

つくり！守り！育てよう！倉敷市の公共交通

倉敷市生活交通基本計画

(概要版)



平成25年3月

倉 敷 市

1 現状と課題

現状

○少子・超高齢社会の到来

- 人口は年々減少し、10年後には約3割が65歳以上の高齢者

○拡大する 自家用車依存度

- 1世帯当たりの乗用車在籍数1.4台(過去20年間で1.4倍に増加)
- 高齢者の自動車免許保有率が10年後の推計で1.5倍に増加(75歳以上の8割が保有)
- 自動車免許を持たない高齢者が減少(現在 51,000人→10年後 21,000人)

○減少する 公共交通利用者数

- 10年前に比べ公共交通全体で12%減少
- 特にバス路線の利用者は過去10年間で36%減少(月に3回以上の利用は1割程度)
- 非常に低いバス路線のサービスレベル(51系統の内28系統が4回/日以下)
- バス路線の廃止が拡大(過去10年間で47系統の路線バスが廃止)

○拡大する 交通不便地域

○環境負荷の高まり

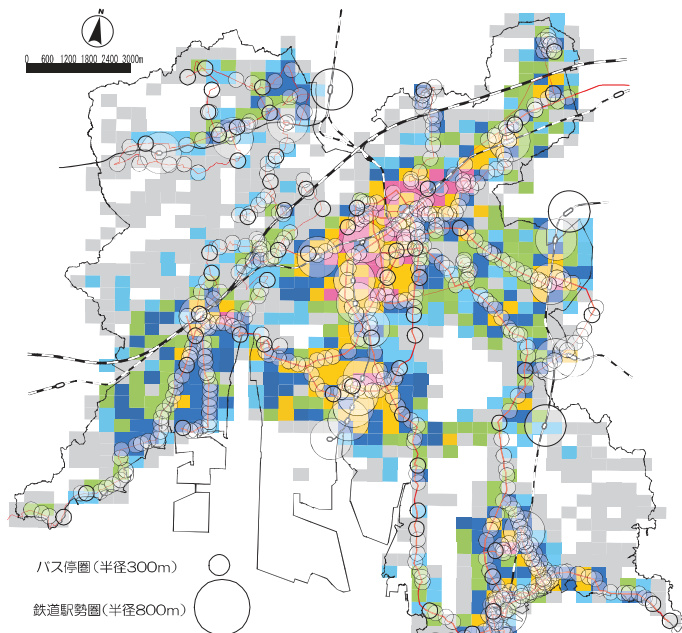
○中心市街地の衰退

○公共交通に対する 低い市民満足度

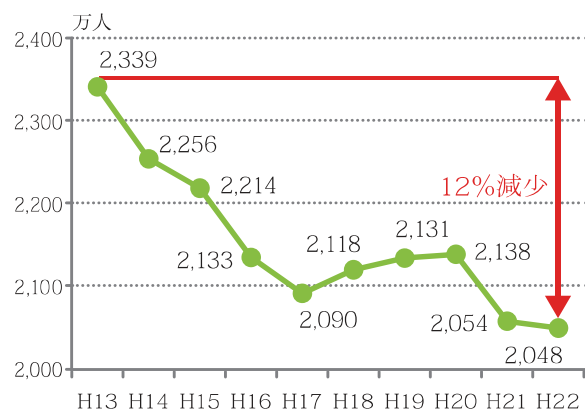
- 公共交通機関の満足度22.5%
- 交通弱者(移動手段がない人)の満足度6.9%(H23市民アンケート調査)
- [理由] バスの運行本数が少ない43.4%、バス停が家の近くに無い26.4%

