

第11回

都心～ウォーターフロント間における連節バス等運行に関する協議会

令和7年3月14日

第11回 都心～ウォーターフロント間における 連節バス等運行に関する協議会 議事録

日 時 令和7年3月14日（金） 14時00分から16時00分

場 所 神戸ポートオアシス 502・503会議室（神戸市中央区新港町5-2）

出席者 委員10名、オブザーバー5名（敬称略）

● 沿線団体

松 本 寿 之（※web参加） 森 本 真 弥（代理：福浪）
松 渡 浩 司（代理：山本） 高 橋 光 （※web参加）

● 国

木 原 健 太

● 学識経験者

小 谷 通 泰 宇都宮 浄 人
長 濱 伸 貴 松 中 亮 治（※web参加）
柏 木 千 春（※web参加）

● 庁内関係者

飯 塚 教 雄 松 浦 啓 介（代理：尾添）

● オブザーバー

原 田 晋 司（※web参加） 谷 口 能 成
泉 慶 治 桑 野 豊 （※web参加）
北 田 敬 広 杉 山 博 志

次 第

1. 開会

2. 議事

- (1) 前回の振り返り
- (2) 利用状況
- (3) 3年間の総括
- (4) 定時性・利便性の向上
- (5) 運行計画
- (6) 利用促進
- (7) 今後の取組

3. 閉会

1. 開会

(事務局)

本日は、皆様お忙しい中、お時間を頂戴しまして誠にありがとうございます。

ただいまより、第11回都心～ウォーターフロント間における連節バス等運行に関する協議会を開催させていただきます。

本日の会議は公開となっております。報道機関の方、お越しいただいておりますけれども、写真撮影は出席者の紹介の後までというふうにさせていただきますので、御了承いただきますようよろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、本市交通担当部長より御挨拶をさせていただきます。

今日は御足労いただきましてありがとうございます。また、日頃からポートループの運行にしまして御協力賜りまして誠にありがとうございます。おかげさまで令和3年の4月から運行して丸4年を迎えようとしておりますが、年々利用者は増えています。これも協議会において、皆様から非常に建設的な意見を賜った結果であり感謝しております。

一方で、4年迎えますと利用者の方からいろいろな意見が出てきておりまして、1つはウォーターフロント、土休日の交通集中によって、ポートループの定時性が非常に悪いというようなことで、そのために代行の車両が、ポートループではなくて普通の路線バスで来るケースがあり、それを楽しみにしていたお子さん連れの家族の方が非常にかっかりされるというようなことを苦情として賜っており、その辺りは対策をしていかないといけないということで、運行事業者の神姫バスさんともお話をしているところでして、この11月には、神戸駅への乗入れが実現し、それに合わせて定時性の確保のためのルート変更も行いました。あとはGNSSといって、衛星を活用した優先信号の社会実験もさせていただきますので、その結果、今日お知らせさせていただきたいと思います。

それに加えて、先月2月から3月にかけて、ハーバーランドの中でも交通規制を一部見直して、車両の通行の円滑化の実験をしております。それについても結果が取りまとめ次第、また皆様に御報告したいなと思っております。

一方で、バス待ち環境、こちらから先生方からアドバイスをいただいているところですが、来年度の予算においては、ポートループのバス停のうち、いわゆるモビリティハブになっている、コベリンとの乗り継ぎができるようなバス停においては、神戸市が主体的に上屋の整備をしようということで、今予算を確保する方向で進めているところです。

いよいよ4月から空港の国際化と、アリーナも始まりますので、それに向けて、このポートループがまさにウォーターフロントにおける基軸となるバス交通となるように、しっかり引き続き神姫バスさんとも連携して取り組んでいきたいと思っておりますので、委員の皆様の御協力を引き続きよろしくお願いいたします。以上です。今日はよろしくお願いいたします。

2. 議事

(委員)

先ほど御挨拶にもございましたように、この4月アリーナの開業、それから国際便、神戸空港の就航、さらにそれに加えることに大阪・関西万博の開幕ということで、もうこれだけの環境の変化が同時に起こるというのはなかなかないことだと思います。そういった意味で、都心からウォーターフロントにかけて、連節バスについて、様々なバスサービスも含めて、全く予測することが難しい面もありますが、いろいろ対策を講じていただいておりますので、そういったところを中心に今日は議論させていただきたいと思います。

本日の議事の進め方でございますが、まず議題の1から3まで一括して御説明をいただき、4から7、これも一括で御説明をいただきまして、その後十分討議の時間を取っておりますので、活発な御意見を賜りますようよろしくお願いいたします。

それでは、議題の1から3まで、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

資料説明

(委員)

前から順にテーマを区切って、議論させていただきたいと思います。特に、運行計画のところはかなり御理解をいただくのが大変かもしれません。

まず、議題4、定時性・利便性の向上ということで、信号制御システムについて実証実験をしていただいておりますので、ほかの利便性の向上も含めて御質問・御意見等お受けしたいと思います。

(オブザーバー)

神戸市さんから、いろいろ御提案いただきまして、県警としましてもできる限り御協力させていただこうという形で、このようなところにさせていただきました。

信号制御といいましても、秒数も無限に伸ばせるわけでもないですし、バスだけを通すというのであれば、幾らでも伸ばすんですけど、やはり他交通への影響というところを勘案しないといけないというところと、このシステム上、兵庫県下に7, 200か所ぐらい信号ついてるんですけども、その中でも県警本部から指令を送って制御してる信号でないと、このような秒数を伸ばすことはできないシステムになっております。幾つかの信号、半分ぐらいについては現場において制御機という機械を、コンピュータを置きまして、その定時性ですっと同じような時間に応じて勝手に制御が変わるというシステムを取ってるんですけども、この交通管制センターから制御をしてる信号につきましては、交通の台数とかを測ったり、隣接の信号との連動とかいうところも取りまして、監視・管制しておりますので、こういった信号であれば、このシステムが使える対象となるというような形になると思います。

私実際に、このポートループ、何度か乗らせていただいて、乗ってる分には多分そんなに今信号伸びたとかっていうことはお客様には分からないと思うんですけども、私どもが見ると、この

