

倉敷市地域公共交通網形成計画

暮らしを支え 活気をつなぐ 倉敷の魅力を高める公共交通網



平成 30 年 1 月変更

平成 29 年 3 月

倉敷市

目 次

はじめに	1
計画策定の目的	1
計画の対象	2
計画の位置づけ	3
計画の区域	3
計画の期間	3
第1章 倉敷市の現状と交通に関する社会的背景	4
1 位置・地勢	4
2 人口減少と高齢化の進行	5
3 環境負荷の高まり	6
4 中心市街地の状況	7
5 移動の目的地となる施設の立地	8
6 観光資源と来訪状況	9
第2章 公共交通と市民生活	10
1 公共交通ネットワーク	10
2 鉄道	11
3 路線バス	14
4 コミュニティタクシー	17
5 一般タクシー	18
6 市の財政負担状況	19
7 市民生活	20
第3章 倉敷市が目指す都市と公共交通の役割	22
1 上位計画に示されたまちづくりの方向性	22
2 既存の公共交通関連計画の検証	28
3 その他の関連計画	32
4 倉敷市における公共交通の役割	34
第4章 倉敷市における公共交通の問題と課題	35
1 特徴と問題点	35
2 取り組むべき課題	56

第5章 計画の基本方針	58
1 理念と基本方針	58
2 計画の基本目標	59
3 公共交通網の将来像と各交通の位置づけ	60
4 関係主体の役割	65

第6章 目標を達成するための事業内容	66
1 課題解決に向けた目標を達成するための事業体系	66
2 事業内容	67
3 事業スケジュール	94

第7章 計画の達成状況の評価	96
1 評価指標の設定	96
2 評価の方法	100

参考資料	101
1 計画策定の経緯	101
2 パブリックコメント	101
3 倉敷市地域公共交通会議設置要綱	102
4 倉敷市地域公共交通会議 委員名簿	104
5 市内路線バスの路線系統分類	105
6 用語解説	106

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。

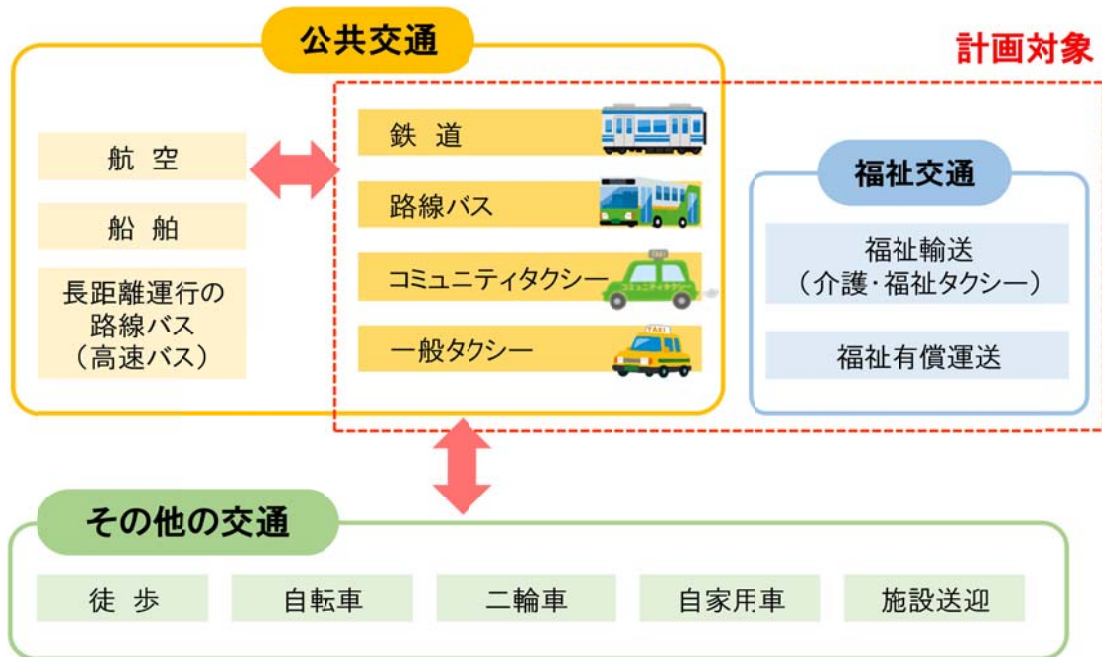


図 0 - 1 計画の対象

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。

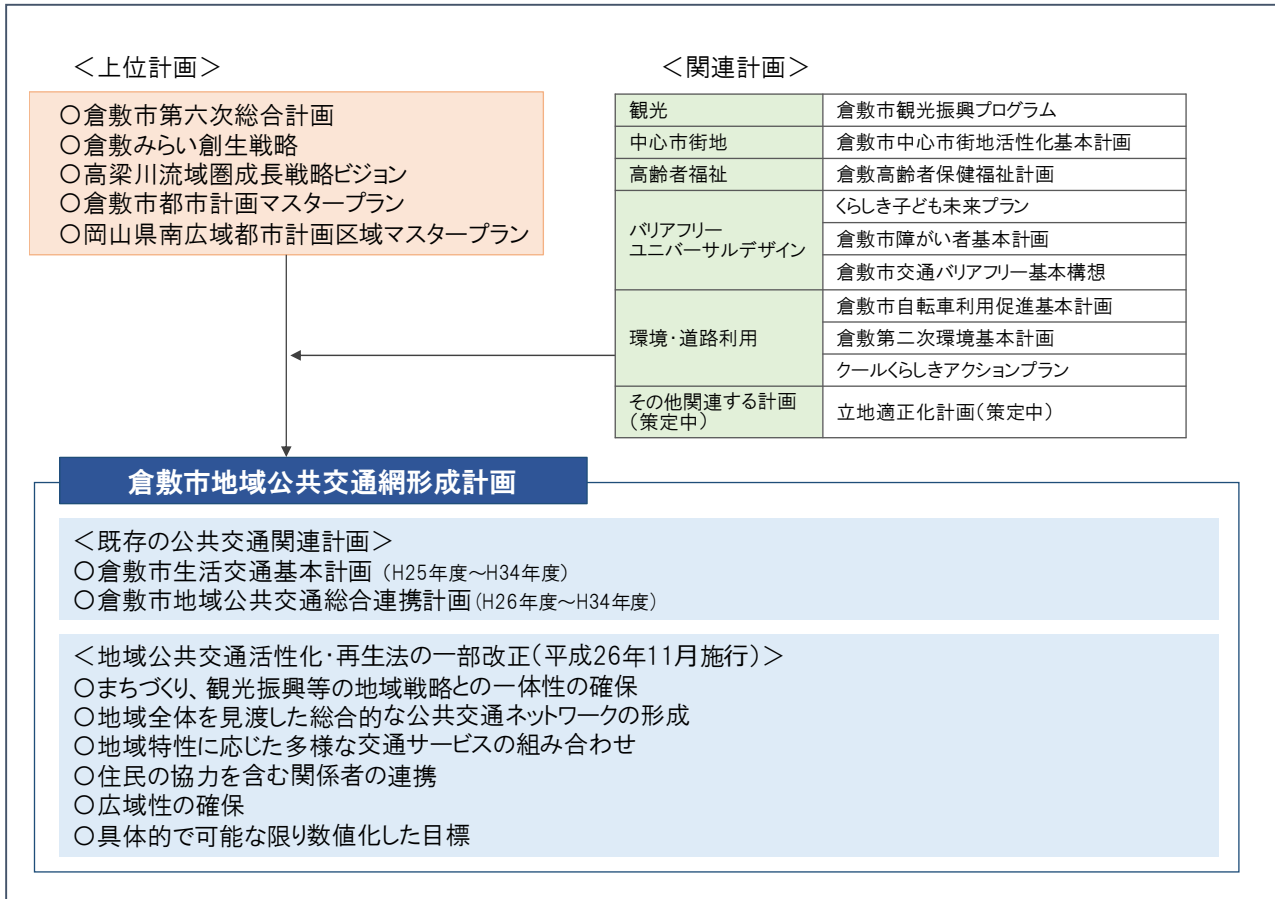


図 0 - 2 計画の位置づけ

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。

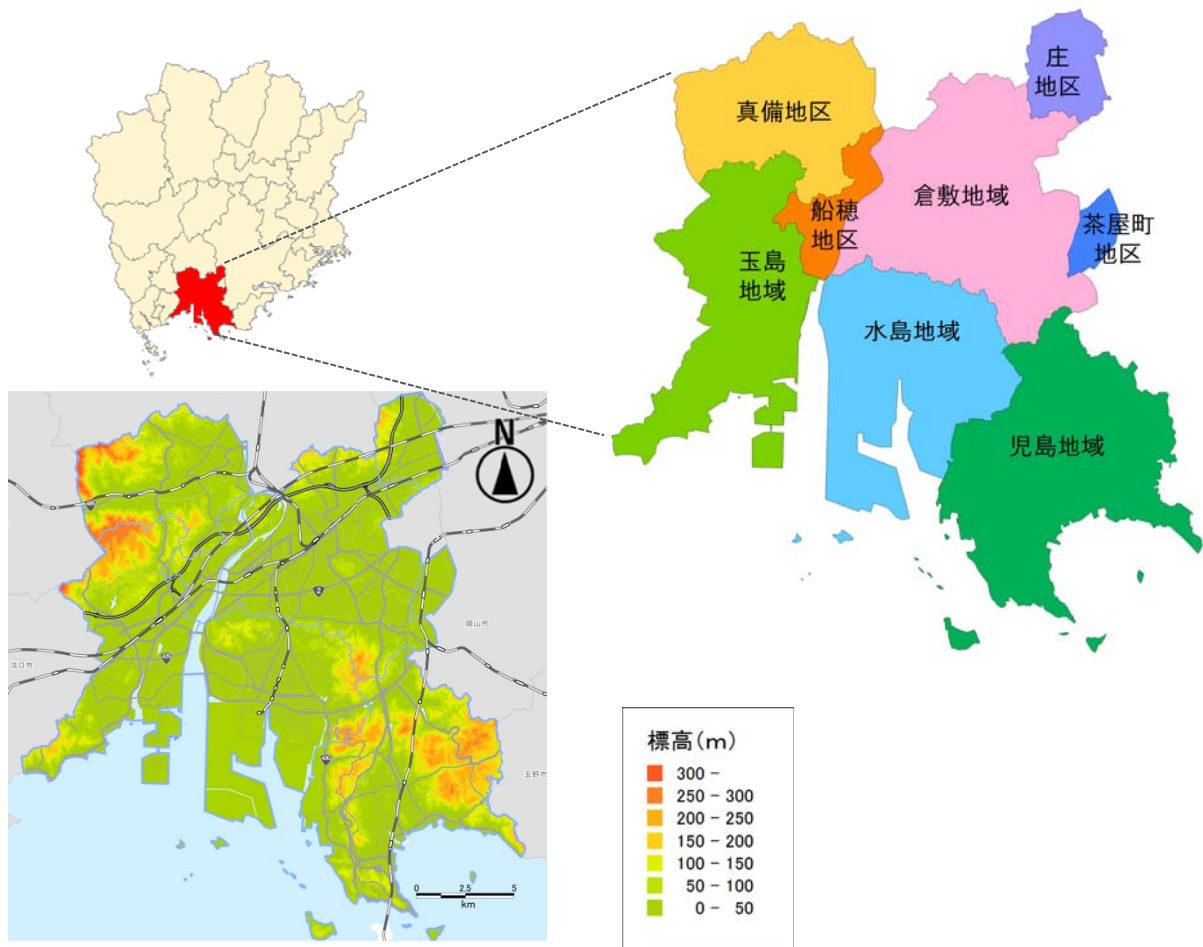


図 1-1 倉敷市の位置・地勢

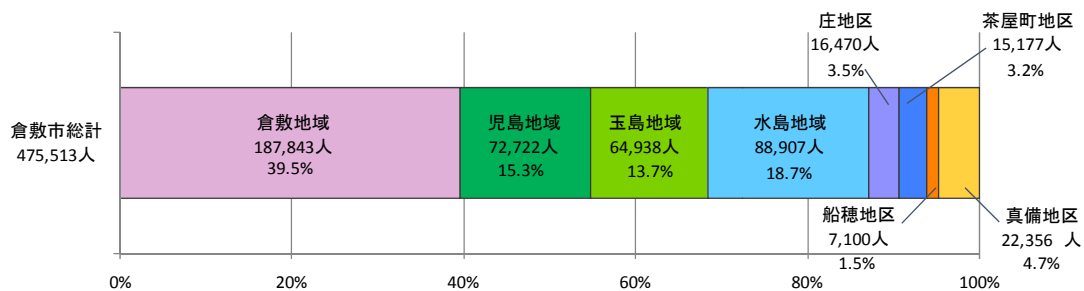


図 1-2 地域・地区別の人口構成

資料：平成 22 年国勢調査

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。

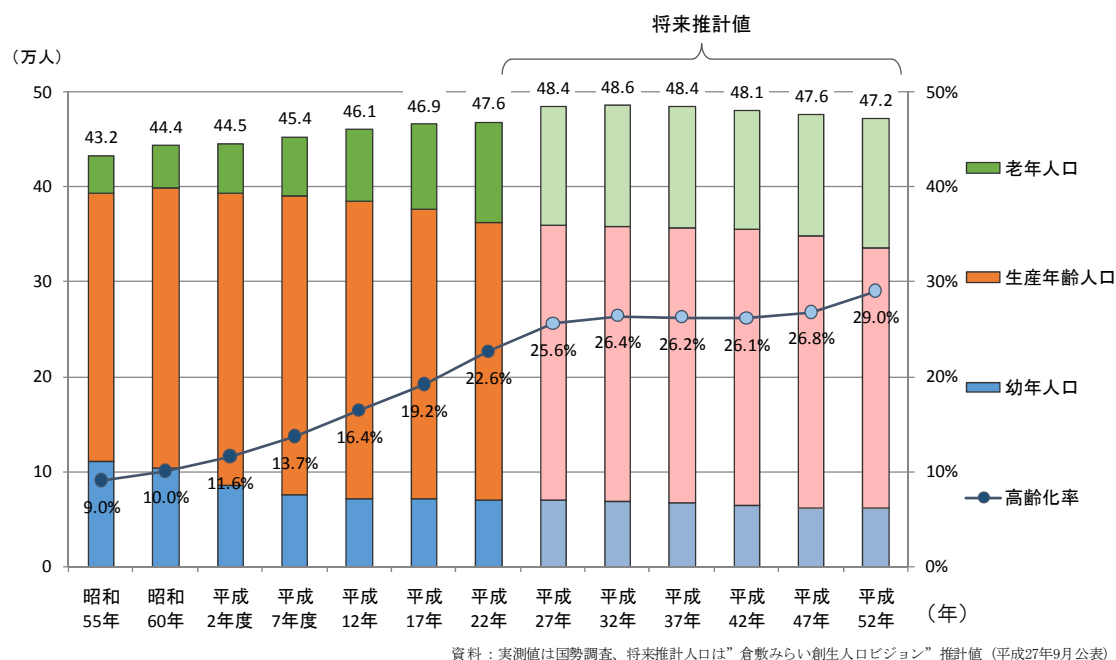


図1-3 人口・高齢化の推移と将来予測

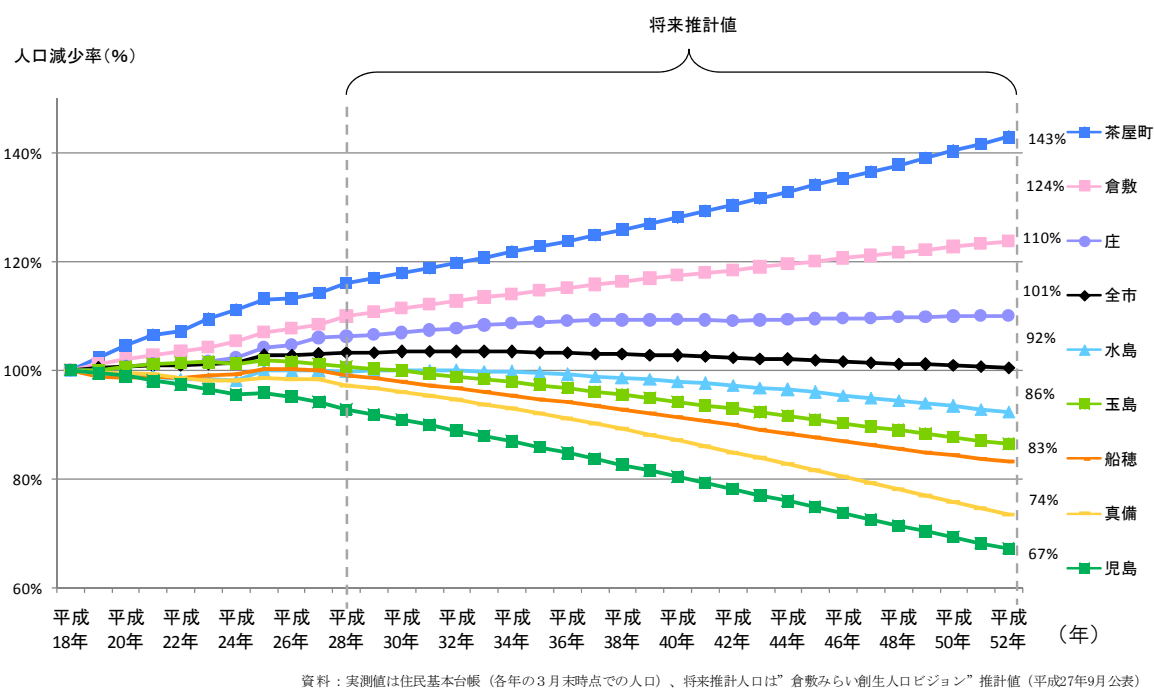
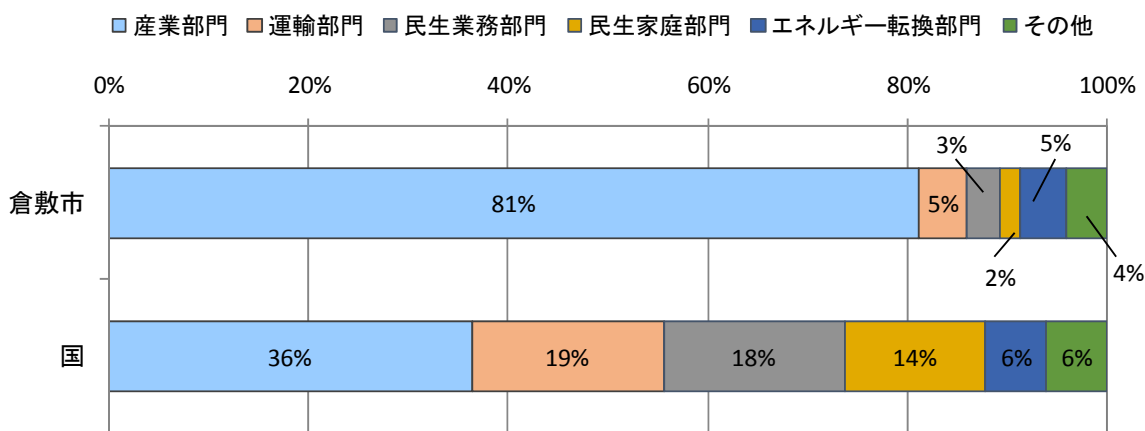


図1-4 地域・地区別の人口増減率の推移と将来予測（2006年を基準値とした増減率）

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。

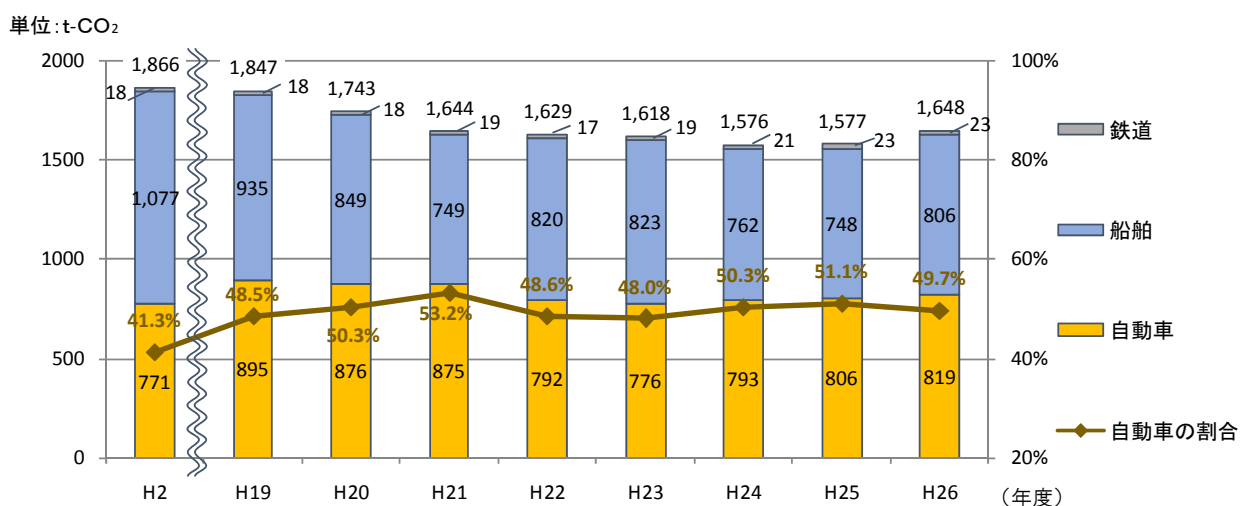


※1 倉敷市の排出量：2007 年度の数値

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



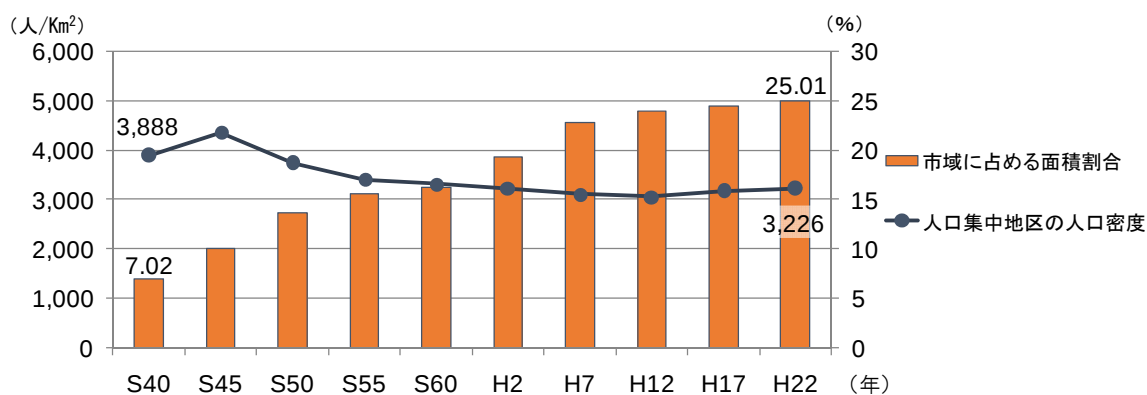
※ H2～H25 は確定値、H26 は暫定値

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

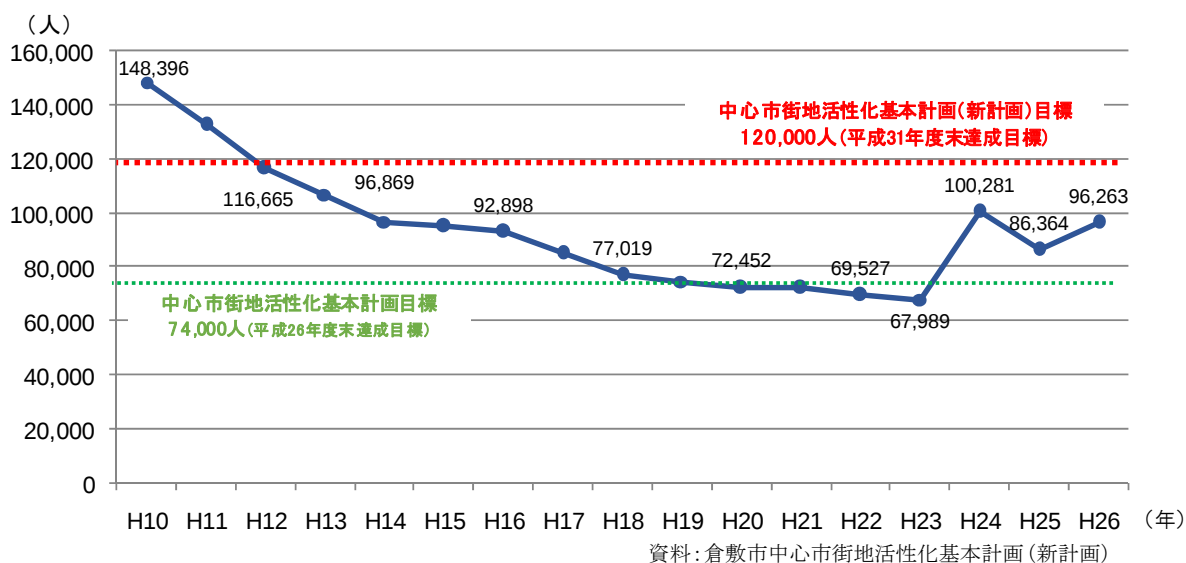
4 中心市街地の状況

- 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

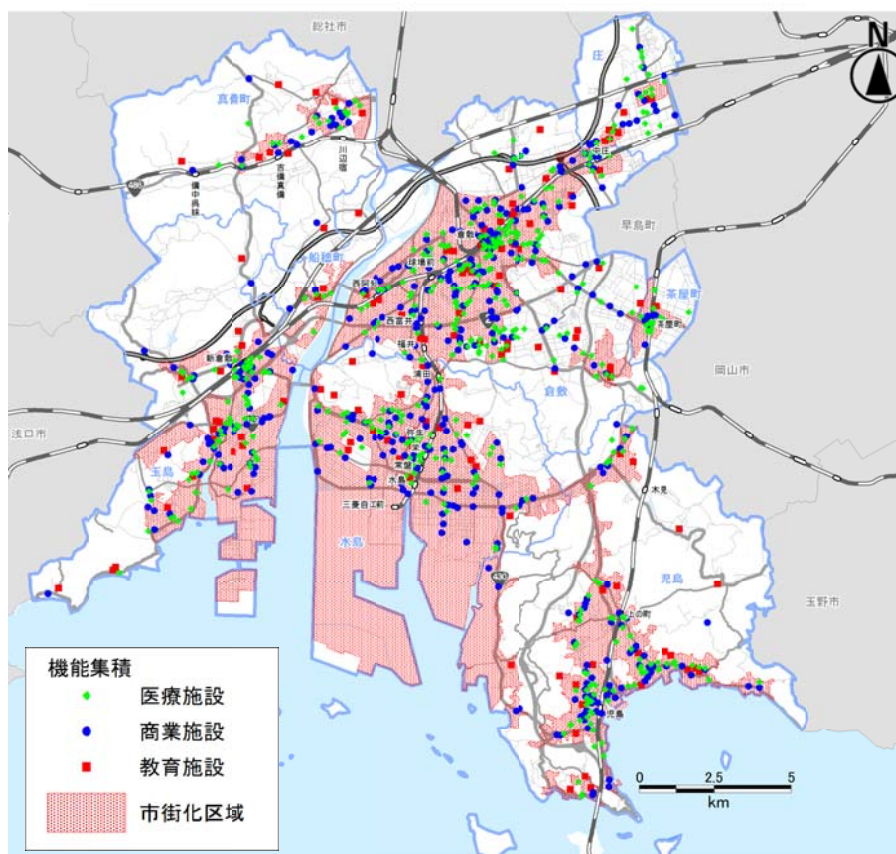


資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画(新計画)

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

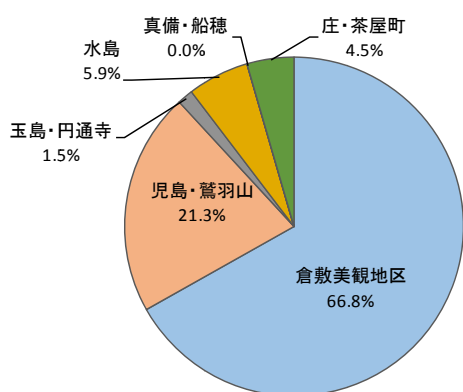
6 観光資源と来訪状況

- 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・鷺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。

