

第5章 目標実現に向けた事業内容と業績評価指標

1. 目標実現に向けた事業内容

ここでは、第4章で示した6つの目標の実現に向け、実施すべき事業を定めます。

表 取組み方針と事業内容

| 目標 | 対象 | 現状・問題点 | 上位・関連計画における事業概要 | 事業内容 |
|--------------------|------|---|---|--|
| 将来にわたり、安心快適に移動できる！ | 雪舟くん | <ul style="list-style-type: none"> 「登録手続きが煩わしい」との声あり 不満足の原因としては「利用したい時にすぐに利用できない」が過半数を占める 運行が平日に限定されている 運行時間帯が8時～16時に限定されている 利用者の多い曜日や時間帯に偏りがある エリア間移動に関するニーズが不明 雪舟くんの実際の詳細な運行データが不足 市内のみの運行である | <ul style="list-style-type: none"> 予約受付システムの更新 運行台数、エリアの検討 | <ul style="list-style-type: none"> 登録手続きの簡素化 予約受付システムの改善 運行エリア、台数、曜日、時間帯等を含めた運行システムの改善 比較的利用の少ない曜日や時間帯を情報発信し、利用の平準化(混雑緩和)を図る 利用率の低い年齢層やエリアにターゲットを絞った利用促進策の推進 エリア間移動に関する市民ニーズの把握 一定期間(1週間ないし1ヶ月)を対象に、雪舟くんにプロローブ機器を搭載 生活圏域が市外である地域を中心に市域を越えた公共交通ネットワークの協議・推進 |
| | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行本数はいずれも1日5本以下と非常に少ない | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの増発について関係機関への要望を行う | <ul style="list-style-type: none"> 各鉄道駅への二次交通の充実によるスムーズな乗り継ぎとニーズに併せた定時型路線の検討 人が集まる公民館や分館などを停留所とすることの検討 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 都市施設が集中する中心部において、公共交通の利便性が低く周遊性が悪い 市街化区域において駅・バス停徒歩圏外の地域が存在 | — | <ul style="list-style-type: none"> 市内中心部へのアクセス性向上と中心部の自転車、歩行者の安全・安心な空間の整備 |
| 市内外への移動を充実・強化する！ | 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> 平成30年9月から「吉備津神社参道口・大井線」が一時休止 乗降客数が千人を越える清音駅、服部駅においてバスの乗り入れがない | <ul style="list-style-type: none"> 服部駅のバスの乗り入れについて働きかけを行う | <ul style="list-style-type: none"> JR 桃太郎線のLRT化に併せた既存駅、新駅への二次交通の充実 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 岡山市とのつながりが強い中、JR 桃太郎線の運行本数は、日中で1～2本/時程度と少ない 過度に自動車利用に依存した暮らしから、低炭素社会の実現を図る必要がある JR 桃太郎線 LRT化による運行本数増は、まちの分断を招くことが危惧される 路線バスが脆弱なため駅へのアクセス性が低い | <ul style="list-style-type: none"> JR 桃太郎線のLRT化とそれに併せた運行本数の増加、新駅の設置 JR 伯備線における山陽新幹線に乗り入れる軌道可変電車(フリーゲージ・トレイン)の導入に向け働きかけを行う 井原鉄道井原線において関係機関と連携しマイルール意識を高める取組みを推進 | <ul style="list-style-type: none"> JR 桃太郎線のLRT化の推進とそれに併せた運行本数増加、新駅設置の着実な推進 井原線の利用促進策について、井原鉄道や関係自治体とともに発案し実行する 周辺道路や踏切の改良、軌道化等、利用者だけでなく、周辺住民にとっての交通環境向上について検討する |

