

第9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5年12月22日

第9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5年12月22日（金） 13時00分から15時00分

場所 神戸ポートオアシス 502・503会議室（神戸市中央区新港町5-2）

出席者 委員13名、オブザーバー4名（敬称略）

● 沿線団体

松本 寿之	森本 真弥（代理：福浪）
鈴木 理弘	渡邊 真二
内田 幸代	

● 国

田中 康嗣

● 学識経験者

小谷 通泰	宇都宮 浄人
長濱 伸貴	松中 亮治
柏木 千春	

● 庁内関係者

飯塚 教雄	松浦 啓介
-------	-------

● オブザーバー

大槻 佳彦	桑野 豊
清水 陽（代理：岩出）	杉山 博志（代理：坂上）

次第

1. 開会
2. 議事
 - (1) 前回の振り返り
 - (2) 利用状況
 - (3) 走行環境の改善
 - (4) 利用促進
 - (5) 今後の取組
3. 閉会

1. 開会

(事務局)

定刻となりましたので、第9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、年末の大変お寒い中御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の会議は公開となっています。撮影は出席者の紹介の後までとなっていますので、御了承のほど、よろしくお願いいたします。

このポートループですけども、運行開始から3年目になります。利用状況につきましては、当初目標と見据えたところまではまだ届いてはおりませんが、年々増加傾向にありまして、今年も昨年度に比べると着実に増加はしているという状況です。

また、新港町の開発も大分進捗をしております、すぐそこに見えていますけれども、「神戸アリーナ」が令和7年度に開業いたします。令和7年といいますと、「神戸空港の国際化」、あるいは「大阪・関西万博」も控えていますので、そういう需要をどう取り込むか、ポートループにとって大事な時期じゃないかなと考えています。これまでもポートループの利便性を向上させて、たくさんの方に乗っていただくための取組をいろいろ進めてまいりました。昨年4月には新神戸に延伸をしました。神戸駅への延伸は少し時間がかかっていますが、来年度には着実に進めていきたいと考えています。また、新港町とハーバーランドについては上屋を設置したいと思っておりますし、この協議会でいつも御意見いただいている走行環境、よりポートループを優先的に走らせる優先信号というような話を、兵庫県警と具体的に話を進めさせていただいています。

それから、利用促進のほうでは、例えばデジタルチケットに様々なほかのサービスを付加するような、MaaSへの展開へと繋がる取組を進めています。

そういった取組について、本日は進捗状況ですとか、今後の予定を御報告させていただきまして、委員の皆様から、様々な観点から御意見をいただきたいと考えています。これは毎回申し上げるのですが、ポートループは「走らせて終わり」ということではなくて、沿線の皆さんと一緒に利用促進に取り組んで、都心全体の回遊性を高めていくことが大きな目的だと考えています。その際、回遊性を高めるようなアイデアにつきまして、お集まりの皆さんから忌憚のない御意見をいただくことをお願いいたしまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 前回の振り返り～(3) 走行環境の改善

(事務局)

資料説明

(委員)

走行空間について前向きな御検討を期待したいところですが、検討はしてもどうなるのかということが先ほどの御説明だけだと分からなかったもので、例えば信号制御について、どれぐらいの

スケジュール感なのか。そのために今何が課題で、それに対して県警さんがどう反応されていて、協議会としてそれに対してどう反応すればいいのか。そのあたり、少しちょっと詳しく教えていただきたいということが1点です。

2点目は、遅延対策の中にあった、このポートタワーの絵は素晴らしいと思います。24年春開業予定となっていますが、もう間もなくという理解でよろしいのか。24年春ということであれば大変期待したいところではありますが、もしそうでないのであれば早急にやっていただきたいと思います。そのあたりの情報を教えていただければと思います。

(事務局)

2点いただきまして、まず一つは、GNSSの話です。これにつきましては、県警さんとは一緒にやっていきたいと思いますという形で進めています。もともと静岡県で既に一度実証実験されているものでございまして、バージョンを変えて、神戸市でも同じようにやってみようと考えています。ただ予算の話ですとか、手続きの話がありまして、「やることになりました」というところまでは、まだ言えないのですが、基本的にやる方向で調整しています。

(オブザーバー)

ようやく進み出したこの信号制御ですけれども、今、神戸市と一緒に話を進めています。先ほど、事務局のほうからあったように、いつということまではこの場で明言できないのですが、可能な限り早いうちにとということで、機械の導入や手続の関係など、探りながら進めています。

私も昨日、静岡に行ってきました、現場の導入した声を聞かせてもらいました。今まででしたら感知器を信号機の50mほど手前に設置し、通過したバスが初めて優先的に恩恵を受けられるというものでしたが、これが衛星、GPSを使うということで、細かい設定が可能になっています。具体的には、バスがGPSの電波を発信して、交通管制センターがそれを認知したら、次の信号が青信号であれば青信号を延長する。もしくは赤信号であれば、赤信号を短縮する。赤短縮と青延長の機能があって、それを組み合わせながらスムーズに流していくというシステムになっています。何メートル先で位置情報を拾えば、よりバスがスムーズに行けるとか、自由に細かい設定が可能になってきますので、導入後でもどんどんバージョンアップしていけると思います。ただ、静岡県でやっていた事例が、直進のみで制御していました。直進ということは、バスが止まらないという条件のもとでやっていたのですが、今回、神戸市がやろうと考えているのが、まずは右折とか左折の制御を行います。ここが大きく異なるところで、右折の場合は、一旦バスが停止することが絶対条件になってきます。どれだけ制御を与えれば、より安全に快適にバスが右折できるか、繰り返し検証しながら、よりスムーズな信号制御を行う必要があると考えています。

静岡でも直進ではありますけど、一定の効果があつたということなので、県警としては導入したら終わりではなく、導入してからも、神戸市と連携し信号の設定を変えながら、バスがスムーズに運行できるように考えていきます。以上です。

