

3-1 2. 移動状況

3-12-1. PT(パーソントリップ)調査結果

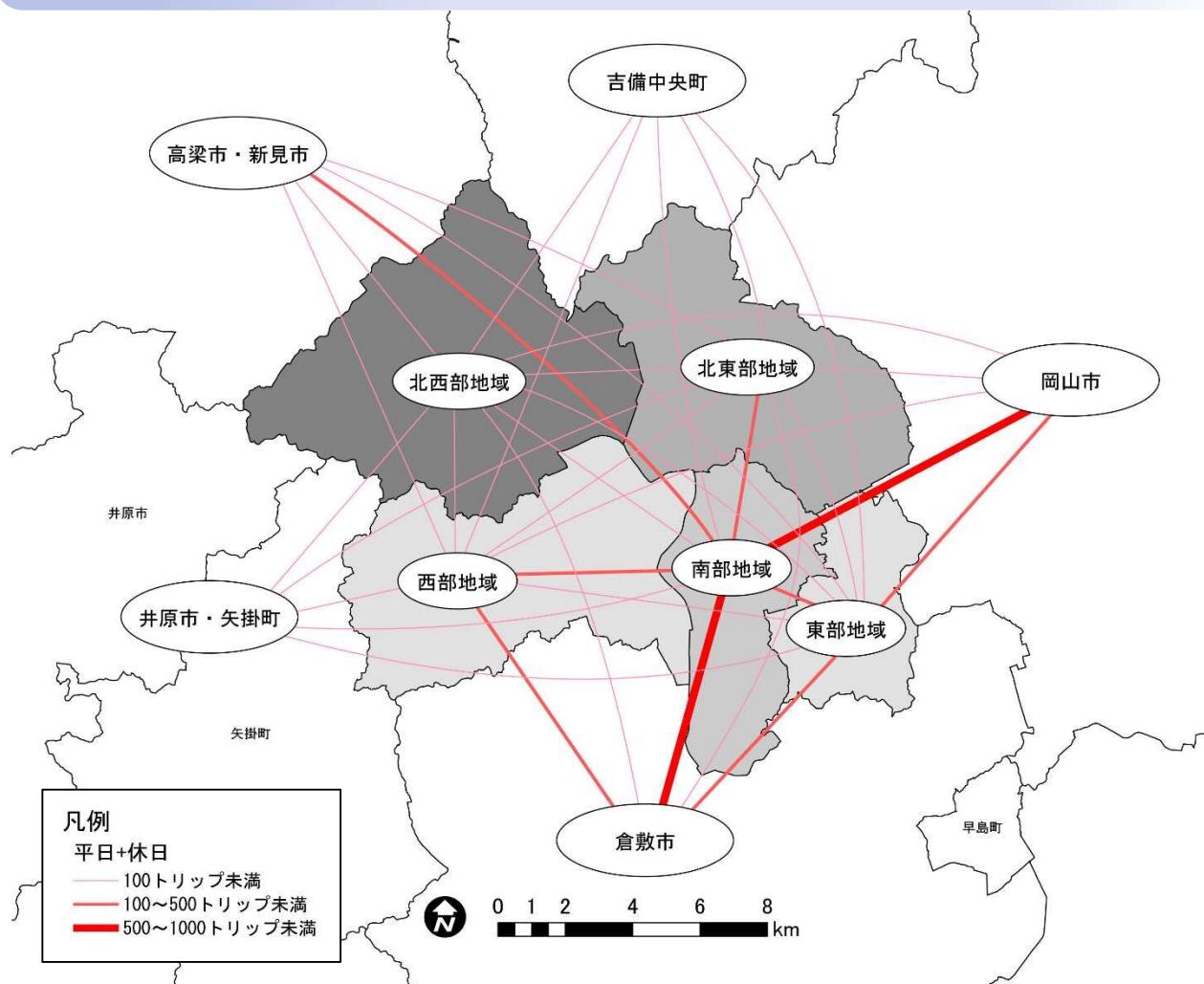
(1) 地区間OD

市内5地域間の移動状況をみると、南部地域と他の4地域を結ぶ流動がメインであり、一方で南部地域を除く4地域間の流動は少ない状況です。

市内5地域と市外との流動状況では、南部地域と倉敷市、岡山市間の流動を筆頭に、南部・西部・東部地域と倉敷市・岡山市を結ぶ流動が多くなっています。

※OD: Oは出発地(起点: origin), Dは目的地(終点: destination)を表す。

図 地区間OD(平日+休日)



出典：岡山県パーソントリップ調査（令和6年度）

※トリップ：ある目的を持って発地から着地へ移動する際の、一方向の移動を表す概念のこと。同時にその移動を定量的に表現する際の単位。(例：自宅⇒勤務地/1トリップ、自宅⇒勤務地⇒飲食店⇒自宅/3トリップ)

図 地区間OD（平日）

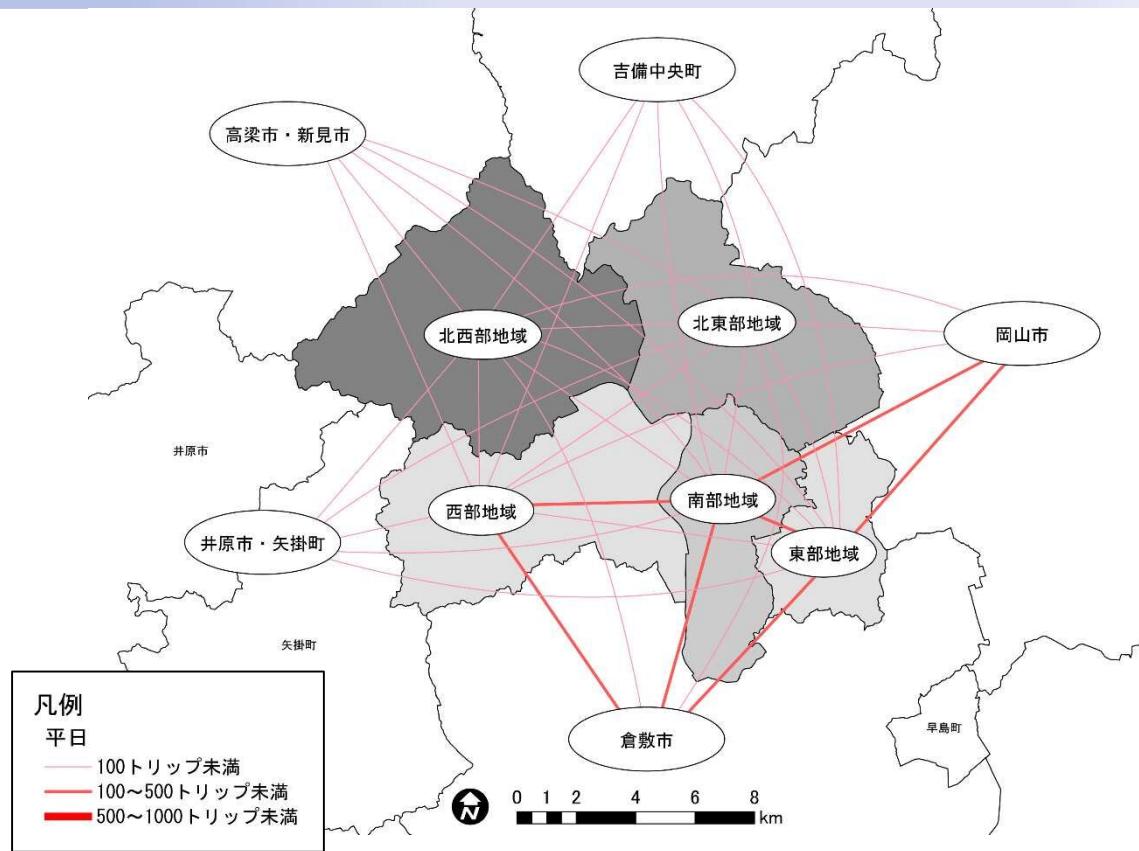
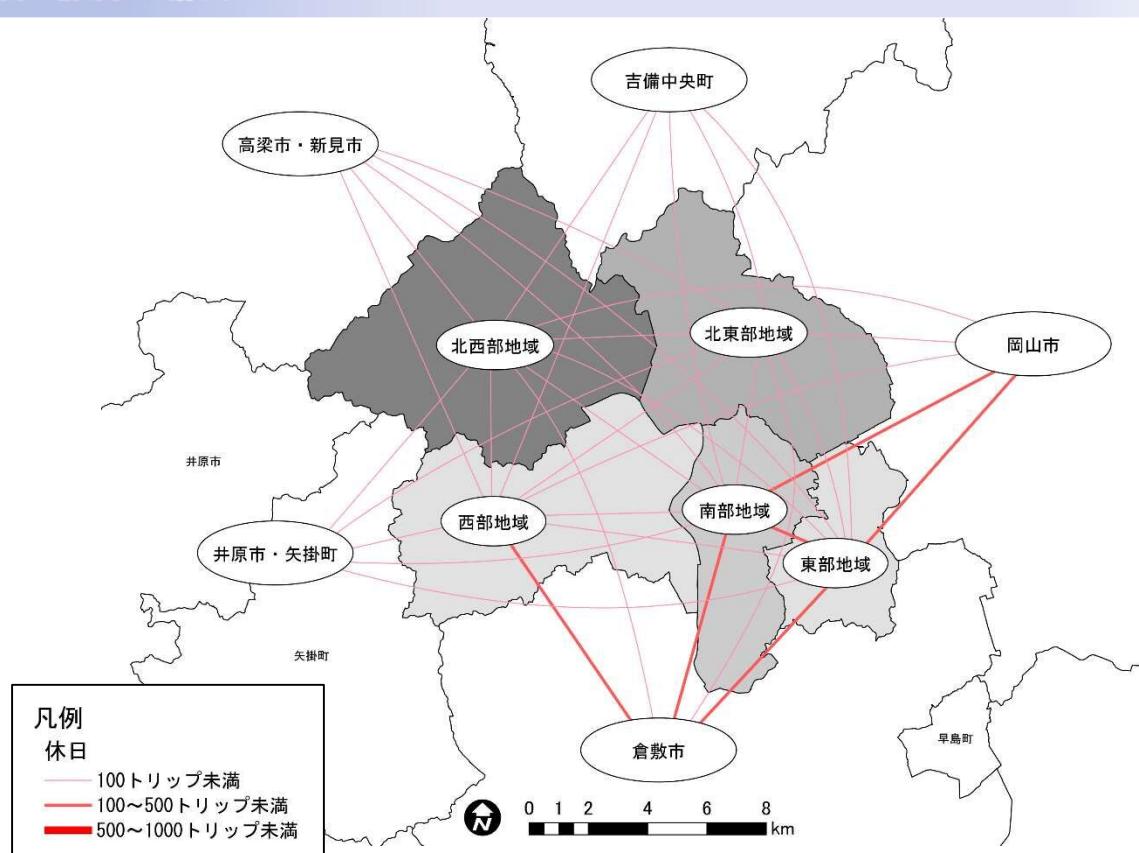


