

「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)」に関する市民意見と神戸市の考え方

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
1	<p>神戸は1995年の阪神淡路大震災からの復興を最優先に、都心再整備のまちづくりにも本腰を入れる財政的・人的余裕がなく、他都市が駅前再開発による魅力を増す一方で、相対的に「地盤沈下」が続いていた。</p> <p>20年遅れでようやく三宮の再整備がスタートし、市民として大いに期待をしている。中でも雑然とした三宮駅東が、再開発によって中長距離バスのターミナルや文化芸術施設、ホテル、商業施設など大規模複合施設に生まれ変わることで、人の流れや賑わいが駅東にも波及し、若者や旅行者が集まることで、まちの雰囲気も刷新すると思います。どこにでもあるビルではなく、神戸らしさ溢れる魅力あるビルを期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、早期実現を目指して進めていきます。</p> <p>「神戸らしさ溢れる魅力あるビル」に関するご意見については、基本計画の17ページ第4.再整備ビル全体のイメージに考えを示しており、「再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築及び公共空間の形成を図るものとする。」とするよう検討して参ります。</p>
2	<p>三宮はバスターミナルがわかりにくいと前から思っていましたので、この計画(案)のようなバスターミナルをつくるはとて面白いことだと思いました。魅力的なバスターミナルビルが早くできるのを期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備においては、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」1.配置」において、「バス集約の考え方としては、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備する」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
3	<p>人がたくさん集まるビルになり、三宮全体が賑やかになることを期待しています。よろしく願いいたします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
4	<p>バスターミナルなどバスがとまるところが分散していてあまりカッコよくないが、それにしてもこんなに大きなバスターミナルは不要ではないか！</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
5	<p>新たにバスセンターを作るというのは、とてもいいことだと思います。賛成だし、わりとずっと合意に向かって行くと思うし、進行中だと思います。しかし商業面を前面に出しすぎるのはやめたほうがいいと思います。既存でも十分な設備が三宮にはあり、三宮センター街が空洞化してしまいそうで怖いです。大規模商業施設はこれ以上いらなと思うので、需要に見合ったサイズ、用途にしてほしいです。三菱地所さんが出されたガラス張りの施設はまさに、どこにでもありそうな...東京のマネでとても安易ではないかと捉えてしまいました。というのは神戸らしさが感じられないという点です。このようなデザインの施設は他の都市に行くときたくさんあるように思います。</p> <p>例えば姫路とか、博多、札幌、東京など。やっぱり低層部は、神戸市の提示しているような石造りのファサードというのでしょうかという重視するべきであると思います。その点が反映されていないのが非常にマイナスポイントで神戸の今現在の特徴を理解していないのかと思う残念です。ガラス張りといえば、枚方のTサイトご存知でしょうか？あれはいいなと思いました。あの規模で、そういう施設がバスセンターに入居したら快適だし、流行るのかもしれませんが。でもあの店舗が神戸らしいかといえばそれは違うようにも思います。あれの神戸版があれば..とも個人的に思います。蔦屋があって、こじんまりとして店内が行き来しやすく地元の野菜や素材を使った料理が出てきて、しかも神戸ならではのおいしいコーヒーや洋菓子が出てきたらごくりです。もし将来、書店が経営的に立ち行かなくなれば、図書館がその機能を代替するかもしれません。そうなれば、武雄市のように、図書館へ蔦屋を上下分離方式として導入しているかもしれませんね。でも今現在の大倉山図書館は移転の必要性がなく、あれはとも立派な施設かと思いますが、またこれも一意見なのですがこれからの整備において景観には、ゾーニングの厳しい手法(例えば京都の景観条例)が必要となると思います。それは今後神戸市として参考になっていくべきなのではないでしょうか。でも三ノ宮の山沿いを看板条例で締め出すとえらいことになりそうなので、区域を限らないとほんと難しいのかな、とも思いました。また民間の駐車場も、立体ならわかりますが、平地のは正直言って減入ります。なんとかならないものなのでしょうか。</p>	<p>新たなバスターミナルに導入する機能については、基本計画(案)5ページ「第1.基本計画の概要」5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」において、「オフィスやホテルといった昼夜問わず賑わいを創出する都心にふさわしい機能」として方向性を示しております。</p> <p>また、神戸らしさを感じさせるデザインの必要性に関するご意見については、基本計画(案)の17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」1.再整備ビルの構成と設え」に方向性を示しており、「再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築及び公共空間の形成を図るものとする。」としております。</p> <p>その他のご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
6	<p>基本計画案を拝見しましたが、私はバスターミナルがわかれていて不便だという声を聞いたことがありません。ただ、一度だけ旅行者から聞かれて即答できなかったという経験はしました。このことから、観光都市神戸を目指すなら旅行者の利便のために長距離バスターミナルを集合させるのだというならわからなくはありません。</p> <p>しかし、今示されているバスターミナルを作るための区画はあまりに広すぎます。結局はバスターミナルを口実にいわゆる箱物行政をしようとしているのではないですか。商業施設も併せつくるそうですが、少子化のなか、高齢化が進むなか、その必要性は感じません。</p> <p>結局、大企業をもうけさせるために、市民をだまして税金をムダ使いしているように思えます。是非、考え直して欲しいと思います。</p>	<p>現在、三宮駅周辺には、兵庫県内、中国・四国方面といった西日本の主要都市を中心に全国を結ぶ中・長距離バスが1日約1,400便も発着しています。しかし乗降場が駅の周辺に分散しているため、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において市民の方々から三宮駅周辺は「バスの乗り場がわかりにくい」「降ろされた場所がどこかなのかわからず、行き先に迷った」などの意見がありました。合わせて現在、一部の交差点ではバスが集中して慢性的に渋滞が発生するという課題もあります。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、利用者にとって分かりやすいバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項についてが示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
7	<p>1 この再整備基本計画に賛成です。</p> <p>2 神戸市の玄関口としては、あまりにも雑然とし過ぎだと感じていました。</p> <p>3 バスターミナルの集約化も、早期に進めていただきたいと考えます。他の都市でもバスターミナルは整備されているのに、現在は点在しすぎていて利用者にとっては不便すぎます。</p> <p>4 ホール及び図書館を設けることは、神戸市民としては有難いものです。三宮に出かけるのは殆どが買物と食事目的ですが、ホールができれば演劇・音楽等のいろいろな催しが期待されるので楽しみです。図書館は地元の図書館より進化したものになると思いますので、利用したいと思っています。</p> <p>5 「業務機能」、「中長期滞在機能」については良くわかりませんが、しっかりした不動産会社が運営して欲しいと感じます。やりっぱなしではなく、実績と経験があって三宮と神戸市のために続けて取り組んでもらえる会社を希望します。</p> <p>6 ホテルは至る所に作られていますので、規模を追い求めるのではなく何かしらの特徴があって、地元の市民も利用できるようなものが良いと思います。</p> <p>7 こどもとか子育てに関する施設があっても良いのかなと考えます。こどものいるまちには、それだけでみんなの気持ちが明るくなるし、こどもが集えるまちにすることも大人の責任ではないでしょうか。働く女性が増えているなか、神戸市にとっては負担のかかることと思いますがターミナルに「託児所・保育所」があれば子育て期間にある女性がまちに出てくることができたり、働くことができると思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を三宮の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目を集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定して整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」1.配置」に示しております。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>頂いたご意見の中で「託児所」については、基本計画の17ページに追記させていただきました。その他、「ホテル」などのご提案などについては、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
8	<p>1. 市長の仕事は、三宮駅前を整備することに熱中するのではなく、市民の暮らしを守ることです。総理が「賃上げ」を財界に替えるなら、市長も市内の大企業幹部にあい「賃上げ」を言っていただきませんか。なお、それよりも非正規労働者の待遇を改善し市内で無くすようすすめて下さい。市長として、ただちに可能なことは最低賃金を上げるよう国や県に意見具申することです。</p> <p>2. 計画(案)には湾岸線以外の費用が不明です。これでは議論の対象にもなりません。</p> <p>ただし、P&Gのように市内からの移転に補助する方法であるならば、その分東灘区が悪くなったように同意できず、それより市内全区の中小業者への援助をして下さい。三宮だけが神戸ではありません。</p> <p>3. 今、通勤時間の関係などでいわゆる“駅近”現象が起きています。私の住む兵庫区でもJR兵庫駅前、新開地駅周辺にマンションが増えて、保育所や小学校が不足や満員で困っています。都市計画をするならこれらの問題こそ解決すべきです。計画(案)のペクトルはこの逆で保育所・小学校問題を加速するものです。</p> <p>4. 三宮勤労会館の移転について、費用、便利などの関係で、現在会館利用は、くじ引きをしなくてはならない状況です。移転には莫大な費用がいり、各区役所周辺の同様施設を拡充するか、民間施設に補助をすることで解決可能です。移転に反対です。</p> <p>5. バスターミナルの整備について、不便な面は認めますが我慢の出来る範囲です。西日本一のバスターミナルをつくる必要は全くありません。バスタ問題は、ミントを造った時に解決すべきことでした。今からでもミントの1、2階を改修すれば解決可能です。なお、ホテルのバスも利用するとのことですが、便数も少なく、駅直行の方が便利であり、神戸のホテルは「不便だ」と言われます。高層ビルを呼び込む理由としては、貧弱きわまりないものです。</p> <p>6. 生田文化会館、葎合ホール移転について、地域の文化活動を弱体化する点と三宮まで行くのに経費と時間がかかることで廃止に反対します。手法についても、せめて利用者の意見をアンケートで聞くことぐらいしていただきたいと考えます。</p> <p>7. 神戸文化ホールの移転について、ホールが出た時に、神戸駅からホールまでの間を文化ゾーンに指定し、静かに遊歩出来る区域とし銅像なども配置し、現在は定着しています。移転により神戸駅周辺が寂れることを憂慮します。神戸の名を全国にひろげるならば、文字通り神戸駅周辺こそ活性化すべきではないでしょうか。</p> <p>8. 震災後、高層住宅も大規模に建てる新長田再開発事業に疑問を持っていましたが、23年経って、長田区は元気になったでしょうか。市税事務所などを再配置せねばならない事実が失敗を物語っています。当時、再開発区域を広くして中層住宅建設を求めましたが、市が「高層神話」なるものに固執した結果です。本計画案は、震災からのこの苦い教訓を1つも学んでおりません。しかも、少子化、人口減少社会を迎えており、この莫大な支出が弊害をもたらすことは必至です。少なくとも急いですべきことではなく、十分な市民の議論が必要です。まず、提案を撤回することを求めます。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、計画エリアの地権者や周辺のまちづくり協議会の代表の方々などとの意見交換を行い、様々な意見を頂いています。新たな中・長距離バスターミナルの整備を含む都心三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能を検討し、また全体的な事業費などについても事業計画を策定していく中で、適正な事業費を検討していきます。</p> <p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の実現に向けた中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葎合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>その他頂いたご意見については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
9	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案) [意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災後23年以上が経って、やっと神戸市が将来の発展に向けて動き出したとの感慨があります。両方の計画について、とにかくスピード感をもって進めたいというのが願いです。ライセンスを誇る神戸市の玄関口としては、現状のままでは不都合だと思います。 ・三宮が、若い人や旅行者、それに海外から来る人で賑わい、またその賑わいに相応しい街になることを願っています。 ・バスターミナルが集約されると、通学・通勤の利用者にとって便利になり、神戸に来る人々にとってもわかりやすくなって良いと思います。バスが道路上で、バックしながら車庫に入ることや歩道でキャリーケースを持ちながらの乗降は危険だと思っていました。ただ、将来の需要の増加に備えてゆとりを持って作って欲しいです。作ったけれど途端に小さすぎるということのないようにして下さい。 ・ホールと図書館も良い計画だと思います。大倉山のホールは古くて、席が狭いし利用者にとっては好ましいとは思えません。図書館はやっぱり現在地と同じ場所にあった方が利用者にとっては便利だと思います。 	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>頂いたご意見の中で「将来の需要の増加に備えた規模」については、基本計画の12ページに反映させていただきました。バスターミナルの最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>また頂いたご意見の「危険なバス乗降」について、基本計画(案)15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」4.動線計画」において、「歩行者動線についてはユニバーサルデザインを基本とし、バス利用者やバス事業者など誰もが安全に利用できる歩行者動線を確保するものとする」として考え方を示しています。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・誘導を図る施設及び機能」の(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設けるものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。今回頂いたホールに関するお考えなどについては、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
10	<p>巨大開発を中止し各地域各行政区とのバランスをとってください。 特に①勤労会館の移転は反対です。 ②文化ホールの移転は反対です。 ③生田文化ホールの廃止はやめてください。 巨大開発のお金を市民に役立て下さい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めています。</p> <p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の実現に向けた勤労会館のあり方については、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>また文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転する方針を示しております。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めてまいります。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能を検討し、また全体的な事業費などについても事業計画を策定していく中で、適正な事業費を検討していきます。</p>
11	<p>今回の計画については「国際化」の視点と「神戸市民」の視点を必ず入れていただきたいと思います。</p> <p>1 国際化について 今後、神戸市においても海外からの来訪者は多くなると考えます。もともと神戸には旧居留地及び北野の異人街があって、海外からの人々を受け入れ、神戸市民と共存発展してきた歴史があります。海外から来た人々が、関西ではまず京都、次に大阪、そして神戸を飛び越えて姫路ということでは県下最大の都市である神戸市の面目がありません。来訪者だけに限ったものではなく、海外の企業が神戸市に日本法人やネットワーク拠点を置きたいとする意向が持てるようなものでなければなりません。官民が知恵を出し合ってよくしていく必要があります。特に民間事業者については、これらの経験を豊富に有する企業が適任だと考えます。</p> <p>2 神戸市民にとって 計画されているバスターミナル、ホール及び図書館は神戸市民にとっても利便性が向上し、出来上がれば利用したいと思うものにしていただきたいと考えています。商業のうち物販は、現状でもかなり充実したものになっていますので既存店舗とのつぶしあいにならないような配慮した計画を望みます。現在、神戸市内で計画されているホテルには、神戸市民はまず行かないでしょう。来街者が増えて賑わうということはあるかも知れませんが、単に規模を追うのではなく神戸市民も少なくともラウンジには行ってみたいと思うような特徴のあるものが良いですね。</p>	<p>頂いたご意見の中で「「国際化」の視点を入れるという指摘」をふまえ、基本計画5ページ「第1.基本計画の概要」5 雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に「また「特定都市再生緊急整備地域」に含まれ、都市の国際競争力強化を図る拠点としての役割が期待されている。」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めてまいります。</p> <p>事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
12	<p>現在の三宮駅周辺は戦後のまだ市電が走っていた当時から大幅な変貌をとげたとは言いがたい街並みになって、やや非効率な状況になってきたかもしれない。しかしながら、阪神大震災から、20数年が経過し現在の神戸らしいまちになった。交通網はJR、阪急が南北を分断するかたちとなり、基本計画案から見るときには不満が残る形が存在するでしょう！でも私はこれが好きなんです。他の都市が高層住宅に溢れ風情がなくなりつつある現状、神戸市がそれに倣おうとするのをうらやましいと思ったことはありません。地下鉄とJRが、阪急と阪神と駅が離れていることに不都合などと思ったことはありません。移動するのに効率が悪いなどと思ったことはありません。</p> <p>そごうの前に、市役所の前に立ち、北をみれば山が連なり夜には船や市章が浮かび、山に登れば海が見える。当たり前の神戸市の姿です。三宮の街並みです。この街並みを高層住宅に変え破壊してほしいと思う人はいないでしょう。</p> <p>私は小学校から大学までを灘区赤坂通で育ちました。家の2階からは海が見えました。残念ながら家の向いにはマンションが建設され直接は見えなくなりましたがそれでも南北の道路に出ると海がみえます。三宮の周辺も同じです。23年前震災で破壊されようやく復興した(まだ一部残ってますが)街並みを今度は人工的に破壊しようというのでしょうか？私は三宮バスセンターを集約していただくなくても結構です。そんなに大きな箱物を建設してこれからの高齢化社会が活性化するのでしょうか？</p> <p>どうしても必要だというならその根拠を示してください。神戸空港の二の舞はご助弁を！</p> <p>神戸文化会館を移設する？誰が喜ぶのでしょうか？昔は大倉山図書館だけでしたが、そこに文化会館ができ、その南側には体育館が建設。ハーバーランドから北につながる楠公さん、裁判所、そして神戸大学病院などの公共施設そこに馴染んだ文化会館を三宮に移設して、その跡地をどうするのでしょうか？つぎはぎだだけの三宮一極集中。もう止めにしましょう！</p> <p>それよりも元町高架下商店街の整備をして、活性化しませんか？元町通り商店街をどうする計画でしょうか？それでも夕方7時には閉まってしまうシャッター通り化した元町4丁目より西側の商店の活性化を検討ください。</p> <p>三宮に一極集中すると、いまは賑わいを見せる大丸周辺の旧居留地も活気がなくなることでしょう。三宮から少し足を伸ばした北野異人館街はどうなるの？</p> <p>三宮周辺の活性化案が他の地域の非活性化につながることは目にみえています。</p> <p>少なくともこれからの高齢化社会に逆行した施策です。若い人たちが少なくなるという現実を直視した、神戸市全体の観光も含めた活性化策に方向転換を図ることのほうが得策ではないでしょうか？何もアベノミクスに頼ることなく、三宮の、神戸市の活性化を真面目にご検討いただくことを期待いたします。</p>	<p>都心三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全体的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>その他頂いたご意見については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
13	<p>平成七年に未曾有の被害を引き起こした阪神大震災で神戸市は大きく傷つきました。それは「まち」だけではなく「人々の心」にも大きな傷跡を残しました。あのとき、道路はがれきでいっぱいとなり、消防車も救急車も来ることができないなか、近所の人たちが倒壊した家屋の下敷きになった人を何とか救出しようとしたり、それでも何とでもできなかったときの悔しさや無念。日が経つにつれて明らかになってくる惨状、失われた幼い命、生きていけば今頃は・・・考えるときの悲しくてやるせない思い。きっとこれらの思いはあの震災を経験した人ならこれらかもずっと心の中に引きずっていくものだと思います</p> <p>兵庫県と神戸市は今日に至るまで数々の政策で震災復興を図ってきました。いろいろな意見がある中、それらの政策が誰にでも納得のいくものであったかどうかは分かりませんが、少なくとも役所の中では予算の引き当ても含めて根幹となっていたものと考えます。</p> <p>今回の両計画案をみて、震災後二十三年を経て神戸市が将来の発展に向けて動き出したものと強く感じました。計画はいろいろな方々の意見を聞いたうえで作り上げられたものと思いますので、個別について申し上げることはありません。ただ、三宮交差点が歩行者優先になり、バスターミナルやホールが三宮にできることは、震災後から今日に至るまで思いもよらなかったことです。思い切った政策だと感じ入ります。</p> <p>亡くなった方々にとっても、大好きだった神戸のまちが発展してゆくことを望んでいると思います。誰も自身の居たまちやふるさとが廃れていくことを望む人はいません。「三宮が変わったよ」、「そごうの交差点が歩行者優先になったよ」、「三宮に大きなホールとバスターミナルができたよ」と、引くことのない悲しみの中、墓前に報告できることだと思います。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿(将来ビジョン)及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
14	<p>バスターミナルをつくるのが、神戸の活性化に寄与する有効的な利用とは思えません。新宿にあるより、巨大なバスターミナルをつくる必要がありますか。外から来る人だけでなく、市民一人一人が利用し、交流でき、地元が元気になる経済効果の出る利用を考えて下さい。 神戸市民は日常的に三宮を利用しません！三宮だけを開発することが、神戸の活性化につながるはずがない！！市民の税金の無駄遣い。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めています。</p>
15	<p>一点だけ意見をいたします。再整備はいろいろな事情から進められるものだと考えますので、それらについては専門の方々にお任せします。ただ、三宮センタープラザビルとかの1階を除く部分を見ているとシャッターが下りたままで閑散としているのが目に付きます。やはり出来上がった後もトータルで建物の面倒をみてくれる大手のデベロッパーの「力」が必要だと考えます。流行らなくなった店舗の入替、確りした運営、建物を挙げての催し物の開催等、これらをきちんと行なっていただかないと、三宮センタービルの二の舞になりかねません。</p>	<p>「デベロッパー」に関するご意見につきましては、基本計画(案)22ページ「第5.再整備の事業手法」「3.民間事業者の活用等」において「今後事業化を進めて行く段階で、出来るだけ早期に民間事業者を活用して技術面・資金面での協力を得ることとし、スピーディかつ安定的な事業進捗を図る」として考え方を示しています。頂いたご意見については、今後事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
16	<p>新バスターミナルへの歩行者のアクセスについて、地上部分は充実したものになるかもしれませんが、地下道でのアクセスがイマイチです。 現状では、ミント神戸地下1階にあるスーパーを通過して、ダイエーとの連絡通路、ダイエー地下1階、サンパルとの連絡通路、サンパル地下1階というようにせせこましく歩かなければいけません。それが、バスターミナルが出来てからでも、P.21の図表19にも記されているように、現状と同じようなルートをとらなければならないのは、不便です。今でも歩きにくいのに、バスターミナルが出来ると果たしてどうなるのか。歩行者だけではなく、店側にとっても不幸です。 そこで、阪神三宮東口から更に国道2号に沿って東側へ地下道を造って下さい。Ⅰ期はそれで良いとして、Ⅱ期の時にバスターミナルを広げた際には、ミント神戸と現ダイエーの間にも地下道を造ってください。「えき=まち空間」基本計画もそうでしたが、地下空間に対する計画がおろそかです。昔に比べたら良くなりましたし、三宮クロススクエアが歩行者天国になれば、地下整備はそんなに力を入れなくても良いという考えもあります。雨の時、暑い時、寒い時、地下にある駅、施設を利用する時など、地下道はまだ整備しなければなりません。どうか「えき=まち空間」共々、地下道の整備も対象にするようお願いいたします。</p>	<p>「歩行者動線」に関するご意見については、基本計画の14ページ「3.周辺とのつながり」や15ページの「4.動線計画」などに考えを示しており、「安全」を最優先に分かりやすい歩行者動線を確保するもの」としております。地下動線に関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
17	<p>新たなバスターミナルができるのを楽しみにしております。宜しくお願い致します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
18	<p>三宮周辺を良くしても、旧生田区内で阪神西元町駅のバリアフリー化を放置してどうするのですか。市民が日常的に安心して生活できるようにすべきです。三宮の再開発には反対です。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものと考えています。</p> <p>ご指摘いただいた「阪神西元町駅のバリアフリー化」については、神戸市に対する意見として参考にさせていただきます。</p>
19	<p>各政党においては、この基本計画(案)に対して賛否があると思いますが、それはそれとして、都市機能をインフラの面から考えるとこの基本計画(案)は必要だと思います。交通結節の要としてバス運行各社の利害打算でなく長期的観点から官民一体となつての(政党意見も含めて)視点から進めて下さい。神戸空港開設反対の為に、関西国際空港に先越されたようなことが無いようにしたいものです。(市民には公開討論会を)私の数百年に及ぶ海外渡航の経験からしても、先進国、発展途上国の別なく、ターミナル拠点としてのバスターミナルがあり、それを中心に国や地方都市経済が発展しております。政争の具にしないように何が神戸の為になるかを共に考えて下さい。(市民ファーストで)その為にも、これに関する情報公開を市民に分かるように徹底してください。概要を市の広報紙等で各家庭に知らせてください。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものと考えています。</p> <p>今回の基本計画においては、「都心三宮再整備推進会議」という公開会議において、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。また今回の市民意見募集においても、全市への広報紙による情報提供をするなどしてまいりました。今後も都心三宮の再整備に関しては、広報紙や市のホームページ等で適宜、情報を発信していきたいと考えており、新たなバスターミナルの整備に向けては、期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
20	<p>災害対策或いは自然環境保全以外の公共工事はもう沢山だ。そんな無駄金を使わず、沖繩の負担軽減にそっぽを向く、この程度の国民の範たるべく、六甲アイランドの失敗(勿論神戸空港を含む)を活用せよ。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものと考えています。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
21	<p>三宮への高速バスは便利のため、利用者が多いのに、三宮駅前にこれ以上バスを止めることができないため、増便ができないと聞いている。早急にバスターミナルを整備すべきだ。なお、バスターミナルの上部を有効利用することは賛成だ。計画にあるように、単なる商業施設だけでなく、ホールや図書館など、人々が集える文化的な空間をぜひ整備していただき神戸らしいセンスある駅前にしてほしい。</p>	<p>「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」の「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に考え方を示しております。その他、バスの増便やホールや図書館などへのご意見については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
22	<p>「三宮再開発を考える会」がJR神戸駅のところでのバスターミナルを整備6,000万円の対策を出している。この案で良いのではないかと。市民が利用しやすいバスの運行をしてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。などの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p>
23	<p>現在、三宮発のバス乗降場の場所がバス会社により、バラバラであり東口のスクランブル交差点は、同時刻発が重なり、夕刻ラッシュ時は2号線、歩行者の集中で、かなりの混雑となっています。従いまして、バスターミナル計画には賛成ですが、そこへのアクセスについては、高齢者や障害者への十分な配慮、例えば、ユニバーサルデザインだけにこだわらず(外国語を優先するのではなく、視覚障害者や聴覚障害者への配慮を優先し)わかりやすい表示、歩行困難者や荷物を多く持った人への配慮も忘れずにやってもらいたい。</p> <p>ブームに流され、現在多くやっている外国の方へ過剰な表示は控えてもらいたい。とりわけ遠距離・高速バスについては、方向、種類をしっかりとめて、探しやすく乗りやすい形態でお願いしたい。また、乗車料金の支払いについても、ITCを駆使されたものと、現金や優待バス等の利用が分かりやすく表示されたものを各乗り場に表示してもらいたい。見た目のハード面だけでなくソフト面もよろしく。</p>	<p>ご意見頂いた視覚障害者や聴覚障害者へのわかりやすい表示、歩行困難者や荷物を多く持った人への配慮の必要性については、基本計画(案)5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」や、基本計画(案)15ページの「4.動線計画」に考えを示しており、「誰もが利用しやすく安全で利便性や機能性の高いバスターミナルを整備する」としてあります。</p> <p>また、バスターミナルの運用についても、基本計画(案)の16ページ「5.その他考慮すべき事項」において、情報通信技術を活用したバス運行支援システムによる安全かつスムーズなバス運行の確保等、バス事業者にとっても、バス利用者にとって利便性・快適性につながるような運用のあり方を検討していくものとしてあります。</p> <p>今回頂いたご意見を参考に、新たなバスターミナルの整備に向けて、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
24	<p>大いに結構なことだと思います。と言うより、遅い！震災から10年後に着手すべき！行政が真っ先にやるべきことのうちに住民の衛生・安全・交通があると存じます。一度でも、あの三宮のバスターミナルを利用したことがある人なら、その「複雑さ・不便さ」を知っているはず。地方から、神戸に来てくれる友人・知己も、「行きと帰りでバス停が違う」と戸惑っていました。山と海が近接した神戸は、「開発」には不向きです。ですが、政令都市としての体裁は最低限整えておかねばならない。“相当知恵をしぼらなくてはなりません”ですが、どう考えても頭が悪いのか、行動力に欠けるのか、それとも後手後手なのか、見ていてイライラする次第です。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に向けて、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>今回の基本計画(案)は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>その具体的な手法については、基本計画(案)22ページ「第5.再整備の具体的な手法」にお示ししており、よりスピード感をもって事業進捗を図るため、民間事業者のノウハウ・資金等を最大限に活用することが可能な「再開発会社施行による市街地再開発事業」とすることとしております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
25	<p>私は神戸で長距離バスを利用したことがないので、移動にどれくらい手間がかかっているのかあまりわかりません。でも、三宮を時々利用する市民として言わせてもらえば、長距離バスの乗り場を多少まとめ、利用しやすくなることの必要性は分かりますが、だからと言って既存の建物を老朽化を理由にしてぶし、「西日本最大のバスターミナル」を作る必要は全くないと思います！</p> <p>高速バスは利用しませんが、鉄道は利用するので、乗り換えもしたことはありませんが、今まで三宮で「乗り換えが不便だ」と感じたことは一度もありません。むしろ大阪の方がよっぽど不便です。「国際都市神戸」を目指すのであれば、三ノ宮駅や元町の北側の整備をしたらどうですか？</p> <p>南側と北側のあまりの雰囲気の違いに幻滅したことがあります。神戸には元町北野の異人館を見に来る人も多くいます。でも、そこに向かう道中はその雰囲気は皆無。もっと雰囲気を良くしたらもっと人が来るのではないかと思います。三宮の南側だけをきれいにして「国際都市」をきどっても、その他の部分がないがしろになっていけば評価はされないと 생각합니다。</p> <p>それに、いくら三宮に人が増えても、神戸市内の他の区が潤うかと言われたらそんなことはないはず。それどころか、神戸市民の大多数は三宮に行く頻度が低いので三宮がきれいになっても嬉しくありません。それよりももっと市民生活のために財源を使ってもらった方が嬉しいです。</p> <p>計画を白紙から見直してください。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。</p> <p>現在、三宮駅周辺の6箇所に分散している中・長距離バス乗降場には、1日約1,400便ものバスが発着しており、兵庫県内、中国・四国方面といった西日本の主要都市を結んでいます。これらを1箇所に集約することで誕生する西日本最大級の中・長距離バスターミナルが、関西におけるバスネットワークのハブ機能を担い、神戸・三宮がバス移動の新たな拠点となることで、人の移動のみならず情報や文化交流等を受発信する新たな玄関口を創出します。</p> <p>今回示した基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
26	<p>計画の内容は、地元の人間でもわかりにくい三宮のバス乗り場を一つのターミナルにまとめて、その中に高質な図書館とホールを整備するということだと思いが、文化的な施設をまちの中心地にもって来るという発想は非常によいと思う。まちのイメージの底上げになる。個人的に神戸文化ホールにはよく行くが、周囲にはコンビニすらなく、飲食できるお店が少なすぎると思っていました。三宮に大規模なホールができれば、コンサート帰りに食事や買い物しやすくなる。利用者の利便性や経済面での効果を考えると、バスターミナルにホールを整備するという案は大変よいと感じる。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やホールの他、ビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
27	<p>神戸市内には東西に行き詰まりの道が多くあり、1.17の震災の折には東西の道が役に立たずに、神戸北からの交通で援助物資を流入させたことが多々ありました。又、神戸の中心部に大型のバスターミナルを計画することにも反対します。地理的に神戸は九州と東京の中心にあり両方に500kmの中心にありますので、小さく神戸のバスターミナルではなく、大きく日本の中心にあるバスターミナルとして計画されてはどうですか？神戸市内には阪神高速があります。1.17の折には高速としての役をしませんでした。神戸の中心部を利用するよりも、神戸北インターの近くで大きくバスターミナルインターを計画されたらどうですか。利用する土地も多くあり、神戸市の赤字の施設もあります。設備投資をされるにも、大きく未来の事を考えて、神戸北インターと言っても、新神戸トンネルと北有料道路を利用のバスターミナルと神戸市内間の高速バス計画も必要となります。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
28	<p>バラバラになっているバス停、1カ所に集約するもの外から来た人にもわかりやすい。でも国際都市神戸にふさわしい大きさ、便も行先も増やす認可が必要。又、バリアフリー化、案内板もだれもがわかりやすいもの。日本語以外ローマ字又は他国語も。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>頂いたご意見の中で「案内板もだれもがわかりやすいもの」をふまえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」に「わかりやすい案内サインの設置」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>「増便」などのご提案などについては、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
29	<p>私の記憶では、市の財政は、十年くらい前は地震の復興のため市債が膨らみ、破産寸前だったように感じています。最近では聞かなくなったので、かなり改善されたのかなと思いますが、そのようなことも考えても、このような計画はたいへんな冒険ではないかと危惧します。</p> <p>大きなバスターミナルなどの建設。AIと電気自動車、自動運転技術により、車の在り方が大きく変わることが予想されます。まだ、将来の自動車像もみえていないうちに、このような大型バスターミナルが必要なのだろうか。(自動車は、よく言われるのは、スマホで時間を指定しておけば、その時間に、AIにより運転されてくる車が家の前で止まり、それに乗れば、目的地まで自動的に行ってくれ、目的地で車を乗り捨て、駐車場もいらぬというような世の中が予想されているようだ。10年後には、もう、すでに、いい線行っているように感じるのだが。)</p> <p>日本を襲う少子化と高齢化。神戸市自体の人口シミュレーションは行っておられるのでしょうか。東京の豊島区さえ消滅可能性のある自治体として名前があげられるような将来であることを十分に検討したうえで計画でしょうか。これからは、むしろ人口の減少、少子化、高齢化に備えた街づくりが意識されなければならぬと思われまます。これから都市計画は、これまでの計画とは、まったく変わったものとなると思うのですが。今の若年層が高齢化したころに、「我々の親の世代は、年金を過剰に受け取り、年金財政を破綻させるわ、景気刺激策とか言って、公共事業や、大きな箱モノを使っては、自分たちは肥え太り、子供らには国債や市債のかたちで、お前たちのためだと言って大きな借金を作ったように言われぬか」オーバーかもしれないが、そんな不安がよぎるようなことがよくあります。計画を拝見すると、今の生活が何十年先も保証されているかのような社会が前提のもののように感じられてしまい、将来への視点が、どれだけ盛り込まれているのか、よくわからず、市民が持つ漠然とした不安に安堵をもたらすようなもののように感じられない。たとえば、商業活動では、小さな規模の会社は淘汰されつつあるように感じられる。数十年前は、大手のデパートやスーパーが、それらの淘汰を進めたが、こんどはネット通販がデパートやスーパーを淘汰し始めている。メーカーが直接、ネット通販を行うのが日常的になる日が近づいており、他方、町では圧倒的な販売力を持つ企業がプライベートブランドによって、多くの日用品を供給することが珍しくなくなってきている。そういう時代に、かつてのような三宮の町が必要だろうか？地震のとき、スマホや、AIスピーカーなんて考えられたらどうか？今は進化の速度が上がっているが、これからの20年後、この計画で実現されたまちは、子供たちに感謝される町だろうか。また、財政的にも、よくぞ、残してくれた、作ってくれていたと言われていたのだろうか・・・慎重をお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数を元に算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法やバスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「将来の自動車像」に関するご意見につきましては、基本計画(案)5ページ「第1.基本計画の概要」「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」「(4)三宮駅周辺におけるモーダルコネクの強化と未来志向の取り組み」において、「将来の社会環境や交通のあり様を見据え、未来の道路空間のあり方を志向する取り組みを推進していく。」として考え方を示しています。ご意見の「自動運転技術」については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>また、本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。具体的に導入するビルの機能については事業計画を進めていく中で、民間事業者のノウハウを活用しながら将来ニーズを見据えた事業計画を作成していきたいと考えております。</p>
30	<p>新たなバスターミナルができるのを楽しみにしております。宜しく願い致します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
31	<p>バスターミナルは今のままで良い。暮らしをよくしてほしい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを『再整備基本構想』に位置付けております。</p>
32	<p>三宮「えきまち空間」基本計画、「新バスターミナル整備に向けた基本計画」は「神戸港コンテナ戦略港湾施策」、「高規格コンテナターミナル整備施策」等と共に久しぶりに見る故原口市長時代を思わせる立派な計画である！と感心しております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
33	<p>三宮が変わっていくのがとても悲しい。三宮で生まれずっと神戸に住んでいるのに病院も遠い所が変わるし昔は近くに大きな病院があったのになぜお金をかけて不便にするのか分かりません。出た小学校も中学校もなくなりすごくさみしい。昔の神戸の町のほうが良かった。今の市長さんは神戸の出身ですか？本当の神戸子の気持ちを考えて下さい。よろしく願いいたします。</p>	<p>神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、計画エリアの地権者や周辺のまちづくり協議会の代表の方々などの意見交換を行い、様々な意見を頂いています。</p>
34	<p>古くなったサンパルが新しくなり、人が集まる活気のあるビルになることに期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する機能については、基本計画(案)5ページ「第1基本計画の概要」5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプトの「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に「オフィスやホテルといった昼夜問わず賑わいを創出する都心にふさわしい機能の導入」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
35	<p>①市長への手紙で出しています、12月末、その時は三宮の開発は民間でも着手されるが市ではない。三宮について乗降客の多い垂水駅こそ着手すべきだ。明石の方が風格がある。便利だ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新快速を止めるべき。 ・福田川まで延伸し乗降し易くする。 ・シャッター市場を撤去。客層化してスペースを生み出す。 ・垂水駅のエスカレーターを設置。 ・イオンだけでなく、スーパーの導入。 ・地下街の設置。 <p>②あまり関心がありません。開発がすべて完了してからでしょう。</p> <p>③自民党市議の政務活動費ですが、他の市議もどう使用されたか不明。何としても公表すべきだと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルのバースが多すぎる。これほど広大なバースを設ける必要があるのだろうか。 ・このターミナルバースの見込みを市民(区民)が了解したのか合点が行かない。 ・区役所や勤労会館を移転するのを市民(区民)が了解したのだろうか。 ・文化ホールや図書館の移転に対して区民は賛意を表したのか甚だ疑問に思う。区民の了解を得たのか。全く理解できない。 ・中・長期滞在機能をもつビルを建てる計画があるそうですね。子供の数をどのように見積もって建設するのかプランの明確化が提示されていないと思います。どんな計画か、また、その計画で子供の数がどう変化するかを予定を明確化するべきでしょう。学習環境をどのように考えているか示してもらいたい。 ・三宮周辺の整備は一極化とどまらず。周辺とのバランスを考慮するべきだと思います。三宮だけにとどまらないことですよ。 	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの規模は、三宮駅周辺に分散している31のバス乗降場を1か所に集約し、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとすることに加え、将来需要等を考慮して降ります。最終的な規模については、他都市におけるバスターミナルの運用状況や、今後のバス便数、運行状況の精査をしつつ、都心部を起点とする観光バスへの対応や、「えきまち空間」の整備にあわせて検討される都心の新たな公共交通システムの寄り付きスペースなども考慮して適切な規模へと確定していきます。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、計画エリアの地権者や周辺のまちづくり協議会の代表の方々などの意見交換を行い、様々な意見を頂いています。今後、基本計画に基づいて具体的な事業を進める際にも、幅広く意見を聞きながら進めていきたいと考えています。</p> <p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の実現に向けた、中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>また基本計画に再整備ビルへ整備・郵送を図る機能として「中長期滞在機能」を示しておりますが、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力向上をすることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めてまいります。</p> <p>その他頂いたご意見については、神戸市に対する意見として募集にさせていただきます。</p>
36	<p>「新たなバスターミナル整備に向けた基本計画(案)」も国土の計画になっていると思うので自分は賛成です。どのような事から賛成かと言うとJR三宮駅南側に建設予定の巨大ツインバスターミナルは、これぞ本当の「三宮の顔」と言える高層ビルで完成すれば中央区民が自慢できる組織になると思えるからです。ツインバスターミナルの組織力から神戸市バス運行路線全体(特に中央区内)は午前7時頃から午前8時頃、正午から午後1時頃、午後5時頃から午後6時頃までの三分割で「神戸市バス優先旅客運輸」と言った渋滞に巻き込まれないような交通法が改善されるような気がします。(この三分割の時間帯に駐車違反やドライブがてらの乗用車や空トラック等が減少し交通規制を神戸市バスの運転士はきちんと守って安全な筈です。)新たな中・長距離バスターミナルの新設は、乗客側から見ればちょっとした日帰り旅行気分となり、車窓から見る景色は貿易で発展した「港・神戸」だけに異国的なちよつと風変わりな情緒が楽しめる筈です。また、バスターミナルのビル内には「中長期滞在機能」という表現でマンションが導入され民間の教育施設として利用され、近郊の中央小学校(中央区神若通)や雲中小学校(中央区熊内通)への越境入学をせずにする合理的な教育制度(家柄制に対して小学生同士のいじめの問題や母子家庭による差別等の解決策)を取り入れ、バスターミナル内の中高階層から「小学校区」と言う言葉がでるのは良い事だと思います。このような多種多様なバスターミナルが一日でも早く完成することが、阪神大震災の中央区民の復興宣言になると思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
37	<p>A.ターミナルビルには、都心・三宮のランドマークたるべきビルデザイン、威容が必要とくにしおさい公園からの眺望景観基準A(高さ制限165m)の撤廃あるいは緩和をしてほしい。併せて屋外展望ロビー施設を設置希望する。</p> <p>B.国内中四国方面からのバス観光・ビジネス移動、同時に関東北信越方面の玄関口の機能の強化新港フェリー、四突ポートターミナルからの内外観光客の受け入れ態勢としても重要。船舶ターミナルからの直行便を作してほしい。</p> <p>C.新しいビジネス拠点としての最新オフィス機能 東京の新規オフィスビルは階高5m以上である。 同時に欠かせないのはITインフラの整備。 洋式トイレの充実(冗談でなく三宮周辺オフィスビルには和式トイレが多すぎる。それが企業にとって移転しづらい原因の一つ)</p> <p>D.観光拠点としての整備 国際規格のブランド、シティホテルの誘致。 観光客、神戸市民、兵庫県民のための無料Wifiの導入。 空港並みのゲートラウンジ、飲食施設、みやげ物店舗、および若者向け劇場、エンターテインメント施設の設置。 移動用貨物便の導線、確保。</p> <p>E.UDも考えた利用客の導線 地下階、地上階、3階(?)の三層における歩行者動線の確保 このバスタはJR、阪急、阪神など動脈鉄道機関との連携が出なければ、不完全なものとなるだろう。 各三宮駅との連携しやすいような障害者も平行移動できる地下通路、地上道、ベデストリアンデッキの設置を希望する。</p>	<p>「都心・三宮のランドマークたるべきデザイン」に関するご意見については、基本計画の17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」に考えを示しており、「再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築及び公共空間の形成を図るものとする。」としております。ご意見の中の「眺望景観基準A(高さ制限165m)の撤廃あるいは緩和」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p> <p>また新たなバスターミナルについては、基本計画の5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」の「(1)中・長距離バス移動を主体とした新たな玄関口の創出」に考えを示しております。</p> <p>「最新オフィス機能」については、基本計画の19ページ「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」に「駅近の利便性を活かした高規格の業務機能」として考えを示しております。</p> <p>また、頂いたご意見の中で「国際規格のブランド・シティホテルの誘致」の視点をふまえ、基本計画5ページ「第1.基本計画の概要」5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に「また「特定都市再生緊急整備地域」に含まれ、都市の国際競争力強化を図る拠点としての役割が期待されている。」という文言を追加させていただきました。</p> <p>歩行者動線に関するご意見については、基本計画の14ページ「3.周辺とのつながり」や15ページの「4.動線計画」などに考えを示しており、「安全」を最優先に分かりやすい歩行者動線を確保するもの」としてしております。</p> <p>ユニバーサルデザインについては基本計画の5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」や、10ページの「第3.バス乗降場集約の考え方」の「1.配置」などに考えを示しております。</p> <p>今回頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考にさせていただきます。</p>
38	<p>神戸市内に勤務するものとして意見を述べさせていただきます。</p> <p>三宮都心中心部は、国際観光都市の玄関口としての訴求性、芸術文化施設の魅力面が、些か弱いと考えます。</p> <p>都市間の競争が激化し各々が特徴ある「まちづくり」を目指す中で、バスターミナルの付帯施設は、この2点に注力すべきではないでしょうか。</p> <p>観光都市拠点として、滞在型ホテル、ワールドワイドなショッピングゾーン、兵庫県産品を中心とした食や物産の発信基地等の展開が望まれます。</p> <p>芸術文化面では、核としての大型ホール、大輪田の泊の発展から源平や楠公湊川合戦、維新の海軍操練所の設置、阪神・淡路大震災までのエポックメイキング場面で顔を出す神戸の歴史を伝える博物館、都市型で居心地の良い図書館等の整備を期待します。</p> <p>地域の方々との調整課題は多いものと拝察いたしますが、構想化の上は、スピード感のある整備を望むものです。</p>	<p>今回、頂いたご意見の中で「国際観光都市の玄関口としての訴求性」の視点をふまえ、基本計画の5ページ「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に「また「特定都市再生緊急整備地域」に含まれ、都市の国際競争力強化を図る拠点としての役割が期待されている。」という文言を追加させていただきました。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>事業化においては、今回頂いた観光都市拠点としての用途・機能などのご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
