

## 4) 総社市の特徴

### ① 人口分布

- ・総社-岡山都市軸は、人口が多く、高齢化率は20%を超える。

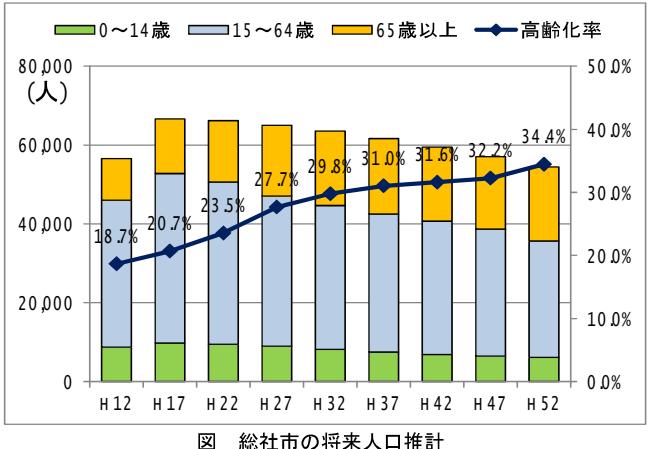
	人口 (人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	高齢化率 (%)
①総社-岡山都市軸	41,793	498	21.5%
②総社-倉敷都市軸	9,984	799	23.3%
③総社-高梁都市軸	13,844	120	29.3%
総社市合計	65,621	1,417	23.5%

※平成22年国勢調査より方面別のエリアを設定し、各種指標を算出  
図 都市軸別の人団、人口密度、高齢化率

### <将来人口>

- ・総社市の将来人口は、平成17年をピークに減少傾向に転じており、今後も人口の減少、高齢化率も増加が予測されている。

※出所：国立社会保障・人口問題研究所資料



### ② 土地利用

- ・市内全域として市街化調整区域が多くなっている。

	市街化区域面積	市街化調整区域面積	市街化調整区域の割合
①総社-岡山都市軸	7	76	91.8%
②総社-倉敷都市軸	2	11	84.9%
③総社-高梁都市軸	1	50	98.2%
総社市合計	10	137	93.5%

※平成23年度時点、単位は平方キロメートル

図 都市軸別の区域面積と割合

### ③ 施設立地

- ・総社-岡山都市軸には、買い物、公共施設、医療施設が集中している。

	従業者数 (人)	買い物施設 (箇所)	公共施設 (箇所)	医療施設 (箇所)
①総社-岡山都市軸	19,579	8	63	55
②総社-倉敷都市軸	1,454	0	13	7
③総社-高梁都市軸	4,514	2	33	10
総社市合計	25,547	10	109	72

※公共施設は平成18年、医療施設は平成22年、買い物施設は平成25年時点

図 都市軸別の従業者数、買い物施設、公共施設、医療施設

### ④ 観光資源

- ・吉備路を擁する総社-岡山都市軸に観光施設が集中している。

	主要観光施設数(箇所)	観光入込数(千人/年)
①総社-岡山都市軸	12	553
②総社-倉敷都市軸	2	92
③総社-高梁都市軸	1	46
総社市合計	15	691

※観光入込数は岡山県統計書(2013年度)より

図 都市軸別の観光施設数と観光入込数

### ⑤ 交通網・サービス

- ・総社-岡山都市軸は、鉄道・バスを合わせた運行本数が最も少ない。

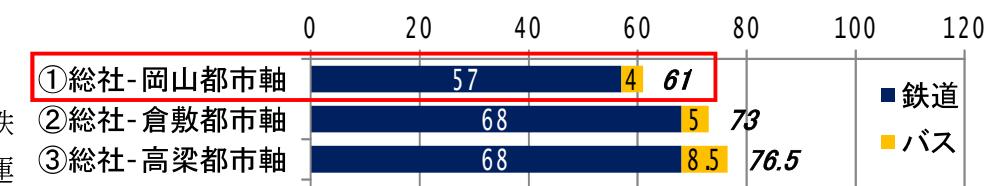


図 都市別の鉄道・バスの運行本数(本/日)

### ⑥ 交通実態

- ・どの軸においても、自動車による移動が主となっている。

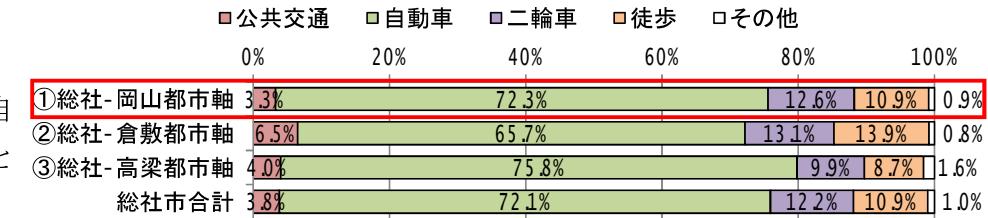


図 都市軸別の交通手段分担率(H24PT調査より)

