

パブリックコメントの実施結果

■ 概要

募集期間： 令和7年7月4日(金)～令和7年8月1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

提出方法： 電子メール、ファクス、郵送、持参

提出先： 岡山市 都市整備局 都市・交通部 交通政策課

対象： 妹尾・岡南線（運行：八晃運輸株）の運賃について

■ 実施結果

<意見の提出者数> 13名

<意見の項目数> 36件

【内訳】 ①妹尾・岡南線の運賃について : 14件

②妹尾・岡南線の運賃以外の内容について : 15件

③その他支線バスについて : 2件

④その他公共交通全般について : 5件

パブリックコメント

①妹尾・岡南線の運賃について（14件）

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
1	基本200円均一が良いが、 既存のバス路線と並行している区間については既存の路線と運賃を合わせるべき。	支線バスは、需要の小さい周辺部を運行するため、収支率が低くなることが予想され、このことを踏まえた上で、できるだけ安価な運賃を設定しており、ご理解をいただきたいと考えております。
2	ゾーン内は150円 、ゾーン1～2，2～3は200円、ゾーン1～3は300円にするのがよい。（他、複数の提案あり）	
3	料金設定を200円と300円に分けている理由が距離によるものであるなら、 ゾーン内（概ね5km）は100円にするのはいかがでしょうか。 公設民営の支線バスなので、方面や路線によって運賃設定の考え方が違うと不公平感が生まれます。	
4	17支線とも同じ考え方で運賃の設定が必要だと思えます がどのように考えておられますか？	
5	支線バスについては 乗り継ぎ利用を前提に無料にしてはどうか。 早鳥町や浅口市のコミュニティバスは無料で、県外でも愛知県刈谷市や常滑市でもバスは無料になっている。海外でもルクセンブルクやフランスでも無料になっている。	ご提案の支線バスの運賃無料化については、運賃相当分も行政負担になることが想定されますが、支線バスを持続可能なものにするための仕組みとして、公設民営方式を導入し、また、運行経費の最大65%を支援することとしており、これ以上の行政負担については、現在考えておりません。
6	岡山駅からハピータウン岡南まで既存のバスで410円、現在計画の運賃でJRで岡山から妹尾駅で200円、そこから支線バスで300円では新設するメリットは少ないと思う。 2度目の乗車では初乗り分が無料になれば、複数社間に跨る移動でも移動しやすくなる と思います。岡山市は行政が思い込みで施策をするので、何に困っているかをよく把握して取り組みをしてください。	現在、妹尾地区と岡南地区を公共交通で移動する場合、岡山駅を經由する必要があり、所要時間がかかります。このことを解消するために、両地区を直接結ぶ妹尾・岡南線を導入することとしたものです。なお、岡山駅から岡南地区への移動については、既存のバス路線をご活用いただきたいと考えております。

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
7	妹尾・北長瀬線は200円均一ですが、 妹尾・岡南線が200円と300円に設定する理由は何ですか？ 距離が理由なら、概ね10kmを超えるものは300円とするなど、なぜ200円と300円にしたいのか説明が必要だと思います。	妹尾・岡南線の運賃については、路線延長が約12kmであり、妹尾・北長瀬線の約8kmの1.5倍であるため、収支等を勘案し、200円と300円に設定しております。
8	収益構造と地域的つながりを考慮すると、 笹ヶ瀬川を境にして東西の2つの区域で良いと思う。 笹ヶ瀬川をを渡らなければ200円、笹ヶ瀬川を渡ると300円が妥当である。ただし、岡山児島線の岡電下電との並走区間については、他社と運賃を合わせる必要がある。	2つのゾーンで笹ヶ瀬川を境に300円に設定すると、短い区間でゾーンを跨ぐ利用者の料金負担が大きくなるため、3つのゾーンを設定しております。
9	運賃については妥当、もしくは安価なので利用しやすい と思います。学生・社会人が通学・通勤路として利用する可能性も高いため、頻回利用割引があれば尚良いので検討いただきたいです。	支線バスは比較的安価な運賃設定としており、さらに、ICカード利用の場合は1割引に設定し、また、実質1割引となる回数券も導入することとしております。
10	「既路線運賃比較」の検証。運行区間距離は12km。 現行案は最大で300円。市内の既設路線を走るバスの運賃と整合性はとれるのだろうか。 JR岡山駅発着の各路線でも、明らかにこの運賃より高いケースは多々ある。	総延長12kmに対しては、比較的安価な運賃設定となっておりますが、妹尾駅と築港新町を直線的に結んだ場合の距離は約6km程度となり、これは、中心部と郊外部を直線的に運行する既存路線の300円区間と同程度であるため、妥当な設定であると考えております。
11	ゾーン運賃は納得できます。	—
12	料金については問題ありません。	—
13	ゾーン1～2、2～3も200円なのはありがたい。	—
14	運行計画案に記載の運賃で問題ない。	—

