

## 第2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



令和元年12月26日（木）  
10：00～12：00

## 目次

1. プレ運行の結果報告について
  - (1) プレ運行の概要
  - (2) 乗車実績・運行状況等
  - (3) アンケート調査結果
2. 本格運行に向けた協議状況について
3. トータルデザインについて
4. 今後の進め方について



# 1. (1) プレ運行の概要

**目的：** ファンゾーンへのアクセス手段、連節バス本格運行に向けたPR

**日程：** 令和元年

9月	26日(木)	28日(土)	29日(日)	30日(月)	ラグビーワールドカップ ファンゾーン
10月	3日(木)	5日(土)	6日(日)	8日(火)	
	12日(土)	13日(日)	14日(月・祝)		

**ルート：** 右図参照

**運賃：** 210円/回 (1日乗車券：600円)

**時間帯：** 12:00 ~ 22:30 (約20分間隔) **車両：** 連節バス1台、路線バス2台



**凡例**

- : プレ運行ルート
- : バス停
- ★ : 連携沿線施設



**ファンゾーン**  
 開催日：上記日程参照  
 時間：11:00~21:30頃  
 入場料：無料  
 内容：パブリックビューイング  
 飲食ブース 等



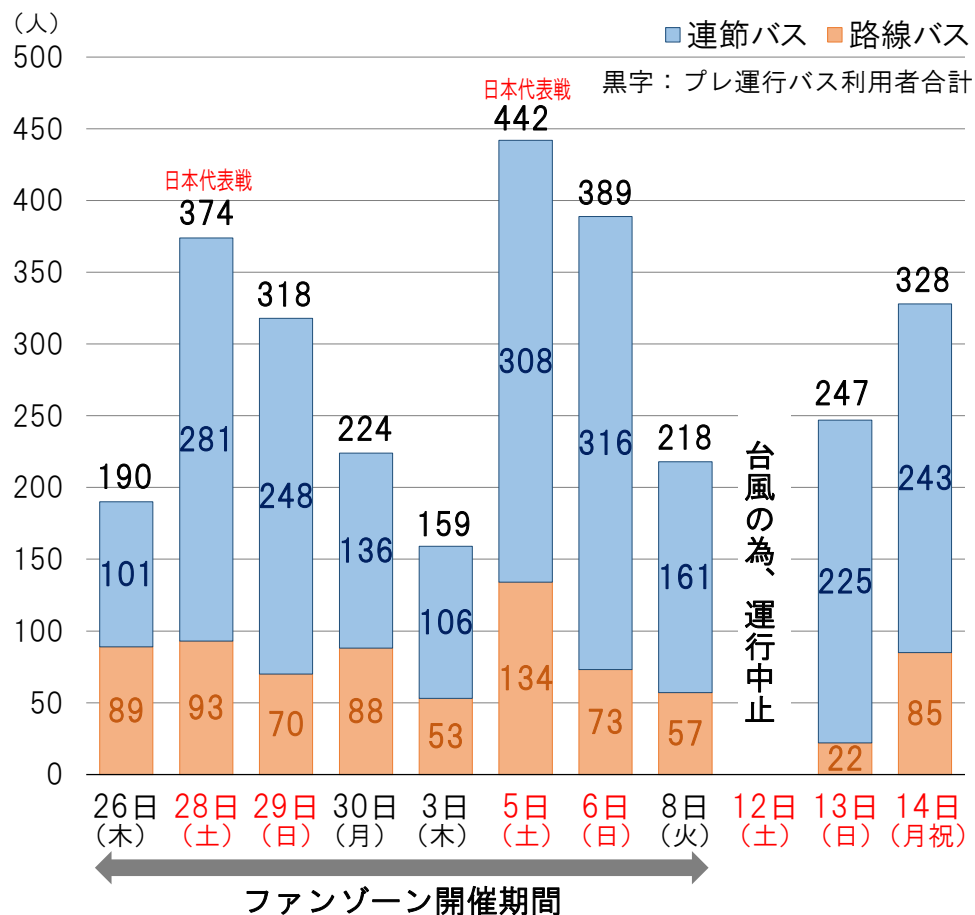
1 三宮 (そごう前) → 2 中突堤 [ハーバーランド方面行] → 3 ハーバーランド → 4 中突堤 [三宮方面行] → 5 新港町 → 6 神戸ポートオアシス前



