

パブリックコメントの実施結果

1. 意見募集の概要

募集期間	平成 30 年 7 月 3 日（火）～平成 30 年 7 月 31 日（火）
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、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 13

(2) 意見項目数 44

<内訳>

区分		意見項目数
計画全体		3
計画の基本方針（コンセプト・目標）		1
交通体系の 将来像と 実現化方策	全般	1
	鉄道・路線バスの利便性向上	3
	鉄道の利便性向上	4
	道路整備による生産性・安全性の向上	1
	路線バスの利便性向上	18
	生活交通の確保	2
	暮らしを支えるみちづくり	3
	環境にやさしいライフスタイルの醸成	2
	人中心の都心空間の創出	2
	回遊性の向上	2
成果指標・目標値の設定と推進体制		2
合計		44

意見の概要と意見に対する市の考え方

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
計画全体(意見数:3)			
1	計画全体	岡山の交通の課題がわかりやすくまとめられていたので読みやすかった。図などの資料も岡山の街をイメージしながら読み進めることができた。	今後も、市民の皆様によりわかりやすい計画づくりに努めます。
2	計画全体	行政や交通事業者が行うことは具体的に書いているが、市民にとってどのように便利になるのかわからない。	主要施策を中心に、写真での事例紹介や、施策実施後のイメージ図を掲載するなど、わかりやすい計画づくりに努めましたが、今後、具体の取り組みを進めていく中でも、市民の皆様によりどのように便利になるのかわかりやすく説明するよう努めていきたいと考えています。
3	計画全体	この計画を出来る限り多くの市民と共有し、まちづくりを進めて欲しい。	市民や事業者、関係者の皆様と本計画を共有し、協働・連携の中で計画に位置付けた取り組みを進めていきたいと考えています。
計画の基本方針(意見数:1)			
4	計画のコンセプト・目標	高齢化社会、環境問題を抱える中、公共交通中心のまちづくりを進めていくことは必要であり、賛同する。	計画に位置付けた取り組みの着実な遂行に向けて努めていきたいと考えています。
交通体系の将来像と実現化方策(意見数:38)			
5	全般	ハード整備も必要だと思うが、少子高齢化社会を考えると、ソフト施策も充実させていく必要があると思う。	本計画では、鉄道や路線バスの使いやすい運賃体系やわかりやすい案内情報の構築、モビリティマネジメントの実施、自転車ルール・マナーの向上、バリアフリー情報の発信などのソフト施策を位置づけており、これらを中心に、計画目標の達成に向けて、より効果的なソフト施策の実施に取り組んでいきたいと考えています。
6	鉄道・路線バスの利便性向上	交通系ICカードに地域として対応することは、地域住民のためだけでなく、観光客誘致にも有効な手段だ。ただし事業者には既にこの変化に対応する体力はなく、岡山市が周辺市町村とスクラムを組んで主体的にシステム更新するほかはない。	いただいたご意見は、ICカード利用環境の拡大に取り組む際の参考とさせていただきます。
7	鉄道・路線バスの利便性向上	岡山はJRルートが各方面に走り、バス会社も今まで元気だったため、会社数が多いだけでなく、新規参入まであって、行政から言えば公共交通をコントロールしにくい全国有数の地域だ。しかしかれらの体力があるうちに、岡山市が主体的に関わって経済政策として取り組んでいくべきだ。1日30便走るところは収支とんとんになるし、それ以上なら路線は黒字になり、人口も増えて地価も上がり、固定資産税も増える。既に富山などで実例がある。これを実現するため、国の補助に頼るのではなく、公共交通予算を一般財源の1%程度、約20億円位まで増強しても、損はない。また、長期的に実現するためには、法定協議会の本音での議論を元に、岡山県南交通連合の設立をめざすべきだ。	いただいたご意見は、公共交通に関する様々な施策に取り組む際の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
