

鹿児島市渋滞対策基本計画の素案に関するパブリックコメント手続の実施結果について

1. 意見の募集期間 令和8年4月20日（月）～令和8年5月29日（金）

2. 意見の提出者数（件数） 14人・1法人・1団体（84件）

3. 意見の対応状況

（単位：件）

項目 対応区分	第1章 計画の概要	第2章 道路交通の 現状	第3章 渋滞発生 の要因	第4章 渋滞対策の 方向性	第5章 具体的な取 組み	第6章 目指すべき 目標	第7章 計画推進の ために	その他	計
A. 意見の趣旨等を反映し、 計画案に盛り込むもの	0	0	0	0	2	0	1	1	4
B. 意見の趣旨等は、計画素案に 盛り込み済みのもの	2	2	3	5	8	1	3	3	27
C. 計画案には盛り込まないもの	1	0	0	1	4	1	1	2	10
D. 具体的な事業の実施にあたり 参考とするもの	0	1	5	2	13	0	0	3	24
E. その他要望・意見等	3	2	1	0	4	3	3	3	19
計	6	5	9	8	31	5	8	12	84

パブリックコメント手続で提出された「意見の対応状況」について (令和8年4月20日～令和8年5月29日実施)

意見等を受けた人数
14人・1法人 ・1団体

項目	件数
第1章 計画の概要	6
第2章 道路交通の現状	5
第3章 渋滞発生の要因	9
第4章 渋滞対策の方向性	8
第5章 具体的な取組み	31
第6章 目指すべき目標	5
第7章 計画推進のために	8
その他	12
計	84

対応区分別の件数

対応区分	件数
A. 意見の趣旨等を反映し、計画案に盛り込むもの	4
B. 意見の趣旨等は、計画素案に盛り込み済みのもの	27
C. 計画案には盛り込まないもの	10
D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	24
E. その他要望・意見等	19
計	84

パブリックコメント手続での意見

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
1	第5章 具体的な取組み	鹿児島市の南北交通軸の交通渋滞対策の早期事業化及び工事着手を実現するため、有料道路事業等を含む多様な事業手法の導入可能性を検討すること	ご意見については、「5-1 ハード対策」の「2)要検討路線」において、国道225号や産業道路の現状を踏まえ、南北交通軸の強化を図ることとしておりますが、その事業手法等については、国、県、市で連携しながら検討してまいります。	D
2	第5章 具体的な取組み	エコライン構想の実現可能性を鑑み、指宿有料道路、九州縦貫自動車道、県道、市道など既存施設を最大限利用した内環状道路の可能性について検討すること	ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「2)集中する交通を分散させるための経路変更」において、中心部通過交通を分散するため、有料道路へ経路変更するための課題やその対応策について検討することとしており、今後、指宿有料道路や九州縦貫自動車道などの既存施設を活用した対応策について検討してまいります。	B
3	第5章 具体的な取組み	甲南ICから東L=約3km(未事業化区間)については、早期に事業化の方向性を明確にすること	ご意見として承り、今後も引き続き、鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会において、国や県に対し、鹿児島東西幹線道路のうち甲南インター(仮称)以東について、早期に事業着手するよう要望してまいります。	D
4	その他	鹿児島東西幹線道路等の整備促進に向け、要望活動の強化、公共事業予算の総枠確保及び道路予算の重点配分を行うこと	ご意見として承り、今後も引き続き、鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会において、国や県に対し、鹿児島東西幹線道路等の早期整備に向けて公共事業予算の総枠確保及び道路予算の重点配分を行うよう要望してまいります。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
5	第5章 具体的な取組み	<p>国・県・市一体となり、パーソントリップ調査やシミュレーション調査など交通渋滞に係る基本調査を実施し、効率的な交通渋滞解消のための抜本対策を策定すること。</p> <p>臨港道路完成後の渋滞予測やシミュレーション調査をおこなうこと。また、内環状道路については、指宿有料道路と九州縦貫道路を利用する社会実験を行い交通渋滞解消への事業効果を確認すること。</p>	<p>本計画の策定にあたっては、令和5年度にビッグデータ等を活用した渋滞要因の分析等の基礎調査を実施し、その結果を踏まえ検討を進めてきたところで</p> <p>臨港道路については、国、県、市、県警で構成する臨港道路検討会において、将来の交通課題や対応策について検討することとしております。</p> <p>内環状道路については、中心部通過交通を分散させるため、指宿有料道路や九州縦貫自動車道などの既存施設を活用した社会実験の実施も含めた対応策について検討してまいります。</p>	B
6	第5章 具体的な取組み	<p>市街地部の幹線道路の混雑割合は、全国ワースト1位であり経済損失も大きいことが想定されることから、幹線道路ネットワークの早期構築が望まれるが、幹線道路ネットワークの整備には、日時を要することも事実である。</p> <p>したがって、当勉強会としては、全ての道路について当面の対策（ピンポイント対策）を行うべき箇所を抽出し、その中で、市街地部の交通渋滞解消につながると思われる事業箇所を別紙のとおり要望する。実施に当たっては、シミュレーション調査などを実施し、効率的な交通渋滞解消のための当面の対策（ピンポイント対策）案を策定すること。</p>	<p>ご要望のピンポイント対策箇所の一部については、「5-2 ピンポイント対策」「1)事業中及び事業予定箇所」及び「2)その他の混雑箇所」において、渋滞緩和につながる対策を検討・実施することとしております。</p> <p>その他箇所についても、今後、道路交通の状況や渋滞発生の要因などを調査した上で、必要に応じて対策を検討・実施していく旨の文言を追加します。</p>	A
7	その他	<p>鹿児島市は地形的制約により道路拡張が難しく、中心部への交通集中による渋滞が慢性的に発生している。このため、渋滞緩和には道路整備だけでなく、公共交通機関の利用促進による自家用車利用の抑制（総量の削減）が重要であると考えます。私の例ですが、最寄りの広木駅から鹿児島中央駅までは車で広木駅まで行けば、わずか4分で中央駅に到着できますが、広木駅の駐車場が満車だった場合のリスクを考え、混雑していても車で30分以上かけて市街地へ向かいます。要は最寄り駅からJR九州を利用すれば短時間で中心部へ移動できるにも関わらず、駅駐車場の空き状況が事前に分からない。そのため、「駐車できないリスク」を避けて自家用車での移動が選ばれている。</p> <p>提案内容</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 駅駐車場のリアルタイム空き状況の可視化（アプリ・Web） ② 駐車場の事前予約システム導入 ③ 満車時の代替駐車場や導線の整備・案内 ④ 駐車場の拡充 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> * 公共交通（JR・市電等）への転換促進 * 中心市街地への流入車両の削減 * 渋滞緩和および移動時間の短縮 	<p>広木駅駐車場については、令和7年10月からタクシー区画3台分を一般車区画に変更するとともに、ゲート式駐車場に改修し、キャッシュレス支払いへの対応による利便性の向上等を図っているところです。</p> <p>駅前広場の交通混雑については、警察等の関係機関と連携し、対応しているところですが、管理運営面での効率化については引き続き検討してまいります。</p>	D
8	その他	<p>遅すぎると思いますがやっと渋滞対策に乗り出したこと評価いたします。そもそも抜本的に道路の作りがおかしい。信号の連動もおかしいところが多すぎる。交通量が多いところでも右折用信号がないところが多すぎる。将来的な道路整備も期待してありますが早急にやれることをやってほしい。</p>	<p>交通容量が不足する断面では、抜本的な渋滞対策である幹線道路整備（ハード対策）が有効ですが、膨大な費用と時間を要することから、早期の効果発現につながる交差点改良等のピンポイント対策、集中する交通を分散・抑制するソフト対策を総合的に推進してまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
9	第1章 計画の概要	本市の渋滞対策基本計画に記載すべき計画期間を概ね書いた方がよいと思う。	本計画では、「5-1 ハード対策」において、鹿児島東西幹線道路や鹿児島南北幹線道路などの路線を掲げておりますが、これらのハード対策には膨大な費用と時間を要し、現時点で整備時期を示すことは困難であることから、計画期間は記載しないこととしております。 なお、「7-2 計画の推進方法」において、概ね5年ごとに取組の進捗状況や目標の達成状況をモニタリングするなど、検証・見直しを行うことや、「第5章 具体的な取組み」において、ソフト対策は短期（概ね5年以内）で取組むことを記載しております。	C
10	第1章 計画の概要	本市も少子高齢化社会を迎え、車所有人口が減少すると思われるので、人口数字を表示した方がよい。	ご意見については、「3-4 過度な自動車依存」において、本市の自動車の保有・利用に関する数字の推移として、自動車保有車両数、世帯当たりの台数、自動車の分担率を記載しております。	B
11	第2章 道路交通の現状	鹿児島市は、背後の丘陵地域を団地化し、その出入口を国道へつないでいるため、幹線道路の渋滞を招いている。 幹線道路は、信号機が多いので渋滞の原因となっている。団地からの流入量の少ない交差点の信号は、取り除くとよいと思う。	信号機については、交通量のみならず、車道幅員や歩行者の滞留場所、隣接信号機との距離などを踏まえ、交通管理者（県警）が設置・撤去を行っています。 いただいたご意見については、関係機関とも共有してまいります。	E