39	<p>神戸に来訪された方々から、「バスの乗降場所や駅の接続等が非常に分かりづらい」、「昔と比べて、街に活気がない」等の意見が良く聞かれます。また神戸の在住者としても、この計画が起爆剤となり、三ノ宮駅周辺が活性化することで、神戸の街全体の活性化につながると考えています。是非、当該計画が推進され、早期に実現されることを期待しております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備をはじめ、三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
40	<p>「住民福祉」を優先して下さい。「国際競争力強化」ばかり考え誘致企業や開発業者への支援を際限なく行うのでは市民は幸せになれません。区役所、勤労会館の移転は困ります。まだ使える建物を使い、もっと市民のためになることにお金を使ってください。バリアフリー化は全駅をお願いします。文化ホール、図書館移転も必要ないです。</p> <p>バスターミナルは新宿より大きな規模とのことですが、それは大きすぎだと思います。教室不足の小学校区にマンションを誘致しないで子供が学びやすい環境を大切にしてください！以上、よろしく願いいたします。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。</p> <p>新たなバスターミナルの規模は、三宮駅周辺に分散している31のバス乗降場、1日あたり約1,400便を1カ所に集約し、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとすることに加え、将来需要等を考慮しております。</p> <p>最終的な規模については、他都市におけるバスターミナルの運用状況や、今後のバス便数、運行状況の精査をしつつ、都心部を起点とする観光バスへの対応や、「えき+まち空間」の整備にあわせて検討される都心の新たな公共交通システムの寄り付きスペースなども考慮して適切な規模へと確定していきます。</p> <p>導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>
41	<p>神戸文化ホールを移転させないでください。交通の便が良い上に、周囲の景観が素晴らしく心が和みます。大倉山公園、楠公さんなどなど。家の近くの湊川商店街(パークタウン)の活性化に力を入れてください。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>「湊川商店街(パークタウン)の活性化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
42	<p>三宮駅周辺が新しく生まれ変わるきっかけとして、大変楽しい事業として期待しています。バスターミナルが集約されると分かりやすく便利になると思いますが、早く整備してほしいです。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」において、「バス集約の考え方」としては、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備するとして考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>
43	<p>役人が考えている案は、どの様な観点から発案されたのが三宮に人々を集中させて、どの様に、各地区の人々の流れが分散されて、街のにぎわいが保たれるか。私の住んでる兵庫南部は老人中心の街である絶対に活気にあふれた町とは、程遠い地区である。そこには、イオンモール、ハーバーランド、モザイク、マックスバリュ、マルアイ、マルハチ、関西スーパー、その他諸々、商売している私としては決して安心して営業状態は良くない。売り上げは20年間前の1/10、日曜は1/10、間の日は1/5の営業売り上げです。</p> <p>なぜそうなった売り上げには、各商業施設が増えたからです。神戸市が全ての個人商店の事を考えずに許可を与えたからです。個人年金がなんか50,000円もらって何の生活の足しになるのか、介護保険(他人の分)、健康保険からも、老人介で、とられている訳です。</p> <p>三宮再開発、バスターミナルの新設、こんな事、考えている暇があるんだったら、83年間すしやを営業して何ら余裕のない生活をしている人の身になって下さい。</p> <p>長田区民の役所、建設はいらぬ。テナントが入っていないのになぜ無駄なお金を使うのだろう。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
44	<p>大企業優先の計画ではなく、市民の福祉や生活を優先してください。勤労会館は大変利用しやすく、今のままで残してください。中央区は保育所待機児童も多いです。巨大なバスターミナルや商業スペースよりも0才から5才まで自治体が責任を持って保育する公立保育所を建設して下さい。庭があり、自然豊かで子どもの元気があふれる三宮にして下さい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めてまいります。事業化においては、今回頂いたご意見などを参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討してまいります。</p> <p>「公立保育所の建設」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
45	<p>私も、時々三宮には向いたりたまにバスを利用します。高速バスについて言えば、PMPTビルで待合いにして、高速バスまで徒歩で歩いて乗車するよりは、バスターミナルに休憩所、化粧室やシャワールーム、VIPルームが完備されている方が利用者にとっては新鮮だし、過ごしやすい場所になるのは必然だと思います。そのことによって三宮の街が発展するのなら、この街づくりは成功したと言えると思います。</p> <p>遠方から訪れる方にとっては、どこで休憩するのも、右往左往しなくても済むでしょう。観光バス旅行をするにしても、東遊園地前にするよりは1カ所に全部まとめる方法もあるかもしれません。「あまりにも過大なバスターミナル建設」の欄で乗車エリア・降車エリアとありますが、地図を見る限りではそんなに過大とは思いません。三宮が生まれ変わるならお安いものではないかなとも思います。私は、三宮のダイエー・ローソン筋の片道一車線のところで信号で2度もストップしてしまうのが不便だと思えます。(ポートピアH・メリケンパークH利用時の三宮BTより乗車時。)でも、「バスターミナル建設」によって、これも解消されるのではないかと期待しています。そして、そのことが「三宮再開発は、地域への影響を考慮せず、大企業の最大限の儲けに奉仕する計画になっている。」とありますが、大企業の方も自分だけの儲けにせず神戸市にその何%かは返納してもらって、さらに発展するように返納分はまたさらに街づくりに利用できればと思うのですが。三宮の街でねたむほどの収益が期待できるとするのなら、こんなチャンスは無いのではと思えます。思うとおりにしなかなかな行かないかもしれませんが、少し出かけるのにも三宮がもっと新しくなるなら皆、新しい気持ちになれるかも知れません。</p>	<p>ご意見いただいたバスターミナルの付帯施設については、基本計画の18ページ「2.整備・誘導を図る施設及び機能」に考えを示しており、「バスターミナル利用者の利便性、快適性に配慮し、ゆとりある化粧室やパウダールーム、シャワールーム等、付帯施設の充実を図る。」ものとしております。</p> <p>VIPルームの整備など、頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
46	<p>基本的なことですが、児童福祉が充実してから、それも明石市の数字を上回ってから再開発してほしいと思います。そのことが、人口減少に歯止めがかかるのでは無いでしょうか。葦合文化センターと生田文化会館は昔の合意があって中央区になったのではないのでしょうか。廃止は反対です。中央区役所移転は足が悪い者にとつたらかったので少し良くなるかと思えます。その他の事業は、明石市の人口伸び率を越えてからにして下さい。</p>	<p>神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
47	<p>中長距離での移動でのバスの疲れを癒す入浴施設やシャワー室があると助かります。東京から夜行バスで帰って来る時に身だしなみをゆっくり出来るスペースが欲しいと思います。</p>	<p>ご意見いただいたバスターミナルの付帯施設については、基本計画の18ページ「2.整備・誘導を図る施設及び機能」に考えを示しており、「バスターミナル利用者の利便性、快適性に配慮し、ゆとりある化粧室やパウダールーム、シャワールーム等、付帯施設の充実を図る。」ものとしております。</p> <p>付帯施設に関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
48	<p>移転は賛成。規模の査定は慎重に。これから日本の人口は減少するので流動客も比例して減少する。よって利用客の需要予測はシビアに査定して規模を確定するべき。</p> <p>現状バスの輸送力が不足しているのであれば海外に普通に運行されている連節バスや縮小傾向の2階建バスの導入をバス会社に要望するべき。</p>	<p>ご意見いただいたバスターミナルの規模については、他都市におけるバスターミナルの運用状況や、繁忙期における臨時便への対応、今後のバス便数、運行状況の変化等の将来需要を精査しつつ、都心部を起点とする観光バスへの対応や、「えきまち空間」の整備にあわせて検討される都心の新たな公共交通システムの寄り付きスペースなども考慮し、具体の事業計画の策定等にあわせて確定してまいります。</p> <p>バスの運行に関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、参考とさせていただきます。</p>
49	<p>三宮、神戸の街全体の活性化ならびに資産価値向上のため、再開発の実現に大いに期待しております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
50	<p>確かに、現在のバスターミナルは手狭で不便ではありますが、再開発に係る費用はほどほどにして、残りの分は「こども食堂」「返済不要奨学金」に充てて頂きたいと思います。</p>	<p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見頂いた「こども食堂」や「返済不要奨学金」などについては神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
51	<p>ビジネスマンもくつろげる図書館にしてください。期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館を含む新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
52	<p>今ある区役所勤労会館は駅からも近く遠方から集会に集まるのもとても便利が良く、市民にとっても使い勝手が良い。バスターミナルにその立地条件の良い場所を提供するのは、どうかと思う。私たちの税金を使って通過点になるだけかもしれないバスターミナルを作るのには“反対”します。</p> <p>今、東遊園地付近でバスツアーのバスを使うことがあります。地下を歩いて出たところで集合することに何ら不便は感じません。それは、頻繁にあることではないからです。莫大な税金を「三宮だけに使われていることにも反発を感じます。市民にとって必要な物や生活するのに“市民のため”になるものに税金を使って欲しいと思います。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
53	中央区役所、勤労会館の移転に反対します。	中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。
54	三宮のバスターミナルの整備は賛成です。現在、バスの待機できる所が少なくて困っています。費用等は少なくて、最低限のトイレでいいと思います。神戸三宮基本計画は反対です。	最終的なバスターミナルの規模や付帯施設については、今後策定する事業計画においてバス事業者等と協議しながら確定していきます。頂いたご意見のバスの待機スペースなどについては、今後事業化を進めていく中で参考とさせていただきます。
55	私は三宮に出かけることが多いのですが、駅の近くにある勤労会館や図書館はよく利用しますし、文化ホールや生田文化会館も公演や各種の催しがあるのでよく行きます。しかし、この計画ではほとんどすべて移転なりして三宮に集中してしまうようになっています。これでは、三宮以外に住んでいる地域の人達にとっては、文化的な面で随分不自由になるのではないのでしょうか。「文化の享受」は人間が生きていく上で欠かせないものです。移転する予定の跡地はどうなるのか分かりませんが、何か開発ありきの感が否めません。もうひとつは巨大なバスターミナルや高層マンションが建設されるということですが、周辺で商売している人や住んでいる人の声を聞いているのでしょうか。何のため、誰のための開発化、情報公開をしっかりと願います。最後にひとつ助かっていることがあります。それは、三宮に出るのに敬老バスが使えることです。神鉄で三宮に出かければ片道でも1,000円以上かかることを思えば大助かりです。できればもっと停留所を増やしてもらえればうれしいです。	勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。 三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在と同じ場所である新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。 「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。 今回の基本計画を作成する際に「都心三宮再整備推進会議」という公開会議において、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された意見を頂いたほか、市民意見募集においては全市への広報誌による情報提供をするなどしてまいりました。今後も、適宜、広報紙などを通じて情報をお伝えしていきたいと考えております。
56	私は三宮駅近くに住んでいます。JR、阪神、阪急などの電車も利用できてます。閑空へ行くバスも楽に利用していますし、神戸空港にも今のままで十分です。 ミント前から徳島にバス利用で行った事がありますが、不便を感じたことは一度もありません。それに最近では、乗場もものすごく整備されているのをダイエーに行く時、よく見ますが利用者の方々にはきちんと乗降しています。利用者の動線調査をしたのですか。「先に開発ありき」でやっているのではないかと思うのは私一人ではありません。それに一番の問題はお金の事です！！これは税金が湯水のように使われる点にとうてい納得いきません。したがって、私は久元市長さえはっきりと予算額を言えない事業はすべきではないと言いたい。恐ろしい巨大開発には反対します。	平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。 本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
57	新たなバスターミナルの整備に賛成です。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
58	この計画案は、150万市民の事を考えて出されているとは言い難く撤回すべきである。この計画案は、1300万人の人口を有し、しかも首都であり、観光客も多い東京新宿のバスターミナルを模した施設と思われるが、東京の8分の1しか人口のない、観光客も少ない神戸市には、到底適切な規模とは言えない。不必要かつ無駄遣いである。現状の神戸のバスターミナルの在り方については、もっと市民・利用者・営業者が納得するものに改めるべきである。現状は、無駄遣いであり、市長に当選したから何を提案しても良いということではない。 少子化、高齢化、若者の雇用等を考えて市税を使うべきである。	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の中の「少子化、高齢化、若者の雇用」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
59	バスターミナルは神戸駅と西神中央駅と鈴蘭台駅に整備すること。	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等においては、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。などの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
60	<p>■ やっと三宮がかわる、神戸がかわるといった感想です・・・まだ端緒でしょうが。</p> <p>■ 久元市長が2期目に入って、今度は実現に向けて動き出すものだと思います。</p> <p>■ 神戸って、進取の気性があって新しいものに積極的に取り組み、ハイカラで同じ関西だけれど大阪・京都とは違った文化を持っていて、それが何となく僕たちの自慢で、他所で「どこから？」と聞かれたときに「神戸」って答える時の快感・・・といった時期がありました。</p> <p>■ 震災以降、復興につとめてきた神戸がいよいよ未来に向かって立ち上がりました。三宮の交差点が歩行者空間になる！イイじゃない！あの大きな交差点が人で賑わうなんて考えただけでワクワクするし、関西で最大級のバスターミナル！その上にホールがのっているなんてほかにはないことです。両方ともそれだけ「神戸らしい」ものです。</p> <p>■ 三宮の交差点、いずれは建替えられるそごうとJR三宮駅、そして大きな歩行者空間、なにかしら神戸の未来がとても明るくなるように思えます。</p> <p>■ 集約されるバスターミナル、大きなホール、そして図書館、働く人や行きかう人で賑やかになって便利になる街、神戸に行きたいな、住みたいなって思われるようなまちが見えるようです。</p> <p>■ 「どこから？」って聞かれたときに「神戸！」って自慢げに答えたい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・誘導を図る施設及び機能の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。</p>
61	<p>ボランティアグループ「タウンガイドKOBEBE24」のメンバーとしてミントバスターミナル前で10年余に亘りご案内してきた経験から、実務的な面からの意見を申し上げます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 中四国・淡路島方面については、行き先別のバースが望ましい。現在高松だけがM6となっているが、その他は出発時刻により異なる。また、到着もバス会社により異なるのはお迎えの人には不便。 2. 付帯設備としてのコインロッカーやゴミ箱は忘れずに設置するべき。 3. 長距離バスで早朝到着する人のために、朝食提供の店舗が近くにあると良い。(例えば、やよい軒とドトールが並んでいればベスト) 4. ホテルや森林植物園のように、ピーク時に膨大となる人の捌きに対応できる構造にするべき。 5. 自動車学校(現在7校)や結婚式場(現在5程度)の専用バースを設置すべき。 6. バス発着の都度、歩行者の流れを止める構造は安全ではない。 7. ミント北西のエレベータ(新交通管轄)近辺など人の流れる所に案内所が必要。(ターミナル内にあれば良いとの発想は止めるべき) <p>以上ですが、高齢者から子供まで幅広い意見を吸収してください。</p>	<p>ご意見頂いた「行き先別のバース」「人の流れる所に案内所が必要」という考え方については、今回、基本計画(案)と同じ方向性であると考えます。また、頂いたご意見の中で「付帯設備としてのコインロッカー」については、基本計画の10ページ、18ページに追記させていただきました。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定してまいります。</p> <p>今回ご意見いただいたターミナルの機能などのご提案については、今後事業化を進めていく中で貴重なご意見として参考とさせていただきます。</p>
62	<p>長距離バスターミナルは見直した方が、神戸なので新宿と同じでないいで。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定してまいります。</p>
63	<p>三宮に中・長距離バスのターミナルが出来るようよかったと思っている者です。参考にして欲しいのは東京新宿南口の「バスタ」。便利になっています。空港で待っている気分になりました。“ゴチャゴチャ三宮”が少しでもわかりやすくなることを望んでいます。名称も「バスタ」がいいな！と。路線バスも「路線バスタ」にしてほしい。</p>	<p>ご期待に応えられるよう、より良いバスターミナルの整備をスピード感を持って進めてまいります。バスターミナルの名称についても参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
64	<p>狭い三宮地域にあって規模が大きすぎます。交通渋滞の原因にもなると思われ、もっと見直しを持って計画すべきです。美観を損ね空間を塞ぐ高架道などは不要です。路線バスの停留所を広くするなど充実させ分かりやすくすることが必要です。</p>	<p>今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模や配置計画については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応、周辺道路網の混雑解消などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>路線バスについては、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p>
65	<p>(えき=まち空間)基本計画案を見てびっくりです。月に数回三宮に行きます。その折人の間をぬって歩いています。年寄りについては本当にあぶない人並です。</p> <p>さて、私は月1回は文化ホールに出かけます。大倉山文化ホールがあるということは文化の街、バスターミナルのビル内にホールが出来るというのは文化ということばが適さないように思います。文化ホールの移転については多くの人が利用しているでしょう。みなさんの声を聞いてほしいです。市民がなれ親しんだであろう区役所、勤労会館の移転について、利用者の意見も聞かずに移転とは疑問に思います。住民福祉をもっと考えるならば三宮再開発計画は全く正反対です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個人商店の方々はどうなるのか ・マンションも建つのでしょうか。そうなると子どもたちも増加します。小学校・中学校の人数がふえる、教育の場でなくなるのではないかと ・その他あるだろうか・・・神戸の未来を考えたとき、ビル街の三宮どうなることか ・最後にこのように再開発計画、随分費用がかかることと思う。私たちの税金が使われるのではないのでしょうか。予算は提示されていないのではないのでしょうか。そして企業へ支援することになるのではないかと案じます。(福祉に税金を使われことが大事です) ・自然と街の調和のとれた神戸がこわされるこの「えき=まち空間」の計画に反対します。 	<p>神戸三宮「えき=まち空間」や「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置づけられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体の賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為バスターミナルビルへ導入する機能にマンションなど居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
66	<p>莫大な費用をかけて新たに作るよりも、市民が今バス路線に関して不便・不満に感じているところを見直して改善していくという地道な施策の方が有効ではないでしょうか。</p> <p>確かに三宮周辺は京都大阪に比べて地味ですが、うわべだけ主流にしても京都や大阪のようになれるものではありません。一地方都市としての立ち位置をしっかりとさせることが出来ればそれの方が存在価値が上がるのではないのでしょうか。</p>	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>路線バスについても、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置付けています。今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
67	<p>バスターミナルはいりません。それより、市バスなど神戸交通局の年寄りをタダに。久元市長は市民の声をきかないで勝手に決めて市民の税金を無駄遣い。みんなが神戸空港の時も反対したのに勝手に作って毎年赤字を出してこれも税金。市長も税金で生活しているくせに。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、計画エリアの地権者や周辺のまちづくり協議会の代表の方々などとの意見交換を行い、様々な意見を頂いています。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「市バスなどの高齢者無料化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
68	<p>子供からお年寄りまで、すべての人が利用しやすい施設になることを期待します。</p>	<p>頂いたご意見の「すべての人が利用しやすい施設」について、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビル全体の構成と設え」において、「誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画」として考え方を示しています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
69	楽しみにしています。大阪駅前のような魅力的なビルを建ててください	新たなバスターミナルの整備に関して、国際都市神戸を象徴する新たな玄関口の創出を目指し、スピード感を持って進めていきます。
70	新聞等にて概要を把握しておりますが今日届いた市政だよりを詳しく見ました。バスターミナルを集約するとのことですが、ミント神戸のターミナルや神姫バスのターミナルもそこに集約されるのですか？そもそも、ミント神戸のバスターミナルも当初はまとめる、と言うことで出来たのでは？	<p>現在、三宮駅周辺においてはミント神戸を含む6箇所に中・長距離バス乗降場が分散しており、ミント神戸のバスターミナルだけでは集約出来ておりません。</p> <p>今回の基本計画(案)は、ミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を考慮した新たなバスターミナルを隣接する雲井通5・6丁目エリアに整備するものです。バス乗降場を集約することで、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分けることとしております。ミント神戸のバスターミナルは、新たなバスターミナルの整備後は、降車専用として再整備することを基本計画には示しており、神姫バスの神戸三宮バスターミナルについては、新たなバスターミナルへ集約する予定です。</p> <p>最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
71	将来きれいでオシャレなオフィスで働きたいので、ぜひ早くできて欲しいです。宜しくお願いします。	基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」「(2)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」に「駅近の利便性を活かした高規格の業務機能」を示しております。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
72	<p>どうしてこのような広大なバスターミナルが必要なのですか。降車エリア、乗車エリアが広すぎて高齢者や障害のある方には逆に不便になってしまいます。子供が小さい方なども大変です。165mもの高いビルにして商業施設も入ると現在地域で営業されている方はどうなるのでしょうか。開発業者への支援ばかりでは地域の業者さんはたちゆかなくなります。全国どこも同じような開発ばかりを繰り返し、神戸をダメにしないで下さい。もっと市民の声をきいて計画を作るように、参加型のものにして下さい。どれだけの財源(私たちの税金です。)が開発業者へと流れるのか、市民にきちんと計画の中身を知らせ明らかにして下さい。三宮だけの大型開発ではなく、各行政区のバランスを考え、どこに住んでも豊かで文化的で子育ても老後も安心できる神戸市を作ってゆくの市長の役割です。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画でお示ししたバスターミナルの規模については、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルへの歩行者動線については、基本計画15ページに考え方を示しておりますが、ユニバーサルデザインを基本とし、高齢者などもスムーズに移動できる歩行者動線を確保するものとしております。</p> <p>また、今回示した基本計画(案)は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。その為、ビルの高さやビルへ導入する機能については決まったものではありません。事業化においては、今回頂いたご意見を参考にビルに導入する具体的な機能を検討していきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。また事業費についても事業計画の作成の中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものだと考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
73	<p>なぜ、新たにバスターミナルが必要なのか、理解に苦しむ。それも巨大ターミナルを作ろうとしている。税金の無駄遣いもはなはだしい。健康保険料も高すぎる。水道代も高すぎる。企業のための市政ではなく、市民のための市政をしてもらいたい。バスターミナルは今のままで充分。神戸空港の失敗を反省しているのか？</p>	<p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>健康保険料や水道料金などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
74	<p>神戸で暮らす人にはもちろん、神戸で働く人、学生、観光客、様々な人々にとって利用しやすい施設になれば良いと思います。大いに期待しています</p>	<p>頂いたご意見の「観光客、様々な人々にとって利用しやすい施設」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追加させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
75	<p>三宮周辺だけに開発が集中してもいいのだろうか。他区の開発を後回ししてもいいのだろうか。入札は大手ゼネコン談合分け取りとならないよう厳しくチェックすること。ゼネコンだけがだも上げする仕組みは正されるのか？本来なら収益予想を提出させるべきと思う。推定予算は？現時点での案はどのくらい費用が掛かるのか公表されていない。物を買ったり作ったりするのに予算を付けないのはおかしいと思う。税金は市民が納得する使い方をしてください。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業手法を決定し事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
76	<p>市役所も建っているのに又新しい物を建てるとは、どう言う事ですか？自分たちの良い事ばかり考えてもっと市民の事を考えてほしいです。駅前を大阪市の様にしてももう遅いです。それならもっと早くするべきであってもう今からしても又赤字を出して駄目だと思います。市長になる時に、商店街がみんな閉まっているので、商店街がもっと良くなる様に頑張ってやってくと言っていたのにそんな事はまったくしないで、市長になったとたん、そんな事はほったらかして、何の為に市長になったかわかりません。神戸空港もせずにそれだったら刑務所にでもした方が良かったと思います。自分達の良い事ばかりして、市民の事は考えていない市長などやめてほしいです。老人も増えているし、これからもっともって増えて行きます。もっと人の事を考えて住みやすい神戸にしてほしいです。よろしくお願致します。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
77	<p>住民福祉より国際競争力強化を優先させるこの計画、東京新宿のバスターミナルよりも多い規模が本当に必要でしょうか？三宮は今の商業施設を大切にしてほしいです。新しく建設されようとしているビルには高層マンションを誘致、この地域の小学校区は教室不足の「要注意地区」です。ますます教室不足がひどくなってきます。この計画を白紙にしたいと思っています。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回示した基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考にビルに導入する具体的な機能を検討していきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。また導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>
78	<p>図書館が新しくなり、くつろげる良い空間になればと思います。子供連れでも利用しやすいとさらに良いと思います。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体験・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>頂いたご意見の「子供連れでも利用しやすい」を参考に、基本計画17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」1.再整備ビル全体の構成と設え」において、「例えばビル内の施設利用者のための託児所など」という、子育て支援機能の充実に関する文言を追記させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
79	<p>新宿のバスターミナルより大きいとか？実にナンセンス。まず、神戸の将来の交通手段はどうあるべきかを決め長距離バス市内バスが主だとすれば50年、100年を見据えて日本一大きなバスターミナルを作れば良い。要は、50年後、100年後だ。三宮再開発について、三宮一極集中多いに結構。こんな小さな町で中心がなくてどうするの。</p> <p>地域政党としての共産党は実によくやっていると思う。しかし中央政党としての共産党は全く駄目。皆が皆等しく幸せになる事はどんな政治体制の下でも無理なんだ。この小さな島国、守るのか守らないのか、守るとすれば誰が？見本を失い、我欲ばかりを求める。明治より我が国は全てあった訳ではない。共産党よ。もっともっと大衆を啓蒙する政党になってくれ。今のせせこましい上層部では無理かな。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
80	<p>基本計画19ページ「都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」について、神戸市の人口は減少していますが、その要因として、神戸にある会社が少ないこと、若者が就職時に神戸ではなく、大阪や東京にある会社に就職していることがあると思います。神戸で生まれ育った人が地元で働きたいと思ったときに、受け皿となる魅力的な会社の多いまちにしたいと思っています。</p>	<p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、ビルに導入する機能などを検討し、スピード感を持って進めてまいります。</p>
81	<p>私は他県に働きに出ている期間も15年以上神戸市に税金を払ってきましたが、このずさんなバラマキ計画を見て本当に腹が立ち、なさげなく、悲しい、悔しい思いで一杯です。駅周辺を自動車進入禁止区間にすると言いつつ、新宿バスタ以上の規模のバスターミナルを駅に隣接させる。海や山、空への見通し景観に配慮したまちなみづくりという一方で高層建築を乱立させる。言っていることが矛盾だらけです。正気の沙汰とは思えません。今すぐこのような計画は白紙に戻すべきです。このような実態に即さない事業は、神戸空港、医療産業都市と同様に失敗に終わるのは火をみるより明かです。まず最低限修正すべきことを上げるならば、バスターミナルはミント神戸下の12バスで十分です。バスの進入経路をかえるだけで需要をおぎなえます。神戸の立地を考えた際に、大阪、京都の需要を取り込めるなど夢々思っははいけません。又、新しいビルを作るのなら、サンバル、区役所、勤労会館の区画のみで十分であり、高さもミントを上限とすべきです。もし、どうしてもバスターミナルが必要であれば、土地のあまっているポートアイランドや阪神高速近辺、神戸駅周辺がてきとうかと考えます。</p> <p>自動車乗り入れ禁止区間も南は東遊園地から北は新神戸、西は元町から東は住友ゴムまで禁止にし、2号線の役割を43号線と山手線に分散し、禁止区間はトラムを走らせたいかがか。市が範を示すためにも、フラワーロードは南端まで自動車禁止とすべきです。</p> <p>近年、高層マンションの乱立により神戸市の景観は著しく悪化しています。山や海の見える美しい神戸から、空を高層ビルに覆われた、新宿のようなみすばらしい町に変わろうとしています。もし大規模開発がやりたいのなら、ぜひ空地の広がっているポートアイランドでやって下さい。</p> <p>昨年は世界一のクリスマスツリーのようなおもしろいイベントも行き、近年の神戸は全くセンスがありません。</p> <p>今、神戸市がやろうとしていることは、第2のWTCを神戸に建てようとしていることのような気がしてなりません。</p> <p>どうか、大阪や新宿のような規模だけの開発はやめて、神戸らしい、質の高い、丁寧な開発をして頂きますよう心からお願い致します。</p> <p>震災を経験した神戸に、地震耐性に大いに問題のある高層ビル、マンションを建築するのは断固反対です。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿(将来ビジョン)及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。新たなバスターミナルの整備に加えて都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図り、三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。また、新たなバスターミナルを整備するエリアについては、既存のミント神戸と一体的な利用が可能であることなどの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルの高さ、導入する機能などについて、ご意見にある「神戸らしい」施設となるよう検討していきたいと考えております。</p> <p>自動車乗り入れ禁止区域の範囲などについては、神戸三宮「えき+まち空間」基本計画に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p> <p>神戸空港、医療産業都市などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
82	<p>三宮駅南東の雲井通5・6丁目到高層ツインタワーのバスターミナルビルを建設するために、中央区役所や勤労会館を移転させるそうですが、どこに移転させるのでしょうか。中央区役所や、勤労会館を移動させてまで再開発の必要があるのでしょうか。高層ビルには「中長期滞在機能」という表現でマンションが予定されているようですが、この小学校区は「要注意地区」に指定されており、中央小学校はすでにいっぱい状態です。これ以上過密化するような計画を神戸市が率先してすすめることはおかしいです。民間開発を優先して子供の教育環境を劣悪な状態にさせることはとんでもありません。私は「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)」に私は反対です。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為、ビルに導入機能にマンションなどの居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>
83	<p>新しいバスターミナルにより、バスによる交通混雑が解消されることを期待しています。</p>	<p>ご意見の「新たなバスターミナルによる交通混雑の解消」については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
84	<p>様々な舞台や劇がみれる場所になることを楽しみにしています。</p>	<p>「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
85	<p>市長は市民の声をよくきくこと。 <ul style="list-style-type: none"> ・三宮再整備計画はとりやめること。 ・税金はみんなのお金でむだなつかいはしないこと ・区役所はとおくなり、大変不便になり、まだ区役所はつかえます。そのままでもよろしい。 <p>これだけのお金があるのならば国民健康保険控除をひきさげてほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子供の医療費も無料にすること。 ・借上げ復興住宅のことは忘れてはいけない。 <p>課題が多く残っているお金は、市民のために、使うべきである。</p> </p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>ご意見の「国民健康保険控除」「子供医療費無料」「借上げ復興住宅」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
86	<p>1 都市機能の集約化 バスターミナル、ホール及び図書館等が三宮に集約化することに賛成です。国の施策でも集約化が謳われていて、これに沿ったものだと思います。今後の人口減少、また行政の負担を考えたとき、避けて通れない施策だと思います。三宮にこれらの施設を造ったとき、きっと神戸市民の利用にとっても最大公約数的な理解が得られるのではないのでしょうか。なぜなら交通の利便性を考えればやはり多くの市民が利用できる三宮がベストだと思います。巨大な開発は不必要とした意見もあるようですが、個々の施設を見たときには、いずれも必要な施設であること、建替え等の施設更新が必要なことから合理的なものだと思います。大切なことだと思います。</p> <p>2 官民の協働について 「官」の強い思い、「民」のノウハウがうまく働いて、この計画が進むことを願います。「民」の儲けのために行なう事業とする意見に対しては、松下幸之助さんが言ったように「民」は儲けて、従業員に給料を払って生活を豊かにし、かつ税金を納めて国の発展に努めるのも重要な役割だと思います。この開発を真面目に深く考え、研究し、計画を練って、具体化を図ってくれるような実績のある民間事業者を活用して欲しいと思います。「ワクワク」するような街って良いですね。「街へ出よう！」と思わせるようになって欲しいです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>民間事業者の活用については基本計画22ページに考え方を示しており、スピーディかつ安定的な事業進捗のためにも、必要であると考えております。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきます。</p>
87	<p>①現在の中央区役所・三宮勤労会館利用者に意見をこれまでできずに神戸市(案)を発表してから「バブコメ」はひどい！形式的と思われても仕方ない。</p> <p>②バスターミナル(巨大な)をつくるくらいなら、地域のバス路線を充実する方にお金を使ってほしい。外国や県外の観光客用のバスターミナルなら市内でも疲弊している街にいくらでもあるし、便利なところに高層ビルをたてる目的が分からない</p> <p>③どの街の駅近辺の町づくりがおなじようにつくられることに疑問を感じる。神戸らしい町づくりにと、市民の声を集め時間をかけて町づくり構想をつくるべきだ。</p> <p>④大倉山文化ホールを三宮に移すことに反対！</p>	<p>中央区役所・勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用などを想定し、隣接した雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、大ホールを新たなバスターミナルビルへ、中ホールを現在の市役所2号館へすることといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能、運用方法等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>ご意見の「地域のバス路線の充実」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
88	<p>1 総論 長きに亘って震災復興に努力を重ねてきた神戸市が、「未来に向かって」まちづくりを計画しているものと考えます。神戸市の中心市街地である三宮が活性化するためには、既存のまちの再整備が不可欠だと思います。大阪には「大阪駅貨物ヤード」、西宮市には「西宮球場跡地」、京都市には「駅南の土地」といった広大な土地が存しましたが、神戸市の中心である三宮にはそのような土地がないことから、再開発によって神戸の玄関口に相応しいまちづくりが必要と考えます。よって、今回の計画は今後の神戸の発展に大きく寄与するものと考えます。</p> <p>2 各論 ① バスターミナルについて 三宮駅周辺にあるバス乗降場を集約化することは、旅行者等の非日常の利用者のみならず通勤・通学をはじめとする日常の利用者の視点からも望ましいと考えます。バス停然としたところで、バス待ちしなければならないことや待合室からあふれた通勤・通学者が道路で列を作らねばならない不自由さは解消されるべきだと考えます。他都市においてもバスターミナルの整備は進められており、国際都市を標榜する神戸が現状のままでは相応しいものとは考えられません。</p> <p>② 文化・芸術機能について ア 1500席以上のホールについて 大倉山の現文化ホールは老朽化が著しい状況、ほぼ地下鉄だけでのアクセスしか望めない立地にあります。これが鉄道6線が交わる「三宮駅」至近かつ整備されるバスターミナルにあれば、より多くの市民が利用でき、かつ興業の点からも多種・多様・多彩な催事が期待されます。こどもたちをはじめとして老若男女を問わず、それらの文化芸術に親しみ、まちが賑わう大きな「基地」になるものと思います。一方、席数が1500席では現状の文化ホールと比べたときにやや小さいのではないかと考えます。 イ 三宮図書館について 現三宮図書館は利用者数が多いのに狭くて旧態依然のものとなっています。少なくとも(住まいのある)東灘区の図書館の規模はあって欲しいなと思います。昨今の図書館はいろいろな機能が併設されておりかつ「明るい」ものとなっています。これらの事例を参考にしてより多くの市民が利用できるものとして欲しいです。</p> <p>③ 商業機能について 三宮から元町にかけて物販店舗はかなり充実したもとなっていると考えます。多分、いろいろな調査が行われると思いますが、既存物販店舗以上の計画は難しいのではないかと思います。飲食店舗は必要だと思いますが。</p> <p>④ 業務機能について 神戸のオフィスビル群は更新がなされていないというのが率直な感想です。働く人の安全や快適さ、海外の企業にも受け入れられるようなオフィスがあってしかるべきだと考えます。</p> <p>⑤ 宿泊機能について 現在、三宮でもかなりのホテルが建設中・計画中です。いずれも宿泊特化したものが多いようですが、それらに倣ったものでは過剰になるだけではないでしょうか。規模・格式にとらわれずに「三宮にはこのような特色のあるホテルがある」といったものが欲しいなと考えます。</p> <p>⑥ 中長期滞在機能について 当初、この用途の意味が理解しかねていたのですが「居住機能」とあって、マンションのことも推察します。明確な理由を上手く伝えられませんが、バスターミナル・ホールの上層部にマンションというのは不釣り合いだと思います。多くは投資目的及び節税対策目的等であつ高値で売買され、一見、賑わいが出せそうな用途に見えますがいかがなものでしょうか。</p> <p>⑦ その他の用途について ・「こども」に関する機能があっても良いのではないのでしょうか。前記の図書館にしてもこども向けの本の充実に加えて幼児が遊べるスペースを併設する等。また、親が三宮で買い物する間、ホールで観劇等する間に預けられる一時託児所があれば良いと思います。情緒的な意見ですが、こどもたちがいるまちは、それだけで明るく、微笑ましいものと多くの人が感じると思います。 ・記載されていますとおり、阪神大震災を経験している神戸市としては、震災時に一時的に避難できる対応施設も是非とも考えるべきだと思います。東日本大震災のときには交通機能がマヒし、多くの帰宅困難者が発生しました。幸いホールが計画されていますので、これらの施設空間に一定の設備等を備えれば対応できるものと考えます。</p> <p>⑧ 民間事業者の活用について スピーディに進めるためだけでなく、完成後の「まち」を持続的に維持・発展させることができる実績・経験のある不動産デベロッパーを活用していただきたいと考えます。「作ったらそれで、おしまい」となるとは、折角のまちがハコだけになってしまうと考えます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。</p> <p>新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>頂いたご意見の中で「ホールで観劇等する間に預けられる一時託児所」の視点を踏まえ、基本計画の17ページ「1.再整備ビルの構成と設え」の中で「例えばビル内の施設利用者のための託児所」という文言を追記させていただきました。</p> <p>その他、業務機能や宿泊機能などへのご提案などについては、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
89	<p>① この基本計画案を作成するため、学識・地元・経済会等の多くの方々から意見をもらう等して進めてこられたものと理解します。また、移転する中央区役所についても区民まちづくり会議での議論を踏まえて計画されていることがホームページを見ているとよくわかります。行政がひとつの事業を行なうときの手続とはいえ、地域住民の合意形成を図ること、理解を求めることに費やされた時間・労力はさぞかし大変だっただろうと想像します。開発予定地にあるサンパールの代表者からも開発の実現に向けて要望が出されたことも、従前、神戸市のホームページで拝見しました。総合的に地域住民・関係者の意見を十分に聞いたうえで計画となっていると考えています。</p> <p>② 民間独自の事業であれば、上記のような手続を踏まずによりスピード感をもって実施されます。市はここに至るまで数々の手続を踏まれたのですから、今後は民間にあってよりスピード感をもって実施して欲しいと考えます。</p> <p>③ 巨大な開発が必要か？とした批判がありますが、大きすぎるとして反対するのは的を射たものではないような気がします。バスターミナルといった新しい施設の必要性、古くなった建物を更新する必要性の議論ならまだしも、「巨大」として反対するのは本質的なところを見誤っていると考えます。</p> <p>④ 福岡市にも人口で追い抜かれ、街の賑わいでも追い抜かれている現状を考えたとき、この計画が実施され、「神戸が変わる」ことを楽しみにしています。</p>	<p>今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
90	<p>① 市民・利用者の意見を軽視した計画には同意できません。当該地域には中央区の行政施設の中核である中央区役所が存在しています。また市立図書館や勤労会館など文化体育施設が所在し、中央区民はもちろん市内外の多くの方々にも利用され親しまれています。これらの施設は単に利用するだけでなく、多くの思い出とともに心のよりどころとなっています。移転あるいは廃止するとすれば、早い段階から利用者や周辺事業者や住民の意見を聞くべきです。それをしないばかりか勤労会館内にある体育館の移転先も決定しないままの再整備には賛同することはできません。</p> <p>② 過大な中・長距離バスターミナルの整備にも同意できません。三宮駅周辺での中・長距離バスの乗降場が分散していることは事実ですが利用者は同時に2つの目的地に行くのではなく、事前に調べていればだだち乗り場に行くことができるはず。百歩譲って1ヵ所に整備したとしても、西日本最大級(20バース)のバスターミナルは余りにも過大です。</p> <p>③ 公共施設の整備を口実とした「高質な都市機能の集積」に反対です。バスターミナルの整備計画は、バスターミナルの集約や文化ホールの整備など公共施設の整備を口実に、バスターミナル上階の再整備ビルに業務機能、宿泊機能、商業機能など高質で多様な都市機能の集積をはかるために、神戸市の土地を活用しようとするものであるとしか考えられません。</p> <p>④ 神戸市政の根本的転換を求めます。今回の基本計画もそうですが、神戸市の政策には企業の誘致や来街者・交流人口に対する施策はあるものの、神戸に定住し市税を納めてきた神戸市民への視点が見られません。神戸市民の生活が豊かになってこそ神戸経済が発展するのではないのでしょうか。神戸市民の暮らしを応援し市内の既存の事業者や事業者を応援する市政への転換を心から願います。「過去に目を閉ざす者は、現在にも盲目になる」神戸空港の12年を総括し神戸市政の根本的転換を強く求めるものです。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在と同じ場所である新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>新たな中・長距離バスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。新たなバスターミナルの整備に加えて都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図り、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能を検討していきたいと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
91	<p>三宮における課題を整理し、現状を極力活用しながら改善を図ろうとする計画が整っており、ありがたく思います。1期・2期ともスケジュールは、計画に掲げられたとおりに遂行されることを願います。</p> <p>2期エリアに関して、30年前のサンシティ再開発の際に竹下雲井ビルを囲む形での(土地に凹凸が生じた)合意形成で再開発がなされた経緯があります。今回の計画では、建物に関しては各期ともエリア全面で合意形成なされたうえで建てられることが、計画の目的を考えれば必須だと感じます。ただし、同時に、2期スケジュールが遅延した状態が仮に長期化してしまうと、費用対効果の面で、計画自体が「無駄な公共投資」と市民から扱われかねなくなるため、場合によってはバスターミナルを道路として整備する第2種市街地再開発事業と位置づけるか、土地に凹凸が生じた場合は周辺を公開空地としたうえで公開空地上に路面店舗を点在させることで将来的に柔軟な改良ができる設計にする(例:『渋谷キャスト』の明治通り側エントランス広場)などの配慮が必要になってくるかと思えます。</p> <p>乗換動線の改善ならびに歩行者空間ネットワークの再構築に際し、阪急や地下鉄の東改札口や三宮交差点と中長距離バスターミナルとの距離が最大40メートルありますので、駅・バスターミナルどうしをつなぐ、数本のムービングウォークならびにエスカレーター(またはオートスロープ)があわせて整備されるとありがたいです。具体的には次のルートになりますが、ここでは近距離路線バスのターミナルが三宮交差点に集中していると仮定しています。</p> <p>(1) 阪急東改札口 ~ JR中央口(あるいは三宮交差点) (2) 三宮交差点 ~ JR中央口・地下鉄1階出口 (3) JR中央口・地下鉄1階出口 ~ JR東口 (4) JR東口 ~ ミント神戸バスターミナル (5) ミント神戸バスターミナル ~ 2期バスターミナル (6) 2期バスターミナル ~ 1期バスターミナル</p> <p>あわせて、震災まで業務通路として存在したJR西口と新聞会館(ミント神戸)を繋ぐ地下通路跡が埋め戻されないまま放置されていると思えますので、新たな地下空間として活用されればと思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、目標スケジュールのとおり進捗するよう、地元地権者をはじめ、関係者との調整を図っていきます。</p> <p>乗換動線の改善や、歩行者空間ネットワークの再構築については、基本計画(案)14ページ「3.周辺とのつながり」に示すとおり、歩行者のメイン動線を地下道や2階のデッキ、バスや自動車交通のメイン動線を1階と定義し、歩行者動線とバス動線が明確に歩車分離されるように配慮するなど、三宮クロススクエアや駅前広場、交通機関の乗換えがスムーズで、かつ「安全」を最優先にした、わかりやすい歩行者動線を確保していきます。</p>
