

3-6. 公共交通補助額

鉄道は、JR 伯備線及び JR 桃太郎線、井原鉄道井原線の 3 路線が運行されています。井原鉄道については第 3 セクター方式のため、市から基盤整備に係る補助金を支出しています。

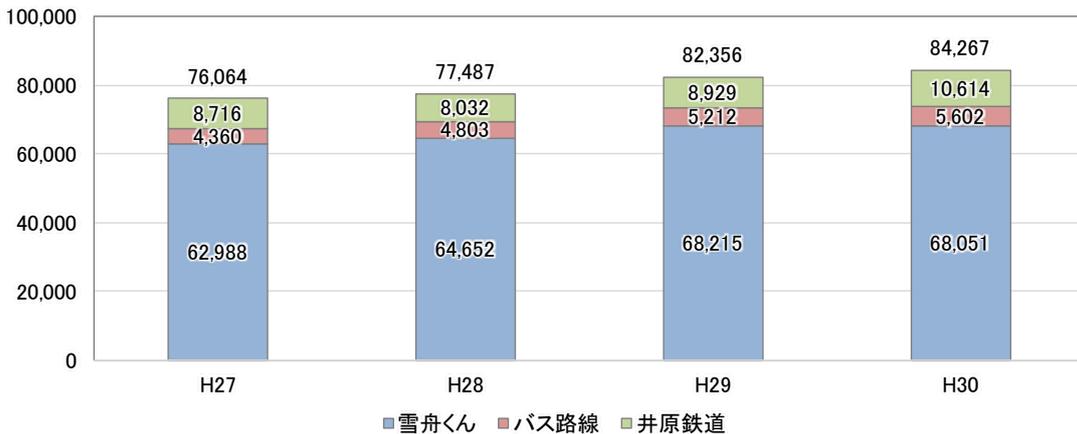
バスは、JR 総社駅等を起点に市内各地を結ぶバス路線が運行されており、バス路線維持のため市から事業者へ補助金を支出しています。しかしながら、民間路線バスの廃止（平成 24 年（2012））や減便（平成 23 年（2011））等の影響があり、一部鉄道駅においてバス路線が接続されておらず、また運行本数は、平日を中心に 1～5 便/日と少ないなど、全体的に脆弱な状況であり、市内全域をドアトゥドアで目的地まで運行する「雪舟くん」が中心的な市民生活の移動手段となっています。

交通関連補助額は、雪舟くんの運行単価見直しやバス利用者の減少、井原鉄道の修繕費の増加などにより、年々増加しています。

表 交通関連補助金（参考）

	H27	H28	H29	H30
雪舟くん	62,988 千円	64,652 千円	68,215 千円	68,051 千円
バス路線	4,360 千円	4,803 千円	5,212 千円	5,602 千円
井原鉄道	8,716 千円	8,032 千円	8,929 千円	10,614 千円
合計	76,064 千円	77,487 千円	82,356 千円	84,267 千円

(千円)



※井原鉄道の H30 は災害関係の補助金あり
出典：総社市資料

3-7. 公共交通沿線地域の人口密度

公共交通の利便性を表す駅・バス停の徒歩圏の人口密度は、現状で 10.4 人/ha となっており、他都市の平均が 16 人/ha であることから、5.6 人/ha 少ない状況となっています。

さらに将来は、徒歩圏内の人口密度が 1.5 人/ha 低下すると予測されます。そのため、平成 23 年から市内全域をカバーし、ドアトゥドアの新生活交通「雪舟くん」を運行し、市民の移動手段を確保するよう取り組んでいます。

JR 美袋駅や JR 日羽駅、市街地の中心部等における人口密度の低下は、公共交通機関の利用者の減少につながり、運行本数の減少等交通利便性が低下し、地域の暮らしが不便になる可能性が懸念されます。

評価指標	算出方法	算出結果	平均 概ね 30 万都市
公共交通沿線地域の人口密度	鉄道駅から半径 800m、及びバス停から半径 300m の圏域内人口を圏域の面積で除して算出	(現状) 10.4 人/ha (将来) 8.9 人/ha	(現状) 16 人/ha

図 鉄道駅・バス停の徒歩圏と人口密度分布（平成 22 年（2010））

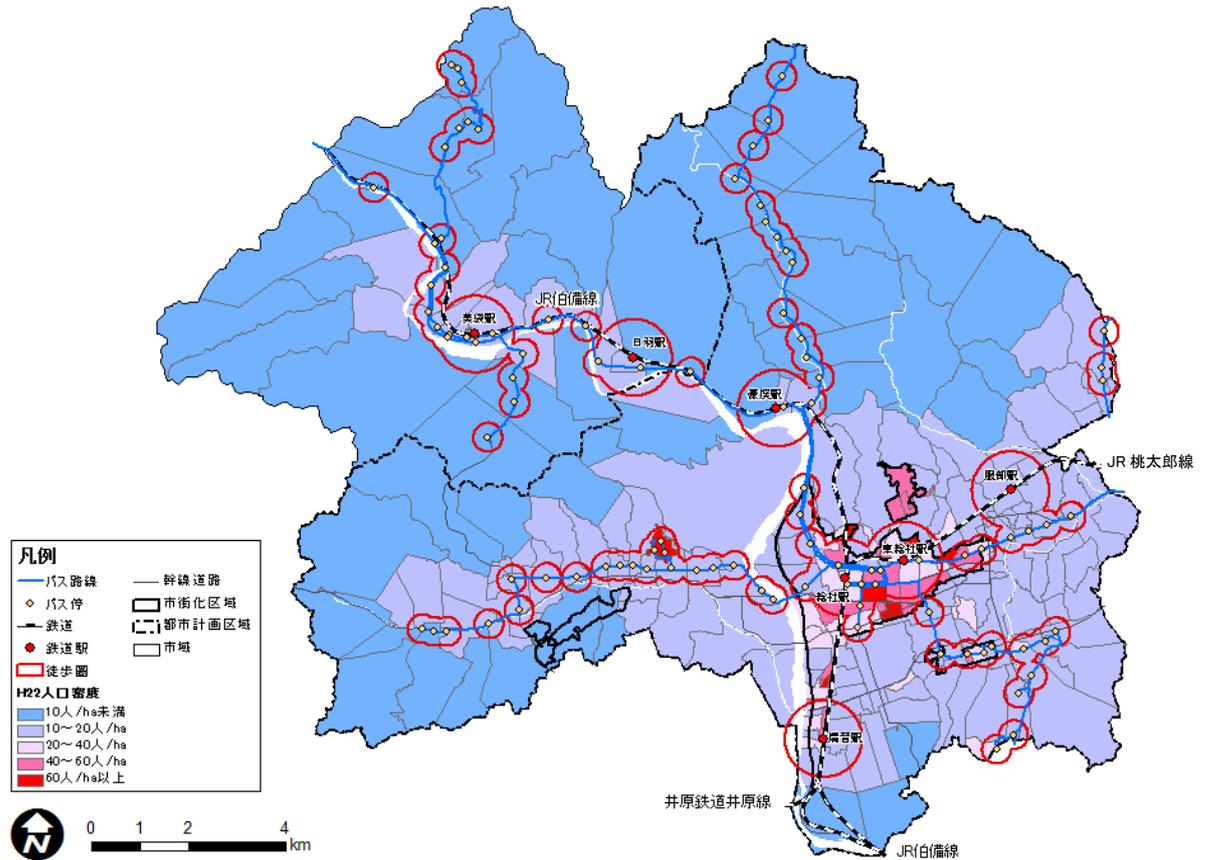
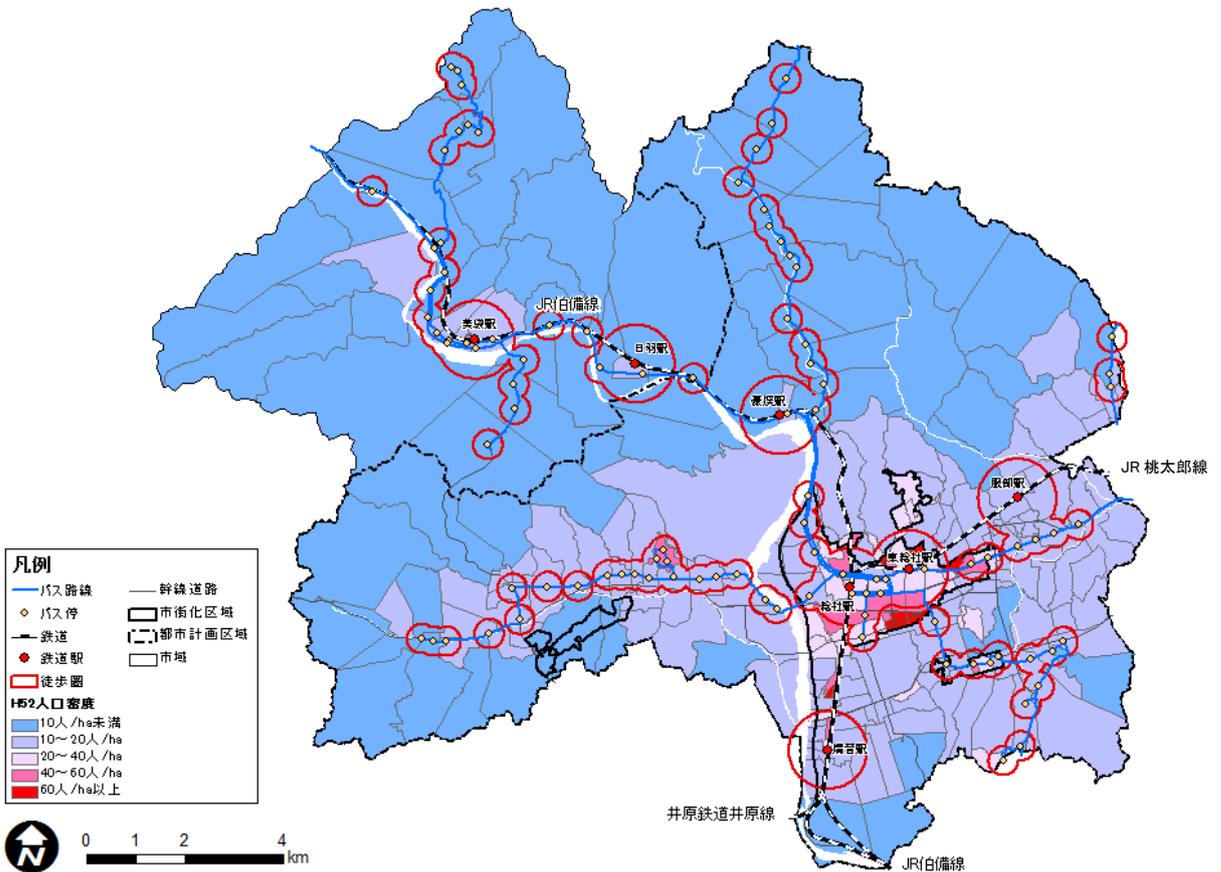
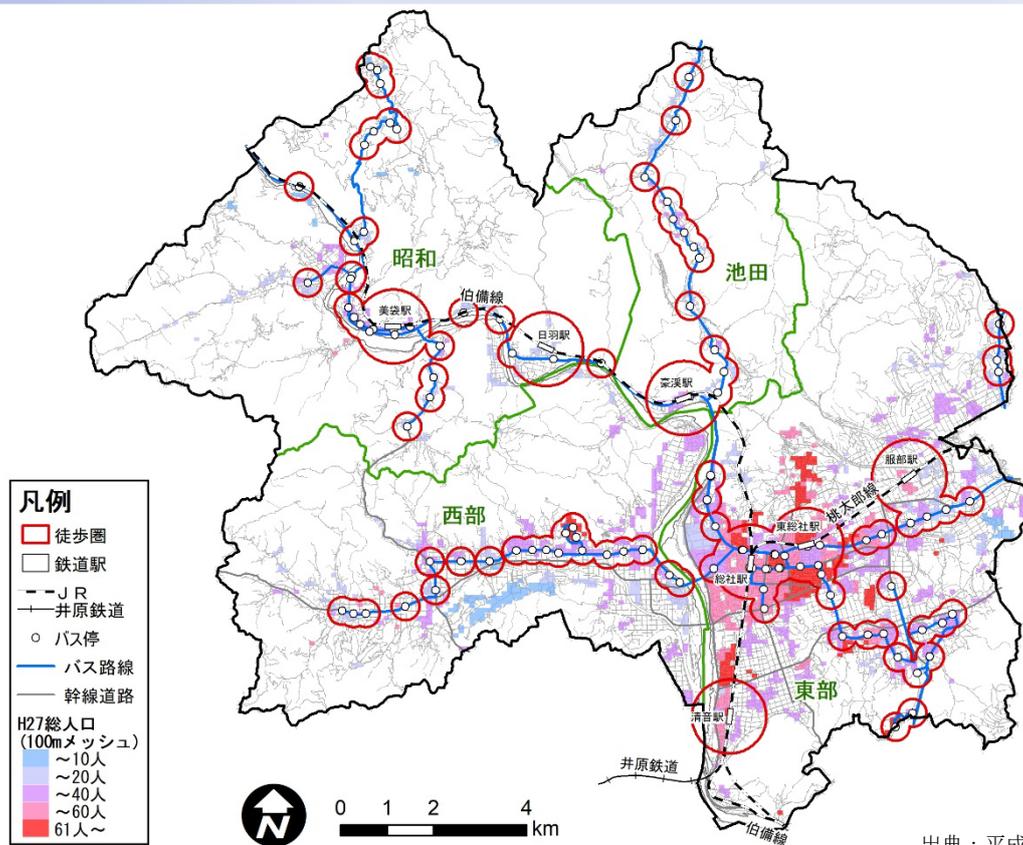


