

第5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3月17日

第5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3年3月17日（水） 15時00分から17時00分

2. 場 所 三宮研修センター

※新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、Webでの会議を併用

3. 出席者 委員15名、オブザーバー5名（敬称略）

・沿線団体

渡 辺 元 樹

長谷川 博 文

山 田 大 介

森 本 真 弥（代理：福浪）

渡 邊 真 二

・交通事業者

浜 口 年 夫

・学識経験者

小 谷 通 泰

長 濱 伸 貴

宇都宮 浄 人

松 中 亮 治

・行政機関

田 橋 一

樋 野 創

白波瀬 浩 司

本 田 一 浩

山 田 大 輔

・オブザーバー

岩 野 住 之

加 古 裕 二 郎

大 槻 佳 彦

中 村 幸 一 郎

松 村 賢 一（欠席）

安 藤 義 治

4. 次 第

1. 開会

2. 議事

(1) 令和3年4月からの運行概要

(2) PR・イベント

(3) 令和3年度以降の取組

(4) 今後のスケジュール

3. 閉会

1. 開会

○事務局

定刻となりましたので、第5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します。

本日は年度末の大変お忙しい中、本会議にご出席いただき、ありがとうございます。本会議は公開となっており、撮影は出席者紹介の後までとなります。ご了承のほど、よろしくをお願いします。

新型コロナウイルス感染拡大防止のために、会議はウェブと会場を併用した開催としています。ウェブの準備などにご協力いただき、ありがとうございます。

本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。本協議会は昨年12月に第4回を開催し、運行計画、トータルデザイン、プレ運行、運用、PR等を説明させていただき、様々なご意見をいただきました。その後、車両の名称をウェブによるアンケートを実施し、「ポートループ」に決定しました。現在はバス停の整備も2月に完了し、習熟運行等も進めているところです。

先週の3月11日に市長会見を行い、4月1日からの本番運行開始等について、プレス発表を行いました。3月13日土曜日には車両のお披露目をセンター街で行い、今週末にはプレ運行が控えているところです。

前回いただいた様々なご意見につきましてもできているところ、まだまだ努力して取り組むを行わないといけないものが色々あります。本日はこれから運行開始までの内容と4月からの運行内容、来年度以降に引き続き取り組む内容等について説明しますので、ご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

<配布資料の確認、及び出席者の紹介（紙面確認）>

2. 議事

(1) 令和3年4月からの運行概要

○委員

私からは2つあります。一つは今回、通勤バスに関して共同運行をするということで非常にいいことだと思います。パークアンドライドも、ポートループに特化しない色々な形で連携していくことも、非常にいいことだと思います。

パークアンドライドについては、駐車料金を支払えばポートループは無料にするぐらい、少し思い切った連携をして、駐車した人をそこからバスに乗って移動を促すぐらいの思い切った連携をしていただきたいと思います。

それからもう一つは、ダイヤ設定です。なぜ分かりにくい時間設定になってしまったのか疑問です。それぞれバス停の容量もあると思いますが、三宮のダイヤの修正が難しいならば、ハーバーランド等、起点となる目ぼしいところは0分、30分といった分かりやすい時刻設定にすることで、みなさんに印象付けることを検討していただきたい。色々考えがあって決めた内容と思いますが、非常に中途半端な時間で分かりにくい。

例えば、宣伝文句として“ハーバーランドはポートループが0分に必ず出発”と出れば、そういうものだと思われ、皆様に刷り込みとなって良い宣伝になりますので、そのあたりの工夫が今からできるのであれば実現して欲しいと思います。

○委員

パークアンドライドは強化したほうがよいと思っていました。周辺の商業者には、車を止めた場所にもう一度必ず来ることは大きなメリットであると思いますので、収益のバランスを見ながらですが、思いきって駐車場を無料にする方法もあるのかと思います。