図 地区間OD（休日）



(2) 利用交通手段

1) 交通手段別構成比

各地区の移動交通手段に占める鉄道・バスの割合は、平日・休日ともに南部地区においては高く、東部地域は低く、その他の地域は同程度といった傾向を示しています。特に休日の東部では0.0%と極めて低くなっています。

図 交通手段別構成比（平日）

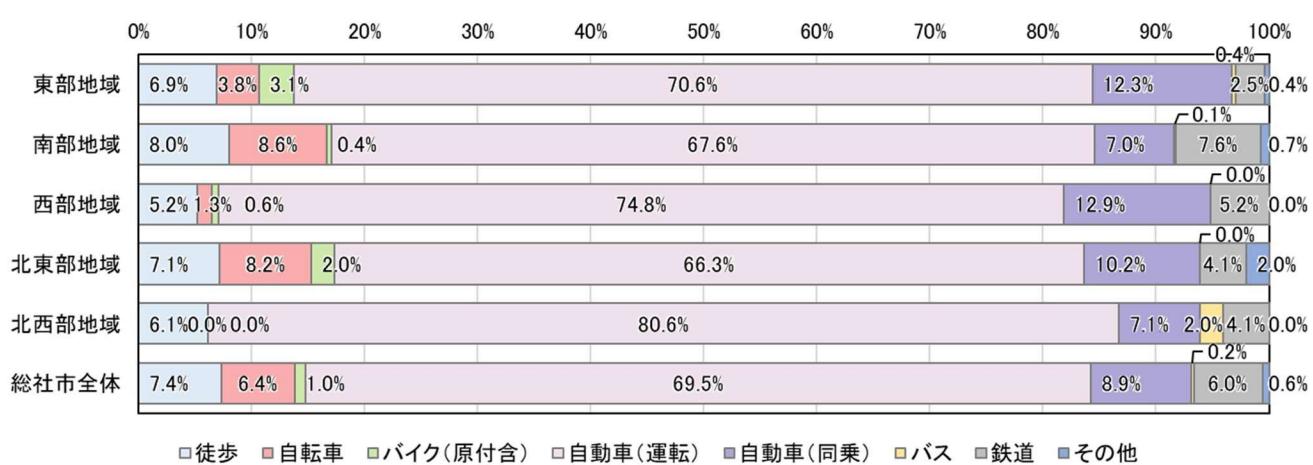


図 交通手段別構成比（休日）

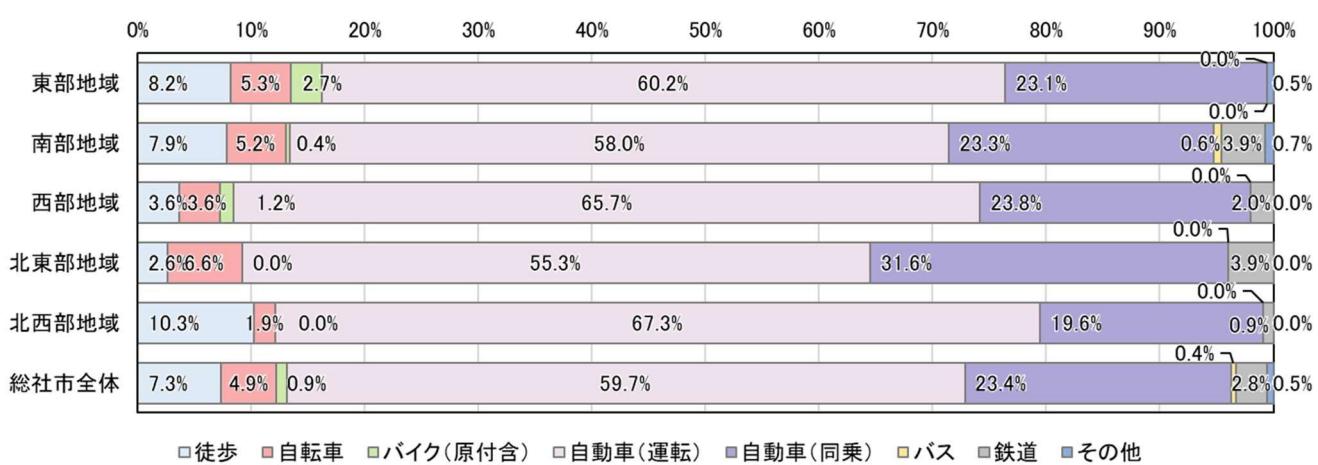
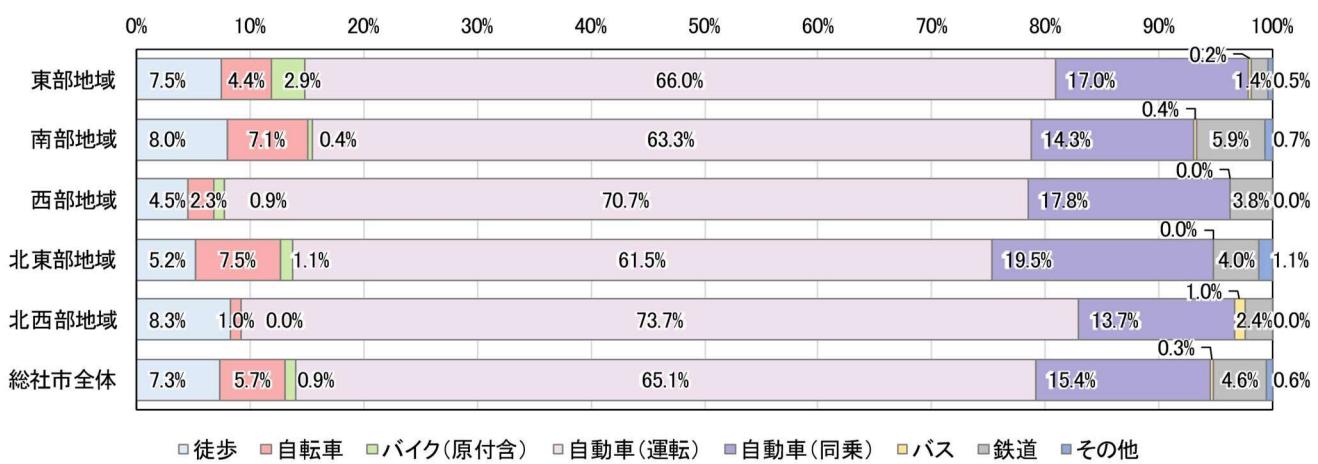


図 交通手段別構成比（平日+休日）



出典：岡山県パーソントリップ調査（令和6年度）
※各回答者の居住地別に集計

(3) 移動目的

移動目的別の目的地をみると、いずれの目的においても自地域以外では倉敷市、岡山市が多い傾向にあります。

全地域合計において目的地に占める南部地域の割合は、「出勤・登校」で32.8%、「買物」で67.6%、「通院」で49.3%となっています。

また、全地域合計において目的地に占める岡山市、倉敷市の割合は、「出勤・登校」ではいずれも2割程度である一方、「買物」、「通院」では倉敷市が24.7%であるのに対し岡山市が9.6%程度と両者の間に開きがみられます。

図 「出勤・登校」の目的地

目的地	居住地域		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	合計
	東部地域	南部地域						
総社市	東部地域	14.1%	4.6%	5.2%	12.0%	9.5%	6.4%	
	南部地域	26.9%	35.4%	28.6%	36.0%	19.0%	32.8%	
	西部地域	1.3%	4.8%	16.9%	8.0%	0.0%	5.9%	
	北東部地域	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	4.8%	0.7%	
	北西部地域	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	14.3%	1.4%	
岡山市		32.1%	18.8%	13.0%	28.0%	19.0%	20.2%	
倉敷市		20.5%	21.2%	23.4%	16.0%	19.0%	21.1%	
高梁市・新見市		1.3%	6.7%	2.6%	0.0%	14.3%	5.4%	
井原市・矢掛町		0.0%	1.9%	5.2%	0.0%	0.0%	1.9%	
吉備中央町		1.3%	0.8%	2.6%	0.0%	0.0%	1.0%	
その他県内市町村		2.6%	2.9%	2.6%	0.0%	0.0%	2.6%	
県外		0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	

