

つくり! 守り! 育てよう! 倉敷の公共交通

倉敷市生活交通基本計画



平成25年3月
倉敷市

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」よう

目 次

序章	1
1 計画策定の目的	1
2 生活交通の定義	1
3 対象範囲	1
4 計画期間	2
5 計画の位置づけ	2
第1章 倉敷市における現状と課題	3
1 倉敷市の概況	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 倉敷市の特性	4
2 倉敷市の交通の現状	17
(1) 道路ネットワークの現状	17
(2) 都市計画道路の整備状況	18
(3) 生活交通の現状	19
ア 鉄道	21
イ 路線バス	27
ウ 地域公共交通	31
エ タクシー	33
オ 福祉交通	34
3 倉敷市の生活交通の課題	36
(1) 生活交通の課題	36
ア 鉄道	36
イ 路線バス	36
ウ 地域公共交通	36
エ タクシー	37
オ 福祉交通	37
カ 車を自由に使えない人の課題	37
(2) 倉敷市における生活交通の課題	37

目 次

第2章 倉敷市の目指す生活交通	38
1 倉敷市の目指す将来像	38
(1) 上位計画・関連計画の概要	38
ア 倉敷市第六次総合計画	38
イ 倉敷市都市計画マスタープラン	39
ウ その他の関連計画	40
(2) 上位・関連計画と本計画の位置づけ	41
2 生活交通の将来像	42
第3章 倉敷市における生活交通の基本方針	43
1 基本方針	43
(1) 基本理念	43
(2) 基本目標	43
(3) 基本方針	44
2 生活交通の位置づけ	45
(1) 地域公共交通の位置づけ	46
(2) 福祉交通の位置づけ	47
3 公共交通の路線分類	48
4 交通不便地域等の対応	50
5 市内の公共交通ネットワーク	53
6 市民、地域企業、交通事業者、行政の役割	54
第4章 「つくり」「守り」「育てる」ための施策	55
1 施策の基本的な考え方	55
2 各地域・地区における整備のあり方	55
3 これまでに取り組んだ施策	57
4 「つくり」「守り」「育てる」ために必要な施策	59
5 実施施策とスケジュール	66
第5章 目指すべき指標	67
1 目指すべき指標	67
2 評価・改善の仕組み	69

目 次

付属資料

倉敷市地域公共交通会議設置要綱	資料 - 1
倉敷市地域公共交通会議委員会名簿	資料 - 4
策定の経緯	資料 - 5
基本計画(素案)に対するパブリックコメント	資料 - 5
バス路線の分類表	資料 - 6
用語解説	資料 - 7

序章

1 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、平成 20 年 3 月に「倉敷市公共交通体系基本計画」を策定し、ハード・ソフト施策を実施してまいりました。

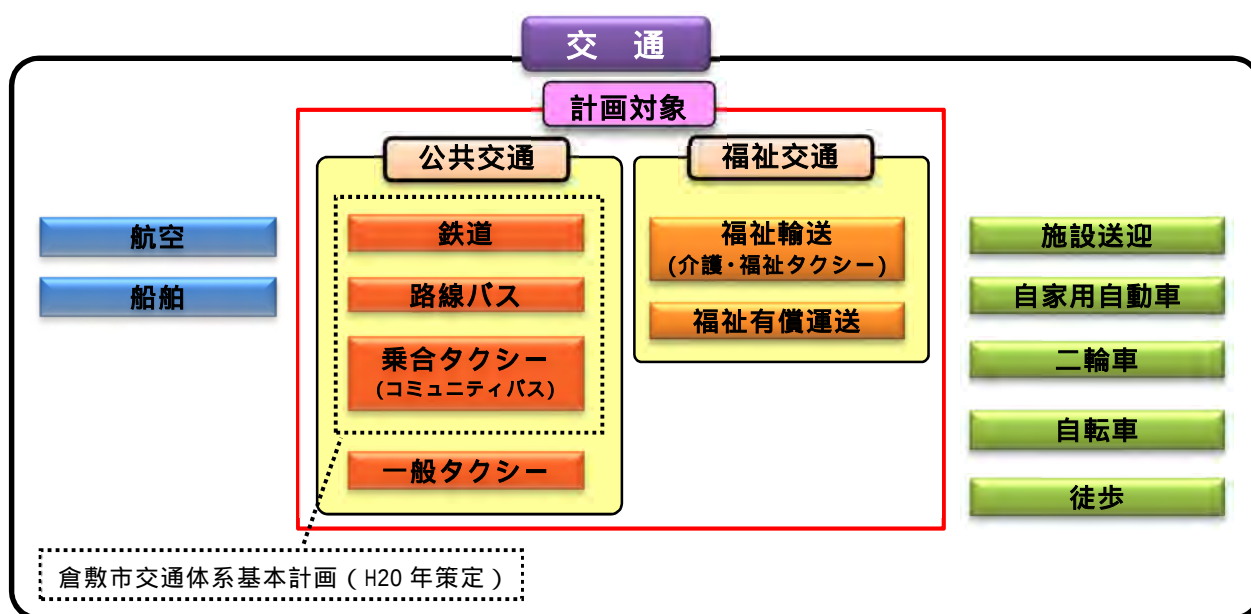
しかしながら、計画策定から約 5 年が経過し見直しが必要となったことや、交通弱者などが移動しやすい環境を整備するためには、福祉的な対応も必要であることから、公共交通と福祉交通を合わせた総合的な生活交通として、その果たす役割や位置づけを明確にし、日常生活の移動手段の確保に向け、施策を推進するものです。

2 生活交通の定義

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

3 対象範囲

乗合型の交通機関及びタクシー（以降、一般タクシーとする）を「公共交通」、福祉輸送（介護・福祉タクシー）、福祉有償運送を「福祉交通」と位置づけ、本計画の対象範囲としますが、利用者や目的地が限定される単独の施設送迎（学校・病院・商業施設等）、自家用自動車、二輪車、自転車等は対象外とします。



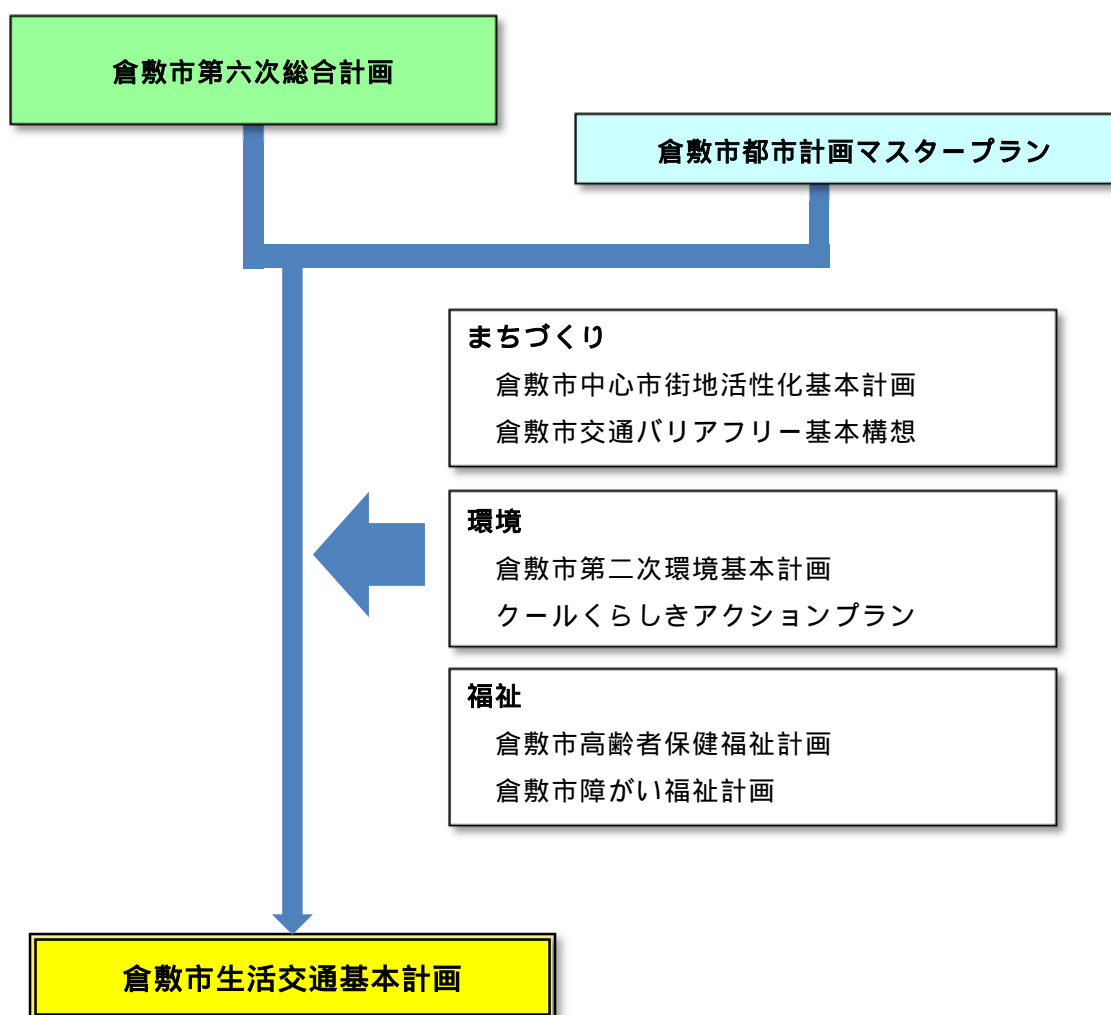
倉敷市生活交通基本計画の対象範囲

4 計画期間

本計画の期間は、平成 25 年度から平成 34 年度までの 10 年間とします。

5 計画の位置づけ

本計画は、倉敷市第六次総合計画及び倉敷市都市計画マスタープランを上位計画とし、まちづくり、環境、福祉に関する関連計画との連携を図ります。



第1章 倉敷市における現状と課題

1 倉敷市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、岡山県南西部に位置し、面積は 354.72 k m²で、東に岡山市・早島町・玉野市、西に浅口市・矢掛町、北に総社市が隣接しています。

南は瀬戸内海に面し、中央部に平野が広がり、北から南へ高梁川が流れています。平野部を取り囲むように丘陵や山が広がっていますが、概して高度は低く、斜面も緩やかです。南部の一部では、山が海に迫っているところがあります。瀬戸内特有の温暖で降雨量が少ない気候となっています。

昭和 42 年に倉敷・児島・玉島の 3 市、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、現在の倉敷市となりました。

このため、本市は、市の中心部や各地域・地区拠点等を中心に、都市的機能や個性的な地域資源（水・緑・文化等）を有した拠点や産業拠点が点在する多核型都市と言えます。倉敷、水島、児島、玉島、庄、茶屋町、船穂、真備の各拠点などは、既存の拠点機能を活かし強化するとともに、これまで以上に地域間の連携が必要となることから、地域を結ぶ公共交通の重要性が高まっています。



図 1-1 倉敷市の概略図

(2) 倉敷市の特性

ア 少子・超高齢社会の到来

本市の人口は、477,340 人、194,235 世帯（H24.10 末現在の住民基本台帳〔外国人登録を含まない〕）で、県下でも有数の人口増加地域となっているものの、平成 28 年以降人口は年々減少することが予測されます。

また、年齢別では年少人口、生産年齢人口が減少する一方で、老年人口が増加すると予想され、平成 28 年以降は、約 3 割が 65 歳以上の高齢者となります。

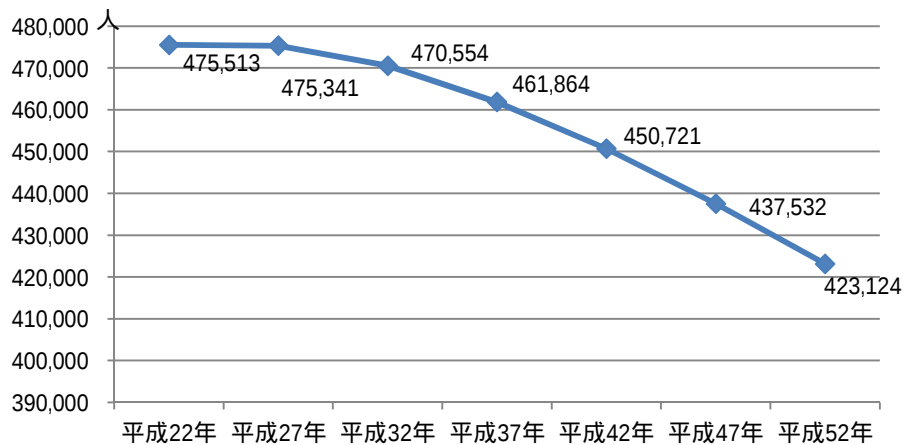


図 1-2 倉敷市の将来人口の動向（推計値）

資料：日国立社会保障・人口問題研究所発表『日本の地域別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計）

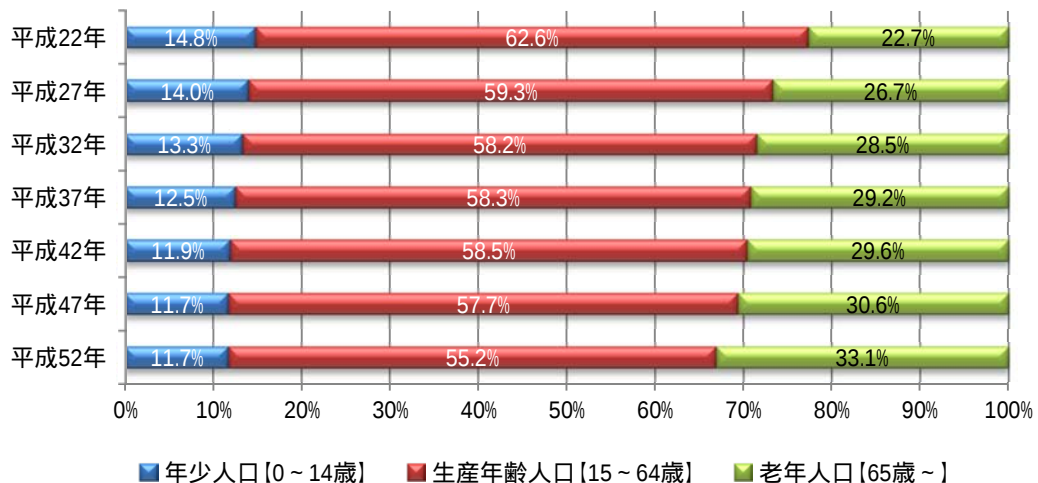


図 1-3 倉敷市の年齢別将来人口割合（推計値）

資料：日国立社会保障・人口問題研究所発表『日本の地域別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計）

イ 自家用車依存率の拡大

○乗用車在籍台数

1世帯当たりの乗用車在籍数は1.4台であり、過去20年間で1.4倍に増加しています。

特に、軽乗用車は、5.6倍と大幅に増加していることから、日常生活における自家用車（マイカー）の依存度が拡大しているといえます。

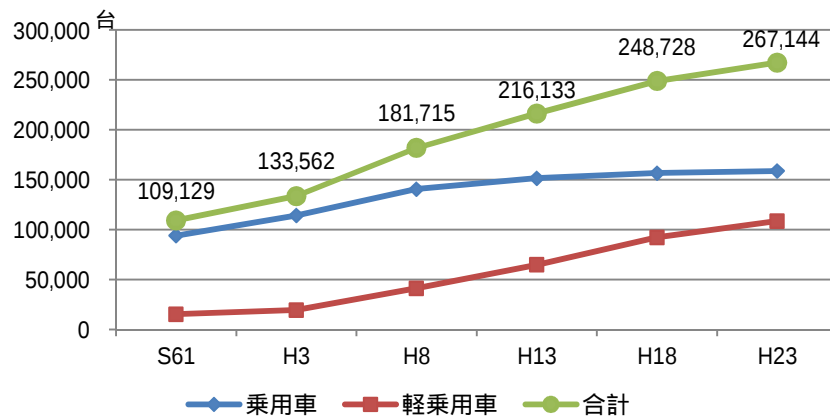


図 1-4 市内乗用車在籍台数

資料：市統計資料

注：乗用軽自動車を含み、S61～H13は船穂・真備地区を含まない

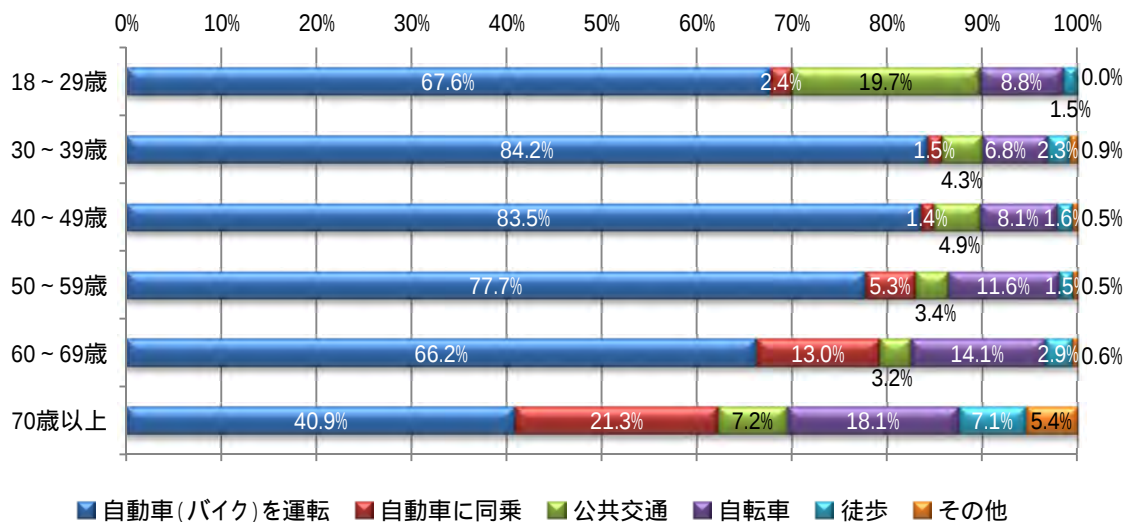


図 1-5 外出時の主な交通手段

資料：倉敷市都市計画マスタープランアンケート（H18.9）

○自動車免許保有率

今後、10年間で、高齢者の免許保有率は約1.5倍に増加し、特に75歳以上の免許保有率が8割を占めることが予想されます。

このことから、高齢者ドライバーの事故が増加し、また、公共交通を利用する高齢者が大幅に減少すると見込まれます。

現在（H24）

年齢区分	人口	免許保有者数	免許保有率	非免許保有者数
16～24歳	43,085	26,180	60.8%	16,905
25～54歳	182,104	176,734	97.1%	5,370
55～59歳	27,854	25,534	91.7%	2,320
60～64歳	37,795	32,397	85.7%	5,398
65～69歳	31,518	25,438	80.7%	6,080
70～74歳	26,815	17,355	64.7%	9,460
75歳以上	51,665	16,130	31.2%	35,535
65歳以上合計	109,998	58,923	53.6%	51,075

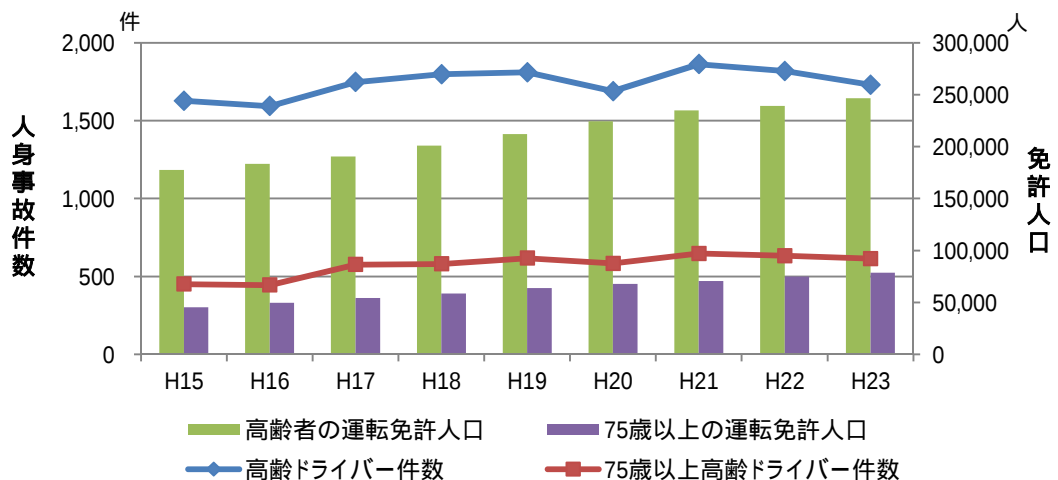
将来（H34）

年齢区分	人口	免許保有者数	免許保有率	非免許保有者数
65～69歳	28,631	26,255	91.7%	2,376
70～74歳	35,163	30,135	85.7%	5,028
75歳以上	70,249	56,691	80.7%	13,558
65歳以上合計	134,043	113,081	84.40%	20,962

10年後

表 1-1 年齢階層別自動車免許保有の状況と将来予測

資料：岡山県警察本部



運転免許人口は各年12月末現在

図 1-6 岡山県内の高齢ドライバー（原付以上）が第一当事者となる人身事故発生状況

資料：岡山県警察本部

ウ 公共交通利用者の減少

本市の公共交通利用者は10年前に比べ約1割減少しており、特に、バスの利用者は、約3割まで大きく減少しています。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）程度で、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割を占めることから、バスの利用頻度の低さが原因の1つと考えられます。

また、本市で公共交通を利用し通勤、通学する人は、約38千人(H22国勢調査)ですが、自家用車依存の拡大や少子化の人口変動などにより、今後も減少すると見込まれます。

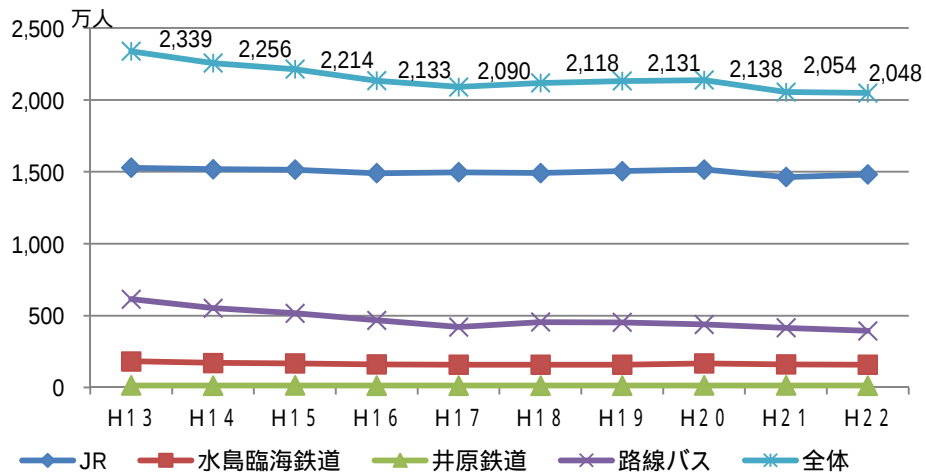


図1-7 市内の公共交通年間利用者数（乗車数）

資料：市統計資料

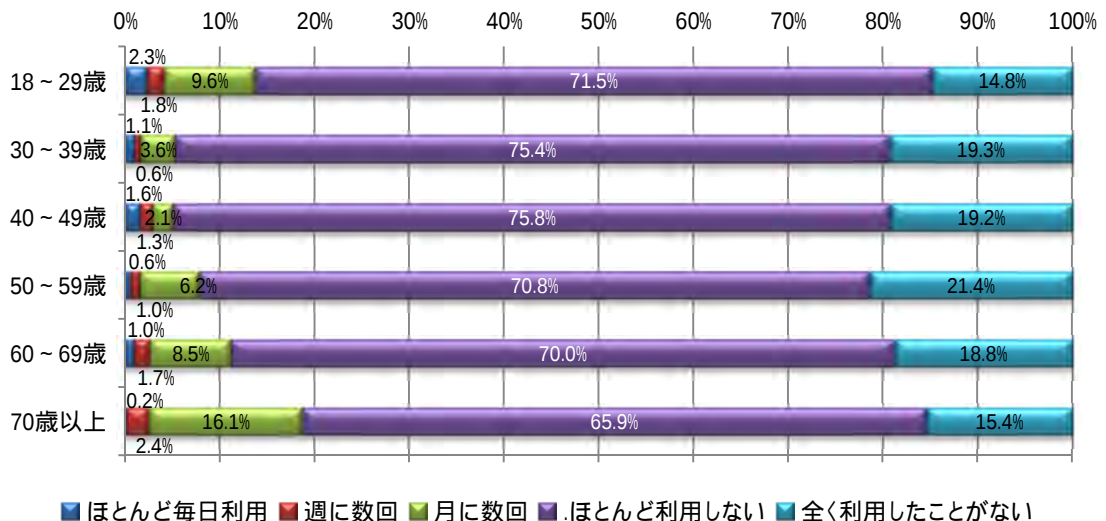


図1-8 市民のバス利用状況

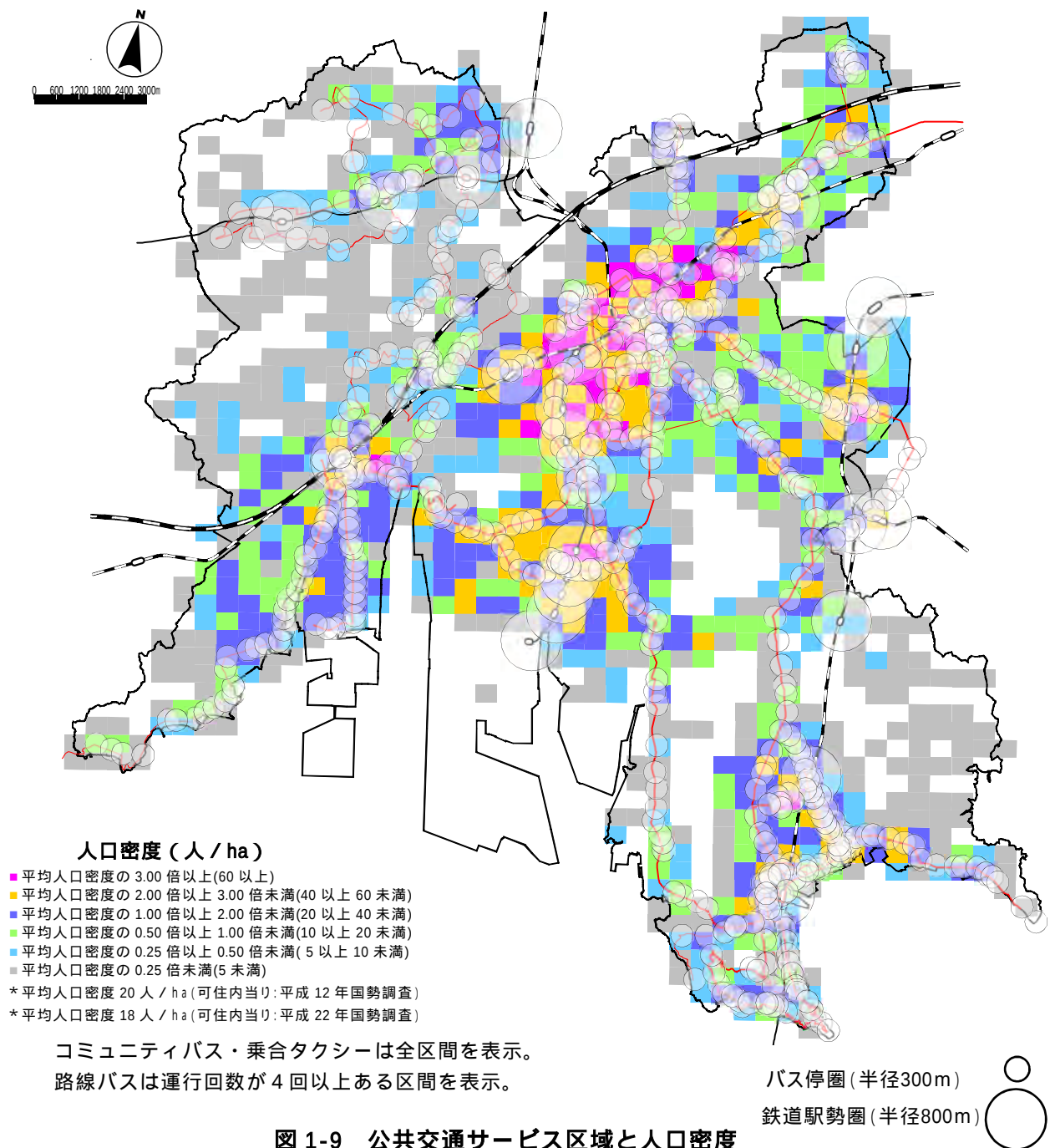
資料：倉敷市都市計画マスタープランアンケート（H18.9）

エ 交通不便地域の拡大

本市の居住地面積 265.67 k m² (面積 354.72 k m²) において、公共交通でカバーされている割合は 39.4% ですが、バス路線の廃止などにより、年々減少しています。

