

倉敷市地域公共交通計画

地域をつなぎ **暮らし**を支え 市民に**身近**で **快適・便利**な 地域公共交通

令和5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	4
計画の位置付け	5
計画の区域	6
計画の期間	6
1. 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状	7
1-1 倉敷市における社会経済特性	7
1-2 倉敷市における交通特性	19
1-3 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状	30
2. 倉敷市における地域公共交通の方向性	31
2-1 上位関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性	31
2-2 倉敷市公共交通網形成計画の検証及び評価	43
2-3 公共交通の維持・向上に対する市民意識	54
2-4 倉敷市における公共交通の役割	56
3. 倉敷市における公共交通の問題点と課題	57
3-1 倉敷市における公共交通の問題点	57
3-2 地域公共交通が対応すべき課題	60
4. 計画の基本方針	62
4-1 理念と基本方針	62
4-2 計画の基本目標	64
4-3 公共交通網の将来像と各交通の位置付け	65
4-4 関係主体の役割	69
5. 目標達成に向けた施策・事業	70
5-1 課題解決に向けた目標を達成するための事業体系	70
5-2 施策・事業内容	71
5-3 実施計画（事業スケジュール）	86
6. 計画の評価	87
6-1 評価指標の設定	87
6-2 評価の方法	98

参考資料	1
1. 計画策定の経緯	1
2. パブリックコメント	1
3. 倉敷市地域公共交通会議設置要綱	1
4. 倉敷市地域公共交通会議 委員名簿	1
5. 用語解説	1

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ます。これらの状況に加え、令和２年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、密を避けるための移動手段の変更や、テレワークの普及などに伴い利用者が大幅に減少した結果、交通事業者の収支が悪化し、公共交通の存続が危ぶまれる状況になっています。

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、運転免許を返納する高齢者の増加が予想されることなどから、将来における高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するためにも、公共交通を暮らしを支える社会基盤の一つとして捉え、安定的に維持、充実に努める必要があります。

これまで本市では、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「倉敷市地域公共交通網形成計画」を定め、地域・地区間を結ぶ幹線のサービス強化や、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の促進、市民・来訪者へのわかりやすい情報の提供など、様々な取組を進めてきました。

近年、公共分野においても、SDGsの実現に向けた取組やDXの推進などにより、社会情勢が大きく変化しています。このような中、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、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを重視することはもちろん、本市が目指すウォーカブル推進都市や、ゼロカーボンシティの実現に向け、福祉、環境、観光などの分野とも十分調和の保たれた取組を推進していくことが必要です。

また、人口減少や運転手不足が本格化し、地域公共交通の維持が一層困難さを増す中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和２年に改正され、従来の公共交通サービスに加え、スクールバスや民間の送迎バス、自家用有償旅客運送といった地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組の促進など、地域の移動手段を確保するための新しい仕組みが定められました。

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「多極ネットワーク型」のコンパクトで持続可能な都市』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、各主体が連携し、地域公共交通の維持、充実に努めていくことを目的として、同法第5条に基づき「倉敷市地域公共交通計画」を策定します。

計画の対象

「公共交通機関」のうち、鉄道、路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシーを本計画の対象とし、航空・船舶・高速バスは本計画の対象外とします。

また、本計画では、地域における旅客の運送に関するサービス（地域旅客運送サービス）の持続可能な提供を確保するため、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、施設等の送迎サービスなどの地域の多様な輸送資源の活用について検討するほか、ファースト・ラストワンマイルを担う自転車や次世代モビリティ等と本計画の対象となる各種交通との連携のあり方（交通結節点のあり方）についても検討するものとします。

地域旅客運送サービス

公共交通機関

航空

鉄道



船舶

路線バス



長距離運行の路線バス
(高速バス)

コミュニティタクシー



一般タクシー



地域の輸送資源

自家用有償旅客運送

福祉輸送

スクールバス

施設等の送迎サービス

ボランティア輸送

その他の交通

徒歩

自転車

二輪車

自家用車

次世代モビリティ(グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティなど)

図0-1 計画の対象

計画の位置付け

本計画は「倉敷市第七次総合計画」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、まちづくりの分野における関連計画である「立地適正化計画」などとの整合を図るとともに、従前の計画である「倉敷市地域公共交通網形成計画」の取組状況についても検証した上で、これまでの取組を引き継ぎ、より発展させて、本市における新たな地域交通計画（マスタープラン）として策定します。

<上位計画>

- 倉敷市第七次総合計画
- 第2期倉敷みらい創生戦略
- 第2期高梁川流域圏成長戦略ビジョン
- 倉敷市都市計画マスタープラン
- 岡山県南広域都市計画区域マスタープラン

<関連計画>

まちづくり	倉敷市立地適正化計画
	倉敷市中心市街地活性化基本計画
	倉敷駅周辺総合整備計画
観光	倉敷市観光振興プログラム
高齢者福祉	倉敷高齢者保健福祉計画
バリアフリー ユニバーサル デザイン	くらしき子ども未来プラン
	倉敷市障がい者基本計画
	倉敷市交通バリアフリー基本構想
環境・道路利用	倉敷市自転車利用促進基本計画
	倉敷第三次環境基本計画
	クールくらしきアクションプラン

倉敷市地域公共交通計画

<従前の公共交通関連計画>

- 倉敷市地域公共交通網形成計画（H29年度～R4年度）

<地域公共交通活性化・再生法の一部改正（令和2年11月施行）>

- 地域が自らデザインする地域の交通
 - ・従来の交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置づけ
 - ・地域における協議の促進
- 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
 - ・地域に最適な旅客運送サービスの継続
 - ・自家用有償旅客運送の実施の円滑化
 - ・貨客混載に係る手続きの円滑化
 - ・利用者目線による路線の改善、運賃の設定
 - ・MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
- 交通インフラに対する支援の充実

図0-2 計画の位置付け

計画の区域

本計画の区域は倉敷市全域とします。

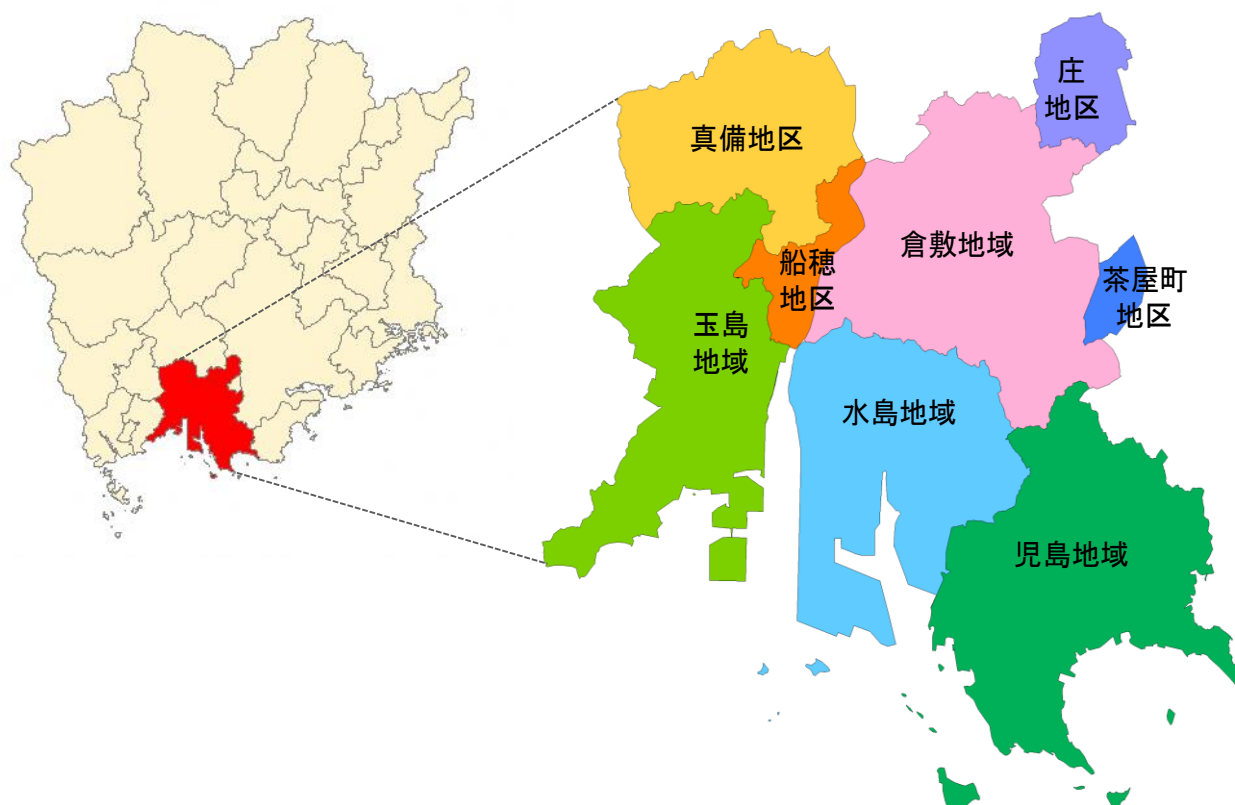


図0-3 計画の区域

計画の期間

本計画の期間は令和5年度～令和9年度の5年間とします。

1. 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

1-1 倉敷市における社会経済特性

①人口推移・分布状況

□ 本市の人口は、推計値を上回る早さで緩やかに減少を続けており、令和7年の人口は約47.2万人と推計されています。

□ 今後も少子高齢化が進行する見込みであり、令和7年の老年人口は約3割と推計されています。

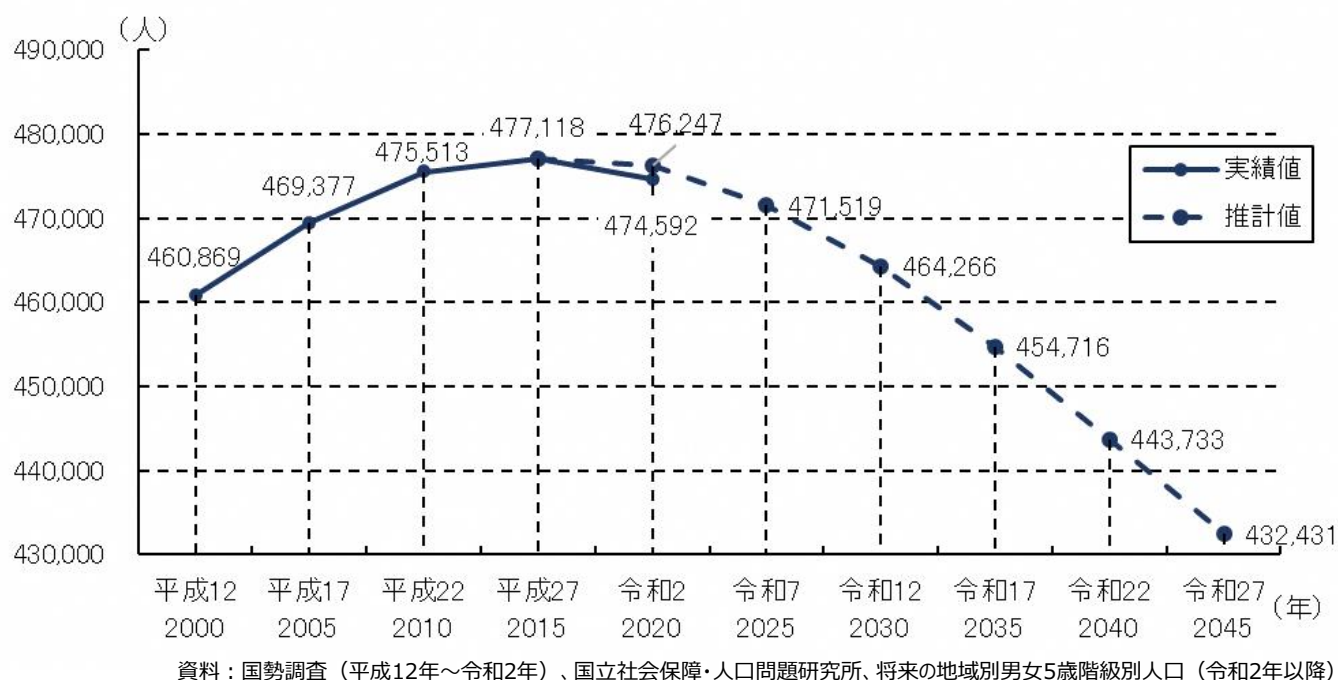


図1-1 人口推移と将来予測

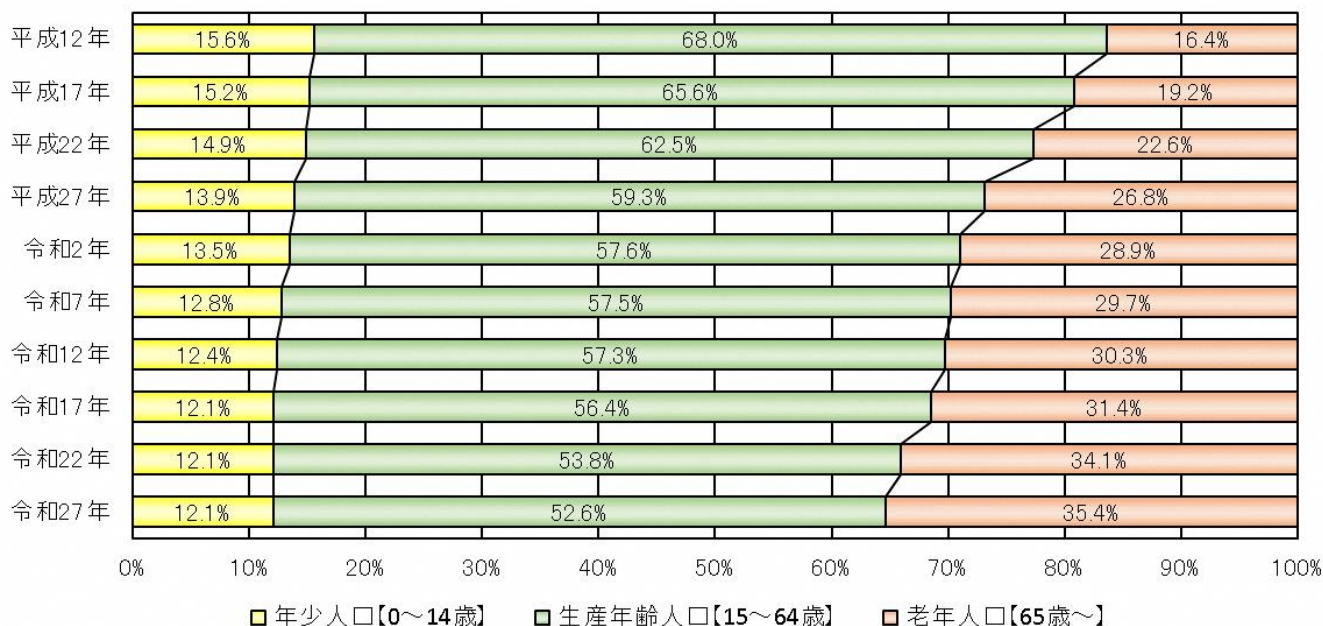
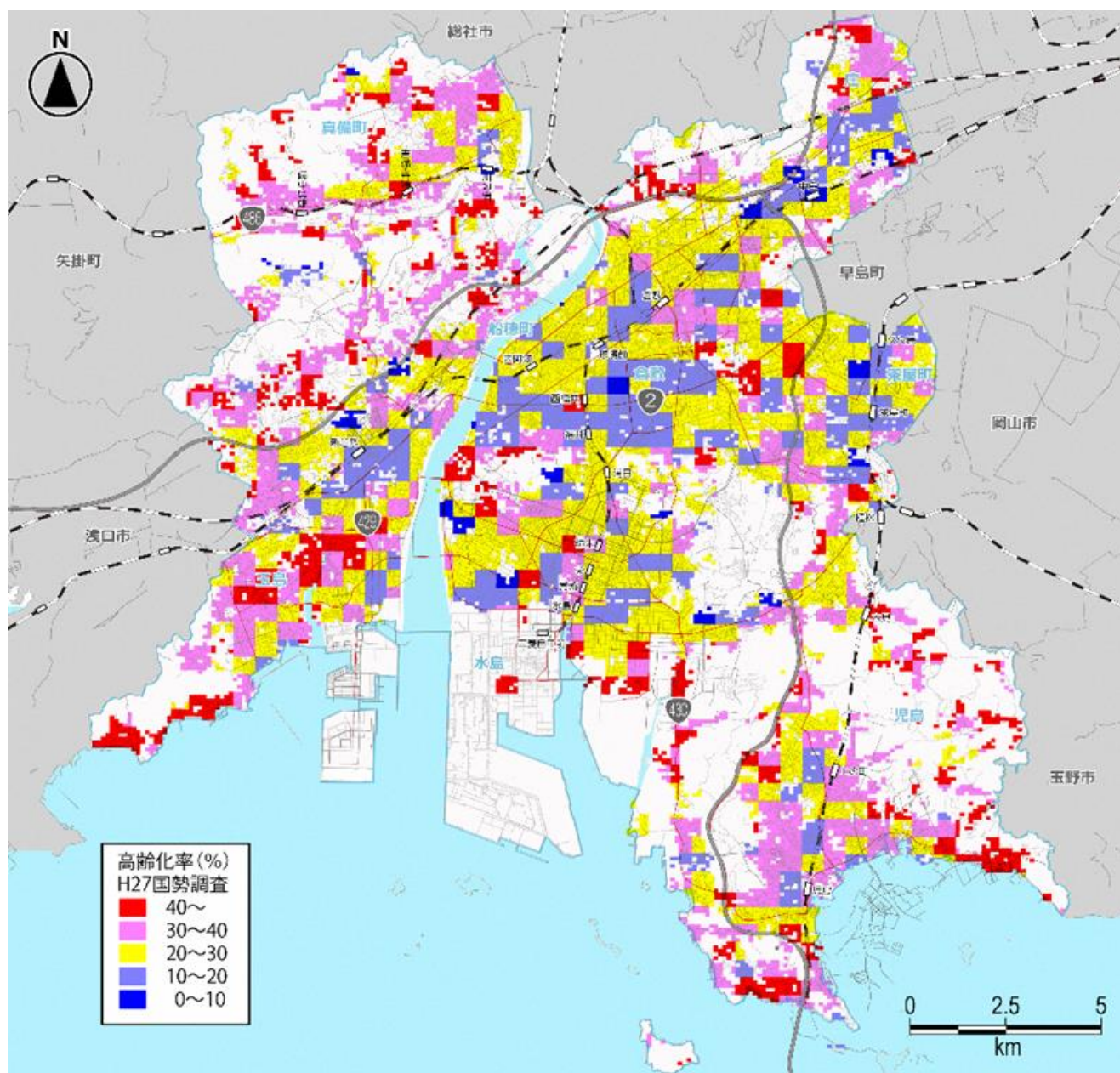


図1-2 年齢階級別人口割合の推移と将来予測

②高齢者の状況

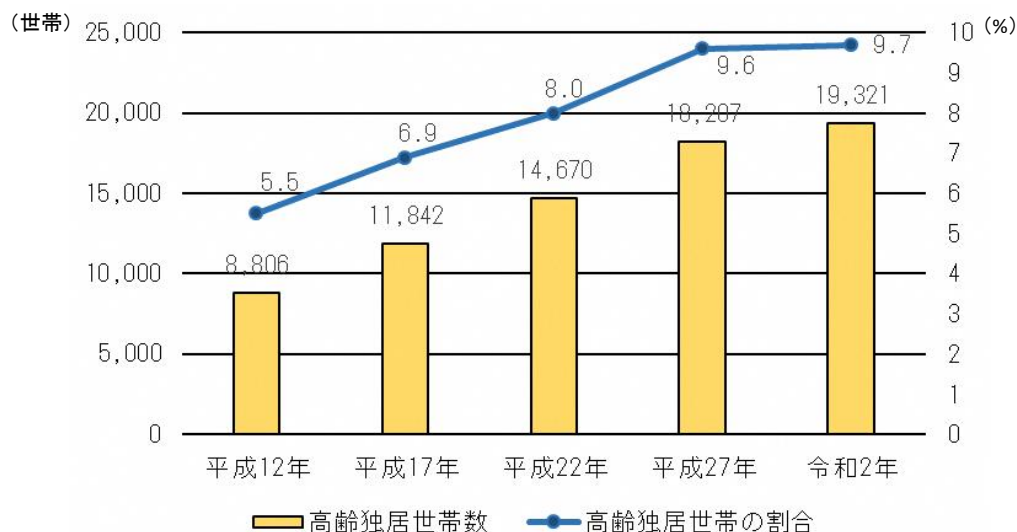
- 本市全体に高齢化率30%以上となるエリアが広がっており、特に児島地域や玉島地域、真備地区等の縁辺部において多く分布しています。
- 倉敷地域は、他の地域・地区よりは高齢化率が低いものの、倉敷駅南側等の一部エリアで高齢化率が高くなっています。



資料：平成27年 国勢調査

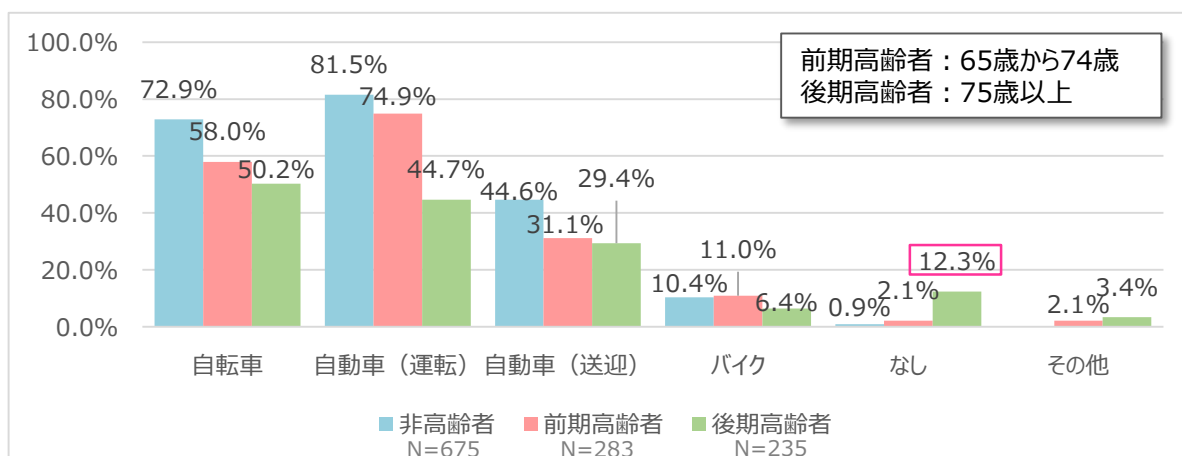
図1-3 人口分布と高齢化の状況

- 高齢独居世帯数（高齢者の一人暮らし）は年々増加しており、平成12年から令和2年までに約4%増加し、令和2年には約19,300世帯となっています。
- 高齢者・非高齢者別の外出手段（自宅にある乗り物）・外出率を比較すると、後期高齢者は徒歩以外の移動手段を持たない割合（「なし」の割合）が1割以上と高く、外出率も週1日未満が1割を超えています。



