

第 1 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 8 月 9 日

第1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

1. 日 時 令和元年8月9日（金） 10時00分から12時00分

2. 場 所 TKP 神戸三宮カファレンスセンター 5階カファレンスルーム 5C

3. 出席者 委員15名、オブザーバー5名（敬称略）

○委員

・学識経験者

小 谷 通 泰

宇都宮 浄 人

長 濱 伸 貴

松 中 亮 治

・国

岩 野 住 之

・交通事業者

浜 口 年 夫

・沿線団体

市 邊 祐 喜

森 本 真 弥（代理：福浪）

渡 邊 真 二

陣 上 伸 二

山 田 大 介（代理：河野）

・庁内関係者

樋 野 創

山 田 大 輔（代理：飯塚）

本 田 一 浩

白波瀬 浩 司

○オブザーバー

・交通管理者

堀 江 省 吾（代理：三和）

・道路管理者

藤 井 久 暢

加 古 裕 二 郎（代理：牛若）

大 原 広 行（代理：川崎）

・交通事業者

林 田 亨 （代理：西野）

4. 次 第

1. 開会

2. 確認事項

(1) 協議会設置要綱について

(2) 基本協定書について

3. 議事

(1) 本格運行に向けた協議

(2) 事業の評価方法について

(3) プレ運行について

(4) 今後の進め方について

4. 閉会

1. 開会

○事務局（白井公共交通課長）

定刻にはまだ時間がありますが、委員の皆様が揃いましたので、第1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いたします。

本日はお忙しい中、また日差しの暑い中、当協議会にご出席いただき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。

○事務局（竹本交通担当部長）

おはようございます。お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

神戸市では、新たな交通システムの導入として、平成26年からLRTやBRTの導入について検討を進めています。本事業についても都心からウォーターフロント間での回遊性の向上や魅力向上等を目的に検討を進めています。

昨年と一昨年に社会実験として、土日祝日を中心に連節バスの運行を行い、多くのお客様にご利用いただきました。回遊性についても一定の効果を得られ、まずはこちらの本格運行を目指そうと進めています。

今年の3月から運行事業者の募集を行い、6月に運行予定事業者として神姫バスを選定させていただきました。現在は、運行計画や関係者協議、沿線事業者との連携等、何ができるかということを含め相談しているところであり、目標の令和3年春の運行を目指して進めています。また、新港突堤でも新しい開発があり、都心とウォーターフロントをつなぐ交通としても考えているところです。

今後の計画について、関係者の皆様からたくさんご意見をいただき、なるべく反映できるものを反映し、より良い計画にしていきたいと考えています。

来月にはラグビーのワールドカップが開催されます。その時期にプレ運行のネーミングで連節バスを走らせ、運行計画の内容を検証していくことも考えていますので、その説明もさせていただきたいと思います。

本日は、沿線事業者の方にもご参加いただいていますので、どのような形で事業に関わっていただけるか等のご意見もいただければと思っています。よろしくお願いいたします。

資料の確認、及び出席者の紹介

1. 確認事項

(1) 協議会設置要綱について

(2) 基本協定書について

- (1) 及び (2) について、特に意見等なし

2. 議事

○会長（小谷会長）

おはようございます。甚だ僭越ではございますが、ご指名をいただきましたので、本協議会の会長を務めさせていただきます。

本協議会の初期の目的が達成できるように努力する所存です。皆様のご協力のほど、よろしく願いいたします。

(1) 本格運行に向けた協議について

(2) 事業の評価方法について

○委員（宇都宮委員）

説明された内容でうまくいけばいいと思います。今の説明で質問というより、注力したいと思うのは、単なる移動手段ではなく、まちづくり・都市魅力づくりとなることです。

資料3のP.3「アクセスの充実・利便性の向上」のバス停留所について、単にどこかにいくためにしぶしぶ乗るために待つ場所ではなく、資料の「待ち時間の過ごし方をデザインする」とあるように、暑い日でもあのバスに乗ってみようと思うようなイメージにしていく必要があります。

協議会に沿線事業者の方も参加されていますので、移動手段のバスではなく、例えば、待ち時間には、待つ人がハーバーランドや他でもいいが、お店の中で待つ、買い物しながら待つなど、店内のスペースでバスロケーションができ、時間になったらそこからバスに乗れるというように周辺商業施設とある意味一体化することで、待つことが楽しい、待ってもらえるお客さんが結果的に沿線の潤いになるということ、今後の事業計画にあたっては、沿線の方と協力して行っていただけるとより良いものになっていくのではないのでしょうか。

○委員（長濱委員）

3つあります。1つ目はバス停についてです。モビリティスポットと資料にはありますが、コベリンや既存のシティー・ループとの連携、それらに留まらずクールスポットや情報スポット、三宮中央通りの様なKOBEパークレットをバス停につくる。民間企業との連携もありますが、神姫バスだけでなく、神戸市とのジョイントで、これからのバス停の在り方のお手本が作れる機会、それが後にシティー・ループや市バスのモデルになっていけばいいのではないかと。また神戸タイプをつくっていくチャンスではないかと思えます。停留所が今回6か所設定されており、それらをまちの事業者・市民を含め育てていく仕組みづくり、広告等収入を得る場などモデルをつくるいい機会ではないでしょうか。

冒頭で言い忘れましたが、連節バスを導入することが目的ではなく、まちの活性化、国交省が取り組まれているウォーカービリティを上げる支援策として、連節バスをいかに道具として使えるかが重要です。