12	第3章 渋滞発生の要因	本市と同じ地形の長崎市は、全体で13位となっている。 長崎県では、行政、事業者、関連団体、市民が渋滞対策として、公共交通を利用するよう夜間運行に努めており、最終便を10時30分に始発運行し、中心部を11時前通過する電車、バスを実施しているため、自家用車利用が減少している。 また、タイムリーにスマホなどに渋滞状況や交通事故情報も流し、渋滞対策している。本市も長崎県の取り組みを参考にして渋滞対策をしてほしい。	長崎市では、公共交通分担率が本市と比較して約1.3倍と高くなっており、市街地の混雑している道路の延長割合が低くなっている要因の一つであると認識しております。 本計画では、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。	D
13	第4章 渋滞対策の方向性	渋滞がひどい鴨池地区や産業道路について、鴨池港から人工島までの区間を早期完成し、産業道路と並行して、鴨池港→谷山臨海港まで通過させると解決できると思う。	ご意見については、「5-1 ハード対策」の「1)事業中路線」において、現在、国が整備を進めている臨港道路鴨池中央港区線を位置づけており、港湾物流の円滑化や周辺道路の渋滞緩和など、本市のみならず広域的な波及効果も期待されることから、国や県と連携しながら引き続き整備を促進してまいります。	B
14	第5章 具体的な取組み	市内中心部への渋滞を鹿児島北バイパス、鹿児島東西道路、鴨池港臨港道路の早期完成を目指すため、国、県、市、関係団体、市民が中心になり要望してもらいたい。	ご意見として承り、今後も引き続き、鹿児島東西・南北幹線道路建設促進期成会等において、国や県に対し、早期完成等について要望してまいります。	D
15	第5章 具体的な取組み	人工島入口から谷山臨港道路は利用者が少ないため、もっとPRする方策を考え、周知してもらいたい。	ご意見については、現在、国において、港湾物流のボトルネックとなっている鴨池港区から中央港区間を整備中であることから、整備後の交通状況を注視してまいります。	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
16	第6章 目指すべき目標	車社会は、10年後はAIにより、自動運転や電気自動車時代を迎え、30年後は、ドローンによる空中自動車が主流になると思われる。小型バス、トラックは、AIにより大型ドローンにより空を飛ぶような時代が来ると思う。その状況に合った目標を立ててほしい。	ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、公共交通の利用促進の取組の一つとして、自動運転車両の導入可能性について調査・研究することとしております。	B
17	第7章 計画推進のために	計画推進のためにの文中、①行政の役割の中へ、計画を遂行するため、鹿児島県交通渋滞対策協議会や市渋滞対策基本計画の委員会を記載した方がより理解できると思う。	ご意見の趣旨を踏まえ、「①行政の役割」に「鹿児島県交通渋滞対策協議会との連携」に関する文言を追加します。	A
18	その他	本計画の中へ、ボトルネック、テレワーク、ピンポイント対策、モニタリング、人材マッチング、プラットフォーム、ワークライフバランス、デジタルスマートシティなど、わかりにくい文言があるので、注釈してほしい。	ご意見の趣旨を踏まえ、資料編において用語解説を記載することといたします。	A
19	第5章 具体的な取組み	ピンポイント対策は車線引き直しで直ぐにできる個所が3ヶ所あります。交通量調査でも確認されているとは思いますが。 (交通量と比較して車線の引き方の不備) ①法文と教育学部の四ツ角の右折と直進 (法文学部前交差点の騎射場側) ②八幡神社付近、右折と直進 (荒田交差点の甲南高校側) ③武岡トンネル方面、右折と直進 (武町交差点の中洲陸橋側) ※いずれも右折車が多く、直進阻害が発生している。	①法文学部前交差点(騎射場側)については、ETC2.0プローブデータにより、平日朝・夕ピーク時間帯において平均旅行速度の低下が見られたことから、現地調査を行ったところ、右折レーンを越えて滞留しているものの、青信号での捌け残りは確認されなかったところです。なお、現在、当該交差点(中郡交差点側)においては、交通安全や渋滞対策として交差点改良工事を実施しており、工事完成後の交通状況などを注視してまいります。 ②荒田交差点(甲南高校側)については、主要渋滞箇所を選定されており、道路管理者である本市において、令和元年度に右折車線を延伸する対策を実施しております。引き続き、鹿児島県交通渋滞対策協議会と連携し、定期的にモニタリングを実施してまいります。 ③武町交差点(中洲陸橋側)については、主要渋滞箇所を選定されており、道路管理者である県において、平成28年度に左折車線やバス停車帯を新設する対策を実施しております。引き続き、鹿児島県交通渋滞対策協議会と連携し、定期的にモニタリングを実施してまいります。	D
20	その他	福岡市のしているような循環バスの取り組み(大型でなくともマイクロバスでも) 循環頻度が多い路線の開設。特に南北間の公共交通は多いものの東西間の公共交通が非常に少ないことも車利用が多い理由と考えています。	本計画では、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編により、幹線の維持・強化を図ることとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
21	第4章 渋滞対策の方向性	<p>素案P.20「4-2 渋滞対策の基本方針」において、2項目目「国道225号や…南北交通軸の強化を図ります。」とあるが、南北交通軸の強化に併せて東西方向の交通軸の整備を行っていただきたい（現在整備中の鹿児島東西幹線道路と別に。）。</p> <p>第3章3-2において、「JRや河川を渡る幹線道路が少ないため、エリア間の移動が制約され渋滞の原因となっています。」とあり、南北交通軸を強化しても東西の交通が滞っていれば渋滞の解消は見込めない。</p>	<p>ご意見については、「4-2 渋滞対策の基本方針」の1項目目に物流・人流機能の確保や東西・南北方向の交通機能の強化を図ることを記載しており、「5-1 ハード対策」において、現在国において整備が進められている鹿児島東西道路などを位置づけております。</p>	B
22	第5章 具体的な取組み	<p>素案P.29の「ピンポイント対策位置図」で、右折や左折などの課題が記載されているが、どちらからどっち方面での課題なのか記載があった方がイメージがしやすい。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、課題となっている方向を追記します。</p>	A
23	第7章 計画推進のために	<p>素案P.44の「行政の役割」で、「公共交通事業者への渋滞削減のための指導」を行っていただきたい。バスベイが設置され十分路線バスが入りきる大きさであるにも関わらず、バスベイに入らずに乗客の乗降を行い、通勤・帰宅時間帯に渋滞・混雑を発生させている状況をよく目の当たりにする。バスベイの構造によりバスを寄せ切らない場合は、バスベイの改良を実施するなど対策してほしい。</p>	<p>いただいたご意見については、関係機関とも共有してまいります。</p>	E
24	その他	<p>この計画では、南北の通過交通や市外との流入流出部における課題や対策が重要視されているように感じる。しかし、生活している中では、渋滞が発生しているのは、住宅地と南北に走る幹線道路を結ぶ東西方向の道路であり、東西方向の道路の渋滞、混雑により南北方向の道路の渋滞が誘発されていると感じる。そのため、渋滞の解決には東西方向の道路整備（拡幅や市電・JRとの立体交差化）が重要であると思う。また、新川以南では大きな住宅地が形成されているにもかかわらず、南北方向の幹線道路が国道225号・産業道路か九州自動車道しかなく、それぞれへアクセスする道路や県道35号で慢性的な渋滞が発生している。県道35号「田上町天神南交差点」から紫原・桜ヶ丘を抜け、谷山地区に通ずる幹線道路（トンネル・高架により整備）があれば慢性的な渋滞が改善されるのではと考える。</p>	<p>本計画では、「3-2 交通容量の不足」において、渋滞発生の要因の一つとして、JRや河川を渡る幹線道路が少ないため、エリア間の移動が制約されていることを記載しております。</p> <p>ご意見の幹線道路については、具体的な計画はありませんが、国道225号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっていることなどから、国や県を主体とした道路整備事業とも連携しながら、南北交通軸の強化を図ってまいります。</p>	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
25	その他	<p>(1) 国道10号(霧島～始良)渋滞対策検討会のように高速道路料金の平日朝夕割等の助成制度を検討してはどうか?→高速道路利用者増による一般道路の渋滞緩和が期待できる</p> <p>(2) 公共交通機関(特にバス)利用者を増やすことによるマイカー削減を推進のため、減少傾向にある運転者の希望者増となる施策を検討してはどうか? (例: 給与増となるように路線運営企業に補助金を出す、2種免許取得に対する助成制度 など)</p> <p>(3) 公共交通機関利用促進のため、料金見直しを検討しては(例: 通勤定期料金を下げられるように路線運営企業に補助金を出す、定期を下げる分、通常利用料金の大幅な値上げを検討(観光客等の県外利用からの収益増をめざす) など)</p>	<p>(1)については、「5-3 ソフト対策」の「2)集中する交通を分散させるための経路変更」において、中心部通過交通を分散するため、有料道路へ経路変更するための課題やその対応策について検討することを記載しており、今後、指宿有料道路や九州縦貫自動車道などの既存施設を活用した対応策について検討してまいります。</p> <p>(2)については、「3)自動車から他の交通手段への変更」において、路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組として、就職奨励金や二種免許取得支援等の支援を行うとともに、(3)については、特定の期間・時間帯において、バス運賃を半額にする実証実験を県と連携して実施してまいります。</p>	B
