

3. 倉敷市における公共交通の問題点と課題

3-1 倉敷市における公共交通の問題点

都市・交通を取り巻く現状を踏まえ、倉敷市における公共交通の問題点を以下のとおり抽出しました。

① 移動需要の減少等による地域公共交通の存続危機

◆ 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【人口】今後、人口減少に伴い移動需要が減少していくことが懸念
【高齢者】高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向
【観光】鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分
【自動車】日常的な移動手段として自家用車利用が多い
【公共交通サービス】公共交通サービスレベル低下→利用者減少の負のスパイラル
【財政状況】交通事業者への補助金増加は市の財政を圧迫
【コロナ】新型コロナウイルス感染症の影響により移動需要が減少

- 少子高齢化により、今後、高齢者の割合が増加していくことが予想されていますが、高齢者は通勤移動が少ないなど非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向にあり、人口減少と相まって移動需要が減少していくことが懸念されます。
- 日常的な移動手段として、多くの市民が自家用車を利用していることに加え、バス路線のサービスレベルが不十分であること等から、地域公共交通サービスレベルの低下が更なる利用者減少を招く「負のスパイラル」から抜け出せなくなっています。
- 加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響も追い打ちとなり、交通事業者への補助金の増加は倉敷市の財政を圧迫している状況です。

② 交通不便地域が広く公共交通を手軽に利用できない

◆ 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【人口】公共交通サービスが不十分な縁辺部の高齢化率が高い
【公共交通サービス】多くのバス路線が廃止されサービスレベルが低下
【公共交通サービス】バス未利用の理由は「別の移動手段で移動できる」が最多

- 高齢化率が30%以上となるエリアは、公共交通サービスが不十分な縁辺部に分布していますが、縁辺部を中心に多くのバス路線が廃止されており、サービスレベルの低下を招いています。
- また、路線バス等の公共交通を利用しない理由の多くが「別の移動手段で移動できる」となっており、このことが、サービスレベルの低下に一層の拍車をかける一因となっていると考えられます。

③利用者ニーズと実際のサービスレベルの乖離

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【まちづくり】日常生活に必要な施設へ公共交通を利用してアクセスしづらい
【観光】鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分
【公共交通サービス】多くのバス路線が廃止されサービスレベルが低下
【公共交通サービス】「運行本数」や「目的地へ行けない」ことがバス未利用理由
【公共交通サービス】路線バス車両のバリアフリー対応が不十分

- 現在の公共交通ネットワークでは、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ほか、多くのバス路線が廃止される等、サービスレベルも不十分となっており、「運行本数が不十分」や「目的地へ行けない」ことがバスを利用しない理由となっています。
- また、路線バス車両のバリアフリー対応は不十分な状況です。

④交通機関同士の乗り継ぎが不便

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【交通結節点】ＪＲ倉敷駅における乗換等の案内について、一定数が不便と感じている

- 市民モニターアンケートでは、ＪＲ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「どちらかというと不適切」、「不適切」と回答しています。

⑤自動車への過度な依存

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【人口】公共交通サービスが不十分な縁辺部の高齢化率が高い
【高齢者】高齢化の進行とも相まって高齢ドライバーが増加する見込み
【まちづくり】日常生活に必要な施設へ公共交通を利用してアクセスしづらい
【観光】鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分
【自動車】日常的な移動手段として自家用車利用が多い
【公共交通サービス】バス未利用の理由は「他の移動手段で移動できる」が最多
【環境負荷】自動車によるCO₂排出量は、運輸部門の半分以上を占め横ばいで推移

- 日常生活に必要な施設へアクセスしづらいことや、サービスレベルが不十分なことから、多くの市民が過度に自動車に依存せざるを得ない状況となっています。
- 公共交通サービスが不十分な縁辺部の人口が多くなっていることに加え、高齢化の進行と相まって、今後、高齢ドライバーが増加する見込みです。
- また、自動車によるCO₂排出量は、運輸部門における排出量の半分以上を占めている状況です。

⑥高齢者等の交通弱者の移動手段の制約

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【人口】高齢化の進行により高齢独居世帯数の更なる増加が懸念
【高齢者】高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ない傾向
【高齢者】運転免許の自主返納者は増加傾向
【高齢者】後期高齢者は徒歩以外の移動手段を持たない割合が高い
【公共交通サービス】路線バス車両のバリアフリー対応が不十分

- 高齢化の進行により、今後、高齢独居世帯数（高齢者の一人暮らし）の更なる増加が予想されます。
- また、近年運転免許証の自主返納者数が増加傾向にある一方で、後期高齢者においては徒歩以外の移動手段を持たない割合が高くなっています。
- 一方で、路線バス車両のバリアフリー対応は不十分な状況です。

⑦公共交通に関する正しい情報発信・周知が不十分

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【公共交通サービス】バス未利用の理由は「他の移動手段で移動できる」が最多
【交通結節点】JR倉敷駅では交通機関同士の乗り換え案内が不十分

- JR倉敷駅では、路線バスの案内所が交通事業者ごとに設置されているほか、交通機関同士の乗り換え案内が不十分である等、利用者にとって利用しづらい状況となっています。
- また、路線バス等の公共交通を利用しない理由の多くが「他の移動手段で移動できる」となっており、公共交通の維持・向上が必要と考える市民が多い一方で、実際の利用率は低くなっています。

⑧目指すべき都市像との乖離

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【まちづくり】低密度な市街地の拡大により賑わいが低下
【まちづくり】日常生活に必要な施設へ公共交通を利用してアクセスしづらい
【観光】鉄道駅等と観光地を結ぶバス路線等は整備されているものの、サービスレベルは不十分
【環境負荷】自動車によるCO₂排出量は、運輸部門の半分以上を占め横ばいで推移

- 低密度な市街地が拡大しており、中心市街地における賑わいが低下しています。
- 地域公共交通と連携したコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進する一方で、日常生活に必要な施設や観光地へは公共交通を利用してアクセスしづらい状況にあります。
- また、自動車によるCO₂排出量は、運輸部門における排出量の半分以上を占めている状況です。

⑨災害発生時の備えが不十分

◆倉敷市における都市・交通を取り巻く現状

【災害発生状況】被災者支援等において公共交通機関が活躍
【災害発生状況】災害発生時を想定した連携体制が不十分

- 平成30年7月豪雨では、交通事業者間で連携を図る等、被災者支援等において公共交通が活躍しました。
- 普段から、交通事業者と行政、交通事業者間等で情報を共有し、連携体制を構築することで、災害等が発生した際に安定したサービスの提供や、スムーズな支援活動につなげることが重要ですが、現状、災害発生時の対応に関する情報の共有化や、連携体制が十分とは言えない状況です。

3-2 地域公共交通が対応すべき課題

倉敷市における公共交通の問題点を踏まえ、地域公共交通が取り組むべき課題を整理しました。

① 持続可能な地域公共交通網の構築

- 今後見込まれる移動需要の更なる減少や、公共交通不便地域が市内に広がっていること、自動車への過度な依存、交通弱者の移動手段の制約に対応し、目指すべき都市像を実現していくために、「持続可能な地域公共交通網の構築」が必要不可欠であると言えます。
- 選択と集中によるバス路線再編等による、サービスの維持・向上を目指す幹線・支線の明確化や、バスのサービス維持が困難な地域における、コミュニティタクシー、タクシーをはじめとした地域の多様な輸送資源の利活用のほか、次世代モビリティ等の新たな移動手段の導入や、自動運転技術の活用等、持続可能な運行方法の検討による、ラストワンマイル移動手段の確保も求められます。

② 地域の多様な移動手段のネットワーク化

- 課題①への対応とあわせて、市内の各地域を多様な手段によりネットワーク化することで、市内のどこへでも公共交通を利用して移動可能な環境を整備することが必要です。
- 案内の充実、ユニバーサルデザインの推進、交通事業者間の乗り継ぎダイヤの調整、MaaS等の最新のデジタル技術活用等、ハード・ソフト両面から乗り継ぎ環境を向上させ、交通結節機能を強化していく等の対応が求められますが、そのためには、鉄道、バス、タクシー等の交通事業者同士はもとより、行政や地域住民、あるいはスクールバスや企業バスを運行する民間企業、乗降場所の提供者となり得る商業施設等、あらゆる関係主体との連携強化が必要不可欠です。

③ 交通施策とまちづくり施策の連携強化

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響等もあり、市民の価値観がますます多様化しており、交通施策を検討する上では、単に移動の利便性を高めるだけでなく、都市の構造や問題点等も踏まえて、まちづくりと一体となってまち全体の魅力を高めていくことが必要です。
- 立地適正化計画等のまちづくり施策における、人口や施設配置の考え方も踏まえながら、まちづくり施策と連携した交通施策を検討していくことが求められます。

④利用者ニーズに寄り添ったサービスの提供

- 課題②への対応により、市内の各地域を多様な手段によりネットワーク化した上で、各手段のサービスレベルを向上させることが必要です。
- 運行計画の見直しによるピーク時間帯の増便検討や、待合環境の改善・高度化等による誰もが移動しやすい移動環境の構築、バス定時性確保に向けたPTPSや、優先・専用走行レーンの導入検討、車内の混雑情報提供等の「ニューノーマル」に対応した交通サービスの提供等が求められます。

⑤利用促進に向けた効果的なPR・情報発信

- 多くの市民は「公共交通が必要である」と認識しつつも、実際にはほとんど公共交通を利用していない状況であり、このままでは、公共交通の維持が困難となり、そう遠くない将来、地域の移動手段が無くなってしまおうという状況にもなりかねません。
- そのため、公共交通の現状（利用者数の減少、交通事業者の存続危機等）や利用に関するお得な情報等について、広報紙、HP、SNS等を活用して発信していくことや、モビリティ・マネジメント、出前講座等により、公共交通の利用促進に向けたPRを効果的に実施していくことが必要です。