図 「業務」の目的地

目的地	居住地域		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	合計
	東部地域	南部地域						
総社市	東部地域	70.8%	5.9%	6.3%	0.0%	0.0%	16.5%	
	南部地域	20.8%	40.5%	25.0%	23.1%	0.0%	33.8%	
	西部地域	2.1%	3.8%	18.8%	23.1%	0.0%	6.0%	
	北東部地域	0.0%	2.2%	0.0%	53.8%	0.0%	3.9%	
	北西部地域	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	100.0%	2.8%	
岡山市		4.2%	10.8%	9.4%	0.0%	0.0%	8.8%	
倉敷市		0.0%	21.1%	18.8%	0.0%	0.0%	15.8%	
高梁市・新見市		2.1%	3.8%	15.6%	0.0%	0.0%	4.6%	
井原市・矢掛町		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
吉備中央町		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
その他県内市町村		0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	
県外		0.0%	6.5%	6.3%	0.0%	0.0%	4.9%	

図 「買物」の目的地

居住地域 目的地		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	合計
総社市	東部地域	9.3%	2.7%	0.0%	3.7%	0.0%	3.6%
	南部地域	59.3%	73.4%	56.1%	66.7%	48.4%	67.6%
	西部地域	0.0%	0.2%	6.1%	0.0%	3.2%	0.9%
	北東部地域	0.0%	0.4%	0.0%	3.7%	0.0%	0.4%
	北西部地域	0.0%	0.6%	3.7%	0.0%	9.7%	1.2%
岡山市		12.7%	7.3%	1.2%	18.5%	0.0%	7.8%
倉敷市		18.0%	13.3%	26.8%	7.4%	25.8%	15.9%
高梁市・新見市		0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	12.9%	0.8%
井原市・矢掛町		0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
吉備中央町		0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
その他県内市町村		0.7%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
県外		0.0%	0.2%	6.1%	0.0%	0.0%	0.8%

図 「通院」の目的地

居住地域 目的地		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	合計
総社市	東部地域	9.5%	10.0%	14.3%	0.0%	0.0%	9.6%
	南部地域	47.6%	47.5%	42.9%	100.0%	66.7%	49.3%
	西部地域	4.8%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	4.1%
	北東部地域	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	北西部地域	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	33.3%	2.7%
岡山市		9.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	9.6%
倉敷市		28.6%	30.0%	0.0%	0.0%	0.0%	24.7%
高梁市・新見市		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
井原市・矢掛町		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
吉備中央町		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他県内市町村		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
県外		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

図 「その他私用」の目的地

居住地域 目的地		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	合計
総社市	東部地域	22.0%	6.8%	4.4%	0.0%	4.3%	9.3%
	南部地域	38.4%	44.7%	42.2%	57.1%	32.6%	42.9%
	西部地域	0.6%	3.0%	15.6%	3.6%	2.2%	3.9%
	北東部地域	2.4%	1.7%	0.0%	0.0%	2.2%	1.6%
	北西部地域	0.6%	1.7%	0.0%	0.0%	32.6%	3.0%
岡山市		13.4%	15.0%	13.3%	14.3%	6.5%	14.0%
倉敷市		12.8%	17.6%	16.7%	21.4%	6.5%	16.0%
高梁市・新見市		0.6%	2.8%	0.0%	0.0%	4.3%	2.0%
井原市・矢掛町		1.2%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
吉備中央町		0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
その他県内市町村		4.3%	3.0%	0.0%	3.6%	8.7%	3.3%
県外		3.7%	0.8%	7.8%	0.0%	0.0%	2.1%

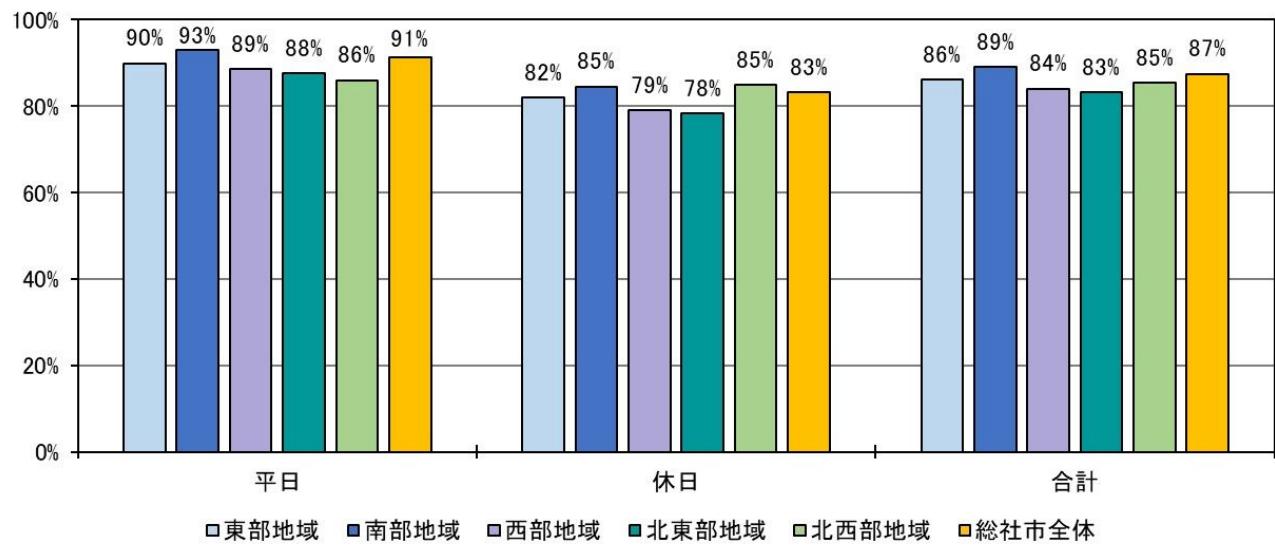
出典：岡山県パーソントリップ調査（令和6年度）
※平日と休日の合計で集計

(4) 外出率

外出率は、岡山県パーソントリップ調査の結果によると、どの地域も平日は9割前後、休日は8割前後であり、平日の方が休日よりもやや高くなっています。

全国都市交通特性調査においては、平日外出率が77.4%，休日外出率が51.0%と休日の方が20ポイント以上低くなっています。特に休日は、新型コロナウイルス感染症流行の影響により、平成27年と令和3年を比較して、約10ポイント程度減少しています。

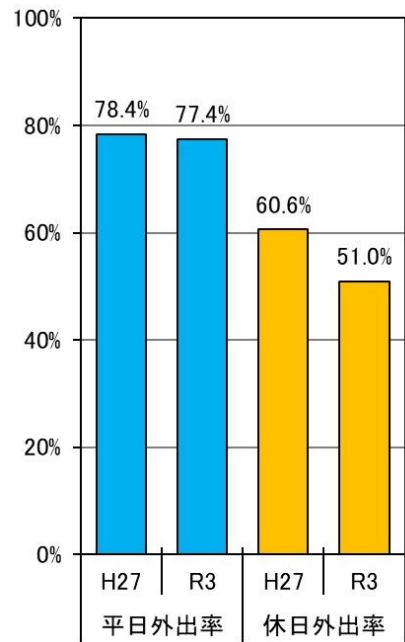
図 外出率



出典：岡山県パーソントリップ調査（令和6年度）

図 全国都市交通特性調査における総社市の外出率

	平日外出率		休日外出率	
	平成27年	令和3年	平成27年	令和3年
総社市	78.4%	77.4%	60.6%	51.0%
全国	80.9%	74.1%	59.9%	52.5%



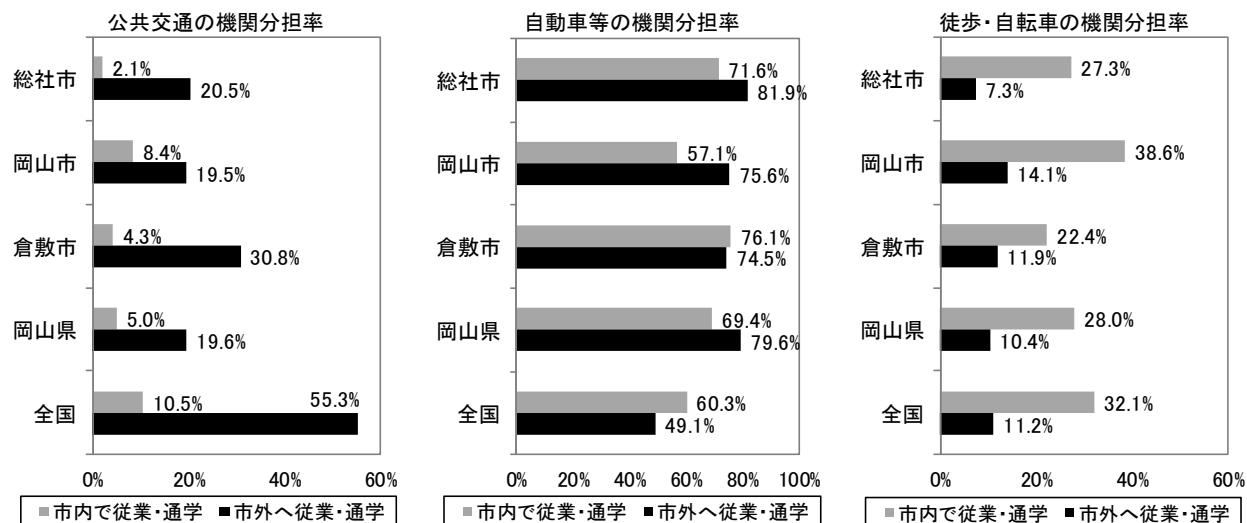
出典：令和3年全国都市交通特性調査

3-12-2. 通勤通学時の利用交通手段

本市における通勤通学時の利用交通手段は、市内で従業・通学の場合、自家用車が全体の約7割(71.6%)近くを占め、次いで徒歩・自転車が約3割(27.3%)となっています。

他方で、市外に従業・通学の場合、自家用車が全体の8割(81.9%)を占め、次いで、鉄道・電車が約2割(20.5%)、次いで徒歩・自転車(7.3%)で約1割となっています。