総社-岡山都市軸の各種評価軸から得られた現状

- 総社市のなかでは、人口密度、高齢化率が比較的高い。
- 施設立地、観光施設が非常に多く、観光客数も集中している。
- 鉄道本数、バスの本数共に少なく、公共交通の分担率も低い。

## 第2章 吉備線沿線の現状と課題

## ①人口分布

- ・吉備線の駅周辺だけでなく地域全体に広く人口が分散。
  - ・沿線の高齢化率が 20% を超えている（3、4 ページ参照）。
  - ・将来の人口は今後減少していくことが予想されている（3、4 ページ参照）。

⇒沿線に人口を集約させたまちの形成が必要。



### ③施設立地

- ・施設が分散して立地。一般国道 180 号沿道だけでなく周辺部にも業務機能が分散している。  
**⇒駅等の拠点周辺への施設誘導が必要。**



## ②土地利用

- ・岡山市、総社市の両市において、吉備線沿線に市街化区域、市街化調整区域の両方があり、市街化調整区域においても人口増加のエリアが見られる。

⇒土地利用の適正な規制と誘導が必要。



④觀光資源

- ・岡山市、総社市を代表する観光エリアである吉備路は観光施設が点在しているがアクセスがしにくい。  
**⇒観光拠点への交通アクセスの充実をさせ、観光資源を活かすことが必要。**



## ⑤交通網・サービス

### <吉備線沿線の公共交通ネットワーク（鉄道・バス）>

- 吉備線は岡山駅から総社駅まで運行しており、岡山市の一宮・高松方面、総社市の総社・岡山都市軸の基幹的な路線として機能している。
- 吉備線と並行したバス路線があるが、吉備線までの便数が少ない。

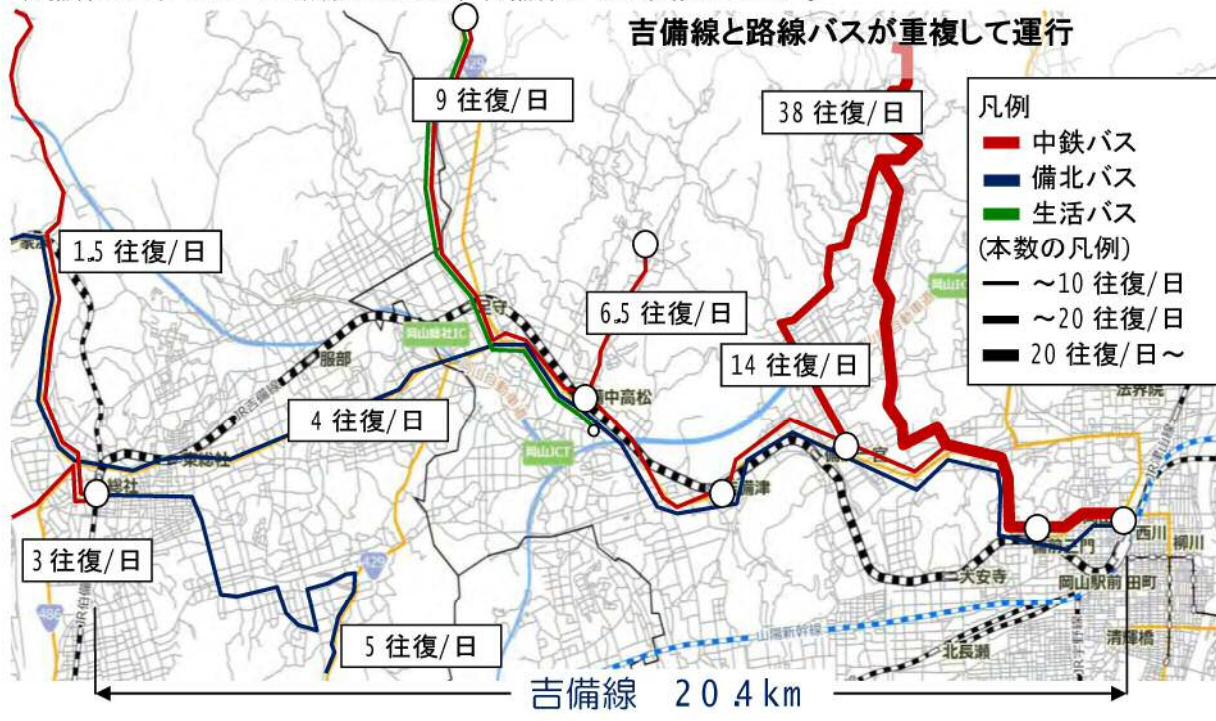
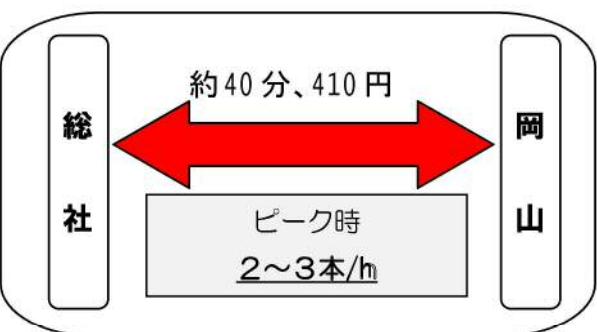