公共交通サービス区域と人口密度

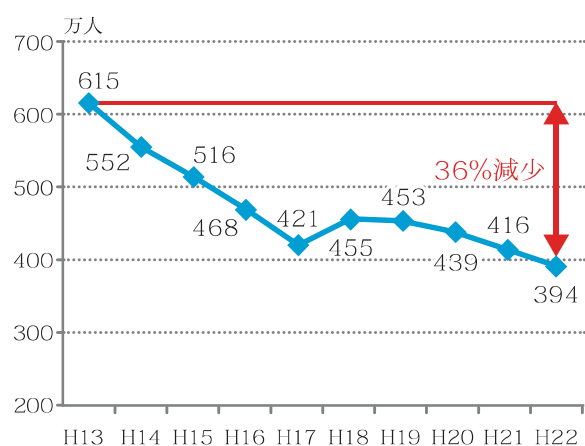
公共交通面積カバー率39.4%



市内の公共交通(鉄道・バス・乗合タクシー等)の年間利用者数(乗車数)

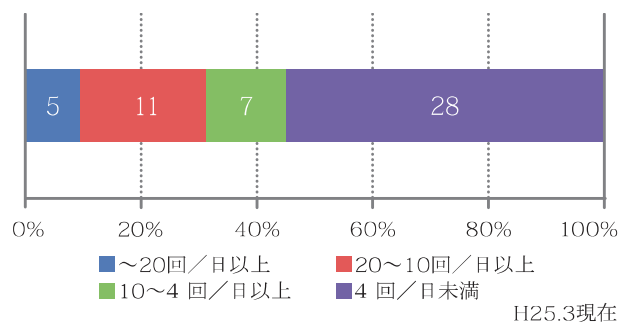


市内の路線バスの年間利用者数

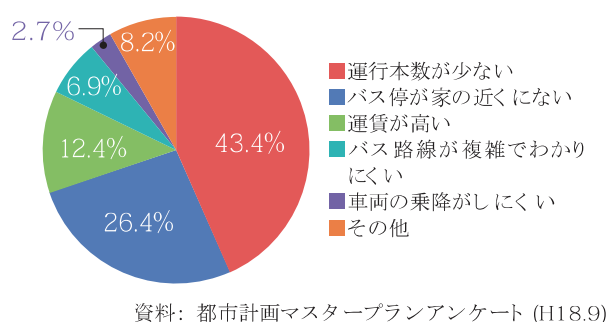


資料: 市統計資料

バス路線の平日運行回数別系統数(51系統)



バス利用の不便さの内訳



課題

○少子・超高齢社会への対応

- 学生や高齢者など、車が自由に使えない人も、安全・安心して外出・移動できる生活交通を整備する必要がある。

○環境に対する負荷の軽減

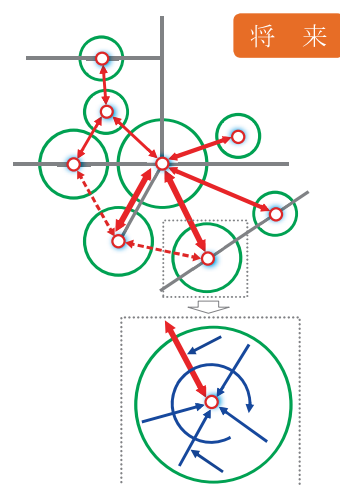
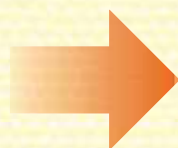
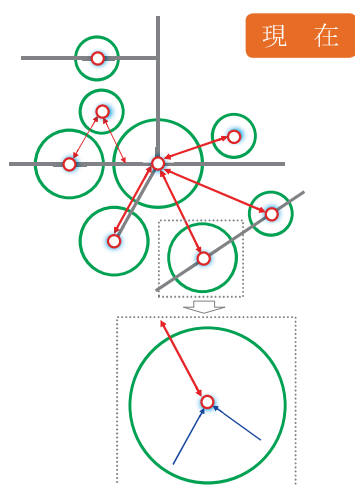
- 自家用車の過度な依存を軽減し、環境に対する負荷の少ない公共交通への転換を図るため、サービスの充実や利用を促進する必要がある。

○地域・地区間の連携

- 各地域・地区拠点における都市機能の充実・強化を図り、拠点間相互の連携を強化することで、市全体として総合力を発揮できるまちづくりを目指した、地域・地区拠点間を結ぶ交通環境を整備する必要がある。