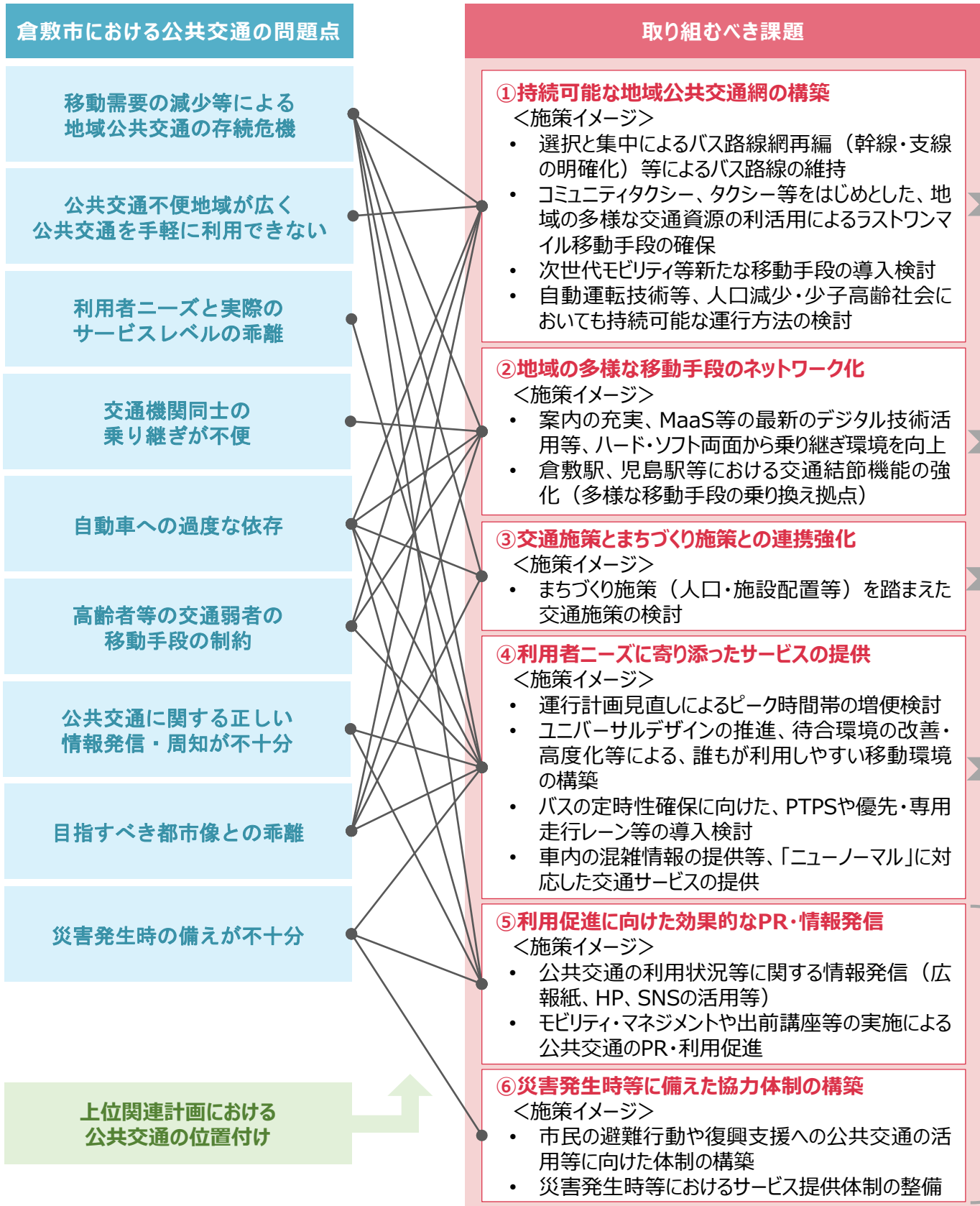
⑥災害発生時における協力体制の構築

- 平成30年7月豪雨の際には、避難者支援や復興支援のバス・タクシーが運行され、公共交通が貢献しましたが、被災者支援バスの運行まで、発災から10日間を要しており、今後、同様の災害が発生した際には、関係者と迅速に連携し、早期の運行開始を実現することが重要です。
- そのためには、発災後ではなく、普段から、災害発生時の対応に関する情報を共有し、協力体制を構築しておくことが必要であると言えます。

4. 計画の基本方針

4-1 理念と基本方針

取り組むべき課題が解決された、倉敷市が目指す地域公共交通のあるべき姿について、以下の通り整理しました。



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

公共交通を活用したコンパクトなまちづくりを推進するため、

- ✓ 市内の各**地域をつなぎ**、円滑な移動を支える「**地域公共交通**」
- ✓ 市民の豊かで安全・安心な**暮らしを支える**「**地域公共交通**」
- ✓ 市民に**身近**で利用しやすく、**快適・便利**な「**地域公共交通**」

を、市民、地域企業、交通事業者、行政が連携し、守り育てていきます。

地域公共交通のあるべき姿

✓ 公共交通不便地域を解消し、誰もがいつでも手軽に利用できる、**市民にとって身近な公共交通**であること。

✓ 公共交通で**地域間が結ばれ**、市内のどこへでも公共交通を利用してアクセスできる環境であること。

✓ まちづくりを支え、安全・安心な**暮らしに資する公共交通**であること。

✓ ユニバーサルデザインの推進等により誰もが利用しやすい、**快適・便利**な公共交通であること。

基本方針

基本方針Ⅰ | 誰もが手軽にいつでも利用できる地域公共交通

幹線交通の維持・向上と既存の公共交通機関や地域の多様な輸送資源の活用により公共交通不便地域の解消を促進し、誰もがいつでも手軽に公共交通を利用できる環境を目指します。

基本方針Ⅱ | 地域をつなぎ円滑な移動を支える地域公共交通

ハード・ソフトの両面から地域の多様な移動手段をつなぎ、市内の各地域・地区へ円滑に移動することができる環境を目指します。

基本方針Ⅲ | 市民の豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通

市民等の活発な交流による「まち」の賑わい創出に資するとともに、災害発生時等においても安定したサービスを提供し、豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通の構築を目指します。

基本方針Ⅳ | 市民に愛される快適で便利な地域公共交通

ユニバーサルデザインの推進等により誰もが快適に公共交通を利用することができる環境を整備し、満足度・質の高い交通サービスを提供するとともに、効果的なPR・情報発信により公共交通の利用促進を目指します。

地域公共交通のあるべき姿の実現に向け、課題①～④と一体的に取組を推進

4-2 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設定しました。

基本方針Ⅰ | 誰もが手軽にいつでも利用できる地域公共交通

幹線交通の維持・向上と既存の公共交通機関や地域の多様な輸送資源の活用により公共交通不便地域の解消を促進し、誰もがいつでも手軽に公共交通を利用できる環境を目指します。

目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上

目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保

基本方針Ⅱ | 地域をつなぎ円滑な移動を支える地域公共交通

ハード・ソフトの両面から地域の多様な移動手段をつなぎ、市内の各地域・地区へ円滑に移動することができる環境を目指します。

目標 3 主要駅等における交通結節機能の強化

目標 4 最新のデジタル技術等を活用した円滑な乗り継ぎ環境の実現

基本方針Ⅲ | 市民の豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通

市民等の活発な交流による「まち」の賑わい創出に資するとともに、災害発生時等においても安定したサービスを提供し、豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通の構築を目指します。

目標 5 市民等の活発な交流による「まち」の賑わいの創出

目標 6 災害発生時等における安定したサービスの提供

基本方針Ⅳ | 市民に愛される快適で便利な地域公共交通

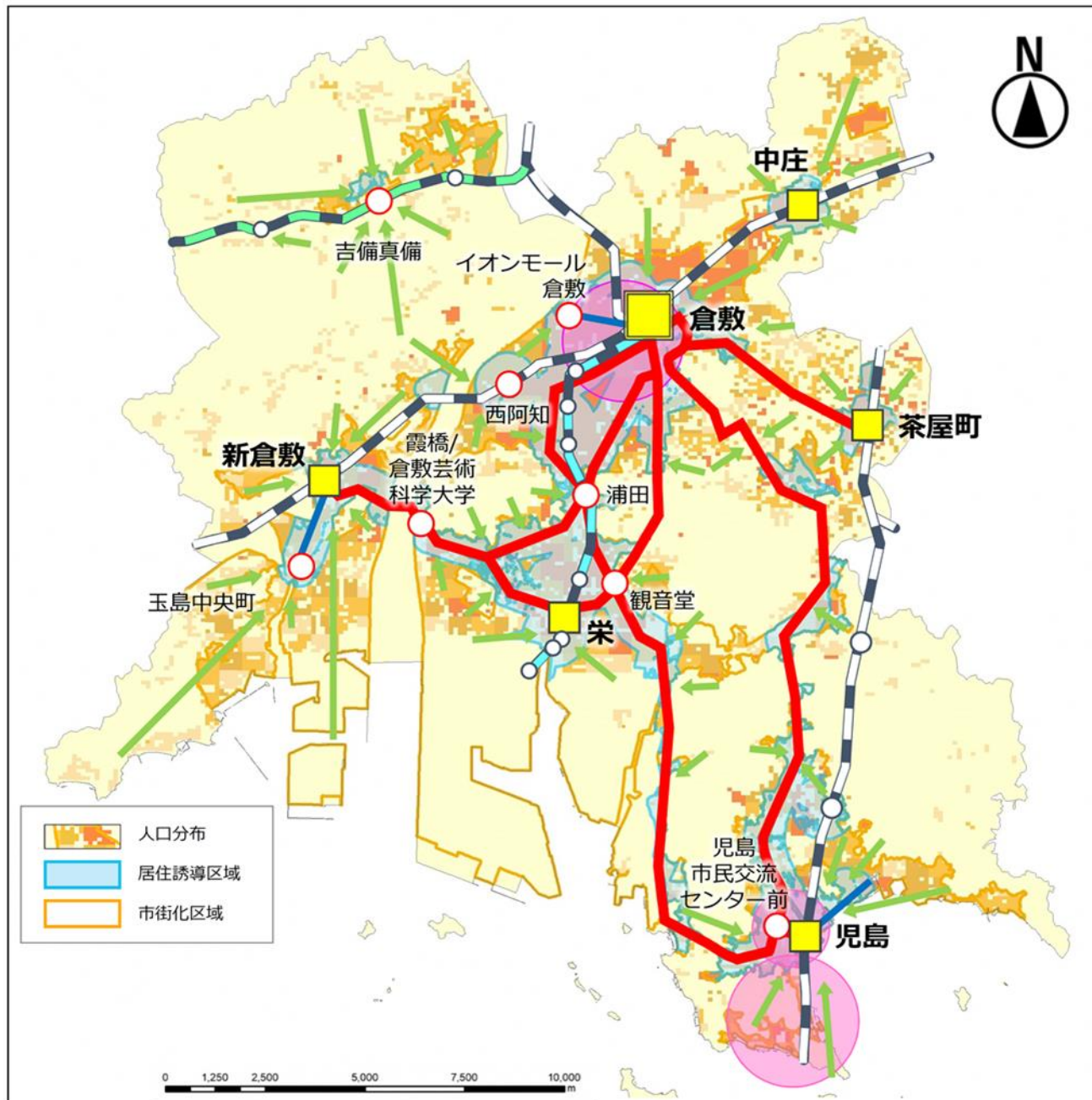
ユニバーサルデザインの推進等により誰もが快適に公共交通を利用することができる環境を整備し、満足度・質の高い交通サービスを提供するとともに、効果的なPR・情報発信により公共交通の利用促進を目指します。