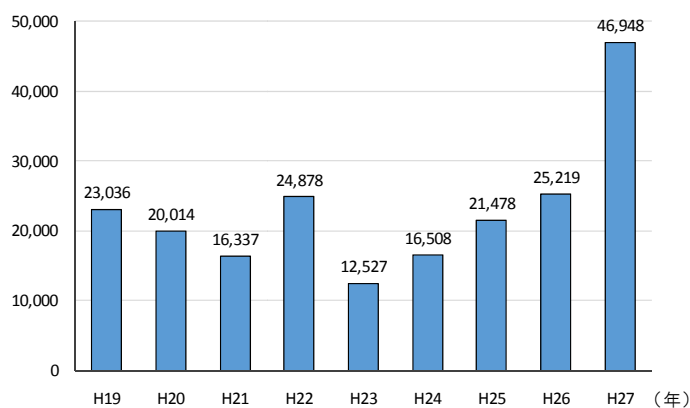
表 1 - 2 岡山県内主な観光地域の観光客数(平成 27 年上位 5 地域)

	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。

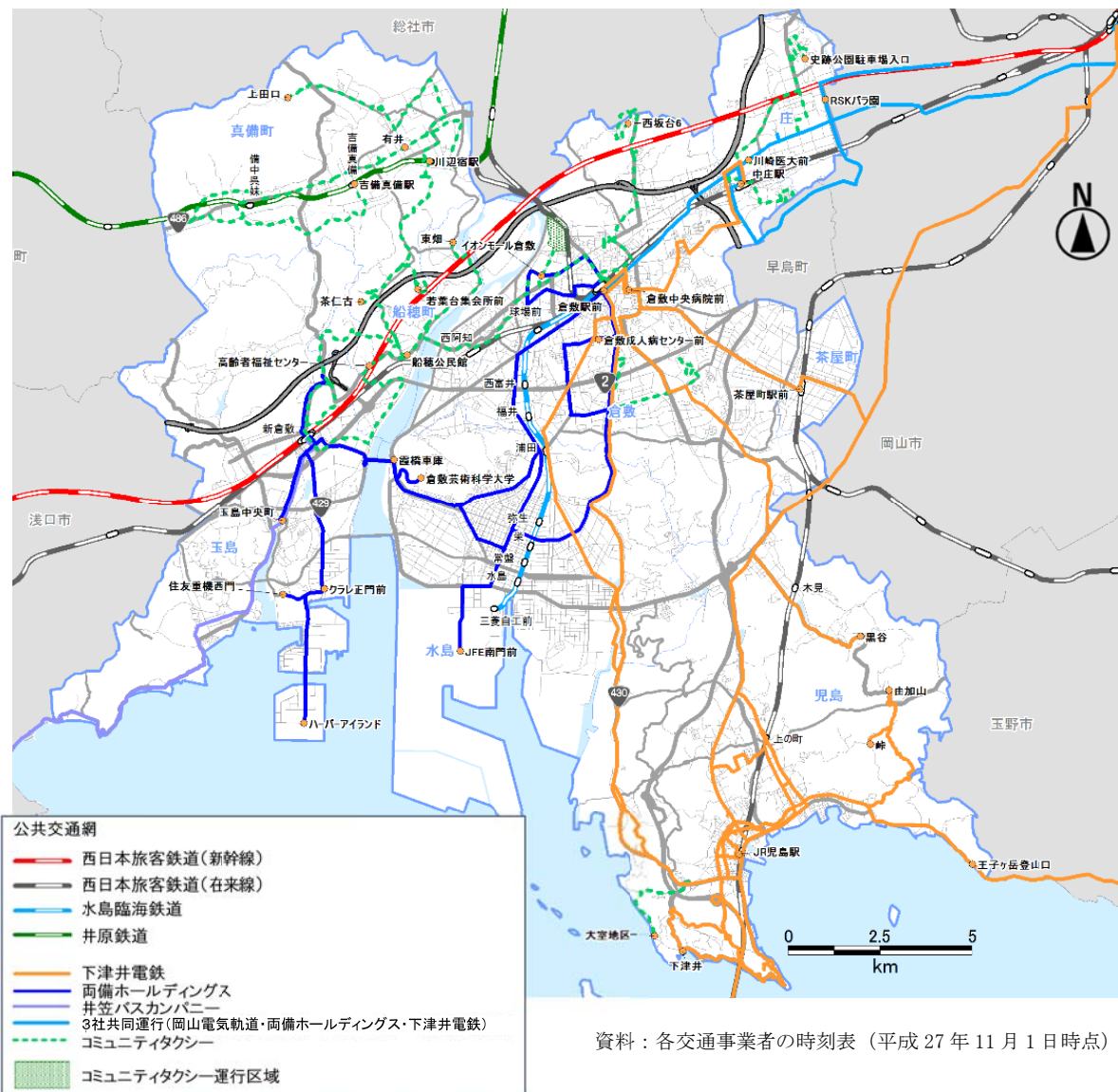


図 2 - 1 公共交通ネットワーク

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。

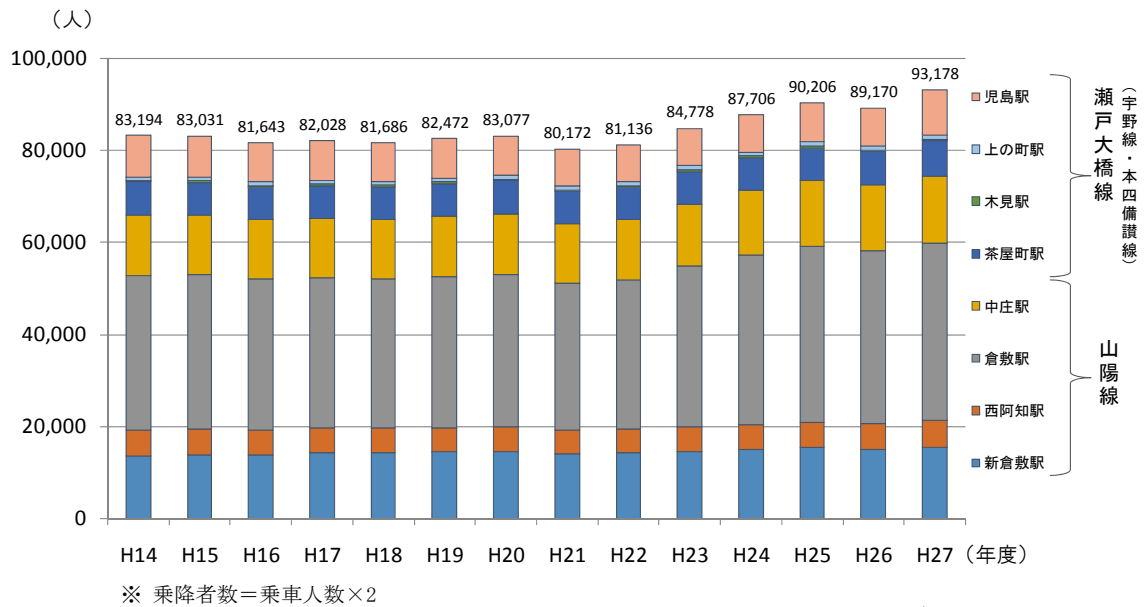


図2-2 倉敷市内JR西日本各駅の一日当たり平均乗降者数の推移

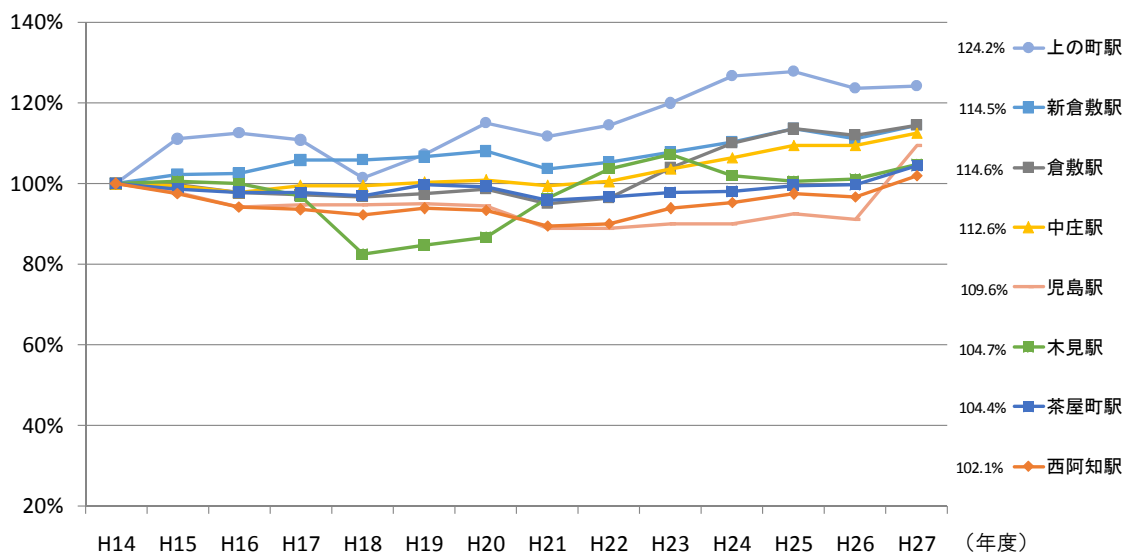
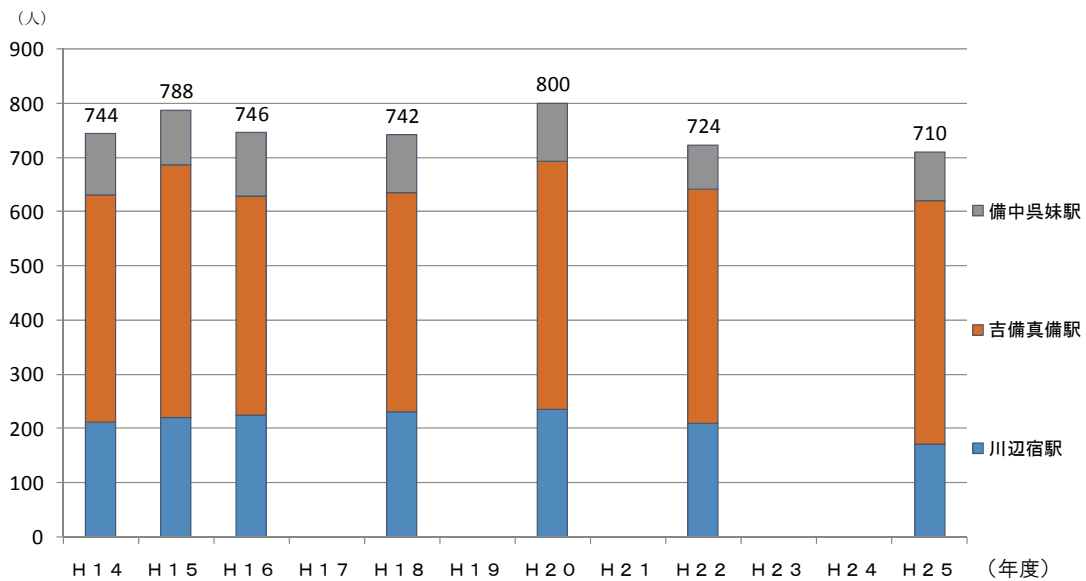


図2-3 倉敷市内JR西日本各駅の一日当たり平均乗降者数の推移
(平成14年度を基準値とした増減値)

(3) 井原鉄道

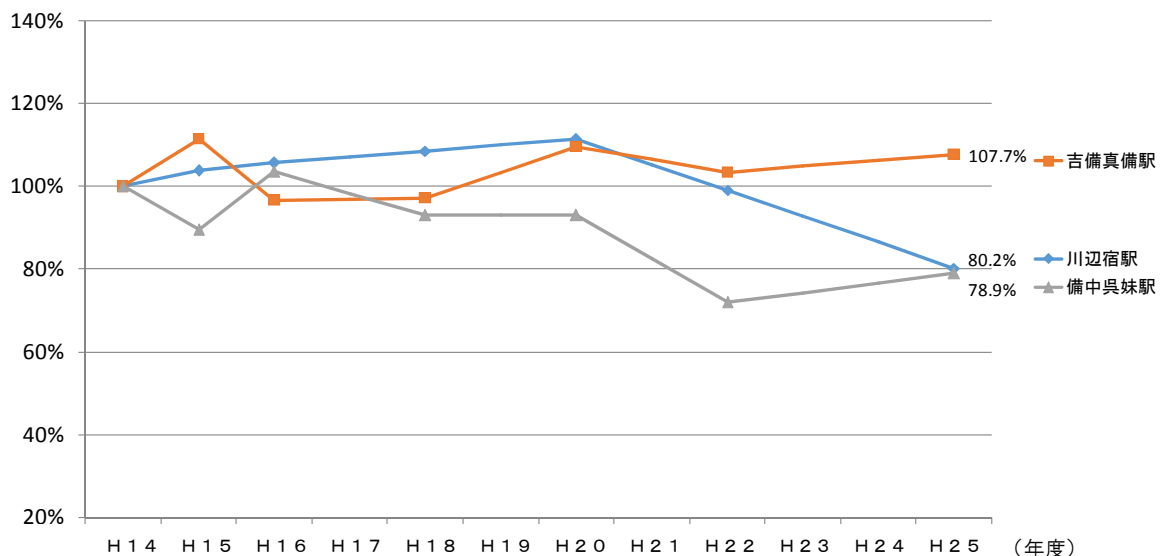
- 井原鉄道井原線は、総社市の総社駅・清音駅から、真備地区、矢掛町、井原市を経て広島県福山市の神辺駅に至る延長 41.7 km の鉄道です。総社駅と清音駅の間は、JR 西日本の伯備線との共用区間になっています。
- 昭和 61 年に岡山、広島両県と関係 12 市町村が主体となり、民間及び関係団体の協力を得て第三セクターとして井原鉄道株式会社が設立、平成 11 年に井原線が開業しました。
- 倉敷市内では真備地区に 3 駅があり、通学を中心に利用されています。
- 駅別の乗降者数では、吉備真備駅以外の駅では減少傾向となっています。



※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当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 路線バス

(1) 運行状況

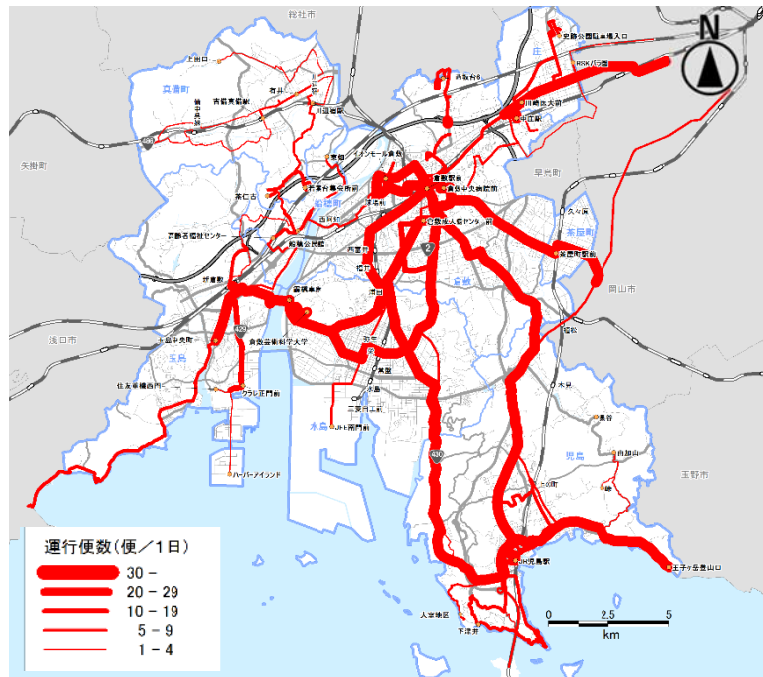
- 市内の路線バスは、倉敷駅を中心とし放射状にネットワークを形成しており、広域拠点、地域・地区拠点間を結ぶ重要な移動手段となっています。
- 地域内の路線は児島地域、玉島地域のJR主要駅を中心に運行されています。



資料：各交通事業者の時刻表・公共交通マップ（平成27年時点）

図 2-8 路線バスの運行状況

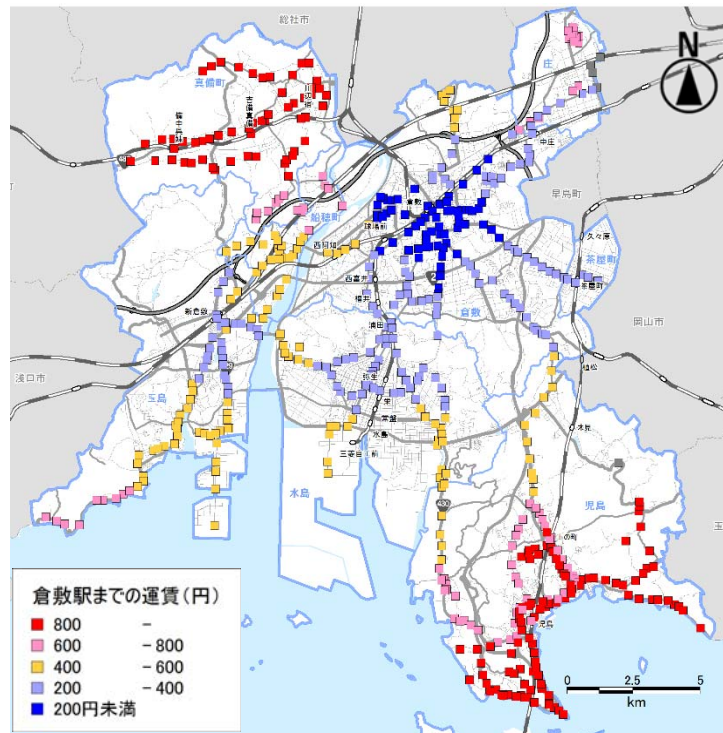
- 運行便数は、倉敷駅を起点に児島、水島、茶屋町を結ぶ路線、新倉敷駅を起点に玉島、水島を結ぶ路線で多くなっています。
- 倉敷駅までの運賃は、児島地域、真備地区において800円以上、笹沖周辺からの区間では200円未満となっています。



※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)

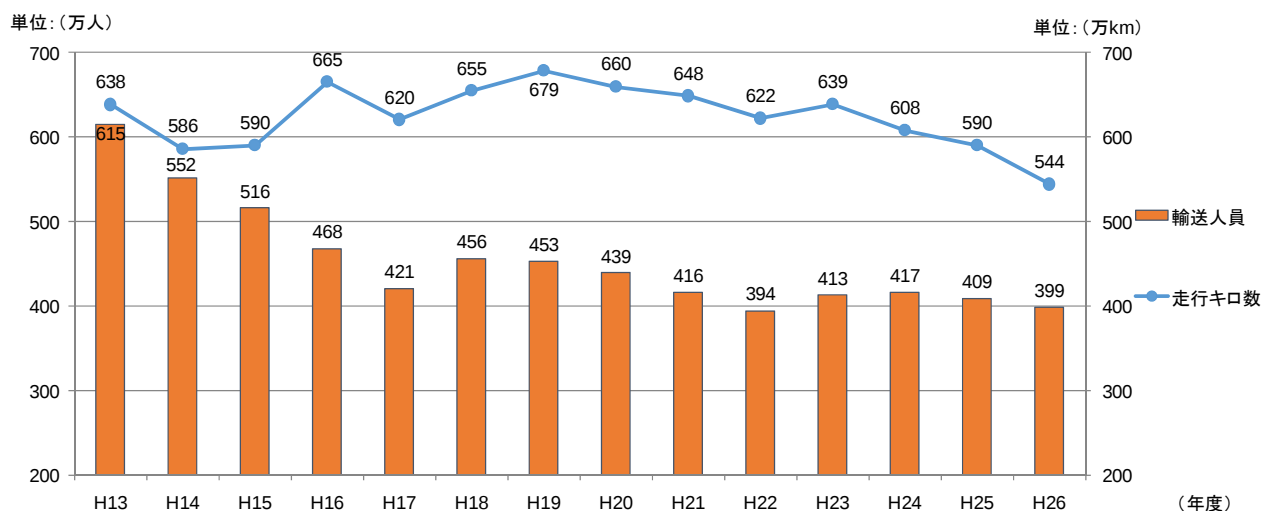


資料：各交通事業者の時刻表（平成27年11月1日時点）

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

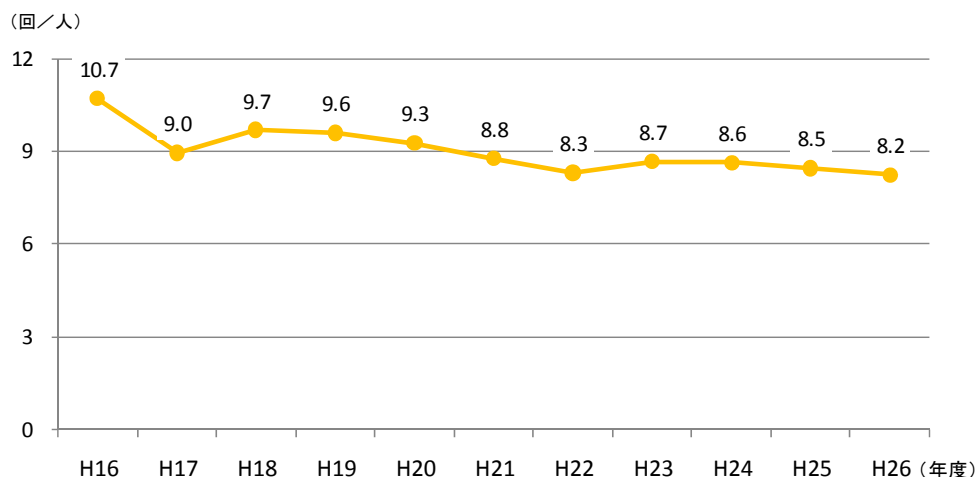
5 平成24年度より井笠鉄道株式会社を除く

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。

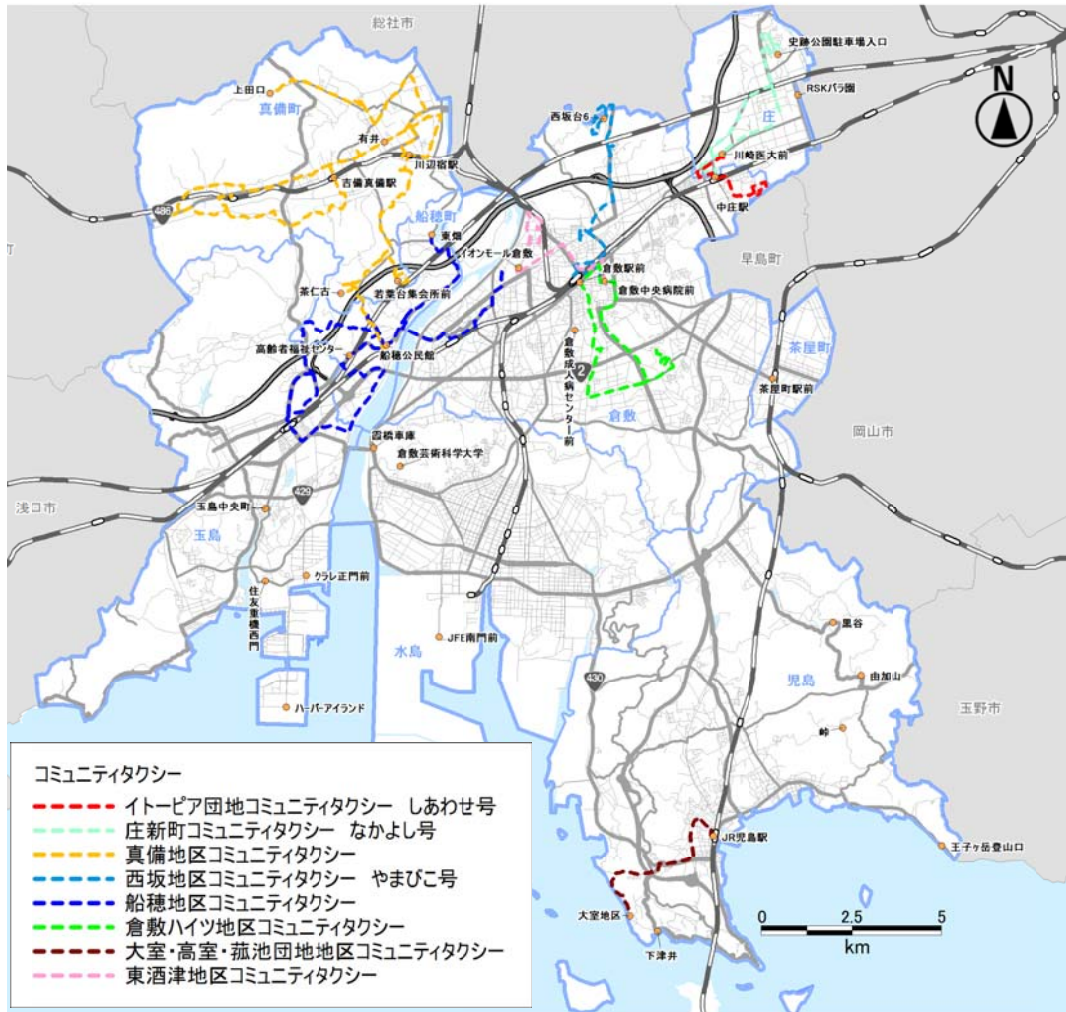
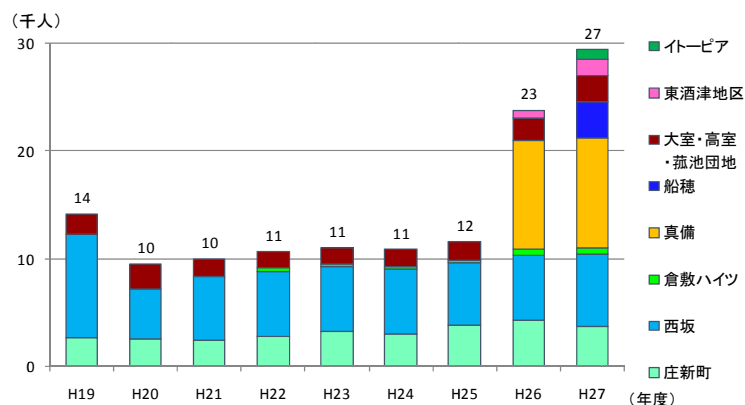