図 鉄道駅・バス停の徒歩圏と人口密度分布（令和 22 年（2040））



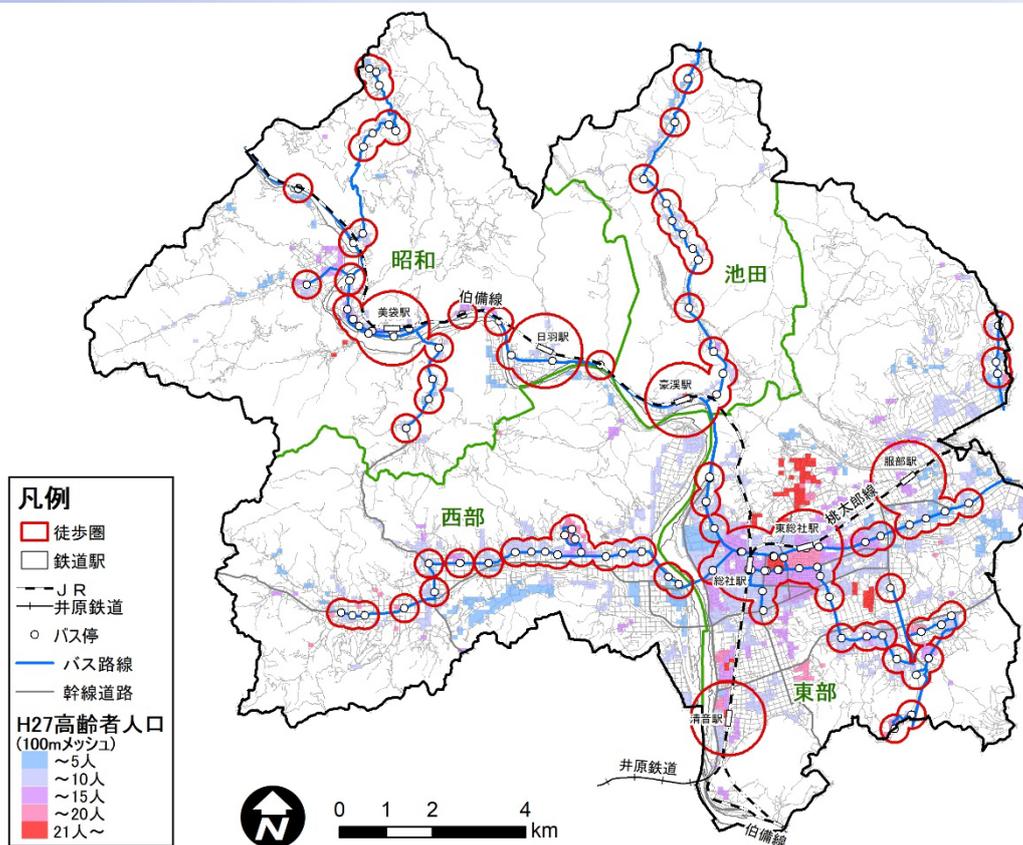
【参考：公共交通空白地帯の状況】

図 メッシュ人口と公共交通空白地帯の状況



出典：平成27年国勢調査

図 高齢者数と公共交通空白地帯の状況



出典：平成27年国勢調査

図 都市施設と公共交通空白地帯の状況

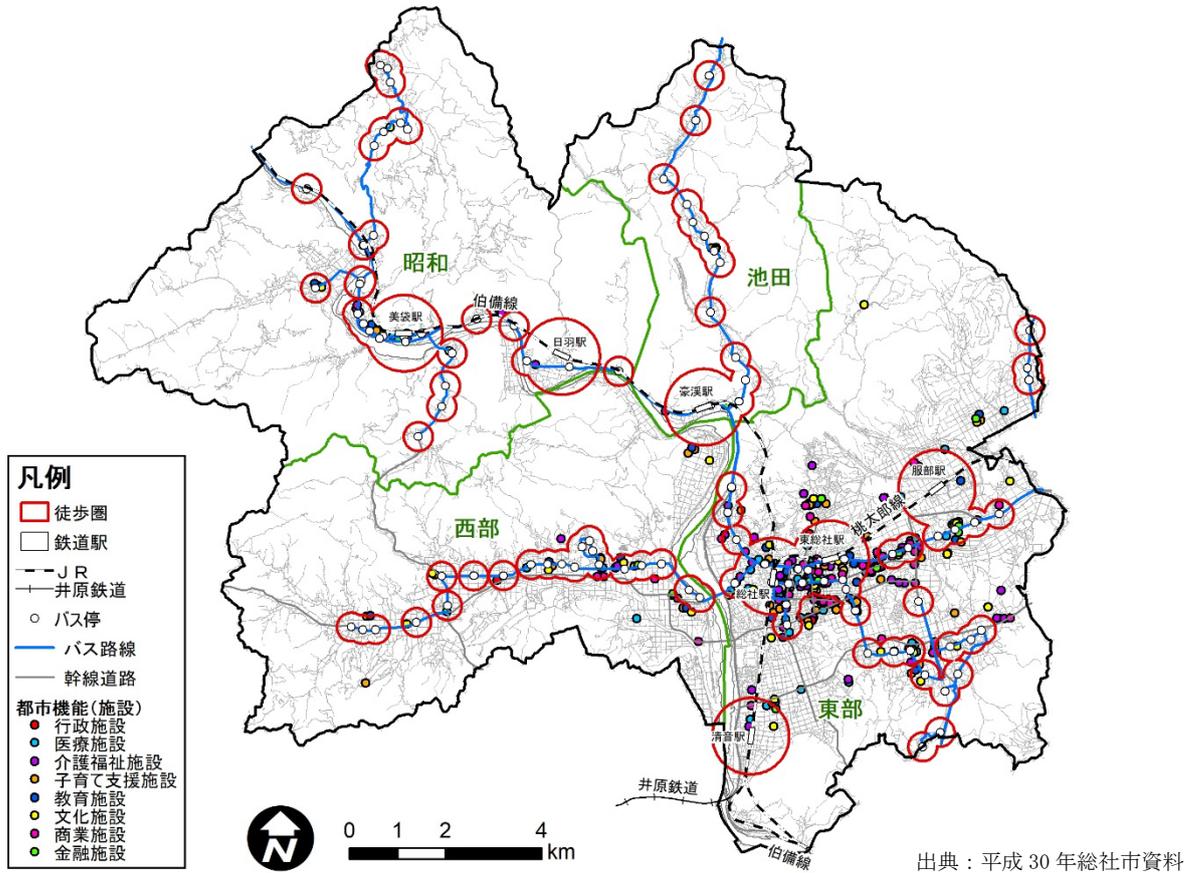


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域と公共交通空白地帯の状況

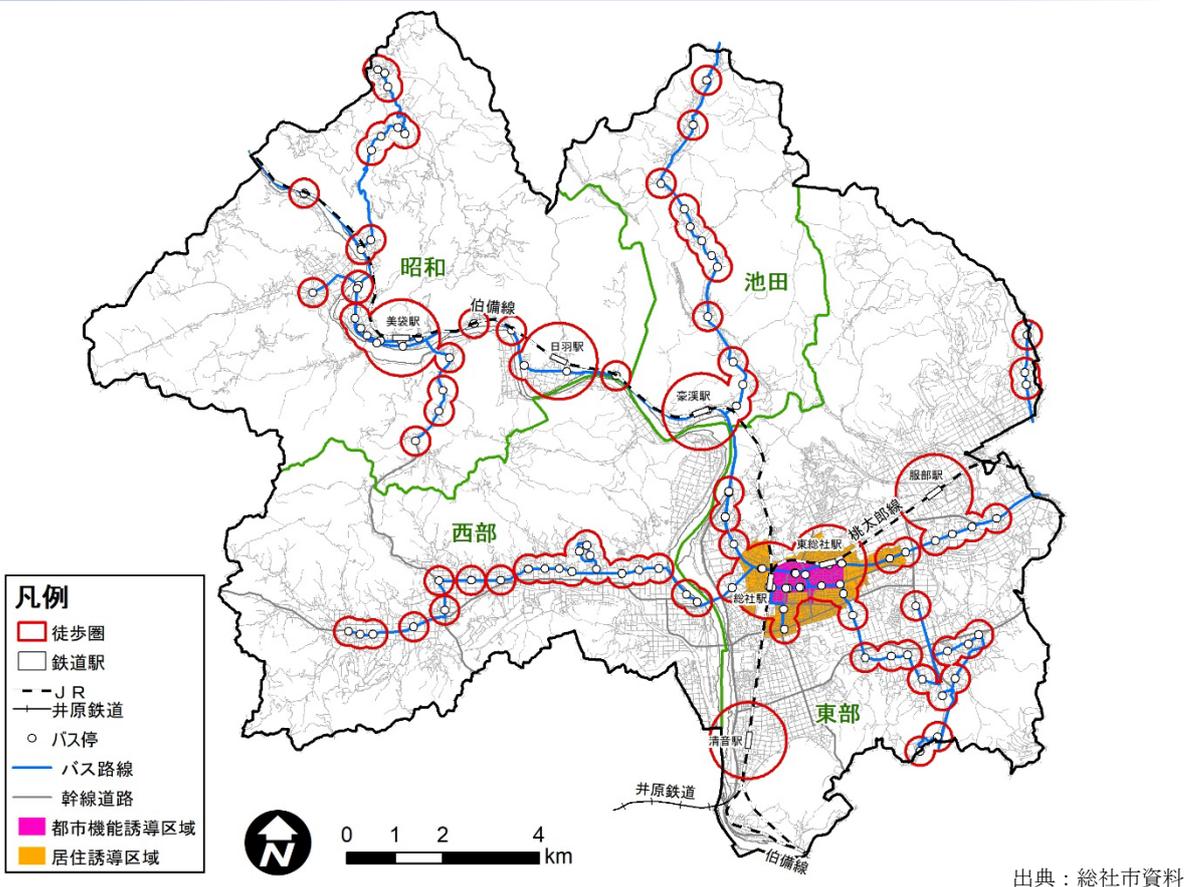
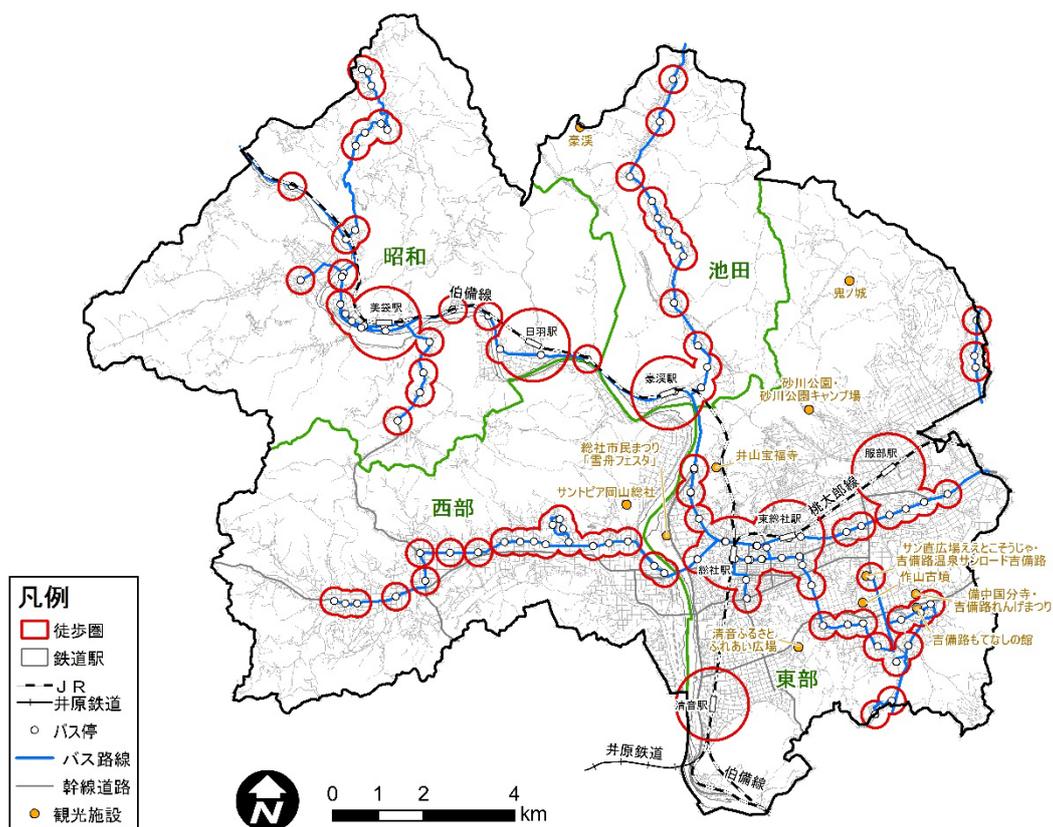


図 観光施設と公共交通空白地帯の状況



出典：国土数値情報（観光資源/H26.9.30時点）

- ※1 総社市新生活交通「雪舟くん」が市内全域で運行されているため、公共交通空白地帯は存在しないが、雪舟くんの運行日時が限定されるため、時間的には公共交通空白地帯が存在している。
- ※2 一般的に、「徒歩圏」とは、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの圏域（「都市構造の評価に関するハンドブック」参照）を示しており、この範囲に含まれない地帯を「公共交通空白地帯」としている。

3-8. 移動状況

3-8-1. PT(パーソントリップ)調査結果

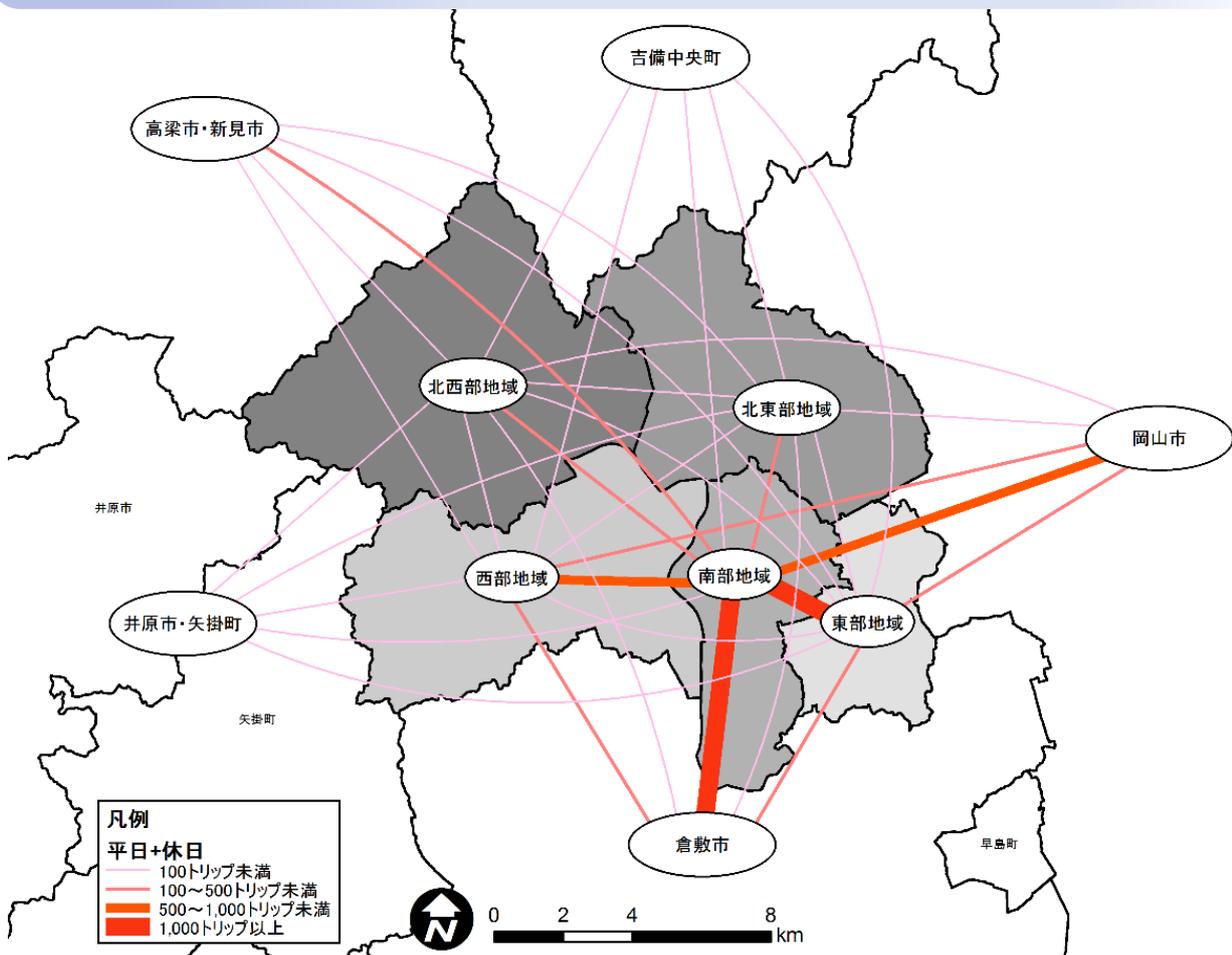
(1) 地区間OD

市内5地域間の移動状況を見ると、南部地域と他の4地域を結ぶ流動がメインであり、特に南部地域と東部地域、西部地域間の流動が多くなっています。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。

