

1 調査名称：（笠岡市）笠岡市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：笠岡市

3 調査圏域：ＪＲ笠岡駅周辺地区

4 調査期間：令和２年度～令和４年度

5 調査概要：

ＪＲ笠岡駅周辺地区には、ＪＲ山陽本線笠岡駅をはじめ、路線バスのターミナル、タクシープール、笠岡諸島有人７島への旅客船が発着する旅客船ターミナルといった交通の拠点施設が集積しており、交通結節点として地の利を有している。しかしながら、地区内をＪＲ山陽本線の鉄路と国道２号の道路が地区内を東西に貫いていること、さらには駅出口が北側にしかないことから、交通結節点としての一体感に乏しいうえ、駅と港間のアクセスも観光客等駅利用者には分かりづらく、陸上交通と海上交通の連携に支障がある。

一方、令和元年５月には笠岡諸島を含む備讃諸島が日本遺産への認定を受け、今後、笠岡諸島への観光客の誘致、外国人旅行客によるインバウンドが期待されることから、ＪＲ笠岡駅周辺地区は非常にポテンシャルの高い地区であるとともに、立地適正化計画においても、非常に重要な位置づけがされている地区であるにも関わらず、その優位性を生かし切れていない。

こうした状況から、立地適正化計画に掲げたコンパクトで魅力溢れるまちづくりの実現を目指し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため、都市・地域総合交通戦略策定に必要な調査を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：（笠岡市）笠岡市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

第1章 背景と位置づけ

1-1 背景と位置づけ

1-2 対象期間

1-3 対象範囲

第2章 地域の現状整理

2-1 地域特性

2-2 交通ネットワークの特性

2-3 都市での人の動きの把握

2-4 市民意識・ニーズの把握

第3章 上位・関連計画の整理

第4章 総合交通戦略の基本方針

4-1 課題の整理

4-2 目指す将来像

第5章 戦略目標

5-1 基本理念

5-2 本戦略における中心市街地の重要性

5-3 戦略目標

5-4 施策展開

5-5 重点的に実施する取組

5-6 実施スケジュール

第6章 評価指標・数値目標の設定

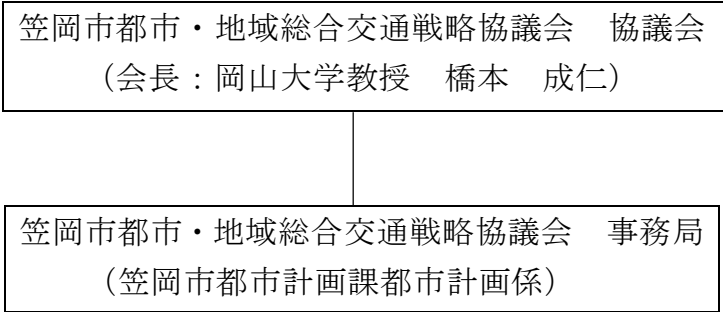
6-1 評価指標・数値目標の設定

第7章 計画評価手法

7-1 PDCA サイクルによる推進体制

資料編

3 調査体制



4 委員会名簿等

笠岡市都市・地域総合交通戦略協議会 委員名簿

(※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	堀畑 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 信憲	地域住民	住民代表	
10	渡邊 一朗	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	管区運輸企画専門官
12	櫻津 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 港湾管理者	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 建一)	地方公共団体	笠岡市	政策部長