また、本市の各地域、地区において、駅またはバス停が遠く利用できない、鉄道駅から半径 800m、バス停留所から半径 300m 以上離れた地域、いわゆる交通不便地域が複数あります。

さらに、バス停が近くにあっても、運行便数が少なく利用しにくい、目的地の近くにバス停がないなど、公共交通の不便な地域が広がっています。



駅 勢 圏：徒歩で鉄道駅まで 10 分以内で行ける距離を概ね 800m
 バス停圏：徒歩でバス停まで 5 分以内で行ける距離を概ね 300m

- ・ 交通不便地域に居住する高齢者は、市内の全域に広がっています。
- ・ 特に、高齢者人口密度が平均（3.2人/ha）以上の地域が、バス停圏の周辺にも点在しています。

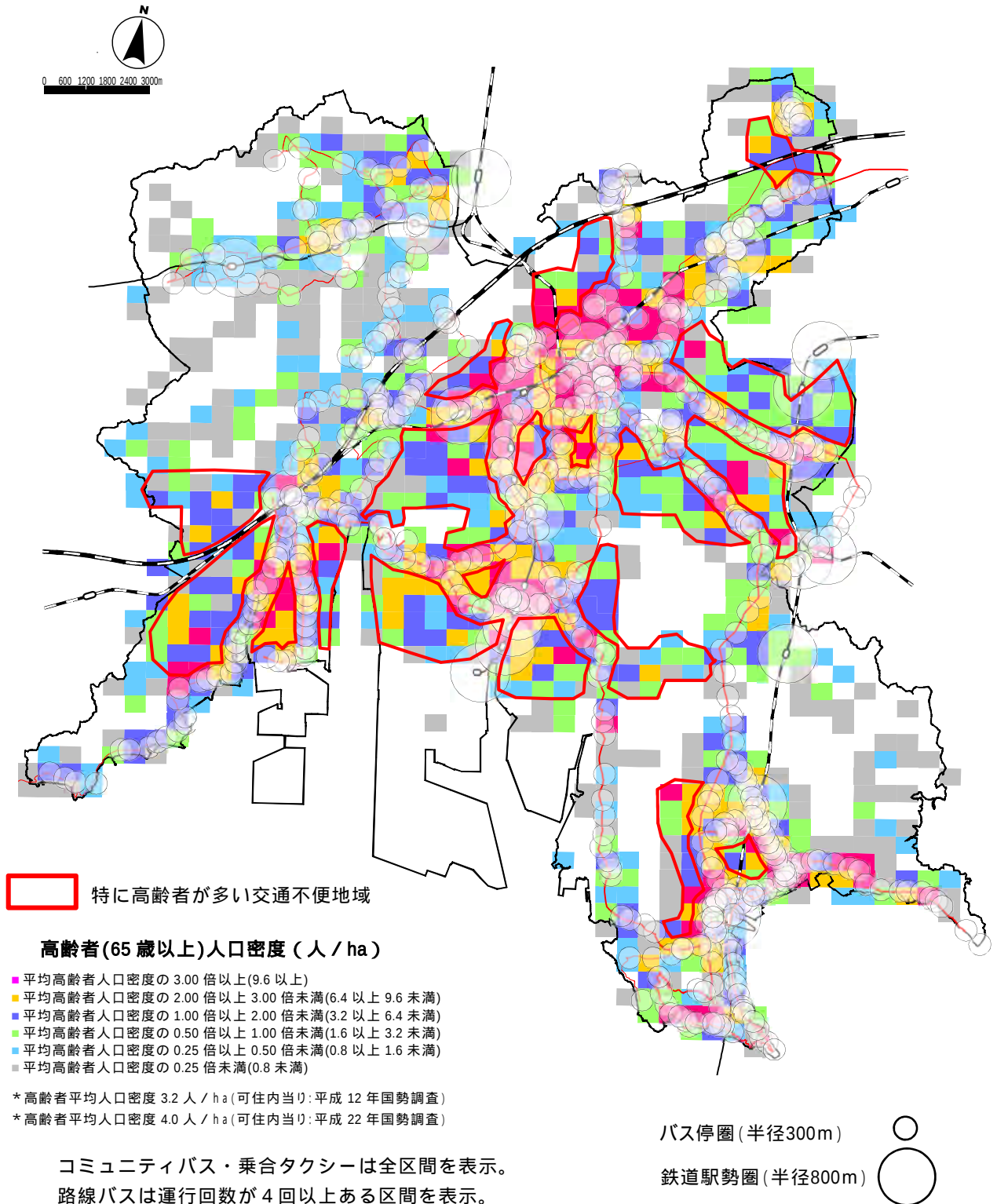


図1-10 公共交通サービス区域と高齢者人口密度

オ 環境負荷の高まり

本市における基準年（2007年度）の温室効果ガス排出量は、39,573千t-CO₂でした。

内訳としては、産業部門が81.2%を占め、運輸部門、民生業務部門、民生家庭部門はそれぞれ4.7%、3.5%、1.7%となっています。

また、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で、温室効果ガス排出量が国の2.2倍、県の1.3倍と極めて高く、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21年度までの19年間で13%増加しています。

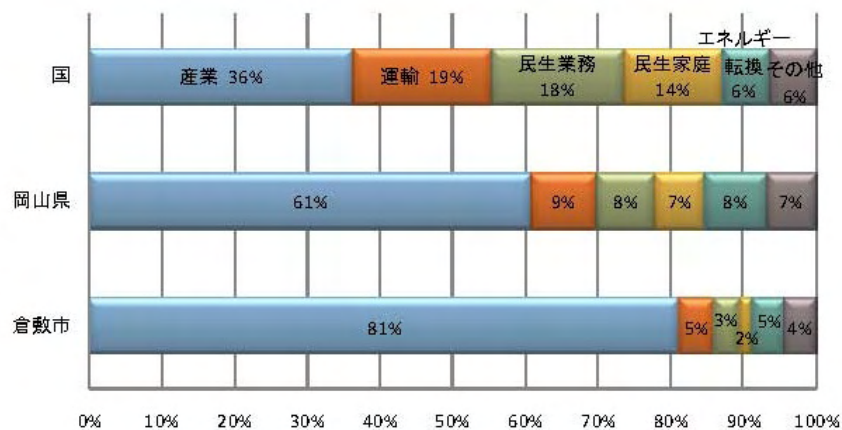


図1-11 倉敷市の温室効果ガス排出構成（国・県との比較）

資料：クールくらしきアクションプラン（H23.2）

国の排出量 日本国温室効果ガスインベントリ報告書（2009年4月）

岡山県の排出量 「岡山県内の平成19年度温室効果ガス排出量の状況」（2011年1月）

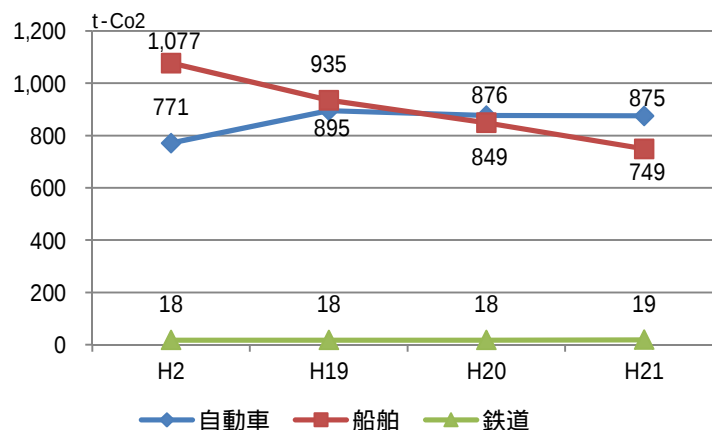


図1-12 市の運輸部門の排出量推移

資料：クールくらしきアクションプラン（H23.2）

カ 中心市街地の衰退

中心市街地では、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、商店街の空き店舗の増加や高齢化が進んでいます。

倉敷駅周辺の中心市街地については、鉄道により分断された都市構造に加え、駅北口の大規模複合型商業施設の立地に伴い、周辺道路や踏切での渋滞なども発生しています。

また、商店街では駐車場が店舗の近くに無いなど、車での利用がしにくい状況です。



踏切で渋滞する駅南北連絡道路（寿町踏切）

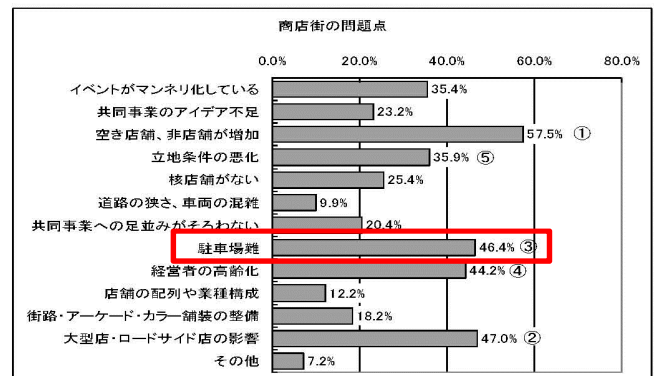


図 1-13 商店街の問題点（倉敷駅前）

資料：倉敷市中心市街地活性化基本計画（H22.3）

（倉敷駅前商店街の個店意識調査 H18.1）

伝統的建造物群保存地区に指定された倉敷美観地区は、昔ながらの町屋が立ち並び、年間 300 万人以上が訪れる地区ですが、住民の生活道路が観光客の散策道路となっています。

しかしながら、道路幅員も狭いことから、多くの観光客が訪れる休日などは、地区内を通過する車両や駐車場を探して迷い込んだ観光客の車両により、歩行者の通行に支障を来している状況です。



車と歩行者との錯綜



送迎タクシーの通行
（観光客のなか）

キ 障がい者の高齢化

市内在住の障がい者の内、身体障がい者が最も多く、肢体不自由、内部障がいなど、どの障がい種別においても、65歳以上の占める割合が高く、全体の66.1%が高齢者となっています。

外出については、障がいにより異なりますが、2～3割の人が、少し手伝ってもらえば、1人で外出できる状況です。

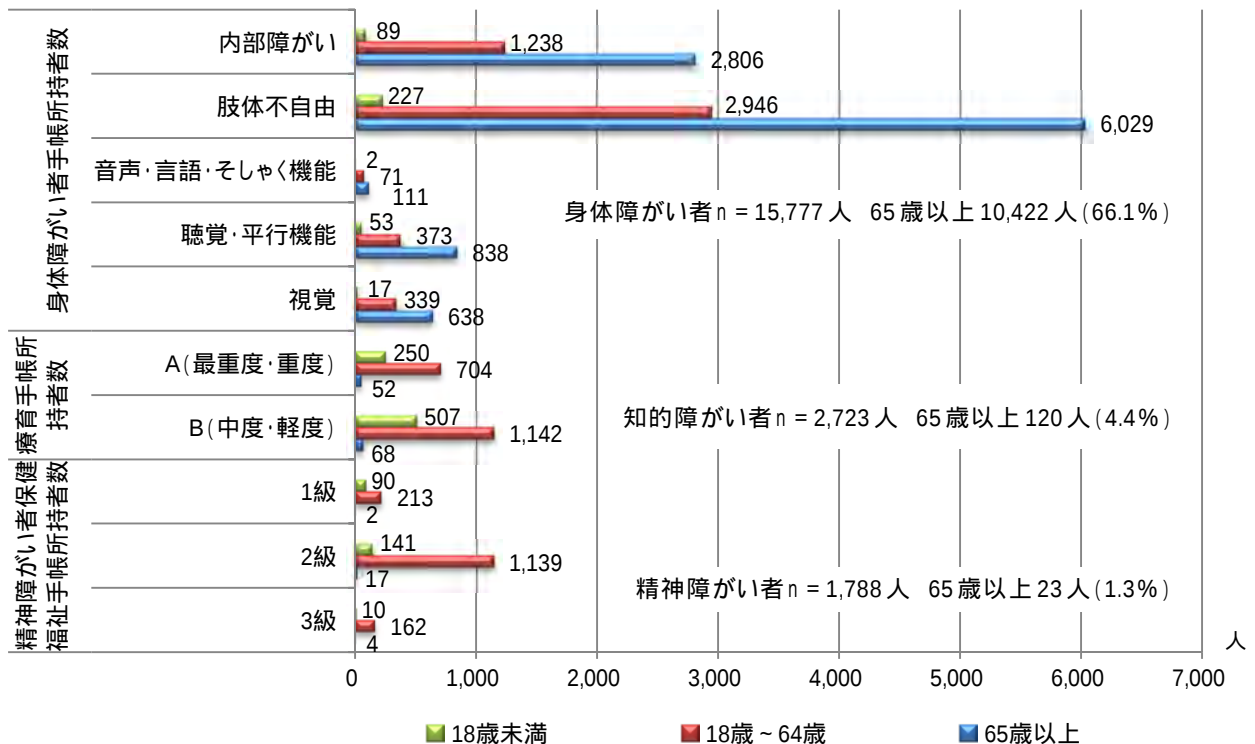


図 1-14 障がい種別年齢階層別手帳所持者数

資料：倉敷市障がい者福祉計画(H24.3) (H23.8 調査)

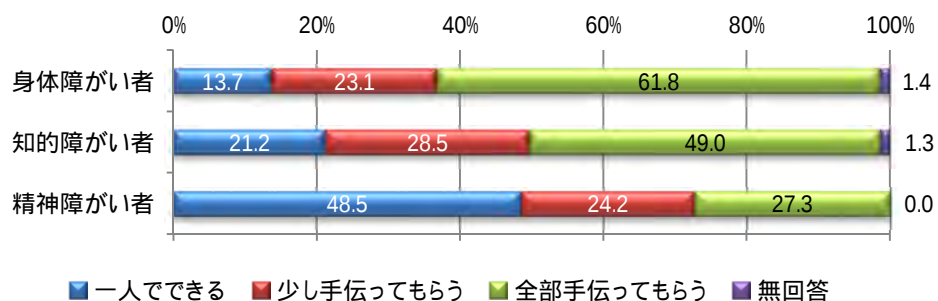


図 1-15 障がい者の外出における日常生活動作(ADL)の状況

資料：倉敷市障がい者福祉計画(H24.3) (H23.8 調査)

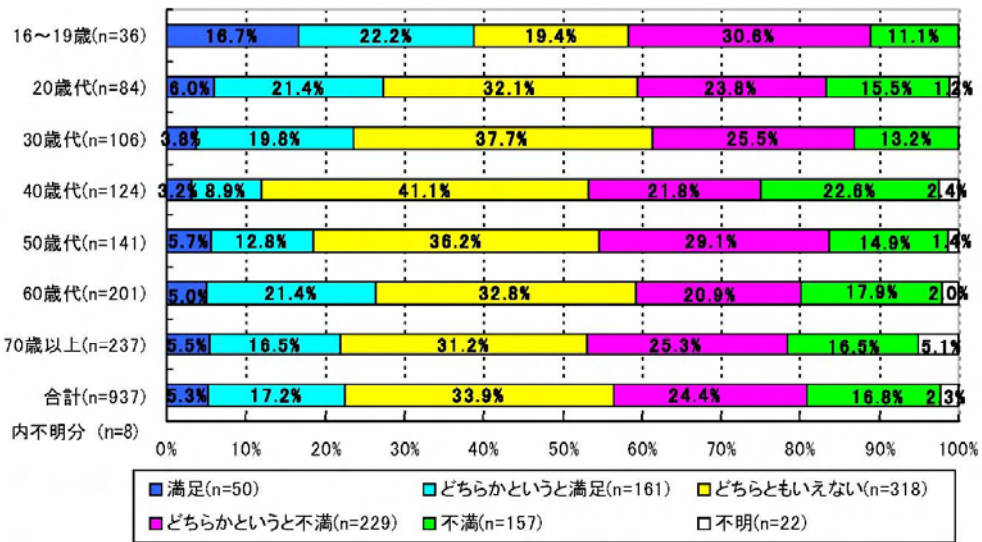
ク 公共交通に対する市民意識

○低い満足度

本市の市民に対する意識調査の結果によると、市内の公共交通機関(電車・バス等)の満足度に対する評価は、「満足、どちらかという満足」が22.5%(H23)と、2年前の20.7%(H21)から、少し増加しています。

質問 市内の公共交通機関(電車・バス等)に満足していますか。

【年齢別】



【地域別】

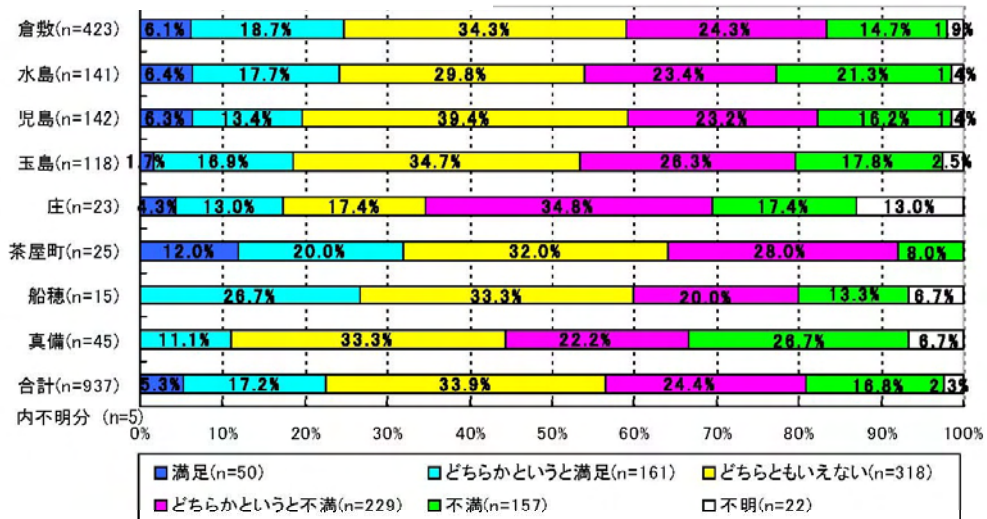


図 1-16 市内の公共交通機関(電車・バス)の満足度

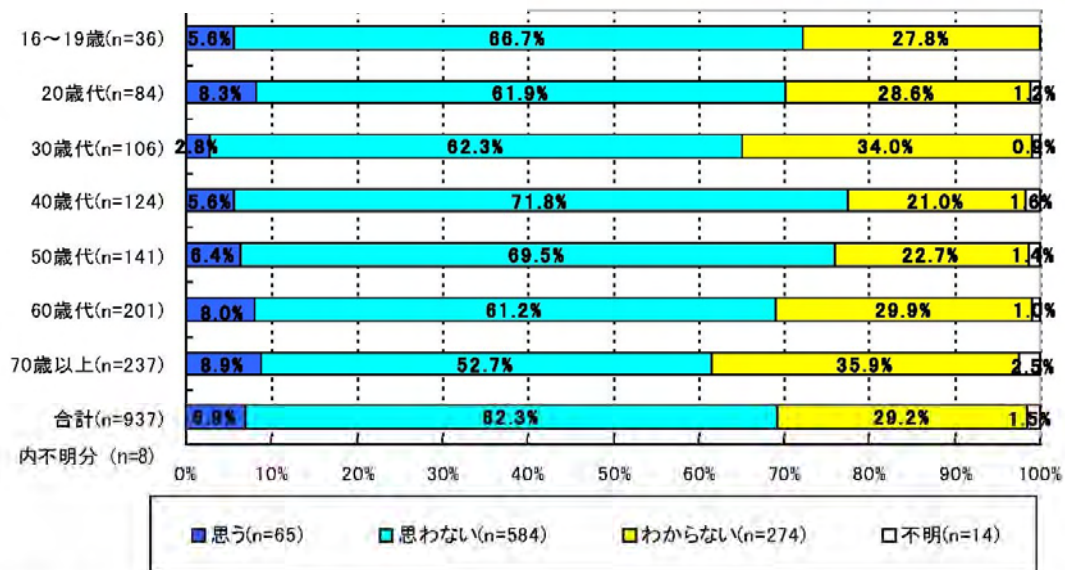
資料：倉敷市第六次総合計画「まちづくり指標」アンケート調査(H24.2)結果報告書

交通弱者（移動手段がない人）の満足度に対する評価は、「思う」が6.9%（H23）と、2年前の6.4%（H21）からやや増加していますが、「思わない」が62.3%を占めることから、かなり低いといえます。

しかしながら、地域別では、コミュニティバスが運行されている真備地区は、13.3%と他の地区より高い傾向にあります。

質問 市内において、交通弱者（移動手段がない人）が不便なく移動できていると思いますか。

【年齢別】



【地域別】

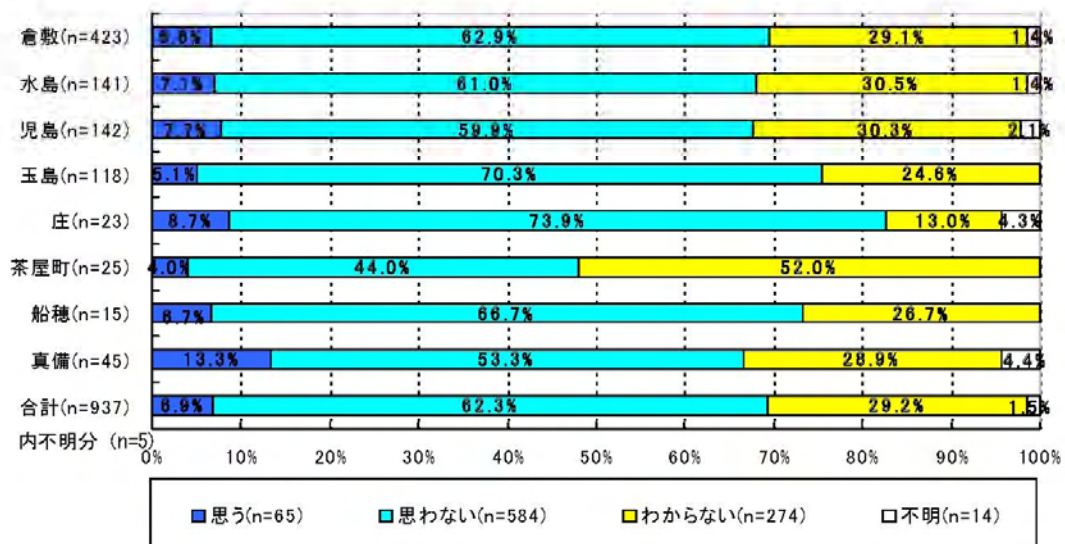


図 1-17 交通弱者（移動手段がない人）の満足度

資料：倉敷市第六次総合計画「まちづくり指標」アンケート調査(H24.2)結果報告書

○非常に低い公共交通の利用率

【利用交通手段】

- ・市全体での公共交通の利用率は6.2%と非常に低い状況です。
- ・各地域とも自動車（同乗、バイクを含む）の割合が68.5%と最も高く、次に、自転車の利用の割合が12.1%を占めます。
- ・公共交通利用率が最も高いのは、通学、通院目的の順となっています。（通学：58.4%、通院9.6%、通勤：5.7%、趣味その他：4.8%、買物：2.5%）
- ・免許を持っていて自分以外が自動車を利用している人、免許を持っていない人の公共交通利用率が高くなっています。