2 倉敷市の目指す生活交通の将来像

- ▶公共交通がいつまでも走っている「まち」
- ▶地域・地区拠点間が、広域拠点を經由し、サービスレベルの高い鉄道・路線バスで結ばれた「まち」
- ▶地域・地区内は、路線バスや地域公共交通(コミュニティバス、コミュニティタクシー)、一般タクシー、福祉交通など、様々な移動手段が選択でき、移動できる「まち」



- 地域・地区
- 地域・地区拠点
- 鉄道
- 幹線バス
- - - 幹線バス
(需要に応じ結ばれる路線)
- 準幹線バス
- コミュニティバス
- コミュニティタクシー

分類	特徴
幹線	地域・地区間を結び、市の骨格を形成する重要な「軸」となる路線
準幹線	幹線を補完する路線
支線	地域・地区内で日常生活の移動ニーズを担う路線

3 計画策定の目的と基本方針

計画策定の目的

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り、さらなる高齢社会に対応するためにも必要不可欠なものです。しかしながら、本市における公共交通は、自家用車への依存の高まりから、利用者が減少し、減便や廃止が進むことにより、急速に市民の足が失われている状況です。

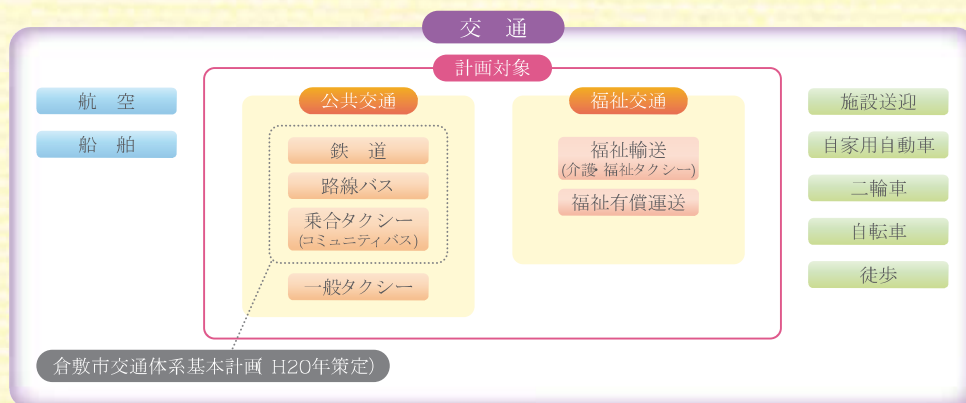
また、自家用車利用の増大は、CO₂排出量が増加するなど、環境負荷の少ない公共交通を軸とした喫緊の対策が必要となっています。

このことから、交通弱者などが移動しやすい環境を整備するなど、福祉的な対応も含め、公共交通と福祉交通を合わせた総合的な生活交通として、その果たす役割や位置づけを明確にし、日常生活の移動手段の確保に向け、施策を推進するものです。

生活交通の定義

本計画では、「通勤、通学、通院、買い物などの市民の日常生活に必要な不可欠な交通手段」を生活交通とします。

基本計画の対象範囲



計画期間

平成25年度から平成34年度までの10年間

基本理念

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

基本目標

1 日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通

- 車が自由に使えない人も、通院、買い物、通学など、安全・安心に移動できるよう、地域特性に応じ、経済性も考慮しつつ、日常生活に最低限必要な移動手段の確保を目指します。

2 環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる、便利で快適な生活交通

- 公共交通が利用しやすいサービスの提供や環境整備などにより、利便性向上及び利用を促進することで、車から環境にやさしい公共交通への転換を図るとともに、車に頼り過ぎないまちづくりを目指します。
- 鉄道駅や駅前広場、バスターミナル、停留所などの交通結節点の機能を強化することで、乗り換え、待ち合い環境などの利便性及び快適性の向上を図ります。
- 鉄道駅や駅前広場、公共交通機関のバリアフリー化を図り、高齢者や障がい者など、多くの人が便利で快適に利用できる環境づくりを推進します。

