

パブリックコメントの実施結果

■ 概要

募集期間： 令和8年1月5日(月)～令和8年1月30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

① 庭瀬循環線の運行計画（案）について

対象： ② 芳泉・岡南線の運行計画（案）について

③ 運行中の支線バス「FLAt」について

■ 実施結果

<意見の提出者数> 9名

<意見の項目数> 22件 【内訳】 ①庭瀬循環線の運行計画（案）について : 4件

②芳泉・岡南線の運行計画（案）について : 2件

③運行中の支線バス「FLAt」について : 11件

④その他公共交通全般について : 5件

■ 意見の概要と市の考え方

※太字は意見に対応した具体的な取組

① 庭瀬循環線の運行計画（案）について

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	利用を促進するには、平日は2便目から土曜休日は終日庭瀬駅午前8時以降毎時0分、吉備公民館3時間間隔で5分発のパターンダイヤで分かりやすく支線バスを利用するきっかけに繋がると思います。支線バスと接続するJRのダイヤは水曜日運休便も含まれているため、別便を追記した方が良い。	覚えやすいダイヤにするため、パターン化は1つの方策ですが、庭瀬循環線については、吉備公民館の講座の開始・終了時間などの沿線のニーズにきめ細かく対応するとともに、運転手が休憩する時間と場所の確保など、様々な要件を勘案しバス事業者と検討し、設定しております。
2	庭瀬方面の新設する幹線バス（岡山駅～鉄工センター経由尾上行）は、天満屋方面の増便となり便利になると思いますが、既存の中庄駅・倉敷方面の幹線バスは現在1～2時間に1本ありましたが、再編後は減便となり地域間を結ぶ幹線バスのため不便に思う人もいるのではないか。	岡山駅～中庄駅・倉敷間の既存のバス路線は、鉄道と並走しており、利用者数が1便あたり4人未満と少なく、収支率も50%程度と低くなっています。そのため、需要に応じた便数に適正化とともに、速達性に優れた鉄道との連携を図るため、北長瀬駅や庭瀬駅に接続する支線バスを導入することで、当該方面の公共交通ネットワークの維持・拡充を図ることとしております。
3	バスの運行有難う御座います。車の免許がない高齢者には便利になると思います。大病院へ朝の予約に行くためには、西花尻にも7時台に停まってくれるバスがあると助かります。	<u>いただいたご意見を踏まえて、運行ダイヤを再検討し、西花尻バス停を7時台に出発する庭瀬駅行きのダイヤを設定します。</u>
4	持続可能な公共交通網の構築の実現には、幹線バス、支線バス、JRとの連携強化が不可欠。将来的な路線再編において、花尻緑町を経由地に含め、庭瀬駅や北長瀬駅へのアクセスを可能とするルート設定を強く要望いたします。また、花尻緑町は、北長瀬駅・庭瀬駅・大安寺駅への直通バス路線が空白地帯となっています。特に、北長瀬駅は、岡山市民病院や大型商業施設が集積する中核地点であり、当地域のニーズは非常に高いです。駅への直通、または乗り継ぎをスムーズにする新たなバス路線は、住民の生活圏拡大に大きく寄与するものと考えます。	<u>庭瀬方面のバス路線再編では、岡電バスが現在運行している「岡山駅～鉄工センター～中庄駅間」の幹線バス（計8便）を「岡山駅～鉄工センター～尾上かみ」に再編し、陵南学区（花尻緑町を含む）や中山学区にお住いの方々の北長瀬駅へのアクセス性の向上を図ることとしております。</u>

② 芳泉・岡南線の運行計画（案）について

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	支線バスは岡南営業所で乗り換えとなり不便になったり、行き先を勘違いする人がいるかもしれません。岡南営業所が近づいたら車内で「市役所・天満屋・岡山駅方面へおいでの方はここで乗り換えてください」とアナウンスするべきだと思います。	<u>いただいたご意見を踏まえて、支線バスから幹線バスの乗り換えについて、支線バス車内でのアナウンスを実施いたします。</u>
2	今後運行開始する「芳泉・岡南線」に関係しますが、重複している岡電バス日赤病院線は土日や日赤病院の創立記念日は運行していません。芳泉・岡南線については、どのようにお考えですか？	芳泉・岡南線は、土日や病院の創立記念日についても、平日と同様に、病院内に乗り入れて運行する予定です。

