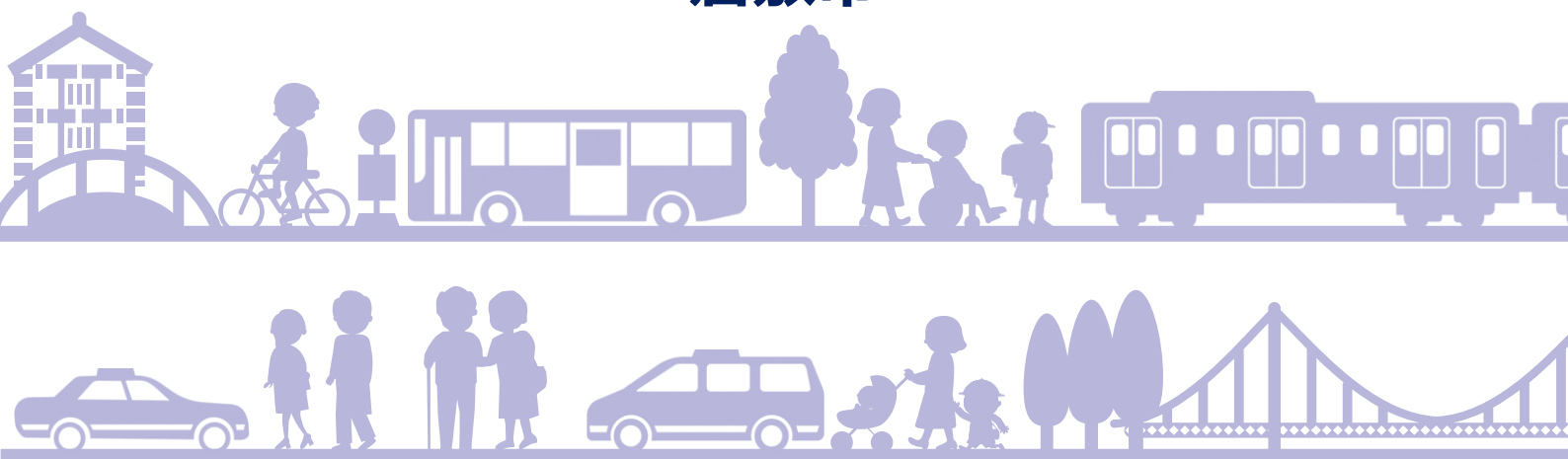


倉敷市地域公共交通計画

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
計画策定の背景と目的	1
計画の対象	2
計画の位置付け	3
計画の区域	3
計画の期間	3
1. 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状	4
1-1 倉敷市における社会経済特性	4
1-2 倉敷市における交通特性	16
1-3 倉敷市における都市・交通を取り巻く現状	29
1-4 公共交通の維持・向上に対する市民意識	30
2. 倉敷市における地域公共交通の方向性	32
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	32
2-2 倉敷市における公共交通の役割	41
2-3 倉敷市地域公共交通網形成計画の検証及び評価	42
3. 倉敷市における公共交通の問題点と課題	50
3-1 倉敷市における公共交通の問題点	50
3-2 地域公共交通が対応すべき課題	52
4. 計画の基本方針	54
4-1 理念と基本方針	54
4-2 計画の基本目標	56
4-3 公共交通網の将来像と各交通の位置付け	57
4-4 関係主体の役割	61
5. 目標達成に向けた施策・事業	62
5-1 課題解決に向けた目標を達成するための事業体系	62
5-2 施策・事業内容	63
5-3 実施計画（事業スケジュール）	80
6. 計画の達成状況の評価	81
6-1 評価指標の設定	81
6-2 評価の方法	93

参考資料	94
1. 計画策定の経緯	94
2. パブリックコメント	94
3. 倉敷市地域公共交通会議設置要綱	95
4. 倉敷市地域公共交通会議 委員名簿	97
5. 市内路線バスの路線系統分類	98
6. 用語解説	99

計画策定の背景と目的

本市を含む地方都市では、自家用車に依存するライフスタイルの定着や少子化の進行等により、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は減少し、それに伴い減便や路線の廃止が行われ、さらに利用者が減少するという悪循環が見られます。このような状況に加え、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う「新しい生活様式」の普及等により利用者が大幅に減少した結果、公共交通の収支は悪化し、存続が危ぶまれる状況となっています。

一方、超高齢社会を迎え、今後、運転免許を返納する高齢者の増加も予想されることから、将来における高齢者等の移動手段を確保するためにも、公共交通を人々の暮らしを支える重要な社会基盤の一つとして捉え、安定的に維持し、充実を図っていく必要があります。

近年、SDGs（持続可能な開発目標）の実現に向けた取組やDX（情報技術の活用による業務等の効率化）の推進などにより、社会情勢が大きく変化する中、本市では、令和3年3月に「倉敷市都市計画マスタープラン」を改定し、次世代が快適な生活を享受するために、過大な環境負担を残さないようにしながら、コンパクトで利便性の高い持続可能なまちづくりを進め、市民が安心して豊かさを実感できるまちの実現を目指すこととしています。

また、都市計画マスタープランの一部として令和3年3月に策定された「倉敷市立地適正化計画」では、利便性の高い公共交通沿線を「居住誘導区域」に、鉄道駅等の拠点の周辺を「都市機能誘導区域」に設定することなどにより、様々なライフスタイルにあわせて居住地を選択できるまちづくりを進めていくこととしています。

これまで本市では、平成29年3月に策定した「倉敷市地域公共交通網形成計画」に基づき、地域・地区間を結ぶ幹線のサービス強化や、地域等が主体となり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。今後も、都市計画マスタープランで目指すまちづくりのほか、本市が進める「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりや、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を実現していくためには、市民や地域企業、交通事業者、行政がこれまで以上に連携し、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、観光、環境などの分野とも十分に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、自家用有償旅客運送や福祉運送、スクールバス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」を実現するための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、充実を図っていくことを目的として、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計画」を策定します。

計画の対象

本計画では、「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、一般タクシーを主な対象とし、航空・船舶・高速バスは対象外とします。

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（出発地・目的地から最寄りの鉄道駅・バス停等までの区間）の移動を担う自転車や、超小型電気自動車・自動走行車といった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など）についても検討するものとします。

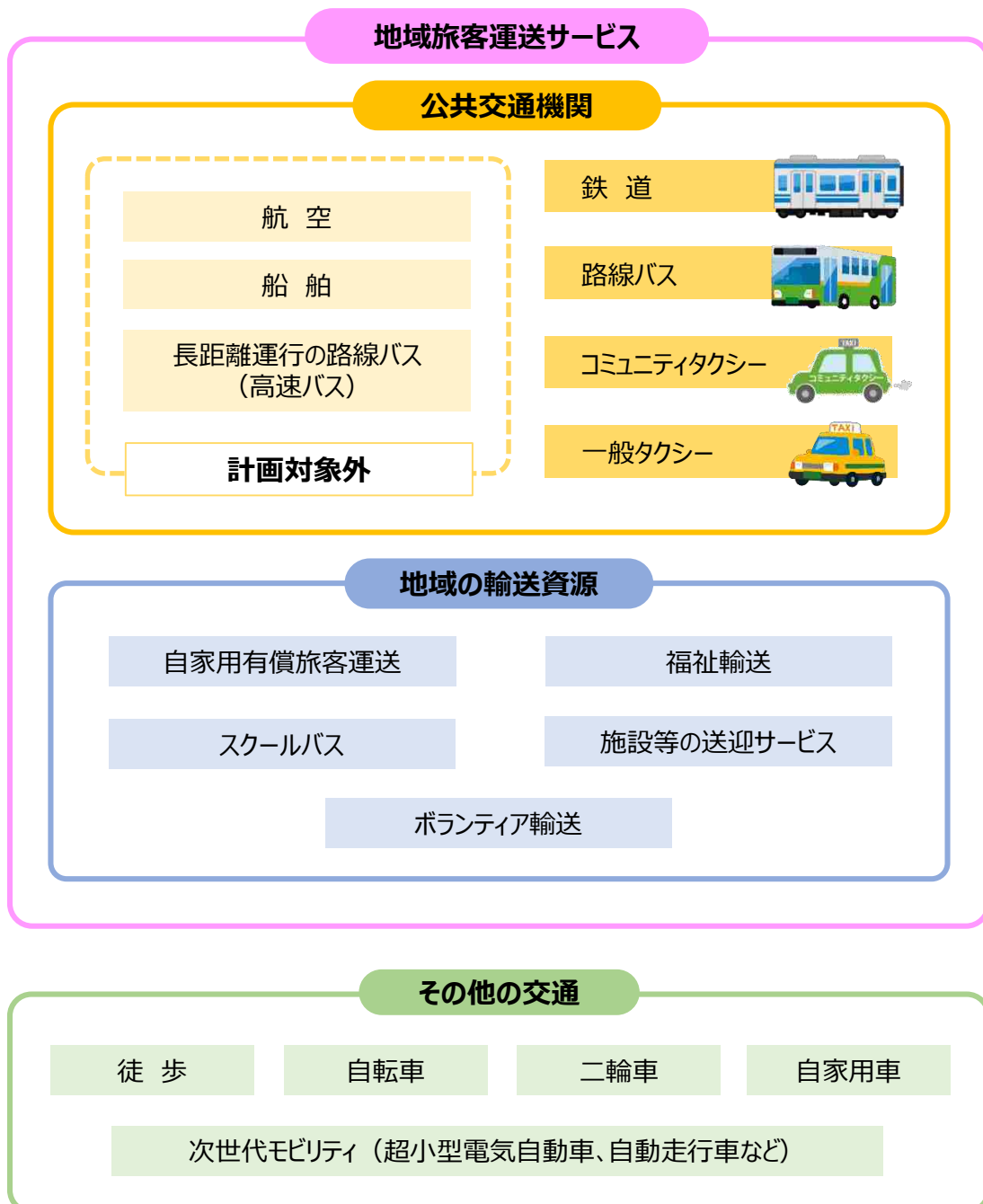


図0-1 計画の対象

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「倉敷市立地適正化計画」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、これまでの取組に加え、さらに必要となる取組などについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正も踏まえ、本市における地域公共交通の活性化・再生を推進するための新たな計画（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
- 岡山県南広域都市計画区域マスタープラン
- 倉敷市都市計画マスタープラン

<関連計画>

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
第2期高梁川流域圏成長戦略ビジョン
倉敷市観光振興プログラム
倉敷市高齢者保健福祉計画
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
倉敷市自転車利用促進基本方針
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）

<地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正（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。

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

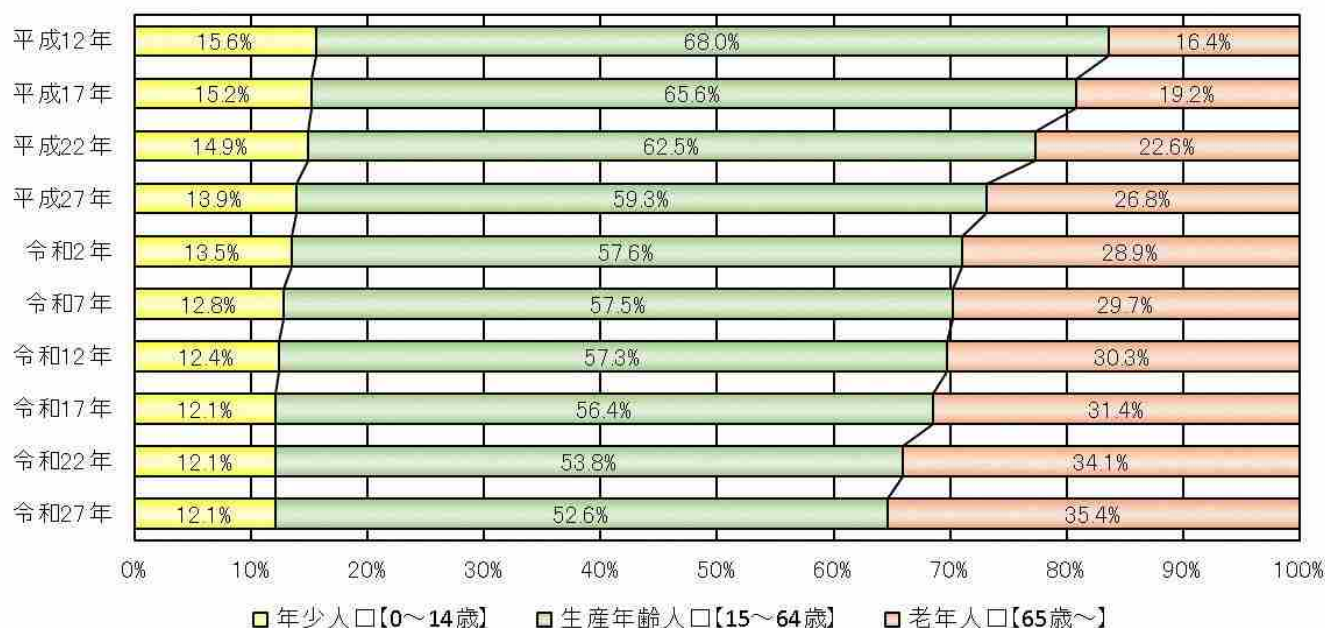
□ 本市の人口は、推計値を上回る早さで緩やかに減少を続けており、令和7年の人口は約47.2万人と推計されています。

□ 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。



資料：国勢調査（平成12年～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所、将来の地域別男女5歳階級別人口（令和2年以降）

図1-1 人口推移と将来予測

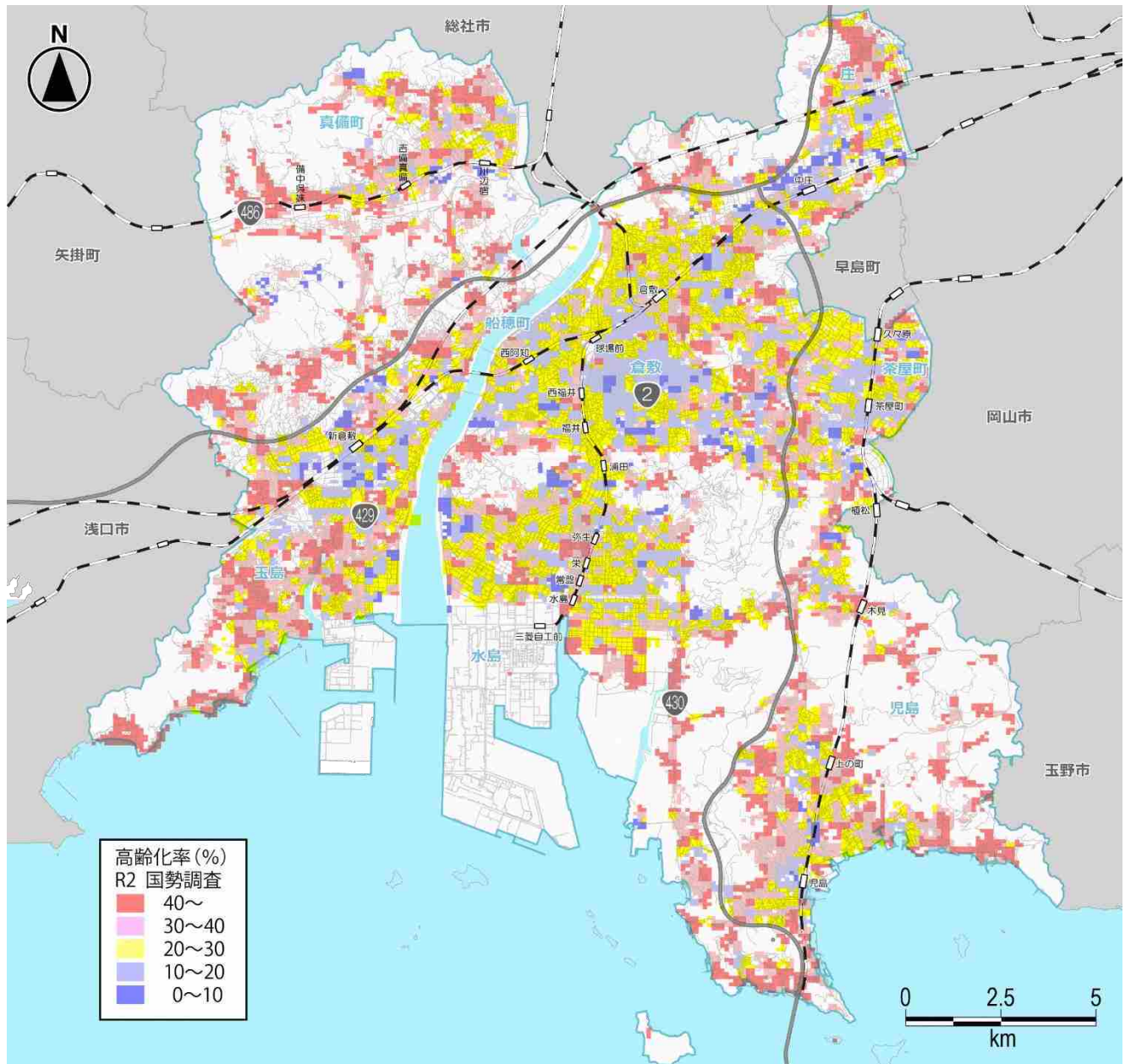


資料：国勢調査（平成12年～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所、将来の地域別男女5歳階級別人口（令和2年以降）

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：令和2年 国勢調査

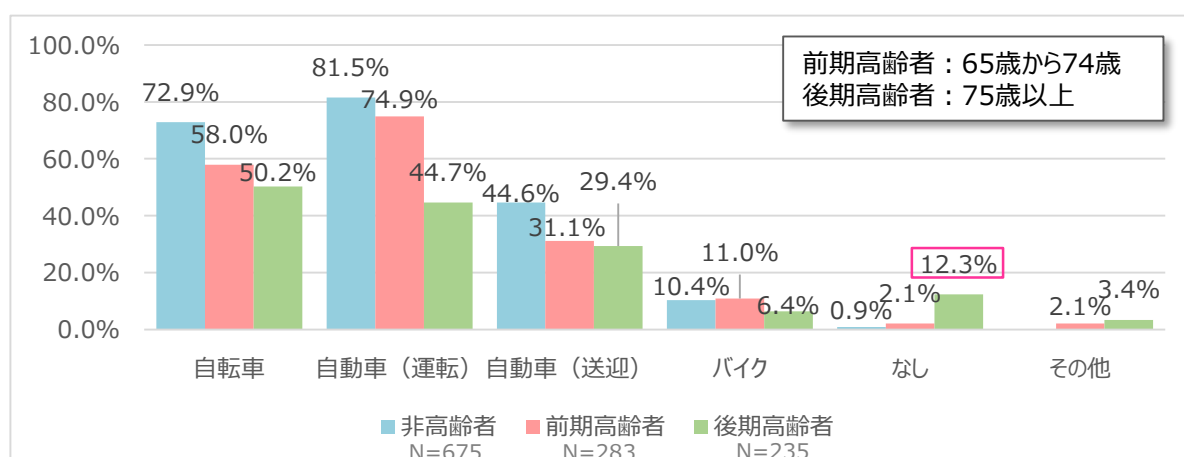
図1-3 人口分布と高齢化の状況

- 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。



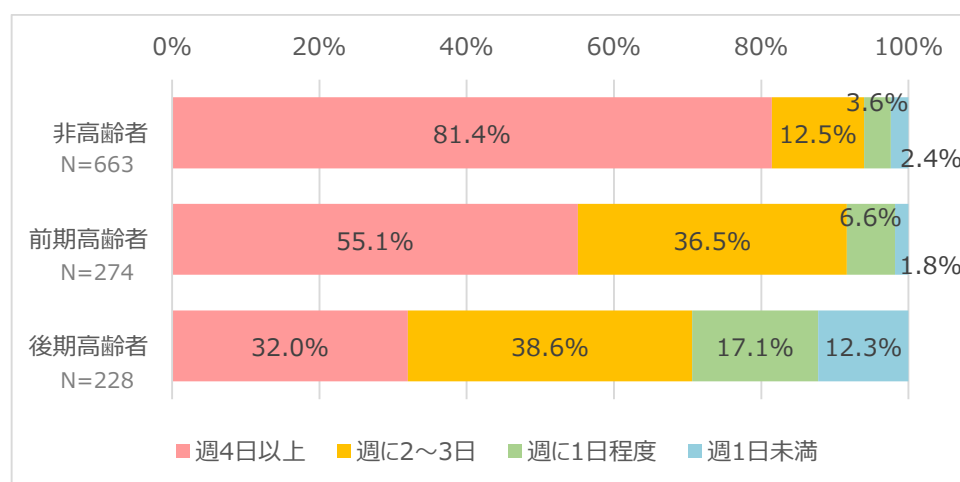
資料：国勢調査（平成12年～令和2年）

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）

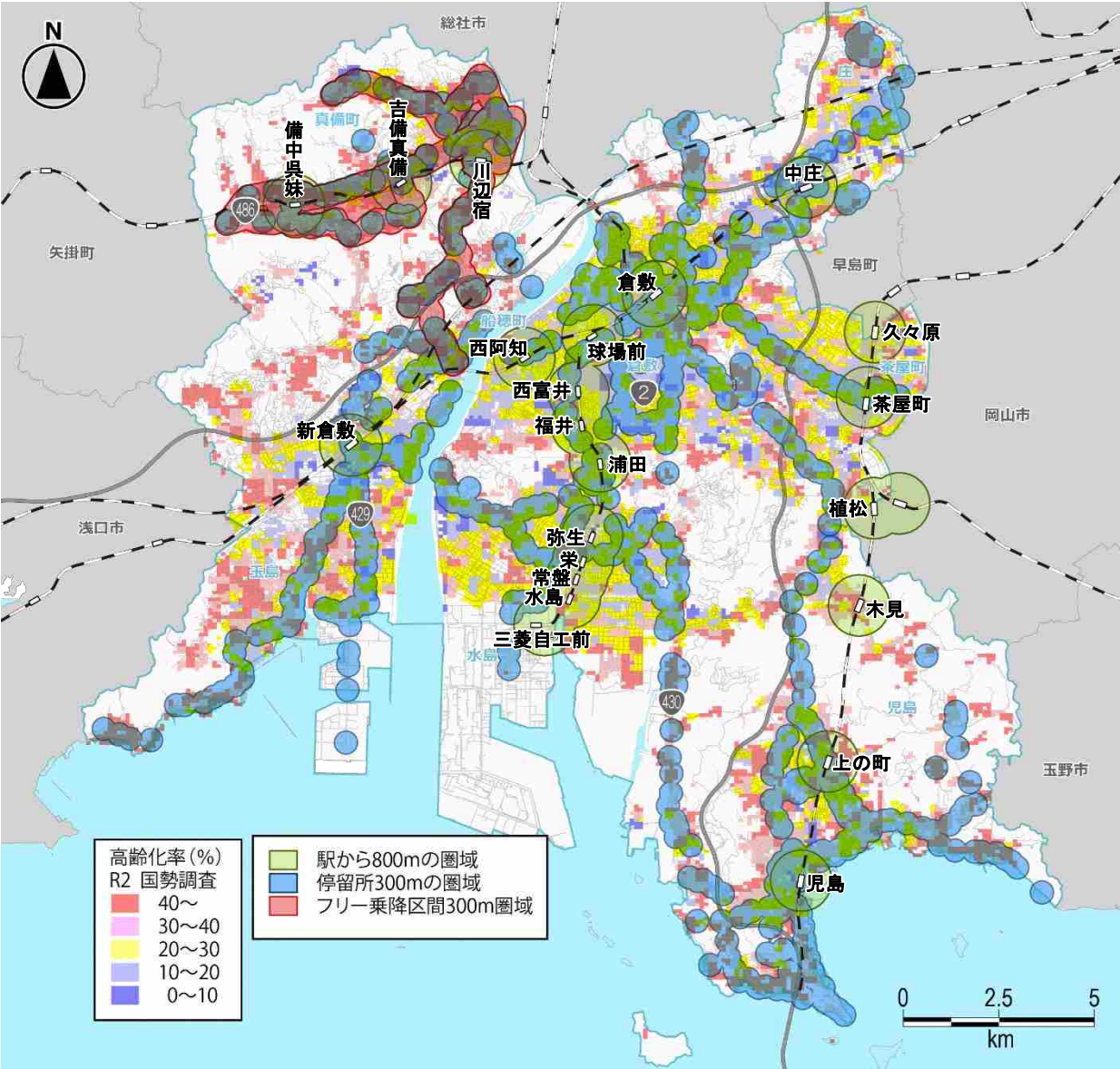
図1-5 高齢者・非高齢者別の外出手段（自宅にある乗り物）



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、その運行エリアは一部地域のみ限定されています。



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

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、また、交通事故全体に占める高齢者による事故の割合は2割程度となっており、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。

