

**岡山市地域公共交通計画(素案)に対する  
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5年12月7日(木)～令和6年1月5日(金)
閲覧場所	本市ホームページ、交通政策課、情報公開室、 各区役所総務・地域振興課(北区役所は除く)、 各支所総務民生課、各地域センター
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                    7  
(2)意見項目数                      43

**<内訳>**

区分		意見項目数
第2章 岡山市の現状と課題		1
第3章 計画の目標と基本方針		1
第4章 目標達成に向けた施策	路線の維持・充実(路線再編)	25
	労働環境・経営の改善	3
	速達性の確保	2
	利用しやすい運賃設定	1
	利用環境の向上	3
その他		7
合計		43

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
第2章 岡山市の現状と課題（意見数：1）			
1	公共交通の現状と課題	岡山市が自動車に過度に依拠した暮らしに到達（過去50年間で自動車の利用率60%）したことは、電車やバスなどの公共交通を計画的に設計してこなかった地方都市の政策の結果だと思えます。当面、優先させるべき項目としてバス路線の整備が最重要課題であることは明白です。	本計画に位置づけた各種施策の推進により、公共交通利用を促進し、自動車に過度に依存した暮らしからの脱却を図ってまいりたいと考えています。
第3章 計画の目標と基本方針（意見数：1）			
2	地域公共交通計画の達成すべき目標	第3章の達成すべき目標、及び現状と課題（負のスパイラル）を踏まえての目標達成に向けた基本方向について賛同します。各バス会社間での協議だけではうまく展開できなかった経験から、行政が市民要求をくみ上げ、バス会社間との調整を図っていくことが重要だと思われまます。	本計画の目標達成に向け、市民・利用者のニーズの把握に努めながら、事業者と連携・協働のもと、様々な施策を推進してまいりたいと考えています。
第4章 目標達成に向けた施策（意見数：34）			
3	路線の維持・充実（路線再編）	都心部はともかく宅地方面バスの本数が少なすぎるせいで、現状だと市民は絶対にマイカーから転向しない。利便性ありきで改善を。	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。
4	路線の維持・充実（路線再編）	岡山駅一天満屋間について、ほぼ全ての路線が両方に乗り入れており、便数過剰状態が続いている。利用客の少ない津高、一宮方面からの路線（中鉄、備北、岡電）や妹尾、新保、大元駅方面からの路線（下電、岡電）について、10時台以降は天満屋まで行かず岡山駅止めとしてはどうか。また始発から16時台までは、天満屋発を止め岡山駅発としてはどうか。（通勤通学、帰宅時間帯は現行の運行を継続）	
5	路線の維持・充実（路線再編）	庭瀬・中庄方面について、毎時1本間隔で、1日の本数が少なく、渋滞等による遅れもよくあり大変不便である。せめて毎時2本あればと思う。また、野田や久米へ行くのに、岡山駅を出発し、天満屋→大雲寺前→大供の経路を通るため遠回りになっている。岡山駅→イオンモール→杜の街→大供とし、天満屋→大雲寺前→大供は違う事業者に任せてはどうか。	
6	路線の維持・充実（路線再編）	西大寺線（両備）の岡山駅一天満屋間の便数を半減させてはどうか。東山電停を乗り継ぎ（バスから路面電車）し易く整備し、大半を天満屋止めか東山電停止めとし、岡山駅まで行く便は朝夕のみにしてはどうか。もしくは、別経路（新京橋一杜の街イオンモール）で岡山駅直行便にしてはどうか。	