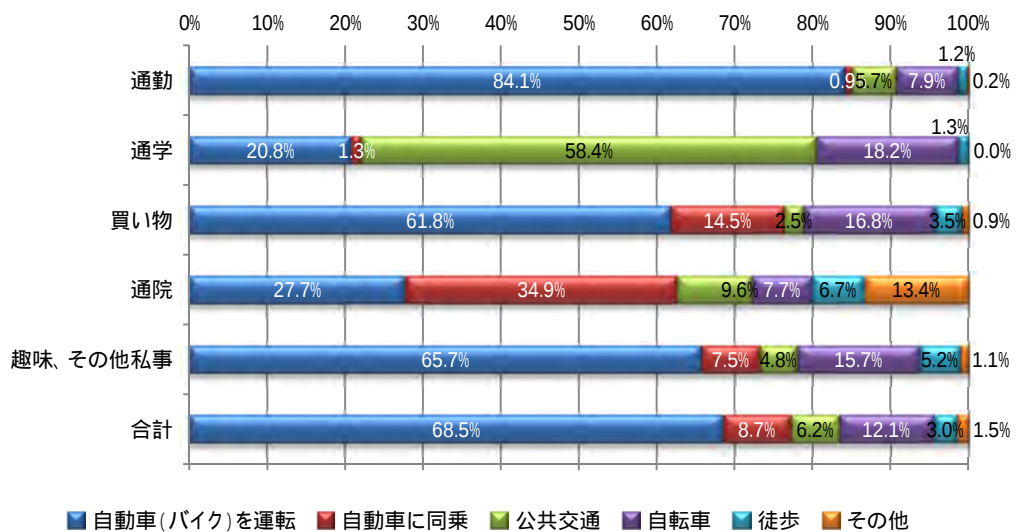


図 1-18 利用交通手段と目的

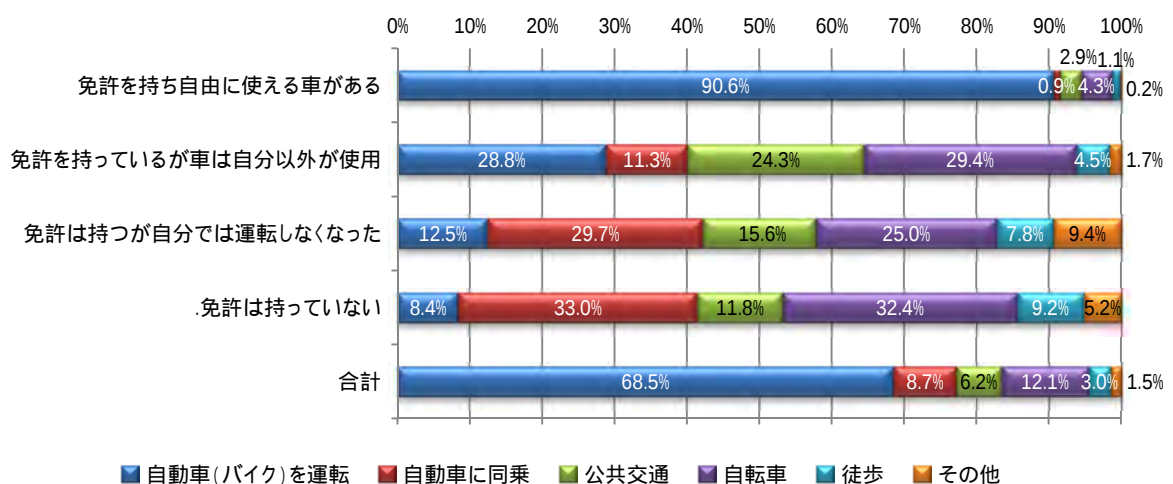


図 1-19 利用交通手段と免許・自動車保有状況

資料：倉敷市都市計画マスタープランアンケート（H18.9）

○ バス利用の不便さ

【バスが不便な理由】

- ・バスが不便な理由として各地域とも「運行本数が少ない」が43.4%と多く、「バス停が家の近くにない」が26.4%を占めます。
- ・年齢別では、年代が若くなるほど「路線の複雑さ」を挙げる割合が増加し、70歳以上では「乗り降りに関する不便さ」を理由にする割合が増えています。

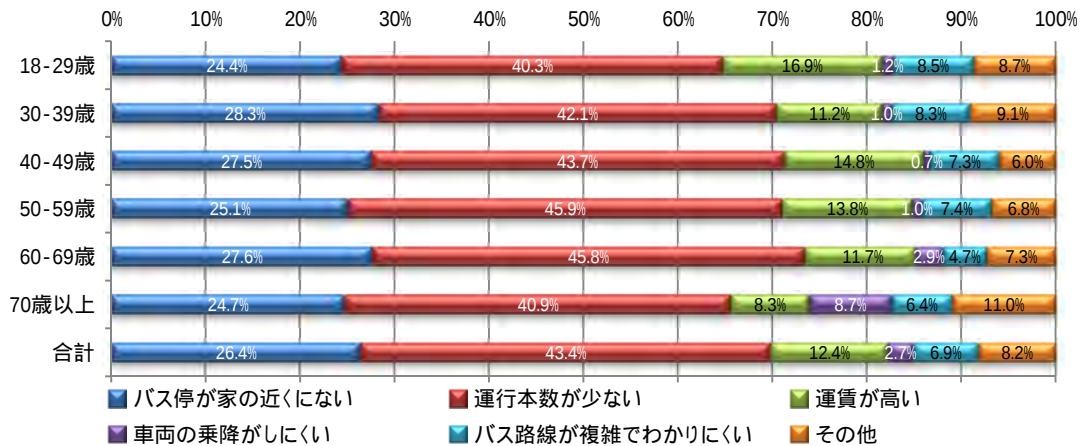


図 1-20 バス利用の不便さと年齢

○ 公共交通維持への高い意識

【公共交通に対する予算】

- ・「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」と思う割合が全体の61.6%を占めます。
- ・「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」を含めると、公共交通を重要と考えている割合は8割を占めます。
- ・自動車や徒歩、自転車などが日頃の交通手段となっている人も、公共交通に予算は必要と考えている割合は7割以上と公共交通の維持、充実に対し、非常に高い意識を持っています。

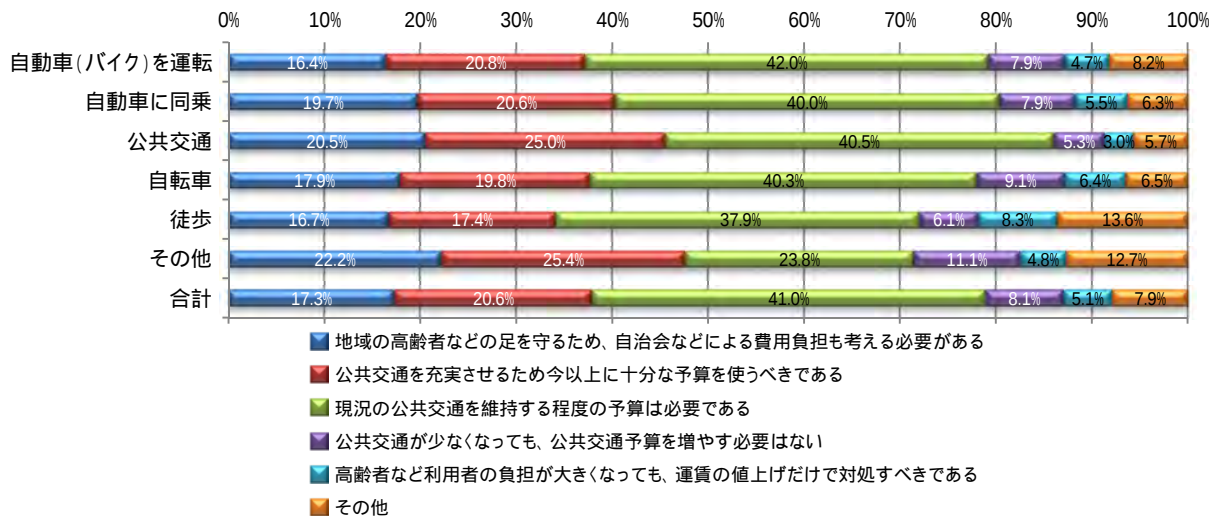


図 1-21 市予算を公共交通に使うことと利用交通手段

資料：倉敷市都市計画マスタープランアンケート（H18.9）

2 倉敷市の交通の現状

(1) 道路ネットワークの現状

本市は、東西に国土軸を形成している基幹的交通軸上にあり、南北にも四国や山陰と結ぶ広域交通網の結節点として、道路・鉄道などの主要な交通網が集中しています。

広域的な高規格幹線道路としては、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道が整備されており、また、主要幹線道路は、東西方向の国道2号、486号、南北方向の国道429号、430号などがあります。



図 1-22 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率は、54.5%（H23.3 現在）で、中核市平均の 62.7%と比べると低い状況です。

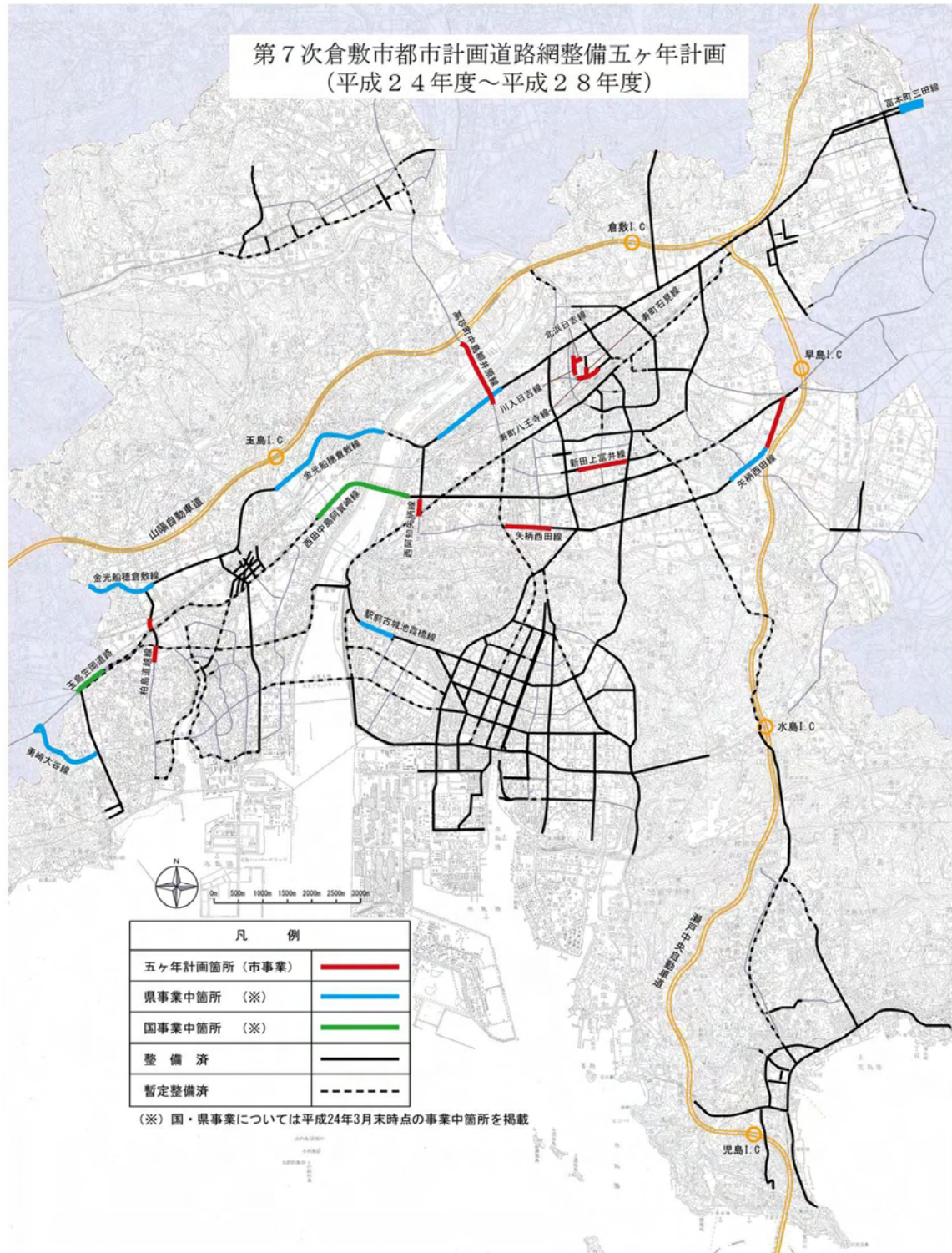


図 1-23 第7次倉敷市都市計画道路網整備五箇年計画図

資料：マイロード 21

(3) 生活交通の現状

市内の公共交通ネットワークは、鉄道6路線、路線バス51路線、コミュニティバス5路線、乗合タクシー4路線により構成されています。

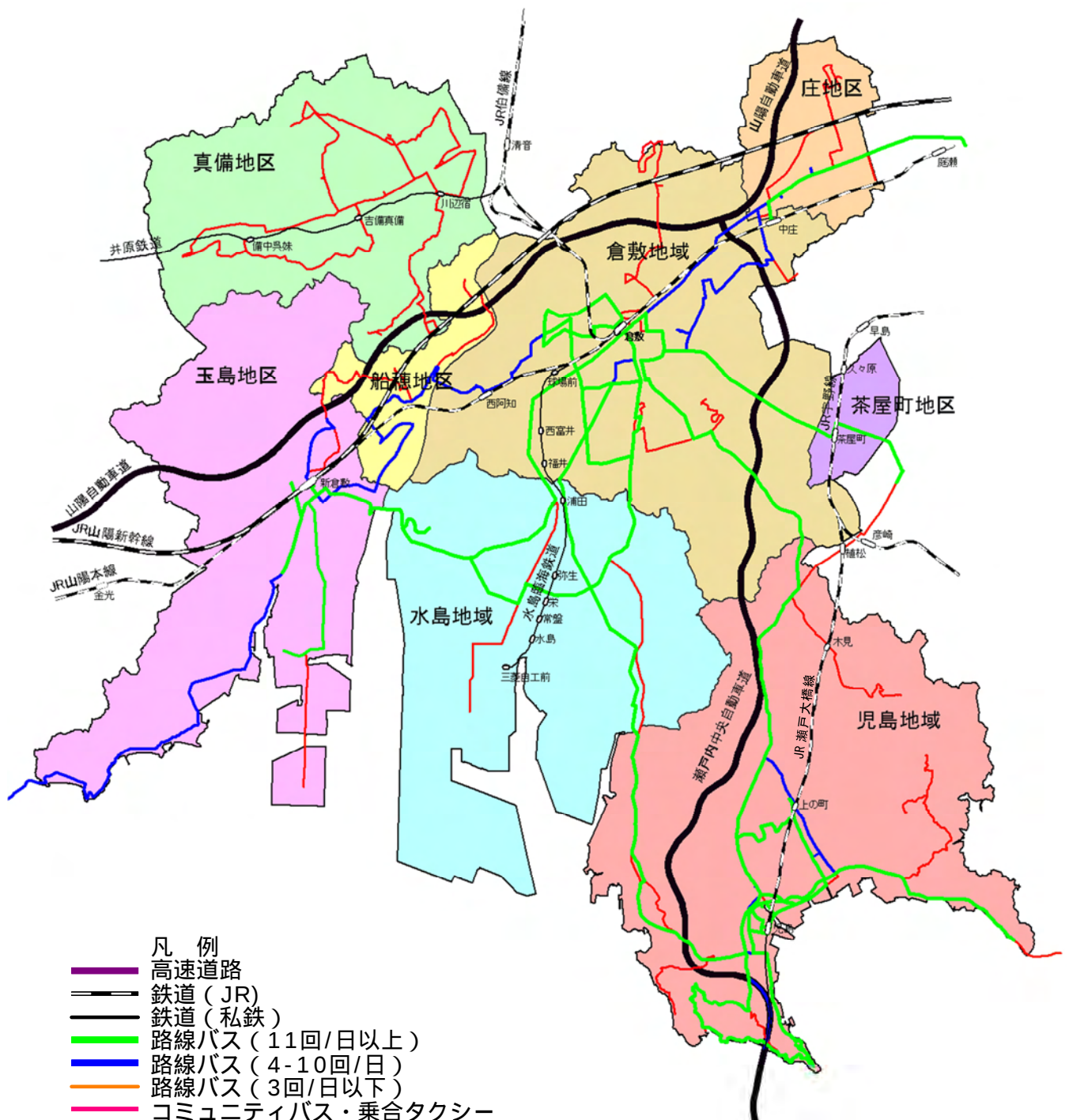


図 1-24 公共交通ネットワーク図

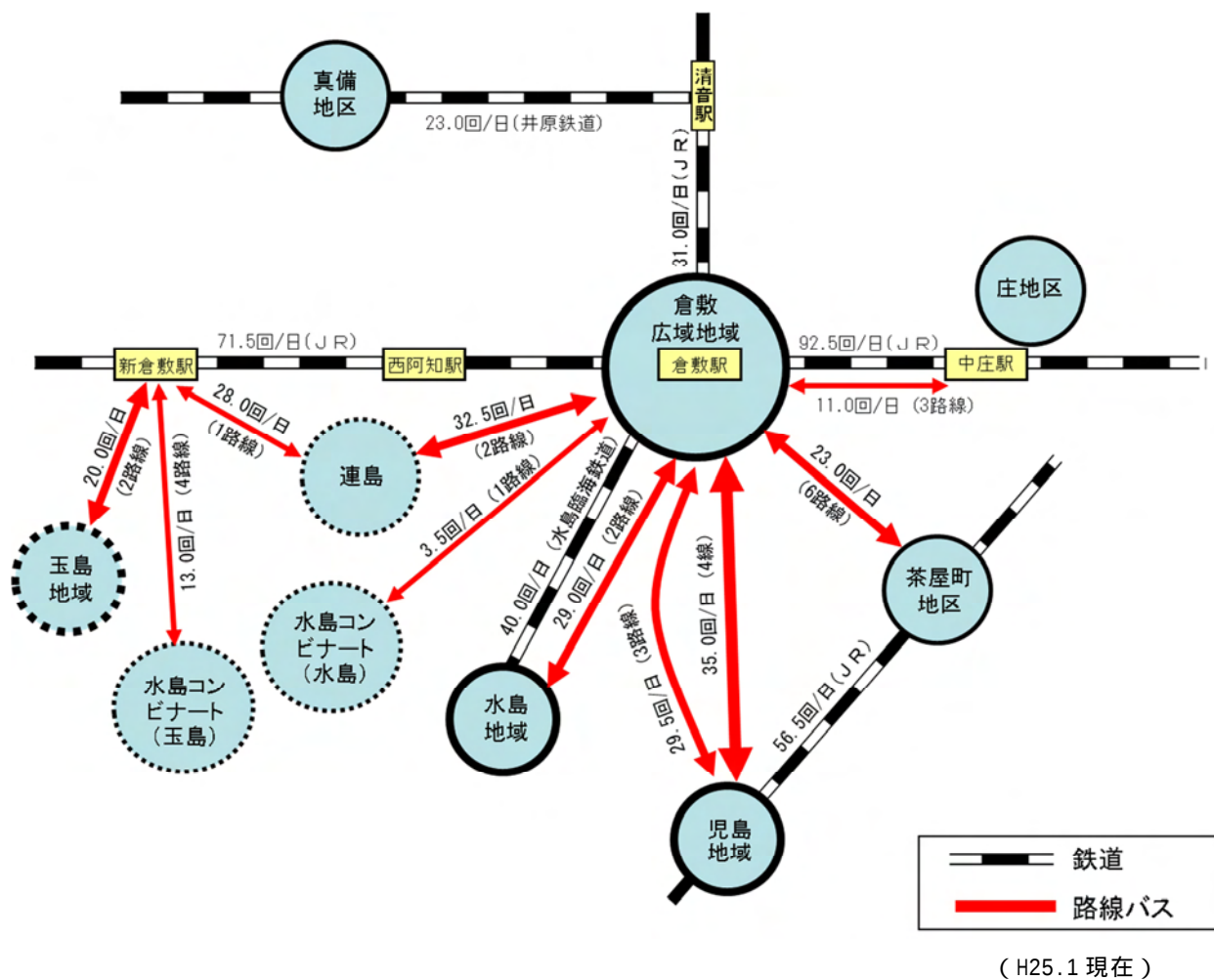


図 1-25 地域・地区拠点間を結ぶ主要路線の1日当たり運行回数

ア 鉄道

(a) 鉄道の概要

市内の鉄道は、県・市をまたがり広域なネットワークを形成するＪＲ山陽新幹線、ＪＲ山陽本線、ＪＲ伯備線、ＪＲ瀬戸大橋線と、隣接市町を結ぶ井原鉄道、地域内の住居地を結ぶ水島臨海鉄道の６路線があります。

市の中心となるＪＲ倉敷駅から各路線へのアクセスは、ＪＲ山陽新幹線は新倉敷駅で、ＪＲ瀬戸大橋線は路線バスにより茶屋町駅で、井原鉄道はＪＲ伯備線清音駅を經由して結ばれています。

路線名	駅数	運行本数	備 考
ＪＲ山陽新幹線	1	ピーク２、日中１本/時間	ひかり 上りのみ３本
ＪＲ山陽本線	4	４～５本/時間程度	快速 11 本/日
ＪＲ伯備線	1	１～２本/時間程度	特急 15 本/日
ＪＲ瀬戸大橋線	4	３本/時間程度	快速 2 本/時間
水島臨海鉄道	10	２～３本/時間程度	
井原鉄道	3	１～２本/時間程度	

(H24.10 現在)

表 1-2 市内の鉄道のサービス状況

(b) 利用者数

市内の鉄道駅 21 駅の乗降客数は、１日当たり 94.5 千人 (H23) です。

平成 21 年度には 89.8 千人まで減少しましたが、翌年から年々増加傾向にあります。

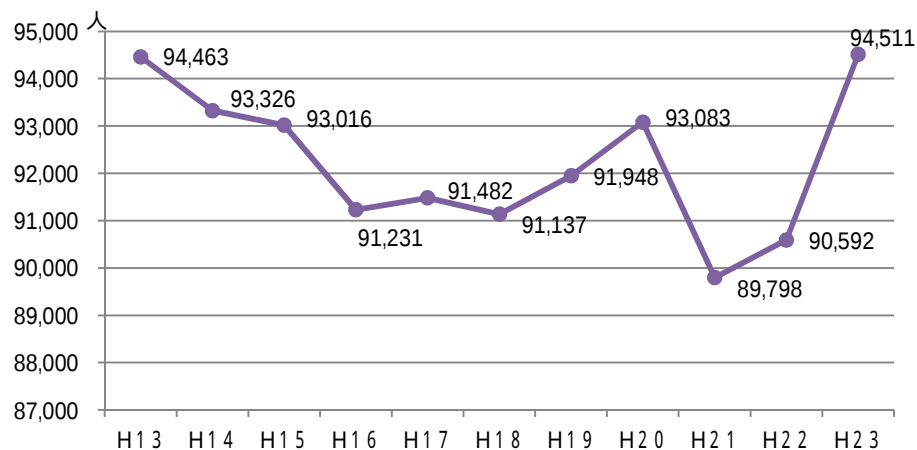


図 1-26 市内の鉄道の１日当たり乗降客数

資料：西日本旅客鉄道㈱、水島臨海鉄道㈱、井原鉄道㈱

○ J R 西日本

市内 8 駅の乗降客数は、1 日当たり 84.8 千人（H23）で、その内、J R 倉敷駅が 1 日当たり 34.9 千人と最も多い状況です。

利用者数の推移では、平成 21 年度に大きく減少しましたが、翌年から年々増加傾向にあります。

特に、J R 倉敷駅では、平成 23 年 11 月に、駅北口に大規模複合型商業施設が開業したことなどから、利用者数が開業前と比べ増加しています。

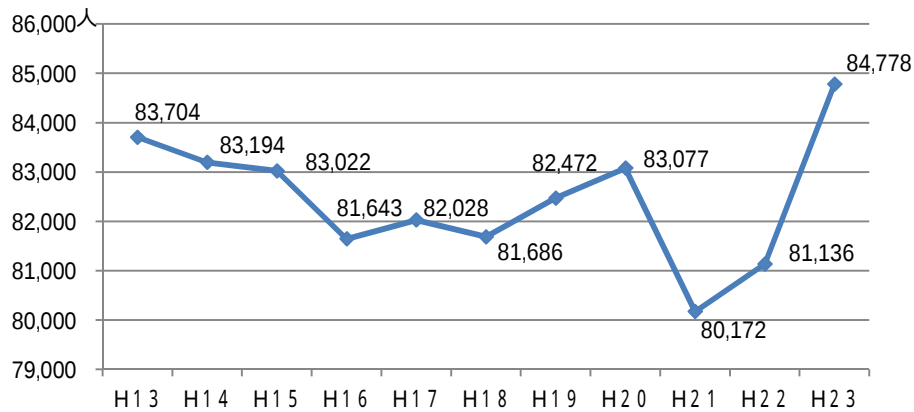


図 1-27 市内の J R の 1 日当たり乗降客数

資料：西日本旅客鉄道㈱

○ 水島臨海鉄道

市内 10 駅の乗降客数は、1 日当たり 9.0 千人（H23）で、ほぼ横ばいの状況です。

○ 井原鉄道

市内 3 駅の乗降客数は、1 日当たり 0.7 千人（H23）で、ほぼ横ばいですが、他の駅に比べ少ない状況です。

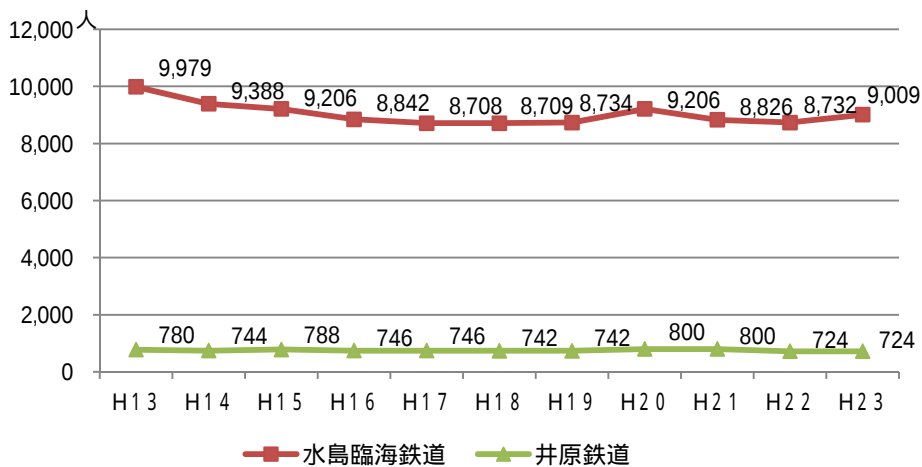


図 1-28 市内の水島臨海鉄道、井原鉄道の 1 日当たり乗降客数

資料：水島臨海鉄道㈱、井原鉄道㈱（2 年毎調査）

(c) 施設整備の状況

○ 鉄道

J R 倉敷駅周辺地区は、鉄道によって南北の交通や土地利用が分断され、一体的な発展が阻害されています。

また、南北方向の街路整備の遅れや駅北側の都市機能集積の低さなどにより、地区の持つポテンシャルを十分に発揮できていません。

井原鉄道は、J R 山陽本線と直接結ばれていないため、倉敷駅方面への利用は、清音駅で J R 伯備線に乘換える必要があります。

○ 駅前広場

J R 児島駅では、交通結節点機能を高めるため、バス乗り場を駅舎に近接させ、タクシー、自家用車の乗降、待機スペースを確保するなど、ユニバーサルデザインに配慮した駅前広場の整備が行われました。

