

第3章 地域公共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】

区分	視点	総社市の現況	市民ニーズ	地域公共交通をめぐる課題
地域特性	人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27 年における本市の人口は約 6.7 万人と県内 4 番目の人口規模を誇り、また平成 22～27 年の人口増加率は約 1%と岡山市に次いで県内第 2 位となっている。 ● しかし、将来人口推計では、令和 2 年以降人口が減少し、令和 27 年には約 6.3 万人になると予想されている。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
	高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27 年における高齢化率は 27.5%と県内平均を下回るものの、高齢化率は継続して上昇しており、令和 27 年には 32.7%(約 3 人に 1 人)になると予想されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 80%を超える方が高齢になった際の移動に不安を感じている。 ● 免許返納の有無では、「返納済」が 3.4%、将来的に「返納を想定」が 46.8%と 5 割近い方が返納を考えており、そのうち 9 割の方が 70 歳以上で返納を想定している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
	都市施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市施設が集中する拠点エリアへのアクセス性向上と中心部における回遊性向上を図る必要がある。 ● 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。
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内には鬼ノ城や備中国分寺、井山宝福寺など見所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。 ● 総社市と岡山市を結ぶ全長 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。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

表 地域公共交通をめぐる課題【道路・交通特性 (1/2)】

区分	視点	総社市の現況	市民ニーズ	地域公共交通をめぐる課題
道路・交通特性	道路	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西方向の路線に比べ、南北方向の路線が脆弱である。 ● 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。 ● 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。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 南北方向の路線の整備促進が必要である(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)。 ● 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、中央井手本線、元町井手本線、真壁支線 3156 号道等)。 ● 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。
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 桃太郎線、JR 伯備線の運行本数は、それぞれ片道 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。 ● 路線バスが脆弱なため、駅へのアクセス性が低い。 ● 駅乗降客数の推移をみると、総社駅、東総社駅では増加傾向、その他の駅では概ね横ばい傾向である。 ● 自動車の保有台数は増加傾向にあり、岡山県地球温暖化防止行動計画によると、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 2 年度に比べ、平成 25 年度では 30 万トン増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道では、「運行本数」、「バリアフリー化」、「駅周辺の駐輪場・駐車場」の順で満足度が低い。 ● 鉄道の利用条件としては、「本数が増える(64.8%)」が最も多く、「自転車が止められる(39.1%)」、「乗継がスムーズ(31.7%)」が続いている。 ● JR 桃太郎線 LRT 化による運行本数の増は、踏切によるまちの分断を招くことが危惧される。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、駐輪場・駐車場整備など、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、低炭素社会を実現する必要がある。 ● 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。 ● JR 桃太郎線の利便性向上を図るため、LRT 化の協議を推進するが、運行本数の増により、踏切によるまちの分断が予想されるため、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必要がある。 ● 桃太郎線は、総社市と岡山市を結んでいる鉄道であり、LRT 化にあたっては、双方で連携して取り組んでいく必要がある。

表 地域公共交通をめぐる課題【道路・交通特性 (2/2)】

区分	視点	総社市の現況	市民ニーズ	地域公共交通をめぐる課題
道路・交通特性	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内には 7 路線のバスが運行していたが、平成 30 年 9 月から「吉備津神社参道口・大井線」が一時休止となっている。 ● 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。 ● 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。 ● 清音駅は約 5 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。 ● 1 日あたりの運行本数はいずれの路線も片道 5 本以下、特に美袋駅発着の 2 路線では片道 1 本と非常に少ない。 ● バス利用者数は、全路線合計では横ばい傾向だが、美袋駅発着の美袋交通で減少が著しく、5 年間で約 75%減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常の移動手段として路線バスを利用している割合は 2.5%と低い。 ● バスの満足度では、「運行本数」、「路線・ダイヤに関する情報」、「運行時間帯」の順で満足度が低い。 ● 時間に正確な定時型路線が欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 清音駅や服部駅への未接続、運行本数の少なさ等の問題があり、特に美袋駅接続路線で利用者数が大きく減少していることから、「雪舟くん」と連携しつつ、市内中心部及び鉄道駅へのアクセス性向上に向けた公共交通の導入を検討する必要がある。 ● 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に向けた定時型路線の整備を検討する必要がある。 ● 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。 ● 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。
	雪舟くん	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 利用者数は約 210 人/日であり、近年は横ばいで推移している。 ● 12 時台～14 時台の利用者数が少なく、特に 13 時台の利用者数は平均の半数程度に留まる。 ● 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。 ● 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。 ● 雪舟くんの実利用率は、昭和エリアで約 12%、池田エリアで約 10%、西部エリアで約 7%、東部エリアで約 5%となっている。 ● エリア間を移動する利用者の割合が 1%と非常に少ない。 ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常の移動手段として「雪舟くん」を利用している割合は 2.9%と低い。 ● 不満足の原因として、「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%)」等の声が挙がっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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。 ● 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。 ● 男性及び 60 歳未満の人の利用促進を図る必要がある。 ● 実利用率の低いエリアにおける利用実態を調査し、利用促進を図る必要がある。 ● そもそもエリア間移動のニーズがないのか、それとも共通エリアで乗り換える現行の乗り継ぎ方法が面倒なのか不明なため、エリア間移動に関する住民ニーズを把握する必要がある。 ● 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。

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	市民ニーズ	地域公共交通をめぐる課題
移動特性	移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 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・西部地域間の移動が多い。 ● 市外との流動では、西部・南部・東部地域と岡山市・倉敷市間の流動が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 目的別の目的地は、「通勤・通学」、「買物・食事」、「通院」では1位南部地域、2位倉敷市、3位岡山市の順であり、「趣味・娯楽」では1位倉敷市、2位岡山市、3位南部地域の順である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
	外出状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 外出率は全ての地域において休日の方が平日よりも2～3割程度低く、特に休日の「北東部地域(31%)」、「北西部地域(47%)」で低い。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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。
		—	<ul style="list-style-type: none"> ● 第3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(13.2%)」、「気軽に利用できる移動手段が少ない(10.7%)」、「電車・バスなどの乗り降りがたいへん(10.0%)」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7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、在宅で暮らし続けるためには、「必要時に利用できる移動サービス(交通手段)」への要望が39.8%と高い状況となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。