

倉敷市総合交通戦略

平成20年3月

倉 敷 市

目 次

第1章 倉敷市における現状と課題	
第1節 倉敷市の概況-----	1
第2節 倉敷市の交通の現状 -----	3
1. 道路の現状 -----	3
2. 公共交通の現状 -----	5
第3節 倉敷市の交通の課題 -----	9
第2章 倉敷市の目指すまちづくりの方向性	
第1節 上位計画・関連計画の概要 -----	10
第2節 まちづくりの方向性-----	14
第3章 総合交通戦略の方針	
第1節 基本理念 -----	15
第2節 基本目標 -----	15
第3節 基本方針 -----	16
第4節 公共交通の分類 -----	17
第5節 地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政の役割	18
第6節 公共交通整備方針 -----	19
第7節 目指すべき公共交通 -----	20
1. 公共交通レベル -----	20
2. 目指すべき指標の設定 -----	20
第4章 「守り」「育てる」ための施策	
第1節 公共交通に対する施策展開の方針 -----	21
第2節 ハード・ソフト施策の実施 -----	22
1. 事業計画図 -----	22
2. 実施計画 -----	23
第3節 評価・改善の仕組み -----	24
付属資料	
倉敷市公共交通体系検討委員会設置要綱 -----	資料-1
倉敷市公共交通体系検討委員会名簿 -----	資料-2
策定の経緯 -----	資料-3
検討フロー -----	資料-4
基本計画（素案）に対するパブリックコメント意見及び対応	資料-5

第1章 倉敷市における現状と課題

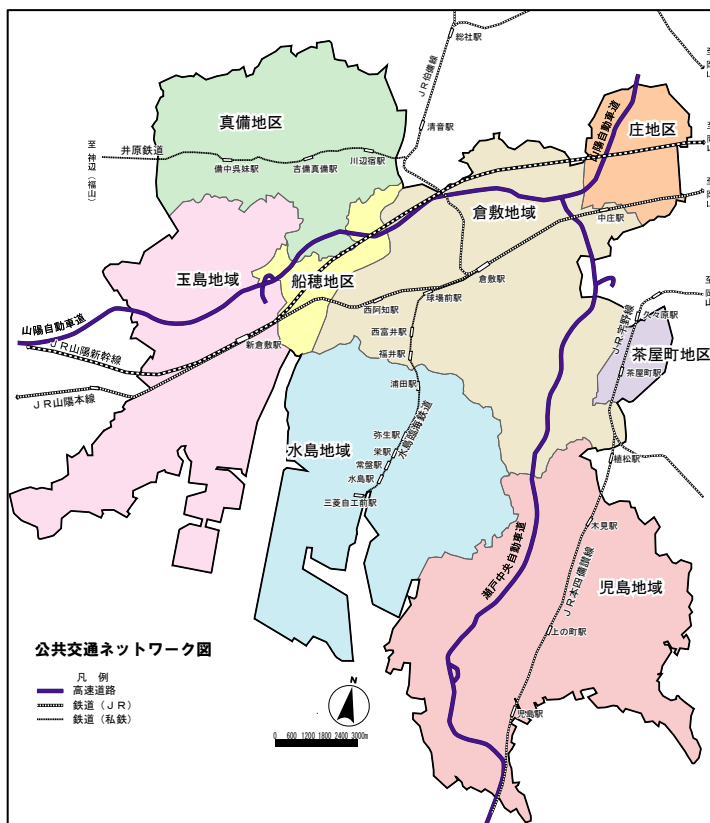
第1節 倉敷市の概況

◇位置・地勢・沿革

本市は、岡山県西部の瀬戸内海沿岸に、高梁川の河口付近を取り囲むように位置しています。市域面積は354.52 km² (H18.10現在)です。

市域には山陽新幹線新倉敷駅があり、また、倉敷駅と岡山駅とはJR山陽本線により17分程度で結ばれています。また、市域南部の児島地域は、瀬戸大橋で四国と結ばれており、市域北部は山陽自動車道が横断し、東部を瀬戸中央自動車道が縦断しています。

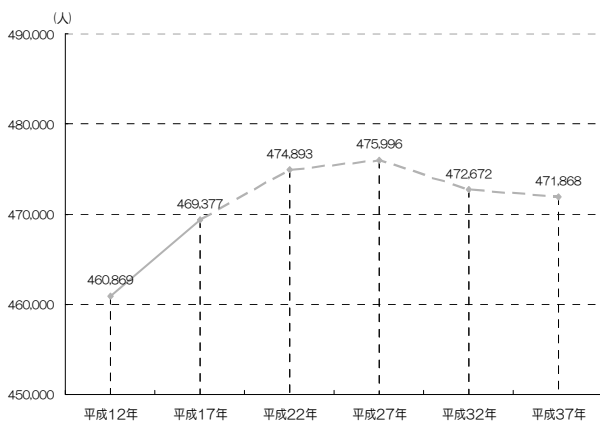
昭和42年に倉敷・児島・玉島の3市が合併しました。また、46、47年には庄村・茶屋町を合併し、東瀬戸圏の拠点として発展を続けてきました。さらに、平成17年8月には船穂町、真備町と合併し、新しい倉敷市が誕生しました。



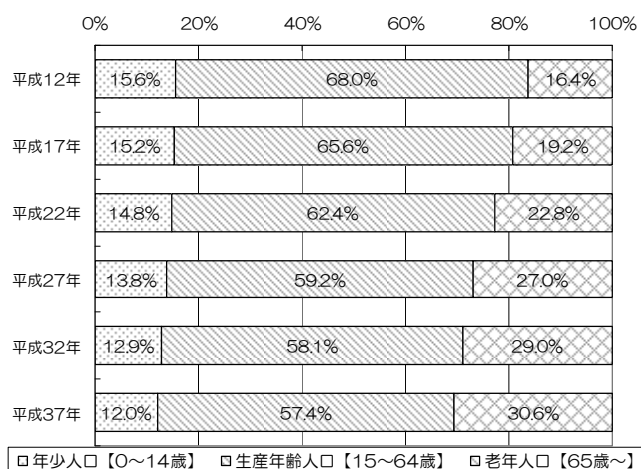
◇人口増減の特性

本市の人口は、県下でも有数の人口増加地域となっているものの、人口の伸びが鈍化し、平成27年をピークとして、その後減少することが予測され、全国的な傾向と同様に、少子・高齢化の急速な進展により、人口減少社会への変化が進んでいることがうかがえます。

倉敷市の将来人口推計値



倉敷市の年齢別将来人口割合



資料：国勢調査（平成12年、平成17年）都市計画マスタープランより

注：平成12年値には、平成17年に合併した浅口郡船穂町、吉備郡真備町も合算して推計

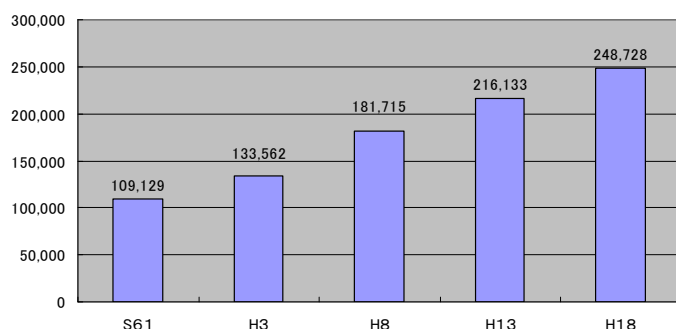
◇中心市街地の衰退

モータリゼーションの進展に伴い、郊外部への宅地開発が進み、特に大型店舗が郊外部に拡散立地するなど、中心部の人口の減少と高齢化の進行などを背景に、中心市街地の衰退・空洞化という問題が深刻化しています。

◇自家用車依存の拡大

モータリゼーションの進展により、日常生活における自家用車（マイカー）の依存が高まり、交通渋滞により自動車交通の快適性に影響が生じるようになり、時間と経済的な損失が拡大しています。また、道路が渋滞していると、バスなどの公共交通機関の定時制、定速性が維持できず、交通弱者などの公共交通機関の利用者に対して、サービスの低下などの弊害が起こります。

市内乗用車在籍台数



各年3月31日現在

資料：中国運輸局岡山運輸支局、市税制課

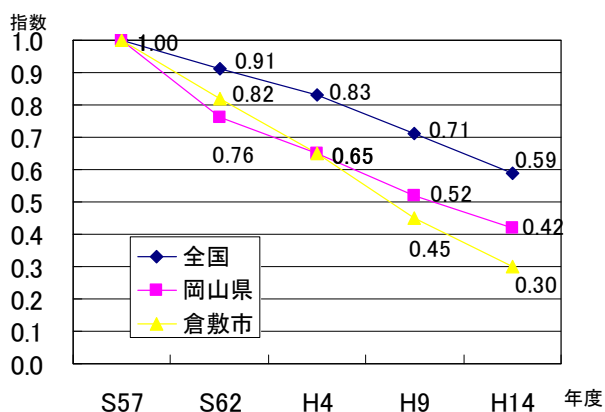
注：乗用軽自動車を含み、船穂・真備町を除く

◇公共交通利用者の減少

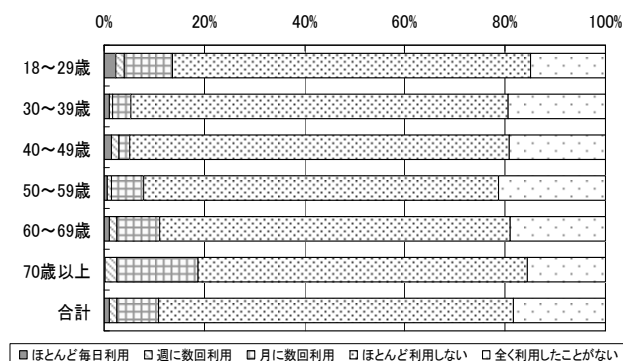
本市の公共交通利用者は減少傾向にあり、全国平均および県内平均に対しても、減少の割合が高くなっています。特にバスの利用者は著しく減少（30年前の約1/5まで）しています。これは、外出時にバスを利用する人が、全体の1割（月に3回以上の利用者）ほどで、ほとんど利用しない、または全く利用したことがない人を合わせると全体の9割にもものぼることから、バスの利用頻度の低さが原因の1つと考えられます。

全国・岡山県・倉敷市別の路線バスの

輸送実績指数



倉敷市のバスの利用状況



資料：都市計画マスタープランアンケート（H18.9）

第2節 倉敷市の交通の現状

1. 道路の現状

(1) 道路ネットワークの現状

本市の高速道路は、東西軸としての山陽自動車道、南北軸としての瀬戸中央自動車道が倉敷ジャンクションで結節しています。また、倉敷、水島、児島、玉島の4つのインターチェンジがあり、高速道路への接続性は高くなっています。

国道は、2号、429号、430号、486号の各路線が広域的な基幹道路として、地域の産業や住民生活にとって重要な役割を果たしており、県道は、国道等に接続する幹線道路として、また各地域間を結ぶ地域市民の利用度の高い路線として、地域の連携と交流のための重要な路線となっています。