目標 7 誰もが公共交通を快適に利用することができる環境の整備

目標 8 公共交通を守り、育てていくための情報発信

①公共交通ネットワークのイメージ図

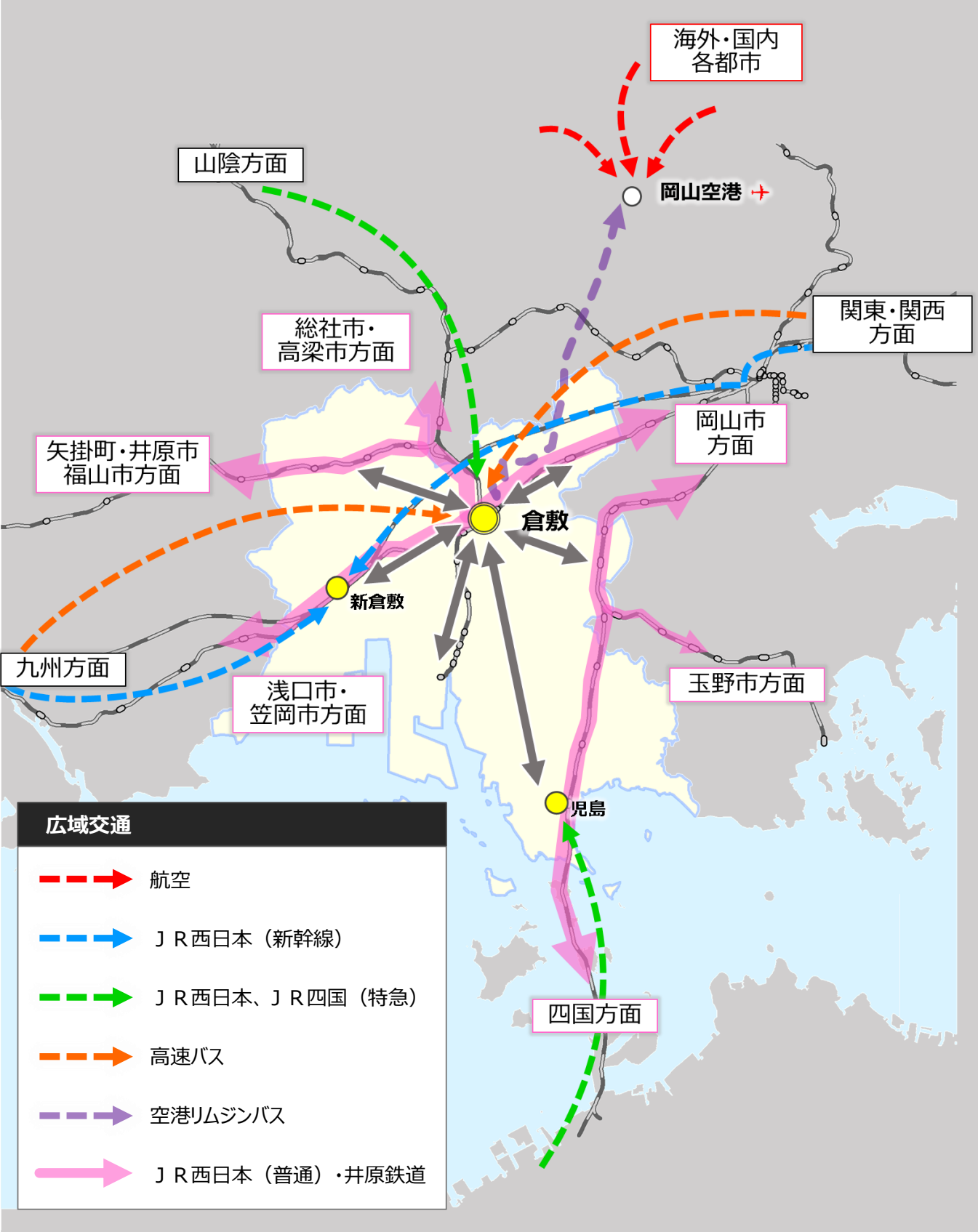
広域交通拠点である倉敷駅を中心に、幹線となる鉄道・路線バスが各地域・地区の交通拠点をつなぎ、支線となる路線バス・コミュニティタクシー・一般タクシーとこれらを補完する地域の多様な輸送資源が地域・地区内の各拠点と居住エリア・施設等をつなぐことにより、市内における交通不便地域の解消を促進するとともに、市内の各地域・地区へ円滑に移動することができるネットワークの形成・維持を目指します。



幹線	支線	交通拠点・乗継拠点
- J R 西日本 - 水島臨海鉄道 - 井原鉄道 - 路線バス	※ 幹線に準ずる路線バス - 循環路線バス - 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

（※）「幹線に準ずる路線バス」とは、倉敷市立地適正化計画において、居住誘導区域として設定されたエリアを運行する路線バスであり、幹線並みのサービス（運行時間帯、運行回数）またはピーク時3本以上が確保されているものを指します。

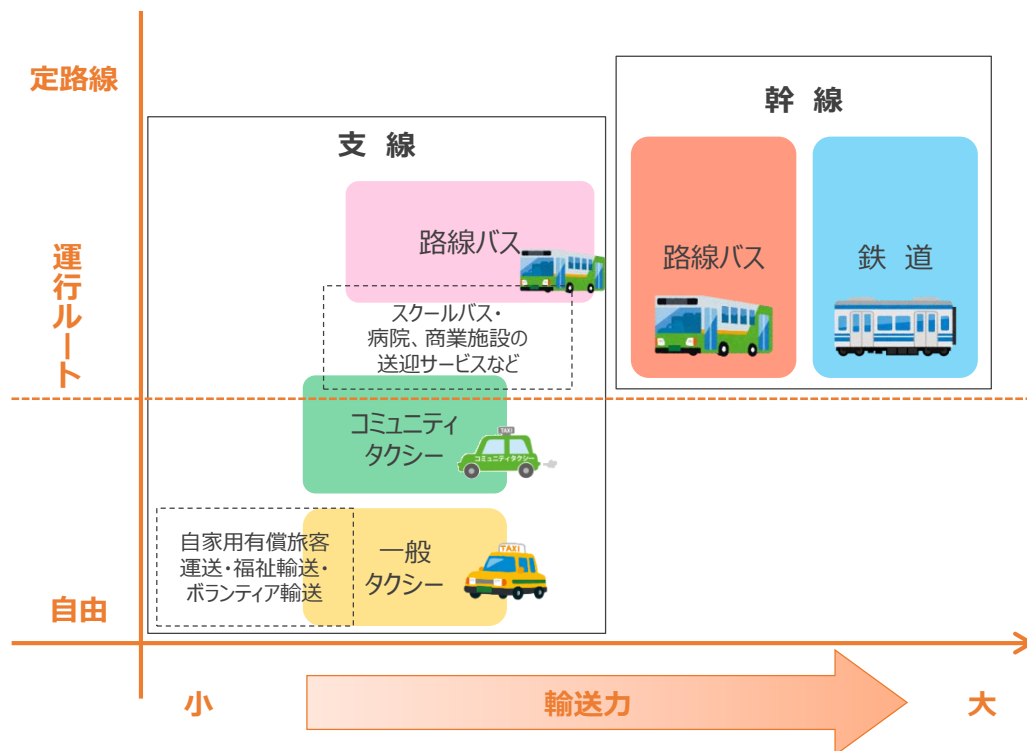
広域交通は、広域交通拠点である倉敷駅を中心にして周辺市町や国内外へのアクセスが可能となっています。



②地域旅客運送サービスと拠点の位置付け

鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通や、自家用有償旅客運送やスクールバスなどの地域の多様な輸送資源を含めた「地域旅客運送サービス」について、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。



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～水島間）
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

拠点の分類

分類	概要と役割	対象拠点
広域交通拠点	【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、かつ広域拠点や幹線と支線の結節点としての機能を果たす	・倉敷駅
交通拠点	【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】 広域拠点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
乗継拠点	【概要】 幹線どうしの乗り継ぎや、幹線と支線等の乗り継ぎの拠点 【役割】 幹線と支線の乗り継ぎや、幹線と支線等の乗り継ぎの拠点（高い乗継利便性や施設が集約された空間）としての機能を果たす	・西阿知駅、浦田駅、吉備真備駅 ・イオンモール倉敷、霞橋/倉敷芸術科学大学、観音堂、玉島中央町、児島市民交流センター前

③地域旅客運送サービス等の位置付け

□ 鉄道

市内交通の骨格として、地域・地区間を結ぶほか、市外と市内を結ぶ広域的な公共交通として、重要な役割を担っています。また、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・通学を支える移動手段であるほか、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。

□ 路線バス

市内交通の骨格として地域・地区間を結ぶほか、各拠点と居住エリアや施設等を結ぶ公共交通として、重要な役割を担っています。また、鉄道と比較して運行ルート自由度が高く、タクシーと比較して大量輸送が可能であり、朝夕は通勤・通学、日中は買い物や通院などを支える移動手段です。沿線の商業施設等と連携した利用促進や、周遊型観光の移動手段としての活用が求められます。

□ コミュニティタクシー

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地域公共交通です。通院や買い物等で高齢者等交通弱者の移動手段として、重要な役割を担っています。