しかしながら、J R 倉敷駅前広場など、主要駅に整備されている駅前広場では、送迎用の自家用車待機スペースの不足や、路線バス、タクシーが利用しにくい配置、バリアフリー整備の遅れなど、快適な利用環境が整備されているとはいえない状況です。

また、J R 西阿知駅では、構内のバリアフリー化は完了していますが、駅北側に改札があることから、駅南側から利用する場合に、傾斜のある地下通路により線路を超え、北側まで移動しなければならない状況です。



リニューアルされた駅前広場（児島駅）



送迎用の自家用車で混雑する駅前広場（倉敷駅）



駅南側から直接利用できない（西阿知駅南側）



南北連絡通路（西阿知駅南側）

○バリアフリー

市内の鉄道駅において、1日当たりの乗降客数が3,000人以上の駅は、ＪＲ倉敷駅、新倉敷駅、中庄駅、児島駅、茶屋町駅、西阿知駅、水島臨海鉄道倉敷市駅の7駅ありますが、改札内及び自由通路等のバリアフリー整備が完了しているのは4駅のみです。

ＪＲ倉敷駅では、改札内及び駅北口にはエレベーターが整備されていますが、駅南口の2階デッキと1階を移動する場合、東西ビル内のエレベーターを利用しなければならないことから、駅舎近くで利用できるエレベーターの整備が求められています。

また、中庄駅は、医療施設に近接した橋上駅で、通院者も多く利用されていますが、改札内にはエレベーターが整備されているものの、自由通路から地上部に降りるには、エスカレーターと階段しかありません。

さらに、ホームが橋上にあり、エレベーターが整備されていない駅が、市内に8駅ありますが、利用者が少ないことから、整備費や維持管理の面で設置が困難な状況です。



新設された自由通路エレベーター（新倉敷駅南口）



新設された障がい者対応トイレ（西阿知駅）



エスカレーター・階段のみの
自由通路（中庄駅北口）



バス乗り場へ続く長い階段
（中庄駅南口）

○パーク＆ライド駐車場

主要駅には、それぞれ民間及び市営駐車場が整備されています。

水島臨海鉄道では、水島駅、栄駅の2駅、井原鉄道では、3駅全てにパーク＆ライド駐車場が整備されています。



整備された水島駅パーク＆ライド駐車場（19台）



吉備真備駅パーク＆ライド駐車場(30台)

○駐輪場

駐輪場は、ほぼ全ての駅に整備されており、水島臨海鉄道球場前駅、福井駅では、照明付の上屋が整備されています。

しかしながら、利用者数の増加による駐輪スペースの不足や、駅に近い場所は混雑しているものの、少し離れた場所では少ないなど、効率的な利用が図られていない駅もあります。



照明付き上屋が整備された福井駅駐輪場（52台）



照明付き上屋が整備された球場前駅駐輪場（31台）



利用率の低い倉敷駅西駐輪場（650台）



自転車であふれる浦田駅駐輪場（103台）

鉄道名	駅名	1日当たり 乗降客数 (H23)	ホーム階	エレベーター (3,000人以上)		駐輪場	
				改札内	改札外	収容台 数(台)	場所
JR 山陽本線 (4 駅)	中庄駅	13,550	橋上	○	×	1,417	隣接地他
	倉敷駅	34,864	橋上	○	×	5,068	隣接地他
	西阿知駅	5,326	地上	○	-	200	隣接地他
	新倉敷駅	14,578	橋上	○	○	485	隣接地他
JR 瀬戸大橋線 (4 駅)	茶屋町駅	7,074	橋上	○	-	700	隣接地他
	木見駅	412	橋上	-	-	130	高架下
	上の町駅	842	橋上	-	-	270	高架下
	児島駅	8,132	橋上	○	-	1,700	高架下
水島臨海鉄道 (10 駅)	倉敷市駅	4,296	地上	-	-	倉敷駅共通	
	球場前駅	230	地上	-	-	31	隣接地
	西富井駅	680	橋上	-	-	78	高架下
	福井駅	546	地上	-	-	52	隣接地
	浦田駅	670	地上	-	-	103	隣接地
	弥生駅	530	橋上	-	-	240	高架下
	栄駅	448	橋上	○	-	220	高架下
	常盤駅	292	橋上	-	-	210	高架下
	水島駅	1,172	橋上	○	-	440	高架下
	三菱重工前駅	145	地上	-	-	-	-
井原鉄道 (3 駅)	川辺宿駅	210	橋上	-	-		高架下
	吉備真備駅	432	橋上	-	-		高架下
	備中呉妹駅	82	橋上	-	-		高架下

1日当たり乗降客数 3,000 人以上の駅 (H24.10 現在)

表 1-3 鉄道駅のエレベーター及び駐輪場の整備状況

鉄道名	駅名	パーク＆ライド駐車場		備 考
		収容台数(台)	場 所	
水島臨海鉄道	栄駅	7	近接地	有料
	水島駅	19	高架下	有料
井原鉄道	川辺宿駅	56	高架下	無料
	吉備真備駅	30	高架下	無料
	備中呉妹駅	28	高架下	無料

(H24.10 現在)

表 1-4 水島臨海鉄道・井原鉄道の駐輪場の整備状況

イ 路線バス

(a) 路線バスの概要

市内の路線バスは、ＪＲ主要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・地域・地区が分散した地域特性を持つ本市において、各拠点間を結ぶ重要な移動手段となっています。

市内の路線バス 51 系統（岡山運輸支局届出系統数）のうち、55%に当たる 28 系統は 4 回／日未満の運行回数で、サービス水準が非常に低い状況です。

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、10 年間で 47 系統が廃止となりました。

	一般乗合(平日運行回数別系統数)					H19
	～20 回／日 以上	20 ～ 10 回／日以上	10 ～ 4 回／日以上	4 回／日 未満	合計	
下津井電鉄	2	4	1	21	28	29
両備ホールディングス	3	6	4	5	18	32
岡電バス	-	1	-	1	2	7
中鉄バス	-	-	-	1	1	1
中国 JR バス	-	-	1	-	1	1
中国バス(暫定)	-	-	1	-	1	-
計	5 (9.8%)	11 (21.6%)	7 (13.7%)	28 (54.9%)	51 (100%)	70

(H25.3 現在)

表 1-5 市内の路線バスの運行系統本数

	廃止系統数	備 考
平成 14～15 年度	15 系統	井笠 3 系統、下電 5 系統、中鉄 1 系統、両備 4 系統、 JRバス 2 系統
平成 16 年度	3 系統	中鉄 3 系統
平成 17 年度	2 系統	中鉄 1 系統、下電 1 系統
平成 19 年度	3 系統	井笠 3 系統
平成 20 年度	8 系統	井笠 1 系統、下電 4 系統、両備 3 系統
平成 21 年度	4 系統	岡電 4 系統
平成 23 年度	9 系統	両備 9 系統
平成 24 年度	3 系統	井笠 2 系統、両備 1 系統
計	47 系統	

表 1-6 市内の路線バスの廃止状況

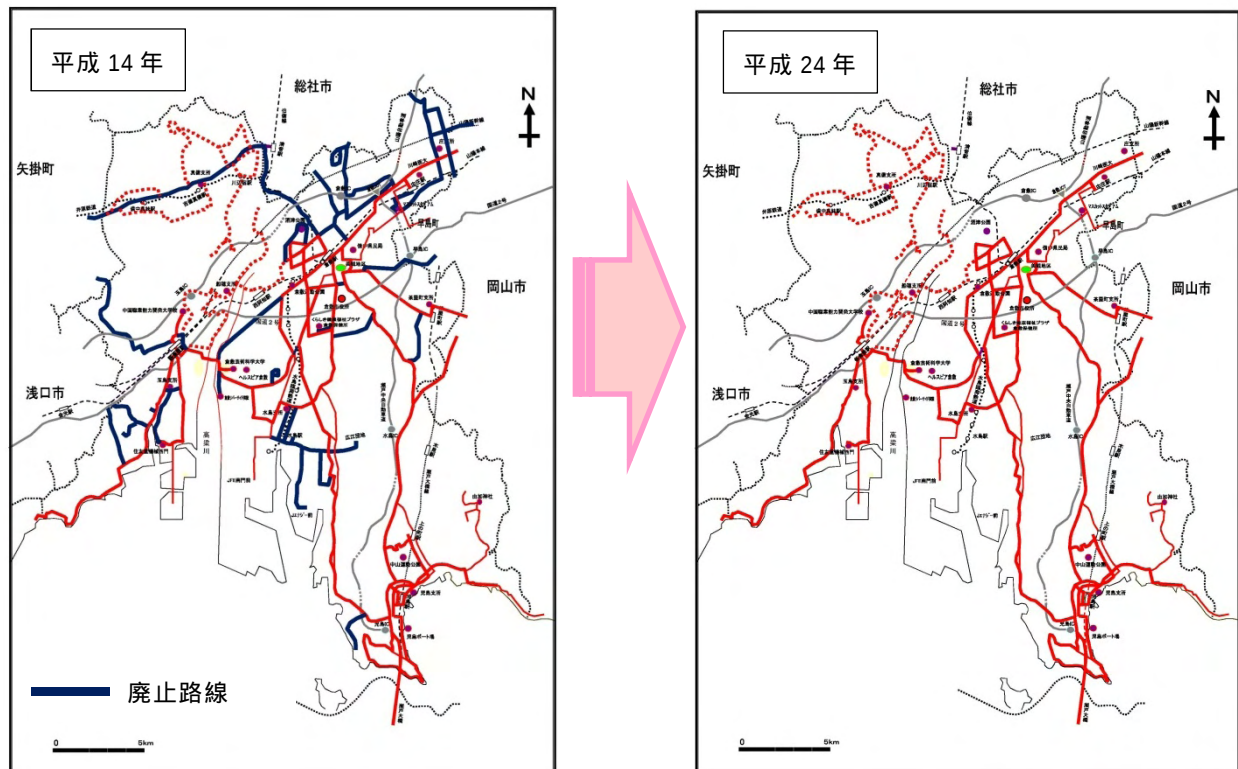


図 1-29 市内の路線バスの廃止状況

J R 倉敷駅から児島駅を結ぶ路線の運行回数は、ピーク時に 1 時間当たり 2～5 回程度、J R 山陽本線、伯備線と瀬戸大橋線を結ぶ倉敷駅・茶屋町駅間の運行本数は、ピーク時に 1 時間当たり 2～3 回程度あり、比較的サービス水準が高い路線となっています。

J R 倉敷駅と大規模商業施設（イオンモール倉敷）を結ぶ路線は、昼間時に 10 分間隔で運行されており、市内で最もサービスレベルが高く、利用者数も多い路線です。

その他の主要路線では、大学を結ぶ路線など、ピーク時に 1 時間当たり 1～2 回程度運行されており、一定のサービス水準が保たれていますが、昼間時は 1～2 時間に 1 回程度しか運行されていないなど、十分な運行本数とはいえない主要路線もあります。

起終点	経由地	運行回数(平日)		
		1 日 当 たり	ピーク時 (7～9,16～18 台)	昼間時 (11～15 台)
倉敷駅 児島駅	天城	34.0 回/日	2～5 回/時間	2～3 回/時間
倉敷駅 児島駅	塩生	26.5 回/日	2～4 回/時間	1～2 回/時間
倉敷駅 協同病院・霞橋	吉岡	29.0 回/日	2～4 回/時間	1～2 回/時間
倉敷駅 霞橋車庫	小溝	32.5 回/日	2～3 回/時間	2 回/時間
倉敷駅 JFE	小溝	3.5 回/日	0.5～1 回/時間	0 回/時間
倉敷駅 茶屋町駅	帯江	23.0 回/日	2～3 回/時間	1～2 回/時間
倉敷駅 岡山駅(中庄駅)	中庄	11.0 回/日	0.5～1 回/時間	0.5 回/時間
倉敷駅 イオンモール	あけぼの橋	77.0 回/日	3～4 回/時間	6 回/時間
新倉敷駅 玉島中央	七島	20.0 回/日	1～2 回/時間	0.5～1 回/時間
新倉敷駅 ハーバ・アイランド	堀貫	13.0 回/日	1～2 回/時間	0.5～1 回/時間
新倉敷駅 芸科大学	霞橋	28.0 回/日	2～3 回/時間	1～2 回/時間

(H24.10 現在)

表 1-7 地域・地区間を結ぶ主要な路線バスの運行回数

(b) 利用者数

路線バスの利用者数は減少傾向にあり、昭和55年の2,042万人から平成22年の394万人へと、30年間で1/5に、また、過去10年間で36%も減少しています。

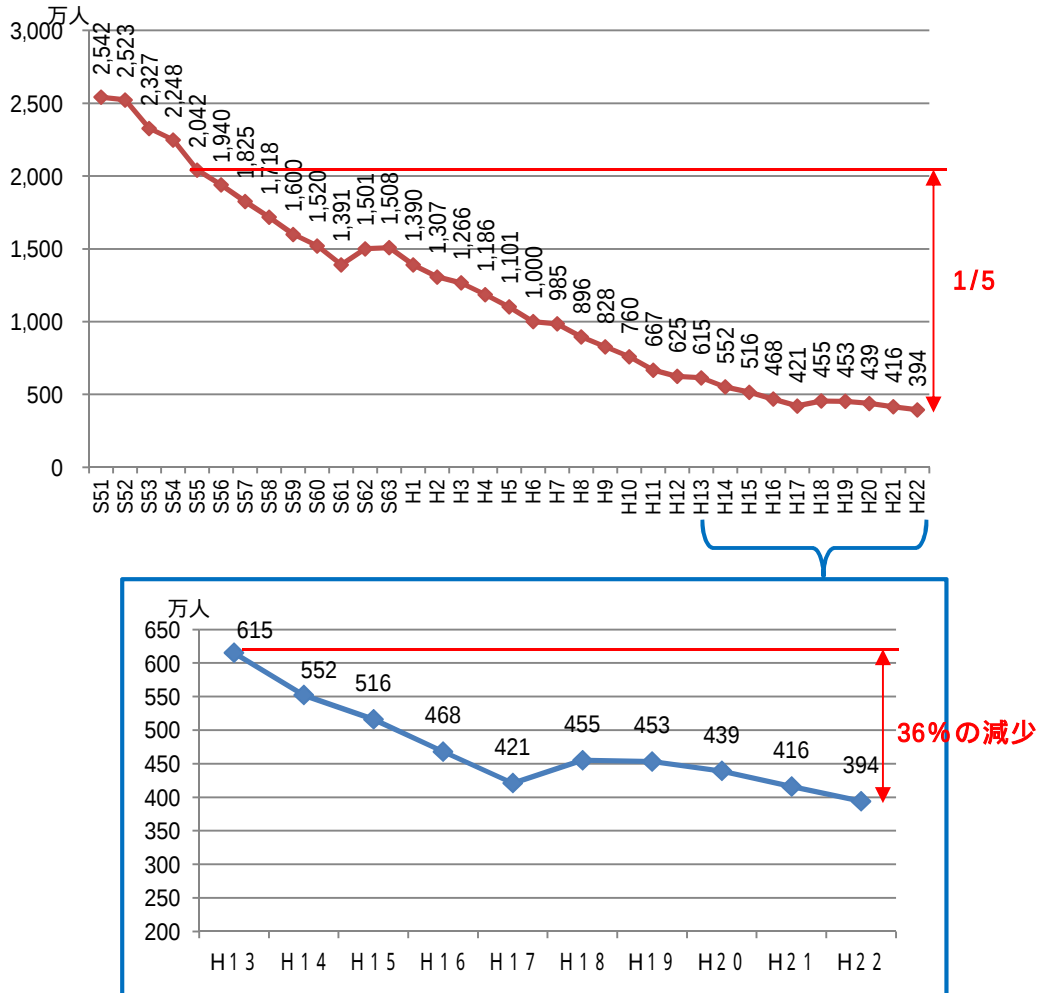


図 1-30 市内の路線バス利用者数

資料：市統計資料

(c) 施設整備の状況

○ 停留所・乗り場

利用者が比較的多い停留所には、上屋やベンチなどが整備されていますが、歩道幅員が狭い場所や隣接地の土地利用などにより、設置できない停留所も多くあります。

また、サイクル&バスライド駐輪場が隣接し整備されている停留所もありますが、付近の道路上に無断で自転車が駐輪された停留所も見られます。

J R 児島駅では、駅とバス乗り場を近接させ、乗り場番号をわかりやすく表示するなど、ユニバーサルデザインに配慮した利便性の高いターミナルにリニューアルされました。



利用者の多い停留所に上屋を整備（倉敷中央病院前）



広告付きでデザイン性の高い上屋（大原美術館前）



駅に近接しリニューアルされたバス乗り場（ＪＲ児島駅）



児島市民交流センターの建設に合わせリニューアルされたバス乗り場（児島文化センター前）



停留所に併設された駐輪場（曽原口）



停留所付近の道路上に駐輪された自転車

○車両

市内を運行する移動円滑化基準を満たしている車両は、ノンステップ・ワンステップバス合わせて23.2%と少ない状況です。市では、ノンステップバスに対し、平成12～19年度で計9台の購入費支援を行いました。平成20年度以降、活用されていません。

事業者名	市内運行車両数	ノンステップバス	ワンステップバス
下電バス	99	6	9
両備ホールディングス	30	5	10
計	129	11(8.5%)	19(14.7%)

表 1-8 市内を運行するノンステップ・ワンステップバスの運行台数

資料：下津井電鉄㈱、両備ホールディングス㈱

ウ 地域公共交通

(a) コミュニティバスの概要

船穂地区では、船穂線、柳井原線、北回線の3路線が、真備地区では、循環線、南路線の2路線が、平成17年8月の合併以前から、それぞれ運行されています。

両地区のコミュニティバスは、年々利用者数が減少し、市補助額も増加していることから、船穂地区は平成22年4月、真備地区は平成23年4月に、路線や時刻、料金、運行車両などを見直し、再編を行いました。

しかしながら、船穂線ではバス車両をジャンボタクシー車両に小型化し、利用が少ない柳井原線、北回線を予約制に、循環線を両回りで運行するなど、一定の効率化と利便性向上を図ったものの、利用者数が大幅に減少しました。

	船穂地区コミュニティバス			真備地区コミュニティバス	
	船穂線	柳井原線	北回線	循環線(2系統)	南路線
運行開始	平成6年7月18日			平成11年11月1日	
運行事業者	山陽タクシー(株)			(株)日の丸タクシー	
運行車両	ジャンボ	セダン		ジャンボ	ジャンボ・セダン
路線	新倉敷駅南口～船穂公民館～イオン	東畑～船穂公民館～福祉センター	新倉敷駅北口～船穂公民館～福祉センター	吉備真備駅～川辺宿駅～吉備真備駅	吉備真備駅～川辺宿駅～茶仁古
運行回数	10便/日(5往復) (毎日)	.5便/日 (火、木、金)	4便/日 (水、金)	4.5便/日×2路線 (平日・土)	7便/日 (平日・土)
運賃	300円均一			200円均一	
利用状況 (H23)	5,836人/年 1.6人/便	140人/年 1.3人/便	21人/年 1.0人/便	9,755人/年 3.3人/便	2,443人/年 1.3人/便
市補助額 (H23)	963円/人			1,636円/人	

ジャンボタクシー(9人乗)、セダンタクシー(4人乗)

表1-9 コミュニティバスの運行概要

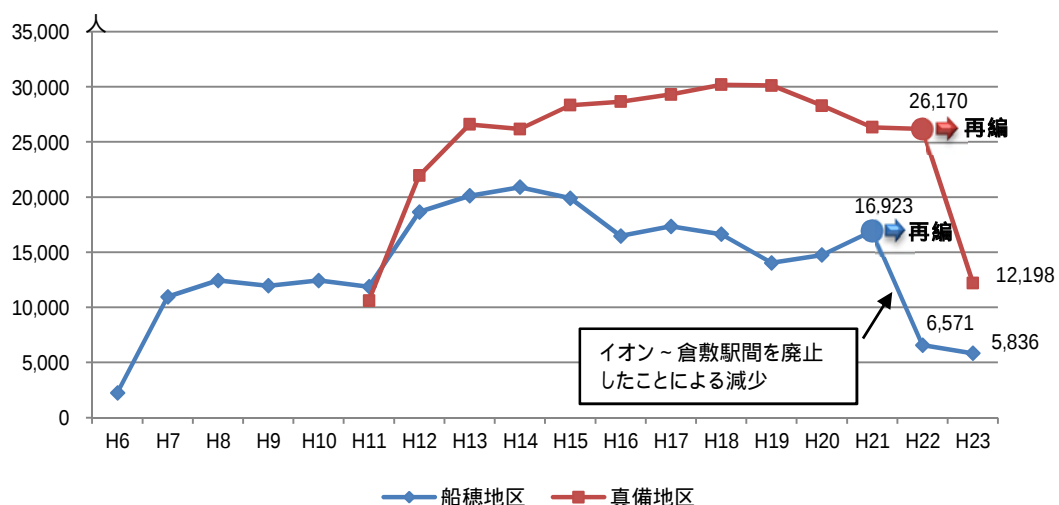


図1-31 コミュニティバスの年間利用者数

(b) 乗合タクシーの概要

路線バスの廃止や交通不便地域であった市内の 4 地区（庄新町、西坂、大室・高室・菰池団地、倉敷ハイツ）で、地域主体による乗合タクシーが運行されています。

西坂地区においては、複数の団地と協働で運営組織を N P O 法人化にするなど、持続可能な組織の体制づくりを行い、会員募集などにより利用促進を図っています。

項目	庄新町地区	西坂地区	大室・高室・菰池団地地区	倉敷ハイツ地区
運行主体	庄新町地区 乗合タクシー運営委員会	NPO 法人 地域の公共交通を守る会	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 乗合タクシー運営委員会
運行事業者	平和タクシー(株)	平和タクシー(株)	岡山県タクシー協会児島支部	平和タクシー(株)
運行開始	平成 17 年 2 月 1 日～	平成 17 年 7 月 13 日～	平成 17 年 10 月 1 日～	平成 22 年 3 月 1 日～
運行便数	1 日 14 便 ・JR 中庄駅方面 7 便 ・庄新町方面 7 便	1 日 14 便 ・JR 倉敷駅方面 6 便 ・西坂台方面 6 便	1 日 4 便 ・JR 児島駅方面 3 便 ・大室方面 3 便	1 日 4 便 ・JR 倉敷駅方面 2 便 ・倉敷ハイツ方面 2 便
利用料金	400 円 (6 歳未満無料)	大人 500 円(300 円) 高校生以下 300 円(200 円) (6 歳未満 1 人目無料) NPO 会員は 100 円引き	大人 400 円(300 円) 子供 80 円	大人 500 円(300 円) 高校生以下半額 (6 歳未満無料)
予約体系	予約制(デマンド型) 1 時間前までに予約	定時運行(6 便) 予約制(デマンド型)(6 便) 1 時間前までに予約	予約制(デマンド型) 1 時間前までに予約	予約制(デマンド型) 1 時間前までに予約
使用車両	セダンタクシー	セダンタクシー又は ジャンボタクシー	セダンタクシー又は ジャンボタクシー	セダンタクシー
運 行 日	平日・土(日祝日を除く)	平日・土(日祝日を除く)	平日(土日祝日を除く)	月～金(祝日も運行)
停留所数	15 箇所	21 箇所(西坂～倉敷)	7 箇所	10 箇所
運行距離	5.0 km	11.2 km	5.7 km	9.2 km
所要時間	26 分	37 分	14 分	25 分
利用者数 (H23)	3,245 人/年 1.6 人/便	6,025 人/年 2.4 人/便	1,435 人/年 1.6 人/便	283 人/年 1.2 人/便
負担額 (H23)	市 188 円/人 地域 24 円/人	市 279 円/人 地域 57 円/人	市 543 円/人 地域 84 円/人	市 781 円/人 地域 393 円/人
世帯数	約 840	約 1,000(3 団地)	約 450(3 地区)	約 260

表 1-10 乗合タクシーの運行概要



新たに導入されたジャンボタクシー車両（西坂地区乗合タクシー）

エ タクシー

タクシーの概要

倉敷地域交通圏には、法人タクシー事業者が25社（個人タクシーを除く）あり、平成14年2月の道路運送法改正により、新規事業者の参入や増車等に係る規制が緩和されたことから、車両台数が約2割増加し、現在747台となっています。

車両の種別では、中型・小型車が93%と最も多く、ジャンボタクシーなどの特定大型車は4%程度で、環境にやさしいハイブリッド、EV車などの導入も進んでいます。

しかしながら、1日1車当たり走行キロや営業収入、実働率などが10年前に比べ大きく減少しているなど、直面する需要の低迷、供給の過剰、営業収入の減少による労働環境の悪化、待機等による交通問題の発生、サービスレベルの低下等により、「特定地域における一般旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年10月施行）に基づく特定地域として指定され、事業の適正化等が求められています。

種別	分類	車両台数	割合
特定大型車	普通自動車及び小型自動車で乗車定員7名以上の車	33	4.4%
大型車	普通自動車(3ナンバー車)で乗車定員6名以下の車	3	0.4%
中型車	小型自動車(5ナンバー車)のうち、自動車の長さが4.6メートル以上で乗車定員が6名以下の車	137	18.3%
小型車	小型自動車(5ナンバー車)のうち、自動車の長さが4.6メートル以下で乗車定員が5名以下の車	556	74.4%
福祉車	車椅子対応、回転・昇降シート車等	18	2.4%
合計		747	100.0%

乗車定員には乗務員も含まれる

(H23.12現在)