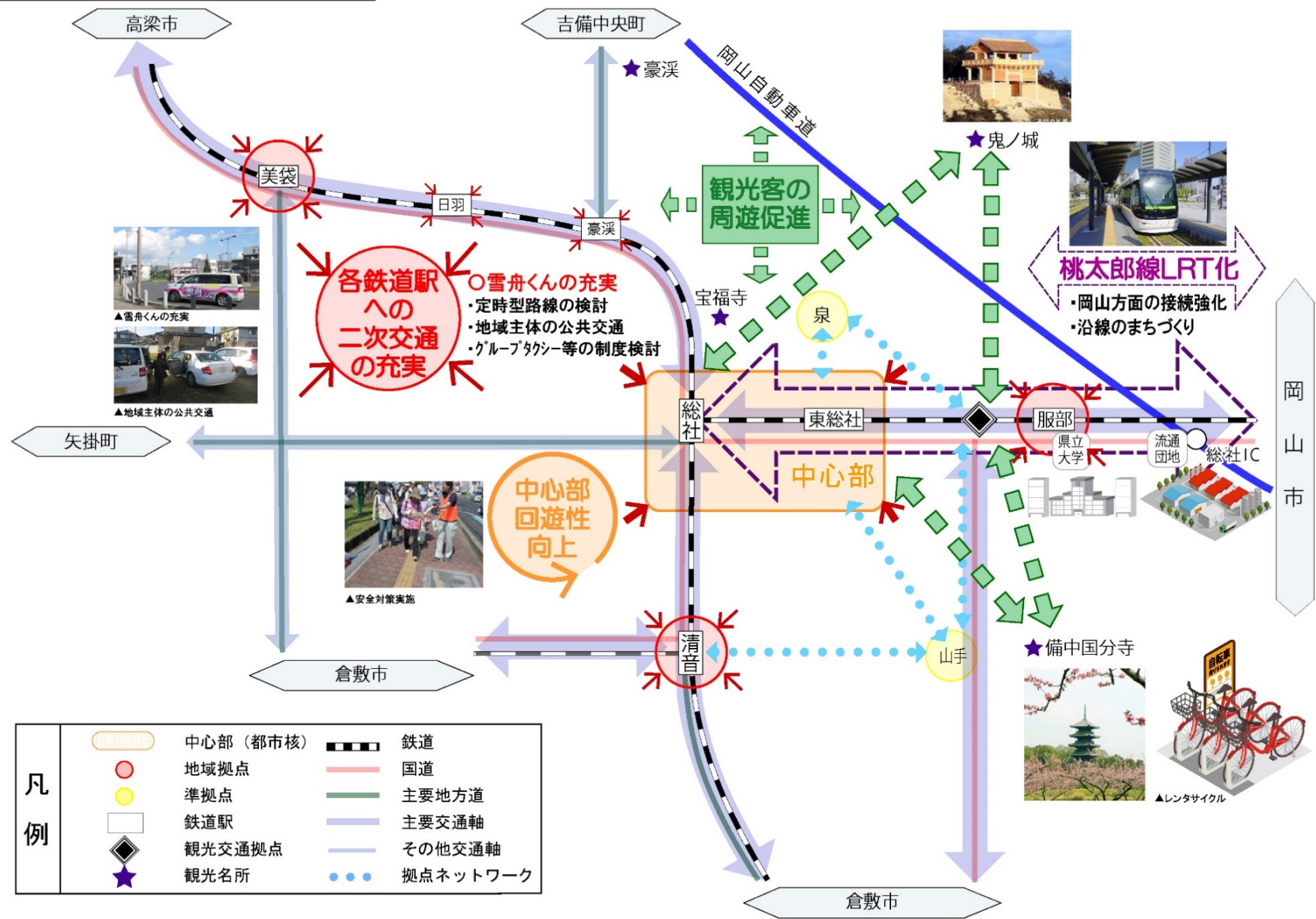
| 目標 | 対象 | 現状・問題点 | 上位・関連計画における事業概要 | 事業内容 |
|-------------------------|----------|---|---|---|
| 誰もが外出しやすい環境を整備する！ | 駅 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の満足度では「バリアフリー化」、「駅周辺の駐輪場、駐車場」に関する満足度が低い | <ul style="list-style-type: none"> ● プラットホームや階段など駅施設の安全性向上とバリアフリー化を推進 ● JR 美袋駅:バリアフリー化などの機能向上を推進 ● JR 清音駅:東口駅前広場におけるサイクル&ライドに対応する交通結節機能の充実を図る ● JR 服部駅:駐輪・駐車場の確保と駅前広場の整備を図るなど、パーク&ライド、サイクル&ライドに対応する交通結節機能の充実を図る ● JR 総社駅:パーク&ライド、サイクル&ライドの普及 | <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点エリア各駅や、LRT 新駅等を中心に、バリアフリー化や駅前広場、パーク&ライド施設、サイクル&ライド施設やアクセス道路整備の取組みを推進 |
| | バス停 | <ul style="list-style-type: none"> ● 東総社駅前や美袋駅前のバス停においても上屋やベンチが設置されていない | <ul style="list-style-type: none"> ● バス停における施設の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ● 上屋やベンチの設置などバス停の利便性の向上を推進 |
| | 車両 | — | <ul style="list-style-type: none"> ● JR 桃太郎線については、LRT化に併せて先進的な車両を導入し、沿線地域のシンボル性を向上 ● 福祉・環境に配慮したバス車両の導入について、関係機関に働きかけを行う | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道・バスともに車両のバリアフリー化を推進 ● バス車両については環境に配慮した車両の導入を推進 ● JR 桃太郎線の LRT 化に併せた先進的で環境に配慮した車両の導入 |
| | 情報 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、雪舟くんの日常的な利用率がいずれも 2%台と低い ● 「吉備路自転車道」が指定されており、沿線には史跡・古墳が存在 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線ダイヤや乗継、運賃等について駅での情報案内を行い、分かりやすさの向上を図る | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅における案内情報の分かりやすさ向上 ● 公共交通の利用促進パンフレット作成等 PR の推進 ● モバイル端末等を活用した情報提供 |
| | 福祉 | — | <ul style="list-style-type: none"> ● 生活支援サービス提供体制の整備、いきいきチケット事業など高齢者が安心して生活するための取組みを推進する ● 障がい者の社会参加の機会確保のため、交通手段サービスに関する制度の周知を図る | <ul style="list-style-type: none"> ● 福祉交通の充実 ● 外出に係る生活支援サービスの制度との連携や利用環境の向上 ● 雪舟くんの利便性向上やいきいきチケット事業の制度周知により、積極的な利用を促進 |
| 観光客が楽しんで観光地を周遊できるようになる！ | 来訪者用移動手段 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通でのアクセスが困難な地域が多数存在 ● 特急やくもの総社駅停車本数は1日3便と少ない | <ul style="list-style-type: none"> ● 「観光雪舟くん」の創設 ● 観光周遊バスの整備 ● レンタサイクル施設の増設 ● 総社市へのアクセス性向上(岡山空港からの連絡バスや特急列車の停車本数増加を検討) | <ul style="list-style-type: none"> ● 総社流観光二次交通の導入(商業施設やイベント等との連携) ● レンタサイクル施設の増設や楽しんで周遊できるレンタサイクルの導入 ● 電動アシスト自転車やタンデム自転車等のレンタサイクル導入検討 ● 岡山空港からの連絡バスの導入協議 ● 総社駅における特急やくもの停車本数の増加要望 ● 観光ルートづくりや多言語によるパンフレット、案内看板の作成 |