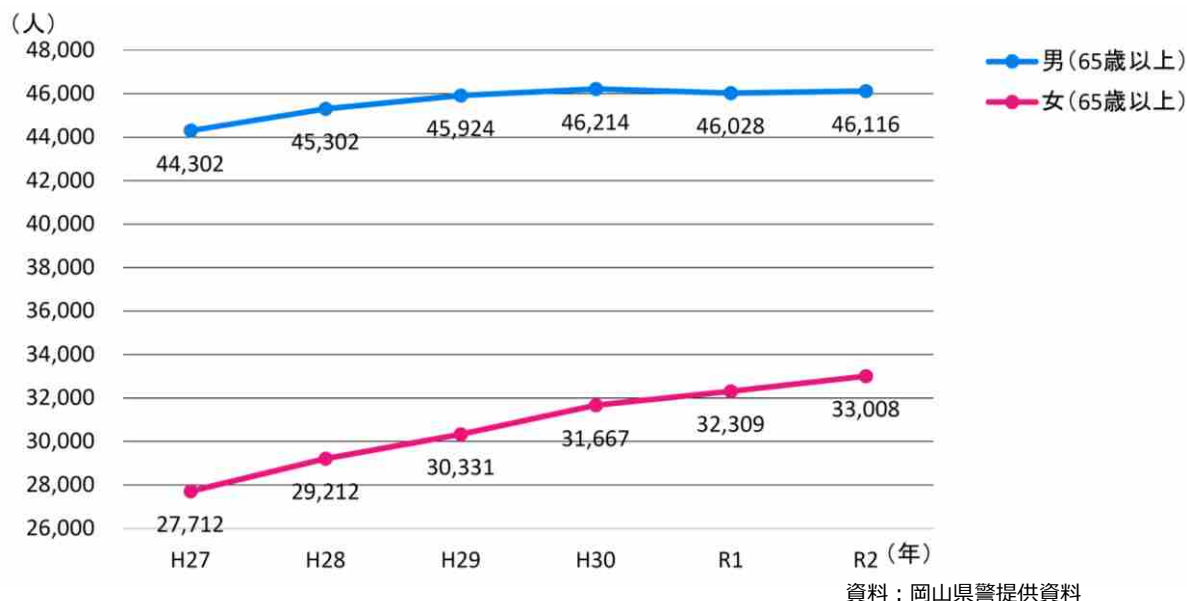


図1-8 市内の高齢者運転免許保有者数

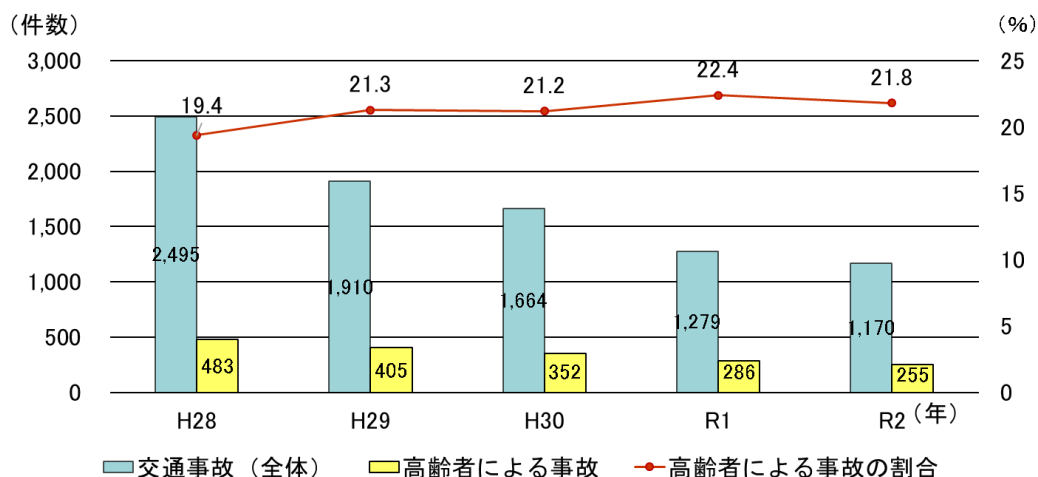


図1-9 市内の交通事故件数の推移

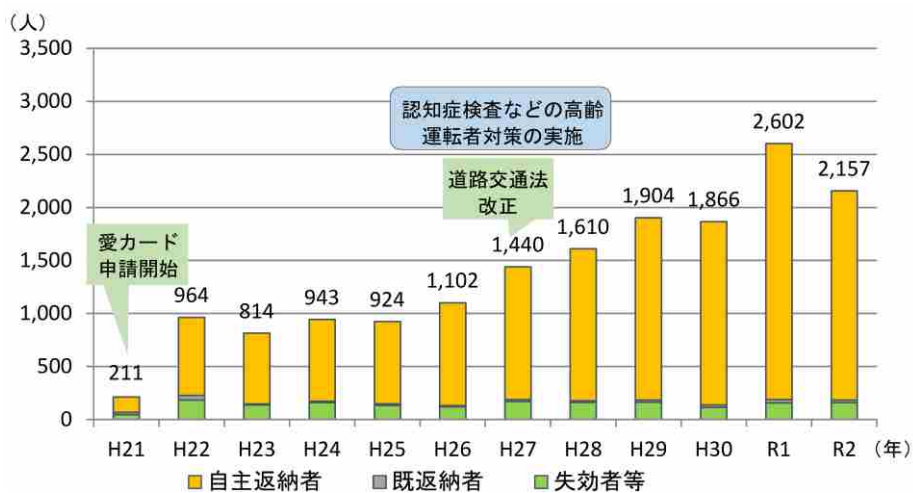
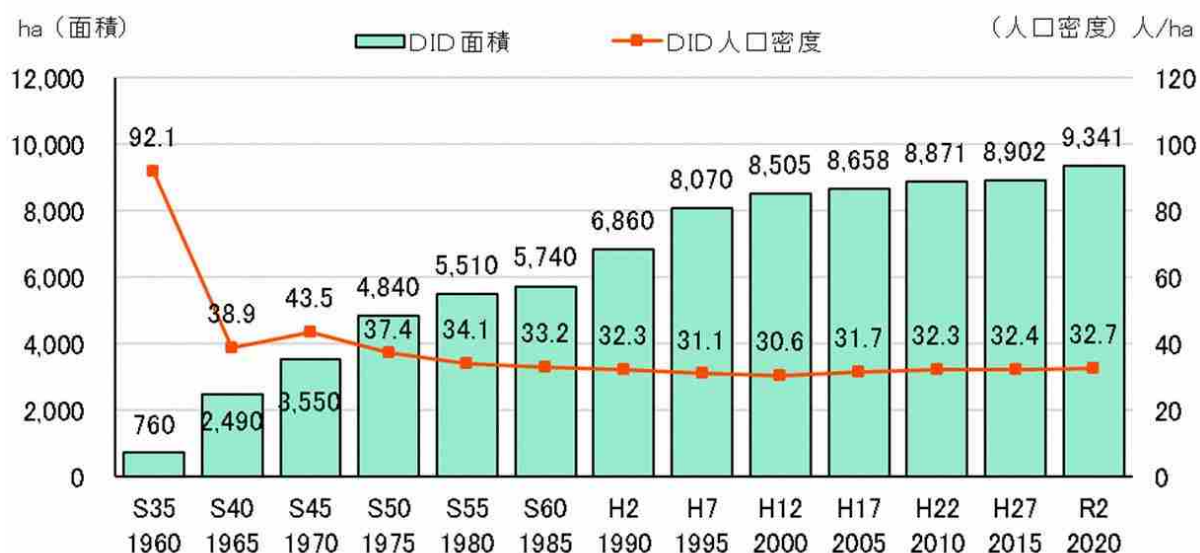


図1-10 市内の「おかやま愛カード」申請者の推移

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1-11 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



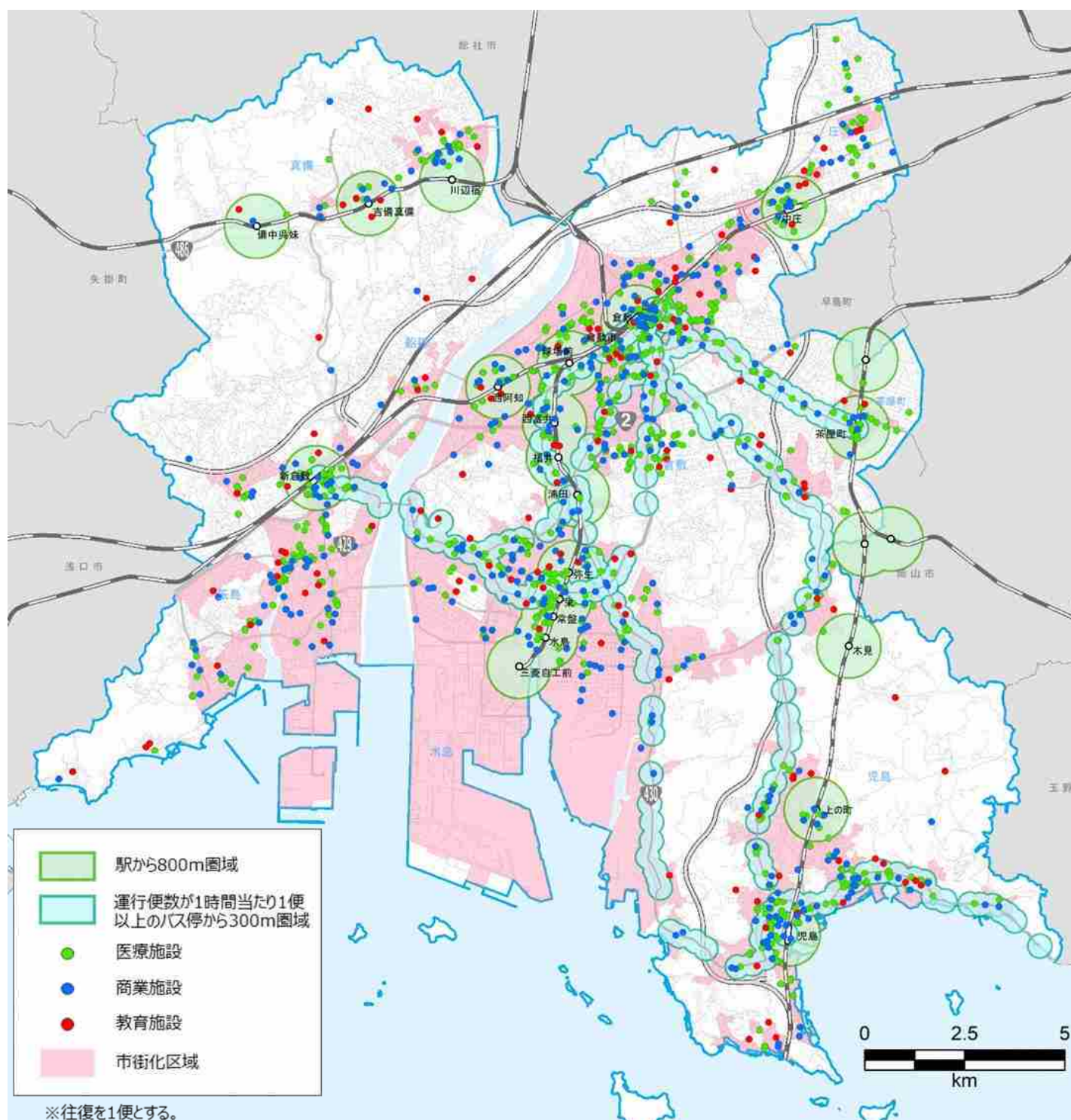
※平成30年は豪雨災害の影響により例年と異なる時期に調査したため、参考値として扱う。

資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画新計画（第3期）

図1-12 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。

□ 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1-13 主要施設の分布と公共交通サービスの範囲

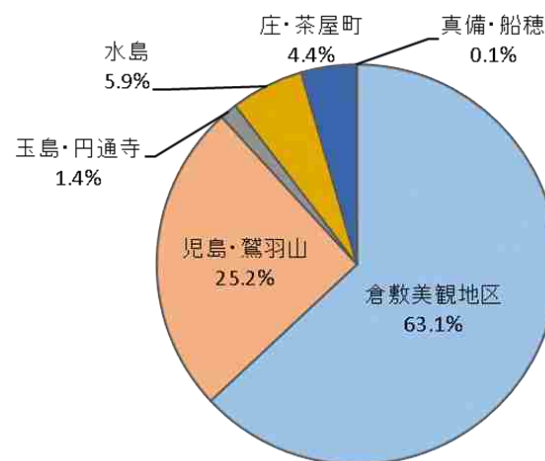
④観光

- 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 県内の主な観光地域の観光客数（令和元年上位5地域）

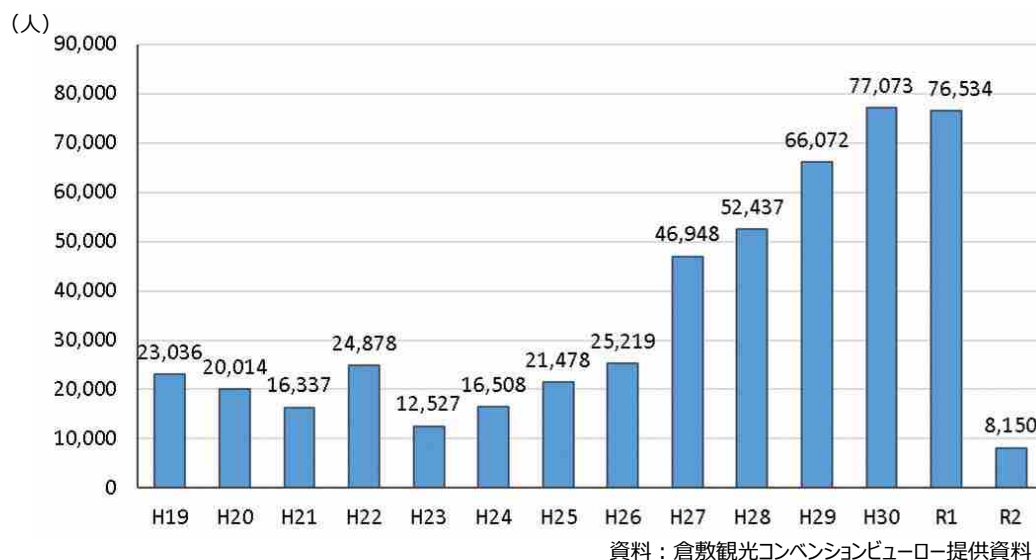
	観光地域名	観光客数	対前年比(%)
1	倉敷美観地区	3,283千人	105.1
2	後楽園・岡山城周辺	2,404千人	130.1
3	蒜山高原	2,239千人	109.0
4	玉野・渋川	2,127千人	104.2
5	吉備路	1,473千人	99.7

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1-14 市内の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1-15 市内の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、運行回数が少ないため、公共交通でアクセスしにくい観光地が見られます。

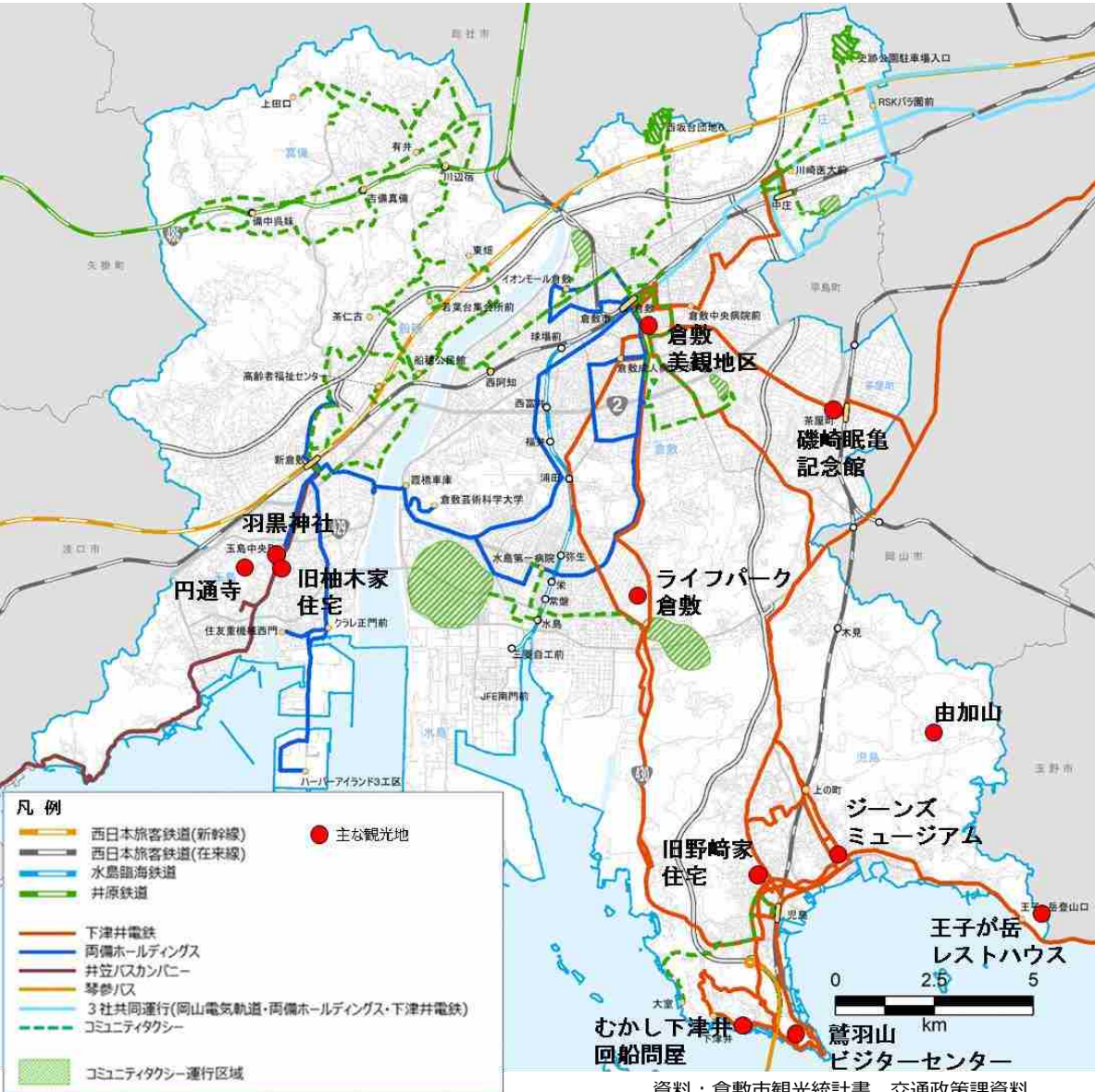


図1-16 主な観光地と公共交通サービス

表1-3 主な観光地と路線バスの運行回数

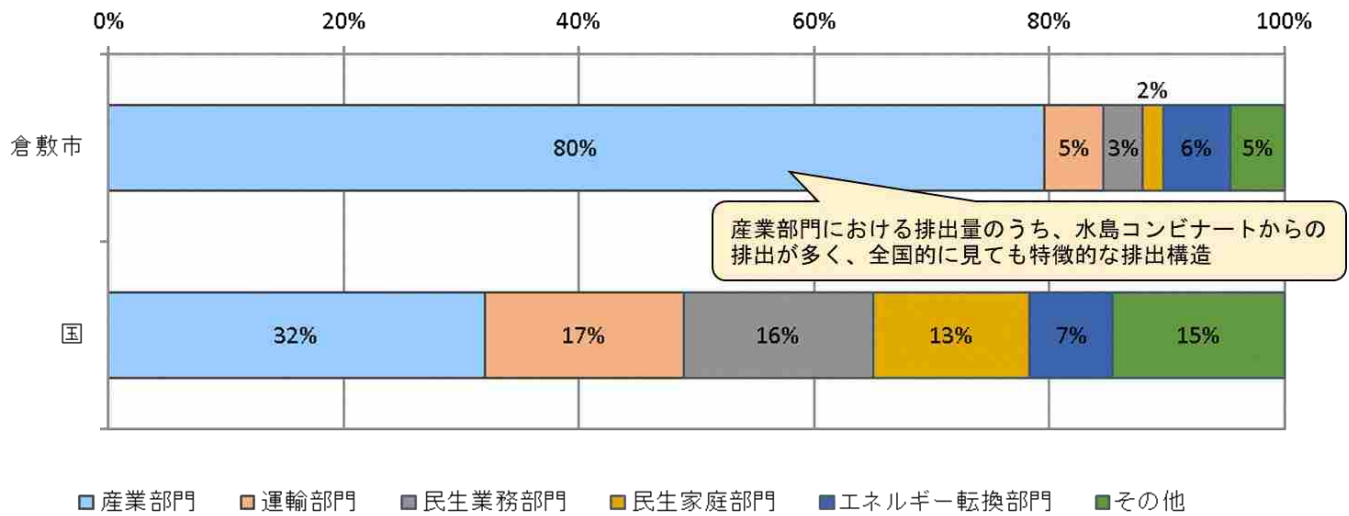
地区	観光地・観光施設	運行回数／日
倉敷	倉敷美観地区	60回以上
児島	鷺羽山ビジターセンター	11回以下
	王子が岳レストハウス	－
	旧野崎家住宅	6回
	むかし下津井回船問屋	10回
	ジーンズミュージアム	19回以下
	由加山	－
玉島	円通寺	6回以下
	旧柚木家住宅	11回以下
	羽黒神社	11回以下
水島	ライフパーク倉敷	3回以下
茶屋町	磯崎眠亀記念館	23回以下

※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割を自動車に占めており、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1-17 市内の温室効果ガス排出量構成比

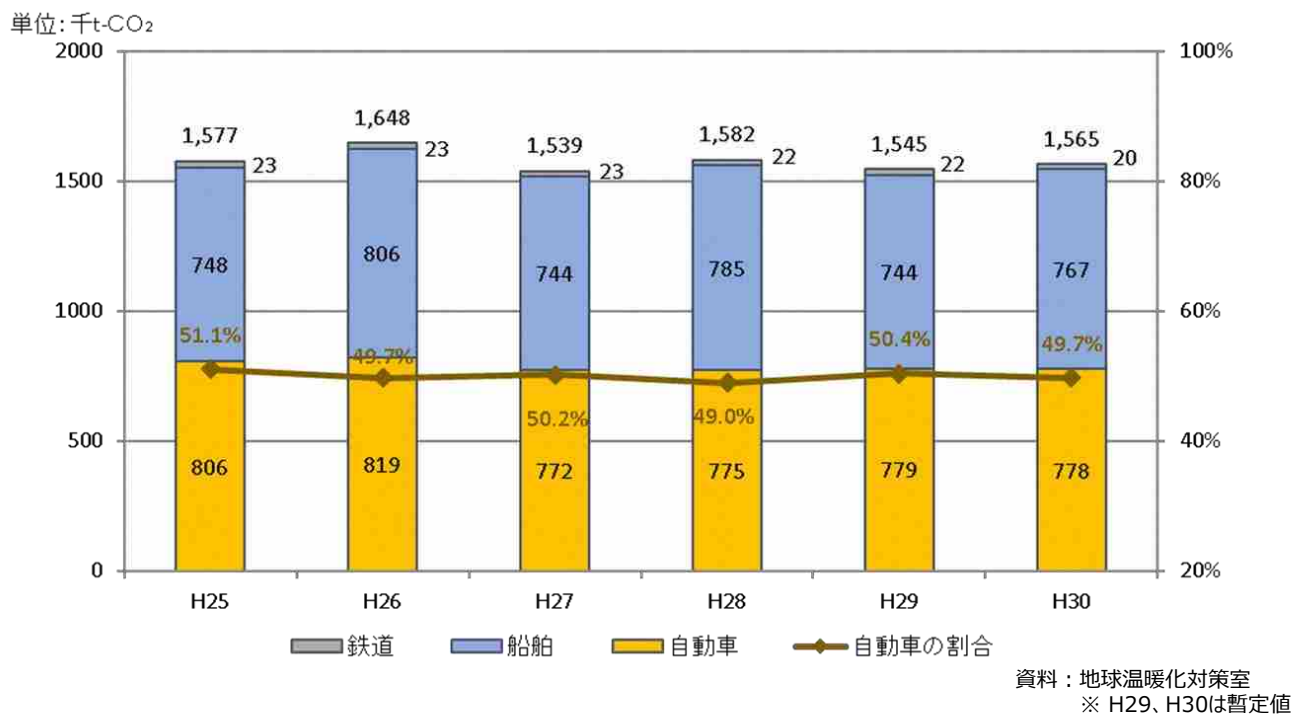


図1-18 市内の運輸部門の二酸化炭素排出量推移

⑥災害発生時の支援状況

□ 平成30年7月豪雨災害発生時には、真備地区で被災され、水島地区内で避難生活を送る住民が、自宅の片付けなどで行き来する際の移動手段を確保するため、避難者支援バスを運行しました。また、被災者の生活に必要な移動手段を確保し、生活再建を支援するため、真備地区内の避難所や店舗、病院などを巡回する復興支援バスを運行しました。

