

第6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3年12月10日

第6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3年12月10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）

● 沿線団体

渡辺 元 樹	森 本 真 弥（代理：福浪）
長谷川 博 文	渡 邊 真 二
山 田 大 介（代理：三宅 ※ webでの参加）	

● 交通事業者

浜 口 年 夫

● 学識経験者

小 谷 通 泰	宇都宮 浄 人（※ webでの参加）
長 濱 伸 貴	松 中 亮 治

● 行政機関

田 橋 一	
樋 野 創	本 田 一 浩（代理：松本）
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（代理：田中）
清 水 陽	鎌 田 康 彦
大 槻 佳 彦	安 藤 義 治

次 第

1. 開会
2. 議事
 - (1) 利用状況
 - (2) 令和3年度の取り組み
 - (3) 令和4年度以降の取り組み
3. 閉会

1. 開会

(事務局)

只今より第6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。

本日は、年末のお忙しい中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

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。また会議は、Webと会場を併用して開催させて頂いております。

本日は、年末のお忙しい中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。開会にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は第6回ということで、今年の3月に開催いたしました第5回から少しお時間が空いておりますが、4月からはお陰様をもちまして、ポートループの運行を開始しています。また10月29日からは新港町のポートミュージアムの開業に合わせて、ダイヤを大幅に増便して、またダイヤをパターン化して分かりやすくして、本格運行にようやくたどりついたところです。この間に、新型コロナウイルス等の影響で観光需要が落ち込んでいる状況であることは、神戸市も例外ではありません。シティループでは、令和元年と2年を比較すると2割程度しか乗られていないというデータもあるようです。大変厳しい状況の中で、神姫バスさんには頑張って頂きまして、運行を継続しております。また本格運行後は、乗客が増えてきておりまして、ようやく軌道には乗ってきたところでございます。ということでこれからが本番と思っております。

協議会の委員の皆様方から頂いてきたご意見やご提案をもとに、これまで取り組みを進めておりますし、若干遅れている取り組みもございます。そういったものをこれからしっかりと前に進めていきたいと思っております。本日は、これまで実施してきた取り組みや、今後実施していこうとしている取り組みについて、説明をさせて頂き、専門的な見知からご意見やご提案、あるいは沿線事業者様との連携のあり方、方策について議論ができればなと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 利用状況

(委員)

アンケートの結果を拝見しますと、どうも当初期待していた回遊行動がなかなか見えにくいという点と、ご説明頂きましたように、やはり渋滞ですね。この辺の問題が、大きいかなと思います。

(委員)

1つ質問したいことがございます。先ほど乗降客が増えてから1ヶ月ぐらいの状況を数値化し、その傾向をご説明いただいたところだと思います。なかなか難しいとは思いますが、降りて次の交通機関には何かを利用したとか、回遊性みたいな事をどうされているかというのをウォッチ出来るのでしょうか。

(事務局)

今回のアンケートでは、「どこへ行かれましたか?」「次どこに行かれましたか?」「その次どこへ行かれましたか?」というアンケートをしていますので、今後解析している中でそれが見えてくると思います。アンケートの設問で、訪問先と交通手段を聞いております。

(委員)

その点については、今後も継続して調査していく必要があると思います。

ポートループはかっこよく街を走るということは達成できているので。他の施設であるとか、他の交通とどう連携し、どこを攻めて行った方がよいのかというのは、やっぱり実態を探る必要があります。今後ポートループが周知されるとともに使い方が変化していくと思います。そこのウォッチをかけて、今後の組み込み方の戦略が決まるように思います。

(委員)

回遊性に関しては、一日乗車券がどのような販売状況になっているのか、あるいは一日乗車券の販売のプロモーションがどうなっているのかが鍵になります。回遊しようと思うと、一回一回乗車券を買ってということはあまり考えられませんので、ポートループ単体、あるいはシティループとの共通一日乗車券の動向、この辺りを少し拝見した上で、今後どのようにプロモーションをかけていくかを考えていく必要があります。

もう1つは、目的地です。今回ポートミュージアムが新しくできて、そこにピストンで行って帰ってくるというトリップが多かったと言うことですが、ポートミュージアムプラス何かもう1つ、あるいは2つ目的地になるようなところがおそらくあると思います。ポートループを使っている方が行ってみようと思われるような所が、海沿いにたくさんあると思うので、そのあたりを上手にどうプロモーションしていくのかというところを考えなきゃいけないのかなと思います。