□ 一般タクシー

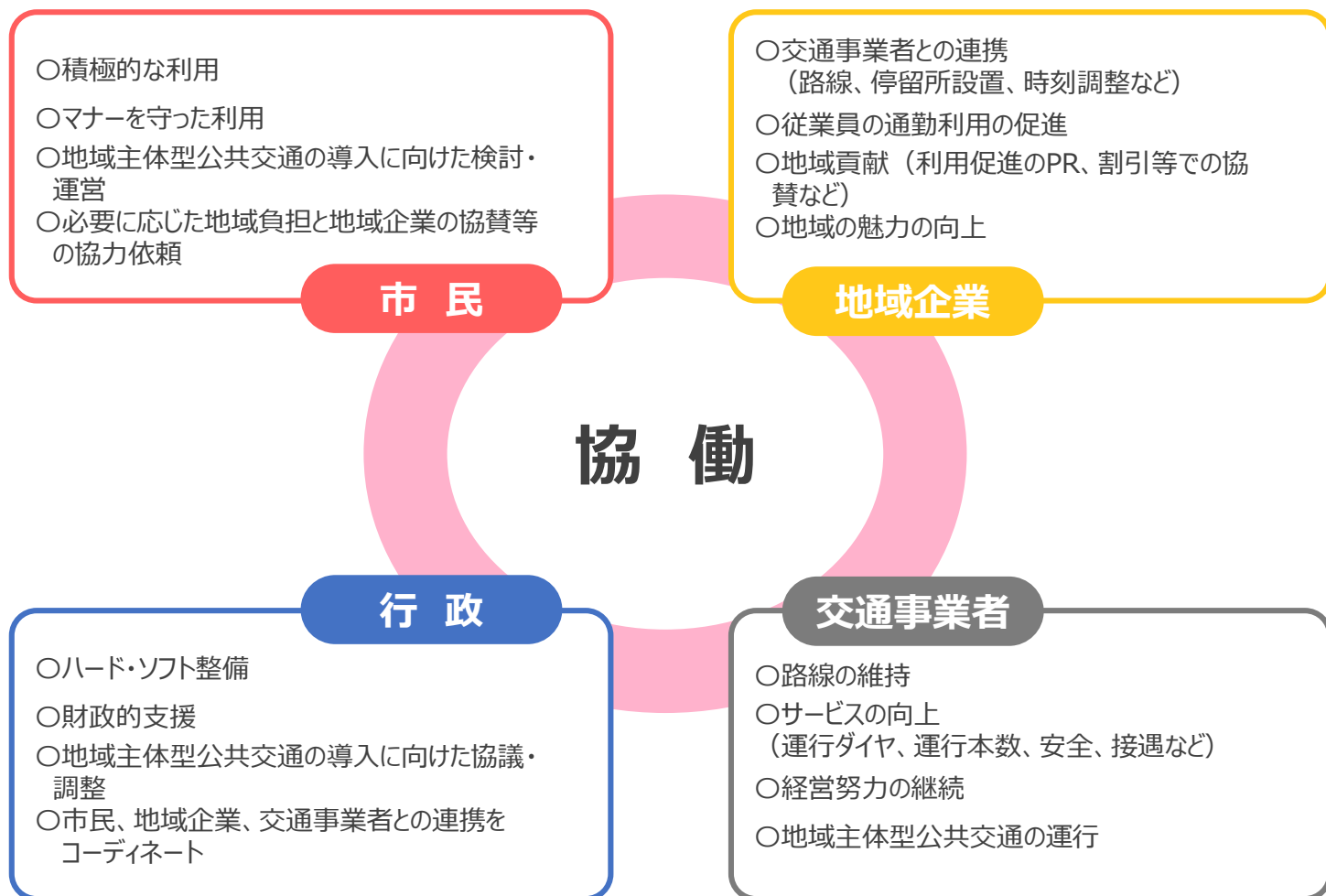
各拠点と居住エリアや施設等を結ぶ公共交通として、市内のほぼ全域をカバーしています。また、鉄道やバスと比較して、利用時間や運行ルート自由度が高く、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供する移動手段として、重要な役割を担っています。

□ 地域の輸送資源

持続可能な地域旅客輸送サービスの提供を確保するためには、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通を最大限活用した上で、自家用有償旅客運送や福祉輸送、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を活用することが求められます。

□ その他の交通

徒歩、自転車、二輪車、自家用車のほか、グリーンスローモビリティなどの次世代モビリティは、ファースト・ラストワンマイルを担う移動手段として、各種交通との連携のあり方等について検討する必要があります。



5. 目標達成に向けた施策・事業

5-1 課題解決に向けた目標を達成するための事業体系

自家用車への過度な依存から脱却するとともに、新型コロナウイルス感染症感染拡大により大打撃を受けた公共交通機関の利用者の回復なくして、地域公共交通を維持することが困難な状況が目の前まで迫っています。

公共交通機関を維持できなくなると、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。

このような状況を回避し、持続可能な地域公共交通網を構築するため、課題解決に向けた目標を達成するための施策・事業を推進してまいります。

基本方針	基本目標	施策の方向性	施策	対応する課題
誰もがいつでも手軽に利用できる地域公共交通	【目標1】 都市の骨格を形成する 幹線交通のサービスレベルの 維持・向上	幹線交通のサービス維持・強化	幹線交通の利便性の維持・向上 【鉄道、路線バス（地域・地区間を結ぶ路線）】	①③④
	【目標2】 地域の多様な輸送資源等の 活用による持続可能な 移動手段の確保	移動手段の選択肢の多様性の確保	支線交通の利便性の維持・向上 【幹線以外の路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシー】	①④
			地域の移動を支える担い手の確保と育成 地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討	
地域をつなぎ円滑な移動を支える地域公共交通	【目標3】 主要駅等における 交通結節機能の強化	交通結節点の環境整備	多様な交通モードの連携強化	②③
			鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上	
	【目標4】 最新のデジタル技術等を活用した 円滑な乗り継ぎ環境の実現	乗り継ぎに関する情報提供の充実、 利便性向上	交通結節点における利用案内等の充実 デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上	②③
市民の豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通	【目標5】 市民等の活発な交流による 「まち」の賑わい創出	外出促進や交流による「まち」の賑わいの創出	まちなかにおける移動環境の向上 お得なチケット等による公共交通を利用した外出の促進	④
	【目標6】 災害発生時等における 安定したサービスの提供	非常時・災害時に備えた体制づくり	非常時・災害時における利用者への情報提供 非常時・災害時におけるサービス提供体制の整備	⑥
市民に愛される快適で便利な地域公共交通	【目標7】 誰もが公共交通を快適に 利用することができる環境の整備	快適な移動環境の確保に向けた サービスレベルの向上	快適性の向上に資するサービスの提供 ユニバーサルデザインの推進等による 誰もが利用しやすい環境の整備	③④
	【目標8】 公共交通を守り、 育てていくための情報発信	利用促進に向けた効果的な情報発信	公共交通利用に対する市民の意識・行動の転換促進 イベント・沿線施設との連携等による効果的なPRの実施	⑤

【地域公共交通が対応すべき課題】

①持続可能な地域公共交通網の構築／②地域の多様な移動手段のネットワーク化／③利用者ニーズに寄り添ったサービスの提供／④交通施策とまちづくり施策との連携強化／⑤利用促進に向けた効果的なPR・情報発信／⑥災害発生時等における協力体制の構築

基本方針Ⅰ | 誰もが手軽にいつでも利用できる地域公共交通

目標1 | 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上

取組の方向性 幹線交通のサービス維持・強化

施策 幹線交通の利便性の維持・向上【鉄道、路線バス（地域・地区間を結ぶ路線）】

事業 ①利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保

本市の玄関口となる倉敷地域と水島・児島・茶屋町等の各地域・地区や、水島地域と玉島地域など、地域・地区間を結ぶ鉄道・路線バス（幹線）について、財政支援等も行いながら利便性の高い運行時間帯・運行回数を確保（下表の運行水準を最低限確保）することで、都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上を図ります。

利便性の高い運行回数※

朝（始発～10時台） 夕（16～20時台）	1時間あたり2回以上
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

関係主体 交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

②鉄道施設等の適切な維持管理

老朽化が進む橋りょう等の鉄道施設について、耐震化や長寿命化等の維持管理を適切に推進することで、安全・安心な輸送環境を維持するとともに、将来的な維持管理費用を低減し、持続可能な幹線交通サービスを構築します。

橋りょうの長寿命化



関係主体 交通事業者、国、岡山県、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

目標 2 | 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保

取組の方向性 移動手段の選択肢の多様性の確保

施策 1

事業

支線交通の利便性の維持・向上【幹線以外の路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシー】

①運行時間帯、運行回数の確保

幹線交通との接続性を考慮した運行時間帯、運行回数を確保（下表の運行水準を最低限確保）し、財政支援等も行いながら、支線交通の利便性の維持・向上に努めます。

幹線交通との接続性を考慮した運行回数※

朝（始発～10時台） 夕（16～20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

関係主体

実施期間

交通事業者、倉敷市

令和 5 年～令和 9 年

②コミュニティタクシー制度の普及

移動手段の選択肢を増やし、誰もがいつでも手軽に移動できる環境の実現に向け、利用料金の割引や運行支援等を推進し、現行のコミュニティタクシー制度の普及・促進を図ります。

コミュニティタクシー車両（ジャンボタクシー）



コミュニティタクシーの周知チラシ



関係主体

実施期間

市民、交通事業者、倉敷市

令和 5 年～令和 9 年

③タクシーを活用した新たなサービスの検討

特定エリア内におけるタクシーの相乗りサービス（定額料金を乗車人数で按分するサービス）制度等、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討します。

倉敷タクシー（株）によるタクシー相乗りサービス

※倉敷小学区と川崎医大付属病院間のタクシー料金を 5,000 円定額タクシーを一度に数名で利用することで、通常よりも安く通院できます。またご利用の際は、ご自宅まで送迎いたします。



<ご利用時の料金シュミレーション>

倉敷小学区 ⇄ 川崎医大付属病院 定額片道料金 5,000 円を按分する

2名乗車 1人当たり料金 2,500 円

3名乗車 1人当たり料金 1,670 円

4名乗車 1人当たり料金 1,250 円

(料金の 10 円以下は四捨五入になります。また 1 名様の場合は通常のメーター料金になります。)

