

No.	発言のポイント	要旨
1	集約型都市施策	地方都市で人口減少、高齢化が進展していくと、郊外部に高齢者が取り残されたり、インフラが不十分な状態で放置されることになる。何らかのかたちで集約型の都市構造に転換を図っていく必要があるが、具体的にどうしていくか形がまったく見えない。そこが行政にとっての大きな問題だ。
2	岡山城をシンボルに魅力づくりを	岡山市でシンボルになるものは結局、岡山城しかない。岡山城を中心とした地区を再開発し、都市間競争に勝てる岡山の魅力をつくる必要がある。
3	西川エリアを歩行者天国に	西川エリアを歩行者天国化することで、岡山市のシンボルとしてアピールできるのではないかな。
4	観光の発展のための交通対策を	路面電車には以前番町線があり、それを復活させれば後樂園までが便利になる。文化ゾーンの散策にもつながるのではないかな。後樂園の駐車場の確保や料金の値下げも必要だ。西川のエリアの魅力をもっと高めて発信していくことを考えたい。
5	空き家の利用で地域活性化を	空き家利用については他県の例で、学校の分校が少子化で閉校になりかけていた。その時に、周辺の空き家の利用と併せて、町営住宅を何棟か建てて子育て世帯に優先的に提供する施策を行った。結果、分校が存続でき、地域活性化にもつながった。主要市へのアクセスに恵まれていたという利点もあるが、こうした施策はますます必要になる。
6	災害に強く、弱者がくらしやすい都市づくりを	これからのまちづくりキーワードは、災害に強いこと、弱者が暮らしやすいことだ。岡山市は災害に強い都市で、この点をもっと積極的にPRすべきではないかな。加えて医療・福祉の面も非常に充実している。その中で課題は交通網の整備、特に中心部の回遊性の向上だ。自転車先進都市への取り組み、路面電車の岡山駅乗り入れ、吉備線のLRT化などの施策が重要になる。
7	周辺部を含めた公共交通ネットワークを	岡山市の周辺部を含めた公共交通ネットワークの構築を打ち出すべきだ。拠点同士を交通・情報ネットワークで結び、さらに各拠点と周辺部を公共交通機関で結ぶ方策を考える。路面電車の環状化や吉備線のLRT(次世代型路面電車)化はぜひ実現してほしい。
8	LRT・路面電車のループ化の実現を	本学は駅から徒歩2、3分に位置している。交通の便がいいから入学希望者が増えている。公共交通のネットワークがあれば利便性は高まる。LRTや路面電車のループ化を実現してほしい。そうすれば必然的にまちが繁栄し、コンパクトシティ化も実現できる。
9	公共交通の官民分担を	岡山市全体を見た場合、20年、30年先に交通網がどうなっているのか見えにくい。公共交通はインフラの整備にコストがかかり、民間企業だけで担っていくのは難しい。官民の分担関係をどうするかをきちんと考える必要がある。
10	車は生活必需品	家からJRの駅まで4キロ、バス停まで2キロある。車は生活の必需品だ。岡山市内に出る際には常に駐車場の有無を確認することになる。
11	関係者の資格取得と交通弱者の救済を	バリアフリー化を徹底するなど、高齢者に優しいまちづくりが必要だ。交通機関関係者に介護資格の取得を支援する、資格取得者のいる会社を評価するなどの仕組みも必要になる。建部・御津などでは交通弱者問題が起こる。タクシーの活用も考えるべきだ。
12	ももちゃりの利用促進を	自転車先進都市を目指し、ももちゃりの活用をもっと進めていく。それが環境対策に有効だ。都心から自動車が増えることで、歩行者・自転車用の空間をつくっていく。車に頼らないまちづくりに転換していく必要がある。

