

はじめに

計画策定の目的

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

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

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

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

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

計画の対象

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

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

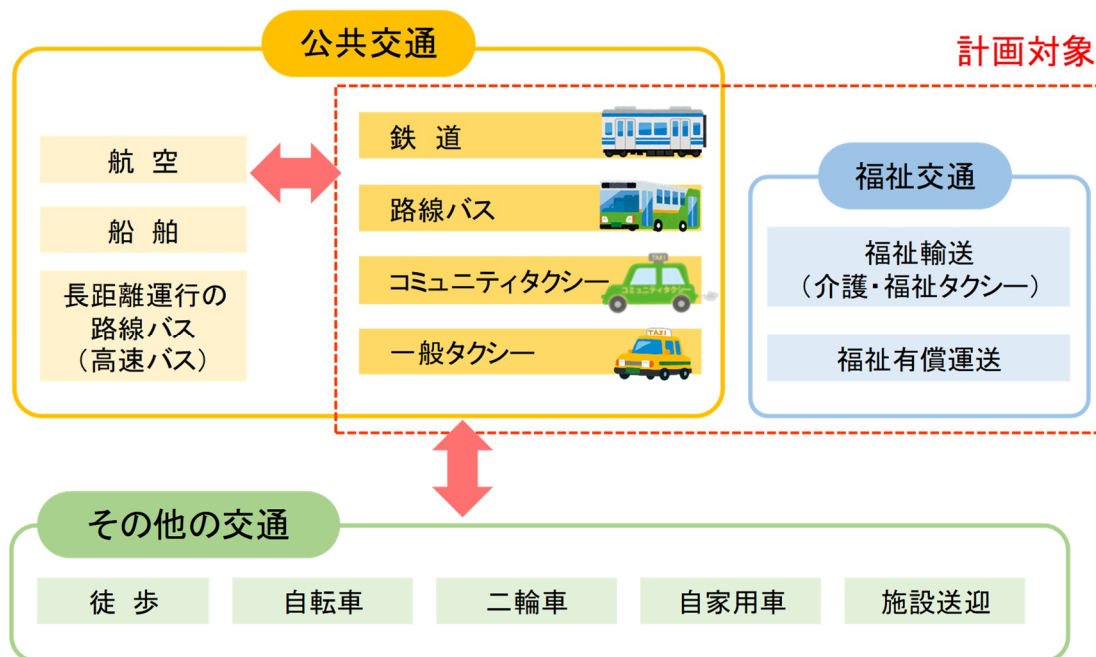


図 0 - 1 計画の対象

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

計画の位置づけ

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