時刻表は、個人的な意見ですが、ある程度本数があると考えた場合、バスが何分間隔なのかということと、何分後にバスが来るのかという情報が分かれば、時刻表が多少イレギュラーな数字であってもよいのではないかと思います。

もう一点、過去のインフラは整備することが目的でしたが、今後としては、4月1日の運行開始以降、地域、企業、協議会の方含めて、この連節バスをどう活用するのかを考えていくべきだと思います。

パークアンドライドのようなプログラムの仕組みを強化していく一方で、今設置されている6箇所のバス停について、各エリアの方々が、それぞれのあり方でいいので活用を進めてほしい。例えば、ネーミングライツを超えてバス停を丸ごと1～2年間の期間で企業につくってもらうなど、まちづくりのコアとしていくことや、通勤、住民利用のバス停での快適性の確保、アフターコロナのインバウンドや観光客に対する都市的なサービス提供（コベリンとの連携等）を実験的に考え始める必要があると思っています。

○委員

3点ほどコメント、質問を含めてお話ししたいと思います。

最初は、資料2のp11の協賛メニューについて、いくつかプランが用意されていますが、SプランとAプランの差があまりよくわからなかった。1年か2年での違いとしては、2年契約だと車体のロゴ掲出が加わりますが、これはラジオCMを選択した場合は意味がありますが、バスラッピングだと、バスは全面ラッピングされることになるので、車体のロゴ掲出ではメリットがあまりないように思えます。考え方を教えていただければと思います。

2つ目は資料2のp6のバス停のデザインについてです。デジタルサイネージを3地点に設置し、その中の機能としてバスロケーションシステムが表示される内容になっています。ここで、デジタルサイネージの地図や路線図上に、バスの現在走行位置をきちんと表示するのか、何分後にバスが来るのかを表示するのかを確認したいです。どちらが利用者にとって良いかという点、路線図上にバスを表示するのがベターですが、資料の路線図はかなりデフォルメされており、実際の距離感と合わない可能性があります。きちんとした地図上に路線図を描くことで現在のバスがどこにいるのかが、距離感も含めてわかると思います。今すぐ直すことは難しいですが、今後このようなものを作られる場合、そういったことを考えて作る方がよいと思います。

ダイヤについては、時刻が28分、58分、25分、55分、00分、30分とバラバラになっています。もちろん何とかすべきで、理想は00分、30分ですが、それが難しいのであればせめて全部同じ時分にします。28分なら28分、58分なら58分に合わせるということだけでも、やるべきだと思います。このダイヤを見ていると1時間に1本しかバスが来ない時間帯が5つあります。9時から18時でだいたい10時間、その半分近くが1本しか走っていない。利用者が少なくことが予想されるため本数を減らしているのではと思われるのですが、資料では運行間隔は概ね30分と記載しています。このダイヤになった根拠について教えていただければと思います。

○委員

2台運行という時点での暫定的な時刻表だと思いますが、確かに改善すべきところであ

り、4台運行になったときにどれだけ上手く改善できるかが大切だと思います。

○事務局

時刻表について、ご指摘のとおり分かりにくい時刻になっていることは重々承知しています。きれいな時刻表でなく、申し訳ありませんが、なぜこのようなダイヤになったかを説明させていただきます。

まず三宮駅前のバス停について、既存の路線バスは、ポートアイランドの中にあるキャンパス、UR団地方面に向かっていている路線が既にある中に連節バスを投入します。既存のダイヤの修正もかけましたが、全て修正できるわけではないので、既存ダイヤの合間の時間帯を狙って連節バスの運行をしています。その為、昼間の時間帯までは28分とか25分などの時刻になっていますが、夕方以降00分、30分というのは、その時間帯に便数が少ないため、分かりやすい時刻に当てはめることができます。せめてハーバーランドでは分かりやすい時刻にしてはどうかという意見もいただきましたが、正にその通りだと思います。