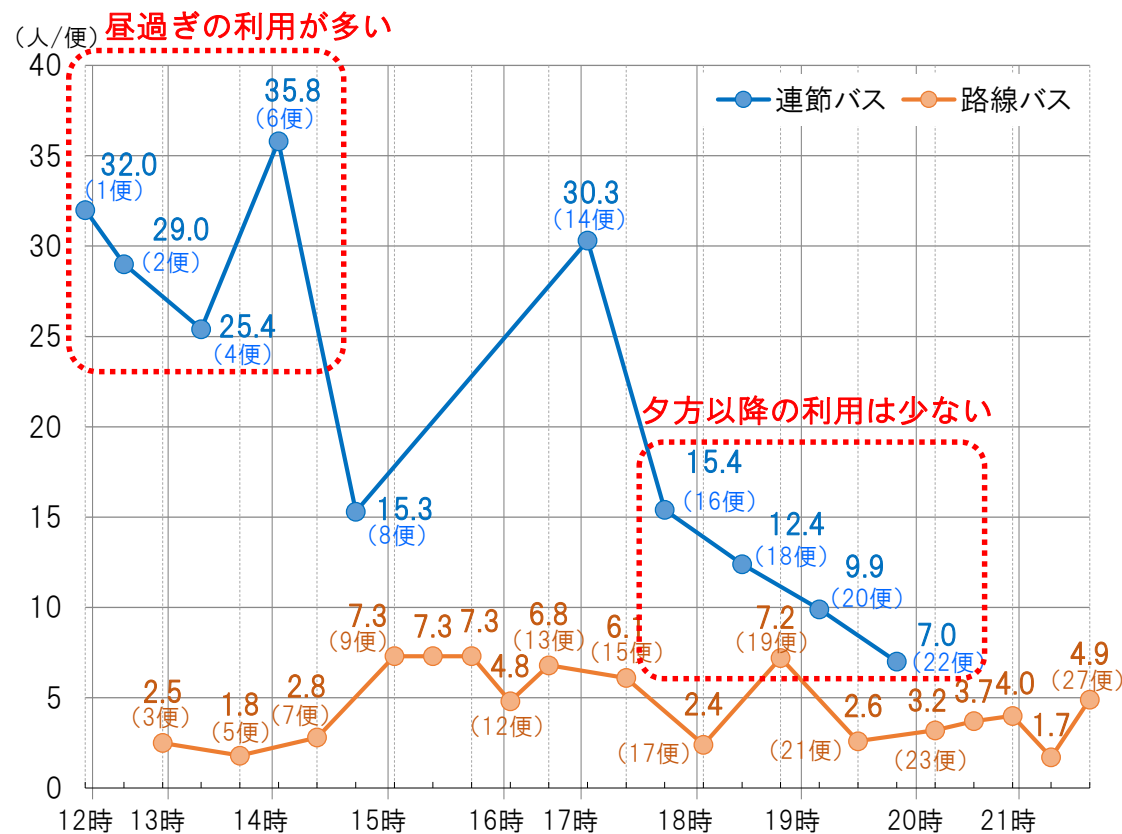
## ■プレ運行の乗車状況

- 平日4日間（197.8人/日）、休日6日間（349.7人/日）の計10日間で2,889人の方にご乗車いただいた。
- 利用者のうち、74%が連節バス利用であった。
- 最も利用が多かった日は、日本代表戦（サモア戦）のあった10月5日（土）で442人であった。
- 全体での便平均は10.7人/便で、バス別では連節バス21.3人/便、路線バス4.5人/便であった。
- 連節バスの便別乗車人数では、昼過ぎの利用は多かったが、夕方以降の利用は少なかった。