92	<p>雲井通5・6丁目に新たな中・長距離バスターミナルを整備する計画がありますが、着実に推進されることを期待しています。私はバスをよく利用しますが、最近できた新宿や博多のバスターミナルは駅に近く、全国各地に行くバスが一ヶ所に集約されていて、とても便利に感じます。また、多くの人で賑わっている様子が街の活気につながっており、このような施設が神戸でも早く実現して欲しいと思っています。</p> <p>そのうえで、所要望ですが、計画地の周辺歩道は駅に向かう人、駅から帰ってくる人で多くの通行があります。多くのバスが出入りする事で、道路が開かずの踏み切りのような状態になることは困りますので、回避できるようお願いいたします。また、安全対策をしっかりと行って下さい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、現在、三宮駅周辺に分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に示しております。また新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>ご意見頂いたに歩行者動線や自動車動線に関するご意見について、基本計画(案)14ページ「3.周辺とのつながり」や15ページ「4.動線計画」などに考えを示しており、「安全」を最優先に、銅線や施設の計画を行う、「バス利用者・周辺施設利用者などの歩行者動線とバス動線とが交錯する箇所については、三宮の重層的な駅・ターミナル構造や複雑な歩行者移動経路を考慮して、歩行者のメイン動線を地下道や2階のデッキ、バスや自動車交通のメイン動線を1階(地上)と定義するなど明確な歩車分離を図るとともに、「えきまち空間」や周辺の賑わいスポットへの回遊性の向上につなげるものとする。」としています。</p>
93	<p>政治とは何を目標に選ばれた議員たちは勉強をしているのか。人間がまず第一にどうすれば健康で笑顔になれるか原点を忘れて開発計画。人が生きていく道を快適に向かうことが一番の課題である事は忘れるどころか考えたこともない。無知蒙昧な政治家？が多すぎる事は最も恥ずかしいと思うと感じていません。「人間第一」基本計画を根本的に正すべきです。神戸と言う地方都市で一番大切なのは人口の増加。住むことを希望される都市。生命の大切な事は知らない人はいないはず。まず、第一待機児童より、待機老人、子供には親がいます。結婚しなかった老人がドンドン増えている現実。親子の老老家族、その人を支える法的システムもありません。又、手を上げる勇気のない人々、新長田等の空室ビル等の検討により、人を人として尊厳を持てる人生の為にも、人間開発計画が出来ないことが神戸市の多いなる恥部である事認識されたい。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、神戸市が都市間競争において選ばれる都市となるために、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿(将来ビジョン)及び今回基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行っております。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものと考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
94	計画に賛成です。スピード感のある整備を期待します。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
95	<p>1 本事案の予算・財源等について (1) 本事案に必要な事業費用は総額いくらでしょうか。 (2) (1)の調達計画を示してください。 <理由> 普通の市民が、例えば自分の家を建て替えようと思うと、まずは資金繰りを考えます。今ある資金(預貯金等)と調達可能な額(ローン等)を勘案しながら具体的な設計図を描いていきますが、なぜ、図ばかりで事業費が明らかにされないのでしょうか(市広報には載っていません)。不思議です。そんな事業を市民に提示すとは、不謹慎です。事業費用が明示されても、実際に事業が進むと大幅に増えるというのが過去の例ですが。</p> <p>2 整備される中・長距離バスターミナルに乗り入れるバスについて (1) このバスターミナルに乗り入れるバスは、すべての人が快適に利用できる仕様となっているのでしょうか。 (2) すべての人が利用できない仕様のバスの乗り入れは、禁止してください。 <理由> 超高齢社会です。車いす(ハンドル付き車いすを含む)を利用している人が利用できる中・長距離バスは、現在のところありません。ターミナルがユニバーサルデザイン・バリアフリーとして整備されても、高齢者や障害のある人がバスに乗れないとなると、意味がありません。そんなバスターミナルは不要です。</p> <p>3 本事案の財源等を他の市民福祉のために使うことについて (1) 中学生までの医療費無料化を実施するという現市長の公約を実現するために、本事案の財源を使うとすれば、実現可能でしょうか。 (2) 保育所入所を希望しても入れない、あるいは希望以外の保育所入所を余儀なくされている方たちをなくすために、本事案の財源を使用するとすれば、実現可能でしょうか。 (3) 介護や保育、障害福祉の職員の確保がたいへん困難になっています。その大きな理由の一つが、賃金があまりにも低いことです。このような状況をなくすために福祉職員の処遇改善としてせめて月額1万円の市独自の助成制度を創設するために、この事業の財源、を使用するとすれば、実現可能でしょうか。 (4) 神戸市として今および将来のために必要なことは、市内どこに住んでいても安心して暮らしていけるための施策を実行するための職員の確保と財源の重点配分が必要です。三宮一極集中では市民の暮らしはよくなりません。このことについての見解をお願いします。 <理由> 現在、神戸市は超高齢、人口減少が進行中です。住んでよかった神戸市とするためには、市民福祉の向上策を策定し、そのための財源を重点的に措置することが必要です。 市長の公約(中3までの医療費無料化)は、言い訳を繰り返すことなく、まずは実現せねばなりません。 「介護離職」「老々介護」「介護心中」や「老障介護(年老いた親が障害者を介護している)」「障老介護(障害のある人が年老いた親を介護している)」などの厳しい介護実態があります。 このような市民の暮らしを改善するために、市内どこに住んでいても安心して暮らしていけるための施策が必要です。三宮周辺がいくらきれいに整備されても、その果実は市民の暮らしには回ってきません。逆に、市民生活に影響を及ぼすと思われます。実際、神戸市当局は事あるごとに「限られた財源」といい、市民の声を反映した施策の拡充がなされません。子どもや障害者、高齢者が安心して暮らせる神戸市は、すべての市民が安心して暮らせる神戸市です。市民のために働きたいという立派な行政能力を持った市職員と財源を市民福祉の向上のために集中することを強く望みます。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、基本計画(案)22ページ「第5.再整備の具体的な手法」「3.民間事業者の活用等」に考え方を示しておりますが、出来るだけ早期に民間事業者を活用して技術面・資金面での協力を得ることとしております。また事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>また頂いたご意見の「車いすを利用している人が利用できる中・長距離バス」は、首都圏では一部の空港リムジンバスにおいて運用が開始されております。その為、今回計画している新たなバスターミナルにおいても、基本計画(案)15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」において、「リフト付き高速バスの導入を見据えたバス乗降場の整備」として、考え方を示しております。</p> <p>「中学生までの医療費無料化」「保育所への待機児童」「介護、保育、障害福祉の職員の確保」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿(将来ビジョン)及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
96	神戸は新幹線、JR空港と中長距離交通手段は十分だと思う。今のバスターミナルで不便では無いし不要な大型開発には反対します。	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また新たなバスターミナルの整備を計画している雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にあふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。バスターミナルの規模やビルに導入する機能などについては、これから事業計画を作成していく中で検討していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
97	<p>(1)バスターミナルについて</p> <p>①出発バスとして20/バス(500㎡/バス)が計画されていると聞きましたが、その根拠として三宮発各方面行のピーク時間帯と便数の表が示され、そこから必要バス数が算出されていますが、ピーク時間帯は方面によって異なり、同じ時間帯に重なるのではないことが分かっています。それなのにピーク時の便数からバスの数を導くのは間違いで、そのような計算では実際にはガラガラ状態になると予想されます。どうしてこのような計画になったのか説明してください。</p> <p>②このバスターミナルは既存の神姫バスのターミナルとミント神戸のターミナルおよび各所の発着場を集約する計画ですが、何故これらのターミナルを集約する必要があるのですか。仮に神姫バスターミナルを今後も使うとしたらこのような大規模なターミナルは必要ありませんので、ミント神戸の東隣の竹下雲井ビル・サンシティとコスモビルの一面だけをターミナルにすればミント神戸のターミナルと一体となったバスターミナルがつくれて、それで十分だと思います。そのようにしないのはどうしてですか。</p> <p>(2)大規模ホールについて</p> <p>①バスターミナルの建物の上階に1500席以上の大ホールを計画していますが、これは現在の大倉山の文化ホールの大ホールを移転すると担当課から聞きました。また中ホールは市役所第2号館に移転することです。何故移転するのですか。その理由を示して下さい。大倉山のホールを耐震建築にすれば使えるのではないですか。</p> <p>②大倉山の大ホールは2000席で、本格的な演劇ができる舞台の広さも確保されています。今回計画のホールは1500席で現在よりも大幅に小さくなりますが、どうして現状より縮小して移転する必要があるのですか。</p> <p>③現在の大倉山の文化ホールには大ホール、中ホール、リハーサル室、多目的室、特別控室及びロビーその他の便益施設、練習場に施設として練習室1、練習室2、練習室3、練習室4、練習室5及びロビーその他の便益施設があります。これには大ホールと中ホールが併設され一体性と利便性があります。今回計画のバスターミナルビルにはこのような施設も計画されていますか。</p> <p>④現在の文化ホールは「神戸文化ホール条例」に基づいて本館を神戸市中央区楠町4丁目2番2号に、練習場を神戸市中央区橋通3丁目4番3号に設けています。ホールを移転するには条例の改廃及び新たな条例が必要ですが、それにはどのような手順と条件が必要ですか。教えてください。</p> <p>⑤大倉山の文化ホールを移転するには市民や関係者の合意が必要ですが、どのようにして合意を得る予定ですか。</p> <p>(3)その他の施設について</p> <p>①バスターミナル建設に伴い現在の区役所を移転させるには市民や関係者の合意が必要ですが、どのようにして合意を得る予定ですか。</p> <p>②現在の勤労会館の体育館や会議室などの施設はどうなるのですか。</p> <p>③計画案ではツインタワービルのイメージ図が描かれていますが、上層階の計画はありませんか。</p> <p>(4)周辺住民の合意形成について</p> <p>①都心三宮再整備推進会議は趣旨として、「本市における神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』に対応するものとありますが、この会議は神戸三宮「えきまち=空間」基本計画(案)だけでなく、新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)にも対応するものと思われます。議事録を見ると、新バスターミナルについての意見交換もあります。しかし三宮「えきまち=空間」計画と新バスターミナルの整備計画とは工期が大きく異なり、都心三宮再整備推進会議が2つの計画を扱うのは無理があると思いますがどうですか。</p> <p>②都心三宮再整備推進会議が本件バスターミナル整備計画にも対応するとすれば、市としてはこれを周辺住民の合意形成の場と位置付けていますか。合意形成の場であれば当然この計画に賛成・反対の意見が出されて、賛否どちらかの結論を出す必要があります。それとも推進を前提とした意見聴取の場ですか。この場合は賛成の立場から意見を出し合うこととなります。どちらの立場であるのか回答ください。</p> <p>③推進会議のメンバーに地元組織代表がありますが、新バスターミナルの地元とはどの範囲を指すのですか。また地元の組織と言っても多種多様な組織がありますが、その中からどのような組織を対象に選んでいるのですか。またその対象の中で選ばれなかった組織はありますか。その組織と理由を教えてください。</p> <p>④現在と将来にこの推進会議の他に周辺住民の意見を聞く機会がありますか。あれば具体的に教えてください。</p> <p>(5)財政規模と財源について</p> <p>①予算規模や財源が全く示されていません。誰がどれくらい負担するのかもわからない計画に賛成できるわけがありません。市民の意見を聞く時に税金がいくら使われるのかも示されないのでは、意見の出しようがありません。ぜひ予算規模と財源を示して下さい。</p> <p>②市街地再開発事業になると国や地方自治体から補助金が出るのとのことですが、何にどれだけの補助金が出るのか教えてください。金額が出なければ割合でも教えてください。</p> <p>③この再開発事業では再開発会社をつくる予定と聞きました。地権者に再分配するフロア以外のフロアの売却益によってビルを計画・建築する費用を賄うことになるようですが、大きな部分の地権者である神戸市が負担する費用はないのですか。あれば何にどれくらいの費用を負担することになるのか教えてください。</p> <p>(6)計画のプロセスについて</p> <p>①目標スケジュールではI期バスターミナル暫定使用開始がH37年度であり、H32年度頃から着工とあります。今から2～3年後には着工、1年後には決定の予定です。この約1年の期間にどのようなことが(例えば再開発会社設立・住民の合意・条例の整備・環境問題・財政など)、どこで(協議機関・審議会・決定機関・議会など)、いつまでに決められていくのかを示してください。少なくとも概略のフローチャートを示して下さい。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している既存の神姫バスのターミナルを含む6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。などの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>大規模ホールとして移転する予定である神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、必要な手続きを含めて検討を進めていきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備することとしております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。そのため、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっております。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p> <p>都心三宮再整備推進会議については、平成27年9月に策定された「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」及び「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」の策定に関わったメンバーを中心とした委員の方々に対し、「えきまち=空間」や「新たな中・長距離バスターミナルの整備」といった関連計画や事業の進捗状況の報告と意見交換をする場であり、推進会議の両計画に関連する地域の方々を対象としております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化に向けて事業手法、再整備ビルの規模・機能などについて検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>そのため予算規模や財源、補助金額や割合、市の負担額については現時点ではお示しすることが出来ませんが、事業計画を作成していく中で適正な資金計画が算定されていくものと考えております。</p> <p>同様に計画のプロセスや周辺住民の方々への説明についても、現時点では詳細をお示しすることが出来ませんが、今後、選択された事業手法に基づき必要な手続きを踏みながら事業化をしていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
98	<p>そもそも神戸市の中心部に当たる三宮地域にこんなに大規模な計画が必要なのか聞きたいと思います。超高層ビル2本を建ててその下にバスターミナルを配し低層階には1500人規模の文化大ホール、商業施設、宿泊施設などを設けるとしています。</p> <p>現在の文化ホールは1973年(築45年)に開館し相当の手当が必要だということでの三宮移転と思われるが、開館当時の事情で言えばマスタープランで神戸文化軸として位置づけられ、湊川神社西側の通りには著名作家の彫刻が並べられている。ゆったりとした導線上には総合福祉センター(婦人会館)、あすってっぶKOBÉ、中央体育館、中央図書館が並び文化的な空間が広がります。この文化的空間をなくして三宮に集中的に施設を並べるならば、神戸駅の地盤沈下は致命的な状況に陥ると考えます。この際、文化ホールの大ホール、中ホールを現況修理して後世に残して行く施設としていくことを求めます。</p> <p>また、神戸駅の地盤沈下を防ぎ神戸市の均等的な発展のためには神戸駅前のバスターミナルを利用して三宮で計画されている施設(2～3階建て)を建設することを提案します。超高層ビルは必要ありません。</p> <p>また、提案の計画案では三宮クロススクエアとして三宮駅前道路とフラワーロードを閉鎖して人が歩ける空間をつくるというのですが、神戸の主要幹線を止めて他の幹線に流すとすれば、国道2号、山手幹線が狭隘化して渋滞が起こればと考えられます。原口、宮崎市長をはじめとする歴代の市長が三宮駅前のや元町駅前を整備して作り上げた交通網をつぶすことになってしまいます。従って、この案はやめるべきだと思います。</p> <p>この計画は人口減少の今後にふさわしいだけでなく、高度経済成長時代の産物のような匂いがします。</p> <p>即刻練り直して市民の意見を取り入れた案を提示されることを望みます。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。これらの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することとしたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>三宮クロススクエアを中心とした「えきまち空間」の整備や、新たな中・長距離バスターミナルの整備を含む都心三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
99	<p>よく三宮図書館を利用しておりますが、現在の図書館は施設が古く、暗くて窮屈に感じます。</p> <p>新しい図書館は、基本計画に書かれているような、明るく、開放的な施設にして下さい。</p> <p>最近の三宮は人も少なくあまり活気がないように感じます。以前の活気を取り戻せるような再開を期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館を含めた、新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
100	<p>市民の声を聞かずに場所を移転させる、高層マンションを誘致する、過大なバスターミナル建設を計画する前に、もっとやるべき事があるでしょう！！待機児童は増えていくばかり、挙句時に家庭的な保育の監査は甘すぎる！！おかしな話です！！社会福祉法人は3ヶ月もあればすぐにたてられると言った、民商の方がいらっしゃるそうです！！姫路の認定こども園・森友問題があったにも関わらず転勤で福祉課に来られた方は、元水道局勤めだったとか、そういった方々が監査に来ても分かるはずはなく、甘々な監査で良いのか！？このままでは、神戸も姫路の認定こども園や森友学園のような保育施設が出て大変な事になるのではないのでしょうか！？バスターミナルの建設を計画するとか言う前に、市民の声を大切に、改善すべき所をしっかりと改善しないとイケないと思います！！市民の税金を、そんな事の為に使わないでいただきたい！！</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の中の「待機児童」に関しては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
101	新たなバスターミナルができるのを期待しています。宜しくお願い致します。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
102	<p>分散を集約し、わかり易さと高速道路とのアクセス性を生かしたにぎわいを創出するに相応しい都市機能を図り国際競争力の強化のためと、西日本最大級の中・長距離バスターミナルを、と言うが、地方自治体の本旨は住民福祉の増進です。計画の根幹はこれに根本的に相反します。利用者の声をほとんど聞かず、区役所などを移転させる区役所、勤労会館の移転など、生田文化会館、葦合文化センターまで合わせて集約、生田文化会館、葦合文化センターは両区合併時の地域文化交流施設をつくる約束であるのにこれを放棄する。神戸文化大ホールはバスターミナルの巨大ビルに、中ホールは市役所2号館に移転、どれもこれも利用者の声を聞かずトップダウンで決めると言う許し難い独裁的な手法はいかがなものですか？特定都市再生緊急整備地域の目的「国際競争力の強化」の名で税財政を自由に使う仕組み、三宮一極集中巨大開発、大企業奉化ありきを30年続けるという無謀無責任計画、地方自治の本旨住民福祉を投げ捨てる狂った目線、市民無視の計画は断じて許せません。人口減少高齢化が益々進行するこうべにあって唯々財界と大企業の要求利益の為に尽くす姿勢改め、身の丈に合い、各行政の伝統歴史に添った、市民のための優しい福祉を念頭の市政転換を望みます。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。また新たなバスターミナルの整備を計画している雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
103	<p>・“国際競争力強化”とありますが、特別にした地域づくり企業誘致や開発業者への支援を行うことが神戸市の仕事でしょうか。やめるべきです。市は市民の福祉、教育、文化を支援し、予算を使うべきです。</p> <p>・区役所、勤労会館はどこへ行くのですか？駅から近い勤労会館は利用しやすく便利です。変えないで下さい。</p> <p>・市内バスが行く先によって遠くはなれて乗場がちがう。分かりやすく整理が必要ですが大開発をしなくてもバス業者、市民乗客代表、市がよく相談して便利にしてください。</p> <p>・神戸市西区から明石へ移住する人が特に若い世代が多いそうです。隣の明石が子育てしやすい街づくり予算もっている。老人にも医療費やバス代昔のように無料にする。こんなことにお金・予算を使ってください。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>路線バスの乗降場についても、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>「高齢者の医療費、バス代無料化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
104	<p>かつて神戸市電があった頃、石屋川～須磨の路線がありました。もし、現在石屋川から須磨まで、市バスを利用した場合、何回乗り継ぎをしなくてはならないでしょう。私の場合、押部谷～西神中央～明石の乗り継ぎを必要とします。料金を含めて検討して欲しいものです。市民の足としての市バスにしてこそ神戸を訪れる旅行バスターミナルも値打ちが増すものと思います。</p>	<p>平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>「市バスの経路、料金」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
105	<p>私は、深夜バスを利用する機会があります。また、他のターミナルからも利用します。その際、毎回思うのが「“関西三都”のうちの一つでもある神戸がみっともないのはなぜか？」と言うことです。大阪や京都は「高速バスターミナル」という24時間営業の設備が空港のようにあります。病院のロビーのような待合室やレストラン・コンビニが入っていました。しかし、神戸では路線バスのような看板とわかりにくいビルの一室の待合室。この差はなんなんだ？というぐらいにさびしいです。三都になっているという意識をもってほしいです。しかし、このような整備を行うぐらいなら、もっと前に「ミント神戸」をつくるときになぜもっと大きく神戸らしいモノにしなかったのですか？なぜ、大阪や京都のように自己アピールをしないのですか？観光客も来るぐらいの都市となっている神戸なんですからもっともっと「よそいきの顔」も作ってほしいです！神戸らしい神戸を作ってほしいです！関西三大都市の名に恥じない神戸にしてほしいです！！「三ノ宮駅前」という乗り場をあちこちに置かないで下さい。</p>	<p>基本計画(案)で示しているとおり、雲井通5・6丁目の再整備については、既存施設を活用しながら、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、世界に貢献する国際都市神戸としての発展に繋げていくものとしております。</p> <p>待合等に関するご意見については基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」に示しているとおり、「高質でゆとりある待合空間等の整備や、物販店などの商業施設、行き先の観光案内センター等の施設の配置を検討することで、利用者の利便性の向上を図る。」としております。</p> <p>神戸らしさに関するご意見については基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」にも考え方を示しており、「国際色豊かな港町として発展してきた歴史や、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、賑わい・文化などのコンテンツを提供する新たな拠点をつくり出すものとする。」としております。</p> <p>その他頂いたご意見については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
106	<p>再開発に伴って負の影響をうける周辺の商店、住民に対する何らかの対応策を伴行して提示する行政責任を放棄してはならない。「あらかじめ基本計画案を提示しているのであるから、その及ぼす影響は各自で判断せよ。」とは、行政の無責任論である。悲しい！！</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。</p>
107	<ul style="list-style-type: none"> ・勤労会館、区役所はそのまま残してほしい！ ・勤労会館や区役所について現在の場所が一番いい場所だ！ ・今の勤労会館を使い、周辺の広場を充実するというのが、今後の神戸にとって人を集めることになる！今の勤労会館、区役所が今の場所から無くなるということは、神戸市民にとって、この場所に不便を持ち込むことになる。今後の神戸にとって最悪としか言いようがない！ ・新たなバスターミナルは、今のバスターミナルを生かして作る計画してほしい！JR北駅前広場、南駅前広場に路線バス・タクシー・一般車とともに他のバスも入ることができるよう整備すれば、勤労会館などを今の場所に残すことができる。それこそが、みんなのために一番良い計画だ。何でもこわすというのは、東京の二の舞で・・・神戸がつぶれる。 ・大倉山にも文化ホールや図書館、緑いっぱい広場、体育館がある。バスターミナルだけのために勤労会館、区役所をつぶさないでほしい。 ・税金の無駄遣いは許せない！市民が生活に苦しんでいる今、税金を使う計画は、もっと神戸市民に分かりやすく説明をして、神戸市全体が豊かになる計画にしなければ、実行してはならない！と思う。 	<p>勤労会館、中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、ミント神戸の既存バスターミナルを活かしたとの一体利用を想定しながら、分散している中・長距離バスの乗降場を雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
108	<p>(案)中・長距離バスターミナル場所、雲井通にある(現)中央区勤労会館と中央区役所といったがそこに解体後にバスターミナルを計画した方が良いでしょう。バス会社、神姫バス・阪急高速バスも乗り入れてほしいです。阪急ホテルがあるために阪急高速バスが乗り入れると経営がよくなると思います。</p> <p>予定地は雲井通に勤労会館・中央区役所を解体して、新バスターミナルに変わるのでしょうか？ ホール1500席以上という便利な設備後から前に移動前から後に移動反対の可動式をつけたほうがよいといった前から固定席を後に移動されると体育などの行事できるように計画してください。のりば前ドアのみ高速バスタイプ車両の長さにあわせて神姫バス(株)行き先:三木・三田・西脇・四国方面城崎温泉湯村温泉方面・東京方面・大久保有瀬・空港リムジンバスなど経営がさらによくなるために人気の阪急高速バスを乗り入れを要望いたします。定期観光バスとホテル送迎バスも含め、そのりば場に梅雨と夏季熱中症の防止に対して屋根をつくって待合所設置してください。</p> <p>現在ミント神戸バスターミナルはどうなりでしょうか?有馬温泉・吉川方面(三木市市内)バス会社阪急・神姫を路線バスに乗り入れて欲しい理由</p> <p>現在の乗車位置は前降り後乗り2カ所ドアあるため車両タイプの違っている。そうしないと中・長距離バスターミナルに乗り入れると乗車位置が合わせないと発生されます</p> <p>主な設備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合案内所インフォメーション券売機・トイレすべて洋式化温水便座・車椅子スペース配慮・おみやげコーナー神戸名物地域からの有名な発売するなど外国人に日本にとっておみやげを買っていただくために。・視覚障害者に対して配慮点案内板表示・点字ブロックなど <p>よろしくをお願いします</p> <p>追加</p> <p>新バスターミナルから駅までの歩道は地下を通る。(雨が降ったり熱中症の影響の場合)地下を通路工事すればいいと思います。もし設計はないときはこの新バスターミナルから駅まで地上でも賛成をお願いします。</p> <p>よろしくをお願いします</p>	<p>ご意見いただいた「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>また今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルについては、基本計画(案)10ページ「1.配置」に考え方を示しておりますが、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分けるため、現在のミント神戸のバスターミナルは降車エリアとして再編することとしております。</p> <p>最終的なバスターミナルの規模や待合空間とその周辺施設、乗り入れする路線については、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>また周辺からバスターミナルへの歩行者動線計画についても、基本計画(案)14ページ「3.周辺とのつながり」や15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、歩行者のメイン動線を地下道や2階のデッキ、バスや自動車交通のメイン動線を1階と定義し、歩行者動線とバス動線が明確に歩車分離されるように配慮するなど、「安全」を最優先に、ユニバーサルデザインを基本とした、わかりやすい歩行者動線を確保していきます。</p>
109	<ul style="list-style-type: none"> ・ホールが駅前に移転することは賛成です。今の大倉山のホールは、施設が古く、トイレも暗い感じがします。また周辺に飲食店や休憩する場所がほとんどありませんので、不便に感じていました。新しいビルの中に入るホールは、そのあたりも改善してもらえると期待しています。 ・今回の再開発により、三宮に活気が生まれ、神戸全体の魅力向上につながることを期待しています。長い時間を要する計画ですが、是非実現してください。 	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
110	<p>バスターミナル計画の緑化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○神戸国際会館にも屋上緑化がされていますが、今回は1期、2期をブリッジでつなげると非常に広い面積になると思います。避難・防災上も有効ではないでしょうか。 ○屋上庭園は不特定多数の人が長い距離を散歩できるような回遊性のある庭園や水盤などを整備した憩いを感じれるような場所がいいです。神戸がもっと住みやすい街になるような整備をお願いいたします。 	<p>また、頂いた「屋上緑化に対する意見」を踏まえ、基本計画の19ページ「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」の「緑化空間」の文言を一部追記させていただきました。その他のご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
111	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)」では、三宮図書館について、19ページに、「第4. 再整備ビル全体のイメージのその2. 整備・誘導を図る施設及び機能の(2) 文化芸術を体感・発信する施設(1期)」の二項目として「また、従前より当エリア内に立地する三宮図書館についても、都心の立地条件に加え、眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館として再整備ビル内に設け、屋上庭園を活かした開放的で魅力的なフロアづくりや、併設されるバスターミナルやホールとの連携を図ることで、新たな利用者層を呼び込むこととする。」と記載されています。この記述だけでは、どのような図書館になるのか、具体的には分かりません。おそらく、これから計画が練られるのでしょう。新しい三宮図書館がより良い図書館になるようにと、切に願っております。</p> <p>・仮図書館への移転 今回の再整備に伴う三宮図書館の移転は、2段階で実施され、まず現図書館から仮の図書館へ移転すると、前回のボランティアの交流会にて、図書館側から伺いました。ただ仮の図書館でこれまでのようにはなし会が実施されるか、まだ分かりません。ささやかな活動ながら、子どもと本をつなぎたい、本の楽しさを共有したいとおはなし会を継続してきて、それなりの成果が見えてきたところで中断されるかもしれないのです。私共ボランティアの不安は大きいです。仮の図書館でも、これまでのおはなし会活動が継続できて、次の新しい図書館につながってほしいと願うばかりです。</p> <p>・新図書館への期待 現在の三宮図書館は、交通の便がよいために、予約した本の受け取りの役目が大きいと聞いています。残念ながら、現図書館は手狭で、閲覧スペースが余りありませんし、児童書コーナーも狭いため、ゆっくり読書したくなる図書館とは言いにくいです。さて、昨年オープンしたあかし市民図書館は、元々図書館にするスペースではなかったそうで、図書館にすると決めてから設計に苦労されたことと思いますが、大変工夫されていました。大きな窓から明石駅、明石公園を眺められる雑誌コーナーは心地よいスペースです。児童書コーナーは照明が明るく、本を選び易い書架が並び、おはなし会などを出来るお部屋もありました。子どもたちがまた来たいと思うような図書館になっていると、感じました。また、一般の本についても、椅子の配置や椅子の種類も工夫され、本を読む空間がいくつも用意されていましたし、閲覧室の机も広く使い易そうな印象でした。現代の目まぐるしい情報の発達、図書館の機能にも多大な影響を与えています。けれども、常に新しい情報を求めるだけではありません。過去に遡って情報の正誤も検証しまとめられた本から得られる知識、また昔の人々が考えたこと、行動したこと、また親しんできたことを学べる本から得られる生きる力は、図書館があつてこそ、私たちが求め、得られるのではないのでしょうか。本を読み、驚き、納得し、感動する、多くの人がそれらを共有できる場所としての図書館。三宮図書館には、本を取りに来る場所としての図書館を越えて、そのような図書館になってもらいたいです。やはり都市空間には図書館が必要だと、皆が納得するような図書館にしていだけたら、素晴らしいだろうと思っています。</p> <p>今後の図書館設計に、私のような一人の読み聞かせボランティアの意見も生かしていただければ幸いです。</p>	<p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転すること致しました。ご意見いただいた具体的な内容、取り組み、方向性、アイデアについては、今後事業計画を作成していく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。また仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>新たな三宮図書館の整備を含めた、新たな中・長距離バスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
112	<p>家族一緒に図書館にやって来て、食事まで長い時間本と触れ合うことができ、夕方にはたくさんの本を借りて帰ることができるような図書館が良いと思います。</p>	<p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転すること致しました。図書館に関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たな三宮図書館の整備を含めた、新たな中・長距離バスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
113	<p>ダイエーの入っている「サンシティ」ビルに、もっと繋がっていける様、工夫して欲しいです。 例えば、そごうやミントからポートライナーまでは、3階から連絡通路があり、とても便利です。 でも主婦やお仕事帰りの方が頻繁に使う「ダイエー」には1階の道路を使わなくてはならず、雨の日や残暑の厳しい時期など、とても不便です。 少なくとも、ミントや新バスターミナルからサンシティビルまでの連絡通路が欲しいです。</p>	<p>新たなバスターミナルビルから周辺との歩行者ネットワークについては、基本計画(案)21ページ「3.その他、考慮すべき事項」に考え方を示すとおり、現在設置されている地下道やデッキを最大限に活用しつつ、周辺からもスムーズに移動できるような一体的な動線計画を確保していきたいと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
114	<p>神戸市は、中央区役所、勤労会館を新設される市役所3号館などに移転し、跡地に過大なバスターミナルと高層ビルを建設するという計画(案)ですが、過大なバスターミナルは、必要ないと思います。また、バスターミナル利用者の声が反映されておらず、計画(案)には、賛成できません。また、区役所、図書館、勤労会館などを利用している市民の声も聞かずに「移転ありき」の計画(案)は強引すぎます。賛成できません。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模については、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在と同じ場所である新バスターミナル内へ設置することと致しました。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p>
115	<p>新たなバスターミナルの整備を進めて頂きたい。 宜しく願い致します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
116	<p>新たなバスターミナルをつくるために区役所や勤労会館を移転するのは反対です。今とても利用しやすい場所にあるので移転しないでください。税金は敬老祝いの復活や、敬老バスの無料化国保や介護保険を安くするなど、市民のくらしに使ってください。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>「敬老お祝い金」「敬老バスの無料化」「国保や介護保険」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
117	<p>まず広報誌神戸に掲載された基本計画案は立派ですが、この計画の財政支出(かかる費用は一切明示されていませんでした。)昨年の9月の本会議、10月の行財政委員会で局長はまだ概要が決まっていないので今いくらかかるのか申し上げることはできないと答弁していました。それからわずか3か月での発表です。この広報紙にもどれだけの費用が掛かるとは書いていません。おそらく概算案は当然できているのでしょうが色々な観点から公表しなかったのだと思います。資金的裏付けのない計画案は単なる「空想案」ではないでしょうか。この意見募集も神戸市は「市民の皆さんの意見をお聞きしました」というアリバイづくりのためだと思っています。それでも一つの意志表明だけはしておきたいと思えます。2月2日の神戸新聞には神戸市が1/2、すまいとまちづくり公社(外郭団体)が15%、その他地権者などが出資して新会社＝外郭団体を作って事業を進めるとあります。「神戸市は舞子ビラ100億円、神戸ワイン23億円、住宅供給公社550億円(市の負担は257億円、海上アクセス120億円など計画した事業はことごとく失敗しわが身が一番大切の議員達は、それを市民に知らせようともせず、できるだけそっと市民にその借金を背負わせ続けています。</p> <p>今回のメインの理由は高速バスターミナル建設というのもですが、それは建物を建て続けるという神戸市の伝統を守るための口実です。現在ですら地方への高速バスは減便が続いており、また日本の人口は去年40万人以後それ以上減り続け、完成予定の2025年にはおそらく地方の衰退はより激しく、そこに通便するバス会社自体が存在するかどうかも分からないのになぜバスターミナルを作るのか？神戸市の交通局も、数台のバスしかない寂しいバスターミナルになる可能性を感じているかもしれませんね。</p> <p>もしこの新会社が倒産した場合だれが責任取るのでしょうか？だいたい新会社の出資団体「すまいとまちづくり公社」は破産した住宅供給公社を併合し(これでは外郭団体を減らしたと自慢げに発表しています。)市民オンブズマンによりワンナイトという手法で78億円の借金を隠していたと監査請求された会社です。債務超過の団体が新会社の出資人になれるものなのでしょうか。高層ビルは阪急とJRが建ててくれるのでそれだけで十分です。市はその間の通路をつくるだけでいいです。それよりも近年の自然災害の巨大化に備え、老朽化したインフラの整備などの方が、新しい建物をたてるより優先されるべきものだと思います。久元市長は神戸市行政改革2020の冒頭わざわざ『]でくって『やめる勇氣』って書いてますよ。</p>	<p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したのですが、基本計画を作成する上では、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者やバス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いております。</p> <p>今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり事業化を進めていきます。事業化においては、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>また2月2日に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p>
118	<p>三宮周辺地区の再整備は、神戸の発展において欠く事の出来ない事業であり、たいへん有意義な事業であると考えます。神戸をさらに発展させるためには、中・長距離バスターミナルの整備も勿論ですが、神戸空港、三宮、新幹線の主要交通機関を結ぶアクセスをより強化することが重要で有ると思えます。現在、神戸空港～三宮は新交通、三宮～新幹線は地下鉄、空港～新神戸はタクシー等と複雑な交通機関が外部からの利用客に敬遠される要因と成っているように感じます。神戸空港の利用客を増やすには、神戸空港から新幹線にスムーズな乗換ができる事が必須であり、神戸空港、三宮、新幹線、中距離都市等の一体的な利便性の高い運用が出来るバスターミナルとする事が重要と考えます。そして、渋滞の無いスムーズなバスの運行ができる整備計画として頂けたら、より発展して行くのではないかと思います。神戸発展の為に、より利便性の高い再整備基本計画として頂きますように宜しくお願い申し上げます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>ご意見の中で「神戸空港、三宮、新神戸の主要交通機関を結ぶアクセス」については、平成30年4月から民間のバス事業者により路線バスを定期的に運行する予定としております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p>
119	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた市民意見募集に対してコメントさせていただきます。</p> <p>現在大倉山にある神戸文化ホールが、このバスターミナルビルに新設・移転されるというお話を伺いました。京都や大阪の主要施設に比べて、現在の神戸文化ホールは古く、また西宮の芸術文化センターのような格調の高さありません。神戸文化ホールができた当時は憧れのホールだったのに残念です。</p> <p>この度の計画は三ノ宮駅に直結する立地ということですので、まさに神戸の顔となるように、おしゃれで最新設備を備えた芸術文化施設になるよう、お願いいたします。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
120	<p>現在、新神戸駅、三宮駅など神戸の玄関口にバスターミナルがないため市民も市内外からの観光客も大きな不便をしています。三宮の再開発の第一の課題です。三宮駅周辺に置くとすれば、第一の候補地は市役所とその周辺のビルド&スクラップです。1～22階は商店街モール、3階から5・6階までをバスターミナル、7階から9・10階までを従来の市役所にすることです。第二の候補地は現在の「みなとの森公園」です。この地域を立体的に土地活用し、低層階は商店街モール、中層階はバスターミナルにします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。などの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p>
121	<p>1)老若男女が集える滞在型図書館を目指して頂きたい。 本を介して、いろいろな方々が集まる空間は、とても貴重だと思います。自然な交流を育み、文化の香りを醸し出す事が出来ると思います。あらゆる事がスマホ／ネットで可能な時代に、実際に、そこに行って座って、本に触れ、人々に触れる空間提供して頂きたいと願っています。</p> <p>2)読書人を育てる読書サークルが集えるお部屋を確保して頂きたい。 読書サークル活動推進に当たって、その活動場所の確保はとてほしいへんです。 仕方なく、本に関係の薄い施設を使わせて頂く場合も在ります。 新設される三宮図書館の中に、そのような目的で使わせて頂けるお部屋を複数用意して頂けると、本に関係する活動推進に大きな効果があると考えます。</p> <p>3)港町神戸らしい図書館を目指して頂きたい。 抽象的表現で申し訳ありません。中央図書館が、専門性や豊富な資料で特徴を出す方向にあると理解しています。三宮図書館は、それと棲み分けして頂き、利便性が良く集客力が期待出来る立地条件を生かし、多くの方々に神戸を知って頂き、愛して頂けるような図書館をイメージしています。</p> <p>4)高齢者に優しい図書館を目指して頂きたい。 上記1)とも関係しますが、いろいろな方々に利用し易い出入口、室内設備、お手洗いに考慮して頂きたいと願っています。特に、今後高齢者の増加が見込まれますので、ご配慮頂けますと幸いです。私自身、高齢者の仲間入り間近ですので、切実なお願いです。 以上、僭越ながら意見を述べさせて頂きました。三宮図書館の具体化を進めて行かれる中で、市民の声の一つとして、ご検討の中に盛り込んで頂けますと幸いです。 よろしくお願ひします</p>	<p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。図書館に関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たな三宮図書館の整備を含めた、新たな中・長距離バスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
122	<p>よく利用している勤労会館や文化ホールが移転ときき、びっくりしました。長く親しまれてまだ使える施設をなぜこわすんですか？工事は長くかかると思いますがそのあいだ代替施設はあるんですか？震災ですごい借金をかかえていたのがもう大丈夫なんですか？神戸空港も民間に売り渡したとききます。採算がある計画なんですか？巨大バスターミナルを作るとのことですが市民の利用施設がかえって使いにくくなるのではと思います。本当に市民のために必要なもの(老朽化した建物、橋)や全地域の活性化に必要なもの、災害費用等に税金を使ってください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。これらの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
123	<p>神戸は平成七年の阪神大震災で大きな被害を受け、復興に注力する必要があったため、「まちづくり」が進みませんでした。この間、他の都市と比べてときに大きな後れを取りました。東京は言わずもがな、東京駅周辺をはじめとして、日本橋、品川等は目をみはるばかりの発展です。名古屋でも名古屋駅周辺の開発とバスターミナルの整備。近畿圏の大阪においてもグランフロントの完成、京都では駅南の開発、さらに兵庫県下の姫路市においても駅周辺の開発とバスターミナルの整備、同じく西宮市においても西宮球場跡地での開発となっています。開発が全て正しいというものではありませんが、まちの発展を考えたときには避けて通れない課題だと考えます。特に神戸市は玄関口である三宮駅周辺に広大な土地があるわけではありませんから、再開発という手法を使ってまちづくりを再構築するしかないと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル <p>「西日本最大級の中・長距離バスターミナル」は、国際港都・神戸にとっては必須の施設だ、と考えます。神戸空港が民営化され国際便が運航されるようになると、海外からの来訪者にとってバスはとても有効な交通手段なので、利用者の利便性は格段に上がりより多くの観光客等の来訪が期待され、まちは賑わうと考えています。現状ではそれに耐え得るものとは考えられません。また、三宮を起点とするバスは通勤・通学での利用者が多く、JR高架下のバス待ちあいはとても狭くて、ラッシュアワー時には道路に乗客があふれています。駅周辺の歩道でもキャリーを引いた人でいっぱいになり、危険な場合も見受けられます。これらを解消する手段としてバスターミナルの集約化は有効と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホール <p>三宮駅至近にホールができるとまちはとても賑わうと考えています。従前、興業会社に勤める知人に開きましたが、大倉山のホールは民間で、演劇・音楽を催すときには対象にはしていないとのこと。三宮からさらに地下鉄で行かねばならないとしたときには観客を動員できない。三宮の国際会館であれば大阪に勤務する人が、仕事が終わってから夜の部の公演には十分間に合うとのことでした。立地場所だけで観客動員が決まるものではないと思いますが、より多くの多様な公演が行われたら、市民にとってはそれだけ観に行けたり、聴きに行けたりして利用の機会が増えるものと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者の技術やノウハウ <p>民間事業者の選定についてはよくよく考えていただきたいです。目先の建物を完成するだけでなく、将来にわたって運営管理、まちづくりやエアーマネジメントができる実績のある民間事業者を選定して欲しいです。建物が賑わうためには個人所有者だけでは力が及ばないことが多々あると考えますので、統括的に建物の運営に参画して欲しいと願う次第です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用 <p>これだけの計画ですから神戸市にとっても多額の負担があると思いますが、神戸市民に大きなしわ寄せがこないように国の予算の獲得に期待します。大きく期待します。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗降場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者のノウハウを活用しながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>
124	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の空港バスのターミナルなどは、整備充実が必要と思いますが、新宿のバスターミナルの倍近い停留所が必要とは思えません。過大計画ではないでしょうか。 ・同時に大倉山の文化ホールを2000人から1500人の規模に縮小移転も認められません。 ・この地域には、体育館・図書館・文化ホールが集まって便利に使っています。三宮まで出て行くのは不便になるだけです。 	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しており、概ね25～30バースを見込んでおります。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定してまいります。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p>
125	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備に賛成です。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
126	<p>神戸は震災から立ち直ったものの、当時のような斬新さまではまだ取り戻せていないと思います。この再開発を機会に神戸三宮の雰囲気ガラリと変わるような未来的な建物をお願いします。時々空港バスを利用しておりますが、移動距離もさることながら雨降りの日など地下鉄三宮駅からバス停までとても苦労しております。旅行かばんを持っていてもスムーズに辿りつける便利なバスターミナルをお願いします。</p>	<p>「ガラリと変わるような未来的な建物」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p> <p>また、頂いたご意見の中で「旅行かばんを持っていてもスムーズに辿りつける」を踏まえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」において、「スーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保」という表現を追記しました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