住民の生活基盤である市道は、住民生活や経済・文化等の地域間交流の活発化に伴い、その利便性、安全性の向上が求められています。

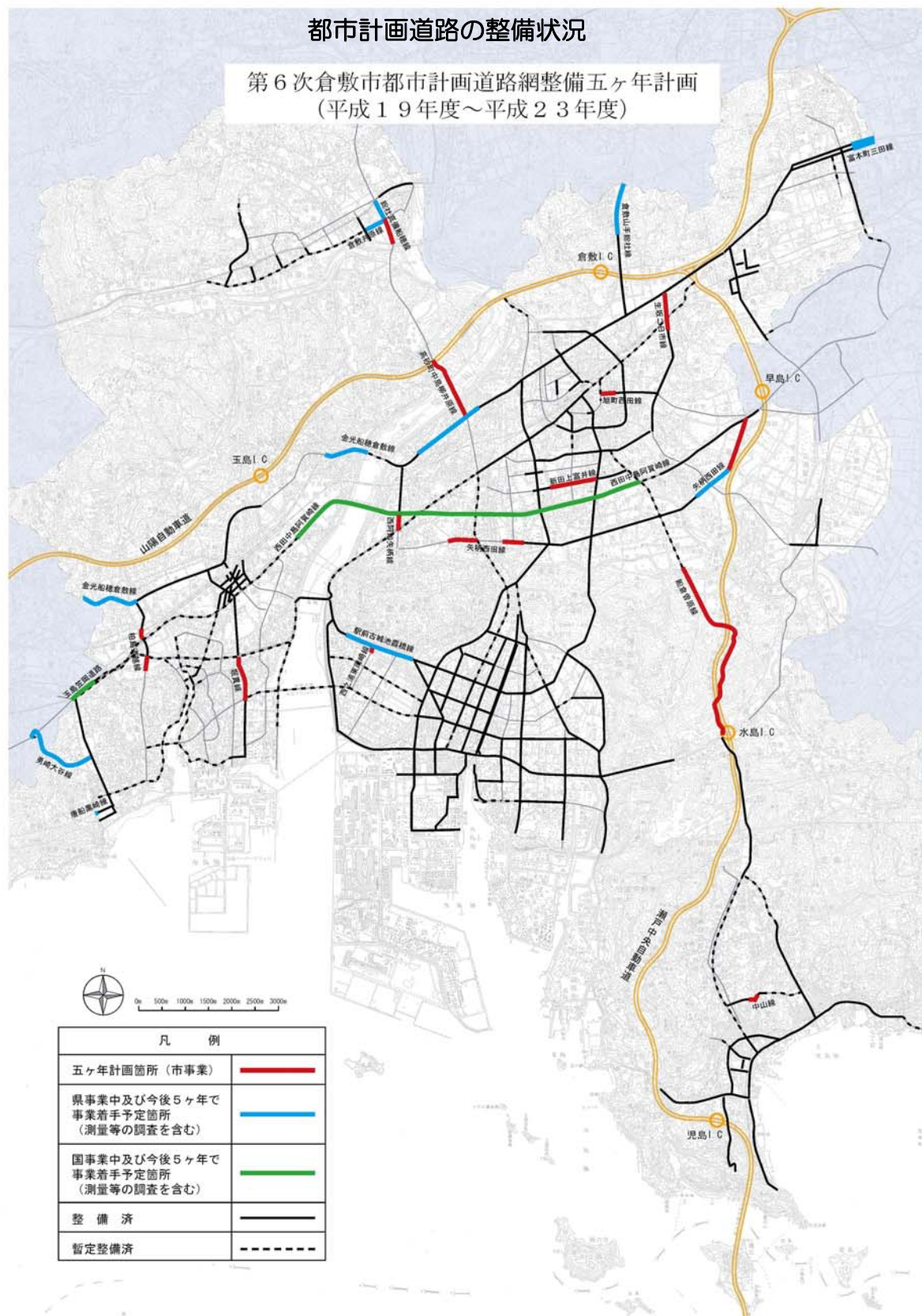
倉敷市の現況道路網図



(2) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の整備状況は、平成18年3月31日現在、改良率51.6%で、中核市平均の64.0%と比べると低い状況です。

また、中心市街地の環状道路も未完成となっています。



2. 公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワークの現状

- 倉敷市内の公共交通網の現状として、鉄道（JR：山陽本線・伯備線、本四備讃線、水島臨海鉄道、井原鉄道）、路線バス、コミュニティバス（船穂・真備地区）、乗合タクシー（庄新町、西坂、大室・高室・菰池団地の3地区）が運行されています。

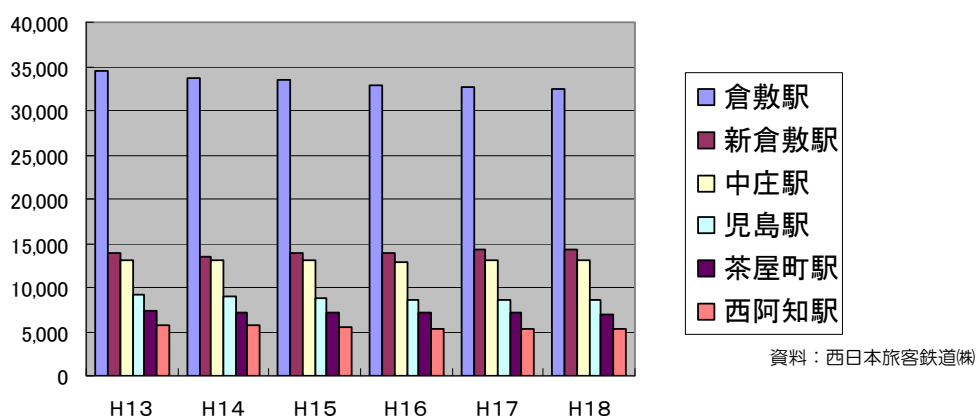
公共交通ネットワーク図



(2) 鉄道の現状

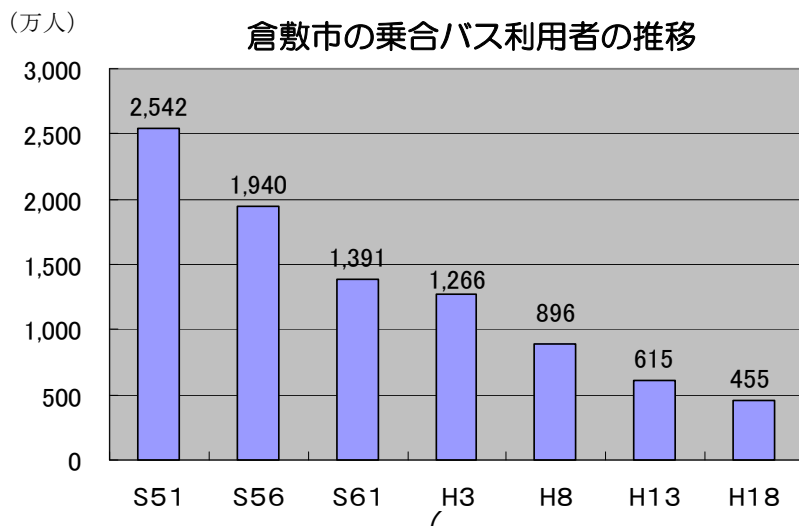
- 市内の鉄道駅21駅は、1日平均90.8千人(H18)の乗降客数があり、その中で、JR倉敷駅が1日平均32.5千人と最も多くなっています。
- 市内JRの乗降客数は、1日平均81.7千人であり、主要6駅では、学生の利用が多い中庄駅、新倉敷駅を除き、過去5年間で5~9%減少しています。
- 水島臨海鉄道の市内10駅の乗降客数は1日平均8.7千人(H18)であり、過去5年間で13%減少しています。
- 井原鉄道の市内3駅の乗降客数は、合わせて1日平均0.4千人(H18)と利用者が少ない状況です。

市内JR線主要6駅の年間乗車人員の推移



(3) 路線バスの現状

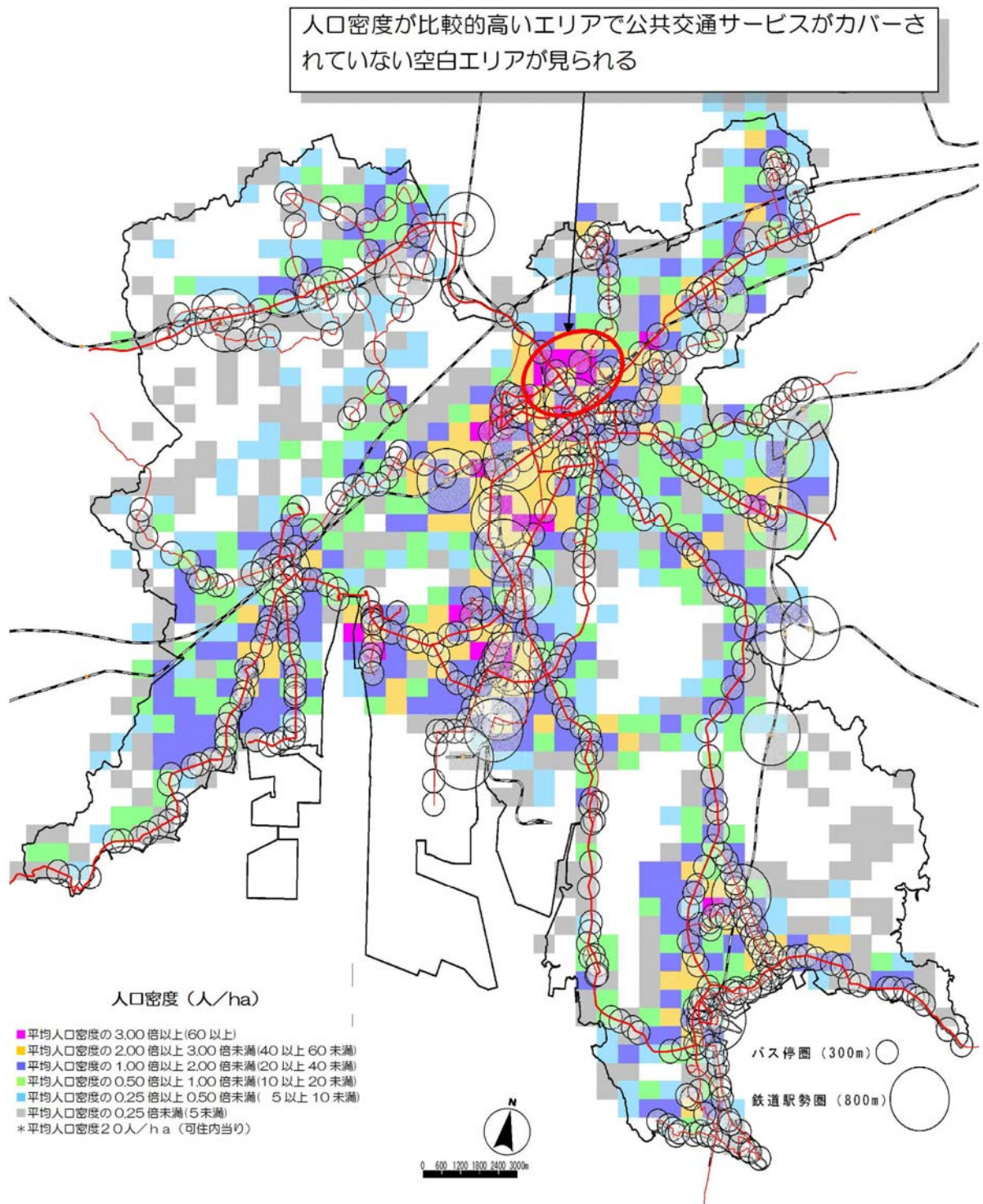
- 1976年(昭和51年)~2006年(平成18年)の30年間で市内の乗合バス利用者は1/5に減少しています。
- 市内の乗合バス78路線(岡山運輸支局届出系統数)のうち、半分以上の40路線は5回/日以下の路線です。また、平成14年2月の道路運送法の改正による規制緩和以後、バス事業への参入・撤退が自由化されたことから、平成14年度以降22路線が廃止されています。