表 1-11 タクシー車両の種類

資料：中国運輸局

車種区分	距離制運賃		時間距離併用制運賃 (時速10km以下)	時間制運賃 (30分)
	初乗運賃 (1.5 km)	加算運賃		
特定大型車	760 円	242m 90 円	1 分 30 秒 90 円	3,800 円
大型車	680 円	267m 90 円	1 分 40 秒 90 円	3,350 円
中型車	620 円	288m 80 円	1 分 45 秒 80 円	2,850 円
小型車	610 円	312m 80 円	1 分 55 秒 80 円	2,450 円

表 1-12 タクシーの料金体系

(H24.12現在)

資料：中国運輸局(岡山県地区)

項 目	平成13年	平成23年	備 考
1日1車当たり走行キロ	152.2 km	53.3 km	65.0%
1日1車当たり平均営業収入	22,063 円	18,557 円	15.9%
実働率(保有車両の稼働率)	79.2%	66.8%	15.7%
実車率(走行キロに占める実車キロの割合)	47.0%	41.8%	11.1%

表 1-13 タクシー運行実績の推移

(H23.12現在)

資料：中国運輸局(倉敷交通圏)

オ 福祉交通

(a) 福祉輸送（介護・福祉タクシー）の概要

市内を運送区域として福祉輸送サービスを提供しているのは19事業者（団体）あり、福祉タクシーのみを実施しているのは21%、福祉タクシーと介護タクシーの両方を実施しているのは79%を占め、介護タクシーのみ実施している事業者はありません。

利用者数は、年間延べ約34,700人で、その57%が介護保険を利用しており、主な利用者の80%が70代以上の高齢者です。

利用目的は、通院が最も多く、買い物を含めると半数以上を占め、車椅子からタクシーへの移乗、歩行介助、ベッドからタクシーへの移乗などのサービスが行われています。

しかしながら、他事業者との料金の低価格競争や福祉有償運送の増加、サービス内容よりも料金が安いなどから、税金、車検費用、保険料、ガソリン代、講習や資格取得の費用など、必要経費を利用料金だけで維持することが困難な状況です。

福祉輸送	主な利用者	介護保険	乗務員の資格
介護タクシー	要介護認定者	適用	ホームヘルパー2級以上
福祉タクシー	身体障がい者、要介護認定者、支援認定者、肢体不自由・内部障がい・知的障がい・精神障がいその他の障がいにより単独での移動が困難な者で単独でタクシー等の公共交通機関を利用できない者	適用外	無し

表 1-14 福祉輸送の種類

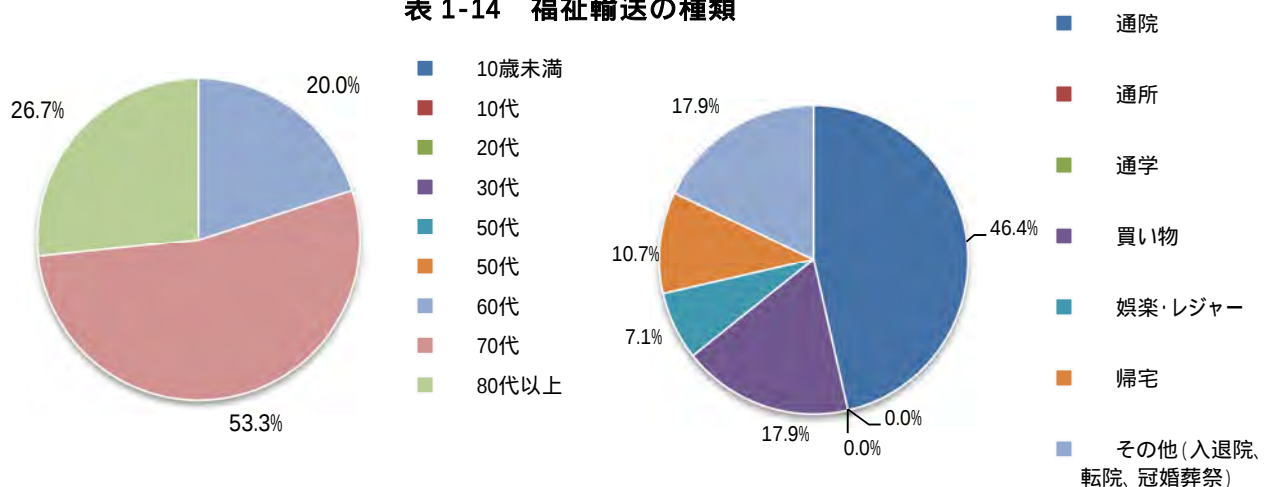


図 1-32 福祉輸送の利用者の年齢層

図 1-33 福祉輸送の利用目的

資料：事業者アンケート結果（H24.10）

(b) 福祉有償運送の概要

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。

市内を運送区域として福祉有償運送サービスを提供しているのは15運送者で、老人介護、障がい者・子育て支援、在宅介護など、様々なサービスを提供している運送者が6割を占めることから、福祉有償運送が施設サービスの一部にもなっているといえます。

利用登録者数は990人で、年間延べ約6,600人が利用しており、主な利用者は80代以

上の高齢者ですが、10代・20代などの利用者もあり、幅広い年齢層で利用されています。

利用目的は、通院、通所だけでなく、買い物や娯楽・レジャーとして幅広く利用されており、知的障がい者の危険回避、見回り、乗車中の見守りや、パニックになったときの対応、荷物の持ち運びなど、介護・福祉タクシーより、きめ細やかなサービスも行われています。

しかしながら、利用者の体調変化や天候、通院でも時間がオーバーする、急な依頼があるときは、配車や運転手の手配が難しいなど、計画通りに運行できないことがあり、約4割は予約を断っている状況です。

また、福祉輸送との競合や、社会的な認知度の低さ、長距離の迎え、短距離の利用、介助など、サービス内容が多いにもかかわらず、運送の対価（料金）がタクシーの半分程度であることから、税金、車検費用、保険料、ガソリン代、講習や資格取得の費用など、必要経費を運送の対価や付帯事業の収益だけで維持することが困難な状況です。

主な利用者	運送対価（料金）	輸送者	車 両	乗務員の資格
身体障がい者、要介護認定者、要支援認定者、その他 肢体不自由・内部障がい・知的障がい・精神障がい者 等で一人では公共交通が利用できない者で、旅客名簿に記載された者	タクシー上限運賃の概ね1/2の範囲内(営利を目的としない範囲)	NPO法人、公益法人、医療福祉法人、社会福祉法人等	乗車定員11人未満	・第二種運転免許 ・第一種運転免許があり講習等の修了者

表 1-15 福祉有償運送の概要

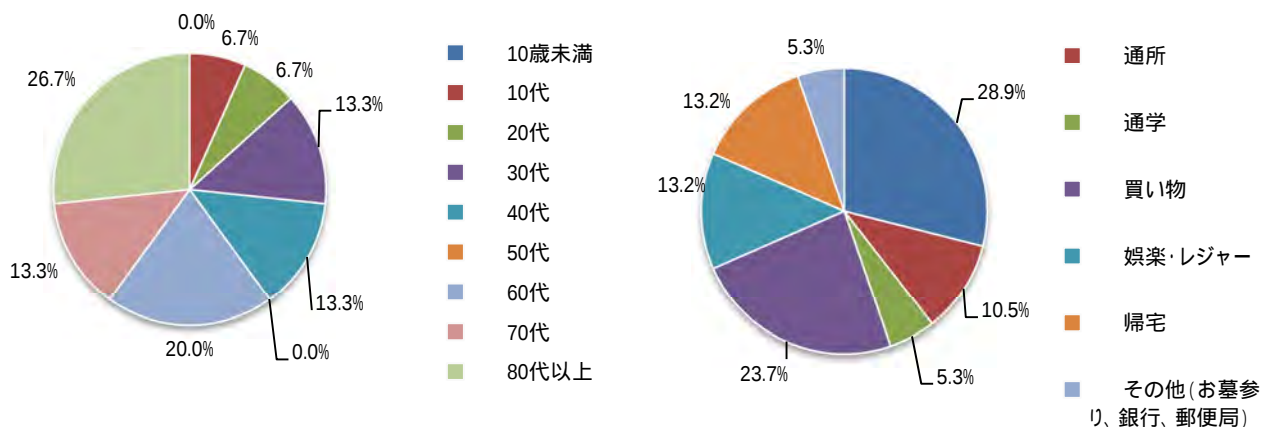


図 1-34 福祉有償運送の利用者の年齢層

図 1-35 福祉有償運送の利用目的

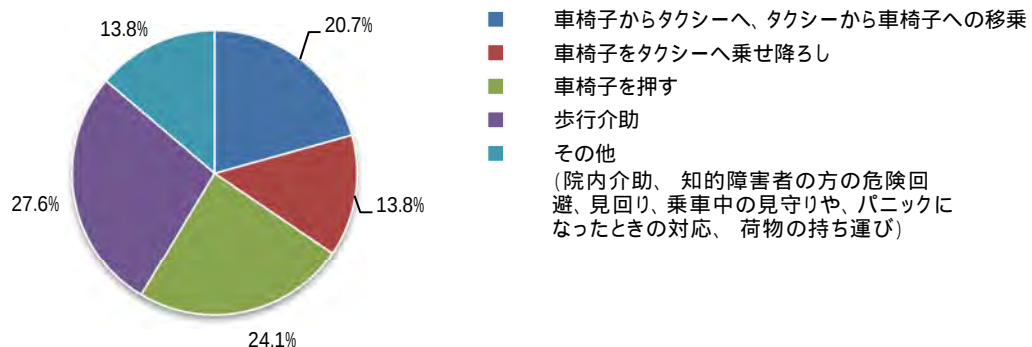


図 1-36 福祉有償運送の介助内容

資料：事業者アンケート結果(H24.10)

3 倉敷市の生活交通の課題

(1) 生活交通の課題

ア 鉄道

■ 駅南北の連絡

JR倉敷駅周辺では、市中心部が鉄道により分断されており、災害時等の緊急時に避難が難しい状況となることが考えられます。

このことから、踏切除却や道路との立体交差を一挙に行い、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推進する必要があります。

■ 交通結節点の強化

鉄道間や路線バス、タクシー、自家用車、自転車等の結節点として、駅舎及び駅前広場のバリアフリー化と利便性の向上を図る必要があります。

■ 利用の促進

鉄道全体の利用者数は増加傾向にありますが、水島臨海鉄道や井原鉄道はほぼ横ばいの状況であることから、積極的に利用促進策や啓発に取り組む必要があります。

イ 路線バス

■ バスサービスの維持・充実

サービスレベルの低下に伴う利用者離れなどの悪循環を防ぐため、利用目的やニーズを適切に反映した、利便性の高いサービスを提供する必要があります。

■ 利用の促進

バス利用者の減少に歯止めをかけるため、積極的に利用促進策や啓発に取り組む必要があります。

■ バリアフリー化

遅れているノンステップ、ワンステップバス車両の導入や停留所等のバリアフリー化を推進する必要があります。

■ バス路線の維持

バス事業者だけで路線を維持することに限界が生じていることから、行政支援のあり方を検討する必要があります。

ウ 地域公共交通

(a) コミュニティバス

■ 効率的な運行形態への再編

運行の効率化と利便性向上を図るため、再編運行を行ったものの、利用者数の減少に歯止めがかかっていないことから、再度、見直しが必要です。

また、船穂・真備地区の運営主体は、地域ではなく行政主導となっていることから、地域公共交通として運行方式等の統一化を図る必要があります。

(b) 乗合タクシー

■ 乗合タクシーの導入促進

乗合タクシーの運行地域が拡大しないことから、各地域で導入しやすい仕組みに見直す必要があります。

エ タクシー

タクシー関係者の自主的な取組や、交通不便地域の移動手段として、タクシーを活用するなど、事業の適正化及び活性化を推進する必要があります。

オ 福祉交通

(a) 福祉輸送（介護・福祉タクシー）

税金、車検費用、保険料、ガソリン代、講習や資格取得のための費用など、必要経費の確保が必要です。

(b) 福祉有償運送

税金、車検費用、保険料、ガソリン代、講習や資格取得のための費用など、必要経費を確保するとともに、利用者に対し運送者の情報提供を行うなど、普及を図る必要があります。

カ 車を自由に使えない人の課題

交通不便地域における高齢者などの移動手段として、地区内に点在する利用者にも対応した生活交通を確保する必要があります。

また、高齢者ドライバーの交通事故が増加している中、他に移動手段がないため、自動車免許を返納できないことなどから、移動手段を確保することで免許返納を促進する必要があります。

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の外出を支援する必要があります。

(2) 倉敷市における生活交通の課題

○ 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。

第2章 倉敷市の目指す生活交通

1 倉敷市の目指す将来像

(1) 上位計画・関連計画の概要

ア 倉敷市第六次総合計画（平成23年3月策定）

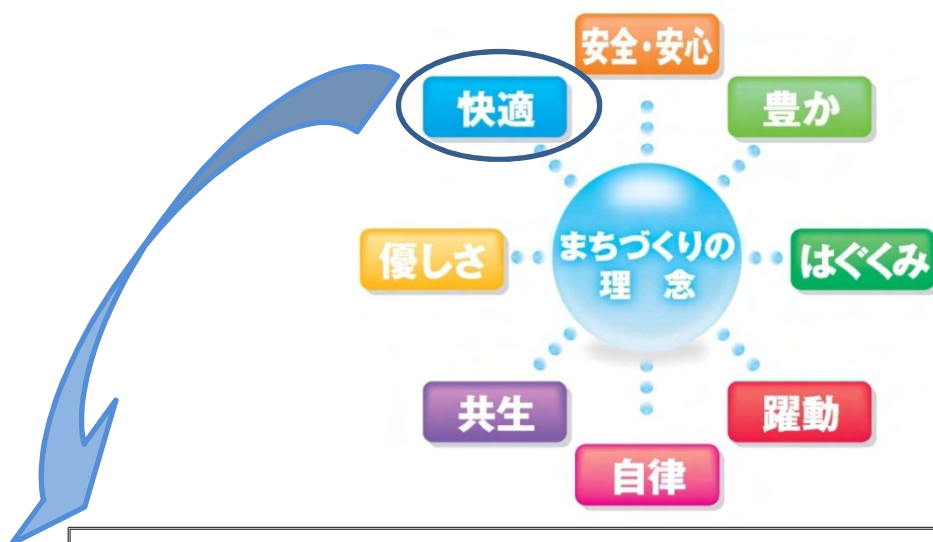
■ 倉敷市のめざす将来像

『自然の恵みと ひとの豊かさで 個性きらめく倉敷』

■ 基本構想の期間

平成23年度から平成32年度までの10年間

■ まちづくりの理念



めざすまちの姿 交通弱者が不便なく行きたいところに行くことができる

● 施策(抜粋)

「交通弱者などが移動しやすい環境をつくる」

● 基本方針(抜粋)

- ・地域や企業、公共交通事業者と連携し、環境負荷の少ない公共交通のサービスを充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進し、高齢者などだれもが移動しやすい公共交通機関の確保に努めます。
- ・主要な駅及びその周辺地区の公共交通関連施設について、バリアフリー化を推進し、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をつくります。また、公共交通機関の利用が困難な交通弱者には、その他の交通手段の確保にも努めます。

交通弱者：運転免許や自家用車、それに代わる交通手段を持たず、公共交通機関しか利用することができない、高齢者や子ども、障がい者等

イ 倉敷市都市計画マスタープラン（平成21年3月策定）

上位計画である倉敷市総合計画や国・県の将来計画などを踏まえて、倉敷市における都市の将来像や土地利用を明らかにした、各地域のまちづくりの方針を定めています。

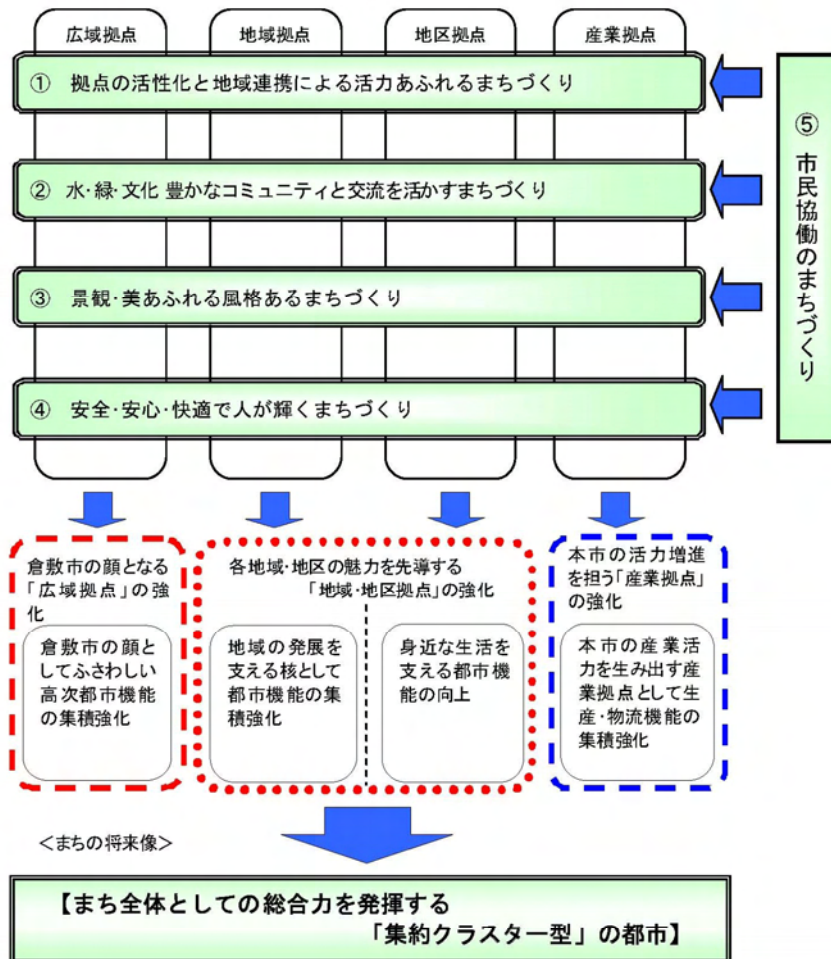
■ まちづくりの理念

『市民と創る ころろゆたかな 倉敷』～豊かさ創造、豊かさ実感～

■ 目標年次 計画策定された平成21年から概ね20年後（平成40年）

■ まちづくりの目標・まちの将来像

<都市構造の基本方針とまちづくりの目標>



- ・ 広域拠点・・・JR倉敷駅周辺の本市中心部
- ・ 地域拠点・・・児島、玉島、水島の中心部
- ・ 地区拠点・・・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

「集約クラスター型」の都市とは
「クラスター」とは花やブドウの房の意味であり、倉敷市の将来像としての「集約クラスター型」の都市とは、都市機能の一極集中をめざすのではなく、倉敷・児島・玉島・水島・庄・茶屋町・船穂・真備の各拠点及び臨海部の産業拠点の特色に応じた都市機能の充実・強化を図り、拠点間相互の連携を強化することによって、まち全体として総合力を発揮する都市の形成をめざすものです。

ウ その他の関連計画

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の他にも、交通に関する関連計画があります。

○ **倉敷市交通バリアフリー基本構想**（平成18年3月策定）

高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進

○ **倉敷市中心市街地活性化基本計画**（平成22年3月策定）

歩いて楽しい、暮らしやすいまちを形成

○ **倉敷市第二次環境基本計画**（平成23年3月策定）

クリーンな大気環境の保全、温室効果ガス削減の取り組みの推進等

○ **クールらしきアクションプラン(倉敷市地球温暖化対策実行計画)**(平成23年2月策定)

低炭素モデル街区の形成推進、エコ移動の推進等

○ **倉敷市高齢者保健福祉計画**（平成24年3月策定）

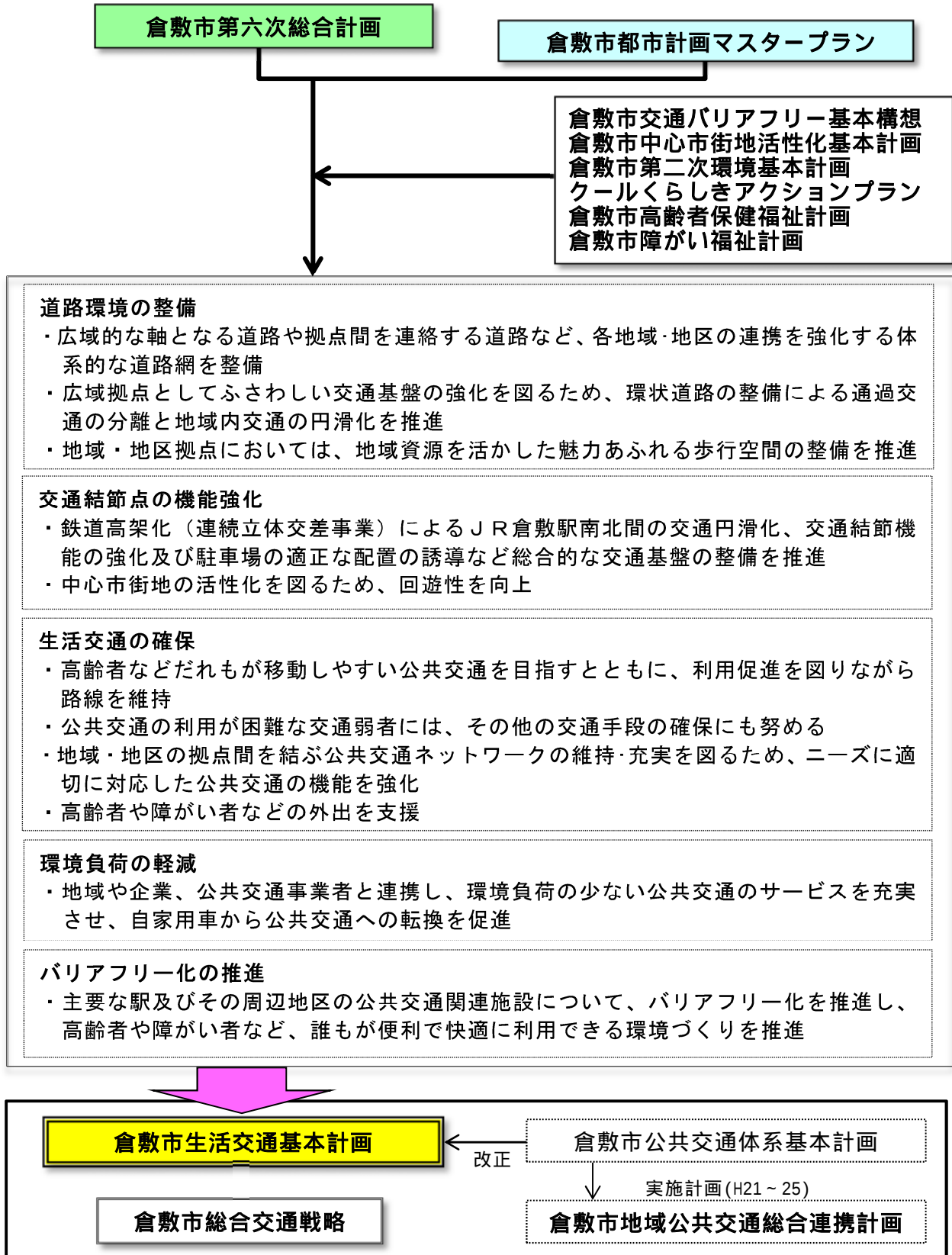
乗合タクシーの運行支援、交通弱者の移動支援等

○ **倉敷市障がい福祉計画**（平成24年3月策定）

外出やコミュニケーションの支援

(2) 上位・関連計画と本計画の位置づけ

本基本計画の上位計画や関連計画から、将来めざすべき生活交通の方向性が次のように示されています。



2 生活交通の将来像

本市は、地域・地区拠点が点在した、クラスター（花やブドウの房）型の都市構造であることから、サービスレベルの高い公共交通ネットワークが維持され、さらに、地域・地区間相互の連携を図るため、様々な移動手段が提供されている「まち」を目指します。

- 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、広域拠点を経由し、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」

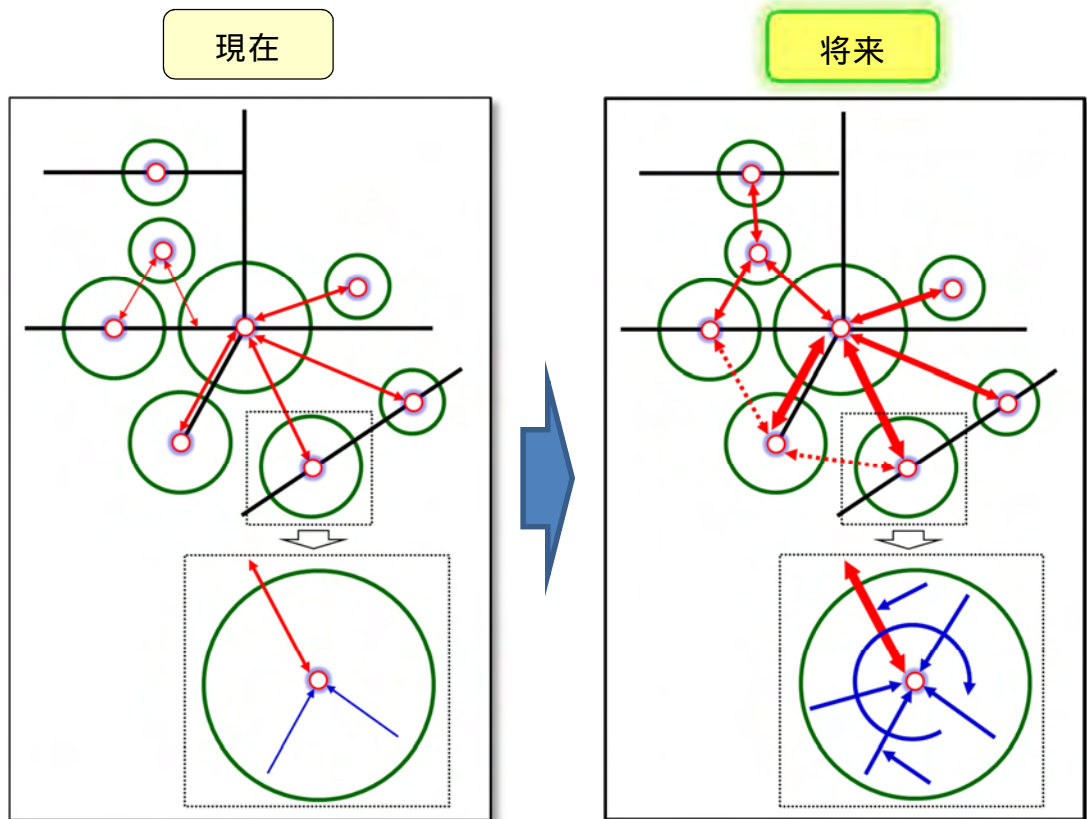
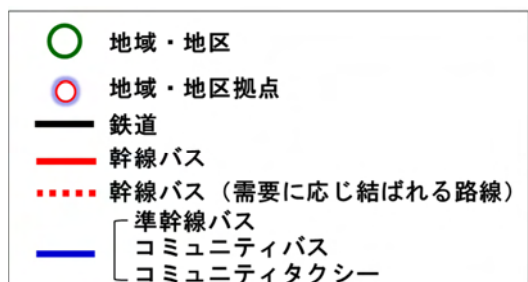