2つ目はデザインです。今回は社会実験ではなく、本格導入するということなので、まちの風物詩といいますか、まちを元気づけるようなデザインというものにした方がいいのではないのでしょうか。以前の準備会でも出ていましたがラッピングだけでなく、内装でのデザインについても航空会社や鉄道会社でやっているようなトータルデザインで、神戸のまちの風物詩となる状況をつくるチャンスでもあると思っています。インスタ映えするということもあるかもしれませんが、まちの顔をつくっていく、シビックプ

ライドを醸成していくということも担っているのではないかと思います。

3 つ目は個人的な意見にもなりますが、ルートについてです。気になるのは新神戸駅と結ばないのはどうなのかということです。新神戸駅は一番大きな玄関口の駅でもあります。事業採算等色々あると思いますが、来神した人が新神戸駅からバーランドへ直行できる快速電車のような役割もあると思いますので、ダイレクト便ということからすると新神戸駅を結ぶことも必要ではないかと思います。

○委員（松中委員）

お二方の委員とほぼ同じですが、見方を変えると連節バスを使って神戸のモビリティをトータルデザインするという事です。その中にバス停や運行ダイヤ等がありますが、実はもう一歩先をめざしてもらいたい。それはこのモビリティを使って、都市の中のアクティビティをデザインしてもらいたいということです。

移動するということは、何か目的があって、何かをしに来たりするので、活動や回遊性の向上など、都市に来られた人のアクティビティをトータルに上手にデザインするという事を考えていただきたいと思います。

もう一つは単純な質問ですが、連節バスと観光用特別車両とありますが、観光用特別車両とはどのようなものかイメージ等あれば教えていただきたいです。

○委員（岩野委員）

資料 3 の P.3 の②に「まちづくりとの連携強化」というのがあります。本格運行に至るまでに運賃をどうするのか等、今後検討していくと思います。

市の政策としてバスを走らせるとはいえ、事業者は営利企業です。路線バス事業者は今や儲かりにくく、乗る人も少ない、業務員のなり手も少ないなど、なかなか厳しい状況であります。これを維持してつなげていくためには儲かる仕組みが必要です。運行経費について、市は補助しないとしていますが、沿線商業施設の方や神戸観光局などがスポンサーではないですが、タイアップというのか、まち全体で公共交通を維持していくというモデルづくりを考えていけたらと思っています。

○事務局

運行ルートについて、三宮駅を起点に神戸駅を結ぶ循環ルートを提案しています。新神戸駅は、言われるように観光に来られた方がウォーターフロント、ハーバーランドへ行くことも想定されます。ルートについては再度検討したいと思いますが、既存のシティー・ループとのすみ分けや交通体系の考え方等を踏まえ、どのようなルートが望ましいかなど、本日のご意見を踏まえ検討をしていきたいと思っています。

観光用特別車両については、路線バスを改良して、アイコン的な使い方をする路線バスのイメージです。ただバスの導入については、神姫バスと協議中で、観光用特別車両を入れるのか、連節バスの車両を増やすのかを検討しているところです。

○事務局（神姫バス：前田氏）

公募提案時は、連節バスと市内観光で走らせているスカイバス、他地域で走らせている市電型のバス等、内装もオリジナルにした目を引くようなバスの運行を提案していました。お客様へのわかりやすさ、まちのシンボルということ考えると、多種多様なバスを入れるべきかどうか思案しています。一つの同じような車両を頻度高く走らせる方が神戸のまちのシンボルになり、わかりやすいのではないかと考えています。

スカイバスは、バリアフリーに対応しておらず、ステップを上がっていく必要があります。

障がいを持たれている方やお年寄り等は乗りにくいという意見もあります。どなたでも利用しやすいバスというところも含め、連節バス一本にすべきか、当初の提案のように観光用特別車両を入れるのかを事務局の中でしっかりと話をしていきたいと思います。車両についてはまだ正式に決まったわけではありません。

○委員（代理：福浪氏）

私たちの地域は三宮駅から南のみなどのもり公園のあたりになります。資料を見る限り、私たちの地域にはバス停がなく、ただの通過点になっています。

この前の花火大会の時もみなとのもり公園には結構人が集まっていたと思います。普段はすごく閑散としているところですが、バス停等を考慮していただきたいと思います。

貿易センター駅のところにバス停を置いていただければ、ポートアイランドから貿易センター駅で降りて神戸駅へ行くというルートもできると思います。逆に、行きは何も関係なく素通りされる状態ですが、神戸国際会館の付近にバス停を設置していただくと、私どもの地域にも回遊されることも考えられるので、考慮していただきたいと思います。

○委員（渡邊委員）

このような計画の考案は、ウォーターフロントの協議会として大歓迎です。シティー・ループだけではなかなか難しいところがあり、観光客しか乗れない、市民は乗りにくいという状況を聞いていました。観光客と市民のすみ分けはこれからのテーマだと思います。シティー・ループに加えて、南北交通が国道2号を越えて港の方へ来ていただけるのはありがたいです。

この周辺地域として本格運行までの2年間でポイントとなるのは、先ほどから皆さんが言われているように、ただの交通機関としてだけでなく「楽しむ」ということ、神戸の名物になるということは大事なことだと思います。

神戸の道の狭さについて、2号線も含めた東西路線、ウォーターフロント内のホテルオークラ神戸前のメリケンパークの道はカーブが多く、かもめりあのところも急カーブがあります。そのような部分で連節バスが運行するのに難しいルートも確かにありますが、その難しさの中で利便性をどうしていくかの課題もあります。

今回ファンゾーンがあり、先日お聞きした **BE KOBE** 前のバス停も、2年後に恒常化するには問題があります。私はメリケンパーク協議会の会長でもあり、4月からメリケンパーク周辺を指定管理している代表でもあります。