(4) 公共交通サービスの状況

現在、市内の公共交通サービス区域（駅又はバス停が近くにあり利用しやすい区域）として、鉄道駅800m圏とバス停300m圏をプロットすると、人口密度が比較的高いエリアであってもカバーしていない地域が見られます。

公共交通サービス区域と人口密度

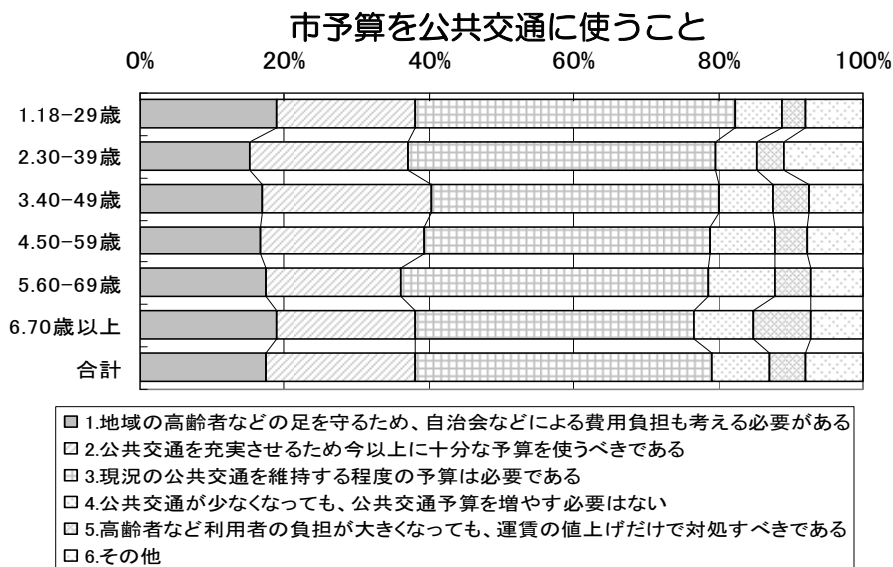


*バス運行回数が5回以上ある区間を表示。

(5) 公共交通に対する市民の意識

市予算を公共交通に使うことについては、アンケート結果から、「今以上の予算を使うべき」、「現況の公共交通を維持する予算は必要」と回答する割合が6割を超え、さらに、「地域の高齢者などの足を守るため、自治会などによる費用負担も考える必要がある」という回答も含めると約8割です。

また、本市の市民に対する意識調査の結果によると、住みにくい理由として、「交通の便」が常に上位を占めることから、公共交通に対する満足度が非常に低いといえます。

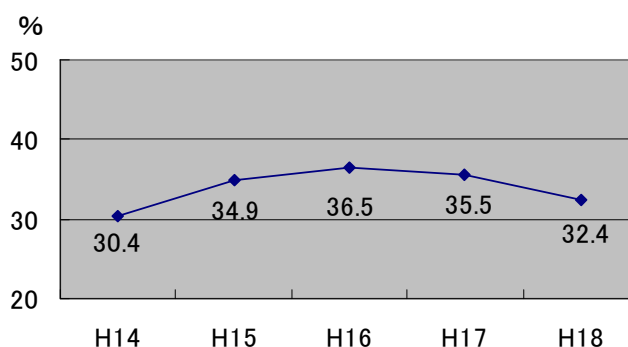


資料：都市計画マスタープランアンケート (H18.9)

住みにくいと感じている理由の経年変化

	1位	2位	3位	4位	5位
昭和55	公害	交通の便	道路整備	買い物の便	災害
昭和60	公害	交通の便	道路整備	風紀	買い物の便
昭和61	交通の便	大気汚染	道路整備	騒音・汚濁	買い物の便
昭和62	交通の便	騒音・汚濁	大気汚染	道路整備	その他
昭和63	交通の便	騒音・汚濁	大気汚染	保守的	道路整備
平成元	大気汚染	交通の便	騒音・汚濁	保守的	道路整備
平成2	騒音・汚濁	大気汚染	道路整備	交通の便	保守的
平成3	交通の便	騒音・汚濁	道路整備	大気汚染	保守的
平成4	道路整備	保守的	大気汚染	交通の便	騒音・汚濁
平成5	交通の便	騒音・汚濁	道路整備	保守的	風気
平成6	道路整備	交通の便	騒音・汚濁	保守的	河川汚濁
平成7	騒音・汚濁	交通の便	道路整備	保守的	その他
平成8	騒音・汚濁	保守的	交通の便	河川汚濁	道路整備
平成9	騒音・汚濁	交通の便	保守的	道路整備	河川汚濁
平成10	交通の便	保守的	騒音・汚濁	道路整備	河川汚濁
平成11	騒音・汚濁	交通の便	保守的	道路整備	河川汚濁
平成12	騒音・汚濁	保守的	交通の便	道路整備	河川汚濁
平成13	騒音・汚濁	交通の便	保守的	道路整備	河川汚濁
平成14	騒音・汚濁	交通の便	保守的	道路整備	河川汚濁
平成15	交通の便	騒音・汚濁	保守的	道路整備	河川汚濁
平成16	交通の便	騒音・汚濁	道路整備	保守的	買い物の便

市内の公共交通機関の利便性に対する満足度



資料：「倉敷市市民意識調査結果報告書」「ともにめざそう指標」市民アンケート調査報告書

第3節 倉敷市の交通の課題

前述の市内交通の現状及び現時点における対策の状況などを踏まえると、交通の課題は以下のように整理されます。

(1) 遅れている都市計画道路整備への対応

- 遅れている都市計画道路整備をどうするか。
- 遅れている中心市街地の環状線の整備をどのように行うか。
- 倉敷市中心市街地の自動車の通過交通をいかに排除するか。

(2) 歯止めの効かない公共交通の利用者減少への対応

- 利用者の公共交通離れをいかに食い止めるか。
- 車から公共交通への転換は短期的には非常に困難である。
- いかに利用促進を図るか。

(3) バス事業の厳しい経営環境に即したバスネットワーク維持への対応

- 主要なバスネットワーク以外は、今後も廃止撤退していく可能性が高い。
- バスネットワークの維持を交通事業者に全面依存することに限界がきている。
- バス路線の廃止や高齢者の増加に伴い、限られた財源の中で、適正な対応ができるような、また、市民の理解が得られるような、一定の助成ルールをつくる必要性がある。
- 少ない利用者をいかに増やし、効率的な運行を行っていくか。
- 公共交通を持続させるための市民・交通事業者・行政の適切な役割分担が必要である。

(4) 公共交通の低いサービスレベルへの対応

- 高齢化が進む中で、今後予想される自動車が利用できない人の移動手段を確保すべきという、市民の声への対応が必要である。
- 全体の約8割を占める市民が、市や自治会などで費用負担してでも、公共交通を維持、充実させるべきと考えている。
- 運行回数が多い路線は限られた地区のみ運行されているため、利用目的に応じた必要な便数をいかに確保するか。

(5) 公共交通空白地の拡大への対応

- 路線廃止により公共交通空白地が拡大してしまう。
- 人口密度が比較的高い地域に公共交通の確保が必要である。

第2章 倉敷市の目指すまちづくりの方向性

第1節 上位計画・関連計画の概要

(1) 倉敷市第五次総合計画（平成13年度～平成22年度）

◇基本構想

本市の「まちづくりの基本理念」と「まちづくりの基本目標」を定め、その実現のための「基本施策」の方針を明らかにしたものです。

（基本理念）	「市民と創る ころゆたかな 倉敷の未来」
（基本目標）	①未来を拓く人と文化の育成 ②健やかで心安らぐ暮らしの実現 ③安全で快適なまちづくりの推進 ④瀬戸内に輝く交流拠点都市の形成

◇基本計画

基本構想で示された基本目標、基本方針の実現を図るための施策を体系的に示すとともに、その内容を明らかにした市政の基本的な計画です。

前期基本計画：平成13～17年度（5年間）

後期基本計画：平成18～22年度（5年間）

◇公共交通に関する考え方（後期基本計画より）

○施策

・公共交通機関の利便性を上げる。

○基本方針

- ・交通弱者などのすべての人の移動手段が確保され、気軽に出掛けることができる、公共交通機関が充実したまちを目指します。
- ・既存の公共交通網の利用促進を図り維持するとともに、新たな移動手段を支援します。
- ・駅などの公共交通関連施設では、高齢者や障害者などすべての人にやさしいユニバーサルデザインを進めます。

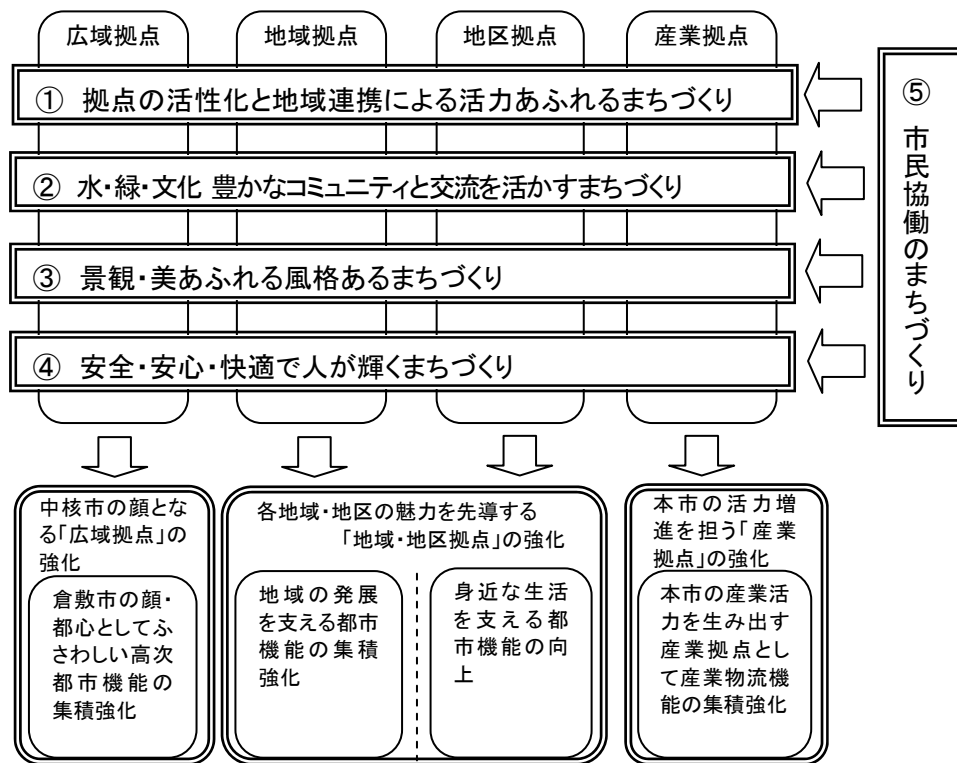
(2) 倉敷市都市計画マスタープラン（策定中）

◇拠点の位置づけ

本市は、合併によって都市力を強化してきました。このため、現在の市を構成する各地域・地区の中心部には、それぞれ、都市機能や個性的で魅力にあふれる地域資源があります。これら、各地域・地区の中心部を、それぞれ拠点として下記のとおり位置づけています。