26	第1章 計画の概要	<p>早期解決に向けた「運用(ソフト)」への重点投資「年間410億円の経済損失」は、もはや災害レベルの緊急事態と想定。それを毎年計上させるのを一刻も早く改善すべきと同意します。ただし、鹿児島東西道路や鹿児島港臨港道路のように数十年を要する新規道路建設(ハード)を待つ余裕はありません。既存のインフラ資産(旧JR橋梁や既存駅、バスリソース)のポテンシャルを最大化する「ソフトウェア的(運用・規制)」な対策を、1~2年以内の短期目標として最優先で実行すべきと考えます。</p>	<p>ご意見については、「4-2 渋滞対策の基本方針」において、ハード対策には膨大な費用と時間を要することから、早期の効果発現につながる交差点改良等のピンポイント対策、集中する交通を分散・抑制するソフト対策を総合的に推進してまいります。</p>	B
27	第1章 計画の概要	<p>私自身が鹿児島南部在住であることを踏まえ、主に南部エリアについて提言いたします。南部は、中心部での生活を経て、子育てや住宅取得のタイミングで地価が比較的安価な南部へ転入するという「移住サイクル」の受け皿となっており、今後も現役世代の人口流入が継続すると想定されます。このため、将来的な交通負荷の増大を見据えた、迅速かつ実効性のある対策が不可欠です。市全体の人口が減少局面にある中で、谷山地区をはじめとする南部エリアは依然として現役世代の流入が続いており、本市の税収と活力を支える重要なエンジンとなっている。このエリアの交通不全を放置することは、市民のQOL(生活の質)低下だけでなく、定住意欲の減退という大きなリスクを孕んでいる。</p>	<p>ご意見については、「5-1 ハード対策」において、国道225号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっているほか、平日朝・夕ピーク時間帯での平均旅行速度の低下が著しく、主要渋滞箇所も集中していることから、南北交通軸の強化を図ることとしております。</p>	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
28	第3章 渋滞発生の要因	<p>【第3章P15】南部・南薩パケットの集約と谷山駅、電停からのラストワンマイルの強化 中山、慈眼寺、坂之上、加世田、川辺等のバスをすべて谷山駅で「接続（ハブ化）」かつ遮断させ、鉄道へ確実に送客することにより、流入する車の量を減らす。乗客増による運賃値下げやバス⇒市電orJR⇒バスの乗り継ぎ割引の導入（※）で通勤手段の車から公共交通機関へのシフトを推進する。 空白地、脆弱地への高頻度アクセス：谷山港、南栄、東開エリア（免許センター、大病院、イオン等）への通勤・施設利用者向けシャトルを新設。昼間帯の外出機会を創出することで、路線の収益性を向上させる。（バス⇔バスを含む） ※同乗継割引は市外からの利用客のみではなく市内移動者を含む利用者に適用することを想定 割引原資はバスからの送客が見込まれる鉄道側が負担するなど補助金に頼らない仕組みを想定。</p>	<p>ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「3）自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編により、幹線の維持・強化を図ることや、支線の確保、交通結節点の機能の充実など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	D
29	第3章 渋滞発生の要因	<p>【第3章P17】「自動車利用者と公共交通利用者」について 1. 「利便性が先、利用者は後」へのパラダイムシフト 「バス利用者が減少しているから減便する」という現状の対応は、さらなる利便性低下を招き、自家用車への転換を加速させる「負のスパイラル」を生んでいる。鳥取県の若桜鉄道が、あえて便数を増やすことで「いつでも乗れる」という信頼を回復し、利用者増を実現した事例を模範とすべきである。公共交通の分担率を上げるためには、「利用者が増えたら増便する」のではなく、「増便して利便性を高めることで利用者呼び戻す」攻めの施策が不可欠である。 2. 長距離路線の「短距離化・ハブ化」による運転手リソースの捻出 深刻な運転手不足を「増便できない理由」にするのではなく、路線の構造改革によってリソースを捻出すべきである。拘束時間の短縮：南部（川辺・加世田・指宿方面など）からの長距離路線を市街地まで直通させず、谷山駅等の主要拠点で「遮断・接続」させる。効率化のメリット：これにより運転手の1運行あたりの拘束時間が短縮され、精神的・肉体的負荷が軽減される。また、渋滞に巻き込まれる時間を最小化することで、同じ運転手・車両数でも、主要駅～郊外を結ぶ「短距離高頻度シャトル」への転用が可能となり、全体の便数を底上げできる。 3. 公共交通の「OS（信頼性）」アップデート バスが選ばれない最大の要因は「時間が読めない」ことにある。「専用道の整備」や「信号制御の最適化」をセットで行うことで、バスの定時性を劇的に向上させる。これが実現して初めて、自家用車保有率が高い本市においても「車より公共交通の方が早い・快適」という行動変容が期待できる。</p>	<p>ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「3）自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
30	第5章 具体的な取組み	<p>【第5章P30】渋滞交差点減少策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・No20谷山駅前 <p>谷山駅前一か所が要因ではなく複数の交差点が要因と想定。国道225号の「信号アルゴリズム」適正化とバス停移設</p> <p>①本線信号の適正化：（※1）本線の青時間を最適化し、本来、本町・谷山支所前・谷山サザンホールなどから合流すべき車が、長期の赤信号待ちを嫌ったわき道（抜け道）からの過度な流入を抑制することで、交通流を正規のパイプ（本線）へ集約させる。</p> <p>②谷山駅周辺のデッドロック解消：川島病院横交差点からの左折可能台数が、先にある谷山駅前交差点の赤信号により制限され、結果として「谷山ロータリー」が一般車の抜け道と化している。これが市営バス14番線の大幅な遅延（10分ほど後発の鹿児島交通に追い越される事象（即ち14番線がロータリーに10分近く滞留している）を招いている。また、同地点のデッドロックから逃れるため、笹貫バイパスの竹迫線入口交差点から清見橋北交差点への流入へと繋がり、同地点の渋滞を引き起こしている一因と想定される。</p> <p>③バス停のオフストリート化：国道225上の谷山駅前のバス停をロータリー内へ移設し、バス停車による後続車ブロッキング（1車線減少バグ）を解消する。なお、ロータリーから谷山駅前交差点は時間指定でバス、タクシーのみ通過可能とし一般車の流入をシャットアウトする。（ロータリー抜け道利用防止とバスの定時化）</p> <p>※1：時間帯による青信号時間制御は可能であると想定。</p>	<p>ご意見については、「5-2 ピンポイント対策」において、主要渋滞箇所やその他の混雑箇所において交差点改良等のピンポイント対策を実施することとしており、交通量調査や交差点解析を行った上で、具体的な対策の検討・立案を行うこととしております。</p> <p>いただいたご意見については、関係機関とも共有してまいります。</p>	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
31	第5章 具体的な取組み	<p>・No39坂之上 坂之上交差点の渋滞の要因は以下と想定。坂之上地区の「3つのゲートウェイ」への一極集中排除。(坂之上交差点はメインのゲートウェイ) 坂之上地区の流動性が低いのは、脱出口が「坂之上交差点」を含む実質3箇所に限られている構造的欠陥に起因すると想定。この特定ノードへの集中を、交差点改良という「対症療法」ではなく、以下の「根本治療(パケット分散)」で解決することを提言する。</p> <p>①「坂之上南・光山新駅 (googlemap座標: 31.489376, 130.504958付近)」の設置 坂之上交差点に到達する前に、鉄道へ住民を誘導する「吸い込み口」を増設する。可能であれば、新駅に坂之上・光山エリアを巡回するバスを設置し、車移動から鉄道利用への転換を目指す。</p> <p>②上記①が不可な場合、坂之上駅を南へずらし、(googlemap座標: 31.497931948705073, 130.50700393081837付近) 鹿児島国際大学シャトルバス待機所のスペースを有効活用する。なお、その際、坂之上南交差点を自動車使用可能な踏切(坂之上脱出口4箇所目の設置含む)とすれば光山方面からのバスも効率的に駅までの送客が可能になると想定。</p> <p>②大学スクールバスの一般開放 鹿児島国際大学等のスクールバスを公共交通として開放・統合し、駅をハブとした「地域内巡回シャトル」として再構築することで、自家用車依存を物理的に解消する。(第3章 渋滞発生の要因、3-4 過度な自動車依存、[通勤・通学時の交通手段別利用率] (P16より))</p> <p>③坂之上交差点の青信号時間の適正化(※1) 時間帯によっては、坂之上交差点へ鹿児島国際大学方面から流入する車が本線の国道225号よりも多いのではないかと感じる時間帯が存在。時間帯で、同交差点の青信号の長さを制御する。なお、坂之上地区の渋滞改善で、No15交通安全教育センター前、No18和田坂などへの波及効果も想定される。</p>	<p>①、②については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとしておりますが、坂之上地区への新駅設置やスクールバスの一般開放等については考えていないところです。</p> <p>③については、当該交差点は主要渋滞箇所を選定されており、引き続き、鹿児島県交通渋滞対策協議会と連携し、定期的にモニタリングを実施してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、関係機関とも共有してまいります。</p>	C
