

**岡山市地域公共交通網形成計画（案）への
ご意見募集（パブリックコメント）の結果について**

1. 意見募集の概要

募集期間	令和2年4月20日（月）～令和2年5月18日（月）
閲覧場所	交通政策課、情報公開室、各区役所（総務・地域振興課）、各支所（総務民生課）、各地域センター、天満屋地下街市民サービスコーナー、本市ホームページ
意見の提出方法	電子メール、ファクス、郵送、持参
意見の提出先	岡山市都市整備局都市・交通部交通政策課

2. 意見募集の結果

（1）意見提出者数 30

（2）意見項目数 64

<内訳>

区分		意見項目数
第3章	計画の目標と基本方針	15
第4章 目標達成に向けた施策	路線の維持・充実	23
	速達性の確保	4
	利用しやすい運賃設定	7
	交通不便地域の移動手段の確保	5
	その他	2
第5章	計画の評価・推進	8
合計		64

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
第3章 計画の目標と基本方針（意見数：15）			
1	施策の方向性と役割分担	岡山市の動きは周辺自治体に影響が出るため周辺自治体を含めて計画を進めるべき。	本市には市域を跨る公共交通があるため、施策の推進にあたっては、関係自治体と協議・調整してまいりたいと考えております。
2	施策の方向性と役割分担	公共交通の経営の健全化・安定化のロールモデルは宇野バス。市MaaS局（仮称）をBRT整備事業の主体とし、PFIにて公募により誠実経営を洗練する宇野バスをパートナーに迎え、ずさんな経営を続ける両備グループに廃業を促す。路線バスを赤字に追い込んできた路面電車は廃線不可避の大正・昭和のレガシーシステム。岡山市の公共交通の問題は、市交通局の欠缺。『市MaaSプロジェクト』の遂行により計画は達成される。	交通局の新設や路面電車の廃止は考えておりませんが、持続可能な公共交通の実現のためには、利用者や交通事業者を含む関係者としっかり協議し、連携・協働のもと本市が主導的に各種施策を進めてまいりたいと考えております。
3	施策の方向性と役割分担	岡山県のバス運転者の労働環境は、全産業平均より条件が悪く人材の確保は困難。労働環境の改善には、健全な経営が不可欠だが、再編による運行効率化と現在の補助制度では不十分。公共交通への支援拡充により、経営の健全化や労働環境の向上、運転者不足解消の推進を計画に組み入れていただきたい。	厳しい経営状況と労働環境については、路線再編だけでなく、計画に位置付けた様々な施策の実現により改善してまいりたいと考えております。
4	施策の方向性と役割分担	コンパクトでネットワーク化された都市構造を目指すという事で、中区の高島・雄町地域の農地調整区域の見直しをしてはどうか。農業後継者不足への対応や東岡山駅・高島駅・バス等の利便性の良さを生かす方法になると思う。	市の都市計画マスタープランでは、人口減少が想定される中、一定の密度を保つ適正な市街地規模を維持する観点から、既存市街地の再生を図ることとし、原則として市街化区域の拡大は行わないこととしております。一方、拠点周辺や主要な駅周辺などでは、コンパクトな市街地の形成にとって、真に必要な場合には、計画的な市街地形成や農林漁業との健全な調和を図ることなどを前提に、市街化区域への編入の検討をすることとしております。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
5	施策の方向性と役割分担	国・県の考え方が示されていないので、教えてほしい。	本計画は、国や県をはじめとする関係機関などによる協議会での議論を踏まえて取りまとめたものです。
6	施策の方向性と役割分担	通勤や通学、運転免許証を持たない高齢の方々など、実際に公共交通を利用しているの方々から現状の問題点を聞く必要がある。また、現在公共交通を利用していないの方々、多くは自家用車を利用されているの方々から、公共交通を利用していただくためには何を希望されているかを調べ、それに応えて行く必要がある。	本計画では、市民や関係機関などによる協議会での議論とともに、公共交通に対する市民ニーズ調査の結果も参考にしながら、現状の課題整理や施策の検討を行いました。今後も関係者の方々のご意見を伺いながら、各種施策を推進してまいりたいと考えております。

