

笠岡市都市・地域総合交通戦略

(案)

令和4年6月

笠岡市

目次

第1章 背景と位置づけ	1
1-1 背景と位置づけ	2
1-2 期間	3
1-3 対象範囲	3
第2章 地域の現状整理	4
2-1 地域特性	5
2-2 交通ネットワークの特性	10
2-3 都市での人の動きの把握	17
2-4 市民意識・ニーズの把握	20
第3章 上位・関連計画の整理	23
第4章 総合交通戦略の基本方針	28
4-1 課題の整理	29
4-2 目指す将来像	30
第5章 戦略目標	33
5-1 基本理念	34
5-2 本戦略における中心市街地の重要性	36
5-3 戦略目標	39
5-4 施策展開	41
5-6 重点的に実施する取組	54
5-5 実施スケジュール	55
第6章 評価指標・数値目標の設定	58
6-1 評価指標・数値目標の設定	59
第7章 計画評価手法	71
7-1 PDCA 体制による推進体制	72
資料編	74

第1章 背景と位置づけ

第1章 背景と位置づけ

1-1 背景と位置づけ

本市では、人口減少や少子高齢化等を背景としたまちの活力の低下、公共交通利用者数の減少、空き家・空き店舗の増加等から、都市を維持していく上で深刻な課題が顕在化してきています。さらに、令和元年に日本遺産として認定された笠岡諸島への玄関口である笠岡港周辺の活性化や、JR 笠岡駅周辺の中核的拠点としての強化による交流人口の増加が求められています。

こうした状況を踏まえ、本市では、笠岡市人口ビジョン、第7次笠岡市総合計画等を上位計画とした「笠岡市立地適正化計画」を策定し、JR 笠岡駅周辺を核とするコンパクトな市街地の形成と、中心市街地と既存の地域とを公共交通で結ぶ都市軸の形成を目指した都市づくりを推進しています。また、「JR 笠岡駅周辺整備基本構想」に基づき、中心部ににぎわいをもたらす取組を推進しています。

また、この都市づくりを進めるとともに、交通分野としては、福山・笠岡地域公共交通網形成計画にて掲げている持続可能な公共交通の維持確保に取り組んでいます。

そこで、本戦略では、交通分野の問題点・課題を抽出し、それらの解決や魅力ある都市の将来像の実現に必要な都市交通環境を構築するための総合的・一体的な施策展開の取組について整理し、継続的な施策を展開することを目的とします。

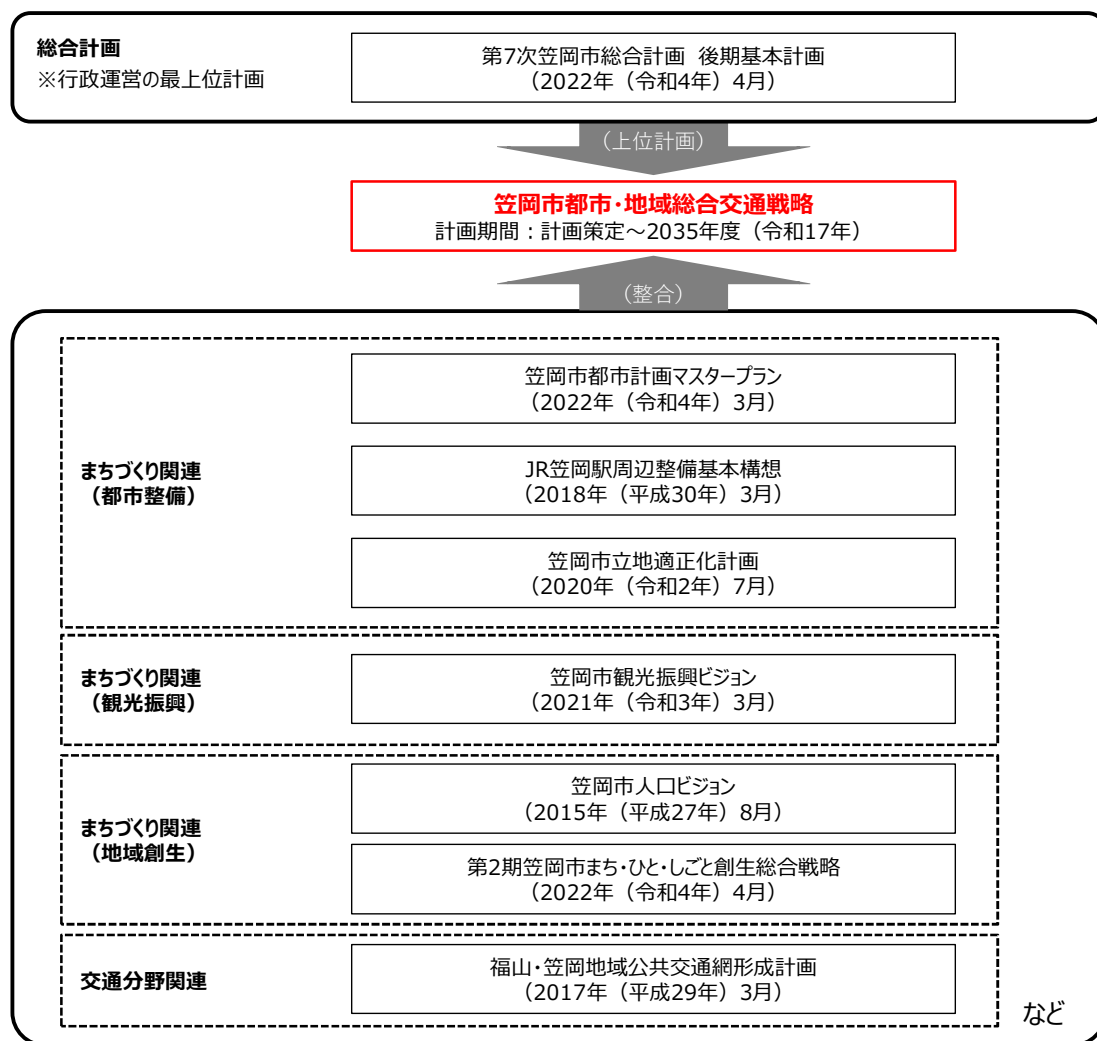


図 本市の上位・関連計画等

1-2 期間

上位計画等と整合を図るとともに、関係機関との調整等に時間を要すことから、中長期的な期間で計画の検討・実現を行うこととし、計画期末を令和 17 年（2035 年）までと設定します。

ただし、本戦略では、集中的・重点的に施策展開し、短期的成果を得ることを目的としていることから、約 5 年毎に見直しを図り、社会情勢の変化や地域のニーズを踏まえた計画とします。

表 対象期間

	策定年次	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)
笠岡市都市・地域総合交通戦略	2022年7月予定	策定				見直し					見直し				
第7次笠岡市総合計画 後期基本計画	2022年4月														
笠岡市立地適正化計画	2020年7月														
福山・笠岡地域公共交通網形成計画	2017年3月 (2022年策定中)														
笠岡市都市計画マスタープラン	2017年3月 (2022年3月改定)														
JR笠岡駅周辺整備基本構想	2018年3月														
笠岡市人口ビジョン	2015年8月 (2018年3月改定)														
第2期笠岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2022年4月														
笠岡市観光振興ビジョン	2021年3月														

1-3 対象範囲

本戦略は、笠岡市全域を対象範囲とします。

また、本戦略で示す中心市街地とは、都市拠点である JR 笠岡駅周辺と番町地区を含む一体的なエリアのことを示し、対象範囲を以下のとおり示します。

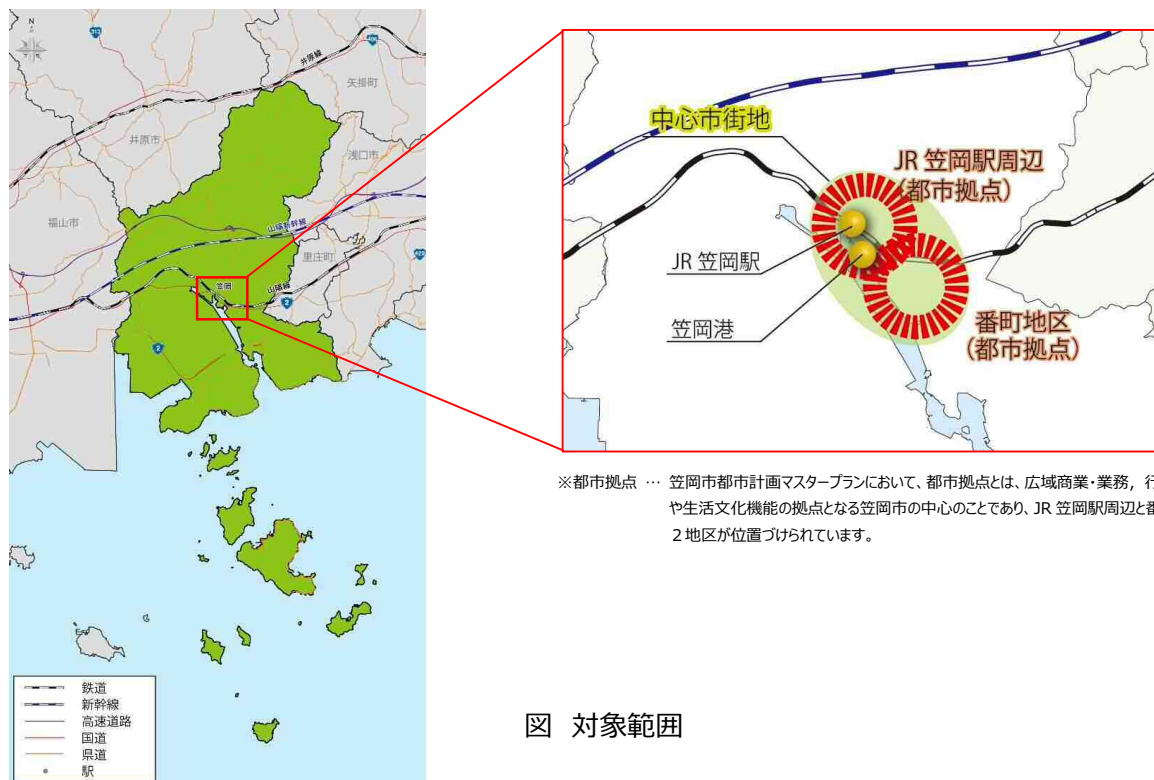


図 対象範囲

第2章 地域の現状整理

第2章 地域の現状整理

2-1 地域特性

(1) 位置・地勢

本市は、井笠地域の中心であり、倉敷・福山を含めた約100万人の人口圏の中心に位置し、本土と南部の笠岡諸島とで構成されています。



図 本市の位置図

(2) 人口・世帯数

本市の人口は、令和2年時点で概ね4.6万人であり、減少傾向で推移しています。世帯数も近年減少傾向で推移しています。

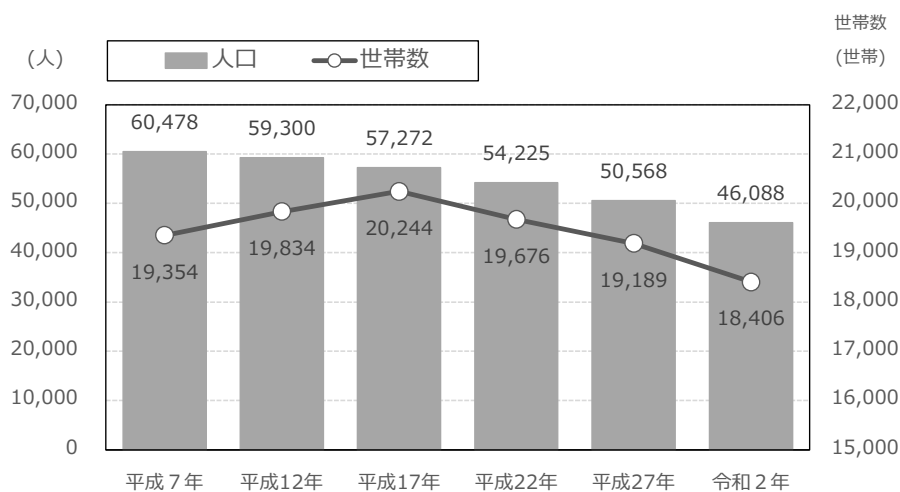


図 人口及び世帯数

出典：国勢調査

(3) 年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成の推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口が増加しているなど、少子高齢化が進行しています。

特に高齢化率に着目すると、令和2年の高齢化率は38.4%と、国（28.7%）岡山県（30.7%）と比較してもその割合が高く、急速に高齢化が進んでいます。

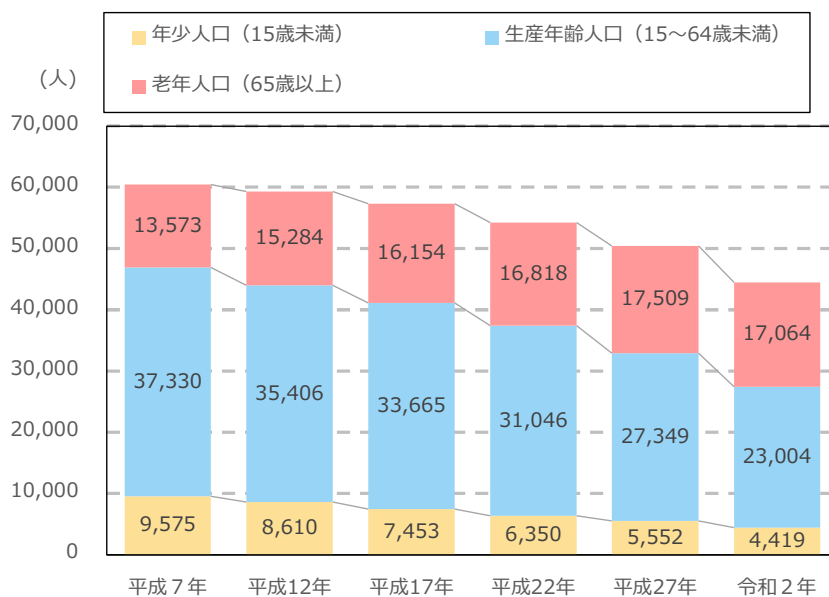


図 年齢3区分別人口の推移

出典：国勢調査

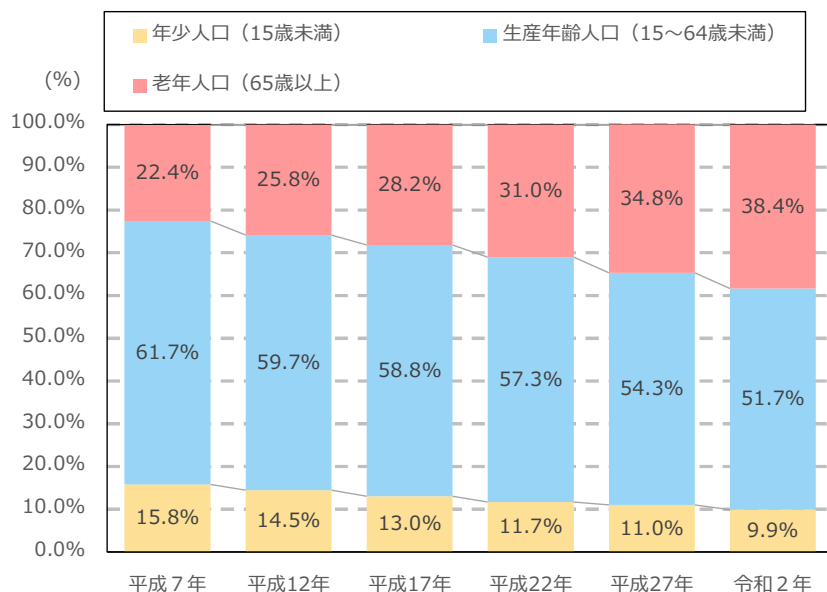


図 年齢3区分別人口の構成比の推移

出典：国勢調査

(4) 人口分布

本市の人口は、公共施設が集約する JR 笠岡駅周辺や番町地区など主に鉄道等の南側に集中しており、その他市全域に低密度で分布しています。

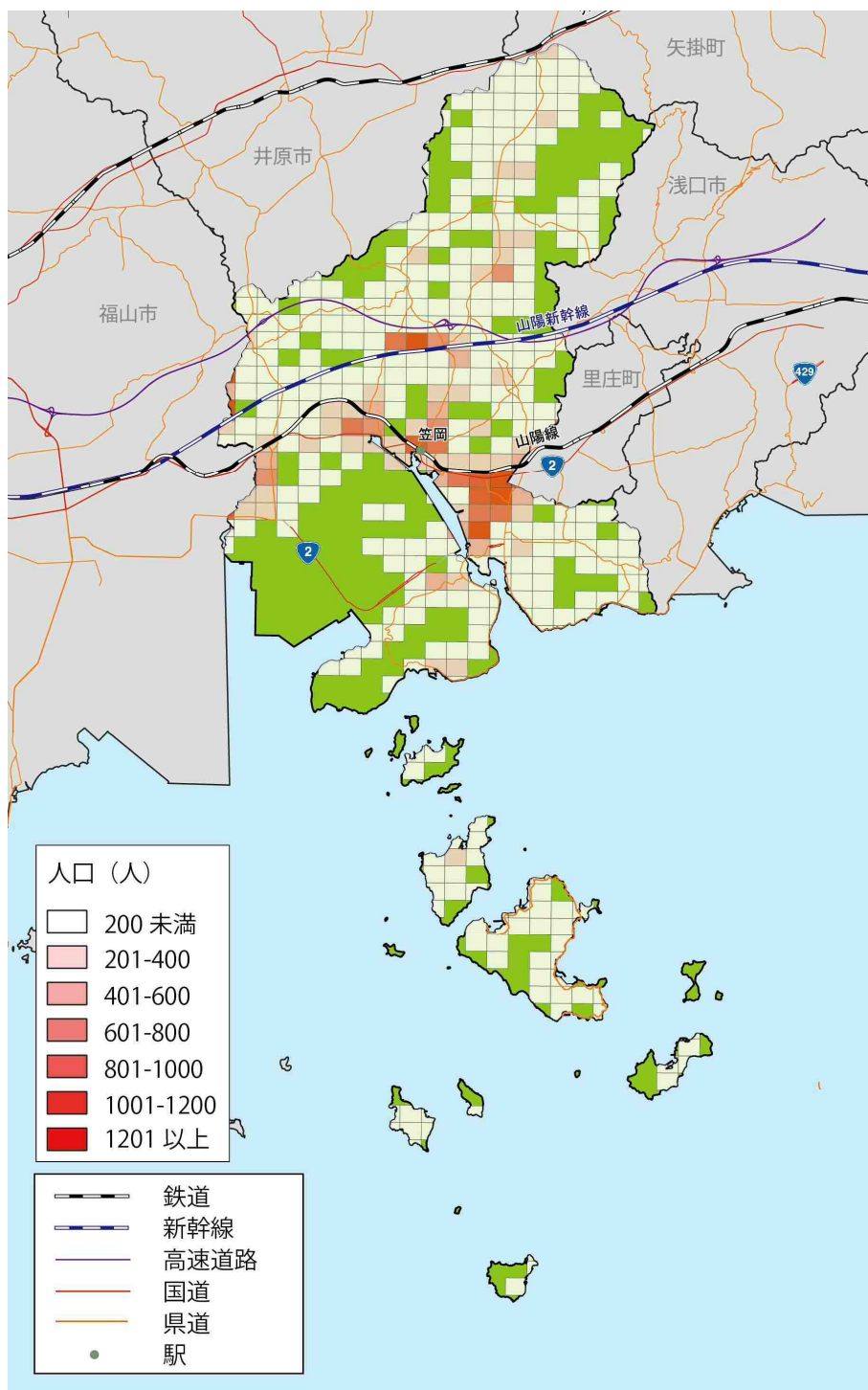


図 総人口分布 (500m メッシュ)

出典：国土数値情報ほか

(5) 主要施設の分布

主要施設は、JR 笠岡駅周辺等の中心市街地部に市役所などの公共施設が集約されています。また、道の駅 笠岡ベイファームやカブトガニ博物館など観光施設が南側エリアに立地しています。

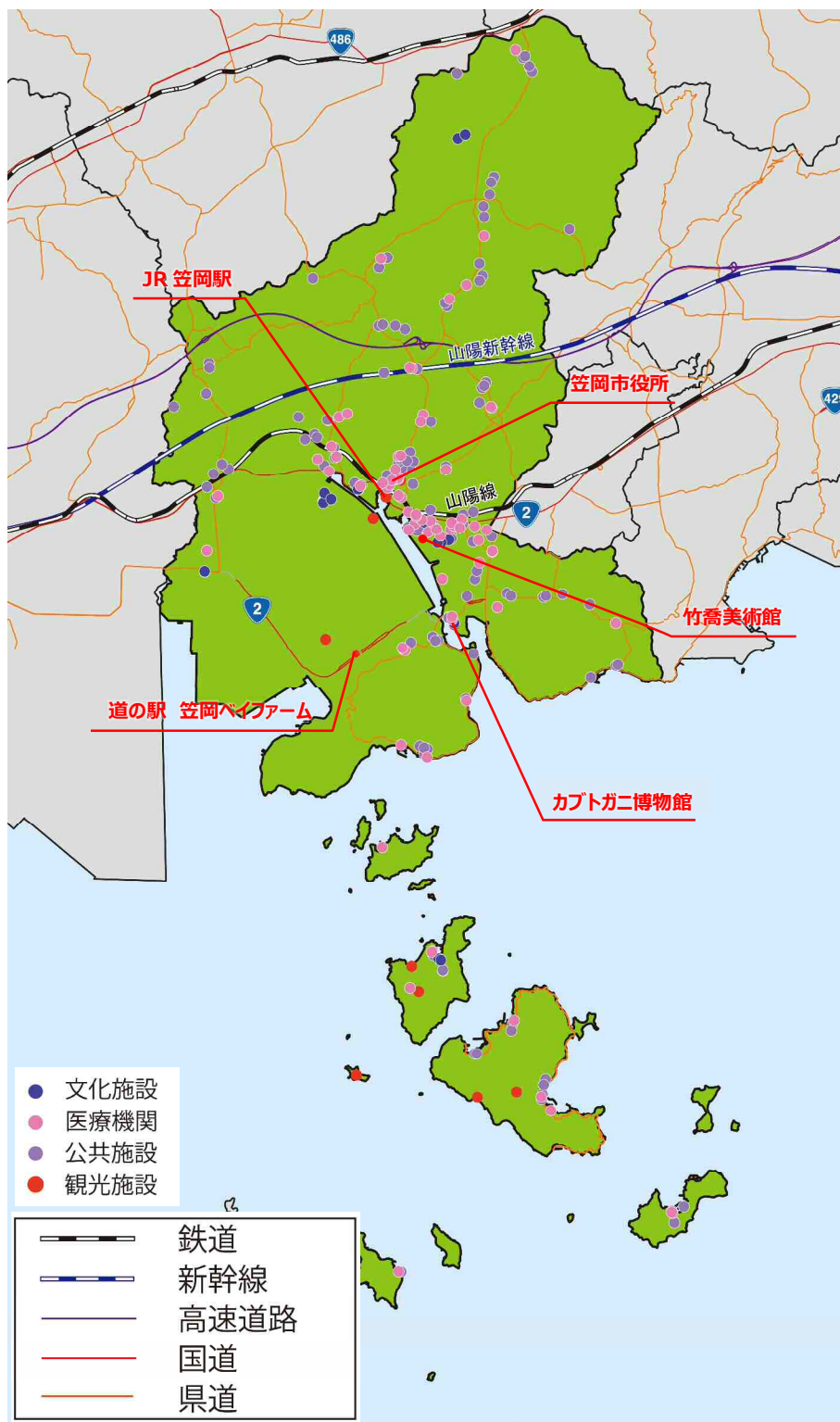


図 施設分布

出典：国土数値情報ほか

(6) 観光動向

令和2年の笠岡・笠岡諸島の観光客数は岡山県で4番目となっています。最近5年間（平成27年～令和元年）の観光客数は横ばいであり、概ね年間120万人程度で推移しています。

令和元年には笠岡諸島が日本遺産に認定され、観光客数の増加が見込まれましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少しています。