それから渋滞の話ですね。これは1番大きいところとしては、右折で結構詰まっているところなのではないかなということなのですが、国道2号であったりしますので、所謂

交差点改良と言うか、信号現示の改良とかは中々難しいのかなと感じています。そういった中で可能性があるとするならば、信号が無い横断歩道のところ、通常は歩行者優先ですので、どなたかが渡ろうかなという素振りをされていたりそこに居られたりすれば、車両は止まらなきゃいけないということを守られていると思いますので、ここに人を配置して、円滑になるようにコントロールをして頂くと言うようなことを、特定の日だけでもそういった人の配置が可能なかどうなのかというところですか。もちろんコストが掛かる話なので、沿道の皆さんと協力して何かできないかというところを少し検討して行く必要があるのではないのかなと思いました。

(委員)

渋滞発生個所が3カ所ありますが、どこが最も遅延を発生させている場所となっているのでしょうか。渋滞度合のランク付けはできるのでしょうか。

(事務局)

渋滞が最も多いのが京橋のところですね。ここの渋滞が1番ひどいかなと思っています。ハーバーランドやポートタワーでも京橋に匹敵するぐらい渋滞しています。ポートタワーのところについて、説明させていただきますと、ここは、横断歩道を2回通る必要がある場所となっています。乗務員としては、横断歩道を渡ろうとする歩行者がおられると、連節バスは通常のバスより車体が長いので、普段の車より長めに待機するという意識がどうしても働いてしまうということがあります。遠くの方から横断歩道に向かって歩いてこられる人がおられると、待っておこうかなという意識が余計に働いて、遅れるという可能性が出ているのかなというのもございます。

(委員)

遅延の理由がどういったレベルかという話と、改善のレベルがどうあるべきかと、それをどう組み合わせると1番効果的かということになります。3カ所全てを一気に改善させるということは難しいと思うので、渋滞と改善の相関関係をはっきりさせて、どこから対策をすればいいのか、またどこから対策できそうかということを見ていく必要があります。

(オブザーバー)

交差点の改良についてですが、信号現示の改良という形で、見直しを行うことができます。ただ、この国道2号などの幹線道路に関しては、集中制御していて、県警の交通管制センターで最適なサイクルを見て交通の流れを調整している路線になります。ここの交差点で右折需要が多いということで、右折を集中的に優先させるとなると、やはりどこかでそのしわ寄せが来て、そこで渋滞が起こるということになります。現時点で、各交差点において、時間帯により最適な秒数を計算しながら車を流しているという状況ですので、これ以上右折の時間を伸ばしていくということはかなり難しいと言えます。それにはもう限界があるのかなと思います。もっと大きな交差点を改良するということを道路管理者と一緒に検討していく必要があるのかなと思います。信号制御だけで何とか改善するということは、もう限界

があると思います。渋滞対策協議会がございますので、今後引き続き検討を進めていければ
など考えています。

(委員)

引き続き検討をお願いしたいと思います。ポートループの運行の信頼性に関わる問題で、
このままでは結果的に、お客さんが離れてしまうということに繋がりがねませんので、かな
り重大な課題かなと思っております。

(委員)

東遊園地の歩道橋の架け替え工事があるとお聞きしています。この交差点は、連節バスが行
きも帰りも通る交差点ではありますが、工事による通行制限で影響はないのかなという点が心
配です。

(委員)

税関線のデッキ等の工事は、建設局の方で工事の準備をしているところでありますが、交
通への影響がないよう対策した上で実施することになります。

工事中につきましては、一定の交通規制がかかることになるとと思いますが、税関線につ
きましては、現在のところ渋滞が起きていないところでもありますので、工事にあたっては注意
していきたいと思います。

(委員)

新しい水族館アトアが非常に好調で、待ち時間が2時間必要なくらいと聞いたことがあ
り、いいスタートを切ったなと思います。渋滞とか混雑というのは、来年に向けて今からよ
り増えていくと思います。アトアは駐車場がほぼ無いので、この点を皆さんへ周知できれ
ば、駅からバスに乗る方が便利だということが広まり、乗られる方がより多くなるのでは
ないかと思います。

メリケンパークについて、何回かこの会議で指摘させて頂いてきました横断歩道の部分
は、平日は人通りがあまりないので問題はないのかなと思いますが、来年に向けてメリケン
パークでも大規模な音楽イベントが5つぐらい予定されていると聞いています。更に、春に
夜市を開催しようとしていますし、最近は、コロナの感染者数との兼ね合いで、イベントが
どんどん開催できるようになってきていますので、メリケンパークではバスが渋滞に巻き込
まれる可能性が非常に高くなると思います。今よりもバスの遅延が多くなるのかなと
心配しています。