32	第5章 具体的な取組み	<p>公共交通の「同期型」利便性向上によるモーダルシフトの促進 自動車から公共交通への転換(変更)を促すためには、利用者のワークスタイル変革に対し、公共交通側が「リアルタイムに追従する」環境整備が不可欠です。</p> <p>①「時差出勤×バスダイヤ」の同期(シンクロ)：時差出勤奨励(5-3)を単独で進めるのではなく、バス路線のダイヤ改正とセットで実行すべきです。例えば、県庁等の大規模事業所の始業時間に合わせた既存路線(例：鹿児島交通6-3番線等)において、時差出勤導入後も「常に最適な接続便が存在する」状態を維持することで、利便性低下による自家用車への回帰を防ぎます。</p> <p>②「密度」の分散から「シェア」の拡大へ：時差出勤に合わせた便のライドや増便により、短期的には一便あたりの乗客数は分散(減少)する懸念があります。しかし、それ以上に「車通勤からバス・鉄道へ」の新規流入(シフト)を促すことで、公共交通全体のパイを広げる「需要創出型」の施策として位置づけるべきです。</p> <p>③ユーザー体験(UX)の向上：「車よりも公共交通の方が、時間の選択肢が多くて確実だ」という行動変容を引き出すため、行政が主導して交通事業者と連携し、時差出勤の社会実験に合わせた「戦略的な柔軟ダイヤ」を実装することを提言します。</p>	<p>時差出勤(社会実験)については、ピーク時間帯における交通の分散を図ることを目的としていることから、自家用車で通勤している方を対象に実施することとしております。</p> <p>時差出勤に合わせた路線バスのダイヤ改正や増便等のご意見については、関係機関とも共有してまいります。</p>	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
33	第5章 具体的な取組み	<p>旧JR永田川橋梁を活用した「仮想市電延伸」の実装 谷山電停周辺の渋滞は、雨天時の送迎車両（キス・アンド・ライド）による滞留が主因であると想定。</p> <p>【第5章】旧JR永田川橋梁を活用した「仮想市電延伸」の最適化案 225号を経由せずに駅と電停をシームレスに繋ぎ、国道225号本線の負荷を劇的に低減できる。現在の人道橋（旧JR永田川橋梁）をバス専用道として改修する際、物理的な拡張ではなく「信号制御による排他処理（案B）」を採用することで、低コストかつ早期の運用開始を提言します。</p> <p>①排他制御（信号機設置）による安全確保：橋の両端にバス・歩行者双方に向けた信号機を設置。バス通過時のみ歩行者の進入を制限する、あるいはバスを最徐行（10km/h以下）で運行させることで、限られた幅員内での安全な共存を図ります。</p> <p>②最小限の物理改修（低コストパッチ）：JR谷山駅側のアプローチ地点（座標：31.526742, 130.519260付近）にあるガードパイプ等の簡易障壁を撤去し、既存のロータリーと直結させます。これにより、大規模な構造物建設を回避し、既存資産のポテンシャルを最大化します。</p> <p>③運行ダイヤの同期：本シャトルバスを1台のピストン運行とし、JRのダイヤに完全に同期させることで、無駄な滞留を排し、225号本線への負荷を最小限に抑えます。なお、同シャトルバスは無料が望ましいが、シャトルバス維持のために50～100円程度の運賃収入を得ることにより存続可能なものとする。また、人道橋上でのバスのすれ違いは困難との想定もあることから、同シャトルバスを1台と設定し、JR側のダイヤに合わせて運行する。</p>	<p>ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「3）自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進することとしております。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	C
34	第7章 計画推進のために	<p>5年周期から「1年単位」の短期アジャイル運用へ 「年間410億円の損失」を出し続ける現状、5年ごとのモニタリングでは遅すぎます。ソフト対策については1年単位で効果を検証し、迅速に次年度の運用に反映（Action）させるべきです。</p>	<p>本計画では、国において概ね5年ごとに実施している「全国道路・街路交通情勢調査」を用いてハード対策の目標値を算出していることから、概ね5年ごとに取組の進捗状況や目標の達成状況をモニタリングすることとしておりますが、ソフト対策については、対策実施後にデータ等を用いて定量的に効果を検証し、市民や事業者へ分かりやすく情報発信してまいります。</p>	B
35	第7章 計画推進のために	<p>インセンティブ設計の再定義 時差出勤奨励金（5-3）を「育児・女性」等の属性に限定せず、渋滞緩和に寄与する全パケットを対象に拡充すべきです。また、事業者の役割を「努力義務」に留めず、実施状況に応じた行政手続き上の優遇など、「参加するメリット」を明確化した経済的動機付けを求めます。</p>	<p>ご意見の「中小企業へのワーク・ライフ・バランス推進奨励金」については、若者や女性が働きやすい職場づくりの推進に取り組む中小企業主を後押しすることを目的としていることから、育児のための時差出勤制度等を対象としておりますが、渋滞緩和にも資する取組であることから、本計画にも位置づけているところです。</p> <p>事業者の役割については、鹿児島県交通渋滞対策協議会が実施したアンケート調査によると、時差出勤制度がないと回答した事業者が一定数いたことから、素案のとおりとします。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
36	第7章 計画推進のために	全体論として、渋滞緩和には公共交通機関との連携が欠かせないと考えています。公共交通機関の信頼性向上により、通勤用の車を手放すことになると車を保有するための費用が消費へ回り、全体的に経済の循環（発展）も期待できます。一般家庭で車を複数台保有することの経済的負担はかなり大きいと考えています。	渋滞緩和に向けては、自動車から公共交通など他の交通手段への転換が重要な取組となることから、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進してまいります。	B
37	第2章 道路交通の現状	紫原地区は、永吉入佐鹿児島線、国道225号線、産業道路等の渋滞が激しい道路に囲まれ、地区内に主要渋滞箇所（紫原6丁目交差点、一本桜交差点）も存在します。しかし、本計画策定にあたって交通量、混雑度、平均旅行速度の評価分析がなされていません。渋滞の要因分析と対策立案には適切な現状把握が必要です。今後、具体計画の策定に当たる際には、紫原地区の交通量等についても適切な調査分析をお願いします。	本計画に記載する交通量や混雑度は「全国道路・街路交通情勢調査」をもとに記載しておりますが、同調査は県道以上の路線が対象であることから、市道については把握できないところです。 なお、交差点改良等のピンポイント対策の実施にあたっては、交通量調査や交差点解析を行った上で、具体的な対策の検討・立案を行うこととしており、紫原六丁目交差点や一本桜交差点において交通量調査を実施しているところです。	D
38	第3章 渋滞発生の要因	紫原地区は、永吉入佐鹿児島線、国道225号線、産業道路等の渋滞が激しい道路に囲まれ、渋滞回避の抜け道として通過する交通量が相当程度あると考えます。特に、郡元宇宿線の開通以降はその傾向が顕著であり、朝の通勤時間帯は皇徳寺、星ヶ峯、桜ヶ丘、宇宿方面から市中心部や鴨池方面への通過交通量が非常に多くなってきており、日之出陸橋、紫原陸橋、東紫原陸橋を下る大渋滞を招いています。このように、幹線道路だけでなく住宅団地の主要道路についても要因分析と対策立案をお願いします。 また、渋滞の要因として路線バス利用者の減少が挙げられています。紫原地区のバス路線は、令和2年に市営バスから鹿児島交通へ移譲されて以降、便数の大幅な減少や終バスの繰り上げが相次ぎ、渋滞による定時運航の困難と相まって通勤通学でのバスは、利用したくともできない状況となり、渋滞悪化の大きな原因ともなっています。つまり、利用者が減ったのではなく、利用できるバス路線が減ったということです。	本市が令和5年度に実施した「渋滞対策に関する基礎調査」では、ETC2.0プローブデータを用いた経路分析により、平日朝ピーク時（7～9時）に市道郡元宇宿線の紫原六丁目交差点付近を中心部方向に向かう車のうち、約23%は谷山北部地区から、約9%が武・田上地区からの交通となっています。 「5-2 ピンポイント対策」においては、郊外部の住宅地から幹線道路へアクセスする市道の主要渋滞箇所等において、対策を実施することとしております。 また、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」においては、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組等を推進することとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。	B