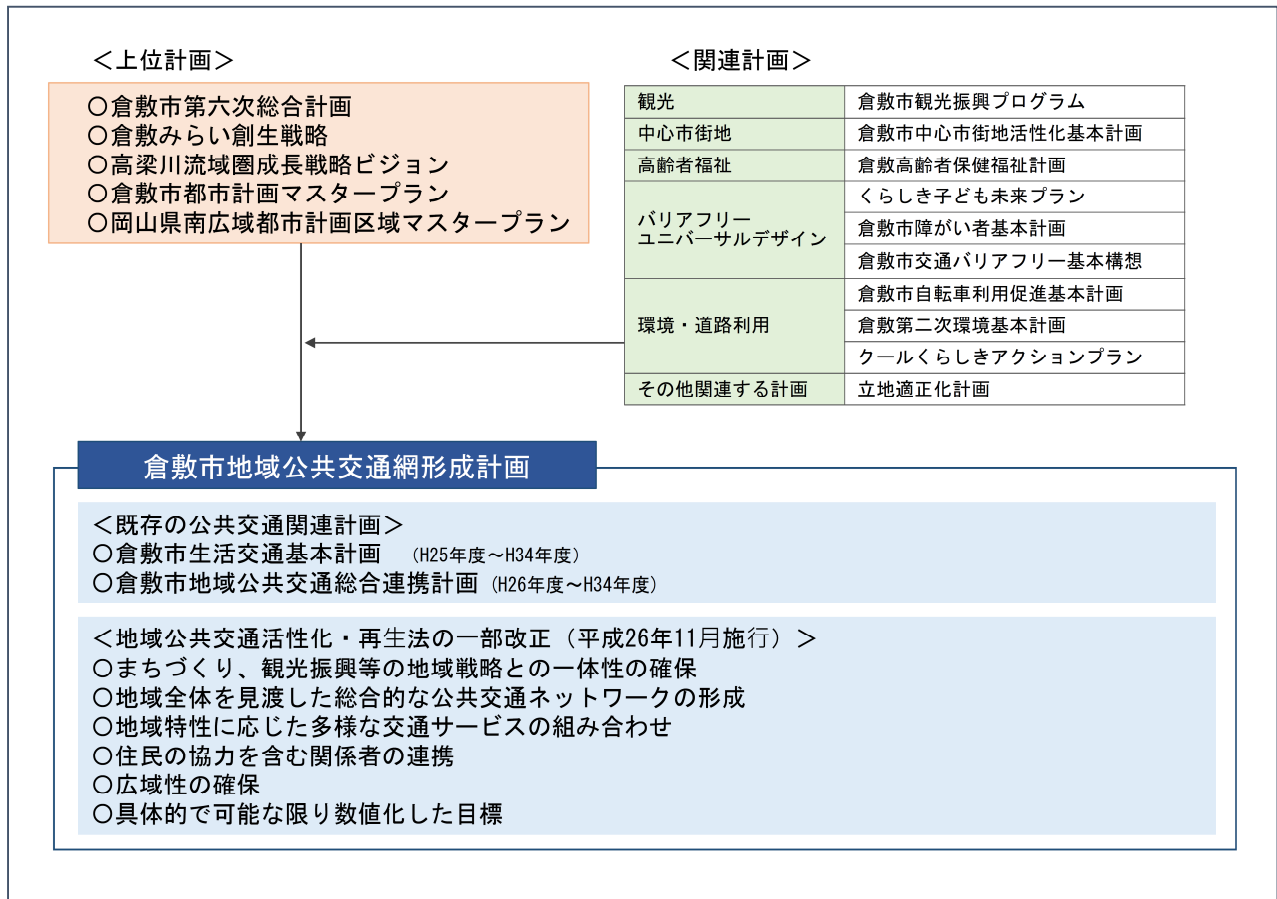


図 0 - 2 計画の位置づけ

計画の区域

本計画の区域は、倉敷市全域とします。

計画の期間

本計画の期間は平成29年度～令和4年度の6年間とします。

第1章 倉敷市の現状と交通に関する社会的背景

1 位置・地勢

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

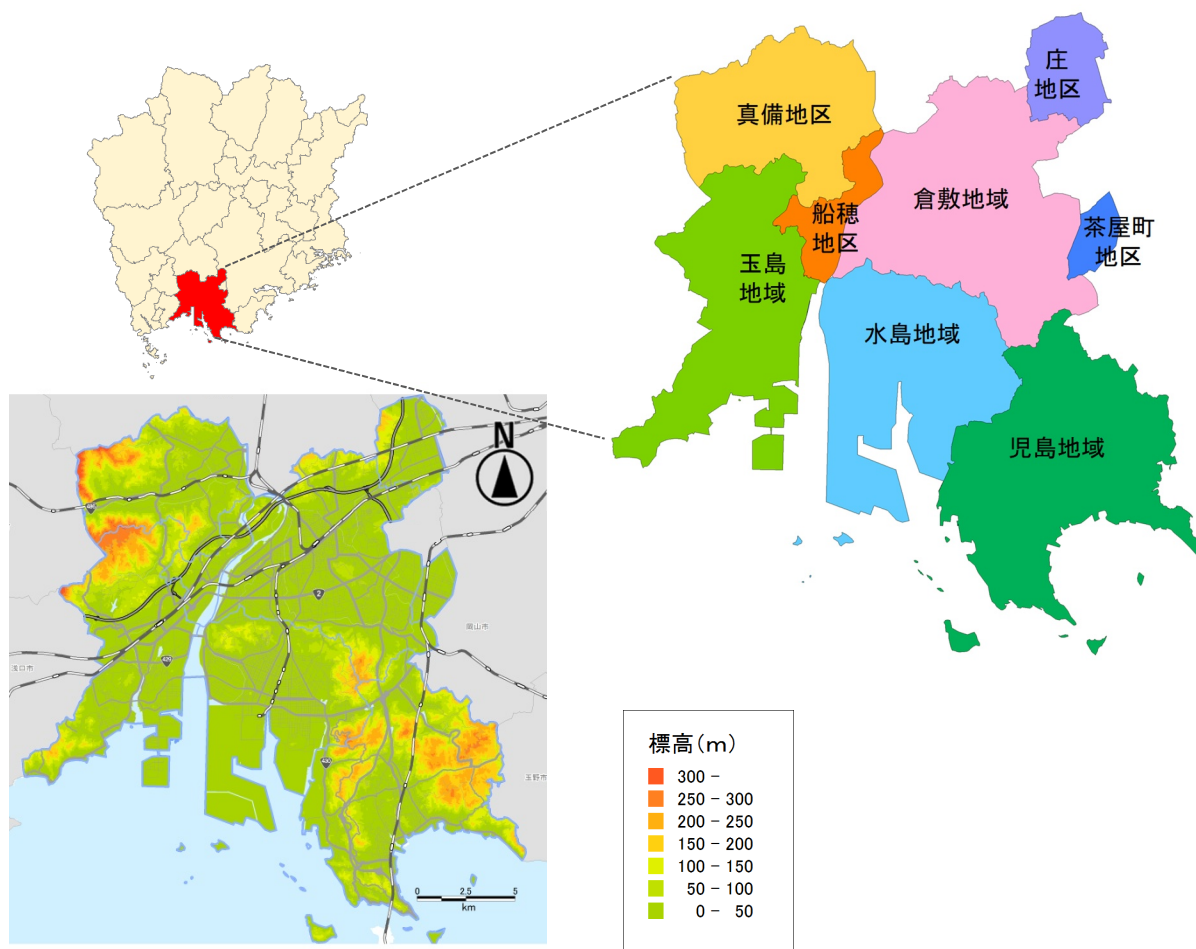


図 1 - 1 倉敷市の位置・地勢

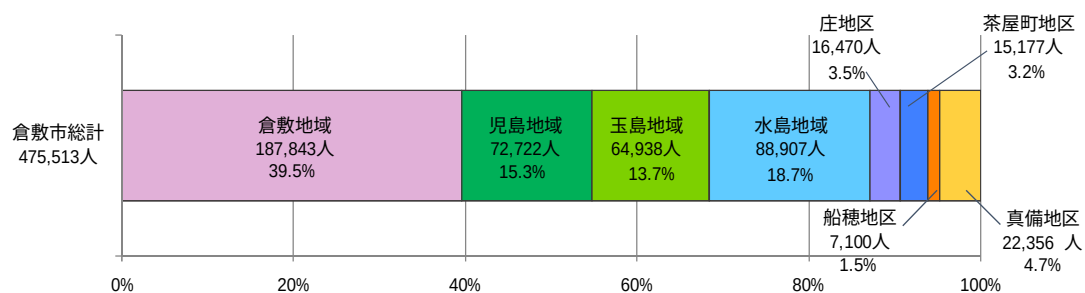


図 1 - 2 地域・地区別の人口構成

資料：平成 22 年国勢調査

2 人口減少と高齢化の進行

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

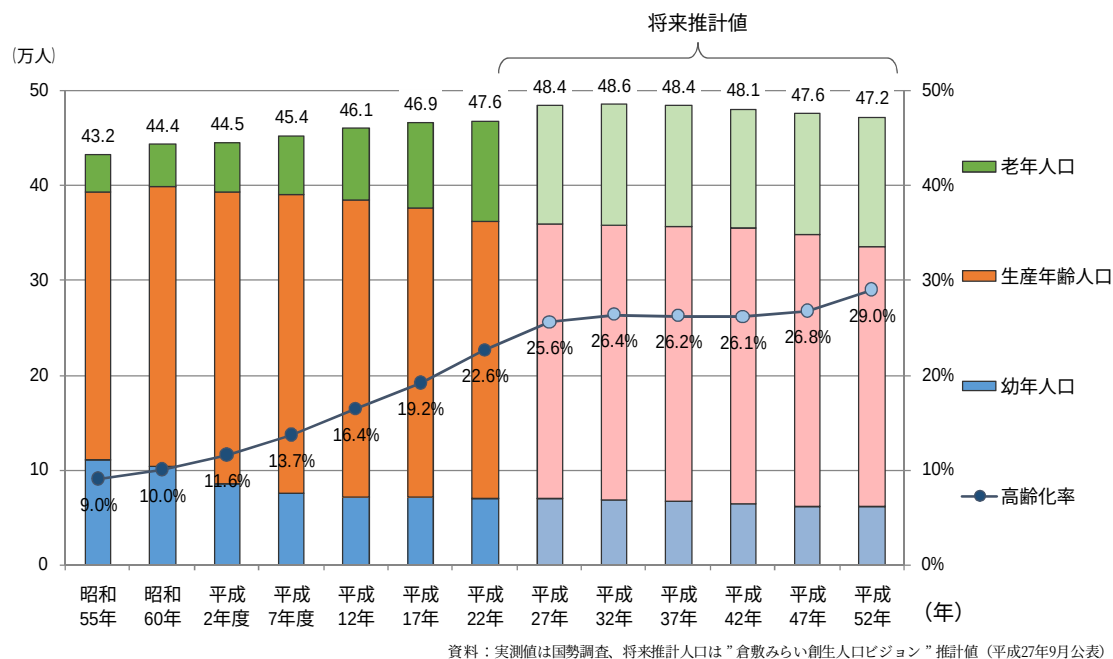


図1-3 人口・高齢化の推移と将来予測

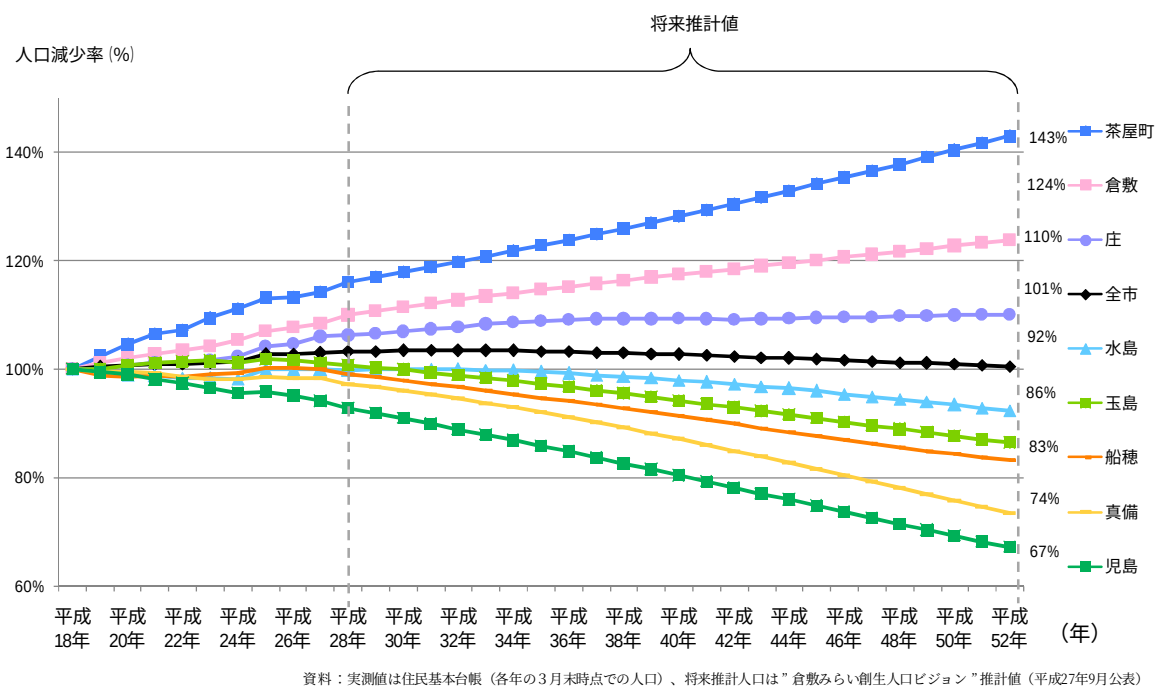
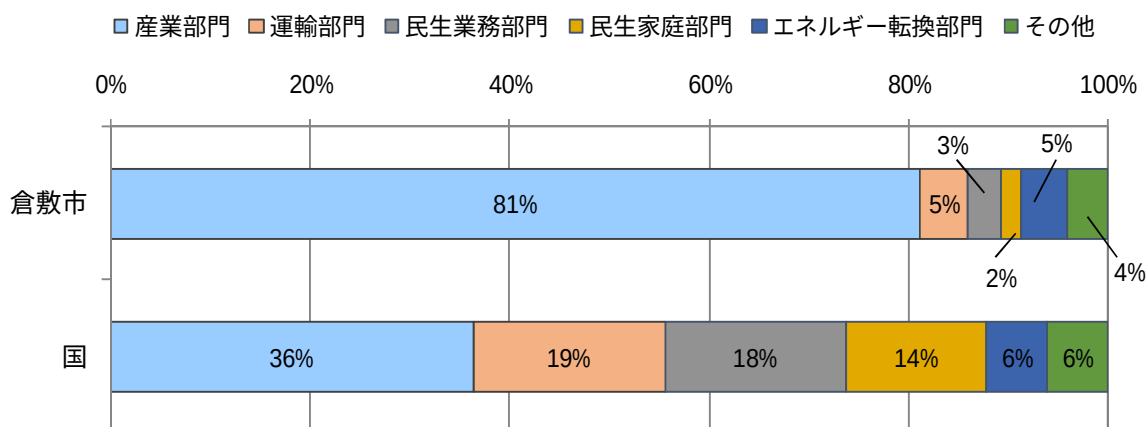