◎日別乗車人数



◎便別平均乗車人数

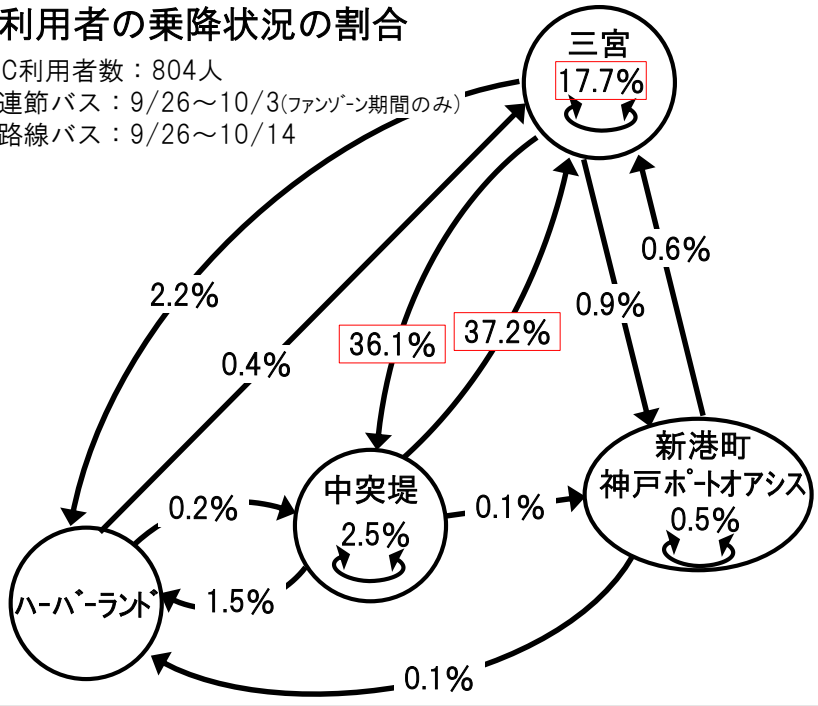


# 1. (2) プレ運行の利用傾向

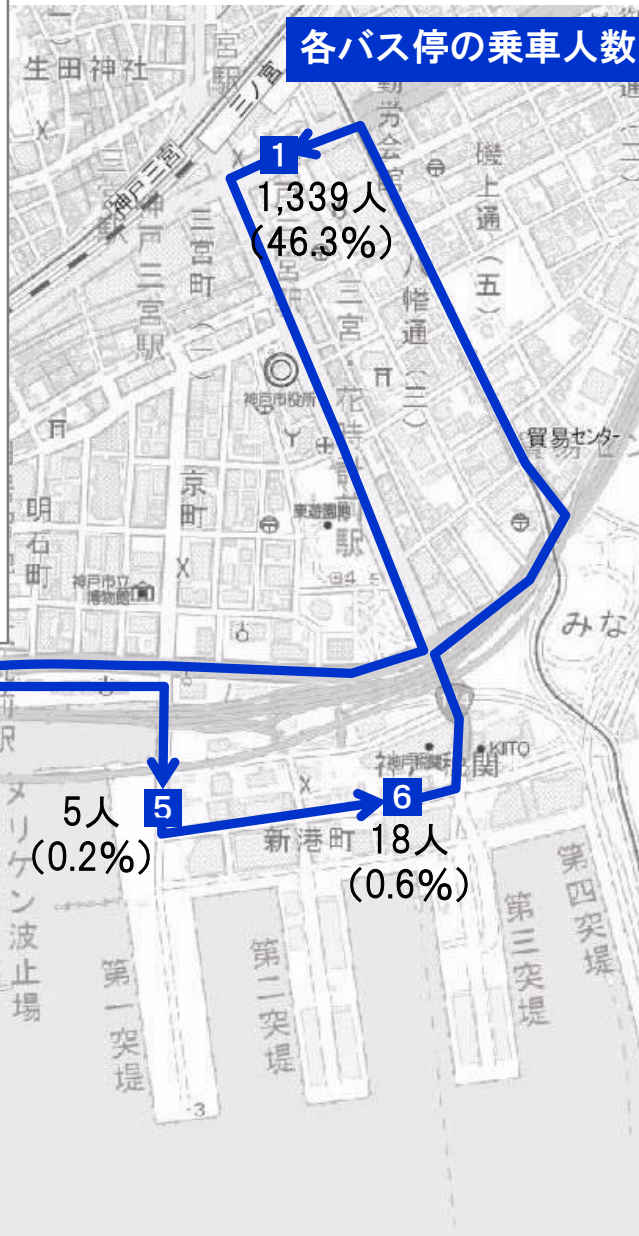
## ■各バス停の利用状況及び利用区間

### IC利用者の乗降状況の割合

※IC利用者数：804人  
 ※連節バス：9/26～10/3(ファンゾーン期間のみ)  
 路線バス：9/26～10/14



### 各バス停の乗車人数



### 1 三宮(そごう前)

乗車数 1,339人  
 連節バス 1,065人  
 路線バス 274人



### 2 中突堤(BE KOBE前) 【ハーバーランド方面行】

乗車数 235人  
 連節バス 207人  
 路線バス 28人



### 3 ハーバーランド

乗車数 480人  
 連節バス 443人  
 路線バス 37人



### 4 中突堤(BE KOBE前) 【三宮方面行】

乗車数 812人  
 連節バス 395人  
 路線バス 417人



### 5 新港町

乗車数 5人  
 連節バス 5人  
 路線バス 0人



### 6 神戸ポートオアシス前

乗車数 18人  
 連節バス 10人  
 路線バス 8人



# 1. (2) 連節バスの遅延状況

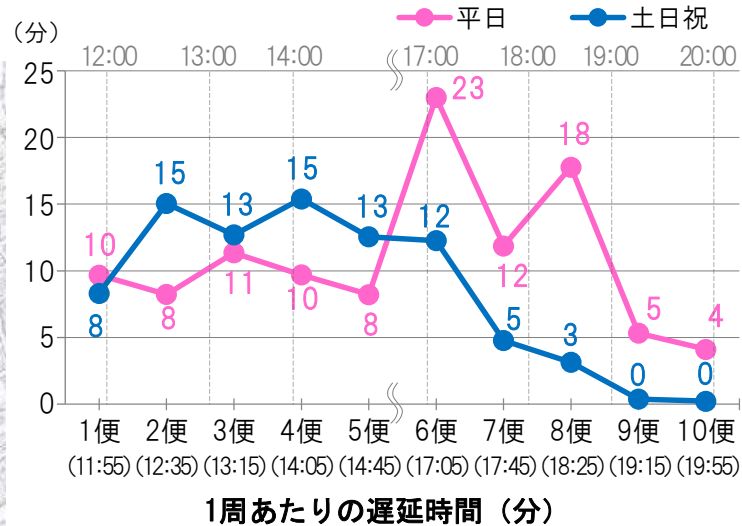
## ■バス停区間別の連節バスの遅延状況

	区間の所要時間		遅れ(平均)		
	予定	実走	全体	平日	休祝日
<b>1</b> 三宮 (そごう前)					
↓	← 8分	<b>11分</b>	<b>3分</b> (4分)	<b>3分</b> (6分)	<b>3分</b> (4分)
<b>2</b> 中突堤(BE KOBE前) 【ハーバーランド方面行】					
↓	← 4分	<b>6分</b>	<b>2分</b> (3.5分)	<b>2分</b> (5分)	<b>3分</b> (4.5分)
<b>3</b> ハーバーランド					
↓	← 10分	<b>10分</b>	<b>1分</b> (3分)	<b>1分</b> (2.5分)	<b>1分</b> (4分)
<b>4</b> 中突堤(BE KOBE前) 【三宮方面行】					
↓	← 5分	<b>5分</b>	- (2分)	- (2分)	- (2.5分)
<b>5</b> 新港町					
↓	← 1分	<b>1分</b>	- (0.5分)	- (0.5分)	- (0.5分)
<b>6</b> 神戸ポートオアシス前					
↓	← 8分	<b>9分</b>	<b>1分</b> (4分)	<b>3分</b> (6.5分)	<b>1分</b> (3.5分)
<b>1</b> 三宮 (そごう前)					
	← 8分 +2分				
1周の所要時間	<b>38分</b>	<b>46分</b>	<b>46分</b> (52分)	<b>48分</b> (60分)	<b>46分</b> (53分)

※計測対象は9/28(土),29(日),30(月),10/5(土),6(日),8(火),14(月祝)の連節バスの1便から10便

※( ):最大値

◎1周あたり約8分の遅れが発生  
 →吸収できるダイヤになっていなかった  
 →蓄積により最大40~50分程度の遅延が発生



●左折時に横断歩道で時間のロス

●右折レーンの交通量が多い

●イベント時など横断歩道の交通量が多い(信号機なし)

●路上駐車等が多いため、通行しにくい

●沿線の駐車場利用などで慢性的に渋滞が発生



## ■アンケート調査の概要

調査対象 プレ運行バスの利用者へのアンケート調査（バスの降車時、及び乗車待ちの方を対象）

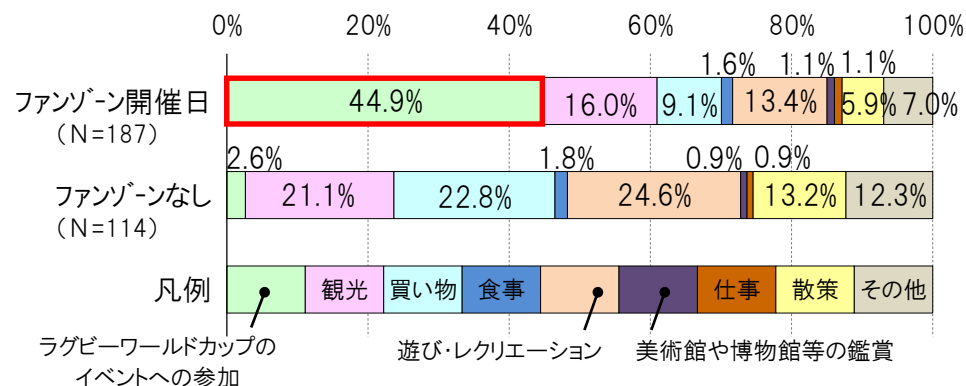
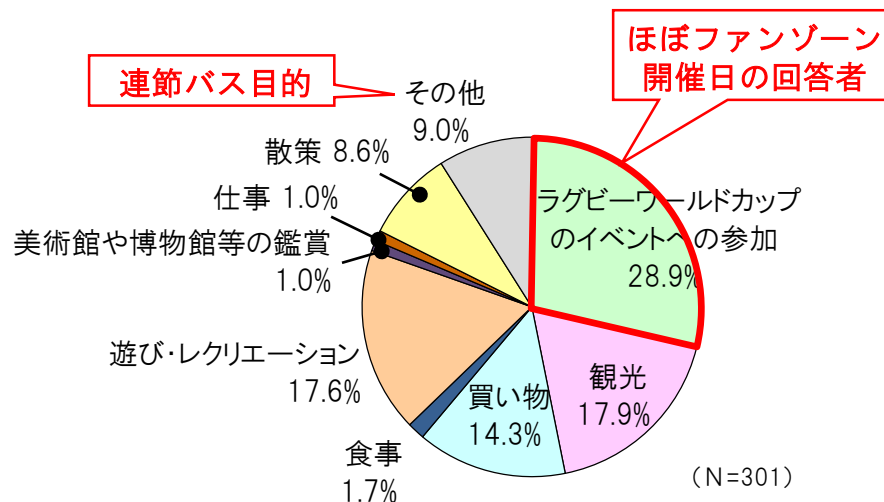
連節バス245件(82%)、路線バス49件(16%)、無記入7件(2%)