運行事業者として一番の懸念が、今回のルートにおける遅延です。このコロナの中での準備として、プレ運行がようやくできるどころであり、ぶっつけ本番のような状況です。その中で、路線の時分測定や信号などの調査をしたところ、だいたい20から30ぐらいの信号、横断歩道等があります。右左折も非常に多く、信号にかかる度に遅延が発生するような状況です。運行時間については、交通量が多い昼間の時間帯に運行時間を確保した設定にしているため、分かりにくい時刻になっています。なるべく遅延のないように運行したいですが、やはり4月以降、蓋を開けてみないと分からないところがあります。

また、コロナの中で、現在は交通量が少ない状況ですので、4月以降にも精査し、協議会の皆様にもご協力いただきながら、7月に向けてダイヤを変更していきたいと思います。4月の段階では、今回のダイヤで進めていきたいと考えています。

また、ダイヤでは1時間以上開くところがあります。この点についても、遅延対策で一回当たり40分から50分の長めの運行とし、途中で乗務員の休憩等も必要となります。休憩無しに連続運行できるのが2周までであり、営業所、運転手と色々協議した結果、あまり連続運転はできないところに落ち着きました。そのため、30分や1時間の間隔もある状況です。7月には2台増えますので、隙間を埋めるような形でダイヤを検討しています。

○事務局

デジタルサイネージの内容については、先ほどご指摘いただいた実際の地図での表示も検討しました。しかし、デジタルサイネージの中でバスの位置情報に加え、時刻表や並行する路線バスの情報等も載せる中、地図で表示すると非常に内容が小さくなり、見辛くなってしまうことがあります。そういう観点もあり、あえてデフォルメした地図を採用しました。今後も、新神戸駅や神戸駅南口へのルートを検討する中、縮尺を考えるとかなり見辛くなると思われるため、今回の判断に至っています。

バスの位置表示は、p6の写真には記載がありませんが、どのバス停に止まっているのかと、どのバス停との間にいるかを表示されるような仕組みになっています。本来はもう少しリアルに、バス停間の位置についても何パターンか用意できないかと検討しましたが、遅延があったときや今後の4台分の情報を示すところでも工夫が必要ではないかとも考え、まずは一旦このような形にさせていただいています。この辺りはご了承いただきたいと思います。サイネージですので、今後の通信の進展等の中で改良可能であれば検討していきたいと思います。

企業協賛の考え方については、まず、連節バスの車体ラッピングは、トータルデザインの関係でデザインを自損してしまうので、引き続き調整している状況です。今回は、連節

バスの車体ラッピングではなくて、周辺を走っている弊社の路線バスのラッピングをメニューにさせて頂いています。今後、連節バスのラッピングという形に整理ができれば、そのメニューも今後用意していきたいと考えています。

SとAのプランの違いですが、Aについては、ラジオCMあるいは路線バスのラッピングどちらか選択制であります。この辺りは金額の関係もあり、両方は難しく、選択の形にさせて頂いています。一方、Sプランについては非常に高額な協賛ですので、ラジオCMも路線バスのラッピングもメニューに入れさせて頂いています。先ほどの連節バスのラッピングは難しいですが、車体ロゴの掲出は、おそらく一番インパクトが大きいと思います。デザイン側と調整をした結果、車体ロゴの掲出は一番高額のSプランで調整できましたので、この内容とさせて頂きました。

○事務局

パークアンドライドについては、現在、駐車場事業者1社と協議しています。駐車場事業者の方から聞いた話ですと、四国、中国地方から神戸に車で観光にこられ、数日そこに車を止めて市内を観光される利用が一定数あるようです。そういった所に目をつけていくのも良いのではと言われていています。あとは、駐車料金がバス料金に比べると高額になるので、事業者間での収入の配分についての協議になると思います。そういった点などについて今後詰めていきたいと思っています。また、実務的な点として、無料でバスに乗った場合、そのバスに乗車した証明や、その後のお金のやり取り、乗客のカウントなど、事業者の方と協議が必要だと思います。利用者にとって使いやすい公共交通になれば、おのずと利用も増えていくと思いますので、そういった観点から連携を図っていきたくと思っています。