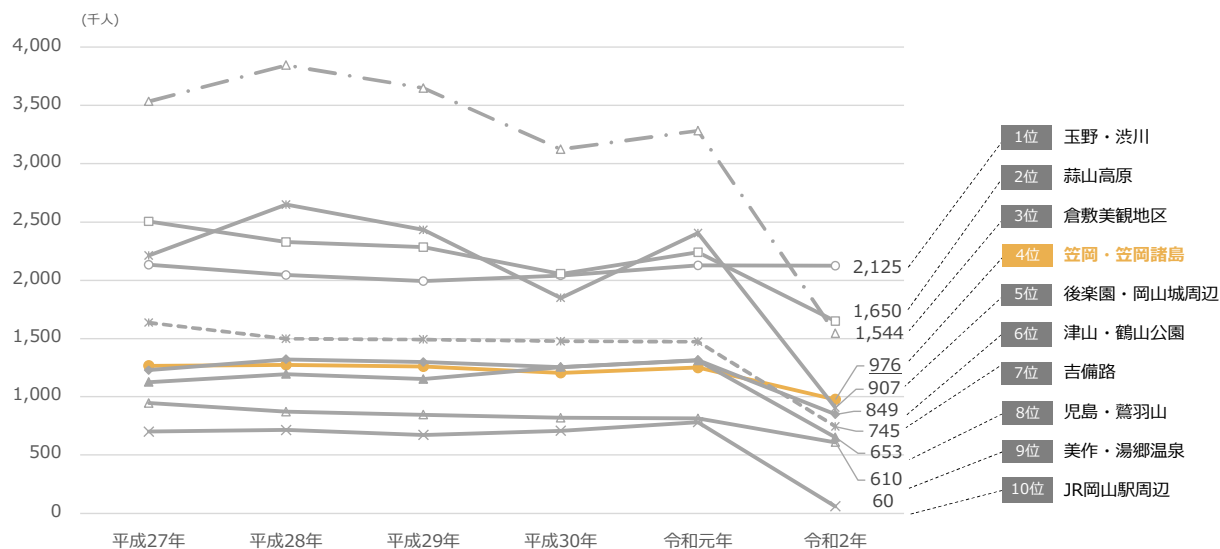


図 観光客数の推移

出典：令和2年岡山県観光客動態調査報告書
広島県「広島県観光客数の動向」

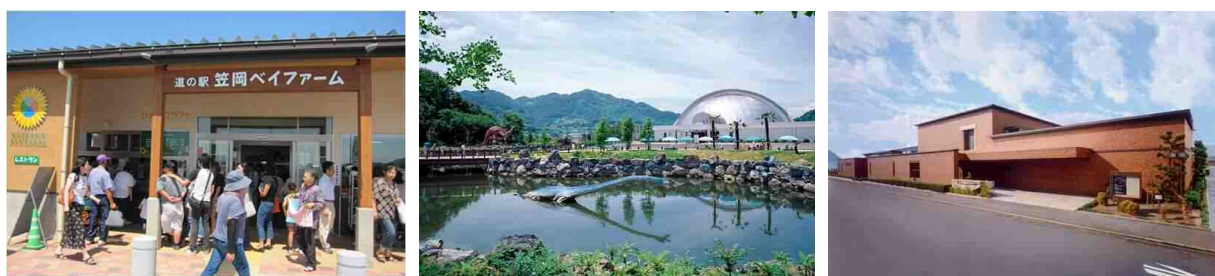


図 主要観光施設の様子(左：道の駅笠岡ベイファーム 中央：笠岡市立カブトガニ博物館 右：笠岡市立竹喬美術館)



図 主要観光地の様子(左：白石島 中央：北木石の丁場 右：高島)

出典：笠岡市観光協会ホームページ，日本遺産笠岡諸島ホームページ

2-2 交通ネットワークの特性

(1) 道路ネットワーク

本市の道路網は、高速道路として山陽自動車道が横断しており、現在、山陽自動車道（仮称）篠坂 P A スマート I C の設置が進められています。

道路網は、山陽地方を東西に結ぶ広域交通の主軸として一般国道 2 号があり、その他周辺市町や市内各地域間を連絡する主要地方道笠岡井原線などによって構成されています。

一般国道 2 号笠岡バイパスの整備に伴い、笠岡東 IC（仮称）、笠岡西 IC（仮称）が設置される予定です。

表 昼間 12 時間交通量，混雑度

	昼間 12 時間交通量（台）	混雑度
①一般国道 2 号	18,977	1.59
②井原福山港線	12,652	0.74
③倉敷長浜笠岡線	5,995	0.63
④倉敷長浜笠岡線	5,995	0.62
⑤倉敷長浜笠岡線	199	0.04
⑥倉敷笠岡線	6,625	0.74
⑦神島外港線	2,361	0.33
⑧東大戸金浦線	3,122	0.96

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

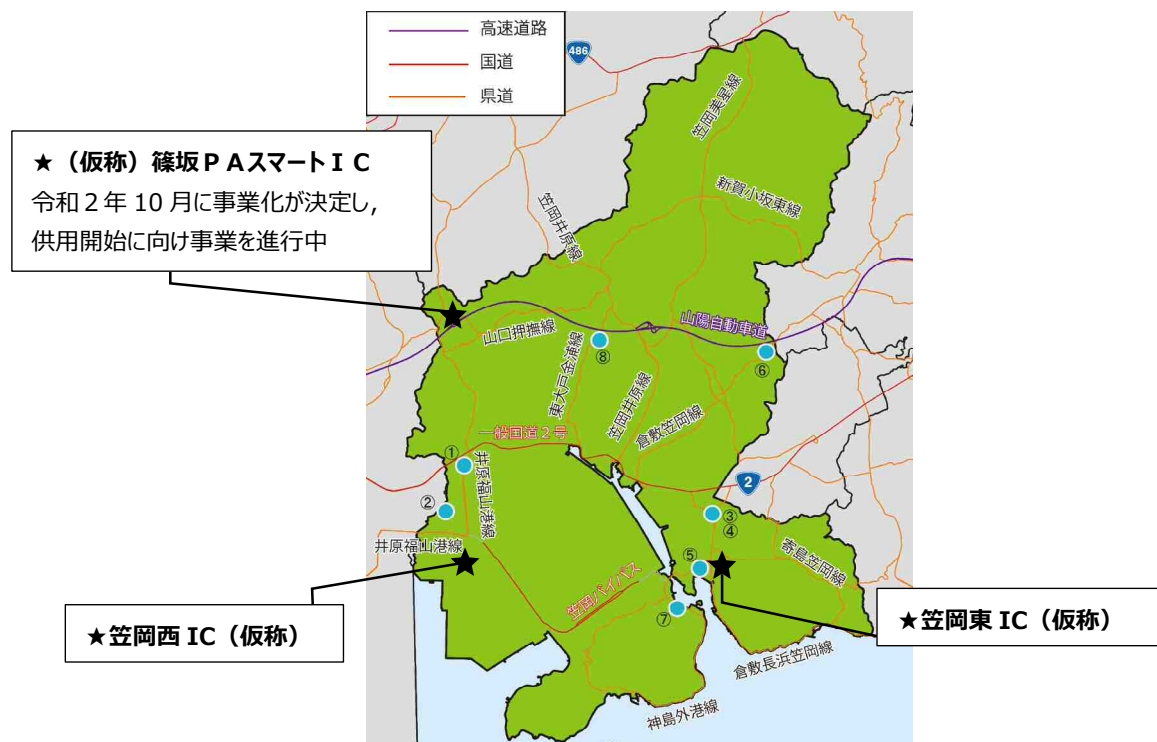


図 道路ネットワーク

(2) 公共交通

本市の公共交通は、鉄道や路線バス等をはじめとする陸上交通と、笠岡諸島の島々を本土と結ぶ航路の海上交通とで構成されています。

表 公共交通

		概要	事業者
陸上交通	鉄道（JR 山陽本線）	平日が 68.5 往復，休日が 57.5 往復	西日本旅客鉄道(株)
	路線バス	笠岡駅を拠点に 10 系統が運行 最も多い路線で約 20 便/日往復の運行 頻度	(株)井笠バスカンパニー
	デマンドバス	尾坂地区，大島地区の 2 地区で運行 定路線型，曜日運行	(株)井笠バスカンパニー
	北木島コミュニティバス・ 予約制タクシー (自家用有償運送)	北木島両端の地区間（丸岩～瀬戸） について，バスは 3 往復/日・週 1 日で 運行 タクシーは週 5 日（月・水・金・土・日： 祝日は運休）で予約運行	(特非)かさおか島づくり海社
	タクシー	高齢者タクシー料金助成券による助成制 度を実施	(株)笠岡タクシーほか 4 社
	買物タクシー事業	吉浜の袖解地区にて，2 回/月程度の ジャンボタクシーの運行	(株)笠岡タクシーほか 4 社
海上交通	航路	計 7 航路を旅客船とフェリーの 2 種類で 運航	三洋汽船(株)，(株)笠岡フェリー， (株)瀬戸内中央観光汽船

① 鉄道

鉄道は J R 山陽本線が東西に走っており，笠岡駅 1 駅が設置されています。

運行本数は平日が 68.5 往復，休日が 57.5 往復となっています。

令和元年度の笠岡駅の 1 日当たり利用者数は 3,376 人/日と，平成 28 年度から微減傾向となっています。

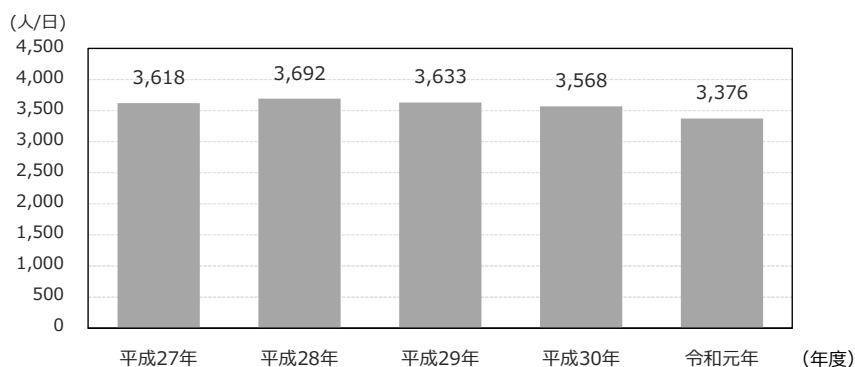


図 笠岡駅 1 日当たり利用者数の推移

出典：統計かさおか

②路線バス

JR 笠岡駅を起終点（一部、笠岡市立市民病院）に放射状に 10 路線が運行しています。

路線バスの年間利用者数は令和元年度が 455,256 人/年で、近年はほぼ横ばいで推移しています。



図 路線バスネットワーク

出典：笠岡市ホームページ

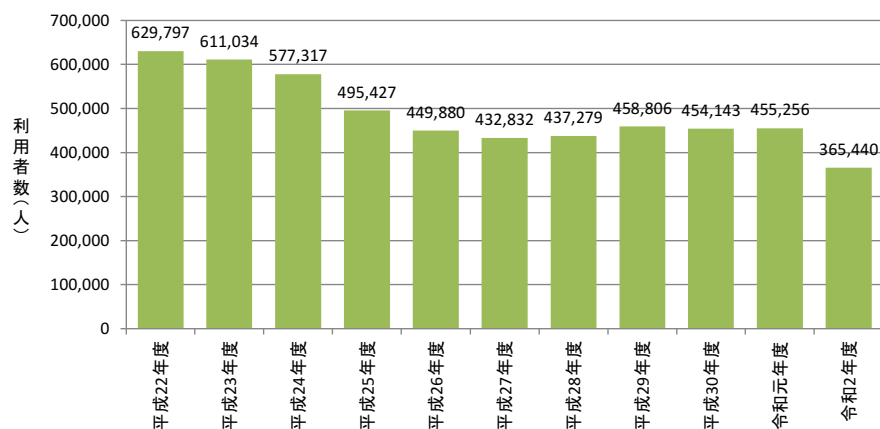


図 路線利用者数

出典：笠岡市

③デマンドバス

デマンドバス（定路線型）は利用低迷が継続する路線バスの廃止等によって、尾坂地区と大島地区を対象に、平成 24 年度から本格運行しています。

令和 2 年度の利用者数は、大島地区が 1,519 人/年、尾坂地区が 41 人/年です。

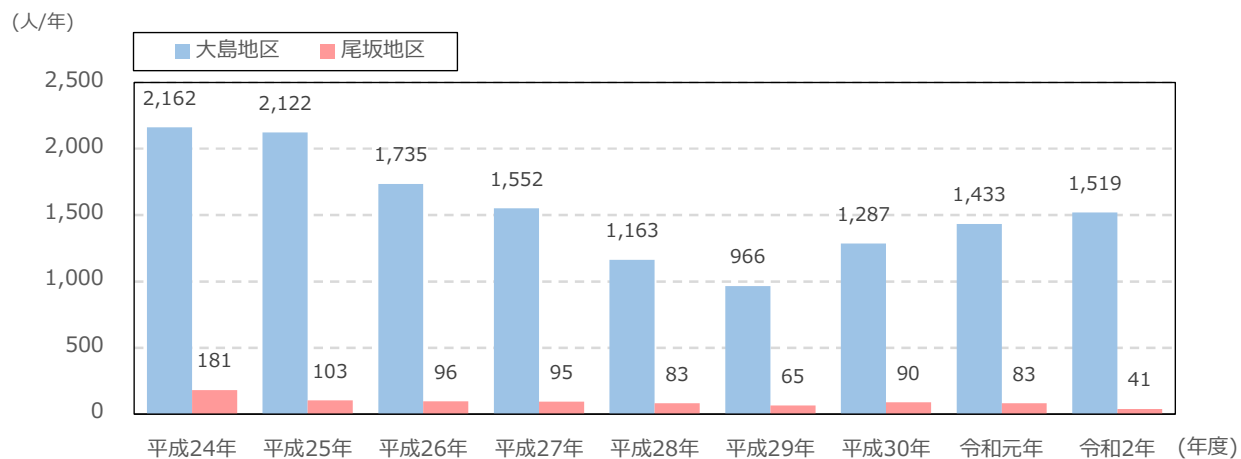


図 デマンドバスの年間利用者数の推移

出典：笠岡市

④北木島コミュニティバス・予約制タクシー（自家用有償運送）

島内の交通手段を持たない高齢者の診療所への通院手段等を確保するため、平成 18 年からコミュニティバスが運行しています。

また、令和元年度から令和 2 年度のグリーンスローモビリティの実証実験を経て、令和 3 年 7 月からグリーンスローモビリティ車両や普通自動車等による、予約タクシーが運行しています。



図 グリーンスローモビリティ実証実験の様子

出典：笠岡市ホームページ

⑤タクシー

本市では、平成 29 年 7 月から移動手段を持たない 75 歳以上の高齢者の買物や通院を目的としてタクシーを利用する場合に使用可能な「高齢者タクシー料金助成券」による助成制度を開始しました。

高齢者タクシー料金助成券の利用者数、利用件数ともに運用開始以降増加しており、令和 3 年度の補助金額は約 2,700 万円となっています。

表 高齢者タクシー料金助成券の利用実績及び補助金額

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
利用者数 (人)	1,193	1,332	1,609	2,162	2,612
利用件数 (件)	17,772	26,323	40,255	41,205	51,765
補助金額 (円)	8,886,000	13,161,500	20,127,500	20,602,500	25,882,500

出典：笠岡市

⑥買物支援事業

笠岡市吉浜の袖解地区では、平成 28 年度から買物に不便を感じている高齢者のグループを対象として、市内中心部への買物タクシーを運行しています。

⑦海上交通

笠岡諸島関連の海上交通には旅客船とフェリーがあり、人口規模の大きい白石島、北木島へは旅客船とフェリーの両方が運航していますが、高島、真鍋島、大飛島、小飛島、六島へは旅客船のみの運航となっています。

旅客船の利用者数は、島内人口の減少や産業の停滞に伴い、長期的に減少していましたが、近年は横ばいを維持しています。また、補助金額は平成 27 年以降、増加傾向になっています。

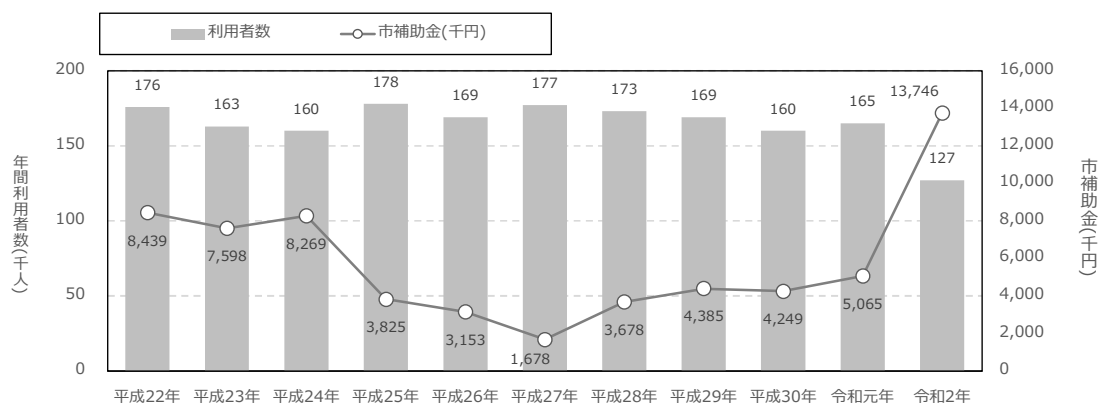


図 海上交通の利用者数と補助金額の推移

出典：笠岡市



図 笠岡諸島航路図

出典：笠岡市観光協会ホームページ

(3) JR 笠岡駅周辺について

JR 笠岡駅北側は学生や市役所への来庁者などの人々の往来があり、駅南側には笠岡港や笠岡シーサイドモールなどの集客力を有する施設が立地しています。JR 笠岡駅を中心としたにぎわいの創出を目指すには、駅南北の接続性の悪さが障壁となるおそれがあります。

また、JR 笠岡駅周辺は空き地・空き家が多く市街地のスポンジ化が問題となっています。



図 JR 笠岡駅周辺の人の動き

出典：JR 笠岡駅周辺整備基本構想

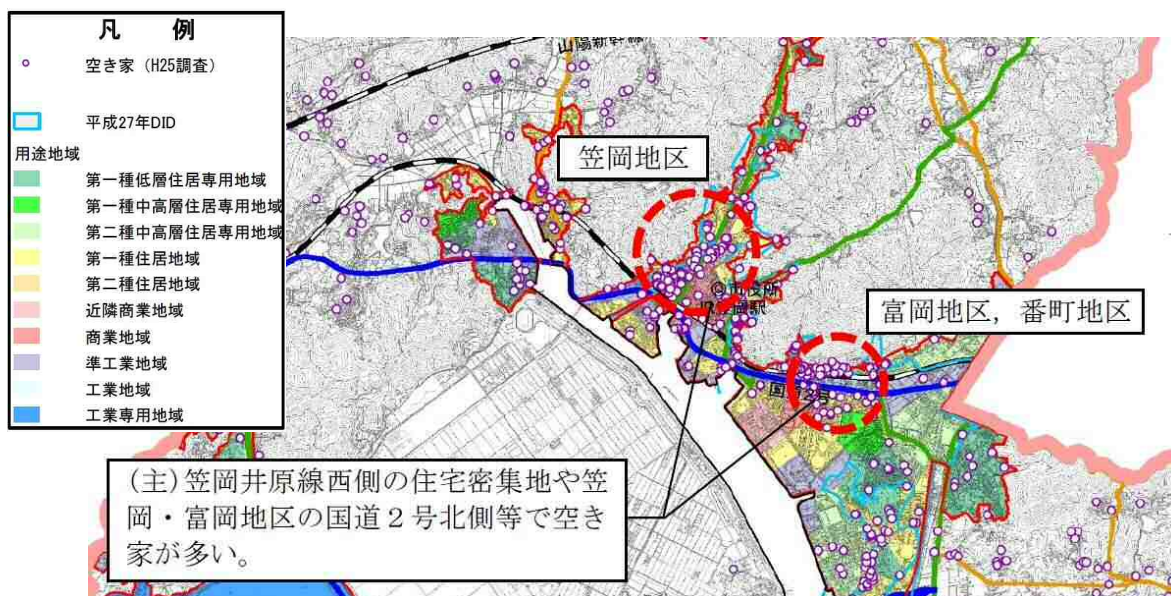


図 JR 笠岡駅周辺の空き家の分布

出典：笠岡市立地適正化計画

2-3 都市での人の動きの把握

(1) 地域間移動

① 地域概要

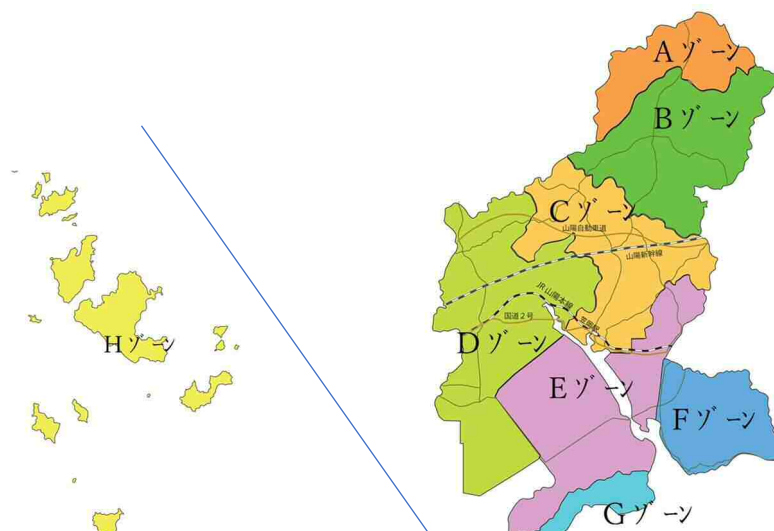
人の移動実態などについて把握し、これからの本戦略を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行いました。

表 調査の概要

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 6,000 世帯（無作為抽出） ※世帯主及び 15 歳以上（令和 2 年 12 月 1 日時点）の世帯員
調査項目	○回答者の属性：住まい、性別、年齢 ○調査日：令和 2 年 12 月 9 日（水）にいた場所と施設の種類の有無 ○調査日の交通行動：目的地と施設の種類の有無、移動の目的、出発・到着時間、交通手段（鉄道利用者は乗車・降車の駅名、自動車利用者は運転有無）
回収状況	回収数：2,144 世帯（回収率：35.7%） 回収票数：4,136 票

表 ゾーン分類

ゾーン	区域（地番）
A	走出、甲弩
B	吉田・関戸・尾坂・新賀・山口
C	笠岡・中央町・春日台・大井南・園井・今立・広浜・馬飼・小平井・東大戸・西大戸・みの越
D	旭が丘・城見台・西茂平・金浦・吉浜・生江浜・大河・相生・大宜・用之江・茂平・有田・押撫・篠坂・入田
E	富岡・一番町・二番町・三番町・四番町・五番町・六番町・七番町・八番町・九番町・十番町・十一番町・緑町・新横島・美の浜・絵師・神島・横島・入江・港町・カブト東町・カブト中央町・拓海町
F	大島中、西大島・西大島新田
G	神島外浦
H	高島・飛島・白石島・北木島・真鍋島・六島



②基本情報

外出率は、JR 笠岡駅のある C ゾーンで 70.5%、公共施設が多く立地する E ゾーンで 68.3%と平成 27 年の全国値（平日）80.9%より低い結果となっています。

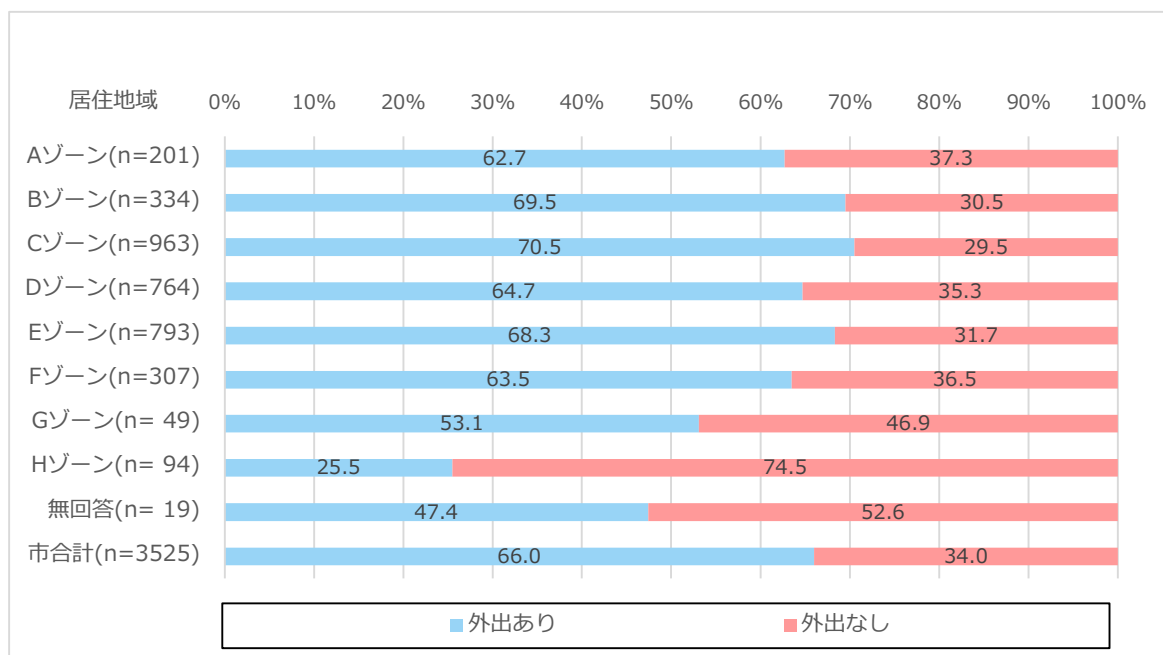


図 ゾーン別外出率

市全体の平均トリップ数は 1.58 回であり、平成 27 年の全国値の 2.17 回（平日）と比較して低い値です。笠岡市と全国の平均トリップ数との差は、70 歳代で最も大きく（0.77）なります。