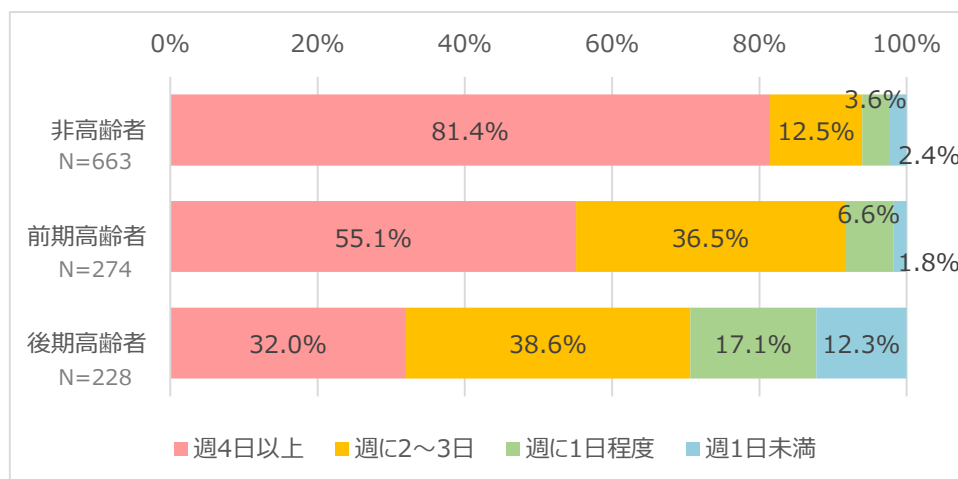
資料：国勢調査（平成12年～令和2年）

図1-4 高齢独居世帯数・割合の推移



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）

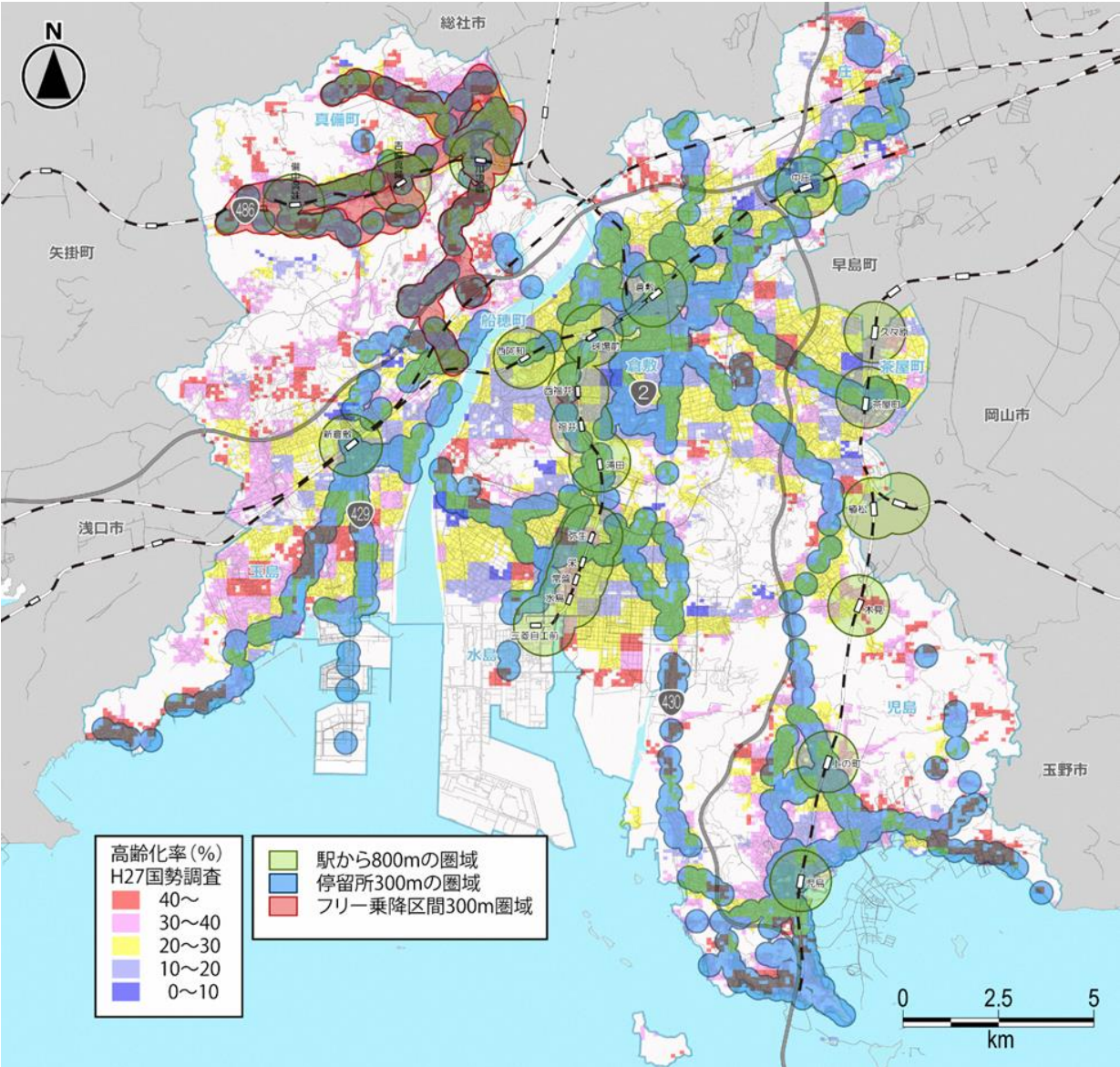
図1-5 高齢者・非高齢者別の外出手段（自宅にある乗り物）



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）

図1-6 高齢者・非高齢者別の外出率

- 鉄道駅から800m圏外、バス停やコミュニティタクシーの停留所及びフリー乗降区間から300m圏外に居住する人口割合は4割を超え、特に玉島地区でその割合が高く6割以上となっています。
- 真備地区では圏外人口の割合が3割を切るなど、コミュニティタクシーの導入が地域を運行主体とする公共交通として成果をあげていますが、その運行は一部地域のみ限定されています。



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

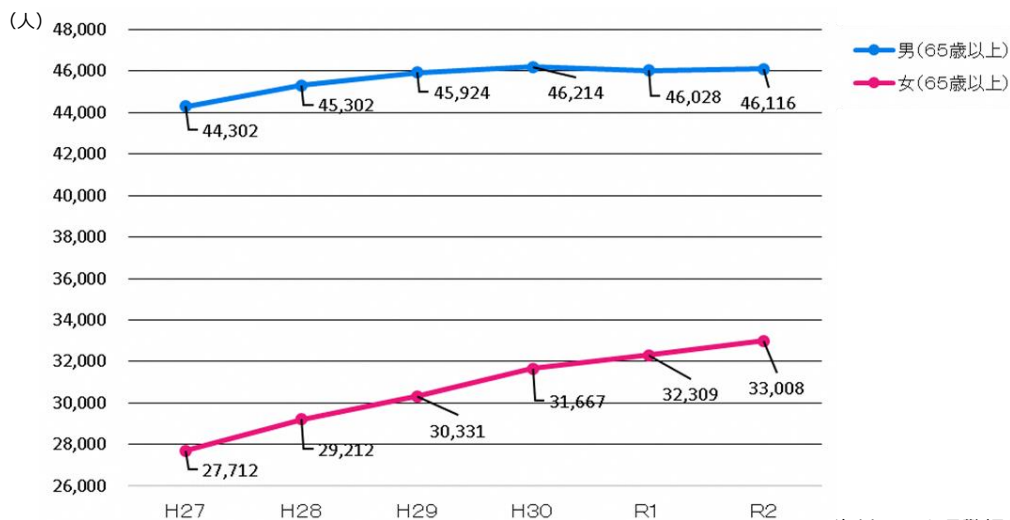
図1-7 高齢化率の分布と公共交通サービスの範囲

表1-1 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 (人)	圏外人口 (人)	圏外人口の 割合 (%)	人口 (人)	圏外人口 (人)	圏外人口の 割合 (%)	人口 (人)	圏外人口 (人)	圏外人口の 割合 (%)
倉敷	200,719	74,200	37.0%	47,831	18,661	39.0%	25,101	9,859	39.3%
児島	63,905	27,525	43.1%	20,998	9,091	43.3%	10,978	4,741	43.2%
玉島	63,216	39,294	62.2%	18,456	12,459	67.5%	10,569	7,080	67.0%
水島	86,906	42,868	49.3%	22,040	10,716	48.6%	10,674	4,941	46.3%
庄	17,427	9,869	56.6%	4,183	2,302	55.0%	2,064	1,194	57.8%
茶屋町	16,004	6,083	38.0%	3,262	1,289	39.5%	1,728	692	40.0%
船穂	7,608	2,972	39.1%	2,270	895	39.4%	1,208	481	39.8%
真備	18,807	4,440	23.6%	6,492	1,703	26.2%	3,093	873	28.2%
総計	474,592	207,251	43.7%	125,532	57,116	45.5%	65,415	29,861	45.6%

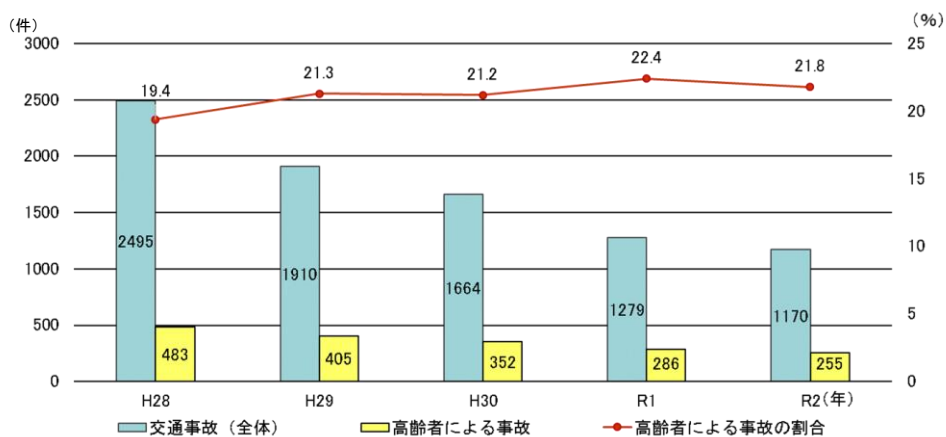
資料：令和2年国勢調査・平成25年2月電話帳、停留所・駅の分布は令和3年交通事業者のバスマップ等

- 市内の65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にあり、特に女性においてその傾向が顕著となっています。
- 令和2年における高齢者による事故件数は255件であり、交通事故全体に占める高齢者による事故の割合は2割程度であり、平成28年からほぼ横ばいで推移しています。
- 一方で、運転免許を自主的に返納された県内に居住する高齢者に交付している「おかやま愛カード」申請者数は増加傾向にあり、令和2年時点で累計16,537人の高齢者が「おかやま愛カード」を所有しています。



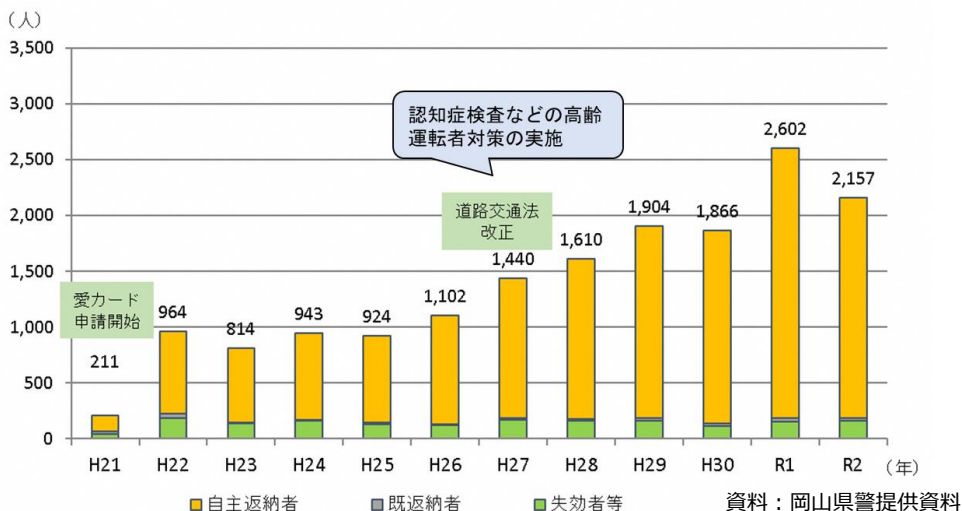
資料：岡山県警提供資料

図1-8 倉敷市の高齢者運転免許保有者数



資料：岡山県警提供資料

図1-9 倉敷市の交通事故件数の推移

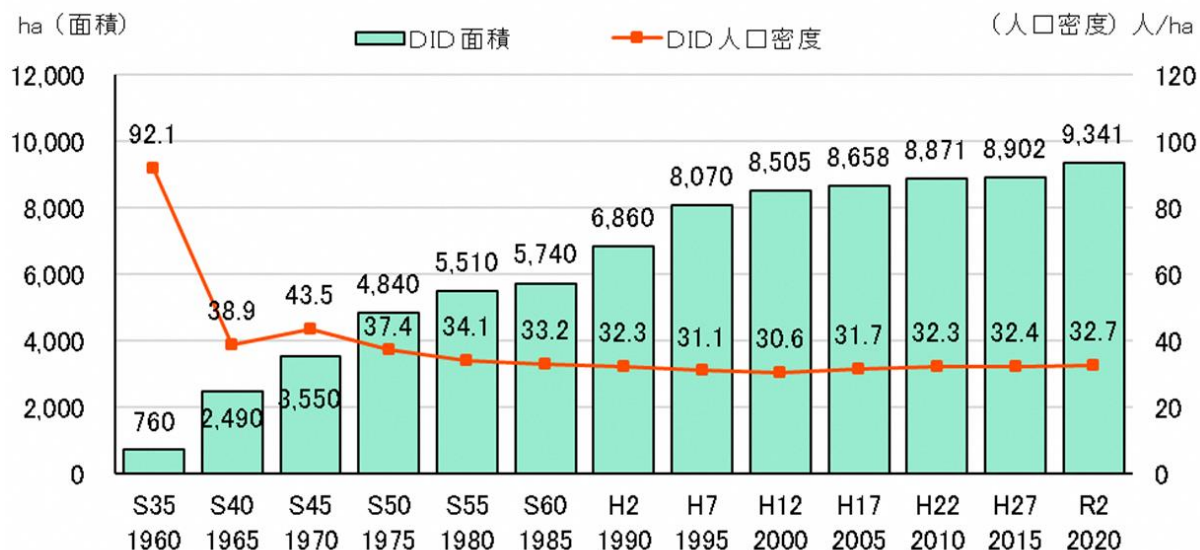


資料：岡山県警提供資料

図1-10 倉敷市の「おかやま愛カード」申請者の推移

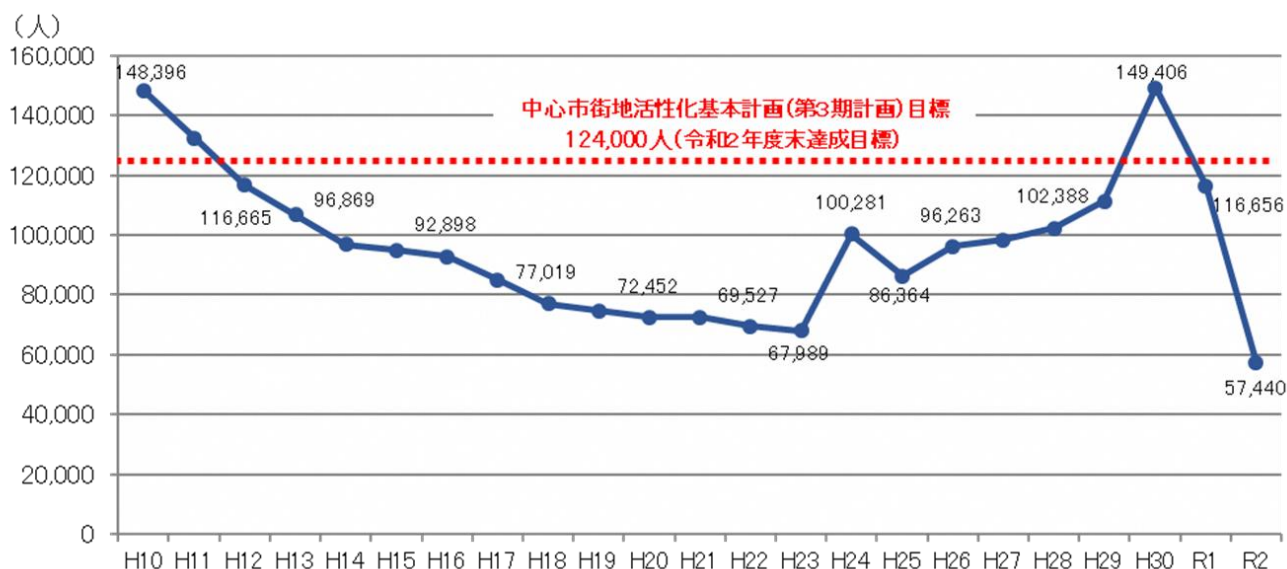
③まちづくり

- 令和2年の人口集中地区の面積は約9,300haであり、約55年前の昭和40年の約3.8倍に拡大しています。
- 一方で、人口密度は概ね横ばいであり、低密度な人口集中地区が拡大しています。
- 中心市街地の歩行者・自転車通行量は、平成23年から平成30年まで増加傾向にありましたが、令和元年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少しています。



資料：国勢調査（昭和35年～令和2年）

図1-13 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

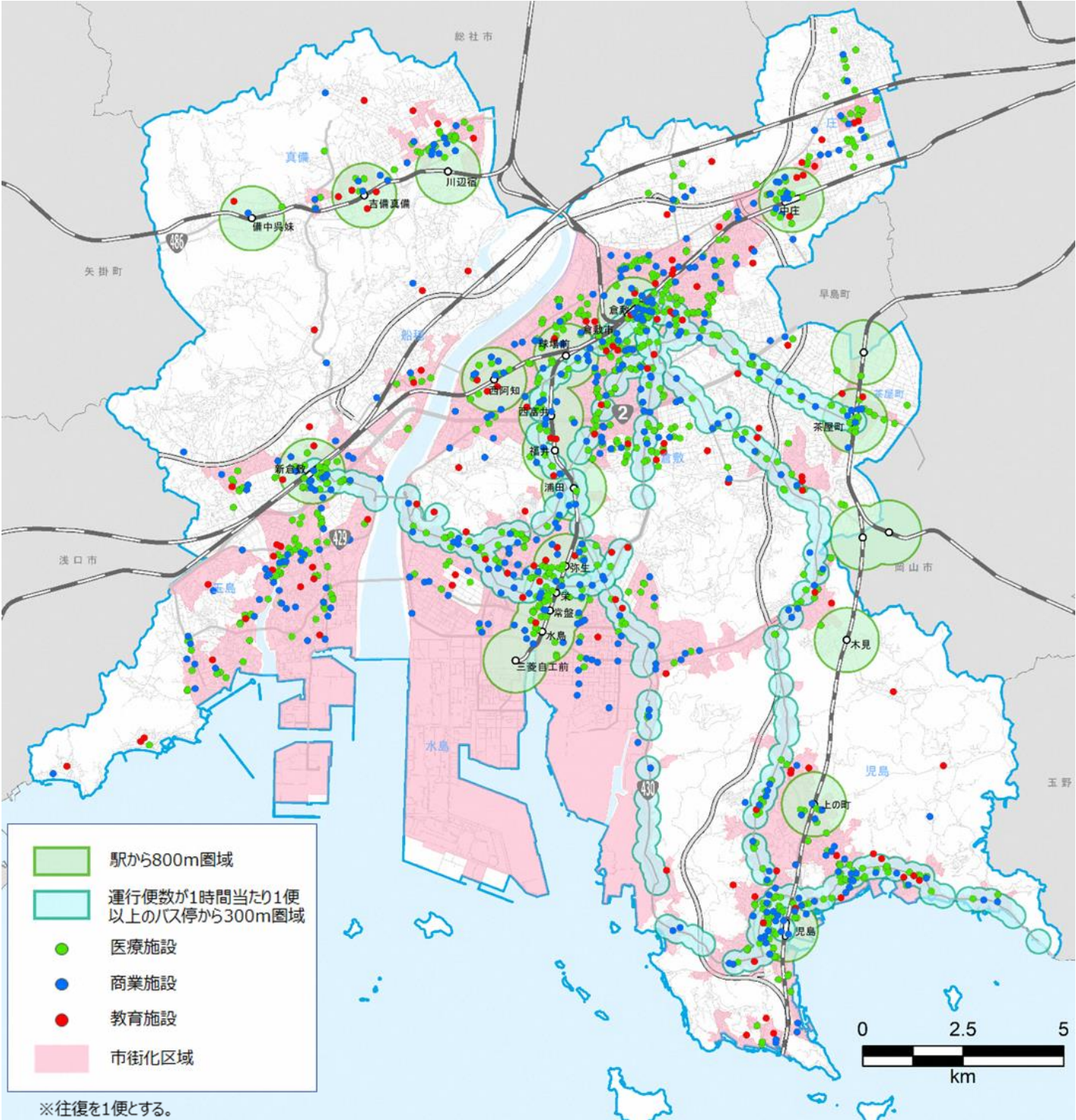


資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画新計画（第3期）

※例年の調査日は7月であるが、平成30年は豪雨災害のため、11月に実施

図1-14 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

- 本市全域において、鉄道駅から800m圏外、バス停やコミュニティタクシーの停留所及びフリー乗降区間から300m圏外にも、医療、商業、教育等の日常生活に必要な施設が多数立地しています。
- また、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。



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

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

図1-15 主要施設の分布と公共交通サービスの範囲

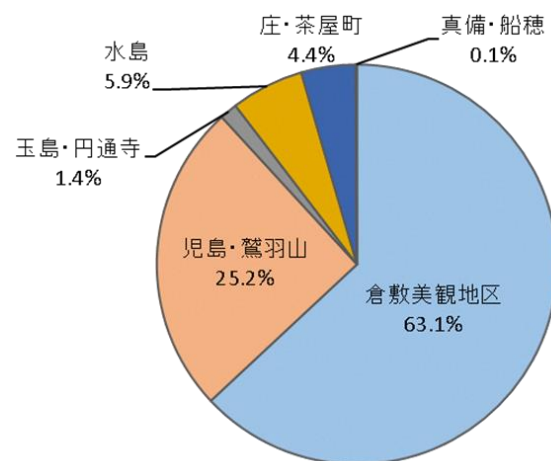
④観光

- 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、美観地区の次に繊維（ジーンズ、学生服）産業や多島美で有名な児島・鷺羽山の観光客が多くなっています。
- 平成23年以降、外国人観光客は増加傾向でしたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少しています。