バス停近くには駐車場があり、ゴールデンウィークも駐車場に入るのに並ぶ車と神戸メリケンパークオリエンタルホテルに入るお客様、特にバスがポートタワー前で渋滞して動けないという状態が発生していた場所です。花火大会などの大きなイベント時は、兵庫県警から必ず警備員を配置するよう言われており、警備員を配置しないイベントでもいっぱいになることもあります。ポートタワー側の停留所ではなく、東側の **BE KOBE** モニュメント側に設置するというのは若干難しく、無謀な感じもしています。今回はファンゾーンがメリケンパークにあり、期間も8日間で警備員も立つので、何とかかなるかなと思っていますが、日常的には難しい。また、ポートタワー前の横断歩道には信号がないので、横断歩道を渡る歩行者に南へ行く時と北へ行く時の2回対応しないといけないうい、歩行者の動きがなかなか止まりにくい場所でもあります。

メリケンパークの駐車場や神戸メリケンパークオリエンタルホテルへの出入りとの関係、横断歩道の歩行者の問題について、どう整合していくのか、我々はクレーム対応等もしないといけないういので、2年かけて検討していただきたいと思います。

この2年間で「楽しむ」ということを考えるとネーミングも大切で、「連節バス」の名ではなかなか難しいので、親しみがあり、覚えてもらえる名前をつけることが大事であると思います。せっかくのいい案なので、お客が使いやすい形でできればと思います。

シティー・ループは、停留所と営業所があることから、かもめりあを使うことになりましたが、ハーバーランドも渋滞をする場所です。渋滞する場所であるので停留所にかもめりあが入っていないことは、半分はわかりますが船を運行している立場からいうとないのは寂しいと感じます。それらを考えていくには最初にも言いましたが、観光客と市民のすみ分け・定義が必要で関係してくると思います。

○委員（陣上委員）

ハーバーランドのお客は、車もしくは神戸駅の電車からが大半を占め、シティー・ループや路線バスも一部走っていますがバスからのお客はほとんどいません。

その中で連節バスの運行は、三宮から直行という流れでお客様は期待でき、ありがたく思っています。

これまで伺った中で気になる点はバス停で、既存のバス停は充実していません。バス停が憩いの空間となるような待合空間をつくっていただければと思っています。

その中で場所的にはモザイクの一角を待合空間にして、そこで情報発信したり、地域のもを提供したり、あるいはそれぞれのバス停で同じような空間があれば、スタンプラリーではないが何か連携ができるのではないかと考えており、今後、私共としても積極的に進めていきたいと思っています。

待合の場をつくったとして問題となるのは、停車時間です。そこは長めにとっていただきたいと思っています。また、渋滞がありますので、特に土日はどのくらい正確に運行できるのか不安でもあります。そこは交通渋滞がないような形で正確に運行できるようにお願いしたいと思っています。

それによって、バスが来る時間にはそこに来てきちんと乗れるような仕組みができると思いますので、そこは2年かけて検討していただきたいと思っています。

○委員（代理：河野氏）

私どもは新港町でまだ形になっておらず、仮囲いしている段階です。これから建物が建っていく地域で、住宅棟2棟、オフィス棟2棟、商業施設1棟が建つ予定となっています。実際、駅への交通手段がないというのは困っていただけなので、このような運行ルートでバス停を設けていただけるのはありがたいと思います。

回遊性については、スタンプラリー、神戸の歴史をひも解くようなイベント等を沿線団体等でできれば面白いことができるのではないかと考えています。

○委員（浜口委員）

シティー・ループバスは、市政100周年の平成2年から運行し、歴史ある乗り物であると自負しています。当社での運行は平成15年度からで、効率よく、コストをかけずに運行する形で進めてきています。

シティー・ループは、三宮からウォーターフロントへの南側の利用客の利便性確保と、新神戸駅や異人館の北側も1周するという魅力あるバスとなっています。バスにも特徴があり、神戸のおもてなしとして運転手以外にバスガイドも乗車し、きめ細やかな案内をしています。

利用者は、なかなか神戸市内の方の乗車はいませんが、外国人観光客が約50%、それ以外は国内の市外の方となっています。

バスの運行は朝の9時から18時、土日祝日は19時くらいまで運行し、魅力的な沿線施設を回るルートも魅力の一つになっていますので、沿線施設の営業時間に合わせて運行しています。

当社としては、先ほどからの沿線事業者の皆様のいろんな声があり、頑張っていきたいところでもあります。これを機にいろいろな取り組みを行うと思いますので、その中でお知恵をいただきながら、連携していききたいと思います。

○委員（市邊委員）

我々は沿線団体に入っていますが、行政の外郭団体でもあり、いろんな側面があります。

一番大きな要素では、BE KOBE モニュメントができ、ウォーターフロントへのお客が増え、なかなかアクセスが追いついていないということで、その強化をされることは観光面からは非常にありがたいです。一方で、六甲山に直通バスを神戸市で試験的に運行していただいている等、利便性の向上や観光の観点からいろいろな取り組みをしていただいているのはありがたいです。

我々は、三宮と新神戸でインフォメーションセンターと観光案内所の運営を行っていますが、外国人の方への説明が非常に難しいです。六甲山への行き方を説明するのに、バスがいいのか、時間帯によっては電車に乗り六甲や六甲道からバスに乗る方がいい等、説明だけで1時間かかることもあります。今後、シティー・ループとのすみ分けの議論の中では、そのようなわかりやすさを考えていただきたいと思います。住民の方は慣れればニーズに応じて使い分けていただけると思っています。