3 市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通

- 市民、地域企業、交通事業者、行政が、それぞれの役割を果たすことで、公共交通を持続的に維持し、その確保にも協働で取り組みます。
- 鉄道、バス、タクシーなどベストミックスな交通体系を目指します。

基本方針

● 地域・地区における移動

地域・地区内

- ・商業、医療、公共施設などが集まる中心部や、最寄り駅などの交通結節点まで、鉄道、路線バス、コミュニティタクシーなどの公共交通により移動できる環境を整備
- ・バス路線が廃止となった地域などの交通不便地域では、地域が主体となり運行するコミュニティタクシーなどの地域公共交通により、新たな移動手段を確保

まちなか（広域拠点となる倉敷駅周辺中心市街地）

- ・各地域・地区拠点からアクセスし易く、利便性の高い公共交通により移動できる環境を整備し、歩いて楽しい回遊性の高いまちづくりを推進

地域・地区間

- ・鉄道や路線バスによりその各拠点間を結び、利便性の高い公共交通により移動できる環境を整備

広域

- ・空港へのアクセス性向上と、鉄道、高速バスなどの広域ネットワークの整備を推進

● 生活交通による移動

車を利用している人

- ・車の過度な依存を軽減し、環境に対する負荷の少ない公共交通への転換を図るため、徒歩・自転車・公共交通機関などにより、車に頼らなくても移動できるネットワークづくりや意識啓発を推進