それから、スターバックスの前の駐車場に入るために並ぶ車が道路の左側に寄っていき
たらいいのですが、観光のための車が多く、ドライバーの方があまり慣れていないとい
うことで、道路の右側で待機している時には、後ろから来たバスが通れないというケースが
出てくるのではないかと危惧しています。これからイベントが増えてくると、この駐車場の
利用者も増えると考えられます。見張っていますが、警備をずっとつけることもできませ
ん。大きなイベントがある時はそのイベント業者が警備をつけることになっています。普段

は警備がおらず、警備をつけるにはコストがかかるということになります。花火大会などは大きなイベントとなりますが、小イベントでは警備がいないので、これら小イベントが増えてくると、横断歩道に歩行者がいる場合には、各ドライバーの判断で車を停止させるということになるのでしょうか。今から来年の春夏にかけては、これらの事情で渋滞が増えてくることになるでしょう。

(委員)

イベントが大いに増えて、この連節バスと連携して頂くのは結構なことですが、やはり渋滞対策を事前に考えておかなければならないと思います。

(委員)

シティループと比べて連節バスの方が渋滞による遅延が激しいのでしょうか。

(事務局)

シティループの状況は把握できていませんが、これまでにルート変更などの対応をされており、これは渋滞回避への対応かととらえております。連節バスの方でも、渋滞対策として交差点改良は、中長期的なお話なのかと思っております。直近にできる対応として、例えばハーバーランドから右折してポートタワーに行く時には、一旦神戸駅の方に出て向かうことで、より渋滞箇所がないようなルートを選びまして、少しでも遅延を解消するといった取り組みを進めていきたいと思っております。

(委員)

ハーバーランドの遅延箇所については、ルートを北側に移して渋滞を避けるという可能性もあるということですか。

(事務局)

その通りです。連節バスが実際に通れるかどうかの試走も含めて、近々相談させていただきたいと思っております。

また、京橋の交差点についても、渋滞する時間帯が限られていて、日曜日の特に昼間の時間帯だけなので、その時間帯をしっかりとピックアップして、ルート変更を行うなどの対応ができるかと思っております。その方が、費用対効果の観点からもいいのかなと思っております。ルート変更の詳しい内容については相談させていただきたいです。

(委員)

回遊行動については、今後の取り組みの中で十分議論していきたいと思っておりますが、渋滞している3カ所について、的確に分析していただいて、手を打つべき時間帯や場所を具体的に調査して頂きたいです。材料がなければ、一般論だけでは解決策が議論できないところがあります。ひょっとすると限られた時間帯だけに対策を打てばうまく回るようになる可能性もあります。引き続きぜひとも検討をお願いします。

(2) 令和3年度の取り組み、令和4年度以降の取り組み

(委員)

信用乗車のところ、道路の渋滞のところもそうですけど、いつも遅れるところに関しては、かなり問題になってくると思いますので、何か機会があれば、ぜひその実験を行い、きちんと判断をして頂ければいいのかなと思います。

(委員)

ポートループについて、関係団体様より、観光の側面からご意見やご要望を頂いていますので代表してお伝えできたらなと思っております。もちろん出来ること出来ないことがありますし、素人的な発想もありますが、ご容赦願いたいなと思っております。

観光業団体の皆様は、ポートループに期待してしまして、ウォーターフロントのエリアの方々ももちろんですが、旅行会社や、観光局、ポートループの利用者数が伸びることを非常に願っております。その中でよくご意見を頂くのは、バス停の位置が分かりにくいということです。特に、三宮駅前のところのバス停は、バスがどこから出ているのかということが、よくわからないということを耳にします。ご説明にあったように、北行については、三宮センター街のバス停が、いずれはJR高架下に移設するというのは非常にわかりやすいなと思いました。もちろん検討された上ではあると思うのですが、南行のバス停について、今の阪急の前の位置のままということになるのでしょうか。もしこの場でご見解を頂けたら有難いです。一貫楼の前から北行と同様に南行もバス停ができるのかどうか、物理的にどうなのか教えて頂きたいです。

新神戸駅のバス停について、新神戸駅前に連節バスが停まるとインパクトがすごく出るので、早く新神戸駅までつながってほしいという声があり、来春がとても楽しみです。先程、遅延の話がありましたが、新神戸駅から南に降りる時、生田川で右折するところで、遅延しないのかなという点が気になるところです。シンプルに北向き南向きともにフラワーロードを行き来して、高架のところ連節バスが止まるとすごいインパクトがあるなと思います。物理的なハードルはさて置いて思いました。