右矢印の信号めっちゃめっちゃ長いなとか思うときがあるんですね。そういう形で実際切ってるからこういうふうになるんですけども、乗っていて思いましたのは、やっぱり生田川のところ、新神戸から南に下りるところとかがやっぱりどうしてもこの検証の結果でも時間かかってるなとかっていうところがあったり、税関の前の交差点とか、こういったところが多分皆さんの目について、今後何とかなるんじゃないかなっていうところも多分お思いになられるかなと、それは私どもも考えるんですけども、ただ、やはりこの2か所については、主道路従道路ともに、非常に交通量が多い箇所となっています。例えば生田川、2号線の生田川交差になりますと、新神戸から降りてくる車と、あとは2号線の車と、この阪神高速の生田川ランプっていうのがくっついておりますので、他道路からの交通量が非常に多い路線となっておりますので、ここで2号線以外の北から降りてくる従道路の秒数を伸ばすとなると、かなりその他の交通への影響が大きいの、こういったところについては、対象となるんですけども、慎重な判断が求められるのかなというところでございます。あわせて税関前とか、税関北交差、こういったところも二つ、三つ、第四突堤の交差点もありまして、非常に連動させているようなところではございますので、こういったところはやはり京橋ランプからの出てくる車、2号線の車、第四突堤から出てくる車と、あとポートアイランドから来る車とか、こういう他道路の車両をさばいておりますので、こういったところについても、ポートループのみっていうところ目線で信号制御をしてしまうと、大変なことになるという可能性もありますので、そういうところをしっかりと見極めながら、ただ何でもかんでもできないっていうつもりもございませんので、そこは慎重に判断しながらやっていければなと思っております。

実際、御協力させていただいて、こういった結果が出るっていうところは、警察としても非常に関心を持っているところでもございますので、今後ともよろしくお願いしたいなと思っております。以上です。

(委員)

具体的にこういった形で、数字で結果が出るというのは非常に分かりやすいと思います。

(委員)

信号制御、かなり効果があるということだったかと思っておりますので、今後、スライドの7枚目ですかね。またほかの交差点でも同様の実験が続けられるということでしたが、ぜひまた具体的な実験内容が決まりましたら教えていただきたいなというふうに考えています。以上です。

(委員)

今回の信号制御は本当に県警さんの御尽力もあって、非常に面白い結果が出たなということで、よかったかなというふうに思っておりますが、改めて見ますと、本当にこの遅延時間が相当短縮、これだけでも短縮されたっていうことは、実をいうと例えばこの40分っていうことですけども、ポートループ利用者、月でも3万とか4万とかですよ。年間にすると掛ける12、その人たちの40分という時間は、いわゆる社会的便益という計算をすれば、1人の時給換算でみても莫大な金額になるんです。まずそこはちゃんと理解した上で、渋滞をこういう形で解消する、ち

よったした2分、3分の短縮が積み上がって、多くの社会的な便益を生んでいるということが改めて分かったということかと思います。言い換えれば、こうした措置を1年先延ばしするということは、その1年間、そこから計算できる億円単位の社会的便益を失いかねないということなんですね。来年も実験してみますではなく、まず目標をいつやるか、それから、今2か所だけやったわけですが、可能な範囲は幾つかあるわけですね。それを精力的にやるのが、実をいうと相当な社会の効果があるということを理解いただきたい。慎重にということであるのかもしれませんが、それだけの利益をもたらす、逆に言えばそれをしないことは、損をしてるということを理解いただいた上で、私はここはもっと積極的にやっていただきたい。管制センターの制御をする信号交差点、ほかもあるだろうと思って見てたら、実際あるということも絵に描いてくださったんで、ぜひ、そこもやっていただきたいと思います。次回の計画ですけれども、どこをどうやって積み重ねることによって、2年後にはこれを実現します、そういった方針を次回はちゃんと打ち出してほしいということをお願いしたいと思います。

それから、いろんなお立場あると思うんですけども、海外の公共交通に乗っていると、信号待ちがストレスになりません。なぜならば、こういう優先信号がかなり普及しているからです。そうは言っても交通量があつてと、日本では残念ながら普及してないんですが、やはりここは神戸市さんがここまでこのポートループ、あるいは大きな目標としてBRT、LRTを立てているわけです。早い話がLRTであれば、そもそも車が通れなくなるということを考えると、現在の交通量がこうだから、何とかやれる範囲で慎重にやりましょうというよりは、現在の交通量はこうだけれども公共交通を優先することによってこうなると示す。その結果として人々は車から公共交通にも乗り換えてもらえればいい。すぐとは言わないけれども、それぐらいの価値判断を、せっかく神戸市さんがここまでやってるわけですから、民間ではできないことをしっかりと見据えて、県警さんとも議論し、我々も議論し、やっていかないといけない。現状の交通量を変えないものとしてやると、これ何もできなくなってしまうわけですね。そこをどう変えていくか、まちのつくりを変えていくか。幸い神戸市さんは、クロススクエアにしても、そういうことを果敢に取り組もうとされてるわけなので、私としては大いにこの結果も踏まえて、多分皆様が考えてる以上に、私は前に進めていただきたいなということを申し上げておきたいなと思います。以上です。

(委員)

事前にこの話を聞いたときに、素人なので、信号機全部したらどうかなと思ったんですよ。勝手な妄想ですけども、それもありそうな気がする。要するに、専用、BRTの場合ですよね、物理的に専用レーンを持つっていうことをせずに、これを全部導入したら、デジタルの仮想空間の中で専用レーンを持つようなことに近いだろうなとちょっと思っていて、振り分けじゃなくて適時、専用レーンのデメリットっていうのは専用しちゃうからパーマnentにずっと固定するんですけど、デジタル処理すると、一時的に通るときだけみんなが避けるみたいなことができるような、専用レーンを持つに近いことができるとすごくいいのかなとちょっと思っていて、多分海外とかで、今の話だったらやってるんですかね。そのことが定時性につながるし、すごいチャレンジとして、非常に面白いんですけど、社会的損失の話ですね、効果が見えてるもんを何でやらない

のかという話だと思うんですけども、何かそこが将来自動運転になったとしても、恐らくこれも妄想ですけども、プライオリティをどうするかっていう問題が恐らく出てくるような気がするんですよ。全てがイーブンに自動運転化の中で適正化で走るのではなくて、当然公共交通のほうが優先度は上げるっていうような設定みたいなのが後に自動運転化の中で起こるんだろうなとちょっと思っていて、その何か先駆けみたいなことができる、まちのチャレンジとしても先行的にやるのも面白いなと思いました。

（委員）

先ほどのお話の中で、その制御システム効果が確認できたということが分かったんですけども、それでも待つんだということだと思うんですね。待つことに対する不満を解消するために何が必要かって考えたときに、待つことの原理というものがありまして、1つは進行する時間に関しては短く感じるということがあるんですけども、それについての補い方として、利便性の向上にあったQRコードによる案内強化というのがあったかと思います。これで今どこにいるのかというのが分かると思うのですが、QRコードが果たして便利なのか、面倒くさくないかなとちょっと思ったりもするのですが、この辺りどうなのかという点が1つですね。