②妹尾・岡南線の運賃以外の内容について（15件）

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
1	支線バスの路線が増えていくのは便利になり喜ばしい。この路線をもう少し延長して頂くか新しい路線として 岡南ハッピータウンからカインズを通り岡南大橋を渡る三幡方面までの支線も考えてくださると嬉しいです。岡南大橋を渡るバスがないのが以前からとても不便を感じています。	まずは現在の計画に位置付けた支線バスを着実に導入していくとともに、運行事業者と連携して利用促進に取り組むことが重要であると考えております。新しい路線については、計画に位置付けた支線バスが沿線住民の移動手段として定着してきた段階でバス事業者と協議したいと考えております。
2	高齢者など利用者が見込める所（岡山南商工会妹尾支所、柳橋など）にバス停が少ない。これらの場所にバス停を設置すると近隣の交通を止めるという判断だろうが、施設の敷地などに入れば良い。	妹尾駅と荒田南バス停の間の区間においても、バス停の設置を検討しましたが、交差点や出入り口が多く、また沿道地権者の同意が得られないなど、安全にバス停を設置できる場所が確保できていないため、現時点では、設置しておりません。
3	岡山児島線の渋滞で、通勤時間帯は定時運行をすることが難しい。妹尾駅南口発着の方が定時運行可能である。	支線バスの運行計画については、運行事業者が沿線人口や施設、収支等を勘案して設定したものです。ご指摘のとおり、朝夕の通勤・通学時間帯などで遅延が発生することが考えられますが、まずは、試走に基づき設定したダイヤで運行を開始し、実態を踏まえながら改善してまいりたいと考えております。また、運行開始にあわせて、遅延時間等を利用者がスマートフォンで把握できるバスロケーションシステムの導入も進めているところです。
4	妹尾駅のバス停は路面にバスと明記していない為、バス停に自家用車が送迎のために停車していることが多い。妹尾北長瀬線と妹尾岡南線の2路線になる前にバス停と分かるように対策が必要である。予定の運行計画だと同時発着は無いが、渋滞などで遅延して発着が重なる可能性がある。	ご指摘のとおり、現在妹尾駅では、支線バスの停車枠に送迎の一般車が停車することがあるため、今後、枠内にバス停であることを明記したいと考えております。
5	妹尾北長瀬線はJR側での乗り換え案内がないので低迷している、妹尾岡南線についてはJRと協議を重ねてしっかり案内して欲しい。電車の車内から見える様に駅のホームに有料広告など検討したらよい。	JRとの乗り換えについては、支線バスの時刻表への記載や支線バス車内での掲示、PR動画の作成などを行っておりますが、電車からの乗り換え等の周知方法については、いただいたご意見を参考にしながら、JR西日本と協議してまいります。