シティー・ループも定着していますが、土日には積み残しが出ています。最近外国の方が大きな荷物を持って乗ることで、市民の方が乗れないこともあります。夜間も夜景をウォーターフロントで見たいということで、先ほどありましたが19時まで運行とカバーしていただけるのはありがたいです。

現場で案内している者の声を聴くと、1日乗車券や割引券、期間乗車券をそれぞれ作っていただいているのですが、どれがその人にとってお得なのかは、その人の行きたいところを全部聞かないとわかりません。

神戸はまだまだインバウンドを取り込めていないと思います。今後ますます増えてくるようなことになると、まず六甲山のどこに行きたい、ウォーターフロントで何をしたい等、そこから説明をしていると一人30分、1時間かかり、バスが行ってしまうということが起きています。観光の観点からは、いろんな試行錯誤はあると思いますが、最終的にはお客様への説明のわかりやすさに尽きると思います。

○会長（小谷会長）

これから議論することも多いと思いますので、すぐに答えというのはなかなか難しいかもしれませんが、いくつか事務局でお答えいただきたいと思います。

三ノ宮南まちづくり協議会から出たバス停の配置について、今後色々と検討の余地があると思います。メリケンパークとハーバーランドでは、場所によっては休日等で渋滞があり、その対応についても今後考えていく必要があると思います。

既存のシティー・ループとのすみ分け、連携のイメージがどうなっていくのかについて、今の時点での事務局のお考えをお聞かせください。

○事務局

1点目のバス停について、今回バス停は6か所あります。その中には、設置するにあ

たり改良が必要である場所や周辺に今後開発がある場所などがあります。本日いただいたご意見をもとに周辺の施設との連携であるなど、例えば、三ノ宮南でもバス停が欲しいというご意見もありました。単独の場合でも長濱先生が言われたように KOBE パークレットとの連携、クールボックス等、何ができるかというのは、その場所のできることを考えながら取り組んでいきたいと思います。

2 点目のメリケンパークとハーバーランドの渋滞について、ウォーターフロント、三宮等いろんなところで渋滞が起っています。なかなか有効な手段が見つからないのが現状です。プレ運行ではルートを確認しつつ、なるべく渋滞を避けるようなルートを見つけながら行っていきたいと考えています。渋滞を制御するのは難しいと思いますので、そのあたりはどういった方法ができるのかを今後検討していきたいと思います。

3 点目のシティー・ループとのすみ分けについては、交通体系の話でもあります。すみ分けの話は、ルートだけでなく、快速性であるとか、時間ですみ分けなども考えられます。そのあたりも総合的に踏まえて、シティー・ループとのすみ分けについて考えていきたいと思います。

○会長（小谷会長）

道路構造に関しては、これからプレ運行等のなかで道路の改造・改良されていくと思われまます。場合によっては優先通行といえますか、連節バスの信頼性を高めるという意味で、交通規制というのも今後課題として出てくるという気がします。

○委員（宇都宮委員）

実際現地で商売されている方は、今後の渋滞との兼ね合いやバスの定時性の問題、車との兼ね合い等色々考えることがある中、今の事務局の回答ではまだ解決策が見えていない、できれば避けたいとの感じであったと思います。

個々に色々あると思いますが、考え方としては、歩行回遊を支援して、人中心にしていくというのが大きなまちづくりの方向であると思います。あるいは「歩いて過ごせるまち」、先生からは「ウォーカブルなまち」という話が出ていました。そういう意味では、大きな方向性では、車があるからバスは避けるのではなく、車からバスに転換していくという一つの大きな考え方を共有できればいいと思っています。実際現場を見ると、車がこれだけ走っているのに、バスが走れるのかと思われるかもしれません。連節バスの定員は 100 人を超えます。連節バス 1 台が走ると 100 台の車の人が一つの連節バスに乗れます。海外ではそういうことをやることで、むしろ渋滞を解消するためにバスや LRT を導入しています。従って発想を切り替えていただき、バスで来るようになったら、むしろ渋滞が減る、今の車を制御できる、という発想で、事務局は取り組んでいただきたいし、沿線の事業者の方も車よりバスで来るとこんなに便利であるということを全体でキャンペーンしていただくと、よりウォーカブルなまちになるのではないかと思います。

更に言えば、ある研究では、車で来る人は、駐車場の無料期間の中で、一つ仕事をして帰ってしまう方が多いのに対して、公共交通で来る方は意外に時間が自由であり、更に最後はアルコールを飲んで消費額が多くなり、沿線にお金が落ちるといわれています。

個別では色々ありますが、大きな方向性としては、車ではなくバスによって、車が減る。それによって皆が便利になり、ウォーカブルなまちになるというような思いを共有できたら、今後の議論もやりやすくなると思います。

道路管理者の方が来ていますが、現状の車の量を前提にすると、こんなところに更にバスが走れるのか、あるいはバスの定時性を確保するためにバスレーンをつくれるのかと思われるかもしれませんが、バスが走れば、車 100 台分が減る、大げさにいうとそう

いうことだということも踏まえ、今後議論していただきたいと思います。

○委員（長濱委員）

感想ですが、皆さん、連節バスの導入にはすごく前向きなご意見だったと思います。

連節バスの一つの役割としては利便性、先ほどは快速電車といましたが、直通で行けるという魅力がありますが、それはバス停の数と位置の話にもつながります。

当然気づいていると思いますが、バス停を増やせば増やすほど、利便性を失っていきます。そのあたりは他の交通機関、シティー・ループやコベリン、地下鉄などとどこまで結んでいけるかがポイントだと思います。連節バスだけで閉じてしまうと、バス停を増やせば増やすほど、連節バスの魅力も失っていきます。歩いて楽しいまちの補助的に連節バスを使うというところからいうと、バス停の位置もあります。バス停から約300mの圏域は影響範囲で歩いて行ける距離です。その辺のスタディをもう少ししてみたらいいのではないかと思います。確かに磯上のところはポコッと抜けているので、上り下りどちらにするというのがありますが、バス停の位置の話はもう少し検討が必要だと思います。

