

笠岡市都市・地域総合交通戦略

概要版

(案)

令和4年6月

笠岡市

1. 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。

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ることから、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。

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。

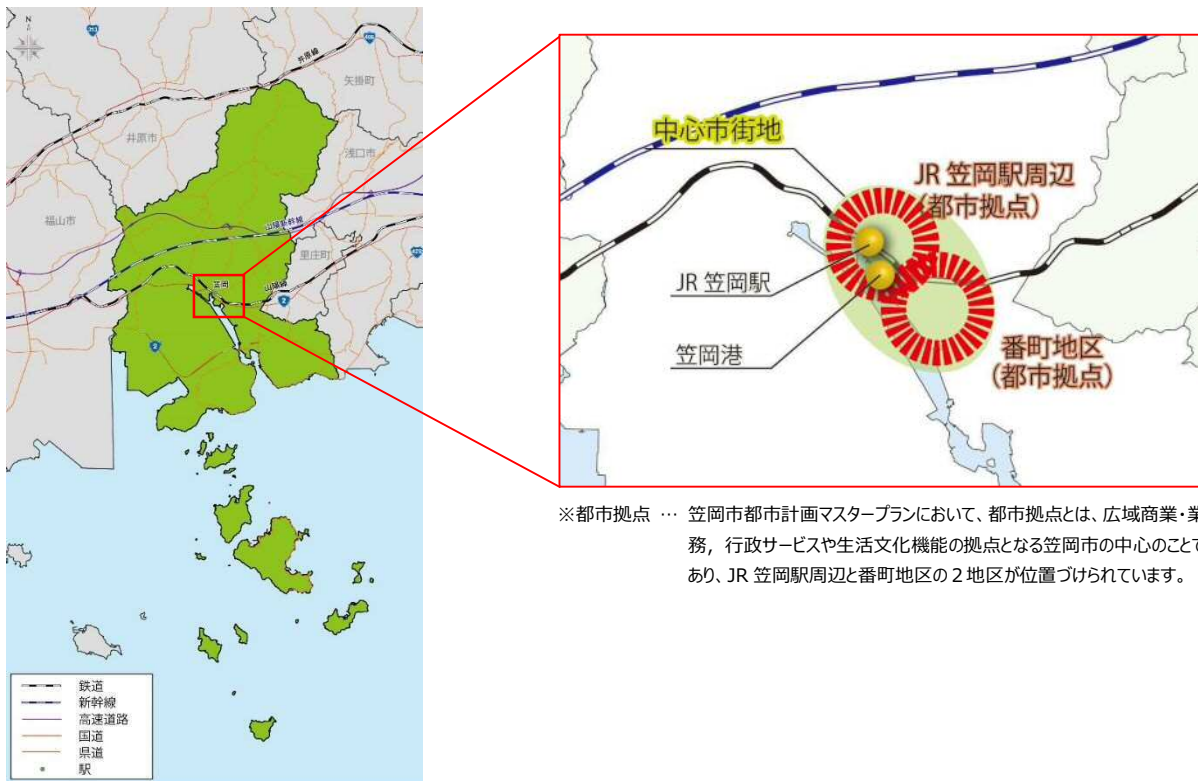


図 対象範囲

2. 総合交通体系の基本方針

2-1 目指す将来像

将来的な交通体系を検討するに当たり、社会情勢の変化や現況、上位・関連計画等での目指す姿を踏まえ、下記のとおり将来の交通体系を設定しました。

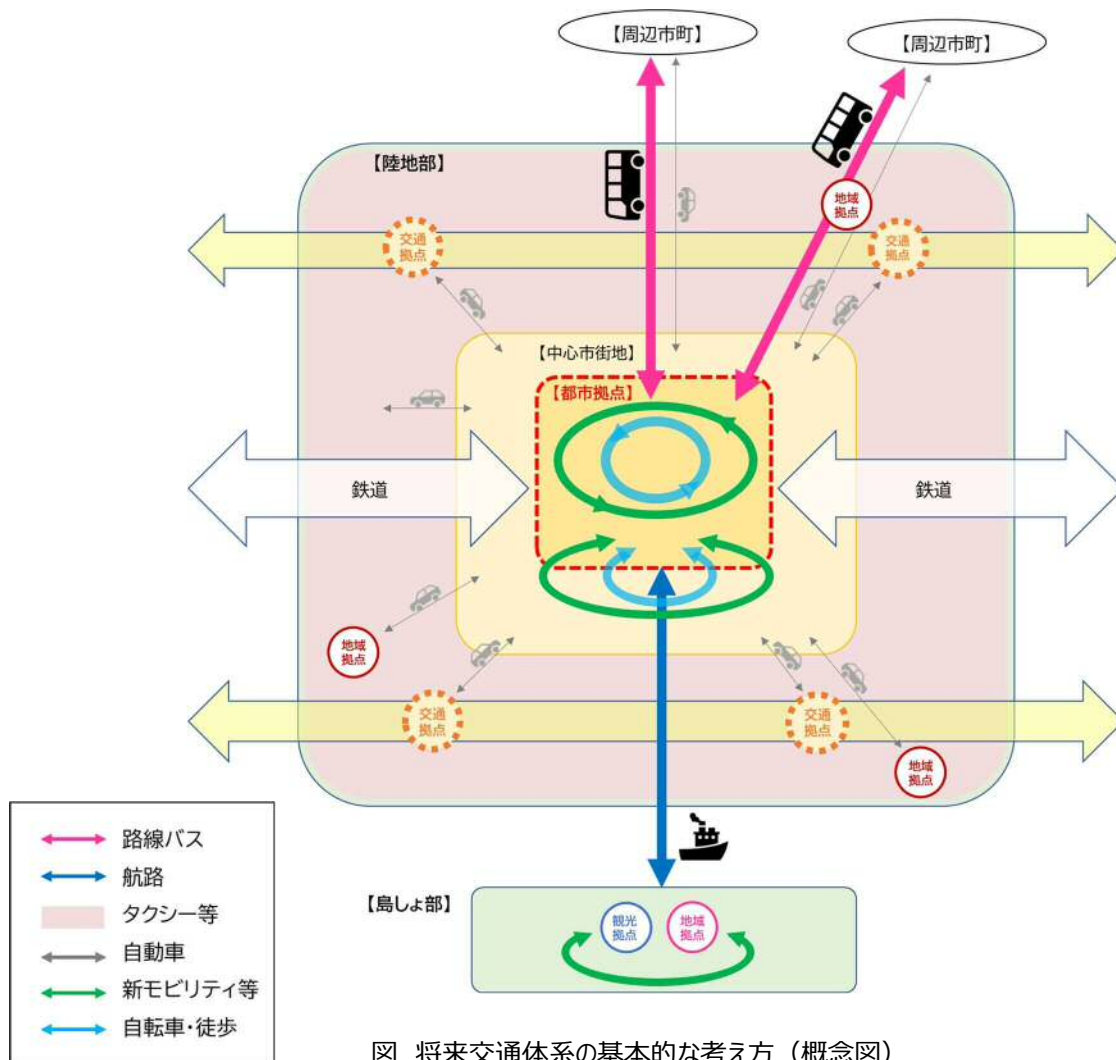
●将来の交通体系の基本的な考え方

【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。



3. 戦略目標