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

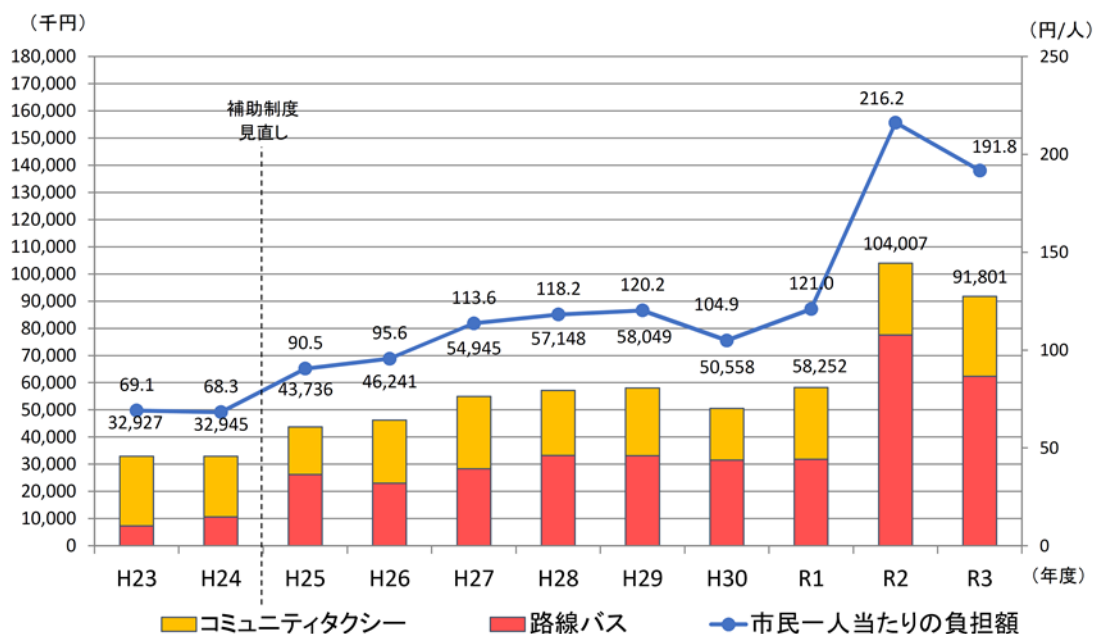


資料：交通政策課資料

図1-19 避難者支援・復興支援バスの運行状況

⑦その他

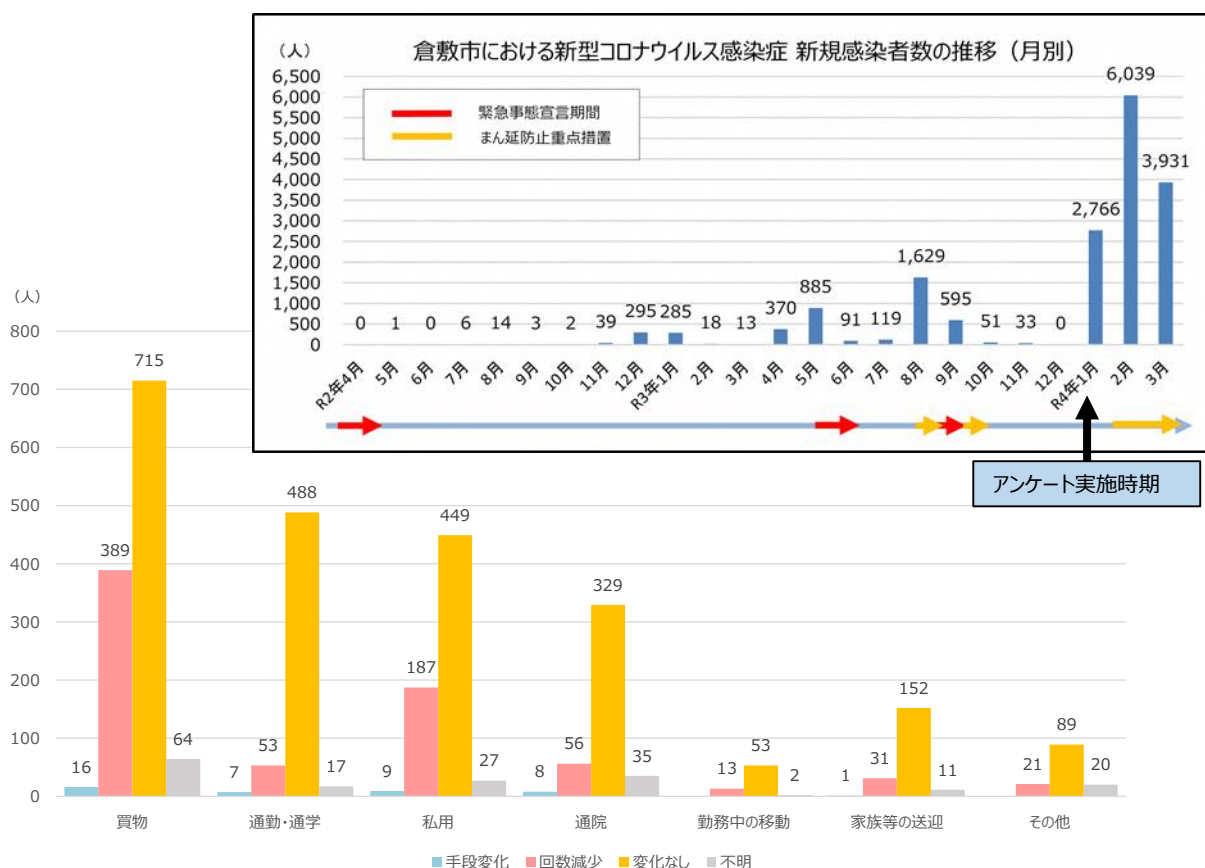
- 公共交通の運行に対する本市の財政負担は、近年の路線バスの廃止などを受け、交通事業者への補助制度を見直したことにより増加しています。
- 令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により収益が悪化した交通事業者への支援により、市の財政負担が増加（令和3年度：91,801千円、市民1人あたり年間191.8円の負担）しています。



資料：交通政策課資料、住民基本台帳（各年度末の人口）

図1-20 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1-21 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（新幹線、在来線）、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、琴参バスの5社によって運行されています。
- 加えて、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市内9地区で運行されています。
- 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。

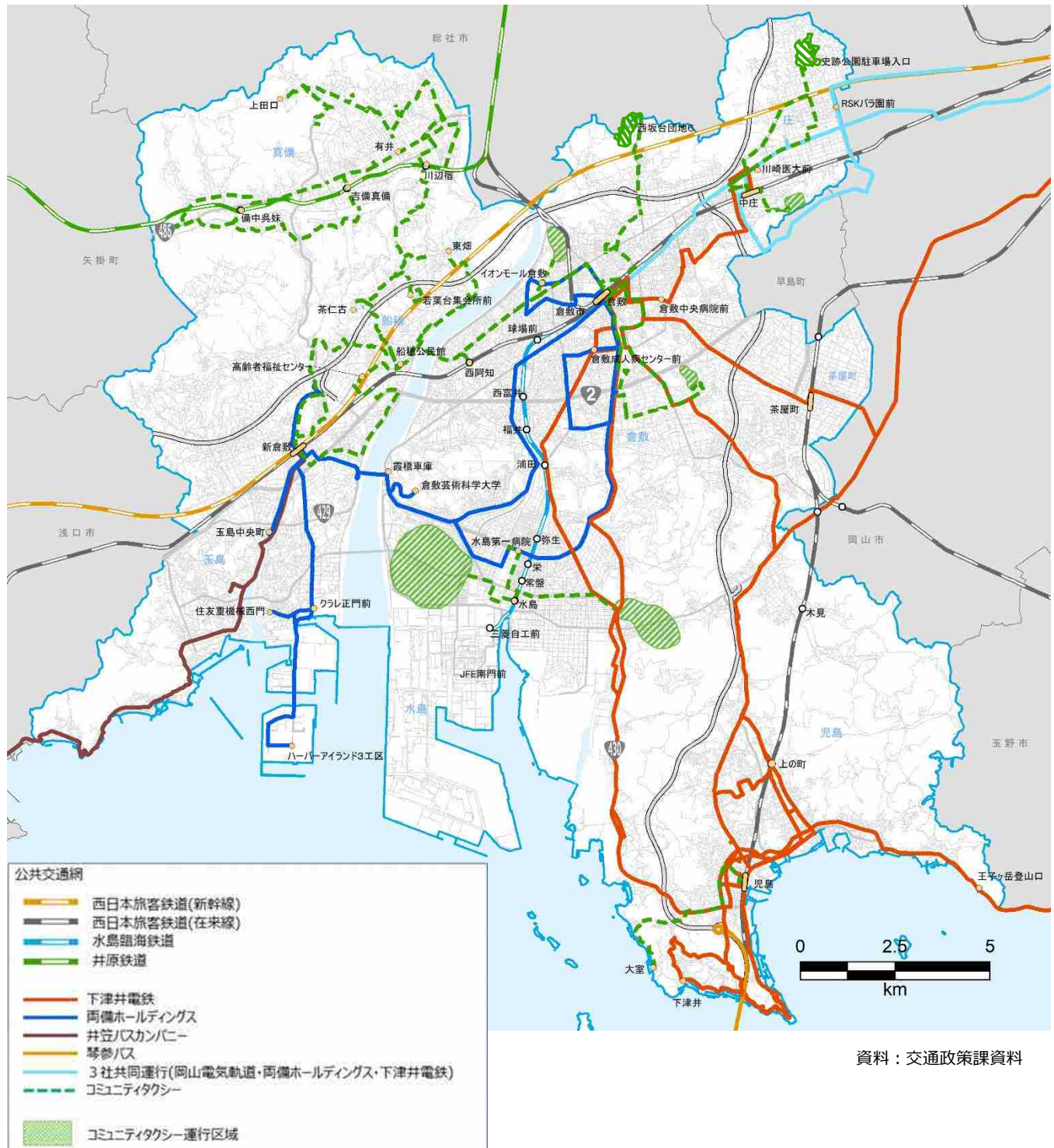


図1-22 公共交通ネットワーク

②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。

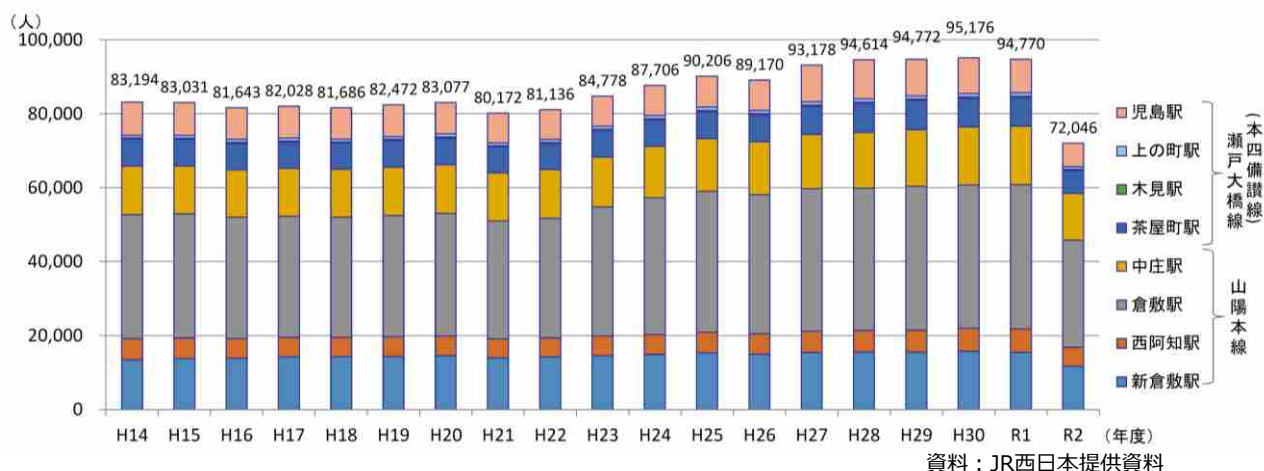


図1-23 市内のJR西日本各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

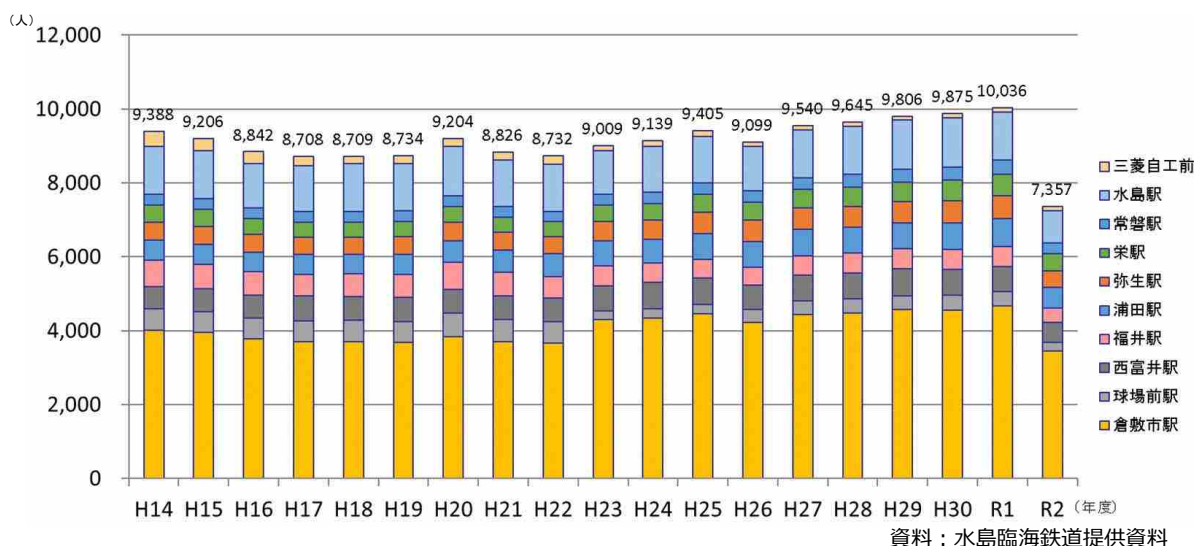


図1-24 水島臨海鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移



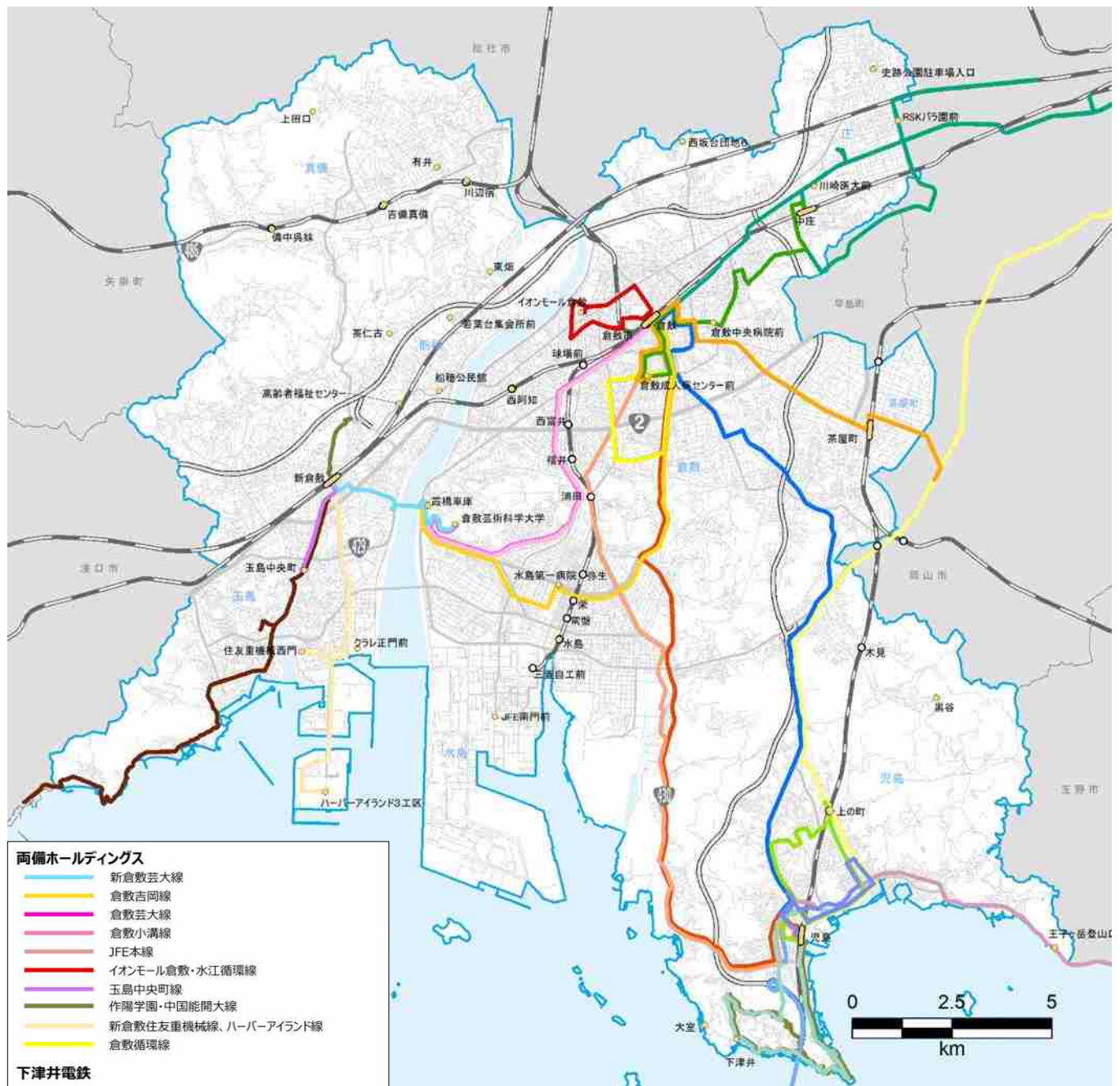
各駅の乗降者数について、H16年度から2年に1回の調査、H22年度から3年に1回の調査、H26年度以降は調査未実施

資料：井原鉄道提供資料

図1-25 市内の井原鉄道各駅の一日あたり平均乗降者数の推移

②バス

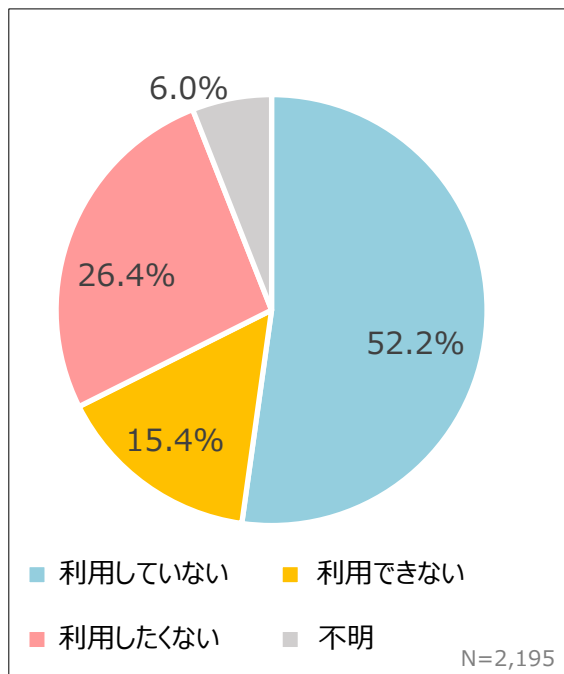
- 市内の路線バスは、倉敷駅を中心に放射状のネットワークを形成しており、広域拠点、地域・地区拠点間を結ぶ重要な移動手段となっています。
- 地域内の路線は、児島地域、玉島地域のJR主要駅を中心に運行されています。



資料：交通政策課資料

図1-26 路線バスの運行状況

- 公共交通に関する市民の意識等について把握するため、令和３年度及び令和４年度に実施したアンケート調査によれば、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。
- 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39.1%、ワンステップ車両が33.3%、これらを合わせると72.4%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1-29 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1-30 路線バスを利用しない理由

表1-4 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

□ 市内には23(岡山県タクシー協会を含む)のタクシー営業所があり、市のほぼ全域をカバーしています。

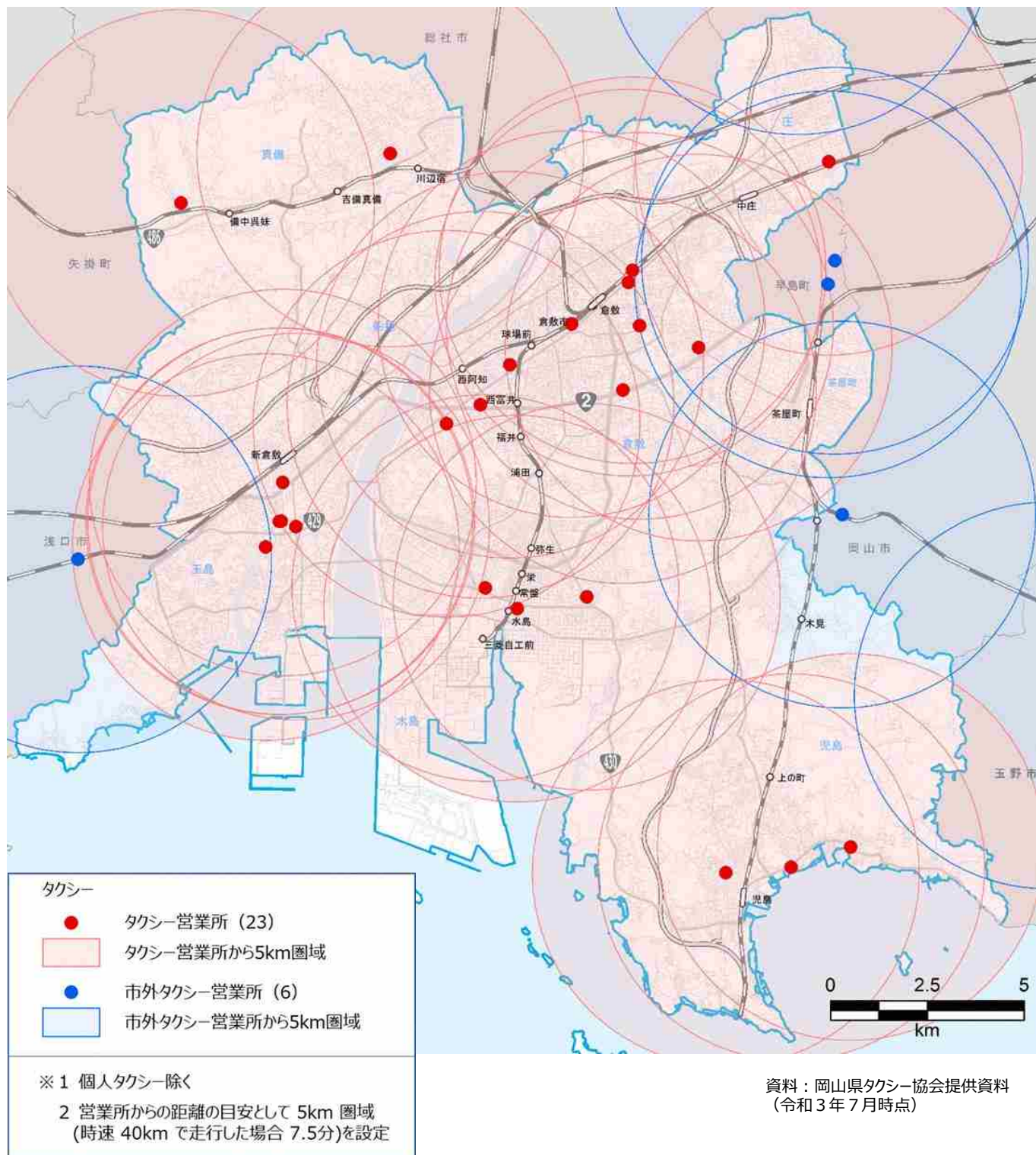
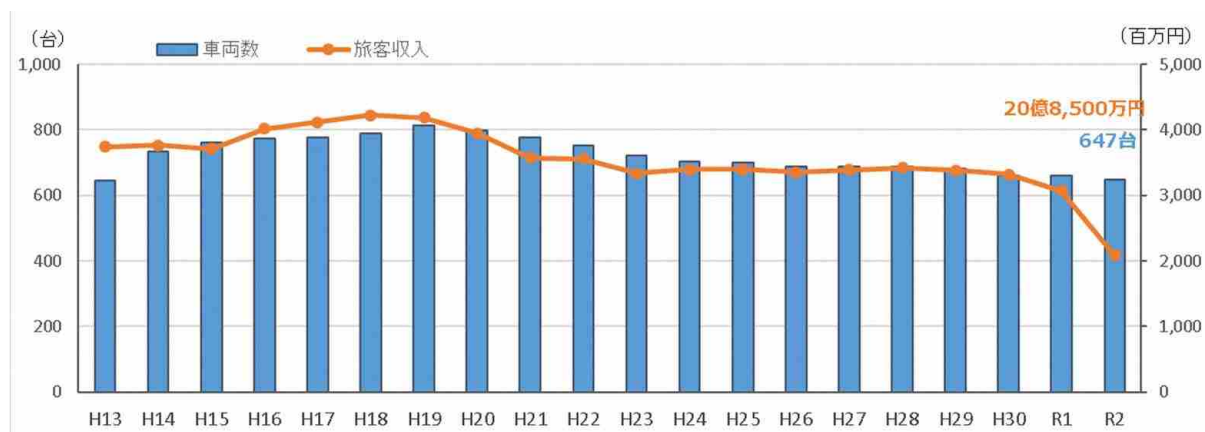