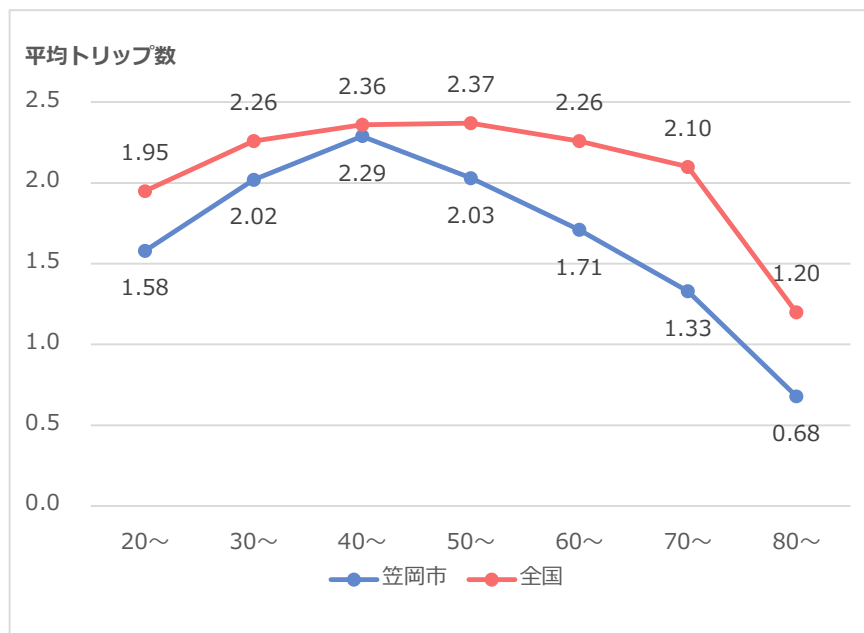


図 年齢別平均トリップ数

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のことです。

③発生集中量

発生集中量の内訳は、笠岡市内が 57.6%と最も多い状況です。

全目的での地域間移動のOD※1を見ると、自ゾーン（地域）以外の移動は、市内においてはJ R笠岡駅のあるCゾーン、笠岡市立市民病院のあるDゾーン及び公共施設が多く立地するEゾーンへの移動が多いです。

また、市外へは福山市、岡山県（岡山市や倉敷市など）へのトリップが多いです。

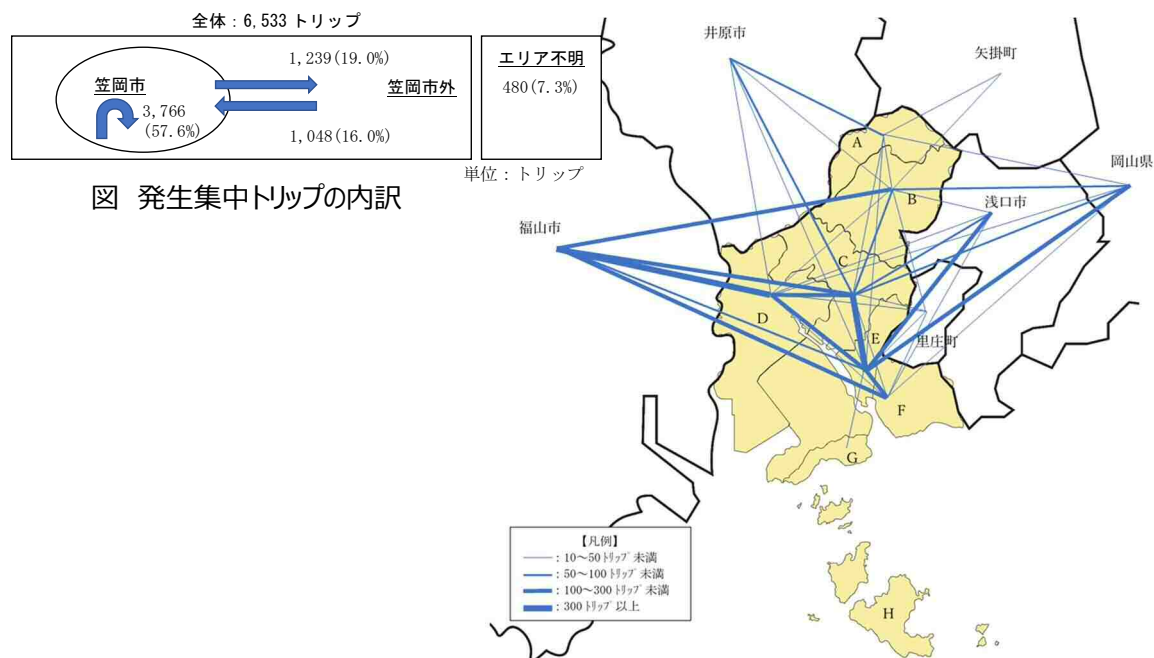


図 全体（全目的）OD

※1 OD：移動の起点（Origin）と終点（Destination）

④目的別交通手段

目的別交通手段は、いずれも自家用車が多いなど、自家用車での移動に依存している状況です。

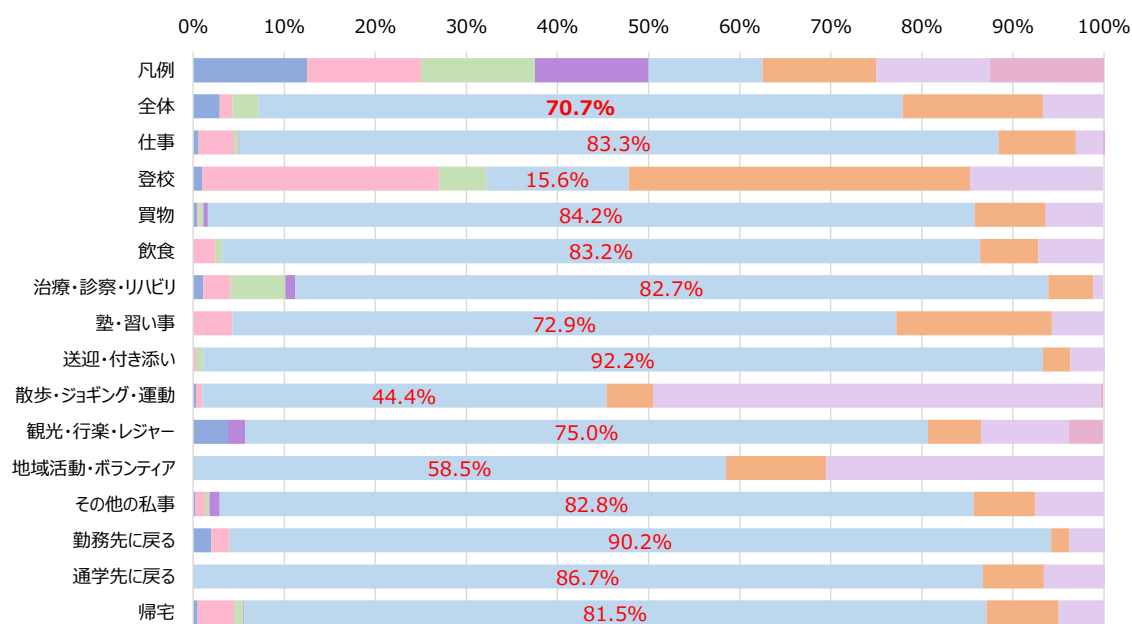


図 目的別交通手段

2-4 市民意識・ニーズの把握

(1) 市民意識調査による重要度・満足度

第7次笠岡市総合計画における戦略分野の重要度・満足度をみると、「魅力的で快適に暮らせる都市形成」「利用しやすい公共交通システムの構築」の項目が、重要度が高いにもかかわらず満足度が低い結果となっています。

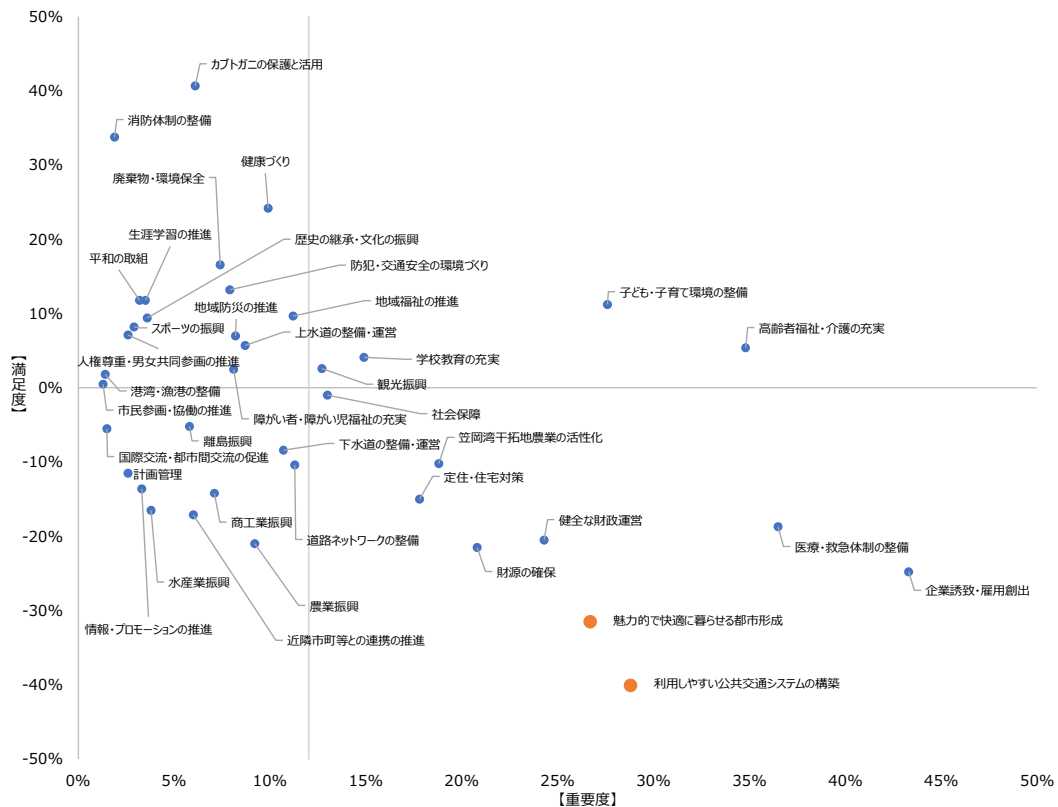


図 市民意識調査による重要度・満足度

出典：笠岡市民意識調査結果報告書（令和3年2月）

(2) 交通環境の満足度

運転免許（自動車・バイク・原付）の有無別で交通環境の満足度をみると、運転免許を持っていない方が「不満」を感じる割合が高くなっており、特に「80歳代以上」では、約4割が交通環境に不満を感じています。

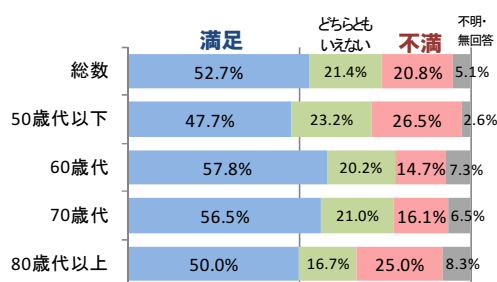


図 交通環境の満足度（運転免許あり）

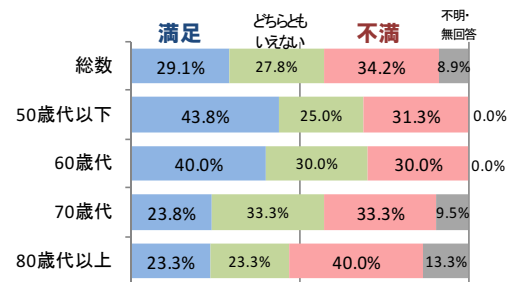


図 交通環境の満足度（運転免許なし）

出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画策定調査における市民アンケート調査

(3) 外出時の交通手段、移動で困る場合の行先

外出時の交通手段に関して困っている方の割合は、約3割です。

訪問する手段で困ることがある行き先（施設）では、「駅」を挙げる回答が最も多く、次いで「病院」が多いです。

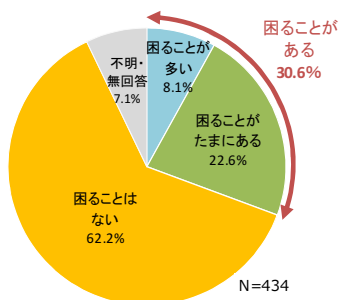


図 外出時に交通手段がなくて困ること

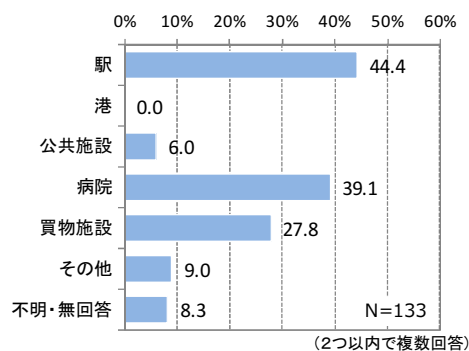


図 移動に困る行き先の種類

出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画策定調査における市民アンケート調査

(4) 重要と思う公共交通の取組

市民アンケートから、①新たな公共交通の導入、②結節点の快適性、利便性の向上、③高齢者に対する移動支援制度拡充、④高速バスの延伸に関する意見が多い状況です。

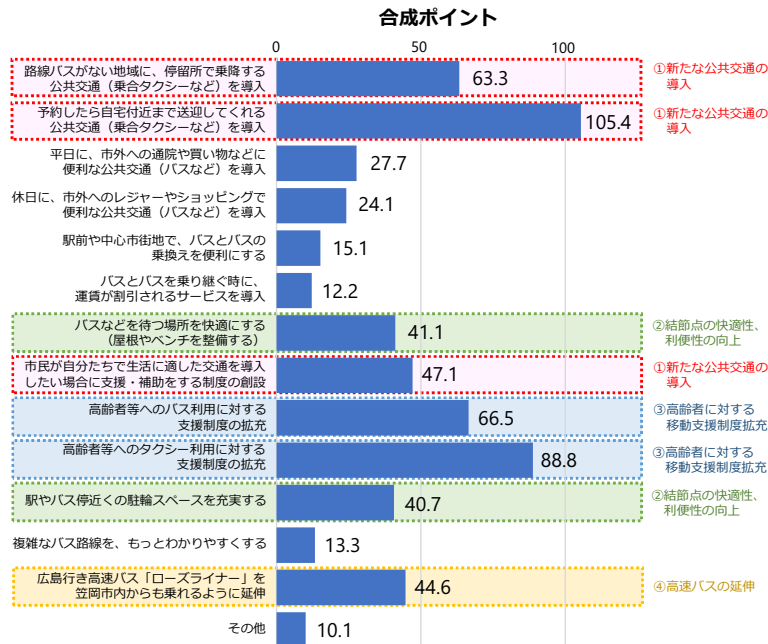


図 重要と思う公共交通の取組

出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画策定調査における市民アンケート調査

※合成ポイント算出方法：重要と思う「第1位」、「第2位」、「第3位」の取組の（不明・無回答を除いた）構成比（×100）に対して、「第1位」を3ポイント、「第2位」を2ポイント、「第3位」を1ポイントとして、合成ポイントを算出。

(5) 駅利用者のニーズ

JR 笠岡駅利用者を対象としたアンケートでは、「改札が北側にしかないので不便」の回答数が最も多いです。

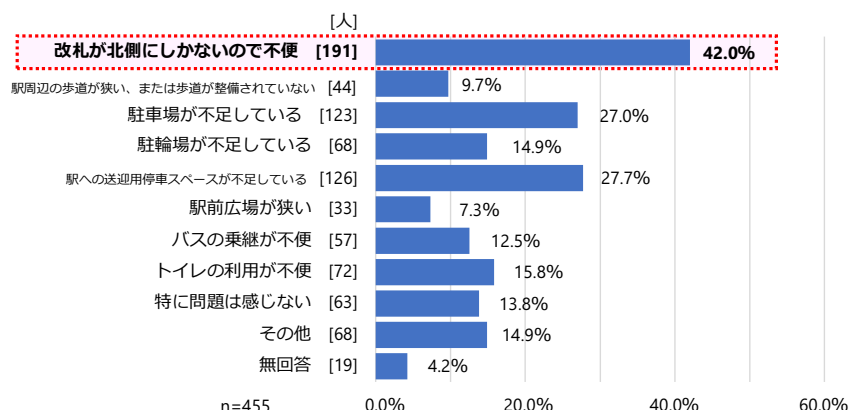


図 駅周辺の問題点

出典：笠岡駅鉄道利用者等動向調査及び交通結節点分析業務報告書

(6) 駅周辺のにぎわい創出に向けた課題や期待

駅周辺のまちづくりに関わる団体や関係者等に対するヒアリングでは、鉄道等による駅周辺の南北分断、歩行者空間、観光客の受入体制に対する課題や希望が寄せられました。

表 調査実施における概要

対象	JR 笠岡駅周辺のまちづくりに関わる団体や学生、同まちづくり活動に関する助言等を行う団体及び検討会、笠岡市外においてまちづくり活動を行う団体及び民間事業者
ヒアリング内容	組織・活動の概要、これまでの活動の成果や課題、今後期待する方向性など

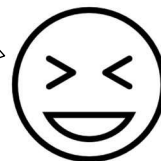


【課題と感ずること】

- ・**鉄道で分断するエリア**を物理的にも心理的にもどのようにつなげていくか。
- ・駅を利用し、駅周辺を通行する高校生を大事にするまちづくりを心掛けるべきであり、高校生の**待合い**、**立ち寄りの空間**が必要。
- ・笠岡駅周辺にレンタカーがなく、時間貸し駐車場も少ないため観光の拠点とならないこと。など

【期待すること】

- ・笠岡駅周辺の**南北の一体化**。
- ・駅前通りは人や学生が集う空間であり、「**広場**」としての機能を**十分活かす**べき。
- ・笠岡諸島観光によるにぎわいを創出するため、**笠岡駅から港への人の流れ**をつくってほしい。など



出典：JR 笠岡駅周辺にぎわい創出に係る市民意見聴取

第3章 上位・関連計画の整理

第3章 上位・関連計画の整理

本戦略に関連する上位計画について、以下のとおり整理しました。

(1) 第7次笠岡市総合計画 後期基本計画（令和4年4月）

計画期間	2018年度（平成30年度）～2025年度（令和7年度）までの8年間
将来都市像	元気・快適・ときめき進化するまち笠岡
笠岡づくりの基本理念	・協働と共生による市民主役の笠岡づくり ・満足感を実感・体感できる笠岡づくり ・安心して暮らせる自立した笠岡づくり
戦略の柱	・経営戦略"稼ぐ" ・活性化戦略"賑わう" ・未来戦略"輝く" ・安定戦略"安らぐ"

(2) 笠岡市都市計画マスタープラン（令和4年3月）

目標年次	2035年（令和17年）
都市の将来像	「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」まち 生活元気都市かさおか
まちづくりの目標	・「快適生活環境都市」 安心して暮らせる快適で魅力のあるまち ・「環境文化交流都市」 豊かな自然環境が守られたうおいのあるまち ・「井笠地域の中核拠点都市」 にぎわいと活力のあるまち

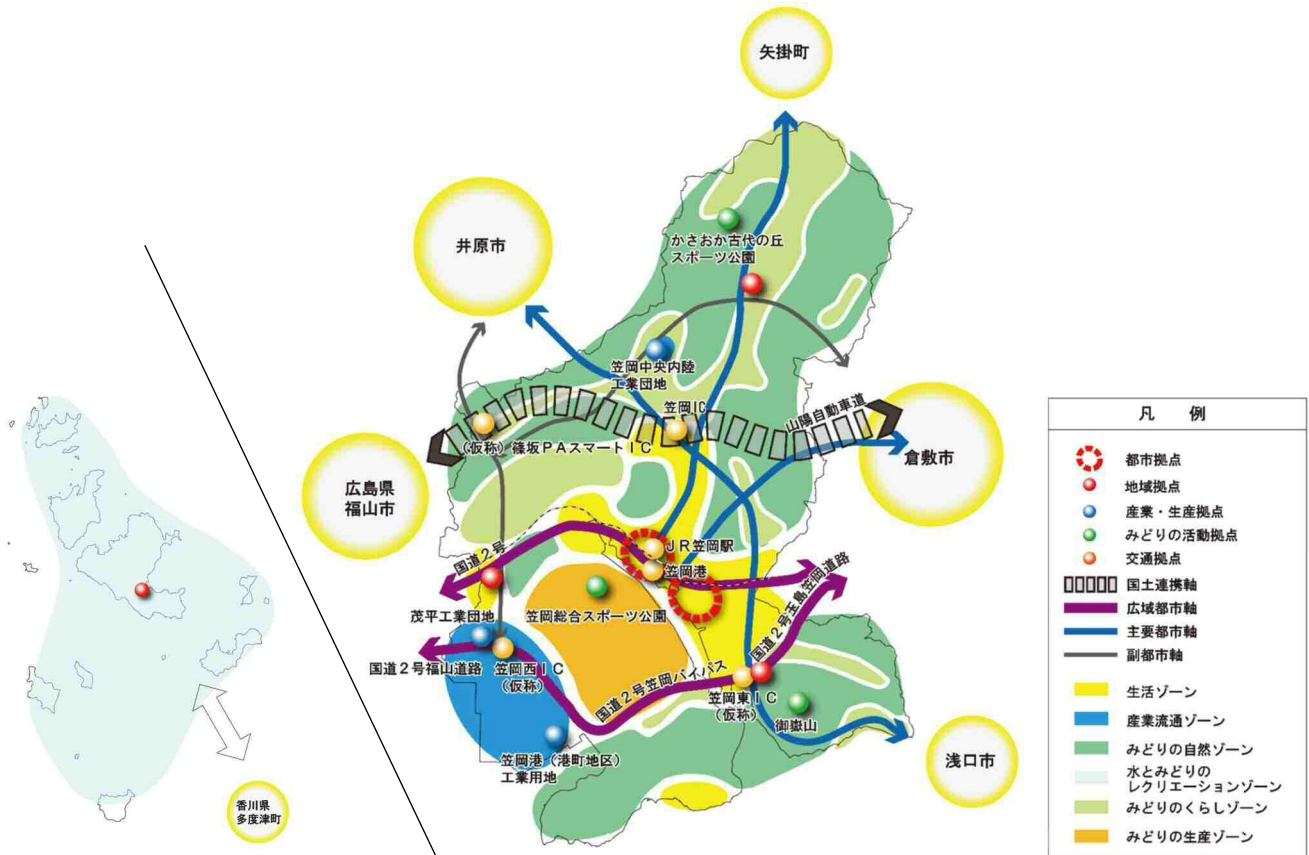


図 将来都市像

出典：笠岡市都市計画マスタープラン

(3) 笠岡市立地適正化計画（令和2年7月）

目標年次	2035 年（令和 17 年）
都市づくりの基本理念	「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」，そして「つどう」まち 生活元気都市かさおか
都市づくりの基本目標	①にぎわいと活力のあるまちづくり ②交通ネットワークが充実した利便性の高いまちづくり ③安心して暮らせる快適で魅力のあるまちづくり ④既存ストックを活用した効率的で持続可能なまちづくり
将来都市構造	中心市街地の密度を高め，中心市街地と地域の拠点が相互に連携する 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指す

(4) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（平成 29 年 3 月）

対象期間	2017 年度（平成 29 年度）～2022 年度（令和 4 年度）
目指すべき将来像 ～地域公共交通ビジョン～	誰もが移動しやすく，人の交流が活発になる地域公共交通の実現
施策の基本方針	①様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築 ②利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し ③多様な運行方法による少子高齢化に対応した移動手段の確保 ④多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進

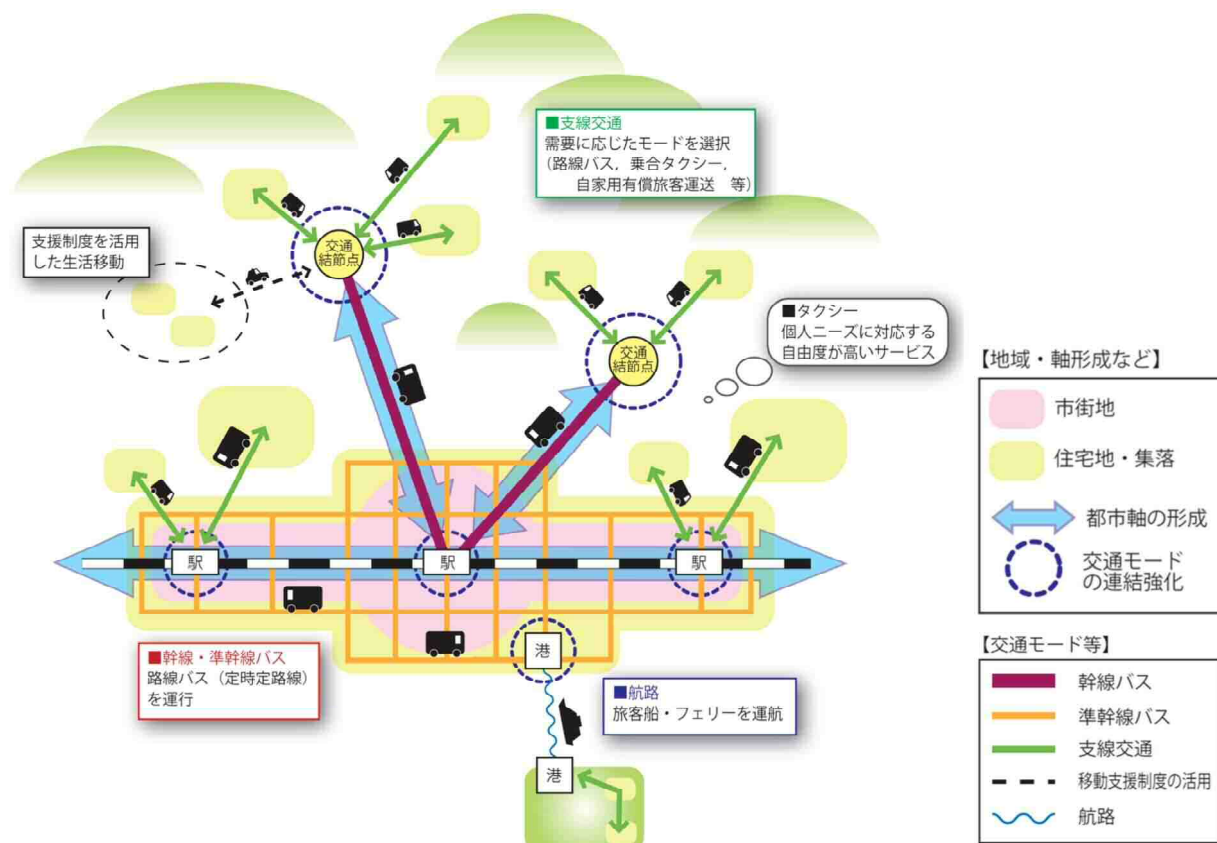


図 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ

出典：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

(5) JR 笠岡駅周辺整備基本構想 (平成 30 年 3 月)