表1-2 岡山県内主な観光地域の観光客数（令和元年上位5地域）

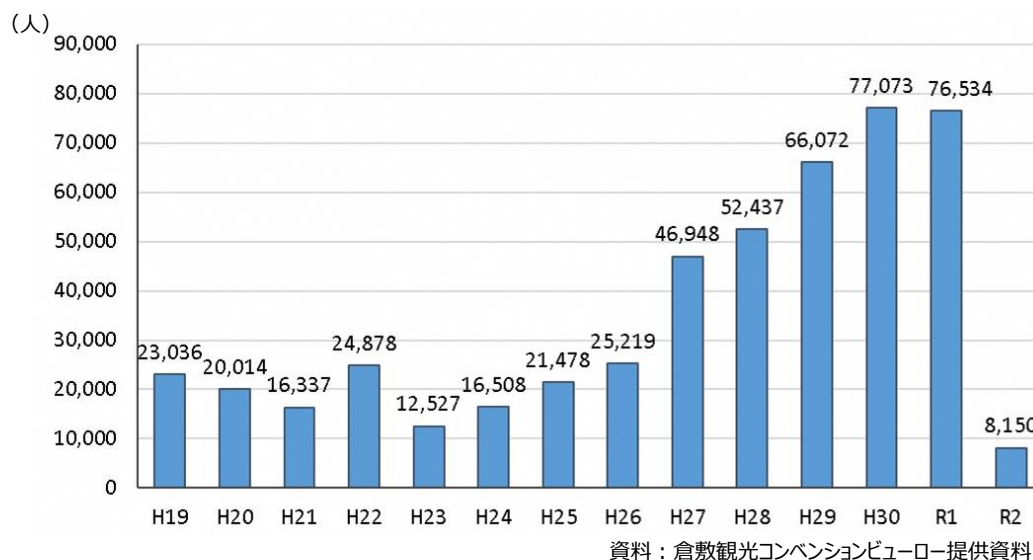
	観光地域名	観光客数	対前年比(%)
1	倉敷美観地区	3,283千人	105.1
2	後楽園・岡山城周辺	2,404千人	130.1
3	蒜山高原	2,239千人	109.0
4	玉野・渋川	2,127千人	104.2
5	吉備路	1,473千人	99.7

資料：令和元年度 岡山県観光客動態調査報告書



資料：倉敷市観光統計書

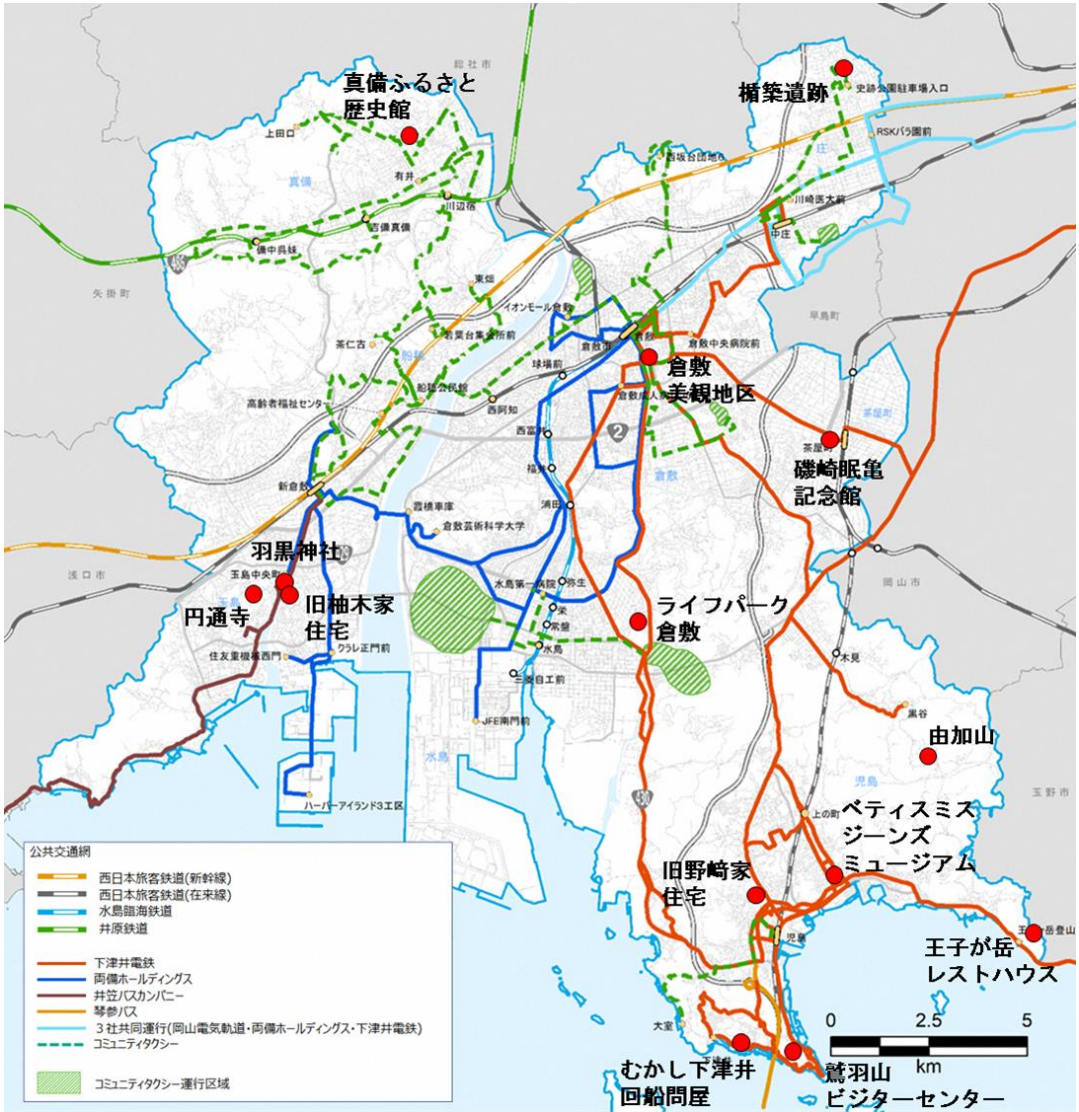
図1-16 観光客数の観光地別割合



資料：倉敷観光コンベンションビューロー提供資料

図1-17 外国人観光客宿泊数の推移

□ 鉄道駅と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、運行本数が少ないため、公共交通でアクセスしやすい観光地が見られます。



資料：倉敷市観光統計書，交通政策課資料

図1-18 主な観光地と公共交通サービス

表1-3 主な観光地と路線バスの運行回数

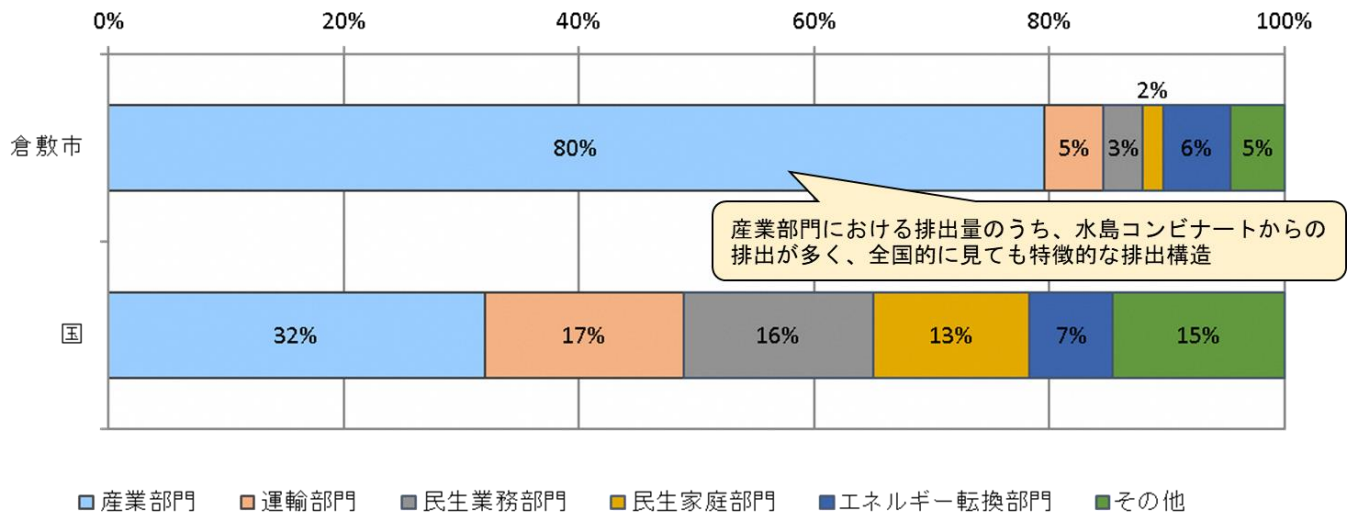
地区	観光地・観光施設	運行回数／日
倉敷	倉敷美観地区	60回以上
児島	鷺羽山ビジターセンター	11回以下
	王子が岳レストハウス	0回
	旧野崎家住宅	6回
	むかし下津井回船問屋	10回
	ベティスミスジーンズミュージアム	19回以下
	由加山	0回
玉島	円通寺	6回以下
	旧柚木家住宅	11回以下
	羽黒神社	11回以下
水島	ライフパーク倉敷	3回以下
真備	真備ふるさと歴史館	3回以下
庄	楯築遺跡	5.5回以下
茶屋町	磯崎眠亀記念館	23回以下

※往復運行で1回とする。一部曜日限定の便あり。

資料：倉敷市観光統計書，交通政策課資料

⑤環境負荷

□ 本市における二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が占める割合は5%となっていますが、このうちの約5割を自動車占めており、平成25年度から平成30年度までほぼ横ばいで推移しています。



資料：倉敷市の排出量：2018年度の数値
国の排出量：日本温室効果ガスインベントリ報告書（2018年）より

図1-11 倉敷市の温室効果ガス排出量構成比

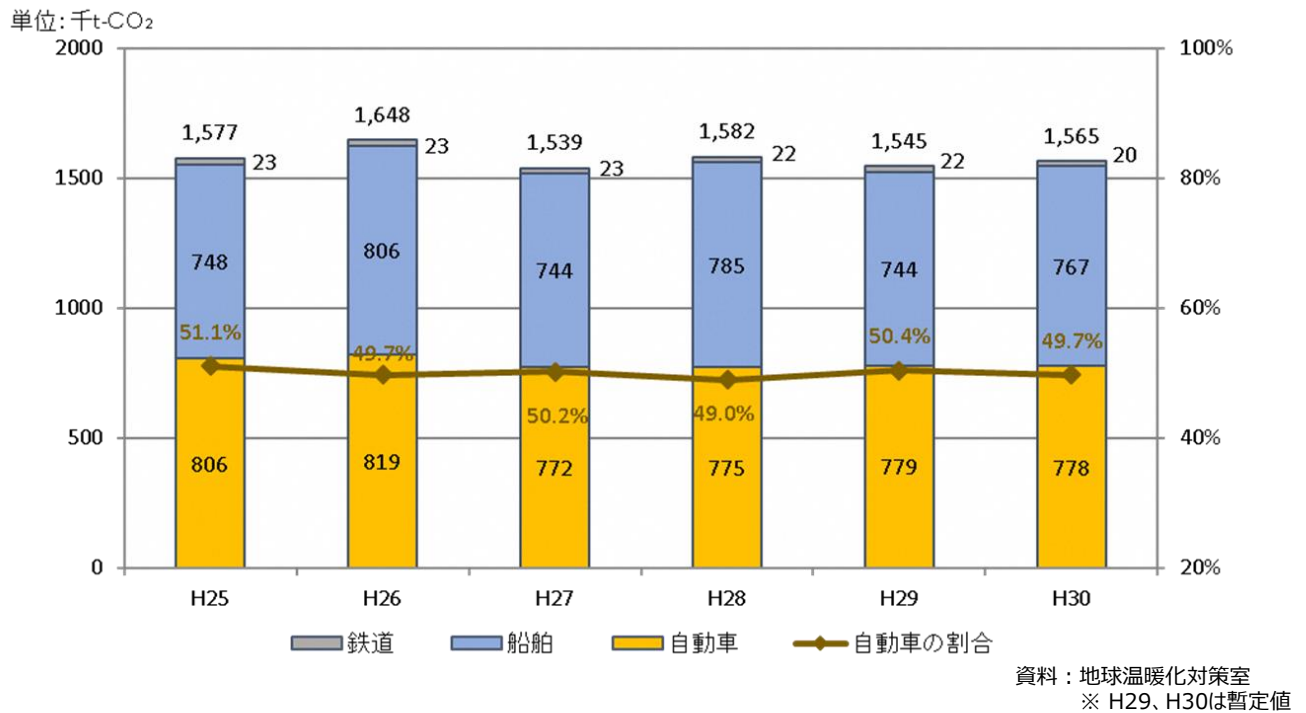


図1-12 倉敷市の運輸部門の二酸化炭素排出量推移

⑥災害発生状況

□ 平成30年7月豪雨災害による被災の際には、避難者支援や復興支援のバス・タクシーを運行しました。

真備地区避難者支援バス

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

- 実施期間：平成30年7月17日～8月31日
- ※平成30年7月17日～31日の間は、両備ホールディングス(株)のボランティアによる運行
- 利用者数：584人
- 事業者：両備ホールディングス(株)

まび復興支援バス

真備地区内を循環するルートで1日4便運行

- 実施期間：平成30年8月1日～12月29日
- 利用者数：412人
- 事業者：(株)日の丸タクシー



資料：交通政策課資料



⑦その他

- 公共交通の運行に対する本市の財政負担は、近年の路線バスの廃止などを受け、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。
- 令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により収益が悪化した交通事業者への支援により、市の財政負担が増加（令和3年度：185,101千円、市民1人あたり年間386.7円の負担）しています。

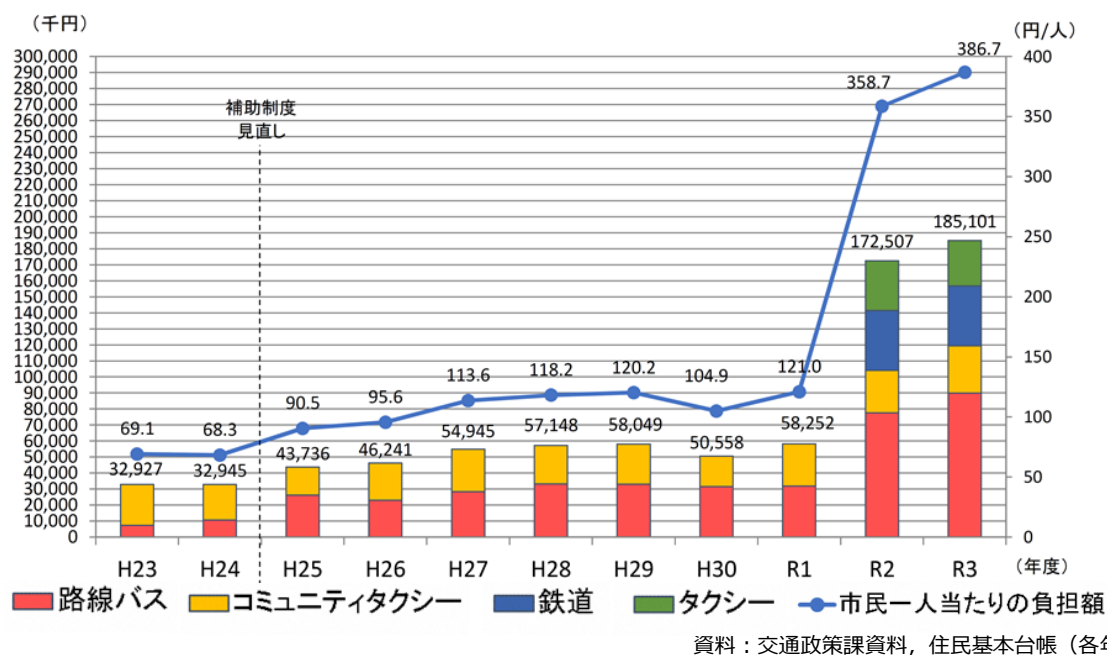
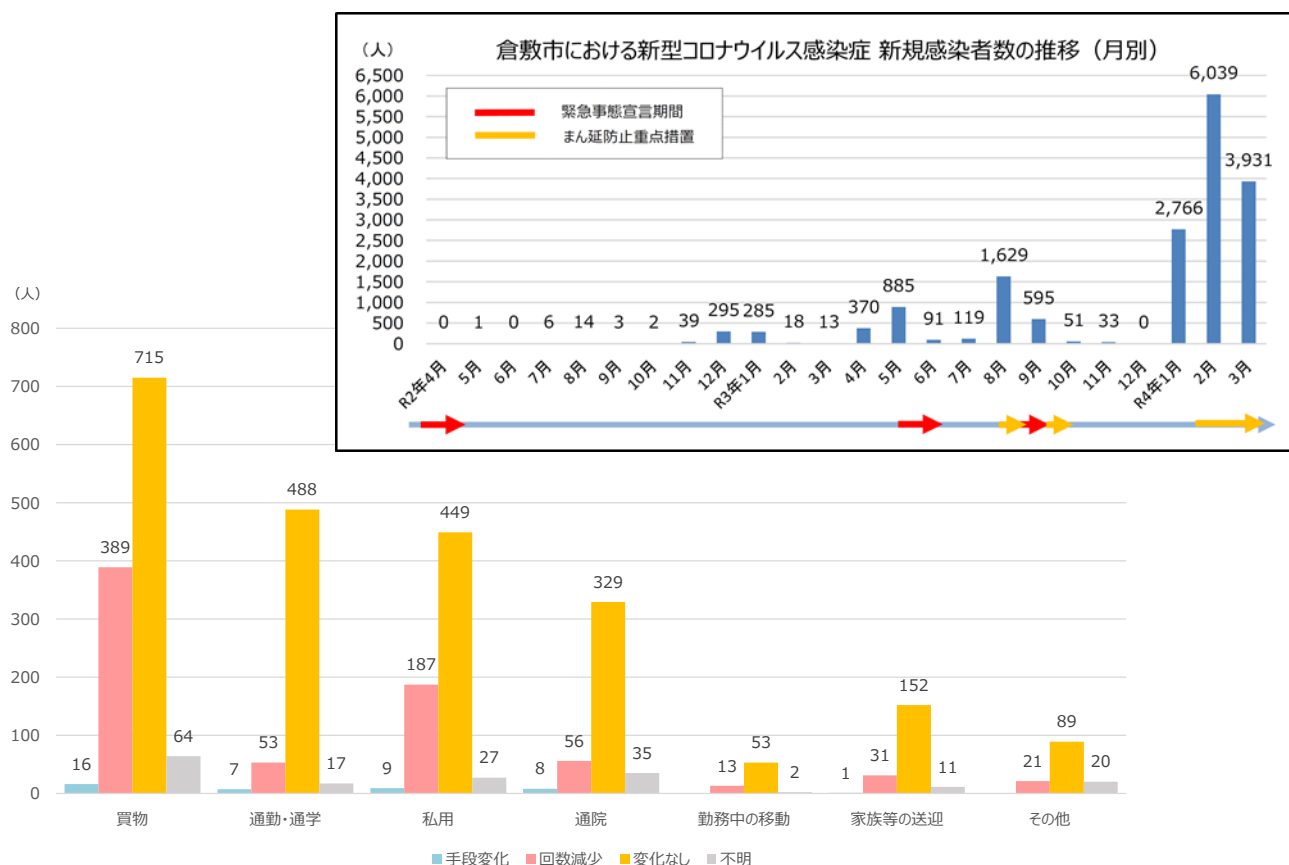


図1-14 公共交通の運行に係る市の財政負担の推移

- 新型コロナウイルス感染症拡大による行動変化は、いずれの目的においても「変化なし」の回答が最も多くなっていますが、買物目的、私用目的では「回数減少」の回答も比較的多くなっています。



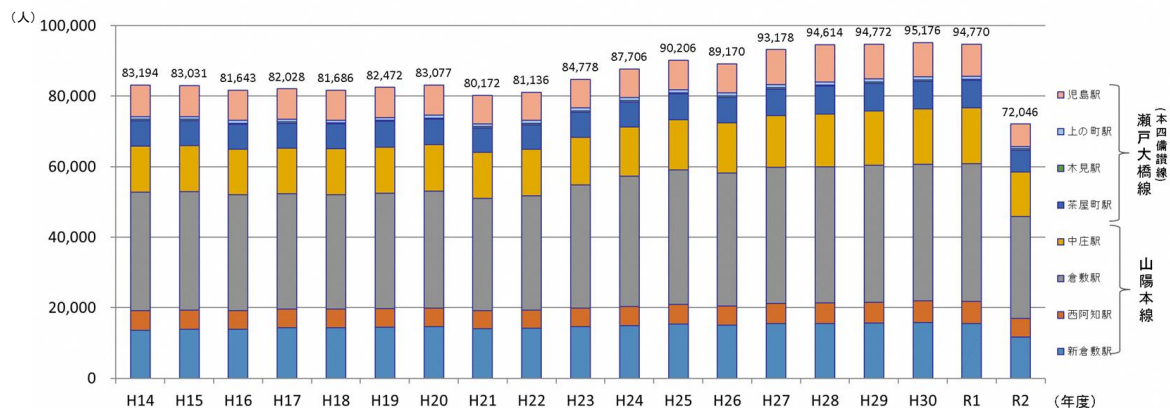
資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）、実施時期：R4年1月、設問内容：過去3か月の移動について調査
図1-15 新型コロナウイルス感染症拡大による行動変化

1-2 倉敷市における交通特性

① 鉄道

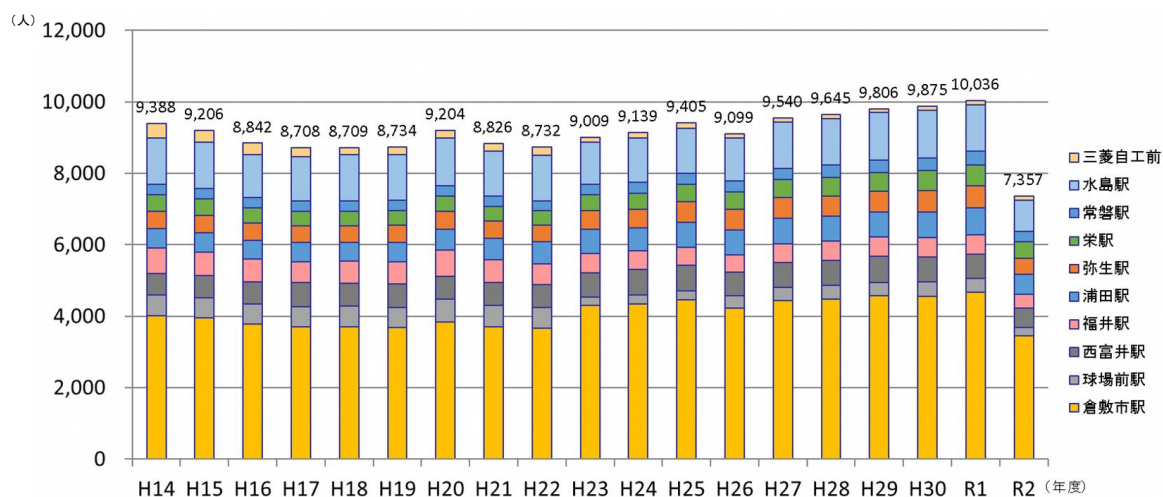
□ JR西日本及び水島臨海鉄道の利用者は近年増加傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少に転じています。

