

第12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9月19日

第12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9月19日（金） 14時00分から15時30分

場 所 神戸市役所 4 号館1階本部員会議室（神戸市中央区江戸町97）

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	森 本 真 弥（代理：福浪）
松 渡 浩 司	

● 国

木 原 健 太（代理：竹原）

● 学識経験者

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

● 庁内関係者

鈴 木 雄 也	松 浦 啓 介（代理：尾添）
---------	----------------

● オブザーバー

稲 留 健一郎（※web参加）	清 水 貴 之
島 田 裕 二	北 田 敬 広
大 村 元 範（代理：古崎）	

次 第

1. 開会

2. 議事

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

3. 閉会

1. 開会

(事務局)

本日は、皆様お忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

改めまして、ただいまより第12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、公開で会議をさせていただきます。報道機関の方、お越しいただいておりますので、申し上げます。撮影につきましては、冒頭の挨拶、資料確認、出席者紹介までにさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ではございますけれども、開会に当たりまして、事務局、神姫バスより御挨拶をさせていただきます。お願いします。

(事務局)

本日は、皆さんお暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、私のほうから開会に当たりまして、一言御挨拶させていただきます。

ポートループにつきましては、令和3年4月から運行開始を始めまして、今期で5年目ということになっております。これまで安全かつ円滑な運行ができておりますのも、ひとえにここにお集まりいただいている皆様の活発な御意見、並びにソフト面、ハード面への御支援によるものというふうに考えております。ここに厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

さて、ポートループの利用者数ですが、昨年11月に神戸駅への乗り入れと経路変更を行いまして、増加傾向が続いております。今年に入りまして、新港町周辺にラスイートルパンビル、それから GLION ARENA KOBE が開業しましたことで、人の流れが大きく変わりました。それに併せまして、ポートループの利用者も堅調に推移をしております。具体的な数字を申し上げますと、この4月から8月のアリーナ、新港町周辺におけます御利用者数、これはICカードの実数ではございますけれども、大規模イベントの開催時のシャトル輸送も合わせまして、昨年度は約7万人余りのところが今年度は22万人ということで、その数にしますとおおよそ3倍、15万人のお客様が増加したというところになっております。

また、当初アリーナのほうで想定しておりましたシャトル輸送につきましては、公共交通分担率が大体約9%というふうな形になっておりましたが、このシャトル輸送におきましては約20%まで公共交通分担率を引き上げることができております。本来、連節バスとして期待されます大量輸送、そういったところも遺憾なく発揮しているというところでございます。

人の流れが生み出されたことに関しては、大変喜ばしいというふうに感じておりますけれども、一方で顕在化しつつある課題もございまして、例えば大規模イベントの開催時、こちらバス輸送分担率は増加しているとはいえ、歩行者の数もやはり多いという現状がございまして、横断歩道を伴う交差点におきましては、どうしてもバスの右左折に時間がか

かったりとか、定時性の課題というところも出てきております。また、バスを御利用のお客様におきましては、アリーナ前から三宮に戻るバス停が非常に分かりにくいであったりとか、ちょっとアリーナから離れている、一方で反対側の神戸駅方面に向かうバス停につきましては、今、降車専用バス停という扱いになっておりますので、そうしたらアリーナからメリケンパーク、ハーバーランド方面にすぐに乗ることができないと、こういったところについても、バス事業者としては御意見をお客様から賜っているというところでございます。

これらの課題に対しましても、ここにお集まりいただいております皆様の御助言であったりお力添えを賜りながら速やかに対処しまして、まずは来訪される方のイメージを損なわないことが大事だというふうに考えておりますのと、本来ポートループで期待されるウォーターフロントエリアの回遊性向上、そういったところ、にぎわいの創出に向けてつなげていきたいというふうに考えております。

本日の議題につきましては、ダイヤ改正の内容及び定時性の向上、利用促進というふうになっております。大阪・関西万博も来月の13日で終了するという事で、この4月に私も神姫バスのほうで、人員不足というところで大変御迷惑をおかけしまして、夜のポートループの便も短絡、減便のほうをさせていただきましたけれども、何とか来月の14日の改正で少し元に戻して、ポートループで夜遅くまで回遊できるような仕組みのほうも後ほど御報告させていただきたいと思っております。

本日は、皆様の本当に活発な議論も踏まえまして、ぜひ今まで以上にお客様に喜ばれるポートループにし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。

私の挨拶は以上でございます。

2. 議事

(委員)

昨日から比べると随分過ごしやすい気候になりましたが、それでも昼間はまだまだ暑さを感じます。さて、本日は今年度前半の取組について御報告をいただきます。

実は、この4月以降から半年間で、先ほど御挨拶にもございましたように、アリーナの開業、それから神戸空港での国際チャーター便の就航、また大阪・関西万博の開催と、極めて人流に関わる大きな環境の変化が生じたわけでございますが、その辺りの影響も含めて今日は御報告をいただけたと思います。本日も活発な御議論をよろしくお願いいたします。

