

第7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4年3月14日

第7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4年3月14日（金） 10時00分から12時00分

場所 三宮研修センター（委員の都合により一部Webでの会議を併用）

出席者 委員15名、オブザーバー6名（敬称略）

● 学識経験者

小 谷 通 泰	宇都宮 浄 人
長 濱 伸 貴	松 中 亮 治

● 沿線団体

渡 辺 元 樹	森 本 真 弥（代理：福浪）
長谷川 博文（※ webでの参加）	渡 邊 真 二
奥 村 伸 一	

● 交通事業者

浜 口 年 夫

● 行政機関

田 橋 一	
樋 野 創（※ webでの参加）	本 田 一 浩
谷 幸 治（代理：澤田）	松 崎 吉 希

● オブザーバー

岩 野 住 之	西 納 和 宏（※ webでの参加）
清 水 陽	鎌 田 康 彦
大 槻 佳 彦	安 藤 義 治

次 第

1. 開会
2. 議事
 - (1) 前回の振り返り
 - (2) 令和4年4月からの運行ルート
 - (3) 利便性・回遊性向上に向けた取り組み
 - (4) 令和4年度の取り組み
3. 閉会

1. 開会

(事務局)

只今より第7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。撮影は、出席者の紹介の後までとなっておりますので、ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

本日は、Web と会場を併用しての会議を開催させて頂いております。

本日は年度末の大変お忙しい中、本協議会にお集まり頂きまして、誠にありがとうございます。開会に先立ちまして、一言ご挨拶を申し上げます。

昨今、国際情勢が慌ただしくなっておりますけれども、足元では新型コロナウイルスの影響が、まだまだ続いているという状況でございます。

ポートループにつきましては、1月からの蔓延防止等重点措置が始まって以降、利用者が伸び悩んでいる状況でございます。一方で、追い風となるような動きも出てきてまいります。一つは新神戸駅への延伸を4月に控えているということでもあります。また、これも4月からですけれども、シティループの運行事業者が神姫バス様になるということです。これまでも神戸交通振興様には大変ご協力頂いて連携してまいりましたけれども、これからは、シティループとポートループが同じ運行会社になるということで、より一層、回遊性を高めるような取り組みができるのではないかと考えております。また、先週には利用促進部会と言いまして、沿線の事業者の方々と、ポートループの利用促進を考えるための会も立ち上がっています。

また、神戸市の中での組織改正というのが来年度に予定しておりまして、企画調整局の中の交通政策課という課が、公共交通課の方に統合されることとなります。折しも、パーソントリップ調査が、昨年秋に実施されまして、令和4年度がその分析の年になりますので、これらのデータも活用できたらなと思っております。これらの動きを活かして、ポートループの本来の目的である都心の回遊性の向上につなげていくために、この協議会にお集まりの皆さま、或いはその沿線の皆様と一緒に、色々なアイデアを出しながら取り組んでいけたらなと考えております。本日はぜひそういう視点で、忌憚のないご意見を頂けたらと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委員)

コロナ禍に加え色々な課題を抱えながらも、ポートループは、4月から新神戸駅へのルート延伸が行われますし、シティループとも一体として運行されるということで、新たなステージを迎えるのではないかなと思っております。委員の皆様方には利用促進並びにまちづくりとの連携を目指しまして、色々なアイデアを出して頂ければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 前回の振り返り・令和4年4月からの運行ルート

(委員)

繁忙期には新神戸駅前を経由しないということなのですが、これはまだ検討中ということなのか、それとももう決まっていることなのでしょう。

(事務局)

現時点では、新神戸駅へは乗り入れないということで決まっています。

(委員)

車が混雑するために、公共交通がアプローチできないというのは、非常に残念な気がします。新神戸駅前広場の再整備後は、そのような事はないということになるのでしょうか。

(事務局)

駅前で渋滞を起こしている原因としまして、1階・2階ともに、自家用車の駐車場への入庫待ちと、駅への寄り付きが同時に発生しているということがあります。そこへ更に後ろから車が入ってきて混雑し、一旦、ロータリーを出られた方が、再度ロータリーに入って来ることにより、車が数珠つなぎのような形になってしまっています。このような状態になる時期が年間10日程あると聞いていますが、一度このような状態になると、ひどい時には1時間ぐらいロータリーから出られないこともあるということです。

この点を踏まえ再整備では、自家用車は1階、公共交通を2階という形で棲み分けして、渋滞の解消を図ることを考えています。再整備後のパースにもあるように、ポートループは2階に集約されたバス停に入ることになっています。

(委員)

一点質問です。繁忙期に新神戸駅に乗り入れしないということですが、現在のルートとしては、三宮からフラワーロードを上がり、新神戸駅に向かい、新神戸駅から生田川沿いを下り、三宮、フラワーロードに戻るといった形になっていると思います。繁忙期は、直近であれば、ゴールデンウィークということで既に二ヶ月後に迫っていますが、その際のルートを教えて頂きたいということです。

また、観光目線からも、ポートループ・シティループが新神戸駅に入って欲しいと切に願っております。駅前広場の再整備後も、ポートループが新神戸駅前に乗り入れられないということだけは避けて頂きたいなと思います。神戸観光の玄関口である新神戸駅に、このような周遊バスが目立って欲しいという思いが、観光局としてはあります。

三点目ですが、新神戸駅前広場の再整備にあたり、新神戸駅は今でもシティループを含め、周遊バスや高速バス、神戸市バス、神姫バスと、色々なバスが乗り入れておりますので、どこに何のバスが来るのかといったサイネージや看板等の整備を、今後考えて頂けたらと思っております。

(事務局)

繁忙期の際の運行ルートについて、新神戸駅に乗り入れないルートは、フラワーロードを北上して、加納町の交差点を右折し、更に右折を2回繰り返して三宮駅まで戻ってくることを想定しております。三宮駅以南のウォーターフロントエリアの運行ダイヤについては、新神戸駅乗り入れない期間につきましても基本的には、時刻を変えない形での運用を考えております。三宮駅以南でご利用のお客様には、基本にご迷惑をおかけしない形での運行を想定しております。

(委員)