□ 井原鉄道の倉敷市内各駅の1日あたり平均乗降者数の合計は、700～800人の間で推移しています。



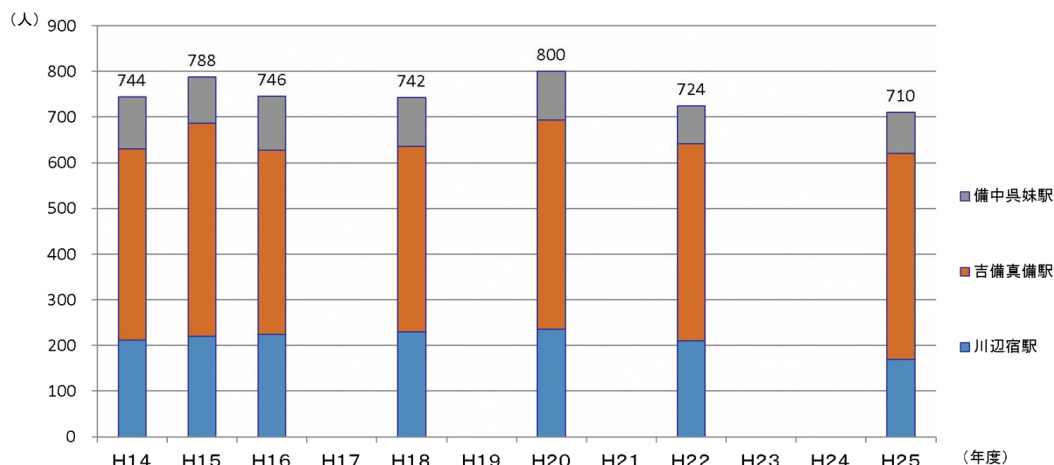
資料：JR西日本提供資料

図2-1 倉敷市内JR西日本各駅の日あたり平均乗降者数の推移



資料：水島臨海鉄道提供資料

図2-2 水島臨海鉄道各駅の日あたり平均乗降者数の推移



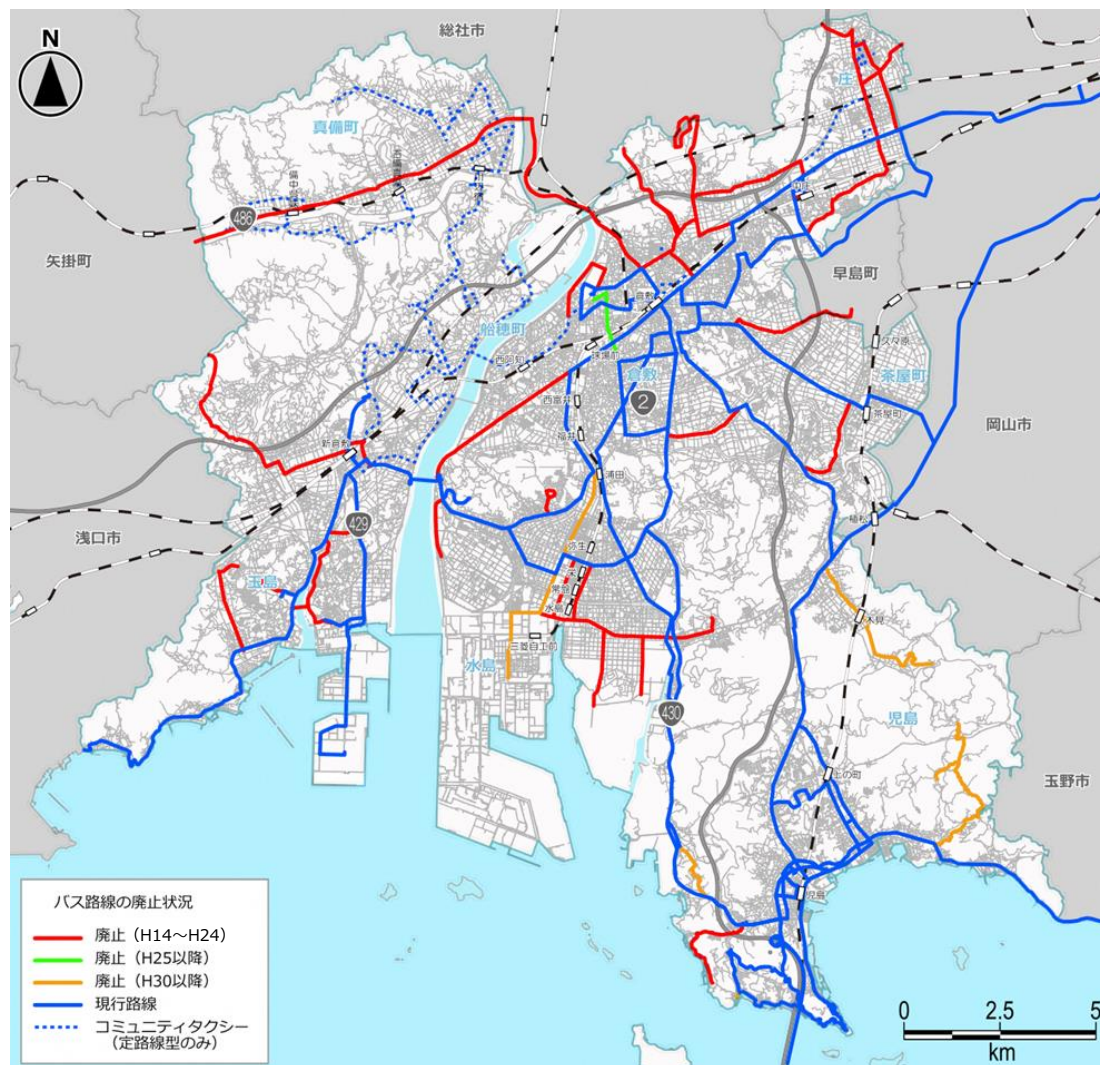
平成16年から2年に1回の調査、平成22年度から3年に1回の調査、平成26年度以降は調査未実施

資料：井原鉄道提供資料

図2-3 倉敷市内井原鉄道各駅の日あたり平均乗降者数の推移

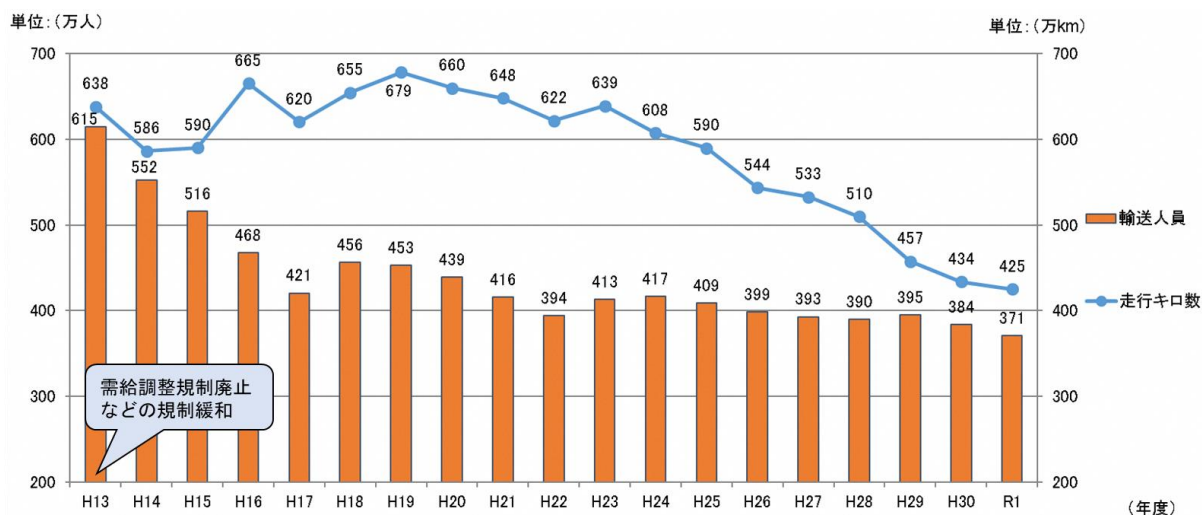
②バス

- 縁辺部をはじめ、多くのバス路線が廃止となっています。
- 路線バスの利用者数は減少傾向を続け、乗合バス事業の規制緩和前の平成13年度比で60%に減少しています。
- 令和元年度における走行キロは425万キロとなっており、平成13年度比で67%に減少しています。



資料：交通政策課資料（令和4年4月時点）

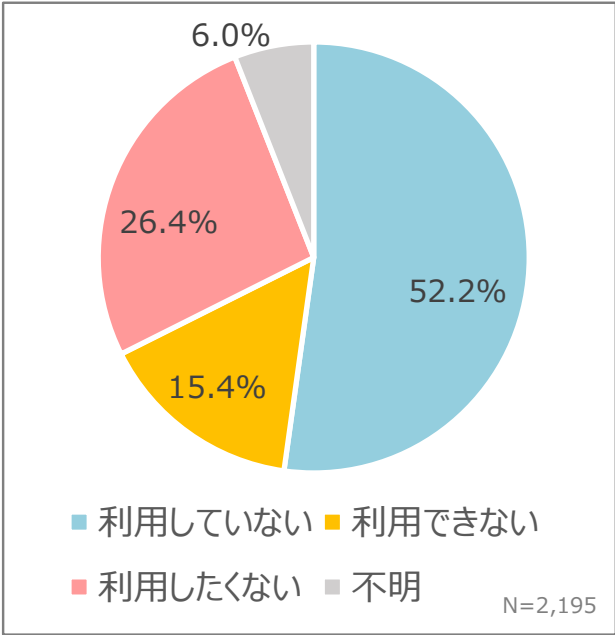
図2-4 平成14年度以降のバス路線の廃止状況



資料：倉敷市統計書

図2-5 路線バス輸送人員と走行キロの推移

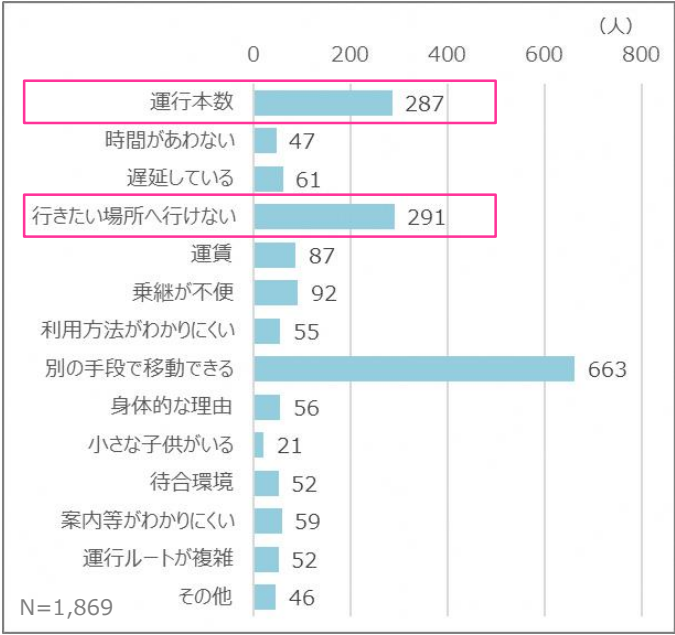
- 路線バスを利用していない方の約半数は「自宅の近くにバス停があるが利用していない」状況であり、利用しない理由は「別の手段で移動できる」が最多、次いで「行きたい場所へ行けない」「運行本数」の順に多くなっています。
- また、市内を運行する路線バスの車両のバリアフリー化の状況は、ノンステップ車両が38.5%、ワンステップ車両が31.9%に留まっています。



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3及びR4の合算値）

- 利用していない：自宅の近くにバス停があるが利用していない
- 利用できない：自宅の近くにバス停がないため、利用したくても利用できない
- 利用したくない：自宅の近くにバス停がないが、特に利用したいと思わない

図2-6 路線バス未利用の状況



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）

図2-7 路線バスを利用しない理由

表2-1 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	23	7	30.4%	16	69.6%
下津井電鉄	64	27	42.2%	13	20.3%
合 計	87	34	39.1%	29	33.3%

資料：令和4年3月末時点 交通政策課資料

③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しており、市のほぼ全域をカバーしています。

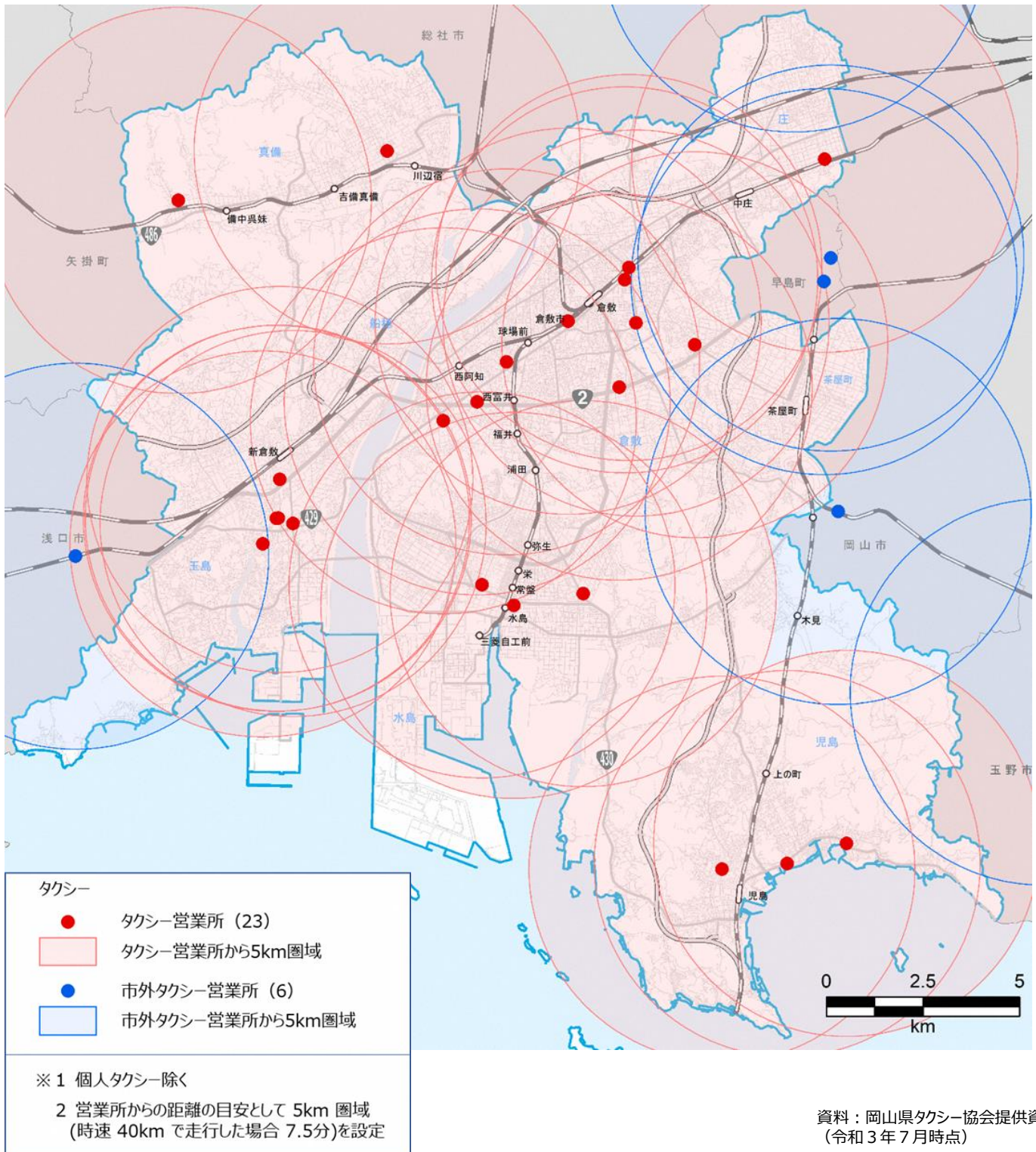
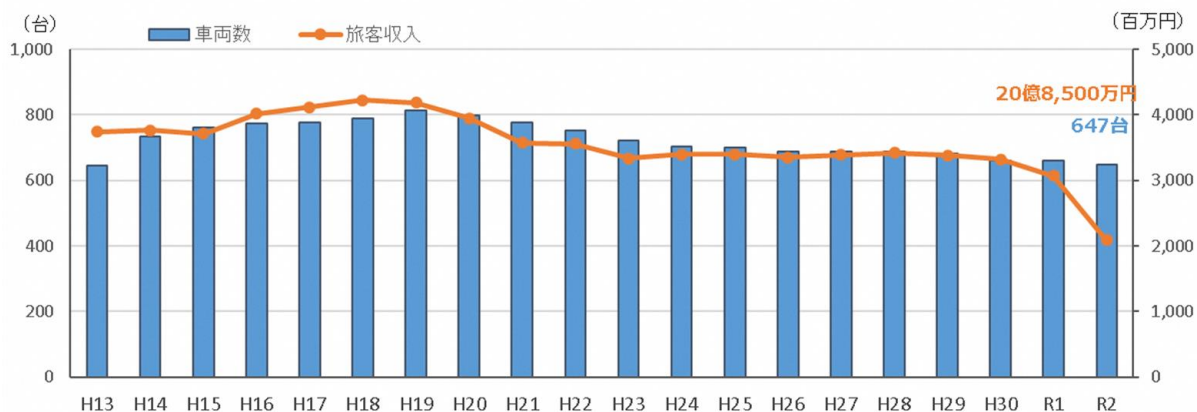


図2-8 タクシー事業者の分布

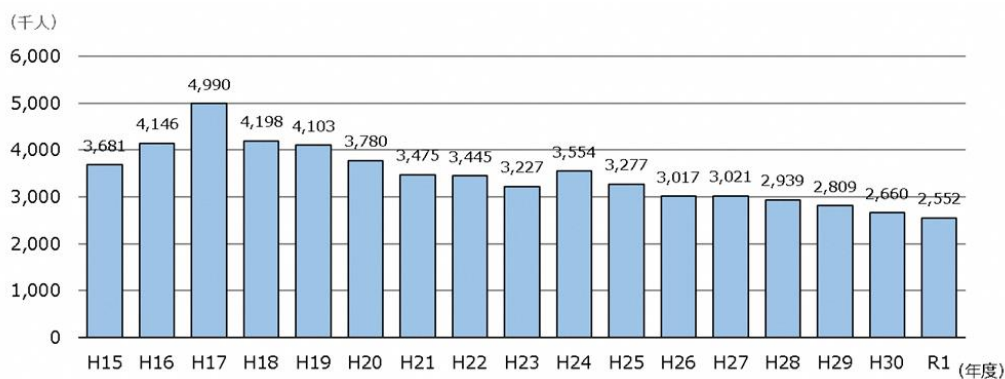
□ 一般タクシーの旅客収入、輸送人員、実車キロ、輸送回数は減少傾向が続いています。

□ なお、令和2年度における旅客収入は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により20億8,500万円に減少（令和元年度から10億円減少）しています。



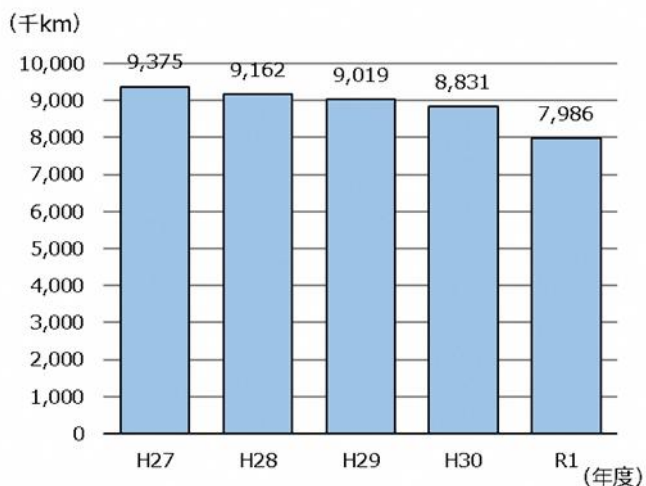
資料：倉敷圏域のタクシー事業者の概要 令和3年6月30日（中国運輸局岡山運輸支局）

図2-9 タクシー車両数と旅客収入の推移（倉敷交通圏）



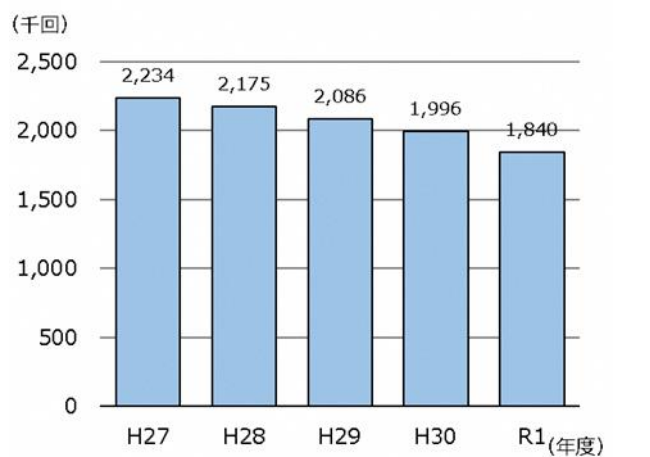
資料：岡山運輸支局（～平成26年度）、中国運輸局 運輸要覧（平成27年度～）

図2-10 タクシー輸送人員の推移（倉敷交通圏）



資料：中国運輸局 運輸要覧

図2-11 タクシー実車キロの推移（倉敷交通圏）



資料：中国運輸局 運輸要覧

図2-12 タクシー輸送回数の推移（倉敷交通圏）

④コミュニティタクシー

- 平成19年度以降、運行エリアが徐々に増加し現在9地区で運行しています。
- 各地区のコミュニティタクシーは、住宅地から病院、商業施設や、鉄道駅などの生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。一方で、真備地区コミュニティタクシーは、地域、事業者や市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