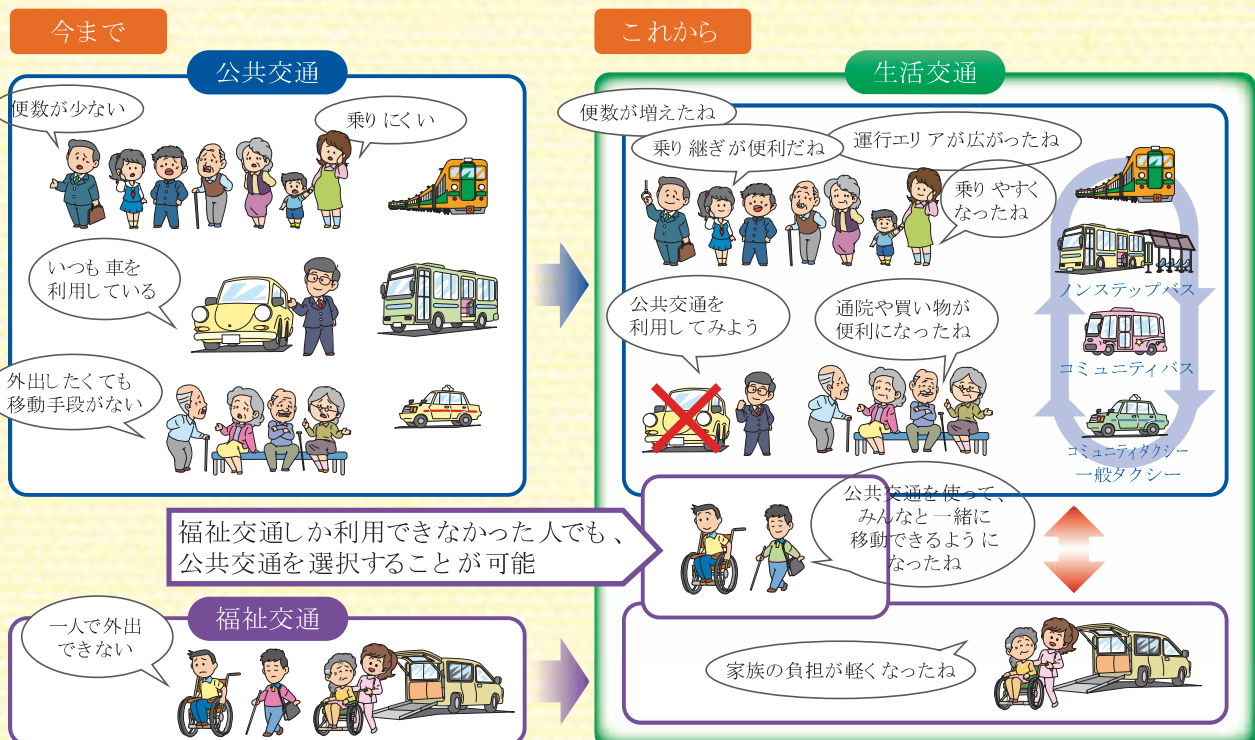
車が自由に使えない人

- ・高齢者、障がい者など、車が自由に使えない方の移動手段を確保し、外出を支援するとともに、旅客施設や車両等のバリアフリー化を推進

公共交通が利用できない人

- ・障がい者や介助が必要な方など、一人では公共交通を利用することが困難な移動制約者に対して、介護・福祉タクシーや福祉有償運送などの福祉交通が利用しやすい環境づくりを推進

