

パブリックコメントの実施結果

参考資料 1

1. 支線バスの運行計画について ※妹尾・北長瀬線の運行計画を含む

No	意見の累計	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応状況
①一宮方面				
1	③運行本数の増強	大窪下から櫛津口まで、朝は9時台で行けませんが、帰りの15時台と16時台に便がないので困っています。リハビリセンター行に乗って県営住宅前で大窪経由天満屋BC行に乗り換えなくてはなりません。そのため、行きは280円ですが、帰りは570円かかります。	R9.4月に実施を予定している一宮方面のバス路線再編は、現在の大窪を経由する路線を、大窪・備前一宮駅・平津橋・櫛津口・芳賀佐山団地を両方向で循環する路線に変える計画としております。また、再編により生み出された余力で便数も増強するため、大窪～櫛津口間の移動は、乗り換えずに行ける便が増え、現在よりも利便性が向上します。	①現在の計画で対応可
2	①運行ルート	一宮、大窪地区の支線も平津橋から中央病院まで延伸を（北ふれあいセンター経由して）	支線バスの運行計画は、既存のバス路線再編とあわせて、バス事業者からの提案に基づき作成しております。いただいたご意見はバス事業者と共有し、今後、さらなるバス路線の充実を検討する際の参考とさせていただきます。	④今後の検討
②津高方面				
3	⑨その他	津高台団地の現在の路線はそのまま、支線が新たに追加されるのでしょうか？津高台団地から岡山駅に行くのに、津高営業所で乗り換えとなるなら反対です。運賃は上げていただいても構わないので、ぜひ残してください。	R8.10月に実施を予定している津高方面のバス路線再編は、現在の津高台団地～津高営業所～岡山駅・天満屋BCの便について、利用の少ない9～16時台の一部の便を対象に、津高台団地～津高営業所～国立病院を行き来する支線バスに変える計画です。このため、一部の便は乗り換えが必要となりますが、再編後も、津高台団地～岡山駅・天満屋BC間の乗り換えなしの路線は維持されます。	①現在の計画で対応可
4	①運行ルート	国立病院から津高団地半田山ハイツを経由し津高営業所の支線を岡山商大を経由して中央病院迄延伸して欲しい。国立病院と中央病院が路線バスでつながり両病院へ公共交通を利用できるメリット有。	支線バスの運行計画は、既存のバス路線再編とあわせて、バス事業者からの提案に基づき作成しております。いただいたご意見はバス事業者と共有し、今後、さらなるバス路線の充実を検討する際の参考とさせていただきます。	④今後の検討