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
7	施策の方向性と役割分担	計画案は大変良くまとめられているが、9社あるバス会社の幹線系統、支線系統の交通結節点での乗り継ぎ化、運賃、経営問題などがメインになりすぎている。バス問題については、市とバス会社9社間で十分話し合いをしていただきたい。	本計画で位置付けた公共交通に関する24の施策については、バス事業者等の関係者とも協議を重ねたものであり、今後、具体の検討を進めるにあたっては、引き続き関係者としてしっかり協議してまいりたいと考えております。
8	施策の方向性と役割分担	路線バスの利用者はマイカーの普及とともに減るばかり。免許を返納するかどうか決断しないといけない年齢だが、バスがこの先どうなっていくのか心配。コロナの影響で利用者が大幅に減っている今こそスピード感をもって行政の支援が必要。	本計画の目標達成に向けては、本市が主導的に取り組みを推進するとともに、具体的な支援を実施することとしており、事業者や市民・利用者との連携・協働のもと、様々な施策を速やかに推進してまいりたいと考えております。
9	施策の方向性と役割分担	全てを事業者に頼るのではなく、市や県、国が補助を出して事業者と協力して周辺から都市部を繋いでほしい。そして、市全体が公共交通で円滑に移動できるような地域にしてほしい。	
10	施策の方向性と役割分担	どこまで発展すれば終わりが来るのか。どこまで利便性が上げれば納得するのか。上限はあるのか。	
11	施策の方向性と役割分担	新路線を走らせてはすぐに廃止する会社があるが、その会社に対する考え方を教えてほしい。安い運賃で便利になったと喜んでいたら、1年後にはバスは来なくなった。あてにできない。	
12	施策の方向性と役割分担	現在のバス事業者間での調整は全てできるのか。	
13	施策の方向性と役割分担	会社で運賃が違うのは高齢者にわかりづらい。西大寺では、別会社の参入により今まで運行していた会社の経営が悪化することで、赤字路線を切り捨てていかねばならない。利益追求のための新規参入により、生活が大きく変わったたり、命に関わるようなことも起きているということも理解し、利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みをお願いしたい。	本計画の目標である「利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供すること」の実現には、市と事業者、市民・利用者の3者での連携・協働が必要不可欠であり、いただいたご意見を参考にし、引き続きバス事業者等の関係者としてしっかり協議してまいりたいと考えております。
14	施策の方向性と役割分担	下中野から日赤病院に直接行けるバスが突然運行をやめてしまい大変困ってる。利用が少ないからといって、すぐに運行をやめないでほしいし、バス停が残っているのもおかしい。	
15	施策の方向性と役割分担	「公共交通の経営の健全化と安定化」には利害調整が伴うため、事業者の安定的成長を可能とする仕組みとして、周辺市町を含む行政と事業者で構成された調整機関の設立が必要。ここでは、プール制による売上配分や政策立案のためのデータ分析等を行い、必要に応じて事業者入札も行う。また、市民から公共財として赤字補填の理解を得る。多額の費用がかかるICカードやロケーションシステム、軌道に関するインフラ部分は予算化する。ドイツの運輸連合がこの考え方で運営されている。	