もう一点、インフラ整備が目的ではなくて、今後どうまちづくりと連携していくかという視点の話については、後ほど取組を説明させていただきます。そのような取組を、例えばウォーターフロントで予定される土地の開発であるとか、東遊園地の方で図書館ができ、公園のリニューアルが始まるので、連携して分かりやすく使いやすいバス停というものを整備していければと考えています。

○委員

先ほどのダイヤに関しては、私も含めユーザ側からは、バスが何分間隔で来るのか、後何分でバスが来るのかを知りたいという考えになります。ダイヤがきれいな数字ではないことには、事情があるだろうと思っています。日本の場合、ダイヤをすごくシビアに考えますが、BRTやLRTではないのでどこかで乱れます。もう少しダイヤをラフに考えても問題ないのではと思っています。そのフォローアップとして、運行の間隔をわかりやすくする、例えばサインやデジタルサイネージ等でまず表示して、ダイヤというものを二次的に置いてもいいのではないかと思います。間隔が空くということも含めて、バス停の快適性につながっています。

朝の通勤ラッシュは皆当然ダイヤが乱れるとイライラしますが、それ以外では暑い日や寒い日、雨の日等がストレスになるわけであり、その快適性をバス停、もしくは隣接、沿道のビルにある種の滞留空間をつくり、そこを強化することによって、多少遅れてもイライラさせず、違う用事を行う、ちょっと携帯をいじれるような時間帯にするなど、バスが遅れること、ダイヤ通りに来ないことを前提としたやり方ができないのかなと思います。

○委員

今のことに関連して、ダイヤが乱れることはほぼ確実と感じています。この連節バスは別に車体を入れることが目的ではなく、将来のLRT、BRTに向け、信頼できる交通を

入れるための第一歩であった訳です。現時点でどこまで進んでいるかは分かりませんが、公共交通優先信号であるとか、場合によって道路規制の実施など、こういった所を今から考えて、連節バスのダイヤの乱れがない取組みを、プライオリティを高くしてやっていただきたいです。そうでないと“ただバスが2つ連なったものが走りました”では、ダイヤ通りに来ないし、バスの本数もないし、結局それでお客が乗りませんでしたでは、将来的な手もなくなります。

それからもう一点、基本的に連節バスを活用するという事は、多扉乗降であるから意味がでてきます。なるべく早く多扉乗降にし、そのための一つのステップということで、実験よりは準備期間として考えていただきたい。それをなぜ言うのかというと、遅れの原因の一つは運賃の收受時間であり、多扉乗降できれば圧倒的に短くできますので、今から本格的に検討いただきたいと思います。

○委員

運行間隔が空いていることについて、運転手のハンドル時間があまり長いと法的にも問題があり、その点は、当然守らないといけないと思います。

運行間隔が空くのは、バスと運転手を一体化して考えるとそうなりますが、車両と運転手を別に考えれば時間を空ける必要はなく、そういう運用をしているバス会社も日本中たくさんあります。7月まで僅か3か月で対応が間に合わないのかもしれませんが、本来であればもう一歩踏み込んで工夫するべきだったかなと残念に思います。本当に運行間隔を空ける必要があったのか疑問に思いました。

また、ダイヤがバラバラなのは三宮のバス停のキャパシティの問題という点に関連して、先ほどのお話から、バスが遅延して三宮の駅に戻ってきたときには、他のバスが止まっている可能性が非常に高いと言えます。その場合はどうされるのか気になります。遅れることを前提に考える必要は当然ありますが、遅れたときにバス停が空いていないとなると、バス停外のところで2両分のバスが止まることとなります。何か運営上の工夫があれば後で教えていただきたいです。