対象期間	2018 年度 (平成 30 年度) ~2032 年度 (令和 14 年度)
ゾーンの考え方	・新拠点ゾーン/活性化の起爆剤となる内外から人を呼び込み、発信する拠点 ・駅北市街地ゾーン/豊かな資源を活かし、まちあそびやまちの暮らしを楽しむゾーン ・定住促進ゾーン/海に近い暮らしなど新しい住まいを享受できるゾーン
まちづくりの考え方	・新交流拠点/市内外から人が集まり、交流する施設の整備 ・交流拠点/暮らしを支え、魅力向上を図る新たな機能の導入 ・新たな暮らしのイメージを発信する先導的な事業の実施

賑わい・交流軸の考え方

県庁通り、駅の南北が接続する駅周辺、駅の南側から西の浜方面、笠岡シーサイドモール方面につながる軸を『賑わい・交流軸』として、居心地のよい街路・沿道空間を形成し、エリアの回遊性向上を図る。



図 都市機能配置方針

出典：JR 笠岡駅周辺整備基本構想

(6) 笠岡市観光振興ビジョン（令和 3 年 3 月）

対象期間	2021 年度（令和 3 年度）～2030 年度（令和 12 年度）
全体像	観光地としての地位の確立
分野・施策	（１）観光まちづくりと商品化 ①観光まちづくり ②旅行商品・イベント （２）ブランド化・情報発信 ①エリア・テーマ別のブランド戦略 ②マーケティング力の強化とメディア・ミックスによる情報発信 （３）受入環境・体制 ①受入環境整備 ②体制整備



図 笠岡市の観光ビジョン

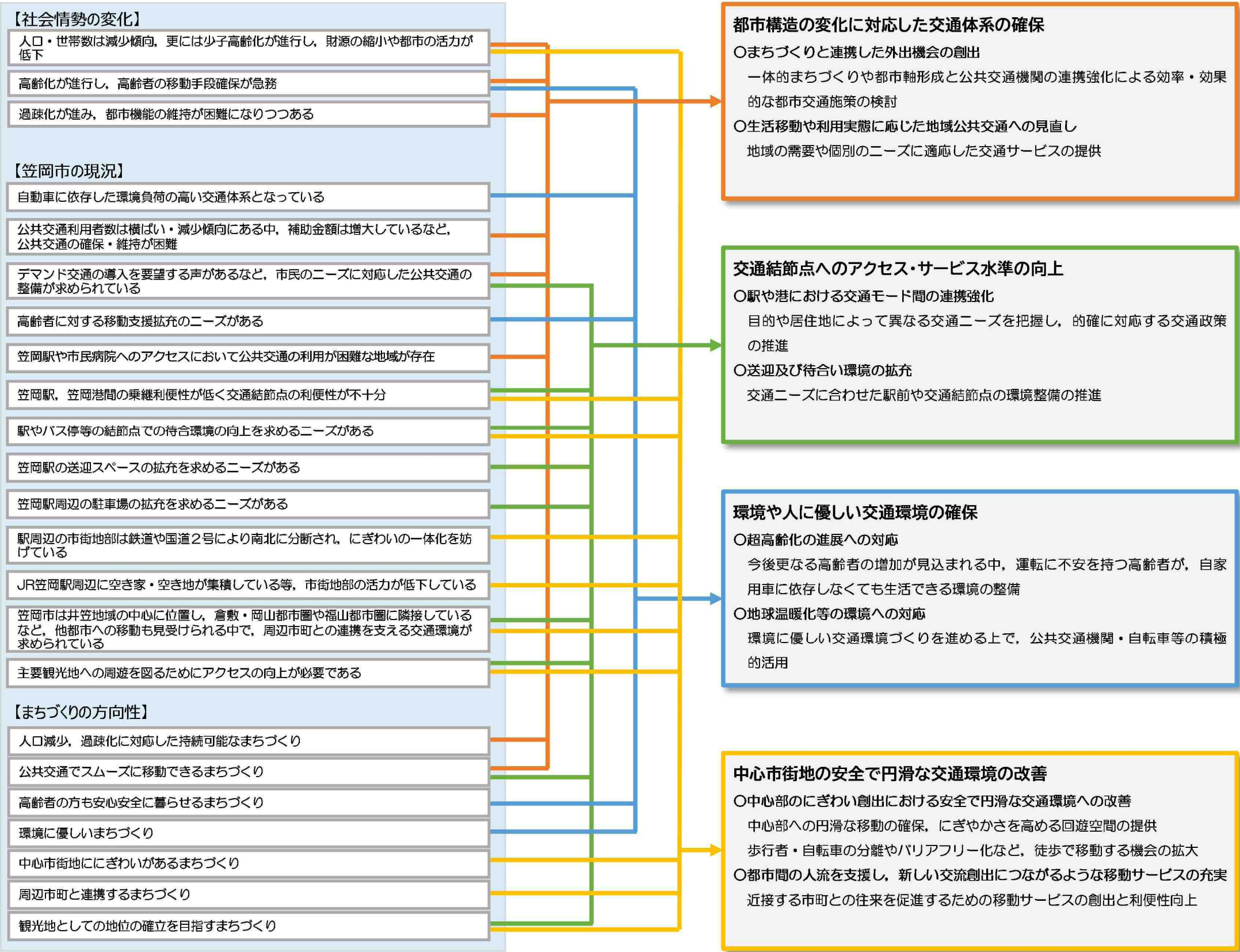
出典 笠岡市観光振興ビジョン

第4章 総合交通戦略の基本方針

第4章 総合交通戦略の基本方針

4-1 課題の整理

本市の現況や上位関連計画等を踏まえ、本市の課題を以下のとおり整理しました。



4-2 目指す将来像

社会情勢の変化や現在の状況，上位・関連計画等での目指す姿を踏まえ，下記のとおり将来交通体系の基本的な考え方を設定しました。

●将来交通体系の基本的な考え方

【笠岡市内の移動】

- ・周辺市町と都市拠点の間は路線バスを運行するとともに，都市・地域拠点の周辺ではタクシー等により，居住地から拠点までの移動手段を確保する。
 - ・島しょ部への航路を保持し，島内での観光や地域への移動は新モビリティ等の導入を検討する。
 - ・JR 笠岡駅周辺は，自動車交通を抑制し，徒歩や自転車，新モビリティ等で周遊しやすくする。
- また，自動車交通と公共交通の接続を向上する。

【周辺市町への(からの)移動】

- ・周辺市町は，鉄道や広域交通網で中心市街地と連携する。広域交通網（高規格道路や一般国道）を利用する自動車は，交通拠点を通じて中心市街地へアクセスする。
- ・周辺市町へは，路線バスやタクシー，自家用車で連携する。

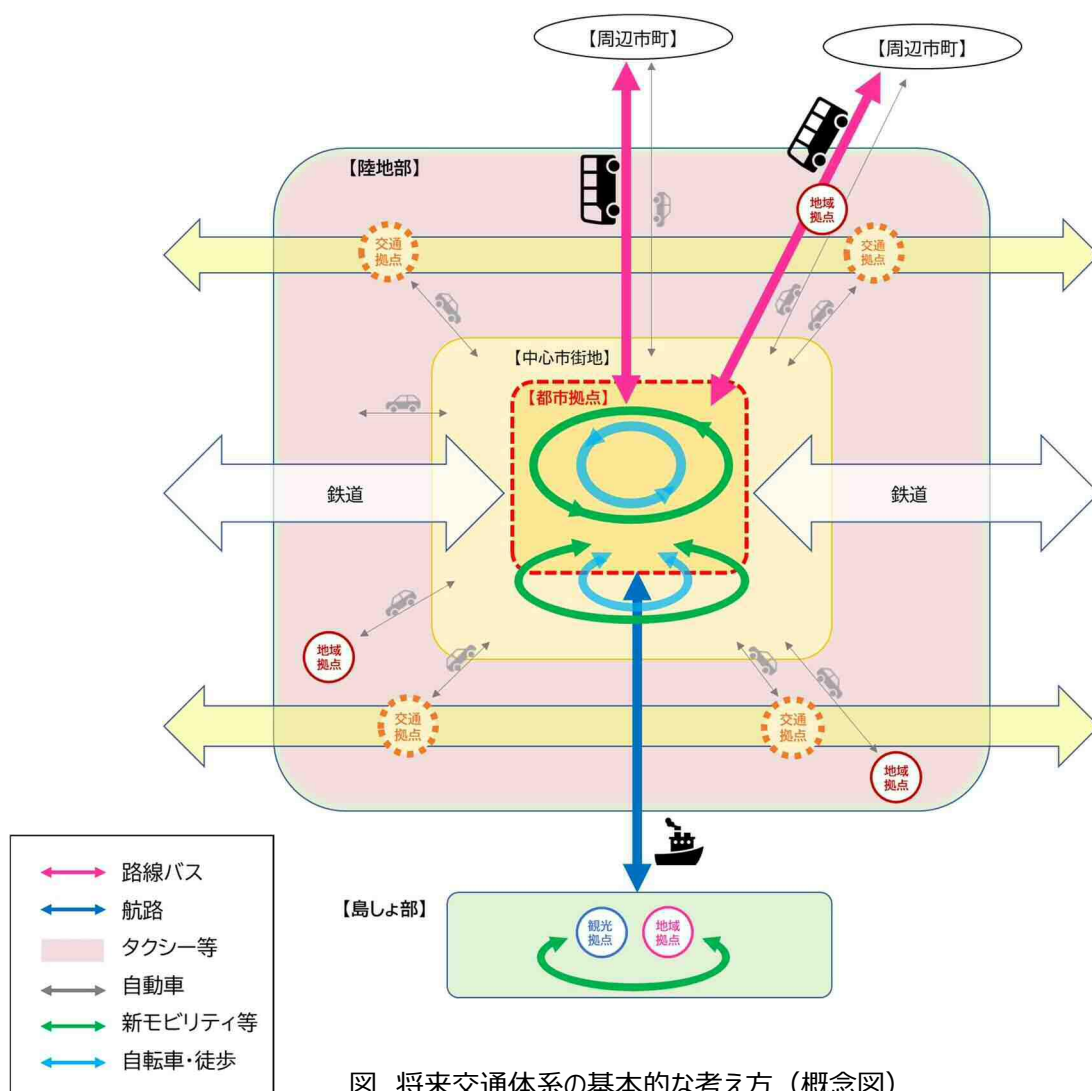


図 将来交通体系の基本的な考え方（概念図）

将来交通体系の基本的な考え方を踏まえ、本市全域の目指す将来像を以下のとおり示します。



中心市街地の目指す将来像を下記のとおり示します。

●中心市街地の目指す将来像の基本的な考え方

中心市街地では、にぎわいの創出を目指し、笠岡駅の南北が一体となったまちづくりを進める。

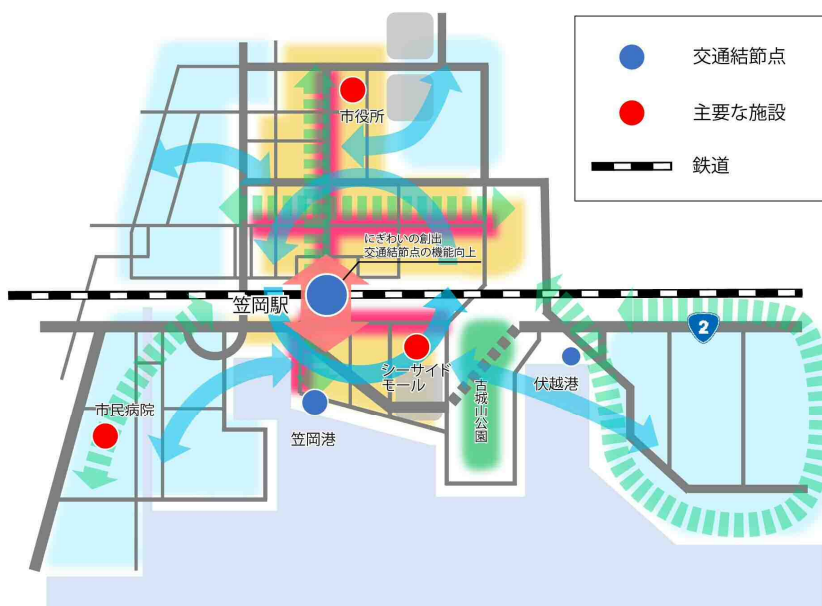
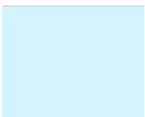
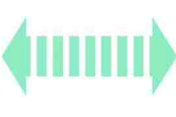
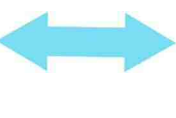
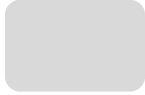


図 中心市街地の目指す将来像

	【にぎわいの中心となる通り】 県庁通りと商店街を中心に、駅北側でのパブリックスペースを活用したイベントの実施やたまり空間の整備により、にぎわいづくりのきっかけを生み出す。
	【通りのにぎわいを面的に広げるエリア】 県庁通りや商店街、笠岡港（みなと・こばなし）で生まれたにぎわいを、空き店舗の利活用や魅力的な道路空間の整備により、周辺のエリアに面的に広げる。
	【快適な住環境の整備により定住を促進するエリア】 定住を促進するエリアでは、徒歩や自転車で移動しやすい移動環境を整備し、快適で魅力的な住環境を整備する。
	【駅の南北のにぎわいをつなぐ自由通路】 駅の南北をつなぎ、駅北側のエリアから笠岡港（みなと・こばなし）までが一体化した都市拠点の構築を目指す。
	【中心市街地の周遊性を向上させる公共交通】 中心市街地内を周遊し、笠岡駅南北のにぎわいの中心となるエリアと、番町地区の文化エリア、定住を促進するエリアを結ぶ公共交通網を整備する。
	【駅周辺へのアクセスを向上させる歩行者・自転車ネットワーク】 歩行者・自転車通行環境の整備や、レンタサイクル等の導入により、徒歩や自転車で中心市街地を周遊できる環境を整備する。
	【ＪＲ笠岡駅周辺への自動車交通の流入を減らすための駐車場】 ＪＲ笠岡駅周辺に駐車場を設けることで、自動車交通の流入を減らし、歩行者や自転車が安全に移動できる環境を構築する。

第5章 戰略目標

第5章 戦略目標

5-1 基本理念

本市では、人口減少や少子高齢化の進行等が要因となり、まちの活力の低下等の影響が課題となっています。さらに、免許返納高齢者の増加が見込まれる中で、地域での暮らしを維持するために多様な交通モードが連携した交通体系づくりが必要とされています。また、人口減少、モータリゼーション等の進展に伴い公共交通の利用者は減少傾向にあり、これまでどおりの都市機能や交通サービスを維持することが困難になっています。

こうした中、本市では令和2年に「笠岡市立地適正化計画」を作成し、都市機能が集約した中心市街地と地域の拠点が相互に連携する多極ネットワーク型コンパクトシティを形成することで、全市的に人口減少や少子高齢化が進行する中でも、都市機能を維持した快適な暮らしづくりを目指すこととしています。特に、笠岡駅や笠岡港等が位置する JR 笠岡駅周辺を市の中核的な都市拠点として、都市基盤の充実と魅力ある都市景観の形成等により、商業の活性化、各種サービス施設を集積した誰もが歩ける範囲で各種サービスが提供される機能的な空間形成を目指すとともに、都市拠点・地域拠点間を結ぶ公共交通網の強化など、市内の誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成を目指すことが掲げられています。

また、令和元年に笠岡諸島が日本遺産に認定され、最近ではとと道等の新たな観光資源にも着目され始め、高速道路や新幹線など比較的高い交通利便性があり、地域外からの注目度も高まることが期待されます。同年には笠岡港をみなと・オアシスとして、観光インフォメーションや地域の集いの場等の多様な機能を持たせた拠点の整備を進め、今後、来訪者の玄関口である笠岡駅・笠岡港の位置する JR 笠岡駅周辺を活気あふれる空間としていくことで、観光客や来訪者の増加によるにぎわいの創出や経済的な波及効果も期待されます。

以上のことから、交通やまちづくり、観光等の視点を踏まえ、鉄道や航路等の様々な交通モードが連携し、市内外問わず容易に移動できる環境を目指すとともに、中心市街地の魅力・機能を高め、コンパクトなまちづくりを行うことから、「多様な交通モードが連携し、都市の機能を高め、魅力溢れるコンパクトなまちづくり」を本戦略の基本理念とします。

上位計画における将来像及び本市の課題を踏まえ、本計画における理念は以下のとおりとする。

＜上位・関連計画における目指す将来像及び基本理念等＞

※赤線箇所は上位関連計画における基本理念につながる事項を示します。

第7次笠岡市総合計画

○将来都市像 元気・快適・ときめき進化するまち笠岡

JR 笠岡駅周辺整備基本構想

○まちづくりの考え方

新交流拠点／市内外から人が集まり、交流する施設の整備
交流拠点 / 暮らしを支え、魅力向上を図る新たな機能の導入
新たな暮らしのイメージを発信する先導的な事業の実施

笠岡市都市計画マスタープラン

○都市の将来像 「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」まち
生活元気都市かさおか

○まちづくりの目標

- ・「快適生活環境都市」安心して暮らせる快適で魅力のあるまち
- ・「環境文化交流都市」豊かな自然環境が守られたうるおいのあるまち
- ・「井笠地域の中核拠点都市」にぎわいと活力のあるまち

笠岡市立地適正化計画

○都市づくりの基本理念 「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」、そして「つどう」まち 生活元気都市かさおか

○都市づくりの基本目標

- ① にぎわいと活力のあるまちづくり ② 交通ネットワークが充実した利便性の高いまちづくり
- ③ 安心して暮らせる快適で魅力のあるまちづくり ④ 既存ストックを活用した効率的で持続可能なまちづくり

○将来都市構造

中心市街地の密度を高め、中心市街地と地域の拠点が相互に連携する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指す

笠岡市観光振興ビジョン

○全体像 観光地としての地位の確立

笠岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略

○基本目標 時代に合った特色ある地域をつくり、地域と地域の連携をすすめる

福山・笠岡地域公共交通網形成計画

○目指すべき将来像 誰もが移動しやすく、人の交流が活発になる地域公共交通の実現

○施策の基本方針

- ① 様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築
- ② 利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し
- ③ 多様な運行方法による過疎化・高齢化に対応した移動手段の確保
- ④ 多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進

～ 本戦略の基本理念 ～

多様な交通モードが連携し、都市の機能を高め、
魅力溢れるコンパクトなまちづくり

5-2 本戦略における中心市街地の重要性

(1) 中心市街地の位置づけ

上位・関連計画での取組内容を見ると、まちづくりや公共交通、観光等の分野に共通して、JR 笠岡駅周辺等の中心市街地の取組が挙げられています。本市の目指すコンパクトシティの観点からも、中心市街地を整備することで、都市拠点が明確になり、持続可能で効率的な都市を作ることにもつながります。

このことから、まちづくり・交通・観光の全ての分野で共通する中心市街地を核に施策展開することで、にぎわいのある活気あふれる都市を構築することができると考えます。

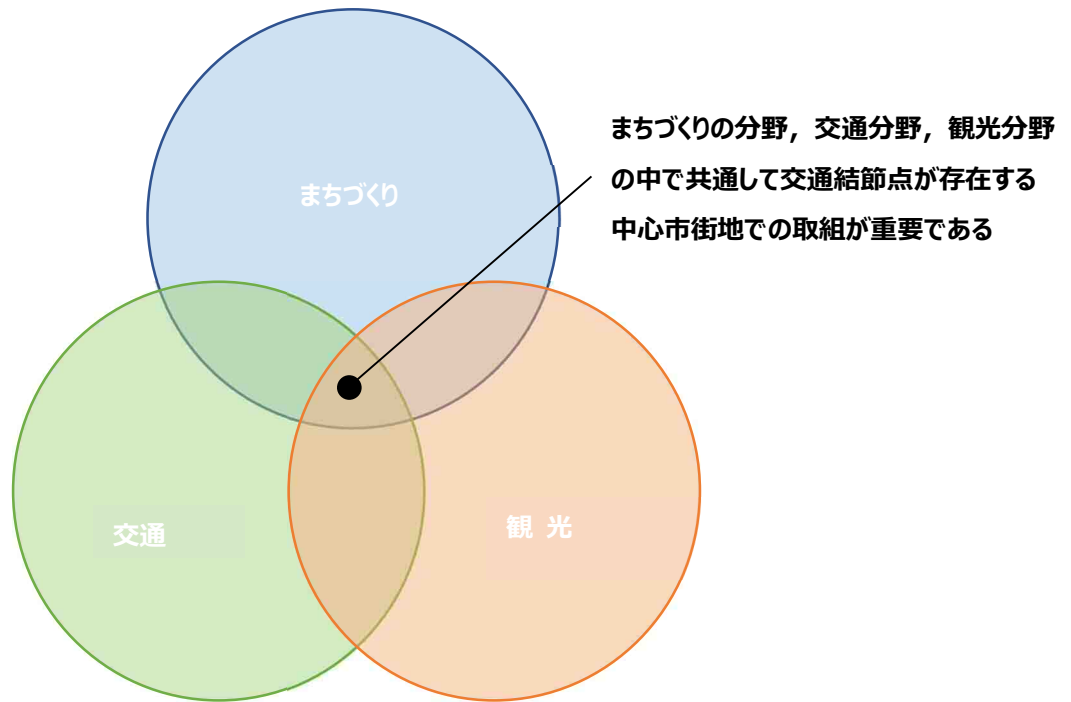


図 中心市街地の取組内容イメージ

【参考】上位・関連計画における中心市街地で実施する主な事業（１／２）

【第７次笠岡市総合計画】 笠岡の将来に向けて（一部抜粋）

まちづくり

交通

観光

＜人のにぎわいづくり（社会面）＞

- ◆笠岡駅周辺の求心性を高めるための商業環境・交流環境の向上
- ◆駅周辺地区、道の駅「笠岡ベイファーム」、笠岡諸島を拠点とする交流・周遊ネットワークの構築

＜まちづくり（環境面）＞

- ◆ＪＲ笠岡駅周辺整備等による都市イメージの確立と交通結節点としての機能の構築
- ◆リノベーション・改修・維持管理の徹底により笠岡の空間履歴を大切にし、まちの魅力を向上

＜仕事づくり（経済面）＞

- ◆笠岡港等への企業誘致（産業連関表の活用、立地特性等の強みをＰＲ等）
- ◆笠岡諸島の観光資源等、地域資源を活用した新たな地域産業の創出

【笠岡市都市計画マスタープラン】（一部抜粋）

まちづくり

交通

＜交通施設整備方針＞

- ・ＪＲ笠岡駅については、商業機能・情報発信機能等を備えた交通拠点を目指し、新たなコミュニティ機能の創出のため、特に駅南部について、市民が快適に駅に集まることのできる整備を進めます。また駅の南北間の周遊性を高めるため、将来的な駅舎の橋上化を視野に入れた駅周辺整備の事業実施に向け関係機関に働きかけます。
- ・鉄道、バス、タクシーの乗り場があり陸上交通の拠点施設であるＪＲ笠岡駅と、旅客船などが発着し海上交通の拠点施設である笠岡港（住吉地区）の連携強化を図るとともに、交通結節点としてふさわしい環境整備を行い、公共交通利用者の利便性の向上を図ります。

【ＪＲ笠岡駅周辺整備基本構想】（一部抜粋）

まちづくり

＜まちづくりの考え方＞

- ・既存の都市機能や歴史・自然などの地域資源を掘り起こし、ＪＲ笠岡駅周辺エリアに対するイメージ・期待といった市民意識などを加味しながら「笠岡らしさ」を最大限に活かしつつ、公共公益施設の集約化や交通機能の向上などによる「交流を育む都市拠点の形成」、健康寿命の延伸にもつながる「健康をつくる歩いて暮らせるまちづくり」、次世代の担い手育成にもつながる「若者が集うにぎわいのあるまちづくり」を推進していくため１０年程度の間で、駅の橋上化や駅前広場整備等の各種事業に着手することをめざします。

【笠岡市立地適正化計画】（一部抜粋）

まちづくり

- ・ＪＲ笠岡駅周辺を市の中核的な都市拠点として位置づけ、都市基盤の充実と魅力ある都市景観の形成等により、笠岡市の顔としての商業の活性化、各種サービス施設の集積、居住者の定住、集客・交流機能の充実を促します。
- ・ＪＲ笠岡駅を交通結節点として機能強化を図り、市外及び市内各地域からのアクセス性の向上を図り、誰もが歩ける範囲で各種サービスが提供される機能的な空間形成を図ります。
- ・番町地区はシビック・文化拠点として位置づけ、各種の公共公益施設の集積を活かすとともに、良好な住宅地と生活環境の維持・保全を図り、本市の新しい生活文化の創出をリードする拠点の形成を目指します。