3-1 取組方針

本計画の基本理念及び戦略目標，取組方針を以下のとおり設定しました。

～本計画の基本理念～

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

3-2 本戦略における中心市街地の重要性

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，観光等の分野で共通して，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ますと考えます。

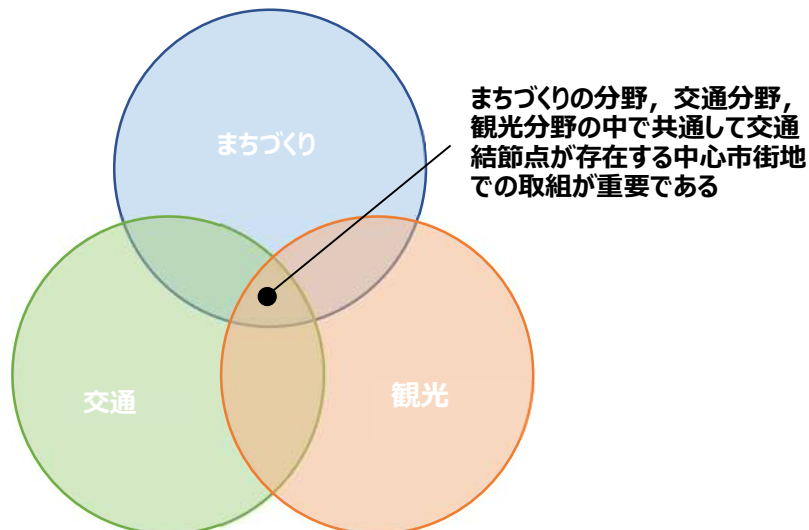


図 中心市街地の取組内容イメージ

3-3 重点的に展開する事業

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。

市全域の施策

※各戦略目標（■戦略目標1、■戦略目標2、■戦略目標3）

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）★
- 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