8	鉄道・路線バスの 利便性向上	基本的な考え方として、市民・事業者・行政の三者が協働・連携してとあるが、これでは主体がぼやけてしまう。 本計画の推進エンジンとなる、平成19年(2007年)法律第59号、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第4条では、持続可能な地域公共交通網形成に関する国・都道府県・市町村・交通事業者の努力義務がのべられているが、特に市町村の役割は大きいのではないかと。利用者・住民の立場にたてば交通連合は必須の枠組みを提供できるのではないだろうか。「持続可能」な地域公共交通網の形成のために、交通連合にまず取り組むべきである。また、岡山市単独ではなく、隣接市町と連携した広域連携も必要なのではないか。	岡山市では、今年度から交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置しており、利便性の高い公共交通を安定的に提供するための具体の取り組みや、役割分担等について、この協議会で交通事業者等の関係者と協議していきたくと考えています。
9	鉄道の 利便性向上	桃太郎線LRT化は、国道180号岡山西バイパスと交差する大安寺付近でトランジットセンターが必要だと思う。ここで車からLRTに乗り換えができるようにすることで、総社方面・吉備ICから都心へ流入する他県からの自動車を抑えることが出来ると思う。また、このトランジットセンターから近隣を巡るコミュニティバスをつなげると、さらに近隣からの利用にも繋がるのではないかと。	桃太郎線LRT化の基本計画を検討する中で、路線バスや生活交通、パーク&ライド等、他の交通手段との乗り換え環境の整備による交通結節機能の強化について、JR西日本等の関係者と協議していきたくと考えています。
10	鉄道の 利便性向上	岡山駅を中心とした鉄道の運行頻度は、山陽本線以外は、人口が多い地域でも、昼間は1時間に1本程度と少ない。岡山近郊のみでも実験的に運行本数を増やすことをJRに補助金などを出して取り組んでほしい。新たに路面電車などを整備するよりは、低額な予算で市民の利便性を増すことになると思う。	鉄道の運行本数は、JR西日本が利用者数等を踏まえて判断するものと考えております。桃太郎線では、LRT化に伴って高頻度運行への増便を検討することとしていますが、その他の路線について、補助金を出して増便に取り組むことは現在考えておりません。市としては、利便性向上のための取り組みについて、できるところから実施し、利用促進を図っていきたくと考えています。
11	鉄道の 利便性向上	桃太郎線LRT化は、楽しみであるが、名前がダサいと思う。	いただいたご意見は、桃太郎線LRT化に取り組む際の参考とさせていただきます。
12	鉄道の 利便性向上	運行本数増強について語られていない。都市鉄道としてみた場合、8方面にもJR線が伸びている割に、運行本数が少なく、その機能を十分に発揮できていないという分析をしている。 JR赤穂線は朝晩車両数が少なく、便数も少なく、高校生達が悲鳴をあげている。都市機能としては、せめて20分に1本、一日45本程度に増強して、西大寺駅の結節点機能を増強するべきだ。その場合、両備バスの西大寺線も西大寺駅に乗り入れ、邑久、牛窓方面の利便性を高めると効果的だと考える。また、JR瀬戸大橋線は単線区間があと数キロ残っている。また、大元駅、西市駅、妹尾駅の交通結節点能力が生かされていない。岡山市は、来たるべき四国新幹線予算を活用して瀬戸大橋線を完全複線化し、この地域の活性化を促進するべきだ。	鉄道の運行本数は、JR西日本が利用者数等を踏まえて判断するものと考えております。市としては、利便性向上のための取り組みについて、できるところから実施し、利用促進を図っていきたくと考えています。

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
13	道路整備による生産性・安全性向上	外環状線の原理がとても格好よく、是非整備活動に頑張してほしい。	計画に位置付けた取り組みの着実な遂行に向けて努めていきたいと考えています。
14	路線バスの利便性向上	市内のバス路線は、ほぼ全て岡山駅・天満屋バスセンターを經由しており、効率的運用がなされていないため、各方面への基幹バスに束ね、連結バスまたはBRTを導入すべきだと思う。その上で、基幹バスの各拠点からはコミュニティバスを巡らせてはどうか。また、各国で行われているような交通連合を作り、乗り換えで事業者が変わっても初乗り運賃がかからないなどの工夫は必要だと思う。利用者は、乗り換えの手間は増えるが、運行頻度や利便性が向上すれば反対意見はないと思う。	バス路線の再編・新設・増便等については、全バス事業者を含む交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会において、今後協議していきたいと考えています。
15	路線バスの利便性向上	全てのバス停にデジタルサイネージを設置することは現実的では無いと思うが、現在の時刻表は大変見づらく、バス利用の障害になっている。各バス停にQRコードを添付し、スマートフォン等で読み込むことで、バスの運行位置が確認できるようにしてはどうか。宇野バスでは、スマートフォンで現在地が把握できるが、市内全てのバスが同じ仕組みになると大変便利で、観光客にも安心してバスに乗ってもらえると思う。	いただいたご意見は、バスの待ち環境整備やバスロケーションシステムの改善・拡充に取り組む際の参考とさせていただきます。