それからサイネージについて、例えば、外国では数年前からバスの車内で、地図上に、バスがどこを走っているのかをリアルタイムで表示しているバスもあります。決して日本の通信事情が、海外の国に劣っているとは思えません。連節バスのサイネージは位置情報を路線図で表示し、他の内容は画面を切り替えればよいと思います。何を出すべきなのか、それをどう利用者に見せるのが一番よいのか、検討していただきたいと思います。

○事務局

鉄道系のバス会社では乗務員と車両の乗り換えをよく行っています。弊社は、基本的に車両と人は固定した運用ですが、連節バスについては、乗務員は別の車で移動しポートアイランドの車庫で休憩を取り、乗り替えていく形を今回初めて行っています。このルートでは、すべて路上扱いでほとんど待機する場所がなく、三宮でほぼ滞留時間がない中で運用しています。その中で他のダイヤに考慮しながら、連節バスの若干の待機と乗務員の乗り換えを行う結果、今回のダイヤになった次第です。当然、今後見直す箇所は出てきますので、より分かりやすい時刻表を提供していきたいと考えています。

○委員

この場ですぐに解決する課題ではありませんが、利用者にとって高品質なサービスの提供を行えるように継続して検討していただきたいと思います。我々もアイデアを出していきたいと思いますのでよろしくお願いします。

○委員

東遊園地に新しいバス停をつくられる点に関して質問です。以前、貿易センター前は道幅が狭くバス停の増設は諦めたと聞いています。ハーバーランドには今バス停は一箇所しかなく、旧居留地はバス停がありません。将来的にバス停を増やしていく構想があるのかお聞きしたいです。

○事務局

後ほど説明いたしますが、今の路線は最終形ではなく、ハーバーランド方面では神戸駅に延伸していきたいという考えです。あとは新神戸駅も延伸を考えていきたいと思っています。その中で、バス停を増やす可能性を考えていきますが、東遊園地の整備は確実と考えています。

神戸駅方面については、どのルートで駅前に入るのかによります。今シティループが止まっているハーバーランドのバス停や、元町を経由するのであれば、そちらにバス停をつくるかどうかの検討も今後必要になってくるかと思えます。

新神戸方面については、新神戸駅に延伸すれば、新神戸駅に加えて、三宮で北に向かうバス停を一つ設置する必要があります。バス停の候補としては、そういった所になると考えています。

○委員

三ノ宮南まちづくり協議会のエリアに関しては、この東遊園地前のみだけでしょうか。

○事務局

現在のルート上では東遊園地前で南向きのバス停が追加されます。将来的にフラワーロードを北に上がるルートをとれば、東遊園地前の北向きのバス停が設置されるのではないかと考えています。

○委員

ハーバーランド地区としては連節バスには期待しています。先ほどから何度か出ているパークアンドライドに関しても状況を見て、最大限に協力していければと思います。

○委員

2点あります。1点は、以前にも言いましたが、連節バスも通るポートタワー前の横断歩道です。コロナが収束すると小学校団体とか、高校生の修学旅行等々がメリケンパークとポートタワーの横断歩道を行き来します。今信号がない状態で、時々危ない場面を見受けられます。イベントの際は必ず警備員をつけます。押しボタン式でも信号があれば、連節バスを運行するにあたり、非常にスムーズになると考えています。4月は無理としても、押しボタン式でもいいので、信号の増設を強く求めたいと思います。

もう1点は、私どもは船会社もやっております。沿線商業施設の連携でいいですと、弊社はぜひ連携をしたいと思っています。コロナの状況で毎日運航はしていませんが、例えば1日乗車券の方であれば、その提示で1割ないし2割、船に安く乗れるということは今すぐにでもできると思います。半年前もいいましたが、この中に入っておらず寂しく思っています。真剣に申し上げていますので、取り上げていただければと思います。