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
第4章 目標達成に向けた施策（意見数：41）			
16	路線の維持・充実	宇野バスと岡電バスが運行する三野方面・高屋方面の路線は共同運行化すべき。	現在、バス路線の再編に向けた検討をバス事業者等関係者と進めているところであり、市民ニーズに応じた効率的な運行が出来るよう、いただいたご意見は参考とさせていただきます。
17	路線の維持・充実	ハローワークはバスのみ、西警察署はバスと電車（徒歩15分）が1時間に1本で時間帯によっては1時間以上空くのが不満。	
18	路線の維持・充実	大型バスが走るべき路線に中型バスで新規参入し供給過剰で混乱が生じている。昼間の状況を見たら中型バスでよいと思うかもしれないが、朝夕は大型でなければ輸送力が足りない。中型バスは交通不便地域のバスに移管することが車両政策上良い。	
19	路線の維持・充実	人口が71万人いるのに交通のアクセスが悪い。施策の対応が遅く、県市国をあげてバス業者に助成金を使うべき。中心部は100円で運行されているのに郊外は疲弊している。すべての人が利用できる郊外の交通を考えるべき。	
20	路線の維持・充実	めぐりん参入の背景には、環状方向への潜在需要があったが、ルートも度々変わり、既存路線参入と迷走している。独禁法改正を受けて、環状方向への路線を市が計画し、めぐりんを誘導するのが現実的。H14の規制緩和は失敗と言え、岡山の大混乱が象徴的だが、これを調整できるのは岡山市しかない。	
21	路線の維持・充実	岡山市の交通網は、電車とバスが連携不足。過当競争の資源は、空白地域をカバーする環状バスに誘導すべき。具体には、「一宮駅⇄北長瀬駅⇄西市駅」「西市駅⇄日赤病院⇄南ふれあいC・南区役所」「東岡山駅⇄大多羅駅⇄益野団地」「西大寺駅⇄平島⇄瀬戸駅」で、30分に1本の頻度が理想。また、環状線は採算性が低く、公設民営に近い費用負担が求められる。	
22	路線の維持・充実	めぐりんの国立病院線参入が取りざたされているが、市は吉備線LRT化を目指す中で、沿線のバス崩壊を阻止するためにも、主体となって吉備線からの巡回バスなどを企画する必要がある。朝晩は芳賀佐山団地から中鉄バスが一宮駅へフィーダー輸送し、めぐりんは補完または中鉄と共同運行など。	
23	路線の維持・充実	父は中鉄から岡電にバスを乗換えて榊原病院に通院中。以前は吉備線を使い岡山駅で乗換えていたが、榊原方面が13番乗り場が変わったため、料金は上がるが中鉄バスで天満屋に行き岡電に乗換えている。運賃割引導入は大変うれしく、早く実施してほしい。一方で、路線再編については、宇野バスは榊原病院や天満屋に停車しないため、不便にならないか心配。通院など少数の利用者にも配慮し、慎重に検討してもらいたい。	
24	路線の維持・充実	西大寺線の最大の問題は、通常30分が朝は70分かかるため、車両と運転手は倍以上必要となり、利用者にも倍の時間の苦痛と経済損失があるということ。競合会社を認可して渋滞と競争激化を招いたものであり、行政が責任をもって解決すべき。定時性は、東山で両備バスと路面電車のシームレスな乗り換えを可能にしたり、一人乗りマイカーを制限するなど思い切った手で劇的に解決する。立ち乗車は接続バスなど夢のある施策が重要。先進的取り組みが都市の価値とブランドを高める。	