既存公共交通の利便性向上

- バリアフリーに対応した車両・船舶の導入
- 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

複数の交通手段と連携した利用促進策の検討

- 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

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

- 免許返納に係る料金割引や回数券の配布等の特典
- 利用促進につながるイベント等の実施

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

- 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



中心市街地の施策

中心市街地の周遊性を向上させる交通環境の整備

- 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
- 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
- フリッ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、自転車走行環境の整備

笠岡駅の交通結節点機能の強化

- 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★

複数の交通手段と連携した利用促進策の検討

- 各交通手段等が一元化された案内環境の整備

笠岡駅を中心としたにぎわいの創出

- 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★
- 舗装の美化化、無電柱化
- 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）★
- 話題性のあるスポットづくり

快適でスムーズな交通環境の整備

- 乗継利便性の向上を図るダイヤの改善
- 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
- 結節点における駐車場、駐輪場整備★



観光拠点へのアクセスの向上

- 笠岡湾干拓と笠岡諸島（日本遺産）のPR
- サイクリングを主体にした観光メニューの造成
- いとこめぐりバスの利便性向上
- 「とと道」「銀山街道」のPR等
- 旅客船の周遊企画券の検討

※★は「重点的に実施する事業」を示します。

3-4 実施スケジュール

実施施策のスケジュールを以下のとおり示します。

表 取組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
		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
		フリンジパーキング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
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P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。