もう一つ、その待つことの原理の2つ目として、価値があるものに関しては、待ったとしても長く待てるという原理があって、だとするならば、お客様が待ってても乗りたいポートループとはどのようなものなのかと、どういうサービスを提供したらお客様はそれでも乗りたいと思ってもらえるのかってことも考えていく必要があるのかなというふうに思いました。以上です。

（委員）

今の信号制御の件についてはではないのですが、4のところということなので、まず信用乗車について、これは前から私が申し上げてきて、今回具体化しつつありましたが、やや延期になってしまったということでもあります。それぞれの事情があるかと思いますが、一応そこをお聞きしておきたいなと。延期になったということで、これも大きな時間的な損失の問題になってるわけですね。実際、ここの遅延の中でも、多分、たまたま現金支払いの人がいたりすると、大きな遅延につながる。そういう意味で信用乗車の件、ちょっとお聞きしたい。

そこに答えていただく前に、参考までに言えば、一昨年対応した宇都宮ライトレールは完全な信用乗車になっており、ほとんどの人がもうカード使いになっているということで、それに伴う遅延はなくなってます。それから、広島電鉄の路面電車も、これを拡充し、バスでもですね、いわゆる連節バスでないバスも含めて、信用乗車、いわゆるカード利用者に対しては信用乗車の導入も始まっているという意味において、今や日本でも特別なものになってきているということも踏まえる必要があると思います。そうであれば、当然連節車の場合、先ほどアリーナの大量輸送といっても、乗り降りする口が一つであって、そのための時間も取られてしまうわけです。どうして遅れてしまうのかということのことをちょっと御説明いただければと思います。

（事務局）

優先信号につきましては、もともと、これシステム開発事業者さんのほうも、警察庁さんへの

標準システムとしての採用というところを目指しておるというところでございます。それとは別に今試作機を用いて、兵庫県警さんと実証実験をやらせていただいているというところでございます。我々としては、この試作機が今県警さんのお手元にありますので、変な話、これをずっと使い続けていただけたらなと、このまま実証実験と言いながらも、このまま本格採用といいですか、実装につなげていけたらなというふうに我々は思っておりまして、こういう効果を示しながら県警さんにいろいろお願いをしておるというところでございます。

(事務局)

何とかこの4月に実現したいと思っていましたが、従前から御説明させていただいており、信用乗車を対応するためには、乗車リーダーを新たに付けないといけないというところがございます。今導入しておりました運賃箱については、乗車リーダーをつけることが物理的にできないというか、システムの対応できないため、新型の運賃箱にこの3月に切り替えます。それに合わせてようやく信用乗車のいわゆるリーダーの開発ができるというところですので、メーカーと調整する中で、言い訳にしかならないのですが、ちょうど新紙幣の対応で新型運賃箱の開発が全国的に広まったというところもあって、そちらは全国的な対応ということで優先させてほしいということで、我々の神姫バスとしての優先度は信用乗車が高いのですが、ここは全国的な状況というのも踏まえた上で、渋々それを容認したというところでございます。信用乗車に関しては、調整は既に進めておりますので、また時期が決まりましたらお伝えできればなというふうに思っております。

QRコードに関しては、この辺りは我々もどういう手段が一番いいのかというところは、正直またアイデアをいただければと思っておりますが、一番簡単で、最近はQRコードっていうのは比較的メジャーになりつつあるという認識もありましたので、ちょうどこういう形でウェブサイトでも見れるようになっておりますので、ポータルページのホームページからもアクセスできるようにしておりますし、当然御存じない方もいらっしゃる、バス停に着いて、QRコードの貼付けをさせていただいているというところですが、何かそれこそこういうのがあればいいなというアイデアをいただければ、ぜひ参考にさせていただきたいなというふうに思っております。以上です。

(委員)

交通量の件ですが、都心のクロススクエアのところ、10車線から6車線に制限されても交通が順調に流れているということですが、神戸市内であそこまではっきり車線を削減するという意思表示っていうのは、これは非常に画期的だと私は思います。そういった交通の動向の流れも踏まえて、より一層公共交通優先の空間づくりというのを進めていただくというのは非常に大事なかなと思います。

何かコメントございますか、都心の交通量で。

(委員)

都心三宮再整備におきましては、車から人と公共交通優先の空間をつくっていかうということ

で、工事を順次進めておりまして、特に三宮交差点中心部分につきましては、ＪＲさんのビルの工事と合わせて車線数を今１０車線から６車線にしているというところでございます。

一方で、そういった人中心の空間をつくっていくということは、こういった公共交通を含めて、車の流れに対して非常に影響が出るところでございますが、切り替えて以降、昨年７月頃に、交通量調査等を行い、車線数を狭めていくことが、どういう風に影響が出てくるかということを確認してまいりましたが、一定、事前に春日野交差点という東の交差点で、浜手幹線に車を振るようなことをやった結果もあるのか、あとはもう一つ摩耶大橋も無料化になったということで、結構車が周辺の道路に逃げていったということもございましたので、そういった総合的な結果、我々がもともとシミュレーション上見ていたような交通が今現地でも起こっていつておるというところでございまして、当面、この令和１１年に出来上がってくる、今予想しております三宮クロススクエアの第一段階におきましては、車が円滑に流れていけそうだとこのころがようやく見えてきておるところでございます。ただ、これから税関線、フラワーロードの工事もあり、ちょうどまたポートループの運行ルートにもなっておりますので、工事中いろいろと公共交通を含めて影響が出る部分はあるかと思いますが、今後そういったものが出来上がれば、ポートループはじめ、公共交通と人優先の空間がうまく馴染んでいけばと思いながら、もちろん工事を進める上では十分配慮しながら進めていきたいと考えております。

（委員）

次に、議題５の運行計画に関しまして、御意見・御質問ございましたら、いかがですか。
アリーナの開業によってバスの需要は想定何人ぐらい増えるということですか。

（事務局）

アリーナの輸送需要につきましては、大体約１，０００人、片道１，０００人ほどの輸送を見込んでおるところでございます。こちら、２６ページのところにも記載させていただいておりますが、大体片道最大で１，５００人程度というところでございますが、実際のところどれだけ便数を確保できるかということにつきましては、現在も調整中でございます。１万人来場されるというところでございますと、やはり１０％程度の輸送力になるかなというふうに認識しております。

（委員）

今回の運行計画ですと、現存のポートループがあって、それに加えてシャトル便を新たに増便される。さらにイベント開催時に臨時便を運行すると、そういう３段階だというふうに解釈していいわけですね