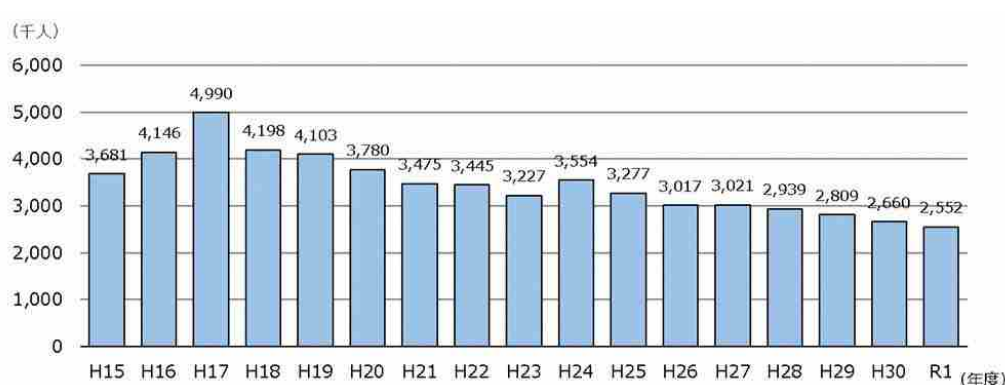
図1-31 タクシー事業者の分布

- 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。
- 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20億8,500万円にまで減少（令和元年度から10億円減少）しています。



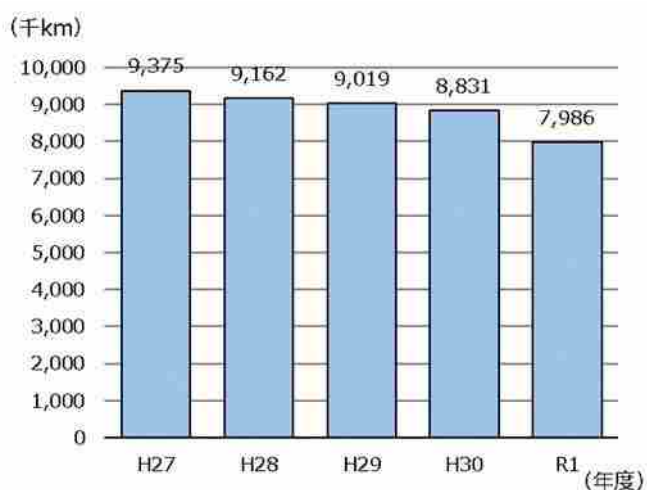
資料：倉敷圏域のタクシー事業者の概要 令和3年6月30日（中国運輸局岡山運輸支局）

図1-32 タクシー車両数と旅客収入の推移（倉敷交通圏）



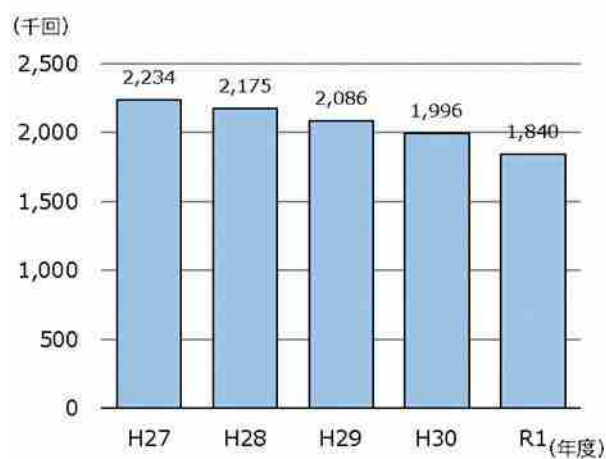
資料：岡山運輸支局（～平成26年度）、中国運輸局 運輸要覧（平成27年度～）

図1-33 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1-34 タクシー実車キロの推移（倉敷交通圏）

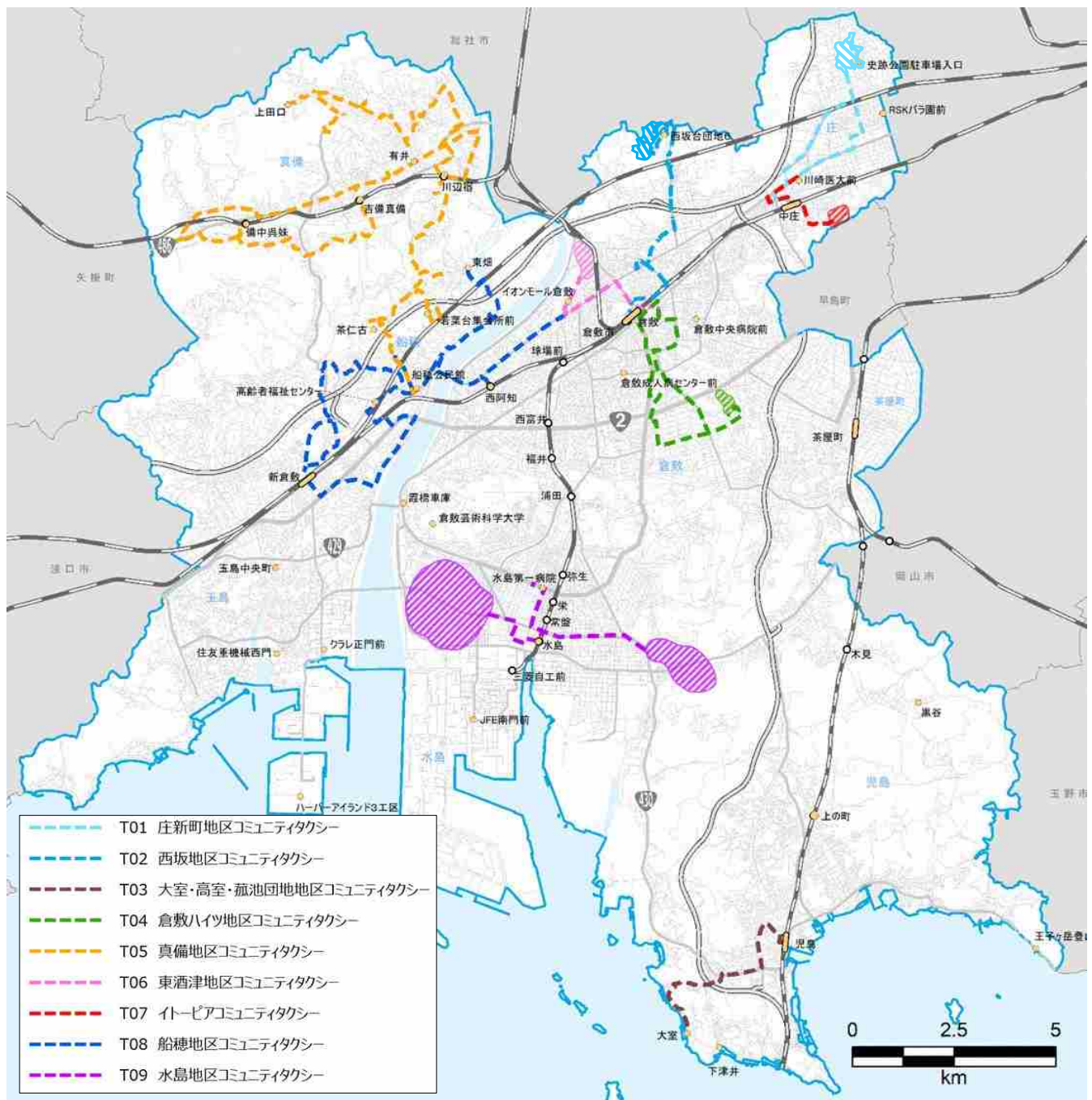


資料：中国運輸局 運輸要覧

図1-35 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

- 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。
- 平成19年度以降、運行エリアが徐々に拡大し、現在9地区で運行されています。



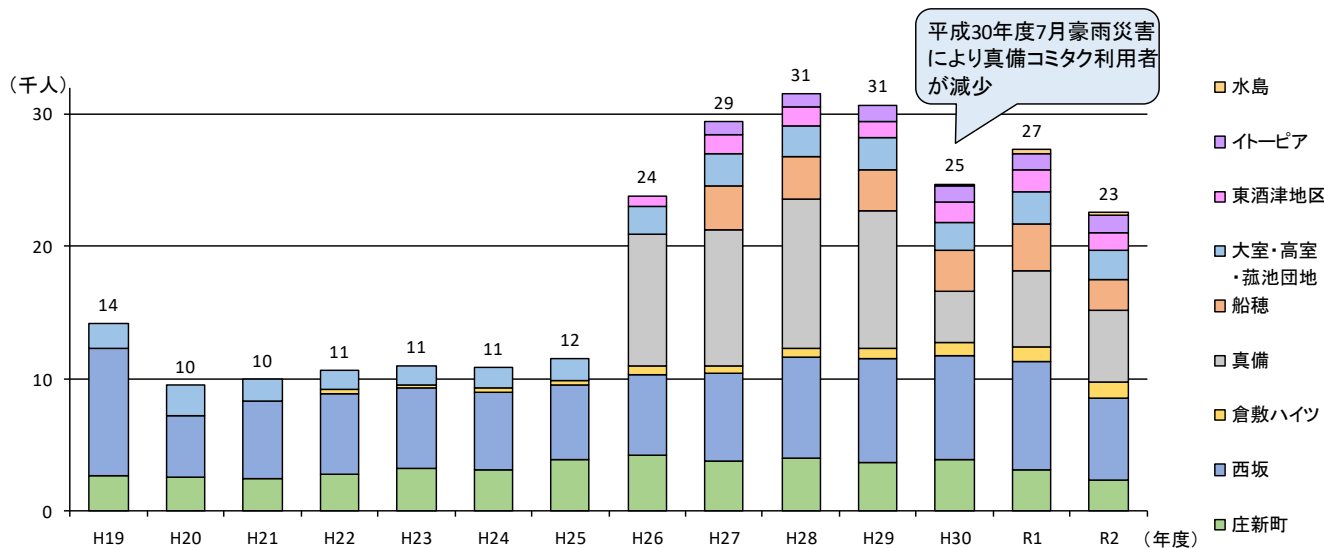
資料：交通政策課資料（令和4年7月時点）

図1-36 コミュニティタクシーの運行エリア

表1-5 コミュニティタクシー事業概要（事業許可区分：4条乗合）

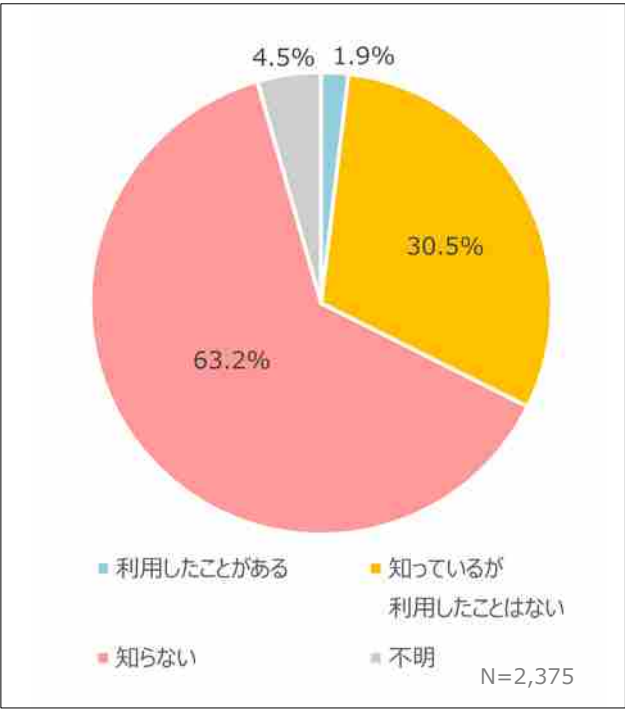
地区名	運行態様	実施主体
庄新町地区	区域運行	庄新町地区乗合タクシー運営委員会
西坂地区	区域運行	NPO法人地域の公共交通を守る会
大室・高室・菰池団地地区	路線不定期運行	大室・高室・菰池団地地区乗合タクシー運営委員会
倉敷ハイツ地区	区域運行	倉敷ハイツ地区乗合タクシー運営委員会
真備地区	区域運行	真備地区コミュニティタクシー運営委員会
東酒津地区	区域運行	東酒津地区コミュニティタクシー運営委員会
イトーピア地区	区域運行	イトーピアコミュニティタクシー運営委員会
船穂地区	路線定期運行、路線不定期運行	船穂地区コミュニティタクシー運営委員会
水島地区	区域運行	水島中央病院コミ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

- 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月豪雨災害や、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。
- 高齢になるにしたがって、コミュニティタクシーを知っている人、利用したことがある人の割合は大きくなっています。



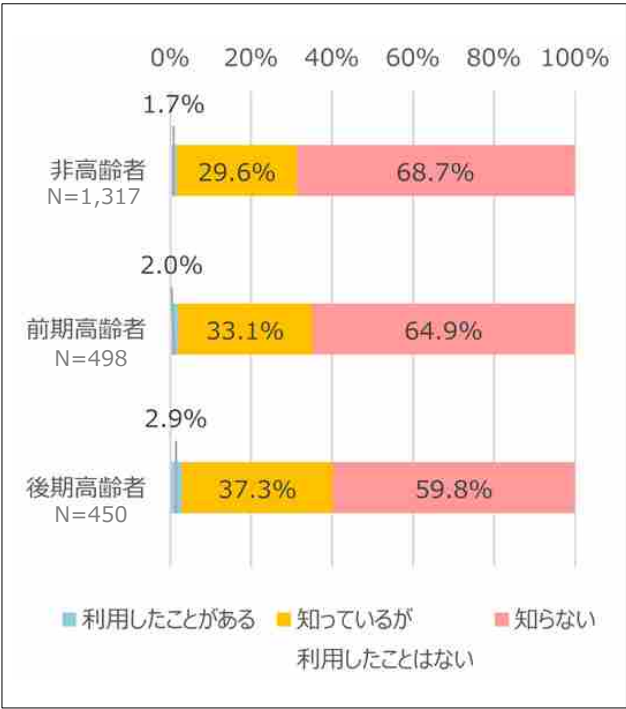
注) 1 真備地区は、平成25年8月からコミュニティタクシー制度に移行
 2 イトーピア団地は、平成27年4月からコミュニティタクシー制度を導入
 3 船穂地区は、平成27年9月からコミュニティタクシー制度を導入
 4 水島地区は、平成30年7月からコミュニティタクシー制度を導入
 資料：交通政策課資料

図1-37 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1-38 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1-39 コミュニティタクシーの認知・利用の状況（年齢階層別）

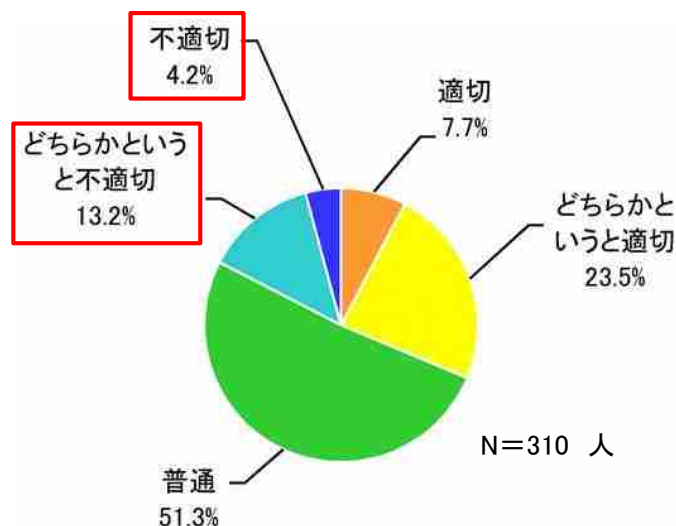
⑤交通結節点

- 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。
- 令和4年度に実施した市民モニターアンケートにおいて、倉敷駅から商店街、美観地区への経路や、乗換等の案内が適切にできているか尋ねたところ、約半数の方が「普通」、約3割の方が「適切」または「どちらかという適切」と回答していますが、2割弱の方は「どちらかという不適切」または「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1-40 JR倉敷駅乗換案内マップ



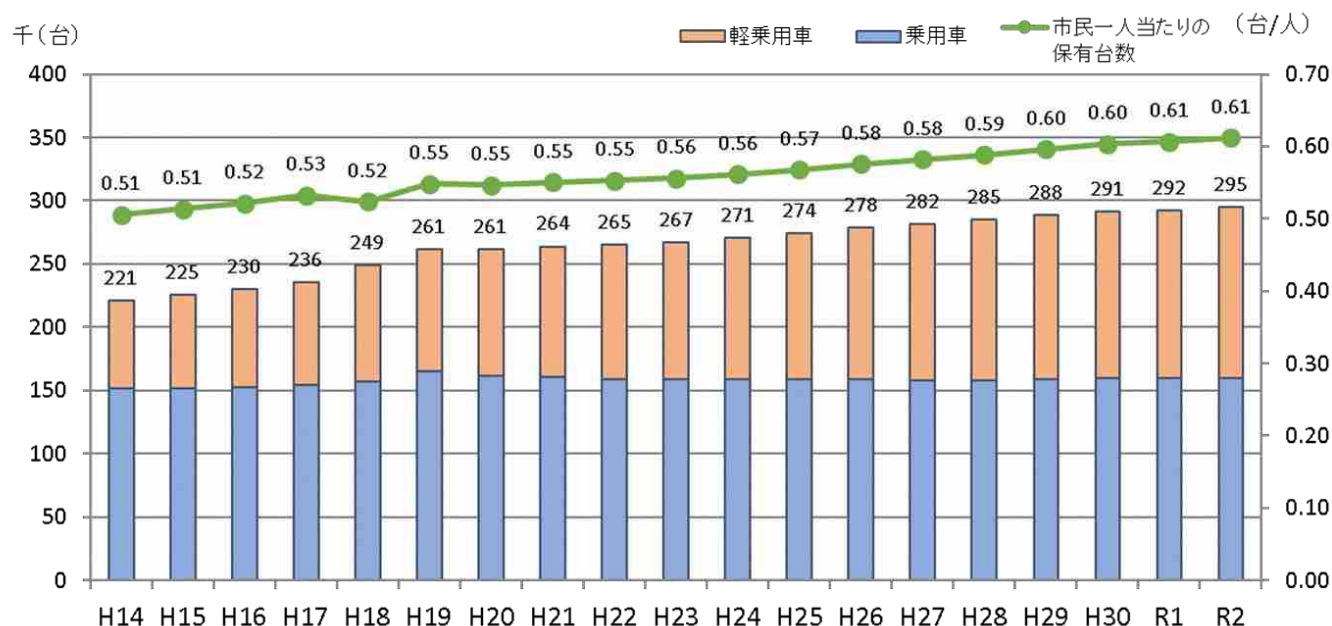
資料：「公共交通について」令和4年度市民モニターアンケート

図1-41 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。

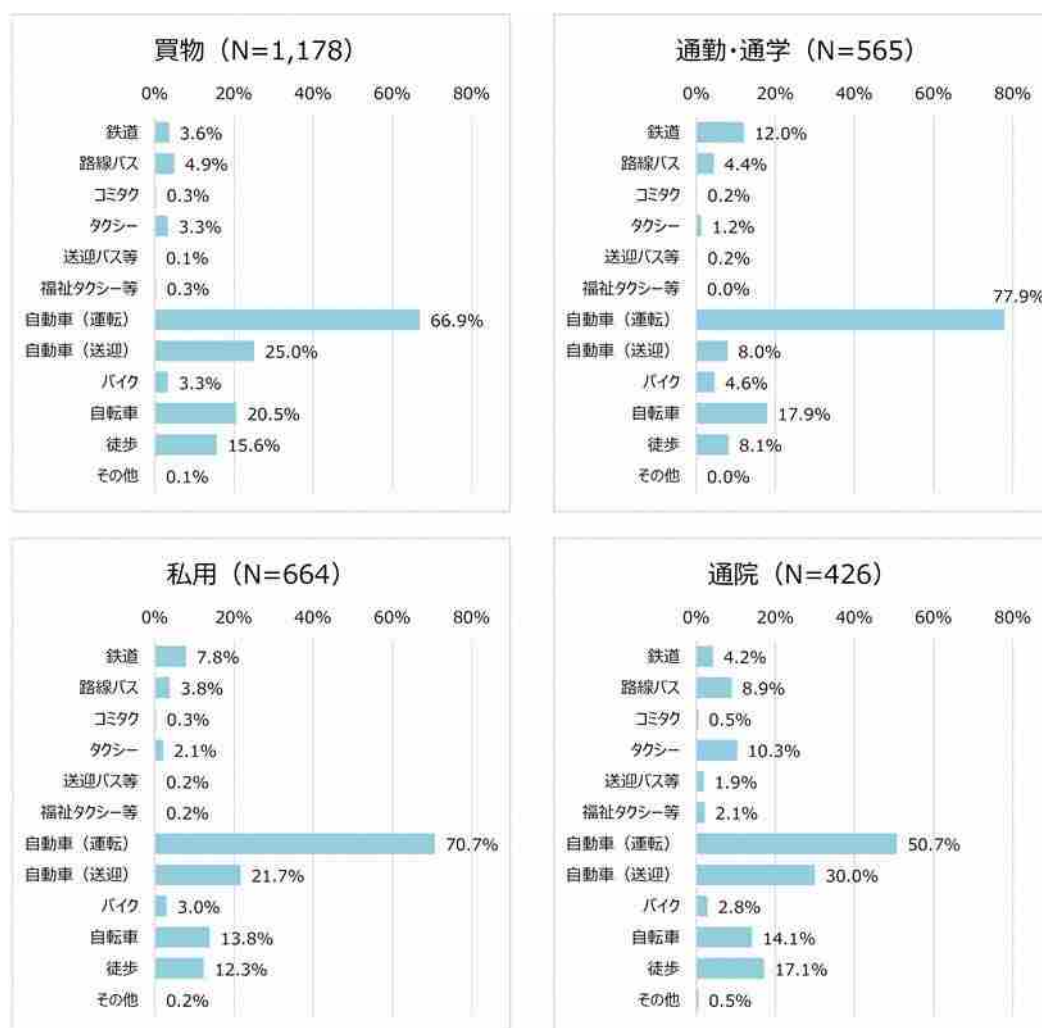
□ 日常的な移動手段は、いずれの目的においても自動車（運転）が多くなっていますが、買物では自転車が2割程度、徒歩が2割弱存在しています。



※市民一人当たりの保有台数は各年3月時点の人口（住民基本台帳）より算出

資料：倉敷市統計書

図1-42 市内の在籍乗用車台数と市民一人当たり保有台数の推移

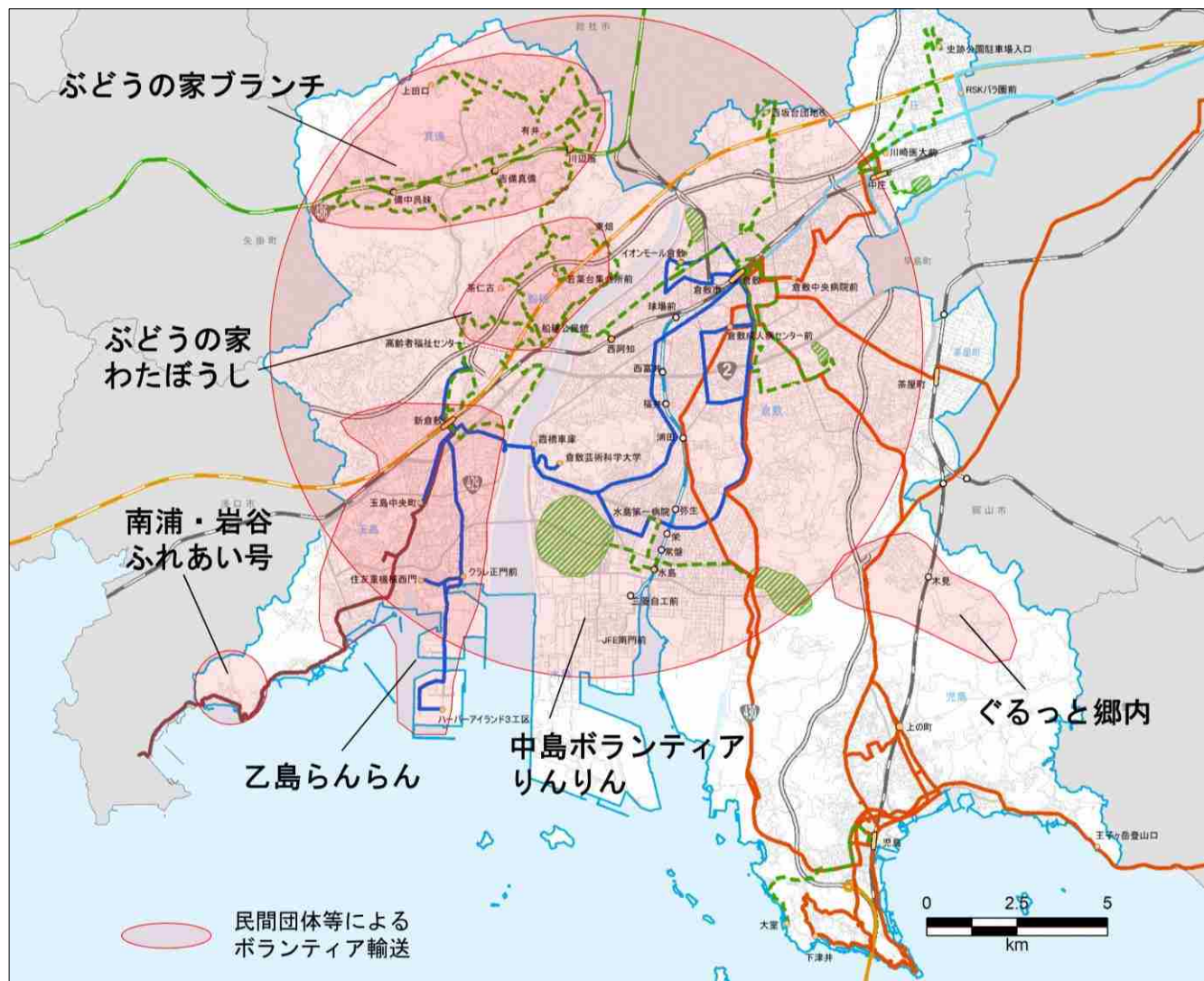


資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3）

図1-43 日常的な移動手段（選択率）

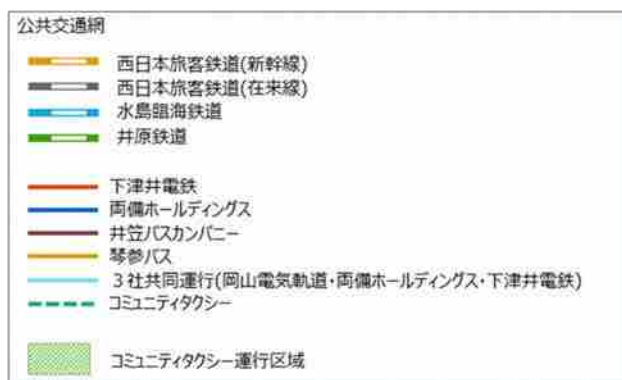
⑥地域の輸送資源

□ 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されています。



資料：交通政策課資料（令和5年3月時点）

図1-44 民間団体等によるボランティア輸送エリア



名称	輸送エリア	利用者数、車両台数
中島ボランティア りんりん	倉敷、玉島、水島地区等※1	35人、1台
ぐるっと郷内	郷内地区	25人、1台
乙島らんらん	玉島地区※2	68人、1台
南浦・岩谷 ふれあい号	南浦・岩谷地区	30人、1台
ぶどうの家ランチ	真備地区	46人、1台
ぶどうの家 わたぼうし	船穂地区	90人、4台