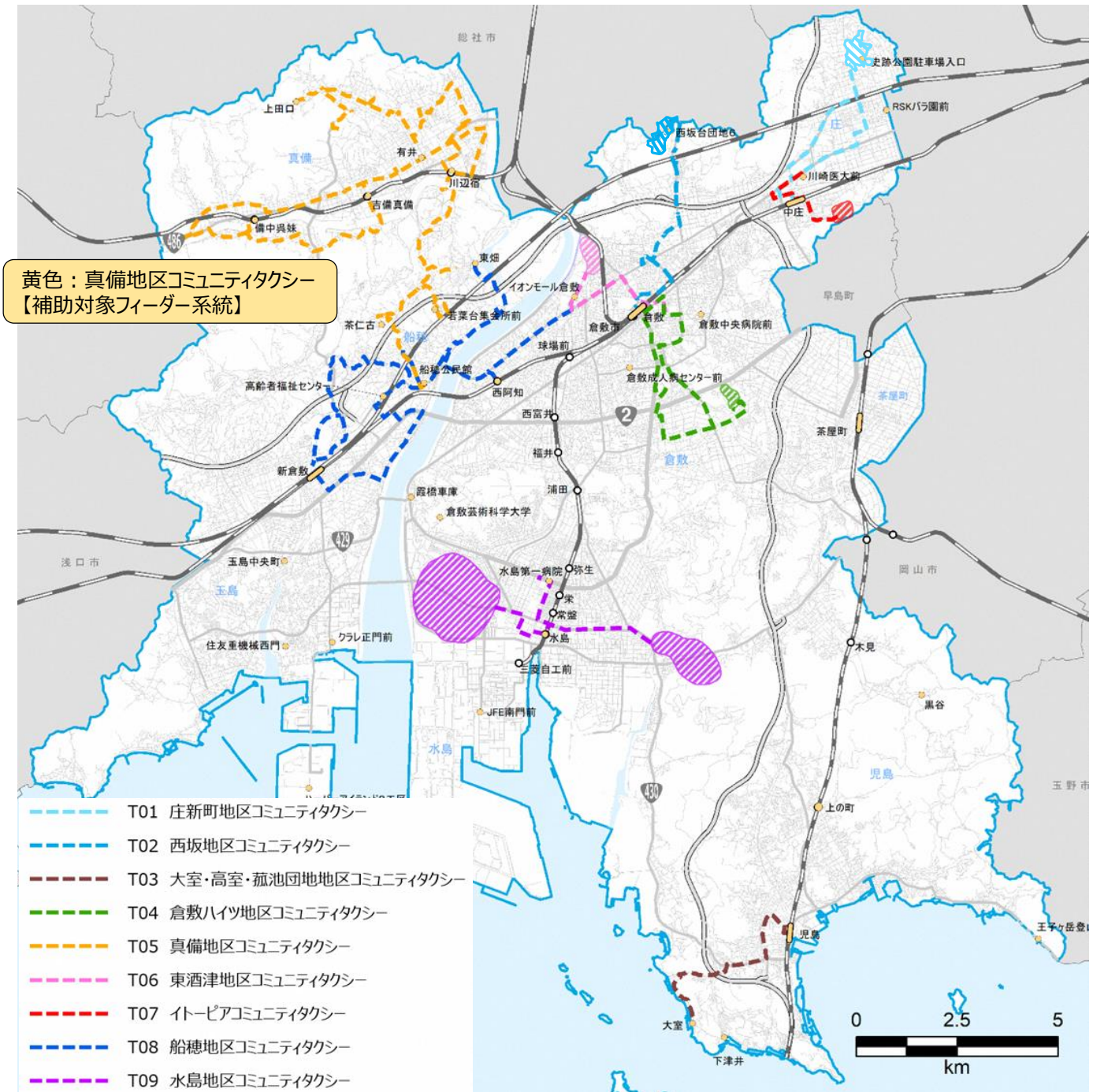


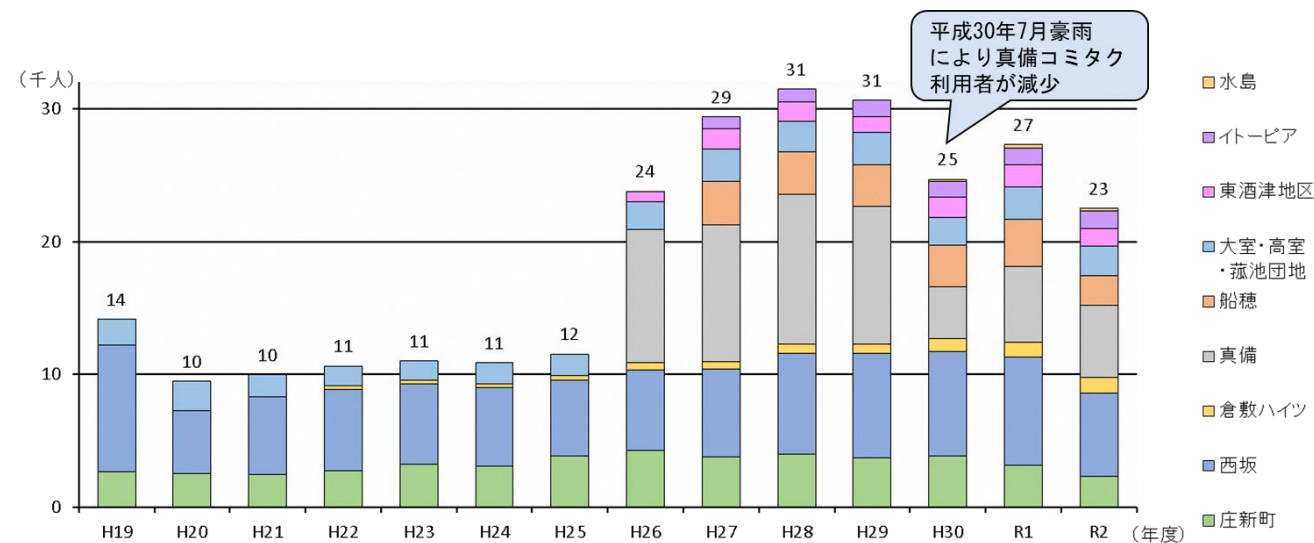
図2-13 コミュニティタクシーの運行状況

資料：交通政策課資料（令和4年7月時点）

コミュニティタクシー事業概要

地区名	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
庄新町地区	4条乗合	区域運行	庄新町地区乗合タクシー運営委員会	なし
西坂地区	4条乗合	区域運行	NPO法人地域の公共交通を守る会	なし
大室・高室・孤池団地地区	4条乗合	路線不定期運行	大室・高室・孤池団地地区乗合タクシー運営委員会	なし
倉敷ハイツ地区	4条乗合	区域運行	倉敷ハイツ地区乗合タクシー運営委員会	なし
真備地区	4条乗合	区域運行	真備地区コミュニティタクシー運営委員会	フィーダー補助
東酒津地区	4条乗合	区域運行	東酒津地区コミュニティタクシー運営委員会	なし
イトーピア地区	4条乗合	区域運行	イトーピアコミュニティタクシー運営委員会	なし
船穂地区	4条乗合	路線定期運行、路線不定期運行	船穂地区コミュニティタクシー運営委員会	なし
水島地区	4条乗合	区域運行	水島中央病院コミュニティタクシー運営委員会	なし

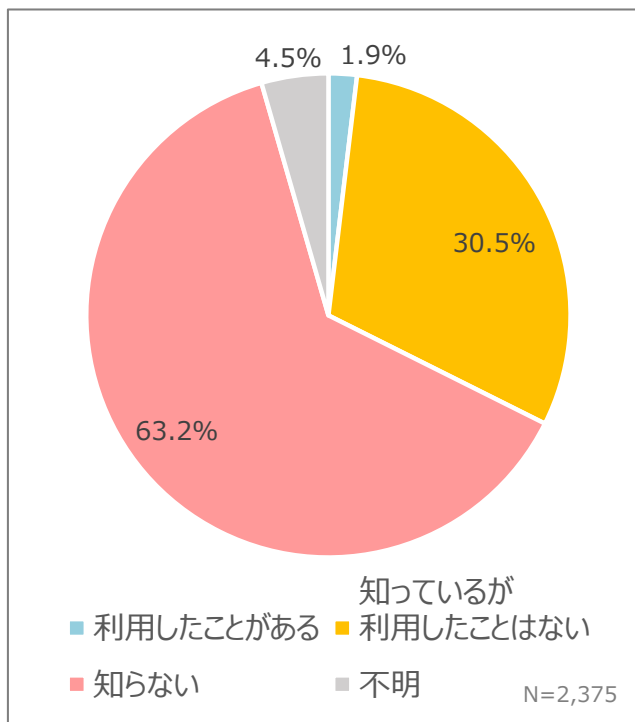
- コミュニティタクシーの利用者数は、平成25年度から平成26年度にかけて大きく増加しましたが、その後、平成30年7月豪雨や、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少し、令和2年度の利用者は年間延べ23,000人となっています。
- コミュニティタクシーを知っている（利用したことがある＋利用したことはない）方は約3割となっていますが、実際に利用経験のある方は約2%となっています。
- なお、高齢になるにつれ、認知度・利用経験ともに増加となっています。



注) 1 真備地区は、平成25年8月からコミュニティタクシー制度に移行
 3 船穂地区は、平成27年9月からコミュニティタクシー制度を導入
 2 イトーピア団地は、平成27年4月からコミュニティタクシー制度を導入
 4 水島地区は、平成30年7月からコミュニティタクシー制度を導入

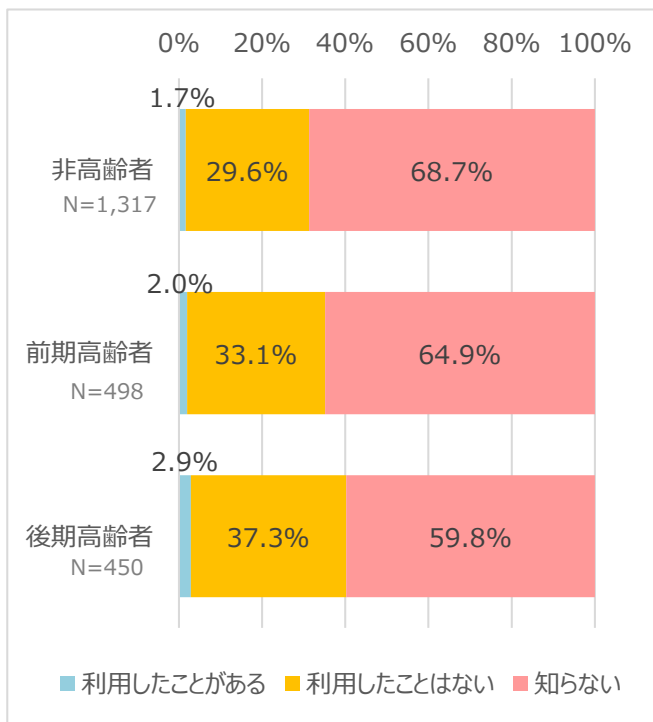
資料：交通政策課資料

図2-14 コミュニティタクシー利用者数の推移



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3及びR4の合算値）

図2-15 コミュニティタクシーの認知・利用の状況



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3及びR4の合算値）

図2-16 コミュニティタクシーの認知・利用の状況（年齢階層別）

⑤交通結節点

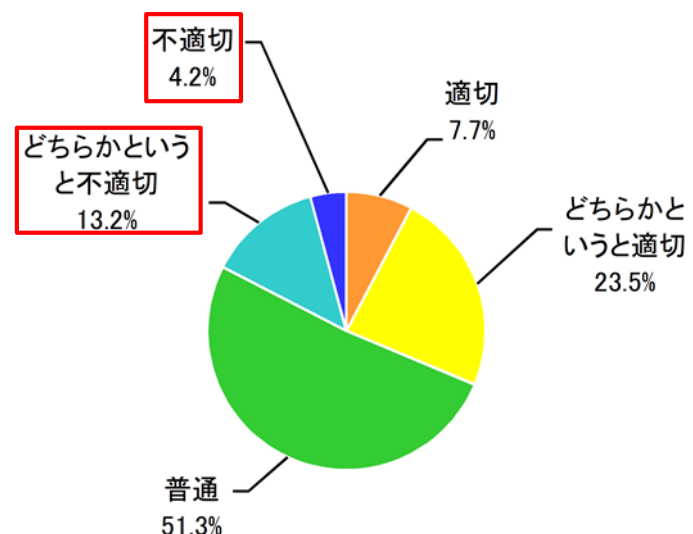
- JR倉敷駅、倉敷市駅、バスターミナル、タクシーのりば、商店街や美観地区への経路について、のりば案内看板や倉敷市公共交通マップ等で案内しています。
- 倉敷駅における商店街、美観地区への経路や、乗換等の案内について、2 割弱の方が「どちらかという和不適切」、「不適切」と回答しています。



資料：倉敷市 公共交通マップ2022

図2-17 JR倉敷駅案内マップ

選択肢	回答者数
適切	24 人
どちらかというと適切	73 人
普通	159 人
どちらかという和不適切	41 人
不適切	13 人
計	310 人



資料：「公共交通について」令和4年度市民モニターアンケート

図2-18 倉敷駅における商店街、美観地区への経路や乗換等の案内について

⑥自動車

- 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しています。
- 日常的な移動手段は、いずれの目的においても自動車（運転）が多いが、買物では自転車が2割程度、徒歩が2割弱存在しています。