③運行中の支線バス「FLAt」について

※太字は意見に対応した具体的な取組

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	高島の支線について、キャラバンは、狭い道を走ることができるため、岡山赤穂線県道96号線の道路で今在家バス停を令和8年4月から新設してほしい。便利なバス路線を増やしてほしい。	
2	路面電車やももチャリなど中心部の取組が進む中、周辺地域に目を向けた良い施策だと思います。利益は出ないかもしれません、地域住民の足となるよう、自動運転を導入や利用促進策を取り入れ、頑張って続けていただきたいです。高島駅発のコースは、西の端のドラッグストアコスモスや、華宵庵近辺が、区間も長く、駅までの距離も長く、高齢者の方も多いので、停留所を作りたいです。	高島・旭川荘線及び高島・備前原線の当該区間は、片方向の運行であり、一部、既存のバス路線と重複するためバス停を設定せずに運行していますが、バス停の新設などの利便性向上については、今後、路線の重複がない範囲で、運行事業者と検討してまいりたいと考えております。
3	高島の支線バスは、新屋敷団地中～保育所前間にドラッグストアや郵便局などが有るが、バス停に停車していないので利便性を損ねている。旭川荘や備前原駅を起点とし高島駅をループ運行する系統に変更すれば良いのではないか？また、県道96号線八幡東町交差点から中井北交差点までの区間においてバス停を増設し、利便性向上を図ってはどうか？宇野バスとの重複区間だが、利用者の目的は異なるはずであり、支線バスが利用者を奪うとは考えにくいのではないか？それよりも旭川荘地区からの利便性向上を図るべきでは？	
4	宇野バス「原バス停」への接続が岡山駅向きのみのため、郊外向きで降車した後利用できない。郊外向きの「原バス停」にも接続できるようJR備前原駅のバス停を転回所として拡張する。具体的には備前原駅前にあるJAの施設を市に譲渡解体しスルー型のバス停から転回ができるように拡張を行う。	高島・備前原線は、備前原駅で転回できないため、片方向で運行しておりますが、いただいたご意見は、利用状況も踏まえて、今後、検討してまいりたいと考えております。
5	天満屋ハピーズが、「国府市場西バス停」と「祇園入口バス停」の中間にあり不便である。日中の便は天満屋ハピーズへの乗り入れを行う。ワゴン車ならハードルは低い。買い物客の利用を取り込め、店舗前にバスを乗り入れることで存在感をアピールできるのでは？	施設内への乗り入れなどの利便性向上については、今後、運行事業者と検討してまいりたいと考えております。
6	高島の支線で、毎朝7時30分頃に高島駅前を利用して通勤します。視覚に障害があり点字ブロックが必要なのですが、バスを待っている人が点字ブロックを塞いだりしていてとても困ります。またよく見ると駐輪場の方まで列がいっているので、駐輪場に入る人も困っています。以前は道を渡った方だったのに、なぜ高島駅前から乗車にしたのでしょうか？高島駅の南口も整備されているならそちらを使った方が何かと便利だと感じます。	高島駅で発着する支線バスについては、パブリックコメントで「市営住宅側のバス停は、歩道が狭く、自転車と錯綜して危ないし、バス停に屋根がないため、雨の日は傘をさして待っている。駅舎側で乗車できるようにしてほしい」という意見があったため、バス停を駅舎側に集約しました。 <u>バスの待ち方については、ご指摘を踏まえて、注意喚起などの対応を検討いたします。</u> なお、高島駅南口については、県道の側道が狭いため、バスの運行は困難です。