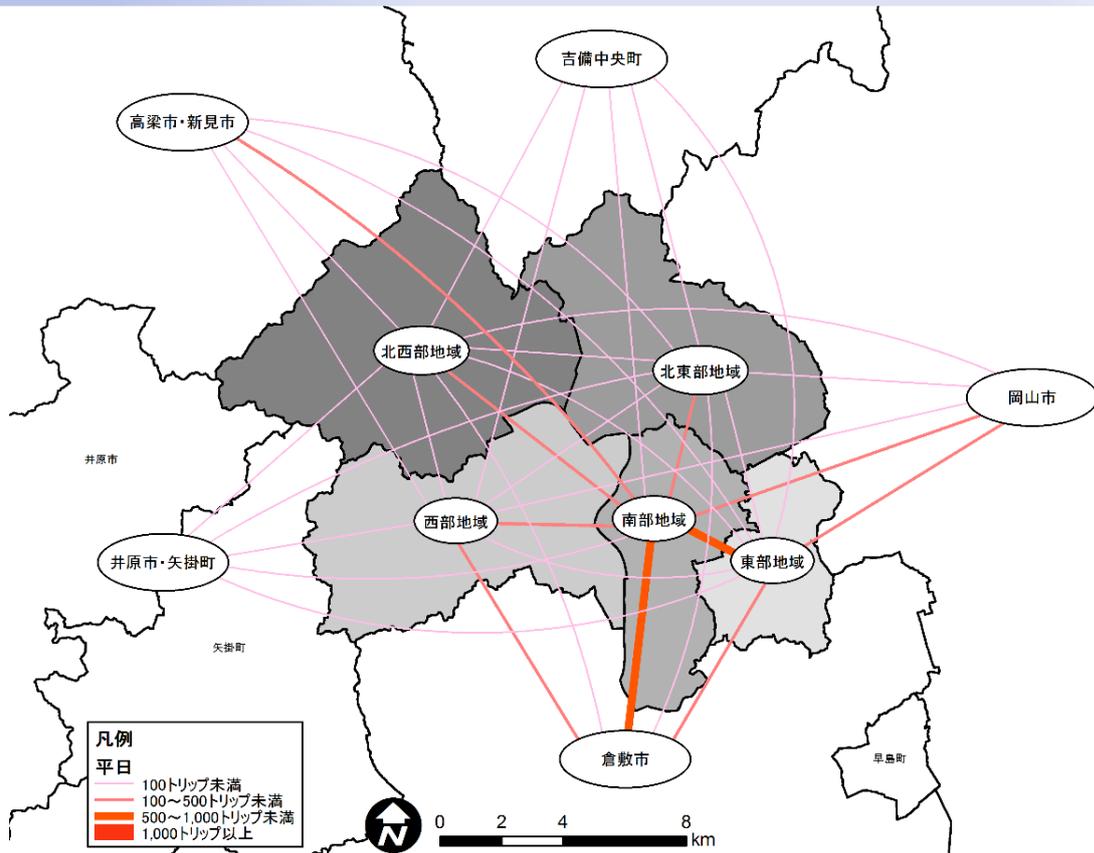
図 地区間OD（平日+休日）



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24年度）

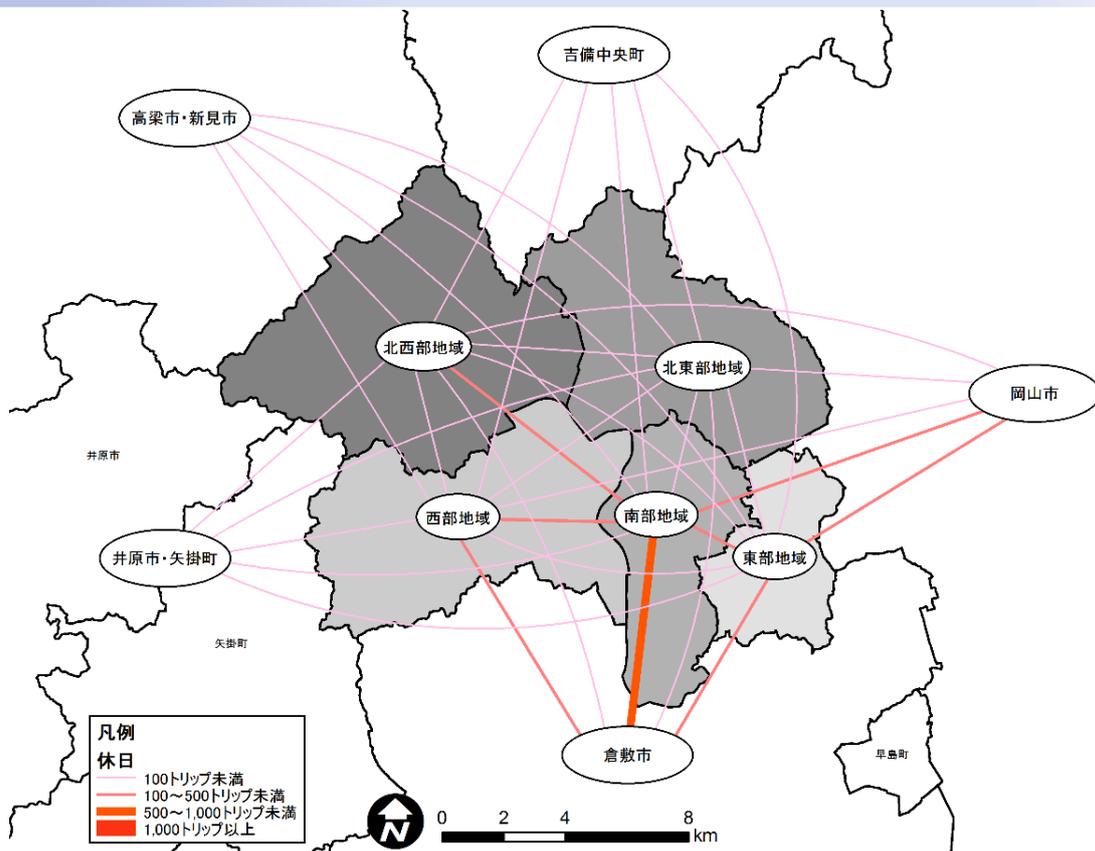
※トリップ：ある目的を持って発地から着地へ移動する際の、一方向の移動を表す概念のこと。同時にその移動を定量的に表現する際の単位。（例：自宅⇒勤務地/1トリップ、自宅⇒勤務地⇒飲食店⇒自宅/3トリップ）

図 地区間OD（平日）



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24年度）

図 地区間OD（休日）



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24年度）

(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、いずれの地区においても平日・休日ともに4～6%と類似した傾向を示していますが、平日の北西部では10.1%と高く、休日の西部では1.5%と低くなっています。

図 交通手段別構成比（平日）



図 交通手段別構成比（休日）

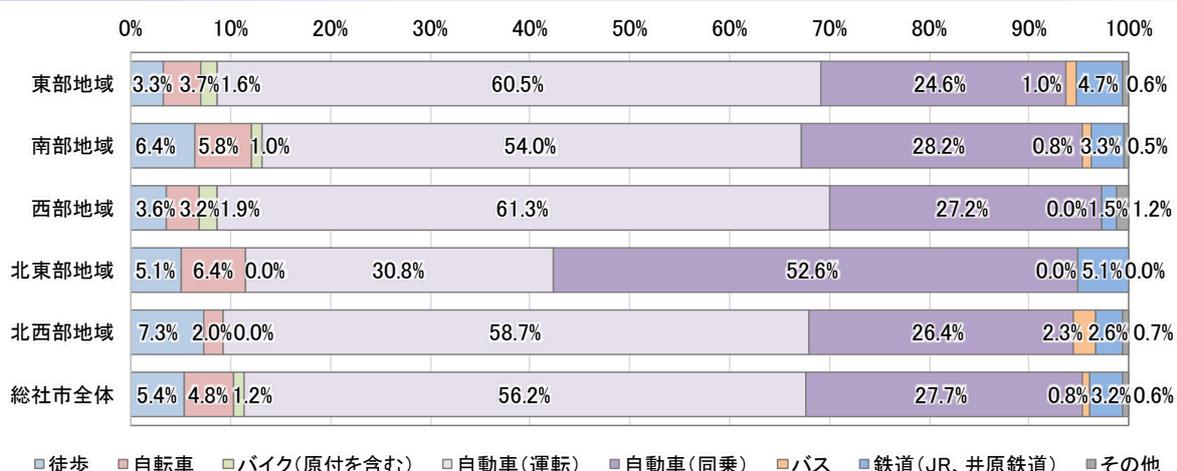


図 交通手段別構成比（平日+休日）



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24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南部地域、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37.3%、「買物」で64.4%、「通院」で54.6%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」では倉敷市が約2割であるのに対し岡山市が5~7%程度と両者の間に開きがみられる。

図 「出勤・登校」の目的地

居住地 目的地		居住地					合計
		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	
総社市	東部地域	22.0%	4.0%	1.5%	6.6%	2.7%	6.5%
	南部地域	34.2%	46.1%	21.9%	25.0%	14.3%	37.3%
	西部地域	3.5%	4.9%	31.3%	2.6%	5.4%	9.2%
	北東部地域	1.0%	1.3%	0.3%	9.2%	1.8%	1.4%
	北西部地域	0.0%	1.5%	0.3%	1.3%	34.8%	3.0%
岡山市		22.0%	16.6%	11.1%	18.4%	10.7%	16.2%
倉敷市		15.3%	18.0%	24.6%	22.4%	13.4%	18.6%
高梁市・新見市		0.3%	4.2%	3.2%	3.9%	10.7%	3.8%
井原・矢掛		0.6%	0.6%	2.0%	1.3%	0.0%	0.9%
吉備中央町		0.3%	1.0%	0.6%	5.3%	3.6%	1.1%
その他県内市町村		0.6%	1.3%	2.3%	2.6%	1.8%	1.4%
県外		0.0%	0.5%	0.9%	1.3%	0.9%	0.6%

図 「業務」の目的地

居住地 目的地		居住地					合計
		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	
総社市	東部地域	34.0%	2.8%	2.4%	18.5%	17.2%	9.0%
	南部地域	20.2%	28.9%	11.8%	7.4%	17.2%	22.4%
	西部地域	2.1%	3.7%	30.7%	0.0%	6.9%	9.1%
	北東部地域	0.0%	3.1%	0.8%	18.5%	0.0%	2.7%
	北西部地域	0.0%	0.3%	1.6%	3.7%	24.1%	1.8%
岡山市		17.0%	24.3%	16.5%	29.6%	6.9%	20.9%
倉敷市		18.1%	20.0%	18.1%	18.5%	13.8%	18.9%
高梁市・新見市		1.1%	1.2%	2.4%	3.7%	0.0%	1.5%
井原・矢掛		1.1%	0.6%	3.1%	0.0%	3.4%	1.3%
吉備中央町		0.0%	3.1%	1.6%	0.0%	0.0%	2.0%
その他県内市町村		4.3%	4.9%	10.2%	0.0%	0.0%	5.5%
県外		2.1%	7.1%	0.8%	0.0%	10.3%	4.8%

図 「買物」の目的地

居住地 目的地		居住地					合計
		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	
総社市	東部地域	5.6%	2.2%	1.3%	3.6%	0.0%	2.5%
	南部地域	62.9%	68.3%	53.0%	61.8%	60.0%	64.4%
	西部地域	0.0%	0.2%	13.7%	0.0%	0.0%	2.4%
	北東部地域	0.0%	0.3%	0.0%	1.8%	0.0%	0.2%
	北西部地域	0.0%	0.3%	0.0%	1.8%	11.4%	0.6%
岡山市		13.9%	7.3%	1.3%	18.2%	2.9%	7.5%
倉敷市		15.2%	17.7%	26.3%	12.7%	17.1%	18.6%
高梁市・新見市		0.0%	0.8%	0.6%	0.0%	5.7%	0.8%
井原・矢掛		0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	1.4%	0.4%
吉備中央町		1.0%	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.3%
その他県内市町村		0.0%	2.1%	1.6%	0.0%	1.4%	1.6%
県外		1.3%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%

図 「通院」の目的地

居住地 目的地		居住地					合計
		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	
総社市	東部地域	20.5%	7.7%	5.3%	25.0%	0.0%	9.3%
	南部地域	41.0%	64.6%	39.5%	50.0%	43.8%	54.6%
	西部地域	0.0%	1.5%	7.9%	0.0%	0.0%	2.2%
	北東部地域	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
	北西部地域	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	12.5%	1.3%
岡山市		5.1%	4.6%	7.9%	0.0%	6.3%	5.3%
倉敷市		25.6%	16.2%	34.2%	25.0%	25.0%	21.6%
高梁市・新見市		2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	1.3%
井原・矢掛		0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
吉備中央町		0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.4%
その他県内市町村		0.0%	1.5%	2.6%	0.0%	0.0%	1.3%
県外		2.6%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%

図 「その他私用」の目的地

居住地 目的地		居住地					合計
		東部地域	南部地域	西部地域	北東部地域	北西部地域	
総社市	東部地域	29.6%	4.9%	4.0%	12.5%	2.6%	8.5%
	南部地域	35.1%	50.5%	25.3%	29.5%	31.1%	42.5%
	西部地域	0.8%	2.7%	28.2%	1.1%	4.6%	6.5%
	北東部地域	1.2%	1.9%	0.4%	19.3%	0.0%	1.9%
	北西部地域	0.0%	0.8%	0.0%	1.1%	25.0%	2.0%
岡山市		13.8%	9.9%	9.6%	15.9%	9.2%	10.6%
倉敷市		12.3%	16.3%	20.9%	12.5%	10.2%	15.9%
高梁市・新見市		1.4%	1.9%	3.4%	1.1%	3.1%	2.1%
井原・矢掛		0.2%	0.6%	0.2%	0.0%	0.0%	0.4%
吉備中央町		0.4%	0.7%	0.6%	3.4%	0.0%	0.7%
その他県内市町村		2.1%	4.7%	2.7%	3.4%	6.6%	4.0%
県外		3.1%	5.2%	4.8%	0.0%	7.7%	4.8%

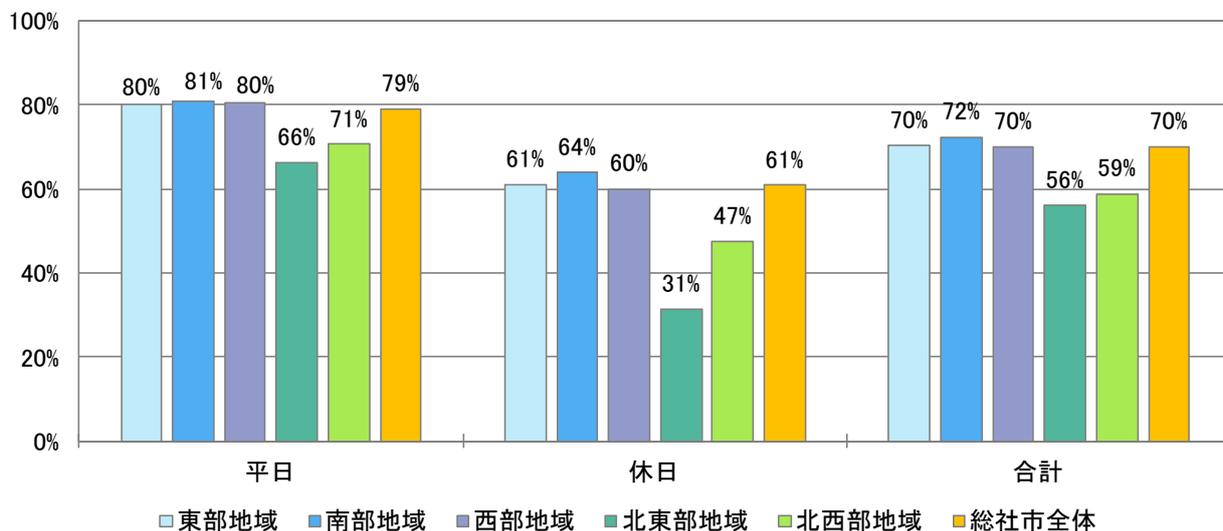
出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24年度）
※平日と休日の合計で集計

(4) 外出率

外出率は、平日が7～8割程度、休日が3～6割程度であり、平日の方が休日よりも2～4割ほど高くなっています。

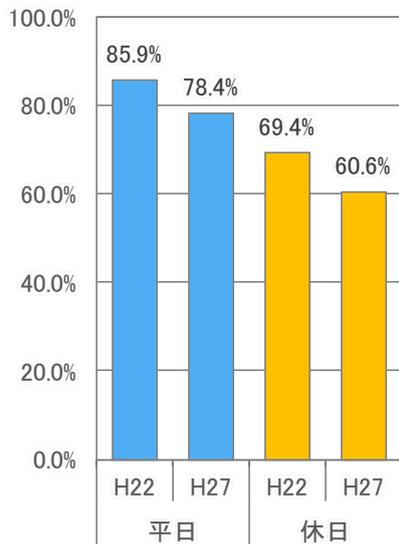
なお、休日における「北東部地域（31%）」、「北西部地域（47%）」において特に外出率が低くなっています。

図 外出率



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査報告書（平成24年度）

図 全国都市交通特性調査における総社市の外出率



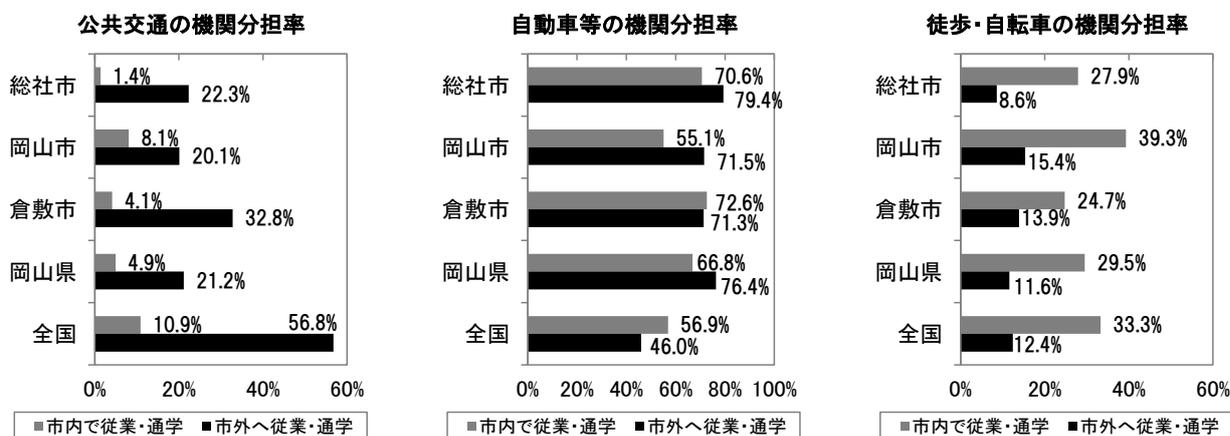
	平日外出率		休日外出率	
	H22	H27	H22	H27
総社市	85.9%	78.4%	69.4%	60.6%
(参考)全国	85.8%	80.9%	71.3%	59.9%