新神戸駅に繁忙期に乗り入れないという件で、自家用車がロータリーから1時間も出られなくなるというのは、前から少しお聞きしていて、それは問題なわけです。交通の専門家でもなく、行政でもないのに、乱暴な言い方にはなりますが、渋滞していることを前提に考えると、ポートループを優先的に新神戸駅前に乗り入れて、より渋滞させたらどうかと思います。そうすれば、自家用車が駅前に寄り付かなくなるのではないのでしょうか。そうしてポートループを優先させるという考え方もあり得るのかなと思っています。ポートループが駅前に乗り入れたことにより1時間の渋滞が起こったのであれば良くないですが、既に渋滞が起きているのであれば、逆に公共交通を優先させることもあり得るのではないかと思います。

(事務局)

新神戸駅での運用の仕方を変えるという形では、色々と考えられると思っています。また再整備の内容についても、警察と色々とお話をしているところで、協議中でもあります。ハード面での整備は、駅前広場の土地の大きさも限られてますので、できることも限られています。そのため運用面、ソフト面で色々検討していかないといけないなということは考えています。現行すぐにどう運用するかというのは検討できていないのですが、運用の方法についても引き続き考えて参りたいと思います。

(委員)

これは非常に難しい問題で、駅前のロータリーで自家用車が渋滞している中、ポートループだけが優先的に駅前広場を通り抜けられるようなルートを確保できるかという構造の問題にもかかわってくる。この点については、周辺交通への影響も考えて充分検討して頂きたいと思います。

(委員)

オペレーション上、繁忙期には新神戸駅に乗り入れないということですが、しかしシティループは乗り入れていて、大幅な遅れを伴っているということですね。それならば、繁忙期にポートループだけは乗り入れない理由にはなっていないと思います。シティループは乗り入れている一方で、ポートループは乗り入れない、ポートループは車両が大きいということがあるかもしれませんが、渋滞してるから乗り入れないというのは理にかなっていないのではないかと思います。それはさておき、新神戸駅へ乗り入れない期間について、せめて日付

まで明確に事前に公表するとともに、その期間だけ例えば、シティループとポートループの乗り換えをしやすいとするだとか、同じチケットで乗り換えてもいいことにするだとか、何か対応策を考えないといけないのではないのでしょうか。ただ単に混んでから乗り入れませんというのでは、周りから見ると、ポートループはやる気があるのかと疑問を持たれることにつながりかねないので、是非そこを検討して頂きたいと思います。

それから、4月から運行ダイヤを変えられるということなのですが、正直に申しまして、現行の運行ダイヤの方が良かったなというのが、率直な感想です。きちんとしたパターンダイヤを組まれているのに、なぜ今このタイミングでそれを崩す必要があるのかと思います。新神戸駅に延伸することにより所要時間が変わるということは、多少はあるかもしれませんが、車両の運用等が示されていないので何とも申し上げられないところですけども、変則的な運行ダイヤになるなと感じます。

例えば、13時台が4本になるといっても15分間隔だったり20分間隔だったり、というところ。現行の20分間隔のところにもう1本入れることに、どこまでメリットがあるのかということも分からない点であります。そうであればやはり、これまでのようなパターンダイヤをキープする方が良いのかなと思います。また、17時台は減便されていて、18時台の終わりから19時台にかけては、ほぼ1時間空くことになるわけです。やはり、人口100万人を超える都市の基幹となるような公共交通でこの運行ダイヤでは、残念だなというようなダイヤになってしまっているのではないかと思います。ここは、もし可能であれば再検討をして頂きたいと思いました。

(事務局)

ゴールデンウィーク中の新神戸駅に乗り入れない期間については、アナウンスを充分やらせて頂きます。シティループとポートループの乗り換え等についても、今後検討させて頂きたいと思っております。

運行ダイヤにつきまして、新神戸駅への延伸にあたり、今回色々検討させて頂きました。大きく間隔が変わっている部分につきましては、理由としては2点ございます。

まず1点として、新神戸駅や三宮駅での時間調整の部分をどう見るかということ、もう一点が、10月から12月の間にありました渋滞の部分の運行をどう見積もるかということになるかと思います。

新神戸駅での発着ということになりますと、基本的には新神戸駅でお客様の乗降は、一旦途切れますので、そこでの時間調整というのが一番ベターだということで、当初は考えておりました。しかしながら、先程からご説明を頂いておりますように、新神戸駅での長時間の時間調整というのが、普段におきましても、他のバスとの発着の兼ね合いもありまして、非常に難しいということになりました。そこで今回は、かもめりあでの時間調整を図っておるところでございます。

今回の新神戸駅への延伸の大きなメリットとしまして、新神戸駅からウォーターフロントエリアへのアクセス性が向上するということがあります。そのため、三宮での時間調整を

とすることは、逆に新神戸駅からウォーターフロントエリアに向かわれるお客様の利便性を損なうことにもなりかねないということがございます。この辺りを考慮致しまして、基本的に午前中は、新神戸駅から三宮、ウォーターフロントエリアへ向かうお客様に分かりやすく 20 分間隔にして、かもめりあでの時間調整を長くとることにしています。午後以降については、かもめりあやハーバーランド周辺から三宮や新神戸駅方面に戻るお客様にストレスなくご乗車頂けるように、遅延のないよう極力考慮しつつ、どこかで長く調整時間をとることがないように、お客様の流れも見た上で、時間の設定を各方面でさせていただいている状況でございます。これらの理由で、今回 20 分間隔のきれいなピッチから崩れることにはなりませんが、お客様の流れと、渋滞への影響を極力少なく見積もるところで、運行ダイヤを設定したということでご理解頂けたらと思っております。

加えて、4 月からはシティループにつきましても、ゴールデンウィークやお盆等の繁忙期において、新神戸駅へ乗り入れはしない方向で、調整を進めさせて頂いております。シティループ・ポートループ共に乗り入れないということについては、先程からご意見頂いておりますように、お客様に対するフォローは必ず必要だと思いますので、そこは重点的に行って参りたいと考えております。

(委員)