| 目標 | 対象 | 現状・問題点 | 上位・関連計画における事業概要 | 事業内容 |
|---|---|--|---|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">みんなが主体となって考え、改善する！</p> | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">鉄道・バス</p> | <p style="text-align: center;">—</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 「第2次総社市総合計画」では「基本目標5 だれもが集いなくなる総社」の重点施策として「市民参加～市民と共に総社を創る～」を掲げている ● 「地域公共交通の活性化に関する法律」第四条第3項に「市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない」と謳われている | <ul style="list-style-type: none"> ● 雪舟くん、路線バス利用者へのアンケート調査等による市民ニーズの把握 ● 有識者、市民代表、公共交通事業者、関係行政機関、市等からなる「総社市地域公共交通会議」での計画推進のための協議 |
| | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">新たな地域公共交通の創設</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域コミュニティタクシーやボランティア運送、グループタクシーなど、地域住民が主体となって運行に係る地域公共交通の導入が全国的に進められている | <p style="text-align: center;">—</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民が主体となって運行するシステム化、交通事業者との協働により運用できるような制度設計や補助制度の構築を検討推進 |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">中心部の魅力UPUP、健康・安全・交通安全をまもらねばならない！</p> | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">歩道・道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 商業施設等と連携した雪舟くん利用者に限り、特典・サービス「雪舟くんのり得！サービスの店」を実施 ● 東西方向の路線に比べ、南北方向の路線の整備率が低く脆弱である ● 高齢化の進展に伴い(電動)車椅子利用者が増加 ● 環境負荷の低減や健康増進への関心の高まりから、自転車利用者やランナー、ウォーカーが増加 ● 通学路交通安全プログラムによる合同点検において対策が必要とされた箇所がある ● 大規模地震や豪雨災害に伴う災害リスクが高い | <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障がい者等の安全に配慮し、歩道等の道路環境や交通安全施設の整備について、関係機関と協力し推進する | <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用者向けの特典・サービスの拡充 ● 南北方向の路線の整備促進(刑部三須線、刑部支線 3283号道、(仮称)東総社駅泉本線、(仮称)上原富原線等) ● 車椅子、歩行者、自転車が安全・快適に移動できる通行空間の整備・確保 ● 通学路を中心とした歩道整備((一)総社足守線、(一)中央井手本線、(他)真壁支線 3156号道等) ● 避難路整備(下原地区等) |
| | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">新技術</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転技術が急速に進展 | <p style="text-align: center;">—</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的な取組として、公共交通における自動運転の活用や、カーシェアリング、グリーンスローモビリティの検討を推進 |