図 2 - 13 コミュニティタクシーの運行状況



※ 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。

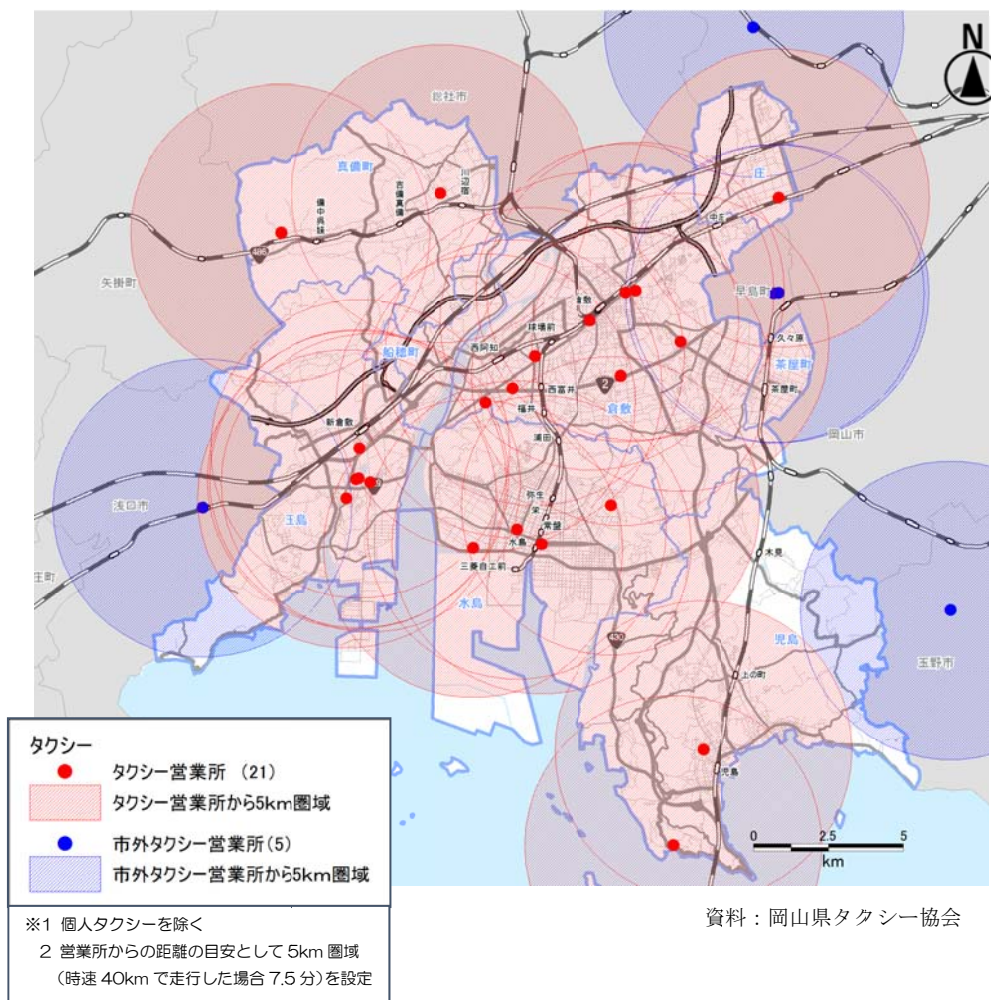


図 2 - 15 タクシー事業者の分布

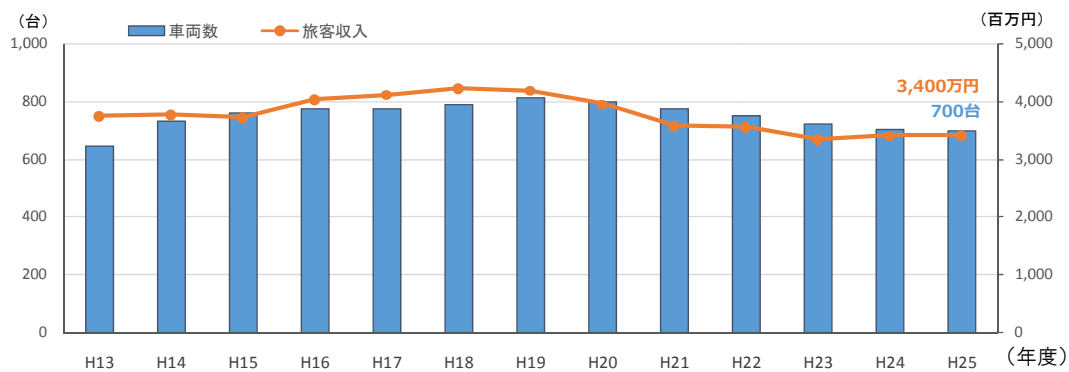


図 2 - 16 タクシー車両数と旅客収入の推移

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。

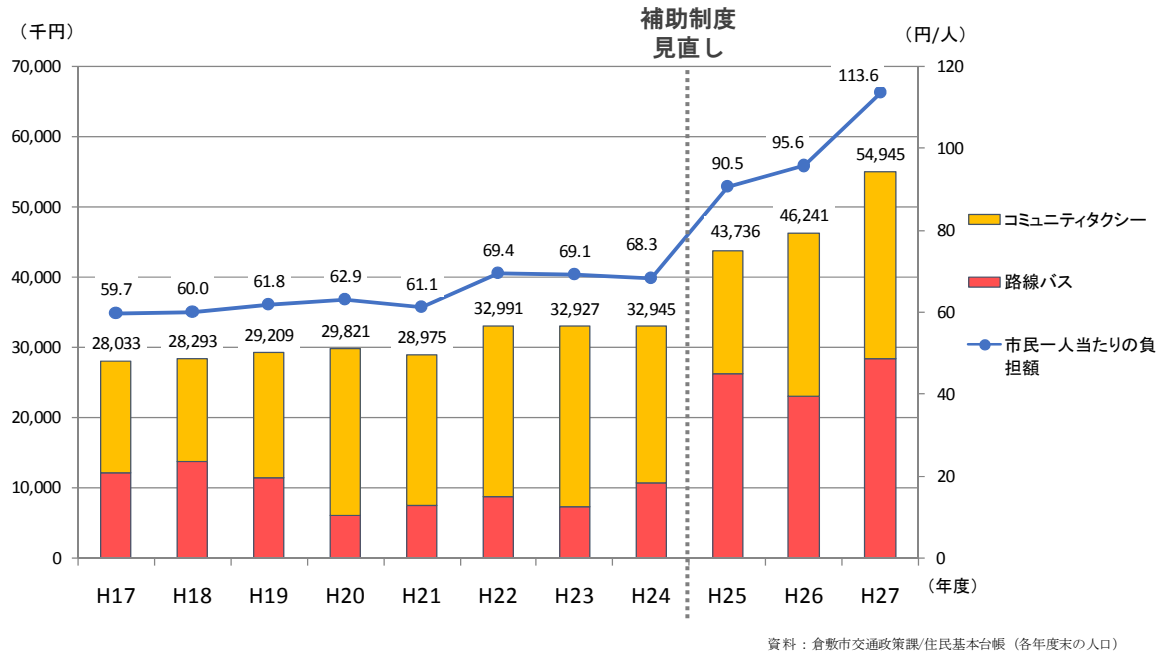
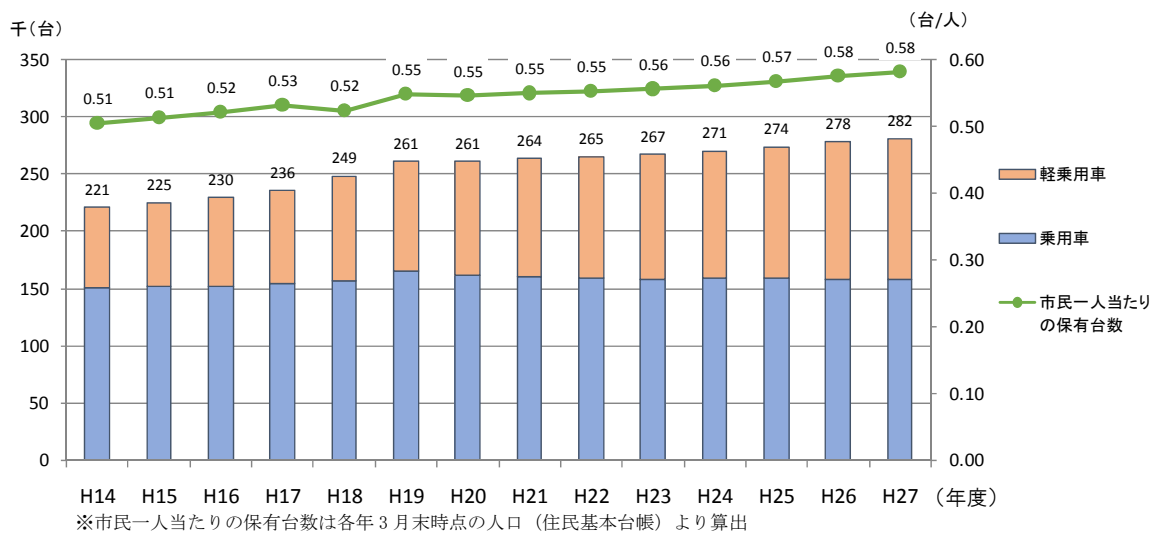


図 2 - 17 路線バス・コミュニティタクシーの運行に係る市の財政負担の推移

7 市民生活

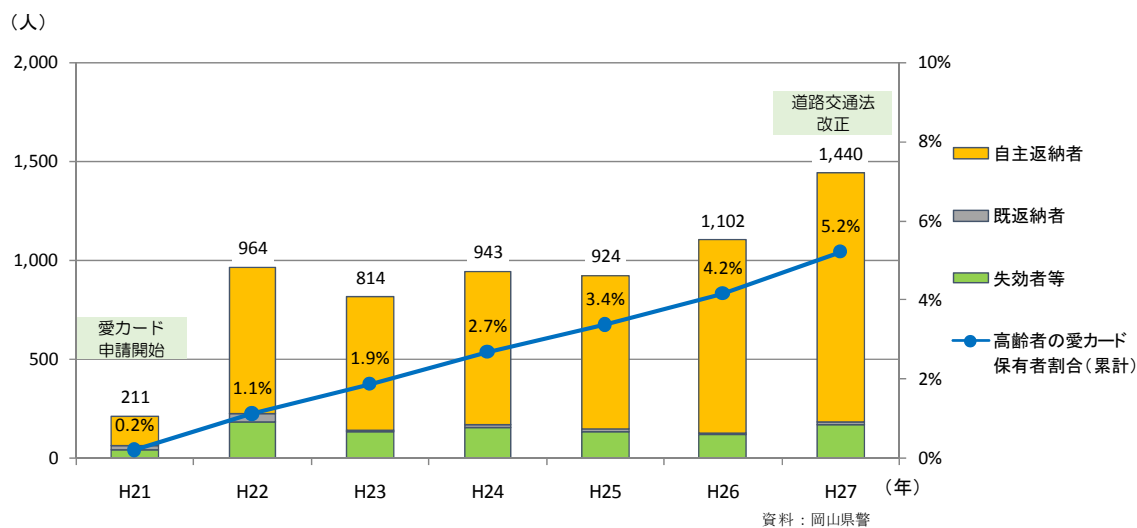
(1) 自家用車と運転免許証の保有状況

- 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



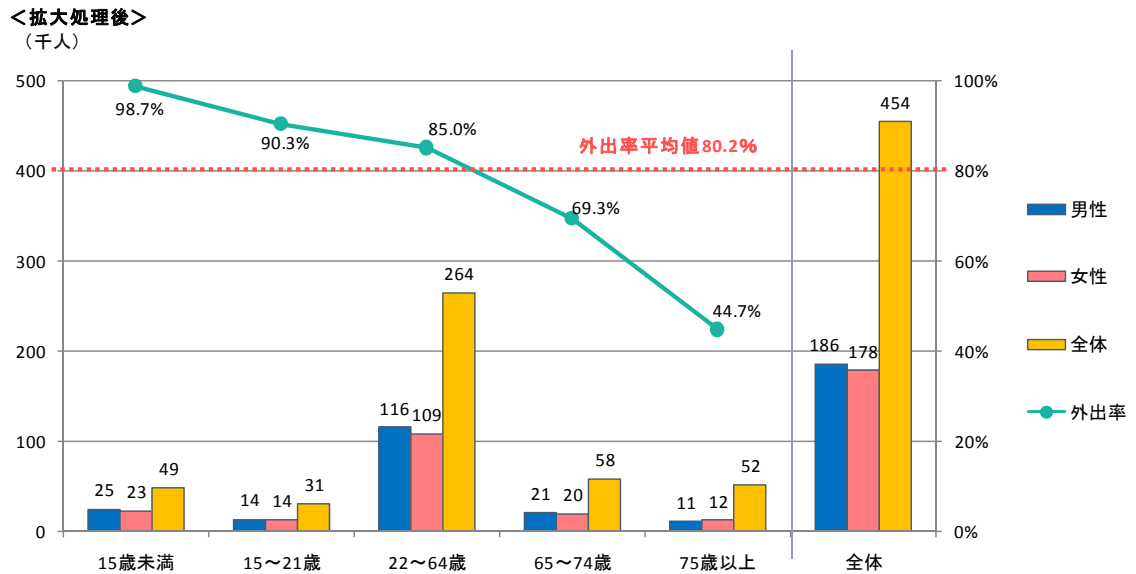
資料：岡山県警

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。

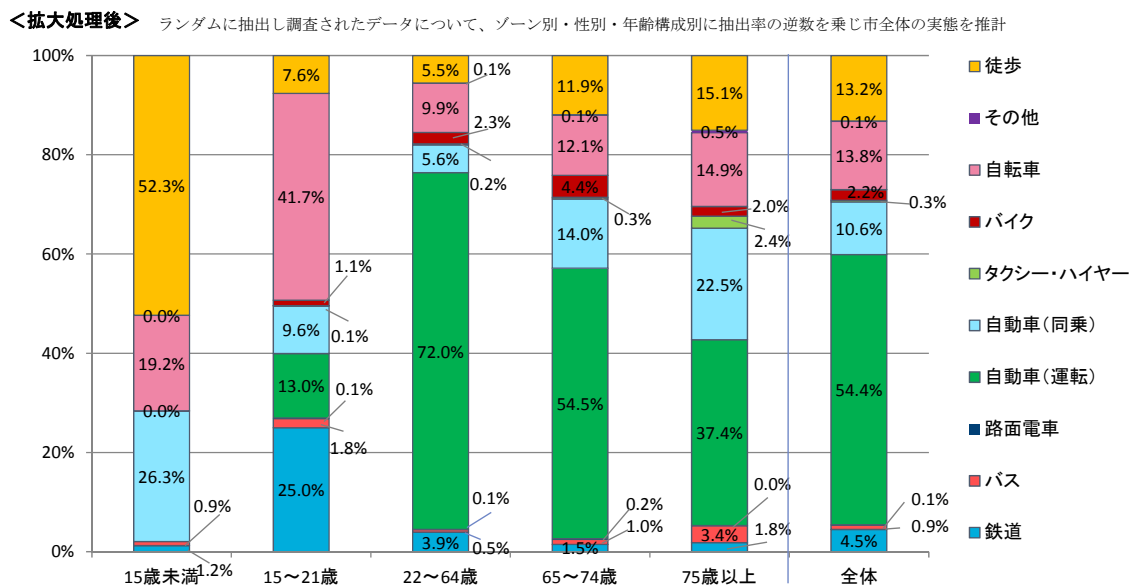


資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

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。



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	○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> ○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>
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	○商店街がにぎわい、まちに活気がある ○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 ○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
保健・医療・福祉	○だれもが安全に移動できる道路環境となっている ○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 ○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
行財政・市民協働・コミュニティ	○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 ○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

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	【機能性の高い都市空間の形成】 ○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を推進</u>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。 【公共交通の確保と利用促進】 ○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を形成</u>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を利用して移動しやすい環境を整備</u>する。

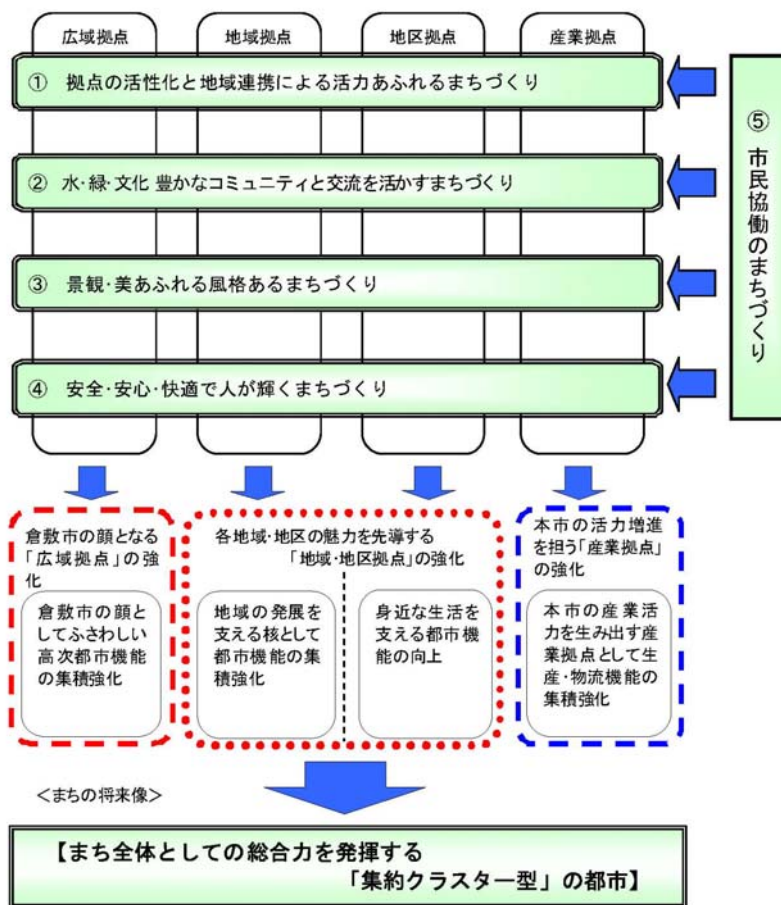
(3) 倉敷市都市計画マスタープラン

- 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

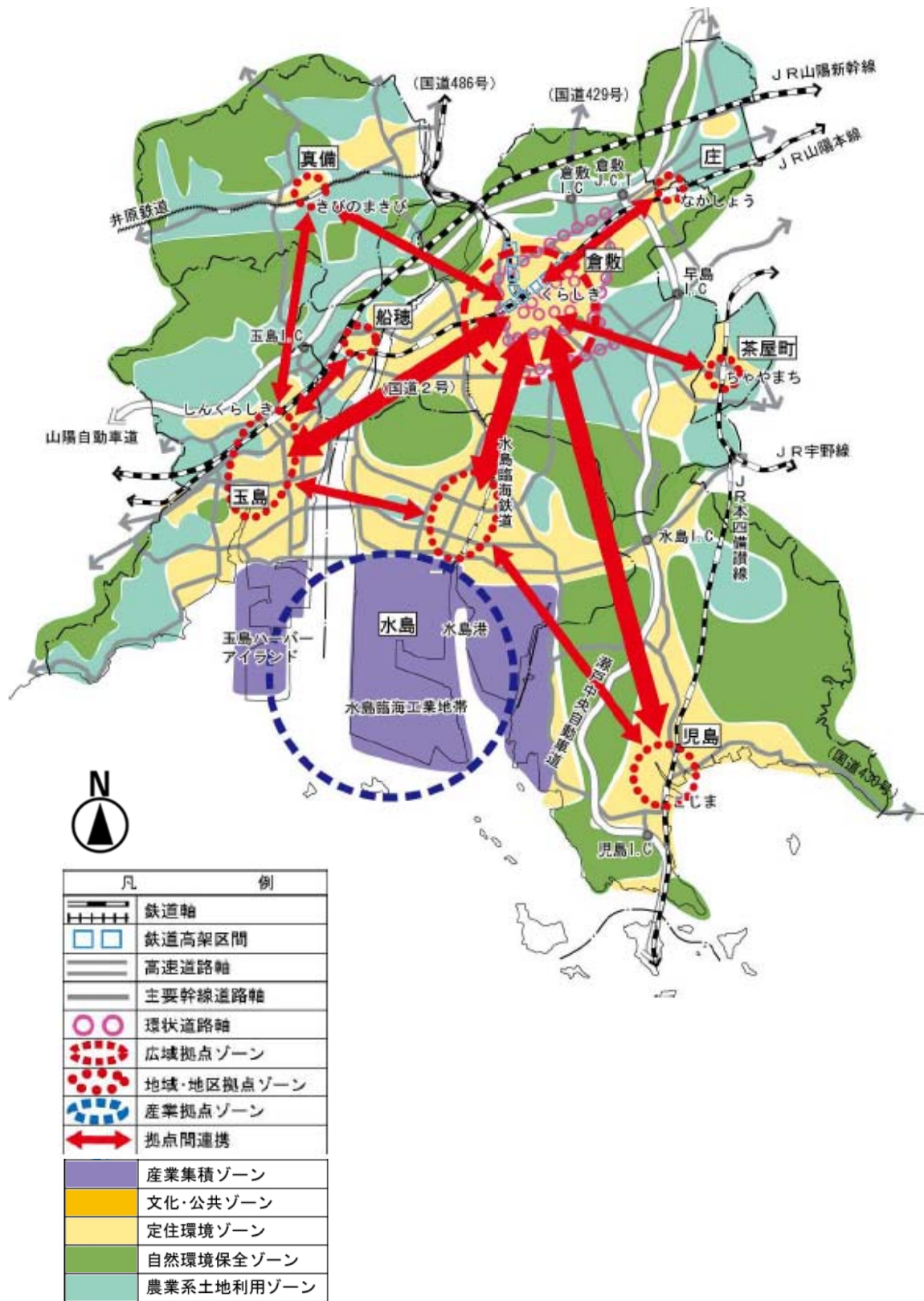
まちづくりの目標とまちの将来像

<都市構造の基本方針とまちづくりの目標>



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



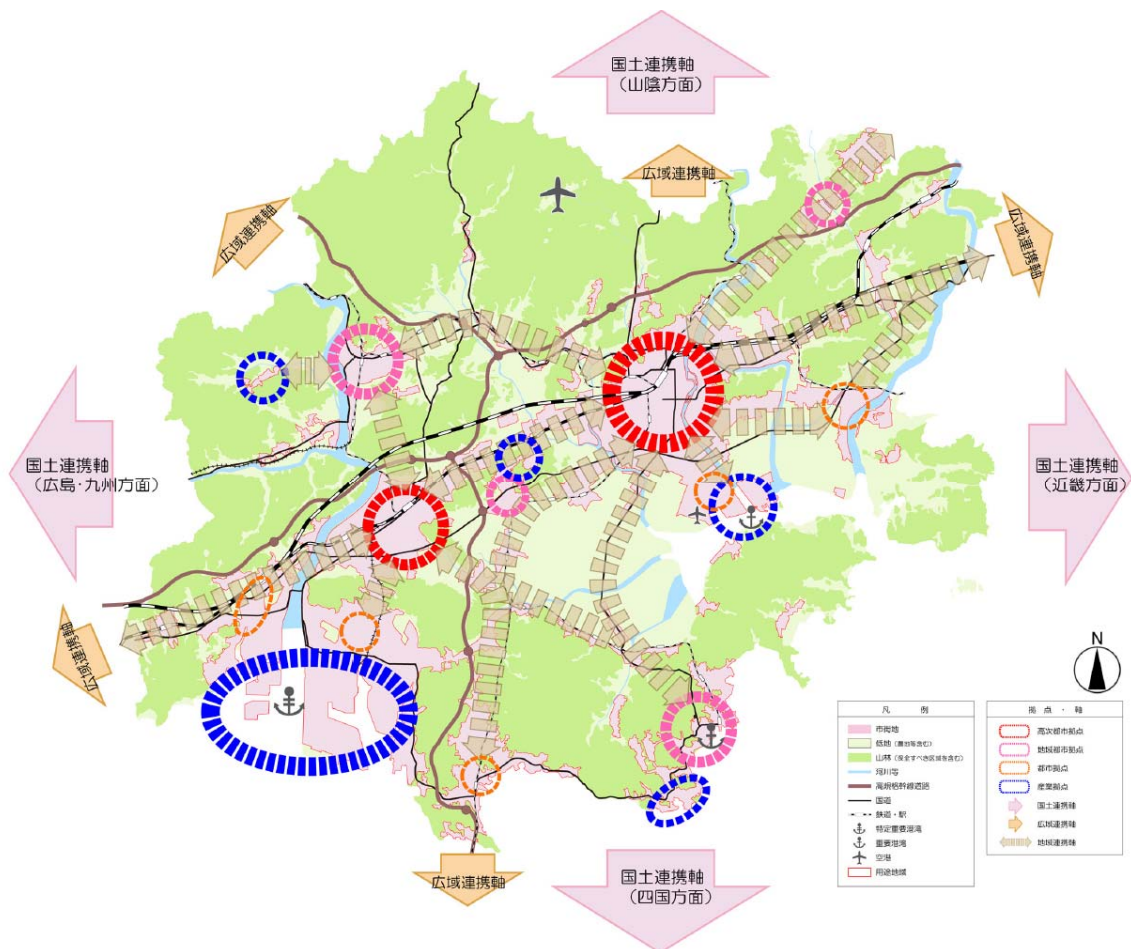
公共交通に関連する地域別・地区別のまちづくり方針		
地域・地区	目標	公共交通に関連する方針
倉敷	本市の中心にふさわしい市街地の形成	<ＪＲ倉敷駅周辺の整備> ・駅南北市街地の一体的な発展をめざし、駅周辺における鉄道の高架化（連続立体交差事業）と都市基盤の一体的な整備を推進します。 <快適なゆとりある歩行者ネットワークの整備> ・ＪＲ倉敷駅周辺において、自転車利用の利便性の向上を図るため、駐輪スペースの整備や快適な通行空間の整備を進めます。
	広域拠点を支える総合的な交通網の形成	<中心部の総合的な交通対策> ・本市の玄関口にふさわしい交通拠点の形成をめざし、公共交通機関や駅などの関連施設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	<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> ・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	<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> ・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	<鉄道駅のユニバーサルデザインの充実> ・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	<鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実> ・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	<鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実> ・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	<拠点間を結ぶ公共交通サービスの充実> ・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	<井原鉄道吉備真備駅周辺の整備> ・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。
		<鉄道駅を中心とする公共交通サービスの充実> ・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	中四国の中核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	○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。 ○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。

将来都市構造図



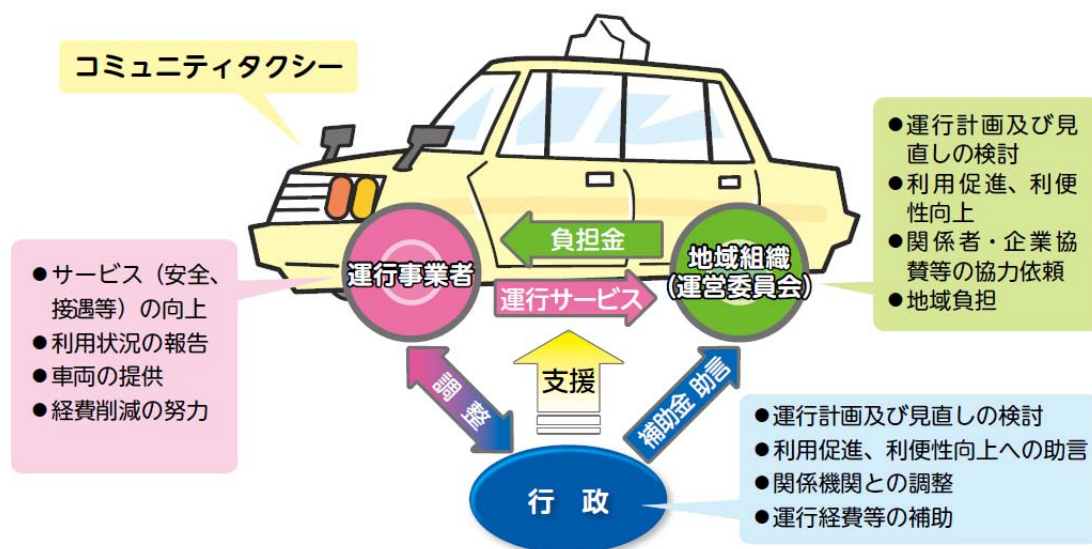
2 既存の公共交通関連計画の検証

- 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	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
d 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
	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
j 過度な自動車利用からの転換	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

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

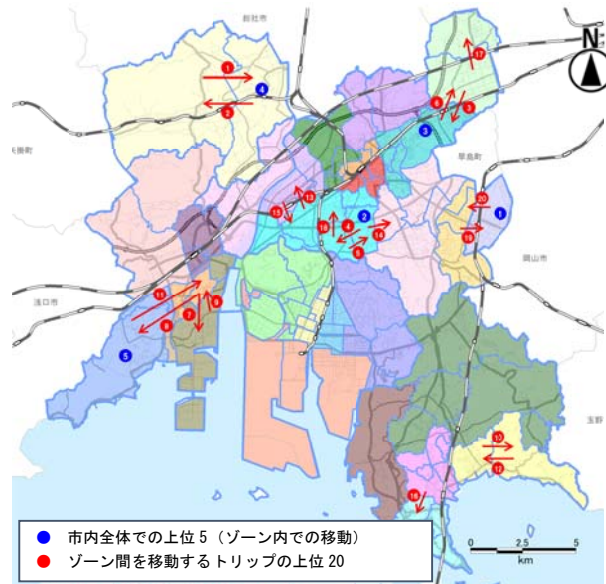
第4章 倉敷市における公共交通の問題と課題

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

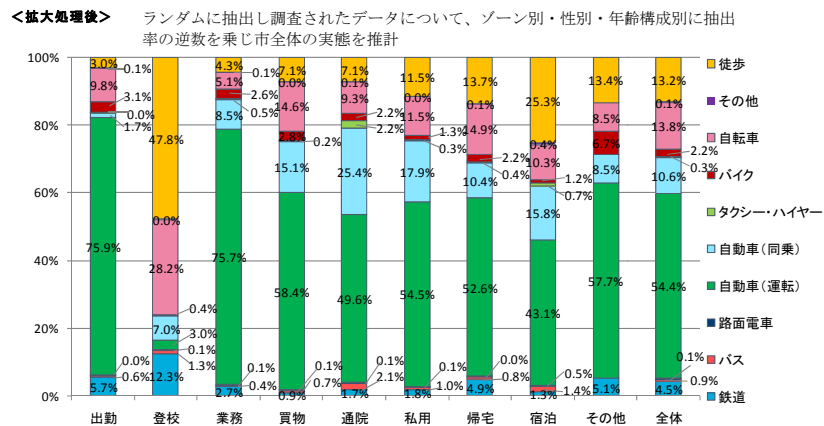
地域内の短距離移動における自動車利用への依存

- 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)