（事務局）

はい、そのとおりでございます。

（委員）

残念ながら、どうしてもポートループの3便ですか、それを臨時便の輸送に充当したいというのが、一つの論点だと理解してよろしいですか。

（事務局）

はい、アリーナができて、これからっていうときに、減便を御提案させていただくということに関して、本当に申し訳なく思っております。万博の輸送等もあるというところもあるんですけども、弊社の力不足で、なかなか退職者を補う運転手の確保というのが、現状は非常に厳しい状況でございまして、私どもとしましては、やはり連節バスの力が発揮できる大量輸送というところにおきまして、限られた人員の中で、最大限の輸送を行いたいというところもございまして、このたび、減便というところを御提案させていただいておるところでございまして、

ただ、もちろんこの減便ということはこれでよしと思ってるわけでもございませんので、何とか万博の輸送が終わりましたら、そちらにつきましては、復便を行っていきたいと思っております。ポートループで復便できるかっていうところもあるんですけども、定期バスも含めた形で、しっかり需要の対応を行っていきたいと考えております。

（委員）

27ページを拝見すると、これは土日ですけども、平日に関しても同様に、シャトルバスがそれ相応走るわけですね。だから時刻表だけ見ると、アリーナ方面に行くことに関しては、臨時便を除いても、5分置きにありすごく乗車機会は増加する、というふうに考えられますね。

（事務局）

はい、そうですね、おおむね10分間隔程度になります。

大体今1時間に4本、連節バスの数が1時間当たり3本、ポートアイランド方面行きの1便を加えますと、毎時4本という形で、輸送のほうは行っておりますが、そちらを+αでアリーナ行きというシャトル便を2便定期便として運行しますと、大体10分に1本ほどアクセスをできるような形で対応しております。

（委員）

まず最初に、一番懸念してるのが、今減便があるということでしたけれども、今日の資料では25枚目、75名の方が実際に利用されてる便がなくなるということなんですが、そもそもこれ2月の土日ですから、先ほどの資料では閑散期と書かれていた時期だと思いますけれども、それでも70数名の方が今乗ってるバスがなくなると。この方々をどう考える、既に顕在化してる利用をアリーナができて、臨時便等々の運行が必要だというのは分かるんですが、ただ実際利用されている方のバスがなくなるということに対して、非常に利用者にとってみると納得のいかない部分もあると。特に、臨時便はアリーナで興行されているときだけ走るわけですから、ポートループとそれからシャトルバスですかね、これは平常時走るとのことなので、これらで何とか対

応できるようなダイヤを組んだほうがいいのではないかというふうにも思います。

それから、その次のスライド26枚目、先ほどのお話では、大体1万人の来場者、興行日で1万人来場をされて、そのうちの約1割、10%ですね、約1,000人がバスを御利用されるんじゃないかということなのですが、この表で臨時便のところ、これ最大限とおっしゃったからかもしれないませんが、時間当たり1,000人運べるということですか。1時間で行きも帰りも、アリーナ利用される方を全て運べる、

その辺がよく分からないということです。ですから、最大1,000人を確保するために、1時間当たりを1,000人の輸送力を確保するために、既存のポートループを減便するんだということなのであれば、それは本当に正しい計画なのかなというふうにも思います。

それから、その次の27枚目、いずれにせよポートループ、あるいはこのアリーナのシャトルバス、それからポートアイランド線、これら複数の路線によって利便性を確保するという考え方自体は私も賛成なんですけど、やはり幾つか確認しなければいけないのは、例えばこれが三宮から新港町が出てますけども、その逆、新港町エリアから三宮、これは新港町エリアからですとこの新港町発のGLION ARENAということで、バスが出る場所、バス停ですね、場所は多少離れてるかと思うんですね。三宮でも同じだと思う。28枚目、乗るバス停が離れているわけですね。そうすると、便は確かに足したらあるんですけども、どちらのバス停で待てばいいのか分からないというようなことになりかねないのかなというふうにも思えてくるので、その辺りもやっぱりもう少しどちらで待てばいいのか分かりやすくなるようにしまして、ダイヤのほうも組んでいったほうがいいのかなというふうにも思います。

とにかく、利用者にとってみたら、バスが来るわけですけど、どのバスに乗っていいのか分からない、あるいはどこで待っていいのか分からない、そういうふうな事態にだけはならないで、サービスを提供する側としてはポートループだとか、それからアリーナシャトルだとか、そういった形で言ってるわけですけども、乗られる方にとったら、バスの種類とかではなくて、どこで乗ってどこで降りるのかということ、それから運賃ですね、これは非常に重要になってきますので、その辺りをきちんとどうお知らせいただくかですね。特にアリーナ側から発信していただくことになるかと思うんですね。帰りの公共交通の使い方、どこのバス停に行けばいいというふうなことをどう発信していくのかというのをやっぱりきちんと提示しておかないと、バスは走ってるけれどもどこに行っていけば分からない、というようなことが起こり得るんじゃないかというふうに思います。以上です。

(事務局)

まず1つ目の約70名の方のお客様の利用者減についてというところにつきまして、このたび、25ページの28便、30便、32便、こちらの減便につきましては、ポートループとしては減便をしておりますが、平日ダイヤにつきましては、この同じ時間帯、新港町から三宮行きという便を別で起こしております。そこの連節バス、補完されたところにつきましては、新港町、三宮間の救済は図っております。ただ、御指摘のように、それ以外のハーバーランドであったり、新神戸駅で降車されているお客様につきましては、このたび救済策という形では取れておりません。本当にそこにつきましては、弊社の力不足で補えなかったというところでございまして、こ

ちらにつきましても、何とか秋には一定のアクセスを確保したいというふうに、戻していきたいというふうに考えておりますので、何とぞ御理解いただければというふうに思っております。

それと26ページの資料で、1時間当たりの輸送量で20便の臨時便というところにつきましては、こちらはすみません、アリーナシャトルの臨時便の20便につきましては、これ1時間というのではなくて、大体アリーナの場合でしたら、公演開始時間2時間前ぐらいから順次お客様お越しになるというふうな情報をいただいております、大体約2時間の間で20便を出すというふうな計画を、今現在行っております。バスの台数でいきますと、大体約5台という形で、5人の新たな乗務員をそちらのほうに持っていき、輸送のほうを考えているところです。

連節、本当はもう少し便数を出したいところではあるんですけども、先ほど申し上げましたように乗務員にも限りがございますので、もちろんこれ以上出したいんですけど出せませんので、もう本当に今回苦渋の判断でポートループの便を使わせていただいているというふうなところでございます。

(事務局)