お手元の議事次第に沿って議事を進行させていただきますが、資料はまず一括して御説明をいただきまして、その後、皆さんに御議論いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料の説明をよろしくお願いいたします。

(事務局)

資料説明

(委員)

それでは、皆様方から御質問、御意見賜りたいと思いますが、どうですか。

(委員)

冒頭のお話や観光の統計データなどから拝見させていただきましたところ、神戸港、ウォーターフロント開発の近年の開発効果もあって、ますます人流が増え続けていることを感じ取ることができました。今後の利用や回遊性促進ということを考えたときに、1つ目として、外国人観光客にとってよりアクセスしやすいものなのか、というところも考えていかなければならないのではないのでしょうか。先ほど御説明ありましたように、バス車内での観光案内がいよいよ英語で始まるということですが、これに乗るまでの案内板ですとか、今日もちょっと早めに来て歩いて見て回ったのですが、工事中ということもあって非常に分かりづらいというところもあるのですが、案内板が全部片仮名表記だったんですね。一方でウェブサイトでは、Kobe 1-day loop bus ticket みたいなのは英語で書いてあるのですが、案内板は片仮名というところで、これはやはり英語表記も必要だと思います。まだまだやるべきことというのは、丁寧に見ていくとあるのではないのでしょうか。

あとは、同じく利用・回遊促進という点で2つ目に感じたことですが、ちょうど資料8ページに利用状況で地図が書かれていて、ウォーターフロント1から2への回遊性というのもうまく効果が出ていることが見受けられて、とてもいいとは思ったんですが、連節バス以外のモビリティサービスってほかに何かありましたか。

(事務局)

ほかで言いますと、例えばコベリンであったり、LUUPといったような、自転車のポートみたいなところは、各スポットに設置はしてあります。

(委員)

この連節バスの停車場と隣接していますか。

(事務局)

はい。停車場所の中にも設置してある箇所がございます。

(委員)

そういう情報がもうちょっと前もってあると、もっと便利そう、使ってみようかな、車で行くのをやめて、思い切って公共機関を使って楽しめそうと思えると思います。私が検

索する限りではちょっとそこが分からなかったので、それがあるともっとスムーズな回遊促進になるかな、と思いました。

あと3点目は、ちょっと気になったのが、冒頭のお話の中で、まだ課題が幾つかあるという中に、定時性のお話と、歩行者の安全性確保というお話が最初の御説明であったと思います。今起きている問題に対して、どういうふうに解決しようとしているのか教えていただけるとありがたいです。

(事務局)

英語表記に関しましてはおっしゃるとおりでして、かつ4月から神戸空港国際化というところで言いますと、アジアの韓国であったり中国、台湾というところもございますので、英語表記だけでなく、どこまでを現地にしっかりと御案内すべきなのかというところは、神姫バスさんとも会話しながら考えていきたいなというふうに思います。

また、コベリンやLUUPとの連携につきましても、どこのサイトに載せるのがいいのかなというところは、より効果的なところを考えていけないと思うんですけども、例えば神姫バスさんのホームページに載せさせていただいたりだとか、少し過去に実際にしていたこともあるんですけども、ポートループとこういうコベリンを併せた1dayチケットみたいなところを考えてみたりだとか、そういうところで相乗的な効果というところを考えていけたらというふうに思っております。

3つ目につきましては、現状ありますが、フラワーロードをポートループが下ってきた際に、最後右折してアリーナのほうに曲がっていきますが、その右折するときに、ライブに行く歩行者の方が少し錯綜するような場面がありますが、そこにつきましては、アリーナを運営するOne Bright KOBEさんとは話を始めていまして、まずはしっかりとアリーナの運営側で誘導員を配置して、状況によった歩行者側の誘導をしていただけるように、お願いのほうを今、神姫バスさんを含めてしている状況でございます。

(委員)

アリーナの開場に伴いまして、利用者のほうも当初の見込みの倍ということですかね、非常に多くの方に利用していただいているということで、ダイヤのほうもポートループのほうは復便ということで、3便に興行後の便が増えるというふうな御説明だったかと思うんですが、私のほうからちょっと確認したいのが、今ポートループというのは何台で運行されておられますか。

(事務局)

現在、4台で運行しております。

(委員)

4 台が走っていて、1 台が予備車と、そういう理解でよろしいですか。

(事務局)

現在 4 台保有してまして、4 台で、フルでポートループは走らせている状態です。

(委員)

連節バスとしてではなく、普通の大型バスの予備車を用意されているということですかね、予備の車としては。

(事務局)

そうですね。どうしても定期点検等が発生するとき、ございますので、そのときにはそういうバスで代替ということで運用しております。

(委員)

4 台ですと多分、アリーナの興行があるときの夕方のダイヤは全て 4 台で、出払った状態で運行されていると思います。といいますのは、やはり多くの方が利用されているということ、それから臨時便は出されているわけですが、ほぼほぼ全て続行便ということで 2 便同時に出されているということ、そういったことを踏まえると、少し定員数の多い連節バス、こちらのほうの増車ということも将来的には検討していてもいいのかなというふうに思いましたので、またその辺の計画があれば教えていただければというふうに思いました。