図1-4 地域・地区別の人口増減率の推移と将来予測（2006年を基準値とした増減率）

3 環境負荷の高まり

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

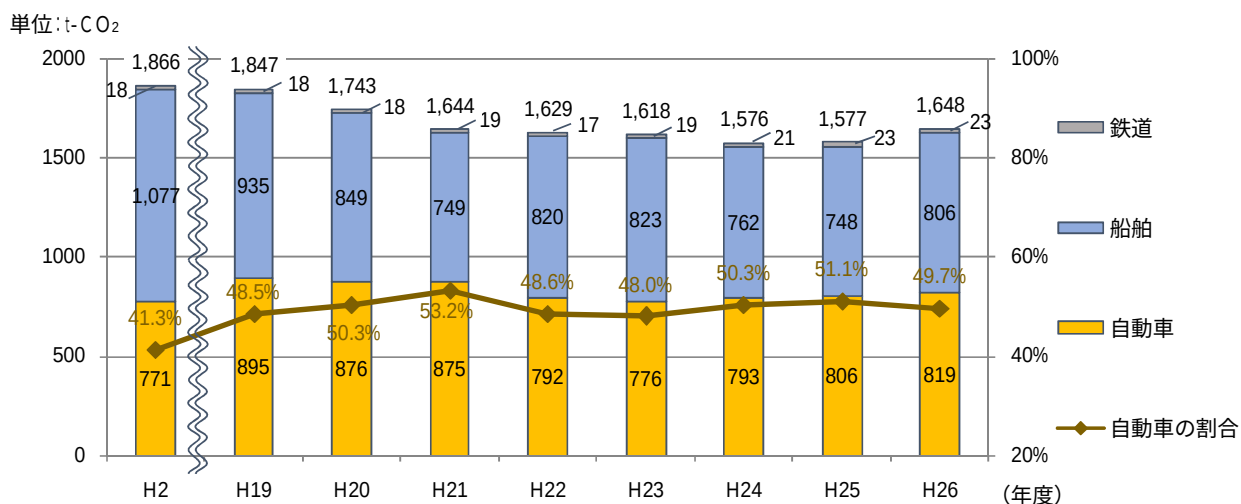


※1 倉敷市の排出量：2007 年度の数値

2 国の排出量：日本温室効果ガスインベントリ報告書（2009.4）より

資料：クールくらしきアクションプラン

図 1 - 5 市の温室効果ガス排出量構成比



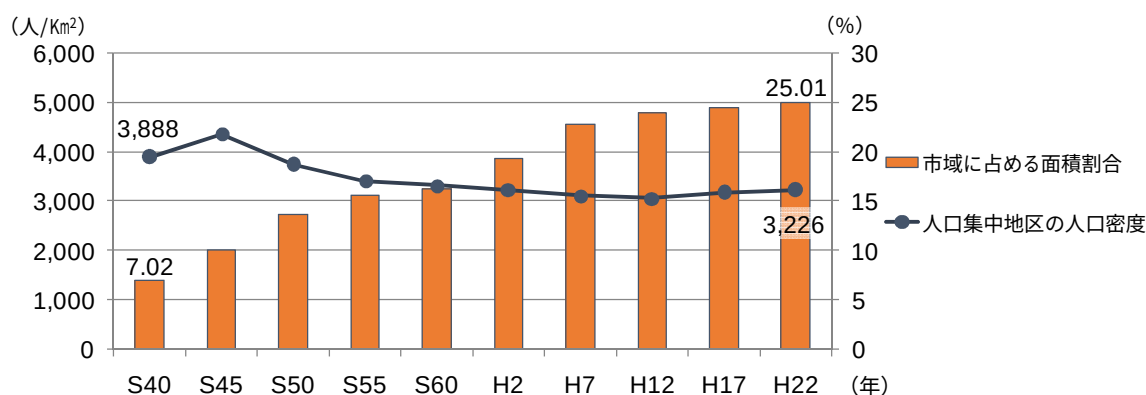
※ H2～H25 は確定値、H26 は暫定値

資料：地球温暖化対策室

図 1 - 6 市の運輸部門の排出量推移

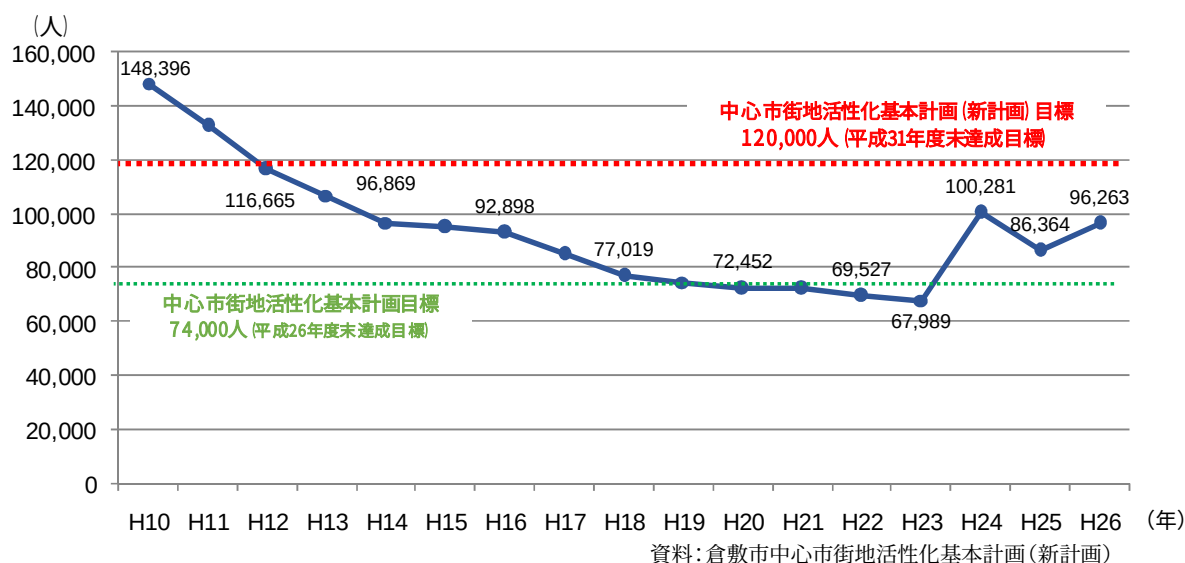
4 中心市街地の状況

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



資料：国勢調査

図 1 - 7 人口集中地区 (DID) の市域に占める面積割合と人口密度の変遷

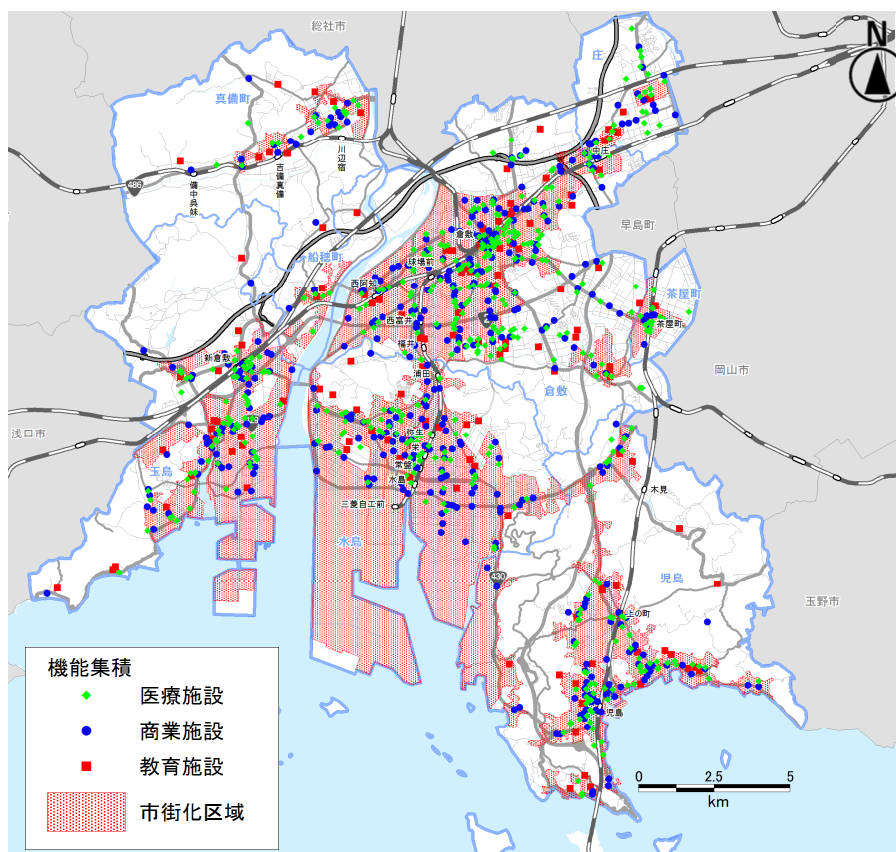


資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画(新計画)

図 1 - 8 中心市街地の通行量 休日1日当たりの歩行者・自転車通行量の推移

5 移動の目的地となる施設の立地

- 倉敷地域に医療・商業・教育などの施設が集中しており、次いで水島地域、児島地域、玉島地域の順に多くなっています。
- 倉敷地域や庄地区では、市街化区域外においても施設が複数立地しています。



資料：行政施設は公共施設白書、医療施設はおかやま医療情報ネット（平成 27 年閲覧）、商業施設は全国大型小売店総覧・平成 26 年電話帳

図 1 - 9 機能集積状況

表 1 - 1 地域別の施設数

単位：箇所数

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

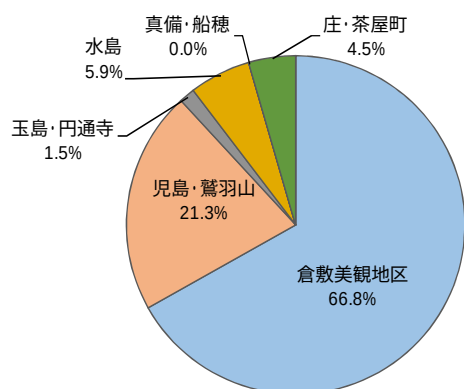
資料：行政施設は公共施設白書、医療施設はおかやま医療情報ネット（平成 27 年閲覧）、商業施設は全国大型小売店総覧・平成 26 年電話帳

- 倉敷美観地区は岡山県内において、最も多くの観光客が来訪しています。
- 市内では、美観地区の次に地場産業や多島美で有名な児島・鷺羽山で観光客数が多いなっています。
- 近年では外国人観光客の来訪も増加しています。