私もお客様をどういう形で御案内するかというところの立場として、どうしても物理的に対応できない部分があったりとかいうところがありますので、先ほどおっしゃっていただいたとおり、施設側のアリーナさんであったりとか、いわゆる新港町周辺エリアの施設さんとよく連携をして、どういう案内をするかというところをしっかりと早いうちに見ていきたいと思っておりますし、お客様の流れがどういう形になるか全く見えないというところがございます、この辺り非常に悩ましいというところがございます。

ただ一方、三宮から出るほうについては、乗り場は神戸阪急前のほうに統一をさせていただいておりますので、その辺り三宮からアリーナに向かうほうに関しては、何とか努力をさせていただきたいと思っておりますし、アリーナに来られた方のお帰りに関しては、基本的にはシャトルの御案内というのが一番シンプルなのかなと思っております。

一方で、神戸駅のほうに行かれる方は新港町というような形で、大きな主な目的地、行かれるところに合わせた御案内というところで、まずはちょっと対応していきたいなというふうに考えております。ただ、これはもう適時修正をかけていくべきだと思いますし、この辺りをいかにサイクル早くしていくかというところだと思っております。以上です。

(委員)

本当に苦渋の中でのいろいろパズルを解いていただいたんだろうなと思います。ただといいますか、ちょっと細かい質問ですけど、アリーナ前のバス停は、ただアリーナの前ではなく、大分違うずれた位置に当面つくるとのことでしたけれども、これはなぜそういうことになるんでしょうかということ1点、ちょっと確認をさせていただいてよろしいでしょうか。

(事務局)

停留所につきまして、東向きのアリーナ前、今現在のポートオアシス前の名称変更で当初は公開するということで御説明差し上げましたけれども、この点につきましては一度御相談ですね、

県警さんでありますとか、道路管理者の皆様にも一度御相談は差し上げたところではございますけれども、やはりまず一番はアリーナの興行時、実際にその退場の動線等々お客様がどういうふうに退場されるかというところがまだ不透明な中で、アリーナの近くに移設するところについては、もう少し慎重な判断が必要というところと、どうしても歩道が非常にポートオアシス前、今回の東向きのアリーナ前が狭く、そういった辺りで安全な待合環境というところも含めて、引き続き検討するということで今現在の話としては収まっているようなところですね。引き続き、こちらにつきましても調整、状況を見ながら考えてまいりたいというふうに思っております。

(委員)

シャトルバスはどこから出るんですか。これはアリーナの前から出るんですか。

(事務局)

ロータリーの中から運行する予定です。

(委員)

ですから、事実上多くの人はシャトルバスは見えるけれども、ポートループは見えないという、そういう状況だという理解になりますでしょうか。

(事務局)

そうですね、はい。

(委員)

何となくポートループ、軽視した感じはやはり否めないかなという印象は持ちます。ポートループに関してはこうやって神戸市さんがこれだけの面々を集めて、今後のまちづくりとしてやってきたわけですが、シャトルバスはこれはあくまで神姫バスさんがビジネスとしてやってらっしゃるものではあるんですよね。ということであるとすると、何かその辺りちょっと釈然としないなということは申し上げておこうかなと思います。そこは認識としてあった上で、だからどうせよということ、今私は申し上げません。それなりに可能な範囲で神姫バスさんも苦労されて、今後、万博後は、しっかりポートループを見ていただくということなので、これについては申し上げますが、一応そういう状況であるということは理解した上で、ポートループ、これだけの神戸市の関係の方、いろんな人が集まって議論していく。ここはやっぱりもうちょっと神戸市も含めて、よりしっかりとした軸足を持つ必要があるんだろうなというふうに思っております。

その意味で、また最後に申し上げますけど、要はこれアリーナできて、さっき10%とおっしゃってましたけれども、後の人はどうするのですか。多分神戸市のポートエリアというんですか、港湾エリアの本来の需要に対して、例えば今の連節バスの両数で足りているんですかとか、多分そういう問題になってくるんだろうなと。つまり我々は取りあえず、やれるためにということで3年間やるわけですが、多分その辺りをしっかり次の課題として考えていく必要があるんだろうと思うんですね。そうはいつても神姫バスさんはなかなかバスを買うのも大変、いろいろ

あるでしょうけれども、それも含めて、どうしていくのか、そういう問題意識を持っていく必要があるんじゃないかなということで、ちょっと一言申し上げた次第です。

(委員)

ポートオアシス前をアリーナ前に変更するっていうところは、やはりちょっと混乱は出るかなというのは少し思ってたして、距離的な問題と歩行者のことを考えると、恐らくポートオアシス前より新港町のほうを選ばれる方も多いのかなと思ったりというのは、私は個人的に思いました。

あと、まだ事業者の皆さんにも、この今日いただいた資料等々で確認できておりませんので、来週、第一突堤のタウンマネジメント協議会があるので、皆様の御意見等も聞きながら、ちょっと追ってにはなってしまうんですけれども、改めて御相談の機会をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

(委員)

アリーナの前にいろんなバスが集結をするので、その周辺での誘導をきちんとしてもらって、提供されるバスサービスが最大限活用できるように、工夫していただくということは非常に大事なことかなと思います。

(委員)

ヴィッセル神戸のノエビアスタジアムでサッカーをやったときに、最後の皆さんが流れていく動線が、地下鉄の駅へ向かう歩道を整然と歩かれるのですが、最後の駅のところがすごい滞留があります。おそらく、入場するときはばらばら来られると思うのですが、帰りは、一気に1万人が出ていくので、バス停のあふれかえり方というのは、相当だと思います。

その段階で、皆さんその情報をちゃんと把握できていれば、ここで待つということで、1,000人が待つというスペースがあるのかどうかということもあるし、待ちきれないから歩いて帰る途中に、またアリーナ前駅がありますよという話もあるし、帰りの動線はこちらですよということも含めて、警備員ですとか、その案内の方たちの人の流し方というのは、これからの問題になるのではないかなと思います。以上です。

(委員)

今回、アリーナ前の運行ルート変更によって、ハーバーランド方面も若干減便となるのですが、本年秋季以降の復便を検討していただけるのは、大変ありがたいです。

また、GLION ARENA が、このエリアの起爆剤になると思いますので、アリーナを含めた各施設の回遊性をどうすれば高められるのかという点も含めて、検討いただければと思います。

(委員)

1万人規模のイベント終了後の導線は、分かりやすくしなければいけないと感じます。特に、神戸市の港周りを知っていらっしゃる方は何となくイメージがつきますが、ほとんどが知らない方が多く御来場されるとなると、どう進めばいいのかとか、乗り場の分かりづらさはちょっと出