先程の議論の中で回遊の話がありましたが、観光局としましてもそこに非常に力を入れていきたいので、一緒に協力していきたいなと思っております。一日乗車券やダブルループについてどう売上を上げていこうかと、インフォメーションセンターや新神戸駅の案内所で販売しておりますが、今後、どう連携していけばよいかとと思っているところでございます。

ポートループに乗ってアトアやKIITOに行く人は増えているのですが、一方で、国道を歩いて渡っている人もかなり目にするようになってきました。アトアやKIITOまで歩ける人は、利用を期待できないターゲットになってくるなと思います。そうなれば、ポートループに一回乗った人を如何に回遊させて、いろんなところでお金を落としてもらうかなというところがポイントになるのかなと思いました。今後、アリーナもできると聞いてます。ポートループの強みは、KIITOやポートミュージアム、また新しくできるアリーナに行く人が絶対にポートループに乗るため、確実に客を取り込めるところだと思います。そこからいかにハ

ーバーランドや居留地、南京町など、その辺りへの展開をできる限り一緒に協力して行きたいなと思っております。

もうひとつ頂いている意見で、ポートループについて、グッドデザイン賞をとり、とてもスタイリッシュということであるのですが、観光関連の人からは、乗っていて寂しいと言われる。ポートループは、観光バスではないので、出来ること出来ないことがあるのかもしれないですけど、せっかく見た目から特徴あるバスなのだから、乗っても何か特徴があってもいいのかなということ。例えばですけど、バスの中でギャラリー展示があったり、いきなりライブがあったりとか、バス自体を観光のコンテンツとして、もう少し魅力的なものになればということ。ポートループは、見た目でも充分魅力的なのだから、バスの中でという何か工夫をすれば、もっと乗る人が増えるのではないだろうか意見がありました。できないは、別として、このような意見があります。

(事務局)

バス停の位置ですが、三宮駅の高架下に南行のバス停を設置するのは、確かに魅力的だと思います。ただ、すでにあの場所にはバス停がたくさんあり、特に本数の多い便が集中していますので、新設するのはなかなか難しいかなということになっています。そのため、どうしても三宮から南に行くためのバス停は、今の阪急の前のところを使っていきたいと考えています。なお、このバス停にバスを停車させるためには、生田川の方から回っていかねばならないため、新神戸から三宮の間はフラワーロードを南下するルートは実現できません。また、新神戸駅への乗り入れに関しては、一日も早く達成できるよう頑張っていきたいと考えています。

バス停の位置が分かりにくいということにつきましては、運行事業者とも認識を共有していきまして、特に三宮駅を降りてからバス停までの案内、また阪神阪急の駅を降りてからの情報が不足してるなというの認識しますので、物理的に案内表示を出していきたいなと考えてございます。神戸市でまとめているバス停のマップや、道路上の看板につきましても、来年度に大幅な更新を検討していますので、そのタイミングで一気に全部更新していきたいなと考えてございます。

(事務局)

車内でのイベントにつきましては、やれることをやっていきたいと思っております。安全上、そのあたりの問題はありますので、車内でどういうことをやるかっていうのは、皆様のアイデアを頂きながら、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。先程、一日乗車券のお話も頂きましたが、正直申し上げて、緊急事態宣言等のため、周辺施設のオープンがどうしても遅れてしまった関係で売り上げがそれに比例した形で最初は厳しい状況だと思っております。その中で、今販売して頂いている状況を見させて頂きながら、どういう戦略でいくべきかというのを考えていきたいと思っております。観光局の協力も是非お願いしたいと思っております。

特に、ポートループの周知活動について、シティループのリーフレットはホテルに置いてあるのですが、ポートループのものは置いて頂いていないようなので、その辺りも直接ホテルに相談させて頂いたり、観光局を通じて紹介して頂くなりして、認知度を高めていきたいと思っております。

合わせて申し上げますけれども、回遊について、ポートループのリーフレットがございまして、ダブルループの乗車券が出来た関係で、優待が適用できる施設がひと目でわかるような形のマップは作成させて頂きました。当然これでおしまいではなく、初めて来られた方向けにモデルコースを紹介するなど、遊び方の提案をこの中に入れていきたいです。

また、Feel KOBE さんのサイトの中でもご紹介して頂くとか、そういう形で準備を進めていきたいと思えます。ツールがあっても、その使い方をしっかりこちらから発信してお伝えしないといけないと思えます。神戸に来られた方が、どういう遊び方をしたらよいかという提案をしていくというようなステップで、今後進めていきたいと考えています。

(委員)