○委員

我々は、このエリアの賑わいづくり、ポートタワーに隣接する中央ビルの再生を含め、今後より多くの方々に来ていただくための取組を進めています。ご指摘の横断歩道は交通安全上のネックであり、また、賑わうことがバスの運行の遅延の原因となるのと思っています。そのため、人の動線について見直しを考えています。平面タッチの横断がよいのか、2階デッキでの横断がよいのか等、来年度になりますが、検討したいと考えています。

○委員

本来、信号機は車の交通を捌いていくのが主の目的となります。メリケンパークは観光地で、外から来る歩行者も多いと思います。この場で出来る、出来ないは言えませんが検討させていただきたいと思います。

先ほどの話で、将来的には動線が変わる可能性があるということで、連携しながら次年度以降に検討していければと思っています。

○委員

動線は、メリケンパークと中突堤地区の移動の交差となります。平面ではなく、できるか分かりませんが、2階での横断で交通の妨げにならない動線についても検討していきたいと思っています。

○委員

非常に大事な問題の為、関係者の皆さんで良い交通処理の方法がないか、立体的な処理も含めて引き続き検討して頂きたいと思います。当面、何か問題が起きた場合は事務局方で出来る限りの対応をして頂くようお願いします。

○委員

新港町では、フェリシモが完成し、暫らくすればジーライオンの方も使用されます。それぞれ神戸駅への通勤の方がおられますので、引き続き神戸駅とのアクセスを検討していただきたいです。

○事務局

神戸駅へのアクセスについては、現在、神戸駅から新港町を通り、ポートアイランド方面へ向かう路線バスを運行しています。神戸市と連携し、ポートアイランドの通勤時間帯の混雑緩和を目的に神戸駅から通勤バスを運行しています。7時後半から8時にかけては10分間隔で動いています。夕方の時間帯も16時以降5～6分間隔で神戸駅に向かう便もあります。現在、十分な本数かは分かりませんが、通勤に合わせた時間帯にバスを運行しています。先日、フェリシモ、ジーライオンにも通勤バスのご紹介をしました。新港町の皆様にご利用頂ければと思いますのでよろしくお願いします。

○委員

特に新港町エリアでは、相次いで事業所が完成しています。通勤需要の発生は、固定需要となりますので、ぜひとも積極的に使っていただくように、地域として交通需要のマネジメントをして頂けるとありがたいです。

○委員

シティループとの連携に関し、共同の1日乗車券の発行の調整に時間がかかっておりますが、早急に進めていきたいと考えています。

現在、沿線施設の協力を得て、いろいろな割引で相乗効果が出る取り組みをしています。今後もポートループ、沿線施設と積極的に連携することで利便性の向上につなげるとともに、まち全体の魅力がアップするような取り組みを早急に進めたいと考えています。

○委員

繰り返しになりますが、個人的にはきれいなダイヤがよいと思っていました。神姫バスさんも一生懸命ダイヤの設定、調整をしていただいていますので、7月に少しでも良いものになればと思います。申請は私共に出していただきますので、ぎりぎりまで頑張ってください、より良いものにしていただければと思います。

ダイヤに関し、新港町は結構スペースが広く少しバスを止めていいのかなという雰囲気がありますので、ダイヤ調整に使用して頂ければと思います。

市バスとIC定期で通勤路線も乗車可能というのは、ものすごく良い取り組みだと思います。

最後に、後に乗車した方が下車する時、前方から降りるのに時間がかからない何らかの工夫を行ってほしいと思います。

○委員

シティループとポートループの共通の一日乗車券については非常に期待しています。新神戸駅と三宮駅に観光案内所がありますので、いずれ新神戸駅にポートループが寄ることになれば、新神戸駅、三宮駅での問い合わせが多くなると思います。観光の周遊性を押していく上で、そこで案内所のスタッフがシティループとポートループという2つのバスの個々の魅力をセットで売り込むのが一番良いと思います。

