備 | 16 | 19 | 9 |
| 総計 | 483 | 407 | 138 |

資料：行政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27年閲覧）、商業施設は全国大型小売店総覧・平成26年電話帳

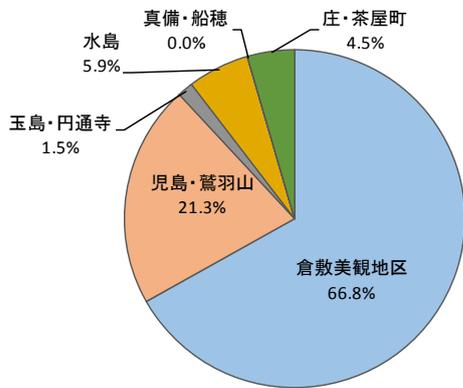
6 観光資源と来訪状況

- 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しています。
- 市内では、美観地区の次に地場産業や多島美で有名な児島・鷲羽山で観光客数が多くなっています。
- 近年では外国人観光客の来訪も増加しています。

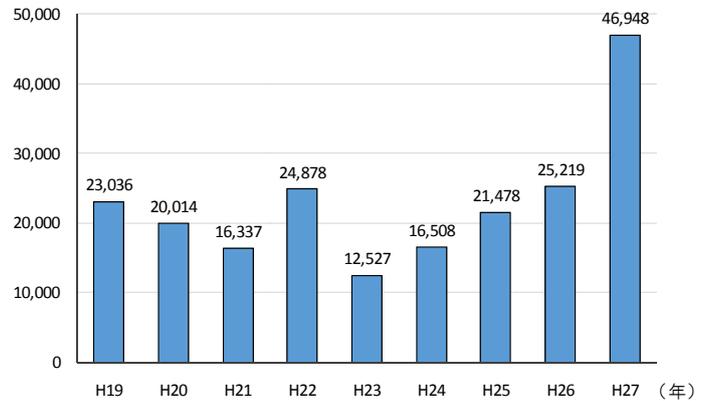
表 1 - 2 岡山県内主な観光地域の観光客数(平成 27 年上位 5 地域)

| | 観光地域名 | 観光客数 | 対前年比(%) |
|---|-----------|----------|---------|
| 1 | 倉敷美観地区 | 3,534 千人 | 115.3 |
| 2 | 蒜山高原 | 2,504 千人 | 99.7 |
| 3 | 後楽園・岡山城周辺 | 2,212 千人 | 109.5 |
| 4 | 玉野・渋川 | 2,132 千人 | 100.1 |
| 5 | 吉備路 | 1,636 千人 | 97.7 |

資料：平成 27 年岡山県観光客動態調査報告書



資料：平成27年 倉敷市観光統計書



資料：倉敷観光コンベンションビューロー

図 1 - 10 観光客数の観光地別割合

図 1 - 11 外国人観光客宿泊数の推移



資料：倉敷市観光パンフレット

図 1 - 12 観光スポットの分布

第2章 公共交通と市民生活

1 公共交通ネットワーク

- 市内の公共交通ネットワークは、鉄道が西日本旅客鉄道、水島臨海鉄道、井原鉄道の3社によって、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、岡山電気軌道の4社によって運行されています。
- この他に、交通不便地域においては、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されています。
- また、倉敷駅からは、空港リムジンバスが岡山空港へ、高速バスが国内各所へ運行されています。

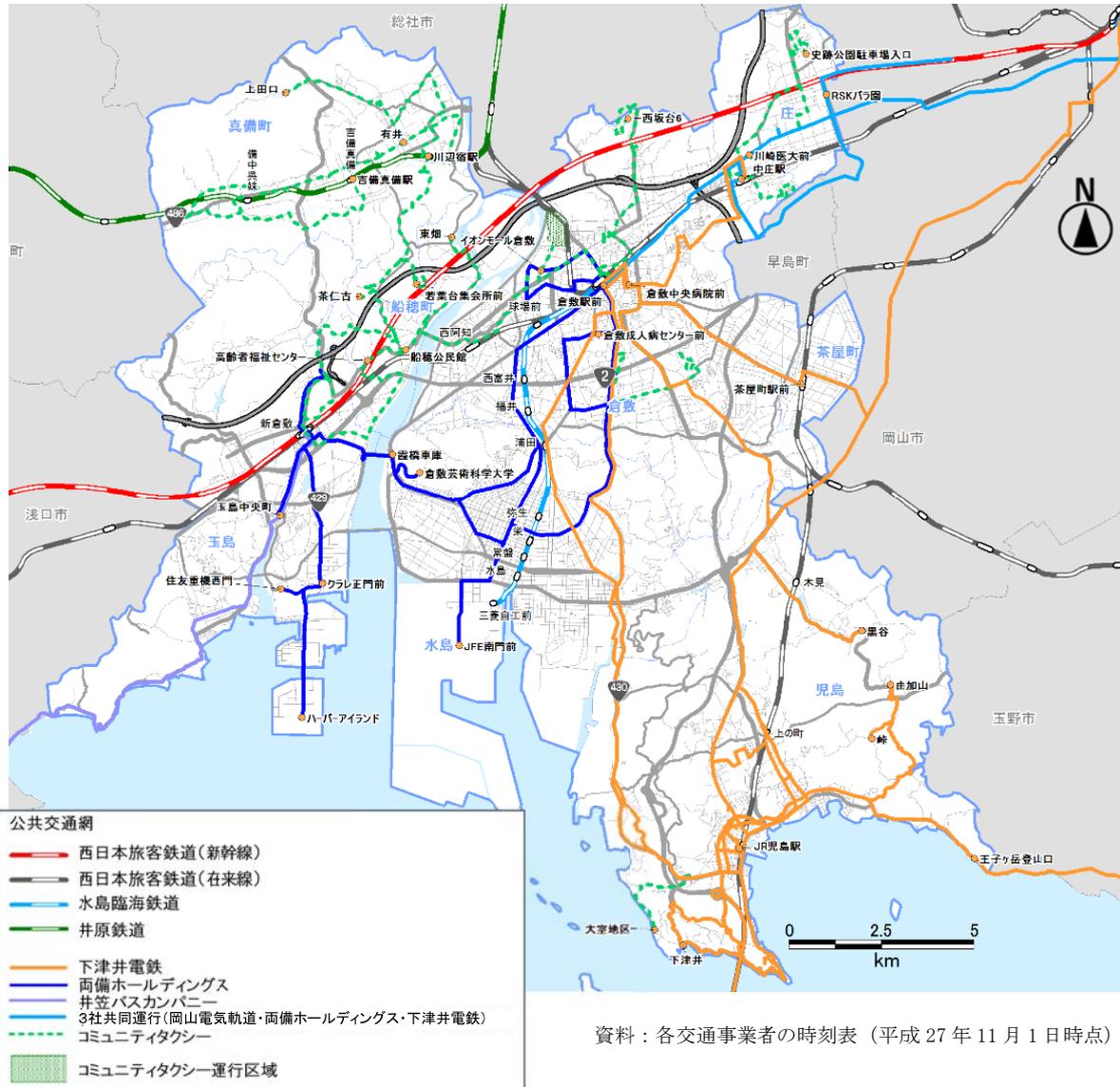


図 2 - 1 公共交通ネットワーク

2 鉄道

(1) 西日本旅客鉄道（JR西日本）

- 広域的なネットワークを形成する山陽新幹線、山陽線、伯備線、瀬戸大橋線を運行しています。
- JR西日本の利用者は近年増加傾向となっており、平成27年度は平成14年度以降で最多の1日あたり93,178人（平成14年度比112%）が市内の駅を利用しています。
- 駅別の乗降者数では、特に児島駅が平成14年度比で109.6%であり、平成26年度から平成27年度にかけて急増しています。

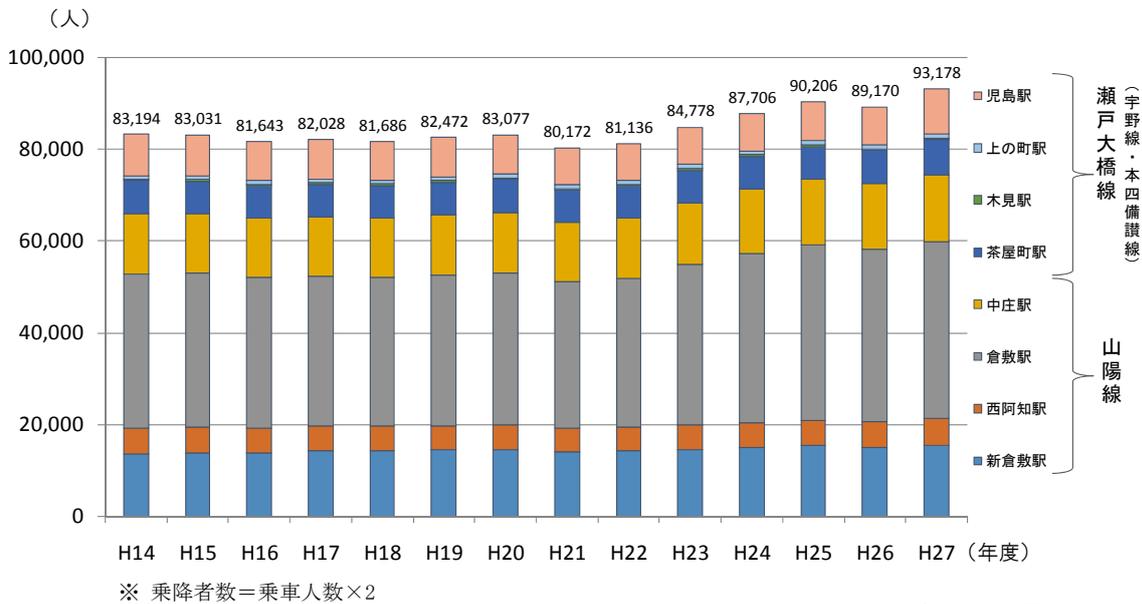


図2-2 倉敷市内JR西日本各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

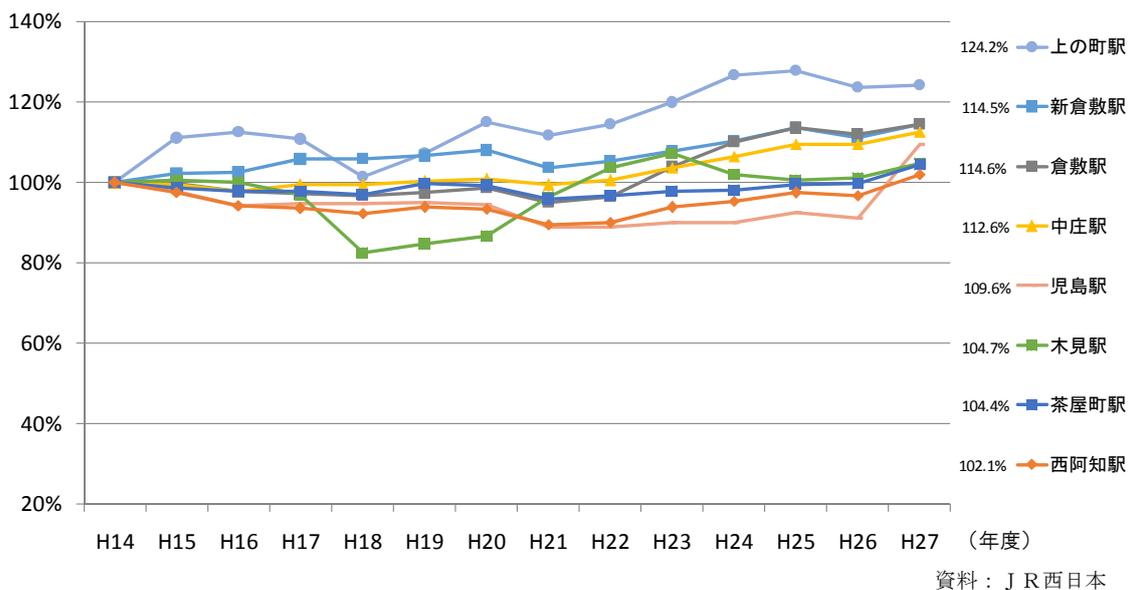


図2-3 倉敷市内JR西日本各駅の一日あたり平均乗降者数の推移
(平成14年度を基準値とした増減値)

(2) 水島臨海鉄道

- 水島臨海鉄道は、倉敷市駅から水島の三菱自工前駅を結び、延長 10.4 kmの鉄道です。
- 昭和 18 年に旧三菱重工水島航空機製作所の専用鉄道として開業し、昭和 45 年には国鉄（現 JR 貨物）、岡山県、倉敷市等の出資による第三セクターとして営業を開始しました。
- 現在は、旅客事業と貨物事業を展開しており、旅客事業では倉敷市の中心部や水島臨海工業地帯への通勤・通学に利用されています。
- 駅別の乗降者数では、三菱自工前駅の乗降者数の減少が顕著となっている一方、浦田駅では平成 14 年度比で 136%にまで増加しています。

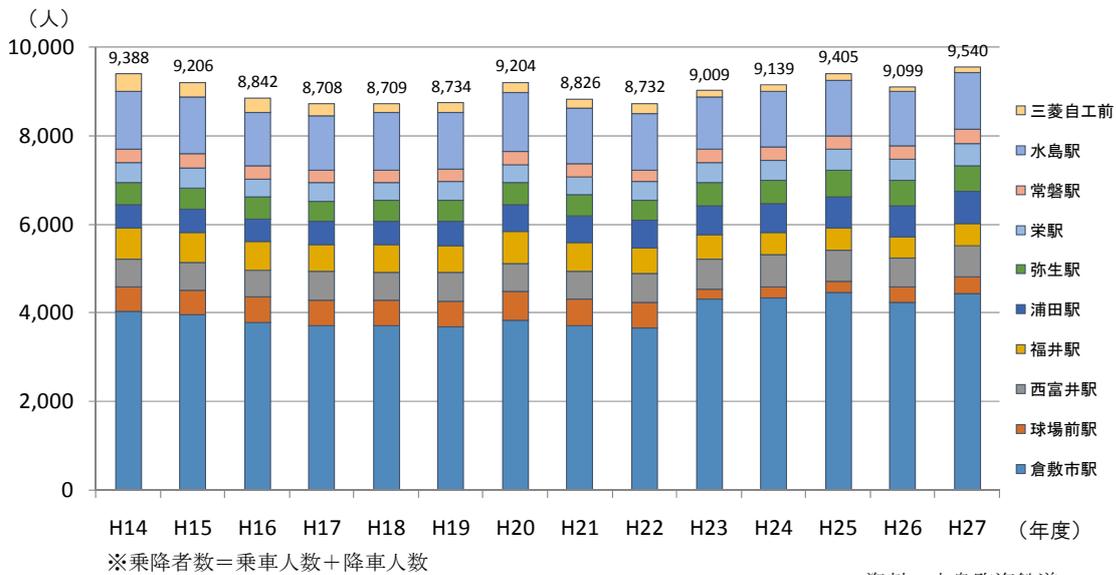


図 2 - 4 水島臨海鉄道各駅の一日当たり平均乗降者数の推移

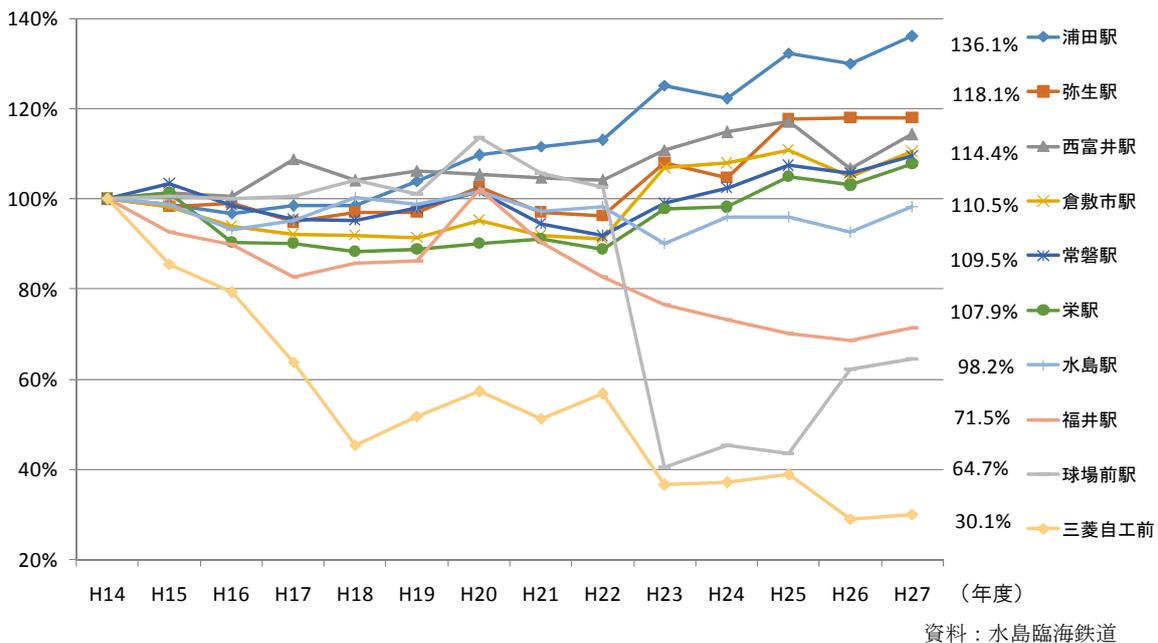
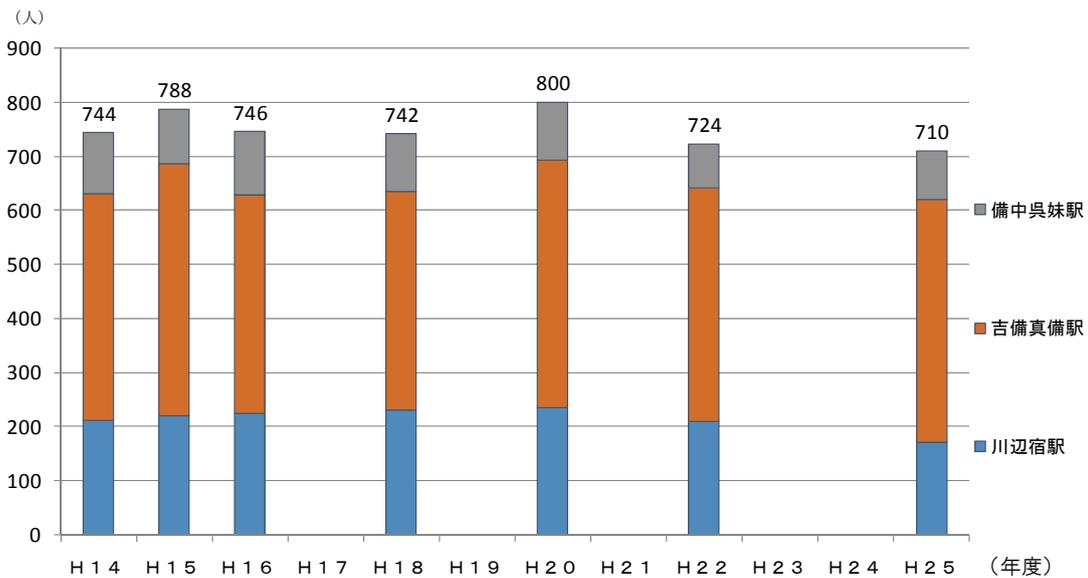


図 2 - 5 水島臨海鉄道各駅の一日当たり平均乗降者数の推移
(平成 14 年度を基準値とした増減値)