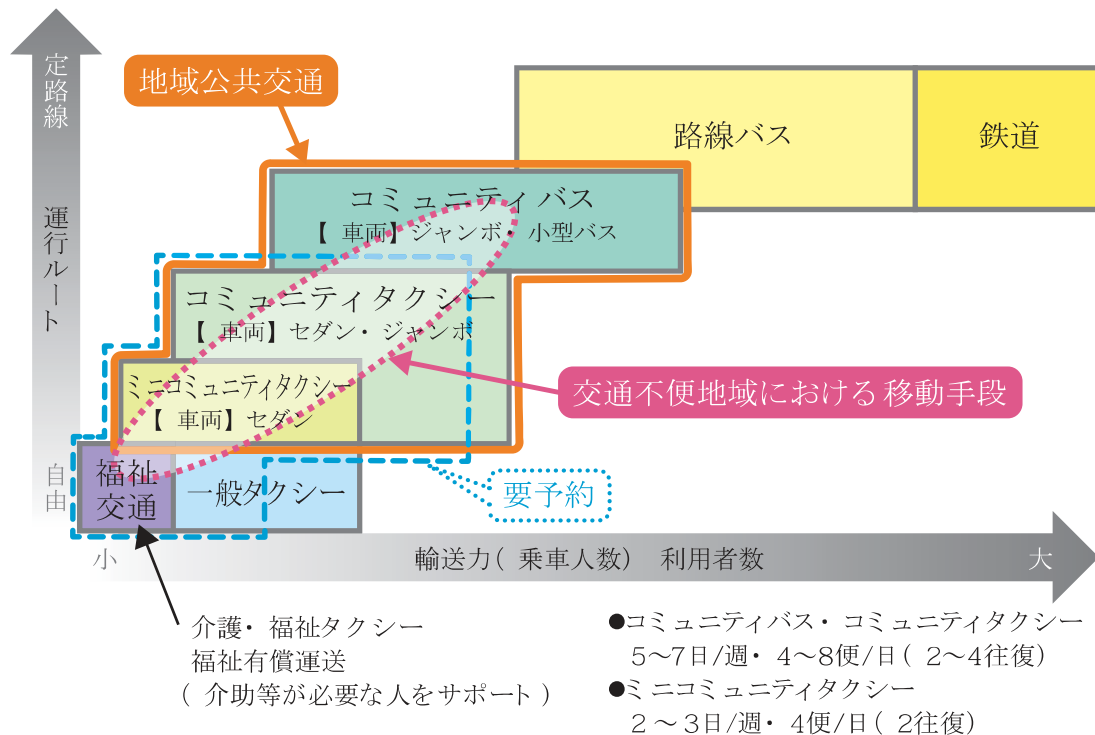
公共交通と福祉交通の連携により、利用者に応じた移動手段の選択が可能



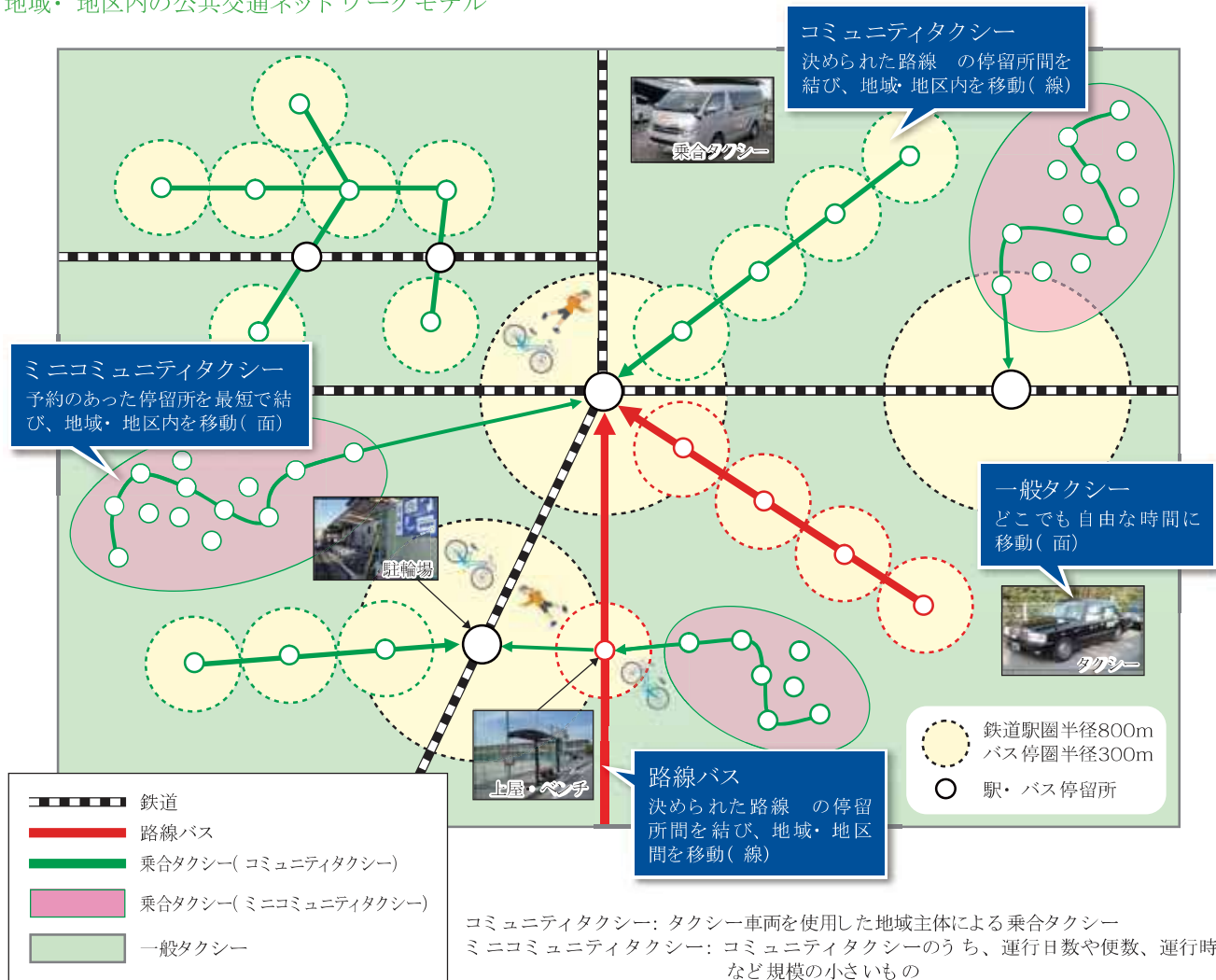
- ・公共交通により移動できる環境づくり
- ・利便性の高い公共交通の環境づくり
- ・地域公共交通を導入しやすい環境づくり

- ・施設、車両等のバリアフリー化の推進
- ・福祉交通が利用しやすい環境づくり

生活交通の位置づけ



地域・地区内の公共交通ネットワークモデル



4 「つくり」「守り」「育てる」ための施策

「つくり」「守り」「育てる」ために、市民、地域企業、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担を果たし、協働で取り組みながら、平成25年度から平成34年度までの10年間に、次の施策を実施します。