◎会長 ○副会長

Ⅱ 調査成果

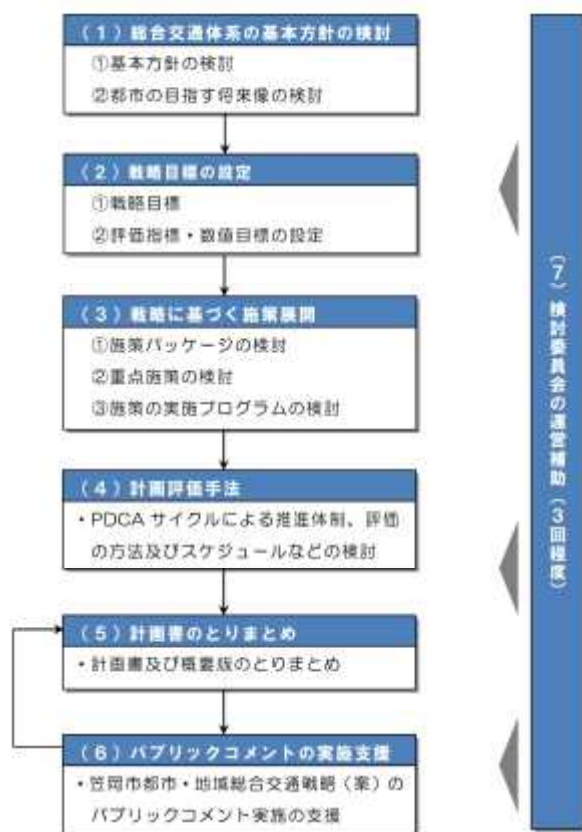
1 調査目的

J R 笠岡駅周辺地区には、J R 山陽本線笠岡駅をはじめ、路線バスのターミナル、タクシープール、笠岡諸島有人 7 島への旅客船が発着する旅客船ターミナルといった交通の拠点施設が集積しており、交通結節点として地の利を有している。しかしながら、地区内を J R 山陽本線の鉄路と国道 2 号の道路が地区内を東西に貫いていること、さらには駅出口が北側にしかないことから、交通結節点としての一体感に乏しいうえ、駅と港間のアクセスも観光客等駅利用者には分かりづらく、陸上交通と海上交通の連携に支障がある。

一方、令和元年 5 月には笠岡諸島を含む備讃諸島が日本遺産への認定を受け、今後、笠岡諸島への観光客の誘致、外国人旅行客によるインバウンドが期待されることから、J R 笠岡駅周辺地区は非常にポテンシャルの高い地区であるとともに、立地適正化計画においても、非常に重要な位置づけがされている地区であるにも関わらず、その優位性を生かし切れていない。

こうした状況から、立地適正化計画に掲げたコンパクトで魅力溢れるまちづくりの実現を目指し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため、都市・地域総合交通戦略策定に必要な調査を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

目指す将来像

社会情勢の変化や現在の状況，上位・関連計画でのまちづくりの方向性等を踏まえ，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。