2. 事業イメージ

本戦略における事業イメージを下図に示します。

総社市総合交通戦略イメージ図



目標 1. 将来にわたり、安心快適に移動できる！

事業
対象

雪舟くん

① 運行システムの改善

- 居住誘導区域や JR 桃太郎線 LRT 化に伴う共通エリアの見直しや最適なエリア区分への改善を進めます。
- スマホ予約や迎えの到着予定時刻の見える化、また、目的地への到着予定時刻を指定できるなど利便性向上につながる予約システムの導入を図ります。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| ⇒ | ⇒ | ⇒ | ◆ | ◇ | | ◆ |
| (R2~R3) | | | | | | |

② 運行台数や料金等の見直し

- 予約お断りゼロを目指すため、運行台数、運行時間帯、委託料、さらに将来にわたり持続可能な利用料金について、市民の声を踏まえ関係事業所等と見直しの協議を進めます。

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| ⇒ | ⇒ | ⇒ | ◆ | ◇ | | ◆ |
| (R2~R3) | | | | | | |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施（⇒）
- 実 施：施策実施（⇒）
- 継 続：計画期間外（概ね 10 年以降）も検討・調整や施策実施を継続（⇒）

評価指標 1-1-1 登録者数

| | | |
|---------|----|--------------------|
| 指標値 | 現況 | 18,767 人 |
| | 中間 | 22,700 人（令和 6 年度） |
| | 目標 | 26,000 人（令和 11 年度） |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

評価指標 1-1-2 利用者数

| | | |
|---------|----|-------------------|
| 指標値 | 現況 | 214 人/日 |
| | 中間 | 230 人/日（令和 6 年度） |
| | 目標 | 250 人/日（令和 11 年度） |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

評価指標 1-1-3 予約お断り件数

| | | |
|---------|----|------------------|
| 指標値 | 現況 | 約 15 件/日 |
| | 中間 | 0～5 件/日（令和 6 年度） |
| | 目標 | 0 件/日（令和 11 年度） |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

③ 運行体系の見直し

- 各鉄道駅への二次交通の充実及び中心部における回遊性向上を図るため、定時型路線の導入等について、路線数や経路、予約型、国県補助など現行の路線の統廃合を含め、制度設計のための検討協議を進め、運行体系の見直しを図ります。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| → | ⇒ | ➡ | ◆ | ◇ | ◇ | ◆ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施（⇔）
- 実 施：施策実施（⇒）
- 継 続：計画期間外（概ね10年以降）も検討・調整や施策実施を継続（➡）

目標 2. 市内外への移動を充実・強化する！

事業
対象

鉄道

① JR桃太郎線のLRT化

- 総社～岡山間のアクセス向上を図るため、JR桃太郎線のLRT化による鉄道の機能強化を図ります。

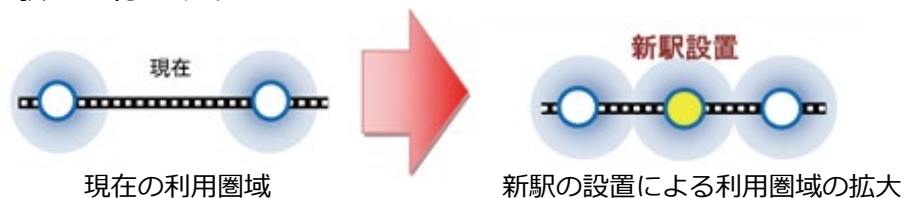


| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

② JR桃太郎線LRT化による新駅設置

- 新駅を設置し、駅の利用圏域を拡大することで、鉄道の利便性向上を図ります。

■ 駅への行きやすさ



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 (⇨)
- 実 施：施策実施 (⇨)
- 継 続：計画期間外(概ね10年以降)も検討・調整や施策実施を継続 (⇨)