No	意見の累計	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応状況
③高島方面				
5	④バス待ち環境の整備（上屋等）	高島駅から旭川荘をつなぐバス路線は、朝の便で、高島駅の市営住宅側のバス停から乗車する利用者が長い列を作っているが、歩道が狭いため、自転車と錯綜して危ないし、屋根がないため、雨の日は傘をさして待っている。車いすの利用者もよく見かけます。 支線バスは、駅側のバス停で乗車させた方が、新幹線高架下で雨に濡れないし、駅から乗り換える人も、改札を出た目の前のバス停で乗車できるため、利便性が高まるのではないかと。	高島駅は、鉄道・幹線バス（宇野）・支線バス（両備）が接続する乗り継ぎポイントであり、安全で快適な待ち環境の提供が必要であると考えております。いただいたご意見は、運行事業者と共有し、R7.10月からの運行開始に向けて、実施の可否について検討してまいります。	②実施可否について検討中
6	①運行ルート	旭川荘までのアクセスが悪い。宇野バスを利用して原から歩くか、宇野バスから途中で乗り換えた上で、便数の少ない両備バスを利用する必要がある。	R7.10月に実施を予定している高島方面のバス路線再編では、高島駅と旭川荘をつなぐ既存路線を支線バスに位置づけ、便数を16便から24便に増やし、また一部の便を原バス停（宇野バス）と備前原駅（JR津山線）に接続する計画となっており、旭川荘へのアクセス性が向上します。	④現在の計画で対応可
7	①運行ルート	高島駅～旭川荘～備前原の支線は下の原～旭川荘間が重複経路となっている。経路を見直すことで中原町内からの利用者の増加が期待できるのではないかと。キャラバンサイズであれば通行可能と考えられる。 <往路> 祇園⇒下の原⇒中の原南⇒中の原⇒旭川荘⇒上の原⇒御涼所前⇒ローソン中原店前(店舗駐車場にて転回)⇒中原橋⇒備前原駅 <復路> 備前原駅⇒宇野バス原⇒中原橋⇒ローソン中原店前(店舗駐車場にて転回)⇒御涼所前⇒上の原⇒旭川荘⇒中の原⇒中原南⇒下の原⇒祇園 ※上の原バス停：中原299-3付近 ※御涼所前バス停：池田光政公 御涼所跡付近	ご提案のルートを運行事業者と確認しましたが、非常に狭い道路であり、乗用車タイプの車両であっても運行が困難であると判断しております。	③検討したが対応が困難と判断
8	①運行ルート	高島方面の支線バスはキャラバンサイズで運行の予定となっている。この便に限り現状では行っていない天満屋ハピーズ国府市場店駐車場へ乗入れを行ってはどうか。天満屋ハピーズ国府市場店を訪問するには祇園入口と国府市場西の2つのバス停からアクセスできるが微妙に距離があり、屋根がない為、荒天時のバス待ち環境が良いとは言えない。乗入れることによりバス待ち環境の改善に繋がるのではないかと。	ご提案については、店舗の限られた駐車場枠をご提供いただく必要があるため、店舗側の意向を確認したり、また、運行上の支障がないかなど、運行事業者と検討してまいります。	②実施可否について検討中
9	⑤わかりやすい運行情報の提供	宇野バスと競合している区間については、バス停及び名称を統合して、時刻表も会社に関わらず、方面別に1枚に記載してほしい。	ご指摘の場所に限らず、複数事業者が発着するバス停では、バス停サインが林立している場合がありますが、今後、支線バスのバス停サインを整備するタイミングで統合について検討してまいります。	②実施可否について検討中