それからもう一点、信号制御の GNSS のお話ですけれども、遅れ時間を短縮する、そういった効果があるというのが昨年の結果で、今年は新たにまた 1 か所増やして実証実験をされるということなんですけれども、確かにこれ、所要時間短縮というふうな効果ですね、これは大きいと思いますし、また遅れが解消されるということは、ダイヤが平準化、走っている車両の所要時間平準化ということにもつながってきますので、そうするとバス事業者はダイヤも非常に組みやすく、運行もスムーズにできるというふうなことにもなりますので、より便利なパターンダイヤというものが組める可能性、先ほどの増車の話もそうですけれども、そういった可能性が増えてまいりますので、今回はまだ実験ということですけれども、ぜひ本格導入に向けたそういうスケジュールといいますか、そういったものもまた考えていただければなというふうに思いました。

以上です。

(事務局)

増車につきましては、前回の協議会の御意見でも、連節バスに乗りたいのに定期バスが

やってきた、非常にがっかりしたというふうなお声も多数いただいておりますので、アーナの輸送規模も大きいというところ、いろいろ勘案しまして、現在、来年の夏頃に連節バスの1台増車を考えているところです。国の補助金も活用していきたいと思いますので、国の補助金がどこまで出るかというところもいろいろあるんですけども、増車に向けて会社としては今、検討は進めております。

(委員)

信号制御に関して、実証実験から本格実施に移行できないかという御意見だと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。GNSS の本格導入に向けては、警察の方ともお話はしておりますが、いざ本格導入するとなりますと、今はポートループだけで検証のほうはしていますが、兵庫県下全体に対してどこまで導入していくのかという導入範囲の見極めであったり、今は暫定の設備を警察さんに少し接続させていただいておりますが、それを警察庁のシステム自体に組み込むというところで、少し仕様も考えていただいているというところで、1つずつステップを越えるべきものがあるなというところが見えてきておりまして、そこを1つずつ警察さんと協力しながら潰していけたらなというふうには考えております。

(オブザーバー)

先ほど事務局からありましたけれど、GNSS に関しましては、兵庫県警察としても有用性というのは認識しております。先ほどおっしゃっていたとおり、現在、本格導入に向けて警察庁と調整を行っているという最中になります。先ほどもありましたが、実証実験の結果をしっかりと精査した上で、すごくいいシステムなので、今後ポートループ以外にも広げていくという必要性もあるのかなと、こちらとしては考えておりまして、バス会社へのプロモーションを今後進めていったり、機器の改修、その辺を進めていくため準備を進めていこうとしている最中にございます。

また、警察庁のほうに今年の7月に、全国の管制センターの一番トップを集めて、全国の管制官会議というんですけども、そちらに兵庫県の、うちの管制センター長が GNSS について、全国ケース唯一です、発表しまして、そういうふうに進めていって、警察庁に仕様化されて、アプローチして、という状況になっています。ですので、警察としても本格的導入に向けた動きを進めているという形になります。

(委員)

実はその前のお話をかなり聞き取りにくかったということを前提にコメントということでもよろしいですか。

まず、今の優先信号の件ですけれども、非常にいいことだということですが、実をいうと、今日御説明のあった令和6年度の話というのは前回の3月にお聞きして、これはすばらしいねと言っている話ですよね。要するにその後、半年間、何も別に進んでおらず、また1か月実験やります、そして、また来年というのは、スピード感がむしろ遅いのではないかと。去年の結果が分かっている、じゃあどうするという次の話をして、こんないいことだから早くやろうと、そこは神戸市さんだけじゃないんでしょうけれど、警察にもより強いプレッシャーを与えていかないといけないのではないかなと。これによって定時性が図れるということは、利用者にとっても、そして運営会社である神姫バスさんにとっても、全体的に見てもメリットがあることであって、何となく1年に1回実験をして、それを次までに確認するというのではなく、例えば来年度中に実現するためにどうするんだ、それぐらいの気持ちで警察と交渉に当たっていただきたいと協議会の有識者委員からあったということをお願いしたいです。ぜひプッシュしてください。

それから、お客さんが増えているように見えるんですけれども、事前にお聞きした限りでは、結局これはアリーナのお客さんだけだと聞いております。もちろんアリーナのお客さんが増えたということは重要であって、これも先ほど御指摘があったとおり、そういう意味では、しっかり連節バスをもっと増車していく必要がある。それで、連節バスの導入については、補助制度が使えるのか使えないのか、そういったこと含め、国に補助の拡充を言っていく、そうやってしっかり連節バスを根づかせていくということが必要だと思います。お金がかかるからということで使いまわしているというのは、正直、日本以外のアジア諸国、もちろん欧米もですが、バスと言えば連結されているのが当たり前の国から見ると、何か滑稽にさえ思えます。