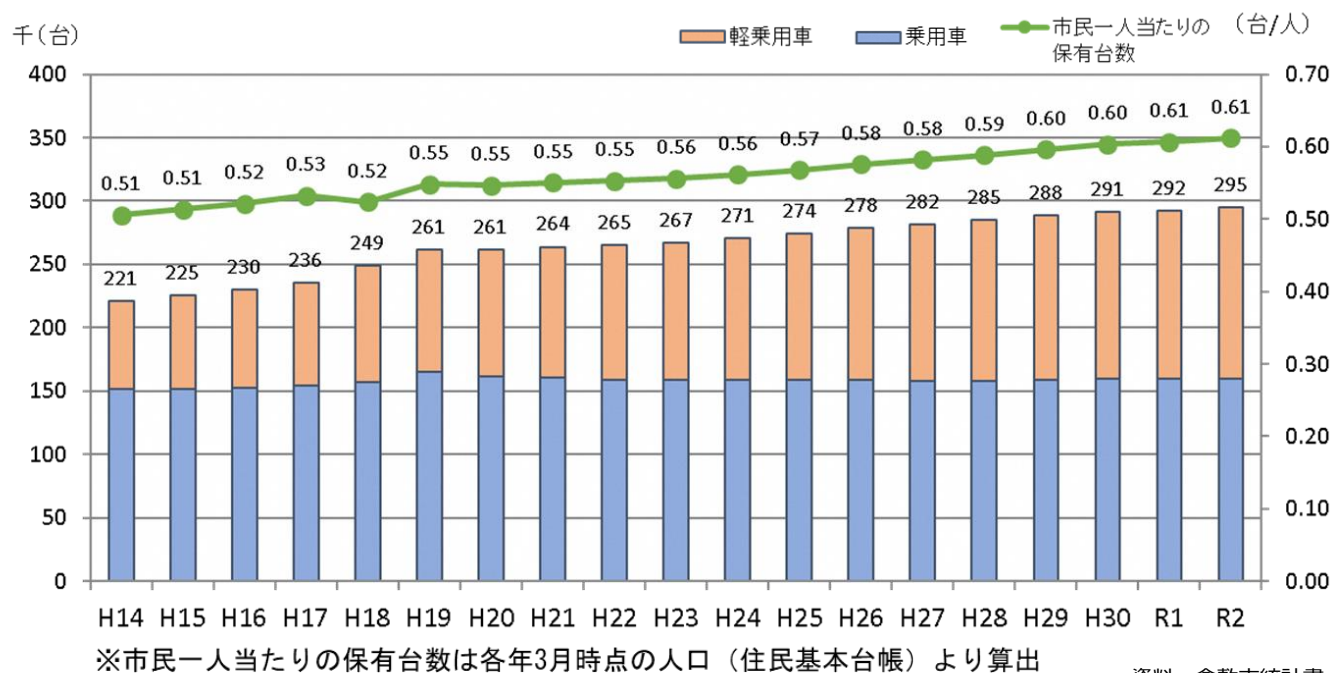


図2-19 市内在籍乗用車台数と市民一人当たり保有台数の推移

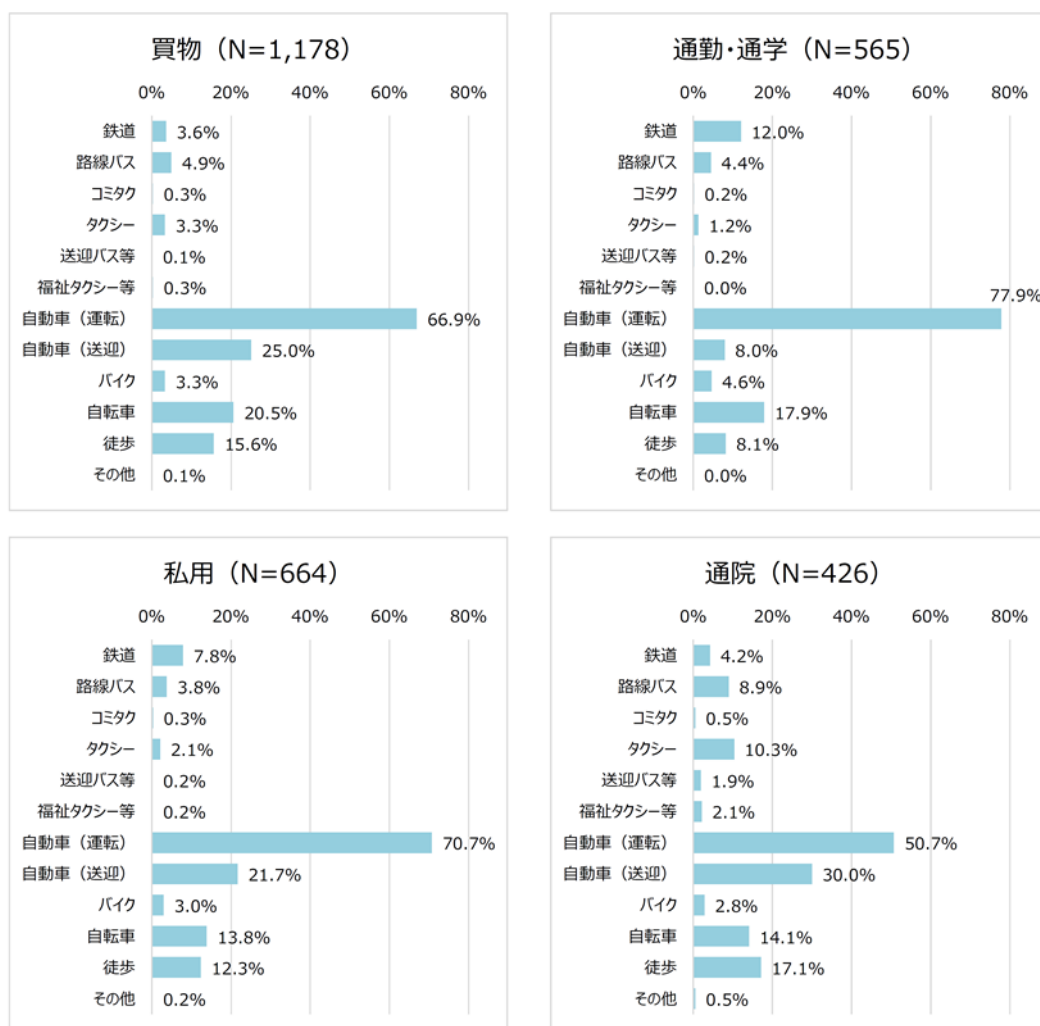


図2-20 日常的な移動手段（選択率）

資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）

⑥地域の輸送資源

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

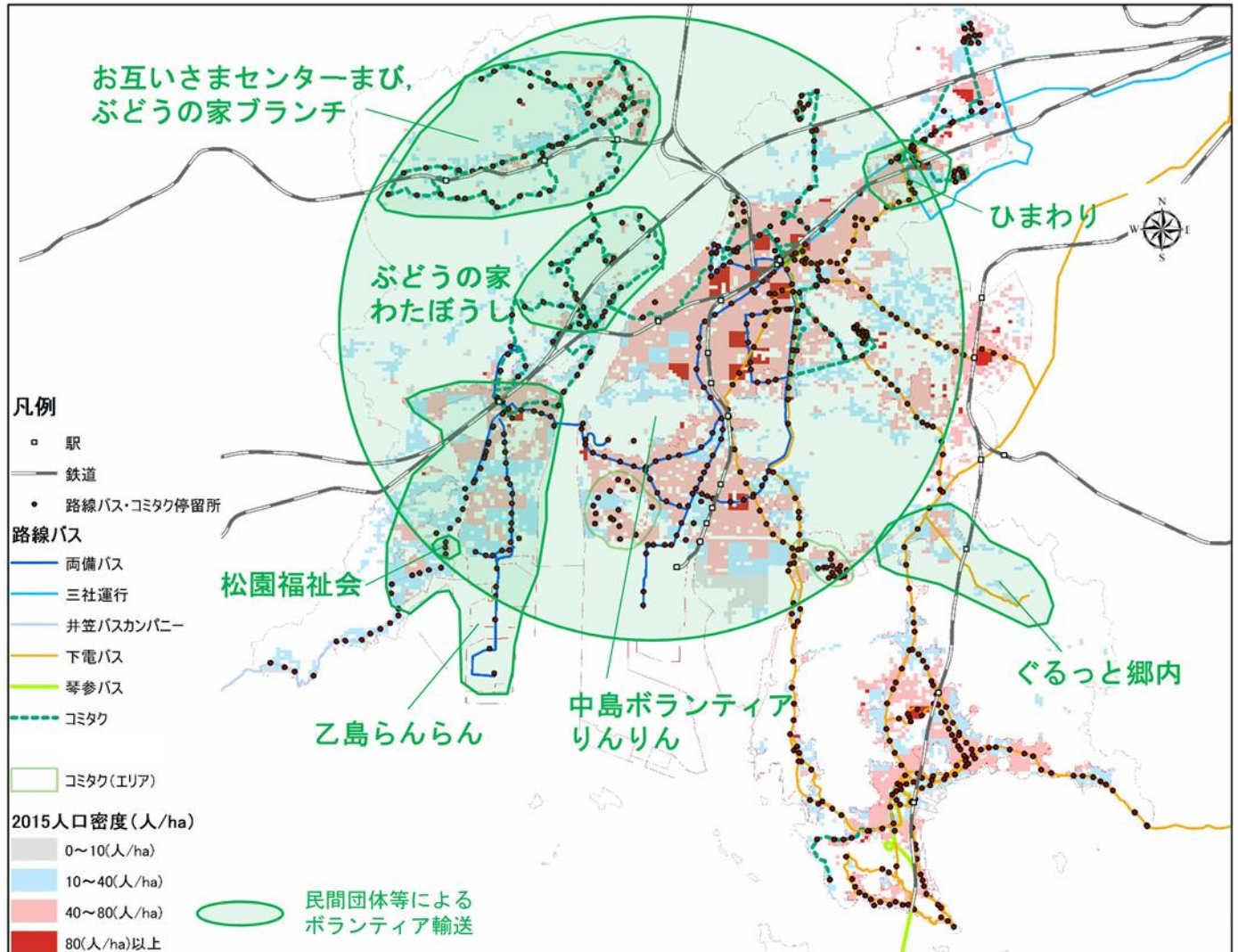


図2-21 民間団体等によるボランティア輸送エリア 資料：交通政策課資料（令和4年10月時点）

□ 市内には病院・大学・自動車学校などに通うための送迎バスが運行しています。

□ なお、これらの中には、交通不便地域で運行しているものもあります。

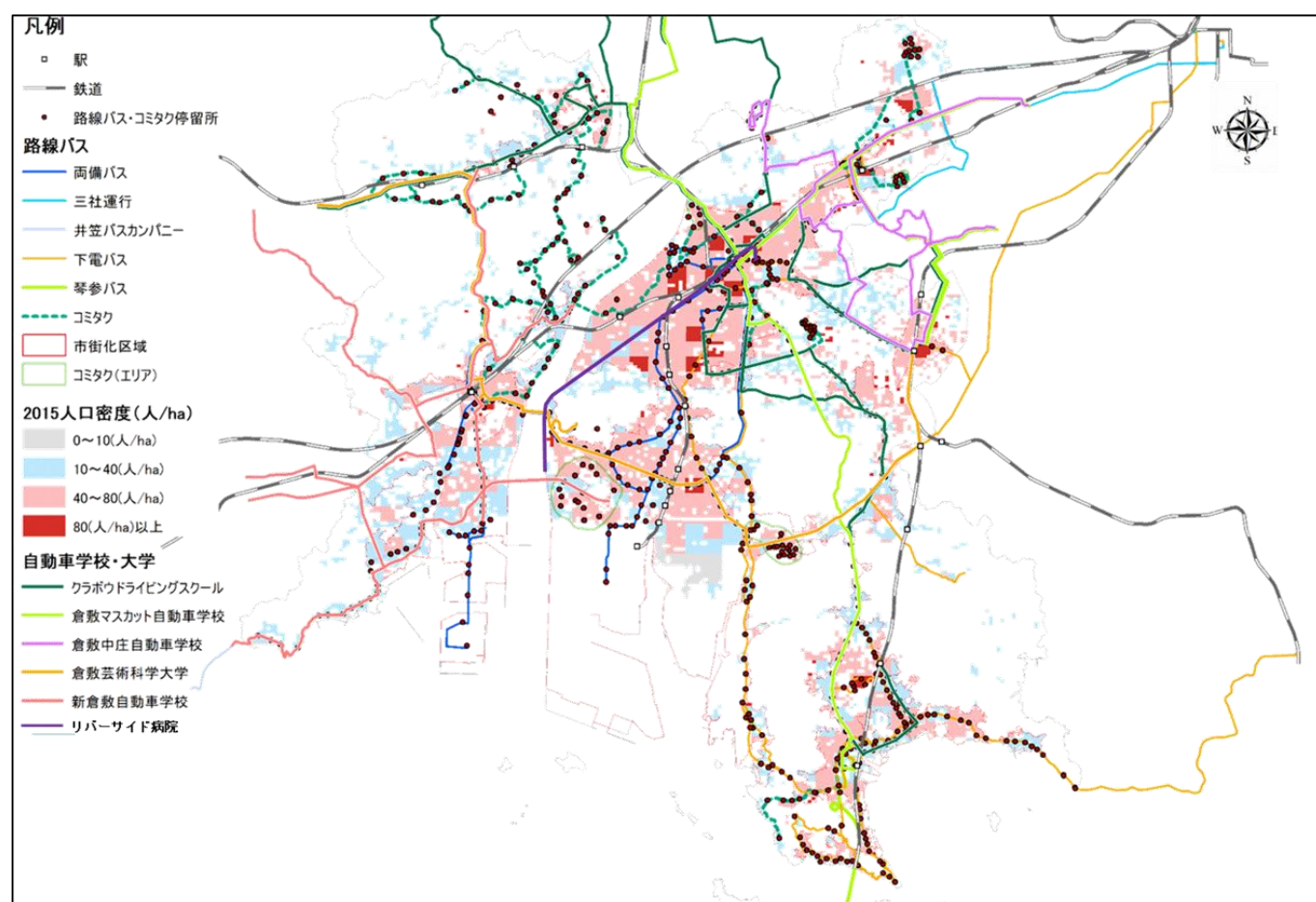


図2-22 病院・大学等の送迎バス

資料：交通政策課資料（令和4年3月時点）

1-3 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

社会経済特性及び交通特性の観点から、倉敷市における都市・交通を取り巻く現状を整理しました。

【社会経済特性】

①人口推移・分布状況		- 今後、人口減少に伴い移動需要が減少していくことが懸念 - 高齢化の進行により、高齢独居世帯数の更なる増加が懸念 - 高齢者をはじめ、公共交通サービスが不十分な縁辺部の居住者が多い
②高齢者の状況		- 高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向（高齢化と相まって移動需要減少が懸念） - 高齢化の進行と相まって高齢ドライバーが増加する見込み - 運転免許の自主返納者は増加傾向 - 後期高齢者は徒歩以外の移動手段を持たない割合が高い
③まちづくり		- 低密度な市街地の拡大により賑わいが低下 - 一方、近年は市街地の賑わいに回復の兆しが見られたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により再び低下 - 日常生活に必要な施設へ公共交通を利用してアクセスしづらい
④観光		- 観光産業は倉敷市を支える基幹的な産業であり、多くの観光客が来訪 - 鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分
⑤環境負荷		自動車由来のCO₂排出量は運輸部門の半分以上を占め横ばいで推移
⑥災害発生状況		被災者支援等において公共交通機関が活躍
⑦その他	財政状況	交通事業者への補助金増加は市の財政を圧迫
	新型コロナウイルス	新型コロナウイルス感染症の影響により移動需要が減少

【交通特性】

公共交通サービス	①鉄道	JR西日本、水島臨海鉄道の利用者数は近年増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少
	②バス	- 多くのバス路線が廃止され、サービスレベルが低下 - 路線バス利用者数の減少に歯止めがかからない状況 - サービスレベル低下→利用者減少の負のスパイラル - バス未利用の理由は「他の移動手段で移動できる」が最多 「運行本数」や「目的地へ行けない」こともバス未利用理由 - 路線バス車両のバリアフリー対応が不十分
	③タクシー	一般タクシーの旅客収入、輸送人員、実車キロ、輸送回数は減少傾向
	④コミュニティタクシー	- コミュニティタクシーの利用者は減少 - 認知度は約3割となる一方、実際の利用経験者数は少ない
⑤交通結節点		JR倉敷駅では、のりば案内看板や公共交通マップ等で乗り換え等の経路を案内しているが、市民アンケートでは、倉敷駅における各種経路や、乗降場の案内について、2割弱が「どちらかという和不適切」、「不適切」と回答
⑥自動車		- 日常的な移動手段として自家用車利用が多い - 市内の乗用車台数及び市民一人当たりの保有台数は年々増加
⑦地域の輸送資源		- 市内には、鉄道や路線バス等の公共交通機関以外にも、民間団体等によるボランティア輸送や企業（病院、大学等）による送迎バス等が運行 - これらの輸送サービスの一部は、交通不便地域で運行

2. 倉敷市における地域公共交通の方向性

2-1 上位関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性

① 倉敷市第七次総合計画

□ 本計画と倉敷市第七次総合計画では、「便利に公共交通が利用でき、その周辺に住まいや生活に必要な施設が集まっている」まちをめざしています。

計画の概要	
計画の期間	令和3（2021）年度～令和12（2030）年度
倉敷市のめざす将来像	豊かな自然と 紡がれた歴史・文化を 次代へ繋ぎ 人と人の絆と慈しみの心で 地域を結ぶまち倉敷
公共交通に関連した項目	
めざすまちの姿	便利に公共交通が利用でき、その周辺に住まいや生活に必要な施設が集まっている
施策	公共交通を便利に利用することができる環境をつくる
基本方針	○公共交通により、各地域・地区の拠点にアクセスできる環境を整備していくとともに、その沿線での暮らしを支える日常生活サービス施設や居住を誘導します。 ○主要な駅とその周辺の病院・福祉・商業施設などのあるエリアについて、一体的にバリアフリー化を推進することで、高齢者や障がい者など、すべての人が便利で快適に利用できる環境整備を進めます。 ○公共施設などの最適な配置の実現に向け、コンパクトなまちづくりの取組と併せて、総合的な管理運営を進めます。
その他の関連した基本構想（めざすまちの姿）	
文化・産業	○倉敷の魅力を国内外にPRし、たくさんの人が訪れるようになっている
生活環境・防災・都市基盤	○脱炭素社会の実現に向け、だれもが地球温暖化対策を推進している ○行政と市民、企業などが連携し、防災・減災対策や感染症対策などを積極的に進めるとともに、だれもが命を守る意識をもっている ○だれもが安全で快適に移動できる道路環境となっている ○市中心部の拠点性が高まるとともに、各地域・地区の中心部の利便性が向上するまちづくりが行われている ○地域の特色が生かされ、自然と調和した、だれもが住みやすい生活環境となっている
SDGs・市民協働・コミュニティ・行財政	○ボランティア・NPOなどの市民主体の活動が活発に行われている ○行政が市民の意見を踏まえ、施策の検討、効果的な実施、評価・検証を行い、改善を図っている ○だれもが快適で活力に満ちた生活ができるよう、先端技術が生活に溶けこんでいる

②第2期倉敷みらい創生戦略

□ 倉敷みらい創生戦略は、「少子高齢化の進展や人口減少に戦略的に対応」するため、「倉敷市第七次総合計画」における地方創生に関する内容をもとに構成されています。

計画の概要	
計画の期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
倉敷市のめざす将来像	豊かな自然と 紡がれた歴史・文化を 次代へ繋ぎ 人と人の絆と慈しみの心で 地域を結ぶまち倉敷
公共交通に関連した施策	
基本目標及び市の施策	②受け継がれた歴史・文化の魅力を発信し、ひとを惹きつける ○倉敷の魅力を発信し、受け入れ環境を整備して交流人口の拡大を図る ④地域をつなぎ、安心して暮らせる持続可能なまちづくりを進める ○防災・減災意識を高め、災害に強いまちをつくる ○各地域・地区の中心部の利便性が向上するまちづくりを推進する ○地域の特色が生かされ、だれもが住みやすい生活を支援する ○ボランティア・NPO などの自律的かつ公益的な活動を促進する

③第2期高梁川流域圏成長戦略ビジョン（第1回改訂）

□ 第2期高梁川流域圏成長戦略ビジョンにおいて連携中枢都市となる倉敷市は、「圏域の経済成長のけん引役を担うとともに、圏域に必要となる都市機能を整備し、また、これにとどまることなく、生活関連機能サービス向上への取組についても積極的に推進する」とされています。

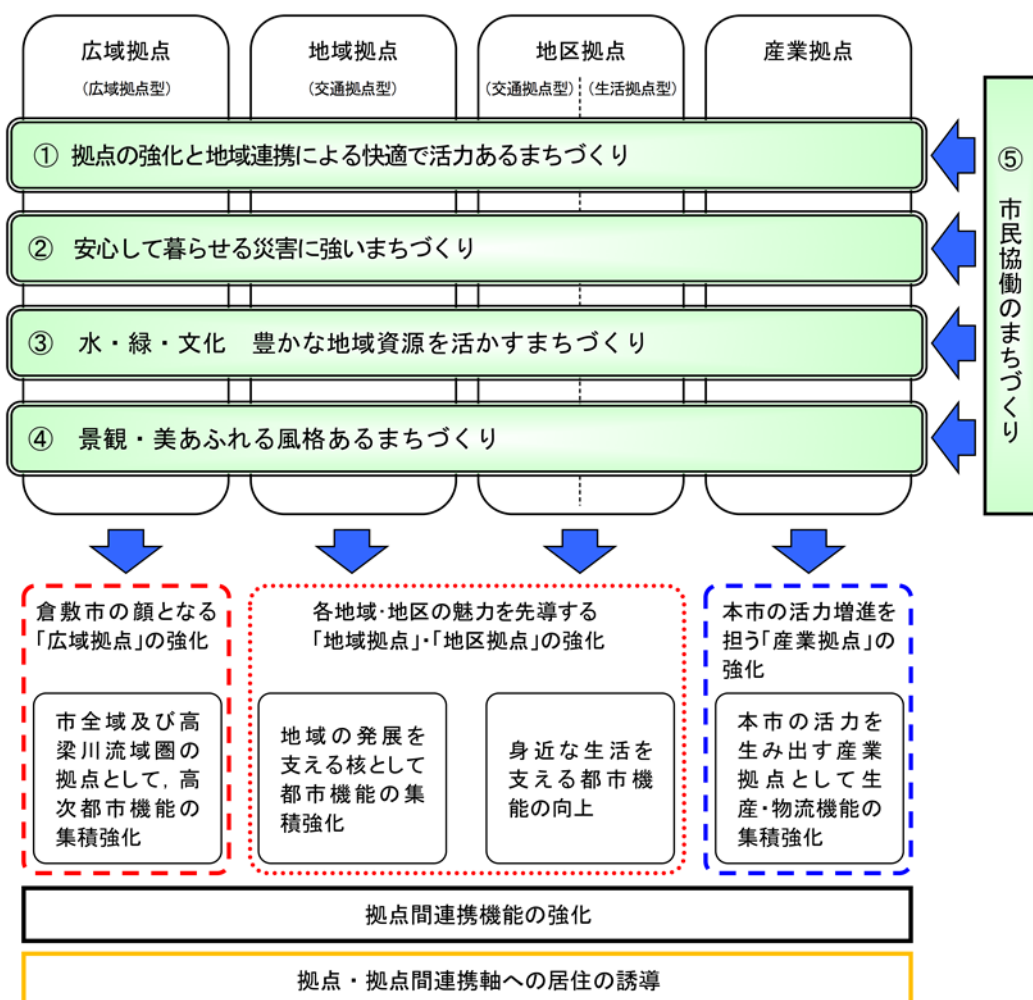
計画の概要	
具体的取組の期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
連携協約を締結する市町の名称	新見市、高梁市、総社市、早島町、倉敷市、矢掛町、井原市、浅口市、里庄町、笠岡市
テーマ	連携の更なる推進と圏域の多様な人材の育成・活躍の推進
将来像	○圏域内での自然動態の減少抑制を目指し、若年世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえるための切れ目のない施策を推進する。 ○社会動態の増加を目指し、圏域内から三大都市圏への人口流出に歯止めをかけるとともに、三大都市圏から圏域内に人・資源を呼び込む施策を推進する。
公共交通に関連した取組	
拠点性向上と公共交通網の形成	＜倉敷駅付近連続立体交差関連事業＞ ○交通拠点や商業・業務核の形成、都市防災の観点などから、高次の都市機能の集積強化を担う、連続立体交差事業に関連した調査検討などを行う。 ＜地域拠点間等を結ぶ移動支援事業＞ ○早島町内からの公共交通機関でのアクセスが十分でないJR倉敷駅・中庄駅及び当該地域周辺の病院等日常生活に必要な不可欠な施設間において、タクシーを対象とした移動支援事業を実施する。（早島町）

④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、各拠点の特色に応じた都市機能の集積強化を図り、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持続可能な都市の形成をめざしています。

計画の概要	
目標年次	計画策定された令和3（2021）年から概ね20年後（令和23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拠点の強化と地域連携による快適で活力あるまちづくり ②安心して暮らせる災害に強いまちづくり ③水・緑・文化 豊かな地域資源を活かすまちづくり ④景観・美あふれる風格あるまちづくり 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「多極ネットワーク型」のコンパクトで持続可能な都市

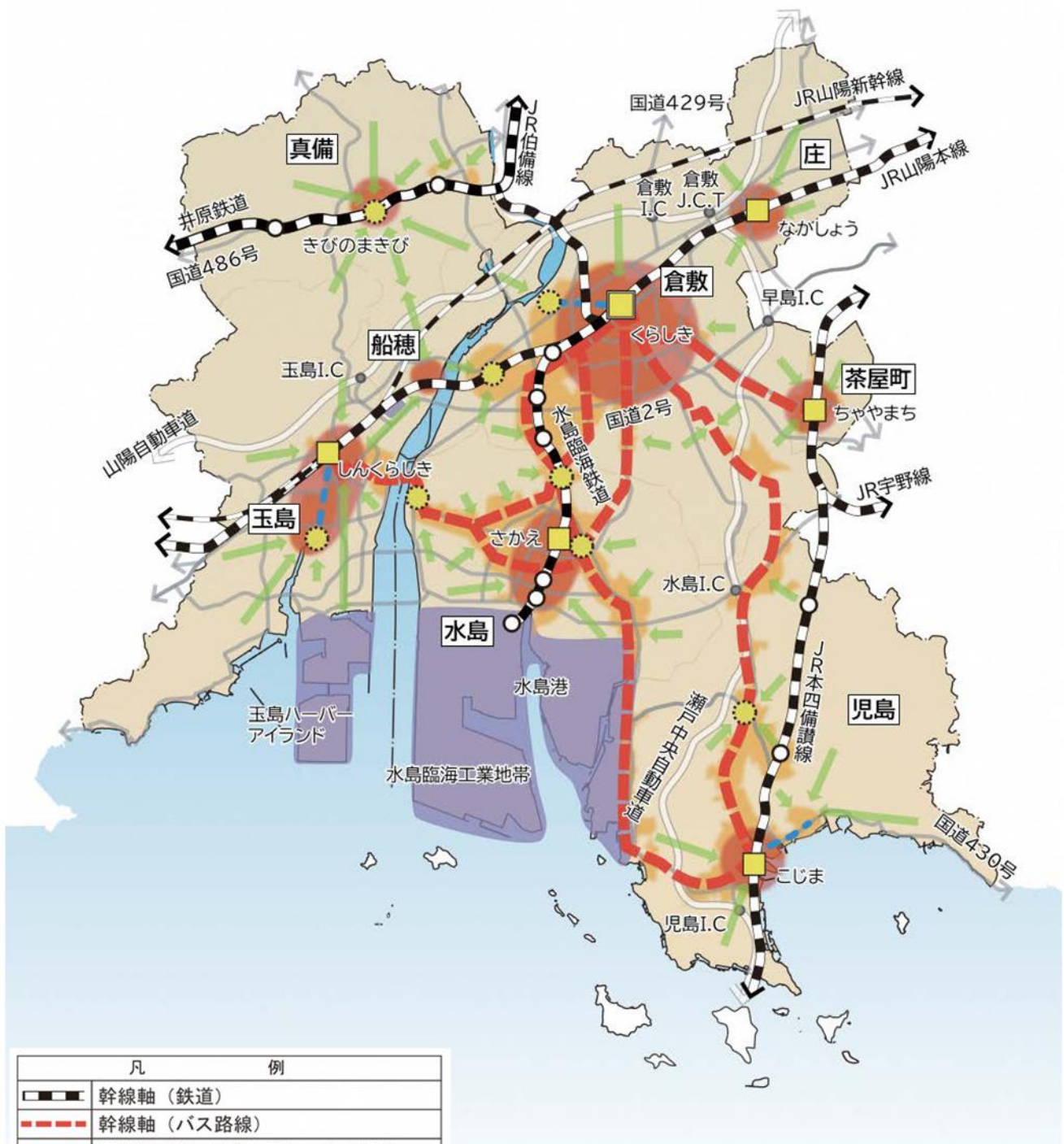
＜都市構造の基本方針とまちづくりの目標＞



＜まちの将来像＞

まち全体としての総合力を発揮する
「多極ネットワーク型」のコンパクトで持続可能な都市

図2-1 まちづくりの目標とまちの将来像



凡	例
	幹線軸（鉄道）
	幹線軸（バス路線）
	利便性の高い支線区間（バス路線）
	地域・地区内の生活交通 （路線バス・コミュニティタクシー等）
	広域交通拠点
	交通拠点
	乗継拠点
	その他鉄道駅
	高速道路路軸
	主要幹線道路路軸
	広域・地域・地区拠点ゾーン
	利便性の高い市街地エリア
	産業集積ゾーン

図2-2 公共交通ネットワークのイメージ図

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	公共交通及びその他交通に関連する方針
倉敷	本市の中心にふさわしい安全・安心で賑わいのある市街地の形成	＜倉敷駅周辺の整備＞ ○踏切渋滞・事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化、都市防災性の向上などを図るため、鉄道の高架化（連続立体交差事業）及び駅前広場の整備など関連事業を推進します。
	広域拠点を支える総合的な交通網の形成	＜総合的な交通対策＞ ○公共交通機関や駅などの関連施設、周辺アクセス道路においては、ユニバーサルデザインに配慮した環境を整備するとともに、鉄道やバスなどの交通結節点の機能強化を図ります。 ○倉敷駅周辺においては、駅の南北を結ぶ公共交通軸の強化及びこれを補完するバス路線網の再編などにより、駅周辺へのアクセス性の向上を図ります。
		＜快適な自転車・歩行者ネットワークの整備＞ ○倉敷駅周辺において、水辺や歴史的資源を活かした歩きたくなる回遊空間の創出や中心部としてふさわしい魅力あふれる歩行者ネットワークの形成をめざし、歩行空間の整備を図るとともに、車両通行規制などを検討します。 ○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。
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	＜地域拠点を支える道路・交通体系の維持・形成＞ ○四国方面からの玄関口の役割を担う児島駅の交通結節拠点としての機能を強化するとともに、児島・倉敷間や児島・水島間の拠点間を結ぶバス路線の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
		＜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＞ ○公共交通機関や駅などの関連施設、周辺アクセス道路においては、ユニバーサルデザインに配慮した環境づくりを進めます。
		＜快適な歩行者・自転車ネットワークの整備＞ ○児島駅周辺において、水辺や歴史的資源を回遊する魅力あふれる歩行者・自転車ネットワークの形成を進めます。
玉島	西の玄関口としてふさわしい新倉敷駅周辺の都市環境形成	＜新倉敷駅周辺の整備＞ ○新倉敷駅周辺においては、魅力ある商業・業務施設などの立地誘導や観光などの情報発信機能の強化を図るなど、西の玄関口としてふさわしい都市機能の集積強化を図ります。
		＜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＞ ○公共交通機関や駅などの関連施設、周辺アクセス道路においては、ユニバーサルデザインに配慮した環境づくりを進めます。

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	公共交通及びその他交通に関連する方針
水島	活力と魅力ある中心部の市街地環境の形成	＜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＞ ○公共交通機関や駅などの関連施設、周辺アクセス道路においては、ユニバーサルデザインに配慮した環境づくりを進めます。
	自然資源を活かした環境の形成	＜自然・歴史などの地域資源を活かした緑地環境とネットワークの充実＞ ○主要な新設道路や整備済の街路網を活用した自転車道を中心に、自転車利用の促進を図ります。
庄	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＞ ○鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しやすいよう、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。
	歴史・文化的資源を活かした特色ある交流環境づくり	＜自然・歴史などの地域資源を活かした緑地環境とネットワークの充実＞ ○周辺に点在する歴史・文化的資源と足守川などの水辺を繋げ、歩きたくなる回遊空間の形成を図るとともに、自転車の快適な通行空間について検討します。
茶屋町	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＞ ○鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しやすいよう、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。
	田園、水辺、歴史・文化的資源を活かした特色ある交流環境づくり	＜自然・歴史などの地域資源を活かした緑地環境とネットワークの充実＞ ○茶屋町駅前南北線などの幹線道路では、歩道空間や沿道の個性的な緑化などにより、魅力ある歩行空間を形成します。
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、倉敷・玉島地域や真備地区の拠点間を結ぶ公共交通の乗り継ぎ利便性を向上し、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、賑わい形成や交流の促進に向け、都市機能の集積強化により利便性向上を図ります。
		＜井原鉄道川辺宿駅・備中呉妹駅周辺の整備＞ ○川辺宿駅や備中呉妹駅周辺において、田園環境との調和を図りつつ、魅力あるまちなみ景観の整備を進め、環境・景観の質的向上を図ります。