No.	発言のポイント	要旨
13	若者を含めた取り組みを	自転車で気持ちよく走れる自転車先進都市にしてもらいたい。利用者の満足度を上げる道路整備を進めるほか、マナー向上に取り組むことが必要だ。若い世代を含めて自転車先進都市のまちづくりを考えることで、若い世代の関心も高まり、教育にもつながる。
14	自転車道の整備を	50、60代は交通至便で医療・保健施設や文化施設が近い、30代前半は評判の高い学区で子どもの就学に備えたい。そうした意識から都心への志向性が高まっており、ニーズを見越したマンションの建設がうかがえる。日常的な移動にあたり、自転車道、駐輪場の整備が必要だ。JRの線路をくぐる、あるいは越える自転車道・歩行者道があるといい。
15	自転車道の整備を	外国人留学生が自転車で転んでケガをする。本人の乗り方にも問題があるが、道路が自転車走行に向いていない。何か対策が取れないか。
16	中心部と郊外の施策の区別を	純農村部では拠点へ行くための交通が不便で、外出することがおっくうになってしまう。中心部と郊外周辺部とは、別の交通施策が必要だ。都市部では都市の骨格をつくり、長期ビジョンでまちづくりを進めることが重要だ。ももちやりの有効活用も必要になる。
17	都心への人口回帰を	岡山市の中心市街地の人口は2002年を底に増加に転じ、30～40代の住民層が分厚くなっている。この都心回帰の流れを継続すべきだ。米国のポートランドのように、西川沿いをクリエイターやデザイナーが居住し、作品を発表できるようなエリアにする。そのためには車の乗り入れの規制が必要になる。
18	空き家の活用策を	閉じこもりや孤独死を予防する点から、空き家の活用を考える。高齢者と学生が同居することで生活の活性化を図るとか、リフォーム業者を支援するなどを連動して考える。宅配業者による生活用品の一括配送の仕組みや、会社ぐるみの徒歩通勤の奨励なども必要だ。橋梁問題は安全・安心が売りの岡山市のマイナスになり、徹底して改善してほしい。
19	芸術祭や人材の活用を	岡山駅周辺エリアと旧城下町エリア間の回遊性を高めるために、中間点となる西川緑道公園を核とする賑わいの創出が図られているが、十分とはいえない。岡山国際現代芸術祭を活用することや、岡山市出身の日本を代表するデザイナーの協力を仰ぐなどの取り組みが必要だ。
20	車と人との空間分離を	車の空間と人の空間をしっかりと分ける考え方が必要だ。その上で車と人との結節点をどうデザインするかが問題になる。岡山市は周辺部が広いので、個別交通を排除することはできない。個別交通と公共交通の結節点をどこに、どうつくっていくかが重要になる。都市に住む人、特に若い人と話し合い、対応を考えることが求められる。
21	歩ける都市づくりを	できるだけ歩きやすい、歩行者主体の都市環境の整備を進めていく必要がある。暑いと車を利用しがちだが、水と緑の環境をつくれれば木陰を歩こうかといった気持ちにもなる。歩ける都市づくりが重要だ。
22	エココンパクトシティを目指す	昨年ESDの会議が開催され、公民館を拠点とした取り組みは岡山モデルとして、大いに世界にアピールできたはずだ。岡山市が目指す都市づくりは、コンパクトにエコを加えたエココンパクトシティだ。環境に優しく、弱者が暮らしやすいまちづくりを岡山モデルとして推し進めてほしい。
23	西川周辺の整備を	岡山市では西川のアドバンテージが非常に高い。環境面からも都市計画の面からも、もっと整備が必要だ。それが岡山市の楽しさの演出につながる。交通問題も併せて検討してほしい。

No.	発言のポイント	要旨
24	駐車場と人口回帰の対策を	岡山市内は駐車場の面積が非常に広く、まちづくりの障害になっている。駐車場を適正な配置にする必要がある。マンションの乱立による人の流入が、都心への人口回帰ではない。水と緑の空間づくりや歩行者優先の空間づくりといった、都心の総合的な整備が必要だ。
25	都心部の吸引力	岡山市は広域交通や生活環境に恵まれているが、都市としての力強さが感じられない。都市部の吸引力を高め、住みやすい都心を作ることが重要だ。
26	歩道の改善を	歩くのが好きでよく歩くが、岡山市は歩道の勾配のつけ方がひどい。非常に歩きにくい。他の都市ではそこまで勾配をつけていない。ぜひ改善の検討をお願いしたい。
27	駅の東西をつなぐ道路整備を	生活圏も教育圏も駅の西側に開けているが、JRをくぐる道路が整備されておらず、数も少ない。西と東をつなぐ道路整備が必要だ。
28	移動情報の入手対策を	家探しや引っ越しなどの情報ニーズに対して、収集や回答を行う局を市の部署としてつukれないか。
29	歩道・自転車道の満足度向上を	岡山市の道路は、内環状線、中環状線、外環状線と三重に巡っている。自転車や歩行者の道路となると内環状線になる。通勤通学時の自転車利用率が高い一方で、歩道・自転車道への満足度が低い。それを解消することで、健康都市岡山がアピールできるのではないか。
30	民間団体の活用を	路面電車と都市の未来を考える会RACDAというNPO法人がある。17年前にできて、本の中に岡山の公共交通機関に関する研究と実験、実践が書いてある。読んでいただくと違った観点が出てくるのではないか。民間団体や市民団体が市と一緒に何かをするのは難しい。ただ、いいと思うものは一緒に取り組んでいただきたい。