3-8-2. 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(70.6%)近くを占め、次いで徒歩・自転車約3割(27.9%)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(79.4%)近く占め、次いで、鉄道・電車が約2割(22.3%)、次いで徒歩・自転車(8.6%)で約1割となっています。

図 通勤通学時の機関分担率



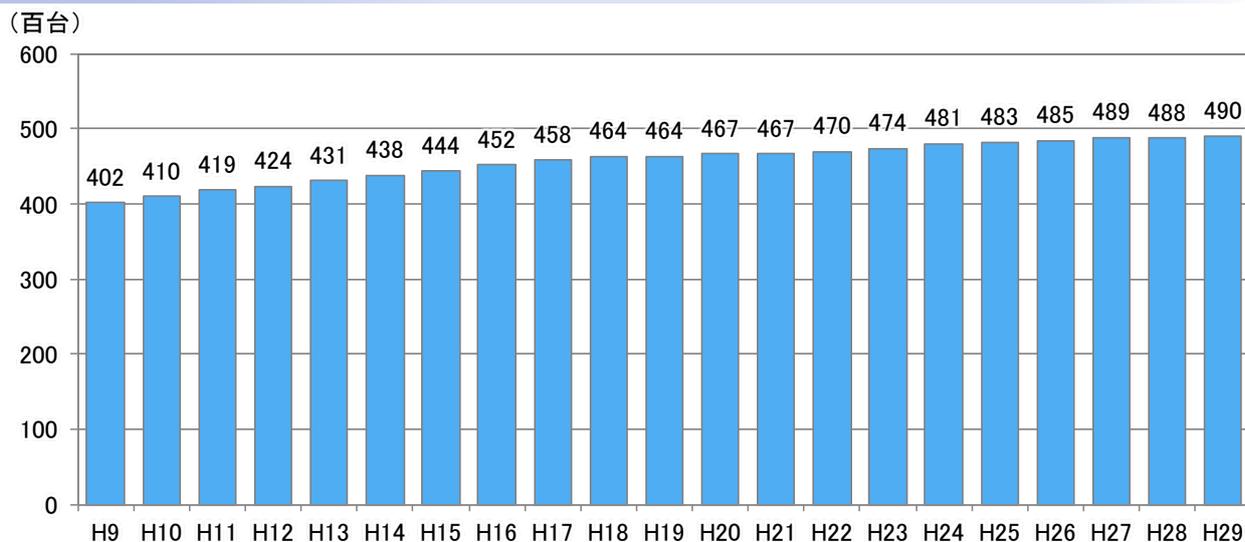
出典：平成22年国勢調査
※15歳以上の自宅外就業者・通学者

3-8-3. 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、平成29年における保有台数は、約4万9千台となっています。

岡山県全体においても自動車保有台数は増加しており、平成25年度に自動車から排出される温室効果ガスは平成2年度に比べ30万トン増加となっています。

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

3-8-4. 免許返納者数

本市の免許返納者数は増加傾向となっており、平成 30 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免許返納者数

単位：人

	岡山県			総社市		
	保有者数	返納者数	返納率	保有者数	返納者数	返納率
H27	300,959	5,268	1.75%	10,758	178	1.65%
H28	311,925	6,070	1.95%	11,223	207	1.84%
H29	321,478	6,978	2.17%	11,677	236	2.02%
H30	328,862	7,654	2.33%	11,981	262	2.19%

※「総社市保有者数」及び「総社市返納者数」は65歳以上のみの数

出典：総社市資料（岡山県運転免許センター提供）

4. 上位・関連計画の整理

4-1. 第2次総社市総合計画

①計画期間	10年（平成28年度～平成37年度）
②対象区域	総社市
③目指す都市像	岡山・倉敷に並ぶ新都心総社～全国屈指の福祉文化先駆都市～
④交通関連施策	<p>①雪舟くんの利便性強化 予約受付システムの更新や運行台数・エリアの検討等により利用者や運行事業者の利便性を向上。他の公共交通にあわせた運行</p> <p>②障がい者の支援の充実 道路や施設、住宅等におけるバリアフリー化の推進</p> <p>③吉備線をもっと便利に 吉備線のLRT化の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 吉備線に連結する二次交通の整備 ➢ 沿線・周辺土地の整備及び用途変更 <p>④市街化区域の再活性化 市街地への都市機能の集約と、雪舟くんなど地域拠点間を結ぶ移動手段の確立</p> <p>⑤防犯、交通安全 市民の生命や身体の安全を守るため、防犯・交通安全対策の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域防犯体制の充実、交通安全施設の整備・拡充、交通安全意識の高揚 <p>⑥道路、交通網 一般国道180号等の主要幹線道の整備や水内橋の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 井原線とJR各線との利便性の向上 ➢ 安全で機能的な交通体系の形成、利便性の高い交通システムが整ったまちづくり <p>⑦観光用の二次交通整備 「観光雪舟くん（仮称）」の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 周遊バスやレンタサイクル等の継続した二次交通整備 ➢ 総社へのアクセスの利便性の向上（岡山空港からの連絡バスや特急列車の停車数増の検討） <p>⑧さらなる観光客・訪問客の増加 鉄道など広域交通網の利用促進と美袋駅舎など関連施設の活用検討</p>

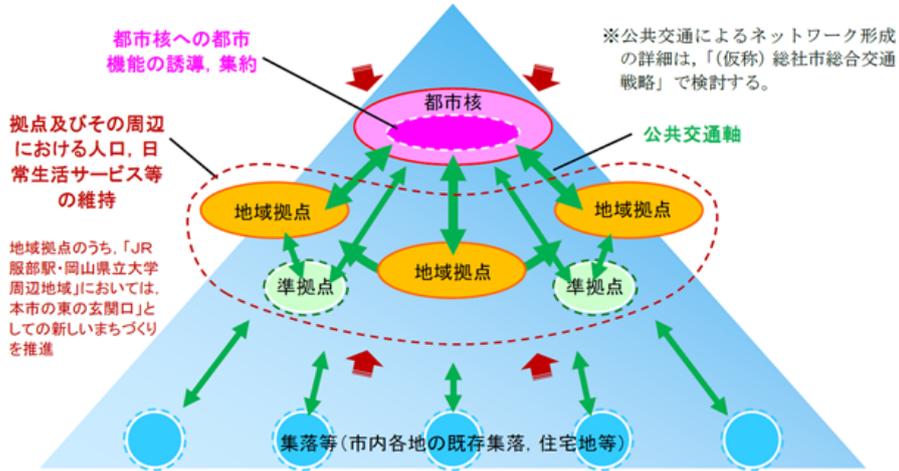
4-2. 岡山県南広域都市計画区域マスタープラン

①計画期間	平成 29 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	「中四国の中枢拠点としてふさわしい力強い都市づくり」
④交通に関連する方針	<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 ■集約型都市構造の実現を目指した都市づくり 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、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都市づくりを推進する。 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た、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を進める。</p> <p>5.都市施設に関する主要な都市計画の決定の方針 (1)交通施設の都市計画の決定の方針 ①基本方針＞1)交通体系の整備の方針 ◆公共交通の路線網や拠点の充実、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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化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、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、路線網や駅等の拠点の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します。また、地球温暖化対策の大きな課題である「低炭素社会」への取組みが求められており、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します。 <p>②主要な施設の配置の方針＞2)公共交通 【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きます。 ・岡山駅を結節点とする鉄道網の利用促進のため、利便性の向上に資する施設の整備改善に努めていきます。また、JR 吉備線の 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、検討を進めます。 <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、鉄道サービスを楽しめ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します。 ・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ます。 <p>【その他の公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の鉄道、バスを利用することが困難な地域においては、地域住民、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など、地域に適した公共交通を持続的に確保します。

4-3. 総社市都市計画マスタープラン（全体構想）

①計画期間	(平成 28 年度から) おおむね 10 年後の平成 37 年																										
②対象区域	総社市																										
③都市づくりのテーマ	地域・文化・自然が共生する, 効率的で安全・快適な活力ある生活交流都市																										
④基本目標	<p>(1) 将来の人口減少と超高齢社会に対応した都市づくり</p> <p>↳ ①まちなかの人口密度が一定に維持される都市づくり ②中枢的な拠点から地域の生活維持に必要な拠点まで多様な暮らしを支える重層的な都市づくり ③産業振興により人口定着・定住を促進する活力ある都市づくり ④公共交通を介して地域が連携する多極ネットワーク型の都市づくり ⑤都市施設の効率的な維持管理・長寿命化の推進による持続可能な都市づくり</p> <p>(2) 誰もが安全・安心に暮らせる都市づくり</p> <p>(3) 地域資源の活用と環境負荷低減による魅力的な都市づくり</p> <p>(4) 市民との協働, 広域連携による都市づくり</p>																										
⑤将来都市構造	<p>●将来都市構造</p> <p>都市づくりの基本となる将来都市構造(将来のまちの骨格のイメージ)は, 土地の状態や用途により面的な広がりを持つ「エリア」、都市活動や市民生活の中心となる点的な場所や地区である「拠点」、及び道路や鉄道、河川など線的なつながりを形成する「軸」により構成されます。</p> <p>まちなか居住の推進</p> <table border="1" data-bbox="526 1780 1292 2004"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>■ 山間部のエリア</td> <td>● 都市核</td> </tr> <tr> <td>■ 丘陵部のエリア</td> <td>○ 地域拠点</td> </tr> <tr> <td>■ 都市形成エリア</td> <td>⊙ 工業・流通拠点</td> </tr> <tr> <td>■ 田園環境保全エリア</td> <td>⊙ 工業・流通拠点</td> </tr> <tr> <td colspan="2">} 平野部のエリア</td> </tr> <tr> <td>◀▶ (縦線)</td> <td>産業活性化軸</td> </tr> <tr> <td>◀▶ (横線)</td> <td>都市軸</td> </tr> <tr> <td>◀▶ (縦線)</td> <td>地域間連携軸</td> </tr> <tr> <td>◀▶ (縦線)</td> <td>水と緑のアメニティ軸</td> </tr> <tr> <td>◀▶ (横線)</td> <td>歴史・文化軸</td> </tr> <tr> <td>— (太線)</td> <td>高速自動車道</td> </tr> <tr> <td>— (細線)</td> <td>鉄道</td> </tr> </tbody> </table>	凡 例		■ 山間部のエリア	● 都市核	■ 丘陵部のエリア	○ 地域拠点	■ 都市形成エリア	⊙ 工業・流通拠点	■ 田園環境保全エリア	⊙ 工業・流通拠点	} 平野部のエリア		◀▶ (縦線)	産業活性化軸	◀▶ (横線)	都市軸	◀▶ (縦線)	地域間連携軸	◀▶ (縦線)	水と緑のアメニティ軸	◀▶ (横線)	歴史・文化軸	— (太線)	高速自動車道	— (細線)	鉄道
凡 例																											
■ 山間部のエリア	● 都市核																										
■ 丘陵部のエリア	○ 地域拠点																										
■ 都市形成エリア	⊙ 工業・流通拠点																										
■ 田園環境保全エリア	⊙ 工業・流通拠点																										
} 平野部のエリア																											
◀▶ (縦線)	産業活性化軸																										
◀▶ (横線)	都市軸																										
◀▶ (縦線)	地域間連携軸																										
◀▶ (縦線)	水と緑のアメニティ軸																										
◀▶ (横線)	歴史・文化軸																										
— (太線)	高速自動車道																										
— (細線)	鉄道																										

4-4. 総社市立地適正化計画

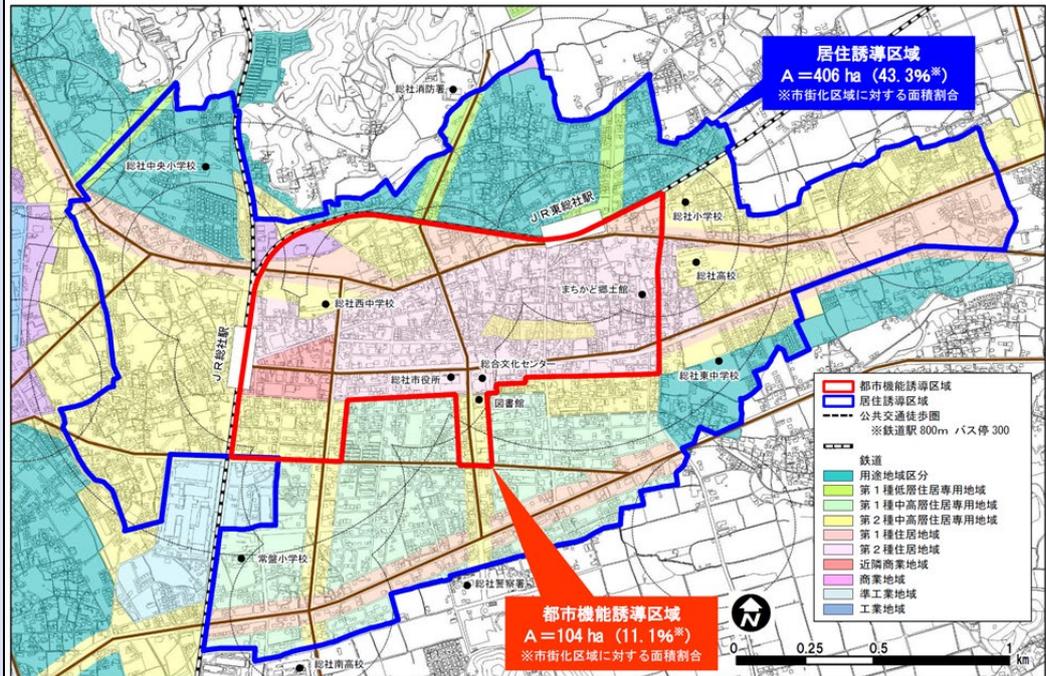
①計画期間	目標年次：2025年																
②対象区域	総社市都市計画区域																
③都市づくりの基本理念	多様な拠点がネットワークする 歩いて暮らせる 福祉文化のまち																
④課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）	<p><ストーリー1> 鉄道駅周辺地域への居住の誘導</p> <p><ストーリー2> 市街地中心部における活力の再生</p> <p><ストーリー3> 子育て・福祉のまちづくりの推進</p>																
⑤将来都市構造	<p>◆将来都市構造 ＜拠点の設定＞</p> <ul style="list-style-type: 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" data-bbox="488 931 1353 1352"> <thead> <tr> <th>拠点</th> <th>拠点を役割等</th> <th>拠点づくりの方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市核</td> <td>JR 総社駅・JR 東総社駅 周辺地域 ・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 rowspan="3">地域拠点</td> <td>JR 服部駅・岡山県立大学 周辺地域 ・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 ・日常生活サービスの維持</td> <td>維持</td> </tr> <tr> <td>JR 美袋駅 周辺地域 ・自然災害に対する安全の向上</td> <td>維持</td> </tr> <tr> <td>準拠点</td> <td>飛地の市街化区域（泉、山手） ・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としながら、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。  <p>都市核への都市機能の誘導、集約</p> <p>※公共交通によるネットワーク形成の詳細は、「(仮称)総社市総合交通戦略」で検討する。</p> <p>公共交通軸</p> <p>地域拠点及びその周辺における人口、日常生活サービス等の維持</p> <p>地域拠点のうち、「JR 服部駅・岡山県立大学周辺地域」においては、本市の東の玄関口としての新しいまちづくりを推進</p> <p>集落等(市内各地の既存集落、住宅地等)</p>	拠点	拠点を役割等	拠点づくりの方針	都市核	JR 総社駅・JR 東総社駅 周辺地域 ・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 ・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 ・日常生活サービスの維持	維持	JR 美袋駅 周辺地域 ・自然災害に対する安全の向上	維持	準拠点	飛地の市街化区域（泉、山手） ・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	拠点を役割等	拠点づくりの方針															
都市核	JR 総社駅・JR 東総社駅 周辺地域 ・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 ・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 ・日常生活サービスの維持	維持															
	JR 美袋駅 周辺地域 ・自然災害に対する安全の向上	維持															
準拠点	飛地の市街化区域（泉、山手） ・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															

⑥都市機能誘導区域・居住誘導区域

◆定義

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。

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。



◆誘導施策（公共交通ネットワーク整備）

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。

4-5. 社会資本総合整備計画

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

※平成30年2月16日 岡山県作成

◆計画の概要

計画の期間、対象、目標	<ul style="list-style-type: none"> ○計画の期間：平成30年度～平成34年度（5年間） ○交付対象：岡山県、総社市、津山市、勝央市、早島市、矢掛町 ○計画の目標 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ①通学路の合同点検において、道路管理者が行う歩道整備等の要対策箇所の対策済率を概ね50%に向上させる。 ②歩道整備等により歩行者・自転車の死傷事故件数を概ね40%減少させる。
対象路線（総社市分）	<ul style="list-style-type: none"> ①(一)総社足守線 総社市 黒尾～西阿曾（歩道整備 L=2.1km） ②(一)中央井手本線（歩道整備 L=1.4km） ③(他)真壁支線3156号道（歩道整備 L=0.3km）