39	第5章 具体的な取組み	ピンポイント対策として、歩車分離式信号の導入を提案します。横断歩行者が多い交差点では、右左折車が停滞し通過車両が滞留します。（私の生活圏では紫原中央線 紫原3丁目、225号 宇宿町、産業道路 南港南口の各交差点）横断歩行者の安全確保のためにも、ぜひ歩車分離式信号の導入をご検討ください。押釦式とすることで、車両通行量の低下は防止できます。また、某TV番組でも取り上げられましたが、日之出陸橋を下りたところの右折2車線は早期に解消をお願いします。	交差点改良等のピンポイント対策の実施にあたっては、交通量調査や交差点解析を行った上で、具体的な対策の検討・立案を行うこととしております。 また、宇宿町交差点については、主要渋滞箇所を選定されており、狐ヶ迫陸橋側で右折車が多く、渋滞が発生しているものと認識しております。今後、鹿児島県交通渋滞対策協議会とも連携しながら、具体的な対策の検討を進めてまいります。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
40	第5章 具体的な取組み	<p>以下は、ソフト対策の提案になります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かごりんエリアの拡大（与次郎、鴨池、マリンポート、東開地区、JR郡元～谷山の各駅）県外ではレンタサイクルは一般的です。市民文化ホール、鴨池公園、鴨池フェリー、オプシア、イオンなど県外客やクルーズ船客が利用しそうなところへ拡大。JR・市電とも連携。 	<p>シェアサイクル「かごりん」については、自家用車等から環境にやさしい自転車プラス公共交通への転換を促進し、CO2排出量の削減、中心市街地の回遊性の向上、観光の振興を図るために導入しております。</p> <p>サイクルポート増設に当たっては、既存ポートの設置状況や走行データ等を踏まえ、検討することとしており、引き続き、利用者の利便性向上を図ってまいります。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	D
41	第5章 具体的な取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯によって団地方面へは許可車以外の進入を禁止（住宅地通過車両の抑制） 7～9時 紫原方面（郡元宇宿線、西紫原台1号線、紫原中央線）への進入禁止 まずは実証試験として、日之出陸橋、紫原陸橋、東紫原陸橋への交通量影響を検証 進入禁止が難しい場合、ナビ会社へのルート案内停止要請や通り抜け禁止看板を設置 	<p>ご意見のありました市道郡元宇宿線や市道紫原中央線については、広域的な交通処理機能を有する都市計画道路であることから、時間帯による進入禁止は困難であると考えております。</p>	E
42	第5章 具体的な取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の無償化（道路新設の代わりに有料区間の通行料相当を市町村や県が負担） 山田～加治木を無償化すれば、市中心部の通過車両は皆無となるのでは。 	<p>ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「2）集中する交通を分散させるための経路変更」において、中心部通過交通を分散するため、有料道路へ経路変更するための課題やその対応策について検討することを記載しており、今後、指宿有料道路や九州縦貫自動車道などの既存施設を活用した対応策について検討してまいります。</p>	D
43	第5章 具体的な取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部における官公庁職員駐車場の廃止、企業従業員駐車場への課税強化等による公共交通利用へのより積極的な誘導（そもそも税金で職員駐車場を作る必要ありますか） 	<p>本市においては、本庁舎における職員駐車場は設置しておりません。</p> <p>なお、「5-3 ソフト対策」の「3）自動車から他の交通手段への変更」において、公共交通利用促進措置に応じた附置義務台数の緩和など、実情に応じた運用を図ってまいります。</p>	E
44	第5章 具体的な取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・市電・市バスへの積極的な税金投入（民間に遠慮せず市民の利便性確保を最優先して！！） 紫原は市営バスに戻してください。どうかお願いします。 	<p>公共交通については、「5-3 ソフト対策」の「3）自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとしております。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	E
45	第1章 計画の概要	<p>交通インフラで働く現場の方々の意見をしっかりと聞いて反映してください。</p>	<p>本計画策定にあたっては、専門的知見等に基づいた意見を聴取するため、「鹿児島市渋滞対策基本計画策定協議会」を設置しており、道路利用者団体（トラック、バス、タクシー）にも参画いただいているところです。</p>	E
46	第2章 道路交通の現状	<p>都市計画道路の未整備延長約34.9km、優先順位を決めて集中整備を進めてください。ボトルネックが解決されたら新たな渋滞箇所が発生することも念頭に置いて整備する事。</p> <p>2-5 主要渋滞箇所における原因を追究解明し解決策を測るようになるべき。（交差点に辻立ちして調査）</p>	<p>ご意見については、「5-1 ハード対策」において、「1）事業中路線」及び「2）要検討路線」を位置づけておりますが、まずは、現在、国、県、市において事業中の「1）事業中路線」の整備に取り組んでまいります。</p> <p>また、交差点改良等のピンポイント対策の実施にあたっては、交通量調査や交差点解析を行った上で、具体的な対策の検討・立案を行ってまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
47	第3章 渋滞発生要因	通過流入の分散化は、非常に重要であると考えます。上記の都市計画道路の優先整備を進めてもよいのではないかと。 〔鹿児島港における物流交通〕の物流エリア整備計画を鹿児島市がしっかり示して整備すべきでは。 3-4 過度な自動車依存 自動車と公共交通機関との共存共栄を図る整備計画を作れないものでしょうか。	中心部通過交通については、「5-1 ハード対策」において、当該交通を転換させる幹線道路の整備を進めるとともに、「5-3 ソフト対策」の「2)集中する交通を分散させるための経路変更」において、当該通過交通を分散するため、有料道路へ経路変更するための課題やその対応策について検討してまいります。 鹿児島港における物流交通については、鹿児島港湾計画において谷山一区、谷山二区などの港区で物流関連ゾーンの位置づけがなされております。 過度な自動車依存については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」により、公共交通の利用促進等の取組を進めてまいります。	B
48	第4章 渋滞対策の方向性	〔慢性的な渋滞解消のための交差点改良〕 〔地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図〕 支所機能の充実を図り、本庁への来庁者を減らすのもよいのではないかと。	ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「4)集中する交通の抑制」において、行政情報のオープン化・行政手続きのオンライン化を進めるなど、「行かなくてもいい市役所」づくりを推進してまいります。	B
49	第5章 具体的な取組み	第5章 具体的な取組みの「交通容量を拡大する幹線道路整備」、「中心部通過交通を転換させる幹線道路整備」の長期については、人口動静や住宅政策を使って市が積極的に方針を決め情報発信して適切に誘導する必要があるのではないかと。 事業中路線（令和8年3月現在）分散せずに集中整備をしても良いのではないかと。 5-2 ピンポイント対策 交差点の歩車分離化を進めるのもよいのではないかと（効果あまりないのでしょうか） 中洲からの武岡トンネル入り口までの交差点で効果実験をしていただけませんか？ 3) 自動車から他の交通手段への変更 4) 集中する交通の抑制 対策として郊外中継駐車場に整備（民業圧迫にならないような運営体制で）公共交通機関（バス・タクシー・かごりん等）とのハブ整備事業	ご意見については、上位計画である「第二次かごしま都市マスタープラン」における都市づくりの基本目標を踏まえ、都市づくりと一体となった渋滞対策を推進することとしております。 現在、国、県、市において事業中の路線については、引き続き整備に取り組むとともに、ピンポイント対策については、交通量調査や交差点解析を行った上で、具体的な対策の検討・立案を行うこととしております。 ソフト対策については、バス路線の再編や交通結節点の機能の充実など、公共交通の利便性を高める取組等を推進してまいります。	B
50	第6章 目指すべき目標	渋滞だけでなく、人口動静、住宅政策等、市政の将来設計を市民に情報発信をしてください。	ご意見については、上位計画である「第二次かごしま都市マスタープラン」における都市づくりの基本目標を踏まえ、都市づくりと一体となった渋滞対策を推進することとしております。	E
51	第7章 計画推進のために	交通機関、物流交通の現場の運転手の生の声を積極的に聞きにきて渋滞発生場所、原因、解決策（どの様にすれば解決しそうか）のヒントが多くあると思います。会議で話し合うよりよっぽど良い案があると考えます。現場に足を運んでください。	ご意見として承ります。 なお、本計画策定にあたっては、専門的知見等に基づいた意見を聴取するため、「鹿児島市渋滞対策基本計画策定協議会」を設置しており、道路利用者団体（トラック、バス、タクシー）にも参画いただいているところです。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