図 吉備線沿線の公共交通ネットワーク

### <吉備線の運行状況>

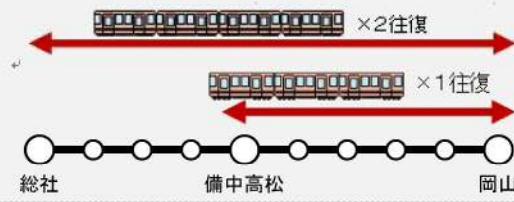
#### 運行本数（1日あたり）

路線	上り	下り
吉備線	総社→岡山 28本	総社←岡山 29本
	備中高松→岡山 4本	備中高松←岡山 4本



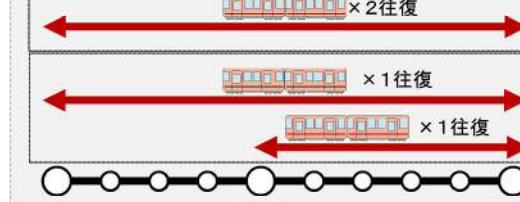
#### ■ピーカ時

- 岡山～総社間は2往復/時
- 岡山～備中高松間は1往復/時
- ピーカ時の需要に合わせて3もしくは4両編成で運行
- 1両あたりの定員を120名とした場合、1,320名を輸送可能



#### ■オフピーカ時

- 岡山～総社間で2往復/時 または、岡山～総社間で1往復/時及び、岡山～備中高松間で1往復/時
- 全線において2両編成で運行
- 1両あたりの定員を120名とした場合、480名を輸送可能



### <各駅の整備状況・乗客数>

- 吉備線の乗客数は1日約10,500人となっており、岡山駅のほか、備中高松駅での利用が多い。
- 岡山駅や総社駅を除き中間駅ではバリアフリー化されていない。バス交通が乗入れるための駅前広場が整備されておらず、乗換環境の整備が不十分である。

表 駅別の乗車数・整備状況

	総社市			岡山市						合計
	総社駅	東総社駅	服部駅	足守駅	備中高松駅	吉備津駅	備前一宮駅	大安寺駅	備前三門駅	
乗客数(人/日) (平成24年度)	895	630	819	470	1,275	488	759	335	797	4,016
駐車スペース(P&R)	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○
駐輪スペース(C&R)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-
送迎スペース(K&R)	○	○	○	○	○	○	○	×	○	-
バリアフリー化 (高齢者対応)	○	×	×	×	×	×	×	×	○	-
駅前広場 (バス乗り場)	○	×	×	×	×	×	×	×	○	-

※駅別の乗客数(人/日)については平成24年10月24日にJR西日本で実施した駅別乗車人員を掲載。

### <吉備線各駅の乗車人員の推移（平成4年～平成24年）>

- 各駅の乗車人員は、直近5年ほどは増加傾向にあるが、平成8年前後をピークとして減少傾向にある。
- 今後人口減少や高齢化により、さらに利用者が減少することが懸念される。