(委員)

まずポートタワーは来年の春リニューアルオープンです。ちょうど昨夜、ポートタワーは2年

ぶりにライトアップが再開されました。

この南北道路の改良は、遅延対策にもつながる事業なのですが、目的としてはウォーターフロントの東西の回遊性を高めることを目的としています。具体的には、今、メリケンパークオリエンタルホテルの根元まで南北道路が下りてきて、回転地があってUターンして北上するのですが、その回転地をポートタワーの北側まで移動し、その回転地からホテルまでは、施設内通路的な位置付けで、目的のある人だけがそこを通行する。一般車や公共交通はポートタワーと北側の回転地でUターンして北上していく、という形で来年度から基本検討を進めていく予定でして、整備完了は、少し先になる予定です。以上です。

(委員)

いずれも「先」「できる限りはやく」ということですが、この優先信号の件も今回初めて出たわけではなく、多分私が2年前ぐらいからこの協議会で申し上げている話です。こういう協議会はある程度目標を持ってやっていきたい、もちろん諸々の事情ができたので変更、ということはあるかと思いますが、いつまでたっても「できる限り」とすると、結果的にどんどん遅れてしまいかねない。次回は、将来の目標値とそれに向かった道筋のスケジュール感について、「いつまでにやる」、「そのために今何をしている」ということをお示しいただきたいと思います。以上です。

(委員)

このポートタワーの前の南北道ですけど、基本的に一般車は大幅に減ると考えてもいいんですね。駐車場もなくなるんですね。

(事務局)

そうです。駐車場の移転も含めて検討しています。

(委員)

分かりました。そうなると、将来的にはかなり公共交通優先の道路になるというようなイメージでよろしいですか。

(事務局)

はい。

(委員)

ここはシティループとポートループが交わる場所であり、以前もモビリティハブにしてはどうかというご提案もあったので、道路整備と沿道の施設整備をうまく連携させて、ぜひ公共交通が優先されるようなイメージの道路空間の絵を描いていただきたいと思います。

(委員)

幾つかお話を伺った上で確認、質問をさせていただきます。

今日の資料でいきますと、8枚目から9枚目、運行ルートについて、神戸駅へ乗り入れるということは、結節点との結合ということで、非常に前向きなよいお話だと思います。

一方で、ダイヤは検討中と赤字で書いてあるのですが、公共交通にとってダイヤというのは、商品を構成する非常に重要な要素です。夏頃からということなので、まだ時間的には余裕があるのでしょうか、非常に重要な事柄が検討中というのは少し疑問に思います。どういうダイヤ、あるいはどういう方法でダイヤを検討しているか、そういったことも御提示いただければありがたいなど。私も何度もこの協議会で申し上げますけれども、100%のパターンダイヤですね、これをぜひ目指していただきたいと思います。

それから、この神戸駅の乗り入れに関連して、11枚目ですね。バス停のレイアウトを変更されるということですが、1点だけ気になるのが、障害者の方々の乗降スペースが駅から距離は若干遠くなるのではないかと思います。車椅子等、乗り降りだけでなく移動についても難しい場合も多いと思いますので、できれば近いほうがいいとは思いますが。仮に遠くなるということであれば、何かメリットもありますよというお話があればいいのかなと思います。

それから、12枚目。バスの上屋ですが、この絵の青い部分、上屋の大部分を占める青い部分は、恐らく広告が入ってくるということだと思っておりますが、広告は事務局側がコントロールできるものではなくて、事業者側が集めてこられる。何が言いたいかというと、ポートループは非常にデザインにこだわったものなのですが、そこにコントロールできない、結構な面積を占めるものが入ってくるということについて少しお伺いしたいと思います。

それから最後ですね、16枚目、アリーナができる。利用者が増える可能性があるということで、非常にありがたい話とも言えるのですが、1万人規模のアリーナです。始まりはいいのですが、終わったときは、恐らく大多数の方々が一挙に退場され、帰宅の途につかれるということは、1万人の方が全てポートループに乗るとは限りませんが、車で来られるともちょっと考えにくい。歩かれることもあるかなと思いますが、結構遠い。移動手段をどのように考えて作られているのか。三宮に行くバス停は今後検討ということなのですが、そっちのほうが大事じゃないかと思いますので、そのあたりのお考えを聞かせていただければと思います。以上です。

(事務局)

神戸駅のレイアウトのことと、上屋の広告のお話をさせていただきます。

まず神戸駅のレイアウトですが、駅の改札はこの辺りです。この前に地下街への入り口がありまして、それを避けるような動線となります。図面では多少遠くなるように見えますが、実はそこまで距離は延びていません。あともう一つは、バスの上屋がぐるっと設置されていますので、いずれの乗り場でも雨に濡れずに移動できるというところは確保しています。また、今回、手すりも新設し、よりバリアフリーに配慮した乗り場にしようと考えています。

続きまして、広告の話です。地元からも同様の意見をお聞きしています。実は広告設置については県警さんとまだ協議中ではあるのですが、広告を入れる場合、確かにこちらから指定はできないのですが、神戸市は景観形成区域というものを設け、基準を定めています。厳しい基準で、

そこに抵触するような広告は入りません。ですので、大きく景観を阻害するものにはならないと考えています。

(事務局)

運行ダイヤのお話をさせていただきます。

来年春にポートループの運行ダイヤの改正を予定しております。コロナが5類になって以降、人出や、自家用車の戻りが、市内でも非常に多いです。そういった中で、遅延が恒常的に発生しています。それを踏まえまして、パターンダイヤはお客様の利便性という点で必要なところですので、最大限考慮してまいりたいと考えていますけれども、一方でその遅延により時刻表どおりに走れないことによる利便性の低下やお客様のストレスというところを避ける必要があると思っていますので、時間帯によりましてパターンダイヤにならない部分は出てくるものと、現在は考えています。基本的には20分ピッチというところは意識しながらダイヤを編成していきます。