127	<p>西日本一のバスターミナルをめざすとして、案が出されていますが、たしかに、神戸は山と海がせまり、せまい駅近辺ということで多少不便な面もあったことは事実ですが…。ただ、バスターミナル建設のために。区役所や勤労会館、サンバル、ダイエーのビル等、日ごろ良く利用している建物が全て壊されてしまうことになる訳です。今は駅から近くて利用しやすかったのが、案では市役所の2号館の建替えの所に移る予定ときいています。私はそこまで全ての建物を壊して大きなバスターミナルが必要なのか？疑問に感じるところです。あらためてそれらの施設等を利用している市民の声をきっちり聞いて、再検討したいものです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。これらの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
128	<p>新たなバスターミナルの整備に賛成します。新たなバスターミナルができるのを期待しています。よろしくをお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
129	<p>本計画には反対です。三宮など私は年に数回行く程度で、三宮一極集中の大再開発には賛同できません。このような事業への投資により、神戸市民全体に行き渡る事業、特に今後の少子化・高齢化社会へ向けての施策への投資へ向けるべきだと考えます。私自身70歳を迎え、住吉へ市バスを利用しますが1時間に1本程度しかなく不便をしています。もっと市民に密着した生活基盤の改良こそ考えて欲しいものと考えます。</p>	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備を含む神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>「少子化・高齢化社会へ向けての事業化への投資」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
130	震災があったため仕方ありませんが、三宮は他の都市に遅れを取っていると思っていました。ホールや図書館も入る新しい三宮のシンボルができるのが楽しみです。	<p>神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設けるもの」として考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館、ホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
131	もったいないの一言です。大反対です。	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものだと考えています。</p>
132	仕事柄、地方に出張することも多いので、ラグジュアリーなバスターミナルができるのはとても嬉しいです。神戸らしいセンスのよい施設を期待しています。	<p>新たなバスターミナルについては、基本計画(案)18ページ基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」の「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、高質な待合空間の配置、その周辺には神戸らしさを演出する魅力ある商業施設等の配置を検討するものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
133	<p>いま市民は高い国保料にあえぎ、若い人は子供の医療費に悩み、保育所に預けたくても預けられずそのために働きにもいけずとても苦しんでいます。市政はまず、市民の暮らし福祉を充実させてからこのような大型事業に手を出すべきです。神戸も少子化が進み、このようなバスターミナルを作り、巨大なツインビルをたてても人は寄ってきません。聞けば新宿のバスターミナルより広大だというのはですからあきれます。ダイエーなどの土地を買い、たちのかせ、ツインビルを建てるのにどれだけのお金がかかるのかそのお金はどうするのかきちんと市民に示すべきです。いま神戸にこのような計画はありません。文化施設を三宮に集めるのにも反対です。それぞれの地域が神戸らしく再生できるようにすべきです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の「国保料」「子供の医療費」「保育所」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
134	<p>バスターミナルというしっかりした移動の拠点をつくることは、大都市神戸にとって必須です。この計画(案)を早く具体化して、三宮に新しいにぎわいを生みだしてほしいと思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
135	<p>まだ使用可能な中央区役所・勤労会館・サンパルをこわして巨大なバスターミナルを作ろうという計画を知りいきどおってます。西日本をバスでつなぐ訳ではないのに今必要とされないバスターミナルビルをつくって今迄中央区役所に来ていた方々を違うところに導くなど反対です。文化ホールのかわりは布引に市民ホールがあります。無駄づかいはやめて市民が一番望んでいることに税金を使って下さい。</p>	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきたいと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
136	<p>1.この再整備基本計画に期待します。 2.震災後、神戸市がその復興に努めて20余年が経ちました。この間、他の都市では将来を握って大きな変化・変貌を図りました。 3.神戸市が多くの人人々に支持されるまちになるために、都市間競争で負けないためにもこのような思い切った施策が必要だと思っていました。 4.早い実現を望みます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
137	<p>大倉山文化ホールと生田文化会館は今の場所に残してください。 地域を活性化させるためにも是非必要です。バス代を使って三宮まで行くのは兵庫区に住む私には困ります。 三宮のバスターミナル整備は大切ですが予定されているような大規模で予算がかかるバスターミナルは要りません。 この計画の為に予算がいくらかかるかも不明で、交通の分析もなく、湾岸道路の延伸計画をするなど、無駄で私たちの生活にまわってこない税金の使い方はやめて下さい。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>生田文化会館についても、中央区庁舎、勤労会館のあり方と合わせて、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
138	<p>三宮駅周辺の再整備基本計画は、神戸市の担当部署が長時間を掛け慎重に議論し出した結果で、基本計画は尊重するべきと思います。中・長距離バスターミナルの整備は、新しい神戸の顔として街の賑わいを創出すると思います。お洒落で活力ある神戸復活を願います。</p> <p>一方で、文化ホールを利用する多くの人の心配事は、大、中ホールが分かれる事で管理するコスト上昇の問題、西日本最大のバスターミナルの上層にホールが設置されることでの騒音問題、荷物の搬出入のスペース問題、商業店舗との共用エレベーターの棲み分け問題等が懸念されていることだと思います。その懸念材料を払拭できる安全で、使い易く、シンボリックな建物であることを願っています。現在の神戸文化ホールは、昭和48年開館以来、文化芸術の拠点として神戸市民に愛されてきましたが、建物の経年劣化と共に市民の生活様式にも合わなくなり、新しい文化ホールが緊急の課題になっています。中心地から少し離れた場所であって周辺には飲食店も少なく利用客から不満も声も聞こえています。三ノ宮周辺は、神戸の中心地で飲食、買い物、交通の便が全て揃い、天候にも左右されない最適な環境の場所です。新しい文化ホールが新生神戸の再発展への象徴となることを願っています。</p>	<p>今回の基本計画を作成においては、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。</p> <p>ご意見いただいた「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>文化ホールを含む、新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
139	<p>大倉山の文化ホールは今のままに残して欲しい。図書館と合わせてやっとな文化的な地域として成り立っています。絶対に移転には反対です。無くなったら平野の方から行く人は困ります。バスターミナルを便利にするのはいいですが、計画案のような広大なスペースは必要ないのでは・・・他地域からの観光客等のことも大事ですが、神戸市民のことをもっと考えて欲しい。特に高齢の者にとっては大変な負担になります。各区にある、文化会館等は絶対にそのままにして欲しい。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
140	<p>バスターミナル再開発ビルには、景気に左右され、将来撤退するおそれもある民間施設だけでなく、古くなった大倉山の神戸文化ホールを移すなど、長期に渡って安定した集客効果が見込まれる核施設を組み込むことが、神戸市には有益かと思えます。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
141	<p>新たなバスターミナル建設に反対します！市民にとって、一番身近な区役所や勤労会館を無理やり移転させ、生田文化会館、葦合文化センターを廃止してまで、新宿より大きなバスターミナルが必要でしょうか。「神戸市は子育てしづらい」と若い世代がどんどん転出して、人口が減っています。市長選挙の出口調査では市長に求めるものは「景気対策」「医療・福祉」「子育て・教育施策」「地域の活性化」など暮らしの充実に関わるものばかりです。市民は三宮一極集中の再整備を望んでいません。自治体の役割は「住民福祉の増進」です。誰もが「神戸市に住んでよかった」「神戸に住みたい」と思えるような施策を進めてください。新たなバスターミナルはいりません。建設には反対です。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>このビジョンと再整備基本構想の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
142	<p>大きな計画で時間も費用もかかる私などは年齢的に完成が見られるかどうか、三宮ばかりを都心再整備しているように思う。私は北区なので三宮まで行くのに運賃もかかりなかなか出ることも少ないです。三宮へ行きやすい方法にも力を入れてほしい(交通費)を安くするとか、シーバスワンなど使いやすい物にしてほしい。バスも台数を増やしてほしい。時間帯も短くして多く出してほしいです。三宮駅(JR)南側ばかりで北側にターミナルは作らないのですか。北区からの三宮へのバスは(鈴蘭台駅)から出してほしい。神戸駅までしか出ていない。考えてほしい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>ご意見の「路線バスの新設」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
143	<p>自動車のEV化が進み、水素による燃料電池の実用化が進む現在、タクシーの効率化を含め神戸市交通の効率向上及び水素製造に於ける余剰電力の利用、燃料電池による神戸市に於ける同一地域での発電と消費の合理性(スマート化)及び災害時に於ける電力の緊急時用など都市生活の安全安心の向上について市民として勉強したい。</p>	<p>「水素など新たなエネルギー活用など」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
144	<p>1. 新たなバスターミナルの規模はとても大きな計画だそうです。もっとシンプルにすべきです。</p> <p>2. 勤労会館は元の場所に戻して下さい。</p> <p>3. 文化ホールの大、中については一緒の場所に作ってください。</p> <p>4. 整備費用については市民サービスを低下させることがないように計画を立ててください。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、大ホールを新たなバスターミナルビルへ、中ホールを現在の市役所2号館へすることといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能、運用方法等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
145	<p>この計画案に期待しています。バスターミナル、ホール、図書館といったそれぞれ人が集まる施設を予定されており、人々が賑わう「三宮」になることを望みます。また、いずれの施設も市民の生活に寄与するものだと考えています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p>
146	<p>必要度が疑問視されるバスターミナルの整備よりも市民の身近な日常生活に関わるバス路線の充実や、開発整備によって不便となる中央区役所や勤労会館の利用者にしっかりとした説明責任を果たして欲しい。提案されている基本計画(案)には反対します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備を計画している雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>ご意見の「バス路線の充実」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
147	<p>下肢障害があり帰省などでバスターミナルを利用しており、今回の整備に大変期待しております。電車があるのに…と言われますが、荷物を持つての移動や乗り換えが必要な時に電車が遅延すると階段などでも走らなければならず大変な思いをしておりバスがあつて助かっています。乗り降りがしやすく、明るいバスターミナルをお願いいたします。</p>	<p>ご意見の「乗り降りがしやすく、明るいバスターミナル」については、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、「低層部のバスターミナルなどにおいては、自然光の取り込みや緑化コーナーの設置などにより、快適で居心地のよい施設を目指す」「高齢者・障害者などのスムーズな移動の確保など、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行う」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
148	<p>①都市間競争で選ばれる魅力・活力を創造するという事は大きなビルを建てそこに集中する事ですか。市民の意見を聞くことで計画をつくるべき、又、この計画の為に、勤労会館や区役所の移転はストップすべき</p> <p>②バスターミナルも25～30バースは新宿(15バース)を超えと言われていたが必要なのか？</p> <p>③三ノ宮周辺のセンター街や、市場等は滞在時間の少ない観光客・外人が多数来られても繁栄しますか？</p> <p>④大倉山の文化ホールも移転の計画ですが三ノ宮に集中する必要があるのか？</p> <p>三ノ宮集中で予算(市税)を使う計画だがそれぞれの街(垂水・新長田etc.)に適した街づくりが今求められていると思います！</p> <p>⑤高層マンション(住宅棟)が計画されているが、求めているのは高齢者ではなく若い世代だと思うが教育施設はどう考えているのか</p> <p>⑥少子化の中で子供を産み育てられる町づくりが必要。公的であった子ども医療費の無料化や小中学校の整備(給食・教室(プレハブなど)etc.)に予算を！</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。そのため、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所(31)のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出してしております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定してまいります。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>ご意見の「子ども医療費の無料化」「小中学校の整備」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
149	<p>巨大なバスターミナルが本当に必要なのか？疑問です。また、三宮開発に税金を投入すれば他の地域との差がどんどん進んでしまう。反対です。阪急、JRなどのビル建設は、それなりの未来としてやっているのだからこれに市民の貴重な税金を投入することには絶対に反対です。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、『再整備基本構想』に位置付けております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
150	<p>バスターミナルビル建設予定地の現在のビル内には多数の借家人(テナント)がいるが、借家人を権利者として認め、きちんとした説明がなされているのか。スケジュール優先であまりに急ぎすぎているのではないか。借家人の移転先、仮移転先、移転費用等について、きちんとした説明をすべきだ</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、作成においては、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていく中で、予定地内の借家人の方々に対しても、適宜、説明や情報共有をしていくこととなります。</p>
151	<p>新しい魅力的な施設ができるというのがとにかく楽しみです。計画を見て、確かにちゃんとしたバスターミナルがなかったことに気がつきました。孫たち将来世代のためにもしっかりしたものを整備してください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を計画している雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
152	<p>人口減と外国からの観光客が今後も増えるとは考えられない。そんな中での大きな(広い)バスターミナルが必要でしょうか。それより市民にとって分かりやすく便利なバスターミナルは必要でしょう。そのための開発には賛成します。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
153	<p>「バスターミナル」の場所を確認してきましたがJR三宮駅よりかなり距離があり、そごうで買い物をして計画されている「バスターミナル」まで歩いてみましたが、買い物荷物を持って計画地の「バスターミナル」までたどりつくまで大変でした。その計画(案)には反対です。市民が望んでいない開発ではなくもっと市民の声を聞いて50年先100年先でも市民が満足する計画に市民税を活用してください。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。対象エリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。などの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p>
154	<p>二月三日付、神戸新聞の記事で地図なども見ました。高層ツインタワーとの事ですが六甲の美しい山並みが切られる様で、落ち着いた街並み、暖かい感じの三宮周辺がどの様になるのか、図書館の事、他、住民は不便になるのではないかと案じています。外からのお客様の事ばかりに目を向ける様ですが、大阪のアベノハルカスの様にはならないと思います。旅行者の方々からも親しめる街づくりはそこに住んでいる神戸市民の声をよく聞いて市民の利用しやすい(神戸駅のバスターミナルはステキですよ!)ものにして欲しいと考えます。特に高齢者は困るだろうなあ。私も高齢者です。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきますが、ビルのデザインについては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示すとおり、現在検討中の「えき+まち空間」における景観方針に対応しながら、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物とすることとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p>
155	<p>神戸の玄関口是三宮だと思いますが、その玄関口は他のまちに比べてどこが中心地なのかわかりにくく、また、何となく雑然としていて決して美しいとは言えないと思います。観光の方などが最初に降り立つのは鉄道やバスのターミナルです。特にあちこち分散していて、神戸に住む人でもわかりにくいバスの乗降場所を一つのターミナルにまとめ、美しく、わかりやすく整備するという考えは大賛成です。また、バスターミナルに文化の香りを感じさせるホールや図書館を整備するというのもいいアイデアだと思います。バスターミナル、ホール、図書館など、整備には多額の費用がかかりますが、神戸に住む私たちが自慢したくなるような施設を是非実現してください。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、現在三宮駅周辺に分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
156	<p>世界に貢献できる国際都市神戸にふさわしい玄関口として中・長距離バスターミナル整備を中心とした計画が提示されていますが、この計画は誰が望み、誰のための開発ですか。多くの市民が望む「安全で安心して暮らせる町」からは、かけ離れたものではないでしょうか。中央区役所はどこへいくのですか。中・長距離バスターミナルが国際競争力強化になり、市民にとってどのようなメリットがあるのですか。なぜ文化ホールを三宮に移転する必要があるのですか。神戸空港、農業公園、フラワーフルーツセンター、新長田地区開発など過去の市政において多額の税金を投入したにも拘らず、成果なく終わり、市民に多額の税金を強い歴史があります。二度と繰り返すことは許されません。市民不在の大型開発は止めるべきです。現在、市全域で進んでいる超高齢化、過疎化に対し、真正面から取り組むことが一番の課題だと思います。すべての市民が安心して暮らせる医療、教育、介護、くらし公共交通の充実など市民の生活に重点をおいた行政を進めてください。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直直に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>ご意見の「超高齢化、過疎化対策」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
157	<p>三宮に新しいバスターミナルビルができることに賛成です。神戸市民も、市外の人も外国人も楽しめる、活気のあるビルになることを期待します。</p>	<p>頂いた「市外の人も外国人も楽しめる」というご意見をふまえ、基本計画5ページ「5.雲井通5・6丁目のコンセプト」(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に「都市の国際競争力強化を図る拠点」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
158	<p>計画案見ました。いつか実現したらいいでしょうね。高層の建物はダメです。震災を何度も体験、見聞きた者として、まず真っ先に避けるべきは高層ビルです。日本は地震国です。肝に銘じる必要があります、子々孫々に伝え行くべきことです。この計画は今すぐは必要ないばかりか、こんなことに血税使っている市民の暮しは苦しくなるばかりです。ゼネコンや誘致企業ばかり喜ばせ、市民を泣かせるのでは、市長の資質が問われます。三宮に25～30バス規模の新バスターミナルなど夢見るよりは、現実、各地の不便なバス路線拡充を想うのが、本当に神戸を想うということです。三宮だけ想うのなら、市長ではなく、三宮区長です。市長は市民に尽くさなければなりません。選挙で勝てば何をしてもいいというものではありません。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能や高さなどを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の「バス路線の拡充」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
159	<p>是非とも早く実現してほしいと思います。三宮に活気をもたらすものになれば、よいと思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
160	<p>そもそも、バスターミナルを、整備することが都市計画としておかしいのではないと言わざるを得ない。交通計画論として、経済的にどのような計画論をしているのか、マクロ経済的、ミクロ経済的に、学識者も含めて、市民にも、きちんと含めた上で、委員会方式でもとり、議論を行い、その議論の内容を広く市議会に速やかに公開すべきであり、その早急な委員会設置を要求します。また中央区役所及び勤労会館や図書館の移転計画をしているが、この計画に用が曖昧であり、このまま曖昧にしては、市民の保持しているコミュニティの機能が、三宮近辺からなくなることになりかねない。また企業を三宮に呼び込むために政治的なインセンティブを企業に付与する計画と見て取れるが、そんな企業優先な市の予算計画をするくらいならば、たとえば、灘区高羽小学校の小学生が困っている校庭の拡充に予算を充てるべきである。市の予算計画と及び財政計画として、市民を優先させるのか、それとも、三宮再開発の企業へのインセンティブを優先させるのかはっきりさせてほしい。かつ三宮近辺及び神戸市内の計画論として道路計画及び都市計画論として、この計画はそもそも全く納得ができません。市民に向けて、もっとしっかりと説明してほしい。</p>	<p>現在、新たなバスターミナルの整備を含む都心三宮の再整備については、神戸市議会に設置されている未来都市特別委員会において審議しながら進めているところです。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めており、市としては、企業へのインセンティブと市民をどちらかを優先するというものではありません。</p> <p>今回の基本計画を作成する際に「都心三宮再整備推進会議」という公開の場において、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された意見を頂いたほか、今回の市民意見募集においては全市版の広報誌による情報提供を行っております。今後も、適宜、広報誌などを通じて、わかりやすく情報をお伝えしていきたいと考えております。</p> <p>ご意見の「校庭の拡充」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
161	<p>三宮中心の開発では地域が寂れるのではないのでしょうか。反対です。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
162	<p>計画を拝見しましたが、息子は本も音楽も好きなので、彼らのような若い世代が使いたくなるような施設が駅前の便利なところに新しくできるのは、とてもよいことだと思います。安普請なものではなく、グレードの高い施設をお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」[2.整備・誘導を図る施設及び機能]の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
163	<p>今、神戸市に必要なことは、子どもたちを安心して産み、育てられる環境ではないでしょうか？上記のような莫大な予算を使って、三ノ宮周辺の整備をどれだけの市民が望んでいるかアンケートなど意見を聞く機会があったのでしょうか？ぜひ、聞いてください。市長選挙で再選されたからといって、なんでも市長の頭の中で決めてしまうのはやめてください。予算額も公表されていない。莫大な借金を来世の子どもたちに課すのに責任を持てますか？勤労会館、図書館、文化ホールなど市民が必要としているものに対しては、老朽化にたいしても早急に対策をたててほしいと思います。</p> <p>また、三ノ宮周辺の地盤が、阪神淡路大震災時おきな被害が出ました。市長は、当時神戸にはおられなかったのでわからなかったかもしれませんが、十分地盤の安全性も考成しておられますか？三ノ宮駅の限られた空間での乗り換え等がわかりにくいとありますが、全然そんなことはないのでは？大阪などの雑多な街に比べ神戸はすっきりととても分かりやすい街だと思います。南に海、北に山が東西に並んでいる。再整備だとビルが立ち並び、六甲山系が見えなくなるのではと懸念します。今のままで神戸らしい町だと思います。不都合なところは変えていく。この場合も市民の声を聴いてください。十分、神戸の良さを生かしていける街づくりができるのではないのでしょうか？神戸空港にしてもあれだけの市民が反対したのに、もう破綻しているではないですか！上記計画について予算が出ておりませんが、いったいどれだけの金額を使うつもりなのでしょう？</p> <p>『平和な港・こうべ』をおおいにアピールしてもっと別角度から、まず、市民が住みやすいまちづくりをしてください。海外からいったいどれだけの人が来るかわからない人々を主人公にするのはおかしいと思います。赤ちゃんからお年寄りまでが住んでよかったといえる神戸の街づくりを望みます。保育所、幼稚園を廃止し、小学校を合併し、本当に子どもたちの未来を考えているのでしょうか？！疑問です。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所へ乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>勤労会館、図書館、文化ホールなどの維持管理に対しては適宜、必要な対策は行っており、平成30年度、文化ホールにはトイレの改修費用を予算化しております。</p>
164	<p>計画案に賛成するとともに大きく期待しています。平成7年の大震災後、神戸市が将来の発展に向けて本格的に取り組むプロジェクトだと思います。「民」の力も借りて、このプロジェクトが早期に進み、神戸市の未来像を確固たるものとして欲しいです。今の子どもたちが大きくなったときに、神戸にずっといたいな、神戸に帰りたいな、と思うようなまちにして欲しいです。そのためにも神戸のまちづくりが前進することを願っています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>「民の力も借りる」という意見につきましては、基本計画(案)22ページ「第5.再整備の具体的手法」 「3.民間事業者の活用等」に考え方を示しており、出来るだけ早期に民間事業者を活用し、スピーディかつ安定的な事業進捗を図るものとしております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
165	<p>「三宮一極集中」案をきいて、びっくりしました。新長田ビルや、三宮ミント、神戸アイランドの「空ビル、空部屋」を見るとなんとムダな金をかけたな…、と怒りをおぼえます。今まで以上のムダが出るかも。現在、親しまれ、使われている、文化施設の集約や廃止計画も納得できません。バスターミナル25～30！そんなにバスが着ますか！三宮クロススクエア 巨大な大企業がくる？予算規模も不明確 数千億円…？市民が望まない巨大な三宮開発に税金を使うのを止めて下さい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
166	<p>葦合文化センターをなくさないでください。もとの場所に、こども園や雲中地域福祉センターと複合の施設を建設してください。</p>	<p>葦合文化センターについては、中央区庁舎、勤労会館のあり方の検討の中で、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
167	<p>三宮では行き先ごとにバス乗り場が違っており、どこに乗り場があるのかわかりにくいので、駅前にバスターミナルができ、そこへ行けば色んな行き先のバスに迷わずに乗れるようになればありがたいです。計画の場所は、JRや阪急、阪神、地下鉄など、どの駅からも行きやすいと思うので、ぜひとも早く進めてほしいです。</p> <p>また、バスターミナルのビルの中に商業施設やホール、図書館を作ることも賛成です。駅のすぐ近くに楽しめる場所ができれば、三宮ももっとよくなると思います。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に示しております。</p> <p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
168	<p>震災で痛感しましたが、施設などが1カ所にあると、そこが使えなくなるとお手上げです。バスターミナルは、なるべく分散させておいてください。現状が最良です。</p>	<p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>なお、防災の観点から基本計画(案)21ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」の「3.その他、考慮すべき事項」において、ビルとしての防災力強化に対する方向性を示しております。</p>
169	<p>三宮の東口が整備されるのは嬉しい。神戸の玄関口として更なる発展を期待します。</p>	<p>ご意見の「三宮の東口」については、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」に位置付けており、その実現に向けては市からJRへ働きかけを行っているところです。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
170	<p>三宮周辺の交通状況を考える時、むしろ分散化するほうが合理的ではないでしょうか。たとえば西行きのバスはJR神戸駅を中心に考えるなど車を東西、南北方向に流すとしてもスムーズになるのではないのでしょうか。街づくりとの関連でも三宮一極集中ではなく神戸市全域の視点から考えるほうがより将来的展望が開かれると思います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を鉄道駅との乗換動線、高速道路へのアクセス性、ミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用などを考慮し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力向上をさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
171	<p>三宮の駅前がやっと再開発に向けて動き出すと聞き、うれしく思います。現状は古い建物が新しい建物が無秩序に混在し、歩行者の動線は分断されており、長距離・近距離のバス乗り場が入り混じっていて、ぎりぎりに間違いに気づいて別の乗り場にダッシュする、ということもままありました。文化ホールが、バスターミナルビルに移転して新しくなるのも楽しみです。西宮の芸文センターと比べると今の文化ホールは、やはり機能も地味で、古くなっています。大倉山は帰りに食事する場所もないので、味気なく思っていました。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やホールの他、ビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
172	<p>市長へ。バスターミナル作る計画は反対です。お金があまっているわけでもないのに困った人のために使ってほしい。もう少し広い目で自分のことばかり考えず、市民の事を考え住みやすい神戸と外国人にも好かれるようにきれいだけが神戸ではない。便利のいい住みやすい今のままでよいのでは。国のお金だと思って使いすぎるのはどうかと思う。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力向上をさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
173	新たなバスターミナルができるのを楽しみにしています。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
174	以前より何度となく、出発時刻の迫ったバスの乗り場を探し回っている方に遭遇したことがあります。他の大半の大都市のようにある程度一ヶ所に集まっていると良いのに…と書いていましたので、とても嬉しく思います。	<p>バス乗降場の配置については基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に考え方を示しておりますが、利用者にとってわかりやすいバスターミナルとするため、乗車エリアと降車エリアを分け、乗車エリアについては行き先方面別に乗車場を出来るだけ固定するなど、利用者のわかりやすさに十分配慮するものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
175	<p>新バスターミナル。首都東京の新宿を上回る規模と聞いております。今の神戸の傍らにそれが必要とは思えません。中・長距離のバスが対象であればなおさらです。神戸市はまず市民の、特に弱者の立場に立ったインフラ整備をすべきだと思います。国際競争力を活かして、本社を神戸としない企業を潤わせて本当に神戸の街が活性化されるのでしょうか？県庁の建替えですら予算のメドがたっていないと聞いております。市がバスターミナル始め都心部やベイエリアの開発に大金を使っているのでしょうか？市と県が共に歩み、本当の兵庫、神戸のためになる計画の再考を強く望みます。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としております。その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備を含む、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものだと考えています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
176	新たなバスターミナルの整備に賛成です。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
177	<p>1. 築37年の区役所や勤労会館を移転必要ない。 2. 新ターミナルが必要なら過大なものにせず区役所・勤労会館を現状のままです。 3. 市民への広報が全然ない予算規模が不明。以上3点反対と意見です。</p>	<p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の実現に向けた、中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
178	<p>高層ビルが増えたらビル風もとても強くて歩くときもこわい時があります。三宮を大阪のようにしたいように感じます。手遅れだと思います。もっと神戸らしい街で観光にきてくれるようにして収益を集めないと市長の考えがよくわかりません。商店街があちこちなくなっているのを何とか復活させていきたいと言っておられたのに、大型スーパーばかりできてお金を払うのも機械で本当に高齢になってきたら心配な事ばかりです。不安な事だらけです。どうか、神戸らしい素敵で人に優しい暮らしができる街にして欲しいです。よろしくお願致します。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>今回示した基本計画(案)は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考にビルに導入する具体的な機能を検討していきますが、「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「神戸の特色であり魅力である」進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すもの」としてあります。</p>
179	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
180	<p>バスターミナルの整備はたくさん無理があり全面的に反対です。立派に建っている中央区役所及び勤労会館をとりこわしてバスターミナルを作ることは本当に誰が聞いてもそんな巨大プロジェクトはお金の無駄使いだと反対しています。又、移転先が遠くなり、市民は困ります。他にターミナルを作る計画を市民に聞かず勝手に金を使っては駄目です。市民の中に困っている人には何の手立てもせずに無駄使いをしないで下さい。神戸に生まれて一つと神戸っ子です。戦災で家を失い地震で家を失い神戸を愛して生きてきました。どうか考え直して下さい。お願いします。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
181	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
182	<p>関西3大都市(大阪・神戸・京都)において比べると神戸(三宮)は非常にコンパクトに商業施設がまとまっており、三宮駅～元町駅にかけて買い物や飲食しやすい街だと感じております。ただ、外国人・観光客が大阪・京都に比べて少なく、外国人・観光客を含めた三宮駅前の活性化を期待しています。バスターミナルの完成及び周辺再整備によって全国各地への発拠点、着拠点として大いに魅力ある街へ進化してください！</p>	<p>頂いたご意見の「観光客を含めた活性化」を踏まえ、基本計画18ページ「2.整備・導入を図る施設及び機能」(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
183	<p>西区に住んでいて不自由を感じることは、西区役所や西神中央への直行バスがないことです。西区役所に行く場合、伊川谷小学校バス停から明石に出てそこで乗り換えて行かなければなりません。私の在所する地域には、市バス運行がなく神姫バスに依存しています。市バスの運行路線の拡大を強く求めるものです。近くの北別府停留所から三宮に直行バスが運行しています。このバスの三宮拠点は阪神三宮東口であり比較的利用しやすい場所にあります。これも神姫バスの運行で、70歳以上の高齢者に神戸市民の料金サービス適用がありません。市が優先的に施策をすべきは市民の交通に便利なバス網やルートを広げることはありませんか。</p> <p>現状の三宮では2箇所のバスターミナルがあります。駅高架下にある神姫バスとミントの1階です。乗客の動きやバス運行に大きな支障があるとは思えません。巨大なバスターミナルを建設する理由と予算規模が理解できません。三宮一極集中の交通政策ではなく各区に分散した施策して下さい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の「路線バスのバス網やルートの拡大」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
184	どのようなホールができるか楽しみです。1日でも早く実現してください。	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
185	<p>三宮の巨大開発に税金をつぎこむのではなく市民のくらしに眼を向けるべきです。阪神・淡路大震災で被災し、大変な苦労を経て今、借り上げ復興住宅で暮らしている人を継続入居させてください。住居は生きて行くための要です。希望者は引き続き入居させて下さい。大倉山文化ホールがなくなると文化の拠点がなくなり大倉山がいわいほさびれます。三宮にも新しく作ってもいいですが大倉山にも作ってください。神戸アートヴィレッジセンターの2階のホールのいすが悪く同列の人の動きで連動していますが揺れます。今ある施設ももっと上等な物にリニューアルして下さい。老人が家にひきこもることなく出歩けるように老人バスは無料に戻してください。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>ご意見の「借り上げ復興住宅」「老人バス無料」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
186	<p>空港連絡バスは阪急、阪神、地下鉄など駅改札からの乗り換え距離が伸びるとともに、一般路線バスも含め、乗降客が一カ所に集中するため、雑踏が激しくなりかえって不便になることが予想される。一般路線バス利用者にとっても、センター街アーケード東口あたりで乗車できたのが、勤労会館まで数百m移動しなければならない。高齢者や買い物客など利用者に大きな負担をかける。交差点を中心に適度に分散させている方が車の渋滞、乗降客の集中などを緩和しやすいと考えられる。</p> <p>神戸文化ホールをバスターミナルビルに移転することは反対である。神戸文化ホールは現状でも十分活用できるものであり、バスターミナル計画に付随して無理やり移転させる理由はない。また、鉄道、バスが集中するもとで振動・防音対策、防災上の安全性などで疑念がある。文化ホールは、三ノ宮の騒然とした繁華街ではなく、神戸駅北の湊川神社、中央体育館、大倉山公園、中央図書館、神戸大学医学部などが位置し、緑豊かな文化・スポーツのエリアとなっている現在の場所におくことが望ましい。</p> <p>中央区役所・勤労会館を本庁に移転することは反対である。勤労会館は、神戸市全市はもちろん、県内・他府県の利用者も多く、利用者にとっては駅から遠のき不便。中央区民にとっても交通機関に近い現在の場所に置くことが最良である。</p>	<p>バス乗降場の配置については基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に考え方を示しておりますが、利用者にとってわかりやすいバスターミナルとするため、乗車エリアと降車エリアを分け、乗車エリアについては行き先方面別に乗降場を出来るだけ固定するなど、利用者のわかりやすさに十分配慮するものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>また一般路線バスについても、今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってききました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
187	バスターミナルビルが神戸観光地の拠点となり、神戸全体の観光客が増えることを期待しています。	<p>頂いたご意見の「神戸全体の観光客が増えること」を踏まえ、基本計画(案)18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
188	<p>日本は高齢化と少子化の社会に突入し、人口減少が加速し始めています。次々と新たな交通網が整備・拡張されていますが、果たして次の世代で有効活用できるでしょうか疑問です。「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けて」として中央区雲井通にある勤労会館や区役所の移転計画が出されていますが次の理由で反対します。</p> <p>①将来多数の観光客が増えても、現状の2倍、3倍には増えません。「西日本最大級」のバスターミナルを作っても無駄になるだけで、将来世代に多くの負担を背負わせることになります。</p> <p>②現在の勤労会館は場所的に良く、利用しやすいです。移転は駄目です。同時に区役所も区民の利用を最大限に配慮して利用しやすい場所として残すべきです。</p> <p>③何千億円もの予算規模の事業を強引に強行する地方自治体としては間違いです。住民の健康や福祉をすすめる地方自治体として税金の使い方の優先順位とあり方から再考を求めます。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
189	<p>国際競争力強化とありますが「国際競争力強化」に特化した地域を作り誘致企業や開発業者への支援を野放図に行うことが神戸市の仕事でしょうか？そんな開発やめるべきです。自分の事だけしか考えてない。もっと市民のことを考えてください。</p> <p>それから区役所、勤労会館のある場所に建設予定ですが区役所はどこへいくんですか？良く利用している市民の区役所を移動させてまで再開発の必要はありません。すぐとめるべきです。本当に無駄遣いはやめて下さい。税金を大切に！</p> <p>バスターミナルのビル内には、1500人規模の文化ホールを整備されるようですが、大倉山にある文化ホールは廃止ですか？長い間市民に親しまれた今の文化ホールを移転する事はやめてください。三宮には国際会館が有りますでしょう。それから三宮図書館が今のところに残るようですが、ビルを建設中はどこかに仮移転させる事になると思いますが、その間使えないのは困るし離れてしまうのも困ります。図書館、文化ホールの移転について一度も意見を聞かれた事はないのですが、やはり意見も聞かずに移転する事自体信じられません。こんな再開発はすぐ中止するべきです。市民の意見を聞くべきです。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてまいりました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転すること致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
190	<p>1. これから人口が減って行く世の中、こんな大規模なバスターミナルが必要なのでしょうか。利用予測はどうなっているのでしょうか。多くの費用をかけて十分の利用がないと、税金の無駄使いになるではありませんか。神戸空港のために新島づくりで土地が売れ残ったように、後の大赤字を作り出しませんか？</p> <p>2. 時々、ミント神戸のバスターミナルから長距離バスを利用しますが、ちょうど使勝手の良い大きさだと思っています。新たに巨大なバスターミナルは必要ないと思います。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
191	<p>新たなバスターミナルの整備に賛成です。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
192	<p>三宮駅前の再開発に期待しています。ぜひ神戸の窓口としてふさわしい雰囲気！小さな子供連れでも楽しめる明石駅前ビルのような建物も欲しいです。</p>	<p>「子供連れでも楽しめる」という意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」の「1.再整備ビルの構成と設え」に「子育て支援機能の充実や高齢者・障害者などのスムーズな移動の確保など、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行うものとする。」として考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
193	<p>ホールにオシャレをして来た人が、楽しめる雰囲気の良いレストランやカフェがあれば良いと思います。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いた「ホール利用者が楽しめるレストランやカフェ」などのご意見を参考に、ビルに導入する具体的な機能を検討していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
194	<p>学生が神戸で働きたいと思える様なオフィスに期待します。</p>	<p>「オフィス」に関する意見につきましては、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」の「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」に考え方を示しております。ご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
195	<p>私は、神戸市在住歴50数年の市民です。この三宮再開発計画、バスターミナル整備には反対です。交通弱者ためというならば、駅近で各路線駅舎内外のエレベーター増設、歩道拡張整備で十分腑えらと思います。なぜ新宿のバスターミナル以上の広大な場所が必要なのでしょう？バス事業も深刻な乗務員不足と言われており、増便にも疑問が残ります。施設に見合う利用者数も不透明です。また三宮駅周辺が車両通行止めになることから駅に乗り入れてくるバス、タクシー、大型商業施設や専門店街店舗に搬入する貨物車両や一般車両で大渋滞も予測されます。具体的な調査や数値がなく、あまりに安易に考えているのではないのでしょうか？更に当初バスターミナル運営は民間委託されるということでしたがここにきて神戸市がバスターミナル運営会社を設立に直接のりだすことは第2の神戸空港になることが予測されます。</p> <p>バスターミナル建設予定されている地区は、神戸市勤労会館、図書館、区役所と地域でも住民サービスに優れ、利便性が高い施設です。地域に密着していた複数の公共施設を統廃合し、新たに利用するには、わざわざ三宮まで出向き、駅から距離のある市役所所在地に移すことが、交通弱者に配慮しているといえるのでしょうか？統合後の施設利用が不便でしかなく、全く理解できません。</p> <p>市民の要求に沿わない大規模開発優先で不可解な施策は必要ないと思います。市民要求である待機児童の解消や市独自の奨学金制度設立、介護施設の充実、地場産業の保護など、市民の切実な要求に沿って健全な予算を執行していただき、市政運営を行ってください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>ご指摘の渋滞予測については基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>ご指摘のバスターミナル運営については、基本計画16ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」5.その他、考慮すべき事項」に考え方を示しておりますが、バス事業者との協議を進めつつ民間の力も活用しながら望ましい管理・運営のあり方を、今後、策定する事業計画の中で検討していくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>ご意見の「待機児童の解消」「市独自の奨学金制度設立」「介護施設の充実」「地場産業の保護」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
196	<p>計画には賛成です。今のバス乗り場はバス会社により分散して分かりにくく、整備は必要と思います。今の神戸にない斬新な建物にしてください。期待しています。</p>	<p>「神戸にない斬新な建物」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。ご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
197	<p>バスターミナルの整備の基本計画案を読みましたが、西日本最大級のバスターミナルが必要でしょうか？すべてが三宮に一極集中することに疑問です。各行政区の要求を聞いて、地域の活性化にもっと予算を使ってほしいです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
198	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
199	<p>①「再整備構想の策定」で「世界に貢献できる国際都市として発展していくことを目指して」とあるが、非常に疑問を感じます。神戸市は、先ず市民に「貢献」するのが役割ではないでしょうか。市民に貢献できない神戸市が「世界に貢献」できるとは思われません。私の住んでいる地域は高齢化が進み、バスも減らされ、このままでは衰退の一途をたどります。三宮の一部分のみを「再生を実現」する、三宮にヒトとモノとカネを投入する計画には反対です。</p> <p>②バスターミナルは部分的な再整備ではダメなのか。その説明が全くありません。集中すれば「便利」だというのは、機械的すぎる発想ではないでしょうか。神戸は「西日本最大」の都市でしょうか。そうではありません。では何故「西日本最大級の中・長距離バスターミナル」を目指すのか。バスターミナルを目玉にしても「貢献」にはならないのではないか。大きければイイというものではない。市民の大切な税金を無駄にしないで欲しい。</p> <p>③近くで便利の良い勤労会館や図書館の移転、おまけに文化ホールの移転が計画になっている。本当に利用している市民の声を聞いたのか。市民を無視した、利用者の声を聞かない基本意見計画には反対です。特に、何故文化ホールまで移転するのか。</p> <p>④西日本最大のバスターミナル構想は、住民の足を守る神戸市全体の市バスを加速的に減らす力が働くのではないか。私たちの地域では、高齢者や学生の足を市バスが担っています。「赤字」だからと、徐々に便が減らされてきています。金の流れが三宮に集中することにより、地域住民の足は切り捨てが増々進む不安があります。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>「路線バス」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