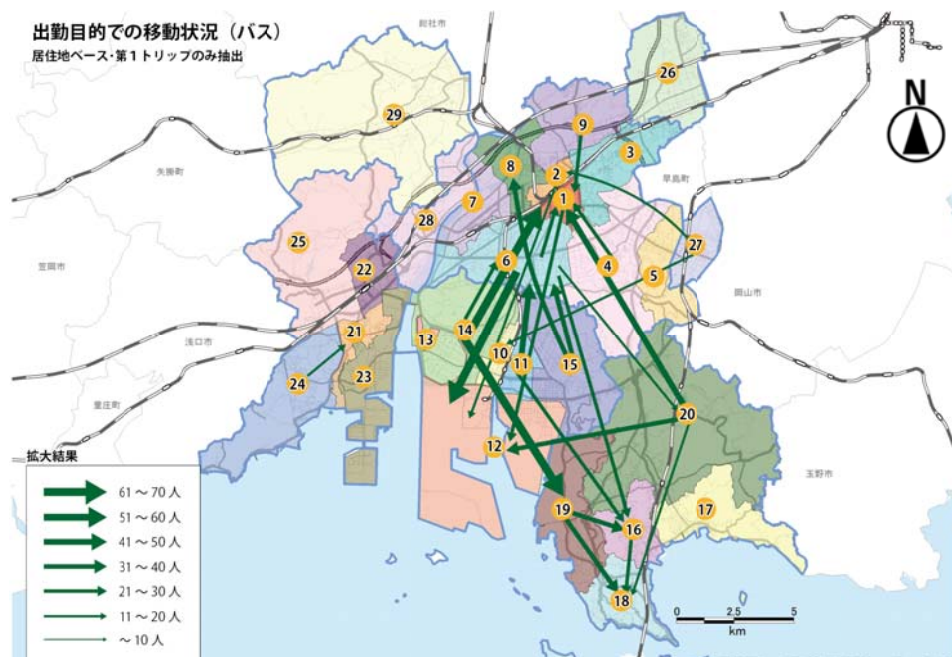


資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-2 目的別の代表交通手段

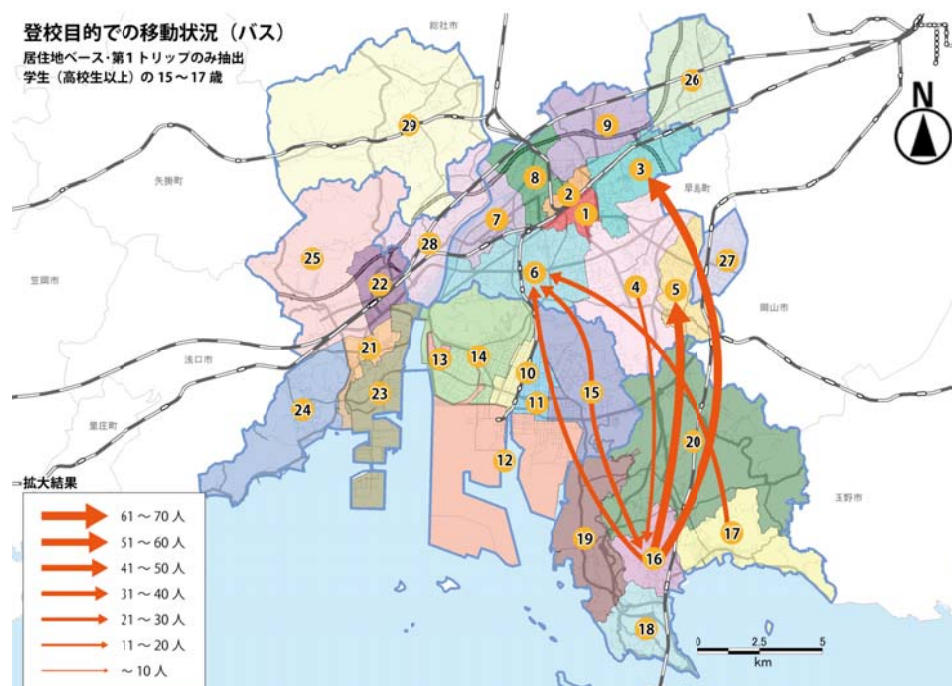
地域間の中距離移動に利用される路線バスの非効率な運行

- 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

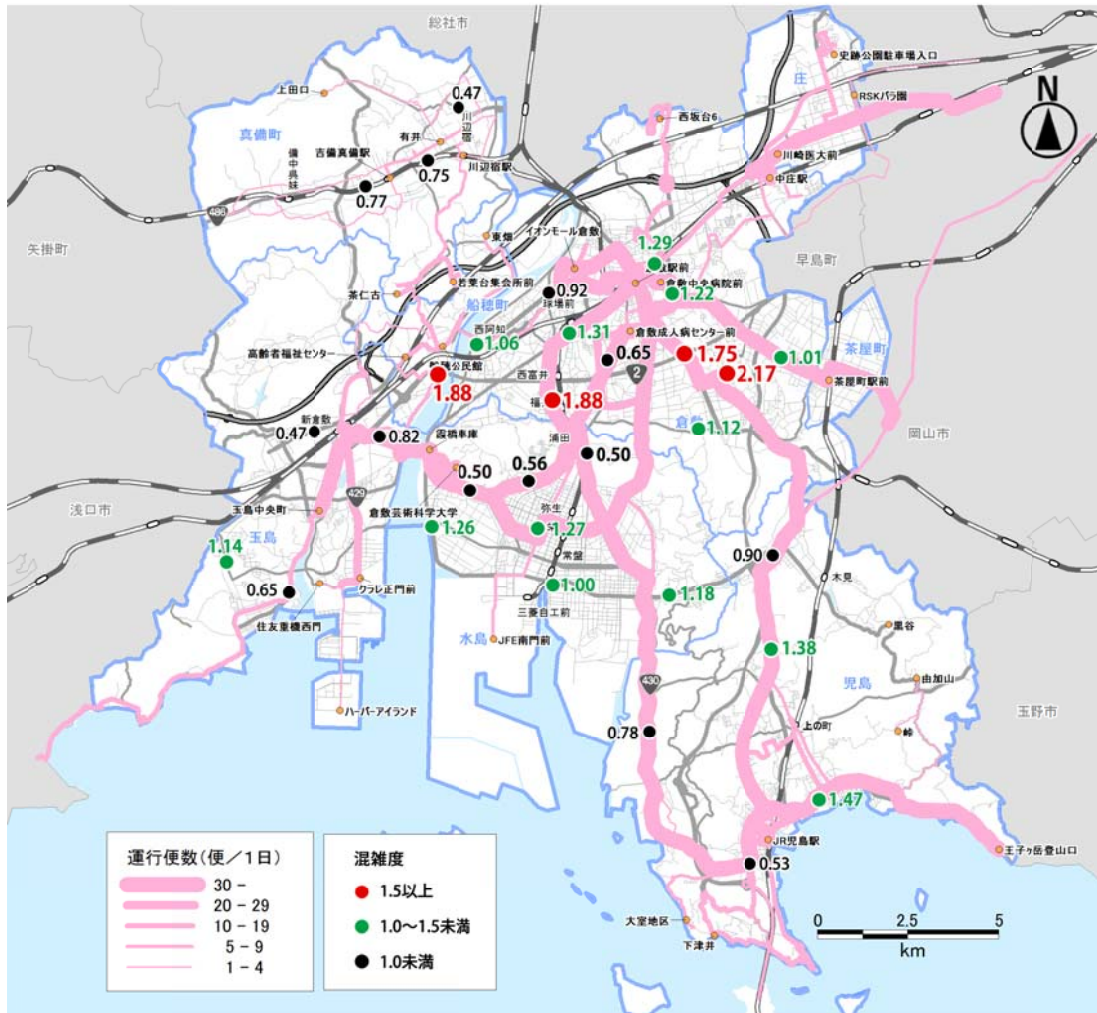


資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

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。

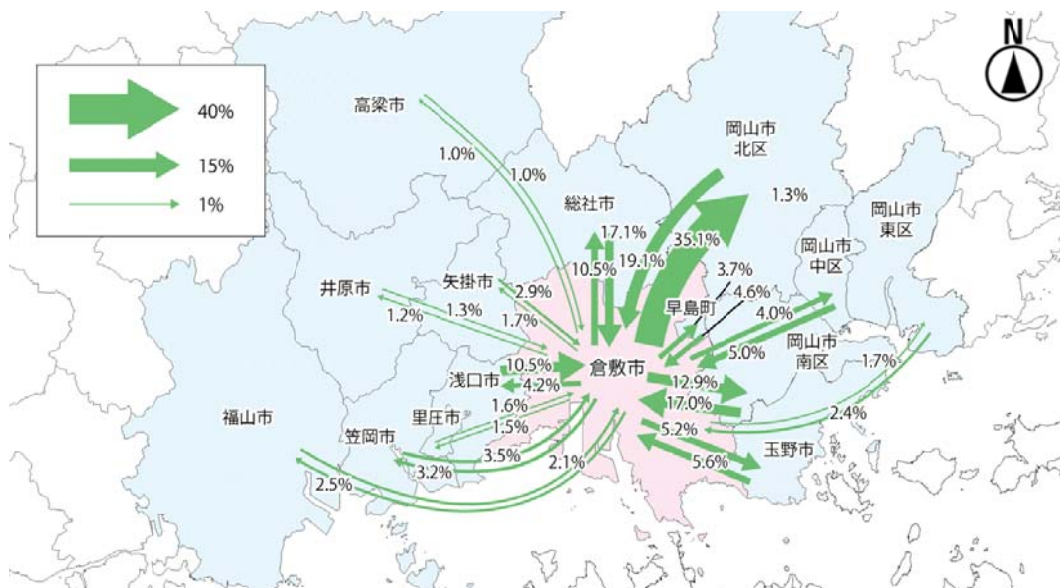


資料：平成 22 年道路交通センサス（混雑度）、平成 27 年度時点の各交通事業者の時刻表（運行便数）

図 4 - 5 路線バス運行状況と混雑度

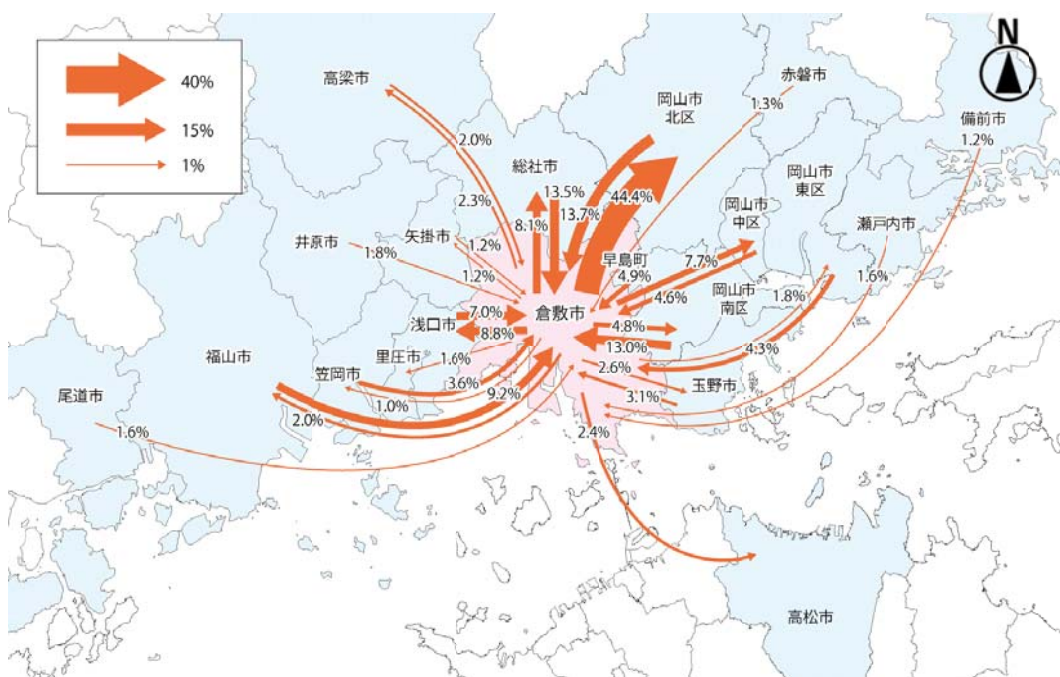
岡山市とのアクセスにおける交通事業者間の連携不足

- 通勤・通学の継続的な移動では、岡山市との関係が特に強くなっています。
- 特に通勤は鉄道よりも自動車を利用する人が多くっており、倉敷駅における鉄道と路線バスとの接続が十分でないことも、要因の一つと考えられます。



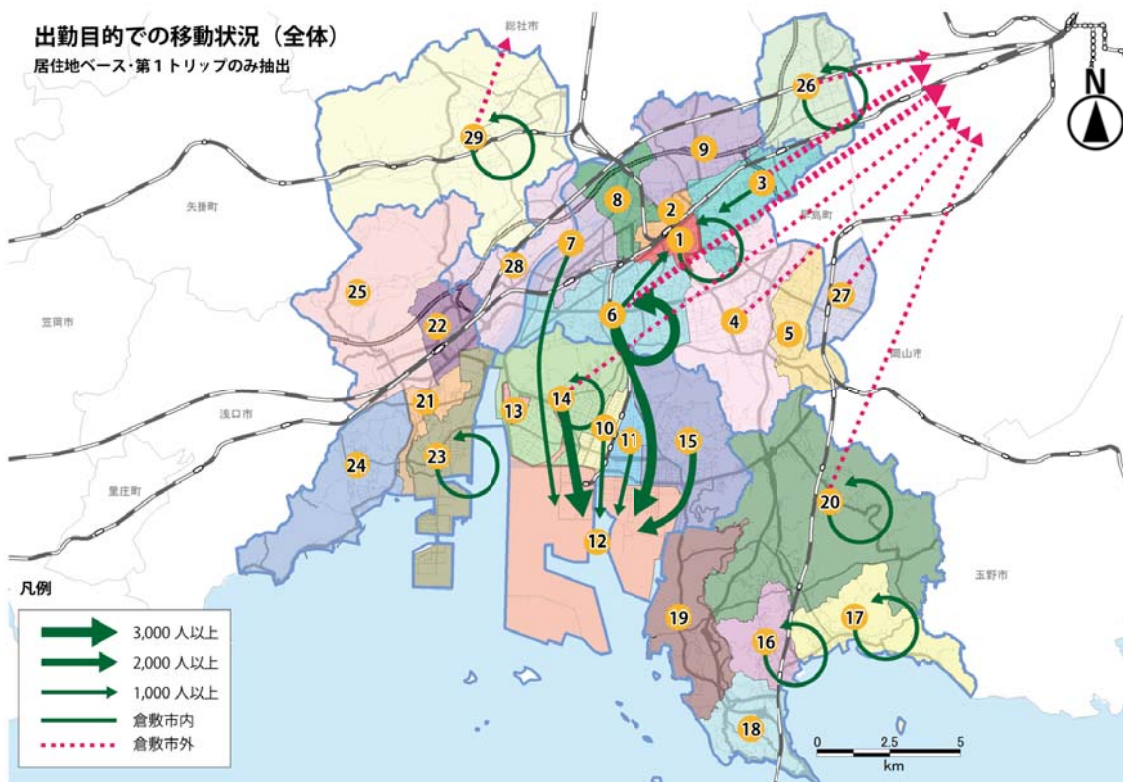
資料：平成 22 年国勢調査

図 4 - 6 通勤における市内外への流動状況



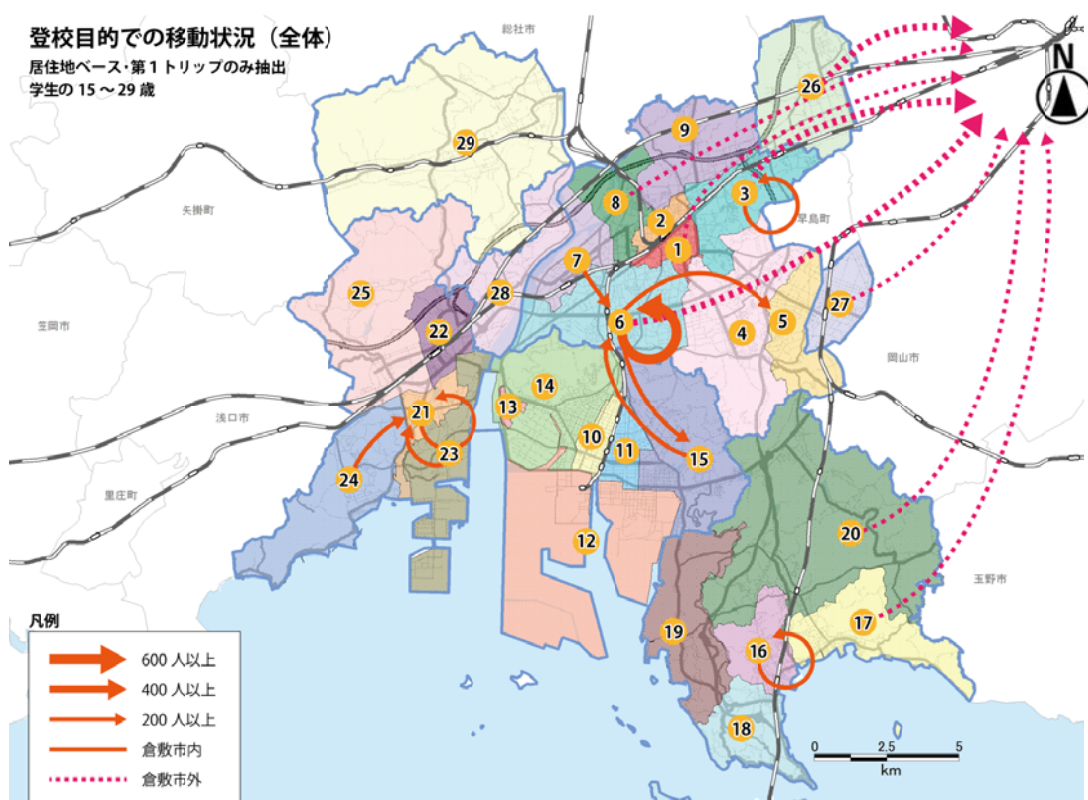
資料：平成 22 年国勢調査

図 4 - 7 通学における市内外への流動状況



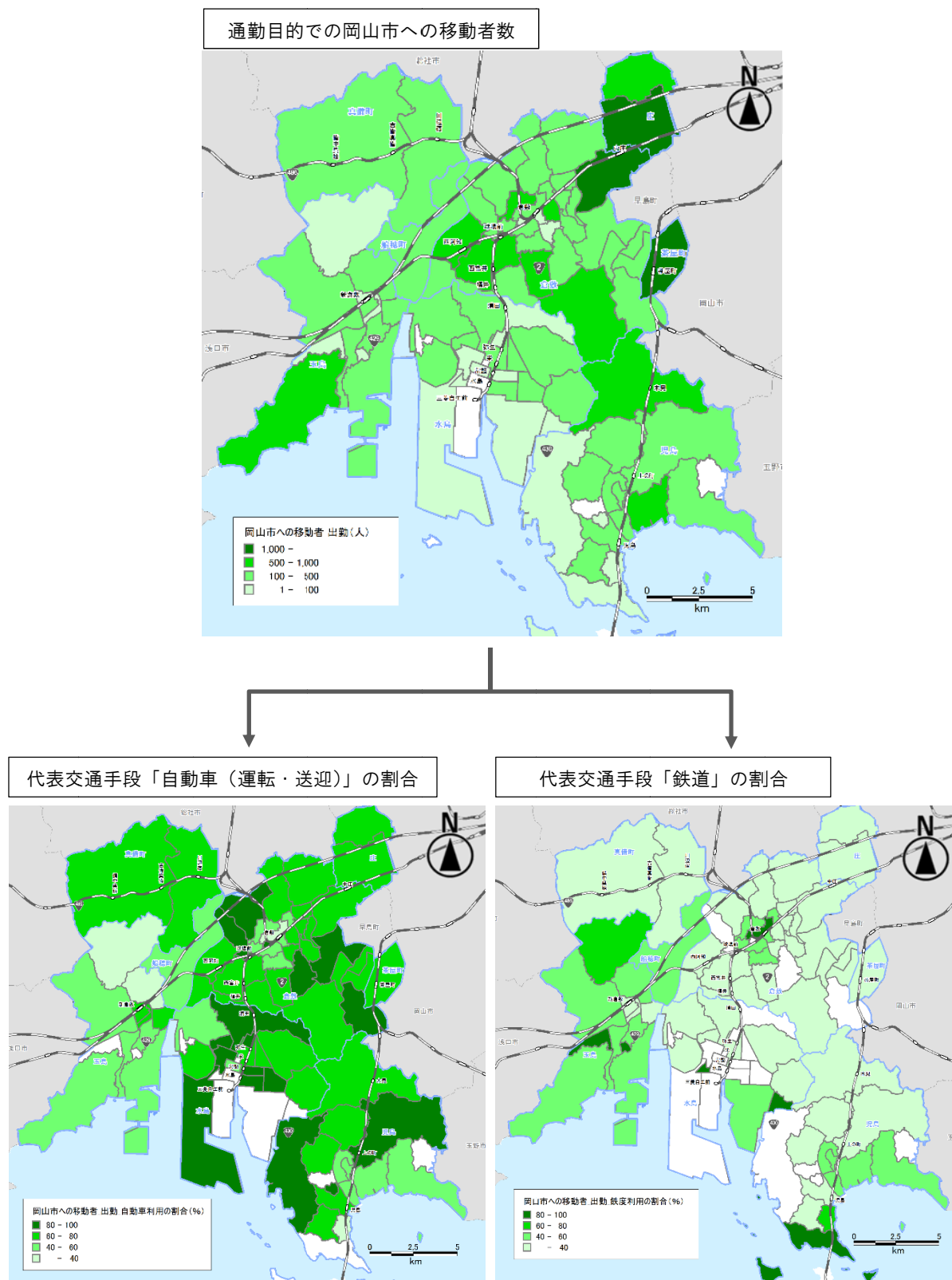
資料：平成24年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図4-8 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）

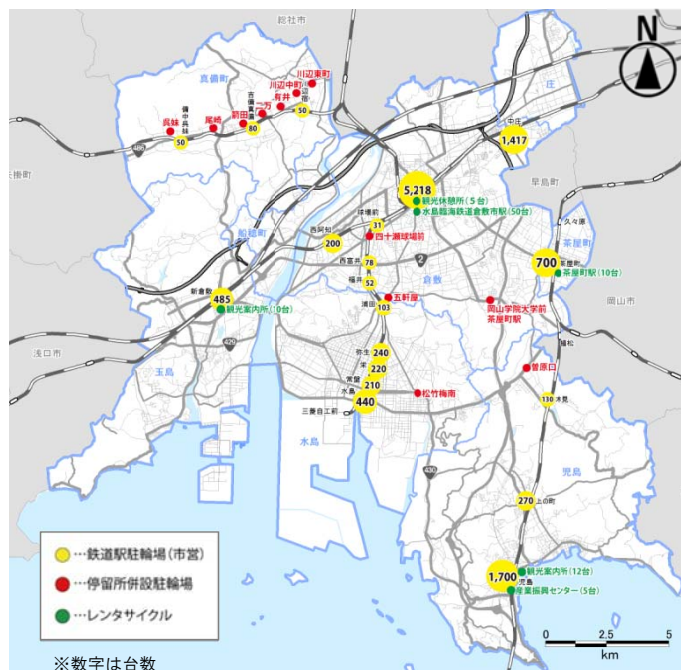


資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 4 - 10 岡山市への通勤目的の移動状況

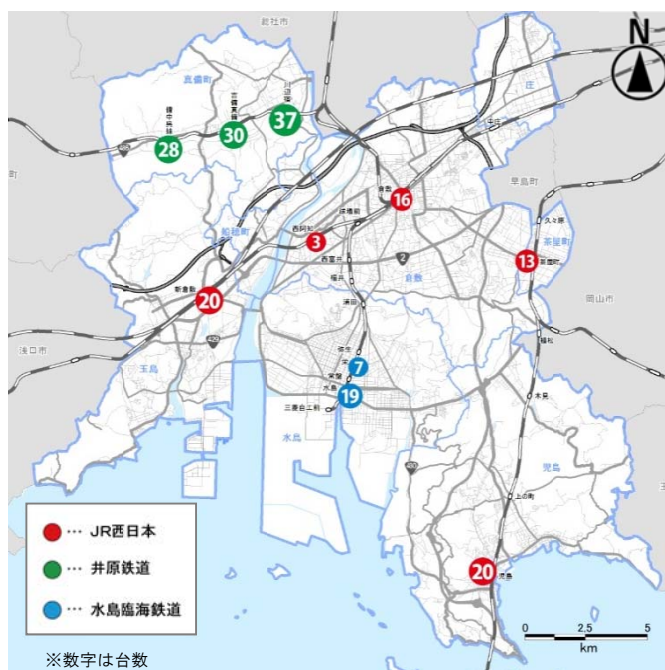
公共交通と自転車との連携の不足

- 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。



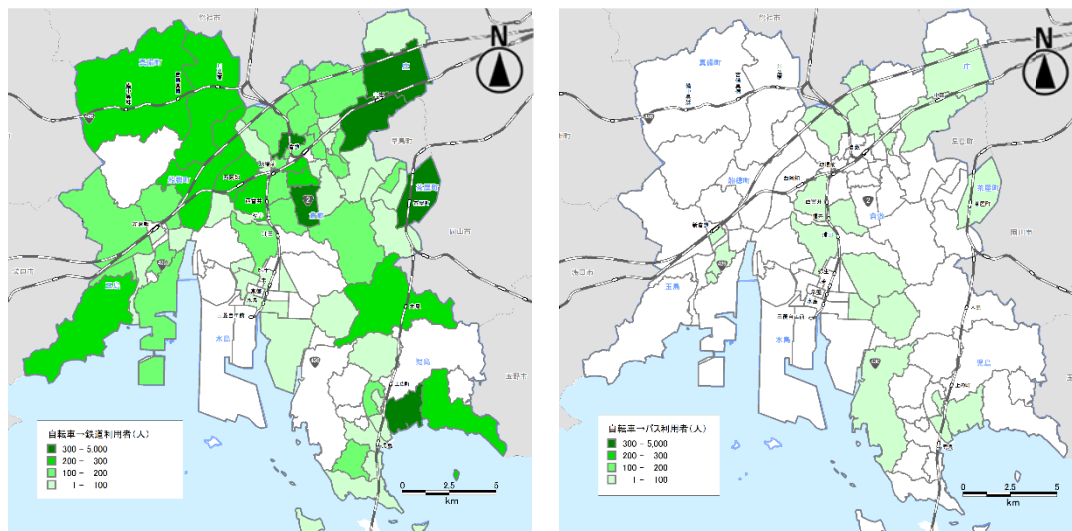
資料：倉敷市自転車利用促進基本方針

図 4 - 11 自転車の利用環境(駐輪場・レンタサイクル)