※1 利用者：中島小学校地区の高齢者・障がい者

※2 利用者：乙島小学校地区の高齢者・障がい者

資料：交通政策課資料（令和4年3月時点）

図1-45 病院・大学等の送迎バス



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、行政コストの増加が懸念 - 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災害発生時の支援状況		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	交通事業者に対する補助金の増加に伴う市の財政負担の増加
	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 - バス未利用者の約半数が「自宅の近くにバス停があるが利用していない」 - 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」こともバス未利用の理由 - 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割である一方、実際の利用経験者数は少ない
⑤交通結節点		JR倉敷駅における乗換等の案内について、一定数が不適切と感じている
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

1-4 公共交通の維持・向上に対する市民意識

- 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、それに伴い減便や路線の廃止が行われ、さらに利用者が減少していくという悪循環から、今後、公共交通を維持することが困難となり、交通弱者等の移動手段がなくなってしまうことも懸念されます。
- このような状況の中、「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、市民の意識を把握するため、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。

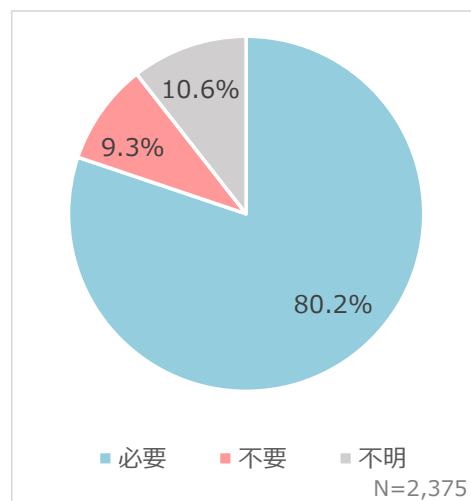
アンケート調査の概要

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、公共交通を維持し、利便性を向上させることが「必要」との回答が約8割となっています。



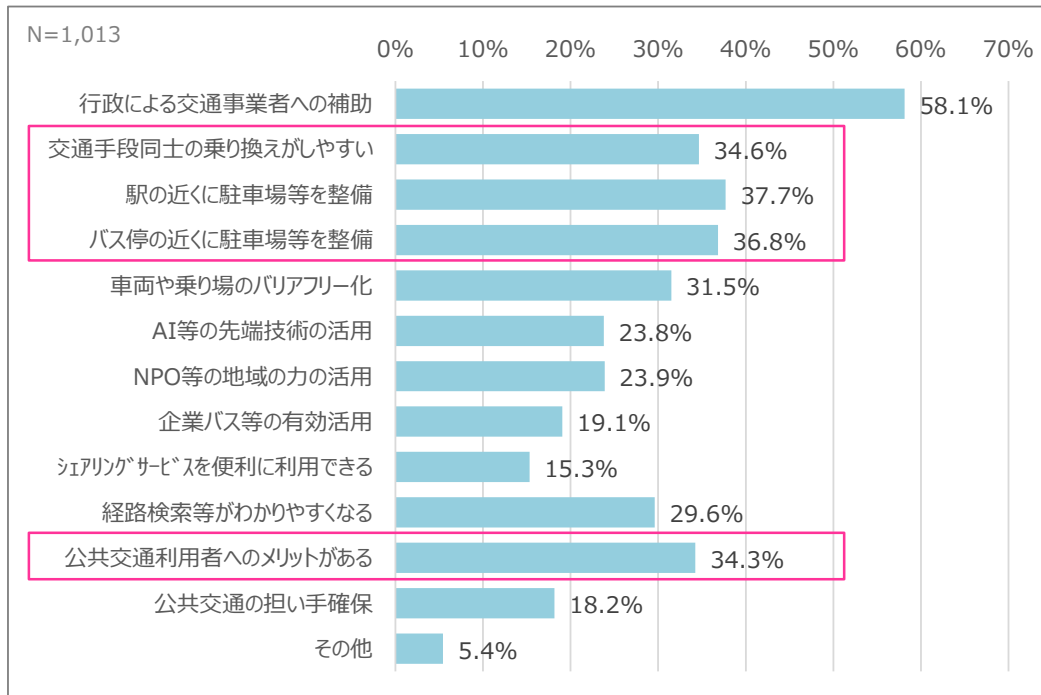
資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3及びR4の合算値）

図2-9 公共交通の維持・向上の必要性について

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。



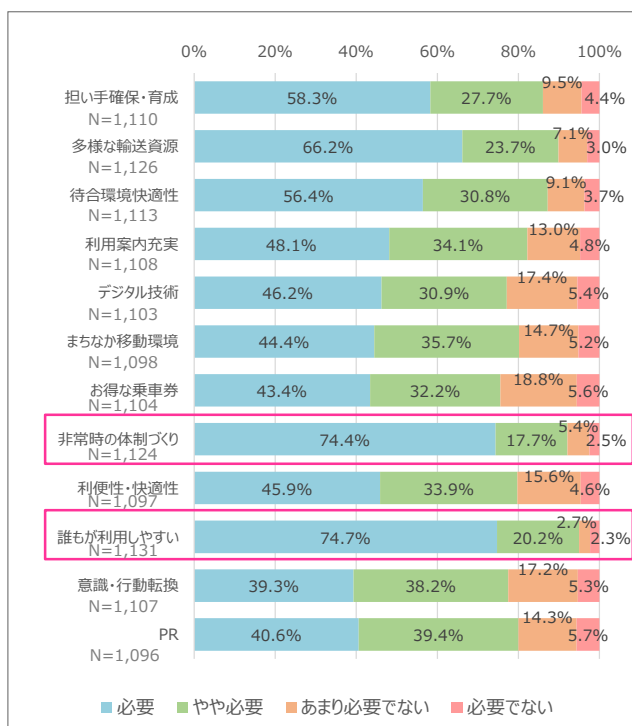
資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R3年度）

図2-10 地域の移動環境の維持・向上に必要な取組について

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。

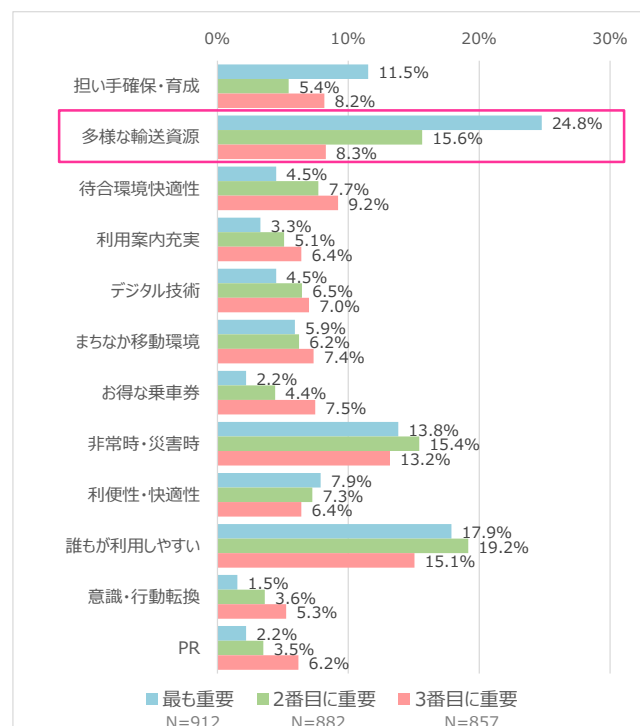
□ いずれの取組についても、「必要」「やや必要」の回答が約8割となっており、中でも「非常時・災害時に備えた体制づくり」や「誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備」に対する必要性が高くなっています。

□ 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）

図2-11 取組の必要性について



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4年度）

図2-12 取組の重要度について

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。

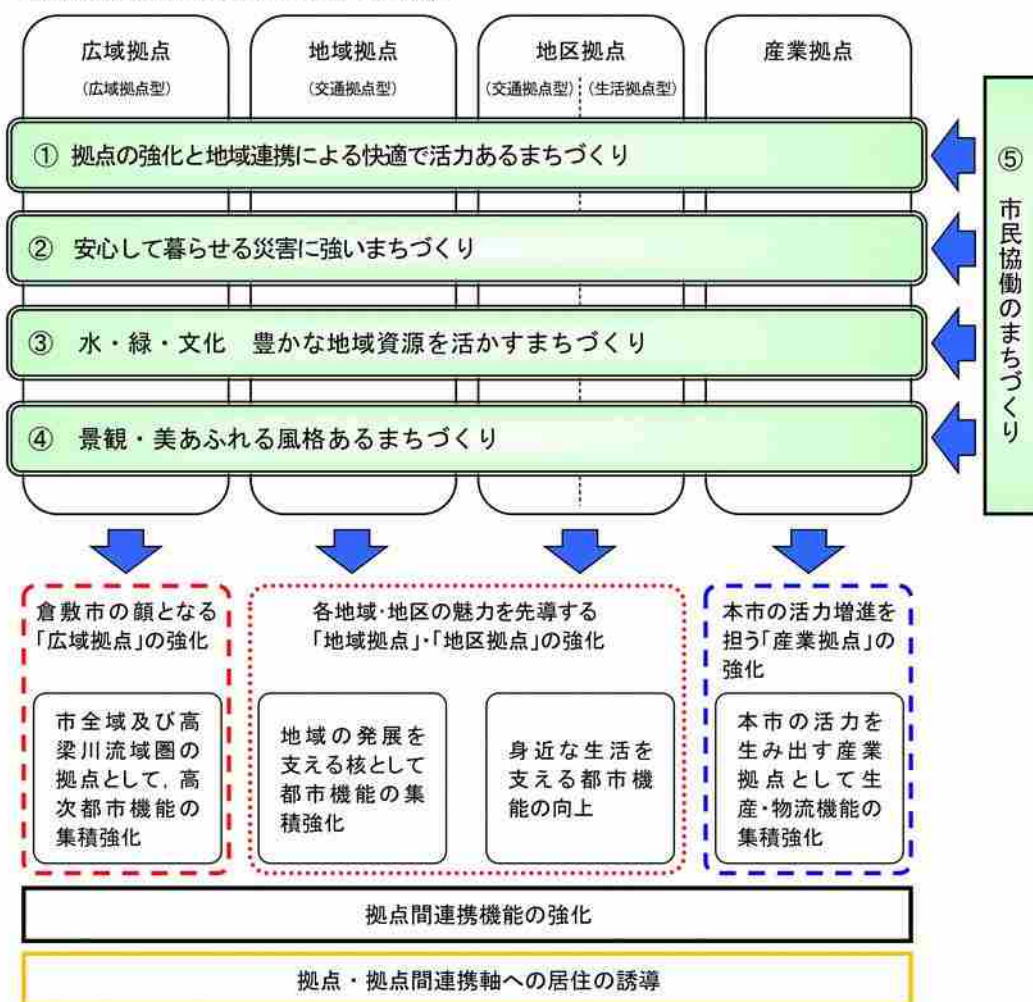
計画の概要	
計画の期間	令和3（2021）年度～令和12（2030）年度
倉敷市のめざす将来像	豊かな自然と 紡がれた歴史・文化を 次代へ繋ぎ 人と人の絆と慈しみの心で 地域を結ぶまち倉敷
公共交通に関連した項目	
めざすまちの姿	便利に公共交通が利用でき、その周辺に住まいや生活に必要な施設が集まっている
施策	公共交通を便利に利用することができる環境をつくる
基本方針	○公共交通により、各地域・地区の拠点にアクセスできる環境を整備していくとともに、その沿線での暮らしを支える日常生活サービス施設や居住を誘導します。 ○主要な駅とその周辺の病院・福祉・商業施設などのあるエリアについて、一体的に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

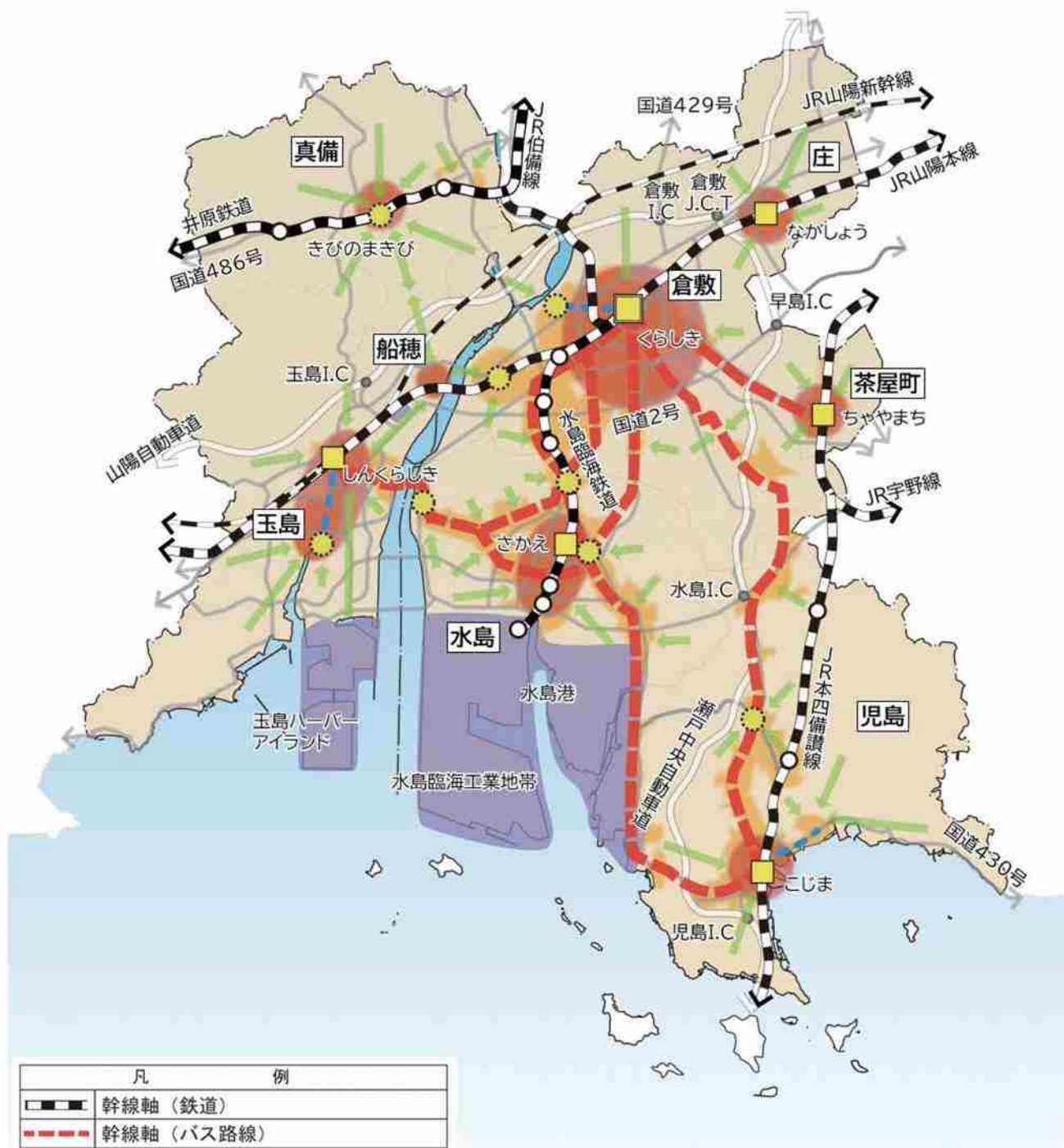
＜都市構造の基本方針とまちづくりの目標＞



＜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
	高速道路軸
	主要幹線道路軸
	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。

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

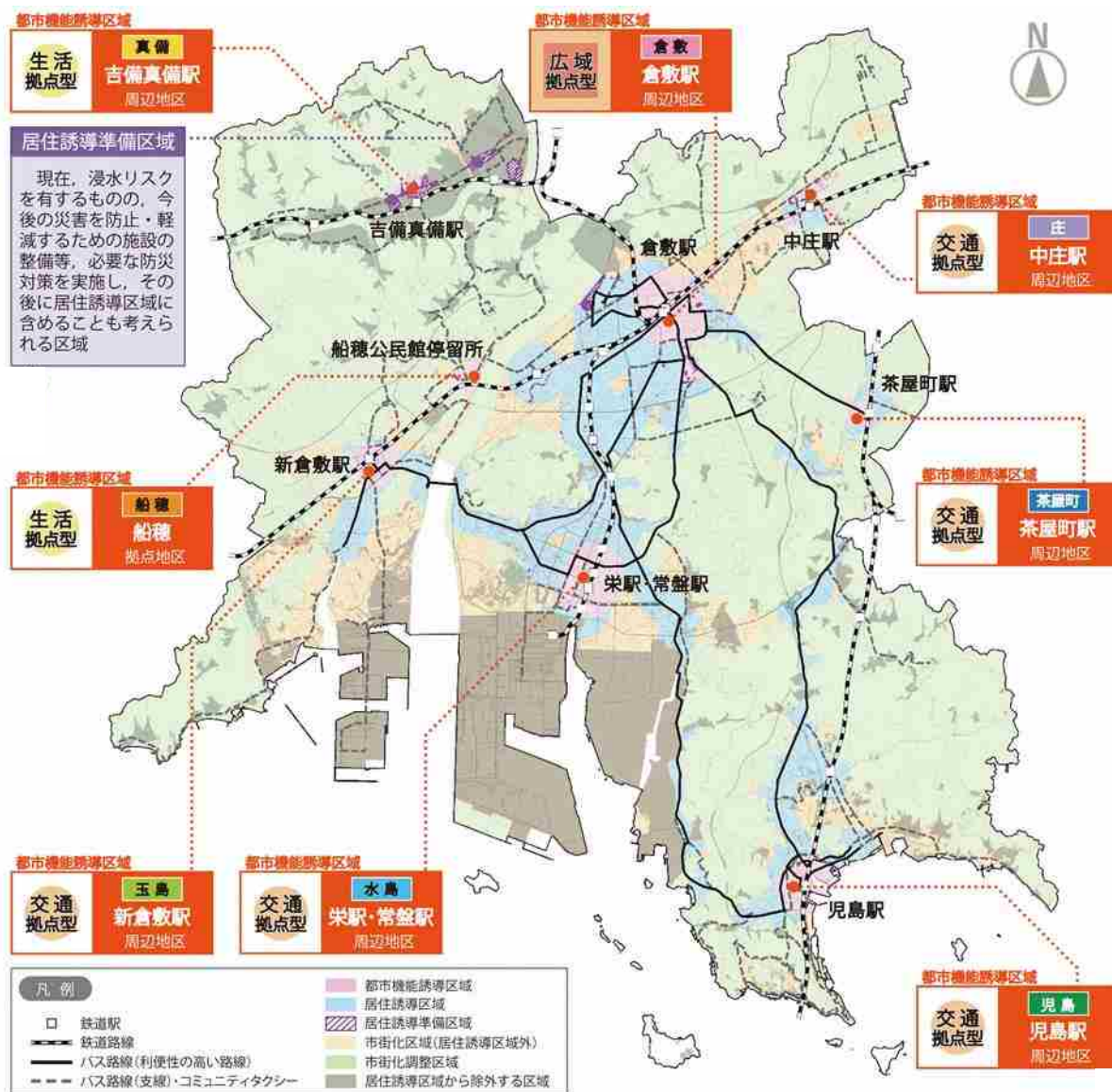


図2-3 立地適正化計画の誘導区域図



図2-4 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） 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）

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する。	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）でつなぐ） 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、利便性と快適性を向上） 駅前広場整備（乗り継ぎ性の向上、動線整備）

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） 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）

倉敷市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
高齢者が気軽に出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⇒地域の支え合い活動による移動支援、コミュニティタクシー導入の支援） 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）

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る	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）

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る	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、移動支援サービスを充実） 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） 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を促進。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分担し各事業を促進） 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る。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） 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。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を周知）

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） 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）

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」を目指す	地球温暖化対策（公共交通機関との連携のための駐輪場のPR） 渋滞緩和対策（鉄道の駅周辺やバス停併設の駐輪場のPR）

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る）

クールらしきアクションプラン（平成30（2018）年3月策定）※改定中	
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とともに、次世代自動車の普及促進を図る	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）

2-2 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

【倉敷市立地適正化計画】

めざすべきまち づくりの方向性

- ① 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
- ② 誰もが安全・安心・快適・健康に暮らせる生活圏の形成
- ③ 暮らしを支え、活気を生み出す魅力的な拠点の形成
- ④ ゆとりある良好な居住環境の維持



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多様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、利用しやすい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

- ✓ 誰もが手軽にいつでも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

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、既に取り組が完了した事業については、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。

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。

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
事業の方向性	幹線のサービス強化
事業①	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ったが、井笠バスとの運行間隔を調整し、一定間隔の運行を維持
基本目標 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①	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 ⇒関係機関と調整中であり、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
事業②	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
事業③	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

基本目標 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①	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
事業②	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 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	安定したサービス提供に向けた体制づくり
事業①	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
事業②	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

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

基本目標 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	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①	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「ことぶきバス」「もみじバス」の発行 ◎障がい者を対象とした利用料金等の助成 ⇒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
事業②	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元にかけて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にかけて39台導入

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
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①	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）
事業②	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

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
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①	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」を創造 ○ 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
事業②	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

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
事業の方向性	鉄道のサービス向上と利用促進
事業①	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
事業②	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の開催による利用促進

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

基本目標 7	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①	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）
事業②	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

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
事業の方向性	観光客の二次交通の充実と情報発信
事業①	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
事業②	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」（R4.11月から「tabiwa by WESTER」に変更）、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

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、計画期間内において一定程度成果が得られた事業もありますが、平成30年7月豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の影響による幹線・コミュニティタクシー利用者数の減少などもあり、令和3年度では、4つの評価指標のうち、「わかりやすい情報提供の取組件数」は目標値を達成していますが、他の3つは未達成となっています。

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。		



事業実施結果(令和3年度)