図 通勤通学時の機関分担率



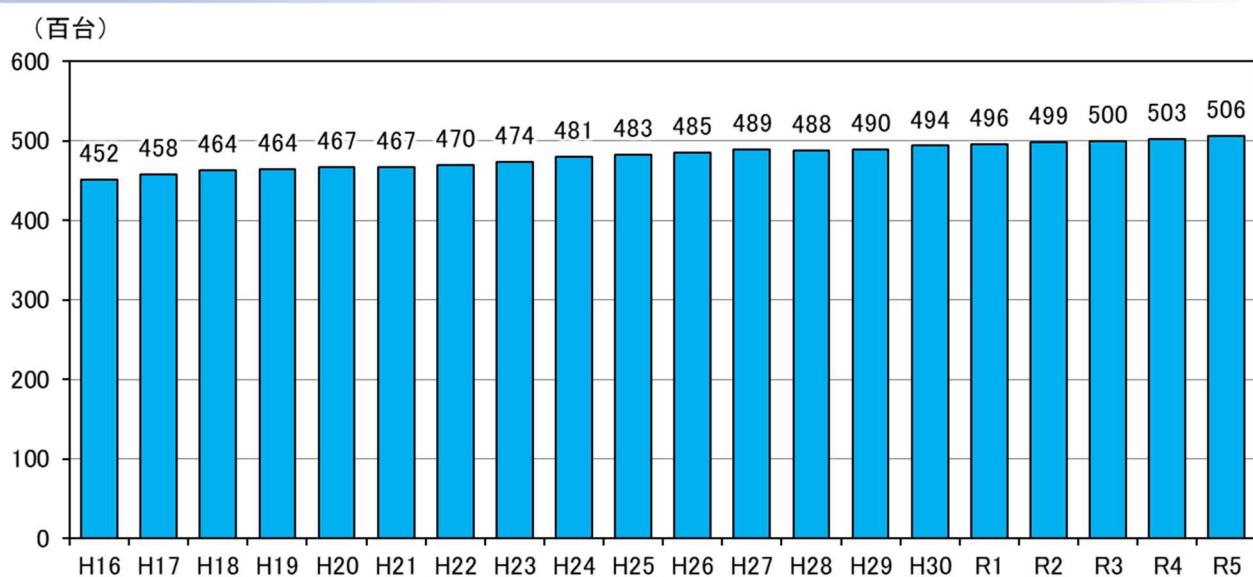
出典：令和2年国勢調査
※15歳以上の自宅外就業者・通学者

3-12-3. 自動車保有台数

本市の自動車保有台数（乗用車・軽自動車）は、増加傾向となっており、令和5年における保有台数は、約5万台となっています。

岡山県全体においても自動車保有台数は増加していますが、岡山県地球温暖化対策実行計画によると、令和元年度に自動車から排出される温室効果ガスは平成25年度に比べ21万トン減少しています。

図 総社市における自動車保有台数（乗用車・軽自動車）



出典：岡山県統計年報

3-12-4. 免許返納者数

本市の高齢者の免許返納者数は横ばい傾向となっており、令和6年における免許返納率は約2%となっています。

図 岡山県及び総社市における高齢者の免許返納者数

	岡山県			総社市			雪舟くん 利用券 交付者数
	保有者数 (当初)	返納者数 (年間)	返納率	保有者数 (当初)	返納者数 (年間)	返納率	
平成31年	337,819人	10,075人	2.98%	12,401人	357人	2.88%	322
令和2年	341,458人	8,316人	2.44%	12,599人	327人	2.60%	244
令和3年	346,052人	8,045人	2.32%	12,892人	261人	2.02%	213
令和4年	349,660人	7,402人	2.11%	13,093人	249人	1.90%	219
令和5年	360,290人	7,239人	2.01%	13,517人	260人	1.92%	200
令和6年	359,498人	7,610人	2.12%	13,559人	258人	1.90%	188

出典：総社市資料（岡山県運転免許センター提供）
※65歳以上の数

4. 上位・関連計画の整理

4-1. 第3次総社市総合計画

① 計画期間	10年（令和8年度～令和17年度）
② 対象区域	総社市
③ 目指す都市像	「挑戦 岡山の新都心 総社」～全国屈指の福祉文化先駆都市～
④ 交通関連施策	<p>基本目標1 住む人にやさしいまちを創る (2)住みたくなる・住み続けたくなるやさしいまちをつくる</p> <p>●主体的な土地利用の促進 ・地域の実情に応じた、主体的な土地利用の仕組みづくり ・「集落地生活拠点（小さな拠点）」の形成とネットワーク化 ・優良農地の確保とバランスのとれた市街化</p> <p>●市街化区域の再活性化 ・市街地への居住・都市機能の集約と地域拠点間を結ぶ移動手段の確立 ・市街化区域拡大に向けての協議の継続 ・市街化区域内での用地確保・産業施設の計画的な立地誘導 ・商店街通りを中心とした中心市街地の賑わい創出</p> <p>●国道180号総社・一宮バイパス沿線を中心としたまちづくり ・移住定住などの住宅需要の受け皿となる新たな住宅市街地の形成 ・広域的な交通の動線上に位置することを意識した、良好な住宅地の形成 ・国道180号総社・一宮バイパスの整備促進を通じた、交通機能の維持・向上</p> <p>●南北道をはじめとした道路等の整備 ・南北道を整備し回遊性を高めることによる利便性の向上 ・国道180号総社・一宮バイパスや水内橋等の主要幹線道等の整備促進</p> <p>●生活に直結する道路の改善 ・地域生活道路、通学路の修繕や舗装補修工事、道路構造物の点検・修繕を実施（転落防止柵設置事業、橋りょう点検・修繕、横断歩道橋点検・修繕ほか）</p> <p>●地域公共交通の利便性向上 ・吉備線LRT化協議の再開 ・「雪舟くん」の利便性向上 ・「総社市版ライドシェア」による移動手段の確保 ・来街者も利用可能なJRに連結する二次交通の整備 ・井原線やJR各線の利便性強化</p> <p>基本目標5 みんながワクワクするまちを創る</p> <p>●民間と連携した二次交通の整備 ・民間と連携した弾力的な二次交通の整備・運用（タクシー、レンタカー、レンタサイクル等） ・総社市へのアクセス利便性の向上</p>

4-2. 岡山県南広域都市計画区域マスターplan

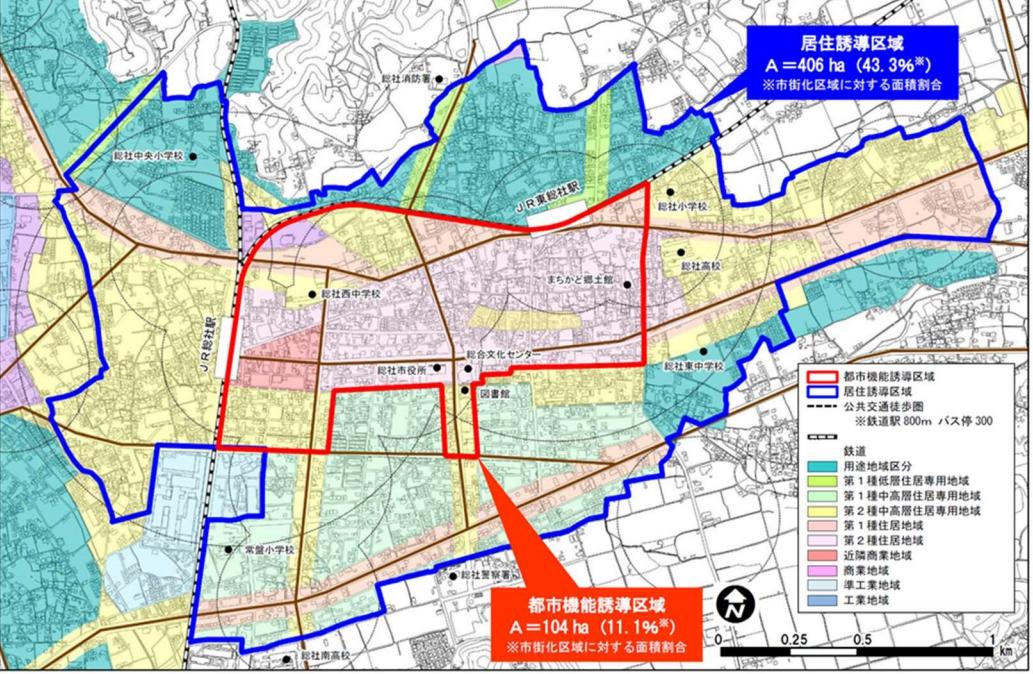
① 計画期間	令和8年3月策定
②対象区域	総社市（岡山県南広域都市計画区域内）
③都市づくりの基本理念	「中四国の中核拠点としてふさわしい力強い都市づくり」
④交通に関する方針	<p>2.都市計画の目標 (3)岡山県南広域都市計画区域の都市づくりの方針</p> <p>■集約型都市構造の実現を目指した都市づくり</p> <p>人口減少、少子高齢社会に対応していくため、集約型都市構造の実現を目指し、立地適正化計画の実効性の向上を図り、公共交通を軸に複数の拠点が連携する都市構造、すなわち、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成による持続可能な魅力ある都市づくりを推進する。</p> <p>このため、中心市街地や地域の拠点に、拠点間の適切な役割分担のもとで医療・福祉、商業等の都市機能を集積させるとともに、これらの拠点周辺や公共交通の利便性の高い地域へ居住の誘導を図り、あわせて、まちづくりと連携し、地域の実情に応じた利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実を図る。</p> <p>5.都市施設に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>(1)交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>①基本方針>1)交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通の路線網や拠点の維持・充実、サービスの向上 ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実 ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会への対応が求められており、鉄道・バス等の公共交通は、地域住民、特に移動手段を持たない高齢者や子どもにとって重要な交通機関であるため、路線網、駅等の拠点の維持・充実やサービスの向上を図り、誰もが快適に利用できる交通体系の確立を目指す。また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素型の都市づくりに留意し、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、さらに自転車の利用環境を整えることにより、過度に自動車に依存しない、人と環境にやさしい総合交通システムの形成を目指す。 <p>②主要な施設の配置の方針>2)公共交通</p> <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷が小さい鉄道の利用促進に努め、誰もが利用しやすく、安全・安心で暮らしやすいまちづくりに資する施設の整備改善に努めていく。 ・岡山駅を結節点とする鉄道網の利用促進のため、岡山駅前広場への路面電車の乗り入れ等、利便性の向上に資する施設の整備改善に努めていく。また、JR桃太郎線のLRT化等については、交通事業者などの関係者と調整しながら、検討を進める。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との連携を前提としたバス網を構成し、鉄道サービスを享受できないエリアをカバーする公共交通網を整備するなど、公共交通機関の維持・充実を図るとともに、バス待合所等付属施設の整備に努め、誰にでもやさしい公共交通としてのバス利用を促進する。 ・バスターミナルの整備を促進し、乗換利便性やユニバーサルデザイン等に配慮し、機能的な配置に努める。 <p>【その他の公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の鉄道、バスを利用する事が困難な地域においては、地域民、自治体、交通事業者等の調整により、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーに加え、AIによるデマンド交通やライドシェアなど最新技術・制度の活用を検討し、地域に適した公共交通を持続的に確保する。