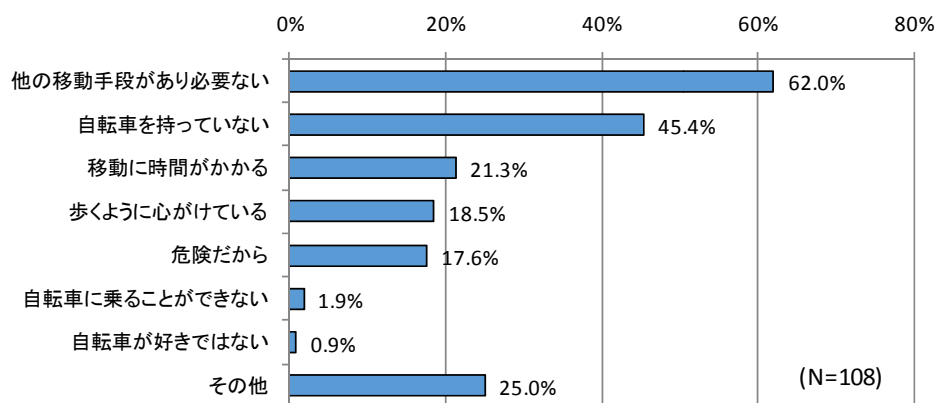
資料：各交通事業者ホームページ

図 4 - 12 パーク&ライド駐車場の整備状況



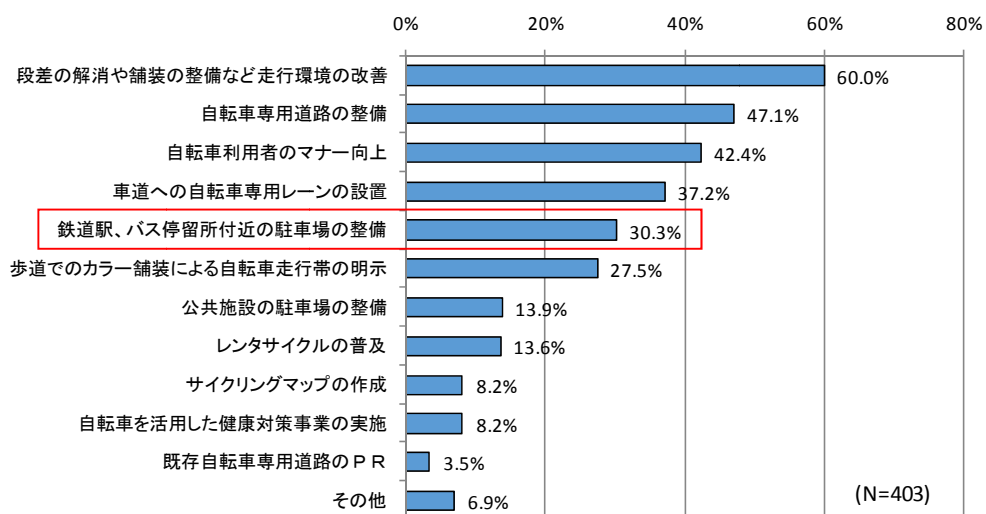
資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

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



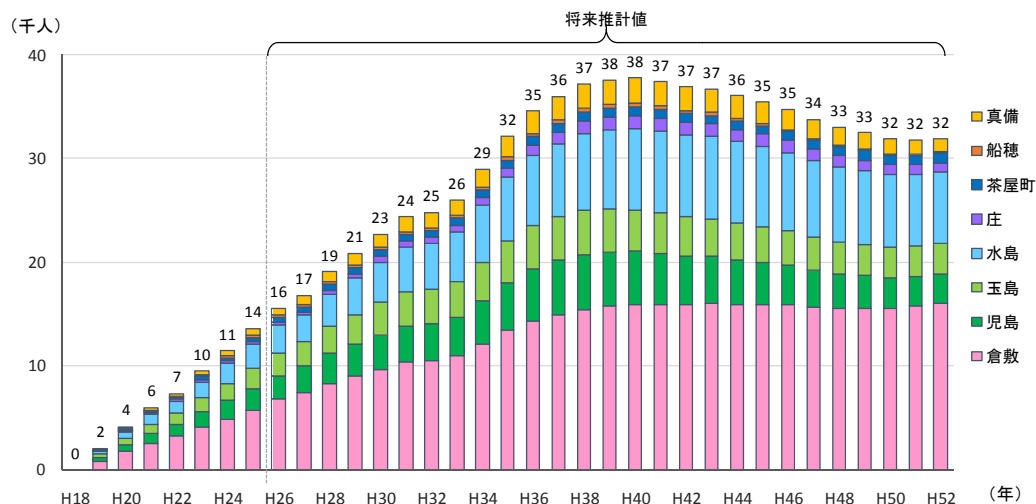
資料：倉敷市自転車利用促進基本方針

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)

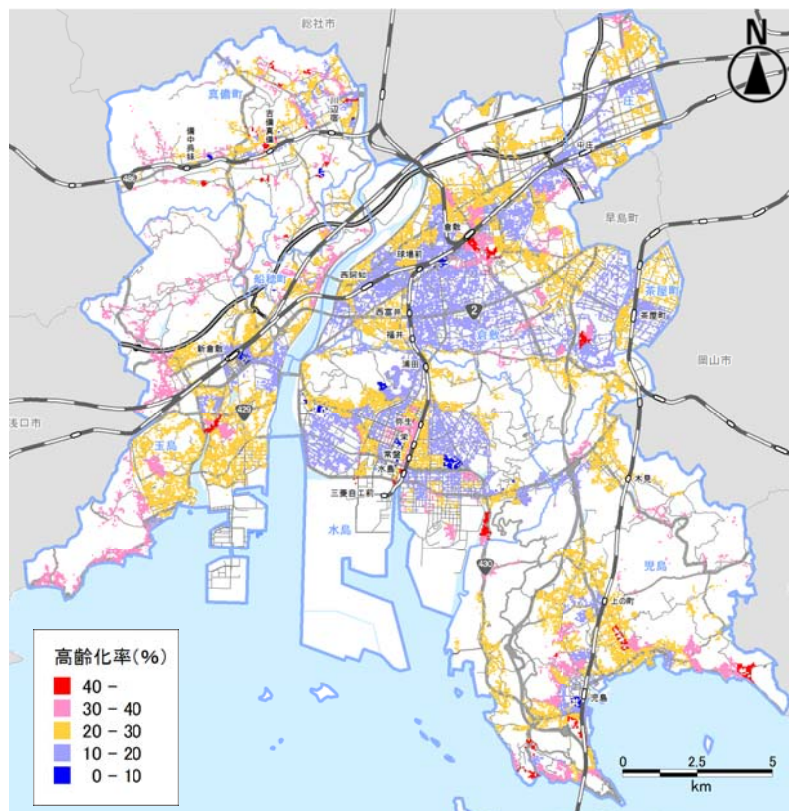
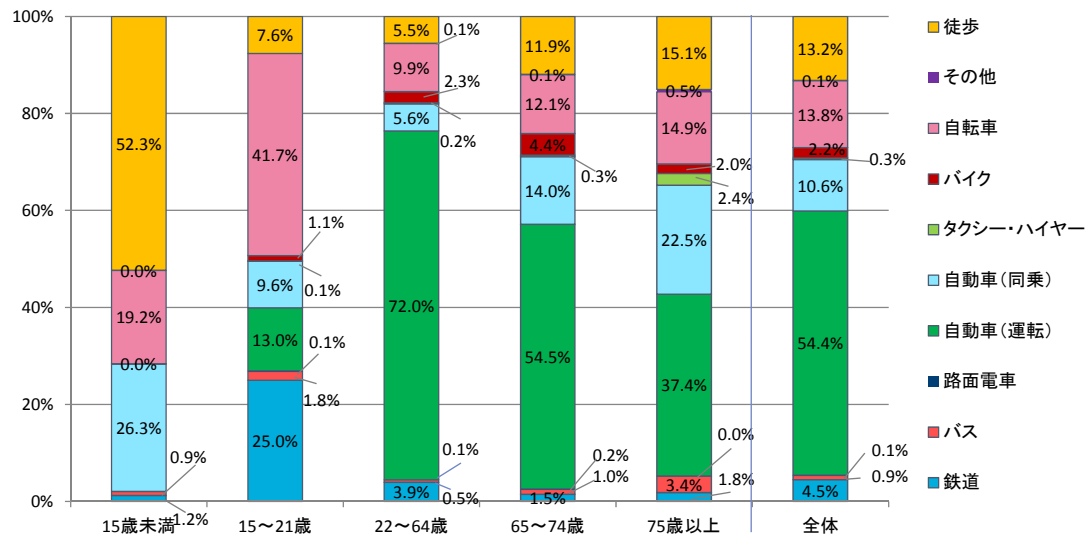


図 4-17 人口分布と高齢化の状況

地域内移動において自動車に依存した生活を送る高齢者

- 75 歳以上高齢者の外出における自動車(自分で運転)の分担率は約 4 割にのぼり、特に通院や買い物などの地域内の移動において、自動車に依存した生活を送っている状況です。

＜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 4 - 18 年齢階層別の代表交通手段分担率

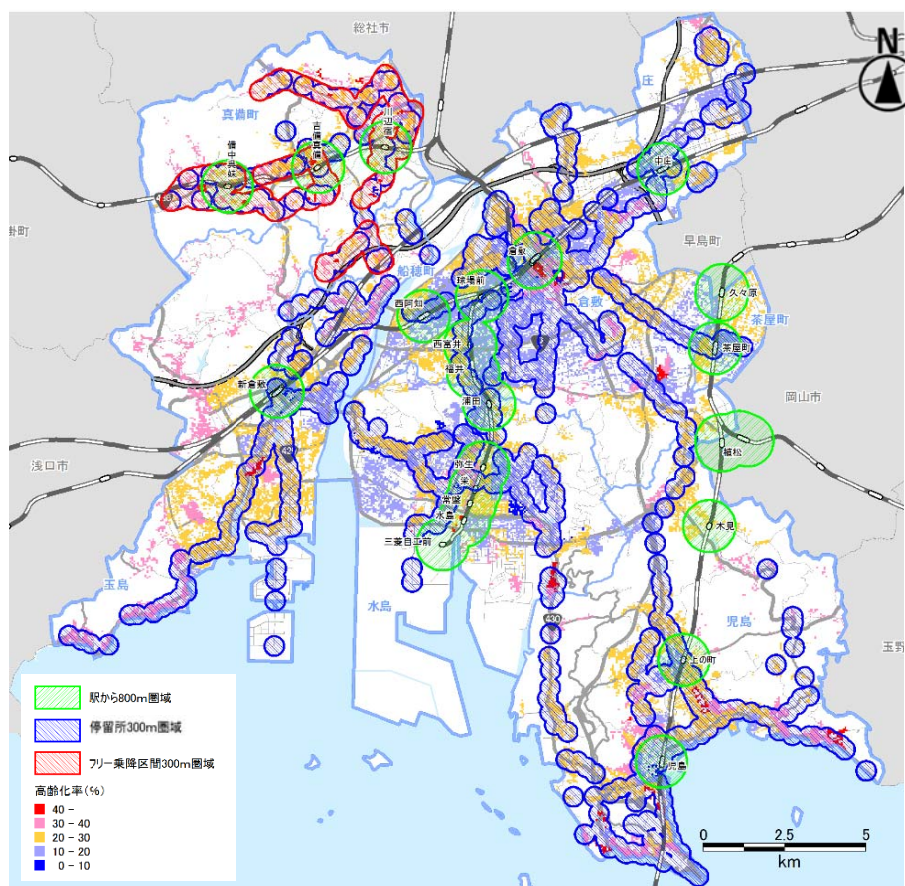
表 4-1 75 歳以上高齢者の自動車(運転)による買い物目的の移動状況

	倉敷									水島						児島						玉島						庄	茶屋町	船穂町	真備町	岡山市	総社市	玉野市	早島町	浅口市	井原・矢野	その他						
居住地	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	総計							
倉敷	1	17		15						地域内の移動																																		
	2			14																																								
	3	13	26	48																																								
	4				48	24	82	15								12																												
	5			13							14																																	
	6	13																				22																						
	7																																											
	8																																											
	9																																											
水島	10																																											
	11																																											
	12																																											
	13																																											
	14																																											
	15																																											
児島	16																																											
	17																																											
	18																																											
	19																																											
	20																																											
玉島	21																																											
	22																																											
	23																																											
	24																																											
	25																																											
庄																																												
茶屋町																																												
船穂町																																												
真備町																																												

資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

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。



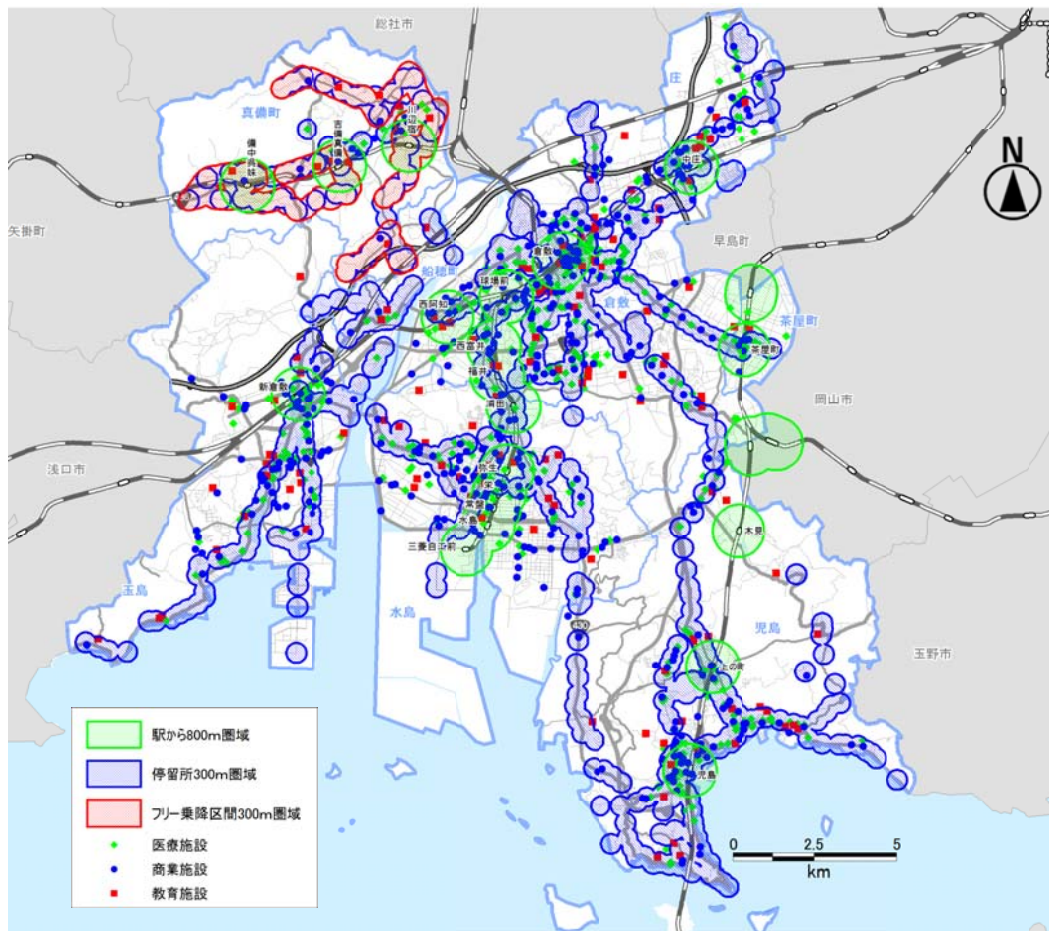
資料：平成 22 年国勢調査・平成 25 年 2 月電話帳、停留所・駅の分布は平成 27 年交通事業者のバスマップ等

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

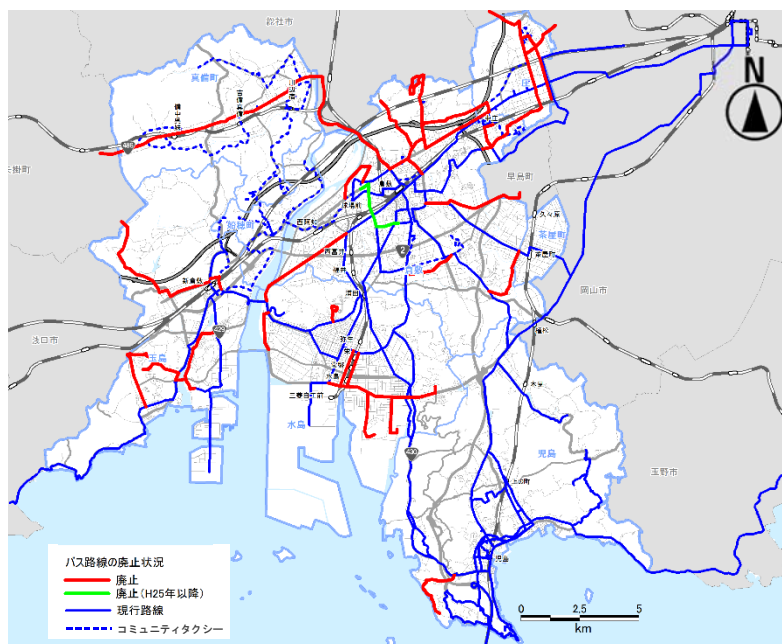
地域・地区	全人口			65歳以上人口			75歳以上人口		
	人口	圏外	圏外人口の割合(%)	人口	圏外	圏外人口の割合(%)	人口	圏外	圏外人口の割合(%)
倉敷	187,844	59,839	31.9%	38,552	12,480	32.4%	17,894	5,684	31.8%
児島	72,722	22,016	30.3%	18,977	5,662	29.8%	9,008	2,689	29.9%
玉島	64,938	35,114	54.1%	16,852	9,657	57.3%	8,227	4,597	55.9%
水島	88,906	36,730	41.3%	18,070	6,704	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】

市内のこういった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

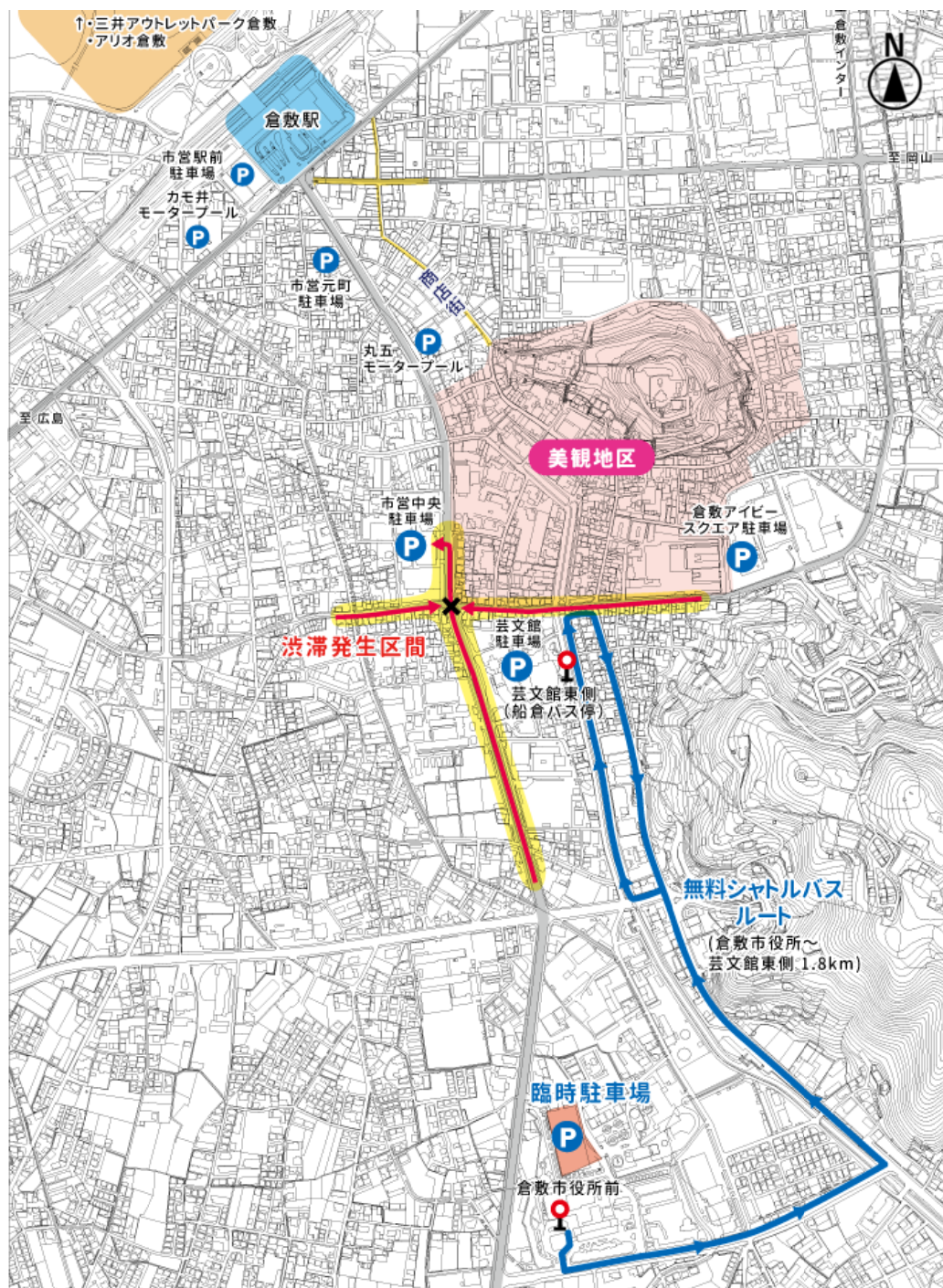
- 倉敷駅周辺は広域拠点として位置づけられ、人口や主要施設、観光スポット等が集積しているほか、路線バスをはじめとする公共交通も複数の路線が集積しています。
- 一方、市街地内の回遊を促進するためのわかりやすい交通サービスは十分ではなく、循環バスの運行も市街地周辺など一部の地区での運行に限られています。



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。

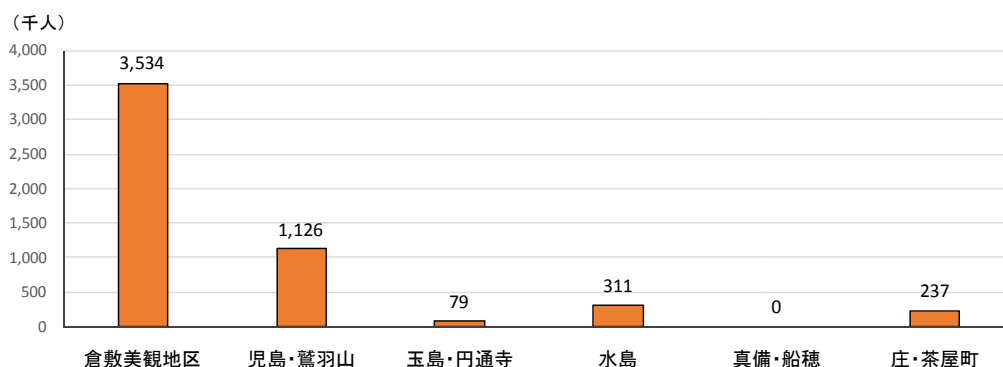


資料：倉敷市観光課・観光コンベンションビューローへのヒアリング調査

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)



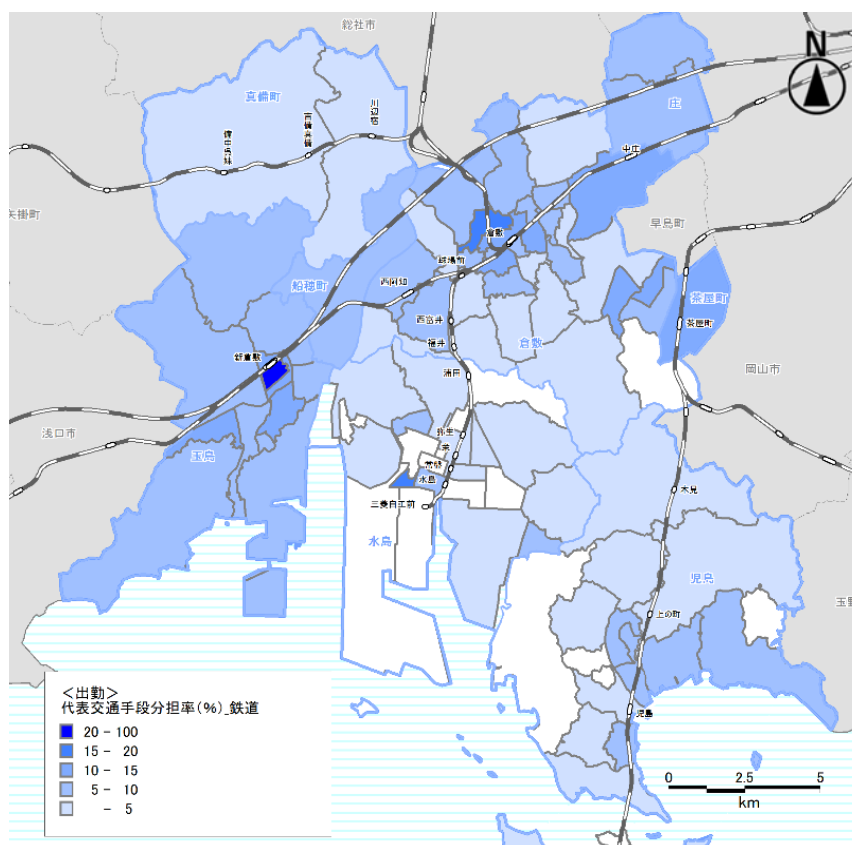
資料：観光コンベンションビューローへのヒアリング調査

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。

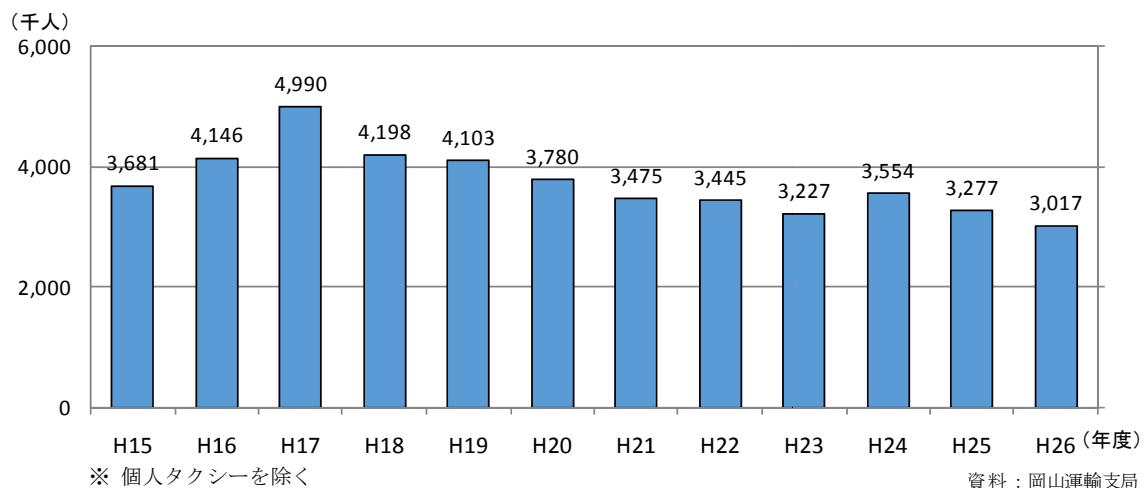


図 4 - 27 倉敷交通圏 タクシー輸送人員の推移

【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

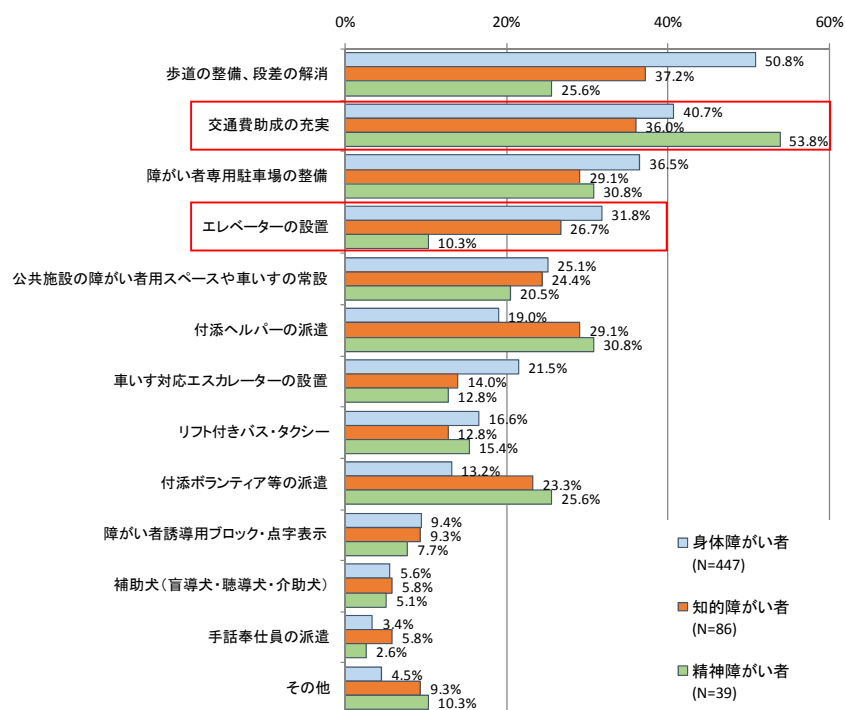
誰でも気軽に外出しやすい環境整備

- 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)