⑤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	令和2（2020）年度～令和11（2029）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、高梁川流域圏の拠点・連携中枢都市倉敷の拠点として鉄道高架事業・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、医療・福祉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。

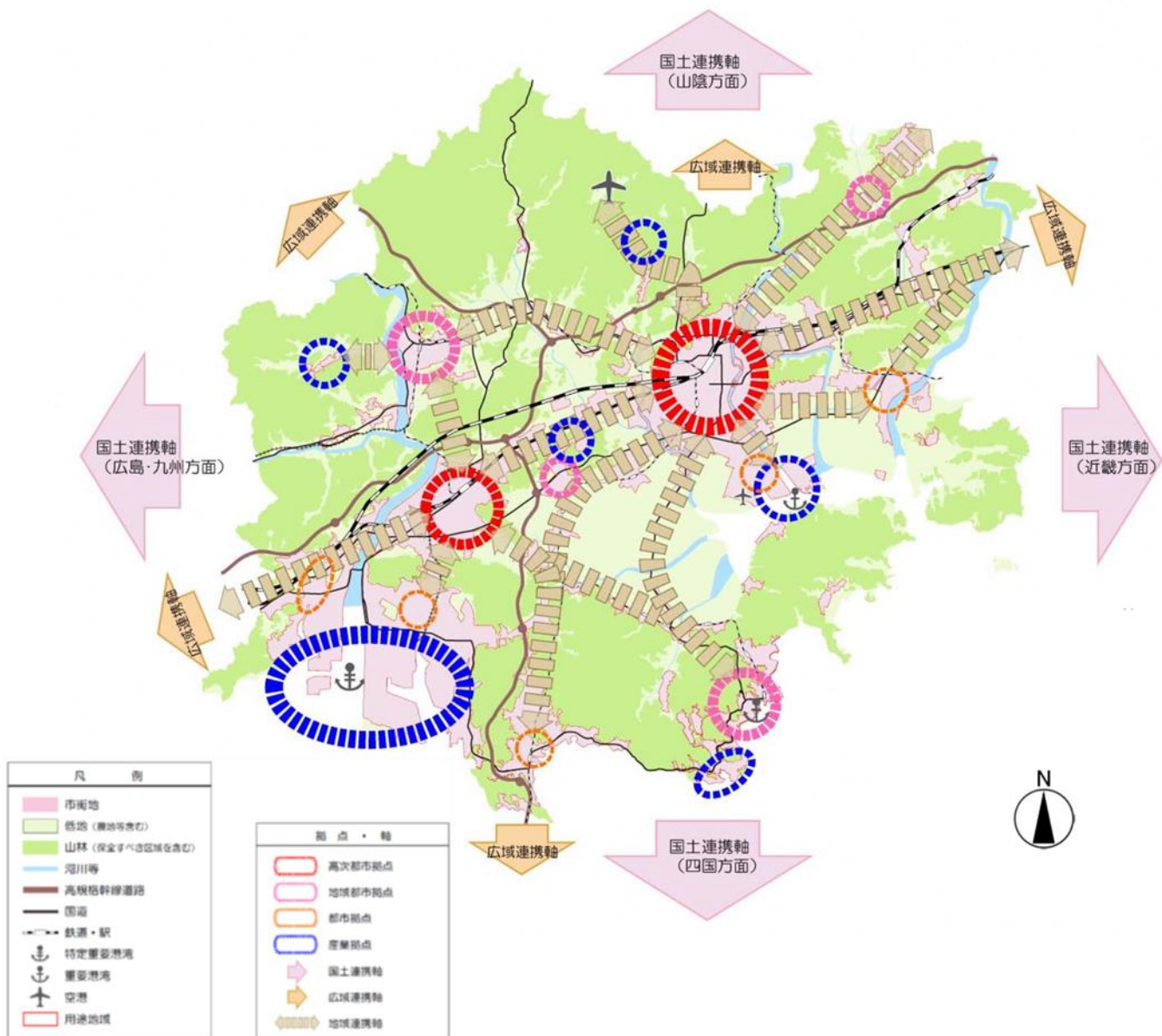


図2-3 将来都市構造図

倉敷市立地適正化計画（令和3（2021）年3月策定）	
公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
誰もが手軽にいつでも移動できる持続可能な公共交通網の形成	【公共交通サービスの向上と利用の促進】 ○鉄道サービスの向上と利用の促進 ○快適な公共交通の環境づくりによる魅力の向上・利用促進 ○モビリティ・マネジメントの推進による利用の促進
誰もが安全・安心・快適・健康に暮らせる生活圏の形成	【居住誘導に向けた公共交通利用環境の向上】 ○幹線サービス強化 ○交通結節点機能の強化 ○自転車等の利用環境の向上
暮らしを支え、活気を生み出す魅力的な拠点の形成	【拠点の機能強化と都市機能集積地の形成】 ○広域拠点の機能強化 【都市機能誘導と連携した公共交通利用環境の向上】 ○交通結節点機能の強化 ○超高齢化社会に対応したバリアフリー環境の整備 ○公共交通を優先するまちづくり
ゆとりある良好な居住環境の維持	【暮らしを支える交通サービスの維持・確保】 ○暮らしを支える交通サービスの活性化
歩きたくなる「まちなか」での暮らしや、公共交通が便利な市街地での暮らしの実現	【拠点での暮らし】※都市機能誘導区域 まちなかの交通拠点（主要鉄道駅周辺）等 ○公共交通・都市基盤・日常生活サービスが整い、都市的な居住環境を維持するエリア ○人口密度や公共交通が維持され、子どもから高齢者まで、自家用車を利用しなくても日常生活サービスが確保される ○駅まで徒歩や自転車で行ける範囲に戸建て・集合住宅があり、通勤、通学、買い物、通院など、鉄道やバスを利用した便利な生活ができる 【利便性の高い市街地での暮らし】※居住誘導区域 誰もが安全・安心・快適・健康に暮らせる区域 ○公共交通・都市基盤・日常生活サービスが整い、都市的な居住環境を維持するエリア ○人口密度や公共交通が維持され、子どもから高齢者まで、自家用車を利用しなくても日常生活サービスが確保される ○拠点と結ぶバスの便数が多い停留所まで歩いて行ける範囲に戸建て・中層住宅があり、通勤、通学、買い物、通院など、鉄道やバスを利用した便利な生活ができる
地区の特性に応じたライフスタイルやワークスタイルも可能となるまちづくり	【ゆとりある郊外部での暮らし】※市街化区域の居住誘導区域外 良質な居住環境の中でゆとりある暮らしができる区域 ○自家用車、タクシー、自転車などの利用により、居住誘導区域の日常生活サービス施設を利用できる 【自然と調和した暮らし】※市街化調整区域 豊かな自然と調和したスローライフが実現できる区域 ○自家用車、タクシーなどの利用や移動手段を確保することにより、居住誘導区域の日常生活サービス施設を利用できる

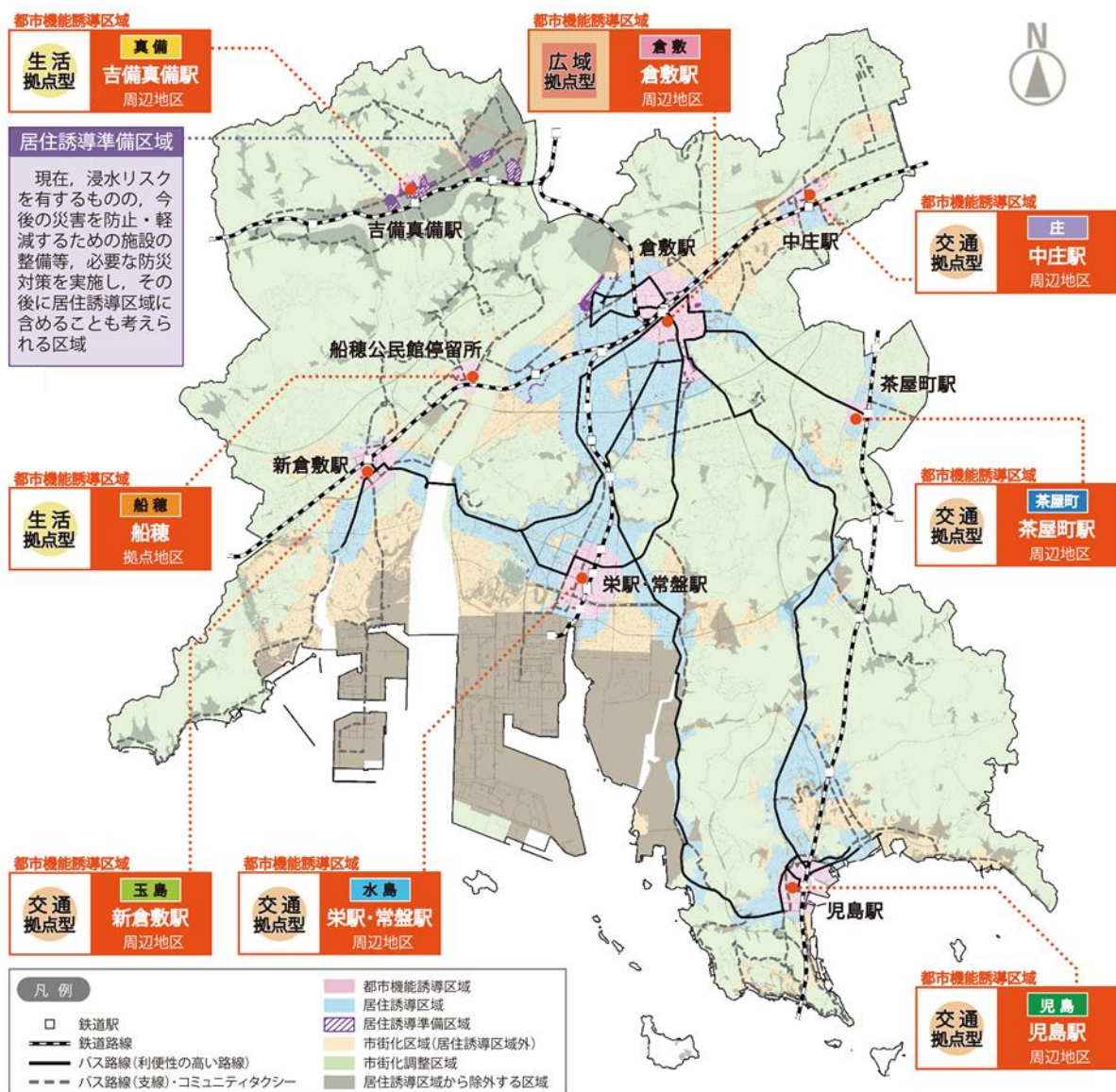


図2-4 立地適正化計画の誘導区域図

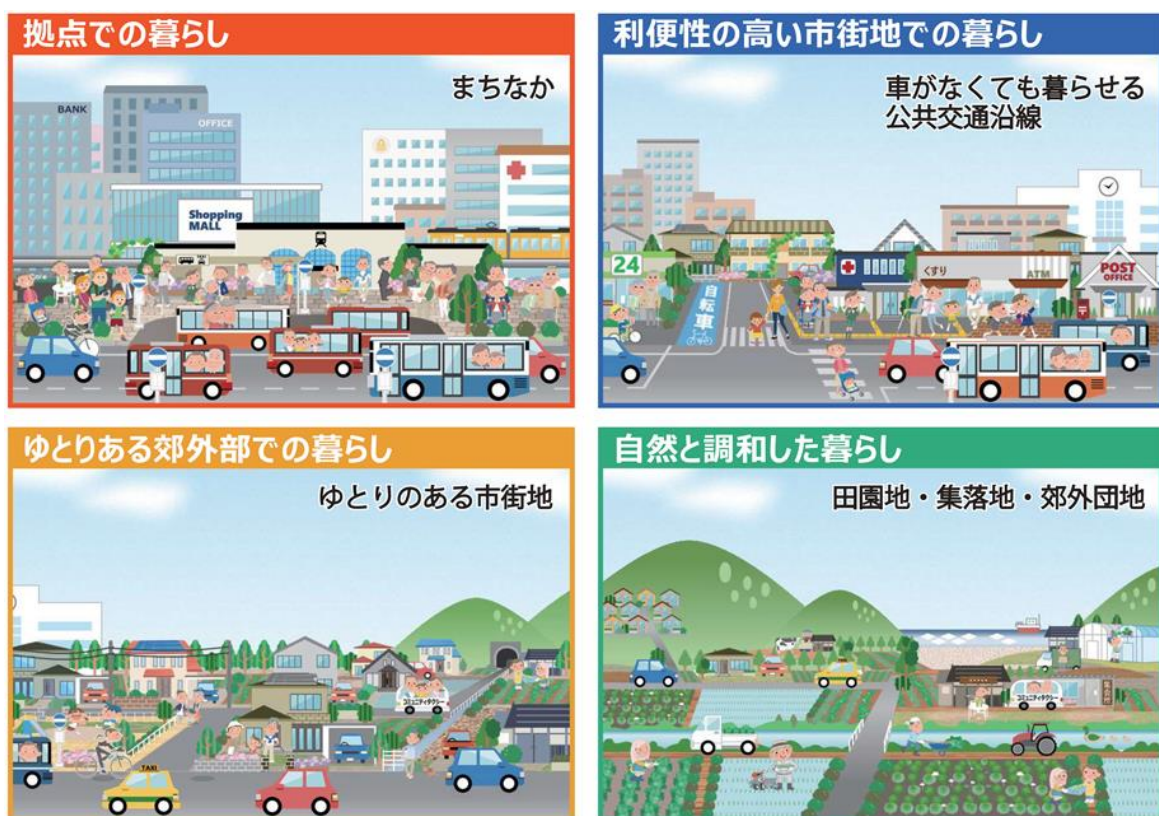


図2-5 各エリアの将来像と暮らしのイメージ

倉敷市中心市街地活性化基本計画（第3期計画）（令和3（2021）年4月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
人が集い、交流するまちなかの形成	【倉敷市中心市街地スマートパークアンドライド＋ウォーク事業】 ○各種データを活用して、中心市街地の課題解決に官民連携で取り組む 【（仮称）駅前広場活用調査事業】 ○駅前広場の乗り継ぎ性を向上するための調査等を実施する 【シェアサイクル導入研究事業】 ○中心市街地へのシェアサイクル導入の可能性を研究する

倉敷駅周辺総合整備計画（平成29年3月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
南北基幹公共交通軸を強化するとともに、この軸を中心とした公共交通ネットワークへと再編します。	【倉敷駅を中心とする南北基幹公共交通軸の強化】 ○乗り継ぎなしで、酒津（公園、商業施設等）～倉敷駅（公園、商業施設等）～倉敷美観地区（文化・観光施設）～笹沖（公共、商業施設等）を高頻度運行（約10分間隔）でつなぎます 【基幹公共交通軸を補完するバス路線網の再編】 ○道路整備等と併せて、様々な都市機能や住宅地をつなぐバス路線網を再編し、利便性と快適性の向上を図ります 【駅前広場整備】 ○乗り継ぎ性の向上や、動線整備を行います

倉敷市観光振興プログラム（第2期）（令和3（2021）年3月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
交通事業者や旅行会社等との連携、MaaS等の取組を通じた二次アクセスの改善	【旅行会社、交通事業者等との連携強化】 ○井原線、海上交通等を活用した新たな周遊ルートの開発 ○MaaSなど、新たな視点を取り入れた二次アクセス改善と周遊性の向上 【国内観光客誘致の推進】 ○岡山デスティネーションキャンペーンなど交通事業者との連携による共同PRの実施 【観光インフラ整備の推進】 ○観光交通MAPの作成やMaaSへの取組による着地時の利便性の向上 ○サイクリングルートの設定とレンタサイクルの活用促進

倉敷高齢者保健福祉計画（第8期）（令和3（2021）年3月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
高齢者が気軽にかけられる交通環境等の整備	【交通弱者の移動支援】 ○路線バスが廃止されたり、公共交通がない地域などにおいて、日常生活に最低限必要な移動手段をどのように確保することができるか検討を行います 【ノンステップバス等を導入する事業者への支援】 ○高齢者や障がい者等の移動の円滑化を図るため、公共交通事業者に対してノンステップバスの購入費を支援します

くらしき子ども未来プラン後期計画（令和2（2020）年2月策定）	
公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
公共施設や交通環境におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインを進める必要があります	【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となっている】 ○バリアフリー・ユニバーサルデザインを推進する

倉敷市障がい者基本計画（平成31（2019）年3月策定）	
公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
障がいのある人の外出を支援するために、公共交通機関等の移動手段をより利用しやすくする必要があります	【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を図り、その利用を促進するとともに、自動車燃料費等の補助など、移動支援サービスの充実を図ります 【福祉有償運送事業の支援】 ○福祉有償運送事業を促進し、障がい者等の積極的な社会参加を図るため、福祉有償運送を行う事業者に対し費用の一部を補助します 【公共交通機関の利便性の確保】 ○障がい者の移動円滑化を促進するため、交通事業者に対しノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の導入の促進を求めている ○ノンステップバスやユニバーサルタクシー車両の導入、駅舎内や乗り継ぎ経路におけるバリアフリー化の推進と情報提供について、関係する交通事業者と役割を分担し各事業を促進します 【移動支援事業の充実】 ○マンツーマンによる障がい者の外出の支援を行うほか、小グループに対してもヘルパー派遣を行うなどの充実を図ります ○通所系サービスの利用促進を図るため、事業所が実施する送迎に対して費用の一部を助成します 【コミュニティタクシー導入の支援】 ○バス路線が廃止となった地域や交通不便地域において、新たな移動手段を確保するため、地域等が主体となり運行を行うコミュニティタクシーの導入を推進するとともに、運行費の一部を支援します ○出前講座やパンフレットなどを活用して、コミュニティタクシー制度の周知を図っていきます

倉敷市交通バリアフリー基本構想（平成18（2006）年3月策定）	
公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
高齢者、身体障がい者等だれもが安全、快適に移動し、活動できる美しいまちを目指す	【公共交通（鉄道・バス）】 ○交通事業者との協議調整を図りながら、高齢者、身体障がい者等の意見を踏まえて、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します 【駅前広場】 ○鉄道駅からバス、タクシーへの乗り換えを円滑に行えるよう、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します

倉敷市自転車利用促進基本方針（平成24（2012）年2月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
健康の増進や環境にやさしい「自動車に頼りすぎないまちづくり」を目指します	【地球温暖化対策のために】 ○公共交通機関との連携のための駐輪場のPRに努めます 【渋滞緩和対策のために】 ○鉄道の駅周辺やバス停併設の駐輪場のPRを行います

倉敷市第三次環境基本計画（令和3（2021）年3月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・事業
脱炭素社会の実現に向け、だれもが地球温暖化対策を推進しているまち	【環境にやさしい脱炭素型ライフスタイルへの転換】 ○生活利便施設等に公共交通でアクセスできるなど、コンパクトなまちづくりを推進し、自動車利用の低減やエネルギーの効率的な利用等につなげます

クールらしきアクションプラン（平成30（2018）年3月策定）

公共交通などの役割・位置づけ等	公共交通及びその他交通に関する施策・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とともに、次世代自動車の普及促進を図ります	【コンパクトなまちづくりの推進】 ○低炭素型の都市・地域づくりの推進 ○自転車利用環境の整備 【次世代自動車の普及促進】 ○移動車両の低炭素化の推進 【エコ移動の推進】 ○地域の特性に応じた持続可能な公共交通網の形成 ○エコ通勤の推進

① 倉敷市地域公共交通網形成計画の検証

- 本計画の前計画にあたる「倉敷市地域公共交通網形成計画」は、平成28年度に策定され、平成29年度～令和4年度の計画期間において、関係機関との連携のもと各種事業が実施されてきました。
- 「倉敷市地域公共交通網形成計画」における各種事業の実施状況について、令和4年3月末時点の状況を整理するとともに、前計画の検証を実施しました。
- 実施した事業のうち、既に取組が完了した事業や効果が不十分であった事業については、本計画には位置付けないこととし、一定程度効果の得られた事業や、効果が不十分だった事業の中でも継続的な取組が必要な事業については、適宜改善を加えながら、本計画においても引き続き取組を推進していくこととします。

網

都市の骨格を形成する公共交通

基本目標	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。
実施状況	◎ 倉敷⇄児島、倉敷⇄茶屋町における利便性の高い運行時間帯、運行回数を確保 ⇒天城線 下之町経由を小川経由に変更、児島駅～宇野駅行きを新設 次期計画においては新型コロナウイルス感染症の影響も考慮した計画変更が必要 ◎ バスロケーションシステムを利用した運行実績から遅延情報を蓄積し、より実態に合ったダイヤを作成 ⇒H30.4月の改正で実施（青葉町車庫、小溝車庫、倉敷循環線） ◎ 事業者間における玉島地区のダイヤを調整 ⇒H30.4月の改正で新倉敷駅前⇄玉島中央町が減便となるも井笠バスとの運行間隔を調整し、一定間隔の運行を維持

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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。
実施状況	◎ 乗り換え案内による情報提供 ⇒公共交通乗換情報案内システムを更新（JR倉敷駅自由通路） ○ 倉敷市駅⇄JR倉敷駅相互の乗継利便性の向上についての検討 ⇒検討中であり、引続きの検討が必要 ○ 乗り継ぎ先乗り場位置、時刻表の表示 ⇒一部実施したものの、計画書記載の想定事業（ハード）については未実施

基本目標	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	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。
実施状況	○ JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業の再評価に向けて、市として事業主体である県等と協議 ⇒関係機関と調整中であり、引続きの検討が必要 ○ 連続立体交差事業の進捗に合わせ、利便性の高い駅前広場について検討 ⇒関係機関と調整中であり、引続きの検討が必要

基本目標	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	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。
実施状況	○ PTPSの研究 ⇒引続きの研究が必要

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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。
実施状況	◎ 出前講座やパンフレットなどによる普及促進 ⇒ 出前講座を実施（H29～R3：8件）したほか、パンフレット「導入の手引き」配布 ◎ コミュニティタクシー運行エリアの拡大 ⇒ 水島地区にて試験運行の実施したのち本格運行へ移行 ○ コミュニティタクシーを導入しやすい制度づくり ⇒ 現行制度の検証と具体策の検討について引続き実施

基本目標	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	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れます。
実施状況	◎ 利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保 ⇒ バス路線維持やコミュニティタクシー運行補助に係る補助金による支援の実施 ◎ 地域の生活関連施設における利用環境の向上 ⇒ コープ倉敷北店乗入れ（東酒津CT）、ハーバーアイランド3工区延伸、平成病院乗入れ（東酒津CT）、船穂農協・エブリー乗入れ（船穂CT）、倉敷市立病院、鷺羽山第二展望台乗入れ

基本目標	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	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。
実施状況	◎ 非常時・災害時における利用者への情報提供 ⇒ 利用者への周知方法、連携体制の調査・検討を実施 △ 乗務担当者必携マニュアルの策定 ⇒ マニュアル作成によりサービス提供に向けた体制づくりを実施・完了