図 2-1 公共交通ネットワークの将来像



第3章 倉敷市における生活交通の基本方針

1 基本方針

(1) 基本理念

本基本計画は、倉敷市第六次総合計画の目指す将来像である「自然の恵みと ひとの豊かさで 個性きらめく倉敷」を展望した上で、市内各地域の生活交通の現状や課題を踏まえ、市民と協働により生活交通の維持とサービスの充実を図るなど、誰もが利用しやすく利便性の高い生活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、
みんなで生活交通を「つくり」「守り」「育て」ます～

(2) 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、多くの人々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。

(3) 基本方針

既存の公共交通ネットワークや施設を活用し、地域特性を踏まえながら、地域・地区の連携が図れるよう、今後、本市が目指すべき生活交通の基本方針を以下のように定めます。

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します。
- ・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します。

まちなか（広域拠点となる倉敷駅周辺中心市街地）

- ・鉄道や路線バスにより各地域・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するとともに、歩いて楽しい回遊性の高いまちづくりを推進します。

地域・地区間

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

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します。

生活交通による移動手段

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します。

車を自由に使えない人

- ・高齢者、障がい者など、車を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します。

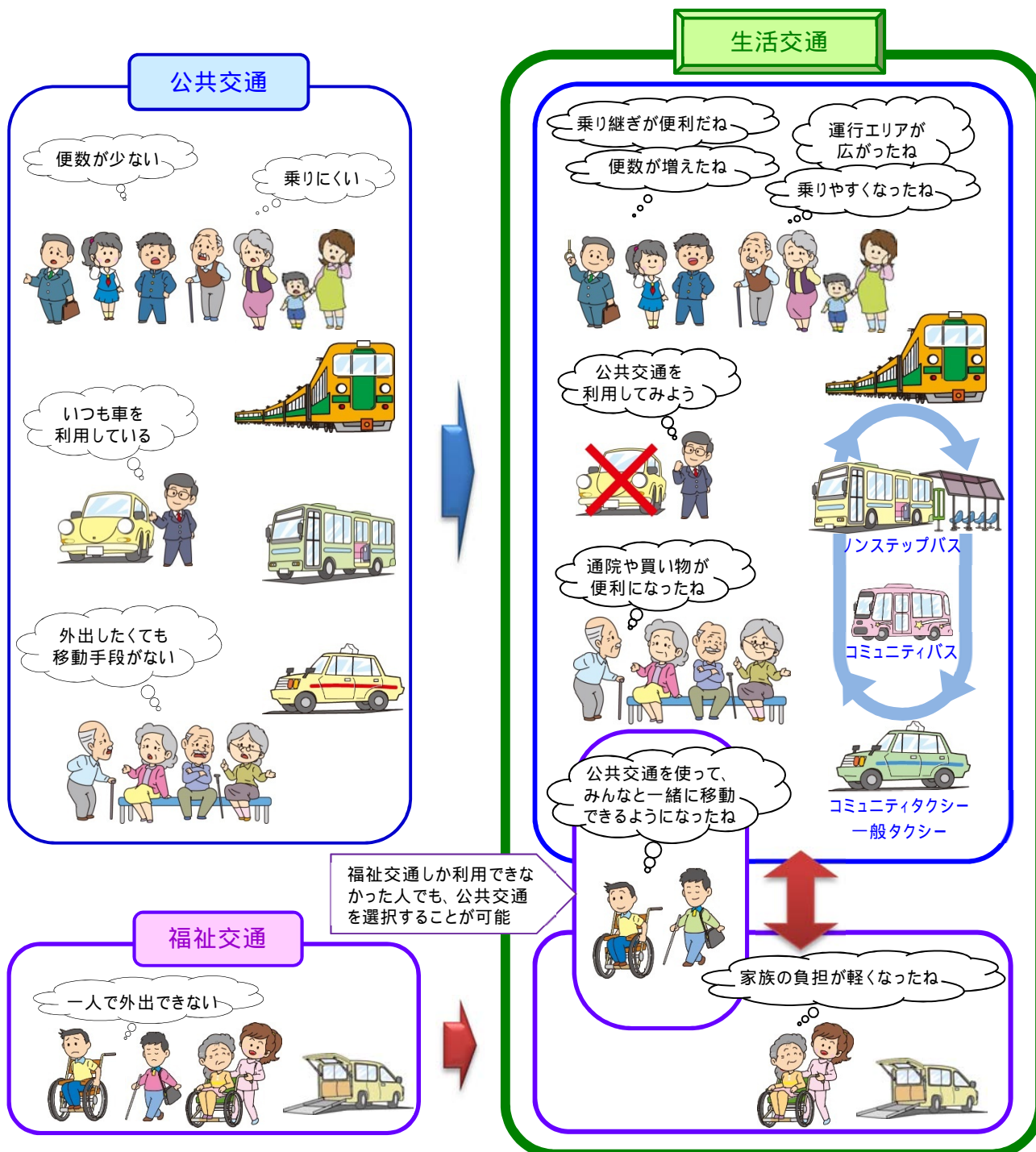
公共交通を利用できない人

- ・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します。

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

今まで

これから



- ・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

図 3-1 公共交通と福祉交通が目指す方向性

2 生活交通の位置づけ

(1) 地域公共交通の位置づけ

生活交通は、路線が決まっているものと、自由に移動できるもの、輸送力の大小、利用目的など様々であることから、生活交通としてのサービス内容や役割により、その位置づけを行います。

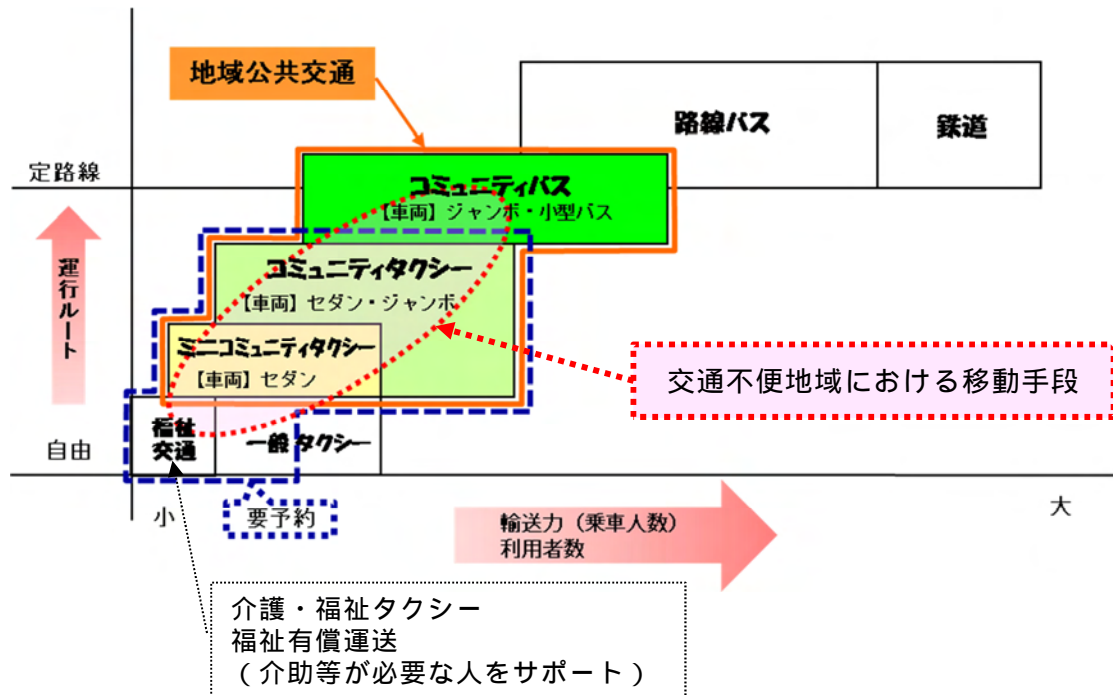


図 3-2 生活交通のサービスレベルによる区分

新たに、コミュニティバス、乗合タクシーを統合し、3つの区分に分類します。
地域公共交通 コミュニティバス、コミュニティタクシー、ミニコミュニティタクシー

		地域公共交通		
		ミニコミュニティタクシー	コミュニティタクシー	コミュニティバス
運行日		2～3日/週	5日/週	5～7日/週
便数		4便/日（2往復）	4便/日（2往復）以上	8便/日以内
車両		セダンタクシー	セダン・ジャンボタクシー	小型バス
停留所		標識、ゴミステーションなどの施設	標識	
路線		地域内の停留所を最短ルート（任意）で結び、目的地や最寄り駅、幹線バスと接続【面】	決められた路線の各停留所を結び、目的地や最寄り駅、幹線バスと接続【線】	
利用方法		予約あり	予約なし（定時）	
特徴	利用者	少ない（点在）	比較的多い（ある程度まとまっている）	
	エリア	小規模な地域	広域又は小規模地域が連続	

表 3-1 地域公共交通のサービスレベルによる区分

(2) 福祉交通の位置づけ

近年、過疎化の進行や少子高齢化の進展により、地域や都市の構造も大きく変化しつつある中で、移動制約者の福祉輸送サービスに対するニーズも急増し、また多様化しています。

このことから、障がい者や介助が必要な方など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供する福祉輸送（介護・福祉タクシー）、福祉有償運送は、一般タクシーでは十分なサービスが提供できない場合の移動手段として、重要な役割を担っています。

一人では公共交通機関を利用することが困難な人の対応

福祉交通

福祉交通	利用者	サービス内容	特徴
福祉タクシー	身体障がい者、要介護認定者、支援認定者、肢体不自由・内部障がい・知的障がい・精神障がいその他の障がいにより単独での移動が困難な者で単独でタクシー等の公共交通機関を利用できない者	・通院、行楽、買い物、旅行、施設への送迎 ・移動先での付き添い介助サービス（ただし、資格のある乗務員の場合のみ）	・介護保険適用不可 ・タクシー、福祉限定タクシー事業者が輸送
介護タクシー	要介護認定者	・ケアプランに基づく病院等の送迎 ・移動先での付き添い介助サービス	・介護保険適用可能 ・タクシー、福祉限定タクシー事業者が輸送
福祉有償運送	身体障がい者、要介護認定者、要支援認定者、その他肢体不自由・内部障がい・知的障がい・精神障がい者等で一人では公共交通が利用できない者で、旅客名簿に記載された者	・通院、行楽、買い物、旅行、施設への送迎 ・移動先での付き添い介助サービス	・タクシー上限運賃の概ね1/2の範囲内（営利を目的としない範囲） ・NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が輸送

表 3-2 福祉交通のサービスレベルによる区分

3 公共交通の路線分類

本市の公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ためには、都市構造上や役割などにより公共交通を分類し、それぞれに見合った施策を検討する必要があります。

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

表 3-3 公共交通の路線分類

分類	対象路線	役割
幹線	- 全ての鉄道 - 広域拠点と地域・地区拠点間または地域拠点同士を結ぶバス路線のうち主要な路線	- 広域・地域・地区拠点間の連携強化を図る - 広域・地域・地区内の移動手段を担う
準幹線	幹線及び支線以外の路線	広域・地域・地区拠点間及び地区内等の移動手段を担う
施設連結型準幹線	特定施設への利用が主である路線	商業施設、大学等への移動を担う
支線	- 広域・地域・地区内の拠点や主要施設等を結ぶ路線 - 幹線・準幹線に接続（フィーダー）する路線 - 廃止代替路線	- 広域・地域・地区内での移動手段を担う - 住宅地と駅、主要停留所などを結び、乗り継ぎにより他の広域・地域・地区への移動を担う
特定路線 (準幹線のうち特に重要な役割を担う路線)	広域・地域・地区拠点と旧中心市街地を結ぶ路線	広域・地域・地区拠点と旧中心市街地の移動手段を担う
	中心市街地及びその周辺を循環する路線	中心市街地内の移動の利便性を向上する
	広域・地域・地区拠点と水島コンビナートを結ぶ路線	エコ通勤を推進する

表 3-4 公共交通の路線分類の考え方

施設連結型準幹線

路線が鉄道駅を起点とし、施設を終点とした形で連結しており、利用者の多くが施設へ行くために利用していると想定される路線。ただし、幹線は運行距離が長く利用目的が特定できないことや、支線は地区内の生活交通を担っており、特定施設利用等の単一目的に分類できないことなどから、準幹線についてのみ施設連結型に分類。

広域拠点（倉敷駅を中心とする地区）、地域拠点（水島、児島、玉島）、地区拠点（庄、茶屋町、船穂、真備）〔倉敷市都市計画マスタープランより〕

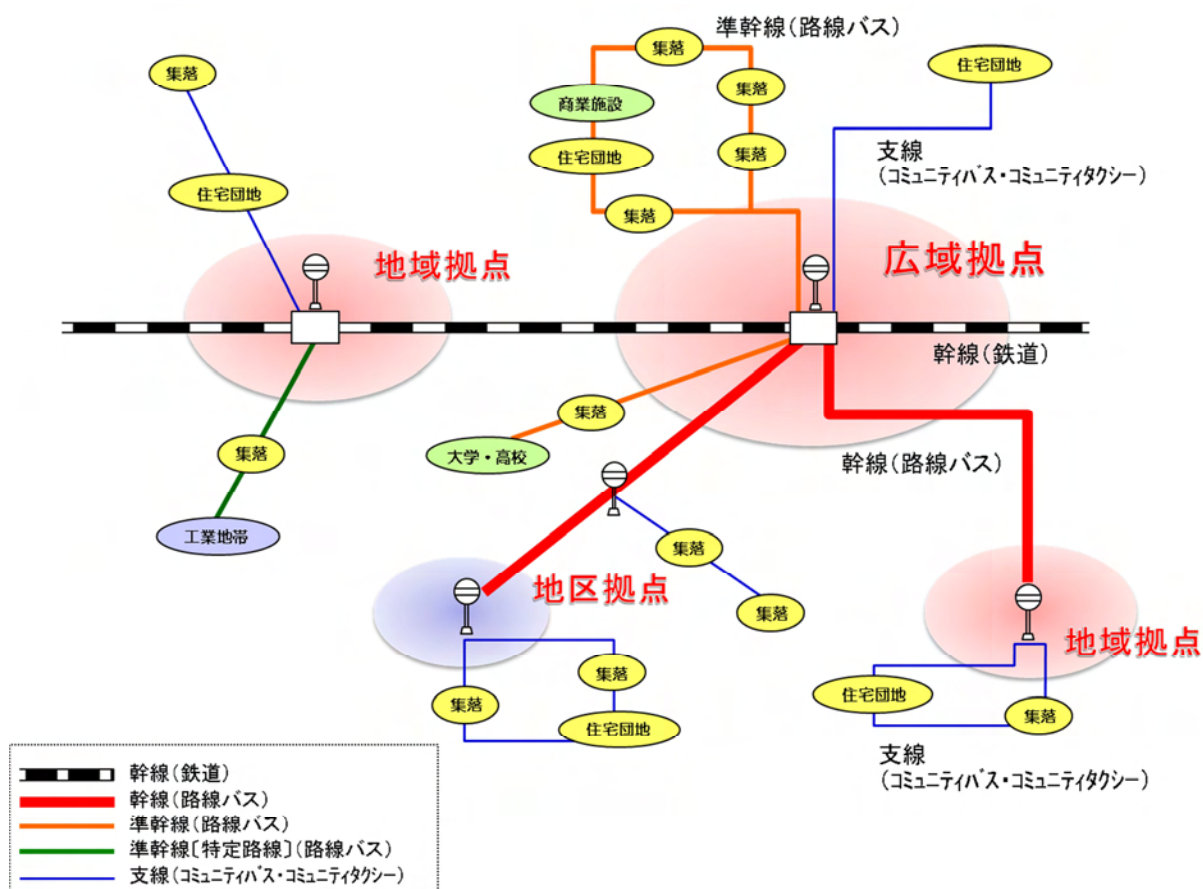


図 3-3 路線分類による公共交通体系イメージ図

4 交通不便地域等の対応

バス路線の廃止や交通不便地域では、路線、運行時刻、運行便数など、地域のニーズを反映し、効率的で持続可能な運行が可能である、地域が主体となり運行する地域公共交通により、移動手段を確保します。

交通不便地域等の対応

地域が主体となり運行する地域公共交通

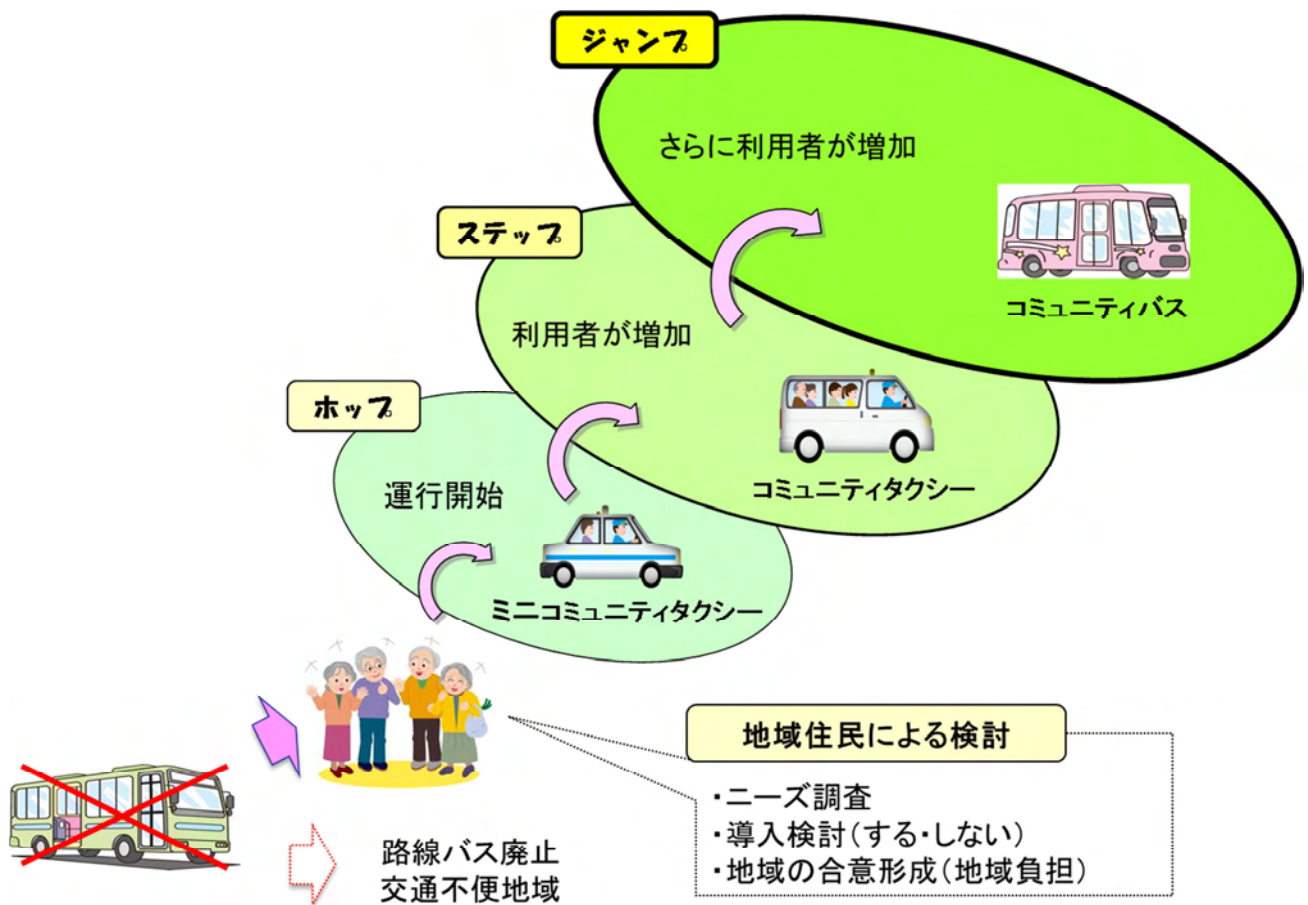


図 3-4 地域公共交通導入の流れ

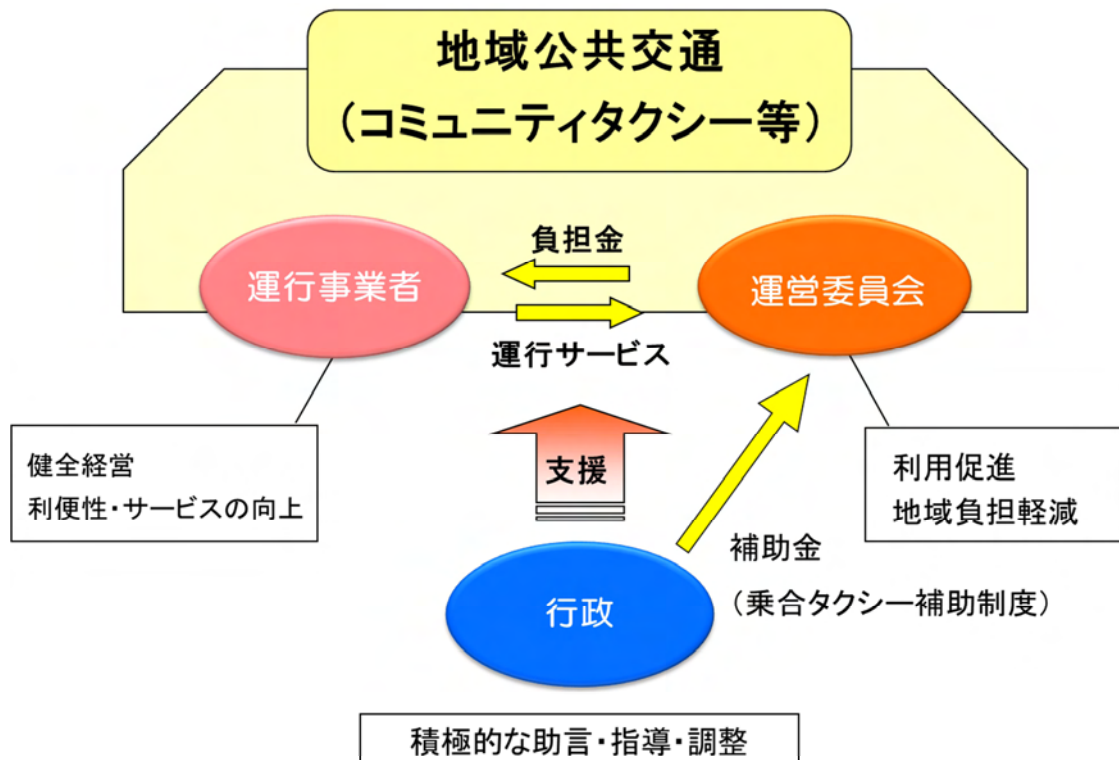


図 3-5 地域公共交通導入後の役割

倉敷市乗合タクシー補助制度（補助金交付の条件）

- 自治会等に乗合タクシー事業の運営を行う組織があること。
地域のニーズが反映しやすく、地域の実情に見合った、路線、運行時刻、運行便数などを設定でき、マイバス意識が高まります。
- 運行経費の一部を自治会等が負担していること。
利用者数や運行経費などの状況を把握し、負担が増えないよう努力することで、身の丈に合った持続可能な運行ができます。
- 運行に使用する車両は、乗合タクシー事業者自らが保有する車両であること。
空車待ちのタクシー車両を有効に活用することができます。