52	その他	壮大な事業の計画策定。渋滞解決大きな課題ですね。機会があれば会議に参加したいので是非お声掛けください。	賛同のご意見として承ります。	E
53	第1章 計画の概要	鹿児島市は道路の混雑割合は全国ワースト1位ということが、いつからそうであるのかは知ることはできなかった。(素案P1)	ご意見の混雑割合については、令和4年2月に鹿児島県交通渋滞対策協議会が発表したものです。 なお、「1-1 計画策定の背景と目的」に記載している「市街地の混雑している道路の延長割合」は、令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査をもとに算出しております。	E
54	第2章 道路交通の現状	主要渋滞箇所は、中央地区・鴨池地区に集中していることがわかる。(素案P8)	ご意見として承ります。	E
55	第3章 渋滞発生の要因	時間帯別交通量のグラフから、国道225号線は夕方の渋滞が早くから始まり、産業道路は朝だけ渋滞が激しいことがわかる。(素案P10) 都市構造として、JRを渡る道路が少ないため渋滞が起こることがわかる。(素案P11) 自動車交通について、中心部を通過して臨海部に至る流動が大きいことがわかる。(素案P13) 通勤・通学時の利用交通手段として、徒歩・乗合バス・オートバイ・自転車の利用割合は減っていることがわかる。(素案P15)	ご意見として承ります。	E
56	第4章 渋滞対策の方向性	上位計画における都市作りの基本目標の中で、地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図を掲載するのは、方向性のイメージが理解できてよい。(素案P19) 渋滞対策の基本方針の中で、ソフト対策としての経路変更や他の交通手段への変更に触れているのは良い。(素案P20)	賛同のご意見として承ります。	B
57	第5章 具体的な取組み	ピンポイント対策について、渋滞箇所の一覧が掲げられている。渋滞の激しい順に番号がついているが、激しい箇所ほど対策が施されていないと感じた。(素案P30)	「市内の主要渋滞箇所の一覧」については、「ピンポイント対策位置図」との関係を示すために便宜的に番号を付しているものであり、渋滞の多寡によるものではありません。	E
58	第5章 具体的な取組み	ソフト対策として、集中する交通を分散させるための経路変更として有料道路を活用することが有効な手段だと理解した。(素案P34)	賛同のご意見として承ります。	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
59	第5章 具体的な取組み	路面電車の輸送力強化に触れているが、具体的にどのような手段ができるのかを知りたいと思う。(素案P35)	路面電車の輸送力強化については、今後、具体的な手法等を調査・研究してまいります。	D
60	第5章 具体的な取組み	マリンポートかごしまからの二次交通として、桜島フェリーを活用することは渋滞緩和に期待が持てる。(素案P36)	賛同のご意見として承ります。	B
61	第6章 目指すべき目標	ソフト対策として国道225、10、3号線と3地点の目標が掲げられている。何十年も前から混雑が激しい区間であるので渋滞の解消はないと思う。(素案P43)	ご意見の3地点については、コロナ禍における朝ピーク時の交通状況の変化を示したものであり、それを踏まえ、ソフト対策に掲げる施策を推進することにより、短期的に「主要幹線道路の朝ピーク交通量(7~9時)」の1割削減を目指してまいります。	E
62	第7章 計画推進のために	市民の役割として時差通勤や公共交通の利用に触れているのが良い。(素案P44)	賛同のご意見として承ります。	B
63	第7章 計画推進のために	計画の推進方法としてPDCAサイクルに触れているのは、何のためなのかは理解しにくいところだった。(素案P45)	PDCAサイクルについては、計画に掲げる取組の進捗や目標の達成状況、効果等を検証し、必要に応じて計画の見直しを行っていくことを目的としております。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
64	その他	<p>全体として見たときに、私なりに考えるとすると、ハード対策としては九州自動車道と中心部の接地点を増やした方が良いと思う。(例えば鹿児島北ICと鹿児島ICの間の本線上にインターチェンジを増設して幹線道路とつないだり(大型車・バス専用の出入口運用も)、鹿児島本線バリアから鹿児島市街地方向にハーフICを増設したりする)</p> <p>ソフト対策としては産業道路に沿った公共交通の手段を増やす。(谷山緑地を活用して長いBRTレーンを設置して、勤め先・学校のバスや緊急車両なども通れるようにする)BRTレーンの両端にあたる笹貫停留場付近とにわ都市に、交通結節点や「副都心」機能を備えた集客施設などを備えるとよいのではと考えた。</p> <p>まちづくりの観点からは県庁西バス停付近に「通勤の駅」をつくって朝ラッシュ時の休憩施設を設ける。</p> <p>鹿児島市は天文館通停留場にすべて集まる街の構造になっているので、距離を等間隔に配置した「副都心」地点をイメージしてエリアを4つほどに分けると、就業地の分散につながるのではないかと考えた。</p> <p>鹿児島市は約60万人の人口が住む街だ。現代のまちづくりは快適な環境を求めると何百万人も多くの人口を必要としている。日本のなかで限られた都市のみが若者の求める住環境になっている。鹿児島市は都市に求める領域に政策としてできることや掛けられる予算の限界を意識したまちづくりを考えてほしいと思う。鹿児島市は昔からバスを利用してきた市民が多いまちだと思っている。乗合バスの利用者が少なくなったというのは鹿児島市という街の良い点が減ってきたということだと思う。路面電車も昔から鹿児島市では走っている。戦時中はレールが剥がされて複線が単線になった歴史を知ったり、新しい大きな電車が增えるのをみると、鹿児島市の規模では路面電車を走らせるには人口が足りないのではないかと考えることがある。路面電車は人口が100万人は必要な乗り物ではないかと思っている。</p>	<p>ご意見として承ります。</p> <p>現時点では、インターチェンジの増設や谷山緑地を活用したBRT等の計画はありませんが、いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	E
65	第3章 渋滞発生の要因	<p>谷山地域の場合、産業道路までが非常に渋滞しており、同道路まで行けば、片側3～4車線のためスムーズに車が流れている。このため幹線道路までのバイパス等があればだいぶ渋滞が解消すると思います。</p>	<p>産業道路までのバイパスについては、「5-1 ハード対策」の「2)要検討路線」において、都市計画道路南清見諏訪線の延伸などを位置づけており、今後、渋滞緩和の視点から、対策の可否、内容、効果を検討してまいります。</p>	B
66	第4章 渋滞対策の方向性	<p>谷山地域の渋滞対策として、基本方針の1に南清見諏訪線の整備について記述すべきと考えます。</p>	<p>「4-2 渋滞対策の基本方針」は、上位計画における都市づくりの基本目標を踏まえた基本方針を定めており、都市計画道路南清見諏訪線については、「5-1 ハード対策」の「2)要検討路線」に位置付けております。</p>	C
67	第5章 具体的な取組み	<p>南清見諏訪線(延伸)の事業化に取組むことで、産業道路までの流れができて、谷山地域の渋滞が非常に改善できると思うが、市の考え方はどうでしょうか？</p>	<p>都市計画道路南清見諏訪線の産業道路までの延伸については、谷山副都心の交通の円滑化と周辺交通の分散化を図るため、「5-1 ハード対策」の「2)要検討路線」に位置付けており、今後、渋滞緩和の視点から、対策の可否、内容、効果を検討してまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
68	第6章 目指すべき目標	谷山地域出身の市長ですので、目に見える形で当地域の渋滞を解消できたら、市政に対する信頼度がより一層高まると思いますが、いかがでしょうか？ 南北縦貫道との連携で鹿児島市全体の渋滞が解消されると考えます。	ご意見として承ります。 谷山地区においては、中心部に流入する国道225号や産業道路などで交通量も多く、混雑度も特に高くなっていることから、南北交通軸の強化を図ってまいります。	E
69	その他	渋滞の緩和や解消のためには、路面電車を廃止または縮小し、自動車用の車線を増やし路線バスを充実させるのが有効だと考える。路面電車の走る風景が、といった情緒的な理由で存続させるのではなく、路面電車を廃止または縮小した場合の効果について科学的に検証すべきでは。利用者が多いから廃止できないというのは根拠に乏しいだろう。利用者は、バスに変わればバスに乗るだろう。高見馬場・郡元間の、鹿児島中央駅前を通らない区間の廃止はどうか。この区間の廃止が有効だと考える理由を以下に列挙する。 ○高見馬場と郡元の分岐がなくなるにより切り替えミスがなくなる ○レールや電線の保守管理に要する費用が抑えられる ○自動車やバスが分岐を乗り越えるときの大きな衝撃がなくなる ○レールを乗り越えるときの衝撃を回避したい自動車がこの道路を通りようになる ○バスを通すことにより利用者は引き続き公共交通機関の利用が可能となる ○路面電車の2系統ある路線が1系統になり普段利用しない市民や観光客にわかりやすくなる ○高見馬場・郡元間の2つの区間は電停の数が4つ違うが所要時間は4分差であり大差ない ○交通局はこの路線沿いから移転した など。	渋滞緩和に向けては、自動車から公共交通など他の交通手段への転換が重要な取組となることから、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進することとしており、路面電車の廃止、縮小については考えていないところです。	C
