

## 第3章 総社市の交通をめぐる課題の整理

ここでは、「第2章総社市における地域・交通特性の整理」の結果をもとに、本市における地域公共交通をめぐる課題について整理を行います。

表 地域公共交通をめぐる課題【地域特性・道路特性】

区分	視点	総社市の現況	総社市の交通をめぐる課題
地域特性	人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年における本市の人口は約6.9万人と県内4番目の人口規模を誇り、また平成27～令和2年の人口増加率は約3%と県内第1位となっている。</li> <li>しかし、将来人口推計では、令和7年以降人口が減少し、令和32年には約6.2万人になると予想されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来の人口減少を見据え、集約型都市構造への転換と、公共交通を介して各拠点が連携する多極ネットワーク型の都市づくりを行う必要がある。</li> </ul>
	高齢化	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年における高齢化率は28.3%と県内平均を下回るもの、高齢化率は継続して上昇しており、令和32年には34.6%(約3人に1人)になると予想されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>雪舟くんの利便性向上やバリアフリー化の推進など、本格的な高齢社会に対応した移動環境づくりを行う必要がある。</li> <li>高齢者の運転免許返納の促進を進める必要がある。</li> </ul>
	都市施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療施設や商業施設などの都市施設は、中心部を含む市内南東部並びに美袋駅周辺に集中している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市施設が集中する総社市中心部や美袋駅周辺において、アクセス性向上や回遊性向上を図る必要がある。</li> <li>中心部において自転車・歩行エリアやゾーン30など安心して移動でき、暮らすことのできる空間整備を行っていく必要がある。</li> </ul>
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内には鬼ノ城や備中国分寺、井山宝福寺など見所のある観光施設が多く点在しているが、公共交通でのアクセスが困難な施設が多く存在している。</li> <li>総社市と岡山市を結ぶ全長約21kmのルートが「吉備路自転車道」に指定されており、沿線では史跡や古墳、自然景観を楽しむことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な移動手段を用いた観光施設へのアクセス性向上と「吉備路自転車道」の有効活用を図る必要がある。</li> </ul>
道路特性	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の路線に比べ、南北方向の路線が脆弱である。</li> <li>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。</li> <li>本市は、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定され、大規模地震による建物被害等が想定され、災害リスクが高まっている。また、平成30年7月豪雨災害の浸水等により、市内では1,100棟超の住宅が甚大な被害を受けた。</li> <li>自動車の保有台数は増加傾向にあるが、岡山県地球温暖化対策実行計画によると、岡山県全体で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、令和元年度では21万トン減少している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向の路線の整備促進が必要である(東総社駅前泉本線、(仮称)神在秦本線等)。</li> <li>歩道整備等により通学路の安全性向上を図る必要がある((県)総社足守線、上高末総社線、水別総社線、(市)刑部支線3417号道等)。</li> <li>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る必要がある((県)美袋井原線、(市)秦中央本線、(県)宍粟真備線、(市)東総社駅前泉本線等)。</li> <li>現在の狭隘な避難路を拡幅することにより円滑な避難体制を確保するとともに、災害発生時ににおける緊急車両等の通行が可能となるよう避難路整備を行い、災害に強いまちづくりを進めていく必要がある。</li> </ul>