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
25	路線の維持・充実	不便地域へのサービス投入が必要。そのためには過剰供給路線の適正化と再編で出た余力を活用する。供給適正化は喫緊で必須要件。	本計画に位置付けた様々な施策の実施により、自動車から公共交通への転換を図るとともに、重複区間の再編で生み出された余力を活用し、路線を新設・増便・延伸することで交通不便地域の移動手段確保に取り組んでまいりたいと考えております。
26	路線の維持・充実	岡山駅西口のアクセスが悪すぎる。地下鉄や路面電車が、便利ならファジアーノやシーガルズ等の観戦に行こうと思う。	
27	路線の維持・充実	通勤時にバスが満席になる程度ではバス会社もやれない。また、終バスは早すぎて飲酒も控える。郊外の主要商店へ行く為の路線もない。主要他県の人から「岡山は住みやすい」と言われるがそれは車でどこでも行けて大概なんでも出来るからであり、公共交通は必要無いという悲しいお知らせ。車が乗れなくなった時を考えたなら引越しを考えるしかない。そうならないように整備してください。	
28	路線の維持・充実	重複するバスの無駄を省くのは大事だが、大きなコスト削減にはならない。コスト計算は事業者の懐に入らないと同意に至らない。そのためには毎週でも各社の実務関係者を集め、Zoom 会議などで情報交換をする必要がある。各社ともコロナ禍で疲弊しているだけに、却って一致点が見いだせるのではないか。	本計画の実現に向けて、引き続き、交通事業者等の関係者としてしっかり協議してまいりたいと考えております。
29	路線の維持・充実	地下道も魅力的ではなく、地下から路面へ出る際のアクセスも不便。一番街が万人受けする店がなく、店舗数が少なすぎる。ソウル、関西、名古屋の魅力的な地下街には殆ど小規模の庶民的な店舗がある。路面電車も歩けそうな距離までしかなく行先に魅力的な施設がない。	岡山駅は、市内で最も人の往来の多い場所であり、まちなかへの人の流れを効果的に生み出すため、路面電車を岡山駅前広場に乗り入れるとともに、延伸・環状化に取り組むこととしております。
30	路線の維持・充実	路面電車エリアの拡大（北長瀬、白石東新町）をぜひ推進して頂ければと思います。	JR山陽本線が存在する北長瀬エリアへの路面電車の延伸は計画しておりませんが、バス路線の再編により生み出された余力を活用し、駅へアクセスするバス路線の新設等に取り組むことを検討しております。
31	路線の維持・充実	中心部の住人としては、新市民会館にあわせて路面電車を延伸することは必要不可欠だと思うが、急がれるのは市役所筋である。なぜなら、新庁舎の使用開始が6年後であり、そこには新都市型公園もできる予定。これは市民、県民、他県の人々の、新しい交流の場所、憩いの場所となり得るポテンシャルを持っている。また、隣接するイトーヨーカ堂跡地の両備HDによる再開発もある。これらを鑑みると、優先順位として、路面電車の市役所筋を検討して頂きたい。	本計画は、利便性の向上と経営の安定化の2つの視点から持続可能な公共交通の実現に向けた施策を取りまとめたものです。路面電車については、将来の需要とそれに基づく採算性を前提とした計画路線を選定し、道路交通への影響やバス路線との競合等を考慮して優先順位を定めた「岡山市路面電車ネットワーク計画」を令和2年2月に策定したところ。計画で「短期」に位置付けた大雲寺前電停から岡山芸術創造劇場を經由した西大寺町電停までの区間について、出来るだけ早期の実現に向けて取り組んでまいります。
32	路線の維持・充実	岡山駅からイオンを通過して岡山市役所を經由して新しく出来る岡山芸術創造劇場へ路面電車を伸ばしてほしい。また、岡山駅前広場への乗り入れが出来たら利便性は大きく高まると思う。	
33	路線の維持・充実	路面電車の駅乗り入れについて賛成である。また、高齢者等の利用者の利便向上のため、路面電車の市役所・新市民会館までの延伸を要望する。さらに、高齢者の運転による交通事故が増加する昨今で、脱マイカーを推進するべく生活に必要な公共施設へのアクセスが容易にできるよう行政主導で交通インフラの整備・公共交通事業者の保護を行っていただきたい。	

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
34	路線の維持・充実	現在、日本、世界中でコロナの問題に苦しんでおり、その先がまだ見えない状況の中、今進められている40数億円が必要とされる「路面電車の岡山駅前乗り入れ事業」は一旦凍結すべきではないか。このお金は現時点で一番困っている人、路面電車よりもっと優先順序の高い事柄に使われるべきではないか。	路面電車の岡山駅前広場乗り入れ事業は、公共交通の利便性向上に加え、中心市街地の回遊性向上や活性化を目的として取り組んでいるところです。一方、新型コロナウイルス感染症に関する対応については、大きな影響を受けている地域経済、市民生活を守るために必要な措置をできるだけ速やかに実行していくため、5月に補正予算を編成したところです。今後とも、感染の収束状況に応じて更なる緊急対策が必要になれば、速やかに支援策を講じていくとともに、収束後の反転攻勢として実施する経済回復・消費喚起の取組についても国の動きに呼応しながら、機動的に予算を編成していきたいと考えております。
35	路線の維持・充実	固定費の高い鉄道は、朝晩の満員時を基本として収益計画が作られており、少しでも利用率が落ちればたちまち存続の危機に陥る。今後数年は満員電車を避ける必要があり、鉄道維持についても市が費用負担していくことが求められる。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
36	路線の維持・充実	桃太郎線LRT化の実現までには時間がかかりすぎる。	
37	路線の維持・充実	LRT化にあたっては、沿線地域全体での公共交通ネットワークの形成を図るべきであり、フィーダー交通の整備・充実をお願いしたい。フィーダー交通は、沿線各地に密集する日本遺産やビジターセンターなどへの足を確保するにも大きく寄与すると思う。結節点整備も必要だが、住宅密集地で難しい場合は、既存駅の移設なども検討してほしい。宇都宮ライトレールは、19の新駅のうち8か所に結節点を設ける計画であり参考にされたい。	桃太郎線LRT化については、現在、総社市及びJR西日本とともに、基本計画の早期策定を目指し、新駅の設置、ダイヤ設定、併用軌道区間、行き違い施設などの技術的な内容も含めて検討しているところです。また、駅の位置や駅前広場のあり方、フィーダー交通の確保等についても検討しているところであり、引き続き地域の方々や関係者の皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいりたいと考えております。
38	路線の維持・充実	LRT化については、市民の理解が成功の鍵となる。軌道施設もあり比較的高額となった宇都宮LRTについては長期の議論を経たうえで、開設にこぎつけた。市民の理解が今後とも一番の推進力となる観点から、宇都宮市ではLRT化先進都市である富山市への体験見学会を開催しているので、岡山市でもぜひ実施していただきたい。	