16	路線バスの利便性向上	今後働き手の人口不足による問題解決のため、自動運転技術の開発は今本当に必要な事であると思う。新見市の道の駅「鯉ヶ窪」や、赤磐市で宇野自動車が実施した自動運転の実証実験を、岡山市内の安全が確保される場所で実施し、自動運転・無人運転の活用可能性を探っていくような方向性を期待する。	自動運転技術については、国などの動向に注視しながら、活用可能性について検討していきたいと考えています。いただいたご意見は、自動運転等の新技術の活用に取り組む際の参考とさせていただきます。
17	路線バスの利便性向上	効率の良い、利用しやすいバスサービスの提供には、管理者を1つに集約させる必要があると思う。複数の管理者が存在すると、利用者の思いや期待への対応面で差が生じ、複雑なシステムになってしまうと思う。バス会社ごとの考え方や厳しい経営状況があることは承知しているが、最終的にはバス会社は1社、さらには、鉄道や路面電車、LRTなどの全ての公共交通が1つの管理者で運営されていく状況が望ましいと思う。	路線バスの効率的な運用や利便性の向上等に関する具体的な取り組みを進めるため、平成30年度より「地域公共交通網形成計画」の検討に着手しております。計画策定にあたって、全バス事業者を含む交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置しており、路線バスの効率的な運用や利便性の向上等については、この協議会でバス事業者等の関係者と協議していきたいと考えています。
18	路線バスの利便性向上	バス路線の主な方面別をアルファベットと色で表記することに賛成である。例えば、各方面が示された簡易的な地図をバス停看板に掲載し、このバスがどこを走るのか視覚化すると分かりやすいと思う。そうすることで、市民がバスの便利なルートを再発見することもできると思う。	いただいたご意見は、バス路線網の見える化に取り組む際の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
19	路線バスの 利便性向上	路線バスの終発時間を繰り下げて欲しい。住んでいる地域は複数の路線バス事業者が運行しているが、どの事業者も終発時間が早い。	いただいたご意見は、バス路線の再編・新設・増便等に取り組む際の参考とさせていただきます。
20	路線バスの 利便性向上	岡山市がイニシアティブを取って、全ての電車バスデータをGTFS形式(公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット)によってオープン化し、バスロケーションを表示させた方が現実的である。また、今後新たな技術が出てきた場合でも、対応できる。ただし、そのデータ活用やシステム更新費用については、岡山市を中心とした交通連合などで負担するべきである。	いただいたご意見は、ロケーションシステムの改善・拡充等に取り組む際の参考とさせていただきます。
21	路線バスの 利便性向上	バス運転手不足については、具体的な原因分析がなされていない。岡山市公共交通網形成協議会でも各事業者から運転手不足への危機感が出ていたが、運転手確保のために給与水準アップなど何が出来るかの議論がない。	平成30年度から全バス事業者を含む交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置し、市民の移動手段を確保するための取り組みについて協議を開始しました。この協議会で、路線バス等の公共交通サービスの維持・確保について、バス事業者等の関係者と協議していきたいと考えています。
22	路線バスの 利便性向上	岡山市は公営バスがなく、低床バス導入が政令市平均よりかなり遅れている。バス会社も価格競争が厳しく、体力を奪われており、めぐりん新規参入は路線廃止問題だけでなく、他社の低床バス導入体力を奪っていると思う。岡山市全体として、初乗り運賃200円程度の政令市平均に近づけ、市もバリアフリー予算を増やして、バス停バリアフリーとともに数値目標を高めるべきである。基本的にはバリアフリー費用は、事業者でなく公共で見るべきである。	路線バスの低床車両の導入については、現在、バス事業者に対してノンステップバス購入時に補助金を交付しているところであり、計画期間内にノンステップバス導入率を22%から50%に高めることを目指すこととしています。また、バス停のバリアフリー化についても、計画期間内に10カ所程度整備することとしております。今年度からは、バリアフリー基本構想の策定に着手しており、今後もバリアフリー化に関する取り組みの推進に努めていきたいと考えています。