新神戸駅へ乗り入れないというのは、残念な感じがするのですが、一方で全体の運行を守ることも必要で、痛し痒しというところであると思います。

やはり前回の協議会でもご指摘のように、シティループにしてもポートループにしても走行環境をきちんと整備して、スムーズな運行を確保することが大切になります。渋滞を避けるために、公共交通が一般の車両の合間を縫って走るというのは本末転倒のような感じもしますが、色々な対策をとり、今回は渋滞を避けるためにルートの変更をして頂いております。渋滞を避けることで、利便性が高まる面もあると思うのですが、やはり走行環境の整備は非常に重要であると感じています。

(2) 利便性・回遊性向上に向けた取り組み、令和 4 年度の取り組み

(委員)

アンケート結果によると、県外や県内の神戸市外から来られた方が多く、ポートループに乗るきっかけは、ポートループを見たことによるという方が多いということでした。

私は今日、阪急電車を降りて、ポートループのバス停がどこにあるか全く分かりませんでした。歩道橋の下にひっそりと看板を増やすだけではなく、但し JR さんや阪急さんと協議が必要ではあると思いますが、分かりやすくポートループの看板を出して頂かなければ、やはり目立たないのではないかなという気が致します。

それから、MaaS の取り組みについて、新しいアプリを神戸市で作るのではなく、例えば JR さんがやっておられるところに、うまくリンクするようにしたらよいのではないのでしょうか。特に県外や県内の神戸市外から来る方々は、ポートループのような連節バスが珍しいと

ということで乗られるわけですから、神戸市で新しいアプリを何か始めるということではなくて、他でされているアプリと連携をして、他の運営事業者さんと協調することを進めて頂くということが一つ必要なのではないかなという感じが致しました。

また、信用乗車について、前回は質問させて頂きましたが、本気で取り組んで頂きたいということです。今後の取り組みとして「信用乗車の実証実験」と書いてありますけれども、どのようなスケジュールでどれぐらい実行し、どこを目指すのか、来年度の取り組みであれば、もう少し明確にするべきではないかと思います。繁忙期などに混雑しますと、連節バスの価値が半減してしまいますので、具体的にどういう実証実験を行い、いつ試案を具体化するのかということを決めておく必要があるではないかと思います。

ちなみに、広島電鉄の路面電車では、今後カード利用者の信用降車を拡大すると聞いております。日本でも少しずつ広がっておりますので、神戸でもしっかり取り組んで頂きたいところです。

また、「令和4年4月からの運行ルート」について、道路管理者、交通管理者との協議を、厳しく言えば本気で取り組まれているのかというところを問いたいです。現状の渋滞状況なり道路環境を前提として、公共交通がその隙間を縫って走行しているということであれば、これはよろしくないのではないかと思います。民間の事業者さんがされることであれば、仕方がないところはありますが、このような協議会を開催し、市と関係者を集めて協議しているわけですから、やはり道路交通の仕組み自体を変えていくことも含めて、この協議会全体で提案をしていくべきで、逆にそうできるのではないかという気が致します。それが将来的なLRT導入にもつながるのではないかという気が致します。

(事務局)

バス停の案内につきましては、先程、何点かご説明させて頂きました物以外につきましては、三宮周辺でのバスマップに情報更新する等、しっかりと行っていきたいと思っております。今のところ手を付けられているのが、この辺りというところです。

二つ目のMaaSについてですが、神戸に訪問するために、わざわざ何かアプリをインストールするという事は、非常にハードルが高いと認識していますので、なるべく他都市でも使えるように、今あるものを使おうと考えています。採用しました「NOSPOT」自体が、現在既に稼働している地図サイトとして、それを今回の実証実験に向けてカスタマイズしてもらっているというような状況になっています。

また「アーバンイノベーション神戸」という事業は、起業家のスタートアップに対する支援という意味合いが濃い事業となっています。今回採用された会社は設立されてまだ2年程の新しい会社で、このサイトがまだまだ使いにくい所があります。今後使いやすくして、既に他都市で使われている所もありますので、そこへリンクさせていきたいなと思っています。またJR等との協議も行っていかなければならないと思っています。簡単な意見交換は、既に始めてはいますが、それをもっとしっかり行っていきたいと考えています。今後は、MaaSのようなシステムと、目的地の紹介を組み合わせたいと考えています。

道路管理者との協議ということですが、非常に重く受け止めて今後頑張っていきたいと思っております。今すぐに何かを進めるということはなかなか難しいのですが、神戸市としましても、連節バスは非常に大事な事業で、公共交通を優先するまちづくりを掲げておりますので、今後はより一層頑張っていきたいと思っております。

信用乗車の実証実験について、プレ運行の時に、紙券を使って行ったのですが、効果がみられるほどのご利用がなかったということもありまして、あまりいい結果ではございませんでした。次の実証実験では、結果がしっかり出るようにということで、繁忙期、お盆やシルバーウィークですとか、お客様が多い時期に行いたいと思っております。その方法について、前回の実証実験と同じように紙券を使うのか、それとも料金の収受システムとしてICカードを使うのか、というところを検討しているところです。但し、現在のバスには、ICリーダーが前扉の方にしか付いていないので、システムの改修が必要で、お客様には前方から乗って頂き、後方から降りるというような形の実証実験をやってみてはどうかと考えています。実験方法については、まだ検討中というところです。

(委員)

実験というのは基本的に仮説があり、それを検証するわけですが、どういう仮説でもってするのかということが大切になってきます。繁忙期であれば利用者が多い、というようなことではないと思います。そこをしっかりと詰めて頂いて次の協議会でしっかりと図って頂ければと思います。

同じく、警察との協議について重く受け止めて頂いたということですが、そうは言いつつ毎回重く受け止めて頂いて、ここまできているのが現状ですので、例えば、次回の協議会では、それまでどのような協議がなされ、今後どういう協議をされていくかを、オブザーバーで警察も入っていらっしゃるわけですから、それらをしっかりと明示して頂かないといけないと思います。協議会で毎回、「大変です。」と言われても、協議を進めていかなければ方向性が見えないのではないかなと思うので、強くお願いしたいと思います。

(委員)

シティループとポートループの運行者が同じ事業者になるということでした。お客さんの中では、行きたい場所を複数お持ちの場合があると思うのですが、観光客の皆さんにはどのように案内されていくのでしょうか。シティループとポートループの使い分けの方法について、どのようにPRされるのかそれについて何か考えはあるのでしょうか。