No	意見の累計	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応状況
10	⑥利用しやすい運賃体系の導入（乗り継ぎ割引等）	備前原駅まで延伸は歓迎するが、中区役所もしくは岡山駅への延伸もしくは、乗り継ぎ割引等の仕組みをあわせて整備して頂きたい。岡山市内でどこから乗っても最長240円くらいの運賃であれば、外出機会が増えると思います。参考例として、愛知県常滑市はバス運賃を無料しています。静岡県浜松市も遠距離については上限運賃を設定されています。	高島駅～旭川荘～備前原駅間の支線バスは、高島駅や備前原駅を超えて都心部の方へ延伸することは考えておりません。また、この支線バスは該当しませんが、幹線と支線に分割し、新たに乗り換えが発生する路線については、双方を乗り継ぐ際は直通運賃に割り引く設定を行う予定です。なお、現在、市全体を対象に、利用しやすい運賃体系についてバス事業者と検討しております。	④現在の計画で対応可
11	①運行ルート	備前原駅から高島駅までの新設バス停は、中原、祇園、脇田入口、祇園入口、国府市場、岡山赤穂線96号線高島新屋敷、高島団地保育園前、児童公園前、新屋敷団地西、新屋敷団地中、高島駅で計画してほしい。	高島方面では、現在運行している高島駅と旭川荘をつなぐ路線を支線バスに位置付ける計画ですが、ご提案の運行計画に変更した場合、現在運行しているバス停をスキップすることになり、また、他の既存路線（宇野バス・東岡山線）との重複区間が拡大するため、採用しないこととしました。	③検討したが対応が困難と判断
12	⑦鉄道のダイヤ接続や便数増強	JR津山線は日中1時間に1本しかないので、津山線の本数を増やして、接続時間を短くしてほしい。	いただいたご意見は、JR西日本にお伝えさせていただきます。支線バスと鉄道の接続時間については、できるだけ短縮できるように、支線バスのダイヤ設定についても検討してまいります。	②実施可否について検討中
④西大寺方面				
13	⑨その他	岡山駅～西大寺のバスは、特に雨天と帰宅ラッシュ時の混雑がひどい印象です。劣悪な乗車環境は利用者から嫌気され、車から公共交通へのシフトを妨げる要因になっていると思います。過剰な乗車はバスの定時性を大きく損ないます。ピークアウト時の本数を減らしてピーク時に振り替える、又は連節バスを導入する（広告にもなる、運転手を減らせるなど良いこともたくさんあります）など、乗車環境の改善と改善したことをPRしてモーダルシフトを進める取組を講じていただきたいです。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。なお、西大寺線については、2025年1月8日(水)～2025年3月14日(金)の期間中、混雑が見込まれる平日の朝ラッシュの時間帯に臨時便を運行しております。	②実施可否について検討中
14	①運行ルート	湊や東山、桜橋は古いまちで、人口も減っているので、操南台団地の支線バスはなかなか採算が厳しくなるように感じています。せめて、現状は協立病院で止める計画となっていますが、そのまま東山電停へ上って、再び操南台団地へ戻る環状ルートにした方が効率的ではないでしょうか。西大寺方面から協立病院を利用する高齢者も、東山電停で乗り継いで利用できるようにと考えました。	いただいたご意見は、運行事業者と共有し、実施の可否について検討してまいります。	②実施可否について検討中
15	①運行ルート	西大寺バスセンターと岡南シネマタウンを直通で行くバスを水曜日の12時発ぐらいで（本数は週1と少なくても良い、復路は2時間後位で）新設してほしい。免許返納の人などが5～6人希望しています。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。なお、ご提案の区間は、天満屋バスセンターで乗り換えればバスでアクセスできますので、ご検討ください。	④今後の検討
16	①運行ルート	西大寺バスセンターから平島ゆめタウンに土曜日の12時頃（西大寺）出発で復路は2時間後位で設定されたバス路線を希望します。西大寺周辺には知り合いの5～6人だけでなく利用したい人は多くいると思います。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。お知り合いの方々と相乗りでタクシーを利用して外出することもご検討ください。	④今後の検討

No	意見の累計	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応状況
⑤牛窓方面				
17	③運行本数の増強	拠点としては西大寺BCになるが、西大寺駅にも乗り入れ本数を増やし、鉄道とバスをシームレスに移動できたほうが良い。	今回の計画では、西大寺駅も乗り継ぎポイントに指定しており、上屋やデジタルサイネージ等の待ち環境を整備することとしております。R8.10月から実施する牛窓南まわり線の再編に向けて、西大寺駅の乗り入れ便数の増強について、ニーズ等踏まえながら、バス事業者と検討してまいります。	②実施可否について検討中
⑥沖元・平井方面				
		(意見なし)		
⑦岡南方面				
		(意見なし)		
⑧妹尾方面				
		(意見なし)		
⑨庭瀬方面				
		(意見なし)		
⑩拠点間をつなぐ支線新設 「妹尾・北長瀬線」				
18	⑦鉄道のダイヤ接続や便数増強	妹尾駅でのJR瀬戸大橋線との接続を考慮したダイヤにしてください。	妹尾駅での鉄道との接続を考慮したダイヤに設定します。	①現在の計画で対応可
19	⑤わかりやすい運行情報の提供	バス車内でのJR線の接続案内を実施して欲しいです。	JRの時刻表をバス車内に掲示していただくよう運行事業者と調整します。	②実施可否について検討中
20	⑤わかりやすい運行情報の提供	当面は啓発活動のため、JRと連携してJR瀬戸大橋線の車内で妹尾駅で北長瀬行きバスに乗り換えができることを案内してください。この路線は沿線住民だけでなく、児島宇野方面から問屋町などを訪問する人の利用が見込めます。	乗り換え等の周知方法について、JR西日本と協議してまいります。	④今後の検討
21	④バス待ち環境の整備（上屋等）	妹尾駅北口にはバス停がありません。デジタルサイネージを含め、庭瀬駅に整備したバス停と同等の雨風をしのげるバス停の整備をご検討ください。	運行開始には間に合いませんが、現在、妹尾駅を含む乗継ポイントでの上屋やデジタルサイネージ等の待ち環境の整備について検討しているところです。	②実施可否について検討中
22	⑧渋滞対策（定時性・速達性確保）	荒田交差点は渋滞が慢性化している。右折レーンを確保するしかない。これはバスの運行が地域のためになる重大な問題です。すぐに取りかかってください。	主要渋滞箇所である荒田交差点については、渋滞緩和のための交差点改良を計画しております。運行開始には間に合いませんが、今後、実施に向けて計画を進めていきたいと考えております。	①現在の計画で対応可
23	②停留所の増設	ザグザグと駅の間に柳橋（昔のバス停名）を停留所を増やしてほしい。または、フリーの降車を！	ご提案の区間にバス停を設置することについても検討しましたが、現在、安全にバス停を設置できる場所が確保できておりません。また、交通量が多いため、現状は、フリー乗降区間の設定はできないと考えています。	③検討したが対応が困難と判断