4-3. 総社市都市計画マスターplan（全体構想）

①計画期間	10年（令和8年度～令和17年度）
②対象区域	総社市
③まちづくりの目標	総社市民であることにしあわせを感じられるまち (1) 都市と自然のバランスがとれた持続可能なまち総社 (2) 人にやさしく、人が中心のまち総社 (3) 社会環境の変化、まちづくりの進化に適応できるまち総社
④将来都市構造	<p>●将来都市構造</p>  <p>※ 都市核や地域拠点と重複する場合、コミュニティ拠点は表示していません。</p>
⑤交通に関する方針	<p>【基本方針】都市の活動や市民の暮らしを支える多様な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 各拠点間やエリアが相互につながる「コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくり」の実現に向けて、鉄道、バス、自家用車、徒歩、自転車など、多様な移動手段を選択できる交通ネットワークの形成を図ります。 交通結節点となる鉄道駅周辺の機能強化、バスの利便性向上、幹線道路や生活道路等の計画的な整備及び維持管理、安全で快適な歩行者空間の整備、景観形成や環境への配慮、さらには、ICT技術の活用や新たな地域公共交通の導入検討など、総合的な観点で移動しやすいまちを目指します。 <p>【道路整備の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路や橋梁は、円滑な都市活動や安全で快適な市民生活を送る上で、最も重要な都市基盤ですが、高度経済成長期に大量に整備された道路・橋梁が一斉に老朽化を迎えていたため、引き続き必要な道路整備を進めるとともに、新技術も導入しながら適切な維持管理及び強靭化・長寿命化を図ります。 <p>【公共交通ネットワーク形成の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 車を運転できない高齢者や中高生などの日々の交通手段として、また、地球温暖化に対応した脱炭素社会の実現に向けて、公共交通の重要性は一層高まっており、既存の公共交通の有効活用や利便性向上、新たな地域交通の導入などにより、全ての人が利用しやすい交通手段として公共交通ネットワークの充実を図ります。

4-4. 総社市立地適正化計画

① 計画期間	目標年次：2025年（将来的な人口の推移として2040年を見据える）																				
② 対象区域	総社市都市計画区域																				
③ 都市づくりの基本理念	多様な拠点がネットワークする歩いて暮らせる福祉文化のまち																				
④ 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）	<p><ストーリー1> 鉄道駅周辺地域への居住の誘導</p> <p><ストーリー2> 市街地中心部における活力の再生</p> <p><ストーリー3> 子育て・福祉のまちづくりの推進</p>																				
⑤ 将来都市構造	<p>◆将来都市構造</p> <p>《拠点の設定》</p> <ul style="list-style-type: none"> 多極ネットワーク型都市構造の拠点は、都市計画マスタープランを踏襲して次の4つに類型し、それぞれに該当する地域を設定します。 <ul style="list-style-type: none"> ○「都市核」 市域の中心的地域として高次の都市機能を有する地域 ○「地域拠点」 地域の中心として日常的な生活サービスや交通結節拠点機能の高い地域 ○「準拠点」 既に市街地を形成し、一部都市機能の立地や居住が集積する地域 ○「集落等」 これらの拠点以外で、居住が集積する既存の集落や住宅地など また、各拠点の特性等を踏まえ、拠点づくりの方針を次のように設定します。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>拠点</th> <th>拠点の役割等</th> <th>拠点づくりの方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市核 JR総社駅・JR東総社駅周辺地域</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・総社市の中枢となる地域の形成 ・多様な都市機能の集積・誘導 ・市内各地及び市外を結ぶ交通結節点 </td> <td>再生 市街地中心部としての再生</td> </tr> <tr> <td>地域拠点 JR服部駅・岡山県立大学周辺地域</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・県立大の立地及びJR桃太郎線（吉備線）LRT化等を活かした、東の玄関口として、都市機能と居住の集積を図る新しいまちづくり </td> <td>創出 地域特性を活かした新たな拠点の創出</td> </tr> <tr> <td>JR清音駅周辺地域</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービスの維持 ・自然災害に対する安全の向上 </td> <td>維持</td> </tr> <tr> <td>JR美袋駅周辺地域</td> <td></td> <td>維持</td> </tr> <tr> <td>準拠点 飛地の市街化区域（泉、山手）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の市街地として、日常生活サービスの維持 ・都市核及び地域拠点とのネットワークの確保 </td> <td>維持</td> </tr> </tbody> </table> <p>《ネットワークの設定》</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通路線を基本しながら、隣接する都市核及び地域拠点、その他拠点を結ぶ新たな公共交通を設定することで、市内各地の集落等から隣接する準拠点や地域拠点、さらに都市核に至るまでの円滑な移動が可能となるネットワークを形成します。 また、デマンドタクシー（総社市新生活交通「雪舟くん」）の市内各地での展開や地域コミュニティバスの運行支援等を行うことで、交通空白域の解消及び公共交通網の補完を目指します。 			拠点	拠点の役割等	拠点づくりの方針	都市核 JR総社駅・JR東総社駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・総社市の中枢となる地域の形成 ・多様な都市機能の集積・誘導 ・市内各地及び市外を結ぶ交通結節点 	再生 市街地中心部としての再生	地域拠点 JR服部駅・岡山県立大学周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・県立大の立地及びJR桃太郎線（吉備線）LRT化等を活かした、東の玄関口として、都市機能と居住の集積を図る新しいまちづくり 	創出 地域特性を活かした新たな拠点の創出	JR清音駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービスの維持 ・自然災害に対する安全の向上 	維持	JR美袋駅周辺地域		維持	準拠点 飛地の市街化区域（泉、山手）	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の市街地として、日常生活サービスの維持 ・都市核及び地域拠点とのネットワークの確保 	維持
拠点	拠点の役割等	拠点づくりの方針																			
都市核 JR総社駅・JR東総社駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・総社市の中枢となる地域の形成 ・多様な都市機能の集積・誘導 ・市内各地及び市外を結ぶ交通結節点 	再生 市街地中心部としての再生																			
地域拠点 JR服部駅・岡山県立大学周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・県立大の立地及びJR桃太郎線（吉備線）LRT化等を活かした、東の玄関口として、都市機能と居住の集積を図る新しいまちづくり 	創出 地域特性を活かした新たな拠点の創出																			
JR清音駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービスの維持 ・自然災害に対する安全の向上 	維持																			
JR美袋駅周辺地域		維持																			
準拠点 飛地の市街化区域（泉、山手）	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の市街地として、日常生活サービスの維持 ・都市核及び地域拠点とのネットワークの確保 	維持																			

<p>⑥都市機能誘導区域・居住誘導区域</p>	<p>◆定義</p> <p>都市機能誘導区域…医療、福祉、商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し、集約することにより、各種サービスの効率的な提供が図られるよう、居住誘導区域内に定める区域。</p> <p>居住誘導区域…人口減少の中にあっても人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域。</p>  <p>居住誘導区域 A = 406 ha (43.3%*) ※市街化区域に対する面積割合</p> <p>都市機能誘導区域 A = 104 ha (11.19%*) ※市街化区域に対する面積割合</p> <p>※鉄道駅 800m バス停 300m</p> <p>鉄道 用地区分 第1種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域</p>
	<p>◆誘導施策（公共交通ネットワーク整備）</p> <p>誘導施策のうち公共交通ネットワークの整備については、鉄道駅と2次交通の連結強化や雪舟くんの利便性強化等を図っていきます。</p>

4-5. 社会資本総合整備計画

晴れの国おかやま生き活きプランによる安全・安心な通学路等の確保の推進（防災・安全）

※令和5年2月3日岡山県作成

◆計画の概要

計画の期間、対象、目標	○計画の期間：令和5年度～令和9年度（5年間） ○交付対象：岡山県、津山市、笠岡市、井原市、総社市、備前市、瀬戸内市、早島町、倉敷市 ○計画の目標 ・通学路等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について、歩道整備・交差点改良等による交通事故防止対策を実施し、通学路等の安全性の向上を図ることで、健やかに暮らせる地域の創造を図る。
成果目標	R4年度末時点の通学路等交通安全プログラムに基づく要対策箇所（国直轄事業および補助事業での実施箇所を除く）のうち、歩道整備、交差点改良等の要対策箇所の対策済率を28%を45%に向上させる。
対象路線 (総社市分)	①(一)総社足守線黒尾～西阿曾（歩道整備 L=2.1km） ②(主)上高末総社線新本（バイパス（通学路歩道設置）L=2.2km） ③(一)総社足守線総社～黒尾（バイパス（通学路歩道設置）L=0.4km） ④(一)水別総社線岡谷（現道拡幅（通学路歩道設置）L=0.2km） ⑤(他)刑部支線 3417号道（道路新設（通学路歩道設置 L=0.4km）