4-6. 社会資本総合整備計画

総社市における災害に強いまちづくりの推進（防災・安全）

※令和元年6月3日（第1回変更） 総社市

◆計画の概要

計画の期間、対象、目標	<ul style="list-style-type: none"> ○計画の期間：平成31年度～平成31年度（1年間） ○交付対象：総社市 ○計画の目標 <ul style="list-style-type: none"> ・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、総社市下原地区では、平成30年7月豪雨災害の浸水等により、180棟超の住宅が全壊・大規模半壊・半壊となる甚大な被害を受けた。住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らせるよう、地域の防災性向上のため、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。また、災害発生時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ことを目標とする。
成果目標	<ul style="list-style-type: none"> ①下原地区は狭隘な道路が多く、（自主防災組織が定めている）避難路も4mに達していないところが大半であるため、避難路を整備し、避難困難者の解消を図る。
対象地区	<ul style="list-style-type: none"> 総社市下原地区（避難路整備 L=250m W=4.0m）

4-7. 岡山県地球温暖化防止行動計画

※平成 23 年 10 月（平成 29 年 3 月改訂） 岡山県作成

◆計画の概要

<p>計画の期間、対象、目標</p>	<p>○計画の期間：2011（平成 23）年度から 2030（平成 42）年度まで</p> <p>○計画の対象：計画の対象は、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、六ふっ化硫黄（SF6）及び三ふっ化窒素 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おくこととします。</p> <p>○計画の目標</p> <p>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。</p> <p>なお、今回の改定は、地球温暖化対策を巡る情勢の変化を捉え、平成 23 年度に策定した前計画について、取組期間の満了を待たずに見直しを行う。</p>
<p>各主体の取組み</p>	<p>○県民の取組（家庭部門）</p> <p>③移動・交通のエコ化</p> <p>a 公共交通機関の利用促進等、b 次世代自動車普及促進と基盤整備</p> <p>○事業者の取組（運輸部門）</p> <p>①公共交通機関の利用促進等</p> <p>a 公共交通機関の利用促進</p> <p>（a）自動車利用の自粛、（b）エコドライブの実践</p> <p>（c）公共交通機関の利便性向上（乗り継ぎを意識したダイヤ編成）</p> <p>b ノーマイカーデーの取組への参画</p> <p>②次世代自動車普及促進と基盤整備</p> <p>（a）環境性能に優れた自動車等の普及促進</p> <p>○行政の取組【運輸部門に関する施策】</p> <p>a 公共交通機関の利用促進等</p> <p>（a）公共交通機関等の利用促進</p> <p>（b）地域に適した生活交通の導入推進</p> <p>b 次世代自動車普及促進と基盤整備</p> <p>c 道路交通流対策</p> <p>（a）道路交通流対策の推進、（b）信号機の集中制御化、（c）信号機の系統化、感応化等</p> <p>（d）信号灯器改良（LED化）、（e）車道用道路照明等の LED化</p> <p>d 集約型都市構造への転換促進</p>

4-8. 第3期総社市障がい者計画

※平成30年3月 総社市

◆計画の概要

<p>計画の期間、基本理念、目標</p>	<p>○計画の期間：平成30年度～平成35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>交通関連施策</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 (2) 外出支援の整備</p> <table border="1" data-bbox="421 674 1430 1144"> <thead> <tr> <th data-bbox="421 674 884 707">施策名</th> <th data-bbox="884 674 1430 707">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="421 707 884 898"> 道路環境や交通安全施設の整備 </td> <td data-bbox="884 707 1430 898"> 歩道については、障がい者や高齢者等の安全性に配慮するよう努めます。また、交通信号機や横断歩道等の安全施設についても、障がい者等が利用しやすいものを関係機関に要望します。さらに、障がい者や地域住民に対し、交通安全意識の高揚を図ります。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 898 884 1144"> 移動方法や交通手段の充実 </td> <td data-bbox="884 898 1430 1144"> 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、その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	歩道については、障がい者や高齢者等の安全性に配慮するよう努めます。また、交通信号機や横断歩道等の安全施設についても、障がい者等が利用しやすいものを関係機関に要望します。さらに、障がい者や地域住民に対し、交通安全意識の高揚を図ります。	移動方法や交通手段の充実	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、その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	歩道については、障がい者や高齢者等の安全性に配慮するよう努めます。また、交通信号機や横断歩道等の安全施設についても、障がい者等が利用しやすいものを関係機関に要望します。さらに、障がい者や地域住民に対し、交通安全意識の高揚を図ります。							
移動方法や交通手段の充実	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、その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。							

4-9. 総社市高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画

※平成30年3月 総社市

◆計画の概要

<p>計画の期間、基本理念、目標</p>	<p>○計画の期間：平成30年度～平成32年度 ○計画の基本理念：住み慣れた地域で安心していきいきと暮らせるまち ○基本目標 1. 住み慣れた地域でいきいきと暮らせるまちづくり 2. いつまでも安心して暮らせるまちづくり 3. 効果的な介護サービス等が安定して受けられるまちづくり</p>	
<p>交通関連施策</p>	<p>基本目標1 住み慣れた地域でいきいきと暮らせるまちづくり 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 基本目標2 いつまでも安心して暮らせるまちづくり 3. 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に対し、介護タクシー等を利用する際にその料金をいきいきチケットで助成します。</p>	

5. 住民意向調査

5-1. 調査概要

5-1-1. 調査目的

本調査は、「総社市都市・地域総合交通戦略」の策定に際し、住民のニーズや意向等を把握し、戦略の検討に向けた基礎資料とするため、総社市民の居住地における公共交通の現状や問題点、要望等について、把握することを目的に実施しました。

5-1-2. 調査方法

調査対象者	総社市に居住する（住民基本台帳（平成 29 年 11 月 30 日現在））16 歳以上の市民のなかから 3,500 名を無作為で抽出し、調査対象としました。
調査実施期間	配布開始：平成 30 年 2 月 1 日（木） 回収締切：平成 30 年 2 月 15 日（木） 最終回収：平成 30 年 2 月 28 日（水）
調査実施方法	郵送配布・郵送回収

5-1-3. 回収結果

配布数	3,500 票
回収数	1,684 票
回収率	48.1%
有効回答数	1,666 票（白紙回収票を除いたもの）
有効回答率	47.6%

◆留意点

本調査結果における、集計に際する留意点は以下のとおりです。

- ・集計表に記載の構成比は、小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100%とはならない。
- ・複数回答の設問については、回答者数を母数とした構成比を併記している。よって、回答者数を母数とした構成比は、合計が 100%を超える。
- ・満足度に関する設問については、加重平均【回答選択肢を得点化 [5 (5 点)、4 (4 点)、3 (3 点)、2 (2 点)、1 (1 点)] し、各選択肢の回答件数とかけあわせた結果を足し上げ、回答数で除したもの】で平均値を算出している。

5-2. 調査結果

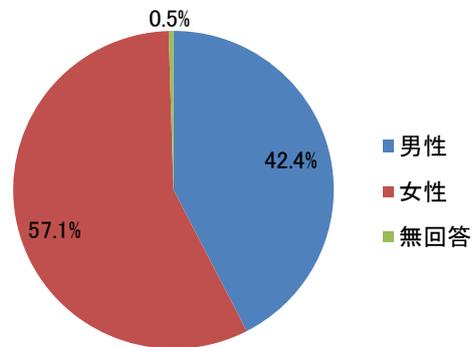
5-2-1. 単純集計結果

(1) 個人属性

1) 性別

「女性 (57.1%)」、「男性 (42.4%)」で、女性の回答が過半数となっています。

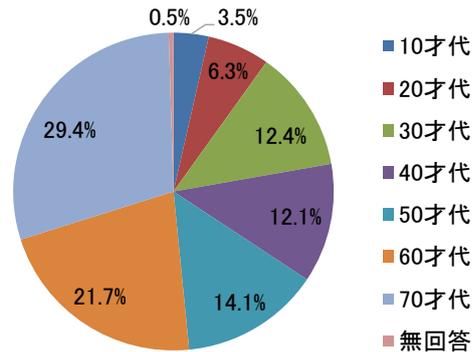
選択肢	件数(件)	構成比(%)
男性	707	42.4%
女性	951	57.1%
無回答	8	0.5%
合計	1,666	100.0%



2) 年代

回答者の年代は「70才代 (29.4%)」が最も多く、次いで「60才代 (21.7%)」と高齢の方が多くなっています。少ないのは「10才代 (3.5%)」、次いで「20才代 (6.3%)」と若い世代が低い結果となっています。

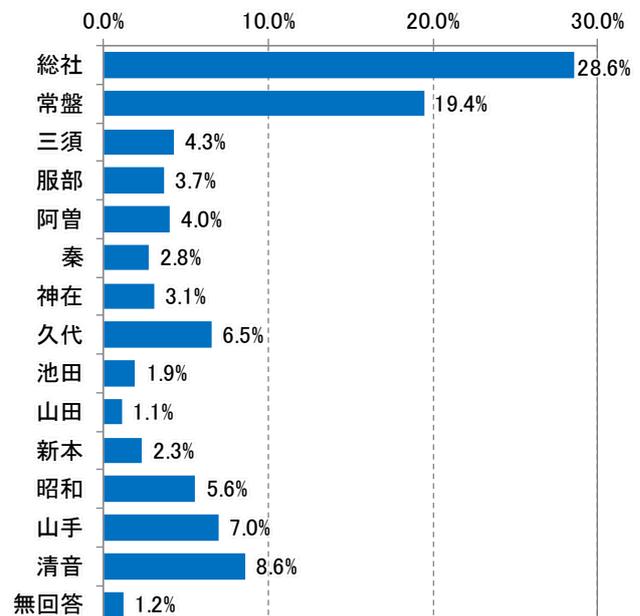
選択肢	件数(件)	構成比(%)
10才代	59	3.5%
20才代	105	6.3%
30才代	206	12.4%
40才代	202	12.1%
50才代	235	14.1%
60才代	361	21.7%
70才代	490	29.4%
無回答	8	0.5%
合計	1,666	100.0%



3) 居住地区

回答者の居住地区は「総社 (28.6%)」が最も多く、次いで「常盤 (19.4%)」となっています。少ないのは「山田 (1.1%)」、次いで「池田 (1.9%)」となっています。

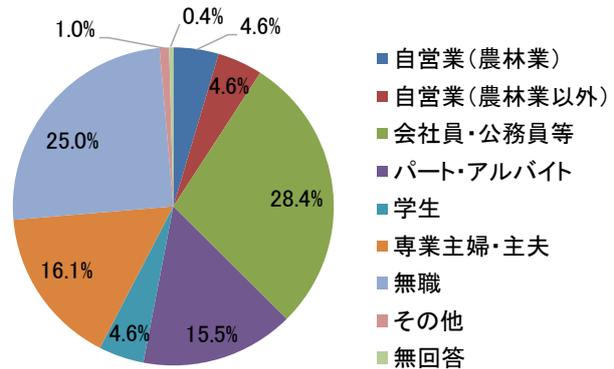
選択肢	件数(件)	構成比(%)
総社	476	28.6%
常盤	324	19.4%
三須	71	4.3%
服部	61	3.7%
阿曾	67	4.0%
秦	46	2.8%
神在	51	3.1%
久代	109	6.5%
池田	32	1.9%
山田	18	1.1%
新本	39	2.3%
昭和	93	5.6%
山手	116	7.0%
清音	143	8.6%
無回答	20	1.2%
合計	1,666	100.0%



4) 職業

回答者の職業は「会社員・公務員等（28.4%）」が最も多く、次いで「無職（25.0%）」、「専業主婦・主夫（16.1%）」となっています。

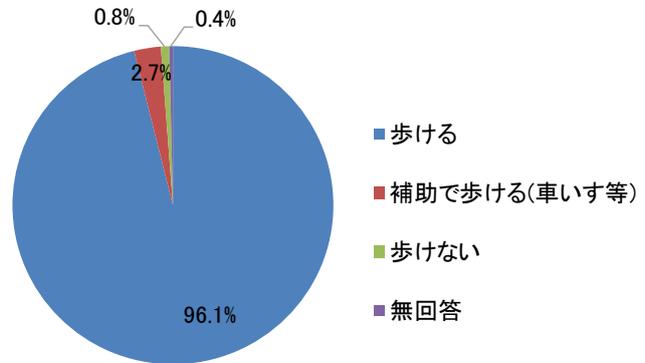
選択肢	件数(件)	構成比(%)
自営業（農林業）	76	4.6%
自営業（農林業以外）	76	4.6%
会社員・公務員等	473	28.4%
パート・アルバイト	258	15.5%
学生	76	4.6%
専業主婦・主夫	268	16.1%
無職	416	25.0%
その他	16	1.0%
無回答	7	0.4%
合計	1,666	100.0%



5) 外出時の歩行可

外出時の歩行可否は「歩ける（96.1%）」が最も多くなっています。

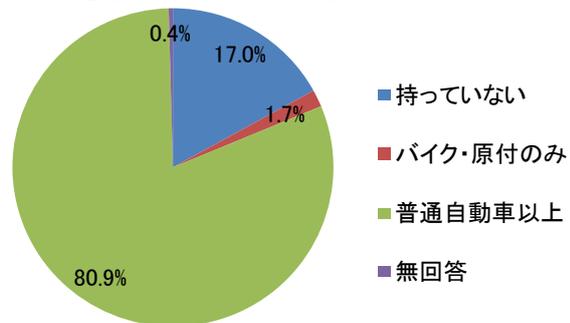
選択肢	件数(件)	構成比(%)
歩ける	1,601	96.1%
補助で歩ける(車いす等)	45	2.7%
歩けない	14	0.8%
無回答	6	0.4%
合計	1,666	100.0%



6) 運転免許の保有

運転免許の保有は「普通自動車以上（80.9%）」が最も多くなっています。

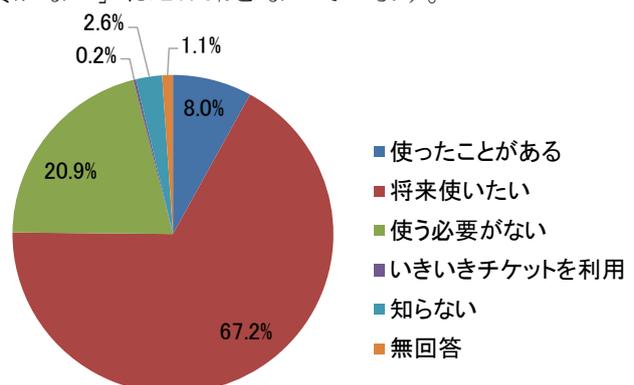
選択肢	件数(件)	構成比(%)
持っていない	283	17.0%
バイク・原付のみ	29	1.7%
普通自動車以上	1,347	80.9%
無回答	7	0.4%
合計	1,666	100.0%



7) 「雪舟くん」の認知度

「雪舟くん」の認知度は「将来使いたい（67.2%）」が最も多く、「使ったことがある（8.0%）」と合わせて約75%を占めています。一方、「使う必要がない」は20.9%となっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
使ったことがある	133	8.0%
将来使いたい	1,119	67.2%
使う必要がない	348	20.9%
いきいきチケットを利用	4	0.2%
知らない	44	2.6%
無回答	18	1.1%
合計	1,666	100.0%

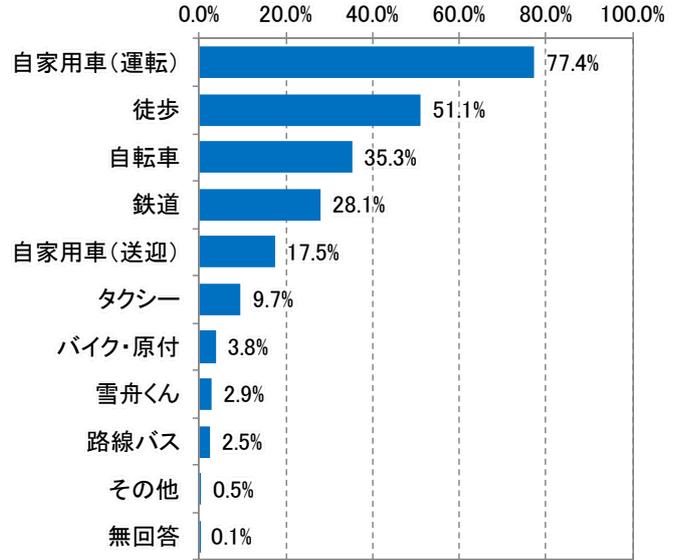


8) 日常の主な移動手段(複数回答)