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
6	支線バスは、大半の経路検索サイトでは検索の対象外である。来訪者や若者はネット検索を頼りにする。是非とも妹尾岡南線は経路検索サイトで検索できるようにしてほしい。	妹尾・岡南線では、9月15日の運行開始にあわせて、運行中の妹尾・北長瀬線を含め、バスロケーションシステムを導入する予定であり、Bus-VisionやGoogleMap等のWEBサイトを通じて、経路検索や遅延時間等を取得することが可能となります。また、今後運行を開始する支線バスでも、同じサービスを提供します。
7	15～19時の帰宅時間帯において、妹尾駅には、岡山方面からのマリナーが毎時47分、高松方面からのマリナーは毎時55分に到着しています。このことから、妹尾・岡南線は、妹尾駅に毎時40分に到着してJRへ乗り換える客を届け、JRで到着した客を乗せて00分に妹尾駅を発車するようにすれば、双方の学生の通学バスとして活用可能になります。そうすれば利用者が増え、運用コスト・運賃も下げることができる可能性があります。朝の通勤時間帯も同様に、ぜひ、通学・通勤客の取り込みを考慮してタイムスケジュールの見直しをご検討いただければと思います。	妹尾駅北口では、支線バスの停車枠が1つしかなく、バスが待機するスペースもないため、妹尾・岡南線のダイヤについては、運行中の妹尾・北長瀬線と重ならないように設定する必要があります。その上で、JRとの接続の利便性が図られるダイヤを試走結果を踏まえて設定しております。運行開始後、遅延等の運行実績を踏まえつつ、いただいたご意見も参考にしながら、より良いダイヤ設定になるよう検討していきたいと考えております。
8	築港新町で岡電バス（ろうさい病院線）に接続できるようにダイヤを設定して欲しいです。また、岡山ろうさい病院で岡電バス（ろうさい病院線）に接続できるようにダイヤを設定して欲しいです。	路線バスは遅延することがあり、予定通りに乗り換えできない場合がありますが、築港新町や岡山ろうさい病院については、岡電バスが高頻度に発着するため、比較的短い待ち時間で乗り換えが可能になると考えております。
9	荒田から相生橋までの区間がいつも渋滞しているので、45分に1本程度のところを1時間に1本にするなど、運行本数を少なくしても良いのではないかと。妹尾・北長瀬線の利用が少ない時間帯があるため、妹尾・岡南線でもあまり乗る人がいないのではと危機をつのらせています。	妹尾・北長瀬線と妹尾・岡南線については、拠点間をつなぐ新しいバス路線であり、沿線住民の移動手段として定着するまでには一定の時間を要すると考えております。したがって、支線バスが定着するよう、運行事業者と連携し、周知活動等を通じて利用促進を図ってまいります。

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
10	令和7年9月21日（日曜日）に支線バス「妹尾・岡南線」を無料デーにし、何人くらい支線バス「妹尾・岡南線」を利用するか検証するとよい。	いただいたご意見も参考に、今後、支線バスの利用促進に努めてまいります。
11	南区藤田の市民です。大変喜ばしく思いますが、バス停について、幹線と交わる大東(方転場)も経由して下さると、自転車置き場もあってより利用し易いと思います。	妹尾・岡南線の藤田地区の運行ルートについては、整備中の環状南道路を運行する計画でしたが、供用が令和8年度に延期となったため、それまでの間、環状南道路の近くを並走する暫定ルートで運行を開始することとしており、大東の経由は予定しておりません。
12	出来れば錦貯水と南区役所北の間で一旦南下してDCM岡山・Pモール藤田前にも停まってほしい。リョービプラッツ藤田店は、藤田地区の大体中心の位置にあり、パーク・アンド・バスライドをしているので、そこからクルマから支線バスに乗り換えてろうさい病院に行く人も出てくるのではないかと。その場合は、ゾーン2として扱うのがよい。	妹尾・岡南線の藤田地区の運行ルートについては、整備中の環状南道路を運行する計画でしたが、供用が令和8年度に延期となったため、それまでの間、環状南道路の近くを並走する暫定ルートで運行を開始することとしており、Pモール藤田等の経由は予定しておりません。
13	「体験乗車」の実施。沿線住民を中心として、体験乗車により、ルート、停留所の位置、ダイヤ、所要時間等を肌感覚で認識してもらい、利用者がこの路線は、便利だ、今後も継続利用しようと思うとその利便性との対価はどのくらいが相応しいか、自ずと答えは出ると思う。	いただいたご意見も参考に、今後、支線バスの利用促進に努めてまいります。
14	「ハレカの普及促進策」の実施。現状のハレカの普及率はよく知らないが、ハレカを利用の場合のお得度をもっとアピールし、利用促進をはかり、利用者増につなげる。何より、乗降車時の時短にもつながるし、ダイヤ通りの運行にもつながる。	ハレカ利用の場合は運賃を1割引にするなど、普及に努めており、いただいたご意見も参考に、今後も、支線バスの利用促進に努めてまいります。
15	錦貯水に停まるのであれば岡電バスの大東行きを同じく錦貯水まで延ばしてほしい。バス転回場は笹ヶ瀬令和橋の下をUターンしている道路が使えると思う。	いただいたご意見は岡電バスにお伝えいたします。なお、錦貯水バス停では、両備バスの玉野方面・岡山駅方面への幹線バスと接続するため、そちらの利用をご検討ください。