No	意見の累計	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応状況
24	⑨その他	この路線を計画するにあたり、各地区ごとにどれくらいのニーズがあるか又利用目的は何かを調べられたと思うが、結果を公表してほしい。	パーソントリップ調査(R4)によると、妹尾・北長瀬線沿線を行き来する移動は、平日1日あたり2万回以上あり、一定のバス利用が期待されます。最も多い移動目的は、買物・通院等であり、全体の42%を占めております。	④現在の計画で対応可
25	⑨その他	八晃運輸が業者とのことですが、200円均一は他の路線・業者との関係は整合性がありますか。	妹尾・北長瀬線は、一部区間で既存路線の近くを運行しますが、当該区間の運賃は170～190円であり、既存路線と整合した運賃を設定しております。	④現在の計画で対応可
26	②停留所の増設	問屋町テラス（旧卸センター事務局前）を經由して欲しい。岡電バスとの乗り換えができるため。	既存路線と重複しない運行計画としておりますが、今後、問屋町エリアで妹尾・北長瀬線の近くを運行する岡電バスとの乗り換え需要が確認された場合は、接続させることについて検討してまいります。	④今後の検討
27	②停留所の増設	公民館利用者の多くは高齢者で、車で来館される方が多い。公民館前を支線バスが通過することを知り、とても喜んでいますが、バス停が離れていますので、残念でなりません。公民館に隣接する福田地域センターへの利用者の中にも高齢者が多いことから、バス停の新設をお願いいたします。	バス停については、運行事業者からの提案に基づき設定しております。運行開始後になりますが、ご提案のバス停について、沿道のニーズや設置場所等について検討してまいります。	②実施可否について検討中
28	②停留所の増設	福田地域センター・福田公民館へのバス利用が本来なら見込まれますが、計画されているバス停からでは、国道2号を横断するか、概ね500m以上の距離を歩くかしかありません。高齢化の進展により、運転免許を返納される方の増加も見込まれるところであり、バス停設置の検討をお願いします。	バス停については、運行事業者からの提案に基づき設定しております。運行開始後になりますが、ご提案のバス停について、沿道のニーズや設置場所等について検討してまいります。	②実施可否について検討中
29	②停留所の増設	ハピーズの前にも以前バス停があったので（旧辰巳東）、そこにも停留所を設置してほしい。	天満屋ハピーズの東側に問屋町東バス停を設置する計画となっております。	④現在の計画で対応可
30	②停留所の増設	今保ナガセヴィータと御南小学校前の中間に停留所がほしい。近辺に事業所（鉄工団地）も有るので。	バス停については、運行事業者からの提案に基づき設定しております。運行開始後になりますが、ご提案のバス停について、沿道のニーズや設置場所等について検討してまいります。	②実施可否について検討中
⑩拠点間をつなぐ支線新設 「妹尾・岡南線（仮称）」				
31	①運行ルート	岡南と妹尾を結ぶ路線は妹尾駅の北口を発着する計画になっているが、北口は、他の路線も計画されているし、妹尾駅の南口にも人口が多く、高齢化も進んでいくため、南口を発着する路線も検討してもらいたい。労災病院や岡南ハピータウンの映画館、南区役所にバスで行けるようになるので、大変便利になる。	いただいたご意見は運行事業者と共有し、当該支線バスの詳細な運行計画を検討する際に、あわせて検討させていただきます。	②実施可否について検討中