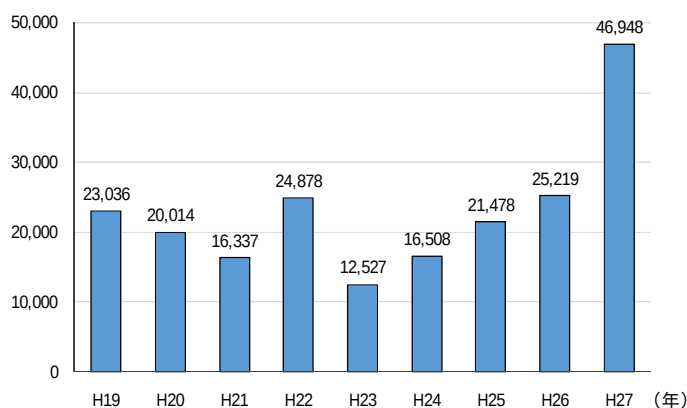
表 1 - 2 岡山県内主な観光地域の観光客数（平成 27 年上位 5 地域）

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

資料：平成 27 年岡山県観光客動態調査報告書



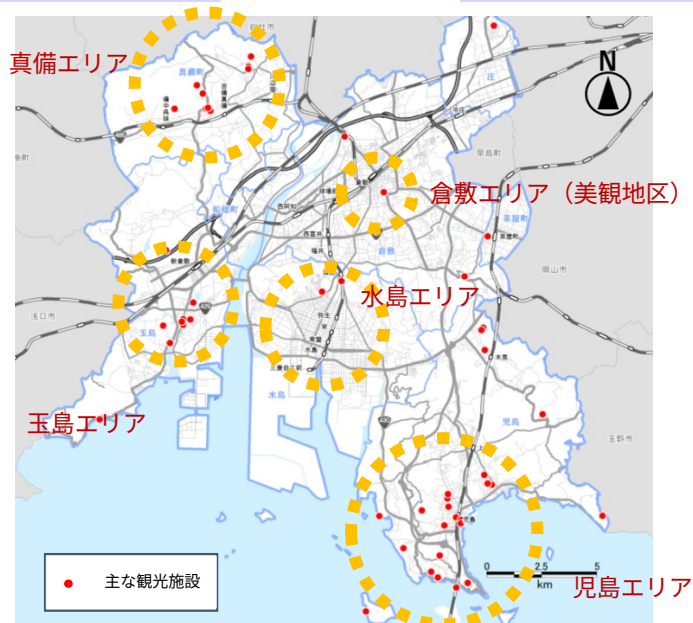
資料：平成27年 倉敷市観光統計書



資料：倉敷観光コンベンションビューロー

図 1 - 10 観光客数の観光地別割合

図 1 - 11 外国人観光客宿泊数の推移



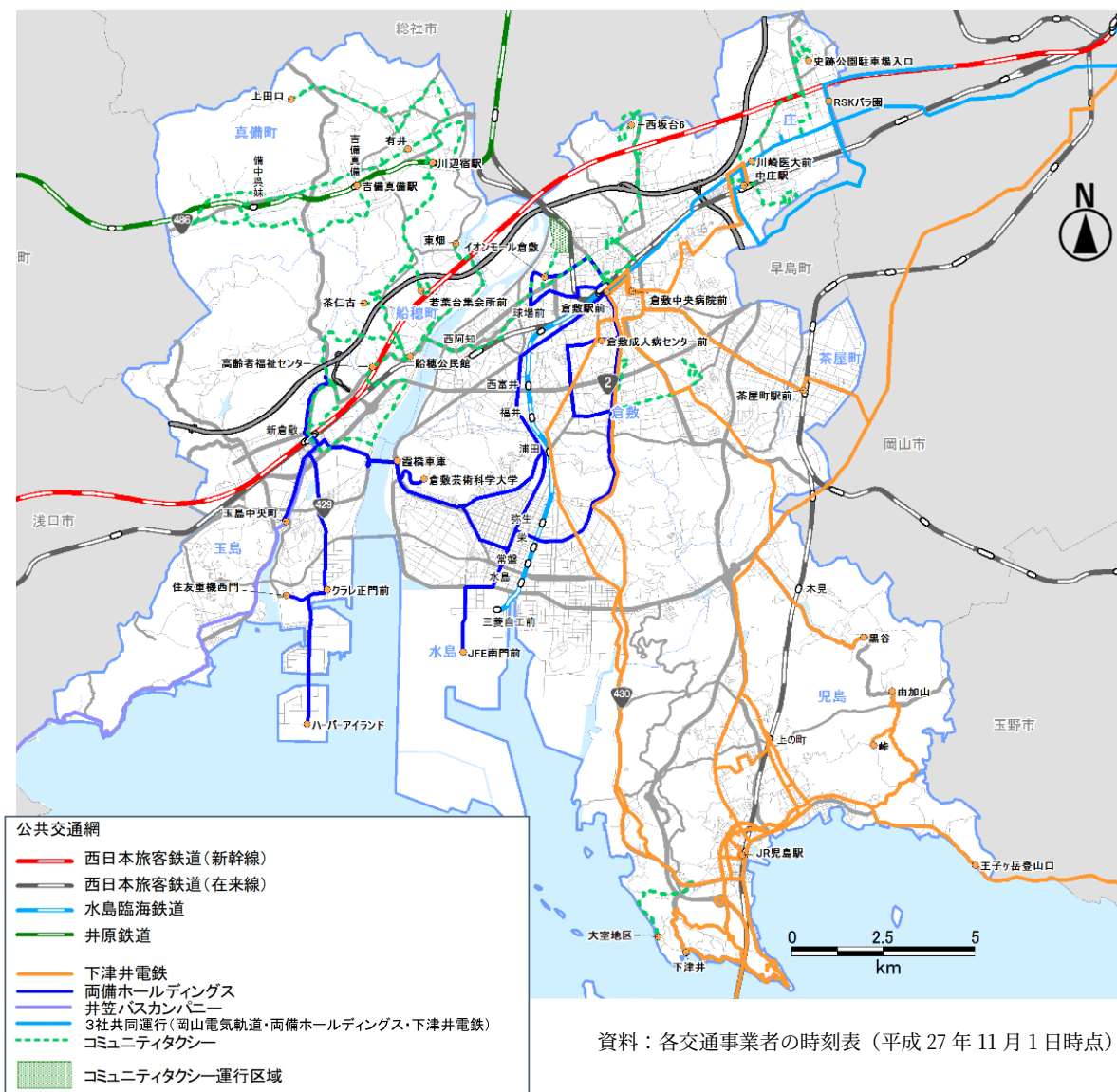
資料：倉敷市観光パンフレット

図 1 - 12 観光スポットの分布

第2章 公共交通と市民生活

1 公共交通ネットワーク

- 市内の公共交通ネットワークは、鉄道が西日本旅客鉄道、水島臨海鉄道、井原鉄道の3社によって、路線バスが下津井電鉄、両備ホールディングス、井笠バスカンパニー、岡山電気軌道の4社によって運行されています。
- この他に、交通不便地域においては、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーが運行されています。
- また、倉敷駅からは、空港リムジンバスが岡山空港へ、高速バスが国内各所へ運行されています。