アリーナの退場につきましては、来年度の改正のときにも関係する事柄ではありますが、現時点で申し上げますと、夜の時間帯の御利用というところが比較的少ない状況です。

先ほどお話にありましたように、興行の終了後、夜の8時や9時になりますが、一気にお客様が退場されるという点につきましては、こちらでも対策が必要だと思っております。来年度の改正の折に、昼間の御利用の多い時間帯にボリュームゾーンを移した後に、夜の時間帯に大量のお客様を一気に運べるように、ポートループの車両をより生かせるような形で、車両の取り回しができないか検討していきたいと考えています。

(委員)

アリーナについて少し補足です。アリーナの退場動線は、開発計画に先立って、大規模集客施設立地条例に基づいて、県警さんと事業者さんが協議をしています。基本的に来られる方の約7割が、三宮、元町の方から歩いて来られることを想定して、退場計画を作っています。例えば座席のブロック単位での時間差を設けた退場や、アリーナを出て東側のフラワーロード、西側の京町筋、それからメリケンパークのほうのタワーロードなど、周辺の南北道路に交通誘導員を配備して振り分けるなど、また、それこそこのポートループや、臨時シャトルバスも出すような計画も聞いています。そのような形で、基本的には徒歩で、ブロック単位で分散して屋外に出して東西に振り分ける。チケットの販売をするときから駐車場がないことを、事前にアナウンスをしながら運営していくと事業者様のほうからは聞いています。以上です。

(委員)

7割の方が徒歩というのは、何が根拠となっているのか、もしお分かりでしたら教えてください。

(委員)

曖昧ですが、3年前、新しくできたポートミュージアムでアンケート取ったときに、7割ぐらいの方が徒歩で来られるという結果をベースにしていたかと記憶しています。

(委員)

徒歩で、三宮から何分ぐらいを想定されていますか。

(委員)

20分ぐらいです。

(委員)

私の感覚では、徒歩20分で7割という数字は若干違和感があるように思います。

(委員)

歩行空間の歩きやすさにもよると思うので、比率については何ともコメントし難いです。多分、実際の観客の誘導では臨時バスとかいろいろ工夫しながら、カバーしていかれるだろうと思いますが、ポートループで拾える部分は、せっかくのお客様ですから利用を促していただきたいと思っています。

(委員)

安定的な走行環境については交通系の先生方にお任せするとして、最初、冒頭にもありましたけど、2年後へのフォーカス、万博がありますし、アリーナもできるということで、当然、観光客、来訪者が増えるということが想定されます。

今日の事務局からのご報告は、神戸駅に延伸するので、今、神戸市さんが規定している、新神戸、三宮、ハーバーのおにぎり型の都心を貫くこの背骨ができたということは事実だと思います。だから2年後に向けて、目先のことで何ができるかということは大きいと思います。これは前から申し上げているのですが、12 ページ、バス停が街の中に出てきます。バス停は、当然、主要なところにあるのですが、ここがスポット、拠点になれば、それが連節バスの新しさといえるのではないかと。連節バスと連動したデザインで。バス停のイメージ見ていると既存のバス停と一緒にありますが、これに隣接するような形で、K O B E パークレットやコベリン、W i F i スポットみたいなものを隣接する形で作る。個々の街の状況によりますが、出迎える空間でもあるし、次へ行くターミナルでもあるので、乗り換えを含めたような、機能的にマルチなものを目指して、ちょっとしたまちづくりの拠点にできないかと思います。バス停は街の主要なところにありますが、ジャストな位置にあたりとか、事情があって少し離れていたり、離れているところなんかはそっち側の掘り起こしになるようなスポットになるだろうし、既に一定の入込みがあるところについてはそれを強化する。全部に人が集まるとは思わないのですが、バス停を進化させて、まちづくりに寄与していく、ということをして2年後に向けてやっていけると面白いのではないかなと思っています。

先ほど少し議論に出てた、13 ページ、ポートタワーの足元について。簡単に言うと、ポートタワーの足元を公園にしようという、メリケンパークを延伸させようというお考えは、すごく良い。神戸にとっては顔である観光地なので、今がちょっとチープ過ぎます。連節バスが一番映えるところだと思います。ここでは、カッコよさにこだわったほうがいいと思います。この公園

の中を公共交通が走るということをビジュアライズする、一番いい場所だと思います。

ついでにアリーナの話をする、先ほど 20 分が遠いかどうかという話がありましたけど、一方でウォーカブルの話があって、ちょうど右端に税関が写っていますが、税関が三宮駅からちょうど 1 キロです。だからアリーナは 1 キロちょっとあります。国交省が設定している駅前のウォーカブルスポットは 1 キロ圏内とし、その中は歩かせようということにしています。これはすごく大事な話で、アリーナぐらいだったら、やっぱり歩いて楽しい。再整備した東遊園地などが途中にあるので、歩くということも公共交通の一つとして捉えないといけないと思います。20 分だから歩かないって議論ではなくて、20 分歩けるっていう街を神戸市さんは作ろうとしている。それと公共交通、連節バス、シティループ、コベリンなどをどうやって数珠つなぎしていくのかということが重要で、さっきに話し戻すと、やっぱりバス停のところに、そのことを示唆する。連節バスに乗るだけではなくて、歩くというサジェスションをするというスポットであってもいいのではないかな。それで回遊して、途中で買い物をして帰る。連節バスに乗ったら途中で買い物しませんから。だから歩かすっていうことも含めて公共交通をどう整理させるのかということが新しいモデルかなと思っています。