先ほど宇都宮先生が言われたのが、一番の目的、将来は、車ではなく公共交通、バスに転換していくことです。過渡期をどうするのかというのが、商売をされている方が思っていることで、今の車で来ている方プラス連節バスで来る方100人に来てほしいと思っています。どんどん人数を増やしたいと思っているので、そのところの議論をもう少しすべきだと思います。公共交通に転換していくところを神戸市が目指しており、それが将来的に落ちていく方に行くかという、消費単価を上げていくという方につながっていくと海外では言われています。滞在時間が長いと言われていています。例えば、新神戸からと個人的に思うのは、ハーバーランドのアンパンマンミュージアムを考えたときに、広域から人を引っ張ってくるができる施設であり、しかも子供連れであるということです。

新幹線で来て、新神戸から直通でアンパンマンミュージアムに行きたいとなります。帰りは居留地等に寄って、ゆっくり帰って、もう少し沿線や沿線以外のところにお金を落としていくというような事業者の営利性を含めた都市戦略的な要素も連節バスは含んでいるのではないかと考えています。

○会長（小谷会長）

まず前半で事業コンセプトについて話をさせていただきました。これからどんどん熟度が高まっていくと思いますが、もう一度振り返っていかがでしょうか。

運行事業者の神姫バスの方で、今までの議論を聞いて、何か新しいアイデアや感想など、気づかれた点でもいいですが、ございますでしょうか。

○事務局（神姫バス：前田氏）

期待度が大きい事業です。我々も運行事業者として、他でも例えば、姫路のお城の周りに観光バスを走らせるなど、様々なことをしていますが、お客様に待っていただく環境、待合環境には及び腰になってしまっているところがあります。その点について、私どもでどこまで整備できるかわかりませんが、色々な補助金などを使いながら、海外の事例や国内の事例も含めて、そこは力を入れてやっていきたいと思っています。

ルートについては、利便性と速達性を考え、バス停の位置については新神戸駅や中央大通等柔軟に考えていく必要があると考えており、いただいたご意見を踏まえ検討していきたいと思っています。

(3) プレ運行について

○会長（小谷会長）

ラグビーのワールドカップがあり、その影響と事業としてのプレ運行との区別といたしますか、それが難しいところです。

○委員（宇都宮委員）

プレ運行の時、本格運行を踏まえてですが、バスの優先信号や公共交通優先システム等の何らかの優先的なシステムを考えているのでしょうか。

今からできるのかわかりませんが、折角こういう実験があるのであれば、こういうことをやってみて、今後のバスの優先、それは最終的にはバスの定時性の確保につながっていくので、考えていただくよい機会ではないかと思えます。

○事務局

今回のプレ運行では、PTPSなどのシステムの導入は今のところ考えていません。

今後、本格運行に向けてどのようなことができるのかについて、導入というようなことになると事業者、道路管理者等の協議が必要になってきますので、その辺の考え方の整理も含め検討はしていきたいと思っています。

○委員（松中委員）

今回はプレ運行ですが、本格運行ではICカードの導入について書かれています。今回のプレ運行ではICカードは使えないのでしょうか。

これは料金收受の方法ではありますが、連節バスでもあるので、思い切って信用乗車方式をとるなどの検討をされてもいいのではないかと思います。

○事務局

ICカードについては、関西圏ではPitaPa・ICOCAなどの交通系ICカード、全国的に使われているものに対応しています。

○委員（松中委員）

問題があるかもしれませんが、ICカードであれば、信用乗車といいますか、料金が均一であれば一度タッチすれば、どの扉で降りてもいいという風にすることも可能ではないかと思えますが、いかがでしょうか。

○事務局

プレ運行では、ODデータをとることを考えていますので、二度タッチしてもらうことで考えています。

○委員（長濱委員）

特にないが、盛況しそうで、予想以上の人が訪れるのではないかと個人的には思っています。安全運行をお願いしたいと思います。

○会長（小谷会長）

むしろ多客対策といいますか、このダイヤで乗り切れないほど並ばれる可能性もある

かもしれませんが、その時はどう対応することを考えているのでしょうか。

○事務局

ファンゾーンは一日開催しているので、ファンゾーンへの移動はある程度分散すると思っています。ファンゾーンからの帰り、特に神戸開催の日程の時は、スタジアムに移動される方もいると思います。当然、連節バスに乗って、ハーバーランドから海岸線に乗ってスタジアムに行く方もでると思います。帰りの時間は、積み残しという事態が発生する可能性もありますが、それはそのバス停に誘導員を配置し、海岸線へは歩いていけない距離でもないの、そちらの方にも誘導することを考えています。どちらにしても安全に問題が生じないように取り組みたいと考えています。

○委員（長濱委員）

会長が言われたように、連節バスのプレ運行で、今後の本格運行に向けたプレ運行という側面とラグビーワールドカップのファンゾーン及び回遊の話と両方あります。当然、ワールドカップの方は盛況となった方がいいが、その影響というかストレスが連節バスの本格運行に向けた方にマイナス面として出てしまうと変なことになるので、そこをよく気を付けた方がよいと思います。