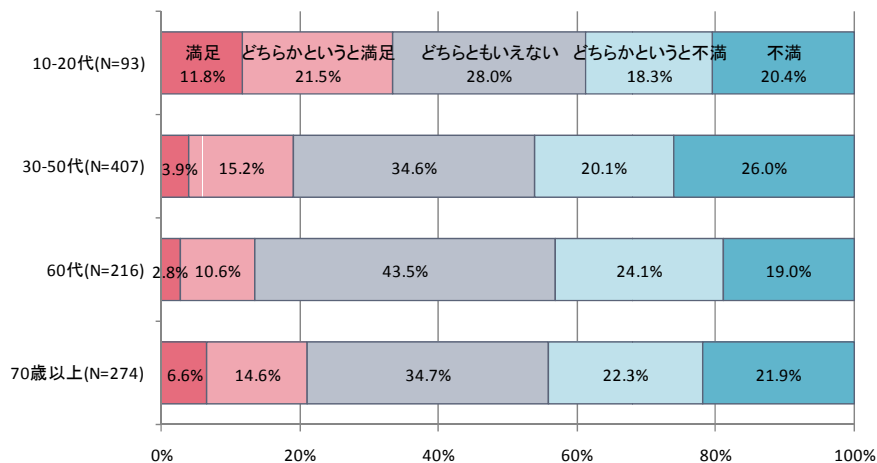


【写真】JR駅改札口から水島臨海鉄道までのルート



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。

第5章 計画の基本方針

1 理念と基本方針

理 念

暮らしを支え **活**気をつなぐ 倉敷の**魅**力を高める公共交通**網**

市民の豊かで安心できる暮らしを支えるとともに、各地域・地区がもつ個性あふれる魅力や活気をつなぎ、また醸成し、市全体の魅力や活力を高めるため、地域の特性に応じた持続可能な公共交通網の形成を目指します。

基本方針

網

都市の骨格を形成する公共交通

都市の骨格を形成する幹線交通の利便性を高め、公共交通によって地域・地区拠点間の移動がしやすい環境を構築します。また、そうした骨格のつなぎ目となる拠点の機能を強化し、乗り換えや待合環境などの利便性・快適性を高めます。

暮

市民に愛され暮らしを支える公共交通

市民や地域企業、交通事業者、行政との協働により、市民に愛される持続可能な公共交通を構築します。また、地域・地区内の移動がしやすい環境を整備し、誰もが安心して暮らすことのできる環境を構築します。

活

都市に豊かさと活力を生み出す公共交通

公共交通が利用しやすいサービスの提供や環境整備により、歩いて楽しいまちづくりや都市の活力醸成に寄与する公共交通を構築します。

魅

国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通

来訪者が快適に利用できる環境を提供する「おもてなしの公共交通」を構築します。また、市内・市外を問わず多くの人へ、倉敷市の各地域・地区が有する魅力を発信する公共交通を構築します。

2 計画の基本目標

計画の理念と基本方針に基づき、本計画期間中に達成すべき目標を定めます。

網

都市の骨格を形成する公共交通

基本目標 1	都市の骨格を形成する幹線交通の利便性を高める
基本目標 2	交通拠点の利便性を高める

暮

市民に愛され暮らしを支える公共交通

基本目標 3	誰もが安心して移動できる環境を提供する
基本目標 4	関係者や地域との協働による公共交通のサービス向上とPRにより、選ばれる公共交通を実現する

活

都市に豊かさと活力を生み出す公共交通

基本目標 5	市街地への自家用車等の流入を抑制し、歩いて楽しいまちづくりを実現する
基本目標 6	地域の財産である鉄道を活かしたまちづくりを実現する

魅

国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通

基本目標 7	市民及び来訪者が公共交通を快適に利用できる環境を提供し、市全体の魅力を高める
基本目標 8	観光客や市民の市内での周遊・交流を促進し、人々の交流を深める

3 公共交通網の将来像と各交通の位置づけ

(1) 公共交通網の将来像

広域交通拠点である倉敷駅を中心にして、各地域・地区の交通拠点に放射状に幹線が整備され、これを支線や乗継拠点で補完することにより、市内の各地域・地区や市外からすべての地域・地区へ移動可能なネットワークを目指します。



図 5 - 1 公共交通網の将来像(倉敷市内)

広域交通は、広域交通拠点である倉敷駅を中心にして周辺市町や国内外へのアクセスが可能となっています。



図 5 - 2 公共交通網の将来像(広域交通)

(2) 公共交通と拠点の位置づけ

各公共交通は、路線や輸送力の違いなどから、以下のように位置づけを整理します。公共交通の分類及び拠点の分類では、路線にふさわしいサービスレベルや、接続するそれら路線のサービスレベルに応じた拠点の規模などから分類します。

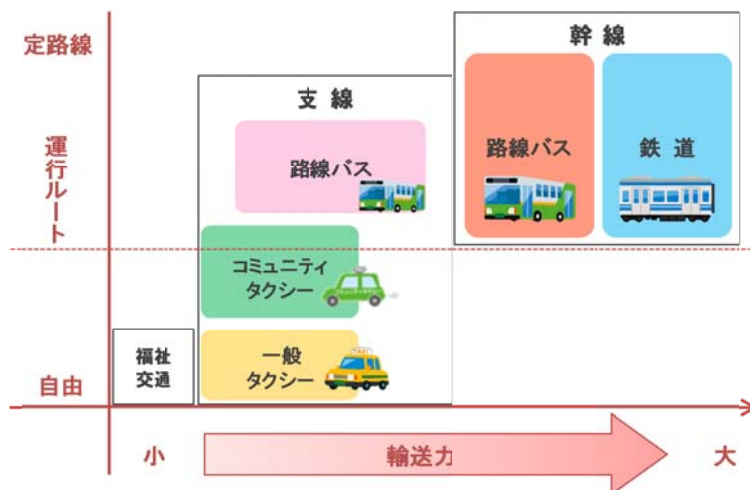


図 5-3 公共交通のサービスレベルによる区分

表 5-1 公共交通の分類

分類	概要と役割	対象路線
広域交通	【概要】倉敷市外と市内を結ぶ広域的な公共交通 【役割】市外と市内拠点間の移動手段を担う さらに一部幹線としての機能も担う	・鉄道(JR西日本、井原鉄道) ・高速バス ・空港リムジンバス
幹線	【概要】市内交通の骨格として地域・地区間を結ぶ公共交通 【役割】地域・地区間の移動手段を担う	・鉄道(JR西日本・井原鉄道・水島臨海鉄道) ・路線バス(倉敷～児島間、倉敷～水島間、倉敷～茶屋町間、新倉敷～水島)
支線	【概要】地域・地区の特性に応じて各拠点と居住エリアや施設等を結ぶ公共交通 【役割】広域交通や幹線に接続する地域・地区内の移動手段を担う	・路線バス(幹線以外の路線) ・コミュニティタクシー ・一般タクシー

表 5-2 拠点の分類

分類	概要と役割	対象拠点
広域拠点	【概要】広域拠点として施設や路線が集積する拠点 【役割】市内外からの移動の結節点でありかつ、広域交通や幹線と支線の結節点としての機能を果たす	・倉敷駅
拠点交通	【概要】地域・地区拠点として施設や路線が集積する拠点 【役割】広域交通や幹線と支線の結節点としての機能を果たす	・児島駅、栄駅、新倉敷駅、茶屋町駅、中庄駅
拠点乗継	【概要】幹線どうしの乗り継ぎや、幹線と支線の乗り継ぎの拠点 【役割】幹線と幹線の乗り継ぎや、幹線と支線の乗り継ぎの拠点としての機能(高い乗継利便性や施設が集約された空間)を果たす	・西阿知駅、浦田駅、吉備真備駅 ・イオンモール倉敷、霞橋車庫、観音堂、玉島中央町、稗田十字路

(3) 福祉交通の位置づけ

障がい者や介助が必要な方など、一人では公共交通機関を利用することが困難な人に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供する福祉輸送（介護・福祉タクシー）や福祉有償運送は、一般タクシーでは十分なサービスが提供できない場合の移動手段として、重要な役割を担っています。

一人では公共交通機関を利用することが困難な人の対応 ⇒ 福祉交通

表 5 - 3 福祉交通のサービスレベルによる区分

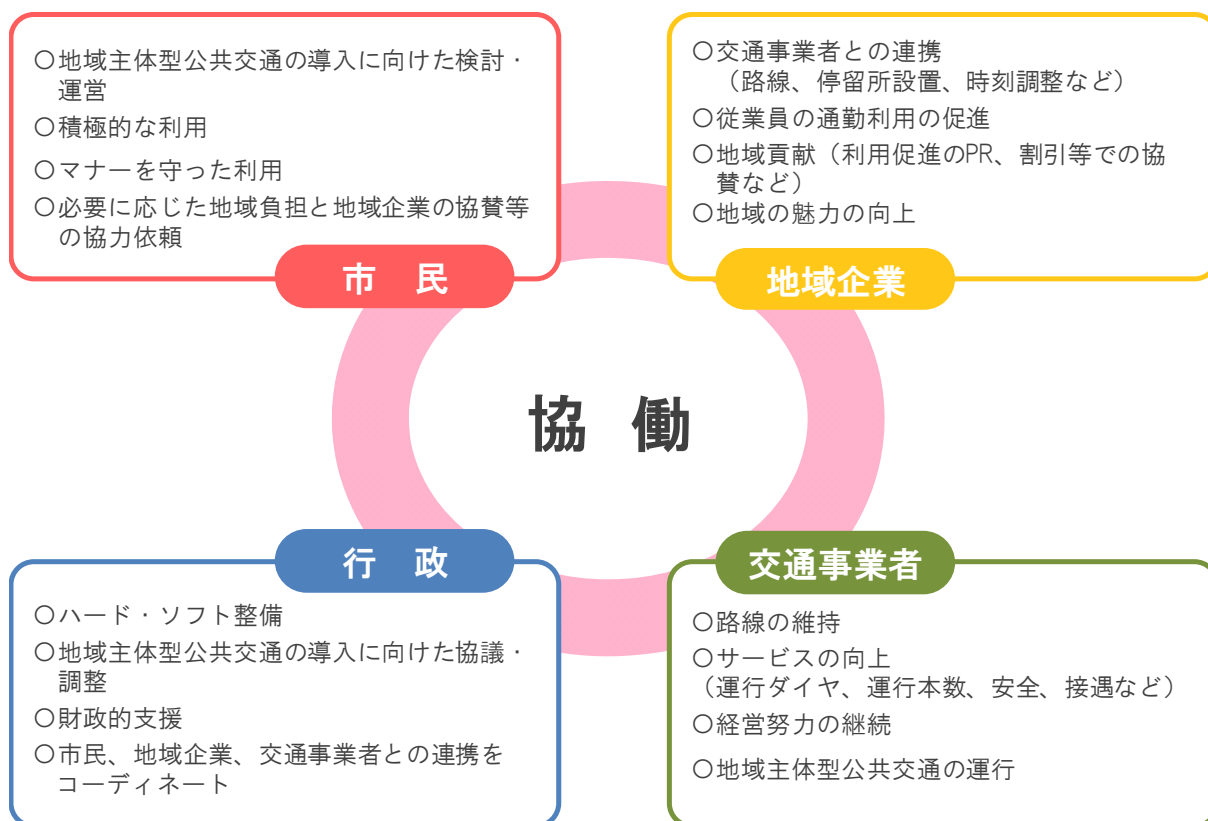
福祉交通	利用者	サービス内容	特徴
福祉タクシー	要介護認定者、要支援認定者、身体障がい者、精神障がい者、知的障がい者、その他の障がいにより単独でタクシー等の公共交通機関を利用できない者	・ 通院、行楽、買い物、旅行、施設への送迎 ・ 移動先での付き添い介助サービス（ただし、資格のある乗務員の場合のみ）	・ 一般タクシーに代わるサービス ・ 介護保険適用不可 ・ タクシー、福祉限定タクシー事業者が輸送
介護タクシー	要介護認定	・ ケアプランに基づく病院等の送迎 ・ 移動先での付き添い介助サービス	・ 介護保険適用可能 ・ タクシー、福祉限定タクシー事業者が輸送
福祉有償運送	要介護認定者、要支援認定者、身体障がい者、精神障がい者、内部障がい・知的障がい・その他肢体不自由等で一人では公共交通が利用できない者で、旅客名簿に記載された者	・ 通院、買い物、施設への送迎	・ 公共交通全般に代わるサービス ・ タクシー上限運賃の概ね1/2の範囲内（営利を目的としない範囲） ・ NPO 法人や非営利法人が輸送

今まで...



4 関係主体の役割

計画の推進においては、市民・地域企業・交通事業者・行政が、各々の役割を果たしながら、協働で取り組む必要があります。



第6章 目標を達成するために行う事業

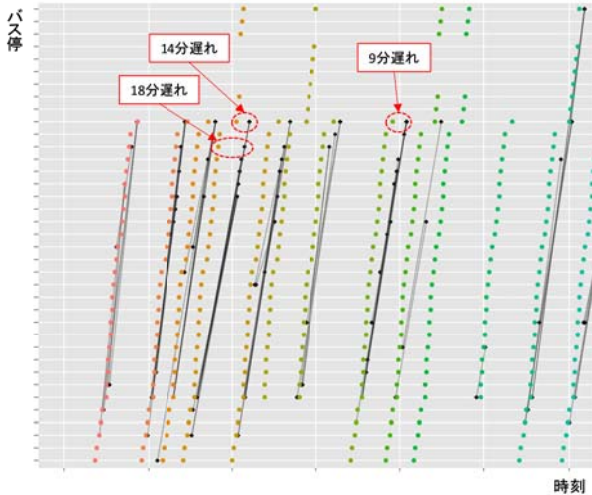
1 課題解決に向けた目標を達成するための事業体系

基本方針	基本目標	目標の達成に向けた事業の方向性	事業	対応する課題 (P.56.57 記載)
網 都市の骨格を形成する公共交通	1. 都市の骨格を形成する幹線交通の利便性を高める	幹線のサービス強化	利便性・快適性の向上 P.67	①②④⑪ ⑬
	2. 交通拠点の利便性を高める	交通結節点機能の強化	交通拠点等の改善 P.68	
			倉敷駅の拠点性の向上 P.70	
暮 市民に愛され暮らしを支える公共交通	3. 誰もが安心して移動できる環境を提供する	暮らしを支える交通サービスの活性化	コミュニティタクシーの普及・拡大 P.71	③⑤⑨⑩ ⑫⑬
			地域地区内交通の活性化 P.73	
		安定したサービス提供に向けた体制づくり	非常時・災害時における体制づくり P.74	
			安定した担い手確保と育成 P.75	
	4. 関係者や地域との協働による公共交通のサービス向上とPRにより、選ばれる公共交通を実現する	過度な自家用車利用から公共交通への転換と公共交通を利用したくなる環境の構築	高齢者や障がい者などに対する支援 P.76	
			バリアフリー化の推進と情報提供 P.78	
活 都市に豊かさ活力を生み出す公共交通	5. 市街地への自家用車等の流入を抑制し、歩いて楽しいまちづくりを実現する	公共交通を利用した移動しやすい環境の提供	モビリティ・マネジメント等の推進 P.79	③④⑥⑧ ⑪⑬
			ICカード・バスロケーションシステムの導入と利用促進 P.81	
	6. 地域の財産である鉄道を活かしたまちづくりを実現する	鉄道のサービス向上と利用促進	公共交通での移動が便利な「まちなか空間」の創造 P.84	
			自転車等の利用環境の向上 P.87	
魅 国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通	7. 市民及び来訪者が公共交通を快適に利用できる環境を提供し、市全体の魅力を高める	公共交通を快適に利用できる環境づくり	鉄道駅周辺環境の向上と沿線の活性化 P.88	③⑥⑦⑨ ⑪⑬
			鉄道の更なる認知度の向上 P.89	
	8. 観光客や市民の市内での周遊・交流を促進し、人々の交流を深める	観光客の二次交通の充実と情報発信	わかりやすい情報の提供 P.90	
			接遇やマナーの向上 P.92	
			タクシーを活用した観光客の二次交通の充実 P.93	
			観光モビリティ・マネジメント等の推進 P.93	

2 事業内容

網

都市の骨格を形成する公共交通

目標 1	都市の骨格を形成する幹線交通の利便性を高める								
事業の方向性	幹線のサービス強化								
事業	利便性・快適性の向上								
	市内交通の骨格として地域・地区間を結ぶ幹線のサービスを強化し、利便性や快適性の向上を図ります。								
内容	(1) 利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保								
	地域・地区間を結ぶ鉄道、路線バス(幹線)は、支線との接続が円滑に行われるよう、利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保を目指します。								
	【例】利便性の高い運行回数								
	<table><tr><td>朝(始発～10 時台)</td><td rowspan="2">1 時間あたり 2 回以上</td></tr><tr><td>夕(16 時台～20 時台)</td></tr><tr><td>その他の時間帯</td><td>1 時間あたり 1 回以上</td></tr><tr><td>合計</td><td>1 日あたり 26 回以上</td></tr></table>		朝(始発～10 時台)	1 時間あたり 2 回以上	夕(16 時台～20 時台)	その他の時間帯	1 時間あたり 1 回以上	合計	1 日あたり 26 回以上
	朝(始発～10 時台)	1 時間あたり 2 回以上							
夕(16 時台～20 時台)									
その他の時間帯	1 時間あたり 1 回以上								
合計	1 日あたり 26 回以上								
※往復運行で 1 回とする									
実施主体	交通事業者								
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度								
内容	(2) 利用しやすいダイヤの確保								
	交通事業者間で連携を図り、利用者が乗り換えしやすい接続ダイヤ及び利用者にとって覚えやすいパターンダイヤを維持・検討します。(IC カードデータやバスロケーションシステムを活用した最適化されたダイヤを研究します)								
	【例】IC カードデータを活用したバス遅延状況の分析								
									
	実施主体	交通事業者							
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度								

目標 2	交通拠点の利便性を高める		
事業の方向性	交通結節点機能の強化		
事業	交通拠点等の改善		
	公共交通機関相互のネットワークを繋ぐ「交通拠点」において、拠点の特性に応じた整備・改善を進め、公共交通の利便性を高めます。		
内容	(1) 広域交通拠点の整備・改善 倉敷駅周辺について、高梁川流域の中核都市である本市の玄関口としてふさわしい環境を整備します。 【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(2) < 想定される手法 > ○デジタルサイネージによる情報提供(多言語表記、運行情報、路線図など) ○案内看板の改善(案内看板の増設、読みやすい表記、意匠の工夫など) ○水島臨海鉄道・JR西日本相互の乗継の利便性を向上 ○バリアフリー化など 【写真】現在の倉敷駅周辺の案内  		
	実施主体	交通事業者・倉敷市	
	実施期間	平成 29 年度～平成 32 年度	
		(2) 交通拠点の整備・改善 西の玄関口である新倉敷駅、四国方面からの玄関口である児島駅、地域・地区の拠点となる茶屋町、中庄、栄駅の利便性向上にむけた環境整備を検討します。 【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(2) < 想定される手法 > ○デジタルサイネージや案内看板の改善、バリアフリー化など 【写真】児島駅で地図を確認する観光客  	
実施主体	交通事業者・倉敷市		
実施期間	平成 29 年度～平成 32 年度		

内容

(3) 乗継拠点の整備・改善

地域・地区間をむすぶ幹線と幹線や幹線と支線の乗り継ぎの拠点（西阿知駅、浦田駅、吉備真備駅、イオンモール倉敷、霞橋車庫、観音堂、玉島中央町、稗田十字路）において利便性の向上に資する環境整備を検討します。

【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(2)

＜想定される手法＞

- 乗り継ぎ動線の案内（乗り換え相手事業者の乗り場案内表示の設置など）
- 拠点としての整備（待合環境・移動動線の整備など）
- わかりやすい乗り継ぎ時刻表の設置など

【写真】浦田駅の周辺環境



【写真】イオンモール倉敷停留所の周辺環境



実施主体

交通事業者・倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 32 年度

(4) 主要な停留所における待合環境の改善

乗り継ぎや目的地として多くの人の利用が見込まれる停留所において、快適性向上のために上屋やベンチなどを整備します。

【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(2)

【関連事業】 暮：地域・地区内交通の活性化(2)

＜想定される手法＞

- デジタルサイネージの設置
- 上屋やベンチなどの整備
- 夜間の照明など



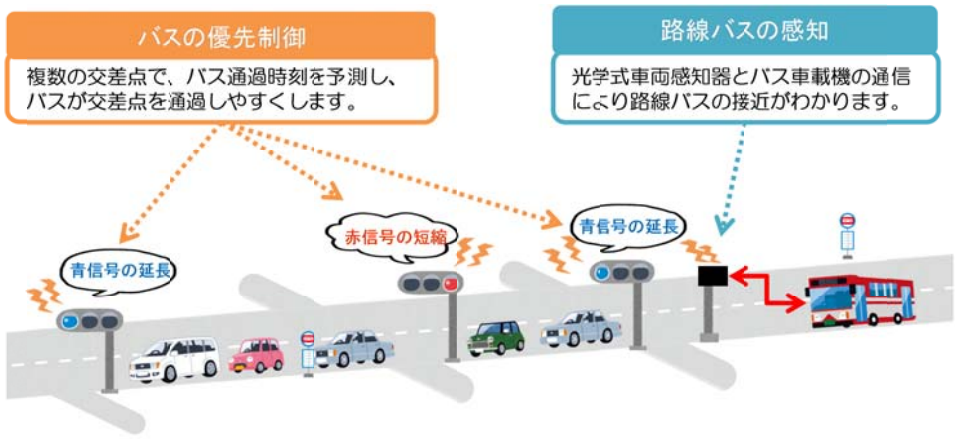
実施主体

地域企業・交通事業者・倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 33 年度

事業	倉敷駅の拠点性の向上	
	都市交通の円滑化と安全性や都市防災機能の向上を図るとともに、鉄道によって分断された南北市街地の一体化を促進し都市機能の強化を図ります。	
内容	(1) <u>JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業</u> 事業主体である岡山県に対し倉敷駅周辺の鉄道の高架化を働きかけることにより、多数の踏切除却や道路との立体交差を一举に行い、都市交通の円滑化と安全性の向上、鉄道によって分断された南北市街地の一体化を促進し都市機能の強化を図ります。	
	実施主体	岡山県
	実施期間	平成 29 年度～
	(2) <u>鉄道高架化に合わせた利便性の高い駅前広場</u> 鉄道高架化による駅南北広場が一体となった本市の玄関口にふさわしい空間を形成するとともに、公共交通機関相互の乗継改善、利用しやすいバス、タクシー乗り場や自家用車送迎スペースの確保、バリアフリー化などを行います。	
	実施主体	倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～

事業	快適な走行環境の整備	
	路線バスの定時性を高め、中心市街地周辺での利便性向上を図ります。	
内容	(1) <u>公共交通を優先する走行環境を整備</u> 倉敷駅周辺などの公共交通優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)等、路線バスの走行円滑化によるサービス改善について研究します。 	
	実施主体	交通事業者・倉敷市・警察
	実施期間	平成 31 年度～平成 33 年度

暮

市民に愛され暮らしを支える公共交通

目標 3	誰もが安心して移動できる環境を提供する	
事業の方向性	暮らしを支える交通サービスの活性化	
事業	コミュニティタクシーの普及・拡大	
	地域等が主体となって運営するコミュニティタクシーの普及や利用を促進し、誰もが安心して生活できる環境をつくれます。	
内容	(1) 出前講座やパンフレットなどによる普及促進 出前講座の開催などにより、コミュニティタクシーの導入を推進します。また、パンフレットなどを利用して、本市における地域公共交通の考え方やコミュニティタクシーの周知を図ります。	
	<想定される手法> ○出前講座の開催 ○パンフレット作成など	
		
	実施主体	倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) コミュニティタクシー運行エリアの拡大 コミュニティタクシーの導入を計画する地域で、需要予測や本格運行の可能性を検証し、必要に応じて試験運行を実施します。	
	【写真】コミュニティタクシー（西坂地区）試験運行の様子 	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

内容

(3) コミュニティタクシーを導入しやすい制度づくり

コミュニティタクシーの利用実績を検証し、新規導入や維持しやすい制度に見直します。

＜想定される手法＞

- 地域自身が求める公共交通を企画・運営するための支援
- 地域住民が主体となって、地域企業等と協力
- 利用状況を毎月広報で発信し利用実績を検証
- 維持しやすい制度の見直し

実施主体

倉敷市

実施期間

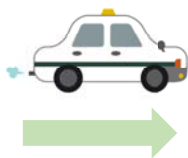
平成 29 年度～平成 30 年度

(4) コミュニティタクシーを利用しやすい環境づくり

コミュニティの拠点や施設といった「おでかけ先」との連携などにより、利用しやすい環境をつくります。

＜想定される手法＞

- 地域の商業施設や公民館等と連携したイベントや教室参加者への利用促進
- 乗り場環境の清掃・美化の取り組み
- 講座の開始終了時間の調整
- 開催チラシへの時刻、乗り場の併記など



(写真は船穂公民館ホームページより)

実施主体

市民・地域企業・交通事業者・倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 30 年度

事業	地域地区内交通の活性化		
	地域・地区内交通の活性化により、誰もが安心して生活できる環境をつくります。		
内容	(1) 運行時間帯、運行回数の確保		
	地域内交通としての路線バスは日常生活に利用できる最低限の運行時間帯、運行回数の確保を目指します。		
	【例】日常生活に利用できる最低限の運行時間帯・運行回数		
	朝(始発～10 時台) 夕(16 時台～20 時台)	1 時間あたり 1 回以上	
	その他の時間帯	2 時間あたり 1 回以上	
	※往復運行で 1 回とする		
	実施主体	交通事業者	
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度	
	(2) 地域の生活関連施設における利用環境の向上		
	幹線との乗り継ぎ環境の向上(ダイヤの整備や周知等)など、利便性の高いサービスの提供に努めます。		
【関連事業】 網: 交通拠点等の改善(4)			
＜想定される手法＞			
○生活関連施設の敷地内への積極的な乗入れ (病院・商店・行政施設など)			
○雨よけ等の設置			
○乗り換え案内の掲示など			
			
実施主体	地域企業・交通事業者・倉敷市		
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度		
	(3) タクシーの活用		
	予約すれば市内どこでも利用できる特色を生かし、一般タクシーを活用した生活支援等について検討します。		
	＜想定される手法＞		
	○買い物代行、見守り代行、図書館代行、妊婦タクシー、育児支援タクシーなど		
	【例】子どもが単独で利用できる「おこさまタクシー」		
			
	実施主体	交通事業者・倉敷市	
	実施期間	平成 29 年度～平成 30 年度	

事業の方向性	安定したサービス提供に向けた体制づくり	
事業	非常時・災害時における体制づくり	
	非常時・災害時に備えた体制づくりにより、市民の暮らしを支える安定した公共交通を目指します。	
内容	(1) 非常時・災害時における利用者への情報提供 非常時や災害時における利用者への周知方法や、行政・交通事業者間の連携体制などについて検討します。 <想定される手法> ○震災後、公共交通運休区間などに関する拠点での情報提供など	
	実施主体	交通事業者・倉敷市・岡山県や国
	実施期間	平成 29 年度～平成 30 年度
	(2) 乗務員等の行動マニュアル作成 減災に寄与することを目指し、緊急時の体制の整備を図ります。 <想定される手法> ○乗務員等の災害発生時の行動マニュアルの作成 ○社員が携帯・パソコンなどから登録し、安否確認ができるシステムの構築など	
		
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 30 年度

事業	安定した担い手確保と育成 安定した担い手の確保・育成により、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通を目指します。	
内容	(1) 安定した担い手確保と育成 持続可能な運行を確保するため、担い手の確保・育成に努めます。 ＜想定される手法＞ ○人材の確保・定着に向けた働きやすい職場環境づくり ○ホームページの改善 ○業界全体のイメージアップに向けた PR ○運転免許取得の補助制度 ○ドライバー養成体制の充実 ○職場内での評価・昇進システムの検討 ○女性ドライバーも働きやすい環境づくり など 【例】運転者募集のPV 動画(岡山電気軌道)	
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