日常生活に必要な生活交通を確保します

地域主体による生活交通の拡大

- ◇導入しやすい乗合タクシー制度に見直す
- ◇導入予定地域での試験運行の実施
- ◇出前講座や説明会などによる普及促進

コミュニティタクシーの再編

- ◇利用しやすい運行形態のコミュニティタクシーとして再編

タクシーの活用

- ◇コミュニティバス、コミュニティタクシーで対応できない交通不便地域では、一般タクシーを活用した仕組みづくりなどを検討



コミュニティタクシーの拡大

利便性・快適性を向 します

利便性の高い運行時間帯、運行回数

- ◇地域・地区間を結ぶ幹線バスとして、利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保を目指す
- ◇幹線を補完する準幹線バスは、日常生活に最低限利用できる運行時間帯、運行回数の確保を目指す

利用しやすいダイヤ

- ◇乗り換えしやすく覚えやすいダイヤの設定

わかりやすい情報提供

- ◇わかりやすい路線図、時刻表、料金表などの整備
- ◇インターネットによる情報提供や公共交通マップの作成

待合環境の改善

- ◇コミュニティバスやコミュニティタクシーとの乗り継ぎ地点となる停留所などへ、上屋やベンチを整備
- ◇最寄りのバス停留所まで自転車で移動できるよう、付近への駐輪場整備を検討

さらなる利便性向上

- ◇倉敷駅周辺中心市街地における循環バス導入の検討

利用促進・意識啓発により利用者を拡大します

利用促進キャンペーン・PRの実施

- ◇I Cカード、「おかやま愛カード」の普及を推奨
- ◇パーク&ライド、サイクル&ライドの利用促進
- ◇自家用車から公共交通などへの利用転換を促進
- ◇駅駐輪場の効率的利用