- ・ 広域拠点・・・JR 倉敷駅周辺の本市中心部一帯
- ・ 地域拠点・・・水島、児島、玉島の中心部
- ・ 地域拠点・・・庄、茶屋町、船穂、真備の中心部
- ・ 産業拠点・・・臨海部の工業・物流などの集積地

<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中心型の都市】

資料：倉敷市都市計画マスタープラン（素案）

◇交通施設整備の基本的な考え方

□ 広域的な軸となる道路や拠点間を連絡する道路など、各地域・地区の連携を強化する体系的な道路網を整備します。広域拠点としてふさわしい交通基盤の強化を図るため、環状道路の整備による通過交通の分離と地域内交通の円滑化、鉄道高架化（連続立体交差事業）の推進によるJR倉敷駅南北間の交通円滑化、交通結節機能の強化、および駐車場の適正な配置の誘導など総合的な交通基盤の整備を推進します。

□ 拠点においては、地域資源を活かした魅力あふれる歩行空間の整備を推進します。

□ 高齢社会への対応から、ユニバーサルデザインに配慮した駅および周辺整備など、誰もが移動しやすい環境づくりを進めます。

□ 各拠点を核とし、周辺部を効果的に結ぶ環境負荷の少ない公共交通網を充実・充実し、自家用自動車からの転換を促進します。

(3) 倉敷市中心市街地活性化基本計画（平成13年11月策定）

◇ 中心市街地のまちづくりキャッチフレーズ

『感じる心で歩くまち くらしき』	
(コンセプト)	① 機能の充実したまち ② 暮らしを彩るまち ③ 基番の整ったまち

◇ 中心市街地活性化推進の方針

① 回遊性を向上させるまちづくり

- ・ 駐車空間の確保・公共交通の整備・活用歩行者・自動車ルート of 整備
- ・ 修景・都市的利便施設（公共サービス）の充実・面整備
- ・ 道路整備等、基盤施設の整備

② みんなですすめるまちづくり

③ 独自の魅力をつくりだすまちづくり

④ 資源を活用するまちづくり

⑤ 居住性のいいまちづくり

◇ 中心市街地活性化のための公共交通

中心市街地活性化推進目標として「回遊性を向上させるまちづくり」があげられています。これを実現するために『公共交通の整備・活用』が整備目標とされています。

- ・公共交通体系の整備 (中心市街地内の公共交通ネットワーク整備)
- ・JR鉄道立体交差事業 (鉄道高架事業を推進)
- ・ループバス等の導入 (中心市街地へのアクセス性・内部での回遊性向上に資する公共交通サブシステムの導入)

(4) 倉敷市交通バリアフリー基本構想 (平成 18 年 3 月策定)

◇基本理念と基本方針

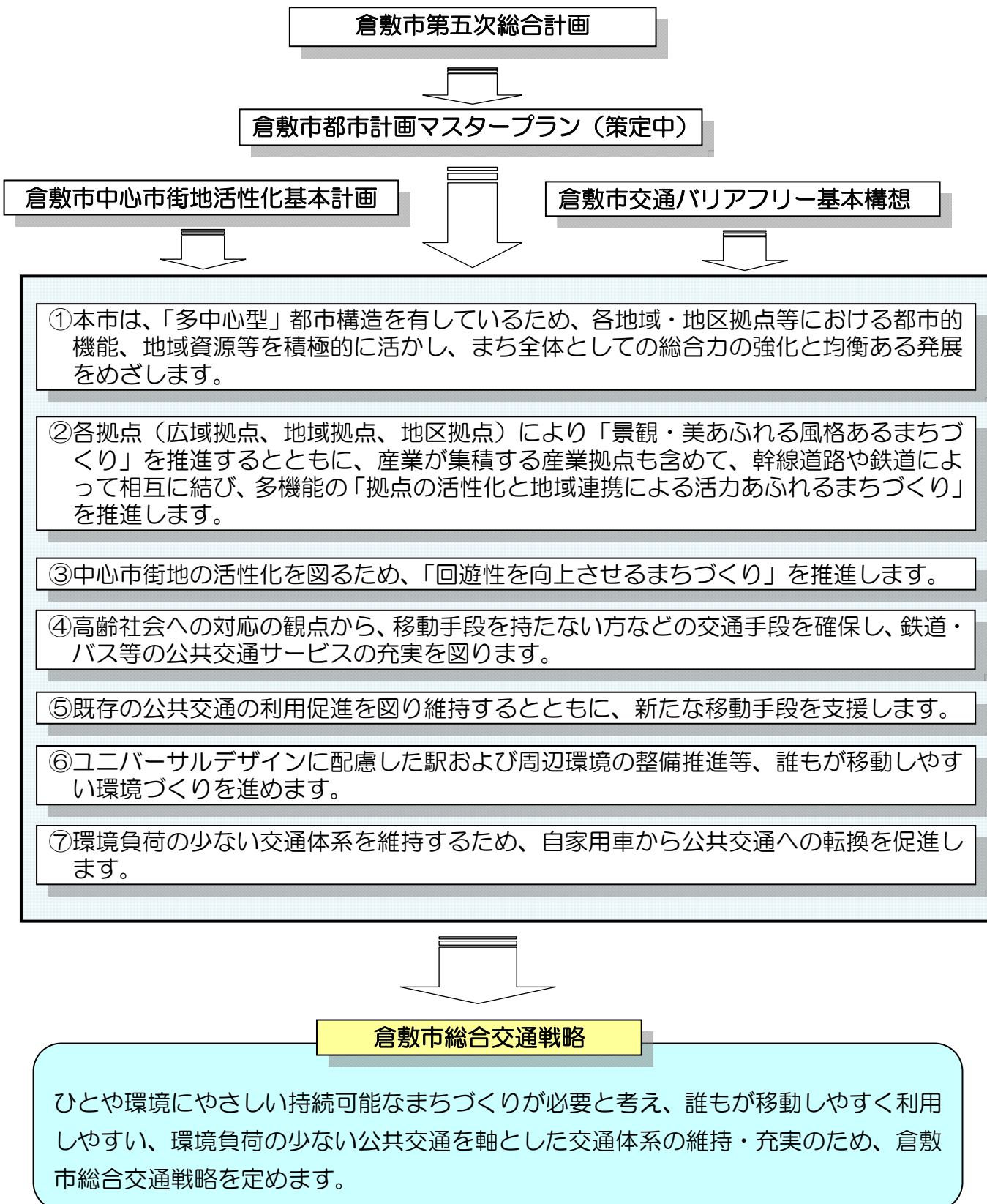
(基本理念)	「ひと、輝くまち 倉敷。」の理念に基づき、高齢者、身体障害者等だれもが安全、快適に移動し、活動できる美しいまちを目指す。
(基本方針)	①ハードとソフトが連携した交通バリアフリーの推進 ②多様な交通手段・サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進 ③“おもてなし”の視点から交通バリアフリーの推進 ④市民、事業者、行政の協働による交通バリアフリーの推進

◇ 公共交通に関する基本的な考え方

- ・旧交通バリアフリー法に基づく重点整備地区のバリアフリー化の推進
- ・移動円滑化基準に基づく駅舎、道路、車両等のバリアフリー化
- ・高齢社会に対応した新たな交通手段の導入検討
- ・多様な交通手段・サービスの提供
- ・公共交通の利用促進施策の展開
- ・周遊機能を支える交通環境の整備、交通手段・サービスの充実

第2節 まちづくりの方向性

本交通戦略の上位計画である「倉敷市第五次総合計画」「倉敷市都市計画マスタープラン（策定中）」などにおいて、未来のまちづくりの方向性が示されています。



第3章 総合交通戦略の方針

第1節 基本理念

倉敷市総合交通戦略は、倉敷市第五次総合計画の基本理念である「市民と創る ころゆたかな 倉敷の未来」を展望した上で、市内各地域の公共交通の現状や課題を踏まえ、市民との協働も含めた維持とサービスの充実を基本とし、誰もが利用しやすく利便性の高い公共交通の確立に向けて、以下を基本理念とします。

～市民の暮らしが便利で快適な、活力あるまちを目指して、
みんなで公共交通を「守り」「育て」ます～

第2節 基本目標

誰もが快適に移動できる交通手段の確保は、市民生活になくてはならないものであると考えられます。しかしながら、日々運行する公共交通を全市域レベルで拡大させることは、利用者の利便性が向上するものの、多額の経費が必要となることから、利用目的を明確にし、それに見合った公共交通を確保しながら、地域・地区間の連携を図ることが必要です。

また、モータリゼーションの進展等から、さらなる自動車交通の利便性向上が求められており、中心市街地からすべての自動車を排除することは困難ですが、渋滞の解消や環境負荷を軽減するために、環状道路を整備することにより、通過交通を排除し、中心市街地への自動車アクセスを必要最小限度とするとともに、高齢者など、誰もが移動しやすく、環境負荷の少ない公共交通サービスを充実することにより、自家用車から公共交通への転換を促進する必要があります。

さらに、公共交通を継続的に確保していくためには、地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政が、それぞれの役割を果たすために努力することが重要です。

目標1：市民の暮らしを支え、利用目的にあった便利で快適な公共交通を目指します

目標2：各拠点を公共交通でしっかり結び、高齢化社会や環境問題に対応できる“くるまに頼り過ぎないまちづくり”を目指します

目標3：みんなで「守り」「育てる」公共交通を目指し、地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政が一体となって維持・充実に取り組みます