『地域住民』地域主体の組織を設置し、運行計画の策定や地域の合意形成を図る。

『交通事業者』運行計画への助言、運行に関する手続き、安全な運行を行う。

『行政』運行計画への助言、関係者の協議・調整、運行費等の一部を地域に対し支援する。

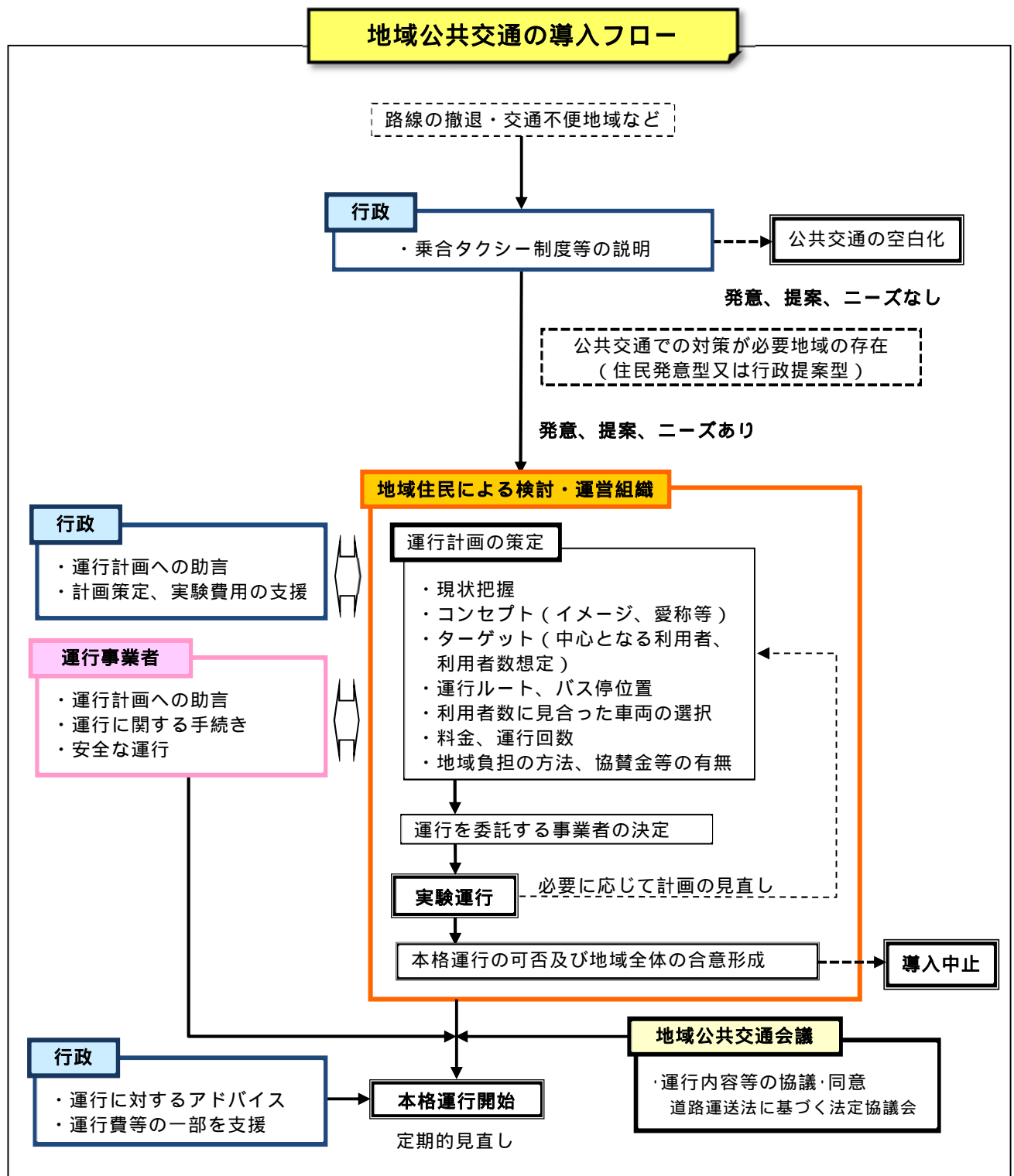


図 3-6 地域公共交通の導入フロー

5 市内の公共交通ネットワーク

市内の公共交通体系としては、地域・地区間が鉄道、路線バス（幹線）により結ばれ、地域・地区拠点となる駅、停留所を結節点として、路線バス（準幹線線）やコミュニティバス、コミュニティタクシーなどの地域公共交通が接続されるなど、それぞれの特徴が生かされたネットワークを形成する必要があります。

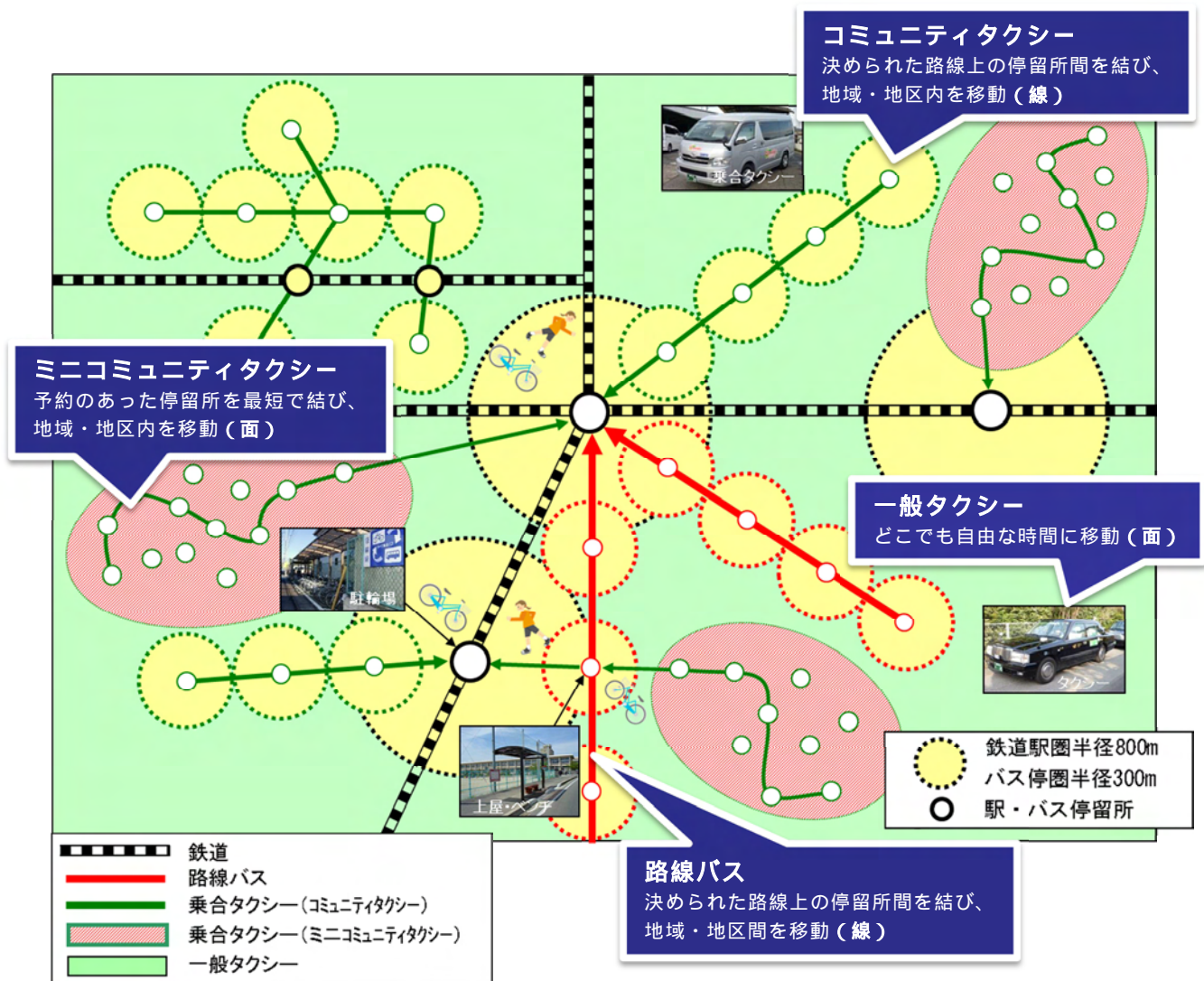


図 3-7 地域・地区内の公共交通ネットワークモデル図

コミュニティバス・タクシー：比較的利用の多い地域の移動を、路線（線）で結ぶ
ミニコミュニティタクシー：世帯数の少ない小規模な団地や、利用者が点在した地域など、コンパクトなエリア（面）をカバー
一般タクシー：路線バス、地域公共交通が運行されていない地域をカバー

6 市民、地域企業、交通事業者、行政の役割

公共交通を、市民、地域企業、交通事業者、行政が一体となって「つくり」「守り」「育てる」ためには、公共交通の分類に応じて、各々の役割を果たしながら、協力し合っていく必要があります。

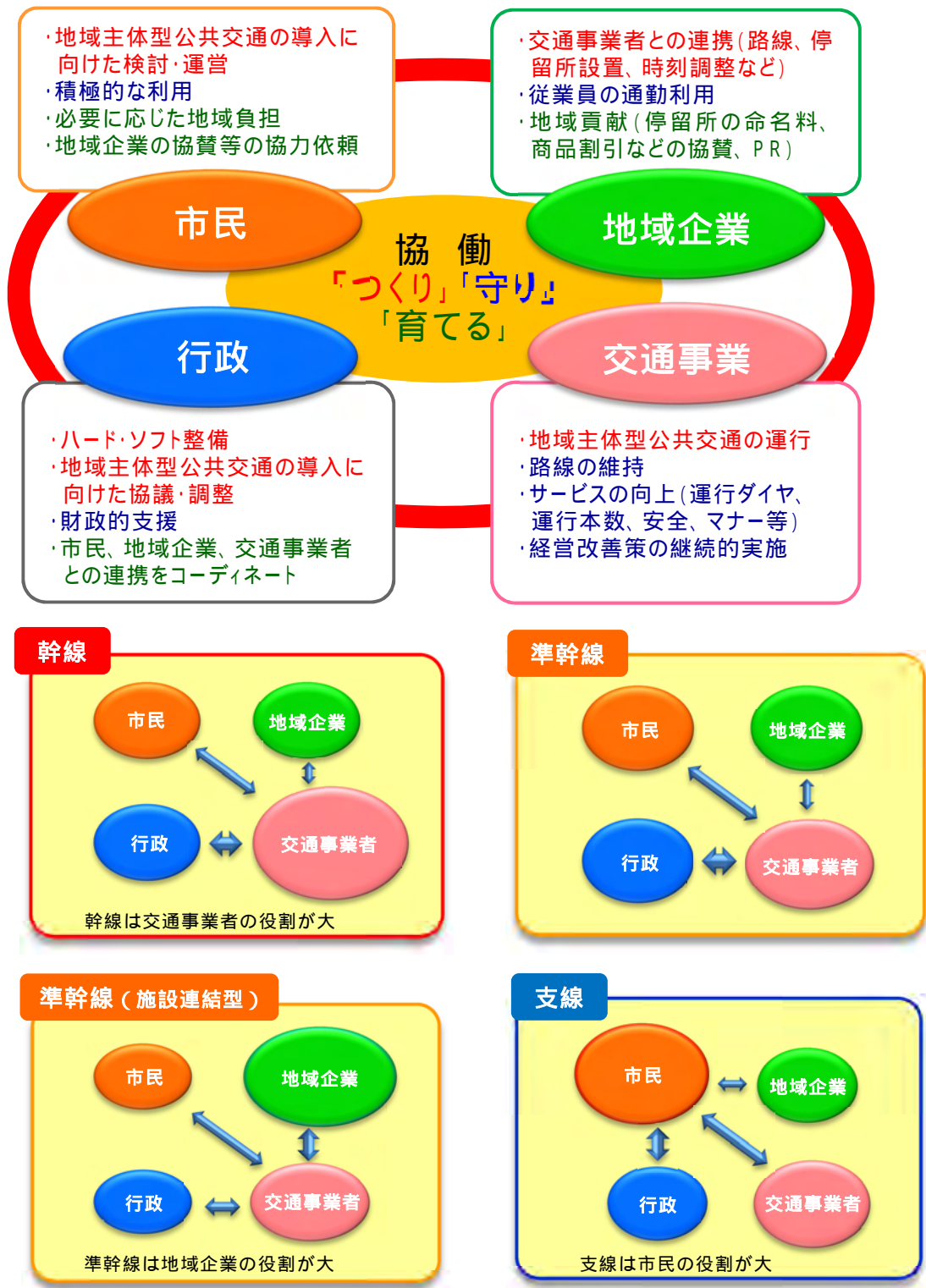


図 3-8 公共交通の路線分類による役割分担

第4章 「つくり」「守り」「育てる」ための施策

1 施策の基本的な考え方

「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」「育てる」ためには、現状の路線を維持するだけではなく、生活交通に求められているニーズと将来像を踏まえ、持続可能な運行が行えるよう施策を展開する必要があります。

2 各地域・地区における整備のあり方

本市は、クラスター（ぶどうの房）型多の都市構造であり、各地域・地区それぞれが、個性あるまちを形成しています。従って、各地域・地区における公共交通の役割も異なっていることから、それらを考慮した整備が必要です。

共通

交通不便地域等の移動手段の確保
 利便性・快適性の向上
 利用促進・意識啓発
 わかりやすい情報提供
 接遇やマナー向上
 交通結節点機能の強化
 走行環境の整備
 待合環境の整備
 バリアフリー化の推進
 高齢者や障がい者などに対する福祉支援

倉敷地域

ＪＲ倉敷駅を中心とした交通結節点機能の強化
 ・本市の広域的な玄関口にふさわしい交通拠点として、誰もが便利で快適に利用できる駅及び駅前広場の環境を整備
 ・各地域・地区拠点を結ぶ公共交通の充実及び乗り継ぎの利便性を向上することで、連絡・連携を強化
 幹線道路網等の整備
 ・ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差化や都市計画道路の整備による、交通渋滞の緩和及び公共交通の走行環境を改善
 中心市街地の活性化と観光拠点の回遊性の向上
 ・中心市街地活性化を図り、美観地区をはじめとする観光客等の回遊性を向上

水島地域

水島臨海鉄道の利用促進

- ・ＪＲ倉敷駅での乗り継ぎの利便性を向上することで、倉敷地域等との連絡・連携を強化
- ・パークアンドライド駐車場及び駐輪場を活用した利用促進

水島臨海工業地帯の企業との連携

- ・エコ通勤等の実施により、自家用車から公共交通への転換を促進し、環境負荷の軽減や利用を促進

児島地域

ＪＲ児島駅を中心とした交通結節点機能の強化

- ・四国方面からの玄関口として、公共交通の乗り継ぎの利便性を向上することで、倉敷地域等との連絡・連携を強化

観光拠点の回遊性の向上

- ・鷲羽山をはじめとする観光地へ、公共交通を利用した観光客等の回遊性を向上

玉島地域

ＪＲ新倉敷駅を中心とした交通結節点機能の強化

- ・市内唯一新幹線が停車する西の玄関口として、倉敷地域等との連絡・連携を強化
- ・市街地とＪＲ新倉敷駅周辺の新市街地を結ぶ公共交通の維持・充実

庄地区

ＪＲ中庄駅を中心とした交通結節点機能の強化

- ・医療施設や教育機関等が集積した東の玄関口として、駅のバリアフリー化を図り、倉敷地域等との連絡・連携を強化

茶屋町地区

ＪＲ茶屋町駅を中心とした交通結節点機能の強化

- ・倉敷・児島地域、岡山市を結ぶ交通結節点として、公共交通の乗り継ぎの利便性を向上することで連絡・連携を強化

船穂地区

コミュニティタクシーの利用促進

- ・地域が主体となった運行形態化
- ・コミュニティタクシーによる倉敷・玉島地域、真備地区等との連絡・連携を強化

真備地区

コミュニティタクシーの利用促進

- ・地域が主体となり運行するコミュニティタクシーを、便利で効率的な運行に再編し、倉敷地域、船穂地区等との連絡・連携を強化

井原鉄道の利用促進

- ・コミュニティタクシーとの乗り継ぎの利便性を向上することで、倉敷地域等との連絡・連携を強化
- ・パークアンドライド駐車場及び駐輪場を活用した利用促進
- ・ＪＲ倉敷駅乗入れによる利便性向上、利用者の拡大

3 これまでに取り組んだ施策

平成20年3月に策定した「倉敷市公共交通体系基本計画」及び、平成21年3月に策定した「倉敷市地域公共交通総合連携計画」において、地域公共交通の活性化を図るため、さまざまな事業を実施してきました。

	実施事業	実施年度
地域との協働による再編	西坂地区乗合タクシー再編	H22
	・利用の多い便をジャンボタクシー(9人乗)で定時運行(一部) ・運行エリアの拡大	
	船穂地区コミュニティバス再編及び試験運行	H21～H23
	・車両を中型バスからジャンボ車両に小型化し、運行エリアを拡大 ・利用の少ない路線のデマンド化 ・JR西阿知駅へ乗り入れ ・停留所の増設 ・距離制料金を均一化	
公共交通利用に関する意識啓発	真備地区コミュニティバス再編及び試験運行	H20～H22
	・東西路線を1路線に統合し、左右両周りで運行 ・南の地区を南路線として別途、定時運行の乗合タクシー(ジャンボ、セダンタクシー車両)で運行 ・余裕のあるダイヤ設定で、安全性を向上 ・利用者の少ない日曜日、祝日を運休 ・便数の減便、料金の値上げ	
	水島コンビナートエコ通勤	H22
	・水島コンビナートの企業に勤務する従業員を対象にエコ通勤を実施 ・H20、21年度:主要企業11社の従業員800人が参加 ・H22年度:中小規模の企業7社の従業員135人が参加	
	バス教室	H22 H23
	・小学生等を対象としたバスの乗車体験(バス停留所でのマナー、乗降、車内でのマナー、両替の仕方、料金の支払、車椅子によるバリアフリー体験、交通安全) ・児童の感想文や保護者アンケート調査を実施	
	ICカード等利用促進チラシの作成、バスラッピング	H22 H23
	・ICカードの利用方法や割引情報などのPRチラシを通勤・通学者、転入者などに配布 ・バス車両に地元特産ジーンズとICカードのラッピングを行いPR	



大型商業施設への乗り入れ
(船穂地区コミュニティバス)



ジーンズバスラッピング

	実施事業	実施年度
わかりやすい公共交通案内の充実	公共交通利用促進パンフレットの作成 ・公共交通の状況やお得な情報、マナーなどを掲載したパンフレットを作成し、転入者などに配布	H21
	公共交通マップの作成 ・バス等のマップを作成し、高校、転入者などに配布	H22
	公共交通乗換案内情報板の整備 公共交通時刻表検索システムの導入 ・JR倉敷駅改札前に専用の大型の液晶モニターを設置し、JRから水島臨海鉄道、路線バスへの乗り継ぎ時刻や乗り場情報等を案内 ・インターネットにより水島臨海鉄道や市内を運行する主な路線バスの運行時刻を検索するシステムを導入	H23
	乗換路線図等整備 ・各社共通の路線図を駅前バスターミナルへ設置(JR倉敷駅、児島駅)	H22 H23
利用者の利便性・快適性の向上	駅前広場の改修 ・ユニバーサルデザインに配慮し、バス乗り場を駅舎に近接化するなど、JR児島駅前広場を整備	H21
	バス停留所上屋整備 ・利用の多い停留所に上屋を整備(6箇所)	H22
	バス停留所標識等整備(新設路線) ・新たに循環路線を運行し、その停留所標識を設置	H23
	パーク＆ライド駐車場整備 ・井原鉄道川辺宿駅の高架下を有効利用し、パーク＆ライド駐車場(無料)を増設(既存41台+新設15台=56台) ・水島臨海鉄道水島駅の高架下を有効利用し、パーク＆ライド駐車場(有料)を整備(既存3台+新設16台=19台)	H22 H23
	駅駐輪場整備 ・福井駅駐輪場上屋、照明施設設置(既存52台) ・球場前駅駐輪場、上屋、照明施設設置(南側12台+北側16台=31台)	H23
	誘導案内板整備 ・JR倉敷駅から商店街、美観地区等まで、わかりやすい誘導案内サインや周辺地図を設置	H22～



新設した駐輪場(球場前駅)



新たに設置した誘導案内サイン(倉敷駅南口)

4 「つくり」「守り」「育てる」ために必要な施策

「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、次の施策を展開します。

(1) 生活交通の確保

地域主体による生活交通の拡大

バス路線の廃止代替や交通不便地域では、地域が主体となり運行するコミュニティタクシーの導入により、移動手段を確保します。

コミュニティタクシーの運行に必要な地域負担の割合を軽減するなど、地域に導入しやすい乗合タクシー制度（市補助制度）に見直します。

小規模な団地や利用者が広域に点在している地域などにも導入しやすい運行方式を取り入れたミニコミュニティタクシーの普及を目指します。

コミュニティタクシーの導入を計画する地域で、需要予測や本格運行の可能性を検証するため実施する試験運行を支援します。

本市における地域公共交通の考え方や乗合タクシー制度を広く市民に知っていただくため、パンフレット等を作成し、導入を検討している自治会などで出前講座や説明会を開催するなど、コミュニティタクシーの普及促進を図ります。



コミュニティタクシーの試験運行



出前講座

コミュニティタクシーの再編

船穂・真備地区コミュニティタクシーを、利用しやすく効率的な運行方式に再編します。

船穂・真備地区コミュニティタクシーを、他地区と同様に、行政から地域主体の公共交通へ移行するなど、市全体の統一化を図ります。

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において、予約すれば市内のどこでも利用できる特色を生かし、一般タクシーを活用し、当該地域で利用できる仕組みづくりなどを検討します。

(2) 利便性・快適性の向上

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は、鉄道、路線バス及びコミュニティバス、コミュニティタクシーとのフィーダー接続がスムーズに行えるよう、利便性の高い運行時間帯、運行回数の確保を目指します。

幹線を補完する準幹線バスは、日常生活に利用できる最低限の運行時間帯、運行回数の確保を目指します。

運行時間帯、運行回数の維持・充実に努めるとともに、バス路線を維持するため、補助制度を見直します。

目標	最低限必要な 運行時間帯		平日の朝・夕の通勤、通学等の時間 平日の朝・昼の通院、買い物等の時間
	路線バスの 運行回数	幹線	朝・夕：1時間当たり2回以上（30分に1回以上） 昼・夜：1時間当たり1回以上 平日：1日当たり26回以上
		準幹線	朝・夕：1時間当たり1回以上 昼・夜：2時間当たり1回以上 平日：1日当たり4回以上（2往復以上）

利用しやすいダイヤ

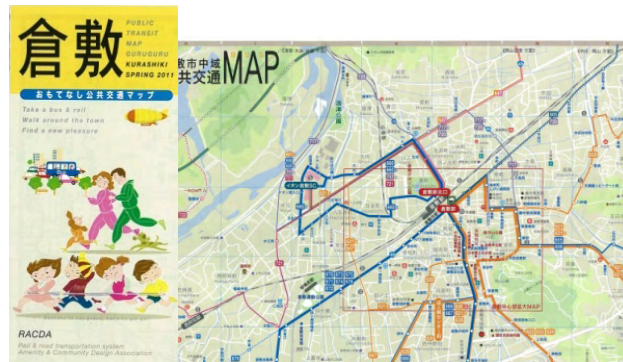
交通事業者間で連携を図り、利用者が乗り換えしやすい接続ダイヤ及び、毎時の発車時刻が固定され、利用者にとって覚えやすいパターンダイヤ化を目指します。施設連結型のバス路線などにおいては、企業（商業施設、医療機関等）との協働により、施設内への乗り入れや停留所設置、ダイヤ設定など、利便性の高いサービスの提供に努めます。

わかりやすい情報提供

交通事業者は、駅やバスターミナル、停留所において、だれもがわかりやすい路線図、時刻表、料金表などを表示します。

交通事業者のホームページにおいて、路線図、時刻表、料金表などをわかりやすく掲載するとともに、インターネットで路線バスや水島臨海鉄道の運行時刻が検索できるシステム「けんさくくん」などの活用により、市ホームページでも情報提供に努めます。

鉄道や路線バスなどの公共交通マップを作成し、市民、市内への転入者、大学・高校などの新入生、バス教室を受講する児童に配布するなど、普段、公共交通を利用しない人にも、運行状況などをわかりやすく情報提供します。



公共交通マップ

待合環境の改善

コミュニティタクシーなどの乗り継ぎ地点となるバス停留所に、立地条件や必要性に応じて、上屋やベンチを整備します。

バスが利用できるエリア（バス停圏域）を拡大するため、最寄りのバス停まで自転車で移動できるよう、停留所付近への駐輪場整備を検討します。



バス停留所上屋の整備

さらなる利便性向上

倉敷駅周辺中心市街地の活性化及び、高齢者などの移動手段の確保、観光客の移動利便性を確保するため、車より便利なまちなかを目指して公共交通の利便性を向上し、さらに、まちづくりの一環として、商工会議所などと連携し、新たな循環バスの導入を検討します。

(3) 利用促進・意識啓発

利用促進キャンペーン・PRの実施

へ「鉄道の日」(10月14日)、「バスの日」(9月20日)にちなんだPRや、環境イベントなどにおいて、車両の展示や交通事業者のPRブースを設置するなど、利用促進キャンペーンを開催します。

JR西日本や路線バスで相互に利用できるICカードの利便性をPRします。高齢者ドライバーの事故防止や公共交通への転換を図るため、バス、タクシー等が割引となる「おかやま愛カード」(運転免許の自主返納者に警察が発行)の普及を推奨します。

地域や商業施設、医療施設などとの協働により、コミュニティタクシーなどの利用促進や啓発を行います。



イベントでのPR



商業施設等の協賛による利用促進

パーク&ライド、サイクル&ライドの利用促進

◇鉄道の利用圏域を拡大し、また、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場の利用促進を図ります。駅駐輪場の効率的利用を図るため、駐輪場の整理、空いている駐輪スペースへの誘導などを行います。



パーク&ライド駐車場の利用促進



サイクル&ライド駐輪場の利用促進

過度な自動車利用からの転換

◇公共交通機関の利用促進により、自家用車からCO₂排出量の少ない公共交通などへ転換することで、地球温暖化防止と公共交通の維持・充実を図るため、「エコ通勤」など、モビリティマネジメントによる公共交通利用の啓発を行います。



エコ通勤による公共交通利用啓発

公共交通の体験学習

◇利用者として次世代を担う小学生の児童などを対象に、鉄道・バスの乗車体験やマナー、バリアフリー、交通安全などの知識を学習する鉄道・バス教室を開催します。



小学校でのバス教室

接遇やマナー向上

◇交通事業者の社員の接遇やマナー、サービスを向上するため、利用者などの意見を収集し、その意見を反映していきます。

席のゆずり合いや走行中の安全啓発など、利用者のマナー意識の啓発を行います。

(4) 交通結節点機能の強化

鉄道等の整備

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推進するため、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業を推進します。

ＪＲ倉敷駅付近の鉄道高架化に合わせ、ＪＲと水島臨海鉄道との乗り継ぎ改善、利用しやすいバス、タクシー乗り場や、自家用車送迎スペースの確保、バリアフリー化など、利便性の高い駅前広場に整備します。

ＪＲ西阿知駅において、駅南側からも駅へアクセスできるよう、駅周辺の整備も含めて研究します。

人口密度の高い地区などで、鉄道の新駅設置を研究します。

井原鉄道の利便性を向上させるため、ＪＲ倉敷駅への乗り入れ実現の可能性などを研究します。

(5) バリアフリー化の推進

駅舎のバリアフリー化

ＪＲ倉敷駅において、駅自由通路から南口のバス、タクシー乗場、商店街方面などへ移動円滑化を図るため、１階、２階のデッキ、改札階を結ぶエレベーターを整備します。また、駅構内に障がい者対応の多機能トイレを整備します。

ＪＲ中庄駅において、橋上駅のある自由通路と駅南北口を結ぶ、エレベーターの整備を検討します。

バス車両のバリアフリー化

高齢者などに乗りやすいノンステップバスの導入を促進します。



ノンステップバス

(6) 福祉支援

高齢者や障がい者などに対する福祉支援

高齢者などの利用が多いコミュニティバス、コミュニティタクシーは、路線バスより利用料金が割高となることから、高齢者や障がい者に対し、利用料金の割引を新規に導入し、利用者負担の軽減を図るとともに、利用拡大を目指します。