関係主体

実施期間

交通事業者、倉敷市

令和 5 年～令和 9 年

72

施策2

地域の移動を支える担い手の確保と育成

事業

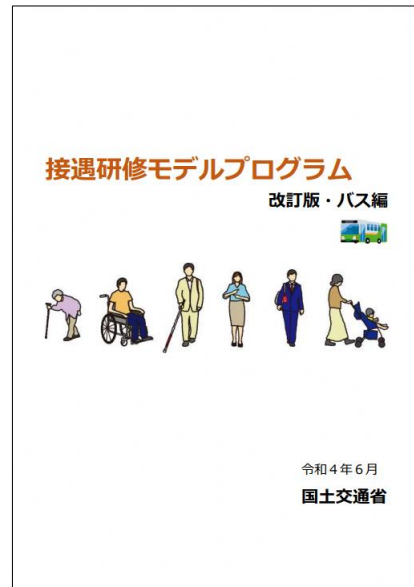
①安定した担い手確保と育成

人口減少・少子高齢化が一層進行する中で、地域公共交通を維持していく上で欠かせないドライバー等の安定的な確保・育成に向け、運転免許取得に係る補助制度や接遇研修を実施します。

接遇研修の様子



資料：両備グループHP



資料：国土交通省 交通事業者向け接遇研修モデルプログラム

関係主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

施策3

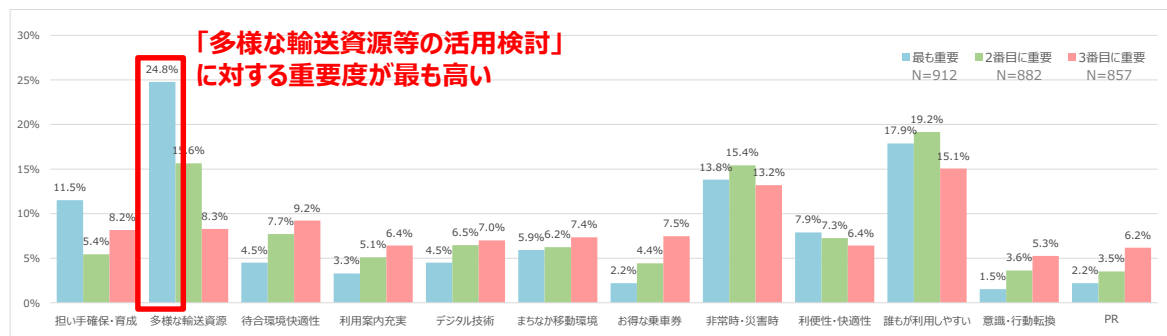
地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討

事業

①多様な輸送資源に関する情報収集及び活用の検討

人口減少・少子高齢化等に伴うドライバーや車両不足が深刻化する中で、持続可能な移動手段を確保するため、既存の鉄道、路線バス等の公共交通機関だけでなく、福祉輸送、スクールバス、施設送迎サービス等の地域の多様な輸送資源の利活用について検討します。

公共交通の維持・利便性向上に向けた取組みの重要度



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4）

関係主体

地域企業、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

目標3 | 主要駅等における交通結節機能の強化

取組の方向性 交通結節点の環境整備

施策1 多様な交通モードの連携強化

事業

①広域拠点の整備・改善

JR西日本（倉敷駅）・水島臨海鉄道（倉敷市駅）相互の乗り継ぎ利便性の向上、JR倉敷駅付近連続立体交差事業とあわせた駅前広場の利便性向上等により、交通結節機能を強化します。

現在のJR倉敷駅⇄倉敷市駅の様子



駅前広場の整備（将来イメージ）



資料：倉敷駅周辺総合整備計画（平成29年3月）

関係主体 交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

②多様な交通モードを利用しやすい環境の整備

事業者間における接続ダイヤの検討、共通定期券の発行、企画乗車券等における利用可能路線の拡大等により、多様な交通モードを相互に利用しやすい環境を整備します。

交通機関同士のスムーズな乗り継ぎ
に関するイメージ図

関係主体 交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

施策2

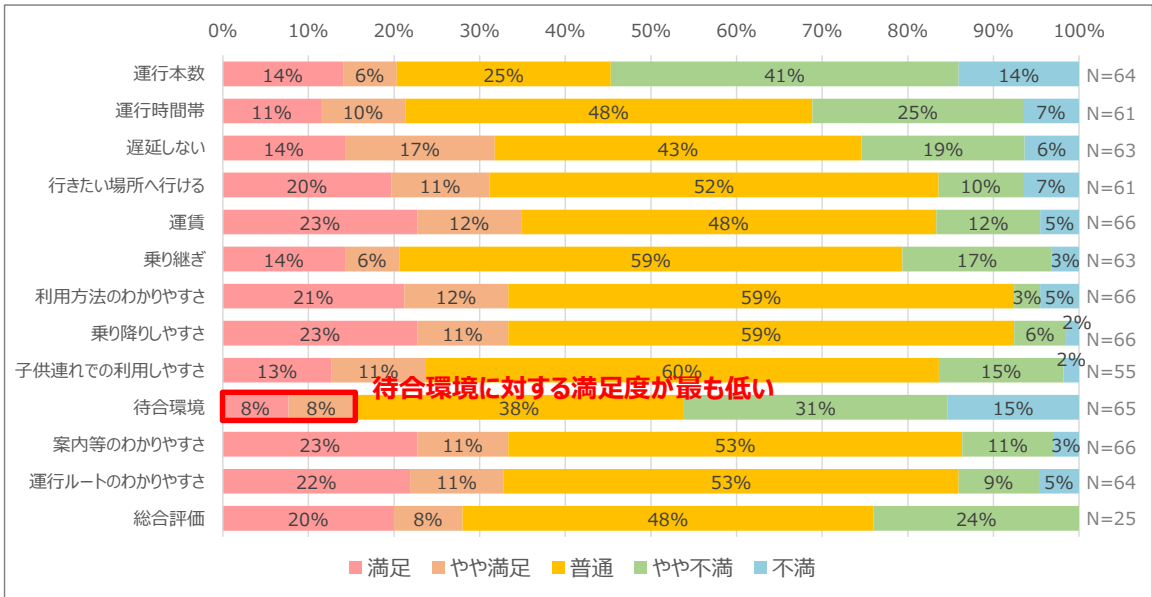
鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上

事業

①快適・便利に過ごせる交通結節点の整備

駅の自由通路の美装化や、主要なバス停における上屋・ベンチ設置等の待合環境の改善等により、快適に過ごせる交通結節点の整備を推進し、公共交通を利用しやすい環境づくりに努めます。

バスによる移動の満足度



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）

関係主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

②サイクル&ライド自転車等駐車場の利用促進

ファースト・ラストワンマイルを担う自転車と、鉄道、路線バス等の公共交通との接続性を高め、公共交通にアクセスしやすい環境構築に向け、駅やバス停に隣接する自転車等駐車場の美化や放置自転車撤去等により、サイクル&ライド自転車等駐車場の利用を促進します。

中庄駅の自転車駐車場



関係主体

市民、地域企業、交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

目標 4 | 最新のデジタル技術等を活用した円滑な乗り継ぎ環境の実現

取組の方向性	乗り継ぎに関する情報提供の充実、利便性向上
--------	-----------------------

施策 1	交通結節点における利用案内等の充実
事業	①円滑な乗り継ぎに資する情報提供 のりば案内看板等の改善（乗継先乗り場の案内、乗継経路の表示等）や総合時刻表・乗換時刻表の作成等により、交通結節点における利用案内等を充実させ、円滑な乗り継ぎ環境を実現します。 JR倉敷駅の案内看板 床面サインによる乗継案内   イメージ https://saitosnaka-west.com/

施策 2	デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上				
事業	①キャッシュレス決済の導入検討 全国的に広く普及している交通系ICカードや、訪日外国人に向けたQRコード決済サービスの導入、ICカード利用時の各種割引制度等、乗り継ぎ利便性を高めるキャッシュレス決済の導入を検討します。 ICカードの利用イメージ QRコードによる決済イメージ   資料：キャッシュレスパンフレット（経済産業省） <table><tr><td>関係主体</td><td>交通事業者、倉敷市</td></tr><tr><td>実施期間</td><td>令和 5 年～令和 9 年</td></tr></table>	関係主体	交通事業者、倉敷市	実施期間	令和 5 年～令和 9 年
関係主体	交通事業者、倉敷市				
実施期間	令和 5 年～令和 9 年				

施策2 デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上

事業 ②乗換・経路検索手段の充実

公共交通乗換情報案内システムの導入検討や、運行ダイヤ、乗降場所等のGTFS化推進等により、乗継情報・遅延情報等を利用者にリアルタイムで提供できる環境を整備することで、乗換・経路検索等の利便性を向上します。

GTFS化による経路検索の利便性向上



Google マップの検索結果画面(iOS アプリ版)

資料：両備グループHP

※GTFS：バス事業者と経路検索等の情報利用者と情報の受渡しのための共通フォーマット

関係主体	交通事業者、倉敷市
実施期間	令和5年～令和9年

目標5 | 市民等の活発な交流による「まち」の賑わい創出

取組の方向性 外出促進や交流による「まち」の賑わいの創出

施策1 まちなかにおける移動環境の向上

事業 ①中心市街地等における移動しやすい環境の整備

移動ニーズに対応したバス路線展開の検討や、倉敷駅付近連続立体交差事業とあわせた倉敷駅周辺の周遊性向上等により移動しやすい環境整備を推進するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの実現や、中心市街地の賑わいの創出など、市民や来訪者が集い、活発な交流が生まれる「まち」を目指します。

駅周辺の整備（将来イメージ）



資料：倉敷駅周辺総合整備計画（平成29年3月）

関係主体 交通事業者、岡山県、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

施策2

お得なチケット等による公共交通を利用した外出の促進

事業

①交通事業者が連携した企画乗車券の販売

スーパーホリデーパスの発行や環境定期券の利用促進等、公共交通をお得・便利に利用できる企画乗車券の販売により、休日の外出等において「選ばれる公共交通」を目指します。