※地域市民

地域・地区内単位で居住している市民

※地域企業

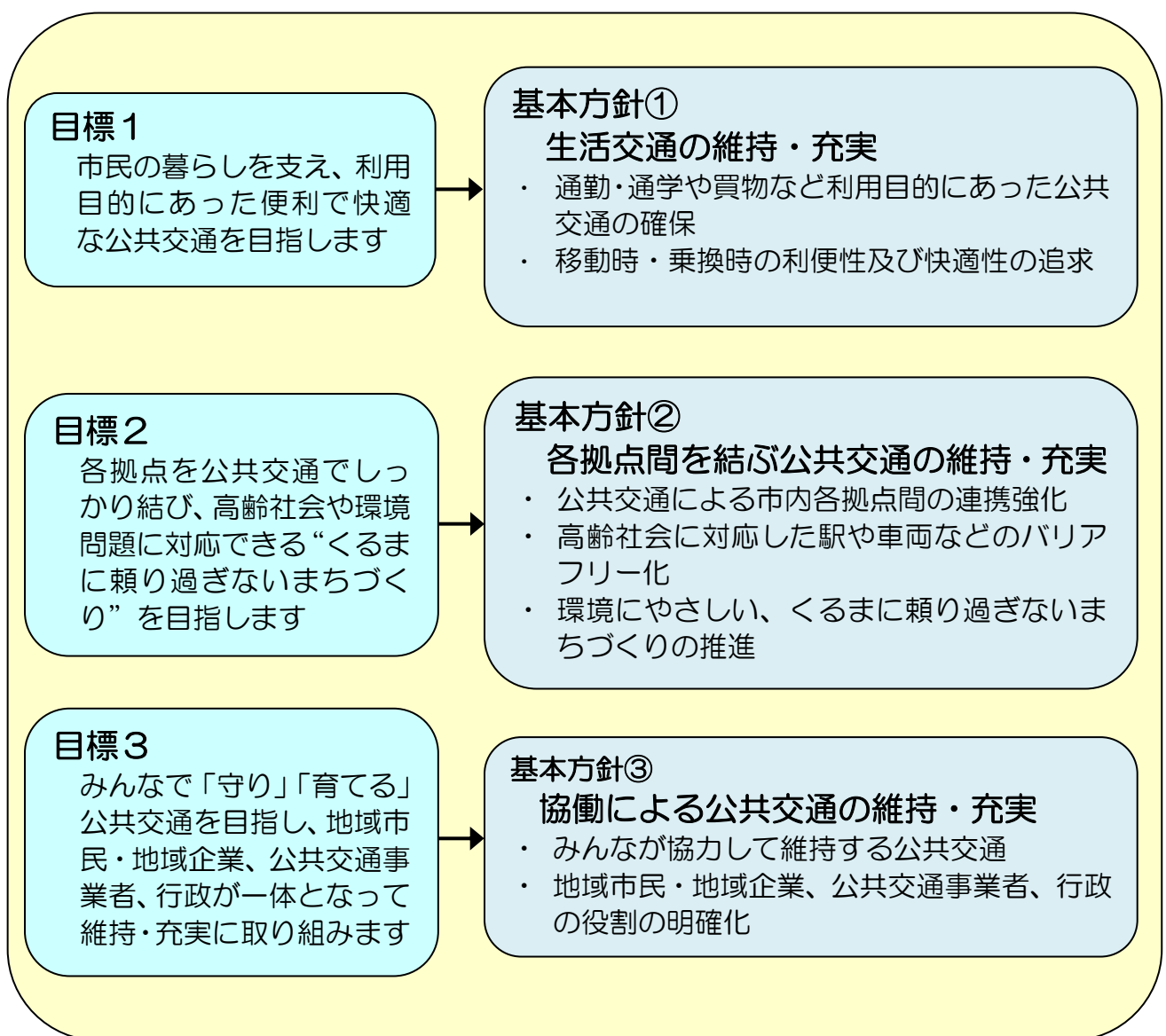
地域・地区内に立地している商業施設や学校等

第3節 基本方針

市民の暮らしが便利で快適な、活力あるまちを目指し、みんなで公共交通を「守り」「育てる」ためには、先に述べた3つの目標の実現が必要です。

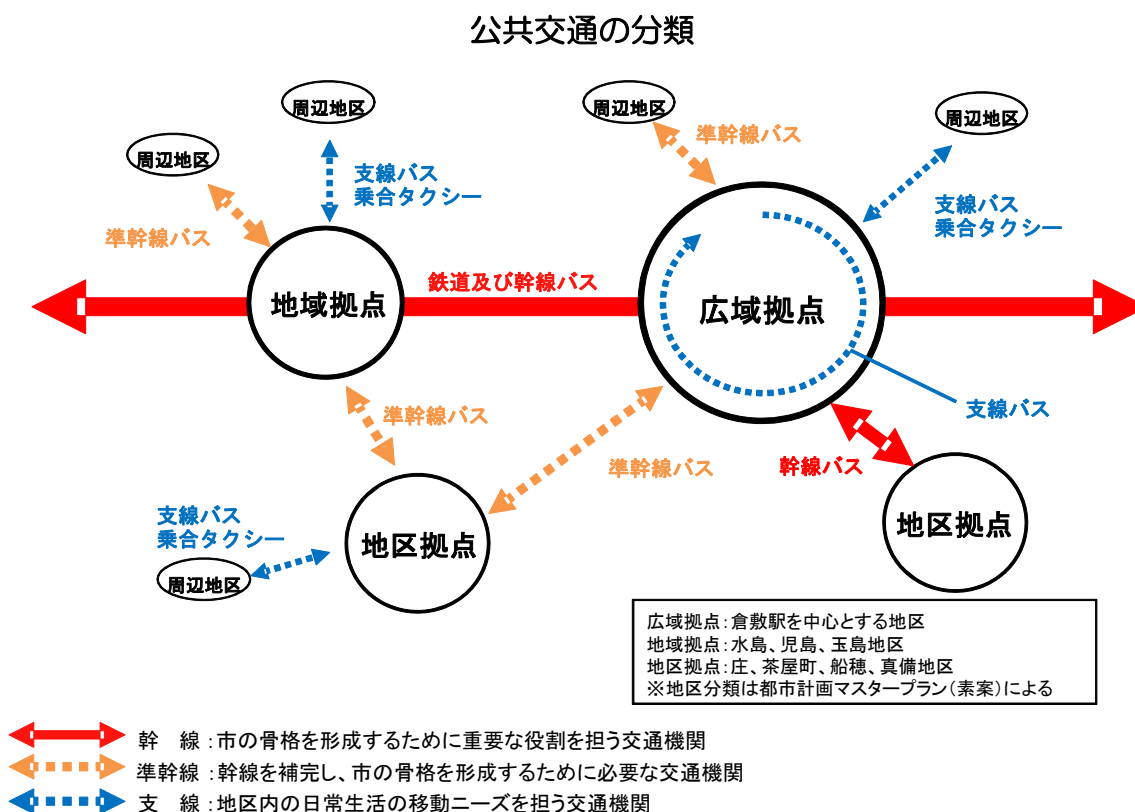
そこで、まず、各目標を実現するために取り組むべき考え方を基本方針として定めます。

また、公共交通機関は、役割がそれぞれ異なっており、地域市民・地域企業や公共交通事業者および行政の関わり方や役割も違ってることから、公共交通機関を役割や利用者のニーズをもとに幹線・準幹線・支線に大きく3つに分類した後に、地域市民・地域企業や公共交通事業者および行政の役割分担を定めます。



第4節 公共交通の分類

市内の公共交通機関は、本市の都市構造や利用者ニーズ等によって、役割がそれぞれ異なるため、必要となる施策も違ってきます。そのため、公共交通機関を役割に応じて以下の幹線、準幹線、支線の3つに分類します。



路線カルテの作成と活用

バス路線別に作成したカルテを活用して、路線の役割や利用者ニーズ、施設への接続状況等を把握し、路線分類を行うとともに、キロ当たり沿線人口や高齢者・学生人口等により施策の優先順位や種類を検討します。

路線の分類に利用する項目

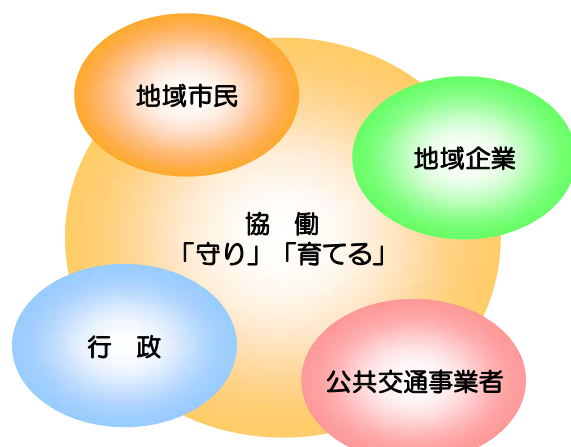
- 路線位置図・・・バス路線の位置の把握
- 接続拠点状況・・・路線の役割の把握
- 運行実績（運行回数、乗車密度など）・・・運行状況、利用者ニーズの把握
- 主要接続施設・・・路線沿線の施設の把握

施策の検討、評価に利用する項目

- キロ当たり沿線人口・・・施策の優先度の検討
- 沿線高齢者、学生人口・・・施策の種類を検討（ハード整備）
- 主要施設接続状況・・・バス事業者と地域企業の連携の可能性の検討
- 将来推計・・・施策実施後の利用者の度合いを将来推計値と比較し、効果を検証

第5節 地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政の役割

利用者の減少等により、今までのように、公共交通ネットワークの維持を交通事業者に全面的に依存することに限界がきていることかたら、地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政者の役割を明確にして上で、協働により維持していくことが求められています。



(1) 基本的な考え方

公共交通を、地域市民・地域企業、公共交通事業者、行政が一体となって「守り」「育てる」ためには、公共交通機関の各分類に対する各々の役割を明確にしたうえで、協力しあっていく必要があります。

また、地域の身近な足としての公共交通を支えていくためには、地域市民の意識改革と地域企業のより積極的な関与が望まれます。

(2) 「守り」「育てる」ための方法

公共交通機関を「守り」「育てる」ための方法は、地域市民においては、ひとりひとりが「積極的な利用」を心がけることや、路線廃止の際の代替交通として、地域が「主体的な運営」を行うことなどが考えられます。また、地域企業においては、公共交通機関の「利用促進」や「財政的支援」を行うことが考えられます。公共交通事業者は、現在の路線を「主体的に運行維持」することや、地域市民が主体的に運営する路線に対して「運行支援」を行うことが考えられます。さらに、行政は、施設整備などのハード施策と利用促進PRなどのソフト施策および財政的支援などの様々な施策の実施が考えられます。

	地域市民	地域企業	公共交通事業者	行政
「守り」「育てる」ための方法	<ul style="list-style-type: none"> ○積極的な利用 ○路線廃止の際には代替路線協議への参加 ○地域主体の運行に向けた地域合意形成 ○地域主体型公共交通の運営 ○必要に応じた地域負担 	<ul style="list-style-type: none"> ○従業員の通勤利用 ○公共交通事業者との連携（協賛⇄企業PR） ○地域貢献（地域主体型公共交通への協賛など） 	<ul style="list-style-type: none"> ○主体的に運行維持 ○顧客サービスの向上（運行、待合環境等） ○経営改善策の継続的实施 ○地域主体型公共交通への運行支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○ハード施策（乗り継ぎ拠点、走行環境、待合環境等）の整備 ○ソフト施策（利用促進） ○地域主体による新規交通の導入に対して支援 ○「地域公共交通会議」による協議 ○財政的支援の検討