そしてあと質問ですけれども、神戸市はインバウンドの観光客というのは、大体昨年に比べて今年は何%増えたんですか。これは単純に質問です。

何が言いたいかというと、多分京都や大阪ほどではないんですけれども、これだけのインバウンドが来ているので、神戸の観光客、インバウンドを含めてどんどん増えているにもかかわらず、ポートループが増えた理由がアリーナだけであったとすると、事実上増えたお客を吸収できていないということになる。むしろそういう問題意識を持って見ないと、このグラフを見てちょっと去年より増えたねというのは、認識として甘いんじゃないかなというふうに思います。先ほど御指摘があったとおり、ひょっとしたら英語の案内が足りないとか、あるいは情報発信の仕方が今のままでいいのかどうか、こういったことを考えていく必要があるんじゃないかなという気がしました。利用者が去年より伸びているということが、もしアリーナだけだとすると、本来観光客のパイが増える中で、それを取り切れていないことになると思います。それが3点目です。

それから、これも一気にいろんなことを申し上げますけれども、来年度に向けてアンケート調査をやるということですが、アンケート調査についての、もし今後具体的な御説明があるのであればお伺いいたします。

というのは、アンケート調査というのは、具体的には利用者に対するアンケート調査なのか、神戸市、神戸市民に対するアンケート調査なのか、あるいは神戸市に来られる人も含めた、もう少し幅広いウェブアンケート調査なのか、いろんなやり方があると思うんです。私自身は、少なくとも利用者アンケートだけ見て、使った人だけ見ているのではないんじゃないかなという気はするので、それも今回神戸市さんを含めてやっているわけですから、アンケートをやるのであれば、現時点でどういう設計を考えておられるのか、まだこれからだとするのであれば、是非、なぜこれが使われていないのかということをお聞きいただきたい。アンケートというのは何のためにやるかということ、仮説があって、それを検証するためにアンケートをするわけなので、その仮説は何かということをもしお聞きできれば聞きたいし、まだこれから考えるというのであれば考えてほしいなという気がいたします。

あと最後ですけれども、LRT の導入可能性検討というのは、前は今回ということだったんですけれども、次回以降話をされるということだったので、そうであれば、しっかりその検討についてはお話をいただきたいなというふうに思う次第です。

私からは以上です。

(委員)

ありがとうございます。ちょっと機器のトラブルでこちらの音声十分に伝わらなかったようですが、優先信号の件に関しましては警察庁に対して本格導入に向けて県警さんから鋭意プッシュしていただいております、実証実験の成果も全国的に発信していただいております。それから、来年10月を目指して増車されるということです。近々にまたお会いしますので、私のほうから口頭で補足説明しておきます。

アンケート調査の件、何かございますか。ちょっと先生には音声が届いていないかもしれませんが。

(事務局)

アンケートにつきましても、細かな項目については今後の検討になりますが、現状としましては、利用者の方だけではなくて、非利用者の方にも、じゃあどうして、何で利用していないのかというところを含めたアンケートを取るということを考えております。

以上です。

(委員)

インバウンド増えているのに、それが取り込めていないのではないかという、そういうお話があったのですけれども、実感としていかがですか。

(委員)

実感もそうなんですけれども、観光客のデータというのは、観光動向調査というのは1年遅れぐらいでしか出てこないの、今現状、今どうなのかというのは、我々のほうで数としては把握はしていないのですが、宿泊の状況は我々のほうで一定把握はしているところでございます。神戸市の人泊数という、いわゆる延べ宿泊数という部分でいくと、神戸空港開港前までは月間で約9万人と言われていたところが、大体今は12万人、11万人ぐらいで、おおむね1.34倍ぐらいのところになっておりますので、30～40%増というところになっておりますので、着実に神戸空港が国際化したことで、神戸にとどまっていたというような状況であるというのは、我々としても把握しているところです。

それと併せまして、神戸空港から帰国される前に出国者向けのアンケートというのを取ってまして、それを見てみると、統計でいくと、おおむね神戸空港に入ってきた外国人観光客のお客様の神戸での平均の宿泊者数というのが、おおむね3泊弱、2.8泊ぐらいされているという傾向が見えておりますので、神戸空港に降り立ったお客様というのは、おおむね神戸に宿泊をされているという傾向も見えていたというところなんです。

これ、どこの空港もそうなんですけれども、神戸空港の利用の状況を見てみますと、国際線の利用客のうち、大体月で5万人ぐらい入国してくるという状況なんですけれども、そのうちのおおむね80%以上、80から85%というのがほぼインバウンド、いわゆる外国人観光客で、逆にアウトバウンド、日本人の利用というのは15%ぐらいということになっておりますので、いわゆる外国人の方が多く神戸に降り立っているという状況になっております。

これが今我々のほうでデータとして把握している状況となっているんですけれども、ポートループに乗っているかどうかというところでいきますと、観光案内所ではコンサートのお客様でループ使う御質問って非常に多いというのは聞いておりますが、外国人の方がどこまでこれを御利用されているかというのは、我々のほうでも把握が正直できていないところではございます。