事業の方向性	福祉支援としての公共交通サービスの提供とバリアフリー化推進	
事業	高齢者や障がい者などに対する支援	
	利用者負担の軽減や、サービスの周知を行い、高齢者や障がい者が安心して生活できる環境をつくれます。	
内容	(1) <u>コミュニティタクシーの利用料金の割引</u> コミュニティタクシーの利用拡大を目指し、コミュニティタクシー利用者証等の割引制度を実施します。 【例】コミュニティタクシー利用者証 倉敷市コミュニティタクシー利用者証  倉敷 三郎 見本 交付番号 2013-10-000004 交付日 平成 25 年 6 月 13 日 倉敷市長  高齢者（65 歳以上の方）及び障がい者の方は、コミュニティタクシー利用者証または障がい者手帳（顔写真付）等の提示により、1 回乗車料金について <u>100 円割引</u> します。	
	実施主体	倉敷市
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度	
内容	(2) <u>高齢者を対象とした利用料金の割引</u> 公共交通の利用者拡大を目指し、高齢者を対象とした割引制度を周知します。 【例】70 歳以上の方を対象にした路線バスフリーパス(ことぶきパス) ○下津井電鉄、両備ホールディングス、岡山電気軌道で実施  70 歳以上の方、いつでも、何回でも、どこまでも… ことぶきパス ことぶきバス 両備全線フリー 23. 4-3  ことぶきバス（3ヶ月・6ヶ月）  両備バスの 路線バス全線 にご乗車いただけます！ とってもお得な「ことぶきバス」で、バスに乗って出掛けてみませんか？ 【対象路線】 両備全線  (両備ホールディングスホームページより)	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度	

内容

(3) 障がい者を対象とした利用料金等の助成

公共交通の利用者拡大を目指し、福祉タクシーチケット、路線バス利用料、鉄道運賃を助成します。

【例】公共交通や福祉交通に関する倉敷市障がい者移動支援事業の概要

福祉タクシーチケットの助成	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
リフトタクシーチケットの助成	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
路線バス利用料の助成	路線バスを利用する場合、その利用料の一部を助成
鉄道運賃の助成	鉄道を利用する場合、その利用料の一部を助成

実施主体

倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 33 年度

(4) 福祉有償運送の情報提供

障がい者などの外出を支援するため、福祉有償運送の運送事業者に対して経費などの一部を支援するとともに、市民に福祉有償運送の情報提供を行います。

【一覧】市内の福祉有償運送事業者

地域	事業所名
倉敷	稔福祉会庄の里福祉移送サービス
	倉敷ライフ・ケア KLC ヘルパーステーション
	瀬戸内福祉事業会 瀬戸内学園
	身障スマイル
	くうーら
水島	ひまわりの会 ひまわり福祉有償運送
	岡山県高齢者福祉生活協同組合 たんぽぽの里
	薫風会みどり荘福祉有償運送事業所
児島	王慈福祉会福祉有償運送事業部
	ヘルパーステーション・サンフレール
玉島	かめかめ福祉移送
	三穂の園住倉学園
庄	クムレなないろ
茶屋町	ありがとうコンシェルジェ茶屋町
船穂	ぶどうの家わたぼうしぶどうの家 花葡萄

平成 28 年 11 月現在

実施主体

倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 33 年度

事業	バリアフリー化の推進と情報提供
	バリアフリー化の推進により、誰もが公共交通を利用しやすい環境をつくれます。
内容	(1) <u>バス車両のバリアフリー化</u> 高齢者や障がい者、ベビーカー利用者などが乗降しやすいノンステップバスの導入など車両のバリアフリー化を推進します。 【写真】ノンステップバス車両 
実施主体	交通事業者
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) <u>ユニバーサルデザインタクシー車両の導入推進と利用促進</u> ユニバーサルデザインタクシー車両の導入を推進するとともに、利用者への周知に努めます。 【写真】ユニバーサルデザインタクシー車両  (岡山交通株式会社ホームページより)
実施主体	交通事業者
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(3) <u>駅舎や乗り継ぎ経路などのバリアフリー化と情報提供</u> 駅舎内や乗り継ぎ経路におけるバリアフリー化を推進し情報を提供します。 【関連事業】 魅: わかりやすい情報の提供(2) 【例】ホームページで紹介される駅のバリアフリー情報(JR新倉敷駅) 
実施主体	交通事業者・倉敷市
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

目標 4	関係者や地域との協働による公共交通のサービス向上と PR により、選ばれる公共交通を実現する									
事業の方向性	過度な自家用車利用から公共交通への転換と公共交通を利用したくなる環境の構築									
事業	モビリティ・マネジメント等の推進									
内容	学校、地域企業等を対象としたモビリティ・マネジメント等の推進により、過度な自家用車利用から二酸化炭素排出量の少ない公共交通利用への転換を図ります。 (1) <u>学校などを対象としたモビリティ・マネジメント</u> 公共交通の利用者拡大を目指し、交通行動の自発的な変容を促すため、利用者として次世代を担う小学生の児童やその親などを対象に、鉄道・バスの乗車体験やマナー、バリアフリー、交通安全などの知識を学習する「鉄道・バス教室」を開催し、コミュニケーションアンケートを実施します。 ＜想定される手法＞ ○「鉄道・バス教室」の開催 ○コミュニケーションアンケートの実施 【写真】バス教室の様子  <table><tr><td>実施主体</td><td>交通事業者・倉敷市</td></tr><tr><td>実施期間</td><td>平成 29 年度～平成 33 年度</td></tr></table> (2) <u>事業所などを対象としたモビリティ・マネジメント</u> 事業所など対象とした通勤モビリティ・マネジメントを実施します。また、「スマート通勤おかやま」を奨励するため、参加企業などの情報提供を行います。 【関連事業】 活：鉄道の更なる認知度の向上(2) ＜想定される手法＞ ○「スマート通勤おかやま」への参加 ○ノーマイカーデーの実施 ○事業所や市役所職員など対象とした通勤モビリティ・マネジメント 【例】「スマート通勤おかやま」のホームページ ホームページで参加事業所を紹介  <table><tr><td>実施主体</td><td>地域企業・交通事業者・倉敷市・岡山県や国</td></tr><tr><td>実施期間</td><td>平成 29 年度～平成 33 年度</td></tr></table>		実施主体	交通事業者・倉敷市	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度	実施主体	地域企業・交通事業者・倉敷市・岡山県や国	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
実施主体	交通事業者・倉敷市									
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度									
実施主体	地域企業・交通事業者・倉敷市・岡山県や国									
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度									

内容

(3) 利用促進キャンペーンの開催

「鉄道の日」、「バスの日」にちなんだPRや環境イベントなどにおいて公共交通のPRを行います。特に関係主体が連携した持続可能な公共交通に向けて、市民、地域企業、交通事業者、行政が協働で行う取り組みを充実します。

＜想定される手法＞

- くらしき環境フェスティバルでの公共交通の利用促進やPR
- 公共交通を楽しく利用できるイベントの開催など

【写真】くらしき環境フェスティバルの様子

公共交通機関利用促進PRコーナーを設ける



実施主体

市民・地域企業・交通事業者・倉敷市

実施期間

平成29年度～平成33年度

(4) 「おかやま愛カード」の普及推奨

高齢者ドライバーによる事故の防止や公共交通への転換を図るため、バス、タクシーなどが割引となる「おかやま愛カード」(運転免許の自主返納者に警察が発行)の普及を推奨します。

【写真】おかやま愛カード



【写真】ガイドブック



おかやま愛カードに協賛されている水島臨海鉄道・井原鉄道・路線バスでは料金半額、タクシー料金は1割引になる。また協賛店は約1,900店舗に上る(協賛店については詳しくはガイドブックに記載)。

実施主体

交通事業者・倉敷市・警察

実施期間

平成29年度～平成33年度

内容	(5) 利用促進事業への助成 市民団体などが行う、鉄道や路線バスなどの利用促進を図る事業に対して助成します。	
	【例】井原線利用促進活動補助事業 井原線振興対策協議会では、井原線を10人以上団体で利用した事業へ井原線利用料金の助成を行っている。	
	実施主体	市民・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成29年度～平成33年度

事業	ICカード・バスロケーションシステムの導入と利用促進 ICカードやバスロケーションシステムなど、利便性の高いサービスを提供することで、公共交通を利用したくなる環境をつくれます。	
	(1) バスロケーションシステム導入 リアルタイムでバスの現在地を利用者に情報提供し、バス待ちのイライラを解消し利便性を高め、利用者の拡大を目指すため、バスロケーションシステムを導入します。	
内容	【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(2)	
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成29年度～平成33年度



内容

(2) ICカードの利便性のPR

公共交通利用者の拡大を目指し、ICOCA カード、ハレカカードの高い利便性について情報を提供します。

【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(3)

【関連事業】 活：公共交通が便利なまちなか空間の創造(2)

【例】高校入学者に配布されるハレカカードのちらし



(下津井電鉄ホームページより)

【例】ICカードの特典内容

【ハレカカードのお得な特典】

- ◆乗り継ぎ割引：30分以内にバスを乗り継いだ場合、2乗車目の運賃から自動的に大人20円、子供10円を割引（異なるバス事業者間でも可）
- ◆誕生日割引：誕生日以降3日間に適用され、利用ごとに大人50円、子供20円を割引（お客様登録されたカードに限る）
- ◆特定日割引：交通事業者が指定する特定日に限り、交通事業者ごとに適用される割引

(下津井電鉄ホームページより)

【ICOCAカードのお得な特典】

- ◆全国の交通系ICカードエリアで使用可能
- ◆駅の売店やコンビニ、飲食店、飲料自販機、コインロッカー等で利用可能
- ◆駅周辺の対象駐車場と鉄道を同日中に利用した場合、最寄駅の自動改札で降車時に利用したICOCAカードをタッチするだけで、駐車料金を自動的に優待するサービス

(JR西日本ホームページより)

実施主体

交通事業者・倉敷市

実施期間

平成29年度～平成33年度

活

都市に豊かさと活力を生み出す公共交通

目標 5	市街地への自家用車等の流入を抑制し、歩いて楽しいまちづくりを実現する	
事業の方向性	公共交通を利用した移動しやすい環境の提供	
事業	公共交通での移動が便利な「まちなか空間」の創造	
	まちなかでの移動のニーズに応えたサービスの提供や自家用車の流入抑制により、まちなかでの公共交通の利便性向上を図ります。	
内容	(1) 中心市街地における公共交通の利便性向上 既存のバス路線を活かした、まちなかでの移動ニーズに答える路線展開や、既存の循環路線との連携を強化することを検討します。 ＜想定される手法＞ ○既存路線相互のダイヤ調整 ○駅を終着地としない路線展開 ○市街地周辺バスマップによるわかりやすい情報提供など	
	【関連事業】 魅：わかりやすい情報の提供(1)	
		
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

内容

(2) 路線バス運賃上限制度や乗り継ぎ割引

環境定期券や、ハレカカード利用時の乗り継ぎ割引など、割引サービスを周知します。

【関連事業】 暮:ICカード・バスロケの導入と利用促進(2)

【関連事業】 魅:わかりやすい情報の提供(3)

【例】通勤定期券を休日にも利用できる「環境定期券」

○下津井電鉄・両備ホールディングス・井笠バスカンパニー・岡山電気軌道で実施(同伴する家族も割引となる)



(両備ホールディングスホームページより)

【例】遠距離通学者向けの定期運賃一律サービス

○下津井電鉄で実施



(下津井電鉄ホームページより)

実施主体	交通事業者
実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

内容

(3) 事業者間連携による企画乗車券

市内の周遊やおでかけの機会を誘発する、事業者間で連携した企画乗車券や、地域の施設、商店などとの連携による企画乗車券について検討します。

＜想定される手法＞

- 各事業者共通のフリーきっぷ(市内乗り放題)
- 協賛施設と連携した割引切符 など

【例】沿線の協賛施設の割引が受けられるスーパーホリデーパス(井原鉄道)



実施主体

地域企業・交通事業者

実施期間

平成 29 年度～平成 31 年度

(4) パーク&ライド駐車場の利用促進

鉄道・路線バスの利用圏域の拡大と自家用車から公共交通への利用転換を目指すため、既存の駐車場を活用したパーク&ライド駐車場の設定と利用促進を図ります。

【写真】パーク&ライド駐車場

井原鉄道 吉備真備駅(左)と水島臨海鉄道 水島駅(右)



実施主体

地域企業・交通事業者・倉敷市

実施期間

平成 29 年度～平成 33 年度

事業	自転車等の利用環境の向上 鉄道や路線バスの利用圏域を拡大する自転車等の利用環境向上により、公共交通利用者の拡大を図ります。	
内容	(1) サイクル&ライド自転車駐車場の利用促進 サイクル&ライド自転車駐車場の整備や自転車の利用を促進します。 ＜想定される手法＞ ○サイクル&ライド自転車駐車場の整備 ○公共交通マップへの掲載などによる周知と利用促進 ○レンタサイクルの利用促進 など 【写真】停留所や駅周辺に整備されたサイクル&ライド自転車駐車場 曽原口停留所（左）と浦田駅（右）  	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 自転車駐車を気持ちよく使うことができる環境整備 公共交通の利用を拡大するため、自転車駐車場の整理・美化や空きスペースへの誘導などにより、既存の自転車駐車場の利用環境の向上や効率的な運用を図ります。 ＜想定される手法＞ ○スタッフによる駐輪ルールの指導 ○ちらし配布による自転車利用マナーの啓発 ○放置自転車の撤去 ○自転車駐車場の照明の設置 など	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

目標 6	地域の財産である鉄道を活かしたまちづくりを実現する	
事業の方向性	鉄道のサービス向上と利用促進	
事業	鉄道駅周辺環境の向上と沿線の活性化 地域住民や利用者との協働による鉄道駅や沿線周辺環境の活性化を進め、鉄道を活かしたまちづくりに取り組みます。	
内容	(1) 駅周辺環境の向上 地域住民や利用者と協働で、居心地が良かったのしい駅周辺のありかたについて検討します。 ＜想定される手法＞ ○夜間照明 ○植栽（駅前の花植え） ○橋脚の絵 ○駅の飾りつけ・ギャラリー ○トイレの美化啓発 など 【例】鉄道周辺環境の改善例 	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 沿線の魅力についての情報提供 地域住民や利用者と協働で、沿線の魅力（観光・食等）の掘り起しと情報発信を行います。 ＜想定される手法＞ ・沿線パンフレットの作成 ・スタンプラリー など 【例】沿線の魅力の紹介（井原鉄道：スーパーホリデーパスちらし） 	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

事業	鉄道の更なる認知度の向上	
内容	地域住民や利用者との協働により、より多くの人に愛され、また利用される鉄道を目指します。 (1) 「愛される鉄道」への取り組み 沿線住民、企業や学校などの参画により、地域の鉄道を育てる仕組みを検討します。 ＜想定される手法＞ ○既存のまちづくり団体や NPO、学校等との連携 ○鉄道サポーター制度 ○車内広告やラッピング など 【写真】地域住民や園児らに見守られて走行する「雛列車」(水島臨海鉄道)	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 「使える鉄道」の情報提供 利用者の拡大を図るため、乗り換えしやすい接続ダイヤや覚えやすいパターンダイヤ、定時運行など、鉄道がもつ利点を発信します。 ＜想定される手法＞ ○乗換時刻表の作成 ○駅別のポケット時刻表の作成 ○広域の乗換案内 など 【関連事業】 暮:モビリティ・マネジメントの推進(2)	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

目標 7	市民及び来訪者が公共交通を快適に利用できる環境を提供し、市全体の魅力を高める	
事業の方向性	公共交通を快適に利用できる環境づくり	
事業	わかりやすい情報の提供	
	おでかけの足として「使える公共交通」とするため、市民・来訪者にわかりやすく情報を提供する。	
内容	(1) 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布 市民、市内転入者、大学生、高校生など、普段公共交通を利用しない人にも運行状況などをわかりやすく情報提供し、「使える公共交通」の周知を図ります。 <想定される手法> ○公共交通マップ ○公共交通総合時刻表 【関連事業】 活：公共交通が便利なまちなか空間の創造(1) 【例】倉敷おもてなし公共交通マップ  	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

内容	(2) 情報案内板や経路案内の改善・整備 路線図や案内図などについて、表記・デザインを工夫した情報提供を行い、わかりやすく利用しやすい公共交通環境を整えます。また、交通拠点において、乗り継ぎ先への経路や主要観光地・商業施設・公共施設などへの経路をわかりやすく案内することにより、移動環境の向上を図ります。 ＜想定される手法＞ ○多言語表記 ○案内看板の増設 ○路線等のナンバリング など 【関連事業】 網：交通拠点等の改善(1)～(4) 【関連事業】 暮：福祉支援としての公共交通サービスの提供とバリアフリー化推進(3) 【関連事業】 暮：IC カード・バスロケの導入と利用促進(1)	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(3) 公共交通の認知度向上 ホームページ等を通じて、鉄道や路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシーの認知度向上を図ります。 ＜想定される手法＞ ○事業者間の相互リンク ○ポータルサイト など 【関連事業】 活：公共交通が便利なまちなか空間の創造(2) 【関連事業】 暮：IC カード・バスロケの導入と利用促進(1)	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(4) 案内所のサービス強化 目的地への案内や乗り換え案内など、総合的な案内拠点の整備を検討します。 ＜想定される手法＞ ○案内所の集約化 ○英語対応可能なスタッフの常駐と広域案内 など	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

事業	接遇やマナーの向上	
内容	乗務員等の接遇向上や利用者のマナー啓発により、誰もが気持ちよく利用できる環境をつくれます。	
	(1) 乗務員等の接遇向上 顧客満足度向上のため、利用者の意見を収集し、その意見を反映していきます。あわせて、交通事業者のマナー・サービス向上のための各種研修や講習会を企画、参加します。 <想定される手法> ○研修、講習会の企画・参加 ○お客様アンケート など 【関連事業】 暮：安定したサービス提供に向けた体制づくり 【例】タクシー乗務員の接遇研修  【例】タクシー乗務員向けの対応マニュアル 	
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 利用者のマナー啓発 席のゆずりあいなど利用時のマナーについて、車内掲示物やホームページなどで周知します。 <想定される手法> ○鉄道・バス教室の開催 ○車内広告 ○ホームページ掲出 など	
	実施主体	市民・地域企業・交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

目標 8	観光客や市民の市内での周遊・交流を促進し、人々の交流を深める	
事業の方向性	観光客の二次交通の充実と情報発信	
事業	タクシーを活用した観光客の二次交通の充実	
	タクシーを活用した観光客の二次交通の充実により、観光客の市内及び周辺地域での周遊を促進します。	
内容	(1) 観光タクシー乗務員の育成 観光タクシー乗務員を育成するため、より高度な接遇・観光案内などに関する講習等の実施について研究します。	
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 観光タクシーのモデルコース 地域・地区間の交流、移動を促進するため、市内の観光地を周遊できるコースを設定します。	
	実施主体	交通事業者
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度

事業	観光モビリティ・マネジメント等の推進	
	公共交通の利用を促進するため、観光客向け、市民向けの情報提供を充実し、市内及び周辺地域での周遊促進を図ります。	
内容	(1) 観光客向けの情報提供 観光客が旅行計画時や来訪途中に閲覧するホームページ等を活用し、公共交通を利用した観光プランなどの情報提供を行います。	
	< 想定される手法 > ○「公共交通で巡る観光プラン」の情報発信 ○観光地とタイアップした「お得なプラン」の情報発信 ○ホームページの活用 など	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度
	(2) 市民向けの情報提供 イベント開催時のお知らせなどで、公共交通を使った来場方法等の情報提供を行います。	
	< 想定される手法 > ○案内ちらしに会場最寄り駅、停留所を併記 ○所要時間、料金のお知らせを併記 など	
	実施主体	交通事業者・倉敷市
	実施期間	平成 29 年度～平成 33 年度



3 事業スケジュール

基本方針	事業		実施主体					スケジュール				
			市民	地域企業	交通事業者	倉敷市	その他	H29	H30	H31	H32	H33
網 都市の骨格を形成する公共交通	利便性・快適性の向上	利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保						検討・調整 継続				
		利用しやすいダイヤの確保						検討・調整 継続				
	交通拠点等の改善	広域交通拠点の整備・改善						検討				
		交通拠点の整備・改善						実施				
		乗継拠点の整備・改善						検討				
		主要な停留所における待合環境の改善						実施				
	倉敷駅の拠点性の向上	J R山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業						継続				
		鉄道高架化に合わせた利便性の高い駅前広場						継続				
暮 市民に愛され暮らしを支える公共交通	コミュニティタクシーの普及・拡大	公共交通を優先する走行環境を整備								調整・研究		
		出前講座やパンフレットなどによる普及促進						継続				
		コミュニティタクシー運行エリアの拡大						継続				
		コミュニティタクシーを導入しやすい制度づくり						検討・調整				
	地域地区内交通の活性化	コミュニティタクシーを利用しやすい環境づくり						検討・調整				
		運行時間帯、運行回数の確保						検討・調整 継続				
		地域の生活関連施設における利用環境の向上						継続				
		タクシーの活用						検討・調整				
	非常時・災害時における体制づくり	非常時・災害時における利用者への情報提供						検討・調整				
		乗務員等の行動マニュアル作成						検討・調整				
	安定した担い手確保と育成	安定した担い手確保と育成						継続				
	高齢者や障がい者などに対する支援	コミュニティタクシーの利用料金の割引						継続				
		高齢者を対象とした利用料金の割引						継続				
		障がい者を対象とした利用料金等の助成						継続				
		福祉有償運送の情報提供						継続				
	バリアフリー化の推進と情報提供	バス車両のバリアフリー化						継続				
		ユニバーサルデザインタクシー車両の導入推進と利用促進						継続				
		駅舎や乗り継ぎ経路などのバリアフリー化と情報提供						継続				

基本方針	事業		実施主体					スケジュール				
			市民	地域企業	交通事業者	倉敷市	その他	H29	H30	H31	H32	H33
暮 市民に愛され暮らしを支える公共交通	モビリティ・マネジメント等の推進	学校などを対象としたモビリティ・マネジメント						検討				
		事業所などを対象としたモビリティ・マネジメント						継続				
		利用促進キャンペーンの開催						継続				
		「おかやま愛カード」の普及推奨						継続				
		利用促進事業への助成						検討・調整				
								継続				
	ICカード・バスロケーションシステムの導入と利用促進	バスロケーションシステム導入						検討				
		ICカードの利便性のPR						実施				
		ICカード導入と活用の研究						継続				
活 都市に豊かさとし活力を生み出す公共交通	公共交通での移動が便利 「まちなか空間」の創造	中心市街地における公共交通の利便性向上						検討				
		路線バス運賃上限制度や乗り継ぎ割引						継続				
		事業者間連携による企画乗車券						検討				
		パーク＆ライド駐車場の利用促進						実施				
	自転車等の利用環境の向上	サイクル＆ライド自転車駐車場の利用促進						継続				
		自転車駐車場を気持ちよく使うことができる環境整備						継続				
	鉄道駅周辺環境の向上と沿線の活性化	駅周辺環境の向上						検討・調整				
		沿線の魅力についての情報提供						継続				
	鉄道の更なる認知度の向上	「愛される鉄道」への取り組み						検討・調整				
		「使える鉄道」の情報提供						継続				
魅 国内外からのニーズに応えた公共交通	わかりやすい情報の提供	公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布						継続				
		情報案内板や経路案内の改善・整備						検討				
		公共交通の認知度向上						実施				
		案内所のサービス強化						継続				
	接遇やマナーの向上	乗務員等の接遇向上						継続				
		利用者のマナー啓発						継続				
	タクシーを活用した観光客の二次交通の充実	観光タクシー乗務員の育成						継続				
		観光タクシーのモデルコース						継続				
	観光モビリティ・マネジメント等の推進	観光客向けの情報提供						継続				
		市民向けの情報提供						継続				

第7章 計画の達成状況の評価

1 評価指標の設定

本計画の達成状況进行评估するため、基本方針ごとに指標と目標値を設定します。

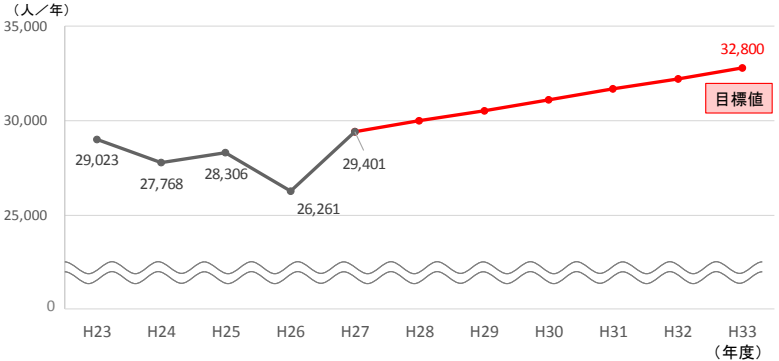
網

都市の骨格を形成する公共交通

評価指標 1	幹線の年間利用者数
指標の定義	幹線である鉄道・路線バスの年間利用者数 【算出方法】 路線バスは年間輸送人数の合計値より、鉄道は1日あたり乗降者数の半数を1日あたり利用者数として、年間利用者数を算出 【対象路線】 倉敷⇄児島(路線バス), 倉敷⇄水島⇄玉島(鉄道, 路線バス), 倉敷⇄茶屋町(路線バス)
評価の時期	毎年
現状値	3,462,100 人/年 (平成 27 年度)
目標値	3,470,000 人/年 (平成 33 年度)
目標値の考え方	直近 3 年間の最高値を維持しながら増加を目指す
データ取得方法	交通事業者からの報告により市が把握
これまでの状況	(人/年) 3,500,000 3,450,000 3,400,000 0 H25 H26 H27 H28 H29 H30 H31 H32 H33 (年度) 3,454,944 3,423,488 3,462,100 3,470,000 目標値 資料：交通事業者からの報告により作成

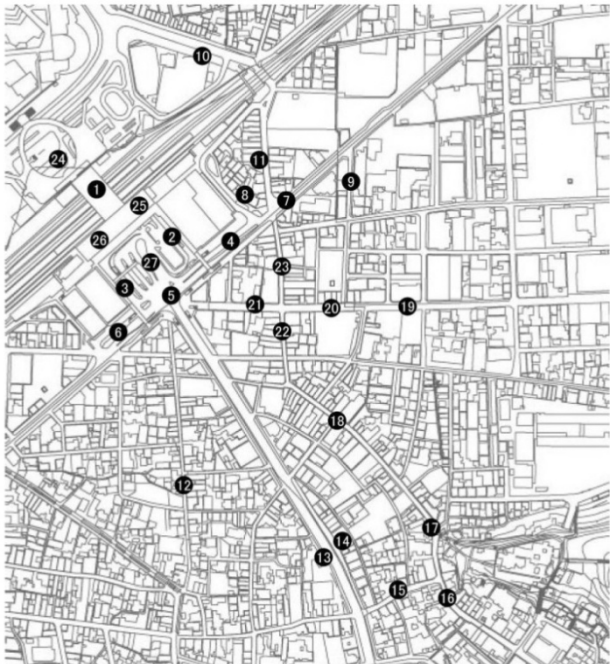
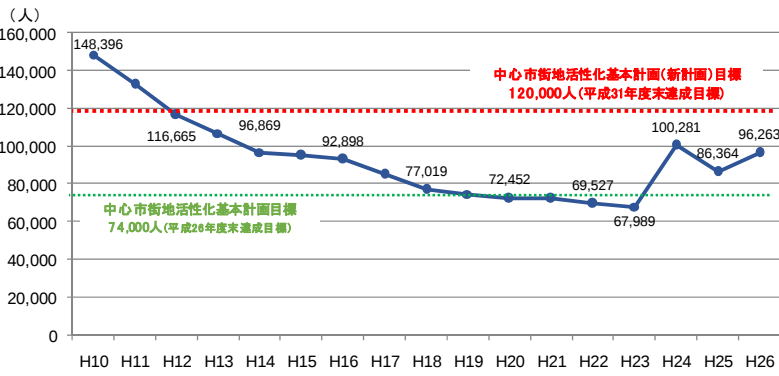
暮

市民に愛され、暮らしを支える公共交通

評価指標 2	コミュニティタクシーの年間利用者数
指標の定義	各地区で運行されるコミュニティタクシーの年間利用者数の合計値 【算出方法】 年度内利用者数の合計 【対象路線】 市内コミュニティタクシー全路線
評価の時期	毎年
現状値	29,401 人/年（平成 27 年度）
目標値	32,800 人/年（平成 33 年度）
目標値の考え方	現行導入地区での利用者数の増加と、新たな地区での導入促進により、利用者数増加を目指す
データ取得方法	市が把握
これまでの状況	 ※H26 年度以前の真備・船穂コミュニティバス利用者数を含む 資料：市の集計による