地域を支える産業の振興のための道路整備による「生き活き岡山」の実現

※令和7年8月28日岡山県作成

◆計画の概要

計画の期間、対象、目標	○計画の期間：令和6年度～令和10年度（5年間） ○交付対象：岡山県、津山市、高梁市、赤磐市、美作市、勝央町、美咲町、早島町、笠岡市、総社市、里庄町、真庭市、倉敷市、井原市、備前市、新見市 ○計画の目標 ・バイパス整備や現道拡幅等を実施することで、物流の円滑化により地域を支える産業の振興を図り、「生き活き岡山」の実現を目指す。
成果目標	交通拠点や物流拠点へのアクセス道路をはじめ、県・市町村が管理する道路において、バイパス整備や現道拡幅により、事業区間内の走行時間を13%（R10）短縮
対象路線 (総社市分)	①(一)美袋井原線（水内橋）（バイパス L=1.0km） ②(一)秦中央本線（現道拡幅 L=1.8km） ③(他)東総社駅前泉本線（道路新設 L=0.6km） ④(一)宍粟真備線総社市～倉敷市（バイパス L=0.7km）

4-6. 岡山県地球温暖化対策実行計画

※平成 23 年 10 月（令和 5 年 3 月改訂）岡山県作成

◆計画の概要

計画の期間、対象、目標	<p>○計画の期間：2011（平成 23）年度から 2030（令和 12）年度まで ○計画の対象：計画の対象とする温室効果ガスは、地球温暖化対策推進法の第 2 条に規定する 7 ガス（二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン類（HFCs, PFCs, 六ふつ化硫黄（SF6）及び三ふつ化窒素（NF3）））としますが、中でも県の排出量の 9 割以上を占める二酸化炭素に重点を置くこととします。 ○計画の目標 本計画は、県としての地球温暖化対策の全体像を明らかにするとともに、県民、事業者、行政といった各主体が取り組むべき行動を示すことにより、それぞれの役割に応じた対策を積極的に実践し、一丸となって地球温暖化防止に取り組むことを目的として策定するものです。 なお、今回の改定は、2011（平成 23）年 10 月に策定し、2017（平成 29）年 3 月に改定した本計画について、中間見直しを行うものです。</p>
各主体の取組み	<p>○公共交通機関の利用促進 ・「公共交通利用の日」（毎月最終金曜日）や自転車や公共交通機関を利用して通勤する「スマート通勤おかやま」を通じて公共交通の重要性等を広く県民に呼びかけるとともに、行政の率先行動として「県下統一ノーマイカーデー」に取り組むなど、公共交通の利用促進を図ります。 ・市町村の地域公共交通計画の作成や利用促進に向けた取組を支援します。 ・バス事業者や鉄道事業者で実施されているパーク・アンド・ライドや環境定期券などの広報啓発等により、公共交通機関の利用を促進します。 ・公共交通機関の利便性向上と利用促進のために、県内の地域公共交通機関に関する情報をデジタルデータ化し、公表する取組を促進します。 ・市町村が策定する自転車ネットワークに基づき、自転車通行空間の整備を推進します。 ・シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や先進的な取組事例等について、市町村へ周知し普及を促進します。 ○県民の取組 (15) スマートムーブ ・徒歩、自転車・公共交通機関で移動 ・カーシェアリングの活用 ○事業者の取組 ア共通的な取組 ・通勤時、業務時の公共交通機関の利用、自転車の活用 エ運輸業関係 ・交通事業者：公共交通機関の整備や MaaS の提供等によるサービス、利便性の向上及び路線の効率化</p>

4-7. 第4期総社市障がい者計画

※令和6年3月総社市

◆計画の概要

計画の期間、基本理念、目標	<p>○計画の期間：令和6年度～令和11年度 ○計画の基本理念：総社市は障がい者の一生に責任をもちます ○基本目標： 総社市は障がい者の「安心」に責任をもちます 総社市は障がい者の「自立」に責任をもちます 総社市は障がい者の「健康」に責任をもちます 総社市は障がい者の「雇用」に責任をもちます 総社市は障がい者の「教育」に責任をもちます</p>																																									
	<p>○第3章総社市は障がい者の「安心」に責任をもちます 1. 安全・安心な生活環境の整備</p> <p style="text-align: center;">外出に関しての不便や困難、外出しない理由</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>外出しない</td><td>21.5</td></tr> <tr><td>道路・建物の段差がたいへん</td><td>15.2</td></tr> <tr><td>気軽に利用できる移動手段が少ない</td><td>14.4</td></tr> <tr><td>障がいが重い、体が弱い、高齢である</td><td>13.6</td></tr> <tr><td>コミュニケーションがとりにくいくらい</td><td>13.2</td></tr> <tr><td>交通費の負担が大きい</td><td>11.0</td></tr> <tr><td>電車・バス等の乗り降りがたいへん</td><td>9.9</td></tr> <tr><td>まわりの人の目が気になる</td><td>9.4</td></tr> <tr><td>障がい者に配慮した設備が不十分</td><td>7.8</td></tr> <tr><td>障がい者用トイレが少ない</td><td>7.4</td></tr> <tr><td>付き添ってくれる人がいない</td><td>4.8</td></tr> <tr><td>外出するところがない</td><td>3.9</td></tr> <tr><td>偏見や差別が残っている</td><td>3.8</td></tr> <tr><td>通路上に障がい物があってとおりにくい</td><td>3.3</td></tr> <tr><td>まわりの人の手助けが足りない</td><td>2.9</td></tr> <tr><td>自家用車を改造する経済的余裕がない</td><td>2.5</td></tr> <tr><td>その他</td><td>7.4</td></tr> <tr><td>不便や困難を感じることはない</td><td></td></tr> <tr><td>特に理由はない</td><td>11.5</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>12.5</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合(%)	外出しない	21.5	道路・建物の段差がたいへん	15.2	気軽に利用できる移動手段が少ない	14.4	障がいが重い、体が弱い、高齢である	13.6	コミュニケーションがとりにくいくらい	13.2	交通費の負担が大きい	11.0	電車・バス等の乗り降りがたいへん	9.9	まわりの人の目が気になる	9.4	障がい者に配慮した設備が不十分	7.8	障がい者用トイレが少ない	7.4	付き添ってくれる人がいない	4.8	外出するところがない	3.9	偏見や差別が残っている	3.8	通路上に障がい物があってとおりにくい	3.3	まわりの人の手助けが足りない	2.9	自家用車を改造する経済的余裕がない	2.5	その他	7.4	不便や困難を感じることはない		特に理由はない	11.5	無回答
理由	割合(%)																																									
外出しない	21.5																																									
道路・建物の段差がたいへん	15.2																																									
気軽に利用できる移動手段が少ない	14.4																																									
障がいが重い、体が弱い、高齢である	13.6																																									
コミュニケーションがとりにくいくらい	13.2																																									
交通費の負担が大きい	11.0																																									
電車・バス等の乗り降りがたいへん	9.9																																									
まわりの人の目が気になる	9.4																																									
障がい者に配慮した設備が不十分	7.8																																									
障がい者用トイレが少ない	7.4																																									
付き添ってくれる人がいない	4.8																																									
外出するところがない	3.9																																									
偏見や差別が残っている	3.8																																									
通路上に障がい物があってとおりにくい	3.3																																									
まわりの人の手助けが足りない	2.9																																									
自家用車を改造する経済的余裕がない	2.5																																									
その他	7.4																																									
不便や困難を感じることはない																																										
特に理由はない	11.5																																									
無回答	12.5																																									
交通関連施策	<p>(2) 外出支援の整備</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策名</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路環境や交通安全施設の整備</td> <td>障がい者や高齢者等の安全性に配慮した歩道の整備に努めます。また、交通信号機や横断歩道等についても障がい者が利用できる安全性の高い設備を関係機関に要望します。さらに、市民に対して交通安全意識の高揚を図ります。</td> </tr> <tr> <td>移動方法や交通関連サービスの充実・広報</td> <td>地域生活支援事業における移動支援事業及び自動車運転免許取得・改造費助成事業等の充実・周知を図ることにより、障がい者の社会参加の機会の確保に努めます。 また、「障がい福祉のしおり」等の配付によって、「雪舟くん」「いきいきチケット」など、他の交通手段サービスに関する制度の周知に努め、積極的な利用を促進します。</td> </tr> </tbody> </table>	施策名	内容	道路環境や交通安全施設の整備	障がい者や高齢者等の安全性に配慮した歩道の整備に努めます。また、交通信号機や横断歩道等についても障がい者が利用できる安全性の高い設備を関係機関に要望します。さらに、市民に対して交通安全意識の高揚を図ります。	移動方法や交通関連サービスの充実・広報	地域生活支援事業における移動支援事業及び自動車運転免許取得・改造費助成事業等の充実・周知を図ることにより、障がい者の社会参加の機会の確保に努めます。 また、「障がい福祉のしおり」等の配付によって、「雪舟くん」「いきいきチケット」など、他の交通手段サービスに関する制度の周知に努め、積極的な利用を促進します。																																			
施策名	内容																																									
道路環境や交通安全施設の整備	障がい者や高齢者等の安全性に配慮した歩道の整備に努めます。また、交通信号機や横断歩道等についても障がい者が利用できる安全性の高い設備を関係機関に要望します。さらに、市民に対して交通安全意識の高揚を図ります。																																									
移動方法や交通関連サービスの充実・広報	地域生活支援事業における移動支援事業及び自動車運転免許取得・改造費助成事業等の充実・周知を図ることにより、障がい者の社会参加の機会の確保に努めます。 また、「障がい福祉のしおり」等の配付によって、「雪舟くん」「いきいきチケット」など、他の交通手段サービスに関する制度の周知に努め、積極的な利用を促進します。																																									