一方、シティループと、ポートループで一部路線が重なっているので、お客を取り合うのは避けたいです。シティループ、ポートループの強みを合わせた共通券を安く買えるとなれば、神戸に来たら、これさえ持っていれば海も山もいけると案内ができます。引き続き検討をお願いします。

○委員

先ほどの道路環境の整備については港湾局と検討させていただきます。中長期的になりますが、将来のLR Tを見据えた道路改良、交通規制、公共車両の優先システム、これから本格導入される5Gの関係など色々な点が課題になります。すぐに答えが出る問題ではありませんが、どのような交通規制が行えるか検討していきたいです。多分連節バスに慣れていない方も運転されますので、お客様を乗せて運行されると気苦労も多いと思います。運転手の教育、ケアの関係も十分に対応してください。

○委員

せっかく色々な関係者が集まっていますので、PRのため、ホームページ、twitter、各種SNSをお持ちでしたら、協力して広く発信をするということを事務局から提案していただければと思います。

○委員

4月からの運行にあたって、先ほど皆様からご指摘のあったパターンダイヤへの対応など、今後の路線の拡大に向けて色々な課題はあります。しかし、コロナの影響で観光が止まっている中での、神戸観光の反転攻勢の目玉、まちのアイコンとなれるように、7月の4両体制に向かって課題を解決していきながら、関係者皆様、特に沿線の皆様と神戸の地域DMO、神戸観光局に引っ張っていただきながら、運行の拡大に向けて努力して頂けれ

ばと思います。

○委員

共同運行に関しましては神姫バスと協力して進めていきたいと思っています。お互い経営も厳しいものがありますが、今後通勤需要が増えればより一層、協力を深めてやっていけばと考えています。

○委員

いかに良質のサービスを提供できるか、走行環境の整備をこれからも引き続き進め、定時性を確保し、運行頻度を確保しつつ、バスがいつ来るのかが分かるような仕組みを作っていくことが、これから皆さんが魅力を感じて利用して頂くための最大のポイントだと思います。

非常に快適で素晴らしいデザインの車両が導入されます。それに伴うだけの良質な交通サービスを提供することがその解決になります。発言いただいた委員の皆様方もその思いが大きかったのではないかと思います。

観光等に積極的に活用していく施策についてのアイデアを頂きましたので引き続き事務局で検討をお願いしたいと思います。

(2) PRイベント、令和3年度以降の取組、今後のスケジュール

○委員

信用乗車は実験に留まらず実現していただきたい。何か問題が出た場合も、学識委員含め、委員の先生に事前に相談して頂き、何とか具体化できるように考えて頂きたいと思います。

例えば、神戸市が前面に出ているところですので、事業者が信用乗車に伴う料金収受のリスクが気になるのであれば、その点は神戸市から一步踏み込んだサポートをすべきです。信用乗車ができれば、連節バスの機能を発揮できますし、日本初という形で具体化するわけですから、神戸の発信力にもなると思います。ぜひ本格検討頂ければと思います。

○事務局

信用乗車については、混雑解消にも必要だと思いますので、先生方が言われているように前向きに取り組んでいきたいと思っています。

○委員

信用乗車は富山で実験をしていたと思います。その情報を調べることも有効だと思います。

バス停に関して、先ほど事務局から説明されたポートタワーの横での取組として、仮設のバス停という点も活かし、隣接するビルの壁面にミューラルアートと呼ばれる壁画を作ってバス停を演出していきます。仮設だから比較的ラジカルというかアートの思いきったことができると思います。

バス停は、まち側の視点としては玄関口ということになります。昨今、鉄道駅の駅前が全国的に改変され、まちの顔を作ろうという動きがあります。バス停前は新たな結節空間になりますので、神戸市含めてまちの新しい顔となり、今あるまちの強化となります。連節バスのバス停のもう一つ期待できる所と思っています。