調査日	9月28日(土)	10月5日(土)	10月13日(日)	10月14日(月/祝)	計
調査場所	三宮・中突堤 ハーバーランド	三宮・中突堤	三宮・中突堤	三宮・中突堤	—
サンプル数	84	103	43	71	301
備考	ファンゾーン開催日	ファンゾーン開催日			—



## ■アンケート調査結果

問1. 本日、神戸市都心部またはウォーターフロントを訪れた主な目的は何ですか。



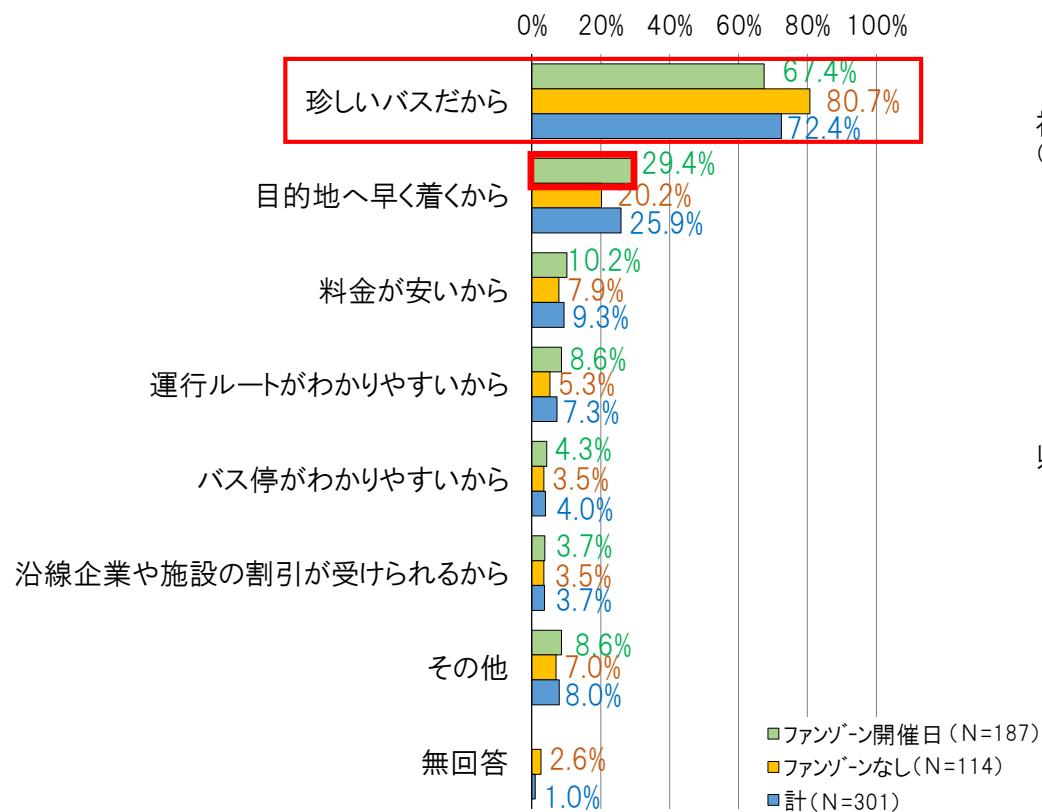
- 「ラグビーワールドカップのイベントへの参加」が回答全体の約3割と最も多く、ファンゾーン開催日で見ると半数近くあった。
- 都心部を訪れる主な目的としては、「観光」「買い物」「遊び・レクリエーション」となっている。
- その他の意見の多くが「連節バスの乗車目的」との回答であった。