資料：各交通事業者の時刻表（平成 27 年 11 月 1 日時点）

図 2 - 1 公共交通ネットワーク

2 鉄道

(1) 西日本旅客鉄道（ＪＲ西日本）

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

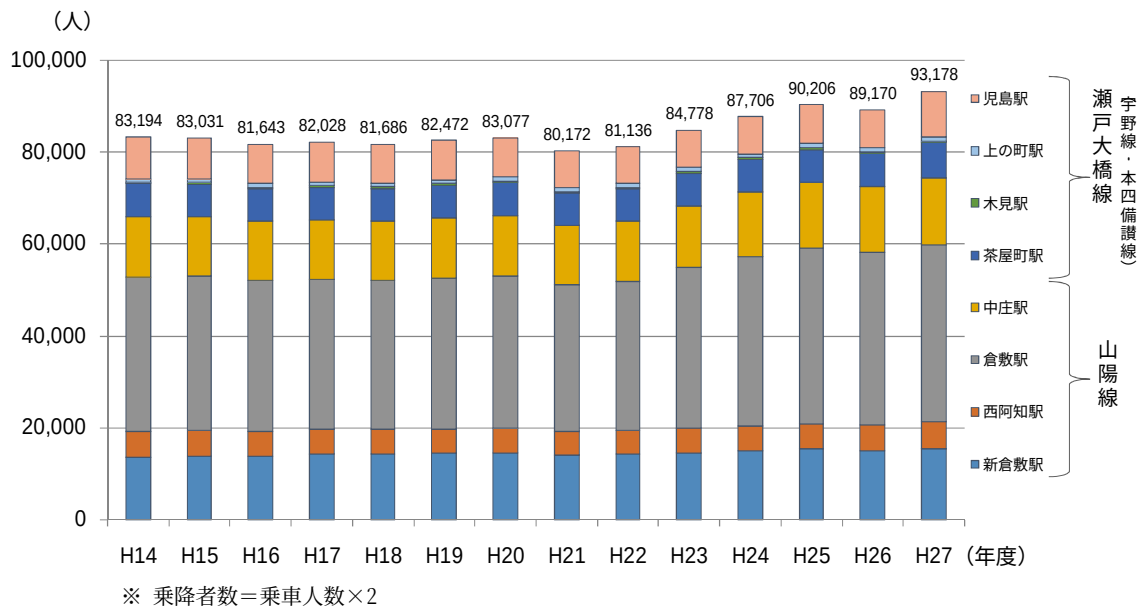


図 2 - 2 倉敷市内ＪＲ西日本各駅の一日当たり平均乗降者数の推移

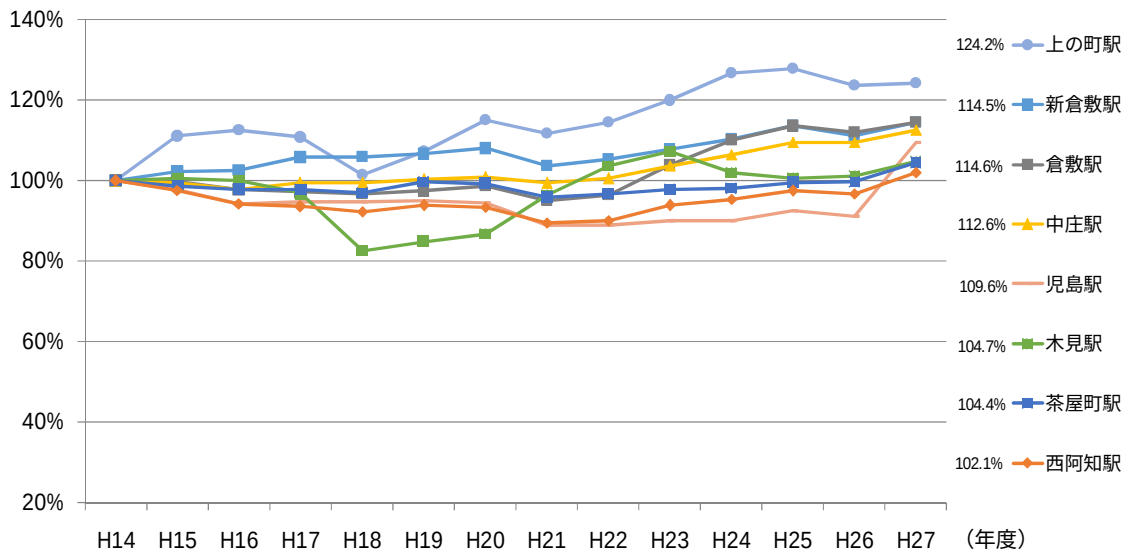


図 2 - 3 倉敷市内ＪＲ西日本各駅の一日当たり平均乗降者数の推移
（平成 14 年度を基準値とした増減値）

(2) 水島臨海鉄道

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

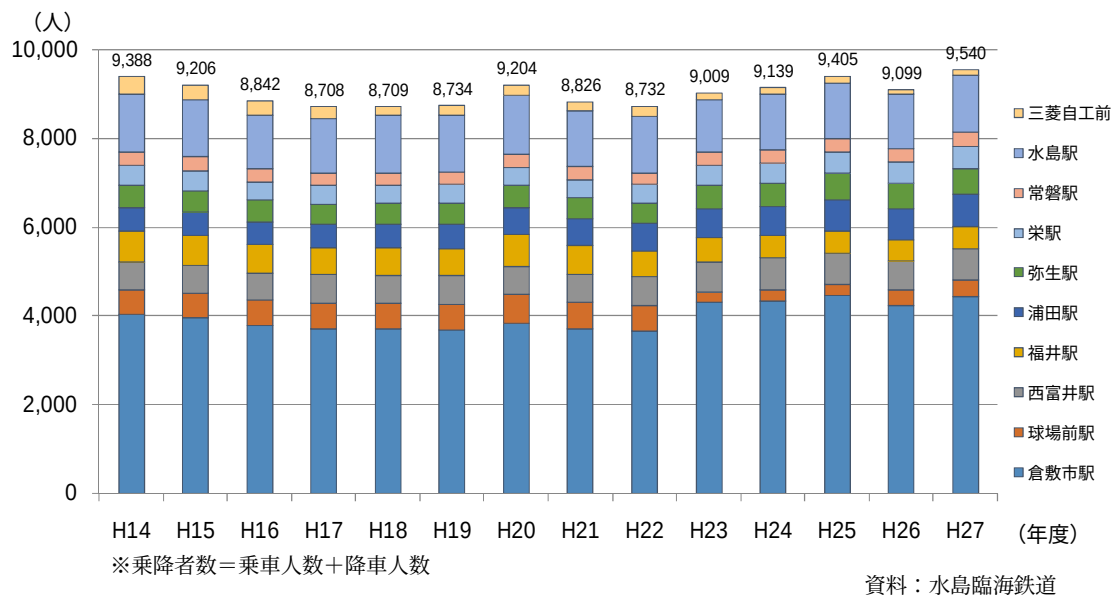


図 2 - 4 水島臨海鉄道各駅の一日当たり平均乗降者数の推移

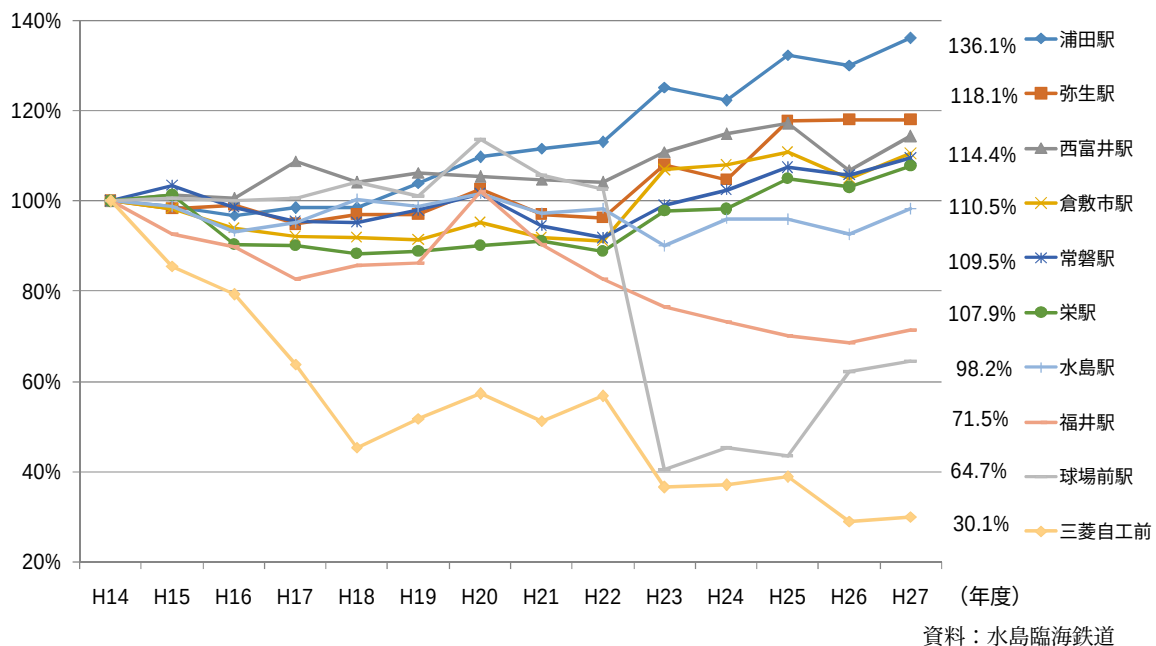
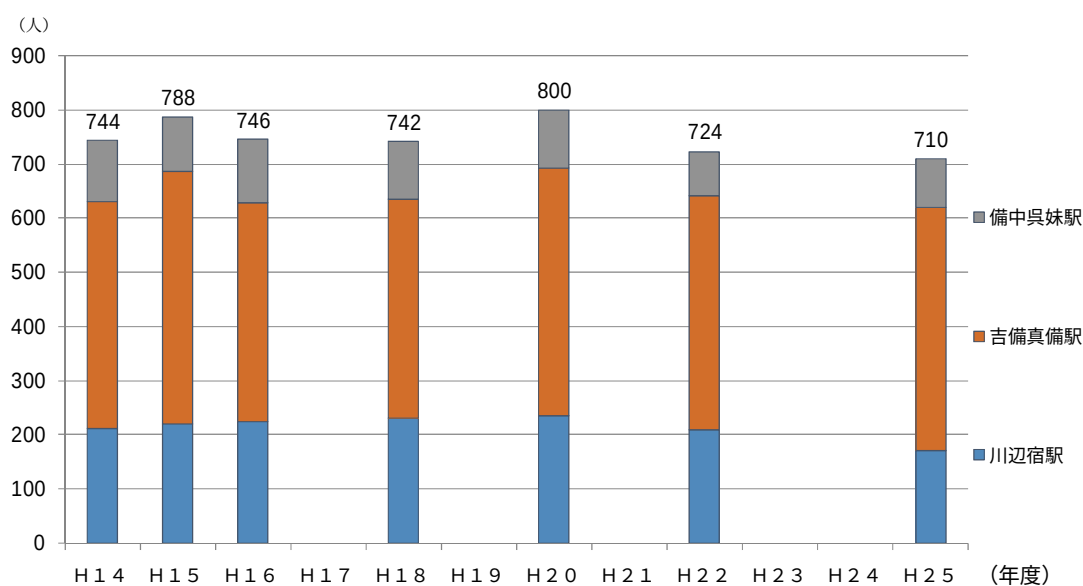


図 2 - 5 水島臨海鉄道各駅の一日当たり平均乗降者数の推移

(平成 14 年度を基準値とした増減値)

(3) 井原鉄道

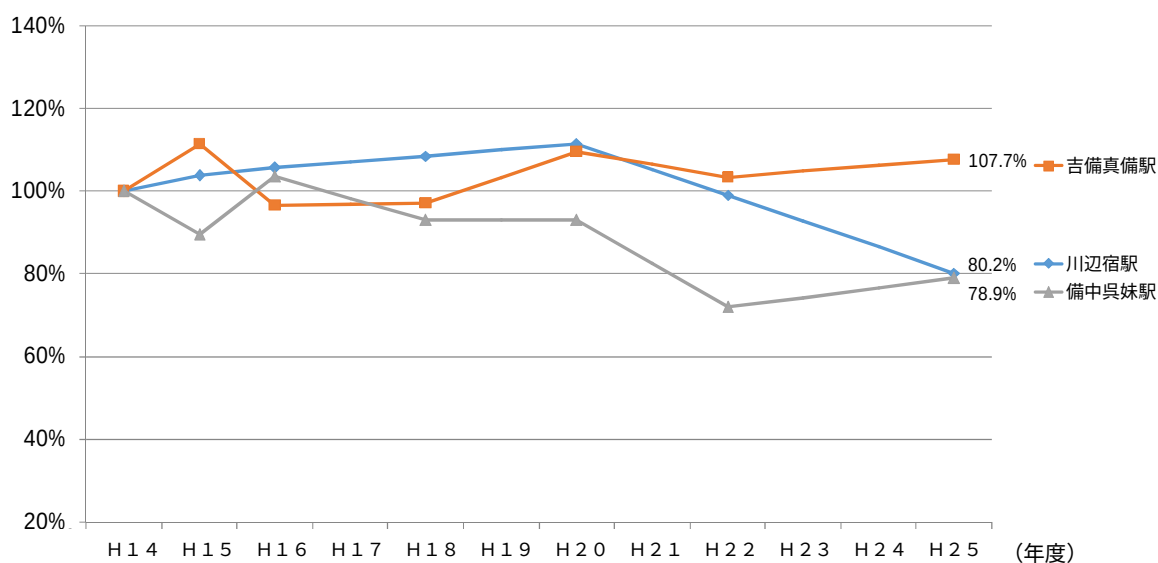
- 井原鉄道井原線は、総社市の総社駅・清音駅から、真備地区、矢掛町、井原市を経て広島県福山市の神辺駅に至る延長 41.7 kmの鉄道です。総社駅と清音駅の間は、ＪＲ西日本の伯備線との共用区間になっています。
- 昭和 61 年に岡山、広島両県と関係 12 市町村が主体となり、民間及び関係団体の協力を得て第三セクターとして井原鉄道株式会社が設立、平成 11 年に井原線が開業しました。
- 倉敷市内では真備地区に 3 駅があり、通学を中心に利用されています。
- 駅別の乗降者数では、吉備真備駅以外の駅では減少傾向となっています。