ただ、肌感的なものでいきますと、メリケンパークのイベントだとか、あとはニューシーポートエリアの辺りとか、その辺りに行きます外国人の方が一定いらっしゃるという事実もございますので、一定御利用しながら来ていただいているのかなとは思いますが、実数で私のほうで把握していることはございませんので、そこら辺のコメントは難しいところでございます。以上です。

(委員)

ありがとうございます。その辺のデータを積み重ねながら、いかに利用していただくか。外国人の方はバスに乗ってられますか。

(事務局)

ありがとうございます。

先ほどお話がありましたように、国際化、この4月にありまして、確かに外国人のお客様も市内に多く見られるなというところは引き続き感じるところでございます。

今までのお話にもありましたように、確かにポートループというところに限ったお話で申し上げますと、やはりまだ日本人の方が多いのかなというところは印象としてございます。一方で、一緒に走っておりますシティーループのほうには外国人の方が多く乗っておられまして、観光といいますか、神戸市内を巡る分に当たって、北野であったりとか、山側と海側を周回される方が多いのかなというふうな印象を持っております。いかにポートループのほうも御利用いただきながら市内を回遊していただけるかというところを、先ほどのお話もありましたように、目に見える形で観光に来られる外国人の方々に情報として発信していけるかが、今後ポートループの利用を増やしていくことに繋がるのではないかと感じているところです。

(委員)

先ほどのインバウンドの話での続きということで、京都では、いわゆるバスの利用者、インバウンドの外国人の方がバスを利用して地元の方が乗れないぐらいの現象が起きているという、オーバーツーリズムというのがあると思うんですけれども、逆に言うと、外国人がバスを利用するという情報がどこから回っているから外国人が利用するんじゃないかなと思われるので、その情報の発信をどうするかというところが1つの工夫かなとは思っています。

それと1点質問させていただきたいんですけれども、イベント開催時の来場者の何割がポートループを利用されているのでしょうか。行き帰りは別々にあると思うんですけれども、またそのバスが御利用できない方、満杯で乗り切れない方というのは、徒歩で帰られているのか、次のバスを待つのか、待つのであればどこでどういうふうに待って、その対策はどうなっているのかというところはお聞きしたいなと思います。以上です。

(事務局)

ありがとうございます。実際に、ポートループのアリーナの興行の際につきましては、基本的に先ほど御説明がありましたように、ほかのシャトルバスの合間、20分間隔の間に入ってくるということで、全体としましては、感覚的なところではありますけれども、おおむね20%ぐらいは御利用いただいているんじゃないかなというふうに思います。やはり連節バスは非常に輸送力、大きいですので、来る際には、新神戸からの御利用であったりとか、三宮からの御利用というところで、ほぼ満車で運行すること多くなっておりますので、一定、大量輸送のところ非常に寄与していると考えております。

逆に、ポートループを利用してメリケンパーク、ハーバーランドに三宮から行きたい

お客様というのは、一定そのアリーナのお客様とは乗車列を分けておりまして、先にそういった方に御乗車いただいた後にアリーナのお客様に御乗車いただくということで、ポートループで回遊されるお客様には御不便にならないように、係員を配置しまして、一定配慮して運行しております。

アリーナの逆向きの輸送につきましても、基本的には皆さん同じところに並んでいただいておりますので、次の便を待ってシャトルバスを御利用いただいているというような状況でございます。

(委員)

じゃあ8割の方が徒歩で。

(事務局)

先ほど申し上げたシャトルバスで運ぶ人数の20%ぐらい、つまり2,000人のうちの約2割ぐらいがポートループで運んでいるんじゃないかなというお話でございます。

(委員)

実際帰るときは、2,000人のうちの千何百人が徒歩でがっとう動くということになるわけですね。

(事務局)

そうですね。例えば9,000人のイベントだとしたときに、やはりポートループ自体は興行の終わった時間帯によって何台輸送に加わっているかというところが異なってしまうので、現状としては、例えば19時、20時に終わる輸送でしたら、ポートループは全部4両が全てシャトルバスの運行のところに参加できずに、まだ巡回ルートを走っている時間帯でもございます。興行の終わる時間帯によってばらつきはあるので、そういったところで正確な数字というのは、ちょっとこちらでは把握できておりません。

(委員)

先ほどのお話、アリーナのバス以外のところも含めての御質問かなと思ひまして、正確な数字というのは事業者のほうは取っていないくて、我々も保持していないんですけれども、当初の1万人規模のときの考え方というのは、徒歩の方が6割、自動車の方が2割から3割、バスが1割強ぐらいの考え方でアリーナの事業計画はつくられております。先ほど御説明ありましたけれど、現状バスが2,000人近く運んでいるということになりますので、実際1万人の規模のイベントがありますと、1,000人から2,000人ぐらいは帰りのときにバスで動かされておりまして、実感としては、駐車場は大規模にありませんので、一定数自動車であらわれている方もいらっしゃるんですけど、ほとんどは徒歩で歩いていただい