最後、この角で、アリーナがあって、フェリーがいて。これは、瀬戸内から船でここに来させて、船で帰すっていうこともあっていいのかなと。船の交通みたいなのも十分可能性があるんじゃないかな。その結果として船で来て連節バスに乗る、何かもうちょっと広い視野で戦略を組んだほうが、現代のこの交通を発達させた新しいやり方かなと思います。

(委員)

大変刺激的といいますか、新しい視点といいますかね、そういうのも御示唆いただいてありがとうございます。

それではまず残る議題、御説明いただけますか。

(4) 利用促進 (5) 今後の取組

(事務局)

資料説明

(委員)

利用者の視点から少しお話をしたいと思います。

協議会も回を重ねるごとに、最初の頃はたくさんの人にいかにも利用してもらおうかという議論からスタートしていますけれども、今日のお話でも出てきましたように、たくさんの人が乗って行くことを想定した環境整備というところに、だんだん移行しつつあるのかなと思って聞いておりました。私は今年、10 月に東京から神戸へ学生 20 名連れて旅行に来まして、そのときにこの「ポートループにも乗りなさい」と乗らせました。最初戸惑ったのは、やはりバス停がどこにあるのか分からない、それと、乗る時にどこの扉から乗るのか分からなかったんですね。今日もまた乗ってみましたけれども、今日は平日のお昼どきということもありまして、5 人ぐらいしか乗

っていませんでしたが、そのときも若い女の子たちが後ろから乗るのか、前から乗るのか、うろ
うろしてました。バス停では、並ぶところの地面に表示してありますが、どの扉から乗るかは
分からない表示なので、外部の人から見て分かりやすいのかっていうところを意識して、もう一
度利用者の行動を観察することも必要なのではないかなと感じました。もともと駅周辺のバス乗
り場は非常に難しい、神戸駅でも三宮駅でもそうなので、そのあたりも少し考えていくべきでし
ょうね。

次はたくさんの方が乗ってくることを想定した環境整備ですけれども、例えば 4.2 にあったク
レジットタッチ決済がこれから非常に便利になって、公共交通が非常に使いやすい観光都市にな
るんだろうなとすごく期待できますが、万博だとか空港の国際化に伴って、あるいはアリーナで
大型イベントがあったときの輸送ってどうなるんだろうというのは想定しなければならなくて、
空港を利用してきた場合と、それから新幹線を利用してきた場合、あるいはそのイベントの開催
内容によっては、結構荷物を持ってくる人が多いと思うんですよね。駅前で例えば並んだと
きにどんな状況になってしまうのか。前回も話しましたが、バスを利用されると同時に、
荷物の預かりについても案内しないと、人だけではなくて、荷物も大混乱してしまうことが容易
に想定されるので、考えておかなければいけないと思います。

あと、ポートループらしい環境整備、面白さみたいなものをどう出すかというところで、私も
バスストップが観光の名所になったらどれだけ神戸らしいのだろうなっていうのを想像していま
して、例えば、港のエリアでは、チャイニーズシアターみたいに、神戸ゆかりの著名人の方の手
形があったり、ちょっとした神戸の未来のメッセージみたいなものを書かれていたりすると、見
に行ってみたいなとか、あわよくばそういった有名人がベンチを自分なりのデザインでプレゼント
してくれたらうれしいな、そういったことも少し考えたりしています。

それから最後に、この協議会は都心からウォーターフロント間におけるバスの活用ということ
ではありますが、一方で六甲山の交通のあり方の検討会があり、あるいはナイトタイムエコノミ
ーの検討会、ウォーターフロント開発の検討会など、それぞれ私も出ていますけれど、それぞれ
ばらばらに動いているので、パーツパーツでやっていることを一体となって考えていくというス
テージに入っていくのではないかなと思います。そうすることによって、うまく相乗効果が出る、
需要を創造することができるのではないかなと思います。以上です。

(委員)

1点質問させていただきたいのですが、運行ルートについて、新神戸駅に延伸にされましたが、
このバスのルートの中で最も混む区間はどこか、一番利用率の高いバス停はどこか、新神戸駅に
延伸したことによって、どのぐらいのメリットがあったのか、お聞かせ願えればなと思います。

それと、先ほどの 12 ページの上屋の件ですけれども、私どもの協議会は、三宮駅前景観形成
連絡協議会というのに毎月一度参加させていただいて、駅前の景観について討議させていただい
ていますが、そこで広告事業者さんにお越しいただいて、基準とかを見せていただいたのですが、
非常に厳しい基準で、いわゆる変な広告が出ないと聞いています。非常に基準の高い会社だなと
感じました。以上です。

(事務局)

現在ポートループで一番御利用の多い区間は、三宮駅前から新港町です。atoaさん等の施設へ向かわれる方々の御利用というのが一番多いと思います。

また、その新港町に訪れたお客様がメリケンパークの方面への乗り継ぎといたしますか、次の目的地へ向かう足としても御利用いただいております。

新神戸駅の延伸の効果ですけれども、先ほど申し上げました新しく開発が進んでいます新港エリアに直接行ける足ができたということです。また、今までシティループ、緑色の周遊観光バスでのみメリケンパークの方面へ向かっていたのですが、三宮駅方面はもちろん、そのメリケンパークへ行くにしましても、二つの移動手段が提供できているということ。複数の選択肢を提供できて、お客様もそれぞれの目的に応じて御利用いただいているという印象を持っています。

(委員)

実際の神戸から三宮都心に向かう道の中で、神戸市営地下鉄とバスという方法がありますが、バスを利用される方が増えていますか。

(事務局)

実数を取ったわけではないのですが、やはり新神戸駅、特に市営地下鉄までは高低差がある通路を下る必要があり、またバス乗り場の案内を強化していることもございまして、バスの御利用自体は増えているのではないかなという実感を持っています。

(委員)