(事務局)

シティループを4月から運行させて頂くということで準備を進めておりまして、ポートループ・シティループともに、アンケートで見て頂いた通り、やはり観光向け要素が強いと思います。お客様が行きたいという目的地があれば、それならばポートループですよ、或いはこちらであればシティループですよという案内を、先程ご意見頂いた駅や、インフォメーションセンターでご案内できるように、まずはそこをしっかりとやっていくというところを今考

えています。関係各所とこれから調整をしたいなというところなのですが、さらに踏み込んで、今日はハーバーランドでこのようなイベントをやっていますよとかいうようなご案内までできればと思っています。

しかしまずは、目的地へどういうアクセス方法があり、どのようにバスを利用して頂ければよいのか、案内掲示や人を介してのご案内、ウェブという形で進めていきたいと考えております。全てを一気に始めることは難しいので、順序立てて行っていききたいと思います。今後は、いつどのような形でやるのかをお示しできるようにしたいと思います。

(委員)

「NOSPOT」についても、シティループやポートループを優先させるということではなく、最適の移動手段を優先させるという、そういう理解でよろしいですね。

(事務局)

今回は、実験用に、ポートループやシティループを多少プッシュさせていただきますが、選択は自由にでき、最適な移動手段の提供ができますので大丈夫です。

(委員)

先程の事務局のご説明で、パーク&ライドとしてハーバーランドの駐車場に自家用車を停めて、ポートループで逆向きにポートミュージアムに向かうという動きが、非常に少ないのですけれども、そのあたりどのように見られますか。

(委員)

水族館アトアができた時に、観光客がハーバーランドに自家用車を停めて、何らかの移動手段でポートミュージアム方面に行くのではないかと分析をしていたのですが、その手段が徒歩なのかポートループなのかは分析できていません。

(委員)

ハーバーランドとポートミュージアムで何らかしらの連携というお考えはありますか。

(委員)

我々としても、新港地区を含めて一体的に連携を進めていきたいところですので、何かあれば当然積極的にお話させて頂きたいと思っております。

(委員)

観光客がいかにかこの二つのバスを有効的に使えるようにすることが、非常に大事だと思います。SNS や看板、サイネージ等、色々なところで、ウォーターフロントがポートループで繋がっているということを観光客の方にいかに伝えるかだと思います。それから、訪れた観光客が便利だけではなく、情報を発信することで、今後、観光客がより増えるようにしなければならないと思っております。我々地元の協議会としても、友好的に協力をしていきたいと思っております。

また、現在は1日共通乗車券があるのですが、4月1日から2日間の共通乗車券を新設することになっています。これらの利用が増えれば増えるほど我々としてもありがたいと思っています。神姫バスさんとも話を進めておりまして、遊覧船の乗り場でも、これらの乗車券を買えるようにして、また共通券をもって乗船券を買って頂いたら割引をするなどと考えています。これによりバス利用を促進していきたいです。

それから、ウォーターフロントでリムジンリキシャを走らせようという動きがあります。4月1日から始まる予定で、第1突堤、第2突堤、メリケンパーク、ハーバーランド、ウォーターフロントの道路以外のところが中心になるかと思います。神戸ウォーターフロント開発機構さんが先頭に立ち、進めていらっしゃいますので、このような色々な要素が増えるのはいい事かなと思います。お互いが刺激し合い、お客様が増えていけばいいなと思っております。

(委員)

私共のビルは水族館の近くにあり、毎日建物の上から人の流れを見ております。先程もありましたように水族館を利用されるのは、市外、県外の方の確率が高いのかなと思います。また、結構歩いて訪れる人が多いと感じています。ですので、神戸市内の方、近くから来られた方にも、バスを利用して頂けるよう宣伝できるものがあればよいかと思います。

ポートミュージアムさんがオープンした当初は多くの観光客がいたのですが、今は季節的な影響もあり、平日は本当に人が少なくて営業しているのかなと思うぐらいの時もあります。ですので、その辺りで改善できることがあればいいなと思っています。

(委員)

周辺で働いている方が、通勤でバスを利用されているのでしょうか。

(委員)

アンケートはしていませんが、朝の時間帯にバスから降りてこられる方が何人かいらっしゃいますし、帰りにも時間帯が合えば乗って帰るという方もいらっしゃるような感じが、まだそれほど多くはないと思います。

実際は、三宮と元町から歩いて通勤される方が多いです。

(委員)

今後、住宅地も増える予定ですので、エリアとしてバスの利用促進をお願いしたいところです。

(委員)

これまでのシティループの運行に対してのご協力にお礼を申し上げたいと思います。シティループにつきましては、平成2年から運行を開始しまして、当社は平成15年度から運行し続け、本年度で19年目に入っております。運行を続けてこられましたのは、本日もご出席の皆様はじめ、関係者、それからシティループの沿線の方々の協力を頂いてきたということで感謝しています。当社につきましては、この3月末、会社を解散するということになり、

シティループの運行もこの3月末までということになります。残りわずかですけれども、しっかりと運行を続けていきます。4月からの運行については、これまで培ってきたシティループの様々なことにつきまして、円滑に引き継ぎさせて頂きたいと思っております。新たな運行事業者のもと、これから色々な取り組みがスタートするというところで伺っておりますので、大勢の方がご利用して頂けることを願っております。

(委員)

シティループのメリットと言いますか、引き継いで頂きたい点としてどのようなものがありますでしょうか。

(委員)

現在のシティループバス車両は中型車両で、デザインも神戸らしい雰囲気になっているのですが、狭い道路にも入っていけるといいうところと、名前がループということで、ぐるっと一筆書きで回っていますので、コンパクトに観光スポットや、ショッピングセンターをつなげることができるということです。これまでの経験で色々なご要望を頂くのですが、運行時間を伸ばすということについては、当社だけの体力だけでは実現することができなかったということが課題でございます。

(委員)

新神戸駅への乗り入れについて、車が合流する地点で混むということであれば、そこをバス優先にして、例えば1階か2階どちらかをバス優先で停めるような時間帯をつくれなかなと思います。それが1年のうち10日間だけということでは危険なのかもしれませんが、誘導する人を付けるなどしてバスを優先させるとかできないかなと思います。新神戸駅前の土地が神戸市さんの持ち物なのか、JRさんのものか分からないのですが、そういうことが考えられないのかなと一つ思ったところです。