4-8. 総社市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画

※令和6年3月総社市

◆計画の概要

計画の期間、基本理念、目標	<p>○計画の期間：令和6年度～令和8年度 ○計画の基本理念：やさしさでつながる地域で自分らしく安心・笑顔で暮らせるまちそうじや ○基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ひとりにしない・誰もが笑顔でいられるまち総社 2.災害とコロナを乗り越え安心をつなぐまち総社 3.自分らしさを大切に暮らせるまち総社 4.安定した介護サービスが受けられるまち総社 																						
高齢者をめぐる総社市の現状	<p>4.介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果</p> <p style="text-align: center;">外出を控えている理由（複数回答） (n=1,885)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>外出を控えている理由</th> <th>(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>足腰などの痛み</td> <td>34.2</td> </tr> <tr> <td>交通手段がない</td> <td>18.0</td> </tr> <tr> <td>外での楽しみがない</td> <td>13.3</td> </tr> <tr> <td>トイレの心配（失禁など）</td> <td>11.9</td> </tr> <tr> <td>病気</td> <td>8.8</td> </tr> <tr> <td>経済的に出られない</td> <td>7.9</td> </tr> <tr> <td>耳の障害（聞こえの問題など）</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>目の障害</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td>障害（脳卒中の後遺症など）</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>その他*</td> <td>45.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 「その他」の回答のうち約85%は、新型コロナウイルス感染症に関する理由であった。 (調査時点：令和4年12月)</p>	外出を控えている理由	(%)	足腰などの痛み	34.2	交通手段がない	18.0	外での楽しみがない	13.3	トイレの心配（失禁など）	11.9	病気	8.8	経済的に出られない	7.9	耳の障害（聞こえの問題など）	6.8	目の障害	5.6	障害（脳卒中の後遺症など）	1.6	その他*	45.2
外出を控えている理由	(%)																						
足腰などの痛み	34.2																						
交通手段がない	18.0																						
外での楽しみがない	13.3																						
トイレの心配（失禁など）	11.9																						
病気	8.8																						
経済的に出られない	7.9																						
耳の障害（聞こえの問題など）	6.8																						
目の障害	5.6																						
障害（脳卒中の後遺症など）	1.6																						
その他*	45.2																						
交通関連施策	<p>基本目標1ひとりにしない・誰もが笑顔でいられるまち総社 2.地域力を生かした高齢者を支える仕組みづくり (2)生活支援サービス提供体制整備</p> <p>基本目標2災害とコロナを乗り越え安心をつなぐまち総社 2.在宅生活の支援と生活環境の整備 (2)福祉サービスの充実と家族介護の支援 ○いきいきチケット事業 身体的条件等により総社市新生活交通（雪舟くん）の利用ができない高齢者等が、介護タクシー等の利用時にいきいきチケットを活用しています。</p>																						