てくるのではないかなということを感じました。これ、タクシーとかで来られる方々は横づけで
きるんですか。そういうのもイベント時は乗入れ規制したりするんですか。

（事務局）

今聞いているところでは、タクシーにつきましても、ロータリー内に乗降場所が設けられると
いうことで聞いております。

（委員）

となると、その周辺の道路を含めて、混雑になりそうですね。
ちょっと不安な気がしました。

（事務局）

今までの意見同様、やっぱり誘導の計画っていうソフトが非常に重要だという御指摘だと思
います。（尾添さん、いかがですか、）この辺りの開発を見ておられて。その辺いろいろ不安もあ
ると思うのですが。

（委員）

少しお問合せの件をお答えいたします。今回のアリーナは、ウォーターフロント再開発の一環
でございますが、民設民営という形でのアリーナになります。運営事業者が、神戸市の条例、大
規模集客施設立地条例に基づき、入退場の計画については、事前に警察と協議をしており、その
中で分担率等から先ほどのバスの輸送能力ですとか、誘導動線、警備員の配置等もこれまで計画
しているところです。ただ、実際にやってみないと、そこはそのとおり行くかどうかというのは
当然ありますので、その計画に基づいて実際の動線がどうなっていくのかというところは、事業
者と一緒にこれからやっていくところかなと思います。

少し補足になりますが、一応メイン動線というのはアリーナから西に行き、北に上がっていく
ような歩行者動線を準備しておりまして、アリーナの北側のところには、今解体した倉庫の跡地
を芝生広場として整備し、滞留スペースになる他、西側に向けては、歩道の拡幅等も行ってい
ましたので、少し狭いところを拡幅したりという措置は、これまでにやってきておるところで
はありますので、その辺り含めて事業者と一緒に、対象のところの確認をしていきたいと考えて
おります。

あと、我々メリケンパーク、ポートタワーのほうも所管しておりまして、当然東西のポートル
ープのところも非常に関心事ではございますし、速報が、ポートタワーのほうは今年オープンし
まして、今50万人を超える集客状況、恐らく年間で60万人に近い集客になるところでして、
現状23時まで運営してございます。その辺り、アリーナの開業に伴い、ポートタワーのほうの
夜のお客さんや、そういう方々への案内を今後どうしていくかは、またこの協議会のほうでもい
ろいろ御議論いただきながら、できるだけ三宮からの回遊、東西の回遊で人が、アリーナが起爆
剤になりますので、できるだけ神戸にとどまっていただけるようなことに努めたいと考えており
ますので、今後とも引き続きよろしくお願いします。

(委員)

そうですね、だんだん夜間に人の移動がシフトしていく可能性もありますね。今回、新たにポートタワーのほうにバスを運行していただくのですね。この辺の経緯は何かございますか。

(事務局)

これもシンプルに、先ほどおっしゃられましたポートタワーのリニューアルオープンに伴いまして、夜間の移動が増えてきたというところに対応した路線というふうに考えてございます。

(委員)

ポートループという、ある意味では主軸があって、我々はその主軸を一生懸命育てようとしてきたわけで、もう一度きちんとポートループの存在意義を再認識して、それを強化していくというのは非常に大事な視点だと思います。

例えば、ポートタワーのほうにバスを運行されたりとか、アリーナへのシャトルバスができるとか、それから既存のバス路線、ポートアイランド行きのバス路線も使えるといった具合に、選択肢は多いんですけど、主軸となるべきポートループとほかのバス路線の使い分けといいますか、一体どのバスを使えば自分にとって一番行きたいところに行けるのかっていうのが、ますます分かりにくくなるのではと懸念しています。今は過渡期かと思うんですが、多くのサービスを受けられるということはいいいですが、せっかくあっても使いこなせないというか、行きたいところに行けないということが起こりうる。ポートループをきちんと軸となるサービスにして、とりあえずそれに乗れば必ず目的地に行けて、それ+αで必要に応じて利用可能なサービスがあるというようなイメージをつくっていくというのが非常に利用者にとっては分かりやすいのかなという気がしました。

バスの時刻表も大切ですね。新港町か、アリーナの前では北側のバス停と南側のバス停では、三宮行きと神戸駅行きの両方来るんですね。どっちのバス停で待ったほうが得なのかというか、その辺の案内もしていただくことになると思います。今までウォーターフロントでは、シンプルなバスルート1本でしたが、ここに来て急に複雑になってきたので、試行錯誤しながら路線の整理、案内の仕方、バス停の場所など、今後検討していく必要があるのかなというふうに、皆さんの議論を聞いて感じました。

(委員)

今回いろんな形でポートループ以外のバスを絡ませながら、便数が一定確保されてますという御案内かと思いますが、これは観光客へ御案内が難しいなというのは感覚的には思っているところなので、その辺り恐らく神姫バスさんのほうで一定時刻表なり、何なり御案内いただけたと思いますので、観光客の皆さんに誤解のないような形での御案内できるように、我々努力していきたいと思っていますところなんです。

これができるかどうかという部分になりますが、バス停の名前がアリーナ前ということで、変えられるのは非常にいいことなのかなと思っていますところですが、結構気にしてるのがT O T T E I P A R Kという部分も合わせて推されてるかなと思い、よくあるのが後ろで括弧書きで何か

ついてるようなこともあると思いますので、そういうものがあればいいなと思うところです。

あと最後に、これも個人的な感想になりますが、西側導線で退場のイメージということを書いたと思いますが、そうすると新港町のバス停から帰り三宮に向けて乗る方が一定数出てくるというところで、アリーナ前で並んでいる人が積み残しになったりしないかなと、その辺は思ったところです。

（事務局）

停留所の名前については、実際の新港町というところが、ようやくちょっと浸透してきたというところもありますし、エリアの中でどういう地域を見せていくかみたいなお話もありますので、その辺りも踏まえながら進めさせていただきたいと思います。ただT O T T E I P A R Kというところは、公表しないというつもりはなく、そこに行かれる方は御利用くださいみたいな御案内を出すとか、そういうことは全然可能だと思いますので、そういう工夫はさせていただきたいというふうに思っています。

あと、観光客向けの時刻表に関しては、ちょっと考えさせてください、答えを持ち合わせてなかったの。ただ、今日のお話を、改めて整理をさせていただくと、やはりバス停の場所、お客様が三宮に行きたい、神戸駅に行きたいという、どこに行くのが一番便利なのかっていうところが、逆に言うと知りたい情報だと思いますので、何でもかんでも出すわけではなくて、ある程度の絞って、御案内する形にしたいと思います。