普段あまりバスに乗らない人間からすると、最初に目的地に行く前に三宮のバス停から乗る時に一日乗車券があるんだということがわかった場合、それをどこで買うのかとなると思えます。先程、シティループでは、車内で売っているという話でしたけど、ポートループの車内でも売っているのでしょうか。また、ICカード等交通系のカードでは基本的に一日乗車券というのはないということなのでしょうか。

(事務局)

一日乗車券をポートループの車内では販売をしておりません。これについては、今後検討していきたいと思えます。乗って頂く前に購入して頂くことが大事だと思っておりますので、一日乗車券を販売する場所を増やしていくということは、引き続き取り組んで参りたいと思えます。ICカードでの一日乗車券については、全く対応できていません。そのためには、システムの改修が必要であり、今後の検討事項として聞かせて頂きたいと思えます。

(委員)

ハーバーランドでは、各施設が暖色系の色のところと青い色のバスが通ると、歩行者の方や駐車場に並んでる皆さんがなんかすごいのが来たなということで、結構注目されていますので、確実に認知度は上がっていて、うれしく思っています。

神戸駅までの延伸の件ですが、おそらくここで多く観光客の人が降りたり乗ったりすることはなかなか考えられないです。駅のロータリーに入らなくても、手前の駅近辺のところまでバス停を作って頂ければ、神戸駅を利用する人は乗り降りできるのではないかと思います。渋滞回避の面からも、ロータリーに入るというのはどうなのかとは思いました。

次に、一日乗車券の件について、ユーザー目線なのですが、単独の目的、例えば水族館に行く時に、例えば帰りは元町へ出ようかとする、歩ける距離感なので帰りは歩こうかなと考えると思えます。バスの採算性は厳しくなるかもしれませんが、回遊性のことを考えて、

例えば往復券を買えば、その日は一日乗車券になるとします。そうすれば往復券を買ったから、更にごどこか別の所にも行ってみようかみたいなことを考えたりするのかと思います。

一日乗車券の購入については、最初に乗る時に観光客が一日に3回以上もバスに乗るかなってというのが、心理的な圧迫になって買いにくいのではないかと思います。水族館に行った後、帰りは元町、大丸と近いから歩いて、帰りはバスに乗らないかなと考えたりすると思います。心理的にバスに3回も乗らないだろうと思わせてしまうと一日乗車券が売れなくて、バスでの回遊性というのが阻害されてしまうのではないかという気がしています。

(事務局)

神戸駅への乗り入れの件ですが、複数の案を検討していきまして、もし神戸駅に入らない場合のバス停の位置として、手前のところはどうかという検討もしましたが、バス停が神戸駅南交差点からの距離が短いことと、その後、栄町通に入ろうとすると、かなり車線を跨いで設置することになりますので、安全上難しいところです。

そのため、神戸駅のロータリーに入る形で、ガス燈通り往復するのか、栄町通に行くのかは、そこは要検討ではありますけれども、その辺りを考えているところです。

(委員)

渋滞対策や工事の容易さなど、色々な事を総合的に比較して頂いて、検討して頂きましょう。神戸駅では、駅前広場の再整備が計画されていますので、駅自体の魅力も高まれば、訪問先になる可能性もあるので、そういうことも踏まえて考えて頂きたいです。

一日乗車券の価格戦略についてはどうでしょう。

(事務局)

採算面ということをおっしゃって頂きましたが、安くすればするほど採算が合わなくなってしまうというのは、皆さまよくお分かりだと思いますけれども、実験的にやってみるとか、ポートループだけではなく、シティループや、交通局と連携してやるのがすごく大事だと思っています。これらの取り組みにより公共交通を使って頂くと、コストがいかに安く利用できるという提案をしていきたいと思っております。回遊性を高めるためには、バスに3回以上乗ってもらえるようなルートを考えて、進めていくこともありかと思えます。先程のようなご提案については、また前向きに検討していきたいと思えます。

(委員)

1つ質問、1つ提案、1つ問題提議をさせて頂きたいと思えます。

まず神戸駅の乗り入れについて質問がございます。三宮駅に行きたい方の乗車時間が非常に長くなるというご指摘で、港側に三宮駅行きの停留所を、新たにつくるというお話があったと思えます。写真で見るとコーナンの前あたりなのかなと思えますが、あそこは1車線ですが、船着場が近く、我々としては有難いです。シティループが、かもめりあの北側のバスロータリーに停めているというのものもあるし、よく渋滞する場所なので、どこを停留所としてイメージされているのか、もう少し具体的に教えて頂きたいです。