日常の主な移動手段は「自家用車(運転)(77.4%)」が最も多く、次いで「徒歩(51.1%)」、「自転車(35.3%)」となっています。

回答数：1664票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
徒歩	851	51.1%
自転車	588	35.3%
バイク・原付	64	3.8%
自家用車(運転)	1,288	77.4%
自家用車(送迎)	291	17.5%
タクシー	161	9.7%
雪舟くん	49	2.9%
路線バス	42	2.5%
鉄道	467	28.1%
その他	9	0.5%
無回答	2	0.1%
合計	3,812	229.1%

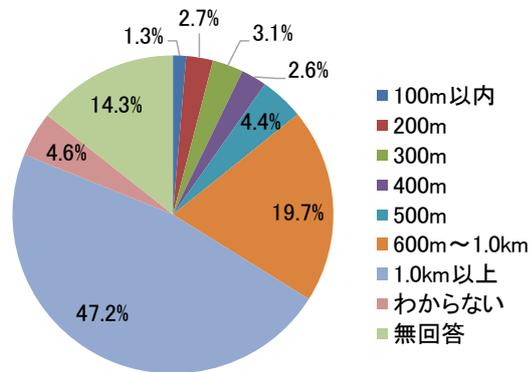


9) 自宅に最も近い「駅」及び「バス停」までの距離とそこまでの主な移動手段

■最寄駅までの距離

最寄駅までの距離は「1.0km以上(47.2%)」が最も多く、次いで「600m~1.0km(19.7%)」となっています。

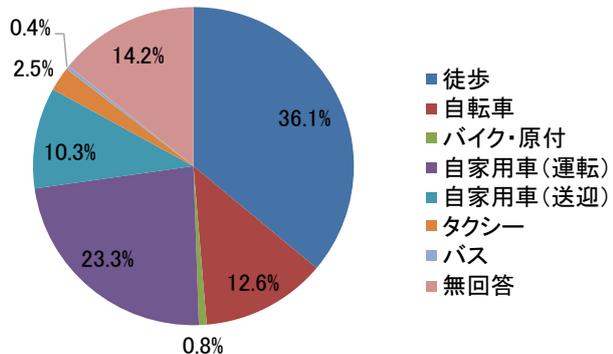
選択肢	件数(件)	構成比(%)
100m以内	22	1.3%
200m	45	2.7%
300m	52	3.1%
400m	43	2.6%
500m	74	4.4%
600m~1.0km	329	19.7%
1.0km以上	787	47.2%
わからない	76	4.6%
無回答	238	14.3%
合計	1,666	100.0%



■最寄駅までの主な移動手段

最寄駅までの主な移動手段は「徒歩(36.1%)」が最も多く、次いで「自家用車(運転)(23.3%)」となっています。

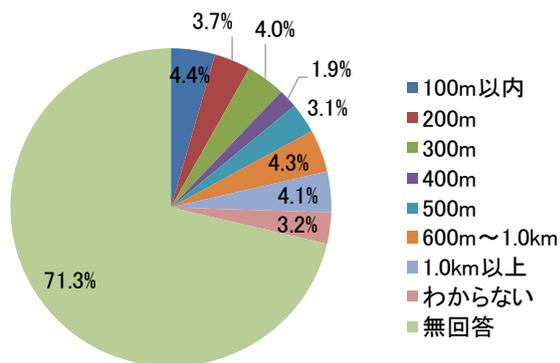
選択肢	件数(件)	構成比(%)
徒歩	601	36.1%
自転車	210	12.6%
バイク・原付	13	0.8%
自家用車(運転)	388	23.3%
自家用車(送迎)	171	10.3%
タクシー	41	2.5%
バス	6	0.4%
無回答	236	14.2%
合計	1,666	100.0%



■最寄バス停までの距離

最寄バス停までの距離は「100m 以内 (4.4%)」が最も多く、次いで「600m～1.0km (4.3%)」となっています。

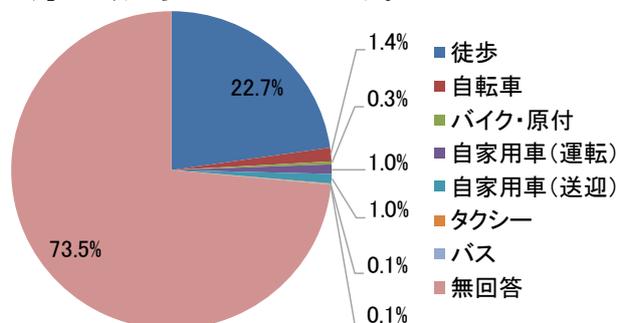
選択肢	件数(件)	構成比(%)
100m以内	74	4.4%
200m	61	3.7%
300m	66	4.0%
400m	32	1.9%
500m	51	3.1%
600m～1.0km	72	4.3%
1.0km以上	69	4.1%
わからない	53	3.2%
無回答	1,188	71.3%
合計	1,666	100.0%



■最寄バス停までの主な移動手段

最寄バス停までの主な移動手段は「徒歩 (22.7%)」が最も多くなっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
徒歩	379	22.7%
自転車	23	1.4%
バイク・原付	5	0.3%
自家用車(運転)	16	1.0%
自家用車(送迎)	16	1.0%
タクシー	1	0.1%
バス	1	0.1%
無回答	1,225	73.5%
合計	1,666	100.0%



(2) 地域公共交通に関する満足度

1) 鉄道の満足度

全質問項目の合計についてみると、鉄道駅までのアクセスが悪い東部地域（2.54pt）、西部地域（2.67pt）において満足度が低くなっており、両地域ともに「自宅からバス停・駅までの距離」の項目においてもっとも満足度が低い結果となっています。

項目別に市全体の結果をみると、最も満足度が低いのが「運行本数（2.50pt）」であり、「バリアフリー化（2.58pt）」、「駐輪場・駐車場の整備（2.60pt）」が続いています。

	東部地域	南部地域	西部地域	北部地域	市全体
路線・ダイヤに関する情報	2.64	2.98	2.81	2.98	2.89
自宅からバス停・駅までの距離	2.17	3.00	2.07	2.71	2.68
バス停・駅から目的地までの距離	2.54	2.94	2.51	2.67	2.78
運行本数	2.31	2.53	2.50	2.73	2.50
運行時間帯（始発時間・終発時間）	2.70	2.86	2.86	3.03	2.84
運賃	2.80	2.93	2.81	2.99	2.89
車内の快適性（混雑度、設備、乗り心地等）	2.79	2.94	2.95	3.16	2.93
公共交通機関との乗継ぎ	2.64	2.88	2.74	2.92	2.82
バリアフリー化	2.46	2.61	2.69	2.48	2.58
バス停・駅周辺の駐輪場・駐車場の整備	2.38	2.66	2.73	2.40	2.60
合計	2.54	2.83	2.67	2.81	2.75

※各項目を5点満点で回答

2) バスの満足度

全質問項目の合計についてみると、東部地域（1.95pt）において満足度が低く、次いで、南部地域（2.12pt）となっており、東部地域ではとくに「運行本数（1.58pt）」及び「路線・ダイヤに関する情報（1.65pt）」の項目において満足度が低い結果となっています。

項目別に市全体の結果をみると、最も満足度が低いのが「運行本数（1.71pt）」であり、「路線・ダイヤに関する情報（1.85pt）」、「運行時間帯（1.91pt）」が続いています。

	東部地域	南部地域	西部地域	北部地域	市全体
路線・ダイヤに関する情報	1.65	1.94	1.73	2.13	1.85
自宅からバス停・駅までの距離	1.98	2.34	2.86	2.99	2.42
バス停・駅から目的地までの距離	2.02	2.26	2.38	2.67	2.26
運行本数	1.58	1.82	1.48	1.90	1.71
運行時間帯（始発時間・終発時間）	1.80	1.99	1.72	2.23	1.91
運賃	2.20	2.26	2.50	2.58	2.32
車内の快適性（混雑度、設備、乗り心地等）	2.38	2.33	2.67	2.96	2.45
公共交通機関との乗継ぎ	1.94	2.15	2.18	2.52	2.14
バリアフリー化	2.10	2.12	2.19	2.43	2.15
バス停・駅周辺の駐輪場・駐車場の整備	1.87	2.05	2.07	2.09	2.02
合計	1.95	2.12	2.17	2.45	2.12

※各項目を5点満点で回答

(3) 日常の移動や地域公共交通の利用状況

1) 最近1年間の目的別の移動状況

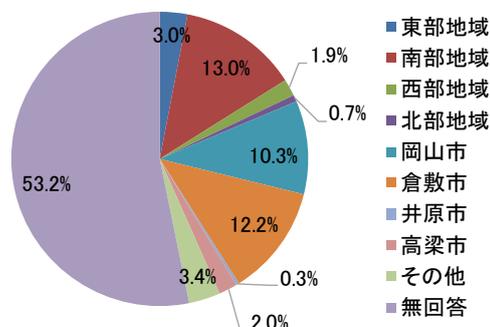
通勤・通学の目的地は「南部地域 (13.0%)」が最も多く、次いで「倉敷市(12.2%)」、「岡山市(10.3%)」となっています。

移動頻度は「ほぼ毎日 (39.8%)」が最も多くなっています。

【①通勤・通学】

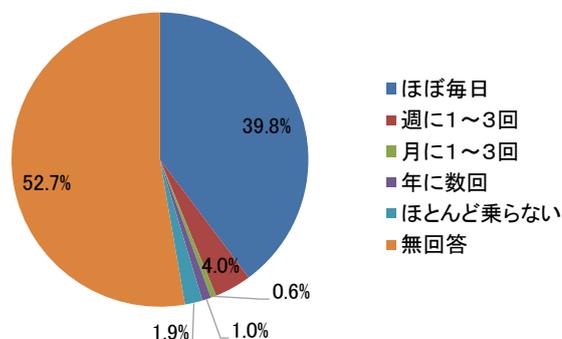
①目的地

選択肢	件数(件)	構成比(%)
東部地域	50	3.0%
南部地域	217	13.0%
西部地域	31	1.9%
北部地域	12	0.7%
岡山市	171	10.3%
倉敷市	203	12.2%
井原市	5	0.3%
高梁市	34	2.0%
その他	57	3.4%
無回答	886	53.2%
合計	1,666	100.0%



②移動頻度

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	663	39.8%
週に1～3回	67	4.0%
月に1～3回	10	0.6%
年に数回	16	1.0%
ほとんど乗らない	32	1.9%
無回答	878	52.7%
合計	1,666	100.0%

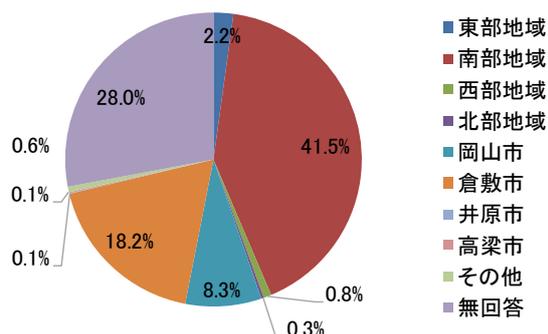


【②買い物・食事】

買い物・食事の目的地は「南部地域 (41.5%)」が最も多く、次いで「倉敷市(18.2%)」、「岡山市(8.3%)」となっています。移動頻度は「週に1～3回 (33.4%)」が最も多く、次いで「月に1～3回 (17.3%)」となっています。

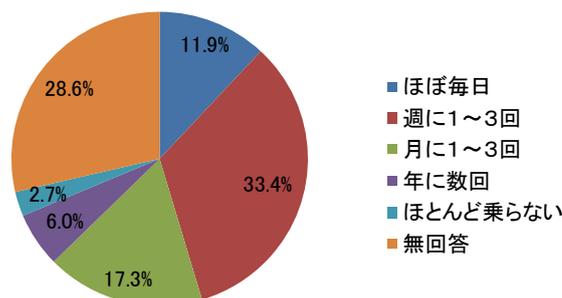
①目的地

選択肢	件数(件)	構成比(%)
東部地域	36	2.2%
南部地域	691	41.5%
西部地域	14	0.8%
北部地域	5	0.3%
岡山市	138	8.3%
倉敷市	303	18.2%
井原市	1	0.1%
高梁市	2	0.1%
その他	10	0.6%
無回答	466	28.0%
合計	1,666	100.0%



②移動頻度

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	199	11.9%
週に1～3回	557	33.4%
月に1～3回	288	17.3%
年に数回	100	6.0%
ほとんど乗らない	45	2.7%
無回答	477	28.6%
合計	1,666	100.0%

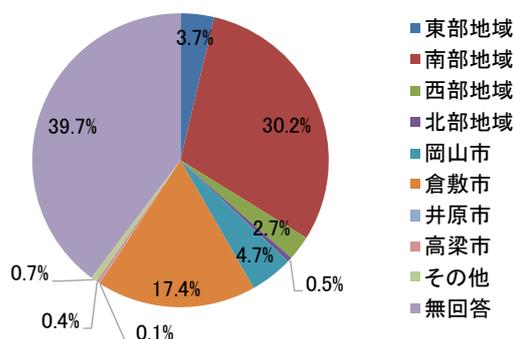


【③通院】

通院の目的地は「南部地域 (30.2%)」が最も多く、次いで「倉敷市(17.4%)」、移動頻度は「年に数回 (26.1%)」が最も多く、次いで「月に1～3回 (24.4%)」となっています。

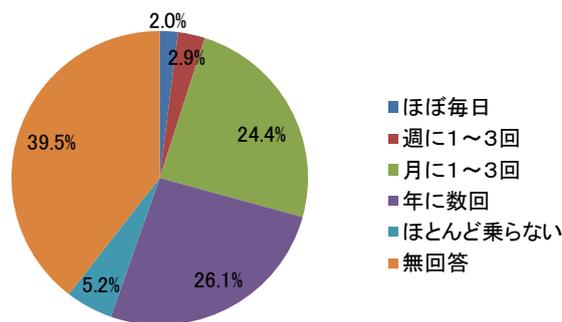
①目的地

選択肢	件数(件)	構成比(%)
東部地域	61	3.7%
南部地域	503	30.2%
西部地域	45	2.7%
北部地域	9	0.5%
岡山市	78	4.7%
倉敷市	290	17.4%
井原市	1	0.1%
高梁市	6	0.4%
その他	11	0.7%
無回答	662	39.7%
合計	1,666	100.0%



②移動頻度

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	33	2.0%
週に1～3回	49	2.9%
月に1～3回	406	24.4%
年に数回	434	26.1%
ほとんど乗らない	86	5.2%
無回答	658	39.5%
合計	1,666	100.0%

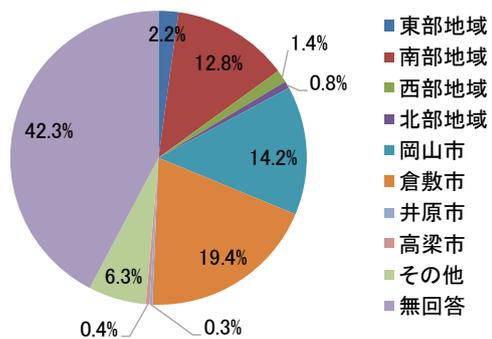


【④趣味・娯楽】

趣味・娯楽の目的地は「倉敷市 (19.4%)」が最も多く、次いで「岡山市(14.2%)」、「南部地域(12.8%)」となっています。移動頻度は「月に1～3回 (24.1%)」が最も多く、次いで「年に数回 (15.4%)」となっています。

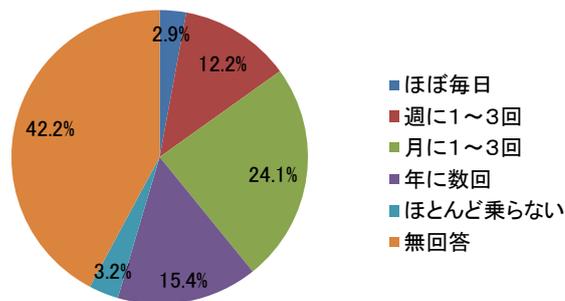
①目的地

選択肢	件数(件)	構成比(%)
東部地域	36	2.2%
南部地域	213	12.8%
西部地域	23	1.4%
北部地域	13	0.8%
岡山市	236	14.2%
倉敷市	323	19.4%
井原市	5	0.3%
高梁市	7	0.4%
その他	105	6.3%
無回答	705	42.3%
合計	1,666	100.0%