【笠岡市観光振興ビジョン】（一部抜粋）

観光

＜全体像＞ 観光地としての地位の確立

＜分野・施策＞

受入環境・体制

①受入環境整備

○ＪＲ笠岡駅前における観光機能の充実

首都圏や関西圏など遠方からの観光客に関しては鉄道の利用が想定されることから、ＪＲ笠岡駅周辺での観光案内機能の充実化を検討します。

○街なかにおけるレンタサイクルの推進

ＪＲ笠岡駅周辺等、徒歩での散策が少し広いエリアにつきレンタサイクルの推進を図ります。

【笠岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略】（一部抜粋）

まちづくり

＜基本目標＞ 時代に合った特色ある地域をつくり、地域と地域の連携をすすめる

＜基本的方向＞ ※一部抜粋

中心市街地における都市機能の集積と合わせて、郊外には小さな拠点づくりを進めることで、バランスのとれたまちづくりを目指します。ＪＲ笠岡駅周辺においては、計画的な整備を図り、拠点性を高めることで、中心市街地ににぎわいを取り戻します。

【福山・笠岡地域公共交通網形成計画】（一部抜粋）

交通

＜目指すべき将来像 ～地域公共交通ビジョン～＞

誰もが移動しやすく、人の交流が活発になる地域公共交通の実現

＜施策の基本方針＞

- ①様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築
- ②利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し
- ③多様な運行方法による過疎化・高齢化に対応した移動手段の確保
- ④多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進

5-3 戦略目標

(1) 戦略目標について

基本理念に基づき、中心市街地である JR 笠岡駅周辺の整備と公共交通をはじめとする交通の利便性向上を図ることにより、市全体ににぎわい創出につなげることができると考え、以下の3点の戦略目標を設定しました。

戦略目標① 中心市街地等の魅力を高める移動環境づくり

JR 笠岡駅周辺等の中心市街地は、空き店舗や空き家が増加しており、都市の中心部でありながら、にぎわいや活力が低下している状況です。そうした中で、市民や観光客等が来訪し、中心市街地や観光拠点を快適で円滑に移動できる環境を構築することが求められています。

そのため、中心市街地をにぎわいがあり、快適な住環境が整備された魅力ある場所にするとともに、観光拠点への利便性を向上させる周遊しやすく安全で快適な移動環境を整備する「中心市街地等の魅力を高める移動環境づくり」が必要です。

戦略目標② 多様な交通モードをスムーズに連携する交通環境づくり

本市の公共交通は、交通結節点の利便性の向上や結節点での待合環境の改善、送迎スペースの拡充等を求めるニーズが多くあります。

特に、笠岡駅においては、駅から港までの乗り継ぎ利便性が低く、地域住民や観光客にとっても利用しにくい環境であることが挙げられます。また、笠岡駅は様々な交通モードの拠点となる施設であり、笠岡駅の利便性向上は、複数の交通モード間のスムーズな乗り換えに寄与することにつながります。

さらに、公共交通での乗り換えだけでなく、自動車利用者や徒歩・自転車等の様々な交通モード間をスムーズに連携させることで、乗り換えや待ち時間に抵抗なく、様々な交通モードを組み合わせた環境や人に配慮した交通体系を構築することができます。

笠岡駅等の主要な交通結節点の利便性を向上し、公共交通、自動車、徒歩・自転車など多様な交通モードを快適な待合環境でシームレスに乗継送迎できる交通環境づくりを行うため「多様な交通モードをスムーズに連携する交通環境づくり」を目指します。

戦略目標③ 誰もが中心市街地へ快適に移動できる交通体系づくり

本市は人口減少やモータリゼーションの進展等に伴い、公共交通の利用者数は減少傾向となっており、公共交通の維持・確保が困難な状況にあります。また、高齢者や過疎地域に暮らす人々への公共交通の維持・確保は必要であるとともに、中心市街地や市内外で暮らす人々にとっても、誰もが中心市街地へ来訪することができる環境の構築が必要となっています。

自動車で移動できる市民だけでなく、移動に困る高齢者や障がい者、市外から訪れる人々も中心市街地へ不便を感じることなく移動することができる交通体系づくりが必要なことから、「誰もが中心市街地へ快適に移動できる交通体系づくり」を目指します。

(2) 取組方針について

戦略目標に基づき取組内容を検討するために、以下のとおり取組方針を設定しました。具体的な考え方については、次頁以降に示します。

～本戦略の基本理念～

多様な交通モードが連携し、都市の機能を高め、魅力溢れるコンパクトなまちづくり

戦略目標①

中心市街地等の魅力を高める移動環境づくり

- 1-1 中心市街地等の周遊性を向上させる交通環境の整備
- 1-2 笠岡駅を中心としたにぎわいの創出
- 1-3 観光拠点へのアクセスの向上

戦略目標②

多様な交通モードをスムーズに連携する交通環境づくり

- 2-1 笠岡駅の交通結節機能の強化
- 2-2 快適でスムーズな交通環境の整備

戦略目標③

誰もが中心市街地へ快適に移動できる交通体系づくり

- 3-1 全ての人が公共交通を利用できる環境の確保・維持
- 3-2 既存公共交通の利便性向上
- 3-3 複数の交通手段と連携した利用促進策の検討
- 3-4 更なる高齢化の進行等を見据えた、持続可能な公共交通の確保・維持の取組
- 3-5 市内外から中心市街地へのアクセス性の高い道路網の整備

5-4 施策展開

前頁の考え方にに基づき、取組方針と具体的な取組内容を以下のとおり整理しました。

(1) 施策展開

■戦略目標 1-1 中心市街地等の周遊性を向上させる交通環境の整備

<現況・背景>

- ・空き家・空き地の増加は、市街地の活力低下をもたらし、特に JR 笠岡駅周辺は鉄道や国道 2 号により南北に分断され、にぎわいの一体化を妨げています。また、主要観光地への周遊を図るためにアクセス性の向上が必要です。
- ・中心市街地の周遊性を向上させることは、主要な施設が位置する中心市街地を快適に周遊することができ、滞在時間が延伸することにつながり、にぎわいの創出を図ります。
- ・環境負荷軽減や高齢者の移動手段確保等の観点も求められています。

<実施目的>

公共施設、商業施設等を新たなモビリティで気軽に巡れる環境を整えることにより、中心市街地での滞在時間を延ばし、にぎわいを向上させます。

<取組の方向性>

- ・新たなモビリティの導入により、中心市街地を周遊する環境の整備を検討します。
- ・トランジットモールや時間帯別車両規制等の自動車交通の抑制、またフリンジパーキングによる自動車流入の抑制、歩行空間のバリアフリー化により、歩行者や自転車が安全に移動できる環境の整備を検討します。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
周遊しやすい交通の導入検討	笠岡市、交通事業者
シェアサイクル、電動車いす、電動キックボード等の導入検討	笠岡市
トランジットモールや時間帯別車両規制等の自動車交通の抑制	笠岡市、道路管理者、警察
フリンジパーキングによる自動車流入の抑制	笠岡市
歩行空間のバリアフリー化（点字ブロックの設置、エスコートゾーンの確保、音響式信号機の整備 等）、自転車走行環境の整備	笠岡市、道路管理者

＜具体的なイメージ＞

■周遊しやすい交通の導入検討

新モビリティによって中心市街地を周遊する公共交通を新たに導入することで、自動車交通に頼らなくとも、公共交通により中心市街地一体を円滑に周遊することができます。



図 福山市における周遊バス（まわローズ）
出典：(株)中国バス

■シェアサイクル、電動車いす、電動キックボード等の導入検討

昨今、技術の進展に伴い、パーソナルモビリティの需要が多く、また中心市街地周遊のためにも、パーソナルで移動できるモビリティの利便性や快適性は高いものと考えられます。本市においても中心市街地へ導入することで、より先進的で周遊を促進できる取組です。



図 矢掛町観光レンタサイクル
出典：やかげ観光ネット

■トランジットモールや時間帯別車両規制等の自動車交通の抑制

JR 笠岡駅周辺にある商店街等の歩行空間においては、歩行者が安全・安心に歩行できるよう整備し、一方で路線バスや自動車は特定道路を通行させることで、歩行者と自動車の空間を切り分け、人々が集い、にぎわいにつながる環境を構築します。

■歩行空間のバリアフリー化、自転車走行環境の整備

歩道の対策としては、段差解消や点字ブロックの設置、岡山県に対し音声信号機の設置要望を行うなど、外出時の安全・安心の確保に努めます。
自転車走行環境については、円滑な自転車が走行できる環境を構築するために、自転車走行空間の整備に取り組めます。

■フリンジパーキングによる自動車流入の抑制

フリンジパーキングとは、中心市街地への自動車流入を抑制するために、中心市街地周辺の駐車場で自動車交通を受け止め、公共交通等で中心市街地まで行く仕組みのことであり、これにより中心市街地内の自動車交通が削減され、渋滞緩和につながるとともに、歩行者・自転車がゆっくりと歩きやすい環境が形成されます。

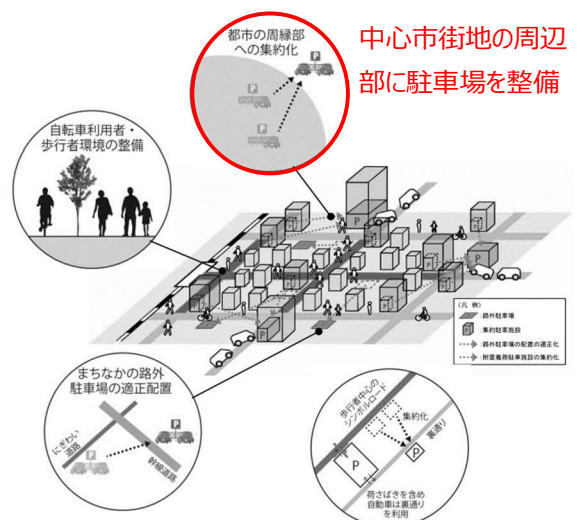


図 駐車場施策イメージ
出典：国土交通省

■戦略目標 1-2 笠岡駅を中心としたにぎわいの創出

＜現況・背景＞

- ・本市は、人口・世帯数は減少傾向にあるとともに、少子高齢化が進行しており、都市機能の維持が困難となりつつあります。さらには、JR 笠岡駅周辺では空き家・空き地が増加している等、市街地の活力が低下しているような状況です。
- ・JR 笠岡駅周辺をにぎわいのある空間として整備することで、市民の生活拠点や交通拠点としての利便性が向上し、中心市街地を目指して来訪する人が増え、定住促進や経済の活性化につながります。また、コンパクトシティが実現され、効率的で持続可能な都市構造が構築されます。

＜実施目的＞

都市拠点である JR 笠岡駅周辺におけるにぎわい創出の取組により、中心市街地を市民や来訪者が訪れたい、住み続けたいような魅力あるエリアにします。

＜取組の方向性＞

- ・パブリックスペースを活用したオープンカフェやイベントの実施支援のほか、来訪者向けのサービス機能施設を検討するなど、訪れたいような中心市街地の魅力を創出します。
- ・舗装の美装化や無電柱化によって、景観に優れた周遊したくなる歩行者空間を目指します。
- ・空き店舗や空き家の利活用、寺・祭り・風習等の地域スポットの活用、古い家屋のリノベーションにより県庁通りや商店街から周辺への人の流れを生み出します。
- ・話題性のあるスポットづくりにより、周遊したくなる魅力のある歩行者空間を創出します。

＜取組内容＞

取組内容	取組事業者
オープンカフェの実施等のパブリックスペースの活用、サービス機能施設による駅空間の活性化	笠岡市、JR、民間事業者、地域住民
舗装の美装化、無電柱化	笠岡市、道路管理者
空き家、空き地、空き店舗利用補助事業の充実、古い家屋のリノベーションと店舗としての利活用（飲食等）	笠岡市、施設・店舗管理者
話題性のあるスポットづくり	笠岡市、道路管理者、民間事業者、地域住民

＜具体的なイメージ＞

■ オープンカフェの実施等のパブリックスペースの活用，サービス機能施設による駅空間の活性化

■ 空き家，空き地，空き店舗利用補助事業の充実，古い家屋のリノベーションと店舗としての利活用（飲食等）

「JR 笠岡駅周辺整備基本構想」に基づく整備事業を実施し，中心市街地ににぎわいを取り戻すために，イベントの充実や商店街の空き店舗の活用を支援します。



図 ほこみち制度取得に向けた社会実験の様子（福島市）

出典：福島市

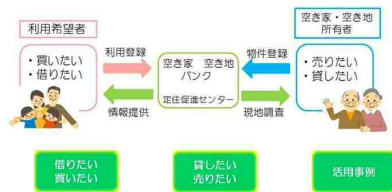


図 空き家・空き地バンク制度
出典：笠岡市

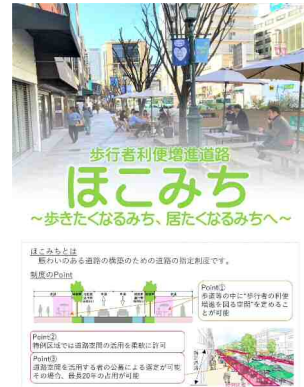


図 歩行者空間の柔軟な
活用が可能な新たな制度

出典：国土交通省

■ 舗装の美化化，無電柱化

JR 笠岡駅周辺を人々が集まるエリアとする際に，景観や歩きやすさ，空間の活用等を見据えた視点から，舗装の美化化，無電柱化を推進します。



図 歩道整備後の様子（港区）



図 歩道整備前の様子（港区）

出典：国土交通省関東地方整備局

■ 話題性のあるスポットづくり

駅前広場内など，利用の多い交流の拠点などで，歩行者が周遊して滞留を高める，話題性のあるモニュメントや従来のバス停のデザインに捉われない魅力的なバス停を整備します。

▶ 図 関連する事業

出典：JR 笠岡駅周辺整備基本構想

- 関連事業：笠岡高校 1 年生の ACT「地域学」（平成 29 年度、笠岡高校・都市計画課）
- 関係者：バス会社、市内高校（美術部等）、ぽっけーまち会議
- 検討事項：事業の実施体制（連携する高校、バス会社など）
事業資金（社会資本整備交付金など）、改修費用の設定
対象とするバス停の選出
公募の方法、時期、応募条件、広報戦略など



■戦略目標 1-3 観光拠点へのアクセスの向上

＜現況・背景＞

- ・笠岡湾干拓地や笠岡諸島等をはじめとした歴史・文化的で、自然環境に恵まれた観光資源が多く存在していますが、観光拠点への移動環境が十分ではありません。
- ・本市の人口は減少傾向で推移、少子高齢化も進行しており、都市の活力の低下が予想されることから、来訪者（観光客等）の増加による経済波及効果は大いに期待されます。
- ・観光客にとって PR となる広報等を行い、来訪者を増やしていくとともに、観光客が観光拠点間を快適に移動することができ、様々な観光拠点に滞在することができる取組を行うことで、受け皿となる地域側の経済が活性化され、人々のにぎわいが創出される等、地域の活性化に寄与することが期待されます。

＜実施目的＞

観光客の利便性・快適性を向上させるため、拠点間を周遊しやすくする仕掛けづくりを行います。

＜取組の方向性＞

- ・市内の観光拠点の PR や、サイクリングを主体にした観光メニューの造成により観光地としての魅力を発信します。
- ・観光拠点の周遊を促進する企画券や割引券の開発により観光拠点間の周遊性を高めます。

＜取組内容＞

取組内容	取組事業者
笠岡湾干拓地と笠岡諸島（日本遺産）のPR	笠岡市、観光施設等
サイクリングを主体にした観光メニューの造成	笠岡市、観光施設等
観光拠点を周遊するいとこめぐりバスの利便性向上	笠岡市、バス事業者
「とと道」「銀山街道」のPR等	笠岡市、国、県、市民団体等
旅客船の周遊企画券の検討	笠岡市、航路事業者

＜具体的なイメージ＞

■ 笠岡湾干拓地と笠岡諸島（日本遺産）の PR

笠岡市観光振興ビジョンでは、①笠岡湾干拓地②笠岡諸島③周遊エリアの3本柱で取組を推進しています。①及び②は今まで以上に認知度を高めるため、対外的にもPRを進めていながら、観光客の増加を目指します。

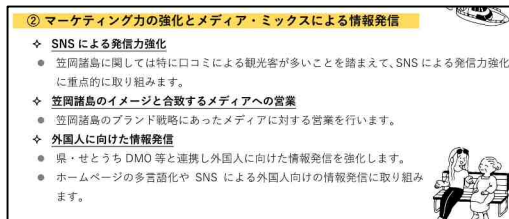


図 取組内容

出典：笠岡市観光振興ビジョン

■ 旅客船の周遊企画券の検討

観光客が円滑に移動できるようそれぞれの地域にあった移動環境の整備を推進しますが、笠岡諸島においては旅行者が円滑に旅客船等を利用できるよう環境整備を推進します。

■ サイクリングを主体にした観光メニューの造成

笠岡湾干拓地や周遊エリアにおけるサイクリングの充実を図り、周遊の拡大を推進します。

■ 観光拠点を周遊するいいとこめぐりバスの利便性向上

観光施設への連絡バスの利便性を向上させ、観光客の利用を見込んだ公共交通サービスの充実を図ります。

■ 「とと道」「銀山街道」の PR 等

かつて本市金浦の魚市場から高梁市吹屋地区へ鮮魚を運んだ魚荷道「とと道」や、大森の石見銀山から尾道港へ渡る銀の輸送路である「銀山街道」等、周辺の市町と連携した周遊ルートを積極的にPRします。

■戦略目標 2-1 笠岡駅の交通結節機能の強化

<現況・背景>

- ・少子高齢化や人口減少が進み、都市機能の維持が困難になりつつあります。また、中心市街地である JR 笠岡駅周辺の市街地は鉄道や国道 2 号により南北に分断され、にぎわいの一体化を妨げています。
- ・笠岡駅、笠岡港間は鉄道と国道 2 号により分断されており、交通結節点の利便性が低いことから、駅やバス停等の結節点での待ち環境の向上、送迎スペース、駐車場の拡充を求めるニーズがあります。
- ・周辺市町との連携を支える交通環境が求められているとともに、観光客の玄関口であり、交通結節点である笠岡駅の整備が求められています。
- ・笠岡駅は様々な交通モードとの連携を考慮した交通結節点及び都市拠点として中心市街地の一体的なにぎわいを創出することを期待されています。

<実施目的>

笠岡市最大の交通結節点である笠岡駅の機能強化により、公共交通、自動車、徒歩・自転車などの多様な交通モードがスムーズに連携する交通環境を実現します。

<取組の方向性>

- ・南北自由通路や笠岡駅南口の整備により航路、バス、鉄道などの公共交通を利用する人々がスムーズに継続する環境の整備を目指します。
- ・南口広場の整備により駅南口での送迎を可能にします。また、駅利用者の分散に伴い北口広場の再生整備に取り組みます。
- ・南北自由通路やペDESTリアンデッキの整備により、笠岡駅を通過する歩行者の利便性向上を目指します。
- ・南北自由通路やペDESTリアンデッキの整備に合わせ、笠岡港までの歩道を整備することで、笠岡港との連携強化を図ります。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
南北自由通路及び笠岡駅南口の整備	笠岡市, JR, 国, 県 等
笠岡駅南口広場の整備と北口広場の再整備	笠岡市, JR, 国, 県 等
笠岡駅、笠岡港間の歩道整備	笠岡市, 道路管理者
ペDESTリアンデッキの整備	笠岡市, JR, 国, 県 等

<具体的なイメージ>

- 南北自由通路及び笠岡駅南口の整備
- 笠岡駅南口広場の整備と北口広場の再整備
- 笠岡駅、笠岡港間の歩道整備 ■ペDESTリアンデッキの整備

JR 笠岡駅南北連絡施設等整備検討委員会にて、議論された内容に基づいて笠岡駅の周辺整備を推進します。

▶図 笠岡駅周辺整備の整備内容

出典：第 4 回 JR 笠岡駅南北連絡施設等整備検討委員会開催

整備方針の見直し(案)		
以上より、笠岡駅周辺整備については費用対効果を鑑みて、以下のように整備内容および整備時期を2段階に分けて整備することを基本とする。なお、駅改良については、各案の比較検討結果から案③「南口改札新設案」の方針で進めることとする。ただし、JR西日本との協議や補助事業の活用等を検討しながら精査する。		
	整備内容	整備時期イメージ
駅周辺整備	・自由通路(約500㎡) ・南口改札新設 ・南口広場整備(約3,600㎡) ・既存駅舎改修 ・既存こけし撤去	基本構想のプロジェクト展開による各段階の内容を踏まえて計画の深度化を図り、関係機関との協議が整い次第、適切な財源の確保に努め整備を実施する
関連整備	・デッキ整備 ・周辺歩道整備	周辺のまちづくり状況や社会情勢変化等を鑑みながら長期的な整備として位置づける

■戦略目標 2-2 快適でスムーズな交通環境の整備

<現況・背景>

- ・公共交通利用者数が減少傾向にあり、今後も公共交通利用者を維持・確保していくためには、利用しやすい環境を形成することが必要です。
- ・笠岡駅や市民病院へのアクセスにおいて公共交通の利用が困難な地域が存在するとともに、笠岡駅、笠岡港間の乗継利便性が低く交通結節点の利便性が不十分な地域が存在します。さらに、駅やバス停等の結節点での待合環境の向上を求めるニーズがあります。
- ・待合の環境での快適性やスムーズな乗り継ぎを支援することで、市民の公共交通利用をより快適なものとしめます。

<実施目的>

快適でスムーズに利用できる交通結節点等の整備により、心地よい待合環境とスムーズな乗り継ぎや送迎環境を実現します。

<取組の方向性>

- ・ダイヤの改善等により、モード間をシームレスに乗り継げる交通環境を目指します。
- ・ベンチや上屋の整備により、快適な待合環境を実現します。また、待ち時間の表示により、待ち時間のストレスを軽減させます。
- ・結節点での駐車場や駐輪場の整備により、公共交通へ乗り継ぎできる環境を構築します。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
乗り継ぎ利便性の向上を図るダイヤの改善	笠岡市、交通事業者、地域住民
停留所や待合所等におけるベンチ、上屋の整備等	笠岡市、交通事業者、道路管理者、警察 等
バスロケーションシステムの導入等の待ち時間の表示	笠岡市、交通事業者、施設・道路管理者
結節点における駐車場、駐輪場整備	笠岡市、駐車場管理者

<具体的なイメージ>

■ 乗継利便性の向上を図るダイヤの改善

乗継拠点を設定して、鉄道と路線バス、船と路線バス、また路線バス同士など、交通手段間の乗り継ぎ利便性の強化を図ります。

■ バスロケーションシステムの導入等の待ち時間の表示

バス停の待合環境を向上させるために、バス接近表示システム等により、待ち時間の負担が少ない待合環境を創出します。

■ 停留所や待合所等におけるベンチ、上屋の整備等

笠岡諸島の待合所の整備改修や棧橋のバリアフリー化・有効活用等の環境整備を行います。また、バス停についても、老朽化している停留所を改修していきます。

■ 結節点における駐車場、駐輪場整備

市街地の駐車場については、適正な配置と効率的な利用促進が必要であり、不足する地区においては、計画的な駐車施設整備を行うなど、総合的な推進を図ります。また、中心市街地周辺の地域では、事業者等の連携によるパーク＆ライドを推進します。

■戦略目標3-1 全ての人が公共交通を利用できる環境の確保・維持

＜現況・背景＞

- ・運転免許返納により、高齢者の移動手段確保が急務となっているなど、公共交通の拡充が必要な状況です。
- ・こうした状況から、郊外部や中心市街地、島しょ部など、どの地域で暮らしていても都市拠点である中心市街地へ来訪できるような公共交通網を実現し、誰もが中心市街地へ来訪することができる交通体系の構築が必要です。
- ・本市は井笠広域市町村圏の中心都市であり、倉敷・岡山都市圏や福山都市圏に隣接しているなど、他都市への移動も見受けられる中で、周辺市町との連携を支える交通環境が求められています。

＜実施目的＞

全ての人が利用できる公共交通網の整備や誰もが移動できる交通体系を構築することで、移動に制約がある方においても公共交通が利用できる環境を確保・維持します。

＜取組の方向性＞

- ・効率的なバス路線や航路の見直しにより公共交通網の維持を図ります。
- ・公共交通空白地におけるデマンド交通の導入検討や、高齢者タクシーチケットの見直しにより本市に居住する誰もが利用できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

＜取組内容＞

取組内容	取組事業者
効率的なバス路線網・航路網の見直し (必要に応じて他公共交通サービスへの転換等も検討)	笠岡市、交通事業者
乗合タクシーや自家用有償旅客運送の導入検討	笠岡市、地域住民、交通事業者
高齢者タクシーチケットの見直し	笠岡市、地域住民、タクシー事業者

＜具体的なイメージ＞

■効率的なバス路線網・航路網の見直し

路線バスや海上交通等について、運行サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合は効率化や利便性向上を図るため、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施します。

