

神戸市総合交通計画(案)に対する意見書の概要及び意見に対する市の考え方

番号	関係箇所	意見の概要	神戸市の考え方(案)
1	全体を通して	地域交通の地域分類が抽象的であり市民からみれば、どれに該当するかわからないため、具体的な地域の将来が見える計画にいただきたい。また、どのように各地域の現状の問題点が分析・認識され、改善策がどのように計画に盛り込まれているか見える形として、市民と協議会ができるようにしてほしい。計画の進め方について、現状をチェックしてアクションプランに織り込み、実行計画にブレークダウンできる形にしてほしい。「山間部・田園地域の子どもの通学対応のスクールバスの推進」、「高齢者の通院・買い物へのドアtoドアの福祉交通」を計画に盛り込んでいただきたい。	通学での交通およびドアtoドアの福祉交通についてですが、地域の移動は路線バス等、既存の公共交通機関などを活用することを基本と考えています。現状のままでは路線バスの維持が難しい地域では、路線バスの維持方策の検討や、きめ細やかな運行を行う多様な交通手段の活用が必要と考えます。今後、地域や企業、交通事業者を交えて、地域の細かな交通課題に対応して、具体的な地域の将来を示す「実施プログラム」を策定していきます。
2	第3章 交通施策の基本方針と主な取り組み	神戸市営地下鉄の利便性は良いが、運賃が高すぎることから外出を控える人もいると思われ、利用客増のためにも運賃の見直しを検討していただきたい。	今後、人口減少や超高齢化の進行とともに、公共交通機関の利用者数が減少することが予測されており、神戸市営地下鉄を含めた、鉄道を基幹とした交通体系を維持・充実していくため、まず、鉄道自体の維持が大きな課題となると考えます。神戸市営地下鉄の経営環境から考えると、運賃の見直しは難しい状況ですが、バスなどとの乗継割引や、沿線施設との連携割引など、利用促進に繋がる利便性の向上策としての料金施策について、関係者などを交えて検討していきたいと考えます。
3	第3章 交通施策の基本方針と主な取り組み	チューリッヒの路面電車、香港の2階建てバスなどの海外事例を参考にしながら、LRTの導入、海上バスの再整備、市バスのゼロベースの見直し、ポートライナーの廃止も含めた検討をしていただきたい。また、道路交通に関してラウンドアバウトに触れられていないが、交通円滑化のためには必須であるとする。市バスは近隣の自治体と同じく民営化をめざし、市で運営するのはコストのかかるLRTにすべきである。海上交通として震災前に運行していたシーバスを発展形で復活させるべき。また、明石のタコバスのような地元密着型の小回りの利く乗り物が必要である。	都心・ウォーターフロントなど多様な人が訪れる地域では、訪れる人が円滑で快適に、また楽しみながら移動できるよう、公共交通などの多様な交通手段による回遊性の向上を図っていく必要があると考えています。新たな交通手段については、電気バスやBRT、LRTなどのほか、ウォーターフロントからの眺望景観を楽しめる海上交通など、交通需要や運営主体などさまざまな観点から検討が必要です。また、神戸市の交通ネットワークについては、既存の鉄道網を基幹としてバスや多様な交通手段により形成された交通ネットワークの維持・充実を図っていきます。バスについては市バス路線と、民間バスも含めた全体として、バスネットワークの維持・充実を図ることが重要と考えます。ラウンドアバウトは、自動車交通の速度抑制や円滑化、信号機が不要になることによる維持管理コストの縮減等のメリットがあるとされており、国内でもいくつかの導入事例がありますが、明確な設計基準がない等の課題があり、国内においても導入に向けた研究が行われており、神戸市としても今後の状況を注視していきます。また、地域に根ざしたバス路線として「くるくるバス(JR住吉駅～住吉台地区)」が運行しています。今後、自動車を利用できない高齢者などが増えてくることが予想される中で、地域と駅や生活利便施設を結ぶ移動手段を維持・確保していくため、地域の実情に応じて、地域に根ざしたバスの運行などを含めた交通環境について、市民・企業・交通事業者と連携しながら検討していく必要があると考えています。
4	第3章 交通施策の基本方針と主な取り組み	自動車渋滞の解消や道場南口駅の発展のためにも、道場南口駅と上津台のプレミアムアウトレット及びイオンモール間のバスを増強するなど、道場南口駅をアウトレットの窓口となれる程に交通計画を考えていただきたい。	人口減少や超高齢化がますます進行することが予測されており、誰もが使える交通手段である、公共交通の維持や利便性の向上とともに、駅や生活利便施設へアクセスする交通手段の確保が必要と考えています。現在、上津台から鉄道駅へのアクセス手段については、神戸電鉄の神鉄道場駅や岡場駅とを結ぶバスが民間の交通事業者により運行されています。これらの現状を踏まえて、道場南口駅からのバス路線の増強などについては、採算の成り立つ需要があるかどうか等を前提に、交通事業者による判断が基本となると考えます。

神戸市総合交通計画(案)に対する意見書の概要及び意見に対する市の考え方

5	第3章 交通施策の基本方針と主な取り組み	八多町のような小さなコミュニティの交通課題の解決を図っていくために、都市と農村をつなぐ市内近郊路線にも補助制度の新設をお願いしたい。また、北神地域などの田園地域の過疎地対策として、地域住民が運営するコミュニティバスに対しても財政的な支援制度の新設をしていただきたい。	昨年度、八多町・大沢町交通勉強会を通じて実施した、住民アンケート調査結果や皆さんのご意見を踏まえ、今年度、路線バスを活用した地域のバス利用ニーズの検証を行うこととしています。バス利用ニーズの検証結果も踏まえながら、地域の実情に応じた交通環境をどのような方法で実現できるか、引き続き地域の皆さんと一緒に検討したいと考えています。地域が運営するコミュニティバスの導入を考えるにあたっては、既存の交通事業者との調整や、地域の方々の主体的な取り組みが必要不可欠です。このため、地域の方々、交通事業者、行政の3者が一緒になって、地域の交通のあり方を考えていく必要があります。市としては、これらの検討を進める中で、今後の地域の実情に応じた持続可能な交通手段の確保に向けてどのような支援が有効なのか、既にある国や県の制度の充実も並行して求めながら、引き続き地域の方々と一緒に検討していきたいと考えています。
6	第3章 交通施策の基本方針と主な取り組み	三宮の活性化や神戸電鉄粟生線の活性化を図る上で、今の公共交通網では限界があるため、三宮に神戸電鉄のターミナルが必要である。そのためには、神戸市営地下鉄西神・山手線と阪急神戸線の相互乗り入れが必要である。	今後、人口減少や超高齢化の進行とともに、公共交通機関の利用者数が減少することが予測されており、公共交通機関の維持に向けて、利用促進に繋がる利便性の維持・向上策に取り組んでいく必要があると考えています。三宮に神戸電鉄のターミナルをつくるには、市街地部での大規模な工事を行うため、市、交通事業者ともに膨大な事業費の負担が発生することとなります。これにより、神戸電鉄が新開地での乗り換え無しで三宮まで乗り入れることになり、利便性が向上すると考えられますが、利用者数の増加など交通事業者の投資に応じた活性化効果が得られるかを考えると、実施は困難ではないかと思われます。また、神戸市営地下鉄西神・山手線と阪急神戸線の相互乗り入れについては、利用者にとっての利便性や、三宮周辺の賑わいなどを総合的に考えて判断していきたいと考えています。