表 地域公共交通をめぐる課題【交通特性】

区分	視点	総社市の現況	総社市の交通をめぐる課題
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR伯備線、JR桃太郎線の運行本数は、それぞれ片道 50～60 本/日程度であり、1 時間あたり片方向 1～2 本程度と少ない。</li> <li>駅乗降客数の推移をみると、全ての駅で概ね微減傾向である。</li> <li>【再掲】自動車の保有台数は増加傾向にあるが、岡山県地球温暖化対策実行計画によると、岡山県全体で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、令和元年度では 21 万トン減少している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数の増加や快適性向上、アクセス性向上、バリアフリー化、駐車場・駐輪場整備など、鉄道の利便性向上と利用者数の維持・増加に向けた施策を推進し、過度に自動車利用に依存した暮らしから脱却を図り、脱炭素社会を実現する必要がある。</li> <li>JR 伯備線及びJR桃太郎線の運行本数増等、利便性向上を図る必要がある。</li> <li>桃太郎線の LRT 化構想協議の再開を視野に入れ、岡山市等との関係機関と連携して取り組んでいく必要がある。</li> </ul>
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内には 4 路線のバスが運行している。</li> <li>市街化区域内においてもバス停徒歩圏外の地域が存在する。</li> <li>【再掲】路線バスが脆弱なため、駅へのアクセス性が低い。</li> <li>都市施設が集中する中心部において公共交通の整備が十分でない。</li> <li>清音駅は約 3 千人、服部駅は千人以上の乗降客数を有するものの、路線バスが接続していない。</li> <li>1 日あたりの運行本数はいずれの路線も片道 5 本以下と少ない。</li> <li>バス利用者数は、全路線合計では横ばい傾向である。</li> <li>【再掲】バス等の運転手が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅から離れ、定時定路線の路線バスが無い地域や時間帯については、「雪舟くん」を軸に、サービス水準の向上を図る必要がある。</li> <li>中心部への居住誘導によるコンパクトシティの形成に向けて、立地適正化計画における都市機能誘導区域、居住誘導区域の利便性向上を図るため、中心部の回遊性向上の施策を実施する必要がある。</li> <li>人口が集中する市街化区域における移動利便性の向上を図る必要がある。</li> <li>中心部で、歩行者や自転車により安心して回遊しやすい空間整備を行っていく必要がある。</li> <li>バスの運転手が不足している現状を踏まえると、輸送資源を最大限動員した、効率的な輸送体系を確立する必要がある。</li> </ul>
道路・交通特性	雪舟くん	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内には予約型乗合方式の新生活交通「雪舟くん」が、平日 8 時～16 時台のみの運行となっている。</li> <li>利用者数は約 180 人/日であり、近年は横ばいで推移している。</li> <li>12 時台～14 時台の利用者数が少なく、特に 14 時台の利用者数は平均の半数程度に留まる。</li> <li>利用者属性では、女性が 7 割、60 歳以上が 8 割を占めている。</li> <li>予約が集中する時間帯を中心に予約をお断りするケースがある。</li> <li>雪舟くんの実利用率は、昭和エリアで約 6%，池田エリアで約 5%，西部エリアで約 3%，東部エリアで約 2% となっている。</li> <li>エリア間を移動する利用者の割合が 2% である。</li> <li>雪舟くんの利用状況を分析するためのデータとして受付情報データがあるが、実際の運行状況（所要時間や運行経路）を分析するためのデータが十分でない。</li> <li>【再掲】バス等の運転手が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「雪舟くん」は総社市の今後の公共交通において、福祉面での主要な役割を担うため、運行日や運行台数、時間帯の拡充、利便性の向上など、ニーズに合った運行の改善を検討する必要がある。</li> <li>混雑時間帯における利用者の集中緩和に向けて利用時間帯の平準化を図る必要がある。</li> <li>男性及び 60 歳未満の人の利用促進を図る必要がある。</li> <li>限られた輸送資源を最大限動員して効率的な輸送体系を実現するために、住民ニーズを定期的かつ効率的に把握する必要がある。</li> <li>雪舟くんの運行状況をより詳細に分析するため、一定期間を対象に雪舟くんのプローブデータを収集する必要がある。</li> </ul>

表 地域公共交通をめぐる課題【移動特性】

区分	視点	総社市の現況	総社市の交通をめぐる課題
移動状況	● 【再掲】自動車の保有台数は増加傾向にあるが、岡山県地球温暖化対策実行計画によると、岡山県全体で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、令和元年度では21万トン減少している。 ● 市民の63%が、通勤・通学時に自家用車を利用している。 ● 市内の流動では、中心部を含む南部地域と他地域を結ぶ流動がメインであり、特に南部地域と東部・西部・北東部地域間の移動が多い。 ● 市外との流動では、南部地域と岡山市・倉敷市間の流動が多い。 ● 目的別の目的地は、「出勤・登校」、「買物」、「その他私用」では1位南部地域、2位倉敷市、3位岡山市の順であり、「業務」では1位南部地域、2位東部地域、3位倉敷市の順、「通院」では1位南部地域、2位倉敷市、3位東部地域・岡山市の順である。	● 自家用車から鉄道・バス・自転車等へのさらなる移動手段の転換を図る必要がある。 ● 各地域ともに市内中心部及び倉敷市、岡山市との交流が深いことから、これらの地域を結ぶ移動利便性の向上を図る必要がある。	
移動特性	● 外出率は全ての地域において休日の方が平日よりも低く、特に休日の「西部地域(79%)」、「北東部地域(78%)」で低い。	● 「雪舟くん」の休日運行等、休日の外出を可能にする移動手段の確保を図る必要がある。 ● 市内バス・タクシー事業者と連携し、休日の外出を可能にする移動手段の確保を図る必要がある。 ● 地域コミュニティと連携し、新たな公共交通の導入について検討する必要がある。	
外出状況	● 第4期総社市障がい者計画の実態調査の中で、障がい者の外出に関しての不便や困難、外出しない理由を調査したところ、「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%)」、「電車・バスなどの乗り降りがたいへん(9.9%)」など、外出について配慮すべき箇所は依然として多く残されている。 ● 総社市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画の総社市介護予防・日常生活圏域ニーズ調査の中で、「外出を控えている」理由として、「交通手段がない」としている方が18.0%であり、高齢者にとって交通手段の確保は欠かせないものとなっている。	● 障がい者や高齢者など誰もが外出しやすい環境をつくるため、福祉交通の充実を目指し、外出に係る生活支援サービス制度との連携や利用環境の向上を図るとともに、歩道や施設のバリアフリー化など、誰でも利用しやすい環境づくりを進める必要がある。	