もう一つは、県外のお客様やインバウンドのお客様は、新神戸駅からだけではなく、クルーズ船に乗ってこられる方も多いと思います。クルーズ船の停泊するフェリーターミナルからですと、少し移動して頂くだけで、ポートループに乗って頂くことも可能なかなと思います。ポートループを色々な方に利用して頂くためには、今後、乗り場のことも含めて考えていくと良いのではないかと思います。

(オブザーバー)

先程から渋滞ということで話が上がっておりましたけれども、やはり神戸という土地柄、海と山に囲まれたところで幹線道路が非常に少なく、交通が集中して渋滞を起こしているということは認識しております。どういう手段で交通渋滞を回避できるかという、やはり一番は信号の制御です。前回もお伝えさせてもらったのですが、信号機をいかに制御してスムーズに流していくかということが、一番重要なことだと思います。特に神戸など都市部についている信号機というのは、前回の繰り返しになるのですが、定周期で信号を回すのではなく、感知器で交通量を計りながら最適な時間を計算して、その時々にあった交通の流れを作

れるように、パソコンで制御しながら行っているという状況です。それでも車の相対数がかなり多いため、信号制御が追いつかなくなり、国道2号線のところや、新神戸駅の出口もこれからの時期には、渋滞を起こしてくると思います。このようなところについては、今日明日にすぐできることではないですが、神戸市さんや国交省さんと連携して協議を重ねて、少しでも渋滞が解消されるよう検討したいと考えております。

(委員)

道路空間の使い方ということですので、これは関係者の皆さんや、市民も含めて、ある程度の合意が得られないと、進めていくのは難しい問題です。現在、都心では三宮クロススクエアの整備など、三宮駅周辺地区の整備が進行しているところですが、これらは、連節バスの運行計画とも非常に密接な関係にありますし、一定程度都心の交通量を減らすという意味では、渋滞の緩和効果があるのではないかと思います。

連節バスの走行環境と絡めて都心の再整備の中で、道路空間の配分に関していかがお考えでしょうか。

(委員)

三宮クロススクエア、これにつきましては、令和元年に社会実験を行いました。そこで見つかった課題としては、西に向かう交通で、渋滞が若干発生したということがありました。そのため令和4年度につきましては、春日野交差点を改良して、浜手幹線に通過交通を誘導していくことで、都心部に流入して来る交通を抑制することに取り組んでいこうとしております。都心部に流れ込む通過交通を少なくして、抑制していくということですので、そういった意味では走行環境を整えることで、車線数を減らしても渋滞を起こさないようにして、公共交通優先の空間を作っていくと考えております。車線数を減らして歩きやすい空間をつくと共に、公共交通を優先していくということの方向性としては一致しているのかなと思っております。

(委員)

ウォーターフロントで整備が進んでいるのですが、あらかじめ連節バスが走りやすくなるような道路空間を計画し、公共交通のスペースを確保しておくことは、道路計画の中でも大事なことだと思います。開発計画の中での公共交通の整備の位置づけについてご意見ありますでしょうか。

(委員)

ウォーターフロントでは、今年度にポートミュージアムをオープンしまして、これまで新港町のあたりは一般の方の利用が少なかったのですが、現在は通勤や観光目的の方に大勢お越し頂いております。港湾関係の方との共存について、しっかり考えていかないといけないということも認識しております。ポートタワーのリニューアルにも合わせて更人が増えてくることもありますので、中突堤地区の再整備を含めて、人が増えることを想定した動線の検討を、今後進めていかないといけないなというところを認識しております。

(委員)

是非とも、ウォーターフロントの開発計画の中で、公共交通の位置づけをしっかりと行って欲しいと思います。

(オブザーバー)

来月からポートループの新神戸駅への乗り入れが始まり、またシティループとの一体的な運営ができるということになります。将来的には、定時性の確保や、神戸駅への乗り入れなど、若干課題は残っていますが、公共交通としての線というか、網としては整ってきたのかなと思っています。その中で、今後利用者をいかに増やしていくかということになってきますと、やはりこれは沿線施設の集客力にかかってくるということになります。利用促進部会でも検討されていると思いますが、観光客に向けたPR、情報発信、近い将来のインバウンドの回復に向けたハード面、ソフト面での環境整備を、今のうちからしっかりと準備していくということが大事になろうかと思っています。

(委員)

連節バスの運行については、広域的に見て、様々な設備を活かし、例えば神戸空港や湾岸線、またポートアイランドの活性化については我々も考えていかなければならないのですが、ウォーターフロントと合わせてどのように連携していけるのか、広域的な視点で検討を進めていきたいなと思っています。

(委員)

連節バスが走りやすいような道路の改良というのは、今後考えていく必要があるではないかと思うのですがいかがでしょうか。

(オブザーバー)

資料を拝見しますと、かなり遅延が発生しているということですが、ポートループは、観光客の回遊性を高めるためには重要な交通手段です。それをいかに走りやすくするかといいところは、一緒に考えなければならぬと思っています。まずは遅延が発生している箇所、何がネックになっているのかを共有をさせて頂いて、少しの工夫でスムーズに通過できるようになるのか、或いはもう少し長期的な視点で三宮再整備に合わせて、車の量を減らして公共交通を優先するといった長い目線での話なのか、またハード面以外にソフト面での改良で、走りやすくすることができるのかといった事について、本日出席の皆さんや、警察、国や市の道路管理者と一緒に考えていきたいと思っています。

(委員)

2つ意見がございます。まず、ポートループというのは、周知の過渡期にあると思います。4月からは新神戸駅に乗り入れが始まり、その後は神戸駅へも延伸するということで基盤として揃いつつあるところだと思います。目下のところ重要なのは、ポートループの周知に関する事で、これはマクロとミクロに分かれると思います。マクロ側はSNSでの発信、また“るるぶ”のような観光案内情報誌に載せることも効果があると思っています。