第6節 公共交通整備方針

本市は、「市民の暮らしが便利で快適な、活力あるまち」を目指して、みんなで公共交通を「守り」「育てる」ために、現状のままで、ただ「路線維持」に対して赤字補填するだけでは、多額の費用が必要となるなど、将来的に持続可能な公共交通とはいえないため、将来的にも持続可能で、現実的な公共交通体系としていくことが必要であると考えています。そのため、利用目的やニーズにあった公共交通を全市的に展開する必要があります。

そこで、基本方針と路線分類の関係を整理したうえで、各路線の分類に応じた公共交通の方向性を以下のように定めます。

【幹線】 幹線としての路線の維持・充実

- 市の骨格を形成するために重要な役割を担う交通機関と位置付けます。
- 公共交通事業者が主体となり、今後も幹線として、路線の維持および機能（便数、運行時間等）の充実を目指します。
- 行政は、利便性の向上を目指し、利用促進につながるハード・ソフトの支援を積極

【準幹線】 各種支援による路線の維持・充実

- 生活に必要な交通手段を確保するために必要な路線と位置付けます。
- 公共交通事業者と行政が協力して路線の維持を図り、利用目的（通勤・通学・通院・買物等）と利用者のニーズに応じた路線の充実を目指します。
- 準幹線として維持が困難で、利用者が特に少ない路線は、地域主体型公共交通の導入を検討します。
- 行政は、維持するために努力している路線に対して、ハード・ソフトの支援に加えて、一定の基準を定め、必要に応じた財政的支援を検討します。

【支線】 地域主体の路線の維持・充実

- 地区内の日常生活交通を担う路線と位置付けます。
- 地域が主体となり、地域と市が協働で支援を行いながら路線を維持し、公共交通空白地域などの移動手段を確保することにより、路線の充実を目指します。
- 行政は、運行するための計画作りなどのソフト支援に加えて、基準に基づき、必要に応じた財政的支援も行います。

第7節 目指すべき公共交通

1. 公共交通レベル

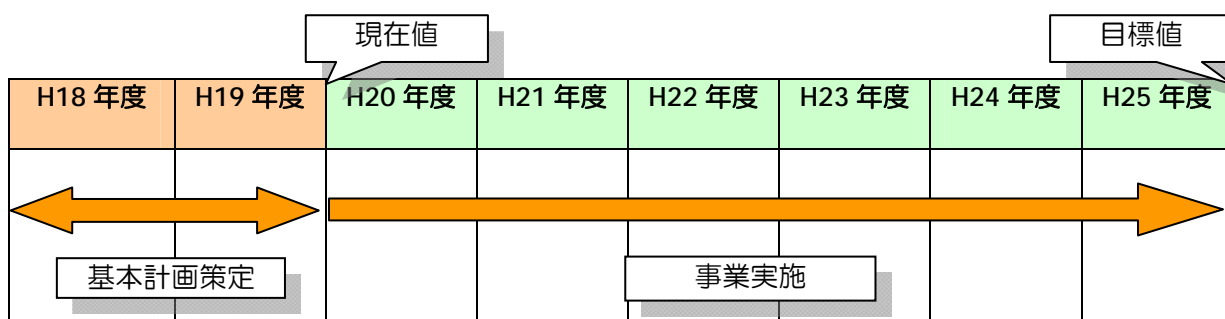
市民生活の足として利用可能な生活交通のサービス水準を維持するため、運行本数の確保を目指します。

通勤、通学、通院、買物などに利用可能な本数での運行

幹線 運行本数【ピーク時】1時間2本以上【オフピーク時】1時間1本以上
 準幹線 運行本数【ピーク時】1時間1本以上【オフピーク時】2時間1本以上

2. 目指すべき指標の設定

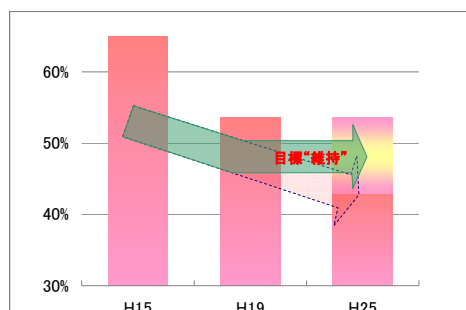
施策の実効性を高め、その効果を評価するため、概ね5年後（平成25年度）を目標に、以下の項目を数値目標として掲げます。



① 公共交通が利用しやすい地域・地区に住んでいる市民の割合

現在の公共交通のカバー圏（駅やバス停留所が近くにあるエリア）を維持する。

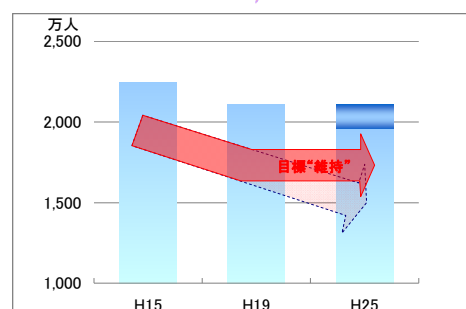
53.6%（現在）→
53.6%（目標値）



② 公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）利用者数

現在の公共交通利用者数を維持する。

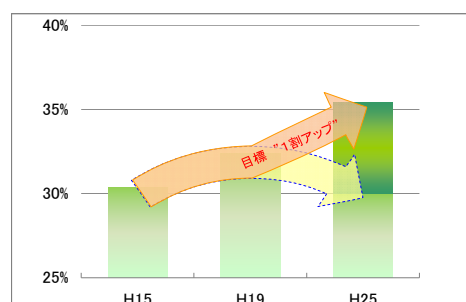
2,117万人（現在）→
2,117万人（目標値）



③ 公共交通利用者の満足度

アンケート調査による公共交通に対する満足度を、現在より1割増加させる。

32.4%（現在）→
35.6%（目標値）



第4章 「守り」「育てる」ための施策

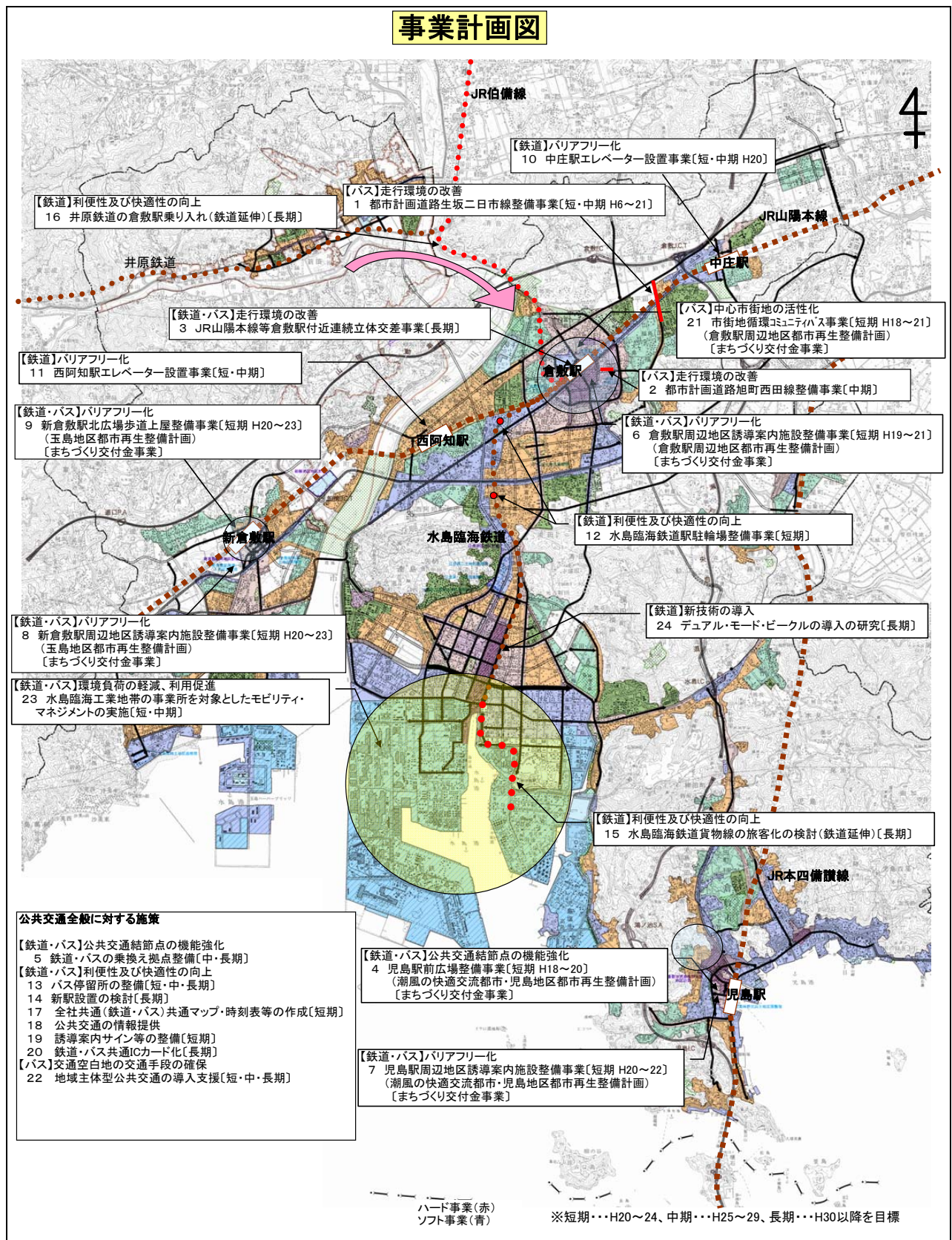
第1節 公共交通に対する施策展開の方針

公共交通を、「まもり」「育てる」施策として、公共交通の分類を基に、次の6つの視点から、施策を展開します。

- 1 幹線は、拠点間を結び、都市骨格の形成に重要な役割を担う交通手段として、地域連携強化を図るために維持・充実します。
- 2 準幹線は、生活に必要な交通手段で、利用目的や利用者ニーズに応じ、路線を維持します。
- 3 支線は、地域・地区内で日常生活を担う交通手段として、地域が主体となり、地域市民が使いやすい交通手段を市と協働により確保します。
- 4 公共交通の利便性および快適性を図るための整備を行います。
- 5 環境に対する地域市民や地域企業の意識を変革し、自家用車から公共交通利用への転換を促進していきます。
- 6 協働による公共交通の利便性の高い運行を目指します。