2. 都心の運賃適正化について

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	都心部の回遊性向上として、現状維持～150円ぐらいまでの設定が良いと思う。天満屋BCと宇野バス本社～岡山駅は100円を維持しても良いと思う。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。都心部では、認可運賃より安価な実施運賃区間が拡がり、各社の経営を圧迫しており、バス路線を維持するためには、認可運賃への適正化はやむを得ないと考えています。なお、宇野バス本社～岡山駅間（宇野バス）は100円が維持される予定です。
2	160円は少々値上げ幅が大きいのので値上げ幅を縮小して宇野バスを含め初乗り運賃140円にすべきだと思います。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。都心部では、認可運賃より安価な実施運賃区間が拡がり、各社の経営を圧迫しており、バス路線を維持するためには、認可運賃への適正化はやむを得ないと考えています。
3	宇野バスも運賃適正化してほしい。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。
4	宇野バスも賛同しなければ、都心部のバス移動は宇野バスの独占状態となり得ないでしょうか。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。なお、各社が提供するサービスや各路線の特長は異なるため、今回の運賃適正化によって特定事業者の独占状態になるとは考えておりません。
5	160円でも安い。現金派の高齢者や外国人旅行者が支払いに時間がかかって定時性が損なわれるという問題が解決しない。広島と揃えて都心部一律200円の方が利用者も分かりやすいし、支払いもしやすいのではないのでしょうか。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。なお、試算によると、今回の運賃適正化によって、赤字の解消には至らないため、利用者利便を踏まえた運賃体系のあるべき姿について、引き続き、議論を行いたいと考えております。

3. その他公共交通全般

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	【自動運転EVバスの導入を前提とした、整備計画の作成】を求めます。他府県の自動運転EVバス実証実験報道が続き届いており、実用は間近なため、日本一の民間バス会社宇野自動車（株）様の主導による「岡山市交通局」を整備し、日本一の支線バスの運行実現を求める。	自動運転バスについては、現在、日本各地で実証実験が行われており、導入の可能性について、引き続き注視してまいりたいと考えております。なお、岡山市交通局を整備することは考えておりません。
2	【問題の本質は「大正時代の路面電車」であることの認識の共有】を求めます。各社の経営を圧迫している真因は「日本一短い路面電車」の温存であるため、日本一の民間バス会社宇野自動車（株）様の主導により「岡山市交通局」を整備し、抜本的な改革で問題解決を求める。	人口減少、高齢社会の進展を見据えると、都市を持続的に発展させるためには、コンパクトでネットワーク化されたまちづくりの実現に向け、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する必要があります。鉄道や路線バスと同様に、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についても、重要であると考えております。なお、岡山市交通局を整備することは考えておりません。
3	バスの定時性に不信感があります。日常でも10～15分の遅延が発生し、利用しにくい状態が続いています。	バスの定時性・速達性の確保は、利用者利便の観点だけでなく、運転手の労働生産性の向上を図る上でも大変重要であると認識しております。渋滞が顕著なボトルネック交差点について、路線バスが運行する箇所を優先的に整備するなどの取組を進めているところですが、引き続き、定時性・速達性の確保に向けて関係機関と議論していきたいと考えております。
4	マイカーを減らすため、シェアサイクルの拡大といった施策が必要です。	令和4年3月に策定した「岡山市自転車活用推進計画」に基づき、利用者ニーズや採算性を考慮しながら、利便性の向上などシェアサイクルの充実を図っていききたいと考えています。
5	宇野バスの長岡・駅前も東岡山駅としたほうが鉄道との接点として分かりやすくなると思う。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えさせていただきます。
6	収入を増やすには、利用者あってのもの。バリアフリー対応も遅れ、乗り場も分かりにくい。そして、団子運転で、運転間隔に歪になっており、福岡市の福博都心部みたいに待たずに分かりやすい乗り場にすれば、利用者は回復すると思う。そもそも回遊性向上のために何でバスだけで議論しているのですか？ 自転車先進都市おかやまを目指してとありますが、すでに周回遅れ状態。公共交通機関とシェアサイクル、カーシェアを同時に議論して、都心部に流入するマイカーを減らし、バスの定時性向上を目指すべき。都心部以外にはシェアサイクルはありません。自転車も含め、都市交通の整備を行うべき。 高島エリアについても、高島駅や岡電高屋、東岡山駅を中心にシェアサイクルを含め、交通政策を制定すべきだと思います。回遊人口が増えれば、結果として、公共交通の事業者の収入も増えます。まずはここまで膨らんだマイカーから転移するための施策を打つべきだと思います。	本市では、2018年に総合交通計画を策定し、「あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする」を基本理念に、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークの構築に向けて、公共交通、自転車、道路それぞれについて施策を推進しているところです。 今回の路線バスに関する取組も、この総合交通計画の一部であり、引き続き、いただいたご意見も参考にしながら、計画を推進していきたいと考えております。