スーパーホリデーパス



資料：井原鉄道HP

環境定期券のイメージ



資料：京都市交通局HP

関係主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

②交通サービスとその他サービスの連携による利用促進

生活支援等と関連したタクシー利用促進策の検討や、沿線の商業施設や観光地等と連携したお得なチケットの販売と情報発信により、交通サービスとその他サービスを一体的に提供することで、公共交通を利用した外出を促進します。

沿線商業施設等と連携した公共交通の利用促進



資料：両備グループHP



資料：倉敷商工会議所

関係主体

地域企業、交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

取組の方向性	非常時・災害時に備えた体制づくり
--------	------------------

**災害発生時の情報提供に関する事例
災害時における連携イメージ**

まび復興支援バス

ご利用料金
無料

お問合せ先
㈱日の丸タクシー
☎ 0120-17-1288
倉敷市交通政策課
☎ 086-426-3545

時刻表

※乗り場時刻は、おおよその通過時刻です
※道路事情により到着が遅れる場合があります

停留所名	1便	2便	3便	4便
1 倉分館前	08:00	10:00	13:00	15:00
1-1 まきび荘	08:02	10:02	13:02	15:02
2 西田小学校	08:03	10:03	13:03	15:03
3 倉井	08:07	10:07	13:07	15:07
4 まび記念病院	08:09	10:09	13:09	15:09
5 川辺中時	08:15	10:15	13:15	15:15
6 川辺車町	08:18	10:18	13:18	15:18
7 川辺宿駅	08:24	10:24	13:24	15:24
8 二万小学校	08:31	10:31	13:31	15:31
9 矢形	08:34	10:34	13:34	15:34
4 まび記念病院	08:45	10:45	13:45	15:45
10 倉中兵隊駅	08:59	10:59	13:59	15:59
11 宮の森	09:01	11:01	14:01	16:01
12 新田西口	09:03	11:03	14:03	16:03
13 新田宿	09:04	11:04	14:04	16:04
14 真栄大所	09:05	11:05	14:05	16:05
15 二万口	09:08	11:08	14:08	16:08
4 まび記念病院	09:19	11:19	14:19	16:19
7 川辺宿駅	09:21	11:21	14:21	16:21
6 川辺車町	09:27	11:27	14:27	16:27
5 川辺中時	09:30	11:30	14:30	16:30
4 まび記念病院	09:33	11:33	14:33	16:33
3 倉井	09:35	11:35	14:35	16:35
2 西田小学校	09:38	11:38	14:38	16:38
1-1 まきび荘	09:39	11:39	14:39	16:39
1 倉分館前	09:40	11:40	14:40	16:40

※平成30年9月10日現在
・片道乗車回数券は廃止

関係主体	交通事業者、国、岡山県、倉敷市
実施期間	令和5年～令和9年

施策2

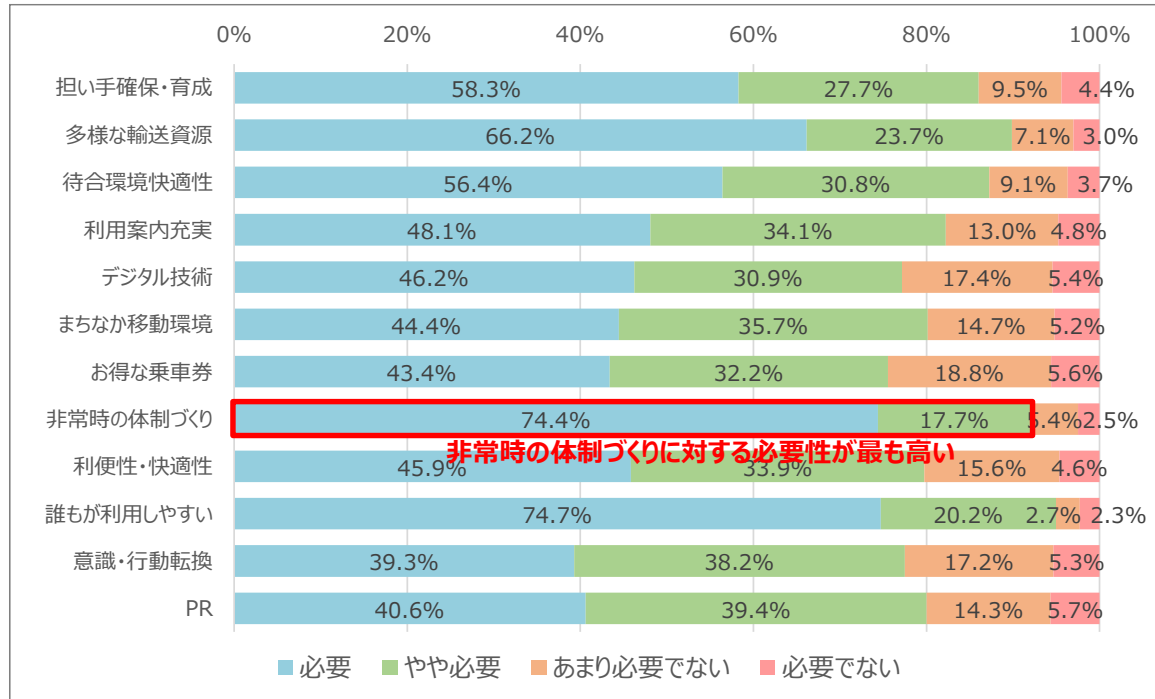
非常時・災害時におけるサービス提供体制の整備

事業

①緊急事態における影響の最小化に向けた検討

BCP（事業継続計画）策定による業務の早期復旧（運休期間の最小化）や、日常的な訓練実施等により、非常時・災害時における影響を最小限に留め、非常時・災害時においても継続的にサービスを提供できる体制を整えます。

施策ごとの必要性



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4）

関係主体

交通事業者

実施期間

令和5年～令和9年

目標 7 | 誰もが公共交通を快適に利用することができる環境の整備

取組の方向性 快適な移動環境の確保に向けたサービスレベルの向上

施策 1 快適性の向上に資するサービスの提供

事業

①公共交通を快適に利用できる環境の整備

バスロケーションシステムの運用・拡大、QRコードを活用したサブスク（定額制サービス）定期券の導入等によるバス利用環境の向上や、バス車内におけるフリーWi-Fiの提供等、公共交通を快適に利用できる環境を整備します。

下電バス バスロケーションシステム「バスまだ」



両備バス バスロケーションシステム「Bus-Vision」



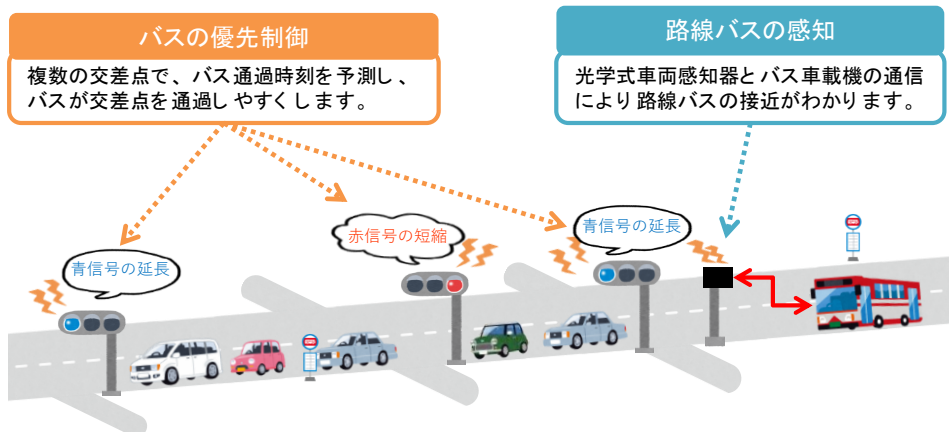
関係主体 交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

②公共交通を優先する公共環境の整備

定時性・速達性が確保された快適な移動環境の整備に向け、専用・優先レーンの設置、バス優先信号制御等の、PTPS（公共車両優先システム）の導入を推進します。

PTPS（公共車両優先システム）のイメージ



関係主体 交通事業者、警察、倉敷市

実施期間 令和5年～令和9年

施策2

ユニバーサルデザインの推進等による誰もが利用しやすい環境の整備

事業

①ユニバーサルデザインの推進

老朽化車両の更新に合わせたバリアフリー化車両やユニバーサルデザインタクシーの導入等により、移動の支障となるバリアを取り除き、誰もがためらうことなく快適に移動できる環境を整備します。

ユニバーサルデザインタクシー



資料：岡山交通（株）HP

ノンステップバス



資料：下津井電鉄（株）HP

関係主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

②交通弱者等に対する支援の充実

「おかやま愛カード」を活用した高齢者の運賃割引や、障がい者に対する各種支援（運賃割引制度、筆談によるコミュニケーション等）、訪日外国人の移動支援（英語対応可能なスタッフの常駐等）等を推進し、交通弱者も含めた誰もが移動しやすい環境を整備します。