- ・目標値 3,470,000人/年
- ・実績値 2,626,270人/年

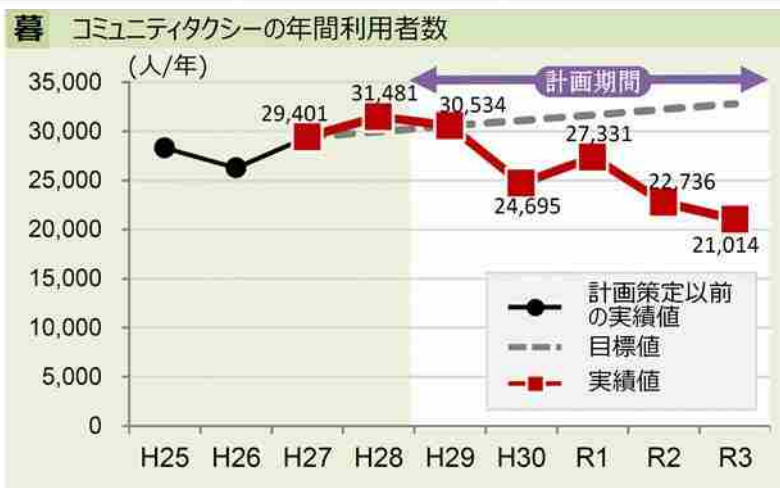
→ 未達成

図2-5 幹線の年間利用者数

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。		



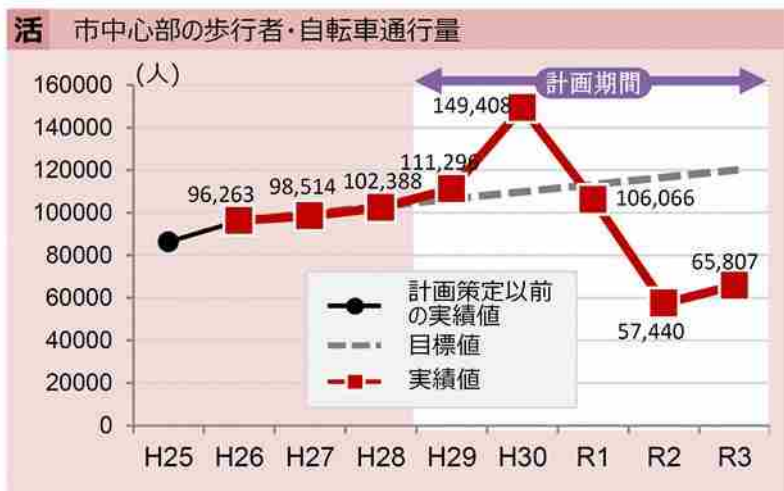
事業実施結果(令和3年度)

- ・目標値 32,800人/年
- ・実績値 21,014人/年

→ 未達成

図2-6 コミュニティタクシーの年間利用者数

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。		



事業実施結果(令和3年度)

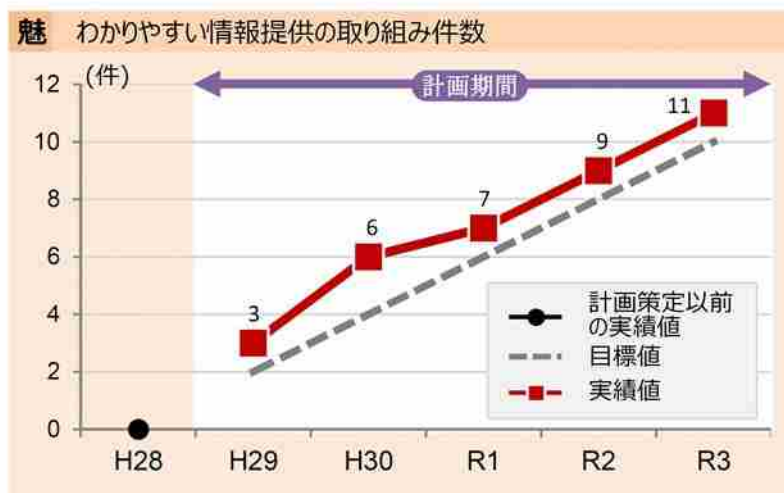
・目標値 120,000人/日

・実績値 65,807人/日

→ 未達成

図2-7 市中心部の歩行者・自転車通行量

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。		



事業実施結果(令和3年度)

・目標値 10件

・実績値 11件

→ 達成

図2-8 わかりやすい情報提供の取り組み件数

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公共交通の存続危機

- 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。
- 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、サービスレベルの維持に向けた交通事業者への財政支援は増加しています。

② 公共交通不便地域が広く公共交通を手軽に利用できない

- 高齢化率が30%以上となるエリアは、縁辺部に特に多く分布していますが、縁辺部を中心に多くのバス路線が廃止されており、公共交通を利用しづらい状況となっています。

③ 利用者ニーズと実際のサービスレベルの乖離

- バスを利用しない理由について、「目的地へ行けない」、「運行本数が不十分」と答えた方が多くなっており、日常生活に必要な施設が公共交通を利用してアクセスしにくいエリアに多数立地していることや、多くのバス路線の廃止・減便等によりサービスレベルが不十分となっていることなどが原因と考えられます。
- 路線バス車両の一部は、バリアフリー対応が不十分な状況となっています。

④ 交通機関同士の乗り継ぎが不便

- 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」と回答しており、一部の利用者にとって利用しづらい状況となっています。

⑤ 自動車への過度な依存

- 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ことや、公共交通のサービスレベルが不十分なことなどから、多くの市民が自動車に依存せざるを得ない状況となっています。
- 路線バス等の公共交通を利用しない理由として「別の移動手段で移動できる」と回答した人が最も多くなっていることや、路線バスを利用していない人の約半数が「自宅の近くにバス停があるが利用していない」と回答していることから、自動車への過度な依存の状況が見られます。
- 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

- 高齢化の進行により、今後、高齢ドライバーや高齢独居世帯数（高齢者の一人暮らし）の更なる増加が予想されます。
- 近年、運転免許証の自主返納者数が増加傾向にある中で、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。

⑦ 公共交通に関する正しい情報発信・周知が不十分

- 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「どちらかという和不適切」、「不適切」と回答しており、利用者にとってわかりにくい状況となっています。
- 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」となっていることや、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ることなどから、公共交通に関する情報発信・周知が不十分と考えられます。

⑧ 目指すべき都市像との乖離

- 低密度な市街地が拡大しており、行政コストの増加が懸念されます。
- 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は、公共交通を利用してアクセスしづらいエリアにも多数立地している状況です。
- 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

- 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。

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」が必要不可欠です。
- サービスの維持・向上を目指す幹線・支線を明確化し、選択と集中によりバス路線の維持を図っていくとともに、公共交通不便地域においては、コミュニティタクシー制度の普及促進のほか、タクシーを活用した新たなサービスの導入・普及や地域の多様な輸送資源の利活用についても検討する必要があります。
- 次世代モビリティ等の新たな移動手段や自動運転技術の活用等によるラストワンマイル移動手段の確保についても検討することが必要です。

※ラストワンマイル＝最寄りの鉄道駅やバス停から最終目的地までの区間

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・地区を多様な移動手段によりネットワーク化し、公共交通を利用して市内の各地域・地区へ移動できる環境を整備することが必要です。
- 案内の充実、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の活用等により、ハード・ソフトの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ことが求められます。
- 上記の課題に対応するためには、鉄道、バス、タクシーの交通事業者相互間の連携はもとより、行政や地域住民、民間企業、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。

※MaaS(Mobility as a Service)＝一人ひとりの移動需要に応じて、複数の交通機関や移動サービスを最適に組み合わせ、スマートフォンなどを利用して検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービス

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、居住や都市機能の誘導の考え方も踏まえながら、コンパクトなまちづくりに向けた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・地区を多様な移動手段によりネットワーク化した上で、各移動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利用者が特に多い時間帯の増便検討や、ユニバーサルデザインの推進、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専用・優先レーンや、PTPS（公共車両優先システム）の検討のほか、車内の混雑情報の提供等の新型コロナウイルス感染症の影響による「新しい生活様式」に対応した交通サービスの提供も求められます。

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が利用されていない状況であり、この状態が続くと、公共交通の維持が困難となり、地域の移動手段が無くなってしまうことも懸念されます。
- このような中、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、公共交通利用のメリット等について、広報紙、ホームページ、SNS等を活用して発信していくことのほか、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。

※モビリティ・マネジメント＝過度に自動車に依存する状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度を利用する状態へと行動の転換を促していく取組

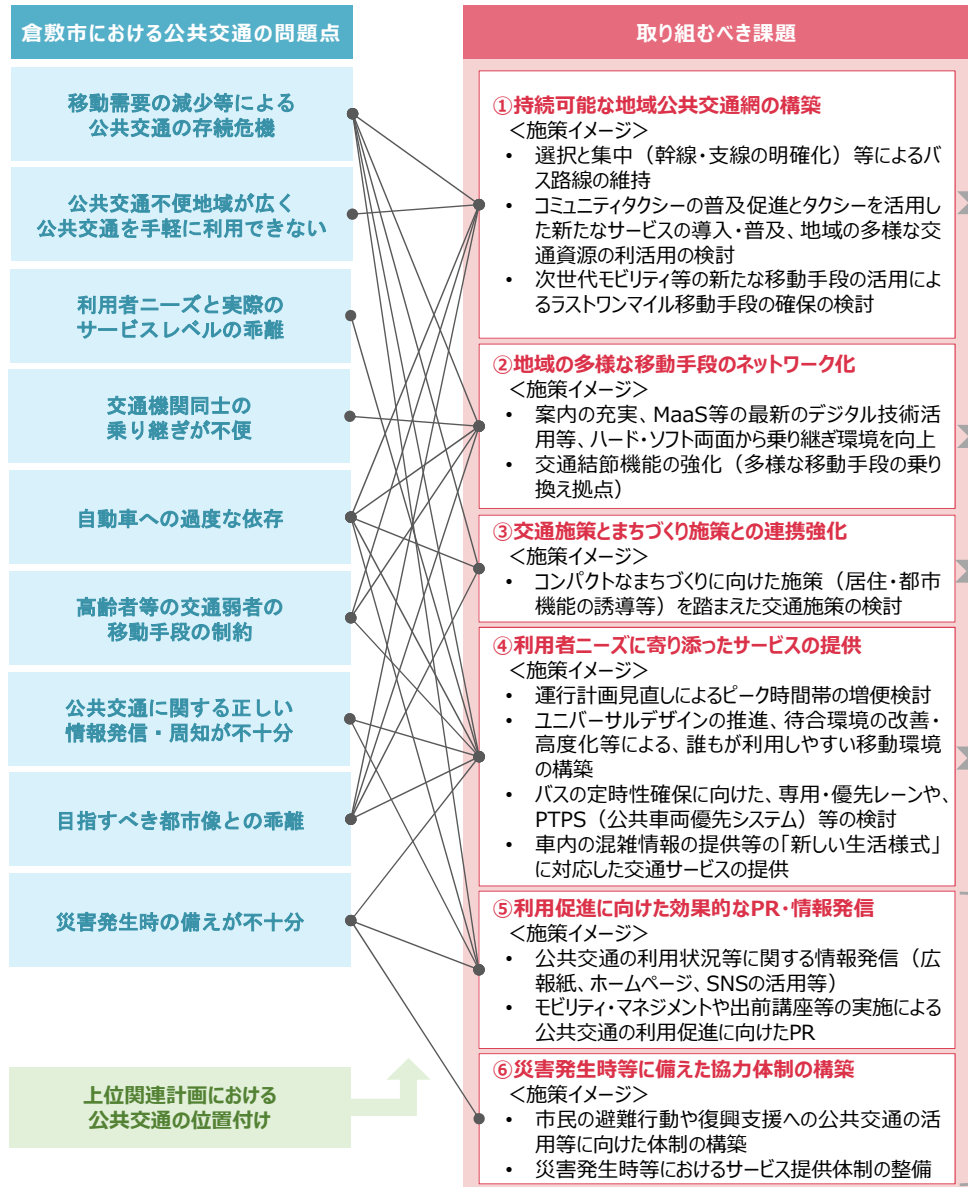
⑥災害発生時における協力体制の構築

- 平成30年7月豪雨災害の際には、避難者支援や復興支援のバス・タクシーが運行され、被災者の移動支援に公共交通が貢献しました。しかし、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し、安定したサービスを提供できるよう、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す。

4. 計画の基本方針

4-1 理念と基本方針

倉敷市における公共交通の問題点を踏まえ、取り組むべき課題の解決に向け、倉敷市が目指す地域公共交通のあるべき姿について次のとおり整理し、計画の理念、基本方針を定めました。



理 念

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、誰もが手軽にいつでも利用できる、**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、誰もが手軽にいつでも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、誰もが手軽にいつでも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

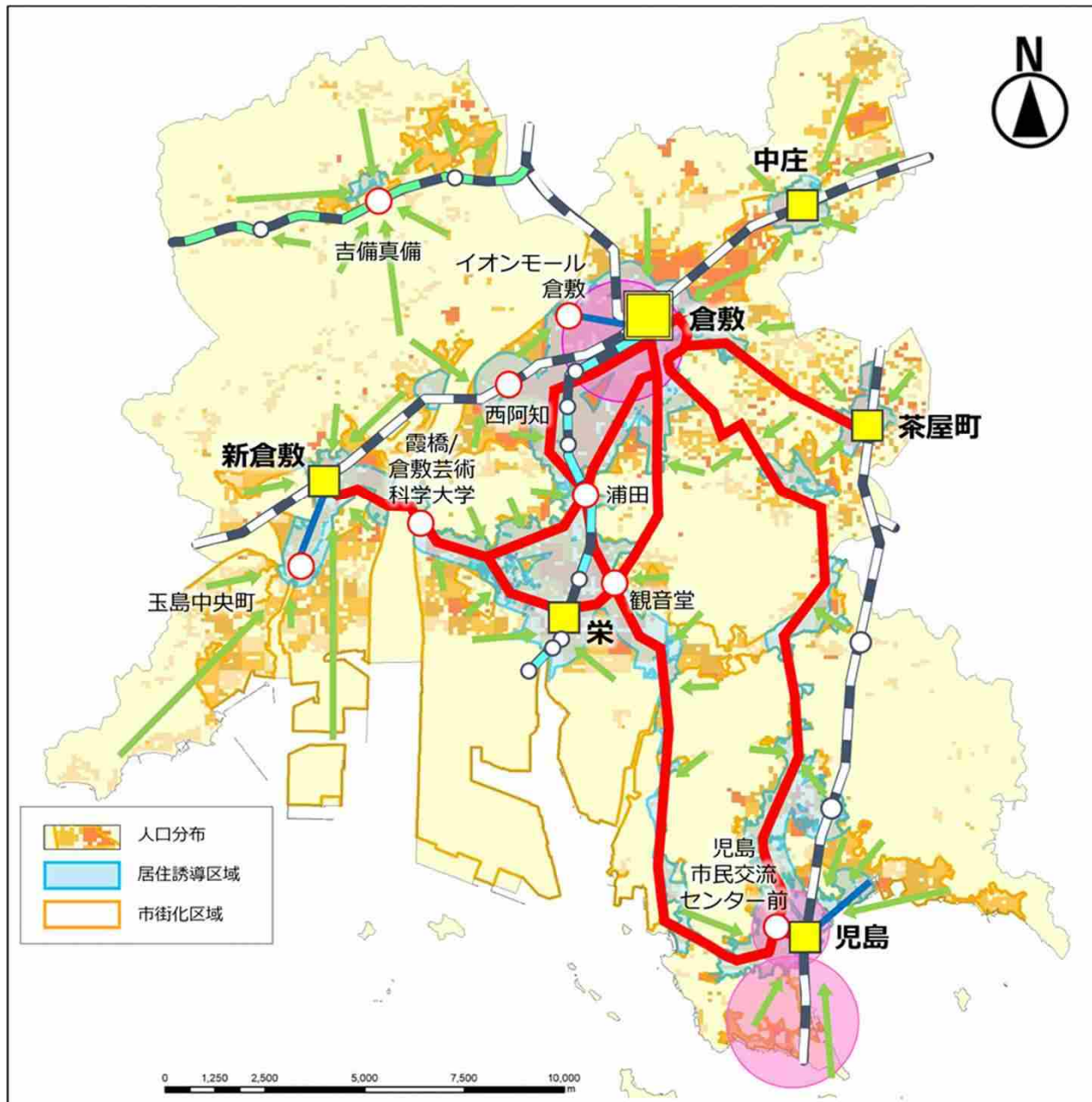
ユニバーサルデザインの推進等により誰もが快適に公共交通を利用することができる環境を整備し、満足度・質の高い交通サービスを提供するとともに、効果的なPR・情報発信により公共交通の利用促進を目指します。

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、市内における公共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維持・充実を目指します。



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。

図4-1 公共交通ネットワークのイメージ図

【参考】 広域交通の現状

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4-2 広域交通の現状

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。

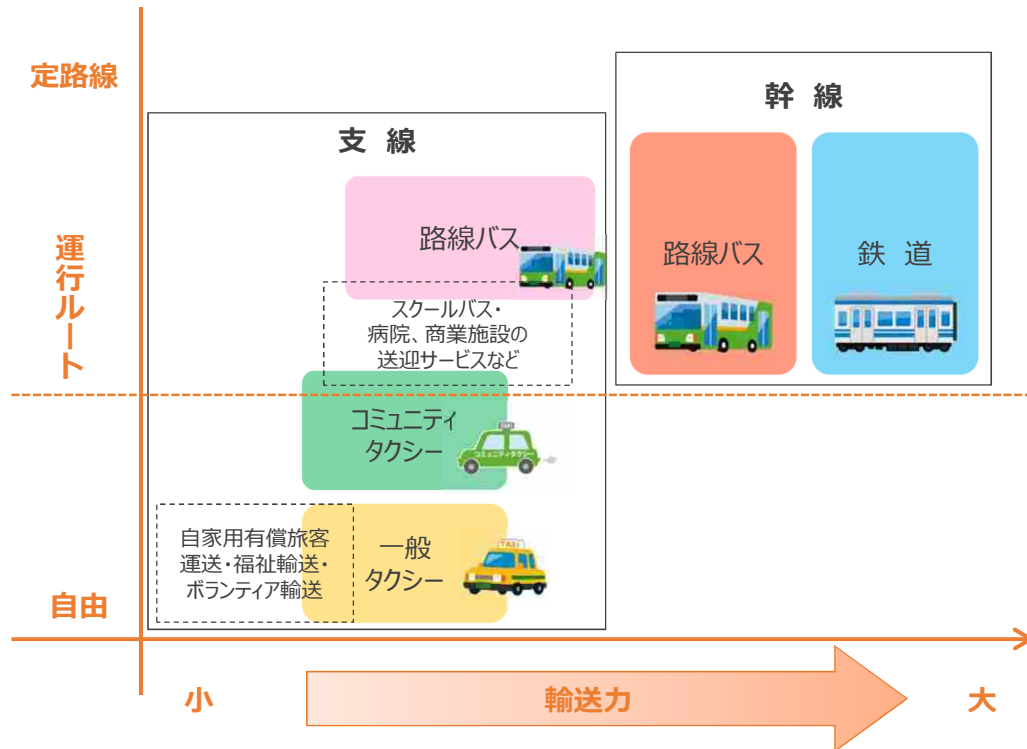


図4-3 地域旅客運送サービスと拠点の位置付け

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
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】 幹線と幹線の乗り継ぎや、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役割

□ 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、公共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。

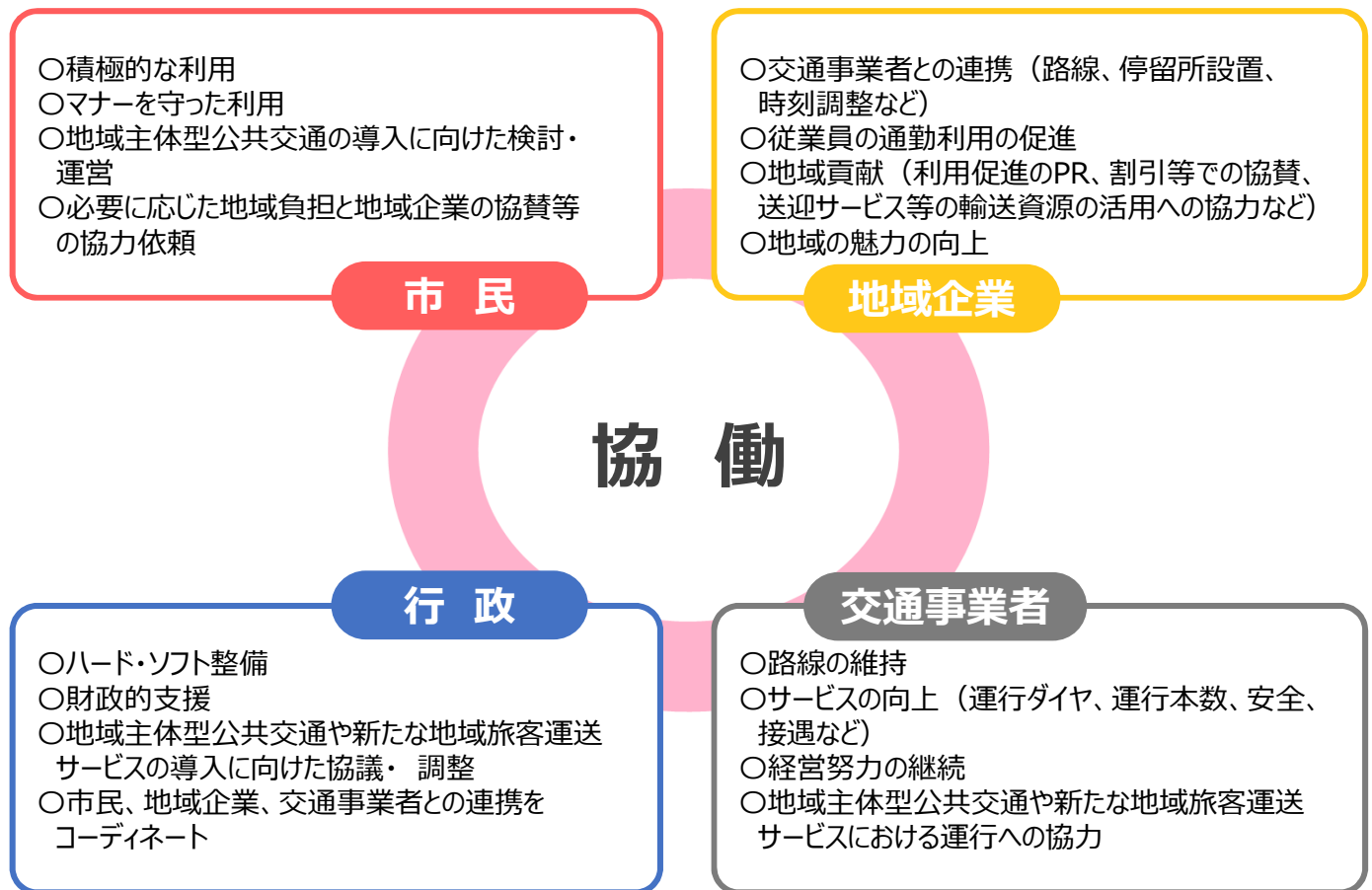
□ 地域の輸送資源

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、ボランティア輸送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、超小型電気自動車などの次世代モビリティは、自宅などの出発地から鉄道・バスなどの乗車地まで、または、これらの降車地から最終目的地までの区間の移動手段として、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。

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



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の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	幹線交通のサービス維持・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）】	①③④
	【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	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	
円滑な地域公共交通を支える	【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 鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上	②③
	【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
支える安心な地域公共交通	【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
地域公共交通が市民に愛される	【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	移動の快適性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交通施策とまちづくり施策との連携強化／④利用者ニーズに寄り添ったサービスの提供／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・向上

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、利便性の高い運行時間帯・運行回数（下表の運行水準）の確保に向け、財政支援等も行いながら、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

実施主体 交通事業者

実施期間 令和5年度～令和9年度

②鉄道施設等の適切な維持管理

鉄道の高架化により、踏切における渋滞解消等が実現された一方で、近年では高架施設（橋りょう）の老朽化や維持管理が課題となっています。

老朽化が進む橋りょう等の鉄道施設について、安全・安心な輸送環境の維持や将来的な維持管理費用の低減に向け、財政支援等も行いながら、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、持続可能な幹線交通サービスを構築します。

鉄道施設（橋りょう下部工）の耐震化



施工前



施工後

資料：水島臨海鉄道提供資料

実施主体 交通事業者

実施期間 令和5年度～令和9年度

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（下表の運行水準）の確保に向け、財政支援等も行いながら、支線交通の利便性の維持・向上を図ります。

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

実施主体	交通事業者
実施期間	令和5年度～令和9年度

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、公共交通不便地域における移動手段の確保に向け、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



実施主体	市民、地域企業、交通事業者、倉敷市
実施期間	令和5年度～令和9年度

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。

市内タクシー事業者によるタクシー相乗りサービスの例

※高小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>

高小小学区 ⇄ 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。）

実施主体	交通事業者、倉敷市
実施期間	令和5年度～令和9年度

事業

④地域公共交通確保維持改善事業の活用（玉島地区バス路線の運行継続）

玉島地区のバス路線は、地域の生活交通として確保・維持する必要があります。一方、事業者や市の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域旅客運送サービス継続事業）の活用により、運行を継続する必要があります。

○従来の運行事業者

両備ホールディングス株式会社

○対象路線の概要

路線名	系統名	区間・キロ程	対象地域
玉島中央町線	駅線	新倉敷駅～玉島中央町 (キロ程：2.7km)	玉島地域（玉島爪崎、新倉敷駅前1～5丁目、玉島八島、玉島阿賀崎1・2・5丁目、玉島中央町1～3丁目）
新倉敷住友重機械線	住友東	新倉敷駅～住友重機械西門 (キロ程：5.3km)	玉島地域（玉島爪崎、新倉敷駅前1～5丁目、玉島、玉島1丁目、玉島乙島）
	坂田町	新倉敷駅～坂田町 (キロ程：4.6km)	
ハーバーアイランド線	ハーバーアイランド	新倉敷駅～ハーバーアイランド3工区 ※クラレ入口経由 (キロ程：9.6km)	
	クラレ正門 ハーバー3	新倉敷駅～ハーバーアイランド3工区 ※クラレ正門前（新道）経由 (キロ程：9.8km)	
	クラレ入口 ハーバー3	新倉敷駅～ハーバーアイランド3工区 ※クラレ入口（新道）経由 (キロ程：9.4km)	
作陽学園・中国能開大線	中国能開大	新倉敷駅北口～中国能開大 (キロ程：2.2km)	玉島地域（玉島爪崎、玉島長尾）