(3) 井原鉄道

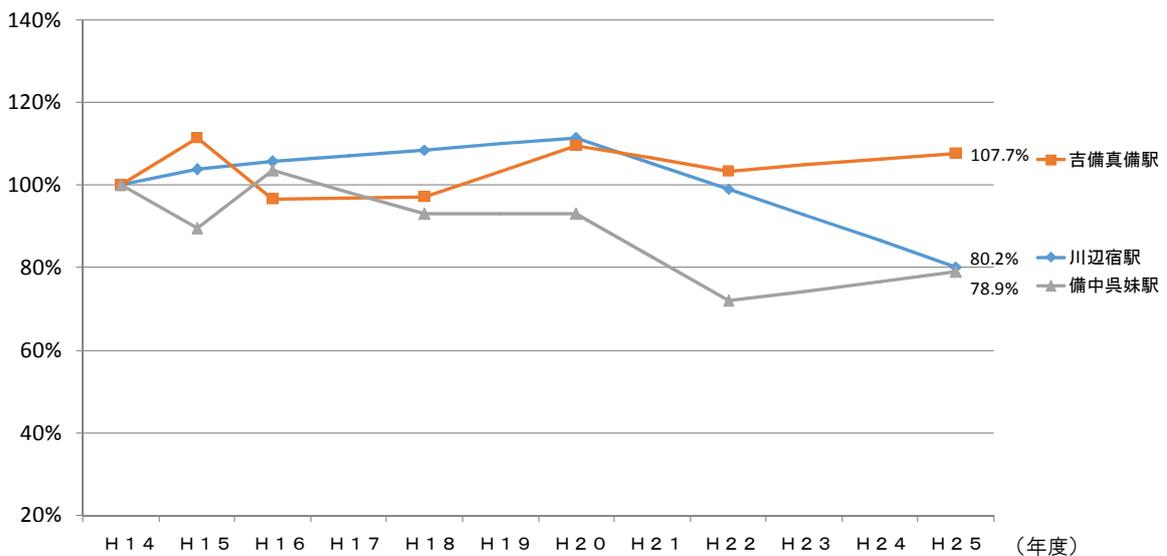
- 井原鉄道井原線は、総社市の総社駅・清音駅から、真備地区、矢掛町、井原市を経て広島県福山市の神辺駅に至る延長 41.7 kmの鉄道です。総社駅と清音駅の間は、JR西日本の伯備線との共用区間になっています。
- 昭和 61 年に岡山、広島両県と関係 12 市町村が主体となり、民間及び関係団体の協力を得て第三セクターとして井原鉄道株式会社が設立、平成 11 年に井原線が開業しました。
- 倉敷市内では真備地区に 3 駅があり、通学を中心に利用されています。
- 駅別の乗降者数では、吉備真備駅以外の駅では減少傾向となっています。



※1 平成 16 年度から 2 年に 1 回の調査、平成 22 年度から 3 年に 1 回の調査
 2 乗降者数 = 乗車人員 + 降車人員 (降車人員が不明な場合は、乗車人員 × 2)

資料：井原鉄道

図 2 - 6 井原鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移



※平成 16 年度から 2 年に 1 回の調査、平成 22 年度から 3 年に 1 回の調査

資料：井原鉄道

図 2 - 7 井原鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移 (平成 14 年度を基準値とした増減値)

3 路線バス

(1) 運行状況

- 市内の路線バスは、倉敷駅を中心とし放射状にネットワークを形成しており、広域拠点、地域・地区拠点間を結ぶ重要な移動手段となっています。
- 地域内の路線は児島地域、玉島地域のJR主要駅を中心に運行されています。

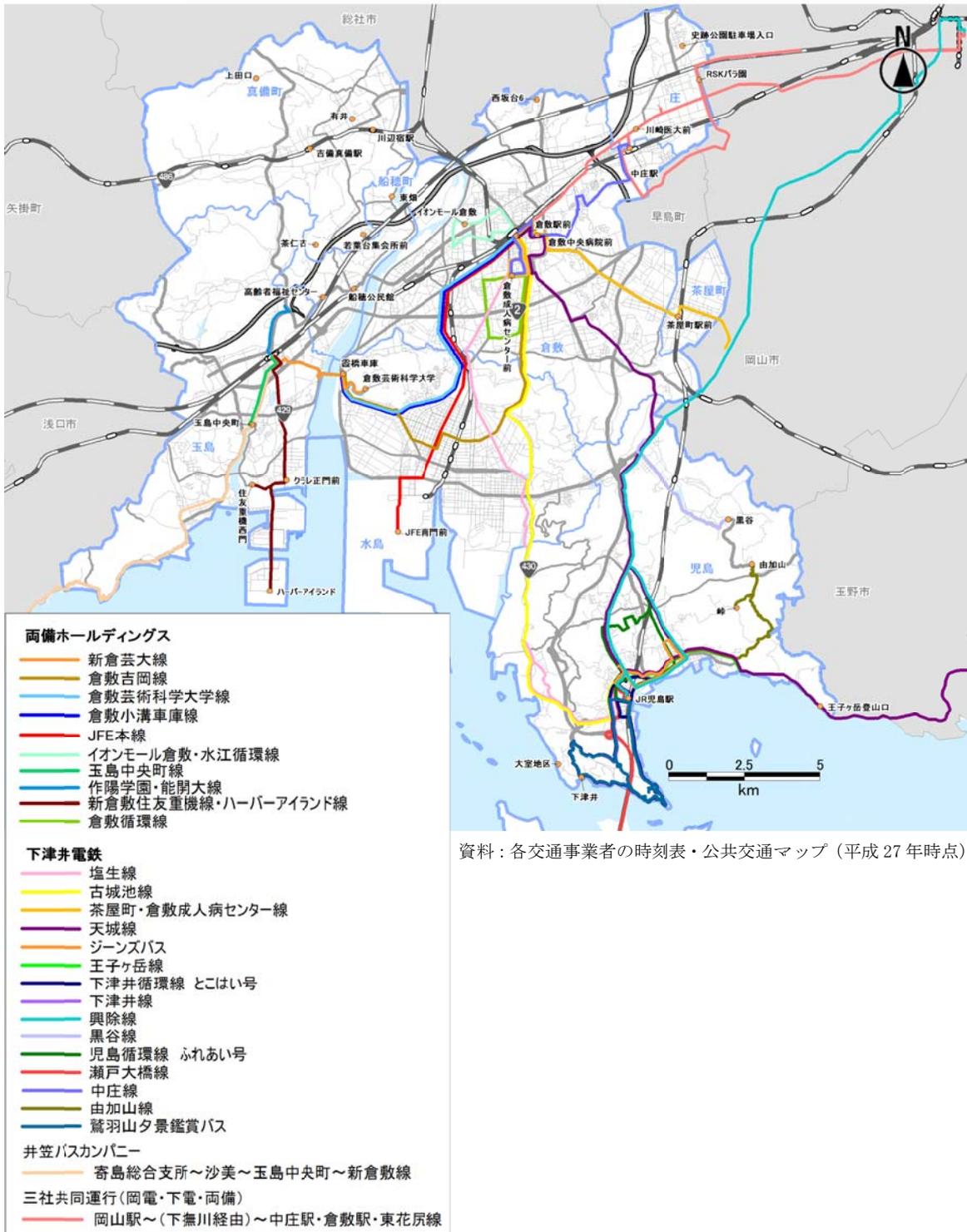
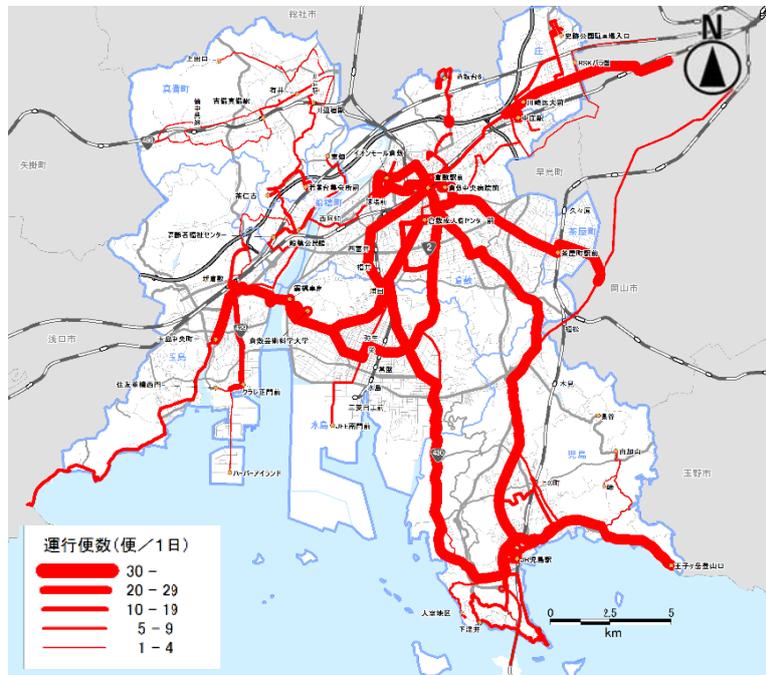


図 2 - 8 路線バスの運行状況

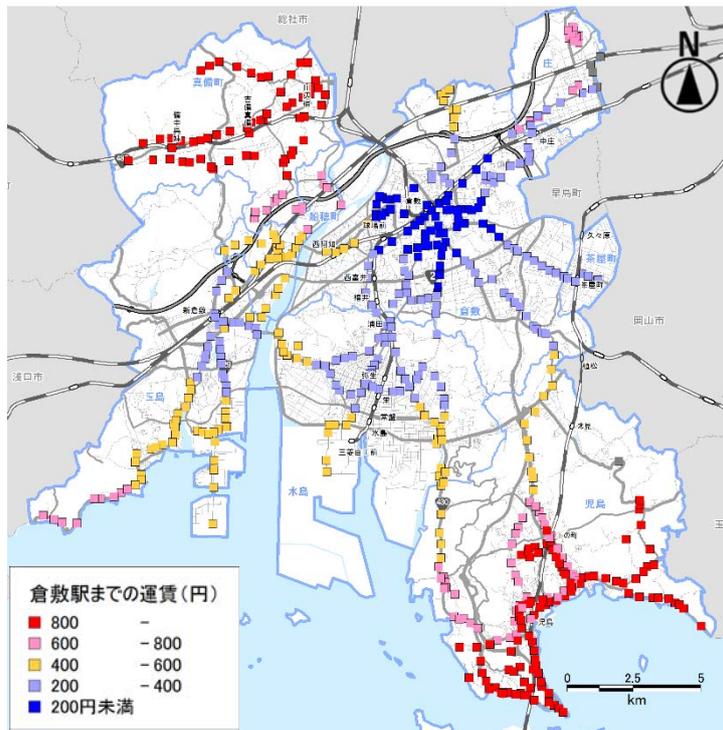
- 運行便数は、倉敷駅を起点に児島、水島、茶屋町を結ぶ路線、新倉敷駅を起点に玉島、水島を結ぶ路線で多くなっています。
- 倉敷駅までの運賃は、児島地域、真備地区において800円以上、笹沖周辺からの区間では200円未満となっています。



※片道を1便とする

資料：各交通事業者の時刻表（平成27年11月1日時点）

図2-9 平日1日あたりの運行便数(コミュニティタクシーを含む)

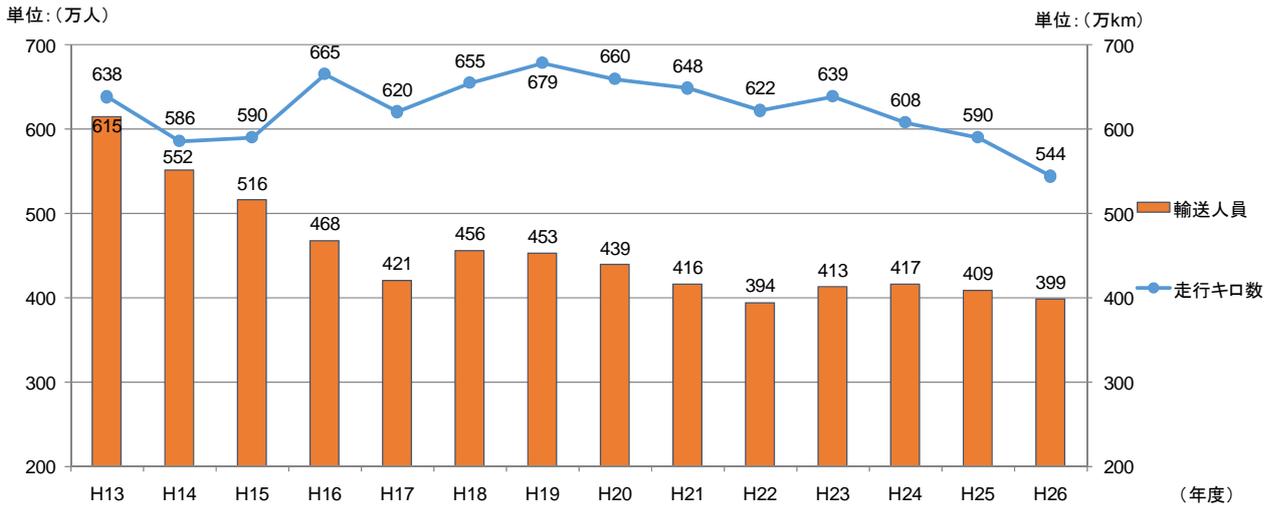


資料：各交通事業者の時刻表（平成27年11月1日時点）

図2-10 倉敷駅までの運賃(コミュニティタクシーを含む)

(2) 利用状況

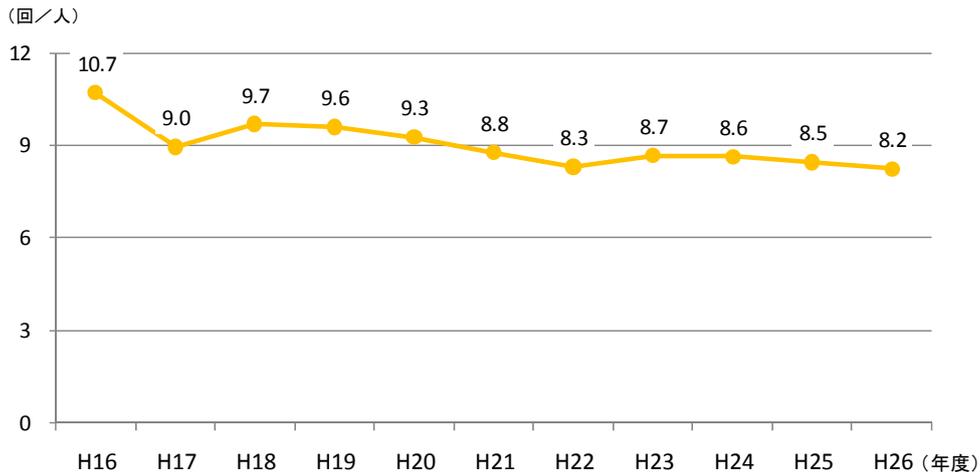
- 路線バスの利用者数は減少傾向で、平成26年度の利用は年間399万人となっており、平成13年度比で65%にまで減少しています。また、走行キロも平成13年度比で85%にまで減少しています。
- 平成17年度以降は年間400万人前後、市民一人当たり年間9.0回～8.0回を維持しています



※ 1 コミュニティバス・コミュニティタクシー・貸切は含んでいない。
 2 平成16年度以降、スクールバス及び競艇等の無料送迎に係る走行距離及び輸送人員を除外
 3 平成18年度以降、岡山電気軌道株式会社及びロウズ観光株式会社の数値を含む
 4 平成22年度よりロウズ観光株式会社を除く
 5 平成24年度より井笠鉄道株式会社を除く
 6 平成24年11月1日より株式会社井笠バスカンパニーを含む

資料：倉敷市統計書（下記の交通事業者）
 ・ 下津井電鉄株式会社 ・ 中国ジェイアールバス株式会社
 ・ 井笠鉄道株式会社 ・ 株式会社井笠バスカンパニー
 ・ 中鉄バス株式会社 ・ 岡山電気軌道株式会社
 ・ ロウズ観光株式会社 ・ 両備ホールディングス株式会社

図 2 - 11 路線バス輸送人員と走行キロの推移



資料：倉敷市統計書、住民基本台帳（各年度末の人口）

図 2 - 12 市民一人当たりの年間利用回数の推移

4 コミュニティタクシー

- 本市では、バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、地域が主体となって運営するコミュニティタクシーに運行費用の一部を支援しています。
- 市内では、平成19年度以降、運行エリアが徐々に増加し現在8地区で運行され、年間延べ27,000人に利用されています。

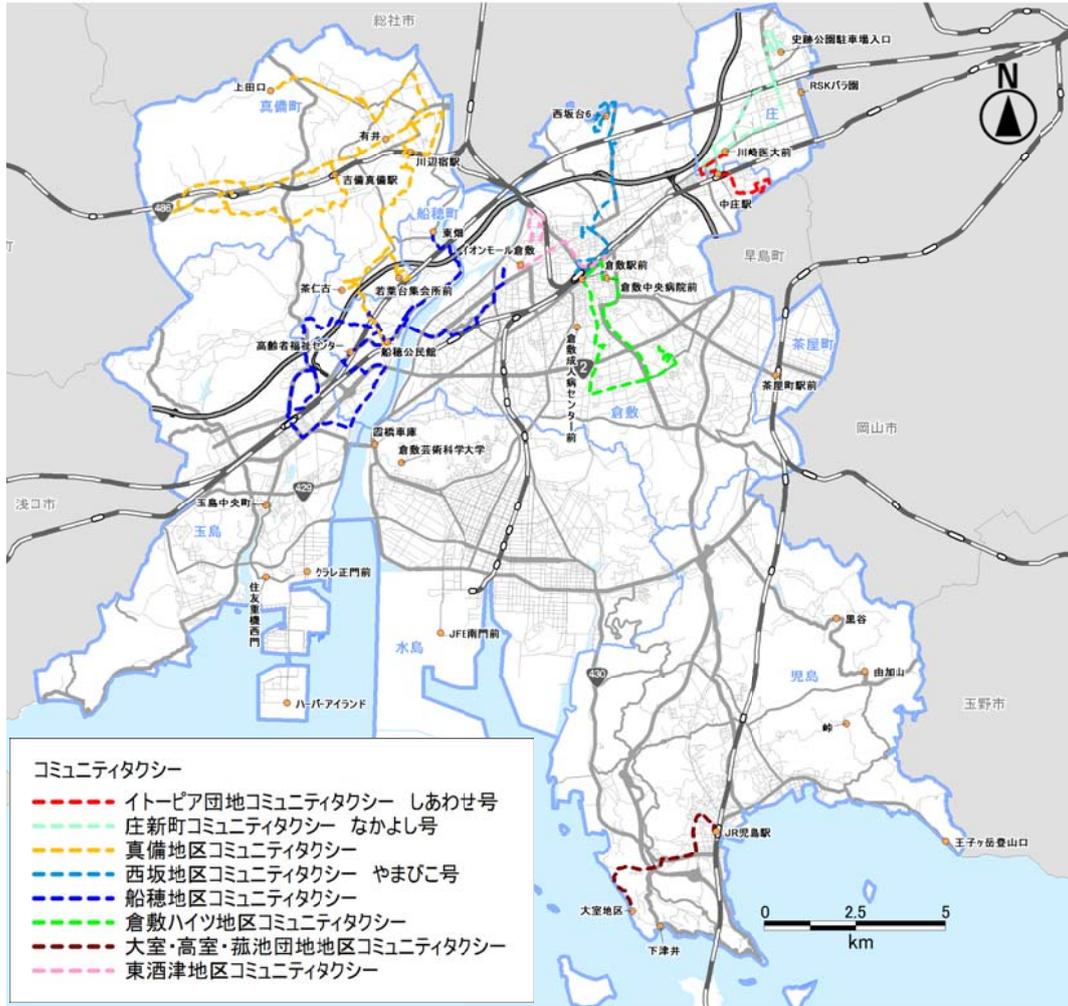
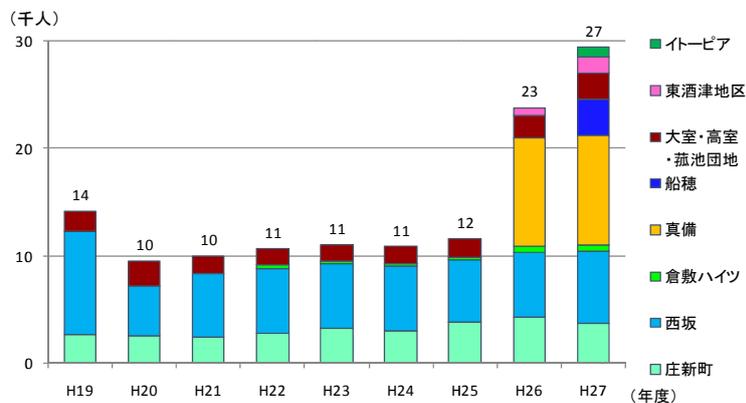


図 2 - 13 コミュニティタクシーの運行状況



※ 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
 ※ 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に移行

資料: 倉敷市交通政策課

図 2 - 14 コミュニティタクシー利用者数の推移

5 一般タクシー

- 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を行っており、市のほぼ全域がカバーされています。
- 旅客収入は平成18年をピークに減少傾向となっており、倉敷交通圏（倉敷市・早島町）は平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域として指定を受けています。