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

資料：井原鉄道

図 2 - 6 井原鉄道各駅の一日当たり平均乗降者数の推移



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

資料：井原鉄道

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

3 路線バス

(1) 運行状況

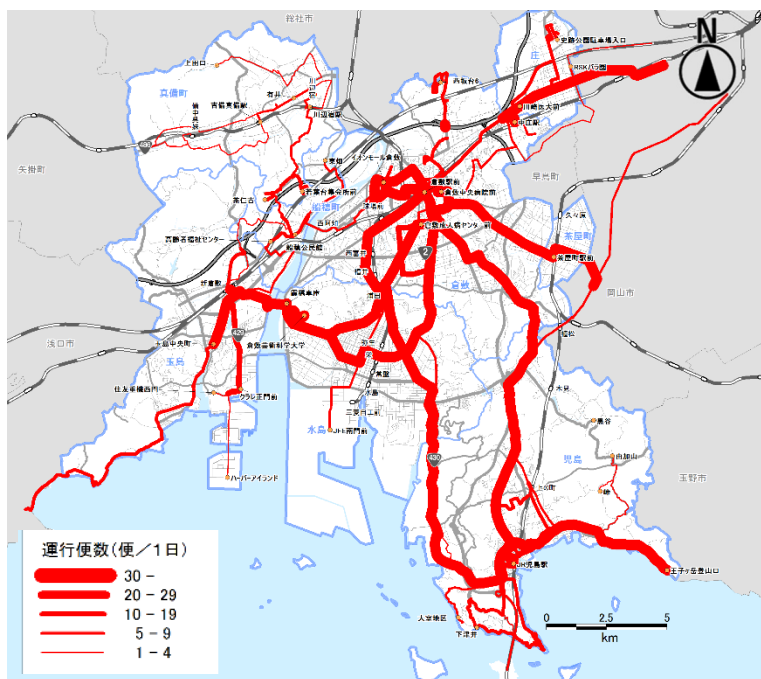
- 市内の路線バスは、倉敷駅を中心とし放射状にネットワークを形成しており、広域拠点、地域・地区拠点間を結ぶ重要な移動手段となっています。
- 地域内の路線は児島地域、玉島地域のＪＲ主要駅を中心に運行されています。



資料：各交通事業者の時刻表・公共交通マップ（平成 27 年時点）

図 2 - 8 路線バスの運行状況

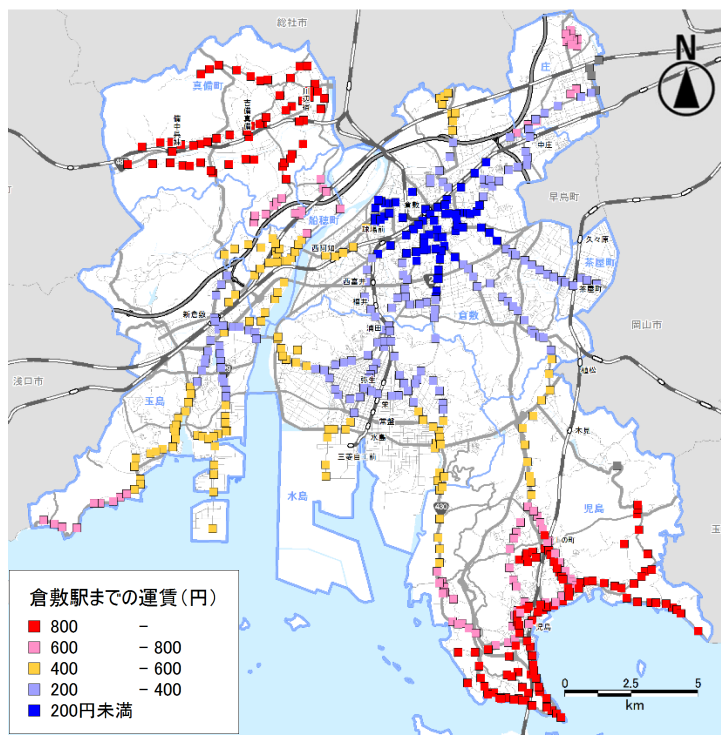
- 運行便数は、倉敷駅を起点に児島、水島、茶屋町を結ぶ路線、新倉敷駅を起点に玉島、水島を結ぶ路線で多くなっています。
- 倉敷駅までの運賃は、児島地域、真備地区において 800 円以上、笹沖周辺からの区間では 200 円未満となっています。



※片道を 1 便とする

資料：各交通事業者の時刻表（平成 27 年 11 月 1 日時点）

図 2 - 9 平日 1 日あたりの運行便数（コミュニティタクシーを含む）

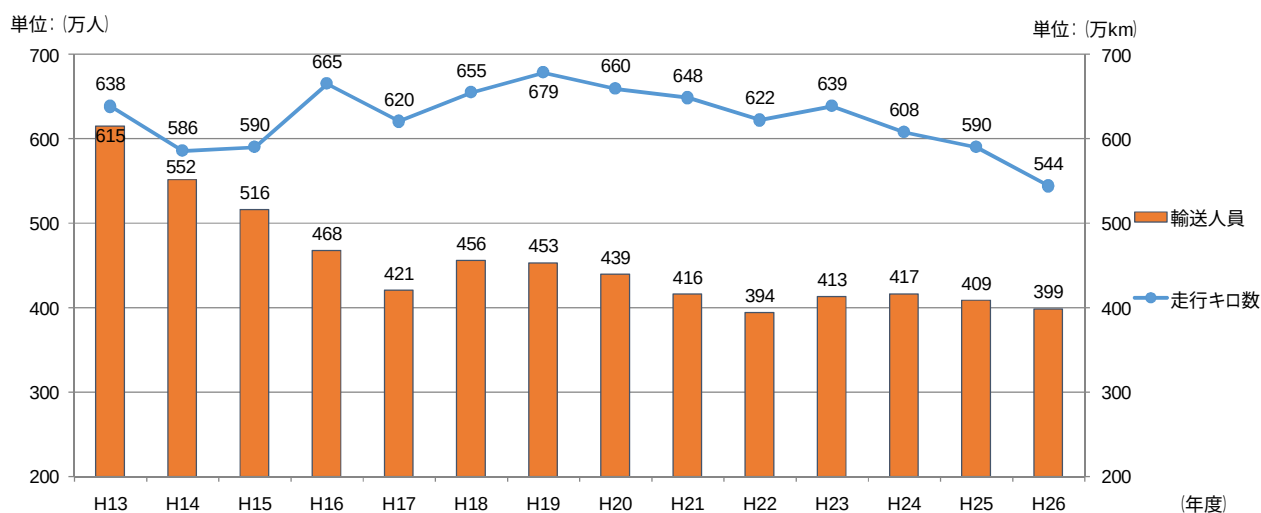


資料：各交通事業者の時刻表（平成 27 年 11 月 1 日時点）

図 2 - 10 倉敷駅までの運賃（コミュニティタクシーを含む）

(2) 利用状況

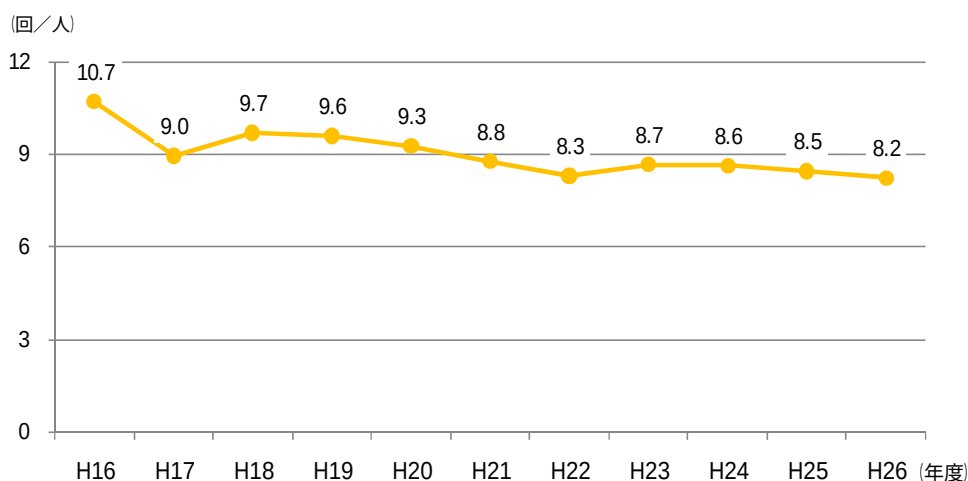
- 路線バスの利用者数は減少傾向で、平成26年度の利用は年間399万人となっており、平成13年度比で65%にまで減少しています。また、走行キロも平成13年度比で85%にまで減少しています。
- 平成17年度以降は年間400万人前後、市民一人当たり年間9.0回～8.0回を維持しています