200	新たなバスターミナルの整備に賛成です	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
201	新たなバスターミナルの整備を進めて下さい。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
202	西日本最大級の中・長距離バスターミナルを整備するとの計画は、全く市民の要求とはかけ離れていると思います。中・長距離バスよりも日々の生活に密着し必要不可欠な、市内のバス路線に関する要望に耳を傾け、対応することの方が優先事項ではないでしょうか。利用しにくい路線に多くの方々の不満を耳にします。また、私の住む東須磨地域では、山陽電鉄東須磨駅のエレベーター設置を何度も神戸市や山陽電鉄に要望していますが、未だに実現されず、乗降には長い階段を登って改札し長い階段を下りてホームに向かわなければならず、体の不自由な人、高齢者ベビーカーが必要な親御さんたちの利用を阻んでいます。市民生活の切実な願いをそのままにして、三ノ宮周辺だけの夢物語の開発に市民の税金が使われる事には、納得がいきません。優先順位を間違えて貰っては困ります。	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「路線バスの利便性」「東須磨駅のエレベーター設置」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
203	時々文化ホールを利用します。私は地下鉄沿線に住んでいるので不便は感じていませんが、JR沿線に住む人から、神戸駅から遠くまた坂道になっているため、しんどいということを知っています。三宮の駅近くになれば、いろんな路線からも近く、また沢山のお店もあるので、コンサートの前後に食事したり買い物ができるようになるなど、皆さんにとって大変便利になると思います。経済振興にもつながるものと思いますので、三宮バスターミナルに大規模なホールを建設することに賛成です。	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を回る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
204	音楽が好きなので、コンサートなどによく行きます。有名な歌手やグループの全国ツアーコンサートや素晴らしい企画・公演が神戸であれば、神戸だけでなく周辺地域からもたくさんの方が来られます。その際、三宮の駅近くなら、わかりやすく迷わずに行けるのではと思います。便利な所にあることで、他のホールよりも神戸のホールを選んでくれる一因となるかもしれません。また、文化ホールの周辺には飲食店やコンビニがなく、以前から不便に感じていました。同じ建物に神戸らしいおしゃれなカフェやレストラン、ショッピングエリアがあれば、さらに賑わうのではと思います。神戸出身のため「大倉山の文化ホール」には、長年の慣れ親しみがありませんが、建物の老朽化が目立つと聞いています。新たな素晴らしいホールができ、神戸のランドマークになれば期待しています。	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を回る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>また「神戸らしいおしゃれなカフェやレストラン」などのビルに導入する具体的なご提案については、今後、事業化を検討していく中で、貴重な意見として参考にさせていただきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
205	新たなバスターミナルの整備に賛成です。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
206	神戸市の顔とも言える三宮駅周辺再整備とバスターミナル計画は少なくとも「各区毎で説明会」を開催して市民への説明を行うよう求めます。	<p>神戸の都心を大胆に活性化していくため、「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]と、「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」を平成27年9月に策定しました。策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>今回の基本計画を作成する際に「都心三宮再整備推進会議」という公開会議において、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された意見を頂いたほか、市民意見募集においては全市への広報誌による情報提供をするなどしてまいりました。今後も、適宜、広報紙などを通じて情報をお伝えしていきたいと考えております。</p>
207	<p>私は、新バスターミナル建設で、中央区区役所・勤労会館の移転、併せて地域福祉センターや文化施設の移転・廃止し三宮一極集中しようとしているこの計画は中止し、もっと時間をかけて市民の声を聞くべきと考えます。そもそも、日本一大きい新宿の2倍にもなるような大きなバスターミナルが三宮になぜ必要なのでしょう。(図表11の算出基準が理解できません。ターミナルが閑散とした風景が目に見えます)その為に、駅から近くて利用便利な勤労会館や中央区役所の市役所新庁舎移転は反対です。私は勤労会館をよく使いますが、市民の利用頻度が多く使い勝手の良い会館だと思います。区役所も一緒だと思います。それが利用者の声も聞かず一方的に不便な新庁舎移転は納得できません。また、ターミナル建設に伴い地域の文化センターを一か所にまとめてしまうことは、あまりにも横暴すぎます。葦合文化センターや生田文化会館(地域福祉センター)は区の合併時に作られた経過があり、地域住民に密着した施設として歴史的に発展してきました。今回、移転の話聞き多くの利用者や市民が「移転の話は知らない」「どうして移転しなければならないの」「そんな遠いところに行けない」「跡地は何に使うの」「市長は利用者の声を聞いてほしい」等々、様々な意見が吹き出しています。地域にあつてこそ地域福祉センターです。施設の周りの経済効果も心配されています。この施設によって商売されている方もたくさんおられます。皆さんは今回の移転の話は何も行政から聞かされていません。さらに大倉山の文化ホールの移転も唐突に知らされました。利用者や地域住民の声を聞いた行政を進めてほしいというのが市民の総意です。三宮一極に集中させるのではなく地域にバランスよく配置してこそ、文化都市神戸の魅力も発揮されるのではないのでしょうか。なぜか、計画が机の上だけで、限られた人たちで考えているように思えてなりません。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものだと考えています。</p> <p>また、新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となり、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p>
208	新たなバスターミナルの整備に賛成です。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
209	<p>バスターミナルの集約といいますが、市報やホームページを拝見する限り、中・長距離のバスターミナルの集約ということで、路線バスは含まれていないとお見受けいたしました。神姫バスのバスターミナルはJRの高架沿いにあり、バスの出入りでかなり苦勞しています。それを交通渋滞なく出入りできるバスターミナルができることは意味があると思います。但し、バスターミナルの集約の観点からすると、市民的に必要なのは路線バスの停留所の集約の方が切実です。中・長距離のバスターミナルより整備よりも、路線バスのバスターミナル整備に力を入れてほしいと思います。また、バスターミナル整備のために、市民に身近な勤労会館や区役所の移転はもってのほかです。計画の見直しをご検討お願い致します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>路線バスについては、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、中・長距離バス乗降場を集約する新バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>また中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
210	<p>神戸市民にとって利用しやすい図書館、ホールにしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールについては、基本計画(案)19ページ「第4再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に考え方を示しておりますが、文化・芸術に気軽に触れたいという市民ニーズに応えるものとしており、また三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>図書館、ホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
211	<p>市長にお願い。バスターミナルの整備計画に向けて今まで生きてきた人生やつとれた区役所・勤労会館などあってあたりまえと頭の中はそこにあるがあたりまえと思ってあれから23年苦しみのたえぬいたそして安心して住めると心にきめたもののお金もないのに自分のお金と思い自由に使うことが市長の考えであるのか何度も言うが困った人のために努力することが、ここで市長の人柄の良さを出し、又、力になり憧れられ人であってほしい孤独感と劣等感と共に無現力をうしないおいぼれて行く私達を見捨てターミナルなどに向けているとは何事だ。自分の事より市民を助けてこそ自分に光があることを忘れていたのでは。自分の思う通りにしようとしている市長は諦めない。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定し、今回の作成した新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画も位置づけられております。このビジョンと再整備基本構想の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々な意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
212	<p>計画には賛成です。地下道で駅から便利に繋がる施設にしてください。</p>	<p>頂いたご意見の「地下道」については、基本計画(案)21ページ「第4再整備ビル全体のイメージ」「3.その他、考慮すべき事項」に考え方を示しておりますが、現在設置されている地下道やデッキを最大限に活用することとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
213	<p>今のターミナルをなぜ広げなければならないのかが不明です。とても狭すぎるとは感じられません。何度か行ったことがあるのですが、区役所や勤労会館はよく利用されている所なのに、なぜそこを移動させてまでする必要があるのでしょか。10年後、30年後、50年後を考えてるのが、市政としては大事だと思います。市民の生活に欠かせないバス路線の充実にこそ予算を使うべきです。不要な開発に大事な税金を使わないで下さい。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備することとしております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
214	<p>新しいビルには、大きな企業に入ってもらいたいです。</p>	<p>基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」(2)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」に高規格の業務機能を示しております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考にビルに導入する具体的な機能を検討していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
215	<p>オシャレなホテルができれば、是非利用したいです。</p>	<p>基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」(2)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」として「バスターミナルや他の機能との相乗効果を生み出す上質な宿泊機能」を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
216	<p>○新中央区総合庁舎のあり方について 葺合文化センター、生田文化会館をなくし、統合したものを市役所3号館に設置することに反対します。葺合文化センターは、地域の人々をつなぐセンターとしてあり続けてきました。耐震補強をすれば使い続けられたのに、いきなり壊され、驚き、困っています。現在、大ホールを除き、暫定的に神戸芸術センターの6階に移転していますが、高層ビルの6階にひっそりと存在している感じです。以前のように小さな集まりが持て、スリッパ履きで気軽に行ける場所ではなくなっています。「センター」跡地は、今は広い更地になっていますが、隣接することも園や雲中地域福祉センターなどを複合した新たな建物を建てることを提案します。ここには、以前のように小中高校生のための自習スペース、地域の人達がつどい、くつろげるスペース、喫茶店なども備えてはどうでしょうか。地域の人たちの声を聞き取る努力をしないで、いきなり取り壊し、三宮中心部に移すなど、市民無視のやり方をあらためてください。</p> <p>○新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた…基本計画(業)について 新たなバスターミナル基本計画(案)は、現状無視の計画だと思えます。25～30バースの巨大なターミナルを造る必要があるとは思えません。この計画は、巨大・高層ビルを建設するための理由に使っているとは思えません。高層階にホテルや住居を入れれば、住民が増え、子どもが増え、それに伴う教育施設などパンクするでしょう。 現在のバス停留所が散在していてわかりにくいなら、もっと小規模な改革案を考えるべきです。総合開発の美しいイメージを描いていますが、それに伴う予算はどこからでるのでしょうか。そもそも、いくらかかるかちゃんと試算しているのでしょうか。神戸市は、震災復興を旗印に、神戸空港を含めいくつもの巨大開発を手がけましたが、ひとつでも成功したものがあのでしょうか。市民のための市政というなら、もっと慎重に地道な計画を描いて欲しいです。</p>	<p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』の実現に向けた、中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>また今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していく為、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておられません。また今後、事業計画を作成していく中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
217	<p>駅の近くにホールが出来るのは大賛成です。期待しています。</p>	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
218	<p>西日本最大級の中・長距離バスターミナル新たに整備します！一体市民の何人が求めたのですか？JR・阪神・阪急等の交通網があるなかで、そんな巨大なバスターミナルその整合性は？言わせてもらえば三宮一極大開発の理由づけの一つでしょう！そのための莫大な資金は？</p> <p>市民税が高いと評判そんななかでの市民税の投入はゆるされません。まず優先すべきなのは地域住民の足を確保すべきです。当地では地下鉄発足が遅れ地下鉄の延伸を連合自治会を先頭に商工会等の団体が声をあげ要望にきたものですが金がないなどの返答です。あの大地震で被災者が当地にも4ヶ所1000戸を超える仮設住宅での生活を営まざるを得なくなり、第一に悲鳴をあげたのが交通の便の悪さでした。その後も高齢化の進行に伴い車の免許証の返却などをせざるを得なくなり、コミュニティバス等の運行を求める声も上がっていますが市当局は取りつくしもない姿勢です。あの大地震の教訓から日ごろの備えとして地域の交通網の整理それはとりもなおさず地方創生、地産地消神戸市の発展のためにもまずは地域・農村地帯からも三宮をはじめ都心部へ交流できる環境交通網を作るべきでしょう</p> <p>順番が間違っているのと違いますか！</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回、基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>ご意見の「地域・農村地帯からの都心部への交通網」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
219	<p>観光客に神戸の魅力をPR出来るようなスペースを設け、新しくなったビルでイベントなども行えたら良いと思います。</p>	<p>頂いたご意見の「観光客に神戸の魅力をPR」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追記させていただきました。またご提案については、今後事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
220	<p>高層マンションがまず問題。過去いくつかの震災で、これがどれほど地震風に危険なものか思い知ったはずである。えきまち空間の計画についてと同じ事がここでもいえるが、永住する市民は、外来者が思い付きで建造する箱ものの後始末に手を焼くことにならぬよう、十二分に注意する必要がある。また、バスターミナルについては、25～30ものバースを作って、誰が使うというのだろう？ 以前の空港の空振りを思い出さずにはいられない。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した神戸三宮「えきまち空間」や「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為、高層マンションなど、導入する機能や形状についてはまだ決まったものではありません。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきます。</p>
221	<p>是非実現してほしいと思います。三宮駅周辺から盛り上がり、ゆくゆくは神戸全体が更に活気あふれる街になればよいと思います。期待しております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
222	<p>三宮駅前へのバスターミナルの集中と文化施設の移転は望みません。文化ホールは長年、市民の文化の中心にあって利用してきました。何もかも三宮に行かないと文化にふれられないのはおかしい。三宮一極集中は、地域に根付いている文化の拠点をこわし、文化にふれる機会が失われることとなります。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p>
223	<p>賛成です。今の神戸には活気がないので、大阪や京都に続く都市としてこのビルに期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
224	全計画反対	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
225	市民にとって、利用しやすい、良いものにして下さい。早期の実施を希望します。	<p>新たなバスターミナルビルの考え方では、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビル全体の構成と設え」において、「誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画」としてあります。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
226	新しく神戸の名所になる施設になると期待しています。	<p>「新しく神戸の名所になる施設」というご意見については、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「神戸の特色であり魅力である”進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すもの」としてあります。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
227	<p>バスターミナルどこの町も同じ様なつくりでは二番、三番煎じで高いビルがいいのではない。神戸らしいものをもっとすべき。高いビルばかりではこれからの気象とビル風など生活に困る。老人が区役所など遠くなり行きにくい。文化関係も三宮集中では中央区近くの人々は良いが、他の区の人らは？多額の税金を使うなら、今市民の生活をもっと見て欲しい。</p>	<p>「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」の「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に考え方を示しております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能、高さなどについて検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしてあります。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
228	図書館が新しくなり、ホール等ができることは、市民にとってとても楽しみです。ぜひ期待しております。	<p>新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館、ホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
229	<p>三宮地区のバスターミナルの整備とともに、文化大ホールを移転させる計画とのことだが、文化を発信するのは三宮である必要はない。兵庫県・神戸市の新長田合同庁舎ではまちなぎわいの回復などの課題を抱える新長田駅南地区の活性化をうたっておきながら、文化発信の中心を三宮に持ってくるのは矛盾しているのではないか。また、中ホールは市役所2号館の跡地に建てる新庁舎内に移すとのことだが、大ホールと中ホールが一体となって運営するメリットが失われることになる。何よりも誤って違うホールに行ってしまう可能性大である。新聞記事によると現在の神戸文化ホールは、JR神戸駅から数百メートルのなだらかな坂道が年配者などの負担になっていることなどから三宮への移転を決めたそうとあるが、最寄り駅は地下鉄の大倉山駅なのに、なぜJRからのなだらかな坂道に配慮する必要があるのか？以上のことから、文化ホールは移転せず、東側の公園を利用した現在地での建て替えを提案するものである。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちなぎわいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能や運営方法等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
230	これまで以上に便利な三宮になれば良いと思います。	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた神戸の玄関口である都心・三宮の再整備により、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちなぎわいや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
231	<p>市の公報、ホームページを拝見し、意見を表明いたします。今回ご提案の「バスターミナル再整備計画」については、幾つか疑問点がございます。Ⅰ期からⅢ期の計画ですが、既存の公共施設を三宮にとどまらず、周辺の地域から移し、ターミナルビルに集中させる理由が腑に落ちず、また巨大なバスターミナルで利用予測が誇大すぎると思われる点です。既存の周辺公共施設の利用者や住民の意見をどこまでヒアリングしたのか、大阪(梅田)駅前に匹敵あるいはそれ以上の規模で造る必要性を感じられません。「国際競争力」「外国旅行者の誘致」などを名目としていますが、まずは住民本位に考えるべきだと思います。あらためて、利用者や住民へ説明し、様々な声をお聞きいただきたいと思えます。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてまいりました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いていたほか、市民意見募集においては全市への広報誌による情報提供をするなどしてまいりました。今後も、適宜、広報紙などを通じて情報をお伝えしていきたいと考えております。</p>
232	1日でも早く、新しいビルが見たいです！	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
233	<ul style="list-style-type: none"> 現在の三宮図書館の立地、利便性をそのままに広い面積を希望する 他の文化施設のように「ハコ」が出来ればいいのでない。だから、専門家による図書館の在り方から検討してほしい。そのうえで利用者の意見を活かしてほしい。 観光客の皆さんが、神戸の玄関にある三宮図書館で レジャー、歴史、地理など各種情報が得られる 観光案内所のような機能があればいい。 	<p>頂いたご意見の「図書館へ観光案内所のような機能」を踏まえ、基本計画19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」の図書館部分において、呼び込む新たな利用者層に「観光客など」という文言を追加させていただきました。またご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
234	<p>バスターミナルに文化ホールを併設することについて、アクセスしやすい場所に移転することはよいことだと思います。ただ、席が1,500席というのはあまりに小さいです。一考してください。いまよりも全国大会などが誘致できるような十分な広さや練習会場、控室なども必要となると思います。中長距離バスの発着場であるメリットを活かすためにもそういう視点を加えてください。ただ、キャリアや大きな荷物の人たちと、コンサートなどにおしゃれをして出かける市民が混在しないような入口やホールアクセスを考えてください。ともかくいまの文化ホールはロビー、ホワイエなど狭いのでゆったりとした雰囲気になりません。こうしたこともせっかくの機会ですので十分に考えてください。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>また頂いたご意見の中で「キャリアや大きな荷物の人たちと、コンサートなどにおしゃれをして出かける市民が混在しないような入口やホールアクセス」を踏まえ、基本計画21ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「3.その他、考慮すべき事項」において、「複数の機能がビル内に配置されるため、それぞれの利用者動線がスムーズに機能するよう計画を行うものとする。」という文言などを追加させていただきました。</p> <p>ホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
235	僕は音楽が大好きなので、僕の自慢の神戸にふさわしいホールができるのが楽しみです。完成が待ち遠しいです。また、いろんなところに旅行に行きたいかなのようなカッコいいバス乗り場をお願いします。	「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。その他頂いたご意見を参考に、新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
236	新たなバスターミナルができるのを楽しみにしています。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
237	ターミナル北側の道路は旧西国街道です。街道の面影に似合うデザインを施していただければと思います。幕末に神戸では海軍操練所、平野には勝海舟の住まい住居もありました。旧街道は街道歩きの方々のキーポイントでも有ります。旧街道のイメージを持った外観が欲しいものです。現在の標識石柱から生田神社参道までは、三宮駅が誕生して歴史街道の情景にナル物が全て抹消されてます。せめて外観だけでも街道のイメージに似合う物が欲しいですね。毎年、三宮(「希望の灯り」分灯して貰い)～西区枝吉迄30kmを震災ウォークと称して西国街道沿いを歩きます。王塚台中学生が参加してくれるのですが、今年は小学4年生6年生も数名歩き通してくれました。道すがら神戸の歴史や震災の話を伝えていきます。歴史の面影を残して貰うことが次の世代に神戸に親しみ思い入れを持って貰える子供たちが育ってくれます。何もない神戸では無く、五色塚古墳(王塚台には王塚古墳が有り枝吉には枝吉上跡がある)や源平の時代、戦国時代には街道を秀吉や、幕末には又長の志士が疾駆し、神戸事件や海軍塾、舞子砲台跡の話が出来る街道歩きでは可能です。街道筋が有ればこそです。震災で残して貰えたモニュメントも分かり。歴史をきっちり伝える事が、残していける事が次の世代を育てる物と思います。30kmウォークを13回催行し、三宮～京都(朱雀門)まで地域の方々と歩いて思うのは古きを残せばこそ次の世代がふるさとを、神戸を慈しむ気持ちになれると思います。単なる再開発に終わらせないでと思います。街道のデザインを。	頂いたご意見の「ターミナル北側の道路は旧西国街道」を踏まえ、基本計画5ページ「第1.基本計画の概要」5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」「(3)地域の特色を活かした賑わい空間の形成」に、「旧西国街道でもある」という文言などを追記させていただきました。歴史などに関するご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
238	1. 現在ある三宮中央区役所、三宮勤労会館神戸文化ホールは現在の所にある方が使いやすい。移転しないでほしいです。 2. 新しい巨大なバスターミナルビルは巨大な費用がかかりすぎる。それは神戸市民の税金を使い、その影響で市民へのサービスが低下することが考えられる。 私たちの市税は、三宮巨大開発に使わないで。私たちの暮らしに子どもの中学までの医療費無料化を実現して欲しいです。 3. 三宮一極集中的開発ではなく北野町や神戸駅下の港や元町駅下の港が、市民に愛される使いやすい港にと考えて欲しいです。	中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦台文化センターの機能も確保することとしております。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。 神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。 本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。 「中学までの医療費無料化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
239	<p>①市民の意見をきいている時に会社を作るのはおかしいのでは。それはやめるべきです。</p> <p>②私たちの税金(神戸市250万) 資本金500万のうち、おかしいです。税金はもっと考えてつけてほしいです。</p> <p>③市民の税金などで三宮だけでなく灘区、長田区(いろいろの区)の事も考えて欲しいです、「医療・福祉」「子育て・教育」「景気対策」「地域の活性化」なども久元市長考えて欲しいです。</p> <p>バスターミナルについて 神戸市は新たな中・長距離バスターミナルの整備を予定地として雲井通5、6丁目エリアを選定。現地にある中央区役所や勤労会館の移転方針。もっと市民の声をきいてください。中央区役所などは本当に便利。仕事(昼など)いきやすい。私たちの税金はもっと考えてつけてほしい。</p>	<p>市民意見募集中に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>『再整備基本構想』の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
240	<p>様々なイベントが開催されるホールにしてください。</p>	<p>ご意見いただいた「新たな文化ホールの機能等」については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
241	<p>あまりにも過大なバスターミナル建設計画です。 私も良く利用する勤労会館や三宮図書館も移転することも反対です。 三宮近辺だけに市の財政を偏りすぎないようにして下さい。</p>	<p>基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
242	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に賛成です。 ・バスターミナルについて、現状、空港(伊丹・関西)の発着場や神姫バスの乗車場などは駅から離れ、かつわかりにくい場所にあり、非常に不便を感じていますので、集約していただけると助かります。 ・また、三宮が国際都市を目指すのであれば、公共交通の整備は急務だと考えます。(大阪駅、京都駅は一通り整備が完了しています) ・三宮は、バスでないとなかなか行けない淡路島や四国などの玄関口でもありますので、バスターミナルの整備により新たな外国人観光客の獲得にもつながり、まちのグローバル化にもつながるかと思えます。 ・まちの様子に目を向けると三ノ宮駅東側は特色のないエリアとなっているような気がしており、ポテンシャルは十分あるのにもったいないと感じております。(北側は繁華街、南側は旧居留地などの上品なエリア、西側は元町駅までつながるアーケード通り) ・基本計画にもあるように、上質さを売りにするのは良い視点かと思えます。 ・今回の開発による、さらなる三宮の発展を期待しております。 	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備においては、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」において、「バス集約の考え方としては、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備する」として考え方を示しております。</p> <p>頂いたご意見の「新たな外国人観光客の獲得」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追加させていただきました。その他の頂いたご意見については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に向けて、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
243	<p>一市民としての考えを申し上げます。昨年の新聞に三宮周辺の開発計画が出ているのを見ました。三宮周辺は大変良くなると感じましたが、三宮に集中した開発内容で他地域の活性化にも力を入れてほしいと思います。各会派に関係なく良い意見聞く耳を向け協力し実行して良いと思います。神戸の悪いイメージを早く取り戻してほしいです。神戸の街は住みやすい町だと皆様が思う期待しています。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
244	<p>・三宮中心部で超高層ビルと言えばタワーマンションばかりが目立っており、神戸の中心部がどちらかと言うと地味なイメージになってきています。再開発を機会にカラフルな神戸のイメージを是非取り戻して欲しいと思います。</p> <p>・屋上庭園が整備されるようですが、駅近で自然を感じられるのが楽しみです。観光の名所になるような特徴ある(例えば日本一巨大な)屋上庭園を期待しています。</p> <p>・西区の図書館を良く利用していますが、新しい図書館はターミナル駅に近く中央区以外の市民が多く利用すると思います。図書館の中で食事ができ見晴らしもよく、長時間読書を楽しめるよう図書館を期待しています。</p>	<p>「再整備ビル」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p> <p>また、頂いたご意見の中で「特徴ある屋上庭園」を踏まえ、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」において、「街中で豊かな緑を感じる事が出来る特徴的な緑化空間」という表現に改めました。</p> <p>「図書館」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に「都心の立地に加え、眺望や緑化空間を活かす」など、考え方を示しております。その他、頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
245	<p>あまりにも過大な計画で予算がいくらなのかわからない。こんな大きなバスターミナルをつくってどうするのか。しかも、ツインタワービルをつくるというが、海や山を見わたせる空間がなくなるのではないか。都市の美観というのならもっと低層にするべきではないか。事業の主な企業は、東京の大手ばかり、地元企業が入れないのではないか。大企業のみ栄えて市民はおきざりにされる。市民は、三宮だけではない。西区は最も人口が多い地区を大切にすべきではないか。特に私の住む伊吹台は、子供が多く、大きな小学校が3校あるのに中学校が1つで過密をとおりすぎている。教育日本一をかかげる神戸なら伊吹台にもう一校中学校をつくってほしい。三宮に多大な投資をするのでなく、市民全体がよろこぶ施策が必要だ。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>「伊吹台の中学校新設」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
246	<p>基本計画に賛成です。神戸市民の利便性を考えて、よく作られた計画だと考えます。特にホールがこの地にできることは多くの市民の利用機会が増えてメリットがあると考えます。早期の完成を期待します。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
247	<p>この基本計画(案)に賛成します。神戸市の今後の発展のきっかけとなるものだと考えています。また、バスターミナル、ホール及び図書館がこの場所にあると、神戸市民にとっては大変ありがたいものだと思います。よりスピード感をもって進めていただきたいと思います。</p>	<p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。これらの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。また神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>ホールや図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
248	<p>バスターミナル階上に「スポーツミュージアム」、並びに「フットボール(ラグビー・サッカー・アメフト)文化センター」創設希望の件</p> <p>①開港都市・神戸の外国人スポーツクラブであるKR&ACをはじめ、往時、とりわけ明治期の在日外国人のスポーツに対するメンタリティとライフスタイルは、神戸市民だけでなく多くの日本人が、近代スポーツ、特にチーム競技に取り組んでいく上に大きな影響を与えました。このことは、神戸の歴史遺産であり、ミュージアムとして可視化して、観光資源とすべきと考えます。</p> <p>ただ、ミュージアムを設けるだけでは、単なる一過性の見学に終わってしまい、再度の来訪にはつながらないかもしれません。いろいろな種目の愛好家たちが、日常的に神戸で集える「センター」を併設することが必須です。この場合、最初からスポーツ全般を対象とするとイメージが拡散してしまう恐れがありますから、まずは、神戸とゆかりの深いラグビー・サッカー・アメリカンフットボールの愛好家たちが、集結し学習したり親睦をはかる場を設けて、活発に機能してくれば、これらを核に枠を広げていく、という方向が好ましいと思われまます。本年はサッカーW杯年ですし、来年はアジア初のラグビーW杯が日本であり、神戸も試合開催地ですから、タイミング的にも、市民の皆さんのご理解を得られるのではないのでしょうか。</p> <p>②私見として、神戸は、国内外からの観光客の増大をはかることによって市街地の一層のにぎわいを創出していくことは、京都・奈良・大阪などに比べて、難しい面があるとの印象を覚えます。別の見方をすれば、サイズの程が良く、市外からの来訪者もくつろいで過ごせる、穏やかで、上品な都市だと言えます。このような神戸は、文化活動を好む人々の繰り返しの集結地として適しています。少し時間はかかるでしょうが、必ず経済効果も生まれると思います。</p>	<p>頂いたスポーツに関するご提案などについては、今後、事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
249	<p>今回提案されている、バスターミナルの整備案にたいして反対します。このバスターミナル計画案は、市民が利用する、毎日の通勤、通学、通院、買い物などの日常の交通手段ではないということです。一人ひとりの市民が毎日利用しない長距離バスに対し、あまりにも多くのバスをとり、しかも区役所などを移転させるようになっていきます。市民のための区役所を、そのけそこのけとばかりに追いやる姿勢は納得できるものではありません。旅行者のためのように言っていますが、たまに乗るのが長距離バスであり利用者は現在でも不便を感じていませんし、いまぐらいのことは許容できる範囲です。市民が優先を忘れてはなりません。バス事業者が本当に必要と思うなら、ターミナルはそれぞれのバス会社が独自につくるべきです。これにかかる巨額な経費は市民の暮らしや福祉予算にあてるべきです。同時に、市バスは市予算全体から見てもわずか2.5億円ぐらいの赤字で便数を削っています。地域の市バスの増便とコミュニティバスなど充実を図るべきです。</p>	<p>平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとさせていただきます。</p> <p>「市バスの増便とコミュニティバスの充実」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
250	<p>勤労会館の場所がバスターミナルになるのは、個人的に勤労会館をよく利用していますので、少し残念な気がしますが、市役所近くに転移して新しくなると聞いて安心しています。勤労会館は全体的に古くなっていますので、この機会に新しくして欲しいです。バスターミナルの中には大きなホールを作るのですが、まちの中心にホールや劇場を整備するのは正解だと思います。例えば西宮北口にある兵庫県立芸術文化センターは西宮の顔になり、まちのイメージ向上にとでも役立っているように思います。川崎市のミュージアム川崎シンフォニーホールも何度か行きましたが、川崎市のイメージアップになっていると思います。郊外に目立つ施設を作っているケースもあるようですが、ホールや劇場は観客が何度も足を運ぶところですので、行きやすいことが一番大切です。ぜひ、三宮に素敵なホールを作ってまち全体のイメージアップをして欲しいと思います。</p>	<p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
251	<p>三ノ宮駅とその周辺を日常的に利用している40代の者です。さて、当該基本計画案を熟読しましたが、結論から言うと、賛成することは難しいです。その大きな理由は、この計画案の中で収支計画などの予算案について全く触れられていないからです。計画案の中で掲げられている構想はいずれも「素晴らしいものばかりだ」と感じますが、そのような感情的で主観的な判断は極めて危険であり、後世に負の財産を残すことになり、結果的に大きく失敗し得ることは、財政破綻した夕張市の例を出すまでもなく、明々白々です。つまり、その効果を綿密に測定・分析した上で、理論的で客観的な判断を行うことが必要不可欠なのですが、そのために必要な数値データが一切提示されていない以上、現時点ではこの計画案に賛成しかねます。民間企業において、「計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→改善(Act)」という『PDCAサイクル』は基本中の基本ですが、その最初のステップである計画段階において、費用と便益の費用対効果を予測しておかないことには何も始まりません。それは行政が主導する公共事業においても例外ではないでしょう。換言すると、今回の大型再整備を行うことによって社会経済に及ぼす影響を貨幣単位で算出し、それを、初期費用や維持費用といった費用全体と比べ、便益が費用を上回るのであれば、そこで初めて当事業が妥当であろうと判断できるはずですが、当案は、予算について何も触れておらず、評価基準が何も見えないという著しい欠陥があります。そもそも、日本全体で少子高齢化が進み、神戸市においても転出超過が続いている昨今、いわゆる『ハコモノ行政』には懐疑的にならざるを得ません。市債残高が増加し、市税収入が低下し、財源が不足しているはずの神戸市が、このような超大型公共事業を計画している以上、予算をどうするつもりなのかを提示していないこと自体が不可思議です。もちろん、費用便益分析だけで当計画の妥当性を判断できるとは思いませんが、それが最も信頼し得る重要な判断要素であることには変わりないはずですから、費用対効果の予測を含めた予算案をご提示いただけますようお願いいたします。簡潔化すると、「いくらを、どのようにして投資するのか？その投資を、いつ、どのように回収するのか？」、それが明確化されない以上は、はっきり言って反対です。自分の子や孫に負の遺産を残すことだけは絶対に避けたいですから。</p>	<p>基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
252	<p>素晴らしい提案が示され、とても嬉しい気持ちです。ターミナルにユーティリティ施設が併設された快適な交通拠点だけでなく、図書館や大ホールなどの文化施設、高規格の業務施設など、計画されているすべてが素晴らしい！是非とも、この案の一日も早い実現によって、神戸市民が誇れるエレガントで高規格な建物とターミナルが誕生することを大いに期待しています。</p>	<p>「神戸市民が誇れるエレガントで高規格な建物」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。その他、頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
253	<p>新たなバスターミナルは20～30バースだそうです、新宿のバスセンターでさえ15バースで、しかも赤字だそうです。新宿を越える規模のバスターミナルが神戸に必要だとはとうてい考えられません。赤字の神戸市をさらに赤字にすることにまちがいありません。こんな開発はやめて下さい。一納税者として大反対します。</p> <p>大倉山にある文化ホールを三宮に移転するのはやめて下さい。わざわざお金をかけて移転する必要があるのでしょうか。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
254	<p>新バスターミナルに伴うビル建設が予定されており、その中に文化ホールの大ホールを移すということが予定されている。留意してほしいことは、①観賞する側の視点と②演じる側の視点、さらには③神戸の町にとってホールの果たす役割をしっかりと反映させること。市民にとってのアクセスや周辺利便性がよくなることは賛成であるが、自由度が複合ビルの中で少なくなるようでは今後100年を考えたときには問題であろう。振動などに共鳴してしまうようではもつてのほかであるのでバスターミナルとの共存には細心の注意を図ってほしい。ステージのバックヤードには十分な空間を与えていないと物理的に出来ない公園などもあり、搬出入口の大型化なども合わせてしっかり考えること。周辺に練習会場やリハーサルができる機能をしっかり確保すること。新バスターミナル周辺に公園などは考えにくいので、多くの学校が参加するような事業にそなえて作らないと取り返しがつかなくなる。雨に濡れずに駅からホールまで到着できるような動線を確保しなければならない。地下又はデッキで結ばれたアプローチを考えると危険。こうしたことを踏まえて、高級感があり、開かれたホールを内包できれば魅力は増すと思う。キャリアバックなどをひいた人がバスターミナルから現れ、観客と交さくすることにもしっかり対応してほしい。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>また頂いたご意見の中で「キャリアバックなどをひいた人がバスターミナルから現れ、観客と交さくするようなことにもしっかり対応」を踏まえ、基本計画21ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」3.その他、考慮すべき事項において、「複数の機能がビル内に配置されるため、それぞれの利用者動線がスムーズに機能するよう計画を行うものとする。」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>ホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
255	<p>他都市の様に、バス乗り場が1箇所に集約されると観光客(国内外問わず)が利用し易くなり、神戸全体が盛り上がるのではないかと思います。バスターミナルだけでなく、三ノ宮の中心部が整備されることに期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」1.配置」に示しております。</p> <p>また、頂いたご意見の「観光客が利用し易い」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」2.整備・導入を図る施設及び機能」(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
256	<p>市民の意見を聞くといいながら、この計画推進のための新会社を設立することが決まったと、新聞報道がありました。本当に市民の意見を反映させる姿勢とは思えません。こんな計画には反対です。これから少子高齢化社会にむかい、人口減少は明らかとされています。その中で新宿のバスターミナルを超える大規模バスターミナルが神戸に必要でしょうか。多少、旅行者が増えたとしても、全体では人口は減るのですから、若い人に負の遺産を残すことになりませんか。利用予測の大幅な誤算などで結局市民に大きなつげを回してきた空港などのやり方はやめて下さい。バスターミナルのビル内に文化ホールを整備されるようですが、長い間親しまれてきた大倉山の文化ホールはどうなりますか。神戸駅山側の商店街も人通り減ります。区役所はどこに移転するのかわかりません。駅に近く利用しやすい区役所などはまだまだ使用できるのではありませんか。こんな大規模な再開発で誘致企業や開発業者へ支援をするのはおかしいです。少なくとも、もっとゆっくり地元や市民の声を聞いて下さい。市民の意見を募集中にすでに決まった計画であるかのようなやり方は納得できません。絶対反対です。</p>	<p>市民意見募集中に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新宿の高速バスターミナル（バスタ新宿）については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画（案）でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全体的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>中央区庁舎のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、草文化センターの機能も確保することとしております。</p>
257	<p>当地に50年以上住んでいます。中学1年生の時、西宮から引越して来ましたが、神戸は山と海があり坂道を上り下りするにも気持ち良い風を感じ、自慢の街でした。中学校から帰宅する時、下り坂の向こうには海が目の高さより上に見え、船の行き交うのを見て遠い外国への思いをさせたりしたものです。今は高層ビルが立ち並び、海を見るにはよほど高所に登らなければなりません。海・山・坂道、これが神戸の魅力です。ビルの高層階で窓ガラス越しにしか海・山が見られないなんて情けないです。この状態を一層悪化させる今回の計画には大反対です。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模や導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中でビルの高さや形状についても、神戸市の景観方針に対応しながら検討していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
258	<p>募集されている両基本計画(案)の両方共、理解出来ません。現そごう下の車・人の流れはあれでよく計算され計画され非常にうまく運んでいると感心です。今回の大改革ではむしろ他の心配が頭に浮かびます。憲法9条を壊し、戦争に突入する国を作り、神戸空港も軍港となり、三宮界限道路は非常時の滑走路と化す為の政策ではなからうかと危惧します。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
259	<p>1.三宮の開発は他都市の中心地の開発に比べて遅れていると思います。 遅れた開発の中で、差別化は必須であり逆にしやすい環境にある中、西日本最大級のバスターミナルの設置は、差別化という意味で非常に良いと思います。 バス乗降者が飲食したり休憩したり買い物できる周辺設備、施設の整備も併せて進め、お金が三宮にしっかり落ち、しかもリピーターになってくださる仕組みづくりもお願いします。例えば、灘の利き酒コーナー設置(越後湯沢駅構内にあるコーナーが成功例と思います)、神戸牛が安価で楽しめる試食などのコーナー、スイーツプラザ的なものなど、神戸に特色があるものを期待します。</p> <p>2.神戸文化ホールの移転ですが、大ホール、中ホールを別の場所にするより、同じビルに設置した方がフレキシブルかつ多層的に使い方が広がると思います。</p>	<p>バス待合周辺施設に関しては、基本計画(案)18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」に考えを示しております。頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>ご意見いただいた「新たな文化ホールの機能等」については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
260	<p>新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)に反対します。なぜなら、十分な調査もせず突然出て来たからです。神戸三宮「えきまち空間」基本計画(案)と一体に突然発表されたからです。中央区役所や勤労会館などの重要施設よりもなぜ、バスターミナルが優先されるのかも理解できません。バスの需要予測など、十分調査したうえで、市民と十分相談した上で計画すべきです。いずれにせよ、観光客の誘致を目的とするのでしたが、地域の市民の足が十分満たされていない中で、優先すべきは市民の足だと主張したい。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
261	<p>標記の件につきまして、新たなバスターミナルに期待しています。特に三宮の東側に人が動きやすい動線を確保して頂きたいです。三ノ宮がよりよく発展するよう楽しみにしております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。「三宮の東側への動線」に関するご意見につきましては、基本計画(案)14「第3バス乗降場集約の考え方」3.周辺とのつながりにおいて、「まちへの回遊など人の流れを踏まえ、わかりやすい歩行者動線を確保する」として考え方を示しています。</p> <p>具体的な取組内容については、今後事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