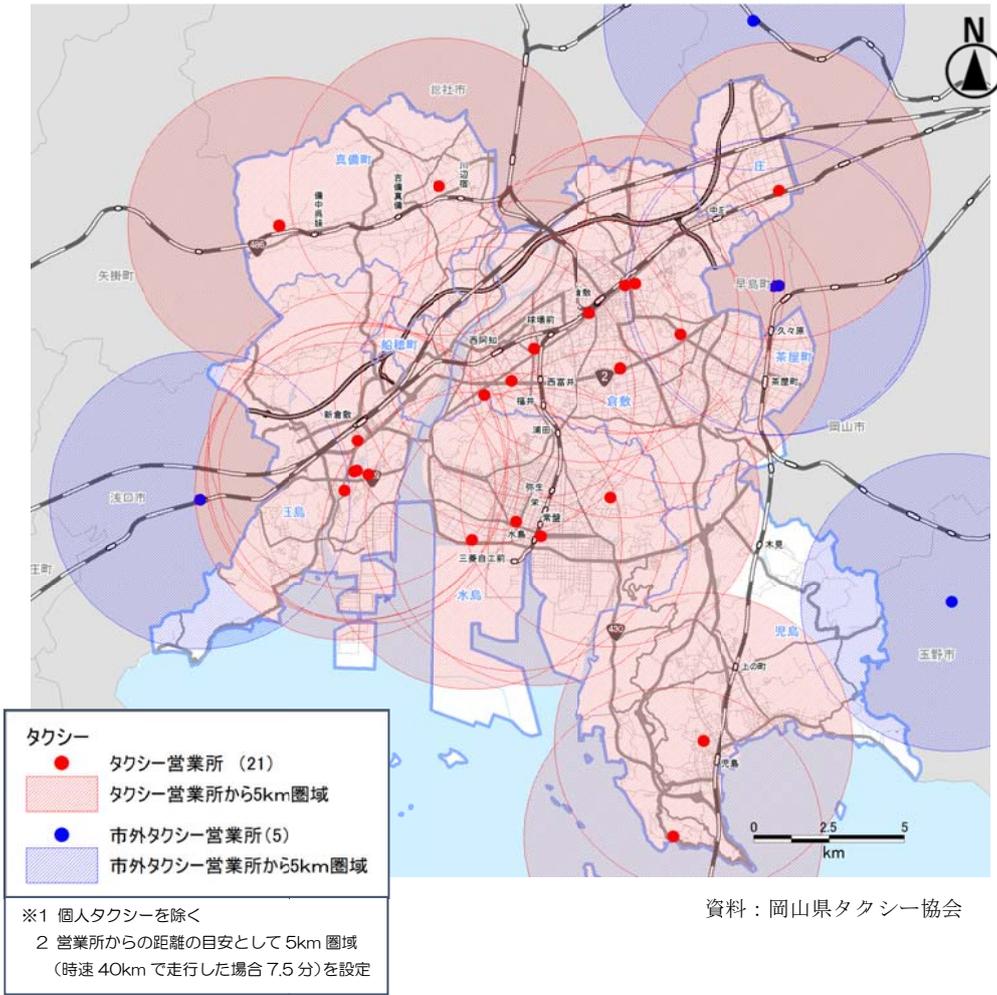


図 2 - 15 タクシー事業者の分布

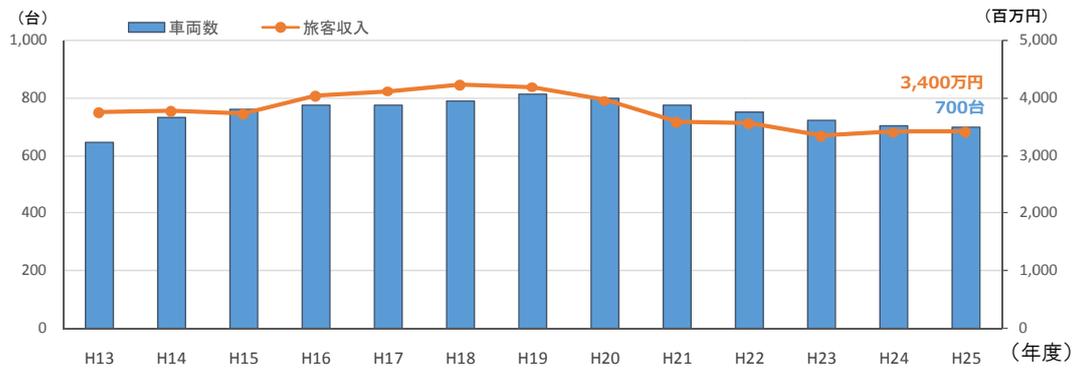
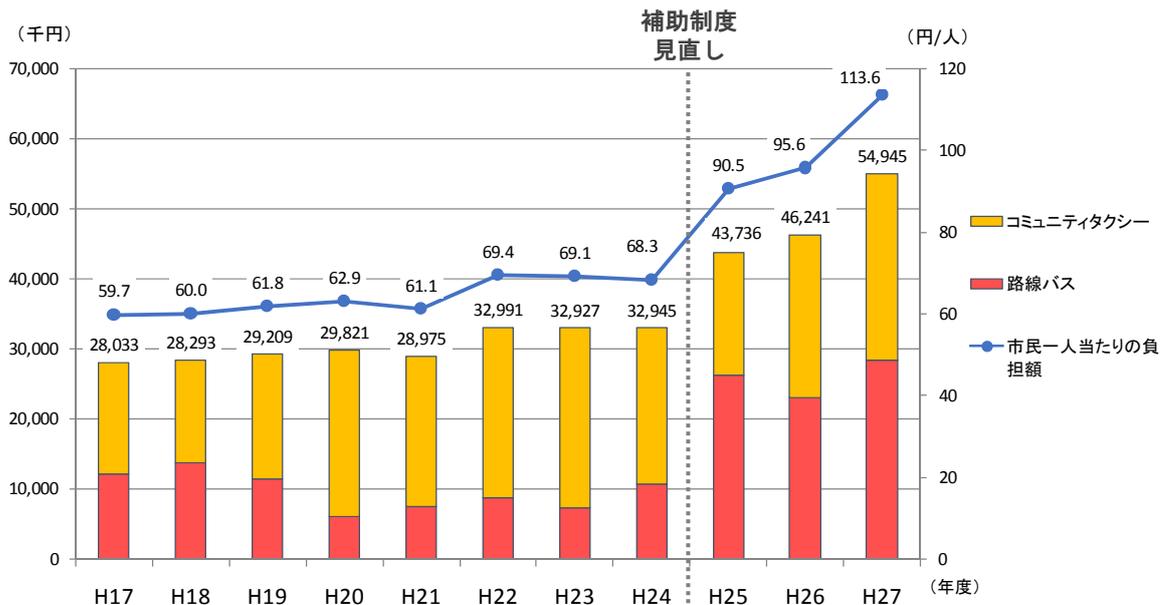


図 2 - 16 タクシー車両数と旅客収入の推移

6 市の財政負担状況

- 路線バスやコミュニティタクシー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て、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しています。
- 平成27年度では54,945千円、市民1人あたり年間113.6円の負担となっています。



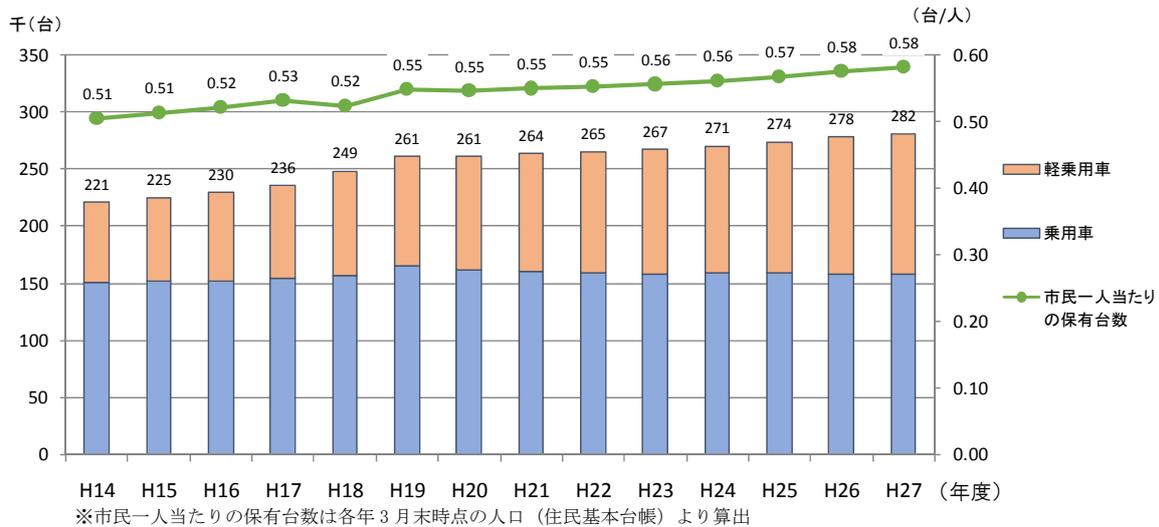
資料：倉敷市交通政策課/住民基本台帳（各年度末の人口）

図 2 - 17 路線バス・コミュニティタクシーの運行に係る市の財政負担の推移

7 市民生活

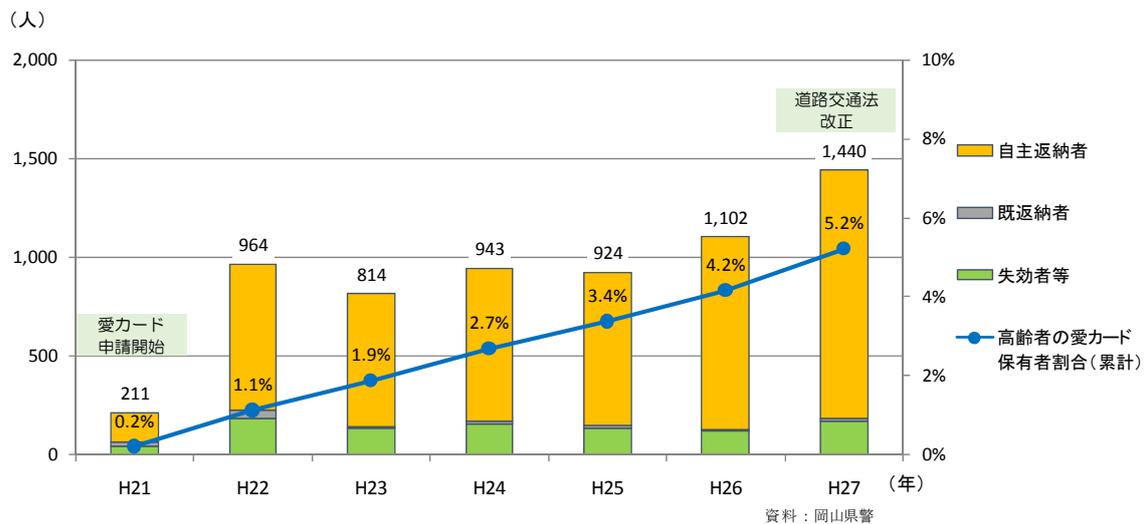
(1) 自家用車と運転免許証の保有状況

- 市内の乗用車台数及び市民一人当たりの保有台数は、年々増加を続けています。
- 「おかやま愛カード²」申請者数は、平成27年度の改正道路交通法の施行の影響もあって増加しており、平成27年時点で累計6,398人の高齢者が運転免許証を返納し、「おかやま愛カード」を保有しています。



資料：倉敷市統計書

図 2 - 18 市内在籍乗用車台数と市民一人当たり保有台数の推移



※1 倉敷署・児島署・水島署・玉島署管内での統計

※2 「おかやま愛カード」の申請受付開始はH21.11.2～、交付はH21.11.25～

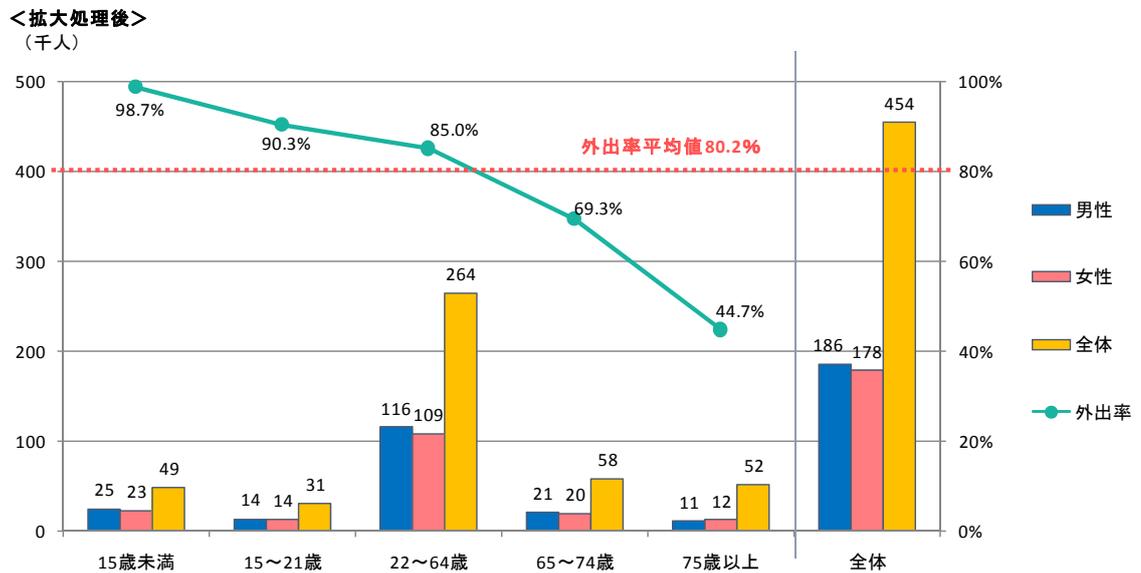
※3 失効者等には、申請時に免許失効者及び認知症等の病気により取消処分を受けた者を含む

図 2 - 19 「おかやま愛カード」申請者の推移

²運転免許証を返納された岡山県内に居住する65歳以上の高齢者の方の申請により、岡山県警察が発行するカードで、公共交通の料金や商品などの割引サービスが受けられる。

(2) 外出状況

- 外出率は市民全体で平日 80.2%、休日 60.9%となっています。
- 特に 75 歳以上の高齢者の外出率は低くなっています。



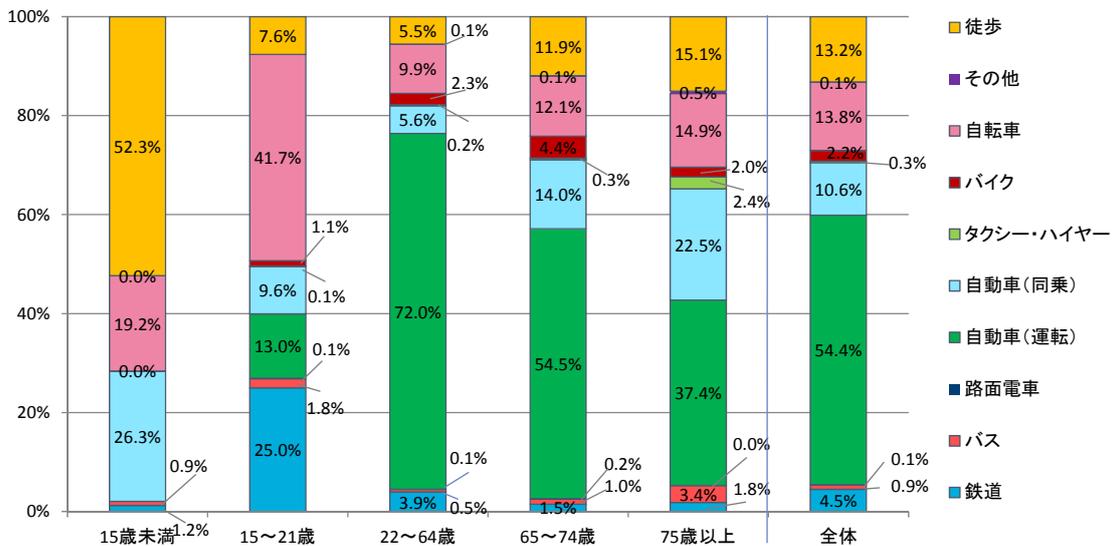
資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 2 - 20 年齢別の外出率(平日)

(3) 交通手段

- 代表交通手段の構成比は「自動車（運転）」が最も高く、全体で 54.4%になっています。これに対し、鉄道やバス、タクシーといった公共交通の割合は 5.8%に留まっています。
- 75 歳以上の高齢者においても、「自動車（運転）」の分担率が 37.4%を占めています。

<拡大処理後> ランダムに抽出し調査されたデータについて、ゾーン別・性別・年齢構成別に抽出率の逆数を乗じ市全体の実態を推計



資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 2 - 21 年齢階層別の代表交通手段分担率

第3章 倉敷市が目指す都市と公共交通の役割

1 上位計画に示されたまちづくりの方向性

(1) 倉敷市第六次総合計画

- 本計画と倉敷市第六次総合計画では、「交通弱者³が不便なく行きたいところに行くことができている」まちをめざしています。

| 計画の概要 | |
|-----------------------|--|
| 計画の期間 | 平成 23 年度～平成 32 年度 |
| 倉敷市のめざす将来像 | 自然の恵みと ひとの豊かさで 個性きらめく倉敷 |
| 公共交通に関連した項目 | |
| めざすまちの姿 | 交通弱者が不便なく行きたいところに行くことができている |
| 施策 | 交通弱者などが移動しやすい環境をつくる |
| 基本方針 | <p>○地域や企業、公共交通事業者と連携し、環境負荷の少ない公共交通のサービスを充実させ、<u>自家用車から公共交通への転換を促進し、高齢者などだれもが移動しやすい公共交通機関の確保に努めます。</u></p> <p>○主要な駅及びその周辺地区の公共交通関連施設について、<u>バリアフリー化を推進し、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をつくります。</u>また、<u>公共交通機関の利用が困難な交通弱者には、その他の交通手段の確保にも努めます。</u></p> |
| その他の関連した基本構想（めざすまちの姿） | |
| 文化・産業・都市基盤 | <p>○商店街がにぎわい、まちに活気がある</p> <p>○市中心部のにぎわいの再生と利便性の向上が図られて、まちづくりが行われている</p> <p>○特色を生かした各地域の活性化と住民の生活向上が行われている</p> |
| 保健・医療・福祉 | <p>○だれもが安全に移動できる道路環境となっている</p> <p>○障がい者が、地域の人と安心して共に暮らせるようになっている</p> <p>○高齢者世帯やひとり暮らしの高齢者が、老後を安心して暮らすことができる</p> |
| 行財政・市民協働・コミュニティ | <p>○町内会をはじめコミュニティの中で世代を超えて、助け合って暮らしている</p> <p>○行政が、企画立案・実施・評価・改善（PDCA）の中で市民ニーズへの確に対応し施策を見直している</p> |

³運転免許や自家用車、それに代わる交通手段を持たず、公共交通機関しか利用することができない、高齢者や子ども、障がい者等

(2) 倉敷みらい創生戦略

- 倉敷みらい創生戦略では、「安心な暮らしを守り、地域をつなぐまち倉敷」の実現に向けて、「コンパクトシティの推進と既存ストックのマネジメント強化」を示しています。