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
7	<p>回遊しやすくするために、定期利用の場合、市内の市営駐輪場がどこでも使用できれば便利だと思います。</p> <p>普段は岡山駅を利用していなくても、休日に他のエリアの市営駐輪場が追加料金なく、利用できれば、市民の足として利用しやすくなり、マイカーの流入減少につながるのではないかと？</p>	<p>料金の設定や特定の駐輪場に利用が集中するなどの課題があるため、市内の全駐輪場の共通化は困難ですが、いただいたご意見は、今後の駐輪場運営の参考とさせていただきます。</p>
8	<p>市営駐輪場について、JRにあわせての営業時間となっているが、高速バスも含めた営業時間に拡大してほしいです。大阪ゆきの高速バスの始発は岡山駅西口を4:20です。もっと早く営業を開始するべき。</p>	<p>高速バスの停留所となる岡山駅西口には24時間利用可能な無人の市営駐輪場もありますのでそちらの利用をご検討ください。</p>
9	<p>宇野と岡電の停留所、通過経路を統合し、定時運行率を高める施策が必要。</p> <p>岡山駅や宇野バス表町や天満屋バスセンターの方向も会社によらず、路線ごとに変更したほうが良い。</p> <p>岡山駅～岡電高屋の系統は 天満屋バスセンターに寄らず、宇野バス表町を経由するルートに変更するとか、利用者側からはどこから発着するか明確にしたい。事業者側が利用しにくくしているの、利用者が分かりやすい運行をすれば回復すると思う。</p>	<p>いただいたご意見は、バス事業者にお伝えし、今後の経営の参考にさせていただきます。</p>
10	<p>公共交通の分担率が低い交通行政の見直し、そして、都心部へのマイカーの流入量の抑制が必須。駅や交通の結節点にシェアサイクルの拠点を作り、鉄道やバスへの推移を計るべき。当然、住宅地内にも拠点をづくり、鉄道、バスとシェアサイクルでシームレスに移動できるようにすべき。</p>	<p>本市では、2018年に総合交通計画を策定し、「あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする」を基本理念に、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークの構築に向けて、公共交通、自転車、道路それぞれについて施策を推進しているところです。周辺部の公共交通沿線では、自動車利用から公共交通への転換を図るため、サイクル&(バス)ライド駐輪場の整備に取り組んでいるところですが、いただいたご意見も参考にしながら、今後も交通結節機能の強化に取り組んでまいりたいと考えております。</p>
11	<p>宇野や岡電に普段乗車していますが、後からのバスに何台も追い抜かれることが発生しています。先発車両がこの区間で追い抜かれないようにする仕組みが必須です。名古屋市のバスレーンのように、同一停留所に2台停車できるようにすれば解消できると思います。また、着座確認をせずに出発しているなど、運賃の値上げではなく、先にやることは市民の利便性向上とドライバーの意識改革だと思います。</p>	<p>いただいたご意見は、バス事業者と共有し、利便性・安全性の確保を含め、今後の運行の参考にさせていただきます。</p>
12	<p>天満屋BCが地上から行けず、地下もしくは2階からの連絡となっており、これも利用しにくい要因になっています。利用していないレーンもあるし、常時警備もいるので、利用しやすいように地上から行けるルート設定も必要と思います。</p>	<p>天満屋バスセンターは、株式会社天満屋が所有・管理しており、いただいたご意見については、改善できないか、株式会社天満屋にお伝えさせていただきます。</p>