262	<p>計画のバスターミナルでは25～30バスが予定されているようだが、これは過大すぎないか。中・長距離バスのための整備が主眼であって、日常、三宮通勤のための利便が果たして第一義的に考慮されているだろうか。現状では舞子高校学びが丘、つじヶ丘～三宮間の山陽バス利用者は、バスの待合で雨さらし、冬は寒風に打たれての苦難。これらがまずもって解決されるべきでないか。他の路線でも同様の思いの人が多々いることを考えてほしい。こんなことが副次的にしか考えられていないでは、膨大な予算を必要とする新計画には賛成できない。上述のように三宮にむかうことを日常とする通勤者には相応の対策が一刻も早く講じられることを。これは新しい再開発とは別に。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>また、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、新たな中・長距離バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロスエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
263	安全で利用しやすいものになればと思います。便利になり、様々な場所へのアクセスがしやすくなれば良いと思います。非常に期待しています。	「安全で利用しやすいもの」ということについては、基本計画(案)14ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」3.周辺とのつながり」「4.動線計画」において、その考え方を示しております。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
264	あまりにも過大なバスターミナルが必要なのでしょうか。勤労会館、図書館はよく利用させてもらい助かっています。しかし文化施設は利用しやすい現在の所に置いてほしい。でないと、神戸の文化水準が問われるのでは。	今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。 勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。 三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。
265	都心でも緑があって、くつろげる空間を設けて下さい。	頂いたご意見の中で「都心でも緑があって、くつろげる空間」を踏まえ、基本計画19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」において、「街中で豊かな緑を感じる事が出来る特徴的な緑化空間」という表現に改めました。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
266	バスターミナルビルに素晴らしい文化ホールを作ってください。西宮北口の芸術センターに負けないようなホールを作ってください。	ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。 新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
267	この計画に疑問を感じます。非常に大きな規模のバスターミナルを作るという計画ですが、果たしてそんなに巨大な施設を作って計画どおりに運用できるのか不透明です。まず、無謀な利用者数の目標ありきで、その現実離れた目標に届かせるための、過大な建設計画ではないのでしょうか。失敗した長田の再開発や、売れ残りが目立つポートアイランドⅡ期神戸空港のような失敗プロジェクトの仲間入りになってしまうような気がしてなりません。	今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。
268	カッコいいビルが三宮駅前に行けることを楽しみにしています。	「ビルのデザイン」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である「進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
269	<p>・新宿を超えるバスターミナルはなぜ必要ですか？</p> <p>・いろいろな人は一か所に集まる中距離バスターミナルは治安が心配という声があります。</p> <p>・今あるビルも入っているテナントも、神戸の文化の一つです。</p> <p>せっかく震災で残った建物をこわして、表面を新しくして、どこにでもあるビル街にしてほんとの昔からの神戸をなくしてどうするんですか</p> <p>・大倉山の文化ホールの移転は、やめてください。公園の中にある文化ホールは、市民が集う場所です。新しくビルの中に作っても、いままでの良い雰囲気はできません。それこそ、文化の継承をすてるのと同じです。使用料も高くなり、神戸市民の文化へのハードルが高くなります。移すメリットの考察が浅いです。</p> <p>・歴史と文化を大切に心が市政に感じられません。</p> <p>・市民のための開発ではなく、企業のためにわたしたちの税金を使うのはやめてください。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>「歴史と文化」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「国際色豊かな港町として発展してきた歴史や、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すもの」として考え方を示しています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
270	<p>バスターミナルには全国各地から人が集まることになると思います。その人たちが、ビルの中の店舗だけでなく、周辺の店舗にも立ち寄って、まち全体にぎわう計画にしてもらいたい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備も含めた三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
271	<p>これまでこういった計画は神戸ではなかったもので、ぜひ実現してもらいたいと思いますが、観光客など神戸に来られる方のためだけの計画だけではなく、神戸市民にとっても意味のある計画にしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
272	<p>「国際競争力強化」に特化した地域をつくり、誘致企業や開発業者への支援を野放図に行うことが神戸市の仕事でしょうか？そんな開発はやめるべきです。兵庫区では高齢化が急速にすすみながら居住者に外国の方が増えつつ、民泊やゴミ出し等の問題があります。足元の事を考えて下さい。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>「民泊」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
273	<p>三宮の職場に勤めていますが、京都などとは違い、海と山に囲まれた爽やかで明るいこの街が大好きです。拓けたフラワー通り添いの様に、駅前からバスターミナルの予定地辺りまでの玄関口がまたきれいに整備されたら、私たちばかりでなく、最近増えてきた旅行者の方々にとってももっと魅力を感じてもらえるような素敵な街になるだろうな、と、楽しみにしています。街を元気にするこの一手、是非、早く実現して下さいね！</p>	<p>「街を元気に」に関する意見につきましては、基本計画(案)5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」の「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に考え方を示しており、対象エリアに新たな都市機能の集積を図ることで、都心三宮ひいては神戸全体のまちの魅力を高めていくべく、旅行者にとっても、市民の皆様のためになる計画としていきたいと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
274	<p>計画されているバスターミナルは乗降者あわせて25～30バスとのこと。新宿のバスターミナルでさえ15バスです。東京の新宿を超える規模のバスターミナルが神戸に必要と思えません。今のバス停で充分です。観光客にわかりにくいという意見もありますがまず一番に大切にされるべきは市民です。区役所、勤労会館を移転し、その跡地にバスターミナルを伴う巨大ビルを建設しようとしています。あわせて地域の文化の拠点である、生田文化会館、葦合文化センターの廃止、神戸文化ホールに移転など、市民の意見を丁寧に聞かずに決める事は許されません。とりわけ中央区役所は場所的に便利であり、今の市役所に行くのは高齢者にとって、とても大きな負担です。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
275	<p>・三宮に文化ホールを作る計画のようですが、大倉山の文化ホールも絶対残して欲しいです。 ・三宮に全てが集中するのは如何なものでしょうか。これだけの大規模な開発より、西神南の子供達のために中学校をぜひ建設して欲しいと思います。プレハブや第二グラウンドを作っていますが住宅やマンションが増えている地域もありますので、子供達に良い環境で学んで欲しいと思います。将来子供が、減少した時にはシニア用の施設に方向転換できるように建設時より計画的に！大阪の梅田のような人、人との混雑より神戸らしい、山と海の景観が残るよう高層ビルばかりにしないで下さい。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>「西神南への中学校新設など」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
276	<p>バスターミナルの計画について。神戸市民として非常に楽しい計画だと思いますのでぜひ実現をお願い致します。神戸がさらなる発展を遂げることを願っております。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
277	<p>音楽が趣味なので、三宮のような利便性の高いところにホールができるのはとても楽しみです。計画の早期実現を願っています！</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
278	<p><意見の概要> 新たな中・長距離バスターミナルを三宮に建設することは、三宮のイメージを損なうので、反対です。 <理由> 小生の神戸のイメージは、海と山に近い港町で、どこにいても山が見えるし、少し坂道を上がれば、海が見える港町です。また、今回の開発対象である三宮は、「ちょっとおしゃれしてお出かけする街」です。今回の提案にある西日本最大の中・長距離バスターミナルは、そのような三宮ではなく、ポートアイランドなどの郊外の方がよいのではないのでしょうか？そのバスターミナルや近くに設けた宿泊施設から、三宮に新交通システムなどを利用して出てきてもらうほうが三宮にふさわしいと思います。特に、結節点ということは、目的地ではなく、三宮(神戸そのもの)が、素通りする街になってしまうのではないのかという懸念が生まれます。「P.17にあるビルのイメージ」を拝見いたしますと、かなりの高層建築になると思われます。このように高層建築をたくさん建てていきますと、海と山両方が見える場所が少なくなると思います。日本中どこでもある街並みになってしまうと思います。高層ビルがない街を目指すのも一つのコンセプトだと思います。是非、景観を破壊することなく、ポートアイランドから港と山を一望いただいて、その景色で、是非、三宮にでてみようと思えるようにはいかかでしょうか？</p> <p><意見の概要> 「バスターミナルが入るビル内に1500席以上のホールを設置する(p19・(2)文化芸術を体感・発信する施設)」とありますが、これに反対いたします。 特に、現在、大倉山にある神戸文化ホールを取り壊し、その代替施設として、この新しいホールをあてるとの発表もあり、これには、市内でアマチュアオーケストラの運営に携わり、かつ、音楽愛好家の一人として大反対いたします。是非、神戸文化ホールは、今後も独立した建物として、現状の環境(空間)を確保したうえで、大倉山に建て替えてでも残していただきたいと思います。(大ホール・中ホールとも) <理由> ・音楽・芸術ホールは、独立した専用の建物とし、複数ある「街を代表するシンボリックな建物」のうちの一つであってほしいと思っています。神戸に、そのような独立した建物の公立ホールがなくなることは寂しいこと、アマチュアオーケストラとして演奏活動をしているもの一人として強く思います。是非、神戸文化ホールは、建て替えたとしても、大ホール、中ホールともに、現在の地に独立した建物として残り、我々の演奏活動の場を存続させていただきたいと強く願っています。 ・芸術は、非日常的なものを楽しむものだと思います。その演じられる舞台だけではなく、その周りの空間(施設、ロビー、ホールの玄関、建物自体、最寄駅からの建物までの道・周囲の環境)も大事な要素だと思います。複合ビルの中では、そのような空間や環境を確保しておくことは難しいと思います。 ・複合ビルの中のホールは、利用者側にとって、どうしても制約がでてきて、結局使い勝手の悪いものになると思います。(音響の問題(残響、外部に音が漏れないこと、外部の音が入ってこないことなど)、楽器の搬入、音出し、リハーサル、メンバー集合場所の確保など)結局、使い勝手の悪いホール、また、あまり聴きに行きたくないホールになってしまうと思います。例えば、現在の文化ホールはオペラも上演できるように大ホールの舞台は舞台周りがかなり大きく設計されています。 楽屋は通常のオーケストラメンバー100名程で利用できますが、合唱団が必要な楽曲で、出演者が200名を超えるようになった場合に利用できる多目的室や特別控室も備わっています。大ホールの舞台と同じ大きさのリハーサル室があり、直前や定常的な練習に使用させていただいています。演奏会当日、舞台準備中に、ロビーで音出ししても、扉が閉まっている限り、舞台上には影響を与えません。演奏会当日、開場前に多数のお客様が並ばれます。(アマチュアでも入場者の半数以上が開場前に並ばれています。人気コンサートとなりますともっと並ぶことになるでしょう。)このスペースが必要となります。これは、演奏会に関係のない商業施設の人々にとっては迷惑になることでしょう。これらのスペースや環境を複合ビル内に設けることができるのでしょうか？仮に設けた場合、利用料金に反映され、高額になっては演奏者側、観客がどちらにとっても困ることになります。(これは、三宮の別のビルの中に代替ホールを作るといわれている中ホールに関しても同じことです。) ・神戸文化ホール・大ホールの最大収容人員は2043名ですが、今回のホールは最大収容1500席以上となっています。複合ビルの中ということで、現在の大ホールより小さく考えられます。現在、2000名近くの観客動員の可能性があると考え、演奏会等を文化ホールで、開催している団体はここでは開催できなくなります。特に、アマチュア団体にとって、この規模の公立ホールが神戸からなくなることは痛手です。また、観客としても、そのような規模の演奏会へ行く機会を失うことになると思います。 ・吹奏楽連盟が毎年開催している吹奏楽コンクールや吹奏楽祭は、1日で50団体近くが参加するイベントですが、これは独立した建物で、建物前に結構な大きさのロータリーがあり、隣に公園がある神戸文化ホールであるからこそ開催できるイベントだと思います。(ロータリーで楽器の積み下ろしを行い、玄関ホールで集合確認や楽器の組立を行っています。(舞台裏の搬入口は、舞台上では使用できません)。また、公園では音出しをしたりしています。)これを三宮の複合ビルの中で開催するのは難しいと思います。これらのイベントは、体育館では音響の問題があり、開催はできません。音楽ホールで、するからこそ意味があります。 ・今回の変更に関して、生田文化会館や葺合文化ホールがなくなるとかかっています。我々、アマチュアにとって練習は、土日祝日となりますので、どうしても競合いたします。リハーサル室も併せて、アマチュアオーケストラにとっての貴重な練習会場ですので、これらも是非残していただきたいと思います。 ・現在、文化ホールの会場利用は抽選となっており、なかなか希望日とれないのが現状です。(大ホール、中ホールとも)どうしても、土日祝日に集中してしまいます。以前より、公立ホールが、市内に大ホール中ホールとも二つずつあっても良いとも思っています。現在の文化ホールは、音楽もパレエも芝居もダンスもできる多目的ホールとなっていますが、例えば、老朽化のため大倉山の文化ホールを建て替えなければならないのだとすると、まず、新しく作る大ホール・中ホールを多目的ホールとして、大倉山に建て替える新神戸文化ホール・大ホール・中ホールを音楽専用ホールとするように設計すると良いと思います。このようにすれば、利用者にとってコンセプトがはっきりした使いやすいホールになると思います。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。 また雲井通5・6丁目エリアは、JR三宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。 今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項についてが示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルのデザインや導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全体的なまちづくりの観点から検討していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
279	<p>バスターミナル計画は基本的に大賛成です。現在の市内外高速バスの離発着の場所が非常にわかりにくい神戸は全国各地(九州中四国近畿関東)に多く発着しておりまさに関西の陸路の中心となるべき都市です。この実施についてもスピード感をもって対処して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整備にあたって施設のバリアフリー化と必要なトイレの設置(いま三宮近辺トイレが少なく訪日客に悪印象を与えている) ○バスターミナルの一体化。市バス他交通会社、神姫バスターミナル内を一体化し、わかりやすい乗降場にしてほしい ○JR三宮駅の設置のともない、バスターミナルとの接続をし、迅速な乗降りができるようにお願いしたい。 ○バスターミナル内にもみやげ物コーナーと観光案内所を設置し、外人や市外観光客をもてなしてほしい。 ○遠距離客の待合所はゆっくり休憩できる空間を是非作ってほしい。 ○三宮周辺への案内標識をわかりやすい場所にできるだけ多く設置して欲しい。 	<p>バスターミナルの配置や規模、周辺とのアプローチは、基本計画(案)18ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」に、またバス待合周辺施設に関しては、基本計画(案)18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」に考えを示しております。</p> <p>また、頂いたご意見の中で「案内標識をわかりやすい場所にできるだけ多く設置して欲しい。」をふまえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」に「わかりやすい案内サインの設置」という文言などを追記させていただきました。その他、頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、ご意見の「わかりやすさ」も考慮し、スピード感を持って進めていきます。</p>
280	<p>勤労会館、中央区役所という公共施設を移転させての巨大バスターミナルの建設には反対です。勤労会館、中央区役所は現在の場所が駅からも近く、市役所3号館よりも便利だと考えます。建物自体もまだ、使用可能であり、解体すべきではありません。また巨大なバスターミナルが必要だとも思えません。バスターミナル上階の再整備ビルについても必要性を疑問に思います。税金の無駄遣いになると考えます。バスターミナルの整備をあえて行うとすれば、勤労会館、中央区役所を残して、サンシティ、コスモビル、ホテル建設中のⅡ期、Ⅲ期分のエリアにとどめるべきと考えます。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
281	<p>大賛成です。やっ和三宮のまちにすばらしい施設ができますね。これこそ神戸という“シンボリックなデザイン”を期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。「シンボリックなデザイン」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
282	<p>三宮駅前バスターミナルビル整備と三宮再整備、行政施設の移転に反対します。</p> <p>理由1. 危険である。 駅前の人通りの多い場所にバスターミナルやホールの入る空洞の多い超高層ビルは危険である。阪神淡路大震災の教訓を学びむしろ安全のための空間にするべきと考える。又、さらに市役所のツインタワーも南へ移し、跡地を公園にして南公園と入れ替えるほうが市民には安全で便利で使いやすくなる。</p> <p>理由2. 財政(金)をかけすぎでは？ 元々の目的はバスターミナルの整備でありそれに対して最低限必要の資金にするべきであり、500億円も使用するのはいくらかかるとは不明。(又、六甲アイランド、ポートアイランド、空港、長田をつなぐ道路5000億の工事、北区駅ビル、道路工事等々一度に工事費をかけすぎている事も考えにに入れるべき)</p> <p>理由3. 三宮である必要があるのか？ JR神戸駅前に作ることも考えられる。神戸駅前だと10分の1の費用でターミナルが仕上がります。三宮駅はJRに任せてよいのでは？</p> <p>理由4. 取り壊し物権は市民の財産である。 大倉山文化ホール、生田文化会館、葦合文化センター、青少年会館、三宮図書館、勤労会館は市民の財産であり、利用する権利があるこれらの物権の移転は市民の民意を十分に反映すべきである。</p> <p>理由5. これから先の神戸市の経済はどうなるの？ 今後、神戸市民人口は減り続け又、国の経済もオリンピック以降は冷え込むと考えられる。後のローンやつけを抱えこまないようにする事は大切なことである。神戸空港やポートアイランド、六甲アイランドを計画の甘さゆえに持て余した事を反省して市民にこれ以上の迷惑をかけないでほしい。三宮開発案の繰り返しをぜひお願いしたい。</p> <p>理由6. 未来思考がない 神戸市が再開発をしようとしているビル等は少なくとも50～100年先まで存在する。高層ビルは大きなエネルギーを消費する。今だけ考えた発想ではおそまつである。観光客めあてや駅前のホテルやマンションは高価で売れる等が目的では困る。その頃はCO2 80%削減の世の中となっており又、エネルギー削減されていないビルは作りかえる事になってしまい、スクラップ&ビルドを繰り返すことにならないようによく考えて開発するべきだ。</p> <p>理由7. 民意を反映していない 市民の税金を使って開発するのに十分な意見交換がされていない。拙速に決めるよりも十分に時間(年月)をかけて、もっと安価で便利に仕上げる努力を市民とともにするべきだし、どういう三宮にするかを市民とともに考えるべきだ。拙速な再開発は神戸市民として腹立たしい思いである。たとえば、市民にアンケートで参加してもらおうとか各区でも三宮開発の説明会やフォーラムやシンポジウム等、満足のいくように何度もすべきだ。</p> <p>理由8. 工事はまだすべきでない しっかりした調査がまだされていない。しっかりした調査やビジョンがない工事はすべきではない。時期尚早であり拙速にする必要はまったくない。</p> <p>三宮開発提案 1.三宮駅周辺には広場や公園等の安全帯を設ける。(市庁舎と公園の位置を入れ替える) 2.東京や大阪や、京都の駅ビルのような物は目指さない。神戸の街としての独自性に目を向ける。 3.フラワーロードが短いのもっと南へ伸ばし海までの道の整備をして散歩道を築く方が三宮のイメージアップになる。 4.地下鉄海岸線等、駅を南へ伸ばし『税関前』駅を作る。 5.自転車利用を考えた道路を作る。 6.三宮には中・長距離バス乗降場は設けず近距離バスのみにする 7.三宮～神戸駅は電車が多く通っているので、駅が多い事を利用して、神戸の街の好きな所を、ショッピング、食事、散歩を楽しんで、つかれたら最寄の駅から電車に乗って帰れるようにすべきだ。 8.神戸市は世界に誇れる文化の高い都市を目指すのが一番神戸らしい位置づけである。文化をはぐくむ事にもっと予算を使うことが望ましい。</p> <p>神戸駅再開発提案 1.バスターミナルをJR神戸駅前に整備。中・長距離バスターミナル乗降場を増設する。(地下鉄、JR、阪神、阪急、山陽、高速線等の駅があり、ターミナルとのアクセスは十分である) 2.大倉山文化ホールを世界に誇れる文化の高い都市を目指す。大・中・小ホールを持った国際的に通用する立派な物に作りかえる。 3.JR神戸駅から大倉山文化ホールまでの間を『国際港都文化ロード』とする。文化ホールを『神戸文化ホール会館』とする。(この間には湊川神社、神戸地裁、図書館、婦人会館、アステック神戸等文化施設が多くある) 4.若者等市民が文化芸術を学べる場所や研究所等の施設を作る。利便のよい場所に作る事により、来客や利用者も増え、神戸の活性化が期待できる。 5.生田文化会館、葦合会館、勤労会館、青少年会館、図書館等交流の場を確保する。 6.無駄に金を使わず必要な事だけに使う。 7.神戸市民を騙す事が行政の仕事とならないよう。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めてまいります。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全体的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
283	<p>2月号の市の広告紙を拝見致しました。新しい情報を、いつもありがとうございます。先日は今後の三宮のリニューアル基本計画案を拝見し、意見を提供させて頂きました。本日は新バスターミナルについての意見を言わせてください。</p> <p>神戸の玄関口に相応しいデザインにすることはすばらしい案だと思います。確かに現在の三宮は公共交通機関的には混乱させます。間違いなく電車や駅にだけ力を入れるのではなく、中・長距離バスでの旅もが円滑にできるようになれば皆は幸いに思うでしょう。新バスターミナルの建物自体についての意見ですが、広告紙に挟んであります計画を拝見したら、それは今のダイエーとOPA2という大型店舗はなくなると思います。玄関口に良い位置だと思います。神戸の玄関口ということで、新しいツインタワーの建物の商業機能はできる限り「兵庫県の県庁所在地である神戸」の特産品、メーカー、お店、ブランド、銘柄を入れて欲しいです。現在はそごう館内にある「ひょうごふるさと館」や元町商店街にある「元町マルシェ」というような知る人ぞ知る一軒一軒を回る必要はありますが、それは神戸に住んでいる人として楽しみですができればビジネスで来て下さる方々は全ての神戸の面白い片隅を訪れる時間や勇氣はないでしょう。</p> <p>そこで、この新しい建物を兵庫・神戸を代表する「ワンストップショップ」を提供すればいかがでしょうか。例えば、神戸と兵庫の有名なパン屋さん「イズベーカーリー」や「ドンク」、洋菓子屋さんの「モロゾフ」や「アンリ・シャルバンティエ」はもちろんです。こちらのアパレル会社の「ワールド」や神戸タータンを扱う洋服店やスポーツ会社の「アシックス」などのお店も期待したいと思います。耐久消費財を忘れてはいけませんので、例えばオートバイの「川崎モーターズ」さんなどの店舗は充分あり得ると思います。</p> <p>また、ご自分では専用の店舗を用意できない商品も多いです。例えば、「神戸六甲山麓牛乳」や和紅茶の「仙霊茶」、「はせがいの紅茶」、「塚本製茶母子産紅茶」やQBBのチーズ各種、フジッコのお惣菜、丹波篠山産のお米、黒豆水煮、そして毎月の広告紙に掲載されている地産のお野菜(例:淡路島の玉ねぎ)と果物(例:いちじく)が頭に浮かびます。そのような美味しいものは長い兵庫での滞在をしないとなかなか手に入れることは難しいと思います。しかしながら、新バスターミナルに兵庫県産専用スーパーを設置すれば、観光客も、県民も嬉しく利用すると思いたいのです。神戸の銘柄であるダイエーなき三宮はとも考えられませんが、「ダイエー兵庫館」や「兵庫のダイエー」等がありますでしょう。これも県民も嬉しいことですし、観光客的には「神戸でイオン系列になったダイエー」だから現在は油断できませんイオンポイントが頂けるなら、買い物してもいいと思わせることは重要な一点だと私は思います。このような県産専用スーパー恐らく日本初の試みにはなるのではないのでしょうか。</p> <p>食事に関しましては、兵庫・神戸でしか味わえないものをその新しい建物のレストラン街に並べて欲しいです:神戸牛を始め、「そば飯」や飲料の「アップル」などがあります。カフェには「ア・ラ・カンパーニュ」や神戸珈琲物語が考えられます。</p> <p>私の神戸のイメージは「チェーンが少なく神戸のもの・ブランド・お店が中心」というものです。街を歩いたら、神戸にしかない企業が圧倒的に多いです。それはいかに兵庫県の経済的な強さを表しているか、何回も考えたことがあります。ですので、その新しいバスターミナルを建築するのなら、その独立性を決して壊すのではなく、むしろ保護・増強させた方がその玄関口という役割を果たすことはできると思います。その新しいバスターミナルには兵庫の企業が招待されたら、皆様の方で「兵庫・神戸百貨店」的な所が生まれるかもしれません。</p> <p>最後にはなりますが、普通の路線バスについての質問があります。路線バスはその新バスターミナルにも入りますでしょうか。それとも、路線バスには別のターミナルが建設されますでしょうか。長文にて申し訳ございませんが、少しでもお役に立つような意見を伝えることができたのなら幸いです。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>頂いたご意見の「神戸でしか味わえない」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・導入を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」において、「神戸限定の店舗やここにしかない商品展開等」という文言などを追記させていただきました。</p> <p>事業化においては、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきませんが、頂いたご提案については、その事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>路線バスについては、今回新たな整備を予定しているバスターミナルに入ることを想定しておりません。ただ平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、新たな中・長距離バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。その他のご提案につきましては、今後、事業化を進めていく中で、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
284	<p>長距離バスターミナルと聞いておどろいています。25～30のバス。そんな数が本当に必要ですか。東京の新宿でも15バスとか。今のままでそんなに不便なんでしょうか。そんなことのために区役所や勤労会館を移転するというのを聞きました。不便になります。駅から近くて利用しやすく良いものを、移転しないで下さい。バスターミナルを作り、そのビルに文化大ホールを廃止する事は止めて下さい。神戸はこういうホールが少なすぎます。新たにあちこち作ってもらいたいと思っています。もっと市民の要求を聞いて欲しいです。</p> <p>人が暮らすにはそこに学校や通院、そして買い物をする。毎日の生活に必要な品物を買っている店が必要です。そういう生活環境を整備する必要があります。その計画もないまま、今でも教室が不足するなどで、地域の小学校が大変なところにマンションが建てられる(バスターミナルの上)そうですが、入居者は高齢者ばかりではありませんよね。</p> <p>物事はよくよく後先を考えて計画して下さい。大切な市民のお金を使うのですから。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、乗降場15バス、円滑に運用するための待機バス11バスを含めて26バスとなっております。今回、基本計画でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数を元に算出しております。最終的な規模については、行き先面別集約方法やバスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。そのため、導入する機能にマンションなどの居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
285	<p>1 ターミナルの整備は、神戸にとって大変有意義で素晴らしいことである。 本計画(案)では主に施設の整備などハード面の説明が中心であるが、それでは、単なる再開発事業で、終わってしまうのではないか。この様な、大規模事業を実施する場合には、神戸市の多くの課題について、この事業で改善し、発展させることができないかを、全ての部署が協調して検討すべきだと考える。特に本計画では、次の点についての取り組みが必要であると考える。 (1)「観光客の増加」に寄与することを明記していただきたい。 本計画は、「観光客の増加」という課題の解決に有効な事業であるが、そのための方針や対応が明確に記載されていない。 (2)「健康創造都市KOBÉ」推進に寄与することを明記していただきたい。 市政方針では、第1項において「健康創造都市KOBÉ」を推進するとあり、「都市環境や地域資源を活かした健康づくり」が検討項目にあげられている。今後「健康」は、「医療産業」と共に神戸市の大きな魅力へと発展させる必要がある。本計画で新たに整備される都市環境を活用し「訪れるだけで健康になれるまち」を目指していただきたい。 (3)「認知症にやさしいまち」の推進に寄与することを計画に明記していただきたい。神戸市では、G7神戸保健大臣会合の「神戸宣言」を踏まえ、WHOや大学と連携し認知症の対策に取り組み、「認知症の人にやさしいまちづくり条例」の制定をめざしている。認知症の人が、「安心して訪れ、散策し、買い物し、迷わず無事に帰宅できるまち」になれば、世界的にも注目されるはずである。 2 P.51には、「ユニバーサルデザイン」への対応とあるが、神戸市の対応は不十分であることが多い。特に「車いす対応」以外の部分では、見識が十分ではなく、建築後に改修している例もある。今後、計画を進めるにあたり、次の様な対応をすべきである (1)バリアフリー法の移動円滑化誘導基準に合わせて設計すること。 (2)上記基準だけでは、障害者の実態にあった十分な対策はできないため、関係団体から意見を聴取する機会を設けること。特に、視覚・聴覚障害、精神疾患、発達障害、LGBT、認知症、外国人などに関する見識が不足しているため、計画当初からの市の担当部局、関連団体等の参画を求めるべきである。 (3)上記(2)より得られた見識を、「えきまち空間」の全体の整備にも活かしていただきたい (4)民間事業者にも、情報提供し同基準で整備していただきたい。 3. P.5の「再整備のコンセプト」、「1再整備ビルの構成と設え」には、外国人観光客対応の観点は全く触れられていない。「外国人観光客のニーズを把握し、宿泊客、訪問客の増加を目指す」ことを明記すべきである。神戸市の外国人観光客数は、京都市、大阪市に大きく差を付けられ、神戸市は一人負け状態であることは周知の事実であり、外国人観光客の増加は神戸の観光産業全体の悲願である。比較的安価なバスによる移動は、外国人に人気であり、本ターミナルの整備は外国人観光客誘致の最大のチャンスであることを認識するべきである。(一財)神戸観光局等と協調し、多くの外国人観光客を誘致できる施設にすべきである。 4. P.7に上位・関連計画が記載されている。上位には「神戸2020ビジョン」もあり、「若者に選ばれるまち＋誰もが活躍するまち」を目指すとする。この目的を達成するために、この施設では、具体的にどのような対策をされるのか。本計画の上位にあたる基本構想を検討した「都心三宮再整備推進会議」には、若者の代表となる方が参加していないのではないかと。今後は積極的に、若者の要望を聞く機会を設け、ニーズを把握するべきである。 5. 計画建物内を全面禁煙とし、「健康創造都市KOBÉを国内外に強くアピールしていただきたい。また、将来的には、屋外を含めた「えきまち空間」全面を禁煙としていただきたい。「えきまち空間」整備の最初にあたる、この施設を全面禁煙にすることで、「えきまち空間」全体の禁煙化のきっかけとすることができ。また、禁煙が常識となっている外国人観光客の利用が促進でき、青少年や子供を同伴した若者が訪れやすい「若者に選ばれるまち(建物)」となる。現在、制定が予想される受動喫煙防止法では、多くの店舗で喫煙が可能となるが、その場合には、未成年は当該店舗を原則利用できなくなり、親子連れや青少年にとっては魅力のない建物になってしまう。飲食店においては、禁煙で売り上げが減少するとの意見があるが、これに反論できるデータが多く存在している。「えきまち空間」の全面禁煙は、他の先進国と同様の規制であり、全国初の実施となり、本当の意味での「国際都市神戸」への第一歩となる。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>頂いたご意見の中で「観光客の増加」を踏まえ、基本計画18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」に「観光客の増加や広域観光推進」という文言などを追記させていただきました。 その他、頂いたご提案については、今後事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
286	<p>I 期のエリア内にある三宮図書館について、賑わいを創出するという観点で考えてみました。 ・図書館が賑わいを創出するということがどういうことなのか新しく、おしやれで、居心地のよさそうな図書館ができたから行ってみよう、というのも図書館に来るきっかけとしてはいいかもしれませんが、けれども、本当に賑わいを創出する図書館とは、賑わいを作ろうとしている人や、現在すでに賑わいを作り出している人を、資料・情報提供することで支援し、ずっと支援し続けることができる図書館だと思います。 ・賑わいを創出する図書館に必要なものは、①賑わいを創出するための資料や情報がそろっている。②賑わい創出に関して的確なレファレンスができる図書館員が常にいる。③賑わい創出に関する情報を必要としている人(行政の方々、民間企業の方々、自営業の方々、もちろん一般市民、子供であっても賑わいは創出できる)に、三宮図書館で情報が得られることを知らせる。現状は、三宮図書館の場所すら知らない人が多い。④賑わい創出に関するニーズを的確・迅速に反映できるように、神戸市直営が望ましい。現状の指定管理制度での三宮図書館では、三宮図書館単独で意思決定できない部分が多い。 近年、他自治体で外見重視の設計で作り返えられた公共図書館が目立っていますが、神戸の図書館が今まで大切にこられた本来の図書館専門業務が、単なる賑やかしのために軽視されてはいけません。ですから、図書館の専門家のご意見は欠かせません。また、図書館の専門家と一緒に市民(図書館利用者)が新しい三宮図書館について考える機会を作ってくれたら、より良い三宮図書館ができあがると同時に、より上手に三宮図書館を使いこなせる市民(利用者)が育つのではないかと思います。図書館の建て替えは、市民が図書館について学ぶ、よい機会でもあります。よろしくご検討をお願いいたします。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。頂いた図書館に関するご提案については、今後事業化を進めていく上で、貴重な意見として参考とさせていただきます。 図書館を含めた、新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
287	<p>私は広島から神戸市へ嫁いできたものです。神戸は学生の頃からの憧れの街です。住んでみて、三宮駅が街の中心部というイメージにはほど遠いように感じております。最近東京はもちろん、大阪や、京都駅はどんどん様変わりしています。だから神戸も負けて欲しくありません。港町神戸らしい、どこにも負けない素敵でオシャレな三宮駅そしてバスターミナルを作って欲しいです。駅周辺に、シンガポールのような話題性のあるかっこいいホテル、大きなホールや図書館などができれば、住んでる私たちも、神戸に憧れている他県の人、もっとたくさん神戸三宮に来てくれると思います。今このような計画があることを知り、とてもワクワクしています。どうか、オシャレでかっこいい、世界中の人が集まる街を作って下さい。</p>	<p>「港町神戸らしい、素敵でおしゃれ」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である「進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。新たなバスターミナルビルに導入する大規模なホールと図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、大規模なホールについては「上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設ける」ものとして考え方を示しており、また三宮図書館については「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。その他のご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
288	<p>反対します。 ・ポートアイランドに居住していますが、住民に高齢者が多い。区役所、勤労会館等の移転は、高いポートライナー代を支払いやと三宮に到着してから離れた市役所に向かうのはとても辛いことになる。パーソナルモビリティなる物が果たして高齢者が皆、上手に活用できるでしょうか？海外の人の利用写真を添付されても、神戸(日本)とは、状況の違いが多々あり現実的と思えません。それどころかお金を毎回徴収するでしょうから負担が増え、どこまでも住民にメリットはないです。(ボーアイに区役所の支所を造るとか、港島会館を再建するとか、住民目線で考えて下さい。) ・バスターミナル建設して(商業施設ビルも)、それ程買い物、観光客は増加しない。一時的な物珍しさで増えてもすぐに元に戻ってしまう。テナントが集まらぬか、一時的に入っても出てしまう。大阪に行っていた人が、三宮に戻ってくる事はないと思います。計画がもう大阪の二番煎じで、魅力に乏しい(以前開発した、神戸駅周辺地下街は今や寂れている)バスターミナルバースも東京より多い。バスをよく利用していますが、利用道路の調整、ルート変更をすれば混雑は避けられ、今の乗場で充分だと思ふ。バリアフリーにしたり、各社駅のコンコースの案内板や、色分けしたルートを表示するのは(混雑している東京でも良く分かるので)良いと思う。 ・文化施設も今ある所からわざわざ三宮に市役所内に移動させていく理由もわかりません。元々地域に住んでいる人の為に建てた物を、了解も得ないでするのはおかしいと思います。 お願い 長年、納税していますが私たち住民に使われている感じが全くないです。三宮再開発を考える前に子どもの医療費の無料化や中学給食の充実、認可保育所の増設などに税金を使ってほしいです。子どもや子育て中の家庭に手当てが薄い上に、神戸空港の負債同様になるであろう負の遺産をこれ以上残さないでほしい。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。 新宿の高速バスターミナル(バス・新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。 神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。 「子供の医療費無料化」「中学給食の充実」「認可保育園の増設」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
289	<p>楽しみな計画です。今の交通混雑を解消できるバスターミナルにしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。 新たなバスターミナルの整備に伴う交通混雑解消については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
290	<p>新たなバスターミナルは25～30バースも作るとしています。東京・新宿のバスターミナルでも15バースと聞いています。テレビで新宿のバスターミナルができた時、放映されていましたが、全国へのバス発車数はすごい数でした。あのようなバスの需要があるのでしょうか。何を根拠に計画を作ったのでしょうか。三宮駅周辺の乗り換え動線がわかりにくいのであれば現在のままでも案内の仕方など工夫したり、バス停の移動などで可能だと考えます。今、求められているのは、高齢化社会が急速にきている現状を踏まえ、自由な移動を保障する地域交通網の充実こそ求められています。基本計画(案)を白紙に戻し、地域住民の願いにそった市政を求めます。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「地域交通網」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
291	<p>三宮の中長距離バスの乗り場降り場の現状については、とても単純に「いったいどこに行けばいいの？」に尽きます。三宮の駅を中心にして東西南北に散在しているバス乗り場(非正規のものもあるでしょう)はやはりどこかへしっかりとまとめてもらう必要があります。場所についてはいろいろ候補があげられるでしょうが、広い大きなバスターミナルを作っても、各鉄道のターミナルである三宮の駅から離れたところでは本末転倒になります。その意味では今回の雲井通りのロケーションは良いと思います。また最終的に乗車と降車のエリアが分けられるのも適切だと思います。</p> <p>バスターミナルを再整備するにあたり、一つお願いがあります。JR三ノ宮駅・ポータルライナー三宮駅・阪神神戸三宮駅が最寄り駅となりますが、これらの駅からスーツケースを持ってスムーズに移動できるような動線をしっかり整備してください。通路が狭かったり、エスカレーターやエレベーターを使うのに大きく迂回する必要があるような動線設計は最早愚かしいことです。高齢者や障害者等への動線と健常者の動線に大きな違いがないようなものをお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に示しております。</p> <p>また、頂いたご意見の中で「スーツケースを持ってスムーズに移動できるような動線」を踏まえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」において、「スーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保」という表現を追記しました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
292	<p>神戸市で業務に従事する者として大いに期待しております。中でも雑然とした三宮駅東が、再開発によって中長距離バスのターミナルや文化芸術施設、ホテル、商業施設など大規模複合施設に生まれ変わること、人の流れや賑わいが駅東にも波及し、若者や旅行者が集まることで、街の雰囲気もかなり変わると思います。活気あふれる神戸となることを願い、また、神戸らしさ溢れる魅力あるビルを期待しております。</p>	<p>「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
293	<p>(案)によると、三宮駅の東側の街並み・景観が一変する大規模開発となっています。こんな大規模な開発が、今の神戸市に必要なのか疑問です。この計画は、三宮で生活し営業している人たちの中から出された要望・願いに基づいているのでしょうか。神戸市に来る人や神戸市から出かける人達の要望があるのでしょうか。何か外から持ち込まれてきたものではないかと思えます。また、将来のバスターミナルの利用者数、需要について、十分な予測が行われたのでしょうか。神戸空港を作る時もいい加減な需要見込みで結局、神戸空港の維持運営に失敗したと思えます。計画の強行ではなく、何よりも確かな需要見込みの検討こそ行われるべきです。一部の大手ゼネコンや開発業者、役人の思惑による計画ではないかと疑います。</p> <p>今、神戸市が取り組むべきことは、市民の暮らし、福祉、教育を充実することだと思います。神戸市の未来を担う子どもたちへの支援が急がれるべきです。お隣の明石市では充実した子育て支援で若い人たちの人口が増えていると聞きます。それに引き換え、神戸市では人口減少が止まらず、福岡市に人口でも追い抜かれました。また、市営住宅では、たくさんの空室が目立っています。この市営住宅の利活用を考えるべきではないでしょうか。思い切った低家賃の住宅として、若い夫婦に提供することで神戸市の人口呼び戻しと街の活性化につながると思います。</p> <p>このように、急がれるべきことがたくさんあるのに、三宮だけに集中した巨大開発を今、行う必然性はないと思えます。市民の税金は、直接市民の生活をよくするために使うべきだと思います。そして、何よりもこの(案)について市民の中での検討が十分に行われていません。神戸市は、もしこの(案)を進めるとするならば、もっと丁寧に市民に分かりやすい説明をするべきだと思います。各区単位の説明会・ふれあいのまちづくり協議会単位の説明会、各分野(子育て、介護、教育、福祉、若者対策、市営住宅、文化・体育施設など)ごとで、説明や意見表明の場を設けるべきです。そうして、市民がきちんと計画について知ることができて、それぞれの意見をはっきりと持てるようにするべきだと思います。拙速な計画の進め方は、よくないと思えます。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。今後も、適宜、広報紙などを通じて情報をお伝えしていきたいと考えております。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
294	<p>私は神戸市外から神戸市内に勤務しております。神戸は全国的にも「神戸」ブランドとして名が通っており、神戸と名のつく商品が数々あり大変魅力的な街だと思います。</p> <p>また国際都市としての顔もあり、国内のみならず海外からのお客様も多数来訪されていると思えます。観光、ビジネスいずれもバスを利用する人は多いと思うのですが「バスの乗降場所や駅の接続等が非常に分かりづらい」という話をよく聞きます。神戸市民にとっても、神戸市外から訪れる人にとってもわかりやすく、使いやすいバスターミナルの整備をすることでより魅力的な街となり、活性化につながると考えます。是非、当該計画が推進され、早期に実現されることを期待しております。</p>	<p>ご意見いただいた「神戸市民にとっても、神戸市外から訪れる人にとってもわかりやすく、使いやすいバスターミナル」の整備に向けて、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
295	<p>昨年12月に公表された表記計画案について、全面見直しあるいは撤回をすべきとの立場から意見を述べさせていただきます。</p> <p>理由： 1.計画されているのは中・長距離用の集約のみであり、近距離(市バス)については放置されています。 市バスの乗り場については現在あちこちに分散されていて不便です。もし行き先を間違えるれば移動するのは大変です。 ひとつの例としてJR神戸駅前のようなロータリーにしてコンパクトにする考え方もあります。 中・長距離のみを優遇して、しかも東京・新宿を超えるような巨大なターミナルを作る必要性はありません。 2.新しく計画されている高層ビルについて、バスターミナルについては詳細な説明がありますが、それ以外は不明確で、ホテルやマンション、ホールを作る予定とあるだけで、具体的な説明がありません。しかもフロア数は不明で、どんなものを作ろうとしているのか概要がわかりません。 3.新しいビルの予定地には中央区役所とか勤労会館がありますが、どこへ持っていくのか書いてありません。漏れ聞くところでは現在の市役所に集約することですが、多くの人(特に旧葦合地区)にとって三宮駅から遠くなって徒歩で行くしなくなるのは利用者に不便です。 また市民への移転の説明もこれまでありません。 4.新設ホールについては、現在の大倉山にある文化ホールを移転するということなのでしょうか。 もしそうならば具体的な計画を示すべきです。また市民への意見・希望を先に聞くべきです。 5.以上のように、計画はバスターミナルとその上にある高層ビルの話ばかりで、しかも民間デベロッパに詳細を丸投げしている印象をぬぐえません。きちんとしたコンセンサスを心得、市民が参加する計画としてやり直すべきです。</p>	<p>近距離バス(市バス)について、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、現在分散している路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、新たな中・長距離バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きも様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p>
296	<p>仕事の都合も有り、家庭を持ったタイミングで以前から憧れていた神戸に移住して参りました。※以前は京都府に住んでおりました。住んでみて非常に素晴らしいと思った点も多くありますが、一つ大きな不満点としてバス関係があります。以下、箇条書きにさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひよどり台南町から神戸駅まで直通のバスが無い。 ・国道428号線や鶴越・夢野を通る路線が常に渋滞している。 ・同一の方向に向かうバスのバス停が複数箇所に分かれていて目的地までのバスが止まる停留所を探さないとならない。 ・三宮駅周辺の高速バス乗り場は毎回係員の方に聞かないと目的地への停留所にたどり着けない。 <p>今でこそ慣れましたので、そこまで迷う事は無くなりましたが以前から「どうにか出来ないのかな」と感じており、今回、再開発の計画があると知り、1市民として神戸らしい、モダンな(バスだけでなく、神戸の)ターミナルとして開発をしていただきたく、ご意見させていただきます。昔からある神戸らしさは残しつつ、最先端・おしゃれ・ハイカラな再開発を期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>バス利用者だけでなく、誰にでもわかりやすい、神戸らしいバスターミナルの整備に向けて、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>また、ご指摘頂いた「ひよどり台南町から神戸駅までの直通バス」「国道428号線や鶴越・夢野を通る路線の慢性的な渋滞」「同一方向のバス停集所の複数化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
297	<p>1 この案で賛成・反対という意見を述べるのには情報が不足していると思います。今回の意見募集で賛成意見が多数であったとしても、必要十分な情報に基づく意見とは言えませんので、それによって市民が賛成している根拠にしないでいただきたいと思ひます。</p> <p>2 総事業費がいくらでその財源をどうするのかということが計画案では不明です。財源を示さないで意見を出せと言われても、意見の出しようがないと思ひます。</p> <p>3 「新バスターミナルの整備」は、[えき+まち空間]にとっても重要な意味を持っているのに、両計画を切り離し、別々に意見を求める理由がわかりません。</p> <p>4 都心・三宮NEWSvol.031に出ている行政施設の移転方針によれば、市役所新2号館に、にぎわい機能を持たせるようですが、にぎわい機能というのは何を意味するのでしょうか。報道によれば商業施設の誘致が検討されているようで、バスターミナルのビルにできる商業機能も合わせ、さんちか、デパート、センター街等の既存の商業施設にどのような影響を及ぼすのか、きちんと検討した結果を公表すべきと思ひます。</p> <p>5 神戸文化ホールの大ホールをバスターミナルの上階に、同中ホールを市役所新2号館に移転させるようですが、文化ホールのホール機能を分散させる理由がわかりません。</p> <p>6 計画案によれば、神戸文化ホールはなくなるのだらうと思ひますが、同ホールの建っている場所は、繁華街の三宮よりも閑静な地で、付近に中央図書館や中央体育館もあり、芸術文化の立地に適していると思われるのに、そのような場所から神戸文化ホールを撤去する理由がわかりません。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為「えき+まち空間」基本計画とは別途、意見募集をしております。</p> <p>今後の事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。また事業費についても、事業計画を策定していく中で、適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>「市役所新2号館」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
298	<p>この度、神戸文化ホール移転のお話を聞きました。私達は毎週末、神戸文化ホールのリハーサル室か練習室にて練習して、本番もほぼ毎回、神戸文化ホールにて行っているアマチュアのオーケストラです。移転に伴い、ご要望があり、メールさせていただきました。まず、練習室の確保をお願いしたいと思います。また、楽器庫があると助かります。また、もっと言うとみんな共有の楽器、ティンバーなどあればいいのにも思ひます。例えばもう使わない楽器を提供いただくなど。ただ、保険や責任などの問題もあるとは思ひます。また、譜面台も共有で置いていただけるとみんなも助かるような気がします。また、大きなお願ひなのですが、今あるせっかくの神戸文化ホール。こちらに残していただけたら、いいなあ…とも思ひます。勝手なことばかり、すみません。どうか、よろしくお願ひ致します。</p>	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p>