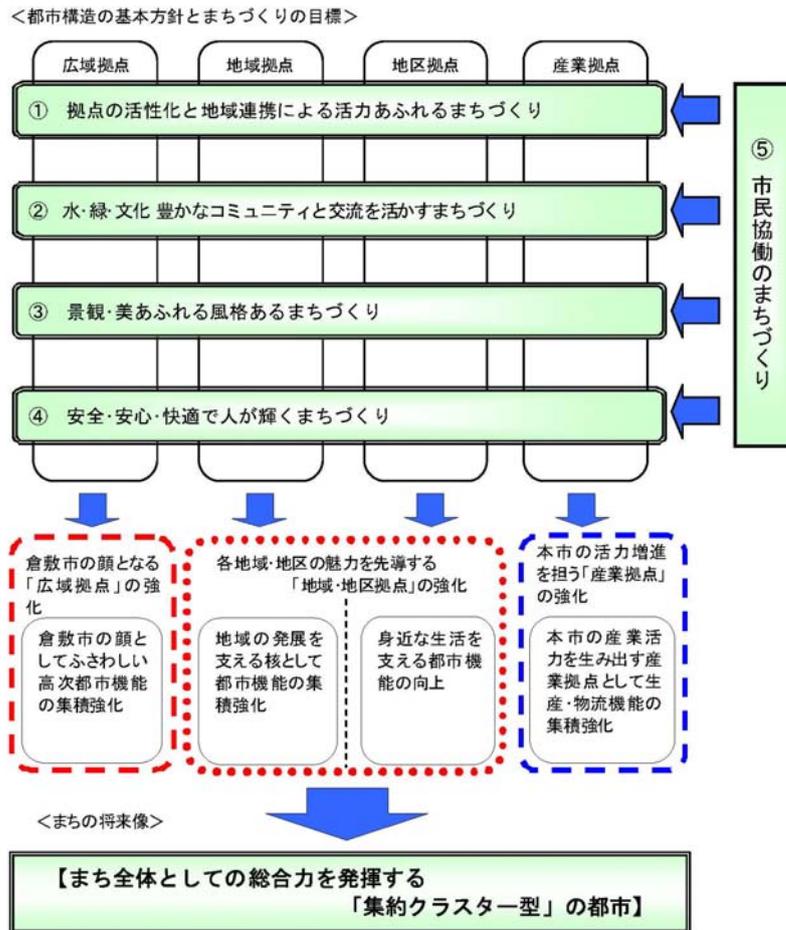
| 計画の概要 | |
|-------------|--|
| 計画の期間 | 平成 27 年度～平成 31 年度 |
| 倉敷市のめざす将来像 | 世代を超えて暮らし続けたい、未来に向けて暮らししてみたいまちを目指す |
| 公共交通に関連した施策 | |
| 施策 | コンパクトシティの推進と既存ストックのマネジメント強化 |
| 施策の主な取り組み | <p>【機能性の高い都市空間の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地活性化基本計画（新計画）による<u>倉敷駅周辺再開発事業</u>などを実施することで、<u>居心地のよいまち、歩いてたのしい暮らしやすいまちなかの整備促進</u>を図る。 ○高梁川流域圏及び岡山県の玄関口にふさわしいまちとして、賑わいと活力を維持し続けるとともに、エリアの持続力につながる居住促進を図る。 ○児島駅前の市街地に幅広い世代がふれあい交流する空間を創出するため、<u>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</u>を推進するとともに、市民が安心して暮らせる救急医療体制の充実など児島市民病院の機能強化を図る。 ○<u>倉敷駅周辺の都市交通の円滑化や安全性の向上</u>を図るとともに、<u>南北市街地の一体化を促進し、都市機能の集積強化</u>を図る。 <p>【公共交通の確保と利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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、<u>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</u>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、<u>鉄道、路線バス、コミュニティタクシーなどの公共交通</u>を利用して移動しやすい環境を整備する。 |

(3) 倉敷市都市計画マスタープラン

- 倉敷市都市計画マスタープランでは、集約クラスター型⁴の都市として、各拠点の特色に応じた都市機能の充実・強化と、拠点間相互の連携強化をめざしています。

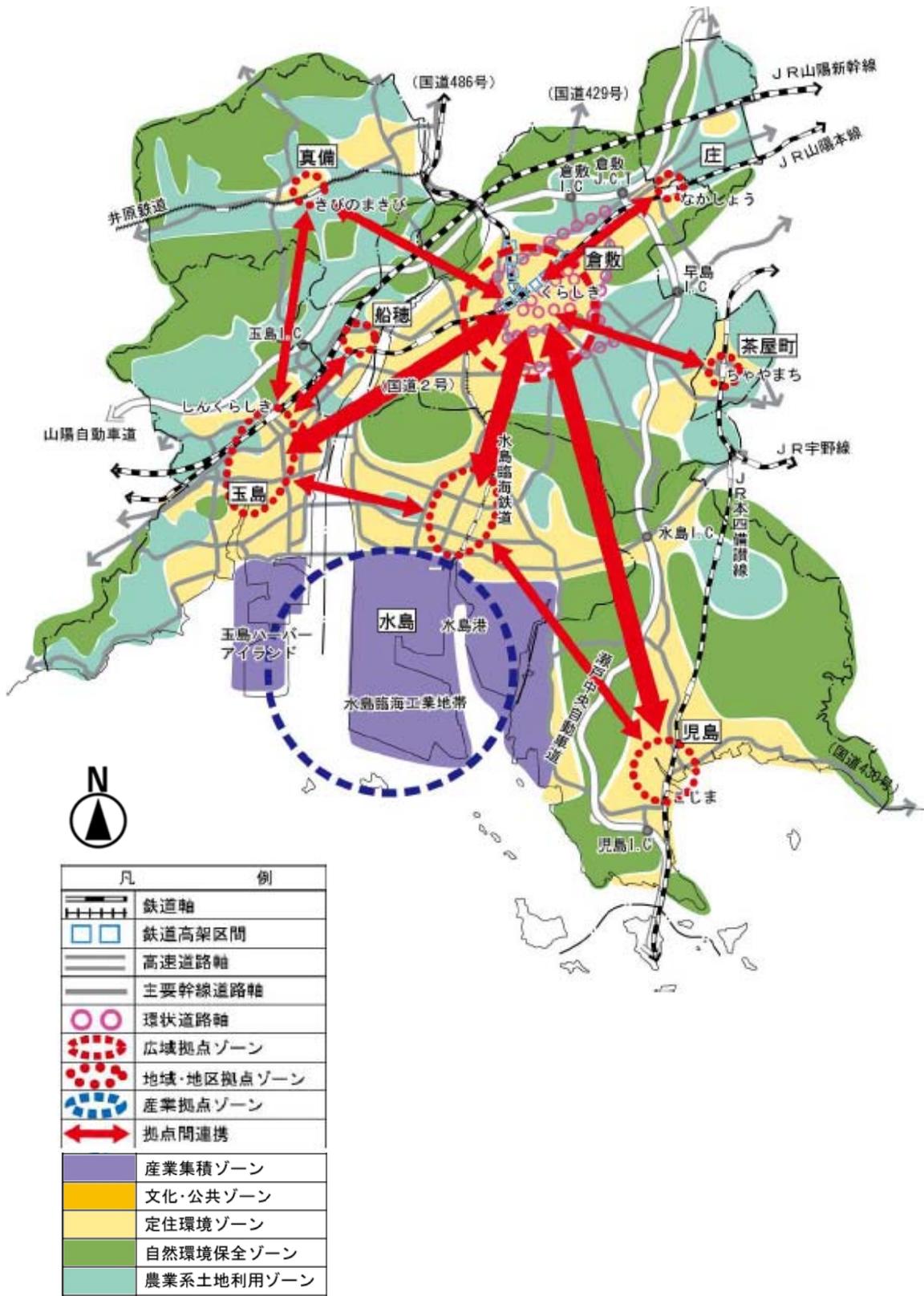
| 計画の概要 | |
|----------|---|
| 目標年次 | 計画策定された平成 21 年から概ね 20 年後（平成 40 年） |
| まちづくりの理念 | 『市民と創る ころゆたかな 倉敷』 ～豊かさ創造、豊かさ実感～ |
| まちづくりの目標 | ① 拠点の活性化と地域連携による活力あふれるまちづくり ② 水・緑・文化豊かなコミュニティと交流を活かすまちづくり ③ 景観・美あふれる風格あるまちづくり ④ 安全・安心・快適で人が輝くまちづくり ⑤ 市民協働のまちづくり |
| まちの将来像 | まち全体としての総合力を発揮する「集約クラスター型」の都市 |

まちづくりの目標とまちの将来像



⁴ 「クラスター」とは花やブドウの房の意味であり、倉敷市の将来像としての「集約クラスター型」の都市とは、都市機能の一極集中をめざすのではなく、倉敷・児島・玉島・水島・庄・茶屋町・船穂・真備の各拠点及び臨海部の産業拠点の特色に応じた都市機能の充実・強化を図り、拠点間相互の連携を強化することによって、まち全体として総合力を発揮する都市の形成をめざすものです。

各拠点を結ぶ公共交通ネットワークイメージ図



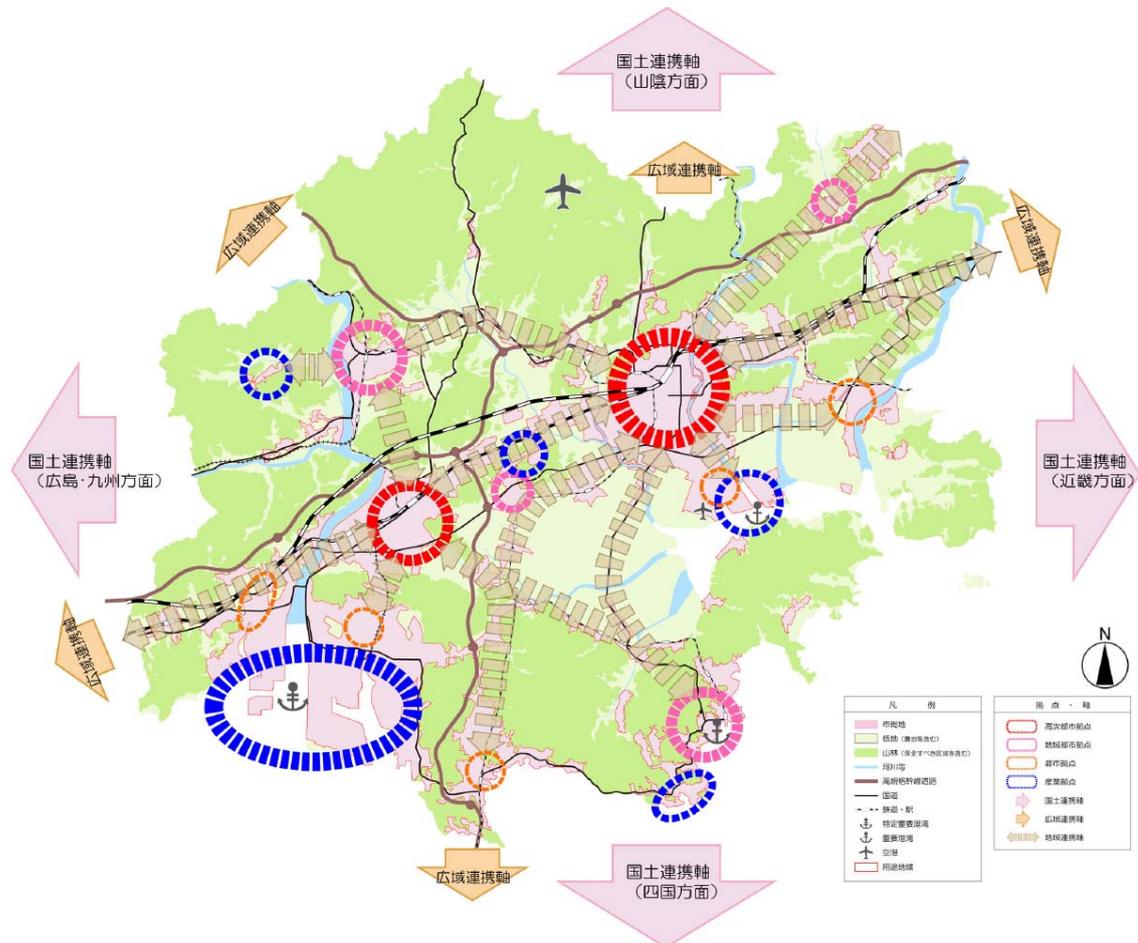
| 公共交通に関連する地域別・地区別のまちづくり方針 | | |
|--------------------------|------------------------------|---|
| 地域・地区 | 目標 | 公共交通に関連する方針 |
| 倉敷 | 本市の中心にふさわしい市街地の形成 | <p><JR倉敷駅周辺の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅南北市街地の一体的な発展をめざし、駅周辺における鉄道の高架化（連続立体交差事業）と都市基盤の一体的な整備を推進します。 <p><快適なゆとりある歩行者ネットワークの整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR倉敷駅周辺において、自転車利用の利便性の向上を図るため、駐輪スペースの整備や快適な通行空間の整備を進めます。 |
| | 広域拠点を支える総合的な交通網の形成 | <p><中心部の総合的な交通対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の玄関口にふさわしい交通拠点の形成をめざし、公共交通機関や駅などの関連施設で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、バスや鉄道などの交通結節点の機能強化を図ります。 ・美観地区などの地域資源や商業施設などの連携強化をめざし、循環バスなどの公共交通機関の充実を図ります。 |
| 児島 | 四国方面からの玄関口としてふさわしい市街地の形成 | <p><ユニバーサルデザインに配慮した駅及び周辺環境の充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべての人にやさしいターミナルの形成をめざし、JR児島駅や駅前広場、周辺アクセス道路などにおけるユニバーサルデザインに配慮した環境づくりを進めます。 |
| 玉島 | 西の玄関口としてふさわしいJR新倉敷駅周辺の都市環境形成 | <p><ユニバーサルデザインに配慮した駅及び周辺環境の充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべての人にやさしいターミナルの形成をめざし、駅前広場や周辺アクセス道路などにおいてユニバーサルデザインに配慮した歩行環境づくりを進めます。 |
| 水島 | 活力と魅力ある中心部の市街地環境の形成 | <p><鉄道駅のユニバーサルデザインの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべての人にやさしいターミナルの形成をめざし、水島臨海鉄道の駅舎及び周辺において、ユニバーサルデザインに配慮した環境づくりを図ります。 |
| 庄 | JR中庄駅周辺の魅力ある市街地形成 | <p><鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進む中、すべての市民が鉄道駅や主要な公共交通を利用しやすい環境づくりを進めます。 |
| 茶屋町 | JR茶屋町駅周辺の魅力ある顔づくり | <p><鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進む中、すべての市民が鉄道駅や主要な公共交通を利用しやすい環境づくりを進めます。 |
| 船穂 | 賑わいある地区拠点の形成 | <p><拠点間を結ぶ公共交通サービスの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民のニーズを踏まえながら、玉島地域や真備地区の拠点間を相互に結ぶバス路線などを充実し、地域間連携を図ります。 |
| 真備 | 鉄道・駅を活かした賑わいある地区拠点の形成 | <p><井原鉄道吉備真備駅周辺の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉備真備駅周辺の地区拠点においては、賑わいや交流を活性化する施策を検討します。 |
| | | <p><鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインに配慮した駅及び周辺環境の整備を順次進めるとともに、井原線のJR倉敷駅への乗り入れの検討など、鉄道の利用促進を図ります。 ・高齢化が進む中、すべての市民が井原鉄道各駅や主要な公共施設を利用しやすい環境づくりを進めるため、玉島地域や船穂地区の拠点を結ぶバス路線などを充実し、地域間の連携を図ります。 |

(4) 岡山県南広域都市計画区域マスタープラン

- 岡山県南広域都市計画区域マスタープランにおいて、倉敷は「高次都市拠点（広域的圏域を持ち、高次都市機能の集積が高い市街地）」として位置づけられています。

| 計画の概要 | |
|------------|--|
| 計画の期間 | 平成 23 年度～平成 32 年度 |
| 計画の範囲 | 岡山市、倉敷市、玉野市、総社市、赤磐市、早島町、浅口市の行政区域の全部または一部 |
| 都市づくりの基本理念 | 中四国の中枢拠点としてふさわしい力強い都市づくり |
| 倉敷の位置づけ | |
| 高次都市拠点 | <p>○中心市街地は、鉄道高架事業・土地区画整理事業・市街地再開発事業などによる都市基盤の整備にあわせて商業・業務、文化、福祉・医療など高次都市機能の集積強化を進める。</p> <p>○また、倉敷美観地区をはじめとして観光・文化資源が多いことから、来訪者にもやさしい観光・文化の都市づくりを推進する。</p> |

将来都市構造図



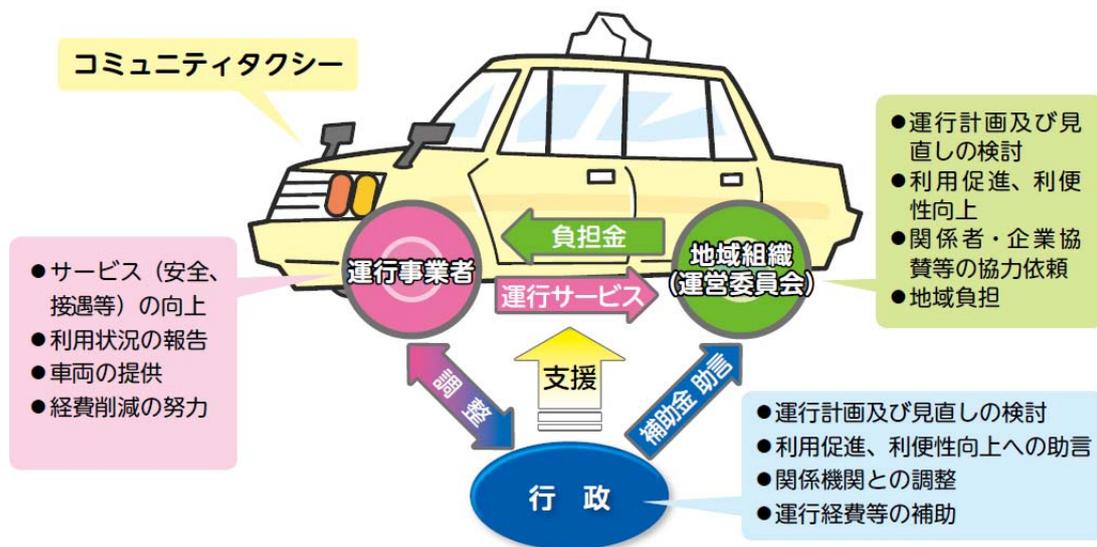
2 既存の公共交通関連計画の検証

- 本市では、公共交通に関連した計画として「倉敷市地域公共交通総合連携計画」が策定されており、その上位計画として「倉敷市生活交通基本計画」があります。またこれら公共交通に関連する計画の上位計画として、「倉敷市第六次総合計画」と「倉敷市都市計画マスタープラン」があります。

(1) 倉敷市地域公共交通総合連携計画

| 計画の概要 | |
|-------|---|
| 計画の期間 | 平成 26 年度～平成 34 年度 （平成 26 年 2 月改正） |
| 対象範囲 | 鉄道、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー、タクシー |
| 基本理念 | 市民の暮らしが便利で快適な、活力あるまちを目指して、みんなで生活交通 ⁵ を「つくり」「守り」「育て」ます |
| 基本目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1 日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通 2 環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる便利で快適な生活交通 3 市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通 |

コミュニティタクシー運行のイメージ



⁵倉敷市地域公共交通総合連携計画では、通勤、通学、通院、買い物などの市民に日常生活に必要な不可欠な交通手段として定義されている。

| 施策の方向性と事業 | | 実施状況 |
|--------------------|-----------------------------|---|
| 1 生活交通の確保 | | |
| a 地域主体による生活交通の拡大 | コミュニティタクシー運行エリアの拡大（試験運行） | ○東酒津地区、イトーピア団地、船穂地区で新たにコミュニティタクシーの運行を開始 |
| | 出前講座等の開催 | ○コミュニティタクシー制度に関する出前講座等を開催 |
| b コミュニティバスの再編 | 船穂地区コミュニティタクシーへの再編 | ○合併前から運行されてきた船穂地区コミュニティバスを、コミュニティタクシー制度に基づくコミュニティタクシーに再編 |
| c 生活交通の確保・維持 | 路線バスの確保・維持 | ○旧井笠鉄道（株）のバス路線廃止に伴い、再編・整理された「寄島～新倉敷駅線」については、関係市町と連携し路線を維持 |
| | タクシーの活用 | タクシー活用の検討 【継続して検討】 |
| 2 利便性・快適性の向上 | | |
| e 利便性の高い運行サービスの提供 | 運行時間帯、運行回数、ダイヤの確保 | ○一部路線で改善が必要 |
| f わかりやすい情報提供 | 公共交通マップの作成 | ○「おもてなし公共交通マップ 倉敷版」を3年に1度更新を行い、転入者やバス教室などで配布 |
| g 待合環境の改善 | 停留所上屋等の整備 | ○利用者の多い停留所6か所に上屋を整備 |
| | 停留所近接駐輪場の整備 | ○浦田駅前の駐輪場増設 |
| h 更なる利便性向上 | 新たな循環バス導入の検討 | 【継続して検討】 |
| 3 利用促進・意識啓発の確保 | | |
| i 利用促進キャンペーン・PRの実施 | 利用促進イベント等の開催 | ○環境フェスティバル等でイベント実施 |
| | ICカード等のPR | ○ちらしの作成・配布 |
| | コミュニティタクシー等の利用促進 | ○ちらしの配布、利用促進に向けての分科会開催、停留所の改善・増設等 |
| j 過度な自動車利用からの転換 | パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場の利用促進 | ○ホームページなどで情報の提供 |
| | 公共交通利用の啓発（エコ通勤等の推進） | ○「スマート通勤おかやま ⁶ 」の実施 |
| k 公共交通の体験学習 | 鉄道・バス教室の開催 | ○小学生を対象としたバス教室を30回実施 |
| l 接遇やマナー向上 | 接遇の向上及び利用者のマナー啓発 | ○乗務員の接遇研修実施、車内掲示物等でマナー啓発を実施 |
| 4 バリアフリー化の推進 | | |
| m 駅舎等のバリアフリー化 | JR倉敷駅バリアフリー整備 | ○JR倉敷駅南口にエレベーターを1基設置、多機能トイレの整備 |
| | JR中庄駅自由通路エレベーター整備の検討 | ○JR中庄駅南口・北口にエレベーターを各1基（計2基）設置 |
| n バス車両のバリアフリー化 | ノンステップバスの導入促進 | ○ワンステップバス車両4台増 |