活

都市に豊かさと活力を生み出す公共交通

評価指標 3	市中心部の歩行者・自転車通行量
指標の定義	中心市街地内(倉敷駅周辺)27 地点での、休日 1 日あたり歩行者・自転車通行量 【算出方法】 倉敷市中心市街地通行量調査による 通行量調査地点位置図  資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画（新計画）
評価の時期	毎年
現状値	96,263 人/日（平成 26 年度）
目標値	120,000 人/日（平成 33 年度）
目標値の考え方	倉敷市中心市街地活性化基本計画(新計画)に定める指標と目標値であり、公共交通に関わる各種事業の推進により同目標値達成を目指す。
データ取得方法	市が把握
これまでの状況	 （人） 148,396 116,665 96,869 92,898 77,019 72,452 69,527 67,989 100,281 86,364 96,263 中心市街地活性化基本計画(新計画)目標 120,000人(平成31年度末達成目標) 中心市街地活性化基本計画目標 74,000人(平成26年度末達成目標) H10 H11 H12 H13 H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画（新計画）

評価指標 4	わかりやすい情報提供の取り組み件数																
指標の定義	わかりやすい情報の提供に関して行う事業のうち、新規に実施した事業または改善した事業の総数 【算出方法】 「魅：国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通」に関連する取り組みの実施数をカウントする。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業</th><th>内 容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">わかりやすい情報の提供</td><td>1. 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布</td></tr> <tr> <td>2. 情報案内板や経路案内の改善・整備</td></tr> <tr> <td>3. 公共交通の認知度向上</td></tr> <tr> <td>4. 案内所のサービス強化</td></tr> <tr> <td rowspan="2">接遇やマナーの向上</td><td>1. 乗務員等の接遇向上</td></tr> <tr> <td>2. 利用者のマナー啓発</td></tr> <tr> <td rowspan="2">タクシーを活用した観光客の二次交通の充実</td><td>1. 観光タクシー乗務員の育成</td></tr> <tr> <td>2. 観光タクシーのモデルコース</td></tr> <tr> <td rowspan="2">観光モビリティ・マネジメント等の推進</td><td>1. 観光客向けの情報提供</td></tr> <tr> <td>2. 市民向けの情報提供</td></tr> </tbody> </table>	事業	内 容	わかりやすい情報の提供	1. 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布	2. 情報案内板や経路案内の改善・整備	3. 公共交通の認知度向上	4. 案内所のサービス強化	接遇やマナーの向上	1. 乗務員等の接遇向上	2. 利用者のマナー啓発	タクシーを活用した観光客の二次交通の充実	1. 観光タクシー乗務員の育成	2. 観光タクシーのモデルコース	観光モビリティ・マネジメント等の推進	1. 観光客向けの情報提供	2. 市民向けの情報提供
事業	内 容																
わかりやすい情報の提供	1. 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布																
	2. 情報案内板や経路案内の改善・整備																
	3. 公共交通の認知度向上																
	4. 案内所のサービス強化																
接遇やマナーの向上	1. 乗務員等の接遇向上																
	2. 利用者のマナー啓発																
タクシーを活用した観光客の二次交通の充実	1. 観光タクシー乗務員の育成																
	2. 観光タクシーのモデルコース																
観光モビリティ・マネジメント等の推進	1. 観光客向けの情報提供																
	2. 市民向けの情報提供																
評価の時期	毎年																
現状値	-（新たに計測）																
目標値	年間 1 件以上を実施し、計画年度内にすべてを実施する。																
目標値の考え方	本計画を実現するための事業のスケジュールに沿って、毎年着実に事業の推進を図ります。また、計画年度内にすべての事業を実施するため定期的に状況を評価します。																
データ取得方法	実施主体からの報告により市が把握																
これまでの状況	-（新たに計測）																

2 評価の方法

本計画全体の評価はPDCAサイクルの考え方のもと、計画・実行・評価・改善を行います。

事業の実施、改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に倉敷市地域公共交通会議において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを検討します。

本計画の評価指標以外の指標なども参考とし、各種事業の実施状況の確認や評価を行います。

社会情勢の変化や地域の実情に対する配慮も必要なことから、新たな指標の必要性についても今後検討するなど、適宜見直しを行いながら、より良い取り組みとなるよう改善を行います。

表 7 - 1 その他の想定される参考指標

アンケート調査 (第六次総合計画評価指標)	○ 市内の公共交通機関(電車・バス等)の満足度 ○ 交通弱者(移動手段がない人)が不便なく移動できていると思う人の割合
公共交通利用者数	○ 鉄道利用者数 ○ 路線バス利用者数 ○ タクシー利用者数
事業の実施状況や参加状況	○ 各種関係主体で連携した利用促進事業の開催状況や参加状況 (鉄道・バス教室の開催回数、スマート通勤参加事業所数、おかやま愛カード利用者数、わかりやすい情報提供に向けた取り組みの事例など)
その他	○ 市内の主要観光地の観光客数 ○ その他、事業に応じて適宜検討

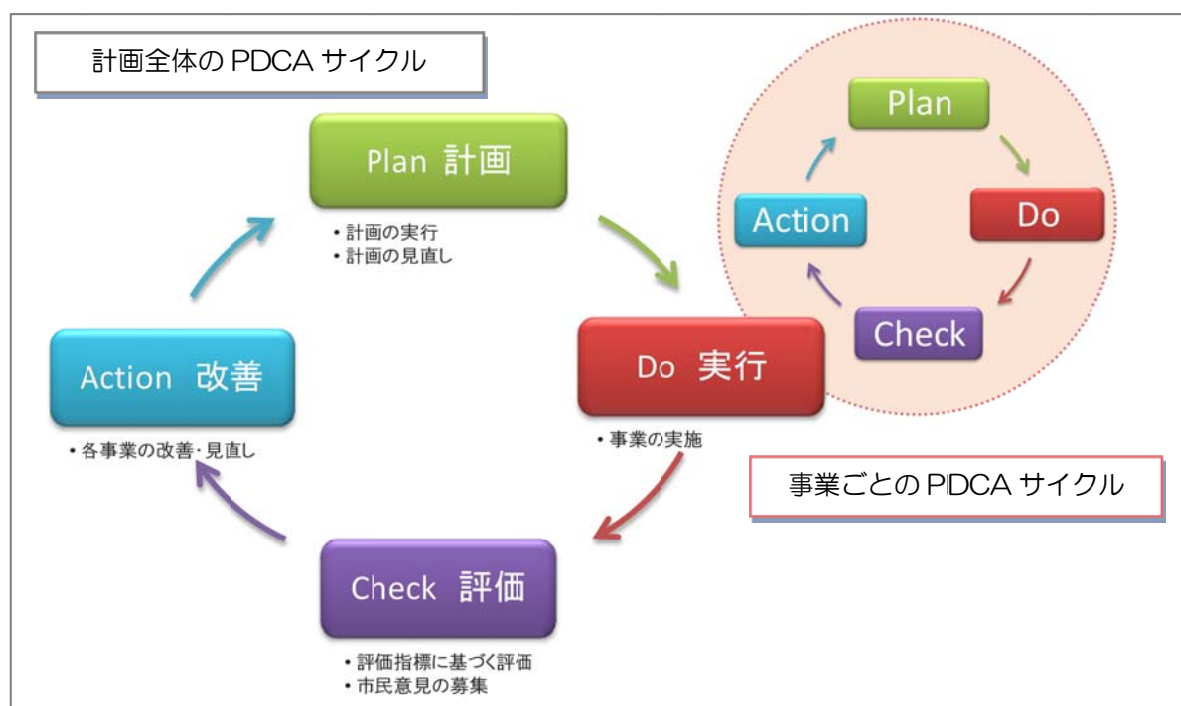


図 7 - 1 PDCA サイクルによる計画の評価イメージ

参考資料

1 計画策定の経緯

本計画の策定に関し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に基づく協議会として、住民及び利用者、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、学識経験者、市等で組織する「倉敷市地域公共交通会議」で協議しました。

会 議 名	月 日	主な議題
平成 27 年度第 1 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 27 年 8 月 11 日	・ 倉敷市地域公共交通網形成計画（仮称）について
平成 27 年度第 2 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 28 年 3 月 22 日	・ 現況調査・分析結果について
平成 28 年度第 1 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 28 年 6 月 6 日	・ 地域公共交通の現状と課題について
平成 28 年度第 2 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 28 年 8 月 31 日	・ 公共交通の役割・理念・基本方針について
平成 28 年度第 3 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 28 年 11 月 22 日	・ 倉敷市地域公共交通網形成計画（素案）について
平成 28 年度第 4 回 倉敷市地域公共交通会議	平成 29 年 3 月 22 日	・ 倉敷市地域公共交通網形成計画（案）について

2 パブリックコメント

以下の内容で、倉敷市地域公共交通網形成計画（素案）に対するパブリックコメントを実施しました。

○閲覧及び募集期間：平成 29 年 1 月 18 日（水）～平成 29 年 2 月 10 日（金）

○実施の方法：市の広報誌による意見募集のお知らせ

本庁交通政策課、情報公開室、児島・玉島・水島・真備の各支所市民課、
庄・茶屋町の各支所市民係、船穂支所市民税務係に設置閲覧

市ホームページ掲載

○意見等の件数：12 人 51 件

3 倉敷市地域公共交通会議設置要綱

○倉敷市地域公共交通会議設置要綱

平成 20 年 2 月 6 日

告示第 49 号

改正 平成 20 年 3 月 26 日告示第 169 号

平成 21 年 4 月 1 日告示第 210 号

平成 22 年 6 月 8 日告示第 371 号

平成 24 年 1 月 25 日告示第 47 号

平成 27 年 3 月 31 日告示第 178 号

平成 28 年 5 月 31 日告示第 370 号

(目的及び設置)

第 1 条 公共交通の活性化及び需要に応じた市民の生活に必要な交通手段の確保その他利用者の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、倉敷市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 公共交通の活性化及び利便性向上の推進に関する事項
- (2) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃等に関する事項
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項に規定する地域公共交通形成計画の作成及び実施に関する事項
- (4) 公共交通の確保、維持及び改善に関する事項
- (5) 前各号に掲げるもののほか、公共交通に関し必要と認める事項

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 26 人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者により構成する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 市民又は利用者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (7) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (8) 国土交通省中国運輸局岡山運輸支局長又はその指名する者
- (9) 岡山県の公共交通を担当する部署の長又はその指名する者
- (10) 岡山県警察本部の交通規制を担当する部署の長又はその指名する者
- (11) 道路管理者又はその指名する者
- (12) 市長又はその指名する者
- (13) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

3 委員の任期は 2 年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(臨時委員)

第 4 条 交通会議において、特別な事項を協議するため必要があるときは、会長は、次に掲げる者の中から臨時委員を置くことができる。

- (1) 市民及び利用者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 道路管理者又はその指名する者
- (6) 本市内管轄警察署長又はその指名する者
- (7) 前各号に掲げるもののほか、会長が必要と認める者

2 臨時委員は、当該特別な事項に関する協議が終了したときは、解任されるものとする。

(オブザーバー)

第 5 条 交通会議に、公共交通に関連した業務と連携を図るため、オブザーバーを置く。

2 オブザーバーは、次に掲げる者により構成する。

- (1) 保健福祉局社会福祉部長

- (2) 文化産業局文化観光部長
- (3) 教育委員会学校教育部長
- 3 オブザーバーは、会長の要請に応じて交通会議に出席し、意見を述べるものとする。
(関係者の出席)
- 第6条 会長は、必要があると認めるときは、関係者に出席を求め、意見を述べさせ、又は説明させることができる。
(会長及び副会長)
- 第7条 交通会議に、会長及び副会長各1人を置き、市長の指名によってこれを定める。
- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
(会議)
- 第8条 交通会議の会議は、会長が招集し、会長の指名する者が議長となる。
- 2 会議は、委員及び協議事項に関係のある臨時委員の半数以上の者が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員及び臨時委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
(協議結果の取扱い)
- 第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
(その他)
- 第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。
附 則
この要綱は、告示の日から施行し、平成20年2月4日から適用する。
附 則 (平成20年3月26日告示第169号)
この要綱は、告示の日から施行する。
附 則 (平成21年4月1日告示第210号)
この要綱は、告示の日から施行する。
附 則 (平成22年6月8日告示第371号)
この要綱は、告示の日から施行する。
附 則 (平成24年1月25日告示第47号)
この要綱は、告示の日から施行する。
附 則 (平成27年3月31日告示第178号)
この要綱は、平成27年4月1日から施行する。
附 則 (平成28年5月31日告示第370号)
この要綱は、告示の日から施行する。

4 倉敷市地域公共交通会議 委員名簿

H29 年 3 月 22 日現在

区 分	氏 名	団体・職名等
学識経験を有する者	●谷口 守	筑波大学大学院システム情報系社会工学域 教授
	橋本 成仁	岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授
市民又は利用者	大野 基和	公募市民
	守安 渉	公募市民
高齢者団体の代表	山下 成久	倉敷市老人クラブ連合会 副会長
障害者団体の代表	高田 健	倉敷市身体障害者福祉協会連合会 理事
商工業団体の代表	横田 直樹	倉敷商工会議所運輸交通委員会 副委員長
観光団体の代表	丹下 恒夫	公益社団法人倉敷観光コンベンションビューロー 専務理事
一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者	羽原 富夫	公益社団法人岡山県バス協会 事務局長
一般乗用旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者	石井 繁次	一般社団法人岡山県タクシー協会 専務理事
一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	生藤 茂徳	岡山県交通運輸産業労働組合協議会 議長
路線バス事業者の代表者又はその指名する者	山田 英夫	両備ホールディングス株式会社 両備バスカンパニー運輸部 シニアマネージャー
	難波 仁	岡山電気軌道株式会社 常務取締役
	楠本 雅之	下津井電鉄株式会社バス事業部営業課 係長
	渡邊 寛人	株式会社井笠バスカンパニー 代表取締役専務
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社企画課 課長
	久本 忠彦	水島臨海鉄道株式会社 取締役
	畦坪 和範	井原鉄道株式会社 代表取締役専務
国土交通省中国運輸局岡山運輸支局長又はその指名する者	○宮長 勇作	国土交通省中国運輸局岡山運輸支局 首席運輸企画専門官
岡山県の公共交通を担当する部署の長又はその指名する者	馬場 俊一	岡山県 県民生活部県民生活交通課 副参事
岡山県警察本部の交通規制を担当する部署の長又はその指名する者	中村 道範	岡山県警察本部 交通部交通規制課 課長
道路管理者又はその指名する者	谷口 雄一郎	国土交通省中国地方整備局 岡山国道事務所計画課 課長
	小坂 進	岡山県備中県民局建設部 副部長
	小野 素宏	倉敷市建設局土木部 部長
市長又はその指名する者	◎岸本 安正	倉敷市建設局 局長
事務局		倉敷市建設局都市計画部交通政策課

◎会長 ○副会長 ●交通会議議長

5 市内路線バスの路線系統分類

※平成28年11月1日現在

N0	運行エリア	分類	事業者	系統名	運行系統			運行回数(回)				キロ 程 (km)	
					起点	経由地	終点	平日	土曜	日祝			
1	倉敷-水島 (古城池経由)	幹線	両備	青車	倉敷駅前	吉岡・青葉町	霞橋車庫	25.0	23	19.5	19.5	13.8	
2		幹線	両備	吉岡協同病院	倉敷駅前	吉岡	水島協同病院前		2	1	1	8.8	
3	倉敷-水島 (連島経由)	幹線	両備	小満車庫	倉敷駅前	小満・連島	霞橋車庫	31.5	15	23	23	11.3	
4		幹線	両備	倉敷芸大	倉敷駅前	小満・連島	倉敷芸科大		16.5	5	5	11.8	
5		両備	JFE本線		倉敷駅前	小満・明神町	JFE南門		3.5	2	2	12.5	
6	倉敷-児島 (天城経由)	幹線	下電	天城線	倉敷駅前	天城・小川七丁目	JR児島駅	34.0	33.5	29	29	20.4	
7		幹線	下電	天城線	倉敷駅前	天城・下之町	JR児島駅		0.5	0	0	22.5	
8			下電	宇野線	倉敷駅前	下之町・渋川	宇野駅前		1	0	0	35.8	
9	倉敷-児島 (塩生経由)	幹線	下電	塩生線	倉敷駅前	倉敷前・塩生	JR児島駅	29.5	26	21.5	21.5	22.3	
10		幹線	下電	古城池線	倉敷駅前	笹沖・新呼松	JR児島駅		3	2	2	21.0	
11		幹線	下電	塩生線	倉敷駅前	南塩生・白楽町	JR児島駅		0.5	0	0	22.0	
12	岡山-児島		下電	興除線	天満屋	汗入・下之町南	JR児島駅		3.5	3.5	3.5	31.9	
13			下電	興除線	興除車庫前	小川七丁目	JR児島駅		0.5	0	0	13.6	
14	玉島地内		両備	駅線	新倉敷駅前	七島	玉島中央町		14	11	11	2.7	
15			井笠	寄島～新倉敷駅	寄島	黒崎・玉島協同病院	新倉敷駅	※1	6	4	4	16.7	
16			両備	住友東	新倉敷駅前	掘貫・クラレ入口	住友重機西門		10.5	8	8	5.3	
17			両備	ハーバーアイランド	新倉敷駅前	クラレ入口	ハーバーアイランド		1.5	0.5	0	7.7	
18			両備	新道ハーバーアイランド	新倉敷駅前	クラレ入口	ハーバーアイランド		0	0.5	0	7.5	
19			両備	クラレ新道ハーバー	新倉敷駅前	クラレ正門前・プール前	ハーバーアイランド		0.5	0	0	7.9	
20			両備	クラレ正門前	新倉敷駅前	玉島警察署前・堀貫	クラレ正門前		0.5	0	0	4.2	
21			両備	中国能開大	新倉敷駅北口	作陽大学正門	中国能開大	※2	6.5	0	0	2.2	
22	倉敷-中庄	下電	中庄線		中庄駅	倉敷駅前	成人病センター		2	2	2	10.0	
23			下電	中庄線		中庄駅	中庄団地	倉敷駅前		2	2	2	8.0
24			両備	中庄倉敷		岡山駅	天満屋・庭瀬	倉敷駅前		6.5	6	6	19.2
25			両備	中庄倉敷		岡山駅	天満屋・北長瀬駅前・庭瀬	倉敷駅前		3	3	3	20.0
26	倉敷-茶屋町	幹線	下電	茶屋町線	倉敷駅前	帯江	茶屋町駅前	26.0	3.5	2.5	2.5	7.0	
27		幹線	下電	茶屋町線	倉敷駅前	茶屋町駅前	興除車庫前		10.5	10	10	10.0	
28		幹線	下電	茶屋町線	成人病センター	白楽町・倉敷駅前	茶屋町駅前		0.5	0.5	0.5	9.2	
29		幹線	下電	茶屋町線	成人病センター	白楽町・倉敷駅前	興除車庫前		2	1	1	12.2	
30		幹線	下電	茶屋町線	成人病センター	倉敷前・倉敷駅前	興除車庫前		8.5	7	7	11.9	
31		幹線	下電	茶屋町線	成人病センター	倉敷前・倉敷駅前	茶屋町駅前		1	1	1	8.9	
32	玉島-水島	幹線	両備	新倉芸大	新倉敷駅前	霞橋	倉敷芸科大	26.5	26.5	8.5	2	4.9	
33	倉敷地内		両備	水江循環線	倉敷駅北口	イオン倉敷・水江	倉敷駅北口		70	74	74	6.8	
34			両備	イオン倉敷	倉敷駅北口	あけぼの橋	イオンモール倉敷		7	7	7	2.7	
35		両備	倉敷循環線(右回り)		倉敷駅前	笹沖・保健所・成人病	倉敷駅前		13	13	13	9.3	
36		両備	倉敷循環線(左回り)		倉敷駅前	成人病・保健所・笹沖	倉敷駅前		13	5	5	9.3	
37	児島地内	下電	王子ヶ岳線		JR児島駅	下之町	王子ヶ岳登山口		16	15	15	8.9	
38		下電	児島循環線(ふれあい号)		JR児島駅	児島循環	JR児島駅		10	10	10	12.2	
39		下電	下津井循環(とこはい号)		JR児島駅	下津井循環	JR児島駅		10	10	10	19.5	
40		下電	下津井線		JR児島駅	鷺羽山ハイランド	下津井		2	1	1	8.0	
41		下電	由加山線		JR児島駅	加茂路峠	由加山		1	0	0	10.3	
42		下電	由加山線		JR児島駅	峠	由加山		1	0	0	11.9	
43		下電	ジーンズバス		JR児島駅	野崎家旧宅	JR児島駅	※3	0	6	6	9.8	
44		下電			JR児島駅	下電ホテル前	JR児島駅	※4	0	0.5	0	26.4	
45	岡山-中庄	下電	黒谷線		郷内農協前	森池	黒谷		1	1	1	4.9	
46		下電	両備線		岡山駅	中仙道・下撫川	中庄駅		1	1	1	15.5	
47		岡電	中庄倉敷		岡山駅	天満屋・庭瀬	中庄駅		2.5	2.5	2.5	14.7	
48		岡電	中庄倉敷		岡山駅	天満屋・北長瀬駅前・庭瀬	中庄駅		4	4.5	4.5	15.5	
49		岡電	中庄倉敷(清心学園止)		岡山駅	天満屋・庭瀬	清心学園		1	0	0	13.3	
50	児島-与島	両備	コンベックス中庄		天満屋	庭瀬・コンベックス	中庄		0.5	0	0	19.5	
51		下電	与島線		JR児島駅	児島IC・樫石島	瀬戸大橋FW		6	6	6	15.8	

摘要) 運行回数は1往復を1回、循環系統は1循環で1回とする。

※1) 平日1便及び土日祝は玉島協同病院を経由しない ※2) 作陽学園休校日運休 ※3) 金・土・日・祝のみ ※4) 金・土・祝前のみ

6 用語解説

ア 行

- ▶ **IC カード**
鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できるカードのこと。
- ▶ **アクセス**
接続、交通手段、参入のこと。
- ▶ **育児支援タクシー**
子どもを連れて保護者の外出サポートや、保育園や塾などに保護者の代行としての送迎、陣痛時のスムーズな送迎など、子育て世代に優しいタクシーのこと。
- ▶ **エコ通勤**
CO₂(二酸化炭素)の排出量を抑えるために自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などで通勤すること。
- ▶ **NPO（特定非営利活動法人）**
非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民活動団体やボランティア団体のこと。
- ▶ **温室効果ガス**
CO₂(二酸化炭素)など、大気圏にあり地表から放射された赤外線の一部を吸収することで地球の表面付近の大気を暖める効果をもつガスのこと。

カ 行

- ▶ **改正道路交通法の施行**
75歳以上のドライバーが一定の違反行為をした際、または3年に1度の運転免許証更新の際に、認知機能検査を行い「認知症のおそれ」と判断された場合、臨時適性検査などの受診を義務づけ、認知症と診断された場合は運転免許証の取り消しや停止になることなどを定めた改正道路交通法が、平成29年3月に施行された。
- ▶ **片利用**
地域独自 IC カードを導入する地域において、10 カード（全国相互利用が可能になった交通系 IC カード 10 券種（ICOCA や PiTaPa など））も利用可能となるサービスのこと。
- ▶ **系統・路線**
起点・経由地・終点により異なるバスの経路パターンのこと。似た経路の運行系統を束ねたものを路線という。系統番号は、こうした運行系統ごとに番号を付することにより、利用者等に対する案内を簡明にするとともに、バス事業者における運行管理の容易化を図るために設定されたもの。
- ▶ **公共車両優先システム（PTPS）**
公共交通の定時性確保と利用者の利便性向上を目的として、バス専用・優先レーンを設置、優先信号制御（赤信号の短縮、青信号の延長等）等により、バスなどの公共交通の車両が優先的に通行できるようにするシステムのこと。略称は PTPS（Public Transport Priority System）。
- ▶ **交通結節点機能**
鉄道やバスなど複数の交通手段相互の乗り換えが効率的かつスムーズに行える機能のこと。また、交通結節点には憩い・集いの場としての交流機能や、地域のランドマークとしての機能が求められることもある。
- ▶ **交通不便地域**
駅や停留所から離れているなどの理由により、鉄道やバスなどの公共交通を利用しにくい地域のこと。
- ▶ **コミュニティ**
同じ地域に居住して利害を共にし、政治・経済などにおいて深く結びついている社会のこと。地域社会、共同体のこと。

サ 行

- ▶ **サイクル&ライド**
自宅から自転車で最寄りの駅または停留所まで行き、自転車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。

タ 行

- ▶ **第三セクター**
第一セクター（国及び地方公共団体が経営する公企業）や第二セクター（私企業）と異なる第三的方式による法人のこと。
- ▶ **地球温暖化**
CO₂(二酸化炭素)を中心とした温室効果ガスの増加により、熱が地球の外に逃げにくくなり、地球に出入りするエネルギーバランスが崩れて気温が上昇する現象。石炭や石油などの化石燃料を燃やし続けることによる二酸化炭素の排出量増加に伴う地球温暖化が指摘されている。
- ▶ **デジタルサイネージ**
デジタル技術を活用して、ディスプレイなどに情報や映像を表示する媒体のこと。
- ▶ **ドア・ツー・ドア**
自宅の戸口を出てから目的の戸口まで直接にアクセスできること。
- ▶ **特定地域**
「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」第三条第一項の規定により指定された地域のこと。
この法律は、タクシー事業の収益基盤や運転者の労働条件の悪化などの諸問題の解決を図り、各地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが目標とされている。第三条第一項では、タクシー1台当たりの収入の状況や不適切な運営の状況があった場合、地域と協力しながらタクシー事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要な地域を、期間を定めて「特定地域」と指定することができるとされている。
- ▶ **都市機能**
都市の持つ種々の動きのことで、業務、商業、居住、工業、交通、政治、行政、教育などの諸活動によって担われる機能のこと。
- ▶ **図書館代行**
借りた本の返却などを代行するタクシーサービスのこと。

ナ 行

- ▶ **二次交通**
複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のこと。例えば、観光客の二次交通は空港や鉄道駅に着いてから目的の観光地までの交通を指す。
- ▶ **妊婦タクシー**
妊娠中の外出や、陣痛時・入退院時の病院への送迎などを行うタクシーサービスのこと。
- ▶ **ノンステップバス**
出入口の段差をなくし乗降を容易にしたバス。

ハ 行

- ▶ **パーク&ライド**
自宅から自家用車で最寄りの駅または停留所まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。
- ▶ **パーソントリップ調査**
抽出された市民の1日の行動（目的地やそこまでの移動手段など）について把握するために行うアンケート調査。

▶ **バスロケーションシステム（バスロケ）**

無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、バスの定時運行や利用者への情報提供に役立てるシステムのこと。

▶ **パターンダイヤ**

鉄道やバスなどの公共交通が、一定の間隔で周期的に運行されること。

▶ **バリアフリー**

障がい者や高齢者などの社会的弱者が社会生活に参加する上で支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、若しくは具体的に障害を取り除いた事物及び状態のこと。「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」では、1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅について、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を推進することが謳われている。

▶ **ビッグデータ**

従来のデータ処理アプリケーションで処理することが困難なほど巨大で複雑なデータ集合のこと。

▶ **福祉有償運送**

NPO 等が自家用自動車を使用して、身体障害者、要介護者の移送を行う、「自家用有償旅客運送」の一つ。

▶ **ボランティア輸送**

利用者は、ガソリン代などの実費のみを負担して、個人や団体がボランティアで行う輸送。道路運送法に基づく許可や登録を必要としない。

マ 行

▶ **見守り代行**

一人暮らしの高齢者などの巡回見守りを行うタクシーサービスのこと。

▶ **モビリティ・マネジメント**

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り組みのこと。

ヤ 行

▶ **ユニバーサルデザイン**

年齢や言葉の違い、身体的条件などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人にとって使いやすいものであるように製品や環境などをデザインすること。もとのデザインを変更したり、特別な仕様を加えたりすることで今ある障壁を除去する「バリアフリー」からさらに深く踏み込んだ考え方とされる。

ラ 行

▶ **ラッピング（車両）**

あらかじめ広告を印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を車体に貼り付けるラッピング広告を施されたバス・鉄道車両などのこと。

倉敷市地域公共交通網形成計画

発行日 平成 29 年 3 月（平成 30 年 1 月変更）

発 行 倉敷市

編 集 倉敷市建設局都市計画部 交通政策課

〒710-8565 岡山県倉敷市西中新田 640 番地

電話 086-426-3545