提案は、一日乗車券についてです。一日乗車券は、神戸の観光を考えると、もっと広げていけないといけないと思います。例えば boh boh KOBE では、一日乗車券の提示で乗船料金3割引することをホームページでも載せて頂いているのですが、3割引にプラスアルファしてでもうちのカウンターや船の中で一日乗車券を売りたいです。その後は、ファクトリーへも行って下さいねというような感じで連携をとりたいと思います。それがハーバーランド全体でできればいいのですが、一社一社ごとの事情があるでしょうが、私どもとしては戦略的には明日からでもしたいと思うぐらいです。この一日乗車券を広げることで、ウォーターフロントの活性化や、メリケンパークやハーバーランド等の西側と1突や2突の東側を結ぶものとなると思います。例えば船に乗らないとしても、うちの船着き場のカウンターで、販売したいと思います。船に乗らなくても一日乗車券を買って頂き、船に乗れば割引があるから船に乗ったらお得ですし、ポートタワーやアトアとも連携していますので、包括的な割引ということもありかなと思います。

水辺に関連した問題提起について、ここの場で話すには大きすぎる問題かもしれませんが、これからはポートループが神戸の観光のための交通の要になって欲しいと思います。三宮周辺は再整備が進んでおり、北側はすごく活性化しています。三宮南側が再開発される中で、1突や2突、それからメリケンパーク、ハーバーランドへはポートループが交通手段の大きな要になると思います。その中で、各イベントが、それぞれのホームページまで行かないとどこで何があるかっていうのが分からなくて、点となっています。包括的なアプリをつくり、それを見たら今日一日のイベントが全てわかるという形にする必要があると考えています。あちこち何回もリンクしなくても、今日の神戸のイベントをそこで知ることができ、ポートループの運行区間の周辺でどんなイベントがあるのか、観光客はそういう情報がいち早くスマホで欲しいと思います。

(事務局)

バス停の位置についてですが、まさにコーナンの近くのところで検討したいと考えています。ただ、ここは車線が1車線しかないことと、ハーバーランドから来る時にカーブと勾配がありますので、見通しがどうかという問題があります。もうひとつ、横断歩道が前後にありますので、その位置関係で、なかなか簡単ではないのかなと考えております。また、かもめりあのバス停にも近いので、それも含めて今いろいろ調整しているところです。

イベントの連携ですとかアプリの開発のお話については、今回ご紹介しました「MaaS」の取り組みでそういうものとそこへ行くための交通手段を組み合わせたアプリやWebなどを作っていけたらと考えていますので、是非またご意見いただけたらと思います。

(委員)

一日乗車券についての提案として、せっかくアプリを導入されているので、スタンプラリー形式のようなものを導入されてもいいのかなと思っています。Umieやハーバーランドの方を一日回るルートとしてスタンプラリーを作成して乗車される方の達成感だったりとかを引き出すようなものを組み入れることで、一日たった500円でこんなに満足した観光だった

り遊びができるんだということが着目できると効果的だと思います。若者は SNS での発信力がすごくあるので、そういったところも利用してもらえるような形がいいかと思います。

協議会の前に、アトアやジーライオンに渋滞の件を含めて確認をしているのですが、アトアを利用する方による渋滞は、アトア前では見受けられないということですので、おそらく渋滞の原因は、右折の信号によるものだと思います。アトアに来られる方にアンケートをとられていて、公共交通機関で来られている方が、半数を超えている状態です。逆を言えば、車での利用者が半数以下という形だと聞いています。ただ、その中には駅から徒歩で来られる方も多く見受けられるので、そういった方たちをいかにポートループに誘導するかというところがこれからの課題かなと思います。

通勤需要については、2023 年 4 月に入居を開始するところがあるので、そこからの通勤需要がかなり多く見込まれる可能性があると思います。そのため、先程もありました信用乗車のところで、いかにスムーズに乗り降りできるかが重要な点だと思っています。

(オブザーバー)

交通あつての観光で、観光あつての交通でもあると思っています。利用状況によると、三宮と新港町に乗降客が集中していて、アンケート結果を見ても複数の回遊性があまり見られないということですが、新港町とハーバーランドの間では、もっと人を動かせるのではないかと考えています。その意味で、利用促進部会というのが立ち上がろうとしているとお聞きしましたけれども、この部会がかなり重要なポジションを占めるのではないかと思います。この部会を中心にしながら、沿線施設の方のご協力を頂きながら、利用者数を安定して獲得していくということで頑張ってくださいと思います。

(委員)