⁶渋滞緩和やCO₂排出量の削減を目的に、マイカー通勤から自転車や公共交通機関等を利用した通勤を促進する岡山県内の企業や行政等の協働による取り組み

- 目標値は、指標 2、3、5 では中間目標が達成されていますが、指標 1 及び指標 4 については達成できていません。

| 目指すべき指標の達成状況（平成 27 年度時点） | | |
|---|------------|-----------------------|
| 指標 1 | | |
| 公共交通機関（電車・バス等）の満足度 【検証方法】「まちづくり指標」アンケート調査 | 基準値（H23） | 22.5% |
| | 中間目標値（H28） | 25.0% |
| | 最終目標値（H33） | 27.0% |
| | 現在値（H27） | 19.1% |
| | 中間目標値との比較 | -5.9% |
| 指標 2 | | |
| 公共交通が利用しやすい地域に住んでいる市民の割合 【検証方法】公共交通圏のカバー人口／総人口 (公共交通圏カバー人口：駅勢圏（半径 800m）、運行回数が 4 回以上ある停留所勢圏（半径 300m）内に住んでいる人口) | 基準値（H23） | 58.6% |
| | 中間目標値（H28） | 61.5% |
| | 最終目標値（H33） | 64.6% |
| | 現在値（H27） | 63.6% |
| | 中間目標値との比較 | +2.1% |
| 指標 3 | | |
| 路線バスの利用者数 【検証方法】交通事業者が実施する利用状況調査結果を集計 | 基準値（H22） | 394 万人 |
| | 中間目標値（H27） | 351 万人 |
| | 最終目標値（H32） | 307 万人 |
| | 現在値（H26） | 399 万人 |
| | 中間目標値との比較 | +48 万人 |
| 指標 4 | | |
| コミュニティバス、コミュニティタクシーの利用者数 【検証方法】交通事業者が実施する利用状況調査結果を集計 | 基準値（H23） | 29,000 人 |
| | 中間目標値（H28） | 35,900 人 |
| | 最終目標値（H33） | 42,800 人 |
| | 現在値（H27） | 29,401 人 [※] |
| | 中間目標値との比較 | -6,499 人 |
| 指標 5 | | |
| 地域主体による公共交通を運営している地域組織の数 【検証方法】コミュニティバス、コミュニティタクシーを運営している地域組織の数 | 基準値（H23） | 4 団体 |
| | 中間目標値（H28） | 8 団体 |
| | 最終目標値（H33） | 10 団体 |
| | 現在値（H27） | 8 団体 |
| | 中間目標値との比較 | 0 団体 |

※船穂地区では、平成 27 年 9 月からコミュニティタクシーに移行されたが、現在値には移行前の利用者数も含む

(2) 倉敷市生活交通基本計画

- 「倉敷市生活交通基本計画」では、「倉敷市地域公共交通総合連携計画」の事業内容に加えて、福祉支援に関する施策が示されています。

| 福祉支援に関する施策内容と実施状況 | | |
|--------------------|-------------------|--|
| 施策の方向性と事業 | | 実施状況 |
| 高齢者や障がい者などに対する福祉支援 | 利用料金割引の新規導入 | 平成 25 年よりコミュニティタクシーの運賃割引を開始（高齢者・障がい者がコミュニティタクシーを利用する際に 100 円割引とする） |
| | バスやタクシーの利用料金などの支援 | 【倉敷市障がい者移動支援事業】 ○重度障がい者がタクシーを利用する場合、その利用料の一部を助成 ○リフトタクシーまたは寝台用車両を利用する場合、その利用料の一部を助成 ○路線バスを利用する場合、その利用料の一部を助成 ○鉄道を利用する場合、その利用料の一部を助成 |
| | 福祉有償運送の情報提供 | ○ホームページで事業者を紹介 |

3 その他の関連計画

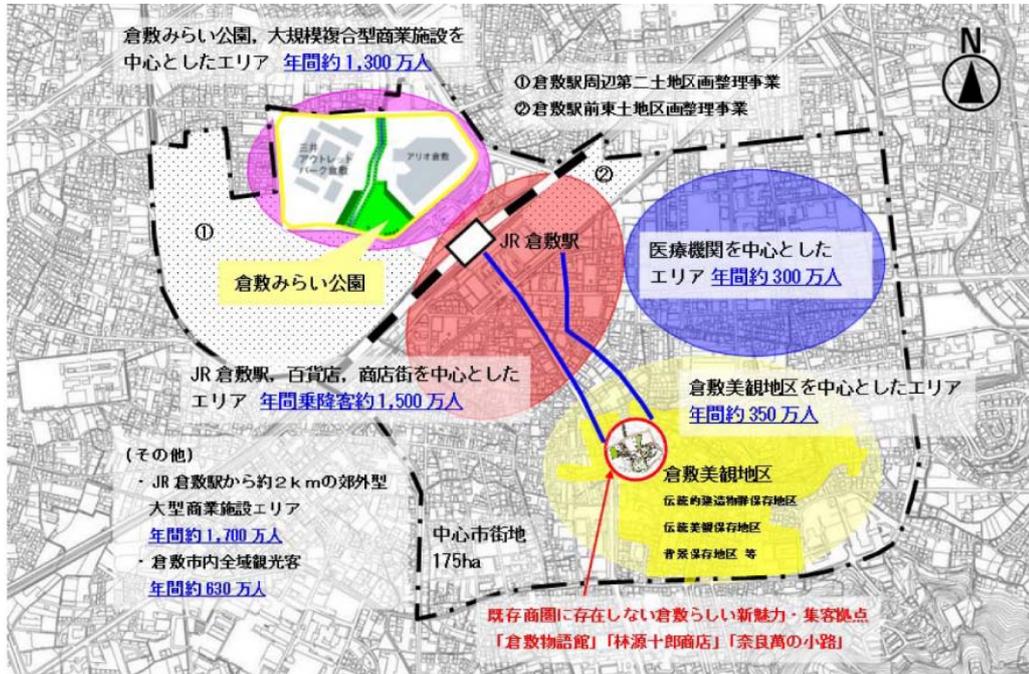
倉敷市観光振興プログラム（平成28年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業 |
|---------------------------------------|---|
| ○二次交通の整備や居心地のよい施設づくりなど、観光客の回遊性や快適性の向上 | 【観光インフラ整備の推進】 ○繁忙期の渋滞緩和を目的とした臨時シャトルバスの運行 ○ジーンズバス及び鷲羽山夕景鑑賞バスの運行支援 【観光公式ウェブサイト「倉敷観光WEB」による情報発信力の強化】 ○公共交通機関に関する情報や広域的な観光情報の発信 |

倉敷市中心市街地活性化基本計画（新計画）（平成27年4月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業 |
|-----------------------|---------------------------------|
| ○歩いて楽しい、暮らしやすいまちを形成する | ○公共交通の維持・充実を図るために、ハード・ソフト整備を行う。 |

中心市街地活性化基本計画新計画の方向性



資料：倉敷市中心市街地と中心市街地以内の集客エリア

倉敷高齢者保健福祉計画（平成27年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|--|---|
| ○交通弱者の移動支援（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） | ○コミュニティタクシーの運行費の一部等を支援 ○ノンステップバス等を導入する事業者への支援（購入費） |

くらしき子ども未来プラン（平成27年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|--------------------------------|--|
| ○子どもや子ども連れの人にとって、安全で住みやすいまちにする | ○バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進（主要な鉄道駅などのバリアフリー整備の推進、小学生を対象としたバス教室の開催） |

倉敷市障がい者基本計画（平成26年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|---|--|
| ○移動手段を確保することによって、障がい者の外出に対する抵抗感の低減と日常生活の行動範囲の拡大 | ○移動支援サービスの充実（福祉タクシーチケット助成事業の周知徹底や利用促進、自動車燃料費等の補助など） ○福祉有償運送事業の支援（福祉有償運送を行う事業者への補助金交付） ○公共交通機関の利便性の確保（車両、駅舎等のバリアフリー化） ○コミュニティタクシー導入の支援（導入の推進と運行費の一部支援） |

倉敷市自転車利用促進基本方針（平成24年2月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|---|---|
| ○地球温暖化対策のため自転車利用によるCO2削減 ○慢性的な渋滞対策として、自転車の利用促進 | ○公共交通機関との連携のための駐輪場PR ○自転車から公共交通機関への乗り継ぎの利便性を向上させるため、鉄道の駅周辺や停留所に併設している駐輪場の整備やPR |

倉敷市第二次環境基本計画（平成23年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|------------------------------------|---|
| ○クリーンな大気環境の保全 ○温室効果ガス削減の取り組みの推進 | ○事業者の環境対策や環境関連ものづくりの推進 ○大気汚染物質発生源に対する規制・指導 ○ライフスタイルの見直しによる温室効果ガスの排出抑制 ○環境学習の機会の提供 ○これからの時代を担う子供たちの環境教育の充実 |

クールらしきアクションプラン（倉敷市地球温暖化対策実行計画）（平成23年2月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業 |
|---------------------------------------|---|
| ○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 | ○コンパクトなまちづくりの推進（公共交通機関や徒歩・自転車による移動を主とする低炭素型都市への転換を図るため、公共交通機関沿線・まちなかへの居住促進や市街地における高密度な都市型生活圏の形成を推進する） ○エコ移動の推進（自家用車の利用低減による交通の低炭素化を図るため、公共交通機関や自転車等の利用を促進する） ○移動車両の低炭素化の推進（自家用車をはじめとして、鉄道・バス・タクシー・レンタカー等あらゆる移動車両の低炭素化を推進する） |

倉敷市交通バリアフリー基本構想（平成18年3月策定）

| 公共交通の役割・位置づけ等 | 公共交通に関する施策・事業等 |
|---|---|
| ○ハードとソフトが連携した交通バリアフリーの推進 ○多様な交通手段・サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進 ○“おもてなし”の視点から交通バリアフリーの推進 | ○だれもが安全に快適に利用できる駅舎並びに車両のバリアフリー化を目指す。 ○だれもが安全、快適に利用できる駅前広場のバリアフリー化を目指す。 |

4 倉敷市における公共交通の役割

上位計画や関連計画で示される倉敷市のめざす将来像を踏まえ、公共交通の役割を定めま
す。

倉敷市の目指す将来像

【倉敷市第六次総合計画】

めざすまちの姿 自然の恵みと ひとの豊かさで個性きらめく倉敷

【倉敷市都市計画マスタープラン】

まちの将来像 まち全体としての総合力を発揮する「集約クラスター型」の都市

倉敷市における公共交通の役割

「集約クラスター型」の都市の実現に向けて

- 地域・地区拠点間をサービスレベルの高い鉄道・路線バスで結ぶとともに、地域の特性に
応じて拠点と居住エリアを結ぶこと
- 公共交通機関が相互に連携した公共交通ネットワークを形成すること

誰もが暮らしやすいまちの実現に向けて

- 高齢者や障がい者、子ども、子ども連れの人などを含めた、市民の誰もが様々な移動手段
を選択できる環境を提供すること
- 市民や地域企業、交通事業者、行政が協働で公共交通を維持・活性化させる環境をつくる
こと

公共交通がいつまでも走っている活気のある都市の実現に向けて

- 日常生活に必要な移動手段として、選ばれる公共交通サービスを提供すること
- 自家用車に頼り過ぎない、歩いて楽しい暮らしやすい環境を提供すること

「倉敷」というブランドにふさわしい魅力あるまちの実現に向けて

- 市民の交流や周遊を促進し、郷土に対する誇りや愛着を育むこと
- 訪れる人に「感動」を与える、居心地の良い公共交通サービスを提供すること

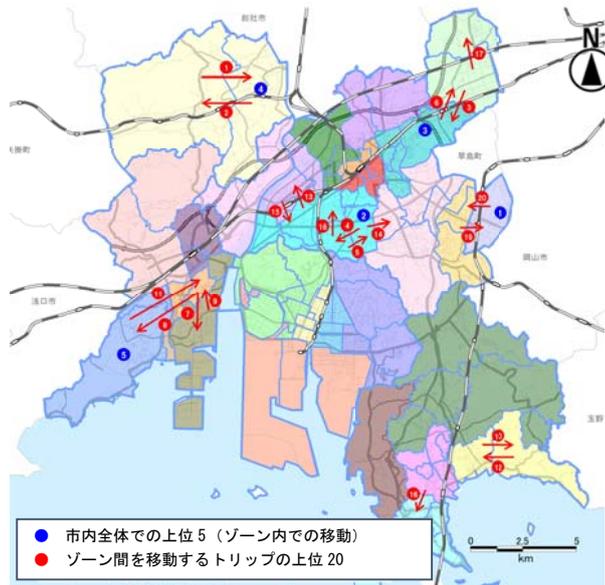
第4章 倉敷市における公共交通の問題と課題

1 特徴と問題点

(1) 通勤・通学などの交通に関する特徴と問題

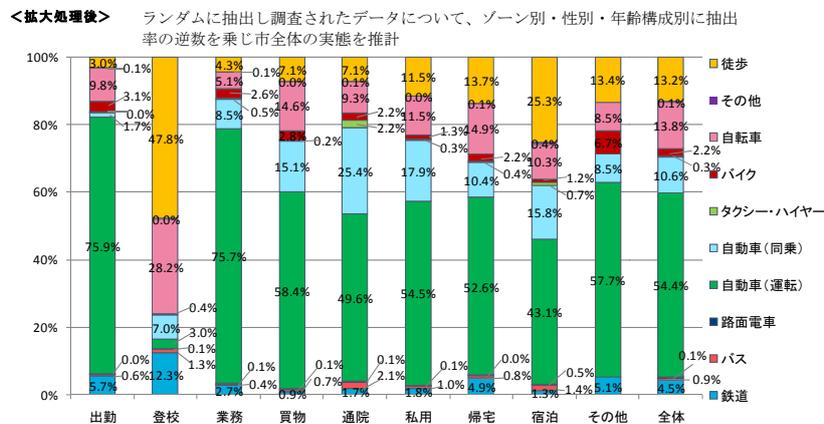
地域内の短距離移動における自動車利用への依存

- 倉敷市内では、各地域内・地区内の短距離での移動が上位を占めています。
- 一方、これらの地域の中には、路線の廃止などによって交通が不便となっている地域もあります。
- 通勤の自動車の分担率は75.9%にのぼり、特に水島地域内、児島地域内、玉島地域内などにおいて、短距離移動における自動車への依存が高くなっています。



資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-1 トリップ数の多い移動(市内全体での上位5とゾーン間移動の上位20)

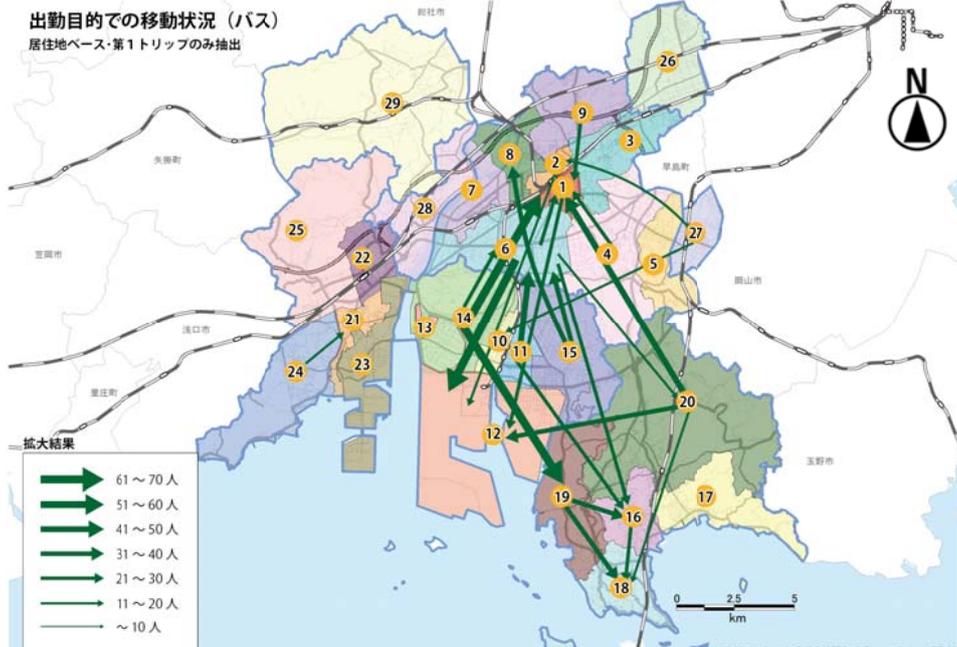


資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-2 目的別の代表交通手段

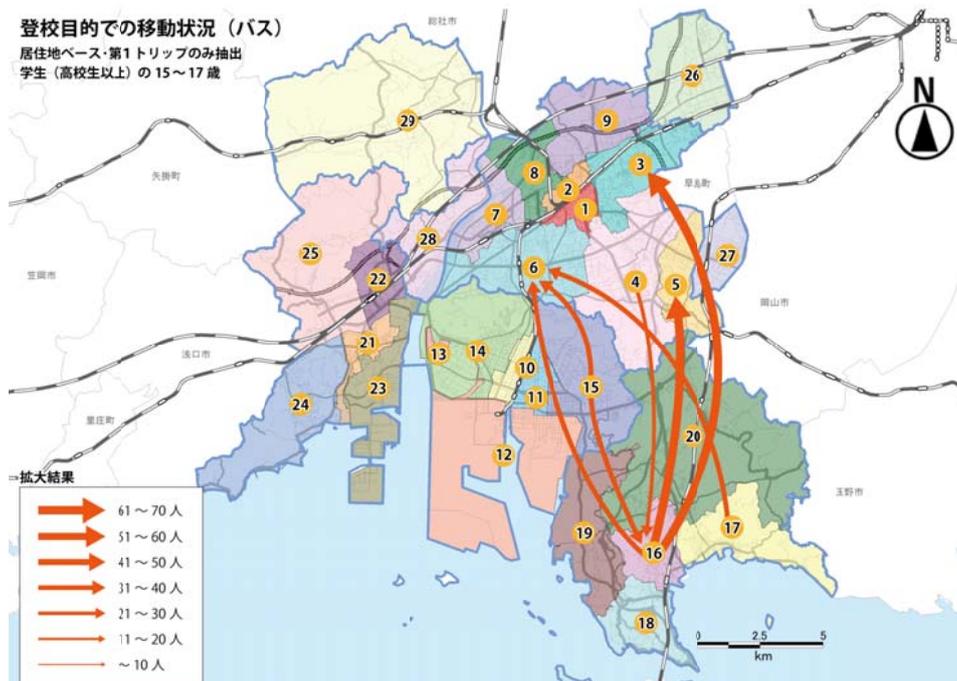
地域間の中距離移動に利用される路線バスの非効率な運行

- 地域内移動における自動車利用への依存に対して、倉敷～水島、倉敷～児島など地域間の移動を中心に、通勤・通学においてバスや鉄道が利用されています。
- 一方、これらの地域をまたぐ路線バスや鉄道では、路線が重複している区間も存在し、また長距離のために収支率の低い路線も存在しています。