それらの広報活動は行うこととして、もう少し直近の案内について、当然ご準備されているとは思いますが、素人的に言うと、観光客が初めてのまちを訪問した時、まずはポートループのようなバスを見つけて、バスの掲示板を見て、行き先や乗り場を調べるのではないかと思います。このくらいであれば、今はスマホで調べることもでき、観光客だけでなく地元の人も、ポートループのような新しい交通システムを見ると、よく似た動きをしているのではないかと思います。これからポートループの周知を広げるためには、バス停もしくはその周辺でのアナウンスというか、サインが重要となってくると思います。連節バスが走っているまちということがみんなに認識されるようになっていけばよいのですが、ポートループの周知はまだ過渡期のため、シティループのようにその名前を見ただけでは頭に入ってこないのではないかと思います。ポートループというカタカナの名前を見るよりも、ポートループはせっかくカッコいい車体デザインなので、そのロゴや英名で示すことの方が周知に繋がるのではないかと思います。そのため、バス停周辺の誘導サインや、バス停の記名サインに関しても、もう少し広告的というか、アナウンス的である方が分かりやすいかなと思います。バスの対象エリアとなるのが4拠点と少ないですから、各エリアだけで利用者をすくい上げるのはなかなか難しいと思うので、こういった事が大事なのではないかと思います。

もう一点は大きい話、なぜポートループを導入したのかももう一度よく考えると、先程も言ったように4拠点、新神戸駅、三宮駅、新港町、ハーバーランドのエリアをコネクしようというのが目的だったと思います。今回シティループと一体に運行されるのはすごくいいなと思っています。シティループのご実績で一番大きいのは、やはり30年間シティループを神戸観光の移動手段として位置付けたということです。当然、“るるぶ”などの観光情報誌にも載っています。そのように既に周知されているものと結びつくことにより、インパクトが大きくなると思います。

また、この時期にポートループを市の交通施策の中でどのように位置づけるのかを、もう一度考える必要があるのではないかと思います。公共交通の整備の一方で、三宮の再整備の中ではウォーカーブルということで、まちを歩くことにも取り組んでいるわけです。ポートループは交通施策の中でヒエラルキーはおそらく、高い基幹の部分にあるとは思いますが、LRTやBRT程ではないと思います。むやみやたらにポートループ優先とするのではなく、交通施策の中で階層を整理して、ポートループがどのような位置づけになるのかを考える必要があるのではないのでしょうか。先程も述べたようにポートループの基盤が揃ってきた現時点で、もう一度考えるタイミングではないかと思って、お聞きしたいところです。

(委員)

先程申し上げたことの繰り返しになりますが、やはり回遊性を高めていくことは、非常に重要なことだと思います。色々な制約があるということは、理解をするのですが、新しいダイヤがベストということであれば、客観的にそれを示すようなもの、バスの時間調整やその待機場所など、もう少し具体的に客観的に判断できる材料がないと、これでよいと言うのは難しいと思いました。

新神戸駅への乗り入れについて、繁忙期にはポートルートだけでなくシティループも乗り入れを取りやめられるということでしたが、そもそもシティループの運行事業者を公募するときには、神戸市の観光事業をより発展させる、そういう事業者を募集されていたかと思います。そういった意味では、繁忙期こそ観光客がたくさん来られる時期であり、ポートルートもシティループも新神戸駅を切り離すということでは、特にシティループは30年間運行されてきたことにより築かれたブランドイメージもあるかと思いますが、やはり非常に後ろ向きである印象を、観光客を始め多方面に与えてしまうのではないかと、非常に重たい決断をされたということなのかなと思いました。この協議会で色々議論させて頂いた身としては残念だなと思いました。

(事務局)

私共と致しましても、新神戸駅には、極力お客様にご乗車頂くことを目指していきべきということで、認識はしております。令和4年度につきましては、シティループ・ポートルートともに、繁忙期には新神戸駅への乗り入れを見合わせるということにさせて頂いておりますけれども、例えばですけれども、新神戸駅のロータリーに入らずとも、どこかで代替の停留所を確保するなど何かしら別の策をもって、新神戸駅ご利用のお客様にも乗って頂けるよう取り組んでいく必要があると思います。先程ご意見頂きましたように、道路管理者様を始め、交通管理者の皆様と協議がこれも必要になってくると思いますので、また引き続きご協力頂けると幸いに存じます。

(委員)

交通施策の中でヒエラルキーを考えなければならないというお話がありましたが、それは必須かなと思います。従いまして、ポートルートだけではなく、基本的には公共交通を優先し、場合によっては自家用車の利用を抑制する、そういう方向性を出していく必要があるかなと、私は思っています。先程警察の方から、これまでご苦労されて、渋滞しないように信号を変えることにより、車をうまく流すというお話をして頂きました。これまでも交通計画などの学問でそのようなことを研究してきたわけです。しかし、数年前にヨーロッパで勉強していた時に、向こうの先生は、最近このように言われます。交通量を見て渋滞しないようにうまく流すという交通工学は、もう過去の交通工学であるということだと。前半の議論で、いっそのこと、渋滞させてしまえばよいのではないかというお話がありましたが、実は、渋滞させることによって、結果的に人々の幸せ、幸福度合いが増すのであれば、それも一つの交通工学、一つの交通計画であるということです。交通計画は、渋滞しないように車を流すためではなく、そこに住んでいる人達の幸せ度合いを増すためにあるのだということ先生は強くおっしゃいます。ですので、これまで高度経済成長やバブル時代など、経済が右肩上がり、とにかく物流なり、交通を流すということだけで来た発想を、今後は少し考え直して行くべき時代なのではないかと思います。実際、ヨーロッパではそういう発想で計画されていることもありますので、これも情報として提供させて頂きたいと思います。