図 駅別の乗車人員の推移

※JR西日本提供資料を参考。年間乗車人数から一日あたり平均値を算出し掲載。

※岡山、総社については、他路線の乗車人員を含むため未掲載

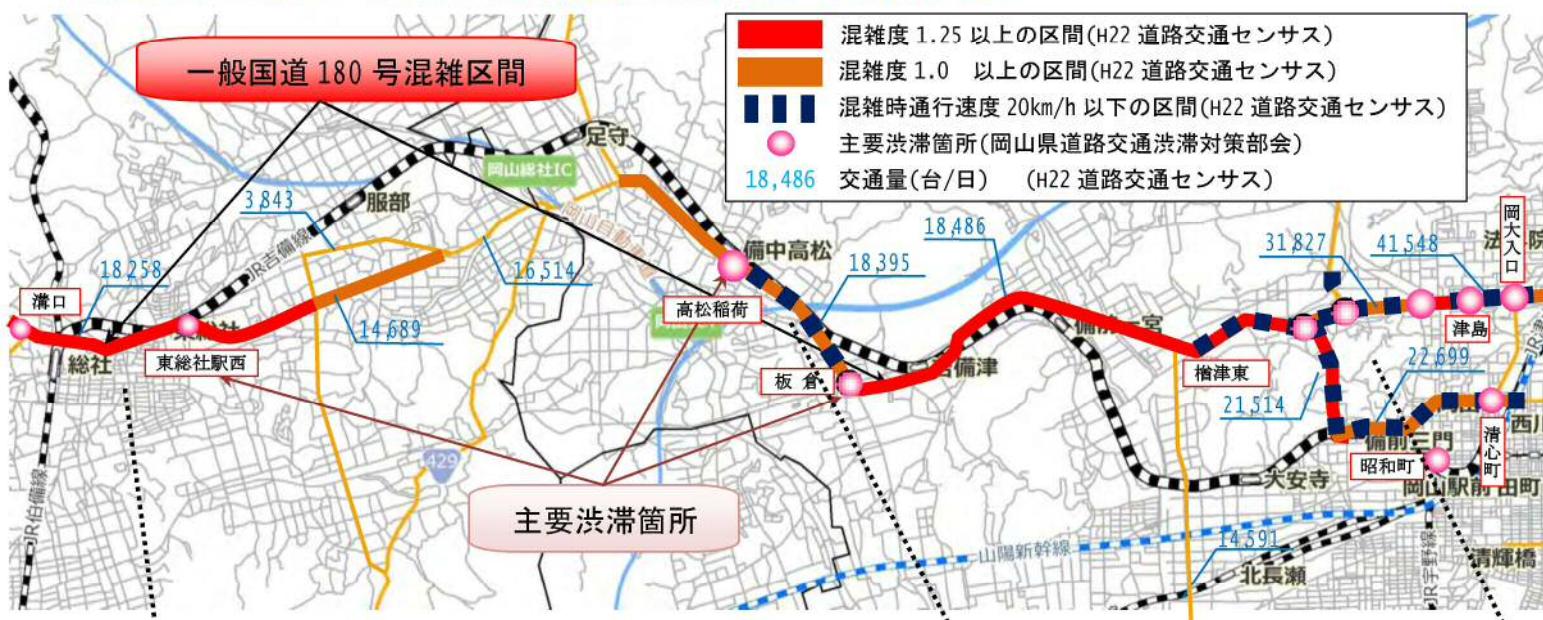
⇒人口減少や高齢化による利用者減少への対応が必要。

## ⑥交通実態

### <吉備線沿線の道路交通状況>

- 一般国道 180 号沿線や拠点周辺における道路混雑が発生している。
- 道路混雑がバス等公共交通の定時性や速達性低下の要因となっている。

⇒過度な自動車依存から吉備線を基幹とした公共交通への転換が必要。



### <主要道路との交差箇所>

- 今後整備予定の主要国道や都市計画道路との交差があり、鉄道のままで立地交差が必要となる。



### <総社周辺のエリア>



### <備中高松駅周辺のエリア>



### <備前三門駅周辺のエリア>



## 第3章 吉備線沿線のまちづくりの方向性

### <岡山・総社連携軸の現状を踏まえた沿線のまちづくりの方向性>

#### 生活面の課題

##### ①人口分布

⇒沿線に人口を集約させたまちの形成が必要。

##### ②土地利用

⇒土地利用の適正な規制と誘導が必要。

##### ③施設立地

⇒駅等の拠点周辺への施設誘導が必要。

#### 観光面の課題

##### ④観光資源

⇒観光拠点への交通アクセスの充実をさせ、観光資源を活かすことが必要。

#### 交通面の課題

##### ⑤交通網・サービス

⇒人口減少や高齢化による利用者減少への対応が必要。

##### ⑥交通実態

⇒過度な自動車依存から吉備線を基幹とした公共交通への転換が必要。



#### 沿線の居住、都市機能の集約化を図る

- 自家用車に過度に依存しない交通体系を構築していくために、駅やバス停沿線への居住地や施設の集約化を目指す。

#### 観光資源へのアクセス強化を図る

- 岡山・総社連携軸に点在する観光資源へのアクセスを強化し、岡山・総社両市の代表的な観光資源である吉備路の観光地としての魅力の維持、活性化を目指す。

#### 公共交通の機能強化を図る

- 岡山・総社連携軸の基幹公共交通である吉備線を活用した公共交通の機能強化を目指す。

コンパクトシティの実現を目指す