資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 4 - 3 バスを利用した出勤目的の移動状況

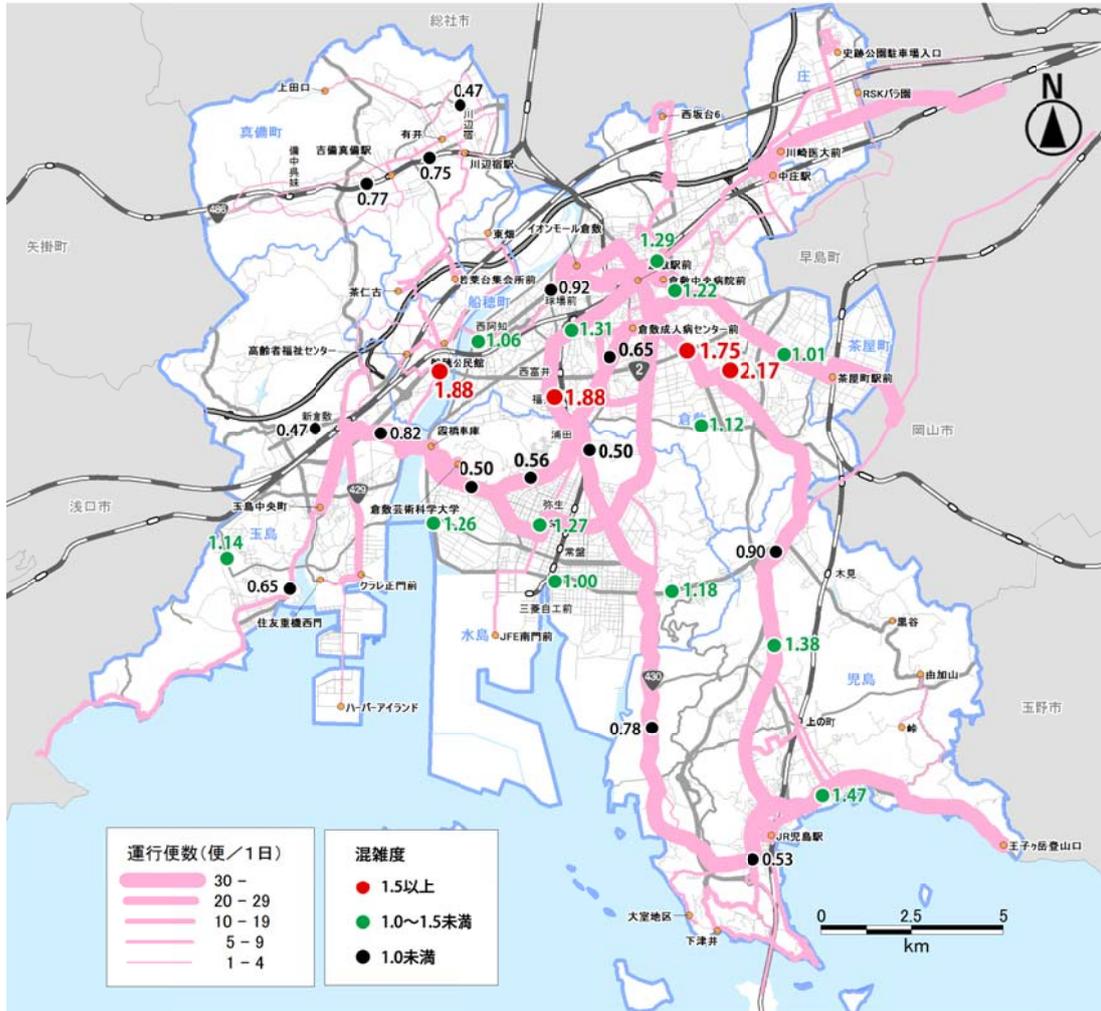


資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 4 - 4 バスを利用した通学目的の移動状況（高校生）

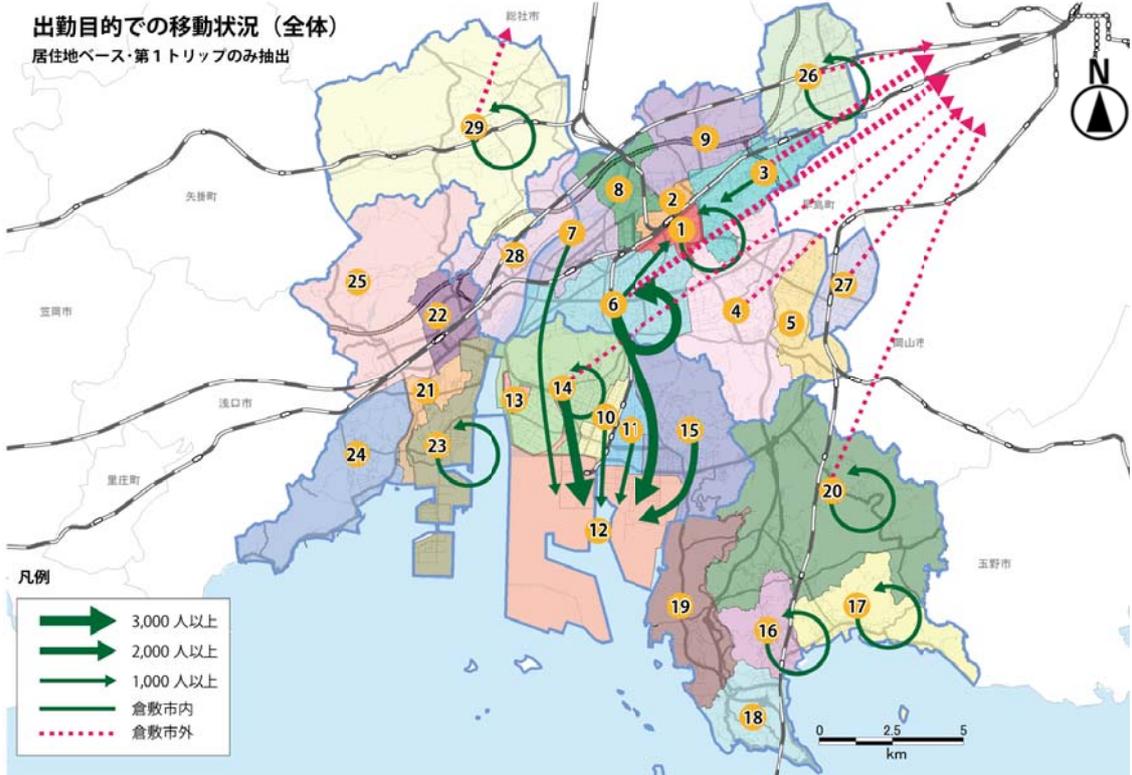
慢性的な交通渋滞による路線バスサービスの低下

- 主要道路で、慢性的に発生する交通渋滞のため、路線バスの安全性の低下や定時性の確保が困難な状況となっています。



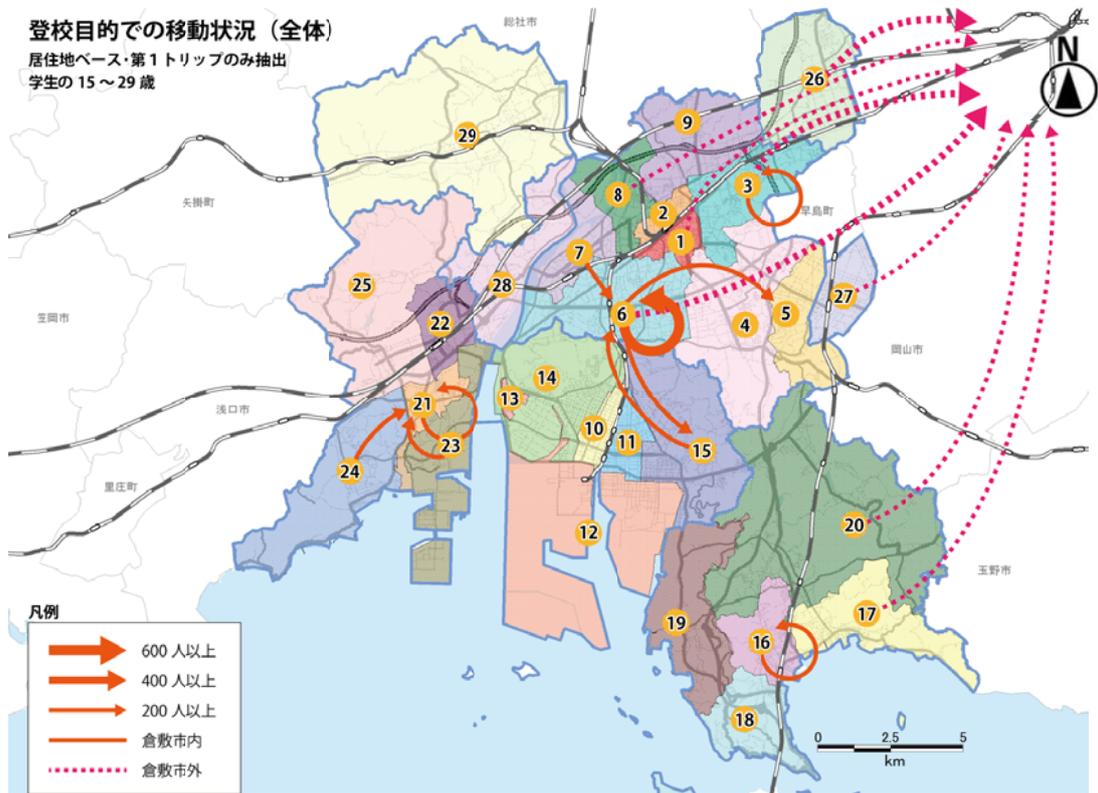
資料：平成 22 年道路交通センサス（混雑度）、平成 27 年度時点の各交通事業者の時刻表（運行便数）

図 4 - 5 路線バス運行状況と混雑度



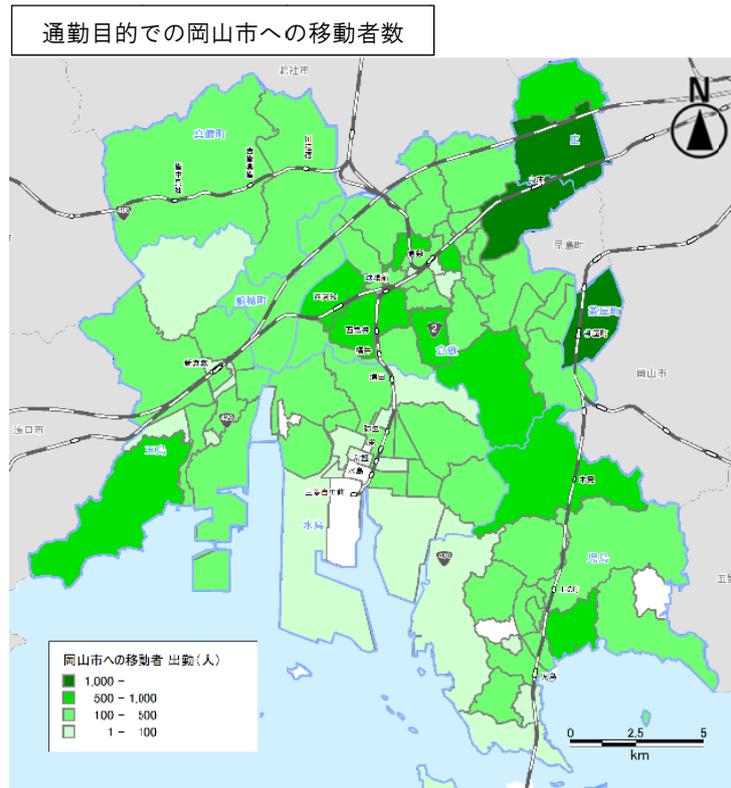
資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-8 通勤目的の移動(1,000人以上の移動)

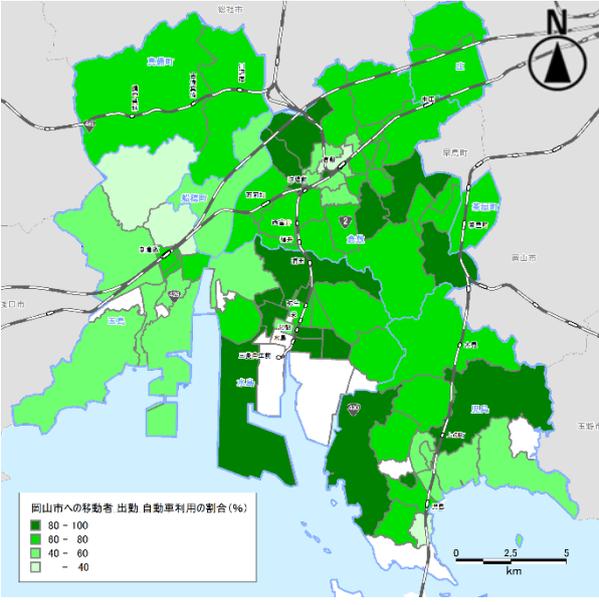


資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

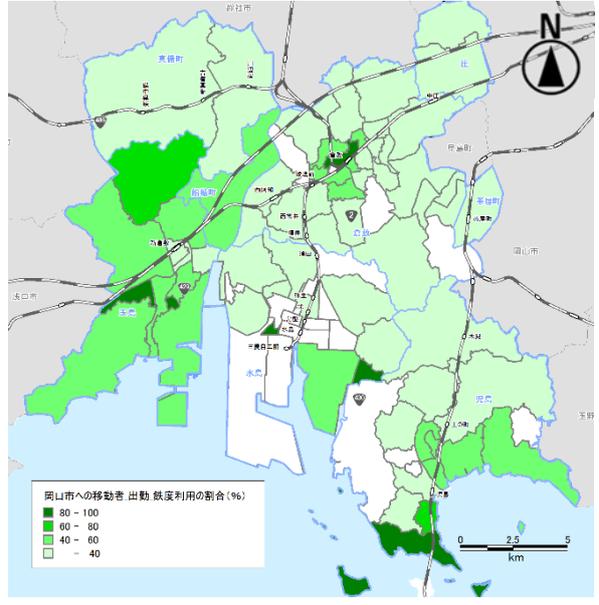
図4-9 通学目的の移動(200人以上の移動)



代表交通手段「自動車(運転・送迎)」の割合



代表交通手段「鉄道」の割合

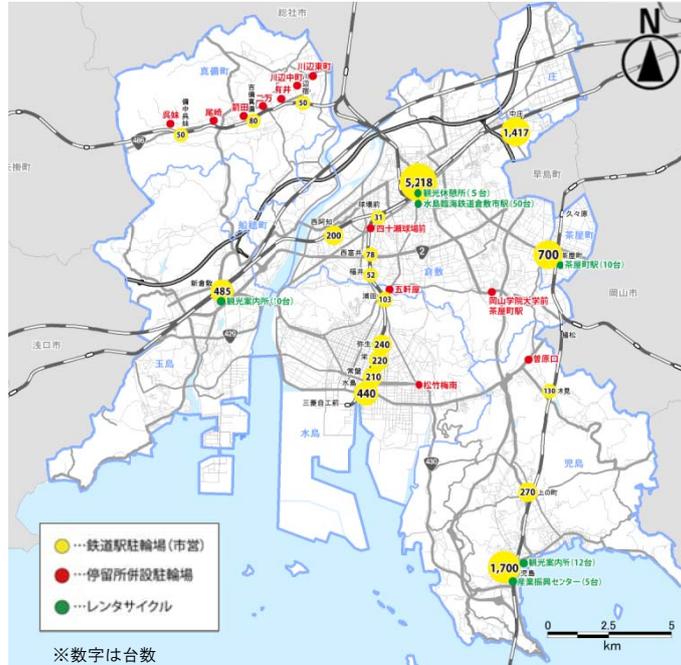


資料：平成24年交通実態調査(パーソントリップ調査)

図4-10 岡山市への通勤目的の移動状況

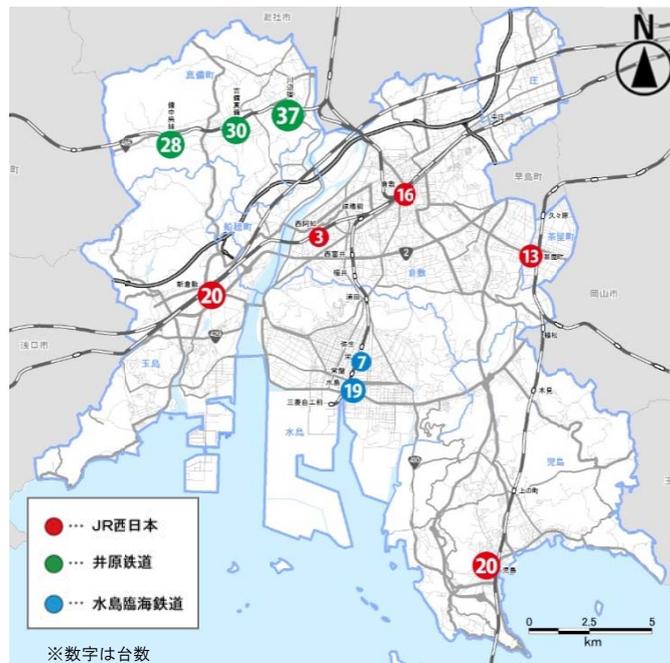
公共交通と自転車との連携の不足

- 鉄道駅周辺や一部の停留所周辺には駐輪場や駐車場が整備されており、自転車や自動車と公共交通とを組み合わせた移動が行われています。
- 一方、こうした利用は一部の地域に限られており、特に自転車とバスとを組み合わせた移動は少なくなっています。



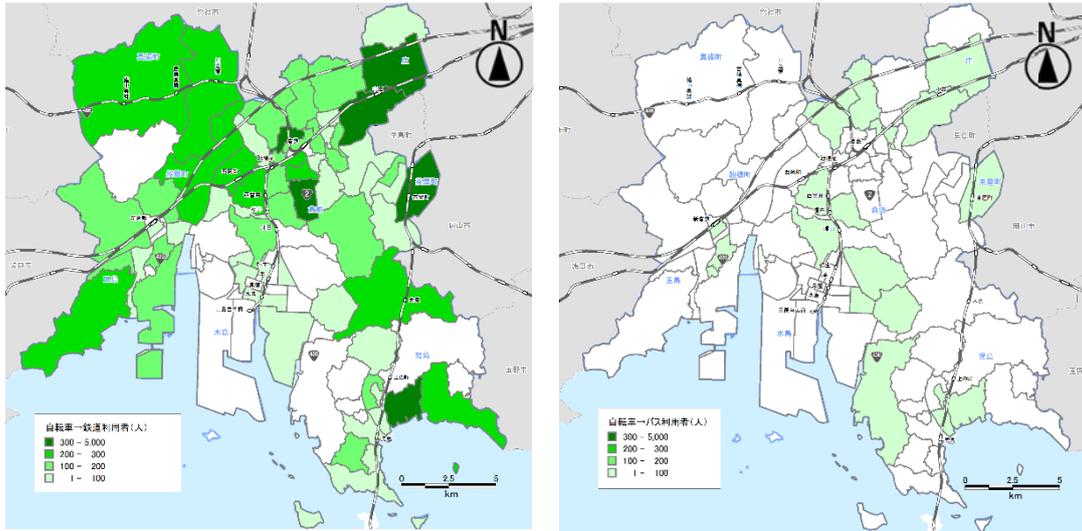
資料：倉敷市自転車利用促進基本方針

図 4 - 11 自転車の利用環境(駐輪場・レンタサイクル)



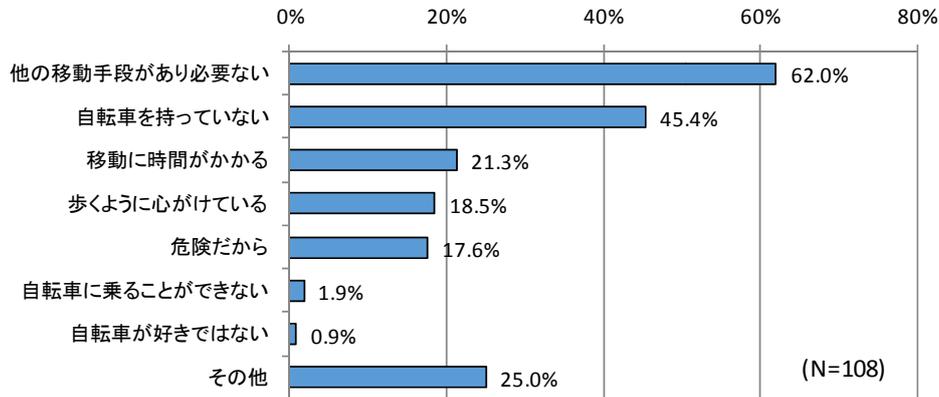
資料：各交通事業者ホームページ

図 4 - 12 パーク&ライド駐車場の整備状況



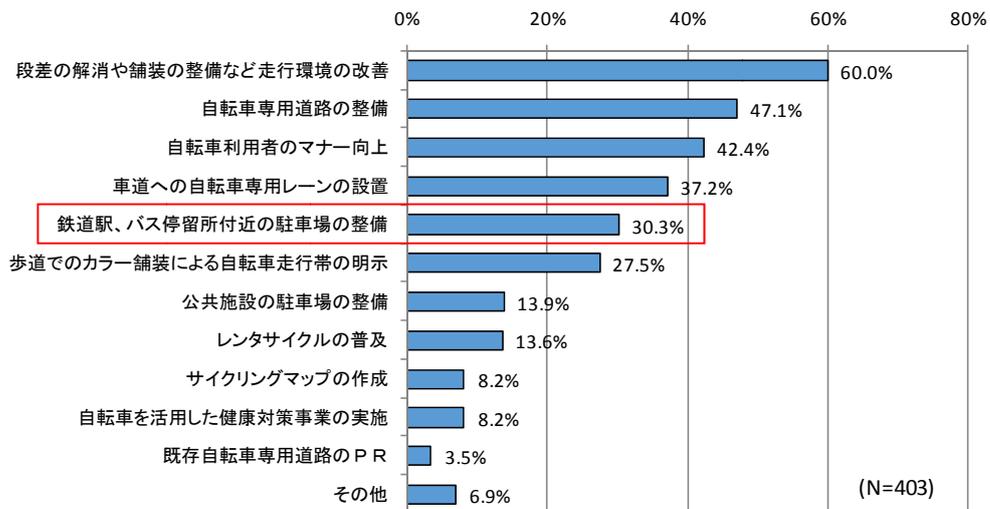
資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 4 - 13 自転車から公共交通に乗り換える移動の状況（左：鉄道、右：バス）