○委員（岩野委員）

本格運行には優先信号やレーンなど色々と検討されるということではありますが、とりあえずプレ運行ということで、特にハーバーランドの周り、もともとハーバーランドの西側のバスが走っていないところに連節バスが入っていきます。特にあの辺りは路上駐車がひどかったり、モザイクの前など路上駐車禁止の場所にタクシーが止まっていたりするので、そのあたりは警察と市の方でよく調整して、定時性の確保や安全性の確保をしていただきたいと思います。

ラグビーワールドカップは神戸でもあって、ラッピングがワールドカップのラッピングなので、スタジアムに行くバスと間違わないような工夫があるのではないかと思います。神戸以外から来た人がこのバスに乗って、スタジアムでない場所に行ってしまうということもあるかもしれないので、そのあたりの広報もお願いしたいと思います。

○会長（小谷会長）

先ほどから渋滞についての意見が出ていますが、兵庫県警の方から留意点やご指摘等はございませんでしょうか。

○委員（三和委員）

ハーバーランドでは弁天町交差点が渋滞しています。特に土日は渋滞しており、そこは神戸市と現在、協議中で安全対策など今後考えていかないといけないと思います。

定時性の話で宇都宮先生が言っていましたが、バスへの交通渋滞の影響は、総量が減れば、当然バスレーンも考えていけるとは思いますが、現状の交通量では難しいと思います。まずは渋滞の原因が何なのかということを見直していただき、どうしたら解消していただけるのかを考えていただけたらと思います。

連節バスについては、普通のバスと変わらない軌跡を描くということですので、普通のバスが通れるところは走れるので、その辺の安全を確保さえ取ればいいのではないかと思います。

○会長（小谷会長）

前回の実験の時も沿線事業者の方にご協力いただき、色々な特典を付けていただきました。前回は運賃が 100 円で、結構特典を利用された方も多かったと後から聞いています。沿線事業者の皆さまとの連携は不可欠と思います。本格運行に向けての準備ということも含め、何かその辺でアイデア等があればご披露いただけるとありがたいです。

○委員（代理：福浪氏）

現状では、バス停がないので、少し難しいと考えています。

○会長（小谷会長）

今後の連携について、バス停の誘致も含め考えていただくとありがたいです。

○委員（代理：福浪氏）

先ほども言いましたが、花火大会でみなとのもり公園がすごく盛り上がっているのをテレビで見ました。ファンゾーンだけでなく、みなとのもり公園でも屋台などイベントがあればそこでも盛り上がると思います。

○会長（小谷会長）

特にこのあたりで計画はないのでしょうか。

○事務局

ラグビーワールドカップのおもてなし事業の一部で、みなとのもり公園でイベントを予定していると聞いています。

本格運行に向けて、みなとのもり公園では「078」など色々なイベントがありますので、それらとの連携や KIITO などとの連携、三ノ宮南まちづくり協議会に関しては、事業者の方が多いため、先ほども言いましたが通勤利用等での連携はあるのかなと思っています。今後協議していきたいと思っています。

○委員（渡邊委員）

先ほどの議論も含め、一つ言っておきたいことがあります。全体的にハーバーランドと私どもの地域との渋滞について、宇都宮先生が言われたように中長期的には、車からバスに移行していくのは大賛成です。駐車場の管理もしていますが、ただハーバーランドとは状況は同じではなく、私が言いたかったのは、渋滞がなぜ起こるのかについてです。メリケンパークは袋小路です。神戸メリケンパークオリエンタルホテルに行かなくてもいい人もみんな行ってしまいます。なぜかというとな案内がないからです。

それとありがたいことなのですが、港湾局が歩きやすいように東側に歩道を造られました。一方で、それにより車道が狭くなりました。神戸メリケンパークオリエンタルホテルに行く場合に、歩道橋と道路を歩道にしたところ、整備した歩道東側の上段にある歩道の 3 つの道があります。整備していただいたのはありがたいのですが、バスを含め道が狭くなりました。ホテルオークラ神戸からメリケンパークへの交差点へ行く時は R の字になっていて、バスも含め通りにくい。

連節バスの場合に中長期的に見ていくならば、道路行政と港湾局等の行政と、みんな縦割りになっているので、それはきちっとしていただきたい。地元は渋滞を気にしているだけではなく、道の狭さ、行政の考えを一つにしてほしいということをお願いしたかったということです。ハーバーランドとはそこがと違うということをおわかってほしい

です。

連携については、前回もやりましたし、私も船の会社という立場もあり、賑わいづくりという意味ではより多くの方に来ていただきたいので、どんどんやっていきたいと思っています。あとは広報です。広報について観光局も言っていましたが、お客様まかせのところもあります。お客様まかせではあるが、そこにエンドユーザーに行きやすいような PR の仕方が大事です。知らなかったというのも結構多いです。我々としてはお客様が増える要素であるので、どんどん連携していきたいと思っています。

○委員（陣上委員）

ハーバーランドでは、この期間中に連節バスが運行することを最近知りました。それ以前からファンゾーンからのお客様をどう呼び込むかということで色々協議をし、ファンゾーンで、ハーバーランドへ来てくださいというチラシを置くことで話を進めているところです。歩いてきてもらうことが前提で、メリケンパークから中突堤を通過して、ハーバーランドへ来てもらうというルートを想定していました。

バスで来られた場合に一つ問題なのは、ハーバーランドで降りたときに、ハーバーランドに来ていただく方は問題がないのですが、電車でスタジアムに行くとなった場合、道がものすごく分かりづらいことです。知っている人間でもどこに行ったらと思う場所なので、そのあたりの案内や、外国人の方などへの案内をどうするのかの問題があります。歩いてきてもらった人へはモザイクで案内するような体制をとっていますが、バスで来た人が寄らないでスタジアムに行きたいという方に対する案内、おもてなしの体制が問題かなと今思っています。