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
39	速達性の確保	バスの定時性、速達性の向上で乗りやすくし、マイカーからバスへの転換を図ることは必須。そのためには渋滞対策としてラッシュ時の中心部へのマイカー流入規制などが必要。バスレーンと組み合わせることで定時性や速達性を確保すべき。	本計画に位置付けた様々な施策を実施することで、自動車から公共交通利用への転換に取り組んでまいりたいと考えております。また、バスの定時性・速達性の確保に向けて、カラー化等によるバスレーンの実効性の確保やPTPSの拡充、ボトルネック交差点等の改良に取り組むこととしております。
40	速達性の確保	市の提案である乗り換えや等間隔運行を実現するために一番にすべきことは渋滞対策。バスレーンの拡充（上下線）と取締り、PTPSの導入、自家用車の迂回道路等の新設ですみ分けをして、定時性が守れるようにする必要がある。	
41	速達性の確保	バスで中心部に行く時間が長くてストレス。	
42	速達性の確保	バスレーンがあっても、現状では普通に一般車が走っている。バスレーン自体が認知されていない。バスレーンを優先ではなく、専用にして、一般車を警察が取り締まるようにすれば良いのではないか。	
43	利用しやすい運賃設定	運転手確保（労働環境の向上）と事業安定化を目的として適正な原価、利潤を基に初乗り運賃を全線一斉に引き上げを行うこと。	運賃設定の適正化については、本計画の中で、「利用しやすい運賃設定」に関する施策として位置付けております。また、ICカード利用環境の拡充についても検討する必要があると考えており、いただいたご意見は検討の際の参考とさせていただきます。
44	利用しやすい運賃設定	中鉄・備北へのICカード導入をお願いしたい。空港リムジンも岡電・下電に一本化すれば、中鉄バスに180号の増便が可能となるが、カードリーダーが不足しており、実施できない。	
45	利用しやすい運賃設定	宇野・中鉄・めぐりんは全国共通ICカードが使えない。運賃の支払いに関して、運転手の労力や高齢者の負担を軽減し、遅延解消のためにも、高齢者割引の実施とあわせて、市が80%の初期投資を支援し、全社でICOCAの導入を1年以内に行うべき。維持費は市を中心とした交通連合的な部分で負担する仕組みが必要。市で年間数億円の負担が必要となるが、バス会社にとっては大きな負担軽減になり歓迎されるだろう。	
46	利用しやすい運賃設定	ハレカカードでJRやコンビニ、自販機やコインロッカー、普通のお店でも利用が出来るようになれば便利だと思う。	
47	利用しやすい運賃設定	全社ICカード化と高齢者割引にあわせて行いたいのが、乗り継ぎ割引100円引きだ。60分以内に乗り継ぐ場合とするのが妥当だ。一方で都心の100円運賃は、最低限の運行コストさえまかなえず、バス会社の体力を消耗しており、160円程度に値上げすべきだ。これは市が主導し、一部はプールできるように、制度も変えていくべき。広島の場合もあるし、今後共同経営をめざす熊本とも共同で制度設計に取り組むべきだ。	
48	利用しやすい運賃設定	母は、通院や買い物で60年以上路線バスを利用しているが、運転免許を取得したことがなく、免許返納した高齢者のバス料金が半額になることをうらやましく思っている。この度の高齢者の運賃割引については、全ての市民が平等に対象になること、また経済的負担も軽減され、より一層外出が推進され、健康維持にもつながるため、家族としても大変喜んでいいる。国や県も協調し、バス利用促進のための財源を安定的に確保ほしい。	本計画では、「利用しやすい運賃設定」の施策の中で、高齢者・障害者を対象とした運賃割引や乗り継ぎ割引などに取り組むこととしております。いただいたご意見は、今後具体的内容について検討する際の参考とさせていただきます。
49	利用しやすい運賃設定	高齢者割引で利用者の半額負担は妥当。しかし少子高齢化を改めるには、高校生に定期代を半額補助するのが今後のトレンド。バスが無ければ行政がスクールバスなど税金で手配するので、高校生バス無料政策の検討を提案する。	