○検討・実施手順

令和5年度	令和6～9年度
⇒ ⇒ 実施方針の策定・継続事業者の公募要件の決定 ⇒ ⇒ 継続事業者の公募・決定 ⇒ ⇒ 実施計画の検討・作成 ⇒ ⇒ 国への認定申請・運行準備 ⇒ ⇒ 国の認定後、運行開始 ※令和4年度中に完了したものは除く。	⇒ ⇒ 運行継続

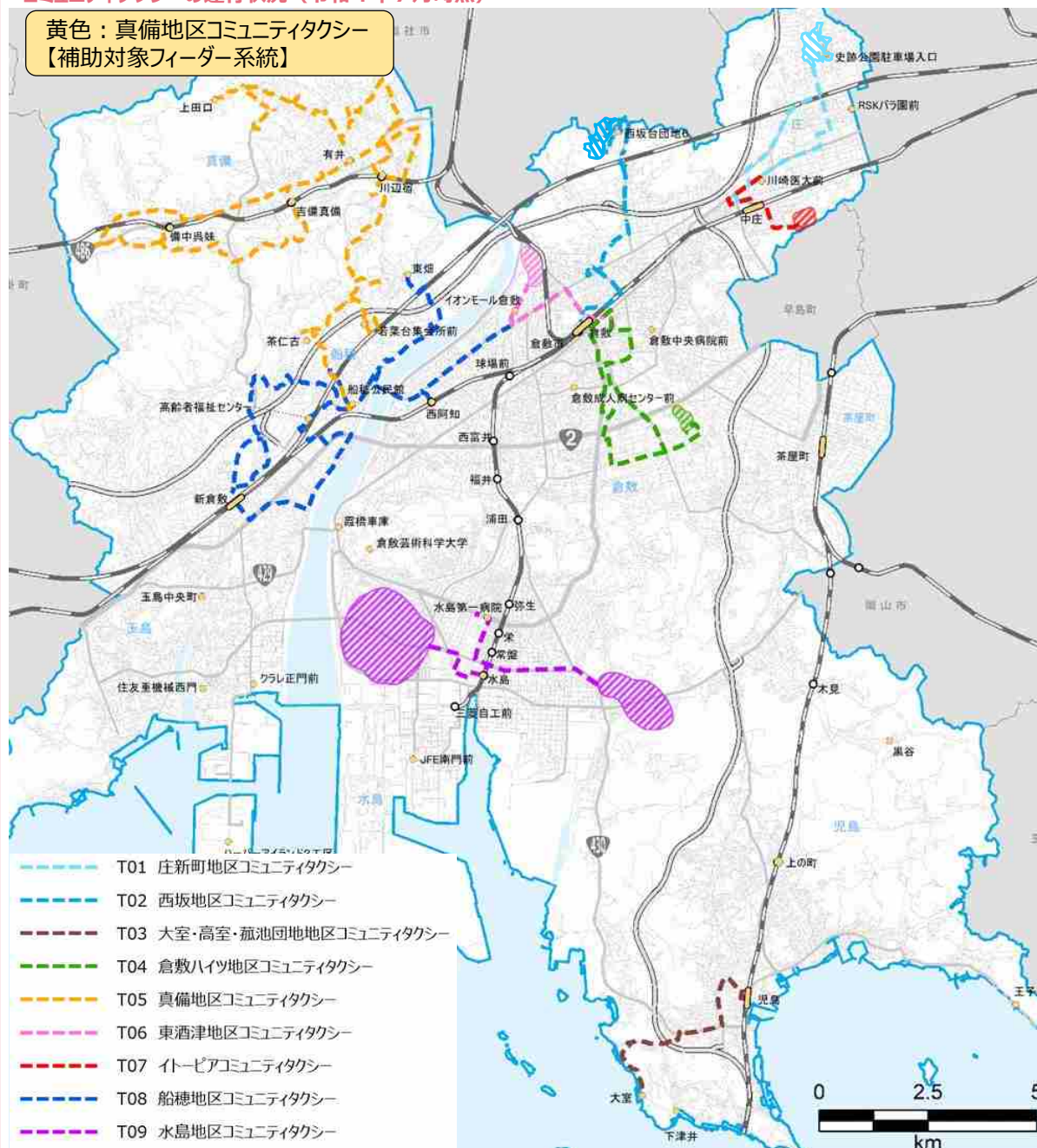
実施主体	交通事業者
実施期間	令和5年度～令和9年度

事業

⑤地域公共交通確保維持改善事業の活用（真備地区コミュニティタクシーの運行確保）

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いため、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統補助）の活用により運行を確保・維持する必要があります。

コミュニティタクシーの運行状況（令和4年7月時点）



コミュニティタクシー事業概要（事業許可区分：4条乗合）

地区名	運行態様	実施主体
庄新町地区	区域運行	庄新町地区乗合タクシー運営委員会
西坂地区	区域運行	NPO法人地域の公共交通を守る会
大室・高室・孤池団地地区	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
倉敷ハイツ地区	区域運行	倉敷ハイツ地区乗合タクシー運営委員会
真備地区	区域運行	真備地区コミュニティタクシー運営委員会
東酒津地区	区域運行	東酒津地区コミュニティタクシー運営委員会
イトーピア地区	区域運行	イトーピアコミュニティタクシー運営委員会
船穂地区	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
水島地区	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

实施主体 市民、交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年度～令和9年度

施策2

地域の移動を支える担い手の確保と育成

事業

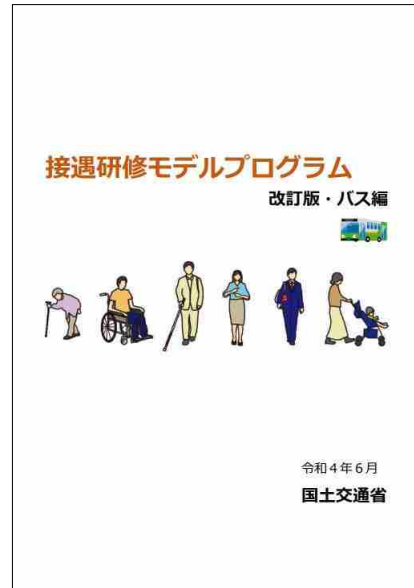
①安定した担い手確保と育成

人口減少・少子高齢化が一層進行する中、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の実施に努めます。

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

実施主体

交通事業者

実施期間

令和5年度～令和9年度

施策3

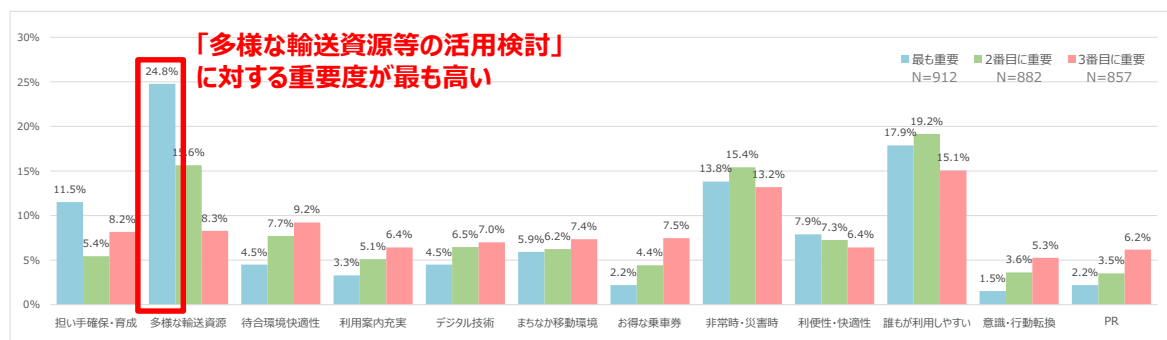
地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討

事業

①多様な輸送資源に関する情報収集及び活用への検討

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、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、ボランティア輸送等の地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、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の重要度



資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4）

実施主体

地域企業、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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広域交通拠点の整備・改善

案内看板の改善や、JR西日本・水島臨海鉄道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、交通結節機能の強化を目指します。

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）

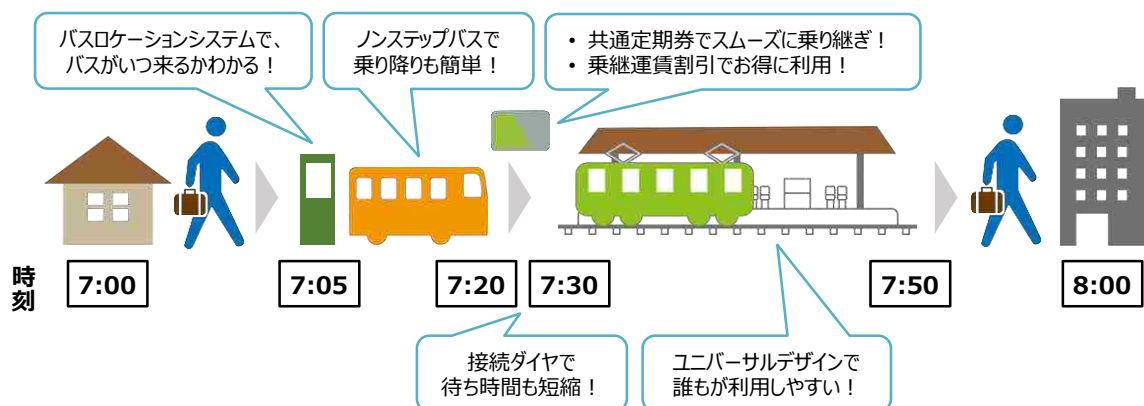
実施主体 交通事業者、倉敷市

実施期間 令和5年度～令和9年度

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イメージ



実施主体 交通事業者

実施期間 令和5年度～令和9年度

施策2

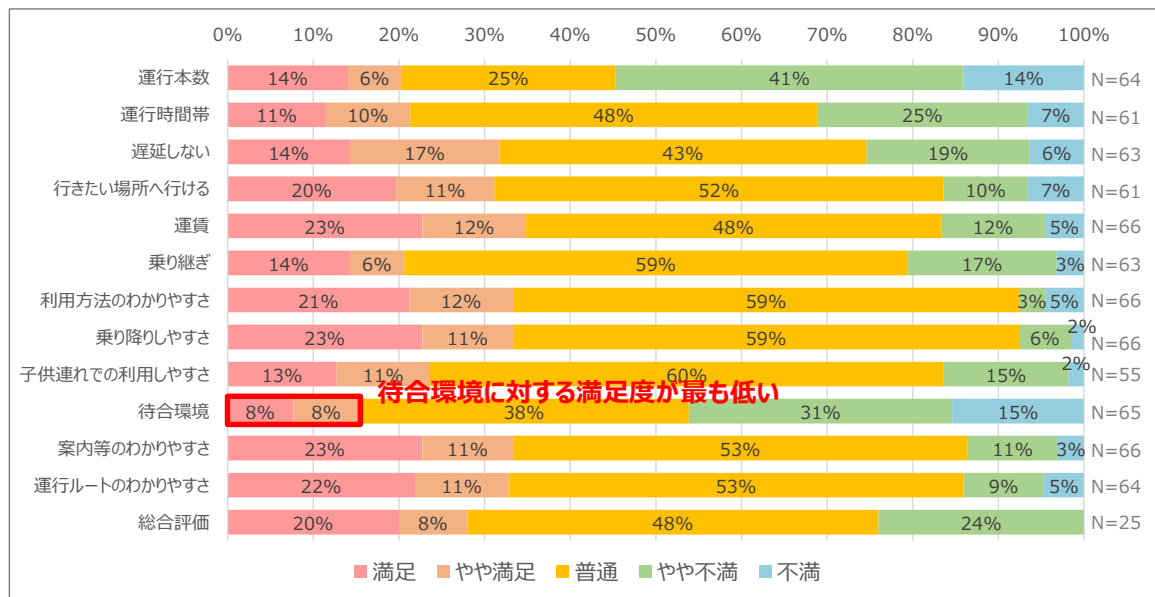
鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上

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）

実施主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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るなど、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



実施主体

市民、地域企業、交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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）や乗換時刻表の作成、パーク＆ライド駐車場に関する情報の提供等により、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 パーク＆ライド駐車場 資料：水島臨海鉄道HP <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>令和 5 年度～令和 9 年度</td></tr></table>	実施主体	交通事業者、倉敷市	実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度
実施主体	交通事業者、倉敷市				
実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度				

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サービスの導入・普及 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・普及を図ります。 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>実施主体</td><td>交通事業者、倉敷市</td></tr><tr><td>実施期間</td><td>令和 5 年度～令和 9 年度</td></tr></table>	実施主体	交通事業者、倉敷市	実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度
実施主体	交通事業者、倉敷市				
実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度				

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

運行ダイヤ、乗降場所等のGTFS化推進や、公共交通乗換情報案内システムの利用促進等により、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との情報の受渡しのための共通フォーマット

実施主体	交通事業者、倉敷市
実施期間	令和5年度～令和9年度

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）

実施主体 交通事業者、岡山県、倉敷市

実施期間 令和5年度～令和9年度

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



通勤定期券の提示により、

- ✓ 券面表示区間以外を1乗車100円（現金）で利用可能
- ✓ 同伴のご家族（同居に限る）についても100円（子どもは50円）で利用可能

実施主体

交通事業者

実施期間

令和5年度～令和9年度

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

買い物等の生活支援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、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



12月18日(日)



倉敷三斎市との連携



資料：倉敷商工会議所

実施主体

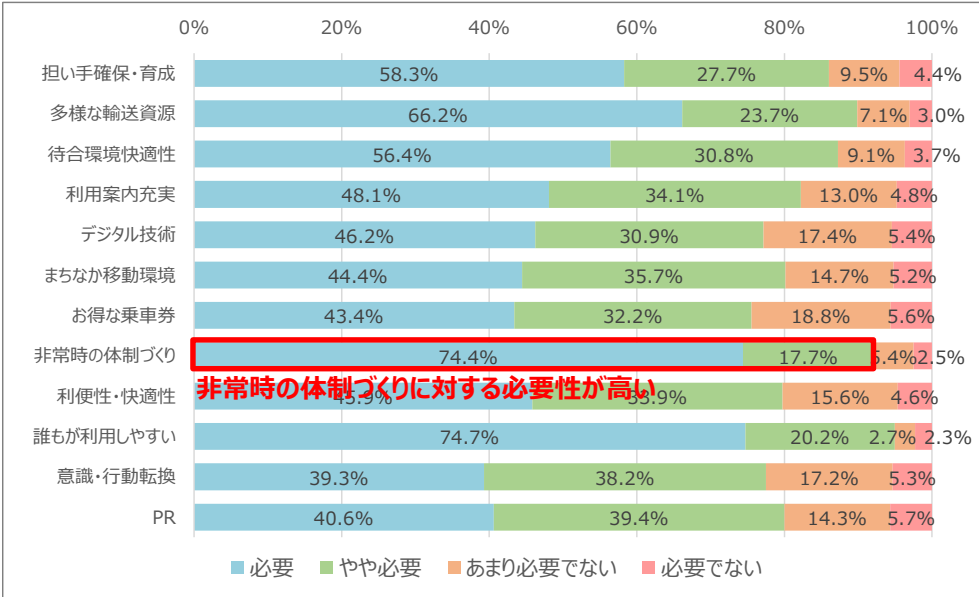
地域企業、交通事業者

実施期間

令和5年度～令和9年度

目標 6 | 災害発生時等における安定したサービスの提供

取組の方向性 非常時・災害時に備えた体制づくり

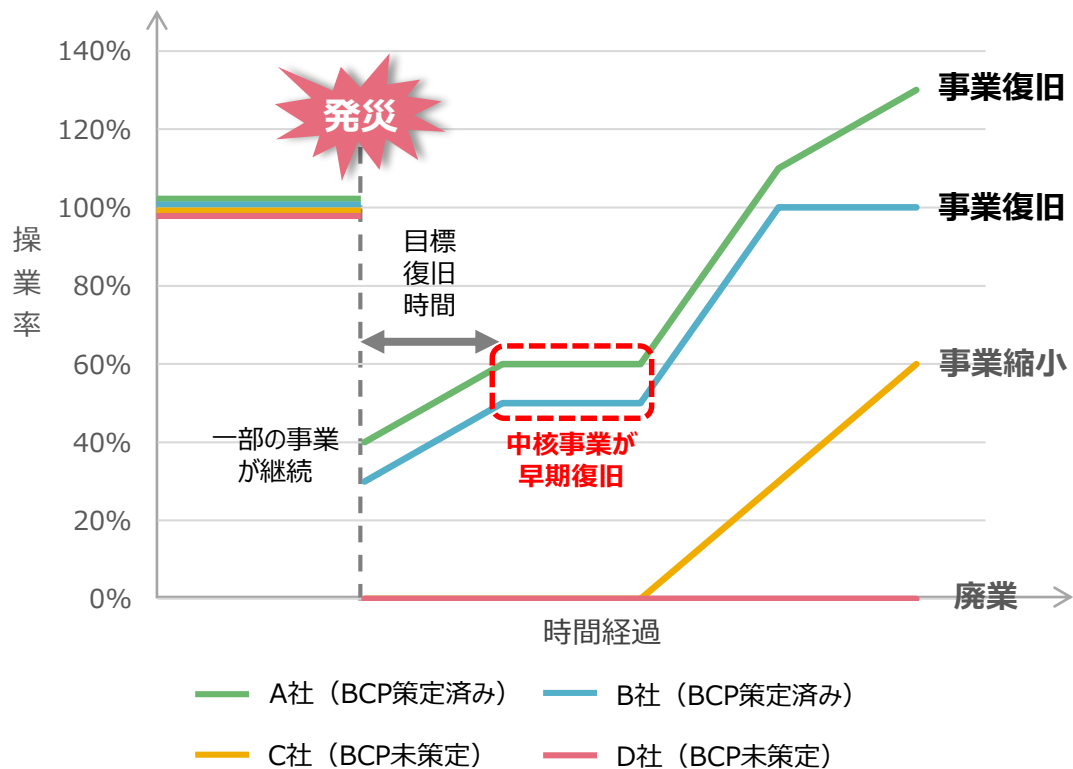
施策 1	非常時・災害時における利用者への情報提供
事業	①情報提供方法・連携体制の検討 近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震や近年、頻発・激甚化する豪雨災害等に備え、災害発生時における公共交通の運行情報、避難行動等の際の活用方法等、非常時・災害時における利用者への情報提供方法について検討するとともに、交通事業者間や行政で情報を共有し、連携体制を構築します。 平成30年7月豪雨災害時における情報提供  資料：交通政策課 施策ごとの必要性  資料：公共交通に関するアンケート調査結果（R4） 実施主体 交通事業者、国、岡山県、倉敷市 実施期間 令和 5 年度～令和 9 年度

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体制の整備

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るとともに、継続的にサービスを提供できる体制を整えます。

企業の事業復旧に対するBCP導入効果のイメージ



実施主体 交通事業者

実施期間 令和5年度～令和9年度

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 移動の快適性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」



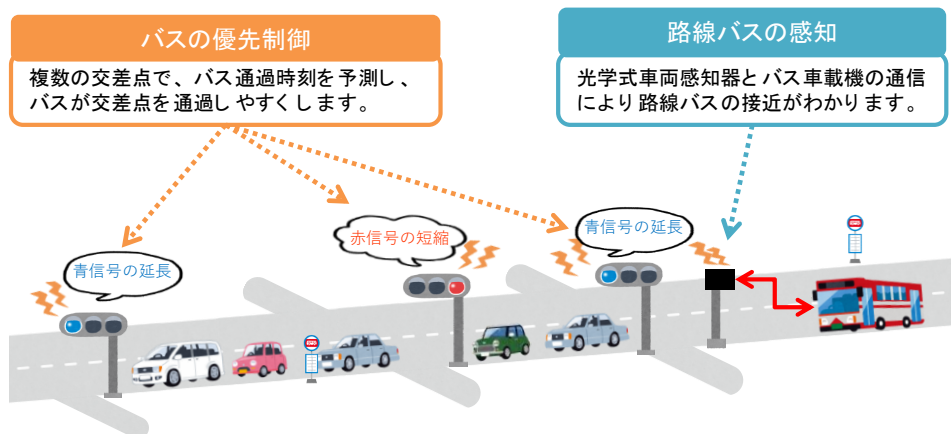
実施主体 交通事業者

実施期間 令和5年度～令和9年度

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・優先レーンや、バス優先信号制御等の、PTPS（公共車両優先システム）について検討します。

PTPS（公共車両優先システム）のイメージ



実施主体 交通事業者、警察、倉敷市

実施期間 令和5年度～令和9年度

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・ユニバーサルデザインタクシーの導入や、駅舎内・乗り継ぎ経路におけるバリアフリー化の推進により、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

実施主体

交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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）等を促進し、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



資料：ミライID HP

実施主体

交通事業者、警察、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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 小学生等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、市内転入者等への公共交通マップの配布、ポスター・パンフレット・ホームページ等を活用した公共交通利用のメリットの発信等、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  動画はコチラ  ▲鉄道教室編  ▲バス教室編 資料：バス・鉄道教室の動画
実施主体	交通事業者、倉敷市
実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度
	②過度な自家用車依存から公共交通利用への転換の促進 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の案内等により、過度な自家用車依存から脱却し、公共交通利用への転換を促進します。 スマート通勤おかやま スマート通勤のイメージ  マイカーでも時差出勤 マイカーから公共交通に乗り換え マイカーから徒歩や自転車に通勤方法を変更 マイカー出勤からテレワークへ 資料：スマート通勤おかやま HP
実施主体	地域企業、交通事業者、国、岡山県、倉敷市
実施期間	令和 5 年度～令和 9 年度

施策2

イベント・沿線施設との連携等による効果的なPRの実施

事業

①各種情報提供による効果的なPR

ホームページ・SNSの活用や、沿線住民・学校等へのチラシ配布等により、割引制度や沿線の魅力等の情報を効果的に発信することで、公共交通の利便性や自家用車の代替交通手段としての可能性等を広く周知します。

「ピーポー車窓ガイド」の運用



実施主体

地域企業、交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

②イベント・キャンペーン等による利用促進

企画バス・列車等の運行やマイカーでは乗入できない島でのレジャー情報の発信等、沿線施設や観光地とも連携しながら効果的なPRを行うことで、公共交通利用のきっかけづくりや新たなファンの獲得につなげます。

企画バスの運行



資料：両備グループHP

レジャー情報の発信



資料：琴参バスHP

実施主体

市民、地域企業、交通事業者、倉敷市

実施期間

令和5年度～令和9年度

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	R9
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	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			●			継続				
			②鉄道施設等の適切な維持管理			●			継続				
	【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	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			●			継続				
			②コミュニティタクシー制度の普及	●	●	●	●		継続				
			③タクシーを活用した新たなサービスの検討			●	●		検討				
						●	●		実施				
			④地域旅客運送サービス継続事業の検討、実施			●			検討	実施			
			⑤地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）	●		●	●		継続				
			地域の移動を支える担い手の確保と育成			●			継続				
	地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討	①多様な輸送資源に関する情報収集及び活用の検討		●		●		検討					
			●		●		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			●	●		継続				
			②多様な交通モードを利用しやすい環境の整備			●			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			●	●		検討				
			②サイクル＆ライド自転車等駐車場の利用促進	●	●	●	●		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 デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上	①円滑な乗り継ぎに資する情報提供			●	●		継続				
			①キャッシュレス決済の導入検討			●	●		継続				
			②乗換・経路検索手段の充実			●	●		継続				
	【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			●			検討				
						●			実施				
		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			●			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			●	●				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 非常時・災害時におけるサービス提供体制の整備	①情報提供方法・連携体制の検討			●	●	●	継続				
			①緊急事態における影響の最小化に向けた体制の整備			●			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	移動の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			●			継続				
			②公共交通を優先する公共環境の整備			●	●	●	検討				
		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			●	●		継続				
			②交通弱者等に対する支援の充実			●			実施				
	【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			●	●		継続				
			②過度な自家用車依存から公共交通利用への転換の推進	●	●	●	●		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			●	●	●	継続				
			②イベント・キャンペーン等による利用促進	●	●	●	●		実施				
						●			継続				
					●	●	●	●	継続				