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
7	路線の維持・充実 (路線再編)	操南台団地行（国際ホテル経由）は、東山電停発着の支線としてはどうか。また、東山電停を発着する岡大附属中前－東山斎場－平井小学校前－倉富の新規路線（支線）を検討してはどうか。	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。
8	路線の維持・充実 (路線再編)	大元駅を乗換拠点として整備し、駅前広場にバスを乗り入れてはどうか。大元駅に停車する本数を増やしたり、コンビニを駅前広場へ誘致してより便利に。また、大元駅前を通る妹尾方面（下電、岡電共同運行）と健康づくり財団行き（岡電）を幹線とし、平田経由北長瀬行き（岡電）は支線にしてはどうか？さらに、大元駅－岡南営業所間（現在はこの間を回送している）を新設してはどうか。	
9	路線の維持・充実 (路線再編)	今保地区（御南小学校付近）はバスがない。この付近は事業者が多いため、是非とも路線の新設（支線）をしてほしい。	
10	路線の維持・充実 (路線再編)	築港新町（両備）を乗換拠点として整備してはどうか。また、ろうさい病院線（岡電）の経路を一部変更し、築港新町（岡電）のバス停を両備と同じ場所にしてはどうか。	
11	路線の維持・充実 (路線再編)	岡南飛行場線は、近年路線の本数が徐々にではありますが減便傾向にあり、岡電バスによる単独路線のため、1便バスを乗り逃すと土曜休日や平日日中は30分程度、次のバスが来ない事が多々あります。市内でも他に1事業者のみの単独路線で、尚且つ利用者がそれなりにある路線でも減便されている路線があるとは思いますが、バス会社だけでなく他の事業者が参入し共同運行が出来る方策を考えて頂きたいです。	
12	路線の維持・充実 (路線再編)	妹尾駅北口やその周辺道路を整備しバス路線を新設してはどうか。	
13	路線の維持・充実 (路線再編)	駐車場が広い、ダイキ岡山を乗継拠点として整備してはどうか。	
14	路線の維持・充実 (路線再編)	大学病院構内もしくは、市役所新庁舎前を乗継拠点の候補としてはどうか。	
15	路線の維持・充実 (路線再編)	東岡山駅南口駅前広場を乗継拠点として活用すべきではないか。	

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
16	路線の維持・充実 (路線再編)	再編により生み出された余力で、一宮以西の休止区間（西幸川、吉備津、高松、足守方面）を補ってほしい。	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 (路線再編)	吉備サービスエリアへ路線バスを乗り入れてはどうか。	
18	路線の維持・充実 (路線再編)	清輝橋一岡南営業所間は距離があるため、中間停留所を新設してはどうか。	
19	路線の維持・充実 (路線再編)	バスはパターンダイヤを導入するべき。	
20	路線の維持・充実 (路線再編)	宇野バスのJR瀬戸駅での接続が悪いため、接続をよくするよう働きかけるべき。	
21	路線の維持・充実 (路線再編)	吉備線LRT化を早期に実現して本数を増やすとともに、関西高校前の踏切を即刻排除すべきである。	桃太郎線LRT化については、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和3年2月から基本計画策定を中断しています。 例年、予算編成時期には、岡山市、総社市、JR西日本の三者で再開について協議することとしておりますが、現時点において、協議を再開する状況には至っていません。
22	路線の維持・充実 (路線再編)	インバウンドを含めた観光振興も含めて桃太郎線（吉備線）LRTの早期実現を図ってほしい。	
23	路線の維持・充実 (路線再編)	桃太郎線LRT化について、駅と車両のバリアフリー化など諸外国での進んだ取り組みに魅力は感じているが、今岡山市で実現できる可能性と必要性をあまり感じない。	