70	第3章 渋滞発生の要因	自家用車から公共交通機関への移行を促すために、利用者目線に立ったパーク＆ライドなどの施策を強化すべきと考えます。またPayどんなどのプレミアムポイントと連動させることなどを検討し、日常生活とつながる施策にしていくべきと思われます。	公共交通の利用促進については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進することとしております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。	D
71	第4章 渋滞対策の方向性	集客施設間の連携が欠かせないと考えます。 集客施設事業者が自発的に参画しやすいような（補助金など）環境整備を検討すべきと考えます。	渋滞対策、とりわけソフト対策については、道路管理者である行政だけでなく、道路を利用する市民、事業者など多様な主体が協力・連携し、官民一体となって取り組むことが必要です。 このため、それぞれが本市の渋滞問題に自分事として関心を持ち、適切な役割分担のもとで、渋滞対策に向けた取組を推進してまいります。	D
72	第5章 具体的な取組み	中心市街地の駐車場の満空情報配信を行うことで、中心市街地でのうろつき渋滞発生抑制を図るべきと考えます。パーク＆ライド推進による公共交通への転換促進と合わせ、中心部商業施設間の移動に自家用車利用を抑制するための共通駐車サービスの導入などを検討すべきと考えます。	本市では、駐車場の必要性が高い商業地等における一定以上の規模の建築物への駐車施設の附置義務（附置義務駐車場）制度を設けておりますが、自動車流入を抑制し、自動車から公共交通利用への転換を促進するため、公共交通利用促進措置に応じて附置義務台数を緩和しております。 いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
73	第5章 具体的な取組み	<p>市電、バスユーザーです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市電についてですが、ラッシュ時に乗客の積み残しがかなり見受けられます。公共交通機関の利用推進に向けて、費用面で難しいと思いますが宇都宮市電のような乗客を多く運べる大型車両の導入や、バス・市電の運行人員の確保について、熊本電鉄が導入された短時間勤務や曜日限定勤務など、運転士が応募しやすく働きやすい勤務制度の検討をお願いしたいです。 運賃の支払いに関してですが、全国共通icカードも使えると県外の方を含め色々な方が乗りやすく、降車に掛かる時間がより削減できると思います。(手数料などの兼ね合いで難しいかもしれませんが…) 市内の信号に関してですが、交差点の信号表示のタイミングも交通実態に合わせて見直していただきたいです。(谷山周辺、郡元、新屋敷、高見馬場など) <p>長文・乱文失礼いたしました。ご検討よろしく願いいたします。</p>	<p>公共交通の利用促進については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、路面電車(市電)の輸送力強化等について調査・研究するとともに、運転者の待遇改善の支援や、交通事業者のキャッシュレス決済導入支援を行うこととしております。</p> <p>信号現示の見直しについては、「5-2 ピンポイント対策」において、国、県、市の各道路管理者及び交通管理者(県警)で連携しながら、交差点改良等を推進することとしており、その中で検討してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有してまいります。</p>	B
74	その他	<p>計画に定める「具体的な取組み」の大まかな構成(ハード対策、ピンポイント対策、ソフト対策)については、とくに異存はない。</p> <p>ただ、P20「4-2 渋滞対策の基本方針」やP22「第5章 具体的な取組み」の図表「渋滞対策の取組」に「公共交通」との文言がまったく出てこないなど、全体的に公共交通(電車(JR)、市電、路線バスなど)の重視・活用に関する記述が薄いと感じた。</p> <p>モータリゼーションが進展した高度成長期以降、道路建設・拡張や自動車関連施設(おもに駐車場など)の建設が国内各地で進んできた。これらハード施策は、自動車利用の利便性向上に寄与してきたのはもちろんだが、一方でそれは自動車依存をさらに高め、都市の各所でまた新たな渋滞・道路混雑を生み、そしてそれがさらに新しい道路建設・拡張等を要求するという、いわば「いたちごっこ」が繰り返されてきた。また、道路延伸などは都市の郊外化を進展させ、自動車依存度を高める一方公共交通を衰退させる要因ともなり、これは中心市街地の衰退も招いてきた。</p> <p>ハード施策は、本計画でも「長期」と位置づけられているとおり、かなりの時間とお金を要する。渋滞緩和のため、まずはできるところから取り組んでいくとすれば、「他の交通手段」(P22ほか)のなかでも既存の公共交通の有効活用により重点を置くことが、短期的な最優先事項ではないかと思う。そのうえで、公共交通にテコ入れしてもなお必要となる道路整備がどこかを見極めていかないと、本市の人口が逡減するなかで、長い時間と大金をかけてあちこちに新しい道路が完成したときには、「本当に必要だったの?」という道路も生まれかねない。</p> <p>本計画素案内にも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン(改定版)※現在策定中」との文言述がみられた。自動車交通からのシフト先・受け皿として、公共交通の利便性向上を図っていくための具体的方策は、同ビジョン等において別途綿密に議論されるかと思う。とはいえ、本計画でも「『道路施策』および『公共交通の有効活用』を渋滞対策の“両輪”として、いずれも強力で押し進めていく」旨の明確な宣言がなされてよいのではないだろうか。</p>	<p>公共交通については、集中する交通を分散・抑制するソフト対策の一つに「自動車から他の交通手段への変更」を位置づけており、その中で、公共交通の利用促進等の具体的な取組みを記載しているところではある。</p> <p>交通容量が不足する断面では、抜本的な渋滞対策である幹線道路整備(ハード対策)が有効ですが、膨大な費用と時間を要することから、早期の効果発現につながる交差点改良等のピンポイント対策、集中する交通を分散・抑制するソフト対策を総合的に推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有するとともに、今後とも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」などの関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
75	第2章 道路交通の現状	とくに異存はありません。市内の混雑状況の現状がわかり、とても勉強になりました。	賛同のご意見として承ります。	B
76	第3章 渋滞発生の要因	<p>「3-4過度な自動車依存」(P15)という点に関連して、「自動車交通を抑制」(P15)し「公共交通など他の交通手段への変更」(P15)を推進するためには、以下の理由から、鉄道(JR)の有効活用がひとつの大きなカギになるのではないか。この点、今後十分に検討してほしいと思った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P9 [鹿児島市の地形]の地図において、赤矢印①はJR日豊本線と、赤矢印④・⑤はJR指宿枕崎線と並行する。よって、JR両線の利便性向上やJR両線への自動車利用者の誘導を図ることは、赤矢印①・④・⑤の混雑緩和に有効となる可能性がある。同様に、赤矢印③はJR鹿児島本線とほぼ並行するので、同様の可能性が考えられる。 ・P12 [断面混雑度(現況:H27)]の地図においても、同様の考察ができる。赤線断面①はJR日豊本線、赤線断面③はJR鹿児島本線、赤線断面⑤はJR指宿枕崎線と、それぞれ断面が共通。自動車利用をJR利用に誘導できれば、これらの断面の混雑緩和に有効となる可能性がある。 ・P15 [本市への通勤・通学者数と利用交通手段]でも、同様の考察ができる。円グラフを見ると、本市への通勤・通学者数が比較的多い始良市、日置市、指宿市は、いずれも「自家用車」比率が60%台と高め。一方これらの市は、JR線で本市と直接結ばれているので、「自家用車」の一部をJR利用に誘導する方策を案出できれば、道路混雑の緩和に有効となる可能性がある。 ・以上を踏まえると、定時制・速達性に優れ道路混雑にも影響されない鉄道(JR)を有効活用する効果的な方策が立案されれば、「本市の自動車保有台数は年々増加」(P17)し、「全移動に占める自動車分担率も緩やかに上昇」(P17)する状況を変化させ、混雑緩和に寄与する可能性が高いと考える。 	<p>ご意見については、「5-3 ソフト対策」の「3)自動車から他の交通手段への変更」において、バス路線の再編や乗継環境の改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとして、鉄道も含めた検討を行ってまいります。</p> <p>また、「5)実行性を高めるための施策」において、連携中枢都市圏による連携を位置づけてり、日置市、いちき串木野市、始良市と連携し、公共交通の利用促進などを推進することとしております。</p>	D
77	第4章 渋滞対策の方向性	<p>冒頭にも述べたが、本計画は全体として、公共交通の有効活用に関する記述が薄い印象を受けた。だが、「自動車交通を抑制する」(P15)ための一番大きな受け皿となるのは、少なくとも現在や近い将来においては、鉄道(JR)、市電、路線バスといった既存の公共交通であるはず。とくに中心市街地では、既存の公共交通機関と、自転車(シティサイクルほか)、徒歩などの近距離の移動手段がうまく連動・連携しひとつの大きなシステムとして稼働することで、ようやく自動車利用に対抗していけるのだと思う。そこで、第4章の「基本方針」にも、とくに公共交通を重視する旨をうたう5つめの箇条書きを、一項目加えてはどうだろうか。例えば、「・自動車交通の抑制を促す有効で具体的な公共交通改革計画を別途策定し、本計画と両輪となって本市の道路の混雑緩和に大胆に取り組みます」とか。本計画の、道路を中心としたハード施策と併せ、「公共交通の改善・利便性向上についてもしっかりと取り組んでいく」という姿勢が、もっと明確に表現されてもよいと思う。</p>	<p>渋滞緩和に向けては、自動車から公共交通など他の交通手段への転換が重要な取組となることから、バス路線の再編や、路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進することとしております。</p> <p>今後とも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」などの関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