資料：倉敷市自転車利用促進基本方針

図 4-14 自転車非利用者の自転車を利用していない理由



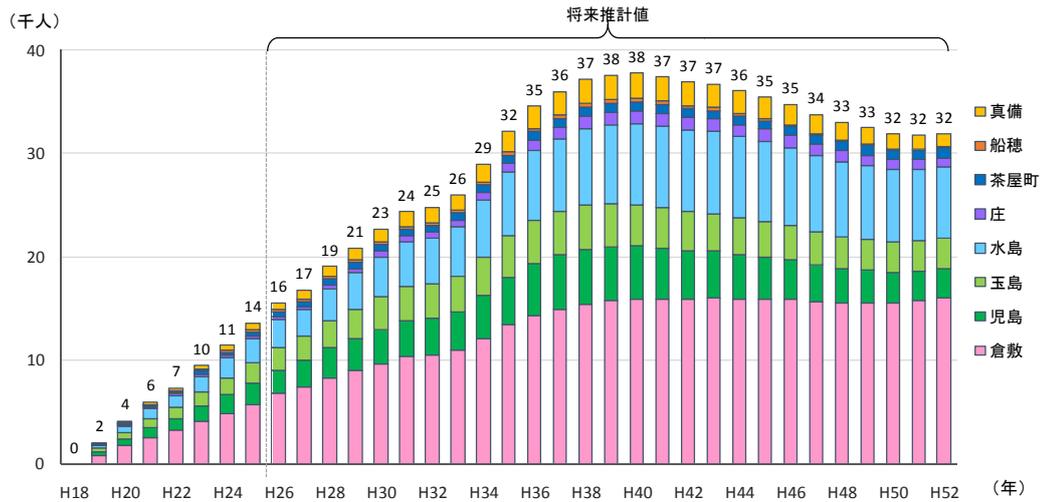
資料：倉敷市自転車利用促進基本方針

図 4 - 15 自転車の利用を促進するために必要だと思うこと

(2) 高齢者の生活に関する特徴と問題

進行する高齢化と高齢者数の増加

- 児島地域や玉島地域、真備地区などの縁辺部において、高齢化が進んでいます。また、倉敷地域においても中心部や郊外の高所団地を中心に高齢化が進んでおり、高齢者数そのものの増加も予測されています。
- 改正道路交通法の影響もあり、運転免許証を返納し、「おかやま愛カード」を取得する高齢者も増加しています。



資料：住民基本台帳・将来推計人口は”倉敷未来創生人口ビジョン“推計値（平成27年9月公表）

図 4-16 地域別の75歳以上高齢者増加者数の推移(平成18年を基準値とした増減数)

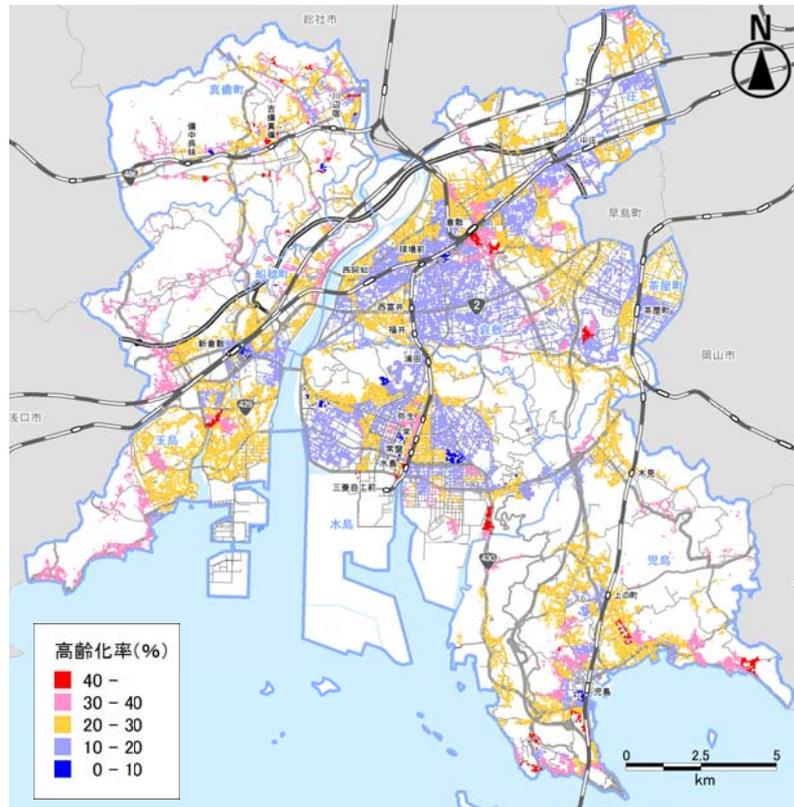
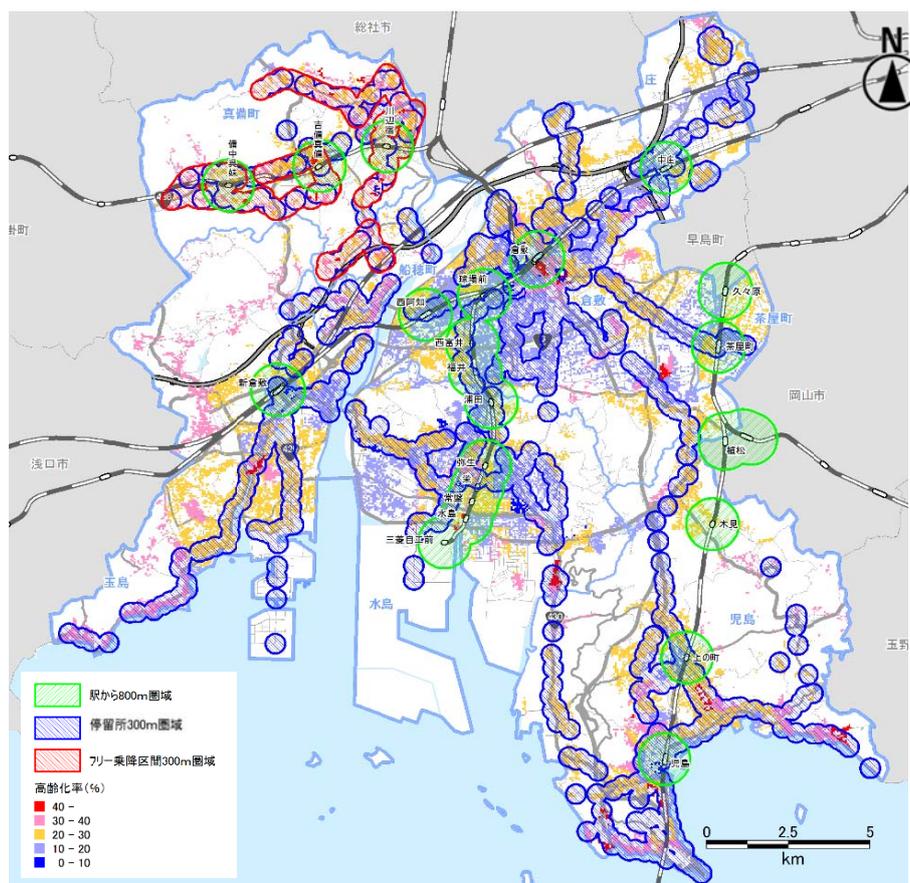


図 4-17 人口分布と高齢化の状況

バス路線の廃止により拡大した交通不便地域

- バス路線の廃止に伴い、駅や停留所から離れた地域への居住や施設の立地が存在します。
- 倉敷市では、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ますが、運行は交通不便地域の一部地域に限られています。
- 行政評価アンケートでは、高齢者の交通手段がないことへの意見が複数寄せられているほか、市内各所でボランティア輸送なども行われています。



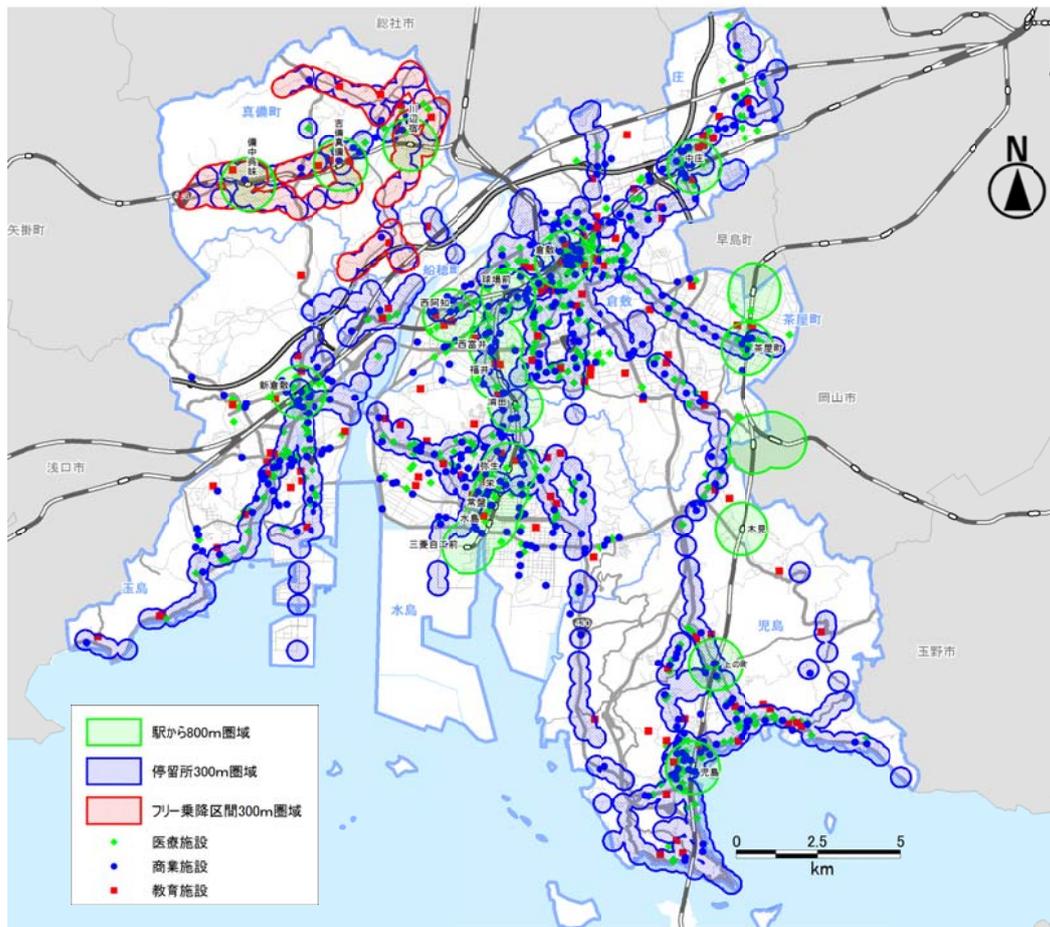
資料：平成 22 年国勢調査・平成 25 年 2 月電話帳、停留所・駅の分布は平成 27 年交通事業者のバスマップ等

図 4 - 19 高齢化率の分布と公共交通サービスの範囲

表 4-2 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

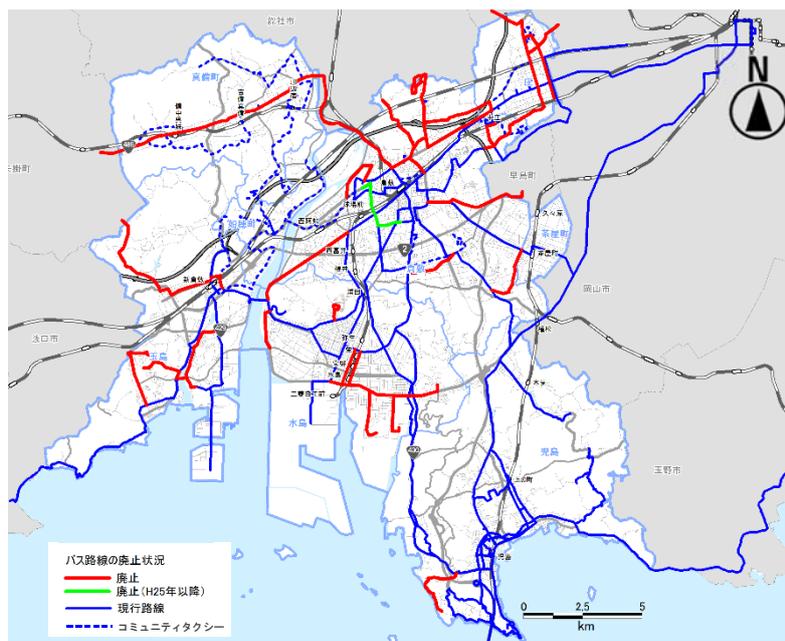
| 地域・地区 | 全人口 | | | 65歳以上人口 | | | 75歳以上人口 | | |
|-------|---------|---------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|
| | 人口 | 圏外 | 圏外人口の割合(%) | 人口 | 圏外 | 圏外人口の割合(%) | 人口 | 圏外 | 圏外人口の割合(%) |
| 倉敷 | 187,844 | 59,839 | 31.9% | 38,552 | 12,480 | 32.4% | 17,894 | 5,684 | 31.8% |
| 児島 | 72,722 | 22,016 | 30.3% | 18,977 | 5,662 | 29.8% | 9,008 | 2,689 | 29.9% |
| 玉島 | 64,938 | 35,114 | 54.1% | 16,852 | 9,657 | 57.3% | 8,227 | 4,597 | 55.9% |
| 水島 | 88,906 | 36,730 | 41.3% | 18,070 | 6,704 | 37.1% | 7,876 | 2,754 | 35.0% |
| 庄 | 16,470 | 8,699 | 52.8% | 3,195 | 1,756 | 55.0% | 1,501 | 855 | 56.9% |
| 茶屋町 | 15,177 | 3,403 | 22.4% | 2,768 | 688 | 24.9% | 1,266 | 317 | 25.0% |
| 船穂 | 7,100 | 1,419 | 20.0% | 1,879 | 366 | 19.5% | 915 | 194 | 21.2% |
| 真備 | 22,356 | 2,858 | 12.8% | 5,722 | 861 | 15.1% | 2,440 | 427 | 17.5% |
| 総計 | 475,513 | 170,078 | 35.8% | 106,015 | 38,175 | 36.0% | 49,127 | 17,517 | 35.7% |

資料：人口分布は平成 22 年国勢調査・平成 25 年 2 月電話帳、停留所・駅の分布は平成 27 年交通事業者のバスマップ等



資料：行政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 27 年閲覧）、商業施設は全国大型小売店総覧・平成 26 年電話帳、停留所・駅の分布は平成 27 年交通事業者のバスマップ等

図 4 - 20 施設分布と公共交通サービスの範囲



資料：平成 14 年～平成 24 年は倉敷市生活交通基本計画、平成 25 年以降は倉敷市交通政策課調べ

図 4 - 21 平成 14 年度以降のバス路線の廃止状況

「まちづくり指標」アンケート調査より得られた交通弱者の移動に関する意見

- 高齢で車の運転もままならないため、病院や買物へ行く巡回バスを走らせてもらおうと有難い。(倉敷・70歳以上男性)
- 小型の車両で乗り心地も贅沢をいわないから回数を多く運行してほしい。出かけたくても足がなく、高齢者は困っている。今に“寝たきり老人”がいっぱいになるだろう。(倉敷・70歳以上女性)
- 我々高齢者が歩けるうちはよいが、車社会となり病院へ行くにも、スーパーへ行くにも、車が必要である。バスが少なく、町に住んでいても近所に商店がない。(倉敷・70歳以上女性)
- 倉敷駅から茶屋町間のバスの本数を増やして欲しい。(倉敷・20歳代女性)
- 私の住んでいる地域は朝10時にバスがあるが、市街地へ出かけても夕方4時台にならないと帰りのバスがない。(倉敷・70歳以上女性)
- 私たち高齢者は車の運転ができず、自転車にも乗れないので、病院に行っても帰りはタクシーを使うより他にない。大型バスでなくても小型のマイクロバスで良いので病院等を巡回するバスをお願いしたい。(倉敷・70歳以上女性)
- 水玉道路の南側(鶴新田地区)に住んでいるが、バスの便が無いのが不便である。(水島・70歳以上男性)
- 水島地区は交通(バス、電車)がとても不便であり、水島臨海鉄道は無料駐車場が欲しい。(水島・40歳代男性)
- 「ライフパーク倉敷」で土・日に開催されるイベントなどについては、交通弱者のために臨時バスの運行を考えてほしい。(水島・60歳代女性)
- 80歳近くなった今、買い物や通院にとっても困っている。若い人との同居が少ないので、日々の移動に交通機関があれば良いと友だちと話している。(児島・70歳以上女性)
- 児島～倉敷の交通手段が不便なため公共交通手段を充実させてほしい。(児島・40歳代男性)
- 公共交通機関がないため買い物難民になる可能性が高く、自分も数年後には買い物難民になっている可能性が高い。また、自分が暮らしている地域は周りが農業振興地域なので、住宅も増えず高齢者比率が高くなっており過疎地区になりそうである。(庄・70歳以上女性)

資料：平成26年度 倉敷市第六次総合計画「まちづくり指標」アンケート調査(市政に対する意見・感想欄より抜粋)

【公共交通サービスの範囲の考え方】

市内のどのような地域において公共交通を利用しにくい環境にあるかを検証する目安として、以下の圏域を設定する。なお、この圏域は各駅・停留所からの直線距離により一律に設定しているため、勾配などの地理的条件や、各駅・停留所の特性によって異なることに留意が必要である。

●停留所勢圏300m：高齢者など公共交通を必要とする方が(歩行速度60m/分)5分間歩いた距離

●駅勢圏800m：公共交通を必要とする方が(歩行速度80m/分)10分間歩いた距離

コミュニティバスの試験運行におけるアンケート調査の結果、自宅から停留所まで5分以内と5分以上でバス利用に差が見られた(倉敷市公共交通体系業務委託報告書：平成20年3月)

(3) 地域や拠点の活性化・観光振興に関する特徴と問題

倉敷駅周辺のわかりやすい周遊手段の不足

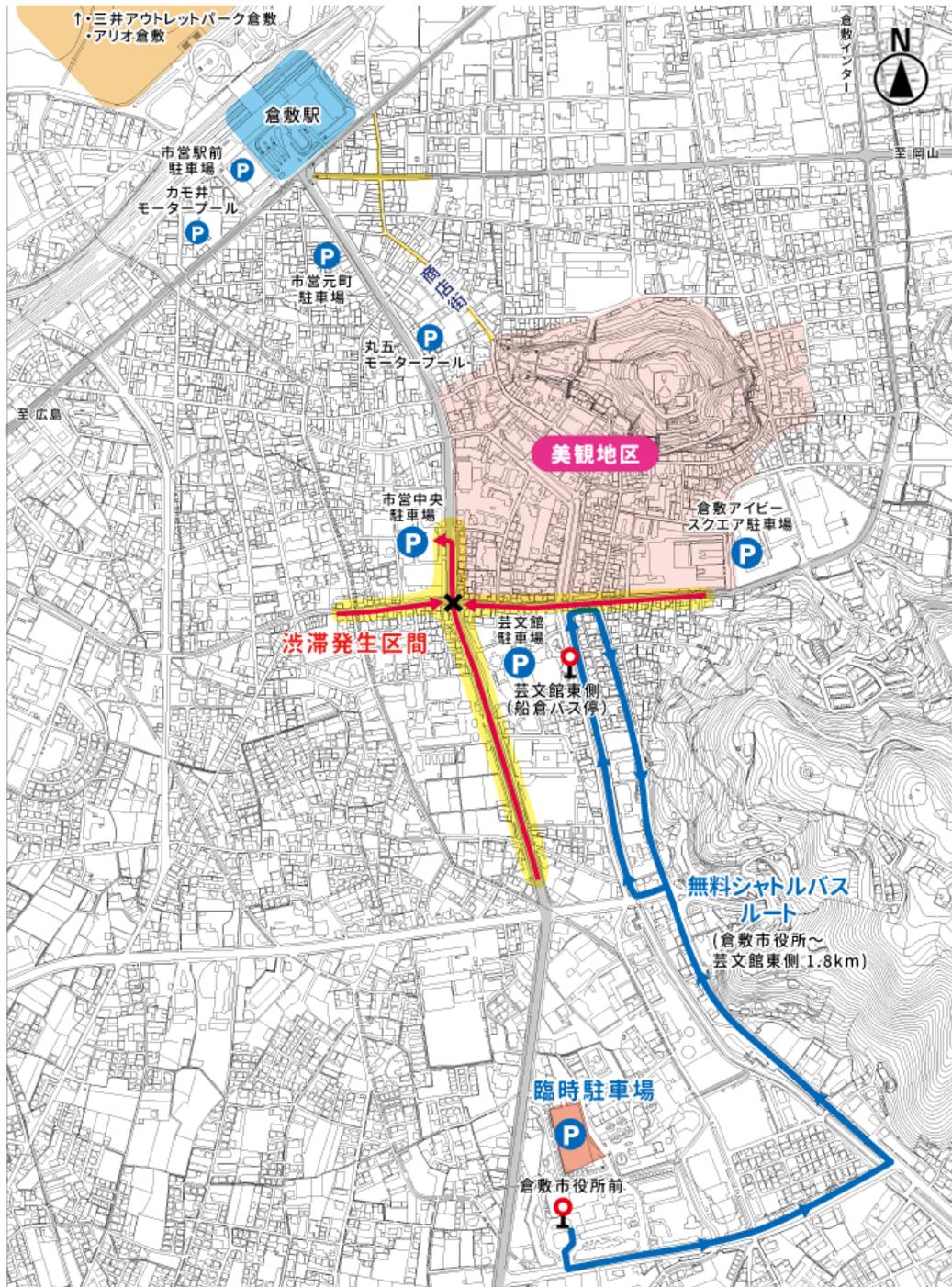
- 倉敷駅周辺は広域拠点として位置づけられ、人口や主要施設、観光スポット等が集積しているほか、路線バスをはじめとする公共交通も複数の路線が集積しています。
- 一方、市街地内の回遊を促進するためのわかりやすい交通サービスは十分ではなく、循環バスの運行も市街地周辺など一部の地区での運行に限られています。