# 1. (3) プレ運行アンケート調査結果



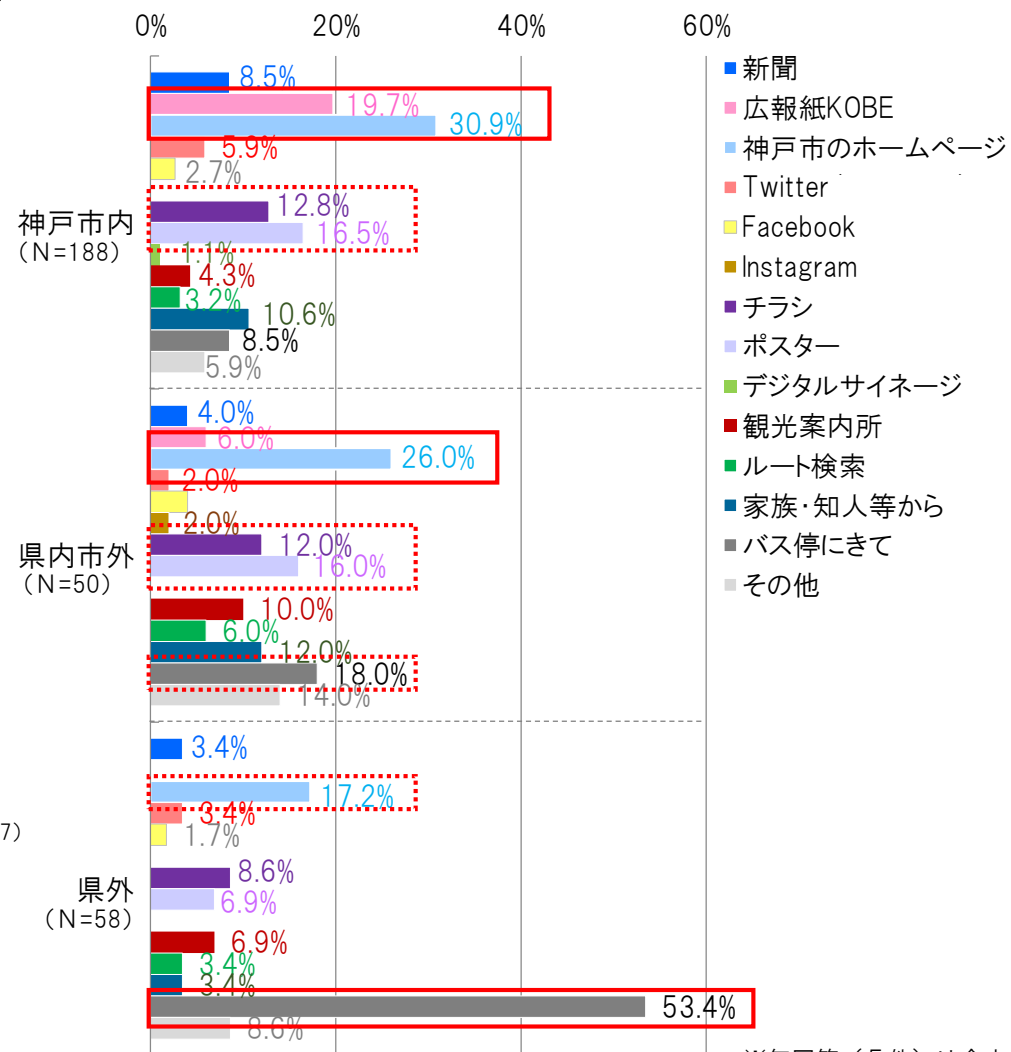
## ■アンケート調査結果

問3. 本日、プレ運行のバスを利用しようと思った理由は何ですか。(複数回答可)



- 「珍しいバスだから」が約7割と最も多く、「ファンゾーンの無い日」では約8割と多い。
- ファンゾーン開催日では、「目的地へ早く着くから」が約3割とファンゾーンの無い日に比べやや多くなっている。
- その他の回答では、「子どもが乗りたいといったから」や「近くをたまたま通ったから」「連節バスに乗るため」などの意見であった。

問4. このバスの運行を何で知りましたか。(複数回答可)



※無回答（5件）は含まず

- 「神戸市のホームページ」で知ったという方が多く、神戸市内では「広報誌」の割合も高かった。神戸市内と県内市外では「ポスター」や「チラシ」の割合も比較的多かった。
- 県外では半数以上が「バス停にきて」知ったとの回答であった。

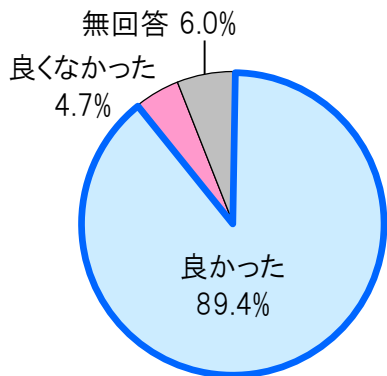




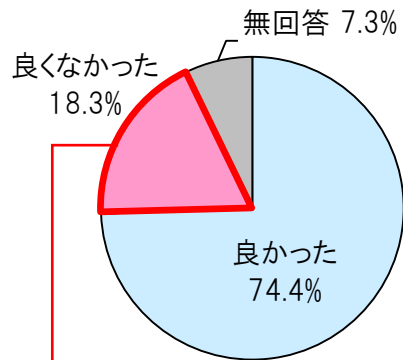
## ■アンケート調査結果

問6. プレ運行のバスについて (N=301)

1) 運行ルートはどうでしたか。



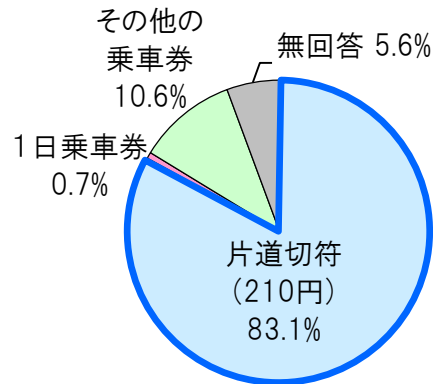
2) 運行間隔はどうですか。  
(おおよそ20分間隔について)



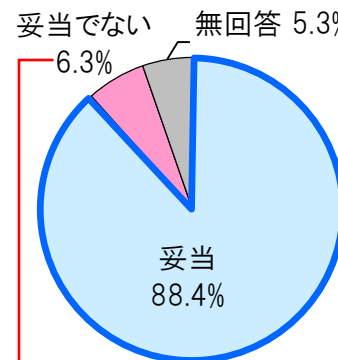
- ・遅延がひどい
- ・もっと間隔が短くてもよい 等

3) 乗車料金について

ア) お買い求めになった切符の種類

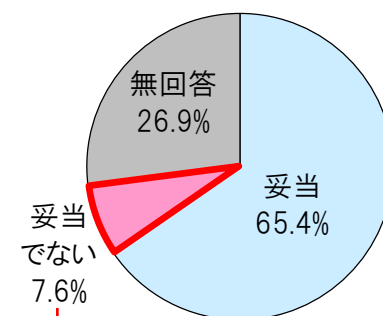


イ) 運賃(210円)について



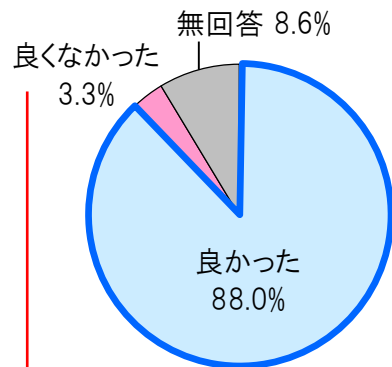
- ・高い、100円がいい
- ・区間などで見ると高い 等

ウ) 1日乗車券(600円)について



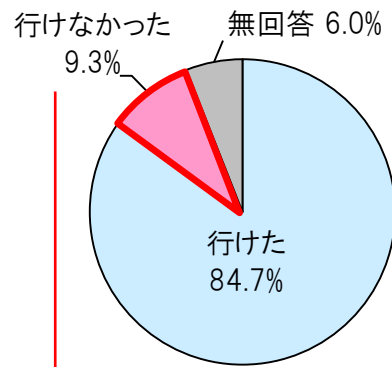
- ・高い
- ・そんなに乗らない 等

4) 車両デザインはどうですか。



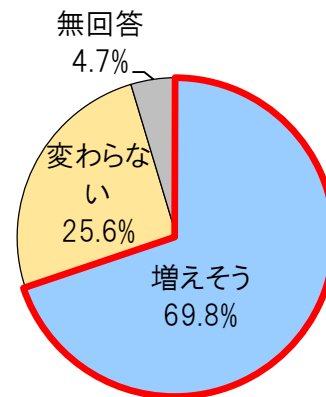
- ・外装と内装があっていない 等

5) バス停までスムーズに行けましたか。



- ・わかりにくい 等

問7. 今回のようなバスが運行していると、従来に比べ、立ち寄り箇所は増えそうですか。



- 大半は肯定的な意見であった。
- 運行間隔では、遅延が発生していたため、良くなかったと回答した方が比較的多かった。
- バス停については、事前に運行について調べている人も多く、「行けた」という回答が多かった。一方で、わかりにくかったという意見もあり、案内表示や駅からの案内等が課題である。
- 約7割が立ち寄り箇所数が増えそうと回答した。