ると。

駅で言いますと、今アリーナからは、アリーナを出て西側、三宮側ではなくて博物館のある京町筋のほうをイベントが誘導しておりますので、アリーナから北に出て、西側に出て、国道2号を渡って、そこから三宮側と元町駅がちょうど等距離ぐらいになりますので、そこから人が分かれていくような形でこれまでイベントをやってきてまして、何度も1万人、満員のイベントをやっておりますけれども、特にどこかで詰まって渋滞して問題になったみたいなことは、我々も現地を確認しておりますけれども、今まではそういう状況になったことはない、割とスムーズに、開業当初からスムーズに動いていただけているという状況で聞いております。

(委員)

ということは、これはバスの運行で運べる人数というのは、現状、これ以上は増えさせないというか、増やす想定ではないということで理解したらいいいんですかね。

(委員)

我々のほうは、今の2,000人ぐらいで特に輸送に関する問題はない形というふうに聞いておりますので、大きく変えていく改善という予定を現状では聞いていないんですけれど、神姫バスさんの方にはOne Bright KOBEさん（アリーナ事業者）何か協議ありますか。

(事務局)

今現状としまして、冒頭でお話がありましたように、今One Bright KOBEさんとも協議はさせていただいているところではあります。ただ、ハード面の課題の1つとしまして、ロータリーの中から発着しているということもありまして、乗り場には最大で2台しか今はつけられない状態になっております。それを片道の所要時間約25分から30分ほどの間隔で2台ずつ走らせておりますので、やはりこれ以上輸送力を増やそうと思うと、ハード面のところのもう少しこ入れが必要になってくると思います。

ですので、そういった辺りは引き続き、運営のOne Bright KOBEさんとも協議しながら検討してまいりたいと思っております。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(委員)

よろしいですか。需要が輸送容量内に収まっているのか、需要はあるが限界、容量が決まっているからそれだけしか運べないのか、その辺は現場で対応を検討していただきたいと思います。

(委員)

お客様のニーズもあると思うんですけれども、我々のほう、港湾局ウォーターフロント側としましては、三宮の居留地であったり、まちを歩いていただきたいというのがありますので、バスでアリーナから例えば三宮に直行とかですね、なってしまうと、回遊したりとまっていたくという楽しみがなくなってしまうので、歩きにくい方とか、そういう方は当然公共交通を使っていただくんですけれども、歩いていただける方は今は徒歩で20分弱、17分とか18分ぐらいですので、ぜひまちの中を歩いていただきたいなというふうに思っています。

(委員)

なるほど。多様な選択肢を準備しておくということですね。

(委員)

ハーバーランド内の運行について、ルート変更があり、私自身も少し懸念しておりました。しかしながら、実際に現地の様子を見てみると、ハーバーランド手前のバス停で降車・乗車される方が一定数いらっしゃるから、ある程度認知されて利用されているのではないかと感じております。いただいたデータでも、ウォーターフロントの2エリアから1エリア、1エリアから2エリアへの人の動きが増加しているようですので、ハーバーランドにも良い影響があったのではないかと思います。これは、定時性の確保などの取り組みをしっかり行っていることが、プラスに働いているのではないかと考えております。ありがとうございます。

また、皆様とは少し視点が異なるかもしれませんが、ハーバーランド手前のバス停について、他のバス停と比較してどうかは分かりませんが、バス案内の標識があるだけという印象があります。今年の夏は非常に暑かったこともあり、待っている方々から「いつまで待つのか」といった雰囲気を感じる場面もありました。歩行ルートや車のルート、歩道の幅など様々な制約があるとは思いますが、待っている方が快適に一休みできるような工夫が可能であれば、さらにumieやMOSAIC、ハーバーランド地区に足を運んでいただける方が増えるのではないかと思います。ぜひ一度ご検討いただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございます。本当におっしゃっていただいたとおり、特に夏の高温の常態化というところが非常に近年ひどくなってきているというところもありますので、先ほどおっしゃっていただいたように、歩道付近であったりいろいろな制約がある中で、まだ具体的な場所は言えるところまでは来ていないんですけれども、待合環境の整備というところは、神姫バスさんと、あと一部警察の方の協議にはなってくるんですけれども、引き続

き検討のほうは進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

(委員)

感想になりますが、アリーナ開業や神戸空港国際化等、いろいろデータを見せていただきまして、実際に人数が増えているなというのを感じたところです。宿泊客も、先ほどデータをいただいたように多少増えてきているとのことでしたが、それでも恐らく大阪とか京都と比べると神戸は少ないと思いますので、何とか周遊性を高めて、滞在時間を少しでも延ばしていけるような仕組みがもっと進んでいけばと感じているところです。

外国人が増えてきまして、課題というところもまた出てくるとは思いますが、情報発信の面や、お話にもありましたけど案内板の表示等の細かいところであったりだとか、そういったところを少しずつ見えてきた課題を潰していけたらいいものが出来上がるのではないかと思います。