○会長（小谷会長）

今回も何か連携施策はお考えいただけるのでしょうか。

○委員（陣上委員）

考えたいと思います。

○会長（小谷会長）

新港突堤の方では、この時期に何か連携施策ができることはございますか。

今後水族館等ができるということですが、フェンスに絵を描くというのもどうかというところではありますが、いかがでしょうか。

○委員（河野委員）

今のところはありません。

○会長（小谷会長）

プレ運行も含めて、実際は混雑の問題や道路形状の問題等は出てくるとは思いますが、将来に向けて連節バスが走りやすいような道路づくりを考えていく必要があると思います。先ほどご指摘がありました、港湾局の方でのメリケンパークの道路整備についていかがでしょうか。

○委員（白波瀬委員）

ご指摘いただいたように、当時は連節バス等の話がない中で、単純にメリケンパークへの歩行者のアクセス強化のために少し車道を減少して歩道を確保しました。他に森の

中を通るような遊歩道がありましたが、非常に暗い等の意見がありました。その後、メリケンパークのリニューアルがあり、そのタイミングで BE KOBE モニュメントをつくりたりして、たくさんの方が来ていただけるようになりました。ここでのイベント時ではたくさんの人と車が集中することによって、昨年か一昨年か忘れましたが、社会実験の時も非常に渋滞をしたのは確かです。そういう意味では、今までは各局の所管エリアだけのことを考えていましたが、今は三宮が動き出し、新港突堤西地区や中突堤なども含め、ウォーターフロントと都心とをつなぐ回遊という話になっています。トータルとしてどういう交通計画といいますか、インフラ整備がいいのかということは見据えながら、これから整備するタイミングがあるならば、それらのことを踏まえてやっていくべきかと思っています。

特に中突堤の南北軸は言われたように、たくさんの人に来ていただこうと思いますが、来ていただくと横断する歩行者が多く、道路を分断して渋滞が起こっているのも確かです。歩行者動線、車の動線も見据えて、トータルで考えていくタイミングにあると思っています。

○委員（渡邊委員）

どこかのタイミングで中央分離帯のことも考えてもらわないといけません。中央分離帯が邪魔になっている部分もあります。

○委員（代理：牛若氏）

道路の幅員については、道路構造令で級が決まれば決まってしまう。ウォークビリティの話がありましたが、昔は街路構造令と道路構造令と2つあり、まちみち会議が展開され、歩行者優先の道づくりをするということで新しく基準を作っていこう等の動きもありました。どちらかという道路管理者の方も歩行者優先のまちづくり、三宮再整備に合わせた考え方のシフトは進めているところです。今はどちらかという三宮再整備に合わせて都市局の考え方を踏まえてまちづくりをしていこうとしています。

○委員（本田委員）

ウォークブルな都市にしていこうという方向性を持ってなかなか一足飛びにはいかず、長期的な視点にたって整備をしていかないといけません。その中で過渡期をどうするのかは、我々だけでなく、事業者の皆さまも悩んでいるところだと思います。

また、大阪湾岸線の道路ができていく中で、交通がどう変化していくのかを見据えながら、できることから積み上げていき、最終形にもっていければと思っています。

○委員（飯塚委員）

都市計画課では人口減少が進む中で今後どんなまちをつくっていくのかというところを課題に仕事をしています。人口が減少していくなかでまちの拠点となる地域は魅力を高めていくことが一つ目的・目標にあると思います。

三宮再整備で魅力を高めていこうとすることや順次開発が行われているウォーターフロントへのアクセスは非常に重要です。これらの整備が進むことで神戸の魅力が増して、今住んでいる神戸市民だけでなく、来街者が多く来ることで更に神戸の魅力が高まるのではないかと思います。持続可能な運行の取組みとなるよう沿線事業者の方々も含め、進めていければと思っています。

都市計画課の中では、様々な都市計画決定も行っています。PTPS の話や優先信号の話等、車の量も含め、すぐには専用道や専用レーンは難しいですが、今後都市計画決定

も含めてとなれば、相談しながら検討していきたいと思います。

○委員（樋野委員）

私どもの課では、都心とウォーターフロントをつなぐ各課の事業調整を行っています。本日は貴重なご意見をいただいております、各課と話し合っただけで事業検討を進めていきたいと思っております。

○委員（浜口委員）

本格運行にも関わることですが、運賃の考え方に関して、運行事業者が維持できない、運行できないということにもつながります。今回のプレ運行の運賃 210 円について、どう考えているのでしょうか。シティー・ループの運賃は 50 円高い 260 円です。業務員と運転手だけでなく、ガイドも乗務してサービスもついています。どのような料金、サービスも含め良いのか、今後の参考までにお聞きしたいと思います。

○会長（小谷会長）

今回は、シティー・ループとの連携はないのでしょうか。

○委員（浜口委員）

社会実験の時は、当社の 1 日乗車券を購入された方は、連節バスは無料ということでしたが、事業者の負担がかかってくるので、今回は行っていません。

○会長（小谷会長）

そのあたりの連携については今後の検討課題でもあります。

○委員（市邊委員）

今回は、通常の案内所に加え、国際スポーツ室の臨時の案内所が神戸開催の日に設けられることになっています。ただ臨時案内所はラグビーワールドカップ組織委員会の縛りがあり、個別の店舗の PR となるようなものが置けなかったり、置くものも事前にチェックがかかったりと制約があります。三宮・新神戸の案内所では、連節バスや沿線事業など、SNS や Web など積極的に PR を行っていきたいと思っております。