「おかやま愛カード」提示による料金割引



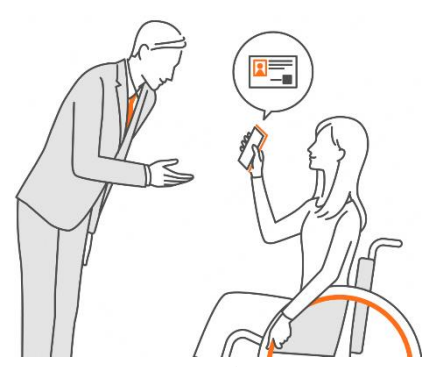
資料：岡山県HP



資料：岡山県警HP

デジタル障がい者手帳の活用

① 手帳の種類 ② 旅客運賃減額 ③ マイナポータル連携の有無



資料：ミライROID HP

関係主体

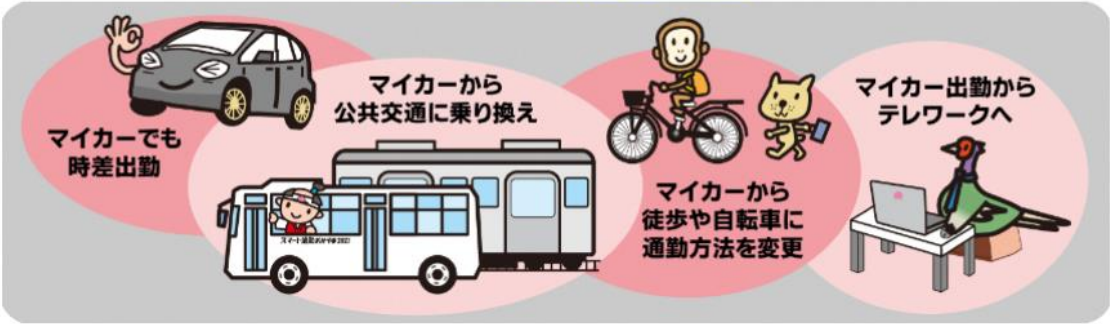
交通事業者、警察、倉敷市

実施期間

令和5年～令和9年

目標 8 | 公共交通を守り、育てていくための情報発信

取組の方向性	利用促進に向けた効果的な情報発信
--------	------------------

施策 1	公共交通利用に対する市民の意識・行動の転換促進
事業	①各種情報発信による公共交通利用に対する意識の醸成 小中高生を対象とした公共交通の利用方法等に関するDVDの作成・配布や、ポスター・パンフレットの活用によるお得情報の発信等、公共交通の利用促進に向け、効果的な情報発信を行います。 バスの利用方法に関する動画の作成・配布  資料：バス・鉄道教室の動画 関係主体 交通事業者、倉敷市 実施期間 令和 5 年～令和 9 年 ②過度な自動車利用から公共交通利用への転換の推進 MM（モビリティマネジメント）施策に関する情報収集・研究や、スマート通勤おかやまの実施、イベント実施時等における公共交通を利用した来場方法案内等により、過度な自動車依存から脱却し、公共交通利用への転換を推進します。 スマート通勤おかやま スマート通勤のイメージ  資料：スマート通勤おかやま HP 関係主体 地域企業、交通事業者、国、岡山県、倉敷市 実施期間 令和 5 年～令和 9 年

基本方針	基本目標	施策	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	R5	R6	R7	R8
誰もがいつでも手軽に利用できる地域公共交通	【目標1】 都市の骨格を形成する 幹線交通のサービスレベルの 維持・向上	幹線交通の利便性の維持・向上 【鉄道、路線バス（地域・地区間を結ぶ路線）】	①利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保	新規			●							
				継続			●	●						
			②鉄道施設等の適切な維持管理	新規			●							
				継続			●	●						
	【目標2】 地域の多様な輸送資源等の 活用による持続可能な 移動手段の確保	支線交通の利便性の維持・向上 【幹線以外の路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシー】	①運行時間帯、運行回数の確保	新規										
				継続			●	●						
			②コミュニティタクシー制度の普及	新規			●							
				継続			●	●						
		③タクシーを活用した新たなサービスの検討	新規			●	●							
			継続			●	●							
地域の移動を支える担い手の確保と育成		①安定した担い手確保と育成	新規											
			継続			●								
	①多様な輸送資源に関する情報収集及び活用の検討	新規		●		●								
		継続		●		●								
地域をつなぎ円滑な移動を支える地域公共交通	【目標3】 主要駅等における 交通結節機能の強化	多様な交通モードの連携強化	①広域拠点の整備・改善	新規										
				継続			●	●	●					
		②多様な交通モードを利用しやすい環境の整備	新規											
			継続			●								
	鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上	①快適・便利に過ごせる交通結節点の整備	新規											
			継続			●	●							
		②サイクル＆ライド自転車等駐車場の利用促進	新規											
			継続			●	●							
	【目標4】 最新のデジタル技術等を活用した 円滑な乗り継ぎ環境の実現	交通結節点における利用案内等の充実	①円滑な乗り継ぎに資する情報提供	新規			●	●						
				継続			●	●						
デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上		①キャッシュレス決済の導入検討	新規			●								
			継続			●	●							
	②乗換・経路検索手段の充実	新規			●									
		継続			●	●								
市民の豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通	【目標5】 市民等の活発な交流による 「まち」の賑わい創出	まちなかにおける移動環境の向上	①中心市街地等における移動しやすい環境の整備	新規			●	●						
				継続			●	●	●					
		お得なチケット等による公共交通を利用した外出の促進	①交通事業者が連携した企画乗車券の販売	新規			●							
				継続			●	●						
		②交通サービスとその他のサービスの連携による利用促進	新規											
			継続			●	●							
	【目標6】 災害発生時等における 安定したサービスの提供	非常時・災害時における利用者への情報提供	①情報提供方法・連携体制の検討	新規			●	●	●					
				継続										
		非常時・災害時におけるサービス提供体制の整備	①緊急事態における影響の最小化に向けた検討	新規										
				継続			●							
市民に愛される快適で便利な地域公共交通	【目標7】 誰もが公共交通を快適に 利用することができる環境の整備	快適性の向上に資するサービスの提供	①公共交通を快適に利用できる環境の整備	新規			●							
				継続			●	●						
			②公共交通を優先する公共環境の整備	新規			●							
				継続			●	●	●					
		ユニバーサルデザインの推進等による 誰もが利用しやすい環境の整備	①ユニバーサルデザインの推進	新規			●							
				継続			●							
			②交通弱者等に対する支援の充実	新規			●							
				継続			●	●	●					
	【目標8】 公共交通を守り、 育てていくための情報発信	公共交通利用に対する市民の意識・行動の転換促進	①各種情報発信による公共交通利用に対する意識の醸成	新規			●							
				継続			●	●						
			②過度な自動車利用から公共交通利用への転換の推進	新規			●							
				継続			●	●	●					
		イベント・沿線施設との連携等による効果的なPRの実施	①各種情報提供による効果的なPR	新規			●							
				継続			●							
	②イベント・キャンペーン等による利用促進	新規			●									
		継続	●	●	●	●								

新規	検討期間
継続	実施期間
	継続期間

6. 計画の評価

6-1 評価指標の設定

本計画の達成状況を評価するため、基本方針ごとに指標と目標値を設定します。

基本方針Ⅰ | 誰もが手軽にいつでも利用できる地域公共交通

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保																																			
指標の定義	①鉄道、路線バス、コミュニティタクシーの年間利用者数（人） 【算出方法】 交通機関ごとに以下の方法により算出し、これらを足し合わせた数値とする。 鉄道：（1日あたり乗降者数÷2）×365日 ※水島臨海鉄道、井原鉄道を対象 路線バス：各路線における年間輸送人員の合計（前年度の10/1～該当年度の9/30） コミュニティタクシー：年間利用者数																																			
評価の時期	毎年																																			
現状値	3,859千人／年（令和3年度）																																			
目標値	5,640千人／年以上（令和9年度）																																			
目標値の考え方	近年で最も利用者数の多かった平成26年の水準まで回復・維持することを目指す （倉敷市第七次総合計画、倉敷市立地適正化計画に定める指標・目標値と同様）																																			
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	利用者数 千人/年 ■①路線バス ■②鉄道(水島臨海鉄道・井原鉄道) ■③コミュニティタクシー ■計(①+②+③) <table><tr><th>年度</th><th>①路線バス</th><th>②鉄道(水島臨海鉄道・井原鉄道)</th><th>③コミュニティタクシー</th><th>計(①+②+③)</th></tr><tr><td>平成26年度</td><td>3,819</td><td>1,790</td><td>31</td><td>5,640</td></tr><tr><td>平成27年度</td><td>3,524</td><td>1,871</td><td>29</td><td>5,424</td></tr><tr><td>平成28年度</td><td>3,474</td><td>1,890</td><td>31</td><td>5,396</td></tr><tr><td>平成29年度</td><td>3,297</td><td>1,919</td><td>31</td><td>5,247</td></tr><tr><td>平成30年度</td><td>3,367</td><td>1,932</td><td>25</td><td>5,323</td></tr><tr><td>令和22年度</td><td></td><td></td><td></td><td>5,323</td></tr></table> 資料：交通事業者からの報告により作成	年度	①路線バス	②鉄道(水島臨海鉄道・井原鉄道)	③コミュニティタクシー	計(①+②+③)	平成26年度	3,819	1,790	31	5,640	平成27年度	3,524	1,871	29	5,424	平成28年度	3,474	1,890	31	5,396	平成29年度	3,297	1,919	31	5,247	平成30年度	3,367	1,932	25	5,323	令和22年度				5,323
年度	①路線バス	②鉄道(水島臨海鉄道・井原鉄道)	③コミュニティタクシー	計(①+②+③)																																
平成26年度	3,819	1,790	31	5,640																																
平成27年度	3,524	1,871	29	5,424																																
平成28年度	3,474	1,890	31	5,396																																
平成29年度	3,297	1,919	31	5,247																																
平成30年度	3,367	1,932	25	5,323																																
令和22年度				5,323																																

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による持続可能な移動手段の確保
指標の定義	②公的資金投入路線の収支（円） 【算出方法】 以下の方法により算出し、これらを足し合わせた数値とする。 路線バス：投入された公的資金＋収入（運賃・広告等）－ 運行に係る経費 コミュニティタクシー：投入された公的資金＋収入（運賃・広告等）－ 運行に係る経費
評価の時期	毎年
現状値	集計中
目標値	前年度より改善
目標値の考え方	前年度より改善することを目指す。
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	鉄道、路線バス、コミュニティタクシー、一般タクシーについて、市の補助金を投入している路線の収支について、「運行系統別輸送実績」等をもとに、「経常費用」と「経常収益」の差額を集計中

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による持続可能な移動手段の確保
指標の定義	③公的資金投入額（円） 【算出方法】 路線バス、コミュニティタクシーの運行に対する本市の財政負担額とする。
評価の時期	毎年
現状値	185,101千円（令和3年度）
目標値	46,241千円（令和9年度）
目標値の考え方	近年で最も利用者数の多かった平成26年度の水準まで回復・維持することを目指す
データ取得方法	市が把握
これまでの状況	（千円） 補助制度見直し （円/人） 69.1 68.3 90.5 95.6 113.6 118.2 120.2 104.9 121.0 358.7 386.7 32,927 32,945 43,736 46,241 54,945 57,148 58,049 50,558 58,252 172,507 185,101 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3（年度） ■路線バス ■コミュニティタクシー ■鉄道 ■タクシー ●市民一人当たりの負担額 資料：交通政策課資料、住民基本台帳（各年度末の人口）