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
50	交通不便地域の移動手段の確保	停留所も大通りにしかなく歩いて行けない。東方面は山陽本線しかなく駅も遠く、駅までの交通機関も無い。	公共交通利用が不便な地域では、買物・通院等の日常生活に欠かせない移動手段を確保するため、地域が主体となってデマンド型乗合タクシーの導入を進めており、中心部へのアクセスも可能となるよう駅やバス停に接続することとしています。
51	交通不便地域の移動手段の確保	市がデマンド型乗合タクシーの補助金を使うのに巡回ミニバスは回せないのか。一宮エリアでは、デマンドフリーミニバスを低料金で巡回させ、一宮駅につなげば駅の活性化にもなる。	
52	交通不便地域の移動手段の確保	主要な路線のみの再編と見受けられるが、それ以外の地区に対する考え方を教えてほしい。主要バス路線や駅に行くまで徒歩20分かかる。足が弱くなり、運転免許を返納したら、買い物難民になる。そこまできめ細かい事を考えているのか。	
53	交通不便地域の移動手段の確保	50歳半ばで不便を感じはじめており、免許を変更したら全ての移動が不便になる。大型バスが赤字を招いており、利用の少ない地域では小型車を年代別の需要にあわせて数多く出してほしい。地域ごとに意見を集め、地域ごとに便利にすることから始める。魅力ある町づくりをしないと観光客も人口も増えない。	
54	交通不便地域の移動手段の確保	近年、高齢化が加速し、免許返納者なども含め、交通弱者が増加している。中心部ではバスや路面電車など多数の便が運行されており不便なく移動が出来る環境であると思われるが、郊外部はバスのみで、しかも幹線道路のみの運行では、便利に不自由なく利用が出来るかといえばなかなか難しい。バス停に行くまでの手段さえ考えねばならない所もある。	
55	—	如何に公共交通利用を増やすかが再編とともに大事なこと。「岡山市によるP&R整備」や「バスレーン整備による定時性確保と一人乗りマイカーへの課税など」「商業施設などの駐車場料金の負担ではなく新たな公共交通サービス提供を市主導でキャンペーン」「中心部の駐車場に対して増税し、駐車場料金を上げ公共交通利用を増やし渋滞解消と環境負荷低減を図る」「市主導で通勤・通学時間を分散してラッシュの緩和で定時制の確保」などの積極的な需要育成政策も路線維持には必要。	いただいたご意見は、本計画の目標である「利便性の高い公共交通を安定的に提供する」の実現に向けた具体の取り組みを検討する際の参考とさせていただきます。
56	—	コロナ禍で交通事業者は収入減に苦しんでいるが、一方で医療関係者などに最低限の通勤手段を確保することが要請されており、補償もなく感染リスクを抱えながら必死の運行を継続している。5月の給料支払いで資金詰まりを起し、各地で運行が困難になる可能性がある。既に被った打撃を吸収することは不可能であり、計画実現のスピードを劇的に早め、一時的な公有化なども視野に入れ、国・県と協調して路線維持を図るべき。そのため市は半月ごとの前年対比運賃収入を情報収集し、議会とも協議して至急に対策を講じるべき。	岡山市内を運行するバス路線の8割が赤字となっており、対策は待ったなしの状況の中、新型コロナウイルス感染症によりさらに厳しい状況となっているため、本計画に位置付けた施策については、スピード感を持って取り組んでまいりたいと考えております。
第5章 計画の評価・推進（意見数：8）			
57	評価指標と目標値の設定	評価指標「路線バスの収支率」が、2027年に「出来るだけ赤字を改善」という消極的目標では、路線縮小や廃止の流れは止まらない。会議で確認した「待ったなし」の認識とはかけ離れている目標であり、「赤字路線半減」或いは「バス路線全体の収支率を100以上」など積極的な目標が必要。	路線の縮小や廃止は、各社の経営判断で実施されているため、確保すべき収支率を設定することは困難ですが、本計画の目標である「利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」の実現に向けて、様々な施策を推進し、積極的に収支率の改善に取り組んでまいりたいと考えております。