299	<p>25から30のバースを計画していると聞きました。神戸でそんな需要があるとは、考えられない。区役所や、勤労会館を移転してまで、新たなバスターミナルをつくることは、やめてもらいたい。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
300	<p>活気溢れる都市になることを期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備を含めた、三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
301	<p>「国際都市神戸を象徴する新たな玄関口の創出を目指す」と提案されていますが、現在の中央区役所や勤労会館の移転方針、さらに地域の文化会館の廃止、三宮に集約する計画もされているが、本当に計画(案)が必要なのか。無駄な開発ではないか。いま、23年前の震災で苦しんでいる方、高齢で先行き安心して生活できるかと不安な生活を送っている方がおられます。数千億円も投入し三宮再開発を住民の意見も十分聞かずにすすめていいのか。政府の成長戦略にそった、三宮再開発大型公共事業さらに商業床を大量に供給しようとするものです。こんな基本計画(案)に納得できません。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。今回「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた基本計画」を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考にビルに導入する具体的な機能を検討していきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。また事業費についても、事業計画を作成していく中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
302	<p>標題の計画について神戸市内の事業所に勤務する者として意見を投稿させていただきます。神戸は1995年の阪神淡路大震災からの復興を最優先に都心再整備に投入する余裕がなく、JR三ノ宮駅ビルも老朽化したままで、周辺他都市に比べ駅前周辺整備が出遅れていると日頃から感じていました。今般、20年遅れでようやく三宮駅周辺の再整備がスタートしますが、神戸市内の事業所に勤務する者として大変楽しみにしています。雑然として人の往来が少ない三宮駅東エリアが再開発によって中長距離バスのターミナルや文化芸術施設、ホテル、商業施設など大規模複合施設に生まれ変わるとのことで、周辺の雰囲気も刷新され、価値も向上すると思えます。早期に整備されることを期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>基本計画(案)3ページにも記載のとおり、既存施設の更新を図りつつ、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、世界に貢献する国際都市神戸としての発展に繋げていきたいと考えております。</p>
303	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
304	<p>この計画に反対です。「新宿バスタ」の2倍の規模と聞いております。そのようなニーズが将来も含めるとは思えません。神戸空港や新長田再開発の愚を繰り返さないでください。本当に市民のための再整備・投資なのか疑問です。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15/バスのほか、待機11/バスの合計26/バスとなっております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
305	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしい。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
306	<p>神戸三宮「えき=まち空間」基本計画(案)について ※ 勤労会館、区役所は、まだまだ充分に使えるのに、もったいない！なんで！（巨額の費用は、私達の税金です。予算はいったい、いくらかかるのでしょうか。利用者の声をはばひろく聞き再検討して下さい） ※ 大倉山の文化ホールは、移転でなく、同じ場所で、修復か建て替えを！（立地的にも、大倉山のシンボリック的存在であり、市民に定着し愛されているホールです。神戸駅や、地下鉄の駅からも近く、体育館もあり、三宮に集中することには反対します） 新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)について ※ あまりにも過大なバスターミナル、ほんとに必要ですか？観光振興も大事ですが、地域のバス路線の縮小で、不便を感じている住民の足を充実させることのほうが優先されるべきではないでしょうか。 神戸市に期待するのは大開発よりも、住民福祉を優先充実してもらいたいと思います。 例えば、※兵庫区の南から北を結ぶ、バス路線の充実。※中学校給食をセンター方式でなく、小学校の給食設備を共用した自校方式にするなど再検討してください。（春から中学生になる孫が給食について、先輩から「冷たいし、とてもまずい」と聞かされ、友達同士で給食はたべないでおこうと、話しているのを見て、食育の大切さを、あらためて考えているところです）※市民が気軽に低料金で使える、スポーツ施設や、会議室が不足しています。子どもや、高齢者が安心して、今よりもっと豊かに暮らせる神戸であってほしいです。大開発はその後でいいのではないのでしょうか。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めてまいります。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「バス路線の充実」「中学校給食」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
307	<p>新たなバスターミナルの整備を進めてほしいです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>
308	<p>新たな中・長距離バスターミナルの整備案について、疑問に思うことがあります。阪神淡路大震災を経験した都市として、立地するビルが建設される地域の地盤の技術評価が、一切示されて居らず、生田川の過去の河川敷に当たるところで、技術評価が検討されず高層ビルが平然と建てられることに危惧を感じます。今まで震災以降に神戸市が取り組んだ開発行為はどれ一つ成功して居らず、見込みの甘さがあります。経済特区の構想もいくら政府が進めているからといい、競って応募することは何のメリットもありません。銚子市や今治市の経済特区に応募した例から見ても、市民に過大な負担を強いることが目に見えています。コンパクトシティ構想を進めることは、問題や格差が生まれている市街地の整備を行政として責任を取らないこととなります。塩屋の山あいでは業者が撤退し買い物難民が生まれ、当たり前な生活道路の整備である道路の利便性(手すりを付ける等)を上げることさえ、今犠牲にされています。格差のない全ての行政区の発展に力点を置いた計画でない、神戸市域からの人口流失は止まらないと思います。生活圏に即した公共施設の整備こそ求められますが、公共施設の過度の集中は住みにくい地域が生まれることに繋がります。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広から人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p>
309	<p>バスターミナルの開発に賛成ですが、工事期間中の道路混雑等の対策をしっかりと実施したうえで、開発事業を行っていただきたい。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めてまいります。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、ご指摘の「工事期間中の道路混雑対策」についても、関係機関と協議した上で、十分に配慮していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めてまいります。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
310	<p>まず、これだけ大きなバスターミナルが果たして必要なかどうか？ いま、私が求めているのは、バスターミナルでなくて、ぶつ切りにされたバス路線の復活や、減便の中止です。 神戸市内を移動するのに不便があります。ここにお金をかけるなら、バス路線を元に戻してください。</p> <p>案の中で、バスターミナルビルに中長期滞在機能とありますが、これはなんでしょうか？マンションのことですか？ バスターミナルの予定されている地域は、小学校の統廃合により、すでに受け入れは大変な状態になっています。仮にマンションだとすると、子ども増え、大変な状況になることは明らかです。人が居住する空間であるならば、この計画はこれだけでも中止すべきです。外から来る人のことだけでなく、神戸市で暮らす人たちのためになる計画を立てるのが自治体としての在り方ではないでしょうか。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p> <p>基本計画(案)に記載の「中長期滞在などを可能にする高機能な居住機能」とは、業務機能の高度な集積に一定寄与するなど、都心にふさわしいものを想定しております。居住機能については、平成30年3月に公表された有識者会議の報告書をふまえ、地元地権者が中心となり、今後、事業化を進めていく中で検討していきます。</p> <p>「バス路線」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
311	<p>再整備の基本構想において、「三宮クロススクエア」と三宮周辺に分散されていた乗降場を集約してバスターミナルを設置し、国際都市神戸を象徴する新たな玄関口の創出を目指す素晴らしい計画だと思います。今回掲載頂きました通り、エネルギーの効率的利用や災害時における対策・防災強化を実現するために、さらに具体的な記載を行うことにより、上位計画並びに神戸市強靱化計画、神戸市温暖化防止実施計画、えきまち基本計画との整合性を図り、官民との共通イメージを深めてはどうか考えました。</p> <p>下記以降記載した箇所について、文言修正・追記をご検討ください。 P21 3. その他考慮すべき事項 原案 ○建物や施設については防災や環境への配慮という視点から、省エネルギーやエネルギーの効率的利用を図るとともに、エネルギーセキュリティ向上への取り組みや、環境負荷の少ない未利用・再生可能エネルギーの活用等について検討を行うものとする。 ○「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」を踏まえ、多言語対応やピクトグラム等、わかりやすい避難場所への案内誘導など災害時における帰宅困難者の安全の確保を図るために必要な対策、防災力強化を図るための非常用発電機等の整備など事業継続性の確保、緊急避難場所・避難所として必要な機能の導入について検討を行うものとする。 記載案 ○建物や施設については防災や環境への配慮という視点から、省エネルギーやエネルギーの効率的利用を図るとともに、コージェネレーションシステム等の自立分散型システム導入によるエネルギーセキュリティ向上への取り組みや、環境負荷の少ない未利用・再生可能エネルギーの活用等について検討を行うものとする。 ○「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」を踏まえ、多言語対応やピクトグラム等、わかりやすい避難場所への案内誘導など災害時における帰宅困難者の安全の確保を図るために必要な対策、防災力強化を図るための災害対応型コージェネレーションシステム等の整備など事業継続性の確保、緊急避難場所・避難所として必要な機能の導入について検討を行うものとする。</p>	<p>本基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>「防災や環境への配慮」に関するご意見につきましては、重要な視点であると考えており、今後、事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
312	<p>三宮のバスターミナルは散らばっていてわかりにくいので、ぜひ集約してわかりやすく利用しやすいようにしていただき、新しいビルも神戸の象徴となるような魅力的なビルを建てていただくをお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」に示しております。</p> <p>また、「神戸の象徴となるような魅力的なビル」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関してご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます、</p>
313	<p>区役所、勤労会館の移転にあわせて、生田文化会館、葦合文化センターまであわせて集約することが突然できました。生田文化会館、葦合文化センターは生田区、葦合区が合区され中央区となったときに、それぞれの住民が文化施設をつくってほしいと要望してつくられた地域の施設と聞いています。それぞれの施設は地域の大事な文化施設です。効率化だけで文化施設を、かたれるものではなく、地域の活性化にむけた活用の在り方を検討するのが先ではないでしょうか。</p> <p>また大倉山にある神戸文化ホールについても移転するという話が突然出てきました。大倉山周辺で商売されている方の影響は大なるものが想定されます。</p> <p>巨大ビルの上は居住区と聞いています。また新港突堤西地区にも大型マンションを建設するというのも出てきています。この2つの地域の校区の小学校は、今でも過密化の傾向にあるときいており、ますますこれに拍車がかかります。地域住民にとって小学校は大事な問題です。これをないがしろにした計画は、自治体として本末転倒です。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為、導入機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>
314	<p>基本コンセプトの考え方は明快で非常にわかりやすいものになっていると思います。昨日のまとまりや繋がりについても合理的であると思います。(特に降車エリア、乗車エリアの考え方)これからは環境の変化に柔軟に対応できるようフレキシブルでサステナブルな建物が求められる時代だと思っておりますがその点についても配慮がなされており、大変よろしいかと思います。「集客力のある文化・芸術機能、高規格の業務機能や宿泊機能など、都心にふさわしい高質で多様な都市機能の集積を図る」ということに対し、どのような形で具現化されるのか楽しみです。</p> <p>なお、今後バスの通行ルートが変わることになりますが新たな交通渋滞が起こらないような整備・計画をお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
315	<p>1.バスターミナルの規模について 所定便に加え多客時に運行している臨時続行便の考慮も必要であり、三宮周辺に点在する全ての中・長距離バス停留所を集約するには、現状と同規模のバース数が必要と考えます。また、神戸の玄関口として将来に亘り交通拠点の機能を発揮できるように、需要増加に伴う増便にも対応できる十分なバース数・待合環境の確保をお願いします。</p> <p>2.バスターミナルの運用・運営について 運行ダイヤや運用面の変更はお客様利便への影響はもちろん、バス事業者にとってバス路線の存廃に関わる事項です。バス事業者が運行する現在の様態や運用を十分に考慮の上、計画への反映をお願いします。</p> <p>3.安全性の確保 バスターミナル内・周辺道路でのバス車両の通行やお客様の待合環境等について、三宮都心再整備「えきまち空間」の形成と連動しながら、“安全”を最優先にした計画策定をお願いします。</p>	<p>頂いたご意見の中の「臨時続行便の考慮」をふまえ、基本計画12ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」 「2.規模」に「繁忙期における臨時便への対応」という文言などを追記させていただきました。その他のご提案については、今後、事業化を進めていく中で、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
316	<p>1. 計画を市民に周知徹底する期間があまりにも短いのではないかと。1年ぐらいかけて市民に周知徹底し意見を聞く必要があるのではないかと。</p> <p>2. パブコメも2ヶ月足らずで、×切。いかにも市民の意見を聴いたよとの口実作りか。</p> <p>3. 何も三宮の一等地にバスターミナルを新設する必要などないのではないかと。高コスト。交通渋滞。たとえば神戸駅北側とか。JRもあるし、私鉄、地下鉄があり移動が十分可能。便利。コストも安い。東西の賑わい空間も作れるのではないかと。</p> <p>4. 本当に十分市民の意見を取り入れ、十二分に検討重ね、計画実施をしていただきたい。現存の商業施設も発展することを考えてほしい</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p>
317	<p>このようなバスターミナルが今の神戸市には必要ですね。計画に賛成です。市民が誇れるような、ワクワク出来るような、立派なビルになる事を望みます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>「市民が誇れるような、ワクワク出来るような、立派なビル」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
318	<p>いずれの基本計画案でも、バスターミナルビルの建設や駅前広場の拡充等、大規模な再開発事業が計画されていますが、その事業費が全く示されていません。これほどの大型開発には莫大な費用を要すると思われます。神戸市はこれまでも、ハーバーランドや新長田、HAT神戸などの再開発事業を行ってききましたが、いずれも当初の期待通りにはならず、事業が見直しされています。これらの教訓が今回も全く活かされていません。このような過去の教訓を無視した巨大再開発計画は行うべきではありません。</p> <p>政府の社会保障費削減・自己負担増が進められる中で、市民は高い国保料、自己負担・利用者負担増に喘いでいます。また、市内の病院では経営難からの小児科閉鎖が相次いでいます。小児医療には緊急性と地域密着性が不可欠であり、広域化はふさわしくありません。私たちは命と健康を守る医師・歯科医師として、大型開発に使う予算を、こども医療費無料化の拡充等福祉医療制度の充実や国保料引き下げ、市民病院の充実、地域医療の質の確保のための助成など、医療・福祉の充実に使うよう求めます。</p> <p>雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)では、勤労会館のある場所に巨大バスターミナルと「神戸らしさを演出する周辺施設」「文化芸術を体感・発信する施設」をつくとされています。現在の勤労会館は、三宮駅から近く、図書室や体育館やトレーニング室、多目的ホールや各種会議室を備え、その利便性と多目的への対応性の高さから、多くの市民がすでに日常的に運動したり、さまざまな催しを開催したりして、活発に活動しており、市民の身体的・精神的健康の維持・増進に大きく寄与する重要な場所となっています。しかし、計画案ではこの勤労会館の機能が分割・分散されており、計画案の趣旨にも反した、市民の立場に立っていない計画となっています。現在地での現機能を一体化した状態での拡充こそが市民の求めるものです。計画を見直すよう求めます。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしております。三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>「医療・福祉の充実」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
319	<p>単なるバスターミナルとしてではなく、市民および観光客が集い賑わい有する施設として整備願いたい。神戸のランドマークとして整備することによって神戸の人々の回遊性が増し、街の活性化に寄与されることを期待しております。建物の意匠についても神戸のランドマークとして相応しいデザインを備えていただくことを願っております。</p>	<p>「市民および観光客が集い賑わい有する施設」に関する意見につきましては、基本計画(案)5ページ「5.雲井通5・6丁目再整備のコンセプト」の「(2)神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積」に、「バスターミナルをはじめ、オフィスやホテルといった昼夜問わず賑わいを創出する都心にふさわしい機能の導入に加え、神戸ならではの魅力を活かした新たな都市機能の集積を図る再整備を行うことで、都心三宮ひいては神戸全体のまちの魅力を高めていく。」として考え方を示しております。</p> <p>「神戸のランドマーク」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物及び公共空間の形成を図る」として考え方を示しております。頂いたご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
320	<p>新しいバスターミナルが出来るのを期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
321	<p>三宮の課題を解決する良い計画であると思います。進めて行く事に賛同します。是非一日も早く実現出来るようお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
322	<p>こんな大規模なバスターミナル作る必要はありません。私たちの税金を使って建設に関わるゼネコンを儲けさせる計画にしかすぎません。神戸空港を作った失敗を何ら反省せず、同じ発想でまた神戸市民に大きな赤字を負担させ続けるような計画やめなさい。またバスターミナルビルには1500人規模の文化ホールを作り、大倉山にある文化ホールを廃止、移転する計画だとあります。文化を何と考えているのですか？地域にとけこみ地域の中に文化が根付く、発展する。この育成が行政には必要な仕事です。文化ホールと先に地域らしさのある文化が根づいているのです。箱物づくりに関わる大企業、ゼネコン儲けに市民の税金を使うなと言いたい。また、既存のビル(充分利用している)を壊すなどもったいない計画やめなさい。中・長距離バスターミナルの整備、それもなく必要大規模な整備より、暮らしに必要なバスを増便し、便利な生活の足となるバスの整備こそ神戸市がすすんですべきです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。「暮らしに必要なバスの増便」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
323	<p>今回の事業は雲井通の一部地域ですが、今後控える三宮再整備の一環とお見受けしております。現在、神戸の人口は福岡市に抜かれ、インバウンドの入れ込み客数についても大阪と京都に大きく差を上げられ、明らかに勢いの衰えを感じてしまいます。神戸には沢山の魅力的な場所や文化がありますが、勢いを取り戻すには、更なる魅力の創造が必要です。そして、街の魅力のうち、大きなウエイトを占めるのは、やはりその街の玄関であり顔である駅やバスターミナル等の外観や利便性ではないでしょうか。震災復興のため、他都市に比べ開発面で出遅れてはいますが、是非この事業を皮切りに、神戸の新たなランドマークによる魅力づくりを進めていただき、もう一度輝きを取り戻して頂けることを期待しております。</p>	<p>「神戸の新たなランドマークによる魅力づくり」に関する意見につきましては、基本計画(案)3ページ「第1.基本計画の概要」「2.再整備の方針」において、「雲井通5・6丁目の再整備においては、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、世界に貢献する国際都市神戸としての発展に繋げていく」としてあります。頂いたご意見については、今後事業化を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
324	<p>何をさておいてもやらなければならない事業ではないと思います。 文化ホール、センター、区役所、会館を統廃合する理由など見あたりません。税金を無駄遣いと言われても仕方のないもの。市民の皆さんのためになる使 い道はいっぱいあります。こちらこそいくら税金があっても足りないほどではありませんか。 バスターミナル(巨大な)を作ったことによって、周辺が交通渋滞に巻き込まれることとなります。迂回路が多く生まれ、机上の計算よりもひどい状態になる のでは、そんなことばかりが心配になりますが、私だけでしょう。 一部の企業、人達をもうけさせるためだけの計画のように思えるのですが・・・。 それよりも北区は市の路線バスはほんの一部になってしまいました。山陽バス、神鉄バス、神姫バス等、私鉄会社に売わたしてしまいました。そんなこと か、乗継ぎ制度とかいろいろ不利益を受けています。さしあたって必要のないターミナルの前に、各区間の格差をなくすような税金の使い方を是非お願いし たいと思います。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強 化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体 のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実 現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画 (案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本 構想』を策定しました。 三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポ テンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するもので あると考えています。 また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力 ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。 新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示 しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策 を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。 中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後 の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区 庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機 能も確保することとしております。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなど を踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等につ いては、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
325	<p>神戸市在住・在勤のものです。三宮駅周辺のバス停の場所は、神戸市民の私に取ってもとても分かりにくいです。市バスだけでも、分散して配置されてい ますし、中長距離で利用する民バスは駅から少し離れたところにあり、また行き先が同じであっても運行会社別に乗り場が異なることもあって、とても混乱し ます。国内外の、素敵だと言われる都市の多くは、まちの看板である駅周辺が開放的で交通導線もすっきりしており、それがまちの良い第一印象になってい ると思います。 神戸はいまでもたくさんの方から、オシャレだとか素敵なまちといわれていますが、他のまちが最近どんどん個性を打ち出しているなかで、置いていかれる のではと心配です。神戸の住民は、神戸大好きな人が多いので(私もです)、いつまでも自信を持って好きと言えるような、大切なまちの顔として、バスターミ ナルも含めた三宮の整備を進めて行ってほしいと思います。</p>	<p>平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向 上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づ けています。今後、新たな中・長距離バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の 足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」や、歩く人が中心のまちの 実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。 新たなホールや図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持 って進めていきます。</p>
326	<p>このような魅力ある新しいビルが神戸の玄関口には必要です。計画に賛成です。若い人が楽しめるビルになるようお願いします。</p>	<p>「若い人が楽しめるビル」に関するご意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイ メージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に、「神戸の特色であり魅力である『進取の気性』といった『神戸らしさ』を受 け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、賑わいぎ・文化などのコンテンツを提供する新 たな拠点を作り出す」として考え方を示しています。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
327	バスターミナルはいまのままです。余計なことに税金を使わないで下さい。	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p>
328	神戸がより便利になる素晴らしい計画かと思えます。賛成です。高齢者にも優しいビルになるようにお願いします。	<p>「高齢者にも優しい」に関するご意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に、「高齢者・障害者などのスムーズな移動の確保など、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行うものとする。」として考え方を示しています。新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
329	<p>神戸新聞2月3日付の記事を見て大変驚きました。「三宮再開発、神戸市が新会社 バスターミナル建設主体に」との見出しで、「神戸市が今年5月にⅠ期ビル建設の主体となる再開発会社を設立する方針を固めた」と書いてあります。今日(2/9)までパブリックコメントを受付けているにもかかわらず、もう決まったものとして、勝手にすすめるのはどういうことでしょうか？しかも神戸市が株式の50%超を引き受けるとありますが、これは市民の税金ではないでしょうか？まだパブリックコメントの受付も終了しないうちに、しかも市民の貴重な税金を勝手に使う市の姿勢は許しがたいものです。再開発計画は白紙に戻すべきです。</p>	<p>市民意見募集中に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p>
330	税金の無駄遣いだと思える。三宮駅から至近距離にある勤労会館を市役所に移転し、跡地にバスターミナル・商業施設・住居・宿泊施設など巨大施設を建設しようとしていますが、無駄遣いです。居住者が増えると、中央区の小中学校がパンクします。教育環境の悪化になると心配されます。	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討するため、現時点で、導入する機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の小中学校に関する事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。また事業費についても事業計画を作成していく中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
331	当該地は神戸市の玄関口であり、他都市に負けないような立派な芸術文化の施設を作っていただきたい。	<p>ご意見いただいた「芸術文化の施設」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しており、「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。新たなホールや図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
332	<p>まず、バスターミナルを整備するのは良いですが、計画にあるほどの大規模な整備は必要ないし、需要もないと考えます。また、バスターミナルを三宮のど真ん中に、区役所や勤労会館を移設させてまで整備する必要があるでしょうか。貴重な税金は大型開発、大企業誘致につき込むのでは無く、市民の生活を第一に考え、未来ある子供たちの教育環境・医療制度の充実、社会福祉の充実、等、生活レベルの向上に遣って欲しいです。</p> <p>神戸が住みづらく、人口が減少してる状況に歯止めをかけて、弱者にやさしい、神戸市政を目指してください。</p> <p>生田文化会館、文化ホールは地域に残してください。小学校を増設して子供たちが安心して通学できる環境を整備してください。他地域への越境入学には反対です。新築マンションの建設は、学校整備と併せ許可してください。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>「小学校の増設」「越境入学」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
333	<p>私は神戸で子供二人の子育て中の母親です。図書館が好きな子供たちなので、三宮にもカフェや書店とコラボしたようなカッコいい、子供も楽しめる図書館ができることを待ち望んでいました。親子で三宮に行くのは躊躇してしまいますが、こちらができれば、親子で三宮に行くのが、楽しめるようになりますと期待しています！！三宮は大好きなので、ぜひぜひよろしくお願い致します。また、私は神戸出身で、子供の頃にはわかりませんでしたが、大人になり、家族をもったり、親の世話をするようになり、三宮の高速バス乗り場や空港バスはわかりにくいと感じます。暗いし、子連れで行くには、大変な場所でした。授乳スペースや、キッズスペースが三宮には本当に少ないので、それもあれば、バスを利用しなくても、子連れママたちの寄りたいスポットになると思います。是非、大阪や京都にはない、神戸らしい、センスのいいバスターミナルをつくってください！楽しみに待っています！！</p>	<p>図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。ご提案の「カフェや書店とのコラボ」については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>「子連れで行く」という意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」の「1.再整備ビルの構成と設え」に「子育て支援機能の充実や高齢者・障害者などのスムーズな移動の確保など、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行うものとする。」として考え方を示しております。</p> <p>図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
334	<p>神戸市は、中央区役所、勤労会館を移転させてまで巨大なビルやバスターミナルを造る必要はありません。私たち高齢者は、区役所、勤労会館まで遠くになり生活に困難になります。三宮周辺が複雑になる程、生活しづらくなります。今まで通りで充分です。また、葦合文化センターや生田文化会館、神戸文化ホール等はその地域の利便さで文化的なことに利用出来るようにしておいて下さい。</p> <p>一極集中で三宮に人が集まっても三宮センター街や元町商店街がもっともっと元気になる様を考えなくては、神戸は発展しないと思います。もっと市民のことを考えてください。ぜひよろしくお願い致します。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>「三宮センター街や元町商店街の活性化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
335	<p>便利なバスターミナルができるようで嬉しいです！素敵なホールと一緒に世界に誇れる新しい神戸の顔を頑張って作ってください！！</p>	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しており、「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
336	<p>三宮周辺地区の『再整備基本構想』長距離バスターミナルの整備を含む再整備に向けた基本計画によりますと、三宮図書館が含まれるようですが、その三宮図書館に関して意見を言わせてもらいます。新しい三宮図書館は眺望も良く市民のくつろげる空間のある今までの図書館とは違った雰囲気の図書館にして頂きたい。又、多くの神戸市民の意見を取り入れた図書館にする為にも是非とも、神戸市の図書館や神戸市の図書館のホームページにて市民の色々なアイデアや意見を取り入れる場を作ってほしい。</p>	<p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
337	<p>私は上記、神戸市(案)について意見を述べさせていただきます。</p> <p>1、地方自治体の仕事は、市民福祉の向上のためにあると思います。しかるに、国の「国際競争力強化」に特化した地域を作って、誘致企業や開発者への支援を行うことが市の仕事ですか。</p> <p>2、バスターミナルは、東京新宿よりも大きなものが想定されていますが何を根拠に計画されたのでしょうか。神戸空港も当初から過大な離発着数、搭乗客数が指摘されていましたが指摘が現実のものとなって、ついに営業権を手放す羽目になってしまいました。こんな巨大なバスターミナルは全く不必要です。</p> <p>3、しかもこのビルには「中長期滞在機能」という表現でマンションが予定されています。この地域の小学校は「要注意地区」に指定されます。いまでも、こうべ小学校は乱立する高層マンションによる児童数の増加のためプレハブ教室、職員室に至っては廊下の隅にあるという現状です。</p> <p>以上の点からこんな無謀な市民不在の「はこもの」を立てることに反対します。それよりも、中小業者の皆さんの守るための施策や、公営住宅の増設、義務教育への予算増額、高すぎる国保、介護保険料の見直し、市民の足を守る施策の充実、非正規から提起へと働く人たちの応援施策を充実して頂くよう願います。</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗降場と降車場を分け、更に乗降場については時間帯によって乗降場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。その為、導入機能に中長期滞在機能など居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の「小学校」に関する事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p> <p>「中小業者の皆さんの守るための事業化」「公営住宅の増設」「義務教育への予算増額」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
338	<p>三ノ宮再開発でバスターミナルの整備について、意見(希望)をお送りいたします。</p> <p>ビル内に様々な施設、設備をご検討中との事。是非以下のような内容を盛り込んで頂けたらと思います。私は、神戸市に拠点を置くアマチュアの音楽団体に所属しております。練習場所や演奏会の場所として、多くのアマチュア団体が場所を探している状況ですが、今回新設するバスターミナル建屋には是非とも、演奏会ホールと、練習できる部屋(ステージと同じ面積)を確保頂けたらと考えます。三ノ宮という好立地のため、市民のための使いやすい施設になる事は容易に想像でき、また、演奏会ホールと合わせて、稼働率も高くなると考えます。利用料金も、リーズナブルな価格設定にして頂けると、助かります。また、練習場所の他に、楽器や備品を置かせていただく部屋(賃貸)を複数設置頂けたら大変助かります。多くの団体が利用したいと考えていると思います。楽器や備品を練習のたびに、遠くから運搬する事は、実際問題として不可能なため、どうしても練習場所の近くに楽器の常備スペースが必要となります。また、これが無いと、せっかくの練習スペースが非常に使いにくいものになってしまいます。練習部屋も、ステージと同じ面積の部屋以外に、小さな部屋を複数確保頂けたら、大変うれしいです。加えて、私の娘が、クラシックバレエを習っており、その練習スタジオや定期コンサートにも、今回新設する設備が使えると良いと思います。従って、練習室は、壁面に鏡と手すりをつけて頂けたら大変助かります。演奏会ホールは、ピアノは常備される事と思いますが、同様に、有料でティンパニーや大太鼓等の大きな打楽器をレンタルできたら使いたい人は多いと思います。</p> <p>以上、皆が使いやすい、使いたい施設となるよう、よろしくお願ひいたします。</p>	<p>ご意見いただいた「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>いただいたご提案については、今後事業化を進めて行く中で貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
339	<p>私は神戸に住んで50数年になります。現在81歳です。昭和30年代より東灘に住み、過去、現在の神戸の移り変わりを見てきました。その間主人も私も住吉川クリーン作戦、住吉川公園の美化に力を注いできました。その中で六甲山系の山を削りポートアイランド、六甲アイランドの埋め立てや住宅地の開発を見てきました。当時の市長様、議員の皆様は思惑とは全く異なり企業誘致の失敗等で沢山の空地の現実となり、大きな負の財産を産み、神戸市民の血税がいまも支出されています。その後、阪神淡路大震災という大惨事に見舞われましたがその中で、神戸空港建設が決まり、多くの市民の反対を退けて(当時関西空港、伊丹空港がありました。)強行され建設されました。結果、反対市民の予想通り赤字続きとなり外部団体に安く売却され、又々市民に大きな損失を与えました。当初必要性を声高々と発言され推進された方々は誰も責任をとらず、全て反省も無いことに驚いています。第二の夕張と揶揄され選挙民として又住民として恥づかしいと思います。どの様な小さな会社でも必ず責任を取りけじめをつけますが公務員の方々の責任の取り方ゼロなのがいままで疑問です。そのような意味からも今回の三宮再開発の計画も神戸市民に何の説明もなく一方的に一部の方々の思いだけで将来神戸姿を決める重大な案件を決めていいのでしょうか？また失敗しましたでは済みません。多くの観光客が本当に望み興味を持って訪れる目的は買い物でも食べ歩きでも、中身の無い観光ではなく、神戸の歴史有る建物、昔から受けつがれた文化、景色、地場産業です。神戸には多くの地場産業(港町の風景、レンガの倉庫群、酒蔵会社、靴、皮工芸、漁業、温泉、淡路の農産物、鬼瓦、先端医療施設)等々、沢山あります。また来たいと思われる様な心に残る思い出です。特に巨大バスターミナルの必要性は全く感じません。乗りつぎの為の通過点の役目しかありません。神戸市民にとって迷惑としか言い様がありません。箱物の失敗を又々するのでしょうか。ヨーロッパの古き良き施設は世界中の人が何度でも訪れたいと足を運びます。私も主人も年に何度となく行きましたがいつも感じて帰ります。</p> <p>単なる箱物はすぐに飽きられます。その様な財源があるならば子供の待機児童をなくする努力と施設を作って下さい。若い人達が安心して働き、生き生き生活出来る様ももっともと考えて下さい。目先の利益を優先すれば負の財産のみ増え、決して魅力ある町にならないと確信しています。市民に選ばれた公僕と自負されるならば選挙前の甘い言葉、お願ひの連呼のみで終わらず、市民の望む声に耳を傾け小さな結果を積み重ねる努力をしてほしいです。私たち市民もしっかりと仕事ぶりを見せさせていただきます。良識ある公僕集団であって下さい。地域住民を代表して。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>「待機児童」「若者の雇用機会」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
340	<p>新しいバスターミナルのビルとても楽しみです。是非早く実現していただくようお願いします！</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
341	<p>旅行が好きで、中・長距離バスをよく利用するのですが、乗り場が色々な場所にあり、どこでチケットが買えるのか、どこから乗ればいいのか、迷うことがしばしばありました。これらが一箇所に集約されると、どこに行けばチケットが買えるのか、どこから乗ればいいのか、とてもわかりやすくなるとともに、どこ行きのバスがあるのかも一目瞭然となり、次はどこに旅行にいかうかと楽しみも膨らみます。旧来のバスターミナルは暗い、排気ガス臭いというイメージがありますが、図表イメージのようなきれいで神戸らしいおしゃれな、また使いやすくなるようなバスターミナルを期待しています。</p>	<p>「乗り場」に関する意見については、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1配置」に、「乗車場と降車場を分けて配置し、行き先方面別に乗車場を出来る限り固定するなど、利用者のわかりやすさに十分配慮するものとする。」として考え方を示しております。</p> <p>また「旧来のバスターミナルは暗い」に関するご意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に、「建物内での緑化空間の確保や壁面緑化などを積極的に取り入れ、低層部のバスターミナルなどにおいては、自然光の取り込みや緑化コーナーの設置などにより、快適で居心地のよい施設を目指すものとする。」として考え方を示しています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
342	<p>バスターミナルを整備したら乗降客が増えるのか。営業の黒字化が出来るのか。疑問である。地域の活動の拠点である、文化ホールや、図書館、体育館、勤労会館など一箇所に集約してしまうのは地域での活動をなくしてしまうことになる。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
343	<p>どこに行くのも便利になりそうで期待しています。若い人の感性を入れて神戸ならではのものになれば凄く良いと思います。計画に賛成！</p>	<p>「神戸ならではの」に関するご意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に、「神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、賑わいぎ・文化などのコンテンツを提供する新たな拠点を作り出す」として考え方を示しています。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
344	<p>私は年に何回か三宮バスターミナルから出るバスを利用しますが、これまで一度も不便を感じたことはありません。今回の新たなバスターミナル計画は国際競争力強化をうたってやられるようですが、外国からの観光客をもつぱら当てこんでのことかと思いますが、そんなものに大金を出すよりもっと地域の足の市バスの路線の充実(例えば敬老バスの無料化など)をはかるべきです。</p> <p>私の住んでいる渦森台でも市バスの減便で外へ出る回数が減るし、不便さが増えています。新たなバスターミナル計画には反対です。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「市バスの路線の充実」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
345	<p>計画に賛成です。大きなホールが三宮に来る事も大賛成です。三宮の賑わいをもっともっと増えるよう、早く作って下さい。</p>	<p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>ご意見いただいた「大きなホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しており、「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
346	<p>4年前に京都から引越してきました。京都駅にも高速バスターミナル・バスターミナルがあります。周りに分散しています。そして特筆すべきはその全てが平面です。多少混んでいますがなんとかうまく回っていますよ。三宮のバスターミナルもフラワーロードの東西に平面で作ればほとんど経費はかからないと思います。まだ充分使える建物をつぶして余計なものを作るのは反対です。今あるものを工夫して使い続けることは美徳です。現在の計画をぜひ見直してもらいたいです。よろしく願いたします。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p>
347	<p>楽しそうなバスターミナルビルができると聞いてワクワクしています。老若男女とも親しみをもてるような素敵な施設にしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>「親しみをもてるような素敵な施設」につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p>
348	<p>三宮一極集中ではなく、新長田、湊川など各地域で昔の(※震災前)状態に戻すことが大事です。観光客や長距離のバスのためでなく、日常的に使っているバス停を充実させて下さい。※少数の人の政治(市政)ではなく、大多数の人が幸せになる施策を考えてほしい。</p>	<p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上昇させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>「日常的に使っているバス停の充実」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
349	<p>三宮図書館をよく利用するので、新しくなったらいろんな施設も一緒に利用できそうで嬉しいです。早くできますように！</p>	<p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。</p> <p>図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
350	<p>広大な大きなバスターミナルは必要ありません。もう少し縮小したらどうでしょうか。北区、今住んでいる鈴蘭台地区、北鈴蘭台地区、甲栄台など、交通が不便です。桜の宮住宅の建替えに伴い、甲栄台にバスターミナルを整備して谷上、岡場方面、しあわせの村方面、神戸駅方面へのバスの便を良くして下さい。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとりて分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「路線バス関連整備」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
351	<p>新宿バスタのようなバスターミナルはとて便利ですので、神戸にもぜひつくってほしいと思います。建物はぜひ環境にも配慮してください。</p>	<p>ご意見の「環境配慮」については、基本計画(案)21ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」 「3.その他、考慮すべき事項」において考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
352	<p>新バスターミナルを造りながら、なぜ三宮のメインの交差点、フラワーロードを自動車を通れなくするのか。バスも含め自動車の交通が非常に不便になると思います。矛盾していませんか。一等地から中央区役所や勤労会館を移動させ、高層ビルを建てるなど、開発で大資本に明け渡さるという意図が透けて見えます。文化ホールなども移転するなど、その必要性が理解できません。市民が不便になることは考慮しないのですか。市民の声から出発していない、このような上からの計画案は反対です。市民の利便性や生活を第一に考えてください。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
353	<p>神戸新聞の“新会社”の記事を見ましたが、反対意見は、もともと聴く意志は無いのでしょうか？非常に憤りを覚えます。都心・三宮NEWS Vol.03を拝見しましたが、“西日本最大級の”と書いてありましたが何故そんなに大きなものが必要なのか何でも大きければ良いと思っているのだとしたら大きな勘違いです。国際競争力を強化するそうですが、特化地域をつくり、誘致企業や開発業者への支援を野放図に行なうような開発はやめるべきです。区役所・勤労会館のある場所に建設予定ですが、よく利用している施設を移動させてまでやるのはやめなさい。新たなバスターミナルは乗降車合わせて25～30バスだそうですが、新宿のバスターミナルでさえ15バスです。不要な大型開発には反対です。バスターミナルのビルには、1500人規模の文化ホールが整備されるようですが、大倉山にある文化ホールは廃止ですか？長い間市民に親しまれた今の文化ホールを三宮に移転するのはやめて下さい。</p>	<p>市民意見募集中に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
354	<p>街中は緑が少ないので、こういった画期的な計画に屋上緑化はとて素晴らしいことだと思います。図書館やホールに来る人が楽しく憩えるような空間にしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入する緑化空間については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」に、ホールや図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において考え方を示しております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
355	<p>神戸市東灘区で震災にあい、家は全壊し、3回転居しその年の暮れ西宮に定住しました。震災時、小学校に身を寄せていたときに箕山市長の神戸空港建設のニュースにわが耳を疑い、怒りがこみあげてきました。この時ほど市民とかけはなれた行政を意識したことはありません。その後の空港事業破綻は明らかになり、現実のものとなっていますが、誰も責任をとろうとしません。少なくとも、当時かかわった役所の上部の方々は個人財産をなにか提供し公になさるべきと思っています。税金を湯水のように使われてはたまりません。税金で遊ばれてはたまりません。今回のバスターミナルの整備についても、また同じような役に立たないものに対しての税金の無駄使いに考えられます。新たなバスターミナル整備は市民のためのもののでしょうか？その計画に対して神戸市内で働く者として賛成できません。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
356	<p>こういった計画が実現すると、きっと神戸が目玉されると思います！ぜひ次世代にも誇れる素敵な施設をつくってください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>「次世代にも誇れる素敵な施設」につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である「進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p>