③その他支線バスについて（2件）

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
1	岡南大橋から児島湾大橋を経由し、締め切り堤防を回る路線を検討してほしい。老人家庭が増え、海から南まで行くのに不便です。	まずは現在の計画に位置付けた支線バスを着実に導入していくとともに、運行事業者と連携して利用促進に取り組むことが重要であると考えております。新しい路線については、計画に位置付けた支線バスが沿線住民の移動手段として定着してきた段階でバス事業者と協議したいと考えております。
2	妹尾に住む80歳の母の免許返納について家族で話しています。バスを利用するとしたら汗入～米倉になるのですが、毎日通っている施設（コート岡山南）が米倉バス停からずいぶん歩かなくてははいけないし、帰りは買い物するお店の近くを通るルートもあればということでした。今回の再編で、米倉のバス停がもう少し近くなるのでしょうか。せっかくここまで健康できたので、このままバスで通いやすくなるかと思い、メールしました。	

④その他公共交通全般について（5件）

No.	意見の概要	意見に対する岡山市の回答
1	最低でも全ての事業者でHareca&Suica等「10カード」には対応すべき。	交通系ICカードについては、導入費用が大きいこともあり、市内バス事業者8社のうち4社は未導入でしたが、令和3年度に中鉄バス、令和5年度に八晃運輸がハレカシステムを岡山市の支援を受けて導入しております。ハレカ導入6社のうち、3社はSuica等10カードに対応できていないため、引き続き、決済方法のさらなる利便性向上について、バス事業者と協議してまいりたいと考えております。
2	ICOCA、Suica、Harecaなどカードによって使用できるバスに違いがあることに少しこまっています。系列が違うのは解っているのですが、できれば、岡山県内に関しては、バス、電車で1枚のカードで行ききできる物が欲しいです。	
3	岡山市の場合、慢性的な渋滞で朝晩のみならず、日中もバスの遅延が発生し、定時性が全くなく、鉄道に関しても遅延や運休が多く発生している。市内全域で路面電車やバスを無料にしてみてもどうか。渋滞緩和と環境対策というメリットがあります。渋滞緩和をさせるためには、自動車からの公共交通や自転車への移行をすすめるしかありません。	令和3年度から令和5年度にかけて実施した路線バス・路面電車の運賃無料DAYでは、当日の利用者数は2倍以上に増加し、利用促進効果が確認されました。しかしながら、年間の運賃収入が40億円程度であることを踏まえると、市内の全路線を常に無料にすることは現実的ではないと考えております。
4	バス各社にお願いします。乗務員が挨拶をしないことが多いです。接客業なので、挨拶をすることは当たり前という対応をしてください。	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。
5	高齢者、通勤通学等のマイカー送迎をバスにシフトし、利用者・バス会社・行政がウインウインの関係になれるよう、また行政の仕事は、相変わらず遅いと言われないように、柔軟性更には透明性を持ち迅速に進めてほしい。	いただいたご意見も含め、今後も、利用者等の意見を聞きながら、より良いものに改善していきたいと考えております。