評価指標 2-1-1 利用者数

| | | |
|---------|-------------------|---|
| 指標値 | 現況 | JR 西日本：14,926 人/日 井原鉄道：1,626 人/日（平成 26 年度） |
| | 目標 | JR 西日本：15,000 人/日 井原鉄道：1,650 人/日 |
| データ取得方法 | 市にて算出（各鉄道事業者から収集） | |
| 評価時期 | 毎年 | |

目標 3. 誰もが外出しやすい環境を整備する！

事業
対象

駅

① バリアフリー化の推進

- 駅等公共交通施設が、誰にとっても利用しやすいものとなるようバリアフリー化を推進します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

② 駅前広場等の整備

- 各駅や JR 桃太郎線 LRT 化による新駅において、駅前広場や自転車、歩行者等も安全に利用できるアクセス道路の整備等により、より乗り継ぎしやすくアクセス性の高い駅を目指します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

③ パーク&ライド駐車場/サイクル&ライド駐輪場の整備

- 各駅や JR 桃太郎線 LRT 化による新駅において、パーク&ライド駐車場/サイクル&ライド駐輪場の整備等により、より利便性の高い駅を目指します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

④ 公共交通情報の充実

- 施設案内表示、公共交通運行ダイヤ、乗り場情報の充実やリアルタイム運行情報・所要時間の見える化など、誰もが目的地に出かけやすい環境整備を図ります。あわせて、総社を訪れる方々のため、観光や沿線上の PR マップなどの充実を図ります。



出典：(株) 未来シェアより提供

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | ◆ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 ()
- 実 施：施策実施 ()
- 継 続：計画期間外 (概ね 10 年以降) も検討・調整や施策実施を継続 ()

評価指標 3-1-1 鉄道利用満足度

| | | |
|---------|----|--|
| 指標値 | 現況 | 29.8%（平成26年第2次総社市総合計画策定のためのアンケート調査結果 鉄道・バス満足度） |
| | 目標 | 50% |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 5年毎 |

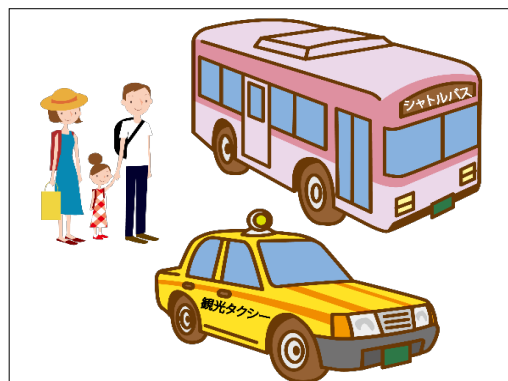
目標 4. 観光客が楽しんで観光地を周遊することができる！

事業
対象

観光客用移動手段

① 総社流観光二次交通の導入

- 鬼ノ城や備中国分寺、宝福寺などの観光文化施設にインバウンドを含め県内外から多くの観光客に訪れてもらえるようJR「観タクン」等観光タクシーの充実や総社流観光二次交通の導入について、関係機関と協働し実施します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| (R2~R3) | | | ◆ | | ◇ | ◆ |

② レンタサイクルの推進

- 吉備路自転車道の沿線に点在する史跡や古墳、自然、日本遺産に指定された史跡などを楽しんで周遊することができるよう、レンタサイクルの充実を図ります。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| (R2~R3) | | | ◆ | | ◆ | ◇ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 (⇨)
- 実 施：施策実施 (⇨⇨)
- 継 続：計画期間外(概ね10年以降)も検討・調整や施策実施を継続 (⇨⇨⇨)

| 評価指標 4-1-1 観光用二次交通運行件数 | | |
|------------------------|----|-----------------------------------|
| 指標値 | 現況 | 129 件/年（総社市観光協会企画分は令和 1 年度の件数を計上） |
| | 中間 | 175 件（令和 6 年度） |
| | 目標 | 250 件/年 |
| データ取得方法 | | 事業者よりデータ取得 |
| 評価時期 | | 毎年 |
| 評価指標 4-1-2 レンタサイクル利用者数 | | |
| 指標値 | 現況 | 3,269 人/年 |
| | 中間 | 3,800 人（令和 6 年度） |
| | 目標 | 4,300 人/年 |
| データ取得方法 | | レンタサイクル事業者よりデータを取得 |
| 評価時期 | | 毎年 |