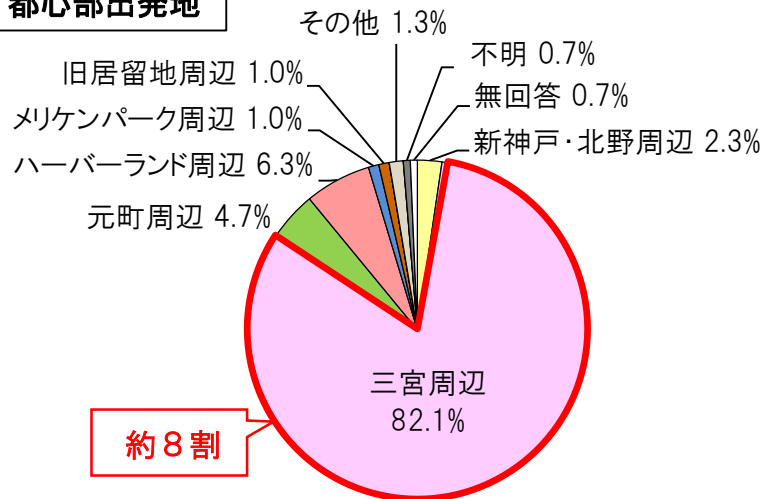


## ■アンケート調査結果

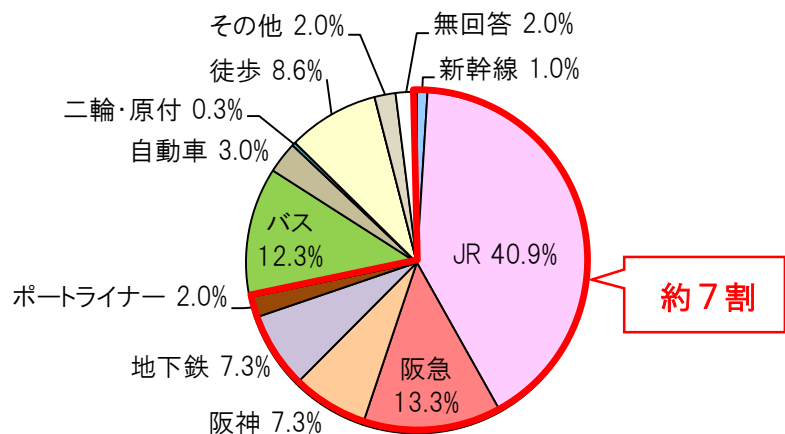
問8. 本日の神戸市都心部またはウォーターフロントでの活動・移動について

(N=301)