確かに新港町からみんな乗っていくと、アリーナ前でもういっぱい乗れないっていうところ、それだけ乗れないっていうのがあればすごい我々としてありがたい話ではあるんですけども、確かにそうなってくると三宮の御案内っていうのをもう新港町のほうに集約するというようなことも考えないといけないですし、そうなってくるとアリーナ前というバス停がそれでいいのかっていうところにもなるかとは思っております。ただちょっと現時点、もう4月に向けて進めておりますので、この辺りは継続の課題ということで、引き続き調整させていただければなというふうに思っております。

（委員）

すごい面白い議論だなと、今日まず感想ですが、L R Tにこだわる理由はこの辺りなんだろうなと思いついて聞いていました。要するに、路線バス形態であるので、予見で負けてしまうわけですね、減便とかいって。柔軟性があると言ってしまえばそうなんですけど、その信頼度っていうところのランクが違うんだろかなと思ってはいて、民間施設なので大量といえど、そこに対応をせざるを得ないという神戸市の当然配慮は分かるのですが、そこにやはり譲ってしまうところがあるというところが少し路線バスレベルでやってるのは弱いかなと思って、逆に言うところに対応しやすいという側面もあります。

歩行者も一番理解されてると思うんですけど、もともとそういう立て付けになっている場所ではないわけですね、港の倉庫街であったわけで、まちと縁が切れてるところに、民設民営といえど神戸市さんが仕掛けてることなので、ぼこぼここんな短期間に改変するから、まちの形とちょっと追いついてないところというのが一番根っこにあるのかなと思っていて、だから歩行空間

を今充実させようところをやっと追いつき始めてるので、もう少し俯瞰的に見ると、やっぱりまちづくりのスピードがかなり神戸市の職員の方も戸惑うぐらい改変してるところと、もうちょっと長期に見て、まちづくりとの視点と絡めながらやっていかないとなかなか交通だけでは解決しない問題でもあるのかなと思っているのが印象で、逆にそこが興味深いというか、それをどうやって定時性含めて、キープしながら、それを追いつくように対応してやっていくという辺りのもうちょっと総合的な視点という解決もいるのではないかと、交通だけでは解決しないのではないかなと思っています。一時的にも、長期的にもということなんですけども。

一番今日前段の話に戻ってしまいますが、僕の役割として、少しまちづくりとか外部空間の話があるので、冒頭に部長おっしゃってた中で2つすごくいいなと思ったのが、1つは子供が乗りたいと思って来たっていう、憧れになってきているのはすごく面白いなと思ったのと、あとコベリンを併設するっていうことがすごくいいなと思っていて、前からこのポートループは特別な公共交通なので、バス停をもうちょっとまちづくりというか、拠点に触れたら面白い。前回の議事の中に入れていただけてますけども、今後の取組からは消えてるんですけども。

1つはコベリンでモビリティハブになるというのができそうというのが1つですよ。もう1個が、神戸市さんのカードの中にパークレット、今日計画課さんいらっしゃいますが、パークレットのカードは持っているんで、それを横に積めばウォークブルハブになっていって、休憩と当然待合にもなるわけですよ。それが2つ目があって、もう一つさっきのQRコードみたいなことと絡むんですけども、デジタルサイネージみたいなものを積むと、インフォメーションハブの一つになって、もう1個がこれが一番高見だと思うんですけど、例えばキッチンカーを呼びつけるとか、ミニ屋外ライブラリー、図書館みたいなものをつくるとかいうアクティビティハブみたいなところになって、この4つのハブがそろうとかなり総合的なハブが出来上がって。当然全部のバス停でこれ4つするわけではなくて、適宜リサーチして、どういう組合せにしようかということになると、それ総合すると何かコミュニティハブ的にバス停がなるような気がしていて、これは当然まちづくりにも関与しますけども、当然交通からいうと、即時性とかコンビニエンスの利便性のスマートなところに絶対置くべきだと思うんですけど、もう1個せかせかしくなくても、もうちょっと港まちなので、大らかさっていうのもあると思うんですよ。多少20分待つ楽しさとか、なんならもう40分そこで過ごそうみたいなところぐらいは、まちづくりの観点があって、何かそういうところを、乗り遅れた人とか、待たなあかん人のいらいら感を緩和するということも含めて、楽しい場所にしていくと面白いんじゃないかなと思っていて、そのためにはこの今のデータを取ってる利用者数の推移とか変化の中に、属性ですよ、恐らくもう地元の通勤・通学・買物で使ってる人と観光客ということにがばっと大きく利用のニーズが分かれるような気がしていて、そこのデータとかも取りながら、それぞれのバス停をどういうふうにやっていったらいいかみたいなことを、万博はちょっと特殊として、今後アリーナはずっとありますから、これをきっかけに何かちょっと社会実験的なことをやって、どういう反応が出るかみたいなことやりながら、ポートループとまちをもっと結んでいくようなことが展開できるともっと面白いんじゃないかなとは思っています。

(委員)

まさしくポートループの存在意義に関わる、まちと交通の連携といいますか、両者の接点といいますか、ポートタワーのところにそういうハブをつくられるっていう構想があるというふうに聞いています。アリーナのところでも結構ですし、神戸駅のところでも結構です、何か具体化しているものはあるのですか。

(事務局)

パークレットみたいなものを組み合わせながらやりたいという思いはあるんですけれども、ちょっとポートタワーのところについては今後の開発の話もありますので、そことタイミングを合わせてやっていきたいなというふうに考えております。でも、ほかのところも、空間的にあれば、そういうふうなことを積極的には進めていきたいなと思っているのですが、すみません、まだ具体的に言えるようなものはちょっとないというところで

(委員)

重なる部分もございますけれども、ポートタワーにつきましては、まだ周辺が、先ほど渋滞してるのが道路と今横断歩道が交錯してるところもありまして、今後数年間かけて、道路とその緑地のところを再編しようとしてますので、その中で駐車場、マイカーの利用であるとか公共交通も少し検討したいと思っておりますので、そのタイミングでどう考えるかなと。直近でいいますと、我々はかもめりあ、中突堤、中央旅客ターミナル、遊覧船のターミナルも所管してるんですけれども、ポートループ、シティループのバス停がありまして、ちょうどターミナル的になってますので、そこに今電動キックボードのループとコベリンは、ポートループから見える北側にポートを増設しております。お客さんにはポートループで来た後に、そのシェアモビリティで動いていただけるようなことをちょっとお願いというか、少し実験でもないですけども、取組を始めているというところがありますので、ちょっとその辺りのデータを取っていただければなと思っております。

バス停なんですけれども、この春に、新港町エリアで少しアートイベントを企画しまして、屋外にアートを掲示するような形なんですけれども、その中で少しバス停の周りですとか、そういうところにも、待っていらっしゃる方々の目に触れるような場所に、期間限定ではあるんですけれども、掲示するようなことで、バス待ちの方々に少し楽しんでいただけるようなことができないかなと思っております。