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

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

図 2 - 11 路線バス輸送人員と走行キロの推移



資料：倉敷市統計書、住民基本台帳（各年度末の人口）

図 2 - 12 市民一人当たりの年間利用回数の推移

4 コミュニティタクシー

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

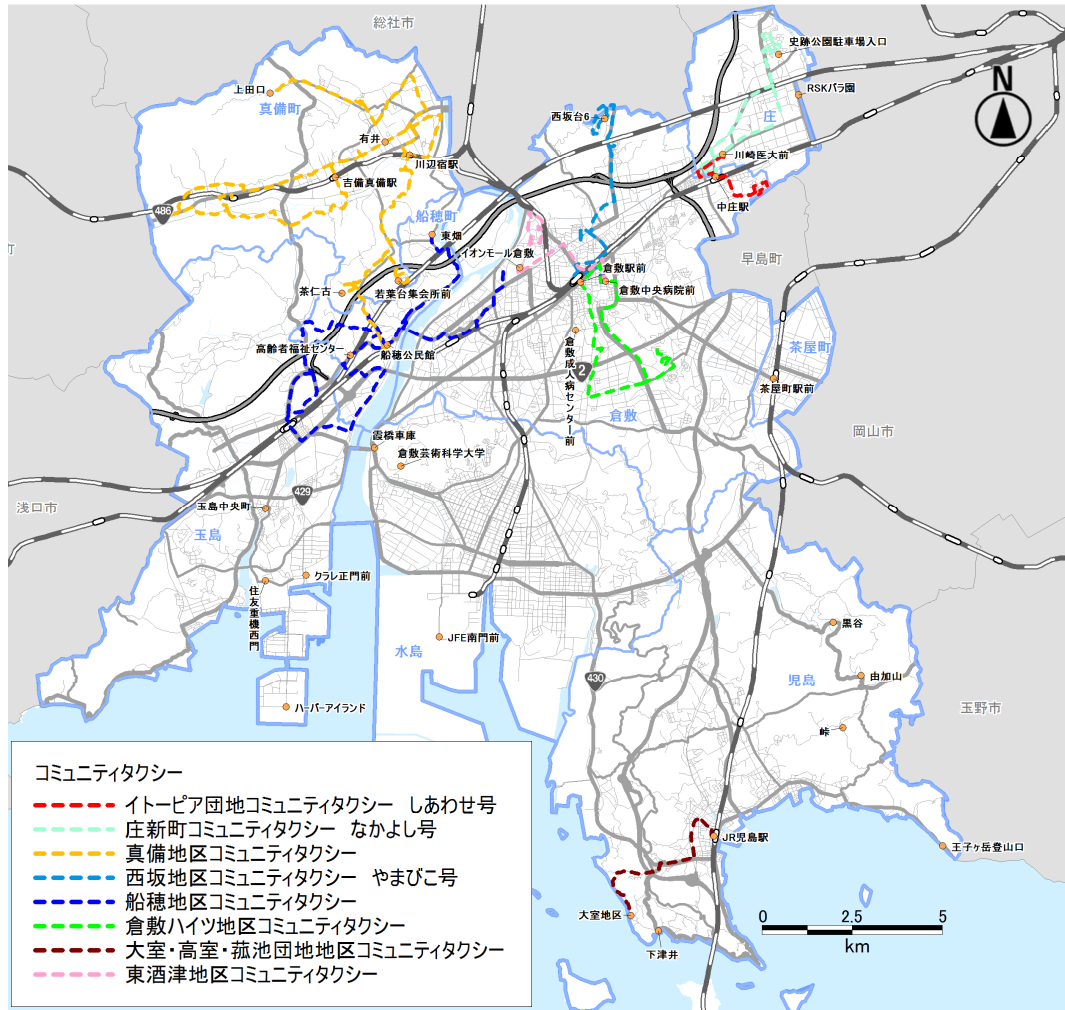


図 2 - 13 コミュニティタクシーの運行状況

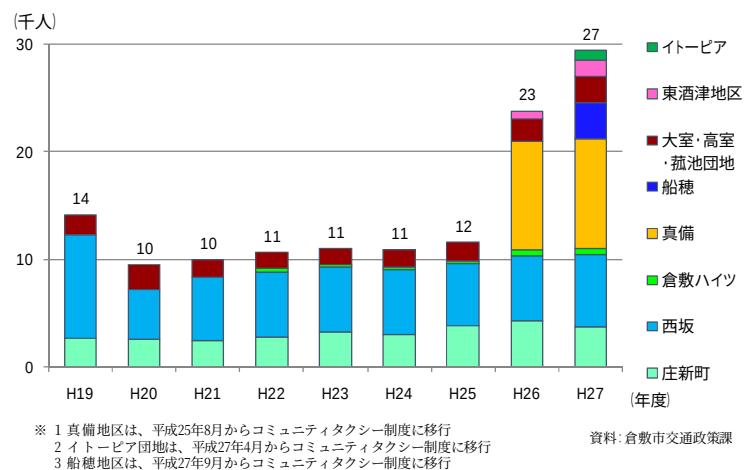


図 2 - 14 コミュニティタクシー利用者数の推移

5 一般タクシー

- 市内では23（岡山県タクシー協会を含む）のタクシー事業者が運行を行っており、市のほぼ全域がカバーされています。
- 旅客収入は平成18年をピークに減少傾向となっており、倉敷交通圏（倉敷市・早島町）は平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域として指定を受けています。

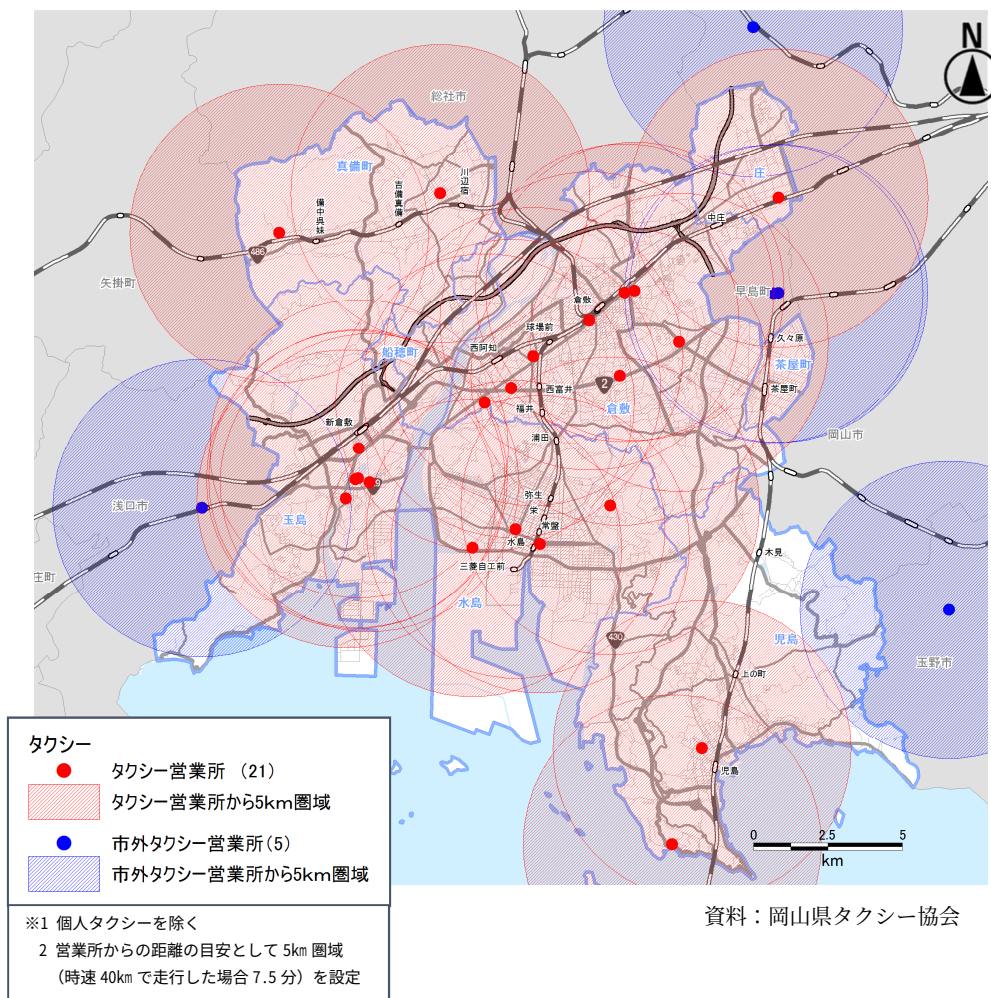


図 2 - 15 タクシー事業者の分布

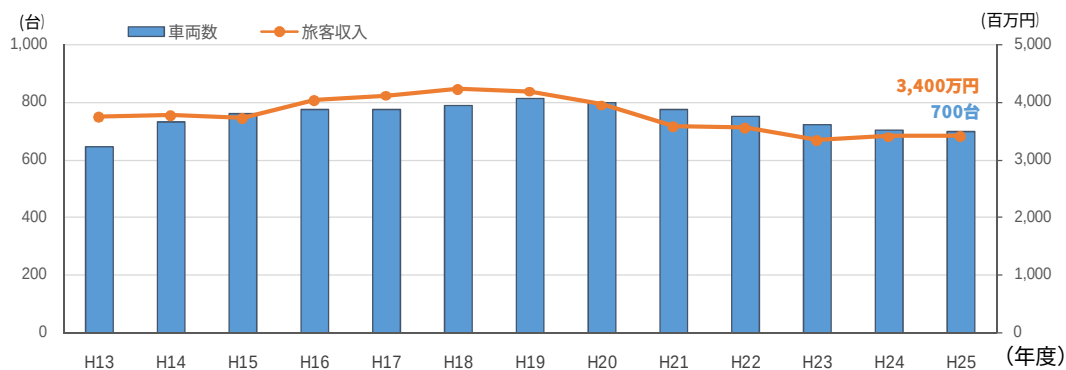
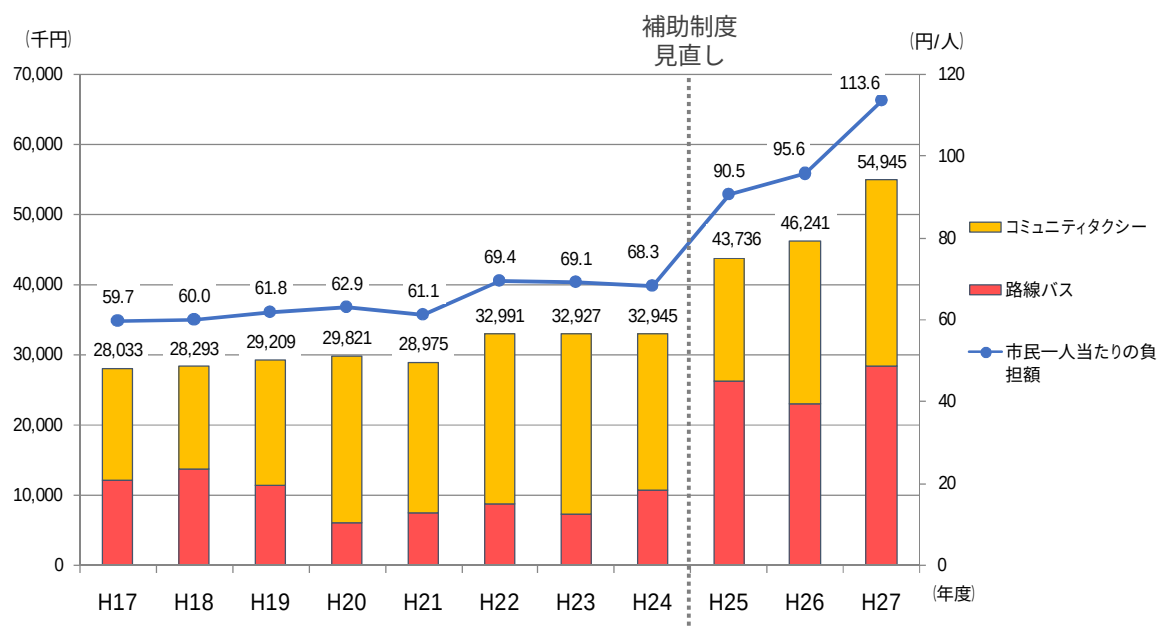