23	路線バスの 利便性向上	自動車を運転したくない人も、電車バスが不便でやむをえず運転する人の数が55才以上で25%もあることは驚きであった。さらにバス路線廃止への不安の数も多い。また、生活で不安に感じることの第1位となっている自然災害が、今回岡山でも起こり、交通事業者にも余力がなく、運転手不足も重なって、災害時の交通全体が脆弱になっていることが判明した。災害対応の面からも、一定の公共交通網の維持は重要であると考えます。	岡山市では、今年度から交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置しており、市民の移動手段を確保するために必要な具体の取り組みについては、この協議会で交通事業者等の関係者と協議していきたいと考えています。
24	路線バスの 利便性向上	パターンダイヤを組んで乗り継ぎ利便性を向上させることで、飛躍的に利便性が高まるオーストラリアなどの例がある。1日30便程度の路線をいくつか選んで、パターン化する実験を行うべきだ。	岡山市では、今年度から交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置しており、路線バスの利便性を高めるための具体の取り組みについては、この協議会でバス事業者等の関係者と協議していき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
25	路線バスの 利便性向上	公共交通の利用で市民が求める運賃水準として200円程度とあるが、これに引っ張られて全体のバス会社の経営が悪化しすぎれば、元も子もない。アンケートの利用の仕方が間違っている。	利便性の高い公共交通サービスの実現に向けて、市民が求めるサービス水準をアンケート調査した結果を示すものであり、実現に向けた具体の取り組みについては、今年度設置した岡山市公共交通網形成協議会で交通事業者等の関係者と協議していきたいと考えています。
26	路線バスの 利便性向上	各交通事業者の運賃収入、経費が不明であるため、路線の赤字や黒字の状況が分からない。今後この計画を推進していく上で、路線別の切り分けを行い、どこまでを公共で負担していくかを論じなければならないと思うので、法定協議会の場などを利用して、具体的に語る方向付けを持たないといけないのでは。	岡山市では、今年度から交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会を設置しており、利便性の高い公共交通を安定的に提供するための具体の取り組みや、役割分担等について、この協議会で交通事業者等の関係者と協議していきたいと考えています。
27	路線バスの 利便性向上	岡山は鉄道・バスが岡山駅から放射状に出ている結果、環状方向のアクセスが弱いことは周知の事実。しかしこの都市でも道路の環状線は効果的だが、電車バスについては採算は黒字になることは少ない。しかし改善後の地図を見ても、人口10万人はいるであろう岡南地区の利便性は改善されない。そこで天満屋ハッピータウンあたりにバスセンターを設けて、東西路線を岡山市主導で創設することが必要だ。パーク&ライドなども大々的に作るべき地域だ。桑野ふれあいセンターもサブ拠点とし、岡南、南区役所、西市あたりを結ぶべきだ。また、桃太郎ライトレール予定地域でも、先行して一宮駅～庭瀬駅などはコミバスルートを作成して、赤字でも走らせる必要がある。	バス路線の再編・新設・増便等については、全バス事業者を含む交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会において、今後協議していきたいと考えています。
28	路線バスの 利便性向上	岡山中心部から各方面へのバスの終発時間が21時台から24時台と異なっており、私の地域では22時台なので帰りが遅い時は鉄道かタクシーを利用している。鉄道の駅に比べ、バス停の方が数が多いので、路線バスの終発時間を鉄道と同じ時間帯に繰り下げると、バス利用者も便利になるのでは。	いただいたご意見は、バス路線の再編・新設・増便等に取り組む際の参考とさせていただきます。
29	路線バスの 利便性向上	天満屋のバスターミナルや岡山駅は、バス乗り場が複数あるので分かりづらい。また、バス乗り場によっては遠い位置にあるので、バスのりばまでのアクセスに不公平さを感じる。また、めぐりんのバス乗り場が岡山駅前のロータリー内に無いのはなぜか。	岡山駅東口バスターミナルでは、平成28年4月に乗り場が方面別に変わり、その後、岡山駅でバスの運行情報をデジタルサイネージで方面ごとに表示して情報提供しています。また、複数事業者で運行しているバス路線を方面ごとにアルファベット等で表示するなど見える化にも取り組むこととしています。また、めぐりんの岡山駅東口ターミナルへの乗り入れについては、関係者で協議することとしております。今後も、バスの利用環境の改善に努めていき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