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
58	評価指標と目標値の設定	計画の評価指標①「市民一人あたりの公共交通利用回数」について、現状の83回から2027年に100回まで増やすとあるが、最近の利用増はJRの駅増設や駅前広場整備の影響が大きいのではないかと。目標達成には「路線バスの交通結節点での乗り継ぎ化」、「路面電車の岡山駅前乗り入れ」など、あまり伸びが期待できない方策中心でなく、鉄道利用をどうやって伸ばすかに力を注ぐべきではないか。	公共交通の利用を促進するためには、鉄道、路面電車、バスによるネットワークを強化し、本計画の目標である「利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」を実現することが重要であると考えております。
59	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	本来幹事会を経て協議会で決議されるべきが、協議会の第5回、第6回は幹事会外しになっている。市民生活に直結する移動の議論はオープンにフェアにやるべき。	いただいたご意見は、今後の協議会運営の参考とさせていただきます。
60	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	西大寺・益野線は不必要な新規参入により供給過剰と渋滞増幅が社会問題になっている。今後の新規参入申請が行われる場合、この様な問題が起こらないよう岡山市の法定協議会でしっかり協議して、その是非を問うべき。	
61	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	岡山市では、過当競争により、運賃のダンピングが行われ、安全投資も疎かにされ、乗務員の給料も大幅に減少し、産業としての魅力喪失に拍車をかけた。バスの乗務員の給料は他産業全体の平均から100万円も低い。いち早く岡山市はこの現実を理解し、公共交通を維持するために、乗務員を確保する政策を取るべきであり、過当競争を排除し、適切な運賃を収受しなければこの業態は生き残れない。よって、法定協議会では、運賃と全ての新規参入事案を審議するようにしなければ、事業者の存続すら危ぶまれ、仮に存続はできてもネットワークの継続・拡充は到底望めない。	これまで岡山市は、国に対して、路線の認可において関係地方自治体から意見を聴取することや、運賃や路線等の設定について地方自治体と複数事業者が同時に同じ場で協議・調整することを可能とすることなど、公共交通を維持するために必要な法制度の検討を要望してまいりました。これを受けて、国においては、秋頃にも地域公共交通活性化再生法や独占禁止法の改正が行われることとなり、改正法の施行後はこのような議論が可能となると考えております。
62	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	岡山市は、過度な競争が起きているので、運賃値上げも視野に、交通弱者への割引を含む運賃の適正化について議論するとしている。そうであれば、新たに過度な競争が起きようとしている事案については、法定協議会に上程し、交通体系が崩れないよう議論を進めるべきである。また、市が与える許可関係は協議会の行方をみて判断すること。	
63	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	路線バスは地域社会の生活に密着した交通インフラである。常に安定した供給が持続的にあることが求められるが、そのためには、需要に見合った供給量と運賃でなければならない。黒字路線を狙い打っての低運賃での参入は、過当競争を生み、交通網を崩壊し、安定した供給はなされない。新規参入や撤退および増減便などについては、協議会で関係者の意向を確認して進める必要がある旨を計画に組み入れていただきたい。	
64	PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	岡山駅から国立病院と思しき路線新設でバス停許可が協議会参加メンバーから競合会社あてに送られてきている。本来は協議会で説明すべきであり、協議を無視した申請はルール上好ましくない。このような交通網の再編に逆行する申請は幹事会と協議会で議論し、同意が得られなければ協議会の主催者たる市は道路等の許可を出すべきではない。	