あと、国としても車両購入であったり、年々、補助メニューが変わってきますが、インバウンド関係等で補助できるところはあるかと思しますので、細かいことでもいいので御相談いただけたら、こちらでも何か利用できる補助メニューがないかというのを考えていきたいと思しますので、御相談ください。

あと、質問になりますが、GNSSの実証実験を2年連続でされておりますが、先ほどのお話では、ポートループ以外の他のバス会社さんとかも含めてプロモーションしていきたいといった話をされていたが、1回目の実証実験で何か課題が出たので2回目の実証実験をされたのでしょうか。

(オブザーバー)

課題といいますか、管制センターの機器に今GNSS用のパソコンをつないでいるという状況がありまして、その機械について、今警察として機械を更新していくことをやっています。なので、新しい機械につなぐのにどうやってつなぐのかというとかその辺とか、機器の問題とかはありますけれども、そこまで大きい問題というのじゃなくて、現在バス優先はPTPSという機器があるんですけど、光ビーコンを使ったやつがあるんですけども、それに代わる新しい、要はGNSSは機器の設置が要らないんですね。PTPSというのは、今のは、光ビーコンという感知器を道路上につけて、そこから受信機で受信して、バスが来たらちょっと秒数を延ばすとか、そういう機器が今存在しているんですけども、そのデメリットとしては、機器を整備しないといけないというデメリットがあります。なんですけれども、このGNSSはその設置が必要じゃない、衛星から位置を常にやっているんで、そういうメリットがあるので、警察庁のほうも今こういう交通安全施設ですか、老朽化が今進んでいる中で、そういうのを将来的にすれば、機器が必要なくなるのではないかという論点から、今進めていっているという状況になります。

(委員)

ありがとうございます。

いかがでしょう、一通り委員の皆様の御意見をお伺いしましたが、何か追加でございせんか。補足説明していただく担当部署の方も含めて、いかがですか。せっかくですので、新たな情報等を提供していただける場合はよろしく願いいたします。

先生方で、さらに御質問はございますか。

(委員)

私のほうもあまり議論はクリアに聞き取れていなかったんですが、断片的に聞こえたお話の中で、京都の話がちらっと出てきていたかと思います。御存じのように京都は、非常にバスの、インバウンドの方にしてもバスの利用者というのが多いですけども、それは京都の交通体系そのものがかなり神戸とは違ったものになっているということ、それから、多くの方が京都駅から移動されますけれども、京都駅を拠点として、やっぱり駅前ですね、大きなバスターミナルもございます、地下鉄のほうも2路線しかございませんので、そういった形でどういった具体的な案内をしているかというよりも、交通体系を踏まえて比較する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)

せっかくですので、一応委員の皆さんには一通り御発言いただきましたで、オブザーバーの方も含めて何か御意見がございましたら、いかがですか。

本日欠席の先生からは特に、何か事前に御意見をいただいていますか。

(事務局)

本日欠席の先生からも事前に資料の説明はさせていただいておりまして、1つお言葉をいただいております。

内容としましては、アリーナの効果が大きいとは思いますが、ウォーターフロントエリアを含めてポートループが徐々に盛り上がってきている、位置づけられてきている様子でよかったというふうな、ポジティブな御意見をいただいております。

(委員)

1つ私、港湾局さんにお伺いしたいのですが、先日、ウォーターフロント構想というのを発表しまして、LRTも含めてBRTなど新たなモビリティの導入を図るということを明言されています。まだ構想段階なので、イメージとして交通の軸を設定されているだけで、路線まではまだ難しいと思うんですが、やはり計画の段階、具体化する中では、きちんと走行空間といいますか、通行空間を明示的に組み立てていただくというのが重要です。拝見すると一部区間で芝生軌道が導入されていたり、非常に夢のある絵が描かれています。

その辺り、ウォーターフロント構想の中で、ポートループ、LRT も含めて、交通の軸というのをどのように今後考えていかれるのか、今の段階で何かコメントをいただければありがたいのですが。

(委員)

ありがとうございます。おっしゃっていただいたように、この4月にグランドデザインというものを出示しております、その中では、ウォーターフロントの東西、ずっと課題とされています東西の交通、回遊性のために、新しい交通システムを検討していきたいということを明示しております。

具体的なルートというのは、その当時の市長会見でもあったんですけれども、現状のポートループで走行していくようなルートをベースに検討していくというのがベースではあります。ただ、大きい事業で申し上げますと、ちょうど新港町と今ハーバーランドの間に京橋の船だまりという、ちょうどこう凸型になったくぼみの部分があるんですけれども、そちらのほうはこれから3ヘクタールほど埋立ての事業が阪神高速の大規模改修に合わせて埋立てをしますので、今で大きく迂回しているところが陸地になるということになりまして、そこに関しては、まだLRTは構想でございますので今後なんですけれども、新しく生み出す土地の中で歩行者の方であったり、新しいシステムというのを導入できるような用地の設定、検討というのはできるかなと。