図 4 - 22 倉敷駅周辺のバス路線と施設の立地状況

美観地区周辺の交通量の増加による慢性的な交通渋滞の発生

- 倉敷駅や美観地区周辺では、鉄道により分断された都市構造に加えて、大規模複合型商業施設の立地に伴う交通量の増加や、観光交通と生活交通の混在などにより、交通渋滞が慢性的に発生しています。

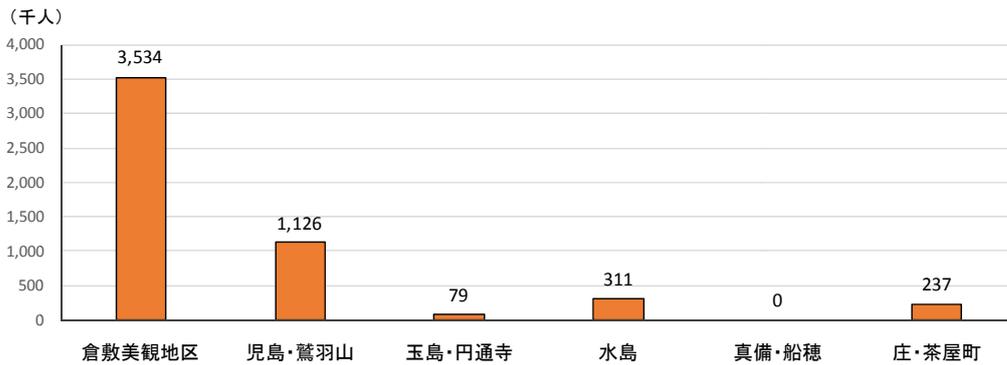


資料：倉敷市観光課・観光コンベンションビューローへのヒアリング調査

図 4 - 23 美観地区周辺の渋滞発生状況とシャトルバス運行区間

観光客の市内を周遊する手段の不足

- 市内には各地域特色ある観光スポットがあり、特に美観地区の観光客数は、岡山県内最多となっています。
- 美観地区以外の観光地へは、倉敷～児島間や倉敷～玉島間など地域をまたいだ周遊も行われていますが、こうした地域間を結ぶ移動手段は限られています。
- 地域内の周遊では、観光スポットを周遊する路線バスが運行されている地域もありますが一部に限られています。



資料：平成27年倉敷市観光統計書

図4-24 市内主要観光地の観光入込客数(平成27年)



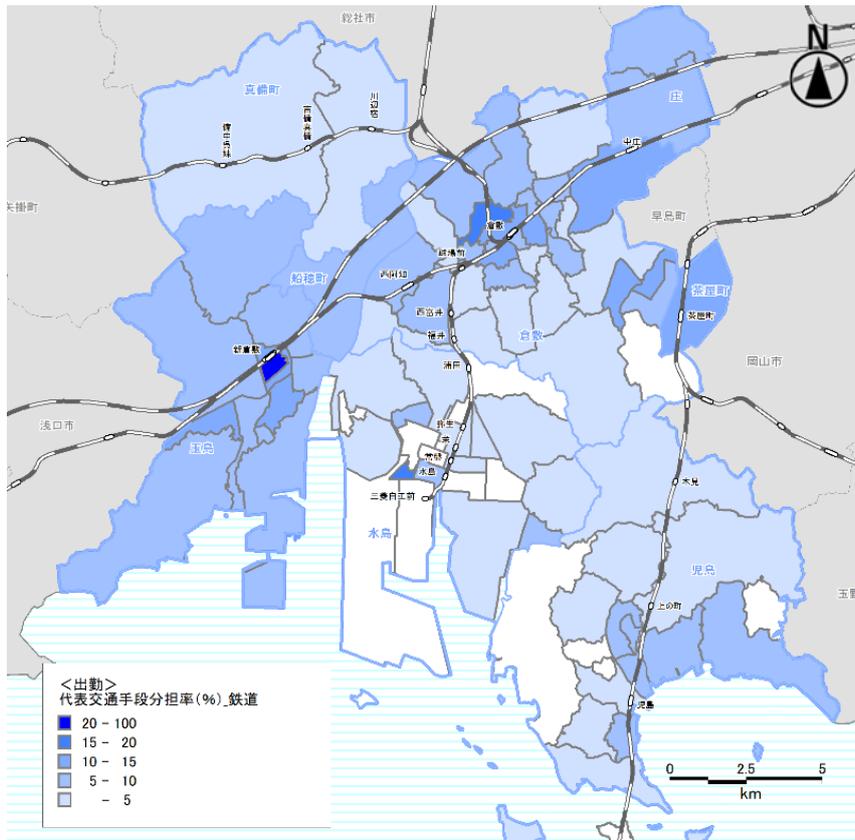
資料：観光コンベンションビューローへのヒアリング調査

図4-25 観光客の市内の周遊状況のイメージ

(4) 鉄道に関する特徴と問題

鉄道利用者数の減少と求められる地域資源としての活用

- 地方鉄道の2路線についてはJR西日本と比べ、周辺地域の鉄道分担率は低く、利用者数は横ばいもしくは減少傾向となっています。
- 鉄道は、バスなどと比較して定時運行や大量輸送が可能であり、通勤・通学の移動を支える重要な交通手段であるほか、まちづくりや観光振興などにおいても、地域の貴重な財産と考えられます。今後は、周辺地域等と連携しながら利用促進や観光資源としての活用が求められます。



資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-26 出勤目的の移動における鉄道の代表交通手段分担率

【写真】水島臨海鉄道



【写真】井原鉄道



(5) タクシーに関する特徴と問題

倉敷交通圏の特定地域の指定

- 市内では23(岡山県個人タクシー連合会を含む)のタクシー事業者が運行を行っており、市のほぼ全域をカバーしています。
- 倉敷交通圏(倉敷市・早島町)は、平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域として指定を受けており、タクシー事業の更なる活性化が求められています。

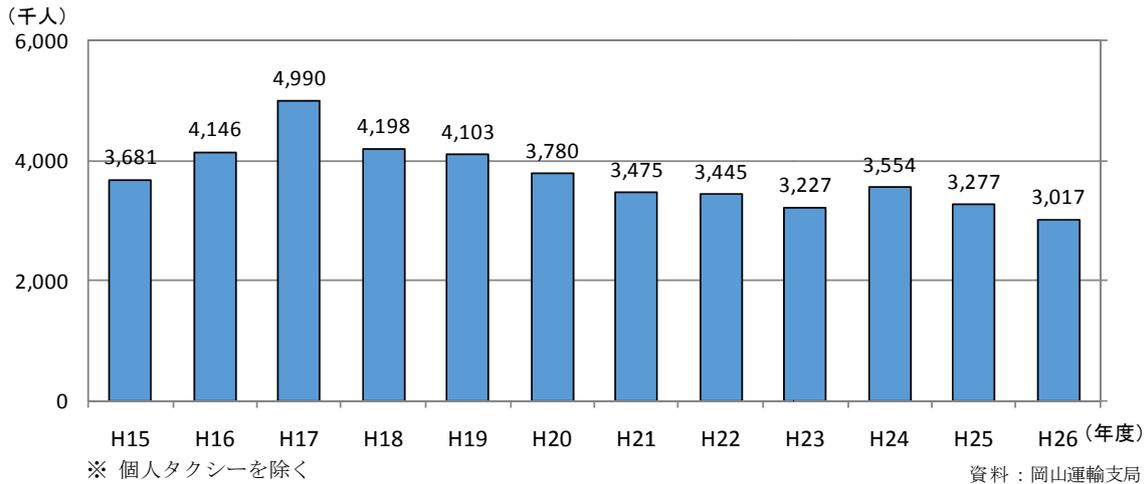


図 4 - 27 倉敷交通圏 タクシー輸送人員の推移

【写真】倉敷駅に並ぶタクシー車両



(6) 福祉交通・バリアフリーに関する特徴と問題

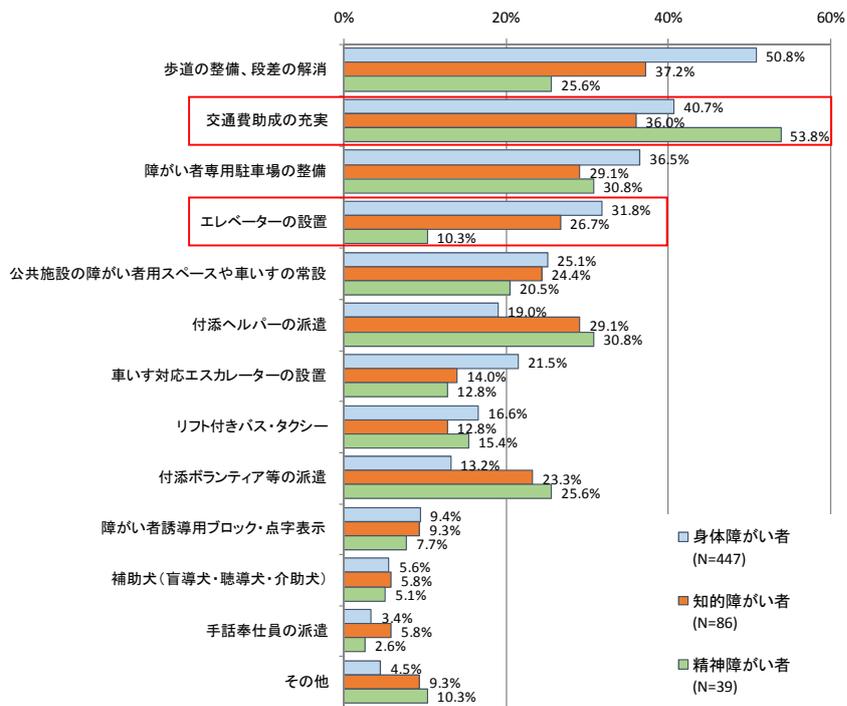
誰でも気軽に外出しやすい環境整備

- 市内の鉄道駅において、1日当たりの乗降客数が3,000人以上の駅は、JR西日本の倉敷駅、新倉敷駅、中庄駅、児島駅、茶屋町駅、西阿知駅と水島臨海鉄道の倉敷市駅の7駅であり、改札内及び自由通路等にエレベーターが設置されるなど、バリアフリー整備が行われています。
- 一方、障がい者や高齢者、ベビーカー利用者などが外出しやすい環境をつくるためには、車両や歩道も含めた連続的なバリアフリー化やソフト面での対策など、多様なニーズに応えるための更なる利便性の向上が必要です。
- 市内を運行する路線バス車両のバリアフリー化は、ノンステップ車は20.0%、ワンステップ車は29.3%に留まる状況です。
- 平成25年6月、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」(いわゆる「障害者差別解消法」)が制定され、平成28年4月1日から施行されました。これに伴い公共交通においては施設、事業者の接遇、駅周辺の道路付属物等への合理的配慮の取り組みが求められています。

表 4-3 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 | 32 | 8 | 25.0% | 10 | 31.3% |
| 下津井電鉄 | 43 | 7 | 16.3% | 12 | 27.9% |
| 合計 | 75 | 15 | 20.0% | 22 | 29.3% |

資料：倉敷市交通政策課調べ(平成26年3月31日現在)



資料：倉敷市障がい者基本計画

図 4-28 障がい者が外出しやすくするために必要な対策 アンケート調査結果

(7) 利用環境・利用促進に関する特徴と問題

主要交通結節点である倉敷駅周辺における低い利便性

- 倉敷駅は本市の玄関口として、鉄道や路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシーなど多様な公共交通の結節点となっています。
- 一方、JR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はありません。また、乗換等の案内が可能な各種案内所(JR案内所や観光案内所、路線バス案内所)は分散しており、利用者にとってわかりにくくなっています。

【写真】路線バス案内所

(交通事業者によって分かれて設置)

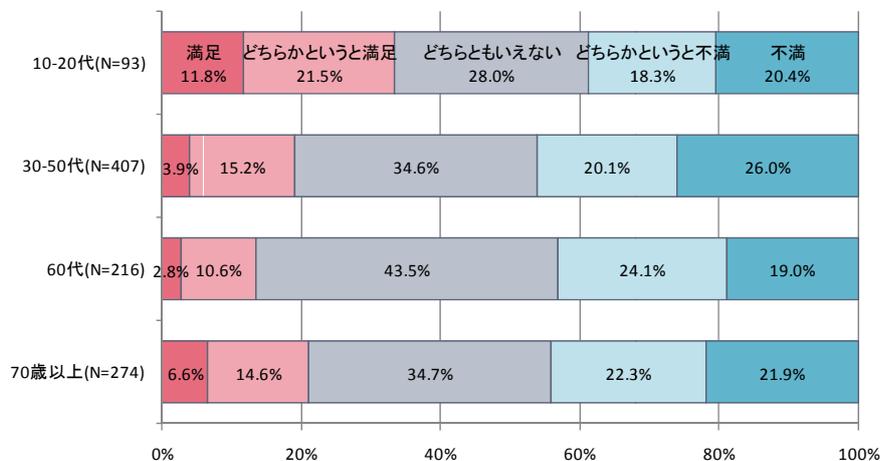


【写真】JR駅改札口から水島臨海鉄道までのルート



生活の中で認識の低い公共交通

- 倉敷市では、エコ通勤やバス教室、公共交通利用促進パンフレットの作成などの利用促進が実施されてきました。しかし、通勤などにおいて公共交通利用の定着にいたっていない状況です。
- 市内の公共交通機関に対する満足度では、「不満」という回答の他に「どちらともいえない」という回答も多くなっており、公共交通について十分認識されていないことがうかがえます。



資料：平成 26 年度 倉敷市第六次総合計画「まちづくり指標」アンケート調査

図 4 - 29 市内の公共交通への満足度

限られた IC カード乗車券「Hareca」の利用可能範囲

- 路線バスで利用できる IC カード乗車券「Hareca」は、路線バス利用者の半数以上(1日平均約 5,000 人)が利用しています。また、Hareca 利用エリアでは、ICOCA⁷や PiTaPa⁸も利用が可能となっています。
- 一方、Hareca カードを市内の鉄道やタクシー、レンタサイクル、買い物等で利用することはできません。公共交通をより利用しやすい環境の構築や、市外からの来訪者が利用しやすい環境づくりに向けて、IC カードの利用可能範囲の拡大と更なる利用促進が求められます。

(8) 協働に関する特徴と問題

関係機関・交通事業者間での連携の不足

- 市内では、鉄道・路線バス・一般タクシーなど複数の交通事業者が運行を行っていますが、各主体単独での実施が基本となっており、交通事業者間や行政、目的地となる施設等との連携による取り組みは限られています。
- 情報提供や運行内容、利用促進などにおいて、接続する路線間の連携は十分行われていません。

コミュニティタクシー導入地区以外における住民・行政・交通事業者間での連携の不足

- バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、地域との協働によるコミュニティタクシーの導入を進めています。しかしながら、導入に至った地区は限定的となっており、導入地区の拡大が必要です。

⁷ JR西日本で導入されている非接触型 IC カード

⁸ 関西を中心に岡山、静岡を含めた 63 の鉄道・バス事業者で構成されるスルッと KANSAI 協議会で導入されている非接触型 IC カード

2 取り組むべき課題

市の現状、上位計画に示すまちづくりの方向性、既存計画の達成状況、公共交通の特徴と問題点を踏まえ、倉敷市において今後取り組むべき課題を示します。

① 幹線・支線の明確化による地域間・地域内の連携強化

移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供と効率的で持続可能な公共交通に向けて、広域ネットワークも含めて市内バス路線の幹線・支線の考え方を明確にし、需要や地域の実情に応じたサービスを提供する必要があります。

② 広域ネットワークとの連携強化

公共交通による都市間移動を誘発するため、鉄道や新幹線、高速バス、リムジンバスなど広域ネットワークと市内の交通の連携が必要です。このためには、結節点となる倉敷駅や新倉敷駅、児島駅などの拠点の整備とともに、これら拠点と居住地域や施設を結ぶ市内の交通サービスを充実させる必要があります。

③ 交通渋滞に対応した交通サービスの構築

市内で慢性的に発生する交通渋滞時における、路線バスのサービス低下を軽減する対策の検討が必要です。

④ 公共交通と自転車との連携強化

駅や停留所までが比較的遠い地区からの公共交通利用の拡大や、来訪者も含めて市内移動の選択肢を増やすため、二次交通としての自転車の利用環境を向上させる必要があります。

⑤ 地域との連携によるコミュニティタクシー運行地区の拡大と利便性の向上

交通不便地域の高齢者等の移動手段の確保を目的に導入しているコミュニティタクシーについて、地域と連携した運行地区の拡大と利便性の向上が必要です。

⑥ 倉敷駅周辺や地域・地区間の回遊を促進する交通サービスの構築

広域拠点として施設や路線が集積する倉敷駅周辺において、市街地内の回遊を促進するわかりやすいサービスの検討と、公共交通による地域・地区間の回遊を可能とするネットワークの構築が必要です。

⑦ 観光客の二次交通としての公共交通の活用

美観地区や、市内各所の魅力ある観光地への周遊促進を目的に、観光二次交通として路線バスや一般タクシーなどの公共交通の更なる活用が必要です。

⑧ 地域資源である鉄道のサービス向上と活性化

地域の貴重な財産である鉄道について、利便性を向上させ通勤・通学の重要な移動手段とするとともに、周辺地域等と連携した更なる利用促進が必要です。

⑨ タクシーのサービス向上と活性化

一般タクシーは、生活支援、福祉、観光など多様なニーズに対応したサービスであり、予約すれば市内どこでも利用できる特色を生かした、サービスの向上と活性化が必要です。

⑩ 公共交通と福祉交通との連携による誰もが外出しやすい環境の構築

障がい者や高齢者などの1人では公共交通機関を利用することが困難な人や、ベビーカーを利用した子育て世代など、誰もが外出しやすい環境を構築するため、公共交通と福祉交通の連携体制・役割分担を明確にするとともに、周辺利用環境のバリアフリー化が必要です。

⑪ 倉敷駅周辺の利便性向上

主要な交通結節点として倉敷市の玄関口である倉敷駅において、乗り継ぎ利便性の向上や情報案内を充実させ、わかりやすく利用しやすい環境の整備が必要です。

⑫ 公共交通を利用しやすい環境の構築と戦略的なPR

ICカードの利便性向上などによる公共交通を利用しやすい環境の構築と、ターゲットを絞ったより効果的かつ魅力的な公共交通のPR・利用促進を進めることが必要です。

⑬ 関係主体・地域住民の連携強化

各種課題の解決にあたっては、交通事業者や目的地となる施設、地域企業、行政機関といった関係主体や地域住民との連携を強化し、地域一丸となって取り組みを推進する必要があります。