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
24	路線の維持・充実 (路線再編)	観光的にも通勤通学的にも「バスしかない、車しかない」ようなエリアは多いので、路面電車の延伸・環状化は頑張してほしい。	路面電車については、人口減少、高齢社会の進展を見据え、都市の持続的な発展に向け、コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを実現するため、定時性、速達性、経路のわかりやすさに優れ、輸送力の高い交通手段である路面電車のネットワーク拡充（延伸・環状化）を図ることを目的として、令和2年2月に「岡山市路面電車ネットワーク計画」を策定しており、本計画に基づき事業の推進を図ってまいりたいと考えています。
25	路線の維持・充実 (路線再編)	都心内基幹交通としてパンタグラフ送電式EV接続バスを新規路面電車計画の代替にする。	なお、市中心部から国立病院までについては、現在バス路線の再編に向けた検討をバス事業者等の関係者と進めているところであり、路線バスの定時性・速達性の向上に向けた取り組みも含め、市民ニーズに応じた効率的な運行ができるよう努めてまいりたいと考えています。また、JR野々口駅までについては、JRに現路線（運行本数）を維持していただきたいと考えています。
26	路線の維持・充実 (路線再編)	路面電車の環状化、渋滞が激しい国道53号線国立病院までの延伸を図るべき。いつ廃止になっておかしくないJR津山線を考慮すると、さらに野々口駅まで延長してほしい。	また、JR野々口駅までについては、JRに現路線（運行本数）を維持していただきたいと考えています。
27	路線の維持・充実 (路線再編)	路面電車の岡山駅前広場乗り入れは、まさに天下の愚策。最大の問題点は、88億円の巨額な税金を投入して行う事業の目的が検証できない点です。岡山市は、この事業の目的を、1)交通結節機能の強化、2)回遊性の向上、3)都心の活性化としていましたが、いずれの目的も数値化できずその事業目的を検証できません。直ちに「中止」して、再度、検討するとともに市民に対しパブリックコメントを行うべき課題です。	本市では、歩いて楽しい都心空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指しています。この実現方策の一つとして、路面電車の岡山駅前広場乗り入れを進めており、併せて、駅前広場の機能や魅力の向上を図るため駅前広場整備を進めています。 本事業は、乗換時間の短縮、回遊性の向上、電停のわかりやすさ向上等の効果があり、高齢者や障害者、岡山を初めて訪れる人を含むあらゆる方々の利便性を向上させるため、必要な事業であると考えていますので、ご理解のほど、よろしく願いいたします。

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
28	労働環境・経営の改善	バスの運転手を増やす施策をもっと強力に押し推めるところからスタート。市が率先して運転手確保に尽力せねばならない。具体的には免許取得の費用全額支給に加えて、就職し易いように数カ月分の生活補助金支給と住宅確保などが必要。	本計画では、運転手不足対策として、運行の効率化等を行うことで経営の安定化を図り、運転手の労働環境の改善（賃上げ等）に取り組むこととしています。また、本市では今年度より、二種免許取得に対して支援を行っているところです。今後も、公共交通を持続可能なものにしていくため、運転手確保に資する取組への支援を検討してまいります。いただいたご意見は参考とさせていただきます。
29	労働環境・経営の改善	公共交通機関の運転手の人員問題については、中抜きの可能性があるのでは会社単位ではなく、運転手として働いている、公共交通機関に所属しているなどを証明させ、運転手に対して直接補助などが出る仕組みを検討してほしい。	
30	労働環境・経営の改善	運転手不足対策として、将来的には自動運転バスによる高度な交通ネットワークを構築しなければならない。そのために実験的なAI自動運転モデルケースの早急な確立が必要。	自動運転技術については、国内外で研究・開発が活発化しており、運転手不足の解消も期待できるものと考えています。今後開発動向等を注視しながら、本市への適用可能性について検討したいと考えています。
31	速達性の確保	バスが渋滞に巻き込まれないようバス専用レーンを改良してほしい。	本計画では、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、これらの取り組みにより、路線バスの定時性・速達性の向上を図っていきたいと考えています。いただいたご意見は参考とさせていただきます。
32	速達性の確保	主要バス路線である県庁前―朝日高校前（古京）間の右折車線新設による3車線化や二本松付近の藤原交差点等の改良が必要。	
33	利用しやすい運賃設定	バスはゾーン運賃、ハレカーフ（学割）を導入するべき。	本計画では、利用者にとってわかりやすく、利用しやすい運賃体系を構築することにより、利用促進を図ることとしており、バス事業者と新たな運賃体系の検討を進める中で、いただいたご意見は参考とさせていただきます。