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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	安定したサービス提供に向けた体制づくり
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。
実施状況	○会社説明会の定期実施 ⇒新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりR3年度は新規採用を一時中断 ◎女性ドライバーの採用 ⇒H29～R3にかけ8名を採用

基本目標	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	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。
実施状況	◎コミュニティタクシーの利用料金の割引 ⇒おかやま愛カード掲示による利用料金の割引 ◎高齢者を対象とした利用料金の割引 ⇒企画乗車券「ことぶきパス」「もみじパス」の発行 ◎障がい者を対象とした利用料金等の女性 ⇒福祉タクシーチケット、リフトタクシーチケット、路線バス利用料、鉄道運賃の助成

基本目標	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	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	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。
実施状況	○バリアフリー化車両の導入 ⇒H29～R元にかけ21台（中古車・新車の合計）を導入したが、R3は新型コロナウイルス感染症の影響で導入見送り ◎ユニバーサルデザインタクシー車両の導入 ⇒H29～R2にかけ39台導入

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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・マネジメントの推進 学校、地域企業等を対象としたモビリティ・マネジメントの推進により、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。
実施状況	○学生などを対象としたモビリティ・マネジメント ⇒小学生を対象にした路線バスの乗り方教室を開催（H29～R2：26校） R2は新型コロナウイルス感染症の影響により 鉄道・バス教室動画を制作 ◎事業所などを対象としたモビリティ・マネジメント ⇒「スマート通勤おかやま」参加、市職員を対象とした「チャレンジ・エコ通勤」の実施 ○利用促進キャンペーンの開催 ⇒バス利用者を対象にした沿線商業施設クーポン券提供のキャンペーンを実施 （2019年度年末年始 MOP倉敷）

基本目標	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	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。
実施状況	◎バスロケーションシステム導入 ⇒バスロケーションシステムの利用促進に努めた △ICカードの利便性のPR ⇒ちらし、ホームページ等により高い利便性に関する情報提供を実施・完了 ○ICカード導入と活用の研究 ⇒費用負担等、導入に向けた継続的な検討・調整が必要

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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。
実施状況	◎ 共通定期券の発行 ⇒玉島地区にて両備バス定期による井笠バス共通利用を開始 △デニムD E 行っ得切符の発行 ⇒発行により公共交通で移動が便利な「まちなか空間」の創造に努めた ○企画乗車券の販売等による利用促進 ⇒新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりR3年度は一部事業を見送り

基本目標	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	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。
実施状況	◎ サイクル&ライド自転車駐車場の利用促進 ⇒公共交通マップへ自転車駐車場位置を掲載 ◎ 自転車駐車場を気持ちよく使うことができる環境整備 ⇒駐車場内の美化、整理や放置自転車の撤去を実施

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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。
実施状況	◎駅周辺環境の向上 ⇒駅前の美化、植栽管理等を実施 ◎沿線の魅力についての情報提供 ⇒鉄道高架に沿って設置されている「くらしき緑と水のアート回遊」をHPで紹介

基本目標	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	鉄道の更なる認知度の向上 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。
実施状況	◎企画列車の運行 ⇒ゆるきやらラッピング列車、大原美術館と連携した「アート列車」などを運行 △「愛される鉄道」への取り組み ⇒記念乗車券の発売や記念イベント等を開催し利用促進に努めた

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	市民およ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。
実施状況	◎ 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布 ⇒市内転入者等へ公共交通マップ作成、配布（H29～30：A1版20,000部等） ◎ 情報案内板や経路案内の改善・整備 ⇒バス行先番号化と表示の統一決定（ナンバリング）、電光方向幕にナンバリングを表示、バス停留所の標識を更新（H29～R2：85箇所）

基本目標	市民およ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	接遇やマナーの向上 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。
実施状況	◎ 乗務員等の接遇向上 ⇒接遇に関する利用者アンケートの実施及びドライバーへのフィードバック ○ 利用者のマナー啓発 ⇒新型コロナウイルス感染症の影響により 鉄道・バス教室動画を制作

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

基本目標	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、観光客の市内および周辺地域での周遊を促進します。
実施状況	◎観光タクシー乗務員の育成 ⇒乗務員を対象とした接遇研修を実施 ◎観光タクシーのモデルコース ⇒市内周遊モデルコースを設定し運用を実施

基本目標	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	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、市内および周辺地域での周遊促進を図ります。
実施状況	◎観光客向けの情報提供 ⇒観光地とタイアップした「お得なプラン」の設定と情報発信、企画乗車券の販売、JR西日本「setowa」、ジョルダン モバイルチケットの導入 ◎市民向けの情報提供 ⇒イベントや会議開催時に公共交通を使った来場方法を記載及び他部署への周知

継続	◎	取組を実施し、一定程度の効果が得られたため継続的に事業を実施
	○	取組が不十分であったが、必要な事業であるため継続的に事業を実施
完了	△	事業が完了したため次期計画には位置付けない
	×	効果が十分に得られないため次期計画には位置付けない

②倉敷市地域公共交通網形成計画の評価

- 「倉敷市地域公共交通網形成計画」では、計画の達成状況を評価するため、4つの基本方針ごとに指標と目標値を設定しており、令和3年度時点における達成状況を整理しました。
- 平成29年度～令和4年度にかけ、関係機関との連携のもと各種事業を実施した結果、一定程度成果が得られた事業もありますが、全体としては4つの目標値のうち、3つで目標未達となっています。

網

都市の骨格を形成する公共交通

評価指標	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。						
基準値（基準年度）	3,462,100 人/年 （平成27年度）						
目標値（目標年度）	3,470,000 人/年 （令和3年度） 基準年から 7,900（人/年）増加						
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						
対象路線	番号	路線	事業者	系統番号（本編105頁）			
	1	倉敷⇄水島（古城池経由）	両備ホールディングス(株)	① ②			
	2	倉敷⇄水島（連島経由）	両備ホールディングス(株)	③ ④			
	3	倉敷⇄水島（鉄道）	水島臨海鉄道(株)	⑤			
	4	倉敷⇄児島（天城経由）	下津井電鉄(株)	⑥ ⑦			
	5	倉敷⇄児島（塩生経由）	下津井電鉄(株)	⑧ ⑨ ⑩ ⑪			
	6	倉敷⇄茶屋町	下津井電鉄(株)	⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒			
	7	玉島⇄水島	両備ホールディングス(株)	㉓			
輸送実績/目標達成度	平成27年度 基準値	平成28年度 (参考値)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 目標値
幹線の輸送実績計	3,462,100	3,501,610	3,427,706	3,445,456	3,558,958	2,749,463	2,626,270
目標値	3,462,100	3,463,417	3,464,733	3,466,050	3,467,367	3,468,683	3,470,000
実績値－目標値	-	38,193	▲ 37,027	▲ 20,594	91,591	▲ 719,221	▲ 843,730
判定	-	達成	未達成	未達成	達成	未達成	未達成

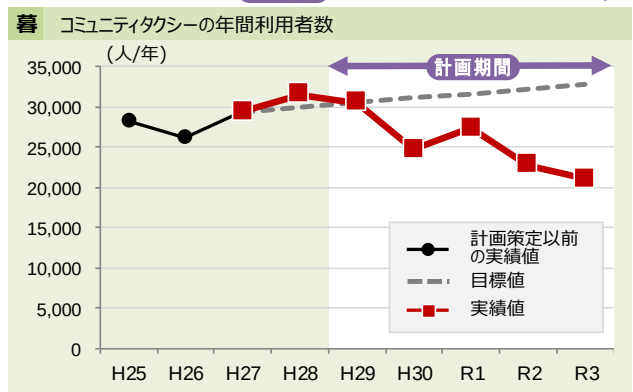
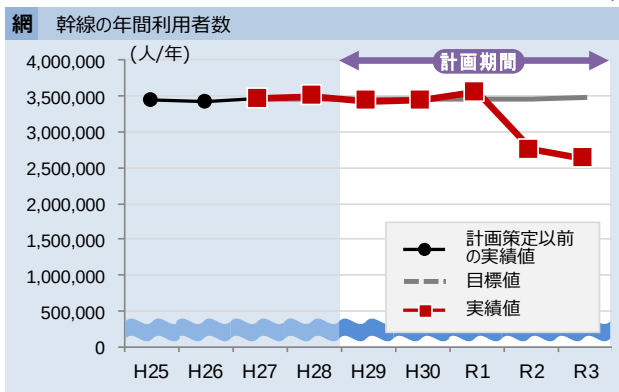
計画期間

暮

市民に愛され、暮らしを支える公共交通

評価指標	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						
基準値（基準年度）	29,401 人/年 （平成27年度）						
目標値（目標年度）	32,800 人/年 （令和3年度） 基準年から 3,399（人/年）増加						
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						
輸送実績/目標達成度	平成27年度 基準値	平成28年度 (参考値)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 目標値
コミュニティタクシーの利用者数	29,401	31,481	30,682	24,695	27,331	22,736	21,014
目標値	29,401	29,968	30,534	31,101	31,667	32,234	32,800
実績値－目標値	-	1,514	148	▲ 6,406	▲ 4,336	▲ 9,498	▲ 11,786
判定	-	達成	達成	未達成	未達成	未達成	未達成

計画期間



活

都市に豊かさと活力を生み出す公共交通

評価指標	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							
基準値（基準年度）	96,263 人/日 （平成26年度）							
目標値（目標年度）	120,000 人/日 （令和3年度） 基準年から 23,737（人/年）増加							
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。							
目標達成度	平成26年度 基準値	平成27年度 (参考値)	平成28年度 (参考値)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 目標値
実績値	96,263	98,514	102,388	111,296	149,406	106,066	57,440	65,807
目標値	96,263	99,654	103,045	106,436	109,827	113,218	116,609	120,000
実績値－目標値	-	▲ 1,140	▲ 657	4,860	39,579	▲ 7,152	▲ 59,169	▲ 54,193
判定	-	✖ 未達成	✖ 未達成	✔ 達成	✔ 達成	✖ 未達成	✖ 未達成	✖ 未達成

計画期間

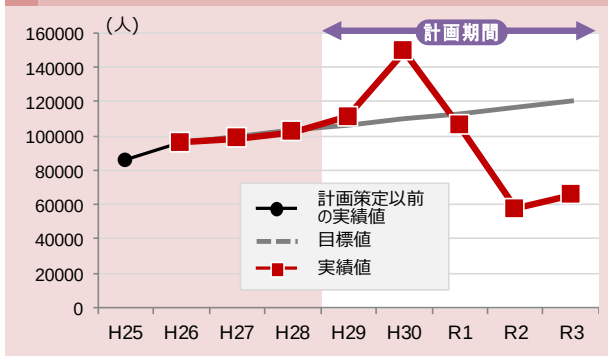
魅

国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通

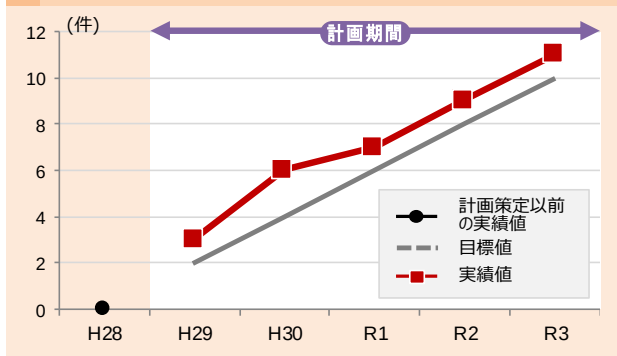
評価指標	わかりやすい情報提供の取り組み件数																			
指標の定義	わかりやすい情報の提供に関して行う事業のうち、新規に実施した事業または改善した事業の総数。																			
算出方法	「魅：国内外からのニーズに応えたおもてなしの公共交通」に関連する取り組みの実施数をカウントする。																			
基準値（基準年度）	0 件（新たに計測）																			
目標値（目標年度）	10 件（令和3年度）基準年から 10（件）増加																			
目標値の考え方	年間1件以上を実施し、計画年度内にすべてを実施する。																			
対象事業	Q	わかりやすい情報の提供	Q-(1) 公共交通マップ・総合時刻表の作成と配布																	
			Q-(2) 情報案内板や経路案内の改善・整備																	
			Q-(3) 公共交通の認知度向上																	
			Q-(4) 案内所のサービス強化																	
	R	接遇やマナーの向上	R-(1) 乗務員等の接遇向上																	
			R-(2) 利用者のマナー啓発																	
	S	タクシーを活用した観光客の二次交通の充実	S-(1) 観光タクシー乗務員の育成																	
			S-(2) 観光タクシーのモデルコース																	
	T	観光モビリティ・マネジメント等の推進	T-(1) 観光客向けの情報提供																	
			T-(2) 市民向けの情報提供																	
達成状況	平成29年度				平成30年度				令和元年度				令和2年度				令和3年度 目標値			
達成度 11	項目 3	件数 3	項目 2	件数 3	項目 1	件数 1	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2						
目標値	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2	項目 2	件数 2						
実績値－目標値	項目 +1	件数 +1	項目 +0	件数 +1	項目 ▲1	件数 ▲1	項目 +0	件数 +0	項目 +0	件数 +0	項目 +0	件数 +0	項目 +0	件数 +0						
判定	達成	達成	達成	達成	未達成	未達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成						

計画期間

活 市中心部の歩行者・自転車通行量



魅 わかりやすい情報提供の取り組み件数



2-3 公共交通の維持・向上に対する市民意識

倉敷市の公共交通は、自家用車への過度な依存等により、鉄道や路線バスなど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に陥っています。今後もこのような状況が続くと、地域公共交通を維持することが出来なくなり、現在、自動車で移動できている方も、高齢となり自動車の運転ができなくなった際の移動手段がなくなり、移動することが困難となることが懸念されます。

このような状況の中、令和3年度及び令和4年度に『公共交通に関するアンケート調査』を実施し、「公共交通を維持・充実させることの必要性」や「公共交通の維持・向上に向けて必要な取組」等についてお聞きしました。

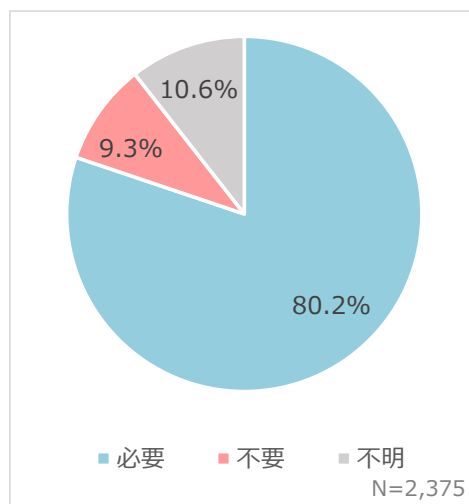
アンケート調査の概要

令和3年度	実施期間	2022年1月13日（木）発送～1月31日（月）
	実施方法	・ 倉敷市在住の16歳以上の方の中から3,000名を無作為抽出 ・ 郵送配布・郵送回収
	回収状況	回収数 1,200票 回収率 40.0%
令和4年度	実施期間	2022年9月1日（木）発送～9月16日（金）
	実施方法	・ 倉敷市在住の16歳以上の方の中から3,000名を無作為抽出 ・ 郵送配布・郵送／WEB回収
	回収状況	回収数 郵送 1,046票 WEB 129票 合計 1,175票（回収率 39.2%）

公共交通の維持・向上の必要性

問 あなたは路線バスなどの公共交通を維持し、利便性を向上させることが必要だと思いますか。

□ 現状として、公共交通の利用者は少ない状況ではありますが、約8割の回答者が公共交通を維持し、利便性を向上させることが「必要」と回答しています。

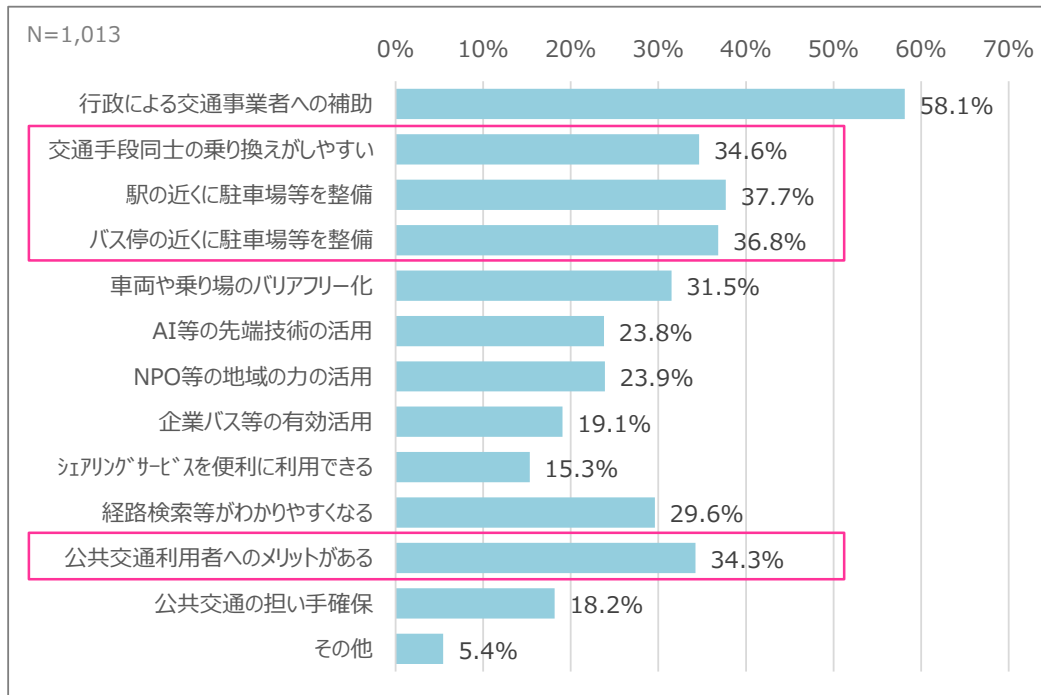


資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3及びR4の合算値）

維持・向上に向けて必要な取組

問 地域の移動環境の維持・向上に向け、どのような取り組みが必要だと思いますか。

□ 「行政による交通事業者への補助」に次いで、鉄道とバスや自動車・自転車と鉄道、バス等の「交通手段同士の乗り継ぎ」に関する項目や、「公共交通利用者へのメリット」に関する取組の必要性が高い結果となっています。

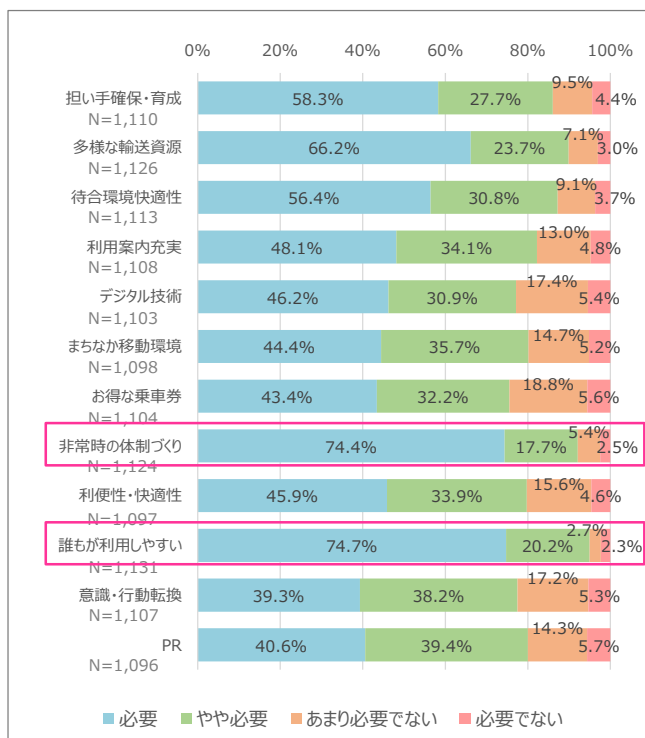


資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3年度）

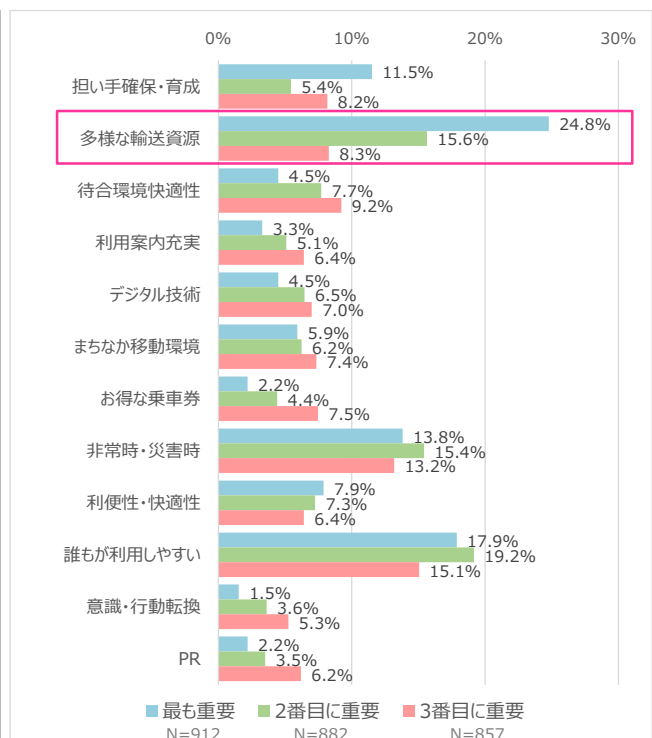
問 公共交通を維持し、利便性を向上させるための取組の必要性について教えてください。
また、取組のうち、特に重要と考える取組の上位3つを教えてください。

□ いずれの取組についても、「必要」「やや必要」の回答が約8割となっており、中でも「非常時・災害時に備えた体制づくり」や「誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備」に対する必要性が高くなっています。

□ なお、取組の重要度については、「地域の多様な輸送資源の活用検討」の回答が最も多くなっています。



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4年度）



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4年度）

2-4 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

【倉敷市第七次総合計画】

めざすまちの姿 便利に公共交通が利用でき、その周辺に住まいや生活に必要な施設が集まっている

【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「多極ネットワーク型」のコンパクトで持続可能な都市



倉敷市における公共交通の役割

「多極ネットワーク型」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、拠点と居住エリア間を柔軟な公共交通サービスで結ぶこと
- ✓ 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し、ネットワーク周辺の生活利便性を高めること

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、いつでも気軽に利用できる環境を提供すること
- ✓ 市民や地域企業、交通事業者、行政等、地域のあらゆる関係者が協働し、快適で利便性の高い公共交通を提供すること

持続可能な公共交通の実現に向けて

- ✓ 誰もがいつでも手軽に利用できる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
- ✓ 徒歩、自転車、新たなモビリティ等、地域の様々な移動手段を積極活用し、自家用車に頼り過ぎない環境をつくること

安全・安心に暮らせる魅力あるまちの実現に向けて

- ✓ 市民や来訪者の活発な交流や周遊を支え、「まち」の賑わい創出に寄与すること
- ✓ 日常だけでなく災害発生時等の非常時においても、市民の安全・安心な移動を支える安定したサービスを提供すること