■乗合タクシーや自家用有償旅客運送の導入検討 ■高齢者タクシーチケットの見直し

高齢者へのタクシー運賃の助成と合せて、高い住民ニーズがある地域への乗合交通の導入・支援を検討し、移動手段を確保することができる仕組みの構築を目指します。

■戦略目標3-2 既存公共交通の利便性向上

<現況・背景>

- ・公共交通利用者数は横ばい・減少傾向にある中、公共交通の確保・維持が困難な状況にあります。
- ・高齢者や障がい者等の交通弱者も含めた全ての人にとって、利用しやすい公共交通を目指すことが求められています。
- ・既存の公共交通利用者の利便性を向上することで、リピーターを増やし、持続的に公共交通を利用することができる環境を構築します。

<実施目的>

既存公共交通の利便性向上により、公共交通の利用を促すことで公共交通利用者を増やし、公共交通ネットワークを維持します。

<取組の方向性>

- ・バリアフリー車両、船舶の導入、観光施設との連携、乗務員の案内向上などにより、利用しやすい公共交通を目指し、公共交通利用者の増加を図ります。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
バリアフリーに対応した車両・船舶の導入	笠岡市、交通事業者
公共交通と観光施設等との連携、公共交通マップの作成	笠岡市、交通事業者
乗務員の案内向上や分かりやすい案内表示	交通事業者

<具体的なイメージ>

■バリアフリーに対応した車両・船舶の導入

ノンステップバス、リフト付バス等のバリアフリーに対応した車両の導入を促進し、快適で人に優しい交通環境の整備を検討します。



図 ノンステップバス
出典：国土交通省ホームページ

■公共交通と観光施設等との連携、公共交通マップの作成

観光客の利便性向上を図り、観光客のニーズに合った観光メニュー・商品開発を支援する等、誘客のための取組を推進します。

■乗務員の案内向上や分かりやすい案内表示

観光客の受入体制として、乗務員の案内向上のための研修等を実施するとともに、国内外における分かりやすい案内表示を行い、観光客の利便性向上に努めます。

■戦略目標3-3 複数の交通手段と連携した利用促進策の検討

<現況・背景>

- ・本市には複数の公共交通が運行しているとともに、自動車や自転車、徒歩等の様々な移動手段が存在しており、それらの連携により、さらに移動の幅が広がることが期待されます。
- ・全国的にもデジタル・トランスフォーメーション（DX）の推進が求められており、公共交通の分野においても例外なく、新たな取組が求められています。

<実施目的>

公共交通の利用者の拡大・利便性向上のために、デジタル化等も含めた複数の交通手段と連携した利用促進を行い、移動しやすい交通環境を構築します。

<取組の方向性>

複数の公共交通との連携、料金体系の検討、案内環境の整備等により、公共交通利用者が気軽に移動できる環境を構築します。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
複数の交通手段と連携した料金体系やマップ作成等	笠岡市、交通事業者
乗継割引など、柔軟な料金体系の検討	笠岡市、交通事業者、地域住民
各交通手段等が一元化された案内環境の整備	笠岡市、交通事業者、施設・道路管理者

<具体的なイメージ>

■複数の交通手段と連携した料金チケットやマップ作成等 ■乗継割引など、柔軟な料金体系の検討

乗継割引や期間限定で利用可能な乗り放題切符など、新たな企画切符を検討します。

■各交通手段等が一元化された案内環境の整備

デジタルサイネージによる交通機関の乗換及び観光情報の提供、一元化された案内環境を作ります。また、新たなデジタル技術による新サービスの提供などデジタル・トランスフォーメーション（DX）の取組を推進します。



▶図 デジタルサイネージ

■戦略目標3-4 更なる高齢化の進行等を見据えた、持続可能な公共交通の確保・維持の取組

<現況・背景>

- ・高齢者の移動手段確保が急務となっている中で、公共交通利用者数は横ばい・減少傾向など、公共交通の確保・維持が困難な状況にあります。今後も人口減少・高齢化は更なる進行が推測されており、公共交通の持続性を高めるための取組が必要な状況にあります。
- ・現在の本市の交通体系は自動車に依存した環境負荷の高い交通体系ですが、今後は環境に配慮した交通体系の構築が全国的にも求められています。
- ・新たな取組により公共交通の利便性を高めるとともに、環境や人に優しい公共交通の確保が求められています。

<実施目的>

高齢化の進行を見据えた公共交通利用者の利便性拡大に向けた、取組を実施することで、接続可能な公共交通の確保・維持することを目指します。

<取組の方向性>

免許返納の特典、イベントの実施などの公共交通利用の動機づけにより、公共交通を利用するきっかけを作ります。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
免許返納に係る料金割引や回数券配布等の特典	笠岡市、交通事業者、警察
利用促進につながるイベント等の実施	笠岡市、交通事業者

<具体的なイメージ>

■免許返納に係る料金割引や回数券の配布等の特典

免許を持たない人の外出及び移動支援を検討します。



◀ 図 免許返納後の公共交通割引

出典：岡山県警察

■利用促進につながるイベント等の実施

公共交通の利用促進につなげるためには、イベント等により人々の興味・関心を引く取組が必要です。



図 交通安全フェスティバルの様子

出典：ぼっけーまち会議運営事務局ホームページ

■戦略目標3-5 市内外から中心市街地へのアクセス性の高い道路網の整備

<現況・背景>

- ・笠岡市は倉敷・岡山都市圏や福山都市圏に隣接しているなど、他都市への移動も見受けられる中で、周辺市町との連携を支える交通環境が求められています。
- ・中心市街地周辺の幹線道路は、交通量も多く、慢性的な渋滞が発生しており、中心市街地へ来訪することの妨げとなっています。
- ・広域的な道路網を整備し、広域的な移動をする自動車が中心市街地を経由しないことで、中心部の交通量が削減され、中心市街地へのアクセスが快適になることが期待されます。

<実施目的>

中心市街地にアクセスしやすくするための道路網の整備により、自動車を利用する市民や、市外から笠岡市を自動車で訪れる人々が、効率的に中心市街地へアクセスできる交通体系を実現します。

<取組の方向性>

一般国道2号笠岡バイパスや市内の各ICを整備することで、中心市街地内の通過交通を抑制するとともに、中心市街地までの道路標識や案内表示を整備し、中心市街地内の移動を円滑にします。

<取組内容>

取組内容	取組事業者
一般国道2号笠岡バイパスの整備	笠岡市, 国
山陽自動車道（仮称）篠坂PAスマートICの整備	笠岡市, 国
笠岡西IC（仮称）, 笠岡東IC（仮称）の整備	笠岡市, 国
中心市街地までの道路標識や案内表示の整備など	笠岡市, 国

<具体的なイメージ>

■一般国道2号笠岡バイパスの整備

■山陽自動車道（仮称）篠坂PAスマートICの整備

一般国道2号笠岡バイパス等の整備を促進し、一般国道2号の慢性的な渋滞解消と広域交通網の充実を図ります。

■中心市街地までの道路標識や案内表示の整備など

一般国道2号笠岡バイパス、山陽自動車道（仮称）篠坂PAスマートICにより、自家用車による観光客の来訪ルートの変化が予測されることから、車道の観光案内標識の整備等を推進します。

■一般国道2号笠岡バイパス, 笠岡西IC（仮称）, 笠岡東IC（仮称）の整備

一般国道2号笠岡バイパス, 笠岡西IC（仮称）及び笠岡東IC（仮称）の整備に伴い、産業振興等地域の活性化を促進するため、周辺地域の土地利用の見直しを検討します。

5-5 重点的に実施する取組

本戦略で示す取組内容のうち、事業の効果が波及することで、目指す将来像を実現するための要となる取組を「重点的に実施する事業」として位置付け、事業着手していくこととします。これにより、戦略での取組一つ一つがより効果的で効率的に市域全体の魅力ある都市づくりにつながっていくと考えます。

本戦略における重点的に実施する取組内容と実施スケジュールは以下のとおりです。

表 重点的に実施する取組とその実施スケジュール

戦略 目標	取組 方針	取組内容	取組事業者	実現時期		
				2022-2025	2026-2030	2031-2035
①	1-1	周遊しやすい交通の導入検討	笠岡市、交通事業者	計画検討 	実施 	適宜見直し
	1-2	オープンカフェの実施等のパブリックスペースの活用，サービス機能施設による駅空間の活性化	笠岡市、JR、民間事業者、地域住民	実施 	適宜見直し 	
		空き家、空き地、空き店舗利用補助事業の充実、古い家屋のリノベーションと店舗としての利活用（飲食等）	笠岡市、施設・店舗管理者	実施 	適宜見直し 	
②	2-1	南北自由通路及び笠岡駅南口の整備	笠岡市、JR、国、県 等	設計 	実施 	維持管理等
		笠岡駅南口広場の整備と北口広場の再整備	笠岡市、JR、国、県 等	設計 	実施 	維持管理等
		笠岡駅、笠岡港間の歩道整備	笠岡市、道路管理者	計画検討 	実施 	維持管理等
		ペDESTリアンデッキの整備	笠岡市、JR、国、県 等	計画検討 	実施 	維持管理等
	2-2	結節点における駐車場、駐輪場整備	笠岡市、駐車場管理者	計画検討 	実施 	維持管理等
③	3-1	効率的なバス路線網・航路網の見直し (必要に応じて他公共交通サービスへの転換等も検討)	笠岡市、交通事業者	実施 		

5-6 実施スケジュール

取組全体の実施スケジュールは、以下に示すとおりです。

表 取組の実施スケジュール（1/2）

戦略 目標	取組 方針	取組内容	取組事業者	実現時期		
				2022-2025	2026-2030	2031-2035
①	1-1	周遊しやすい交通の導入検討 ★	笠岡市, 交通事業者	計画検討	実施	適宜見直し
		シェアサイクル, 電動車いす, 電動キックボード等の導入検討	笠岡市	実施		
		トランジットモールや時間帯別車両規制等の自動車交通の抑制	笠岡市, 道路管理者, 警察		計画検討	実施
		プリングパークによる自動車流入の抑制	笠岡市		計画検討	実施
		歩行空間のバリアフリー化（点字ブロックの設置, エスコートゾーンの確保, 音響式信号機の整備 等）, 自転車走行環境の整備	笠岡市, 道路管理者		計画検討	実施
	1-2	オープンカフェの実施等のパブリックスペースの活用, サービス機能施設による駅空間の活性化 ★	笠岡市, JR, 民間事業者, 地域住民	実施	適宜見直し	
		舗装の美装化, 無電柱化	笠岡市, 道路管理者		計画検討	実施
		空き家, 空き地, 空き店舗利用補助事業の充実, 古い家屋のリノベーションと店舗としての利活用（飲食等） ★	笠岡市, 施設・店舗管理者	実施	適宜見直し	
		話題性のあるスポットづくり	笠岡市, 道路管理者, 民間事業者, 地域住民	実施	適宜見直し	
	1-3	笠岡湾干拓地と笠岡諸島（日本遺産）のPR	笠岡市, 観光施設等	実施	適宜見直し	
		サイクリングを主体にした観光メニューの造成	笠岡市, 観光施設等	実施	適宜見直し	
		観光拠点を周遊するいとこめぐりバスの利便性向上	笠岡市, バス事業者	実施	適宜見直し	
		「とと道」「銀山街道」のPR等	笠岡市, 国, 県, 市民団体等	実施	適宜見直し	
		旅客船の周遊企画券の検討	笠岡市, 航路事業者	実施	適宜見直し	
②	2-1	南北自由通路及び笠岡駅南口の整備 ★	笠岡市, JR, 国, 県 等	設計	実施	維持管理等
		笠岡駅南口広場の整備と北口広場の再整備 ★	笠岡市, JR, 国, 県 等	設計	実施	維持管理等
		笠岡駅, 笠岡港間の歩道整備 ★	笠岡市, 道路管理者	計画検討	実施	維持管理等
		ペDESTリアンデッキの整備 ★	笠岡市, JR, 国, 県 等	計画検討	実施	維持管理等
	2-2	乗継利便性の向上を図るダイヤの改善	笠岡市, 交通事業者, 地域住民	実施		
		停留所や待合所等におけるベンチ, 上屋の整備等	笠岡市, 交通事業者, 道路管理者, 警察 等	実施	維持管理等	
		バスロケーションシステムの導入等の待ち時間の表示	笠岡市, 交通事業者, 施設・道路管理者	計画検討	実施	維持管理等
		結節点における駐車場, 駐輪場整備 ★	笠岡市, 駐車場管理者	計画検討	実施	維持管理等

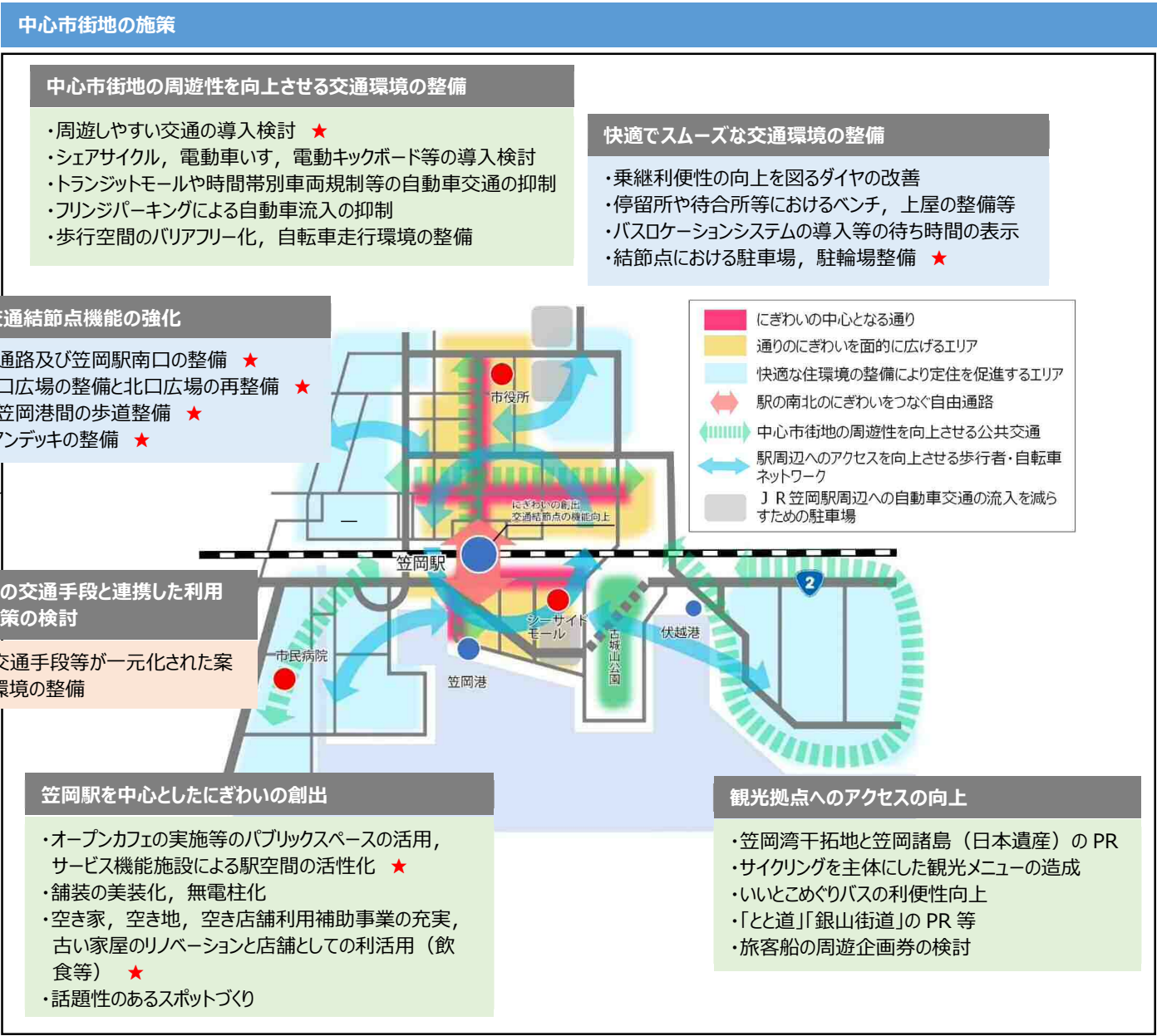
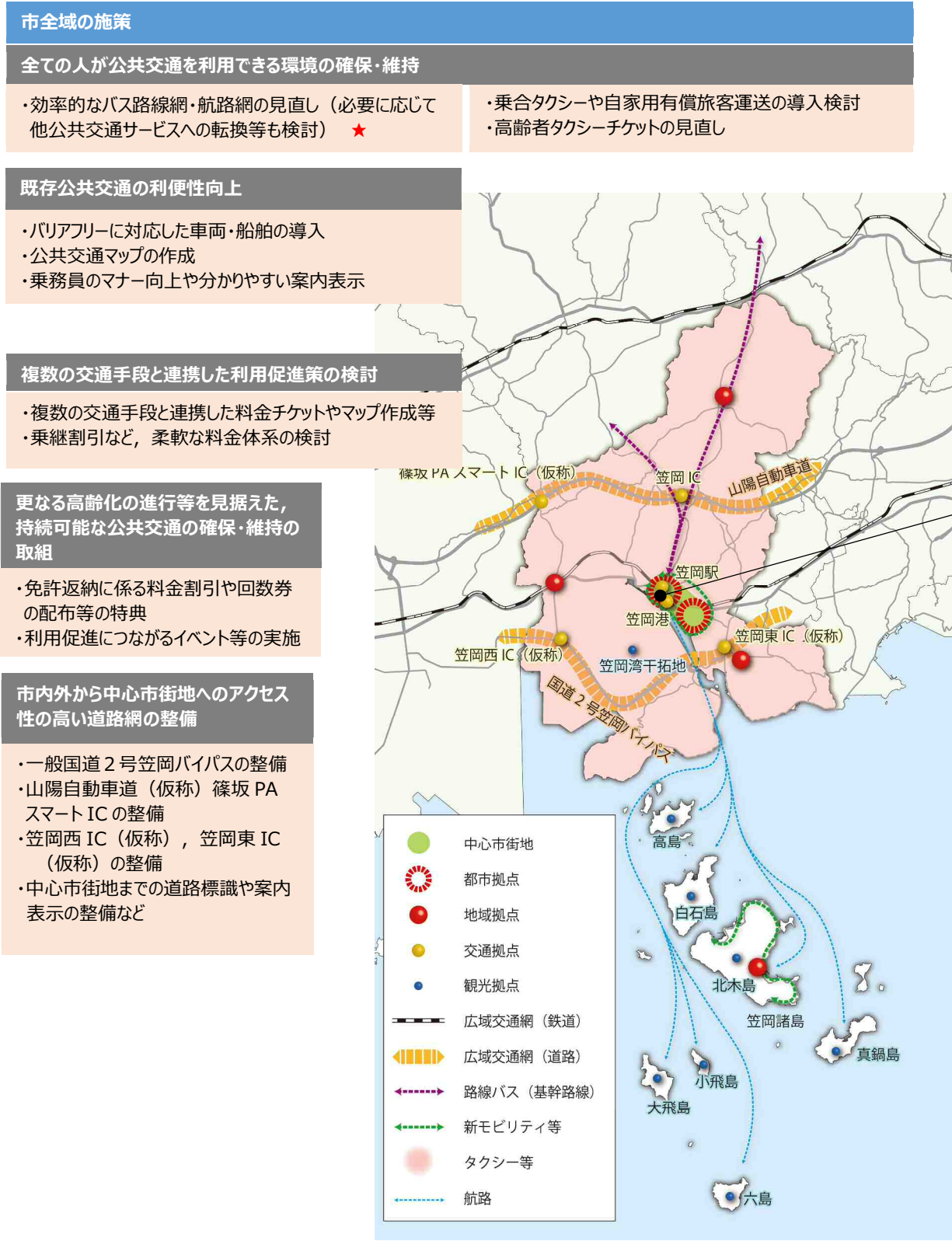
※ ★は“重点的に実施する事業”を示します。

表 取組の実施スケジュール（２／２）

戦略 目標	取組 方針	取組内容	取組事業者	実現時期		
				2022-2025	2026-2030	2031-2035
③	3-1	効率的なバス路線網・航路網の見直し (必要に応じて他公共交通サービスへの転換等も検討) ★	笠岡市, 交通事業者	実施		
		乗合タクシーや自家用有償旅客運送の導入検討	笠岡市, 地域住民, 交通事業者	実施		
		高齢者タクシーチケットの見直し	笠岡市, 地域住民, タクシー事業者	実施		
	3-2	バリアフリーに対応した車両・船舶の導入	笠岡市, 交通事業者	実施		
		公共交通と観光施設等との連携, 公共交通マップの作成	笠岡市, 交通事業者	実施	適宜見直し	
		乗務員の案内向上や分かりやすい案内表示	交通事業者	実施	維持管理等	
	3-3	複数の交通手段と連携した料金体系やマップ作成等	笠岡市, 交通事業者	実施	適宜見直し	
		乗継割引など, 柔軟な料金体系の検討	笠岡市, 交通事業者, 地域住民	実施		
		各交通手段等が一元化された案内環境の整備	笠岡市, 交通事業者, 施設・道路管理者	計画検討	実施	維持管理等
	3-4	免許返納に係る料金割引や回数券配布等の特典	笠岡市, 交通事業者, 警察	実施	適宜見直し	
		利用促進につながるイベント等の実施	笠岡市, 交通事業者	実施	適宜見直し	
	3-5	一般国道2号笠岡バイパスの整備	笠岡市, 国	計画検討	実施	維持管理等
		山陽自動車道(仮称)篠坂PASスマートICの整備	笠岡市, 国	計画検討	実施	維持管理等
		笠岡西IC(仮称), 笠岡東IC(仮称)の整備	笠岡市, 国	計画検討	実施	維持管理等
		中心市街地までの道路標識や案内表示の整備など	笠岡市, 国	計画検討	実施	維持管理等

※ ★は“重点的に実施する事業”を示します。

本戦略で実施する施策は、市全域と中心市街地に分けられます。そのうち市全体に事業効果が波及し、目指す将来像を実現するための柱となる施策を「重点的に実施する事業」に定めることとします。施策の実施箇所については、以下に示すとおりです。



※都市拠点…… 笠岡市都市計画マスタープランにおいて、都市拠点とは、広域商業・業務、行政サービスや生活文化機能の拠点となる笠岡市の中心のことであり、JR 笠岡駅周辺と番町地区の2地区が位置づけられています。

※中心市街地… 本戦略で示す中心市街地とは、都市拠点である JR 笠岡駅周辺と番町地区を含む一体的なエリアのことを示します。

※各戦略目標（■戦略目標1、■戦略目標2、■戦略目標3） ※★は“重点的に実施する事業”を示します。

第6章 評価指標・数値目標の設定

第6章 評価指標・数値目標の設定

6-1 評価指標・数値目標の設定

(1) 評価指標の設定

評価指標の考え方は、手引書等を参考に以下に示すとおりとしました。

【施策の達成に与える効果：考え方】

- 1.“施策の内容”を元に各取組に対してどのような効果が得られるか、直接的な効果と間接的な効果から整理した“施策の方向性”ごとにどのような結果が得られるか整理。
- 2.次に、どのような指標であれば評価できるか“評価の視点”を整理した。この時、「基本的な考え方」の①に該当する観点から、分かりやすく定量的に把握できる評価指標を検討した。
- 3.評価指標が“基本的な考え方”の②、③に該当しないものは、間接的に効果を図る指標として、①②③に該当する指標を検討し、評価指標と置き換えた。

<評価指標の設定における基本的な考え方>

①市民や企業等にも分かりやすく、できるだけ定量的に把握できるもの

本戦略は、市民や企業、関係機関等と連携して実施する取組であることから、分かりやすい指標とすることが必要である。また、評価を経年で把握し、評価するためには、評価指標は定量的に把握できる指標が望ましい。

②上位計画や関連計画と整合がとれているもの

庁内の複数の機関の連携をとり、実現する戦略であることから、関連する上位計画や関連計画との整合性は十分に図る必要がある。

③データ入手の容易性や継続性のあるもの

評価を経年で把握し評価するためには、定期的に行われている調査や統計資料等から活用した方がよい。

指標を設定するに当たり検討を行った具体的な考え方について、以下のとおり示します。

- ※ 1 “基本的な考え方”とは、前頁に示す①市民や企業等にも分かりやすく、できるだけ定量的に把握できるもの、②上位計画や関連計画と整合がとれているもの、③データ入手の容易性や継続性のあるもの、の3つとする。
- ※ 2 乗合タクシーやタクシーチケット等の公共交通を補完する移動支援については、既存計画に記載の公共交通利用者数には含まれていないため、それだけで評価ができないものについて△で評価している。