過度な自動車利用からの転換・体験学習

- ◇エコ通勤の推進、鉄道・バス教室の開催

接遇やマナー向上

- ◇利用者などの意見をサービスやマナー向上に反映



小学校でのバス教室

交通結節点機能を強化します

鉄道等の整備

- ◇J R 倉敷駅付近の鉄道の高架化及び利便性の高い駅前広場への整備

バリアフリー化を推進します

駅舎・車両のバリアフリー化

- ◇J R 倉敷駅南口エレベーター、障がい者対応トイレの整備
- ◇J R 中庄駅自由通路エレベーター整備
- ◇ノンステップバスの導入を促進

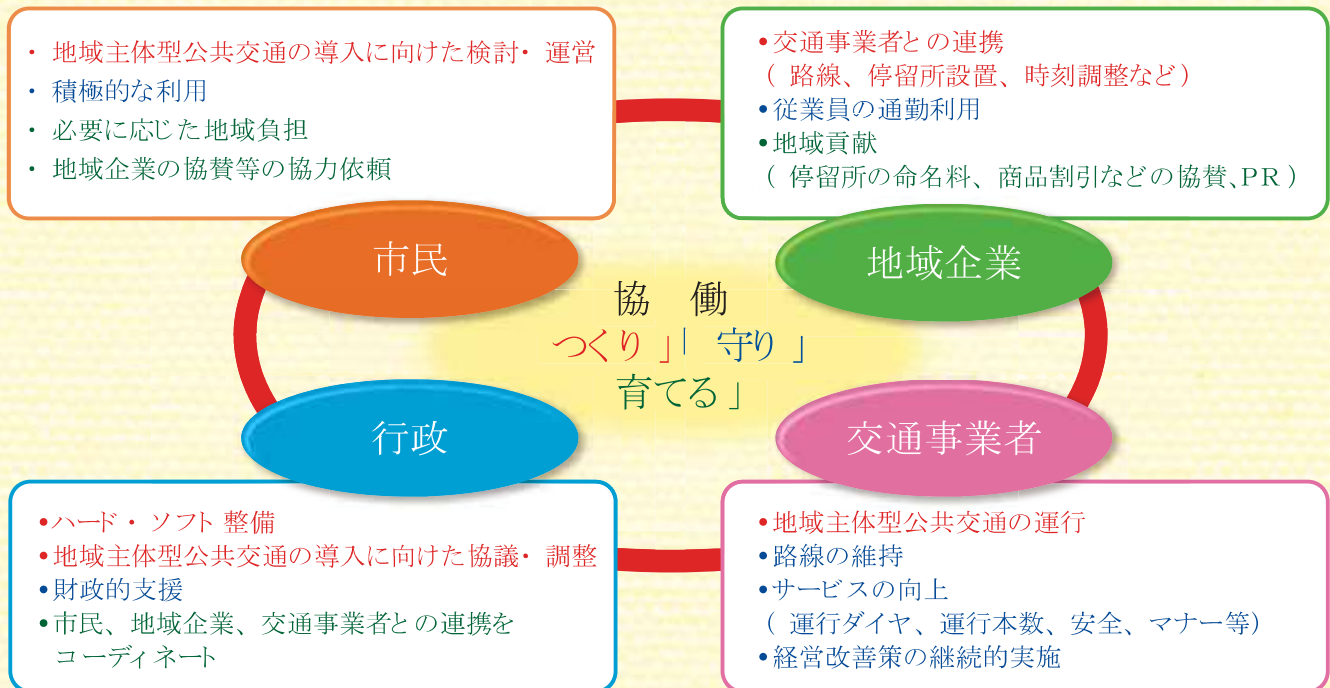
高齢者や障がい者に対し支援します

高齢者や障がい者などに対する福祉支援

- ◇路線バスに比べ割高となるコミュニティバス、コミュニティタクシーの利用料金割引の新規導入
- ◇障がい者に対するバスやタクシーの利用料金などの支援
- ◇福祉有償運送の運送者に対する支援、情報提供

市民、地域企業、交通事業者、行政の役割分担

公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ために、各々の役割分担により、協力し合っていく必要があります。



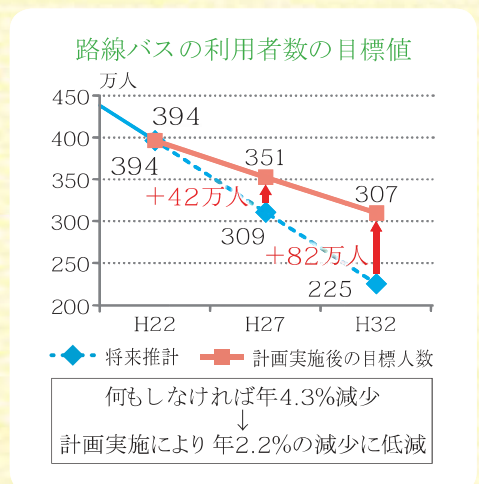
5 目指すべき指標

目指すべき指標

本計画に基づき実施する事業の効果を把握し検証するため、概ね5年後毎の目指すべき指標と数値目標を設定します。

	H23	H28	H33
	現在値	中間目標値	最終目標値
公共交通機関（電車・バス等）の満足度	22.5%	25.0% （1割増）	27.0% （2割増）
公共交通が利用しやすい地域に住んでいる市民の割合	58.6%	61.5%	64.6%
路線バスの利用者数※1	394万人	（309万人） →351万人	（225万人） →307万人
コミュニティバス、コミュニティタクシーの利用者数	29,000人	35,900人	42,800人
地域主体による公共交通を運営している地域組織の数	4団体	8団体	10団体

※1 上段：（将来推計人数） 下段：目標人数



評価・改善の仕組み

本計画の実施にあたっては、目標に対する達成状況と効果を分析し、概ね5年ごとに計画の評価と改善（見直し）を行います。

発行日 平成25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 倉敷市西中新田640
 TEL086-426-3545 FAX086-421-1600
 URL <http://www.city.kurashiki.okayama.jp/koutsu/>