5. 第2次総社市総合計画評価・検証のための市民満足度調査

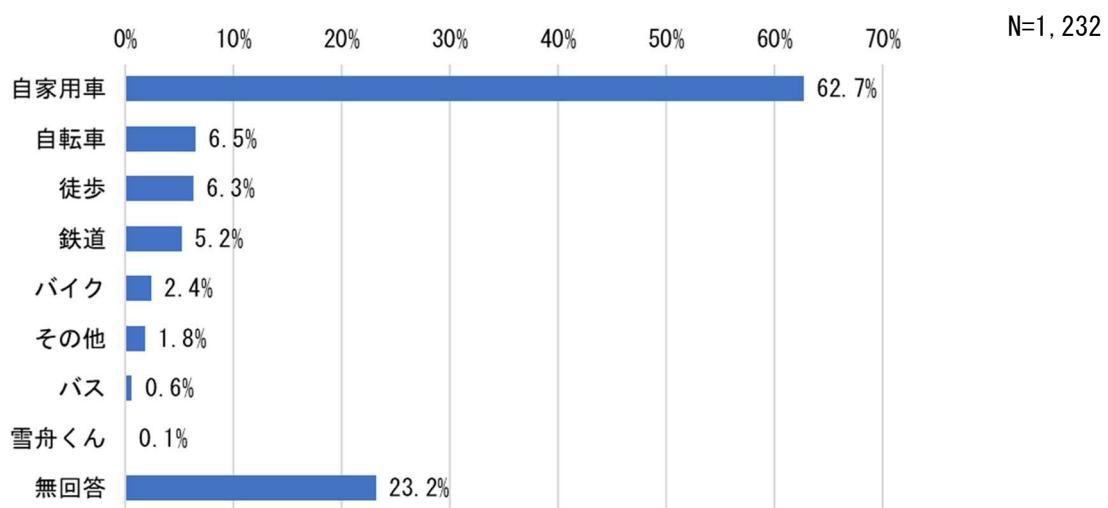
5-1. 調査概要

- 調査時期：令和6年5月17日～6月28日
- 調査方法：郵送またはインターネット
- 配布枚数：2,000票
- 回収率：61.6%

5-2. 調査結果

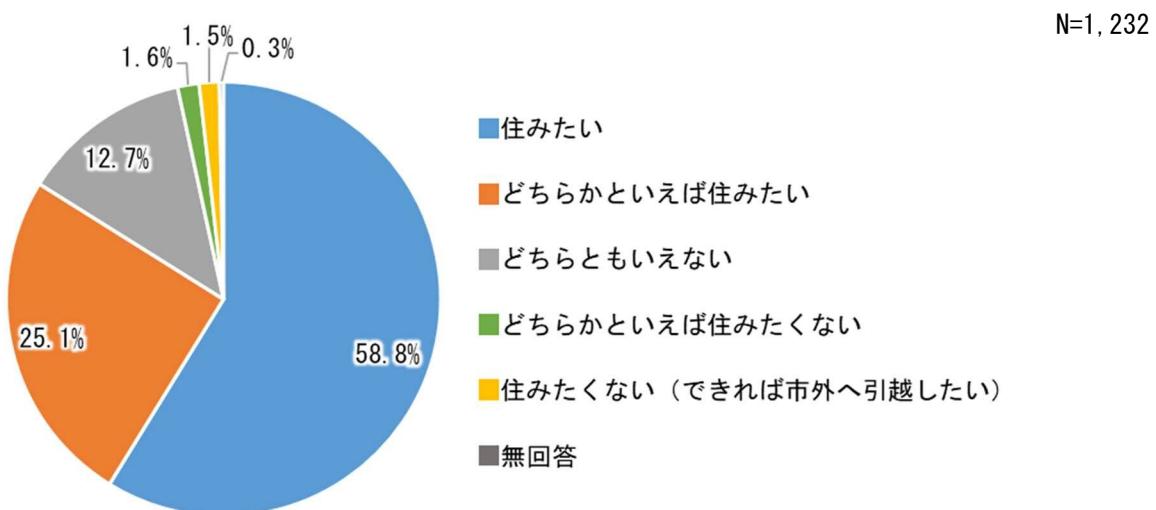
(1) 通勤・通学する時の主な交通手段

通勤・通学する時の主な交通手段は自家用車が62.7%と最も多くなっています。



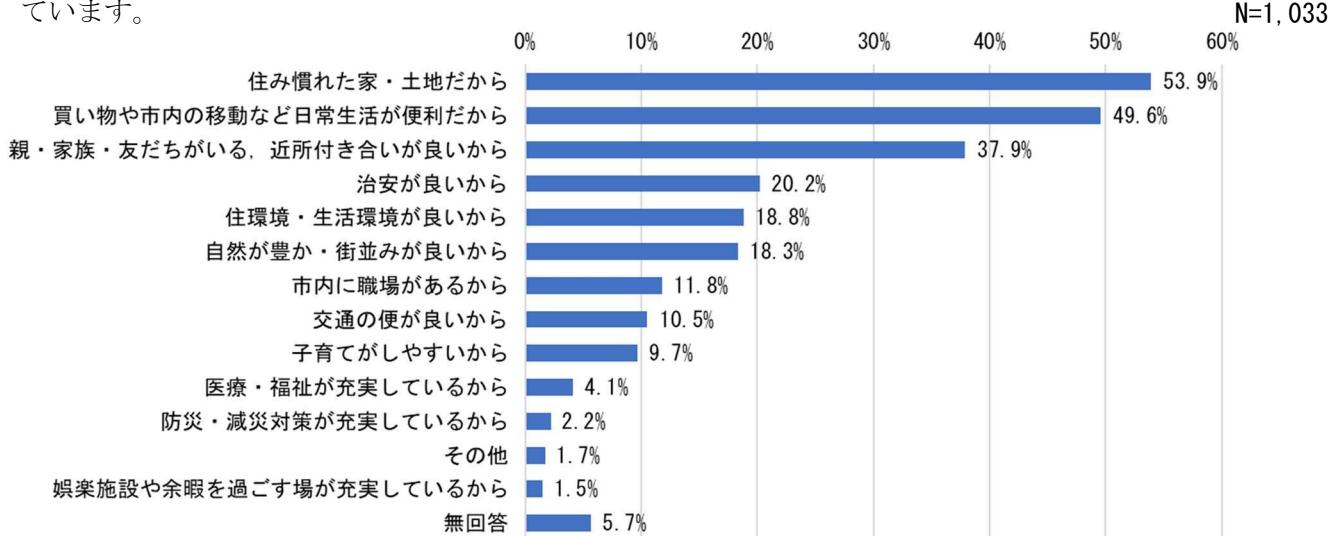
(2) 総社市への居住意向

総社市に住みたいと感じている人は83.9%であり、総数は前年度より0.7%増加しています。



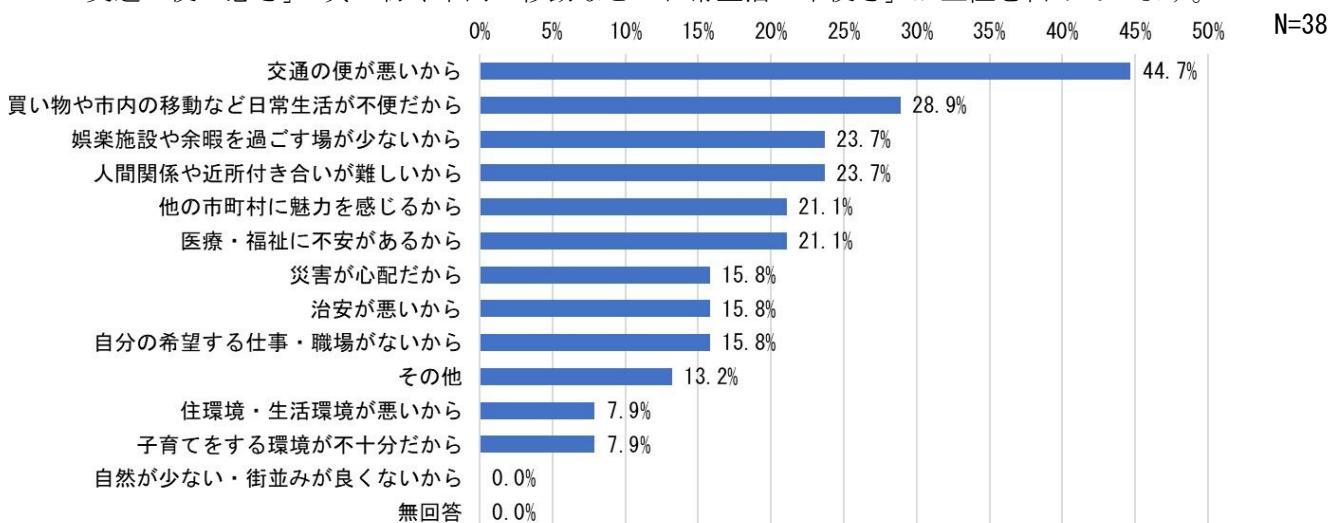
(2-1) 総社市に住みたい理由(複数回答可・最大3つまで)

約半数が「住み慣れた家・土地だから」「買い物や市内の移動など日常生活が便利だから」と回答しています。



(2-2) 総社市に住みたくない理由(複数回答可・最大3つまで)

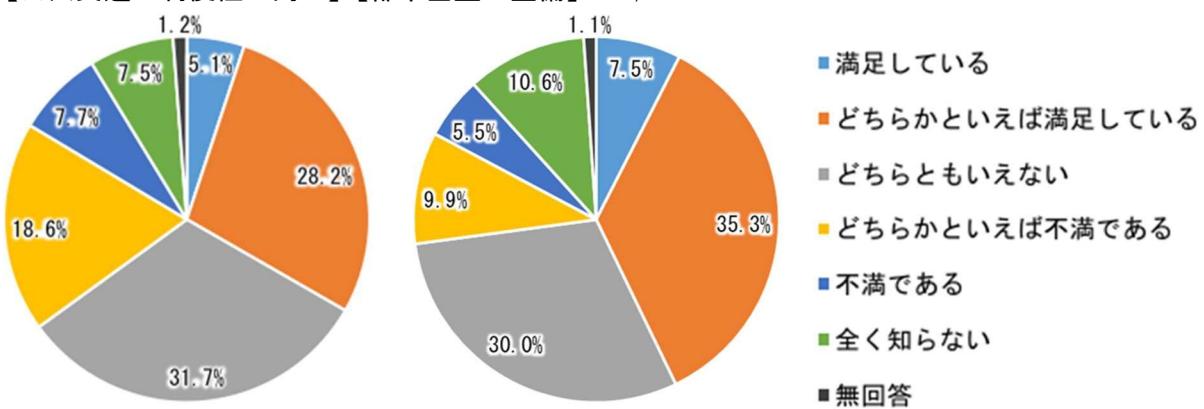
「交通の便の悪さ」「買い物や市内の移動などの日常生活の不便さ」が上位を占めています。



(3) 総社市の行政施策等の満足度

公共交通の利便性の向上については、26.3%が不満を感じています。都市基盤の整備については、42.8%が満足しています。

【公共交通の利便性の向上】【都市基盤の整備】N=1,232

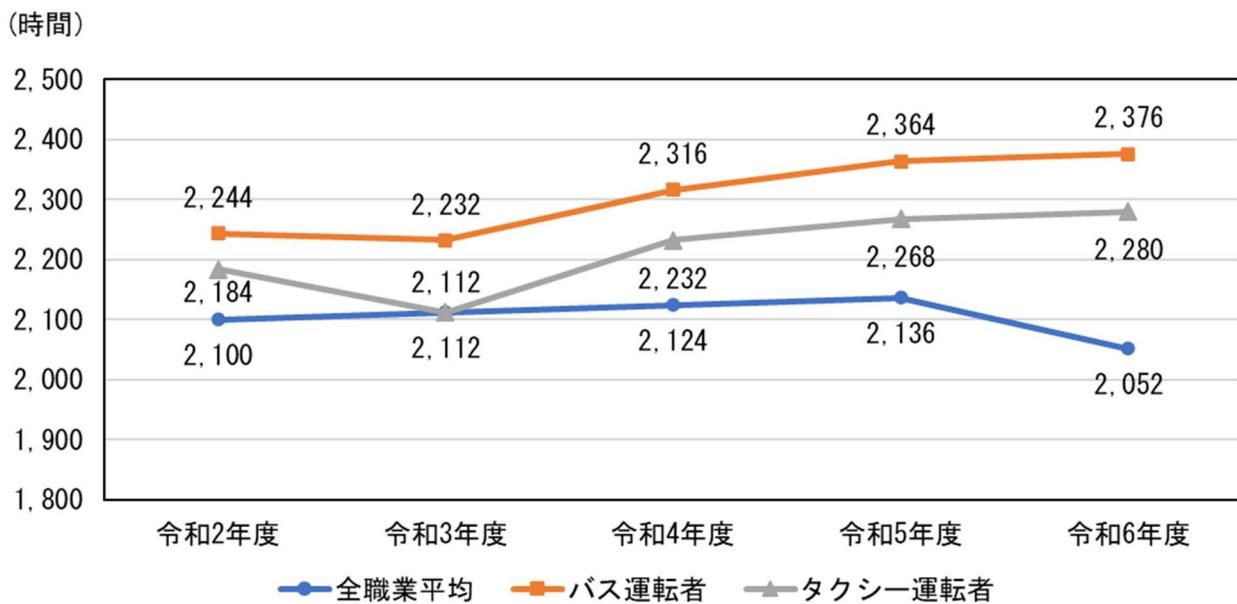


6. 総社市の交通に与える社会情勢

6-1. 運転手不足

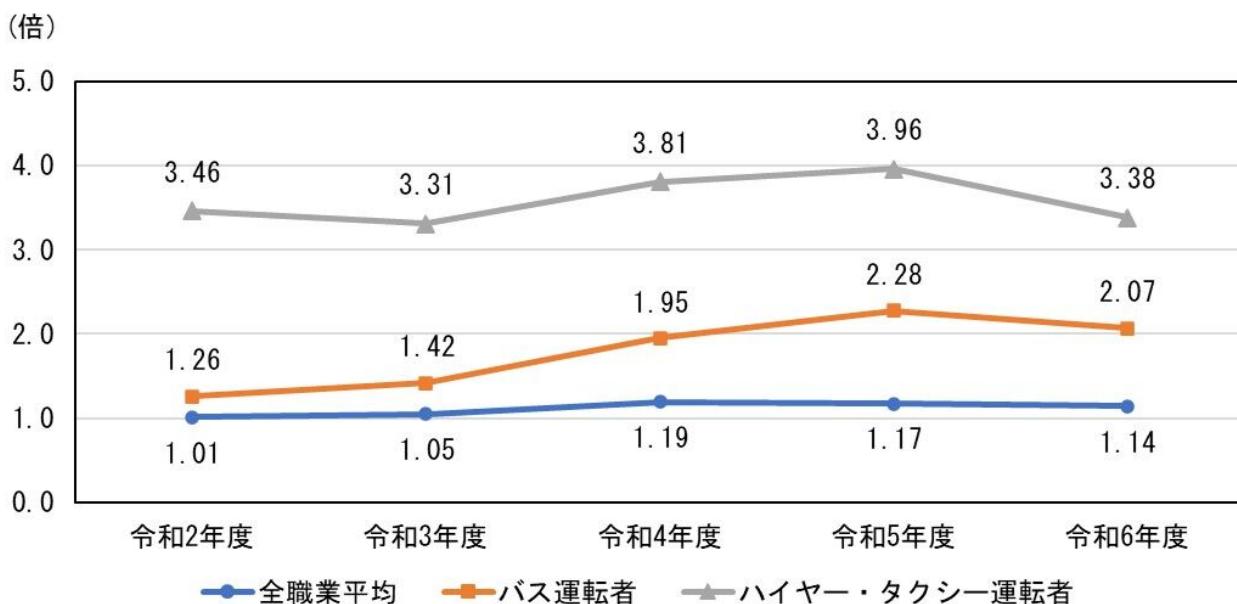
バス・タクシー運転手数は、長時間労働などの労働環境や、少子高齢化といった要因によって全国的に不足しています。有効求人倍率は、全職業平均と比べて高い傾向にあり、特にハイヤー・タクシー運転者は約3倍になっています。

図 バス・タクシー運転者の年間労働時間推移



出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）

図 バス・タクシー運転者の有効求人倍率推移



出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）