357	<p>神戸市が進めている『新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)』について、現行計画のままの推進には反対します。</p> <p>確かに長距離バスの利用が増え、現在、三宮界隈の各所に点在しているバスターミナルを集約・整備する必要性は理解できます。だからといって、そのために中央区役所や神戸市勤労会館、さらには文化ホールなど中央区民や市民にとって重要な公共施設を移転させることは承服できません。バスを利用する観光客の利便性の為に市民生活の利便性が犠牲になるなど、自治体として絶対にはやってはいけない考え方だと思います。</p> <p>また計画の中身も非常に過大です。自分もバスタ新宿を利用したことがあり、確かに便利ではありますが、新宿と三宮では立地条件もバスの出入りの条件も違うのに、バスタ新宿を上回るバスターミナルの数など必要なのでしょうか？</p> <p>さらに、バスターミナルのビル内に「中長期滞在機能」という表現でマンション建設を盛り込まれることも考えているようですが、三宮周辺地域はただでさえ新しいマンションが建ち並んで人口が増加し、それに伴って小学校の教室不足が深刻になっている「要注意地区」なのに、そんな計画が適切であるとは到底考えられません。</p> <p>問題点だらけの『新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(案)』は白紙に戻して再検討すべきだと考えます。三ノ宮駅周辺に機能を集中させなくても、神戸文化ホールや大倉山の体育館の跡地地域を活用するなど、もっと広い視野で考えていただきたい。</p>	<p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することいたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。</p> <p>今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。</p> <p>事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討するため、現時点で、導入する機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の小学校に関する事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。</p>
358	<p>このバスターミナル整備で大きく三宮が変わると思います。計画には満足しています。期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
359	<p>1、パブリックコメントとは何なのでしょう、伺いたい。少なくとも「構想や事業」について賛否を含めて様々な意見を聞いた上で、それを計画に反映するものではないでしょうか。ところが「本計画」の意見募集のしめ切り期間が「2018年2月9日」であるにもかかわらず、2月3日付神戸新聞は「神戸市、三宮再開発新会社 バスターミナル建設主体」という見出しで、「再開発会社」を設立し、会社施行で再開発を行う事を報じています。神戸市当局がこうした内容をマスコミに配信したことは明らかです。つまり市民意見を公募している最中に、市の具体的な再開発方針を発表しているのですから、市民意見を聞くのはポーズだけではありませんか、形だけで意見公募と言いながら計画は市が一方向的に進めるというまさに非民主主義そのものです。民主主義破壊の計画は撤回すべきです。</p> <p>2、今後日本の人口そのものが減少することは明らかです。そうした状況下でバスターミナルだけは日本一というような大規模ターミナルが必要でしょうか。日本最大のターミナルは新宿のようですがその2倍にもなるような大型のターミナル再開発はまさに無駄な過大な計画と言わねばなりません。人口全体が減少していく社会が進行している中でバス乗車人口だけが今後も増え続ける事はないでしょう、こうした状況から見ても余りにも過剰な投資は控えるべきです。</p> <p>3、事業計画費用などは概算でも明らかにされていないではありませんか、神戸市はこれまでの計画例えばポアアイや六甲アイランドなど大規模計画に対して概算事業費を示してきたはずですが、今回の計画での事業費(概算合め)を全く明らかにしないなど、ずさんな計画であります。市民に意見を求めるなら大かでも計画の費用など明らかにすべきです杜撰な計画には反対です。</p>	<p>市民意見募集中に報道された再開発会社に関する内容については、市と地元地権者との協議段階での情報に基づいているものであり、決定しているものではありません。ただ市としては、スピード感をもって事業化を図るため、雲井通5丁目については、次年度早々に事業主体となる再開発会社を設立していきたいと考えております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
360	<p>私の子供たちの世代が楽しめる施設ができるということで、とても期待しています。新しい図書館やホールは神戸の雰囲気にあつた上質なものをお願いします。</p>	<p>新たなバスターミナルビルに導入するホールや図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において考え方を示しております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討していきます。</p> <p>ホールや図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
361	<p>(1)バスターミナルの規模は適切か。 大都市や観光地に、バスターミナルがつくられている例は多数あります。神戸市が計画するバスターミナルの規模は、25～30バースを予定しており、新宿の15バースと比べて過大すぎます。その必要性の根拠と、財政問題をセットで提出し、計画の是非と合理性について、市民の討議に付すべきと思います。また、中・長距離バスターミナルは、主として観光客対策ですが、市内路線向けのバスターミナルの整備こそ重視すべきです。</p> <p>(2)勤労会館、中央区役所の建て替えの時期と必要性は？ 公共施設の老朽化に伴う建て替えについて、利用者、住民の声を重視すべきです。まだ使える施設を、早期に建て替えることになってはしないか。財政的な浪費になりはしないか等の疑問にどう答えるか。 ①大・中文化ホール<small>の規模と収用人数は適切か。利用主体の声は生かされているか。</small> 現文化ホールは、演劇人らの声を聞き、使う側にとって利用しやすい設計にしたとのことである。利用する団体にしても、500人から2000人まで、さまざまな規模についての要求がある。市として需要の状況をどう把握し、どの規模にするのかの合理的な説明が必要と思う。 ②文化ホール三宮への集中はなぜか。大・中ホールの分離はなぜか。どういプロセスを経て、案を決めたのか。 ③生田文化会館、葦合文化センターを、三宮に集中させることが適切か。地元の存続してほしいという要求にどう対応するのか。 ④中央区役所、勤労会館の耐用年数はいつまでか。まだ、補修が可能であり、早すぎる解体にならないのか。移転先、移転時期の間の使用をどうするのか。</p> <p>(3)超高層マンションと学校の過密問題 ①高層マンションの建設により、学校が過密化することに対し、適切な対応がなされるべきである。 ②過密のまま、教室プレハブで対応したり、中央区から兵庫区の学校に通学させるなど、子どもたちを偏った行政の犠牲にしないようにすべきである。</p> <p>(4)住民参加と情報公開を基本に すべてのことに共通するが、いつ、どこで、誰によって、誰のためにつくられた計画かと、市民に疑念を抱かれることのないよう、結論だけ公表し、形式的に市民の意見を聞いたという形で終わらせず、住民参加、情報公開を徹底することを求め、再検討を求めます。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっており、今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討するため、現時点で、導入する機能に居住機能が含まれるかどうかはまだ決まっておりません。ご指摘の小学校に関する事項については、具体的な事業計画を策定していく中で、必要に応じ検討していきます。また事業費についても事業計画を作成していく中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「路線バス」のご意見について、「平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」において、三宮周辺地区の交通結節機能向上をはかるため、中・長距離バス乗降場の集約に加え、路線バスの乗降場を方面別に集約していくことも位置づけています。今後、新たな中・長距離バスターミナルの整備と並行して、路線バスの乗降場についても、市民の足であることに十分配慮しつつ、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロスクエア」や、歩く人が中心のまちの実現に向けた都心の交通体系の見直しの中で検討していきたいと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。今後も、適宜、広報紙などを通じて情報をお伝えしていきたいと考えております。</p>
362	<p>①ビックリ仰天とはこのことである。「西日本最大級の中・長距離バスターミナルを新たに整備します！」大阪駅前の話しかと思う。大阪駅前でもないのに、ずっと利用客が少ないと思われる三宮に新宿より大きな場所がなぜ必要か全くわからない。身の丈に合ったもので十分だ。 ②あの辺りはホテルもいつの間にか出来、便利が良い場所になっている。勤労会館もよく利用するが、①のように考えると現在の場所をちよつとさわるだけで対応できると思う。是非ともそのままにしておいてほしい。 ③大きなビルはいらない。文化ホールもあのままが良い。震災後よみがえった今の三宮で十分である。もう、さわらないでほしい！！</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっており、今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
363	バスターミナルが神戸にないのがこれまで不思議でした。わかりやすい使いやすい、女性にもやさしいバスターミナルができると思うと、楽しみです。	「女性にもやさしいバスターミナル」については、今後、事業化を進めて行く中で、貴重な意見として参考にさせていただきます。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
364	バスターミナル25～30バスといえ、日本で一番高速バスが集中する新宿の15バスよりも相当数多く、こんなに必要か疑問。過剰な予測を立てて後世に負担をのこさないようにお願いします。車の流れが変わるようですが、迂回路によって交通渋滞や迂回路建設費用などの負担が心配です。熟考を願います。三宮再開発予算はどれだけ見積もっているのですか。後で市民負担をかぶせることはないようにしてください。	新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。 新たなバスターミナルの整備に伴う渋滞対策については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。 今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。
365	○長年市民に親しまれてきた区役所・勤労会館が移転するのは反対です。高齢者の人は大変だと思います。「国際競争力強化」というスローガンがありますが、これまでも大企業誘致への支援を行い地元業者を廃業に追い込み、収益が見込めなくなると無責任に撤退という住民・地域経済を無視したやり方をまた、行うのでしょうか？神戸市としてもっとやるべきことが足元にたくさんあると思います。 ○バスターミナル内に文化ホールが作られるため、大倉山の文化ホールは廃止になるとありますがその南側にある文化体育館も改修等のため今年から小学生のドッジボール大会などの行事が中止になりました。子どもたちの成長が見れる素晴らしい各種行事がなくなります。これも再開発の影響なのでしょうか？そうならば再開発は中止し、今まで通りの大倉山の文化ホール・体育館を継続すべきです。	今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。 中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。 神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
366	<p>バスターミナル計画は東京新宿に比べバースが多く、その上に市民の良いところ、区役所、勤労会館をなくす計画は反対。交通渋滞がおき、子供お年寄りの事故発生が多くなることが懸念される。市民の声をもっと聞いて下さい。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月）」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>中央区役所、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>交通渋滞については、基本計画(案)15ページ「4.動線計画」に考え方を示しておりますが、バスターミナル出入口分散化・バス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討することで、周辺道路の混雑解消を図りたいと考えております。</p> <p>子供お年寄りの事故発生については、基本計画(案)14ページ「3.周辺とのつながり」において、「バス利用者などの歩行者動線とバス動線とが交錯する箇所については、歩行者のメイン動線を地下道や2階デッキ、バスや自動車交通のメイン動線を1階と定義するなど明確な歩車分離を図る」として考え方を示しております。</p>
367	<p>「国際競争力強化」のためのバスターミナルの整備とありますが、「国際競争力」を強化することは何の意味があるんですか。神戸市民は住みよい街にしてくれればそれでいいんですが、区役所や勤労会館も大した議論もなく最初からこしかないであろう少ない案で移動した場所に移すことになるのか。神戸市にとって一等地は市民にとって一等地で、駅から近くて便利だったのが、はるかに不便になります。大きなバスターミナルを作る必要性が分かりません。外からの人間ばかりに目を向けて、神戸市に住む人のことは考えられてないと思う。市民の税金で飯を喰つる市役所は市民のために働きましよう！</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上向きさせることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
368	<p>これからはますますバス移動の時代だと思います。そのためにもこういったバスのしっかりした拠点は大都市には必須です。期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
369	三宮にかつてのにぎわいを取り戻すためにはこういった計画が必要です。次世代にもよいものを残せるよう、ぜひ頑張ってください！	<p>「かつてのにぎわいを取り戻す」につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
370	バスターミナルのビル内には1500人程度の文化ホールを整備されるようですが、それにともない大倉山の文化ホールを移転することはやめてもらいたい。また、このような新たな巨大なバスターミナルを建設しても、神戸にそのような需要があるとは思えないので中止すべきである。	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
371	<p>今年、70歳となり、お蔭様で時間も出来まして、自分の感ずる事、また社会のためにと義務感に駆られ、始めて意見書を書かせて頂きます。</p> <p>私としましては大倉山文化ホールと三宮勤労会館の移転について思うところがあります。文化ホールを含む周辺は1つの文化圏として、移転により二度とあの雰囲気は取戻せないでしょう。しかも建物もあれ程、重厚でゆったり、取り壊すにはまだ勿体ないと思います。</p> <p>また、勤労会館も図書館の木々に囲まれた窓辺も本を読むに最適な空間です。駅の喧騒から少し離れた立地も丁度良いですね。現在、私は3Fの美術室を利用していますが、伸び伸びとした空間が集中力を高めます。建物は多少古くならうとも使い込まれたよさのほうの方が勝ると思います。また、水清ければ魚住まずとのことわざどおり、人も動物も新旧入り混じる混沌のほうが、やすらぎを覚えるものだという事です。開発、改善は賛成ですが、中身は市民を胸襟を開いて真に皆の喜べる改善にして頂きたい。</p> <p>先ず、アイデアを広く市民から拾い集めることが大切かと思えます。新長田の町が空しい結果に終わっているのは悲しい現実です。あれ程賑やかだった通りが嘘みたくに閑散として暗いビル街に様変わりです。そこで働く人達は風船のしぼんだ様な気持で暮らしていると思いますよ。神戸に真の意味の活気が欲しいですね。一流の月刊誌の記事の一行に、又、テレビのコメンテーターの一言に神戸の役人臭についてポロリとこぼれておりますよ。もうこの辺りで方向転換しなければ修正不可能になるのじゃないでしょうか？そのためには民間、市民の協力も必要です、又、協力する義務もあると思います。よろしくお考え下さいませようお願い致します。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。また、移転後の現文化ホールについても、全市民的なまちづくりの観点から検討していきます。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
372	この新たなバスターミナルは素晴らしい計画だと思います。世界に誇れる神戸らしい素晴らしいバスターミナルにして欲しいと思います。	<p>「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すもの」としております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
373	文化ホール大ホールがバスターミナルビルに移転する事に賛成します。	<p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
374	<p>なぜ、西日本最大級のバスターミナルを三宮につくる必要があるのか、その意義や必然性は理解しがたく、この計画を撤回すべきと考えます。人口150万人の神戸市で、東京・バスタ新宿を上回る規模のバスターミナルがなぜ必要なのでしょうか？基本計画(案)でピーク時乗車に20バス、降車に6バスが必要としていますが、長距離(夜行)バス、中距離バス、空港バス、観光バスなどの目的別に整理すれば何も巨大なバスターミナルは必要ないではありませんか？また、バスからバスへ乗り換える人はそれほど多いと思いません。乗車バスと降車バスが分かれていてもそれほど不自由はないではありませんか？バス各社の意見も聞いたのでしょうか？実際の乗降客数は調査しているのでしょうか？新宿を上回る規模のバスターミナルを整備する必要性がわかりません。さらに、これをやろうとすれば既存の施設を移転させねばなりません。なかにはリニューアルしたばかりのところもあります。それらをチャラにしてまでつくる必然性やメリット、市民にとってのプラスはあるのでしょうか？あまりにも無謀な計画としか思えません。えきまち空間基本計画と一体のものでしょうが、交通事業者やテナント業者など関係者の意見をよく聞いて再考していただくことを切に願います。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。今回の基本計画(案)の作成においては、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者やバス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>
375	賛成です。この計画に書かれていることが実現したら、とても魅力的な施設になると思います。インバウンドの外国人の方も喜ぶような神戸ビーフの拠点などはどうでしょうか。	<p>「インバウンド」に関する意見につきましては、基本計画(案)18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」に考え方を示しております。「神戸ビーフの拠点」のご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
376	<p>バスターミナルの整備については、</p> <p>① まず神戸市民の三宮の利用状況と流れ、および利用している乗客(市民)の意向を詳しく調査したうえで駅の配置や他の交通機関との関係について検討し市としての案を提示し、その意見をふまえて検討したうえで専門家を入れて検証して結論をまとめるという、丁寧な意見集約のプロセスが必要だ。</p> <p>② 観光バス対策については、基本的に三ノ宮駅周辺に集中させることは無理がある。</p> <p>③ 東京や大阪と異なり、三宮は地理的に狭く三層構造にしたところで、狭い地域にバスを集中させるのはかえって混乱する。基本的に観光バスは目的地に応じて、分散駐車する方が得策ではないか。</p> <p>④ バスターミナルを確保するために勤労会館や区役所等に移転させるべきではない。</p> <p>いずれにせよ、莫大な費用がかかり市民生活にかかる問題だけに拙速は避けるべきであり、費用対効果や市民生活への影響などを、観光対策に優先して検証したうえで市民合意を図るよう求める。</p>	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、ビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p>
377	よく深夜バスを使いますが、神戸は乗り場がちらばっているのので、この計画はとでも有り難いです。待合も飲食や買い物を楽しめるようにしてください。	<p>「待合空間」に関しては、基本計画(案)18ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(1)付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設」に考え方を示しております。その他のご提案については、今後事業化を進めていく中で、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
378	バスターミナル整備、絶対反対です。そのような開発に知恵とお金を使うより子どもの医療費の無料(中学3年生まで)、小学校給食の充実、中学校給食の自校化など教育費の完全無料化などにもっと予算を使ってほしい。トイレの洋式化も必要。バスターミナル計画、あまりにも過大すぎます。いきすぎた乱開発はやめてほしい。神戸市民の福祉をないがしろにして、開発、開発は許せません。	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>「子どもの医療費無料」「小学校給食の充実」「中学校給食の自校化など教育費の完全無料化」「トイレの洋式化」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
379	バスターミナルは必要です。ぜひ実現させるべきです。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
380	<p>三宮駅周辺のバス乗場が分散していて、不便を感じています。集約してキレイに、便利になることは良いと思います。しかし、バスターミナル自体の計画が大きすぎると思います。ミント神戸のターミナルも含め、Ⅰ期、Ⅱ期工事区間全域を使用し、26バースの表を見ましたが、1バースあたりの便数を減らして縮小することは可能です。また、ターミナル上層階の商業、業務、宿泊施設も巨大すぎます。総額の建設費、財源もよくわかりません。集客数、どこから人を集めるのか(一部の外国人では無理)。三宮に人の流れが集中したときに、各行政区の繁華街にどんな悪影響が出るかも不明です。巨額の費用を要し、たくさん抱えている、この開発計画に反対します。</p>	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
381	<p>今はあまり三宮東エリアには行かないのですが、この計画ができれば、そちらのほうにも遊びにいけそうで楽しみです。子どもたちもつれていきたいです。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
382	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大規模スクラップ&ビルドのみでなく、もっとコストの掛からない方法や代替案も提示すべき。また、それらのコストの違い、メリットとデメリットを提示した上で、市民に説明し、意見を求め、議会でも議論に付した上で決定すべき。 2. 案には、これらの計画における市民負担額の試算が全く無い。それを提示せずに意見を募集することにどれだけの意味があるのか疑問。それらを提示して改めて意見を求めるべきと考える。 3. 現状での利用者も多い勤労会館の機能が、どこでどのように代替されるのかの計画も示すべき。 4. 増え続ける外国人客向け、障がい者、高齢者向けの対策をどうするのかの具体的計画が弱いと感じる。この問題は歩行者導線だけではなく、またハードだけではなくソフトの面でも必要と考える。 5. 計画立案、実行の各段階での市民参画の計画が示されていない。 	<p>「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている「三宮周辺地区の『再整備基本構想』(平成27年9月)」の策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の基本計画を作成する上でも、今回の市民意見募集のほか、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>「外国人客向け、障害者、高齢者向けのソフト面での対策」については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p>
383	<p>神戸はバス乗り場がわかりにくいと友人からも言われたことがありました。外からの人にも市民にもわかりやすい便利なバスターミナルは賛成です。</p>	<p>「わかりやすい便利なバスターミナル」ということについては、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」1.配置」にその考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご意見の「わかりやすい、使いやすい」バスターミナルとなるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
384	<p>今回の提案、神戸市が考えているバスターミナルに反対します。それに伴う勤労会館、市民図書館の廃止はやめてください。そこに文化ホールに変わるものを設置するとのことですがそれにも反対です。バスターミナルは神戸駅周辺をも含めたターミナルを提案します。神戸駅から湊川神社の景観が見えるような周辺整備、現在の中央体育館、文化ホールなどを再整備してほしいと思います(もし、神戸駅だけでバスターミナルは足りない場合は、体育館までを動く歩道などで整備)。また、新開地への導線整備をして、神戸駅周辺をもっとにぎやかなゾーンにしてほしいと思います。</p>	<p>神戸市の考え方</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上向きさせることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってまいりました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備することとしております。</p> <p>また三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から新バスターミナル内へ移転することと致しました。仮移転中はできるだけ市民サービスの低下とならないように今後、検討していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
385	<p>神戸の新たな魅力スポットができるのは素晴らしいことだと思います！計画にも書いていましたが、ぜひ神戸らしい景観のバスターミナルをお願いします。</p>	<p>「神戸らしき景観」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「「えき+まち空間」における景観方針に対応しながら、再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物及び公共空間の形成を図るものとする。」としております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
386	<p>震災から20数年が経って、こういった計画が出てきて、ようやく三宮が活気づいてきたようで本当にうれしいです。長い目で見て、利用しやすい魅力的な場所になると期待しています。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p> <p>「利用しやすい魅力的な場所」につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示しており、神戸の特色であり魅力である”進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すものとしております。</p>
387	<p>莫大な建設費用をかけて、需要が本当にあるのか疑問だ。神戸空港の失敗を繰り返すのが目に見える。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成してまいります。その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
388	<p>私は元々関東の出身で、10年ほど前から神戸に住み始めました。地元へ帰る際に夜行バスを利用していたのですが、まずはじめに思ったことが、長距離バスのバス停がわかりにくいということでした。ミントに行けばいいのか、JRの高架下に行けばいいのか。空港に行くバス停も別の場所。毎回、どこに行けばいいのかわからず、何度も間違いないか確認が必要です。バスターミナルが統合されると、外部の間からもわかりやすくなり、使いやすくなると思います。新たな中・長距離バスターミナルの整備に期待しています。</p>	<p>「わかりやすい便利なバスターミナル」ということについては、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「1.配置」にその考え方を示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご意見の「わかりやすい、使いやすい」バスターミナルとなるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
389	<p>神戸市民にとって、そんな大きなバスターミナルが必要でしょうか。観光にとってもありのままの神戸の町をみてもらうことが大事だと思います。どこへ行くとも同じような駅前にして、いったい誰のための整備なのでしょう。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」に考え方を示すように「神戸らしさ」を踏まえ、ビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます</p>
390	<p>私は関西国際空港を利用する際に毎回、三ノ宮発のリムジンバスを利用します。利用する度に感じることは下記の2点です。</p> <p>①乗車及び降車場所がJRの駅から少し離れた箇所にあるため、荷物が多い時に不便を感じる。特に帰って来た時は疲れもあり、駅直結だと良いと思う。</p> <p>②乗車場所が屋外のため、待ち時間は夏は暑く冬は寒い。その為、屋内の待合室があると良いと思う。</p> <p>非常に主観的ですが、以上のことから再整備計画(案)に記載されている案には賛成です。また、多くの人が往来する場所でスーツケース等の荷物を持っていても移動や施設利用がしやすいような計画だと嬉しいです。主観的な考えからの意見となりましたが、ご参考になれば幸いです。よろしくお願ひ致します。</p>	<p>頂いたご意見の中で「スーツケース等の荷物を持っていても移動や施設利用がしやすい」をふまえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」「4.動線計画」において、「スーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保」という表現を追記しました。その他、頂いたご意見は、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
391	<p>人口減少が地方都市全般に見られる時代に建設コストの高い方法で、バスターミナルを建設するのは過剰投資になると思えます。十分な敷地を確保できる神戸駅前で十分対応可能な筈です。また神戸駅周辺は寂れる一方で、町おこしの一環としても効果が十分予測できる神戸駅前の施設を検討すべきです。今回の再整備の基本計画は三宮周辺部のみ人や車が集中するので、緩和策も含め神戸駅周辺部に変更すれば、神戸の活性化と三宮周辺部の混雑緩和にもなりその方が神戸市全体的にメリットがあると予測されます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を向上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
392	<p>・現在分散している中長距離のバスターミナルを集約し、新たな神戸の玄関口をつくる構想に大変期待しています。</p> <p>・大規模ホール、ホテル、事務所、商業施設等、神戸で一番の立地を生かした集客施設を民間主体で建てることにより、市民の働く場を提供し、全国的に地盤沈下しつつある神戸の復活・成長の旗手となってほしい。</p>	<p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、民間事業者の協力を得ながら事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
393	<p>中・長距離バスターミナルが、25～30バスできるということですが、新宿のバスターミナルでさえ、15バスです。私は、いつもミント神戸に行き現在のバスターミナルの様子を見ていますが、確かにミント神戸下の所や高架下のバスターミナルは行き来が激しいです。しかし、今の中央区役所や、図書館、勤労会館を(サンバルも？、ホテルも?)とこわしてまでするのは行きすぎだと思います。誰の為のバスターミナルですか？三宮のど真ん中にはもっと多くの市民が恩恵をうける為のものをおいてほしいと思います。一体どれだけの予算をつぎこんでやろうとしているのですか。市民の税金をもっと子育て支援や健康支援に使ってください。明石市には、若い世帯がどんどん転入しているそうです。神戸に住みたいと思えるようにしてください。表だけきれいにしてしようとする神戸市の考えには賛成できません。</p>	<p>新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バスのほか、待機11バスの合計26バスとなっております。今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。また雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「子育て支援」「健康支援」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>
394	<p>雲井通5・6丁目に西日本最大級のバスターミナルが出来ることはとても良いことだと思います。市民の皆様がより安心して住みやすい、三ノ宮にしてください。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
395	三宮駅前からかなり離れた場所に中・長距離バスターミナル整備の計画ですね。また、地域にあって良い、各文化施設を三宮に集中させる必要があるのか。巨大なものをつくり無理やりそこに詰め込んでいこうとしていますね。神戸市は巨大開発に市税を使わないで～住民福祉の増進～忘れて下さい。	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。</p> <p>また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
396	神戸の玄関口である三宮に西日本最大級のバスターミナルが出来ることを楽しみにしております。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
397	市民や利用者の声も聞かずに、生田文化会館、葦合文化センター、神戸文化ホールをつぶして、三ノ宮に集中するのは反対です。予算は、もっと地域住民にとって利益のあることに使ってください。お願いします。	<p>生田文化会館、葦合文化センター機能については、中央区庁舎、勤労会館のあり方について区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討し、これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を含め整備される新中央区総合庁舎において確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p>
398	三宮再整備計画の中に三宮図書館も含まれていますので、図書館利用者として意見を述べさせていただきます。現在の三宮図書館はたいへん狭く、本の冊数も少なく、落ち着いて本を読める場所ありません。新しい三宮図書館は神戸の玄関口にふさわしい図書館としてください。人を呼び込むことは大切だと思いますが、図書館は他の施設と違い専門性がありますので、指定管理者を選ぶ場合は慎重をお願いします。(市直営が一番いいのですが) 新しい三宮図書館、楽しみにしています。	<p>新たなバスターミナルビルに導入する図書館については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」において、「眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館」として考え方を示しております。頂いた図書館に関するご意見については、今後事業化を進めていく中で、貴重な意見として参考とさせていただきます。</p> <p>図書館を含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
399	<p>鉄道の補完や割安で、自身中長距離バスの恩恵に預かってはいるが、中央区役所(至便、頑丈)の不便地への移転は以ての外。これも震災直後に雲井通6・7・8丁目ですらどうかを考えるべきであり、ミント神戸が出来る迄に時間は有った。今更何をです。「えきまち空間」で2国やフラワーロードの車線を減らし、公園空間を造るは以ての外。交通の要衝で有っての三宮、市に金が落ちるのは六甲や舞子等々の景勝地であり、三宮都心に公園を作った所で大した金は落ちない。</p> <p>区役所、会館、図書館は現地が最適と思う。より至便地に移転すれば利用者がたまったものではない。これは区役所職員の出も同様で、現地と留めるのが至当と排。「えきまち空間」で、三宮都心商業ビルの空室5%と伺いましたが、貿易センタービルは10%、サンバルは20%、中古では100%迄有ります。5%の算定基準も書く予算同様明記賜りたく御願い申し上げます。</p>	<p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、三宮周辺地区の『再整備基本構想』に位置付けております。</p> <p>神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するために不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。「えきまち空間」新たな中長距離バスターミナルなどを整備し、三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>三宮図書館については、利用者が全市にまたがることや期待される役割等の特性から現在の位置と同じ、新バスターミナル内へ移転することと致しました。</p>
400	<p>再開発と聞くと東京の「GINZA SIX」や「虎ノ門ヒルズ」のようなカッコいい建物を連想します。古くなった神戸三宮の雰囲気を一変するような、また新しい神戸の名所になるような斬新な建物を期待します。</p>	<p>建物のデザインに関するご意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」1.再整備ビルの構成と設え」において、「「えきまち空間」における景観方針に対応しながら、再整備ビルの多様な機能が出すシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物及び公共空間の形成を図るものとする」としてあります。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
401	<p>空港バスを利用する際、スーツケースを持って長い距離歩道を歩くことや上下移動にとっても不便を感じております。特に雨降りの時などは折角の旅行気分が吹き飛んでしまいます。たくさんの荷物を持っていても快適に利用できるバスターミナルをお願いします。</p>	<p>頂いたご意見の中で「たくさんの荷物を持っていても快適に利用できるバスターミナル」をふまえ、基本計画15ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」4.動線計画」において、「スーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保」という表現を追記しました。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
402	<p>三宮再開発に反対します。三宮界隈は現状のままでもいいと思います。ノッポの高層建築物ばかりでは六甲山景と海を風が流れて「六甲山のよさ」が喪失します。私が始めて就職のため来神したのは昭和33年秋(1958年)でしたが、北野町から三宮の街をみおろして、山と海の素晴らしさを満喫しました。当時は高架東側はマッチ箱のような小さな街でしたが、それでも魅力に溢れていました。現在の三宮で十分です。センター街、地下街、トアロード、トアウエスト、高架下のショップなどどれも個性的で神戸らしさがあります。三宮には勤労会館があることも魅力のひとつです。1Fの図書館をはじめ、各階とも多目的ホールや小・中の会議室、習い事の集まり、学習する場、大ホールなど講習会や学習会、小さな文化的な集まりなどで賑わっています。この会館を失くすなんてもってのほかです。中央区役所も現在地で十分機能し、他に移すことに反対です。</p> <p>大倉山に文化ホールは大倉山公園、大倉山図書館</p>	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルの形状や導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきます。</p> <p>中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
403	私が子どものときに比べると、神戸の勢いが弱くなっているような気がする。ホールやバスターミナルなど集客力のある施設が揃うこの計画を早く実現して、かつてのような賑わいを取り戻してほしい。	新たなバスターミナルの整備を含む、三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
404	新宿バスタに行ったことがあるが、とても便利できれいな施設だった。海外からの旅行者も多く利用していた。そういった魅力的な場所ができるのは神戸にとってプラスになる。ぜひ計画を早期に形にしてほしいと思います。	新たなバスターミナルの整備を含む、三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
405	<p>計画の理由と目的について「中・長距離バス乗降場分散、利便性や交通弱者への配慮が十分、慢性的渋滞を口実に、高速道路からの交通アクセス性、交通結節点としての大幅な機能強化を図り、都心にふさわしいにぎわいを産みだす機能を導入で、国際都市神戸を象徴する新たな玄関口の創出を目指す」としてありますが以下の点で、見直しを求めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、三宮一極集中、巨大な公共事業の予算規模と財源を明らかに、誰がどのように負担するするのか。 2、「商業施設、企業誘致でにぎわいづくり」「民間事業者まかせの開発」は、規制緩和や際限のない税金の投入、乱開発を招き、既存の事業者の営業にたいする配慮がないのではないか。 3、開発エリアと、市内9区の事業者、市民の声、要望を広く聞き、高齢者が安心して住み続けられる足の確保など、9区のバランスのとれた整備を進めるべき。 	<p>今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。</p> <p>その策定にあたっては、市民と共に考えることを重視し、「300人市民会議」や「対話フォーラム」、「シンポジウム」などを開催し幅広く市民のご意見を取り入れてきました。また、地元まちづくり協議会の代表などで構成される有識者会議を開催し議論を重ねるとともに、市民意見募集の手続きで様々なご意見をいただき取りまとめを行いました。また、今回の作成した新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画(案)を作成する上でも、市民代表や交通事業者等幅広い関係者から構成された「都心三宮再整備推進会議」で意見を頂いたほか、計画エリアの地権者、バス事業者等とも意見交換を行い様々な意見を頂いています。</p> <p>三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。また、神戸をさらなる高みに押し上げていくために、三宮周辺だけでなく、市域全体においてバランス良く、魅力ある地域づくりや地域課題の解決などの取り組みを進めております。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきますが、新バスターミナルを計画している地区には、多くの地権者がおられ、現地において営業をされている店舗等が数多くあります。その為、商業機能については地権者の意向や市場ニーズや他機能との相乗効果などを考慮し、民間事業者の協力を得ながら決定していきます。また事業費についても事業計画を作成していく中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p>
406	現在の三ノ宮駅周辺は緑が少ないです。基本的に緑化空間とありますが、是非、緑を感じることのできる空間を実現して欲しいです。	頂いたご意見の中で「緑を感じることのできる空間」をふまえ、基本計画19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」「(3)都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等」において、「街中で豊かな緑を感じる事が出来る特徴的な緑化空間」という表現に改めました。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
407	是非実現してほしいです。新しいバスターミナルを基点に、神戸全体が盛り上がることに期待しています。	新たなバスターミナルの整備をはじめ、三宮周辺地区の魅力を上させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
408	バスターミナル建設によって図書館のある勤労会館が取り壊しになると聞きました。そして市役所3号館に移転すると。しかし勤労会館は利便性と使いやすさが大きなメリットです。駅のすぐ近く、利用も手軽にでき、体育館などもとても利用しやすい。こんなに便利で使い勝手のいいものをどうしてほかへもっていくのか。商業施設やホテルなんかなくてもいいから是非勤労会館を立て替えて元の場所でまた利用したい。	勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葦合文化センターの機能も確保することとしております。

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
409	神戸の良さを残しながら、便利な施設になることを期待しています。	<p>「神戸の良さを残しながら」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「国際色豊かな港町として発展してきた歴史や、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、賑わい・文化などのコンテンツを提供する新たな拠点をつくり出すものとする。」としております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
410	海と山の景色を楽しめる、神戸らしいビルにして欲しいです。	<p>「神戸らしさ」に関する意見につきましては、基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」において、「神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すもの」としてしております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
411	神戸に住みたくなるような、様々な年代の意見を取入れた活気溢れる街にして欲しいです。	<p>基本計画(案)17ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「1.再整備ビルの構成と設え」では、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、新たな拠点を作り出すこととしており、活気溢れる街にしていきたいと考えております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
412	三宮駅前のバスターミナルは必要と考えます。当該値は他の交通手段とのアクセスも良く、傘もいらぬ設計計画は非常に良いと思います。神戸は大学も多く、地方からの大学生なども多く居住しており、彼らのためにも利便性の高い三宮駅前のバスターミナル設計は必要と思います。	<p>新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」1.配置」に示しております。</p> <p>新たなバスターミナルの整備に関して、ご意見の「利便性の高い」バスターミナルとなるよう、スピード感を持って進めていきます。</p>
413	巨大なバスターミナルに大金をかける必要はありません。莫大な予算が想定又なぜ神戸文化ホールを中央に集めるのですか。西日本最大級の中・長距離バスターミナル約1,300便だれが乗るのですか？もっと福祉、教育、特別養護老人ホームとかに神戸市民の税金を使ってほしい。バスターミナルのビル内には、1,500人規模の文化ホール整備されるようですが、大倉山にある文化ホール長い間市民に親しまれた今の文化ホール三宮に移転やめなさい。不要な大型開発には絶対反対。	<p>今回、基本計画(案)でお示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p> <p>神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p> <p>今回の基本計画は、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が示したものであり、今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、事業化を進めていきます。事業化においては、今回頂いたご意見を参考に、バスターミナルの規模やビルに導入する機能などを検討し、事業計画を作成していきますが、その中で適正な事業費が算定されていくものと考えております。</p> <p>「福祉、教育、特別養護老人ホーム」については、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。</p>

意見 No.	意見本文	神戸市の考え方
414	文化ホール大ホールが三宮に移転して、バスターミナルビルにできる事は、まちの賑わいにつながる事が期待できるので賛成です。	神戸文化ホールは、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。「ホール」については、基本計画(案)19ページ「第4.再整備ビル全体のイメージ」「2.整備・誘導を図る施設及び機能」の「(2)文化芸術を体感・発信する施設」に示しておりますが、多様なニーズに対応できるような設備を備えたものとしていきたいと考えております。「新たな文化ホールの具体的な規模および機能等」については、今後、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。 新たなホールを含めた新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
415	大型開発優先事業は時代遅れで古い政策です。新宿のバスターミナルのバースが15であるのにそれ以上の25～30バースはあまりにも無謀な計画であり、ずさんすぎるのではないのでしょうか。駅前開発を夢のような計画であると市民、住民に宣伝していますが、多大な税金を住民に負担させ潤うのは大企業、民間企業です。私は加古川在住で、30年前大型百貨店が駅前到来、当初はバラ色のように宣伝されていましたが、30年たった現在はどうでしょう。それまで中心であった個人商店が次々と閉店し、さびれてしまってます。住民の所得も低いです。くらしはよくなりません。バスターミナルへ巨大な税金を投入するのであれば子どもの医療費無料化や、介護保険、国保の引き下げなど、住民の生活に直結した政策を実施してください。でないと、神戸市の定住者は減り、人口減少に歯止めがきかない、深刻な状態になってしまいます。計画を中止して下さい。	今日、神戸市を含む日本の各都市が超高齢化、少子化に伴う人口減少社会に直面する中、国際競争力の強化や都市間競争において選ばれる都市となるために、神戸の玄関口である都心・三宮の再整備は、神戸の全体のまちや経済を活性化するためにも不可欠であり、市民、事業者、行政が目指すべき将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組むため、平成27年9月に、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]及び今回、基本計画(案)を公表した「新たな中・長距離バスターミナルの整備」が位置付けられている三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました。 三宮周辺地区の魅力を上昇させることで、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。 新宿の高速バスターミナル(バスタ新宿)については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっております。その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。今回、基本計画(案)で示したバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。 「子供の医療費無料」などについては、神戸市に対するご意見として、参考にさせていただきます。
416	今回の再開発で整然とした駅前になることを切に願っています。完成が待ち遠しいです。	新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。
417	ホテルの送迎バスなど、駅から離れた不便な場所で乗り降りしなければならなかったのが、便利になるのは、とても有り難いです。	新たなバスターミナルについては、平成27年9月に策定された三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、バス利用者にとって分りやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに行き先方面別に乗車場を出来る限り固定する整備することを、基本計画(案)10ページ「第3.バス乗降場集約の考え方」に示しております。 新たなバスターミナルの整備に関して、ご期待に応えられるよう、スピード感を持って進めていきます。

いただいたご意見の中に、一部個人情報や不適切な表現がありましたため、当該部分を削除して公開させていただいております。
なお、神戸市では、平成37年を目標年次とする「新・神戸市基本構想」において、「ともに築く人間尊重のまち」を都市像の一つとして掲げており、これを実現するため差別のない「人権の尊重されたまちづくり」を推進しています。
今後も神戸市のすべての政策・施策・事務事業、その他行政運営にあたっては、人権に配慮するよう努めてまいりますのでご理解下さい。