図 2 - 16 タクシー車両数と旅客収入の推移

6 市の財政負担状況

- 路線バスやコミュニティタクシーの運行に対する本市の財政負担は、近年の路線バスの廃止などを受けて、市から交通事業者への補助制度を見直したことにより増加しています。
- 平成 27 年度では 54,945 千円、市民 1 人あたり年間 113.6 円の負担となっています。



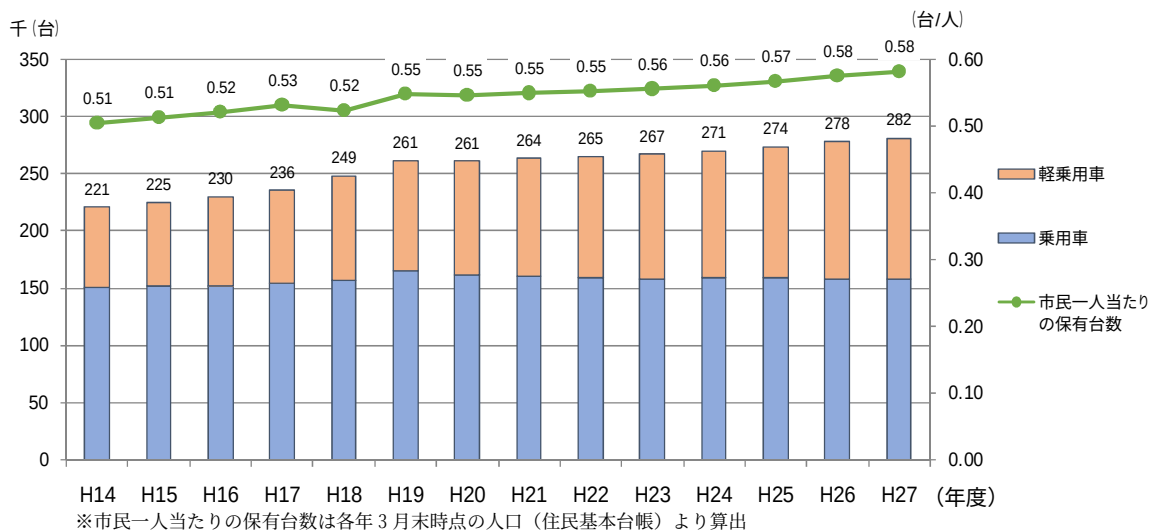
資料：倉敷市交通政策課/住民基本台帳（各年度末の人口）

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

7 市民生活

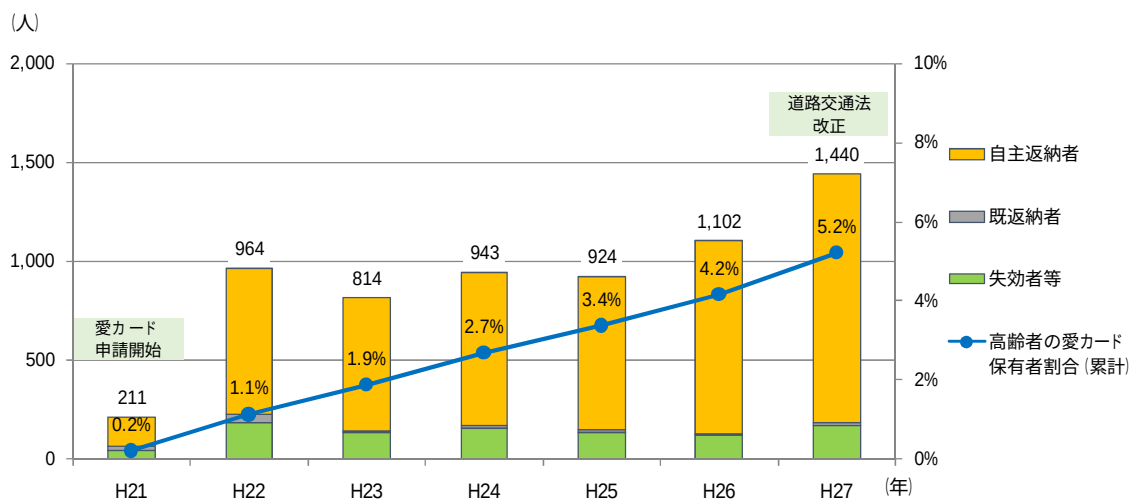
(1) 自家用車と運転免許証の保有状況

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



資料：倉敷市統計書

図 2 - 18 市内在籍乗用車台数と市民一人当たり保有台数の推移



資料：岡山県警

※1 倉敷署・児島署・水島署・玉島署管内での統計

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

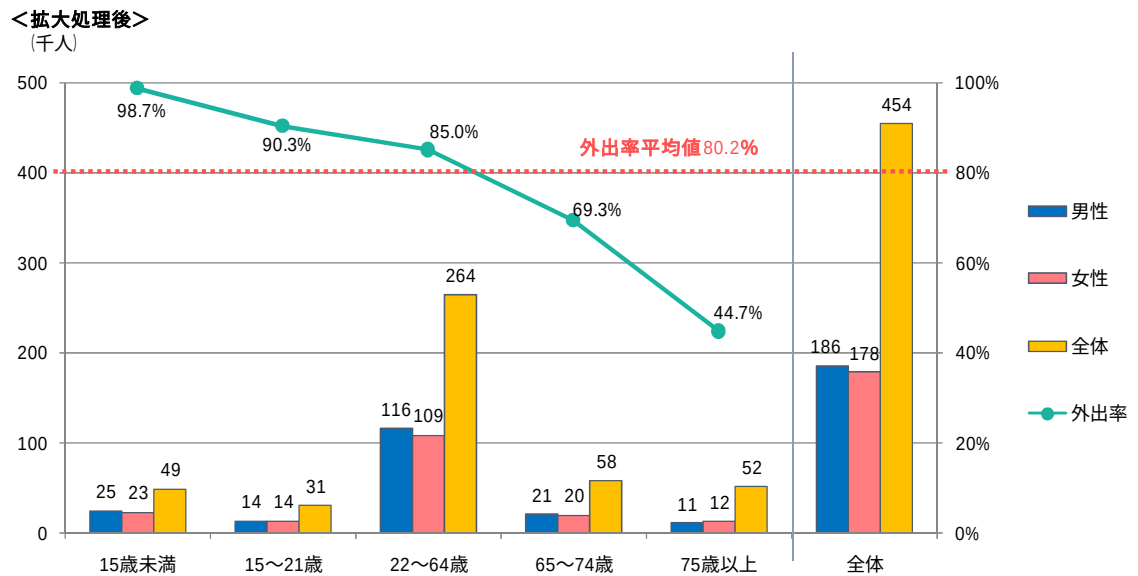
※3 失効者等には、申請時に免許失効者及び認知症等の病状により取消処分を受けた者を含む

図 2 - 19 「おかやま愛カード」申請者の推移

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

(2) 外出状況

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

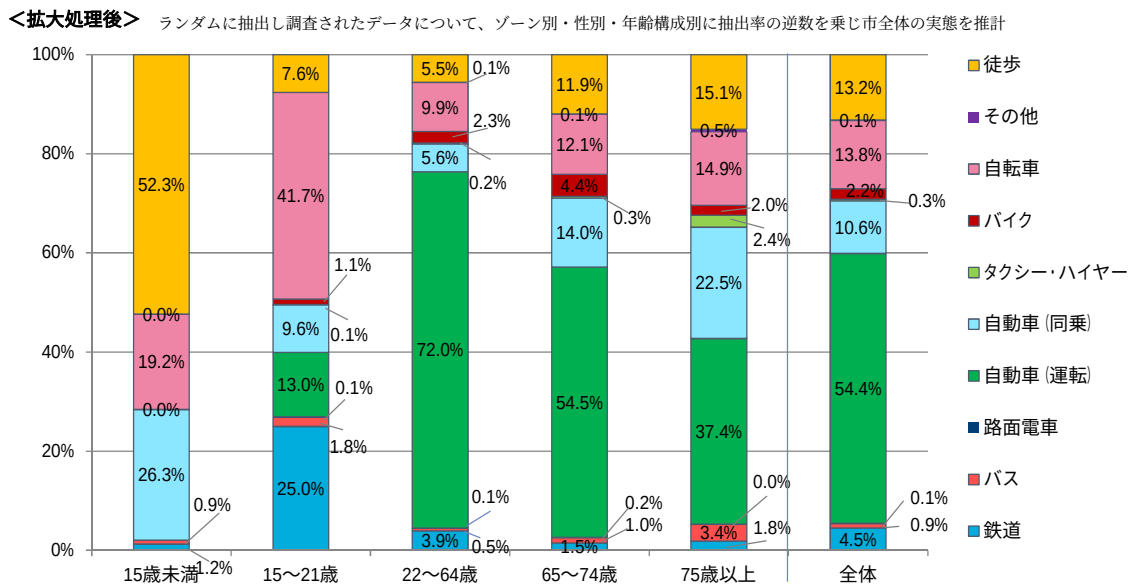


資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 2 - 20 年齢別の外出率（平日）

(3) 交通手段

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



資料：平成 24 年交通実態調査（パーソントリップ調査）

図 2 - 21 年齢階層別の代表交通手段分担率