もう一点は、先程クルーズ船からも観光客がやって来るのではないかという話がありましたが、クルーズ船に乗って神戸に来た人が、プラス 200 円でポートループに自由に乗れるみたいなことがあれば喜ばれるのではないのでしょうか。ヨーロッパでホテルに泊まると、その市内の無料チケットが配られます。3 万円の代金のかかるホテルでも 200 円のチケットは、もらった方は嬉しいわけです。そうすると、その券を使ってまちにご飯を食べに行こうかと、こういう気分になるのです。これをクルーズ船で来られた方、あるいは市内のホテルに宿泊した方を対象にしたらよいのではないかと思います。日本でも、例えば富山市内のホテルでは、市内のホテルに泊まると、富山の路面電車が半額になるチケットをもらえます。たった百円ですけれども、これはやはり、皆さんもらおうとそれを使いたくなって中心市街地に行って、買い物等するわけです。このように神戸に滞在された方、或いはクルーズ船で来られた方に対して、ポートループやシティループとうまくタイアップすることが出来ると、結構なキャンペーンになるのではないかなと思います。先程の話を聞いていて、思いついたこととございます。

(委員)

クルーズ船について、これまでインバウンドにより船で観光客が来ていた時は、港に観光局が臨時の観光案内所を出して観光案内をし、バスについては元町まで送迎のバスが走るという形になっておりました。クルーズ船の拠点となるポートターミナルの観光案内所で、周遊バスのチケットを、場合によっては少し安くして販売するなどの対応をし、ポートループのような周遊バスがあるということでしたら、観光客に非常に説明しやすいかなと思います。特にアジア系の方は、お得な情報にすごく弱いので、このようなチケットがありますよと案内してあげれば、バスの利用を見込めるのではないかなと考えております。

(委員)

クルーズ船のお客さんには、下船するまでにいかに情報を提供するかがポイントだということをお聞きしたことがあります。船に乗っている間に情報を伝えることが戦略になりそうなので、なるべく早めに神戸市の観光情報を船の中で、案内して欲しいかなと思います。

(委員)

分かりました。クルーズ船では船を降りて観光する人と、ずっと船の中で過ごす人と、到着する前にだいたい決まっているということですので、神戸港に着く前に神戸の観光情報を伝えるということでありましたら、船と連携が必要になってくるとは思いますが、そのような検討をしていきたいと思っております。

(委員)

沿線団体の皆さんの中で、ポストコロナに向けた何か、アイデア等はございますか。

(委員)

ポストコロナとは違うのですけれども、繁忙期に新神戸駅への乗り入れしない件について、代替のバス停のアイデアがあります。先頃、神戸新聞に載っていましたが、新神戸

駅の南に公園が広がるとお聞きしています。その公園と駅が歩道橋でも繋がるということなので、新神戸駅の前にだけでなく、南の公園にもバス停を設置すれば、公園の辺りにも人の流れができるのではないかと思います。バス停を設置することは難しいのかもしれないですけども、そういうことも考えてもいいのかなと思っています。

(委員)

ポストコロナという意味では、クルーズ船が以前のような数に戻るには2~3年かかると言われています。その中で来年の初めまでこの一年間、神戸ではどのように観光客を取り込むのかというと、やはり近場の方々にいかに来て頂けるかということだと思います。新たな魅力づくりもさることながら、今ある観光コンテンツの掘り下げをしていくということも重要になると思います。我々のような遊覧船であれば、新しくできたアトアさん等と、どのように手を組んでいくかとかいうところかなと思います。

メリケンパークでは、この2年間、大きなイベントはほぼ出来ませんでした。この夏以降は、計画が目白押しとなっており、音楽イベントで6千人以上の規模のものでも、3つは予定されていると聞いていますし、他にも色々なイベントが開催されると思います。そのようなイベント情報について、神姫バスさんには、バスの中などでどのように伝えてもらうのかその方法について話をしているところです。今はまだ、ゴールデンウィークには大きなイベントの予定はないのですが、おそらく人の賑わいが戻ってくるかと思っています。そこで渋滞対策や、各地区の賑わいでの問題点の抽出など、検討していきたいと思っております。

(委員)

そういったことは、おそらく利用促進協議会の方で頻繁にアイデアを練って頂く事になると思います。利用促進協議会について事務局の方で何かご意見ございますか。

(事務局)

利用促進協議会については、昨年12月末に準備会、先日3月9日には第1回目を開催したところです。現在まで2回開催し、まだ始まったところですので、どちらかと言うと顔合わせの側面が大きいかと思いますが、今後は積極的に利用促進協議会で出来たつながりを、もっと個別に詰めていくという形で発展していけばいいと考えているところです。具体的には、メンバーを今後どう増やしていくかですとか、対象エリアも、現在はポートループ沿線だけですが、シティループ沿線も入れるのかですとかを考えていて、色々なメンバーに入ってもらえればと考えています。

(委員)

シティループ・ポートループは、ダブルループということで、それを最大限に活用していくことが、大きな戦略かと思います。

(委員)

アイデアではないのですが、新神戸駅への乗り入れの件で、事務局からご説明あったことの補足です。新神戸駅への繁忙期の乗り入れがかなり議論になりましたが、2024年、大

阪万博開催の前には、2階デッキである新幹線の改札階にポートループもシティループも直結できるということになっています。それまでの期間の繁忙期に、新神戸駅への乗り入れをどうするかという話かと思えます。今から2～3年ですが、その間の繁忙期に需要を落とすというのには、影響があるのかないのか検証しなければなりません。先程言われたように、仮設のバス停があり得るのか、公共交通を優先にするのかということ、検討されたらどうですかということでした。ですので、これは一時的な話かなと思っています。

もう一つ、ポートループ利用者に対して、バス停の位置といった細々としたことよりも、新神戸駅、三宮、新港町、ハーバーランドの4エリアを結ぶバスだということをアナウンスの中で分かりやすく伝える方が大事なのではないかと思います。

(委員)

確かにバスの経路がどんどん複雑になってきましたので、各エリア間をつなぐということ、強烈にイメージしてもらうのは大事なかもしれません。ルートでは、三宮発三宮着、両方ともフラワーロードを通ります。しかも、その間でバス停が3箇所あり、ポートループの露出度が多くなるので、歩いている人の目にも止まりやすくなると思います。バス停の間隔も割と距離が短いので歩いている人を乗ってみようという気にさせるのではないかと思います。そういう意味でこのルートで結果的には良かったのかなと感じています。

(委員)