※事業に係る取組が複数あるものについては、実施主体・スケジュールの部分を2段または3段に分けて表示しています。

検討 本計画において新たに検討する事業
実施 本計画において新たに実施する事業
継続 倉敷市地域公共交通網形成計画から継続する事業

6. 計画の達成状況の評価

6-1 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。

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）※両備バス、下電バス、井笠バスを対象 ・コミュニティタクシー：年間利用者数 ※全運行地区を対象																																													
評価の時期	毎年																																													
現状値	3,859千人（令和3年度）																																													
目標値	4,300千人以上（令和9年度）																																													
目標値の考え方	令和4年4月から9月の利用者数が、令和3年度の同期間の約1.1倍となっていることから、令和3年度の年間利用者数の1.1倍の水準以上となることを目指す。 ・①令和4年4月～9月：2,467,566人（鉄道、路線バス、コミュニティタクシーの計） ・②令和3年4月～9月：2,211,919人（鉄道、路線バス、コミュニティタクシーの計） ・①／②＝1.12 ・令和3年度の1.1倍：3,859千人×1.1＝4,244千人 ・目標値：4,300千人 ※倉敷市第七次総合計画では同指標の令和7年度・令和12年度の目標値を5,640千人（平成26年度の水準）としているが、バス路線の廃止・減便により年々走行キロ数が減少していることや、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う令和2年度以降の利用者数の大幅な減少、今後の利用者数の回復の見込み等を考慮し、設定することとした。																																													
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の年間利用者数 <table><thead><tr><th>年度</th><th>鉄道 (千人)</th><th>路線バス (千人)</th><th>コミュニティタクシー (千人)</th><th>計 (千人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>1,790</td><td>3,819</td><td>31</td><td>5,640</td></tr><tr><td>H27</td><td>1,871</td><td>3,524</td><td>29</td><td>5,424</td></tr><tr><td>H28</td><td>1,890</td><td>3,474</td><td>31</td><td>5,395</td></tr><tr><td>H29</td><td>1,919</td><td>3,297</td><td>31</td><td>5,247</td></tr><tr><td>H30</td><td>1,932</td><td>3,367</td><td>25</td><td>5,324</td></tr><tr><td>R1</td><td>1,961</td><td>3,366</td><td>27</td><td>5,354</td></tr><tr><td>R2</td><td>1,472</td><td>3,175</td><td>23</td><td>4,670</td></tr><tr><td>R3</td><td>1,466</td><td>2,372</td><td>21</td><td>3,859</td></tr></tbody></table> 資料：交通事業者からの報告により作成	年度	鉄道 (千人)	路線バス (千人)	コミュニティタクシー (千人)	計 (千人)	H26	1,790	3,819	31	5,640	H27	1,871	3,524	29	5,424	H28	1,890	3,474	31	5,395	H29	1,919	3,297	31	5,247	H30	1,932	3,367	25	5,324	R1	1,961	3,366	27	5,354	R2	1,472	3,175	23	4,670	R3	1,466	2,372	21	3,859
年度	鉄道 (千人)	路線バス (千人)	コミュニティタクシー (千人)	計 (千人)																																										
H26	1,790	3,819	31	5,640																																										
H27	1,871	3,524	29	5,424																																										
H28	1,890	3,474	31	5,395																																										
H29	1,919	3,297	31	5,247																																										
H30	1,932	3,367	25	5,324																																										
R1	1,961	3,366	27	5,354																																										
R2	1,472	3,175	23	4,670																																										
R3	1,466	2,372	21	3,859																																										

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	②公的資金投入路線の収支（円） 【算出方法】 路線バス、コミュニティタクシーの収支を算出し、これらを足し合わせた数値とする。（収支に公的資金投入額は含まない） ・収支＝（経常収益）－（経常費用） ※バス路線維持費補助金と、コミュニティタクシー運行費補助金を投入している路線の収支を対象																																				
評価の時期	毎年																																				
現状値	-214,091千円（令和3年度）																																				
目標値	現状値（令和3年度）より改善																																				
目標値の考え方	指標①で、年間利用者数について令和3年度の1.1倍の水準以上となることを目指すこととしており、年間利用者数の増加に伴い収支は改善すると考えられることから、令和3年度の水準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	公的資金投入路線の収支 <table><thead><tr><th>年度</th><th>路線バス</th><th>コミタク</th><th>計</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>-36,618</td><td>0</td><td>-36,618</td></tr><tr><td>H27</td><td>-84,199</td><td>0</td><td>-84,199</td></tr><tr><td>H28</td><td>-106,857</td><td>0</td><td>-106,857</td></tr><tr><td>H29</td><td>-103,525</td><td>0</td><td>-103,525</td></tr><tr><td>H30</td><td>-99,242</td><td>0</td><td>-99,242</td></tr><tr><td>R1</td><td>-103,848</td><td>0</td><td>-103,848</td></tr><tr><td>R2</td><td>-305,128</td><td>0</td><td>-305,128</td></tr><tr><td>R3</td><td>-214,091</td><td>0</td><td>-214,091</td></tr></tbody></table> (千円) ■ 路線バス ■ コミタク 計	年度	路線バス	コミタク	計	H26	-36,618	0	-36,618	H27	-84,199	0	-84,199	H28	-106,857	0	-106,857	H29	-103,525	0	-103,525	H30	-99,242	0	-99,242	R1	-103,848	0	-103,848	R2	-305,128	0	-305,128	R3	-214,091	0	-214,091
年度	路線バス	コミタク	計																																		
H26	-36,618	0	-36,618																																		
H27	-84,199	0	-84,199																																		
H28	-106,857	0	-106,857																																		
H29	-103,525	0	-103,525																																		
H30	-99,242	0	-99,242																																		
R1	-103,848	0	-103,848																																		
R2	-305,128	0	-305,128																																		
R3	-214,091	0	-214,091																																		

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	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。 （バス路線維持費補助金と、コミュニティタクシー運行費補助金の合計）																																				
評価の時期	毎年																																				
現状値	91,801千円（令和3年度）																																				
目標値	107,000千円（令和9年度）																																				
目標値の考え方	指標①で、年間利用者数について令和3年度の1.1倍の水準以上となることを目指すこととしており、年間利用者数が増加し、収支が改善することにより、運行に対する補助額は減少すると考えられる。 バス路線維持費補助金は令和2年度が最大で77,528,033円…①、コミュニティタクシー運行費補助金は令和3年度が最大で29,436,499円…②となっている。 バス路線維持費補助金、コミュニティタクシー運行費補助金それぞれの最大値の合計額を目安として、公的資金を投入し、路線バスのサービスレベルの維持・向上及びコミュニティタクシー制度の普及促進を図る。 ①＋②＝106,964,532円≒107,000千円																																				
データ取得方法	市が把握																																				
これまでの状況	公的資金投入額 <table><thead><tr><th>年度</th><th>コミュニティタクシー (千円)</th><th>路線バス (千円)</th><th>市民一人当たりの負担額 (円/人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>46,241</td><td>22,000</td><td>95.6</td></tr><tr><td>H27</td><td>54,945</td><td>28,000</td><td>113.6</td></tr><tr><td>H28</td><td>57,148</td><td>32,000</td><td>118.2</td></tr><tr><td>H29</td><td>58,049</td><td>32,000</td><td>120.2</td></tr><tr><td>H30</td><td>50,558</td><td>31,000</td><td>104.9</td></tr><tr><td>R1</td><td>58,252</td><td>31,000</td><td>121.0</td></tr><tr><td>R2</td><td>104,007</td><td>78,000</td><td>216.2</td></tr><tr><td>R3</td><td>91,801</td><td>62,000</td><td>191.8</td></tr></tbody></table> 資料：交通政策課資料、住民基本台帳（各年度末の人口）	年度	コミュニティタクシー (千円)	路線バス (千円)	市民一人当たりの負担額 (円/人)	H26	46,241	22,000	95.6	H27	54,945	28,000	113.6	H28	57,148	32,000	118.2	H29	58,049	32,000	120.2	H30	50,558	31,000	104.9	R1	58,252	31,000	121.0	R2	104,007	78,000	216.2	R3	91,801	62,000	191.8
年度	コミュニティタクシー (千円)	路線バス (千円)	市民一人当たりの負担額 (円/人)																																		
H26	46,241	22,000	95.6																																		
H27	54,945	28,000	113.6																																		
H28	57,148	32,000	118.2																																		
H29	58,049	32,000	120.2																																		
H30	50,558	31,000	104.9																																		
R1	58,252	31,000	121.0																																		
R2	104,007	78,000	216.2																																		
R3	91,801	62,000	191.8																																		

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、主要駅で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について、「満足」「どちらかというと満足」と回答した人の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、公共交通乗換情報案内板について、「よく利用している」「利用したことがある」と回答した人の割合を足し合わせた数値とする。 ※公共交通乗換情報案内板＝水島臨海鉄道の倉敷市駅から発車する列車及び倉敷駅前から発車する路線バスの出発時刻、のりば、行先等の情報をJR倉敷駅改札前の大型モニターに表示するもの（スマートフォンからも閲覧可能）												
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</td> <td>12.6</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>14.3</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>16.2</td> </tr> <tr> <td>R4</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	12.6	R1	10.6	R2	14.3	R3	16.2	R4	11.7
年度	利用率（％）												
H30	12.6												
R1	10.6												
R2	14.3												
R3	16.2												
R4	11.7												

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	⑥経路・運賃検索サービス「しらべるーと」の利用件数（件） 【算出方法】 両備ホールディングスが提供する経路・運賃検索サービス「しらべるーと」の利用件数とする。
評価の時期	毎年
現状値	なし（サービス導入前のため）
目標値	前年度以上（令和5年度を除く）
目標値の考え方	サービスのPRなどを行いながら、前年度の利用件数以上を目指す。（初年度である令和5年度を除く）
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	なし（サービス導入前のため）

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

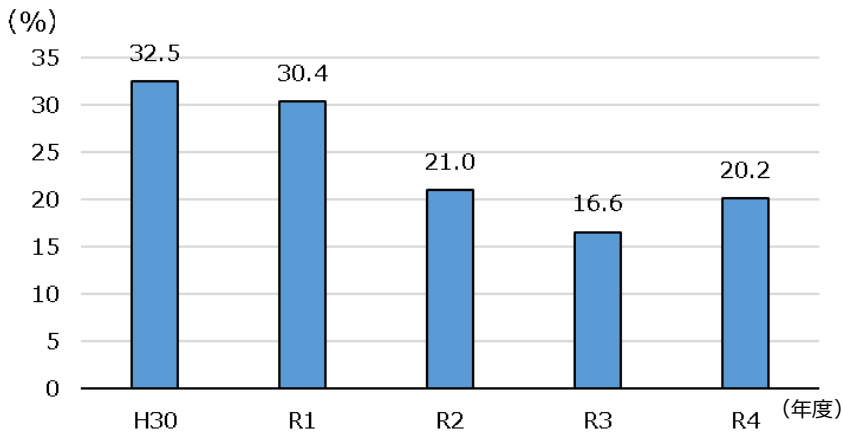
基本目標	目標 5 市民等の活発な交流による「まち」の賑わい創出
指標の定義	⑦市中心部の歩行者・自転車通行量（人） 【算出方法】 倉敷市中心市街地活性化基本計画の目標値を算出する調査地点において計測される歩行者及び自転車の通行量とする。（中心市街地エリア内27箇所における休日1日の10～18時までの歩行者・自転車通行量）
評価の時期	毎年
現状値	116,656人／日（令和元年度：コロナ前）
目標値	125,600人／日（令和9年度）
目標値の考え方	倉敷市第七次総合計画に定める指標・目標値であり、総合計画におけるR7中間目標値124,000人、R12最終目標値128,000人の達成に向け、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	※平成30年は豪雨災害の影響により例年と異なる時期に調査したため、参考値として扱う。 資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画新計画（第3期）

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>⑧BCP等の災害時における各種計画の策定件数（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>⑨バリアフリー化車両・UDタクシーの割合（％）</u> 【算出方法】 路線バス、タクシー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、ワ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交通政策課聞き取り）	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	⑩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（3つまで選択可）について、「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」を選択した人の合計を全選択肢の選択者数の合計で除して得た数値とする。												
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</td> <td>21.4</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>10.3</td> </tr> <tr> <td>R4</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	21.4	R1	23.0	R2	13.0	R3	10.3	R4	14.5
年度	割合（％）												
H30	21.4												
R1	23.0												
R2	13.0												
R3	10.3												
R4	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	⑪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について、「ほぼ毎日」「週に4～5日」「週に2～3日」「1カ月に数回」と回答した人の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  （資料：市民モニターアンケート）

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	⑫「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>参加団体数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H29</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> （資料：岡山国道事務所提供資料）	年度	参加団体数	H29	12	H30	10	R1	8	R2	6	R3	6
年度	参加団体数												
H29	12												
H30	10												
R1	8												
R2	6												
R3	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。

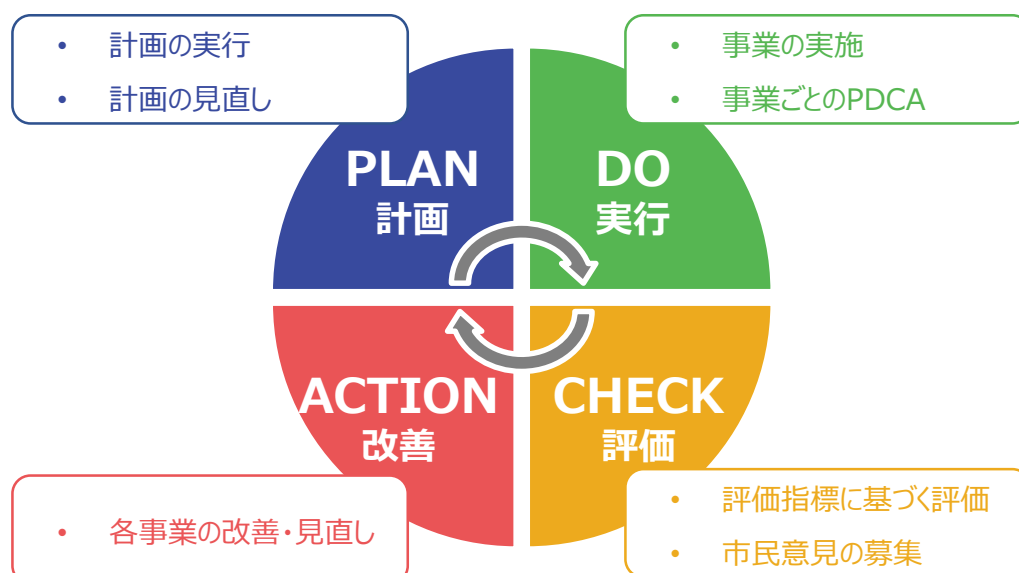
事業の実施、改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に倉敷市地域公共交通会議において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを検討します。

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 (市民モニターアンケート)	市内の公共交通機関（電車・バス等）の満足度 (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)
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



1 計画策定の経緯

本計画の策定に際し、「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「倉敷市公共交通会議」で協議しました。

会議名	月日	主な議題
令和3年度 第2回 倉敷市地域公共交通会議	令和3年 10月22日	・地域公共交通計画策定スケジュールについて
令和3年度 第3回 倉敷市地域公共交通会議	令和3年 11月22日	・地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の実施について
令和3年度 第4回 倉敷市地域公共交通会議	令和4年 3月8日	・アンケート調査結果について ・倉敷市における現状整理結果について ・地域公共交通に係る問題点と課題について ・地域公共交通の理念と基本方針（案）について
令和4年度 第1回 倉敷市地域公共交通会議	令和4年 8月1日	・地域公共交通の理念と基本方針（案）について ・公共交通ネットワークの将来像について ・実施事業の体系（案）について ・実施事業に関するアンケート調査の実施について
令和4年度 第2回 倉敷市地域公共交通会議	令和4年 11月4日	・公共交通ネットワークのイメージ図（案）について ・事業実施に関するアンケート調査結果について ・計画に位置付ける事業（案）について
令和4年度 第3回 倉敷市地域公共交通会議	令和4年 11月28日	・倉敷市地域公共交通計画（素案）について
令和4年度 第4回 倉敷市地域公共交通会議	令和5年 2月13日	・地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について
令和4年度 第5回 倉敷市地域公共交通会議	令和5年 3月23日	・パブリックコメントの結果について ・倉敷市地域公共交通計画（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・募集期間
- : 令和5年1月18日（水）～2月10日（金）
- ☐ 閲覧場所
- : 本庁交通政策課・情報公開室、児島・玉島・水島の各支所総務課、庄・茶屋町・船穂の各支所、真備支所市民課、市ホームページ
- ☐ 意見等の件数
- : 43人 108件

○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

(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5条第1項に規定する地域公共交通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) 保健福祉局健康福祉部長
- (3) 文化産業局文化観光部長
- (4) 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。

附 則 (令和2年10月7日告示第656号)

この要綱は、告示の日から施行する。

附 則 (令和3年4月14日告示第275号)

この要綱は、告示の日から施行する。

区 分	氏 名	団体・職名等
学識経験を有する者	●橋本 成仁	岡山大学学術研究院環境生命科学学域 教授
	氏原 岳人	岡山大学学術研究院環境生命科学学域 准教授
市民又は利用者	西崎 由美子	公募市民
高齢者団体の代表	野田 俊明	倉敷市老人クラブ連合会 理事
障害者団体の代表	家守 豊	倉敷市身体障害者福祉協会連合会 会長
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 委員長
観光団体の代表	石野 正人	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	★岡田 和史	公益社団法人岡山県バス協会 専務理事
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	神宝 博	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	大瀧 浩二	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	平本 清志	両備ホールディングス株式会社 バスユニット統括カンパニー乗合バス統括部 部長
	難波 仁	岡山電気軌道株式会社 自動車事業本部 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 副課長
	宇田 雅英	株式会社井笠バスカンパニー 取締役運輸部長
	池内 丈史	琴参バス株式会社 運輸部業務企画課 部長代理
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	渡辺 孝	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部岡山支社地域交通課長
	小松 賢治	水島臨海鉄道株式会社 企画室 取締役
	槇尾 俊之	井原鉄道株式会社 代表取締役社長
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	○松嶋 泰憲	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	★山形 信介	岡山県県民生活部県民生活交通課 主幹
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	馬場 一晃	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	根津 佳樹	国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所計画課 課長
	江村 慶徳	岡山県備中県民局建設部 副部長
	亀山 貴之	倉敷市建設局土木部 部長
市長又はその指名する者	◎山本 達也	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 ★監査委員(議長、監査委員は就任後、会長から指名予定)

倉敷市内バス路線(系統)運行状況表

倉敷市地域公共交通網形成計画における公共交通の路線分類による

R4. 10. 1～

NO	運行エリア	分類	事業者	系統名	運行系統			キロ 程 〈km〉	運行回数(回)			
					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・倉敷芸科大	13.8	20.5	11	8.5	8.5
2		幹線	両備	吉岡協同病院	倉敷駅前	吉岡	水島協同病院前	8.8		9.5	6	6
3	倉敷-水島 (連島経由)	幹線	両備	小溝車庫	倉敷駅前	小溝・連島	霞橋	11.3	21.0	5	4	4
4		幹線	両備	倉敷芸大	倉敷駅前	小溝・連島	倉敷芸科大	11.8		16	14	14
-			両備	JFE本線	倉敷駅前	小溝・明神町	JFE南門	12.5				
5	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	20.4	34.0	34	29	26
6	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	22.3	28.5	25.5	21.5	19.5
7		幹線	下電	古城池線	倉敷駅前	笹沖・新呼松	JR児島駅	21.0		3	2	1
-		幹線	下電	塩生線	倉敷駅前	南塩生・白楽町	JR児島駅	22.0				
8	岡山-児島		下電	興除線	天満屋	汗入・下之町南	JR児島駅	31.9		3.5	3.5	3.5
9	玉島地内		両備	駅線	新倉敷駅前	七島	玉島中央町	2.7		5	3.5	3
10			井笠	寄島～新倉敷駅	寄島	黒崎・玉島協同病院	新倉敷駅	16.7	※1	6	4	4
11			両備	住友東	新倉敷駅前	掘貫・クラレ入口	住友重機西門	5.3		2	2	1
12			両備	新倉敷坂田町	新倉敷駅前	掘貫・クラレ入口	坂田町	4.6		4	2	4
13			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3工区	9.6		1	1	0
14			両備	クラレ正門ハーバー(クラレ新道ハーバ-)	新倉敷駅前	クラレ正門前・プール前	ハーバーアイランド3工区	9.8		1	0	0
-			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	4.2				
15			両備	中国能開大	新倉敷駅北口	作陽大学正門	中国能開大	2.2	※2	6	0	0
16	倉敷-中庄		下電	中庄線	中庄駅	倉敷駅前	成人病センター	10.0		2	0	0
17			下電	中庄線	中庄駅	中庄団地	倉敷駅前	8.0		1.5	0	0
18			両備	中庄倉敷	岡山駅	天満屋・庭瀬	倉敷駅前	19.2		2	0	0
19			両備	中庄倉敷	岡山駅	天満屋・北長瀬駅前・庭瀬	倉敷駅前	20.0		1	1	1
20	倉敷-茶屋町	幹線	下電	茶屋町線	倉敷駅前	帯江	茶屋町駅前	7.0	22.0	7	5	4
21		幹線	下電	茶屋町線	倉敷駅前	茶屋町駅前	興除車庫前	10.0		10.5	10	10
22		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	9.2		0.5	0	0
23		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	12.2		1	0	0
24		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	11.9		1.5	1	0
25		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	8.9		1.5	0	0
26	玉島-水島	幹線	両備	新倉芸大	新倉敷駅前	霞橋	倉敷芸科大	4.9	27.0	27	7.5	2
27	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	6.8		26	49	49
28			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	2.7		19	7	7
29			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	9.3		11	11	11
30			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	9.3		5	0	0
31	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	8.9		15	9	9
32			下電	王子ヶ岳線	JR児島駅	倉敷市立市民病院	王子ヶ岳登山口	9.3		1	0	0
33			下電	宇野線	JR児島駅	王子ヶ岳登山口	宇野駅	19.9		0	1	1
34			下電	児島循環線(ふれあい号)	JR児島駅	児島循環	JR児島駅	12.2		10	10	10
35			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	19.5		10	10	10
36			下電	ジーンズバス	JR児島駅	野崎家旧宅	JR児島駅	9.8	※3	0	6	6
37			下電	夕景鑑賞バス	JR児島駅	下電ホテル前	JR児島駅	26.4	※4	0	0.5	0
-			下電	黒谷線	郷内農協前	森池	黒谷	4.9				
38	岡山-中庄		下電	両備線	岡山駅	中仙道・下撫川	中庄駅	15.5		1	1	1
39			岡電	中庄倉敷	岡山駅	天満屋・庭瀬	中庄駅	14.7		2	2	2
40			岡電	中庄倉敷	岡山駅	天満屋・北長瀬駅前・庭瀬	中庄駅	15.5		3	3.5	3.5
41			岡電	中庄倉敷(清心学園止)	岡山駅	天満屋・庭瀬	清心学園	13.3		1.5	0.5	0.5
42			両備	岡山中庄	岡山駅	天満屋・庭瀬	中庄駅	14.7		1	2	2
43			両備	岡山中庄	岡山駅	天満屋・北長瀬駅前・庭瀬	中庄駅	15.5		1.5	2	2
44			両備	コンベックス中庄	天満屋	庭瀬・コンベックス	中庄	19.5		0.5	0	0
45	児島-与島		琴参	瀬戸大橋線	JR児島駅	児島IC・樫石島	坂出駅前	31.7(34.0)		5	4	4

概要) 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

ア行

➤ SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標のことであり、2030年までによりよい世界を目指す国際目標として、日本においても様々な取組が進められている。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

カ行

➤ 交通結節点

人や物の輸送において、複数の交通手段の接続が行われる場所のこと。

サ行

➤ GTFS

公共交通に関する世界標準のデータフォーマットのこと。データを整備し経路検索会社へ提供することで、複数の公共交通機関に関する接続情報、遅延情報等をリアルタイムに提供してもらえるようになり、利用者に公共交通の情報が届きやすくなります。

➤ ゼロカーボンシティ

環境省により「2050年に二酸化炭素を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表した地方自治体」のこと。

タ行

➤ 多極ネットワーク型

中心部を地域拠点として、中核拠点とネットワークで結ぶまちづくりのこと。

➤ DX (デジタルトランスフォーメーション)

AI、IoT、ビッグデータなどのデジタル技術を用いて、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。

八行

➤ バスロケーションシステム

車両に搭載したGPS車載器による位置情報を基に、乗車停留所にあと何分でバスが来るのか、さらには目的地に何分で到着するのかを予測し案内するシステムのこと。

➤ パークアンドライド

都市の中心部にある目的地へ直接足を運ぶのではなく、近郊の公共交通機関の駐車場までアクセスし、そこから公共機関を利用して施設まで足を運ぶこと。

➤ PTPS

Public Transportation Priority Systems。バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を極力短縮する信号制御、専用レーンの違法走行車両への警告等を通じて支援するシステムのこと。

➤ BCP（事業継続計画）

企業が、災害発生等の緊急時の被害を最小限に抑え、事業が継続できるように対策や方法をまとめた計画のこと。

➤ フィーダー系統

鉄道駅等に接続する幹線系統と接続し、支線の役割をもって運行される系統のこと。

マ行

➤ MaaS

Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）。出発地から目的地までの移動について、あらゆる移動手段の組み合わせにより、一つのサービスとして提供する概念。一つのアプリ内で、出発地から目的地までのあらゆる移動手段の経路検索と、移動手段の予約・決済までのサービスを提供する。

➤ MM（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。

➤ UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"のこと。

倉敷市地域公共交通計画

発行日 令和5年3月

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