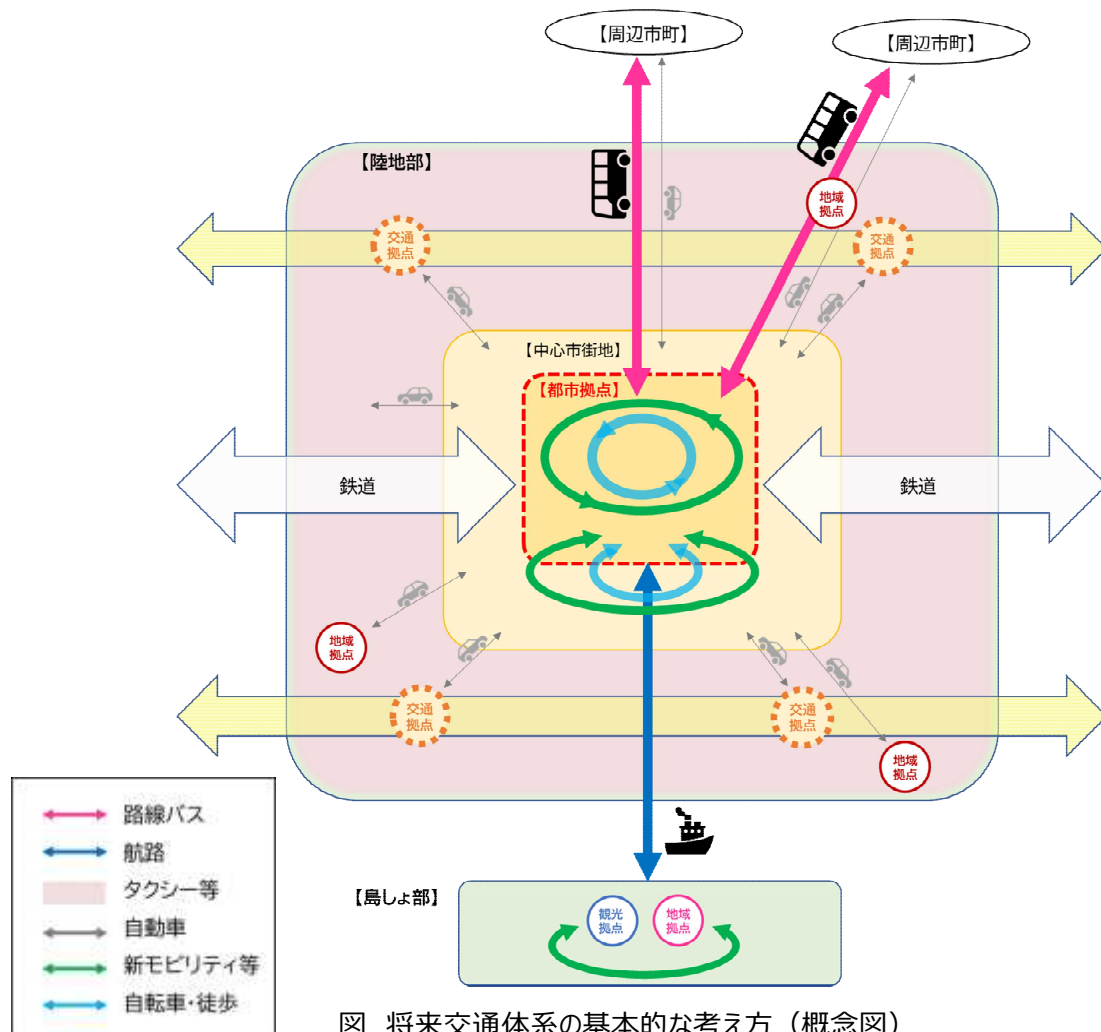
●将来交通体系の基本的な考え方

【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，都市拠点や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。



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。

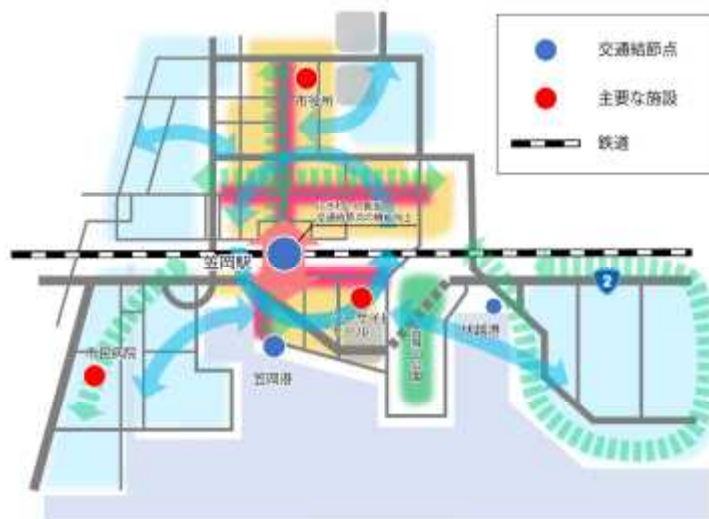
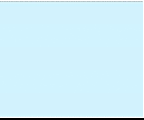
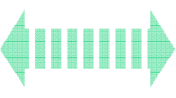