基本目標	目標 3 主要駅等における交通結節機能の強化												
指標の定義	④主要駅における乗り換えに関する満足度（％） 【算出方法】 市民モニターアンケートにおいて「満足」「どちらかというと満足」の回答割合を足し合わせた数値とする。												
評価の時期	毎年												
現状値	18.6%（令和4年度）												
目標値	30.0%（令和9年度）												
目標値の考え方	現状値の概ね1.5倍の水準を目指す												
データ取得方法	市民モニターアンケートにより市が把握												
これまでの状況	問 1 8 主要駅において、他の公共交通に乗り換える際の移動 距離・経路・待合環境等に対する満足度は？（単位：人） <table border="1"> <thead> <tr> <th>選択肢</th><th>R4</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>満足</td><td>28</td></tr> <tr> <td>どちらかというと満足</td><td>88</td></tr> <tr> <td>計</td><td>116</td></tr> <tr> <td>回答者総数</td><td>624</td></tr> <tr> <td>割合</td><td>18.6%</td></tr> </tbody> </table> （資料：市民モニターアンケート）	選択肢	R4	満足	28	どちらかというと満足	88	計	116	回答者総数	624	割合	18.6%
選択肢	R4												
満足	28												
どちらかというと満足	88												
計	116												
回答者総数	624												
割合	18.6%												

基本目標	目標 4 最新のデジタル技術等を活用した円滑な乗り継ぎ環境の実現												
指標の定義	⑤公共交通乗換情報案内板の利用率（％） 【算出方法】 市民モニターアンケートにおいて「よく利用している」「利用したことがある」の回答割合を足し合わせた数値とする。												
評価の時期	毎年												
現状値	11.7％（令和4年度）												
目標値	25.0％（令和9年度）												
目標値の考え方	現状値の概ね2倍の水準を目指す												
データ取得方法	市が把握												
これまでの状況	公共交通乗換情報案内板の利用率 <table border="1"> <caption>公共交通乗換情報案内板の利用率（％）</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用率（％）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H30年度</td> <td>12.6</td> </tr> <tr> <td>R元年度</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>R2年度</td> <td>14.3</td> </tr> <tr> <td>R3年度</td> <td>16.2</td> </tr> <tr> <td>R4年度</td> <td>11.7</td> </tr> </tbody> </table> （資料：市民モニターアンケート）	年度	利用率（％）	H30年度	12.6	R元年度	10.6	R2年度	14.3	R3年度	16.2	R4年度	11.7
年度	利用率（％）												
H30年度	12.6												
R元年度	10.6												
R2年度	14.3												
R3年度	16.2												
R4年度	11.7												

基本方針Ⅲ | 市民の豊かで安全・安心な暮らしを支える地域公共交通

基本目標	目標 5 市民等の活発な交流による「まち」の賑わい創出
指標の定義	⑥市中心部の歩行者・自転車通行量（人） 【算出方法】 倉敷市中心市街地活性化基本計画の目標値を算出する調査地点において計測される歩行者及び自転車の通行量とする。（中心市街地エリア内27箇所における休日1日の10～18時までの歩行者・自転車通行量）
評価の時期	毎年
現状値	116,656人／日（令和元年度：コロナ前）
目標値	125,600人／日（令和9年度）
目標値の考え方	倉敷市第七次総合計画に定める指標・目標値であり、総合計画におけるR7中間目標値124,000人、R12最終目標値128,000人の達成に向け、本計画の目標年次であるR9時点において達成すべき数値として設定
データ取得方法	倉敷市中心市街地通行量調査により市が把握
これまでの状況	（人） 160,000 140,000 120,000 100,000 80,000 60,000 40,000 20,000 0 148,396 116,665 96,869 92,898 77,019 72,452 69,527 67,989 100,281 86,364 96,263 102,388 149,406 116,656 57,440 65,807 中心市街地活性化基本計画（第3期計画）目標 124,000人（令和2年度末達成目標） H10 H11 H12 H13 H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3 資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画（新計画）

基本目標	目標 6 災害発生時における安定したサービスの提供						
指標の定義	<u>⑦BCP等の災害時における各種計画の作成件数（件）</u> 【算出方法】 非常時・災害時における業務の早期復旧（運休期間の最小化）に向けたBCP（事業継続計画）の策定件数とする。						
評価の時期	毎年						
現状値	3件（令和3年度）						
目標値	8件（令和9年度）						
目標値の考え方	全ての鉄道事業者、バス事業者がBCPを作成することを目指す						
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	BCP策定状況（鉄道事業者、バス事業者） <table><tr><th>事業者数</th><th>策定済</th><th>検討中</th></tr><tr><td>8</td><td>3</td><td>5</td></tr></table> （資料：R4交通政策課聞取り）	事業者数	策定済	検討中	8	3	5
事業者数	策定済	検討中					
8	3	5					

基本方針Ⅳ | 市民に愛される快適で便利な地域公共交通

基本目標	目標 7 誰もが公共交通を快適に利用することができる環境の整備												
指標の定義	<u>⑧バリアフリー化車両・UDタクシーの割合（％）</u> 【算出方法】 各事業者が所有する全車両のうち、バリアフリー化車両またはUDタクシーが占める割合として算出する。												
評価の時期	毎年												
現状値	路線バス：76%、タクシー車両：6%（令和4年度）												
目標値	路線バス：80%、タクシー車両：25%（令和9年度）												
目標値の考え方	バリアフリー法に基づく国の目標値をもとに、ノンステップバスによる路線バス車両のバリアフリー化率80%、UDタクシーによるタクシー車両のバリアフリー化率25%の達成に向け、本計画の目標年次であるR9時点において達成すべき数値として設定												
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	バリアフリー化車両の割合（バス事業者）<table><tr><th>全車両数 （両）</th><th>バリアフリー化 車両数（両）</th><th>割合</th></tr><tr><td>289</td><td>220</td><td>76%</td></tr></table> UDタクシーの割合（タクシー事業者）<table><tr><th>全車両数 （両）</th><th>UDタクシー 車両数（両）</th><th>割合</th></tr><tr><td>608</td><td>35</td><td>6%</td></tr></table> （資料：R4交通政策課聞取り）	全車両数 （両）	バリアフリー化 車両数（両）	割合	289	220	76%	全車両数 （両）	UDタクシー 車両数（両）	割合	608	35	6%
全車両数 （両）	バリアフリー化 車両数（両）	割合											
289	220	76%											
全車両数 （両）	UDタクシー 車両数（両）	割合											
608	35	6%											

基本目標	目標 7 誰もが公共交通を快適に利用することができる環境の整備												
指標の定義	⑨公共交通が移動の選択肢に入っている人の割合（％） 【算出方法】 市民モニターアンケートにおいて、「過去 3 か月間の主な外出手段は？」の問いに、「市内の鉄道」「路線バス」「コミュニティタクシー」「介護・福祉タクシー・福祉有償運送の車両」の回答割合を足し合わせた数値とする。												
評価の時期	毎年												
現状値	14.5%（令和4年度）												
目標値	30.0%（令和9年度）												
目標値の考え方	現状値の概ね2倍の水準を目指す												
データ取得方法	「市民モニターアンケート」により市が把握												
これまでの状況	公共交通が移動の選択肢に入っている人の割合 <table border="1"> <caption>公共交通が移動の選択肢に入っている人の割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H30年度</td> <td>21.4</td> </tr> <tr> <td>R元年度</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>R2年度</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>R3年度</td> <td>10.3</td> </tr> <tr> <td>R4年度</td> <td>14.5</td> </tr> </tbody> </table> （資料：市民モニターアンケート）	年度	割合 (%)	H30年度	21.4	R元年度	23.0	R2年度	13.0	R3年度	10.3	R4年度	14.5
年度	割合 (%)												
H30年度	21.4												
R元年度	23.0												
R2年度	13.0												
R3年度	10.3												
R4年度	14.5												

基本目標	目標 8 公共交通を守り、育てていくための情報発信												
指標の定義	⑩過去3カ月間における公共交通の利用率（％） 【算出方法】 市民モニターアンケートにおいて、「過去3か月間の公共交通利用の頻度は？」の問いに、「ほぼ毎日」「週に4～5日」「週に2～3日」「1カ月に数回」の回答割合を足し合わせた数値とする。												
評価の時期	毎年												
現状値	20.2％（令和4年度）												
目標値	32.5％（令和9年度）												
目標値の考え方	近年で最も利用率の多かった平成30年度の水準まで回復・維持することを目指す												
データ取得方法	市民モニターアンケートにより市が把握												
これまでの状況	過去3カ月間における公共交通の利用率 <table border="1"> <caption>過去3カ月間における公共交通の利用率</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用率（％）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H30年度</td> <td>32.5</td> </tr> <tr> <td>R元年度</td> <td>30.4</td> </tr> <tr> <td>R2年度</td> <td>21.0</td> </tr> <tr> <td>R3年度</td> <td>16.6</td> </tr> <tr> <td>R4年度</td> <td>20.2</td> </tr> </tbody> </table> （資料：市民モニターアンケート）	年度	利用率（％）	H30年度	32.5	R元年度	30.4	R2年度	21.0	R3年度	16.6	R4年度	20.2
年度	利用率（％）												
H30年度	32.5												
R元年度	30.4												
R2年度	21.0												
R3年度	16.6												
R4年度	20.2												

基本目標	目標 8 公共交通を守り、育てていくための情報発信												
指標の定義	⑪「スマート通勤おかやま」参加団体数 【算出方法】 市内の「スマート通勤おかやま」の参加企業数とする。												
評価の時期	毎年												
現状値	6団体（令和 3 年度）												
目標値	12団体（令和 9 年度）												
目標値の考え方	近年で最も参加事業者数の多かった平成29年の水準まで回復することを目指す。												
データ取得方法	主催者からの情報により市が把握												
これまでの状況	倉敷市内参加事業所数 <table border="1"> <caption>倉敷市内参加事業所数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>参加事業所数 (団体)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29年度</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> （資料：岡山国道事務所提供資料）	年度	参加事業所数 (団体)	平成29年度	12	平成30年度	10	令和元年度	8	令和2年度	6	令和3年度	6
年度	参加事業所数 (団体)												
平成29年度	12												
平成30年度	10												
令和元年度	8												
令和2年度	6												
令和3年度	6												

6-2 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。

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
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（公共交通利用に関する動画の再生回数、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

PDCAサイクルによる計画の評価イメージ