78	第4章 渋滞対策の方向性	<p>・P20・ページ下半分の表について。最下段らんの「過度な自動車依存」「自動車から他の交通手段への変更」については、ソフト対策だけではなくハード対策もあるのではないか。例えば鉄道（JR）においては、新駅設置や一部複線化などが考えられ、これらについてもJRとの協議や予算措置等を含めて実現を目指すべきではないか。同様に、鉄道・市電・バスの乗換拠点（結節点）の設置や改良、市電延伸なども、ハード施策と考えられる。よって、この表には「ハード対策」のらんも設けるべきではないか。</p> <p>--- 2025年3月のJR仙巖園駅開業は、磯地区発着の移動手段の選択肢を増やし、鉄道移動の速達性もあいまって、同地区の交通利便性を大きく向上させた。観光客利用を主眼とする同駅ではあるが、広木駅、神村学園駅ほか、通勤・通学客の利便性向上に寄与する新駅の設置も、同様に検討されてよいかと思う。自宅、職場、学校、病院等の目的地が、新駅によってより短距離・短時間で到達できるようになることで、通勤・通学利用者の自家用車⇒鉄道（JR）へのシフトが促される。市内のJR沿線において、比較的人口稠密な地区ではよりこまめに駅を設置するべく、今後とも新駅候補地の選定・検討が進んでほしいと思う。</p> <p>--- JRだけでなく市電も、渋滞の影響を受けにくいことで、自動車利用から公共交通へのシフトを促す有力な公共交通手段のひとつと考える。このため、しばらく前に検討の俎上に載ったウォーターフロント地区をはじめとした路線延伸、市電のスピードアップを図るための施設改良・整備（独立軌道区間の比率アップほか）などといったハード面について、これまで以上に検討が進むことを望みたい。</p> <p>--- 郊外や近隣市では、「パークアンドライド」もハード施策のひとつになりうる。例えば始良市や日置市などにおいて、自宅から最寄りのJR駅（パークアンドライド駅）までは自家用車で、当該駅から鹿児島市中心部の間はJR列車で移動することで、鹿児島市に流入する自動車交通量は軽減されうるし、通勤・通学者にとっては渋滞を避けることで移動時間の短縮になりうる。それゆえ、「5）実効性を高めるための施策」（P38）に挙がる「連携中枢都市圏による連携」の、具体的な取り組みのひとつになってもよいと考える。</p>	<p>公共交通の利用促進については、バス路線の再編や乗継環境の改善などを位置づけるとともに、連携中枢都市圏による連携として、日置市、いちき串木野市、始良市と連携し、公共交通の利用促進などを推進することとしておりますが、新駅設置や市電延伸については、現時点で具体的な計画もないことから記載しておりません。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有するとともに、今後とも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」などの関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	D
79	第5章 具体的な取組み	<p>・P27「南北交通軸の強化」とは何を指すのかよくわからなかったもので、具体的に示してもよいのでは？ P25およびP26の「鹿児島南北幹線道路」の言い直しなのか、あるいはそれとは別の道路建設を考えているのか、それとも鉄道など公共交通を含めた広い意味での「交通軸」を今後検討していくということなのか。なんらかの説明があってもよいと思う。</p>	<p>南北交通軸については、具体的には「5-1 ハード対策」の「1）事業中路線」に位置付けている臨港道路鴨池中央港区線や、「2）要検討路線」に位置付けている鹿児島南北幹線道路が該当するものと考えております。</p> <p>これらの路線について、国や県など関係機関と連携して整備を促進してまいります。</p>	B
80	第5章 具体的な取組み	<p>・P34「2）集中する交通を分散させるための経路変更」について：市街地の通過交通を、九州自動車道路など、それほど混雑していない有料道路に誘導するのは、望ましい方策だと思う。そこで思いつきではあるが、鹿児島ICまたは鹿児島北ICを通過してその南北を結ぶ貨物車両については、高速道路の利用料金を一部助成するなどができないか？ 市単独での実施は難しいかもしれないので、もし社会実験や特区など国の補助メニューを活用できれば。</p>	<p>有料道路の利用促進については、中心部通過交通を分散させるため、指宿有料道路や九州縦貫自動車道などの既存施設を活用した社会実験の実施も含めた対応策について検討してまいります。</p>	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
81	第5章 具体的な取組み	<p>・P35～「3」自動車から他の交通手段への変更」について：すでに述べたとおり、鉄道（JR）利用は「他の交通手段」のなかでもっとも有用な選択肢と思うが、【対策一覧】の表（P35～36）など本計画では「鉄道」にまったく触れられていないのが残念。近隣都市と鹿児島市との間の移動手段だけでなく、平成の合併で面積が拡大した鹿児島市の内部の移動手段としても、「鉄道（JR）の有効活用」は検討すべき項目として挙げるべきではないか？</p>	<p>公共交通の利用促進については、バス路線の再編や乗継環境の改善など、公共交通の利便性を高める取組みを推進することとして、鉄道も含めた検討を行ってまいります。</p> <p>また、連携中枢都市圏による連携として、日置市、いちき串木野市、始良市と連携し、公共交通の利用促進などを推進することとしております。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有するとともに、今後とも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」などの関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	D
82	第5章 具体的な取組み	<p>・P38「5」実効性を高めるための施策【対策概要】の表：表下半分「各種団体との連携」に、例えば「本市など行政と公共交通事業者との連携」という項目を加えてはどうか。「3」自動車から他の交通手段への変更」（P35）を実現するため、「公共交通の利便性を高める取組を推進」（P35・5～6行目）することが必要となるが、その具体的な方策は、路線、乗換拠点、運賃、ダイヤなど多岐にわたっての議論が必要と思われ、公共交通事業者との連携・調整が不可欠。本市がJRや交通局、バス会社などとより密接に協議・意見交換し、公共交通の利便性向上を実現していくため、本表にも「公共交通事業者との連携」を加えてよいのでは。</p> <p>---例えばさきごころ、熊本市とJR九州とで連携協定が結ばれたことがニュースになっていた（【別添2】「熊本市と九州旅客鉄道株式会社の包括連携協定の締結について」（JR九州プレスリリース 2026.3.31付）。鹿児島市においても、速達性・定時制に優れる鉄道（JR）はさらなる活用する余地があるだろうし、同様の協力関係は理想的であると考えます。</p>	<p>ソフト対策については、本市が中心となって、国や県、市民、事業者と連携・協力しながら時差出勤や公共交通の利用促進などを図っていくこととしており、具体的な取組みを進めるにあたっては、公共交通事業者などの関係者とも調整を図ってまいります。</p> <p>いただいたご意見については、関係部署とも共有するとともに、今後とも「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」などの関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	D
83	第6章 目指すべき目標	<p>・本市の「通勤・通学時の自家用車利用率」（P15）、「全移動に占める自動車分担率」（P17）といった自動車利用に関する指標について、現在よりも低く抑えるべく目標を設定してはどうだろうか。</p>	<p>本計画の関連計画である「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」において、公共交通利用者数や公共交通分担率等について目標値を設定しているところであり、今後も、「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向けて取り組んでまいります。</p>	C
84	その他	<p>・台地上にある団地と中心市街地をむすぶ、主に坂道の渋滞・混雑をどう解決するかは、鹿児島市特有の大きな問題。坂道両側に建物が並んでいたり、崖が迫っていたりといった場合、道路幅は容易ではない。またこうした坂道には並行する鉄道（JR）も市電もなく、路線バスは一般の自動車とともに渋滞に巻き込まれてしまう。この点、私自身妙案を持たない。専門家を交えた会議の場を設けるなどして、この問題に特化した対策を案出する必要があるかもしれない。</p>	<p>ご意見として承ります。</p> <p>本計画策定にあたっては、専門的知見等に基づいた意見を聴取するため、学識経験者や関係団体、関係行政機関で構成する「鹿児島市渋滞対策基本計画策定協議会」を設置しているところです。</p>	E