表 評価指標の考え方

理念	戦略目標	施策の方向性		施策内容	施策の効果		主な評価の視点	評価指標	基本的な考え方※ 1		
					直接的な効果	間接的な効果			①	②	③
多様な交通モードが連携し、都市の機能を高め、魅力溢れるコンパクトなまちづくり	中心市街地等の魅力を高める移動環境づくり	中心市街地等の周遊性を向上させる交通環境の整備	●新たなモビリティの導入，シェアサイクル，シェア電動キックボード等の導入により，中心市街地を周遊する環境の整備を検討する。	・周遊しやすい交通の導入検討 ・シェアサイクル，電動車いす，電動キックボード等の導入検討	⇒ ・中心市街地を周遊するモビリティが導入される	・中心市街地が周遊しやすくなる	中心市街地内を歩いたり，自転車で周遊する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標③ 公共交通等利用者数	○	○	○
				・トランジットモールや時間帯別車両規制等の自動車交通の抑制，フリンジパーキングによる自動車流入の抑制，歩行空間のバリアフリー化により，歩行者や自転車が安全に移動できる環境の整備を検討する。	⇒ ・自動車交通が抑制される ・歩行空間がバリアフリー化される	・歩行者や自転車が安全に移動できるようになる	中心市街地内を歩いたり，自転車で周遊する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
				●パブリックスペースを活用したオープンカフェやイベントの実施支援，交流の拠点となるような施設を整備する等，訪れたいような中心市街地の魅力を創出する。	⇒ ・中心市街地に訪れる機会が生まれる	・人々が中心市街地へ訪れるようになる	中心市街地の魅力が高まる	⇒ ・総合指標 市民意識調査による「魅力的な中心市街地」の満足度 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
		笠岡駅を中心としたにぎわいの創出	●舗装の美装化や無電柱化によって，景観に優れた周遊しなくなる歩行者空間を目指す。 ●空き店舗や空き家の利活用，寺・祭り・風習等の地域スポットの活用，古い家屋のリノベーションにより県庁通りや商店街から周辺への人の流れを生み出す。 ●話題性のあるスポットづくりにより，回遊しなくなる魅力のある歩行者空間を創出する。	・オープンカフェの実施等のパブリックスペースの活用，サービス機能施設による駅空間の活性化	⇒ ・中心市街地の景観が優れる	・中心市街地を歩くようになる	中心市街地の魅力が高まる	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・総合指標 市民意識調査による「魅力的な中心市街地」の満足度 ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）	○	○	○
				・舗装の美装化，無電柱化	⇒ ・メインの通り以外にも訪れるスポットができる	・県庁通りや商店街以外にもJR笠岡駅周辺を一体的に人が移動するようになる	中心市街地の魅力が高まる	⇒ ・総合指標 市民意識調査による「魅力的な中心市街地」の満足度 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・総合指標 市民意識調査による「魅力的な中心市街地」の満足度 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）	○	○	○
				・空き家，空き地，空き店舗利用補助事業の充実，古い家屋のリノベーションと店舗としての利活用（飲食等）	⇒ ・話題性のあるバス停ができる	・バス停に人が集まるようになる	中心市街地の魅力が高まる	⇒ ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）	○	○	○
		観光拠点へのアクセスの向上	●市内の観光拠点のPRや，サイクリングを主体にした観光メニューの造成により観光地としての魅力を発信する。 ●観光拠点の周遊を促進する企画券の検討や既存交通手段の利便性向上により観光拠点間の周遊性を高める。	・笠岡湾干拓地と笠岡諸島（日本遺産）のPR ・「とど道」「銀山街道」のPR等 ・サイクリングを主体にした観光メニューの造成	⇒ ・観光地としての魅力がPRされる	・来訪者が増える	来訪者が増えたか	⇒ ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）	○	○	○
				・観光拠点を周遊するいいとこめぐりバスの利便性向上 ・旅客船の周遊企画券の検討	⇒ ・観光拠点間が周遊しやすくなる	・来訪者が増える	来訪者が増えたか	⇒ ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・指標③ 公共交通等利用者数	○	○	○
	多様な交通モードをスムーズに連携する交通環境づくり	笠岡駅の交通結節機能の強化	●南北自由通路の整備により航路，バス，鉄道などの公共交通を利用する人々がスムーズに乗り継げる環境の整備を目指す。南口広場の整備により駅南口での送迎を可能にする。また，駅利用者の分散に伴い北口広場の再生整備に取り組む。 ●南北自由通路やベデストリアンデッキの整備により，笠岡駅を通過する歩行者の利便性向上を目指す。	・南北自由通路及び笠岡駅南口の整備 ・「とど道」「銀山街道」のPR等 ・笠岡駅南口広場の整備と北口広場の再整備	⇒ ・駅での乗り継ぎや送迎などが利用しやすい環境が整備される	・駅で乗り換えをするようになり，駅を利用する人が増える	駅で乗り継ぎをする人が増えたか 駅まで送迎する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・指標③ 公共交通等利用者数 ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
				・ベデストリアンデッキの整備	⇒ ・駅の南北の移動の利便性が上がる	・人々が駅の南北を行き交うようになり，にぎわいが生まれる	駅の南北を通過する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
				●自由通路やベデストリアンデッキの整備に合わせ，笠岡港までの歩道を整備することで，笠岡港との連携強化を図る。	⇒ ・駅から笠岡港までの歩行空間が整備される	・人々が駅と港間を行き交うようになり，にぎわいが生まれる	笠岡港や笠岡駅を利用する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標① JR笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む） ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
		快適でスムーズな交通環境の整備	●ダイヤの改善等により，モード間をシームレスに乗り継げる交通環境を目指す。 ●ベンチや上屋の整備により，快適な待合環境を実現する。また，待ち時間の表示により，待ち時間のストレスを軽減させる。 ●結節点での駐車場や駐輪場の整備により，公共交通へ乗り継ぎできる環境を構築する。	・乗継利便性の向上を図るダイヤの改善	⇒ ・待ち時間が少なく乗り継ぎができるようになる	・乗り継ぎことの抵抗が減り，公共交通を利用する人が増える	乗り継いで公共交通を利用する人が増えたか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	○	○
				・停留所や待合所等におけるベンチ，上屋の整備等 ・バスロケーションシステムの導入等の待ち時間の表示	⇒ ・快適な待合環境が整備される	・待ち時間が快適になり，公共交通が利用しやすくなる	乗り継いで公共交通を利用する人が増えたか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	○	○
				・結節点における駐車場，駐輪場整備	⇒ ・結節点の駐車場・駐輪場が整備される	・結節点で乗り継ぎをして，公共交通を利用しやすくなる	乗り継いで公共交通を利用する人が増えたか	⇒ ・指標② JR笠岡駅南北の歩行者・自転車交通量 ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○
	誰もが中心市街地へ快適に移動できる交通体系づくり	全ての人が公共交通を利用できる環境の確保・維持	●効率的なバス路線や航路への見直しにより人口減少や過疎化に対応しつつ公共交通網の維持を図る。 ●公共交通空白地におけるデマンド交通の導入検討や，高齢者タクシーチケットの見直しにより市に居住する誰もが利用できる公共交通ネットワークの構築を目指す。	・効率的なバス路線網・航路網の見直し（必要に応じて他公共交通サービスへの転換等も検討）	⇒ ・バス路線や航路が維持・確保される	・誰もが公共交通を利用できる環境が構築される	誰もが多様な移動手段を利用してきているか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	※2	○
				・乗合タクシーや自家用有償旅客運送の導入検討 ・高齢者タクシーチケットの見直し	⇒ ・バス路線等がない地域にも利用できる公共交通を補完する交通ができる	・誰もが多様な移動手段が利用できる環境が構築される	誰もが多様な移動手段を利用してきているか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	※2	○
		既存公共交通の利便性向上	●バリアフリー車両，船舶の導入やユニバーサルデザインタクシーの導入検討，観光施設との連携，乗務員マナーの向上などにより，利用しやすい公共交通を目指し，公共交通利用者の増加を図る。	・バリアフリーに対応した車両・船舶の導入 ・公共交通と観光施設等との連携，公共交通マップの作成 ・乗務員の案内向上や分かりやすい案内表示	⇒ ・公共交通が利用しやすくなる	・利用者が増える	公共交通利用者が増加したか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	○	○
		複数の交通手段と連携した利用促進策の検討	●複数の公共交通との連携，料金体系の検討，案内環境の整備等により，公共交通利用者が気軽に移動できる環境を構築する。	・複数の交通手段と連携した料金チケットやマップ作成等 ・乗継割引など，柔軟な料金体系の検討 ・各交通手段等が一元化された案内環境の整備	⇒ ・公共交通の乗り換えがしやすくなる	・気軽に乗り換えて，移動する人が増える	乗り継いで移動する人が増えたか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	※2	○
				●免許返納の特典や商店街等と連携したクーポンの配布，イベントの実施などの公共交通利用の動機づけにより，公共交通を利用するきっかけを作る。	⇒ ・公共交通を利用するきっかけが生まれる	・これまで利用しなかった人が公共交通を利用するようになり，利用者が増える	新規の公共交通利用者が増えたか	⇒ ・指標③ 公共交通等利用者数	○	※2	○
		市内外から中心市街地へのアクセス性の高い道路網の整備	●中心市街地にアクセスしやすい道路網の整備により，自動車を利用する市民や，市外から笠岡市を自動車で訪れる人々が，効率的に中心市街地へアクセスできる交通体系を実現する。	・一般国道2号笠岡バイパスの整備 ・山陽自動車道（仮称）篠坂PASスマートICの整備 ・笠岡西IC（仮称），笠岡東IC（仮称）の整備 ・中心市街地までの道路標識や案内表示の整備など	⇒ ・市外から自動車で中心市街地に訪れやすい環境が整備される	・中心市街地への移動時間が短縮される	中心市街地まで自動車で訪れる人が増えたか	⇒ ・指標④ アクセシビリティの観測	○	○	○

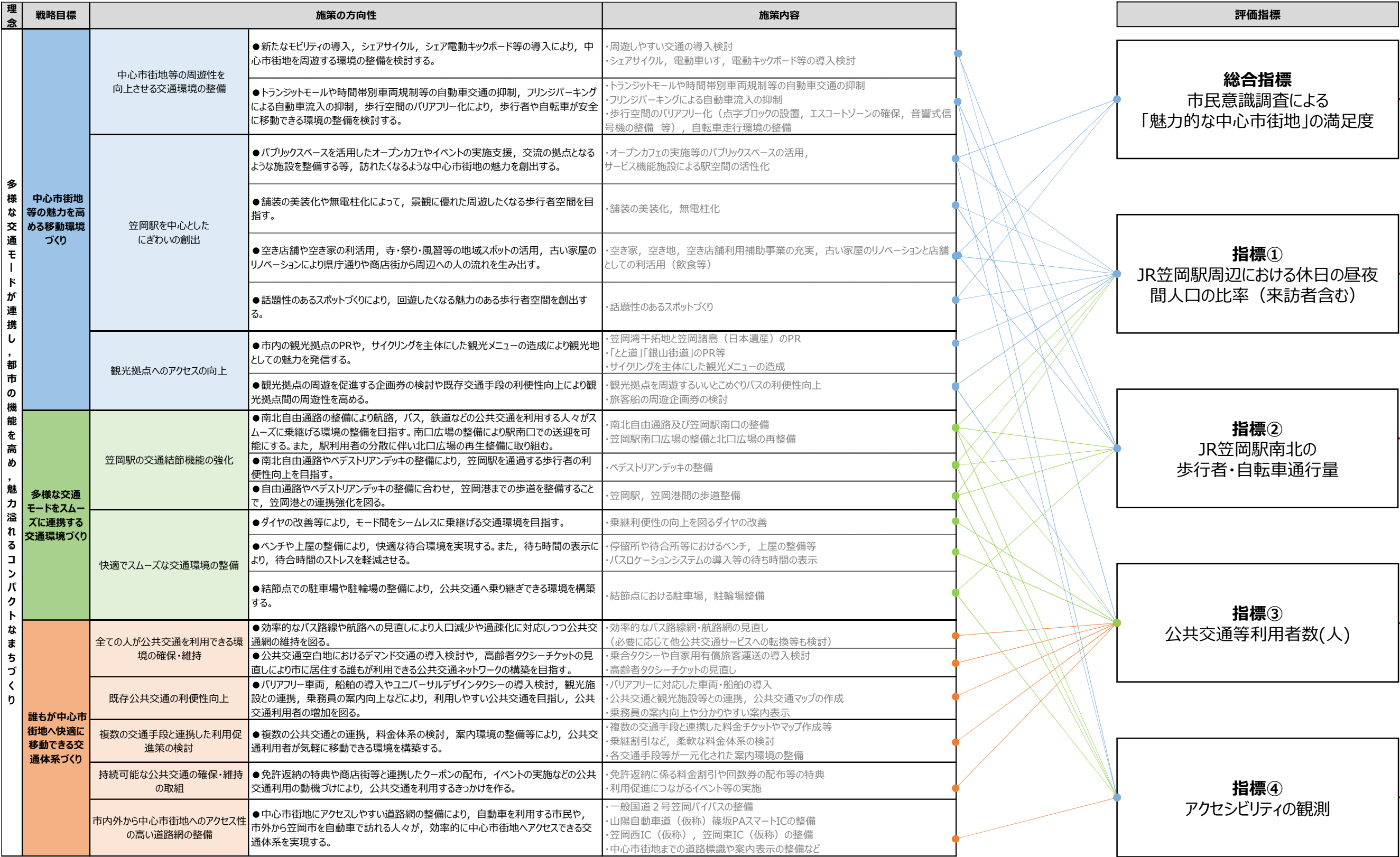


図 評価指標一覧

(2) 数値目標の設定

本戦略における数値目標の考え方について、以下に示す。

上位・関連計画での記載がある目標値に関しては、記載の目標値を基準に、取組により目標値の値を超えることを目指すこととする。

表 数値目標の設定

		現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
総合 指標	市民意識調査による 「魅力的な中心市街地」の満足度	—	現況値 + 3.5%	現況値 + 7.0%	現況値 + 10.5%
1	JR 笠岡駅周辺における休日の昼夜 間人口の比率（来訪者含む）	1.16	1.20	1.25	1.30
2	JR 笠岡駅南北の 歩行者・自転車通行量【平日】	4,374 人/12h	4,492 人/12h 以上	4,577 人/12h 以上	4,664 人/12h 以上
	JR 笠岡駅南北の 歩行者・自転車通行量【休日】	3,543 人/12h	3,624 人/12h 以上	3,681 人/12h 以上	3,740 人/12h 以上
3	公共交通等利用者数	1,525 千人/年 (見込み)	1,529 千人/年 以上	1,535 千人/年 以上	1,541 千人/年 以上
4	アクセシビリティの観測【市内】	約 38 分	約 38 分	約 34 分	約 34 分
	アクセシビリティの観測【市外】	約 97 分	約 97 分	約 86 分 (約 83 分)	約 86 分 (約 83 分)

※ () 内はバイパス整備後の通過ルートを示す

総合指標 市民意識調査による「魅力的な中心市街地」の満足度（％）

【指標の設定理由】

本戦略では、特に中心市街地での魅力度の高いまちづくりを目指す姿勢から、中心市街地の魅力度に対する満足度を総合的な指標として新たに設けることとする。

【指標の算出方法】

市民意識調査により満足度を計測し、「満足」「やや満足」を合算した数値とする。

表. 市民意識調査概要（令和２年度）

1.調査地区	笠岡市全域
2.調査対象	市内在住の 18 歳以上の男女 3,000 人
3.抽出方法	令和 2 年 9 月 1 日現在、満 18 歳以上の笠岡市民から無作為に抽出
4.調査方法	調査票を郵送にて配布し、郵送にて回収
5.調査期間	令和 2 年 9 月 30 日～10 月 14 日
6.回収結果	抽出数・・・3,000 人 (有効回答数・・・1,643 人、有効回答率・・・54.8%)

【評価時期】2 年に 1 回（市民意識調査の実施年が 2 年に 1 度のため）

【評価方法】市民意識調査の結果を元に、市でとりまとめを行う。

【目標値の設定】

第 7 次笠岡市総合計画における「魅力的で快適に暮らせる都市形成」に対する、市民意識調査に係る指標の満足度は計画期間満了時に 10.5%増を目標としている。本戦略における目標値は、中心市街地に特化した満足度ではあるが、総合計画の目標値と同様に 10.5%とする。そこに向けて、様々な取組を毎年実施することから、2025 年に 3.5%、2030 年に 7.0%と設定する。

表. 数値目標の設定

	現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
市民意識調査による 「魅力的な中心市街地」の満足度	—	現況値 + 3.5%	現況値 + 7.0%	現況値 + 10.5%

指標 1 JR 笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）

【指標の設定理由】

本戦略での取組により、JR 笠岡駅周辺の来訪者の増加を図ることで、市内外から中心市街地に人が訪れ、そこで周遊することにより、観光面での収益向上や地域経済の活性化等が期待される。取組の実施により、来訪者や市内からのお出かけ需要が増え、JR 笠岡駅周辺がにぎわいを持つことは、すなわち駅周辺の地域に流入する人口が増えることであるため、滞留人口のにぎわいを示す指標として設定する。

【指標の算出方法】

ここでいう滞留人口とは、地域に流入する人口を、任意の期間を指定して日別・曜日別・時間帯別の属性を持ったデータのことであり、本指標は、経済産業省が公表する RESAS（地域経済分析システム）で公表されている流動人口メッシュを用いて、特定のメッシュにおける昼夜間人口の比率を把握することとする。

表. 流動人口対象資料

エリア	以下に示すとおり。（JR 笠岡駅周辺を示すエリアを含むメッシュを対象とする。）
平日/休日	外部からの来訪者の需要を図ることを目的とし、休日を対象とする
対象	12 カ月平均値
対象時間帯	夜間人口：国勢調査と併せ午前 0 時 昼間人口：来訪者の多い 10 時-15 時の平均値
算出方法	昼間人口（3,683）/夜間人口（3,175） ＝昼夜間人口比（1.16）



図. 対象エリア

表. JR 笠岡駅周辺における流動人口

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
0時	3,100	3,300	3,200	3,200	3,200	3,100	3,100	3,100	3,300	3,100	3,200	3,200	3,175
1時	3,000	3,200	3,300	3,300	3,200	3,100	3,100	3,100	3,100	3,200	3,300	3,100	3,167
2時	3,000	3,100	3,300	3,300	3,200	3,100	3,100	3,100	3,100	3,300	3,300	3,100	3,167
3時	3,100	3,100	3,200	3,200	3,200	3,100	3,100	3,100	3,100	3,200	3,200	3,100	3,142
4時	3,100	3,100	3,300	3,300	3,200	3,100	3,100	3,200	3,100	3,200	3,200	3,100	3,167
5時	3,100	3,300	3,400	3,300	3,200	3,100	3,100	3,200	3,100	3,200	3,300	3,100	3,200
6時	3,000	3,200	3,300	3,300	3,100	3,000	3,100	3,100	3,200	3,300	3,200	3,200	3,167
7時	2,900	3,000	3,300	3,200	3,100	3,000	3,000	3,100	3,200	3,300	3,100	3,200	3,117
8時	3,100	3,100	3,300	3,200	3,200	3,000	3,100	3,100	3,100	3,200	3,300	3,400	3,175
9時	3,300	3,300	3,400	3,600	3,400	3,400	3,200	3,400	3,500	3,500	3,400	3,600	3,417
10時	3,600	3,600	3,600	3,800	3,800	3,600	3,600	3,500	3,600	3,700	3,800	3,800	3,667
11時	3,700	3,800	4,000	3,900	3,700	3,700	3,700	3,800	3,800	3,800	3,800	3,900	3,792
12時	3,700	3,700	3,900	3,800	3,700	3,700	3,600	3,600	3,700	3,800	3,800	3,800	3,733
13時	3,700	3,600	3,800	3,900	3,500	3,500	3,500	3,500	3,700	3,600	3,600	3,800	3,642
14時	3,700	3,600	3,800	3,800	3,600	3,600	3,500	3,600	3,600	3,700	3,700	3,700	3,658
15時	3,600	3,600	3,800	3,700	3,600	3,500	3,500	3,500	3,600	3,600	3,700	3,600	3,608
16時	3,600	3,600	3,600	3,700	3,600	3,500	3,500	3,500	3,500	3,600	3,600	3,600	3,575
17時	3,400	3,300	3,500	3,600	3,600	3,400	3,300	3,500	3,400	3,400	3,500	3,400	3,442
18時	3,300	3,300	3,500	3,400	3,300	3,300	3,200	3,400	3,400	3,400	3,300	3,300	3,342
19時	3,100	3,300	3,400	3,400	3,300	3,200	3,200	3,300	3,300	3,400	3,400	3,200	3,292
20時	3,100	3,200	3,300	3,300	3,300	3,100	3,200	3,200	3,200	3,300	3,300	3,100	3,217
21時	3,100	3,400	3,300	3,400	3,300	3,100	3,200	3,300	3,300	3,300	3,300	3,100	3,258
22時	3,000	3,300	3,300	3,300	3,200	3,100	3,100	3,300	3,300	3,300	3,300	3,200	3,208
23時	3,100	3,200	3,300	3,300	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,300	3,200	3,167

夜間人口（3,175）

昼間人口平均（3,683）

【評価時期】 1年に1回（データ公表時期による）

【評価方法】 経済産業省公表資料（流動人口メッシュ）より、市がとりまとめを行う。

【目標値の設定】

本戦略における目標値は、周辺市町における同指標を加味し 1.3 以上を目指すこととする。また、本指標の増加においては、JR 笠岡駅周辺整備の影響が大きいことが考えられるため、2021 年～2025 年の目標値は 1.2 とし、駅周辺整備実施以降は、1.25 を目指すために毎年 0.1 増を目指し 2030 年の目標値を 1.25 とする。

また、JR 笠岡駅周辺の平日におけるにぎわいは休日より多く、平日の数値を目指していくものとする。

	現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
JR 笠岡駅周辺における休日の昼夜間人口の比率（来訪者含む）	1.16	1.20	1.25	1.30

【参考】他都市における昼夜間人口比率

図. 休日福山駅周辺（昼夜間人口比率 1.44）

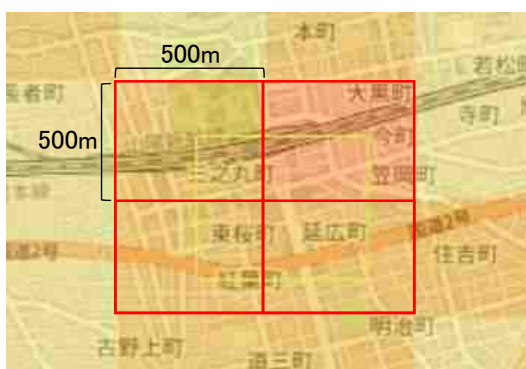


図. 休日倉敷駅周辺（昼夜間人口比率 1.36）



図. 休日井原駅周辺（昼夜間人口比率 1.20）



図. 休日倉吉駅周辺（昼夜間人口比率 0.93）



図. 休日岡山周辺（昼夜間人口比率 1.84）

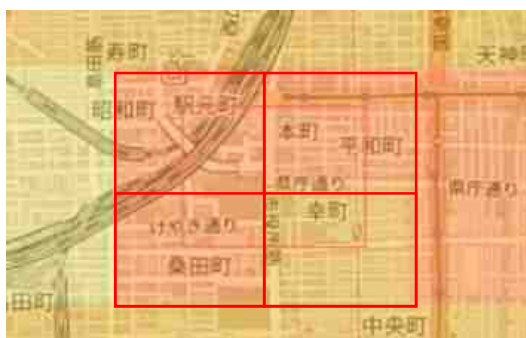


図. 平日笠岡駅周辺（昼夜間人口比率 1.34）



【凡例】メッシュ分析（人）

0～20	20～100	100～200	200～300	300～400
400～800	800～2,000	2,000～4,000	4,000～8,000	8,000～

指標2 歩行者・自転車通行量(JR 笠岡駅周辺5地点の延べ歩行者・自転車数) (人/12h)

【指標の設定理由】

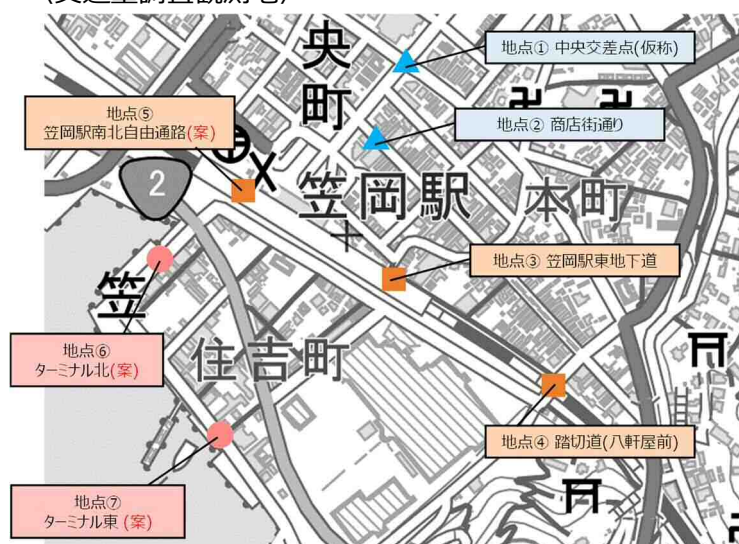
本指標により笠岡駅整備による効果を観測する。駅南北の交通量が増加することで、人々の流れが構築されていることが分かり、にぎわいの向上につながっていると考えられる。また、北側だけでなく、南側も通行量が増加することで、駅周辺整備による効果を観測することが可能である。

【指標の算出方法】

対象地点は笠岡市立地適正化計画での指標における観測地点を基準に、笠岡駅の南北及び通過点の3箇所で調査を実施し、笠岡駅周辺整備による人々の動きの変化を図ることとする。ただし、調査地点においては、現時点の案であり、最終的な観測地点は道路管理者や現地調査等により決定するものとする。

また、歩行者・自転車通行量とは、JR 笠岡駅周辺の延べ歩行者・自転車数の12時間の自転車・歩行者通行量の合計値とする。

〈交通量調査観測地〉



〈現況値（12 時間交通量断面計）〉

		歩行者	自転車	計
▲ 笠岡駅北側	地点① 中央町交差点（仮称）	1,842	538	2,380
	地点② 商店街通り	128	270	398
■ 笠岡駅中間地点	地点③ 笠岡駅東地下道	870	167	1,037
	地点④ 踏切道（八軒屋一）	222	337	559
	地点⑤ 笠岡駅南北自由通路			
● 笠岡駅南側	地点⑥ ターミナル北			
	地点⑦ ターミナル東			
計		3,062	1,312	4,374