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
13	<p>各社でまちまちとなっている交通系ICカードですが、全社少なくともハレカ&全国共通カードに対応して欲しい。加えて、急増しているVISA等のタッチ決済やPayPay等のQRコード決済にもこれを機に対応すべき。</p> <p>岡山市・岡山県・倉敷市・国土交通省等は勿論、JR西日本やスルッとKANSAI協議会や各バス事業者、バス協会、カード会社や金融機関等、そして読み取り端末メーカーが一丸となって導入すべき。</p>	<p>交通系ICカードについては、R3に中鉄バス、R5に八晃運輸にハレカシステムを導入しており、また、現在、老朽化したICシステム付き運賃箱のリプレースを実施しているところです。今後、決済方法のさらなる利便性向上について、いただいたご意見も参考にしながら、バス事業者や関係機関と協議してまいりたいと考えております。</p>
14	<p>1988～89年のウィーンでは、地下鉄とその他の鉄道、路面電車、市バスが走っていました。時間間隔はほとんど10～15分以内であり、距離で料金が決まり、乗り換えによる追加料金のない東京メトロのようなものが実現されています。このシステムの良い点は、乗り換え自由という点です。これにより、運行系統の数をずっと減らすことができ、空車や回送を大幅に減らすことができ、それによって、大幅に増便できるでしょう。ポイントは、乗り継ぎにケチなことを考えないことです。また、利用者の少ない郊外路線は、バス料金と大差ないタクシーや自由度の大きな乗り合いを走らせたらどうでしょうか。この交通システムを組めば、ハードウェアはほとんど何も変えることなく、車なしで自由に移動できる岡山市が実現できるでしょう。</p>	<p>現在、利用しやすい運賃体系についてバス事業者・路面電車事業者と検討しているところであり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
15	<p>妹尾駅や北長瀬駅からJRを利用する際、最終発を遅らせてほしい。</p>	<p>いただいたご意見は、JR西日本にお伝えさせていただきます。</p>
16	<p>中鉄北部バスと備北バスはまだ、ICカードを利用できない。</p> <p>2社とも、磁気カードリーダーが老朽化に進んでいる状況もあるので、ICカードの導入をお願いします。</p>	<p>中鉄北部バス・備北バスは、R2年度に、岡山市の支援によりICカードシステムを導入することについて協議しましたが、岡山市内へ乗り入れる路線が少ない等の理由で導入しない意向が示されております。</p>
17	<p>乗継ポイントでの幹線・支線の接続には賛同するが、市民の多くは自動車ユーザーであることから、乗継ポイントへの（市営）駐車場整備・拡充をすべきではないか。具体的には、計画に位置付けられている乗継ポイントでパーク＆ライド駐車場を整備し、自家用車ユーザーのバス・鉄道利用を促進し、鉄道・バス分担率を高めるという視点を今回の計画に加えるべきではないか。</p>	<p>乗り継ぎポイントの多くは、岡山市が目指す「コンパクトでネットワーク化された都市構造」に位置づけた拠点であり、様々な都市機能の集積とともに、交通結節点としての機能の充実を図ることが重要であると考えております。いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>