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
7	両備バスの岡山駅から旭川荘行きを廃止にして、両備バス岡山営業所から浜・中区役所を経由する旭川荘行きの支線を新設してほしい。行きは7:20発と14:45発、帰りは9:35発と18:25発にしてほしい。（どちらも平日のみ）	
8	<p>利用者が伸び悩んでいるのはニーズを掴んでいないからでは？どのように利用して欲しいのか不明確である。高島・備前原線（F04）のダイヤは列車との接続できていない便が存在していており、その後の行動に結びつかない。備前原駅で、津山線の上下に接続できるように改善すべき。</p> <p><具体案></p> <p>高島駅9:45発⇒備前原駅10:06着(JR10:40)⇒備前原駅10:45発⇒高島駅11:02着 高島駅12:00発⇒備前原駅12:21着(JR12:26)⇒備前原駅12:30発⇒高島駅12:47着 高島駅13:45発⇒備前原駅14:06着(JR14:14)⇒備前原駅14:20発⇒高島駅14:37着 高島駅16:10発⇒備前原駅16:31着(JR16:37)⇒備前原駅16:45発⇒高島駅17:02着 高島駅17:15発⇒備前原駅17:36着(JR17:45)⇒備前原駅18:00発⇒高島駅18:17着</p>	いただいたご意見は、バス事業者にもお伝えするとともに、今後の運行改善を検討する際の参考とさせていただきます。
9	JRは毎年ダイヤ改正をしているので、支線バスの発車時刻を見直すなどのダイヤ改正が必要だと思います。幹線バスの改正がある時も、支線バスのダイヤ改正が必要だと思います。	支線バスのダイヤについては、接続する鉄道や幹線バスのダイヤ改正も踏まえながら、今後、見直しの検討を行ってまいります。
10	<p>妹尾・北長瀬線は、一番利用が少ない1往復を減便するほうが妥当ではないか。</p> <p>妹尾・岡南線は、利用が少ない3往復を減便するほうが妥当ではないか。</p> <p>高島・旭川荘線は、平日17時以降の発車時刻を見直した方が妥当ではないか。</p> <p>高島・備前原線は、平日は1時間15分間隔にしたらどうか。土日は2時間に1本のパターンダイヤを導入すれば利用促進につながるのではないか。</p>	いただいたご意見は、バス事業者にもお伝えするとともに、今後の運行改善を検討する際の参考とさせていただきます。
11	東山・操南台団地線で平日は最大4時間半バスが来ない時間帯があり利用が低迷している理由ですか。本数はそのままで発車時刻を見直すべきではないか。	東山・操南台団地線は、運転手確保も課題となっており、現在のダイヤ設定となっておりますが、再編前と同程度の利用者数を維持しております。今後、さらなる利便性向上に向けて運行改善を検討する際には、いただいたご意見も参考とさせていただきます。

④その他公共交通全般について

※**太字**は意見に対応した具体的な取組

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	新幹線の始発/終電への2次交通や大阪ゆき高速バスの2次交通がない。市内から始発のぞみに間に合う運行や大阪ゆき高速バスの営業所までの延伸（浜・岡山プラザホテル、中区役所、岡山東郵便局、国富）等コストアップしないで利便性をよくする方法を取り組んでほしい。	いただいたご意見は、バス事業者にお伝えし、今後の参考としていただきます。
2	市内の駅の無人化が進み、不正乗車と見受けられる人数が増えている。JRに対しても正しい運賃収受ができるよう働きかけてほしい。	いただいたご意見は、鉄道事業者にお伝えします。
3	運行会社が多く、乗り継ぎに多くの初乗り運賃がかかる。会社間を超えても一定額で乗り継げるようにしてほしい。台湾の交通定期券TPASS（1200ドル）みたいなものを検討しても良いのではないか？範囲は岡山、和気、瀬戸内、赤磐、倉敷、玉野、総社、久米南、高梁ぐらいで月5000円程度でJR、岡電と圏域の路線バス、ももちやり、倉敷や児島のレンタサイクル等をシームレスで利用できれば便利。初乗り運賃の重複も解消できる。台湾では短距離のバス移行が進み、YOUNBIKE（シェアサイクル）が利用でき、自動車が減る効果が出ている。市内で完結することなく、地域内の移動をスムーズにし、公共交通への移管を目的に検討してみてはどうでしょうか？	公共交通全体の利用促進策として、バス事業者からは、キャッシュレスの決済環境をICOCAに統一した上で、現在の運賃体系を区間制からゾーン制に、定期券を区間式から金額式に変更することでゾーン内乗り放題とする提案をいただいております。いただいたご意見も参考にしながら、今後、利用しやすい新たな運賃体系の構築に向けて、交通事業者と協議してまいりたいと考えております。
4	市民の代表者も町内会役員だけでなく、希望者を公募する方法をとっても良いのではないでしょうか？普段から公共交通を利用している立場の意見が岡山は反映されたことがないです。	支線バスについては、協議会での協議だけでなく、パブリックコメントや沿線住民・施設等からの意見を踏まえて、運行計画の見直しやバス停の新設などの改善に取り組んでおります。引き続き、広く市民・利用者の声を聞きながら、利便性の高い公共交通サービスの提供に努めてまいりたいと考えております。
5	岡山駅西口発花尻方面への最終便が20時台であり、業務や会食等で帰宅が遅くなった場合、高額なタクシー利用を余儀なくされ、経済的負担となっています。22時台まで延長し、夜間の帰宅手段を確保していただくよう強く要望いたします。安心・安全な都市生活基盤の提供という行政の役割においても重要と考えます。	深刻な運転手不足の中で、できるだけ現在の便数を維持しながら、利便性の向上に各社で努めているところであり、いただいたご意見は、バス事業者にお伝えし、今後の参考としていただきます。