2 点確認がございまして。信用乗車について、令和 4 年度以降の取り組みとしてご説明いただいた実証実験は、いつ実現させるのか、またそのためにどのような実験を、令和 3 年度、4 年度に行うのか、何のための実証実験なのかをはっきりさせて頂きたいと思います。信用乗車は連節バスに不可欠なものだと思っているのでよろしくお願いします。

次に、MaaS の取り組みの推進と書いてありますが、アプリが出来たらいいのではないかという話ではあったのですが、MaaS の定義は、複数の移動サービスとそれ以外のサービスを一体化させることに意味があるので、ポートループに限った MaaS をポートループのプロジェクトで行う事の意義に対しては理解しかねています。

(事務局)

信用乗車について、今後利用が増えていくタイミングでは、導入をしていかないといけないと考えています。神戸駅への延伸のタイミングとして令和 4 年度中、またマンションの入居開始の時期が、確か令和 5 年の春だと思うのですが、このタイミングが 1 つの基準かと考えています。ただ、IC カードリーダーが高額なものにもなりますので、それをすぐに導入することは難しいかなと考えています。来年度は、実証実験の方法を考えて、どういう形で

その効果が現れるのか、その効果を見て本格的に導入できるかを見極めたいと思います。費用の面も考慮して考えているところです。目標としては、令和4年度末、あるいは令和5年度当初ぐらいで考えています。

MaaSについては、単純にポートループの利用者を増やすというための実験ではなく、三宮からウォーターフロントの全体的な回遊性を高め、賑わいを広げて、消費を拡大させるというようなところを考えています。その中で、ポートループは、基幹交通として大変使いやすいものがございますので、ポートループを軸に、あともう1つはシティループ、他にも違う交通機関を組み合わせるのか、連携する施設を増やしていくのか、エリアを広げていくのか、このようなところで考えていきたいと思っています。まず今年度はポートループとシティループを軸に、この小さいエリアでまずスタート切っていきたいと考えています。その後、どんどん拡大する上で、ポートループがこの中の一つになっていけば1番いいのかなと考えています。

(委員)

昨今のオーバーツーリズムの話もありますけれども、コロナが明けたら当然観光客を増やしていかないとということになります。今は準備期間でいかに準備しておくかということだと思います。このタイミングで、ポートループが事前に導入されて、ウォーターフロント含め開発も進んでいます。目的地の魅力と移動の利便性と移動の時のちょっとした楽しさにより観光客を回遊させるわけで、コロナが明けてインバウンドを中心に観光客がたくさん押し寄せる際に、彼らを回遊させるという戦略を、今のこの時間を使って、やっぱりもう少しハイレベルなところで戦略を練っていく必要があるのかなと思っています。回遊性が高まることで、都市での滞留時間を増やし、お金を落とすということにつながります。これは海外、ヨーロッパを含めて、都市戦略として既にどこでも行っているわけで、その観点から、今はまだピストン輸送や、行きは歩いてということになっているけれど、アトアのその次の訪問先として、観光客を横のエリアに引っ張るという戦略を充実させておく必要があります。当然、技術的な話は色々とおあるでしょうが、アトアだけに往復させるのではなくて、ハーバーランドにも寄って帰らせるということ。今後の予定として、すごくいいなと思ったのは、新神戸駅と神戸駅に寄ることです。新神戸駅では全国と、このポートループが繋がるということの意味していて、神戸駅はおそらく阪神間含めた関西圏とダイレクトに結ばれるということが意味しています。今まだポートループは市内交通にとどまっていますけれど、それがもっとダイナミックな、新幹線と結ばれるということ。全国から直接アンパンマンミュージアムに行けるということ。コロナが明けて観光需要が上がることを加味すると、その辺りで一日乗車券を利用することが実際に採用されて来るようになるのだろうと思っています、そこまでの戦略を今のこの時間を利用して、手を打っておく必要があると思っています。

ポートタワー前のバス停の滞留空間の整備に関わらせてもらったのですが、ポートタワーが2年間閉鎖ということで、仮バス停ということが前提で、何か思い切ったことができないかなということをやってみました。交通体系の方から考えて整備すると、割と均質なデザイ