### 都心部出発地

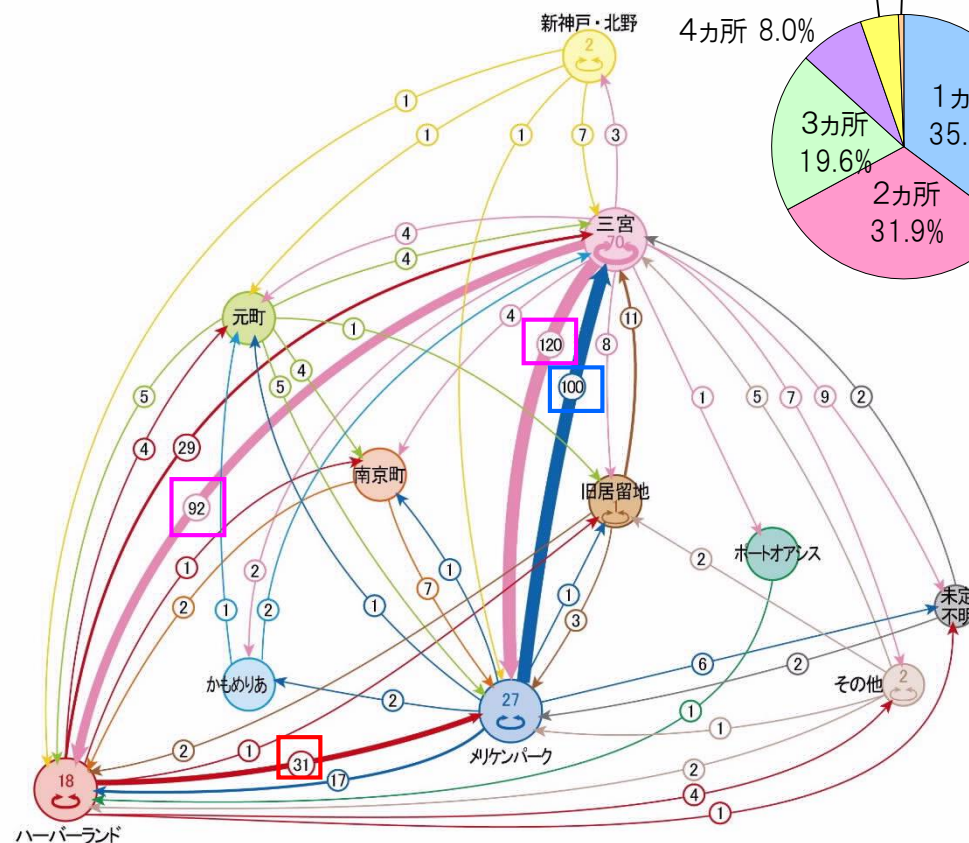


### 都心部までの移動手段

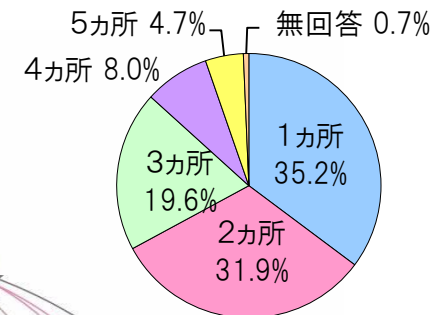


- 来訪者の8割が三宮周辺の出発地となっている。
- 都心部までの移動手段はJRが約4割と最も多く、鉄道で来られる方が約7割であった。

### 訪問地への人の動き:計



### 訪問箇所数



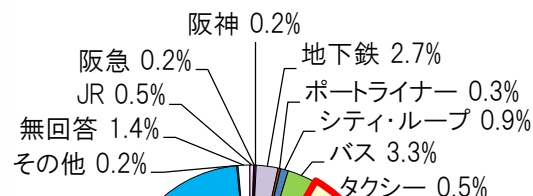
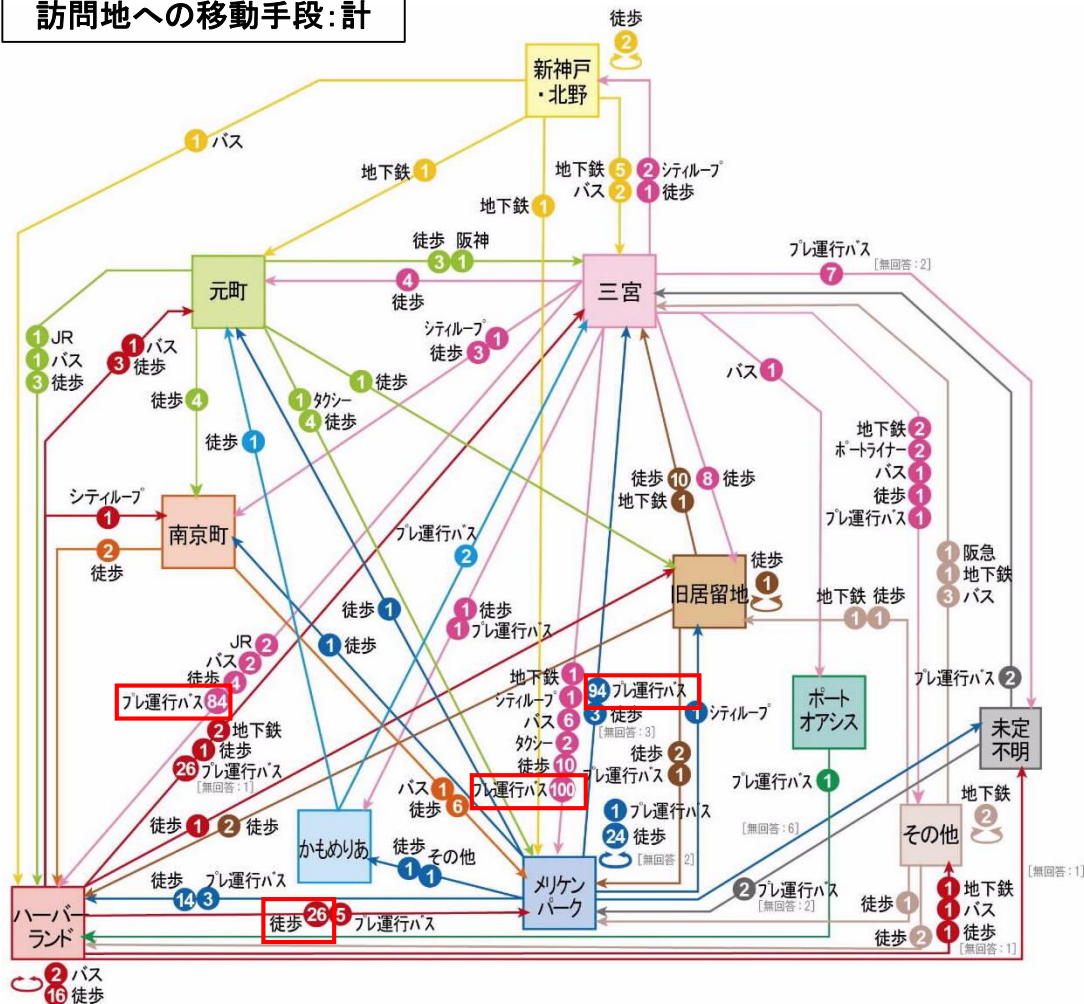
- 三宮方面とメリケンパーク方面間の移動が最も多く、三宮からハーバーランド方面への移動も多い。
- 回答者の訪問箇所数は1カ所が35%、2カ所が32%となっており、平均訪問箇所数は2カ所。



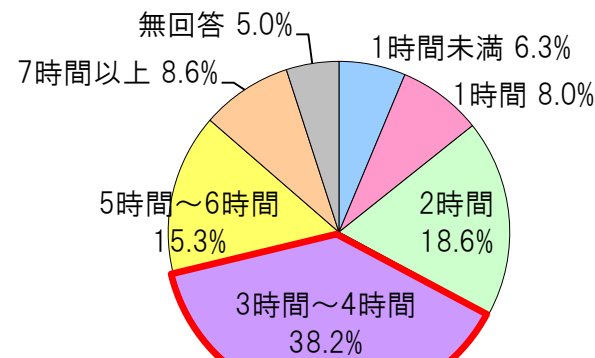
## ■アンケート調査結果

問8. 本日の神戸市都心部またはウォーターフロントでの活動・移動について

訪問地への移動手段:計



神戸市都心部またはウォーターフロントの滞在時間



- 三宮～メリケンパーク間および三宮～ハーバーランド間ではプレ運行バスの利用が多いが、メリケンパーク～ハーバーランド間は徒歩移動が多くなっている。
- 移動手段としては、プレ運行バス以外では、徒歩が約3割を占めており、バスと徒歩で周遊している。



## ■本格運行に向けた課題と対策

### ◎定時性の確保

- 歩行者通行量の多い交差点での右左折や路上駐車等の影響を受けやすく、想定よりも走行時間を要した
- ダイヤ設定上、時間調整があまり確保できず、遅延の影響を吸収できなかったため、蓄積した結果、大幅な遅延が発生した

- 運行ルートやダイヤの見直し
- 走行環境の整備  
例) 優先レーンやPTPS  
走行道路の舗装 など
- 沿線路上駐車対策

### ◎需要の確保

- 採算性確保には至らない乗車人数であった
- PRとして、主要駅でデジタルサイネージを活用した周知を行ったが、表示時間が短く、効果はあまり見られなかった
- 市外利用者を含めた効果的な周知・PRが必要
- 沿線事業者と連携し作成した割引チケットは、umieや高浜岸壁のイベントでは約300人の利用があったが、利用の少ない施設もあった