そこでは、市民、来街者、インバウンドなどに対する、情報提供や雰囲気作り、演出を

期待ができるかなと思っています。これは個人的な考えですが、ポートループの拠点で行った実績を、シテイループ等の小さいバス停でも出来ていくと面白いと思います。

○委員

今回ポートループの所で建物の壁面に絵を描かれるとのこと、本当に面白い試みだと思います。皆さんから、また色々な方々からのご意見、評価を是非伺いたいと思います。

デザイン性の高いバスが通るので、それに似あうような街並みが必要だと思います。

○委員

次年度には、あの壁画の前に滞留性があるテラス空間のような場所を作って、バスを待つ楽しみ、それ以外の利用、まちとの接点空間ができてくると面白いと思います。

案内サイン等は共通であることが必要なので、今支持されているハイセンスなもので良いと思いますが、それぞれのバス停のキャラクターは統一しなくとも、そのまちの玄関口としての設えに繋がればよいと思います。バスを待つ楽しみ、快適性がそこで出来ていくと面白いと思います。

大きくエリアを分けると、東側は比較的三宮、新港突堤を含めて、これから再開発され、未来的なビジョンが決まっているのでそれに合わせていき、ハーバーランド、ポートループは、再開発を以前に行っているところであり、新しいキャラクターを作るチャンスであるかと思っています。

○委員

一番重要になってくるのは7月からの本格運行だと思います。今日はダイヤ等々色々なことに関して意見を述べましたが、7月からの本格運行に向け、どういうダイヤで運行し、どういったPRを行うのが重要です。まだ具体的なものを示していない状況ですので、早急に7月以降のことを検討して頂き、かなりハイレベルなものを利用者に提供していく必要があると思います。その辺りの取組を進めて頂きたいと思います。

○委員

委員の皆様、その他ご意見はございませんでしょうか。事務局の方でスケジュール等を含め補足説明はないでしょうか。

振り返ってみますと、新型コロナウイルスの感染者拡大で大変厳しい状況でありましたが、関係者の皆様がたのご尽力により、2年がかりで取組を進め、4月1日からの本格運行となりました。お披露目のイベントでは市民皆様の関心も大変高かったようです。今週末によいよプレ運行が行われます。これも大分遅れてしまいましたが、ある意味ではイベントが凝縮し、広報効果があったのではないかと思います。プレ運行から本格運行までスムーズに繋がっていくことを願っています。

一方で、ポストコロナ時代における、人の暮らし方、人の働き方が変化して、都市空間、都市形態自体が様変わりするのではないかと予想されています。こうした中で都心地域のあり方自体が問い直されているのではないかと思います。これまでの延長線上ではなく新たな価値、魅力を創出していかないと、人々は都心を見向きもしなくなるのではないかと危惧しております。人々が出かけてみたくなるような新たなまちづくりが今まで以上に厳しく求められています。連節バスの導入というのは、ポストコロナの時代に求められるこうしたまちづくりにとって、絶好の好機となるのではないかと思います。非常に夢のあるプロジェクトです。協議会の皆様方には引き続き知恵を絞っていただき、ご協力をお願い

します。

事務局におかれましては本日頂きましたご意見を踏まえまして引き続きご検討を進めていただきたいと思います。

○事務局

委員の皆様におかれましては、数々の大変貴重なご意見をいただきありがとうございます。いただきましたご意見をもとに、まずは7月からの本格運行に向けて、その後も継続的な取組みを進めていきたいと思っております。来週にはプレ運行、28日には式典がございますので、参加される委員の皆様、よろしくお願いいたします。

次回の協議会は7月からの本格運行前に開催し、概要やPR等、令和3年度の取組みについての説明を予定しています。詳しい日程につきましては改めて事務局よりご連絡させていただきますので、引き続き、よろしくお願いいたします。

本日はこれを持ちまして閉会とさせていただきます。本日はお忙しい中、ご出席いただき、ありがとうございました。