ただ、おっしゃるように現状の道路があるところに関しては、現状都市局のほうで、交通政策課のほうでも検討を進めておりますので、ウォーターフロントのエリアと、それから三宮、神戸駅に至る既存の道路の部分というのは、これからの検討になるかというふうに思っております。

(委員)

ありがとうございます。

何か、ほかに補足等ありますか、事務局。

(事務局)

ウォーターフロント以外の部分で言いますと、それこそ冒頭の説明の中でも申し上げさせていただいたとおり、また年度末の協議会で詳しく今の検討状況は説明させていただきたいと思うんですけれども、今の道路空間に対しての、将来的に、例えばLRTが走るときに道路空間への影響みたいなところは、少し検討のほうは進めている状況でございます。またそこに対しては、節度港湾局であったり、都心三宮のクロススクエアの計画ということも連携しながら検討のほうは進めているというような状況でございます。

(委員)

少し都心の話が出ましたが、何かコメントいただけますか。最新の状況でも、皆さん興味がお有りだと思うので。

(委員)

三宮周辺、各種事業を進めておりまして、にぎわいを非常にもたらすような空間づくりというのを進めております。

ポートループさんに関係するような軸でいいますと、税関線、フラワーロードについて、歩行者、自転車レベルでの回遊性を高めるということを目的にして今再整備を進めておりまして、今フラワーロードは6車線あるところ、4車線に車線数を減らすという事業がありまして、今年の7月から街渠の前出しの工事に着手しているところでございます。そこが税関線の、本庁舎から東遊園地にかけての東側の区間からまず着手しているところでございます。そういった形で、ちょっと車線数が減ってくるというところで、ポートループの運行に多少御不便をおかけするところも出てくるのではないかと思いますけれども、何とぞ御理解、御協力いただけましたらと思います。

(委員)

ありがとうございます。

ほかに、御質問、情報提供をいただける方はございますか。

それでは、予定しておりました時間が近づいております。4月以前は、アリーナができて、神戸空港に国際チャーター便が就航して、また万博もあるということで、一体どういふことになるのか、とんでもない混乱が起こるのかと危惧していた面もありましたが、関係者の皆さんの御努力でポートループのほうも、またアリーナのアクセス交通のほうも円滑に運行していただいているようで、一安心というところです。

一応ポートループも万博終了後は復便していただくということで、減便前の姿に戻ります。今日いろいろ御意見をいただいたと思います。モビリティハブ的なものをつくってはどうかということを先生からも、かねてから伺っております。そういった御意見も踏まえまして、観光客、また市民の皆さんにとってより利用しやすい、また快適な手段となるよう、皆さんの協力を得ながら、この協議会としてもバックアップしていきたいと思いますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事進行を事務局のほうにお返しします。

3. 閉会

(事務局)

委員の皆様、活発かつ大変貴重な御意見を頂戴しましてありがとうございました。本日いただきました御意見を参考にさせていただきまして、今後も取組のほうを進めていき

いというふうに思います。

次回の協議会につきましては、御説明をさせていただきましたとおり、今年度3月、年度末に開催をさせていただきたいと考えております。次回も御協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

それでは最後に、交通担当部長より御挨拶をさせていただきます。

(事務局)

皆さん、今日は長時間にわたりましてありがとうございました。非常に重要な御示唆、広い観点からいただけたと思います。

インバウンドのお話があったんですけれども、事務局のほうから、シティループはインバウンドが多くてポートループは少ないというようなことが言われていたんですけれども、企画乗車券は両方使えるものが発売されていて、それがうまく利用できていないのは、御意見にもありましたように周知がうまくできてないのかなというのがありますし、乗り継ぎのシームレス化、ダイヤの調整とか待合環境の整備とか、そういったところがまだ改善の余地があるのかなと思って話を聞いていました。

待合環境のことはハーバーランドさんのほうからもありましたけど、今の酷暑とか豪雨対策で我々も非常に大きな観点だと思っていまして、ポートループに限らず路線バスの上屋をどんどん整備しようということで、補助制度なんかも設けて促進していっているところです。ポートループに関しましては、市役所前のバス停のところに新しく上屋を設けると、エムシードゥコーさんの上屋を設けるということで、建設局が中心になって年内には設置されるというふうに聞いているんです。それ以外にも、モザイクのところとかついていないところもあるので、積極的にやっていきたいなと思っておりますし、今日御欠席の先生からもありましたように、単なる上屋じゃなくて、そこでうまく時間を過ごせるような快適な空間にしたいなというふうに思っていますので、デジタルサインなんかはついてるんですけど、Wi-Fi 環境であるとか緑化とか、そういった広い観点も考えていきたいなと思っているところです。

増車の件に関しましては、神姫バスさんが前向きに考えてくださるということで、国土交通省さんのほうも補助制度があるという強いお言葉がありましたので、ぜひ来年実現したいなと期待しているところでございます。

最後になるんですけれども、LRT につきましては、次回のこの協議会の中で御説明してまいりたいと思いますので、次回の協議会も引き続きよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございます。それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日は、お忙しい中お時間を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。