第2節 ハード・ソフト施策の実施

1. 事業計画図



2. 実施計画

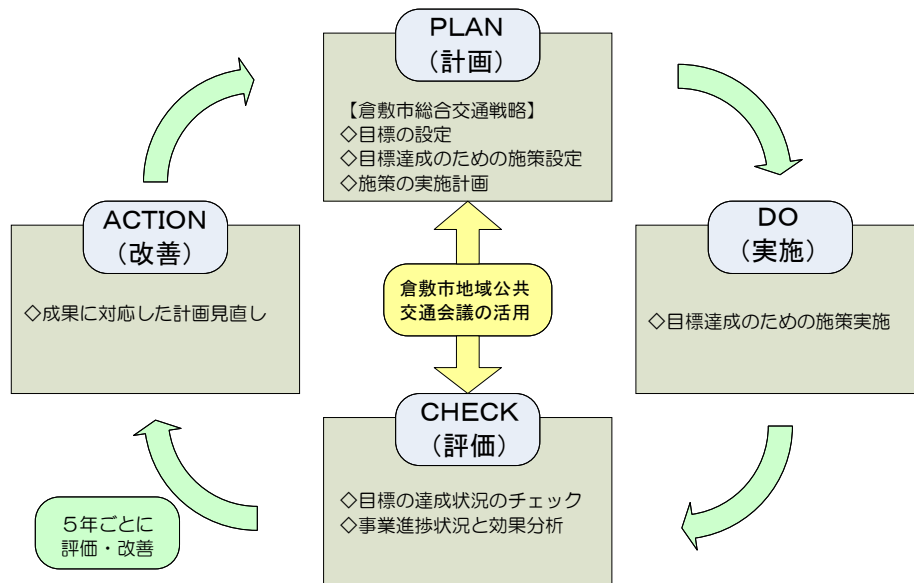
公共交通を「守り」「育てる」ための施策

施策	事業及び名称	事業内容	地域市民・企業	交通事業者	行政	事業種別	交通機関	実施時期
走行環境の改善	1 都市計画道路生坂二日線整備事業	倉敷地域の環状線が概成することで、中心部への通過交通を排除することにより渋滞緩和及び路線バスの通行環境を改善			○	ハード	バス	短期 [H16~21]
	2 都市計画街路旭町西田線整備事業	中心市街地内の道路を歩車道分離の整備をすることにより、通行の安全性と路線バス等の通行環境を改善			○	ハード	バス	中期
	3 JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業	倉敷駅周辺の鉄道を高架化することにより、鉄道により分離されている市街地を一体的に整備し、中心市街地の活性化を図るとともに、踏み切りにおける渋滞を緩和し、路線バス等の走行環境を改善		○	○	ハード	鉄道 バス	長期
公共交通結節点の機能強化	4 児島駅前広場整備事業 (潮風の快適交流都市・児島地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	駅前広場の改修を行い、バスステーションを鉄道駅に近接化することにより、乗り換えの利便性向上や移動の円滑化及びバリアフリー化を目的として、交通結節点の機能を強化			○	ハード	鉄道 バス	短期 [H18~20]
	5 鉄道・バスの乗換え拠点の整備	駅前広場及び周辺道路の整備や、鉄道駅とバス停留所の近接化により、乗り換えの利便性向上や移動の円滑化を図るため、交通結節点の機能を強化			○	ハード	鉄道 バス	中・長期
移動円滑化のためのバリアフリー化	6 倉敷駅周辺地区誘導案内施設整備事業 (倉敷駅周辺地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	鉄道駅から主要施設までの徒歩経路のバリアフリー化を図るため、わかりやすい誘導案内サインを整備			○	ハード	鉄道 バス	短期 [H19~21]
	7 児島駅周辺地区誘導案内施設整備事業 (潮風の快適交流都市・児島地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	鉄道駅から主要施設までの徒歩経路のバリアフリー化を図るため、わかりやすい誘導案内サインを整備			○	ハード	鉄道 バス	短期 [H20~22]
	8 新倉敷駅周辺地区誘導案内施設整備事業 (玉島地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	鉄道駅から主要施設までの徒歩経路のバリアフリー化を図るため、わかりやすい誘導案内サインを整備			○	ハード	鉄道 バス	短期 [H20~23]
	9 新倉敷駅北広場歩道上屋整備事業 (玉島地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	鉄道駅からバス、タクシー乗り場まで、雨に濡れずに移動できるようバリアフリー化を図るため、上屋を整備			○	ハード	鉄道 バス	短期 [H20~23]
	10 中庄駅エレベーター設置事業	駅構内のホームや改札口等にエレベーターを設置		○	○	ハード	鉄道	短・中期
	11 西阿知駅バリアフリー整備事業	駅前広場及び周辺道路の整備や、交通結節点機能の強化を検討し、駅構内のホームや改札口等にエレベーターを設置		○	○	ハード	鉄道	短・中期
利便性及び快適性の向上	12 水島臨海鉄道駅駐輪場整備	鉄道駅の利用者の利便性を高めるため、駅に隣接する駐輪場を整備		○	○	ハード	鉄道	短期
	13 バス停留所の整備	幹線バス等の主要なバス停留所で、利用者の利便性・快適性を高めるため、上屋、ベンチ、駐輪場を整備		○	○	ハード	バス	短・中・長期
	14 新駅設置の検討	JR西日本山陽本線、伯備線、水島臨海鉄道沿線の、利用者ニーズが高い地区において、新駅の設置を検討		○	○	ハード	鉄道	長期
	15 水島臨海鉄道の貨物線の旅客化(鉄道の延伸)	水島臨海工業地帯の事業所への通勤利用を目的に、水島臨海鉄道の貨物線の旅客化を検討		○	○	ハード	鉄道	長期
	16 井原鉄道の倉敷駅乗り入れ(鉄道の延伸)	総社駅～神辺駅間を運行している井原鉄道の利便性を高めるため、JR伯備線を経由し、直接JR倉敷駅まで乗り入れを検討		○	○	ハード	鉄道	長期
	17 全社共通(鉄道・バス)マップ・時刻表等の作成	鉄道・バス等の乗換え利便性を向上させるため、情報提供設備整備(時刻表、路線図、公共交通・乗継情報等の提供のためのシステム開発、案内板等の施設整備等)を整備		○	○	ソフト	鉄道 バス	短期
	18 公共交通の情報提供(インターネット等)	利用者がわかりやすく簡単に情報を得られるよう路線図や時刻表等をインターネットのウェブ上で公開		○	○	ソフト	鉄道 バス	短期
	19 誘導案内サイン等の整備	主要な鉄道駅で、バス乗り場までのわかりやすい誘導案内サイン等を整備		○	○	ソフト	鉄道 バス	短期
	20 鉄道・バス共通ICカード化	利便性向上及び利用促進を図るため、鉄道事業者及びバス事業者共通のICカード化することにより、乗換割引等を検討		○		ソフト	鉄道 バス	長期
	中心市街地の活性化	21 市街地循環コミュニティバス事業 (倉敷駅周辺地区都市再生整備計画)[まちづくり交付金事業]	倉敷商工会議所が運営主体となり、中心市街地の活性化及び、高齢者等市民の移動手段の確保、観光客の移動利便性確保のため倉敷駅周辺循環コミュニティバスを運行	○		○	ソフト	バス
交通空白地への交通手段確保	22 地域主体型公共交通の導入支援	交通空白地対策として、地域が主体となった地域主体型公共交通(コミュニティバス、乗合タクシー)の導入を検討する地域に対し、導入方法の指導や試験運行の実施、停留所等を整備	○		○	ソフト	バス	短・中・長期
環境負荷の軽減及び利用促進	23 水島臨海工業地帯の事業所を対象としたモビリティ・マネジメント事業	水島臨海工業地帯の事業所へ、自動車通勤している従業員を対象に、公共交通機関の利用促進等により、自家用自動車からCO2排出量の少ない公共交通等へ転換を図る	○	○	○	ソフト	鉄道 バス	短・中期
新技術導入の研究	24 デュアル・モード・ビークル導入の研究	水島臨海鉄道の活用と機能充実を図るため、倉敷駅から他の地域へ直行するデュアル・モード・ビークル(JR北海道が開発した鉄道・道路の両方を走ることのできるバス)の導入を研究		○	○	ソフト	鉄道	長期

※短期(5年後)・・・H20~H24、中期(6~10年後)・・・H25~H29、長期(11年後)・・・H30以降を目安としています。

第3節 評価・改善の仕組み

本計画の実施に当っては、目標の対する達成状況と効果を分析し、概ね5年ごとに計画の見直しを行う「評価・改善」の仕組みを活用します。また、地域公共交通会議などにより、中間評価を行い、計画の妥当性の検証を行います。



倉敷市地域公共交通会議

- ・公共交通の活性化及び利便性の推進に関する事項について総合的に検討
- ・地域主体の公共交通の路線計画・変更について協議

付 属 資 料

倉敷市公共交通体系検討委員会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 本市のバスを中心とした公共交通のあり方などを総合的に検討するため、倉敷市公共交通体系検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、倉敷市公共交通体系の策定について調査審議する。

(組織)

第3条 委員会は、委員20人以内で組織し、委員の構成は、次に掲げる者とする。

- (1) 学識経験者
- (2) 市民
- (3) 関係する各層の団体から推薦された者
- (4) 公共交通関係の団体から推薦された者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 前号に掲げるもののほか、特に必要と認める者

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に、委員長を置き、委員の互選によってこれを定める。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 3 委員長は、必要に応じて委員の中から職務を代理する者を指名することができる。

(会議)

第5条 委員会の会議は、必要に応じて委員長が召集し、委員長が議長にあたる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員長が必要と認めるときは、委員会への関係者の出席又は資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、倉敷市建設局都市計画部交通政策課を事務局として、その事務にあたる。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(設置期間)

第8条 委員会は、平成18年度及び平成19年度の2箇年とする。

附 則

この要綱は、平成18年8月1日から施行する。

倉敷市公共交通体系検討委員会名簿

(順不同・敬省略・かっこ内は前任者)

1	◎谷口 守	学識経験者 岡山大学大学院環境学研究科教授
2	大久保 康	高齢者・身体障害者団体等代表 倉敷市身体障害者福祉協会連合会長
3	秋山 格一	高齢者・身体障害者団体等代表 倉敷市老人クラブ連合会長
4	小野 亀	市民代表 社団法人 倉敷観光コンベンションビューロー専務理事
5	中村 陽二	市民代表 倉敷まちづくりネットワーク世話人
6	井上 峰一	商業者代表 倉敷商工会議所運輸交通委員会委員長
7	小泉 勝生	商業者代表 倉敷市商店街連合会長
8	小谷 浩一	公共交通事業者 西日本旅客鉄道株式会社岡山支社総務企画課長
9	福光 敏明	公共交通事業者 社団法人 岡山県バス協会(下津井電鉄株式会社)
10	清水 増博	公共交通事業者 社団法人 岡山県バス協会(両備ホールディングス株式会社)
11	塩津 宜男	公共交通事業者 社団法人 岡山県タクシー協会専務理事
12	岩井 清	公共交通事業者 社団法人 岡山県タクシー協会倉敷支部長(倉敷タクシー株式会社)
13	松井 康治 (山口 陽)	国土交通省 中国地方整備局建政部都市・住宅整備課長
14	長谷川 朋弘	国土交通省 中国地方整備局岡山国道事務所長
15	藤原 弘登 (西川 雅己)	国土交通省 中国運輸局岡山運輸支局長
16	海老塚 聖也	岡山県 生活環境部交通対策課長
17	河合 寛二 (向原 健一)	岡山県 土木部都市局都市計画課長
18	野上 幹夫	岡山県警察本部 交通部交通規制課長
19	湯川 正司 (河田 育康)	倉敷市 建設局参与 (// 建設局長)
20	事務局	倉敷市建設局都市計画部交通政策課