4. 評価の指標、数値目標の設定

4-1 評価指標の設定

本戦略で描く将来像の実現に向けて、取組の実施によりどの程度効果が発現されているのかを把握するために、評価の指標を設定しました。

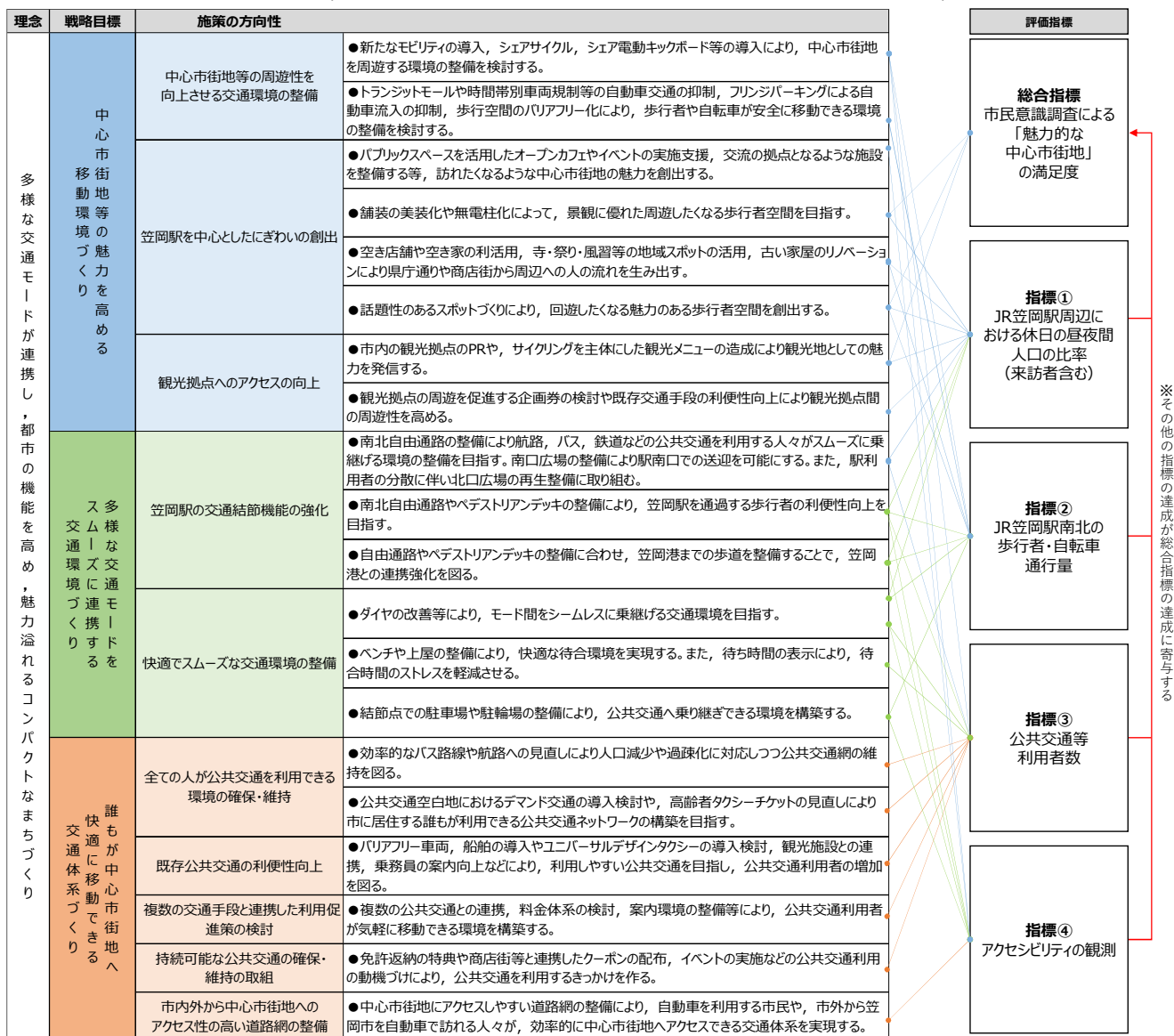


図 施策の達成に対する評価指標

4-2 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、以下に示します。

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)

5. 評価手法

5-1 PDCA 体制による推進体制

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。

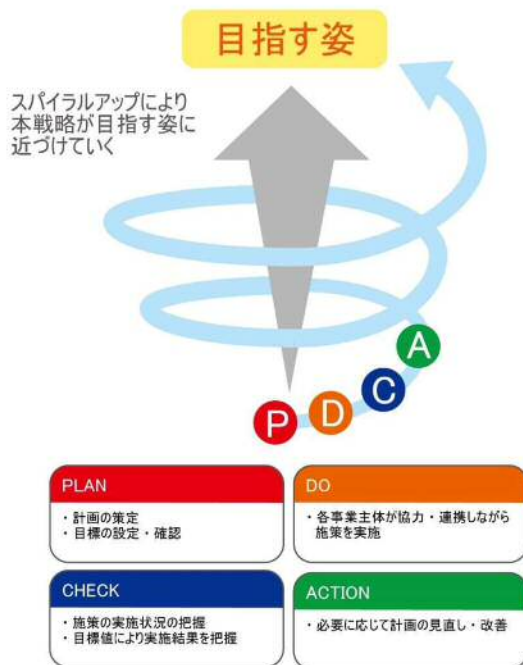
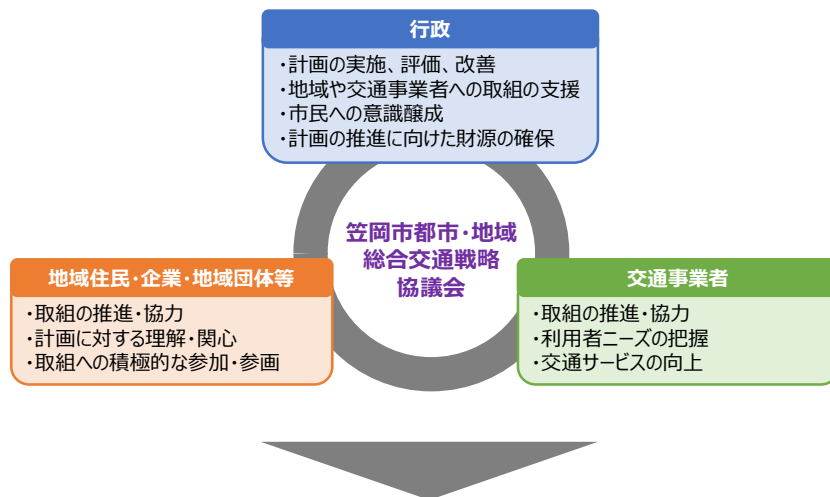


図 PDCA サイクル

5-2 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、より効果的で効率的に、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