一定の条件を満たす障がい者に対し、バスやタクシーの利用料金などを支援します。

障がい者などの外出を支援するため、福祉有償運送の運送者に対し、経費などの一部を支援するとともに、福祉有償運送の情報提供などを行います。

5 実施施策とスケジュール

施策の計画期間は、平成 25 年度から平成 34 年度までの 10 年間とし、次の施策を実施します。

施策の方向性	実施施策	計画期間				事業主体			
		H25～27	H28～30	H31～34	H35～	市民 (地域)	地域 企業	交通 事業者	行政
1 生活交通の確保	地域主体による生活交通の拡大	コミュニティタクシー運行エリアの拡大（試験運行）	●	●	●	○	○	○	○
		コミュニティタクシー普及促進パンフレット作成	●	●	●				○
		出前講座等の開催	●	●	●				○
	コミュニティバスの再編	船穂・真備地区コミュニティタクシーの再編	●	●	●	○	○	○	○
	タクシーの活用	タクシー活用の検討	●	●	●			○	○
2 利便性・快適性の向上	利便性の高い運行時間帯、運行回数	運行時間帯、運行回数の確保	●	●	●			○	
	利用しやすいダイヤ	ダイヤの改善	●	●	●		○	○	
	わかりやすい情報提供	公共交通マップの作成	●	●	●				○
	待合環境の改善	バス停留所上屋等の整備	●	●	●			○	
	さらなる利便性向上	新たな循環バス導入の検討	●	●	●		○	○	○
3 利用促進・意識啓発	利用促進キャンペーン・PRの実施	利用促進イベント等の開催	●	●	●			○	○
		ICカード等のPR	●	●	●			○	
		コミュニティタクシー等の利用促進	●	●	●	○	○	○	○
	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの利用促進	パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場の利用促進	●	●	●			○	
	過度な自動車利用からの転換	公共交通利用の啓発	●	●	●			○	○
	公共交通の体験学習	鉄道・バス教室の開催	●	●	●			○	○
	接遇やマナー向上	接遇の向上	●	●	●			○	
4 交通結節点機能の強化	鉄道等の整備	JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業	●	●	●				○
		JR倉敷駅バリアフリー整備	●	●	●			○	
5 バリアフリー化の推進	駅舎のバリアフリー化	JR中庄駅自由通路エレベーター整備の検討	●	●	●				○
	バス車両のバリアフリー化	ノンステップバスの導入促進	●	●	●			○	
6 福祉支援	高齢者や障がい者などに対する福祉支援	利用料金割引の新規導入	●	●	●				○
		バスやタクシーの利用料金などの支援	●	●	●				○
		福祉有償運送の情報提供	●	●	●				○

第5章 目指すべき指標

1 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。

指標 1	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)

【検証方法】 「まちづくり指標」アンケート調査

指標 2	H23	H28	H33
	現在値	中間目標値	最終目標値
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%

【検証方法】 公共交通圏のカバー人口 / 総人口

公共交通圏カバー人口：駅勢圏（半径 800m）バス停圏（半径 300m）内に住んでいる人口

指標 3	H22	H27	H32
	現在値	中間目標値	最終目標値
路線バスの利用者数	394 万人	(309 万人) → 351 万人	(225 万人) → 307 万人

上段：（将来推計人数）下段：目標人数

【検証方法】 交通事業者が実施する利用状況調査結果を集計

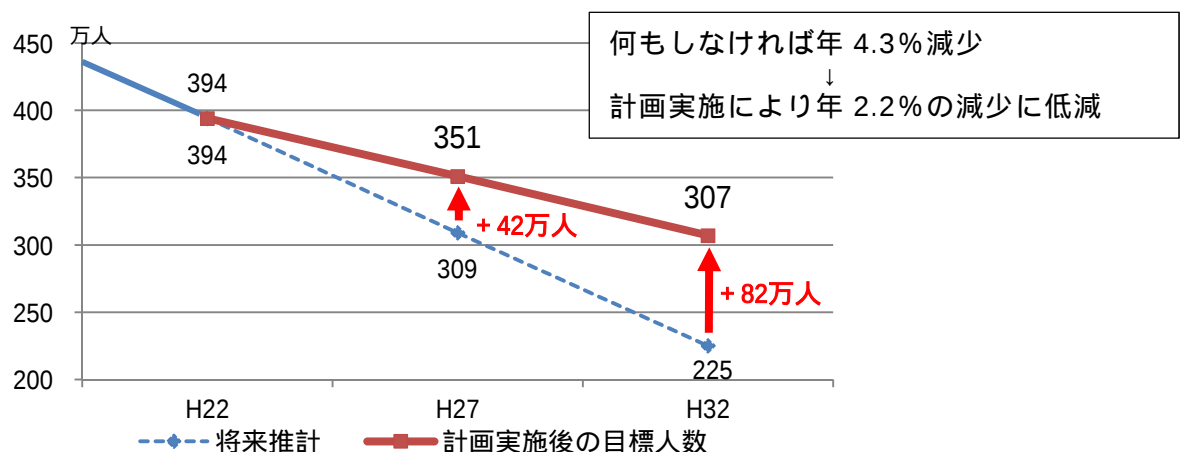


図 5 - 1 路線バス利用者数の目標値

指標 4	H23	H28	H33
	現在値	中間目標値	最終目標値
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

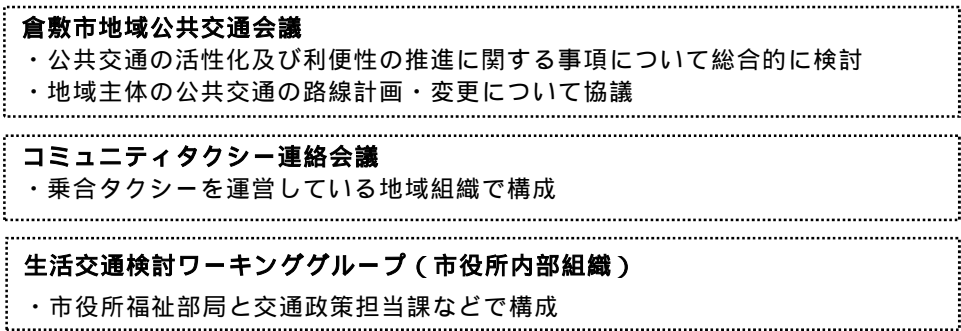
【検証方法】 交通事業者が実施する利用状況調査結果を集計

指標 5	H23	H28	H33
	現在値	中間目標値	最終目標値
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

【検証方法】 コミュニティバス、コミュニティタクシーを運営している地域組織の数

本計画の実施にあたり、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。

- ・交通事業者等
事業等の実施状況、課題等について協議・調整を行います。
- ・倉敷市地域公共交通会議
目標の達成状況や事業の進捗状況、評価、計画の見直しについて協議します。
- ・コミュニティタクシー連絡会議
利用促進の取り組みなどを情報交換し、今後の対応策などを協議します。
- ・生活交通検討ワーキンググループ（市役所内部組織）
福祉施策などとの連携を図るため協議・調整を行います。



付属資料

倉敷市地域公共交通会議設置要綱

（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6条第1項に規定する地域公共交通総合連携計画の作成及びその実施に係る連絡調整に関する事項
- （4）公共交通の確保・維持・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21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運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- （6）鉄道事業者の代表者又はその指名する者
- （7）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
- （8）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
- （9）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
- （10）道路管理者又はその指名する者
- （11）市長又はその指名する者
- （12）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) 保健福祉局福祉部長

(2) 文化産業局文化観光部長

(3) 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。

(地区会議)

第9条 交通会議は、第2条第2号に規定する事項を協議するため、地区会議を置くことができる。

2 地区会議は、第3条第2項第1号から第5号まで、第7号及び第11号に規定する委員並びに協議事項に関係のある委員(第3条第2項第1号から第5号まで、第7号及び第11号に規定する委員を除く。)並びに臨時委員によって構成する。

3 地区会議に地区会長を置き、交通会議の会長がこれを兼ねる。

4 地区会長は、地区会議を代表し、会務を総理する。

5 地区会長に事故があるとき、又は地区会長が欠けたときは、地区会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

6 地区会議の議決事項は、交通会議の議決とみなす。

7 第6条及び第8条の規定は、地区会議について準用する。この場合において、「会長」とあるのは「地区会長」と、「交通会議」とあるのは「地区会議」と読み替えるものとする。

(公共交通確保維持改善協議会)

第10条 交通会議は、第2条第4号に規定する事項を協議するため、公共交通会議確保維持改善協議会(以下「協議会」という。)を置くことができる。

2 協議会は、第3条第2項第2号から第4号まで、第6号から第8号まで及び第11号に規定する委員のうち協議事項に関係のある委員によって構成し、会長がこれを指名する。

3 協議会に協議会長を置き、会長がこれを指名する。

4 協議会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

- 5 協議会長に事故があるとき，又は協議会長が欠けたときは，協議会長があらかじめ指名する者が，その職務を代理する。
- 6 協議会の議決事項は，交通会議の議決とみなす。
- 7 第6条及び第8条の規定は，協議会について準用する。この場合において，第6条中「会長」とあるのは「協議会長」と，第8条第1項中「交通会議」とあるのは「協議会」と，「会長の指名する者」とあるのは「協議会長」と読み替えるものとする。

（協議結果の取扱い）

第11条 交通会議，地区会議及び協議会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12条 この要綱に定めるもののほか，交通会議，地区会議及び協議会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。

倉敷市地域公共交通会議委員名簿

平成 25 年 3 月末現在

区 分	氏 名	団体・職名等
学識経験を有する者	●谷口 守	筑波大学大学院システム情報系社会工学域教授
	■橋本 成仁	岡山大学大学院環境生命科学研究科准教授
市民又は利用者	大野 基和	公募市民
	守安 渉	公募市民
高齢者団体の代表	三島 輝之	倉敷市老人クラブ連合会 理事
障害者団体の代表	高田 健	倉敷市身体障害者福祉協会連合会 理事
商工業団体の代表	小野 雅彦	倉敷商工会議所 運輸交通委員会 委員長
観光団体の代表	丹下 恒夫	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	羽原 富夫	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	石井 繁次	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	生藤 茂徳	岡山県交通運輸産業労働組合協議会 議長
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	石原 利信	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社 企画課長
	湯川 正司	水島臨海鉄道株式会社 取締役
	三浦 一男	井原鉄道株式会社 代表取締役専務
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	○岡田 和史	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	小坂真一郎	岡山県県民生活部県民生活交通課 総括参事
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	山岡 芳徳	岡山県警察本部交通部交通規制課長
道路管理者又はその指名する者	岡本 雅之	国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所計画課長
	丸濱 俊夫	岡山県備中県民局建設部 副部長
	大島 清晴	倉敷市建設局土木部長
市長又はその指名する者	受川 良美	倉敷市建設局長
事務局		倉敷市建設局都市計画部交通政策課

会長 ○副会長 ●議長 ■地区議長

公共交通関連計画策定の経緯

策定年月	計画名称	検討組織
平成 20 年 3 月	倉敷市公共交通体系基本計画 倉敷市総合交通戦略	倉敷市公共交通体系検討委員会
平成 21 年 3 月	倉敷市地域公共交通総合連携計画	倉敷市地域公共交通会議
平成 25 年 3 月	倉敷市生活交通基本計画 (倉敷市総合交通戦略 ¹⁾)	

- 1 平成 20 年 3 月に策定した倉敷市総合交通戦略を倉敷市生活交通基本計画に統合

倉敷市生活交通基本計画策定の経緯

【倉敷市地域公共交通会議の開催・検討内容】

平成 24 年 6 月 29 日 生活交通の維持・確保に向けた対策方針

平成 24 年 12 月 20 日 (仮称)倉敷市生活交通基本計画(素案)

平成 25 年 1 月 21 日

～2 月 8 日 素案に対する意見の募集(パブリックコメント)

平成 25 年 3 月 12 日 パブリックコメントの結果と対応、倉敷市生活交通基本計画(案)

基本計画(素案)に対するパブリックコメント

実 施 日：平成 25 年 1 月 21 日(月)～2 月 8 日(金)

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：6 件

倉敷市内を運行するバス路線系統毎の分類

平成25年1月1日現在

	運行エリア	路線分類	事業者	系統名	運行系統			キロ程 (km)	運行回数(回)			平日運 行回数
					起点	経由地	終点		平日	土曜	日祝日	
1	倉敷-水島 (古城池経由)	幹線	両備バス	青車	倉敷駅前	吉岡・青葉町	霞橋車庫	13.8	24.5	19.0	19.0	29.0
2		幹線	両備バス	吉岡協同病院	倉敷駅前	吉岡	水島協同病院前	8.8	4.5	1.0	1.0	
3	倉敷-水島 (連島経由)	準幹線	両備バス	小溝車庫	倉敷駅前	小溝・連島	霞橋車庫	11.3	17.5	24.0	24.0	32.5
4		施設連結型準幹線	両備バス	倉敷芸大	倉敷駅前	小溝・連島	倉敷芸科大	11.8	15.0	4.0	4.0	
5		特定路線	両備バス	川鉄本線	倉敷駅前	小溝・明神町	JFE南門	12.5	3.5	2.0	2.0	
6	倉敷-児島 (天城経由)	幹線	下電バス	天城線	倉敷駅前	天城・小川七丁目	JR児島駅	20.4	32.5	28.0	28.0	35.0
7		幹線	下電バス	天城線	倉敷駅前	小川七丁目・ハイランド	鷺羽山第二展望台	27.8	1.0	1.0	1.0	
8		幹線	下電バス	天城線	倉敷駅前	天城・下之町	JR児島駅	22.5	0.5	0.0	0.0	
9		幹線	下電バス	上宇野線	倉敷駅前	下之町・渋川	宇野駅前	35.8	1.0	0.0	0.0	
10	倉敷-児島 (塩生経由)	幹線	下電バス	塩生線	倉敷駅前	倉敷前・塩生	JR児島駅	22.4	26.0	21.5	21.5	29.5
11		幹線	下電バス	古城池線	倉敷駅前	笹沖・新呼松	JR児島駅	21.1	3.0	2.0	2.0	
12		幹線	下電バス	塩生線	倉敷駅前	五軒屋・塩生	JR児島駅	22.1	0.5	0.0	0.0	
13	倉敷-中庄	幹線	下電バス	中庄線	中庄駅	倉敷駅前	倉敷成人病センター	10.1	2.0	2.0	2.0	11.0
14		幹線	下電バス	中庄線	中庄駅	中央病院	倉敷駅前	8.0	2.0	2.0	2.0	
15		幹線	両備バス	中庄倉敷	岡山駅	天満屋・庭瀬	倉敷駅前	19.2	7.0	6.0	6.0	
16	倉敷-茶屋町	幹線	下電バス	帯江線	イオン・倉敷	倉敷駅前・茶屋町駅前	興除車庫前	15.6	14.0	14.0	14.0	23.0
17		幹線	下電バス	帯江線	イオン・倉敷	倉敷駅前	茶屋町駅前	12.6	1.0	1.0	1.0	
18		幹線	下電バス	帯江線	倉敷駅前	帯江	茶屋町駅前	7.0	2.0	1.0	1.0	
19		幹線	下電バス	帯江線	成人病センター	帯江	茶屋町駅前	9.4	1.0	1.0	1.0	
20		幹線	下電バス	帯江線	成人病センター	帯江	興除車庫前	12.4	3.0	3.0	3.0	
21		幹線	下電バス	帯江線	倉敷駅前	帯江・茶屋町駅前	興除車庫前	10.0	2.0	1.0	1.0	
22	岡山-児島	準幹線	下電バス	興除線	天満屋	汗入・下之町南	JR児島駅	31.9	3.5	3.5	3.5	4.0
23		準幹線	下電バス	興除線	興除車庫前	小川七丁目	JR児島駅	13.6	0.5	0.0	0.0	
24	岡山-中庄	その他	岡電バス	中庄駅	岡山駅	天満屋・下撫川	中庄駅	14.7	10.0	11.0	11.0	22.5
25		その他	J Rバス	中庄・清心学園	清心学園	川崎区大	中庄駅	2.6	5.0	0.0	0.0	
26		準幹線	下電バス	両備線	岡山駅	中仙道・下撫川	中庄駅	15.5	1.0	1.0	1.0	
27		準幹線	中鉄バス	岡山・中庄駅線	天満屋	岡山駅前	中庄駅	14.5	1.0	0.0	0.0	
28		その他	岡電バス	清心学園	岡山駅	天満屋・庭瀬	清心学園	13.3	1.0	0.0	0.0	
29		その他	両備バス	コンベックス中庄	天満屋	庭瀬・コンベックス	中庄	18.7	0.5	0.0	0.0	
30	玉島-水島	施設連結型準幹線	両備バス	新倉芸大	新倉敷駅前	霞橋	倉敷芸科大	4.9	28.0	9.0	1.0	28.0
31	倉敷地内	施設連結型準幹線	両備バス	水江循環線	倉敷駅北口	イオン・倉敷・水江	倉敷駅北口	6.8	70.0	74.0	74.0	77.0
32		施設連結型準幹線	両備バス	イオン倉敷	倉敷駅北口	あけぼの橋	イオン・倉敷	2.7	7.0	7.0	7.0	
33		特定路線	両備バス	倉敷循環線	倉敷駅前	成人病・大高・保健所	倉敷駅前	9.3	14.0	13.0	13.0	27.0
34		特定路線	両備バス	倉敷循環線	倉敷駅前	成人病・大高・保健所	倉敷駅前	9.3	13.0	5.0	5.0	
35	児島地内	準幹線	下電バス	唐琴線	JR児島駅	下之町	王子ヶ岳国民宿舎前	8.9	16.0	15.0	15.0	16.0
36		特定路線	下電バス	児島循環線	JR児島駅	児島循環	JR児島駅	12.2	10.0	10.0	10.0	10.0
37		準幹線	下電バス	下津井循環	JR児島駅	下津井循環	JR児島駅	19.5	10.0	10.0	10.0	14.0
38		準幹線	下電バス	下津井線	JR児島駅	鷺羽山ハイランド	下津井	8.1	2.0	1.0	1.0	
39		準幹線	下電バス	鷺羽山線	JR児島駅	鷺羽山ハイランド	鷺羽山第二展望台	7.4	2.0	2.0	2.0	
40		準幹線	下電バス	由加山線	JR児島駅	峠	由加山	11.9	1.0	0.0	0.0	2.0
41		準幹線	下電バス	由加山線	JR児島駅	加茂茂峠	由加山	10.3	1.0	0.0	0.0	
42		その他	下電バス	黒谷線	郷内農協前	森池	黒谷	4.9	1.0	1.0	0.0	1.0
43		その他	下電バス	ジーンズバス	JR児島駅	野崎家旧宅	JR児島駅	9.8	金曜6.0	6.0	6.0	6.0
44	児島-与島	その他	下電バス	与島線	JR児島駅	児島IC・檀石島	瀬戸大橋FW	15.8	6.0	6.0	6.0	6.0
45	玉島地内	特定路線	両備バス	駅線	新倉敷駅前	七島	玉島中央町	2.7	14.0	11.0	11.0	20.0
46		特定路線	中国バス	寄島・新倉敷駅	寄島	黒崎	新倉敷駅	16.9	6.0	4.0	4.0	
47		施設連結型準幹線	両備バス	中国能開大	新倉敷駅北口	作陽大学正門	中国能開大	2.2	6.5	0.0	0.0	6.5
48		特定路線	両備バス	住友東	新倉敷駅前	掘貫・クラレ入口	住友重機西門	5.3	10.5	8.5	8.5	13.0
49		特定路線	両備バス	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	7.7	1.5	1.0	0.0	
50		特定路線	両備バス	クラレハーバー	新倉敷駅前	クラレ正門前・プール前	ハーバーアイランド	8.1	0.5	0.0	0.0	
51		特定路線	両備バス	クラレ正門	新倉敷駅前	玉島警察署前・堀貫	クラレ正門前	4.2	0.5	0.0	0.0	

分類におけるその他とは、倉敷市外縁部と倉敷市外を接続する倉敷市民の利用が極めて少ない路線若しくは、スクールバス等の利用者が限定される路線である。

用語解説

ア 行

- ▶ **アクセス**
接続、交通手段、参入のこと。
- ▶ **ADL (Activities of Daily Living)**
日常生活動作の略で、食事、排泄、着脱衣、入浴、移動、寝起きなど、日常生活を送るために必要な基本動作のこと。高齢者の身体活動能力や障害の程度をはかる上で重要な指標の一つとなっている。
- ▶ **エコ通勤**
CO₂(二酸化炭素)の排出量を抑えるために、自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などで通勤すること。
- ▶ **OD**
鉄道の乗降人員データの種類。「ある駅で乗車した旅客が、どの駅まで何人乗車しているか」を集計したデータ。OD データの O は Origin (出発地) D は Destination (目的地) を表し、OD データとは発駅と着駅の組み合わせごとの利用者数を表すデータである。

カ 行

- ▶ **系統・路線**
起点・経由地・終点により異なるバスの経路パターンのこと。似た経路の運行系統を束ねたものを路線という。系統番号は、こうした運行系統ごとに番号を付することにより、利用者等に対する案内を簡明にするとともに、バス事業者における運行管理の容易化をも図るために設定されたもの。
- ▶ **コーディネート**
各部を調整し、全体をまとめること。服装・インテリアなどで、色柄・素材・形などが調和するように組み合わせること。
- ▶ **交通結節機能**
鉄道やバスなど異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設が担う機能。
- ▶ **コミュニティ**
同じ地域に居住して利害を共にし、政治・経済などにおいて深く結びついている社会のこと。地域社会、共同体のこと。
- ▶ **コミュニティバス**
地域での必要性に合わせルートや運行形態などを工夫し、より生活に密着した移動手段を提供するバス。
- ▶ **ジャンボタクシー**
9人乗りのワゴンタイプのタクシー。

サ 行

- ▶ **サイクル&ライド (cycle and ride)**
自宅から自転車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自転車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。
- ▶ **肢体不自由者 (したいふじゆうしゃ)**
先天的か後天的かを問わず、四肢の麻痺や欠損、あるいは体幹の機能障害のため、日常の動作や姿勢の維持に不自由のある人を指す。身体障害者法に定められている障害の分類のうちで最も対象者が多く、身体障害者手帳を交付されている人の約半数を占める。
- ▶ **そしゃく機能**
人に当然備わっているもの、あるいは本能的なものとして、歯の働きを中心に消化吸収の補助をするもの。音声機能、言語機能又はそしゃく機能の障害(音声機能又は言語機能の喪失3級)とは、音声を全く発することができないか、発声しても言語機能を喪失したもの。

タ 行

- ▶ **地球温暖化**
二酸化炭素を中心とした温室効果ガスの増加により、熱が地球の外に逃げにくくなり、地球に出入りするエネルギーバランスが崩れて気温が上昇する現象。石炭や石油などの化石燃料を燃やし続けることによる二酸化炭素の排出量増加に伴う地球温暖化が指摘されている。
- ▶ **超高齢社会**
総人口に占めるおおむね 65 歳以上の老年人口が増大した社会のこと。
高齢化社会 高齢化率 7 ~ 14%、高齢社会 同 14 ~ 21%、超高齢社会 同 21% ~
- ▶ **デマンド方式**
利用者の需要に応じて運行時間や路線を弾力的に変更して運行するサービスを提供する方式。定時では運行されていないが、利用者の呼び出しで、玄関口まで迎えに行くものなどもある。
- ▶ **ドア・ツー・ドア (door to door)**
自宅の戸口を出てから目的の戸口まで直接にアクセスできること。
- ▶ **都市機能**
都市の持つ種々の動きのことで、業務、商業、居住、工業、交通、政治、行政、教育などの諸活動によって担われるもの。
- ▶ **都市計画道路**
健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動が確保されるよう、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路。
都市計画法により、都市の健全な発展と秩序ある整

備を図るための土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する計画で、次章の規定に従い定められたものをいう。

▶ 都市計画マスタープラン

1992年の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。市町村議会の議を経て定められた市町村の基本構想および「都市計画区域の整備、開発および保全の方針」に即して、市町村が定めることになっている。

ナ行

▶ ノンステップバス

出入口の段差をなくし乗降を容易にしたバス。

▶ 内部障害

疾患などによって内臓の機能が障害され、日常生活活動が制限されること。

心臓機能障害、腎臓機能障害、呼吸器機能障害、膀胱・直腸機能障害、小腸機能障害、ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害（エイズ）、肝臓機能障害の7つを指す。

ハ行

▶ パークアンドライド（park and ride）

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。

▶ ハイブリッド車（EV車）

作動原理または利用するエネルギーのいずれかが異なる複数の動力源をもち、状況に応じて単独あるいは複数の動力源を用いて移動する車両のこと。

▶ パターンダイヤ

ある一定時間間隔で同じ形態のダイヤ（種別、行き先、追い抜き関係など）が繰り返されるダイヤのこと。

▶ バリアフリー

「障壁がない」という意味。建築設計等において、段差や仕切りをなくすなど、高齢者や障害者に配慮をすること。製品設計にも応用されている。

▶ ヒートアイランド

都市部の気温がその周辺に比べて異常な高温を示す状況を指す。これは近年、都市部で問題視される現象の1つである。

▶ フィーダー（バス）（Feeder bus）

交通網において、幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バス、ないしその路線。

▶ 複合商業施設

ショッピングセンターをはじめ飲食施設や映画館、遊技場などの娯楽施設といった複数の施設が集まっている建物、地域の総称。

マ行

▶ モータリゼーション

自家用車が生活の中に深く入り込むこと。自家用車の普及・大衆化。

▶ モビリティ・マネジメント

個人の移動が、社会的にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するものです。

たとえば、過度に自動車を利用する「車中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策。

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。

▶ ワークショップ

日本では「体験型講座」を指す用語で、本来は、「作業場」や「工房」を意味する。

近年は企業研修や住民参加型まちづくりにおける合意形成の手法としてよく用いられる。

ラ行

▶ ラッピング（車両）

あらかじめ広告を印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を車体に貼り付けるラッピング広告を施されたバス・鉄道車両などのこと。



倉敷市生活交通基本計画

- 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
TEL 086-426-3545
FAX 086-421-1600
- U R L <http://www.city.kurashiki.okayama.jp/koutsu/>