目標 5. みんなが主体となって考え、改善する！

事業
対象

交通環境改善

① 総社市地域公共交通会議の充実

- 計画の着実な実施、事業進捗の管理や適切な見直しを年1回以上行うために、市民や公共交通事業者等で施策内容を協議する地域公共交通会議を継続的に開催します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | ◇ | ◆ |

② 利用者満足度の向上

- 限られた予算の中で効率的・効果的に公共交通の改善を行うために、現在の利用者やこれからの利用者となる市民ニーズをしっかりと把握するための公共交通満足度市民アンケート調査を実施します。

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | ◇ | ◆ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 (⇨)
- 実 施：施策実施 (⇨)
- 継 続：計画期間外(概ね10年以降)も検討・調整や施策実施を継続 (⇨)

評価指標 5-1-1 総社市地域公共交通会議の開催回数

| | | |
|---------|----|------------|
| 指標値 | 現況 | 年1回 |
| | 目標 | 年4回(計画期間中) |
| データ取得方法 | | 市にて開催回数を把握 |
| 評価時期 | | 毎年 |

③ 地域主体の公共交通の環境整備

- 買い物支援等地域が主体となって運行する公共交通の創設について要望のある地域に対して、制度や届け出等手続き方法を指導するとともに、PRを進め、他地域でも導入しやすい環境を整備します。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◆ | ◇ | ◆ |

④ グループでのタクシー利用環境の整備検討

- 市民が利用しやすいタクシーを目指すため、地域住民の要望に応じ、タクシーの共同利用ができる環境整備についての検討を行います。

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◆ | ◇ | ◆ |

- 検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 (⇨)
- 実 施：施策実施 (▨⇨)
- 継 続：計画期間外 (概ね 10 年以降) も検討・調整や施策実施を継続 (⇨)

評価指標 5-2-1 新規創設数

| | | |
|---------|----|----------------|
| 指標値 | 現況 | 新規 |
| | 中間 | 5 団体 (令和 6 年度) |
| | 目標 | 10 団体 |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

目標 6. 中心部の魅力UPにより、健康づくりや交通安全にもつなげる！

事業
対象

歩道、道路

① 商業施設等との連携

- 魅力的なまちづくりと公共交通の利用を連動させるため、商業施設等と連携し、公共交通利用者向けの特典・サービスを拡充していきます。

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | | ◇ | ◆ |

② 南北方向整備予定路線の整備

- 市の東西に国道 180 号バイパスが整備される中、道路ネットワークの構築による都市内移動の円滑化や中心市街地の渋滞緩和を図るため、南北方向整備予定路線の整備を進めます。
※南北方向の整備予定路線<刑部三須線・(仮称) 東総社駅泉本線、(仮称) 上原富原線 等>

| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | | | |

③ 歩行・自転車空間の整備

- 交通弱者である子ども、高齢者、障がい者の方にとっても、安全・安心な交通環境の確保のため、歩行・自転車空間の整備を進めます。
※歩道整備路線<中央井手本線・元町井手本線>



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね 5 年) | 中期 (概ね 10 年) | 長期 (概ね 10 年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| | | | ◆ | ◇ | | |

④ 自動運転の検討推進

- 自動運転技術の本格的な実用化に向け、公共交通への導入やカーシェアリング、グリーンスローモビリティといった交通施策について、関係機関と連携し検討を進めます。



| 実施スケジュール | | | 実施主体(◆:主、◇:関連) | | | |
|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------|----|-----------|
| 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 |
| → | → | → | ◆ | | ◇ | ◆ |

●検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施（→）
 ●実 施：施策実施（→）
 ●継 続：計画期間外（概ね10年以降）も検討・調整や施策実施を継続（→）

評価指標 6-1-1 商業施設等との連携

| | | |
|---------|----|---------------|
| 指標値 | 現況 | 1 企画/年（令和1年度） |
| | 目標 | 2 企画/年 |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

評価指標 6-1-2 南北方向整備予定路線の整備率

| | | |
|---------|----|------------|
| 指標値 | 現況 | 0% |
| | 中間 | 50%（令和6年度） |
| | 目標 | 100% |
| データ取得方法 | | 市にて把握・算出 |
| 評価時期 | | 毎年 |