◎委員長

策定の経緯

【検討委員会の開催】

■倉敷市公共交通体系検討委員会

平成18年 8月18日

第1回検討委員会

倉敷市公共交通体系検討委員会での検討事項（案）
公共交通に関する現状

平成18年 10月12日

第2回検討委員会

行政支援と地域負担
バス交通利用現況調査の速報

平成19年 3月28日

第3回検討委員会

公共交通のあり方に関する論点整理

平成19年 11月13日

第4回検討委員会

公共交通に関する基本方針（素案）
利用促進策に対するアンケート調査結果（速報）

平成20年 2月4日

第5回検討委員会

船穂・真備地区コミュニティバスワークショップ結果報告
倉敷市公共交通体系基本計画（素案）

平成20年 3月27日

第6回検討委員会

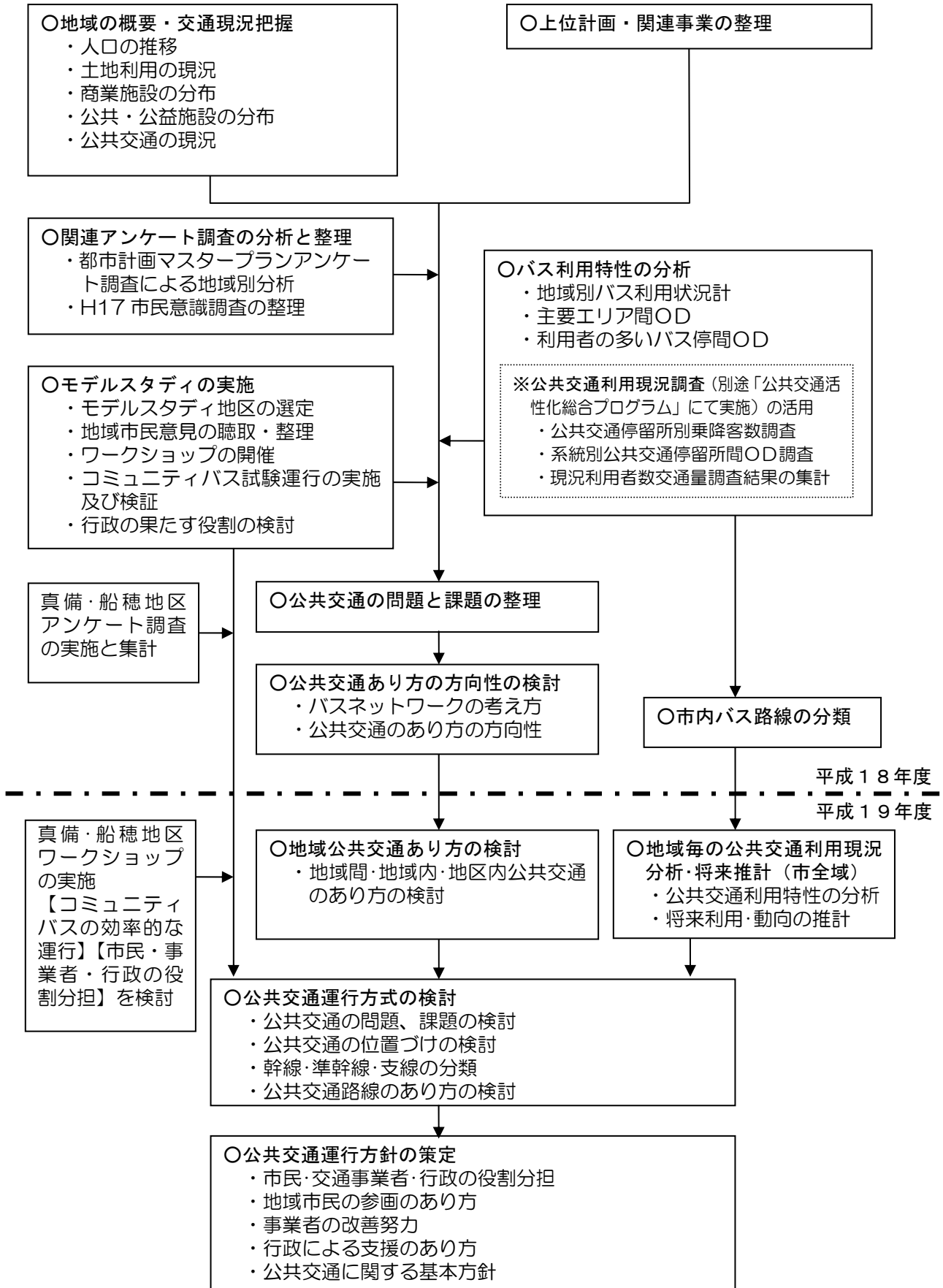
パブリックコメントの結果と対応
倉敷市公共交通体系基本計画（案）

【市民意見の聴取】

平成20年 2月15日～2月28日

素案に対する意見の募集（パブリックコメント）

調査フロー



基本計画（素案）に対するパブリックコメント意見及び対応

実施日：平成20年2月15日（金）～2月28日（木）

実施方法：市の広報誌による意見募集のお知らせ、本庁及び各支所に設置閲覧、市ホームページ掲載

応募数：4件、意見数：15件

項目	意見の要旨	対応（本市の考え方）	
1. 基本計画全体について	1	・現計画は、現状延長線上の計画にすぎない。地球温暖化や産業構造、人構造の変化、価値観の変化等の社会情勢の変化を十分加味して、長期的な展望に立った計画とすべきではないか。	・ご指摘のとおり、以前に比べ地球温暖化や産業構造等の社会情勢が変化しており、今後も変化し続けると考えています。このような状況の中、ひとや環境に優しい持続可能なまちづくりが必要であることから、長期的な展望に立った計画により、誰もが移動しやすく、環境負荷の少ない公共交通を軸とした交通体系の維持・充実が必要と考えています。しかしながら、公共交通利用者の減少等に伴い、減便や廃止が進み、急速に市民の足が奪われている状況であるため、喫緊の公共交通政策として、長期的な視点を踏まえつつ、短・中期的視点に沿った施策が必要であることから、本計画を策定しています。
	2	・現在、駅へのバスはなく、また、高齢のうえ歩行困難なため、どこへ出るにもタクシーに頼っている。バス路線の維持・拡充を切に願っている。	・バスなどの公共交通は、高齢者などにとって重要な移動手段であるため、路線の維持・充実が望まれています。本市といたしましては、地域市民、地域企業、公共交通事業者、行政の役割分担を明確にしたうえで、バス等の公共交通を「守り」「育てる」ことが必要であると考えております。そのためにも、多くの市民の方に公共交通を利用していただくことにより路線を維持・充実し、地域が主体となり運行されている乗合タクシーなど、地域市民の足を確保するため、地域と協働により取り組んでいきたいと考えています。
2. 財政補助について	3	・積極的にサービス向上を図る事業者に対して、使途を明確にしたうえで、独自の補助金制度を設けてはどうか。	・バス事業者のみで路線を維持することは、困難な状況にあることから、公共交通の維持・充実を図るため、ソフト・ハード施策及び財政支援等により、効率的かつ効果的な施策を推進したいと考えています。しかしながら、特にバス路線の維持・充実に関しては、市民ニーズに見合った公共交通サービスの提供が必要であるため、地域の実情に見合った公共交通体系の整備を視野に、財政的支援の具体的な制度等を検討していきます。
	4	・準幹線、支線に対し財政支援を行うことになっているが、今の予算状況では少し不安である。しかし、がんばって実施していただきたい。	
	5	・交通対策費が中核市平均の6分の1以下というのは少ない。	
3. 「守り」「育てる」ための施策について	6	・「水島臨海鉄道のLRT化の検討」を入れてはどうか。	・水島臨海鉄道は、高架部分が多いなど、LRT化は困難ではありますが、デュアル・モード・ビークル等のような運行方式が良いか、今後、研究していきます。
	7	・市民協働の「役割分担と協力」について、具体的な事例があればよりわかりやすいのだが。 (例) 市民による交通バスマップの作成、利用促進キャンペーンへの参加、ノンステップバス導入の市民要望、バリアフリーの市民チェック、バス停と周辺の市民清掃ボランティア、運転手マナーの市民の目チェック、市民グループ主催のバスの乗り方学習会など	・本市においては、以前より、市民協働による乗合タクシーの導入や船穂・真備地区コミュニティバスの効率的な運行を図るため、ワークショップを実施し検討を行ってまいりました。今後は、従来の取り組みに加えて、具体的な実施計画を策定する中で、市民の意見を伺いながら、地域市民、地域企業、公共交通事業者、行政と協働によりどのような施策を推進するか検討していきます。
	8	・井原線のJR倉敷駅乗り入れを検討してはどうか。	・井原線のJR倉敷駅乗り入れにつきましては、JR西日本に対して関係団体と共に要望しております。今後も引き続き利便性向上を図るため、実現の可能性等を含め検討していきます。
	9	・水島臨海鉄道のJFE工場前までの延長を検討してはどうか。	・水島の企業は、従業員数も多いことから、マイカーから公共交通を利用していただくことで、環境負荷が軽減できるなど、公共交通の利便性や快適性を向上させるためにも、重要であると考えています。水島臨海鉄道や企業と連携を図り、検討します。
	10	・水島駅前にコンビニートの企業向けリムジンバスのターミナル広場の整備を検討してはどうか。	
	11	・従業員がある程度の規模の企業は、マイカーから公共交通への転換を促す施策が実施できないか。	
	12	・幹線交通道路は、少なくとも時間帯によっては、バス専用レーン、自転車専用レーンを設けるべきでは。	・道路の幅員や路線バスの運行本数等により、バス専用レーンの設置は困難な状況ですが、都市計画道路の整備や道路改修等により、バスの走行環境等を改善し、渋滞緩和や公共交通の利便性向上を図っていきます。また、自転車専用レーンにつきましては、本基本計画での検討対象ではありませんが、自転車と歩行者の安全の確保は重要であることから、道路整備の中で研究していきます。
13	・希望の独居老人を出来るだけ、町の中心部に集めるような政策を行う。	・少子高齢化社会の到来により、これからのまちづくりを進めるにあたって、都市機能がコンパクトに集積した環境負荷の低減に配慮した都市構造へ転換することにより、高齢者等が安心・安全に移動できることが重要であると考えています。特に中心市街地は、医療施設や商店等が充実していることから、公共交通により移動手段を確保するため、倉敷駅周辺循環コミュニティバスの運行など、まちづくりと一体となった政策を、今後、研究していきます。	
4. 目指すべき指標について	14	・目指すべき指標が、「維持する」や「一割削減」では少し寂しい気がする。	・公共交通の利用者が急激に減少し、減便や路線の廃止が進んでいる状況であることから、現状を維持するだけでも厳しい状況です。そのため、効率的で効果的な施策を展開し、多くの市民に利用していただくことにより「維持」あるいは「充実」の方向に持って行けるよう努めていきます。
	15	・具体的にすぐに取り組んでいく項目があれば現実味があるのだが。	・公共交通体系に関わる施策を短・中・長期目標として示しており、すぐに取り組んでいく施策を短期としてあげています。今後、取組内容や状況について、広報誌等によりPRに努めていきます。