ンで描かれることになるのですが、バス停が、それぞれのまちの窓口となり、そのまちのコアみたいなものを、各バス停で作っていけないかと思いました。フラワーロードも再整備が計画されていますけれど、新しく道ができて、バス停自体がまちのスポットになると面白いなと思っています。バス停を見ていると、ポートタワー周辺で回遊されている人が、バスに乗るかどうかは関係なく椅子に座っていると、いわゆる2次利用ですね。観光客は、ポートタワーに来るときにポートループが1番初めに会うそのまちの風景になります。バス停は、観光客へのインパクトを出しやすいということがあって、そのまちのテラス空間や玄関のような機能を持ち、バス停をもう少し進化させることができるのではないかなとやってみたところなんです。ここは仮設のバス停なので、思い切ったことができるということもあります。バス停の位置が分かりにくいという話がありましたが、交通サインというのはどうしても均質に打っていきこうとします。これだけのまちであると、サインが埋もれてしまうので、サインのサインがいるとよく言われるのですけれど、空間自体をバスが着く空間、もっと進化させてコベリンが導入されたりとかすると面白いなと思ってんですけど、ステーションみたいなものを作ると、逆にバス停を分かりやすくすることにもつながるのかなと、やってみた感想として思っています。

(委員)

今年度、それから次年度と色々取り組みを進めてく中で、回遊性を高めていくこと、色々なところに魅力的なコンテンツはそれぞれあると思いますので、そちらに行ってもらおうということなのかなと思います。

アトアは非常に良いスタートを切って2時間待ちという話が出ましたので、そういう状況であるならば、例えば、オペレーションの問題もありますけども、一日乗車券を買われて、それを持っている方は優先的に入場できるだとか、そうするとコストは何も変わりませんので、アトアに行かれる方にとってもメリットが大きくなります。一日乗車券を買った方にとっては、買ったものは使わないと、もったいないみたいなことになりますので、やっぱりそうしたらじゃあ次に行ってみようかということになるのかなと思います。

また、MaaSやアプリでそういうこともできるということになってくると、一日乗車券を買って頂けるようになるのではないかと思います。

それともう1点、令和4年度に、将来的なLRT導入に向けた検討とありますが、もう少し具体的にどのような検討をされていくのかという事を教えて頂けませんでしょうか。

(事務局)

LRTの検討につきましては、新港町周辺の開発の計画がはっきりしつつありますので、新しいホールも含めて、その辺の交通の状況を踏まえた検討や、需要予測をやっていきたいと考えています。

(事務局)

先程、アトアや新しくできるアリーナとの連携というお話しがありました。アリーナの運営業者とも今後は意見交換の場を設けるよう調整しております。14日には、アトアとトゥースマートとも協議を行ない、連携施策を考えていこうとしております。先程ご意見を頂戴した、優先入場の件も含めて、色々ご提案させて頂ければと思います。

(委員)

全体を通じて何かご発言ございますか。事務局もよろしいでしょうか。

連節バスの運行をこれからも維持し、皆さんに更に乗って頂くためには、関係者の皆さんとの連携・ご協力なしには進みません。ご協力のほど宜しくお願いしたいと思います。今日は、皆さんから大変貴重なご意見頂きました。皆さんから頂いた課題をきちんと整理して、バスの走行環境の改善や回遊行動の拡大、またバス停がわかりにくいとか、それらの問題も含めて、そのためにどのような解決策があるのかを検討していただき、今日の議論の中で解決策を頂いている面もありますので、着実に解決につなげていきたいと思います。

また、都心地域では色々な取り組みやプロジェクトが進んでいます。一方で、連節バスにおいても、例えば新神戸駅への延伸と神戸駅への延伸などが計画されています。周りの環境の変化も含めて、連節バスの取り組みとして、いつまでにどういうことをしておかなければいけないのかという、タイムスケジュールみたいなものも整理して頂くといいのかなと感じました。あまりにも情報量が多く、いつどういう取り組みを行うべきか、少し分かりにくい面があるのかなと思います。

課題と、それに向けた解決策、取り組みのタイムスケジュールを整理して頂けると、より議論が深まるのではないかなと感じました。いずれにしても、まだコロナの感染状況が落ち着かないところですが、落ち着いた時点で来訪者の増加に対応できるようにきちんと事前に準備をするということを念頭に置きながら引き続き、皆さんの協力のもと、連節バスをより有効に使って頂いて、まちの活性化に繋げていきたいと思います。

本日は、大変長時間にわたりまして、熱心にご議論にいただきありがとうございます。事務局に進行をお返しします。

3. 閉会

(事務局)

委員の皆様、どうも今日は活発なご意見ありがとうございました。今後は、その需要ももっと増やしていくための貴重な意見を頂きましたので、ご意見を取り入れて、乗降客を更に増やして神戸の活性化に繋げていきたいと思いますので、引き続きよろしくお願いします。それでは、ただ今をもちまして本日の委員会を終了させて頂きます。今日はどうも長時間ありがとうございました。

以上