

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	令和元年9月9日（月）～令和元年10月7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、ファクシミリ、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) 提出者数： 55名 [内訳：電子メール43名、ファクシミリ6名、郵送6名]

(2) 意見件数： 209件

<内訳>

募集意見1 「路面電車の将来のネットワーク候補路線（案）について」：64件

募集意見2 「実現可能性・区間別優先順位の考え方（案）について」：64件

募集意見3 「その他、路面電車の将来のネットワークについて」：81件

◆募集意見1：「路面電車の将来のネットワーク候補路線(案)について」

【意見の内訳(64件)】

いただいたご意見（要約）	件数
<p>【将来のネットワーク候補路線(案)に関すること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・案については全面的に賛成。 ・いずれの路線も整備は必須だと考える。 ・都心内を回遊する路面電車ネットワークの構築は、実現性の高い案であり、全提案ルート of 10年以内の実現を期待する。 ・候補路線としては概ね妥当だが、区間⑦②⑤は不要。 ・候補路線としては概ね妥当だが、区間⑦を岡南方面まで延伸することを検討してもらいたい。 ・思い切って、大雲寺以南の既存路線を廃止し、大雲寺～清輝橋区間の道路を上下3車線化すべき。 ・環状化を無理にする必要はない。区間③④がなくても、区間①を水道局付近まで延長すれば十分。 ・岡山駅～大元駅～問屋町経由の北長瀬駅線が必要。 ・区間⑤は短い。城下交差点を北進し、後楽園口や就実高校を終点とする路線が必要。 ・区間⑥については、JR津山線を半田山や玉柏付近までLRT化することとセットで検討すべき。 ・西口に路面電車の環状線を整備すべき。 ・全て不要。現状の路面電車も廃止すべき。 ・今後の急激な社会環境変化に対応できるバスや自動運転車を優先すべき。 ・税金を使って、現在以上に延伸することは反対。 ・いずれのルートにも無理があり、現実的ではない。 ・バス、タクシー、コミュニティバスを環状化、均一運賃にするなど、既存インフラを有効活用すべき。 	45件
<p>【その他(募集意見以外の内容に関すること)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状化は既存路線のネットワーク機能が向上するためメリットが大きいと思うが、車線減少等による渋滞の懸念もあるため、中心部への車の流入を減らす施策（環状道路の早期整備、JR各駅でのP&R等）も併せて進めるべき。 ・全電停に電車の到着時刻がわかる設備を整備すべき。 	19件

いただいたご意見に対する市の考え方

皆様からいただいたご意見は、岡山市の路面電車の将来のネットワーク計画策定(計画路線)に反映させるとともに、今後の参考とさせていただきます。

◆募集意見2：「実現可能性・区間別優先順位の考え方(案)について」

【意見の内訳(64件)】

いただいたご意見（要約）	件数
<p>【実現可能性・区間別優先順位の考え方(案)に関すること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期、中期、長期の考え方は概ね妥当な計画。 ・区間④の環状ルートを最優先とするのは非常に実現性が高い。芸術創造劇場の開業から1年以内の供用を目標とすれば、まちづくりへの効果も大きい。 ・岡山駅前広場への乗り入れは後回しにして、区間④を先に整備してほしい。 ・区間⑤を優先的に整備すべき。岡山駅前広場への乗り入れができれば、観光客はまず後楽園や岡山城を目指す。観光第一。 ・国道53号の渋滞がひどいので、区間⑥の岡山大学への延伸を優先すべき。 ・区間①②'は二ーズもあり、採算性も取れるため、短期でもよい。 ・環状線内の運賃は一律100円としてほしい。区間①③④⑤は岡山駅前広場乗り入れと同時供用を検討してほしい。 ・MaaSやBRT化を進めるべき。 ・一民間企業に特別な税金投入は絶対反対。費用対効果や採算性の面でも疑問。 ・路面電車の延伸計画は行政側が計画するべきではない。運営会社が必要に応じて適切に計画すべきもの。 	35件
<p>【その他(募集意見以外の内容に関すること)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区間⑥は津山線を活用して、LRT化した桃太郎線の路面電車をそのまま乗り入れることとし、桃太郎線のLRT化との同時開業を期待する。 ・JR駅へのフィーダーバス等の整備を含むモビリティマネジメントと並行して検討すべき。 ・新京橋西詰から西大寺町は単線を中央分離帯に設置すれば、新京橋西詰と西大寺町の東山線合流点ともに、信号処理が容易で、交通量への影響も少ない。 	29件

いただいたご意見に対する市の考え方

皆様からいただいたご意見は、岡山市の路面電車の将来のネットワーク計画策定(優先順位)に反映させるとともに、今後の参考とさせていただきます。

◆募集意見3：「その他、路面電車の将来のネットワークについて」

【意見の内訳(81件)】

いただいたご意見（要約）	件数
<p>【路面電車の将来のネットワークに関すること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京、大阪、名古屋、ソウル、パリ、いずれも地下鉄や電車が発達していて、土地勘がない人でも気軽に目的地に移動できる。岡山市の街の規模を考えると地下鉄はコスト的に厳しいとしても、路面電車やBRTなら身の丈に合った公共交通機関になると思う。 ・まずは「都心」中心の環状化をやりましょう。必ず岡山市の地方都市としての魅力アップ、価値アップにつながります。 ・万成から三門の環状線未整備区間が整備され、運動公園一帯の渋滞緩和の見通しが立ったタイミングで岡山大学～岡山中央病院・岡山商科大学～津高・岡山IC～岡山空港の区間も検討してほしい。 ・現状の路面電車も廃止すべき。市がさらなる指導力を発揮し、バス路線のシンプル化（来岡者にでも分かりやすく、高利便）を図ることが先。 ・路面電車は戦後、車のない時代の市民の足だった。その後、自動車の発達で状況が変わった。今の岡電の範囲では、めぐりんや岡電のバスの循環で十分だと思う。むしろ、軌道が道路を占拠し迷惑だ。 	30件
<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車とバスの住み分けをこれからどのようにするのかについて、これから真摯に議論してもらいたい。 ・公共工事は経済性だけではなく、住民の利便性向上も重要な意思決定の要素だと思います。 ・単線での整備を想定しているが、道路上の軌道であれば、信号等の影響を受け、定時運行が難しいと考えられる。一方通行にするなら話は別だが、双方向に走らせるのであれば、複線で整備すべき。 ・蓄電池車の導入を検討すれば、架線設備が一部で省略できるのではないのでしょうか。 	51件

いただいたご意見に対する市の考え方
<p>皆様からいただいたご意見は、岡山市の路面電車の将来のネットワーク計画策定に反映させるとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>