意見ではなくて感想ですが、今ハーバーランドにはそれなりに人が来ているので、その人たちが東のほうにも流れて行ってほしいと思っています。その観点でいくと、神戸駅へ延びることはすごくいいことなのですが、ハーバーランドのバス停から乗ったら、一度、海が見えないほうに行くことになってしまうので、乗っていて楽しくないなと。あとは、街の使命として、自動車がかなり混雑してしまっていて、私は交通委員会に所属していますが、街のみんなでお金出し合って、自分たちのお金で街中に交通警備員を配置しているのですが、もっときちっと混まないように頑張らなきゃいけないなと思いました。以上です。

(事務局)

現在のハーバーランドのバス停がこちらにありまして、神戸駅に延伸したら、ここから三宮方面に行くには、一回神戸駅のほうに入って、戻るような形で出て行くというようになります。ですので、心理的にもサービスのにもよくないのではないかという御意見かと思います。これについては、我々も神戸駅を出たあとにバス停を確保できないか検討していますが、なかなか条件が厳しく、今のところ適切な場所が見つけられていません。県警さんともお話ししながら検討しているところですが、すみません、まだ答えが見つかってないというところです。

(委員)

先ほどから議論のど真ん中にある、このメリケンパーク、ポートタワーのあたりですが、我々と三菱倉庫さんが一緒に、エリアのマネジメントを行っており、今年5年目です。来年の3月末で契約は終わるのですが、何とか来年の4月1日から5年間、また我々でさせていただくことになりまして、今後もまちづくりさせていただきたいと思っています。

先ほど御指摘にありましたように、私もこの会でずっとポートタワーの下の横断歩道の件は問題提起をしておりましたので、こういう緑が多い新しい街になるとともに改善されますので、大賛成です。大賛成とともに問題も表面化している。例えばここにビルが描かれています。これは建替え後の新しいビルのイメージかと思いますが、現在、ここには、私どもも含めて会社が入居しており、実は数件の住宅が入っています。神戸市さんがその方々との交渉を一生懸命やっています。私どもの事務所もそうですが、まだどこに移転させようかというような話もあるので、若干時間がかかるのかなと思っています。

それから、公共交通機関や歩いて行くということは私ども賛成です。

ただ、実は隠れてあるのは、このポートタワーの南側の公園になっているところは、現在、団体バスの駐車場なんです。どこに代替を作るのか、ということが大きな問題です。団体バスは公共交通ではない。自家用車でもない。しかし観光の人間としては必要な交通手段かと思います。実は事務所も駐車場も、あのあたりに代替となる場所がないんですね。このあたりをどうしていくかということと、1突、2突、3突も、駐車場の場所がないので、このアリーナができたときには、甲子園球場じゃないですけども、徹底的に公共交通機関で、もしくは歩いていただいて来ていただくということを周知していかないと、違法駐車等の問題が起こるなと思います。何軒かコインパーキングがありますが、1万人も来られたときには多分パンクすると思います。

事業者さんもいろいろ危機感持って考えていらっしゃいます。実は、水面下で私どもと港湾局さんと三者で、先ほど長濱先生がおっしゃったような、船でハーバーランドのほうに逃がすというような話もさせていただいています。これもまた公共岸壁を作っていただかないといけないとか、いろんなハードルはありますが。

メリケンパークは、神戸市が直接マネジメントしていたときは大きなイベントはやっていませんでしたが、この5年間、どんどんやっていきまして、お陰様で来年1年間土日ほとんどがイベントで埋まりました。そういうことで、1万人のコンサートが開催されたとき、そのときにどういうふうに観客が逃げるかということも僕らも調べています。船の利用というの、どんどん検討していただきたいと思います。ありがとうございました。

(委員)

第一突堤基部ということで、KPM様はじめ、新港エリアの皆様と取組をさせていただいています。感想レベルで恐縮なんですけど、メリケンエリア、ハーバーエリアと比べると、新港エリアは認知度がまだまだ上がっていないエリアかなと思います。集客の面での課題もありますので、例えば年間を通していつイベントをやっているというアピールもまだまだ足りていないかと思うので、街ができていくにしたがって、もう少し力を入れていきたいなと思っています。

あともう1点、面白いなと思いましたのが、バス停がちょっとしたスポット的な要素を持って、

出発の拠点や、受け入れのちょっとしたおもてなしのスペースになる、みたいなのところがすごく面白いなと思いましたので、便利さだけでなく、神戸らしい情緒的な、わざわざ足を延ばして、もうひと乗り場、行ってみようかなと思えるような仕掛けができれば、神戸の街全体で、移動するだけでも楽しいねって、思っていたけるような面白い仕掛けができればいいなと、沿線の企業としても何かアイデアを積極的に柔軟に出していけたらなと思っています。ありがとうございました。

(委員)

我々の取組という部分で、観光部門での御紹介をさせていただきます。

現状、神戸は、国内の観光客は 2019 年度比で、ほぼほぼ同水準まで回復しています。しかし全国的に見れば、インバウンドが、大阪、京都、東京というのはオーバーツーリズムとなっていますが、ちょっとそこから外れる神戸というのはまだ7割程度回復という状況になっていますので、先ほどの利用状況のところを見ていますと、今後もう少し増えてくるかなということをおっしゃっていましたが、私も見ていて感じているところであります。

しかしながら、神戸を紹介するとなっても、なかなかポートループというところまでは御紹介ができなくて、ウォーターフロントの再開発というのが今進んでますよということの御紹介程度にとどまってしまう。その先、来てからポートループを御利用いただくということが重要になってくるという意味でいくと、先ほど書いておりました案内板だとか、バス停の整理っていうのはすごく重要な点かなと思います。

また、我々のほうで観光案内所というものを運営しております、新神戸駅、三宮駅と、あと北野の案内所があります。三宮の案内所でポートループの一日乗車券、二日乗車券を取扱っていますが、三宮の案内所では、ほぼ一日乗車券だけが売れていて、新神戸の案内所は比較的二日の乗車券が売れていると聞いています。日帰りが非常に多いことが、一つの課題になっておるところですが、三宮では近郊の日帰りの方が多くて、多分新神戸のほうは新幹線で来られるので、宿泊を伴う方が多いというところで、二日券を買われるのではないかと聞いています。