- 通勤など固定需要の確保
- シティー・ループやコベリンとの連携
- 観光情報誌等への掲載
- 周辺施設や企業等との連携

### ◎わかりやすさ

- バス停が目立たず、分かりにくいといった意見が多かった
- 周辺の駅や施設からバス停までの案内等がほとんどなかった
- 大幅な遅延が発生している中で、待ち時間が分からず、バスの利用をあきらめる方もいた
- 時刻表が分かりにくい（見方が分からない）

- シンボリックなバス停の整備
- わかりやすい走行空間の整備  
例) 走行道路の舗装 など
- 周辺の交通機関や施設からの案内図
- バスの運行状況や待ち時間の案内・表示

## 2. 本格運行に向けた協議状況について



### ■運行計画について（前回からの変更点）

#### □運行ルート：

- ハーバーランド内（ガス燈通り）は走行しない

#### □バス停位置：

- ハーバーランドのバス停を新設
- 「東遊園地前」「貿易センター」のバス停新設を検討

#### □導入車両：

- 連節バス4台を想定（予備車両は路線バス）※環境省補助採択

#### □運行間隔：

- 1周あたりにかかる時間を見直し、20分間隔と想定

#### □新港第一突堤基部再開発：

- 通勤需要に対応した運行計画の検討
- 運行開始の時期（令和2年後半より順次操業開始予定）

#### □新神戸への乗り入れについて：

- 新神戸への乗り入れにより1周あたりに要する時間が増加するため、運行間隔を維持するため、本格運行開始時は乗り入れしない
- シティー・ループとの役割分担の整理
- 新神戸からウォーターフロントまでの需要を確認

#### □沿線事業者との連携

- 沿線事業者との連携施策の検討・協議



※令和元年12月時点のものであり、今後変更する可能性あり

### ■沿線事業者との連携施策の事例

#### □PR

- ・施設のホームページなどでアクセス手段として連節バスを記載してもらう
- ・施設内にパンフレットを設置してもらう

#### □通勤定期券

- ・通勤定期券を発行し、バス停周辺の企業等に購入してもらう

#### □協賛金

- ・沿線施設の利用者に一定の買い物額と引き換えに無料乗車券や割引乗車券等を提供する
- ・車内広告等の費用として協賛金をいただく
- ・施設内にバス停を設けて、時間調整として一定程度停める代わりに燃料費を協賛金としていただく

#### □サポーター制度の導入

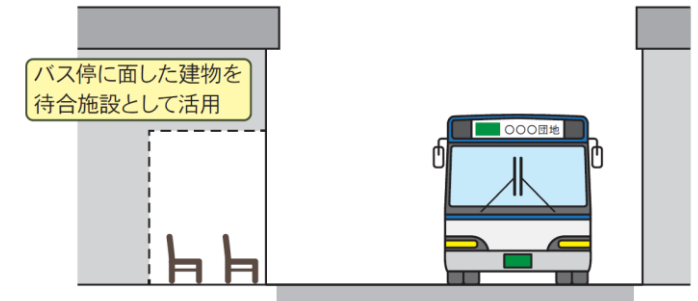
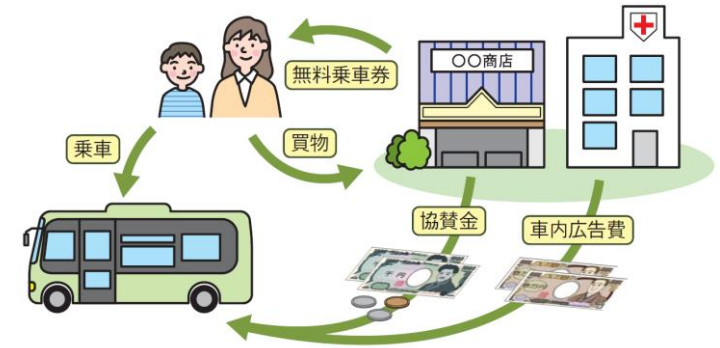
- ・年会費を支払うことによって、割引料金で乗車できる特典があるサポーター会員制度を導入する

#### □バス待合空間の提供

- ・バス停の沿線施設を待合施設として活用する

#### □モビリティ・マネジメント

- ・パークアンドライドとして、駐車場利用者に割引乗車券を配布する
- ・「ノーマイカーデー」を設定する





## ■公共交通のトータルデザインとは

車両や施設など、利用者が接するすべての要素に対して、コンセプトに基づきデザインすることで、統一感を持たせ、明示性や魅力を高めるもの

## ■本事業におけるトータルデザインとは

**わかりやすさや、使いやすさ、快適性に加えて、みなとまち神戸のシンボルとして新たな魅力を与えるもの**

**着眼点1 ~ さらなる利便性向上**

- ・ シティー・ループ、コベリン等との連携
- ・ まちづくりと停留所の連携
- ・ 交通結節点でのわかりやすい案内 等

**着眼点2 ~ 都市魅力の向上**

- ・ 新たな神戸のイメージを創る、新しく、独自性あるデザイン
- ・ ウォーターフロントを感じさせるデザイン
- ・ 夜景を考慮したデザイン

**着眼点3 ~ 運行開始への期待醸成**

- ・ 本事業への関心を集める市民参加
- ・ 運行開始へ期待を醸成する広報 等

**デザインコンセプト（今後検討）**

着眼点1,2 さらなる利便性向上・都市魅力の向上

着眼点3 運行開始への期待醸成

### トータルデザインの範囲（案）

**車両デザイン**  
 <外観>  
 形態、カラー、グラフィック  
 <内装>  
 腰掛け、吊り手、内装材  
 照明、料金収受機等



**停留場デザイン**  
 上家、風防、ベンチ、照明、（広告ボード）、舗装、スロープ、柵等



**サインデザイン**  
 <バス停サイン>  
 バス停名標、行き先標、路線図、時刻表、バスロケーションシステム  
 <車内サイン>  
 画面、車内標記  
 <周辺のサイン>  
 交通結節点の案内・都市サイン等



**VIデザイン**  
 (VI=Visual Identity)  
 ・ 路線名称、車両愛称  
 ・ マーク、ロゴ、書体  
 ・ シンボルカラー  
 ・ アプリケーション  
 ユニフォーム、WEB画面など



**広報・市民参加**  
 ・ 事業広報計画  
 ・ アンケート等市民参加企画  
 ・ ノベルティ  
 ・ デザインBOOKなど



※検討範囲は今後の進捗により決定していきます

# 4. 今後の進め方について

## ■スケジュール案