図 中心市街地の目指す将来像

	【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。

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

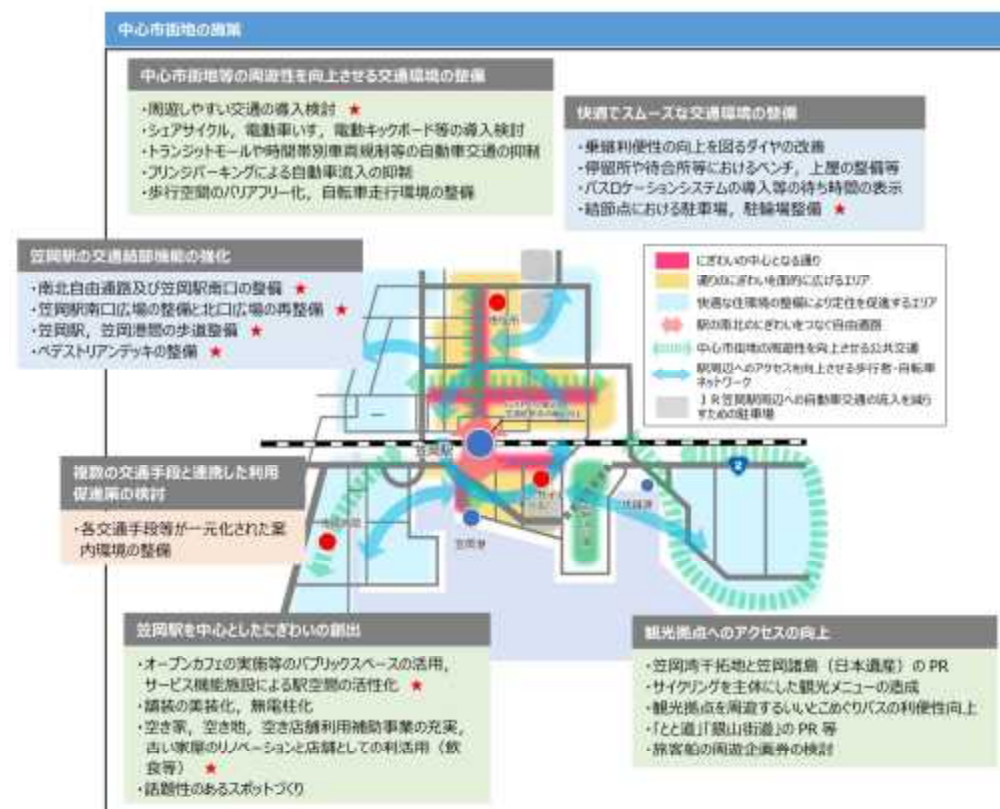
- 2－1 笠岡駅の交通結節機能の強化
- 2－2 快適でスムーズな交通環境の整備

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

中心市街地の施策



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。

上位・関連計画に記載がある目標値に関しては、記載の目標値を基準に、取組により目標値を超えることを目指すこととします。

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]

※ [] 内はバイパス整備後の通過ルートを示します。

PDCA サイクルによる推進体制

(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 年ごと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。

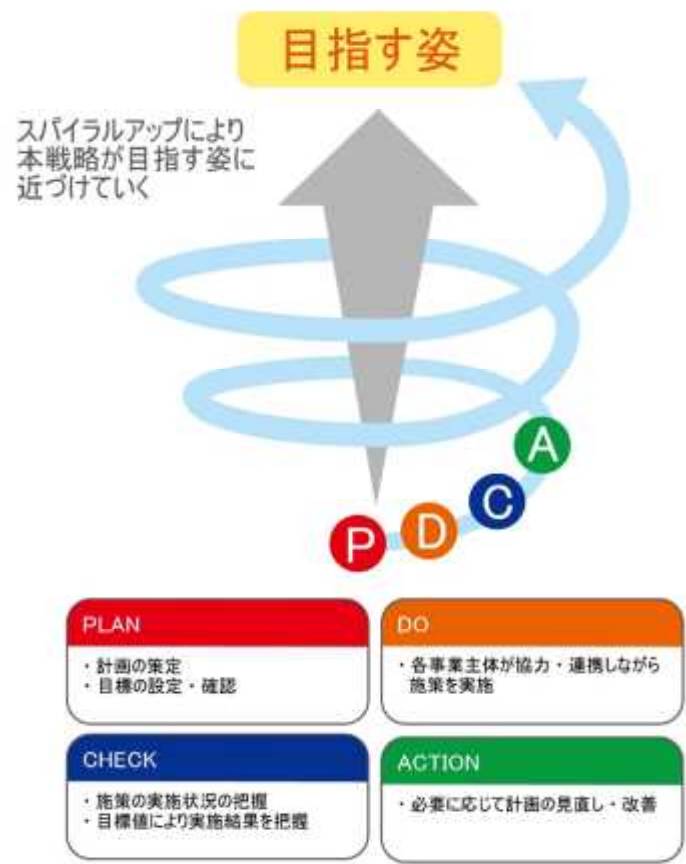


図 PDCAサイクル

表 PDCAスケジュール

	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	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	P D C	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	P D C				P D C				P D C					