併せまして、11月の販売の状況は、一日大体100枚程度ぐらいは売れているということをお聞きしていますので、売れ行きは比較的好調です。全体の売れ行きを見てみると、もしかしたら半分ぐらいは観光案内所で売れているのかもしれないです。ありがとうございます。

(委員)

利用者が年々増えているということで、皆さんの取組の中でその効果が出ているというふうにご感じているところであります。

今日の御説明の中で、利用促進ということで、今後、MaaS への展開、それからクレジットタッチ決済、キャッシュレス決済等々いうところでお考えということですが、国交省も国庫補助メニューとして用意してあるのですが、年々補助対象となるものが少しずつ変更していますので、今後実施されるところが補助対象になるかどうか、こちらのほうでも見ながら、対象になるようであれば、また御紹介させていただけたらと思います。よろしくお祈りいたします。

(オブザーバー)

今日初めて参加させていただきまして、事前に神戸市さんからも丁寧にお話し聞かせていただきましてありがとうございました。

一応、オブザーバーという立場ですので、特段意見という形ではないのですが、今日のお話を聞いていますと、今後この海沿いのエリア、交通流動も少し変わってきそうかなと感じましたので、うちが管理しています国道もありますし、阪神高速もありますし、渋滞ですとか、交通安全の観点でも見ていったほうがいいのかというふうに感じましたので、そういったデータの提供、協力はできますので、必要であればまたおっしゃっていただければと思います。以上です。

(委員)

乗るだけではなくて、歩くということも含めて、ウォーターフロントエリアに向けての途中の拠点、街中を回遊するときの拠点になるよう、東遊園地、2号館の建て替え、いろいろな拠点を街中で造っていきつつ、さらに公共交通で結ぶ、という取組を、街全体として取り組んでいます。

資料の27ページのところで、JRさんの工事の関係で動線変わってくるというお話がございましたが、工事自体は令和11年まで続きます、非常に長丁場です。この切り替え自体も3月までですが、実はまだここから先、この迂回ルートはもう少し続きまして、年明けから西側に新しくスロープを整備します。あと恐らくプラス3か月ぐらい、6月ぐらいまではこういった迂回をしていただくことになるかと思っています。そこから先は、西側ですね。地下に下りていく大階段がありますが、そのあたりの少し南、三宮交差点の北東部ですね。ここにスロープができれば、またアクセス性がある程度元に戻ってきますので、事業者さん含めて、都心再整備課のほうでも様々な工事の中での分かりやすい周知に取り組んでいきたいという形で考えています。

また、この12月から、このJRさんの前の東西の道路、中央幹線につきましては、非常に大きな交通規制をさせていただきました。特に、もともと東向きだった車線を全て工事ヤード、工事のための空間として確保いたしまして、南側の車線だけに振っています。こういった中で、交通渋滞については、もっと東の春日野交差点の改良工事を行った結果、ある程度、この中央幹線自体は車の量は減ってきていますが、浜手の国道2号は、一部交通量が中央幹線から振り替わってきていますので、いかに定時性を保っていくのかというところは、今回の優先信号システムの中でどう見ていくのかというところが重要になってくるかと思っていますので、様々な三宮再整備課と連携しながらやっていく必要があると形では考えています。

また、先ほど申しました2号館や、フラワーロードの再整備の中で今あるポートループの乗り場もどのように場所を変えるかということも含めて検討しておりますので、また随時協力させていただきながら進めていきたいと思っています。以上です。

(事務局)

まず、ご指摘のありました、乗り方が分からないという点について、すごく初歩的なところを見逃してたと思います。案内を強化したいと思いますのと、例えばホームページで案内するところ、現場で案内するところと工夫したいと思います。

タッチ決済の件は、おっしゃるように海外の方は非常に便利に使っていただけると見込んでいる一方で、既に導入されている事業者さんにお聞きしたところ、日本に来る前に周知しておかないと、現場に来てからだに既に切符を購入しているので、それでは遅いという声が、結構あるようです。どういう形で広報すべきか、交通事業者さんと、あとは三井住友カードさんと一緒に考えているところです。

あと、いろんな検討会があって、一体的にしてはどうかというような御意見がありました。実際このタッチ決済につきましては、六甲山上のロープウェイまで網羅してあります。事務レベルではその辺りも共有してまして、これからも連携してやっていきたいと考えています。

(委員)

新神戸駅が気になります。今年の連休は大丈夫ですか。去年、乗り入れるか否かについて様々な意見がでましたが。

(事務局)

今年の7月にシティループの乗り場を、2階から、ポートループと同じ1階に移設をいたしました。目的の一つとしましては、三宮都心部、ウォーターフロントに向かわれるお客様にとって、乗り場が分かれており非常に分かりにくかったため、統一しました。

ポートループにつきましては、引き続き交通状況等も踏まえながら、繁忙期につきましては通過してまして、この年末年始におきましても、12月の29日から1月の8日、3連休の終わりの日までは新神戸を通過する形で運行をさせていただく予定にしています。これまでも繁忙期、お盆であるとかゴールデンウィークの新神戸を通過する期間には係員を立てまして、御案内させていただいていますが、お客様には今のところ大きな不便はおかけしてないのかなと感じています。

ただ一方、やはり先ほどお答えしましたとおり、新港エリアに行きたいお客様はこれから増えてくると思いますので、一般交通の動線の誘導等も含め、皆様と御相談申し上げながら対応を考えていきたいと思っています。

(委員)