30	路線バスの 利便性向上	岡山駅のバス乗り場は、各方面の路線が多く、バス会社も複数あり、バラバラに並んでいるので、どのバスが利用できるのか分かりにくい。例えば、岡山駅から市役所へは市役所筋を経由する路線だけではなく、一度異なる所を経由する路線もあり、何度か目的以外のバスに乗ったことがある。市民でさえわかりにくく、県外・海外からの観光客が利用しやすいバス案内のレベルでは到底ないと思う。	岡山駅東口バスターミナルでは、平成28年4月に乗り場が方面別に変わり、その後、岡山駅でバスの運行情報をデジタルサイネージで方面ごとに表示して情報提供しています。また、複数事業者で運行しているバス路線を方面ごとにアルファベット等で表示するなどの見える化にも取り組むこととしています。今後も、バスの利用環境の改善に努めていきたいと考えています。
31	路線バスの 利便性向上	街の栄えている場所は10～20年で変わってきていると思う。また、街の変化とともに、人の動線も大きく変わってきていると思う。過去の人の動線のままでバスを運行し続けても、利用者が少ないので利益の確保は困難なのではないか。現在のバス路線が、本当に市民が必要としている場所を運行しているのか確認すべき。めぐりんの参入は既存のバス会社の意識改革のためには良かったと思う。	岡山市の路線バスは、民間事業者が需要等を踏まえて運行しているところですが、より市民のニーズに対応した、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、全バス事業者を含む交通事業者や学識経験者、利用者代表、その他関係機関で構成された岡山市公共交通網形成協議会において協議していきたいと考えています。
32	生活交通の確保	地元検討組織が主体となって云々とあるが、そもそも高齢化が進んでいる地域がすなわち交通困難地域となっているのであり、地元の主導というのは現実問題としてまず無理ではなかろうか。人材不足で検討そのものもおぼつかない。ここは、行政がリードして、それこそ手取り足取りで実現して欲しい。	生活交通の確保については、市の技術面・費用面での支援のもと、地元検討組織が運行計画の策定や利用促進等に主体的に取り組むこととしています。
33	生活交通の確保	田舎に住む方は、自動車が必要だと思っておりますが、高齢の方が自動車を運転し続けるのは危険と思います。バス等の公共交通機関が、田舎の高齢者の方の移動手段になって欲しい。高齢の方が自動車を運転しなくてもよい環境をつくって欲しい。	現在、公共交通の利用が不便な地域を対象に、市が技術面・費用面で支援をし、地域住民が主体となって乗合タクシーの導入に取り組んでいます。その中で、迫川地区は、平成28年11月からデマンド型乗合タクシーが運行されており、その他4地区では、地元検討組織が乗合タクシーの導入に向けて取り組んでいます。本計画では、このような新たな生活交通の導入を10地区で実現することを目指すこととしており、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保に努めていきたいと考えています。
34	暮らしを支える みちづくり	自転車レーンが中心部で増えているが、これはこのまま進めてもらい、今後は郊外からの自転車のアクセスについても考えてほしい。中心部から5kmの範囲で、どの道を通って中心部に行くかを考えて、自転車通行帯を整備してほしい。また、旭川にあるランニングコースの横に自転車通行帯を整備すれば、高島や原尾島などから信号もなく自転車で中心部へアクセスでき、自動車から乗り換える人も増えると思う。	自転車走行空間の整備は、社会的動向や道路・交通状況を踏まえながら、「中心部の重点エリア内」、「都心アクセス軸」、「郊外部のスポット展開」の3つのステップに分けて、段階的に整備を進めていくこととしています。今後は、重点エリア内での整備を進めるとともに、都心アクセス軸についても検討を進めていきたいと考えています。
35	暮らしを支える みちづくり	国道250号東岡山付近は、自転車が車道を通ることが怖く、歩道を通るにしても幅員が狭く、路面がボコボコなので、自転車が走行できる空間を確保して欲しい。	現在、道路幅員や交通状況に応じた自転車走行空間の整備に取り組んでおり、今後も継続して自転車利用環境の向上に取り組んでいきます。

No.	該当箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