②移動頻度

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	48	2.9%
週に1～3回	203	12.2%
月に1～3回	402	24.1%
年に数回	256	15.4%
ほとんど乗らない	54	3.2%
無回答	703	42.2%
合計	1,666	100.0%



2) バス・鉄道などの利用回数及び利用しない理由

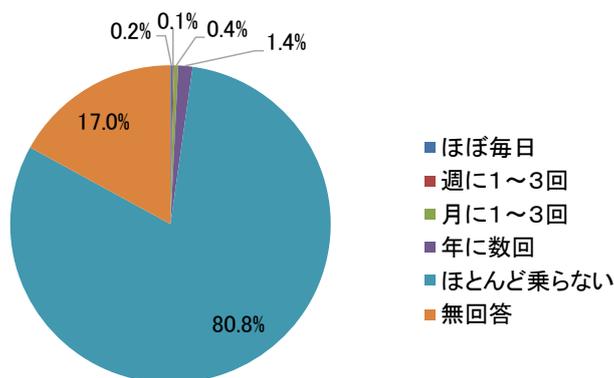
【①路線バス】

■利用回数

路線バスの利用回数は「ほとんど乗らない (80.8%)」が最も多くなっています。

①路線バス

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	4	0.2%
週に1～3回	2	0.1%
月に1～3回	7	0.4%
年に数回	24	1.4%
ほとんど乗らない	1,346	80.8%
無回答	283	17.0%
合計	1,666	100.0%



前問で「年に数回」＋「ほとんど乗らない」と回答された方のうち

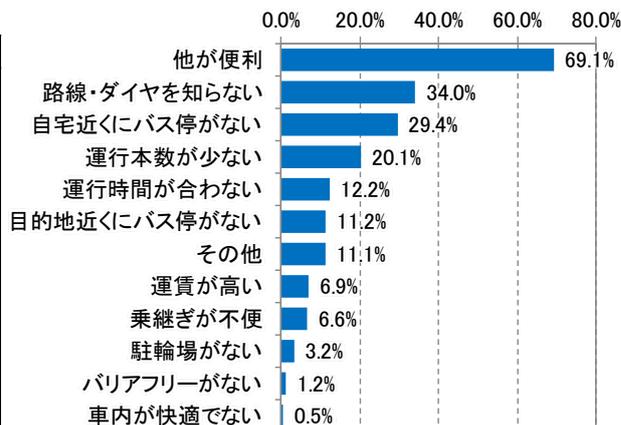
■利用しない理由

利用しない理由として最も多かったのは「他が便利 (69.1%)」、次いで「路線・ダイヤを知らない (34.0%)」となっています。

①路線バス

回答数：1370票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
路線・ダイヤを知らない	466	34.0%
自宅近くにバス停がない	403	29.4%
目的地近くにバス停がない	154	11.2%
運行本数が少ない	276	20.1%
運行時間が合わない	167	12.2%
運賃が高い	95	6.9%
車内が快適でない	7	0.5%
乗継ぎが不便	91	6.6%
バリアフリーがない	16	1.2%
駐輪場がない	44	3.2%
他が便利	947	69.1%
その他	152	11.1%
合計	2,818	205.7%



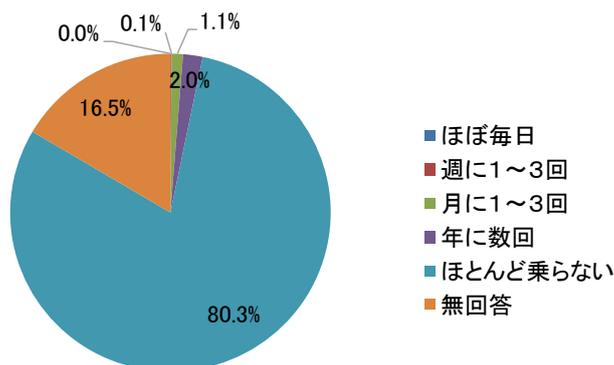
【②雪舟くん】

■利用回数

「雪舟くん」の利用回数は「ほとんど乗らない（80.3%）」が最も多くなっています。

②雪舟くん（デマンド交通）

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	0	0.0%
週に1～3回	2	0.1%
月に1～3回	19	1.1%
年に数回	33	2.0%
ほとんど乗らない	1,337	80.3%
無回答	275	16.5%
合計	1,666	100.0%



前問で「年に数回」＋「ほとんど乗らない」と回答された方のうち

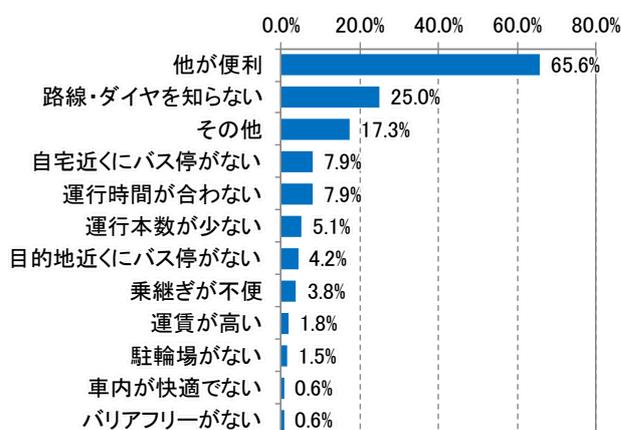
■利用しない理由

利用しない理由として最も多かったのは「他が便利（65.6%）」、次いで「路線・ダイヤを知らない（25.0%）」となっています。

②雪舟くん（デマンド交通）

回答数：1370票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
路線・ダイヤを知らない	342	25.0%
自宅近くにバス停がない	108	7.9%
目的地近くにバス停がない	57	4.2%
運行本数が少ない	70	5.1%
運行時間が合わない	108	7.9%
運賃が高い	24	1.8%
車内が快適でない	8	0.6%
乗継ぎが不便	52	3.8%
バリアフリーがない	8	0.6%
駐輪場がない	20	1.5%
他が便利	899	65.6%
その他	237	17.3%
合計	1,933	141.1%



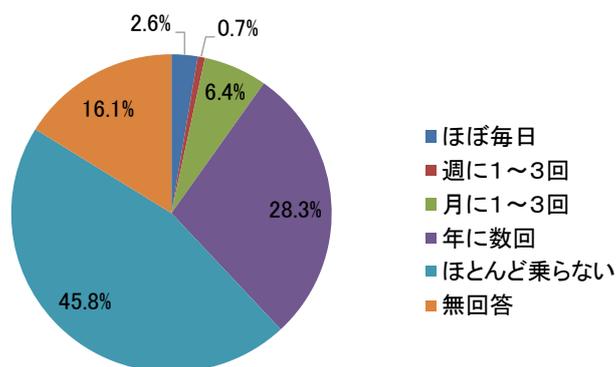
【③JR 桃太郎線】

■利用回数

JR 桃太郎線の利用回数は「ほとんど乗らない (45.8%)」が最も多く、次いで「年に数回 (28.3%)」となっています。

③JR桃太郎線

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	44	2.6%
週に1～3回	12	0.7%
月に1～3回	107	6.4%
年に数回	471	28.3%
ほとんど乗らない	763	45.8%
無回答	269	16.1%
合計	1,666	100.0%



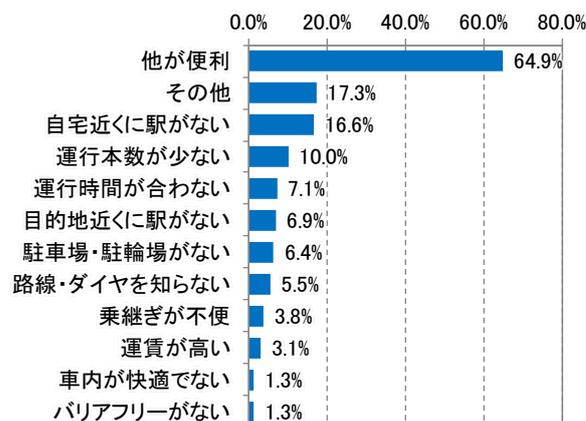
前問で「年に数回」+「ほとんど乗らない」と回答された方のうち

■利用しない理由

利用しない理由として最も多かったのは「他が便利 (64.9%)」、次いで「自宅近くに駅がない (16.6%)」となっています。

③JR桃太郎線 回答数：1234票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
路線・ダイヤを知らない	68	5.5%
自宅近くに駅がない	205	16.6%
目的地近くに駅がない	85	6.9%
運行本数が少ない	124	10.0%
運行時間が合わない	88	7.1%
運賃が高い	38	3.1%
車内が快適でない	16	1.3%
乗継ぎが不便	47	3.8%
バリアフリーがない	16	1.3%
駐車場・駐輪場がない	79	6.4%
他が便利	801	64.9%
その他	213	17.3%
合計	1,780	144.2%



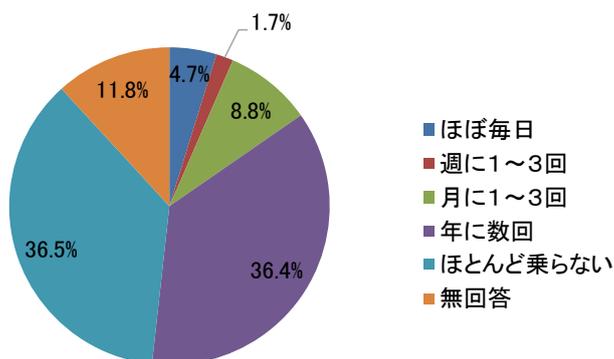
【④JR 伯備線】

■利用回数

JR 伯備線の利用回数は「ほとんど乗らない (36.5%)」が最も多く、次いで「年に数回 (36.4%)」となっています。

④JR伯備線

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	79	4.7%
週に1～3回	29	1.7%
月に1～3回	147	8.8%
年に数回	607	36.4%
ほとんど乗らない	608	36.5%
無回答	196	11.8%
合計	1,666	100.0%



前問で「年に数回」+「ほとんど乗らない」と回答された方のうち

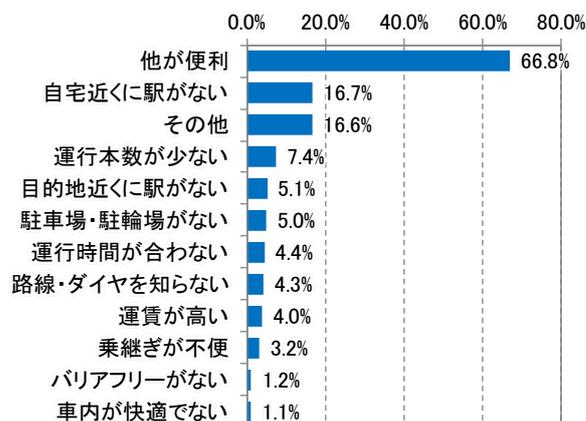
■利用しない理由

利用しない理由として最も多かったのは「他が便利 (66.8%)」、次いで「自宅近くに駅がない (16.7%)」となっています。

④JR伯備線

回答数：1215票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
路線・ダイヤを知らない	52	4.3%
自宅近くに駅がない	203	16.7%
目的地近くに駅がない	62	5.1%
運行本数が少ない	90	7.4%
運行時間が合わない	54	4.4%
運賃が高い	48	4.0%
車内が快適でない	13	1.1%
乗継ぎが不便	39	3.2%
バリアフリーがない	14	1.2%
駐車場・駐輪場がない	61	5.0%
他が便利	812	66.8%
その他	202	16.6%
合計	1,650	135.8%



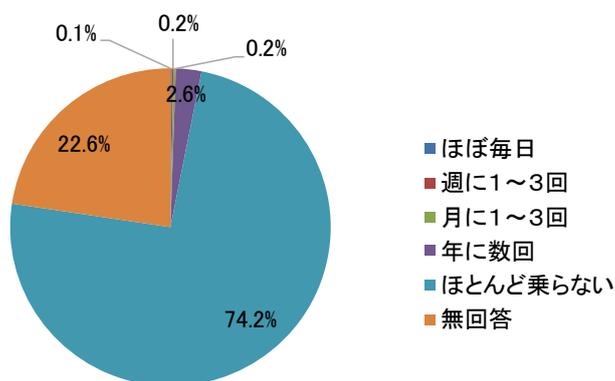
【⑤井原鉄道井原線】

■利用回数

井原鉄道井原線の利用回数は「ほとんど乗らない(74.2%)」が最も多く、次いで「年に数回(2.6%)」となっています。

⑤井原鉄道井原線

選択肢	件数(件)	構成比(%)
ほぼ毎日	2	0.1%
週に1～3回	3	0.2%
月に1～3回	4	0.2%
年に数回	43	2.6%
ほとんど乗らない	1,237	74.2%
無回答	377	22.6%
合計	1,666	100.0%



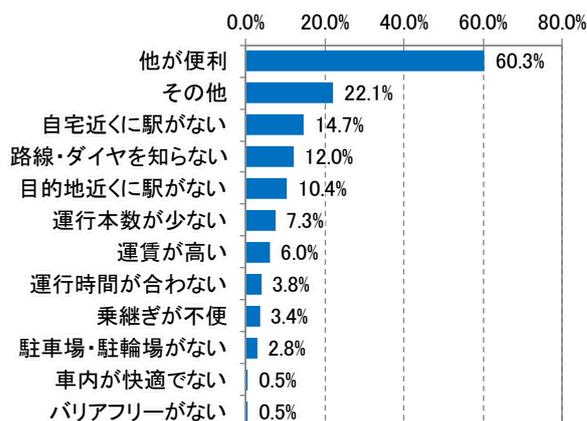
前問で「年に数回」＋「ほとんど乗らない」と回答された方のうち

■利用しない理由

利用しない理由として最も多かったのは「他が便利(60.3%)」、次いで「自宅近くに駅がない(14.7%)」となっています。

⑤井原鉄道井原線 回答数：1280票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
路線・ダイヤを知らない	154	12.0%
自宅近くに駅がない	188	14.7%
目的地近くに駅がない	133	10.4%
運行本数が少ない	94	7.3%
運行時間が合わない	49	3.8%
運賃が高い	77	6.0%
車内が快適でない	7	0.5%
乗継ぎが不便	44	3.4%
バリアフリーがない	7	0.5%
駐車場・駐輪場がない	36	2.8%
他が便利	772	60.3%
その他	283	22.1%
合計	1,844	144.1%

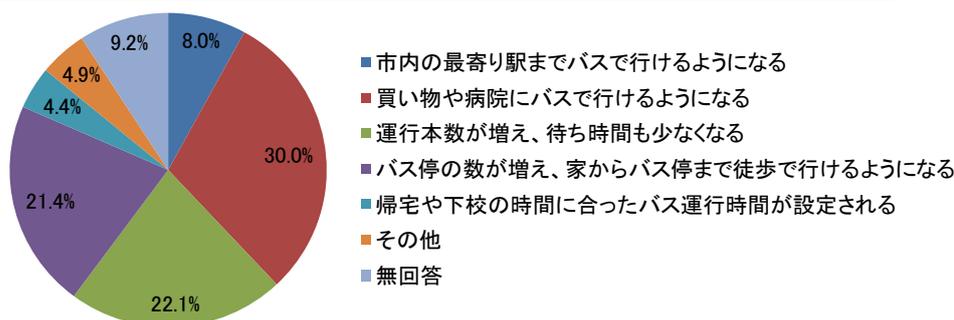


(4) 将来における地域公共交通の利用意向等

1) 「バス」利用の条件

バス利用の条件は「買い物や病院にバスで行けるようになる (30.0%)」が最も多く、次いで「運行本数が増え、待ち時間も少なくなる (22.1%)」となっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
市内の最寄り駅までバスで行けるようになる	133	8.0%
買い物や病院にバスで行けるようになる	500	30.0%
運行本数が増え、待ち時間も少なくなる	369	22.1%
バス停の数が増え、家からバス停まで徒歩で行けるようになる	357	21.4%
帰宅や下校の時間に合ったバス運行時間が設定される	73	4.4%
その他	81	4.9%
無回答	153	9.2%
合計	1,666	100.0%

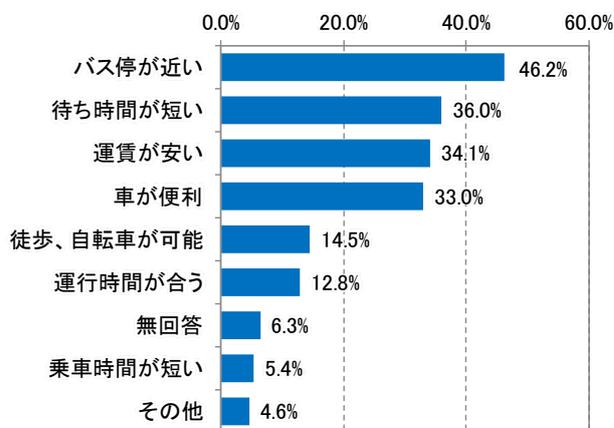


2) 自宅の最寄り駅までバスが運行することになった場合の「バス」利用の条件(複数回答)