神姫バスさんだけの努力ではなく、やはり新神戸駅に入ってくる一般車のマネジメントを引き続きぜひ検討していただきたいと思います。再整備はまだ少し先なので。ウォーターフロントも集客施設が建設され、車で来られると大変なことになるというお話もありましたし、うまく公共交通を核として、交通マネジメントしていくことは大事になってくると思います。よろしくお願いします。

(委員)

最後の「今後の取組」で、一言、将来的なLRT導入に向けた検討ということだけがあります。そもそも、このポートループの議論は、この神戸にLRTの導入の検討から始まった経緯がある。これも多分5年前とか、もっと前ですね。その頃からやっていたんですが、説明にあったように、

沿線にかなりの集客力がある色々な施設が出てきて、それなりの大量輸送が求められるようになってきている。

一方で、御承知のとおり、バスを含めた、いわゆる人員不足、運転士不足。

そういった客観環境を考えると、やはり一人の運転士で相当程度の輸送力があり、かつ集客としても圧倒的に魅力的なL R Tの導入というのを、そろそろ具体化していく時期ではないかなということをお提案したいと思います。

この8月、宇都宮でL R Tが開業いたしました。神戸には比喩にならないほど寂しい地方都市の駅裏でしたけれども、そこが圧倒的なデザイン力と魅力によって、人の流動が大きく変わって、しかも、利用者数は見込みよりも圧倒的に多く、宇都宮市民も驚いているようです。沿線に住宅ができ、沿線人口が増えた。人口減少している地方都市で、小学校が一つできてしまうくらいの効果がある、それぐらいに圧倒的な効果がある。宇都宮のニュースは全国でも流れたので、皆さんもご存知じゃないかと。圧倒的に魅力的なものができれば、やはり街が変わるということをお証明しました。

実を言うと宇都宮のL R Tというのは神戸の当初検討していたL R Tに比べても、輸送密度では圧倒的に低く、B/CもBとCではCのほうが上回るという、神戸のL R TはB/Cがほぼ均衡したわけですが、そういったところにも関わらず、非常に多くの支持を得ている。

当然しばらくは連節バスをやらなければいけませんけど、日本ではこの大きなバスはまだ珍しいですけど、多分北京や上海から来られた方は別に普通に走っているバスですので、これが何っていうことになってしまうわけですね。多分、今後日本も運転士不足ということになれば、各地で普通の路線バスとして、この連節バスが増えることになると思います。そういうことを考えても、この最後の1行だけ書かれていますけど、もう少し具体化していくフェーズに来たのではないかと、これを最後に申し上げておきたいと思います。

(事務局)

実は我々も宇都宮市のほうへ視察行ってまいりました。私自身、宇都宮は初めて行ったのですが、おっしゃるように、L R Tで街の雰囲気が変わったんだらうなというのは、安易に想像できませんでした。

神戸でのL R Tの検討は、基本的には三宮を中心にしたエリアで観光メインになると思うのですが、宇都宮市のL R Tの場合は、どちらかというと平日がメインで、通勤、通学という堅い需要を取り込んでいます。想定よりも利用者数が多かったのは、それに加えて土日祝に沿線でイベントが開催され、自動車やシャトルバスで来場されていた方がどんどん転換したため、大きく増えたというようなことをお聞きしました。

神戸の場合は、実際にこのポートループ、連節バスとL R Tって全然違うという議論はこの会議の当初からあるのですが、新港町周辺は、まだまだ歩いて来られる方が多いです。水族館のatoaさんのアンケートによりますと、ポートループで来場されている方は、全体の10%程度らしいですね。需要としてはなかなか厳しいところはあると考えています。

また、先ほどお話にありましたが、春日野交差点が振り替わって、国道2号に車を流している状況です。どうしても新港町周辺でL R Tを走らせるとなると、国道への影響はすごく大き

いのではないかと、その辺を解消するために、現在、大阪湾岸道路の整備を行っているところですので、湾岸道路が開通して、交通量が減って道路に余裕ができて、環境が整ってくると、もっと具体的に考えられるのかなと思います。また、この都心エリアだけに限定せずに考えるようなことも、必要なのかなと感じました。少し幅広に、いろんな検討もしてみてもどうか、まだ、今すぐやりましょうという状況ではないんじゃないかなと感じました。

(委員)

宇都宮に行かれて、今すぐには造らないほうがいいと思われたのはちょっとショックですけども。宇都宮も、東側は工業団地への通勤ですね。西側の状況は多分神戸と似たような状況、いわゆる都心です。西側にも造ることを前提に東側は造られていると思いますので、そこも視察できちっと見ていただいて、神戸はどうするかと考えていただきたいと思いました。

関連して、先ほど私が申し上げたアリーナの件ですね。調べましたら、日本ハムファイターズの北広島のボールパークが、ちょうど北広島駅から歩いて20分というぐらいの距離感ですが、あそこは新駅を造る計画がありますよね。20分というのはそれぐらいの距離です。先ほど、事業者の方は危機感を持っておられるというお話もございまして、ちょっと安心はしましたが、7割徒歩だといって放ったらかしとくとえらいことになるなど。今のLRTの話も、そろそろ「まだ」と言っている状況ではなくなっているんじゃないのかなと思いました。以上です。

(委員)

今の議論を聞いていても、家族会議で軽自動車にするか、大きい高級ワンボックスにするかみたいな話かなと思いながら聞いていました。その身の丈に合った、ということもありますが、まあ新しいのを手に入ると違う世界があるということも言えると思います。

現実を考えてみると、小さいですけど東遊園地が変わったのは皆さん御承知だと思いますが、東遊園地はルミナリエ以外では行かないような場所でしたが、ああいうリノベーションをすると来るわけですね。当然地元の方中心ですけど、あれぐらいまでいくと観光誌のマップに載る、来てみたい場所になりつつあると思っています。