36	暮らしを支える みちづくり	百間川土手の信号のある個所では、歩行・自転車走行の危険があり、車の運転手にとっても非常に危険なので、自転車、歩行者の安全を確保する歩道を整備して欲しい。	いただいたご意見は、安全・安心な道づくりに取り組む際の参考とさせていただきます。
37	環境にやさしい ライフスタイル の醸成	70歳を迎えようとしており、運転免許証の返納を意識しはじめているが、知力・体力が低下し、これまでの活動範囲が狭くなるのではないかと思ひ、なかなか決断できない。また、自宅から鉄道・バスを円滑に利用できる地域に住んでいるが、若い時は負担に感じなかったバス停や駅までの徒歩移動がかなり負担になっている。足に障害をもつ人、妊婦なども同様の負担があるかと思う。そこで、ももちりのように、自動運転車のポートを設置し、自宅からバス停や駅までドアtoドアで移動できるようにしてほしい。これにより、高齢者の免許返納の進み、高齢者が起こす交通事故も減少し、安全な住みやすい街となり、高齢の免許返納者の健康を確保できるのではないかと思う。	自動運転技術については、国などの動向に注視しながら、活用可能性について検討していきたいと考えています。いただいたご意見は、自動運転等の新技術の活用に取り組む際の参考とさせていただきます。
38	環境にやさしい ライフスタイル の醸成	岡山の公共交通は民間事業者が運行しているので、サービス水準を向上させても、利用されなければ、その水準を維持できないのでは。市民や大規模事業者(県庁・市役所・岡山本社の企業)に公共交通を利用してもらう具体的な取組みをはたらきかける必要があるのでは。また、ノーマイカーデー等の取組みをしているが単発であり、公共交通利用のメリットが伝わらないのではないか。長期的な取組みが必要ではないか。	いただいたご意見は、モビリティマネジメントの実施等の公共交通の利用促進に取り組む際の参考とさせていただきます。
39	人中心の 都心空間の創 出	岡山で生活する上で、自動車の使用は避けられないと思う。マイカーで周辺地域から都心部へアクセスすることは決して悪いことではないと思う。都心での商業活性化のためにも都心部への車の流入は必要だと思う。今回の計画案は、個々の施策は良いと思うが、都心部への自動車の流入を抑制したいのか、促したいのか、具体的なビジョンが曖昧だと感じた。	自動車ですぐに都心にアクセスすることを否定するものではありませんが、本計画では、都心における自動車交通量を抑制し、都心内の交通空間を、歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指すこととしております。
40	人中心の 都心空間の創 出	建築内立体駐車場の過度な義務化は、事業者への負担も大きく、商業施設などの活発な誘致促進を妨げることにもなるのではないかと。また、その駐車場自体が渋滞の原因になる。コインパーキング業者への駐車場敷地内の緑地化を義務化する方が負担は安価になるのではないかと。	いただいたご意見は、駐車場の再編に取り組む際の参考とさせていただきます。
41	回遊性の向上	主要施策「歩行・滞留空間の整備」で紹介されている海外の事例が魅力的なので、岡山もこのような街になるなら素晴らしいと思う。	海外の事例も参考にしながら、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生に取り組んでいきたいと考えています。
42	回遊性の向上	路面電車は、岡山駅前電停からJR岡山駅まで離れているので、路線電車の岡山駅前への乗り入れを進めて欲しい。また、市役所方面への延伸もしてほしい。	いただいたご意見も参考にしながら、路面電車の岡山駅前広場乗り入れと延伸・環状化について検討を進めていき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
成果指標・目標値の設定と推進体制(意見数:2)			
43	成果指標・目標値	公共交通利用回数などの数値目標を設定したことは、全国的にも先進的だと評価できるが。現在の公共交通分担率6.5%を最終的に15%程度まで高める、二つ目の目標が必要なのではないか。	毎年実績を確認することができることを重視し、公共交通利用回数を評価指標に採用しておりますが、交通手段分担率についても、現況を把握するための重要な指標の1つであることから、岡山市市民意識調査(2年ごと)や国勢調査(交通手段は10年ごと)で推移を確認していきたいと考えています。
44	推進体制	今回の岡山市総合計画は、交通網の再編・強化が大きな柱となっており、都市計画推進の中心課題となる。また、多数の関係者と、長期に亘り協議し、合意形成に導くには多大な労苦があると思う。市での公共交通予算を十分に確保するとともに、推進のための人員を増強し、計画の実現に向けた取組みを推進して欲しい。	計画に位置付けた取組みの着実な遂行に向けて努めていきたいと考えています。