○委員（長濱委員）

雑談ですが、サッカーのワールドカップに比べ、ラグビーのワールドカップは、ビールの消費量は 6 倍であると聞きました。まちを挙げてファンゾーンやお店など、6 倍をうまく吸収できるような仕掛けをまち協の方を含めできるといいと思っております。

プレ運行に関してではないですが、ウォーカビリティの話で、もう一つ大事なのが、ウォーカビリティの歩いて楽しいという中には便利さだけではないと思っております。人を歩かせようと思うと楽しさ、美しさもどこかに必要です。自分が身をおく舞台が連続し、人が歩いていく。その中で以前から気になっていたのですが、ポートタワーの周辺が美しくない。渋滞や道路の話もありますが、まちの構造も違うので比べるのもなんですが、横浜のマリントワー周辺はきれいです。難しさがあるのはわかっていますが、神戸を代表するポートタワーの足元の美しさはもうちょっといるのではないのでしょうか。そのために交通も車を途中で入れないなど方法はいくらかでもあり、考えないといけないと思っております。神戸を代表する場所なので、来られた人が美しいと思う空間にした方がいいと思っております。それは交通体系の話ともリンクするので、それらと合わせて見直してい

く必要があるのではないかと思います。

○委員（宇都宮委員）

連節バスで一つの扉しか使っていないために、連節バスの効果が発揮できていないケースが各地であります。今回、信用乗車や神戸駅や三宮駅の場合は外で運賃収受を行うということも考えられますが、何らかの工夫をして、連節バスの本来の効果が、これによってわかるようになると思います。

○事務局（竹本交通担当部長）

プレ運行だけでなく本格運行もそうですが、沿線事業者、シティー・ループ、他交通との連携が大事であると思っています。シティー・ループとはお客さんの取り合いとなるところもありますが、一緒におもてなしを考えていければと思っています。新しい交通も出てくると思うので、全体で底上げしていくことができるのではないかと考えています。

モザイクの一画の利用のご提案もいただいているので、育てていただけるよう、ご意見もいただければと思います。

○事務局（神姫バス：前田委員）

プレ運行の時にいつも課題となっていたのが、三宮のそごう前のバス停です。こちらには、3つバス停があり、そのうちの一つを利用し、2つは市バスが利用しています。連節バスは長く、1つの乗り場では収まりきれないので、市バスの部分を使わせてもらっています。プレ運行には間に合いませんが、本格運行に向けて、連節バスがバス停につけやすいよう乗車環境を良くしていくことも大事であると思っています。

○委員（代理：福浪氏）

本格運行に向けて、新港町にできるマンションなど浜側の通勤手段という面が大きいと思います。朝・夕・日中の使い分けが一つ大きなポイントになるのではないかと思います。シティー・ループで通勤通学利用がいるのかどうかはわかりませんが、このルートは通勤通学で使うユーザーが多いと思いますので、定期という使い方も拾い上げていただきたいと思っています。

（4）今後のスケジュールについて

○会長（小谷会長）

連節バスは何台くらい導入できそうですか。

○事務局

15分間隔のダイヤで回そうとするならば、車両としては4台必要です。連節バスに加え観光用バスとするのかなど検討しているところです。発注に関して、海外だと1年はかかりますが、これまで外国製しかありませんでしたが、国産初として日野自動車が連節バスを製造するといわれているので、海外製か国産にするか含め、検討をしているところです。

○会長（小谷会長）

連節バスを導入するにあたり、その環境整備や国の制度等はどうなっていますか。
国の政策としても追い風になっていると考えてもよいでしょうか。

○委員（岩野委員）

追い風となっていると考えてもいいと思います。

国交省と環境省に補助制度があります。環境省は、1台の車でたくさんの人が運べるという観点での制度があり、補助額は大体1/2ですが、ただ車両1台が1億弱くらいしますが、環境には良い車ということは聞いています。

○会長（小谷会長）

本日は大変熱心にご議論いただき、ありがとうございます。

今回の連節バスをはじめとする新たな公共交通システムの構築については、まちづくりとの連携が不可欠であり、公共交通を活かしてどうまちづくりができるかが大変重要なキーワードです。これだけの大規模なプロジェクトは国内でもそうないので、ぜひ、全国の先例となる、モデルとなる事業として、皆様のご協力を得ながら実現させていきたいと思えます。そのためには、議論にもありましたが、道路整備や交通管理も工夫をしながら連節バスが走行しやすい環境も作っていくことも大事な要素です。バス停やバス車体のデザイン等、トータルデザインが必要との意見もあり、総合的な取り組みが必要となります。

4. 閉会

○事務局（白井公共交通課長）

委員の皆様、大変活発なご議論、ありがとうございました。

会長からもありましたが、まちづくりに公共交通をどう活かしていくのかは本当に大事だと思っています。

今回の取り組みは、都心に車だけでなく公共交通を使ってまちを活性化できるかという視点を持ち、渋滞、定時制をどうするのかなど含めて考えていきたいと思えます。

また、わかりやすさ、デザイン等、乗って楽しい、乗りやすいようにしていくことも大事であると感じました。今後もいただいた意見を踏まえ、協議を進めていきたいと思えます。

プレ運行は近々プレス発表予定です。PRもしっかり行っていきたいと思えます。

次回の協議会は11月から12月を予定しています。プレ運行の運行結果や協議の進捗について皆様からご意見をいただきたいと思っています。

委員の皆様におかれましては、引き続きよろしく願いいたします。

本日はお忙しい中、ありがとうございました。