【評価時期】約5年に1回（評価時期のみ通行量調査を実施）

【評価方法】平日、休日の対象箇所では交通量調査を実施し、市がとりまとめを行う。

【目標値の設定】

上位計画での同項目の目標値より、本戦略では都市計画や交通分野と一体となって、より効果的な施策の推進ができることから、更なる上を目指すこととし、平日、休日ともに数値以上を目標値とする。また、中間年については、計測時点から取組が徐々に効果を表すことが予想されるため、計測地点と最終目標値より推計を行い、設定した。ただし、計画策定時点では、南側通行量が未実測のため、今後見直し時に実測結果を反映することとする。

	現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
JR 笠岡駅南北の歩行者・自転車 通行量【平日】(人/12h)	4,374 人/12h	4,492 人/12h 以上	4,577 人/12h 以上	4,664 人/12h 以上
JR 笠岡駅南北の歩行者・自転車 通行量【休日】(人/12h)	3,543 人/12h	3,624 人/12h 以上	3,681 人/12h 以上	3,740 人/12h 以上

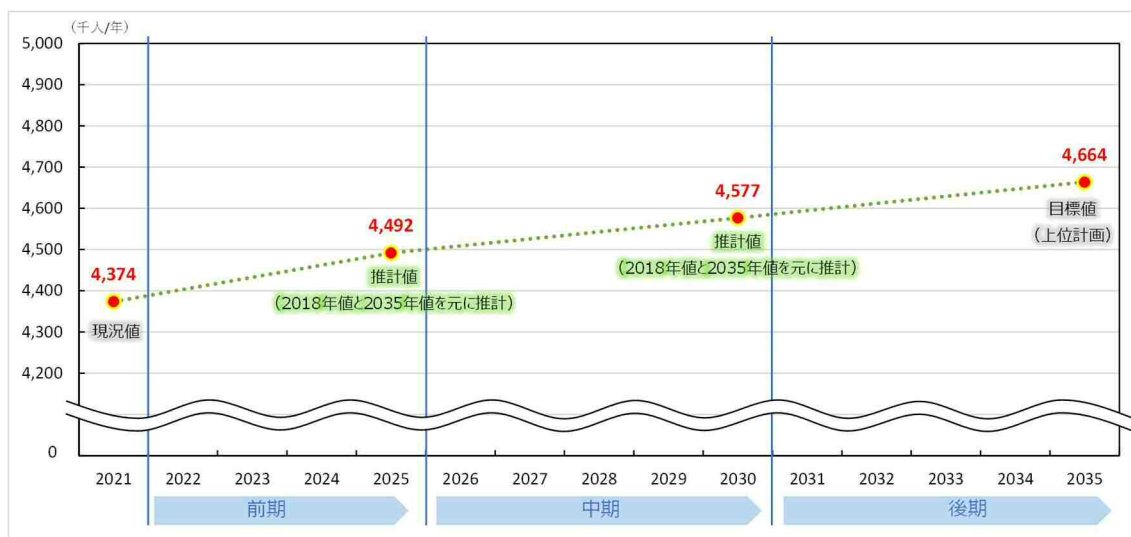


図 推計値の考え方（平日）

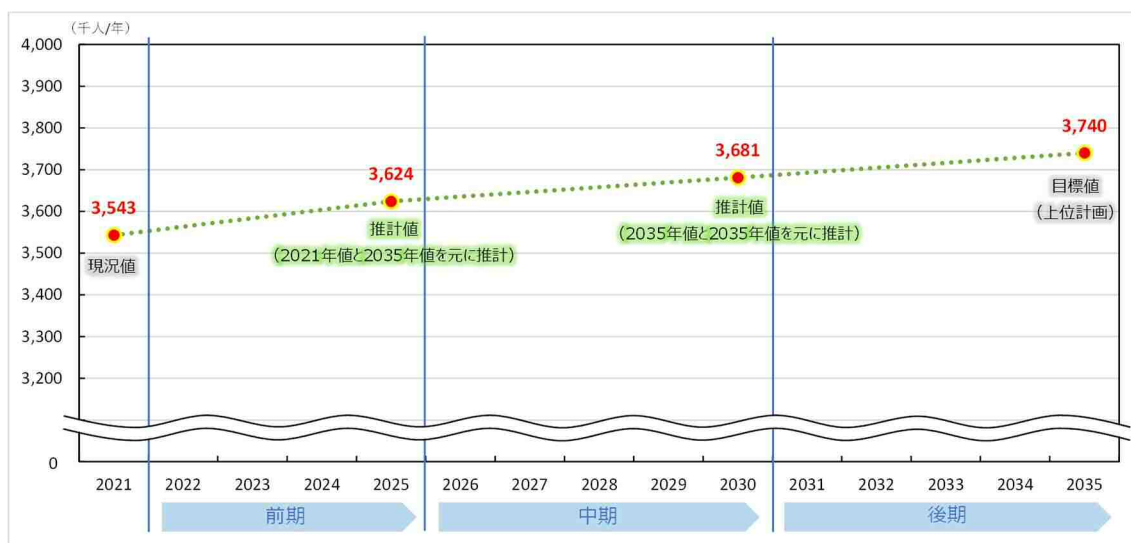


図 推計値の考え方（休日）

指標3 公共交通等利用者数（人/年）

【指標の設定理由】

本戦略の取組により、公共交通利用者数の増加を図る。自宅又は自宅付近から目的地へ直接赴くことのできるドアツードアの公共交通への市民ニーズが高まっている一方で、市内の一部には公共交通の利用が困難な公共交通空白地域が存在する。また、道路交通法改正に伴う免許返納高齢者の増加が見込まれる中で、地域での暮らしを維持するために、多様な交通モードが連携した、公共交通システムを構築することが必要である。

これらの状況を踏まえ、市内の全ての地域からの移動を支援するために、現在、高齢者タクシー助成制度により、ドアツードアのニーズを補完しており、今後は、乗合タクシー等の交通モードを導入・支援を検討し、需要のバランスを取りながら、生活する上で必要な移動手法の確保を目指している。これらの整備状況や効果を示す指標として、公共交通等利用者数を設定する。

【指標の算出方法】

公共交通利用者数は、鉄道利用者数、路線バス利用者数、デマンドバス（大島線、尾坂線）利用者数、高齢者タクシー利用助成金利用者数、北木島で実装している公共交通空白地有償運送利用者数、航路利用者数、の利用者数の合計値とする。その際、A. 公共交通利用者数と、B. 公共交通の補完する移動手段の利用者数とに分け計上し、傾向や動向などを数値的に見極めながら、快適に中心市街地までの移動手段を提供することができているか、検討する。

【評価時期】1年に1回

【評価方法】交通事業者からそれぞれデータを受領し、市でとりまとめを行う。

【目標値の設定】

目標値は、上位計画における同項目の数値をベースに新たに移動支援の利用者数を加味して、目標値の設定を行った。人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展の中、公共交通等利用者数は、1,541千人/年以上を目指すため、中間目標として2025年に1,529千人/年、2030年に1,535千人/年を目指すこととした。

	現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
A 公共交通利用者数 ※デマンドバス利用者含む	1,497 千人/年	1,500 千人/年 以上	1,505 千人/年 以上	1,510 千人/年 以上
B 公共交通を補完する移動支援の利用者数	28.5 千人/年	29 千人/年	30 千人/年	31 千人/年
A+B 公共交通等利用者数（人/年）	1,525 千人/年 (見込み)	1,529 千人/年 以上	1,535 千人/年 以上	1,541 千人/年 以上

指標 4 アクセシビリティの観測

【指標の設定理由】

本戦略では、公共交通や歩行者・自転車交通に関する取組に加え、自動車交通に関する取組も位置付けている。道路整備の実施やそれに資する取組をすることで、市内外からの移動が円滑になり、中心市街地まで訪れる来訪者が増加することが期待される。移動が円滑になることは、渋滞緩和等により目的地への到着時間が短縮されることと考え、本指標では、それらの効果を図るためにアクセシビリティの観測として、各拠点から中心市街地における走行時間を算出するものとする。

【指標の算出方法】

本指標は、市内外からのアクセシビリティを観測する指標として、市内の代表地点（各地域拠点 3 か所）及び、市外の代表地点（福山駅周辺、倉敷駅周辺）を対象とした。算出に当たっては、各区間の旅行速度と区間延長により走行時間を算出することとし、速度設定においては、混雑時の速度を通常時の速度に近づけることを目標として現況値を混雑時の旅行速度、目標値を昼間 12 時間の平均速度を用いて算出した。市内の代表地点は、笠岡市都市計画マスタープランで示す地域拠点周辺部の交差点とし、市外の代表地点は、本市の東西に位置し、人口規模の多い福山市、倉敷市の中心部を代表地点とした。

なお、現況値は平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査で把握した旅行速度を元に算出したが、4 年に一度実施される調査であり、毎年のモニタリングが困難なため、今後は実測による把握、将来的には DX 等を活用し、モニタリングを行うものとする。

【評価時期】1 年に 1 回

【評価方法】実測により旅行速度を把握し、算出。将来的には DX の活用等によるデータの把握方法も検討。

【目標値の設定】

本指標に係る取組の中で道路整備（一般国道2号笠岡バイパスの整備，笠岡西IC（仮称），笠岡東IC（仮称），（仮称）篠坂PAスマートICの整備等）が完了することが，より大きな効果の算出につながると考え，これらの整備が完了する2030年に目標値を設定した。また，2030年以降は，目標値の数値の維持を目指していくこととする。

なお，目標値は，道路整備や新たなICの整備により交通が分散されて渋滞緩和が予想されることから，混雑時の旅行速度が平均旅行速度に近づくと仮定し，速度設定を12時間の平均速度を用いて目標値を算出した。

	現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
アクセシビリティの観測【市内】	約 38 分	約 38 分	約 34 分	約 34 分
アクセシビリティの観測【市外】	約 97 分	約 97 分	約 86 分 (約 83 分)	約 86 分 (約 83 分)

※（）内はバイパス整備後の通過ルートを示す

表. 目標値の詳細

		現況値	目標値 (2025)	目標値 (2030)	目標値 (2035)
市内	地域拠点① ～ 中心市街地代表地点	約 16 分	約 16 分	約 14 分	約 14 分
	地域拠点② ～ 中心市街地代表地点	約 7 分	約 7 分	約 7 分	約 7 分
	地域拠点③ ～ 中心市街地代表地点	約 15 分	約 15 分	約 13 分	約 13 分
	計	約 38 分	約 38 分	約 34 分	約 34 分
市外	福山市 ～ 中心市街地代表地点	約 32 分	約 32 分	約 30 分	約 30 分
	倉敷市 ～ 中心市街地代表地点	約 65 分	約 65 分	約 56 分 (約 53 分)	約 56 分 (約 53 分)
	計	約 97 分	約 97 分	約 86 分 (約 83 分)	約 86 分 (約 83 分)

※（）内はバイパス整備後の通過ルートを示す

▼各地域拠点代表地点位置図



第7章 計画評価手法

第7章 計画評価手法

7-1 PDCA 体制による推進体制

(1) 評価手法

本戦略は、笠岡市を取り巻く環境を踏まえ適宜内容を見直すとともに、施策・事業実施後においては、検証・評価を実施し、目指す将来像や目標達成に向けて PDCA を実践し、取り組んでいきます。

期間中は、約5年毎に見直しを行うこととし、評価指標を元に推進体制や発現効果を踏まえ、適切に見直しを行った上で、本戦略を遂行します。

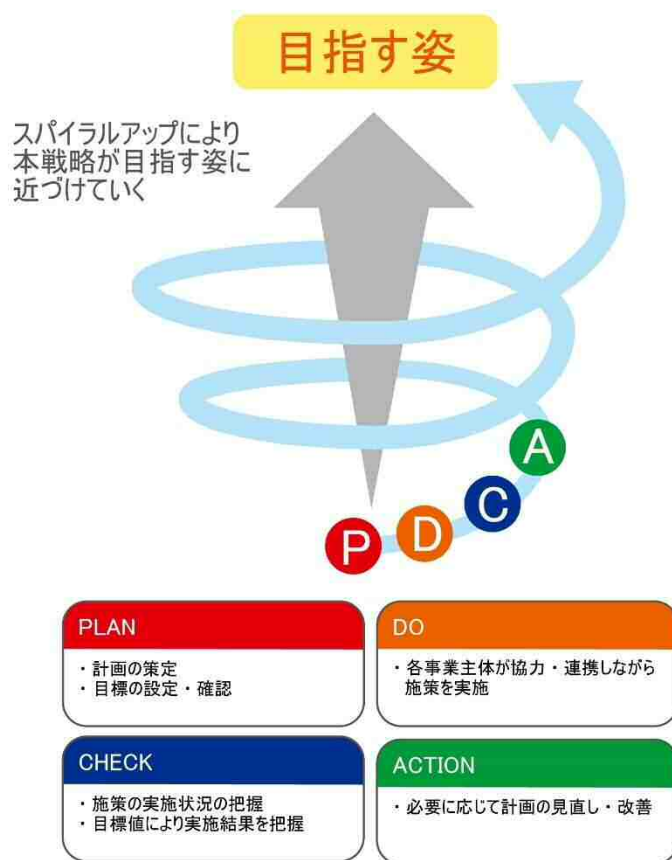


図 PDCAサイクル

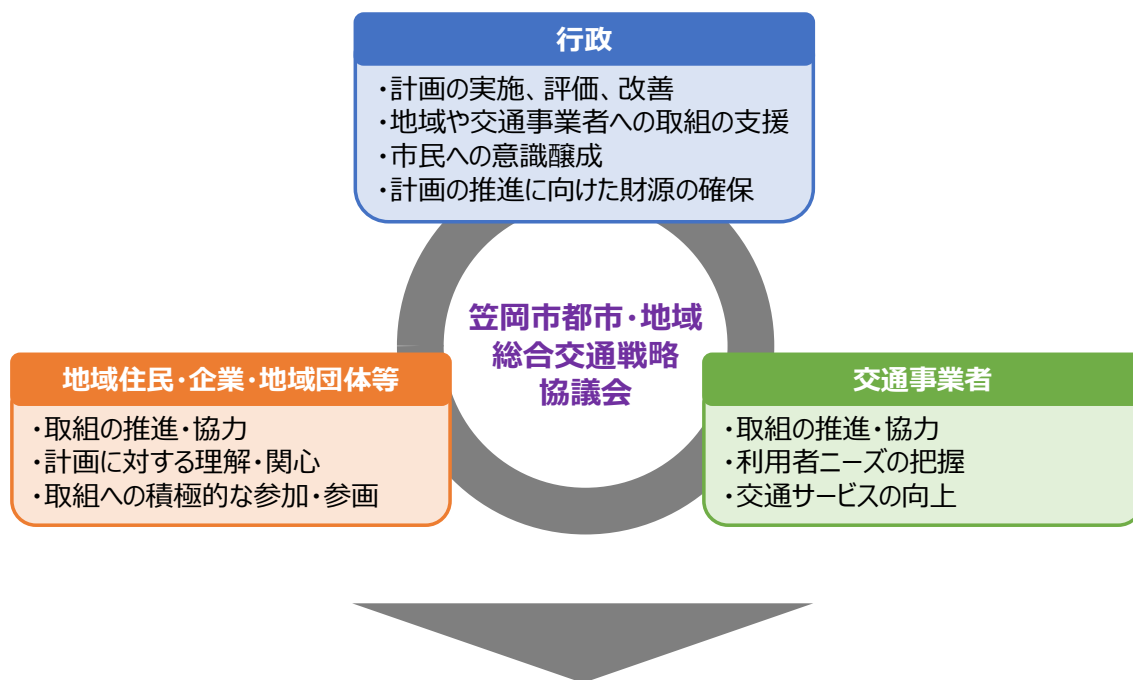
表 PDCAスケジュール

	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)
	前期				中期						後期				
小さなPDCA モニタリングにより実施 状況を把握し必要に 応じて見直す		A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C	A→P D→C
大きなPDCA 前期、中期、後期 の期間で戦略の方向 性を確認、見直す		A→P→D→C				A→P→D→C						A→P→D→C			

(2) 計画の推進体制

本戦略は、地域住民・企業・地域団体等、交通事業者、行政の三者で連携を図りながら、取組を実施します。その際、各者がそれぞれの役割を意識するとともに、相互に連携・協力を図りながら、戦略を推進します。また、庁内においては、交通や都市、観光等のさまざまな部署と連携を図り、取組を実現することで、より効果的に、実施します。

関係各者と一体的に事業を推進していきやすいよう「笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会」を設置し、協力体制を構築するとともに、取組実施状況を報告し、適宜見直しを図ることで、本戦略を円滑に推進します。



笠岡市都市・地域総合交通戦略の推進

図 推進体制

資料編

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会 設置要綱（1/2）

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会要綱を次のように定める。

令和 2 年 6 月 1 5 日

笠岡市長 小 林 嘉 文

笠岡市告示第 1 5 1 号

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会要綱

（目的）

第 1 条 この要綱は、都市・地域総合交通戦略（以下「戦略」という。）の策定に必要な協議を行い、戦略に基づく取組に係る連絡調整を行うとともに、専門的な見地、地域公共交通の実情及び利用者等の意見を聴くため、笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会（以下「協議会」という。）を開催することに関し、必要な事項を定めるものとする。

（所掌事務）

第 2 条 協議会は、次に掲げる事務を行う。

- (1) 都市・地域総合交通戦略の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 都市・地域総合交通戦略の取組に係る連絡調整に関すること。
- (3) 都市・地域総合交通戦略に位置付けられた事業に関すること。
- (4) その他協議会が必要と認めること。

（委員）

第 3 条 協議会は、委員 1 5 人以内で構成し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市職員の中から市長が指名する者
- (2) 笠岡市都市計画審議会を代表する者
- (3) 識見を有する者
- (4) 関係する公共交通事業者
- (5) 関係する道路管理者、港湾管理者及び漁港管理者
- (6) 岡山県警察の警察官
- (7) 地域公共交通の利用者又は地域住民
- (8) その他協議会が必要と認める者

（任期）

第 4 条 委員の任期は、2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任

者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会には、会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により定め、副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 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6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じ会長が招集し、その議長となる。

- 2 会議の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合については、非公開で行うものとする。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者を出席させ、資料の提出を求め、又は説明若しくは意見を聴くことができる。

(報償金等)

第7条 市長は、会議に出席した者に対して、予算の範囲内において、報償金の支払及び出席に要した費用を弁償することができる。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、建設部に置く。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、公布の日から施行する。

(招集の特例)

- 2 第6条第1項の規定にかかわらず、最初に開かれる協議会は、市長が招集する。

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会 委員名簿

(順不同・敬省略・かっこ内は前任者)

番号	氏 名	役 割	構 成 団 体	役 職
1	◎橋本 成仁	都市計画審議会	岡山大学大学院環境生命科学研究科 教授	教授
2	○渡邊 一成	学識経験者	福山市立大学大学院 都市経営学研究科 教授	教授
3	桐畑 修一	鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社	企画課長
4	渡邊 寛人	バス事業者	株式会社井笠バスカンパニー	代表取締役
5	天野 雄二郎	航路事業者	三洋汽船株式会社	代表取締役
6	鳥越 紀男	タクシー事業者	岡山県タクシー協会井笠支部 (一丸タクシー株式会社)	支部長 (代表取締役社長)
7	畦崎 まり	利用者	笠岡市地域公共交通活性化協議会	委員
8	仁科 恭子	地域住民	笠岡市若者会議	
9	三谷 信恵	地域住民	住民代表	
10	渡邊 一郎	地域住民	ドラマティックネットワーク委員会	委員長
11	松嶋 泰憲 (山中 慎一)	地方公共団体が認めるもの	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
12	根津 佳樹	道路管理者	国土交通省 中国地方整備局 岡山国道事務所 計画課	課長
13	守屋 正義 (田村 和久)	道路管理者 港湾管理者 漁港管理者	岡山県備中県民局建設部 (井笠地域)	地域建設部長
14	古米 秀充 (江木 千尋)	岡山県警察	笠岡警察署	交通課長
15	大須賀 寿樹 (山岸 雄一)	地方公共団体	笠岡市	政策部長

◎会長 ○副会長

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会 開催の流れ

第1回協議会	令和3年8月26日	1 開会 2 議事案件 議案1 会長、副会長の選出について 議案2 笠岡市都市・地域総合交通戦略の策定について 地域の現状、上位・関連計画を踏まえ課題の整理、 基本方針と将来像について 3 その他 4 閉会
第2回協議会	令和3年12月23日	1. 開会 2. あいさつ 3. 報告案件 1) 第1回協議会の主な意見等について 4. 戦略目標について 5. 閉会
第3回協議会	令和4年3月3日	1. 開会 2. あいさつ 3. 報告案件 1) 第2回協議会の主な意見等について 4 議 事 1) 議案1 評価指標・数値目標の設定について 2) その他 5 閉 会
第4回協議会	令和4年5月10日	
パブリックコメント	令和4年〇月〇日～ 令和4年〇月〇日	○周知方法 ・市ホームページへの掲載 ○案の公表・閲覧場所 ・市ホームページへの掲載 ・建設部都市計画課（市役所2階） ・各支所 ※閲覧時間：午前8時30分～午後5時15分まで （土・日・祝は除く） ○意見件数 ○件
計画公表	令和4年7月	

用語集

項目		用語解説
ア	アクセシビリティ	アクセシビリティとは、一般には人々があるサービスを利用するに当たりその入り口に入るまでのサービスへの到達のしやすさをいいます。
	エスコートゾーン	横断歩道に設置して、視覚障がい者が横断方向の手がかりとする突起形状の道路横断帯のこと。
	OD	移動の起点（Origin）と終点（Destination）のことを示します。
カ	既存ストック	ストックとは「在庫」を意味します。ここでは、市街地において今まで整備されてきた道路、公園、下水道などの都市基盤施設や、住宅、商業施設、業務施設、工業施設などのことです。
	グリーンスローモビリティ	グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。
	コミュニティバス	コミュニティバスは、一般的に行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバスのことを指しています。
サ	シームレス	シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	シビック（シビックコア地区）	シビックコア地区とは、魅力とにぎわいのある都市の拠点となる地区の形成に資するため、関連する都市整備事業との整合を図りつつ、官公庁施設と民間建築物等の整備を総合的かつ一体的に実施する地区をいいます。
	新モビリティ	新型コロナウイルスへの対応や、移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現などに向けて、個々の利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaSをはじめとした新たなモビリティサービスのことです。
	スポンジ化（都市のスポンジ化）	都市のスポンジ化は、都市の大きさが変わらないにもかかわらず人口が減少し、都市内に使われない空間が小さい穴があくように生じ、密度が下がっていくことを指します。
	スマートIC	スマートインターチェンジ（スマートIC）は、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがあります。
タ	多極ネットワーク型コンパクトシティ	合併前の旧町村等を地域拠点として、中核拠点とネットワークで結ぶまちづくりのことを指します。
	DX（デジタルトランスフォーメーション）	デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す概念のことです。
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称して「デジタルサイネージ」と呼びます。ディスプレイの発展、デジタルネットワークや無線LANの普及とあわせて、施設の利用者・往来者に深く届く新しい市場が形成されています。
	デマンドバス	利用者の予約により区域内を運行する予約制のバスのことです。
	トランジットモール	中心市街地やメインストリートなどの商店街を、歩行空間（モール）として整備するとともに、バスや路面電車など公共交通（トランジット）だけを通行させ、モール内や外部空間とモールを結ぶ安全で快適な移動手段として活用するものです。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のことです。
ハ	パーク＆ライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムです。都心部への交通手段としてバスが選択利用されることで都心部の交通混雑緩和、自動車事故防止、駐車需要の抑制などに役立ちます。
	パーソナルモビリティ	近距離移動を想定した1～2人乗りの小型電動コンセプトカーなどを指す次世代自動車の概念を示します。
	バスロケーションシステム	バスロケーションシステムとは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムです。 これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できます。
	発生集中量	ある地域から発生するトリップ数とある地域を目的地とするトリップ数の和（発生量＋集中量）を、その地域の発生集中量といます。

項目		用語解説
ハ	PDCA（PDCAサイクル）	マネジメント手法のひとつで、「計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映（Action）」の流れを次の計画に活かしていくプロセスのことです。
	フリンジパーキング	フリンジパーキングとは、中心市街地への自動車流入を抑制するために、中心市街地周辺の駐車場で自動車交通を受け止め、公共交通等で中心市街地まで行く仕組みのことであり、これにより中心市街地内の自動車交通が削減され、渋滞緩和につながるとともに、歩行者・自転車がゆつくりと歩きやすい環境が形成されます。
	ペDESTリアンデッキ	ペDESTリアンデッキとは、建物と建物を立体的に結ぶ上空通路で、大型の歩行者専用通路を指します。ペDESTリアンデッキは、おもに、駅ビルと周辺のショッピング施設を結んだり、超高層ビルなどを結ぶ回廊として設置されています。
マ	メッシュ（メッシュデータ）	メッシュデータとは、地図上の情報をデジタル化したり各種統計情報をとるために地図上の経緯度方眼として定められた地域メッシュのことです。
	モータリゼーション	モータリゼーションとは、英語で「動力化」「自動車化」を意味し、自動車が輸送機関としてだけでなく、生活必需品として入り込んでいる状態のことを意味します。