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
34	利用環境の向上	岡山市中心部の停留所や標柱は、会社ごとに設置されており、統一感がないため、統一化や共有化を図ってはどうか。また東川原付近の重複区間の停留所が統一されておらず、まぎらわしい。	本計画では、林立する標識の集約等により、利用環境の向上を図ることとしており、いただいたご意見は参考とさせていただきます。
35	利用環境の向上	岡山市内の全駅にパーク&ライド用駐車場・駐輪場、岡山市内の主なバス停にパーク&バスライド用駐車場・駐輪場を整備すべき。	本計画では、都心縁辺部や郊外部において、主要な鉄道駅・バス停周辺に駐車場・駐輪場を整備することで、鉄道やバス利用の促進を図ることとしており、いただいたご意見は参考とさせていただきます。
36	利用環境の向上	各地域センターから路線バスへ乗れるよう、駐輪場等の整備をしてはどうか。	
その他（意見数：7）			
37	—	市の主導で新型四輪電動自転車（停車して脚がつかなくても転ばない、幼児の送迎や老人にも優しい、まったく新しいコンピューターモビリティ）の研究と普及を推進する。これにより運転免許の返納を促し、道路整備や重大事故を減らすとともに、CO2も削減してグリーンシティアピール。また、上記の新モビリティと既存の交通機関をリンクさせる為、駐輪場や自転車レーンの整備、狭小国道の拡幅や段差解消（主に国道180号と250号）が必要。	国の自転車活用推進計画（R3.5策定）において、「高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が行う技術・製品開発等を行うことを支援する。」こととされていることから、その動向を注視してまいりたいと考えています。
38	—	観光地には超小型自動車を使用した回遊型AIミニタクシーの導入。	観光地などでは観光客の周遊の移動手段として、小型電気自動車等のグリーンスローモビリティを導入・実証実験する自治体が増えていると認識しています。このような移動手段の他都市での導入事例や、新技術の開発動向等に注視し、本市への適用可能性について検討したいと考えています。
39	—	JR山陽本線万富駅以东や宇野線、津山線は日中1時間に1本しか運行していない。不便なダイヤだとますます利用客が離れて悪循環に陥るので、1時間に最低2本は運行するようにすべき。	いただいたご意見は、JRにお伝えさせていただきます。
40	—	ハレいろ・サイクリングというプロジェクトもあるので、バスのレーン再検討に合わせて、自転車専用レーンの検討もしていただければと思う。台湾などを参考に自転車の走りやすいレーンを作してほしい。	岡山市自転車活用推進計画（R4.3策定）において、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出することとしており、計画に基づき、自転車通行空間の整備を着実に進めてまいりたいと考えています。

No	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
41	—	新たに岡山県警と連携して「岡山市自転車免許」を制定する。免許取得者は車両購入に市から補助金を出す事で普及を加速させつつ、交通ルールを無理なく広める。	本市では、自転車マナー向上の対策として、実技指導による自転車安全運転免許証交付事業を市内の各小学校で実施するとともに、警察等と連携して街頭啓発活動等を行っています。引き続き関係機関と連携しながら、交通マナーの向上に向けた取組を推進したいと考えています。
42	—	南区泉田～万倍周辺は、はみ出した民家の雑草や、顔の高さまで伸びた枝、雑草やゴミでいっぱい側溝など、歩きにくく危険な状況となっており、避難の際の事故発生原因にもなると思っています。また、備前西市周辺は行き止まりや袋小路が多く、道が斜めに交わっていたりするため、目指す場所に非常に辿り着きにくくなっており、日常生活でも非常に不便な点ではないかと思えます。	安全・安心な道路整備及び適切な維持管理に努めてまいりたいと考えております。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
43	—	ライドシェアは安全確保の点から採用すべきではない。	本市の喫緊の課題としては、路線バス、路面電車等の公共交通を持続可能なものにしていくことであり、まずは、本計画に基づく各種の取り組みを推進したいと考えております。なお、将来的には、ライドシェア導入について検討が必要となることも考えられるため、国の動きを注視していきたいと考えております。