新港町については、今月12日にルパンビルという、レストランやパン屋さんがオープンしまして、大分周りの雰囲気も工事中から変わってきましたので、また人の流れが変わるかなというふうに注目しております。

(委員)

先ほど、L R Tという話がちょっとありましたが、1年前か2年前かに申し上げました、今後の課題でL R T導入可能性の検討というのがいつも最後にぽつんと書いてあって、はや多分10年ぐらいになるんじゃないでしょうか、当時、検討していた面々もちらちらといらっしゃるわけなんですけれども、結局何年も、ポートループをしっかりとっていくという方針の下で議論してきた、

それ自体は本当に意味があると思うし、一定の実績も出たと思うのですが、LRT の検討は、5 年以上、この最後の 1 行で書かれて、何もされずに終わってきたわけです。港湾地区がかなり開発が具体的に見えてきて、需要も見えてきて、一方で渋滞等々の問題の中でどうすればいいかと、県警さんも優先信号なんかに取り組まれてきている。そういう意味では、かつて議論したときはやはりどうしても車との交通量の関係の中で議論がスタートしてしまった、将来の需要が読めない、こういう議論の下で、一旦はこの最後の一言だけに収まったわけですが、その辺りを考えると、私は事務局にはもう少しこの議論っていうものを、次のステップに向けて考えていただく必要があるかなと思っています。これは、検討し始めてもすぐにはできるわけではないので、当然そこも時間がかかることを考えれば、決して今から考えて遅くはないだろうと。さらに客観的な状況を考えれば、神姫バスさん、先ほどありましたとおり、やっぱり運転手も不足している、バスも足りない、しかも渋滞に巻き込まれるということになればその分人と車両もいる、ということになると、やはり一定のキャパシティがあり、かつそれを 1 人の運転手で、いわゆる中量輸送といいまうすけれども、そういった形で発揮できるこの L R T が意味を持つ。B R T もそうですけど、B R T の場合、詳細は 2 両になりますが、L R T ですと、宇都宮のライトレールですと、大体 3 両で、あれが 1 6 0 人運べますね、普通に運んで、バス 4 両。、海外はもっと長いですが、そういったことになれば、圧倒的に効率的な輸送が図れることを考えると、その辺りの情勢も変わってきたのかなと。

もう一つは、実際に宇都宮で一昨年導入された L R T が、当初の需要見込みを大きく上回る形で利用者が増えている。中にはもちろん、先ほど子供たちが楽しみで乗るという人もいるわけですが、そういうことも含めて、大きくまちの姿を変えているということを考えると、先ほどのまちづくりとの一体感ということの議論も含めていくと、この最後の 5 つ目のポチっていうことについて、私は事務局に念押ししたいことでございます。

あと、前々回か何かにそういうお話をしたときに、いや、そうは言っても宇都宮のライトレールは駅から工業団地を結ぶ路線ですので、神戸とはちょっと違うんですというコメントが、非公式にあったかもしれませんが、宇都宮は都心の西側に入れるということ、2 0 3 0 年度ということも表明して、急速に議論を進めている。まさにそれをやらないことに伴う先ほどの逸失を防ぐということだろうと思うので、そういうことも含めて、ちょっと御議論いただければいいなとも思います。

(委員)

4 月からの状況はなかなか読めないところもありますが、臨機応変に対応していただければと思います。いずれにしても、初めての経験ばかりだと思いますので、まず事故がないようにということを念頭に、ウォーターフロントエリアも含めて、都心全体で、神戸に来ていただける方、神戸市民も含めて、多くの人たちが楽しい時間を過ごせるような環境をぜひつくっていただきたいと思います。

3. 閉会

(事務局)

委員の皆様、活発かつ大変貴重な御意見をありがとうございました。本日いただきました御意見をしっかりと振り返りをさせていただきながら、令和7年度の取組を進めていきたいというふうに思っております。

交通とまちづくりの連携、これは非常に重要と常々感じてございます。人中心、公共交通中心、都心でもそうですけども、港においてもかつてうたってございました。平成22年度「港都神戸」グランドデザインということで策定をさせていただいて、将来構想を描いてございます。物流に特化しておりましたウォーターフロント、まさにあの人を中心としまちを共につくっていくんだというものでございます。これに沿う形でいろいろと見据えながら、ポートループを導入しまして、アリーナも今まさに開業する流れになっているというふうに考えてございます。

そういう意味では、今まさに過渡期ではございますけども、この辺りの思いを持ちながら、しっかりこの4月からアリーナ開業、万博もありますし、神戸空港の国際化、こういったいろんなことが起こってまいりますけども、この状況をしっかりと注視しながら、今後の対応を考えさせてまいりたいなと思っております。

(事務局)

先ほどLRTの話も、長年言っているということでお聞きしまして、我々も一定の予算をかけていろいろ検討させていただいているところでして、ぜひ7年度のこの検討会においては、その進捗状況等も報告させてもらいたいということと、市民の皆さんにも、予算を使ってやってみますから、どういうところに今到達してるんだということを御案内できたらいいなと思っております。

あとポートループの件も、話を聞いてやっぱり神戸駅、西方面に帰る人の需要をどうするんだということがあると思いますし、西方面に回遊性を確保するというのは非常に重要な観点なので、そこは神姫バスさんとよく調整したいなと思いましたが、新神戸駅へのサービスが非常に手薄になるということは大きな問題認識でありますので、万博が終わってからという話がありましたが、継続してどういうふうにサービス維持できるかというのは検討してまいりますので、また次の機会に御説明したいと思えます。

(事務局)

まだ定まったものはございませんけれども、この4月からの動向をしっかりと見させていただきまして、来年度の半ばぐらい目途に開催をさせていただきたいと考えてございます。その際、別途御案内させていただきますので、引き続きのお力添えをぜひよろしくお願いをいたします。

(事務局)

本当に皆さんお忙しい中、活発な議論をいただきましてありがとうございます。4月アリーナが開業しまして、本当にまさにこれからというときに減便という真逆の提案をしてしまいまして、弊社の力不足ですし、これを何とか早期に復便できるような形で、会社としてもしっかり対応し

ていきたいというふうに考えております。

ただ、アリーナの開業におきまして、ようやく大量輸送という連節バスの本来の力が発揮できる機会をいただいたというところで、私どもも中途半端に輸送対応するのではなく、しっかりとウォーターフロントエリアの活性化に貢献できるように、輸送対応してまいりたいと思っておりますので、また皆様の御意見などいただき、輸送改善に努めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

それでは、これもちまして本日の会を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。