長期的な三宮エリアの再整備と、直近のアリーナ、ポートタワーもリノベーションしました。ちょっとエリア外ですけど、須磨水族園も集客できる施設。神戸市の仕込みとしては、点的にはできています。それをつなぐというときに、それをつなぐ小さなスポット、それをポートループなどがつなぎますが、さっき選択肢というのを、徒歩まで含めて選択肢としたほうがいいかなと。これは前に聞いたんですけども、地下鉄、バスが走っているところに、LRTでも連節バスでもいいですけど、やっぱり選択肢が重要だと。確かに利便性や快適性、速達性、そういった選択肢で今まで選択していますけど、さっきの船の話も含めて、そろそろ行き方の楽しさの選択肢が必要ではないか。体験の楽しさですよ。時間がかかっても船で行きたいとか。お金が落ちないといけないので、ローカルならではの行き方の演出というか、デザインというか、そのアプローチが交通の利便性を乗り越えて存在すると、すごく面白い街になるんじゃないかなと思います。そのあたりが縦割りの限界でもあるんですけど、神戸市はいろんなプロジェクト、ただ単に多分VISAカードを連携させたらいいっていう話を指摘されたのではなく、多分幾つかの仕込みをし

ている他部局との連携、重ね合わせが、さっきのアプローチの楽しさの選択肢を持っている。中長期的には、いわゆる来外者向けの観光施設ができるということは確約されているので、それをどうやって繋ぐのか、繋ぎ方の楽しさで回遊性が出て、一つの点的に強いやつが面的な広がりを持って、回遊する、という高度な戦略みたいなものが持てるとすごく面白い街になるかなと思います。将来的に、そのような選択肢の中にLRTというのがあるんだろうなとは思いますが。所詮、連節バスにしてもLRTもツールにしか過ぎないので、それをどうやって使うかっていう話が、今後この協議会でもできていくと面白いなと思います。

(事務局)

御意見ありがとうございます。

この検討会でLRTをどうするのかというところから始まって、まずは連節バスでやっていこうというところからスタートしたという経緯があります。

我々としても、LRTというのは大変魅力的だと思っております、市としてもぜひこのLRTというのは選択肢としては考えていきたい。これは揺るぎないところでいます。

ではLRT導入にはどんな壁があるのかというところで、大きく二つあると思ってまして、一つは交通への影響。それと、やっぱり需要の問題。一つ目の交通への影響につきましては、先ほど説明があったように、湾岸道路ができれば大きく交通の流れが変わるのではないということも視野に入れまして、または三宮の街を造るときにもLRTが入る空間というのは残していくというような形で、三宮再整備の計画も進めています。ですので、その物理的にLRTができるようなということは視野に入れながら、まちづくりのほうは進めてるのが1点。

もう一つの需要につきましては、先ほど宇都宮の場合は、B/CのこのBが圧倒的に少なくても進めているということでしたが、それはそれですばらしいことと思いますが、やっぱりそのあたり需要の見極めということが一つ大事になってきます。宇都宮の場合は、新しいものも造りながら、工業団地、学校等をうまく拾いながらルートを考えられていますが、神戸の場合、もうある程度でき上がって、新港町もある程度限られている中で、どれほどの需要を生み出せるのか。LRTのルートを検討する際、もう少し幅広く需要を拾っていくことを考えるのか、あるいは今ある需要で導入に向けて検討するのか、その辺の需要の見極めということがこれから大事になってくると思っています。

いずれにしてもいろんな要素というか、実現までにはあると思いますけれども、一つ一つですね、見極めながら進めていきたいなと考えています。以上でございます。

(委員)

我々ずっと5年ほど前からこのLRTを想定してやっていますが、今、神戸の都心部では、北から新神戸駅の駅前広場の再整備が計画されていますし、JRの三宮駅ビルが建設され駅前の道路も10車線が6車線化されて、将来的には4車線になる計画です。また、バスターミナルが入る再開発ビルの整備や市役所2号館の再整備が進んでいる。ウォーターフロントも開発され、神戸駅も再整備の計画がある。そういったときに、これらの地区を繋ぐ軸としてLRTがその役割を果たすという、ビジョンを皆さんで共有する。各地区での整備が完了した時点で、残ったとこ

ろを勝手に走りなさいというのではなく、当初から走行空間を想定して、各地区の整備をやっていくことが非常に大事だと思います。需要は、卵が先か、鶏が先か、いろいろ議論はあると思いますが、今ちょうど開発が行われている時期なので、このタイミングを逃さないようにしなければならない。今が神戸の都心が一番変わろうとしているときなので、ぜひ皆さんでビジョンを共有していただきたいと思います。

それと、一番今日印象に思ったのは、徒歩もあり、ポートループもあり、コベリンもあり、それから水上交通というのものもあるということで、我々はポートループのこと、シティループのことばかり考えてきましたが、行き方の楽しみ、移動の楽しみ方も含めて考えると、選択肢を増やすということで、ポートループ、シティループの二者択一ではなく、それぞれの交通手段を連携しながら魅力ある移動の仕方というのを作っていくというのが大事かなと思いました。

我々のこの検討会も、もう3年目になりましたので、そういう連携ということも考えながら提案していったほうが、より地域の活性化につながるのではないかということを感じました。

LRTの議論も大分出てきまして、やはりさすがもう3年目に来たんだなど。新たな次の展開をそろそろ考えないといけない時期ではないかと思っています。引き続き、皆様の御意見賜りますよう、よろしくお願いいたします。

本日は大変熱心に御議論いただきまして、ありがとうございました。

それでは、議事進行を事務局にお返しいたします。

3. 閉会

(事務局)

大変御熱心な議論をどうも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、令和6年度も取組を進めていきたいと思っています。

次回開催月につきましては、また神戸駅等の乗り入れもありますので、来年度後半頃にまた開催したいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日はこれをもちまして閉会といたします。

どうもありがとうございました。