細かい話になりますが、資料2の29頁、実証実験の期間について、5月8日日曜日までとなっております。しかし繁忙期には新神戸駅に乗り入れないということでしたので、その繁忙期にゴールデンウィークが入っているのであれば、その間は新神戸駅には乗り入れないこととなります。「NOSPOT」を用いて地図上でシティループ・ポートループ車内から誘導するとありますが、新神戸駅へ乗り入れていない期間であれば、混乱が生じるのではないかと思います。観光客が最も多いゴールデンウィークを調査期間に含めて、調査の母数を増やすということであると思いますが、観光客からすると、新神戸駅に停車しないではないかといったことになるかと思えますので、そうならない工夫を考える必要があるのかなと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

「NOSPOT」内でのルートの表示は、業者側の手作業でありますので、一時的に新神戸駅には乗り入れないルートで表示することはできます。ですので、そのような対策をしていきたいと思えます。また、どこまでできるか分かりませんが、新神戸駅に乗り入れない事の案内を、バス停の情報の部分に入れ込むなどの対応を検討していきたいと思えます。

(委員)

我々は協議会で関わっているのでポートループのことを存じているのですが、一般の人の目から見ると、やはり分かりにくいです。4月からは新神戸駅まで延伸し、神戸駅への延伸は課題として残るのですが、ほぼ大きな基盤は出来てきたところであります。だからこそ、

シティループとポートループがどこで何時頃に走っていて、停留所はどこなのだということを、サインージ等で観光客に分かりやすく伝えるのは大命題だと思います。観光客として京都に行くと、京都のバスは乗りにくいです。市民の方は、よく分かっていて乗りやすそうなのですが、ルートがたくさんあり、バスがどこまで行くのか非常に不安になります。神戸のこの2つのバスは観光用なので、神戸のことを知らない方が乗るという前提のもとで、どうしたら分かって頂けるのかを考えることが非常に大事だと思います。

(委員)

資料2の24頁「ポートループ利用者のOD」について、これはどのようなゾーン間で移動があるのかを端的に示しています。これを見ると、三宮から新港町に移動し、その後、もうワンステップとして連節バスでハーバーランドに行かれている方も結構おられます。三宮から新港町へ向かわれた方の約半数ぐらいとなります。そして、ハーバーランドからまた三宮に戻られています。確かに三宮と新港町との往復が多いのですが、前回の協議会でも話題になりましたように、新港町を訪れた後に、更にどのように動いてもらえるかというところが大切になります。

交通渋滞の問題は、この協議会で毎回議論していますが、道路容量を減らすということは、我々としては慣れていない方策でした。私も、交通計画の研究をしてきたのですが、道路の容量を増やせば、どのように交通の流れが変わっていくかという研究は多いのですが、逆に交通容量を減らせば、どのように交通の流れが変化していくかという点については、知見が少ないのが実情です。

いくつかの都市では、実際に大胆に交通容量を減らした所があります。その結果、ドライバーが交通行動を変化させ、残された道路容量に合うように自動車交通が適合するという事例も確かにあります。

一方で実際問題としては、実証実験などを行っていきながら交通の流れを抑えていくというのは、一つの現実的な対応かと思います。おそらく三宮クロススクエアも、段階的に交通容量を減らし、それに交通の流れが順応するように誘導しようとされているのだと思います。

思い切って先に交通容量を減らし、それに交通の流れをその容量に合わせるようにするのか、或いは段階的に道路容量を減らして、交通の流れをだんだん変えていくのがよいのか、この点については非常に議論の余地がある所です。

神戸の都心部を通行する自動車交通は、観測結果によるとこの15年間で減少傾向にあります。大阪の御堂筋は、約40年前と比べると4割から5割も自動車交通量が減ったと聞いています。今後は、湾岸線の西伸工事が進行中ですし、その辺りの状況も見極めながら、なるべく早い方がよいのですが、公共交通のための走行環境を整備することが非常に重要であると思います。

今後の取り組みとして、「LRT導入に向けた検討」とありますが、連節バスは、車と道路空間を共有できますけれども、LRTとなると、それは絶対あり得ない話となります。LRTと

車は、路面を共有するということが難しいわけで、これから LRT の議論を進めていく中で、道路容量の削減の話は避けて通れない検討課題かなと思います。今後も議論しながら、皆さんと良い方法を見つけて行きたいと思います。

いよいよ 4 月 1 日から、ポートループは、新神戸駅延伸して、ルートが長くなるということで、実務を担当される神姫バスさんは、かなりご苦勞も多いかと思いますが、行政、また地域の皆さんと連携しながら、より利便性の高い移動手段となり、まちづくりにも貢献できるように、皆さんで知恵を絞っていきたいと思います。

本日は、大変長時間にわたり、熱心にご議論頂きまして、ありがとうございます。特にご意見がないようですので、議事を事務局にお返ししたいと思います。

(事務局)

最後に一点だけ事務局から提案させて頂きたいことがございます。議論の中でもございましたように、ポートループは現在、過渡期にあります。事業の立ち上げから始まりまして、利用促進ですとか、持続的な運行というところに、どんどんフェーズが変わっていきまして、現在はより多様な視点、考え方が必要になってくるかと思えます。そこで、協議会の委員を少し増やしてはどうかと考えてございます。具体的にはございませんが、例えば女性で観光の分野に詳しい方ですとか、まちづくりを実践されていて、プレーヤーとして活躍されている方ですとか、現在の協議会にいらっしゃる方とは違う視点で色々と発言頂ける方を加えてはどうかと考えております。これから人選することになりますが、決まりましたら報告させて頂きたいと思えます。

3. 閉会

(事務局)

委員の皆様、大変貴重なご意見、大変活発な議論をして頂き、誠にありがとうございました。本日頂きましたご意見を参考に、令和 4 年度も取り組みを進めてまいります。令和 4 年度につきましては、まず神戸駅の乗り入れという課題がございます。また 4 月 1 日から新神戸駅に乗り入れや 6 駅のバス停を設置するに際して、交通管理者と道路管理者の方の多大なご協力をおもちまして実現する運びとなりました。引き続き、今後は定時性の確保に向けて、協議会で議論できたらと思っております。次回につきましては、新神戸駅延伸での利用状況のご説明も致したいと思えます。委員の皆さんにおかれましては、引き続きよろしくお願ひ致します。それでは、本日はこれをおもちまして閉会と致します。本日はお忙しい中どうもありがとうございました。

以上