評価指標 6-1-3 市民の外出率

| | | |
|---------|----|---------------------------|
| 指標値 | 現況 | 平日 78.4% 休日 60.6%（平成27年度） |
| | 目標 | 平日 80.0% 休日 70.0% |
| データ取得方法 | | 全国都市交通特性調査 |
| 評価時期 | | 5年毎 |

3. 業績評価指標

本計画において定めた事業の効果を評価し、必要に応じて事業の見直しを行うため、業績評価指標を以下のとおり設定しました。なお、指標の設定に際しては、継続した実施につながる項目を選定しました。

表 業績評価指標・現況値・目標値一覧

| 目標 | 事業対象 | 事業内容 | 実施スケジュール | | | 実施主体 (◆:主, ◇:関連) | | | | 業績評価指標 | 現況値(H30年度) | 目標値 (中間目標値) |
|--|------------------|------------------------------------|--------------|---------------|-----------------|------------------|----------|----|-----------|---|--|----------------------------------|
| | | | 短期 (概ね5年) | 中期 (概ね10年) | 長期 (概ね10年以上) | 行政 | 市民 地域 | 企業 | 交通 事業者 | | | |
| 1. 将来にわたり、 安心快適に 移動できる！ | 雪舟くん | ①運行システムの改善 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | 登録者数 | 18,767人 | 26,000人 (R6年度 22,700人) |
| | | ②運行台数や料金等の見直し | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | 利用者数 | 214人/日 | 250人/日 (R6年度 230人/日) |
| | | | | | | | | | | 予約お断り件数 | 約15件/日 | 0件 (R6年度 0~5件/日) |
| 2. 市内外への移動を 充実・強化する！ | 鉄道 | ①JR桃太郎線のLRT化 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | 利用者数 (JR西日本：総社市内 7駅 井原鉄道：総社市内 2駅) | JR西日本：14,926人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度) | JR西日本：15,000人/日 井原鉄道：1,650人/日 |
| | | ②JR桃太郎線LRT化による 新駅設置 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | | | |
| 3. 誰もが 外出しやすい 環境を整備する！ | 駅 | ①バリアフリー化の推進 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | 鉄道利用満足度 | 29.8% (平成26年 第2次総社市総合計画策 定のためのアンケート調査結果 鉄道・バス満足度) | 50% |
| | | ②駅前広場等の整備 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | | | |
| | | ③パーク＆ライド駐車場 ／サイクル＆ライド駐輪場の 整備 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | | | |
| | | ④公共交通情報の充実 | → | → | → | ◆ | ◇ | | ◆ | | | |
| 4. 観光客が楽しんで 観光地を周遊する ことができる！ | 観光客用移動手段 | ①総社流観光二次交通の導入 | → | → | → | ◆ | | ◇ | ◆ | 観光用二次交通運行件数 | 129件/年 (総社市観光協会企画分は R1年度の件数を計上) | 250件/年 (R6年度 175件) |
| | | ②レンタサイクルの推進 | → | → | → | ◆ | | ◆ | ◇ | レンタサイクル利用者数 | 3,269人/年 | 4,300人/年 (R6年度 3,800人) |
| 5. みんなが 主体となって 考え、改善する！ | 交通環境改善 | ①総社市地域公共交通会議の 充実 | → | → | → | ◆ | ◇ | ◇ | ◆ | 総社市地域公共交通会議の 開催回数 | 年1回 | 年4回 (計画期間中) |
| | 新たな地域公共交通の 創設 | ①地域主体の公共交通の 環境整備 | → | → | → | ◆ | ◆ | ◇ | ◆ | 新規創設数 | 新規 | 10団体 (R6年度 5団体) |
| 6. 中心部の 魅力UPにより、 健康づくりや 交通安全にも つなげる！ | 歩道、道路 | ①商業施設等との連携 | → | → | → | ◆ | | ◇ | ◆ | 商業施設等との連携 | 1企画/年 (R1年度) | 2企画/年 |
| | | ②南北方向整備予定路線の整備 | → | → | → | ◆ | | | | 南北方向整備予定路線の 整備率 | 0% | 100% (R6年度 50%) |
| | | ③歩行・自転車空間の整備 | → | → | → | ◆ | ◇ | | | 市民の外出率 | 平日：78.4% 休日：60.6% (H27年度) | 平日：80.0% 休日：70.0% |

実施スケジュール ●検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施(→)
 ●実 施：施策実施(⇒)
 ●継 続：計画期間外(概ね10年以降)も検討・調整や施策実施を継続(→)