自宅の最寄り駅までバスが運行することになった場合のバスの利用条件は「バス停が近い (46.2%)」が最も多く、次いで「待ち時間が短い(36.0%)」「運賃が安い (34.1%)」となっています。

回答数：1567票

選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
バス停が近い	724	46.2%
待ち時間が短い	564	36.0%
乗車時間が短い	84	5.4%
運賃が安い	534	34.1%
運行時間が合う	201	12.8%
車が便利	517	33.0%
徒歩、自転車が可能	227	14.5%
その他	72	4.6%
無回答	99	6.3%
合計	3,022	192.9%

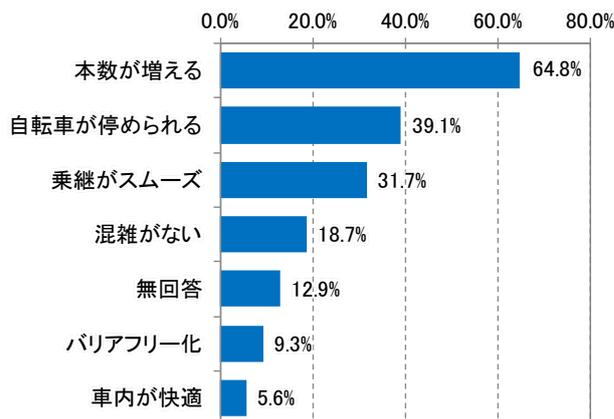


3) 「鉄道」利用の条件(複数回答:2つまで)

鉄道利用の条件は「本数が増える (64.8%)」が最も多く、次いで「自転車が止められる (39.1%)」、「乗継がスムーズ (31.7%)」となっています。

回答数：1475票

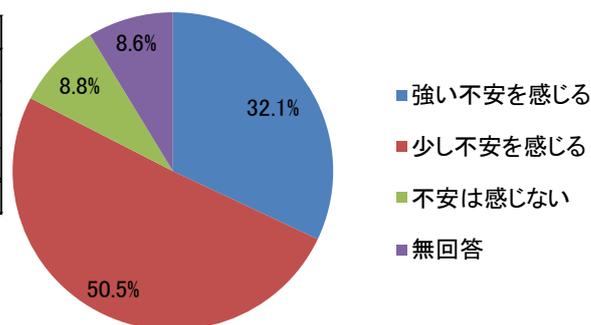
選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
本数が増える	956	64.8%
乗継がスムーズ	467	31.7%
車内が快適	83	5.6%
混雑がない	276	18.7%
自転車が止められる	577	39.1%
バリアフリー化	137	9.3%
無回答	191	12.9%
合計	2,687	182.2%



4) 高齢になった際の移動に関する不安の有無

高齢になった際の移動に関しては、「少し不安を感じる (50.5%)」が最も多く、次いで「強い不安を感じる (32.1%)」となっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
強い不安を感じる	534	32.1%
少し不安を感じる	842	50.5%
不安は感じない	146	8.8%
無回答	144	8.6%
合計	1,666	100.0%

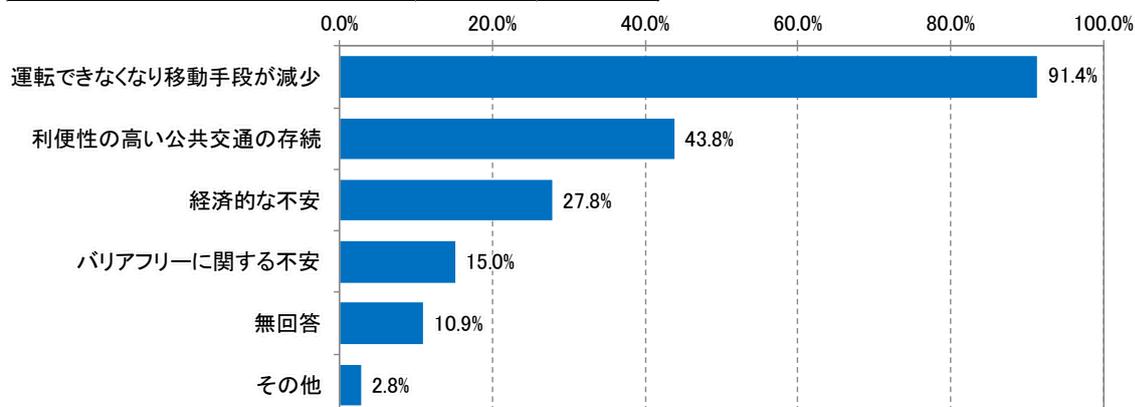


4) で「強い不安を感じる」+「少し不安を感じる」と回答された方のうち【移動に関する不安の理由 (複数回答)】

移動に関する不安の理由として、「運転できなくなり移動手段が減少 (91.4%)」が最も多く、次いで「利便性の高い公共交通の存続 (43.8%)」となっています。

回答数：1376票

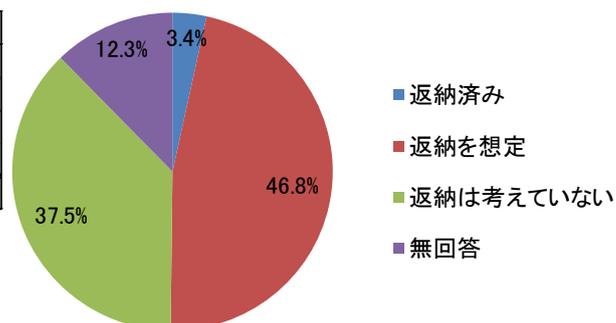
選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
利便性の高い公共交通の存続	602	43.8%
バリアフリーに関する不安	207	15.0%
運転できなくなり移動手段が減少	1,257	91.4%
経済的な不安	382	27.8%
その他	38	2.8%
無回答	150	10.9%
合計	2,636	191.6%



5) 免許返納の有無及び意思

免許返納の有無及び意思は、「返納を想定 (46.8%)」が最も多く、次いで「返納は考えていない (37.5%)」となっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
返納済み	57	3.4%
返納を想定	779	46.8%
返納は考えていない	625	37.5%
無回答	205	12.3%
合計	1,666	100.0%



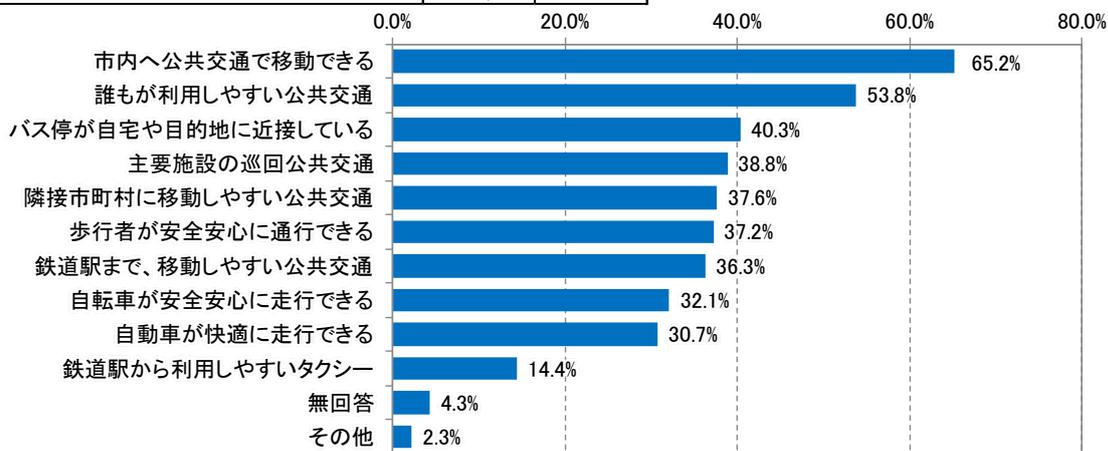
(5) 地域公共交通に関する意見

1) 優先すべき総社市の「交通の将来像」(複数回答)

優先すべき総社市の「交通の将来像」は、「市内へ公共交通で移動できる (65.2%)」が最も多く、次いで「誰もが利用しやすい公共交通 (53.8%)」となっています。

回答数：1597票

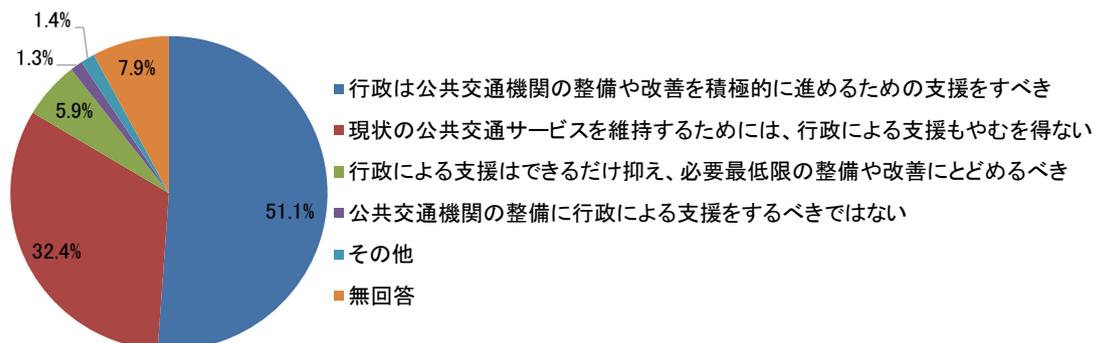
選択肢	件数(件)	回答構成比(%)
市内へ公共交通で移動できる	1,041	65.2%
隣接市町村に移動しやすい公共交通	601	37.6%
主要施設の巡回公共交通	620	38.8%
誰もが利用しやすい公共交通	859	53.8%
バス停が自宅や目的地に近接している	644	40.3%
鉄道駅から利用しやすいタクシー	230	14.4%
鉄道駅まで、移動しやすい公共交通	579	36.3%
自動車が快適に走行できる	491	30.7%
自転車が安全安心に走行できる	513	32.1%
歩行者が安全安心に通行できる	594	37.2%
その他	36	2.3%
無回答	69	4.3%
合計	6,277	393.0%



2) 地域公共交通サービスの維持のための行政支援

地域公共交通サービスの維持に必要な行政支援は、「行政は公共交通機関の整備や改善を積極的に進めるための支援をすべき (51.1%)」が最も多く、次いで「現状の公共交通サービスを維持するためには、行政による支援もやむを得ない (32.4%)」となっています。

選択肢	件数(件)	構成比(%)
行政は公共交通機関の整備や改善を積極的に進めるための支援をすべき	852	51.1%
現状の公共交通サービスを維持するためには、行政による支援もやむを得ない	540	32.4%
行政による支援はできるだけ抑え、必要最低限の整備や改善にとどめるべき	98	5.9%
公共交通機関の整備に行政による支援をするべきではない	21	1.3%
その他	24	1.4%
無回答	131	7.9%
合計	1,666	100.0%



6. 総社市総合計画策定における市民アンケート調査結果

※一部抜粋

6-1. 調査概要

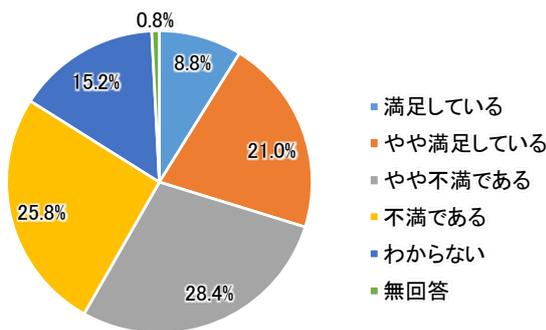
- 調査時期：平成26年8月
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 配布枚数：2,000票
- 回収率：41.5%

6-2. 調査結果（一部抜粋）

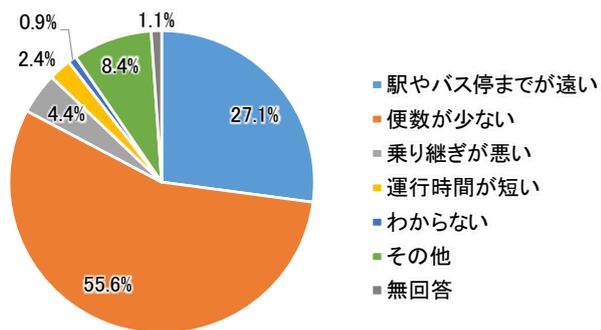
(1) 現在の公共交通機関（鉄道・バス）に対する満足度

「不満である（25.8%）」、「やや不満である（28.4%）」と回答した方が5割以上を占めています。不満に思う理由としては、「便数が少ない（55.6%）」、「駅やバス停までが遠い（27.1%）」の2つが全体の8割以上を占めています。

【現在の公共交通の満足度】



【公共交通の不満足理由】

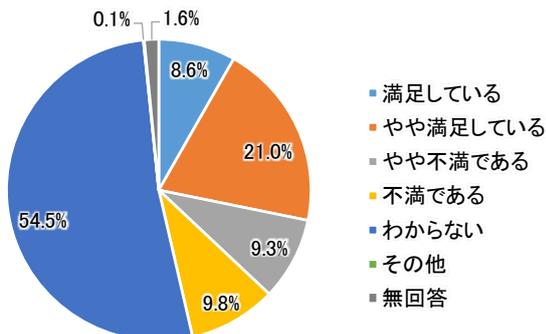


(2) 総社市新生活交通「雪舟くん」の満足度

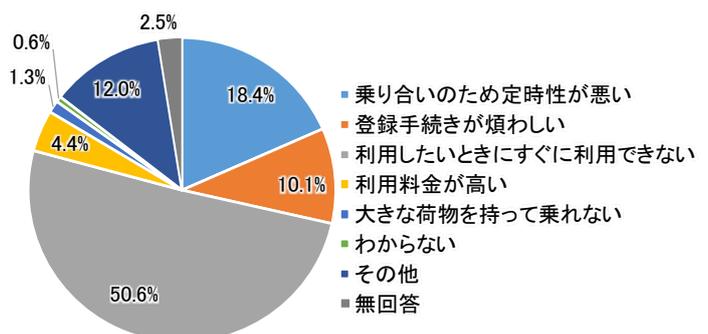
雪舟くんの満足度については「わからない」という回答が54.5%を占め、「不満である（9.8%）」、「やや不満である（9.3%）」と回答した方は全体の2割程度です。

不満に思う理由としては、「利用したいときにすぐに利用できない（50.6%）」、「乗り合いのため定時性が悪い（18.4%）」、「登録手続きが煩わしい（10.1%）」等の理由が挙げられています。

【雪舟くんの満足度】



【雪舟くんの不満足理由】



7. 総社市の今後の都市づくりに関するアンケート調査

※一部抜粋

7-1. 調査概要

- 調査時期：平成 29 年 3 月
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 配布枚数：2,000 票
- 回収率：36.3%

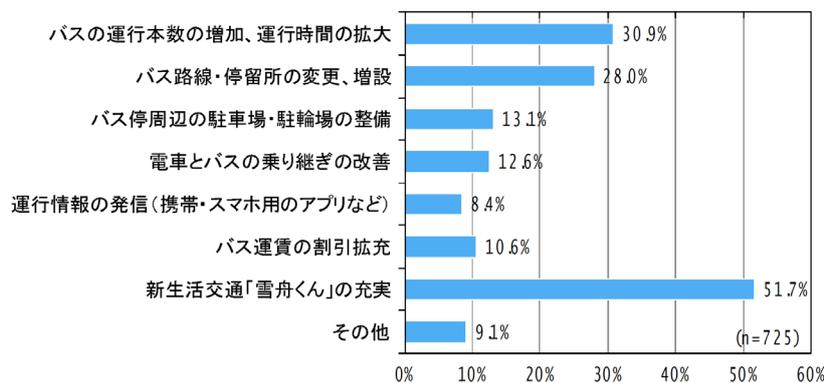
7-2. 調査結果（一部抜粋）

(1) 今後の公共交通の改善に対する意向

今後の公共交通の改善に対する意向としては「新生活交通「雪舟くん」の充実（51.7%）」が5割以上を占めており、特に50歳以上の年代において多く見られます。

40歳代以下の年代では、「バスの運行本数の増加、運行時間の拡大（42.3%）」、「バス路線・停留所の変更・増設（35.9%）」、「新生活交通「雪舟くん」の充実（35.2%）」が上位3位となっており、「バス停周辺の駐車場・駐輪場の整備（19.6%）」を望む声も多く挙がっています。

【公共交通の改善内容】



【公共交通の改善内容（年代別）】

